

令和6年度 第1回 河南町地域公共交通会議 会議録（議事要旨）

○日時 令和6年5月22日（水） 午後1時～2時半

○場所 河南町役場 4階 大会議室

○出席者 委員 28名
事務局 3名
傍聴者 8名

○公開・非公開の別 公開

○配布資料 資料1 委員名簿

資料2 令和5年度河南町地域公共交通会議歳入歳出決算報告書

資料3 河南町地域公共交通計画（案）について

【参考資料】

参考1 河南町地域公共交通会議規則

参考2 河南町地域公共交通計画（素案）のパブリックコメントの結果

参考3 河南町地域公共交通計画（素案）から計画（案）への変更点

参考4 河南町地域公共交通計画（案）概要版

参考5 河南町地域公共交通計画（案）

○議事次第 案件

(1) 役員の選出について

(2) 令和5年度河南町地域公共交通会議歳入歳出決算報告について

(3) 河南町地域公共交通計画（案）について

(4) その他

○議事要旨

(1) 役員の選出について

事務局から資料1に基づき説明を行った。規則第4条第3項の規定に基づき、猪井会長が副会長として江島委員を指名した。満場異議なくこれに賛成したため、各委員にて了承された。

(2) 令和5年度河南町地域公共交通会議歳入歳出決算報告について

事務局より資料2に基づき、その可否について諮ったところ、満場異議なくこれに賛成したため、原案通りに承認可決した。

(3) 河南町地域公共交通計画（案）について

事務局より資料3、参考2、参考3～5に基づき、その可否について諮ったところ、満場異議なくこれに賛成したため、原案通りに承認可決した。質疑及び意見等は議事概要の通り。

(4) その他

今後の補助金申請スケジュールについて説明をした。

○議事概要

(3) 河南町地域公共交通計画（案）について

関委員

さくら坂・鈴美台居住の方のパブリックコメントが多数届いているが、大宝・寛弘寺など町内全般的に意見が出ていると感じた。高齢者ばかりでなく、様々な方のご意見が出ており、それほど関心が強いのだと思いました。今回は 22 名、意見 40 個が出ている。非常に関心や危機感を持たれていて、より良い交通を実現したいという非常に切実な意見があるという感想が一つです。私たち委員としても、それから町としても、この政策は大事にしていかななくてはならないと改めて感じております。

その点を踏まえ、いくつかご質問をしたい。第一点目は、先ほどの国補助金について。赤字の 1/2 の国庫補助を国土交通省から取得することを目指している。補助はその部分だけではないかと思うが、国庫補助金の内訳を教えてください。

第二点目は今後のスケジュール。パブリックコメントが終了し、本案に基づいて、今年度中はどのような計画があるのか。例えば、利用者アンケート・乗客アンケート・住民アンケートと様々なやり方がある。計画策定に向けたスケジュール案を以前は示していただいていたので、その後の案をお示しいただけたらありがたい。また、スケジュール案がどうなるか示すことで、住民にもっと関心を持っていただけたらと思いますので、そういう案があればお教えいただきたい。

三点目は、やはり終バスの問題。終バスを時間延長すると利用率が上がるという声が大きいですので、終バスの問題についてどうしていくかというのを今年度重点に置いていただけたらいいかなと感じている。

もう一点、さくら坂から中学校への通学の問題で、100 円のコミュニティバス（カナちゃんバス）で行けていたのが、路線バスになって 240 円かかるようになった。この場で論議することかどうかわからないが、この場の予算ではなくても、教育委員会として補助ができないものかということも思う。その辺との連携もできたらいいかなというふうに感じております。

猪井会長

私の方からお答えできる部分をお答えします。まずパブコメ意見が多かったというご意見と、国庫補助の関係、スケジュール及び今後の調査計画、終バスについて、そして教育予算として中学生の通学補助ができないかということでした。

まず国庫補助について。計画案 56 ページにあるように、まずこの地域公共交通計画を立てることで、国庫補助を取得することが可能となる。幹線路線に繋がるいわゆる支線となるものが『フィーダー路線』というが、フィーダー路線について補助金が得られる可能性があるものは申請を出していきたいということで、今回 4 市町村コミバスの補完運行分もフィーダー路線の位置づけとし、町内循環線としてカナちゃんバス・やまなみタクシーも位置づけに入れている。どこまでがフィーダー路線として認められるのかという点はあるが、ひとまず計画に位置づけておかないと補助金が取得できないため位置付けられている。関委員ご指摘の、幹線系統とフィーダー系統というのは、路線の欠損額の 1/2 を補助してもらえるもの。またその他には、事務局から説明があったが、大阪府よりバス待ち環境の整備、いわゆるインフラ整備部分に支援してもらう。

調査計画については、ご指摘のようにこれから OD 調査をしていかなければならないと思います。事務局から計画等があればお話しください。スケジュールについては、やはり金剛バスが無くなることへの対応や、まさにこの地域公共交通計画を令和 6 年 6 月までに出すということが最初の大出血を止める動き。まずやるべきことが終わった後、どうしていくかというスケジュールは事務局から説明いただければ。

終バスについては、難しい点です。終バスが早くて、帰りの便が確保されていないので使っていないという方もいるというのが、確かに事実だと思われる。ただ各市町村のこういったバス利用者数を見ると、やはり時間が遅くなればなるほど利用者数が減っているというところもあり、そこをどのように対応するか判断が難しいところ。実は今のこの 2024 年以降はなかなか終バス以降の運行をやりたくても、人員確保できないというところもあり、ここは少々要検討かなと感じられます。まずは利用者負担と合わせて、町予算が出るというバスに今はなっていてしまっており、更に負担を増やしてでも終バスを拡張すべきなのかどうかという議論はこれから考えていかなければならない。終バスは大事であるというご指摘は肯定するところであります。しかし、中々ちょっと需要に供給があっていない状態かなと思う。

事務局

まず国庫補助金の関係は、会長のご説明がありました通り、国庫補助につきましては確かに赤字に対する補助制度です。それを受けるにあたっては、交通計画の中にその該当路線をまず記載しなければならないという大前提があります。今回はその計画を作ったという形になり、ここで初めて補助金を得るテーブルに乗った状況で、ここから先は、令和 6 年 6 月以降に国土交通省の補助金に対する申請を継続して実施していくことになります。

幹線路線・フィーダー路線含め、河南町が走らせている路線については全て対象になるものであれば、補助金申請をしていきたい。そのように考えているところです。

今後のスケジュールとして、事業をどのようにしていくのかという点については、まず今回交通計画ができた。次は、ちょうど半年弱が経過した4市町村コミバスの運行形態の実態について、実際のところ半年である程度の傾向を概ね掴み始めてはいるが、やはり1年間で実績を見てみないと手が打ちにくい状況であるので、まずは現状把握していくということに今は注力したいと考えています。

まずはOD調査（利用状況調査）を実施して、どの路線にどのような人が乗っているのか、どのような人数が乗っているのか、その把握がスタートだと思っています。それと合わせて、利用者アンケート等は継続して取っていく形にはなるかと思っています。4市町村協議会ともバランスを取りながら実施していく必要がございますので、そこは共同で取り組んでいきたいと考えています。

終バスの問題については、利用率が上がるという考え方も当然あります。終バスを遅らせると乗ってくれる方もいるだろうと考えています。その辺りにもまずは現状分析からという形で、まだまだ取組に時間が必要ではないかと感じています。

それから100円のカナちゃんバスから、240円の4市町村コミバスへの問題については、確かに町内を走らせていたカナちゃんバスから路線バスとして振替運行をしており、運行便数は4便少なくなりました。朝2便、夕方2便が少なくなっており、中学生の通学時間帯にも影響が出ていることも把握しています。こちらにつきましても、車両の問題・運転手の人員数ですとか、現在の運行ダイヤを確保するため、今はギリギリの状態で作成をしているところがございます。そのところを改善していくとなると、難しいところもあります。全体の経営等のあたりも踏まえ、バランスを見ながら今後の検討課題になると感じています。

谷委員

教育委員会の谷です。スクールバスや中学生の通学については、カナちゃんバスを利用されている方も承知しています。特に雨の日にはたくさんの方がこのコミュニティバスを利用してくださっていることも承知しています。私共といたしましても、どうしていか様々検討させていただき、学校とも話をさせていただきました。基本的には、中学生の通学方法は、徒歩もしくは自転車通学を原則としています。中々、現状で新たにスクールバスを出すとなると費用もかかり、今後も総務課とも連携を取りながら検討していきたいと思っています。

関委員

ありがとうございます。今後の方向性がだいぶ見えてきたかなと思う。

今後ともよろしく願いたい。

終バスの件だが、やはり帰りが少しでも不安になると、片道乗車ということができないので、そのあたりの検討は総合的に考えて、OD 調査が終わって、検討していくことが課題ではないかなというふうに思います。

それと中学生の通学については、現状は雨になると以前は満杯状態でコミバスが運行されていた危険性もあった。自転車通学の補助もヘルメット配布等をされていたことも理解している。ありがたく思っております。ですが、中学生のためにスクールバスを出せということではなくて、教育委員会の予算として、ある程度は通学費軽減として、学校へ来る前提ということで、そのあたりの予算も考えられれば嬉しいかなということを付け加えさせていただきます。

猪井会長

実は、他都市の福井県の京福電鉄は、一度経営危機になり廃止されていた時期がありました。それで何が起きたかという、学校への送迎で道路が非常に渋滞をしてしまった。その後、えちぜん鉄道という形で、第三セクター化したということがございました。

実は先ほどの終バスの件も、通学バスの件も両方とも、私の想定で申し訳ないが、事業支出は増えると思われます。例えば、運賃がこのままだと、車を使ってしまうと、結果、自動車の交通量が増えて道路混雑等が起こり、なかなかこの河内の道の多くは狭隘で、なかなか道路拡張というのも現実的ではなく難しい中で、バスを使わないような状況にしてしまうと、実は自動車交通量側のオーバーフローが起こるといっても、実は我々交通部門では経験しています。

この中では、大学の人間として、どちらに舵を切るかというのは中々決めきれない。そこの理論は皆さん誰も持っていないところで、まさにこの地域の皆さんで腹をくくっていくというところかなと思います。そこを細かく調査していくところも難しい。そこにご意見を出していただくのが、この場だと思います。そしてこの場で決めていき、そこから実際に町の予算を確保していくとすると、皆さんでどこまでやっていくのかという議論を今後続けていけると思う。その参考資料となるような調査を継続してやっていく必要がある。

その腹をくくるという責任を、この場の皆さんに負っていただくというわけではない。住民全ての人がお越しいただいてご意見を出していただくというのは無理であるので、この場の皆さんがお越しいただいて、地域の皆さんのご意見を出していただく。そのご意見をいただいたものから決めたということについては、この場の皆さんのご意見の責任を取ろうというわけではない。

この地域の皆さんの意見を取った上で決めたことと、その地域の代表

にお越しいただいて、そこできっちりと地域の状況をお話いただいたことを比較した結果は変わらないという、神戸大学の先生が検証を行われています。そういう意味ではこの地域公共交通会議で、まさに考えて議論していかなければいけない。皆様には少々重い、いわゆる『終バスやるとしたら持出し(支出)が増えるけども、そこに乗りますか』というような判断をしていかないといけない。何をやっていくだろうっていうところで、住民の移動を支援しなければならない皆さん総論賛成であるうち、どこまで取り組むかはその町民の方々それぞれで思いが違う。その中でどこまでやっていくかっていうのは、この場の皆様で議論をしていくということですので、ぜひ今後とも令和6年度の本会議で活発にご議論をさせていただければと思います。

まさに関委員のご指摘は、首を縦に振るところが大変多くありました。私、大変納得したというところでもあり、大変難しいところです。そういうところの議論をまさにやっていこうというのが、この会議でございます。

古川委員

まずは、もう色んな要望が出ているけれども、これを一つひとつ、やはり皆さんの声であるので何ひとつ無駄な意見がない。叶えていかなければというふうに考えている。

それにあたり、まず河南町として、『運転手不足』について。何をしても運転手の確保が一番大事ではないかと考えています。日本全国非常に運転手不足でトラック業界も小さなトラック業者は、運転手がいなからと、どんどん事業縮小し潰れていっている。まずやはり運転手の確保をしながら、そして、このまま河南町に1億2000万円というバス補助金というのが出ているが、果たしてこれがこのまま続けていける金額かどうかというのも、大きな問題が出てくる。ですから、私はここに掲げられているように、運賃を安くしてとかもっと便を増やせというような要望を聞くならば、逆に持続可能でやっていくとしたら料金値上げも一つの視野の中に入れていかなければならないのではと思います。

バスは増やせ、でも運転手がいらないのに…。最終・始発を増やしてくれ…。口で言うのは簡単だが、まずはやっぱりお金の問題が出てくる。私はやはり、このままでやっていったらまずいというならば、近い将来に値上げということも考えて、本当に自分たちの足だと思えば、先ほど会長の方から話がありましたように、やっぱり支出をしていく。利用する者がやっぱりお金を出していくというのも、一つの考え方の中に入れていく必要があると思います。便は増やせ、運賃安くして、バス走らせて、でも経費はかかる。その支出に対して私たちは知らん、というわけにはいけないと思います。この辺りも十分皆がいる場で議

論をしていかなければいけないのかなと思います。

まずはバスを走らせるからには、もう少し乗ってもらえるような方法、そして住民にバスに乗らないと非常に厳しいですよというようなことも周知徹底していく必要があると思います。バスが走ってでも、乗る人もいない、これではいつまで続くかと思います。町を上げてもっとバスを利用するような施策・方法を考えていかなければならない。もちろん町民の生活を守ることが大前提になっているが、この辺は我々としても、町としても、宣伝して乗ってもらうように是非何かを考えていただければと思います。

猪井会長

大変言いにくいこと言っていただき、ありがとうございます。住民負担と利用者負担をどうするのか、これも学識的には答えがございません。難しいところでございます。ただそこをちゃんとしていこうというのは、先ほどおっしゃったように地域の方が、何を自分たちで支えるのかっていうところですね。

関委員が冒頭におっしゃったように、パブリックコメントは実は40数件、これだけ関心が高まっている。今まで河南町でもなかった数です。ですから、皆さんに正直に言わなければと思います。先ほど古川委員がおっしゃった、1億数千万円の負担がある中で、何ができましたか、いやこういうふうにな人が動いているとOD調査の結果等も出してきた上で、その上でやるとしたらこの事業をやりますかという議論をやっていかなければならない。私自身は実は渋滞を防ぐって意味では、是非やった方がいいとすごく感じているという点では、難しい問題です。そこは今年度、皆さんとちゃんと考えていかなければならないところと思っています。

一番のキーワードは、『持続可能』というところ。なかなか運転手さんが足りない。実は、介護人材も役場の人も、いろんな会社でも人が足りません。実は日本全国どこも人材不足。極端にバス業界だけ雇用条件が悪いということではなく、一つはちゃんと効率的に少ない人数で、できる限り必要としている人に支援をちゃんに行えるっていうことを目指す。専門用語でいわゆる『効率化』っていうことになりますけど、それをやっていかなければならないというところでございます。できる限り乗っていただけるようにしていきながら、運行も続けられる路線っていうのを作っていかなければならないということ、公共交通としてやり続けなければならない。人手不足はどこでも起きているので、実は2024年問題でこういう旅客運送のことが特に言われましたけども実はそこだけじゃない。人材の取り合いになっているところからすると、まずは効率性、生産性を上げる。企業としての努力として、雇用条件等の努力もされています。計画側とすると、乗ってもらえる

ものをちゃんとしていくこと、少ない人数でできる限り多くの方を支援できるものをしていく。その点を見極めていこうというところでございます。

ご指摘のところは、大変住民の皆さんがなかなか言い出しにくいところかと思えます。負担が出ているというところをもう一回考えなければいけないというのは大変難しいご指摘を頂きました。

柴田委員

皆さんの意見、現状、それから将来のこと、非常に不安に思っておられます。それから河南町という小さな自治体の中で、大きな負担になるということも目に見えて分かっている。その次を、ちょっと見せたということで言えば、計画 48 ページに『新モビリティ導入検討協議会』というものがある。私もあまり理解できていないが、この協議会では何を協議されているのかというところを教えてほしい。

それから、来年万博があり、それが終われば南河内地区を先行的モデル事業として自動運転バスの実証実験という言葉もこの中に出てきている。これについても、バスを頂きました、だけど実際これをどう河南町として、おそらく周辺市町村で検討するのかもしれませんが、この先の見通しはどうか。それから今いろいろ意見が出た問題点についても、一つの画期的な問題解決というところであれば、私たちは非常に興味があるところ。

そのあたりのことを含めて、進捗状況と万博後のこの実証実験について、教えていただければなと思います。

猪井会長

私からまず、自動運転をどのように考えるかという話をさせていただく。自動運転は計画内に文章があるように、レベル 1～5 はアメリカの定義づけだが、いわゆる SF で出てくるのがレベル 5 を指すイメージ。レベル 4 というのはそれに対して時々介入しなければならないものを差す、運転手が要らないのはレベル 4 以上とされています。

ただこれは、技術的に言えばレベル 4 を目指していきましようっていうことなると思いますが、実は皆さんもご存知の通りで、河内の道で運転手さんが乗ってない車両が走って、シカを撥ねた時に、じゃあそのシカさんのご遺体をちょっとよけてというの乗客にお願いするのかって言うと、やはり難しい。

だからと言って私は自動運転を否定する気はなくて、実は技術者側はレベル 4 や 5 を目指していきましようと言い出していくと思うが、もっと賢い使い方っていうのがあって、河内の道に合うレベルっていうのは、この道でできるのはレベル 1 かもしれない、もしくはレベル 2 か 3 までしかできないなどの制約が出てくるはずです。

ただレベル 1 が入っただけでも、よく言われるような運転支援等の機能があり、皆さんの運転が安心になります。ですから自動運転のレベ

ルっていうのは実はレベル4だから素晴らしいっていうだけではなく、それぞれのレベルで実はこれから求められるのはこのレベルでこの南河内ではどれかと、全域ではなく小さなエリアのさくら坂でできることも違うでしょうし、もっと山岳部も道が違いますので、それぞれできることを考えてそのレベルを考える。例えば、レベル2でも今までちょっと運転に不安があったような運転手、例えば女性運転手とかにレベル2の運転支援を活用するだけでも大きく変わってくると思います。このように賢く使わなければと思っている。

『万博レガシー』という意味ではここまでできるよと示すもの、万博っていうのは将来の夢を描こうっていうところの場かと思いますので、レベル4いうところを使いましょうっていうところが主旨に出てきた。こんなことができますっていうことが描かれるのが万博の場だと思う。万博っていうのはご案内の通り夢洲という人工島でかなり走行環境がいい。皆様のご不安は、この南河内に持ってきた時に、どう使うか？実は、レベル2が車両として技術の限界だったとしても、先ほどお話のような人手不足の問題解消できたりとか、交通安全の問題が解消できたりとか、そういう風な使い方ができると思います。車両を渡された後に、この地域で考えていくっていうところは技術だけではなくて、その地域に合ったレベルを選んでいくっていうこと、活用していくっていうことはこれから考えていくところかなと思います。

こんな話をする市長にした。市長は『レベル5は、あと3年ぐらいでできるよね』と話していたが、やはりできる道路は限られると思います。ただレベル2とかレベル1でも実はすごく意味がある、それが入るだけでも社会が変わると思います。それが、レガシーをうまく使うっていうのは技術に全て任せてしまうじゃなくて、賢く使うという点かと思っています。

石崎委員

先ほど会長から色々とお話頂いた通りで、新モビリティの導入の話は、実はまだ万博に向けてどういうことができるかをかなり確認している段階です。その中で、南河内地域に、実際の地域の中に実装するためにどうしたらいいかという形を応用できたらと、モデルとして検討の議題として挙げたいというところまでが決まっている。

確かに先生がおっしゃる通り、まだまだ万博までにレベル4など、大きな話は出来るとしても、ただ南河内地区ではどのレベルまで可能なのか等というのは実情も見ながらの話になると思います。現在の状況ではまだ検討段階です。

猪井会長

せっかく車両を譲渡してもらえということであるので、うまく活用しましょうっていうのは私の結論です。

柴田委員

計画内の予定表で見たら、2025年～26年からと資料には書かれている。

もう時間ないように感じます。できればもう少し、スピードアップできれば。そして、実際にどういう風に使えるのか、河南町や周辺市町村にどう落とすのかなど、協議する時間というものもあるでしょう。それに対する設備や、人的な物事の決めることもたくさんあるだろう。非常に期待しているというところで、スピードアップをお願いしたいなと思います。

猪井会長

他、何かご質問ご意見ございませんでしょうかでしょうか。ご質問ご意見いただきまして、特段の修正は大きくなかったかと思います。

来年度以降に向けての皆さんのご期待ということをいただいたかと思っています。

皆様にお問いかけしたいと思いますが、今回いただきました『河南町地域公共交通計画』といたしまして（案）を取って、正案としたいと考えてございますが、その点につきまして皆様ご意見ございませんでしょうか。

〈異議なし〉

ありがとうございます。それでは、河南町地域公共交通計画は（案）を取りまして正案とさせていただきますと思います。

今後は、総務省、国土交通省近畿運輸局へ提出が進んでいきます。どうかよろしくお願いいたします。

以上

議事録署名委員 渡辺 慶啓

議事録署名委員 大門 晃