

令和元年度第1回 河南町地域公共交通評価会議 議事録

■日時：令和元年12月9日（月） 14:00～16:00

■会場：河南町役場庁舎 4階大会議室南

■議事内容

1. 開会

（事務局）

ただいまより「令和元年度第1回 河南町地域公共交通評価会議」を開催いたします。

2. 挨拶

（武田町長）挨拶

（森田副町長）挨拶

3. 委員紹介

（事務局）委員紹介、資料確認

4. 河南町地域公共交通評価会議規則

（事務局）「河南町地域公共交通評価会議規則」説明

5. 議題

（1）役員の選出

（事務局）会長、副会長選出

（猪井会長）挨拶

（山中副会長）挨拶

（2）利用状況

（3）評価（案）

（事務局）資料-1、資料-2 説明

6. 質疑応答

（会長）

説明を聞いて、疑問点やご意見があればお出してください。

（力武委員）

議会の方で交通問題対策特別委員会の委員長もしている立場からの報告もあわせてさせていただきます。

この会議が招集される前に、交通問題対策特別委員会議会で6名の委員を選抜しました。私は委員長を、副委員長はこの場に来られませんでした。中川委員も含めて参加しています。

この間の本格運行をした経過とあわせて、この会議に臨む上での意見を聞く機会にしました。その会議で出された意見を報告したいと思います。

サービス面、コース面、運行時間、オンデマンドの実証、その他、という項目に分けて報告いたします。

まずサービス面ですが、回数券の問題です。10枚綴りで発行されているけれど、価格的なメリットがないという意見が出されました。

コースやバス停の改善については、1つは、ぷくぷくドーム行きのバスのコースがない。タクシーコースはあるけれど、バスのコースがないので改善を求める、ということ。

大宝地区における2丁目3丁目の循環線よりも北側のコースの設定が望まれている、ということ。

それと、寺田バス停の位置ですが、今ある内堀商事の前から内田クリニック近くに移動できないかという意見が出されました。

それと、住民から直接聞いている意見ですが、大宝2丁目3丁目間の現行循環線のバス停の間隔が長い、中間点あたりにバス停を移動できないか、という要望です。

それと、今は南回り、北回りがありますが、一方通行の周り方になっている。内回り、外回りのコースにできないかという意見が出されました。

運行時間の問題では、実績評価が出されていましたが、時間帯ごとの利用実態にあわせて1時間ごとの運行の見直しの検討ができないか、ということ。

オンデマンドの実証実験の問題ですが、あとで中川議員からも報告していただきますが、実験されない中で本格運行されたことです。議会からは再三再四にわたってオンデマンドの実証実験をやってほしいという意見を出していましたが、残念ながら実験されないまま本格運行されたことに疑問が出されています。

その他の問題ですが、現行のバスの大きさの検討をすべきではないか、スクールバスの利用も促進すべきではないか、経費の面で無駄な投資となっていないかどうか検討を要する、という意見がありました。

以上、12月9日の交通問題対策特別委員会で出された意見を報告させていただきました。

(猪井会長)

ありがとうございます。

ご指摘のように、持続可能にしていくためにはなかなか難しいところもあります。

例えば、一方通行は困るから反対通行もしたいとありますが、それをすると費用が2倍になってしまう等あるので、この場でそれをすべきかどうかを決めるのも難しいところです。

私がこれで何か答えを申すわけではないですが、そのような検討がなされたということをご報告いただいたわけですね。

他に何かご質問等ありませんか。

(中川委員)

大門委員はカナちゃんバスを降りたところで事故に遭われてしまい、残念ながらこの場に來られないので、私が代理で出席しました。

私は今河南町の副議長をしています。議会としては、今回の公共交通の問題について非常に関心を持っています。河南町のこれから5年10年先も必ず必要である、決してなくしてはいけないという観点で我々の立ち位置があることは押さえておきたいと思います。

私も交通問題対策特別委員会の委員をしているので、それを踏まえて述べたいと思います。

先ほど実態調査について細かく説明していただきました。成功しているような印象を受けるのですが、これから河南町にとって本当に必要な公共交通をつくる上では、今の実態をそういう評価で果たしていいのか、というのが疑問なのです。

例えば、各停留所で1人以上乗っているとありましたが、1日10便なので、10で割ると1日1人も乗っていないバス停があるということです。

それと、河南町と同時期に走らせた循環バスが岬町にあります。岬町は、河南町とは鉄道駅などかなり違いますが、そのときは10万人乗っているということでした。最近はどうですかと聞いたところ、20万人に近い状況だそうです。

最初にこの公共交通をつくるとき、住民の熱意と意力が非常に大事だということで、まずは大宝地区で会議体を立ち上げていただきました。続いてさくら坂地域で会議体が立ち上がって、住民を中心とした実験（さくらバス）が始まりました。そのときの1便あたりの乗車数は、今のカナちゃんバスの倍以上でした。多いときは8倍、10倍以上の人数が乗っていた。

それと、やまなみバスが福祉バスとして走っていました。これはやまなみホールが目的地で、基本的には途中で乗り降りできませんでした。最終的にはできるようになったのですが、目的地に行く、目的地から帰るという単純なものだったのです。それでも1便あたり4人以上乗っていました。最高で3万人近い人が乗っていました。

私は、カナちゃんバスをなくすことは決して望んでいません。成功してもらいたいという思いでこれらを考えると、今の状況は樂觀できるようなものではないと思います。収益面でも収支率が10何%とありましたが、河内長野では70%を超える収支率を出しているコースもあります。

そう考えた状況の中で、果たして河南町の5年10年先いけるのかどうか、とても危惧しているところです。

その中で、力武委員からもあったように、議会としては、オンデマンド交通が河南町には必要ではないか、合致しているのではないかという意見がまとまりました。ただ、これが河南町に合っているかどうかはわからないところですが、今実証実験として、やまなみタクシーということで1台走っています。実は、河南町で予算を取ってオンデマンド交通の実証実験の調査研究をしてほしいとお願いして、していただいたのですが、実質運行費用に5千万かかるという回答でした。それを国土交通省の方に見ていただいたら、かなりひどい内容だと言われました。

それと、タクシーは1台で、あと1台も手配できないという回答でした。隣の千早赤阪村では近鉄バスで2台使っていたものが、今は使っていません。それが空くと思うので、オンデマンド交通の実証実験だけはやっていただきたい、というのが私たちの意見だし、今の状況に対する評価と捉えていただきたいと思います。

(猪井会長)

ありがとうございます。他にありませんか。

(関委員)

「さくら坂・鈴美台地区の地域公共交通をつくる会」に10年くらい関わってやってきた立場から、意見及び質問させていただきたいと思います。

評価の観点の中で言うと促進策になりますが、さくら坂地区でB&Gカフェというのが毎月第3月曜日に行われていて、30～50人くらい高齢者を中心に集まっています。そのときに、回数券がほしいということで、回数券の販売を会でやっています。そこで、なぜ回数券は普通に11枚にならないのか、という声が非常に強い。それから、回数券を見せればオークワでポイント2倍とか、そのような利用促進的なちょっとしたメリットがあればもっと買うのになあ、という声が強いです。

それから、買いに行くのはいいけれど、買う時に電話番号まで書かないといけない。住所氏名まででしたか？ 電話番号もありますよね？ 要するに、手続きが金剛バスなどで買う回数券の買い方より手間がかかりすぎる。それに、売っている所が役場だけ。オークワとか商業施設で委託販売はできないか。個人情報全部書かなければならないという手間のかかることをやめてほしい。車内販売できないだろうか。という回数券についての大きな声があります。

それから、利用者のほとんどの方が満足されていますが、一部の声を紹介しておきます。

「中学生が通学に利用しているので、雨の日は非常に助かります。また小学生の子もいるので、ずっと続けてほしい」

「中学生の運賃は、50円にしてはどうなのか。通学バスの代わりとなっている」だからちょっと考えてくれないか、ということです。

「買い物やかなんぴあに便利。行きはオークワまで歩いて、帰りは荷物を持ってバスで帰ってくる。健康に良いです」。外出する援助にこのバスがなっている。動く援助になっているという点では、バスは非常にありがたい、ということです。

「ぷくぷくドームへ行くバスの便がほしい。イベントや会合に合わせて運行してほしい」これについては、北部ルートで回っていただけると、南部ルートも乗り継ぎで行けるのではないかと考えています。

それと、通学バスが13台ありますが、時間的に余裕があるときがあると思います。どういう契約になっているかは別として、空いている時間にかなんぴあから運行できないか、という声もあります。

それからもうひとつ。これは面白いのですが、「試しに乗ってみた」というのがあります。ここが非常に重要だと思うのです。さくら坂・鈴美台の住民は車依存ですが、でも試しに乗ってみようという運動をしているのです。この評価会議の中でのグラフで8月に131枚回数券が売れていますが、それは4丁目の自治会で「試しに乗ってみよう運動」ということで、回数券を希望者に配ったのです。するとこのように乗ってくれる、ということがあるので、まず車依存からなくす。それで乗ってみたら、意外と便利だと思ってくれる。

それから、「役場へ行きたかったのに、ぐるぐる回ってとても時間がかかった」という声。オークワについては、「玄関が変わったので非常にありがたい」という声が出ています。このように、住民としては今のバスを歓迎する一方で、継続的にいけるようにしてほしい。それから「デマンド型にすれば、もう少し時間がかからずに行けるのではないかな。でも高くなるのかな？ 高くなるのは嫌だな」という費用とデマンドの関係についての意見もあります。「早く行ける便利なものにならないかな」という意見が出ています。最後に質問ですが、運行経費が2,700万円近くになっていますよね。以前、地域デザイン研究会の委託料は別会計になっていたと思うのですが、今回の委託はこの経費に入っているのかどうか教えていただけたらと思います。

(事務局)

最後の質問ですが、地域デザイン研究会へのお金は、平成28年くらいから払っていません。今日来ている総合調査設計に対してはこの金額とは別です。資料作成とか今後アンケートを行うとかいう時の手伝いをしていただいている。別の委託費になります。

(猪井会長)

利用者の意見等、ありがとうございます。非常によくわかるお話をありがとうございました。

(山中副会長)

先ほど議会の方からの報告と多少重なると思うのですが。今日の交通評価の会議ですが、河南町の地域公共交通はカナちゃんバスとやまなみタクシーで、今本格運行しているこの交通システムに対しての評価だと思います。それは、検討委員会を重ねて、法定会議で決定したものだと思います。議会の方からデマンドの話が出ましたが、それは別の話ではないか。今現在ある交通システムをどのように発展させていくのか、乗車率を促進させていくのが主題ではないかと思います。検討会議の中でもデマンドは検討されたと記憶しています。デマンドの計画運行についても、それは町との話であって、この評価の中での話ではないと思うのですが。ただ、住民やいろいろな団体の方から話を聞くのですが、ぷくぷくドームへのバスがない。どこから行っても行けない。ところが、最近よく土日いろいろな行事をされていますね。11月にも文化祭があって、子どもたちのイベントがあったと思います。12月に入ってから、スポーツ大会。子どもたちや高齢者の足がないので、どこかでコースの変更をしていただければと思います。土日は役所が休みです。休みの所へバスを回す必要はないので、土日に限ってぷくぷくドームにバスを回す運行ルートが取れないか。認可の問題もあるとは思いますが、時間的にそれほどかからないので、ぜひ検討してほしいと思います。

それから、寺田バス停の問題。南部のバスだとかなんぴあから歩かないといけな。北部は、先ほどもありましたが、内堀商事、キクスイデンキの前から歩かないといけな。タクシーの利用は人数的にはそれほど多くないと思いますが。バス停の位置は、道路の形態や停める場所があればいいですが、今のバス停と少し南へ行った所でも、それほど道路形態は変わら

ないし、交通量も同じなので、ぜひこういったこともお願いしたいなと思います。

それから、スクールバスについてです。さくら坂に中学生のスクールバスを出してもいいのではないかな。その代わり、保護者負担がかなり出てくるかなと思います。例えば、月 2,000 円 3,000 円の定期代を払ってもらって、スクールバスを運行するとか。金剛バスとの兼ね合いはあると思いますが、実態としては、子どもたちの危険率を下げるためには、スクールバスが必要ではないかと思っています。カナちゃんバスからスクールバスに移行できないかなと思います。

それから、北部のバスについてです。スーパーサンプラザが、カナちゃんバスで行って 3,000 円以上の買い物をすると、4 時以降に商品を家まで無料で配達してくれます。昨年度、その売上金額が 30 万台だったので、やめさせてほしいという話が出ました。当初、「月 50 万の購入費でやりましょう」という目標だったのですが、「30 万台だったのでやめさせてほしい」と言われました。それならば、「サンプラザの広告も兼ねて、こういったシステムがありますよ、というチラシを毎月入れます」という話をしました。そして現状は 50 万を超えています。そういった PR も必要かなと思います。ただ、買い物する時間が今のルートだと短いのです。万代もそうだし、サンプラザもそうだし。買う時間が、高齢者にとっては非常に短いです。先ほど関さんが言われた巡回、北回りと南回りにするのであれば、バスをもう 1 台追加してもいいのではないかな。利用する側にとっては、1 時間に 1 本でなく、半時間に 1 本くらい逆向きに来るというのも、ひとつの手かなという気はします。そうすれば買い物時間が十分取れるので。

それに 13 台回っているスクールバスの空きをうまく利用できないかなと思います。スクールバスが 5 台走っていますが、この 5 台をなんとかうまく利用できないかなという話がありました。というのは、運転手が朝と夕方と固定してしまったら、昼間はその運転手をどうするのかという話になってくるので、できれば、今走っているスクールバスの利用を公共交通の中に取り入れてもらえないかなと思います。

(猪井会長)

ありがとうございます。他に何かご質問、ご意見ありましたら。

(寺塩委員)

私からは、やまなみタクシーについての意見を述べさせていただきます。

バスは 1 時間に 1 本走っていますが、タクシーは 1 日 4 便しか走っていないので、できれば 1 便くらいでも増やしていただきたい。費用対効果のことはあるのですが、できれば 1 便、もしくは月曜日に走らせてもらえたらと思っています。山手の方は狭い道なので、タクシーしか乗れないとなるので、我々山手から見れば非常にありがたいと思っています。

それと、かなんぴあから出発して一回りして帰って来るというコースですが、医療機関を利用することもあるので、山手 A（平石地区）でも寺田から仲谷診療所を経由するルートを考えてもらえると、医療機関を利用していただけるのではないかな。最後にはやまなみの方に帰ってくるのですが、ちょっと足を伸ばしていただきたいと思います。

やまなみタクシーBについても、前田クリニックや仲谷診療所があるので、できればルート変更してもらって、オークワから前田クリニック、最後にうちだクリニックへ行って、やまなみの方へ帰って来るというルート変更の検討も含めてお願いしたいと思います。

乗り継ぎのバスもありますが、オークワから寛弘寺回りだと、2分違いでバスが出ているので、そこで1時間待たないといけない。時刻表を見るとそうなっているので、できれば少し遠回りですが、ルート変更を考えていただきたいです。

(後藤委員)

皆さん、カナちゃんバス、やまなみタクシーのことをよく考えていただいた上で意見をおっしゃっていると感じました。

事務局から利用状況と今後どのように評価していけばいいかという案を提示いただいているので、まずその案についてどうなのかを話してほしいと思います。皆さんの話は非常によく考えて出していただいたものですが、まず評価をどうするかを決めて、その結果だと思うのです。いつ評価するかスケジュールもまだ説明されていないし、いつからいつまでの期間をいつ評価するのか。その評価に応じて、皆さんの話をどのように結びつけていくか、費用対効果、どこまで持続可能か、お金を出し続けていけるか、ということだと思うので、そこを踏まえて話をしたいのではないかと思います。

(猪井会長)

ご指摘の通りです。

中川委員もおっしゃったように、持続させることが基本です。そこを事務局から提案いただいた評価指標で評価をしよう、ということで出していただいています。

こういうものは、他の所がこうしているから数値としてどれが正しい、という答えはありません。これまでの経緯も重要なので、今までの3つの視点で評価するのがいいかと思います。

収支率も何%が相場かよく聞かれるのですが、実はありません。それぞれの市町村で市政も違うし、財政状況も違います。いろいろな生活を維持していく中で出している費用で、利用者との負担の割合をどうしましょう、という数字なので、河南町ではこういう数字になっていると出してもらったものです。

資料－2で出された項目について、私自身はこれまでの項目を踏襲すべきだと思うのですが、何かご意見はありますか。

(中川委員)

4ページの「交通システム面の評価」ですが、満足度については、利用されている人にとっては満足度は高い。それしか交通手段がないわけですから、ある意味人質のようなもので、そういう意味で満足度が非常に高いのはわかります。

ただ、河南町1万6千人弱の人口の中で、実際にどれだけの人が利用しているのか。関委員が言われたさくら坂の「公共交通をつくる会」に私も入っているのですが、そのメンバーでもまだ乗っていない方がいらっしゃいます。それを考えると、満足度、利便度の中に、実際

にどれくらいの人が利用されているのか。評価の中で右肩上がりでは伸びていると言われましたが、1人が毎日乗ったら年間700回以上乗っていることになります。10人で7千人、100人で7万人乗っていることになってしまうので、のべ3万4万という数字については実態を把握しにくい部分があります。なので、利用していない人へのアンケートを強化してほしいと思います。

我々議会としては、河南町1万6千人のすべての方の支持のもと、公共交通を維持していきたい。「今は乗っていないが将来使う可能性があるので、ぜひ残してほしい」という意見が増えればと思うので、そういう評価の仕方をお願いしたいと思います。

収支率については非常に不満があります。ただ、町がどこまでこの部分について維持していけるかという市政の問題であり、現状でこれくらいの赤字は覚悟の上だと言われているので、収益面について我々は言いませんが、住民全体の意見を吸い上げるようなことをこの評価の中に入れていただきたいと思います。

(猪井会長)

ありがとうございます。

非利用者の意見を入れることは、実際にどうできるかも含めて、次回までに検討するということにさせていただきます。

(山中副会長)

資料－2の2ページ4行目の「評価結果をふまえ、廃止、中止、運行継続のための見直しなどを行う」という文の、「廃止、中止」という言葉を削除することはできませんか。

(猪井会長)

危機感を持って、という意味で捉えてもらえればいいと思います。

途中でどなたかが言われましたが、私も「始めてしまったものは、基本はやめられない」というのが実態だと思います。基本はPDCAというのは「回していきながら、まずいところを変えていきましょう」というものです。ですから、町が地域の人の移動から手を引くということは、事実上ないと思うので、そこまでの危機感はなくでもいい気もしますが、そこも含めて何かご意見はありますか。

(力武委員)

山中委員と同じような立場の意見なのですが。

以前、やまなみの送迎バスは福祉的な要素で、無償で全域をカバーしてました。「やまなみホール」という限定された公共施設を利用するための送迎バスでした。これは全くの無償で、年間700万円町負担でやっていたわけです。その評価のポイントとしては、福祉を前提とした公共交通であるべきだと考えるならば、収支を前面に出していったら収支比率がいくらかということにならざるを得ません。今は高齢者の免許返納の時代に突入しているし、公共交通に依存する方へシフトして行っています。そういうことを考えていけば、福祉的な要素から

町がバックアップするんだ、という立場で継続していただきたい。無償というのは今のご時世難しいので、一定額は利用者負担でやっていただきたいです。

(柴田委員)

私は検討会議からずっと出席させていただきました。今皆さんが言われた意見は、その当時からすべて出ていました。その中で、こういう形で本格運行しましょう、という経緯は踏んでいるのです。そして今日、この評価をどうするのかという皆さんの意見を聞いて、それから、今後どうしようかという筋書きを第一に考えてもらわなければなりません。

バスについてのアンケートも何回もやりました。私ども大宝地域では、高齢者の免許返納についてのアンケートもしています。

このバスは、今乗っている人がこのバスを必要としているから乗っているわけです。その実績がこれなのです。これが必要か必要でないか。今乗っていない人にはいらないのです。自分で車に乗っているのだから。そういう人を含めてアンケートを行って、いらない人が 80% になったとしたら、どういう評価をするのですか。私が言いたいのは、この資料は、今必要な人が乗った実績なのです。その人たちを無視してこのバスをやめるのか。アンケートを行って、いらないという人が多いからやめる、という議論になるのかどうか。それはまた別の問題だと思うのです。

それから、力武委員がおっしゃったように、福祉と言ってしまっているのかどうか。福祉と位置づければ、また違ったものになるかとも思いますが。

自家用車を持っていれば便利です。時間もあるし、忙しい若いお父さんお母さんは、こんな公共バスに乗ってとろとろ走っている時間はないのも事実なのですが、そんなこともすべて踏まえた上でこういう形で出発しようと思ったのです。その中からいろいろな評価をしていけばいいかと思うし、そういう認識を持っていただきたい。

確かに、こうしてほしい、ああしてほしい、ということはたくさんあります。そのことで多少便利になったとしても、コストが上がれば、費用対効果が低くなります。今 2,000 万円以上町から出してもらっていることも、乗っていない人から言えば無駄遣いとなる。当たり前の話です。けれども、利用者から見てみたら、「このバスがなくなったら私たちはどうすればいいの？」という意見もあるわけです。

本格運用してきたということは、今皆さんがおっしゃったような意見を踏まえて、こういう形になったわけです。だから、この実績を持って今後どうしていけばいいのか、という点に焦点を絞った方がいいと思います。その中には、やってほしいという意見をどれだけ取り込めるかも評価のひとつであるのは当然の話だと思います。

(関委員)

利用の促進と経費の問題を考えるのですが、4 ページの「1 日あたりの利用者数」が 1 日 40 人以上で継続となっていますが、これであれば 1 便あたり 1 日 4 人以上となります。実績を見ると、バスは 5.1 と 5.5、タクシーは 0.5 と 1.2 となっています。評価としては、45 人くらいに上げた方がいいのではないかと思います。実態としてはいけている状況で、もっとも

っと利用を促進するという立場から考えて、この評価基準を若干上げてもいいかなと思います。

アンケートを行ったら、さくら坂の場合は、一人が「町営バスはいらない」と書いていますが、他は「今利用していないけれど、将来使うだろう」という肯定的な意見が 85%くらいと多かったのです。

費用対効果で考えると 1.5 人 5.1 人というのは、ただ走らせればすむ話です。数字だけ見れば。

時間帯は違いますよ。中学生が雨の日 30 人どっと乗ってきて乗れなかったので歩いて帰った。あるいは、乗れないから町の職員がかわいそうだということで乗せて帰ってくれた、という話もありますが、それはまた違う話です。

数字的に見れば、5.1 というのは 10 人乗りタクシーを 3 台くらい走らせればいけるのではないかな。そうすると時間の短縮もできる。前に東京の本田先生がおっしゃっていたのは、オンデマンドの初期費用が 100 万、月のランニングコストが 5 万ということでした。それはまた別の実験の話なので、実際にはどうか分かりませんが。

特にやまなみタクシーが、少し無駄ではないかと思うのです。寺塩委員が言われたように、かなりの距離回っていかねばならない。ルートも考えないといけない。もっと効率よくしようとすれば、電話で呼ぶタクシー的なものにすることも含めて考えてはどうかと考えています。

(猪井会長)

いろいろな意見をいただきました。

柴田委員がおっしゃったように、これまでかなり議論してきて今の形になっているわけです。そこからオンデマンドに変えていくことは、皆さんがこの形で満足いかなかった時に考えないといけない話かなと思っています。オンデマンドは別途検討すべきものなのだろうなと思いながら拝聴していました。

(中川委員)

さくら坂の会で何回かアンケートを行っていますが、すべての人から要望を聞くために、持続・継続的な交通システムを作りたいということで、すべての住民へのアンケートをもう少し行ったらいいと思います。

我々の会が行っているアンケートでも、それほど集まらないのです。何回も配って 13%くらいです。住民の方に意識をもっと持っていただきたい。決してなくすという意味ではなく、「こうしたらもっと乗りやすくなる」とか「もっと便利になる」というアンケート調査も必要ではないかという意味で行いました。

もう 1 点は、規則の中に「職務第 3 号」に「交通計画の実施に係る提案等に関すること」とあるので、デマンドの提案を出したのは、そういう観点からであることを認識いただきたいと思います。

(猪井会長)

今までいろいろご意見をいただきました。

特にアンケートは、非利用者から採るのはかなり難しいです。町民全体に無作為に配るなどの手法が必要です。地域を限定したとしても、かなりご苦勞されていますので、頻繁には行えません。

利用者数も見えてわかるように、季節変動のようなものがあります。冬場は減るとか。北陸だと冬場に増えるなど特性があります。急いで結論を出さなければならないものもあると思いますが、続けていく中で評価するには1年くらい見ないといけないと思います。

元々の話で言うと、今回の実験が3年待ってのことです。3年ほど待たないと需要が安定しません。この運行自体が実証実験から4年目になるので、毎年評価していくのが適した間隔かなと思います。これから次回に向けて、今回出された意見やこれまでの経緯からこのような評価でやりましょう、と1年ごとに検討していきたいと思いますが、それで異議はありませんか。

あと少しコメントさせていただくと、今回の評価は、運行を変えるための評価もありますが、使っていない人に対して、「何の意味があるのか」を見せるための評価でもあると思います。その中には、4ページのように数字から判断する定量的な評価、3ページの定性的な評価も含まれています。「適切」「効率的」「利用しやすい」などです。意見として出していただいた「どのように使っているのか」や、皆さんが苦勞して運行されているこのバス、大切な町費を消費してでも支えている移動とは何なのか、ということを、単に何人という数字ではなく、言葉で示すことが必要です。先ほど話に出た「買い物にこう利用している」とか「子どもが通学している。そのためのバスである。それを切るのか」など迫力がないと納得してもらえません。福祉だから大丈夫だという意見もありましたが、近年福祉でも切らざるを得ないところがある中で、何を支えているかをきちんと示す意味があると思っています。

この場に皆様に時間を使って出ただけで、このように意見をいただけたことは、極めて重要だと思います。ですから、次回事務局からこういう案でいきましょう、というものをいただけたと思いますが、その案だけでなく、「どういう移動をしているのか」「このように使っている」という声をいただけたことも大事だと思っているので、今回あえて時間を取りました。

私自身も廃止・中止は絶対にいけないと思います。利用者がついてしまっているのに、廃止・中止にはできないものをどうやって継続していくのか。それでも無作為に、どこまでも野放図にできるものではないので、どのような人も移動や生活を支えていることを明確にしていくことが地域交通での評価だと私は考えているので、こういうことを検討し、議論していければと思っています。

詳細な項目ですが、達成不可能な項目を出してしまうとやる気がなくなってしまうと思います。ただ、ご指摘があった40よりももう少し上げた方がいいのではないかというところの案配は事務局で少し考えていただき、次回に皆さんと評価していきたいと考えています。

次第には「その他」がありますが、他に何かありますか。

(力武委員)

この評価会議の位置づけですが、今回は1回目ですが、PDCA サイクルがどれくらいのスパンで行われていくかが大事だと思います。我々の役割として、どれくらいのスパンで次回の評価をして、事務局から示された評価をどう位置づけていくのか、年に1回なのか2回なのか。実務的な話ですが、そのあたりの考え方を示していただければと思います。

(猪井会長)

私個人的には、先ほども話したように、データがたまらないといけないので、毎年やった方がいいと思っています。1回目としては、項目の定めもあるので何回会議をするのか今年度は要検討かと思いますが、2月から走り始めているので、翌2月までたまったデータを見て、となるので、実態の評価は2月以降かなと思っています。

(事務局)

会長がおっしゃったとおり、1年間くらいのスパンでの評価がいいと思います。

運行は2月から翌1月末の期間ですが、1月末に終わってすぐにできるのかと言われれば、集計等含めて時間がかかるので難しいところです。時期的なことは、今すぐ「何月」とは言えないのですが、今日いただいた意見も含めて、令和2年度早々には、皆様のご都合をあわせてお願いしたいと思います。

(中川委員)

評価は年に1回でいいと思いますが、検討委員会がなくなったので、今までいろいろな意見が出てきた、例えば「回数券を11枚にしてほしい」などを話し合う場がありません。検討委員会を発展的に解消しての評価委員会だと位置づけたと思うのです。1年間データを積み上げて来年度はどうしていくかという評価はあると思うので、評価は年に1度でいいと思うのですが、もう少し頻繁に会議体を設けていろいろな検討をしていただけたらいいのではないかと思います。委員会の方でも、年に3回か4回くらい開いてほしい、という意見があったので、お願いしたいと思います。

(事務局)

検討会議・交通会議で回数券等決めていただいた結果の枚数なので、その変更が必要ならば、また皆さんとも検討していかなければなりません。

評価会議につながる需要喚起策等、皆さんにいただいた需要に絡むご意見を話し合っていきたい。需要喚起策として、例えばバス停を変更したい等あれば、実際に我々が走ってみて、時刻が変われば定め直さなければなりません。バス停も、隣から隣へ持って行く、だけではありません。例えば、民間の家の隣に置くとか、ここには置いてほしくないという話もあります。バス停を決める時には、区長をお願いをして、了解を得て、住民の皆さんの了解もいただかなければなりません。大きな変更になれば運輸局に届けなければならないという、いろいろな手続きもあります。

(猪井会長)

路線変更の実態を説明いただきました。

皆様の様々な意見をこの会議体で拾い上げるか、その下にワークグループなどを作って拾い上げるかの方法は事務局で考えていただくとして、使っている人の意見は拾い上げなければならないので、そのやり方は考えさせていただいてよろしいですか。

(金澤委員)

皆さん熱意がそれぞれの方向を向いて議論されていると強く感じます。

よく PDCA と言いますが、今回はもう P と D は行った上で、C から始めることになっているわけです。

チェックの仕方から議論をしていくためには、その振り返りをきちっとやる必要があります。作った時にはどういう思いで、どこを目指してやったから、それをこの委員会でさらに変えるのか変えないのか。こういうスパンでこういうことを検討して行って、年間ではこういう項目については検討していきましょう。利用促進などは「思いついたら動け」なので、意見が出てやろうと決まったら、こういうスパンでやろう。それを切り離した方がいいのであれば、部会を作ってやりましょう、などです。

その道筋を委員の皆さんで話すための土台が抜けて、いきなり評価がついてきてしまったので、いろんな議論がでたような気がします。2回目は近々にしていただくものとして、指針を提示して、こういう方でやっていきましょう、こういう議論はこの文脈で話をしましょう、と交通整理をすれば、もっときれいに会議を運営できるような気がします。フリーに、漠然とした意見からスタートするので、いろいろな意見が混ざり合っているのがすごく気になりました。

私はたくさんの会議に出ている経験があるので、最初の交通整理をどうしていくかがものすごく大事だと思います。この会議の今後の進め方にも関わるので、事務局から提示した上で、こういう部分について今話し合ひましょう、と整理をしていかないと、利用促進の話、今走っているバスの評価の話、それを踏まえて変更するか否かの話が混在しているので、ぜひ整理をしていただきたいです。

前の振り返りも必要です。前に議論していることを踏まえて、今回評価をしていかないといけません。前の時これは諦めたけれど、そのことを復活させるかの議論をするのか。ゼロから始まっているかのような議論になっているので、振り返りをきっちりして、それぞれ話す項目を整理して、スパンもある程度事務局の案を出していただき、それが足りないなら部会を設立するとか、地元の皆さんと話す機会を増やすとか、その方法論はあると思います。議論のベースがないまま、いきなり評価の方法にいつてしまって、若干迷走している感がある気がするので、方向を提示いただいた上で話していけば、もっと中身がある話になるような気がします。

(猪井会長)

迷走した原因は、事務局が準備されていた枠組みよりも、私が皆さんにお話ししていただ

うとしたためだと思います。迷走したように見えてはいますが、皆さんが出された話は非常に熱意あるもので、支えていこうという気持ちが強く出ていたと思います。私はそこまで迷走した感はなく、いい意見を言っていたいだいたと思っています。

あとは、これまでどうしてきたかも合わせて、どう評価していくかをもう一回考えていければと思っています。

最後にまとめると、カナちゃんバス、やまなみタクシーを令和2年2月以降やめることはなく、継続して見ていきましょう、ということに変わりはないですね。

この会議としては、細かな評価はあるのですが、まずは続けましょう、それをどう変えていくかは今後検討していきましょう、ということでまとめたいと思います。

これでよろしいですか。

直行しないバスもあります。直行しなかったとしても、ちゃんと目的地に着くはずですので、皆様のご協力を賜りますようお願いいたします。

(事務局)

長らくありがとうございました。

バス・タクシーは2月以降も走りますので、いろいろな意見をいただき、検討していきたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

以上