

第54回 河内長野市地域公共交通会議録

会議名称	第54回河内長野市地域公共交通会議
開催日時	令和4年6月29日（水） 午後3時～
開催場所	河内長野市役所 802会議室
公開・非公開の別 （非公開とした 場合はその理由）	公開
傍聴者	0人
出席委員	別紙出席者名簿のとおり
会議次第	<ul style="list-style-type: none"> <li>（1）河内長野市地域公共交通計画の策定について</li> <li>（2）令和5年度生活交通確保維持改善計画（フィーダー）の認定申請について</li> <li>（3）地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスについて</li> <li>（4）その他</li> </ul>
会議内容	別紙会議内容のとおり

## 第54回 河内長野市地域公共交通会議内容

発言者	内容（要旨）
事務局	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 第54回河内長野市地域公共交通会議開会の案内</li> <li>➤ 新委員の紹介（酒井委員、青野委員、高平委員、西本委員、西谷委員、宮阪委員）</li> <li>➤ 各委員の出欠状況の報告</li> </ul>
榊井会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 会議の運営の関係で、事務局より、議題の順番の変更の連絡がありましたので、先に議題4 その他で報告案件として予定しておりました下里「クルクル」の本格運行開始について、政策企画課から報告させていただきます。</li> </ul>
<p style="background-color: #cccccc; padding: 2px;">議題（4）－1 下里「クルクル」の本格運行開始・出発式の開催について</p>	
政策企画課	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 議題（4）－1について説明。</li> </ul> <p style="text-align: center;">（各委員の主な発言内容および政策企画課からの回答は以下のとおり）</p>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 運行主体は、どこになっているのか。いわゆる地域有償ボランティアか、あるいは事業者に運行委託されているのか。また、プレの状況を見ると利用人数は少ないし、利用人数と本格運行の曜日が合っていないところがあるようにも思う。地域の方々の意見でまとめられたと思うが、今後本格運行にあたって、利用状況を見てどうしていくのか、検討するスケジュールを教えてください。</li> </ul>
政策企画課	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 運行主体は下里町会の中に下里クルクル運営委員会というものを設置しており、地域が主体となって運行している。地域の方々がドライバーとして運行しているというような状況。また、今後火曜日と金曜日に運行するとすると、プレの利用人数とあっていないという話だが、まずはスモールスタートで週2回からスタートしようというのが地元の意向であり、それを尊重している。今後についても、引き続き下里町会が運営方針等は決定されるが、運営委員会と状況を見ながらという形で進めていく。その会議に政策企画課も入って決定していけたらと考えている。</li> </ul>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ これは当面無償で運行されるという理解でよろしいか。</li> </ul>
政策企画課	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 無償で運行です。</li> </ul>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 車両については、どこが購入して、寄付されているのか。</li> </ul>
政策企画課	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 市の備品として貸し出しをしており、保険等にも市の予算で加入している。</li> </ul>
日野副会長	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 地域で活用されるようになったときに、また他の地域でもということになったとき</li> </ul>

<p>政策企画課</p>	<p>に、持続性のことを考えると、車両費、維持費、燃料費など、ずっと市が支援していかれるのか、コミュニティの中で財源確保されるのか。自分たちで守る公共交通の財源をどう確保していくかはすごく大事なことだと思っているので、何か、今回のこの件を踏まえてお考えがあればお聞きしたい。</p> <p>➤ 今回の下里地区については、例えば、グリーンスローモビリティの電気代もかかり、置き場所等も必要だが、そちらは自治会で、ご協力いただける方がいらっしゃって、農業用の倉庫を貸していただいて、そこを車庫として使わせていただいております。日々の運行のランニングコストおよび運行について、地元の方でやっていただいて、電気代等も地元で賄っていることから、今後も市として関わりはない。ただし、新たな地域でとなれば、市としても、「クルクル」をずっと貸し出すというわけにはいかないので、いろいろ諸条件がある。移動支援については「クルクル」だけが手段ではないと思っているので、いろんな形で、こういったところが地域に合っているかというところを検討しながら進めていければと思っている。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 無償なので、送迎のサービスみたいなものになっていると思うが、これまでも福祉有償運送とか南花台で有償化を期間限定でということやっておられる。そうすると、例えばタクシー等その他の公共交通との住み分けがすごく大事になってくる。もう一つは福祉有償運送の初期の頃に随分問題になったのは、安全性の確保の問題。例えば講習とか、無事故、無違反という運転手さんの条件で、今回は、そういった、講習等の手続きについては市の方でご指導されているということですのでよろしいでしょうか。</p>
<p>政策企画課</p>	<p>➤ 普通運転免許を持っていることが大前提です。さらにグリーンスローモビリティは、若干普通の車と違うので、車両製作しているヤマハさんの講習を必ず受けていただいた上で、運行運転手さんとなっていただく形で今回の運営はやっております。</p>
<p>榊井会長</p>	<p>➤ ありがとうございます。それでは、次に移らせていただきます。</p>
<p>議題（１）河内長野市地域公共交通計画の策定について</p>	
<p>事務局</p>	<p>➤ 議題１について説明。</p>
<p>（各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり）</p>	
<p>山田委員</p>	<p>➤ 免許証自主返納に対して支援事業は大変ありがたいと思っている。今後、高齢化率の上昇につれて、利用率も上がってくると思っている。ただ、免許証を返納する人は、４月にしたり、５月にしたり、１２月にしたり、人によっていろいろな時期がある。支援事業は現在、タクシーバス券等合わせて、6000円分が支援されているが、支援券の有効期限が、年度末の３月３１日までとなっている。従って、支援券の有効期間が長い人も短い人も現れる。これを「返納時期</p>

事務局	<p>から1年」に変更すると、公共交通利用率がさらにアップすると思うので、ぜひお願いしたい。高齢者が公共交通に、1年もあれば慣れると思うので、さらに利用数が増えるのではないかと思うので、検討してほしい。</p> <p>➤ 免許返納された方への支援制度について、支援券の期間が年度末というのは自治体の会計制度上の問題で、3月31日までとなっている。但し、受付はいつでもできるようにしているので、例えば12月に返納されて、あと3カ月しか利用期間が残っていないという場合であれば、次の年度の4月に入ってから申請していただくことも可能というご案内もしている。そこは、柔軟に対応していきたいと思っている。</p>
日野副会長	<p>➤ 私、地域公共交通会議が4日連続あるのですが、その中でも、河内長野市が市民協働も含め、いろんな取り組みで一番進んでいる。事業としても定着しているが、そんな本市でも、くすまるを含め、コロナの問題で皆さんが公共交通の利用を控えられている。つまり一番進めていた利用促進策がなかなか難しい状況にあった。さらにロシアの侵攻だとか、それに関連してエネルギーの高騰ということも含めて、今後、公共交通に関わる費用はものすごく増えてくる。また、これまでであったような、タクシーやバスの運転手さんの不足というのが、これからもあるだろう。河内長野市のように、すごく頑張っても、なかなか持続可能というか維持するのは難しい。</p> <p>このようなことは、おそらく国の方でもわかっておられると思うので、今回についても臨時交付金でいろいろ、当初の使い方より、柔軟に使えるような形にやっていたらと思う。</p> <p>計画について、令和9年度までの基本方針のあり方があるが、もう、この数年でガラッと背景にあるもの、ベースにあるものが変わってしまっている。これからの何年かはこれでいいと思うが、今後ぜひ検討すべきことというのが基本的に持続可能なサービスをどう維持するか。そのための条件が何かと言うと、今回の基本方針の5番の①に書いてあるところの、まちづくりと連携したということ言えば、いわゆる集約型、人口密度を高めて、ある居住地から、主要な施設まで、一定の需要があるような形でまちづくりをする。立地適正化を本気でやるというようなことがあると思うが、なかなか集団移転などは、難しい話だと思う。</p> <p>そうすると、実際上可能性は二つあって、一つは、公共交通と私的交通の手段選択を、もう少し公共交通側を使ってもらえるようにするという。そうするために何がいうかという、例えば、観光地ではパークアンドライドでないといけないようにする。河内長野駅前周辺に車で入れないようにする。そういうふうにして、公共交通を使わないといけない。そういう環境をつくれば、やむを得ず車ではない、あるいは車で行ってバスに乗りかえるみたいな形が生まれるはずである。そういう手段選択を可能にするということ。</p> <p>もう一つは、今は公共交通が高いという感覚がある。つまり車を使っても、昔は駐車場が高かったが、今は駐車場が安くなったので、どう考えても公共交通の方が高い感じがする。しかも複数の人数と行くと絶対高い。</p> <p>ヨーロッパでは、家族に対してすごく手厚い。例えば宿泊にしても、ファミリ</p>

ーユースだと、ファミリールームを借りれば、シングルルームと金額はほとんど変わらない。家族で行くと、家族割はものすごく運賃が安い。河内長野市では日曜日の同伴者無料もやっていたいただきましたけど、要するに家族とかで移動しやすいような環境づくりをするための、運賃制度を考える。MaaS もいいが、そもそもそういうベーシックな部分を、しっかりやる。それによって人の移動を増やすというようなことが考えられると思う。

それと、そういうものがない、それをやっても大変だということも起こりうるので、そうすると次は、財源をどう確保するかということになる。一生懸命頑張って皆さん頑張ってみんな乗りましょうとやるが、結局収支改善が難しいということになってくるので、どういった財源を確保するのか。ヨーロッパ、例えばフランスやイギリスでは、交通基本法の中で通行権が認められており、公共交通は、国や地方自治体が維持するというふうに明記されている。そのためイギリスのように民営化が進んでいる国でも、最低 50%は公的財源負担で維持することとなっている。日本は独立採算で維持するというところになっているため、とても大変になっている。

そういう中で、今回臨時交付金みたいな、その場しのぎでお金が出ている状態になっているが、どこかで国がしっかりと公的財源で、公共交通を維持することとやらないといけませんが、我々からすると国は遠い。そうすると、皆さん、お聞きになられた滋賀県の交通税のように、県でとか、府でとか、みんな公共交通を守りましょう、そのためにみんなが税金を出しましょう、お金払いましょう、市税とか県民税だとかそういうもので公共交通を維持しましょうということになる。あるいは下里のように、くすまるも一部そうだが、コミュニティで、自分たちでお金を出し合って、自分たちの移動を確保しましょうということになる。そういうことをやって財源を確保することで、全体としての公共交通について、共有財産であると認識するようになる。バスを使わない人も、バスはうちの市の共有財産だというような理解をしていただければ、お金を払ってもらえる。

滋賀県の交通税も、これから議論されると思うが、もちろん、反対がたくさんあり、共通理解を深めていく必要がある。この計画の中の 2 番目に、「社会全体で支える機運の醸成」と書いてあるが、機運だけでは難しいので、実際にどうやってお金を集めるか、というようなことを、そろそろ本気で考えていかないといけないのではないかなと思う。

できれば今後、具体的に、公共交通と私的交通の適正な手段分担が可能になるような、まちづくり政策だとか、あるいはその財源を確保するために、皆さんが共有財産だという認識を高めて、どういうふうな形で財源を確保していくのかというようなことについて、言葉だけの検討ではなくて、実際に検討していかないといけないというようなことを、この計画の中に盛り込んでいかないといけないと思っている。

今回の計画に書いてあることについては、他の市に比べてもすごく具体的だし、内容的にも、評価できるものだと思っているが、今申し上げたようなことを、ある時期には、ぜひ、計画の中に具体的に盛り込んでいただきたい。そのために、バスに乗って移動したら健康になるとか、あるいはバスに誰かと一緒に乗って移動したら、町でちょっとお金使うとか、そういうことによるクロス

<p>榎井会長</p>	<p>セクター効果をもうちょっと、評価をみんなでもらいたい。ただ、これを定量的にやるのはもう多分無理だと思う。例えば、バスに皆が乗っていくら使ったから、医療費がいくら減りましたとか介護費がいくら減りましたとかっていうのを直接的に評価するのは難しい。大きいくりの中で、こうすればこうなるだろうという因果関係について皆さんが了解できるような調査などやっていただきたい。その結果、みんなで公共交通を守ったら、こんなふうに医療費も減るし、町もにぎわうので、いいことですよっていうことがわかってもらえるような仕組みを作るようなことを、ぜひ事務局で検討していただければいいのかなと思っている。今のようなことを、できれば早い時期に、ぜひ計画の中に盛り込んでいただけるようにしていただきたい。</p> <p>今回、事務局より説明がありましたとおり、基本方針となる「河内長野市の公共交通のあり方」に基づいて、5年間の具体的な取り組み施策を定めた「第2期 河内長野市地域公共交通網形成計画」が満了を迎えるということで、こちらの評価を行うとともに、次期計画に向けた方向性を示してもらいました。今後、具体的な施策を検討し、次回以降の公共交通会議の場で提示するということですので、よろしくお願いします。</p>
	<p>議題（2）令和5年度生活交通確保維持改善事業（フィーダー）に関する事業評価について</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 資料2について説明。</p> <p>（各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり）</p>
<p>日野会長</p>	<p>➤ 資料の3枚目のメンバー構成及び名簿について公立大学名誉教授とありますが、大阪市立大学と訂正していただきたい。</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 訂正させていただきます。</p>
<p>榎井会長</p>	<p>➤ ありがとうございます。それでは、議題（2）については、審議の結果、承認ということでよろしいでしょうか。また、今後、審査過程における表現等の細かな修正や、補助事業の実施要領に規定される範囲内の軽微な運行内容の変更があった場合は、事務局に一任いただくということでよろしいでしょうか。</p>
<p>委員</p>	<p>（異議なし）</p>
	<p>議題（3）地域特性に応じた持続可能な公共交通サービスについて</p> <p>事務局</p> <p>➤ 議題3について説明。</p> <p>（各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり）</p>

<p>榎井会長</p>	<p>➤ 1つ目は新たな取組みのことで、2つ目のくすまるのこと。くすまるは河内長野の公共交通で、一番成功例の一つだと思っていたが、コロナの影響であったり、高齢化によりくすまるを大事にして毎日乗ってくれた方がご高齢で施設に入り乗られなくなったりとか、そういうちょっと寂しいところもあります。日曜日は、今回のような形で辞めていかなければならないこともありますが、辞めることで平日の利用率が上がり、収支率も上がって、運行を続けられるような方向も考えられるかなと思っています。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 地域でも検討会で議論されたと思うが、今、日曜祝日で使っている人、平均2人弱でいらっしゃるが、もし日曜祝日がなくなったときに、今使っておられる方々は、どういう手段で代替されるのか、という情報はありますか。</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 直接情報というところまでは把握できていません。</p>
<p>日野副会長</p>	<p>➤ 先ほどのように、危機感持ってもらえる可能性はあるが、逆に日曜日使ってる人がまた車で移動されたりすると、それが平日まで行くことも懸念される。もう車で行った方がいい、楽だ、みたいな。なくなるから他の手段でということになるので、その部分については、地元の中でも議論されると思うが、ぜひフォローしておいていただければいいと思います。</p>
<p>榎井会長</p>	<p>➤ ありがとうございます。それでは、本件における石見川・小深・太井・鳩原地域乗合タクシーの8月から4ヶ月間の試行 及び 楠ヶ丘乗合タクシーの日曜日・祝日の運休について、いずれも地域との協議が整っておりますので、事務局にて国への申請手続きを進めてよろしいでしょうか</p>
<p>委員</p>	<p>(異議なし)</p>
<p>榎井会長</p>	<p>➤ ありがとうございます。それでは、最後の議題(4) その他の案件としまして、最初に説明いたしました下里クルクルのほかにもう1件報告案件があるとのことですので、事務局からお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>議題(4) モックルMaaSの導入について</p>
<p>事務局</p>	<p>議題(4) について説明  (各委員の主な発言内容および事務局からの回答は以下のとおり)</p>
<p>榎井会長</p>	<p>➤ 私も最初 MaaS と聞いて全然わかりませんでして、今説明を聞いて、今回デジタル田園都市構想で、国の方から補助金もいただける形。実際にまだ市の方で予算組めてないが、今議会に上程して、予算委員会も通りましたので明日の本会議で正式に承認されれば、ここにあるスケジュールの通り動いていけると思っています。 公共交通で今一生懸命やっていますけども、観光部局とも、何か一緒にやって</p>

	<p>いければと思っています。日本遺産は、金剛寺、観心寺と取れており、そこにもやっぱりバスを使ったりタクシーを使ったり、また延命寺はなかなかバスで行けないところですので、バスを使いながら、どこか一部歩いたり、タクシーと組み合わせたり、また、その入場券（入山料）も一緒にセットになっているようなものも考えられる。</p> <p>例えば、MaaSがなかったらもう観心寺だけ行って帰ろうかという人も、ついでに延命寺に行く、また金剛寺も行ってもらおうとか。子ども連れの方であったらサイクルスポーツであったり、滝畑であったり、いろんなことに使ってもらって。バスやタクシーといった公共交通をしっかりと利用しながら、観光促進に活かしてもらいたい。</p> <p>今後、日本遺産をとってこの7月の末から京都博物館で、国宝展も予定しております。いろんな方、市外の方にもPRするも考えられる。MaaSは市外の方も使っていただけるのか。</p>
事務局	<p>➤ はい、スマートフォンで見えていただけます。チラシなどのアナログ媒体よりももっと広域で、たくさんの方に観ていただけます。</p>
榊井会長	<p>➤ 市外の方もいっぱい来ていただいて、観光の方がお金を落としてもらう仕組み、例えばお土産を買ったり、どこかで物を食べたりとかもして欲しい。まずは移動として、今までマイカーでパッと来てゴミだけ落として帰る人が、公共交通を使って、他で何か食べたり飲んだりして、公共交通に、少しでも役立つような施策を組めたらいいと思っています。</p>
日野副会長	<p>➤ MaaSの中身そのものは、前にメンバーでいらっしゃった方は、伊勢先生の講義を聞いていただいたと思う。また、国交省のものはかなりの的が絞られ過ぎという感じもする。</p> <p>今回のものについて、市外の方も使えるということではありましたが目的地が河内長野市内とする輸送サービスということではよろしいか。</p> <p>また、あまり広げすぎるとシステムが対応できないと思うが、参画する交通手段の提供主体はどこまでご協力いただけるのか。もちろん鉄道、バス、タクシー、それからレンタカーだとか、あるいはレンタサイクルだとか、いろいろあると思うが、どのくらい参画されるか。参画していただかないと、全体のルート設定も、決済もできないので、それをどうするのか。</p> <p>それから、観光資源と一緒に、企画運賃はやっていただけたらいいが、この機会に先ほど申し上げたが、家族割引をするのはどうか。通常、業務でどこかへ移動するというのは個人で移動するが、河内長野に限定して観光目的を主体に考えているのであれば、家族だとか誰かと一緒に来られるということ想定の方がいい。検索する際、スマートフォンで操作するとき、同伴者とか家族に対応できるようなアプリにするのかとかということもあると思う。</p> <p>河内長野市を目的地として、特に観光を中心とした移動に対するサービスにするのか、それにするならば家族で来られたとか誰かと一緒に来られた方々に、サービスするのにどんな仕組みがいいのか、というようなことをぜひ考えていただきたい。</p>



<p>伊勢委員</p>	<p>プロポーザルの時に、要件として並べておかないと、結局、業者がやってくれたけど使い勝手が悪くて誰も使わないとか、そうなったら困るので、その辺のところは事務局で、検討しておいていただきたいし、できれば、事前に事業者の意見なんかも聞いておいていただければいいと思います。</p> <p>➤ 私がイギリスに行っていた時には、まだ MaaS もそんなに進んでいなくて、バーミンガムでも、結局検索して出すチケットっていうのは、バスだけ乗れる 1 日乗車券か、地下鉄とバスが使える 1 日乗車券だったので、2 回行って帰っての往復だったら、普通に ICOKA のようなもので移動したらいいぐらいのサービスで、ほとんどの人は使っていないという状況だった。段階踏むにしても、最終の、青写真を描きながら事業者と調整していただきたいという意味で日野先生と同じ意見です。</p> <p>あと先ほどの次期計画の議題でもありましたけれど、最近高齢化してきて、バスを降りてから家までとか家からバス停までのちょっとした移動が難しくなってきたという話があったと思う。フィンランドのヘルシンキが MaaS の起源であり、あそこは、資料に書いているレベル 3 で、パッケージ化したサービスになっており、月額料金、例えば 6000、7000 円払うと、公共交通 30 日間使い放題とか、或いは月額料金もちょっと払うと、例えば 5 km 範囲内のタクシーなら、どれだけ時間かかっても定額だとか、さらに払うと、タクシーに乗るとき 30% 割引とかになる。いわゆる昔の携帯の契約みたいな感じで、パッケージ化している。そうすることで、今「クルクル」がやっているような補完を、既存のタクシー事業者と組み合わせてやることで、もしかすると「クルクル」を拡大するよりも、実はこっちの方が、が適している場合もあるので、そういうのを検討いただきたい。実際にフィンランドでこれ導入したことによって、公共交通に使う料金、市民の人が使う料金が上がっているし、タクシーで移動する人が、ひと月当たりの利用が 4 倍に増えたということで、実は市民も便利になっているし、公共交通事業者も、経済的に良くなっている WinWin になっているという状況もあるので、そういう事例を少し見ながら、考えていただければというふうに思います。以上です。</p>
<p>事務局</p>	<p>➤ 日野先生のご質問 2 点だったと思います。目的地が河内長野を中心にして、考えたサービスなのかという点。今回の MaaS の導入は、河内長野市内の街中の交流人口を上げて、移動総量を上げて、河内長野の公共交通の活性化・街の活性化を図るということなので、目的地は河内長野中心に考えている。すでに MaaS をやっておられる自治体にもいろいろご意見も聞いて実態も聞くと、やはり外から人を呼び込む観光利用でされているところが多い。しかし、外から来られる方が使っていただける便利な MaaS での企画乗車券なんかを出すと、蓋開けたら、地域住民の方が結構使ってくださっているという例が結構見受けられる。ですので、基本はまずは外から呼び込むというところを意識したいが、同時に、市民さんにも使っていただけるような形にしていきたい。そういう意味ではしっかり運賃施策のところでは交通事業者さんとまた協議もさせていただきながら、よりよい形を何かサービスで出していけたらと思っています。</p>

<p>日野副会長</p>	<p>二つ目に、参画するサービスの提供主体の話は、まず今考えているのはこれまでも本市の移動手段の一番メインとなっていたバス、タクシー、あとは外から呼び込むということで鉄道とでお願いしていきたいと思うが、MaaSの考え方自体がいろんな移動手段面でレンタカーやレンタサイクルも含めて、本来はいろんな移動手段の中で最適なものを選んでいくというような話なので、公共交通に限らずそういったところも将来的には考えていかなければいけないと思っている。いったん今の時点では、第一段階として、既存の公共交通の活性化という意味でも、バス、タクシー、鉄道というところをメインで、協議を進めさせていただきたいと考えています。</p> <p>➤ 伊勢先生や会長からの話もあり、レンタカーやレンタサイクルも含めるのが本来で、いろんな手段を使えるというのが大事だと思うが、今回公共交通だけの組み合わせということになれば、せっかくだから乗り継ぎの割引を、ぜひやってもらいたい。企画の切符でもいいが、日本の公共交通の一番の問題は初乗り加算である。とにかくバスに乗って電車に乗って何かすると、全部その初乗り運賃料金払わないといけないので、これがMaaSだったら全部一括の距離制で、ここまでの移動を考えて計算してそれぞれ割り振りすれば大分割引になる。もちろん事業者さんの収入は減るが、その分利用が増えれば、取り返せることもある。実験なので失敗しないということもあるが、ぜひ利用したいと思うサービス、例えば電車に乗ってバスに乗っていったら、割引があるとか、それから先ほどのような企画も含めて、そういうものも想定してぜひやっていただきたい。</p> <p>それから今事務局から話もあったが、本来は市民も含めた人の移動のサービスとして考えるということなので、通院だとか一般的な移動に関してでも適用できるようにしていかないといけないとは思いますが、今回はとりあえず、実験で、まずは成功させてもらわないといけないので、ある程度限定してやっていただくのは結構かと思う。そのために必要なことはぜひ検討していただければと思います。</p>
<p>榊井会長</p>	<p>➤ 他にないようでしたら、議題(4)のその他案件について終わらせていただきます。それでは、以上をもちまして、第54回河内長野市地域公共交通会議を閉会いたします。本日はお忙しい中お集まりいただきまして、本当にありがとうございました。今後とも、本市の公共交通の維持・充実に向け、皆様のご協力をお願い申し上げます。本日の会議を終了させていただきます。</p> <p>長時間にわたり、誠にありがとうございました。</p>