

## 令和5年度 第2回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和5年10月24日（火） 午後2時～午後3時30分

場 所：太子町役場 万葉ホール

議 題

- (1) 太子町地域公共交通運行計画（案）について
- (2) その他

### (1) 太子町地域公共交通運行計画（案）について

（資料1に基づき、事務局より説明）

猪井会長 太子町内のコミュニティバスの運行について事務局より説明があったが、これを運行するには、地域公共交通会議で合意を締結することが必要になる。ただ、この議案に関する情報量が多いため、本日この場で合意をいただくか、次回まで延期するかについて、後ほどいかがうつもりである。まずは、説明のあった内容について、ご意見ご質問をお願いしたい。

高谷委員 お出かけ支援と乗継利用者運賃助成を一旦廃止するという説明であった。そこで、自分は個人的に他の市町村のコミュニティバスの運賃について調べてみた。その結果30自治体のうち10自治体が無料となっており、近隣では羽曳野市、藤井寺市、松原市が無料であった。有料の場合でも100円のところが多く、河南町、大阪狭山市の市内ルート、泉南市、岬町、阪南市といったところが100円としている。コミュニティバスは営利目的のものではないので、施策の一つと捉えて運行すべきで、無料が最もスムーズな形だと思う。特に高齢者の利用を推進することは、認知症予防や健康促進による医療費の抑制にも繋がることになるので、高齢者福祉の意味合いからも、コミュニティバスは無料がよいと考えている。

それからこの問題については住民の声を聞くべきと考えている。特に福祉センター路線は無料だったものが有料になるとのことだが、この路線はそもそも福祉事業に位置づけられるべきもので、その観点から福祉センター利用者は無料で利用できていた。それが変更されるのであれば、議会にも諮ってもらう必要があると考えている。

猪井会長 ご指摘のとおり外出は非常に大切なことである。ただ、公共交通を利用して移動

してもらおうと必ず費用が発生する。その部分を利用者が支払わなければ、結局税負担が増えることになる。すなわち負担の割合をどうするかという議論になる。だから無料にすれば何も問題ないということではない。無料も選択肢の一つではあるが、それしか選択肢がないとは考えていない。

事務局 コミュニティバスの運賃については、元々は 160 円と 180 円という設定であった。令和 2 年 6 月から運行を開始して 3 年が経過するが、これまでの実績を見ると収支率は 5～10%となっており、目標は 20%と設定していたので半分に満たない状況である。この収支率を別の角度から述べると、バスに 1 人が乗車するのに 2000～3000 円がかかっていることになる。そこで会長からも話があったとおり、利用者が利用について応分の負担をすることを基本と考えたいという中で、収支率のことも鑑み、事務局としては 200 円という運賃を提示させてもらった次第である。

事務局 少し補足したい。福祉センターへの路線については、元々は福祉センターへの送迎バスであったところに公共交通を一体化させてコミュニティバスとして運行しているという事情であるため、福祉センターの利用者支援事業は廃止せずに継続することになっている。説明不足で申し訳なかった。

斧田委員 運行計画案を見たところ、従来は 20 時半が最終バスであったが 22 時台に延ばされるなどしており、災い転じてという形で改善されている部分もあると感じた。運賃助成の件については、確かに無料になれば住民は喜ぶだろうが、今行政に対して望まれていることは、持続可能な運営であると思う。200 円という運賃は最低限ということで事務局が提示していると思うが、やはり我々も先々を見据えながら検討していく必要があるだろうと考えている。

土井委員 コミュニティバスを無料にという意見が出たが、もし近鉄バスが喜志駅まで運行された場合、これは通常の運賃体系になると思う。一方でコミュニティバスが仮に無料になったとしたら、誰が乗っても無料になり、すなわち町外からの利用者も無料になり、それを町が負担し、ひいては町民が税金で負担することになる。無料にする場合は、そこまでしっかりと町民に説明して、それでも構わないということであれば無料に変更したらよいだろうが、おそらくそういうことにはならない。やはり利用者負担ということで、多少は利用者に負担してもらうのが普通だと思う。まずはこの計画で走ってみて、改善点が見えてきたら修正していけばよい。まずは 12 月 21 日からのバスを確保し、通勤通学等の足が途絶えないようにする必要がある。従来のコミュニティバスでも収支率が 10%程度しかな

かったとのことだが、やはり持続可能な方法でこの事業を継続させるには、ある程度利用者が負担することが前提になると思う。

西田委員 運行計画を決めていくのに時間の余裕がないということはあるのだが、それでも住民の声を反映しないといけないだろう。住民の声を集めてもいないのに、金剛バスの廃止に乗じて現行制度を変更するのはいかなものかと思う。それから資料に書いてあるとおり、お出かけ支援と乗継割引は「公共交通の利用を促進する」ことが目的であるわけだが、それは達成できたのか。そういうことを検証するために実証運行を行っており、今年度も進められてきているのに、なぜそれを年度の途中で止めなければならないのか。路線バスを引き継ぐ近鉄バスへの配慮があるのだと思うが、住民はそこまでの事情は知らないと思う。本当のところを言えば、利用者も走ってくれているだけでありがたいと言っており、必ずしも無料にせよと考えているわけではないが、それでもせめてワンコインにしてほしいということはある。金額についての考え方は様々あると思うが、いずれにせよ、ここで勝手に決めるのではなく、住民に聞くべきである。町内には公共交通がないと移動できない人がたくさんいる。その人たちが利用しやすくなるように実証運行を行っているはずなのに、そこで料金を値上げして利用しやすくなるのか。計画を見ると路線はほぼカバーされているようだが、ダイヤはどうかまだわからない。もしかしたらダイヤが不便になるかもしれないという状況の中で、料金も値上がりするということは、コミュニティバスが既に十分利用しやすくなったという考えなのか。

事務局 令和2年にこの公共交通を立ち上げて3年が経過しているので、一定認知度は広がってきていると考えている。利用しやすくなっているかについては、先ほどもルート説明の中で触れたが、利便性を高めるために上ノ太子駅での接続に関して、従前は20時台が最終便であったが、22時台に増便することを考えている。それと運行について朝・夕便と昼間便とで分けることで、町内を循環するルートを設け、利便性を高める配慮も行っている。

西田委員 22時台の便を走らせることは、大きな変化だと思うが、それに関するデータも付けてもらいたい。現状で夜の時間帯にどれくらい利用があるのか。また最終便を遅くしたら、どれくらい利用が見込まれるのか。この変更が問題ないという根拠となる資料がほしい。この計画をこのままでよいということとはできない。収支率20%が目標とのことだったが、それに近づけるために運賃を上げても、それで利用者が減ったら、結局収支率を上げることはできず、また運賃を上げなければいけないことになる。これは太子町の住民のためのバスで、特に高齢者の

方々が外出する機会を確保するために太子町が走らせるバスであり、黒字を出そうとするものではない。それを受益者負担が当たり前と言われたら、高齢者が救われぬ。

コミュニティバスの運行は政策として行うことなので、ここに予算を使うことを太子町が惜しまず、住民がそれを支持するのであれば、運賃の無料化、もしくは支援事業の継続は行うべきで、その意味ではまだまだ議論が必要である。

この運行計画により、金剛バスが路線バスを廃止後も空白ができないことは理解できるが、支援事業の廃止等も併せて実施するのは、少々乱暴ではないかと考えている。

金谷委員 非常に緊急事態ということでこの会議を開いている。そうした中で我々が集まっているのだが、自分も含めてそのほとんどが、ある程度の年配の方である。そうした年配の者が、将来を担う子どもや孫の世代に負債を残さないようにしなければならない。それには持続可能な公共交通を運行する必要がある。かつ、コミュニティバスは利用する人もいれば利用しない人もいるわけだが、利用者は無料にせよということでは、あまりにも乱暴だと思う。利用者にはわずかでも運賃は払ってもらい、この運行が将来にわたり続く状態にしていく必要があるだろう。

猪井会長 議論を少し整理したい。委員からも話があったが、今は緊急事態である。運賃についてはなかなか決まらないので、今日はこの議論を中心に行っていくが、ただ12月21日以降に公共交通が止まることはあってはならないので、次回11月の中旬にこの場で合意形成を行った上で、金剛バスから運行を引き継ぐ1カ月前の11月下旬には運輸局にそれを登録してもらう必要がある。自分としては、本日はご意見をいただき、大まかにこの運行で構わないということであれば、地先協議や車両の準備等、具体的な作業を事務局に進めてもらい、次回に計画を決定していきたいと考えている。

ここで事務局に聞きたいのだが、資料1の3ページに標準の料金について記載があり、割引料金については4ページに記載があるが、この割引料金を再編後の自家用有償旅客運送で継続する場合にも会議の合意が必要か。

事務局 そのとおり。

猪井会長 ここで合意が得られないと、割引制度は継続できないとのことであるが、本日の会議でここまでの合意を形成するのは難しいと思われるので、本日は意見をいただいて、別途で検討することとしたい。

また西田委員からの指摘で、住民の方々から意見を聞く必要があるというはもっとものことであるが、時間的猶予があと1カ月もないので、すべての住民の意向を把握するのは難しいため、事務局にはできる限り頑張ってもらおうということで、了承いただきたいと思う。

高谷委員 お出かけ支援事業と乗継利用者運賃助成事業をなぜ廃止するかについて、資料によると、スムーズな運行が求められるため、とされている。しかしこの理由では今まで利用できていた支援が使えなくなることに納得ができない。より踏み込んだ詳細の理由を教えてください。

事務局 大きく2つの理由を挙げている。一つはスムーズな対応ということがある。現状では運転手に割引関係の収受をしてもらっているが、これが運転に集中することへの妨げになりかねず、ひいてはヒューマンエラーに繋がりがねないことから、運転に専念する状況をつくる意味からもスムーズな対応ということを掲げている。もう一つは持続可能な交通の運行を図るため、利用に対して応分の料金をいただくという原点に戻りたいというところから、今回、一旦廃止という提案をさせてもらった。

高谷委員 運転手の対応をスムーズにするという点では、方法を変えることで実現できるのではないかと。現状のような煩雑な手続きを乗降時にするのではなく、70歳以上であることをカードで示したら無料にするといった形にすればよい。これを廃止したら、お出かけ支援という高齢者に対する政策が頓挫することになる。これでは住民は納得できない。アンケートをとって住民の声をもっと知るべきである。

猪井会長 住民の意見は知るべきだとは思いますが、11月までに決めなければいけないという時間的制約があるので、この会議で委員の皆様から意見をいただくという形にさせてもらいたい。  
説明内容の前段に関して意見はないか。今回合意が得られなくても、方向性が定まれば、事務局が車両の手配やバス停の手続き等を進めることになる。

佐藤委員 資料3ページの運行計画案の中で、新規コミバスが朝・夕に駅と接続することだったが、これについては必ず近鉄電車の発車時刻と合うようにしてほしい。これまでは乗り遅れ等が生じており、それが理由でバスの利用を諦めてしまった方がいるので、必ず電車の発車10分前には到着するような体制にしていきたい。

それから新規コミバスについて6時台から22時台まで1時間に1～2本の運行とあるが、これは朝・夕の通勤時間帯が1時間2本、昼間が1時間に1本になるだろうと個人的に理解しているが、できるだけそのような形で考えてもらいたい。

事務局 これまで金剛バスが運行されていたが、確かに近鉄電車への接続に間に合わなかったという意見をいただいたことはある。これはできるだけ本数を走らせようとダイヤを詰めたために起こったということもあると思う。今回はダイヤの編成に関しては一定余裕を持たせようと考えている。ただ、その分本数が若干減るかもしれないが、電車との接続については留意してダイヤを組むように考えている。

朝・夕の本数に関しては、委員の指摘のとおりできるだけ朝・夕に便数を多めに配分したいと考えているが、基本的には余裕を持ったダイヤを組むので、1時間に2本の時間帯もあれば1時間に1本の時間帯もあるというようになると思う。

西田委員 先ほどの問題を整理してもらいたい。地域公共交通会議の委員は住民を代表してきていると思うが、その中にはバス料金を上げてもらって結構という委員もいる。

路線については、佐藤委員からも指摘があったとおり、何時にどのくらい走るのが計画案ではわからないので、この案が適切か判断できないということがある。それから畑・葉室の方面の路線で、黄色の路線がゴルフ場から出ているように見えるが、ゴルフ場から乗る人がいるのかよくわからない。それなら畑方面を循環したほうがよいのではないか。朝・夕と昼間で一部のルートが異なっているのはなぜなのか。

猪井会長 おそらく道路の広さの問題だと思う。畑を循環するルートがかなり狭くなっている。28人乗りのバスが入れないことはないが、対向車が来たら身動き取れなくなる場所だったと思う。

事務局 朝・夕と昼間でコースが異なることについて。既存のコミバスのほうは畑地域を通っているが、これは畑地域の方にも福祉センターに行ってもらおうというのが当初からのルート設計であったためである。一方で朝・夕に関しては、通勤通学の方を重視しており、ルートの最後の部分は太子カントリー倶楽部になっているが、これは現状で金剛バスが走っているルートを踏襲する形で設定している。太子カントリー倶楽部まで行っているのは、方向転換地の意味合いで、ここから通勤通学の方を拾って、畑・春日、上ノ太子駅というルートで走るためにこのよ

うな設定としている。

西田委員 通勤通学が黄色の線で示しているルートということは、その方々は歩いてそこまで行く想定か。

事務局 そのような想定である。  
それから今後のことについてであるが、委員の方々には通知させてもらったが、車両購入を考えている。マイクロバスではなく路線バスの型の車両とする予定である。そのため現状のマイクロバスよりも70 cmほど大きくなる。車両を大きくする理由は、駅まで向かう方をカバーしようとする、小型でも路線バス型が必要になるからであるが、そうすると畑までは回り切れないことになる。そうした事情も考慮して、今回このような形のルートを設定している。今後こうした形になったら、福祉センターを通過している既存コミバスはどのようなかについては、車両購入をした際にルートの再編なども含めて改めて交通会議に諮らせてもらうことを考えている。

西田委員 では、福祉センターへ行く水色の路線がなくなるわけではないということか。

事務局 水色のルートをどうするか、畑の方が福祉センターへ行くルートをどうするかということを含めて、検討することになると思う。すなわち定期路線運行で福祉センターに行ってもらえるのか、別の方法なのかといったことも検討の対象になってくると思われる。

猪井会長 車両を大きくする理由について補足すると、マイクロバスの車両だと、乗客は着席しなければならないので、席数を超える人がバスを待っていたら断らなければいけなくなる。路線バス型であれば、立って乗車することも認められているので、乗車定員を多く確保できる。小さい車両のほうが、小回りが利くということはあるが、それで乗客が一度に乗り切れず、次の便を待たなければいけないということは避ける必要があるために、車両を大きくすることで対応を図ることとした。

佐藤委員 資料の3ページに記載されている新規コミバスの内容を見ると、運行車両のところが「レンタカー」となっており、既存コミバスのほうは「町所有コミバス」、近鉄バスは「路線バス車両」となっている。今、車両購入の話もあったが、どこに当てはまるのか。

事務局 車両購入を考えていると説明したが、購入するとしてもすぐには納車されず、数カ月単位で待たなければならない。そこで12月21日以降、公共交通を継続させるために、新規コミバスについては中型28人乗りの車両をレンタルして、この車両で運行していく。太子町が使用権限を持ってレンタカーで自家用有償旅客運送を行うのであれば、運賃の登録は可能であると確認は取れているので、ここに示した運賃を設定している。また、運行計画案の既存コミバス欄に記載している「町所有コミバス」とは、現在運行している「のってこバス」のことで、このバスが既存コミバスルートを走行する形となる。

近鉄バス（コミバス方式）と記載している4市町村協議会で検討している部分については、今のところ近鉄バスが走ることになっているが、これから近鉄バスと最終協議を行っていくことになる。ただ、車両については約12mの大型バスで運行すると聞いており、それに基づいてこれから調整していくことになる。

佐藤委員 では、車両が購入できたら、レンタカーからそちらに切り替えるということか。

事務局 車両の購入は3台を予定しており、1台は予備なので、実際に走行するのは2台の予定である。この2台を新規コミバスと既存コミバスのところに当てはめていく。

金谷委員 資料の4ページの「今後の考え方」のところで「太子町コミュニティバス等お出かけ支援事業及び太子町コミュニティバス等乗継利用者運賃助成事業を一旦廃止する」とあるが、他の市町村もこうしたことを実施するのか。それからこの地域公共交通会議は、この運行計画を実施してから様子を見て、その後も継続していくことを考えているのか教えてほしい。

猪井会長 後者については、この会議は継続していき、今後も計画の更新等を行っていくことになる。

事務局 他の市町村の状況までは把握できていない。まずは事務局としての考えを整理して示した。

事務局 「一旦廃止」としているのは、まずは4市町村で足並みを揃えていくというところと、持続可能な公共交通を運行するために地域全体で費用を負担するという観点から提案させてもらっているが、これは恒常的なものではなく、今は路線の維持を考えていかなければならないということがあるので、こうした形としている。今後利用促進の段階になったら、具体的な利用促進策について検討してい

くことになると思う。100円を補助するお出かけ支援策や乗継割引の形がよいのか、別の利用促進サービスがよいのかといったことについて、この会議で議論させてもらえたらと考えている。

金谷委員 太子町が運行するコミバスのほうは、今後ルート変更する可能性はあるか。

事務局 あり得る。今回の運行案は現状の公共交通を継続する形のルートになっており、これが今後変更される可能性はある。

猪井会長 子ども料金はどうか。

事務局 子どもと障害者の方は、民間の路線バスと同様に半額で考えている。現行のコミバスも半額としている。

奥埜委員 道の駅まで行くルートについてだが、現状では土日祝しか運行されていない。資料の3ページを見ると該当部分が破線になっている。ということは、現行と同様に土日祝だけの運行になるのか。自分としては平日も道の駅まで運行されることを要望したい。

次にダイヤについて。自分も上ノ太子駅をよく利用しているのだが、1日に少なくとも4本運行されており、そのうちの2本が古市止まり、あとの2本が阿倍野橋まで乗り換えなしで行ける便である。便によって乗降客数に違いがあるのかはわからないが、もし阿倍野橋行の便の利用者が多いのであれば、そこに焦点を合わせてバスのダイヤを設定してもらいたいと考えている。

あと資料の4ページに「補助事業を一旦廃止する」と書かれているが、自分としては将来的に何らかの形で検討されるだろうと思っている。まずは12月21日から金剛バスを引き継いで運行しなければならないので、個人的には概ねこの運行計画案で進めてもらったらいいのではないかと思う。

中村委員 バリアフリーの関係はどのように考えているか。

事務局 最初はマクロバスをレンタルして運行することになるが、最終的にはノンステップタイプにして車椅子の方などにも乗車してもらえるように考えている。

高平委員 近鉄バスが運行するルートと町が運行するコミュニティバスとで、2種類のバス停の占用手続きをするという理解でよいか。

事務局 占用についてはまずは近鉄バスが運行する喜志循環線について手続きを進める。21 日からについては1本に絞り、喜志循環線と太子中央循環線とで重複する部分については共有し、近鉄バスの時刻表とコミュニティバスの時刻表が並ぶ形で一旦運用してきたいと考えている。

高平委員 占用するのが1本というのはよいのだが、運賃が現行の金剛バスは最大で270円で、コミュニティバスは200円になるということで、同じ所から乗っても料金が異なると、利用者は混乱するのではないかと心配している。それから道路管理者として聞きたい。先日の4市町村協議会で議論になったと認識しているのだが、近鉄バスが運行するルートは、大型バスを使用して富田林市域も通ってくるとのことで、つまり富田林市域のバス停も残るという理解でよいか。

事務局 喜志循環線については、金剛バスが運行していた形ですべて残る方向で協議を進めている。富田林市内の河南橋バス停と大深バス停も残る。

高平委員 太子町内のバス停は太子町が占有手続きを進めるという話だったが、その2つの駅は富田林市が手続きを進めるということか。

事務局 そのとおり。

佐藤委員 資料の3ページ下に共通事項という注意書きがあり、そこでバス停について「基本的に金剛バスで使用していたバス停を使用。ただし、警察協議により交通に支障があると判断されたバス停については支障のない位置に移動を行う」とあるが、これは実際にどこか該当するバス停があるのか。

猪井会長 国土交通省が危険なバス停について調査を行っており、交差点から10m以内や、消火栓付近や駐車場出入口付近などは、本来駐停車が禁止されているのでバス停は設置できないのだが、そうしたところにバス停が設置されてしまっているケースがある。そこで今回金剛バスから4市町村に事業主体が移行するにあたり、危険なバス停は警察に認めてもらうことが難しいことが見込まれるため、整理が必要になるということである。具体的に太子町内に該当する箇所はあるか。

事務局 現在、警察協議を進めているところで、太子町内では、聖徳太子御廟前が該当する。バス停に停車した際にバスの車体が横断歩道にかかってしまう状況であるため、移動する方向で協議を進めている。その他にも、できれば移動したほうが

よいと考えられているところもあるのだが、最低限移動しなければならないのはこのバス停1カ所である。

猪井会長 資料の3ページの内容について、様々な意見をいただいたが、基本線は事務局の提案の形で検討を進めていくこととし、事務局には運行事業者等との協議を進めてもらうこととしたい。4ページの内容については、自分の認識としては本日の議論をもって決を採るよりは、次回にもう一度議論の上で決を採るほうがよいと思われるので、そうさせてもらいたい。

## (2) その他

○次回の会議の日程について

事務局 次回は11月9日木曜日、午後2時の開催予定である。

以上