

令和5年度第5回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和6年2月5日（月） 午後2時～午後3時50分

場 所：太子町立生涯学習センター 「太子の森」3階 研修室2

議 題：

- (1) 令和5年度 第5回富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会の報告
- (2) 太子町地域公共交通網形成計画の評価及び太子町地域公共交通計画（骨子案）について
- (3) たいしのってこバスの運行状況について
- (4) その他

(1) 令和5年度 第5回富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会の報告

(事務局より説明)

(2) 太子町地域公共交通網形成計画の評価及び太子町地域公共交通計画（骨子案）について

(資料2-1、2-2に基づき、事務局より説明)

猪井会長 議題1については、昨年12月21日より金剛バスから路線を引き継いだバスが走り出し、問題なく運行され多くの方に利用されているという報告であった。議題2については、平成30年度に策定された地域公共交通網形成計画に基づいて太子町では公共交通に関する取り組みが進められてきたが、この度、地域公共交通計画にてこの内容を発展的に引き継ぐこととなったので、その内容について説明してもらった。これらについて質問等があればお願いしたい。

西田委員 活性化協議会に関する資料がないが、これは配るべきである。資料2-2の中にも「上位・関連計画と連携を図る」と記載されているのだから、そこは対応しっかりとしてもらいたい。河南町では活性化協議会が終了後、午後から公共交通会議を開催し、協議会の内容説明はもちろん、新たに走り出した公共交通について住民から上がっている要望書も配布し、住民からどのような声が上がっているかも紹介していた。それに比べるとこちらの対応は不親切。次回からの対応を考えてもらいたい。

猪井会長 資料は配布したほうがよいと思うので、次回から反映してもらいたい。先週の金曜日に開催されたばかりで、短時間で資料にまとめるのは難しいかもしれないが、何らかの形でこの場の皆さんに理解いただけるようにすることをお願いしたい。

事務局 今回の内容については、後日委員の皆様へ郵送にて資料をお届けしたいと思う。

猪井会長 日程的なことを申し上げますと、公共交通計画は本来、冊子のような形になるのだが、今回はその骨子案ということで、このような形でお示しし、この方向性で了解いただけるかどうかを確認させていただき、了解を得られたら具体的に計画を作成する作業に入ることになる。その後、2月末か3月初めに再び会議を開催し、そこで素案を提示させてもらうことになる。

ということで、本日の趣旨は網形成計画の評価を行い、そこから地域公共交通計画に繋がっていくところの骨子はこのような形で考えているということで、これについてご意見をいただき、今後の作業に繋げていきたいと考えている。ご意見・ご質問等があればお願いしたい。

西田委員 会長から骨子についての説明があったが、本来、金剛バスの問題がなければ、もうほぼ冊子の文章ができ上がっていてもおかしくない段階であり、その時期がずれ込んできているという状況だと思う。スケジュールについてはまた後程詳しく教えてもらえたらと思う。

それからこの骨子案で過去の計画と新しい計画を比較するのは難しい。「実施の評価」として○や×が付いているが、その評価について意見を述べればよいのか。これを今見ただけでは何を聞きたいのかわからない。

私は公共交通には福祉的な視点が大事だと考えているが、上位・関連計画のところでは、「その他」の扱いになっているのはどうかと思う。

それとさらに重視すべきと思うのが観光である。観光によって太子町や公共交通がどれだけ成功してきたのかというところをより掘り下げなければならないと思う。

それから住民の声を反映するためのアンケート調査等を行わずにここまで来て、どれだけ住民の声が反映された計画になるのかが懸念される。ここで会議を持つことも重要だが、住民との間にどれだけ声を聞く場を設けるかが大事になるということはかつてより言い続けてきている。大出血の間は無理だったとしても、それが終われば実施していくという話だったと思うので、いつ行う予定なのか教えてほしい。町長がタウンミーティングをする予定だが、そこで行うも

のではないと思う。この会議としてはどう考えているのかを教えてください。

猪井会長 計画の日程について、本来令和5年度で作成しなければならない計画であったが、特殊な事情もあり少し先延ばしさせていただくことについて、皆様と共有するために、まずこのことから説明してもらいたい。

事務局 スケジュールについては、本日計画の骨子案を出させていただいており、これはこうした項目立てでの計画作成を考えているという方向性を示したもので、これを本日の会議で諮らせていただき、それに基づいて2月末から3月頭にかけて素案の形にまとめ、再び会議にて諮らせていただく予定である。その会議を踏まえて一定の形にした上で、4月1日から1カ月間パブリックコメントを実施していく。このパブリックコメントを受けて必要に応じて修正を行い、最終の形の計画案を5月中旬から下旬頃に取りまとめ、それを会議に諮って最終的な計画の形とし、おおよそ5月末に計画が完成する流れになる。冊子になるのは印刷・製本の関係もあるため、さらに約1カ月後となる予定である。

今回なぜこのように年度をまたぐことになったかということ、周知のとおり金剛自動車が昨年12月20日でバス事業を廃止することになり、これを受けてまずは足元の公共交通の維持に向けた取り組みに注力させてもらった。そして12月21日より後継のバスが無事運行に至ったので、今回地域公共交通会議でも計画策定の取り組みに入ったわけだが、パブリックコメント等も含めると3月末には仕上がらないため、年度をまたぐ計画策定となる次第である。

この計画は太子町の地域公共交通の指針として定める目的もあるのだが、地域公共交通確保維持改善事業の補助金を国から受けるために、この計画を6月末までに立てる必要がある、少し中途半端な時期になってしまうが、5月末までに仕上げる流れとしている。

猪井会長 他のご指摘で、関連計画として地域福祉計画等も入ってくるのではないかとということもあったので、再度洗い直しをして位置づけを検討してほしい。

それから、もう一つ大きな論点として住民の声をどう入れていくかということがあった。アンケート等を行うには一定の時間が必要なのだが、一方で今の説明のとおり国の補助の関係で時間的制約がある。それで補助金のために計画を策定するのは本則でないとは考えているが、補助金を受けられないと住民の方々の負担が大きくなってしまうので、やはり期限に間に合うように計画策定する必要があると思われる。

ただ、アンケートは時間的に厳しいとしても、金剛自動車の件もあり、地域の方々にも様々な考えがあると思われるので、住民組織の方々に車座で話を聞いて

てもらおうとか、自治会に対して説明会を行うなど、事務局が何かしら住民の声に触れる場を設けることを検討してもらえればと思う。

高谷委員 この資料をこの場で初めて受け取って、これについて質問しろと言われても、何が問題かわからない、聞こうと思っても聞けないような状況で会議が持たれているということがまず問題の一つである。

それから 12 月 21 日に運行が始まった路線について、ひとまずは乗客だけで結構なのでアンケート調査をしてはどうか。車内にアンケートを置くなどして住民の声を聞き取ってほしい。

それとコミュニティバスの降車ボタンがないので不便であり、また危険でもあると思うので設置してほしいと要望しているのだが、新しく運行されたバスでも実施されていないので、対応してもらいたい。

あと、高齢者の外出支援制度が 21 日から実施されなくなったのだが、これはぜひとも戻してほしい。4 市町村の地域公共交通活性化協議会の関係があり、非常に煩雑になるため一旦廃止させてもらおうということであった。しかし 4 市町村の活性化協議会の間での調整が本当に煩雑だったのか。各市町村が持っている支援策や補助は 4 市町村の協議会の中では問題にならなかったと私は認識している。金剛バスの 9 路線については議論になったと思うが、各自治体が運行している支線での支援策や補助は問題にならなかったと思う。それなのになぜ一旦廃止にしたのか疑問である。網形成計画の中には、高齢者を対象とした回数券等の発売と書いてあるが、高齢者の外出を願っているのであれば、まずは従来の外出支援策を復活すべきである。高齢者の外出支援策がないことが、検討課題にも入っていないことは問題であると思う。

猪井会長 まず 1 つめの乗り込み調査については、なんらかの調査をしていただきたいと思う。

次に、降車ボタンについては、今後導入予定の新しい車両“ポンチョ”には降車ボタンが設置されている。

高齢者のお出かけ支援については、煩雑ということではなく、資金面での負担が大きくなってきているということもあり、一度見直したいという話であったと認識している。

事務局としてコメントがあればお願いしたい。

事務局 降車ボタンについては、令和 6 年度に新たな車両を購入することで整備されるので、もうしばらくお待ちいただきたい。

高齢者支援の関係については、高齢者の外出支援をないがしろにしているわけ

ではなく、資料 2-1 の一番下にあるとおり、お出かけ支援の利用券は一旦廃止させてもらうが、あくまでも利用促進策の一つという形で、新しい運行体制での利用実態等を踏まえながら、今後も引き続き検討をしていきたいと考えている。

猪井会長 冒頭の乗り込み調査については、事務局としてはどう考えているか。

事務局 事務局のほうでも、委員の皆様から住民アンケートを実施すべきとの意見を頂戴していることは認識している。ただ、この計画を立てる上では期日が迫っているので、この計画に反映させるアンケートを実施するのは難しいと事務局では考えている。

一方で、昨年 12 月から新たにダイヤを編成させてもらったので、その利用状況を見ながら改めてダイヤを再検討していく上でのアンケート調査というのは今後必要なものであると我々も当然考えているので、この計画とは別途の形になるがアンケート調査を行っていききたい。

猪井会長 それから冒頭で指摘された、資料が事前に配布されなかった件については、申し訳なく謝罪申し上げる。資料を事前に送付できるほど余裕を持たせて作成することができず、当日になってしまった次第である。

実は当初はこの骨子案については私に一任いただいて、次の段階へ作業を進めようかと考えていたが、やはり皆様に持ち帰って見てもらい、それから意見を上げてもらう形にしたいと思うが、事務局はそれでよいか。

事務局 了解した。

猪井会長 委員が対面で意見を述べるのが大事だとは思っているのだが、日程調整が難しいので、このような形にさせてもらいたい。意見募集の期日を決めたほうがよいと思うので、事務局に決めてもらいたい。事務局に期日を検討してもらっている間に、私のほうで、確認いただきたいポイントをお話する。

資料 2-2 で「目指す将来像」について「住民のくらしやまちづくりの土台となる 持続可能な地域公共交通の実現」としており、これでよいかどうか。目標を 3 点設定しており、これでよいかどうか。資料の右側に施策を挙げているので、不足がないかどうか等、気づいたところがあれば指摘いただきたい。

事務局 では、1 週間後の 2 月 13 日火曜日までに、事務局までご意見いただければと思う。

猪井会長 突然の変更で事務局には申し訳ないが、委員の指摘ももっともなので、委員には持ち帰って見てもらい、1週間後まで意見をお受けしたいと思う。

基本的には見ていただきたいのは資料 2-2 で、2-1 はこれまでの取り組み状況を示している。実施評価のところで○が付いているものは実施できたもので、効果が出ているのであれば継続するものもある。一方×が付いているものは実施できていないということで、その対応は2つに分かれ、実施に向けて加速していくために何が必要かを考える、もしくは施策に入れておくことは可能なかを考えるという意味で、参考にしてもらえと思う。

資料 2-2 のほうは、次の計画でどういう目標を立てるかということの土台になるので、ぜひ皆さんの意見をいただければと思う。

佐藤委員 今度作られる計画で最も重要なのは、公共交通の利用者をいかに抜本的に増やすかということだと思う。数多くの方に利用してもらわないと、持続可能な公共交通の実現は難しいだろう。そうした抜本的なところ、夢や希望が感じられるものを期待していたのだが、そうした要素が見受けられず、全体的に受け身のような感じがする。

その辺りについて目玉をつくり、その上できめ細かく利用者を増やすにはどうしたらよいのかという知恵を絞らないと、よい計画になっていかないのではないかと考えている。

猪井会長 大変厳しい指摘をいただいた。私どももこれについては研究しているところで、名古屋大の先生とも話していたのだが、実は昨年から国交省が「共創プロジェクト」ということで、地域公共交通における様々な取り組みを支援してくれるようになった。それで何か魅力的な取り組みはないかと考えているのだが、正直なところなかなか難しいと感じている。

その一方で、そうしたキラキラするような取り組みが必ずしも正解とは思っていないところもあり、今地道に取り組んでおられること、地域の方々が動かれることというのが、大事ではないかと考えている。

とはいえ、持続的にしていかないといけないということからすると、町財政に負担をかけすぎること望ましくなく、ご指摘のとおり利用者を増やさないといけないという側面もあるので、何か非常に目玉となる施策を立てることができればよいのだが、これは太子町に限らず、全国的になかなか難しいことで悩んでいるところである。逆に何かアイデアがあれば賜りたいところであるが、事務局としては今のご意見について何かコメントはあるか。

事務局 金剛自動車バス事業を廃止し、それを引き継いで公共交通を維持することに注力してきたところで、これから何をすべきか、もし目玉施策のアイデアがあれば、ぜひお知恵をお借りしたいのであるが、事務局として考えているのは、利便性の向上である。後ほど詳しく説明する予定であるのだが、太子のってこバスにスマホ定期などを導入し、利用しやすい環境づくりを徐々に進めていこうと考えている。

交通施策において、このような目玉を挙げたほうがよいということがあれば、実現できるかどうかという問題は別として、お知恵をお借りできるのであればお願いしたい。

佐藤委員 例えば、太子町で様々なイベントがあるので、そのイベントの案内の際に、あわせて公共交通をどう使うかも周知したり、バスの利用を促進するような案内をするといったことをきめ細かく行うこともできると思う。また観光関係の取り組みもあると思うので、そこにバス利用を絡めることができるのではないかな。さらにそうした視点からバス停の場所やダイヤを調整しないといけないといったことも出てくるかもしれない。

1月から12月まで年間の町の動向を通じて、どのようにしたら多くの人にバスを利用してもらえるのか、知恵を絞っていくべきであるし、町の皆さんに知恵を借りてもよいと思う。我々住民もバスが持続できるように、積極的に何とか協力していきたいと思っている。そういう住民の思いと公共交通の施策とがマッチングできるような計画であってほしいと思っている。

猪井会長 今のご指摘はまさに、施策 2-2「公共交通を利用するきっかけづくり」のところに当てはまるものだと思うので、ご意見を取り入れて書き込んでいければと思う。

高谷委員 資料 2-2 の施策 1-5 に「先進技術を活用した交通サービスの導入に向けた検討」ということが挙げられている。先日テレビで見たのだが、西会津のデマンドバスでは、スマホや電話で予約をすると、AI が運行ルートを割り出して、利用者のところを回って行くというシステムを取り入れて、実証運行をされていたということだった。現状でこのバスは定路線で回っているが、それではやはり効率が悪いので、このような方法が模索されているということである。

太子町でもより効率的な運行ができるように、様々な方策を考えるべきである。住民の中には、バス停までの距離が遠くてバス停に行くまでが大変なので、バスに乗ることに二の足を踏んでいる人たちもいる。だから西会津のように柔軟に路線を選べるような形での運行を研究してもらいたいと思う。

猪井会長 この近隣で言うと、香芝市がデマンドを導入している。デマンドについて特に意見を言うつもりはなく、ぜひ検討してもらえればと思うが、状況をお話すると、香芝市のデマンドは人気が出過ぎて予約が取れなくなってしまい、1カ月前でも予約が入れられない状況になっている。そうすると費用を増やすべきという流れになるのだが、なかなか費用を増やすまではできないということである。この香芝市のデマンドは、コミュニティバスでカバーし切れないところを補っているものであるが、おそらく高谷委員が言われていることも、一つの交通手段ですべての問題を解くことはできないので、ベストミックスを探すべきという話だと思う。この辺りについては、施策 1-1「地域公共交通網の再編」の中で、「車両の最適化や地域の輸送資源を含めて検討し」と記載しており、スクールバス等も含めてどのような交通体系があるべきかを考えていく必要がある。西田委員からも最初にご指摘があったとおり、大出血が終わり、これから体質改善のあり方を考えていく中で、デマンドという選択肢も出てくると思う。地域の皆さんから受け入れられるということも含めて、持続可能な公共交通のあり方を、各交通を再編しながら決めていかなければならないところである。そうした中で従前より指摘いただいている高齢者の負担と住民の税における負担についても考えていかないといけない。

西田委員 基本理念として「住民のくらしやまちづくりの土台となる」と書かれていて、これは前回と違ってよいと思った。ただ、持続可能というところをしっかりと取り組まなければならないと思うなら、お金の視点から物事を考えるのではなく、住民がこの町に住み続けて利用し続けられ、乗ろうと思える公共交通にするという方向に進まないといけないと思っている。

その意味で、この将来像に沿った内容になっているか、考える時間をくれるとのことなので、文言を変えてもらえることも可能と思って確認していく。

それと自動運転について聞きたいのだが、万博が終わったらすぐに走らせることができるかと本当に考えている人がいるのだろうか。この計画の期限である令和 11 年までに、レベル 5 の自動運転のバスが太子町を走り回っているなどあり得ないと思う。そうしたことを踏まえて、わざわざ書く必要がなくて削ったほうがよいと思われるところなども確認したいと思う。

あと、資料 2-2 の目標 2 に「担い手等の確保」と書いてあるが、この担い手とは誰のことを指しているのか。わからないので教えてほしい。

猪井会長 まず自動運転について。レベル 5 の自動運転は世界の条約の関係で、まだどこでも実施できないことになっている。レベル 4 の自動運転は例えば福井の永平

寺町など一部で実験しているが、レベル4までにはかなり様々なハードルがあると思われる。ただ、知事も含めて自動運転の活用について積極的に発言していることもあり、万博の資源を活用して整備をしてもらえるのであれば、その可能性について検討はしておくべきだと思う。そうした検討した結果、採用しないということであれば、仕方がないと思うので、私は計画に文言を入れておいたほうがよいと考えている。

大阪府としてはどうだろうか。

青野委員 会長から話があったとおり、自動運転については現在レベル4というのを全国的に目指している。持続可能な交通を目指す上で、特にバスなどでは人件費が経費の6割程度を占めるということで、人件費の部分が持続可能性を考える中で課題となってきている。そこで自動運転技術の向上が進む中、南河内地域で先進的モデル事業として自動運転の実証実験等を進めていくことを知事も打ち出しているところである。西田委員がすぐに導入できるのかと指摘されたが、現在大阪に限らず全国的にも実証実験を進められているところであり、計画には実証実験の結果等を踏まえて導入可能であれば導入していくということで残しておけばよいと考える。

大阪府としても、実証実験を実施して得た知見をフィードバックしながら、市町村の取組につなげていければという考えであり、将来的なことも踏まえると、目指していくべき一つの方向性であると考えている。

猪井会長 「担い手」とは誰のことかという質問については、資料2-2の施策2-3の中に「担い手である運転士等」と書かせてもらっている。やはり運転士を地域で確保する必要があるからである。この後でも話が出てくるのだが、金剛自動車の路線について、実は利用者数としてはかなり乗られていた。これだけ乗られているところを手放さざるを得なかったのは、明らかに人手不足、つまり運転士がいなかったということである。廃業の事例としては非常に珍しいパターンで、一般に廃業する事例では利用者が少なくなっていることが多い。それに対して、河南町内の路線などは利益が出ているのではと思われるほど利用があった。それが廃業するというので、やはり運転士不足は大変な問題だということがある。

ここに「運転士等」としたのは、運転士が運転に集中するために、かつてのバスに車掌が乗っていたように、接客を担う要員も配置し、運転士の労働集約度を下げていることを考えているバス会社もあったので、担い手としては運転士に限定されるものではなく、大型2種免許を保有している人もいなくなっていることから、広く人材を確保する必要があると考えて「運転士等」と表現した。

あえてこうした文言を入れているのは、大阪府内のことだったと思うが、バス会社が運転士を広報で募集しようとしたところ、そうした求人はルール上、掲載できないと言われたということがあり、そこでこうしたことを推進していると周知し、オーソライズするためにも計画に書き込んでおく必要があると考え、こうした文言を入れさせてもらった次第である。

西田委員 運転士を自前で何とかしないといけないということだけで書いているのかと思ったが、車掌もということだったので了解した。コロナ禍の際にのってこバスに車掌が付いていたのだが、やはり住民は喜んでいたり、運転士も楽になったと思う。今も第一交通は一生懸命に走ってくれているし、運転士は親切だと評判である。ただ、乗客がどこで降りるのかを紙に書いて、そこで停まらなければと考えながら運転にも注力してもらっていると考えると、本当に申し訳ないように感じる。もう一人要員が配置されれば、そうした問題も解消すると思う。

猪井会長 この場ですべての議論ができれば一番よいのだが、ご意見受付の期日を 13 日まで設けてもらったので、ひとまず議論を閉じさせてもらう。
ご意見の反映については事務局と私とで検討させてもらうので、この辺りの運営方法については一任いただき、次回、素案を出させてもらうときに確認いただければと思う。

事務局 先日の広域会議の資料を郵送させていただくのだが、その中にご意見の記入用紙や返信封筒などを一式同封するので、必要な方は活用いただければと思う。もちろんそれを使用しない方法でも構わないので、よろしく願いしたい。

(3) たいしのってこバスの運行状況について

(資料 3-1、3-2 に基づき、事務局より説明)

土井委員 先日 1 月 11 日にのってこバスを利用した。上ノ太子駅から夜 8 時半発の便で、2 つめのバス停で降りて 200 円であった。歩けば 10 分程度の距離だが、寒い時であり運賃も 200 円と安く、とてもありがたく感じた。運転手は乗車時にどこで降りるかと乗客に尋ねて覚えておられ、この時の同乗者は他に 4 人であったので、降車ボタンなしでも親切丁寧に対応してくれて、バスの出発時間も 8 時 30 分ちょうどで、本当に気遣いの行き届いた丁寧な運転をされていると思った。

土井委員 先日広報にコミュニティバスの定期券を発売すると書いてあったが、のってこ

バスのことか。

事務局 のってこバスのことである。のってこバスには1号車と2号車があり、土井委員が乗られたのは1号車なのだが、これらはすでに定期券は発売されている。

土井委員 了解した。利用状況を見ると、やはり上ノ太子駅へ行く利用が多くなっている。この利用者は運賃が高いから乗るのを止めようという人たちではないと思う。おそらく通勤・通学のためにバスを利用しているのだろう。その間には買い物へ行く人も利用されていると思う。

一方で、上ノ太子駅前では駐車料が300円となっている。バスで往復したら往復で400円になる。だから車で行って300円で駐車しようと思う人もいるかもしれない。ただ、300円で置ける台数が少ないので、満車になっている場合もあり、そうなる別場所を探さなければならないため、時間調整が難しくなる。250円で駐車できるところもあるが、駅から少し離れている。その意味でバスであれば、きちんと電車に間に合うように到着することができる。

私は春日に住んでいるが、昔から太子町では、通勤・通学で喜志駅に行くときは金剛バスで、上ノ太子駅に行く場合は自転車か徒歩という慣習のようなものがある。だから朝は、上ノ太子駅へ行く自転車・単車が非常に多い。そこでせめて雨の日だけでもバスに乗ってもらえるように、定期券は無理でも回数券で乗車を促すとよいのではないか。それで片道を100円にしたら往復200円で済むので、駐車料よりも安くなるので、車の利用者も呼び込めるかもしれない。運賃を半分にしても倍の人に利用してもらったら運賃収入は同じであるし、3倍乗ってもらったらさらに増えることになる。持続可能性を考えると無料にはできないと思うので、経営的な感覚で利用者を増やし収益を上げることを考える必要がある。それで収益が上がれば、また1台バスを増やそうということにもなると思う。

通勤・通学での利用にターゲットを絞って利用促進をしたら、利用者はさらに増えるのではないか。回数券のことなど、様々な工夫の可能性を検討していけば、またよい知恵も出てくると思うので、利用者を増やすことについて取り組んでいてもらいたいと思う。

高谷委員 先ほど予算の関係で、太子町地域公共交通運営に係る全体概算事業費ということで、令和6年度の4市町村活性化協議会負担金が約4000万円となっている。しかし先日2月2日に開かれた活性化協議会では、国からの補助金が4500万円ほど入ってくると発表していた。これを加味した上での負担金なのかどうかを教えてください。

猪井会長 4500万円というのは令和5年度の補正に入ってくるもので、この資料に挙げているのは令和6年度の予算である。来年度の国からの補助についてはまだ見通せないで、その部分は反映されていない。

それから協議会でも話が出ていたと思うが、4500万円の補助金については、すべてが太子町に入ってくるものではなく、距離等に応じて地域で分配する形となっている。

高谷委員 ぜひとも令和6年も補助金が受けられるようにしてもらいたい。

猪井会長 補助金が得られるよう積極的に取り組んでいく。運輸支局の方々にも協力してもらい動いてもらっている。地域の方々の負担を減らせるように事務局も含め、引き続き努力してもらっているところである。

土井委員 もう1点うかがいたい。のってこバスのデータを取ってもらっているのが、12月21日から1月20日までとなり正月を挟んでいるので、改めて今の時期の1カ月間でデータを収集してみしてほしい。正月の間は人の動きも通常とは異なると思うので、通常時で調査をしたら数字も若干変わってくるのではないか。

猪井会長 データは継続的に収集してもらおうと思う。

西田委員 定期について。喜志駅の分しかわかならないと思うが、以前は定期購入が年間約600万円、月で約50万円あるということだった。その方たちが現在も引き続き喜志駅を利用しているとしたら、その分の収入は配分されているのか。

事務局 喜志駅利用者の定期券の購入枚数はまだ算出されていない。ただ、定期については富田林市が事務局にて取りまとめをしていく予定であるので、太子町に関する数字も整理されたら、こちらに報告させてもらう。

(4) その他

○スマホ定期券の導入予定について

(事務局より説明)

○クラウドファンディングの実施について

(資料に基づき、事務局より説明)

以上