

令和4年度 第3回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和4年12月22日（木） 午後2時～午後3時30分

場 所：太子町立保健センター すこやかホール

議 題

- (1) 自家用有償旅客運送登録について
- (2) 商業施設へのアクセス便の課題検証結果について
- (3) 金剛バス利用実態調査結果について
- (4) その他（今後のスケジュール等）

(1) 自家用有償旅客運送登録について

（資料1に基づき、事務局より説明）

高谷委員 今回のコミュニティバスの登録期限切れの件で、登録期間外の運行に支払われた運賃を乗客に返還するとしているが、これは非常に難しいと思う。その意味から、違法のないように適切に処理してほしい。

事務局 今回の登録期間外の運行で支払われた約83,000円については、相当額を返還する旨の周知を徹底していき、広報への掲載のみならず、バスでも掲示し、運転手にも声掛けをお願いしたいと考えている。返還については、乗車された方の申請に基づいて行っていくということで、新たに要綱を設け、しっかりと枠組みを築いた中で、返金の対応を取っていきたいと考えている。

西田委員 コミュニティバスは、私は無償で走らせてほしいと思っているが、自己負担も必要とのことで聞いている。それで有償運行としておきながら、9月15日～30日は無償とすることで、この間については太子町の資金を使うことになる。この間の運賃収入はどのくらいであったのか。

事務局 15日～21日の期間は登録期間外なので有償運行できないのだが、住民の足であるコミュニティバスを止めることもできないため、この間無償で運行するという判断になった。その間の利用者人数を調べたところ、329名ということであった。

西田委員 金額としてはそれほど大きくないということなのだろうが、これは議会でも問

題になっている。今、高谷委員からも指摘があったが、本当にすべての人に返金できるのかということもある。それでもし返金できなかった額のほうが大きかったらどうするかということは考えているのか。

事務局 まず条例上は料金徴収が原則になっているので、料金を取っていることについては基本のスタンスのとおりということになる。ただ、登録期間外ということがあったので、それについての対応ということで、返金すると申し上げているが、考え方としては利用された住民の方に運賃相当額を補填するという形になる。具体的には、乗車したことを申請していただき、その旨を確認させてもらった上で補填するという体制をとっていきたいと考えている。

西田委員 70歳以上の方でチケットを利用して乗車している場合は、ナンバリングされているので乗車の有無がわかるらしいが、それ以外はどれだけ追跡できるのかが懸念される。それで追跡できなかった分はどうするのかを明らかにしておいてほしいと思う。
それと今回更新の期限が切れたことで、次回もまた2年で更新ということになるのか。

事務局 ご指摘のとおり。先ほどの説明で「再登録」と申し上げたが、正しくは改めて登録し直すので、期間は令和4年9月22日から令和6年9月21日までの2年間になる。

西田委員 最後に、大阪運輸支局からの指摘があって判明したとのことだが、本来こうしたことはあってはならないことだと思う。全国的に見て、こうしたことが起きた事例はあるのか。

酒井委員 基本的に私の知る範囲では、こうした更新登録の期限切れのケースは聞いたことがない。

副会長 今回の事案を重く受け止め、再発防止に努めてもらうことを交通会議としてもお願いしたい。

(2) 商業施設へのアクセス便の課題検証結果について

(資料2に基づき、事務局より説明)

高谷委員 今回の説明を聞くと、この状況では商業施設へのバスの運行は全く実現不可能という結論になってくると思う。これは金剛バスが運行する前提の話で、喜志駅のほうから梅川橋の手前で右折し、カインズ・ラムーの方に抜けていくことができるが、その出入りについては、大店舗法の関係で、「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」により、右折ができないことになっているという話であった。しかしこれは法的に本当に不可能なのだろうか。何とかなるのであれば、住民の要望として陳情を出すとか、町から商業施設にお願いをすることか、何か手を尽くすことで、バスを走らせることができるのではないか。それでも全くコース設定ができないのであれば、コミュニティバスのほうで考えていけないといけないと思う。

事務局 確認はしてみるが、路線バスやコミュニティバスといった公共交通には規制があるので、大阪府内でそうした事例については聞いたことがない。河南町での事例でもそのルールは守られているということである。

西田委員 では、金剛バスではどこを回ろうがルートを設定するのは不可能ということになる。しかし計画には、商業施設に行くための交通を考えることを掲げている。これを実現するには別の交通手段をこの場で考えていこうということになるのか。

事務局 ご指摘のとおり、金剛バスでは難しいという結論になる。そうなるともう一つの公共交通としてコミュニティバスがある。ここで一つ整理を行うと、この区域は前提として、基幹交通、支線交通というすみ分けの中で運行をしていく。ただ、新路線について不可能だからと何も行動を起こさないのではなく、実際に今動いている金剛バスへの働きかけであったり、その辺りを総括する運輸支局への打診、また、こういう方向性でバスの運行を考えた場合にどういう課題があるか、交通事業者の業界におけるルールの整理等を行う必要がある。それともう1点は、資料で示した赤色の部分は、コミュニティバスでも右折や左折はできないので、もし路線設定の方向を探るのであれば、それを踏まえての議論になる。

西田委員 お買い物便は走らせていたが、これはどういう方法で運行したのか。

事務局 お買い物便は、昨年12月に運行したのだが、この際は商業施設の敷地の中に停留所を設置させてもらった。土日祝はバスの乗り入れは不可とのことであった。平日のみの運行とすることでこの便を実施することができた。それと試運転なので、常時運行ではなくイベント的に運行するというで、合意が得られた。さらに、ここは基幹交通の路線ではあるのだが、路線バスのように停留所ごとにバスが止まるのではなく、あくまでもお買い物便ということで、商業施設の敷地内と出発地点の役場のみに停留所を設けたということがある。道中に複数の停留所を設けると路線バスとの競合の観点から、運行が難しくなるのだが、こうした形をとることで、運輸支局、金剛バスとの協議で合意を得ることができた次第である。

西田委員 お買い物便でも、この資料の赤色で示されている右折禁止のところでは右折しなかったということか。

事務局 役場と商業施設の敷地内への直通便なので、帰りは旧美原太子線のバス通りは通らず、新美原太子線を通って戻ってきている。そのため、資料右下の停止線があるところの左折や、右上の右折不可のところの右折を回避したルートとなっている。

高谷委員 我々のバスの会で話し合った際には、このお買い物便は大変好評で、ぜひとも続けてほしいということだった。毎日運行するものでなくても、週に2～3日程度の運行でもよいので、とにかく続けてほしいという話が出ていた。それから役場まで行くことが大変だということで、聖和台や磯長台から下りてくるところにバス停があるので、お買い物便をもう一カ所、ここに停めるか、もしくは別の場所でもよいので、停める場所を1～2カ所増やして、この便を続けてほしいという意見が多数出ていたので、検討をお願いしたい。

事務局 昨年12月に試行したお買い物便は、車両の関係もあり、福祉センターが休館日の水曜日に運行する形としていた。委員の話のとおり、大変好評で、住民の利便性を高めるという面に加え、コミュニティバスの利用喚起の面からも有効であったと考えている。そうした意味から、ご指摘のように一時的な運行ではなく、関係各方面の理解が得られるのであれば、このような形で運行していきたいという思いはある。ただ、今述べられた、役場との間を中継するような停留所を設けることについては、関係機関等との協議が必要になり、これが実現するものかどうかは、現状では見通すことはできない。とはいえ事務局としては、この便の運行がコミュニティバスの認知度向上に寄与するのであるならば、これを実施す

る意味はあるものと考えている。

佐藤委員 今の説明を聞いていると、お買い物便は金剛バスではなくコミュニティバスによる運行としたほうが、実現の可能性があると思う。それで例えば毎週水曜日にコミュニティバスのお買い物便を走らせる場合、資料中央に記載のある「イベントとしての場内利用は可能（ただし、定時定路線及び土日祝の利用は困難）」の“定時定路線”に該当するのだろうか。

事務局 例えば一足飛びに来年度毎週水曜日に 1 年間通してお買い物便を運行することが可能かどうかと言えば、そこはまだハードルが高いと考えている。昨年は 12 月の 1 カ月間に 4 回運行したのだが、まずはそれを 2 カ月、3 カ月と期間を延ばして PR していくという流れが可能性として考えられると思う。いきなり 1 年間を通して運行するという事は、現実的には難しいと思う。

佐藤委員 今の話は、カインズとの協議を経なければいけないので、その協議でカインズの合意が得られるまでの間は、例えば週に 1 度の運行という形でも実施できないという意味か。それとも、カインズにはイベントとしての場内利用は可能ということなので、当面はイベントとして運行し、その間にカインズとも協議を行い、了承を取り付けるという考え方もできると理解してよいか。

事務局 イベントを実施しながら協議をするのではなく、まずは協議をすることになる。商業施設だけではなく、改めて民間のバス会社とも協議が必要であり、運輸支局にも確認が必要になる。

佐藤委員 今の話を前提としてコミュニティバスでお買い物便を走らせる場合、事務局としてはどれくらいの期間で様々なハードルをクリアして運行にこぎつけられると考えているか。

事務局 それぞれの協議者との状況によるので、今事務局のほうで期間について答えることは難しい。

佐藤委員 相手のあることなので、期限を切ることは難しいかもしれないが、我々がお願いしたいのは、事務局が全力を挙げて早くそうした協議を進めていくという姿勢である。そのことをここで決意表明してほしい。

事務局 皆の合意が得られるならば、いわゆるお買い物便を再度運行することはコミュ

ニティバスの需要喚起策にもつながるので、鋭意取り組んでいきたいと考えている。

副会長 コミュニティバスを使ってお買い物便を運行することについて、様々な提案をいただいた。一方で商業施設側や関連機関との協議も必要ということがある。敷地内の利用についてのヒアリング結果では、定時定路線や土日祝の乗り入れは難しいということが明らかにされているので、そうした制約のある中でどうことができるのかを検討していくことが、提案として挙がってきたと思う。昨年12月にお買い物便の運行を試行して、一定の利用者数を確保できたという結果も出ているが、今後コミュニティバスを運行していくにあたっては、費用対効果も考えていかないといけないだろうと、個人的には感じている。実際の収支率を見てみると、8%という状況で、逆に言うとどれくらいの需要があるのかということ、一度イベント的に運行する中で確認していくことも必要かもしれない。今後の第一歩としては、お買い物便について、イベントとしてどのような形で実施できるのかを検討してはどうかと思う。事務局のほうでこれについて検討してもらおうということによろしいか。

西田委員 今後の検討にあたり、コミュニティバスという選択肢のみなのか、それとも太子町にはワゴン車もあるので、そうしたものも活用できるのか、そうしたことも含めて検討してもらいたい。それと右折禁止は法律的なことという説明であったが、商業施設との協議で解決できるのであれば、例えば利用客の少ない時間帯に運行するなどの持っていく方法もあるのではないか。買い物に行きたいという住民の思いにどう答えていくかを真摯にとらえて考えてほしい。金剛バスに運行してもらおうことを考えていると、何年先になるのかわからないので、違う道を早めに考えていってもらいたい。

副会長 今回出された意見・要望も踏まえて、まずはイベント的なお買い物便について検討してもらえればと思う。前は12月だったが、寒い時期だと乗客数が伸びにくいということもあるかもしれないので、適切な時期も含めて事務局のほうで検討してもらいたいと思う。

(3) 金剛バス利用実態調査結果について

(資料3に基づき、金剛バス利用実態調査結果について(株)かんこうより説明)

(資料3に基づき、太子町コミュニティバスの乗車実績について事務局より説明)

高谷委員 コミュニティバスについて、畑・山田役場線と総合福祉センター役場線とで料金設定が異なり、160円と180円、通しで乗ったら200円となっている。小銭を出すのが面倒な上に、加えて福祉センターに行く場合は福祉センターカードを提示したり、乗り継ぐ場合は乗り継ぎ券を出したりと、とても煩雑なので、料金を統一してほしい。160円なら160円で統一して乗りやすい形にして、利用客を増やす方向にしてはどうか。高齢の方は難儀しているという話も聞いている。次に実証運行をする際には、こうした点への配慮もお願いしたい。

もう1点、先日コミュニティバスに乗った時に運転手の方と話しをする機会があった。その時に聞いたのが、運転手は24便を運行する中で常に緊張しているということだった。それは乗客が乗ってきたら、どこで降りるかを聞いて覚えておくためだという。というのも、すべてのバス停に乗る人がいるわけではないので、下りる人がいるバス停を覚えておき、それ以外のバス停は乗る人がいなかったら通過するというので、降車する人のバス停を覚えているということであった。運転手はそれ以外にも運賃を徴収したり、乗り継ぎ券を渡したり、細かいことにも気を遣わなければならない、様々な負担がかかっている。だからせめて、乗客が降車の場所を伝えるブザーを設置することができれば、運転手の負担を減らせて、安全運行にも寄与するのではないだろうか。ぜひ、この装置の設置をお願いしたい。

それから、今コミュニティバスとして運行している車両は、使用開始から19年が経っているということで、そろそろ買い替えの時期かと思う。それで買い替えの時には、今のコミュニティバスと同様の車両とすること以外に、ワゴン車を2台にすることも考えられると思う。ワゴン車2台にすれば、新しい路線も組んでいけることになる。2台にすることでどのようなことが可能になり、経費がどのくらいかかるかなどを、この機会にぜひ明らかにしてほしい。できるだけ町中の人に乘ってもらえるような方向で検討してほしい。

それともう1点、70歳以上の人にお出かけ支援券の周知徹底をしてほしいと、以前に要望したが、広報に掲載するなどの具体的な対応をされていないと思う。以前に会長が、70歳になった人に役所から送る文書があるのなら、そこにお出かけ支援のチラシも同封してはどうかという話があった。それで調べてみたところ、70歳以上の人には、健康福祉部保険医療課から、高齢受給者証が毎年交付される。ここにコミュニティバスの利用案内やお出かけ支援の申請書などを同封してはどうか。こうすることで、70歳以上の人にお出かけ支援制度等を周知徹底できることになる。このことをぜひお願いしておきたい。

副会長 今の質問としては、コミュニティバスが統一料金にならないかということがまず1点。それから、降車チャイムの設置と車体更新に関する提案、及び70歳以

上の方への周知策として、高齢受給者証送付時に PR チラシや支援券の申請書等を同封することの提案をいただいた。これらについて、事務局よりコメントをお願いしたい。

事務局 まず統一料金にならないかということについて。今のコミュニティバスは距離運賃制の形で運輸支局より許可を得て運行するものとなっている。統一化となるとその辺りから整理する必要があるが、その整理にあたっては、既に民間の路線バスが距離運賃制をとっており、そこも整合を図る必要があることから、運賃の固定化はなかなか一足飛びにいく問題ではないと考えている。

次に、降車合図のブザー設置については、まずどれくらいの費用がかかるのかを確認する必要がある。現状でこのコミュニティバスの乗客一人当たりにかかっている費用は結構な額になっており、昨年で言えば、一人当たり 3,000 円ほどの運行費用がかかっている。どこまでこのバスにお金を掛けられるかは、利用率の向上等も踏まえて、見極めていく必要がある。

それから車両の老朽化による更新時にワゴン車 2 台に転換するという提案をいただいた。確かに現状より車両を小型化して 2 台購入するという考え方はあると思う。その際一番問題になるのは人件費で、これまで 1 人だったところが 2 人になれば、当然人件費も倍になる。この辺りについては、今後更新時期を見定めていく中で、準備段階として検討していく必要があると考えている。

あと、70 歳以上の方の高齢受給者証の送付に合わせたコミュニティバスの案内書類の送付だが、これは関係課に確認したい。この発送が可能であれば、確かに PR の機会になるので、そこは連携して進めていきたい。

高谷委員 費用のことを気にされているが、自治体が運営するのだから、コミュニティバスの利用促進により、住民の福祉や健康が向上し、それが医療費の抑制などにもつながるということに着眼すべきである。運行費用が 1 人当たり 3,000 円かかるなどということは度外視してもらい、これから免許返納者も増えてくるだろうから、そうしたことに視点を置いて取り組んでほしい。費用のことばかりを先に考えるのでは、民間と変わらなくなってしまう。いかにしてより多くの人に利用してもらえるかを考えて進めてほしい。

事務局 そうしたことも含めて検討していきたい。

西田委員 コミュニティバスが走るようになってよい点もあるのだが、一方で変更していかなければならない点もある。例えば、バス停の乗降が 0 人のところがあるなど、見直しが必要な部分があると思うが、次の計画を策定するにあたり、何を検討課

題としてテーブルに上げるのかを教えてください。現行の計画が2023年度までのので、来年度に新しい計画をつくるのであれば、また住民アンケートを取るのか、どうするのかの筋道を示してほしい。

それと前回金剛バスがICカードの導入を表明していたが、このコロナ禍で経営状態にも影響が出ていることから、金剛バスがこれを取り下げることとなった。国、自治体、金剛バスが3分の1ずつ補助金や資金を出して進めていこうとするものだったが、今回は見送ることになった。企業はコロナ禍の影響を受けて大変な状況であり、それでも金剛バスは太子町では路線を増やして頑張ってくれている。そうした頑張っている企業に対して有効な補助制度等があれば教えてください。

酒井委員 補助事業については、各市町もしくは乗合バス事業者に、制度ができた都度メール等で通知している。ただ、財源にも限りがあるので、補助メニューには上限の設定もあり、広く浅い給付であったり、場合によってはゼロ査定ということもあり得るので、そこは了承いただきたいと思う。補助という形である以上、100%の給付ということはなく、事業者にも何分の1かは負担してもらうことになる。それと補助制度によっては国の単独補助ということもあれば、国と市町との協調補助というケースもある。協調補助の場合は、国は給付を出す市町は出さないと判断した場合、補助は受けられないという制度になっているので、その辺りについては、補助メニューの内容をよく読んでもらい活用できる補助金を使ってもらえたらと思う。

西田委員 自分は金剛バスを大切にしていかなければいけないと思っている。今回のICカード化については、南河内郡と富田林市で自治体からの補助金として3分の1を出すものとしていた。ICカード化については、金剛バスのすべてに搭載するというので、予算を1億3,500万円とみており、それを3分の1ずつ分担し、各4,500万円ずつを負担する予定だったが、金剛バスが出せないということになり、今回は実現しなかった。ただ、金剛バスが再度ICカード化を図る際には、自治体側も2度と補助を出さないとはいっていないので、国からも力添えをしてもらい、ゼロ査定などにはならないように、予約を取っているくらいのつもりでいていただけたらと思う。

あと、商業施設にバスを走らせることが議論されて、それはそれでよいのだが、太子町には道の駅があり、ここは太子町の住民が一生懸命に取り組んでいる場所でもある。道の駅は車の休憩所という意味もあり、歩いていく場所という設定ではなかったと思うのだが、ここで太子町の住民が野菜を売ったり、太子町の住民が買い物に行ったりと、地元の人が利用している場所であると思う。それで、

コミュニティバスを活用した道の駅へのルートについて、水曜日のコミュニティバスの使い方も含めて、次の計画で考えてもらえるか。

事務局 まず、道の駅については、現状で土曜と日曜にコミュニティバスを運行している。これは福祉センターが休館日ということで、それによって空いたバスを活用して運行できているので、平日にも運行となると、根本的なダイヤの見直しが必要になり、かなりハードルが高いと言わざるを得ない。それとルートの見直しをする場合は、この公共交通会議に諮り、また金剛バスや運輸支局とも協議が必要になることに加え、平日は福祉センターへのルートを確保する中での再編となるので、こちらもかなりハードルが高いものとなる。

酒井委員 先ほど金剛バスの IC カード化への補助の話があったが、補助メニューは年度ごとに動いているので、極論を言えば、来年度の補助メニューに IC 導入への補助がなくなる可能性もある。わかりやすい例を挙げると、以前に低公害の車両購入補助というメニューがあり、当初で言うとハイブリッド自動車への購入補助を行っていたのだが、今ではもうハイブリッド自動車が当たり前になってきたので、電気自動車しか補助の対象になっていない。だから制度創設当初は補助の対象となっていたものでも、数年後には補助を受けられないということも生じ得るのである。金剛バスの IC カード化についても、その導入時期によっては、他のバス事業者でほとんど導入済みということで、補助メニューから削除されている可能性もあるので、その辺りについては了承しておいていただきたい。

西田委員 令和5年度の概算要求を出していると思うが、次年度は残りそうか。

酒井委員 そこは自分の口からは何とも言えない。

西田委員 ではもう一つ確認したいのだが、今回の一般質問で議員が、スクールバスとして利用しながらということで補助金がもらえるメニューもあるのではないかという話をしてしたが、そういうものもあるのか。

副会長 そちらについては、おそらく総務省の交付税措置の話になってくるので、所管が異なるためなかなか答えにくいと思う。一般的にコミュニティバスとして位置づけた場合は、地方交付税措置になると思うが、一定の算定基礎になるという制度はある。

(4) その他（今後のスケジュール等）

事務局 次回の会議は来年の春頃を予定している。今回、この11月までのコミュニティバスの実績を報告した。次回には残りの今年度の分の実績を報告できると思う。その際にコロナの影響からどこまで復活しているかも確認できると思う。それとこの地域公共交通は、4年前に皆さんで策定いただいた計画に基づいて運行しているが、この計画が来年度で5年目の更新期を迎える。そこで来年の1年間をかけて、計画を更新する必要がある。次の会議ではそういったところについて、議論を始めていきたいと思う。こうした計画の更新を行う関係もあり、来年度は皆様にご協力いただく回数が増えるかもしれないが、その折にはよろしくお願ひしたい。

佐藤委員 新しい計画を作らなければならないとのことだが、今までの計画は全く公共交通が走っていない段階で策定したもので、それをどう実現させるかにウエイトを置いて策定してきたと思う。その後、公共交通が走るようになり、次の課題は何かというところで、次の計画は大変重要なものになるのではないか。特に利用者をどう増やすのかということに根本的に取り組む必要があるだろう。金剛バスもコミュニティバスも費用対効果の面でどうなのかという観点が問われてくると思うので、これを安定的に継続させていくことに取り組まなければならない。公共交通会議としては、利用者をどう増やしていけるのかということに加え、そこにいかに太子町の観光資源を活用し、観光業界と共存していくか、こうしたことを含めて意欲的に検討していく必要があるだろう。その意味で次の計画に期待を込めて委員として臨んでいきたいと考えているので、よろしくお願ひしたい。

事務局 ご指摘のとおり、前回の計画では地域交通の立ち上げに重点を置いていたが、今回はそれをいかに継続させるか、持続性のある公共交通というところに視点を置いていくものと考えている。ご協力をよろしくお願ひしたい。それで持続性のある計画というところで、行政的な話になるが、計画の名称が変わり、現行の「地域公共交通網形成計画」から次は「地域公共交通計画」という名称になる。それに伴い、この会議体は条例で動かしているのだが、条例の中にも“公共交通網形成”という言葉があるので、次の3月の議会にこの件を上げて、名称の変更等の手続きを事務的にさせてもらう。それと次回の計画は、公共交通以外も含めた移動サービスを総動員する視点の計画であり、また各種の補助制度を連動させることになる。補助制度については、先ほど運輸支局の委員からも

話があったが、様々な制度が整備されているので、そうした視点を加えながら計画を作成していきたいと考えている。引き続きご協力をよろしくお願ひしたい。

以上