

項目	骨子案への意見	委員
網形成計画の施策 実施評価	実施評価が疑問…「○」と評価したのは「100%」という意味でしょうか？80%程度達成すれば程度の「○」なのでしょうか？評価基準と、「○」「△」「×」と区別した理由を求める。 「実施評価」に誤りがあれば、正しい次の計画をつくれないと考える。	西田委員
	1-1 聖和台循環線が廃止されたのに「代替交通で確保」と言えるのか。	西田委員
	1-4 役場前のバス停（役場側）で待っていた方、公民館側にバスが来て乗りそこなっていたが。「誰にでもわかりやすい」と言えるのか。	西田委員
	1-5 結局、介護タクシーの件はどうなったのか。『太子町地域公共交通網形成計画』（P44）にも「介護・福祉タクシー助成」と書かれているが実施したのか。	西田委員
	2-1 コロナ禍もあって乗降客が伸びなかった中、「公共交通の利用促進を行う住民団体」とは？どのような活動支援をしたのか？	西田委員
	3-1 改めて、上ノ太子駅前の「小屋」をどう考えていて、活用できたのかできなかったのか。	西田委員
	3-2 梅川橋バス停が、商業施設の買い物客にとって利用しやすいバス停だったのか？どれだけの住民が利用して買い物をしたのか。「使えない」が、私が住民の方から聞いた声。「ラ・ムー」側にバス停が欲しいという声がある中、梅川橋バス停を整備したら役立たないと言われても「○」なのか。	西田委員
	3-3 『太子町地域公共交通網形成計画』実施期間中、予算がついた年度途中でありながら、「○」と評価してお出かけ支援策を突然廃止。P51に書かれていることと相いれないことをした。それでも「○」なのか？	西田委員
上位関連計画	書くのであれば『第4期太子町障がい者計画・第7期太子町障がい福祉計画・第3期太子町障がい児福祉計画』『健康太子21』など福祉関係の計画も書くべき。太子町として観光がうまくいっていない中、公共交通と関連できるのか。	西田委員
	『4市町村の公共交通活性化協議会』と連携を図るのであれば、活性化協議会のレジメを添えて必ず報告すべき。「急ぐ」ということで、会長一任で委員を決めたが、「急ぐ」事がなくなったいま、改めて選んで欲しい。また今回、首長を委員に入れた。委員の追加が事務局提案次第で可能というのなら、4市町村から1人ずつでも議員を委員として参加させ、住民の声が届く協議会にしてもらいたい。『4市町村の公共交通活性化協議会』『太子町地域公共交通会議』『町長直通便』に届いた、住民の意見（要望）や議会での議論など公共交通に関わることは紹介を。	西田委員
地域公共交通の役割	広域的な交流を支援する役割として、玄関口としての鉄道との接続点としての駅の役割を確認する。	斧田委員

項目	骨子案への意見	委員
<p>地域公共交通の現状・問題点</p>	<p>現状・問題点として、上ノ太子駅の停車列車の現状を改善するため、増便の要望を近鉄に行う。</p> <p>太子町の玄関口としての上ノ太子駅は、近鉄が2021年7月3日（土）にダイヤ変更を行い、上ノ太子駅の昼間閑散時（10時～15時）は、30分間隔のダイヤ編成となった。このことは、住民が受ける利便性に対する意識は非常に大きく影響を及ぼすものとなっている。また、これから太子町に住居を求めてこられる方々についても同様である。</p> <p>近鉄のダイヤ変更は、コロナ禍におけるお客さまのご利用状況を勘案し、列車の運転本数、運転区間、時刻などの見直しを行ったと言っている。</p> <p>南大阪線古市・橿原神宮前間の普通列車については、昼間時間帯の急行を区間急行に変更し、あわせて古市発10時台から15時台と橿原神宮前発10時台から14時台の古市・橿原神宮前間で運転する普通列車毎時2本を取りやめます。これに伴い、駒ヶ谷・磐城間の各駅では、毎時4本から2本の停車となります。</p> <p>住民の声を聴いて初めて見えてくるものではないのか。声が反映されていない『計画』で、「太子町に合った公共交通」ができるのか。</p> <p>傍聴者は、公共交通に関心のある住民。「感想文」（アンケート）を書いてもらうなど、感じたことや意見・要望を直接聞く機会ととらえてもらいたい。</p> <p>バス利用者に意見を聞くべき。感想（便利になった点、不便になった点、改善を求める点）を聞けばいいのでは。それくらいのことでも忙しくてできないというのか。必要ないと考えるのか。</p>	<p>斧田委員</p> <p>西田委員</p> <p>西田委員</p> <p>西田委員</p>
<p>基本理念</p>	<p>「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」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通をまちづくりの「土台」に据えた点は、賛成。 ・「持続可能な」はわかりにくい。「財政が続く限り」ということなのか。私は「利用する住民がいる限り」が「持続可能な」だと思っている。捉え方が分かれるような文言は省くべき。 <p>残念ながら、太子町では観光施策がないに等しい。（最大の観光地、二上山に行く公共交通はない。今後走らせようと思っているのか？）観光施策がないところに「公共交通を」とはならない。公共交通から「観光施策をつくる」ような新たなことが今でもいっぱいはいないのであるとは思えない。だいたい「観光」に役立つ地域公共交通を住民が求めているのか。「高齢者の外出支援」「住民の移動」のための公共交通と目的をはっきりしたほうがいい。</p> <p>1.資料2-2の「基本理念」について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な地域公共交通の実現 <p>とありますが、持続可能とは指標が明らかに示すことができるのでしょうか？</p> <p>乗車人数が1台当たり〇〇人とか、支出経費が自治体予算の〇〇%以内であるとか、それらを明らかにしないと、何の指数を目標に企画や努力をするのかははっきりしない、持続可能でないとして、すべてのことが切り捨てられる可能性がある。特に予算上の問題で自治体は赤字なのでそれは出来ない、と切り捨てられることになる。</p> <p>公共交通の運営については、自治体には、利益が生まれる可能性は少ない。それで赤字だから、持続可能性がないとされるのは住民にとっては不幸である。したがって、持続可能という言葉だけでは具体性を欠くので、使わないで欲しい。</p>	<p>西田委員</p> <p>西田委員</p> <p>高谷委員</p>

項目	骨子案への意見	委員
評価指標	算出中と書かれており、「目標」も1~3あるが、何の指標なのかわからない。	西田委員
目標	<p>「目標」について、</p> <p>目標3.地域公共交通を活用した多様な人の交流</p> <p>・高齢者等の外出機会の向上や商業施設等へのアクセス需要をのべているが、高齢者の外出支援策を打ち切っているのは、おかしい。高齢者は一般的には65歳以上と言われているのに、70歳以上としているのも、外出支援策としては、貧弱である。</p> <p>そもそも近隣市町村では自治体の運営するコミバスについては無料又は安価で運営している。4市町村活性化協議会運行の額についても、国の補助金が支給されるならば、再検討も必要と考えるが、太子町の運営するコミバスは近隣にならない、安価にすること。</p> <p>それと、外出支援策は拡大して実施すること。</p> <p>高齢者の外出支援が成功すれば、介護保険料や国民保険料の削減につながり、太子町の支出が削減できる。三重県玉城町に視察に行った際、担当部局から「コミバスは誰でも無料で運営している。そのほうが、医療代金の支出が減って、町としても助かっている」とのこと。(玉城町では病院も運営している)</p>	高谷委員
目標を達成するための施策	<p>1-1 車両最適化とは。大型バス、コミュニティバス、ワゴン車、タクシーなど、様々な交通手段を指すのか。</p> <p>「地域にあった地域公共交通」だが、今ののってこバス1号だから畑の上の方まで、走ることができるが、ポンチヨバスに変わると、たちまち無理になる。車両の入れ替えは、決まっている。今すぐにも畑の運行形態を検討すべきではないのか。同時に、誰が考えてもおかしい料金体系を速やかに訂正してもらいたい。</p> <p>1-1 車両の最適化について、畑地域を回る便で使用する車両の適正化をはかることが重要</p> <p>1-3 「親しみを持つ」のにバスのラッピングは必要なのか。ちなみに「ラッピング代」だけでいくらかかるのか。</p> <p>1-3 羽曳野で走っている公共施設を結ぶバスはシンプル。なにもかなちゃんバスのようにラッピングしなくてもいい。今ののってこバス1号も住民さんの間では絵がなくても「茶色のバス」と親しまれている。外観にこだわることにお金を使うくらいなら、料金引き下げに使う方が有効だと思わないのか。</p> <p>1-4 バス停の屋根・ベンチ等の整備は希望するバス停すべてなのか。</p> <p>1-5 太子町のどこに「自動運転」バスを走らせようと思っているのか。全域で走らせることができると考えているのか。自動運転の車が「走られる」「走られない」という実験をすることが、太子町の地域公共交通に必要なとは思えない。「自動運転」という文言がなければ「先進技術」という言葉も不要。</p>	<p>西田委員</p> <p>高谷委員</p> <p>西田委員</p> <p>西田委員</p> <p>西田委員</p> <p>西田委員</p>

項目	骨子案への意見	委員
目標を達成するための施策	1-5 自動運転は、住民に意見を聞いてください。少なくとも私は住民さんから「自動運転の公共交通が欲しい」と聞いたことがありません。	西田委員
	1-5 先進技術の開発利用についても、太子町に合ったものを活用すること。	高谷委員
	2-1 「分かりやすい情報発信」がスマホ（アプリ）では、高齢者は恩恵にあずかれない。バス停の時刻表の文字は大きくとか、待っているところのバス停名だけでなく全路線のバス停がわかるようにするとか、これとこれを利用すれば、喜志駅、上ノ太子駅で近鉄電車に乗りやすいとか、細かなことも含めた情報がわかるようにしてもらいたい。	西田委員
	2-2 バスの利用促進として、イベントなどでバスを活用するとあるが、路線や時刻表、運賃なども柔軟に対応するのか。	西田委員
	2-2 教育機関と連携するのであれば、定期が学割になっているのなら、普段利用の際、小学生までの小人割引ではなく、中学生、高校生に対しても学割運賃に。乗車促進にもつながるのでは。	西田委員
	2-3 募集活動の強化だけで、運転士を確保できるのか。安すぎるバス運転手の賃金にまで踏み込んで考え、確実に運転士を確保する覚悟なのか。	西田委員
	3-1 「道の駅」を観光施設と書くのであるなら、日・祝だけの運行でいいのか。書いていることと、実際に走っているバスの運行とに整合性を感じられない。	西田委員
	3-1 案内版、交通網の掲示が特に少なく、利用者が利用しにくい。	高谷委員
	3-2 「実施評価 3-2」の反省のもと、「商業施設周辺でのより利用しやすいバス停設置」が検討されるのではないのか。ラ・ムーに近い場所でのバス停設置を。	西田委員
	3-2 商業施設周辺でのバス停が現在の運行では、梅川橋となっているが、そこから施設への道が遠く、利用者はすくない、荷物を持って帰るのに遠いバス停では利用出来ない。したがって町道の西条線かバイパス線にバス停を設置すること。さらに、バイパス線の沿線ゾーンあたりにバス停を作らないと町内での利用は少ない。	高谷委員
	3-3 「大出血している状態」だから「急ぐ」中で、廃止したお出掛け支援の各種補助制度。復活を。ここに「・高齢者の外出支援策を検討（復活）」と書くべき。	西田委員
	3-3、外出支援相談の窓口があることをもっとアピールしないと、知らない人が多く、相談していない人がいると聞いている。	高谷委員
	<p>「地域公共交通」の意味・意義についてもっと強調し理解を深めることが大事。</p> <p>「地域公共交通」は交通事業者だけではできなかったこと、行政だけではできなかったこと、住民だけではできなかったことを三者が力を合わせることによって可能性を広げ、住民の期待に応えられる持続可能な地域公共交通を創造・実現していくものだという積極的な意義を強調していくことが大事だと思います。</p>	佐藤委員
	<p>6カ月ごとに地域公共交通についてのシンポジウム（研究集会）を開催する。</p> <p>バスの利用状況の報告、課題の提起などは必ず行う。自動運転先進地域や利用者の増に成功している地域の方々を招聘して学習し意見交換を行う。さまざまなバス問題についてのアイデアや知恵を出し合うフリートークやワークショップの開催などを行う。</p> <p>6ヶ月に1回開催することで関心をつなぎとめることができると思う。1年に1回では少なすぎる。</p>	佐藤委員

項目	骨子案への意見	委員
目標を達成するための施策	<p>「のってこバス友の会」を組織化する。</p> <p>年会費千円ぐらいで地域公共交通を支援したいと思っている住民に会員になってもらう。①地域公共交通に関する意見や提言をその都度してもらう。②バス利用者の声・ニーズの把握、③シンポジウムやワークショップへの参加など。</p>	佐藤委員
	<p>町の機構に「地域公共交通推進室」を設け、職員を配置し、積極的な取り組みができる町の組織体制を抜本的に強化する。</p> <p>「自家用有償旅客運送」の登録期限（令和4年5月28日）が切れたのに気付かなかったという大失態を犯した町の無責任な事務局体制に対する不安は拭いきれていない。当時と比べて、コミュニティバスの比重は極めて大きくなっており、自前で購入したバスの管理や運転手の雇用、利用者の確保や一市三町村の地域公共交通活性化協議会への参画・連携、補防金確保など事務量の増加は明らかである。「政策総務部秘書政策課」の一部署のままでは、先に述べた増えた事務のスピーディーな処理や地域公共交通会議との調整などに伴う迅速な意思決定に支障がでてくるのではないかと危惧されるので早急な体制強化が必要と思う。</p>	佐藤委員
	<p>「マイ時刻表」の作成・発行</p> <p>バスに乗ろうとする時点で時刻表を見て何時のバスに乗るかを決めるわけだが、小さな文字の時刻表から探すのが面倒でバスの利用に結びつかないことも多いのではないと思う。それで、ひとり一人のバス利用の目的に応じた、名刺サイズの「マイ時刻表」を作成・発行する。例えばAさんが週に1回医療機関に行く場合、最寄りのバス停から目的地までの往復のバス時刻を時刻表から拾い出して「マイ時刻表」に記載してあげれば、Aさんのバス利用は進むのではないと思う。買い物もその人の時間帯に合わせた「マイ時刻表」を作ってあげればいい。このようなバス利用を容易にするきめ細かなひとり一人に対する支援策が必要と考える。「マイ時刻表」の作成支援は、町事務局はもちろん、町社協事務局、民生委員さんや「友の会」の人たち、在宅介護支援施設（ヘルパーさん）などへもお願いしたらいいと思う。</p>	佐藤委員
	<p>町内イベントや人の集まる所へのアクセス案内にバス時刻表を掲載してもらう取り組みを強化する。</p> <p>マルシェdeたいし、灯路祭り、聖燈会、医療機関、保育所・幼稚園、体育館、ゴルフ場、マーケット、ハイキングコース、道の駅案内など</p>	佐藤委員
	<p>広報太子への折り込みや有線放送などを活用したバス利用の宣伝・情報の提供</p> <p>お買い物便バス案内（カインズなどの商業施設）チラシ、二上山ハイキングバス案内チラシ、通勤・通学時間帯バス案内チラシなど</p>	佐藤委員
	<p>運転手の確保について</p> <p>運転手はいるけれども条件の良い観光バスなどへ流れていると思われるので、賃金や待遇などの思い切った改善を行い、運転手を確保する。例えば、町職員としての雇用（定年退職者の場合は非常勤職員としてなど）。</p>	佐藤委員
	<p>課題別検討委員会の設置</p> <p>運転手確保問題（雇用形態や処遇の改善等を含む）や自動運転導入を可能にする課題整理やバス利用者の増強を実現する計画づくりなどの課題に専門的に取り組む検討委員会の設置を行う。</p>	佐藤委員

項目	骨子案への意見	委員
骨子案全体について	太子町の住民にとって何のために公共交通が必要なのかを住民の意見を聞いて考えることが大切。	西田委員
	移動を支えるために、どんな方法（バス、タクシー、ワゴン車など）が効率的で有効性が高いか。	西田委員
	高齢者のお出かけ支援から始まった公共交通が、大幅な料金値上げ、運航時刻が合わないなどの理由で、利用できない公共交通になっていないか、確かめるべき。（その検証がないまま、計画をつくって良いものができるのか）	西田委員
太子のってこバスについて	平日と休日のダイヤに関して 喜志循環線（近鉄バス）は、平日・休日ともに同じダイヤになっているのに対して、たいしのってこバス1号車・2号車ともにダイヤが異なっている。 全て同じでなくてもよいが、休日も平日と同様に通勤等で利用されている方がおられるので、朝の通勤時間帯だけでも同じにできないか。	奥埜委員
	回数券の発行はできないのか。	奥埜委員
その他	クラウドファンディング、「聖徳太子像」の評価は？成功だったと評価する？ その評価無しに「クラウドファンディング」ですか？住民の声を聴く場を持つこと、無理であってもアンケートを取ること、それも忙しいというなら、バスの乗客に感想を求めること位できるでしょうのにな。クラウドファンディングを考えていたのですか？（ちなみにこのための予算は？）	西田委員