

# 総務まちづくり常任委員会議事録

(令和5年3月2日)

総務まちづくり常任委員会議事録

- 1 日 時 令和5年3月2日(木) 午前 9時30分 開会
- 2 場 所 太子町議会全員協議会室
- 3 出席委員 委員長 建石 良明 副委員長 辻本 馨  
委員 斧田 秀明 西田いく子  
藤井千代美 森田 忠彦  
村井 浩二 辻本 博之  
中村 直幸  
議長 山田 強
- 4 欠席委員 \_\_\_\_\_
- 5 説明員 町 長 田中 祐二 健康福祉部長 子安 逸二  
副町長 齋藤 健吾 教育次長 池田 貴則  
教育長 中道 雅夫 秘書政策課長 西本 武史  
政策総務部長 小角 孝彦 地域整備課長 鳥取 勝憲  
まちづくり推進部長 村上 正規
- 6 議会事務局 事務局 長 上田 周治 書 記 木下 雄平
- 7 傍聴者 \_\_\_\_\_
- 8 会議に付した事件  
(1) 議案第1号 町道路線の認定の件  
(2) 議案第2号 太子町地域公共交通会議条例中改正の件

---

午前 9時30分 開会

○建石委員長 皆さん、おはようございます。

本日、総務まちづくり常任委員会を開催させていただきましたところ、ご出席いただきまして、ありがとうございます。

まず、会議に先立ちまして、町長より挨拶を受けます。

○田中町長 皆さん、おはようございます。

総務まちづくり常任委員会の開会に当たり、ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中、ご出席を賜り、誠にありがとうございます。

さて、本委員会に付託された案件でございますが、事件案件といたしまして議案第1号、町道路線の認定の件の1件、条例案といたしまして議案第2号、太子町地域公共交通会議条例中改正の件の1件、予算案といたしまして議案第8号、令和5年度太子町山田財産区特別会計予算ほか2件、以上合わせまして5件の議案でございます。

何とぞよろしくご審議をいただき、ご議決賜りますようお願いを申し上げまして、簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。

○建石委員長 本日は全員出席されておりますので、本会は成立いたしました。

これより委員会を開会いたします。

ただちに会議に入ります。

今回、本委員会に付託されました案件は、事件案件1件、条例案件1件、当初予算案件3件の計5件でございます。

よろしくご審議のほどお願いいたします。

ここで、審議の順序でございますが、本日は議案第1号及び第2号をご審議いただき、2日目の10日には議案第8号、第9号、第12号の当初予算案件3件をご審議いただきたいと考えますが、これにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○建石委員長 ご異議なしと認めます。

よって、本日は議案第1号の事件案件と第2号の条例案件の2件をご審議いただき、2日目の10日は議案第8号、第9号、第12号の当初予算案件の3件をご審議いただきます。

それでは、議案第1号、町道路線の認定の件、これを議題といたします。

本件について説明を求めます。

○鳥取地域整備課長 皆さん、おはようございます。

それでは、議案第1号、町道路線認定の件について、私のほうからご説明申し上げます。

本件は、道路法第8条第2項の規定により、道路の新規認定に伴い議会の議決を求めるものでございます。

早速ですが、資料にてご説明いたします。プレゼンのほうよろしいでしょうか。

まず、今回新規認定の対象となる路線の一覧でございます。整理番号1番、寿2号線ほか全10路線、総延長は391.81メートルとなっております。全て前回の道路台帳が更新されました平成30年度以降に民間の住宅開発行為などにより、新設されました開発道路及び位置指定道路でございます。

次頁よりそれぞれの位置図を添付しておりますので、詳細についてご説明いたします。なお、配置上、整理番号が前後することをご了承ください。

位置図1をお願いします。春日地区の春日新池北側周辺になります。図面の中心、整理番号1、寿2号線、整理番号2、寿3号線、共に太子町春日64番地。延長は寿2号線が36.97メートル、寿3号線が34.45メートル。幅員は共に4.7メートルでございます。

位置図2をお願いします。山田地区山田小学校周辺でございます。図面の中ほど整理番号5、平尾1号線、山田389番地先。延長は13.82メートル。幅員は4.7メートルでございます。図面の左下、整理番号3、山田9号線、山田2954番地先。延長は34.17メートル。幅員は4.9メートルでございます。その隣、整理番号8、山田10号線、山田2970番地先。延長は43.38メートル。幅員は4.7メートルでございます。

位置図3をお願いします。太子地区太井川橋西側周辺でございます。図面の中ほど、整理番号4、太子磯長田5号線、太子31番地先。延長は94.67メートル。幅員は5.7メートルでございます。その右下、整理番号10、太井川4号線、太子8番地先。延長は50.31メートル。幅員は4.7メートルでございます。

位置図4をお願いします。春日地区松の木保育園周辺でございます。図面の中ほど、整理番号9、竜王寺8号線、春日190番地先。延長は32.28メートル。幅員は6メートルでございます。その下、整理番号6、竜王寺7号線、春日214番地先。延

長は17.61メートル。幅員は4.7メートルでございます。

位置図5をお願いします。太子地区太子中央線南伸部でございます。図面の中ほど、整理番号7、家廻1号線、太子1504番地先。延長は34.15メートル。幅員は5.7メートルでございます。

以上、全10路線でございます。

本件につきまして、ご議決いただきました後は、道路法第18条に基づき路線認定、区域の決定及び供用開始について公示を行い、4月1日より正式に町道となる予定でございます。

以上でございます。何とぞよろしくご審議の上、ご議決賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○**建石委員長** ただいま説明がありました。

これより質疑に入ります。

質疑ございませんか。

○**斧田委員** 今、町道認定のためにこういうふうな手続きを行っていくという説明をいただいたんですけども、先ほど聞かせてもらっている中で幅員の幅というんですかね、幅員、自身が幅なんですけれども、が4.7メートルであったりとか、5.7メートルであったりとかという、ある程度ちょっと基準が違うのかなとか思ったんですけど、何か最低限、この今回挙げられているところで、道路としての基準みたいなのを守っていつておられるところがあれば、教えていただきたいんですけど。

○**鳥取地域整備課長** 今回の認定道路は全て開発道路もしくは位置指定道路になっております。その間の基準等につきましては太子町に開発指導要綱というのがございまして、側溝を含め最低幅員4.7メートルというのを確保しております。ただ、4.7メートルを確保しておりますので、全てオーケーなんですけれども、土地の利用上とてもやっぱり、どうしてもやっぱり道を広く取れば、家も売りやすいということもありますので、できるだけ道を広く取るという業者もおりますし、最低4.7取っておけばいいかという業者もおりますし、その辺は様々でございますが、一応基準としては4.7メートルを確保するよという指導はしております。

○**斧田委員** ありがとうございます。

ただ、今回のこの路線の地図上で要件を見させてもらったら、本当に入り口というんですかね、そんな奥までつながっていくような道路にはなっていないというか、そこら

辺、こういう開発をされるときの業者さんとの話合いにもなるんでしょうけれども、まちづくりを考えたときには通り抜けていけるような道路というのが、多分、行政としたら望ましいところなんだろうけれども、そこら辺の協議というんですか、どんなような状況なのか教えていただければと。

○鳥取地域整備課長 その辺に関しては私どもとしてもある程度は意識しながら指導はしておるつもりでございますが、何分やっぱり相手も用地を買ってのことでございますので、こういうことはできないのか、ああいうことはできないのかという話はしておりますが、やはりどうしてもそこで止まってしまうということも、やむを得ずあります。ただ、それに関しても、ある程度の長さであれば転回地を設けなさいとか、そういうふうには指導はしておりますので、考えて指導している状況でございます。

○斧田委員 そうですね、太子町のまちづくりというんですか、道路というのが一番基本にもなってくるし、防災上というんですか、どうしても行き止まりになっているところについては安全性が確保されにくいというふうなこともあるので、これからも協議の段階でそういうふうなところでは頑張って業者さんと話し合っただけならなというふうに思っています。

それと、先ほどの説明では平成30年以降のものをまとめて挙げられているというふうなことで、それだけ集めないといけないぐらいやっぱり費用的な分というんですか、こういう手続きをやっていく上でかかたりはするんでしょうか。

○鳥取地域整備課長 この方針に対して法的な規定はございません。市町村によっては確かに毎年やっている市町村もございますし、私どものように数年に1度、私たちとしては一応5年に1度というめどはつけておりますが、行うところであります。これにつきましては、延長が当然増えましたら、交付税も増加しますので、毎年やったほうが得ではないかというご意見もありますが、更新にはシステム更新のためのコンサル業者に委託経費も必要となつてございます。

それと、その交付税の増加を見比べた場合に、その経費がちょっと算出しますと、今回の10路線で交付税の増加が約14万円ぐらいしかないんです。この委託契約が今回570万円かかっておりますので、それを見比べると、なるべくならまとめてやったほうが経費の非常に費用対効果があるということで、一応、太子町では5年に1度をめどに更新している次第でございます。

○斧田委員 どうもありがとうございます。

○**建石委員長** ほかにございませんか。

○**西田委員** 太子町の私道、私道というのはここに挙げられていた新しいところだけではなくて、古いのもあると思うんですけれども、今回、もう本当に新しいところばかりではないですか。昔からのところで町道に移管しようと思うところはなかったんでしょうか。

○**鳥取地域整備課長** 現在、民間所有となっている位置指定道路というのは21件ございます。最も古いもので昭和48年の整備されたものがございます。所有者は開発業者や個人及び居住者の共有など様々でございまして。ただ、地目上、公衆用道路であるが、町道認定はしておりませんので、私道扱いということで町は正直、維持管理は行っておりません。また、その点、誰が維持管理しているかについても把握はしておりません。以上です。

○**西田委員** そんな中でご相談もしましたけれども、私道で蓋が割れたということで役場に言ったら、それが下水は入っていたので、下水道の蓋であったら、マンホールの蓋であったら替えれるんですけど、これは雨水なので無理ですと言われたときに、住民さんも「あ、ここ私道や、私道やったんや」ということで、「そしたら、これは誰が直したらいいんや」ということで、ちょっとそこの町会というか、何軒かあるんですけれども、いろいろ問題になって、最終的には自治会のほうで面倒見ましょうかということで落ち着いたみたいなんですけれども。そういう事例が多々あるのかな。それで、いろいろそういう話の中で教えてもらったりもしていたんですけれども。そしたら、藤井寺市であったら、私道舗装工事補助金制度みたいなのがあって、これで、こういうのはないかなと思ってネットで調べたら、川崎市というところが1番出てくるのだけど、私道舗装助成制度。堺市は私道等整備工事の補助制度とかあってね。そういう住民さんに負担をかけざるを得ないではないですか、町道ではないから。そういうところに対する、よその市ではいろんな制度があるんですけれども、太子町でもそういう制度をつくってみようかなとか、そうお考えにはなりませんか。中々ちょっとみんなでお金を出し合うといったら、意見をまとめるのも大変だったみたいなので、お尋ねしたいんですが。

○**鳥取地域整備課長** その件に関しましては、以前、委員のほうからご相談を受けたときに、私どももそういうことができないかなといていろいろ調査はさせていただきました。結論から申し上げますと、今ちょっと即座にということではなく、ちょっと慎重に検討していかないけないなというふうには考えております。それは理由としては、現在、

本町ではそういう開発業者に対して開発行為だけでなく、それによって整備された公共施設はできるだけ町に移管するように指導はしております。そのため、位置指定道路であっても帰属を前提に整備していただくので、開発指導要綱に基づいた整備を行うように。簡単に言えば、きちっとしたものを造るよということに指導しております。

ただ、業者側としてはなるべくやはり経費を抑えたいということで、ちょっとでもその開発指導要綱に基づいたものでなくて、簡易なもので施工しようという者もおります。それで、そのときに例えば補助金があれば、補助金を前提にして、別に帰属されなくても簡易な整備ではやってしまって、利用する住民さんに「何かあったときは修繕の補助金がありますから」ということありきで言う業者があるということをちらっと聞いたものですから、これはちょっと補助金ありきで整備の手を抜くことも考えられるということで、全く考えてはいないということはないんですけれども、ちょっと慎重に補助金については検討していかないけないなというふうには考えておりますが、今後の検討課題として認識しております。

○西田委員 そうやって考えていただいているのをありがたく思います。新しく造るところは本当にしっかりしてもらって、でも、もう古くなって、誰の私道なのかも分からない。業者が持っていたら、もうその業者がどこに行ったか分からないようなところで困っている方がいらっしやると思いますので、基準をどこに設けるかとか、年数とか、何年以上とか、あるかと思うんですけれども、前向きに進めていただけたらなと思いますので、よろしくをお願いします。

○建石委員長 ほかにございませんか。

○村井委員 今回の町道10路線は全部、要するに、袋小路的な通り抜けのできない町道というところのことを認定している。既存の町道なり、公道に接合部分の交通安全対策とかいうのは、これは太子町がやるんですか。もしくは、民間の開発事業者さんをお願いするのか、ちょっと教えていただけませんか。

○鳥取地域整備課長 もちろん開発等で接道がございます。それで、当然カーブミラーであるとか、交差点マークであるとか、簡単に言えば隅切りであるとか、そういうことに関しましては、もちろんその開発業者のほうで私道をやって、整備していただいた上で私どもに帰属していただくというような流れになっております。

○建石委員長 ほかにございませんか。

(「なし」の声あり)



○建石委員長 ないようでございますので、質疑を終わります。

討論に入ります。討論ございませんか。

(「なし」の声あり)

○建石委員長 ないようでございますので、討論を終わります。

お諮りいたします。

議案第1号を原案どおり可決することにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○建石委員長 ご異議なしと認めます。

よって、議案第1号、町道路線の認定の件は、原案どおり可決することに決しました。

次に、議案第2号、太子町地域公共交通会議条例中改正の件、これを議題といたします。

本件について、説明を求めます。

○西本秘書政策課長 おはようございます。

それでは、私のほうから議案第2号、太子町地域公共交通会議条例中改正の件についてご説明を申し上げます。

まず、改正に至った理由及び改正内容についてご説明させていただきます。

本町の地域公共交通会議につきましては、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づきまして、地域における利用に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客運送の確保、また、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議し、地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する協議を行うために、平成30年4月に設置しました。

そして、平成31年3月には太子町地域公共交通網形成計画を策定し、現在は同計画を基に公共交通事業の運営、運用に当たっています。本改正は、令和2年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が一部改正され、計画の名称が地域公共交通網形成計画から地域公共交通計画に変更されたことに伴い、次期公共交通計画を作成するに当たり、条例に規定する文言の整理を行うものでございます。

恐れ入ります、新旧対照表をお願いいたします。第1条、定義の地域公共交通網形成計画（以下網形成計画という）を地域公共交通計画（以下交通計画という）に改め、第2条、第3号から第5号までの規定中、網形成計画を交通計画に改めるものでございます。

恐れ入ります、1枚お戻りいただきまして、議案書の2枚目、よろしくお願ひいたします。附則でございます。この条例は令和5年4月1日から施行することとしております。

以上で、議案第2号のご説明とさせていただきます。何とぞよろしくご審議いただき、ご議決賜りますようよろしくお願ひ申し上げます。

○建石委員長 ただいま説明がありました。

これより質疑に入ります。

質疑ございませんか。

○辻本（博）委員 今回、交通網形成計画から交通計画に新旧変わるという形なんです、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項は、これは大きく変わるんですか。変わらないんですか。どうでしょう。

○西本秘書政策課長 今回の、今、委員がおっしゃった法の改正で中身が大きく変わるというふうなことはございません。あえて申し上げれば、改めて申し上げますと、この地域公共交通網形成計画といいますのは、いわゆる地域公共交通のマスタープラン的なものでございます。その役割を果たすものとして位置づけられておりまして、基本的にはその役割は変わりございません。ただ、その上で今回、この法改正の中での大きな目的が、全ての地方公共団体でこの公共交通計画を策定することが求められた。そういったところが今回、法改正の大きな点でございます。

ただ、あくまでも努力義務というところなんですけれども、今までは作成することができるということで任意であったものが努力義務ということで、1つになったというところ、そこは大きなところになります。

以上です。

○辻本（博）委員 ありがとうございます。

○建石委員長 ほかにございませんか。

○西田委員 そういう中で条例は文言だけですけれども、法律のほうでは少し中身が変わったかなと思うところもあるんです。だから、太子町の今動いている、公共交通会議で動いていて、公共交通を動かしていますけれども、何か変わることであるんでしょうか。

○西本秘書政策課長 今申し上げました、大きくはその努力義務というところでの話はさ

せていただきましたけれども、あと、変わるところといえば、今回の公共交通計画ということになることによりまして、国のほうでは公共交通以外も含めた全ての移動サービス、つまり、例えば福祉的な視点からの移動サービスであったり、そういったところも総動員して移動サービス全てについてこの公共交通計画、新たな公共交通計画でうたっていきましょうというふうなところが、変わるというところでは変わるところになります。

その国の考え方といいますのは、今、全て日本の中で人口減少という動きがございます。その中で、従前でしたら、バスをはじめとする公共交通サービス、その視点だけを考えておけばよかったんですけども、その人口減少の中で、例えばですけども、高齢者の方が運転免許の返納というんですか、返上というんですか、そういったことがあって、受皿としての移動手段ということの確保というのが重要となってまいります。そういった視点から、例えばですけども、今申し上げたそういう高齢者、福祉の視点からの観点も考えていくことが必要になってくるというふうな趣旨から、先ほど申し上げた全ての移動サービスというところを視점에、今回、それらを踏まえた上での公共交通計画をつくっていくというところが国から示されている点でございます。

○西田委員 それでいくと、太子町が今やっていることを逆に国が追いかけているという感じで、今の公共交通計画会議は本当に社協の方も見てくれているし、福祉の面も入れているので、国がもっともっと追いついてきてもらわなあかんと思うんですが。

あと、私も読み込んでいるわけではありませんけど、ちょっと何か近鉄がそこまでではないですけども、鉄道も随分位置づけが増えたかなと思うんです。羽曳野市、富田林市で、直接にはなりませんけれども、このコロナ禍の影響で鉄道も随分間引きで本数も減っているのではないですか。だから、来年からまた新たに協議が始まっていくし、会長さんも変わるとお聞きしていますので、その中でいろんなものもまた盛り込んでいただきたいと思います。

それと、これは諸刃の剣で、どう動くかどうなんですけど、鉄道タクシーにおける協議運賃制度の創設ということで、協議して安く運賃を設定できるのであれば、私はそれはいいかなと思うんですけども。市長会が出しているのは、逆に高い設定をされたら困るなというので、国はちゃんとそこら辺は面倒見てねというような意見も出していますので、運賃もちょっといらえるのかなとも思っています。次の令和5年度の地域公共交通会議がどうなっていくのか、この計画も新たにするとなっていますので、そこでよ

り良い公共交通になるように努力していただきたいと思います。

それと、1つだけ、コミュニティバスの問題ね。なかなかもう古くなってとこののを、今後どのような方向に進めていこうかなと思っているんでしょうか。

○西本秘書政策課長 コミュニティバスの老朽化、古くなっているというふうなご指摘でございますが、そこについては本町としましてもちよっと老朽化に対するその更新というんですか、その必要性は感じております。そこも次の計画の中でうたっていきたい。いろんな手法がその更新についてはあるかと思えます。電気自動車であったり、従来の自動車であったり、そういったところも踏まえて費用対効果ですとか、利点、欠点、そういったところの整理は必要かなと考えておりますので、その方向性についても次の公共交通計画の中でその会議を踏まえまして、議論していきたいというふうに考えております。

○西田委員 それと、定数の中で住民さんが1人欠員のままだったと思うんですけども、また新たに委員さんは募集するんですか。

○西本秘書政策課長 はい。一応、委員さんの任期は条例上2年ごとになっておりますので、次の2年のタイミングで。ですから、ちょうど今から1年後になりますか、のタイミングでまた委員改選で考えていきたいなというふうに考えております。

○西田委員 改選はそれでいいんですけど、住民代表2人になっていたのが1人のままだったような気がする。記憶違いだったら、ごめんなさい。それだったら、欠員を埋めようとか思いません。

○西本秘書政策課長 それぞれの住民代表であったり、例えば、そうですね、住民代表であったり、その旅客事業者の代表であったりというところで、公共交通会議の条例の中では交通会議の委員さんの組織について示されています。それぞれ団体から何人という表現、そういうところは決めておりません。そういう意味では、代表から2人というところではございません。

○西田委員 いろんな意見が反映できたらいいなと思いますので、もし募集できるのなら、お願いしたいです。

それと、残念だったのが、せっかく金剛バスが、ICカードでできるかなと思ったのがなくなって、私も会議で言わせてもらったんですけど、また手を挙げて、ICカードの整備をつけてくれるのかなと聞いたら、「そのとき、あるかどうか分かりません」と言われたんですが、近畿運輸局の。

でも、今回またお金はつくみたいに載っているんですけども、制度がそのまま継続されていて、金剛バスさんの経営が安定したらみたいなこともありますけれども、それプラスちょっと自治体で負担しようとしていたのを、もうちょっと考えようかなとかいう方向で前向きに進めようとするお考えはあるんでしょうか。

○西本秘書政策課長 これまでも路線バスの事業者さんに対する支援というのは、町としても主要な交通機関ということで前向きにというか、積極的に取り組んでまいったところなんです。例えば、令和4年度におきましては、コロナ禍の中での原油価格の高騰に対しまして、路線バスの事業者に対して一定の補助をこの予算でもさせていただいたという点。また、今ちょうど建設中でございますが、上ノ太子の駅前にそのバス事業者の定期券売場兼運転手さんなんかの休憩所になるような、そういった施設を造られておりますが、それに対する支援などもさせていただいています。

また、ちょっと違った側面では、今、もう現在進めておりますが、役場前のコミュニティバスと路線バスの事業者のバス停に対してのミスト装置であったり、そういったところもこれまで進めてまいりましたし、同じように次年度以降も機会があれば、町のほうで公共交通全体の枠組みの中でそういった支援が何ができるかというのは、適宜必要に応じて考えてまいりたいというふうに考えております。

○中村委員 先ほどコミュニティバスの件が出たんですけども、老朽化でいつ頃替えられるかというのをお聞きしたいのと、現在走っているバスが、バックというか、後ろ両サイドが凹み、明らかに当てたという傷が大きくついているバスがそのまま長い間走っておられるんですけども、我々が見てもあまりいい状況ではないと思うんです。古いなら古いで仕方ないと思うんですけども、やはり傷がついた車である以上は、やはりそんなに大きな金がかかるわけではないので、少し板金をするなり、何なりして、乗る以上だったら、やっぱり直すほうが。後ろですから、後ろに車がついたら、明らかに見えるわけですから、少しそこらのところはちょっとチェックしていただきたいということ。

その2点をちょっとお答え願いたいんですが。

○西本秘書政策課長 バス自身は委員おっしゃいますように老朽化しております。傷といいますか、塗装の剥げとか、そういったところもちょっと見受けられています。そこにつきましては、適宜修繕というんですか、補修はしていく必要があるというふうに考えています。

あと、バス自身全体の老朽化につきましても、先ほどもちょっとご質問がありましてご答弁というか、させていただきましたが、買い替えるに当って、更新するに当って、どのようなバスの種類がいいのかというのはやはり考えていく必要がある。その中で費用対効果であったり、バスの大きさも含めて本町のその運行する道路幅との関係ですね、バスの大きさと運行する道路との幅の関係、そういったことも含めて十分に検討してこれからまいりたいというふうに考えています。

○中村委員 その新しく変える云々についてはそれでいいかと思うんですけれども、現実今、後ろ、両サイドはへこんでいます。こういったことの修理はどうされます。

○西本秘書政策課長 それは速やかに修理をしてまいりたいというふうに考えています。ただ、修理するのにバスのその間の代車が当然必要になってきます。その代車については、本町のほうで10人乗りがあるので、代車を予定しているんですけれども、毎週水曜日ですか、福祉センターが休館日のときに、水曜日、バスの利用者が減りますもので、その水曜日のときに日程調整しながら修理を考えていきたいというふうに考えています。

○中村委員 この前、私は真後ろについて、菊水自動車の修理屋さんのほうに行かれていたので、そこを修理するのかなと思っていたんですけれども、帰ってきたら、そのまま何も上がっていないし、エンジン系を見られたのかなと思ったんですけれども、あまりにも見た感じで、私が見てもあんまりいいスタイルではありません。そして、運転手さんもなぜああいう角々があれだけ当たっているかということは、相手があるわけですから、よっぽど免許をお持ちの方だろうとは思いますが、あの両サイドがきれいに角がへこむほど当てられるというのは、ちょっと問題かなという気がしますので、そこらも含めて一度お考えを願いたいと思いますので、よろしくお願いします。

○建石委員長 ほかにございませんか。

○村井委員 ちょっとこれ関連してなんですけど、ここ、今年になってからか、この1か月、2か月の間に私の周りの若い子らにちょっといろいろお話を聞かせていただいた中で、バスの利用といったところのことで、今、土日ダイヤの運行になっている。もう一つ、私も最近ずっとこれできるだけバス使って、いろいろ実体験しているんですけど、喜志発の最終の20時45分というのが終発なんです。その中で、若い子らはもう、正直言います、住みづらい町になっている。こんなとこ、家へ帰ってくる必要あるのみみたいな、そこまで来ているというのだけちょっと。そういう現状に若い子は思っているというの。

実際にその子はバスに乗るか、乗らないか、分からないですよ。だけど、やっぱり町のイメージ。最終が喜志発の20時45分。え、学校、会社を何時に出てきて、え、友達と食事する時間もなく、1杯飲んだらタクシーに乗って帰ってきやなあかん、また市内に泊まらなあかんみたいなね。やっぱりそういうところのことをもうちょっと考えたら、交通会議もしくは理事者側で利用促進策。今、課長からいろいろバス停や何やいって、休憩所や何かありましたけど、住民さん、利用者さんに対する利用促進策というのをもうちょっと考えていったほうがいいのではないかなと。

これ、太子町の今まで恵まれていたところで、そういう公共交通団体の団体といったところの交渉があまりなかったと思うので、鉄道事業者、バス事業者、そんなにないのですね。船があるわけでもなく、飛行機があるわけでもなく。やっぱりそういうところのしっかりとした利用促進策を考えていったほうが。休憩所を造りましたからといって、利用者さんが増えるわけでもないでしょうし。その辺しっかり考えておかんと、本当に若い子が。何ぼこっちが住みやすい町だといって、やったところで、実際住みづらいなあと思っているのが実態だと思うので、そういうところをちょっと考えていって。また利用促進策、何かそういうようなのを考えているのであったら、教えていただけませんか。

○西本秘書政策課長 今、委員おっしゃいました利用促進につきましては、公共交通会議の中でも議論になりました。いかに持続性のある、これから親しんでいただける公共交通バス、公共交通を進めていくかというところの中で議論がありまして。話がありましたのは、おととしの12月にも行いましたお買物便というものを、イベント便的に、西条地区の商業施設のほうに臨時のバスを走らせたんですけれども、それを冬の時期に1度走らせたことがありまして。それをまた違う季節、暖かい季節ですね、そういった季節にも走らせることによって、より多くの方に公共交通、例えばですけれども、うちのコミュニティバスを親しんでいただく、認知していただく、そういうふうな工夫ができないかと。そういうふうな公共交通会議での議論もありましたので、そういったことも令和5年度は取り組んでいきたいというふうには考えているところでございます。

○建石委員長 ほかにございませんか。

(「なし」の声あり)

○建石委員長 ないようでございますので、質疑を終わります。

討論に入ります。討論ございませんか。

(「なし」の声あり)

○建石委員長 ないようでございますので、討論を終わります。

お諮りいたします。

議案第2号を原案どおり可決することにご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○建石委員長 ご異議なしと認めます。よって、議案第2号、太子町地域公共交通会議条例中改正の件は、原案どおり可決することに決しました。

以上で、本日の審議事項は全て終了いたしました。

これにて委員会を散会させていただきます。

なお、次回は10日、金曜日となっておりますので、よろしくお願いいたします。

本日はお疲れさまでした。

午前10時11分 散 会

---

太子町議会委員会条例第27条第1項の規定によりここに署名する。

総務まちづくり常任委員長 建 石 良 明