

太子町地域公共交通に関する地区説明会 質疑・意見詳細表

分類	質問・意見	事務局回答	地区
スケジュール	具体的な実施スケジュールがわからないので教えてほしい。	今後の実施スケジュールについては、金剛自動車の新規路線の運行は早ければ年内の予定。関係機関との協議等があり、経過によっては年をまたぐ可能性もあるが、できるだけ早く協議を進めていきたいと考えている。 支線交通については、来年6月の運行を予定している。	葉室
	畑・山田から上ノ太子駅の直行便の実現のめどはいつ頃か。	金剛自動車から、可能であれば新規の路線バスと同時に開始したいと考えているということは聞いている。ただ、新規路線は関係機関協議等の問題もあるので、明確にこの時期というのはこちらからは言えない。	山田
	今日の会議は自分たちにとって嬉しいこと。地域に出てきてくれて、身近で説明が聞ける、質問ができる。ただ、6時まで仕事をしている人などは来にくいとか、地域にバスもないから夜は家族を駅まで送迎しないといけないなど、ワークショップに出ている人でもここに来られない人たちがいる。それに見てのとおり、今この地域は夏祭りの時期である。より多くの人に参加できるように夜に設定してくれているのだろうが、ワークショップも公共交通会議も昼にしてくれていた。実際に公共交通を利用する人たちが出てこられてないのも問題。日時の設定が気になる。		山田
	聖和台を開発するときどういう話だったのかはわからないが、自分たちが20年前に聖和台を買うときに、バス路線が走ると聞いていたので、こちらに引っ越してきたが、それから20年が経っている。今回バスが通るようになるのは大変ありがたく、これがさらに先に延びるのはどうかと思う。	(会長) 未完成と言われればそうかもしれないが、まずは走らせて、その実態に合わせて調整をしていかなければいけないと思う。聖和台の方も、ずっと同じ状態で住み続けるわけではないので、バスへの需要も変わってくると思う。とにかく一度走らせて、どのくらい乗ってもらえるのかデータを見て、その結果バス停を少し動かす等の必要があれば、それを検討していく。しかし、そもそもバスを走らせたみたものの、やはり皆車に乗っていて、車に乗れない人しかバスに乗っていないということも起こるかもしれない。ただ、太子町の人口や面積、人口密度などを客観的に見ていくと、太子町よりももっと条件の良い地域で民間のバス会社が撤退しているところは多々ある。そういう面では、金剛バスは大変な勇気を持ってこの路線に踏み出したと、個人的には思っている。	聖和台 1
	持続可能ということだが、再編前後でバスの走る路線が増えていくと思うが、これは今後の需要や未来的な予測を鑑みて、収支の部分で持続が可能と判断されているということか。	当初、交通空白地域ということで、半径300m以内にバス停がない地域として、聖和台・磯長台におけるバス路線が検討されており、最初は町営のバスである支線交通をこちらの方にもぐるっと回って走らせる方向で検討していた。そうした中、金剛自動車がこちらの地域について路線バスを走らせる旨、申し出てくれた。それで今回このような形で新規路線バスを設定した形になっている。収支がどのようになるかについては、一定のメリットを金剛バスも見込んでいるだろうということはあるが、最終的に収支をどのように見込んでいるのかについては、町としても聞いていない。	聖和台 2
聖和台にバス停ができると思うが、スケジュールではいつ頃から、バス停付近の住民に話があるのか。自治会としても住民にお願いすることになると思うが、実証実験を始める何カ月くらい前から話をするのか。	まずは聖和台地区の説明会をさせていただき、中央線や聖和台地区内をバスが通ることについて、皆さんの意見を聞かせてもらった上で、公共交通会議に意見の報告を上げて、できるだけ早く動かなければいけないという時期に入っている。実証運行の前には、大阪府警察本部でもバス停の位置について、写真を撮って確認するなど、交通安全上問題がないかどうかに関する協議を何度も行う。また道路管理者が国道であれば大阪府の富田林土木事務所なので、そうしたところとも協議を行う。こうしたことを経て、ダイヤもバス停の位置もすべて決まると、ようやく国土交通省の近畿運輸局に申請を上げてそこでの期間を経て、路線認可となる。そこまでに6カ月くらいかかる。という流れになるので、できるだけ早くバス停付近の方々には、話をさせてもらいたいと思っているところ。	聖和台 4	

分類	質問・意見	事務局回答	地区
説明会	畑・山田から上ノ太子駅の直行便など、最終的にほぼ決まる段階で、住民説明会は開くのか。	地域公共交通会議で金剛自動車が新規に走らせるバスの詳細が決まれば、説明することになる。ホームページにも交通会議の議事概要を公表する。また、小川教授が広報にコラムを書いているので、そこで報告するかもしれない。	山田
	聖和台で説明会が開かれるはずなのだが、開かれたか。なぜ説明会が開かれなかったのか。	(会長) 聖和台で説明会をしたいと申し上げているのだが、聖和台で開くなど言われている。聖和台の方でここに出席されている方は、よく議論を聞いてもらい、内容を持ち帰ってもらいたい。私は地域の責任ある方に個人でお会いして、こういうことを考えているのでご協力いただきたいと話していたのだが、それも断られている。私としては今後どうしたらよいかかわからないし、このままではこの事業が後ろにずれ込んで仕方がないかというところまで、個人的には追い込まれている。どうか力を貸していただきたい。日にちと場所を決めていただいたら、すぐにもさせていただく。もし先に説明会がされていたら、今日この説明会で聖和台の話ばかりが出ることもなく、すべての地域で調整された意見が上がってきて、議論を深めることができたと思う。今、発言されたお二人の話を聞く限りでは、修正すべきところはあるが、概ねバスを走らせることについては支持されているように感じている。	全体
	このバス路線はこれからも変化をするという話だったが、変化していくには、これからも我々住民は声を上げていかないとはいけないと思う。その意味では、例えば年に1度こういう会議を町が開催して、住民の意見を聞く機会を持つべきだと思う。先ほども話があったが、人が変わっていく中で意見も変わるだろうし、例えば今は利用者が少ないが、本数を増やしてくれたらもっと乗れるのだが、といった声を上げていく機会を残しておいてほしい。1年に1回でも2年に1回でもいいから、必ずこうした会議を開いてもらい、住民の路線に対する意見を聞く場を持ってもらいたい。	地域公共交通会議で計画を立てて実際に走らせたら、実際にどうであるか評価を絶対にしないといけないということで、話を進めている。最終的にどういう評価をするかだが、アンケートを取る形式が必要ということも、交通会議でも話している。他の方法を考える余地があるかもしれないが、今のところ、アンケートを取る方向で考えている。	聖和台 1
	今回、初めての地区説明会で、いきなり答えを突き付けられたような感じがする。その前段階の話や経緯がまったくわからない。これはどういうことか。誰かが説明会は不要としていたため、今日この期に及んでの説明会になったという話も耳に挟んでおり、不自然なことがたくさんあると思う。今日は区長も出席されているが、区長はどのように考えているのか。一般とはどういうことか。区長としての職責があることをどう考えているのか。こういう大事なことは、区長が率先して取り組んでもらわないと困る。	説明会に関する経緯について述べられていると思うが、今日の説明会の趣旨・目的としては、地域公共交通網形成計画が立てられて、それに基づきこの再編案が承認されたので、それについて説明させていただいた上で、皆さんの意見を聞かせていただくことにある。説明会の開催が遅れたことは申し訳なく思っているが、今回の趣旨を理解いただき、会を進行させていただきたい。	聖和台 2
この説明は、ほとんど決定に近いのか。	この案については、交通会議で承認された案になっている。今回それを地区説明会で説明させてもらい、意見を出してもらい、出された意見がすべて反映できるわけではないが、それに基づいて修正案を作成し、それをまた交通会議にかけることになる。	聖和台 3	

分類	質問・意見	事務局回答	地区
バス停	バス停について、葉室からは2点、要望が出ていることは把握してもらっていると思う。いつどのようなタイミングで誰が話し合いをするのか、見通しを聞かせてほしい。	①葉室のバス停の新規設置に関する要望は、金剛自動車に提示しており、現在新設に向けて動いてもらっている。ただし、金剛自動車から言われていることは、バス停の設置にあたって、具体的な場所の要望を地区から出してほしいということと、その場所については、地区の方々と話し合ってもらい、例えばそこが私有地の前であるのなら、その所有者の了解も取ってもらえれば、金剛自動車もその場所での設置に向けて動いていけるということであった。 ②仏眼寺橋のバス停の移設に関する要望についてであるが、仏眼寺橋のバス停は元々、川と道路の間に設置されていたのだが、現在は坂を上った葉室寄りの場所になっている。これは富田林の土木事務所が河川の工事をしたときに、仮で移動をしたためと経緯を聞いている。現在、富田林の土木事務所と協議を行い、元の場所に戻すことについては了解を得ており、今後必要な整地ができるかどうかを検討していくということであった。現状では荒地になっており、それを土木事務所で整地してもらうように協議をしているところである。ただ、バス停をそこに設置するとすると、府の土地であるため、申請の関係など手続きが複雑になるので、道路の端にバス停を置き、待合いスペースを元々バス停のあった場所にするといった形で検討を進めている。このように協議は進めているが、実現については、1～2か月後にすぐというわけにはいかないの、時間がかかることを了承していただきたい。	葉室
	福祉センターバスについて、これまで永田集会所で停まっていた、元農協支所で停まっていたが、これらはどうなるのが心配である。この地域は坂道が多く、高齢者はバス停までの距離が300mでも歩くのが大変。そうしたことに配慮してバス停を設置してほしい。	支線交通の設定においては、公共交通を利用できる人という括りで考えており、バスに乗れない人に対しては福祉の移動サービスを利用してもらう方向である。新しいことを始めようとする、どうしても不便になる方も出てきてしまうが、便利になる方もいるので、一度ご自分の利用しやすい方法を考えてみてもらえればと思う。すべての方が不便になることをするわけではないので、どのように利用するか、ご家族の皆さんとも話し合ってみてほしい。今後不便になること等について検討していくことも必要だと思うが、まずはこの再編案の青い線で一度実証運行してみて、それでどのような意見が出るのか見てみようということも交通会議で決まっているので、この運行の形でご了承いただきたい。	山田
	他地域で、バス停でないところでも手を挙げたらバスが停まってくれると聞いたことがある。畑でもそういうことはできないか。	今回の支線交通は有料の運行であり、国への申請が必要になる。それで決まった時間に決まった場所へ行くバスの場合、バス停を決めなければいけない。乗客が手を挙げたらどこでも停まる形だと許可が下りない。だからバス停を決めてそこで乗ってもらうことになる。バス停は現在協議中なので、できる限り不便のないように考えて設置していきたい。 来年6月に実証運行を開始するが、半年～1年くらいかけて、どこのバス停を何人利用しているかなどの分析を行う。もし不便で誰も利用しないような場所にバス停を設定してしまったとしても、その分析結果を反映して、最終的には利用してもらいやすい場所にバス停を設定していく。	畑
	現在、磯長台の中にバス停が2か所内定しており、これは住民の合意によるものだが、この決定はいつ頃になるのか。そのバス停の整備はいつ頃からどのような形で進められるのかを聞かせてほしい。	バスが12月に運行開始する前提で考えると、バス停の工事は10～11月頃に始めなければいけない予定となっている。どのような調整方法で進んでいくのかについては、バス停の候補地は磯長台では決まっているので、大阪府警本部とのバス停位置の協議がある。それから、道路管理者（市内）との協議を行い、そのうえで大阪府警本部の協議で認められたら、国への路線認可の申請、すなわちバス停位置、ルート、ダイヤ、運賃といったすべての内容を申請するといった過程を経ることになる。	春日
	太陽ヶ丘のバス停は中井整骨院の辺りになるのか。東西行きにできるのか。	バス停の位置も含めて金剛自動車と話し合いを進めていく。	太子

分類	質問・意見	事務局回答	地区
バス停	<p>ラ・ムー、カインズなどの商業施設に行くことを前提に商業施設内にバス停を作ってほしいという意見が出たのではないかと。そういう意見は無視していいものなのか。</p>	<p>(事務局) 商業施設に行くことが必要という前提で、商業施設内にバス停を設置することが可能かどうか、事務局の方でいろいろな関係機関と話し合いをさせてもらっていた。そこで問題になったのが、バス停を商業施設内に置くスペースがないということだった。それプラス、仮にラ・ムー、カインズの中に停めることができたとしても、法律上の問題があった。</p> <p>(会長) 今の金剛バスはかなり大きなバスで、これでラ・ムー、カインズの中まで入っていかうとすると、曲がれない交差点や、警察が許可をしない右折・左折にかかってしまう。それをクリアしようとする、この計画が2年3年と先延ばしになってしまう。その一方で早く実現させてほしいという声もあるので、当然商業施設まで路線を引っ張りたい気持ちはあるが、今の取り組みの機運が盛り上がっているうちに前に進めたいということもあり、優先順位を付けなければいけなかった。商業施設の方は、少し優先順位を落とさせてもらった。その代わりに、一番近いところにバス停を設置するので、今後そのバス停を利用して商業施設で買い物をする人が増えたら、需要が顕在化したということで、金剛バスにできるだけ小さなバスを手配してもらうことも含めて、時間をかけて取り組んでいかなければいけないと考えている。</p> <p>交差点の問題に関しては、太子町が個別に判断できない部分があって、大阪府の対応で信号を設けるかどうか、右折・左折を許可するかどうかを判断することになる。もちろん商業施設があるので、商業施設から出てくる車が右折・左折するというだけで、交通だけでなく商業の問題もあるので、そういったことも検討していくことになる。そこでまずは事務局から話があったように、第一弾としてこういう形で運行させてもらいたいということ。ただ、個人的な気持ちとしては、ラ・ムー、カインズへの路線があった方がよいのではないかとという面と、確かにラ・ムー、カインズへ行く人が多いが、必ずしもバスで行くことが適切なかどうか、やはり自動車で行くことになるのではないかと、という面がある。自分の経験上、スーパーなどだったらバスで行かれる方も多いと思うのだが、ホームセンターのようなところになると車が圧倒的で、あまりバスでは行かないというのを、他市のデータで見たことがある。そうしたことも含め、トータルで勘案させてもらっているということである。</p>	全体
	<p>四ツ辻から南の部分も住んでいる人がいるので、そちら(太子南交差点あたり)にもバス停を設けてはどうか。</p>		全体
	<p>聖和台の中を新たなバス路線が走ることになっているが、だいたい停留所の数はどれくらいのイメージか。</p>	<p>ピンク色の路線で金剛自動車から候補としてもらっているのは、4丁目交差点辺りに1か所、2丁目の交差点辺りに1か所、1丁目の喜志太子線の辺りに1か所、3丁目の辺りに1か所、それから第1号公園の近くに1か所の計5か所が予定されている。中央線を通っている緑の路線については、4丁目、2丁目の部分は同じで、あとは磯長台に1か所が予定されている。今後は金剛自動車と検討の上、バス停付近の住民の方とお話させていただくことになる。その結果によっては、変更があるかもしれないが、現状ではこのような予定になっている。</p>	聖和台2

分類	質問・意見	事務局回答	地区
バス停	バス停が設置される場所は便利がよくなる半面、騒音などの問題も出てくると思う。その辺りは、立地されるときに事前に相談するなど、丁寧に進めてもらいたいと思う。 実験という形で取り組むのは、学者の立場からすればそうなるのだろうが、そこに住んで生活している人たちのことはどうなるのか。いろいろ生活環境が変わる部分があると思う。あまりこだわると時間ばかりがかかると言われるかもしれないが、やはり丁寧に進めてもらうことをお願いしたい。	今後進めていく上で、できる限り丁寧に対応していこうと思っている。バス停一つを決めるにしても、バス停付近の住民の方にはきちんと話をさせてもらう必要があると思っている。逆に、バス停が近くに行くということで、こちらから話をさせてもらいに行くときには、ぜひ話を聞いてもらえればと思うので、よろしくをお願いしたい。	聖和台 2
	既存の金剛バスのバス停で四ツ辻のバス停と河南橋のバス停の間に、バス停をもう一つ設けてほしい。というのは、今は閉店してしまったが以前ローソンがあった辺りにバス停を設けてもらうと、商業施設に行くことができる。自分たちが高齢化して一番困りそうなのは、免許返納をして車が乗れなくなったときに、どのようにして日常の買い物をするかということ。この路線を見ると、サンプラザやコンビニはだいたい行けるようなのだが、カインズ、ラ・ムーへ行くのは難しいように思う。それで、旧ローソンの辺りにバス停を一つ、町から要望してほしい。	カインズ、ラ・ムーに行けるようなところで、既存路線にバス停を一つ設置してもらうことで、金剛自動車とは話をしている。それを具体的にどの場所に設置するかについて、関係機関と協議しているところ。新しくバス停を設置する形で動いている。	聖和台 4
ルート	太子町3月号の広報にこう書かれている。聖和台・磯長台第2回ワークショップの報告における希望するバスルート、バス停の数のところで、「新しい商業施設ラ・ムー、カインズまでの路線を求める声がそれほど多くないことがわかった」と書いてある。その下の課題の集約のところには、ルートに関する意見として、「ラ・ムー、カインズにバス停が必要という意見が出ていることがうかがわれる」とある。つまり要望が出ているということ。	確かに出ている。一つ説明したいのが、11月の時点では聖和台・磯長台地域と畑・山田地域の各世帯に取らせてもらったアンケートの結果から集約されている。その後、ワークショップを聖和台・磯長台地域で3回、畑・山田地域で2回の計5回開催しており、そこで皆さんがどのような目的地に行っているか、もし自分がバス路線を引くとしたらどのように引くかを出していただき、その結果をまとめたものがある。そこでは、ラ・ムー、カインズの利用が少ないという結果が出た。小川会長の発言は、それらに基づいていると思われる。	全体
	ピンク色の路線は、逆回りもあるのか。	時間帯によって、逆回りにもなる。	全体
	ピンク色の路線と中央線を走る緑色の路線が重複することはないのか。資料には1時間に1本程度と書いてあるので、両方で1本ずつ走れば30分に1本程度走ることになる。	緑色の線とピンク色の線を含めて1時間に1本程度と考えてもらえればと思う。今金剛自動車から聞いているのは、緑色の路線で大回りを回って戻り、またこちらも回る。バスの配置にもよるが、できるだけ時間のロスがないようにダイヤを組んで回していくことを考えるので、だいたい時間的には緑とピンクの路線両方で1時間に1本くらいになると思われる。	全体
	商業施設については、太子の役場へ行き、それから乗り換えるということか。	太子の役場で乗り換えてもらうか、もしくは、まだ話し合っている途中だが、聖和台の方が商業施設に行くのに、こちらで乗り換えるのが本当によいかどうかということで、この辺り（磯長小学校前や太子前周辺）で乗り換えることも考えられないかということを検討しているところである。	全体

分類	質問・意見	事務局回答	地区
ルート	<p>1点目はルートについて。平成30年11月15日の太子町地域公共交通会議にて、会長は次のように述べられている。</p> <p>「資料1-5ページの中で、よく行く施設を見ると役場周辺、上ノ太子駅、新しい商業施設であるラ・ムー、カインズの利用者が多くなっていることがわかる。買い物は皆、サンプラザに行って、ラ・ムー、カインズはあまり利用されていないと思っていたが、このデータを見る限りではラ・ムー、カインズの方が多くなっているため、こちらに路線を一つ引く必要があるのではないかということ、この図は示していると思う」と発言している。</p> <p>この資料は、昨年の秋に取られたアンケートを元にしており、そこでは、サンプラザよりもラ・ムー、カインズの利用者の方が多かった。ところが、今年の1月9日の第4回公共交通会議では、11ページに「ワークショップの結果で資料1-3ページにある各案バスルートの集約の図を見ると、聖和台・磯長台のゾーンと役場へのルートは太くなっているが、一方で新しい商業施設へのルートは必ずしも線が太くなっていない。特に畑・山田のワークショップの結果で、6ページにあるよく行く施設の図でも、ラ・ムー、カインズが4であるのに対して、役場が30、サンプラザが7、上ノ太子駅が12になっている。こうしたことから、基本計画を立てた役場から新しい商業施設へのルートの需要があるのかどうか、個人的には疑問に感じている」と述べられている。全く逆の内容になっている。</p>	<p>まずアンケートを取った時点では、ラ・ムー、カインズの方に何もしないという形ではなく、商業施設へのアクセスは必要だろうという観点だった。その後、アンケートを取った部分と、ワークショップで回答があった部分とで違いがあり、その結果を見て、会長もそのように発言していると思う。</p>	全体
	上ノ太子から太子東の交差点を右折はできるのか。	時間帯によって制限はかかっているが、その時間帯以外はできる。バスの大きさも問題ないと聞いている。7時半～8時半の間に原則自家用車に規制がかかっているが、これは原則から外れるものなので、警察との話し合いになる。	全体
	商業施設に行くルートは、実証実験の結果を見て、必要性が認められれば検討していくとのことだが、今実際のところ聖和台から買い物に行く手段がない。このルート案では、一旦役場に行ってそこで乗り換えて買い物に行くということか。	聖和台から直接商業施設に行く便は設定されていない。聖和台から、カインズ、ラ・ムーにどのように行くかというところ、今考えているのは、役場もしくは利用しやすいバス停でよいのだが、そこで乗り換えてもらい、既存の路線バスに乗ってもらうことになる。今は太子四ツ辻のバス停がカインズに一番近いバス停になっている。しかし、このバス停では利用しにくいということがあり、既存の路線上でよりカインズに近いところにバス停を設定するために、金剛自動車や警察及び関係機関で調整を進めているところである。	聖和台1
	ピンクの路線は聖和台だけを回るのか。 バスは大型バスか。	そのとおり。 大型バス。	聖和台1
	新規の緑とピンクの路線は重なっている部分があるが、時間帯がずれるということか。	緑とピンクの路線は、1台のバスで回ることになるというところを聞いていた。だから、緑の路線が走った後にピンクの路線が走る形になるので、バスが同じ時間に走ることはない。	聖和台1

分類	質問・意見	事務局回答	地区
ルート	聖和台の中を通るピンクの路線は、この図によると1丁目の配水池のところまでは来ないのか。配水池の上にも大きな道路（喜志太子線）が走っているが、そこにもバスが来てくれると、1丁目の住民も助かる。	今の予定では、そこまでは行かず、1丁目と2丁目の間を通るルートになっている。	聖和台 1
	大型バスだから、1丁目の南の方まで回れないのか。小型バスなら回れるのか。	この路線は、金剛バスが運行するのだが、車両が大型か小型かに関わらず、この路線はこのルートで回りたいとのこと。	聖和台 1
	体育館へのルートがない。	現状では体育館へのルートは設定されていない。もしそういう声が多ければ、支線交通をそこまで延ばすかどうか、地域公共交通会議で議論していくことになると思う。	聖和台 1
	支線交通は水色の線ならば、この線は、聖和台1丁目を通っているが、なぜわざわざ役場まで行かないといけないのか。	ルートはこういう形で示しているが、最終的なバス停はまだ決まっていない。もしこのルート上で、ご自身の近くにバス停が設置されるようであれば、そこを利用して福祉センターに行ってもらえることはできる。	聖和台 2
	ピンクの路線なのだが、2丁目、3丁目、1丁目の間を通って、ぐるっと回って、それで終わる形になっている。だが、4丁目と3丁目2丁目の北の部分では、駅に行くのに徒歩圏内で路線バスを利用する可能性は低いと思う。2丁目3丁目の南の部分と1丁目では、駅に通うのにバスを利用したい方は多いと思う。そこで、このぐるっと回る路線では、果たして利用客が望めるのかと、継続性に不安を感じる。例えば、1丁目や磯長台の方は、より一層利用すると思うが、それに加えて、先の説明にもあったが、観光の観点を踏まえると、叡福寺まで路線が伸びれば、利用が増えるのではないかと思う。もしバスが叡福寺まで行くのであれば、例えば、上ノ太子駅で周遊の券を販売して、観光の方々にも叡福寺まで来てもらって、そこから支線のバスなどを使って、太子町の重要な観光資源、聖徳太子や推古天皇、小野妹子といった有名な史跡を回ってもらって利用されれば、路線バスが継続し、かつ拡大していく可能性もあると思う。というわけで、このピンクの路線については、より利用される形の検討が必要だと思う。	上ノ太子駅からのピンク色の路線について、継続性に疑問を示されていたので、この路線案の経緯について説明したい。まずは緑色の路線を金剛自動車が走らせてくれるという話になったのだが、ピンク色の辺りもバスが必要ではないかという話もあり、金剛自動車が検討してくれた結果、ピンク色の路線も走らせる運びになった。こういう順序がある中で、ではどのように運行していくのかだが、基本的にはここは1台で運行すると聞いている。1時間の中で緑の路線とピンクの路線、各1本ずつを効率的に回すことで、これらの路線の運行も成立するだろうということ、これらの路線を引くことになった。	聖和台 3
	新規路線の緑の路線について、ワーキングでも話が出たが、今は個人的には乗用車で移動しているが、将来的に車に乗れなくなったときにバスで行きたいところは、一番が駅、次が商業施設だと思う。ラ・ムーはディスカウント・スーパーで、どちらかと言えば、サンプラの方が利用する可能性があると思う。住民にとって買い物はかなり重要なポイントになるので、将来的にはラ・ムーのみならず、身近なスーパーを通る路線も検討材料に入れてもらえればと思う。路線バスが成長したら、役場にも余裕が出てくると思うので、そうなったら、割引や無料制度も拡大してもらいたいと思う。		聖和台 3

分類	質問・意見	事務局回答	地区
ダイヤ	ピンクと緑の路線バスが上ノ太子駅から出ていて、この始発が6時頃からになっているが、始発電車に合わせることは考えてくれないのか。	ダイヤを決めるのは、金剛バスなのだが、今のところ検討されているダイヤ5時54分の始発に間に合う形にはなっていない。	聖和台1
	1時間に1本ということで、朝はそれに合わせて通勤・通学等で出かけていくことになると思うが、帰りが1時間に1本、緑とピンクを合わせれば1時間に2本になると思うが、駅に着いてもなかなか帰れない状況になると、もしかしたら、乗る人があまりいなくなるかもしれない。しかし、それでバスを止めていく方向になってしまうと、本当に残念なので、もし今後運行してみて、利用者が少ないということになったときに、路線をなくしてしまうのではなく、本数を増やしたら使う人がいるのではないかという方向でも考えてもらえるとうれしい。そうしたことも含めて検討しながら進めていただきたい。 新規路線の運行開始に伴って、バスの定期を買う必要が出てくると思う。今だと、喜志駅で金剛バスの定期を買うことになっているが、今後は他の方法もできるとありがたいと思う。	この点については、金剛自動車にご意見としてお伝えしておく。 金剛自動車としても、運行開始後すぐに、皆さんに乗ってもらえるとは思っていないと話している。路線が通っていることが周知された段階で、徐々に乗ってみようという方が増えてくるものと聞いているので、例えば3カ月経って、あまり利用されていないから廃止しよう、ということにはならないと思う。	聖和台1
	ピンクの線と緑の線を合わせて1時間に1本なのか。それとも、それぞれ1時間に1本で、両方合わせて30分に1本くらい来ると考えてよいのか。	1時間にピンクと緑を1本ずつ回るイメージ。ただ、1周回るのに要する時間が違うので、ぴったり30分に1本の間隔ということにはならないと思うが、1時間に両方の路線を走ると聞いている。 最終的にダイヤを組むのは金剛自動車なのだが、あまり利用されない時間帯は、運行間隔を延ばすことはあるかもしれないが、今聞いているのは、そのような形。 (会長) 仮に緑を大回り、ピンクと小回りと呼ぶならば、大回り、小回りと順番にバスを走らせて、両方回って1時間かかるという計算。なので、30分ごとに走るというのではなく、1時間に2本あるというようにご理解いただければと思う。	聖和台2
	時刻表だが、行き・帰りとも、上ノ太子の電車のダイヤに合わせるようお願いしたい。	金剛自動車とも話をしているところ。昨年9月に既存の路線でダイヤが変更された。元々、金剛バスのダイヤは相当長い間変わっていなかったのだが、昨年9月に近鉄の電車に合わせたダイヤにしようということで変更されており、今後も電車に合わせた形にしていくという話を聞いている。	聖和台3
	既存の路線が電車に合うようになったことは知っている。新規も合わせてほしいということ。	了解した。そのように伝えておく。	聖和台3
	もし利用客が増えれば、例えば1時間に1本のダイヤが30分に1本になるなど、利便性も上がっていくと思うので、ピンクの路線のルートについて再考してほしい。		聖和台3
	朝の時間帯はもう1~2本多く出るようにしてもらいたいと思う。学生の交通事情もかなり大変な状況なので、せっかくバスを通してもらえるのであれば、そういう点にも配慮してもらえればと思う。 朝の上ノ太子駅を見に行ってもらえばわかるが、本当にどんどん車が来る状態で、とんでもなく混んでいる。だから、電車に合わせてもう1本でもバスを出してもらえば助かる。あと夜の7時台も同様。	1時間に緑とピンクの路線がそれぞれ1本ずつ走ることになっているので、中央線の路線が重なっている部分については、30分に1本程度バスが走ることになる。 緑とピンクが交互に走るため、つまり大回りと小回りが交互に走るため、きれいに30分に1本という形にはならないが。	聖和台3

分類	質問・意見	事務局回答	地区
料金	基本的に料金は有料とのことだが、料金の幅はどれくらいか。	支線交通の運賃は、金剛自動車と差が出ないような運賃設定とする予定。距離運賃とするのか、定額とするのかははっきりとは決まっていない。金剛自動車は初乗りが150円、上ノ太子駅から喜志駅まで乗って290円くらいということで、太子町内を移動するとなるとこのくらいの料金の幅になると思うが、支線交通もこの幅の中で設定する考え。支線交通が金剛自動車と比べてあまりにも安くなりすぎて、金剛自動車が不利になることがないように、近畿運輸局の支局から指導もきているので、そうしたことも含めて運賃は検討していく。	葉室
	上ノ太子駅の駐車場は安いところで1日300円となっており、これに対抗できるような料金設定にしなければ、金剛バスを利用しにくくなると思う。 料金については、早ければこの12月か1月くらいにわかるだろうとのことだったが、だいたいどの時期に決められ、決めるにあたり我々の要望は反映できるのかどうかを聞かせてほしい。	金剛自動車に代わって説明すると、現状で初乗り運賃は150円だが、それ以下にすることはできないとのこと。なぜかということ、金剛バスが走っているのは太子町だけではなく、富田林、河南町、千早の方も走っている。それをすべて含めて会社として国土交通省から認可をもらっていることがあり、その兼ね合いも含めて、太子町だけ初乗り運賃を下げることは難しいと聞いている。	春日
	聖和台のピンク色のルートは、距離運賃制と書いてあるが、一番遠いところでいくらくらいを想定しているか。	緑の路線を回る部分については、まだはっきり聞いていない。ただ、聖和台から上ノ太子駅に行く分については、初乗り分で行けると聞いている。初乗り運賃は、消費税が上がった関係で150円から160円に上がっているため、その点は承知おきいただきたい。	聖和台2
	聖和台から駅まで行くバス代はどれくらいになるのか。	消費税が上がったので、金剛バスの初乗り運賃が上がったということはあるが、聖和台から上ノ太子駅までは初乗り運賃程度で行けるとの話を聞いている。	聖和台3
基幹交通	既存の路線で喜志駅からの循環バスがあるが、これが太子側に利便性が偏っていて、ずっと葉室のほうが不便な状況。通勤する場合も、朝も帰りも遠回りすることになる。太子側は他にも線があるのに、循環する路線でも太子側が便利になっており、葉室が不便を強いられているのは問題ではないか。	この路線は民間事業者である金剛自動車の運営するもので、循環の方法などについて町が関与していない。どういう経緯でそうなったのかも把握していないのでお答えできない。ただ、この既存の路線に加えて新規路線もでき、新規路線でも葉室から上ノ太子駅まで行くこともできる。これがどういう回り方をするのか金剛自動車に一度確認してみる。葉室地区からこのような要望があったことは、金剛自動車に伝える。ただ、最終決定は金剛自動車がするもので、町には強制力はない。金剛自動車からの回答は、また区長などにお伝えする。	葉室
	金剛バスの新規路線は大型バスが走るのか。	大型バスになる。理由は、今金剛自動車を持っているバスで運行することになるためである。小型も考えていきたいということは聞いている。ただ新規路線を運行するにあたり、小型のバスを購入するようなことはないということであった。	畑
	時間帯によっては利用者も少ないだろうし、道も広くもないので、状況によって使い分けをしたら、交通の流れもよくなるし、効率もよいのではないか。	意見は金剛自動車にも伝えるようにする。	畑
	通勤・通学の時間帯も1時間に1本くらいの運行との説明だったが、通勤・通学される方はそれでは足りない。現状で上ノ太子駅から阿倍野方面へ1時間に4本ほど電車が出ている。その4本に連動できるようにバスも走らせてもらわないと、通勤・通学の方がこのバスを利用しにくくなると思う。そうなればバスの利用客も少なくなる。だから、金剛バスも通勤・通学の方が電車と接続できるように運行してもらい、営業が成り立つようにすることは非常に重要だろう。ついては、通勤・通学の時間帯は1時間に4本くらいのダイヤを検討してほしい。これは金剛自動車が走らせる路線なので、この点について、自分たちは金剛自動車に要望を出すべきかどうかも教えてほしい。	1時間に4本走らせるかどうかについては、こういう意見があったことを自分が金剛自動車に伝えることはできる。ただ、まずはここに路線を走らせることが第一目的である。ここに路線が走れば、金剛自動車も通勤・通学の時間帯について考えてくれると思う。ただ、バスを新しく買うわけではないので、バスの台数が限られている。現状のバスの中で調整して、ここの中央線を走らせる形になる。このため、中央線を1時間に1本、聖和台を回る方も1時間に1本、両方合わせて30分に1本ということになる。それで1～2年後に通期時間帯にどれくらい利用されているのかを金剛自動車が調査し、その結果を受けて、増便するとか、利用されていないバス停を一旦中止するとか、状況に応じた対応を考えていくことになる。そのためにもまずは走らせることを我々も重視して考えていきたいと思っているので、その点をご了承いただきたい。金剛自動車には、ご意見があったことをお伝えする。	春日

分類	質問・意見	事務局回答	地区
基幹交通	叡福寺から内ノ町の間は、金剛バスで役場に行く方向しかないのか。	東向きしかないかという意味なら、そうではなく、西向きもある。新規に循環する金剛バスの路線は、役場からこういう形で中央線を通して上ノ太子駅に行く向きと、時間帯によって太井川から葉室を回って役場を通して上ノ太子に向かうルートがある。	太子
	中央線が新しく走るの分かったが、既存の上ノ太子駅から通っている路線はなくなるのか、どうなるのか。	なくなる。そのまま残ることになる。	福祉センター
	基幹交通について、これから提案すれば、議論の議題に上るのか。	公共交通会議で議論しているのは、交通空白地域、つまりバス停が半径 300m以内に設置されていない地域について、それが聖和台・磯長台地域と畑・山田地域だった。そこに交通が必要というのは議論したのだが、そこを金剛自動車が名乗り出てバスを走らせてくれることになり、空白地域をカバーしてもらうことにはなっているのだが、具体的なルートやダイヤは金剛自動車に最終的に委ねる形になっている。	聖和台 1
支線交通	支線交通とあるが、これはワゴン車やマイクロバスを想定しているのか。	今想定しているのはマイクロバス。	山田
	運行主体は太子町となっているが、太子町がバスを買うのか。買わないのだったら今の乗合ワゴンのバスを使うのか。	支線交通については新しい車両を買う予定はなく、再編後に使うことができるようになる総合福祉センターバスなどを利用しながら実証運行を行うことを考えている。	春日
	地元からの要望があるからといって地方自治体がバスを運行しても、ほとんど利用は期待できないのではないかと思う。空気を運ぶことになるのではないか。太子町としてはもっとコンパクトシティの推進をめざして、畑・山田に住んでいる人に春日や磯長台・聖和台などに住んでもらうようにしてはどうか。この路線は結局重荷になるだろう。	確かに現状では国が示している立地適正化計画というものがある。これは何かというとコンパクトシティということで、中心市街地に人を集めてよりコンパクトに自治体を構成して、近い範囲に必要なものがそろっているようなコンパクトなまちづくりをめざすという、国が進めている計画である。太子町ではこのような形で進めていく計画は、今のところない。畑・山田地域にも住んでいる方がいるので、現状を考えてどのように公共交通を再編していくのがよいのかということで、このような支線交通を考えている。 それで、畑・山田の方がこの支線交通をどのようにどれくらい利用するのか把握するために、まず実証運行を行う。そしてどのように利用されたか実績を見て、それを評価していく。もしまったく利用されないバス停があれば、バス停の位置を変えるのか廃止するのか考える。現状ではこの形で実証運行をすることは決まっているが、ルートも変わる可能性はある。町としては実証運行の実績を交通会議に出し、交通会議で議論・検討をしながら、ルート、バス停、ダイヤ等を本格運行に向けて改善していく。	春日
	伽山のほうに住んでいるが、伽山のガソリンスタンドに近いほうは、交通不便地域に入るのではないかと思う。太井川に出るのも、内ノ町に出るのも7～8分かかり 300mを超えている。	伽山については、公共交通空白・不便地域に若干かかる部分があるかもしれない。ただ今回は公共交通空白・不便地域がエリアとして広がっているところとして聖和台・磯長台等を取り上げさせてもらった。今のお話ご意見として取り上げさせてもらい、そこについて何かできるかどうか、交通会議に報告させてもらう。 それから、太井川と四つ辻の間の新昭和町や伽山の方がより利用しやすくなるために、中間地点でバス停を設置してもらえないかどうか金剛自動車と話し合っているところ。その点も含めて、地域公共交通会議に報告させてもらう。	太子
例えば太井川からキタカブさんに行こうと思ったら、乗り替えても行くことができない。今までだったら乗合ワゴンですぐ前まで行くことができた。これはどうやって行けばよいのか。	きたかぶ先生のところに行く方法については、バス停でいうと現状では春日もしくは赤阪町が一番近いバス停になると思う。太子の方だったら、既存のバス停を使って歩いてもらうことになる。公共交通を利用できない方については、先ほど説明したとおり、ドア・ツー・ドアの移動サービスを用意させてもらっているのだから、相談窓口伝えていただければ、ご案内させてもらう。	太子	

分類	質問・意見	事務局回答	地区
支線交通	なぜ太子地区に支線交通がないのか。山田や春日で支線交通が充実されて、三重もの交通体系ができるところもあるのに、太子地区は、通常の金剛バスの路線だけになっている。これでは、充実したことにはならず、欠陥があるのではないかと思います。より充実させてほしい。	総合福祉センターへ行く支線交通が太子地区を通過していないことについて。これは、支線交通が公共交通空白・不便地域を通過したうえで、効率的に運行を行うために、総合福祉センターへも行くこととする形をとったため、こういうルート設定になった。畑・山田から役場へ向かうルートは、公共交通空白・不便地域を埋めるためのものであるが、役場から福祉センターへ行く部分は、福祉センターへの本数をできるだけ確保するためにも、できるだけ大回りになるルートを取らずに、効率的な運行のできるルート設定にしている。 それから、ここが金剛バスとルートが被っている形になっているが、本来できるだけ被らずに効率的に運行することを目指している。支線交通はこれからバス停を設定して、まずは実証運行で走らせてみる。走らせてみて皆さんから意見・要望が出たら、それらも踏まえてルート・バス停の位置について再検討して、より便利になる形にしていく。実証運行後に出された意見や利用状況を地域公共交通会議に提出し、そこで議論をしてもらい、どんどん変えていく予定である。その第一歩として、まずはこの形で進めさせてもらえたらと思っている。	太子
	青色の路線を見ると、畑・山田を回って最終的に総合福祉センターへ行くことになっている。商業施設や病院などへ行くバス停はないのか。	現状ではこの形で設定している。今後、この路線を商業施設までの延ばすかどうかは、要望が多いなど必要性が認められれば延びることになると思う。まずは総合福祉センターの利用者を一定想定したルート設定になっている。もし商業施設までルートを延ばしたら、例えば極端な話、福祉センターへのバスが2時間に1本になるなどのデメリットも出てくると思う。まず畑・山田から役場前に出てきてもらい、役場前には支線交通のバス停と一緒に金剛バスのバス停も設置されるので、商業施設等へ行くのであれば、ここで乗り換えて金剛バスに乗ってもらうことになる。病院へ行く場合も役場前に出てきてもらい、ここで行き先に応じて乗り換えてもらうことになる。	畑
	それから小川先生にも知っておいてもらいたいのだが、自分は仕事を辞めて16年間、循環バスを走らせるための事務局をしている。畑の人たちは、子供の送迎、親の病院への送迎を自分たちでできていたが、時を経て、子供が出ていき、今度は自分を送迎してくれる人がいない、だからここには住んでいけないという状況になってきている。買い物もサンブラザに行っていたが、それも高齢になりこの坂道で難しくなっている。このように16年間でいろいろな状況が変わってきている。だからバスの要望が強かったので、支線交通が実現してくれて嬉しく思っている		山田
	支線交通を畑・山田だけでなく、太子地区にも回してもらえると大変ありがたい。	太子地区にも支線交通をということだが、太子地区の説明会でもご意見をいただいているので、ご意見として承って交通会議に報告し、そこで議論してもらう。	全体

分類	質問・意見	事務局回答	地区
支線交通	支線交通は運営主体が太子町だと思うが、支線交通だったら議論の余地はあるのか。	(会長) 国の指導としては、民間のバス事業者から参入したいという話が出てきたら、それを優先するものとなっている。当初は太子町が、ピンクと緑の路線も含めて、水色の路線で町内を循環するようなバスを考えていた。そこに金剛バスが、住民の方々の熱意も汲んで、ピンクと緑の路線を提案してきてくれた。会長の立場としたら、民間のバス事業者が手を挙げてこられたら、そこが第一優先になる。ただ、金剛バスは大型バスしか持っていない。バスの減価償却は結構長いこともあり、おそらく今の状態で、小型バスを何台も買い揃えるような体力はないと思う。減価償却が終わったら、高齢化社会を見据えて小型バスに買い替える動きは他のバス会社にも見られ、潮流になりつつあるのだが、現状は大型バスで運行せざるを得ない。その中で、新規運行ルートを設定するにあたり、聖和台の西の方は、中央線まで結構距離があるという声もあったので、現状のピンクのルートであれば、聖和台の中まで入って走れるということになった。本来であれば、もっと南に延ばしたいところでもあるので、もし小型バスに買い替えたら、そのタイミングで我々としても要請していく必要があるかもしれない。来年5月か6月7月あたりか、いつになるかわからないが、この路線が運行され実際の利用者が多くて、その利用者がもう少し南側までルートがほしいと、熱望されているということになれば、実際の利用者の声として反映される可能性がより高いものになると思う。したがって、一度作ったらこれそのままというわけではなく、地域のニーズや人口、年齢構成等の変化に合わせて変えていかなければいけない。ということで、現状ではピンクの路線はこのルートがベストなものだと考えている。	聖和台 1
	具体的にどういうふうに走るのか。例えば、福祉センターに行き聖和台に帰るときに、六枚橋のほうに行って、畑地区を回って役場を通って、聖和台1丁目に行くのか。あるいは反対に春日北から1丁目の交差点のほうに来るのか。	支線交通がどのように回るかということは今後考えていくのだが、例えば、役場からバス道を通って福祉センターまで行く便、役場からこちらの方を通って福祉センターへ行く便、また福祉センターの利用者が少ない時間帯であれば、役場から福祉センターへ行かずにそのまま戻ってくる便というのが考えられると思われる。回り方については、まだ交通会議の中でも案が出ていないので未定であるが、そういう回り方があると思う。また、福祉センターから戻る便については、必ず役場を通る。役場を通って畑・山田の方へ行ってまた役場に帰って来る形になる。役場は乗り継ぎ拠点なので、どのルートでも必ず役場を通る設定になる。	聖和台 2
	支線交通について役場を通るとするのは、福祉センターから六枚橋のほうを通って役場に戻るのか、あるいは聖和台1丁目のほうを通って戻るのか。	それは時間帯で変えることになると思う。例えば9時台が六枚橋のほうを回る便だったら、次は反対回りにするなど、時間帯によってルートを変えるイメージになると思う。どういうルートを通るかは、これから考えていく。 (会長) ご心配されているのはルートなので、例えば聖和台に帰りたいのだが、畑・山田まで行って聖和台に帰ってくるのだったら、それは厳しいということを懸念しているのだと思う。8の字と言ったら変かもしれないが、そういう形でうまく工夫をしないといけないと考えている。	聖和台 2
支線交通 (直行便)	その下に「朝・夕の畑・山田～上ノ太子駅の直行便については検討中」と記載があるが、いつまで検討して、いつぐらいに実現するのか。	検討中とは書いてあるが、現在協議に入っている。ただ、バス停の位置や本数などは資料に示していないが、本数は多くはならないと思う。それでも走らせたいと金剛自動車からも言われているので、また詳しく出てきたら公共交通会議にも報告することになる。また、バス停を決める際には、皆様のご協力が必要になる。近くにバス停が来るといったことがあると思うが、その時にはぜひご協力をお願いしたい。	山田
	説明で公共交通を利用できる人と利用できない人とに分けており、利用しにくい人に福祉のいろいろなサービスがあることはもちろん重要なのだが、ユニバーサルデザインというのは、誰もが安心して公共交通機関を利用できることが本来のあり方。その観点からも、東條や山田の人たちからしたら、直通で上ノ太子駅まで行けることは、どれほど嬉しいことか。皆そう思って今日聞きに来ている。だから、ぜひこれは実現してほしいと思っている。		山田

分類	質問・意見	事務局回答	地区
支線交通 (直行便)	朝・夕に直通便が走るとのことだったが、これは9時までの時間帯に走ることになるのか。	上ノ太子駅から畑・山田地域までの直通便は、朝・夕ということで、今のところ考えてもらっているのは9時よりも早い時間帯と5～6時よりも遅い時間帯に、まずは1本ずつという形になると思う。というのは、畑・山田地域には、これまでバスが1本も走っていなかったため、どれだけの需要があるのか、金剛自動車もまったくわからない状況。それでまずは通勤時間帯に1本ずつバスを走らせてみるということで協議を進めている。支線交通は9時～5時までの時間帯で総合福祉センターの利用者にも合わせた形で運行する形になっている。したがって、朝早い時間帯は、現在協議している金剛自動車の新規路線を利用してもらうことになると思う。	山田
	上ノ太子駅への直行便は、朝・夕の通勤・通学の利用者だけでなく、それ以外の人も使えるような体制にしてほしい。そうできないと通勤・通学以外の人電車が乗って町を出ることができない。直行便も皆が使えるように考慮してほしい。	支線交通は畑・山田地区から役場を経由して総合福祉センターへ行く形で実証運行を行うが、駅に行く部分については、金剛バスと競合しない形でないといけないと、近畿運輸支局からも指導を受けている。本当はこの路線が被るのもどうかという指摘を受けている。基本的に金剛自動車は駅に行く人を運ぶことを大きな目的としている。そこを町の運営するバスと競合してしまうと、町が金剛自動車の利益を一部奪ってしまうことになる。それで町が運行する部分は総合福祉センターバスの再編も含めて、畑・山田から役場を経由して総合福祉センターまで行くというルートとしている。時間は9時～17時で設定しているが、この時間もルートもバス停もすべて一度運行してみて、実際の利用状況や皆さんからの意見を踏まえて、より使いやすい形に変えていく。そのための実証運行であることをご理解いただきたい。	山田
	畑・山田～上ノ太子駅の直行便とあるが、実現可能性は高いのか。	かなり前向きに検討してもらっている。ただ、畑の中まで行くのは難しい。今検討しているのは、太子ゴルフ場の辺りで方向転換して山田を抜けて上ノ太子駅まで行くような形で真剣に検討してもらっている。100%実現するという断定的なことは言えない。	畑
総合福祉センター利用	これからは予約型乗合ワゴンには乗れず、福祉センターバスだけ乗れるのか。	公共交通を利用できる方は、水色の線で示しているバスを利用してもらうことになる。	福祉センター
	自分は太子ヶ丘に住んでおり、場所的に新規路線バスを使うことは少ないと思う。既存の路線バスも一部の方は利用しているが、地域全体で見ると利用している割合は少ないと思う。むしろ支線交通の実証運行のほうに、太子ヶ丘の人は関心を持っていると思う。太子ヶ丘はできてから40数年が経ち、高齢化がかなり進んできており、今年の5月からコープのお買い物便を運行してもらうなど、対応してきている。福祉センターに行かれる方も増えてきている。これからそういう方々がさらに増えていくと思う。そうした中、福祉センターへ行くのに、最後の上り坂は距離は短いですが、高齢者が歩くのにはきついといったこともあるので、今回の案について、いろいろな意見や要望が出てくると思う。そうしたことがあることもご認識いただきたい。	太子ヶ丘については、支線交通のバス停も設置される予定で、7月4・5日に実施した総合福祉センター利用者説明会でも太子ヶ丘にお住まいの方から、総合福祉センターに行く坂を上り切ることができないと聞いている。そうした意見を集約してそれらを踏まえて最終のバス停を決定していきたい。	春日
	総合福祉センターは、そもそもあの見晴らしのよい所に建てると決めたとき、交通機関については、送迎バスを運行すると言っているはず。これについて説明してほしい。	福祉センターを建てたときの交通機関の話については、今手元にその答えを持っておらずわからないので、後日またこういう機会があったら報告させてもらう。	春日
	総合福祉センターへの送迎とあるが、これは今使っているワゴン車を利用するということか。	別の車両を考えている。現在の総合福祉センターバスとして利用している車両は、支線交通に利用することを考えているので、サロン送迎には別の車両を使うことになる予定である。	聖和台2

分類	質問・意見	事務局回答	地区
総合福祉センター利用者支援制度	福祉センターを利用する場合は運賃が無料となっているが、それはどういう理由か。ここは無料だが、なぜ別のところへの利用は無料ではないのかといったことにならないか。	これは一つの考え方だが、総合福祉センターは介護予防に資する施設ということもあり、またこれまで総合福祉センターまで無料で利用できた送迎バスが運行していたため、これまでの利用者を減らさず、より一層利用を促進するという観点から、今回運賃を無料にする運びになった。 「運行後の定期的な状況や評価を鑑みて有料にする可能性あり」と資料に書いてあるが、介護予防に資する施設であるということから、より利用してもらえるように無料にしている。 現状で福祉センターバスを無料で利用してもらっているということがあり、今利用している方へのサービスを維持するという方針。今回の路線の再編により、乗り継ぎをしてもらうことになる利用者も出てくるが、福祉センターへは無料で利用してもらえるようにする。	葉室
	無料で利用できるチケットと書いてあるが、このチケットの枚数制限はあるのか。利用回数に制限はあるのか。	利用回数については、福祉センターを利用する回数に応じて発行する予定である。福祉センターを週2回利用するのであれば週2回分、週4回利用するのであれば週4回分、それぞれの利用回数に応じた分を発行する予定である。まだ発行主体がどこになるかは決まっておらず、具体的な発行の仕方もまだ決まっていないので、今後詰めていく。	春日
	週2回使う人には週2回分といった形で発行するという説明があった。再編後は1時間に1回はバスに乗れるので、利用者の好きな時間に好きなように利用できることが広報に書いてあった。それならば、1日に何回も使う人も出てくるかもしれないが、先ほどの説明のようなチケットでは、こういう利用者には対応できないのではないのか。	これはこれから協議がされるので、こういう形になると断言はできないが、一つの考え方としては、例えば週2回利用で週に4枚分チケットを発行されている人が1日2往復したらチケットが足りなくなる場合、例えば総合福祉センターを指定管理している社会福祉協議会に、足りなくなる旨を伝え、不足分を再配布してもらうような対応ができるのではないかと考えている。いずれにせよ何かしらチケットが足りなくなるのであれば、臨機応変に対応させてもらうことは可能ではないかと考えている。	春日
	年齢制限はあるのか。従来の福祉センターバスは、概ね60歳以上の福祉センター利用者のみという制限があったが、この制度はどうなるか。	これは総合福祉センターに登録した方が対象になる。センターへの登録は概ね60歳ということで、登録されていれば、例えば58歳でもこの制度を利用できることになる。	春日
	地域公共交通の再編の内容を見ると、予約型乗合ワゴンと福祉センターバスが、だいぶ変わってしまうと思う。福祉センターバスは福祉の観点から、福祉センターをより多く使ってほしいという目的があったというのが事実だと思う。退職した人が過ごす場所を確保するという意味で通っている人もいる。そういう人たちが利用しにくいと思うようなことになってほしくないと思う。	ご意見として参考にさせてもらう。	春日
	福祉センターバスの利用者は登録するのだから、チケットではなく定期のようなものにすれば、事務局の手間も省けると思う。		春日
	福祉センターバスのチケットというのは、1回に1枚ずつ使用するという話なのだろうが、パスにできないのか。1枚ずつ渡して使うのは、自分のような高齢になると大変なことだ。	チケットについては、先ほどもご意見が出たが、本当にチケット制にするかどうかは、もう一度考える。ただ、人によっては、金剛自動車まで行って役場から支線交通に乗って福祉センターに行くことになり、町としては金剛自動車にその割引部分を負担してほしいということは言えないため、福祉センターに行くために金剛自動車を利用される部分については、町が補填する必要がある。そこで利用者数を把握し補填額を算出するために、金剛自動車にチケットを集めてもらう形を考えていた。そういう背景があるのだが、利用者の手間を考えて、もう一度金剛自動車と話し合っ決めていくようにする。それでも、どうしてもチケット制になってしまう場合は、ご了承いただきたい。	春日

分類	質問・意見	事務局回答	地区
総合福祉センター利用者支援制度	「運行後の定期的な状況や評価を鑑みて有料にする可能性あり」と書いてある。今まで福祉センターバスは無料なのに、なぜ金を取るのかということになるだろう。	支線交通について、あくまで実証運行なので、ルートもバス停も確定ではなく変更する可能性がある」と説明したが、これらも同じ位置付けであるため、評価の対象になるということ。「総合福祉センター利用者支援制度（案）」はどのような場合に有料になるのかも、まだはっきり決まっていない。ただ、始めるにあたり可能性の一つとして書かせてもらっている。もし有料になるのであれば、地域公共交通会議に実績を出して、そこでどういう議論があって、どういう経過を経て有料になるのか示させてもらう。	春日
	現在、福祉センターに通っている新昭和町などの奥様方の話を聞くと、福祉センターバスがなくなるのは便利が悪くなり困るということだった。説明によると福祉センター利用者は登録すると金剛バスも新しい支線交通も無料ということで、これはぜひそうしてほしい。もし100円払うとなれば、役場まで100円、支線交通で100円、往復400円にもなることになる。これにさらに福祉センターでお弁当を食べ、コーヒーも飲んだら1日1,000円かかることになる。これではせっかくこれまで楽しく通っていたのに、行けなくなってしまおうと言っている。だから従来どおり無料にしてほしい。		太子
お出かけ支援制度	今までであれば、65歳以上の方が予約型乗合ワゴンを利用できたが、この制度になると70歳以上という年齢制限になるのか。	基本的には新しい公共交通の利用を促すという趣旨から設定しているもので、対象を太子町にお住まいの70歳以上としたのは、同様の制度を実施している他の自治体を参考にしたところ、そのほとんどが70歳以上を目安に制度を運用していたからである。それで太子町もまずはこの形で始めることとし、実際に実施してみて、どのような年齢層の方が何%利用しているのか、どのような要望があるかといった具体的なことを把握したら、地域公共交通会議で改めて検討することになる。	春日
	対象を70歳以上としている。これは予約型乗合ワゴンの対象より5歳上げている。これは後退である。つまり、70歳になっていない人は、バス会社の利益を確保するために普通の運賃を払えということ。今まで乗合ワゴンに乗っていた65~69歳までの人は、全額運賃を払わなければならない。中央線にバスが通るようになることは確かによいことだが、より多くの人に利用してもらおうとするなら、今までどおり65歳以上の人も支援対象にするべき。それでも金剛バスには利益が入るはず。この支援制度（案）では、利用しにくくなるので後退である。	まず予約型乗合ワゴンの利用者は1月1日から130人くらいであるが、さらにより広く皆さんに公共交通を利用してほしいと考えて作った支援制度である。対象年齢を設定するにあたり近隣自治体も参考にしたが、太子町で70歳以上の人は2,800人ほどいる。公共交通を利用できる人は、そのうちの何割かだと思うが、より広い人に公共交通を利用してもらうためにこの制度を発案したので、その点を理解していただけたらと思う。	春日
	このチケットも枚数制限はあるのか。広報を読んだのだが、運賃については金剛バスと揃えるということが書いてあったが、具体的な金額のことは書いてなかった。今日の説明でも触れていなかった。例えば金剛バスが距離に応じて運賃を決める方式で、目的地までの運賃が250円だったら、そこから100円引かれて150円になるということか。	利用回数は現状ではまだ決まっておらず、最終的に11月くらいまでに制度設計を行い、公共交通会議にかけて、利用回数の上限を設けるのかどうか等についても検討していくことになる。	春日

分類	質問・意見	事務局回答	地区
お出かけ支援制度	これまで65歳以上の方が乗合ワゴンを利用できていた。対象が70歳以上の新しい制度になったら、その制度の利用実態や要望を調査するとの説明だったが、その制度の対象から外れた人たちの要望、利用意向などは把握できないのではないか。	それぞれの施策は実施後に評価することになっている。評価するにあたり、基本的には何年かの区切りでアンケートを取るようになること事務局としては考えている。そのアンケートの対象は65歳以上の方に限らず、若い世代も含まれる。先般も公共交通空白・不便地域である聖和台・磯長台、畑・山田地域の全世帯を対象にアンケート調査を行ったが、そうしたアンケート調査を各施策の内容に合わせて行うので、皆さんにお答えいただく機会は設けられる予定である。	春日
	もし地域公共交通会議で、無料のチケットをまず全員に発行するとなったら、それは実行されるのか。もしくは、1人1枚しか発行しないという案が出て、それを交通会議が了承しないということはあるのか。自分は議員もさせてもらっているが、そういうことは交通会議で決めるということで、議会の中では通らない。まずは無料チケットを全員に発行して、そこから対象を絞っていくという案が会議で認められれば、それが可能になることになるか。	今回説明している地域公共交通は基本的には有料という形になっている。すべての利用者をまず無料にするという前提は難しい。持続可能な公共交通を実現するために、基本的には有料でお願いしたい。その中でどういう形がよいのかを話し合っていたきたい。 議会との協議についても、回数や方向性等を十分に協議しながら進めさせてもらいたい。	春日
	現在乗合ワゴンを利用している。説明では70歳以上は割引になるとのことだが、70歳になっていなければ、普通の料金なのか。	より高齢の方、運転免許を返納された方も公共交通を利用して移動しやすいようにすることを考慮して、割引を設定している。これはすでに公共交通会議で承認されているが、まだ案の段階であり、割引対象を65歳以上にするか75歳以上にするかといったことは、今後検討のうえで変更される可能性はある。ただ、他の自治体の動向なども参考にし、現状では70歳以上と設定している。	福祉センター
	「お出かけ支援制度」の案が出されていたが、どの程度の利用回数を想定しているのか。	現在、町内に70歳以上の高齢者が約2,800人いる。これらの方々は何回使えるか、まだ明確に決められていない。他の自治体がどのように運用しているのか研究して、後日、回数を出していきたいと思う。	福祉センター
	隣の河南町でこの制度を実施している。そういうデータは持っているのか。	今参考にしようとしている自治体は、例えば堺市、姫路市など、100円割引チケットといった同様な制度を採用しているところを考えている。	福祉センター
	健康な人はほとんどが有料になり、100円割引したチケットの分は町から金剛バスにお金を払うことになる。それでは逆に利用者が増えたら町の支出が増えて財政を圧迫するのではないか。	利用者が多くなるほど、町としては大歓迎である。というのは、それだけ公共交通を利用してもらえるのであれば、より公共交通が活性化していく。その中で例えば利用者の多い部分の便数を増やすなど、またさらに公共交通の活性化に繋げることができ、持続可能な公共交通が見込めることになるだろう。その意味からも利用促進のチケットをできるだけ利用してもらうことはよいことだと思っている。	太子
	公共交通を利用できる人とできない人に分かれている。それで5ページに、対象者に向けて「外出支援相談窓口の設置とサポート（案）」が出ているが、これは高齢者でなくても、例えば妊婦や、若者であっても骨折しているなど、広くいろいろな方が相談できる窓口になるのか。難病指定を受けている人などは、表面的にはわかりにくく、なかなか周りの人に理解されないといったこともある。	健康福祉部の関係で、相談窓口ということで、包括支援センターと連携を取りながら進めている。自分は高齢介護課だが、イメージしているのは、当然高齢介護課が中心になって取り組むのだが、今は共生社会ということで、障害を持っておられる方、子育てをされている方等も含め、お困りの方を広く考えて取り組むように、現在進めているところ。	聖和台1

分類	質問・意見	事務局回答	地区
観光	<p>観光資源の話が出たが、例えば「近つ飛鳥」。あそこにはバス停もないと思うのだが、葉室の村中を見知らぬ人がよく歩いている。つまり仏眼寺や葉室のバス停で降りた人が歩いているということ。観光資源を活かすということであれば、ここを利用するために、公共交通を活用するという考えはないのか。</p>	<p>観光資源については、現在検討している途中段階の状況である。太子町の公共交通の構築を図るにあたり、まずは住民の方々が利用しやすい形でルートを作ることが第一前提としてあった。その中で、観光資源に向けて回せるものがあれば、それも含めて考えていくものとしている。道の駅については、土日祝に総合福祉センターが休みなので、その分のバスを道の駅に回すことも検討している。</p> <p>今後実証運行を行う中でも、観光資源にも公共交通を回せると見込まれば、その部分も検討していきたいと考えている。今回の意見も参考にさせてもらう。</p>	葉室
	<p>私は今、車を運転できているので、近鉄電車をよく利用するが車で駅まで行っている。時々車が使えないときに歩いて行くが、片道50分くらいかかる。家は道の駅に近いところ。だから道の駅にバスが来てくれるのは、大変嬉しく思うが、利用できる時間が17時までというのはきつい。本数も少ないようだが、徐々に利用者が増えたら本数も増やしてくれればと思う。道の駅まで行く便は土日だけのようで、確かに道の駅の利用者は土日が多いが、平日でも結構人が来ている。町外からの人も来ているが、太子町の人も新鮮な野菜が売っているので、車で買い物に来ている。だから、あそこにバスが来たら、より活性化するのではないかと、日頃の様子を見ていて感じている。</p>	<p>貴重なご意見をありがとうございます。この部分について説明していなかった。支線交通が総合福祉センターまで走っているが、福祉センターは土日祝は休みなので、福祉センターまでのバスの需要が一定減ると見込まれる。そこで町の資源である道の駅に、土日祝にバスを運行することは考えられないかということで、資料では道の駅まで点線で結んでいる。ただ、まだここにバスが走ることは決まっておらず、そういう利用の仕方でもできるのではないかということで検討している段階。今、平日も道の駅の利用が多いという話も聞いたので、そうしたことも含めて、どういう形で利用できるか検討していきたいと思う。</p>	山田
	<p>今年、百舌鳥・古市古墳群が世界遺産に登録され注目されている中で、歴史好きの方の中には太子町の歴史にも興味を持っている方が多くいると思う。それを踏まえてピンク色の路線を見ると、1丁目・2丁目・3丁目のところで駅に向かってターンしている路線が、なごみの広場まで行ったら、叡福寺にも足を延ばせることになる。かつ、なごみの広場から緑の路線に乗り継ぎもできれば、利便性もさらに上がるのではないか。ここ数年が一つの大きなチャンスであり、観光との連携はスピード感を持って考えてもらったほうが、時代に乗ることができると思う。それに路線バスが観光資源との連携で成り立つのであれば、バスがより充実していくと思うし、それにより金剛バスに余裕ができれば路線の拡大等に繋がるだろうし、役場に余裕ができれば割引サービス等に繋がるかもしれない。このように、より一層よい方向になると思うので、追々考えていくのではなく、今、考えていってほしいという思いがあるので、そこをお願いしたい。</p>	<p>緑の新規路線は、時計回りか反時計回りか、まだ決まっていないが、ぐるっと1周回って駅に戻ると、駅での待機時間が発生する。その待機時間がピンクの路線を回る時間とちょうど同じくらいなので、ピンクの路線のご提案をしている。逆にピンクの路線が不要であれば、バスを駅で20～25分ほど待たすことになる。地域の中でも1時間に2本ほしいという要望の声もあったので、金剛バスがそれを汲み入れて、待機時間で回れるピンクの部分でも運行できれば、住民の方々にとっても利便性が上がるのではないかということで、ピンクの路線案ができた。</p>	聖和台3
	<p>メインは緑の路線ということで、逆に言えば観光資源へのアクセスは緑の路線を使ってほしいということか。</p>	<p>そのとおり。町長とも話していたのだが、緑の路線のところにも太子町の重要な歴史資源があり、そこに近いバス停もある。将来的にはバス停の名前も歴史資源の名前にすれば、市外から来た人にもわかりやすいのではないか。例えばバスマップを見たときに、太子町に聖徳太子や小野妹子ゆかりの歴史資源があることが理解してもらえる。それが太子町の観光振興を進める力にもなるのではないかという話もしている。そういう話はそれほど難しい話ではないので、関係部署で進めてもらえればと考えている。</p>	聖和台3

分類	質問・意見	事務局回答	地区
福祉移動サービス	<p>「地域支え合い型の移動サービス」とあり、これも有料となっているが、こうしたものの基準などはあるのか。今の実態はどうなっているのか。</p>	<p>「地域支え合い型の移動サービス」は今後皆さんに作っていただきたいものということもあるのだが、実態としては社協がバックアップしている「プラスワン」という団体がある。移動に困っている方が予め面談して利用登録してあり、その利用者から、例えば富田林病院へ行くのに30分〇百円という形で予約を受けて、移動を支援している。また、生活支援を行っている「寿喜菜の会」という団体もあり、ここも会員に対して移動支援もしているという形である。それから、いわき台に「桜草クラブ」というグループがあり、ここもグループメンバーの移動を支援する活動を行っている。</p> <p>こうした移動支援サービスは、道路輸送法における許認可を必要としない住民が住民の移動を支える形で運営されており、この形が広まりつつある。この形は住民が主体になって実施して初めて成り立つものなので、こうした動きは、今後も行政や社協がバックアップしていくのだが、これらは限られた方が必要に応じて利用されるものになる。今後、予約型乗合ワゴンが再編されることもあり、バスを利用できる方はバスを利用していただき、バスの利用が困難な方は、こうした支え合い型の移動サービスを利用できるような体制を構築したい。また、福祉有償運送は、要介護者・要支援の方など、利用が認定された方が利用できるサービスで、これは町や社協が実施することが可能なサービスである。料金としては、地域支え合い型の移動サービスが一番安いものとなり、その次が福祉有償運送で、福祉・介護タクシーは通常のタクシー料金に近いものとなる。このように太子町の中で種々の交通サービスを構築し、高齢になられてもご自身の体力に合った交通手段を選んで利用し、皆さんが住み続けられるようなまちをめざしている。</p>	葉室
	<p>考え方はわかるが、それでは老々介護にならないか。</p>	<p>確かに高齢者の免許返納が勧められる社会になり、何歳まで働くのがよいのか生き方を問われる長寿社会の中で、太子町の高齢者についても、有償ボランティアなど、お金をもらいながら、地域の中で活躍する形にはどのようなものがあるのかを模索しており、「支え合い太子」という協議体も作り、住民が太子町に住み続けるために必要な生活支援サービスや移動サービスにはどのようなものがあるのか、住民と話し合いを行っている。こうした取り組みの中で、一番太子町に合った仕組みや体制を構築することをめざしている。</p>	葉室
	<p>今、高齢者が運転操作ミスで大きな事故を起こしていることが、社会問題になっている。たとえ高齢者の生きがいになっても、支え合いの移動支援サービス等で高齢者が交通事故を起こすのは問題である。そこはどう考えているのか。</p>	<p>今サポートカーなど、車に事故防止機能が備わってきているということがある。現状、「プラスワン」では社協が貸し出している車2台で運営しているが、今後は役場も安全な車両を確保して、事故にならない形をしっかりと考えて体制を作っていくかといけないと思っている。</p> <p>また、福祉有償運送については、これに必要となる国交省の運転免許講習があるのだが、これに子育て世代の女性たちが参加しているという状況もあるので、こうした人材も活かした制度の運用も考えていきたい。</p>	葉室
	<p>無償のドア・ツー・ドアでの運行を維持できないだろうか。地域支え合い型サービスについて、有償ボランティアと言っていたが、何のことかよくわからない。いずれにしても太子町がドア・ツー・ドアのサービスを継続するのであれば、今年度は何台分予算にあるのか、また今年度末から実証実験するということで来年度は何台分考えられるのか、増えるのかどうかをお聞きしたい。</p>	<p>「公共交通の利用が困難な人」の4項目のうち、「地域支え合い型の移動サービス」について。現在「寿喜菜の会」「プラスワンサービス」「桜草クラブ」という3つの団体があり、それぞれの団体が移動にお困りの会員に対して低料金で移動支援サービスを行っている。予約型乗合ワゴンの再編ということで、今は65歳以上で一人で乗り降りできる方が対象となっており、基本的には元気な方が無料で利用できるものとなっている。この現状では、付き添いの手助けがあれば移動できる人がサービスから外れることになっている。また、同じ方がたくさん利用しているという現状もある。そこで、地域支え合い型移動サービスが太子町の中で広がる取り組みが、皆さんと一緒にできたらと考えている。</p> <p>それから予約乗合ワゴンは、再編ということで、実証実験のときには停止になる。もし地域支え合い型移動支援が広まらない場合は、福祉有償運送といって、社協やNPOが行っている要支援の方を対象とした総合事業というのがあつたのだが、役所が認定した方は、このサービスを利用してもらうことができる。予約型乗合ワゴンは一旦、再編ということで、バスの利用を基本に考えた地域公共交通全体の中で、元気な方、バスを利用できる方にはバスを利用していただく。70歳以上の方には100円割引チケットを使って、どんどん外に出て行ってほしい、福祉センターには無料で行ってほしい。もし金剛バスの車両では乗り降りが難しいということであれば、相談してもらえば、その方に合ったサービスを紹介し、高齢者の方も移動できるまちにすることを考えている。</p>	全体

分類	質問・意見	事務局回答	地区
福祉移動サービス	今実際に、車に乗れない人が、通院するのにかなり利用していると思うが、そういう人はフォローされるのか。	現状、予約型乗合ワゴンで病院や買い物に行かれている方々がおられる。だいたいこの半年から1年くらいで130人ほどの方が利用されている。この130人の方について、新しい交通に置き換えたらどうなるか、歩く距離がどれくらい延びるかを一人ずつ検証させてもらった。	聖和台2
	福祉・介護タクシー助成は、介護保険と連動するのか。つまり介護保険の認定がないと使えないということになるのか。認定がなくても助成は受けられるのか。	福祉・介護タクシーは民間の事業者が提供するもので、介護保険の認定は必要ない。 助成については、まだはっきりと決まっておらず、今後考えていくものとして載せているので、実現はしていない。	聖和台2
	4種類の移動サービスが書いてあるが、町が関わるのは、右端のものだけで、左の3つは民間に丸投げということか。福祉センターバスについても今は無料だが、有料化の方向と書かれている。ということは、今まで無料であった乗合ワゴン、福祉センターバスの両方が有料化されることになる。これのどこが改良なのか。むしろ逆行ではないかと思う。	公共交通の金剛バスや支線交通の利用が困難な方をサポートする制度ということで5ページに挙げています。地域支え合い型の移動サービスについては、例えば、いわき市の「桜草クラブ」では、10分100円で移動サービスをされている。社協では「プラスワンサービス」ということで、20分300ポイント（円）という移動支援サービスを行っている。現在、こうした住民主体のサービスが広がっていくように、行政として、例えば公用車の貸出といったことがどこまで可能かといったことを検討している。福祉有償運送については、「スペックホルダー」というNPOがあるが、このサービスが住民の間で広がっていかないとということであれば、町が直営で福祉有償運送を行うとか、社協に依頼するということもあり得る。介護・福祉タクシーは完全に民間の運営になる。	聖和台3
有料化	それからバス停の件だが、金剛バスが有料で走る場合、バス停の設置について警察との協議が必要だとか、交差点から何mとか、後続の車の邪魔にならないように待機所を作らなければいけないとか、いろいろな制約がある。これが福祉センターバスのように無料だとこうした制約がなく、使いにくいバス停があれば、数mずらすといった対応が可能だったと思う。それが今回福祉センターバスは支線交通として、基本的に有料になるわけだが、有料のバスのバス停は、一旦決まったら、何か不都合があった場合にすぐ変更できないのではないかと。畑地区の本当に交通手段のないようなところにバスが走るのはとてもよいことだと思うが、軽自動車同士でもすれ違いにくいような細い道がある。そういうところにもバスが走るのか。それで都合が悪かったらすぐにバス停を変えることはできるのか。このバス停の件のように、バスを有料化することのデメリットは考えていないのか。	確かにバスを有料にするので、国の路線認可を取ることになる。したがってバス停の位置を変更する場合は、変更申請が必要になる。ただ、一旦バス停を設置したものの、実際の利用者からこちら側のほうが利用しやすいという要望が出てきたら、事務局は警察と協議し、その結果変更可能と判断される場所を地域公共交通会議に諮り検討してもらう。その結果交通会議で承認が得られれば、国への変更申請の時間が短縮されるといった規定もある。それでバス停が変更できることになれば、ダイヤも変更していくことになる。なので、すぐには変更できないことはデメリットになるが、利用者の声や実績に応じて変更することは可能である。	春日
	ドア・ツー・ドアというが、それもすべて有料。金剛バスも有料。すべて有料のほうに誘導している。予約型乗合バスについては、元気な人は使わないでくれという。公共交通を充実させるという目的で、町民が喜んで利用している福祉サービスの部分をぱさり切るのは止めてほしい。それから、この場で「ご了解いただきたい」と言うのは止めてほしい。「公共交通会議に反映する」とか「役場で再検討する」という立場で臨んでほしい。役場の考え方は、すべて有料のほうに誘導するものになっている。町民が喜んで無料の施策を止めないでほしいと提案している。	言葉の使い方がよくなくて申し訳なかった。ご意見については地域公共交通会議に報告したうえで、再編案を考えていくようにさせてもらう。	太子

分類	質問・意見	事務局回答	地区
有料化	予約型ワゴンをなくす、有料化することを再検討してほしい。福祉センターバスや予約型ワゴンの運行で、太子町の財政が圧迫されているということは聞いたことがない。浅野町長が高齢者のお出かけ支援をするということで、予約型ワゴンができ、町民は皆喜んでいる。自分も2～3回使わせてもらったが、本当に便利だった。しかも無料。これで太子町の充実も進むと思っていたのに、有料化されたら、皆がっかりする。ぜひ再検討してほしい。	総合福祉センターに行くバスは、無料で利用できるようにする。 予約型乗合ワゴンについては、現状で財源的に苦しいかどうかというよりも、支線交通と予約型乗合ワゴンと総合福祉センターバスをすべてそれぞれ運行しようとする、将来的には財政を圧迫する可能性もあり、持続可能な公共交通を構築していく必要がある。それでより効率的にできるだけ多くの方が公共交通を利用しやすくするための案として、まずこういう形で示させてもらった。だから、予約型乗合ワゴンを利用している方で、公共交通を利用できる方は、これまでの58カ所あった予約型乗合ワゴンの駐車場から不便になる方もいれば、便利になる方もいるなど様々だと思うが、まずは公共交通を利用してもらうことによって、太子町内で地域公共交通の持続が可能になることをご理解いただきたい。 それで予約型乗合ワゴンの利用から、金剛バスや支線交通の利用に移ってもらう中で、70歳以上の人については100円割引するチケットを発行して、金剛バスや支線交通を利用しやすくし、役場にも乗り替えの際の待合所を設置するなど、より利用しやすくするための方策をいろいろ考えていくので、ご理解いただいてこの再編案で進めさせてもらえればと思う。	太子
費用	現在、乗合ワゴンや福祉センターバスを利用している方がいるが、バスの変更に、その方たちが受けているサービスが低下するようなことがないようにしてほしい。例えば高校生で通学で駅までバスで行くといった人まで無償にということは、自分自身は思っていないが、現在利用している方の福祉の後退がないようにはしてほしい。乗合ワゴンと福祉センターバスで年間に1,000万円くらい町から予算が出ていると聞いているが、町としてそれにどのくらい上積みして、町民の交通が不便にならないようにするのか、きちんとしてもらいたいと思う。	今のお話は、ご意見として承る。	春日
	今大型バスが使われているが、金剛バスに町が補助金を出して、小型バスを運行してもらうことはできないか。他の地域では小型バスが運行しているところもある。1台1,500万円くらいするらしく、金剛バスの運営が大変だろうということも想定されるので、町から補助金を出すことはできないかということ要望しておく。	町から補助金を出すかどうかについては、今すぐに答えることができないので、意見として承るということにしたい。	全体
	お金がかかるというのは確かにそうだと思う。ただ太子町に金剛バスを誘致して走ってもらっているという面と言うと、金剛バスに相当額の補助金が出ているはずだと思うが、出ているか。	現状では出していない。ただ、新規路線を設置する際には、例えばバス停を設置するために必要な工事など、主にイニシャルコストの部分に対しては、一定町でも予算を取ることにしている。	聖和台 1

分類	質問・意見	事務局回答	地区
費用	<p>バスが通ることは非常にありがたい話だと思う。それで先ほどの商業施設の話に戻るが、住民が交通機関を使う主な理由は、働きに出る、学びに行くことがまずあると思う。他府県でいうと、普通は駅の周りには商業施設があり、駅まで繋がれば、買い物も含めて何とかなるという状況だと思う。しかし太子町の場合は、駅周辺に商業施設がない。そうすると、先ほどから話に出ているラ・ムーやカインズに繋ぐことはとても意味があることだと思う。これから聖和台も高齢化してくるであろうし、若い世代を呼び込むにしても、商業施設に楽にアクセスできるかどうかというのは、とても重要になってくるだろうと思う。</p> <p>商業施設にバスを繋ぐことについて、町はお金がないから無理だと言っている。金剛バスは大型バスしかないから無理と言っている。そこで、例えば町がバスを提供して、それを金剛バスが運行するという発想もあり得ると思う。</p> <p>もう1点は、信号機がないからダメというのは、町が警察に予算を支給する旨を伝えれば可能になると思うが、そこは町として手は打たないのか。住民のための交通機関をつくる時に、お金がないからダメと言うのではなく、生きた税金を使ってもらうのであれば、皆さん賛同する可能性があるのではないかと考えている。</p>	<p>値段の部分もあるが、仮に今からバスを発注したとしても結構な時間もかかる。だから既存路線に新しくラ・ムー、カインズに行かれるかた向けのバス停を設置し、まずはその利用状況を見てみたいと思う。もし信号機を建てて、バスを買って、新たなルートを走らせたとしたら、場合によってはピンクのルートを削らないといけないという選択肢も出てくると思う。ワークショップでも議論になったのだが、買い物に行くとかたくさんの荷物があるので車で行った方が便利だという意見もあった。もちろんバスに乗って行って重たくても荷物を持ってバスで帰ってくるという人もいると思うが、今の段階では様々な制約がある中で、大きな投資をして判断することが、自分の立場としてはできなかった。ただ、個人的な気持ちとしては商業施設にバスを回したいというのはある。</p> <p>先ほども話したが、バスは一度決めたら、それでずっと走るわけではない。利用が少なければなくなることもあるだろうし、逆に乗る人が多かったら、路線の変更なりバスを購入するなり、いろいろな選択肢が出てくると思う。最初に一気にそれをやろうとすると、時間もお金もかかり、事業を始めるまでに、さらに3年4年とかかかるので、まずはできるところから始めたいというのが、今回の一つの考え方になっている。</p>	<p>聖和台 1</p> <p>聖和台 1</p>
	<p>公共交通そのものは非常に大事な問題なのだが、その中で特に必要なのは、交通弱者についてより重要視して考えることだと思う。再編のためにワゴン車がなくなり、福祉バスもなくなるとなると、従来太子町が考えていた高齢者の外出支援策が非常に大きく後退するのではないかと、心配している。一昨日、きたかぶ医院に行っていたのだが、10時半にワゴン車が迎えに来てくれるのを待っている、と話す患者さんがいた。このような利用者が、再編後に簡単に病院に行けるのだろうか。その辺りが本当に充実するのか心配である。もともと公共交通とはまちづくりの土台であるものだが、やはり交通弱者を救う点を重視していかないといけないのではないかと。今の方針は、ワゴン車がなくなり福祉バスがなくなり、高齢者が戸惑うような内容である。ぜひこの点を考慮してほしい。ワゴン車等を残してほしいという思いである。それから、先ほどから出ている財政・収支の問題。この公共交通を実現するために、町がどれだけの予算を考えているのかが見えない。もし、金剛バスが聖和台や中央線を走らなかったら、相当町が支出をしないといけない部分があったのではないかと。そういう点では、財政的なものも踏まえて計画を立てることが、非常に大事ではないか。現状の説明ではそれが見えない。そういう点ではどう考えているのかかわからないので、教えてほしい。</p>	<p>財政的な部分については、今後どのくらいの経費試算になるのかも含めて公共交通会議に出すことになる。もし金剛バスの路線が走っていないければという部分については、その部分は町が走らせる形で当初は考えていた。そうなれば、かなりの大回りになり、畑・山田も回り、役場の辺りも回り、聖和台・磯長台地域も回るとしたら、相当時間がかかることが懸念されていたが、試算するまでには至っていなかった。現状の案に関する試算については、今後出していくことになる。</p> <p>予約型乗合ワゴンや福祉センターバスについて考えてほしいということについては、ご意見として承らせてもらう。</p>	<p>聖和台 2</p>

分類	質問・意見	事務局回答	地区
費用	<p>具体的な金額について言うと、福祉センターバスと乗合ワゴンで1000万円ほどの経費が出ているが、1800万円ほどの予算はあるのではないかと。そういう話を聞いている。それから太子町は32億円の黒字である。だからそちらに1800万円を回しても潰れることはないと思う。</p>	<p>(会長) お金が回してもらえるのであれば、全然違う絵が描ける。3000万、4000万とあれば、もっときめ細やかな絵が描けるだろう。</p>	聖和台2
	<p>こういうバスが走ることに大変ありがたく、皆歓迎していると思う。持続可能の考え方について、この計画は重点がずれているのではないかと思う。一つは有料であれば持続可能というのは間違いだと思う。もう一つは、なぜ今までバスが走っていなかったかという、採算が取れないということがあったからである。だからそこに何かしない限り、持続は無理だということ。その認識がこの計画は抜けていると思う。それから、持続可能というのはお金の問題もちろん重要だが、ポイントは計画の合理性だと思う。ピンクの路線を走ってくれることは、聖和台は大いに歓迎である。ただ、概算すると毎日350人以上が乗らないと、おそらく成り立たないと思う。350人が聖和台だけで乗るだろうか。そう考えるとなぜ磯長台も回るなど拡大した形にして、合理性のある計画にしていけないのか。さらにもう一点を言うと、役所の取り組みの姿勢について、資料を見ても説明を聞いても、疑問に感じている。というのは、この計画では独立採算は無理だが、こういうことに取り組んでいかないと町が衰退するなど、将来に向けて問題が山積してしまう。だからここを何とかしたい、他のものを置いてでもこれに取り組んでいかないと、こういうものは実現しないという、役所の危機感といったものが感じられない。このままの計画では、何年か経ったらバス路線はなくなってしまうだろうが、それは当たり前である。今まで路線がなかったということは採算が取れないからだ。そうしたことをもう少し考えてもらったほうがよいと思う。さらに「民間だから」ということを言っているが、民間だから独立で成り立つというのは、おそらく無理だろう。そういう前提をどれだけ認識しているのか。お金の面で持続していけるのかどうかというのも気になるし、もう一つは現在テクノロジーが進んでいるということがある。例えば自動運転であるとか、電気自動車で小型のバスを走らせるとか、非接触給電であるとか、いろいろなものが出てきている。無人運転のバスも数カ所の自治体で出始めている。そういうものも使えば、持続可能ということも視野に入ってくるのではないかと思う。その辺りの取り組みは今後なされていくものなのか。</p>	<p>事業者が民間だから役場が採算を考えていないという指摘をされた部分はあると思うが、まずは公共交通において優先されるべきは、太子町の中の公共交通空白・不便地域、いわゆるバス停がないところを埋めていこうということを最重要と考え、このような再編案を作っている。今回、金剛自動車は新たに路線バスを走らせることを申し出てくれたのだが、最終的に採算が取れるかどうかは運行してみないとわからない部分でもある。ただ、聖和台・磯長台をバスが走るにあたって、住民、役場、金剛自動車が一体となってこの路線を持続させていこうということを認識してもらうことも含めて、この住民説明会を開いているということもある。</p> <p>それから、公共交通利用促進策として、100円割引チケット制度も考えている。これがきちんと利用されていくかどうか、評価が必要だが、あわせて今後公共交通をさらに利用してもらうための施策を考えていく予定である。</p>	聖和台2

分類	質問・意見	事務局回答	地区
費用	住民としての負荷と太子町としての負荷をなしに、金剛バスが路線バスを走らせることを負担してくれているという考え方でよいか。	町としてはこの地区が交通空白地域であり、新規の交通が必要だということで、地域公共交通会議で検討してきたということがある。そうした背景もあるので、今回、バス停の設置やそれに関わる植栽撤去の工事等のインシャルコストについては、町で負担することになっている。他にも新規にバスを走らせるので、いろいろな設備の変更があり、そうした部分も町が負担するインシャルコストとして見ることになっている。ただ、運行に関わるランニングコストについて、もし赤字になったとしても、町からは負担しないということで、金剛バスとも合意している。	聖和台 2
	福祉センターバス以外で言えば、町で持っているマイクロバスは1台しかない。その1台のバスを支線交通などで利用したところで、どれだけサービスが広がるのか。そのための予算措置、今年度の予算は詳しく知らないが、例えば、今年度末に試行を始めるのであれば予算措置をしているはず。本当にこれを実施しようとするのであれば、なぜ2台目、3台目を考えていないのか。 つまり、アンケートを取るにせよ、バスを増やすにせよ、必ず金がかかる。このための予算を取っているのか、いないのか。取っていないのであれば、こんなものは夢物語。それでなおかつ、金剛バスも含めて有料の方向で考えてくれというのであれば、町の姿勢として後退ではないか。	予算措置については、支線交通の部分は6月開始の計画なので、今後予算措置を行っていく予定になっている。 有料化は進める。持続可能な公共交通ということも含めて、こうした形で検討している。福祉センターへの送迎は無料のままだが、乗合ワゴンを利用していた方は、一般の金剛バスや支線交通を整備していくので、そちらを利用してもらうことになる。	聖和台 3
	金剛バスに乗るのだったら、補助があるにしても、一旦支払わなければならないだろう。 しかもここは聖和台。福祉センターに行くのに、なぜ役場まで行って遠回りして乗り替えて行かなければいけないのか。	聖和台の方が福祉センターに行く場合、緑の線に乗って役場まで来てもらい、そこで乗り換えて水色の線に乗って福祉センターに行ってもらえることになるのは、確かにそうである。ただ、金剛バスに乗ったとしても、福祉センターに行く場合は無料になる。	聖和台 3
	便利になることは本当に嬉しいのだが、役場でこうした新規のルートに取り組む場合は、ある程度予算を持っていると思う。説明を聞いていると、乗り継ぎするための待合室の設置など、役場近辺での整備に100万200万では済まない資金が必要になってくると思う。それでプランとして予算をどのくらい見込んでいるのか。というのは、便利になるのは嬉しいことなのだが、役場の経済的な部分は大丈夫なのか非常に心配である。	現在議会に9月の補正予算で上げている部分の回答だけになってしまうが、役場前の待合室の設置は、乗り換え拠点を六枚橋から役場に移す目的で行うもので、工事費は約1660万を計上している。また新規路線にバス停を設置する際に、邪魔になる植栽を撤去するのだが、その工事費として約472万を上げている。それから金剛バスの新規路線が走るようになったら、バス設備を変更する、例えばバス停名をバスの前に表示する方向幕や、バスの中でアナウンスする音声、またバス停のポールが必要になるなどがある。そこは、太子町が地域公共交通網形成計画の中で、中央線に何らの交通が必要と掲げている関係もあり、補助として322万円を計上している。	聖和台 4
	だいたい1000万円は超えるが、受益者負担の意味から何年くらいでならしていくと考えているか。	初期的な経費への投資で、これを何年でならしていくかというのは、今すぐ答えられないのだが、これは役場を乗り換え拠点にした公共交通の整備ということで、5年程度で終わる話ではない。今後5年10年先を見据えた取り組みであるということをご理解いただきたい。 (会長)会長の立場から述べさせてもらおうと、ここまでコストをかけて乗り換え拠点を整備するということは、町は相当覚悟をしていると、自分は理解している。簡単なポールだけ立てて運行するのだったら、採算が悪ければ2年3年ですぐに撤退できるが、投資をするということはある程度長い期間を見るということである。だから金額は大きいと思うが、これは町が交通に関して長く取り組むという意志の現れだと思う。	聖和台 4

分類	質問・意見	事務局回答	地区
費用	金剛バスも民間なので、いくら町の方針があると言っても、利用者が全然いなかったら撤退することは容易に想像できる。現時点でこの緑の路線などは、採算ラインをどれくらいと見ているのか。1日の利用者がどれくらいだったら、採算がとれると考えているか。今の太子町の駅前のバスの利用状況を見ていると、とても採算がとれるようには見えない。持続可能な利用というのは、どの程度と見ているか。	<p>緑の路線、ピンクの路線は金剛バスが運行するのだが、何人乗ったらペイできるのかについては、町としても聞いていない。公共交通空白・不便地域である、聖和台・磯長台、畑・山田について、どのような公共交通が必要か検討を始めた当初は、金剛バスが走るようになっていなかった。中央線の部分もすべて、町が運営する支線交通でカバーする方向で検討していた。その中で金剛バスに中央線の運行を打診してみたところ、金剛バスからこの緑の路線とピンクの路線を走らせる旨、申し出をいただき、昨年1月に正式に発表してもらった。それで、今聞いているのは、1台のバスを緑の路線とピンクの路線で交互に走らせ、できるだけ効率的にバスを活用するということだが、何人乗ったら採算ラインに乗るかまでは、教えてもらっていない。</p> <p>ただ、地域公共交通網形成計画の中で、支線交通については指標を設定していて、目標とする収支率は20%としている。</p> <p>それから一つ金剛バスから聞いているのは、新規路線が運行を開始して1、2カ月ですぐにたくさんの乗客に乗ってもらえるとは思っていないが、金剛バスが走っていることが周知・認知されれば、利用してみようと思う人がどんどん増えてくると期待しているということ。上ノ太子駅を降りたら金剛バスが待っているという情景を見て、帰りに金剛バスに乗ってみようと思う人たちが出てくることを見込んでいるという話だった。昨年9月に金剛バスは、近鉄電車の時刻に合わせるために、ダイヤ改正をした。このダイヤ改正により、乗客が増えたという。こういうこともあり、駅に繋がるバスが走っていることを知ってもらうことがまず大事という話だった。</p>	聖和台 4
	新規路線バスの継続性・持続性に関連して聞くが、既存のバスに対して、太子町あるいはその他のところから、寄付や補助金などは出ているのか。	出していない。運行に関して太子町から赤字補填の補助はしていない。今回の新規路線についても、運行に対する赤字補填はしないことになっている。ただ、新規路線を運行するにあたり、バスの設備に関する補助やバス停の設置にかかる費用の補助など、イニシャルコストについては、町から一定の補助をすることになっている。	聖和台 4
	このバスを新規に運行するにあたり、国や大阪府からの補助はないのか。	あるかないかと言われると制度はあるのだが、国の補助に関する要件をこの路線が満たしていない。地域間幹線系統確保維持費補助というのがあるのだが、この補助を受けるには、大阪府の地域公共交通会議で路線認定をされる必要がある。その認定要件を太子町の路線は満たしていない。現状で認定されているのは、近隣では河内長野と富田林のみになっている。もしこれを受けることができれば、運行経費における赤字分に対する補助が受けられることになるが、太子町の路線は、これにあてはまらないものとなっており、それ以外の補助制度はない。	聖和台 4
予約型乗合ワゴン	これまで予約型乗合ワゴンを利用していたが、このバスができたら今後は乗合ワゴンは利用できなくなるのか。	予約型乗合ワゴンが、バス路線に替わることになるので、福祉センターに行く場合はこの青色の路線を利用してもらい、駅に行く場合は朝・夕の直行便か、役場で乗り換えて駅まで行ってもらうことになる。	畑
	新しいバスができるのはまだ先のようなのだが、それまでも乗合ワゴンは使えないのか。	<p>来年6月にバスが運行するまでは、予約型乗合ワゴンは利用できる。来年4月くらいには相談窓口を設置するので、移動でお困りのことがあれば、ここで相談してもらえようとする予定。</p> <p>現状で乗合ワゴンの利用者が百名以上いるので、6月までに1人ずつ個別に話をさせてもらい、元気な方には公共交通を利用してもらうことになるが、公共交通を利用することが困難な方には、その方に合ったサービスにつなぐよう進めていく。現状でもヒアリングを既に進めているので、またご協力をお願いしたい。</p>	畑
	予約型乗合ワゴンも最初は利用が難しいという意見もあったが、すぐ近くまで来てもらえるので、独り暮らしの高齢者などがとても便利だと思って利用している。そういう利用者の方々の期待を裏切らないように、それらの利用者が生きるような公共交通の制度であってほしいと思う。	ご意見として参考にさせてもらう。	春日

分類	質問・意見	事務局回答	地区
予約型乗合ワゴン	<p>今までは、サンプラやカインズに行く際にも予約型乗合ワゴンを利用していましたが、これが廃止されると、重たい荷物を持って役場でバスを乗り換えなければならない、若い人はそれでもよいかもしれないが、年齢が上がるととても困る。乗合ワゴンは絶対必要。</p>	<p>ご指摘の点は重々承知している。ただ、予約型乗合ワゴンを新しい公共交通として広めてしまうと、誰もが利用できる公共交通の構築を考えた場合に、それを持続可能なものとするのが難しくなってしまう。我慢してもらう方が出てきってしまうかもしれないが、将来を見据えてこういう案にさせてもらっている。</p> <p>現在、予約型乗合ワゴンは無料で町内59カ所どこでも乗り降りできる形で試行運行している。利用対象者の年齢を65歳以上に設定して役場が乗合ワゴンを運行する場合は、道路運送法上で運賃を取ってはいけないことになっており、無料で運行している。これを便利に使ってくださっている利用者もいるが、中には有料でもよいから乗りたいときに乗れるようにしてほしいという要望の声もあった。</p> <p>そうした中、今回、町の交通を見直すにあたり、金剛バスをなくさない形を踏まえて様々な方法を検討し、その結果、予約型乗合ワゴンは再編することになった。乗合ワゴンは、65歳以上で1人で乗り降りできる方を対象としたサービスだったが、1人で乗り降りできなくなったら利用できなくなるということもあり、再編後は、利用者の状況に合った交通手段を利用してもらうことを考えている。その中の一つとして、予約型乗合ワゴンに乗り降りできなくなった方をフォローするような「地域支え型の移動サービス」という住民の協力によるサービスがある。現状でも社協の応援のもとで「プラスワンサービス」という移動サービスが提供されている。そういう形のもので地域に広がるように、役場も社協も一緒に取り組むことを検討している。だから、今まで乗合ワゴンを使って病院も買い物も行ってたのに、なくなったらどこにも行けなくなるということが起こらないように、懸命に取り組むつもりなので、ご理解いただきたい。</p> <p>それから町の移動サービスは基本的に有料になるので、介護タクシー、福祉有償運送、地域支え合い型移動サービス、そしてバスのそれぞれの値段がそれぞれの利用者に合った形になるように、地域包括支援センターと協力して一緒に検討していく予定である。</p>	福祉センター
	<p>自分は太子ヶ丘に住んでいて、今は近いところに乗合ワゴンの停留所があるが、今後はどうなるのか。</p>	<p>今のところ路線図で具体的にバス停までは示していないが、利用者の利便性はできるだけ考慮する。例えば太子ヶ丘にもバス停を設置する案も出ている。ただ、バス停を設置する際に最も問題になるのが、金剛バスのバス停と重複しないこと。これを前提に金剛バスと町で協議をして、運輸支局からも許可が出れば、そこにバス停を設置する流れになる。</p>	福祉センター
	<p>今走っているワゴン車はなくなるということか。</p>	<p>再編により現行の福祉センターの送迎バスと予約型乗合ワゴンは、停止ということになる。元気で歩いてバス停まで行ける方には、どんどんバスを使っただけ、100円割引チケットも使っただけ、多くの方に外出していただきたいという考え。予約型乗合ワゴンは700万円くらいかけて運行しているが、利用者が片寄りしており、一人に30万円くらい税金を使っている状況になっている。なので、より多くの方に外出機会が提供できる形を考えているところである。ただ、路線バスの利用が難しい方もいるので、そういう方には、サロン送迎や地域支え合い型の移動サービスなどを利用してもらうことを考えている。また「SASAE 愛 太子」という生活支援や移動支援を考える会が2カ月に1回くらい会合を開いており、そこでどういう支援を進めていくべきか、話し合いをしている。また今日も「寿喜菜の会」のメンバーとも話をさせてもらったのだが、このようにして地域の助け合いについて、役所がどういうバックアップができるか、どのようにしたら助け合いの地域が育っていくか、ということを考えているところ。こうして6月に向けて、できるだけサービスが整うように準備を進めている。</p> <p>ただ、サロン送迎という、福祉センターまで路線バスを使って行くことが困難な方を対象としたサービスがある。これは、乗合ワゴンの「たいしくん」の車が、福祉センターなどの集いの場と自宅を繋いで動くイメージである。これを利用できるのは、路線バスの利用が困難な方のみなので、元気な方は福祉センターへもバスに乗って行っていただくことになる。</p>	聖和台2

分類	質問・意見	事務局回答	地区
予約型乗合ワゴン	ワゴン車第一号が走ったときに、通院や買い物でよく利用されて成功したと喜んでいただと思う。町長が挨拶で述べたことをはっきり覚えているのだが、自分の任期中に福祉の政策として、ワゴン車をもう2～3台増やすと言っていた。それを事務局の方は忘れたのか。	<p>高齢者の外出支援施策は、確かに町長もマニフェストに書いていて、重要だからということで、買い物とタクシー助成と乗合ワゴンを3つの柱として、議会でもきちんと答弁されていた。それで今回、議員の方々からも後退ではないかとずっと言われていて、自分も乗合ワゴンの担当をしているので、確実に高齢者が困るようなことをされては困るということは、町長に十分に説明をさせてもらってきた。今回の議会でも、高齢者の外出支援は後退しないということで、副町長からも答弁してもらっている。</p> <p>ここにある地域支え合い型の移動支援について、例えば「寿喜菜の会」だったら30分400円で利用できるような移動支援サービスを作ってくれている。こうしたサービスは日本でもまだそれほど広がっていないもので、国交省と厚労省が手を繋いだということもあるのだが、白タクでない乗り物で、乗り降りに手伝いが必要な方を対象としたサービスとして、こうした部分を広めていこうとしている。また太子町のNPOで「スペックホルダー」という団体が、それから隣の河南町だったら社協が、福祉有償運送を行っている。これはきちんとした形で料金をいただくものである。地域支え合い型移動支援は、どちらかということも生活支援であり、料金も大変使いやすい形になっているので、この部分が一番発展していくように、役所としても話をさせてもらっている。昨今、高齢者の運転で事故が多いということもあるので、なかなか担い手が確保できず、どうしたらこうした仕組みが広がるかということも、「SASAE 愛 太子」などで話し合っている。</p> <p>なので、先ほども話したが今、乗合ワゴンを使っていて、今後バスに乗って通院するなど考えられないということであれば、何かしらの地域支え合い型移動支援サービスを紹介していく。もしこのサービスが全然発展しなくて、皆さんが困ることになるのであれば、町直営なり、社協に福祉有償運送を作ってもらい、お困りの方をフォローする仕組みを考えている。</p>	聖和台 2
	予約型乗合ワゴンが試行にせよ、実質的に一旦止めることになるのはなぜか。 実際利用している人へのアンケート、町民は何が必要なのかというアンケートでは、どういう結果が出ているのか、アンケートそのものを行ったのかも含めて教えてほしい。	一番最初の地域公共交通網形成計画を立てる際に、全世帯ではないがアンケートは取らせてもらっていて、その結果に基づいて網形成計画を立てている。この網形成計画をもとに、持続可能な地域公共交通を構築していくということで、今回の地域公共交通再編（案）を作成した。具体的なアンケートの内容と結果は、今すぐには出てこないが、このような形でアンケートは取らせてもらっている。	聖和台 3
	ひじり会館からサンブラ・役場・郵便局へ行くのに乗合ワゴンを使っている。一昨年は105回利用した。これをなくすと色々な意見が出るが、自分が実際にこれだけ使っているから言わせてほしいが、今の方法を維持してほしい。車を所有していないので、乗合ワゴンがなくなると切実に困る。100円でも200円でもお金を払えというのであれば払うので、現状の方式がよい。	まだ決定ではないが、サンブラの辺りにバス停を設置してほしいということも町からも金剛自動車に伝えている。だから、緑の路線を使えば回り方がどちら回りになるかという問題はありますが、サンブラには行けるようになると思う。	聖和台 3
	車もなくもう80歳にもなるし、乗合ワゴンがなくなるのは、切実に困る。	<p>予約型乗合ワゴンは、この再編の中で停止ということになっている。体がお元気で、自宅からバス停までとバス停からサンブラまでを歩けるのであれば、緑のバス路線に乗っていただき、100円割引チケットも利用できるので、片道60円でサンブラに行ってもらえることができる。</p> <p>もし足腰や体力等の関係で路線バスに乗ることが難しくなったら、地域支え合い型の移動サービスか福祉有償運送の利用を案内する。地域支え合い型は介護保険の中で、町の補助金を使うことができるし、町が公用車を貸出すなど支援を行うもの。例えば、聖和台で地域支え合い型移動サービスを作ろうと動いてくれれば、地域の高齢者の方が有償ボランティアで助け合いで送迎をする仕組みができる。</p>	聖和台 3

分類	質問・意見	事務局回答	地区
予約型乗合ワゴン	意見をいろいろ出している人たちは、皆車を持っている。だから意見をいろいろ言っても、結局皆バスには乗らないだろう。	高齢者の外出支援が後退することがないように、福祉部局としては、福祉センターへ行く人数が減ってしまっても困るので、そうしたことがないように、最大限の配慮を行う。ただ、乗合ワゴンは限られた少数の人しか利用していない現状があるので、できるだけ多くの高齢者がいろいろなところに出かけられるような方法に再編するということ。	聖和台 3
役場拠点・役場乗換	役場に乗り替え拠点になるバス停を設置するというので、コメントを潰すことが7月の広報に書いてあった。現状で福祉センターバスの利用者は、役場の入り口に行くまでの通路のところにあるベンチでバスを待っている。そうした場所も利用したらよいのではないか。道路のすぐ横に待合室があるというのもピンとこない。周囲への影響も含めて総合的に考えて進めてほしい。	ご意見として参考にさせてもらう。	春日
	バスを乗り換えて利用する場合、料金も2回払うのか。	路線バスに乗って役場で乗り換え、支線交通等に乗る場合にまた料金を支払うのかどうかだが、役場としても金剛自動車と協議をしており、乗り換えにより2回初乗り運賃を払うことがないような方向で検討している。役場としても何かしらの対応ができるように考えていく。	福祉センター
	福祉センターへ行くのに、今のところ元気だから、路線バスに乗って役場で乗り換えて行くとして、その時に、乗り換えで30分も待つようなことになったら大変なのだが、その辺りはどうか。	ダイヤについてはこれから組んでいくのだが、できる限り待ち時間が少なくなるようにしたいと考えている。福祉センターに行く時間帯は、9時台、10時台などと、ある程度決まっていると思う。帰りの時間も3時台、4時台が多いと思う。その時間帯で待ち時間が少なくなるようにダイヤを組みたいと思う。	聖和台 2
	役場の言う、待ち時間が少ないというのは、どれくらいか。	まだこれから決めていくことになる。金剛バスと支線交通の乗り継ぎで、長い待ち時間が出てくる時間帯が必ずあるので、できるだけストレスなく待っていただくために、役場に待合室を設置することも進めている。役場で乗り換えて支線交通で福祉センターに行っていたのだが、支線交通は1時間に1～2本程度運行する。金剛バスもだいたい1時間に1本程度走ることになっている。一方で、現状では福祉センターバスは午前2便、午後2便走っているが、畑・山田方面と葉室方面でルートが分かれているので、福祉センターバスの運行は実質1日2便の形になっている。したがって、再編後は、行きたい時間に自由に福祉センターに行って帰ることが、今回の支線交通と金剛バスの乗り継ぎで実現することになる。	聖和台 2
	乗り換えて行く必要はないのではないかな。	4丁目の方などで、金剛バスのバス停が近ければ、役場まで下りてもらって、乗り換えてもらうこともあるかと思う。 (会長) おっしゃられているところで乗り換えてもらってもよいのだが、1時間に5本も6本も走るルートではないので、乗り換えの待ち時間がかなり長くなってしまふ。他市にもよく似たケースがあって、距離で見ると近いほうで乗り換えたほうがよいのではないかとされることもあるのだが、乗り継ぎで30分も待つのであれば、バスに乗って太子町であれば役場まで行って、そこで乗り換えたほうが、バスに乗っている間は雨風もしのげるし、エアコンも効いているので、むしろそちらのほうがよいという判断をされる方も出てくると思う。どちらにするかは個人個人で判断されたらよいと思うが、役場のところで金剛バスのルートと町が運行する支線交通を合わせるということは、それ以外の場所では待ち時間が長くなるということ。だから、その乗り換え方法はあまりお勧めできない。今回の計画では、役場を乗り換え拠点にしているので、ここで運行時間が大きくずれないようにダイヤを組むことになる。だから、ここで乗り換えてもらったほうが、バスに乗っている距離が長くなるとしても、トータルで考えるとこちらのほうが利用しやすいことになると思う。	聖和台 2

分類	質問・意見	事務局回答	地区
その他	今の社会では、車で目的地まで直接行って直接帰ってくる習慣がついているので、高齢になったからといって、バスを待って乗って、また乗り替えるといったことにはなかなか馴染みにくいと思う。せめてバス停にシニアカーなどを置く場所があるなどの工夫があれば、高齢者も使いやすくなるのではないかと。	金剛バスから、今後小さいバスの導入も考えているということを知っている。今の車両が使えるうちに変更することは難しいが、今後買い替えの時期が来たら、小さくて乗りやすい車両に変えていく方向ということである。	葉室
	説明会を各地区で開催しているようで、町民の声を聞いてくれていることは嬉しく思う。計画の中で金剛バスが上ノ太子駅から新しい路線を出すことについても、よくぞ決断してくれたと思う。ただ、やはりこの説明を通じて気になるのは、「各町会で一通り説明が終わったので、概ねご了解をいただいたと思う」ということは、止めてほしいということ。説明が終わった後、これから役場に町民の声が届く。自分は議会にいた経験もあり、これからよく考えて提案していきたいと思っているので、この説明会で了解してもらったという結論にならないようにしてほしい。これから町民の声を聞くようにしてほしい。	もちろん一定の説明をさせてもらったことにはなるが、頂いた意見については、9～10月に開かれる地域公共交通会議にて説明させてもらう。そのうえで、現状の案についてどういう形で進めるか、バス停も決まっていないので、そうしたことも含めて最終的な形を固めることになる。それで実証運行を行ってもそのまま本格運行に進むわけではなく、先ほど説明したとおり、よりよい形になるように変更していくので、ご意見を聞かせてもらう機会は設けていく。	太子
	5年先・10年先も持続的にと言っていたが、本当にできると考えているのか。	考えている。そのためには皆様のご協力が必要なので、お願いする	福祉センター
	今デマンドバスは65歳以上の方が登録して乗っている。それが70歳になっているので後退ではないかと言ったところ、多くの自治体が70歳にしているから70歳にするとのことだった。しかしそれはやはり5歳の後退になると思う。最終的には公共交通会議で決めるとの話だったが、今デマンドバスは65歳以上の方が乗れているので、70歳としているところは65歳にしてほしいと思う。 それから、福祉センター利用者支援制度は、必要に応じて発行するというので、本当にそれはありがたいことだと思っている。今デマンドバスと福祉センターバスを利用している人に対して、サービスが後退することがないようにしてもらいたい。太子町でこれだけ皆さんがバスが通ることを喜んでいるので、町としてもしっかり予算を出してもらい、住民の皆さんの足が不便になることのないように、事務局の方でも予算を獲得するようによろしくお願ひしたいと思う。	ご意見として承る。最終的には地域公共交通会議で決めることになるので、地域公共交通会議に意見として報告させてもらう。	全体

分類	質問・意見	事務局回答	地区
その他	今後通勤通学のこともきちんと視野に入れて公共交通機関を再編されるのかどうか。 新たに10時くらいまでバスが運行されるということだが、本数が少ないとそれに合わせていろいろなことをしないといけないので、せめてもう少し再編をきちんとしてもらい、料金設定もそれに見合ったものになるように、今後きちんと議論を重ねてもらって、少しでも若い人たちに来てもらえるようなまちにしてもらえればと思う。	通勤通学の方、車を持たないいわゆる交通弱者の方も含めて考えていくべきものが公共交通だと思うので、その辺りも含めて今後も進めていく。	全体
	もっと意見を言える場を設けるべきではないか。(ワークショップにしても、畑・山田や春日・聖和台の人だけのもので太子についてはそのような場もなかったのだ)		全体
	路線バスを通すにあたって、信号機をつける必要があるとか、曲がり切れないとか、時間のロスになるといった話があったが、これがマイクロバスであったら大丈夫なのか。	信号機は、バスが小型になっても安全面から付けられないといけない。セブンイレブンのところを北に曲がるのは、小型であれば可能になる。ただ、大回りすることになり大きなタイムロスにはなるので、例えば1時間に1本で運行しているダイヤが、1時間半に1本、2時間に1本という形になるかどうかの検証が必要になってくる。	聖和台1
	福祉の話と金剛バスの減価償却が言われていたが、福祉の観点も含め住民が生活しやすい交通網にするなら、障害者の方などが利用しやすいノンステップバスが必要だろう。他市ではごく普通に走っている。太子町だからダメだというのではなく、全国的な動きにきちんと乗っていくべき。小さい町だから諦めるのではなく、より広い視野を持って取り組むべきだと思う。		聖和台1
	ここに引っ越してきて20年ほど生活しているが、交通手段がないことがとても大変だったので、今回こうしてバスを通してもらえることを本当にありがたく思っている。ここで子育てをしてきて、子供はもう成人しているのだが、高校生、大学生の間、ずっと駅まで送迎してきた。雨の日にはバイクで駅まで行っている夫も送迎し、家族を送迎した後、自分は車で出勤するという形で、本当に不便だった。また、雨の日には上ノ太子の駅前には、本当に車でいっぱいになっていた。こういう状況が解消されるのは、本当によいことだと思っている。		聖和台1

分類	質問・意見	事務局回答	地区
その他	<p>今の交通会議では、福祉センターのことばかり考えられているが、買い物難民の人たちのことは置き去りにされているのではないかと思う。</p> <p>ワゴン車を利用している人たちは、足を引きずって歩くような人たちだが、車いすには乗っていないので、この計画での交通難民には入らない。その人たちの買い物のための移動は置き去りになるのか。</p>	<p>(会長) 交通会議ですべてを決めようと思っていないし、自分はまだ丁寧にさせてもらっているほうで、他市だったら全体説明会が1回で終わりというケースが多いが、太子町ではこまめに説明会等をさせてもらっている。</p> <p>今回のピンクの路線と緑の路線については、金剛バスが勇気を持って運行を申し出てくれたもので、これらの路線についての持続可能性については、個人的には厳しいコンディションの中でよく新規路線の提案をされたと感じている。すでにいろいろなところでも話しているが、太子町の特長、すなわち人口の動向や人口密度、面積、地形等を踏まえると、太子町よりもっと条件のよい地域でバスが撤退したり、縮小したりしているところが多い。そういう中で、金剛バスが地元のバス事業者として、そもそも町が運行する予定だったところに、新規路線を提案してくれたので、これは本当にありがたいことである。そこで私から一つ言えることは、皆さんにしっかりバスに乗っていただくということ、また町としても公共交通会議としても、金剛バスに一人でも多く乗ってもらえるような施策を考えていかなければいけないということである。</p>	聖和台 2
	<p>今、高齢者の運転する車による交通事故が問題視されており、国会では、75歳以上の免許を返納させようという意見も出ている。だからこれはいずれ現実になるだろう。今40代、50代の方は今は自分で運転できるから、遠い将来の話だと思っているかもしれないが、皆平等に歳を取るのだから、いずれ自分の問題になる。国は平成35年までに公共交通を日本国中に広めようとしており、太子町の計画もこの運動の一つである。それで金剛バスや会長が尽力してくれているのは大変ありがたいが、今このチャンスを逃したら、買い物難民等の問題を解決するチャンスが来ないと思う。だから、こういう意見が上がったときに、徹底的に検討する必要がある。福祉センターに行ける人たちは、まだ元気な方たち。買い物に行けない人たちのほうが、健康状態が悪い。こういう買い物難民の人たちが、本当に路線バスに乗って乗り継いで、サンプラまで歩けるのか。その立場に立ってものを言える人が、公共交通会議の委員にはいない。だから会議で決めることと、このような地区説明会が出る意見には乖離がある。だから本当に困っている人の立場に立って、太子町は太子町でしっかり考えてほしい。磯長台などは平均年齢が75歳。新しい路線バスが運行されて検証しているうちに5年経ったら、もう80歳になってしまう。亡くなってしまう方もいるかもしれない。だから、この公共交通について検討している今がチャンスだと思うので、本当に弱者の立場に立って、話をしてほしいと思う。</p>		聖和台 2

分類	質問・意見	事務局回答	地区
その他	<p>おそらく皆、役所に行くよりも買い物や病院に行きたい。学生は学校へ行きたい。それがどのように組み込まれているのか。駅に行くのも1時間に1本で、確かにないよりはありがたいが、やはり電車でスムーズに乗り継ぎたいだろう。あるいは、役所で皆が乗り換えできるというが、それは幻想であって、同時に到着して同時に発車しない限り、乗り換えなど、本数が少ないところではできない。だからかなり幻想を含んでいる案と言える。</p> <p>それから、民間だから踏み込めないと盛んに言っているが、今回の問題はそういう問題ではなく、踏み込んで皆の希望を中に組み込み、その代わり役所のみならず我々も努力しなければならないという問題である。</p> <p>最後に我々の協力の仕方だが、海外の例ではゾーン制という考え方や定期券制という考え方が取り入れられている。定期券のようなものになると、乗らないと損だという発想になる。それが高額でなく負担のできる範囲の額とする。例えばごみ袋を我々は負担しているが、ある意味でこういうものと発想は同じである。だから希望者に限られると思うが、そういう定期券制などにすれば、何かあればとにかくバスに乗ろうということになる。それは一方ではバス会社への支援になり、一方で我々にとっても利用するモチベーションになる。まず始めてみようという先生の考えはよくわかるし、これは革命的な変化だと思う。我々もものすごく期待している。だからこそ成功するような案を、民間であれ何であれ、そこに踏み込んで、役所が先頭に立って取り組んでほしい。我々も協力できるところは協力するので、合理性をもっと追求してもらいたい。このまま進めてバスが走るのはいいが、誰も乗らないのでは申し訳がないので。</p>	<p>ご指摘のような買い物や通院の部分など、組み込んでいけるかどうか、様々な要素があると思う。できるだけよりよい形で始められるように、自分たちも努力していくとしか言えないが、ご意見を承って進めさせてもらう。</p>	聖和台 2
	<p>老人になっても暮らしていける太子町であってほしい。病院に行くのにタクシーを使わないといけないのであれば、本当に暮らしにくいと思っている。だからもう少し住民に沿った考え方をしてもらえたら嬉しいと思う。</p> <p>バスができるのは嬉しいことだが、それが利益が出なくて存続できなくなってしまうたら、また元に戻ってしまう。そうならないように、老人になっても住んで嬉しい太子町であってほしいと願っている。</p>		聖和台 2

分類	質問・意見	事務局回答	地区
その他	<p>路線バスを育てるのは、役場であり利用者であり、役場は活性化するようにサポートする立場だと思う。聖和台、磯長台、春日の新興地域の人口は合計すると4000~5000人くらいいるのではないと思う。結構な人数がいると思うのだが、この地域にはスーパーが1軒もない。聖和台は協定で商業施設を作れないということになっていると思うが、この地域に商業施設があれば、他の地域の利用者も見込めると思う。そうした部分について、役場として将来的にどう考えているのか。</p> <p>上ノ太子の駅前に、かつて大型スーパーができる案があったが頓挫してしまったと、地主の方から聞いたことがある。それで、もし土地がないということであれば、例えば、4丁目にある調整池のところに地下駐車場を作って、その上を定期借地で町が貸し出して、中型・大型のスーパーを誘致できたら、少なくとも聖和台地区の住民は買い物難民にならなくて済み、周辺地域の方々も利用でき、さらにバス路線も活性化されるだろう。我々利用者もバスを利用して育てていかないといけないが、役場もバスを引いて終わりではなく、将来的なビジョンをどう考えているのか聞きたい。</p>	<p>今後の交通について町としてどう考えているかということについてだが、今回の再編案については、地域公共交通網形成計画に書かれている目標1-1、1-2、1-3、1-5、目標3-2、3-3の部分にまず取り組もうということで作成している。今後は観光施設等との連携も必要であろうということで、施策3-1に挙げており、また住民と協働して公共交通が利用しやすいようにしていこうということで、今回の再編案には書いていないが、ソフト面で教育機関と連携して、例えば、子供もバスに乗れるように、バスの乗り方教室を開くなど、再編案にはまだ反映されていないが、検討している施策がいろいろある。それが事業スケジュールに書いてあるのだが、この網形成計画が2023年までの5年間の期間で実施するものになっている。その後で実施した施策を評価し、次の地域公共交通網形成計画の第2次計画のような形で、続いていくイメージになっている。</p> <p>したがって、まちづくりの観点から、観光や公共交通の利用促進といったことについても、今後考えていく。聖和台地域のスーパーについては、まちづくりの要素がかなり大きい話になるので、担当課に伝えておく。今回、観光施設関係を再編案に入れなかったのは、まずは住民の利便性を確保すべきということがあった。その上で、観光施設との連携できる部分は今後連携していくという話も、地域公共交通会議では出ている。</p>	聖和台3
	現状の制度が一番よい。新しい交通に変えても皆車を持っているから誰も乗らない。絵に描いた餅になる。		聖和台3
	<p>皆平等に歳をとる。皆これから先の生活を心配している。車があっても運転できなくなる状況が、近い将来に待っている。だから誰も乗らないということはないと思う。学生さんのことも親御さんが送迎して苦労されている。だから長い目で見て交通機関を育てていく必要がある。</p> <p>本当は先に聖和台で会議をして要望を上げるということだったが、それができていないのに1時間に2回もバスを通してもらえるのは、本当にありがたいことだと思う。ここに来ている人たちは、今後も自分で運転できるかどうかという不安を持っていると思うので、よろしく願いたい。</p>		聖和台3

