

## 第2回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和元年11月15日（金） 午前10時～12時50分

場 所：太子町役場 万葉ホール

### 議 題

- (1) 地域公共交通再編案に係るスケジュールについて
- (2) 地区説明会等の意見及び回答について
- (3) その他

### (1) 地域公共交通再編案に係るスケジュールについて

事務局 （資料 1-1、1-2 に基づき、事務局より説明）

委 員 聖和台の地区説明会が半年近くずれ込んだとのことで、大変遺憾に思う。なぜこんなにずれ込んだのか。区長一人に振り回されたという話も耳にしているが。聖和台地域の住民もバスを要望する声が多数だったのに、なぜ区長一人に振り回されたのか。そこは行政責任で、あるいは区長を任命しているのは町長なので町長の責任で、区長が何と言おうとも行うべきではなかったか。説明会自体が開催されないと、町民は状況を知ることができず、判断もできない。だから、こうした部分ではきちんと行政責任を果たしてほしい。今後のこともあるので、そこは強く要望しておきたい。

委 員 この件について、事情をご存知ない方は、聖和台が説明会に反対していたように受け取りかねない。しかし実際は区長一人のために説明会が開けなかった。自分も事務局に、なぜ聖和台だけ説明会が開かれないのかを問い合わせをしたら、役場に来てくれと言われた。それで話を聞くと、区長が自治会の役員である20名の班長から委任状を取って、自分がすべて決めるから自分に任せろと言い、自分の近辺にはバスが必要という意見はないから、聖和台にバスは不要ということで話をつけるということになっただけ。しかし、自分は区長に手紙を書いた。たった一人の意見で自治会を私物化し、バスを必要としている人がいるにも関わらず、聖和台にバスは不要と決めてしまって責任をとれるのかと。それで、事務局にも区長一人のために説明が開かれないことを抗議した。会長にも、区長のところに一緒に話をしに行きましょうと声をかけたが、会長も忙しそうだったので、スルーされてしまった。こうしたことが実情であり、聖和台の住民の8割方は最初からバスが必要という意見だった。この度の金剛バスの英断は、我々住

民は本当に感謝しているので、この部分は誤解されないようにお願いしたい。それで区長が、改めてもう一度住民にアンケートを取るので、役場が税金を使ってすでに一斉にアンケートを取っているのに、それを無駄にするのかと聞いたら、役場のしていることは信用できないという返事だった。こういう偏った姿勢に振り回されないで、先ほど委員が述べたように、役場ももっと強い姿勢が必要だと思う。

それでアンケートを取り直した結果、自治会から説明会を役場に要望したという形になった。しかし、役場は最初から説明会の開催を要望しており、順序がまったく逆になってしまっている。こうしたことも誤解のないようにお願いしたい。

会 長 佐藤委員の意見はもっともなことで、住民の方には12月にバスが走ると話していたので、それが実現しなくなり、会長として一定の責任を感じている。この責任をどうとるかについては、今日の会議の最後に意見を述べさせてもらおうと思っている。

平山委員の話については、1点だけ誤解をされていると思う。自分はスルーはしていない。区長と直接話をしたいということは何度も申し上げたのだが、自分と話をしたくないとの返事だった。自分は町長からこの会議を任されている立場なので、事務局を無視して直接区長の家に行って話をすることも構わないと思っていたのだが、地元の組織のこともあるので、それは差し控えた。ただ、個人的にはいち早く区長と話をしたいと思っていた。説明会の当日も先方から何か話があるかと思っていたが、何の会話もなく、何か強い要望があるかと思っていたが、それもなかった。自分としてはかき回されたという思いを持っているが、その部分も含め非常に責任を感じており、委員の方々にも住民の方々にも大変申し訳なく思っている。

それで冒頭、説明会が開催されなかったことは、聖和台の住民の意思ではないとの話だったが、それは聖和台の意思でもあると思う。なぜなら、区長を選んだのは地域の方だから。隣の磯長台と比較するのは問題があるかもしれないが、やはり磯長台と比べるとこの間、バスの問題について、地域で話し合いをしたり、意見交換をしたりするといったことが、少し足りなかったと思う。区長を任命したのは、町長でも自分でもなく、地元の方々である。だから、区長の判断が地域の意見と捉えられることは仕方がない部分がある。ただ、これはもう過去のことで、これ以上は触れることは差し控えたい。今後金剛バスが走った際に、いかにバスに乗っていくかを考えるときに、聖和台について思うのは、もう少し地域で団結してほしいということ。地域の中でバスに対する考え方の足並みがそろわないとよくないと思うので、今後聖和台の地域がまとまって力が発揮される

ことを期待しているし、関心を持って見ていきたいと思っている。

委員 前回の区長会において、聖和台の区長は相当抗議された。委任状を渡した人に、自分が直接話をしに行くというところまで話がいったが、区長は住民の代表として来ているという立場がある。個人的には、聖和台の区長には、あなたに区長は無理だから区長を選び直してきてほしいとまでお願いした。区長会としては、議論のできる人を出してきてほしいとお願いしたい。

会長 金谷委員には、今回の件で大変サポートいただき、感謝している。

委員 バス停の設置についてだが、当初は11月か12月くらいにバス停の設置にかかるとの説明だったが、今回の資料によると来年の1月～3月になっており、このスケジュールに延びたということか。  
また、支線交通については、バス停に係る関係者調整がスケジュールの⑧に書いてあるが、これは順調に調整できると考えているのかどうか教えてほしい。

事務局 基幹交通については、聖和台のバス停の調整が進んだ上で、工事をすべてまとめて行っていく予定で、それが1月～3月にずれ込んでいる。  
支線交通についても、12月の地域公共交通会議である程度バス停の候補地が決まったら、バス停に係る関係者調整ということで進めていくことになる。ここは12月の会議で承認いただけたら、順次進めていくことになるので、12月中頃からの予定でスケジュールを示している。

委員 では、バス停については、点線の表記の意味がよくわからないが、2月の下旬から工事にかかる、磯長台では受け止めてよいのか。  
それから、資料に「バス音声録音・方向幕・バス停看板作成等」とあるが、音声録音・方向幕の意味がよくわからない。

事務局 まず新規バス停設置の工事は、新規バス停設置に係る地域調整が済み次第ということになるので、調整ができるかどうか可能性のある範囲を点線で書かせてもらっている。早く調整が進めば、1月からバス停工事を進めていきたいが、実際のところ調整が終わって工事が進められるのは2月頃になるのではないかという見込みから、その部分を実線で書いている。  
それから⑨「バス音声録音・方向幕・バス停看板作成等」は、9月の補正予算の際に議会で承認してもらっている部分なのだが、方向幕とはバスの正面に付いていて行先等を表示しているもので、新規路線の運行にあたり、新しいものが必

要になるということ。バス音声録音についても、新規路線に合わせてバス音声を録音し直すことになる。金剛バスは、こうした新規の設備投資が必要になるので、金剛自動車が行う新規設備投資の部分に対して、町が補助金を予算措置している。

会 長 他に何か質問・意見はないか。なければ地域公共交通再編案に係るスケジュールについて承認してよいか。

委員一同 異議なし。

会 長 ありがとうございます。スケジュール変更は今回で2回目になる。それで事務局に対して言っているのは、もう3回目はないということ。これ以上後ろにずれ込むのは、住民に対して失礼になる。来年6月の運行開始は絶対変更しないということ認識をお願いしたい。

#### (2) 地区説明会等の意見及び回答について

事務局 (資料 2-1、2-2 に基づき、事務局より説明)

委 員 自分からは要望書を出している。この要旨説明をするように事務局から言われているので、また後ほどさせてもらう。  
地区説明会で挙げられた主な意見として資料に集約されているが、実際のところ多くの意見・声が出された。ここにまとめられているのはごく一部。要望の中には、65歳以上の方にもお出かけ支援を出してほしい、予約型乗合ワゴンを残してほしい、といった声がたくさんあった。そうした声がこの資料には入っていないので、まとめ方に疑問を感じるということをおきたい。

会 長 要望書の趣旨説明をされるときに、一緒に議論をしたい。

委 員 観光面からお願いしたい。バス停の近くに観光名所がある場合は、バスにおいても観光名所のアナウンスをしてもらいたい。少しでも地域の発展に繋がればと思うので、よろしくお願いしたい。

会 長 金剛バスのアナウンスはすべて作り直すのか。既存の路線はそのままか。

- 事務局 既存の路線についても音声は作り直すことになると思う。既存路線の中にも新しいバス停ができるので、そのために作り直す必要があると思う。
- 会 長 今回の意見について、バス停の名前を観光資源の名前にすることも一つの考え方ではあるということも話してはいるが、既存の名前を変えにくいことも考えられるので、既存のバス停名の後に観光名所の名前も挙げてもらうのがいいかもしれない。せっかく音声を作り直すのであれば、よい機会だろう。
- 事務局 この機会に金剛自動車と話をしながら考えていきたい。
- 委 員 今、観光資源の話が出たが、観光資源の名前のバス停を作ることも考えてほしい。
- 会 長 今申し上げたとおり、それもよい案だが、時間的なタイミングもあるので、バスのアナウンスの際にバス停名の後に括弧付けの形で観光名所も流してもらうことを、最低限はしてもらうように、ぜひお願いしたい。どういう名称がよいかは観光協会とも相談してもらったらよいと思う。
- 委 員 聖和台のバス停をどこにするか決めるときに、いろいろな意見が出て長引いたりしないために確認したいのだが、ひじり会館は太子町の所有か。コミュニティセンターは聖和台の資金で作った。だからコミュニティセンターで会議を行うときは、区長の許可が必要だったと思うが、ひじり会館だったら区長の許可がなくても説明会を開くことができるのではないか。
- 事務局 場所の問題ではなく、説明会を開くこと自体を拒否されていたという経緯がある。
- 会 長 今回の質問は、地区説明会で挙げられた意見と、どう連動するのか。
- 委 員 聖和台の各丁目での説明会が開催されたときに、ある方が言われたのが、区長がまたややこしいことを言うと、物事が決まらないので、自分を挟んで話し合いをしたいと思うがどうかという提案だった。しかし、自分個人が皆さんを集めるわけにもいかない。これは自治会長の責任でもあるので、自治会長と相談しようと言ってお断りした。それで、今後バス停を決める話し合いをするときに、ひじり会館ではなくて万葉ホールまで出て来なければいけなくなったら、意見を言ってくれる人も減ると思う。その点で心配している。

会 長 趣旨がわからないが。

事務局 今後、再編案の修正案が決まって、住民の皆さんに説明するときに、どの場所でするかという話であれば、今後の修正案の説明は、万葉ホールでさせてもらおうと考えている。もし、地区で細かい話をする必要が出てくれば、ひじり会館など、地域の方が来やすい場所で開催させてもらう。

会 長 今回の委員の話は、バス停を決めることに関する提言か。バス停の場所を地区で決めてもらうことは、この間の説明会でも申し上げ挙げたが、長く見てもタイムリミットは1カ月しかないので、その間にきちんと意見をまとめてもらえるかというのが、先ほど申し上げた地域の力を発揮していただきたいところ。そこが長引くと全体がずれ込むので、しっかりお願いしたい。事務局もしっかりサポートしてほしい。それでもダメなら、自分が直接行って話をさせてもらう。

私からも少しお話させてもらいたい。意見の5番目に「商業施設へ直接行くことはできないのか」とある。これは聖和台から出された非常に強い要望の一つで、聖和台の説明会では回答させてもらったが、商業施設とはカインズ、ラ・ムーのことだと思う。そこに現状乗合ワゴンで行っている高齢者は少ないと聞いている。この商業施設の利用者の多くは車でっており、もしバスを走らせたとしても比較的体力のある方しか利用は難しいのではないか見込まれる。そこで、まず商業施設の近くにバス停を設置するので、その利用状況を見て今後判断していくという方向で考えている。新しいバス停から商業施設までは歩いて2～3分かかり大変なので、そんなバス停は高齢者等には意味があるのか、という質問もあったが、そもそも高齢者がこの商業施設を利用しているという情報がないので、まずは既存路線にバス停を新設して、その結果、商業施設まで歩くのが厳しいという声が上がってきたら、それはまた一つの情報として検討させてもらいたいと思う。

それから意見の6番について。これは事務局が金剛バスと協議をしてもらいたいことなのだが、直通便を朝1便、夕方1便走らせることを検討してもらっている。この対応のところ、昼間の時間帯に2本程度運行すると書いてある。ということは1日4便走るという理解でよいのか。

事務局 はい。朝1便、昼2便、夕方1便ということで、金剛自動車から話をいただいている。

会 長 ここを昼間2便にするのであれば、朝2便、夕方2便という選択肢はないのか、

確認してほしい。現状、我々の計画は、畑・山田の方は支線交通で役場まで来てもらい、そこで乗り換えて他方面に行ってもらおうというのがコンセプトである。ただ、朝と夕方については、通勤・通学の方には乗り換える手間が大変ということで、直通便の要望があった。それを昼間に直通便を出すというのは、計画から見ると、そこに重点があるのではなく、朝と夕方の通勤・通学の方がストレートに駅まで行けるということが、直通便の趣旨ではないかと、個人的には強く思っている。昼間2便が本当に適切なかどうか、ヒアリングできるのであれば、畑・山田の方に聞いてもらいたい。もちろん金剛バスが走らせるものなので、河南町など、どこか別のルートのもを回してくるなど、バスの配車の関係があるだろうから、我々だけの要望をすぐに通してもらえないとは思っている。ただ、その部分は確認しておいてもらいたい。

事務局 確認させてもらう。

会 長 昼間2便が悪いわけではないのだが、昼間2便走らせるのだったら、朝2便、夕方2便に振れないかということ。

委 員 住民のいろいろな意見が聞きたくて、自分の住む地区以外の説明会にも参加してきた。会長は、乗合ワゴンでカインズ、ラ・ムーへ行く利用は少ないと話していたが、自分が運転手さんに聞いたところでは、ちよくちよくあるという。説明会でも、カインズ、ラ・ムーにバスを通してほしいという意見が出たと思う。ここに「支線交通の車両は、福祉センターバスを確保する」と書いてある。商業施設には、金剛バスが大型バスだから入れないのであって、小型バスなら入れるはず。それなら、支線交通が福祉センターバスを使うのだから、支線交通を商業施設に乗り入れることはできないのか。

会 長 カインズ、ラ・ムーに小型バスが入れるかどうかは、カインズ、ラ・ムー側がどうかという問題と、右折禁止の問題は、大型・小型に関係なく問題として残る。

委 員 現状でワゴン車は右折して商業施設に入っている。

会 長 これについては、事務局、回答してほしい。

事務局 乗合ワゴンは、普通自動車と同じ扱いで、路線認可をもらって走っているものではないので、右折が可能になっている。

会 長 つまり、車両の大きさの問題ではなく、路線認可をもらって走る以上は、ルールは守らないといけない。

事務局 はい。支線交通にしても基幹交通にしても、認可をもらう以上は、警察の指導を聞いた上で運行させるものとなっている。

会 長 小さなバスのほうがメリットは多々あるが、その車両をどう手配すべきか教えてほしい。

委 員 支線交通に福祉センターバスを利用すると書いてあるので、時間の空いているときに融通できないか。

事務局 支線交通のルートを商業施設に回せないかということか。

委 員 そう。

会 長 そうなると、支線交通の1周のルートをかなり長くするということか。前にも説明したが、支線交通が町内をぐるっと循環することはできない。金剛バスの路線との関係がある。だから、金剛バスが走っていないところに、支線交通のルート設定をすることが大前提になっている。

委 員 要望書を出しており、支線交通も絡む問題でもあるので、ここで話をさせてもらいたい。

この公共交通会議ができる以前から、福祉センターバス及び乗合ワゴンが運行していた。これは、高齢者の外出支援ができるように、何度も何度も話し合いをして要望してきたもの。そのとき町長もお出かけ支援策として、乗合ワゴンを作るという話になった。それで実施されてから5年ほどになるが、その間、利用者は大変喜んで利用している。福祉センターバスも定着している。それらについて、この公共交通会議の案では運行を止めて、再編を進めるものになっている。しかし、皆が利用して根付いている制度だから、これらを残した上で、支線交通を充実させていってほしいということを要望してきた。この再編案を住民の方々に知らせている中で、ある方から電話があった。その方は、すでに免許証を返納しており、乗合ワゴンを利用して商業施設や総合体育館へ行っているので、ぜひとも乗合ワゴンは残すように頑張してほしいということだった。このように、乗合ワゴンは皆が利用して定着している。また町内にある4カ所の病院にも行ってくれる、バス停まで歩くのが難しいので近くまで来てくれるのは大変ありがた



いと喜ばれている。そこで、ぜひともこれらを存続してほしいということで、我々は町長と会長に要望書を出させてもらった。

この公共交通会議は、当初から町民のお出かけ支援やよいまちをつくること、気軽に出かけられることを目的にし、それを実現するための会議だと思う。だから、町民の思い、要求を計画に反映し、現状から後退させることはあってはならないと思う。

予算が 2000 万円程度ということで、はなからワゴン等をなくす前提の計画になっているが、それは本末転倒な話。住民の要求をいかにこの中に取り入れて、乗りやすい交通網を作っていくかということが大前提であり、それについて町議会で予算要求をし、それで議会が無理ということになれば、またそこからの検討になると思う。持続可能ということをよく言われるが、何をもって持続可能という判断をするのか。金剛バスが運行を継続するのに補助が必要ということになれば、その時点で議会でも判断をして、どのくらいの予算をつけたら持続可能なのかを考えるべきだと思う。今のこの交通会議のメンバーには、交通弱者の声を発言する人がいないという意見も町民から出ている。だから我々が委員のメンバーとして、町民のための要求を通すために、現行の乗合ワゴン等が再編されるのを阻止する壁になる。委員の方々も、町民の要求をいかに反映させるかを考えるべき。現状で 65 歳以上の方が乗合ワゴンに乗れているのなら、お出かけ支援制度の対象も 65 歳以上にするのが筋ではないか。他の自治体に合わせて 70 歳以上にする必要はない。そもそも乗合ワゴンと福祉センターバスは残すべきであり、その上で支線交通を充実させればよいのではないか。金剛バスが中央線にバスを走らせてくれることは、非常にありがたいと思っている。そのことを除けば、町がすることは、福祉センターバスと乗合ワゴンの廃止、それから福祉センターへ行くバス路線の縮小しかない。我々はもっと町民の声を聞いて、どうしたら便利になるかを考えるべき。支線交通の本数を増やし、かつ福祉センターバスと乗合ワゴンを残すことが、住民の声に従う道だと思う。

会 長 最初にも少し話したが、太子町では金剛バスが路線バスを運行しており、さらに新たに中央線を走るルートが提案されている中で、町が運営できるバスのルートは制約を受ける。それは了解されているだろうか。

委 員 福祉センターバスは金剛バスと路線が被っていないし、運賃も取っていないので、そこは問題ないのではないかと。

委 員 運輸支局から。線で被っていなくても、面で被っている。民間のバス路線と被っているとバスの需要を取ってしまうものとなる。

まず、計画ができていますので、その計画どおりバスの施策を進めていくことだが大事になる。その上で見直しということが、当然計画の中に含まれているので、必要であれば見直していくことになる。今の意見なども、見直すときの一つの視点になっていくと思う。

持続可能とは何かというと、役割分担がきちんとできていて、お金をいかに出し続けていけるかということだと思う。金剛バスが運行しているところは、金剛バスが自立運営されるので、路線を展開してもらえることは、非常にありがたい話である。それ以外のところは町が持ち出しをしていくわけなので、町がいつまで費用を捻出していけるかという問題になると思う。

金剛バスが聖和台・磯長台を通るバス路線を運行してくれる決断をしたというのは、すごいことで、本当にありがたいことだと、我々も感じている。元々は町が運行しようとしていたところを金剛バスが自立運営してくれるということなので、町の費用の捻出も抑えられることになる。

これをせっかく決断して走っていただけということになっているので、これを進めていけるように後押しをしていかなければいけない。自立運営なのだから。要望書にあるように、乗合ワゴンや福祉センターバスを続けていくと、せっかく金剛バスが決断した路線に明らかに影響を与えることになる。有料になるというのは、受益者負担で、移動に対する対価を支払うのは当たり前のことだと思う。乗り継ぎが生じることで、少し不便にはなるが、その不便も分かち合って、せっかく金剛バスが新たにバスを走らせようとする決断を後押しすることで、全体的に役割分担をして長く続けていけることを考えていただければと思う。今まであったものがなくなる不安は大きいと思うが、計画どおりに進めて、必要であれば見直していくということが大事だと思う。

会 長     まず、議題の整理をさせてもらいたい。地区説明会の意見と回答について、意見を言っておきたいという方がおられたらお願いしたい。まず先にここを審議させてもらい、それから今出ている話のほうに移りたいと思う。

それから、1点だけ、自分も知らないことだったので教えてもらいたい。この後、お金の話にもなるだろうからお聞きしたいのだが、地区説明会で20～30億のお金があるから大丈夫という話を聞いた。では本当にここに20～30億というお金をつぎ込んでも将来的に大丈夫なのか。

委 員     32億の黒字をバスにつぎ込むという趣旨ではまったくない。32億の黒字があるのだから、経費を制限しなくても、この町はまだ余裕があるのではないかという意味。

会 長 32 億あるから町の財政が非常に豊かなので、有料の負担を考えなくてよいという趣旨か。

委 員 新しい生涯学習施設などいろいろ作ろうとしているので、予算的にいろいろ割り振りがあるので、交通のことに全部使えというのではない。ただ、会長がバスに乗ってもらわないと、皆の税金が上がるようなことを説明会で話したので、税金を上げないとバスが走ってもらえないのかと脅しにとらえた高齢者がたくさんいた。だから、まだ町には余力があるという意味でその発言をしたのだと思う。

会 長 32 億というのは、そんなに余力があると言える金額なのか。32 億で 50 年、60 年やっていけるのだろうか。

副会長 今日の会議の議題としてよいのか悪いのかは別として、お金の話は非常に難しい。何億あったら大丈夫ということではなく、町のほうも住民の税金を預かって、持続可能な運営をしていかなければいけないということで、基金の積み立てをしている。皆さんの生活と同じで、普段使うお金と将来投資するお金を分けて、将来のお金を積み立てしている。生涯学習施設についても計画に基づいて長年積み立ててきたお金を使うので、一気にお金に困ることになるわけではない。そういったお金を合算すると数十億円あるのは確か。

今回の公共交通についても、きちんとした運営をしていくには、無料で本当によいのかということ。無料では、継続できる保証がない。一定の受益者負担の中でこのサービスを提供し、金剛自動車とともに共存共栄をして進む形がよいということ、この 1 年間この会議の中で議論してもらってきたと思う。

福祉センターバス、予約型乗合ワゴンがなくなると懸念されているが、実証運行という一定のルールの中で始まっていくので、その中でお金のことも一緒に議論してもらえればよいかと思う。

会 長 自分は、どこの自治体も裕福ではないと思っている。これからどんどん内部留保が溜まっていくとも思っていない。これから先 5 年くらいの議論ではなく、20 年 30 年 50 年というスパンで見ると、どこの自治体も余裕があるとは思えないので、締めるところは締めて、使うところは使わないといけないということだと思う。

まず、地区説明会の議題についてまとめたい。地区説明会で資料 2-1 のような意見があり、今後この資料に記載している内容に基づいて計画を進めてよいか。

- 委員 そここが問題。このとおりで行くと、この要望書の件は検討されないことになるのではないか。
- 会長 そうでなく、この資料に書かれていることに間違いはないかということ。  
では、承認いただいたということで、次に進めたい。  
先程来、話が出ているが、高谷委員から要望書の提出があったということなので、事務局から要望書のコピーを各委員に配布している。これについて、どういう形で出てきたのかについて、説明いただきたい。
- 委員 4月に第1回目の計画書が配布されて計画が決定した。その後町の方々に計画の内容を知らせていった。その際に住民の声を聞き、また地区説明会にも何度か参加し、そこでも住民の声を聞いた。その中で皆さんが失望しているのが、予約型乗合ワゴン、福祉センターバスの件。乗合ワゴンは59カ所、福祉センターバスは23カ所の停留所があり、自分の家の近くから利用できる大変喜ばれている。それが今後廃止されて公共交通だけが回ることになるのでは、皆さん納得がいかない。そこで実証運行が決まるまでに、支線交通の充実も含めて新たに検討してもらうことが非常に大事だと考え、予算や議会も関係するであろうから町長宛てと、この会議でも検討してもらうよう会長宛てに要望書を出させてもらったというのが経緯である。
- 会長 それで、お手元に要望書のコピーを配布した。委員が会長をされている「循環バスを走らせる会」の名前で、10月15日付で、自分宛てで届いたものをお配りしたが、これと同じものが町長宛てで届いているということ。  
主張のとおり、「予約型乗合ワゴン、福祉センターバスを従来通り運行させること」「総合福祉センターバスは支線交通として、畑・山田地域を主に巡回するバスとして運行すると説明があったが、支線交通の交通手段は、福祉センターバスとは別に確保すること」「葉室・太子の町民は直接福祉センターに行けず、役場前で乗り換えが必要になるので、直接行けるようにすること」「計画では乗合ワゴンは健常者は利用できなくなる。65歳以上の町民が地域で病院や買い物に行くために利用されていた乗合ワゴンは従来通り走らせ、さらに充実させること」。これらが大きな1項目になっている。  
それから2つ目の項目として、「畑・山田の支線交通を充実させること」となっている。  
以上を簡潔に言うと、ワゴンとセンターバスを残して、さらに支線交通を充実させるという要望ということである。  
この要望について、委員の方々から意見等があったらお願いしたい。

委員 自分のところにもポストに投函してもらった。書かれていることは本当によい話だと思う。だが、この網計画を策定するにあたり、これまで予約型乗合ワゴン、福祉センターバスをどうするかということで、再三会議を重ねてきた。これらをなくすことを踏まえて今まで進めてきた。それがどうして今こういう問題が出てきたかということが一つの問題。

各地区で説明会をしてきて、いろいろな意見が出てきたが、しゅしゅかどうかはわからないが納得してもらって現在に至っている状況である。この文章によると、共産党の西田委員が議会で質問をされている。確かに当初から議員でこの会議の傍聴に来てもらっているのは西田委員だけなので、素晴らしい議員だと思っていた。

今回の高谷委員がおっしゃられているとおり、何もかもできたら一番よいのだろうが、それをずっと議論してきて今現在に至っている。この話の内容は、今までの議論をすべて差し戻しするようなものだと思う。こういう話は当初からいろいろ出ていた。議論に議論を尽くして今日に至っている。その中で金剛バスも走ってもらうことになった。聖和台・磯長台でも独自のアンケートを取り、地域の方に納得してもらってきた。こうして進めてきたものを、この件はすべて元に戻してしまうような話で、やはり納得いかないというのが現在の心情である。

委員 自分の考えとしては、金剛自動車を後押ししていかないといけないというのは、まったくそのとおりで、持続させていきたいと思う。ただし、この公共交通会議で論議された内容は、全町民に歓迎されるようになっていかないといけないと思う。その意味では、予約型乗合ワゴンや総合福祉センターバスの問題については、慎重に検討しながら、そういう方々も賛同できるようにしないと、持続可能な公共交通として、金剛自動車をバックアップし応援していこうという気持ちになかなかならないと思う。だから、単純に予約型乗合ワゴンや総合福祉センターバスを廃止することが、金剛自動車の応援になるというようには思わない。これらの問題をうまく解決することによって、金剛自動車を支えようということになると思っている。

自分は、高谷委員が出している文章と事実がどうかという確認をもう少しすべきだと思う。予約型乗合ワゴンの59カ所のバス停が網の目のように張り巡らされていることは、素晴らしいことだと思う。そういったものについては残したほうがよいと思っているし、そのことが金剛自動車の営業を妨害することになるというのであれば、それは慎重に検討して何とかしないといけないと思う。その意味で、もう少し議論を正確にしたいと思う。

要望書の中に「葉室・太子の町民は直接福祉センターに行けず、役場前で乗り換

えが必要になるので、直接行けるようにすること」となっているが、公共交通の利用が困難な人に対する外出支援相談窓口に関する説明の中には、「福祉センターへのサロン送迎については、町内 58 カ所の駐車場と福祉センターへの送迎」と書いてある。すなわち、公共交通の利用が困難な人への対策の中で、町の説明に従えば、要望書の中の「葉室・太子から支線交通に乗り替えて福祉センターへ行かなければならない」ことにはならないのではないかと。

それから「65 歳以上の町民が地域で病院や買い物に行くために利用されていた乗合ワゴンは従来通り走らせ、さらに充実させること」という部分については、結論から言うと、予約型乗合ワゴンは継続させて、その代わりに有料にすべきだと思っている。無料にすると金剛自動車への影響がすごく出てくるのではないかと思う。その意味で有料にすることで、金剛自動車との関係をなんとかできないかという思いがある。

このように、要望書の中で危惧されている点について、実際の対応がどこまで可能なのか、1 項目ずつ丁寧に整理をしてお互い合意するにしないといけないだろう。誤解がたくさんある中で突っ走ってしまうのはよくないと思うので、もう少し丁寧な対応をここですべきだと思う。

会 長 今の話の 2 点目、予約型乗合ワゴンの有料化について、事務局はどう思うか。

事務局 予約型乗合ワゴンを有料化してサービスを継続する部分については、金剛自動車と話し合いをする中で打診してみた。しかし、これを実施してしまうと、金剛自動車の路線はかなり影響を受けてしまうという意見だった。当初は、フルデマンドのワゴンを 1 台走らせて、有料でいろいろなところに運ぶ形も金剛自動車に提案したが、やはり受け入れてもらうことは難しかった。

委 員 今の説明ではわからない。

委 員 要望書の件だが、福祉センターバスを非常に心遣いいただき、ありがたく思う。これについて前回の会議で自分からも発言させてもらった。福祉センターに行くこと自体が非常に不便になるかもしれないが、この再編により太子町全体がよくなるのなら、了解するというのを伝えさせてもらったと思う。こうして会議を進めてきた中で交通網の計画が出されてきた。にもかかわらず、今ここで高谷さんは委員でありながらもこういうものを出してくるというのは、会議そのものとして成り立たないのではないかと思う。

自分も社会福祉協議会会長なので、特に福祉センターバスについては、自分からも要望したいが、太子町全体がよくなるのなら、今の考え方でやむを得ないと

いうことで、この結果になっていると思う。その辺を理解してもらわないと、会議は動かないのではないか。

先ほど、運輸支局の方からも話があったが、金剛バスも企業なので、十分に検討して路線を展開しているだろう。そこに太子町が入り込んでいくのは無理だろう。これまで太子町もいろいろなことを金剛バスにお願いしてきて、それで今まで継続してきてくれて、金剛バスも赤字になっているのではないかと思う。それにも関わらず、聖和台のほうにもバスを出してもらえるとというのは、本当にありがたいことだと思う。そうした全体を十分に理解しながらこの会議を進めていかないと、うまくいかなくなると思う。

今後、実証運行をしてもらったとして、その結果が完全なものであるとは思っていない。だから実証運行をしながら、なおかつ不便な人がいれば、それはそれで協議をしてもらい、改めていってもらいたいということを強く言っておきたい。

会 長 自分も地区説明会等で話してきたが、今の計画は完成形ではなく、場合によっては完成というものはなく、皆さんの年齢、住まい、生活の形も変わっていくだろうから、常にそれを追いかける形でシステムを改善していかなければいけないという思いである。だから、案が決まって実証実験を行い、それを踏まえて本格運行が始まったら、もうこの会議も解散して終わりという問題ではなく、新しい組織を作るのか、この組織を継続するのかわからないが、バス停が本当に使われているのか、どこかに新しいバス停が必要なのか、といった議論は続けなければいけない。これは大変な作業なのだが、絶対に続けたいと思いたい。それで今回、高谷委員が会長である「循環バスを走らせる会」からこうした要望書が出されたので、自分が危惧している点だけ申し上げたいと思う。本来文書でお返ししたいところだが、まずは口頭で返答させてもらいたい。

まず1点目。あとで福祉部局から可能であればフォローをお願いしたいのだが、福祉部局では、福祉サービスの部分で公共交通に乗れない人をしっかりとカバーしている。だから問題があるとしたら、カバーをした上で、まだサービスから漏れる人がいるのかどうか。福祉部局から聞いているのは、一人一人個別に状況を確認して、丁寧に対応しているところとのこと。なので、この要望書で心配されている人たちは、福祉サービスでカバーできているのではないか。

2点目。畑・山田は今まで路線がなかったもので、交通空白地区となっており、我々もそこを重点的にこれまで検討を重ねてきた。それでこの再編案であれば、今まで福祉センターバスや乗合ワゴンを利用していた方で元気な方は、この支線交通を使ってもらえると思う。しかし、福祉センターバスと乗合ワゴンを残して支線交通を運行した場合、この支線交通に乗る人はどういう人だろうかと思う。お

そらく一定の年齢以上の方は、乗合ワゴンと福祉センターバスに乗ることになるだろう。ということは、支線交通に乗るのは、65歳までの方になる。その年齢層だけの利用で、支線交通を維持できるだけの利用者数になるのかどうか。乗合ワゴンと福祉センターバスを残した上で、支線交通にも十分な利用者が見込めるのであれば、要望書の提案はよいと思う。しかし、もしこの3本立てにすることによって、支線交通の利用者がおらず、当初から我々が危惧している「空気を運ぶバス」にならないか、ということが大変気になる。もちろん実証運行をして評価を行うので、その評価のときに支線交通が「空気を運ぶバス」になっていたら、支線交通は最終的に不要というという判断になる。もしそれで支線交通が廃止されたら、結局、畑・山田の交通の問題は改善されないままになる、ということが、大変気になるところである。

3点目。これも自分の頭の中の概算なので、事務局にあとでしっかりと数字を出してもらいたいのだが、概算では支線交通と予約型乗合ワゴン、福祉センターバスの3本立てにした場合、おそらく現状の再編案と比較すると1000万円は余計にかかると思う。こうした費用について、要望書を出した循環バスを走らせる会では、どのように計算されているのか。それとも、どれくらいのコストがかかるかということは全然考えずに提案されているのか。なぜ1000万円ほど余計にかかる計算になるかという、福祉センターバスをそのまま残すとすると、支線交通に使う車両を調達しなければならなくなる。運転手も雇う必要がある。なおかつ支線交通は、運輸支局に登録して公共交通として運行するので、それだけでも結構な経費がかかってくると思う。

お金が潤沢にあれば、いろいろなことを手厚く展開すればよいと思うのだが、この会議体で2000万円の予算を3000万、4000万と上乗せして要望したところで、事務局や町長、あるいは議会が受け入れるとは思えない。だからまずはファーストステップとしてこの計画で進めてみて、それで改善する人もいるが、まだ不便な人もいるということになったら、また次の要求をしていくという形で積み上げていく必要がある。それをしないで一気に高い要求を通して、そのどこかが崩れてしまえば、すべてが崩れてしまうおそれがあるので、そこを大変危惧している。

もう一度言うが、福祉サービスでカバーできるのではないかということ、支線交通そのものが成り立たないのではないかということ、費用面でも3本立てにすると概算で1000万円くらい余計にかかるのではないかということ、これが自分からの回答である。

将来的には要望書のような形に持っていくことも、選択肢としては残しておきたいが、今回のこの計画ではそういう豪華な方法ではなく、少しずつよりよい形に近づけていくという方法の方がベターではないかと思う。



事務局のほうで何かフォローすることがあったらお願いしたい。

事務局 経費に関して今試算しているところでは、再編案については、公共交通の利用促進サービスということで、「100 円補助」を上乗せしてきた部分があるので、これを除いての試算になるが、経常的にかかる経費としては、約 2000 万円となっている。支線交通の収益が 100 万～200 円程度あるとした場合、それを差し引いて、最終的な経常的経費としては年間 1800 万円になると見込んでいる。それから予約型乗合ワゴンと福祉センターバスを仮に残した場合、経常的にかかる経費としては年間約 2800 万円という計算になり、収益は 100 万円に届くかどうかというところで、トータルの経費は 2700 万円くらいと見込まれる。ということで、乗合ワゴン等を残した場合は、900 万～1000 万円くらいの差が出てくる試算になる。

サービスについては福祉部局から説明させてもらう。

事務局 高齢介護課から。今、福祉サービスからフォローするという話をしてもらった。自分も説明会はすべて参加したが、そこで予約型乗合ワゴンや福祉センターの送迎バスの利用者からは、心配の声ももらっている。そのたびに説明させてもらっているが、基本的に予約型乗合ワゴンの利用者で元気な方、バスを利用していただけの方は、健康維持の意味も含めてバスで移動していただく形になる。バスに乗れない移動困難の方は、地域支え合い型の移動サービスやサロン送迎でフォローさせてもらうということで、説明させてもらっている。この上半期で 142 名の方が乗合ワゴンを利用しているが、その一人一人が乗合ワゴンでは何メートル歩いているか、バスで移動する場合には何メートル歩くことになるということすべてデータを積み上げている。それを地図にもプロットしているところ。さらに一人一人に実際どういう利用方法になるかを確認しており、移動に困るようになる方には、プラスワンサービスなどに繋げさせてもらい、一人一人が確実に困ることのないように対応させてもらうということで、説明させてもらっている。

あと、この 142 名の方を分析すると、やはり聖和台・磯長台といったバス路線のないところの方が乗合ワゴンを利用されていることがわかる。だから、バスが通ればそのほうが便利になるという方も、個別に確認していると大勢おられる。その辺も踏まえて予約型乗合ワゴンについては、一定のフォローさせてもらう予定である。

委員 体育館に行く人は、これから乗れなくなるので、どのようにしたらよいか。それから、この要望書について話が前後してしまうという批判があったが、4月

の会議の1週間前にこの路線案が出された。しかしそれ以前から我々は予約型乗合ワゴンをぜひ残してほしいと、福祉部の部長にも要望を出してきた。それが案に反映されず、乗合ワゴンはなくすことになってしまった。その後、地区説明会を開く中で、住民の声を聞いて、それを斟酌して新しい案を作ると思っていたのだがそれが叶わなかったため、この時点で要望書を出した。今までも要望を出してきたが、それがまったく反映されずにここまで来てしまったという点については、ご理解いただきたいと思う。

会 長 要望書がなぜこのタイミングになったのか説明いただいたが、会長の立場としては、出していただいてよかったと思っている。それで議論ができるので、決して都合の悪い意見に蓋をして、都合のいいように作りたいわけではないので、意見は大いに出していただいて結構である。そもそも蓋をする気があるのであれば、地区説明会などは開かなかったと思う。実際に地区説明会でよい意見もあったし、考えさせられる意見もあった。逆に意外にこちらの意図していることが伝わっていないという部分もあった。だから地区説明会を開いたことはよかったと思うし、今、要望書の形で意見をいただいていることも、自分としては大変嬉しく思っている。

それで、委員は費用についてはどのように考えているのか。

委 員 費用についてだが、そもそも会議の場でも予算に関する説明がない。地区説明会の中でお金がどれだけかかるという話が時々出ていたが、会議の資料としてはもらっていない。この会議で予算の絡む問題について論議するのであればする。だが、それは町議会での話になると思ったので、自分はいえそこには触れていない。この公共交通会議は、ビジョンを作っていくものと思っている。

会 長 自分が危惧している、支線交通が成り立たなくなってしまうのではないかとこの点だが、センターバスと乗合ワゴンを残してしまうと、高齢者はそちらを利用するので、支線交通を使う人は、高齢者以外で車が乗れない人ということになる。それで畑・山田の需要の規模からすると、厳しいのではないかとこののが、一番の悩みどころ。

委 員 支線交通をもっと遠方に回すことができないという話だったが、なぜできないのか。時間的な問題か。金剛バスと面で重複するという問題か。では今の時点はどうか。今の時点では乗合ワゴンが走っているが、それが金剛バスを圧迫しているのか。それと同じことではないか。それでお金を取らなければ、金剛バスと競合する関係に入ることではないか。

会 長 お金を取らないで無償で運行するのであれば、ルートはある程度自由に設定できる。1周がある程度長くなってもいいのかもしれない。しかし先ほど、副会長からも話があったが、本当に無償でいいのかということ。我々としては無償ではなく受益者負担で少しでも運賃を支払ってもらい、継続していくという考え。無料というのは何においてもよくない。無償で運行している自治体もあるが、そこはそこで苦しい実情になっていると思う。

では有料にしたら、ものすごく収益が上がって、収益率 50%、60%でカバーできるのかといえば、そうではなく、隣の河南町でも 10%を超えるかどうかという程度。ただ、やはり必要なものに対してはお金を払うということは、これからのシステムに入れていかないといけないだろう。タダだったら何でもいいというものではない。

委 員 自分たちが視察に行った三重県の玉城町では、無料で走っている。無料で走ることが高齢者がたくさん利用し、そのことで元気になり、それで国保料が極めて安くなったということ。受益者負担をしたとしても、それによる収益はごくわずかで、それではまったく採算は合わない。その分違うところで町の財政が潤うということを玉城町では話していた。

お金を取ることで、路線のルートのことや、運輸局の許可を取らないといけないなど、いろいろな制約が出てくる。運賃を取らないほうが、町民のために自由な形を選べるという利点が大いだと思う。

会 長 その地域の路線バスはどうなっていたか。

委 員 そこは路線バスはない。

会 長 路線バスがなければ、フリーハンドで自由にできる。太子町には金剛バスがある。最初の会議で自分は「イコールフィッティング」という言い方をしたと思うが、人を同じ距離を輸送するのに、片側は運賃を取っている、片側は運賃を取っていない、しかも取っていない方が行政だとしたら、それが民業圧迫にならないかということが、一つ判断としては悩ましいところである。だから太子町の行政のバスだけで考えたら、無料での運行も一つの考え方である。しかし、実際は、これから長くパートナーとして付き合いしていくべき金剛バスがある。だから金剛バスの目線に合わせて一緒に取り組むように進めていかないと、金剛バスもビジネスなので、やはりうまくいかなければ撤退する可能性もある。もし撤退したらすぐに行政のバスが全面カバーできるかどうか、その影響は甚大であろう。そう

ではなくて、金剛バスと共に歩いていくというのが、この計画の根底にあるので、そこをどう考えるかということが必要だと思う。

委員 自分は随分前にも言ったのだが、金剛自動車に黒字で走ってほしい。だから、中央線等を走らせるのに、どのくらい経費がかかり、どのくらい乗客を確保したら黒字になるのかといったデータも出してもらえれば、我々も住民に対して積極的に乗っていこうと呼びかけることができる。あるいは、新規路線がある程度軌道に乗るまで、潰れないように支援策を出すなども考えられるのではないか。そういうことを考える上でも、データがあれば説得力を持たせることができる。データが全然出されない状態で、赤字・黒字という話をされても、住民としては動きにくい部分もある。

会長 自分としてもそういうデータはほしい。ただ、事務局もデータは持っていないだろう。金剛バスは、ある程度計算した上での新規参入ではあるだろうが、何も無いところにバスを走らせるので、当面はやはり苦しい状況になると思う。それでも参入するという事は、何か考えがあつてのことだと思う。バスはネットワークでもあるので、新規路線ができることによって、聖和台・磯長台以外のところでも利用が増えて、町全体もしくは近隣市町も含めた広域の路線の中で、最適解を見出しているのかもしれない。

委員 金剛自動車の赤字を大変心配されるので、具体的にどういう戦略を持っているのか教えてほしかったのだが、とにかく乗ってくれという話しか出てこない。自分もこれまで金剛自動車について、富田林の金剛山に行くドル箱のバスを持っているとか、上宮のほうに行くバスがドル箱だから、少しくらいこちらで赤字が出て採算は取れるのではないかと、という話も聞いたが、それでもやはり磯長台・聖和台を走る中央線のバスに黒字になってほしい。黒字にならないとしても赤字をできるだけ抑えるような協力を住民としてぜひしたいと思っている。住民もバックアップをして、金剛自動車と話し合いながら、持続可能な方向性を探っていきたいと考えている。

会長 私も同じ思いなので、せめて運賃で差をつけるというのではなく、金剛バスと同じ目線で町のバスも運行していかないといけないと思っている。

委員 だからこそ、公共交通会議で最終的に結論を出すときには、皆が喜んで金剛バスをバックアップしようと思えるようなところに持っていきたい。だから、今回の要望書に対しても丁寧に説明をして、今抱えている不安や危惧ができるだけ解

決できるようなやり方をすべきだと思う。

先ほど高齢介護から説明あった 142 名のワゴン利用者や福祉センターバスの利用者についても、最終的にどうなるのかを示す丁寧な文書を作って、高谷委員が他の住民にもきちんと説明できるようにしてほしい。プラスワンサービスに切り替えるという話だったが、このサービスだったら有料になる。その負担に耐えられるかどうか、利用者は判断しなければならない。そういう判断材料を出してあげる必要がある。だから次の会議までにそうした資料を出して、説明を尽くしてほしい。

- 会 長 12 月にもう一度会議があるので、その会議の 1 週間前までに総務のほうに指示を出して資料を用意する。客観的データに基づいて分析するのが研究者の仕事なので、来月に判断するにあたり、そのデータを事前に見てもらえるようにする。需要のデータ、利用のデータ、費用のデータといったものをよく見ていただいて、最終的に判断できるようにする予定で考えている。
- 事務局からも資料作成の進捗状況について、適宜報告してもらっているが、かなり丁寧に作成してもらっている。例えば、今センターバスに乗っている方のうち、何人が納得して公共交通に乗るのか。そうでない方は 4 つのサービスのうち、どれを何人が利用するのか。それで全体でどれだけお金がかかるのか。こういったデータがきちんと示されると思う。利用者数はそれほどの数ではないと聞いており、一人一人丁寧にあたってもらっているということなので、資料を来月の会議に出して、十分な説明をしてもらいたいと考えている。また総務のほうにも費用の積算を丁寧に出してもらおうようお願いしている。
- 来月の第 3 回目の公共交通会議は、「今後の方針を基にした再編（修正）案の提示・承認」という内容になっているので、来月にデータをそろえて、そこで最終案を固めるのか、もしくは今後のいろいろな調整の関係上で、これだけは今日の会議で承認していただきたいということがあれば言うておいてもらいたい。不完全燃焼な状態で承認いただくことはしたくないので、先に承認がほしいもの、確認してほしいもの等があれば教えてほしい。

- 事務局 本日の会議で、基幹交通と支線交通のルートを承認いただければ、バス停について関係機関や地元の方々との協議に入っていきたいと考えている。

- 会 長 予約型乗合ワゴンと福祉センターバスがどうなるかという問題もあり、また支線交通については、無料にして全域を循環させるという意見も今なお残されているが、無料か有料かという話をし出すと全部ゼロからやり直さないといけないことになり、ここで再三議論もしてきているので、ルートについては本日承認

いただきたいと思うがいかがだろうか。

委員 基幹交通は問題ない。支線交通は延ばしてほしいというのが要望。太子辺りの人はバスに乗りにくくて、福祉センターには行きにくい。だから延ばしてほしい。

会長 無理に進めたくないということはあるが、来年6月の運行を目指しており、いろいろなところとの手続きを今後進める必要があるので、挙手をしてもらおうと思う。

まず、基幹交通のルートについてこのまま進めるということによいか。賛成の方は手を挙げていただきたい。

(挙手)

続いて、支線交通のルートについて、一部は道の駅に行く部分についてはまだ点線になっているが、そこを含んだ上で、現状の案のままよいという方は挙手をお願いしたい。

(挙手)

バス停については、地元と協議をした上で、ルート上に設置させてもらうことについて、賛成の方は挙手をお願いしたい。

(挙手)

支線交通のルートについては、反対の方の意見もあるが、町が運行するバスのルートになるので、実証運行でかなり丁寧に分析をしてもらえと思っている。それで支線交通の今のルートが使いにくいものであれば、次のステップに進むことを考えていかないといけない。そもそも太子町の交通システム全体に今の再編計画が合いにくいということであれば、福祉センターバスや乗合ワゴンについても、予算要求にあげても組み込んでいかないといけないことかと思う。なので、来月に最終の提示と承認の手続きがあるので、そこで最終的に決めていただきたいと思う。ルートに関しては反対の意見があったが、多数決で言えば賛成の意見が多かったので、支線交通、基幹交通ともに今提案されているルートで進めていき、バス停についてもそのルート上に設置する場所に関して地域の方々としっかり議論をして、納得してもらえる場所を決めてもらいたいと思う。

あと、お話したいことが2点ある。一つは「お出かけ支援制度」つまり100円補助についてだが、これはどの程度利用があるのか読めないところがある。なので、まずは回数制限をせずに一度実績を見たいと思う。

2点目。畑・山田地区の通勤・通学利用の方に向けた運行時間帯だが、金剛バスが朝1便、夕方1便直通で運行してくれるという話だが、それ以外の時間帯で何時から何時まで支線交通を運行したらよいのか、時間帯についても読めないところがある。朝の時間帯は、どこか本数の多めの時間帯があって、どこかで少な

くなっていくのだと思う。また夕方は朝よりはもう少し幅広い山の時間帯がある形になると思う。それでまず畑・山田に住んでいる方の通勤・通学時間帯の利用の仕方について、事務局に調査をしてもらい、どの時間帯にニーズがあるのかの確認をお願いしたいと思う。

最後に3点目になるが、新規路線のバス停の話は何度か出てきているが、既存路線のバス停新設の話もあり、葉室の歴史資料館の近くに新しくバス停を置いてもらえることになる。それから以前、工事の関係でバス停を少し動かしたが、これを元に戻してほしいという要望があったがこれはどうなったか。

事務局 富田林土木事務所と地域の方と協議をさせてもらい、戻すということで進めさせてもらう。

会 長 それから商業施設のカインズ、ラ・ムーの近いところに金剛バスのバス停を設置することについて、金剛バス及びバス停を設置させてもらう地主の方との話し合いを進めてほしい。

事務局 了解した。

会 長 それから、畑・山田の方にも関連するし、聖和台・磯長台、また町全域にも関係するが、役場近くのサンプラザで買い物をする方が多くおられる。ただ、現状の案ではサンプラで買い物をするにはバス停が遠すぎると思うので、サンプラにできるだけ近いところにバス停を作るということで、金剛バスと地元の方とで協議を進めてもらいたいと思う。

ここが整備されれば、聖和台・磯長台の方も新規の金剛バスで直接サンプラザまで買い物に行けることになる。ただサンプラザの周辺は道路が細かったり信号が多かったりするので、どの場所に置くかというのは、警察の判断などいろいろな条件もあると思うので、適切な場所を調べてもらい、できれば次回の会議について進捗状況を報告してもらえればと思う。

事務局 了解した。それから太子地区の説明会で説明させてもらったのだが、金剛自動車の既存路線で、太井川と太子四ツ辻の間のところにバス停を新たに設置することを調整させてもらいたいと思う。

会 長 太井川と太子四ツ辻の間は距離が長かったので、その間に一つバス停を置くということ。したがって、合計5つのバス停の設置もしくは移動を進めてもらうことになるので、お願いしたい。

事務局 あと1点だけ補足したい。カインズ、ラ・ムーの近くのバス停は、既存路線上に置くことになり、旧ローソン辺りを考えているので、その点をお伝えしておきたい。

会 長 地区によっては一度役場前で乗り換えてもらうことになるということ。サンブ  
ラザは直通で行けることになる。  
他に何か意見はあるか。

委 員 70歳以上からのお出かけ支援制度だが、それは65歳以上にならないのか。70  
歳以上は約2800人おり、65歳以上は約3700人いる。その中には健常者もいれ  
ば、歩けない人もいるし、施設に入っている人もいる。歩けない人は支援制度の  
対象にはならないだろうから、65歳以上を対象にしても金額的にそれほど差は  
出ないのではないか。その点も考慮してみてほしい。

会 長 了解した。その点については、次回の費用の積算の際に、65歳以上と70歳以上  
と分けて、それぞれいくらかかるか出してもらいたい。それで差が微々たるもの  
であれば、65歳以上を対象にしたらいだろうし、大きな差があるのであれば、  
やはり現状案の方向で検討しないといけないだろう。そのような形で、次回の課  
題とさせてもらいたい。  
議題は以上ですべてを終えたので、これで会議を終了する。

最後に、私から報告させてもらいたいことがある。それは冒頭でも触れたが、このスケジュールがずれ込んだということ。スケジュールに関して、私は過去の公共交通会議の場で、次にずれ込むことがあったら、この会長職は辞すると宣言していた。だから自分は今回をもって会長職を辞任することを町長に申し上げたいと思う。同時に委員も受けるわけにはいかないなので、この議論は今日で最後とし、次回以降は副会長に議事進行をお願いして、最後まで交通会議を進めていただきたいと思います。そこまでする必要はないのではないかという方がおられるかもしれないが、民間であれば、こうしたことは当たり前。自分は町長から依頼されてこの職を受けている。それで事務局のミスは会長のミスであり、ミスをすればその責任を取るの当然のことである。1カ月間いろいろ考えたが、道半ばで立ち去ることを皆さんにはお許しいただき、陰ながら応援させていただきたいと思う。

委 員 以前からスケジュールがずれ込んだら責任を取って辞めると言っていたが、自



分のそのときの受け止めは、行政としてなるべく計画がきちんと進むようにという決意表明として全力を尽くすものということだった。だから実際に辞めることは別問題と受け止めていた。会長が今ここで責任を取って辞めると言っても、我々はそのように受け止めていないので、ぜひ最後までこの公共交通に取り組んでもらいたい。

会長が広報にずっと文章を掲載してくれていた。こういうことは会長だからできたことで、他の人では難しかったと思う。町民の方々もあれを読みながら、この交通会議のことを理解してきたと思う。これまでこの交通会議をリードしてきた会長が、これで辞めることは、自分はまったく納得いかないのに、ぜひ残ってもらいたいことをお願いしたい。

会 長 この場で自分では決められないので、最終的に町長に判断していただきたいと思う。

委 員 この会議もここまで来たのだから、ぜひとも最後まで残ってもらえるようお願いしたい。

会 長 自分が一番心配しているのは、今回のこの遅れを町民の方々にどのように示せるかということ。11月末に出る広報に原稿を差し込んだとしても、運行開始予定であった12月の数日前にわかるという状況になる。本当はもっと早く判断をして、計画がずれ込むことをもっと早く、しっかりとした理由に基づいて町民の方々に説明をして納得していただくという手続きを取りたかった。自分としては、この公共交通会議に対して町民の方が不信感を持たれることを一番避けたいところ。

なんとなくやむやみにスケジュールが流れて、それに対して誰も責任を取らないというのは、組織体としてよくないことであり、我々がそういう組織ではだめだと思う。それで自分はこの会議の長なので、一定の責任を取るのは当然だと思う。あとは町長の判断に任せたい。

ただ、町長が会長職を継続することを依頼してきたら、そのときは本気で取り組む。再編案に対していろいろな意見が出ているが、自分は自分なりに信念を持ってこの再編案を考えて、これで太子町の交通は少しでもよくなると思っている。それでも実証運行を始めてみたら、想定していたとおりにならないこともたくさん出てくると思う。逆に想定どおりよくなる部分も出てくると思う。それでダメだったところは、どうしたらよくなるかを考えていけないといけない。

町長から継続の指名をもらったなら、今以上に頑張らないといけないし、いろいろな意見が出されて、それが多少厳しい意見だったとしても、心が折れるような性

格ではなので、1日でも早く太子町にバスが走るように進めたい。それでバスが走ったことが太子町の大きな話題になり、町民の方に太子町に住んでよかったと思ってほしいし、またそれが契機になって、一人でも多くの人に他の場所から移住してきてほしいし、また観光で遊びに来てもらえるようなまちになってほしいと思っている。

嫌だから辞めるということではなく、けじめをつける必要はあるし、ここは公式な会議なので、スケジュールがずれたら辞任すると公言した以上、このような形を取らせてもらった。事務局にも責任があると思うが、自分も聖和台のことについては、事務局に任せるのではなく、自分がもう少し強硬的に進めたほうがよかったのではないかと、そうしたら12月に間に合っていたのではないかとこの思いがある。そういうこともあり、今回の判断をさせてもらった。

委員 自分も区長会の会長として、聖和台の区長を抑えられなかった。今回の遅れはそこに起因している。この会議は諮問機関ではなく、決定機関なので、会長がそこまで言うのであれば、多数決を取ったらどうか。今ここで引くのは問題だろう。

会長 自分も本音で言えば引きたくはない。なぜなら、これほど人口密度の低い太子町で新規路線バスが走り、交通空白地域に町がバスを走らせるというのは、大変なニュースである。そのニュースの会議体の長であるというのは、自分にとってもよいこと。辞めたいわけではない。ただ、それくらい真剣にやらないといけないし、やってきたし、この会議にはそれだけの責任があることを皆さんに知ってもらいたい。またそれを町民の方にもわかってもらいたい。今日は傍聴に来られているが、もっと来てほしいと思っている。これは事務局のアナウンスが足りていないのかもしれない。この会議から直接住民の方に情報が広がって、そこからいろいろな声が事務局に集まってくることが、本当は望ましい。なので、もう少し本気で頑張っていけないといけないという自戒の意味も込めてのことであり、公言したことでもあるので、ここでけじめをつけたい。

事務局 確かに今回のスケジュールが遅れたことについては、どんな理由があるにしても事務局の至らぬところだと思っている。この点については住民の皆さんにご迷惑をおかけしており、説明責任もしっかり果たさないといけないと思っている。どういう方法がよいかだが、できるだけ早くということがあるので、太子町の個別受信機の定時放送でスケジュールが長引いたことを知らせ、その詳しい内容については、12月の広報に掲載させてもらいたいと考えている。これが説明責任になるかどうかはわからないが、できるだけ住民の皆さんが遅れた原因を理解できるような形で出させてもらいたいと考えている。

この件については、会長が話しているような会長職を解く問題ではないと、自分自身は思っている。現在の計画を進めていくには、当初から関わってもらっている会長に引き続き専門性の高いご指導・ご教示をいただきたいというのが事務局一同の願いである。

会長は皆さんご存知のとおり、自分自身にも非常に厳しい方なので、自分のほうから町長の意向を聞いて、それを会長に正式に伝えたいと思う。おそらく町長がこの状況で会長を変えらると思えないので、正式な形で会長に今後の話をして、次期会議はきちんと開催されるよう、自分が責任を持って対応したいと思う。ご理解のほどよろしくお願ひしたい。

会 長 次回について、自分が申し上げにくい部分もあるのだが、来月3回目の地域公共交通会議があるので、そこでは少なくとも委員の方が納得できるデータや情報を事務局に用意してもらい、それに基づいて客観的に説明してもらい、最終的な実証運行の形について合意を取り付けたい。

実証運行は何か月間行うのか、その期間を行うのかについての議論があると思うが、その間で実証を行い、ダメなところは次のクールで直していく。それで1年か2年かわからないが、実証運行が終わって本格運行を始めるときには、町民の方も含め皆が納得して極力バスに乗って協力し、金剛バスとも協力して太子町の公共交通を進めていかないといけないと思う。よろしくお願ひしたい。

以上で、第2回地域公共交通会議を終了する。

以上