

第4回太子町地域公共交通会議概要

日 時：平成31年1月9日（木） 14時00分～ 16時00分

場 所：太子町役場 万葉ホール

【議 題】

- (1) 地域公共交通ワークショップの結果について
- (2) 地域公共交通網形成計画（素案）について
- (3) その他

【質 疑】

(1) 地域公共交通ワークショップの結果について

事務局 （資料1に基づき、事務局より説明）

委 員 ワークショップの参加者についてだが、本来であれば、第1回から3回まで通しで参加する形を想定していた。第1回聖和台・磯長台のワークショップは全体の参加者が64名で、そのうち39名が磯長台からの参加者だった。その39名に第2回の案内をしたのだが、欠席する方が多く出た。それで第1回の参加者以外に参加者を募って参加をお願いした結果、第2回は磯長台から40名が参加した。だから、第2回目まで通しで参加している方もいるが、第1回だけ、第2回だけという方もいる。今度の第3回目は、そのすべての方に案内を送るので、実人数は53名になる。自分としてはできるだけ参加者を減らさないように心がけている。本来であれば通しで参加してもらいたいのだが、こうした対応をしているので、お断りしておきたい。

会 長 事務局としては、そういう対応でよいか。

事務局 はい。

(2) 地域公共交通網形成計画（素案）について

事務局 （資料3に基づき、事務局より説明）

- 会 長 実は、今回の会議の案内を差し上げた後に、新たな動きがあった。昨年末に金剛自動車から事務局に対して、基幹交通について提案があった。そのことについて、北野委員より発言をいただきたい。
- 委 員 当社では、中央線を経由する聖和台・磯長台の路線を本格運行することを考えており、提案させていただきたい。この1年間はそれに向けて準備を進めたいと考えている。
- 会 長 基幹交通で、上ノ太子駅から中央線を通って役場まで行く、特に地元から要望の強いこの路線について、金剛自動車のほうで、いわゆる4条バスの形で運行を考えているという提案があった。この提案も踏まえて、事務局から補足で説明することはあるか。
- 事務局 昨年末に各委員に今回の会議の通知をさせてもらった後、12月25日に金剛自動車から提案があった。そのため、本日の素案は提案前のままのものになっている。この点について運輸支局に確認をしたところ、網計画としての位置づけの部分において、実際の路線については金剛自動車から示してもらおう形になるということで、網計画は現状のままでも問題はないと回答を得ている。
- また、これまでに商業施設を路線に含めて実証運行に取り組む上での問題点について、事務局から、各施設・各機関に相談・お願いを進めている。そこで、事業者であるカインズにも相談に行っている。その内容の一つは、車両の乗り入れであるが、できれば敷地内に乗り入れできることが最善という考えがあり、相談を行った。まず乗り入れが可能かどうか、それからバス停の設置等が可能かどうかについて確認をした。車両については、商品搬送用の10tトラックが進入しているので、バスも可能であろうという返事はもらったところ。ただ、大規模小売店舗1号の商業施設ということで、法的な規制がある。そのため変更の届出が必要になる。例えば、駐車スペースの変更、またバスが敷地に進入し、そこから出る際に右折をする必要があり、その部分でも大規模小売店舗法における変更届出の手続きが必要になる。そうした部分については、府の所管との協議を経て変更届出を行うことになる。また、道路の関係については、警察協議を要するという回答であった。
- その中で、バス停等の使用については、賃借料を負担してもらいたいということ、また法的な変更届けについてもコンサル業務を委託

することになるので、そのための経費も負担してほしいという話があった。

こうしたことがすべてクリアできるのであれば、その先の相談に乗ることは可能という話であった。

次に、基幹交通を含めた実証運行という部分で、安全対策が必要であり、路線等は全く未定の状態ではあったが、富田林警察にバス停の設置等について一般的な視点からの相談をかねてより行っていた。安全対策については、歩行者の安全確保、車両事故等の回避について重点的に所轄警察において本部協議を行うことになるという話であった。また商業施設の敷地内から右折出場することについては、大阪府警察本部は基本的に認めていないということだった。したがって商業施設の敷地に入り、そこからバスのルートを設定することは難しい見通しである。商業施設の部分だけを捉えると、反対車線からの乗降客の横断について、新規路線で横断歩道がない部分においては、安全対策上非常に問題があるということも指摘されている。また、太子西条線の南側には信号が設置されているが、北側には信号が設置されていない状況で、そうした部分も一定の課題になっている状況である。

バス停設置の条件となる一般的な安全対策としては、歩道が設置されている場合は歩行部分が通常、最低限1m確保されていること、またバス待機所の確保についても交通量に関係するというところで、話を聞いている。

警察協議については、バス停・ルート等が一定の目処が立った時点で、できるだけ早く事前相談・協議を行い、その上で確定していく形をとる必要があるとのことだった。安全が確認できないと、ルート設定やバス停の位置が確定できないといったアドバイスも受けている。

以上が現状に関する報告である。

会 長 北野委員からの提案は、網計画でいうと 36 ページの施策 1-1 で示されている緑色の基幹交通を前向きに考えてもらっているという話でよかったか。商業施設の具体的な話も出てきたが、そうした話まで進んでいるという認識でよいか。それとも基幹交通の部分だけか。

委 員 基幹交通を実施する考えである。カインズの敷地に入れるのであれば、9時～6時までといった時間帯で路線に入れていくという案は

伝えているが、調べてもらった結果を聞くと難しいように思われる。西条線でのバス停の設置が難しいのであれば、太子線にあるローソンの辺りに一つ作ってもらえれば、カインズにも行けると思う。西条線の石油スタンドの辺りは、時間的に難しいのではないかと考えている。

会 長 ということは、施策 1-1 の基幹交通の部分を前向きに考えてもらっているということで、商業施設のほうを回るかどうかは、今後の諸事情や条件によって変わってくると理解した。個人的には、一つよい方向に向かっているのではないかと感じている。
今の提案や、事務局からの補足説明も合わせて、網計画について質問・意見があればお願いしたい。

委 員 網計画とは何かという疑問を感じている。我々はこの4月から実証運行をしてほしいと、かなり強く要望してきたのだが、事業スケジュールを見ると10月にずれ込んできており、これはなぜなのか。またそれまでにどういったことを行うのか。スケジュールでは実証運行の前の部分に「検討・準備」と書いてあるが、10月に確実に実証運行を行うために具体的に何をするのか説明してほしい。
それから、今回の網計画で我々が一番関心があるのは、施策 1-1 と 1-2。上ノ太子から聖和台・磯長台、役場を結ぶバスの運行と、支線を実験するという。これが36、37ページに書かれているが、基本計画に書かれている範囲を超えていないのではないと思う。網計画にはより具体的なルートが出てくると思っていた。これまでのワークショップでの検討結果等を踏まえると、どういうルートが考えられるのかを知りたかった。例えば、太子中央線を走る基幹交通について、金剛バスから前向きな話が出て非常に嬉しく思っているが、この線は聖和台の西側も通してほしいという要望も出ている。
それから47ページの商業施設へのアクセス強化の施策で、基本計画では商業施設から役場までの間に、基幹交通を通すという計画になっていたが、網計画ではそれがなくなって、赤色の点線で役場と商業施設を結ぶものになっている。この点については、先ほどの説明もわかるので、網計画では基幹交通と切り離すことにしたのだろうと思うが、基本計画と網計画では異なる部分について説明してもらわないと納得がいかない。
それから、この網計画では、住民の関心が高いダイヤのことやバス

停の場所について触れていない。また乗客数の予測もない。赤字を出さないために最低限どのくらいの乗客数が必要なのか、こうした形態のバスを運行するとどのくらいの予算がかかるのか、どのくらいの赤字に太子町は耐えられるのか、といったことに触れられていないのはなぜかと疑問に感じる。

さらに、予約型乗合ワゴン、総合福祉センターの送迎バス、これは見直しが必要と言われているが、具体的にこれらがどうなるのかということも触れられていない。

こうしたことから、この網計画はこれでよいのか、網計画とはそもそも何なのか、どういう役割を持つものなのかと疑問に感じる。少なくともこの網計画の内容では、実証運行や実際の運行はできない。実証運行に至るまでに、この網計画は最終的にどういうものになるのかという話も聞きたい。

事務局 まず、実証運行の実施時期については、できるだけ早くということで、4月という要望も聞いているが、事業者の選定やルートの検討などに期間を要する状況である。ルートについては、ワークショップなどで意見を聞いているが、現状では確定するには至っていない。ルートの確定を踏まえてから、バス停の位置等を警察協議、また支局への手続きも行っていくことになる。どうしてもそうした期間が必要になるため、今回こうしたスケジュールで提示した。ダイヤや運賃等についても、運行補助の申請も含めて、基本的には公共交通会議で議論してもらう必要がある。

商業施設へのルートについては、基本計画とは違う形で今回提示している。これは金剛自動車からの提案によるものではなく、あくまでも商業施設へのアクセスという部分で提示しており、基本的には基本計画から大きく変えるという意味合いを示すものではない。赤字については、町としては実証運行を前提としており、黒字を想定することは難しいと考えている。どのくらいの赤字になるかについては、町が直接運行に携わるのではなく、4条事業者に委託する形になり、その場合は、路線延長も含めて事業費の算出が検討されると思われ、さらに運賃をどの程度で設定するかなどによって赤字幅は大きく変わってくるだろうと考えている。それで、どのくらいの赤字が想定されるかについては、現時点では、そこまで検証できていない。

また、予約型乗合ワゴン、福祉センターバスの再編については、主

に支線交通の具体の運行経路がどういう形になるかによって、福祉センターバスの意義をどう捉えるかを合わせて議論する必要が出てくる。そのため現状では再編案等を具体的に示すまでに至っていない。

委員 検討されていない項目について説明があったが、それらに手を着けていないままの網計画でよいのか。

委員 網計画がどういうものかについてだが、本格的な人口減少社会で、地域社会の維持・向上をどのように図っていくかという問題において、交通の部分を定めるものである。地方公共団体、市町村が中心となって、まちづくりや関連施策と連携をして、地域全体の面的な公共交通ネットワークを再構築していくことになっている。これはダイヤ・ルート・バス停等を記入しないといけないものではなくて、地域公共交通に関するマスタープランという位置づけになる。すなわち方向性、イメージを作っていくものである。実際のルートやバス停、便数等は、民間のバス事業者の体力（採算ライン、運転手の数、車両数等）によって決まってくると言える。支線交通など、民間では採算が取れないところを、町が運営していく場合、経費から運賃収入を引いた部分について、町の財政でどこまでカバーできるかによって、詳細を決めていくことになると思う。つまり、この網計画は、ダイヤ・ルート・便数等をすべて記載しなければいけないものではなく、地域全体に持続可能な公共交通網をどのようにして面的に作っていくかということがイメージできるものであることが、この計画が求められているものである。

委員 では、網計画単体では求めているものにはならないので、実際にバスを走らせるために、具体的な計画を作ることか。10月の実証運行に向けて、網計画の後に実施計画を作るのか。

会長 そういうペースになっていると理解している。基幹交通について、金剛バスから提案があったので、それが中央線を通るのか、それともワークショップなどでも希望が出ているので、聖和台の西側を経由することも可能なのかといったことを、一つ一つ詰めていき、それらがどこまで実現できるのか具体的に検討することになるだろう。また支線交通についても、役場周辺を乗換え拠点にすることについて

て、昼間の時間帯はそれでよいが、朝夕は、役場で乗り換えて駅に行くのは、所要時間の点から非常に厳しいので、朝夕だけでも駅への直行便がほしいといった意見もワークショップで出ており、これも検討課題になっている。さらに福祉センターバスと予約型乗合ワゴンについても、この2台だけで1,000万円近くかかっているのに、それを残してさらに支線交通を重ねていくのかどうか、本当の意味での再編を行い、新しい路線を敷くのかも最大の検討ポイントの一つとなっており、この検討にも時間がかかっている。もちろん、網計画ではバスは走らせられないので、委員から指摘のとおり、詳細を詰めた計画を立てていく。

委員 委員から指摘のあった部分についてだが、活性化再生法のもとで網形成計画を議論してもらって、今年度中に策定ということになると思う。その活性化法の中に再編実施計画という計画があり、網形成計画において再編する事業について、再編実施計画を定めることになる。その再編実施計画では、運行ルートや本数、運賃等がしっかり規定されることになる。

ただ、近畿の中では、再編実施計画を定めているところはまだない現状である。再編実施計画は網計画の5年間がその計画期間になるのだが、その期間、計画に関わる交通事業者がこの計画に縛られてしまうことになり、その期間は運賃や運行本数等を容易に変更できなくなるということがある。

そこでどこの自治体も網形成計画で方向性は決めるのだが、実際のところ再編実施計画は作らずに、動きやすい形で各自自治体が計画を作って実施しているというのが現状である。委員から指摘があったのは、再編実施計画のことだと思うので、補足で説明させてもらった。

会長 町民を代表する委員からは、スケジュールが遅いという指摘もあるが、北野委員から提案があつて、新しい路線が4条で敷かれるというのは、金剛バスもそれなりに準備が必要だと思うし、増税の前に運賃の設定をするのも大変だと思うので、個人的には、走ってもらえるのは今年の後ろのほうになるのではないかと考えている。もし本当に金剛バスに走ってもらえるのであれば、それに我々が検討している方の運賃やダイヤ等も合わせていくというのが、最適な落とし所ではないかと、自分は考えている。金剛バスに運行を早めてく

れと無理を言うこともできなし、かといって町のバスだけ、基幹の部分走っていない状態で先に運行しても地域交通としての実効性は見えてこない。実験をするときには、全体がそろったきれいな形で行い、半年から1年をかけて長所・短所を検証し、利用データや各方面の意見を収集し、最終形に持っていかないといけないと考えている。今年はじっくり考える年になるのではないかと考えている。

委員 自分たちのワークショップでも意見が出ていたのが、基幹交通のルートについて、当初は直線で結ぶという話だったが、交通困難地域を通るように、聖和台1丁目から西のほうに曲がって入っていくルートを希望する声が出ている。

今日初めて金剛バスが中央線を通るバスを作ってもいいと提案している話を聞いたが、ワークショップで出ていた意見は、上ノ太子から磯長台の周囲を巡って役場に行く線と、喜志から葉室を通過して役場まで行くという2つのルートが幹線になれば非常に喜ばしいということ。ところが先ほども指摘があったが、基本計画で記載があったが、網計画で消えている幹線がある。しかし我々の思いとしては、喜志から葉室・山田周りのルートと、上ノ太子から磯長台・聖和台を回って役場に行く、2つの円のルートがあれば、幹線としても有効なのではないかと考えている。

商業施設については、右折などの問題があるのかもしれないが、葉室回りのルートを延ばして、そこに寄ってもらえれば、実現できると思う。それからもう一つのルートとして、喜志から通っている細い道の現在のルートを芸術大学のほうを通過している広い道に置き換えれば、ルートの重複もなく、バスの行き違いの不便さも解消したルート設定ができるのではないかと考えている。

山田方面については、早くルートを決めてほしいという意見が出ている。山田の住民の方が、以前にイベントでバスが通ったことがあるので、そのルートを使えば一つの路線ができるのではないかと考えていた。畑・山田のワークショップも第2回目が予定されているので、どういうルートを通ればよいかという意見を聞き、実証運行に向けて早くルートのイメージを決めてほしいと考えている。

最後に乗合ワゴンと福祉バスの関係だが、これらは公共交通と離して考えてもらいたい。これは福祉施策としてきちんと残してほしい。予約型乗合ワゴンは定着してきており、必要に応じて使われている。福祉施策がないがしろにならないようお願いしたい。

会 長 自分はこの会議の会長であるが、一学識経験者として意見を言わせてもらえば、再編することが前提になると思う。計画を立てたら社会実験を行うが、その際に利用者を取り合うことになって、新しい路線の利用者が結果的に少なければ、計画そのものが潰れることになる。だから少ない需要を取り合うような形にせず、できるだけまとめていくことを考えないと、仮に短期的には問題なくても、10年20年先を見据えたときに、大変厳しくなるのではないかと強く感じている。いろいろな目的の方がいるので、いろいろな形の路線を提供することはよいことだと思うし、最終的にすべての路線が黒字であれば全く問題ないが、すべて赤字で収支率5%10%では、運営がもたないと思うので、その辺りも考えていく必要があると思う。有償と無償が一つのエリア内で混在していることについても、考える必要がある。

委 員 32 ページの下から 3 行目に「予約型乗合ワゴン及び総合福祉センターバスの再編を前提に…」と、再編を謳っている。その後ろに、目標を達成する事業として、何項目か挙げられており、そこに再編を要する事業かどうか盛り込めればよかったのだろうが、網計画の中でイメージ図もなかなか描けない状況で、今日ここで計画を決めて次にパブコメという段階で、再編のことを盛り込むのも難しいと聞いていた。この後も町内で調整が進み、また利用者の意見も聞いて、計画を見直す必要が出てくるのであれば、毎年PDCAでの評価確認も行うと思うので、計画の見直しを実施してもらえればと思っている。

委 員 福祉センターバスと予約型乗合ワゴンについては、路線バスが重複するのであれば、再編する必要があるかもしれないが、特に福祉センターバスについては、そのルートを路線バスが走らないのであれば、直ちに再編するというわけにもいかないのではないかと。これらからも議論をしていく必要があるのではないかと。ただ、どちらも現在は無料なので、その点は新しく走るバスとの整合性を図るような料金体系を設けることは止むを得ないと思う。

あと、今後の進め方なのだが、網計画を今日採択すると思うが、自分が先ほど話した注目している項目について、別途検討・協議していくのであれば、それについて、どういう事項を、どのように検討

していくのかをはっきりと示してもらいたい。

会 長 網計画は公共交通の根っこの部分になるので、そこがしっかりとしていないとぐらついてしまう。逆にそこが今しっかりと決まっていなから、その先も決めたいが決められないという部分もあると思う。確かに 36、37 ページの図を持って、福祉センターに行きたい人はどうやって行くかと言ったら、行き方がない。結局、再編の案がこの図に落とし込まれていないので、そう見えている。上ノ太子、聖和台・磯長台、役場を結ぶ基幹交通を金剛バスが取り組んでくれる話が浮上したので、それに支線も含めて公共交通を再編するのであれば、市全域に路線を広げるのかどうかという議論がないといけなのだが、そこにはまだ手が着いていないので、ひとまず現状でこういう図になっていると、自分は理解している。

委 員 47 ページでは、基本計画に記載されていた緑色の線が消えてしまっている。金剛バスから話があったように、商業施設への乗り入れが無理でもローソン付近にバス停を置くなどが考えられると思うのだが、網計画では完全に消えてしまっているの、その説明は必要ではないか。

事務局 基本計画での商業施設へのアクセスについては上ノ太子を通る線になっていたと思うが、基本的には網計画は基本計画の考えを踏襲している。ただその方法論をどうするかということなのだと思う。どういう形で路線を入れるのかという点については、当初の線に戻すというのも一つの方法ではある。それが実証運行も含めてどういう形になるかについては、基本計画と一致しない可能性も出てくると思う。

委 員 網計画が基本計画と違う部分が出てきていると思うが、その方向性は変わっていないと思う。今後その方向性を崩さずにどのように運行するかということは、事務局からも説明があったように、多様な関係者との調整による部分になってくる。だから、網計画で計画期間や方向性を決めて、その中でスケジュールに基づいて効果検証をしていくことになっているのと思う。
先ほど委員から、福祉的な観点は残しておいてほしいという話があったが、その中で、無料と有料という話もあった。ただ、これは線

が被っていなければいいのかという話ではなくて、面を見て、途中経過は違ってても主な行き先で被ってしまうと、それは競合しているという考え方にあたるのだと思う。無料と有料があれば無料に乗るのが当たり前なので、無料の公共交通は今後考えていかないといけないし、無料の公共交通が線で被ってなくても、面で被っていれば、それは需要を奪っているといえるので、そうした点も考えていかないといけない。それで事務局も時間がかかっているのだと思う。ただし、公共交通を使って1人で移動できない方については、個別の移動施策を別途考えていかないといけない。自分で公共交通を使って移動できる方は、バスなどの乗合交通を移動手段として利用していかないといけないと思う。

委員 金剛バスからいただいた基幹交通運行の提案も含めて、網計画に基づき、今後バスルートをしっかり決めていくことになると思う。今回の網計画で示されている目標1、2、3の中に、高齢者などの交通弱者へのサポート等についても掲げられている。そうした観点も含めて公共交通全体について担当部局で取り組む中で、福祉の部門からもしっかりと協議を行い、同時に公共交通ではない福祉施策としてカバーできる方法にはどのようなものがあるかを考え、町全体の公共交通がスムーズにいくような形で進めていければと考えている。

会長 先ほど委員から指摘があった、基本計画にあった緑の線が、網計画では赤の点線になっており、計画が後退しているのではないかという件についてだが、ワークショップの結果で資料1の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はなっていない。同時に畑・山田のワークショップの結果で6ページにある『よくいく施設』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、「サンブラザ」が7、上ノ太子駅が12になっている。こうしたことから、基本計画で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る。仮にあった場合、そのゾーンについては現在金剛バスが走っているので、それでカバーできるのではないか。もしカバーできないときに、町のバスでカバーするのか、それとも対応しないのか、という判断がいくつかあると思う。

その意味で網計画では検討路線になっているのだと思う。したがって、計画が後退したのではなく、議論の仕方を少し広げて柔軟に考えていこうとしているという解釈をしてもらえればよいのではないかと思う。

委員 基本計画にあった緑色の基幹交通について、それがなくなることに対して反対しているのではない。47 ページでは赤の点線になっているが、これはどういう意味か。道路のないところに書いてあるが。

事務局 検討路線ということで、はっきりと道路上に線を引くのではなく、路線のイメージを表現するため、方向のみを示す点線になっている。その意味で後退したようなニュアンスに感じられる部分があるのかもしれない。多様な形でのアクセスの方法を検討するイメージとして、このような表記の仕方をしている。

会長 ここにこのようなイメージの線を入れることを推したのは自分である。なぜなら計画に線が入っていないと検討もできないからである。ただ、入れる際に金剛バスの路線への配慮も行ったということもある。それからワークショップの結果等を見たら、この路線はあまり需要がなさそうな感触でもある。それでも、実証実験をしてみて本当に需要ないのか確認をしたいという意見が強ければ、それは確認を取らないといけないうだろう。こうした経緯から、このような表記になっているが、理解いただき前向きに捉えてもらえればと思う。

事務局に確認したいのだが、34、35 ページでと 52、53 ページを見比べてほしい。目標や施策については前回話し合ったのでこれでよいが、35 ページには具体施策が 1-1 から 3-3 まである。それでこの目標および施策について評価をすると思うのだが、35 ページの目標 3 の「観光施設等との連携」「商業施設へのアクセス強化」「高齢者等の外出支援促進」については、53 ページにこれらが評価できる評価項目が設定されているので問題ないのだが、目標 1、2 については、具体施策と評価項目が必ずしも合っていないものがある。これがずれたままでいいのかということが気になる。

例えば施策 1-3「乗換え拠点の強化」については、今後町が運行するバスと金剛バスの乗換えも入ってくるのであれば、評価のところには、町のバスから金剛バスに乗り換えて駅まで行くといった移動に

についても評価指標の中に入っていないといけないのではないか。
また、35 ページの目標 1 は「利用しやすい交通の確保」「交通弱者に対する移動支援」というように細かく掲げているのだが、評価指標のほうには交通弱者を評価する指標がない。
逆に、53 ページの目標 3 の評価に「他部局の評価」を入れているのは大変よいと思うのだが、そうであれば、35 ページの目標 3 のところに他部局との関連を表すものとして、まちづくりに貢献するという目標・施策が入っているべきではないかと思う。このように、評価に入っているが施策にはないという点も目立つ。
全体として目標・施策と評価の内容・項目はそろえたほうがよいというのが自分からの意見である。

それから 50 ページの評価体系の図について 2 点疑問がある。1 点は、図の中に「太子町」が 2 つ書かれている。1 つの図で体系を表記するのであれば、主体は一つにまとめたほうがよい。
もう 1 点は、点線の枠の外に、「太子町地域公共交通会議」があり、そこから改善策提案を行う矢印が出ているが、その提案先が「公共交通」になっている。これでは提案先がよくわからない。提案先は太子町にするなど、対象をはっきりと示したほうがよい。また、「地域公共交通会議」に向かっている評価の矢印も、この図で見ると「公共交通」が「地域公共交通会議」を評価するという解釈になる。そうではなくて、「地域公共交通会議」が「公共交通」を評価して、同時に太子町に対して改善策提案を行うことになるのではないかと思う。この図はどのように解釈するものなのか説明してほしい。

コンサル 1 点目の太子町が体系図の中に 2 つあることについてだが、2 つに分かれていることについては修正したいと思う。考え方としては、左側にある「交通事業者・太子町」の囲みは、運行主体という枠組みで記載している。また、右側にある太子町の囲みは、住民への利用促進の活動支援や国・大阪府からのサポートを受けて公共交通の運行支援を行う主体ということで、意味合いが異なることから分けて記載していた。

2 点目については、指摘のとおり、運行主体に対して改善策を提案することになるので、そのような形に修正したい。また評価の矢印についても、公共交通の実績および課題について、「地域公共交通会議」が評価を行う意味合いになるので、そのように読み取れるよう

に記載を改善したい。

会 長 おそらく「公共交通」の囲みを太子町にしたらよいと思う。それで右側の行政の枠内を「国・大阪府」にする。それから「交通会議」が評価するのは、点線の枠内すべてだと思うので、この大きな枠組みを「交通会議」が評価する形にしてはどうかと思う。

委 員 35 ページの個別具体的な施策について、最終的な目標値が 52、53 ページにある。すなわち 35 ページの施策を一つずつ実施した結果が 52、53 ページにある目標値に現れると思うので、個別にどういうことを行ったら評価指標の数値にたどり着いたかを検証できるように、個別具体の施策についても目標値が設定できるものは設定したほうがよいと思う。

それから 36、37 ページと 47 ページについてだが、これは実施主体が太子町または交通事業者となっている。しかし太子町が基本計画で定めただけで、先ほどの説明を聞いていると、太子町が商業施設に交渉するなどして、実施主体の一つになっているので、「太子町または交通事業者」という表記ではなく、「太子町、交通事業者」と併記して、両方が実施主体という位置づけにしたほうがよいのではないかと思う。

会 長 では、これまで出た意見について、事務局のほうで検討のうえ修正いただきたい。

では、今後の予定について、説明をお願いします。

事務局 今後の予定については、まず、今日いただいた意見に基づいて計画の修正を行い、予定どおりにいけば、2月1日から2月末までの1カ月間パブリックコメントを実施する。第3回の会議でも意見が出た、公共交通空白地以外の地域での説明会もしくはワークショップも、その間で実施していきたい。ワークショップについては、聖和台・磯長台地域は3回目、畑・山田地域も2回目を1月の終わりから2月の初めくらいにかけて行っていきたいと考えている。

パブリックコメントが終わったあとは、その意見を踏まえ3月中に第5回地域公共交通会議を開催し、計画案の形にまとめていく。また町議会にも説明を行い、今年度末には網計画が成立することを考えている。

委員 網計画はこれでよいと思うが、実際にバスを走らせるために検討しないといけない項目はかなりたくさんある。それについてどのように検討していくのかを示してほしい。具体的な検討はこの会議ではなく、別のところで行うのか。10月頃までに行われる検討の内容はいつどのように示されるのか。

事務局 先ほども説明したとおり、路線やダイヤ、運賃等については、地域公共交通会議で再度議論してもらう必要が出てくると考えている。

会長 次の3月の第5回交通会議のときに、次年度の4月から12月くらいまでのスケジュールのたたき台のようなものは出せそうか。

事務局 できるだけ第5回の会議時には出せるような方向で進めていきたいと思う。

会長 これまでのアンケートやワークショップ等で、住民の方々がどういったルートを希望しており、それが警察協議でどこまで通るか、運行主体にとって実現可能かどうか等によってルートが絞られてくると思うが、それと併せてスケジュール感を持っておかないと、なし崩し的にずれ込んでくるおそれがある。次回の会議時には、実証実験を視野に入れたスケジュールを事務局から提案してもらえればと思う。

今日は貴重な意見をたくさんいただいたので、かなりの修正が必要だと思う。本来なら修正を終えたところで再度集まって確認いただき、その上でパブリックコメントに移るのだが、時間がかかり押しているのも、会長の自分が責任を持って、自分の発言した部分も含めて修正を行っていく。このことを条件にこの素案を認めていただきたいと思うが、よろしいか。

委員一同 (拍手)

会長 では、地域公共交通網形成計画の素案は、修正を前提に承認された。

(3) その他

会 長 議題3のその他について、事務局から願います。

事務局 事務局からの案件はないが、何かその他に意見があれば願いたい。

委 員 太子町の人口がどうなるのかということに、非常に関心を持っている。これは公共交通をきちんと整備していくことと、太子町に人を呼び込むこと、さらに空き家問題が密接に関係していると思う。公共交通が不便だから人が出て行き、また人が入って来なくて空き家が増えるということもあると思う。だから、評価のところは空き家の動向も入れるべきだと思う。それから健康診断の受診率、高齢者の健康増進・社会参加といったことも、公共交通と関係があるのではないかと考えている。町の各部局も、公共交通網の充実と各部局の事業が密接に関係していると捉えて、公共交通の充実によりどのような事業効果が現れてくるのかについて考えてもらい、それを評価に取り入れてもらえたらと思う。

議 長 他に意見がないようなので、これで第4回地域公共交通会議を終了する。次回は3月に第5回を開催する予定である。

以上