

# 第1回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和2年7月3日（金） 午後2時～午後4時

場 所：太子町役場 万葉ホール

議 題

- (1) 会長・副会長の選出について
- (2) 太子町コミュニティバス運行開始に係る報告・運行概要及び評価の方法・基準について
- (3) その他

## (1) 会長・副会長の選出について

会長は小川委員、副会長は藤原委員が選任された。

## (2) 太子町コミュニティバス運行開始に係る報告・運行概要及び評価の方法・基準について

(資料2に基づき、事務局より説明)

会 長 まずは資料2の3ページにある「実証運行の期間（評価と見直し）」について、質問やご意見があればお願いしたい。

委 員 コミュニティバスに乗せてもらったが、バス停が急遽つくられたという点で、非常に危ないと感じたところがあった。それは六枚橋東の役場のほうに入ってくる線で、バス停の通りそのものが農協の網の中に入って設置されていて、待つところが道路上で、大きいバスが来たら風が近くまでくるくらい。そこについてはもう少し余裕のあるところに変えてほしい。すべてのバス停を見たわけではないが、危険のないように対策をお願いしたい。危険なところは乗降客も怖い思いをしていると思う。

会 長 ごもったもなご意見。事務局が勝手に置いたのではなく、事前に協議をして安全であろうということでバス停を設置しているのだが、実際には安全性が十分に担保されているかどうか疑わしいということなので、そこについてはまた事務局と協議をして、少し場所を動かすことによって改善できるのか、そもそも六枚橋東にバ

ス停を置くことがナンセンスなのかを検討する。ただ、近くに商業施設があり、ここにバス停がほしいという皆さんの意見を反映したものなので、その辺りも含めて検討していく必要がある。事務局はどうか。

事務局 事務局としてもご指摘の部分はよくわかる。ここにバス停を設置するにあたっては、営農センターに話をさせてもらっているが、最初に交通安全面においても、大阪府の富田林警察署と打ち合わせを行い、大阪府警本部にも話を上げたうえで、承認してもらっている流れである。必要であれば検討しなければならないと思うが、安全についてはこのように担保されたうえでのバス停設置になっていることはご理解いただけたらと思う。

会 長 私も今日中にバス停を確認してから帰ろうと思う。  
この3ページにあるとおり、8カ月でデータを取り、4カ月で評価・見直し・周知を行うという流れで、1年間で実証運行の見直しを行う形になっている。これが1年で終わるか、もう1年かけるかということまでは議論が及んでいないが、とにかく1年という期間で一つの評価を行うということでご理解いただければと思う。それと、非常に緊急性を要するものは、対処については会長及び事務局で判断をして、交通会議では追認させてもらう。  
それから、3ページに示している全体のスケジュール案で取り組んでいく。  
この3点について、特に意見がなければこのようにさせてもらおうと思う。

委 員 需要喚起をしてもらうことが一番大事だと思う。今のところコロナで様子見になっているが、現時点で何か考えているものはあるのか。

会 長 これについては昨年度議論をしているのだが、時刻表を見てもらってもわかるように、このバスは大変複雑になっている。タイムテーブルも複雑だし、路線も複雑で、かつ右回り左回りもある。こういう状況なので、自分で時刻表を見て、目的地への行き方を見つけることがなかなか難しくなっている。そこで、時刻表の見方の勉強会や、実際に自分の目的地にバスで行ってみるという体験会の開催、また本来だったらいろいろな観光系のイベントがあるはずだったので、そうしたイベントにバスで行ってみるというタイアップなど、メニューはたくさん考えてもらっている。ただ、この新型コロナのことがあり、その需要策の実施に踏み切るところまで進めないというのが実情である。

委 員 バスの時刻表がわかりにくいので、磯長台では磯長台を起点にしたバスの時刻表を作成した。磯長台から上ノ太子駅へバスで行ったら、どういう電車で接続できる

か、帰りには大阪阿倍野橋駅発で何分の電車に乗ったら、こちらのバスに接続できるか、また役場やサンプラザに行くためにはどのバスに乗ったらよいか、といったことを、磯長台を起点にして、すべて抜き出してわかりやすいようにしている。それをつい先日、全戸配布した。できたらこのように、利用者が比較的多い主要なバス停について、そのバス停を起点にして駅や役場等へ行く方法を抜き出したパンフレットを作れば、かなり需要喚起になるのではないかと思っている。

会 長 さすがに先を行かれていると感心した。実は事務局には、バス停ベースの時刻表を整理するようお願いしている。バス停ベースの時刻表を全員に配ると、大変なページ数になってしまうので、まずはバス停ベースの時刻表をホームページから取れるようにする検討を進めてもらっている最中である。委員は先に取り組みられているので、参考にさせてもらって、追いかけていきたいと思う。金剛バスの委員にも協力いただきながら進めていきたい。

委 員 この資料を見ると8カ月間でデータ収集を行い、2月～5月で評価・見直し等に入っていくものとなっているが、時期的な変動はないということか。

事務局 コロナ影響は大きいと考えているが、それ以外については大きな変動はないものと見て8カ月と設定している。

委 員 コロナの影響はどうなっていくかまだわからないが、一旦8カ月で評価をして見直しを行い、変わっていくようであれば、また見直しをしていくということでしょうか。

事務局 はい。

会 長 交通需要は季節変動があるので、季節変動をどのように加味して平均的な利用者数を見定めていくかは、大変重要な視点である。ご指摘ありがとうございました。

委 員 今までの予約型乗合ワゴンの利用者のデータがあると思うが、それと比較して、コミュニティバスに移行して、その利用状況はどうか、比較検討ができるようにしておくべきだと思う。それから、生活支援や外出支援の相談窓口をつくるということで、公共交通の利用が困難な人への対策を立てられたと思う。これについて、高齢者等の相談窓口でどれくらいの取り扱い件数があるのか。そこから生活支援や介護予防につながっていると思うが、その実態はどうなっているのか、データで出せるようにしてもらいたい。

会 長 現状でのデータはあるので、ご提示できると思う。事務局からもらって私が見たデータで説明すると、結局コロナの影響で、従来福祉センターに行かれていた利用者自体がまだ戻っていない状態である。コミュニティバスに移行後のセンターの利用者がこれまでと同程度の数であれば、その数をもってセンター利用者の変化について評価できるのであるが、まだ分母が戻っていないので、何とも判断しがたく、今日の会議では敢えてそのデータを出さなかった次第である。

それと、公共交通の利用が難しい方へのサポートについては担当部局から説明してもらおう。

事務局 公共交通の利用が困難な人ということで、生活支援の相談窓口を高齢介護課の中に設置していた。そこで、個別に移動手段の確認をしている。実際に福祉センターを利用している人の人数は、だいたい 10～15 人程度と聞いている。その中でも、地域支え合い型の移動支援ということで、ボランティアの団体につなぐルートも組んでいる。会長の話にもあったとおり、コロナの影響で利用者は増えていないが、今後は利用者が増えていくものと考えている。

委 員 相談窓口の状況については、今後も聞いていきたい。

会 長 では、3 ページにある実証運行の 8 カ月+4 カ月の 1 年で評価を行うという方法と、緊急性が高いものについては会長と事務局で判断を行い、直近の交通会議で追認を取らせてもらうということ、それから今後コロナがどうなっていくのかわからない状況にあるが、現状が維持されるという前提のうえで、今後のスケジュールについては、ここに提示している形で進めさせてもらう、というこの 3 点について、これでよろしいか。

(委員より「異議なし」の声)

会 長 では、次に評価方法・基準について。本来は基幹交通の部分は太子町が運行する予定であり、そういう下で形成計画を作成したが、その後、金剛バスから基幹交通の運行について提案があり、形成計画の前提がよい意味で崩れた形でバスの運行が始まっている。そこで、それに合わせた形で、資料 6 ページのとおりの評価項目を原案として挙げている。これについて、本来であれば、何%とか何割などと具体的な基準を定めたいところであるが、コロナの影響があり、例えば 7 ページにあるデータをもって基準を決めてしまうと、様々な不都合が出てくるものと考えられる。そこで、今しばらく利用状況や交通事情の回復を見ながら、次の交通会議にてこの

辺りを詰めていきたいと考えている。ただ、評価するポイントとしては、ここに挙げているものが必要ではないかということで、今回お示しさせてもらっている。この6ページの2つの表について、意見や質問があればお願いしたい。

委員 4ページに戻ってほしいのだが、データ収集は1月までとなっていて、予定では金剛バスの場合、「バス利用実態調査」を平日2日間、休日2日間を2回実施する予定となっている。できたら、1回目を実施後にその内容を我々にも公表してもらいたい。それがあつたら、磯長台でどれだけ利用しているかがわかるので、それに基づいていろいろな対策を取っていきたい。そうしてもらえたら、我々の取り組みもしやすくなる。

会長 もちろんデータは取るので、それをこの会議だけで見のではなく、例えばバス停ごとに利用状況を調べるので、利用が少ないところはその状況を何らかの形で地域の方に示して、考えてもらうことも必要になってくると思う。

ただ、いつからできるかが悩ましいところで、本来であれば6月1日にまず実施しておいて、2カ月3カ月後にどれくらい伸びているか、伸びていないかを見て、伸びているところはなぜ伸びているのか、そもそも利用者が多いのか、それとも地域で何か取り組みをしているのか、減っているところはなぜ減っているのか、最初は便利だと思って乗ったが、何回か乗ったら面倒になって乗るのを止めてしまったのか、など分析をすることもできると考えていた。しかしいつからデータを取るべきか、なかなか判断ができない。なので、データを取ったら集計をして、それを必ず皆さんに見てもらおうようにしたいと思う。

委員 先生が言う形で行ってほしい。自分が言いたいのは、1月までデータ収集をずっと待って、すべてが終わってまとまってから公表するというのはしないでほしいということ。

会長 それはしない。

委員 4ページに、「その他、考えられる取得可能データ、ヒアリング調査、アンケート等」と書いてあるが、数字以外に、なぜ乗降客が少ないのかということも含めて調査する必要があると思う。なので、ヒアリング調査やアンケートについても、ぜひとも実施してほしい。数字に現れない、住民の声がわかるような調査を実施してほしい。

それと、表の「共通」の中に、「総合福祉センター利用者特別乗車証」とあるが、これは何かを教えてください。これを持っていると金剛バスも含めて無料という話

も耳にしたが、実際のところはどうなっているのか。

会 長 いきなりここに掲げているのではなく、昨年度この制度をつくって承認いただいているものなので、事務局からもう一度説明してもらおう。

事務局 総合福祉センター利用者特別乗車証について。時刻表の裏面の中央に「総合福祉センター利用者特別乗車証」について書いている。総合福祉センターの利用者は、金剛バスやコミュニティバスに乗ってもらって福祉センターまで来てもらうことになったので、総合福祉センターの登録者及び過去3カ月間の実際の利用者を対象に、太子町コミュニティバスや金剛バスに無料で乗車できる乗車証の申請を5月から受け付けて、確保している。今、見本はないのだが、ピンク色のカード型の乗車証で、申請書に書いてもらった情報、すなわち、どこのバス停から乗って福祉センターに行くか、名前、住所などを、そのカードにすべて書いてある。それを運賃支払いのタイミングで運転手に提示すれば、そのルートに関して無料で利用いただけるものとなっている。

委 員 全体の利用者のうち、どれくらいの人に発行したか。

事務局 特別乗車証の申請者は、6月30日時点で118名となっている。

委 員 登録者の何割か。

事務局 登録者が今、手元にないので、何割かわからない。

委 員 登録者全員にそれを発行すべきだと思うので、早くそのようにしてほしい。

会 長 事務局としては、出さないといけないものを出していないということか。

事務局 基本的には申請してもらったうえで、乗車証を発行するものである。周知については、広報に掲載し、また防災無線による案内も行っている。

事務局 それと従前に福祉センターバスを利用していた方については、高齢介護課から個別に案内をしており、そこからも申請をしてもらっている。新たに希望される方にも、逐次窓口で受け付けをさせてもらっており、また、移動支援の窓口でも案内し、必要な方には発行を進めている。

会 長 申請をすれば発行してもらえるとということで、発行割合を出す計算自体に意味はないように聞いている。

委 員 前に示してもらったデータで、予約型乗合ワゴンの分析で、31年3月の1カ月間で、総合福祉センターバスの利用者が67人、予約型乗合ワゴンの利用者が89人というデータがある。計156人になるが、これがほぼ登録者数に該当すると考えてよいのか。

事務局 ご指摘のとおり、ほぼ登録されている方だと思う。今事務局から説明したとおり、過去3カ月程度利用のあった方に乗車証の申請の案内をしており、それ以外にも総合福祉センターでも受付コーナーを設けているので、委員の言うとおりの漏れ落ちがないようにしていく形を取っている。

委 員 今の話では、福祉センターばかりに目が向いていて、買い物支援が話題に上がっていない。乗合ワゴンがなくなったことで、食料の買い出しに困っている難民がたくさん出てきている。5ページに目標値が出ており、「商業施設周辺でのバス停での降車数」が平日50人、休日20人となっているが、私はまったく目標は達成しないと思う。停留所ができてほとんどの人が利用できない状態だと思う。というのは、77歳の男性で運転免許を返納した方がいて、これまでは乗合ワゴンでラムーやカインズに買い物に行っていたが、ワゴン車がなくなり、買い物が大変不便になってしまった。具体的に言うと、その方は聖和台の方なので、聖和台から聖徳太子の墓陵前か役場まで行き、そこで70歳以上の方が対象となる100円の回数券と差額の60円を払って降りる。それで乗り継いで、乗り継ぎの初乗り運賃の160円を引いて差額と乗り継ぎ券を払って行くことになり、とてもややこしい。お年寄りの方たちにこの利用方法を説明しても、さっぱりわからないという。広報に時刻表を挟んでも、実際の利用方法は理解されていない。コミュニティバスから乗り継いで梅川橋で降りて買い物に行っても、帰りは既存の喜志からのバスしかないこともある。これは1時間に1本くらいしかない。皆さん、これではラムーへの買い物に利用できないと言っている。私が調べたところでは、乗り継ぎして行かれたのは、その方一人である。こういう状況でありながら、なぜ買い物支援のほうに目が向いていないのか。将来的に大きな問題が出てくると思う。今車を運転している方も、将来、免許証を返納し、子どもが家を出て夫婦二人暮らしになったときに、これでラムーやカインズに行けるだろうか。私は実際に乗ってみたが、9時40分に家を出たら、乗合ワゴンであれば30分で行って帰って来られたのに、バスでは帰ってきたのが2時過ぎになった。その77歳の方は、帰りのバスに間に合うように走ってバス停まで行ったが、車の往来のために道を渡れず、バス停に渡る手前のところで足止め

されてしまった。そうしたら金剛バスが来てしまい、バスはそのまま行ってしまった。それで、停留所には屋根も座るところもなく、カンカン照りの中で1時間も待つ羽目になってしまった。私もこの時刻表から、シミュレーションをいろいろ作ってみたが、自分自身もこれでは買い物には行かない。このように買い物支援の面で考えると、問題がいろいろ出てくると思う。買い物は生活に直結した問題。この時刻表で本当に買い物に行けるかどうか、もう一度考えてもらいたい。ワゴン車を使っていた人が、バスは使えないというのは、そういう意味である。乗り継ぎをしなくても行けるような前向きな検討が必要ではないか。

会 長 福祉センターバスにばかり目が向いているわけではなく、福祉センターバスをきちんとしてほしいという意見が、この会議でも出ていた。事務局が強引に話の矛先をそちらに向けているとは思えない。

委 員 しかし、結果的には買い物支援は取り残されている。

会 長 これが最終形ではない。たくさんというのが、よくわからないが、100人200人単位でそういう人がいるということか。

委 員 はい。

会 長 ラムーにバスで行きたいという方が1日に100人か200人かはおられるという事実をつかんでいるということであれば…。

委 員 交通会議の22人で決めてしまうのは問題。この会議は民主主義だから多数決で決められて、私が意見を述べても、少数の意見ということで取り入れてもらえない。でも、住民の日頃の声を私が届なければ、誰も届ける人がいない。住民の声を聞き入れて、コロナが収束したら、もう一度この件を検討してもらいたい。

会 長 冒頭でも六枚橋東のバス停の話が出たが、安全性に関する意見が出たということは、このバス停を使っている人がいるということ。ラムー・カインズはわからないが、少なくともサンプルの利用者はあるということがわかると思う。ラムー・カインズについてはたくさんの方が利用しているが、その自家用車での利用者がどれだけバスに切り替わるかがわからない中で、今回の新しいバス路線システムをスタートさせたので、本当に今のバス停でよいのか、それとも駐車場まで入ったほうがよいのか、ということは考えていかないといけない。ただ、これについては何度もここで説明したと思うが、たぶんそれを検討していっ

て、実現させようと議論していたら、1カ月前にこの路線バスは走っていなかっただろう。あと1年、1年半くらい議論を続けていなければならなかったと思う。今回はできるだけ早くバスを走らせることを優先させ、まずできるところから取り組んでいるということをご理解いただきたいと思っている。なので、乱暴な言い方かもしれないが、コミュニティバスについては、実証運行の結果によっては大きく路線が変わったり、場合によっては路線自体がなくなったりすることも考えられる。もちろん必要性があるという判断になれば、路線の拡大も考えていくことになるだろう。だから決して現状がすべてで、これ以上何も変わらないというわけではなく、実際の利用者や利用したいのにできないという方の意見を今後しっかりと集めて反映していきたいと思う。

ただ、この会議が民主主義だということを述べられていたが、一人のためにバス停を作るとか、一人のためにバス路線を作ることは難しい。一定の需要が集まったところにバス停を作り、路線を引くことをしないと、路線バスとしての形が定まらない。個別の要望を叶えるのは個別交通なので、自家用車かタクシーを利用してもらうことになる。公共交通としては、ある程度需要を固めながら、その固まったところでどういう展開ができるのかを今後考えていかないといけないと思っている。住民の方もいろいろな意見をお持ちだと思うので、公募委員におかれては、ぜひそうした情報を届けていただきたい。

委員 今、委員が述べられた買い物難民や免許返納のことは、全国的にも問題になっていることで、そういう意見を出してもらうところが地域公共交通会議である。それで会長が話したとおりに、それを踏まえていろいろな検討がなされる。ご承知のこととは思いますが、改めて申し上げさせてもらった。

委員 数字に出ない住民の声を反映させるためにも、アンケートをしてほしい。そしてそれに対して柔軟に対処していくという方法で、取り組みを進めることをお願いしたい。

会長 運行を開始して20日間だけのデータだが、これを見るとまったく使われていないバス停がすでに出てきている。そのバス停は本当に必要か。一方で、結構利用者の多いバス停もある。それで使われていないバス停を間引いて、時刻表にゆとりを持たせるとか、より利用者が見込める別の場所にバス停を設置するかといったことを考えていかないといけない。そこについては委員の話のように、データで取れない部分があるので、コロナが落ち着いたら、また地区ごとに説明会を行い、そこで意見を集約させてもらいたいと考えている。私は隣の河南町で副会長を務めていたが、そのときは、結構バス停を動かした。今のこの場所のバス停は、こちらに動

かしたほうが利用者が何人増えるということ、地域の方が自分たちでヒアリングをしてデータを持って来られたので、実際に動かしたところ、それによって数字が上がったという事例もあった。こうした取り組みもぜひしていきたいと思う。ただ、金剛バスが走っている路線については、この会議で直接的にバス停を動かすことや時刻表をいじることは難しいので、まずはコミュニティバスについて、これから十分に考えていきたい。

他に4、5、6ページについて、何か意見はないか。これらはあくまでも案なので、今後皆さんと議論を進めながら、柔軟に考えていきたいと思う。評価項目について何かアドバイスあれば、次の会議で出していただければと思う。

7ページに参考情報ということで、開始日の6月1日月曜日から21日日曜日までのコミュニティバス、畑・山田線と役場～総合福祉センターの線の利用者のデータを掲載している。曜日によって少しばらつきがあることがわかる。それから、データが多くなるので今日はお示ししていないが、バス停ごとのデータや、総合福祉センターの路線であれば、福祉センターへ行く人の多い時間帯、少ない時間帯といったデータも取れているので、また随時皆さんにも見ていただいて、そのデータが何を物語っているのか、住民の方は住民目線で見たい、運輸局や運輸事業者にはその専門的な観点から見ていただいて、ご指導いただきたいと思っている。

それで問題点のところ、総合福祉センター役場線のダイヤに遅れが生じていることが挙げられている。これはすぐに検討しないといけないところだと思っており、事務局には前もって検討を始めておくようお願いしてある。今後少しデータがたまってきた段階で、遅れを生じさせないためにはどうしたらよいか、具体的に考えていこうと思っている。

委員 遅れが生じているという点で、聞いた話では、乗り降りのときに説明する人がいて、利用方法を案内しているの、慣れるまで時間がかかっているということだった。その人がいつまで付いているのかなど、詳しいことを説明してほしい。

事務局 コミュニティバスには、乗務補助員ということで、チケットを受け取ったり、運賃を案内したりする人が1人乗車している。先のことは未定だが、基本的に今年度末までは付いてもらおうと考えている。

会長 委員の話にもあったとおり、補助員が丁寧に説明してくれているので、それで若干時間が取られているということはあるだろう。時刻表を見てもらうとわかると思うが、乗り継ぎを意識しながら全体を組んでいるので、ギリギリとはまではいかないが、ややギリギリに組んでいるところがあり、仮に補助員の説明で1カ所につき

30秒ずれたとしたら、それが全体では数分の大きなずれになってしまい、乗り継ぎにも影響しかねないことになる。乗降がスムーズにいけば多少は改善されると思うが、逆に慣れてきたとしても遅れが生じているのであれば、そもそもダイヤの設定自体がタイトになっているということで、一部バス停を間引ける可能性があるものについては、間引いたほうがよいのかどうか、といったことを考えていかないといけないだろう。

事務局 ダイヤに遅れが生じている点について、委員のおっしゃるとおり、まだ乗降に慣れていないということもあるが、ルートの設定やダイヤの設定は乗り継ぎを意識した形になっているので、現状では金剛バスとコミュニティバスの乗り継ぎで福祉センターに行っている方は少ないのだが、最終的に金剛バスとコミュニティバスの乗り継ぎにあまりにも遅れが生じてしまうというような不具合が生じることになれば、本当に早急に対応し改善していく必要があると考えている。まずは様子を見てみたい。

委員 乗り継ぎをして梅川橋で降りて買い物をするとき、帰りは既存の喜志から上ノ太子に行くバスに乗るしか方法がない。そしてそのバスが1時間に1本しかない。だからこの現状にとっても問題がある。それでダイヤの見直しの必要性が実証されるために、データ収集の8カ月もの時間を待たなければならないのか。

会長 それは、カインズ・ラムーの件に限った質問か。

委員 はい。

会長 それは、コミュニティバスの時刻表やバス停のことを言っているという理解でよいか。

委員 いいえ。コミュニティバスはカインズ・ラムーには行かない。

会長 今、コミュニティバスの実証実験の話を見せてもらっている。

委員 それと同時にこちらもコミュニティバスと一緒に実証実験をすることは必要ではないか。

会長 コミュニティバスは太子町が運行しているので、これは実証運行するものと申し上げた。金剛バスの部分を実証運行するという話ではない。なので、カインズ・ラ

ムーの最寄りのバス停の利用状況を調査し…。

委員 どうやって調査するのか。1年間待って、何人乗るかを調査してくれるのか。

事務局 調査方法については、金剛バスは実証実験ではなく本格運行という形ですでに運行されているので、商業施設周辺の各バス停において、時間帯ごとにどのような乗降数になっているか、丸1日かけて調査をする予定になっている。それを平日と休日とで各1日ずつ行い、期間を置いて、また各1日ずつ行い、計2回4日分について調査するものとなっている。

委員 金剛バスがせっかく新規路線を走ってくれるのに、違うほうでケチをつけるようなことを言うのは、とても申し訳なく思い、言いにくかった。でもこの状況では梅川橋のバス停は誰も利用しないので、ここは町が運営するコミュニティバスの問題として考えるべきだと思う。そちらを検討する必要があるが将来出てくることは目に見えている。

会長 コミュニティバスを商業施設に回したほうがよいという意見か。

委員 はい。

会長 それはできないことを昨年度説明させてもらっているが、それをもう一度むりやりでもやるということか。

委員 それは多数決で決まってしまったこと。私たち少数の意見が通らない。でも私のところには、住民の要望が届いている。だから私はその要望を一生懸命にここに届けている。それなのに、民主主義の弊害でここで多数決で決まってしまうと、もう聞いてもらえない。蒸し返さないでくれとなる。でも、住民の意見はそれとは違う。便利になったのではなく、後退だと思っている。

会長 前提を確認させてもらっているなので、それは忘れてほしくない。金剛バスとは競合せず共存するという方針は、皆で確認したと思う。その部分は、要望を言ってもらえる方もわかっているのか。

委員 はい。だから金剛バスがせっかく走ってくれるので言いにくかったが、時刻表ができてきたら、カインズのところにバス停ができていなかった。それで77歳の方が実際に梅川橋のところを使ってみたら、炎天下で1時間も待ち、買った冷凍食品も

ダメになり、熱中症の危険さえある。こんなところはワゴン車を使っていた人は誰も使わない。だったら、停留所があっても利用する人がいないようなところは、コミュニティバスを通して競合にはならない。そういうことは目に見えていたもので、一生懸命に言ってきたのだが、多数決で決まってしまった。仕方がないから、とりあえずバスに走ってもらおうということで、私たちは意見を引っ込めたというわけである。

会 長 ただ、考える外枠というものがある。外枠は守らないといけない。外枠の中で議論は大いにすべきであるが、枠の外の議論を一生懸命にしても始まらない。その枠は町の財政や法律等に基づいて決まっているので、それは崩せない。

委 員 だから外枠のことは仕方がないし、金剛バスにも中央線を走らせてもらってありがたいが、買い物支援についてはまた別の視点で町が考えることだと問題提起したい。

会 長 それは先ほどの話にもあったとおり、数字だけでなくヒアリングもしていく。ヒアリングで本当にバスに乗ってカインズ・ラムーに行きたい人が1日に200人300人もいるという需要があるということになれば、そこは積極的に組み込んでいかないとはいけない。組み込んでいけば収入になる。ただ、本当にそれだけの需要があるかどうか、今の時点ではわからない。なので、そこはしっかり調査をしていかなければならないと思う。

委 員 私はシミュレーションしてみたが、絶対に100人は無理。

会 長 現状においてではなくて、直通便になれば毎日200人300人の利用がある、というデータが取れば、それはぜひ検討しないとはいけないと思う。

委 員 直通便ならあると思う。

会 長 ただ、事前のアンケートやワークショップでは、そのような大きな需要は確認できなかったのですが、この何カ月かの中に直通便であれば、1日200人300人の方が買い物に利用したいということになっているのであれば、それは大変うれしいこと。自家用車がなくても買い物に行けることをこれから考えていかなければいけない。ただ他の自治体の例で、直通便を作ったら1日200人300人が利用するというので実際に直通便を作ったが、結局皆、自家用車で行っていたということもあった。だから需要は本当に確認しないとはいけない。車に乗っている人は、車が一番便利な

ので、それを捨ててまでバスに乗るか…。

委員 先生も実際に乗り継いでバスに乗ってみたらいい。

会長 広報にも書いたとおり、乗っている。道の駅にも行ってみた。この1カ月は、町民の方よりもバスに乗っているかもしれない。時間があれば太子町に来てバスに乗っている。それでちょっと遅れて乗り継ぎがうまくいかなかったりとか、ここのバス停は乗り降りがないからどうだろかとか、いろいろ体験し感じている。

委員 新しくできた商業施設は、平日に車で行っても停めるところがないくらい盛況。それでも車で行ける方はいい。私は免許を返納した方など、外出支援が必要な方のために努力を尽くしたいと思っている。これまで乗合ワゴンを利用していた方たちは、商業施設にバスで行くのは大変不便なので困っている。それで直通便があったら乗りたいと言っている。そのことをお伝えしておきたい。

会長 できれば、今までワゴンに乗れなかった人で、バスができたから買い物ができるようになった人に、それでも乗りにくい部分、改善してほしい部分に関する意見も出してもらえるとありがたい。

ワゴンを改変することになったポイントは、特定の年齢層の人だけを手厚く扱うのではなく、例えば20代30代の子育て中の方などで、車で買い物に行けないといった方たちを、どのように町の地域公共交通としてカバーしていくかという発想のもとでの取り組みだったということ。先ほど委員が、福祉センターバスにばかり目を向けないでほしいと述べられており、それはそのとおりだと思うが、同時に乗合ワゴンを利用していた方たちばかりに目を向けるのでもなく、これまで福祉センターバスや乗合ワゴンに縁のなかった方たちが、今回のバスにどれだけ乗っているのか、もしくはどういう改善をしたら乗ってもらえるのか、といったことも同時に考えていかないといけないと思う。

他に意見があればお願いしたい。交通会議も毎月開催できるわけではないので、開催したときには、いろいろな意見、たまっている意見をたくさん出してほしい。

委員 自分の生活環境というのは、自分で考えて、当然太子町の住民は太子町で買い物をしたり用事を済ますのがよいと思うが、もしラムーへ行くのが不便であれば、逆に上ノ太子に出て、古市、藤井寺で買い物をするというように、自分にとって便利のよいように自分なりに考えて行動する、自分の負担の少ないように生活するというのも一つの手ではないかと思う。自分がここへ短時間で移動したいと思っても、人にお願ひし、人の力を借りることが多いわけだから、自分も努力し協力もして、

その環境に合わせていかないといけないと思うところも多分にあるかと思う。だからお互いが協力することが大事である。自分だけの感覚でものを言うと、なかなか自分の思うとおりにはないと思う。自分の能力、体力と合わせて生活していかないといけないと思う。

委員 太子町の観光協会ができて7、8年経つ。太子町の竹内街道も日本遺産に認定され、太子町にはいろいろな墓陵もあるので、観光客も駅からバスに乗って道の駅まで行き、そこから歩いて竹内街道まで下って行くこともできるようになる。それは、こうしてバスを走らせていただいたお陰だと思っている。観光についてこれから町長といろいろ相談しながら、世界遺産も堺のほうで認定されているので、その辺りと協定を結び、そういったお客に太子町に来てもらうような方向でいきたい。そのためにも、駅から歩いて行くよりも、バスを利用して行ける環境は重要である。バスを走らせてもらったことに関して、協会として大変感謝しているところである。よろしくお願いします。

会長 今月の広報にも書かせてもらったが、2週間くらい前の日曜日の午後に近鉄で上ノ太子まで来て、バスに乗って道の駅まで行った。お昼過ぎだったのだが、たくさんの方が来られていて、車の方、自転車やバイクの方など、いろいろな方が集まっていた。そこから歩いて孝徳天皇陵まで行き、さらに上まで散策して戻り、それから孝徳天皇陵のバス停でバスを待っていたら、リュックを背負った人たちが歩いていた。それで、ここに新しくバスが通るようになったので、ここからバスで駅まで行けますよ、と伝えてあげたら、知らなかったということだった。この地域はハイキングなどをされている方が多いので、そういう観光に来られている方にも、新しいバスが運行している情報をどんどん伝えていかないといけない。この孝徳天皇陵のバスに乗ったら、直通便なので1本で上ノ太子駅まで帰れた。私はいつも太子町に来るときは車で来るが、今回初めて電車に来て、2つ3つ町のポイントを回ってよい気分でお家に帰ったので、こういう使い方もどんどんしてもらえれば、周辺地域や大阪府内の方にも太子町のよいところを知ってもらえるのではないかと思う。そういう需要喚起もこれからしっかり取り組んでいかないといけないと思うので、協会さんとタッグを組みながらガッチリと進めていきたいと思うので、よろしくお願ひしたい。

交通とは私たちが生きるための重要な柱なので、いろいろな団体と協力しながら盛り上げていかないといけないと思う。観光協会もしかり、社協もしかり、いろいろなところと取り組んでいきたい。

では、運行の概要、すなわち実証の期間、スケジュール、評価の方法と基準、この評価の方法と基準については、コロナで先が見えない部分があるので、今後状況を

見ながら組み立てていくということで、完璧な案ではなく、一つの叩き台としてこれをベースに今後考えていくということで、ご承認を頂戴したいと思う。よろしいでしょうか。

(委員より「異議なし」の声)

会 長 では、運行概要の実証期間、スケジュール、評価方法と基準の案は承認された。「議題3 その他」ということで、事務局から何かあるか。

事務局 特に事務局からの提案はない。何かご意見・ご発言があればお願いします。

会 長 特にないようだが、よろしいか。では、今日は貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。これで本日の第1回目の交通会議は議事を終了する。

以上