

## 第3回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和元年12月25日（水） 午前10時～12時00分

場 所：太子町役場 万葉ホール

### 議 題

- (1) 地域公共交通再編（修正）案【地域公共交通運行計画（案）】について
- (2) その他

### (1) 地域公共交通再編（修正）案【地域公共交通運行計画（案）】について

副会長 前回の会議で、支線交通の運行スケジュールが遅れたことについて、会長自身が責任を取り、会長の責任を副会長に委ねる旨の発言があった。その件について、町長に相談したところ、町長からは小川会長に引き続き会長をお願いし、太子町の住民の暮らしを守る地域公共交通になるようお願いしたいということであった。そこで改めて小川会長には会長職及び強いリーダーシップによる地域公共交通の進行、並びに専門分野からのご指導・ご教示を引き続きお願い申し上げたい。

進 行 では、これからの進行は条例第6条第1項により、会議の議長を小川会長にお任せしたい。

会 長 今副会長からお話いただいたとおり、運行スケジュールが延びていることについて、これはあってはならないことであり、その責任は会議の会長である自分にあるということで、前回の会議で辞任について話をさせてもらった。そうしたところ、町長から引き続き会長をお願いしたいと話をいただき、多くの委員の方にもお引き止めいただいたので、引き続きしっかり務めさせていただきたいと思う。ただ、一つ申し上げておきたいのは、次にスケジュールが後退することは絶対はないということ。特に事務局にはしっかり約束してもらいたいと思う。

自分が太子町に関わる中で聞いた意見で、明確に覚えている意見がある。隣の河南町は太子町よりも後から議論を始めたのに、先にバスが走っているが、太子町は以前より住民が取り組みをしているの

に遅れているということ。これを聞いて、議論を飛ばすつもりはなく、議論は尽くさないといけないと思うが、1日でも早くバスに乗って自由に移動をしたいと思っている方がおられるので、その方たちの希望を叶えるためにも、6月にはきちんとスタートして、皆さんによかったと思ってもらえるようにしないといけないと思う。今日の議題は「地域公共交通再編（修正）案【地域公共交通運行計画（案）】について」であり、これを皆さんにご審議いただきたい。今日の会議にあたり、事務局より詳細のデータをそろえてもらったので、そのデータに基づいて議論をしていきたいと思う。

（資料1～4、参考資料1に基づき、事務局より説明）

会 長 非常に多くの内容を説明してもらったので、まず、内容を整理したい。

本日追加で出した資料4で、「現在の再編案とする理由」を記載しているが、これに基づいて詳細のデータを示しつつ具体的に説明してもらった。

まず1点目として挙げているのが、「金剛バスとの連携・協力は必要不可欠」ということ。金剛バスが太子町に新規路線の参入をするというのは、それなりの覚悟をしてのことだと思う。その金剛自動車の考えには協力していかないといけない。

この資料2では、「再編案」「支線交通+福祉センター送迎バス+予約型乗合ワゴン」「支線交通+福祉センター送迎バス」の3パターンについて試算している。この2つ目の案は、前回の会議で高谷委員が代表をしている団体からの要望があったので、中央に挙げた。3つ目の案は、自分としては参考に留めてもらいたいという思いで、事務局に用意してもらった。福祉センターバスを残して支線交通を運行するものだが、福祉センターバスについては、金剛自動車は乗客を取り合うものとは認識していなかったもので、参考として一度出してみた。本来もう一つ「支線交通+予約型乗合ワゴン」という形もあると思うが、予約型乗合ワゴンは民業圧迫の範疇にあり、それを案としてここに挙げて議論することは、もう必要はないと思われるので、今回はこの3つが比較対象になっている。

次に資料4の2点目として挙げているのが、費用面での効率性の比較である。現行の予約型乗合ワゴンと福祉センターバスで、年間約1000万円かかっているの、プラスαの費用のところでの今回の再編

案の取り組みをしたいと兼ねがね考えてきた。この算定については、自分もコンサル会社も確認しており、決して背伸びのない妥当なところで数字を出してもらっている。事業費は 1950 万円かかるが収入が 200 万円想定されるので、収支でみたら費用は 1750 万円になる。加えてこの会議では、福祉面をより強化することを重視しているので、「お出かけ支援制度」を新たに提案しており、これが 650 万円、もしくは対象を 65 歳以上とした場合は 900 万円かかるものとなっている。これを合計すると事業費は 2600 万円（2850 万円）となっているが、収入も考えると、ここからマイナス 200 万円計算できることになる。同様に他の 2 パターンについても試算しているが、これらを比較してみると、再編案の費用が非常に効率的になっていることがわかる。公共交通というのは、行政が運行する交通のことを言うのではなく、大衆の乗り合い交通のことであり、再編案はいろいろな目的を持った方が乗り合って運行されるものなので、当然効率的なものになる。そこが再編案を提案したねらいでもある。次に資料 4 の 3 点目、交通空白地域の解消についてだが、交通空白地域は、聖和台・磯長台と畑・山田地域の 2 カ所がある。聖和台・磯長台については、金剛バスの新規路線によりかなりカバーされることになる。一方で畑・山田地域は空白地域として残ってしまうのだが、ここだけに路線を敷いても需要があまり見込めず、成立しにくいということがある。そこで畑・山田と他地域を合わせて、このような形の再編案を立てている。畑・山田の支線交通については町が運行するので、実証運行を行い、実証運行後にこのまま本格運行に入るかどうかのジャッジをする。それで大きな問題がなければ、実証運行を延期するか本格運行に入るが、明らかに設定している目標を大幅に下回る場合は、需要がなかったということで、畑・山田地域の路線の実験は終わりになる。しかし、それはこの会議体の目的から考えても、絶対にあってはならないことである。この再編案で、支線交通の利用は 1 日あたり 35 回、1 人が往復で利用するとしたら、約 17 人の利用を見込んでいるが、これではまだ十分とは言えないので、今後需要喚起策を考えていかないといけないだろう。いずれにせよ、この再編案は、支線交通を維持するという観点からも、3 つのパターンの中で一番優れていると言える。

最後の 4 点目、「公共交通の利用が困難な人」への対応については、福祉部局から説明があったとおり、かなり丁寧にヒアリングをしてもらっており、データと地図上での空間的な把握をして、漏れのな

いようにしっかりカバーをするように整理をしてもらっている。福祉面での漏れがないことを踏まえて、この資料2の形が出てきているので、これについて十分に議論していきたい。

まず、資料2について、質問・意見等があれば発言をお願いしたい。

事務局 資料2について訂正がある。右側の図の単位が「9000人、8000人」というように「人」になっているが、これはすべて「回」の間違いなので、訂正をお願いしたい。

委員 議論をするために一つ提案したい。各パターンの右下に「公共交通利用困難者 500回」とあり、再編案ではそれが「地域支え合い型の移動サービス」へ移行しており、これはすべて有料になると思うが、これまで無料だったものが有料になるので、住民への周知をしっかりと行う必要があるのではないか。

それから事業費について再編案が1950万円、フルパッケージは2800万円、支線交通と福祉センターバスの2本立てが2200万円となっている。再編案とフルパッケージの差額が850万円であるが、850万円で住民の思いがすべて叶うのであれば、それほど高いものでないのではないか。運転免許返納者や高齢者は今後も増えていくであろうし、多様な公共交通網を形成していくことは一つのビジョンになると思う。

あと、お出かけ支援の対象を65歳以上に広げるとプラス250万円かかってしまう計算だが、これまで65歳以上の人が支援の対象だったことを考えると、対象を70歳以上にしてしまうことで、65歳から70歳未満の人の期待感が薄れると思う。せっかくの新しい交通網も後退したような印象になってしまうので、その意味からも支援の対象は今までどおり65歳以上にしたほうがよいと思う。

事務局（福祉） 地域支え合い型移動支援サービスは、現在3団体が実施しているが、各団体がそれぞれ支援の金額を決めて実施しており、有償を基本としている。

国土交通省が『「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ』というパンフレットを出している。高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルのパンフレットである。ここでは全国の自治体のいろいろなモデルがあるが、太子町にはどのようなモデルが合っているのかは、まさしく今こうして考えてもらっているところなので、機会が

あったらぜひご一読いただきたい。

それから2点目で、プラス850万円ほどの事業費で現状の制度を維持すれば住民の希望に叶った公共交通になるのではないかという点だが、予約型乗合ワゴンについて言えば、現在65歳以上で一人でワゴンを乗り降りできる方が対象になっている。しかし実際には介助者も一緒に乗せてほしいなど、様々な要望の声が届いていた。なので、現状の乗合ワゴンの制度の継続では、住民の希望が叶えられる素晴らしい制度になるということは難しいということをお伝えしておきたい。

事務局 続いて、850万円の差額で現状維持するというご意見について。支線交通を持続させていく上で、年間約850万円の差額が10年20年と積み重なっていくとどうなるのかということも含めて議論していただきたいということがある。またお出かけ支援についても、前回の会議で対象を70歳以上から65歳以上に広げた場合の費用はどうなるのかとの指摘があったので、試算を出した。この差額の250万円についてもどう考えるかを委員の方々に議論いただきたく思う。

委員 事業計画とはあくまでも自治体からの目線である。一方で住民側に立って、公共交通に何を期待するかを考えると、より便利になるかどうかという視点が重要になる。予約型乗合ワゴンは非常に有効に利用されており、データで見ても前年の1年間と今年の上半期を比較すると、上半期のほうがかなり伸びていて、年間で見ると1.5倍ぐらいの利用になると見込まれる。このように利用が拡大している乗合ワゴンがなくなることは、住民の期待感もなくなってしまうことになるだろう。せっかく新しい公共交通ができて、自分はむしろ交通手段を失ったという思いを抱くことになりかねない。そうになってしまうことは、公共交通にとっても、この会議にとってもマイナスではないか。

それから、ワゴンでは総合体育館への利用が少なからずあるのだが、この再編によって、そこへの交通手段がまったく閉ざされてしまうことになる。せっかく施設があるのに、車を持っている人しか利用できないという状況になるのはマイナスではないか。

あと、この再編案が実施されると、中辻整形外科が一番近いバス停が太井川になる。しかし整形外科に通う人の中には足の悪い人がいる。そうした人はバス停から歩くことは難しいだろう。そうした人

を救う方法を我々は考えなければならないのではないかと。

会 長 確かにこの資料は事業費や収支の表なので、事業者側から見ているものである。ただ、財布の中にいくらかでもお金がある状態ではないと思う。そうした中、いきなりフルパッケージで実施すべきなのか。自分は、再編案の形でまず始めて、それで喜んでくれる方もいれば、不便になる方もいるかもしれないので、次はその不便の解消を目指して、徐々にレベルを上げていくことを考えている。他の自治体ではフルパッケージで始めてみて失敗してしまい、結局全部を失うというところもある。だから表現が不適切かもしれないが、慎重に石橋を叩いて進めているつもりである。

それから、体育館の利用者についてだが、そういう人の声は拾われていないのか。そういう人はヒアリングの対象になっていないのか。実際の需要はたくさんあるのか。乗合ワゴンの利用者ならヒアリング対象になっていると思うのだが。

事務局（福祉）乗合ワゴンの利用者の数字が伸びているという指摘があったがこれは昨年度1年間と今年度の上半期の利用者の「実人数」を示したものだ。「総利用回数」では昨年度は年間8700回ほどあったが、今年の上半期の利用回数の状況はまだ見えてこないというのが実情である。

それから、総合スポーツ公園への利用についての話があったが、資料3の2ページに示しているのが、今年上半期の乗合ワゴンの主な目的地で、少なくともここには出てきていないので、もしスポーツ公園への利用があったとしても、少ない数であると思われる。

あと、この案が事業者側の立場に立ったもので、利用者の声を聞いていないという話があったが、現状の利用者に向けて個別に説明させてもらっており、今後も今対応に当たっている職員が引き続き対応に当たる。その対応に当たっている職員に、制度が変わることによって困ることになる利用者が出てくるかどうか確認したが、ほとんどの方は大丈夫だろうとの返答をもらっている。今後も対応を続けていく中で、もし無料でなくなると困るといった利用者の声が出てきたら、この会議にも報告させてもらうつもりでいるので、理解いただければと思う。

会 長 ヒアリングの中で、有料は困るという声は結構あるのか。

- 事務局（福祉）窓口で説明させてもらっていると、中には嫌味のように、公民館に行く回数が減ってしまうと言う方もいるが、最終的には理解してもらい、お出かけ支援制度があれば、週4回通う場合800円引いてもらえるから助かると言ってきている。それから中辻整形外科に乗合ワゴンで通院しており、これが太井川のバス停から歩くことになるはしんどいという方もいるが、その方には有料にはなるが、地域支え合い型の移動支援に繋げていければと考えている。
- 会 長 現状の利用者にもいろいろなケースがあると思うので、個々の状況に応じてプロの方が適切なアドバイスをされるものと信頼している。
- 委 員 支線交通と福祉センター送迎バスのパッケージ案があるが、福祉センターへの移動手段は支線交通である程度カバーされる形になると思う。だから、フルパッケージの案で予算が足りなくなるのであれば、そこから福祉センターバスを除けば、その分事業費を減らすことができるのではないか。
- 会 長 支線交通+予約型乗合ワゴンという案にするということは、金剛バスと利用者を取り合うことが前提になる。金剛バス側は、その形は望んでいない。
- 委 員 支線交通は、福祉センターを経由して畑・山田方面へ行く。だから福祉センターバスのルートをこちらに譲って、支線交通と予約型乗合ワゴンを運行する場合も考えられると思う。この試算がないが、これも計算できるのではないか。
- 会 長 先ほども説明したが、予約型乗合ワゴンは金剛バスの新規参入の関係もあるので、金剛バスが勘弁してほしいと言っている。
- 委 員 乗合ワゴンは従前からずっとあった。これは路線を作っていない。金剛バスの路線と関係なく、個別のA点からB点へ行くものだから、全く民業圧迫にはならない。
- 事務局 今の話は、支線交通+予約型乗合ワゴンという形の案だと思うが、予約型乗合ワゴンについて、金剛自動車にヒアリングを行っている。現状、予約型乗合ワゴンは65歳以上を対象に、58カ所の駐車場を

設定して無料で運行している。このことについて、需要を取られているという認識があるかどうかを聞いてみた。そうしたら、需要は何かしら取られていると考えているという返答だった。ただ、福祉の面もあるので、現状については黙認しているという状況である。一方、総合福祉センターへ行くバスについては、目的が決まっており、どこから乗っても福祉センターへ行くだけなので、金剛バスと面で被っていないと認識しているとのことだった。

会 長 現状については、金剛バスも黙認しているということだが、今後については、金剛バスもかなり厳しい状況の中で、新規路線を提案してくれている。だから、その部分だけ今と同じ解釈のまま、新規路線が入ってくる、というのではなく、新規路線が入ってくるので、一旦考え直そうということ。太子町の人口の状況を考えると、将来的に人口は減少傾向であり、交通需要も減ることから、交通事業者は厳しくなってくると思う。そういう近い将来のことも見据えて、金剛バスとは資料4の4つの整理に挙げたように、連携・協力をしていかないと、いずれ双方が苦しくなる時が来るのではないかと思う。他の自治体でも聞く話なのだが、地域の交通事業を自治体自ら運営することは、本当にしんどいこと。だから民間の事業者が運営してくれるのはありがたいことである。しかし、もしそれが撤退してなくなってしまったらどうするのか、という問題が各地の悩みになっている。ここでシンポジウムをしたときも京都の宇治のケースを紹介した。もし太子町が同じような状況になってしまったら、そのときに町が交通に投資できるのかどうか、自分には全くわからない。そうなったら太子町の交通は、現状よりも大幅に後退してしまうかもしれない。そうしたことまで考えて、再編案を提示させてもらっている。

先ほど 1000 万円の差額は大きいことはないのではないかという話もあったが、太子町の財源が潤沢でいくらでもお金が出てくるならそうかもしれないが、実際のところ決してそうではない。そうした中、毎年プラスで 1000 万円を捻出するとなると、どこかのサービスレベルを下げなければいけなくなるかもしれない。そう考えると 1000 万円は決して小さい額ではない。費用を下げるのが最大の目的ではないが、効率的に運営して費用を抑えられるのであれば、少しでも抑えたいと考えている。



委員 資料2の数字について確認したい。「支線交通の利用回数(年間)(新規)4500回」とある。これは、左端の再編案の形で4500回になるのであれば、中央や右端に掲げている乗合ワゴンやセンターバスを残したパターンの場合、もっと数が減るのではないか。それからお出かけ支援制度の対象を70歳以上にした場合と65歳以上にした場合について、それぞれ試算が出ている。これは路線バスと支線交通を利用した場合に適用されるので、支線交通と路線バスの利用回数が減れば、ここの額も下がってくるのではないか。

事務局 まず1点目の支線交通の利用回数4500回がすべて同じでよいのかどうかについて。この部分はこれまで福祉センターバスも予約型乗合ワゴンも利用していない、全くの新規利用者の見込みの数。これはどのパターンにおいても変わらないと考え、同じ数を入れている。従来の乗合ワゴン利用者やセンターバスの利用者が支線交通に移行してくる部分については、黄色の色を付けているところが該当する。お出かけ支援制度の事業費については、指摘のとおりで、再編案において乗合ワゴンから移行してきた部分で、福祉センター利用以外の1000回と500回のところについては、お出かけ支援制度の対象になり、再編案以外ではその部分の差額を事業費から引くべきかとも思ったのだが、この表の試算が50万円単位になっている関係上、割愛させてもらった次第である。

委員 今回、金剛自動車に参入してもらうことになり、持続可能な公共交通を構築していく上で、自分は予約型乗合ワゴンの無料運行には反対である。金剛自動車と共存できるような形で有料にすべきであると思う。なおかつ金剛自動車より安くすることはできないと思う。金剛自動車も公共交通として運営するのだから、我々も持続可能な公共交通とするために、最大限のバックアップをしていくべきだと考えている。

受益者負担はすべきであり、そうでないと地域の助け合いや公共というものは成り立たないのではないかと考えている。

したがって、予約型乗合ワゴンの無料運行は、この公共交通のスタートにおいては反対である。

ただ、乗合ワゴンは大変きめ細かく利用者に対応しており、この仕組みは非常によいものだと思っているので、仕組みは残すべきではないかというのが、自分の個人的な意見である。

会 長 無料というのは一見よく見えるのだが、全体を見渡したときに、無料は必ずしもよいものではないというご提案だったと思う。  
有料で予約型乗合ワゴンを運行することについて、事務局はどう考えているか。

事務局（福祉） 三郷町が 300 円で運行しており、やはり民業圧迫への配慮もあり、路線バスよりも料金を高く設定して運行している。本町の予約型乗合ワゴンの試行運行も、全住民を対象としたデマンド方式への移行などについて総務部とも検討していたが、料金設定をしたら、300 円を下回ることはないと思う。そこで会長から話があったとおり、まずはこの再編案で進めてみて、地域支え合い型の移動サービスにもチャレンジさせてもらう。地域支え合い型で顔の見える関係により移動を支援する仕組みが全国的にも広がりつつあるので、本町でもこれに取り組んでみて、その後やはり予約型乗合ワゴンが必要で、デマンドで料金を取って、バス事業者もタクシー事業者も納得できる仕組みを導入する必要が出てきたら、その時に改めて検討したいと、福祉部局としては考えている。

委 員 地域支え合い型の移動支援がどこまでできるかということだろう。運転ボランティアに対する講習会への参加状況を見ていると、定員をオーバーするほど、講習会を受けたいという方がいる状況なので、それならうまくいくかもしれないとも考えており、今の説明のあったとおりで進めていいのではないかと思う。

会 長 それからお出かけ支援制度の対象を 65 歳以上にするか 70 歳以上にするかについて。現状の案ではこれまで説明してきたとおり 70 歳以上としているが、これについて何か意見はあるか。  
もし特段の意見がなければ、この再編案を 6 月に開始する実証運行の原案としたいので、原案についての採決に移りたいと思う。  
何度も伝えているが、実証運行をしてすぐに完成形に至ることはまずないので、どこか不都合の部分が出てきたら、何度かその手直しをしていくことになるだろう。これまで理論的に検討したり、アンケート調査などの各種調査を通してもわからなかったことが、実証運行を経て初めてわかるというケースも多々あると思う。だからまずこの再編案をスケジュールから遅れることなく進めて、その後一

定の期間を設けて修正を行い、それから本格運行に漕ぎつけるという流れになる。そして本格運行をした後も、町の動向に応じて検証・見直しを行い、もし不都合が大きくなるようなことがあれば、システム全体を見直さないといけないだろう。そのシステムの見直しが、もしかしたら予約型乗合ワゴンの再開になるかもしれない。まったく新しい形のシステムになるかもしれない。それはどうなるかわからないが、とにかく実践してその中で考えていくことになるだろう。

委員 資料3の9ページに「サロン送迎」という記載がある。これはここに記載のとおり、福祉センターや交流サロンの利用者が無料で往復利用できるということで間違いないか。

事務局（福祉）先日も高齢者交流サロン交流会という、7サロンが交流する会議があった。サロン送迎とは、福祉センターへ行くことに困難がある方をフォローすることを基本とし、さらに町内で高齢者交流サロンを7カ所で開催してもらっているの、そこへ繋ぐような形で運行する。今、社協に福祉センターの指定管理を依頼しているので、サロン送迎も随契で依頼することを考えている。往復無料で、予約してもらった上で、サロンと利用者を繋ぐことを想定しており、現在、社協とどういう形で運行できるか話し合っている。今まで社協が運行していたお買い物バスについても、このサロン送迎を使ってこまめな形でお買い物ツアーを開催する方向で検討している。

委員 実証運行による変更を反映させていくということだが、実証運行後、いつどういう形で実証運行を評価するのか。実証運行後の住民意見の反映の方法がわからない。それから、評価する期間はどのくらいか。6カ月ごとなのか、1年ごとなのか。スパンを含め反映方法を明確にしてほしい。

会長 評価の考え方を整理しないといけないと思っており、これについて個人的には、今取り組んでいることをずっと続けていくということだと思っている。つまり、時間も手間もお金もかかることだが、交通会議をこのまま継続し、この中でデータ収集を続け、毎月のデータを広報にフィードバックして住民に見てもらい、どこが減ってどこが増えているかといった情報を完全にオープンにする。その上で説明会や意見交換会などを開き、住民の声を聞いていく。評価とは、

ダメな部分を切り捨てるためのものではなく、評価により住民にも頑張ってもらおうように動機付けをする意味合いもある。ただ、評価を甘く行ってはいけないので、当初見通しよりも低い実績が出たら、そこは原因をしっかりと考え、意見を出し合い、修正していかなければいけない。

一つややこしいのは、これは一つの運行計画なのだが、町が運行する部分と金剛バスに運行してもらう部分があるということ。金剛バスは一事業体なので、事業体としての判断で運営する部分があるが、それについては越権行為ぎりぎり手前のところで協力要請をしていき、こちらの支線交通とのバランスでこうしてほしいという部分については、事務局も金剛バスと調整する努力をしてもらいたい。このように評価・判断をすることを続ける団体、この会議で続けるのか、別に委員会等を設けるのかはわからないが、そういうものが必要になると思う。

スパンについては、自分や事務局が決めるものではなく、話し合いで決めてもらえばよい。ただ、もしスパンがあまり細かすぎると、参考になるデータが1カ月分しか取れなかったりする。半年だと見直す回数が減るのだが、自分としては半年くらいが一つの目安だと思う。ただ、半年で見直すというのは結構忙しい。事務局としてはどう考えているか。

事務局 実際にどのように評価していくかという検討は、まず運行後に、乗車回数や乗車区間等のデータを収集し、それに基づきどういう評価方法をどのくらいの期間で行っていくかべきについて、交通会議で議論してもらえればと考えている。

委員 実証運行には、太子中央線を走る新規路線は入らないと思うが、やはり太子中央線の新規路線がどういう利用状況かについても、この場で金剛自動車も含めて考えていくべきことだと思う。だから実証運行でない部分についても、きちんと報告してもらいたい。

会長 金剛バスの新規路線は、運営主体が違うので本格運行となり、位置付けが異なるが、計画自体は一つのものなので、金剛自動車からもデータを出してもらおうようお願いしたい。支線交通はバスの規模が小さいので、運転手がチェックすれば毎日でもデータが取れると思うが、金剛自動車がどういう形になるかは、まだわからない。毎

日は無理でも月単位でボリューム感や増減を把握することは重要になるので、それらがわかるデータを提供してもらい、ここでしっかり議論させてもらいたいと思う。

委 員 お出かけ支援で 100 円チケットを出すとのことだが、どういう形のものをどのように配布するのか。実務的なところで具体的にどのように運用するのかを教えてほしい。

事務局 チケットは登録制とし、申請してもらい形を考えている。広報に掲載するなどして新しい制度を周知し、対象者には役場に登録しに来てもらうことになる。

チケットは当日の配布か、後日郵送か、どういう形で渡すかは今後考えていく。また、乗車時にチケット対象者であることがわかるようなものを携帯してもらいかどうかについてもまだ議論中である。わかり次第また報告する。

会 長 回数制限のない登録制のものなので、顔写真付きのパスのようなものを、1年間などの期間を設けて発行する形を検討してはどうか。チケットと別に顔写真の提示が必要というのも手間なので、一つに統合する方法を考えてほしい。

委 員 聖和台の住民の方に会議でぜひ伝えてほしいと言われたのだが、お出かけ支援は回数券制度にしてほしいとのことだった。

会 長 それはどういう意図か。

委 員 高齢者なので、回数券を必要なだけ切り離して使うというのがわかりやすいということ。

事務局 お出かけ支援について、実はパスの形にすることには支障がある。というのは、金剛バスでお出かけ支援が使われた回数に応じて、その分の金額を金剛自動車に請求してもらい必要がある。そのため、金剛バスでのお出かけ支援の利用回数を把握する必要があり、パスのような利用回数が把握できない形式は採用できないものとなり、金剛自動車からもチケットにしてほしいということ言われている。

- 会 長 では、チケットと別に個人を認証するものが必要になっても仕方がないということか。
- 事務局 その可能性はある。チケットの綴り方など具体的なところは、また金剛自動車と協議をして決めていく。
- 委 員 聖和台の問題でスケジュールが遅れたことは申し訳ないが、停留所を早く決めてほしいという意見が聖和台から出ているので、よろしくお願いしたい。
- 事務局 聖和台の停留所の候補地については、現在交渉中。進捗状況としては、当初候補地としていたところのうち、バス停の設置を住民から反対された所が数カ所あり、その付近の別の個所に移すために、該当個所の住民の方に交渉しているところ。聖和台の中のバス停は計10カ所あるが、そのうちバス停候補地として決まったところは、現状で3～4カ所である。できるだけ早く候補地を決めたいと考えている。
- 中央線ルートで聖和台以外の磯長台やなごみの広場前については、場所が決まっているので、富田林警察署への手続きを進めている。
- 会 長 警察協議のところでは、指導が入るなどして時間がかかるので、候補地の選定を早く進めてほしい。
- 委 員 お出かけ支援は70歳以上とのことだが、子ども向けのお出かけ支援策も、子育て支援ということではできないか。
- 事務局 今後、子育て支援関係にも制度として広げていくかどうかについては、利用促進方法の検討も含めて議論していきたいと考えている。
- しかし、まずは、福祉サービスを含めた公共交通の再編案ということで、70歳以上の方を支援の対象として進めたいと思う。
- なお、小学生以下の利用促進方法としては、網計画にも書いてあるとおり、バスの乗り方教室の開催も含め、まずはバスの乗り方を知ってもらうところから始めたいと考えている。
- 会 長 支線交通の運賃は、大人の運賃一本でいくのか、金剛自動車のよう

に子供運賃も設けるのか。

事務局 その点についても今後検討の上、話をさせてもらいたいと思う。

会 長 まだいろいろ検討しなければいけないところはあるが、原案としては、お出かけ支援制度を70歳以上とすることも含め、この再編案で実証運行をするということで、今日は採決を取らせてもらいたいと思う。

非常に重要な判断になるので、賛成・反対にそれぞれ挙手してもらい、事務局には数を明記しておいてほしい。

賛成の方は挙手をお願いしたい。

(挙手 18名)

反対の方は挙手をお願いしたい。

(挙手 1名)

賛成多数であったので、再編案のお出かけ支援制度70歳以上で実証運行を始めるということで、今後進めさせてもらいたいと思う。

## (2) その他

事務局 事務局より1点。6月に実証運行をするスケジュール感で言うと、年明けの1月に開催予定の交通会議で、支線交通の料金を決めることになる。その関係で委員の方々の意見をうかがっておきたい。詳しい内容について担当から説明申し上げたい。

会 長 口頭での説明になるとのことだが、お願いしたい。

事務局 1月末に開催予定の交通会議で、支線交通の運賃について、承認案件としての資料を示させてもらい、議論いただくことになる。

支線交通については畑・山田地域の公共交通空白・不便地域を解消するためのものであり、ごく限られた時間帯のみ金剛バスによる直通便が運行される予定である。これが常時のバスの運行になると、実質運営を原則とする民間事業者では困難となるため、町により運行するものとしている。

網計画でも示しているとおり、本町では金剛バスと連携・協力していく必要があり、競合する場合は運賃に差が出ないようにする必要がある。道路運送法の施行規則においては、「公共交通空白地におけ

る有償運送にかかる対価については、当該地域における一般乗合旅客自動車運送事業に係る運賃及び料金を勘案して」と書いてあり、国から示されたこの規定に基づいた取り扱いにおいては、「当該地域または隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃をベースとする」とされている。これはどういうことかということ、金剛バスと支線交通が重なるルートで、例えば新規路線の磯長台のバス停から役場前のバス停までを利用する場合で、乗車運賃に差があると、利用者は当然安い運賃のほうを利用することになり、支線交通と金剛バスが乗車需要において大きく競合することになりかねないことになる。そのため運輸支局の認可を得られている金剛バスの運賃設定を基準にして考える必要が出てくる。

支線交通もできる限り長く持続させるという視点に立ち、運行させるために必要な経費、例えば車両であれば標準装備のマイクロバスの費用であるとか、運行委託費等の経費の一部について、利用者が利用による受益に対して運賃を支払うという形で負担いただきたいと考えている。その場合、運賃の算出方法は、乗車距離に応じて運賃が決まる「距離運賃制」と、乗車距離に関係なく一乗車ごとの運賃となる「定額運賃制」とがある。この2つの手法について検討することになるが、「距離運賃制」は乗った距離に応じた運賃であるので、不公平感がないというメリットがある。一方で、今回の実証運行においては、基本的に金剛バスにあるような整理券の発行機といったものが未整備であるため、利用者の乗車バス停等の記入がないことに加え、乗り継ぎ補助チケットや100円補助チケットの取り扱いなど、様々な制度との関係もあり、運賃の取り扱いが煩雑になってくるなど、乗務員に過分に負担をかけることになり、その分、利用者にも不便をかけることが想定される。

このようなことも含めて、実証運行における利便性の向上を図る目的で、乗車のニーズを把握し、バス停の位置などの変更の可能性も考慮していかなければならないことから、料金については、「距離運賃制」よりも「定額運賃制」のほうが、現状においてデメリットが少なくメリットが多いと考えている。

こうしたことも踏まえて、委員の皆さまの意見をうかがいたい。

会 長 具体的には次の会議に決めるので、今日は意見聴取ということ。資料1には、「距離運賃制」という表現になっているが、「距離運賃制」にすると、どこから乗ってどこで降りるかという情報把握が必要に



なるので非常に煩雑になるため、「定額運賃制」が提案されている。次回の会議までに事務局が詳細に検討するので、その前に言うておきたいことがあれば、意見をお願いしたい。

委員 バスの運賃制度について説明させていただきたい。  
金剛バスの場合は、乗れば乗るほど高くなる方式になっている。これは1人1km 当たりいくらかという定価計算により算出する。2km までは初乗りからなので2倍になり、その後は、バス停間の距離に応じて、1人1km いくらかという単価を掛け合わせて運賃を決定する形になっている。  
一方、支線交通については、この会議でルートやバス停、運賃を決定することになっている。その際、基本、事務局から説明があったように、地域のバス事業者と競合しないように、バス事業者の運賃を目安に運賃を設定することになっている。  
もし、金剛バスも町が運営する支線交通も走るルートで、支線交通のほうが安ければ、利用者は支線交通に乗ることになる。せっかく金剛バスが朝夕直行便も走らせてくれることもあるので、やはり金剛バスを圧迫しないような運賃設定をしていく必要があるのではないかと考えている。

会長 兼ねがねイコールフィッティングの話はしてきたので、皆さんもその辺りのご理解はあるのではないかと思います。その上で、本来、距離で運賃を出したいのだが、現状ではそのための設備がないという点から、定額運賃になるだろうという話である。これについて意見があればお願いしたい。  
意見がなければ、今回は資料を準備してもらい、具体的な議論をしていきたいと思う。  
これで第3回公共交通会議を終了する。  
今回は1月末の予定なので、引き続きよろしくお願いしたい。

以上