

第4回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和2年1月29日（水） 午後2時～午後4時

場 所：太子町役場4階 万葉ホール

議 題

- (1) 支線交通の運賃について
- (2) その他

(1) 支線交通の運賃について

事務局 （資料1に基づき説明）

会 長 運賃の金額そのもの話と、割引のテクニックの話が、今回の大きな話題になっている。まずは運賃についてだが、今回は定額運賃を採用するというので、資料1の2ページの2までのところに運賃の具体的な金額が設定されている。まずはそこまでについて、ご質問等があればお願いしたい。

委 員 運賃制度が非常に複雑である。定額運賃と書いてあるが、地域によって値段が異なっており、定額とは言えないと思う。

それと「区間設定について」のところ、「金剛バスの上限を下回る金額には設定できない」と書いてあるが、これはどういうことか。我々は大府下のコミュニティバスについて調べており、大阪府が出している「コミュニティバス情報」という資料を確認している。それによると27市町村がコミュニティバスを走らせており、そのうち無料にしているところが6自治体ある。それから定額運賃で100円にしているところが9自治体ある。今事務局から説明があったように、民間を下回る金額で運賃設定できないということなら、こうした金額のバスは走っていないはず。だから、この点についての事務局の説明は甚だ疑問である。

それから、今回の会議の資料はどのようなものが来るのか期待していたのだが、来たのはたったこれだけ。少なくとも「コミュニティバス情報」のうち、大和川以南の自治体について、今どういう状況であるかに関する資料が付いてくるのかと思った。それが与えられていないのに委員に判断させるのは、委員を軽んじているのではないか。住民のことを真剣に考えて論議をしようと思うのなら、論議ができるような資料をしっかりと提供すべきである。運賃について、金剛バスの料金は書いてあるが、金剛バスのことをそんなに忖度する必要はない。我々は住民

の代表として議論しているのだから、太子町が住みやすいまちになるように、より安価で利用できるようにすることが一番大事なのではないか。なぜ民間と同じ値段にしなければならないのか。地域の安全・安心のために地方自治がある。そのことを主眼にして考えるべきである。

あと、最後のところに、支線交通の乗り換えイメージで片道料金 200 円とある。これだと往復 400 円もかかる。そんな料金で町民が気軽に安心して病院に行くといったことなどできない。

それから前にも言ったが、総合体育館の利用者はどうするのか。路線もなく、タクシーか歩いて行くのか。ここは町の施設なのにタクシーでしか行けないという状況はどういうことか。途中に太子温泉などもあるが、ここに寄るといったこともできない。

河南町のコミュニティバスは 100 円で運行している。山間部まで利用しても 100 円である。町が発展するように、地域内にある大手スーパーや史跡も通るようになっていく。太子町にはこういう考えはあるか。

総合体育館に行く路線がないことを、教育委員会はよしとしているのか。タクシーで行くように指導しているのか。

そうした部分も含め、この案は再考する必要がある。定額と言いつつ複雑であり、値段も高い。自分はこの案について納得できない。

会 長 体育館の件については、以前の回答では、ニーズが少なかったということだった。町内で 1 人でも 2 人でも行っている人がいるところにすべて路線を引くということで、皆が賛同するならそれでもよいと思うが、個人的にはそれは逆に不便になるだろうと考えている。

それから、資料が簡単なものであるという指摘だったが、自分は逆にこれまでの議論をしっかり踏まえていただきたいと思う。この町は金剛バスが走っているエリアである。金剛バスと対立してでも安い運賃を設定するというスタンスで進めるのであれば、無料でも 100 円でもよいと思う。

委 員 金剛バスは河南町でも走っている。金剛バスは河南町を撤退するのか。他のコミュニティバスを走らせている多くの自治体でも、同じように路線バスも走っている。なぜ太子町だけ金剛バスに付度をして、金剛バスの上限を下回る金額は設定できないのか。他の市町村ができていくのなら、太子町でもできるのではないのか。

会 長 自分は河南町では副会長をしていたので、状況はよくわかっている。それで、太子町には河南町のようにはなってほしくないの、運賃は金剛バスと揃えたほ

うがよいと考えている。自分は河南町でも運賃は揃えるべきという指示をしてきた。それは既存のバス事業者との連携を重視したいから。この地域で支線交通と金剛自動車の路線バスを末長くよい関係で保っていこうと考えると、忬度ではなく、民業圧迫になるようなことはすべきではないと思う。その点については、専門家である後藤委員に説明いただき、認可についても発言いただきたい。

委員 利便性や運賃の低廉性については、言い出したらきりが無い。運賃は安ければ安いほうがよいと住民は言うが、移動の対価は当然支払わなければいけない。まず根本の考え方として、昨年、地域公共交通網形成計画をこの会議で作成した。これがどういうコンセプトかという、持続可能性を高め、金剛バスと連携するということがある。金剛バスは経営が厳しく人材不足の中で、新規路線を引いてくれた。それを最大限後押ししようという話だった。それをするためには、やはり需要は取り合ってはいけない。だから、民間に運営してもらえるところはしてもらい、そうでないところは町が新しい路線を引いて公共交通を守っていく、という考え方で計画が作られている。これに沿って考えていくべきである。他の自治体と違うとのことは当然である。町には町の計画があって取り組んでいるからである。

委員 河南町と太子町を一緒にして話をされているが、河南町の情報をどこまでご存知か。

委員 走っている状況はわかっているが、経営の内容まではわかっていない。

委員 自分は河南町に住んでいたのだから状況を知っているが、町は4000万円の赤字である。太子町でも同じように町の財政を圧迫することは、委員の立場としてよいのか。太子町が町独自に50円や100円の運賃で運行して、それで金剛バスがお手上げになって撤退したら、この会議は何をしていたのかということにならないか。自分としては、河南町は意地を張ってやっているように思える。それと同じようにすべきという話ではないと思う。

会長 自分は河南町にも関わっていたが、河南町には河南町の経緯や事情がある。しかし、安くしているということは、それだけコストがかかっているということ。公共交通の主体が行政で、それを持続していくときに、自分が考えるのは、首長が変わったときに、かなりの赤字を生んでいる施策であれば、それは篩にかけられる可能性が高いだろうということ。そういうことも含めて、金剛バスとの付き合いも、環境面でも、財政面でも、トータルで持続可能というのを考える必要が

ある。別に意地悪で太子町の住民からお金を取ろうと考えているわけではない。他の地域と比較する際には、運賃の安さだけでなく、いろいろな視点から見てもらう必要がある。

委員 この案は定額と言っているが、これでは定額かどうかわからない。

事務局 今回定額とさせてもらっているのは、支線交通のエリアについて役場を起点に2つに分けており、そのエリアごとに定額となっている。一つは役場から総合福祉センターへ行くエリア（資料の青色のエリア）で、ここは金剛バスと重複しているのは役場から春日までの部分になるので、その料金の上限である160円を定額料金と設定している。このエリア内はどこからどこまで乗っても160円になる。もう一つが役場から畑・山田地区のエリア（資料の赤色のエリア）で、このエリア内は180円で利用できるという形で、定額運賃になっている。青のエリアから赤のエリアに行く場合は、金剛バスのそのエリア内の上限金額である200円を定額運賃と設定させてもらっている。

会長 定額というよりは、ゾーン運賃になっていると思う。

委員 この提案は全然納得できない。支線交通という一本の交通なのに、勝手な都合で青と赤に分けている。支線交通といって町が運営するものなのだから、少なくとも定額ですべて同じ金額にしないと住民はややこしくてわかりにくい。

事務局 会長も言われたとおり、ゾーン制で定額運賃にしている。わかりにくいとのご指摘を受けたが、実際の利用においても、自分が利用したい区間はいくらなのかかわからないという方が出てくると思う。そこでわかりやすい周知資料を作ったり、外出支援相談窓口である福祉部局や、交通部局である総務政策課でも対応させてもらい、運賃やダイヤに関する疑問等にもできる限り個別に対応し、わかりにくさを解消していこうと考えている。

委員 いちいちバスに乗るのに、町民が聞きに行かなければならないのか。

会長 確かに複雑だとは思いますが、まずは運賃の設定について意見があればお願いしたい。

委員 まずは委員の皆さんに、近隣自治体の情報を提供すべき。町が運行するのだから、住民にとって一番都合のよい運賃にすべき。近隣自治体と比較して突出して高

い金額を設定すべきではない。他はだいたい 100 円で運行している。他と比べて値段の高いバスには乗れないということになったらどうするのか。

会 長 自分は西宮に住んでいるが、西宮の料金をご存知か。西宮も自分が関わっているが、阪急・阪神バスと同じ運賃設定としている。安いほうの事例を挙げられていると思うが、民間のバス会社と同じ運賃を設定している地域ももちろんある。だから、太子町だけが特殊なことをしているわけではない。

委 員 大阪府下では半数以上が、無料もしくは 100 円で運行している。

会 長 では、民間のバス会社と同じ値段設定をしているところはなかったか。

委 員 貝塚と箕面は 220 円だったから、民間と同じ設定ではないか。それは、住民がどれを選ぶかではないか。それぞれの事情があるだろうから、そういうところもあるだろう。

会 長 それはそのとおりで、それぞれ個々に状況が違うと思う。だから結果だけを比較するのは、あまりふさわしくないのではないかと思う。

委 員 住民は結果を見る。他と比べて高いのではないかと言われたら、自分は説明できない。

会 長 河南町のように無料にしたり、100 円定額にしたら、金剛バスに影響がないとは思えない。1～2年は大丈夫でも、5年10年したら影響が出て、金剛バスが路線を縮小したり、撤退する可能性もあるだろう。金剛バスは今回太子町に新規路線を引く決断をしてくれたが、そこがドル箱になって相当な収益を生むとは思えないので、かなりの覚悟をもって臨んでいると思う。太子町よりももっとコンディションのよい地域でも民間のバス会社が撤退しているが昨今の現状なので、金剛バスを儲けさせるためにこの運賃を設定しているわけではなく、ともに長く運行を続けるために、同じ条件でサービスを供給していくことが、持続可能であるための一つのスタンスではないかと、自分は考えている。
他の委員の方の意見も聞きたいが、どうだろうか。

委 員 この資料の運賃の試算が喜志駅でされているが、なぜ上ノ太子駅でされていないのか。自分は聖和台の者だが、ここに来る前に山田の方と話をしてきた。山田の方は役場まで出てきたら、喜志駅に行くよりも上ノ太子駅に行くほうが近くて

便利だと言っている。

事務局 資料は喜志駅の例を載せているだけ。例えば3ページは、乗り換えチケットを使って支線交通から金剛バスを利用する場合のイメージとして掲載している。仮に畑・山田から役場まで運賃を180円払って乗ってもらい、乗り換えて役場から上ノ太子駅に行く場合、その運賃も180円になっている。しかし、乗り換えチケットを利用してもらえば、初乗り運賃分の160円を引くので、乗り換え以降はあと20円を払ってもらえれば、上ノ太子駅まで利用できることになる。喜志駅にしているのは、あくまでも一つの例としているだけで、上ノ太子駅に行くには乗り換えチケットが使えないといったことではないのでご理解いただきたい。

委員 喜志に行くより上ノ太子に行くほうが利用頻度が多いと思う。だから住民に説明するときには、そちらの事例で数字を挙げたほうが理解してもらいやすい。

会長 この資料は委員向けのものなので、住民向けに自分が広報で説明するときには、いくつかのパターンを載せるようにする。
値段が高いという意見が出ているが、これについて何か意見はあるか。

委員 高い安いの問題ではないと思う。金剛バスがこの路線を運営することで赤字になるかどうかは知らないが、自分は商売をしているので、会社として利益を出していないと、従業員も雇っていけないということもわかる。金剛バスが太子町と今後一緒にやっていくということであり、高い安いの問題ではないと思う。目先の値段にとらわれて、これが1年2年で終わってしまうことになったら、何のために作っていくのかわからない。長い間一緒に取り組んでいこうということであれば、高い安いの問題ではないと思う。適正な値段がいくらかはわからないが。

委員 自分個人としては、高いという印象は受けていない。金剛バスが現状で走っているわけで、そこに新たに支線交通を走らせるのだから、金剛バスの運賃相当のものは負担する形がよいだろうと思うし、自分の地域の人たちはそのように考えてくれるのではないかと思う。

委員 先ほどから話が出ているように、持続可能な事業にしないといけないということがまず前提だと思う。次に、町の財政を圧迫するようなことをしたら、長続きしないということは、皆わかっていると思う。また、これから新規のバスに乗る

人よりも、今現在路線バスを利用して通勤・通学をしている人が払っている金額に合わせるのが当然だと思う。金剛バスには、今まで走っていなかった路線を新たに作ってもらうこともあり、そこに金額を合わせることは妥当だろう。これを下げてしまうと、将来金剛バスが撤退するということは十分起こり得る。そういうことが起こらないように、共存していくという意味で、最低限の金額で金剛バスに合わせていくことは妥当だと思う。決して高い金額ではないと思う。

会 長 いろいろな考え方があると思う。各地域が網計画に基づいて設定する運賃なので、近隣では無料で走っていたり、100円で走っているところもある。逆に民間のバス事業者と同じ運賃を設定しているところもある。太子町は交通需要が集中しているような地域ではないが、その中で金剛バスが新しい路線を提案してくれて、さらに畑・山田から上ノ太子駅までの直通便も計画してくれている。この話を他の研究者などに話すとたいがい驚かれる。そのくらい地域にとって貴重な提案をしてもらっているということを理解してもらった上で、将来にわたって持続できる、仮に首長が変わっても継続されるバス事業を考えていかないといけない。2～3年で終わってしまうようなことがあれば、それはこの委員会の住民に対する最大の裏切り行為になると思う。だから将来にわたって継続できる事業にすることを前提に考えて、この運賃についてはゾーン運賃制度を採用し、資料に示されている金額でよいのかどうか、挙手していただき、賛否の数を確認したいと思う。

委 員 その前に、一つ言いたい。町が一つの支線交通を運行するのだから、ゾーンで運賃を分けるのではなく、一つの運賃にしたほうが、住民にとってわかりやすい。まずそこを論議してほしい。

事務局 先ほど説明したとおり、役場から総合福祉センターまでと、役場から畑・山田地区に分けた上で定額にする、ゾーン制の定額案としている。仮にこれを一つの運賃にすると、金剛バスの最大料金に揃える形になるので、畑・山田から春日までの料金に揃える、すなわち一律200円になると思う。

委 員 料金は一本にしたほうが住民にとって絶対にわかりやすい。住民に聞いてみたらいい。

委 員 どこのバス会社にも運賃表がある。そういうわかりやすいものが示されるべき。住民はこの資料に挙げられている計算式のように、初乗りがいくらで、それと目的地までの金額を出して計算するはずがない。そこはもっとわかりやすいもの

が示されるようにしてほしい。

会 長 もちろんその必要はある。例えば A 地点から B 地点まで 320 円なのだが、それを一気に払うのではなく、割って払わなければいけないという部分が少し違うという気がする。ただ、あくまでこれはイメージ図なので、実際にはどこからどこまでがいくらかを、割引された金額で示す表は、もちろん作る。

自分が一つ考えているのは、最寄りのバス停から、毎回行き先がコロコロ変わるという方は、それほどいないのではないかということ。いくつかパターン化されると思うので、何回か使っているうちに使う金額も把握してくると思う。最初は少しは混乱するかもしれないので、特に最初は丁寧に対応する。説明会を開いたり、広報でも丁寧に説明したいと考えている。高齢者については、福祉部局から追加の説明をしてもらうようお願いもしている。このようにして頑張っカバーしていくことができるのではないかと考えている。

本当は距離制にしたら、より公平性が高まるとは思うのだが、それだと非常に複雑になってしまう。なので、まずはこの定額制で様子を見たい。それで社会実験をしてみて、利用者が馴染めるようなら、次のステップを考えるときに、このまま定額でいくのか、支線交通についても距離制にするのかを検討しなければいけないと思う。

委 員 民間バス事業者に値段をそろえた運賃にしているところは、3自治体しかない。自治体が運営しているから、住民は等しく行政サービスを受けられるということを根本に他の自治体は考えている。だから、ある住民がたまたま畑や春日に住んでいるからといって、利用料金が違うというのは、やはり行政としてはまずいだろう。住民は等しく権利を受けられるべきであるという意味で、定額であるべきである。今出されている案は定額ではない。一本にしてゾーンなどなくすべきだと思う。

会 長 今二つに分かれているゾーンを、例えば一つにしたとする。それでゾーンが広がるということは、設定する定額運賃も変わる。そうすると当然値段が上がることになる。

事務局 事務局が考えている定額とはどういうものかと言うと、一定の区間で一律の料金を払ってもらえればその区間内を利用できるというもので、金剛自動車が採用している距離制ではなく、この定額制で設定したということがまず一つある。先ほどからご意見いただいているように、青と赤のエリアを一つの区域にして、この中を一つの料金で定額に設定すると、金剛自動車の料金に合わせて支線交

通の料金を設定するという考え方に則るので、200 円の定額料金になってしま
う。そこで、この2つのエリアを一つに合わせて 200 円の定額にするのか、そ
れとも青と赤のゾーンに分けて 160 円と 180 円に設定し、金剛自動車と料金を
揃えつつも、少しでも住民の負担が減るようにするかということで、今回は後者
の2つのゾーンに分けて試算を出している状況である。ただ、一つの料金制にし
て、金剛自動車の料金とバランスを取った上で、支線交通の料金を設定すること
はもちろん可能である。事務局の考え方として、今回の案を出させてもらって
いる次第である。

会 長 ゾーンが広がると最大の距離の料金を取るのでは、安くはならない。むしろ高
くなる。役場でゾーンを分割する案では、役場をまたいで乗る部分については初乗
り分を割引するので、大きな不公平や損が出るものとは思わないが。

委 員 民間が運営するなら受益者負担でいいと思う。しかし行政が運営するなら住民
に等しくサービスを提供すべきであり、春日に住んでいようが畑に住んでいよ
うが、ゾーン内は一つの料金でいいのではないか。畑・山田地域に住んでいる人
は、駅に行くにも病院に行くにも必ず乗り換える。それで料金が複雑だったら大
変ではないか。160 円で統一したらいいのではないか。

会 長 ゾーンを広くするという事は、運賃が上がるということ。その中で最大の運
賃を取ることになるから。だから短い距離を乗る方のことも、最大の距離を乗
る方のことも考えて運賃を設定しないとイケない。

委 員 さっき A ゾーンは 160 円、B ゾーンは 180 円という説明だったのに、ゾーンを
広げたらなぜ 200 円になるのか。それでは住民の福祉のためのものという趣旨
から外れるのではないか。

事務局（福祉） 料金設定をする際に、乗り換え割引やチケット制も含めていろいろな案を検
討してきた。委員の指摘されているように、町が運営するので、住民福祉を考え
ながらできるだけ公平になるようになるように考えている。その中で、例えば太
子の方が役場に行くのと、畑から行くのと、聖和台の方から行くのと、すべて同
じような料金になるのが一番公平だと考えている。しかし一つのゾーンにして
一つの料金にすると、一番遠くて高い人に合わせないとイケなくなる。そこで2
つのゾーンに分けるのは、確かにわかりにくいとは思いますが、2つ分ける方がよい
ということで、この案の形になっている。

会 長 役場を乗り換え拠点にしているので、役場で乗ったり降りたりする人が一番多くなる。だからそこを中心として分けたほうがよいだろうということ。一つのゾーンにしたら確かに楽だとは思いますが、例えば役場に行く方は、今の案より高い運賃を払うことになる。そこで、複雑にはなるが、負担の少なくなる今の案を採用している。

一つのゾーンにして料金を 160 円に統一するという案では、金剛自動車と協力して取り組んでいくという話から、また離れてしまうことになる。金剛バスの距離制運賃に合わせていくという条件を満たす限りは、ゾーンを大きくしたら定額運賃の場合、料金は高くなる。それでもいいのであれば、それも選択肢の一つになるが、利用者の数や人の動きなどから考えると、そうでないほうがよいという人が多いのではないかというのが、これまで検討してきた結果から得られた考え方である。

委 員 畑・山田から上ノ太子駅まで行く場合の金額がどうなるのか提示してほしい。

事務局 口頭での説明になるが、畑・山田から役場までが 180 円、役場で乗り換えて上ノ太子駅まで行くと 180 円の運賃が割引で 20 円になるので、合計で 200 円になる。

委 員 今日は支線交通の運賃の話し合いだが、6月1日から基幹交通もすべて動かすためには、聖和台から上ノ太子駅までの運賃等についての会議がまた開かれるのか。

事務局 それは金剛バスが自社の距離制運賃の考え方に基づいて運賃を決めることになる。それは公共交通会議で決めなければならない事項ではない。金剛自動車が近畿運輸局に届け出る形になる。それが決まって、そのタイミングで交通会議があれば、事務局からお知らせする。

委 員 それは間に合うのか。

委 員 間に合わせる。ただ、バス停が決まっていない。手を挙げてもらえない。

会 長 最後に報告しようと思っていたのだが、金剛バスの聖和台を回るピンク色の路線でまだバス停が確定していないところがある。金剛バスは距離に応じて運賃を設定しているが、それにはガイドラインがあり、それに基づいて設定している。だからバス停が決まれば、あとはガイドラインに従って料金は決まってくる。

逆に言えば、支線交通が金剛バスの運賃に合わせているということは、国のガイドラインに則って運賃を議論しているということになる。

委員 その場合も 70 歳以上の方は 100 円割引チケットは使えるのか。

事務局 金剛バスを利用する場合も、支線交通を利用する場合も割引チケットが利用できるように、金剛バスと調整しているところ。

委員 ということは、聖和台の方で 70 歳以上の方は上ノ太子駅まで 80 円でよいということか。

委員 聖和台の距離は決まっているので、運賃も決まっています駅まで 160 円。だから 70 歳以上の方は 60 円で行ける。ただ、バス停が決まっていない。

会長 バス停が決まっていないのに、先に運賃が 160 円だと公表してその運賃の話だけが広がってしまい、結局バス停が決まらないというのでは困るので。

委員 一番長い距離はわかっているおり、循環だったらそこに合わせるので、160 円で行けることになっている。

委員 では、それを住民の皆さんにお伝えする。

会長 委員の立場として、会議で聞いた情報は、決定したこととそうでないことにきちんと濃淡をつけて扱ってほしい。

委員 以前に聖和台の区長の反対があつて、聖和台で説明会がなかなか開かれないということがあつた。それを踏まえて、今バス停が決まらないことについて、役場の交渉だけでうまく事が進まないのであれば、なぜ委員の力なども使わないのか。1 軒の反対があつてバス停が決まらないことは聞いている。それなら聖会館に皆に集まってもらい、以前に区長を動かしたように、皆で協力して動かしてはどうか。事務局のやり方は遠慮しすぎていると思う。

会長 このように言ってもらっているので、委員に一度ついて来てもらってはどうか。ダメなら自分が行ってもよい。それでもダメならピンクの路線は止めては。

事務局 自分たちも一つの場所に拘っているわけではなくて、ある程度バス停間の距離

を等間隔に設定した上で、いくつか候補地の前のお宅に説明をしに行かせてもらっている。今のところ自宅の前にバス停が来るのを拒否する方が多くなっている状況である。現状で聖和台の中で道路を挟んで両方が決まっているバス停は1カ所だけ。道路を挟んで片側だけ決まっているところが多い。空き地のところも、所有者を見つけて折衝に当たっているところである。

どうしても決まらなければ、委員の皆さまの力もお借りすることもあるかもしれないので、そのときはぜひよろしくお願ひしたい。

会 長 やはり地域をあげてバス停について考えてもらわなければいけない。これまでも申し上げてきたが、バス停とゴミステーションは同じ。家の目の前は嫌だが、ある程度近くだと便利という感覚。押し付け合いのようになってしまうとなかなか決まらないと思うので、委員にも同行してもらって、話し合ってもらえたらよいと思う。

いろいろ意見を出してもらったが、他に意見がなければ採決を取りたい。原案は二つのゾーンに分けて畑・山田ー役場区間が 180 円、そこから乗り継いだ場合は初乗り相当の 160 円を引くという運賃設定。また、資料2ページの2の※印以下に書いてあるとおり、5つの割引制度を実施。これを含めて事務局提案の運賃設定で賛成の方は手を挙げていただきたい。反対の方は手を挙げていただきたい。(賛成：18名 反対：1名)

圧倒的多数で賛成ということで、この運賃設定で進めさせてもらいたい。

町が運賃を取るということで、町内の手続きがいろいろあると思うが、6月に間に合うようにスムーズに進めていただきたい。

あと、乗り換えが非常に複雑になっているということは否めないと思うので、委員から提案があったように、一般のバスでよく見かけるようなどこからどこまでがいくらかわかる運賃表を作り、それを広報に載せ、場合によっては説明会も開催し、乗る方が混乱しないようなことをしていく。運賃など、決まったことをどんどん告知して、乗り方やルートなども、6月のバスの運行開始とともに説明するのではなく、前倒しで説明していくということをお願いしたい。

(2) その他

事務局 (畑・山田地域における住民アンケートの結果について、参考資料に基づき報告)

会 長 このアンケートは、畑・山田地域から上ノ太子駅までの直通便について、金剛バスから朝、昼、夜の時間帯で数便を運行することを提案してもらっているので、

どの時間帯に畑・山田地域から上ノ太子駅までの直通便を出したらよいかを検討するためのデータ収集として実施した。これをもとに、金剛バスと事務局とで検討してもらい、詳細について詰めた上で、また会議にも出させてもらおうと考えている。

アンケートについて何かわからないことがあれば、質問してもらえればと思う。

委員 他のことなのだが、乗り継ぎの場合に申告すると書いてあるが、例えば、一度乗っていたバスを降りて、別のバス乗り継ぐ場合で、バスを降りるときに申告し忘れたら、対応できるのか。

事務局 支線交通であれば、ある程度融通をきくようにできるかと思うが、支線交通から金剛バスに乗り換える場合は、乗り換えチケットの数に基づいて、金剛バスが町に料金を請求してもらうことになるので、気を付けて申告してもらいたいとしか、今のところはや言えない。

会長 委員が心配されている部分はよくわかるので、乗り継ぎされる場合はチケットを受け取ることを定着させていかなければならないと思う。

委員 自分は梅田に行くために12時～2時の間に上ノ太子駅をランダムだがよく利用するのだが、上ノ太子駅利用の時間帯分布を見ると、この時間帯の利用者がこんなに少ないはずがないと思う。

事務局 この集計は、あくまでも畑・山田地区から上ノ太子駅を利用する方のもので、他の地域からの利用者は含まれていないので、このような形になっていると思う。

会長 畑・山田からの直通便の時間帯をどこに設定するか検討するために、利用状況を確認するアンケートを取った。地域を限定したアンケートになっている。

委員 回収率が38.5%のアンケートなので、本来の利用はもっとあるはずでは。

事務局 本来の利用はもっとあると思う。回収率は38.5%だが、どの時間帯がピークかなど、ある程度利用の傾向がわかると思う。

会長 もちろん回収率が上がれば、データの精度も上がると思うが、今回は絶対数を見るというよりは、利用の山がどこにあるかを見るためのもの。需要が集中している時間帯に直通便を入れてもらえるように、金剛バスと話し合いをするために

利用していく。

山が大きく一つだけあるのであれば、そこに合わせればよいのだが、山がいくつかある状態なので、どの山に合わせていくかは、今後考えていかないといけない。

委員 先ほどから運賃の話がされているが、昔からタダほど高いものはないと言う。今までいろいろ調べて、これだけの金額を出すのは大変なことだったと思う。うちのすぐ下を金剛バスが走っているが、乗っている人が2～3人という、空気を運んでいるようなときも度々ある。自家用車を走らせるにもガソリンがいる。バスを走らせるのもタダではない。金剛バスも大変だがバスを走らせてくれている。それを考えないとダメだと思う。まだこの話し合いは続くと思うが、役場の方もここまで尽くしてくれていることに、自分は感謝の気持ちでいる。自分は今足が悪いが、自分がこんな体になるとは考えていなかった。しかしバスで運ぼうとしてくれており、ありがたいと思う。太子町は恵まれている。いろいろなことを言い出したらきりが無い。細く長く続けていくために、状況に応じて相手のことを考えることは必要。口では何とでも言えるが、金剛バスや役場は本当に大変なことを頑張ってくれていると思う。これからもよろしくお願いします。

会長 重みのある話をいただき、大変恐縮である。
運行は6月なので、これからも何度か会議で議論していただくのだが、今後のスケジュールについて、説明しておいてもらいたい。というのは、今、運賃など細かな話をしているが、重要なのはある程度決まった段階で需要喚起をしていくこと。そして需要喚起をしながら、運行直前くらいに試乗会のような皆でバスに乗ってみる機会を設けたい。つまり住民の方々が自分の利用するルートでのシミュレーションをしてもらおうイベントのようなものを実施する必要があるだろう。一方向から広報のような紙などで伝えるだけでは、伝わらない部分があると思う。これはできるだけ早く着手したいし、できれば回数も多くしたい。紙の説明で理解したつもりでも、それを人に説明するのは難しいということもあるかもしれない。しかし実際に一度乗ってもらえれば、考えていたよりも簡単だったということもあるかもしれないし、逆に利用しづらい部分に関する意見も出てくるかもしれない。いろいろな意見が出てきたら、それらを踏まえて運行までに最後の微調整もできるかもしれないとも考えている。そうしたことを考えているので、一度スケジュールについて説明しておいてもらえればと思う。

委員 その前に一言。先ほど聖和台のバス停がまだ決まっていないという話を聞いて、自分は非常に不安になっている。地域の皆さんが本当に期待しているので、6月から絶対に試行実施に入ってもらわないといけない。今度延びたら本当に困る。

初めに示してもらったスケジュール表では、この3月いっぱいではほぼだいたいのところが終わることになっていて、大阪運輸支局への新規路線認可の問題だけが5月末までかかる設定になっている。ということは、3月末までに一応、それ以外の作業が終わるということだと思う。新規バスの地域調整は、点線の部分まで入れても2月末までの予定になっている。先ほどの話にあった聖和台の状況には不安を感じるので、絶対に2月末までに聖和台のバス停の件は結着をつけるということで、漫然と地域にお願いするのではなく、地域の自治会や委員の皆さんの協力を全面的にいただいて、面としてそこを何とかしないといけない。地域住民の協力をいただくような働きかけを、もう少し作戦を考えて2月末までにバス停が絶対に決定するように取り組んでほしい。それも含めてスケジュールに関する回答をお願いしたい。

事務局 基幹交通、支線交通の運行に向けたスケジュールについて。今日、支線交通の運賃を提示し、承認いただき、現在、新規バス停位置にかかる地域調整を行っている途中であるが、決まったところから随時警察協議にかけていき、承認が取れ次第、聖和台では植栽撤去などバス停を作るための工事が必要になってくるので、随時工事にかかっていく。これらを3月末までに終わらせるようなスケジュールで進めていきたいと考えている。

それから公共交通会議であるが、進捗の報告も含めて2月に開くかどうかについて、改めて通知させてもらう。ただ、基本的に太子町の公共交通の運行計画においては、支線交通に関するバス停やダイヤといった最終形について、この3月中旬から下旬にかけて、もう一度会議を開いて承認いただいた上で、近畿運輸局に申請するスケジュールになっている。

会長から話があった需要喚起について取り組めるのは、4月以降になると思う。

会 長 （近畿運輸局の委員に向かって）この流れで支線交通は大丈夫か。

委 員 許可が出るまでに2カ月間かかるので、6月に運行開始するには3月末には申請していただきたい。

委 員 今聖和台に5カ所のバス停が計画されていて、そのうち1丁目、2丁目、4丁目のバス停は、今でもセンターバスが停まっているから問題ないと思う。

会 長 センターバスが停まっているところは問題ないのか。

事務局 バスが停まることのできるという部分については問題ない。ただ、1丁目の東側

と2丁目の西側のバス停は、まだ候補が決まっていない。3丁目もおそらくそれほど問題にはならないと思う。

委員 もしどうしても、バス停が決まらないようであれば、5カ所の計画であるバス停を4カ所にしてもいいのではないか。バス停が決まらなくて、バスが聖和台をスルーすることになるくらいなら、むしろそのほうがいい。

事務局 聖和台で5カ所のバス停を設置できるように進めたいと考えている。ただ、切羽詰まってきて1カ所だけどうしても地域調整がうまくいかないということになれば、そのときは改めて金剛自動車とも相談させてもらいたいとは思っている。

会長 その5カ所が地域にとって最適ではないかということで計画された5カ所なので、1カ所でも抜けるのはどうかと思う。後からやっぱりあった方がよかったと言われても対応しかねることになるので、事務局には頑張ってください。必要に応じて地域で力を持っている方や委員に相談してもよいだろうし、自分も協力を惜しまない。とにかく早く決める必要がある。

委員 聖和台で空き地のところにバス停の候補があると思うが、それは空き地所有者の了解を得ないといけないのか。敷地の中ではないのだから、ある程度強制的に進めないとダメではないかと思うが。もし業者に渡っていたとして、業者に反対されたらたまったものではない。

事務局 空き地のところも了承を得るかどうかについては、調整がつかなくなってきたら考えないといけないかもしれない。

事務局 バス停は歩道に設置するので、法的にはそこまでの同意は必ずしも必要ではないが、金剛自動車のバス停を設置させてもらう場所として、役場としては極力同意を取っておきたい。走り出した後でもし苦情が出たら、その苦情は金剛自動車の方に行ってしまう。実際にそういうケースもあるようなので、遅れていてご迷惑をおかけしているが、極力同意を取る方向で進めたい。

会長 あまり乱暴に進めることによって、それ以上のマイナス要素が出てきても困るので、事務局には自分からも十分に石橋を叩いてほしいというお願いをしている。やきもきする気持ちはわかるが、重要なプロセスなので、外さずにしっかり進める必要がある。

事務局（福祉）前回の会議で、予約型乗合ワゴン利用者への個別説明を行うということをお伝えした。その後、窓口に来た方に説明したり、職員が乗合ワゴンに同乗して説明するなどを行ってきた。昨年4月から昨日までの段階で161名が利用されており、そのうちの101名、62.7%の方に説明を終えているが、今のところ、厳しいご意見はいただいていない。その際に、6月から乗合ワゴンがなくなることを踏まえ、すでに包括支援センターと連携しながら、地域支え合い型の移動サービスで社協がバックアップしている「プラスワンサービス」につないでいるケースもある。あと残りの方で、福祉センターの送迎バスと予約型乗合ワゴンを利用して福祉センターへ行っている方については、サロン送迎がどういう形で運営されるのか、また福祉センター利用者向けのバスチケットなどをどのように利用できるのかといったことについて、内容が確定したら一斉に説明を進めることを予定している。

会 長 事務局には非常に丁寧に対応を進めてもらっていると思う。これほど丁寧に進めている自治体は他にないのではないかと思うくらいである。引き続きよろしくお願ひしたい。

委 員 ラムー・カインズについて。この商業施設ができて、羽曳野の方の方も買いに来ているとは聞いているが、店はガラガラで利用客は少ないように見受けられる。せっかくできた商業施設なのに閉鎖されては困るし、この商業施設があることで太子町に外部から人を呼び込むことができると思う。だからこの施設のそばに必ず停留所を作ってほしい。

会 長 前回報告したとおり、旧ローソンの場所にまずはバス停を設定することになっている。施設の中にバス停を設置するには、信号のことなど諸問題があるので、まずは旧ローソンのところにバス停を設置するために協議しているということは、前回お話したとおりである。そのバス停については、6月以降の実証運行の中で利用者をカウントし、今後のあり方を検討していくことになる。通勤・通学と買い物は人の動き方が異なるので、利用実態について今後調査をしていき対応を考えていく。

今後の会議については、報告も兼ねて2月と3月に2回開くか、3月のみとするかは、進捗状況に応じて事務局と相談した上でご連絡する。引き続きよろしくお願ひしたい。

以上

