

第3回太子町地域公共交通会議概要

日 時：平成30年11月15日（木） 10時00分～ 12時00分

場 所：太子町役場 万葉ホール

議 題

- (1) 住民アンケート結果について
- (2) 第1回ワークショップの報告について
- (3) 事例視察の報告について
- (4) 路線バス利用実態調査の結果について
- (5) 地域公共交通網形成計画に係る基本方針等について
- (6) その他

(1) 住民アンケート（案）について

(資料1に基づき、事務局より説明)

委 員 資料1の1ページで、聖和台・磯長台のアンケート配布数が954通、回収数が562通となっているが、聖和台・磯長台でそれぞれ何通ずつかを教えてほしい。

事務局 今手元にわかる資料がない。会議の最後に報告する。

委 員 アンケートの対象が聖和台・磯長台と畑・山田地域の一部となっているが、その他の地域についてアンケートを取るなど、住民の意見を聞く考えはないのか。

事務局 現在のところは、アンケートの対象は聖和台・磯長台と畑・山田地域の一部と考えている。

会 長 アンケートの対象はこの地域になっているが、今後実証運行に向けた説明会等をこの地域以外でも行うので、そこでいろいろな意見を集約したいと思っている。今回のアンケートに関しては、聖和台・磯長台と畑・山田地域の方の意識が高いのか、回収率が比較的高かった。この回収率の高さを持って、

町民の意識の高さ、公共交通に対するニーズの高さをうかい知ることができる。

委員 アンケートの対象が、畑・山田地域の一部となっているが、なぜ全地域ではなく一部なのか。

事務局 山田地域については、既存の路線バスが通っている地域がある。それに隣接する地域は基本的に現状の中で公共交通の確保ができているという前提とし、基本計画で示されている公共交通不便地域をアンケートの対象とした。

会長 アンケートの対象については、前回の会議でも少し意見が出て、このような形でエリアを決めたので、事務局の回答どおりである。

私からも質問させてもらうが、資料1・1ページの聖和台・磯長台における【普段の移動について】の2つ目の項目で、「上ノ太子駅の高頻度の利用者は若年層になるにつれ多くなり、通勤・通学での利用が高い」とあるが、この若年層とは通勤も想定して、30代40代と定義しているのか。畑・山田地域のほうは「若年層が多く、通学での利用が高いと考えられる」となっており、この表現は正しいと思う。聖和台・磯長台のほうは、若年層というよりは、生産年齢人口層という意味で使っているのかと思うのだが、どうか。

事務局 資料2・13ページの下グラフで、上ノ太子駅の利用頻度に関して年代別に示している。通勤・通学とまとめたのは、利用頻度の高い年代が10代～40代と広く、通勤だけでなく通学でも多く利用されているため、このような表現にした。また、母数に違いはあるのだが、傾向としては、若年層になるにつれ利用頻度が高くなっている。

会長 資料2は詳しくまとめられていて、状況がよくわかる。聖和台・磯長台では、10代20代の週5日以上の利用率が非常に高い。30代になると利用が少し少むが、40代50代になるとまた膨らんでおり、興味深い結果が出ていると思う。

(2) 第1回ワークショップの報告について

会長 資料1・5ページの『よくいく施設』を見ると、役場周辺と上ノ太子駅、それから新しい商業施設のラムー・カインズの利用が多くなっていることがわ

かる。買い物は皆サンプルラザに行って、ラムー・カインズはあまり利用されていないのかと思っていたが、このデータを見る限りではラムー・カインズのほうが多くなっているの、こちらに路線を一つ引く必要があるのではないかということはこの図は示していると思う。

『課題の集約』と『どんな公共交通がほしいか』についても、聖和台・磯長台のワークショップだが、太子町全域の平均的な課題も収集されていて、非常によいワークショップが行われたのではないかと考えている。

委員 ワークショップには、それぞれいろいろな思いで参加していると思うが、どういう雰囲気、どういう思いで参加しているのか、事務局が感じ取れたところを教えてください。

事務局 雰囲気は、対象が聖和台・磯長台で既存の公共交通がないエリアなので、公共交通がほしいという思いを持って集まれたという雰囲気であったと思う。

委員 当初 25 名限定ということが案として出された。それについて、希望者は全員出席できるようにすべきだということで、25 名の枠を外してもらった。その後、参加者を増やす必要があるということで、検討委員の有志で、配布用のビラを作った。それを聖和台・磯長台に全戸配布して、公共交通への関心を高めワークショップに参加してもらいたいということを訴えかけた。また、委員から個別にも声かけをして、ワークショップに参加してもらうよう働きかけをした。その結果、聖和台・磯長台から 63 名、別の地域からも 1 名の参加があり、計 64 名が参加した。
その後、磯長台からの参加者 2～3 人だが、ワークショップの感想を聞いたら、ワークショップは非常によかったと、よい感触が返ってきた。

委員 今の話から、地域の方々の関心が高く、公共交通が来てほしいという思いがあることが感じ取れた。今後、基幹交通としての路線バスを走らせるということが町の基本計画にあるので、今後走らせていく経過でも、また実際に運行に至ってからも、その地域の思いを継続して持ってもらうようなことを、地域で取り組んでほしいと思う。

委員 前回の会議で、ワークショップを聖和台と磯長台で分けて行ってはどうかという意見があったときに、住民の構成が違うので、一緒に行ったほうがいろいろな意見が出るという話になり、一緒に行くことになったと思うが、今回

ワークショップを行ってみて、やはり聖和台と磯長台で違う内容の意見は出たのか、それとも相対的に同じような意見が出たのか。

事務局

聖和台と磯長台では、今議論している駅までの距離も違うし、考え方も違う部分もあるかもしれないが、一つの中央線沿道という意味でいうと、聖和台と磯長台はこれから一緒に考えていってもらいたい部分もあるので、この地域は一緒に開催させてもらったという経緯がある。
議論に際しては、グループ分けを意図的に聖和台と長磯台の混合にして、1グループ5～6人で編成した。だから、地域ごとにどういう意見が出たかという分類はしていない。

会長

自分がここに関わった当初は、若干磯長台のほうが意欲が高く、聖和台のほうがそうでもない聞いていたが、こういう活動を続けていくと、全体が底上げされて、意欲もそろってくる。ぜひ中央線を中心とした地域で一枚岩になって路線を考えてもらわないといけないので、その意味でもよいワークショップになったのではないかと思う。

ただ、お詫びしないといけないのは、前回の会議で、ワークショップの場所について、それぞれの地域に出向いて行すべきだということを事務局に話していたのだが、二つの地域を混合で行うことと、人数制限の枠を取ったことで、物理的にこの場所でないとできないということになり、歩いて行ける場所での開催ができなくなった。また、今後についても種々の条件からこのホールになるということなので、この点についてはお詫びを申し上げるとともに、ご理解いただきたい。

委員

今回 63 名集めるのに、委員はかなり頑張った。

会長

アンケートの回収率がいいのも、皆さんが頑張ってくれたからだと思う。この種のアンケートの一般的な回収率の 1.5 倍～2 倍の回収率になっている。委員の方を中心に地域の方が相当に関心を持っているということ。この熱が冷めないように、自分としても継続していかなければいけないと強く思う。

(3) 事例視察の報告について

会長

委員の中には視察に参加された方もいるが、資料 4 にも当日の内容が詳しく

記載されている。また広報の12月号に、森栗先生の講和を整理したものを掲載する。住吉台でどういう取り組みがあったか、住民とバス事業者、行政でどういうやり取りがあって、どういう協力があって現在に至っているかということがわかってもらえると思う。

資料1・7ページの(3)説明及び質疑応答のポイントの7点が、大変重要だと思う。とりわけ7番目の「住民がどんなまちにしたいか」ということが、これから太子町で網計画を立て、実証運行をして本格運行にもっていく上で核になる部分。これについて皆がイメージを持ち、それを共有して、バスという地域公共交通の形で現していきたいと思う。

委員

視察は、地域住民が主体で取り組んでいるところに行ったのだと思う。後ほど資料6で説明があると思うが、今年度の策定を予定している網形成計画の基本方針の方針1で「不便地域の改善に向けた住民主体の取り組みを支援する」と書いている。行政からバスに乗ってくれと訴えても、多くの人が自家用車を利用しているので、それをすぐに変えることにはならないだろう。住民自身からバスを利用しようという気持ちが起こらないことには、利用は増えない。こうした取り組みは他の自治体でも行っていて、例えば富田林市にも熱心に取り組んでいる自治体がある。そうしたところから説明に来てもらったりして、地域で盛り上げていく取り組みをしているところもあるので、そうしたところも見習ってもらい、地域で公共交通を利用していくということもまだ計画に盛り込めると思うので、そうした検討もお願いしたい。

(4) 路線バスの利用実態調査の結果について

会長

現在路線バスが町内を走っているのですが、この路線バスの町内の動きが実態調査で把握できていると思う。乗ったバス停から駅もしくは役所くらいの乗降なのか、それとも町内を頻りに路線バスで移動しているのか。そうした点が、今後計画を立てていく上でポイントになってくるだろう。町内での金剛バスの利用状況をわかる範囲で教えてほしい。

コンサル

資料5・2～3ページの航空写真の図を見てほしい。これを見ると上ノ太子駅の乗降人数に対して、六枚橋、太井川の人が多いことがわかる。つまり駅への利用だけでなく、町内の移動に使われていることが想定される。また平日は駅利用が多いのだが、休日を見てみると喜志駅は休日にも利用があまり変わらないのに対して、上ノ太子駅は休日の利用が減っているの、上ノ太

子駅は通勤・通学に利用されていることが読み取れる。さらに町内を見ても、太子前など観光施設があるところでは休日の利用が増えているので、観光でも利用されていると想定している。今後さらにこのデータを分析していきたいと考えている。

会 長 なぜこのようなことを聞いたかという、現在金剛バスで町民がどう移動しているのか、町内での移動がかなりあるのであれば、それを前提に我々は公共交通でどこを強化し、どこを補うかを考えていかなければいけないことがある。

ちなみに、3年ほど前に河南町でも同じような調査をしたのだが、金剛バスでの町内の移動がその調査では確認できなかったのも、あまり移動がないという前提で計画を立てたという経緯もある。

コンサル 補足だが、資料6・24 ページでどこの停留所で何人乗って何人降りたかのデータを示している。例えば、24 ページ上段を見てもらうと、16:15に33人が喜志駅から乗ってきて、太井川で25人が降りているが、これは上宮太子高校に行く学生であろうという傾向が読み取れる。

会 長 細かくデータを集計してくれているので、町内の細かな動きも把握できる。正確でよいデータが取れていると思うので、委員においてもこのデータからバスによる人の動きのイメージを頭に入れておいてもらえれば、今後の議論に役立つと思う。

委 員 資料5・2～3 ページをどう読み込むかだが、喜志駅から太井川の移動が多いのは、上宮太子高校の学生の移動が多いからではないかと想像しているのだが、皆さんはどう思うか。というのは、休日になると太井川の利用が減っている。野球部などは休日でも来ているが、通学の学生の影響が大きいのではないかと理解している。

六枚橋はスーパーのサンプラザがあるので、買い物利用客が見込まれる。また役場や農協もあるので、そこへの移動にも利用されていると思う。太子前は観光目的だろう。皆さんはどう考えているのか聞きたい。

今度新しく太子中央線に公共交通機関を作るとすると、ここの利用者を喰い合うだけでは意味がないので、今の路線バスを利用していない新しい人をいかに掘り起こせるか、そのための手立てを考えていかなければいけない。特に通勤・通学のニーズをしっかりと拾い上げていく取り組みが必要ではないか

と思った。

最後に、この貴重な路線バスの利用実態のデータと最初に説明のあった聖和台・磯長台の意向調査のクロスで何か集計を出すことはできないか。

会 長 確かに重ねて考える必要があるかもしれない。実際の路線バスの利用状況とアンケートで明らかになった利用意向をベースに、どう考えていくか。指摘のとおり、路線バスと新しい公共交通で利用客を喰い合うようなことがあってはならないので、それを踏まえた路線やバス停、方向性を考えていかないといけない。このままの形だと委員の皆さんも見にくいと思うので、何らかの形でわかりやすい形にして、自分も広報等に載せていきたいと思う。

委 員 資料5・2ページを見ると、平日で喜志駅での乗降がかなり多い。あと、太井川、六枚橋も多い。これは観光客も多いのではないか。休日は太子前、六枚橋で観光客が利用しているのではないか。竹内街道が日本遺産になったので。調査したときの状況はどうだったのか。

会 長 休日を見ると、御陵前も多い。これらは観光客が利用していることは十分に考えられる。

コンサル 乗客がどういう格好をしていたかまではわからないのだが、資料5・10ページに年齢別でだいたいどういう人が乗っていたのかは調査している。平日の場合は、成人は通勤で利用、高齢者は一般的な利用と見込まれる。また休日の場合は、割合としては高齢者が増えているので、この辺りが観光での利用を含んでいるのかもしれないと仮説は立てられるが、実際の状況についてはそこまでの調査はしていない。

事務局 少し補足するが、資料5・11ページのグラフで、学生・成人・高齢者と分かれているのだが、休日の太子前を見ると、かなり高齢者が多い傾向だとわかる。自分もバスをよく利用するのだが、やはり太子前で降りる方は、リュックサックを背負っている方が多いという印象を個人的には持っている。詳細はわからないが、データから見ると観光利用かと推察はされると思う。

会 長 資料5・9ページの平日と休日の比較のグラフを見ても、近くに学校があるバス停では、平日はスクールバスが出ているので利用が少ないが、休日はスクールバスが出ていないので利用が増えているなど、いくつかのケースがある。

このデータで観光客がどういう動きをしているのか、探ることはできると思う。

委員 資料5・24 ページで、例えば 16:15 の喜志駅前発のバスに 33 名が乗って、太井川で 25 名降りている。25 ページでも喜志駅前の 16:45 に 38 名が乗車し、太井川で 25 名が降り、26 ページでも 19:45 喜志駅前発のバスに太井川で 21 名が乗ってきている。これは何かここにあるのか。

委員 ここには上宮学園があるので、ここで野球部などの試合がある。だから学生が利用するとそういう形で現れてくると思う。葉室線には上宮学園前というバス停もあるのだが便数が少ないので、学生は太子線の太井川で降りて歩いて学園まで行く形で利用している。日曜日にもクラブ活動があるので、同じような傾向で利用されている。
それから休日には観光目的の利用も増えてくる。観光客は喜志駅から利用し、太子前や御陵前での降車が多くなるという形になっていると思う。

事務局 資料5・24 ページの 16:15 の喜志駅発については、上宮の本校の野球部の部員が上宮太子のほうに練習しに来る。それでバスに乗車するので、人数に大きく反映されている。
野球部員の学生は、自転車やスクールバスにも乗っているが、一部は路線バスに乗ってくれている。そうした学生が毎日来ている。

会長 こうしたデータからはいろいろなことが読み取れるので、皆さんもよく見ておいてほしい。今後網形成計画をまとめ、実証運行、本格運行と進めていく上で、こうしたデータに基づいて緻密に詰めていかなければならないと思う。

(5) 地域公共交通網形成計画に係る基本方針等について

委員 バスの利用者は学生が多い。芸大もあるし上宮学園もある。今、太子町で乗合ワゴンを運行しているが、この利用者はどういう人たちになるのか。太子町の本来の姿を詰めていかないとどうにもならないのではないかと。

委員 今運行している乗合ワゴン、また福祉センターのバスも、基本計画で検討している公共交通も含めて、それらのあり方については並行して考えていくとしている。

基本方針に書かれている基幹交通や、今回のアンケート調査の結果等を踏まえて、よりよいサービスが提供できるように、公共交通担当と検討していく。今後のあり方については、こちらとの関係があるので、調整しながら進めていきたい。

会 長 乗合ワゴンも福祉センターバスも課題はあるだろう。ワークショップで挙げられた課題の中には、乗合ワゴンに関するものもあった。それも解決しながら、新しい形を見出していけないといけないだろう。

委 員 乗合型予約ワゴンについては、このワゴンを利用している方が、新しい公共交通を走らせた場合に、そちらに移って利用する層と、そちらに移ることができない層がどれくらいいるのかといった分析を、こちらの公共交通の進捗と合わせて、予約型ワゴンのほうでしてほしい。新しい公共交通が予約型ワゴンの利用者にどう対応するべきかを考えるための準備を、予約型ワゴンの利用者の分析を行うことで十分に行って、提示してほしい。

会 長 実は、私が事務局から乗合ワゴンや福祉センターバスのそれぞれの停留所の乗降者データをもらって、現在分析をしているところ。そうしたデータも次回以降、皆さんに見てもらおうと考えている。バス停の利用は、場所によってかなり偏りがある。その偏りをどう考えていくかが、これから重要になる。極端な言い方をすれば、1人のために100人が我慢をするのか、100人のために1人に我慢してもらうのか、これは個人個人の価値判断が伴うことなので、その辺りの整理をしていけないといけないと思う。それについて事務局がデータをまとめて、次回以降にここで共用して、スムーズなシフトができるように考えていきたいと思う。

委 員 太子町では空き家が増えていて、つまり人が出て行ってしまっている。だから新しく若い人たちに太子町に入って来てもらうために、利便性の高い地域公共交通を充実させていくことを考えていけないといけない。太子町の人口を増やしていく中で、今後の地域公共交通がどれだけ貢献できるのか、逆に言えば貢献させなければいけない。そういう視点で、総合計画との絡みの中でいろいろな角度から見て、今後の網計画にどういった記載をするのか。評価の問題についても、人口の問題、空き家の問題から見て、公共交通がどれだけ役割を果たしているのかという視点を持つ必要がある。太子町全体のまちづくりを進めていくために公共交通を敷くと思っているので、総計の関係

のほうからもそういう視点で意見を出してほしい。

委員 バスの停留所が決まってもそこまで行けない体の不自由な人などがある。そういう人も頭に入れてどうしていくのかを検討できればと思う。

会長 人口が減少していく局面で考えていかないといけないのは、最適な立地である。これまでは人口が膨らんでいき、郊外へ広がっていく中で、路線や停留所を増やしていった。それが今は人口が減っていき、全体的に人口密度が薄くなっていく中で、町としてはどこが一番核なのか、核をどこにしてどういうまちを展開していくのかを考える局面にきている。そういう最適立地も網計画と合わせて長期的に考えていかないといけない。低密度でだっ広く伸び切ってしまったまちは、福祉や財政の面など、いろいろな公共サービスの面で厳しくなる。コンパクトシティや集約的都市構造、グロースマネジメントといった言葉を聞いたことがあると思うが、そういうことを、この会議ではないかもしれないが、町として長期的に計画していかないといけないと感じている。

今、委員から指摘があったのは、まさにその通りで、公共交通はまちづくりのためのものであって、単なる交通事業ではないので、例えば、「他部局からの評価」のところで、関連するような評価項目を入れる方法もある。地域公共交通であるバスが走っていることによって、福祉部局や環境部局、観光部局が助かっているということがあるかもしれない。もしくは、財政の部局からはお金がかかるから縮小してほしいと評価されるかもしれない。そうした町全体の横の議論を我々はしていると思うので、部局にまたがるような評価も絶対に入れていかないといけない。

委員 委員や会長からも話があった通り、昔はまちが郊外へ広がっていき、ニュータウンができ、そこにたくさんの人がいたので、そこに向かっての路線バスができた。そのニュータウンも昨今高齢化が進み人が減ってきて、バスの利用も少なくなってしまった。それでバス会社も維持が難しくなってきたということで、それが減便に繋がり、ますます利用の減少に繋がっていくという状況になっている。

今回、こちらでも新しい路線を検討していると思うが、路線だけでは利用は増えないということがあるので、話にあったように、まちづくりや福祉、環境などいろいろなことを合わせながら、公共交通を維持していこうという流れになっていて、それを今回計画にしてもらおう。したがって、まちづくりと

整合性をとりながら、まちづくりも計画の中に入れてもらいたいと思っている。

資料6・2ページに目標を3つ挙げており、それに関してそれぞれ施策を挙げている。次回は、この施策についてどのようなことをするのか、具体的に示されると思う。その事業はどこが主体で行うのか、どういうことが目的で、5年の計画期間のうち、いつ個々の事業に取り組むのか、といったスケジュールを示してほしい。あと、取り組んだ事業の評価について3ページに記載されているが、評価についてはできる限り数値化できるものは数値化して、現在の数値と目標を比較し、毎年必要に応じて見直しをしていく。そして最終的には目標に近づける。それで計画期間の5年が過ぎたら、町の人口もまた変わっているだろうし、移動手段も変わってきているかもしれないので、その時はまたその状況を分析して、新たに計画を立ててもらうことになるだろう。

そういった事業とその事業に向けた評価を次回提示してもらうようお願いしたい。

会 長 事務局は今の点を理解してほしい。

私から質問したいのだが、今の話はPDCAをしっかりとやりなさいということだと思うが、どの主体がPDCAを回すかということまでは、網形成計画の中に入れる必要はないのか。役所がチェックすればいいのか、こういう会議体がチェックするのか。

委 員 会議体。

会 長 では会議体を設置することは、計画に記載しておくべきなのか、そこまでは必要ないのか。自分個人の考えとしては、しっかり書いておかなければいけないのではないかと思うのだが。

委 員 計画自体をこの協議会で作るので、PDCAを回して直しをかけていくのもこの会議が行うという認識だと思う。

会 長 ということは、この会議がずっと続くということか。計画ができたら、別の組織体を作って、そこがチェックしていく市町村もあるのではないかと考えて、個人的に聞かせてもらった。

- 委員 会議のあり方が変わるということだと思う。作った計画の進捗状況の管理は、この会議ですていく。今までは作るために取り組んできた会議が、今度は進捗状況を管理したり、計画の見直しをかけていく会議に変わっていくということ。
- 会長 なぜ聞いたかという、自分がいくつかわった他の自治体の会議でも、計画を立てたら終わり、その後のチェックはしているかどうか分からないし、していたとしても外に出ないケースが多いと感じている。しかし、これについては、きちんと公開の場でチェックをして、その情報も町民に公開して、時には厳しいジャッジもしないといけないという、本来のあるべき形で行うということで、確認をさせてもらった。
- 委員 評価はとても大事で、例えば保健医療の領域から見たら、公共交通が不便だから、健診など受診率が低いとか、予防体操の参加が悪いといったことがあるかもしれない。そうした保健医療の観点から、公共交通への要望を出してもらえないといけない。同様に観光や教育、空き家問題や人口施策の担当等からも、要望を出してもらったり、課題の抽出や評価をしてもらう必要があるだろう。そういうものが集約されてきたら、我々も全体としての評価ができるだろう。ここだけの情報では、評価するには不十分だと考えている。
- 委員 将来、自動車の運転免許を返納したり、独居になった高齢者で、坂道を歩くのが難しいような人も増えてくるだろう。地域公共交通は、そういう人たちのために行うものではないのかと思っている。社協でも高齢者に対するサービスをいろいろしているが、来られるのは、近所の人ばかり。もっと多くの高齢者の移動手段を確保できないかと思う。太子町の実態をもっと考えていかないといけない。乗合ワゴンは、自力で役所にも病院にも行けないような人が利用しているのではないかと思う。その辺りの実態をしっかり把握しておかない限り、この公共交通はやっても価値がないものになるのではないかと思う。ここには老人会の会長や身障者の協議会の方もいるのだが、実態をどう思っておられるのかと思う。自分で動けない高齢者などが、どのようにしたら公共交通を利用できるようになるのかを真剣に考えない限り、町としては成り立たないのではないかと思う。
- 委員 自分も高齢であり、障害もあるが、この町には障害者が 500~600 人いると聞いている。自分自身も杖がなければどこにも行けないし、病院や買い物には、

夫が運転する車で行っている。しかし夫も高齢であり、いずれ免許を返納しなければならないだろう。自分のように体の動きにくい人が町のバスに乗って、皆で1日を過ごすための公共の場所で時間を過ごしているが、一人ではどこへも行けないと皆言っている。誰かが支えないといけない。そこで、公共のバスをどうするか町ぐるみで考えるときに、皆がいずれ高齢者になるのだから、若い人だけでなく、年寄りも入って、このバスがどのようにしたら末永く町民に愛されていくのかを考えなければいけない。本当にこのバスがあつてよかつたと、高齢者も障害者も健康な人も若い人も思える、そんな交通であつてほしいと、いつも強く思っている。そのことも踏まえてこれからも進めていけたらと思う。

会 長

どこの地域でもこういう問題で危惧するのは、バスがなくても自分で車を運転すればいいというように移動に苦労がない人は、基本的にこうした問題に関心がないのだが、そういう人たちがどれだけこの問題に関心を持つかということ。先日の視察でも大阪大学の森栗先生が言っていたが、住吉台の循環バスは高齢者のためのバスではない、みんなのためのバスだということ。太子町でも、高齢者などだけでなく、子どもや幼児を連れた母親、学生、さらに現役でバリバリ働く世代も利用するバスを作るために、今関心を持って議論してほしい。10年後20年後には財政的な体力も相当落ちてきていると思うので、今できる議論が10年後20年後にも同じようにできて、同じようなバスが実施できる保証はない。どこの地域もどんどんしぼんで行っているので、早いうちに皆で考えて取り組むべきだと思う。このタイミングを逃すと次はないだろうと個人的には考えている。普段バスに関心がない人、バスがなくても現在移動に苦労していない人たちに、皆が利用できる公共のバスをつくるのだという熱意をどれだけ伝えられるかが、我々の力の見せ所かと思う。

あと、これから高齢者が増えていくので、まちそのものの空間の使い方を考えていかないといけない。点々と人が住んでいて、そのバスですべての人たちを拾うというのは、現実的に無理な話。そういう問題も将来的に考えながら取り組まなければいけないと思う。

自分の住んでいる西宮では、まだどんどん山を削って山の上に住宅地を造っている。それでバス路線を全く設定せず、車で駅まで行く前提になっている。そういうまちづくりをして失敗し、苦労しているところがたくさんあるのに、また同じことをしているのを見て、大丈夫かという気持ちになる。

資料6については、方向性としてこの内容を認めてもらえれば、次回の会議

までに、今回意見をもらったところと、内容を具体的に詰めていかなければいけないところをブラッシュアップして提示したい。修正が必要なところは修正するという前提条件で、資料6にある方針、目標及び目標達成のための施策（案）に沿って、地域公共交通網形成計画を作成することを、承認いただきたいと思う。承認いただける場合は、拍手をお願いしたい。

委員一同

(拍手)

会 長

承認されたので、細かなところを修正し、内容を具体化して網計画を作成していく。

(6) その他

事務局

冒頭で委員から住民アンケート調査における磯長台と聖和台の回答者数の内訳を聞かれたが、それについて資料2・15ページを見ると、地区別の回答者数を書いてある。これを計算すると、聖和台・磯長台のそれぞれの回答者数が見える。同様に16ページにも畑・山田地域の一部における地区別の回答者数が見えるので、計算するとそれぞれの地域の回答者数が見える。

委 員

回答数はわかったが、地域別の配布数を知りたい。

事務局

聖和台・磯長台の全世帯に配布したので、地域ごとの配布数は今すぐにわからない。次回の会議で提示したい。

他に、事務局から特に連絡はないので、何か意見等があればお願いしたい。

委 員

これまで何度も言っているのだが、磯長台・聖和台、山田辺りについては、これまでワークショップ等もあり、新しい路線が来るということで、住民の関心が一定程度高まってきていると思うが、それ以外の地域では、この公共交通について考えていく機会が極端に少ないと思う。この計画を取りまとめで、太子町全体として住民の意見を聞くときに、全体として事態がうまく進まなくなる要因になるのではないかと心配している。だから磯長台・聖和台、山田以外の地域においても、公共交通に関する説明会、あるいは住民の意見を聞くワークショップ等を、この会議の責任のもとで行うことを進めないといけないと思う。それについて町からまだ返事をもらっていないので、回答をしてほしい。

事務局	その件については、まだ時期は未定だが、各地区の区長に説明会をさせてもらおうと案内をしている。ただ、それがどれくらいの単位の地域で行うか具体には決めていない。
委員	<p>では、全地域に対して説明なり住民の意見を聞く場は必ず設けていくということなので、ぜひよろしくお願ひしたい。</p> <p>自分としては、地域公共交通により、太子町のどこの地域に住んでいても喜志駅や上ノ太子駅に行けるという利便性が確保できるようにきちんとしていかないと、まちづくりに繋がっていかないと。まだ路線の計画がない地域でも、支線交通が具体化してくれば、バスを走らせることができると思う。だから、太子町内の各地域の意見も汲み上げて、太子町の住民が利便性を持って暮らしていけることを実践していかないといけないと思うので、全町的な取り組みをしていくことをお願ひしたい。</p>
会長	<p>そのようにしていきたい。今金剛バスが走っている路線と、我々が考えている路線を重ねたときに、空白になる部分も出てくると思う。その空白を埋めるために、支線交通の調整をしていく段階で、必ず住民の意見を聞かないといけない。ただし、とりわけ基本計画で先行して示しているところをまず聞いていかないといけない。いろいろなところを同時に聞いて回を重ねても、説明する内容も話し合う内容もない白紙の状態で開催することになってしまい、有効なものにならなくなる。まずは2地域の状況分析をして全体のイメージが取れたところで、その情報を持って今回対象としていない地域にも出向いて意見を聞いていくことをしたいと思う。</p> <p>今年度は網形成計画を立てて、基本計画、網形成計画をベースに実証運行をして、本格運行をしていく。もちろん実証運行の前にもいろいろな意見集約が必要だし、実証運行をしている最中にも、乗っている方の感想、乗っていない人にその理由等を聞いていかないといけない。それを聞きながら一定期間で何回か修正をかけて、その時点で完成形ではないとしても望ましい形ができれば、本格運行に移る。本格運行後も常にPDCAで確認をしていき、新たに住宅ができて需要が生まれたところ、住民の年代が上がり学生がいなくなって通学の需要がなくなったところなど、種々の変化が起こってくるので、それに応じてバス停や路線を変更する必要も出てくるだろう。先の長い取り組みなので、ご理解ご協力をお願ひしたい。</p>
委員	大量の資料を事前に送ってもらっているが、会議当日もまた全員に資料を準

備してくれている。これは無駄だと思うので、送られた資料を当日にまた持ってくればよいのでは。

事務局 皆さんに了承してもらえるのであれば、次回からはそうさせてもらう。

会 長 では、皆さんがよろしければ、次回以降は送付済みの資料を持参いただき、当日は資料を配布しないということにさせてもらう。ただ、それぞれ事情があると思うので、当日も資料が必要な方は事務局にその旨を伝えていただきたい。

事務局 追加や修正がある場合は、その部分について当日に準備させてもらうこととする。

会 長 では、次回4回目の交通会議は年末もしくは年明けになる。
本日の第3回公共交通会議の議事を終了する。

以 上