

## 第2回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和2年10月29日（木） 午後2時～午後4時

場 所：まちづくり観光交流センター

議 題

- (1) 太子町コミュニティバスの実績報告及び金剛バスのOD調査結果について
- (2) 太子町コミュニティバスの利用者分析について
- (3) その他

### (1) 太子町コミュニティバスの実績報告及び金剛バスのOD調査結果について

(資料1、2に基づき、事務局より説明)

会 長 資料1の1ページ目について、質問や意見があればお受けしたい。感想でも構わない。

委 員 この数値をどのように評価したらよいのかがわからない。コミュニティバスなので、ひと月にどれくらいの乗車があればよいか、町が考えている数値があれば教えてほしい。

会 長 以前に収支計画を立てたときのベースがあるので、それを説明してほしい。

事務局 平成31年度の再編案と現行の比較を行った資料がある。後ほど資料3で説明する予定のものであるが、乗車人数は今回の支線交通の新規利用者が年間4,500回、基幹交通・支線交通の乗り換えでの利用者が3,000回、支線交通のみの利用者が年間5,000回、また支線交通の利用だけでいうと、1日あたり35回利用されるという試算をしている。

委 員 そうすると平均乗車人数の平日について、試算が1日35人ということだったが、実際には畑・山田の路線で6.95人、総合福祉センターが33.15人になっている。これらの数字と試算の35人の関係を比較したらよいということか。

事務局 当初、収益目標ということで、事業費から見た収入割合として13.8%、収入年間200万円を必要とする試算を行った。現在運行開始から4カ月の段階で、コミュニ

ティバスの収入が 58 万 7,960 円となっており、乗車回数では支線交通の 1 日あたり 35 回というラインはある程度クリアできていると思われるが、4 カ月の収入額で見ると、金額面では年間 200 万円のラインに向けて現状では足りていないということになる。

委員 月を追って少しずつ増えてきている感じはするが、この間、PR や利用促進策などはしてきているのか。

事務局 現状ではコロナ禍のため PR イベントのようなことは実施できていない。需要喚起策は考えていかないといけないと認識している。先日佐藤委員から依頼いただき、磯長台でバスの乗り方の説明会を行った。あと利用促進策としては、金剛自動車が 8 月から臨時回数券売り場を上ノ太子駅で週 1 回、通勤時間帯の朝に設けている。イベントは今後検討していくことになる。

会長 次に資料 1 の裏面に「時刻別乗車人数」「バス停別乗降者人数」「各種支援制度利用状況」がある。これらについて質問や意見があったらお願いしたい。

委員 「各種支援制度利用状況」の見方がわからない。例えば 6 月に乗車人数が 798 人とあるが、その横の「福祉センターバス 534 人」とはどういう意味か。

事務局 福祉センターバスを利用して福祉センターに行った方の人数。

委員 その隣の「乗継割引券発行 41」は割引券を 41 枚発行し、そのうち使用したのが 15 枚ということか。

事務局 「乗継割引券発行」というのは、コミュニティバスを使用し、そこから金剛バスに乗り換えるということで割引券を発行した人数。「乗継割引券使用」というのは、実際にコミュニティバスから金剛バスに乗り換えて割引券を使用した人数になっている。これらの合計が乗車人数になる。

ただ、100 円割引券を使って、乗継割引券も発行された方など、1 乗車で 2 つの制度を利用する方もいるので、「制度利用なし」の人数については、実際にはここに記載されている人数よりも多い可能性がある。そこで「制度利用なし」に記載された人数はあくまで参考値であることを注記している。

委員 時刻別乗車人数の見方だが、通勤・通学で利用している方がいるとすると、7 時台くらいが多くなると思うが、このデータを見ると畑・山田線ではこの時間帯の利用

は他の時間帯よりも少ない。つまり、このバスは通勤・通学にあまり使われていないということになると思うが、その点はどうか。

事務局 通勤・通学で利用する方は、6:19、6:45、7:21、遅くても7:57くらいまでを利用することになると思うが、この4カ月の利用状況を見ると、かなり少ない状況になっている。

会長 畑・山田役場線の方は、通勤・通学でバスを利用したいという話が当初はあったが、その需要が反映されていない状況になっている。一方で金剛バスの直通便に乗って駅まで行っているのかというと、そちらも顕著な数字が上がっているわけではない。つまり畑・山田の方の通勤・通学については、現状では交通行動があまり変わっていないといえる。この部分については、使い勝手の悪さや時刻の問題などを丁寧にヒアリングする必要があるだろう。それで一人でも多くの方がバスに乗れるようにすることを考えていかないといけない。現状で6:19と最終の2便の利用が少ないので、このままいくと、この3本の便はカットすべきかどうかという判断をせざるを得なくなる。

交通は行きと帰りがワンセットなので、朝は乗れても帰りのバスがないとなると、行きも車でいったほうがよいということになってしまう。逆に現状で最終便の時間は18:57だが、この最終便を1時間、2時間延ばすことで利用者が増えるのであれば、その追加も考えていかないといけない。

総合福祉センター役場線は、朝の時間帯と昼の時間帯に利用の山があり、特に15:13はよく使われているが、全体的に需要がありよく利用されている。当初の総合福祉センターバスときは朝と夕方の時間帯にバスが偏っていたが、真ん中の時間帯にも需要があるということは、利用者の生活スタイルに合わせて乗られているという点で評価ができると思っている。

委員 総合福祉センターの利用者の数が一定確保されていると評価できると思うが、そうするとコロナ禍ではあるが、総合福祉センターの利用者については、それほど影響がないということなのか。福祉センターを管轄している部局で、コロナ前とコロナ禍での利用状況について、どのような変化があるのか教えてほしい。

福祉課 福祉センターの利用状況については、コロナ禍の中、6月1日から再開し、定員の約半分75名程度で運営してきた。現在はほぼ通常の定員で利用してもらっているので、コロナ前の状況に戻ってきているという判断に至っている。

事務局 補足だが、福祉センターの利用については、コロナ対策のために麻雀や囲碁は間隔

を空けて利用してもらうようにしている。お風呂も自主的な判断にはなるが、1度  
に大勢の人が入らないように職員が注意喚起を行っている。それで11月2日から  
は、ある程度ソーシャルディスタンスを保ち、マスクをしてもらった中で、麻雀卓、  
囲碁将棋については、ほぼコロナ前の状態に戻していく予定である。ただし、カラ  
オケだけはまだ再開の目処は立っていない状況である。

委員 資料では過年度と今回の調査を比較しているが、これだけコロナの影響がある中  
で、これをどう判断していくか難しいのではないかと感じている。そうした中で、  
福祉センターの利用については、ほぼコロナ前に戻ってきているということなの  
で、この辺りをどう評価していくのか教えてほしい。

会長 総数はコロナの影響で少ないが、このデータから読み取れることはたくさんある。  
例えば、総合福祉センターのバスの数を仮定しての話だが、総合福祉センター役場  
線の15:13の棒グラフは6月から9月に向けて段々下がってきている。一方で上  
がっている時間帯もある。だから、特定の時間帯に集中して利用していた人たちが  
分散してきていると読める可能性があると思う。

また、バス停別乗降人数を見ると、福祉センターの利用者がバス停を変えることは  
考えにくいので、例えばしなが台のバス停利用は減少傾向を示しているが、これは  
すなわち利用者が減ってきていることを表しているといえる。これは季節的なもの、  
つまり8月9月は暑い時期だったので、それで外出の総数がそもそも減っているのか、  
それとも自動車へシフトしてバスの利用自体が減っているのか、といった  
要因を一つ一つ確認していく必要があると考えている。

それからバス停の中には、利用実績がほとんどゼロのところはいくつかあるので、  
ここもどう考えるか。

次に資料2について。平日の金剛バスも含めたOD調査結果である。調査結果全  
体を取りまとめた表を見ると、従来からの太子線や太子葉室循環線などは、1本あ  
たりの乗車数が6.5人や12.9人と一定の利用があるが、それに対して新規路線の  
太子中央循環線は3.8人である。これは路線として知られていないから3.8人に留  
まっているのかどうか。これまで何年か意見を聞いてきたが、この中央線はバスを  
通してもらったら便利になる、バスが走ったら乗りたいという声が大きかったと  
思う。しかし実際の数字としては上がってきていないので、潜在的な需要はあるが  
喚起策が打てていないので顕在化してきていないのではないかなと思う。

一方で畑・平石線（聖和台経由）や太子町コミュニティバスが2.8人、2.34人とな  
っており、中央線に近い数字なので、これらの線は健闘しているのではないかなと思  
う。

資料2ではこのようなデータが示されているが、まずは平日の部分について質問

や意見があればお願いしたい。

副会長 過年度比較の路線別のデータを見ると、平日は 698 から 605 に減っており、休日はさらに露骨に減っている。これはコロナの影響によると考えられるとのことだが、本当にコロナの影響だけによるものなのか。金剛バスの他の路線も同じような減り方をしているのか。何かわかることがあれば教えてほしい。

会 長 金剛バスは河南町の路線もあるので、全般的にどういう状況かを教えてほしい。

委 員 2年前の流れから見えていくと、コロナの影響は非常に大きいことがわかる。コロナ感染が始まったときから顕著で、収入源も7割減くらいになったので、この路線の数字がコロナの影響によるということは間違いないと思う。全体的に数字が下がっている。在宅で仕事をする人が増え、会社もそれを勧めているので、数字は減ってきている。

会 長 その意味では、なかなか過年度比較をしても難しいといえる。現状を評価するにしても、軸を定めにくいところがある。なので、総数が多いか少ないかによる評価ではなく、少ない数の中で読み取れる情報を丁寧に拾っていき、そこから何が考えられるかを分析する必要がある。

ちなみに、自分が住んでいるのは、西宮の高台にある 232 軒のマンションなのだが、自前でバスを持っている。駅までピストンでバスを運行しているのだが、このバスもコロナのときに利用が激減し、今でも元に戻っていない。その内訳を見ると、ある特定の業種の方は月に2～3回くらいしか出勤しておらず、在宅でのテレワークで仕事をしているということである。

先日、事務局に、河南町のコミュニティバスの利用がコロナでどれくらい落ちているのか確認してもらうように頼んだのだが、いくつかポイントとなる状況を確認し、減少具合の平均的なところを見つつ、太子町も同様の傾向で落ちているという仮定のもとで全体像をつかんでいくしかないだろう。

自分が鉄道のデータなど他のデータと比較しつつ検討した感触としては、まだ乗り方がよくわからないという方がかなりいるのではないかということがある。町の中で乗り方がわからない方もいると思うが、町外から来た人が新しい路線を知らないのでは利用するに至らないということもあるだろうと考えている。

例えば平日の OD 表を見ると、太子葉室循環線で喜志駅前から乗り推古天皇陵前で降りている人が 16 人いるが、これは観光の方ではないかと思う。こういう利用の仕方を太子中央線でもしようと思えばできるのだが、上ノ太子駅から推古天皇陵まで利用している人は1人しかいない。これはやはり新しい路線について町外

の方に認知されていないことの現れとも考えられる。したがって、この辺りをどのようにPR・周知していくかが課題になると思う。

運行から5カ月目に入るので、できるところから喚起策を進める必要がある。一番よいのは、佐藤委員が取り組んでいる説明会・勉強会のようなもので、地域の方に日にちと場所を決めてもらい、そこに説明に行く形で、規模が小さくてもよいので、回数を重ねていくしかないように思う。逆に規模が小さいほうが、その地域の方に適した具体的な乗り方の説明ができるので、実際の利用に結び付きやすいだろう。今できることはそうした地道な取り組みではないかと思う。

次に休日のデータもあるので見ていただきたい。用明天皇陵前や推古天皇陵前での降車があるので、歴史・文化を中心とした観光目的でバスに乗る方がいるということであり、これは非常によいことだと思う。ただ、休日の利用は平日に比べると全体的に少なく、太子線と葉室循環線は1便あたりの乗車数は安定的だが、その他の線では1便あたりの乗車が1を切っているものもあり、休日の弱さを明確に表している。現時点では評価も断言もできないが、コロナが落ち着いても休日が弱い傾向が続くのであれば、休日の運行を止め、その分の費用で平日の運行時間を延ばすなどの手当てをするほうが、もしかしたらトータルでのメリットがあるかもしれない。今後はそうしたことも視野に入れていく必要がある。

委員 今、説明を聞いていると、公共交通が走り出して4カ月が経ち、その間の数字を追うばかりで総括ができていないと思う。公共交通が走ってよくなった点もあるが、悪くなった点もあると思うので、自分なりに皆の意見を聞いて回り、よい点悪い点の総括を考えている。

前回の会議での発言で、一つ違和感を感じるものがあった。時間の関係でその時は指摘できなかったのだが、乗合ワゴンがなくなり不自由を感じている人がいることに対して、わがまま言わないで自分の体力に合わせて電車に乗って古市に買い物に行けばいいという発言だった。しかし、これはわがままという問題ではないと思う。普通に買い物に行ける環境づくりを考えることが、公共交通会議の委員の役目だと思う。乗合ワゴンがなくなり、それに代わる手段をどうすべきかを考えるにあたり、こうしたデータで数字だけを追っても、コロナのこともあるので実態はつかめないと思う。この会議は、ワゴン車がなくなったらその後のことは考えなくてよいという結論ありきで進んでいるのか。これまでワゴン車に乗っていた方の話を聞くと、確かに近鉄電車に乗って古市まで買い物に行っている。また、買い物に行かずに生協の宅配を利用するようになったという話も聞いている。こういう方たちは、公共交通に対して諦めの境地にいるが、我々はそうした方たちへの対応を考えていないような気がする。誰もが普通に買い物ができることを考えるべきであり、住民は皆しっかり税金を払っているのだから、しっかり行政サービスが行き

渡るように考えるのは当然のことである。

金剛バスが新規路線を走らせてくれて、家族でバスを利用できるようになり喜んでいというよい話もあるが、それ以上に悪い点がたくさん出てきている。聖和台でもバスに乗って出かけるよりも、生協で宅配を頼む家庭が増えてきている。生協は食料品だけでなく、雑貨など幅広い商品を扱っている。これを利用する人が増えていくようになると、太子町にお金が落ちていかないことになる。そうなってくると経済活動の面で、太子町にとってマイナスになるのではないかと思う。太子町の商店街では事業所得が増えなくなり、事業者が太子町に納める税金も減ることになる。もう少し経済活動の面からも考えていくべき問題ではないか。

会 長 確認だが、聖和台に住んでいる方が以前は乗合ワゴンで買い物に行っていたが行けなくなったので、太子町で買物をしなくなったということか。

委 員 聖和台だけでなく磯長台でも同じ。また、近鉄電車に乗って古市で買い物している人もいるので、羽曳野にお金が落ちている。あと、コープで買い物している人は堺でお金を落としていいる。我が家を例に挙げれば、食料品だけで年間約 60 万円の支出があり、これに衣料品や雑貨などを合わせて年間 100 万円ほどかかっているはず。そうしたお金を太子町で使わない家庭が増えていけば、太子町の事業者は 1,000 万円単位で収入を失っていると考えられる。それからここでの交通の話は、福祉センターに偏った目線で議論されていると思う。

会 長 それについては、委員はこれまでは福祉に重点を置かれていたと思うが。この公共交通は、スーパーに行くのにそれほど乗りにくいのか。どこが乗りにくいのか教えてほしい。

委 員 一番困っているという声を聞くのは通院。乗り継ぎでは通院はできないから、夜に子どもが帰ってきてから病院に連れて行ってもらうようになったという話を聞く。あとは病院は大阪市内のほうに行くとか、送迎のバスや車があるところへ行くという。富田林の歯科にそういうところがあるらしい。だから太子町の歯科を利用しているという話を聞かなくなってきた。そのうち太子町の経済は疲弊してしまうのではないか。確かに上ノ太子駅から観光に来る人のためのバスがあったら助かると思うが、生きていくための日々の買い物や通院のためのバスのあり方をもっと考えるべきではないか。これまで乗合ワゴンを利用していた人は、無料でなくてもよいからワゴン車が必要だと思っている。だから、この公共交通にプラスして、週に 1～2 回でよいから

乗り継ぎなしで通院や買い物ができるようなワゴン車を復活させることを考えられないか。

広報に掲載されている先生の記事も丁寧に読んでいるが、福祉センターの利便性や人数の増減などのデータばかりが取り上げられている。

会 長 それはこの委員会でオーソライズされたことしか書けないから、書けることから書いているということ。書きたいことはたくさんあるので、この委員会を飛ばして書いていいというのであればいくらでも書くことはできる。しかしそれはおかしいので手順を踏んで書いているだけ。

委 員 かつて福祉センターバスを 700 人ほど使っていたが、それと同様にワゴン車も 870 人ほどが使っていた時期がある。その利用者に対してワゴン車が全くなくなったことで、どのような変化があったかアンケートを取られたと思う。そのデータが会議に一切上がってこないが、それはどうなっているのか。

事務局 以前に乗合ワゴンを利用していた方を対象に、福祉部局のほうから、現在どのような交通手段を利用しているのか、電話で確認作業を行っている。資料 3 でこれから説明する予定であったのだが、かつての福祉センターバス利用者、予約型乗合ワゴン利用者が、支線交通・基幹交通、サロン送迎、地域支え合い型の移動サービスのどれを実際に利用しているのかを確認し、データ収集を行った。また後で詳しく説明させてもらう。

会 長 自分としては、総括してよい時期なのか逆に聞きたい。わずか 4 カ月で総括できるのであればよいが、よいことも悪いことも、まだ総括できるほどの材料がないと思う。

委 員 どういう問題も並行して考えてほしい。後々になって問題提起をしても、決着済みとして相手にされなくなってしまうおそれもある。だから残すべき部分は残してほしいということで、先に問題提起しておきたいと思った次第である。

会 長 以前から申し上げているが、使えるお金は今のところ一定である。将来的に町が公共交通も含めて福祉施策にもう少しお金を使っていく方針を立てて、使えるお金が増えてくれば、メニューも増えてくると思う。ただ、現状ではこれまで使っていたお金の枠内で再編をするということに取り組んでいる。それで再編した結果、若い人はバスに乗らない、バスに乗るのは高齢者だけという結果になれば元に戻すことも考えられると思う。しかし過去のシンポジウムやアンケート結果によると、

福祉センターバスと乗合ワゴンに乗れない方からも地域の足をどうにかしてほしいという要望があったので、幅広い年代が利用できる公共交通の再編に取り組んでいるところである。もしそれでも、若い人は自分たちで交通手段を確保するので、福祉センター利用者と日々の買い物や通院に困っている方たちに焦点を当てた公共交通を考えるべきであるという結論になるのであれば、その方向でまた取り組んでいくことになるだろう。

現状ではまだ実験中なので、本当に若い人がバスを求めているのかがよくわからない。中央線もコロナの影響があるとはいえ、もう少し利用があるのかと思っただが、実際には意外に利用実績が伸びてこない。

今後、地域ごとに小さな勉強会のようなものを開いていけば、バスの周知や需要喚起策になると同時に、地域の生きた声も拾えてくると思うので、それをしっかり行っていく必要があるだろう。

委員 その勉強会だが、聖和台は区長が公共交通再編の取り組みに反対のスタンスであり、以前説明会の開催にあたって非常に難儀した。今回の勉強会についても自分が声を掛けても一筋縄ではいかないと思う。だから行政が主導して説明会を開いてもらわないと、その実現は難しいと思う。

会長 ただ、こういう活動はトップダウンではいけないだろう。住民主体であるべきだと思う。

委員 そうかもしれないが、地域によって事情が違う。各地域が同じように動くことはできない。だから役場が積極的に動くほうが、いろいろな意見や声が出てきやすい地域もあるということである。

会長 では聖和台はそういう説明会を開催してほしいという声はあるということか。

委員 ある。

会長 では、事務局が説明会を調整していったらよいと思う。

委員 それからバスの時刻について、大きな問題がある。バスが上ノ太子駅に着くのが9:34。それで電車の出発時間が9:36。乗り継ぎ時間が2分しかない。こういう乗り継ぎがいくつもあるが、これでは乗り継ぎ時間が短すぎるということで、クレームが自分のところにも来ている。このダイヤの組み方は対応できないのか。

会 長 それは要望に応じてコンサルタントにもシミュレーションしてもらって、対応を考えていくことはできると思う。

委 員 自分も公共交通に貢献できればと思い、バスを利用している。ある時、バスが時刻表どおり正確に来たので、そのことをバスの運転手に話したら、バスは乗客を乗せ損ねてしまうことを避けるために予定より早く出発することはなく、逆に遅めに出発することはある、という話だった。ということは乗り継ぎ時間が元々ギリギリの設定だったら、少しでもバスが遅れたら乗り継ぎができないことになってしまう。これでは乗り継ぎができないという声をたくさん聞いている。

会 長 たくさんという表現をよく使うが、そのボリューム感がわからない。以前も、聖和台からラムー・カインズに 200 人～300 人が毎日行っていると話していたが、そういう人たちは今どう動いているのか。

委 員 以前ワゴン車でラムー・カインズに行っていた人たちは諦めている。金剛バスでラムー・カインズに行っている人は乗り継ぎなしで1本で行ける人だけ。梅川橋のバス停からラムー・カインズを利用している人はいない。  
あとシミュレーションもされているが、これは現実的ではない。ラムー・カインズに留まる時間を 30 分で計算しているが、実際はレジで精算して袋詰めする時間を引いたら、買い物できる時間はもっと短くなる。ラムー・カインズの利用者は毎日行くわけではないので、まとめ買いをすると思うが、それであの広い店内を 20 分程度で回ることは非常に厳しい。

会 長 それはわかったが、自分が聞きたいのは、以前話していた 300 人の方たちはどうされているのか。

委 員 それは福祉課の方がアンケートを取って聞いてくれているのではないかと。

会 長 300 人というのはかなり大きな人数。その人たちが皆太子町で買い物することを止めてしまったのか。それとも一部はサンプラザに流れているのか。

委 員 ラムー・カインズに 1 日 10 人行っていたら、30 日で 300 人くらいになる。

会 長 いや、前回は 1 日 300 人の利用者がいると話していた。それで驚いたので、それからどうなったのかと確認させてもらいたかった。

委員 別の話だが、近所の人に看板が非常に見にくいと言われた。上ノ太子に行くのか、喜志に行くのか迷ってしまうという。時間の計算もできないので、仕方がないから家に戻って車で出直したということだった。自分はまだ利用したことがないので、よくわからないのだが、普通の人が見てわかりにくいということはどうなっているのか。

会長 確かに路線が増えているので、複雑になっているということはあるだろう。

委員 学生が学校に行くのにバスを利用しようとしたが、見方がわからず、時間ばかりが経って間に合わなくなってしまうから、結局父親が車で送ったということらしい。

委員 議事が混乱してきているので、次の利用者分析に議事を進めてもらい、そこで論議したほうがよいと思う。

会長 では、議題（２）太子町コミュニティバスの利用者分析について、事務局より説明をお願いしたい。

## （２）太子町コミュニティバスの利用者分析について

（資料３に基づき、事務局より説明）

会長 資料３は、太子町の公共交通が再編されたら、福祉センターバスや乗合ワゴンの利用者がどのように交通手段を変更していくか、最初の想定がどのくらい合っているかを確認している。人数については若干の違いはあるが、延べ人数でいうとだいたい想定していた範囲内に収まっていることがわかる。

もちろん不便になられた方はいると思うが、逆に便利になった方、再編後のシステムをうまく利用している方もいる。これまでワゴンに乗っていた方が全員不便になって困っているというわけではない。利用に関して濃淡はあるとは思いますが、概ね方向性は間違っていないと現時点ではいえると思う。

ただ、交通の研究者の立場から言わせてもらおうと、この地域は勾配もあるし、人口も少なく、高齢化も進んでいるので、町の施策の中で公共交通に割く予算は、今後見ていかないといけなくなるだろう。その中で、将来、公共交通を充実できればよいと思うが、なかなか交通ばかりにお金をかけるわけにはいかないだろうから、中期的な視点でいうと、これまでの予算の枠内で一番パフォーマンスの高くなる方法を模索していく必要がある。それでも厳しいということになったら、町長にお願いをしてでも予算拡大に踏み切ってもらわないといけないこともあるかもしれない

い。しかし今はまだ与えられた予算内でできることはたくさんあると思う。以前乗合ワゴンに乗っていて、今は公共交通に乗り換えられている方などの声も直接聞いてみたいと考えているので、そういう機会も作ってもらえればと思う。

委員 会長は知らないかもしれないが、前の町長が、ワゴン車を2～3台増やす予定と話していた。世の中は、障がい者と健常者の二通りで成り立っているのではない。障がい者予備群と障がい者の二通りで成り立っている。つまり、誰でもいつ病気になったり事故に遭ったりするかわからないということ。だから本当に弱者の視点に立って、本当に困っている人の立場に立って、外出支援策や公共交通のあり方をもう一度考えてほしい。

それから、太子町は大阪府下では、準備予備金という積立金がトップクラスである。会長は予算の心配をされているが、前の町長は確かにそう話していた。今、ここにいる委員も皆、障がい者予備群であることを肝に銘じて将来のことを考えてほしい。

会長 太子町がお金を持っているからといって、それをそのまま使ってよいというわけではないと思うし、その用途も交通だけでなく、人や建物、防災などいろいろな分野があるだろう。お金がたくさんあるからと楽観視してふんだんに使ってよいということでもない。

委員 この会議では福祉センターのことばかりが議論されるが、福祉センターだけが福祉ではない。福祉センターは税金で賄われているが、福祉センター以外を外出先としていて、その交通手段に困っている人にも税金を使うことを考えるべきだと思う。

会長 福祉センターバスを再編したからこそ、福祉センターに関係ない人も乗れるようになっているのは事実だと思う。ただ現状では、全体の利用者に占める福祉センター利用者の割合が多いというのは事実で、それはやはり再編前の福祉センターバスの利用者が多かったためだろう。今後は福祉センター利用者以外の乗車も増えてほしいし、そのためにどうするかを考えていかないといけない。だから委員が言っていることと、この再編した公共交通が目指しているベクトルは同じ方向を向いていると思う。

委員 磯長台では「福祉を考える集い」という福祉のNPOを作っているが、そこには全世帯の27%くらいが入っている。その会員で希望者を、週2回自家用車でサンプルラザに送迎している。それからコープのほうからのお買い物便も利用できるので、

車を所有していなくても週3回の買い物チャンスが得られている。  
高齢者の一人暮らしで車も持っておらず、移動が難しいと思われる方が、磯長台に13人くらいいる。その方たちに買い物に行くか、交流サロンに参加するかを聞いて、希望する場合には自宅まで迎えに行き、送迎している。こういう状況なので、磯長台の場合は、買い物の交通手段の問題は解決しているという認識である。  
資料によると、予約型乗合ワゴンの利用者は89人いたが、当初ワゴンの無料での利用に非常にこだわったから存続が難しくなったと自分は感じている。この方たちが、無料でなくてもよいと考えるなら、地域支え合い型の移動サービスをもっと利用したらよいのではないかと、強く思う。先ほど、委員の話の中で交通手段に困っている人たちがいるということだったが、その方たちには個別にどのような解決策があるかを示すような対応をしていくべきだろう。総論で話をしても何も解決しないと思う。個別で対応していけば解決できる問題は結構あるのではないかと考えている。  
だから以前の予約型乗合ワゴンを利用して買い物や通院をしていた方で、現在困っている方については、町のほうで個別に相談に乗り、どのようにしたら解決できるか具体的なアドバイスや支援をするということをはっきり打ち出してもらいたい。

事務局 例えば買い物が困難な方や、公共交通の利用の仕方がわからない方などから、いろいろな相談を受けている。それで買い物が困難な方には、地域支え合い型の移動サービスを紹介するなど、すでに40～50件の相談に応じている。だから実際に交通に関して困っている方がいたら、総務政策課でも高齢介護課でも連絡いただければ、対応させてもらう。今回、予約型乗合ワゴンの利用者に電話をしていったときも、買い物をどうしたらよいかわからないという話があったと聞いている。そのときにはプラスワンサービスを紹介しており、このように個別で対応を進めているので、もし周りに困っている方がいたら、声かけをしてもらいたい。

委員 福祉センターでも相談対応を行っているので、気兼ねなく連絡いただければと思う。

委員 今の話は広報に載せるなどして、広く宣伝したほうがよいと思う。

会長 公共交通の再編案を作成するときも、公共交通を利用できない方にどのような対応をするかを検討し、地域支え合い型の移動サービスをセーフティネットとして設定した上で立ち上げている。選択肢を多様に用意しているなので、個々に合った一番よいものをチョイスしてもらえればと思う。

このように、相談窓口は設けられており、困っている方への対応も行われているので、皆様にもご理解いただければと思う。

### (3) その他

委員 以前は福祉センター専属のバスがあった。それをなくすということになったが、それで太子町がよくなるならと思い、公共交通の再編に納得した。その再編後のバスも福祉センターバスであるかのように批判する発言があったが、これは福祉センターバスではなく、一般の方もたくさん乗っているので、その点は理解いただきたいということを言っておきたい。

会長 もしかしたら住民の中には、前と同じように福祉センターに行っているバスには乗れないものと勘違いしている方もいるかもしれないので、今後のPR活動をしっかり行っていく必要があると思っている。

委員 先ほど、乗り継ぎ時間が2分しかないという指摘があった。このことについては自分のところにもかなり前から指摘が来ている。こうしたことも含めて、改善点に関する要求・提案がかなりあるのではないかと思う。自分も磯長台でアンケートをとって整理をしたいと思うが、それを受け止めてもらって、次の委員会かどこかで反映できるようにしてもらいたいと思う。

会長 今回OD調査を丁寧にまとめてもらった。こうした数字は出てきているが、太子町コミュニティバスをどういう人が利用しているかということがまだつかめていない。そうした要素も見てみないと、誰もが乗れるバスになっているかどうかの評価は難しい。だからどこかの段階で利用者層を確認しつつ、また要望・提案などは随時受け付けられる目安箱のようなものを設けて、たとえコロナ禍であってもきちんと見直しをしていかないといけない。以前に計画したスケジュールに従い、時期が来たら必ずバス停やルート、時刻などの調整を行っていく。それまでの情報収集を我々としてもしっかり行っていかないといけない。

委員の皆様もお気づきのことがあったら、文書でもメールでもよいので、伝えてほしい。すぐに回答できるものは即答するし、難しいものは事務局がコンサルと検討した上で、公的な場所で返答したい。

今日は貴重なご意見をいただき、ありがとうございます。これで第2回目の交通会議を終了する。

以上