

令和 7 年度 第 2 回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和 7 年 8 月 22 日（金） 午前 10 時 30 分～正午

場 所：太子町立生涯学習センター 太子の森

議 題：

- （１） 自家用有償旅客運送者登録手続きに係る協議について
- （２） 太子町地域公共交通計画の令和 6 年度評価等について
- （３） 施設等利用券の利用実績の報告について
- （４） その他

議事内容：

（１）自家用有償旅客運送者登録手続きに係る協議について

（資料 1 に基づき、事務局より説明）

《質疑応答》

猪井会長：事務局より説明のあった内容について、意見・質問はあるか。特になければ、この内容のとおり、自家用有償旅客運送を実施することについて、太子町地域公共交通会議として合意を形成することに異議はないか。

委員一同：異議なし。

猪井会長：では、この内容で運輸局に変更申請を行っていくこととする。

（２）太子町地域公共交通計画の令和 6 年度評価等について

（資料 2 に基づき、事務局より説明）

《質疑応答》

井本委員：計画策定時に、現況データとして金剛バス廃止 1 カ月後のデータを採用しているので、以降は、臨機応変に対応していくことを前提に目標値を定めていたと思う。今の説明によると、令和 10 年までの目標値において令和 6 年度でほぼ達成されている状況であるが、資料 2 を見ると、【策定時】と【目標値】とで目標が据え置きのもとの数値を引き上げているものがある。それで目標について達成されたものもこのままの数値で取り組むというスタンスなのか、それと

も臨機応変に目標値を見直してもう少し上を目指していくのか、その辺りを確認させてもらいたい。

事務局：目標値設定の考え方であるが、幸いにしてこの１年間でほぼ目標を達成することができたが、目標値を変更するところまでは考えていない。ただ、例えばコミュニティバスの乗車人数が目標値で平日約 200 人/日のところ、令和 6 年度の実績で平日 213 人/日であったので、令和 7 年度は 200 人を目標にするのではなく、213 人を上回るような取り組みを行っていく必要があると考えている。計画書の目標値の変更には様々な手続きが必要になるため、計画書上では据え置くことになるが、毎年度事業を進めていく中で、年度ごとに直近の最大値はクリアするように取り組んでいきたいと考えている。

猪井会長：事務局から、目標値を達成しても計画書における評価値は変えないが、その実績値を参考値として前年の数値を超えるように取り組んでいくという提案があった。計画自体を見直すことよりも、現況を踏まえて取り組みを進めていくことが重要なので、それで差し支えないと思うが、これについて何か意見はあるか。

特に問題なさそうなので、目標値の更新は行わないが、前年度実績と比較して状況分析を行い、前年度より数値が下がらないように取り組みを進めるということをお願いしたい。

高谷委員：太子町地域公共交通計画実施状況（令和 6 年度）の説明があったが、非常に簡略化されていてよくわからなかった。例えば、「2-1. わかりやすい情報の発信」のところに「フォーマットデータの活用」とあるが、これはどういうことか。また、その右隣に「令和 7 年度にはダイヤ改正にあわせて時刻表を全戸配布予定」とあり、これは大賛成なのだが、住民が最もほしがっているのは、自分が利用するバス停の時刻表である。だからもし住民から希望があれば、バス停ごとの時刻表を渡せるように準備しておいてほしい。

それから、近鉄電車のダイヤ改正があった場合に、それにあわせて修正したバスの時刻表を作成してもらえるのかを確認しておきたい。

それと「3-1. 観光施設等での案内充実」という施策に関連して一つ提案したい。上ノ太子駅のところに、金剛バスから返してもらった小屋があるので、例えばここに観光案内のチラシを置くとか、案内する人を配置するなど、ぜひ有効活用してほしい。

さらにその下に「3-2. 商業施設へのアクセス強化」とあるが、商業施設への路線は、平日は午前中 9 時台に 1 本、午後 4 時台に 1 本である。土・日・祝日の

場合は午前中に2本、午後に2本走っているのですが、10時に店に入れば、1時間後の11時のバスで帰れるようになっていて、午後も同じ状況である。しかし、平日は9時台に店に行っても帰るためのバスが午後の4時台まで走っていない。だから平日も少なくとも休日と同様に、入店から1時間後くらいに帰れるようなバスを走らせてもらわないと、買い物目的でのバス利用はできないので、その点をお願いしておきたい。

猪井会長：5点ほど質問いただいたので、まず私から回答できる部分は回答させていただき、その後事務局から補足してもらいたい。

まずバス時刻表標準フォーマットとは、例えば Google 地図でダイヤ検索ができるようにするための仕組みで、Google は民間企業であるが一般的になっているので、ここに GTFS という形式（フォーマット）でデータを入れることを想定しており、この流れは国交省も促進している。ただ、これについては少し難しいところもあり、例えば Google には対応しても、経路検索サービスを提供しているジョルダン等の検索に出ないといった課題がある。実は太子町の情報はきちんと提供されており、上ノ太子駅から接続するたいしのってこバスの情報は出てくるのだが、4市町村バスの情報は出てくるシステムと出てこないシステムがあり、これは太子町だけの問題ではなく、4市町村協議会のほうで、細かい部分まで協議をしなければならないと考えている。別の例を挙げると、JR 西日本のシステムでは、太子町のコミバスも4市町村バスのデータも出てくるのだが、バス停が別扱いになっていたりする。こうした問題は太子町だけの努力で解決できることではないので、4市町村で足並みをそろえて取り組んでいく必要があるのだが、太子町としてはデータ活用に向きに取り組む姿勢となっている。

次に、住民が利用する個別のバス停の時刻表がほしいとの提案であったが、これはまさに作る必要があると考えている。40年ほど前にオーストラリアのシドニーで、トラベル・ワイズ（賢く移動する）という取り組みのもと、最初に実施されたのがまさにこれであった。モビリティマネジメントとして、自分が利用する最寄りのバス停の時刻表を冷蔵庫に貼ろうという活動であったのだが、その手法については当時も様々な議論がされ、ワークショップを開いて自分用の時刻表を作ってもらうなど多様な試みがなされていた。だから高谷委員の指摘はもっともなことだが、それをどのように行うか、例えば事務局がバス停ごとの時刻表を全て作成し、必要に応じて住民に渡していくのか、それともワークショップのようなものを開催し、利用促進も兼ねて自身で作成してもらうのか、その手法については議論の必要があるのではないかと思う。

3つめの近鉄電車のダイヤ改正に伴うバスのダイヤ変更については、おそらく

また3月に近鉄のダイヤ改正がされると思われるので、その調整はぜひお願いしたいところである。

4つめは旧定期券販売所のことだと思うが、確かにきれいな建物が残っているので、何かに活用できないか検討してもらえればと思う。

5つめが商業施設に停まるバスの便数が少ないという指摘であった。これは難しい問題で、平日は夕方まで商業施設からの帰りの便がないため、現状では帰りは別のバス停から乗ってもらうようお願いせざるを得ない状況で、これは継続検討が必要な事項かと思う。商業施設の利便性を考慮すれば乗り入れ便を増やしたほうがよいのであろうが、そうするとバスの経由時間が増えてしまい、別の箇所で回れないところが出てくる可能性がある。だから指摘はもっともなのだが、その実現はなかなか見通せず、大変悩ましいところだと認識している。以上について、事務局から説明や補足があればお願いしたい。

事務局：まず上ノ太子駅に隣接している建物のことだが、現在運転手の休憩所として利用している。運転手は長時間運転業務に携わっているため、数時間に1回休憩を取るようになっていっているので、そうした際に利用している。またこの他に、町でイベントを実施する際に、観光部局と連携し、イベントのPRポスターの掲出などにも利用している。

次に、商業施設に乗り入れるバスの便数が少ないことについては、現状で平日が2本、土・休日が4本となっているが、2台の車両で回していることもあり、これ以上の増便はなかなか難しい。休日のほうが買い物客が多いことを踏まえ、休日のほうに比重を置いている。

それと町の考え方としては、太子町はコミュニティバスだけで公共交通を運行しているのではなく、4市町村で運行している近鉄バスとも連携して町の交通を形成しているので、例えば行きはコミュニティバスに乗り、帰りは梅川橋まで歩いてもらうことになるが近鉄バスの喜志循環線に乗ってもらうという利用の仕方も考えていただければと思う。

猪井会長：先ほど話に出た上ノ太子駅前の施設を運転手の休憩所として利用している件について、そこが運転手の休憩所であることを表示してはいけないのだろうか。建物に何も表示がないと、そこが何にも使われずに放置されているようにも見えかねないので、表示することによりきちんと活用されていることが町民の方々にも理解されることが大事ではないかと感じた。

高谷委員：運転手の休憩所になっている建物を全て開放して活用せよと言っているわけではない。観光案内の冊子を建物の前に置いておくとか、掲示板や壁などにイベ

ントのポスター等の案内物を掲示しておくなどすれば、情報提供の場として有効活用できるし、町民の目線からもそこが有効活用されていることがわかる。運転手の休憩所としつつ、併せてそのように活用することはできると思う。

猪井会長：事務局と観光部局とで、検討してみてもらえればと思う。

私からも質問したい。令和6年度の実績として運行費用が下がっており、これはよいことだと思うが、府内の他の自治体では運行費用が上昇して運営を圧迫してきているという話も聞いている。4市町村や太子町で運行費用が下げられたのは、何らかの工夫があったのか、それとも特異事情があったのか、どういう要因があったのかを教えてほしい。

事務局：資料2の1ページ目の一番下に運行費用について記載しており、コミュニティバスの運行費用は令和6年度の目標値が4500万円で、実績値が約3900万円となっている。この目標値及び策定値は予算ベースで計画している。コミュニティバスは運行管理を事業者に委託しており、落札額が予算を下回ったということがある。それと金剛バスが令和5年12月から路線廃止となり、令和6年度の費用について目標を掲げるにあたり基準となる運行実績がなかったので、予測的な部分も含めて4500万円という目標を掲げたという経緯がある。令和6年度の実績が3900万円と明らかになったので、令和7年度は約4000万円を下回るような努力が必要になると考えている。

猪井会長：了解した。全国的にコストが上昇してきている中、前年を下回ることにはなかなか厳しいことだが、継続的に努力していかなければならない数字だということ で理解した。

西田委員：コミュニティバスが新しい車両になり、低床で乗りやすく、利用者は喜んで いる。ただ、時々代走なのか、茶色の別の車両に変わっているときがある。それ に対して町民から何か問い合わせなどの声は届いていないか。

事務局：バスの車両は3カ月点検といって、年に4回点検が必要である。その際には代 車として別のバスが走っている。通常点検に出しているだけであり、不具合 の発生などによるものではない。代車のバスについて、乗りにくいといった声 は届いていないが、事務局としては代車の運行に際して利用者にできるだけ負 担をかけないように配慮する必要があると考えている。具体的には、水曜日が 福祉センターの休業日であり、その日は比較的乗客が減るので、もし代車バス の運行が平日になるのであれば、水曜日に運行するなどの工夫をしてきたいと

考えている。

西田委員：やはり以前の床が高いバスは乗降しにくく危険が伴うことから、本来は新しい低床車両の代車も1台保有するのがよいのだと思う。

猪井会長：箕面市はオレンジゆずるバスというコミュニティバスを運営しており、実際に運行しているのは6台であるが、保有しているのは7台で、このように自治体で予備車を保有しているケースはある。ただ、太子町の場合は運行が2台でそこに2500万円をかけて3台目の予備車を持つ必要があるかという点と、あとコミバスの車両となっているポンチョ自体が入手困難になっているという供給側の事情もあり、実際問題としてはかなり厳しいだろうというのが自分としての所感である。以前他の自治体では、補助金を得てポンチョを購入したものの運行が赤字で財政的に苦しむというケースがあったが、今やそうした状況がワゴン車による地域交通でも生じており、車両の追加購入については、2～3年先を見通した議論が必要になってくると思う。現状では古い車両の代車を使わざるを得ないので、そこで事務局から話が合ったように、工夫により利用者への影響を抑えられるような対応をしていく必要があるということだと思う。

田中委員：古いバスで代替して定期点検を行っているという話であったが、安全運行に支障がなければ古い車両での運行も問題ない。それとバスの乗務員不足は周知のことになっているが、実は車を点検する整備士も不足している状況である。もちろん国交省も対応に動いてはおり、事務局が話されたように、乗客の少ない水曜日に整備を充てるといった配慮の試みは理解できるが、整備士不足の状況があるので、その辺りを踏まえて無理のない範囲で対応してもらえればと思う。

猪井会長：今はどこも人手不足で制約が多くなっている。今の意見も踏まえて事務局には取り計らいしてもらえればと思う。
他に質問・意見がなければ、次の議題に移る。

(3) 施設等利用券の利用実績の報告について

(資料3に基づき、事務局より説明)

猪井会長：今の説明について、質問・意見があれば発言願いたい。

高谷委員：従前から伝えているとおり、コミバスの運賃が200円に上がり、乗り継ぎ券も

なく、片道だけで運賃が 400 円になる人もいて、コミバス乗車における負担感が増していた。そこに施設等利用券が発行されてコミバスでも利用可能になったところ、乗車数の 3～4 割に施設利用券が利用され、乗車実績も伸びている。これはすなわちバスに乗りたいという需要は少なからずあるのだが、運賃が高いためにバスの利用が控えられていたといことである。だから運賃を安くすることが大事だと改めて感じている。200 円で 1 回乗ってもらうより、100 円で 2 回乗ってもらうほうがよい。河南町のように乗車は 1 回につき 100 円で、乗り継ぎをしても 100 円という形を、自分の聞いている限りでは多くの住民が望んでいる。そうした運賃体系をぜひ検討してもらいたい。

それからこの施設等利用券は、近鉄バスでは利用できなかった。それもあって喜志循環線の利用が減り、のってこバスで上ノ太子駅に出る人が増えたものと考えられる。もし近鉄バスでも利用券を使えるようにしてくれていたら、こちらの利用も伸びていたのではないか。私が聞いているのは、太井川より西側の住民はそもそもこのバスが利用できないので、利用券も全然活用できなかったということである。今後乗り継ぎ券が発行されると聞いているが、その場合も、のってこバスには利用できて、近鉄バスには利用できないということになると、同じ町内の住民間で不平等が生じるので、そうしたことのないように考えてもらいたい。

猪井会長：今回の施設等利用券の実施は、外出を促進するという視点において、運賃の負担軽減が有効であることが明らかになるという一面も見られ、金剛ふるさとバスも含めた支援の必要性を指摘いただいた。今回の社会実験的な側面から得られた結果を次の段階に生かすことは重要であり、そうしたことを考えていくのがこの会議の場であり、これについては今後検討していく必要のあることだと思うが、非常に政治的判断も必要なことでもあるので、ここですぐに結論は出ないと思う。昨年度に実績として出てきた費用の部分が、今後どうなっていくのか明確に見通せない中で、収入を減らすことをしてしまうと、大幅な収支の悪化を招いてしまいかねないので、そうしたことも含めて議論が必要になってくるだろう。事務局としてはどう考えているか。

事務局：資料 3 の 3～4 ページに記載のとおり利用券の効果が一定表れており、例えば乗車の平日平均は期間前の 216 人から期間後 240 人にまで増えている。ただ、この効果が今後どのように推移していくかは見極めていきたいと考えている。高谷委員が指摘のとおり、たいしのってこバスの乗車が増えている一方で、喜志循環線の乗車が減ったこともあるので、そうした部分も含めて、今回の事業で得られたデータが今後 1 年 2 年という期間の中でどう推移していくのかにつ

いても検証していきたい。

それから乗り継ぎ券を近鉄バスでも利用可能とすることについては、近鉄バスとの協議が必要になるので、引き続き課題として認識していきたいと考えている。

猪井会長：施設等利用券は、今年も発行する予定はあるのか。

事務局：現在のところその予定はない。まずはこの事業を実施した5カ月間で得られた結果が今後どのように推移していくかを検証したい。

猪井会長：事業を実施した後の効果がどれだけ継続するか、その推移を丁寧にたどることは重要だと思うので、ぜひ効果検証を続けてほしい。

土井委員：施設等利用券を町民1人つき2000円配布してもらったが、これには賛否両論あり、自分の感触としては批判のほうが多かったと思う。利用券は太子の森などの施設でも使えるのだが、主にはバスの乗車で使われており、バスに乗る人は恩恵を受けたが、バスに乗らない人にはあまりメリットがないという感想が多く聞かれる。だから、おそらく利用券を再度発行してもあまり効果は得られないと考えている。

猪井会長：効果がないかどうかはわからないが、批判は一定あるのだと思う。ただ、この会議は公共交通を利用促進する立場になるので、大きな視点から議論する必要があるかもしれないと考えている。

土井委員：高谷委員が以前、バス運賃を無料にしたら爆発的に皆が乗るようになると話していた。今回の利用券による乗車実績を見ると、確かに増加はしているが、爆発的というほどでもないので、バスを利用する人の考え方も踏まえ、1年間ほど時間をかけて、推移を見ていくのがよいと思う。

猪井会長：踏み込んで検証していただいたい。

西田委員：物価高騰対策が施設等利用券でよかったのかという議論はあると思うが、バスに限れば、利用券による乗車実績への効果の有無は別として、利用券をバスで使えるようにすることがバス利用への啓発になったと思うので、自分としてはこの事業は実施してよかったと考えている。それこそ、80歳以上の高齢者は無料でバスを利用できるようにするなど、今後、バスに関する様々な施策が考え

られると思うが、もしこの利用券の発行が啓発として有効であったなら、従来啓発イベント等に使っていた予算を、例えば年に1度、運賃無料期間を設定して、啓発を行うといった手法も考えられるのではないかと思う。

私はほぼ毎週金曜に上ノ太子駅に行っているが、通勤・通学にバスが大変よく利用されているように感じている。金剛バスのときは、終バスが早くて上ノ太子駅からの帰宅時にバスが利用しにくかったと思うが、今は遅い時間までバスが走っているので、バスが利用しやすくなっていると思う。そうした背景も利用券がバスに使われやすくなったことに影響しているのではないかと考えている。ただ、一方で、バス乗車における利用券の比率が4割程度とのことで、町外の人や定期券を利用している人などが利用券を使わずに乗車していると考えられるが、実際、どういう人が利用券を使わず乗車したのかの検証も必要だと思う。そこから何か見えることもあるかもしれない。

猪井会長：利用券の使用者の属性はわかるのか。

事務局：使用された利用券の所有者の属性までは把握していない。

西田委員：先ほどの話で、平日にのってこバスで商業施設に行っても帰り便はないので、帰りは近鉄バスを利用してほしいとのことであった。そういう乗り方のようなものも、利用者に情報提供してはどうだろうか。あと、バスの利用者は行きよりも帰りがスムーズであるほうが、より助かると思う。買い物をして重い荷物を持って梅川橋まで歩くのは、やはり大変なことなので、本来のバスのあり方としては逆ではないかとも感じている。

それから、利用券や乗り継ぎ券が近鉄バスで使えない理由として、料金箱が繊細な機器なので、そこに利用券のような規定外の紙を投入してしまうと、機械が故障するという説明がされていた。しかしそうであるなら、例えば乗り継ぎ券の紙質を料金箱の規定に合わせるとか、乗務員がチケット対応をするなど、何らかの手だてを講じる必要があるのではないか。そうでないと、のってこバスと近鉄バスのサービスに差が出てしまい、町民で住んでいる地域によって、のってこバスに乗れない人に不平等感が生じてしまう。だから太子町独自の施策を行う際に、のってこバスで受けられるサービスが近鉄バスでは通用しないということが起きないように、しっかりと近鉄バスと交渉をしてもらいたい。

猪井会長：今の話の要点を自分なりに解釈すると、ターゲットをしっかりと定めることが重要だということになると思う。それは土井委員の意見とも近く、あまりばら撒きの施策ではなく、目的とお金の使途が合致することが大事だということだ

ろう。今北摂のほうで流行っているのが、小学生に1往復だけだが、バスの利用券を配ることである。昨今バス利用の需要が減っているので、小学生を対象として、暑い中徒歩や自転車で移動するのではなくバスで移動してもらい、併せてバスを身近に感じてもらうという意図で、少なくとも豊中・吹田市内の阪急バスやコミバスで実施されている。太子町であれば、小学生が暑い時期に友だちの家へ自転車で行くところをのってこバスに乗ってもらうなど、時期や目的、対象を鑑みて利用券施策を実施することが肝要になると、委員の意見を聞いていて感じた。実は、子どもに利用券を配布することは、子どもだけがターゲットなのではなく、30代、40代の普段コミバスなどに乗らない親御さんにも興味を持ってもらうことも意図している。このように戦略的に利用券施策を展開するほうがより効果が期待できるだろうと、委員の話を聞いていて思い至った次第である。

土井委員：もう一つ聞きたい。施設等利用券は全体で何枚発行されているのか。また、バス乗車での利用率はどのくらいか。

事務局：手元に詳細のデータがないので、全施設での正確な枚数はわからないが、全町民に2000円分を配布しており、バス乗車における利用率は1割程度であった。

猪井会長：今回の施策で得られた結果も踏まえ、戦略をもって次の施策を展開してもらえればと思う。

高谷委員：一つお願いしたい。施設利用ということでは総合体育館もあるわけだが、ここにはバスが通っていないので、車でしか行くことができない。そこに子どもや学生が行く場合には、親が送迎する必要があると聞いている。ここへのバスを朝と昼と夜で1日3本走らせることができれば、町民もうまく体育館を利用できると思う。バスのルートを増やすことが厳しいことは理解しているが、総合体育館は町の施設であるから、何とかこちらにもバスを走らせることをお願いしたい。

猪井会長：大変難しい問題である。このためにバスをもう1台増やすと負担が増えてしまうので、限られたバスをどう回すのか、例えば近鉄バスが病院や商業施設に行く分を総合体育館に行ってもらうべきなのかなど、考えていかなければいけないかもしれない。

事務局：金剛バスが廃止になり、急遽新たな体制でバスを走らせることになり、この会

議でも議論していただいて、利便性の確保を図ってきた。この度聖和台を回るルートも新設し、新しいダイヤも組んだので、いったんこれで様子を見てもらい、その中でまた議論いただければと考えている。

名倉委員：3月27日に4市町村協議会の傍聴をしてきた。そこに富田林土木事務所の方が出席されていて、大変興味深く発言を聞かせてもらった。現在、新モビリティ導入検討協議会で電気自動車の自動運転に関する議論をしているのだが、これについて実証実験が終了したら、4市町村のほうにバトンタッチをしてもらうことを検討してほしいと要望していた。猪井会長は4市町村協議会で副会長をされていて、この発言について伴走が望ましいといった内容でコメントされていたと思う。それで太子町に目を向けると、太子町では町のコミュニティバスと近鉄バスが走っており、先ほど話が出ていたとおり、その連携についてはまだまだ課題があるのだが、そこに大阪府の自動運転バスが始まると、路線で競合するところも出てくるだろうし、府が進めている事業なのでインフラ整備は府が行うのだろうが、何かしら太子町にも負担が発生するかもしれない。以前、この協議会で府の電気自動車の自動運転の実証実験について話題にしたところ、土木事務所の方が見守ってほしいと話していたが、この調子では、見守っている間に話をどんどん進められてしまうのではないかと危惧される。

新モビの実証実験については2路線が決定していて、毎月のように広報にも掲載されているが、この路線の決定には4市町村の住民に事前相談があったようには聞いていない。実証実験が始まれば実際に既存のバス路線と乗客の取り合いのようなことも懸念されるので、この新モビ事業に関してはしっかりと町が間に入り、住民を置き去りにして進められないようにしてもらいたい。コミュニティバスには町民の大切な税金が使われており、近鉄バスにも負担金という形で太子町も負担しており、言い換えれば、町民が皆で賄っているものである。そういうところに、バトンタッチなどと言って、府の新モビが負担の有無もわからない状態でいきなり入り込んできたら、町に混乱を生じかねない。だから情報の出し方も含めて丁寧に対応してもらいたい。この協議会で議論する話題ではないのかもしれないが、こういう状況なのでこの場で要望させてもらう次第である。

安岡委員：バトンタッチという話は今初めて聞いた。実証実験については11月～3月に乗客なしで実施し、その後4月から3年間乗客ありでの無料による実施という予定となっている。ルートは概ね決まっているが、バス停はまだ確定していないと聞いている。ご指摘があったように既存のバスと競合する部分も出てくると考えられるので、我々土木事務所と府、さらに市町村との話し合いで、よい

ものを作り上げていく必要があり、その過程でしっかりと情報共有を行い、無駄の生じないようにしなければならないと考えている。現状の取り組みではまだまとまりに欠けているかもしれないが、最終的には地域にとってよい形になるように取り組まれると思う。今日のところは断片的な情報しか伝えられないが、今後は確認の上、この場で知らせるべきことは知らせていきたいと思う。

井本委員：万博終了後に実証実験を行うのだが、まずは人を乗せずに実施し、その後人を乗せて実施することになっている。ルートについても調査段階から情報提供しつつ検討しているのだが、ルートの条件としてできるだけ歩道があるとか、道幅が広いといったことがあり、このエリア内である程度該当するところが絞られ、自由に選べないため、そこが住民の意向に沿えるところかというところで、課題があるかもしれない。

それから実証実験後にこの運営を市町村に引き継ぐかどうかについても、現状で決まっているわけではないので、今後話し合いを経て決めていくことになると思う。

西田委員：実証運行を行うルートは、ほぼ住民が使えないようなところを走っているのですが、バスの走行が可能かどうかを確認するというだけだと思うのだが、そのルートで実走するとなった場合に、太子町側から拒否する余地は残されているのか。

井本委員：その辺りも今後の検討になる。

猪井会長：実証実験にも様々なフェーズがあり、まずは技術実証ということだと思う。河内地域の道は狭く、自動運転バスが走るには種々の難しい要素もあるので、まずは人を乗せずに実証を行い、その上で次に社会実証を行い、自動運転が4市町村での公共交通として可能性があるかを見ていくことになると思う。河内地域は歴史のあるまちなので、道路状況としてはかなり悪い。そういうところで技術実証をするというのは間違いではないと思うが、その後、太子町で自動運転バスが必要かどうか、負担はどうかというところについて社会実証で確認していくことになるだろう。

前向きにとらえれば、知事がせっかくこの地域で自動運転バスを導入しようとしてくれているので、我々地元側としては住民が使える形にしてもらえるように要望し続けていかなければならないと考えている。

(4) その他

○たいしのってこバスの乗車実績推移について

○今後のスケジュールについて

(参考資料1、参考資料2に基づき、事務局より説明)

《質疑応答》

なし

以上