

令和6年度第1回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和6年6月3日（月） 午後3時～午後4時45分

場 所：太子町立生涯学習センター 「太子の森」3階 研修室2

議 題：

- (1) 会長・副会長の選出について
- (2) 太子町地域公共交通計画の策定について
(パブリックコメント結果及び計画（案）の承認について)
- (3) コミュニティバス利用者アンケート結果について
- (3) その他

(1) 会長・副会長の選出について

(委員の総意に基づき会長に猪井委員、副会長に小角委員が選出)

(2) 太子町地域公共交通計画の策定について

○パブリックコメントの結果について

(資料1に基づき、事務局より説明)

○地域公共交通計画（案）の承認について

(資料2に基づき、事務局より説明)

《質疑応答》

西田委員 パブリックコメントの実施により、多数の意見が出されたのに、計画に反映されたのは文言修正の1カ所のみであった。あとは参考にする、検討するという対応だが、他に何か変更されたことはないのか。

猪井会長 少し補足したい。いただいた意見の中に料金など具体的に触れているものもあったが、料金は具体的な施策に該当する事項なので、今後施策を検討していくにあたり、参考にさせていただくということであったと思う。

それから何をもって公共交通というかとの指摘がパブリックコメントにあったが、公共交通と福祉輸送サービスとは網と布のような関係で、網がない状態で布にすべての重みがかかると布は破けてしまい、網だけではすべてをすくえないということがある。また、計画案の第4章に対する意見として、バス利用者の中にはバス停までの100mでも歩けない人がいるという指摘に対し、

バス停を設置する基準として徒歩 300m という一つの考え方を示している。ただバス停まで歩けない方などに対応しないというわけではなく、上段で示している福祉輸送サービスも用いて、両者で移動ニーズに対応していくことになっている。

最も多くの指摘をいただいているバス停、便数、料金については、実施計画の段階で具体的に検討することになるので、この地域公共交通計画では 41 ページに公共交通網の再編ということで概要が示されており、これを進める中で具体的に考えていくことになる。

したがって、パブリックコメントでいただいた意見を無視したというわけではなく、バスの料金が低いという意見があることは理解しているが、この計画の性質上、料金等は書き込めないということがある。

事務局に確認するが、そうした状況も踏まえて、バスの運行計画について修正が必要な部分は、「公的負担」という文言を「財政負担」へ変更するという部分のみになったということだろうか。

事務局 そのとおりである。パブリックコメントでいただいた意見については、全てを計画に反映させるということではなく、この計画を立案し、今後具体的な施策を検討していく中で、いただいた意見を踏まえながら公共交通会議で様々な議論をした上で、バス停の位置やルート等、必要な事項について決めていくものと考えている。

高谷委員 お出かけ支援がなくなり、また運賃も 200 円に上がるということで、利用者の中には乗りたくても乗れない、もしくは乗るのを止めたという人がある。そうした中、利用者への補助制度の検討といった記載がこの計画にはないが、今後利用者への補助制度について検討する見通しはないのか。もしくは補助制度をつくると国交省の許可が下りないといったことがあるのか。

猪井会長 補助制度について計画に記載したら国交省からの支援が受けられないということはない。事務局の考えを想定すると、おそらく財政的な目処が立ってから補助制度のあり方を検討したいということがあって、今回の計画には記載しなかったのではないかと思う。

事務局 そのとおりである。計画に記載してあるものは実施し、記載していないものは実施しないというわけではないが、ただ従来のお出かけ支援制度や乗継制度の形で検討するのではなく、それらも含めて利用促進策等のあり方を考えていく方向としており、計画案 47 ページの公共交通を利用するきっかけづくり、利

用促進に資する事業の検討や、52 ページの交通弱者等に対する支援策の実施、例えば運転免許返納者への特典制度といったことを含めて、具体的な施策を構築していくべきと事務局としては考えている。

西田委員 了解した。この計画書に記載されていることに限定されるのではなく、ここから広がっていき、お出かけ支援を実施することもあるかもしれないし、徒歩圏域を 300mとしていることも高齢者の実情に照らして本当にこれでよいのかも考えてくれるものとして理解した。

猪井会長 町がどこまで負担をするかについては町全体の問題であるので、議員の方々にも協力いただき、その辺りについて議会等でもバランスを考えて検討いただき、政策を決めていただければと思う。

高谷委員 コミュニティバスの利用者アンケートをしてもらったが、これに関する意見は後で述べる機会があるのか。

事務局 はい。後ほどの議題で利用者アンケートについて説明させてもらう。

猪井会長 先に事務局から説明があったとおり、6 月末までに国のフィーダー補助の申請をするためには、この計画は6 月初旬、すなわち本日皆様に承認いただき成案とする必要がある。そこで、先に議題3 の利用者アンケートの結果を説明させていただいた上で、議題2 に戻って計画案の承認について伺いたいと思う。

(3) コミュニティバス利用者アンケート結果について

(資料3 に基づき、事務局及びコンサルより説明)

《質疑応答》

高谷委員 アンケートの実施方法がコミュニティバス車内での配布となっているので、料金が高いので乗るのを止めたとか近鉄バスしか利用しないといった方々の意見が反映されていない。だからこのアンケート調査の結果がコミュニティバスに対する意見のすべてだと思わないでほしい。なぜこのような配布方法にしたのか疑問に感じる。

それと、アンケートで多くの回答があった事項について、具体的にどのようにバスの運行に反映していくのか、どの場でどのように検討していくのかを説明してほしい。アンケートに回答した方は改善を望んでいるので、ただ単に現状

を把握するだけでなく、今後の見通しも示してもらいたい。

猪井会長 以前より住民の意見を聞くべきとの指摘を受けていたので、そこで今回利用者アンケートが実施された。今、委員が言われたように、コミュニティバスを利用していない方の意見も聞くべきというのはもっともなことで、私もそうした方がよいと思うが、事務局の方で進め方や予算等の問題もあると思うので、この点については事務局で検討してもらいたい。

このアンケート結果をどう反映していくかについては、資料6に今年度のスケジュールが出されており、後ほど事務局から説明があると思うが、この中で少しずつ反映していくことになると思う。その辺りも含めて事務局の考えはどうだろうか。

事務局 アンケートの実施方法について。まず今回アンケートを実施した主旨として、金剛自動車のバス路線が廃止され、新たな代替路線が運行開始されて、まず大事に取るべきところが、現在、代替路線を利用している方の意見の聴収であると考え、今回の実施方法を採用した次第である。一方で委員の指摘のように、現在利用されていない方の意見も大事であると事務局も考えているので、利用者以外も含めたすべての方へのアンケート調査も、今後適切な時期を見ながら行っていきたいと考えている。ただ、まずは今回の利用者アンケートの集計・分析を十分に行い、どのような交通を運行していくべきか公共交通会議で議論いただき、検討していくことになると考えている。

このアンケート結果をどう反映していくかについてだが、現状の集計は単集計で各設問における回答比率しか出していないが、次の段階としてクロス集計といって、どの年代がどのような意見を持っているかなどという分析を行い、それも踏まえて公共交通会議で議論いただくことになると考えている。

高谷委員 アンケート結果を踏まえて皆で議論し、よいものができればと思うので、どのようにしていくかというところから議論していくようにしてほしい。

斧田委員 アンケートの実施方法について、バスを利用していない人にも意見を出してもらうという話が出たが、これはサンプルの抽出が非常に難しいのではないかとと思う。確かにそうした意見も調べられればよいと思うが、サンプルをいかに抽出するかは事務局にかなり悩んでもらうことになると感じている。それよりも元々福祉センターへ行くバスを利用していた方々が、その後どのような行動を取られているかといった調査であれば、ある程度利用者が把握できる中で、金剛バスの撤退前後で利用状況がどう変わったかについても調べられるのではな

いかと思う。

猪井会長 今回の指摘は確かにそのとおりで、利用していない方の調査は非常に難しく、実際のところは住民全体から無作為に抽出してアンケートを配布することになる。そうすると利用していない方は興味がないからアンケートの回答率が下がるということも生じる。しかし逆に言えば、アンケートを実施すること自体が、地域で取り組んでいることの周知にもなるので、不効率に目をつぶっても実施するという考え方もある。その辺りは事務局も検討した上で、議論させてもらえればと思う。これについて正解は出しにくく、無関心の方が一定数いる中でどのようにアンケートに答えてもらうかは難しい問題である。とはいえ、だから何もしないのではなく、そこにも目を向けていく必要はあるだろうと考えている。

西田委員 アンケート調査の対象が今回はコミュニティバスの利用者だけとなってはいるが、アンケートを実施してくれてありがたく思う。これだけ多くの意見が出されたので、計画には詳細な記載はしないとのことではあったが、意見を踏まえた対応についてこれから考えていくべきだと思う。我々もバスは重要だと思っており、独自の住民アンケートを行い意見を聞いている。その中でバスを利用していない方々の回答として多いのは、普段は自家用車を利用しており、時々バスを利用しているというパターンである。そうした方々も将来自分で運転できなくなったときにバスに乗りたいと考えている。そうした中で現在バスを利用している方の声を集めたこのアンケート調査は貴重なものだと考えているので、今後これを反映していってもらいたいと思う。

ただ、今後の対応をどう進めていくのかスケジュールがよくわからない。この計画を6月末までに成立させなければならないとのことだったが、6月以降にアンケート結果の具体的な対応について交通会議を開いて検討していくのかどうか、進め方について教えてほしい。

事務局 では、スケジュールについて説明したい。
(資料6に基づき、事務局より説明)

猪井会長 西田委員からの指摘は、今説明のあった「交通網の見直し検討」の部分をもう少し詳細に教えてほしいという意味であったと思う。他市の例を紹介すると、豊中市の環境審議会では、予算を取るタイミングを考えて計画をまとめたり意見を出してたりしており、実際9月に環境レポートを出しているのは次年度の予算を見据えているものである。このように財政折衝があったり、またフィー

ダー補助もどれだけ認めてもらえるか未定で、蓋を開けてみないとわからないところも多々あり、書きにくいところも確かにあるのだが、シナリオを開示した方がわかりやすいという意見だったのではないかと想像する。

少なくとも8～9月にもう一度会議を開いて、検討すべき事項を挙げていく必要があるだろうと感じた。

摺木委員と名倉委員は、今回から住民代表の公募委員として参加されているので、意見等があればお願いしたいと思う。

摺木委員 まず利用者アンケートについて述べると、私もアンケートに回答したのだが、回答の選択肢が限られていて、あまり積極的にアンケートに回答したいという気持ちにならなかった。選択肢をもう少し工夫してほしいと感じた。

それからアンケートの回答者に60代・70代が多かったとのことだが、それは当然のことで、主に車や自転車・単車を運転できない人が、上ノ太子駅や商業施設に行くことを目的としているからである。ただ、最終バスは例外で、通勤帰りの方や若い方も利用していた。その観点から言えば、私の夫はバスに乗らない理由として朝一番の電車に間に合わないことを挙げており、通勤・通学の人の電車に間に合わないというのは最大のネックになっていると思う。例えば普段自転車で駅まで行っている人も雨の日はバスを利用したいと思っているかもしれないが、間に合わないのでは利用しようにもできないわけである。そうしたところに着眼すれば、様々な利用促進ができるのではないかなと思う。

それから、私は近鉄バスもよく利用するが、こちらも利用者はほぼ高齢者である。それでバス停でバスを待っていると、利用の仕方がわからないと乗り方を聞かれることがある。高齢者は病院に行くなどで、本当はもっとバスを利用したい人もいると思うのだが、便数が少ない、利用方法がわからないなど、利用できない人がいるのではないかな。そういう人たちを取り込むことをしてもらいたいと思う。

名倉委員 先ほど進め方をどうするかと投げ掛けてくれたので、ほっとした思いであった。例えば資料2の38～39ページについて、補助の関係で阪南線を入れたということだったが、38ページの阪南線は4市町村の協議会で優先確保する路線として選ばれた阪南線であり、39ページのほうは河南町が中心となり補完・代替する路線とした阪南線だと思う。私も4市町村の協議会を何度か傍聴したのだが、会長が冒頭で話されていたような出血した状態を何とか止血させるために皆で意見を出し合い、金剛バス撤退後もバスの運行をできるだけ維持するという形で進めていたと思う。これに対して太子町の場合は、この機会に新たに交通のあり方を変えよう、作っていかうとしているように見える。それはそれで大事

なことなのだろうと思うが、令和2年度に太子町が作成した計画と今回4市町村の協議会で議論をして金剛バスの代わりに運行するバスをうまくジョイントすることはできないだろうか。4市町村の協議会でのバスの運行を踏まえると、太子町が独自に実施していたお出かけ支援などの運用が難しいという背景はあると思うのだが、だからと言ってそうした支援策を止めてしまうのは少々乱暴ではないかというのが、率直な感想である。

今回の計画が国交省への補助申請に向けて必要なため、6月の成立に向けて急ぐというのはわかるのだが、計画の最後のほうの推進体制のところ、協議会との連携も記載されているので、協議会で運行しているバス事業と今回計画として出される太子町のバスの運行とが柔軟に連携できるような形にしてもらいたいという考えである。

これまで皆さんが関わられてきたこの計画は大事にしなければいけないと思うが、ここからさらに進めるにあたっては、料金の問題などでこれからどれだけ負担するかということも考えていかないといけないと思う。

河南町では金剛バスの代替・補完に力を入れており、結果として令和6年度の町の予算は2億数千万円を持ち出しすることになっていた。それがよいのかどうかかわからないが、太子町の場合は先を考えて次のステップに進もうとしているのかもしれない。ただ、計画書の中ではMaaSの活用検討なども書いているが、これを太子町だけで取り組むのは現実的なのかという疑問もあり、せっかく4市町村の協議会を立ち上げたのだから、こうしたことは協働で進めたほうが有効ではないかという気がする。町民の暮らしをしっかりと守っていく施策と4市町村で連携して取り組む施策は分けて考えた方がよいのではないかというのが、私の感想である。

事務局 計画をよく見ていただいております、ご意見を頂戴してありがとうございます。
4市町村の協議会との連携については、今後密に取っていきたいと考えています。太子町内のみを運行している路線については、現在太子町独自で進めているところであるが、そこについても4市町村協議会で実施しているサービスも踏まえて連携をしながら今後進めていきたいと思う。MaaSなどは高度な技術であり、本当に実現できるのかこれから検討していきたい。

西田委員 今回バス停の位置がかなり変更された。交差点からの距離の関係で変更されたとのことだが、従来のバス停でも利用者の安全は確保されていたと思うし、雨除けが付いていたところもあったが、そうした場所が外れさて、バス停から遠くなってしまった方々がいる。特に叡福寺前についてよく話を聞く。法に則るだけでなく、傘をさしてバスを待たなければならない状況を変えるなど、本当

に困っている人に対応してもらえるのかということが大変心配である。バス停の位置が移動して乗り換えが不便になったという声に対応して、そうしたバス停の位置は変更してもらえるのか。

猪井会長 叡福寺前など是对应できないと思う。交差点や横断歩道のところは、道交法の関係で駐停車が不可なためである。こうした箇所は既存不適格といい、経緯は不明だがそうしたところが存在していて、確かに便利かもしれないが、やはり法に則って修正していく必要がある。ただバス待ち空間の整備については、国交省も大阪府も補助を出しているので、対応を検討していければと思う。バス停の位置については、構造改革特区の適用を申請したとしても、法そのものが変わるわけではないので、位置の変更は難しいだろう。それにもし法に従っていない位置のバス停で事故が起こったときに、責任を取れるのかという問題もあるので、やはりバス停の位置は戻せないものと考えている。

中村委員 運輸支局からバス停の件について述べさせてもらうと、以前横浜市でバス停と横断歩道が重なっているところでバスを降りた生徒が、バスの後ろの横断歩道を渡ったところ、バスの陰で生徒の姿を認識できなかった車に轢かれて亡くなってしまうという事故があった。そこで国土交通省をはじめ関係省庁で、バスがバス停で停車した際に車体が横断歩道にかかるところを危険度で A ランク、またバスがバス停で停車した際に交差点にかかるところを B ランクなどと位置づけ、全国のバス停を調査して、こうした危険なバス停を減らしていくという作業を行っているところである。警察にも協力してもらい、こうしたバス停変更を継続している状況であるので、バス停の利便の問題もあるとは思いますが、ご理解ご協力いただきたいと思っている。

西田委員 バス停の場所を変更するのであれば、移動したバス停が安全になるような対策はとってもらいたい。

摺木委員 バス停の件で一つお願いしたい。六枚橋東というバス停があるが、サンブラ側では縁石がずっと続いている。バスに乗るときは縁石が見えているが、降車時には縁石が見えづらく、特に夜は危険である。運転手によっては注意を促す声掛けをしてくれる場合もあるが、この縁石を何とかしてもらえないか。もしくは電灯を設置するなどの対応は可能だろうか。

猪井会長 縁石は道路構造物なので除去できない可能性がある。照明については周辺に居

住の方や地先の方の了解を得られるかどうかという問題があるので、現場立ち合いのもとで検討する必要があると思う。

太子町の公共交通として必要なところは修正していくことになると思うので、今後とも皆さんのご協力もお願いしたいと思う。

西田委員 近鉄や第一交通が出席されているのでお尋ねしたい。金剛バスが運行していたときは、喜志駅で次のバスが出発するまでに時間が空く場合、バスの中で待たせてくれていたと聞いている。今運行形態が変わってバスの本数が減り、待ち時間も増えており、喜志駅で長時間待たなければいけないのだが、寒かったり雨が降っていたりする中もバス停で待たなければならず、さらに利用者は高齢者が多いという状況で、以前の金剛バスのようにバスの中で待たせてほしいという声が上がっている。近鉄バスにこうした対応をお願いできないだろうかと思うのだが、もし会社として対応できないということであれば、やはりバス待ち空間の整備が必要ではないかと思う。

第一交通はバスの中で待たせてくれるとのことで、皆さんも喜ばれており感謝申し上げたい。

猪井会長 本日、近鉄バスは欠席なので、事務局に伝えていただくことになる。ただ、今話された喜志駅については富田林市内であるので、整備する場合には富田林市との共同で行うことになる。だから対応を検討する際には、事務局から富田林市と協議してもらうような手続きになるだろう。ただ、実際問題として喜志駅でバスを待つ富田林市民があまり多くないので難しい部分もあるが、確かにバス待ち空間は重要であるので、事務局から富田林市に伝えてもらい、一緒に検討してもらうことが必要であるように思う。

様々な意見をいただいたが、議題2に戻って、この地域公共交通計画（案）は先に説明したとおり、「財政負担」という文言の修正を行った上で成案とさせていただきたいと考えている。

では、太子町地域公共交通計画として、この案をもって成案とすることについて承認いただけるか。

委員一同 （異議なし）

猪井会長 特に異議がなかったので、本案を承認いただけたものとしたい。

(4) その他

○地域内フィーダー補助系統について

(資料5に基づき、事務局より説明)

小野氏 羽曳野市土木部道路公園課の小野より、太子町域から羽曳野市飛鳥地区を通過し近鉄上ノ太子駅へ接続する太子町の地域公共交通の路線に対する本市の考え方について説明する。バス停は羽曳野市域である上ノ太子駅前にあるが、その他のバス停は太子町内にある。加えて羽曳野市域に入るこれら3路線は、主に太子町の住民様の生活交通として必要なものと認識しており、羽曳野市としてバスが市域に乗り入れすることは従前から、また今後も支障はないものと考えている。また、羽曳野市飛鳥地区は地区住民の公共交通機関として近鉄電車があり、その最寄り駅は上ノ太子駅である。同地区住民は同駅から半径1km圏内に居住しているので、基本的には徒歩で駅まで移動している。

以上のことから、最も関与の高い羽曳野市の飛鳥地区の住民は、基本的に太子町のコミュニティバスは利用しないものと考えており、羽曳野市の生活交通としての特段の位置づけを行うものではない。

また、路線系統があるので、羽曳野市民が全く利用しないとは言い切れない点はあるが、羽曳野市においては太子町の地域公共交通の運行に費用負担はしていない。よって本市での国への補助申請も行う予定はない。

以上、羽曳野市の上ノ太子駅に係る3路線についての考え方の説明とする。

《質疑応答》

西田委員 この補助申請が通ったら、今年度の赤字分の2分の1の補助金が入ってくるのか。

猪井会長 この補助は10月から9月までを対象期間としているので、幹線補助もフィーダー補助も次年度も含めて対象となる。したがって今年度の分は半分程度が対象になるイメージである。

事務局 補助金については、10月から来年9月までの運行実績を報告し、それに基づいて判断されるものなので、会計年度としては令和7年度末に入る形になる。したがって今年度分に関しては、補助金は入らない。

猪井会長 バスの業界が元々10月から9月で補助を受けており、会計年度が異なっている。事務局から説明があったとおり、補助申請を行うにあたり、委員の皆様には計

画認定申請書を確認していただく必要がある。これを書面開催にて行うことについては承認いただけるか。

委員一同 （異議なし）

名倉委員 フィーダー補助は継続して受けられるのか。

猪井会長 単年度の補助である。今回の申請では令和 7 年 9 月までの実績に基づいて補助額が計算されるので、補助金を受けるのはその後ということになる。特段の制度変更がなければ、毎年申請する必要がある。

元々は大阪府が補助を受けていたのだが、今年度から各市町村単位での取り扱いとなったので、毎年協議会で協議いただかなければならない。もしくは書面協議とするのかなどは検討する必要があるかもしれない。

○太子町コミュニティバスの利用実績について

（資料 4 に基づき、事務局より説明）

○バスのラッピングデザインの投票結果について

（資料 7 に基づき、事務局より説明）

《質疑応答》

西田委員 コミュニティバスの利用実績について説明してもらったが、利用者が最も多かったのはどの便で、何人乗っていたかを教えてほしい。

ラッピングデザインについては、車体の左右に描かれている山は二上山と金剛山ということで、右側の二上山のほうが低いのはどうなのかという声がある。高さのバランスはきちんと調整してほしい。

事務局 バスのデザインで右側の山が二上山、左が金剛山となるが、二上山が手前で、後方が金剛山というデザインになっている。最終的な微調整を行った上で、ラッピングに取り掛かるようにしたい。

乗車人数が最大の便とその人数については、手元の資料ではわからないので、また確認の上で報告させてもらいたい。

西田委員 先ほど説明のあった書面開催というのは、最終的な計画書を確認するのか。それとも何か申請する書類を確認するのか。

事務局 申請様式というものがあり、例えばフィーダー交通に位置づけている路線はど

れかなど、様々な項目が設けられている。それを記入したものを案として、
国に提出する前段階で委員の皆様に確認いただく予定である。

猪井会長 多数の意見をいただき感謝申し上げます。地域公共交通にはあるべき答えという
ものがないので、実際に利用される中で皆様に意見を出していただき、それら
を踏まえてこの協議会で協議していくことになるので、引き続きの協力をお願い
申し上げます。

以上で、令和6年度第1回太子町地域公共交通会議を終了する。

以上