

## 令和6年度第4回太子町地域公共交通会議概要

日 時：令和6年12月2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

議 題：

- (1) 委員の変更
- (2) 各種アンケート調査結果等の報告
- (3) 調査結果を踏まえた改善の方向性
- (4) その他

議事内容：

### (1) 委員の変更

(委員の互選により、副会長に村岡委員が就任)

### (2) 各種アンケート調査結果等の報告

- 太子町コミュニティバス利用者アンケートについて  
(資料1-1に基づき、事務局より説明)
- 第6次太子町総合計画策定のための住民アンケート調査について  
(資料1-2に基づき、事務局より説明)
- 富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会住民アンケート  
(太子町抜粋版)について  
(資料1-3に基づき、事務局より説明)
- 太子町地域公共交通利用実態調査結果(全体図)について  
(資料1-4に基づき、事務局より説明)
- 富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会住民ワークショップ(太子町抜粋版)について  
(資料1-5に基づき、事務局より説明)
- その他日頃窓口・電話等での意見について  
(資料1-6に基づき、事務局より説明)

《質疑応答》

高谷委員 資料1-1の利用者アンケートだが、これはたいしのってこバスに乗車した人だけを対象にしたアンケートか。

事務局 はい。たいしのってこバスに乗車された方を対象としたアンケート調査である。

高谷委員 つまり、このアンケートはたいしのってこバスに乗らない人、運賃が高くなって乗らなくなった人に対しては実施されていない。だから、多くの乗車していない人の考えはここには反映されていないことになる。

猪井会長 ご指摘のとおり、これは乗車した人に対するアンケートであり、乗車しない人の要因も追いかける必要はあるが、利用者データもかなり多様なことを語っていると思う。資料 1-4 の利用実態調査結果も併せて議論をしていくべきだと考えている。

高谷委員のご指摘は、運賃が高くなったことの乗車への影響ということだと思うが、これについては令和 4 年度と比較すると利用者が同程度であることから、明確に運賃のことまで言及できるデータではないものの、利用者数に大きな変動を生じていないのが実状であると思う。

ご指摘のとおり乗車していない人にもアンケートを取るべきという考えもあるだろうが、一方で利用実態を見て走らせているということでもあると思う。

事務局 一つはコミバスの利用者アンケートという形で実施したが、他にも様々な視点からのご意見を集めるために、4 市町村のアンケート調査を利用したり、総合計画策定のためのアンケート調査の中の公共交通に関する部分を利用したり、また公共交通について直接的な意見を聞くために 4 市町村で実施したワークショップの中の太子町の部分を利用するなどしている。100%の声を集めることは難しいが、可能な限り住民の方々のご意見を反映させられるように、このような各種アンケート結果等を整理している。

高谷委員 私が言いたいのは、200 円の支援券がなくなった後の変化をどのように捉えているのかということ。私は、運賃が高いと考えており、この支援券がなぜ廃止になったのかという点について未だに疑問に思っているので、この点について説明してほしい。

猪井会長 資料 1-2 の総計のアンケートの中でも、委員のご指摘と同様に、運賃に関する意見は出てきている。

摺木委員 資料 1-4 の利用実態調査の中でバス停ごとに乗降者数が書かれているが、時間帯別に何人の乗降があったかという詳しい記載があれば、今後議論をしていく

上で有効だったのではないかと感じた。

猪井会長 元データでは便ごとの人数も把握できているのか。

事務局 はい。資料 1-4 の元データでは、どの時間帯にどこのバス停から何人乗ったと  
いったことは把握できている。

摺木委員 そのデータを知りたい。

猪井会長 全体は無理だとしても、喜志駅や上ノ太子駅、太子町役場など、利用が多いと  
ころの詳細データは表示したほうがよいかもしれない。

摺木委員 例えば、通勤・通学の時間帯にどれくらいの人が利用しているか、昼間の時間  
帯にはどのくらいの利用があるのかといった全体像を知りたかった。

猪井会長 そのようなデータを改めて整理して提供してもらいたい。それと手元の資料で、  
通勤・通学に利用されているのか、昼間に利用されているのか、所感でもよい  
のでわかれば紹介してもらいたい。

事務局 資料 1-3 の A3 版の 7 ページの左側の図表で、出発の時間帯、帰宅の時間帯に  
おける地域ごとの利用状況について、パーセンテージになるが示している。太  
子町のサンプル数は 81 となっているが、どのような利用傾向があるかは見え  
ると思う。

猪井会長 資料 1-4 の利用実態についても詳細のデータを提供いただき、また議論してい  
ければと思う。

### (3) 調査結果を踏まえた改善の方向性

(資料 2 に基づき、事務局より説明)

《質疑応答》

佐藤委員 「運行本数の増便」「駅アクセスへの強化」の問題について、「困難である」と  
あっさり切り捨ててしまっている。これでは改善を目指す意味があるのか疑問  
に感じる。困難である理由について詳細を明らかにし、それを解決していくた  
めにはどうしたらよいのかを考えていかないと、全く前に進まないのではない

か。単年度で実現するものもあるだろうし、時間をかけていかないといけないものもあるだろうから、そういう整理をすべきであるのに、このような対応では全く話にならない。「困難」の要因とその解決方法を考えるべきである。財源の問題が一番大きいのだろうが、それについてもどのくらいの予算が必要なのか、例えばバスを1台増やし、運転手も増やすとしたらいくら必要なのかといったことも具体的に出していくべきである。これまでアンケートを実施し、その中で運行本数に対する意見が多数出ているのであるから、それを大切にす取り組みを我々はしていくべきではないかと思う。

猪井会長 「困難である」という記述に関して、まず新たな車両についてだが、私は富田林市の会議にも参加しており、そこでポンチョを注文しようとしたのだが、ポンチョの注文が止められていた。また奈良県のある市町村で補助金を出す業務に関わっているのだが、今年2件ほどハイエースが購入できず補助金が返金されたという事例が生じており、車両の販売事情が大変厳しくなっている。また周知のとおり、金剛バスが路線廃止をした要因にもなっている運転手不足の問題もあり、確かに現在困難な状況にあることは否めない。ただ、ご指摘のとおり困難な状況だからこそ、次の段階として運転手の確保や車両の確保、それに対する予算要求といったことを考えて計画的に取り組まないと、困難な状況を変えられない。公共交通計画には短期的に見るところと長期的に見るところがあるので、長期的な視点に立って、運行頻度を増やすための車両確保、運転手確保や予算の見通し等を検討し、その上で諦めるべきところがあるのであれば、それをつまびらかにするといったことが必要なのかもしれない。

事務局 「困難である」という表記について、説明不足のところがあった。大きく3つの要素がある。一つは会長の話にもあったとおり、金剛バスの件でも大変注目を集めた運転手不足の現状がある。それから予算の問題もある。バス1台に2,500万円以上かかり、その運転手の委託費用もかかる。この金額は、昨年12月に金剛バスが路線を廃止し、その後路線再編を行って、従来1台であったバスを2台に増やした際に実際にかかった費用である。これに加えて、事務局として考えているのは、バス車両を追加する以前に利用促進を図りたいということもある。昨年12月からバスを1台増やして再編した路線で運行しているので、一旦その体制の中で利用促進を図り、その上で、3台目が必要かどうかを考えていくことになると思う。現状ではバス車両を1台から2台へと増やし、環境整備を行ったので、当面は皆さんと一緒に利用促進に取り組んで参りたいという考えから、「困難」という表現をさせてもらった。利用促進について具体的には、その下に記載したとおり、ダイヤやルート設定

の見直し等によりもう1便増やすなどの知恵を絞っていきたいと考えている。

佐藤委員 今話してもらったことについて具体的にどれくらいお金がかかるのかも含めて、皆さんにわかるように出してもらいたい。

それから利用者を増やすのは大切なことであり、今後ますます運行本数を増やしてよい環境にしていくためには利用者を増やす必要があることを住民も理解できれば、利用促進の取り組みも進んでいくと思う。

困難があるから終わりではなく、そこからがスタートであり、例えば運転手が不足しているなら、どう確保していくかというのが大切なので、そのためにどうという努力をしていくのかという、次を見据えないといけないと思う。

猪井会長 ご指摘のところはできる限り計画で考えていかないといけないところだと思う。

名倉委員 アンケート結果を見ていると、駅との連絡が悪い、特に上ノ太子駅との連絡の改善を望む声が多いと思う。実際、金剛バスが運行していたときは、上ノ太子駅から喜志駅に行く路線があったが、それがなくなってしまった。4市町村協議会でどういう路線を維持・継続、あるいは代替していくかという議論をされて、路線のキロ数に応じて費用を負担するということまで決めていたと思うが、上ノ太子駅に金剛バスが走っていたのだから、そのときになぜそれをもう少し残す形にしなかったのか。補助制度で幹線系・フィーダー系という話があって、そういう路線であれば幹線系の路線として使えたのではないかと今更かもしれないが疑問に思っている。

それと先日も4市町村協議会を傍聴したが、基本方針として5年間継続していくことが決められていた。そうした中、例えば資料1-5の「これからの地域における金剛ふるさとバスのあり方」のところで、「上ノ太子駅へのルートの新設」という意見も出ており、金剛ふるさとバスの運行についても改善の要望があるのだが、こちらから何かアクションを起こすことは可能なかどうかを教えてください。

それから先日、1人あたり2,000円の施設利用券の配布があった。このお陰でバスが利用しやすくなった住民がたくさんいると思う。この利用券の配布によりバスの利用が進んでいるのかどうか数字でわかるような調査をしてもらい、今後の利用促進策等を検討していく上で役立てられるようにしてほしい。

猪井会長 私も4市町村協議会のワークショップに出させてもらった。私自身、公共交通改編以降、実際の利用状況を知るために上ノ太子駅も利用してこちらに来るようにしたところ、特に夜の時間帯に多くの利用者がいることを知り、地域での

重要な場所であることをつくづくと感じたところであった。それで今指摘のあった、喜志駅と上ノ太子駅を結ぶ路線については、一つの考え方として理解はできるのだが、幹線と位置づけるには、1便あたり5人以上乗車しているという制限がある。それで喜志循環線と喜志上ノ太子線とに分けて、両方が補助対象から外れてしまうということは避けなければならなかったので、昔から利用の多かった喜志循環線を残して、金剛ふるさとバスの路線とすることが4市町村協議会で決められた次第である。

それで4市町村協議会で路線の適宜見直し等についても提案したのだが、議論の中で5年間は状況を注視するという事になった。ただ、5年間全てこのままというのではなく、変える必要があるところは変えていくのだと私は思っているが、大きな方針としては、5年間は様子を見ていくことになった。先ほど事務局からも利用促進をしていく必要があるという話もあり、そうした意味合いからも、今回このような方針が4市町村協議会でまとめられた。

話を元に戻すと、金剛ふるさとバスで喜志駅と上ノ太子駅とを結ぶ路線を運行する場合、補助対象から落ちてしまう可能性があったため、その路線の継続は見送られている。

あと、2,000円の施設利用券でバスの利用が進んだのかについては、データ収集をしてもらいたいと思う。

事務局 施設利用券については、公共交通だけであるが利用枚数の集計をしており、最新情報では1枚100円のチケットで5,473枚が利用されている。かなり利用されていると考えている。

名倉委員 太子町の協議会ではのってこバスのことだけを考えて、4市町村協議会はまた別の視点で考えているが、利用者が便利であることが大事なので、これらが連携して、利用者の声をできるだけ細かく聞き、乗り継ぎの要望等を反映してもらえたらありがたいと思う。

それから、利用券はすでに5,400枚も使われているということで、バスの運賃が高いのであれば、これを使ってもらうことで利用促進につながるということもあるかもしれない。もしくは財源の観点から、利用券の継続が難しいということであれば、運賃を下げることで利用促進になるという考え方もできるかもしれない。そうした議論にもつなげられるので、今後も利用券に関するデータについて、この会議で提示してもらいたいと思う。

土井委員 先ほど利用券が5,473枚利用されたという説明があった。これについて、4月から10月までと、11月から来年の3月までとで比較できる数字を出してもら

いたい。この利用券によりどれだけバス利用が増えたかのデータを示してもらい、その効果がわかれば、運賃を安くすることによる利用促進についても議論ができると思う。

それから、先ほど名倉委員から話があった、喜志駅から上ノ太子駅をつなぐバス路線のことだが、金剛バスのおときはこの路線があったが、今は4市町村協議会のほうに運営が移っているということで、もし走るとしたら近鉄バスが走るということか。

事務局 はい。

土井委員 そうすると、上ノ太子駅に走っている太子町のコミュニティバスとは運賃が変わるということになるのか。

事務局 はい。運賃体系は変わることになる。

土井委員 同じところに行くのに乗る便によって運賃が変わるということになれば、それもまた問題になる。

猪井会長 確かに住民は混乱するだろうし、運賃の高いほうはおそらく疑問に思われるだろう。  
利用券のデータについては、うまく捉えることは可能か。

事務局 はい。土井委員のご指摘は、利用券発行前の4～10月と利用券発行後11～3月までの利用者数の変化を調べるデータを求められていると思うので、それについては可能である。

高谷委員 最初に佐藤委員が指摘したとおり、改善の方向性のところで「困難である」と書かれていることについて、これでは何のために改善するのかと言いたい。そういう状況の中で我々はどうすべきかを考えていく必要がある。他の自治体での事例やノウハウも参考にしながら、どうしていくべきかを考えなければならない。  
便数が少ないというのは住民の方々の圧倒的な意見として聞いている。例えば、畑南、畑北を回る便は1日3本しか走っていない。しかし、その下のゴルフ場の行く便は1日に6本通っている。この便を畑南、畑北にも通せば、1日に9本になる。そうしたこともよく検討して、住民の声に応じていくことが大事ではないか。

「乗り継ぎ券導入の検討」は大いに賛成である。また両替機がないことも問題である。現状では両替は運転手に対応しており、もし1万円札しか持っていなかったら、乗ることができない。それに両替はその都度運転手に対応しているので、発車が遅れる原因にもなっている。両替機の設置はぜひ進めてもらう必要があるし、ICカードについてもいずれ導入されると思うが、早期の実現が望まれる。それから路線の表示がわかりにくいという声があり、現状の時刻表が本当にわかりにくい。個々の住民が普段利用するバス停は1つか2つくらいなのだから、バス停ごとの時刻表を作り、自分が乗ろうとしているバスがどこに行くのかがわかりやすい形にして、そうした時刻表を住民に周知してほしい。

猪井会長 両替機については車内で対応可能かどうか検討してもらいたい。時刻表については30年くらい前にオーストラリアで「トラベルワイズ」といって、賢く移動するという取り組みがあり、冷蔵庫に貼れる時刻表などが作られたりしていた。モビリティマネジメントの初期の頃にそうした取り組みがされたことは、当時大きなインパクトがあったが、ただ、非常に手間がかかるので、多くの自治体ではそこまでできていないというのが実状である。その辺りについては、地域の方々とともに丁寧に取り組むということで、例えば学生と一緒にそうしたものを作成するワークショップを実施するなど、何らかの手法の検討が必要かもしれない。かつて吹田市で、冷蔵庫に貼れる時刻表作りのために、台紙を作成して、そこに個別のニーズに合った時刻表を張り付けるといった取り組みも行ったのだが、なかなか定着しなかったという経験もあり、難しいところでもあるのだが、委員の話すように、利用促進の上で大事な考え方だと思うので、ぜひ検討してもらえればと思う。

事務局 改善の方向性で示しているとおおり、両替機や交通系ICカードについては導入の検討を進めていきたいと考えている。  
情報案内の改善の方向性については資料に記載のとおりで、例えば太子町役場のように様々な路線が通るバス停では、どの路線がどこに停まるのかわかりにくいという指摘がされている。近鉄バスは役場の中にまで入ることはできないので道路面に停車することになるが、のってこバスについてはよりわかりやすいようにしていきたいという趣旨で、方向性のところの記載のとおり工夫して取り組んでいきたいと考えている。

猪井会長 財源が必要なものであり、町単体では難しいところもあるだろうから、大阪府にも協力してもらいながらぜひ検討してもらいたい。

摺木委員 利用者目線から話したい。ダイヤの見直しやルート設定の工夫をするという改善の方向性が示されており、スケジュールを見ると7年の4月～7月と設定されている。しかし、今のダイヤやルートですでにほぼ1年間利用されてきており、それが変わるとなると困るという意見も出てくると思う。だから丁寧に住民の皆さんの要望を聞いてほしい。それに当たって、どういうスケジュールでどのように取り組んでいくのか、具体的に決まっているのであれば教えてほしい。

猪井会長 丁寧に要望を聞いていくのはなかなか難しいところであり、まずは方向性を決める段階から進めることになると思うが、どういう体制で取り組むのか事務局から説明してもらえたらと思う。

事務局 1年間利用されてきて、現状の運行を変更されたら困る方がいるかもしれないというのはもっとも意見である。アンケート結果ではどちらかという改善を希望する声が多く、中には個人的な要望でこの時間帯にこの便をとという具体的な声もあった。しかし万人の意見を全て取り入れるのは難しいので、特に意見の多かった「駅との接続の改善」を重視していきたいと考えている。それから利用の多い商業施設や福祉センターへのアクセスの問題もあるので、これらについても利用時間帯に配慮しながらダイヤを組んでいきたいと考えている。あと、役場が結節点になるので、そこから乗り換えがしやすいダイヤも検討していく。

佐藤委員 近鉄電車がダイヤ改正をしたら、乗り継ぎ時刻が合わなくなるので、必然的にこちらのバスの時刻表も変えていかないといけないだろう。

事務局 おそらく3月に近鉄電車が時刻表を改訂すると思うので、それを受けてこちらでも時刻表を改善していく予定である。変更した内容は次回の会議には間に合わないかもしれないが、一度お示しする予定である。

斧田委員 具体的なルート変更の形も含めて意見を述べたい。アンケートでも多数の意見が出ており、鉄道駅へのアクセス強化が求められていると思う。それで金剛ふるさとバスには、喜志駅から河南町方面に行く阪南線があるのだが、これが太子町に関わりなく運行されていて、非常にもったいないと感じている。現行の上ノ太子駅町内周回線や太子中央循環線の路線をラ・ムー、カインズの前を通っている道も走るようにルート変更をすれば、太子四つ辻で阪南線と接続できるのではないか。この乗り換えを可能にすることで、喜志駅に行ける確

率が高まってくるのではないかと考えている。ただ、ルート変更を実現するには、バス停の設置条件などの制約もあると思うが、これまで河南町のためだけに太子町がお金を払っていたという部分も含めて考えれば、せっかく走っているルートを利用させてもらってはどうか。ルート変更で生じる費用もあるだろうが、基本的には接続の時間を合わせる作業だけなので、あまり費用をかけずに喜志駅に接続できる機会を増やすことができるのではないかと考えている。

他の方にもこうしたらよいのではという意見があれば聞かせてほしい。

高谷委員 喜志駅から出ているバス路線を見ると、喜志循環線は最終便が 20 時 25 分であり、一方阪南線は最終便が 21 時半くらいで、1 時間くらいの差がある。だから同じようにこちらのほうにも 21 時台に 1 本最終便を設けてほしい。住民からも喜志駅は最終便が 20 時台だから、遅くなる時は上ノ太子駅に行かなければならないという声も出ている。ぜひとも最終便の延長を検討してもらいたい。それから叡福寺下のところのバス停だが、東行きと西行きで、バス停の位置が 80m くらい離れている。それでわかりにくいという声をよく聞くので、同じ名称のバス停は逆方向同士でも場所がわかるようにしてほしい。改善の方向性の中にわかりやすくするということが書かれていたので改善されていくと思うが、そうしたややこしい点については対応をお願いしたい。

猪井会長 ルート変更については、乗り換えをしてもらうということを想定してラ・ムーなどに協力してもらえないかと以前にも持ちかけたことがあると耳にしている。その辺りについてももう一度協力してもらえるかどうか、事務局のほうで聞いてみてもらいたい。確かに阪南線を回すかどうか、車両が回れるか、交差点を回れるかといったことは検討しなければならない。回れるのであれば、ラ・ムーで乗り換えができればといったこともある。阪南線を利用する方もラ・ムーに寄りたいというニーズはあると思う。4 市町村協議会の関係になるので、あまり軽々には言えないのだが、検討の余地はあると思う。それから叡福寺下の聖徳太子御廟前バス停については、ご案内のとおり危険なバス停で、動かさざるを得なかったのが、案内を強化していくしかないと思う。

事務局 高谷委員のご指摘の聖徳太子御廟前バス停の件については、会長の話のとおりで、危険なバス停という指導が警察から入ったこともあり、離さざるを得なかった。案内を強化していくことになると思う。斧田委員のご指摘の件については、太子中央循環線の回る場所を梅川橋のほうから西条線のほうに延ばして、阪南線と接続するという事だったと思う。こ

のルートの場合、一つ問題があるとすれば、上宮学園前を通らないことになるので、バス停を移動するなど何かしらの対策が必要になると思う。

西田委員 今、様々な意見が出されたが、本当にどこまで改善してくれるのかが疑問である。例えば、増便する、1時間に1本は便を確保する、最終バスの時間を延ばすといったことには必ずお金がかかるので、そうしたことが本当に可能かどうかはつきり示してもらいたい。

それからルート変更についてだが、もしラ・ムーのところまで路線を延長するとなったら、1時間に1本という便数の確保が難しくなるかもしれない。ルート設定はどこまで変更できるのか、ルート変更でここを手に入れたら、ここを手放さないといけないとなれば、それはまた違う話になる。

改善内容を2月～3月に出す予定になっているが、そうした細かいことまで詰めた上で本当に案を出せるのか。住民が行きたいところは、昼間は主に買い物や病院で、太子町では皆サンプラザに行くのだが、サンプラザの最寄りのバス停はとても危ない。それでサンプラの駐車場側の方にバス停を変更できるのかどうかといったこともよくわからない。「改善の方向性」の資料ではなかなか難しいことも掲げているが、変更していく内容について、どこまで範囲を広げてよいのかがよくわからない。

それからバスの時刻表だが、一般的には1時間に1本で10時発、11時発という設定が一番わかりやすいのだが、太子町の場合は電車に接続しようしているから、分刻みになっていて、それが本当にわかりにくい。あと、バスが循環する方向が時間によって変わるのもわかりにくいので、例えば曜日ごとに回る方向を決めるという変更であれば、お金をかけなくてもできると思う。

この計画を立てた時は、時間がないからと急いで作り上げ、内容は後でゆっくり検討してまた変更していくという話だったと思うが、今回のスケジュールを見るとゆっくり検討することはできないと思う。

何より大切なのは、夜に利用したい住民がどうしたら利用しやすいかを考えることだと思う。交通の不便な地域の人たちが、来るのはよいが帰ることができない状況のままでよいのか。1人2人のためにバスを走らせられないのであれば、デマンドバスやワゴン車を走らせられないか。今福祉では走っているので、それを広げられないか。お金のかからないよい案があればどんどん採用していくのか。そうしたところをもう少しはつきりしてもらいたい。

両替機やICカードの導入もよいのだが、それに億単位でお金がかかるのであれば、両替する人を配置したほうが安くあがり、雇用にもなり、税収も入るのではないか。

改善点が多岐にわたっているが、今日出された意見等もまとめて改善案を作成

したら、また皆の意見を聞いてくれるのか。

また、補助券のようなものも検討してくれるようだが、これもお金のかかる話であり、どのような方法でも住民が乗りやすくなればよいのか、今回の内容は全体的に漠然としていて、具体的な方策がどうなるのかが見えない。お金をある程度使ってもよいのか、全くお金を動かすつもりはないのか、その辺りもどうなっているのか教えてほしい。

猪井会長 大変難しい話であるが、枠組みにおける疑問点について次回に先送りしてしまうと、次回がまた大変になるので、今回の位置づけと次回の位置づけは、今回の会議で認識の統一をしておいたほうがよいと思う。

事務局 資料2の2ページに「路線改善検討イメージ」を示しており、今事務局としては大枠の方向性として、「上ノ太子駅との接続の見直し、アクセス強化、運行本数増の工夫」「聖和台から総合福祉センターへのアクセス強化」を考えている。ここについてはまだ検討している部分があるので、次回に具体的なもの出せるかどうかは未定であるが、聖和台には元々金剛バスが走っており、それと同じような形で循環するかどうかは別として、少なくとも聖和台の住民が今以上に乗りやすいように、バス停を聖和台の地区内に追加し、それに伴い福祉センターのほうへ導くといったイメージでは考えている。

それと図中で示している「上ノ太子駅町内周回線」という線があり、これは上ノ太子駅を出発して和みの広場前まで下りて、そこから左右に分かれて葉室のほうを回っている。この路線について、旧道美原太子線のバス通りと新道美原太子線のバス通りの迂回を一旦カットし、上ノ太子駅から和みの広場まで下りて、そのまま役場前に行き、それから166号を通って春日のほうへ上がって行く、つまりルートを小回りにすることによって駅へのアクセスを頻回にすることも考えている。まだどうなるかは未定だが、これから詳細を検討していくことになっている。

事務局 補足すると、今の路線変更の話も含めて、資料2で示した「改善の方向性」の内容は全てがすぐに実現できるものではないが、その上で何が重要かということを示させてもらっている。昨年金剛バスが廃止になることを受けて、バス路線を止めないようにと急いで形を整えたのだが、やはり不便な部分もあり住民の方々からも多数のご意見をいただいている。その主な内容は、本数のことや上ノ太子駅との接続のことであり、またのってこバスは、元々福祉センターへの送迎を担うバスであったことから、聖和台から福祉センターへのアクセス強化の部分が言われているので、まずはその辺りを改善する必要があると考えて、

このイメージ図を出させてもらっている。ついては、基本的にこの図のところを重点的に改善したいと考えている。

猪井会長 それは来年度に向けてということか。

事務局 はい。

高谷委員 今、1カ月の大人の定期代が8,400円である。通勤日数を22日として計算すると1日381円ということになる。往復400円なので、若干は割安になっているが、より多くの人に乗ってもらおうと思うなら、せめて定期代をもっと安くしてはどうか。通学定期についても同様に考えている。現状で上ノ太子駅周辺の駐車場は200円から500円くらいで利用でき、この値段で、車で駅まで行けるのなら、バスを使うよりも早くて安いということで、駐車場はどこも満車になるほど利用されている。だからバスの利用を促したいのであれば、利便性や料金について、よりよく検討することが大事ではないか。

猪井会長 経済学の先生によると公共交通の価格弾力性はおよそ0.4だということであった。つまり1になると価格を下げた分だけほぼ戻ってくることになるが、公共交通の場合は0.4くらいで6割はどこにいくかという利用者の利得になっており、それはそれで幸せなことと言える。駅の駐車場は民業なので、民業とのバランスも取らないとならない。例えば熊本の人と話をしていると、熊本は渋滞がひどく、渋滞を減らすためにかなり大胆な運賃施策ができるということである。つまり何が言いたいかという、太子のってこバスや金剛ふるさとバスについては、たぶん今の値段を下げるという話は通らないと思う。利用してくれる人はいるだろうが、たぶん収入は減るだろうから、それが社会的な意味があるのかということである。バス料金の値下げにより何を指すかをきちんと整理し、例えば駅前の混雑を解消する、地球環境問題に対応するといった目的が明確になれば、町や4市町村の負担を増やしてでも問題解決を目指すといったこともあり得ると思う。そこを明確にせずに、料金の値下げを検討せよということになっても、検討の結果、経営的に厳しいという答えにしかならないだろう。定期代を下げて利用者を増やすことを考えるにしても、おそらく町の負担は増えるだろうから、その部分に対する住民の納得感が得られるかが問題になってくる。だから、何のための値下げかという意味づけを十分に考える必要があると思われる。

石垣委員 先ほどから近鉄電車のダイヤと合わせることを言われていたが、これは大変難

しいと思う。発で合わせるのか、着で合わせるのか、阿倍野橋行きか樫原神宮前行きか、乗る人によって方向も違うので、全てに合わせるのは無理だろう。それでコミュニティバスが上ノ太子駅に着いたら、待機時間はどのくらいあるのか。

事務局 便によって様々である。着いてすぐに出発する便もあれば、阿倍野橋行きの電車で合わせて上ノ太子駅に到着し、次に樫原神宮前行きの電車から降りてきた人を乗せて出発する便もあるので、その場合は 15 分くらい待つこともある。あと休憩時間を挟む場合もある。

石垣委員 人の性格によって、早めに家を出て駅でゆっくり待ちたい人や、駅に着いたらすぐに電車に乗りたい人など、乗り方についても様々あるだろうから、バスと電車を接続させるのは難しいと思う。  
それと一つ聞きたいのが、会社から出る通勤手当というのは、コミュニティバスの定期代に対しても出るものなのか。

事務局 役場の場合は出る。2 kmを超えて通勤のために乗車する定期代は支給される。想像ではあるが、会社の通勤手当で定期を購入している方はいると思う。

石垣委員 ということは、定期代を下げることは、個人的にはメリットはないのではないか。

事務局 誤解をおそれずに言えば、通勤定期代を会社から支給されている方には特にメリットはないものと思われる。

摺木委員 非正規で働いている人は、通勤手当が 5,000 円までとか、通勤手当が出ない人もいるので、それは言い切れないだろう。

事務局 誤解をおそれずに、とはそういうことなので、企業によって条件が異なるということはあると思う。一般的に通勤手当が出る企業の場合は、その手当で定期が購入されているだろうということ述べてもらった。

猪井会長 大変多岐にわたる意見をいただいたので、それを踏まえて改めて改善内容を検討してもらい、成案にしてもらったものを次回議論することにした。

#### (4) その他

○第2回及び第3回地域公共交通会議に関する事項について

- ・地域公共交通計画認定申請書（幹線系統・フィーダー系統）について、国から計画認定された旨を報告
- ・自家用有償旅客運送者登録証について、道路運送法に基づき更新（令和6年9月22日～令和9年9月21日）された旨を報告

○バスリニューアル式典について

（資料3-1に基づき、事務局より報告）

○新モビフェスタについて

（資料3-2に基づき、事務局より報告）

○コミバス実績について

（資料3-3に基づき、事務局より報告）

○PL病院の無料送迎バスについて

・PL病院が無料送迎バスを本年4月より役場前にバス停を設けて運行しているが、新たにバス停を追加し、磯長台の公園前とJA太井川支所前、のぎクリニック前の町内計4箇所のバス停にて、10月から運行されている旨を報告

#### 《質疑応答》

名倉委員 大阪府が企画している自動運転バスの実証実験のルートが資料3-2に示されていた。今日の会議に大阪府から委員として来られているので確認したいのだが、これは知事の肝入りの事業だと思うが、これについて太子町や4市町村協議会に費用負担が発生しないという認識で間違いないか。

井本委員 現在実証実験の段階なので、実現するかどうかは未定であるが、もし地域交通として実現するとなれば、どこが主体となるかという話が出てくると思う。自動運転自体がまだ始まったばかりの技術であり、どういうことをすれば一般の道路を走ることができるか、これから検証していくことになる。果たしてそれがこの地域に馴染むのかという部分も含めて実証実験していければという新しい取り組みであるので、見守ってもらえればと思う。

名倉委員 もちろん見守っては行くが、ルートの長さの問題や歩車分離の状況などを考えると、全国各地で実施されている全自動運転の実証実験と比較しても、大変ハードルが高いと思う。携帯電話の電波が届かないような地域もあり、かなりのコストをかけないと、実験自体が難しいのではないかと感じており、そうしたことも気にしながら注視していこうと思う。

猪井会長 多数の意見をいただき感謝申し上げます。本日は皆様に出していただいた意見を踏

まえて事務局には案を作成してもらい、それを次回の会議で資料提示してもらえればと思う。

以上で、令和6年度第4回太子町地域公共交通会議を終了する。

以上