

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
1	全般及びP40	<p>28ページに、令和3年1月～2月に、田原本町民を対象として実施とされた公共交通に関するアンケート調査結果で、日常生活に必要な移動手段として特に実施してほしい施策が記載されています。その中で、予約型の乗合タクシーを希望されている方は、全体の約2.5%しかおられません。</p> <p>にもかかわらず、国の補助がいただけるとのことで、町では昨年11月から区域運行型デマンドタクシー（自家用有償旅客運送）の運行を町の北東部で軽自動車により運行されました。</p> <p>運行開始から2月15日までの利用実績は、1日平均2.5人と極めて少ない利用となっています。</p> <p>目標利用人数は、田原本町地域公共交通計画(第2版)の53ページに、年間2,000人と記載されています。年間運行日数244日として1日当たり8.2人というかなり低い目標設定にも関わらず、目標の1/3にも満たない1日平均2.5人の利用実績です。</p> <p>なぜ、目標に対して利用者が少ないのかという原因分析はされましたか？</p> <p>(1)原因分析をされたのなら、その内容を40ページ区域運行型デマンド交通の拡充の欄に記載して下さい。</p> <p>(2)また、利用者を増やす努力をされましたか？</p> <p>努力をされたのなら、同じく40ページ区域運行型デマンド交通の拡充の欄に記載して下さい。</p> <p>現状の分析も示されずに、運行エリアを拡大するという判断に正当性を見出せません。</p> <p>焦ることなく、計画どおり令和6年度末まで、北東エリアで運行して、利用実績をしっかりと分析し、問題点を解消できるめどが立てば、次の計画を考えれば良いのではありませんか？</p> <p>(3)1台の軽自動車で、運行エリアを拡大すれば時間帯により、予約が取りにくいことは発生しませんか？</p> <p>そもそも、国の補助があるとはいえ町の負担がある予約型の乗合タクシーは、ほとんどの町民の方が希望されていない中で、運行を開始されたことに問題があります。</p>	<p>令和3年1月～2月に実施した公共交通に関するアンケート調査において、「日常生活に必要な移動手段として実施してほしい施策」の設問に対する回答は、「特に必要はない」(38.79%)が最も多く、次いで「タクシー利用料金の助成」(36.01%)となっております。この結果も踏まえ、田原本町では、タクシー初乗り運賃助成事業「タワラモントンタクシー」を実施しております。もっとも、タワラモントンタクシーの事業費は、そのほぼ全てが町単独の負担であるため、この事業を拡充していくことは、本町の厳しい財政状況を踏まえれば非常に困難であり、加えて、制度設計上、誰でも利用できる制度にはなりません。そこで、国庫補助を受けられ、町の財政負担割合が非常に少ない事業であるデマンド交通やコミュニティバスをタワラモントンタクシーと併用して実施することによって、財政面の課題の解消を図った上で移動手段を確保しようとするものです。また、今後も高齢化や免許返納が進むと見込まれるなか、移動手段を持たない方や町外からの観光客等をはじめとした移動需要に対して、誰でも乗れる移動手段を新たに確保する必要があることから、デマンド交通の運行を開始したものです。</p> <p>(1)(2)令和5年11月から運行を開始したデマンド交通のご利用が現状まだ少ない原因につきましては、令和6年3月下旬～4月上旬に、タワラモントンタクシーの申請のために役場に來られた約450人以上の方から直接聞き取りを行ったところ、デマンド交通をご存じないという声が多くございましたため、まだ認知度が低いことが第1の原因と考えております。</p> <p>認知度の向上につきましては、広報紙への掲載、町ホームページへの掲載、運行区域の自治会へのチラシの回覧、タワラモントンタクシー申請者に対するチラシの配布、高齢者が集まる場での宣伝、コミュニティFM放送での宣伝等を実施しており、引き続き制度の周知に努めてまいります。</p> <p>なお、地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針等を記載するものであり、デマンド交通運行開始から数ヶ月間の短期的な分析や、どのような努力をしたのかを個別にご披露するものではございませんので、これらを地域公共交通計画(第3版)40ページに記載することは考えておりません。</p> <p>(3)デマンド交通の1日の利用者数はまだ少なく、利用状況には余裕がありますので、現在の運行区域の人口と拡大後の運行区域の人口比を勘案しましても、現在の車両1台で運行可能と見込んでおります。</p>
2	P40	<p>(1)年間利用者数の目標を2,400人に設定されています。</p> <p>運行開始前に設定された目標は、前述のとおり年間2,000人ですのでその2割増になります。</p> <p>1便当たり9.8人の目標です。現状の1日当たり2.5人の約4倍の数字です。</p> <p>達成が可能なんですか？</p> <p>具体的にどのようにして、目標を達成されるのか？、その方法を記載して下さい。</p> <p>町の進める仕事では、目標が達成されなくても原因分析もなされずに、また、その計画責任について誰も追及されないんですね？</p> <p>(2)40ページの地域の現況の表中、区域運行型デマンド交通を町の北東エリアで運行開始の次に、現状の実績を記載して下さい。</p> <p>例えば()内の表現を加えて下さい。</p> <p>(運行開始から2月15日までの利用実績は、目標に比べて1日平均2.5人と少ない利用となっています。)</p>	<p>(1)1の回答のとおり、まずは認知度向上に努めるとともに、運行区域の拡大により、現在の運行区域外に居住する方々にもご利用いただけるようにしたいと考えております。</p> <p>(2)1の回答のとおりです。</p>

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
3	P40、41、42	<p>41ページの公共交通空白地域に乗降地点を設定(300m 徒歩圏内)するほか、公共交通空白地域外の町内主要施設に乗降地点を設定の地図表記について</p> <p>この表記では、令和6年度から運行区域を町内全域に拡大されることになっています。</p> <p>40ページには、「町の北東エリアから開始(令和5年11月～)し、以後の町全域への拡大を視野」と表記されています。</p> <p>42ページの運行予定時期の表記では、令和6年度の半ばから令和8年度にかけて、「運行区域を拡大、全域導入を検討」となっています。</p> <p>令和6年度半ばから運行区域を拡大するのは、どの地域なのですか？</p> <p>まさか、令和6年度半ばから、町全域に拡大されませんか？</p>	<p>令和6年10月から拡大を予定している運行区域は、町全域ではありません。地域公共交通計画(第3版)41ページに記載しておりますとおり、乗降地点を設定するのは「公共交通空白地域」及び「公共交通空白地域外の町内主要施設」のみです。すなわち、駅から1km圏外のうち、町南東エリアと南西エリアに新たに乗降地点を設定するとともに、拡大エリアの生活圏内の町内主要施設にも併せて乗降地点を設定することとしており、具体的な乗降地点案を同ページの図にお示ししているものです。</p>
4	P37	<p>(1)国の補助があるとはいえ町の負担がある予約型の乗合タクシーは、ほとんどの町民の方が希望されていない中で、運行を開始されたことにより、利用人員が当初目標の1/3以下となっています。</p> <p>定時定路線型バスは、他の市町村でも利用が少ない状態です。</p> <p>焦らずに、計画路線沿線の町民の皆さんのアンケートを取るなどして、目標の利用人員が見込めるといいう、ある程度の根拠をもったうえで運行開始されたいかがですか？一度運行すると廃止は難しいです。慎重に進めて下さい。</p> <p>令和3年1月～2月に、田原本町民を対象として実施とされた公共交通に関するアンケート調査結果で、「日常生活に必要な移動手段として実施してほしい施策」として、「バスの運行」が約22%あるため運行するとのお考えのようですが、この数字は、運行路線を示さずに質問されているため、バスはあった方がよいという内容であると解釈して、判断して下さい。</p>	<p>1の回答のとおりです。なお、全国的に乗務員不足が課題となっており、労働規制強化による2024年問題もあることから、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況となっているものと認識しております。本町におきましても、令和5年度に導入を検討しておりました定時定路線型コミュニティバスについて、受託候補者より乗務員不足のため契約辞退の申し出を受け、事業の実施を延期しております。定時定路線型コミュニティバスの導入に当たっては、交通事業者にも委員として参画していただいております本町の地域公共交通活性化協議会においてご審議いただき、引き続き検討してまいります。</p>
5	P43	<p>(1)表中、現状欄で、定額助成(初乗り運賃相当分)としているが、交通の結節点である田原本駅からの距離が遠い人など、在住エリアによって負担に違いが生じ、交通アクセスに係る負担の観点から公平感があるとは言い難いと問題提起されています。</p> <p>これの解決策のひとつとし、見直しの方向性欄に、「田原本駅からの距離が遠い人の公平性を一部改善するため、1回あたり複数枚の利用券を使用できるように検討する。」を追記して下さい。</p>	<p>タワラモンタクシーにおいて、1回の乗車につきタクシーチケットを複数枚使用できるようにしたとしても、交通の結節点である田原本駅から近い距離に居住する方が1枚のタクシーチケットを使用すれば移動できるのに対し、遠い距離に居住する方が複数枚のタクシーチケットを使用しなければ移動できないという、在住エリアによる負担の違いは解消しないと考えます。</p>