

パブリックコメントの概要と町の考え方

別紙1

	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	<p>町で公共交通空白地域の対策を計画される場合、鉄道以外の唯一の公共交通機関であるタクシーとの共存を念頭に進めるべきです。</p> <p>町内の路線バスは、利用者の減少で平成29年にすべての路線が廃止され、鉄道以外の唯一の公共交通機関であるタクシーは、利用客の減少と乗務員の高齢化などにより、令和5年度末に1社が廃業し、現在3社となっています。</p> <p>タクシーは、ドア・ツー・ドアの輸送であり、最も人にやさしく地域に密着した公共交通機関であり、これからますます進展する高齢化社会の中で、バス停留所までの移動にハードルがある方などにとって大変重要な公共サービスです。</p> <p>そのため町で公共交通空白地域の対策を計画されるにあたっては、タクシーとの共存を念頭にタクシー事業への影響を最小限に抑える計画を進めるべきです。</p> <p>町は、そのタクシー事業が先細りにならないように配慮することを忘れずに計画して下さい。</p>	<p>新たな公共交通を導入するにあたっては、奈良県タクシー協会や、同協会の磯城郡支部にも当町の地域公共交通活性化協議会の委員としてご参画いただいております、ご意見を頂戴しながらこれまで進めてまいりました。今回、新たに「定時定路線型コミュニティバス」「区域運行型デマンド交通」を導入するにあたっては、同協議会で頂いたご意見を踏まえて制度設計を行っているほか、「区域運行型デマンド交通」の運行事業者については町内タクシー事業者を想定して進めることとしており、「タクシーとの共存」を図ってまいります。</p>
2	全般	<p>現在、多くの自治体でコミュニティバスを運行されていますが、一旦、運行を開始すると利用者が少ないにも関わらず廃止できなくなり、税金の無駄遣いとなっている自治体が数多くあります。</p> <p>従って、当町で計画されている定時定路線型バス、区域運行型デマンド交通共、試みに走ってみる実証運行とし、利用者が少ない場合、運行を終了する旨を町民の方にお知らせしたうえで運行を開始されるべきです。</p> <p>もちろん、運行継続を判断する利用者数を運行開始前に決めておく必要があります。</p>	<p>「定時定路線型コミュニティバス」については実証運行とし、「1便あたり2人」を目標としております。</p>
3	全般	<p>乗合型デマンドタクシーの表現 「デマンド型乗合交通」や「区域運行型デマンド交通」等複数の表現があります。統一すべきではありませんか？</p>	<p>「区域運行型デマンド交通」に統一して修正いたします。</p>

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
4	P22 中段以降 タワラモトンタクシー助成事業に関する財政負担は、令和3年度は2,231万2,131円で本町の令和3年度の一般会計決算額の約0.16%である。 また、利用件数は、30,516件で利用1件あたりに換算すると約731円の財政負担である。 の表現	利用1件あたりに換算すると約731円の財政負担とありますが、タクシーの初乗り運賃は、令和3年度は、初乗り1.5キロまで690円でした。 なぜ、1件あたり731円と690円より高額になるのですか？	事務費が含まれているためです。
5		令和4年度から、国庫補助として1,000千円があるのではないですか？記載して下さい。	一般会計総額に対する事業費の額とその割合を記載しており、国庫補助だけを別に記載することはしていないものです。
6		また、とくに高齢者にとって貴重な公共交通ツールとなっていることから、今後、引き続き国、県に対して、財政面での支援拡充を訴えていく。 の表現を追加記載して下さい。	国土交通省の補助要綱が先般改正され、タワラモトンタクシー事業についても新たに国庫補助の対象となっていることから、30頁において「国、県からの補助についても活用していく必要がある」と記載しているところです。

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
7	<p>P29 10行目から特に本町東部の農業地域では、集落が分散立地し、また、地域の高齢化が進展していることから、高齢者の移動手段の確保を検討する必要があります。既存のタワラモンタクシー制度のみでは必ずしも十分とは言えず、新たな公共交通の導入の必要性があるため、「デマンド型乗合交通」が町内の公共交通空白地域をくまなくカバーし、特に人口が多い空白地域には「定時定路線型が停留し、空白地域の公共交通事業を充足することが望ましい。の表現について</p>	<p>①前頁28ページに、令和3年1月～2月に田原本町町民2000人を対象とした公共交通によるアンケートを実施されています。その結果「日常生活に必要な移動手段として実施してほしい施策」に対して、「タクシー利用料金の助成」が36%→→→つまりタワラモンタクシーの充実を希望されています。「バスの運行」が22%→→→ただし、運行ルートを示さない設問であり、あるに越したことはない程度の回答と考えられます。「予約型乗合タクシー」が2%→→→運行の計画されている「デマンド型乗合交通」の希望はほとんどありません。にもかかわらず、町として、「デマンド型乗合交通」を公共交通空白地の対策の中心に据え、町内全域をカバーするという考えになることが理解できません。アンケートの結果を尊重して下さい。尊重されなければ、今後、町のアンケートに対する回答率は少なくなると考えます。町と町民との乖離の拡大を懸念します。町民の方のニーズがないのに、「デマンド型乗合交通」を町内の公共交通空白地域をくまなくカバーすることが正しい判断ですか？アンケート結果に反する計画を進めるのであれば、明確な理由の説明を記載して下さい。</p>	<p>タワラモンタクシーは、その財源の約96%が町単独の費用であり、これを誰でも利用できるように拡大することは、本町の大変厳しい財政状況を踏まえれば困難です。「定時定路線型コミュニティバス」「区域運行型デマンド交通」の必要性につきましては、当町では人口の約52%が公共交通空白地域に所在し、今後も高齢化が進行する中、運転免許の返納が進み、自動車利用の困難な方が増加する一方で、老若男女を問わず、そうした移動手段を持たない方々の移動需要に対し、タワラモンタクシー制度のみでは充分に対応できていないと認識しております。</p> <p>こうした状況を踏まえ、今後は移動手段を持たない町民の方や、町外からの観光客等をはじめ、誰でも乗れる移動手段を新たに確保するという目的の下、「定時定路線型コミュニティバス」「区域運行型デマンド交通」の導入を進めたいと考えております。</p>

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
8	<p>P29 10行目から特に本町東部の農業地域では、集落が分散立地し、また、地域の高齢化が進んでいることから、高齢者の移動手段の確保を検討する必要があり、既存のタワラモトタクシー制度のみでは必ずしも十分とは言えず、新たな公共交通の導入の必要性があるため、「デマンド型乗合交通」が町内の公共交通空白地域をくまなくカバーし、特に人口が多い空白地域には「定時定路線型が停留し、空白地域の公共交通事業を充足することが望ましい。の表現について</p>	<p>②18ページ 町では、平成22年から、定時型のデマンド交通「あいのりタクシー ももたろう号」を運行しましたが平成30年に廃止されました。その廃止理由として、町民の方からのご提案・ご意見に対する町の回答として、2022年7月13日にホームページで回答されています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一部のリピーターの方による利用に限られたこと ・一人利用が多く、デマンド交通の前提条件である、「相乗り」を充足しなかったこと。 ・事前予約が必要であったこと。 ・時間ごとの運行本数に限りがあり、予約が取りにくかったこと。 ・自治会毎に設けた停留所まで自宅から離れているケースが多く、移動困難な方に使いづらかったこと。 <p>など様々な問題点があったため廃止したと回答されています。こういった問題で廃止された「デマンド交通」を再度計画されるのであれば、これらの問題点を解消する具体的対策などの根拠を明確にして記載して下さい。</p>	<p>今回、新たに「区域運行型デマンド交通」を導入するに当たっては、「ももたろう号」の運行時に生じていた課題に対し、1時間前予約の検討や利用偏在緩和に向けた定期券の導入の検討、また、通常タクシーとのオペレーションの区別の徹底、効率性も踏まえた停留所の設定など、一つ一つ対応していきたいと考えております。</p>

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
9	<p>P29 10行目から 特に本町東部の農業地域では、集落が分散立地し、また、地域の高齢化が進展していることから、高齢者の移動手段の確保を検討する必要があります。既存のタワラモンタクシー制度のみでは必ずしも十分とは言えず、新たな公共交通の導入の必要性があるため、「デマンド型乗合交通」が町内の公共交通空白地域をくまなくカバーし、特に人口が多い空白地域には「定時定路線型が停留し、空白地域の公共交通事業を充足することが望ましい。の表現について</p>	<p>③「区域型デマンド交通」を町内公共交通空白地全域に拡大して運行することは、既存タクシーと供給が重複することになります。前回のデマンド交通は、その目的である、「相乗り」が敬遠されました。家族や知り合いでない人との「相乗り」ではなく、単独で乗られるなら、既存タクシーと同じです。 町として、今回の計画で「区域型デマンド交通」と既存タクシーをどのように棲み分けされるのか？明確に記載して下さい。 私は、「区域型デマンド交通」を町内公共交通空白地全域に拡大して運行することは、供給が重複するため、「民業圧迫」となり既存タクシーの事業の継続にブレーキをかける施策であると考えます。</p>	<p>町内の公共交通空白地域への対応が現状では不十分であることは先に述べたとおりです。「区域運行型デマンド交通」と既存タクシーとの棲み分けについて、まず「区域運行型デマンド交通」は、先に述べた課題に対し、将来的な町全域への拡大も視野に、公共交通空白地域の全域をきめ細かにカバーする交通手段を増やすものとして展開いたします。一方で既存タクシーについては、個々の町民ニーズに応じ、ドア・ツー・ドアで更にきめ細やかな形で移動するためのご利用が想定されるものであり、ご案内のとおり当町では、従前より「タワラモンタクシー」事業として、タクシー初乗り利用料金の助成を行っているところです。これらを組み合わせることで、当町の公共交通空白地域における移動需要を充足してまいりたいと考えております。</p>
10	<p>新たな公共交通の導入の必要性があるため、「デマンド型乗合交通」が町内の公共交通空白地域をくまなくカバーし、特に人口が多い空白地域には「定時定路線型が停留し、空白地域の公共交通事業を充足することが望ましい。の表現について</p>	<p>④30ページ (3)観光や事業所への来訪者に対する交通サービスの提供の次に、新たな項目として、 (4)鉄道以外の唯一の公共交通であるタクシーとの共存 町内の鉄道以外の唯一の公共交通機関であるタクシーは、利用客の減少と乗務員の高齢化などにより、令和5年度末に1社が廃業し、現在3社となっています。 タクシーは、ドア・ツー・ドアの輸送であり、最も人にやさしく地域に密着した公共交通機関であり、これからますます進展する高齢化社会の中で、バス停留所までの移動にハードルがある方などにとって大変重要な公共サービスです。 公共交通空白地域の対策を検討するにあたっては、既存タクシーとの共存を図るため、タクシーへの影響を最小限に抑えることを念頭に計画する必要がある。旨を追加して下さい。</p>	<p>上記「全般」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
11	P35 2.基本方針及び基本目標	基本目標1「交通空白地域への公共交通の導入」の最後に、「ただし、検討にあたっては、当町で鉄道以外の唯一の公共交通機関である、既存タクシーとの共存を図るため、タクシーへの影響を最小限に抑えることを念頭に計画する必要がある。」旨を追加して下さい。	上記「全般」の回答のとおりです。
12	P36 表中 方向性の欄	施策の方向性2 地域特性に対応したバス車両の導入 実施事業欄に 定時定路線型バス、区域運行型デマンド交通共、「地域特性に対応したバス車両の導入」と記載されていますが、38ページで、定時定路線型の車両は、ハイエースタイプ(12人～14人乗り程度)となっています。 どの点が地域特性に対応したバス車両なのか？記載して下さい。	「バス」を削除いたします。
13	P39、P41	定時定路線型バス、区域運行型デマンド交通の車両とも、バリアフリー対応やユニバーサルデザインとなっていますか？ 定時定路線型バスは、青垣生涯学習センター、道の駅レスティ唐古・鍵、唐古・鍵遺跡史跡公園のイベント時などにも利用できるよう、立席でも乗車できる小型バス(例えば29人乗り)の導入は検討されましたか？ 区域運行型デマンド交通の車両は、EV車にこだわらず、UDタクシー車両の導入は検討されたましたか？とくに高齢者の方の利用を想定されているのであれば、スライドドアですし、床も低く、車いすの方も乗車できます。また、トヨタシエンタは、スライドドアですし、床も低く楽に乗車できます。既存のタクシー会社も導入しています。 町で交通空白地の対策を検討されるのに、とくに高齢者に優しい車両の導入をされない理由は何ですか？記載して下さい。	「定時定路線型コミュニティバス」につきましては、運行事業者の公募にあたり、バリアフリー対応について具体的な要件を設けた上で事業者からの提案を求めています。また、小型バスを含め、どのような大きさの車両とするかについてはこれまで検討を重ねてまいりましたが、当町の狭隘な道路事情等を踏まえると、現在の案(12人～14人乗り程度)が相応しいものと考えております。 「区域運行型デマンド交通」につきましては、UDタクシー車両の導入についても検討いたしました。円滑な事業執行の観点や費用面から、少なくとも導入当初においてはUDタクシー以外の車両を進めることとする一方、軽自動車であっても、(後部座席を倒して車いすを収納するなどにより)車いすやベビーカーの方等への対応は充分可能と考え、現在の案に至ったものです。

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
14	P38 定時定路線型バスの運行 ルートについて	<p>田原本駅から北上してローソン八尾までの道路は、狭隘であり、今後必要に応じて運行事業者と調整と記載されている。田原本駅から近鉄の線路沿いに北上したところにある、踏切付近、歩道がないうえに交通が輻輳して大変危険な場所です。警察も了解されていますか？</p> <p>また、付近住民の方のご了解は、得られるのでしょうか？</p> <p>定時定路線型バスは、利用客がなくても必ず定めたルート、ダイヤで運行しなければなりません。住民として、自家用車でもできる限り走行したくない道です。</p> <p>自家用有償運送は町が実施主体で、貴重な税金を投入しての運行です。利用者はもとより、周辺住民の方をはじめ町民に喜ばれるバスにしてください。</p> <p>運行事業者と調整する以前に、町として安全運行が可能と判断されているのか？記載して下さい。</p>	<p>「警察の了解」につきましては、天理警察署長に、田原本町地域公共交通協議会の委員としてご参画いただいております。今後も引き続き調整を行ってまいります。安全を確保し、町民に喜ばれるようなバスとなるよう引き続き取り組んでまいります。</p>

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
15	P41 区域運行型デマンド交通について	<p>なぜ、定員4人(利用者は3人)の軽自動車で行きされるのか？利用者3人以下とすることは、53ページで乗合型デマンド交通と言いつながら、相乗りを想定されていないのですか？</p> <p>普通車では進入できない、狭隘な道路まで走行する計画ですか？安全運行上、問題があると思われませんか？</p> <p>また、買い物などの荷物を最大3人分搭載できますか？体格の大きい運転者であれば、運転シートを最も後ろに下げなければならず、後部座席が座れなくなり、実質2人しか利用できません。</p> <p>軽自動車で行き合型のデマンド交通を運行するには、いろいろと問題があると考えますが、あえて、軽自動車とされた理由を記載して下さい。</p> <p>軽自動車EVの充電設備の設置場所を記載して下さい。</p> <p>車両の保管場所はどこですか？役場ですか？事業者の車庫ですか？</p> <p>区域運行型デマンド交通の実施予定時期 令和5～6年度 「R5.10～北東エリアで運行」の表現を 「R5.10～北東エリアで実証運行」に変更 令和7～8年度 「全域導入を検討」の表現を 「全域導入を検討または終了」に変更して下さい。利用者が少なかったら終了することを明記して下さい。</p>	<p>「区域運行型デマンド交通」の車両を軽自動車としたのは、以下の理由からです。</p> <p>①従前の乗合型デマンドタクシー「ももたろう号」の乗合人数平均が1.1人程度であり、軽自動車でも定員上の支障が無い上、費用を格段に抑えられる点。</p> <p>②当町の有する狭隘な道路の通行には、軽自動車がいち最も望ましい点。</p> <p>③「ももたろう号」の反省から、通常タクシーと全く見た目の異なる車両にする必要があり、軽自動車は町民への親しみやすさやPRの上でも寄与する点。</p> <p>④ゼロカーボンの取組を進める当町としてはEV車両を導入したいが、その場合は①の費用面や、乗降のしやすさも含め軽自動車に事実上絞られる点。</p> <p>また、充電設備の設置場所や車両の保管場所については、今後事業者と調整を進めてまいります。</p> <p>実施予定時期に関しては、「区域運行型デマンド交通」については(「定時定路線型コミュニティバス」とは異なり)実証運行とはせず、本格導入を前提に進めることとしており、現在の案のような記載としています。</p>

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
16	P44 タワラモトタクシー利用内容の見直しについて	<p>実施予定時期 令和6～8年度 引き続き、より良い制度に向けての見直しの検討の始期、令和6年度からではなく、令和5年度からに変更して下さい。令和5年度はまだ始まったばかりです。</p> <p>同ページに記載の改善要望のアンケートで、「利用できる時間帯」との回答が、28%で最も多くなっています。「利用できる時間帯」の見直しは、町の負担が増えないため早急の実施すべきです。</p> <p>令和6年度からの検討ではなく、令和5年度から検討するようにして下さい。</p>	令和5年度から検討することとして修正いたします。
17	P53 基本目標1「交通空白地域への公共交通の導入」について	<p>基本目標1では、交通空白地域の解消に向け、定時定路線型バス(自家用有償運送)及び乗合型デマンド交通を新たに導入する。多くの町民にご利用いただけるような、町民ニーズに即した地域コミュニティを構築する。</p> <p>の記載 乗合型デマンド交通の次に(自家用有償運送)を追加して下さい。</p>	追加いたします。
18		<p>定時定路線型バス及び乗合型デマンド交通について 令和6年度末までの実証運行とし、結果により「運行継続か終了」を判断する。 旨の記載を追加して下さい。</p>	「定時定路線型バスについては実証運行(令和6年度末まで)として開始し、利用状況等を踏まえて本格導入の可否を検討する。」と追記いたします。

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
19	P53 基本目標1「交通空白地域 への公共交通の導入」につ いて	①評価指標の現況がなぜ令和2年度なんですか？ これから運行するので、令和5年度と令和6年度の目標数値を記 載すべきではないですか？	現況については、初版策定時における最新の時点である令和2 年度の数値を採用しております。目標数値については、計画期間 を令和8年度までとしていることから、計画期間最終年度である 令和8年度における目標数値を記載しています。
20		②定時定路線型バスは、令和6年度末までの実証運行であるに も関わらず、なぜ、令和8年度の目標が記載されているのか？ 実証運行とは名ばかりで、今から本格運行の予定なのですか？	「※いずれもR6年度末」と追記いたします。

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
21	P53 基本目標1「交通空白地域 への公共交通の導入」につ いて	③収支率とは何ですか？ 運行経費に対する料金収入の率ですか？ 町民の方にわかりやすく丁寧な説明を追加記載して下さい。	「運行収入(国・県からの補助金を含む)の運行経費に対する割合」です。説明を追記いたします。
22		④公的資金投入額とは何ですか？ 町の負担額ですか？ 町民の方にわかりやすく丁寧な説明を追加記載して下さい。	「バス又はデマンド交通に係る費用(国・県からの補助金充分も含む)」です。説明を追記いたします。

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
23	P53 基本目標1「交通空白地域 への公共交通の導入」につ いて	<p>⑤定時定路線型バスへの公的資金投入額年15,000千円以内の下に 利用一人当たり公的負担額3,850円(15,000千円÷4,000人) を記載して下さい。 22ページに記載のとおり、タワラモトンタクシーの財政負担、利用1件当たり約731円ですので、定時定路線型バスは約5倍の公的負担です。</p>	<p>一人当たり公的負担額は、公的資金投入額を利用者数で除して得られるものであるため、公的資金投入額と利用者数についてそれぞれ目標を設定することで充分であると考えております。</p>
24		<p>⑥同じく区域運行型デマンド交通の公的資金投入額年15,000千円以内の下に 利用一人当たり公的負担額7,500円(15,000千円÷2,000人) を記載して下さい。 ものすごく高額です。つまり、費用対効果が著しくアンバランスであると言えます。 22ページに記載のとおり、タワラモトンタクシーの財政負担、利用1件当たり約731円ですので、区域運行型デマンド交通は約10倍の公的負担です。</p>	<p>⑤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
25		<p>高額な公的負担をしてまで、区域運行型デマンド交通運行する必要性は低いと考えます。</p> <p>28ページの町民アンケートで36%の方が、充実してほしい移動手段として、タワラモトンタクシーの充実を訴えておられます。そのアンケートで、区域運行型デマンド交通の充実希望は、2%しかありません。</p> <p>町民の方が望んでおられない、区域運行型デマンド交通を利用者一人当たり7,500円の公的負担をする財政的な余裕が町にあるのなら、従来のタワラモトンタクシー充実を進めるべきです。</p>	<p>計画案29頁「4.田原本町の交通を取り巻く課題(1)公共交通空白地域の存在」に関して頂いたご意見のうち、①に対する回答のとおりです。</p>
26	<p>P53 基本目標1「交通空白地域への公共交通の導入」について</p>	<p>定時定路線型バスおよび区域運行型デマンド交通の運行のための初期費用の概算を記載して下さい。</p> <p>考えられる初期費用</p> <p>定時定路線型バス 停留所看板製造、設置代、車両ラッピング代、パンフレット作製・印刷代 備品購入代等</p> <p>区域運行型デマンド交通 停留所看板製造、設置代、車両ラッピング代、パンフレット作製・印刷代 充電設備設置代、車両購入代、備品購入代など</p>	<p>令和5年度予算の内容は以下のとおりです。「初期費用」とそれ以外の費用との区別が困難なものもあり、「初期費用」の記載はしていないところです。</p> <p>1. 定時定路線型交通に係る経費(11,532千円) 内訳 ・定時定路線型交通運行業務委託料7,520千円 ・看板製造及び設置業務委託料800千円 ・車両ラッピング業務委託料1,910千円 ・その他(パンフレット印刷、備品購入等) 1,302千円</p> <p>2. デマンド型交通に係る経費19,165千円 内訳 ・デマンド型交通運行業務委託料7,914千円 ・看板製造及び設置業務委託料457千円 ・車両ラッピング業務委託料1,110千円 ・充電設備設置業務委託料2,300千円 ・車両購入5,214千円 ・その他(会員証作成、パンフレット印刷、備品購入等) 2,170千円</p>

	該当箇所	パブリックコメント 概要	田原本町の考え方
27	(第1版に対する意見) P42 タワラモトタクシー利用料金助成制度の見直しについて	<p>現状 「定額助成(初乗り運賃相当分)としているが、目的地からの距離が遠い人ほど、負担額が多くなっており、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」の表現 目的地から降車地までの距離が遠いほどタクシーの運賃が高くなることは当然です。それぞれのタクシー利用に対して、一律、タクシーの初乗り運賃相当分を助成することは極めて平等と考えます。</p>	<p>「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、」へと修正いたします。助成額を同額としている現行制度においては、公共交通空白地域に在住する方とそうでない方の間で生じる、移動に係る金銭的負担の差が解消されない、という趣旨です。</p>
28	(語句の追加) P13 (3)路線バスの状況	<p>4行目 国保中央病院へ乗り入れる支線について、の次に「利用客が少なく、」を追加すべきです。 定時定路線型から予約型の自家用有償許可運送へ再編される理由を明記すべきです。</p>	<p>「広陵元気号」は広陵町が実施している公共交通であり、乗降客数の多寡について当町が評価する立場には無いと考えております。</p>