

令和3年度 第26回田原本町地域公共交通活性化協議会 議事要旨

開催日時 令和3年9月30日 14時～14時55分

場所 301・302会議室

出席者 西谷委員、松石委員（代理出席）、葛城委員、葛本委員、井上委員、丸尾委員（代理出席）、山田委員、上田委員（代理出席）、大橋委員、中西委員、吉田委員、東委員（代理出席）、熊木委員（代理出席）、牧田委員、住井委員、若林委員、工藤委員、田邊委員

1. 開会

（事務局）

第26回田原本町地域公共交通活性化協議会は、出席委員18名で委員総数の過半数の出席により会議は成立。

2. 挨拶

（住井会長）

会長挨拶

3. 議事

「田原本町における公共交通の今後のあり方について」

（事務局）

資料1：タワラモトンタクシー助成制度の見直しについて説明

- ・利用日時の検討
- ・現在の定額助成（初乗り補助）から助成方法の検討
定額助成(500円、300円)、定率助成(半額相当)など
- ・枚数上限の検討

資料1：定時定路線型コミュニティバスの導入について説明

- ・交通空白地域から駅へ、駅から観光施設等への交通手段を検討

（質疑応答）

（葛城委員）

資料1の4ページ、タワラモトンタクシーについて、町の考えとしては定率助成にしてい

きたいとのことだが、料金支払い時に端数が出た場合(例えば5円など)のお金のやりとりについて、タクシー事業者、タクシー利用者どちらにとっても負担が生じてしまうのではないかと思う。今後検討されるときに端数が出た時の対処法など、実際のタクシー事業者の意見も踏まえて考えていただきたい。また、遠いところから長い距離を利用する人と、近いところから利用する人を比べた時に金額の負担が大きく違って出ていると事務局が言われているのも理解できる。

(事務局)

1円単位となると煩雑さが生じることは間違いないと思う。どのようにして端数処理するかタクシー事業者と相談しながら、また利用者にとって公平感のあるような制度を検討していく。

(東委員)

資料1の1ページ、課題のところ、安価で気軽に移動できる環境があれば、と書いてあるがその表現だとタクシーが高くて使いにくいという印象を受けてしまうので、観光客にとってバスで行く、タクシーで行く、という選択肢が増えるというような捉え方をしていただければと思う。

次に資料1の2ページ目、方針のところにあるタワラモトンタクシーの制度の見直しは財政状況が今後厳しくなってタワラモトンタクシー制度がなくなってしまうことを避けるために制度の変更を検討されていると思うので、目的の中に田原本町の公共交通の持続性を踏まえての考えだということも示していただければと思う。

最後、資料1の3ページ、現行制度のアンケートや実績からみた課題のところで、現行のタワラモトンタクシーの利用時間が18時となっており、通院、買い物が目的であるなら18時で目的は達成されるのではないかと思うが、その点はいかがか。

(事務局)

1ページ目の課題と2ページ目の方針についてはいただいた意見を参考に検討する。また利用時間について18時で充分ではないかという意見について、夜の通院になると帰りの便が確保できないという意見や、資料2の21ページのところで利用者へのアンケート結果があり、改善してほしい点ということで、「利用できる時間」が28%と最も多くなっており、続いて「利用できる曜日」等が挙げられている点も参考にしている。

(山田委員)

資料1の4ページ、タクシー定額助成のところで24枚だと約2000万円、48枚だと約4000万円の財政負担を強いることを予測しているのか。また70歳以上に配付することになった経緯を教えてください。70歳だと免許証を持っている人も多く、年齢的にも若くて自家用車を運転してる人が多い。それよりも免許証を返納された方に何か手当されたほうがいいのかと思うが、その点なにかあるか。また交付の要件を75歳もしくは80歳に引き上げる方法もあると思うがどうか。

(事務局)

まず町負担の事業費だが平成30年度から事業を始めて毎年2000万円前後の負担になっており、2000万円に加えて上乗せ分ほどの予算を確保している。今後については交通ニーズがどれくらいあるのか、町としてどこまで投資できるのかバランスのところを検討しながらということになる。70歳以上という要件に関してだが、前制度となっていたもたろう号を多く利用されていたのが70歳以上であったので、それも今回の要件を設ける一つの要素となっている。免許返納者に関しては長寿介護課で1度きりになるが、タワラモトタクシーのチケットを交付している。

(山田委員)

高齢者は増えていくので、何かしらで歯止めをかける必要はある。300円、500円を一部負担という方法ではなく、ワンメーター(初乗り運賃)を助成してもらうほうが使いやすい。

(住井会長)

今回大きく、タワラモトタクシー助成方法の検討と定時定路線コミュニティバスの導入について、2点議題として挙げているが、定時定路線コミュニティバスの導入に関して何か意見等あるか。まだ具体的な停留所等は決まっていないが、駅を中心に青垣生涯学習センター、道の駅から検討していきたいとのことだが。

(葛城委員)

コミュニティバスの導入について、これから実証、導入をしていくとのことだが、事前に町民に対してこのような事業をすることを案内、広報等するのか、またいつ頃から実証されるのか教えていただきたい。

(事務局)

広報に関しては今後コミュニティバスの導入を計画していることを町民に対して周知していきたいと考えている。いつ頃からということに関しては、地元の方と停留所について検討していき、早ければ来年度実証に移せたらと思っている。

(山田委員)

町外からの観光客が乗ることはできるのか。

(事務局)

バスについては観光客についてもターゲットとしており、乗ることができる。

(山田委員)

観光客も乗ることができるのであれば、神社や仏閣を訪れる観光客が多いのでそこも停留所として考えていただきたい。

(事務局)

検討する。ただ停留所を増やすと1周する時間が長くなるのでバランス等見ながら検討していく。

(東委員)

過去廃止になった路線がどこを走っていたのか、また一日何便走っていたのか、また、今

後のコミュニティバスがどれくらいの頻度で走るのか今の時点で分かれば教えていただきたい。

(事務局)

平成 14 年の実績では、主に国道 24 号線を南北に走っていた線、県道を東西に走っていた線、駅と国保中央病院を結んでいた線の 3 路線になる。それぞれ一日に 4 便、18 便、52 便と走っていた記録がある。今後のコミュニティバスに関してはルート of 長さを 1 時間程度のものでしたうえで、一日 6、7 便程度になると考えている。

(東委員)

駅周辺の道が細いと思われるが、どれくらいの大きさのバスが走れるのか。

(事務局)

ハイエースくらいの 10 人乗りのものを想定している。

(住井会長)

他に意見等あるか。タワラモトタクシーの見直しについて、事務局から 2 つの案が出ているが、審議いただいた助成方法について、事務局案である定率での助成を行っていく方向で、今後制度設計を進めてもよろしいか。

(葛城委員)

今後事業者とも協議の上検討していただきたい。また年齢の要件の検討なども踏まえて今後進めていただきたい。

(葛本 委員)

やはり端数といったところで、身体障害者の割引など人によって様々な割引があるのでドライバーの負担が少なくなるよう検討していただきたい。

(住井会長)

タワラモトタクシーの具体的な助成方法等については、タクシー関係事業者にも今後意見をいただきながら検討していく。バスの導入や財政状況も踏まえての検討になろうかと思われるので、今後進捗等を示していく。

また、定時定路線バスについて、事務局から提案のあった案で今後検討していくということでもよろしいか。

(山田委員)

検討していただいて結構。停留所に関して、観光客が乗ることからも徐々に増やす方向で検討していただきたい。

(住井会長)

コミュニティバスの導入については、北東エリアから実証導入するというので、今後地域も交え、停留所やルートの検討になる。具体的なルート等を示す際、再度、検討・審議のほど協力をお願いする。

続いて、次第の 4 「その他」について事務局からなにかあるか。

4. その他

(事務局)

資料4：田原本町カーシェアリング(超小型EV)事業の概要について説明

- ・公共交通空白地域における輸送手段
- ・新モビリティサービス協議会の案内

(住井会長)

他に質問、意見等ないようなので、本日の議事はすべて終了。

長時間に亘りご協力いただいたことの御礼。進行を事務局にお返しする。

5. 閉会