

令和4年度 第32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4年8月23日 14時～14時50分

場所 301・302会議室

出席者 杉浦委員、大久保委員、葛城委員、葛本委員、井上委員、
浦久保委員（代理出席）、大橋委員、山岡委員、中村委員（代理出席）、
熊木委員（代理出席）、高江委員、工藤委員、田邊委員、若林委員

1. 開会

(事務局)

第32回田原本町地域公共交通活性化協議会は、出席委員14名で委員総数の過半数の出席により会議は成立。

2. 挨拶

(高江会長)

会長挨拶

3. 議事

(1)「新たな公共交通の検討について」

(事務局)

資料1：新たな地域公共交通について説明

- ・町内の聞き取り状況
- ・定時定路線型とデマンド型の比較
- ・新たに導入する公共交通のあり方について

定時定路線（コミュニティタクシー）を軸にデマンド型を併用（時間帯によって運行形態を変更するもの）

(質疑応答)

(葛本委員)

以前デマンド型タクシーももたろう号を運行していたが、タクシーとの棲み分けが難しく、事業としては問題が多かったように思う。今回改めてデマンド型タクシーの導入を検討するということで様々な課題を挙げられているが、前回同様難しく感じる。

(高江会長)

通常タクシーの棲み分けというところ。実際にどういうところが、難しくなっているのか、具体的にご教示いただきたい。

(葛本委員)

予約が3時間前までしかできなかったことや、当日の変更、追加がどんどん増えてきて、オペレーションがかなり難しくなった。乗合のタクシーというのは、ある程度利用者の方にも制度を理解していただかないと通常タクシーと区別してもらるのが難しい。

(高江会長)

デマンド型タクシーを導入しているところの多くの地域で通常タクシーとデマンド型タクシーの違いについて、利用者の混乱はあると思われる。ただ町としても当然、仮にデマンド型タクシーを導入するということになると、しっかりと広報しないといけない。例えば、デマンド型タクシーは純粋に安いタクシーというような扱いになりがちだが、そうではない。停留所を複数箇所作るにしても、停留所以外のところでは、停まっではいけないと明確に示す。そういう運用面での厳格な対応やオペレーションをしていかないといけない。当日のオペレーション上の問題で当日の追加だとか変更だとかでオペレーションがかなり複雑になるのではないかとされているところだが、これについて事務局の方から、何らか、解決策或いは対応方法なり、何かコメントあるか。

(事務局)

予約について従来は乗車の3時間前までであったが、今検討しているシステムでは、30分前までの予約が対応可能というところであり、なおかつオペレーター業務そのものを運行と切り離して運用というのも可能ではないかと考えている。専門の民間活力を利用することでルートの新検索や再編成もAIシステム上で行われることから急な変更に対しても対応可能かと思われる。

(高江会長)

実際に運行されていた西村タクシーさんの意見である。同じ状況にならないよう注意して検討していく必要がある。

(中村委員)

タクシー事業者に委託するような形で考えているのか。

(事務局)

今の検討段階ではそのように考えている。

(葛城委員)

まず、乗車人数をどのくらいと想定しているのか。タクシー車両で定時定路線で走ったとしても、最大4人しか乗れない。大体1人か2人しか乗らないという計算で、この事業をやろうとされてるのかということ、それであれば初めから全部デマンド型でも対応できるのではないかと思う。

もう一つは、デマンド型タクシーを運行するとなった時、おそらく一つの事業者に委託す

ることになると思うが、それによって、他の事業者との影響があるのではないか。それによって、他の事業者が疲弊することのないように、配慮を十分にさせていただいた上で、事業を進めていただきたい。

(事務局)

まず一点目、定時定路線型の車両はタクシー車両というところだが、資料1ページ目の北東エリアでの導入を想定しており、今この自治会等に意見を聞いている。そこでどのようなニーズがあるか調査しているが、肯定的な意見、または否定的な意見、混在してる状況であることから、まずはミニマムなスタートとして、費用的な面も含めてタクシー車両を活用していきたい。ただ、今後やっていく中で、利用者が乗り切れないという事象が起こった場合には、車両はそれ相応の大きさ、ミニバンくらいのもので導入検討の余地がある。

また、最初から全部デマンド型で行ったらどうかということだが、駅へのアクセスというところを重点的に考えており、特に朝、そして夕方に関しては駅へのアクセス、また、逆に駅からのアクセスが集中されると見込まれる。そういったところには、資料3ページ目で示させていただいた通り、輸送がある程度固まるであろうところには、定時定路線の方が有効であろうと考えている。

もう一点、デマンド型タクシー運行を行った場合、受託事業者1社になるというところで、検討として、車両台数は3台ほど必要であると考えており、町内のタクシー事業者に参画いただけないかなと考えている。例えば輪番で順番に、受託事業者を回っていただくというのも一つの方法として検討している。

(葛城委員)

AIシステムということでスマホから申し込むという形になるかと思うが、高齢化が進む中で、対応できるものなのか。

また、今話されてたように、共同で行う考えを持っておられるということは、予約を受けるのは別の団体なり、組織でやって、そこにタクシー会社各社が、1台ずつなり配車をして、行うというような考えでよろしいか。

(事務局)

まず一つ目の、AIシステムの予約方法について、いろいろな業者さんの話を聞いている中で、スマホで予約を完了する方法も一つではあるが、別途コールセンターを設けて、電話での予約も可能だと考えています。そしてコールセンターがそのシステムを運用するというのもやり方の一つとしてあるかと思う。

コールセンターを設けることで、予約を受注したり当日の変更などの部分で、先程ご意見あったように、運行の業務は切り離して、全く別団体がそれ専用に担うというのも可能かと思っている。

(井上委員)

今考えておられる運行の形態だと、時間帯によっては、定時定路線、またはデマンド型が利用できないという認識でよろしいか。

(事務局)

今後の考え方の検討の一つであるが、運行した後である程度需要が見えてくると、それに合わせて定時定路線なり、デマンド型なりで固まる可能性もあるかと思う。また、例えば、車両を2台同時に走らせて、1台は定時定路線を、もう1台はデマンド型という方法も一つ考えられる。

(高江会長)

いずれにしても実際の運行をしながら、デマンド型と定時定路線の割合だとか本数というのを検討していきたいというのが、町としての考え方である。

(葛本委員)

運行形態の想定の中にある運行事業者について、町内タクシー事業者に広く参画いただけないかということだが、デマンド型のタクシーの場合、乗合事業の許可が必要になる。以前のデマンド型タクシーももたろう号を運行する時に、手続きをしたが、他の事業者を含めて、乗合事業の許可を持っているのは多分、西村タクシーだけだと思う。仮に他の事業者の方々がこの事業に参入せず、弊社に決まった場合、コロナの影響とか、業績の関係から車両を減らしていることから、車両数等に余裕はなく、この事業にタクシー車両を導入するということであれば、既存の車両から台数を割いてというのは、正直難しい。事業の専用車両とかあれば別だが。

(高江会長)

車両或いは運転手に余裕がない中でどう確保していくか。町がどのような準備をするのかということも含めて、事務局の意見あるか。

(事務局)

タクシー事業者とお話させていただく中で、西村タクシーはじめ、他の事業者においても現状が厳しいことは承知している。今後どういった形で、どのように確保していくかというのは一つの課題だと考えており、様々な検討が必要になると思っている。

(葛城委員)

資料4ページ、新たに導入する交通のあり方についての三つ目のところに現在のタワラモトンタクシー事業の見直しについても検討するとあるが、タワラモトンタクシー事業について、内容に関して見直す可能性はあるが、事業そのものについては継続していくという認識でよろしいか。

(事務局)

タワラモトンタクシー事業の見直しの方向性について、アンケート結果から日時による改善希望が多くあるところ。また、ちょっと財政的な話で、財政がかなり逼迫してきている状況であり、新たに導入する公共交通とタイミングを合わせて、タワラモトンタクシーの見直しということで、制度そのものを、例えば対象者をもう一度見直したり、使用要件を出したりというのは考えている。

(高江会長)

現在、町の単独の費用で運用している。我々は2500万程度を出しており、それを踏まえて、タワラモトンタクシー事業の見直しというところを併せて進めている。

(山岡委員)

基本的には、停留所があって、毎日定時定路線で運行するというのの一つで、もう一つは、従来のタワラモトンタクシーが一つ。それに加えてもう一つは、各自治会とかに停留所を設けて、乗合タクシーみたいな感じと、その三本立てということか。

(事務局)

大きくはその三種類となる。ただ、それぞれ性質が異なっており、まずデマンド型となると、自治会等に停留所をあらかじめ設けて、予約をしていただき、その停留所間を運行するというのの一つ。

もう一つ、定時定路線というのはそれぞれ停留所をもっと大まかな点で打って、一定の路線、一定の時間が決まった、いわゆるコミュニティバスのようなものが一つ。

もう一つ、最後現状やっております、タワラモトンタクシーにつきましては町内4事業者で運行されてる通常タクシーを使用されたときに、助成するチケットを対象者の方に交付している。

新しい事業について本来は町内全域を対象として目指したいところだが、ニーズも掴めないところもありテスト的に実証したい。大きく交通不便地域が3エリアに分かれ、今のところ、ニーズが多いと思われるところが北東の方となり、まずそこで、定時定路線なりで色んなところでの実証を考えさせていただいて、順次拡幅していきたい。タワラモトンタクシーについては従来通り全体として継続していく。

(山岡委員)

自家用車がない方はタワラモトンタクシーのような通常タクシーを多く利用している。高齢者の方で健康な方は停留所まで行けると思うが、そうじゃない者に乗合タクシーというのはなかなか難しいように思う。

(高江会長)

タワラモトンタクシー事業について、公共交通政策としての色合いも当然あるが、年齢制限があったり、福祉政策としての色がすごく強い事業だと思っている。そのため誰でも気軽に使えるような新たな公共交通を導入する必要があるのではないかというところでの今回の提案で、オペレーション部分については利用者が使いやすい、あるいは、ちゃんと使えるようなシステムが整備されるということが大前提であるので、そこはしっかりと進めるように努めていく。

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