

## 令和4年度 第33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11月25日 13時00分～14時00分

場所 301・302会議室

出席者 瀧本委員（代理出席）、堀川委員（代理出席）、葛城委員、葛本委員、中谷委員（代理出席）、中西委員、吉川委員、山岡委員、吉田委員、関委員（代理出席）、熊木委員（代理出席）、富家委員（代理出席）、水田委員（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33回田原本町地域公共交通活性化協議会は、出席委員17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）「新たに導入する公共交通のあり方について」

（事務局）

資料1：新たに導入する公共交通のあり方について説明

・新たに導入する公共交通のあり方について

定時定路線型とデマンド型の併用（時間帯によって運行形態を変更するもの）

予約時間、運賃等の想定

（質疑応答）

（葛城委員）

実証運行ということで、いつ頃の運行を予定しているのか。また、定時定路線型における運賃は100円との想定をしており、安価なようにも思うが、収支についてはどのように考えているのか。利用者の年齢制限などあるのか。新たに交通を導入することによって、

既存のタワラモトンタクシー利用料金助成制度への影響はあるのか。

今後、地元のタクシー事業者と入念に協議をしていただき、現タクシー事業と棲み分けをきっちりとし、進めていただきたいと思います。

(事務局)

運行予定については令和5年度中を目指して検討している。料金・収支についても具体的なことについてはこれから検討していくが、実証運行だからといって無料ですることは考えていない。年齢制限はなし。地元事業者とは現在調整中である。また、タワラモトンタクシー利用料金助成制度については継続しながら、新しい交通を導入していきたいと考えている。

(葛城委員)

移動にはお金がかかるというのは当然であり、導入・継続していくとなると、運賃収入だけでは町の負担が大きくなる一方である。その時に新しい交通を利用していない方から税の使い道について様々な意見等あると思う。そのへんも含めて運賃については100円などにこだわらず議論して今後進めていってもらいたい。

もう一点、新しい交通については道路運送法上、乗合事業の位置づけとしていくのか。

(事務局)

乗合事業として考えている。

(葛城委員)

乗合事業にした場合、法律上軽車両でいけるのかどうか。また、乗合事業とした場合、新たに許可を取る必要があると思うが、タクシー事業者はどのように考えているのか。そのあたりは運輸支局も交えて協議していく必要もあると思う。

(事務局)

軽自動車での乗合については不可能ではないが事例は少ないと認識している。運輸支局とは今後も相談しながら、タクシー車両との明確な見分けについても調整していく必要があると思っている。タクシー車両との見分けという点では、軽だけでなく普通自動車も検討している。

(関委員)

近畿では乗合で軽自動車車両導入事例はない。軽だから駄目、不可能ということではなく、普通車ではなく、軽自動車でなければならない理由を明確に協議会として示して頂ければ運輸局として検討の余地はある。小回りが利く車両やタクシー車両と見分けがつく車両と行ったところでは、普通車の利用でもできる範疇だと思う。

(高江会長)

必ずしも軽自動車にこだわる必要はないかと思う。小回りが利く車両や見分けについては塗装などすることで普通車でも対応できると思うので、軽自動車にこだわって議論を進める必要性もないと考える。

(関委員)

また、資料1の1ページ目デマンド型について運行管理を1者に、運行サービスを4者に輪番ということだが、この運行管理というのはオペレーター業務という理解でよろしいか。

(事務局)

その通りである。

(高江会長)

ここまでの整理として、タワラモトタクシーの前身として以前ももたろう号というデマンド型交通を町内全域で実施していたが、利用の3時間前までには予約する必要があり、大きな課題となっていた。その解決策として前回の協議会でAIシステムの導入という方法が挙げられていたが、今回事務局としてはAIシステムの導入をせず、タクシー事業者が持つ従来のシステムを活用するということが実際に何時間前に予約ができるようになるのか、今の見立てを教えてください。

(事務局)

タクシー事業者と協議している中ではあるが、従来のシステムを活用しても30分前～1時間前まで縮めることが可能ではないかとのこと。予約の順番等があるので確約できるわけではなくオペレーションの工夫は必要になると思う。現状としては、新しいAIシステムは導入しない方向で考えている。

(高江会長)

行政として交通を導入、運行することが目的になってはいけない。町民の方に乗ってもらうことで継続し、そのためには当然利便性の確保は必要になってくる。が、利便性ばかりを追求すると今度は既存のタクシー事業との棲み分けが難しくなってくるところもあるのでバランスを取りながらの検討をお願いします。

(葛本委員)

当時ももたろう号を実際に運行していたが、オペレーターは別において、そこで時間の調整や当日の変更等対応してもらっていた。予約時間について具体的にわかるわけではないが、運行する中で、利用者によって時間通りに出てきてくれる人、そうでない人がいたのが現状で時間が読みにくいといったところもあった。事業者側の意見としては、事故をせず安全に移動することが最重要であるので、利便性も大事ではあるがそこを意識しながら検討していただきたいと思う。

(葛城委員)

乗合事業ということで輪番制を考えておられるとのことだが、車両の所有についても詰めてもらう必要がある。事故等起きたときの対処含め運輸支局とも十分相談の上進めていただきたい。

(事務局)

車については町での所有を考えている。乗合許可については各事業者ごとに取っていた

だく必要があり負担も出てしまうので事業者と相談しながら進めていく。まだ案段階であるが、車両登録時に所有者が町、使用者が事業者といった形をとる考えもある。

(関委員)

今の点について補足になるが、所有者についてはリース会社であっても町であっても構わない。車検証の使用者の部分それぞれ各事業者とする必要があるので、仮に町内事業者4者で輪番制をするとなった場合それぞれが許可を取って、それぞれ車が必要になるので4台準備する必要がある。1台の車を4者で使いまわすということはできないのでその点踏まえて検討していただきたい。

(山岡委員)

今回の新たな交通案は高齢者をターゲットとした通院需要を目的としているのか。事務局でどのようなシミュレーションをして今回の案を出したのか。

(事務局)

今回の提案は午前定時定路線、午後デマンド型ということで将来的にはエリアの拡大を目指して進めていきたい。例えばの話だが今検討しているバス路線では北東エリアしかないので、国保中央病院には行けない。将来的には他のルートとうまく連携し町内をカバーできるように取り組んでいく。今回のターゲットについては言われるとおりの高齢者の通院需要、買い物需要をメインとしている。現状のタワラモトンタクシーの利用状況を見ると、半分以上が通院で8分の1が買い物となっていることから全体の約6割となっていることから今回メインターゲットと考えている。一方、降りる場所については田原本駅が一番多くなっている。駅で降りてどこに向かっているか、駅からさらに電車に乗っているのか、駅からタワラモトンタクシーを利用しているのか、そこまでの具体的な内容までは分からないが、駅が一つの帰着点になっているのは間違いない。町内にある病院を細かく回ることができればいいが、停留所を数多く作ると今度はダイヤが細かくなり時間がかかってしまう。そのようなことからこちらの考えとしては、行きたい病院に近い停留所で降りてもらいそこから徒歩、もしくはタワラモトンタクシーの利用、帰りについてはデマンド型を利用してもらえればと思う。

(山岡委員)

それならばタワラモトンタクシーを利用するほうが簡単でそちらを使う人が多くなると思う。料金についてはタワラモトンタクシーよりも安いですが、利便性を見るとなかなか難しいようにも思える。せっかくの新たな交通の導入検討となるのでしっかりと話し合っより良いものになればありがたい。

#### 4. その他

(高江会長)

事務局より何かあれば。

(事務局)

「自動運転等デジタル技術を活用した交通サービスの実証実験について」  
参考資料2について説明

(質疑応答)

(高江会長)

先ほどの議事であった公共交通とは別に町内数拠点を結ぶ自動運転走行車両の導入について県からの採択を受けたとの報告。当協議会としての関与はあるのか。

(事務局)

地域公共交通活性化協議会と直接絡んでいくわけではないが、新たに地域協議会なるものの設置が必要ということをお県より聞いている。その中で今後どういった方が関与するのかお県との調整になってくると思われる。

(葛城委員)

自動運転の実証実験とのことで導入検討の意味合いとしては、地域交通の中で高齢者の方の移動を支えていくという認識なのか。それともそういったものとは関係なく、地域の自動運転ということだけでやるだけなのか。どのような方向性となるのか、わかる範囲で教えていただければ。

(熊木委員)

事業自体は県のまちづくりプロジェクト推進室がやっている。自動運転という大きな枠組みで、今後運転手不足や高齢者ドライバー等の問題が出てくる中でひとつの対応策として着目している。細かい部分については検討中であるが、バス等の自動運転導入など模索していくつもりである。

(葛城委員)

自動運転が実際に導入されたときの責任などは誰が持つのか。将来的には運転手なしで車両が自動で走ることを想定していると思うが、万が一事故が起きたときにはどのような対処になるのだろうか。自動運転の方向性含め、もしわかるのであれば参考に教えていただきたい。

(高江会長)

現時点でまだ技術面がそこまで確立されていない中で、どのような形で運用できるのか、国としてどのような方向性なのか、今後、国が舵取りをしていくので詳細等はまだまだ分からない点が多い。

今回採択された実証実験においては運転手はいるだろうし、完全な自動運転というわけにはいかない。あくまで実証というところでご理解いただければと思う。

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き

いたことの御礼。進行を事務局にお返しする。

## 5. 閉会