

### 第35回田原本町地域公共交通活性化協議会 議事録

開催日時 令和5年3月20日 14時00分～15時00分

場所 レスティ唐古・鍵 2階 多目的室

出席者 近畿日本鉄道株式会社 天理駅駅長 杉浦 良知

(敬称略) 奈良交通株式会社 自動車事業本部乗合事業部 部長 大久保 篤士

一般社団法人奈良県タクシー協会 専務理事 葛城 滝男

公益社団法人奈良県バス協会 専務理事 井上 景之

田原本町自治連合会 会長 中西 秀和

一般社団法人田原本まちづくり観光振興機構 理事 服部 誠

田原本町地域婦人団体連絡協議会 会長 山岡 佐規子

国保中央病院 事務部長 吉田 昭吾

(代) 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 運輸企画専門官 関 尚也

(代) 奈良県県土マネジメント部リニア推進・地域交通対策課 主任主事 熊木 俊耶

奈良県県土マネジメント部中和土木事務所 所長 牧田 孝光

田原本町副町長 高江 啓史

田原本町健康福祉部長 工藤 華代

田原本町産業建設部長 田邊 義巳

田原本町町長公室参事 若林 吾朗

#### 1. 開会

(事務局)

それでは、定刻となりましたので、只今より、第35回田原本町地域公共交通活性化協議会を開催させていただきます。本日は、年度末というお忙しい中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。本日進行を務めさせていただきます、事務局の企画財政課の合田でございます。よろしくお願いたします。

会議に入ります前に、本日の出席者数についてご報告申し上げます。出席委員は15名でございまして、委員総数の過半数のご出席をいただいておりますので、本協議会規約第9条第2項の規定により会議は成立しておりますことを申し添えます。なお、本日欠席されております委員の方からは、事前に、所用のため欠席とのご連絡をいただいております。

それでは、会議開催にあたりまして、高江会長がご挨拶申し上げます。

## 2. 会長挨拶

(高江会長)

皆様、こんにちは。本日も大変ご多用のところ、お集りいただきましてありがとうございます。

本日も前回に引き続きまして、本町の公共交通についてのご議論ということで議題としたいと思います。冒頭私から2点申し上げます。まず一つ目については、先般令和5年度の田原本町としての予算が、皆様方のご協力をいただきながら成立したところでございます。そういう意味では、その予算の中には当然今回ご議論をしていただく、デマンド交通ですとか定時定路線の予算も含まれておりますので、予算上としては来年度から実施ができる状況となっております。ただ一方で運用面についてはまだまだ詰めないといけないところ、皆様方からのご助言ご指摘等々必要なところも多数ありますので、引き続き本日も含めご協力いただけますとありがたく思っております。2点目については、前回の協議会の際に関委員から、日程調整についてこの場というのがまさに皆様との利害関係者との調整の場でもあるということで、できる限り多くの方に参加いただける日程で開催すべきではないかとご指摘を頂戴しました。私からもその通りであるということをお話をさせていただいております。次回から皆様方に何案かをお示しさせていただき、なるべく多くの方にご参加いただける日程で開催したいと思っておりますので、その点もご承知おきいただけるとありがたく存じます。本日については、前回の協議会の際に本日実施をさせていただきたいとお示しさせていただいておりますので、本日の開催ということでお願いをしているところでございます。私から2点でございます。本日も引き続きよろしくお願いいたします。

## 3. 資料確認

(事務局)

ありがとうございました。

それでは、議事に入ります前に、資料の確認をお願いいたします。なお、メールにより資料の事前送付をさせていただいた方は全ての資料を机上に配布させていただいております。郵送により送付させていただいた方は資料をご持参いただいておりますので、その他の資料を机上に配布させていただいております。資料は、議事次第、出席者名簿、座席表、そして、

資料1 新たに導入する公共交通について

資料2 令和5年度事業計画(案)

資料3 令和5年度予算(案)

資料その他

を配布させていただいております。お手元のない資料がございましたら、事務局までお申し出をお願いいたします。それでは、ただ今より、議事に移らせていただきます。高江会長、よろしくお願いいたします。

## 4. 議事

(高江会長)

それでは議事に入らせていただきます。次第の3 議事「新たに導入する公共交通について」事務局より説明をお願いします。

(事務局)

《資料1について事務局説明》

(高江会長)

事務局からは、まず公共交通の全体像ということで、既に実施しているタワラモトタクシーと、今後、来年度以降実施をしていく、二つの新たな公共交通としての役割分担の説明、そして新たに導入するデマンド交通と定時定路線についての新たな説明ということです。委員の皆様からご意見等ございましたら、いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(葛城委員)

軽自動車でないといけないということらしいんですけども、狭隘と言ってもこの田原本町、駅前通り確かに狭いと言われると狭いかもしれませんけれども、乗用車も走っていますし、タクシーも走っています。ですから、道だけを見て軽じゃないといけないという議論はないと思っております。

また、EV車両で1便1人ぐらいしか乗らないから小さくていいんだ、ということだと思っておりますけれども、1人ぐらいしか乗らないのに、そこまで必要性があるのかどうかということも議論が必要になってくるのではないかと思います。

やっぱりたくさんの人に利用していただくという体制をとるとこの方が大事だと思います。電気自動車を入れたいという思いはわかります。今こういう議論をしていますから。ただ、三郷町はたぶん軽じゃない電気自動車で行われると思うんですよ。デマンドね。だから軽でなくてもできる。

単に費用かかるので押さえたいということであれば、致し方ないと思っておりますけれども、やはりたくさんの人に乘ってもらうということをやったり進めていかないと、1人ぐらいしか乗らないから、軽でいいのだという発想はちょっとどうかと。やはりたくさんの方に利用していただくこそ、せつかくこれを導入するのであれば、意義があると思っておりますね。

前の時は1.1人だったから今度も1.1人ぐらいしか乗らないという発想はどうかという気がしますが、やっぱりたくさんの人に乘ってもらうという思いがあるのかどうか。それと、どうしても軽でないといけないのかというところを、ちょっとお聞かせ願いたい。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

たくさんの人に利用していただくということについては、当然町としてはそういうふうと考えております。軽でなければならぬかというところと言うと、当然普通車でもいいというところでもありますけれども、様々な観点で検討した結果、軽の方が優位性があるよねというのが事務局としての考えとしてこの場に提示していただいているのかなというところがございます。少し具体的なところで、事務局から軽の優位性を改めて説明いただきたいということ、町の方向性はもうそれ以上ないと思っておりますけれども、もう少し補足いただければと思います。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。

まず人数に関しましては少なくてもいいということでは決してございません。より多くの人に使っていただきたいという思いでございますので、その点ご理解いただきたいと思います。

そして軽でなければならないかということに関しましては、当町は EV を導入したいところではございますけれども、乗り降りというところを考えますと、現在 EV に関しては、SUV という、乗り降りでかなり支障が出るかと思われる車両しか選択肢はないのかなというところでございますので、EV では軽自動車に現在検討しているところでございます。

(葛城委員)

わかりましたが、やはりたくさんの人に利用していただくということであれば、それなり乗れる車両を入れるというのが基本じゃないかなとは思いますが。これは意見ですので、あとは皆さんで判断していただいて結構です。

(高江会長)

ありがとうございます。

他いかがでしょうか。

(山岡委員)

前回の会議、欠席させていただいたので説明あったかどうかわからないのですが、この図面のところの青線の太線についてはという説明があるんですが、この青線のところに、停留所を置くということですかね。そこを運行して行って、停留所もどこかに置くということでしょうか。前回、停留所の位置とか説明あったんでしょうか。太い青線ならば、どこなのかはっきり特定できないなと思ったので、指摘させていただきました。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

前回はこの会議にご出席いただいている方にとってはご承知のことだと思いますけど、前回から大幅に変更がなされております。

停留所についても、いまだこれから決めていこうというところで、ざっくりとしたイメージというところではありますけれども、事務局からこの中でどういうふうに考えていくのかという大きな方向性等あれば、ご説明いただきたいと思います。

(事務局)

地図の青い太線のところを走ろうというざっくりとしたイメージでございます。そして基本的には公共

施設、駅、商業施設っていうところを通過するということでございます。

ただ、これだけでは住民の皆さんが乗り降りする場所ということも当然必要になってくるかと思えますので、そのあたりはこの青線の範囲内でまだこれから進めていくところではございますが、停留所の方を検討して参りたいと考えてございます。

(山岡委員)

結局まだはっきりと停留所をどこにするっていうのは決まってないということですね。そうしたらまだこの青線の線上、結構な距離があると思うんですが、線も太いですし、どこというのは決まなくてこのあたりという感じですかね。

(事務局)

はい。今回定時定路線を走らせる場所というのは、ある程度人口が密集しているということと、その赤の線が駅などからですね 800 メートル以内とか、駅の圏内というような場所にして、それ以外の部分を走らせようとする部分もでございます。ですので、この赤線以外のところで、比較的人口が多いところを停留所と考えているんですけれども、当然何ヶ所かというのはこれからということで、地元との調整も含め、これからということでございます。

(中西委員)

先ほど運行時の車両が軽自動車ということでしたけども、例えば、今現在 1.1 人だから軽自動車ですよということですけども、例えば予想していた以上に利用人数が増えた場合、軽自動車から普通車へ転換できるのか、軽自動車を 2 台で対応するのか、そのへんの対応は考えておられますか。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

想定以上のニーズがあった場合の対応ということで来年度予算の中身も含めてですね、簡単にご説明お願いします。

(事務局)

デマンド型に関しましては、軽自動車ということで一旦導入を検討させていただきます。そしてまた後程説明がございましたけれども、町としては、2 台導入すると、ただし 1 台は、予備ということになります。当然点検であったり、不慮の事故等々あれば、運行できないということがあってはいけませんので、2 台導入しますけれども、まずは 1 台で運行するということを考えてございます。

そして想定よりも、より多くの方に乗っていただけるということに関しましては、定時定路線、デマンド、タワラモトタクシーこの 3 つの組み合わせで現在公共交通を考えてございますので、その中でどう増やしていけるか等々を含めて検討していきたいというふうに考えてございます。現時点では以上でございます。

(高江会長)

デマンド交通については冒頭で事務局から説明させていただいた通り、町内全域の公共交通空白地域を解消するのだということでありますので、まずは北東エリアでスタートしますが、将来的には町全域に広げていく、そういった場合に、当然来年度購入する2台では賅えないことも想定されますので、まずは北東エリアでどれぐらいのニーズがあってどれぐらいの車両があればいいのだろうかというところも含めて、モニタリングをしながら、具体的にはどれぐらいの車両が必要かというところで、見直しをして拡大していきたいということでございます。

他はいかがでしょうか。

(若林委員)

今の2台の話で、1台予備として控えであると思うんですが、例えば予約が多かったら当然デマンドなんで予約が多いっていうのは事前にわかると思うので、その場合は、人振りがうまくいっていかって問題も当然あるんですけど、ドライバーさんがいるかどうかという問題もあるんですが、場合によってはその対応の中で、5人、6人予約が入った場合には、その日では2台で向かうみたいな対応も、オペレーションの中で今後検討かなと思うんですけど、できなくはないのかなと思ったんですが、いかがでしょうか。

(事務局)

事業者との調整は必要かと思っておりますけれども、多い場合はそれに対応できるかどうかというところはしっかりと検討して参りたいと考えてございます。

(服部委員)

今テレビなんか見ると、あるタクシー会社が地区から地区で色々こういうデマンド型でやっております。こういうふうにいちから考えていく、たぶんそういうところも参考にしておられると思うんですけども、そういうところをまず調整、資料をいただいたりして、できるだけ物議できるような方法でもっていってもらったと思います。こういう状況だからこうしていくんじゃなく、現在先進的に進めておられる情報、そのあたりのところを上手く参考にできたらいいんじゃないかなというふうに思います。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

当然先進事例の調査等を、事務局においては進めていらっしゃると思いますけど、引き続き町としても調べていきたいと思っています。

(葛城委員)

このデマンドの部分は前にお話があったかどうか分かりませんが、自家用有償運送でやるんです

か、乗り合い事業でやるんですか。どっちでしたか。

(高江会長)

許認可の種別ということです。

(事務局)

現時点では乗り合いの方では検討しておりますけれども、まだ最終確定というわけではございません。現時点では乗り合いの方で進められればというふうに考えてございます。

(葛城委員)

要は、今現在事業者と乗り合いで調整を図っておられて、できなければ自家用有償運送になるかもしれないということですね。

(高江会長)

川西町は自家用でしたっけ。

(事務局)

はい。聞いたところ、川西町では自家用で運行されているということです。

(高江会長)

他いかがでしょうか。

(関委員)

先ほどデマンドで2台導入ということで、ただし1台は予備ということなんですけど、となると、運行事業者は何社を想定されているのでしょうか。複数ですか。単独ですか。

(高江会長)

運行事業者数のご質問です。

(事務局)

まず北東エリアで導入するんですけれども、まず1社でということ考えてございます。

(関委員)

以前は複数社による持ち回りという話が、前々回の協議会であったと思うんですけども、そこから練り直されて、1社で確定ということよろしいのでしょうか。

(高江会長)

そのあたりの現状の経過も、もしもお話できるようなところがあるのであれば、特になければいいですけども、確かに関委員おっしゃる通り、従前は持ち回りという話もありましたけれども、複数回の協議会に至るまでに、1社にというふうになっており、その経過について説明ができるような内容があればお願いいたします。

(事務局)

まず1台で運行しますので、同時に2社ということはないのかなというふうなことを考えております。季節的なものによって導入したいというところは、最終的にどうしようかというところは検討しております。

(高江会長)

季節的とは。

(事務局)

例えば、1年で前半をこの会社で後半はこの事業者でというところは、最終詰めきれてないところではあります。

(高江会長)

今後拡大するというふうになった場合には、もしかしたら複数事業者でないとできないというふうなことも想定されますね。

(事務局)

はい。現在北東でというところですけども、町域全体でということになれば、複数の事業者でということも当然想定しているところでございます。

(関委員)

本日説明いただいた資料の2ページ目なんですけども、デマンド型交通で導入する車両についてちょっと意見を述べさせていただきます。軽自動車にEVを導入されることについて、我々奈良運輸支局としても、反対するために意見を申し上げるつもりは決してなくて、従前から繰り返しとなって恐縮なんですけども、普通車ではなくて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お示しをいただきたいということでお話をさせていただいていたところです。本日のこの現状の資料では、普通車ではなくて軽自動車でなければならない理由が、弱いかなというふうに認識をしております。今から申し上げるのは、その資料を修文する際の一助となればというふうに思って発言をさせていただきますので、前向きにとらえていただくように、よろしく願いいたします。

①で、費用を格段に抑えられるという記載があるんですけど、この点について資料やデータを用いた具体的な試算結果について説明をしていただけますでしょうか。

(高江会長)

費用面についての定量化、定性的な言葉ではなくて、これはおそらくランニングも含めてっていうところですね。

(関委員)

そうですね。そういったランニングコストもそうですけども、どのような車両を比較した上で費用の拡大が抑えられるのかということで、そういった資料があると説得材料になるのかなというふうに思うんですけども。

(高江会長)

はい。事務局いかがでしょうか。イニシャルとランニング含めて、普通自動車よりも軽自動車の方が費用面において優れているんだというところでの検討は、この場では当然無理だと思いますので、今後の次回協議会を想定されるのかなと思いますけれども、そういった場で、事前に運輸支局さんと調整する場でもあるかもしれませんが、そういうものをお示しすることができますでしょうか。

(事務局)

本日はすみません、お示しできたらよかったですけれども、そちらにつきまして次回の協議会にはお示しさせていただきたいと考えております。

(関委員)

お願いします。費用に関わる話で申し上げさせていただくと、前回の協議会で話が出ました、充電設備、その充電設備を含めた普通充電なのか或いは急速充電なのか、どこに何台設置するのか、そういったことも含めて検討結果について説明をしていただけますでしょうか。

(高江会長)

そういった具体的なオペレーション上のところも含めた説明をということで、確かに今車両だけこうですというふうな説明で、この場にいる方もなかなかイメージしづらいんだろうなということがあるかと思えますけど、次回までにできる限り具体化をして、充電設備は役場に置くのか或いは事業者の車庫に置くのかだとかそういったところも含めて、お示しをすることができるかというところで事務局から回答をお願いします。

(事務局)

こちらにつきましては、次回協議会にはお示しさせていただきたいと考えてございます。

(関委員)

よろしくお願いいたします。

続けて②、当町の有する狭い道路の通行には軽自動車が最も望ましいということなんですけども、この狭隘な道路については、田原本町に限らず、各市町村にあるのが現状かと思うんですけども。事務局が考えていらっしゃる資料でおっしゃる狭隘な道路っていうのは、どれぐらいの幅の道路のことを指しているのでしょうか。

(高江会長)

おそらく旧町内の、事実上一方通行になってるところなのかなと思いますが、幅がどれぐらいあるのかもしも分かれば。

(事務局)

具体的に何メートルというところまで測っておりませんが、基本的には旧町内の道路のところを想定してございます。

(高江会長)

それについても、どれぐらいの幅なのかというのはぜひ、この資料がまさに関委員おっしゃる通り、定性的な情報が多いので、道幅がどれぐらいなのかということも含めて、できる限り定量化、具体化ができるような資料を次回まで準備するというところでお願いできますか。

(事務局)

わかりました次回までに提示させていただきます。

(関委員)

そうですね。その定量化の部分なんですけども、区域運行するエリアを決めることがまず前提なのかなと思うので、他の委員から発言が出なければ後ほど発言をさせていただこうかなと考えてるんですけど、定時定路線の運行ルートを決めることも、非常に大事かなというふうに思っております。ですので事務局が考えていらっしゃる資料でいう狭隘な道路というのは、田原本町内の道路の何%ぐらい占めてるのかなというのも思うところでございます。その辺どうでしょうか。先ほどおっしゃっていた旧町内が狭隘ということですと。

(事務局)

町内の何%が該当するかというところ、すぐに出せるかわからないですけども、そのあたりをどういう形でお出しできるかわからないんですが、そのあたりも検討して参りたいと考えてございます。

(高江会長)

おそらく運行ルートみたいなのところも加味しないといけないのかなと思うんです。

デマンド交通の場合、当然駅とかに行く方が多いので、駅へ行くとなると、基本的には旧町内を通らないと、遠回りすると行けるんですけど、中々難しいよねってなるとそういったところの利便性優位性があるのかなと思いますが、できる限りそこを定量化できるように出したいと思います。

(関委員)

そうですね。まさに会長がおっしゃっていただいた通りかなと思うんですけども、この軽自動車のEVを導入したい、導入する理由の一つとして、そうした資料とかデータをぜひこの場に提供していただいて、皆さんで検討して確認をするということをやっていただければどうかというふうに考えております。よろしくをお願いします。

続けて③なんですけども、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るということなんですけれども、これについては、前々回の11月の協議会で会長が発言された通りかなと思うんですけども、小回りが効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ということでしたし、乗り合いタクシーでは行灯外してメーターを隠す必要があるということで、タクシーとは見た目は異なるかなというふうに思います。

あと、EVの軽自動車を導入したところで、軽の介護タクシー事業者というのはありますので、見た目の異なる車両の解消にはならないのかなというふうに思います。

あと、軽自動車の町民への親しみやすさという部分なんですけど、この部分に寄与をすることについてなんですが、住民の声として、意見アンケートとか意見というのは集約された上での話でしょうか。

(高江会長)

いかがでしょう。

(事務局)

最後にお述べになりました住民の意見を集約したのかっていうところに関しましては、具体的にはしていないというところではあります。

見た目に関しましては、いわゆる乗用車と同じであれば、やはり乗用タクシーと思われて、ここで止めてくださいみたいな、そういうこともやはりありますので、全く違うという趣旨では、軽自動車の方がよりわかりやすいのかなというところで考えてございます。

(関委員)

その点について言いますとボディの表示やボディカラーを一般のタクシーと違うように、色を変えるとかが、目立つ色にするというところに対応できる部分なのかなと思いますし、あと最後、軽自動車をPRの上で寄与できますよという点なんですけど、PRに寄与するから軽自動車のEVを導入するのではなくて、

PR というのは町のホームページだったり、広報誌であったり、各地区への住民の説明会でされた方がいいのかなというふうには思います。

続いて④についてなんですけど、前回の協議会で提案させていただいたUDタクシーの検討結果について説明をしていただけますでしょうか。

(高江会長)

前回関委員から UD タクシーについての事例の紹介等々がございました。それについての事務局としての所見、どういふふうにとらえているかというところのコメントがあればお願いします。

(事務局)

そちらに関しましては、現在検討中でございまして本日お示しできません。

(関委員)

わかりました。

④の一つ目のポツのところなんですけども、広さは乗車定員の違いを踏まえ、軽自動車と普通車の1人当たりの広さは変わらないものと認識ということで、乗り心地も今般の軽自動車と普通車に差はないものと認識というふうにあるので、これは住民は普通車よりも軽自動車が望ましいという、そういう認識での書きぶりによろしいんですね。

(高江会長)

事務局いかがでしょう。

この書きぶりはどちらかという、軽がすぐれているというよりも、軽も普通車と変わらないよという書きぶりかなと、私は理解していたのですが。

(事務局)

会長の発言通り、軽でも大丈夫だろうというようなところでございます。

(高江会長)

大丈夫であろうというのは、その広さ面であるとか、乗り心地等の観点に関して、普通車と特段大きな変わりがなく、サービスを提供できるという意味において問題ないというふうな書きぶりということによろしいですか。

(事務局)

はい。その通りでございます。

(関委員)

私の認識は、住民の方が普通車よりも軽自動車を望まれてる。軽自動車の中でも、町がゼロカーボンということなのでEV、なので軽のEV、そういうストーリーとかそういう理論なのかなと思ってたんですけど。となると、軽がいい、軽のEVがいいっていうのは住民の意見を反映しているものではなくってということなんですか。住民の方の意見はどれぐらいあるものなんですか。軽について。

(高江会長)

はい。事務局いかがでしょうか。

そこは明確なアンケートとかは取ってないかなと思います。おそらくニュートラルな立場で、純粋に町のこういう外部環境とかを踏まえたら軽の方が優位性あるよねというふうな提案かなというふうに理解をしておりますけれども、補足あればお願いします。

(事務局)

会長おっしゃるように、以前、交通アンケートとらしていただいた時は、まず手段としてどういったものがニーズあるかっていうのがメインの現状の調査でしたので、いざ新たな交通を導入するときはどういった車両を使うのかということころまでは言及しておりませんでした。

そして、今この場で検討に出させていただいた車両に関しましては、デマンドとして運行していく中で、一番最適な車両がどういったものかっていう思いの中で検討しておりますので、事務局の思いであったとか、住民さんがどういった車両を望んでるとか、ということころまでは把握してない状況です。

先日軽のEVをカーディーラーの方に見に行かせていただきました。

やはり現在日本で市販されてるEVになりますと、普通車ですと、先ほど事務局からありましたように、SUVの車両が、大半を占めております。セダン型って言いますと例えばトヨタのミライであったりとか、日産のリーフという形になるんですけども、ミライについては高額な車両ですので、検討はない形にしております。日産のリーフに関しましては、実車も見せていただいたんですけども、やはり後部座席の乗り降りするときに、跨がないといけない。特に降りるときですね、座面もかなり低く設定されておりましたので、やはり乗り降りを考えて、メインターゲットになる高齢者を考えると、床がフラットである軽の方が、乗り降りは優位性があるのかなと感じました。

あとは4人5人乗りの定員ですので、それぞれ後部座席で3名乗車されるのか、2名乗車されるかによって、乗り心地が変わるのかなと考えております。

(高江会長)

はい。関委員いかがでしょうか。

(関委員)

実際に軽のEVを導入しようとする、した時に乗っていただく住民を思い描いてらっしゃる方っていうのがあるかなと思います。いままさにおっしゃった高齢者とか、そういった方の住民の方にぜひ、ヒアリ

ングするなり意見を聞くようなことは、できないのでしょうか。実際に普通車より軽が、町として協議会として導入したい理由の一つになるかなと思うんですけど、そのあたりもヒアリングとか意見聞くとか何かそういった声を聞くような場とか、そういった時はなかったでしょうか。或いは今後予定がありますとか。

(高江会長)

はい。実際の利用者の立場に立っての意見ということで、そういった意見を聞く機会、これまではとっていないので今後何らかの機会があるのかどうか。おそらく関委員としてはぜひ取ってほしいと思うんですけど。

(事務局)

今すぐどういうやり方というのちょっとお示しできないのですけれども、やはりそういった声も当然、拾っていければというところで、何らかの方法で、ちょっとこれからは取り組んでいきたいというふうには考えてございます。

(高江会長)

デマンド交通なのであくまで町内から町内への移動ということで、そこまで広くない田原本町内においてどこまで軽と普通車の違いが出るかというところも踏まえての、仮にその意見を聞くんだとするとそういう前提をしっかりと伝えた上での調査になるかなというふうに思っています。

(関委員)

長々とお話させていただいて恐縮だったんですけども、ぜひ、前向きにとらえていただくように繰り返しになりますが、どうぞよろしく願いいたします。

(高江会長)

ありがとうございます。

(服部委員)

確かに田原本の旧町内は、狭いところなら2m50ぐらいのところには電柱と電柱があるので、普通のところ大体3mくらいあって普通車が十分通れるんですけども。

この前東京で会議があって行きましたが、東京の方は、スライドドアのタクシーがものすごく増えてるんですね。運転手にこの方が楽かなあと聞いたら、大体タクシーはクラウンとかそういう車両になるんですけども、そういう車は高い。普通車でもスライドドアにしたらドアが開くタイプとスライドでは、その乗り降りはね、ものすごく楽だと。後ろからドアを開けるときに、自転車とかバイクは突っ込んでくる可能性も少なくなるし、費用的にも安いし、ということで使っていると。だからEVにかかわらず、広い意味で考えていってもらって。

今、色々意見を聞かせてもらいましたが、やはり住民の意見も確かに必要だと思います。結局やることになったときに、どういう形でやっていくかといった指針をもう少し鮮明にさせていただく方がいいんじゃないかなというふうに思います。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

様々な車両がある中ですけども、今おっしゃっていただいたのは、東京五輪の前後で急に増えた、背の高いやつですね。そういったものは確かに、利用者サイドに立った時に乗りやすい、快適だとおそらく思われます。

(服部委員)

セダン型だと跨がないといけませんが、スライドドアだとずっと乗れるといった便利さがある。狭いところでもドアをずっと開ければ、人間の幅さえあれば乗れるという利便性がある。そういうのを田原本の中のタクシーで1台だけ走っていますけどね、そういうのを利用してもらうことを考えていけばいいんじゃないかなというふうに思います。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

車両を選定するにあたってどこに重点を置くかというところかなと思います。ご意見を踏まえて事務局において再度の検討、関委員からのお話があったところと言えば定量化というところを、次回お願いしたいところでございます。

他にいかがでしょうか。

それでは、新たに導入する公共交通についてはこれで終了させていただきます。

続きまして、令和5年度来年度の事業計画の案として、予算案についてということで事務局から説明をお願いします。

(事務局)

《資料2、資料3について事務局説明》

(高江会長)

事業計画と予算案でございます。

委員の皆様からご意見、ご質問等ございましたら、よろしくをお願いします。

(大久保委員)

基本的にスケジュールそった話になるんですが、前回の協議会で私の方から発言しましたが、まず車両の大きさですね、確か前回7人から14人ということでその時にも、要は大型になるのか普通になるのか

で、バス事業なのかタクシー事業なのか大きく変わりますから、まずこれを決めなきゃいけないと申し上げたと思うが、今回それについて触れられてない。

何を言いたいかというと、要は事業者の公募等で一旦4月に上がってますけどどの事業者が出すのか全く見えないんですね。たぶん車両の大きさが決まった後に、先ほど乗り合いでというお話もありましたけど、いわゆるバス事業の乗り合いでいくのかタクシー事業の乗り合いでいくのかというところで変わって参りますんで、まず、5月に交通計画の改定、事業計画のことがちょっとわからないんですけども、100%を決める必要はないかもわからないんですけど、概ねこういった車両でこういった事業、こういった部分っていうのを決めないと、事業者の側からいうとGOも出せない。というのがまず一つ。ですから、この案をお示しいただきましたけどもそういったことを踏まえたスケジュールの調整がいるのかなというところ。

それからもう一つ、車両の大きさにもこれまたよるんですけども、私も奈良交通バス事業者で、普通の乗り合いバスの車両って買えるのが29人乗りなんですね。乗り合い仕様になっている車両を。それ以外の車両、例えば14人乗りの乗り合い仕様をしようとすると、いわゆる自家用車を買って改造するんです。それを改造費用で下手したら自家用車を買うのと同じぐらいか、倍ほどかかっちゃうかなとか、改造にかかる当然期間も必要になるというところで、要は、こういった車両を導入するのかによってそのあとのスケジュール感が当然変わってくるんです。

あとさらに言うと、最後の予算がついてましたけども、デマンドの車両導入を上げていただけてますけども、これも前回ちょっと言わしていただいたと思うんですが、要は車両を事業者が用意するのか町が用意するのかでこの費用が変わって参りますし、こういった車両を導入するのかによって、これまたスケジュールに影響が出てきますので、取り進めにあたってはまずどの大きさの車両でいくか、そのあとに乗り合いでいくのか自家用でいくのかというのをまず決めないことには何も前に向いて進まないんじゃないかというご意見でございます。ですからあくまでスケジュール予算は案で結構でございますけれども、こういった車両事業でやるかによってこの額、スケジュールが変わってくるというのはお含みおいていただきたい。

あと最後に、ちょっとまた戻ります。最初漠然としたルート示されてましたけども、いわゆるこういった車両を使うか、もしくは事業によってルートバス停等々決めていける話になりますんで、とにかくにもこういった車両でいっていかってこの額を決めることが大事かなということでございます。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

委員からご指摘あった通り、従前の協議会において、7人から14人乗りの、定時定路線交通を走らせるというふうな事務局からの説明でございました。

これについて現時点において車両は誰が用意するのか、こういった車両を使うのかといったところで、今後どういうふうに進めていくかというところを事務局からご説明をお願いします。

(事務局)

ご意見ありがとうございます。

正直なところは前回ご指摘いただきまして、また詳細についてまだ検討しているというところではございます。ただ、今もありましたようにまずは車両を決めなければ進まないというところ、十分に承知しておりますので、そちらについては早急に固めていきたいというふうに考えてございます。

(高江会長)

もう人数を決めうちにしたほうがいいんじゃないですかね。

(事務局)

はい。そのあたりも決めさせていただきたいと思います。

(若林委員)

前回7人乗りから14人乗りというような幅広い形で定時定路線型を確か事務局から示していたと思うんです。その時、自分の説明にあったかなかったかはちょっと覚えてないんですけど。要は、いろんな事業者さんに参画をして欲しいし、実際どの事業者さんが参加してくれるかわからないから、公募を幅広い7人乗りから14人乗りで考えているけれども、実際例えば7人乗りだったら、奈良交通さんはそもそも参加難しいと思うんです。14人乗りであればなんとかいけなくはない場合も含めて、こういう車両、何人乗りであれば参画できますよみたいな幅を持たせた形で公募をするっていうやり方もあるのか、それか、そもそもそんなやり方だったら、そんなふわふわしてたらできませんよということもある、もしそうであればご意見いただきたいんですけど。

たぶん事務局としては幅を持たせて7人乗りから14人乗りという形で公募することで、あとは事業者さんによって参画できるその範囲も含めてご提案をしてもらって、その中で町としてまたご提案いただいた中で、審査ということを考えるやり方の方が、いろんな事業者さんに、あまりそんなにたくさん事業者さんが今このご時世で、入っていただけるともたぶん思えないような今状況だと思うので、そういったところもあるんじゃないかなというところですよ。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

7から14としていた趣旨というのは幅広い提案をもらって、よりよいものを選定するためというふうなところは確かにあると思います。ただ一方でおそらく大久保委員からのご指摘があった通り、おそらくそれはなかなか事業者サイドだったら提案しにくいというのが、たぶん実情なのかなと思うんですけど。

(大久保委員)

今の話でいくのであれば、運行の可能性のある事業者さん手を挙げてくださいますので、まず募集かけるかですね。いわゆる公募と言われると、例えばこういう条件に運行可能ですかっていうのを大体聞かれ

と思うんですけど、こういう言葉を使うのが良いかどうかわかりませんが、もし運行していただける可能性ある事業者さん手挙げてくださいますのでまず募集かけられるのは一つのやり方。それに合わせて変えるというのは新たなやり方かなというふうに思います。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

募集の仕方、プロポーザルの受け方含めてもう少し検討が必要かなと思います。今の議論を見る限りでは、ある程度人数の方から探ってこれぐらいの規模あればいいんだけど、もうプロポーザル出してもいいのかなと感じとしては思っておりますけれども、検討をお願いします。

他にいかがでしょうか。

(関委員)

事業計画スケジュール案のところ、交通計画の改定5月とあるんですが、この交通計画というのは田原本町の地域公共交通計画の改定という理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

はい、おっしゃる通りでございます。

(関委員)

田原本町さんの現在の地域公共交通計画から、今回運行計画と新たに導入する公共交通を含めての、地域公共交通ということで、国の補助金との連動化という部分で対応してもらう必要があって改定する必要があるんですけども、交通計画の改定をしてから、6月に事業者決定とか事業者との調整とかルート決定だとかあるんですけど、改定した地域公共交通計画には、ルートや停留所とか定時定路線とか、このあたりの記載はされる予定はないんですか。

(高江会長)

事務局いかがでしょうか。

(事務局)

すいません。関委員に、ちょっとご助言いただきたいんですけども、逆にどこまでこの計画に載せるべきものなのかなというところ、勉強不足なので教えていただきたいです。

(関委員)

そうですね。補助連動化に対応させる必要があるんで、ちょっと今資料手元にはないんですけど、補助連動化させるために地域公共交通計画、こういうふうに書きましょうというパンフレットがあるんです。国交省のホームページでも公開しているものでしてそれを参考に、改定をしていただければと思うん

です。そうすると、交通計画の改定をしてからいろいろ決定をされるというスケジュール感を今お持ちの  
ようなので、ちょっとそのあたりはパンフレットを見ながら、修正が必要な部分があるのかなということ  
ですね。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

公共交通計画、5月時点で一度大きな方向性だけ出して、もしもその先でルートの変更と事業者との調  
整の結果変更等があればまたそこで再度修正をするのかとか、そこはちょっと少し柔軟な対応が必要な  
かもしれませんけれども、また関委員、ご指導いただきながら、より良い地域公共交通計画については策  
定をしていくということでよろしくお願いします。

(関委員)

あと地域公共交通計画改定や変更する場合については、住民の方や利用者の方それから利害関係者の意  
見を反映させるために必要な措置ということで、いわゆるパブコメも必要でございますので、その期間も  
含めて改定してもらって、6月中には改定して施行してもらおうという必要がありますのでどうぞよろしく  
お願いいたします。

先ほど大久保委員がおっしゃったことなんですけども、定時定路線なんですけど、まさに車両の大きさ  
を決めないと、次が始まっていかないということで、それが車両も決まらないとルートも今のところ、前  
回は結構、具体化しているルートだったんですけども、今回かなり、もう一度見直しされたということで  
結構ふんわりとしたルートになっているので、ルートも早く決めてもらわないと、デマンドする区域運行  
するエリアも決まっていかないと思います。というのは定時定路線と区域運行の住み分けをしていただく  
必要が国の補助金の関係でもあります。ということで、早く決めていただかないとかなりタイトになって  
きますので、よろしくお願いいたします。

(高江会長)

はい、ありがとうございます。

なるべく早く各種の調整をしていくということでよろしくお願いします。

他いかがでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは事業計画と予算についてはですね、若干のスケジュールの調整も今後必要なのかもしれませんが  
けれども、協議会として承認をするということで構いませんかでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは、令和5年度事業計画案及び予算案については、この形で承認をさせていただきたいと思いま  
す。

続きまして、議題の4その他についてでございます。事務局から説明をお願いします。

(事務局)

《その他資料について事務局説明》

(高江会長)

事務局から3点でございます。タワラモトンタクシーについてと、新委員の委嘱、そして開催日程の調整ということでございます。委員から何らかご意見ご質問等ございましたら、お願いします。

ないようですので、以上をもちまして、本日の議題はすべて終了いたしました。皆さん長時間にわたりありがとうございます。

それでは進行を事務局に戻します。

(事務局)

ありがとうございました。

委員の皆様、公私ご多忙の中、ご熱心にご審議を賜りまして誠にありがとうございました。

本日も審議いただきました内容につきましてはですね、随時、交通事業者や住民の皆さんと調整を図りまして、県や運輸支局とも相談の上、より良い公共交通の導入を進めてまいりたいと考えてございます。

今後におきましても、本協議会にご理解とご協力を賜りますことをお願いいたしまして、第35回田原本町地域公共交通活性化協議会を終了させていただきます。

皆様、本日はどうもありがとうございました。