

田原本町における 地域公共交通のあり方について

第37回（令和5年度第2回）田原本町 地域公共交通活性化協議会

令和5年5月30日（火）

田原本町 企画財政課

1. これまでの検討状況

これまでの検討状況

- 本年10月から、「定時定路線型バス」「乗合型デマンド交通」の2つを開始予定。
バスは1ルートで実証導入、デマンド交通は全域導入を視野に町の北東エリアから開始。
- デマンド交通が公共交通空白地域を全域カバー。空白地域のうち人口が多いエリアについては、バスが停留。駅や公共・商業施設にも停留することで、空白地域の公共交通需要に加え、町外来訪者の移動需要をバスがカバー。

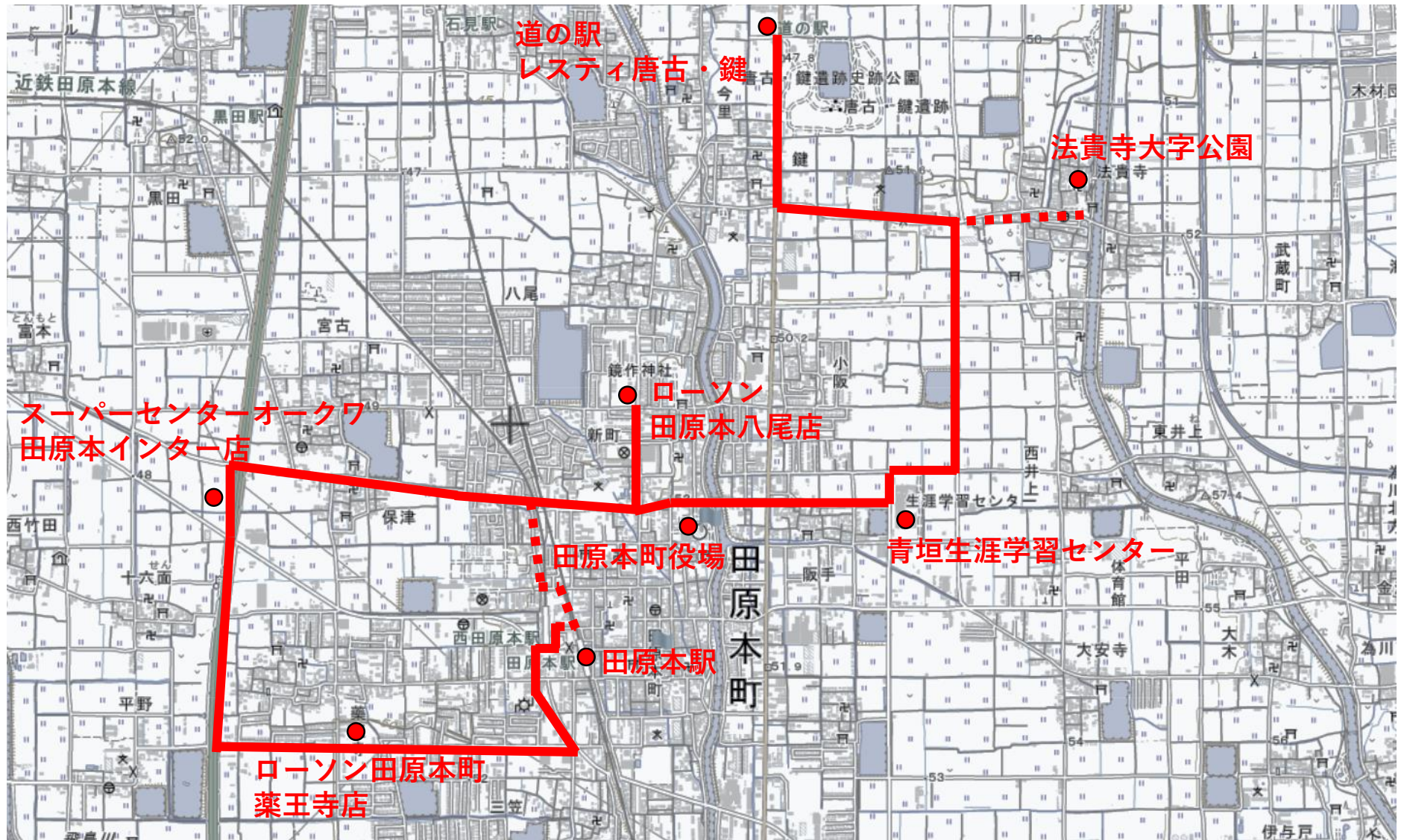
定時定路線型バス

車両・定員	ハイエースタイプ（12～14人乗り程度）
運行経路	次頁ご参照
運行形態	バス事業者（orタクシー事業者）の公募 →本日、公募概要をお示し
運賃	1回100円 →前回ご指摘を踏まえ整理
運行日・時間	次頁ご参照
その他	<ul style="list-style-type: none">・ 自家用有償旅客運送・ 実証導入（1年6カ月）・ 利用の事前登録不要

乗合型デマンド交通

車両・定員	軽EV（4人乗り）
運行エリア・停留所	町内北東エリア（町内主要施設でも乗降車） →本日、具体案をお示し
運行形態	町内タクシー事業者への委託
運賃	1回300円 →前回ご指摘を踏まえ整理
運行日・時間	平日、8時～18時の間で予約を受けて運行
その他	<ul style="list-style-type: none">・ 自家用有償旅客運送・ 今後の全域拡大を視野・ 利用には事前登録が必要・ 乗車の1時間前予約可能

定時定路線型バス:ルート・ダイヤについて(1)



※点線ルート部分 ■■■ は道が狭隘なため、今後必要に応じて運行事業者と調整。

定時定路線型バス:ルート・ダイヤについて(2)

- 田原本駅を中心に、**東側は一本線**のルートを往復し、**西側は循環**するルート
- 空白地域で人口の多い**集落**（法貴寺、八尾、薬王寺）に乗車地として停留するほか、目的地として**公共施設**（青垣、役場）や**商業施設**（Sオークワ、道の駅）、**田原本駅**に停留

定時定路線型の時刻表

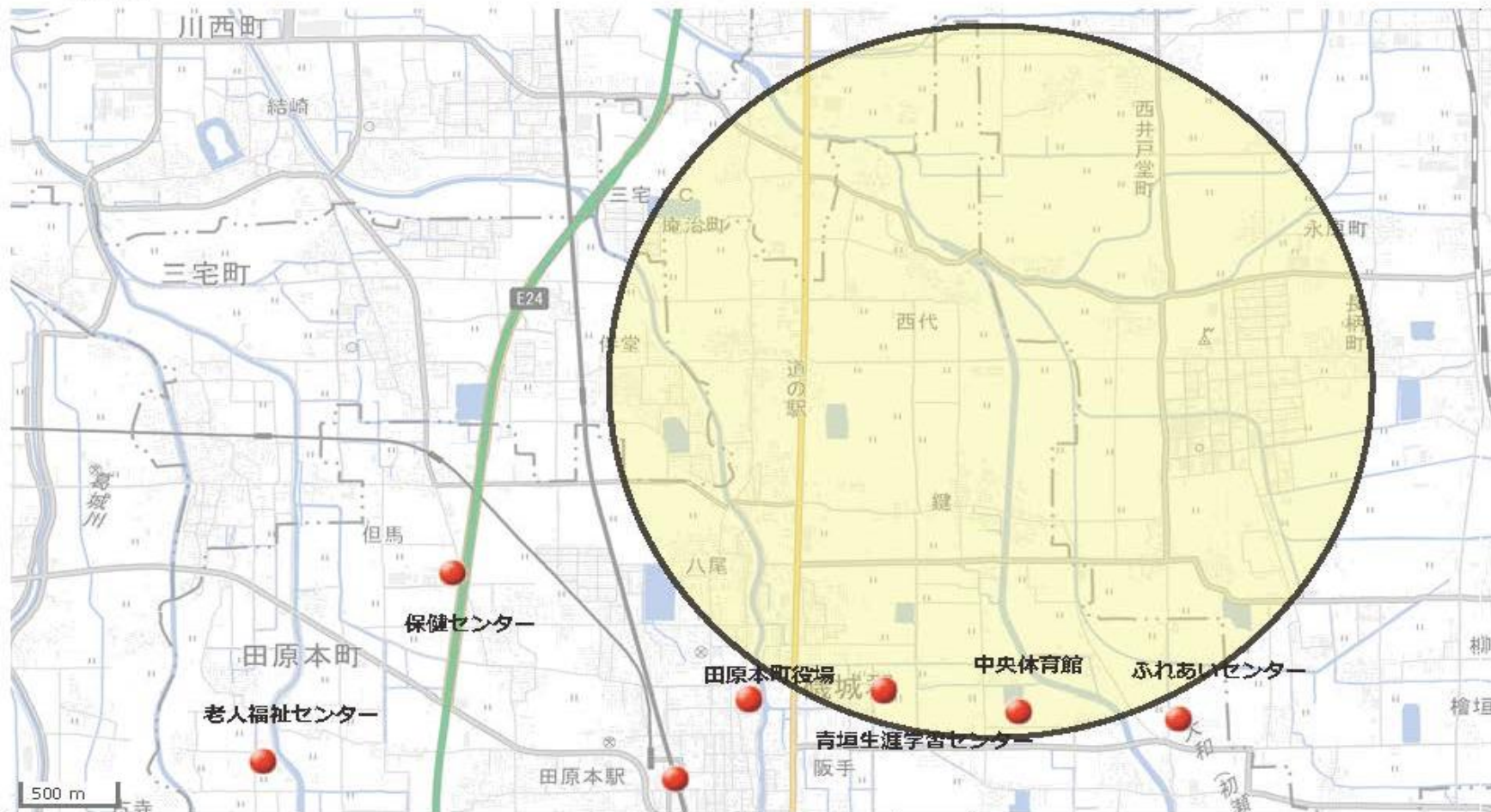
バス停留所	1便		2便		3便		4便	
レスティ道の駅唐古・鍵	8:00	9:00	9:00	10:00	10:00	11:00	11:00	12:00
法貴寺大字公園	8:06	8:54	9:06	9:54	10:06	10:54	11:06	11:54
青垣生涯学習センター	8:10	8:50	9:10	9:50	10:10	10:50	11:10	11:50
田原本町役場	8:14	8:46	9:14	9:46	10:14	10:46	11:14	11:46
ローソン八尾店	8:17	8:43	9:17	9:43	10:17	10:43	11:17	11:43
スーパーオークワ田原本	8:23	↑	↓	9:37	10:23	↑	↓	11:37
ローソン薬王寺店	8:28	↑	↓	9:32	10:28	↑	↓	11:32
近鉄田原本駅	8:33	8:38	9:22	9:27	10:33	10:38	11:22	11:27

バス停留所	5便		6便		7便		8便		9便	
レスティ道の駅唐古・鍵	13:00	14:00	14:00	15:00	15:00	16:00	16:00	17:00	17:00	18:00
法貴寺大字公園	13:06	13:54	14:06	14:54	15:06	15:54	16:06	16:54	17:06	17:54
青垣生涯学習センター	13:10	13:50	14:10	14:50	15:10	15:50	16:10	16:50	17:10	17:50
田原本町役場	13:14	13:46	14:14	14:46	15:14	15:46	16:14	16:46	17:14	17:46
ローソン八尾店	13:17	13:43	14:17	14:43	15:17	15:43	16:17	16:43	17:17	17:43
スーパーオークワ田原本	13:23	↑	↓	14:37	15:23	↑	↓	16:37	17:23	↑
ローソン薬王寺店	13:28	↑	↓	14:32	15:28	↑	↓	16:32	17:28	↑
近鉄田原本駅	13:33	13:38	14:22	14:27	15:33	15:38	16:22	16:27	17:33	17:38

乗合型デマンド交通:運行エリア・停留所について

地理院地図

GSI Maps



○北東エリア各所に停留所を設定（無理のない徒歩圏内）

○ほか、北東エリア外の町内主要施設に停留所を設定（上図施設のほか、駅や商業施設、公共施設など）

2. 今回お示しする内容 その1 (定時定路線型コミュニティバス (自家用有償旅客運送))

定時定路線型バス(自家用有償旅客運送)①:公募(車両)について

○来月初頭より、バス運行事業者の公募を行う予定（公募概要は下記）。

○老若男女や町外から町内へ来た方等を含め、誰でも乗れる新たな移動手段の確保に向け、**自家用有償旅客運送**により、当町で**実証的に**実施する定時定路線型コミュニティバスにつき、その運行事業者を公募するもの。

公募概要

	実施概要
事業者選定方法	公募型プロポーザル方式
事業費上限額	22,560千円
運行期間	令和5年10月2日から令和7年3月31日まで
業務内容	<ul style="list-style-type: none">・ 運転業務・ 運行管理業務・ 集計管理業務・ 運賃徴収業務

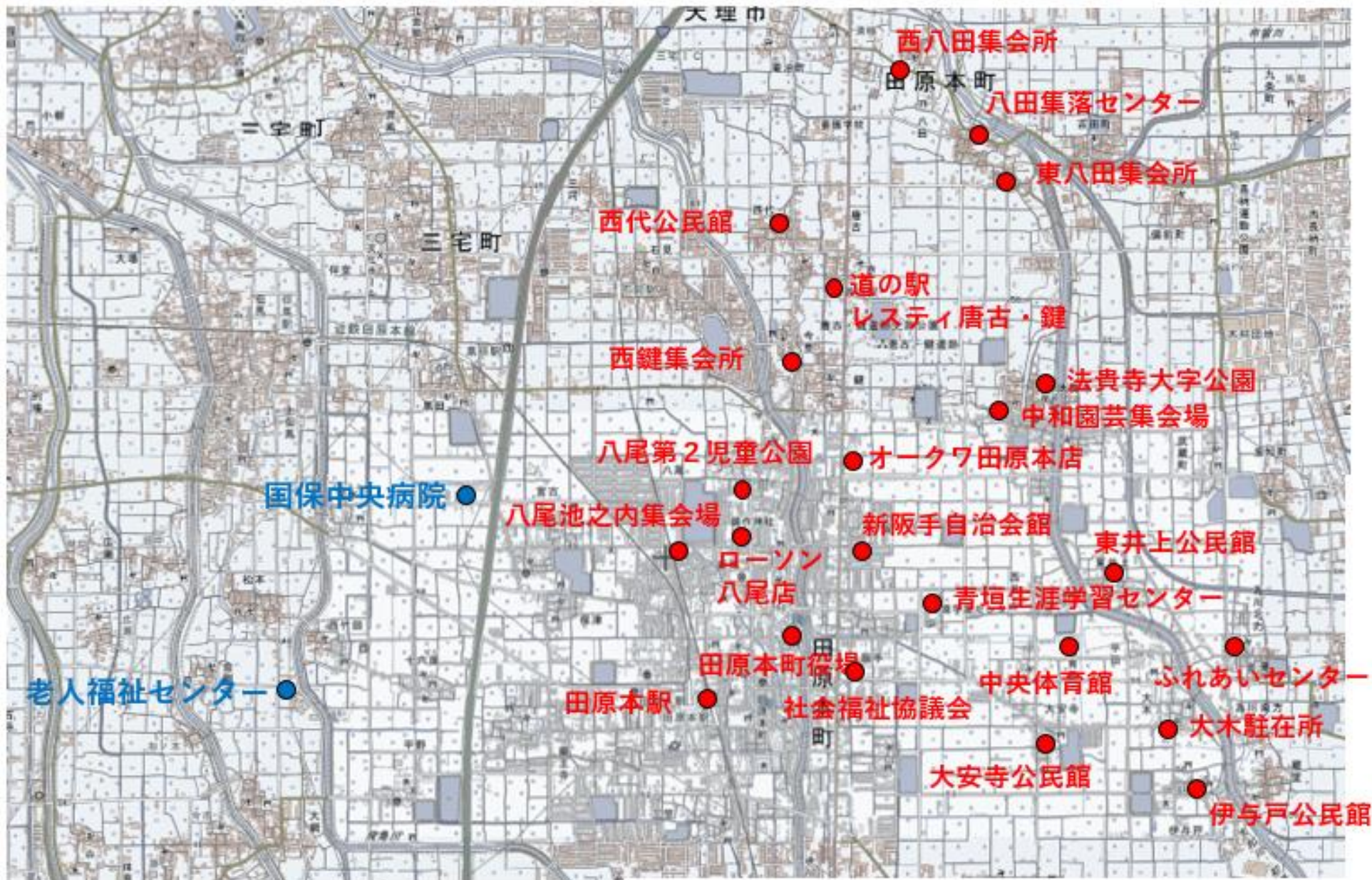
定時定路線型バス(自家用有償旅客運送)②:運賃について

- 前回協議会において、「運賃が100円なのは妥当か（もう少し上げてよいのでは）」というご意見を頂戴したところ、改めて運賃について検討を行った。
- 定時定路線型の自家用有償旅客運送に係る対価の基準については、国交省通知によれば、「当該地域又は隣接市町村等における一般乗合旅客自動車運送事業の運賃、**当該地域における撤退前の一般乗合旅客自動車事業の運賃**を目安」に、「地域公共交通会議において協議が調った額」とされている。
- 当町においてかつて走っていた民間路線バスの運賃は、リハビリセンター～国道千代間（リハビリセンター線、H25廃止）が180円、バスセンター～国保中央病院（国保中央病院線、H29廃止）が210円であり、また、近隣のバス運賃（橿原市170円、天理市100～300円、桜井市190円、広陵町100～200円、川西町100円、奈良交通の初乗り運賃190円）の状況も踏まえると、原案（100円）はこうした目安よりも安い運賃設定となっている。
- 上記を踏まえ、また、受益者負担の観点や、安全確保に必要な費用や人件費等を極力賄うことで（仮に本格運行に移行した場合に）持続可能な運営としていくためにも、**運賃については200円**とすることとしてはどうか。
- その上で、**未就学児の運賃を無料**、小学生を半額、各種手帳（身体障害、療育又は精神）を呈示した者と、その介助者1人までについても半額とすることとしたい。
（特に未就学児については、県内では「保護者1人につき未就学児1人まで無料」といった条件付きで無料と定めている自治体が多いが、**当町としては、子育て支援に力を入れる観点から、未就学児については無条件で運賃を無料とすること**としたい。）

3. 今回お示しする内容 その2 (区域運行型デマンド交通 (自家用有償旅客運送))

区域運行型デマンド交通(自家用有償旅客運送)①:停留所について(1)

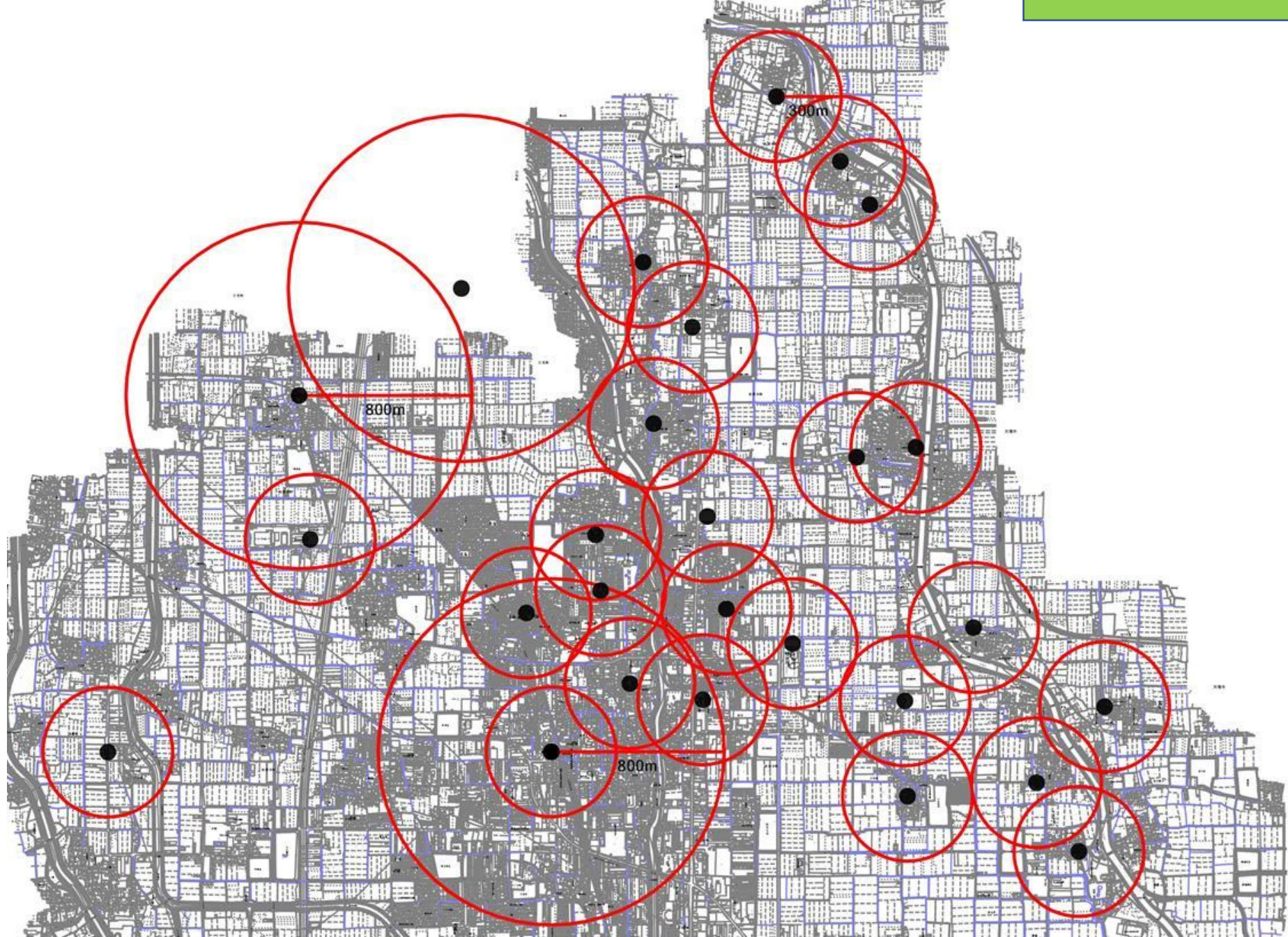
- 北東エリア各所に停留所を設定（無理のない徒歩圏内）するほか、**北東エリア外の町内主要施設**に停留所を設定することとしていたところ。
- 今回、停留所については、主に
 - ・H30まで運行していた乗合型デマンドタクシー「ももたろう号」の時の停留所
 - ・今回の新たな定時定路線型バスで検討を進めている停留所からピックアップし、北東エリアの主要集落から概ね一定の距離の範囲内に停留所を設ける形で設定。
- 上記「一定の距離」、即ち「バス停からの距離」と「公共交通空白地域」の関係について、国土交通省「地域公共交通づくりハンドブック」によれば、**「都市では（中略）バス停から半径300m以上が（中略）、地方では（中略）バス停から半径500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。」**とされているところ。
- 当町としては、上記を踏まえつつ、当該「一定の距離」については、500mでは町民にとってはデマンド交通利用の敬遠に繋がる恐れがあると考え、**300mの範囲内に停留所を設ける**ことを基準として進めたい。
- 具体の停留所案は次頁のとおり。



● 北東エリア停留所 ● 北東エリア外停留所

区域運行型デマンド交通(自家用有償旅客運送)①:停留所について(3)

300mパターン



区域運行型デマンド交通(自家用有償旅客運送)①:停留所について(4)

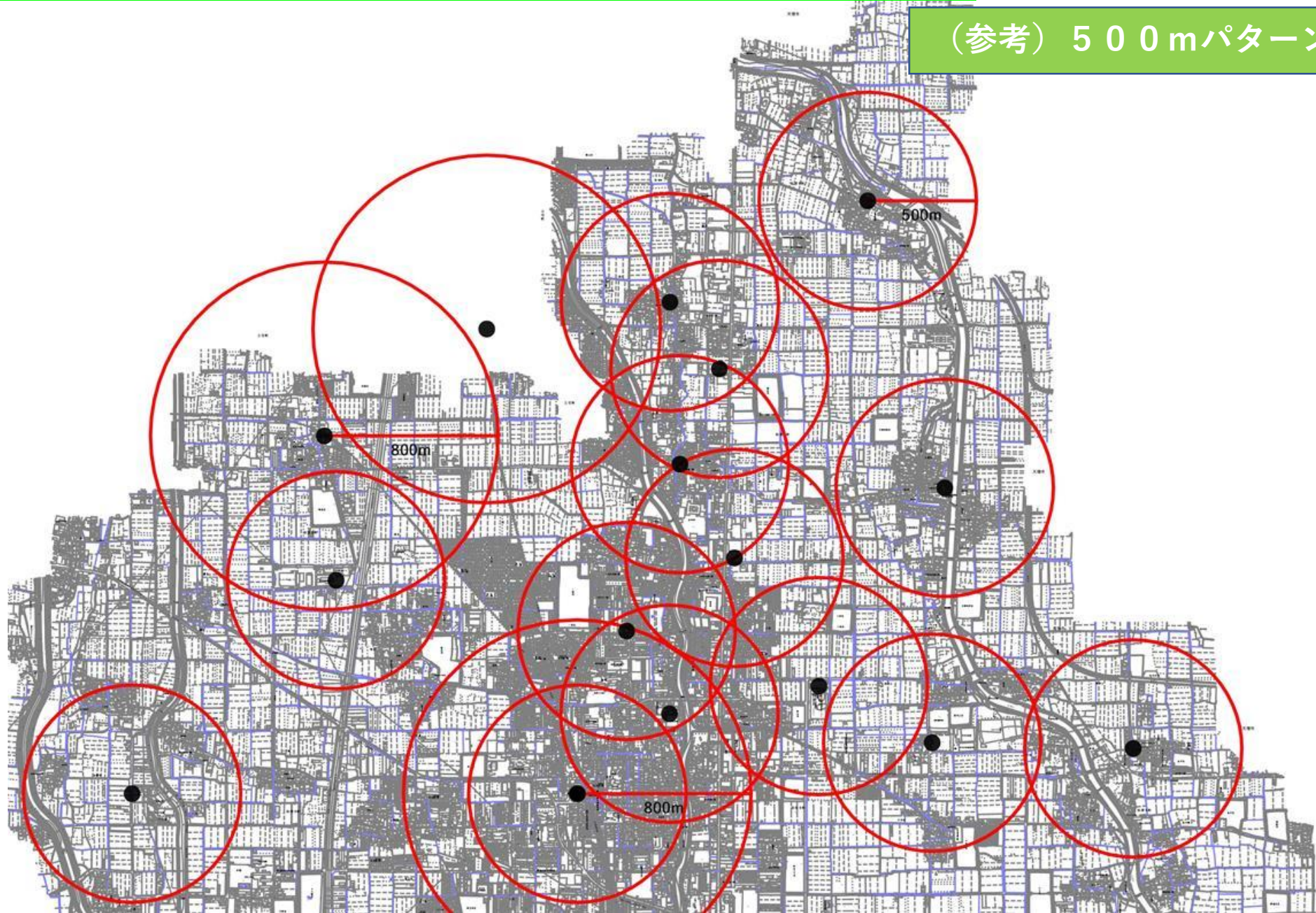
(参考) 500mパターン



● 北東エリア停留所 ● 北東エリア外停留所

区域運行型デマンド交通(自家用有償旅客運送)①:停留所について(5)

(参考) 500mパターン



区域運行型デマンド交通(自家用有償旅客運送)②:運賃について(1)

- 前回協議会において、「運賃が300円なのは妥当か（もう少し上げてよいのでは）」というご意見を頂戴したところ、改めて運賃について検討を行った。
- 区域を定めて行う自家用有償旅客運送に係る「対価」については、国交省通知により、
①：運送の対価 ②：①以外の対価（迎車回送運賃、待機運賃など）の範囲とされている。
- ①については、原則として「距離制」「時間制」「定額制」の中から選択することとされており、当町としては、運賃徴収を簡便にする観点から「**定額制**」としたい。
- ②については、「それぞれの対価の額及びそれを適用する場合の基準を明確に定めるもの」とされているが、当町としては、迎車回送や（必要最低限の）待機については、デマンド交通の通常サービス内に含まれるものと考えており、別途運賃を徴収することについて町民の理解は得難いと思われることから、運賃は定めないこととしたい。
- その上で、①に関し、定額制の運賃を定めるにあたり、同じく国交省通知によれば、「当該地域におけるタクシーの上限運賃（注：奈良県は680円）の概ね1／2の範囲内であること」「近距離利用者の負担が過重となるなど、利用者間の公平を失するような対価の設定となっていないと認められること」が目安とされており、当該基準に従えば、300円という運賃設定は妥当と考えられる。

区域運行型デマンド交通(自家用有償旅客運送)②:運賃について(2)

- 一方、当該「概ね1 / 2」の基準については、国土交通省「ラストワンマイル・モビリティ / 自動車DX・GXに関する検討会」(令和5年5月22日開催)において、「現行の目安に従った対価では、安全確保のために必要な費用(中略)、利用者利便を向上させるための費用(中略)、運転手の人件費などの必要費用を賄うことができず、持続可能な運営をすることは困難な場合が多い。また、タクシー事業者からも現行の目安に従った対価は安すぎるとの指摘がある」ことから、
「従来の「当該地域におけるタクシーの上限運賃(ハイヤー運賃を除く。)の概ね1 / 2の範囲内であること」という目安を廃止し、上記のような必要費用も勘案して実費を適切に収受できるように目安を新たに設定する」旨が新たに示されたところ。
- 当町における「適切」な「実費」は1運行で数千円に上る(概算)とも考えられるところ、「概ね1 / 2の範囲内」(⇒300円)では適切ではないという方針が今回示されたことや、前述したバスの運賃(200円)とのバランスを考える必要があること、またバスと同様、受益者負担の観点や、安全確保に必要な費用や人件費等を極力賄うことで持続可能な運営としていくためには、
300円では必ずしも適切な運賃とは言えず、これを超える運賃とする妥当性がある。
- 一方、町民に気軽に乗ってもらえるサービスとするためには、「実費を適切に収受」すると言っても、従前の「ももたろう号」からの大幅な運賃の引上げは町民の理解を得難いと考えられることから、これらの状況を踏まえ、また、支払いや徴収の簡便さ(ワンコイン)を重視し、**乗合型デマンド交通の運賃については500円として進める**こととしたい。

区域運行型デマンド交通(自家用有償旅客運送)②:運賃について(3)

- その上で、**未就学児については運賃を無料**、小学生については半額、身体障害者手帳又は療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳を呈示した者と、その介助者1人までについても半額とすることとしたい。(コミュニティバスにおける考え方と同様)

区域運行型デマンド交通(自家用有償旅客運送)③:車両について

- 前々回協議会において、町の今年度予算について説明した際、デマンド交通に用いる車両として「**軽自動車EV 2台分**」(5,214千円)の予算を計上している旨、申し上げたところ。(運行車両+予備車両で2台分)
- 一方、前回協議会において、デマンド交通についても自家用有償旅客運送として進めることについてご承認を頂いた。その際、自家用有償旅客運送であれば、車両については、町で既に保有している公用車の活用によっても運行可能。
- そこで今回、経費節減の観点から、運行車両としての軽自動車EVを入札によって1台確保することとする一方、予備車両については、町で保有している軽の公用車(EVではないが)によって代替することとしたい。