

第46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7年3月27日 14時00分～15時00分

場所 田原本町役場3階 301・302会議室

出席者 (代) 近畿日本鉄道株式会社 天理駅副駅長 畑林 正浩
(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 福原 晋
一般社団法人奈良県タクシー協会 専務理事 葛城 滝男
(代) 奈良県交通運輸産業労働組合協議会 幹事 杉本 晃男
田原本町自治連合会 会長 宮崎 公平
田原本町商工会 会長 吉川 眞司
田原本町老人クラブ連合会 会長 竹村 三良
田原本町地域婦人団体連絡協議会 会長 山岡 佐規子
田原本駅西地区まちづくり協議会 理事長 中西 秀和
国保中央病院 事務部長 江嶋 陸司
(代) 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 首席運輸企画専門官 鈴木 健
(代) 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 運輸企画専門官 内藤 信二
(代) 奈良県県土マネジメント部リエア・地域交通課 主査 梶本 早希
奈良県県土マネジメント部中和土木事務所 所長 渡邊 義明
(代) 天理警察署 交通課長 北川 真也
田原本町町長公室 参事 越智 祥浩
田原本町産業建設部長 田邊 義巳

1. 開会

(事務局)

第46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

(事務局)

開催にあたり、田原本町副町長である会長より挨拶申し上げます。

(工藤会長)

本協議会においては、町の交通空白地域の解消、交通手段の多様化やアクセス利便性向上を目的に、協議を重ねて皆様に貴重なご意見を賜った。おかげさまで、町の北東エリアと町内主要施設を乗降地点として開始したデマンド交通「tawamo (タワモ)」についても、昨年10月から南東・南西エリアにも拡

大して運行しているところである。今回の協議会では、デマンド交通「tawamo（タワモ）」の運行状況を踏まえ、さらなる運行エリアの拡大や来年度事業計画及び予算について協議をお願いしたいと考えている。委員の皆様におかれては、忌憚のない意見を頂戴いたしたく、お願い申し上げます。

3. 議事

(1) 公共交通の今後について

(事務局)

公共交通の今後について説明（資料1）

(葛城委員)

まず、デマンド交通について、利用者の年齢層についてお聞きしたい。

また、駅から1 kmという範囲を狭くするというので、300 mにと提案されているが、若い人が利用されるのであれば、歩いた方が健康に良いと思う。若い人には歩いてもらった方が良いが、年を重ねると今度は300 mでは済まなくなり、家の前まで来てほしいということになる恐れがある。そのため、300 mというのはもう一度検討していただいても良いのではないかと。

また、運賃の値下げについて、先ほど年齢層をお聞きしたのは、タクシー会社への圧迫にならないよう、働き盛りの若い人の利用が多いのであれば、500円で相当なのではないかと考えるため。物価・燃料代も上がり、タクシードライバーの賃金確保も含め、タクシーの利便性を高めるために、昨年11月に初乗り運賃を750円に改定させていただいたところである。5ページの一番下に「タクシー初乗り運賃が値上げされた現下の状況においてこそ、誰もが安価に町内を移動できる環境の確保を図るため」と書かれているのが気になる。安いのは良いことであるが、物価も上がっている今の時代に、安くした分税金を投与している。これは公平な競争を阻害している恐れがある。タクシーは自前で一生懸命頑張っている中、税金を積み込んで行っていくというやり方で本当に良いのかということを考えていただきたいと思う。

(事務局)

利用者の年齢層について、利用登録なしで外から来た人でも乗れるという制度設計上、明確に定量的なデータはない状況ではあるが、運行事業者に確認したところ、概ね高齢者が多いという状況である。一部、体育館などでイベントごとがあり、小学生が乗るといった使い方もあるが、今のところ少数にとどまっている。

2点目、確かに、介護予防・医療費の削減という点では歩いた方が健康になるというのはおっしゃるとおりである。田原本町では歩数計のようなものを持って、歩いた分だけポイントが貯まり、地域商品券として還元するヘルスケアプロジェクトという取り組みを行っており、一定の効果も出ているため、歩くことは非常に良いことではある。しかし、1点目とも関連するが、高齢者の利用が多いため、長距離を歩いていただくのは厳しいところがあると思う。本当に歩けない方は家まで来てくれるタクシーを、多少動ける方はデマンド交通を、若い方は歩いていただいたり、自転車に乗っていただくというような、様々な選択肢がある方が良いということで、300 mとしたいと考えている。

また、300 mというのは、バス停からの距離をどれくらいに設定するかという目安があり、都市部で

300m、地方部で500mというのが1つの目安となっている。田原本町は地方部に当たるため、500mということになるが、高齢者が500mを歩くというのは困難であるため、都市部基準の300mとしているところである。

3点目、働き盛りの方なら500円でもということはあるかと思うが、高齢者が多いという状況である。当初デマンド交通の料金を設定した際、当時の委員の方から、高齢者は年金生活の方もおり、安い方が良いのではという意見も頂戴していた。確かに、昨今の物価上昇・燃料費の上昇・タクシー運転手の人員確保というのは、どの事業所も苦労しておられ、処遇改善のために運賃値上げを県下一斉に行われたところである。その反面、税金を投入して安くできるというのが公の公共交通のメリットであり、ずるいと思われる部分でもあるかもしれないが、公としては特に高齢者など、移動に困難を抱えている方の交通手段の選択肢を少しでも確保し、基盤を整理しておくことが重要と考えている。この点については当然、町内のタクシー事業者と協議をした上で、他市町村並に値下げしてはどうかと考えているところである。

(葛城委員)

今後ともよろしくお願ひしたい。

(竹村委員)

健民運動場をお借りして週2回ほどグラウンドゴルフなど実施しているが、高齢者が免許を返納されたりと、遠くから自転車で来るのが大変ということで、徐々に参加者が減ってきている。デマンド交通は1台で運行しているということであるが、それでは健民運動場に集まることがなかなかできない。定時定路線型バスは実施しないということであるが、デマンド交通の車両をもう1台増車するのはどうか。

また、デマンド交通の乗降地点の情報・場所について、地域の人たちは丸印でだいたいわかるが、丸印だけではわからない所もあるため、一覧表で名称等出していただくなどしてはどうか。

(事務局)

増車に関しては、運行・利用状況を見つつになると思う。現状、1日あたりの利用者数はまだ10人に満たないが、朝の利用が比較的多い状況となっており、時間帯によっては予約が取りづらいということも確かにある。今後、そういったことが増えてくると、増車を考えなければならなくなるが、他方で、増車するとタクシーの利用が減る可能性もあり、タクシー事業を圧迫しかねないところもあるため、タクシー事業者と連携を取りながら、バランスを将来的に考えていきたい。

乗降地点の一覧表について、広報誌に掲載しており、タワラモトタクシーチケットの受付時にもチラシを配っている。チラシに関してはホームページにも掲載しているので、必要に応じて周知を図っていきたいと思う。

(中西委員)

デマンド交通の年間予算は予算書にある283万円か。

(事務局)

デマンド交通の年間予算については1172万円である。ただ、全額が町の費用ではなく、国から補助金や特別交付税をいただき、県からも補助金をいただいております、町の財政負担としては概算ではあるが、約200万円前後となっている。

(中西委員)

その数字からすると、年間の利用者数が1,300人くらいで、実質1人あたり2,250円くらいかかっている。事業の費用対効果を考えると、事業としてこれで良いのか、何か他の方法はないのかなと思う。他の市町村で費用対効果の良い事業がないか、わかる範囲でご教示いただきたい。

(事務局)

費用対効果に関しては非常に難しいところで、良くなりそうな場所というというのは、民間の事業者が例えば、バス路線を走らせたいというようなことが考えられると思うが、田原本町の場合、バス路線が全て撤退しており、少なくとも利益は上げにくい。当然町としても、費用対効果が低い場合にはその事業の見直しを考えていかなければならず、費用対効果を高めるような努力もしていかなければならない。今のところ、利用者数が増えていくと費用対効果が増加すると考えている。現在、アンケート調査で認知度を聞いているところで、半数弱くらいの方はまだデマンド交通をご存じないという状況であるため、より周知して認知度を高め、費用対効果を増加させていきたい。

(中西委員)

予算というものは税金の再配分であるため、できるだけ効率が良くなるよう工夫していただけたらと思う。

(宮崎委員)

2点お伺いする。まず、資料3ページの利用者数については延べ人数か。延べ人数であれば、同じ方が利用した場合もカウントされるため、利用回数が伸びていても実際の利用者数がわからなければ、どのくらいの方が認知されていて、利用されているのかという効果をはかることは難しいのではないかと感じる。

2点目、地域公共交通計画において、バスの実証はやめるとの話であったが、今後、3小統合でスクールバスを導入するという方向で進んでいるということもあり、それと連携した活用も考えられる。そのため、やめるとするのは時期尚早かと思う。

(事務局)

まず1点目については延べの人数である。

2点目について、スクールバスと他の公共交通をどう連携するかというところは内部では検討しているところである。その場合、例えば、スクールバスの利用は基本的に朝の登校と夕方の下校になるため、昼の間はバスが空くこととなる。その空き時間で住民に乘っていただくなどの選択肢はありえると考えてはいるが、スクールバスが走るのは令和10年、11年とかなり先のこととなっている。今の地域公共交通計画の計画期間は令和8年度で終わるということもあり、少なくとも今の計画期間中については、バスの実証導入については廃止をした方が良いのではないかと提案である。

(工藤会長)

高齢者の利用が多いという話であったが、例えばどこからどこに行くことが多いなど、特徴的なところがあれば教えていただきたい。

(事務局)

やはり田原本駅へ出る方、田原本駅から帰る方が非常に多い。かつ、駅から遠い地域である法貴寺、八田、西代、金澤などが多いという状況である。その他、国保中央病院やリハビリテーションセンターといった、通院で使用されるケースも比較的多い。また、ここしばらくの間で増えているのが買い物利用で、

特に運行エリア拡大後にスーパーセンターオークワ、スーパーおくやま三笠店、エバグリーンの乗降地点を追加しており、買い物の需要も増えてきているという状況である。

(工藤会長)

午前中の一定の時間に集中するという話であったが、今の話によると、病院や駅の利用が多いため、その時間に集中するものと考えられる。

(福原委員)

定時定路線であればその時間には乗れるという安心感があると思う反面、逆に時間が間に合わず利用を避けられるということもある。1人だけが乗るなどといったケースが出てくると、収支という面では全く取れないところもあり、ある程度まとまった人数にご利用いただける状況でなければ厳しい。利便性の点においてもタクシーにかなわない。また、乗務員不足も解消されず、採用の計画を立てても厳しい状況であり、今の利用状況を見てもバスは少し厳しいのではないかと思う。

(葛城委員)

先ほど、スクールバスの活用について話があったが、計画では廃止ということであった。これは計画が令和8年度までのためという町の考えであって、次の計画で再度考えるということか。廃止というと通常は終わったものと思うが、廃止とせずに延期でも良いのではないか。将来にわたり検討の余地を残しておいてはどうか。

(事務局)

現時点の感覚としては延期というよりは廃止で考えている。福原委員から話があったように特に第2種の大型免許を所持している乗務員の確保が厳しい状況にあり、定時定路線型は一定の需要が見込めないとなかなか収支的に難しい。中西委員からもあったように、事業は税金を使っているものであり、事業の効率性も考えると、今後復活がないというわけではないが、今のところは延期ではなく廃止したいと考えている。

(工藤会長)

この案件について、承認いただけるということによろしいか。

《異議なし、原案どおり承認》

(2) 令和7年度事業計画(案)及び令和7年度予算(案)について

(事務局)

令和7年度事業計画(案)及び令和7年度予算(案)について説明(資料2-1・2-2)

《原案どおり承認》

4. その他

(事務局)

タクシー初乗り運賃助成事業「タワラモトンタクシー」の今後について説明(資料3)

(葛城委員)

タクシー利用料金助成事業について、70歳以上の方にこういった制度があるからということで、積極

的に外出されていたということもあると思う。少しでも自己負担が出てくると外出が控えられるのではないか。現時点で、70歳以上の方々にこの方針があるということは示されているのか、今1階のアトリウムでタワラモトタクシーチケットの受付を行っている際に示されているのかをご教示いただきたい。

(事務局)

この方向性については去年の段階から議会には報告しているが、具体的にどういった見直しをするかという内容を示すことのできる段階にないため、住民への周知はしていないという状況である。今年度分のタワラモトタクシーチケットの受付については現状と同じく、初乗り料金の750円補助としているため、現時点では伝えていない。

(中西委員)

委託料を3つの方法で減らしたいということであるが、町としてはいくらくらいまで減額したいと考えているか。

(事務局)

現時点では、いくらくらいまでという目安は持ち合わせていない。

(中西委員)

750円を500円になると、3分の2ほど。令和6年度の委託料でいうと、1,500万円、1,600万円ほどかと思う。具体的な数字を想定しないと、3つの減額方法の検討ができないのではないか。

(事務局)

利用枚数が変わらなければ、単純計算でいくと、約1,980万円の事業費となる想定ではある。それが1つの目安となるかは今後の検討次第になるが、具体的に設定した際には事業費がいくらになるかの想定をお伝えしようと思う。

(中西委員)

見直し案について、補助額は具体的な数字を提案しており、助成対象年齢・チケット交付枚数は具体的な数字がないが、どうお考えか。

(事務局)

500円補助というのも例えばの話であり、確定というわけではない。また、対象年齢は具体的に何歳かというものはないが、例えば、奈良県内の免許保有率でいうと、20歳前半が約72%であり70歳前半においても約72%である。70歳前半と20歳前半がほぼ同じとなると、70歳前半は比較的免許を保有していると考えられる。また、75歳を超えてくると急激に要介護となる方が増えてくるということもあるため、75歳というのは想定し得ると考えている。交付枚数については検討中である。

(工藤会長)

それでは、他に意見がなければ原案通り承認することとする。

《原案どおり承認》

(工藤会長)

本日の議題は、すべて終了した。皆様には熱心にご審議を賜り感謝する。今後も交通事業者や委員の皆様と調整を図り、よりよい公共交通の導入を目指して参りたい。

(事務局)

令和7年度協議会委員の委嘱について連絡

5. 閉会

第46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7年3月27日 14時00分～15時00分

場所 田原本町役場3階 301・302会議室

出席者 (代) 近畿日本鉄道株式会社 天理駅副駅長 畑林 正浩
(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 福原 晋
一般社団法人奈良県タクシー協会 専務理事 葛城 滝男
(代) 奈良県交通運輸産業労働組合協議会 幹事 杉本 晃男
田原本町自治連合会 会長 宮崎 公平
田原本町商工会 会長 吉川 眞司
田原本町老人クラブ連合会 会長 竹村 三良
田原本町地域婦人団体連絡協議会 会長 山岡 佐規子
田原本駅西地区まちづくり協議会 理事長 中西 秀和
国保中央病院 事務部長 江嶋 陸司
(代) 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 首席運輸企画専門官 鈴木 健
(代) 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 運輸企画専門官 内藤 信二
(代) 奈良県県土マネジメント部リニア・地域交通課 主査 梶本 早希
奈良県県土マネジメント部中和土木事務所 所長 渡邊 義明
(代) 天理警察署 交通課長 北川 真也
田原本町町長公室 参事 越智 祥浩
田原本町産業建設部長 田邊 義巳

1. 開会

(事務局)

第46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

(事務局)

開催にあたり、田原本町副町長である会長より挨拶申し上げます。

(工藤会長)

本協議会においては、町の交通空白地域の解消、交通手段の多様化やアクセス利便性向上を目的に、協議を重ねて皆様に貴重なご意見を賜った。おかげさまで、町の北東エリアと町内主要施設を乗降地点として開始したデマンド交通「tawamo (タワモ)」についても、昨年10月から南東・南西エリアにも拡

大して運行しているところである。今回の協議会では、デマンド交通「tawamo（タワモ）」の運行状況を踏まえ、さらなる運行エリアの拡大や来年度事業計画及び予算について協議をお願いしたいと考えている。委員の皆様におかれては、忌憚のない意見を頂戴いたしたく、お願い申し上げます。

3. 議事

(1) 公共交通の今後について

(事務局)

公共交通の今後について説明（資料1）

(葛城委員)

まず、デマンド交通について、利用者の年齢層についてお聞きしたい。

また、駅から1 kmという範囲を狭くするというので、300 mにと提案されているが、若い人が利用されるのであれば、歩いた方が健康に良いと思う。若い人には歩いてもらった方が良いが、年を重ねると今度は300 mでは済まなくなり、家の前まで来てほしいということになる恐れがある。そのため、300 mというのはもう一度検討していただいても良いのではないかと。

また、運賃の値下げについて、先ほど年齢層をお聞きしたのは、タクシー会社への圧迫にならないよう、働き盛りの若い人の利用が多いのであれば、500円で相当なのではないかと考えるため。物価・燃料代も上がり、タクシードライバーの賃金確保も含め、タクシーの利便性を高めるために、昨年11月に初乗り運賃を750円に改定させていただいたところである。5ページの一番下に「タクシー初乗り運賃が値上げされた現下の状況においてこそ、誰もが安価に町内を移動できる環境の確保を図るため」と書かれているのが気になる。安いのは良いことであるが、物価も上がっている今の時代に、安くした分税金を投与している。これは公平な競争を阻害している恐れがある。タクシーは自前で一生懸命頑張っている中、税金を積み込んで行っていくというやり方で本当に良いのかということを考えていただきたいと思う。

(事務局)

利用者の年齢層について、利用登録なしで外から来た人でも乗れるという制度設計上、明確に定量的なデータはない状況ではあるが、運行事業者に確認したところ、概ね高齢者が多いという状況である。一部、体育館などでイベントごとがあり、小学生が乗るといった使い方もあるが、今のところ少数にとどまっている。

2点目、確かに、介護予防・医療費の削減という点では歩いた方が健康になるというのはおっしゃるとおりである。田原本町では歩数計のようなものを持って、歩いた分だけポイントが貯まり、地域商品券として還元するヘルスケアプロジェクトという取り組みを行っており、一定の効果も出ているため、歩くことは非常に良いことではある。しかし、1点目とも関連するが、高齢者の利用が多いため、長距離を歩いていただくのは厳しいところがあると思う。本当に歩けない方は家まで来てくれるタクシーを、多少動ける方はデマンド交通を、若い方は歩いていただいたり、自転車に乗っていただくというような、様々な選択肢がある方が良いということで、300 mとしたいと考えている。

また、300 mというのは、バス停からの距離をどれくらいに設定するかという目安があり、都市部で

300m、地方部で500mというのが1つの目安となっている。田原本町は地方部に当たるため、500mということになるが、高齢者が500mを歩くというのは困難であるため、都市部基準の300mとしているところである。

3点目、働き盛りの方なら500円でもということはあるかと思うが、高齢者が多いという状況である。当初デマンド交通の料金を設定した際、当時の委員の方から、高齢者は年金生活の方もおり、安い方が良いのではという意見も頂戴していた。確かに、昨今の物価上昇・燃料費の上昇・タクシー運転手の人員確保というのは、どの事業所も苦労しておられ、処遇改善のために運賃値上げを県下一斉に行われたところである。その反面、税金を投入して安くできるというのが公の公共交通のメリットであり、ずるいと思われる部分でもあるかもしれないが、公としては特に高齢者など、移動に困難を抱えている方の交通手段の選択肢を少しでも確保し、基盤を整理しておくことが重要と考えている。この点については当然、町内のタクシー事業者と協議をした上で、他市町村並に値下げしてはどうかと考えているところである。

(葛城委員)

今後ともよろしくお願ひしたい。

(竹村委員)

健民運動場をお借りして週2回ほどグラウンドゴルフなど実施しているが、高齢者が免許を返納されたりと、遠くから自転車で来るのが大変ということで、徐々に参加者が減ってきている。デマンド交通は1台で運行しているということであるが、それでは健民運動場に集まることがなかなかできない。定時定路線型バスは実施しないということであるが、デマンド交通の車両をもう1台増車するのはどうか。

また、デマンド交通の乗降地点の情報・場所について、地域の人たちは丸印でだいたいわかるが、丸印だけではわからない所もあるため、一覧表で名称等出していただくなどしてはどうか。

(事務局)

増車に関しては、運行・利用状況を見つつになると思う。現状、1日あたりの利用者数はまだ10人に満たないが、朝の利用が比較的多い状況となっており、時間帯によっては予約が取りづらいということも確かにある。今後、そういったことが増えてくると、増車を考えなければならなくなるが、他方で、増車するとタクシーの利用が減る可能性もあり、タクシー事業を圧迫しかねないところもあるため、タクシー事業者と連携を取りながら、バランスを将来的に考えていきたい。

乗降地点の一覧表について、広報誌に掲載しており、タワラモトタクシーチケットの受付時にもチラシを配っている。チラシに関してはホームページにも掲載しているので、必要に応じて周知を図っていきたいと思う。

(中西委員)

デマンド交通の年間予算は予算書にある283万円か。

(事務局)

デマンド交通の年間予算については1172万円である。ただ、全額が町の費用ではなく、国から補助金や特別交付税をいただき、県からも補助金をいただいております、町の財政負担としては概算ではあるが、約200万円前後となっている。

(中西委員)

その数字からすると、年間の利用者数が1,300人くらいで、実質1人あたり2,250円くらいかかっている。事業の費用対効果を考えると、事業としてこれで良いのか、何か他の方法はないのかなと思う。他の市町村で費用対効果の良い事業がないか、わかる範囲でご教示いただきたい。

(事務局)

費用対効果に関しては非常に難しいところで、良くなりそうな場所というというのは、民間の事業者が例えば、バス路線を走らせたいというようなことが考えられると思うが、田原本町の場合、バス路線が全て撤退しており、少なくとも利益は上げにくい。当然町としても、費用対効果が低い場合にはその事業の見直しを考えていかなければならず、費用対効果を高めるような努力もしていかなければならない。今のところ、利用者数が増えていくと費用対効果が増加すると考えている。現在、アンケート調査で認知度を聞いているところで、半数弱くらいの方はまだデマンド交通をご存じないという状況であるため、より周知して認知度を高め、費用対効果を増加させていきたい。

(中西委員)

予算というものは税金の再配分であるため、できるだけ効率が良くなるよう工夫していただけたらと思う。

(宮崎委員)

2点お伺いする。まず、資料3ページの利用者数については延べ人数か。延べ人数であれば、同じ方が利用した場合もカウントされるため、利用回数が伸びていても実際の利用者数がわからなければ、どのくらいの方が認知されていて、利用されているのかという効果をはかることは難しいのではないかと感じる。

2点目、地域公共交通計画において、バスの実証はやめるとの話であったが、今後、3小統合でスクールバスを導入するという方向で進んでいるということもあり、それと連携した活用も考えられる。そのため、やめるとするのは時期尚早かと思う。

(事務局)

まず1点目については延べの人数である。

2点目について、スクールバスと他の公共交通をどう連携するかというところは内部では検討しているところである。その場合、例えば、スクールバスの利用は基本的に朝の登校と夕方の下校になるため、昼の間はバスが空くこととなる。その空き時間で住民に乘っていただくなどの選択肢はありえると考えてはいるが、スクールバスが走るのは令和10年、11年とかなり先のこととなっている。今の地域公共交通計画の計画期間は令和8年度で終わるということもあり、少なくとも今の計画期間中については、バスの実証導入については廃止をした方が良いのではないかと提案である。

(工藤会長)

高齢者の利用が多いという話であったが、例えばどこからどこに行くことが多いなど、特徴的なところがあれば教えていただきたい。

(事務局)

やはり田原本駅へ出る方、田原本駅から帰る方が非常に多い。かつ、駅から遠い地域である法貴寺、八田、西代、金澤などが多いという状況である。その他、国保中央病院やリハビリテーションセンターといった、通院で使用されるケースも比較的多い。また、ここしばらくの間で増えているのが買い物利用で、

特に運行エリア拡大後にスーパーセンターオークワ、スーパーおくやま三笠店、エバグリーンの乗降地点を追加しており、買い物の需要も増えてきているという状況である。

(工藤会長)

午前中の一定の時間に集中するという話であったが、今の話によると、病院や駅の利用が多いため、その時間に集中するものと考えられる。

(福原委員)

定時定路線であればその時間には乗れるという安心感があると思う反面、逆に時間が間に合わず利用を避けられるということもある。1人だけが乗るなどといったケースが出てくると、収支という面では全く取れないところもあり、ある程度まとまった人数にご利用いただける状況でなければ厳しい。利便性の点においてもタクシーにかなわない。また、乗務員不足も解消されず、採用の計画を立てても厳しい状況であり、今の利用状況を見てもバスは少し厳しいのではないかと思う。

(葛城委員)

先ほど、スクールバスの活用について話があったが、計画では廃止ということであった。これは計画が令和8年度までのためという町の考えであって、次の計画で再度考えるということか。廃止というと通常は終わったものと思うが、廃止とせずに延期でも良いのではないか。将来にわたり検討の余地を残しておいてはどうか。

(事務局)

現時点の感覚としては延期というよりは廃止で考えている。福原委員から話があったように特に第2種の大型免許を所持している乗務員の確保が厳しい状況にあり、定時定路線型は一定の需要が見込めないとなかなか収支的に難しい。中西委員からもあったように、事業は税金を使っているものであり、事業の効率性も考えると、今後復活がないというわけではないが、今のところは延期ではなく廃止したいと考えている。

(工藤会長)

この案件について、承認いただけるということによろしいか。

《異議なし、原案どおり承認》

(2) 令和7年度事業計画(案)及び令和7年度予算(案)について

(事務局)

令和7年度事業計画(案)及び令和7年度予算(案)について説明(資料2-1・2-2)

《原案どおり承認》

4. その他

(事務局)

タクシー初乗り運賃助成事業「タワラモトンタクシー」の今後について説明(資料3)

(葛城委員)

タクシー利用料金助成事業について、70歳以上の方にこういった制度があるからということで、積極

的に外出されていたということもあると思う。少しでも自己負担が出てくると外出が控えられるのではないか。現時点で、70歳以上の方々にこの方針があるということは示されているのか、今1階のアトリウムでタワラモトタクシーチケットの受付を行っている際に示されているのかをご教示いただきたい。

(事務局)

この方向性については去年の段階から議会には報告しているが、具体的にどういった見直しをするかという内容を示すことのできる段階にないため、住民への周知はしていないという状況である。今年度分のタワラモトタクシーチケットの受付については現状と同じく、初乗り料金の750円補助としているため、現時点では伝えていない。

(中西委員)

委託料を3つの方法で減らしたいということであるが、町としてはいくらくらいまで減額したいと考えているか。

(事務局)

現時点では、いくらくらいまでという目安は持ち合わせていない。

(中西委員)

750円を500円になると、3分の2ほど。令和6年度の委託料でいうと、1,500万円、1,600万円ほどかと思う。具体的な数字を想定しないと、3つの減額方法の検討ができないのではないか。

(事務局)

利用枚数が変わらなければ、単純計算でいくと、約1,980万円の事業費となる想定ではある。それが1つの目安となるかは今後の検討次第になるが、具体的に設定した際には事業費がいくらになるかの想定をお伝えしようと思う。

(中西委員)

見直し案について、補助額は具体的な数字を提案しており、助成対象年齢・チケット交付枚数は具体的な数字がないが、どうお考えか。

(事務局)

500円補助というのも例えばの話であり、確定というわけではない。また、対象年齢は具体的に何歳かというものはないが、例えば、奈良県内の免許保有率でいうと、20歳前半が約72%であり70歳前半においても約72%である。70歳前半と20歳前半がほぼ同じとなると、70歳前半は比較的免許を保有していると考えられる。また、75歳を超えてくると急激に要介護となる方が増えてくるということもあるため、75歳というのは想定し得ると考えている。交付枚数については検討中である。

(工藤会長)

それでは、他に意見がなければ原案通り承認することとする。

《原案どおり承認》

(工藤会長)

本日の議題は、すべて終了した。皆様には熱心にご審議を賜り感謝する。今後も交通事業者や委員の皆様と調整を図り、よりよい公共交通の導入を目指して参りたい。

(事務局)

令和7年度協議会委員の委嘱について連絡

5. 閉会

第46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7年3月27日 14時00分～15時00分

場所 田原本町役場3階 301・302会議室

出席者 (代) 近畿日本鉄道株式会社 天理駅副駅長 畑林 正浩
(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 福原 晋
一般社団法人奈良県タクシー協会 専務理事 葛城 滝男
(代) 奈良県交通運輸産業労働組合協議会 幹事 杉本 晃男
田原本町自治連合会 会長 宮崎 公平
田原本町商工会 会長 吉川 眞司
田原本町老人クラブ連合会 会長 竹村 三良
田原本町地域婦人団体連絡協議会 会長 山岡 佐規子
田原本駅西地区まちづくり協議会 理事長 中西 秀和
国保中央病院 事務部長 江嶋 陸司
(代) 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 首席運輸企画専門官 鈴木 健
(代) 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 運輸企画専門官 内藤 信二
(代) 奈良県県土マネジメント部リエア・地域交通課 主査 梶本 早希
奈良県県土マネジメント部中和土木事務所 所長 渡邊 義明
(代) 天理警察署 交通課長 北川 真也
田原本町町長公室 参事 越智 祥浩
田原本町産業建設部長 田邊 義巳

1. 開会

(事務局)

第46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

(事務局)

開催にあたり、田原本町副町長である会長より挨拶申し上げます。

(工藤会長)

本協議会においては、町の交通空白地域の解消、交通手段の多様化やアクセス利便性向上を目的に、協議を重ねて皆様に貴重なご意見を賜った。おかげさまで、町の北東エリアと町内主要施設を乗降地点として開始したデマンド交通「tawamo (タワモ)」についても、昨年10月から南東・南西エリアにも拡

大して運行しているところである。今回の協議会では、デマンド交通「tawamo（タワモ）」の運行状況を踏まえ、さらなる運行エリアの拡大や来年度事業計画及び予算について協議をお願いしたいと考えている。委員の皆様におかれては、忌憚のない意見を頂戴いたしたく、お願い申し上げます。

3. 議事

(1) 公共交通の今後について

(事務局)

公共交通の今後について説明（資料1）

(葛城委員)

まず、デマンド交通について、利用者の年齢層についてお聞きしたい。

また、駅から1 kmという範囲を狭くするというので、300 mにと提案されているが、若い人が利用されるのであれば、歩いた方が健康に良いと思う。若い人には歩いてもらった方が良いが、年を重ねると今度は300 mでは済まなくなり、家の前まで来てほしいということになる恐れがある。そのため、300 mというのはもう一度検討していただいても良いのではないかと。

また、運賃の値下げについて、先ほど年齢層をお聞きしたのは、タクシー会社への圧迫にならないよう、働き盛りの若い人の利用が多いのであれば、500円で相当なのではないかと考えるため。物価・燃料代も上がり、タクシードライバーの賃金確保も含め、タクシーの利便性を高めるために、昨年11月に初乗り運賃を750円に改定させていただいたところである。5ページの一番下に「タクシー初乗り運賃が値上げされた現下の状況においてこそ、誰もが安価に町内を移動できる環境の確保を図るため」と書かれているのが気になる。安いのは良いことであるが、物価も上がっている今の時代に、安くした分税金を投与している。これは公平な競争を阻害している恐れがある。タクシーは自前で一生懸命頑張っている中、税金を積み込んで行っていくというやり方で本当に良いのかということを考えていただきたいと思う。

(事務局)

利用者の年齢層について、利用登録なしで外から来た人でも乗れるという制度設計上、明確に定量的なデータはない状況ではあるが、運行事業者に確認したところ、概ね高齢者が多いという状況である。一部、体育館などでイベントごとがあり、小学生が乗るといった使い方もあるが、今のところ少数にとどまっている。

2点目、確かに、介護予防・医療費の削減という点では歩いた方が健康になるというのはおっしゃるとおりである。田原本町では歩数計のようなものを持って、歩いた分だけポイントが貯まり、地域商品券として還元するヘルスケアプロジェクトという取り組みを行っており、一定の効果も出ているため、歩くことは非常に良いことではある。しかし、1点目とも関連するが、高齢者の利用が多いため、長距離を歩いていただくのは厳しいところがあると思う。本当に歩けない方は家まで来てくれるタクシーを、多少動ける方はデマンド交通を、若い方は歩いていただいたり、自転車に乗っていただくというような、様々な選択肢がある方が良いということで、300 mとしたいと考えている。

また、300 mというのは、バス停からの距離をどれくらいに設定するかという目安があり、都市部で

300m、地方部で500mというのが1つの目安となっている。田原本町は地方部に当たるため、500mということになるが、高齢者が500mを歩くというのは困難であるため、都市部基準の300mとしているところである。

3点目、働き盛りの方なら500円でもということはあるかと思うが、高齢者が多いという状況である。当初デマンド交通の料金を設定した際、当時の委員の方から、高齢者は年金生活の方もおり、安い方が良いのではという意見も頂戴していた。確かに、昨今の物価上昇・燃料費の上昇・タクシー運転手の人員確保というのは、どの事業所も苦労しておられ、処遇改善のために運賃値上げを県下一斉に行われたところである。その反面、税金を投入して安くできるというのが公の公共交通のメリットであり、ずるいと思われる部分でもあるかもしれないが、公としては特に高齢者など、移動に困難を抱えている方の交通手段の選択肢を少しでも確保し、基盤を整理しておくことが重要と考えている。この点については当然、町内のタクシー事業者と協議をした上で、他市町村並に値下げしてはどうかと考えているところである。

(葛城委員)

今後ともよろしくお願ひしたい。

(竹村委員)

健民運動場をお借りして週2回ほどグラウンドゴルフなど実施しているが、高齢者が免許を返納されたりと、遠くから自転車で来るのが大変ということで、徐々に参加者が減ってきている。デマンド交通は1台で運行しているということであるが、それでは健民運動場に集まることがなかなかできない。定時定路線型バスは実施しないということであるが、デマンド交通の車両をもう1台増車するのはどうか。

また、デマンド交通の乗降地点の情報・場所について、地域の人たちは丸印でだいたいわかるが、丸印だけではわからない所もあるため、一覧表で名称等出していただくなどしてはどうか。

(事務局)

増車に関しては、運行・利用状況を見つつになると思う。現状、1日あたりの利用者数はまだ10人に満たないが、朝の利用が比較的多い状況となっており、時間帯によっては予約が取りづらいということも確かにある。今後、そういったことが増えてくると、増車を考えなければならなくなるが、他方で、増車するとタクシーの利用が減る可能性もあり、タクシー事業を圧迫しかねないところもあるため、タクシー事業者と連携を取りながら、バランスを将来的に考えていきたい。

乗降地点の一覧表について、広報誌に掲載しており、タワラモトタクシーチケットの受付時にもチラシを配っている。チラシに関してはホームページにも掲載しているので、必要に応じて周知を図っていきたいと思う。

(中西委員)

デマンド交通の年間予算は予算書にある283万円か。

(事務局)

デマンド交通の年間予算については1172万円である。ただ、全額が町の費用ではなく、国から補助金や特別交付税をいただき、県からも補助金をいただいております、町の財政負担としては概算ではあるが、約200万円前後となっている。

(中西委員)

その数字からすると、年間の利用者数が1,300人くらいで、実質1人あたり2,250円くらいかかっている。事業の費用対効果を考えると、事業としてこれで良いのか、何か他の方法はないのかなと思う。他の市町村で費用対効果の良い事業がないか、わかる範囲でご教示いただきたい。

(事務局)

費用対効果に関しては非常に難しいところで、良くなりそうな場所というというのは、民間の事業者が例えば、バス路線を走らせたいというようなことが考えられると思うが、田原本町の場合、バス路線が全て撤退しており、少なくとも利益は上げにくい。当然町としても、費用対効果が低い場合にはその事業の見直しを考えていかなければならず、費用対効果を高めるような努力もしていかなければならない。今のところ、利用者数が増えていくと費用対効果が増加すると考えている。現在、アンケート調査で認知度を聞いているところで、半数弱くらいの方はまだデマンド交通をご存じないという状況であるため、より周知して認知度を高め、費用対効果を増加させていきたい。

(中西委員)

予算というものは税金の再配分であるため、できるだけ効率が良くなるよう工夫していただけたらと思う。

(宮崎委員)

2点お伺いする。まず、資料3ページの利用者数については延べ人数か。延べ人数であれば、同じ方が利用した場合もカウントされるため、利用回数が伸びていても実際の利用者数がわからなければ、どのくらいの方が認知されていて、利用されているのかという効果をはかることは難しいのではないかと感じる。

2点目、地域公共交通計画において、バスの実証はやめるとの話であったが、今後、3小統合でスクールバスを導入するという方向で進んでいるということもあり、それと連携した活用も考えられる。そのため、やめるとするのは時期尚早かと思う。

(事務局)

まず1点目については延べの人数である。

2点目について、スクールバスと他の公共交通をどう連携するかというところは内部では検討しているところである。その場合、例えば、スクールバスの利用は基本的に朝の登校と夕方の下校になるため、昼の間はバスが空くこととなる。その空き時間で住民に乘っていただくなどの選択肢はありえると考えてはいるが、スクールバスが走るのは令和10年、11年とかなり先のこととなっている。今の地域公共交通計画の計画期間は令和8年度で終わるということもあり、少なくとも今の計画期間中については、バスの実証導入については廃止をした方が良いのではないかと提案である。

(工藤会長)

高齢者の利用が多いという話であったが、例えばどこからどこに行くことが多いなど、特徴的なところがあれば教えていただきたい。

(事務局)

やはり田原本駅へ出る方、田原本駅から帰る方が非常に多い。かつ、駅から遠い地域である法貴寺、八田、西代、金澤などが多いという状況である。その他、国保中央病院やリハビリテーションセンターといった、通院で使用されるケースも比較的多い。また、ここしばらくの間で増えているのが買い物利用で、

特に運行エリア拡大後にスーパーセンターオークワ、スーパーおくやま三笠店、エバグリーンの乗降地点を追加しており、買い物の需要も増えてきているという状況である。

(工藤会長)

午前中の一定の時間に集中するという話であったが、今の話によると、病院や駅の利用が多いため、その時間に集中するものと考えられる。

(福原委員)

定時定路線であればその時間には乗れるという安心感があると思う反面、逆に時間が間に合わず利用を避けられるということもある。1人だけが乗るなどといったケースが出てくると、収支という面では全く取れないところもあり、ある程度まとまった人数にご利用いただける状況でなければ厳しい。利便性の点においてもタクシーにかなわない。また、乗務員不足も解消されず、採用の計画を立てても厳しい状況であり、今の利用状況を見てもバスは少し厳しいのではないかと思う。

(葛城委員)

先ほど、スクールバスの活用について話があったが、計画では廃止ということであった。これは計画が令和8年度までのためという町の考えであって、次の計画で再度考えるということか。廃止というと通常は終わったものと思うが、廃止とせずに延期でも良いのではないか。将来にわたり検討の余地を残しておいてはどうか。

(事務局)

現時点の感覚としては延期というよりは廃止で考えている。福原委員から話があったように特に第2種の大型免許を所持している乗務員の確保が厳しい状況にあり、定時定路線型は一定の需要が見込めないとなかなか収支的に難しい。中西委員からもあったように、事業は税金を使っているものであり、事業の効率性も考えると、今後復活がないというわけではないが、今のところは延期ではなく廃止したいと考えている。

(工藤会長)

この案件について、承認いただけるということによろしいか。

《異議なし、原案どおり承認》

(2) 令和7年度事業計画(案)及び令和7年度予算(案)について

(事務局)

令和7年度事業計画(案)及び令和7年度予算(案)について説明(資料2-1・2-2)

《原案どおり承認》

4. その他

(事務局)

タクシー初乗り運賃助成事業「タワラモトンタクシー」の今後について説明(資料3)

(葛城委員)

タクシー利用料金助成事業について、70歳以上の方にこういった制度があるからということで、積極

的に外出されていたということもあると思う。少しでも自己負担が出てくると外出が控えられるのではないか。現時点で、70歳以上の方々にこの方針があるということは示されているのか、今1階のアトリウムでタワラモトタクシーチケットの受付を行っている際に示されているのかをご教示いただきたい。

(事務局)

この方向性については去年の段階から議会には報告しているが、具体的にどういった見直しをするかという内容を示すことのできる段階にないため、住民への周知はしていないという状況である。今年度分のタワラモトタクシーチケットの受付については現状と同じく、初乗り料金の750円補助としているため、現時点では伝えていない。

(中西委員)

委託料を3つの方法で減らしたいということであるが、町としてはいくらくらいまで減額したいと考えているか。

(事務局)

現時点では、いくらくらいまでという目安は持ち合わせていない。

(中西委員)

750円を500円になると、3分の2ほど。令和6年度の委託料でいうと、1,500万円、1,600万円ほどかと思う。具体的な数字を想定しないと、3つの減額方法の検討ができないのではないか。

(事務局)

利用枚数が変わらなければ、単純計算でいくと、約1,980万円の事業費となる想定ではある。それが1つの目安となるかは今後の検討次第になるが、具体的に設定した際には事業費がいくらになるかの想定をお伝えしようと思う。

(中西委員)

見直し案について、補助額は具体的な数字を提案しており、助成対象年齢・チケット交付枚数は具体的な数字がないが、どうお考えか。

(事務局)

500円補助というのも例えばの話であり、確定というわけではない。また、対象年齢は具体的に何歳かというものはないが、例えば、奈良県内の免許保有率でいうと、20歳前半が約72%であり70歳前半においても約72%である。70歳前半と20歳前半がほぼ同じとなると、70歳前半は比較的免許を保有していると考えられる。また、75歳を超えてくると急激に要介護となる方が増えてくるということもあるため、75歳というのは想定し得ると考えている。交付枚数については検討中である。

(工藤会長)

それでは、他に意見がなければ原案通り承認することとする。

《原案どおり承認》

(工藤会長)

本日の議題は、すべて終了した。皆様には熱心にご審議を賜り感謝する。今後も交通事業者や委員の皆様と調整を図り、よりよい公共交通の導入を目指して参りたい。

(事務局)

令和7年度協議会委員の委嘱について連絡

5. 閉会

第46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7年3月27日 14時00分～15時00分

場所 田原本町役場3階 301・302会議室

出席者 (代) 近畿日本鉄道株式会社 天理駅副駅長 畑林 正浩
(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 福原 晋
一般社団法人奈良県タクシー協会 専務理事 葛城 滝男
(代) 奈良県交通運輸産業労働組合協議会 幹事 杉本 晃男
田原本町自治連合会 会長 宮崎 公平
田原本町商工会 会長 吉川 眞司
田原本町老人クラブ連合会 会長 竹村 三良
田原本町地域婦人団体連絡協議会 会長 山岡 佐規子
田原本駅西地区まちづくり協議会 理事長 中西 秀和
国保中央病院 事務部長 江嶋 陸司
(代) 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 首席運輸企画専門官 鈴木 健
(代) 国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局 運輸企画専門官 内藤 信二
(代) 奈良県県土マネジメント部リエア・地域交通課 主査 梶本 早希
奈良県県土マネジメント部中和土木事務所 所長 渡邊 義明
(代) 天理警察署 交通課長 北川 真也
田原本町町長公室 参事 越智 祥浩
田原本町産業建設部長 田邊 義巳

1. 開会

(事務局)

第46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

(事務局)

開催にあたり、田原本町副町長である会長より挨拶申し上げます。

(工藤会長)

本協議会においては、町の交通空白地域の解消、交通手段の多様化やアクセス利便性向上を目的に、協議を重ねて皆様に貴重なご意見を賜った。おかげさまで、町の北東エリアと町内主要施設を乗降地点として開始したデマンド交通「tawamo (タワモ)」についても、昨年10月から南東・南西エリアにも拡

大して運行しているところである。今回の協議会では、デマンド交通「tawamo（タワモ）」の運行状況を踏まえ、さらなる運行エリアの拡大や来年度事業計画及び予算について協議をお願いしたいと考えている。委員の皆様におかれては、忌憚のない意見を頂戴いたしたく、お願い申し上げます。

3. 議事

(1) 公共交通の今後について

(事務局)

公共交通の今後について説明（資料1）

(葛城委員)

まず、デマンド交通について、利用者の年齢層についてお聞きしたい。

また、駅から1 kmという範囲を狭くするというので、300 mにと提案されているが、若い人が利用されるのであれば、歩いた方が健康に良いと思う。若い人には歩いてもらった方が良いが、年を重ねると今度は300 mでは済まなくなり、家の前まで来てほしいということになる恐れがある。そのため、300 mというのはもう一度検討していただいても良いのではないかと。

また、運賃の値下げについて、先ほど年齢層をお聞きしたのは、タクシー会社への圧迫にならないよう、働き盛りの若い人の利用が多いのであれば、500円で相当なのではないかと考えるため。物価・燃料代も上がり、タクシードライバーの賃金確保も含め、タクシーの利便性を高めるために、昨年11月に初乗り運賃を750円に改定させていただいたところである。5ページの一番下に「タクシー初乗り運賃が値上げされた現下の状況においてこそ、誰もが安価に町内を移動できる環境の確保を図るため」と書かれているのが気になる。安いのは良いことであるが、物価も上がっている今の時代に、安くした分税金を投与している。これは公平な競争を阻害している恐れがある。タクシーは自前で一生懸命頑張っている中、税金を積み込んで行っていくというやり方で本当に良いのかということを考えていただきたいと思う。

(事務局)

利用者の年齢層について、利用登録なしで外から来た人でも乗れるという制度設計上、明確に定量的なデータはない状況ではあるが、運行事業者に確認したところ、概ね高齢者が多いという状況である。一部、体育館などでイベントごとがあり、小学生が乗るといった使い方もあるが、今のところ少数にとどまっている。

2点目、確かに、介護予防・医療費の削減という点では歩いた方が健康になるというのはおっしゃるとおりである。田原本町では歩数計のようなものを持って、歩いた分だけポイントが貯まり、地域商品券として還元するヘルスケアプロジェクトという取り組みを行っており、一定の効果も出ているため、歩くことは非常に良いことではある。しかし、1点目とも関連するが、高齢者の利用が多いため、長距離を歩いていただくのは厳しいところがあると思う。本当に歩けない方は家まで来てくれるタクシーを、多少動ける方はデマンド交通を、若い方は歩いていただいたり、自転車に乗っていただくというような、様々な選択肢がある方が良いということで、300 mとしたいと考えている。

また、300 mというのは、バス停からの距離をどれくらいに設定するかという目安があり、都市部で

300m、地方部で500mというのが1つの目安となっている。田原本町は地方部に当たるため、500mということになるが、高齢者が500mを歩くというのは困難であるため、都市部基準の300mとしているところである。

3点目、働き盛りの方なら500円でもということはあるかと思うが、高齢者が多いという状況である。当初デマンド交通の料金を設定した際、当時の委員の方から、高齢者は年金生活の方もおり、安い方が良いのではという意見も頂戴していた。確かに、昨今の物価上昇・燃料費の上昇・タクシー運転手の人員確保というのは、どの事業所も苦労しておられ、処遇改善のために運賃値上げを県下一斉に行われたところである。その反面、税金を投入して安くできるというのが公の公共交通のメリットであり、ずるいと思われる部分でもあるかもしれないが、公としては特に高齢者など、移動に困難を抱えている方の交通手段の選択肢を少しでも確保し、基盤を整理しておくことが重要と考えている。この点については当然、町内のタクシー事業者と協議をした上で、他市町村並に値下げしてはどうかと考えているところである。

(葛城委員)

今後ともよろしくお願ひしたい。

(竹村委員)

健民運動場をお借りして週2回ほどグラウンドゴルフなど実施しているが、高齢者が免許を返納されたりと、遠くから自転車で来るのが大変ということで、徐々に参加者が減ってきている。デマンド交通は1台で運行しているということであるが、それでは健民運動場に集まることがなかなかできない。定時定路線型バスは実施しないということであるが、デマンド交通の車両をもう1台増車するのはどうか。

また、デマンド交通の乗降地点の情報・場所について、地域の人たちは丸印でだいたいわかるが、丸印だけではわからない所もあるため、一覧表で名称等出していただくなどしてはどうか。

(事務局)

増車に関しては、運行・利用状況を見つつになると思う。現状、1日あたりの利用者数はまだ10人に満たないが、朝の利用が比較的多い状況となっており、時間帯によっては予約が取りづらいということも確かにある。今後、そういったことが増えてくると、増車を考えなければならなくなるが、他方で、増車するとタクシーの利用が減る可能性もあり、タクシー事業を圧迫しかねないところもあるため、タクシー事業者と連携を取りながら、バランスを将来的に考えていきたい。

乗降地点の一覧表について、広報誌に掲載しており、タワラモトタクシーチケットの受付時にもチラシを配っている。チラシに関してはホームページにも掲載しているので、必要に応じて周知を図っていきたいと思う。

(中西委員)

デマンド交通の年間予算は予算書にある283万円か。

(事務局)

デマンド交通の年間予算については1172万円である。ただ、全額が町の費用ではなく、国から補助金や特別交付税をいただき、県からも補助金をいただいております、町の財政負担としては概算ではあるが、約200万円前後となっている。

(中西委員)

その数字からすると、年間の利用者数が1,300人くらいで、実質1人あたり2,250円くらいかかっている。事業の費用対効果を考えると、事業としてこれで良いのか、何か他の方法はないのかなと思う。他の市町村で費用対効果の良い事業がないか、わかる範囲でご教示いただきたい。

(事務局)

費用対効果に関しては非常に難しいところで、良くなりそうな場所というというのは、民間の事業者が例えば、バス路線を走らせたいというようなことが考えられると思うが、田原本町の場合、バス路線が全て撤退しており、少なくとも利益は上げにくい。当然町としても、費用対効果が低い場合にはその事業の見直しを考えていかなければならず、費用対効果を高めるような努力もしていかなければならない。今のところ、利用者数が増えていくと費用対効果が増加すると考えている。現在、アンケート調査で認知度を聞いているところで、半数弱くらいの方はまだデマンド交通をご存じないという状況であるため、より周知して認知度を高め、費用対効果を増加させていきたい。

(中西委員)

予算というものは税金の再配分であるため、できるだけ効率が良くなるよう工夫していただけたらと思う。

(宮崎委員)

2点お伺いする。まず、資料3ページの利用者数については延べ人数か。延べ人数であれば、同じ方が利用した場合もカウントされるため、利用回数が伸びていても実際の利用者数がわからなければ、どのくらいの方が認知されていて、利用されているのかという効果をはかることは難しいのではないかと感じる。

2点目、地域公共交通計画において、バスの実証はやめるとの話であったが、今後、3小統合でスクールバスを導入するという方向で進んでいるということもあり、それと連携した活用も考えられる。そのため、やめるとするのは時期尚早かと思う。

(事務局)

まず1点目については延べの人数である。

2点目について、スクールバスと他の公共交通をどう連携するかというところは内部では検討しているところである。その場合、例えば、スクールバスの利用は基本的に朝の登校と夕方の下校になるため、昼の間はバスが空くこととなる。その空き時間で住民に乘っていただくなどの選択肢はありえると考えてはいるが、スクールバスが走るのは令和10年、11年とかなり先のこととなっている。今の地域公共交通計画の計画期間は令和8年度で終わるということもあり、少なくとも今の計画期間中については、バスの実証導入については廃止をした方が良いのではないかと提案である。

(工藤会長)

高齢者の利用が多いという話であったが、例えばどこからどこに行くことが多いなど、特徴的なところがあれば教えていただきたい。

(事務局)

やはり田原本駅へ出る方、田原本駅から帰る方が非常に多い。かつ、駅から遠い地域である法貴寺、八田、西代、金澤などが多いという状況である。その他、国保中央病院やリハビリテーションセンターといった、通院で使用されるケースも比較的多い。また、ここしばらくの間で増えているのが買い物利用で、

特に運行エリア拡大後にスーパーセンターオークワ、スーパーおくやま三笠店、エバグリーンの乗降地点を追加しており、買い物の需要も増えてきているという状況である。

(工藤会長)

午前中の一定の時間に集中するという話であったが、今の話によると、病院や駅の利用が多いため、その時間に集中するものと考えられる。

(福原委員)

定時定路線であればその時間には乗れるという安心感があると思う反面、逆に時間が間に合わず利用を避けられるということもある。1人だけが乗るなどといったケースが出てくると、収支という面では全く取れないところもあり、ある程度まとまった人数にご利用いただける状況でなければ厳しい。利便性の点においてもタクシーにかなわない。また、乗務員不足も解消されず、採用の計画を立てても厳しい状況であり、今の利用状況を見てもバスは少し厳しいのではないかと思う。

(葛城委員)

先ほど、スクールバスの活用について話があったが、計画では廃止ということであった。これは計画が令和8年度までのためという町の考えであって、次の計画で再度考えるということか。廃止というと通常は終わったものと思うが、廃止とせずに延期でも良いのではないか。将来にわたり検討の余地を残しておいてはどうか。

(事務局)

現時点の感覚としては延期というよりは廃止で考えている。福原委員から話があったように特に第2種の大型免許を所持している乗務員の確保が厳しい状況にあり、定時定路線型は一定の需要が見込めないとなかなか収支的に難しい。中西委員からもあったように、事業は税金を使っているものであり、事業の効率性も考えると、今後復活がないというわけではないが、今のところは延期ではなく廃止したいと考えている。

(工藤会長)

この案件について、承認いただけるということによろしいか。

《異議なし、原案どおり承認》

(2) 令和7年度事業計画(案)及び令和7年度予算(案)について

(事務局)

令和7年度事業計画(案)及び令和7年度予算(案)について説明(資料2-1・2-2)

《原案どおり承認》

4. その他

(事務局)

タクシー初乗り運賃助成事業「タワラモトンタクシー」の今後について説明(資料3)

(葛城委員)

タクシー利用料金助成事業について、70歳以上の方にこういった制度があるからということで、積極

的に外出されていたということもあると思う。少しでも自己負担が出てくると外出が控えられるのではないか。現時点で、70歳以上の方々にこの方針があるということは示されているのか、今1階のアトリウムでタワラモトタクシーチケットの受付を行っている際に示されているのかをご教示いただきたい。

(事務局)

この方向性については去年の段階から議会には報告しているが、具体的にどういった見直しをするかという内容を示すことのできる段階にないため、住民への周知はしていないという状況である。今年度分のタワラモトタクシーチケットの受付については現状と同じく、初乗り料金の750円補助としているため、現時点では伝えていない。

(中西委員)

委託料を3つの方法で減らしたいということであるが、町としてはいくらくらいまで減額したいと考えているか。

(事務局)

現時点では、いくらくらいまでという目安は持ち合わせていない。

(中西委員)

750円を500円になると、3分の2ほど。令和6年度の委託料でいうと、1,500万円、1,600万円ほどかと思う。具体的な数字を想定しないと、3つの減額方法の検討ができないのではないか。

(事務局)

利用枚数が変わらなければ、単純計算でいくと、約1,980万円の事業費となる想定ではある。それが1つの目安となるかは今後の検討次第になるが、具体的に設定した際には事業費がいくらになるかの想定をお伝えしようと思う。

(中西委員)

見直し案について、補助額は具体的な数字を提案しており、助成対象年齢・チケット交付枚数は具体的な数字がないが、どうお考えか。

(事務局)

500円補助というのも例えばの話であり、確定というわけではない。また、対象年齢は具体的に何歳かというものはないが、例えば、奈良県内の免許保有率でいうと、20歳前半が約72%であり70歳前半においても約72%である。70歳前半と20歳前半がほぼ同じとなると、70歳前半は比較的免許を保有していると考えられる。また、75歳を超えてくると急激に要介護となる方が増えてくるということもあるため、75歳というのは想定し得ると考えている。交付枚数については検討中である。

(工藤会長)

それでは、他に意見がなければ原案通り承認することとする。

《原案どおり承認》

(工藤会長)

本日の議題は、すべて終了した。皆様には熱心にご審議を賜り感謝する。今後も交通事業者や委員の皆様と調整を図り、よりよい公共交通の導入を目指して参りたい。

(事務局)

令和7年度協議会委員の委嘱について連絡

5. 閉会