

田原本町地域公共交通計画（案）

令和4年6月（第1版）

令和5年6月（第2版）

令和6年6月（第3版）

田原本町

目 次

第1章	計画に関する基本的事項.....	1
1.	計画の目的.....	1
2.	計画の位置づけ	2
3.	計画の区域.....	3
4.	計画の期間.....	3
第2章	田原本町の公共交通を取り巻く現状と課題.....	4
1.	田原本町の概況	4
(1)	位置・地勢	4
(2)	人口	5
(3)	施設立地.....	7
(4)	経済	8
(5)	観光	9
2.	田原本町における交通の現状	10
(1)	田原本町における公共交通の変遷.....	10
(2)	鉄道の現状	11
(3)	路線バスの現状.....	13
(4)	地域の輸送資源としての無料送迎バスの現状.....	14
(5)	タワラモトンタクシー助成制度の現状.....	18
(6)	福祉タクシー制度による外出支援の現状.....	22
(7)	自動車保有台数.....	23
3.	田原本町における移動状況.....	24
(1)	通勤・通学流動.....	24
(2)	パーソントリップ調査.....	25
(3)	アンケート調査から見た移動状況.....	28
4.	田原本町の交通を取り巻く課題.....	29
(1)	公共交通空白地域の存在	29
(2)	タワラモトンタクシーの課題解決と財政負担.....	29
(3)	観光や事業所への来訪者に対する交通サービスの提供.....	30
第3章	上位計画・関連計画.....	31
1.	上位計画	31
(1)	田原本町第4次総合計画（上位計画）	31
(2)	田原本町都市計画マスタープラン（上位計画）	32
2.	関連計画	34
(1)	田原本町地域福祉計画（関連計画）	34

(2)	田原本町観光基本計画（関連計画）	34
第4章	計画の方向性	35
1.	基本理念	35
2.	基本方針及び基本目標	35
3.	取組内容について	36
(1)	基本目標に基づく取組（実施事業）	36
(2)	具体的な取組内容	37
(3)	計画の目標	54
(4)	計画の実現に向けて	56
参考資料	57

第1章 計画に関する基本的事項

1. 計画の目的

田原本町は平成22年3月に『田原本町地域公共交通総合連携計画』を策定し、「高齢者などの買い物・通院といった日常生活における外出支援（移動手段の確保）」と「公共交通と連携した、まちづくりによる活性化」を主眼として、様々な施策に取り組んできた。

しかし、平成29年4月には、奈良交通国保中央病院線の廃止により、町内から乗合バス路線が消滅し、その結果、駅への徒歩圏域を除き、町内の多くのエリアが公共交通空白地域となるなど、町内の公共交通の利用環境は厳しいものとなっている。

そのような中で、田原本町では主に高齢者をはじめとする移動に困難を抱える住民に対する移動手段の確保の観点から、買い物や通院などに利用できるタクシー初乗り運賃の助成制度（「タワラモトタクシー」）を導入した。

上記のような田原本町の交通の現状や課題を検証し、将来のまちづくりの方向性を見据え、「田原本町第4次総合計画」で掲げているまちの将来像「子どもから高齢者まで誰もがいきいきとした暮らしを楽しむまちたわらもと」を実現するためにも交通環境の充実に取り組んでいく必要がある。

なお、令和6年現在、新型コロナウイルス感染症が感染症5類へ移行となった後も、人々の生活習慣は大きく変容し、コロナ前のように鉄道やバス需要が完全には戻らないことも想定されている。また、慢性的な人手不足や自動車運転業務の年間時間外労働時間の上限規制（2024年問題）も、公共交通事業者の経営に大きな影響を与えている。地域公共交通計画の策定及び実施においても、その点に配慮し、行政・交通事業者・住民が一体となって、持続可能な公共交通体系の実現に取り組んでいくべきである。

2. 計画の位置づけ

地域公共交通計画は『田原本町第4次総合計画』や『田原本町都市計画マスタープラン（含立地適正化計画）』を上位計画とし、その他の計画との関係性を図 1.1 に示した。公共交通は移動を支える手段であり、その発着点である居住地や目的施設（公共施設や商業施設）などの立地と合わせて考えることが不可欠である。

計画の策定においては、町内の基本的な土地利用の方針を定めた都市計画マスタープランや、それに基づいて都市施設や機能の具体的な立地方針について定めた立地適正化計画との整合を図る。また都市計画マスタープランによると、田原本町常住者のうち、3分の1が町外へ通勤・通学しており、町民の生活圏は広域にわたっている。参照すべき公共交通に関連する広域計画としては、奈良県公共交通基本計画・奈良県地域公共交通計画が策定されており、本計画もこれらの広域計画のもとに位置づけるものとする。

加えて、町内には国保中央病院へのシャトルバスなど、様々な施設が送迎サービスを提供している。それらの中には行政境界を越えて運行されているものも少なくないことから、地域福祉計画や隣接自治体の交通計画などを参照しながら、計画の策定を行う必要がある。

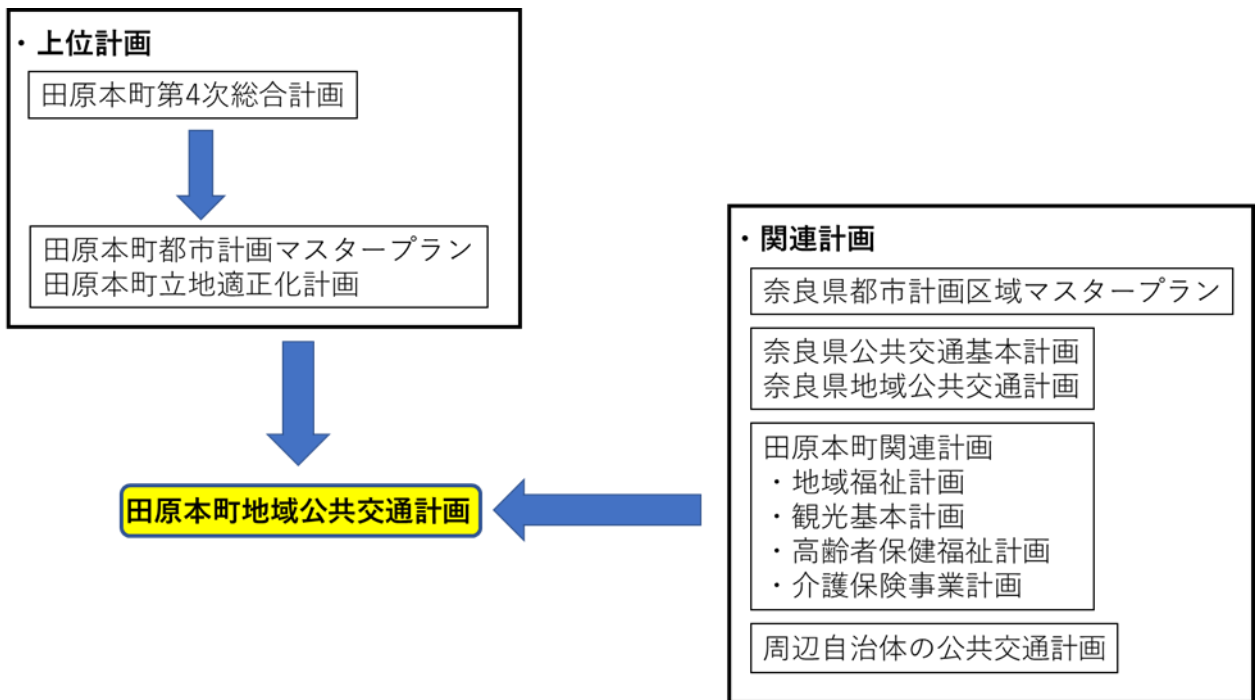


図 1.1 田原本町地域公共交通計画の上位計画・関連計画

3. 計画の区域

地域公共交通計画の対象区域は、奈良県磯城郡田原本町全域（21.09 km²）とする。

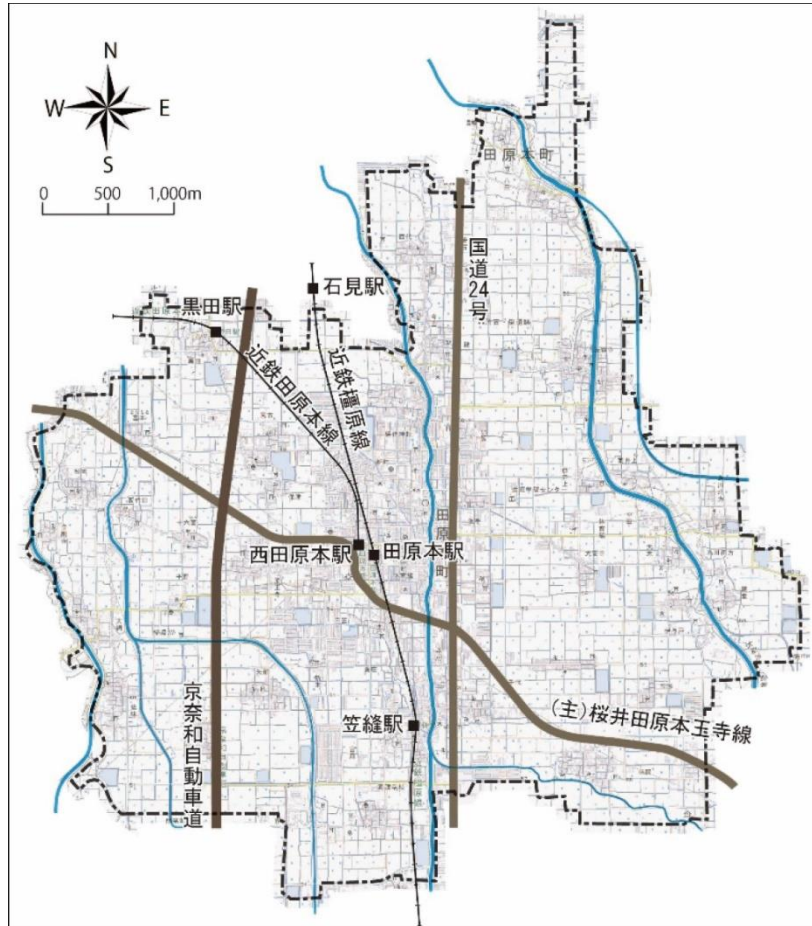


図 1.2 計画の区域

4. 計画の期間

地域公共交通計画の対象期間は、令和4年度～令和8年度とするが、今後、各施策の詳細を検討するに従い、また、社会情勢の変化や法制度の変更等に応じて、適宜、見直すこととする。

第2章 田原本町の公共交通を取り巻く現状と課題

1. 田原本町の概況

(1) 位置・地勢

田原本町は、奈良盆地の中央部に位置し、町の東部を大和川（初瀬川）、中央部を寺川、西部を飛鳥川、曾我川がそれぞれ北流し、これらの河川にはさまれた平坦地として形成されている。近鉄田原本駅及び近鉄西田原本駅を中心に市街地が形成され、周囲に田園が広がる自然豊かな町である。大和平野が広がる田原本町は「大和国中（くんなか）」と呼ばれ、周りを山々に囲まれた奈良県の典型的な平野部を形成するまちである。

町域は南北 6.1 km、東西 5.8 km、総面積 21.09 km²で、北は磯城郡三宅町、南は橿原市、東は天理市・桜井市、西は北葛城郡広陵町に囲まれ、比較的狭小な町域であり、生活圏を他市町と共有している。昭和 42 年頃から住宅地の造成が活発になり、大阪方面への通勤者も増えて郊外住宅都市として発展してきた。道路は町の中央部を国道 24 号、西部を**国道 24 号京奈和自動車道大和御所道路**が南北に縦断し、**県道桜井田原本王寺線**が北西部から南東部へ横断している。京奈和自動車道が全国各地へのアクセス性を高め、また鉄道では奈良市へ 30 分、大阪市・京都市へ約 1 時間でアクセスできる、幹線交通による町外との交通利便性が高い地域となっている。

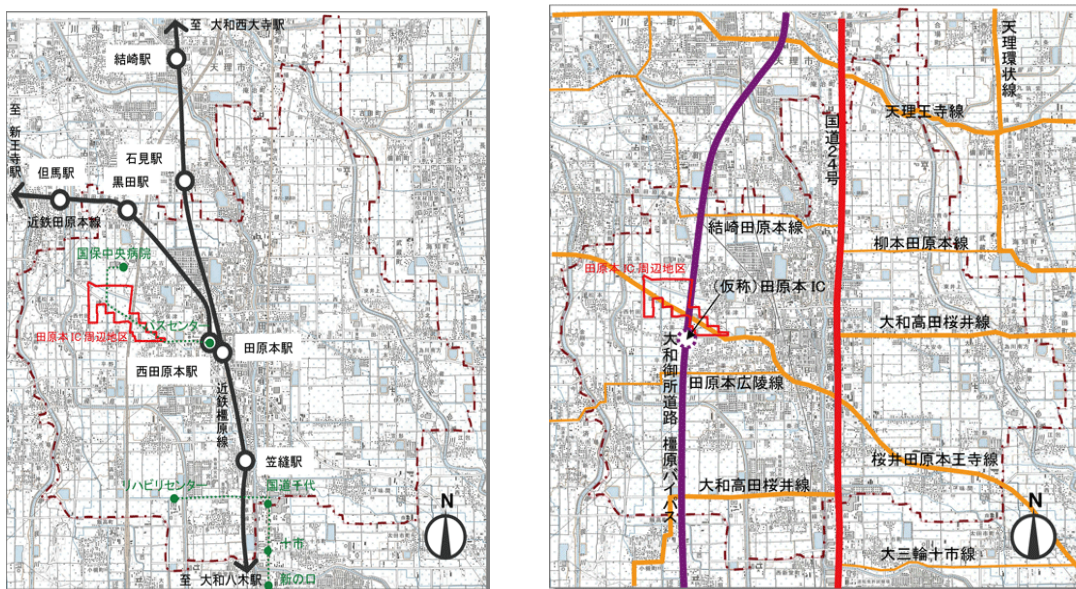


図 2.1 田原本町の鉄道と道路

(2) 人口

田原本町の人口は、大阪・京都方面への通勤者のベッドタウンとして、住宅開発が進み、昭和30年代より人口が増加し、ピーク時の平成12年ごろには33,000人を超えるほどとなった。現在でも、就業者のうち、約55%が町外で就業し、うち約19%が大阪で就業するなど、ベッドタウンとしての性格が強い町である。

しかし平成10年代に入ってから、一貫して人口減少が進み、令和2年の国勢調査結果では、31,177人となった。国立社会保障・人口問題研究所が公表した推計（令和5年12月）によると、令和32年には22,130人まで減少し、令和2年と比較すると、30年間で9,000人以上、約29%減少すると予測されている。

また、少子高齢化の影響で、令和2（2020）年の65歳以上の老年人口割合は32%であり、平成22（2010）年の24.3%と比較しても、急速に高齢化が進んでいる。さらに町の経済活動や社会的活動を担う生産年齢人口（15歳～64歳）の人口の減少も著しく、若年層の人口定着も課題となっている

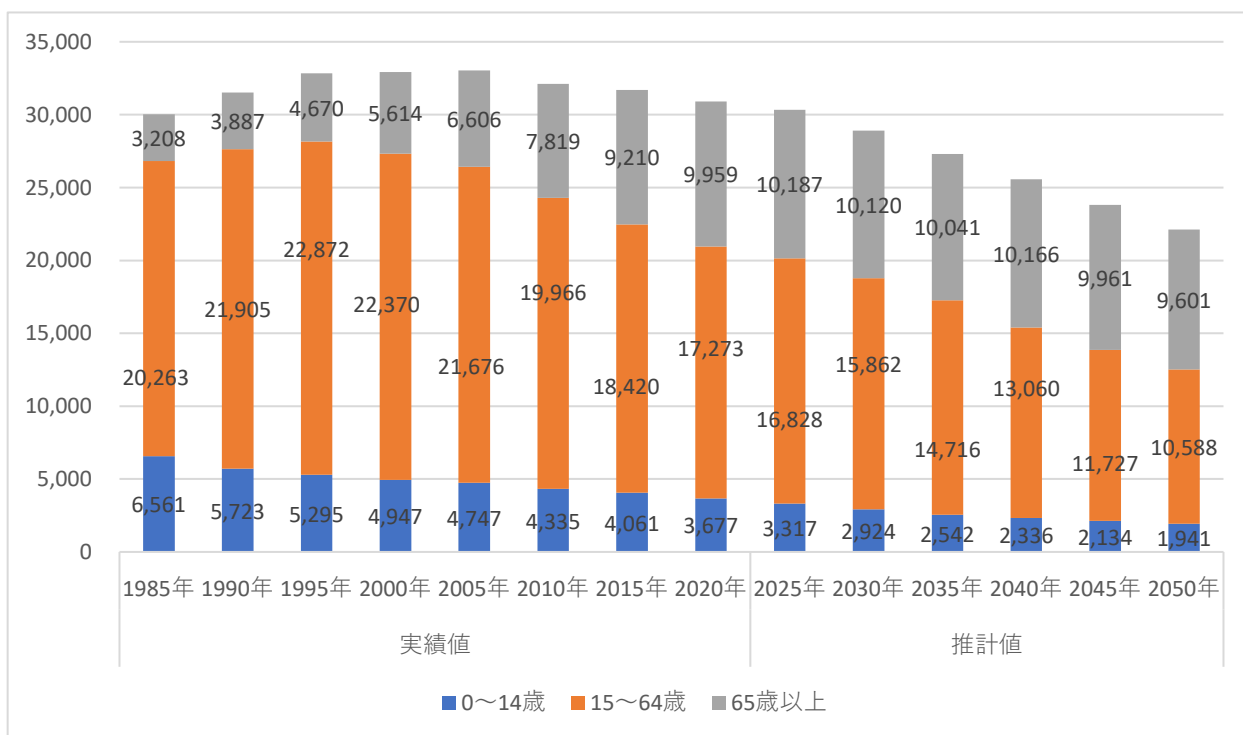


図 2.2 田原本町における総人口の推移

出典：実績値は各年度「国勢調査」、推計値は国立社会保障人口問題研究所資料

また町内の人口分布を見ると、田原本駅を中心とした旧市街地を取り囲むように新たに住宅地が開発され、これら地域が人口密集地となっている。一方でその周辺に広がる農業地域では、点在する農業集落に人口が分散しており、高齢化率も町中心部と比較して相対的に高くなっている。これらの地域は近鉄線の鉄道駅から 800m 以上離れ、徒歩圏外にあるため、田原本駅や町中心部へのアクセスの確保が課題となっている。

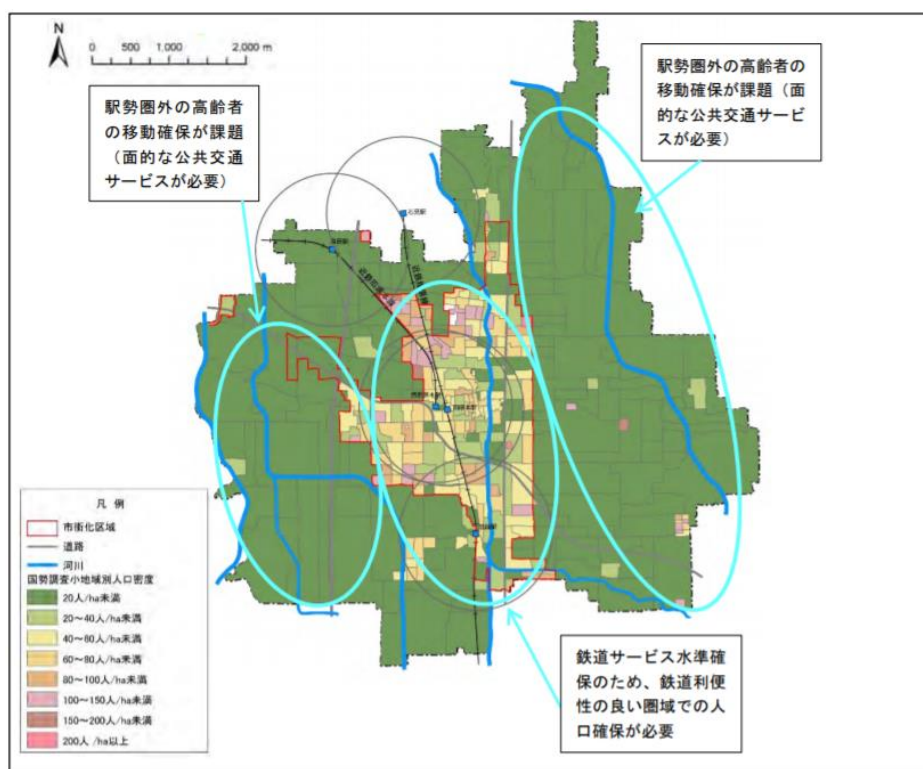


図 2.3 田原本町各地域における人口密度と駅徒歩圏 (2015 年)

出典：田原本町都市計画マスタープラン

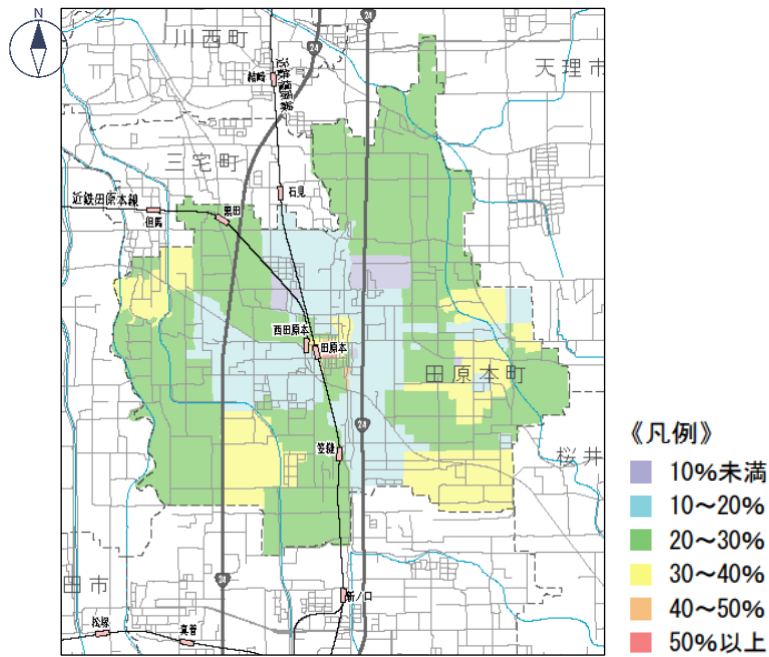


図 2.4 田原本町の各地域における高齢者（65歳以上）人口の比率

出典：2015年 国勢調査

(3) 施設立地

町役場や駅を中心とした田原本町中心部には、開業医を中心とした医療機関や小売店舗など生活関連施設が集中している。一方大型店舗や中核的な医療機関である国保中央病院や奈良県総合リハビリテーションセンター、町立図書館を中核とした青垣生涯学習センター、中央体育館などは町中心部から離れた地区に立地しており、町民の生活は中心部だけで完結せず、これらの施設へのアクセス確保が必要となっている。

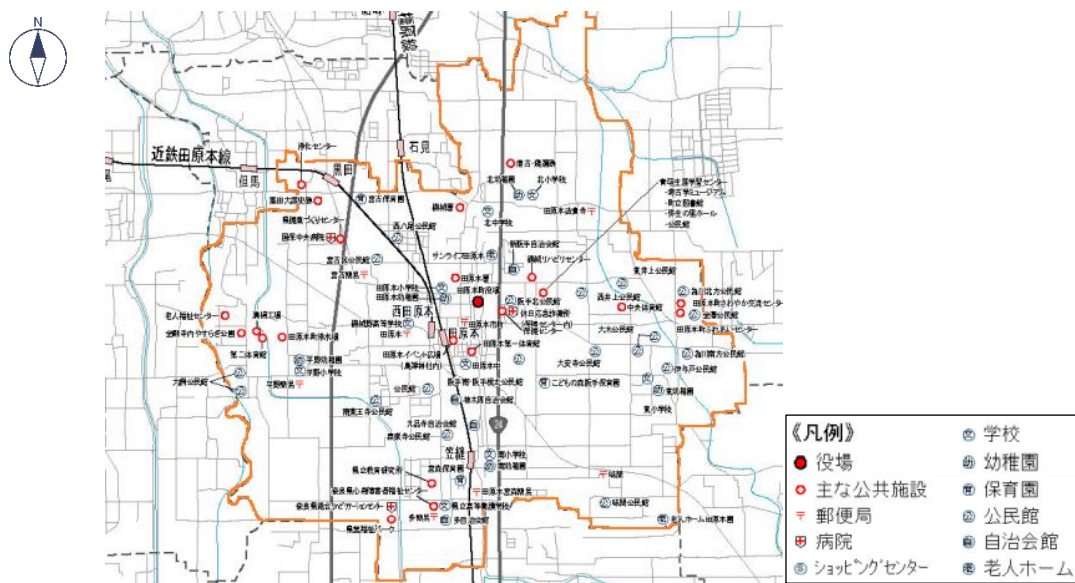


図 2.5 田原本町における生活関連施設の分布

(4) 経済

製造品出荷額を見ると平成 23 (2011) 年まで微減傾向が続いたが、その後の全国的な景気の回復傾向や平成 27 (2015) 年の国道 24 号京奈和自動車道大和御所道路の三宅 IC の開通を契機に増加に転じ、平成 30 (2018) 年に過去最高の 678 億円となった。しかし、新型コロナウイルス感染症の流行による経済活動の停滞により、令和 3 (2021) 年には 418 億円まで落ち込んだ。また商品販売額は長年減少傾向が続いたが、国道 24 号バイパス沿いの大型小売店舗の立地等により、平成 23 (2011) 年の 423 億円を底に増加に転じ、令和 3 (2021) 年は 568 億円となっている。

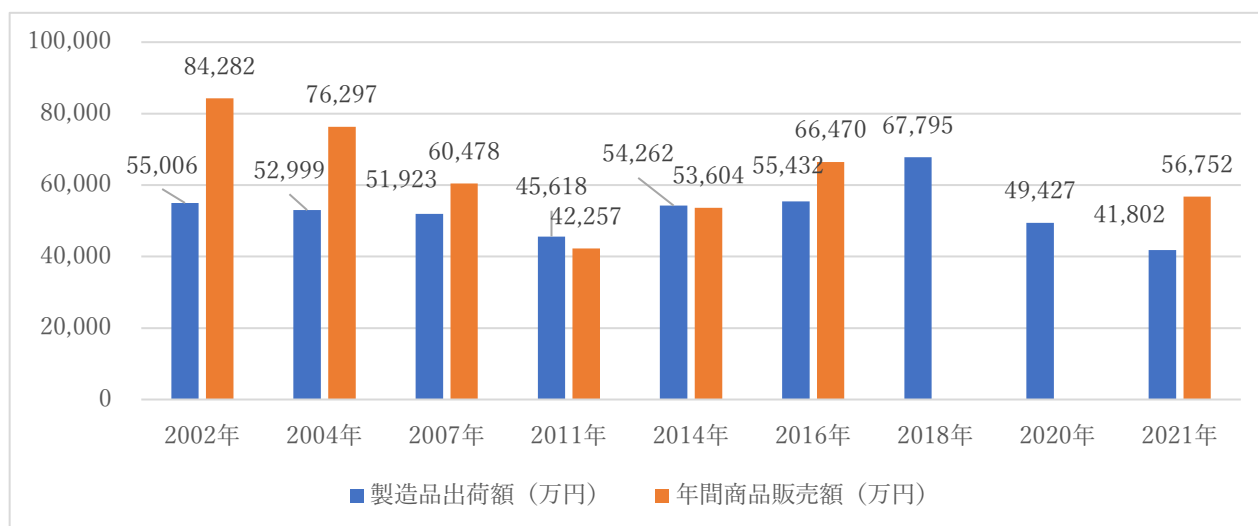


図 2.6 田原本町における製造品出荷額と年間商品販売額の推移

出典：各年度「工業統計調査」「商業統計調査」「経済センサス」

(5) 観光

田原本町には日本最大の本格的な環濠集落遺跡である「唐古・鍵遺跡」があり、平成30年に唐古・鍵遺跡史跡公園がオープンした。また隣接地には道の駅「レスティ唐古・鍵」が同時期に開業している。史跡公園の周辺は農業振興地域となっており、イチゴ等の栽培も盛んで、これら農業資源を活かした観光開発が期待されている。しかし、史跡公園や道の駅への公共交通はタクシー及び一部区域での区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）のみであり、観光拠点となるこれら地域には、自動車以外でアクセスすることができない状況となっている。



図 2.7 田原本町の歴史・観光施設

出典：田原本町ホームページ

2. 田原本町における交通の現状

(1) 田原本町における公共交通の変遷

田原本町内の公共交通としては、近鉄橿原線・近鉄田原本線に加えて、かつては奈良交通（エヌシーバスを含む）の路線バスが運行されていた。

しかし奈良交通の路線バスは、21世紀に入って順次廃止されていき、平成29年にはすべての路線が廃止された。

平成22年9月～平成30年6月には、路線バスの廃止を受けて、田原本町では乗合型デマンドタクシー「ももたろう号」の運行に取り組んだ。

ただ、「ももたろう号」は特定の利用者への利用の偏り等の理由から廃止し、平成30年7月以降は通常タクシー初乗り運賃を助成する「タワラモトンタクシー」に移行した。

また、令和5年11月からは、「タワラモトンタクシー」に加えて、町北東部において区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）の運行も開始した。

令和6年4月現在、田原本町内に乗り入れている路線バスはなく、広陵町の予約型乗合バス「のーと広陵元気号」が運行されている。その他、国保中央病院と奈良県総合リハビリテーションセンターへ、それぞれの団体により無料送迎バスが運行されている。

表 2.1 田原本町における公共交通の変遷

年 月	内 容
平成13年9月	奈良交通路線バス 奈良橿原線廃止
平成16年4月	奈良交通（エヌシーバス）路線バス 桜井百済線 廃止
平成16年4月	奈良交通（エヌシーバス）路線バス 田原本為川線 廃止
平成25年4月	奈良交通路線バス リハビリセンター線 廃止 ⇒ リハビリセンター無料送迎バス
平成29年4月	奈良交通（エヌシーバス）路線バス 国保中央病院線 廃止 ⇒ 国保中央病院無料送迎バス
平成22年9月 ～平成30年6月	デマンド型乗合タクシー「ももたろう号」運行
平成30年7月～現在	タクシー初乗り運賃助成制度「タワラモトンタクシー」開始
令和5年11月～現在	区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）運行開始

(2) 鉄道の現状

田原本町には、大和西大寺・京都方面、そして大和八木・橿原方面をつなぐ近鉄橿原線、王寺方面をつなぐ近鉄田原本線の2路線があり、各路線にはそれぞれ、田原本駅・笠縫駅、西田原本駅・黒田駅の4駅がある。



図 2.8 田原本町の鉄道と駅

近鉄橿原線田原本駅は急行停車駅であり、平日・休日とも1日当たり200本以上の列車が停車している。1時間当たりでは、平日・休日の大和西大寺・京都方面行、大和八木・橿原方面行の両方向とも、それぞれ平均5本程度の列車が停車している。西田原本駅は平日、休日とも1日当たりおよそ50本の列車が停車し、1時間当たり2～3本程度の列車が停車している。

乗降客数は、令和4年には田原本駅11,211人、西田原本駅において4,019人となっている。

表 2.2 駅別1日乗降客数(令和4年11月)

路線名	駅名	乗降客数
近鉄橿原線	田原本駅	11,211人
	笠縫駅	2,216人
近鉄田原本線	西田原本駅	4,019人
	黒田駅	521人

出典：近畿日本鉄道(株)資料など

近鉄橿原線・田原本線ともに、地域にとって重要な公共交通の基幹軸といえる。

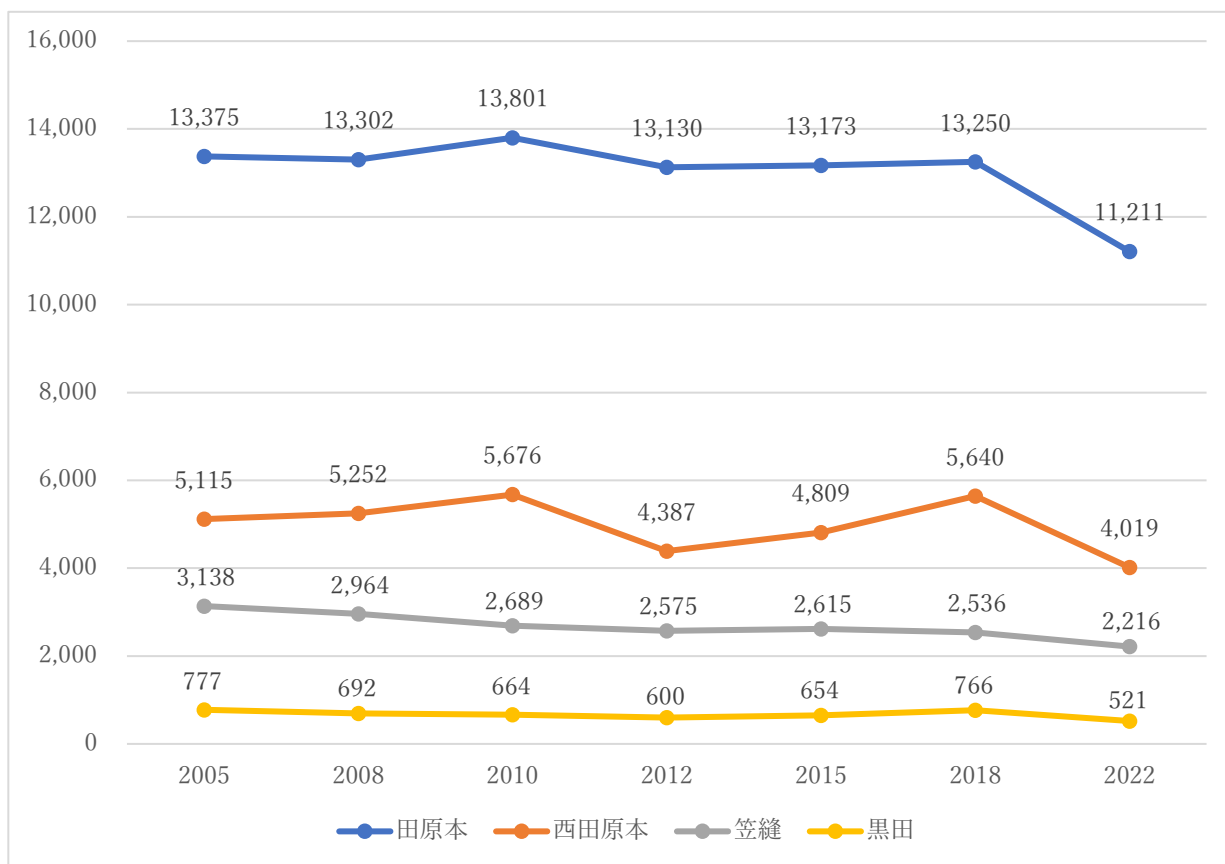


図 2.9 田原本町内の近鉄各駅の乗降客の推移

出典：近畿日本鉄道（株）資料など

(3) 路線バスの現状

令和6年4月現在、田原本町内における奈良交通（エヌシーバスを含む）の路線バスはすべて廃止されており、**広陵町のコミュニティバス「広陵元気号」も令和5年7月から予約型乗合バス「のるーと広陵元気号」に再編されたため、町内を運行する路線バスは存在しない。**なお、予約型乗合バス「のるーと広陵元気号」は、国保中央病院まで乗り入れている。

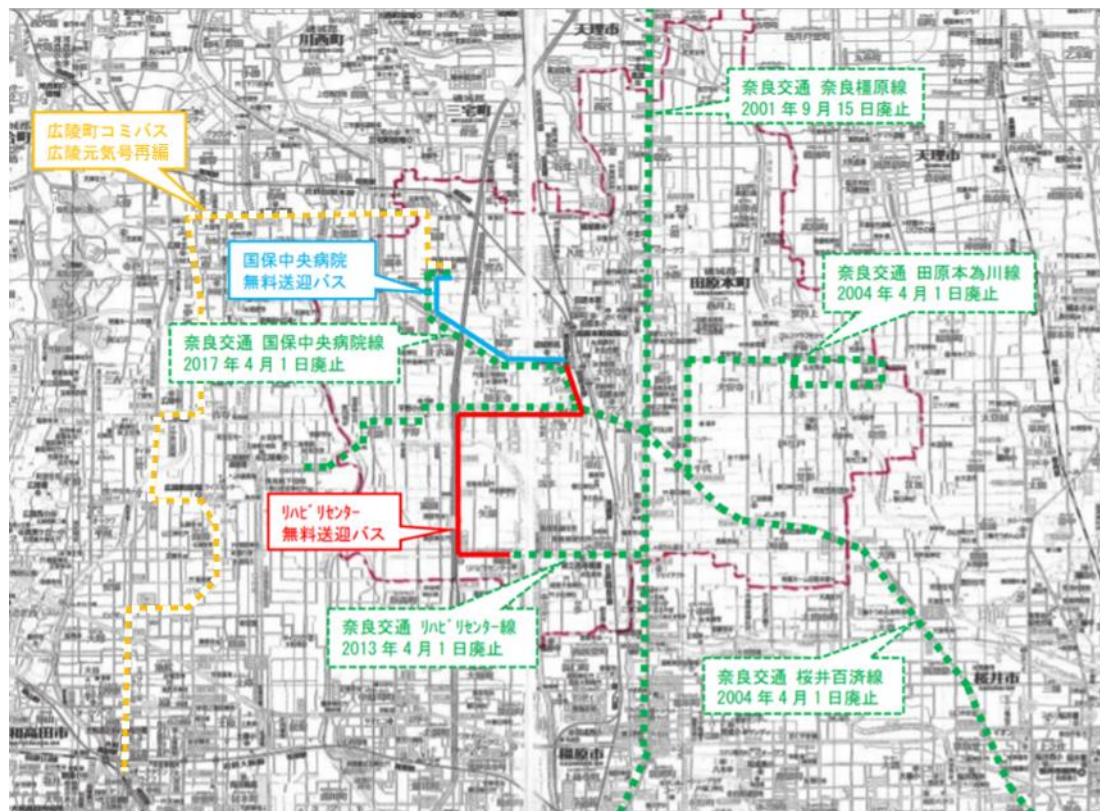


図 2.10 田原本町内を走るバス（病院等の送迎バスを含む）と廃止されたバス路線
出典：奈良交通(株)資料など

(4) 地域の輸送資源としての無料送迎バスの現状

① 国保中央病院の無料送迎バス

奈良交通の路線バス、国保中央病院線の廃止後、田原本駅（西口）～国保中央病院間に運行されているもので、現在の運行状況は次のとおりである。

- 運行本数：平日は 19 往復、第 1・第 3・第 5 土曜日に 12 往復運行
- 運行委託先：吉野大峯ケーブル自動車（株）

表 2.3 国保中央病院無料送迎バス 時刻表

近鉄田原本駅発				国保中央病院発			
平日		第 1・第 3・第 5 土曜日		平日		第 1・第 3・第 5 土曜日	
7 時	35 53	7 時	53	7 時	44	7 時	-
8 時	16 42	8 時	16 41	8 時	05 30 54	8 時	05 30 57
9 時	04 38	9 時	13 44	9 時	28	9 時	25
10 時	12 53	10 時	14 50	10 時	00 43	10 時	04 40
11 時	32	11 時	17 50	11 時	20 46	11 時	07 40
12 時	04 51	12 時	51	12 時	41	12 時	41
13 時	47	13 時	-	13 時	35	13 時	45
14 時	20	14 時	25	14 時	04	14 時	-
15 時	20	15 時	25	15 時	07	15 時	12
16 時	30	16 時	-	16 時	17	16 時	-
17 時	19 45	17 時	-	17 時	09 29	17 時	29
18 時	16 41	18 時	-	18 時	03 29 59	18 時	-

令和 5 年 6 月現在

出典：国保中央病院ホームページ

国保中央病院の無料送迎バスは、以前の奈良交通（エヌシーバス）の路線が廃止された後に運行されているもので、奈良交通が運行していた頃と比べると、その利用は増えている。増加理由としては、やはり運賃無償化に伴い、気軽に利用できることになったことが大きな要因だと思われる。また、令和 2 年度については新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて利用者数が大幅に減っているものと思われる。

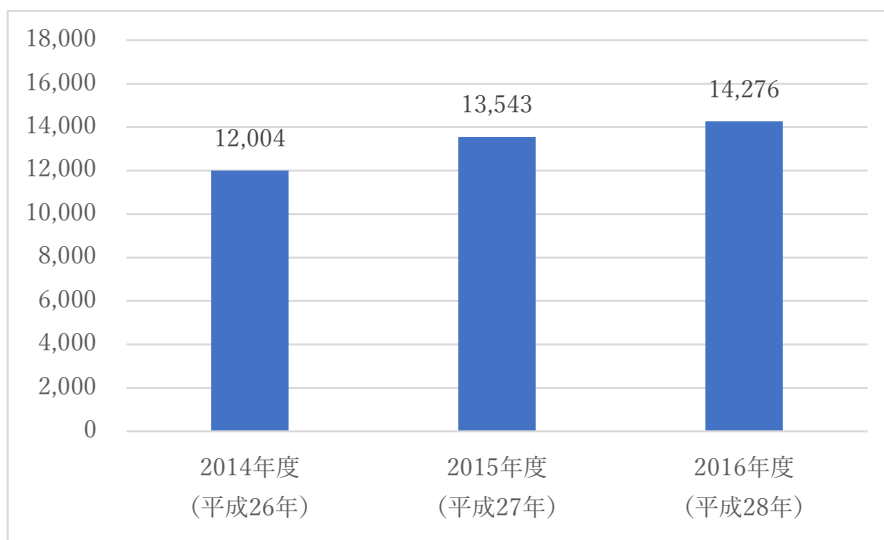


図 2.11 国保中央病院へのバス利用者数
（奈良交通運行時の路線バス）

出典：国保中央病院資料

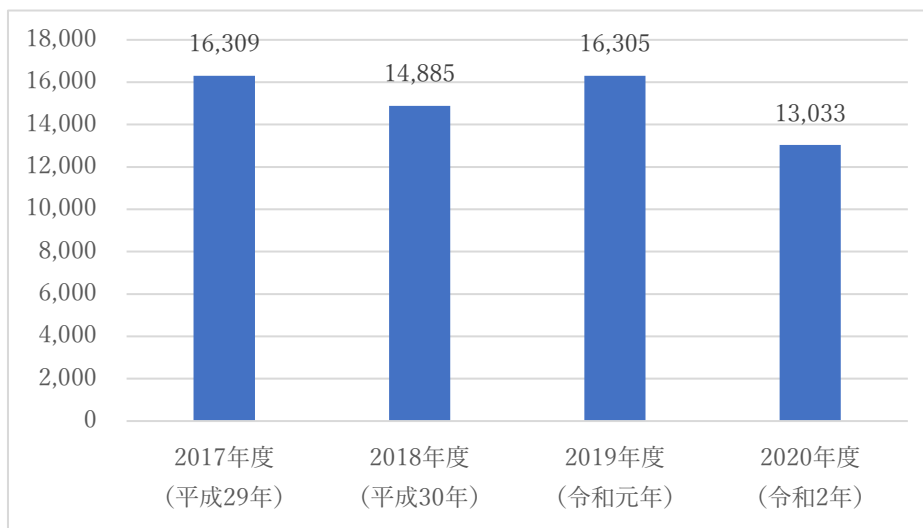


図 2.12 国保中央病院へのバス利用者数
（現行の無料送迎バス）

出典：国保中央病院資料

② 奈良県総合リハビリテーションセンターの無料送迎バス

田原本駅（西口）から奈良県総合リハビリテーションセンターまで、無料送迎バスが運行されている。運行状況は次のとおりである。

- 運行日：平日のみ（土日祝及び年末年始は運行せず）
- 運行本数：田原本駅（西口）発 **21** 本、リハビリテーションセンター発 **20** 本
- 運行委託先：（株）セノン

表 2.4 奈良県総合リハビリテーションセンター無料送迎バス時刻表

田原本駅発		リハビリテーションセンター発	
8時	15 45	8時	35
9時	10 30 50	9時	00 20 40
10時	10 30 50	10時	00 20 40
11時	10 35 55	11時	00 25 45
12時	15 35	12時	05 25
13時	35 55	13時	25 45
14時	15 35	14時	05 25
15時	20 40	15時	10 30
16時	20 40	16時	10 30

令和5年4月3日変更

出典：奈良県総合リハビリテーションセンターホームページ

奈良県総合リハビリテーションセンターの無料送迎バスは、1日平均40人程度の利用がある。
(令和2年9月～11月の利用データによる)

表 2.5 奈良県総合リハビリテーションセンター無料送迎バスの乗車人数（令和2年9月～11月）

	令和2年9月	令和2年10月	令和2年11月
乗車人数	889	882	843
1日平均乗車人数	40.4	42.0	38.3

出典：奈良県総合リハビリテーションセンター資料

田原本駅⇄リハビリテーションセンターの各便についての利用状況（令和2年9月～11月）をみると、午前中にセンターへ向かうピークがあり、午後では15時台が田原本駅に向かうピークとなっている。

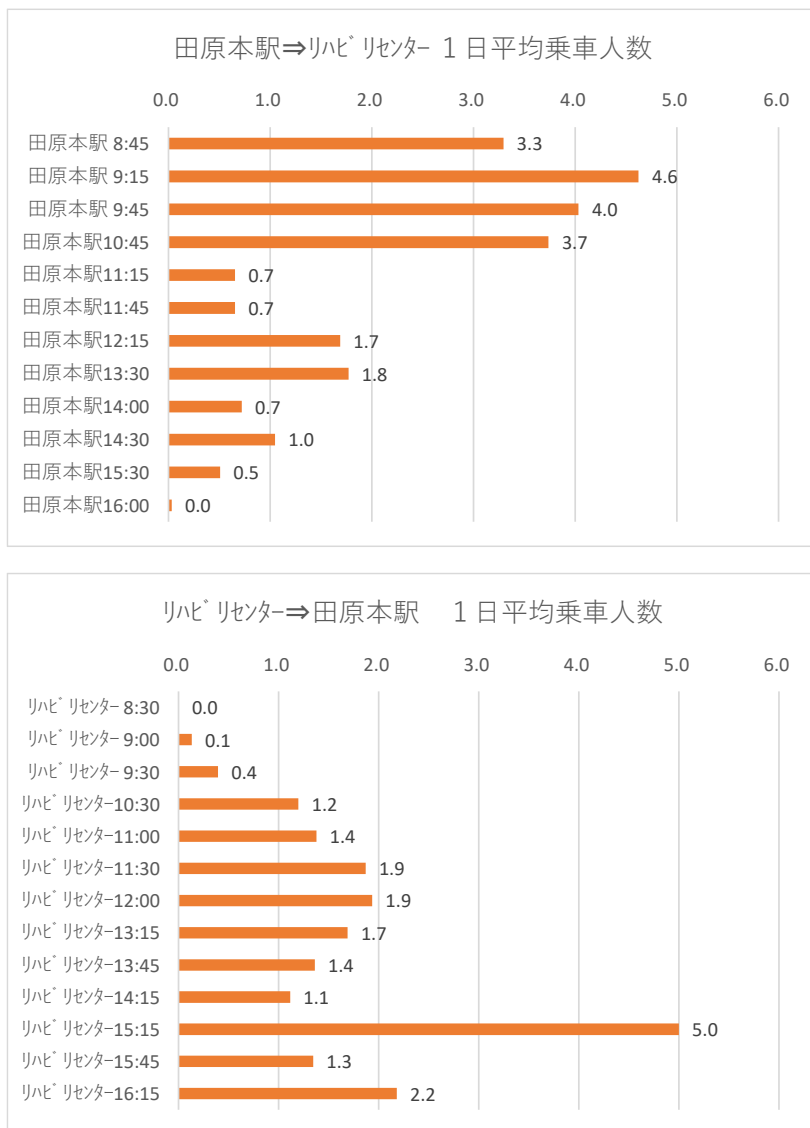


図 2.13 リハビリテーションセンター無料送迎バス各便の1日平均乗車人数

出典：奈良県総合リハビリテーションセンター資料

(5) タワラモトンタクシー助成制度の現状

田原本町では、平成 22 年に策定した「田原本町地域公共交通総合連携計画」に基づき、定時型のデマンド交通「あいのりタクシー ももたろう号」の運行を平成 22 年 9 月より開始した。しかし、予約の手間や運行本数の制約などから利用が伸び悩んでいた。実際に、平成 29 年度の延べ利用者数が 5,874 人に留まることや、2,262 人の登録者のうち実利用者は 368 人という状況から、特定の利用者に利用の偏りがあることに加え、委託先のタクシー事業者の負担の観点からも運行の追加などの改善が難しく、平成 30 年 6 月をもって運行を廃止した。

その後、上記の問題を解決するため、タクシー初乗り運賃助成制度（以下「タワラモトンタクシー助成制度」とする）を平成 30 年 7 月より開始した。タワラモトンタクシー助成制度は、70 歳以上の高齢者など日常生活で移動に困難を抱えている住民を対象に、町内のタクシー事業者 3 社（田原本タクシー・西村タクシー・富士タクシー）で利用可能な、タクシー初乗り料金を助成するタクシー利用券（24 枚もしくは 12 枚）を申請に基づき発行するものである。

毎年度 9 万枚程度の利用券を発行しており、使用者の約 9 割が 70 歳以上の高齢者であることから、バス路線が撤退している当町においてタワラモトンタクシー助成制度は高齢の町民にとって貴重な公共交通ツールとなっていることがわかる。

表 2.6 タワラモトンタクシー助成制度におけるタクシー利用券発行対象と枚数

対象者 (下記のうちいずれか一つ選択する)	一人当たり 発行可能 枚数	各年度分発行実績枚数(枚)			
		令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
70 歳以上	24	81,672	82,104	80,592	86,184
身体障害者手帳 1 級または 2 級を有する人	12	492	384	324	396
療育手帳 A1 または A2 を有する人	12	120	96	60	72
自主的な移動が困難であることを証する書面を有する人	12	72	48	36	12
出産予定があり母子健康手帳の交付を受けた人	24	4,440	3,312	3,024	2,232
就学前の児童	24	4,776	4,392	4,200	5,280
65 歳以上で自動車運転免許返納を行った人	12	60	396	384	372

利用日時：R3・R4 は月～土 8:00～18:00（日・祝・12/29～1/3 除く）※妊婦の方については制限なし

R5 は月～日 8:00～18:00 ※妊婦の方については制限なし

R6 は月～日 タクシーの営業開始時間～20:00 ※妊婦の方については制限なし

出典：田原本町企画財政課資料

発行実績については、その多くが 70 歳以上の高齢者向けに発行されたものであり、高齢者福祉の側面が高いといえる。

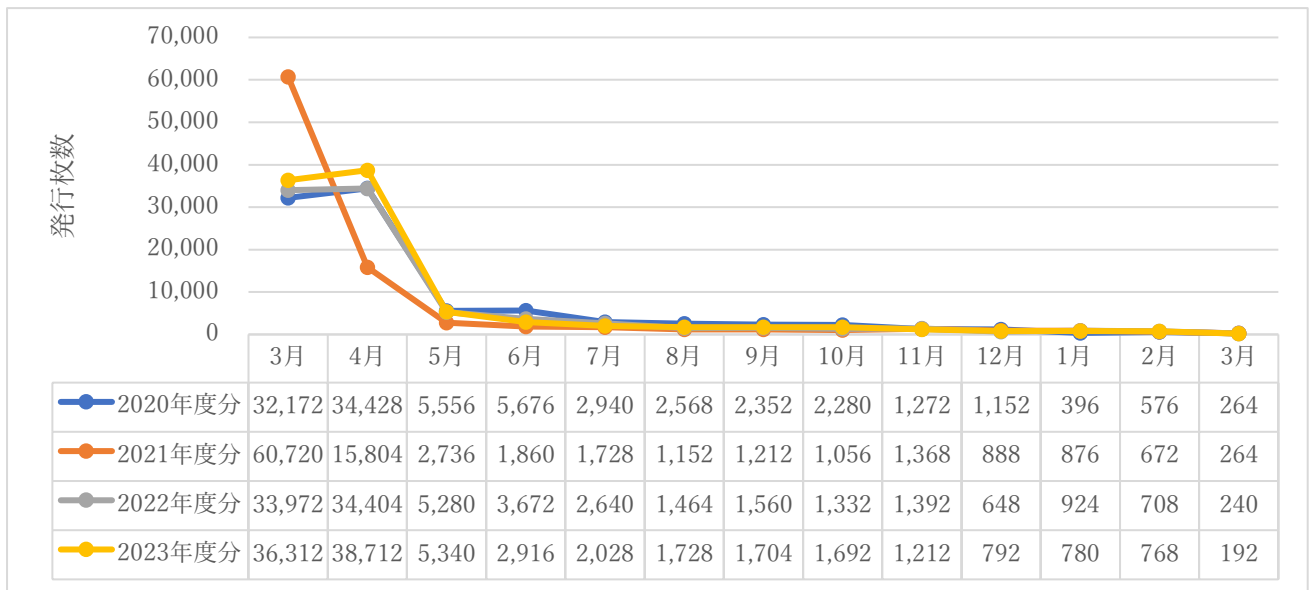


図 2.14 タクシー利用券の申請枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

発行申請のタイミングは当年度分の発行開始月から2か月間に集中している。

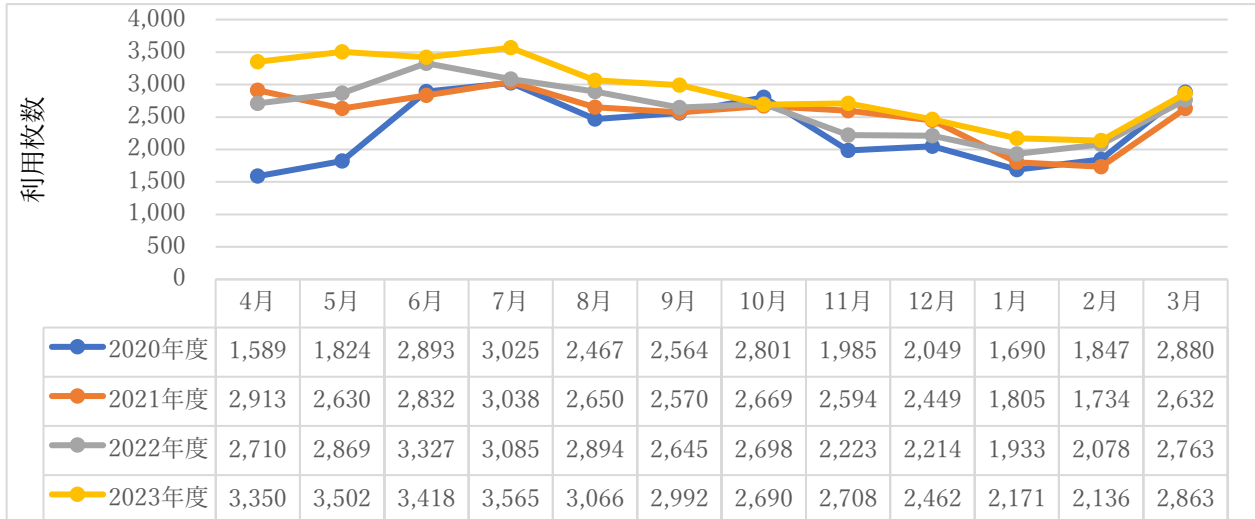


図 2.15 タクシー利用券の利用枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

利用回数の推移は、全体として年度の始めと終わりに利用が集中している。また、新型コロナウイルス感染症の拡大による外出自粛の影響が見られた令和2年（2020年）度においては、申請枚数は前年度と比較して大きな落ち込みは見られないが、利用回数は4月と5月で大きく落ち込んでいる。

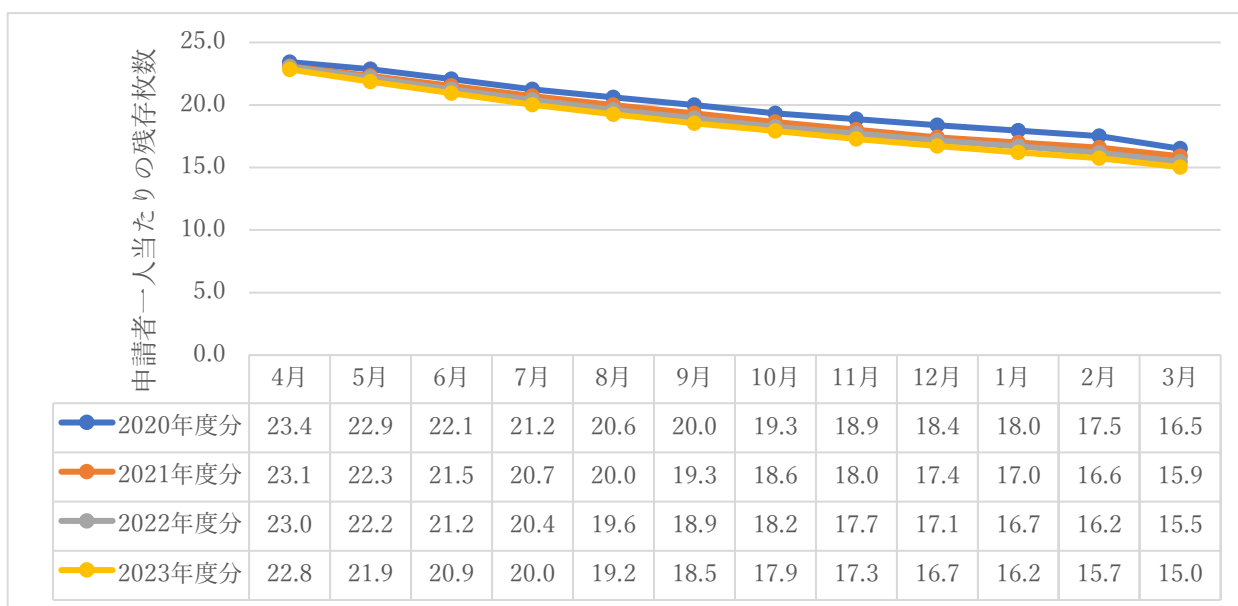


図 2.16 タクシー利用券の月末時点での申請者 1 人当たり残存枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

1 人当たり年度末で 15 枚以上の利用券が使われずに残っており、平均すると年間の利用は 1 人 8 枚程度となっている。上記のことから、タクシー利用券の必要性の低い人も高い人も同じ配布枚数で、申請には利用者負担が生じないことなどもあり、必要性の低い人には必要以上の枚数が配布される一方、必要性の高い人には配布枚数が不足している可能性がある。

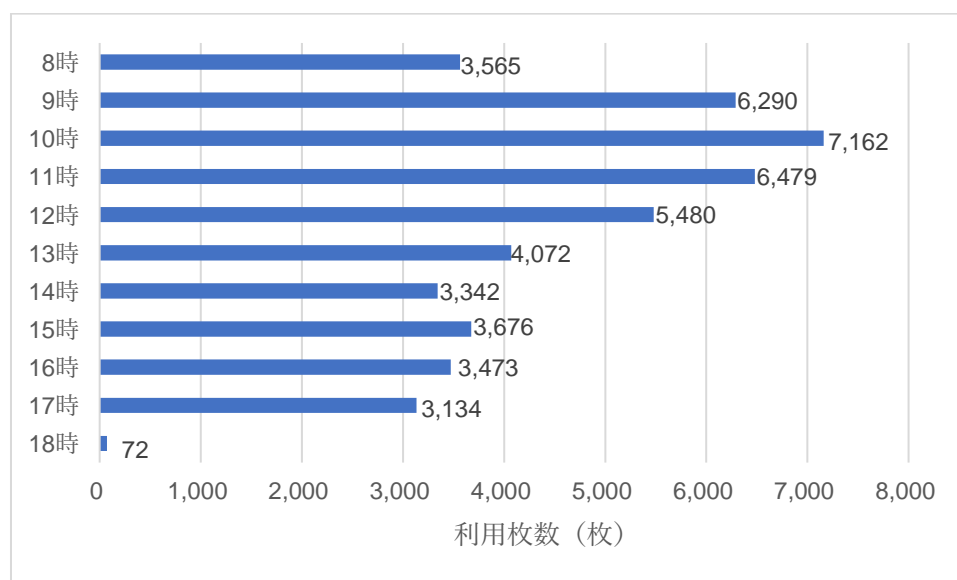


図 2.17 時間帯別のタクシー利用券の利用枚数

出典：田原本町企画財政課資料

タワラモトタクシーの時間帯ごとの利用状況は、利用が午前中に集中し、医療機関の診療開始時間などに合わせて利用する傾向がみられる。

表 2.7 タワラモトタクシー主な出発地・到着地

主な出発地		主な到着地	
その他	63.5%	その他	73.3%
田原本駅	22%	田原本駅	9.9%
下記以外の病院・医院/歯科	5.6%	下記以外の病院・医院/歯科	8.2%
スーパーマーケット	4.5%	国保中央病院	3.1%
国保中央病院	2.5%	スーパーマーケット	2.5%
田原本町役場	0.8%	田原本町役場	1.2%
リハビリセンター	0.7%	県立医大病院	1.1%
県立医大病院	0.4%	リハビリセンター	0.7%

(2022年10月～2023年9月)

出典：田原本町企画財政課資料

出発地と到着地は、駅と医療機関の利用が発着ともに集中している。特に、田原本駅では出発数が到着数の2倍以上となり、駅からの復路でより多く利用されている。利用者の自宅から田原本駅までは家族に送迎してもらい、田原本駅からの復路においては駅前に待機しているタクシーを利用していると推測される。その他については施設、自宅、自治会など町内各所となっている。

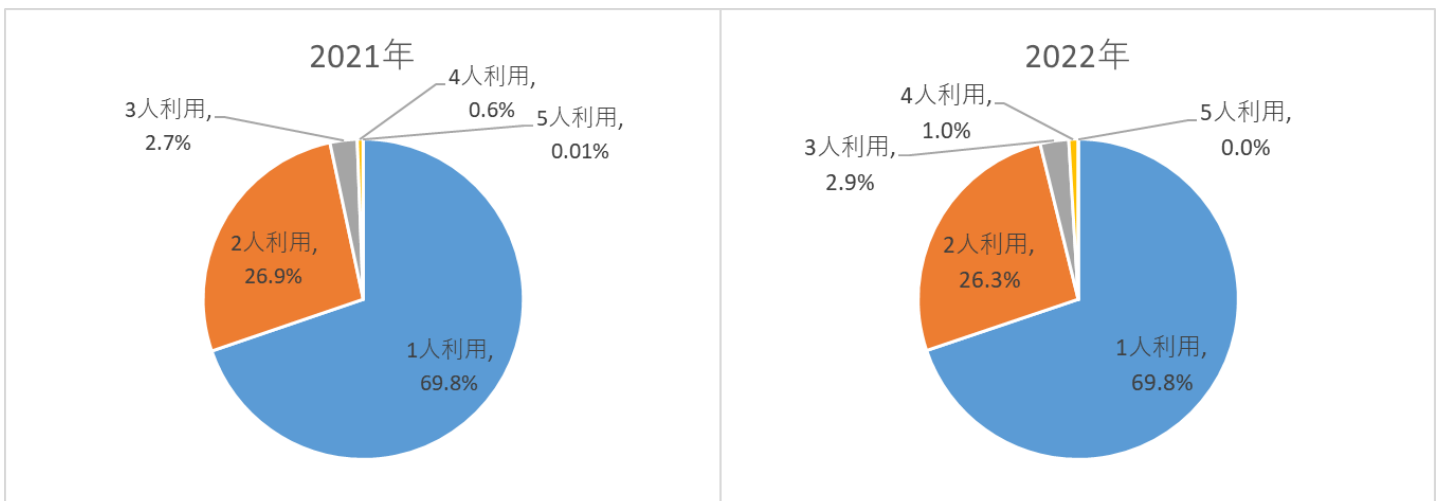


図 2.18 タワラモトタクシー利用1回当たりの乗車人員

出典：田原本町企画財政課資料

乗合人数は、1枚の利用券で複数人数の利用が可能であるところ、約3分の2が1人利用である。

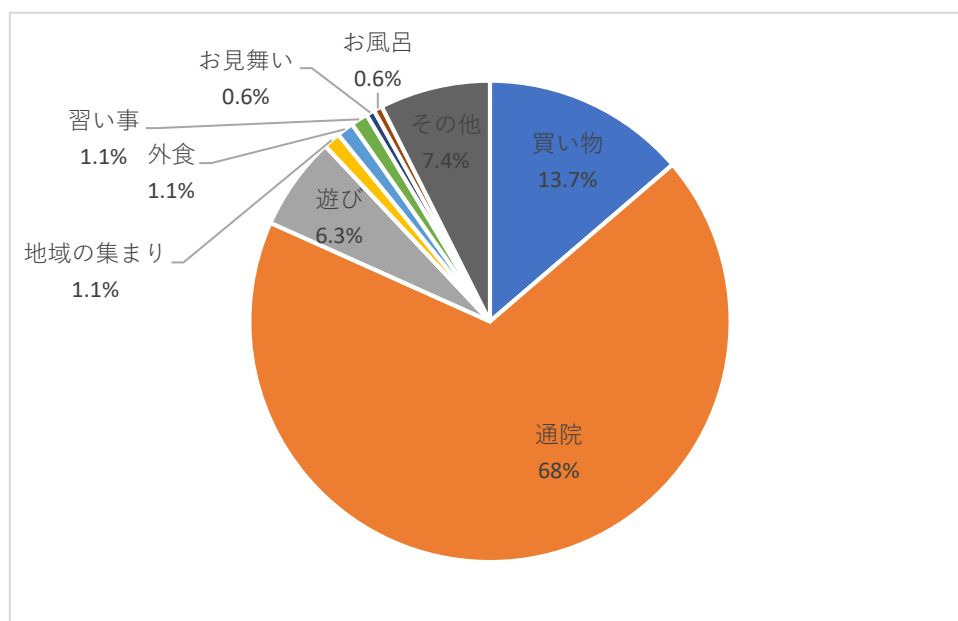


図 2.19 タワラモトタクシー利用者の目的地(2023年)

出典：タワラモトタクシー利用料金助成制度アンケート調査結果

利用者の9割が高齢者であり、アンケート結果から、主な利用目的は通院が68%、買い物が13.7%となっている。

タワラモトタクシー助成事業に関する財政負担は、令和4年度は2,278万765円(決算額)で、本町の令和4年度一般会計決算額135億412万円に占める割合は、約0.17%である。また、令和4年度の利用件数は31,439件で、利用一件当たり換算すると約725円の財政負担額となる。

限られた財源でより多くの人達の移動を支えるためには、「タクシー利用券」の発行の仕組みの改善、利用者負担、乗合利用の促進等についてさらに検討を行う必要がある。

(6) 福祉タクシー制度による外出支援の現状

重度の障がいのある人に対しては、タクシーの基本料金分の助成が受けられる利用券を別途交付している。対象者は、身体障害者手帳(1級・2級)または療育手帳(A1・A2)の交付を受けている人であり、令和3年度から精神障害者手帳(1級)の交付を受けている人も追加した。

(7) 自動車保有台数

世帯当たり自動車保有台数は1.44台（令和4年度）で、県全体と比べると、世帯当たり自動車保有台数は多く、自動車依存の高さを示している。

表 2.8 自動車保有台数（令和4年度）

	乗用車				貨物自動車	世帯数	世帯当たり台数 (貨物自動車除く)
	普通車	小型車	軽自動車	小計			
田原本町	4,974	4,615	7,903	17,492	2,059	12,171	1.44

(参考)

	乗用車	世帯数	世帯当たり台数 (貨物自動車除く)
奈良県	641,177	551,652	1.16
葛城市	19,524	13,689	1.43
桜井市	30,487	22,519	1.35
宇陀市	16,763	10,777	1.56
斑鳩町	12,465	11,098	1.12
広陵町	17,985	12,323	1.46

※世帯数…令和4年10月

※小計は乗合自動車、特殊用途車、大型特殊車を除く

資料：奈良県統計年鑑

3. 田原本町における移動状況

(1) 通勤・通学流動

田原本町と周辺都市とのつながりを令和2年国勢調査データの就業者通勤・通学流動で見ると、本町常住者のうち1/3が他都市に通勤・通学している。県内では南北方向への流出が多く、北側の奈良市及び大和郡山市へは2,190人(流出人口の22%)、南側の橿原市へは1,542人(16%)となっている。また、東西方向では大阪府への流出が1,879人(19%)となっている。大阪府、奈良市、橿原市等のベッドタウンとなっている様子がうかがえる。

また、流入人口を見ると、橿原市からの流入が1,506人(流入人口の20%)と最も多くなっているのに対して、奈良市及び大和郡山市からは1,016人(13%)、大阪府からは221人(3%)と、流出人口と比べると大きな差が出ている。

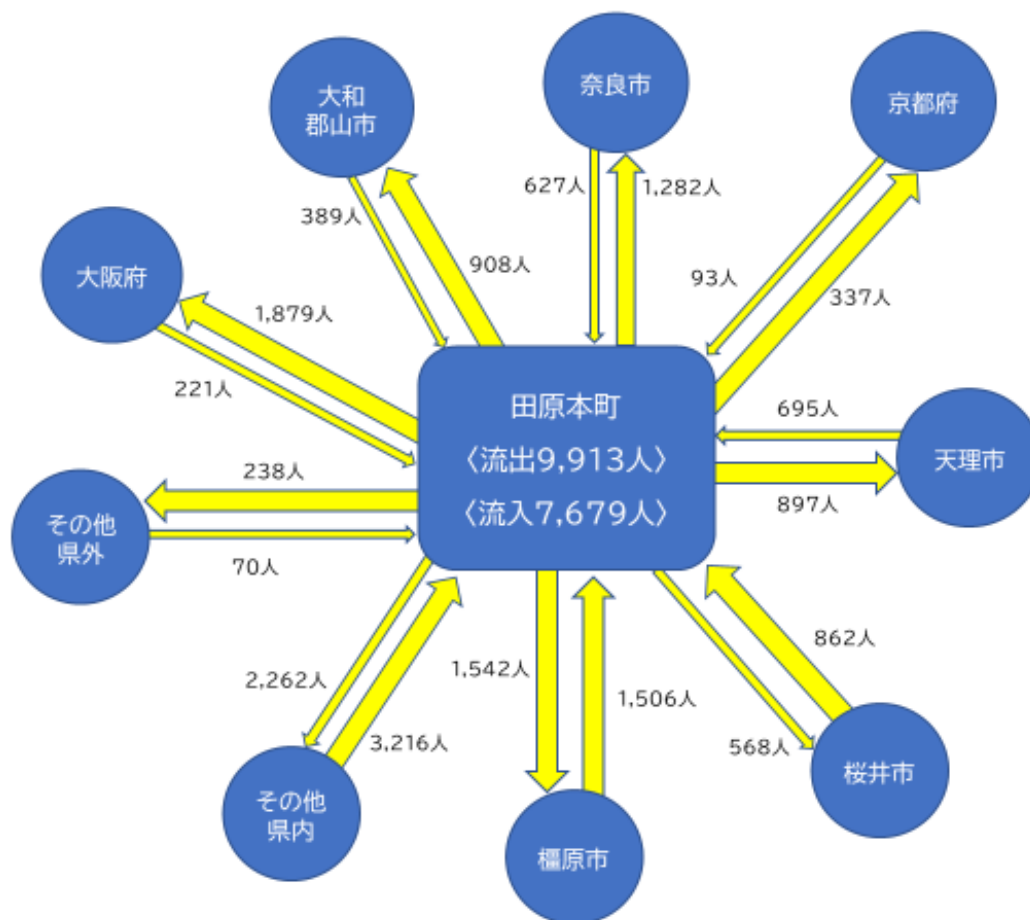


図 2.20 田原本町における従業・通学状況

資料：国勢調査（令和2年）

(2) パーソントリップ調査

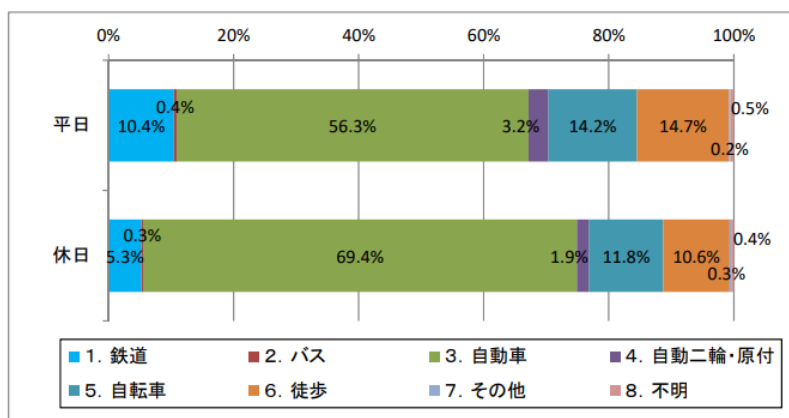
平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査の結果から本町での交通手段別分担率をみると、発生・集中とも自動車利用が過半を占めており、特に休日は約 7 割が自動車を利用している。また平日は鉄道利用も多く、町外への通勤通学では鉄道が利用されているものと考えられる。

※発生…田原本町からある地点へ出発するトリップ

集中…ある地点から田原本町へ到着するトリップ

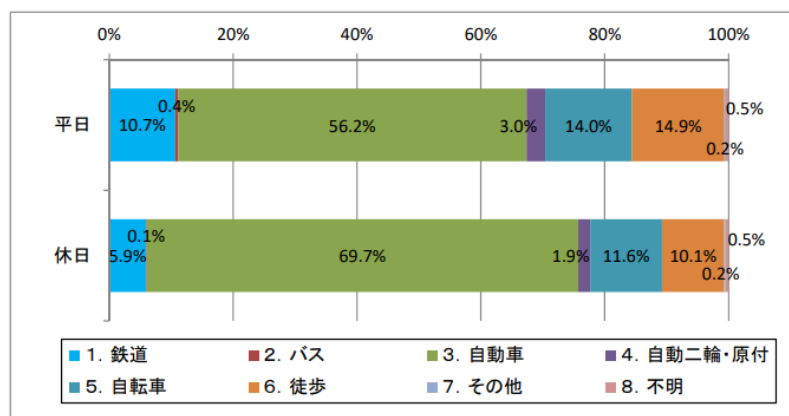
トリップ…人の動きを数える単位で、ある人が出発地から目的地まで移動すると「1 トリップ」と数える。

<発生交通手段別分担率（2010 年（平成 22 年））>



資料：パーソントリップ調査・田原本町（2010 年（平成 22 年））

<集中交通手段別分担率（2010 年（平成 22 年））>



資料：パーソントリップ調査・田原本町（2010 年（平成 22 年））

図 2.21 発生交通手段率及び集中交通手段別分担率（平成 22 年）

出典：田原本町都市計画マスタープラン

また、平成 22 年の自由目的（買い物・通院・レジャー・その他私用）の発生集中量について、免許保有の有無の比率で田原本町と奈良県全体で比較すると大きな差は見られないが、自動車保有の有無で比較すると、奈良県全体では非保有の割合が 10.38%であるのに対し、田原本町では 5.8%と低くなっている。

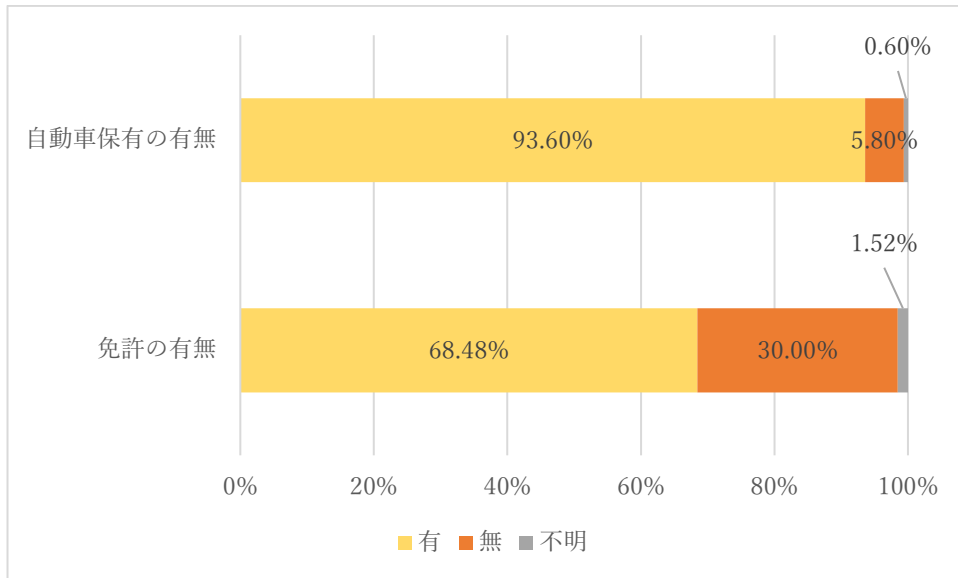


図 2.22 田原本町における発生集中量(自由目的)のうち自動車保有・免許の有無による割合

出典：近畿圏パーソントリップ調査・田原本町平成 22 年度

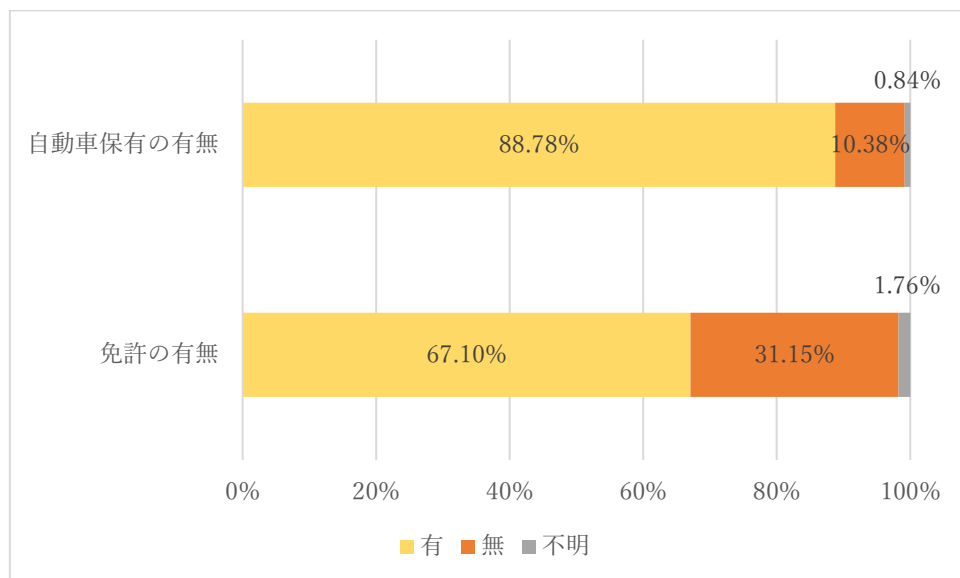


図 2.23 奈良県における発生集中量(自由目的)のうち自動車保有・免許の有無による割合

出典：近畿圏パーソントリップ調査・田原本町平成 22 年度

同年度の住民一世帯当たりの自動車保有台数は、奈良県全体の 1.18 台に対し、本町では 1.37 台（出典：平成 23 年度奈良県統計年鑑）であり、その差を勘案しても、自由目的の発生集中量に自動車非利用者の占める割合が低いことが分かる。

このことから、自家用車以外の交通手段を利用しづらいことが自動車非保有者の移動を制約している一因となっていると推測される。

今後、公共交通施策の計画・実施に当たっては、自動車が使いづらい人々の移動を支えるという観点が重要といえる。

(3) アンケート調査から見た移動状況

令和3年1月～2月に、田原本町民を対象として、公共交通に関するアンケート調査を行った。

対象：田原本町民 2000名

回収：923名

特に、「日常生活に必要な移動手段として実施してほしい施策」の設問については、「タクシー利用料金の助成」を選択した回答者が36.01%、「バスの運行」を選択した回答者が21.64%となっている。

さらに、「利用者負担を増やしてでも、利便性のより高い公共交通サービスを利用したい」と答えた者が44.95%となっている。

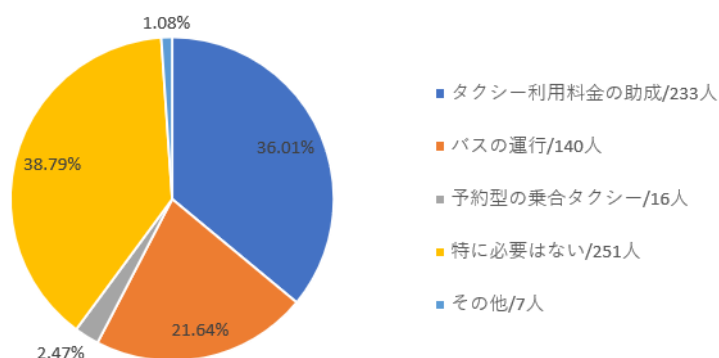


図 2.24 日常生活に必要な移動手段として特に実施してほしい施策

出典：田原本町企画財政課資料

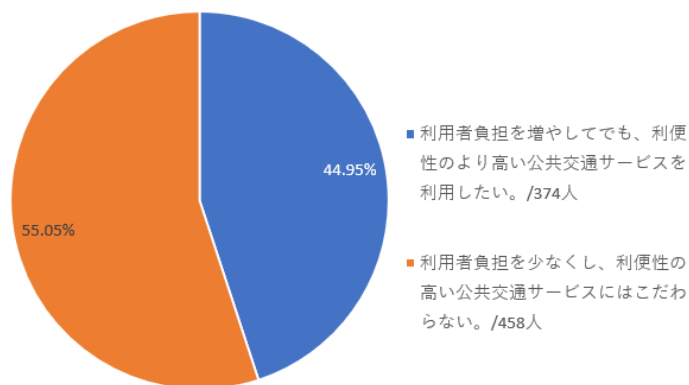


図 2.25 田原本町の公共交通サービスの今後について

出典：田原本町企画財政課資料

4. 田原本町の交通を取り巻く課題

(1) 公共交通空白地域の存在

田原本町における鉄道駅からの徒歩圏カバー率（駅から半径 800m）は、全人口の約 52%となっている。鉄道駅からの徒歩圏を中心に新住宅市街地が開発されたことから比較的高い徒歩圏カバー率を示しているが、逆に住民の約半分はタクシー、**区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）**や自家用車の送迎がないと鉄道を利用できない状況となっている。

今後、高齢化と人口減少が見込まれる中で、運転免許の返納等が進み、自動車利用が困難な住民が増加するものと考えられ、公共交通空白地域の解消が課題となっている。

特に本町東部の農業地域では集落地が分散立地し、また地域の高齢化が進展していることから、公共交通の整備等による高齢者の移動手段の確保を検討する必要がある。

上記課題への対応には、既存のタワラモトンタクシー制度のみでは必ずしも充分とは言えず、新たな公共交通の導入・**拡充**を行う必要がある。その上で考えられるのが、交通の結節点である田原本駅を軸とした「定時定路線型コミュニティバス」の**導入**や「区域運行型デマンド交通」の**拡充**であるが、「誰もがいきいきとした暮らしをたのしむまち」（後述）の実現に向けては、「区域運行型デマンド交通」によって町内の公共交通空白地域をくまなくカバーするとともに、その中でも特に人口が多い空白地域には輸送力（人員）を持つ「定時定路線型コミュニティバス」が停留し、空白地域の公共交通需要を充足するという形が望ましい。すなわち、こうした2つの新たな公共交通を組み合わせることによって、上記課題に対応していく。「定時定路線型コミュニティバス」や「区域運行型デマンド交通」を町の公共交通の中核として据えることにより、住民は自家用車無くとも鉄道を利用できるようになり、病院や買い物にも行けるようになる。これより更にきめ細かい交通サービスを求める住民については、既存のタワラモトンタクシー制度をご活用いただくことにより、ドアツードアでの移動が可能である。ただ、町単独で実施するには財政負担が大きいため、国や県からの補助の活用を検討していく必要がある。

(2) タワラモトンタクシーの課題解決と財政負担

タワラモトンタクシーの利用実態をみると、タクシー利用券の発行枚数と実利用数に乖離が大きいこと、利用券を必要とする人たちへの発行枚数などいくつかのミスマッチがみられる。

さらに、制度の持続性と財源の有効な活用という視点を踏まえて、タクシー利用券を必要とする人たちに適切にサービスが提供されるための運用改善策が必要となる。

また、タクシー助成制度の見直しに伴う住民による一部負担の検討や、国、県からの補助を活用した区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）等を併用していく必要がある。

（３）観光や事業所への来訪者に対する交通サービスの提供

鉄道駅からの２次交通がタクシー及び一部区域での区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）以外に存在しないことから、観光客や事業所等への来訪者にとっての町内の移動手段が限定的となっている状況である。特に唐古・鍵遺跡や町周辺地域に位置する事業所、観光拠点への誰もが使うことができる駅を中心とした公共交通でのアクセス利便性を改善（交通手段の多様化）し、観光や事業所立地の促進、来訪者増加の促進をすることが必要である。

第3章 上位計画・関連計画

第3章では、第1章-2「計画の位置づけ」で挙げた、上位・関連計画のうち、特に重要なものについて、公共交通関連の記述を中心に参照し、地域公共交通計画策定の指針とする。

1. 上位計画

(1) 田原本町第4次総合計画（上位計画）

まちの将来像	子どもから高齢者まで 誰もがいきいきとした暮らしを楽しむまち たわらもと
計画期間	基本構想：平成29年度～令和8年度 基本計画：令和4年度～令和8年度
まちづくりの基本目標	1. 子育ての願いをかなえるまちづくり 2. 健康で安心な暮らしを支えるまちづくり 3. 潤いや喜びを与える学びとスポーツのまちづくり 4. 安全で快適な暮らしを支えるまちづくり 5. 賑わいと活力あふれるまちづくり 6. 住民とともに実現するまちづくり
施策分野別の基本計画 (公共交通関連分野)	第4章 安全で快適な暮らしを支えるまちづくり 政策2 道路・交通 施策3 交通環境の充実 〈方針〉 住民ニーズや求められる交通施策の方向性を示した地域公共交通計画に基づき、交通施策を具体化することで便利な交通環境を整えます。 〈主な取り組み〉 移動手段に制約のある人の交通環境整備： タワラモトタクシー利用料金助成制度を維持しながら、地域公共交通計画をもとに、町内の移動手段を増やす施策に取り組みます。 〈指標〉 タワラモトタクシー利用実人数： 現状 2,390 人（令和2年度） →目標 3,100 人（令和8年度）

(2) 田原本町都市計画マスタープラン（上位計画）

まちの将来像	子どもから高齢者まで 誰もがいきいきとした暮らしを楽しむまち たわらもと
計画期間	平成31年度～令和10年度
基本目標	<p>1. 広域へのアクセス機能の活用により、まちの活力を高め、働く場の創出を行う。</p> <p>2. コンパクトなまちの特性を活かし、便利で楽しく住みやすいまちづくりを行う。</p> <p>3. 歴史文化資源を活かした、個性豊かなまちをめざし、まちのアイデンティティを高める。</p>
都市づくりの整備方針	<p>2. 道路・交通</p> <p>2-1 基本的な考え方</p> <p>(2) 交通環境の充実</p> <p>住民が快適に町内外の移動ができるように、交通環境の充実をめざします。</p> <p>2-2 道路・交通の整備方針</p> <p>(2) 公共交通の整備方針</p> <p>①駅前広場のターミナル機能の拡充</p> <p>田原本駅と西田原本駅の間に立地する駅前広場は、鉄道・タクシーなどをつなぐ交通結節点となっています。また、駅前広場と高速道路ICが近いことから、本町は周辺市町の交通拠点となる潜在能力を有しています。</p> <p>この交通結節点としての機能を活かしていくため、公営の駐車場整備を行うなど、利便性の向上を図ります</p> <p>②公共交通網の整備(移動手段に制約のある人の交通環境整備)</p> <p>田原本町の公共交通として、近鉄田原本線、橿原線が、大阪、京都、奈良市内に連絡しています。一方で公共バスが運行していないことから、町内の移動が不便な状況にあります。</p> <p>このような状況を踏まえ、移動手段に制約のある人が買い物・通院といった外出が快適にできるよう、タクシー初乗り料金の助成事業を実施しています。今後、利用状況に応じて、継続的に見直しを行っていきます。</p>
包括的な都市づくり施策(立地適正化計画)	<p>5-3 誘導施策の検討(その他の施策)</p> <p>(3) 公共交通機能の維持に関する施策</p> <p>公共交通の利用を促し、将来にわたり機能を維持していくため、以下の取り組みを進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道結節機能強化のため、田原本駅南地区第一種市街地再開発事業において公共駐車場を整備

	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者や自転車が安心して通行できる道路整備 ・高齢者など移送手段に制限のある人を対象とする公共交通の利用支援（タクシー料金の助成など） <p>8. 目標値及び効果の設定</p> <p>〈目標項目〉</p> <p>近鉄田原本駅の1日の乗降客数</p> <p>基準 13,000 人（平成 27 年）→目標 13,000 人（令和 17 年）</p>
--	---



図 3.1 道路・交通の整備方針

出典：田原本町都市計画マスタープラン

2. 関連計画

(1) 田原本町地域福祉計画（関連計画）

基本理念	みんなであつむぐ 福祉のまち 田原本
計画期間	令和5年度～令和9年度
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> 1. 誰もが安全・安心に暮らせる支援体制の強化 2. 福祉を支える体制の充実 3. 地域のつながりの強化
施策展開	<p>1. 誰もが安全・安心に暮らせる支援体制の強化</p> <p>(4) 福祉サービスの充実</p> <p>〈現状・特徴〉</p> <p>アンケート調査によると、誰もが住みなれた地域で安心して生活していくためには、「福祉サービスの充実」や「移動手段等の外出支援」が求められています。</p> <p>〈今後の方向性〉</p> <p>〈行政の取組〉</p> <p>移動に制約のある人の交通環境を整備します。</p>

(2) 田原本町観光基本計画（関連計画）

将来像	弥生時代からの田園風景と農耕文化、その恵みを活用した温故知新の食。そして、日本のはじまりを伝える多くの地域文化を住民が自信と誇りをもって来訪者に語る観光地
計画期間	令和3年度～令和7年度
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 観光ビジネスの創出 ・ 国内外へのプロモーションの推進 ・ 観光事業推進体制の確立
中期目標	通過型観光改善による平均滞在時間の増加

第4章 計画の方向性

1. 基本理念

田原本町第4次総合計画基本計画、田原本町都市計画マスタープラン・立地適正化計画の基本方針等から、地域公共交通の基本理念は次のように設定する。

基本理念

まちの将来像
子どもから高齢者まで 誰もがいきいきとした
暮らしを楽しむまち たわらもと

2. 基本方針及び基本目標

田原本町第4次総合計画後期基本計画において、「安全で快適な暮らしを支えるまちづくり」を交通も含めたまちづくりの姿勢として掲げており、これを地域公共交通の活性化及び再生の推進を図る上での当町の基本方針とし、この方針の下、交通環境の充実に図り、良好な住環境の中、安心して快適に暮らせる取り組みを進める。地域公共交通計画では、第2章で挙げた田原本町における課題（公共交通空白地域やタワラモトタクシーにおける課題、来訪者に対する交通サービスの多様化等）を踏まえた上で、住民ニーズや求められる交通施策の方向性を示し、交通環境の充実に図るため、それぞれの課題に対し、次の3つを基本目標とし、取り組んでいく。

・基本目標1 『交通空白地域への公共交通の導入・拡充』

町内の駅まで徒歩で行くのが困難な地域が存在しており、そのような交通空白地域における移動手段確保のため、デジタル技術の活用も視野に、効率的で地域住民のニーズに合った地域コミュニティ交通の導入・拡充を目指す。

・基本目標2 『暮らしを支える公共交通サービスの向上』

鉄道やタクシーといった田原本町における地域公共交通サービスが存在している中、既存のサービスをより有効活用してもらうため、更なる知名度向上と利用促進を図る。

・基本目標3 『新たな公共交通利用者の獲得』

将来を見据えた新たな公共交通サービスを導入し、より持続可能でスマートな交通システムを実現するとともに、公共施設、観光スポットなどへの町民や来訪者の移動手段を確保し、町内経済循環を活性化させる。

3. 取組内容について

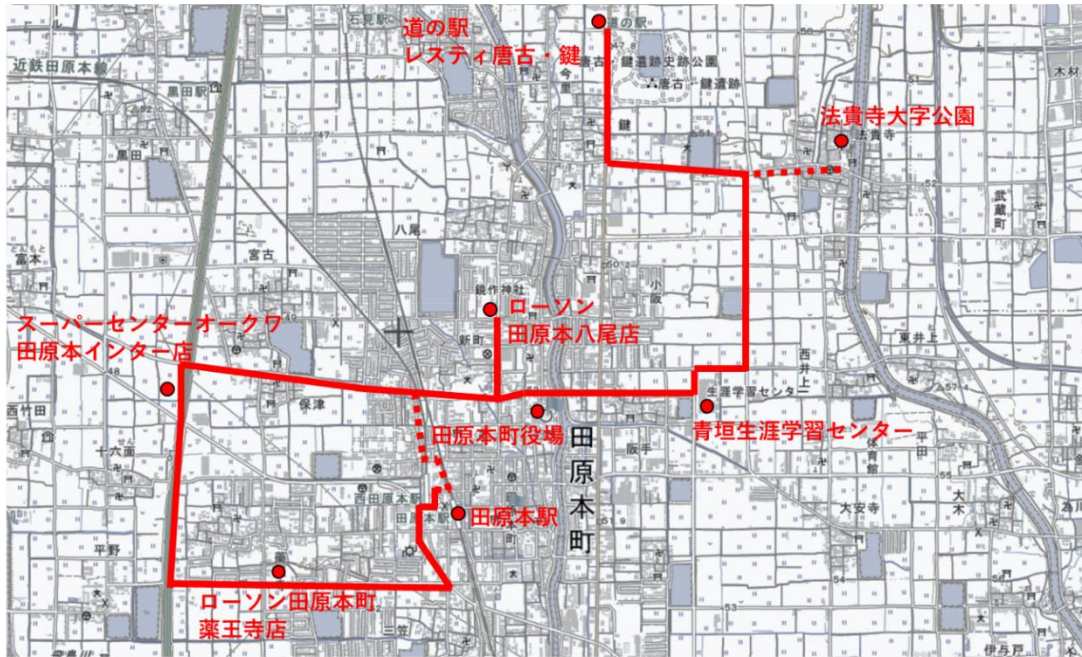
(1) 基本目標に基づく取組（実施事業）

基本目標	方向性	実施事業
【基本目標1】 交通空白地域への公共交通の導入・ 拡充	《施策の方向性1》 交通不便地域や移動手段が不足する層への対応	①—1 定時定路線型バス（自家用有償旅客運送）の新規導入
	《施策の方向性2》 地域特性に対応した車両の導入	①—2 区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）の 拡充
【基本目標2】 暮らしを支える公共交通サービスの向上	《施策の方向性3》 既存公共交通サービス見直しの検討	②タワラモトンタクシー利用料金助成制度の見直し
	《施策の方向性4》 地域住民への外出支援	③免許証返納者や妊婦等を対象とした各種タクシー助成事業の継続
	《施策の方向性5》 地域住民・事業者・行政の連携向上	④病院の送迎バスとの連携維持
【基本目標3】 新たな公共交通利用者の獲得	《施策の方向性6》 新たな交通システム導入	⑤交通系IC等のキャッシュレス決済の導入検討（MaaS）
		⑥新技術を活用した公共交通サービスの補完
	《施策の方向性7》 公共交通の情報提供	⑦モビリティマネジメントへの取組 ⑧広報誌やホームページ等を使った情報発信

(2) 具体的な取組内容

事業①-1	定時定路線型バス（自家用有償旅客運送）の新規導入	
事業概要	地域の現況	<ul style="list-style-type: none"> ・町内における公共交通は鉄道、タクシー及び一部区域での区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送） ・公共交通空白地域が多数存在している
	コミュニティバスの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・現況課題に対応すべく、新たにコミュニティバス（自家用有償旅客運送）を導入する ・実証導入として開始（令和7年度以降） ・空白地域の中で人口が多いエリアに住む方々や、町外来訪者の移動需要を満たすことを念頭 ・本事業については、後述する事業①-2（区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送））と運行地域が一部重複（将来的にデマンド交通が町全域に拡大すれば、バスの運行エリアは全て重複）するが、両者の棲み分けとしては以下のとおり。 ○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（集落）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: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	
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	
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

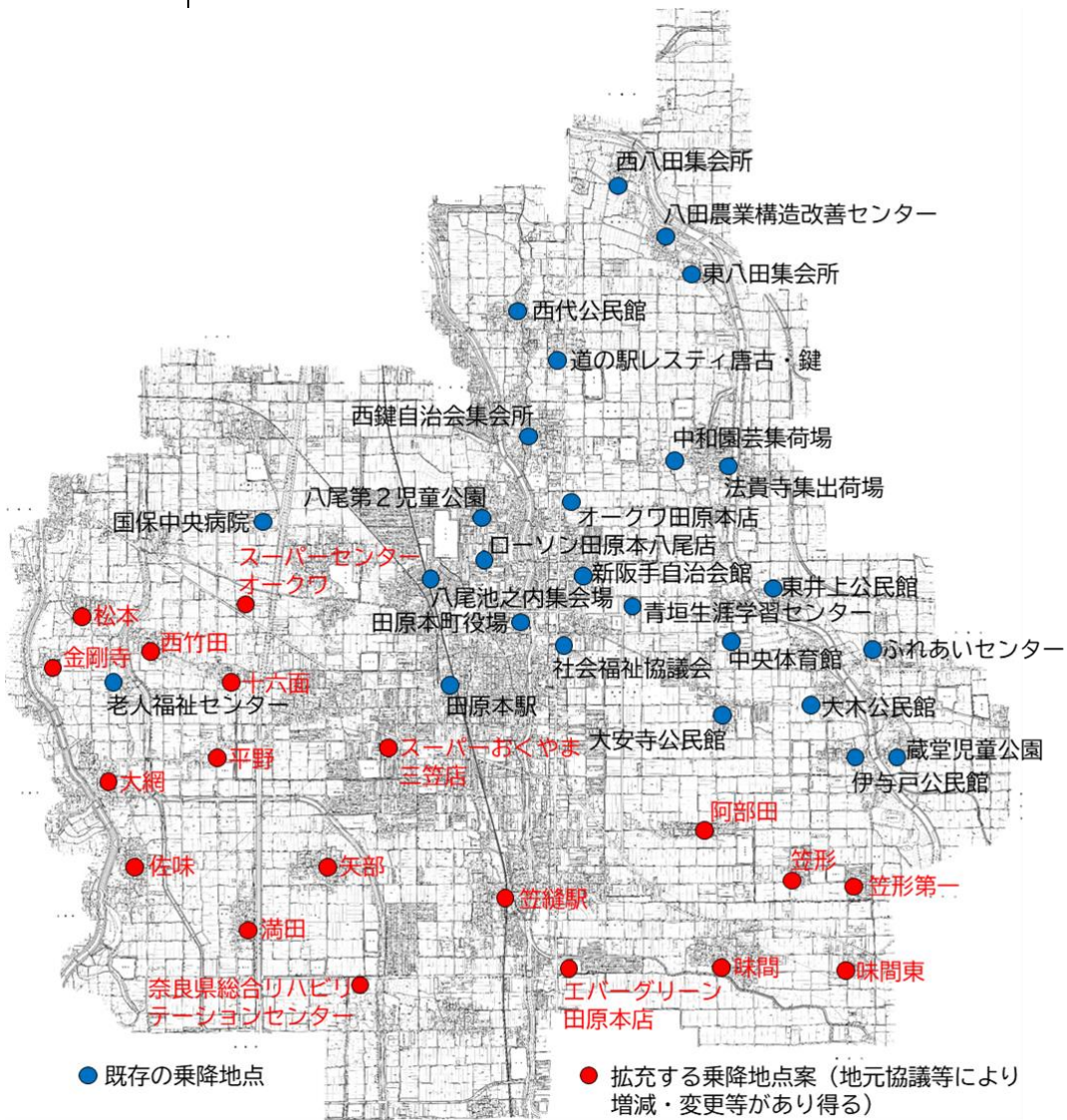
※ルート・ダイヤは、事業者との調整により今後変更が有り得る。

	<p>【運行日】 平日運行（土日祝日、年末年始は運休）</p> <p>【運賃】 200 円（定額）</p> <p>※未就学児は無料、小学生は半額。また、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。</p> <p>【車両】 ハイエースタイプ（12 人～14 人乗り程度）</p> <p>【運行形態】 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 78 条第 2 号に定める自家用有償旅客運送</p> <p>【運行事業者】 委託（公募により決定）</p>				
実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	—
	○	—	○	○	—
実施予定時期	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度
	検討				<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">実証運行</div> 

事業①-2	区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）の 拡充	
事業概要	地域の現況	<ul style="list-style-type: none"> ・町内における公共交通は鉄道、タクシー及び一部区域での区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送） ・公共交通空白地域が多数存在している ・平成30年まで乗合型デマンドタクシー「ももたろう号」が運行していたが、タクシー料金の初乗り助成制度「タワラモトンタクシー」へと移行 ・令和5年11月から区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）の運行を町の北東エリアで開始
	区域運行型デマンド交通の 拡充	<ul style="list-style-type: none"> ・現況課題に対応すべく、区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）を拡充する ・町の北東エリアから開始（令和5年11月～）し、以後の町全域への拡大を視野 ・町内の公共交通空白地域の全域をこの区域運行型でカバーすることを念頭 ・事業①-1との運行地域の重複については、事業①-1に記載のとおり。

【乗降地点】

公共交通空白地域に乗降地点を設定（300m 徒歩圏内）するほか、公共交通空白地域外の町内主要施設に乗降地点を設定



【運行日・時間】 平日 8 時～18 時の間で運行（土日祝日、12 月 31 日～1 月 3 日は運休）

【運賃】 500 円（定額）

※未就学児は無料、小学生は半額。また、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。

【車両】 軽自動車の EV（4 人乗り）

【運行形態】 道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第 78 条第 2 号に定める自家用有償旅客運送

【運行事業者】 田原本タクシー株式会社

実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	—
	○	—	○	○	—
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	検討		北東エリアで運行	運行区域を拡大 (令和6年10月予定)	全域導入を検討

事業②	タワラモトンタクシー利用料金助成制度の見直し															
事業概要	<table border="1" data-bbox="363 208 1225 1167"> <tr> <td data-bbox="363 208 587 831">現状</td> <td data-bbox="587 208 1225 831"> <ul style="list-style-type: none"> ・最大で年間 24 枚の配布となっており、定期的に利用される方にとっては十分に足りていない ・一方、利用券を申請しても 1 年間未利用のままという方も一定数存在している ・定額助成（初乗り運賃相当分）としているが、交通の結節点である田原本駅からの距離が遠い人など、在住エリアによって負担に違いが生じ、交通アクセスに係る負担の観点から公平感があるとは言い難い ・本事業については全額が町の財政負担となっており、現状のまま推進すると利用者が増える見込みであり、限りある町財政では維持が困難な状況である </td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 831 587 1167">見直しの方向性</td> <td data-bbox="587 831 1225 1167"> <ul style="list-style-type: none"> ・利用枚数の上限を増やすとともに、利用者の一部料金負担を求める ・国、県からの補助を活用した区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）等を併用 ・応分の利用者負担を求めることは、真に必要としている方に対して一定の合理性があると思われる </td> </tr> </table> <p data-bbox="363 1176 1283 1400"> ・アンケート結果では、100 円までなら追加負担可能という回答が 31%、300 円までなら追加負担可能という回答が 36%みられたことから、この結果を参考に、適正な利用者負担と合わせて配布枚数を柔軟に設定することで、必要性の高い人に必要な枚数が配布されるよう制度改定に向けた検討が必要である </p> <div data-bbox="432 1417 1198 1832"> <table border="1"> <caption>タワラモトンタクシーへの追加負担可能額</caption> <thead> <tr> <th>追加負担可能額</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100円</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>300円以下</td> <td>36%</td> </tr> <tr> <td>500円以下</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>100円以上の負担が必要なら利用しない</td> <td>16%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p data-bbox="592 1843 1043 1872">タワラモトンタクシーへの追加負担可能額</p> <p data-bbox="651 1890 984 1919">出典：田原本町企画財政課資料</p>		現状	<ul style="list-style-type: none"> ・最大で年間 24 枚の配布となっており、定期的に利用される方にとっては十分に足りていない ・一方、利用券を申請しても 1 年間未利用のままという方も一定数存在している ・定額助成（初乗り運賃相当分）としているが、交通の結節点である田原本駅からの距離が遠い人など、在住エリアによって負担に違いが生じ、交通アクセスに係る負担の観点から公平感があるとは言い難い ・本事業については全額が町の財政負担となっており、現状のまま推進すると利用者が増える見込みであり、限りある町財政では維持が困難な状況である 	見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・利用枚数の上限を増やすとともに、利用者の一部料金負担を求める ・国、県からの補助を活用した区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）等を併用 ・応分の利用者負担を求めることは、真に必要としている方に対して一定の合理性があると思われる 	追加負担可能額	割合	100円	31%	300円以下	36%	500円以下	17%	100円以上の負担が必要なら利用しない	16%
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・最大で年間 24 枚の配布となっており、定期的に利用される方にとっては十分に足りていない ・一方、利用券を申請しても 1 年間未利用のままという方も一定数存在している ・定額助成（初乗り運賃相当分）としているが、交通の結節点である田原本駅からの距離が遠い人など、在住エリアによって負担に違いが生じ、交通アクセスに係る負担の観点から公平感があるとは言い難い ・本事業については全額が町の財政負担となっており、現状のまま推進すると利用者が増える見込みであり、限りある町財政では維持が困難な状況である 															
見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・利用枚数の上限を増やすとともに、利用者の一部料金負担を求める ・国、県からの補助を活用した区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）等を併用 ・応分の利用者負担を求めることは、真に必要としている方に対して一定の合理性があると思われる 															
追加負担可能額	割合															
100円	31%															
300円以下	36%															
500円以下	17%															
100円以上の負担が必要なら利用しない	16%															

対象者	利用券発行枚数
<ul style="list-style-type: none"> ・ 70 歳以上 ・ 就学前の児童 ・ 出産予定で母子健康手帳を有する方 	24 枚
<ul style="list-style-type: none"> ・ 身体障害者手帳（1 級・2 級）又は療育手帳（A1・A2）を有する方 ・ 自主的な移動が困難であることを証する書面を有する方 	12 枚

◇上記住民の方を対象にタクシーの初乗り運賃分を助成

・ **タクシー事業者の営業開始時刻～午後 8 時** ※妊婦の方については制限なし

※令和 5 年度より、日曜・祝日・年末年始も利用可能としたところ

※令和 6 年度より、利用時間を拡大したところ

・ 田原本町内の指定事業者のタクシーで発着のいずれかが町内となる便

※対象車両には下記ステッカー貼付

指定事業者（R6.4 月現在）
田原本タクシー株式会社
西村タクシー有限公司
有限会社富士

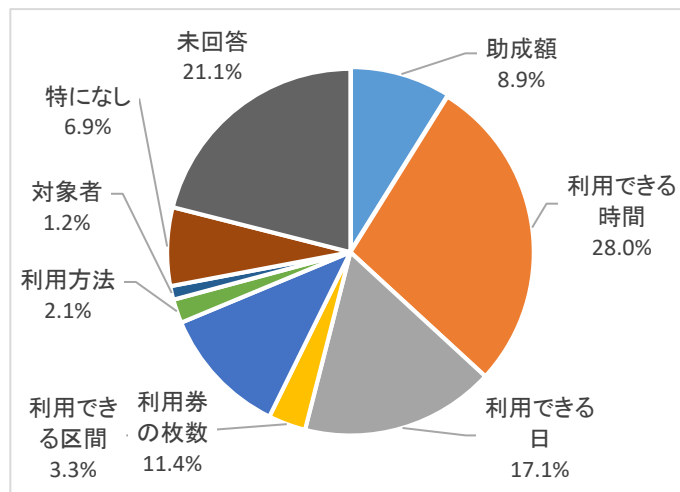


タワラモトンタクシーステッカー

【タワラモトンタクシー利用内容の見直し】

利用できる日時【令和4年度まで】	月～土曜日 午前8時～午後6時（日曜日、祝日、12/29～1/3を除く） ※妊婦の方については制限なし
現状【令和4年度まで】	・移動制約者への支援制度であるが、利用できる時間が午後6時では通院時の帰りの時間帯に利用できないとの意見や、日曜日のお出かけの際に利用できないとの意見が多く挙がっている
見直し案	・利用者の主な使用目的が通院や買い物であることから、営業時間等を鑑み利用時間の延長を検討する ・同じく曜日に関しても日曜日、祝日についても利用を可能とすることを検討する


・アンケート結果から、改善要望として一番多く意見が出ているのが利用できる時間、続いて利用できる日であった



タワラモトンタクシー利用者の改善要望(2019年度)

出典：タワラモトンタクシー利用料金助成制度アンケート調査結果

実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	—
	○	—	○	○	—
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	検討	曜日制限撤廃	利用時間拡大	引き続き、より良い制度に向けての見直しの検討	

事業③	免許証返納者や妊婦等を対象とした各種タクシー助成事業の継続				
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・町では、免許証返納者や障がい者等の外出支援と経済的負担の軽減のため、タクシー利用料金の一部を助成している ・また妊婦の方が安心して使えるタクシー車両の導入も行っている 				
	高齢者運転免許自主返納支援事業				
	助成対象者 (いずれにも該当する方)	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の町民 ・運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書等の交付を受けている方 			
	助成内容	<ul style="list-style-type: none"> ・1人1回限り、タクシー利用券(初乗り運賃助成)を12枚交付 			
	田原本町福祉タクシー事業				
	助成対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者手帳1級、2級を所有している方 ・療育手帳A1、A2を所有している方 ・精神障害者保健福祉手帳1級を所有している方 			
助成内容	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用券(初乗り運賃補助)を年間24枚交付 				
マタニティ優先タクシー					
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・後日支払いが可能 ・防水シートの装備 ・事前ヒアリングによるスムーズな送迎、優先配車 ・迎車料金なし 				
実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	各事業者
	○ (免許返納、福祉事業)	○ (免許返納)	○ (マタニティ)	—	○ (免許返納)
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	継続				

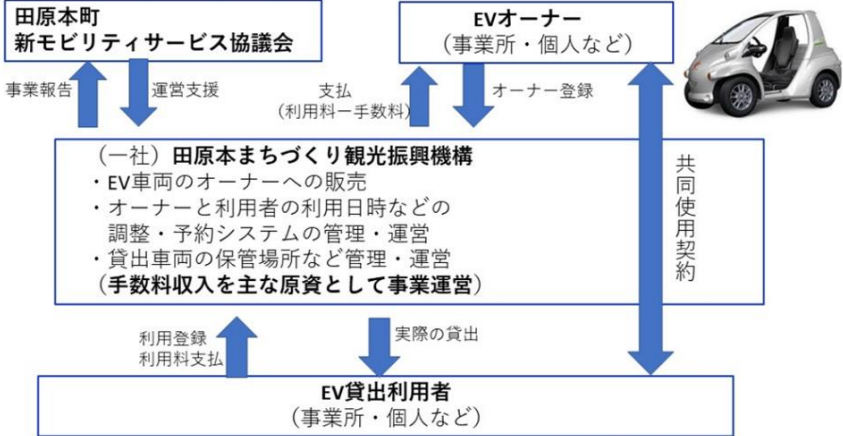
事業④	病院の送迎バスとの連携維持				
事業概要	<p>・町内の病院が主体となり、最寄り駅である田原本駅から国保中央病院までの無料送迎バスの運行を実施</p>  <p style="text-align: center;">国保中央病院無料送迎バスの車両（２種類）</p> <p>・田原本駅から奈良県総合リハビリテーションセンターまでの無料送迎バスの運行を実施</p>  <p style="text-align: center;">リハビリテーションセンター無料送迎バス</p> <p>・アンケート結果から、お出かけ先として通院が最も多くなっており、ニーズも高いと思われる</p>				
実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	病院
	—	—	○	○	○
実施予定時期	令和４年度	令和５年度	令和６年度	令和７年度	令和８年度
	継続				

事業⑤	交通系 IC 等のキャッシュレス決済の導入検討 (MaaS)
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入を検討しているコミュニティバスについて、キャッシュレス決済の検討をする ・ その他、タクシー等交通事業者におけるキャッシュレス決済導入の推進 ・ 交通系 IC カード等を導入することにより、公共交通利用者の乗降時間の短縮につながる ・ また、交通系 IC カードは、複数の移動手段をシームレスに利用する MaaS と組み合わせ、公共交通の利便性を向上させる <p style="margin-top: 20px;">【MaaS (Mobility as a Service) の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ICT を活用してさまざまな交通サービスを統合し、利用者の移動目的に適した交通手段の組み合わせを考案し、予約から決済までを一貫したサービスとして提供しようという考え方



出典：国土交通省 HP


実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	通信事業者等
	○	○	○	○	○
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	導入検討	➔			


事業⑥	新技術を活用した公共交通サービスの補完
事業概要	<p>【超小型電動モビリティの導入検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> 超小型電動モビリティを利用したカーシェアリング事業の検討 <hr/> <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 町外からの来訪者でも気軽に利用でき、観光地の移動に便利 狭いスペースでの駐車が可能 幅員が狭い箇所が多く存在する町内での利用は事故リスクの軽減、混雑の緩和につながる 公共交通を補完する位置づけとし、自家用車依存を緩和し、公共交通利用の足掛けとする 走行時、二酸化炭素や排気ガスを出さず、環境問題の改善にもつながる <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> <p>田原本町カーシェアリング（超小型EV）事業の概要 令和3年9月30日 田原本まちづくり観光振興機構</p>  <p>The diagram illustrates the business model for the Tagawa City Car-sharing (Ultra-small EV) project. It involves four main entities: the City of Tagawa New Mobility Service Association, EV Owners (businesses/individuals), the Tagawa Machizukuri Tourism Revitalization Organization, and EV Rental Users (businesses/individuals). The City provides operational support and receives reports. EV Owners register their vehicles and pay fees. The Revitalization Organization acts as a platform, selling vehicles to owners, managing reservations, and handling actual rentals. Rental users pay fees and receive vehicles. A shared usage agreement is established between owners and users.</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> 田原本まちづくり観光振興機構は、契約や利用料支払のプラットフォームとしての役割を担う。 オーナー制をとることにより、車両の調達費用をかけずにシェアリングの仕組みを構築できる。 利用ごとに、オーナーと利用者間で「共同使用契約」を締結する。 <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">カーシェアリング事業概要</p>

◇田原本町新モビリティサービス協議会の設置

新モビリティサービス事業について、既存の公共交通に限らない様々なサービスを対象とすることを踏まえ、地方公共団体の交通関係部局や公共交通事業者だけではなく幅広い関係者の参加の下、協議会による協議・連携を図り、また、地域公共交通計画との整合や連携をし、新たなモビリティサービスの創出を目的として令和3年11月に設置した。

開催日時	内 容
令和3年 12月20日	・田原本町における新モビリティサービスについて
令和4年 3月24日	・新モビリティサービス事業計画策定支援事業報告書について ・次年度予算、事業計画について
令和4年 5月27日 (書面開催)	・3年度事業報告について ・3年度収支決算報告について

実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	システム業者
	○	○	○	○	○
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	導入検討				

事業⑦	モビリティマネジメントへの取組				
事業概要	<p>・自家用車への依存が高くなっている現状から、公共交通を中心に行動することへ転換させる</p> <p>⇒コミュニティバスの導入等を行うことで、駅周辺の混雑の緩和、イベント開催時における道の駅駐車場キャパシティの解消につなげる</p> <p>・コミュニティバス導入時には、情報発信とともに交通事業者と連携し地元住民自体が公共交通のことを考え、育て守っていく機運づくりの意識付けを促進する</p> <p>・現状の自家用車依存等の背景を踏まえ、先に記述のタクシーや超小型電動モビリティを活用し公共交通への行動変容を促し、充実させていく</p>				
実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	通信事業者等
	○	—	○	○	○
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	コミュニティバス導入後				

事業⑧ 広報誌やホームページ、チラシ等を使った情報発信

事業概要 ・町内にある公共交通についての情報を周知するために広報誌やホームページ等を使った情報提供を行う

2024年度
**タワラモトタクシー
 利用料金助成制度**
 日曜日、祝日、
 12月29日～1月3日も
 利用できます！

1. 利用・料金について



- タクシーの営業開始時～20時まで
※ただし、妊婦の方について時間に関する制限はありません
- 田原本町内の指定事業者のタクシーで発着のいずれかが町内となる便
※対象車両には下のステッカーが貼ってあります



タクシーの初乗り運賃分を補助



- 1 通常タクシー同様に、予約・乗車
※予約・乗車時に「タワラモトタクシー利用券」を使う旨を伝える。
- 2 支払い時に登録証と利用券冊子を乗務員に提示
- 3 利用券と引き換えに初乗り運賃補助を受ける



タクシー会社	電話番号
田原本タクシー	0120-32-6782
西村タクシー	32-2143
富士タクシー	0120-32-6782



2. 対象・発行枚数

田原本町に住む方で下記の要件のいずれかに該当する方は要件を一つだけ満たし登録証・利用券を申請していただけます。

対象者	利用券発行枚数
ア. 70歳以上の方	24枚
イ. 身体障害者手帳(1・2級)又は療育手帳(A1・A2)を有する方	12枚
ウ. 自主的な移動が困難であることを証する書面を有する方(注)	12枚
エ. 出産予定があり母子健康手帳の交付を受けた方	24枚
オ. 就学前の児童	24枚

(注) 障害・疾病などにより移動が困難(2月以上にわたり継続することが見込まれるもの)であることの証明書(取得費用は本人負担)を医療機関で取得してください

※有効期限:各年度末まで ※申請は毎年度ごとに必要です。

申請方法は裏面をご覧ください

<令和6年度、周知の際に配布しているチラシ>

実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	—
	○	—	○	○	—
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	随時実施	➔			

(3) 計画の目標

基本方針に基づき、達成すべき目標を以下のとおり設定する。

・基本目標1『交通空白地域への公共交通の導入・拡充』

基本目標1では、交通空白地域の解消に向け、定時定路線型バス（自家用有償旅客運送）を新たに導入し、及び区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）を拡充する。定時定路線型バスについては実証運行（令和7年度以降）として開始し、利用状況等を踏まえて本格導入の可否を検討する。多くの町民にご利用いただけるような、町民ニーズに即した地域コミュニティ交通を構築する。

評価指標	現況（R2）	目標（R8）
定時定路線型バス（自家用有償旅客運送）の利用者数	—	・ 1便あたり2人 ・ 合計4,000人／年
区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）の利用者数	—	・ 合計2,400人／年
定時定路線型バス（自家用有償旅客運送）の収支率（※1）	—	30%
区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）の収支率	—	25%
定時定路線型バス（自家用有償旅客運送）への公的資金投入額（※2）	—	年15,000千円以内
区域運行型デマンド交通（自家用有償旅客運送）への公的資金投入額	—	年15,000千円以内

※1：運行収入（国・県からの補助金を含む）の運行経費に対する割合。

※2：バス又はデマンド交通に係る費用（国・県からの補助金充当分も含む）。

・基本目標2『暮らしを支える公共交通サービスの向上』

基本目標2では、公共交通軸の維持・促進を目指し、町内交通サービスの充実を図ることによる、近鉄電車利用者数、タクシー利用者数の維持・増加を目指し、それを評価する。また、町内交通サービスの充実による外出回数、満足度についてはアンケート調査の結果をもとに評価する。

評価指標	現況 (R2)	目標 (R8)
近鉄田原本駅の 1日の乗降客数	11,200人 (R4)	13,000人
タワラモトンタクシーの 年間利用者数	2,390人	3,100人
タワラモトンタクシー助 成制度における収支	△19,021千円	△24,000千円
公共交通を利用した 割合	26.4%	現況以上
タワラモトンタクシーの 満足度	45.9% (R1アンケート結果より)	現況以上

・基本目標3『新たな公共交通利用者の獲得』

基本目標3では、新技術導入検討を図る協議会の開催数を評価指標とする。また、既存の公共交通を含めた情報の周知や、町内在住者、来訪者にとっての移動手段を確保することで町内経済循環の活性化につなげる。また、公共交通に関する満足度、タワラモトンタクシーの認知度についてはアンケート調査の結果をもとに評価する。

評価指標	現況 (R2)	目標 (R8)
新技術導入に関する 会議の開催回数	2回 (R3)	2回
利用促進に関する 情報発信の回数	1回	現況以上
公共交通に関する満足度	—	50%
タワラモトンタクシーの 認知度	76.6%	80%

(4) 計画の実現に向けて

本計画で掲げた目標を計画的に実施するとともに、長期的な地域公共交通の基本方針の達成を目指し、社会情勢の変化等に合わせて柔軟に施策を企画・展開していくため、取組に合わせた評価・改善を、協議会等を通じて検討していく。

目標達成のため、継続的に取組を実施し（Do）、事業の進捗や達成状況を把握し（Check）、必要に応じて見直し・改善を図り（Action）、新たな計画を立てていく（Plan）というPDCAサイクルを実行する。

参考資料

本計画の作成に関する協議及び計画の実施・評価・見直しに係る連絡調整は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第6条の規定に基づき設置された、田原本町地域公共交通活性化協議会にて行う。（別表 第5条関係）

区分	団体名	役職名
法第6条第2項 第1号の委員	田原本町	副町長
		町長公室参事
		健康福祉部長
		産業建設部長
法第6条第2項 第2号の委員	近畿日本鉄道株式会社	天理駅駅長
	奈良交通株式会社	自動車事業本部乗合事業部 統括部長
	一般社団法人奈良県タクシー協会	専務理事
	奈良県タクシー協会磯城郡支部	代表
	公益社団法人奈良県バス協会	専務理事
	奈良県交通運輸産業労働組合協議会	事務局長
法第6条第2項 第3号の委員	田原本町自治連合会	会長
	田原本町商工会	会長
	一般社団法人田原本まちづくり観光振興機構	理事
	田原本町老人クラブ連合会	会長
	田原本町地域婦人団体連絡協議会	会長
	田原本駅西地区まちづくり協議会	理事長
	国保中央病院	事務部長
	国土交通省近畿運輸局奈良運輸支局	支局長
	奈良県県土マネジメント部 リニア・地域交通課	課長
	奈良県県土マネジメント部 中和土木事務所	所長
	天理警察署	署長

田原本町地域公共交通計画

発行：田原本町 町長公室 企画財政課

〒636-0392 奈良県磯城郡田原本町 890-1

TEL：0744-32-2901 FAX：0744-32-2977