

交通アンケートの分析結果

1. 田原本町の概況

町域は南北 6.1 km、東西 5.8 km、総面積 21.1 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。1967（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、西部を京奈和自動車道大和区間が南北に縦断し、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 1.1 田原本町の歴史・観光施設

出典：田原本町ホームページ

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、これらの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。

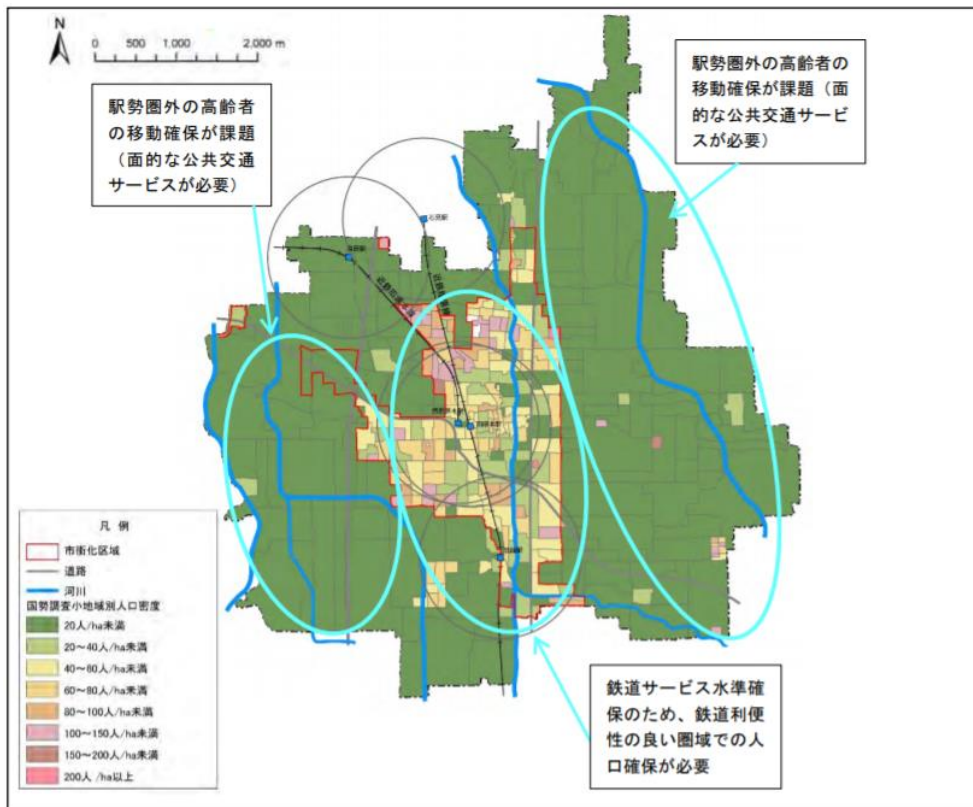


図 1.2 田原本町各地域における人口密度と公共交通空白地域 (2015年)

出典：田原本町都市計画マスタープラン

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

年 月	内 容
2001(平成 13)年 9 月	奈良交通路線バス 奈良橿原線廃止
2004(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
2004(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
2013(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
2017(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
2010(平成 22)年 9 月 ～2018(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
2018 年 7 月～現在	タクシー初乗り助成制度「タワラモトンタクシー」開始

(2) 鉄道

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。

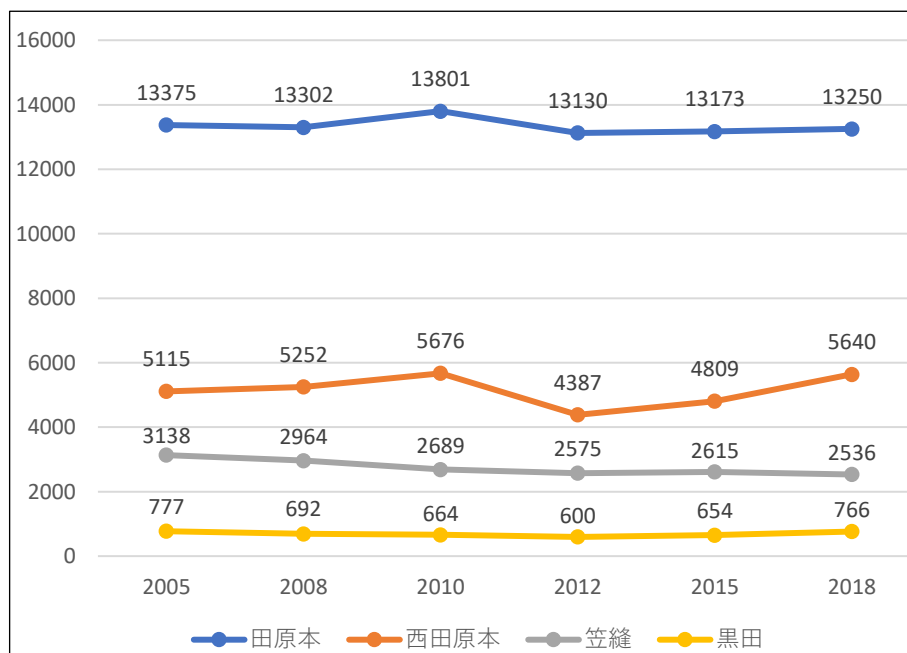


図 2.1 田原本町内の近鉄各駅の乗降客の推移

出典：近畿日本鉄道（株）資料など

(3) 路線バスの現状

2020年12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、町内を運行する路線バスとしては、広陵町のコミュニティバス「広陵元気号」が、1日に4本、国保中央病院まで乗り入れているのみとなっている。

(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通りである。

- 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



図 2.2 国保中央病院無料送迎バスの車両（2種類あり）

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。運行状況は次の通りである。

- 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11本、リハビリテーションセンター発14本（うち1本は大和八木駅・橿原神宮前駅まで運行）



図 2.3 リハビリテーションセンター無料送迎バス

(5) タワラモトンタクシー助成制度の現状

田原本町では、2010（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 2010（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なかった。実際に 2017（平成 29）年度の 1 便当たりの利用者数が 2.5 人に留まることや 2,268 人の登録者のうち実利用者は 368 人という状況で、特定の利用者に利用の偏りがあることに加えて、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、2018（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 2018（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 4 社（グリーン交通・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 24 枚もしくは 12 枚のタクシー初乗り料金を助成するタクシー利用券を申請に基づき発行するものである。

表 2.1 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）		
		2018	2019	2020 (3～9月)
70 歳以上	24	75,840	86,460	76,824
身体障害者手帳 1 級または 2 級を有する人	12	396	456	504
療育手帳 A1 または A2 を有する人	12	72	96	0
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	96	0	96
出産予定があり母子健康手帳の交付を受けた人	24	1,848	2,808	3,672
就学前の児童	24	6,312	7,680	4,584
65 歳以上で自動車運転免許返納を行った人	12	24	24	24

出典：田原本町企画財政課資料

これまでの発行実績をみると、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。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。一方利用回数の推移をみると、全体として年度のはじ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2020（令和2）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。

さらに一人当たり年度末で15枚以上の利用券が使われずに残っている。平均すると年間で8枚程度の利用となっている。

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。

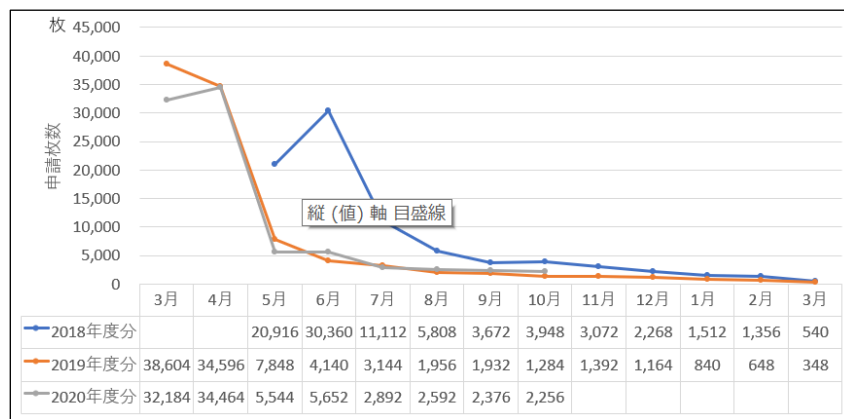


図 2.4 タクシー利用券の申請枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

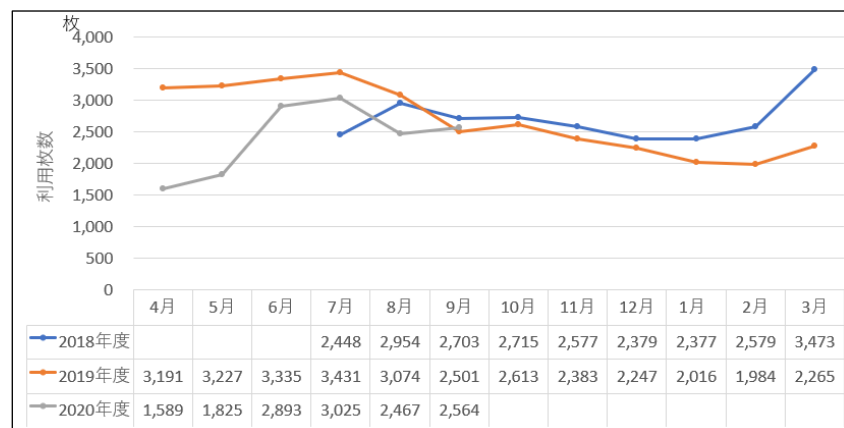


図 2.5 タクシー利用券の利用枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

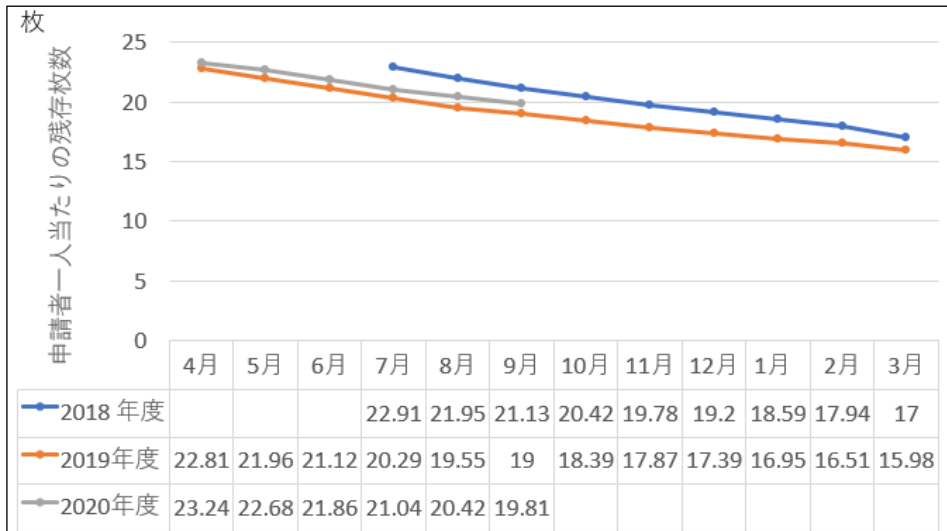


図 2.6 タクシー利用券の月末時点での申請者 1 人当たり残存枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

タワラモトタクシーの時間帯ごとの利用状況を見ると、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。

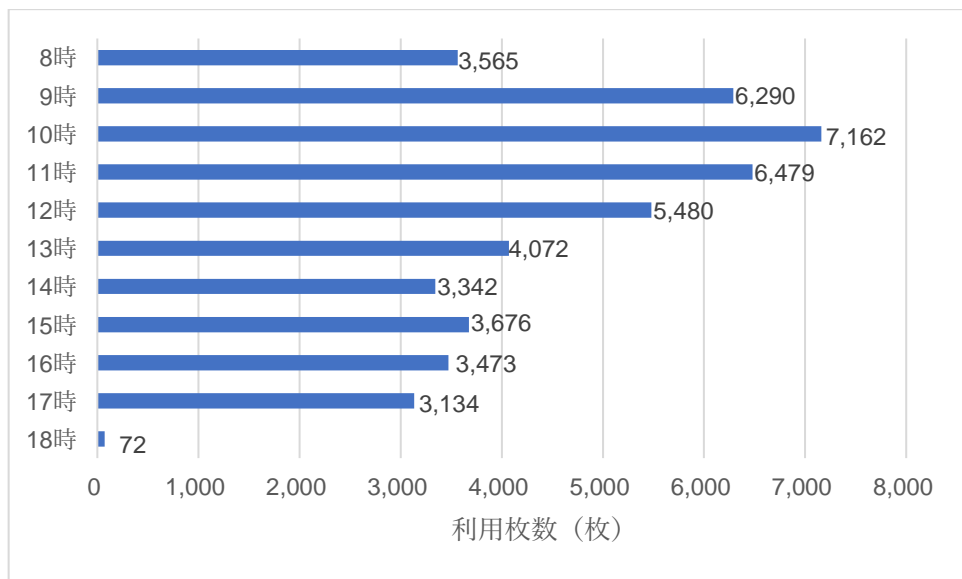


図 2.7 時間帯別のタクシー利用券の利用枚数

出典：田原本町企画財政課資料

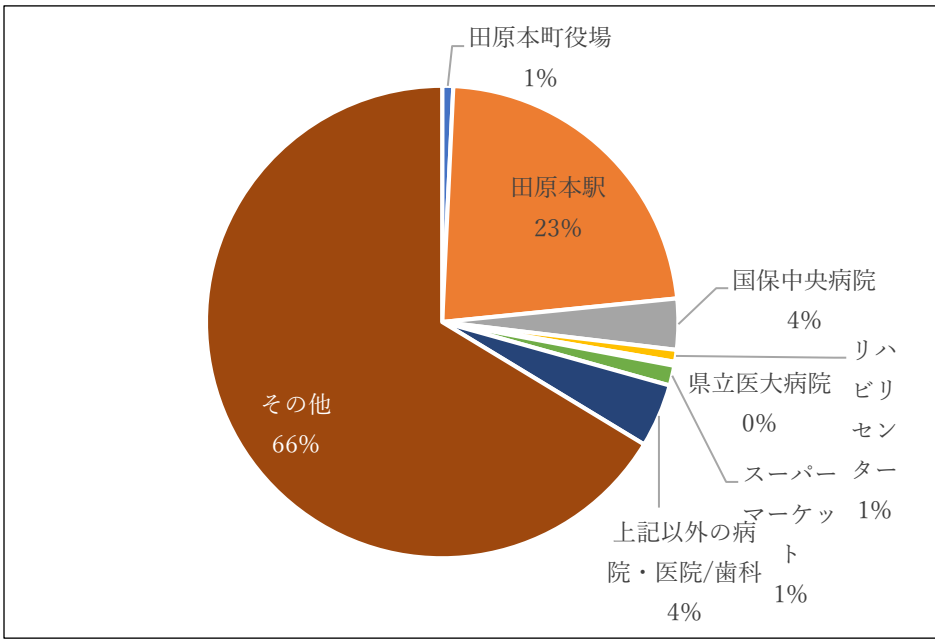


図 2.8 主要ポイントごとの出発数

(2018年7月～2020年9月、N=70,835)

出典：田原本町企画財政課資料

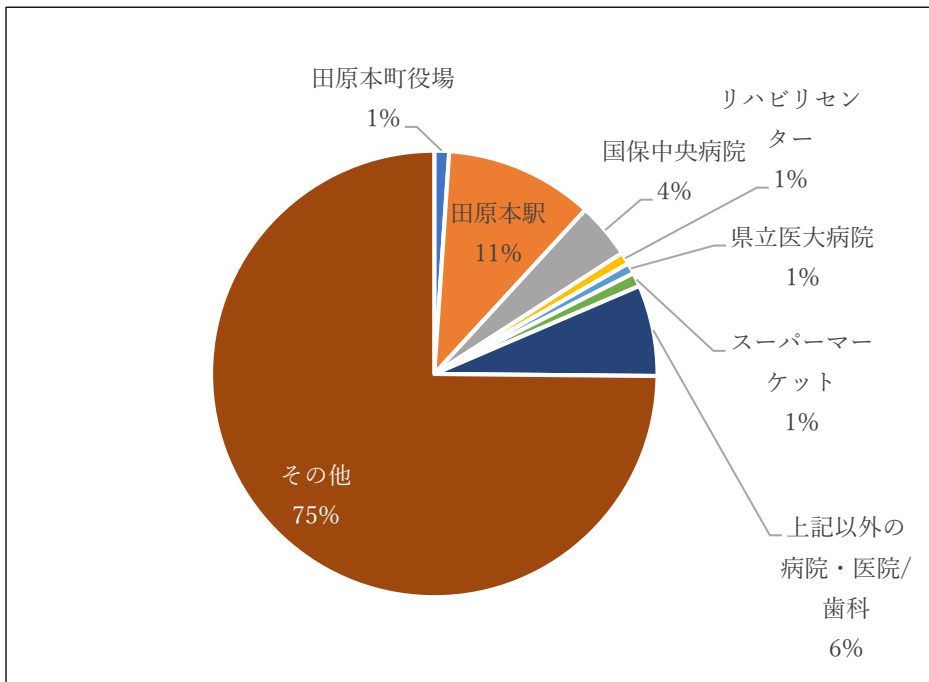


図 2.9 主要ポイントごとの到着数

(2018年7月～2020年9月、N=70,835)

出典：田原本町企画財政課資料

また、出発地と到着地に着目すると、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の利用が行われている。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。

乗合人数については、1枚の利用券で複数人数の利用は可能であるが、約3分の2が1人利用である。

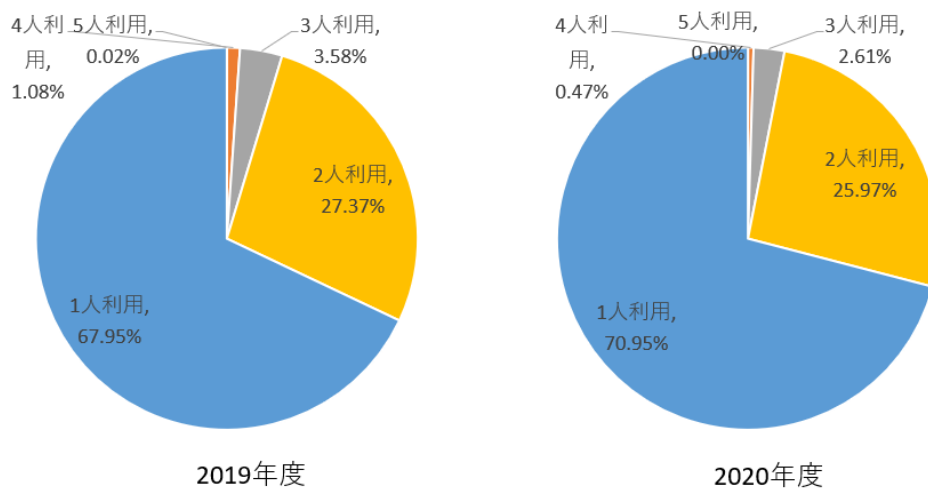


図 2.10 タワラモトンタクシー利用1回当たりの乗車人員

出典：田原本町企画財政課資料

タワラモトンタクシー助成事業に関する財政負担は、2019(令和元)年度は2,381万8千円(決算額)で、本町の2019(令和元)年度一般会計決算額120億8287万8千円に占める割合は、約0.2%である。また、2019(令和元)年度の利用件数は32,267件で、利用一件当たり換算すると約740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、タクシーの基本料金分の助成が受けられる利用券を交付している。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された。

(7) 自動車保有台数

世帯当たり自動車保有台数は1.4台（2015年度）で、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。また軽自動車の保有が多いこと（42.5%）も本町の特徴である。

表 2.2 自動車保有台数（2015年度末）

	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			
所有台数	4,515	5,363	7,328	17,226	1,896	12,492	1.4

※世帯数・・・2016年（平成28年）3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、田原本町ホームページ

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 2015 年(平成 27 年)国勢調査データの就業者通勤・通学流動でみると、本町常住者のうち 2/3 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 2,165 人(流出人口の 21%)、南側の橿原市へは 1,523 人(15%)となっている。

また、東西方向では大阪府への流出が 2,127 人(21%)、うち大阪市は 1,288 人となっている。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見える。

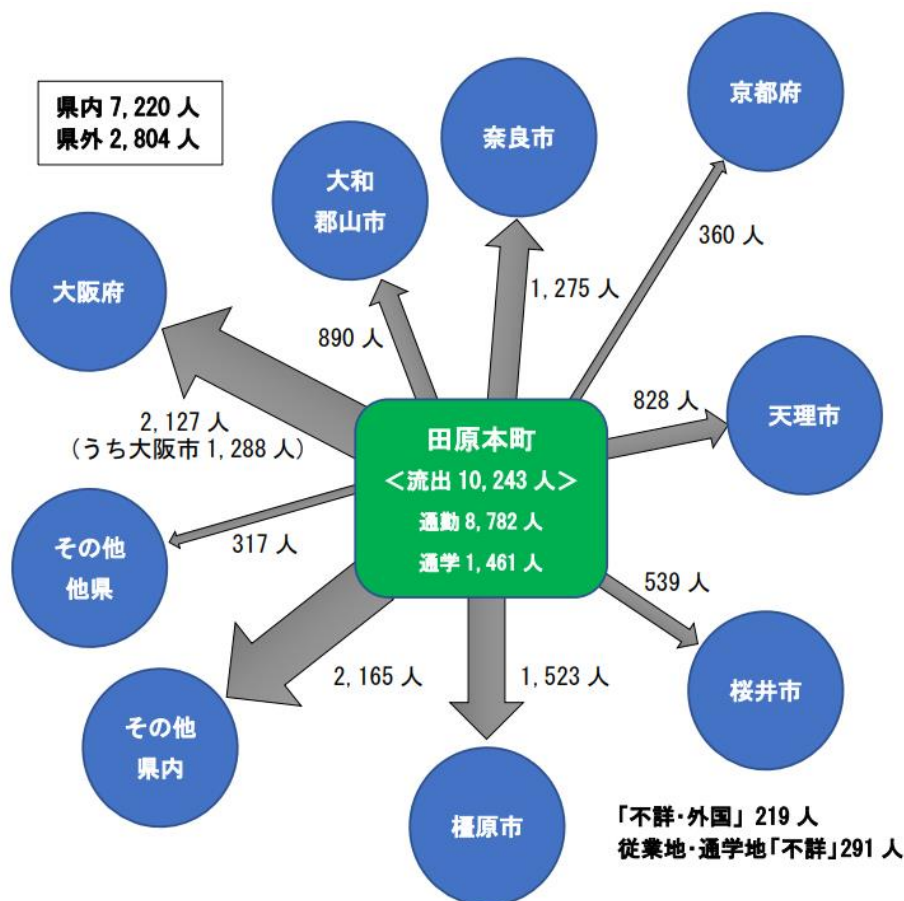


図 3.1 田原本町における従業・通学状況

資料：国勢調査（2015 年）

(2) パーソントリップ調査

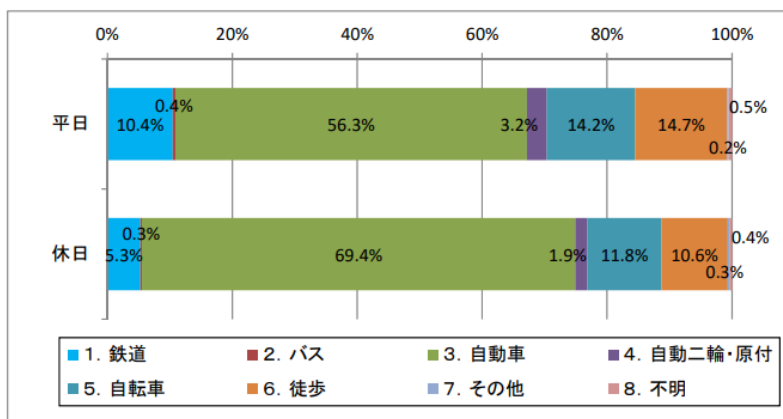
2010年近畿圏パーソントリップ調査の結果から本町での交通手段別分担率をみると、発生・集中とも自動車利用が過半を占めており、特に休日は約7割が自動車を利用している。また平日は鉄道利用も多く、町外への通勤通学では鉄道が利用されているものと考えられる。

※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

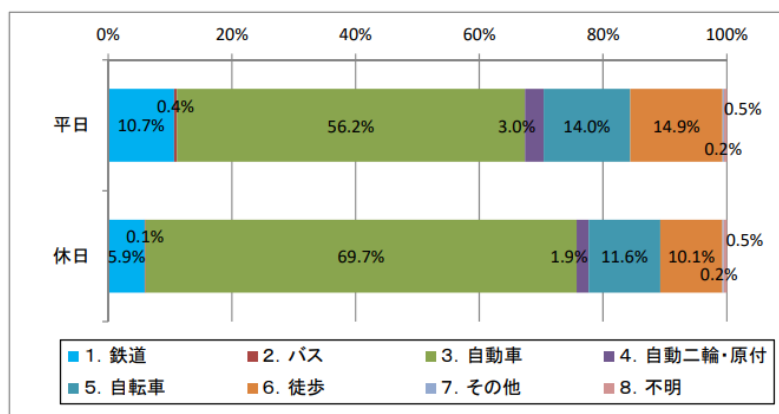
トリップ…人の動きを数える単位で、ある人が出発地から目的地まで移動すると「1トリップ」と数える。

<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 3.2 発生交通手段率及び集中交通手段別分担率（2010年）

出典：田原本町都市計画マスタープラン

また、2010（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と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。

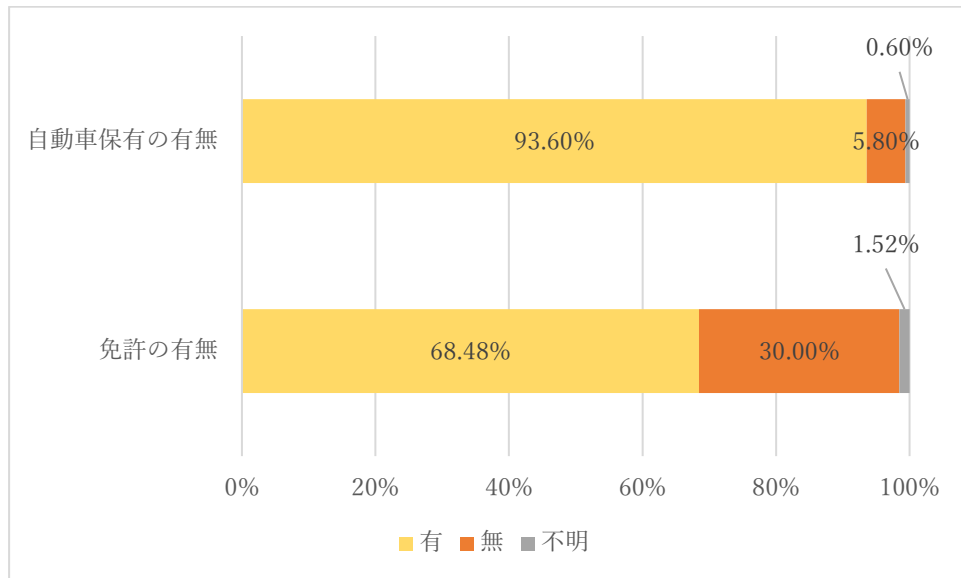


図 3.3 田原本町における発生集中量(自由目的)のうち自動車保有・免許の有無による割合

出典：近畿圏パーソントリップ調査・田原本町（2010（平成 22 年度）

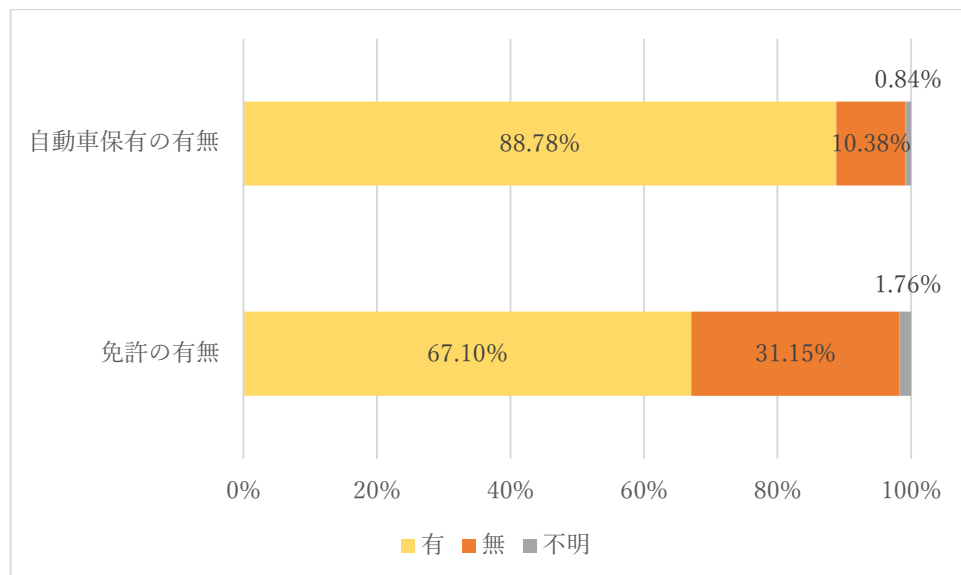


図 3.4 奈良県における発生集中量(自由目的)のうち自動車保有・免許の有無による割合

出典：近畿圏パーソントリップ調査・田原本町（2010（平成 22）年度）

同年度の住民一人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。

4. 田原本町の交通をとりまく課題

（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、運転免許の返上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。

（2）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は不便な状況である。これら来訪者はタワラモントタクシーを利用することができず、自費負担によるタクシー利用しか選択肢がない。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公共交通でのアクセス利便性を改善して、観光や事業所立地を促進することが必要である。

(3) 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。