

「田原本町における公共交通の今後のあり方について」

1. 地域公共交通に関する全体方針

<現況>

町内の公共交通は鉄道（近鉄）とタクシーのみである。

- 路線バス：かつては運行されていたが、平成29年を最後に無い状況
- 鉄道：近鉄橿原線、田原本線で町内に田原本駅、笠縫駅、西田原本駅、黒田駅の4駅
- タクシー：民間の事業者
- 自家用車：世帯あたりの自動車保有台数が1.4台であり、自動車依存が高い。

これまでの町の交通施策として、路線バスの廃止等をうけて平成22年度からデマンド型乗合タクシー「ももたろう号」を運行していたが、予約制度や運行便数の制約等で利用が伸びず、平成30年度から、通常のタクシー利用時にその料金の一部を助成する「タワラモトンタクシー利用料金助成制度」を実施、現在に至る。

<課題>

徒歩圏（駅800m）外を交通空白地域とすると、主に町の東側、西側が多くを占める。その中でも特に、町内での移動は自家用車によることが多いことから、自動車による移動が困難な高齢者の町内の移動環境の整備が必要である。

また、移動制約がある人にはタクシー利用時の助成事業を実施しているが、対象者や利用数に制限があり、すべての移動ニーズを充足しきれていない状況である。

一方で観光分野では、町の観光施設等は駅から遠いところにも多く分布しており、現状自家用車やタクシーによる移動がされていると推測されるが、駅からそれらの施設へ安価で気軽に移動できる環境があれば、より観光誘客の取組を推進できる。

<方針>

- 移動制約のある高齢者及び町外からの来訪者を念頭に置きつつ、町民全体の交通アクセスを確保する事を目的とする。
- 空白地域における駅までのアクセスなどの交通環境整備が必要である。

タワラモトタクシーの制度見直し

真に必要な方に必要な分の助成が公平に行きわたるような制度への見直しが必要。また財政的にも、現行制度では申請者数はコロナ禍で一旦落ち着いてはいるものの、今後は右肩上がりになることが予想され、財政負担が厳しい。

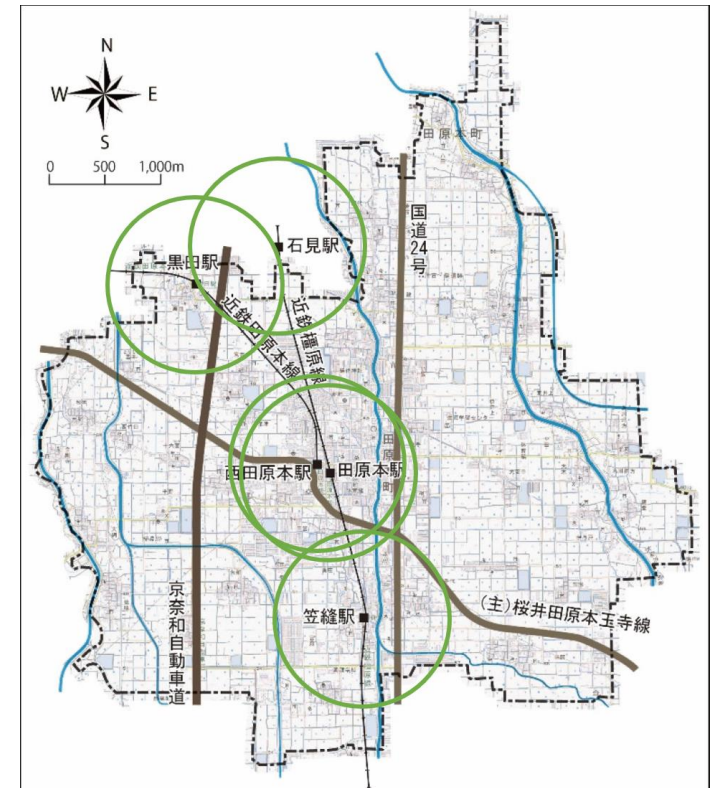


一部利用者負担の観点を取り入れながら、利用枚数、利用日時等を検討する。

定時定路線バスの導入

タワラモトタクシーのアンケートや利用実態では、発着とも「駅」が最も多いことから、ルートは交通空白地域と駅を繋ぐものとし、全体方針として少なくとも3路線（北東方面、南東方面、西方面）導入する将来像が前提。

その中から最も効果的であると思われるエリアからルート整備を試験導入し、バスの効果検証を行いながら、次のルートを検討する方向で進めたい。



徒歩圏（駅800m圏内）と交通空白地域

2. 今後のタワラモトタクシー助成制度

< 現行制度のアンケートや実績からみた課題 >

- 利用枚数（24枚）：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47.9%、買い物が12.5%である。そうした方には24枚では満足とは言えない一方、申請された総利用枚数では1人あたり平均8枚の利用で、ほとんど使わない人も相当数存在する。
- 利用時間（～18時）：通院、買い物の使途を考えると不便である。
- 利用日（日祝除く）：通院、買い物の使途を考えると不便である。
- 財政負担：コロナ禍で利用が落ち着いているものの、今後、現行制度での運用では財政負担が厳しい。

< 対応方針 >

公共交通全体における位置づけとして、電車、バスに比べてタクシーでの輸送は個々での対応となり、輸送効率が悪い一方、ドアtoドアのきめ細やかなサービスが可能な移動手段である。

（1）利用者負担・利用枚数上限

利用枚数上限を増やすとともに、利用者に一部負担を求めることで、真に必要な人のみ利用できるような方向で検討する。タクシーの利用自体が他の交通に比べ、ドアtoドアなど利便性が優れているので、応分の利用者負担はすべきであると考え。特に現状の年度末の駆け込み利用は、利用券が余って使い切らないと損であるという意識が働いている可能性がある。

（2）利用日時

現行18時までだが、通院や買い物が主な使用目的であることから、その開店時間等に鑑み、夜間の時間の延長（20時までもしくは撤廃）を検討する。曜日に関しても、日・祝日も利用できるようにすることも考えられるが、並行して検討するバスの運行形態と合わせる。

（3）見直し開始時期

見直しはバスの導入を踏まえ、バス導入後である令和5年度以降を検討。

助成方法の検討について

①定額助成による方法

助成額を、現在の初乗り相当分（680円、690円）から、500円、300円など必ず一部負担が生じるようにすることで、利用券が余ってるから使用するなど、無駄な使い方の抑制ができる。

R2年度実績を元に助成額、交付枚数毎の財政負担額の試算（R2年間利用枚数 27,614枚）

		交付枚数 1枚あたり助成額	24枚	36枚	48枚
助成額 合計	【現行】 690円		19,021千円	28,531千円	38,042千円
	500円		13,807千円	20,709千円	27,617千円
	400円		11,045千円	16,567千円	22,091千円
	300円		8,284千円	12,425千円	16,568千円

②定率助成による方法

- 助成額を運賃の半額相当とし、1回あたりの助成額の上限を定める。（他自治体事例あり）
- 現状、目的地からの距離が遠い（より交通の便が悪い）ほど持ち出し負担が多いことから、定率助成にすることで負担の不公平感が一定程度解消される。

アンケートより、平均自己負担額が約500円であったため、平均運賃を $500 + 690 = 1,190$ 円と仮定すると、助成額平均は1/2の595円となる。

R2年度実績値を元に交付枚数毎の試算（R2年間利用枚数 27,614枚）

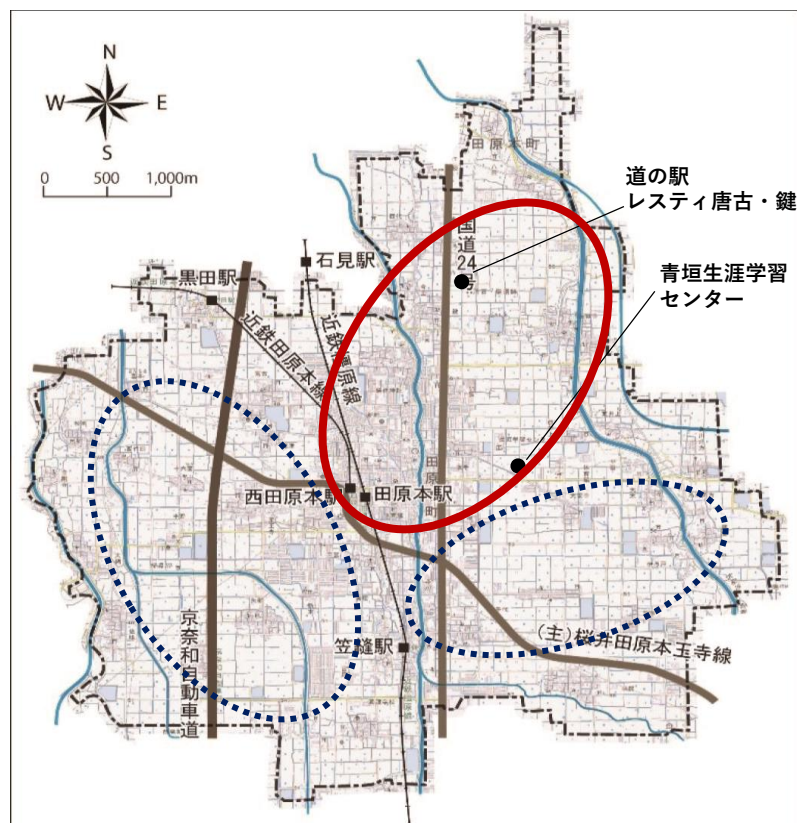
交付枚数	【現行】 24枚	24枚	36枚	48枚
平均助成額	690円	595円	595円	595円
助成額合計	19,021千円	16,430千円	24,645千円	32,860千円

※ 利用券使用に係る持ち出し負担感の不公平感の解消の観点から、②定率助成が望ましいと考える。

3. 定時定路線型のコミュニティバスの導入

< 前提 >

- 駅から半径800メートルを徒歩圏と位置づけ、幹線交通である駅への移動手段の環境整備が必要である。
- 交通空白地域は、主に東側、西側に分布しており、これらのエリアから駅への交通手段を検討する。
タクシー助成では対象が限定されるため、誰もが気軽に使える交通としての役割を担う。
- 全体構想としては北東、南東、西の3ルートとし、優先順位をつけて実証、導入する。
実証導入するエリアはまず北東ルート。空白地域のエリアの大きさ、まとまった集落、観光施設、交流施設の観点から最も効果がありそうなエリアである。当ルートで実証実験をし、その利用状況を踏まえ他のエリアや当該ルートの見直し等を判断する。



主な停留地点候補

- ・ 田原本駅
- ・ 青垣生涯学習センター
- ・ 道の駅レスティ唐古・鍵
- ・ その他周辺地域

- 太線の円で囲んでいる箇所が今回バスルートを検討しているエリア。
町の中心となる田原本駅と各公共施設を含んだルート。
- 点線の円で囲んでいる箇所は今後バスルート拡大の際に検討していくエリア。