

田原本町地域公共交通計画（素案）

令和 3 年

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 | 8 |
| 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..... | 23 |
| (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みた移動状況..... | 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) | 観光や事業所への来訪者に対する交通サービスの提供..... | 29 |
| (3) | タワラモトンタクシーの課題解決と財政負担..... | 29 |
| 第3章 | 上位計画・関連計画..... | 30 |
| 1. | 上位計画 | 30 |
| (1) | 田原本町第4次総合計画（上位計画） | 30 |
| (2) | 田原本町都市計画マスタープラン（上位計画） | 31 |
| 2. | 関連計画 | 33 |
| (1) | 田原本町地域福祉計画（関連計画） | 33 |

| | | |
|-----|-----------------------------|----|
| 第4章 | 計画の方向性..... | 34 |
| 1. | 基本理念と基本方針..... | 34 |
| 2. | 基本施策と事業..... | 34 |
| (1) | コミュニティバスの検討..... | 35 |
| (2) | タワラモトンタクシーの制度改定..... | 37 |
| (3) | 新技術を活用した公共交通サービスの補完..... | 40 |
| 3. | 数値目標の設定..... | 43 |
| 第5章 | 計画の実現に向けて..... | 44 |
| 1. | 公共交通を支える住民・交通事業者・行政の役割..... | 44 |
| 2. | 他分野との連携..... | 44 |
| 3. | 計画達成状況の評価及び計画の見直し..... | 45 |

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」に謳われている「子どもから高齢者まで誰もが生き生きとした暮らしを楽しむまちたわらもと」を実現するための公共交通体系を構築することが求められている。

なお、令和3年現在、新型コロナウイルス感染症の拡大による外出減少などの影響を受けて、公共交通事業者の経営に大きな打撃が生じている。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2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網形成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付けるものとする。

加えて、町内には国保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。

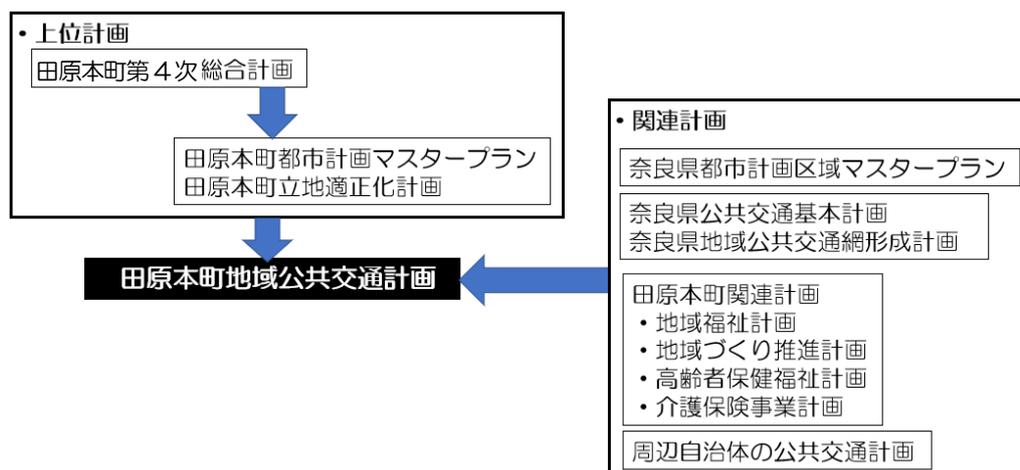


図 1.1 田原本町地域公共交通計画の上位計画・関連計画

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。

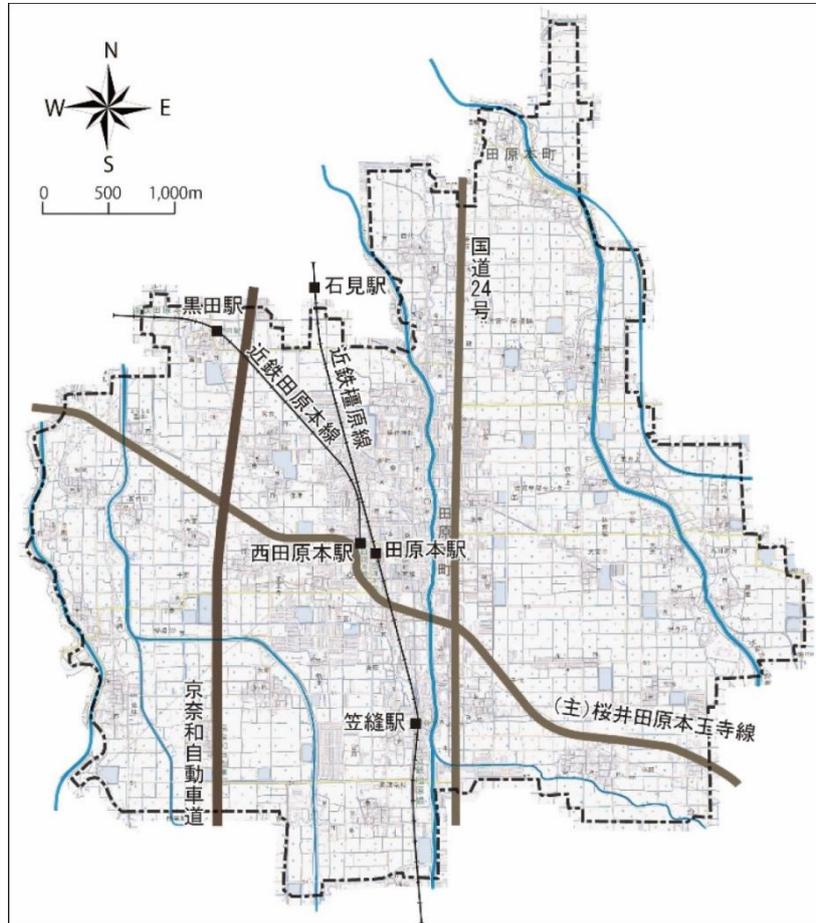


図 1.2 計画の区域

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、社会情勢の変化や法制度の変更に応じて、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。

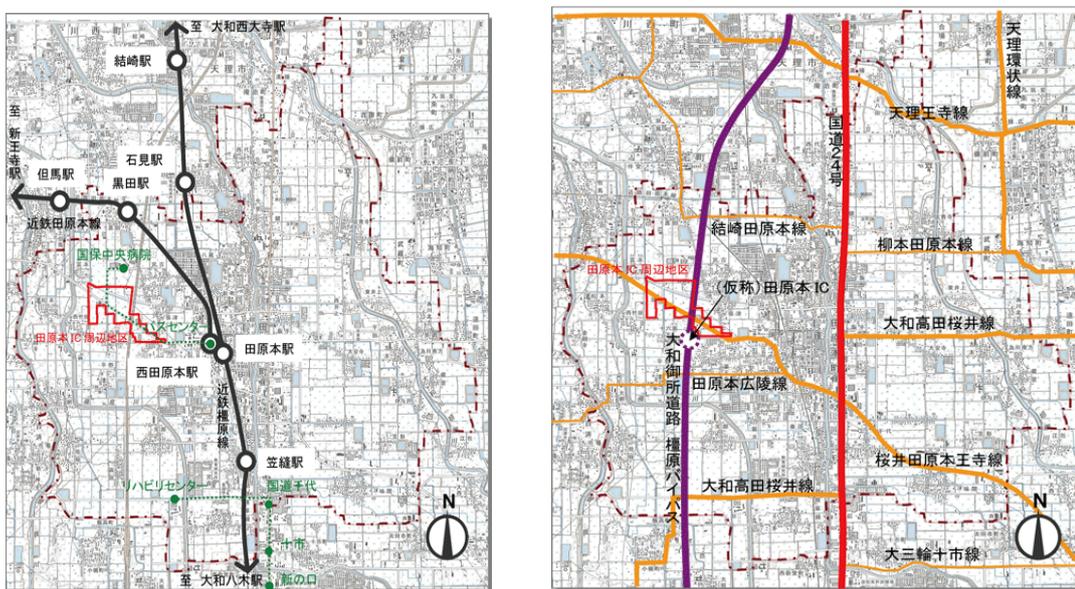


図 2.1 田原本町の鉄道と道路

(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65%が町外で就業し、約13%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2000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(2018年3月)によると、2045年には24,409人まで減少し、2015年と比較すると、30年間で7,000人以上、約23%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。

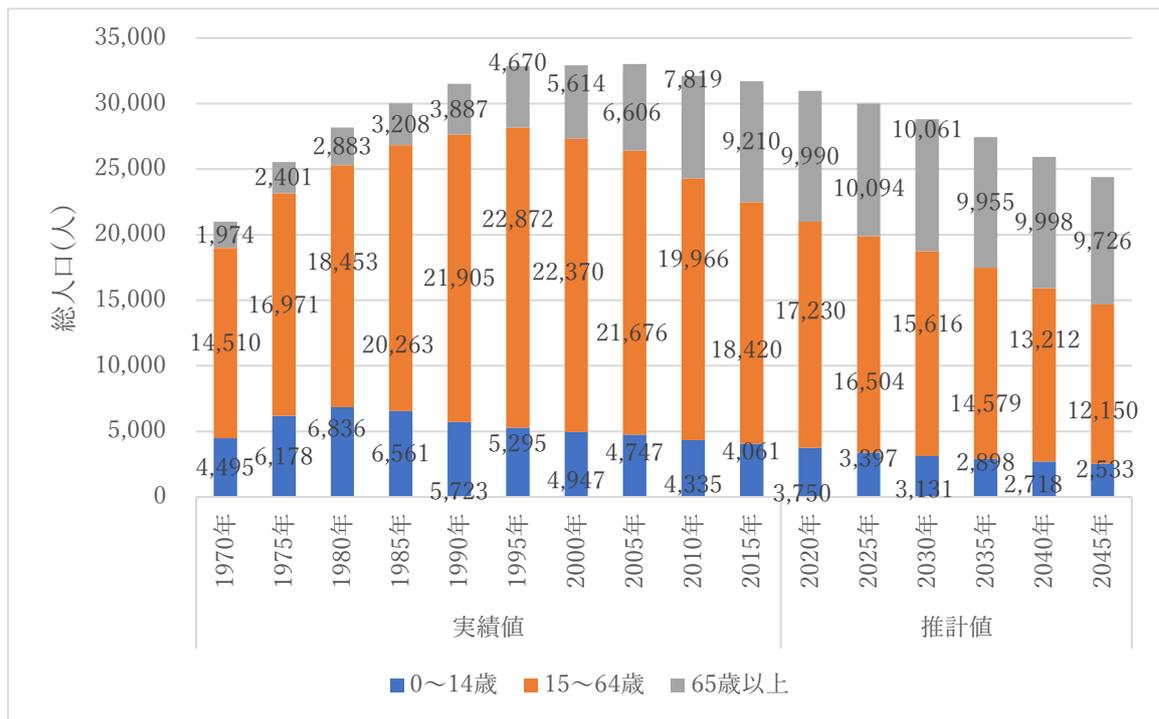


図 2.2 田原本町における総人口の推移

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。

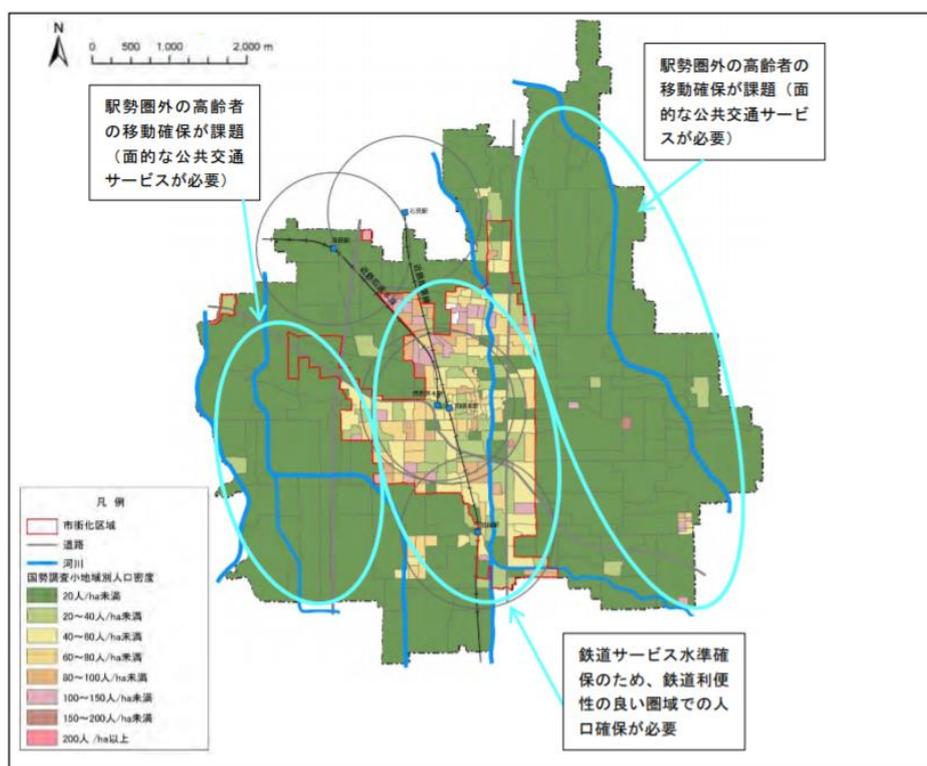


図 2.3 田原本町各地域における人口密度と公共交通空白地域 (2015年)

出典：田原本町都市計画マスタープラン

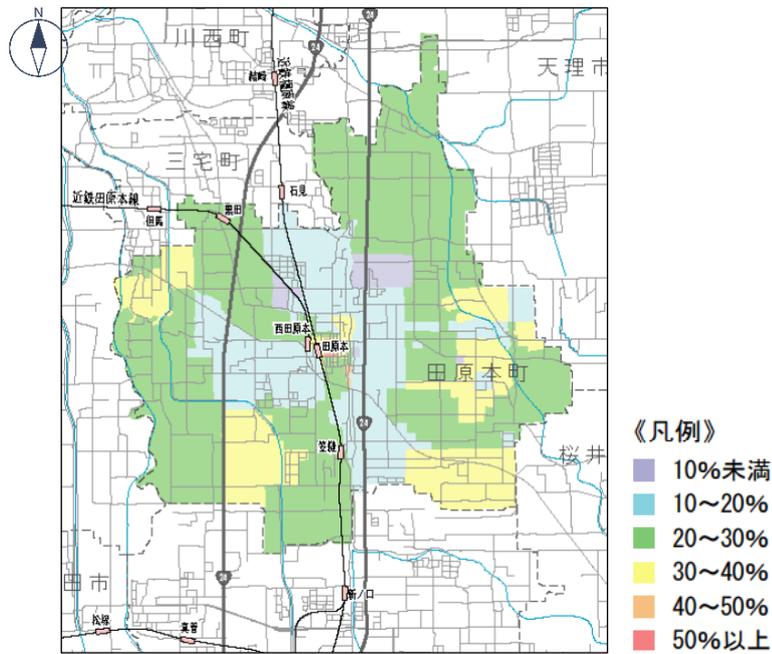


図 2.4 田原本町の各地域における高齢者（65歳以上）人口の比率

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。

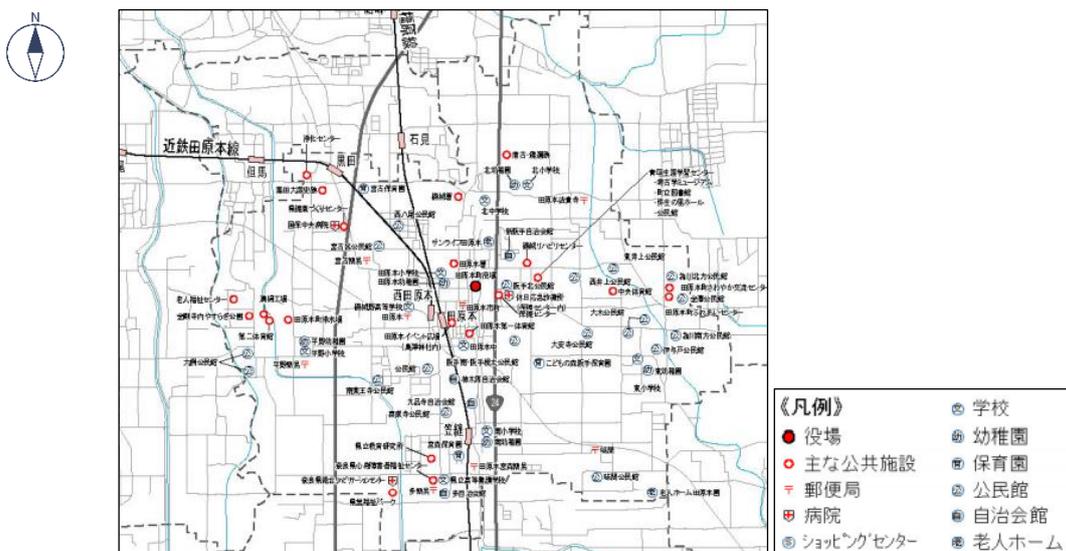


図 2.5 田原本町における生活関連施設の分布

(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の流行による経済活動の停滞により、令和 2(2020)年には 494 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、平成 28(2016)年は 665 億円となっている。

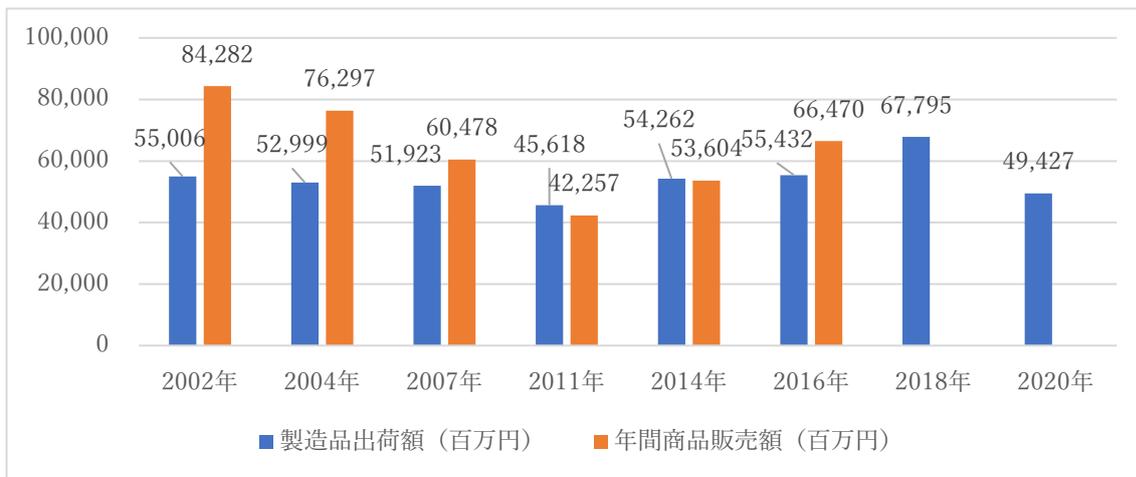


図 2.6 田原本町における製造品出荷額と年間商品販売額の推移

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「レストィ唐古・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。しかし唐古・鍵遺跡史跡公園や道の駅へのタクシー以外の公共交通は整備されておらず、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、路線バスの廃止をう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」は利用者が一部の人たちだけに固定する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。

令和2年12月現在、田原本町内に乗り入れている路線バスは広陵町のコミュニティバス「広陵元気号」のみである。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 | タクシー初乗り助成制度「タワラモトンタクシー」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。

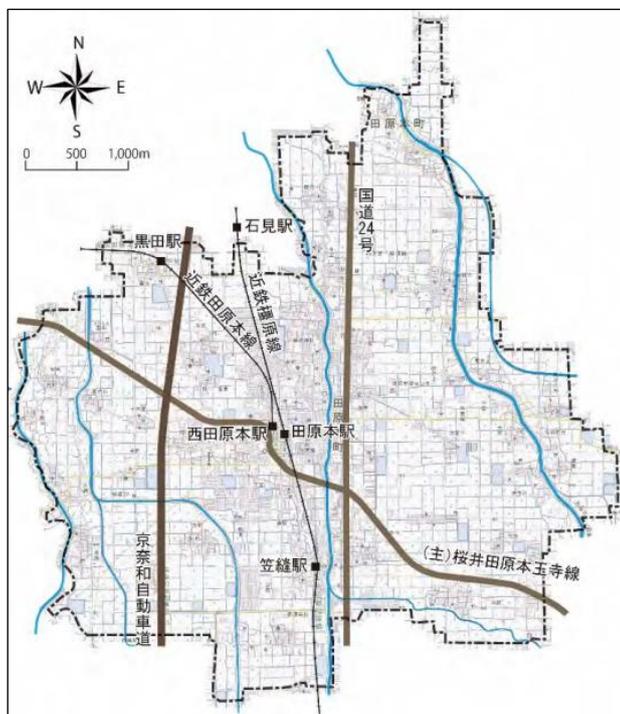


図 2.8 田原本町の鉄道と駅

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60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、平成30年には田原本駅13,250人、西田原本駅において5,640人となっている。

表 2.2 駅別1日乗降客数(平成30年11月)

| 路線名 | 駅名 | 乗降客数 |
|--------|-------|---------|
| 近鉄橿原線 | 田原本駅 | 13,250人 |
| | 笠縫駅 | 2,536人 |
| 近鉄田原本線 | 西田原本駅 | 5,640人 |
| | 黒田駅 | 766人 |

出典：近畿日本鉄道(株)資料など

各駅の乗降者数の推移は以下の通りであり、平成 24（2012）年以降、笠縫駅を除いて増加している。

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。

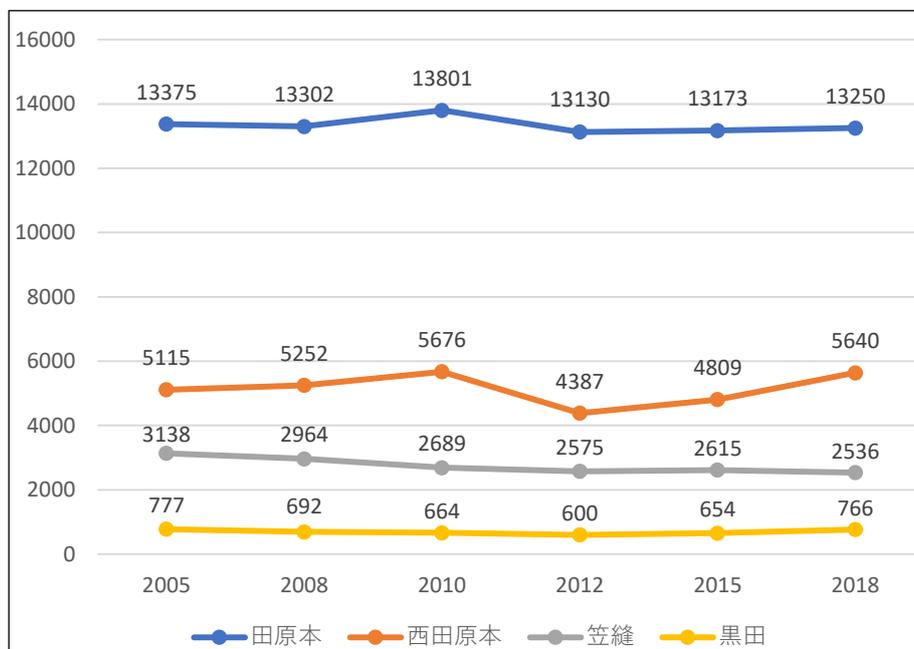


図 2.9 田原本町内の近鉄各駅の乗降客の推移

出典：近畿日本鉄道（株）資料など

(3) 路線バスの現状

令和2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。

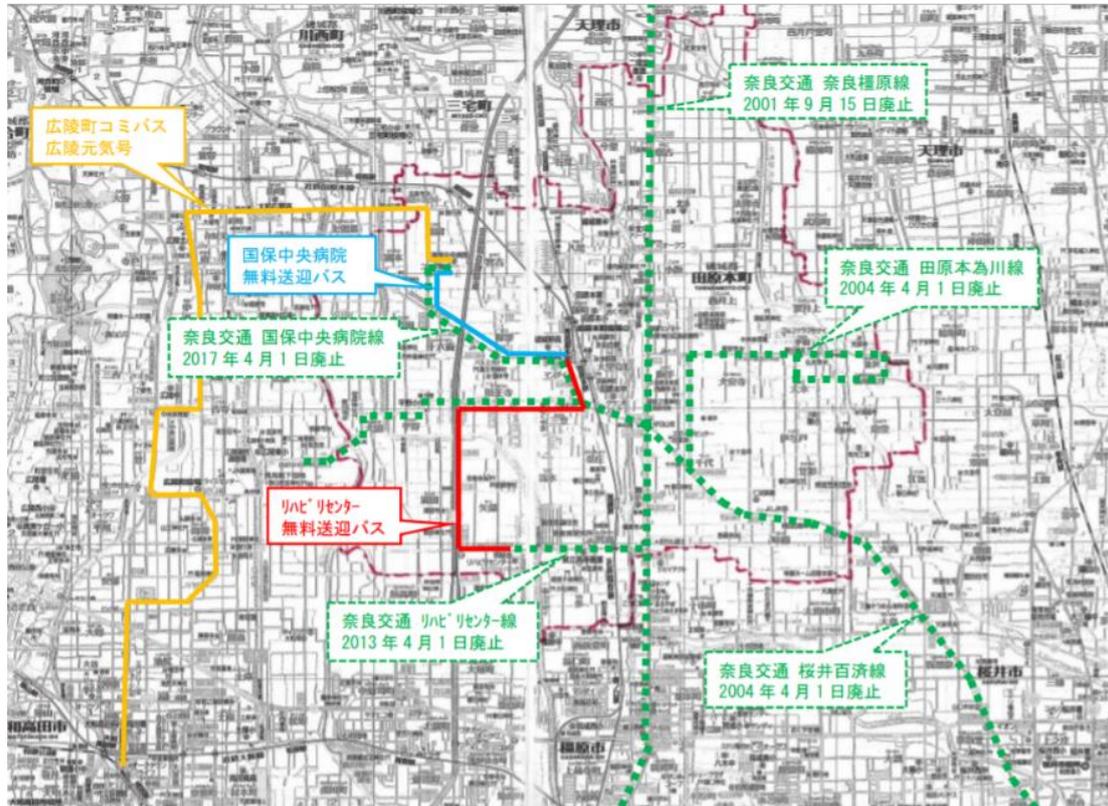


図 2.10 田原本町内を走るバス（病院等の送迎バスを含む）と廃止されたバス路線
出典：奈良交通(株)資料など

表 2.3 広陵町コミュニティバス「広陵元気号」時刻表（田原本町関係路線）

| | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 |
|-----------|------|-------|-------|-------|
| 近鉄高田駅 | 8:00 | 10:00 | 12:00 | 14:00 |
| イズミヤ広陵店 | 8:07 | 10:07 | 12:07 | 14:07 |
| 国保中央病院（着） | 8:41 | 10:41 | 12:41 | 14:41 |
| 国保中央病院（発） | 8:46 | 10:46 | 12:46 | 14:46 |
| イズミヤ広陵店 | 9:20 | 11:20 | 13:20 | 15:20 |
| 近鉄高田駅 | 9:27 | 11:27 | 13:27 | 15:27 |

令和元年10月1日改正

(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 17 往復、第 1・第 3・第 5 土曜日に 10 往復運行
- 運行会社：吉野大峯ケーブル自動車（株）



図 2.11 国保中央病院無料送迎バスの車両（2種類あり）

表 2.4 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 | 50 | 7 時 | 44 | 7 時 | |
| 8 時 | 17 37 | 8 時 | 10 | 8 時 | 05 27 49 | 8 時 | 00 43 |
| 9 時 | 07 38 | 9 時 | 13 43 | 9 時 | 28 | 9 時 | 27 |
| 10 時 | 18 44 | 10 時 | 45 | 10 時 | 04 31 | 10 時 | 06 |
| 11 時 | 30 | 11 時 | 47 | 11 時 | 00 | 11 時 | 20 |
| 12 時 | 10 46 | 12 時 | 24 | 12 時 | 00 22 | 12 時 | 02 40 |
| 13 時 | 23 | 13 時 | 07 43 | 13 時 | 02 | 13 時 | 20 |
| 14 時 | 23 | 14 時 | 25 | 14 時 | 02 | 14 時 | 02 |
| 15 時 | 45 | 15 時 | 25 | 15 時 | 03 | 15 時 | 02 |
| 16 時 | 24 | 16 時 | 25 | 16 時 | 06 | 16 時 | 07 |
| 17 時 | 19 45 | 17 時 | | 17 時 | 09 29 | 17 時 | 16 |
| 18 時 | 16 41 | 18 時 | | 18 時 | 03 29 59 | 18 時 | |

令和 3 年 9 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に比べると、その利用は増えている。

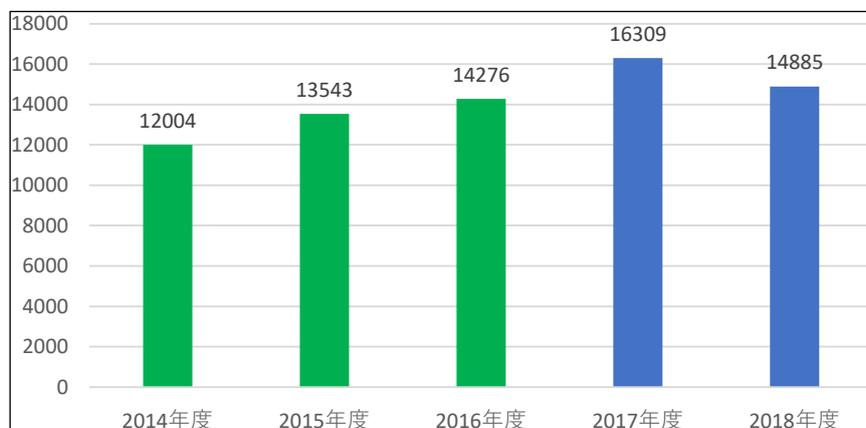


図 2.12 国保中央病院へのバス利用者数
(2014～2016 年度は奈良交通の路線バス)

出典：国保中央病院資料

令和 2 年 11 月～令和 3 年 1 月における 1 便当たりのシャトルバス利用者(職員を除く)は、最大でも 4 名以下であり、乗車率(最大積載人数 13 名)は、3 割程度と少ない状況である。病院に行く時間、病院から帰る時間帯として、午前 8 時台から午後 2 時台については、6 便から 13 便の利用者人数が多いが、4 便は利用が最も少ない現状となっている。それ以外の時間帯においては乗車率が 1 人以下となっている便も多くある。

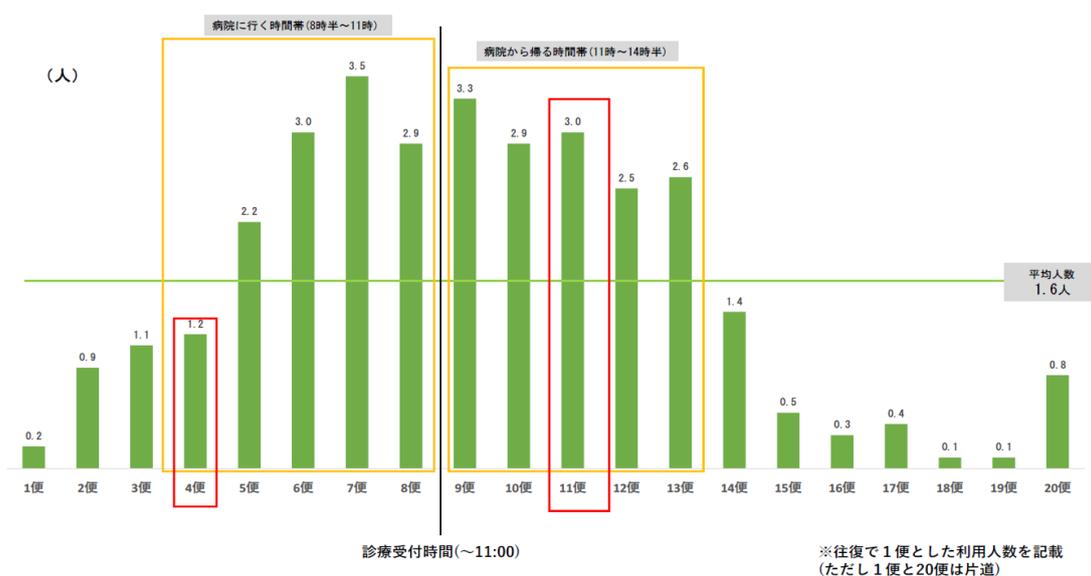


図 2.13 シャトルバス利用者(職員除く)平均人数 (R2.11月～R3.1月)

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）
- 運行会社：（株）セノン



図 2.14 リハビリテーションセンター無料送迎バス

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時刻表

| 田原本駅発 | | リハビリテーションセンター発 | |
|-------|----------|----------------|----------|
| 8時 | 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 | 50 | 13時 | 40 |
| 14時 | 10 30 | 14時 | 00 20 |
| 15時 | 20 40 | 15時 | 10 30 |
| 16時 | 20 | 16時 | 10 40(注) |

令和3年5月31日変更

(注) 16時40分発の便は大和八木駅南口・橿原神宮前駅中央口まで運行

出典：奈良県総合リハビリ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 2.6 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。

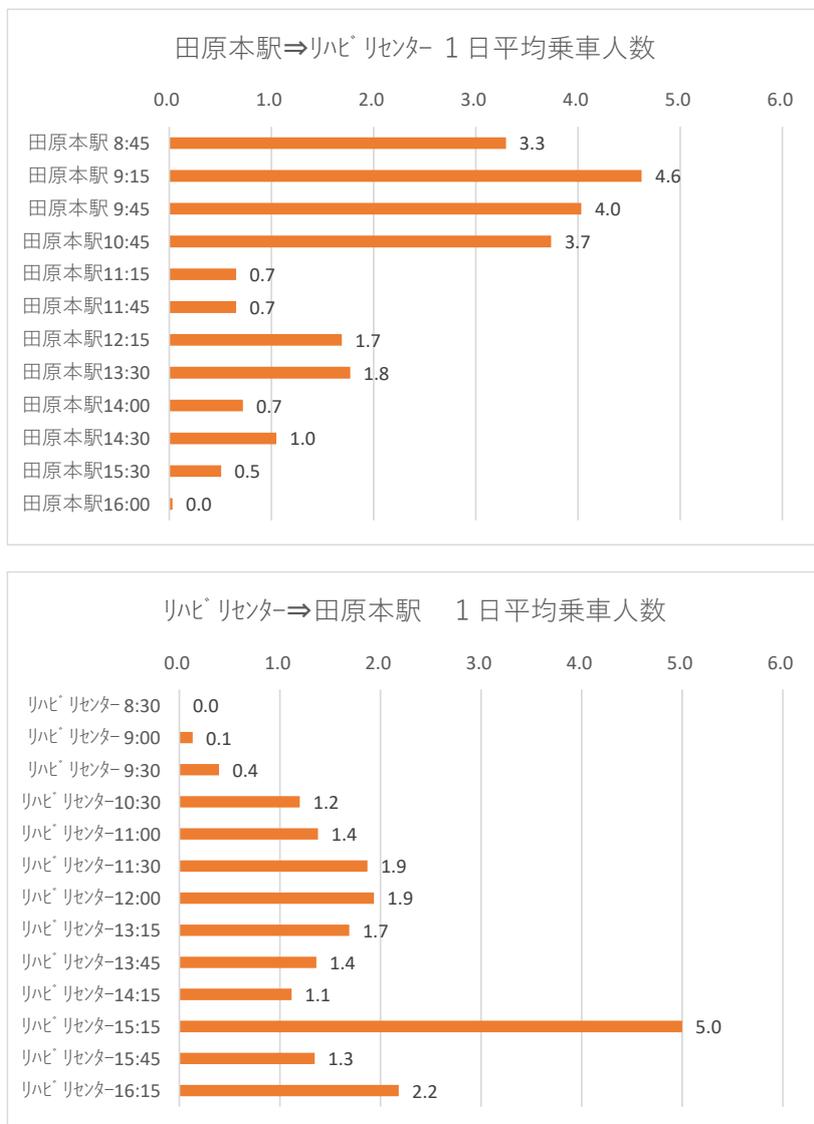


図 2.14 リハビリテーションセンター無料送迎バス各便の1日平均乗車人数

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なかった。実際に平成 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、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 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 2.7 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) | | |
|---------------------------|---------------------|----------------|-----------|------------|
| | | 平成 30 年度 | 令和元 年度 | 令和 2 年度 |
| 70 歳以上 | 24 | 75,840 | 86,460 | 81,672 |
| 身体障害者手帳 1 級または 2 級を有する人 | 12 | 396 | 456 | 492 |
| 療育手帳 A1 または A2 を有する人 | 12 | 72 | 96 | 120 |
| 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 | 72 |
| 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 | 4,440 |
| 就学前の児童 | 24 | 6,312 | 7,680 | 4,776 |
| 65 歳以上で自動車運転免許返納を行った人 | 12 | 24 | 24 | 60 |

利用日時：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

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。

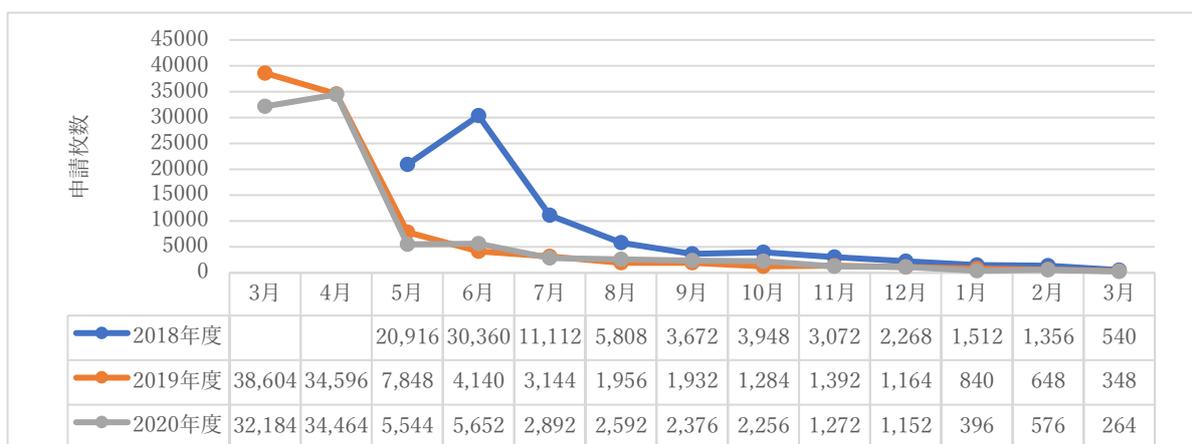


図 2.16 タクシー利用券の申請枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

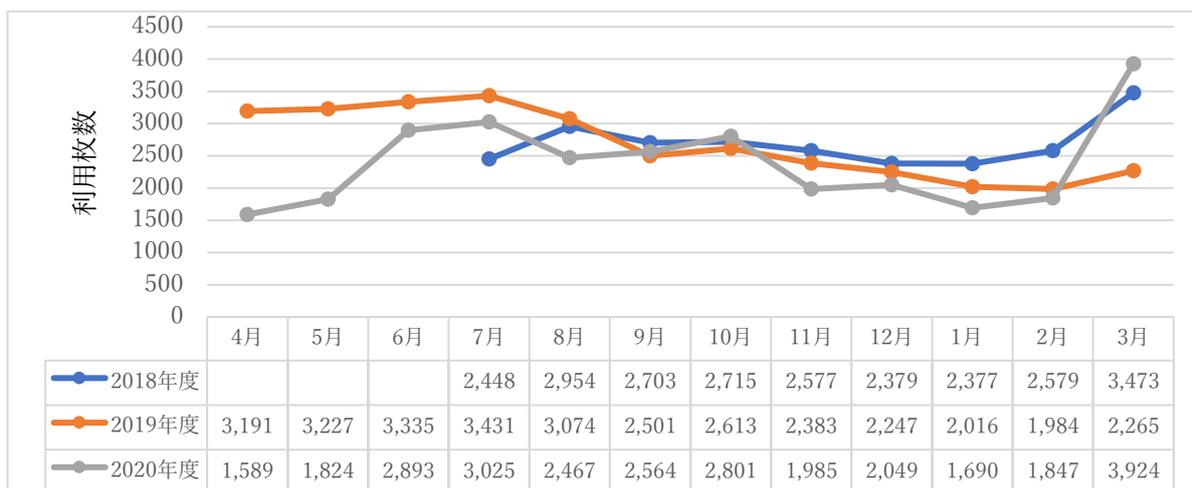


図 2.17 タクシー利用券の利用枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

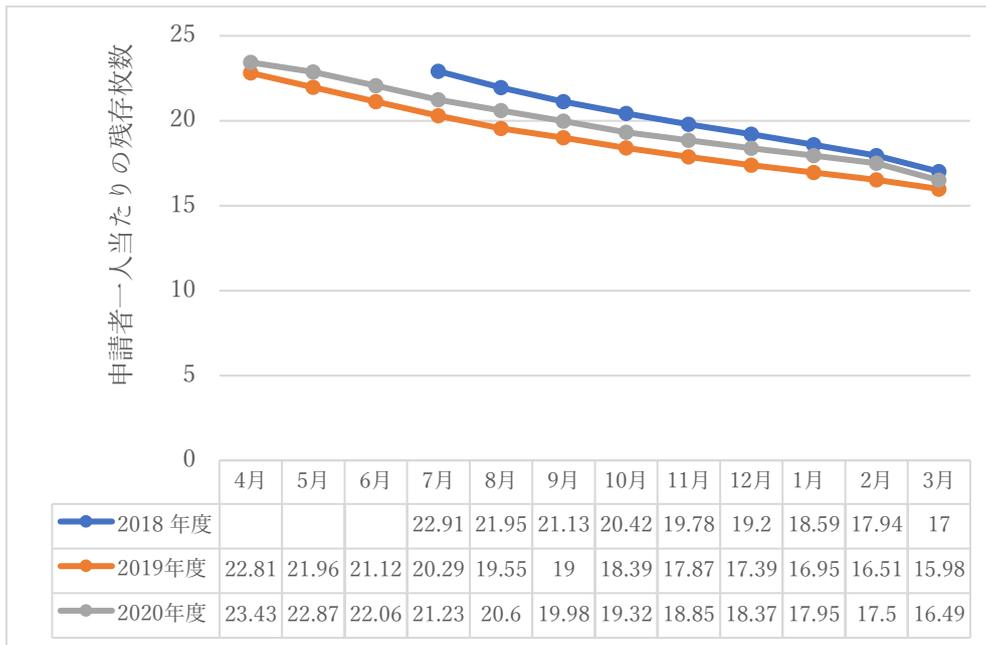


図 2.18 タクシー利用券の月末時点での申請者 1 人当たり残存枚数の推移

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。

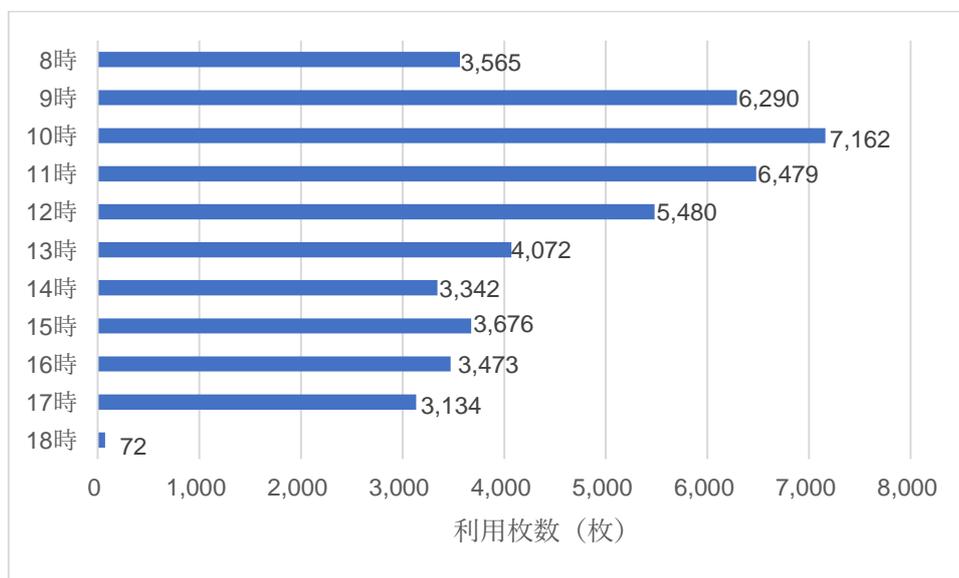


図 2.19 時間帯別のタクシー利用券の利用枚数

出典：田原本町企画財政課資料

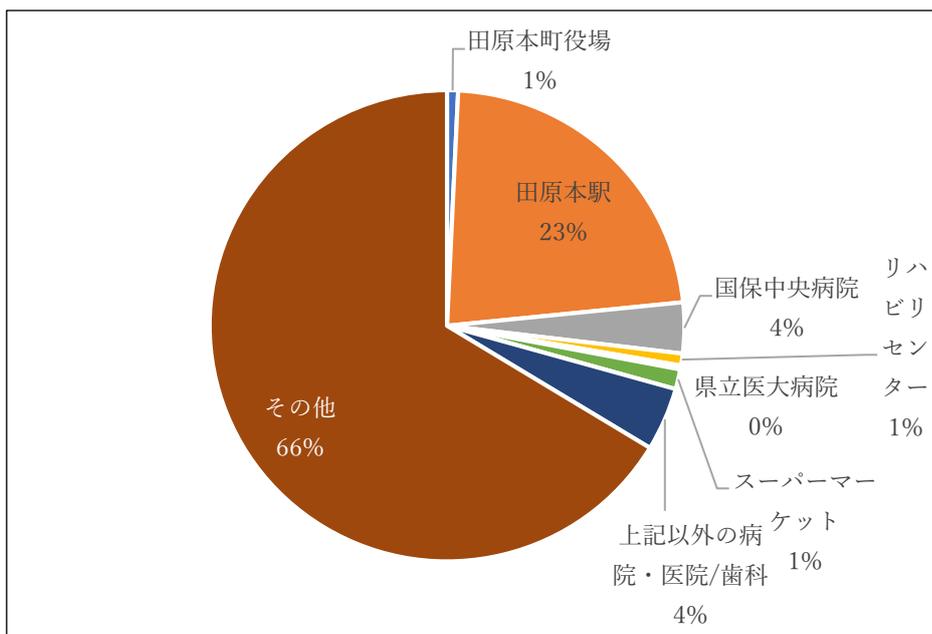


図 2.20 主要ポイントごとの出発数
(2018年7月～2020年9月、N=70,835)

出典：田原本町企画財政課資料

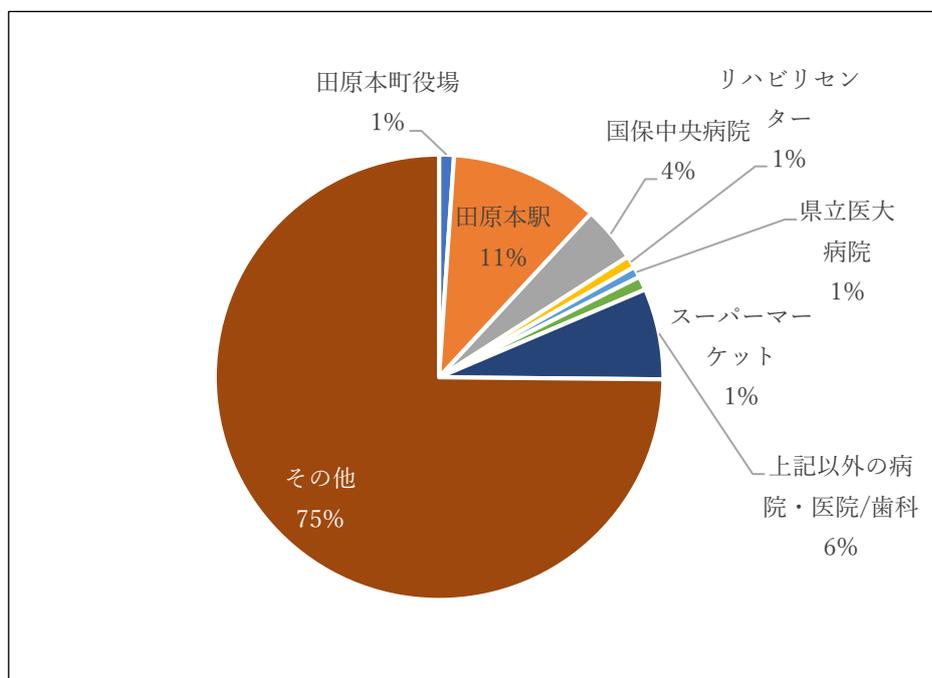


図 2.21 主要ポイントごとの到着数
(2018年7月～2020年9月、N=70,835)

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。

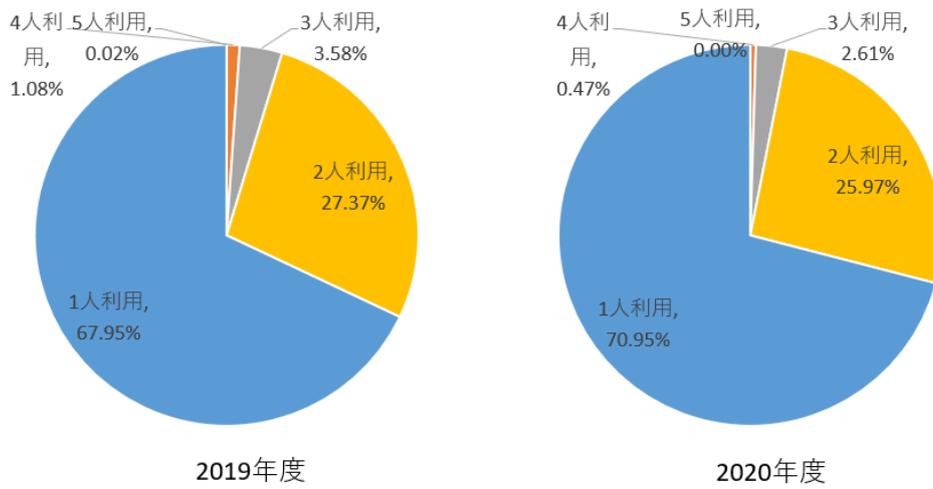


図 2.22 タワラモトンタクシー利用1回当たりの乗車人員
出典：田原本町企画財政課資料

また、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%、買い物物が12.5%となっている。

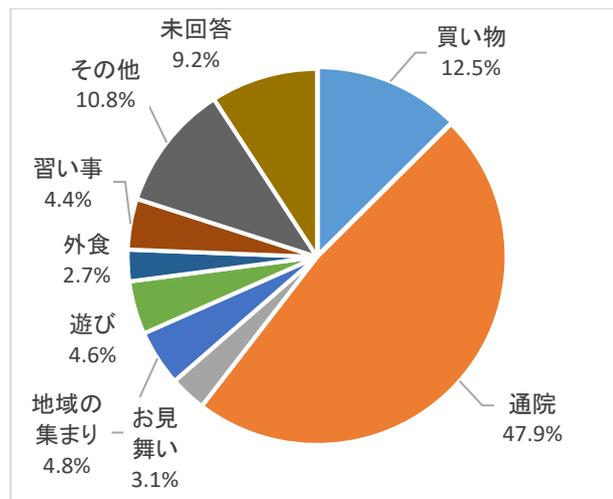


図 2.23 タワラモトンタクシー利用者の目的地(2019年)
出典：タワラモトンタクシー利用料金助成制度アンケート調査結果

タワラモトタクシー助成事業に関する財政負担は、令和元年度は2,381万8千円(決算額)で、本町の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、令和元年度の利用件数は32,267件で、利用一件当たりで換算すると約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した。

(7) 自動車保有台数

世帯当たり自動車保有台数は1.34台(2019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(44.1%)も本町の特徴である。

表 2.8 自動車保有台数(2019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 | | | |
| 所有台数 | 4,831 | 4,853 | 7,641 | 17,325 | 2,023 | 12,947 | 1.34 |

※世帯数…2019年(令和元年)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、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平成27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てくる。

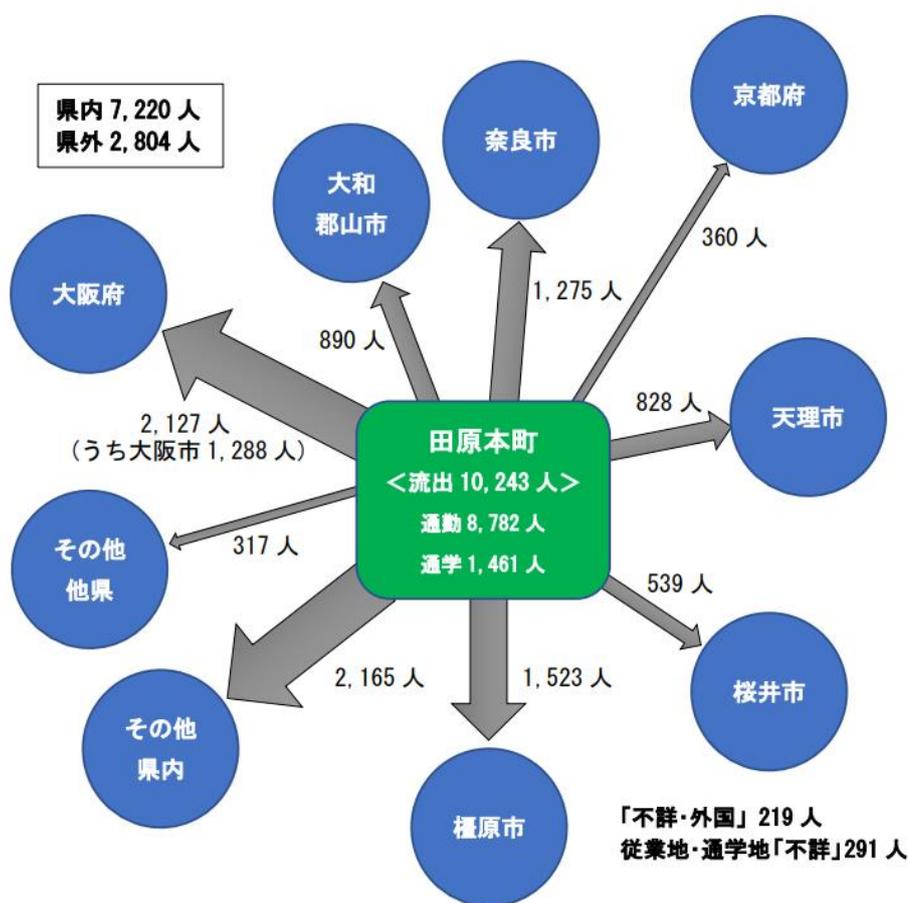


図 2.23 田原本町における従業・通学状況

資料：国勢調査（2015年）

(2) パーソントリップ調査

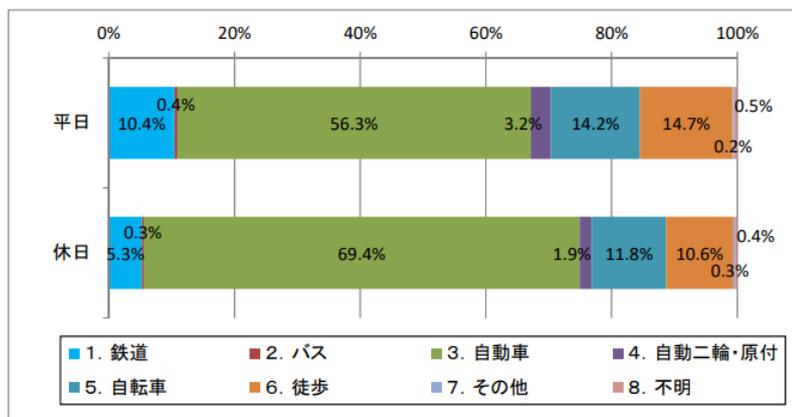
平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査の結果から本町での交通手段別分担率をみると、発生・集中とも自動車利用が過半を占めており、特に休日は約 7 割が自動車を利用している。また平日は鉄道利用も多く、町外への通勤通学では鉄道が利用されているものと考えられる。

※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

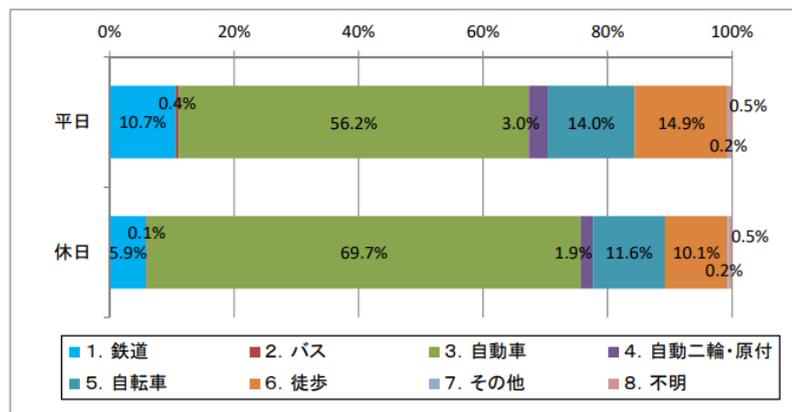
トリップ…人の動きを数える単位で、ある人が出発地から目的地まで移動すると「1 トリップ」と数える。

<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 2.24 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。

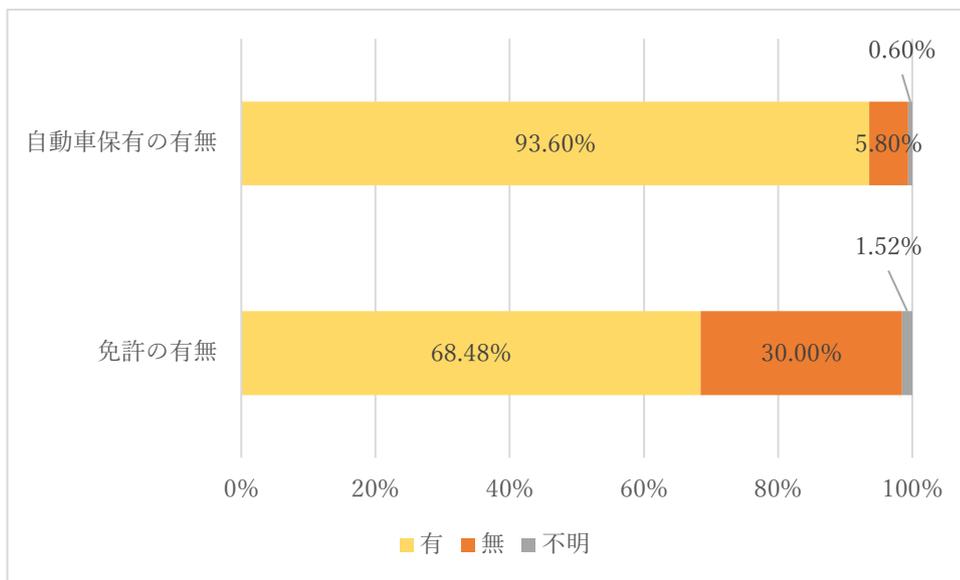


図 2.25 田原本町における発生集中量(自由目的)のうち自動車保有・免許の有無による割合

出典：近畿圏パーソントリップ調査・田原本町平成 22 年度

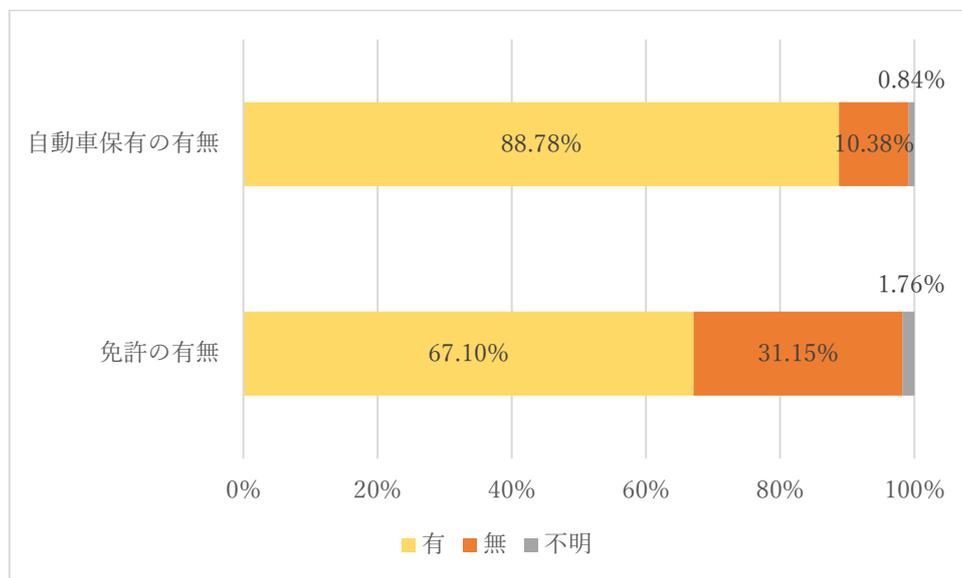


図 2.26 奈良県における発生集中量(自由目的)のうち自動車保有・免許の有無による割合

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、自動車が使いつ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みた移動状況

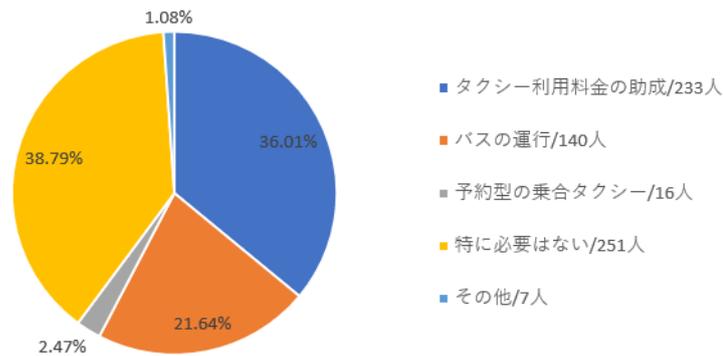
令和3年1月～2月に、田原本町民を対象として、公共交通に関するアンケート調査を行った。

対象：田原本町民 2000名

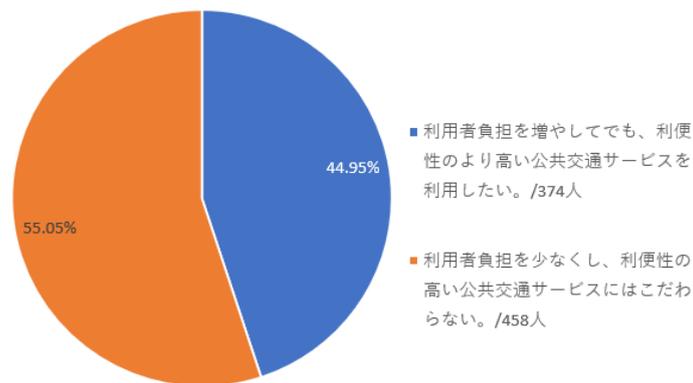
回収：923名

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。



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 (N=647)



田原本町の公共交通サービスの今後について (N=832)

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。

(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トン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、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。

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(現在制作中のため仮案) |
| 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) 《仮》 | 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： タワラモトン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〉 タワラモトン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. コンパクトな町の特徴を活かし、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・タクシーなどを繋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約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>7. 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

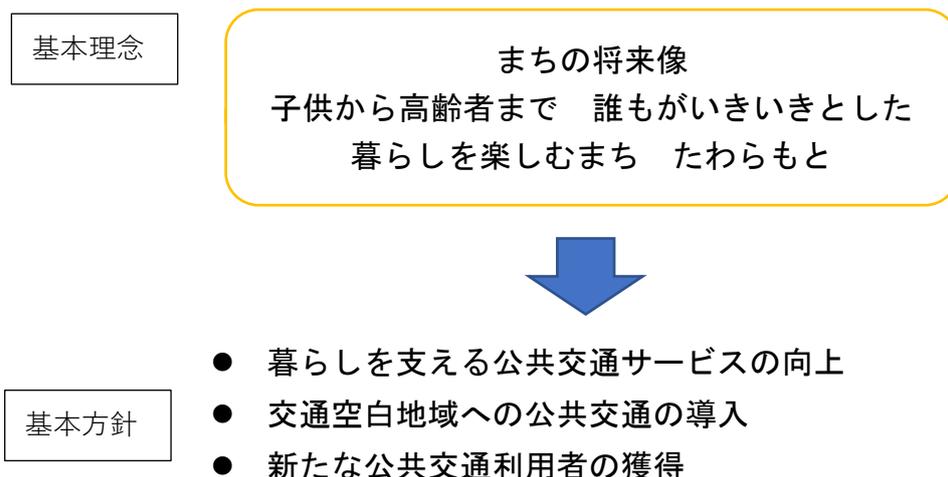
(1) 田原本町地域福祉計画（関連計画）

| | |
|------|--|
| 基本理念 | みんなでつむぐ 福祉のまち 田原本 |
| 計画期間 | 平成 30 年度～令和 4 年度 |
| 基本目標 | 1. 地域のつながりの強化 2. 安全・安心な生活環境づくり 3. 福祉を支えるちからの充実 |
| 施策展開 | 2. 安全・安心な生活環境づくり (4) 福祉サービスの充実 〈現状と課題〉 アンケート調査の結果によると「買い物や通院等の外出が不便」という声も多かったため、移動が困難な方の支援については、既存のサービスを含め、検討することが求められています。 〈主な取り組み〉 外出サービスへの再検討 〈町の役割〉 移動に制約のある人の交通環境を整備します。 |

第4章 計画の方向性

1. 基本理念と基本方針

田原本町第4次総合基本計画、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と基本方針は次のように設定する。



2. 基本施策と事業

本町では路線バスの撤退以降、タクシー以外に誰もが町内を自由に移動するための公共交通サービスがない。まずこの整備についての検討が必要である。そのために、基本理念・基本方針に基づいて目標を設定し、中長期的視点から町にふさわしい公共交通システムの導入に取り組む必要がある。

それとともに、利用者が限定されているタクシー初乗り料金助成事業（タワラモトンタクシー）の継続を図るため、制度改定の検討を行う必要がある。

以上を具体化するために、アンケート調査結果にみる住民の今後の交通施策への要望等も踏まえ、次のような内容について検討を進めていく。

- ・誰もが使える新たな定時定路線型コミュニティバスの導入
- ・タワラモトンタクシー助成制度の見直し検討
- ・超小型モビリティ等のシェアリングサービスや MaaS 等の新技術の導入

これらの施策を組み合わせることにより、上記に掲げた基本理念である「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」の実現を目指す。

(1) コミュニティバスの検討

鉄道駅からの新たな二次交通手段として、予約不要の運行を行う定時定路線型のコミュニティバスの導入について検討を行う。田原本町の狭隘な道路を通行できる車両サイズについても検討が必要である。特に東部地域は、平成13年から奈良交通バスの奈良・橿原線や田原本為川線、桜井百済線が相次いで廃止された後、タクシー以外の公共交通が存在しない状態が続いている。

コミュニティバスの導入は、これを解消し、高齢者だけでなく免許を持たない人たち等移動手段に制約がある町民や、町を訪れる観光客に対して新たな公共交通サービスを提供することができる。

① 実現に向けた前提

実現のためには、地域住民の主体的な参加を通して、具体的な路線設定や運行頻度、事業収支等の公共交通の経営的成立性を含めた検討を行う必要がある。

路線設定にあたっては、次のような視点から検討を行っていく必要がある。

【導入ニーズからの検討】

- 1.公共交通空白地域へのサービス
- 2.観光活性化や事業所立地誘導等の政策的観点から必要な路線の配置
- 3.駅や学校、病院等の基幹施設へのアクセス等、利用者の流動パターンに対応した路線の配置

【事業性確保・利便性確保のための検討】

- 4.集落や人口集中地域等のバス利用者が集中するエリアへの導入
- 5.迂回を避け、駅等の目的地へ短時間で到着できる路線設定
- 6.パターンダイヤを維持するために30分・60分等で折り返し運転が可能な路線設定
- 7.鉄道駅での列車への接続を考慮した運行ダイヤの設定
- 8.安全走行が可能な道路構造（幅員や交差点形状等）
- 9.交通渋滞を避けることができる路線の設定
- 10.バス停の設置可能な道路・路線の設定

しかしながら上記の1～10の項目は同時に達成できないケースが多く、地域住民や道路管理者、交通管理者との意見交換を含めた十分な検討が必要である。

例えば、公共交通空白地域に位置するすべての集落や公共施設を巡るバス路線を設定すると、迂回の発生により速達性が低下し、結果として利用されないバス路線となる。公共性と事業性の両立が難しい地域では、最初は一定の利用が見込める路線設定に特化して事業の継続性を担保

し、路線バスではサービス提供が難しい地域にタクシー初乗り運賃補助を手厚くするなど、複数の交通施策の組み合わせによる対応を検討していく必要がある。

② 全体構想

①を踏まえた全体構想として、

- ・町全体の交通空白地域をカバーする観点から、駅を中心に北東エリア・南東エリア・西エリアの3エリアにおいてそれぞれコミュニティバスルートを整備

- ・タワラモトタクシーのアンケート結果(発着とも田原本駅が最も多い)を踏まえ、各ルートの始点及び終点を田原本駅とする。

- ・バス需要を見極めるため、試験的に北東ルート(空白地域の大きさ、まとまった集落、観光施設、交流施設等の観点から最も効果がありそうなルート)を令和4年度以降に先行導入することとする。

- ・北東ルートの利用状況を踏まえ、令和5年度以降に南東ルート・西ルートの導入有無を検討するとともに、北東ルートの見直しについても検討。

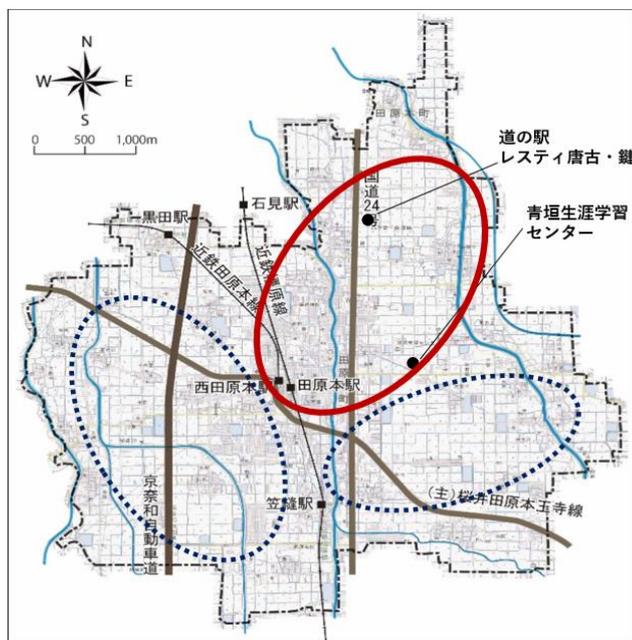


図 4.1 コミュニティバス想定導入ルート

出典：田原本町企画財政課資料

③ 具体的内容（ルート、ダイヤ等）

- ・検討中、、、

(2) タワラモトンタクシーの制度改定

① 現状と見直しの方向性

本助成事業では多くの利用券が年度末に使用されずに残っている状況である。一方で最大でも24枚の配布枚数であることから、定期的な利用が必要な方でも一月当たり2回しか利用ができず、例えば駅や医療機関との間での往復利用を考えると、月に1回しかの外出支援できないこととなり、必要性の高い利用者にとっての配布枚数は十分とは言えない。利用平均が年間7~8枚となっているように、利用券を受け取っても利用しない人たちも多く存在している。

また、現行の助成方法では、定額助成（初乗り運賃補助）としているが、目的地からの距離が遠い人ほど持ち出しの負担が多くなっており、不公平感が生じている。こうした状況を踏まえ、タクシー以外の交通手段を活用することが難しい場合など、真に必要な需要に対して必要な助成が行きわたるようにすべくタワラモトンタクシー助成制度の見直しを行う必要がある。

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あ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。

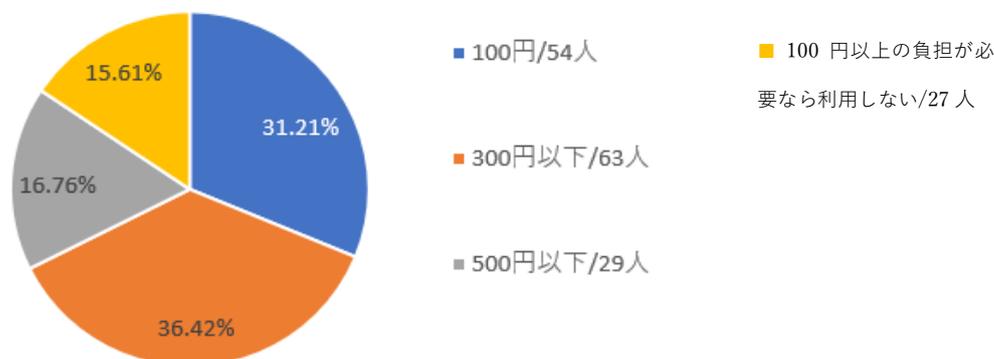


図 4.2 タワラモトンタクシーへの追加負担可能額

出典：田原本町企画財政課資料

また、本事業（令和3年3月現在）は国や県の地域公共交通に対する補助制度の対象外であり、全額が本町の財政負担となっている。そのため中長期的には定時定路線で運行され、利用条件なく誰もが利用できるコミュニティバスの導入を前提に、利用対象者を限定し、また一部利用者には料金負担を求める施策に切り替えていくよう検討を行う必要がある。

② 見直しの具体的な内容

- ・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。

こうした状況を踏まえ、以下のとおり定額助成又は定率助成の観点から一部負担を導入するとともに、枚数上限の引き上げについて検討する。

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 |

図 4.3 定額助成、定率助成の財政負担額の試算

出典：田原本町企画財政課資料

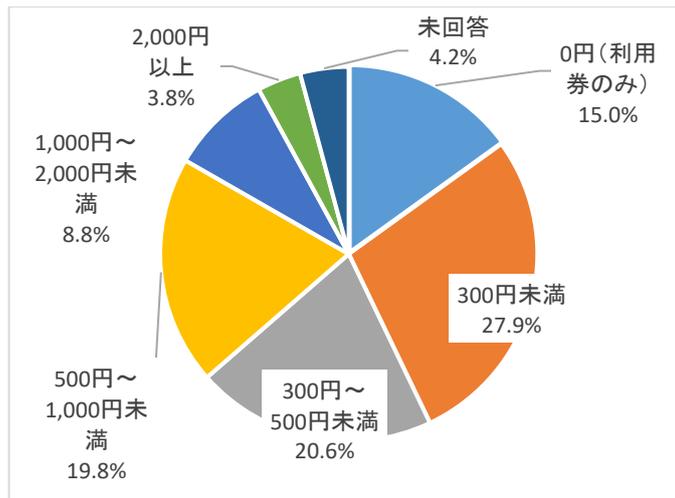


図 4.4 タワラモトタクシー利用者の平均自己負担額(2019 年度)

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併せて検討を行う。

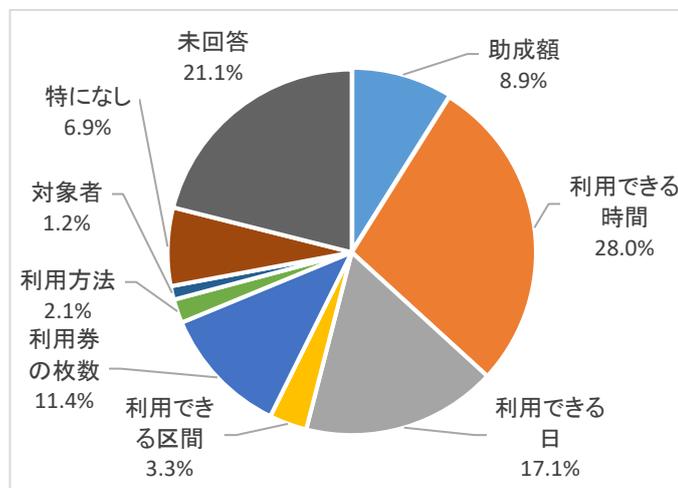


図 4.5 タワラモトタクシー利用者の改善要望(2019 年度)

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

・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。

(3) 新技術を活用した公共交通サービスの補完

① 現状と課題

地域公共交通計画で対象とする公共交通事業は一般に、①鉄道 ②バス ③タクシー ④自家所有有償旅客運送事業、等で、これにターミナルへのアクセス交通となる駐輪駐車場等の整備を計画に含めるのが一般的である。しかし田原本町は、「第2章 田原本町の公共交通を取り巻く現状と課題」に示したように、①旧市街地 ②農業集落 ③新たに開発された新住宅市街地という3つの特徴あるエリアで構成されており、それぞれのエリアにおける交通課題が異なっている。特に町内には狭隘な幅員の道路が多いにも関わらず、自動車交通に依存した地域として発展してきた。このため、次のような交通課題に直面することとなった。

①旧市街地では駐車場確保が難しく、狭隘な道路への駐停車があると通行できない。自動車交通への依存率が高い高齢者や障がい者には特に、移動が難しい。

②農業集落では軽トラックに代表される自動車の利用が不可欠で、高齢化により運転免許返納を行うと生活が成り立たない。

③新住宅市街地では、子育てや介護・高齢化対応のために自動車が必要な世帯が多いが、狭隘な道路が多く交通事故や環境問題から自動車交通への依存率を高めることができない。

このような問題は田原本町に限らず、全国のさまざまな地域で発生しているため、国土交通省では電動超小型モビリティ、街中で低速走行するグリーンスローモビリティ（GSM）、情報サービスと連携して交通手段間の連携や予約サービスを行う Mobility as a Service(MaaS)を活用したシェアリングサービスなど、新たな技術を活用した交通サービスの導入を推奨している。

② 本町の対応

その中でも、田原本町では次の新技術に着目し、導入可能性を検討していく。

【超小型モビリティ】

田原本町駅東側の旧市街地には、江戸時代から明治時代に建築された数十棟の古民家が残る歴史的町並みが形成されている。また主に国道24号東部に分散立地する農業集落地域では、高齢化の進展が著しく、高齢者による営農継続には自動車の活用が不可欠となっている。しかしこれらの地域は道路が狭隘で、地域全体をカバーするバス路線網の敷設は難しいことから、運転免許を返納せずに生活ができる、健康運転年齢の維持向上のための施策も必要となっている。そこでこれら地域に対応する新たな交通サービスとして、超小型モビリティの活用を検討する。超小型

モビリティは、令和2年版交通政策白書においても、高齢者の足を支える交通サービスとして検討を進めるべきであるという方向性が示されている。



図 4.6 我が国において導入が進む超小型 EV (コムス)

既に市場には、図 4.6 に示すようないくつかの車両が発売されており、これら車両を活用することにより、駅への交通アクセスの改善や、農村集落における免許返納問題への対応を図ることができる。

田原本町においては、田原本駅に來訪した観光客が町内の目的地までの移動に利用するため、駅前で超小型モビリティのレンタル（シェアリング）サービスを行うような事業が検討できる。シェアリングの車両は平日には事業所や個人が利用し、観光客の訪問が多い休日に観光用に貸し出すなど、利用率を高めていく工夫をすることで事業性を高め、導入車両を増やしていくことができれば、公共交通を補完する有効なサービスとなる。

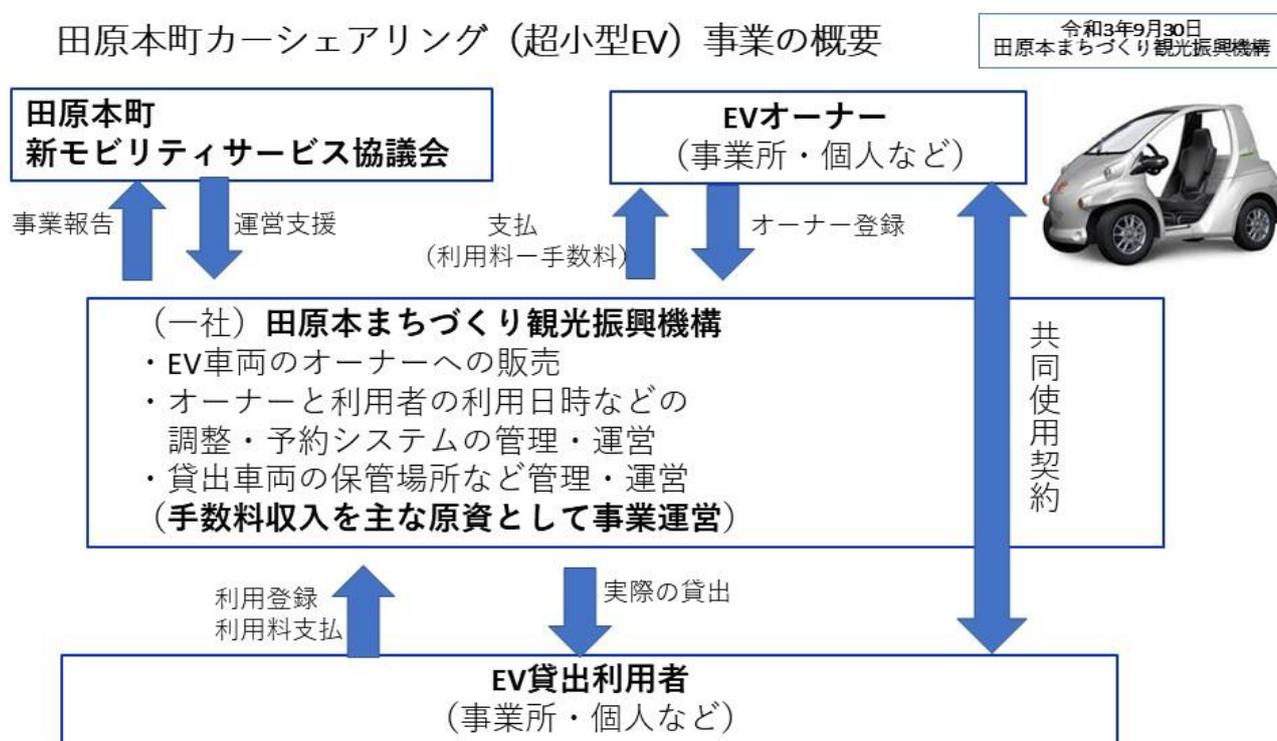
また駐車スペースが普通乗用車の3分の1程度であることから、通勤等のために駅周辺でパーク＆ライドをしている鉄道利用者に貸し出すことで、昼間駅前に駐車している車両を観光客に貸し出す等のサービスと組み合わせれば、駅前の駐車問題の解決にも役立つこととなる。超小型モビリティは燃料費や保険・税金等の維持費が普通自動車の10～20%と割安であることから、年金生活に移行した高齢者の方々の足の確保にも経済面で大きなメリットをもたらす。

③ 事業の具体的内容について

事業モデルとしては、本町の公共交通空白地域における輸送手段の確保や観光客など一時滞在者の二次交通手段の確保を目的とした小型の電気自動車（小型EV）のシェアリングサービスである。田原本まちづくり観光振興機構が運用するカーシェアリングアプリを通じて、小型EVを貸し出すサービスを想定している。

また、この事業モデルが国土交通省の新モビリティサービス事業計画策定支援事業に採択の内示を受けたことから、本町としても本取組を後押ししていきたいと考えている。

事業の概要としては図4.7のとおりである。



- ・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、オーナーと利用者の間で「共同使用契約」を締結する。

図4.7 田原本町カーシェアリング事業概要

出典：田原本町企画財政課資料

3. 数値目標の設定

「2. 基本施策と事業」で掲げた各施策に係る数値目標については、各施策の具体的な方針について検討中の部分が含まれていることも踏まえ、以下のとおりとする。

| 指標 | | 現況値 (最新年度) | 目標値 (令和8年度) |
|-----------------------------|------------|---------------|----------------|
| 公共交通の利用者数 | タワラモトンタクシー | 延べ 28,658 人 | 検討中 |
| | コミュニティバス | — | 2 人/便 |
| 公共交通事業の収支 | コミュニティバス | — | 検討中 |
| 公共交通の公的負担額 | タワラモトンタクシー | | — |
| | コミュニティバス | — | 検討中 |
| 公共交通に関して満足している人の割合 | | 4.5% | 検討中 |
| 公共交通に関して満足している高齢者(65歳以上)の割合 | | — | 検討中 |
| 道の駅や公園など観光地での乗降者数 | | — | 検討中 |
| 乗換案内サイトへの運行情報提供 | | — | 検討中 |

タワラモトンタクシーについては、真に必要な方に必要なだけ使って頂けるような制度へ改正することを前提に、その利用者数の目標値について今後検討を行っていくこととする。

コミュニティバスについては、過去廃止となったバス路線の1便あたりの平均乗車人数が1.17人であったことから、少なくともこれを超えるものでなければ運行維持は困難との考え方から、1便あたり2人以上を利用者数の目標とする。収支や公的負担額に係る目標値については、乗車料金の検討と併せ、今後設定していくこととする。

その他、公共交通に対する町民の満足度や、また観光施策との連携等との観点から、上記のとおり指標を設定することとし、目標値については今後の検討事項とする。

第5章 計画の実現に向けて

1. 公共交通を支える住民・交通事業者・行政の役割

〈住民〉

- ・公共交通の維持には住民の協力が不可欠
- ・地域で支える公共交通

〈交通事業者〉

- ・安全安心のサービス提供
- ・事業改善に向けた提案

〈行政〉

- ・公共交通の機運づくり
- ・柔軟な見直しの姿勢

2. 他分野との連携

計画の実現に向けて、他分野との連携も不可欠となる。

〈福祉分野〉

- ・福祉タクシー事業

対象者に対して定額助成(初乗り運賃補助)利用券を交付(24枚/年)

- ・免許返納

運転免許を返納された65歳以上の方に対して定額助成(初乗り運賃補助)利用券を交付(12枚限り)

〈観光分野〉

- ・観光拠点への移動手段の確保

道の駅や唐古・鍵遺跡史跡公園など観光拠点に、誰もが公共交通を利用してアクセスできるよう移動手段の確保を検討していく。

3. 計画達成状況の評価及び計画の見直し

前章にて掲げた数値目標について達成できていない項目がある場合には、協議会を通じてその原因を明らかにするとともに、目標の達成に向け事業内容の変更を検討することとする。

また、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 |
| | | 住民福祉部長 |
| | | 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 リニア推進・地域交通対策課 | 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 | |