

田原本町地域公共交通活性化協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

『田原本町地域公共交通計画』（令和4年6月策定）の概要

●地域特性

- ・ 奈良盆地の中央部に位置し、町の東部、中央部、西部を河川が北流する平坦地。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 大阪・京都方面への通勤者のベッドタウンとしての性格が強く、ピーク時の平成 12 年ごろには 33,000 人を超えるほどだったが、減少が進み、人口は 31,177 人（令和 2 年国勢調査）。
- ・ 令和 2 年の 65 歳以上の老年人口割合は 32%であり、平成 22 年の 24.3%と比較しても、急速に高齢化が進んでいる。
- ・ 町中央部にある近鉄田原本駅や近鉄西田原本駅を中心とした旧市街地を取り囲むように住宅地が開発され、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い。
- ・ 町中心部には開業医や小売店舗など生活関連施設が集中している。一方で大型店舗や中核的な医療機関、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域に立地しており、住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。
- ・ 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。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。観光拠点となるこれら地域には、自動車以外でアクセスできない。

●基本方針

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うえでの町の基本方針とし、交通環境の充実を図り、良好な住環境の中、安心して快適に暮らせる取組を進める。

●基本目標

- ・ 基本目標 1 『交通空白地域への公共交通の導入』

町内の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』
既存の公共交通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住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。

●計画期間

令和 4 年度～令和 8 年度

●公共交通の将来像

交通の結節点である田原本駅を軸とした「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させる。更にきめ細かい交通サービスを求める住民については、タワラモトタクシー利用料金助成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。

公共交通ネットワークのイメージ図

※別添のとおり

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

●評価の基本的な考え方

『田原本町地域公共交通計画』に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。

●計画の目標

『田原本町地域公共交通計画』では、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』では、交通空白地域の解消に向けて定時定路線型バス及び区域運行型デマンド交通を開始する。多くの住民にご利用いただけるような、住民ニーズに即した地域コミュニティ交通の構築を次の指標により評価する。

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 ※いずれもR6年度末
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	—	・ 1運行あたり2人 ・ 合計2,000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% ※R6年度末
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 ※R6年度末
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』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次の指標により評価する。

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』では、既存の公共交通を含めた情報の周知、町内在住者や来訪者の移動手段の確保によって利用者の獲得や町内の経済循環の活性化につなげるため、次の指標により評価する。

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%

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

●公共交通の概要・問題点、取組の実施に至る経緯

公共交通としては、近鉄橿原線・近鉄田原本線に加えて、かつては路線バスが運行されていた。しかし、路線バスは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。町内には公共交通空白地域が広く存在している。

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。

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、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が、特定利用者への利用の偏り等の理由から、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。本制度は、通院、買い物等の日常生活における移動支援として、高齢者を中心に生活に必要不可欠な交通として機能しており、今後も、制度の運用改善策を行いながらサービスを継続することで、住民の生活交通手段を存続させる必要がある。

●タワラモトンタクシー利用料金助成制度の主な内容

日常生活で移動に困難を抱えている住民を対象に、町内の指定タクシー事業者で、町内での利用または発着のどちらかが町内となる便で利用可能なタクシー初乗り料金（680円または690円）を助成するタクシー利用券を申請に基づき発行する。

・対象者/発行枚数

70歳以上の高齢者、出産予定があり母子健康手帳の交付を受けた人、
就学前の児童/24枚

身体障害者手帳1級または2級を有する人、療育手帳A1またはA2を有する人、
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枚

・利用日時 午前8時～午後6時（母子健康手帳の交付を受けた人は制限なし）

※令和5年4月より日曜日・祝日の利用制限をなくしている。

・申請者数3,936人 利用枚数32,322枚（令和4年10月～令和5年9月）

●協議会の開催状況

・令和4年5月19日（第30回）交通不便地域の指定申請について

・令和4年6月24日（第31回）地域内フィーダー系統確保維持事業計画認定申請について

・令和4年8月23日（第32回）新たな公共交通の検討について

・令和4年11月25日（第33回）新たに導入する公共交通のあり方について

・令和5年2月15日（第34回）田原本町における新たな交通の導入について

- ・令和5年3月20日（第35回）新たに導入する公共交通について
タワラモトンタクシー利用日の変更について
- ・令和5年4月26日（第36回）田原本町における地域公共交通のあり方について
- ・令和5年5月30日（第37回）田原本町における地域公共交通のあり方について
地域公共交通計画について
- ・令和5年6月21日（第38回）地域公共交通計画の改定について
- ・令和5年11月30日（第39回）地域公共交通計画の変更について報告・協議

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
タワラモトンタクシー利用料金助成制度	田原本町	H30.7～	フ	高齢者等の日常生活における移動手段を補助するタクシー初乗り料金の助成制度を維持する。適切なサービスが提供されるように運用改善を行う。

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
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	①田原本町 ②交通事業者	①H28.7～ ②R2.11～	①免許証返納者の外出支援と経済的負担の軽減のため、タクシー初乗り料金を助成。 ②防水シートの装備等、妊婦の方が安心して使えるタクシー車両を運行。
広報紙やホームページ、チラシ等を使った情報発信	田原本町	随時	公共交通について情報を周知するために広報紙やホームページ等を使った情報提供を行う。

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
タワラモトンタクシー利用料金助成制度の見直し	多くの利用者から要望が挙がっていた利用できる日の改善について、令和5年4月から日曜日、祝日も利用可能とした。	・タワラモトンタクシーの年間利用者数 ・タワラモトンタクシー助成制度における収支 ・タワラモトンタクシーの満足度
広報紙やホームページ、チラシ等を使った情報発信	タワラモトンタクシー利用料金助成制度の内容や利用券の申請方法等について、広報紙やホームページ等を使った情報提供を行った。	・タワラモトンタクシーの年間利用者数 ・タワラモトンタクシー助成制度における収支 ・タワラモトンタクシーの満足度
総合窓口での申請受付	令和4年10月より多様な証明書の発行窓口である総合窓口で、タワラモトンタクシー利用料金助成制度の申請受付を開始した。併せて申請時に必要な書類を見直した。	・タワラモトンタクシーの年間利用者数 ・タワラモトンタクシー助成制度における収支 ・タワラモトンタクシーの満足度

4. 具体的取組に対する評価

地域公共交通確保維持事業の活用により、適切にタワラモトンタクシー事業を実施することで、移動困難者の日常生活における町内外への移動を支援することができた。

利用券を使った運行 32,322 回のうち、近鉄田原本駅を到着地とする運行は 3,196 回と到着地の中で最も多く、幹線交通の利用につながっている。

●目標の達成状況

- ・タワラモトンタクシーの年間利用者数：目標 3,100 人→実績 2,902 人

新型コロナウイルス感染症対策による行動制限がなくなったことに加え、総合窓口での申請受付の開始や利用券が利用できる日の拡大により利便性が向上したことで、令和 2 年度の 2,390 人に比べると増加したが、目標人数には及ばなかった。

- ・タワラモトンタクシーにおける公的負担額：目標 24,000 千円→実績 22,195 千円
目標よりも少額となった。利用者数や利用枚数が伸びなかったことが影響した。

- ・タワラモトンタクシーの満足度：目標 現況以上（直近の実績 45.9%）→実績 61.3%
令和元年度に行った前回のアンケートに比べ、「満足」「やや満足」と答えた方の割合が増加した。前回、要望が多かった利用できる日の制限をなくし、利便性が向上したことで満足度が高まったと考えられる。一方で、利用できる時間に不満を感じている方が 5 割近くいることも改めて確認できた。

様々な意見のなかには、改善済みの利用日の拡大を求めるものもあり、十分に周知が行き届いていないことがわかった。その他、交付される利用券の枚数を増やしてほしいという意見や枚数よりも助成額を増やしてほしいという意見も複数あった。また、「今は必要ではないが、将来的には利用したい」「いつも必要な訳ではないが、何かのときにあれば安心」という理由での申請は 5 割あった。

【アンケート概要】

期間 令和 5 年 12 月 22 日～令和 6 年 1 月 15 日

対象者数 令和 5 年 4 月～9 月の申請者から 390 人を無作為抽出

回答者数 235 人

回答率 60.3%

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
制度内容の周知及び利用促進	制度運用の改善によって便利になっていることを知ってもらい、外出支援につなげるため、分かりやすい周知方法を検討する。
利用時間の不満に対応するための制度運用の改善	利用ニーズが見込める時間帯を見極め、利用できる時間の拡大を検討する。
真に移動が困難で支援を必要とする方への交付枚数と助成額の見直し	申請しても利用しない（利用が少ない）方がいる一方で、利用券の枚数が足りないという方がおり、必要性の低い人には必要以上の枚数が交付される一方、必要性の高い人には枚数が不足している状況にある。また、制度改善や周知の効果、高齢化の進展等に伴って利用者や利用回数が増えれば、財政負担も増えることから、制度を維持していくために、バランスのとれた交付枚数や利用者負担を検討する。令和5年11月から運行を開始したデマンド交通との棲み分けも踏まえながら検討を行う。

田原本町地域公共交通活性化協議会（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針

2. アピールポイント、特に工夫した点など

タワラモトタクシー利用料金助成制度は、通院、買い物等の日常生活における移動支援として、高齢者を中心に生活に必要不可欠な交通として定着している。このサービスを継続させる必要があるため、アンケート結果や利用者から寄せられる意見等により利用ニーズを把握し、運用改善を行った。

今後は、更なる利便性と持続性の向上のため、配付枚数や利用時間について関係者と協議しながら運用改善の検討を行う。検討の際は、町の公共交通の将来像を見据え、新たに運行を開始したデマンド交通等の施策で町内の公共交通空白地域をくまなくカバーし、住民、来訪者を問わず公共交通需要を充足すること、タワラモトタクシー利用料金助成制度でドアツードアでの移動を支援することできめ細かい交通サービスを提供するという棲み分けも踏まえながら、持続性と利便性のある公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいる。