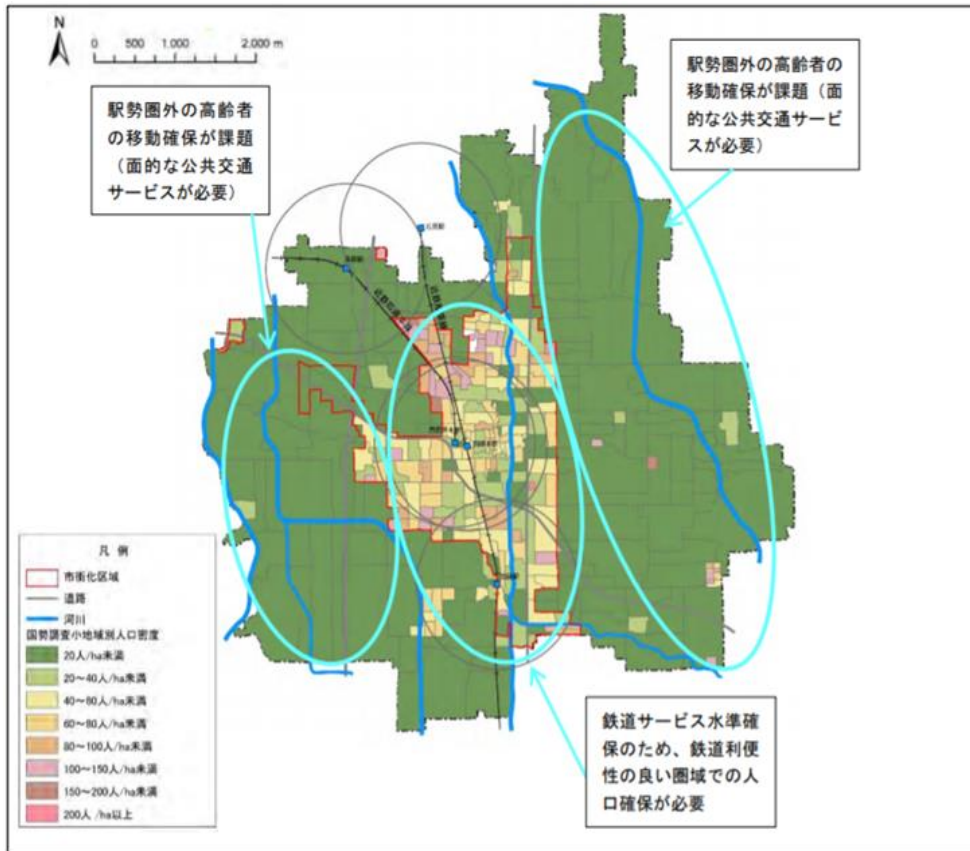


# 当町の新たな公共交通：検討状況これまで

## 公共交通空白地域の存在と、コミュニティバス（コミュニティタクシー）の検討

- ・当町における公共交通空白地域（駅から半径800m圏外）は大きく町の東側と西側にそれぞれ存在しており、全人口の約48%が当該地域に在住。今後さらなる高齢化が見込まれる中、運転免許の返納等が進み、自動車を自ら運転することが困難な方が増加するものと考えられ、こうした公共交通空白地域を解消していく必要。
- ・当町の地域事情を踏まえ、定時定路線型の新たな公共交通を導入するにあたっては、まず町の北東エリアから導入することとし、車両はセダン型（タクシー車両）を含めて検討を進めていたところ。



田原本町各地域における人口密度と公共交通空白地域




コミュニティバス（タクシー）想定エリア

## 町内の聞き取りと、公共交通を巡る動向


### 【町内聞き取り状況】

- ・ コミュニティバス含めて交通環境が充実すれば免許返納も進み、バス利用者も増えると思う
- ・ バスに対して馴染みがなくイメージが湧かない。そもそもの必要性としてどうか。
- ・ バス導入よりもタワラモトンタクシー制度を充実させてほしい
- ・ 自家用車があるので、積極的にバスを利用することはない
- ・ 他自治体のコミュニティバス運用状況を見て検討すべき（人が乗っていないバスが多い）
- ・ 自治会内のコミュニティで、車の無い人や独居高齢者同士で協力して乗り合っている



 定時定路線型のニーズについて消極的な声も多い。これらの声を払拭出来るような手法は無いか。

### 【公共交通を巡る動向など】

- ・ 全国的には、定時定路線型を新たに始める自治体は近年無く、むしろ定時定路線型からデマンド型に転換する自治体が出てきている。
- ・ デマンド型の場合、AIシステム等を搭載することで、30分前までの予約が可能なものも。
- ・ 地形の高低差が無く、コンパクトな広さである当町は、デマンド型には本来適した自治体。

 定時定路線を軸に据えつつ、需要の少ない時間帯については、デジタル技術を活用した新しいデマンド型の手法が有効ではないか。

# 定時定路線型とデマンド型の比較

運行形態		定時定路線 (コミバス) 	デマンド 
輸送量		◎ 利用者を溜めて運ぶため大量輸送が可能	△ 利用者に応じて都度輸送するため輸送量が限定的
利便性	利用者に合わせた移動	△ 密なダイヤを組むことが出来れば良いが多くの地域では難しく、利用者が思い通りの時間で移動することが困難	◎ 予約に応じて運行するため、利用者の思い通りの時間での移動が可能
	目的地までの所要時間	△ 交通空白地域を無くすように運行すると路線が長大になり、所要時間が増大	◎ 予約があるところのみ運行するため路線が長大にならず、所要時間を抑えられる
	停留所までの距離	△ 決められたエリアで停留所を多くするとダイヤが粗くなるため、停留所数を限らざるを得ず、きめ細かい停留所の設定が困難	○ 決められたエリアで停留所をきめ細かく設定しても所要時間に影響がなく、自由な停留所の設定が可能
	利用時予約	◎ 予約不要で決まった時間に必ず運行	△ 予約に応じて運行させるため予約が必要
運行のわかりやすさ		○ 決まった時間に決まったルートで運行するため、比較的運行がわかりやすい	△ 初めて利用するとき運行形態がわかりづらく、説明が必要
費用 ※車両の大きさが同サイズの場合		○ 運転手の費用以外の経費が基本不要	△ 配車システム・オペレーション費が必要となる場合が多い
最適性・移動ニーズ		<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量が多い地域 (都会)</li> <li>・通勤、通学など毎日きまった移動ニーズ</li> <li>・限られた目的地 (公共施設・大型病院・観光地など) への輸送</li> <li>・ダイヤが細かく設定できる地域 (30分以内に1便)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・輸送量が少ない地域 (地方)</li> <li>・買物、通院などの不定期な移動ニーズ</li> <li>・買物、通院などの不特定多数の集落と目的地</li> <li>・ダイヤが細かく設定できない地域 (60分以上に1便)</li> </ul>

→ 当町が目指すべき公共交通は、定時定路線型を基本としつつも、移動手段を持たない高齢者の通院・買い物ニーズに対応すべく、定時定路線への需要を見込み難い時間帯は同車両がデマンド型で走る手法としてはどうか。

# 新たに導入する公共交通のあり方について

- 全ての交通弱者の移動（通院・買い物）需要を満たすため、定時定路線型（コミュニティタクシー）を基本としつつも、定時定路線への需要を見込み難い時間帯については、同車両がデマンド型として町内全域をカバー。
- 上記を目指すべき最終的な方向性とし、従前どおり、まず北東エリアでの導入に向け進めていく。
- 北東エリアでの状況を踏まえ、町内全域へのエリア拡大を検討。  
そのタイミングと併せ、現在のタワラモトンタクシー事業の見直しについても検討。
- 県の「自動運転等デジタル技術を活用した交通サービス検討事業」に採択されたことを踏まえ、特定区間（例：史跡公園～ミュージアム）の自動運転の実証実験の可能性等についても県と共に検討を行う。

## 《最終的な運行形態（想定）》

〔路線〕 定時定路線（コミュニティタクシー）を軸に、  
デマンド型を併用

（同車両が時間帯によって運行形態を変更）

〔対象〕 町民（特に車を持た(て)ない高齢者）及び町外観光客

〔車両・台数〕 タクシー車両 3 台程度

〔運行日・時間〕 北東エリアでの状況を踏まえ検討

〔料金〕 有料

〔運行事業者〕 町内タクシー事業者 4 社に広く  
参画いただけないか調整

**最終的な運行形態を目指し、  
まず北東エリアでの導入（※1※2）  
に向け進めていく。**

※1：利用対象を北東エリアの町民に限定。

停留所は北東エリア各所に加え、  
町内主要施設を想定。

※2：令和 5 年 6 月の国庫補助申請、  
令和 5 年 10 月の運行スタートを目指す。



## ももたろう号の反省をどう活かし、どう変えていくのか

- かつてのデマンド型乗合タクシー「ももたろう号」の課題（≒廃止理由）は、以下の4点に集約。
  - (1) 予約を3時間前までにしなければならなかった
  - (2) 実際の主要な利用者が登録者のごく一部に偏っていた
  - (3) 通常タクシーとの棲み分けが困難であった
  - (4) 停留所が200か所までに増え、管理が困難であった
- 今回、デマンド型をハイブリッドするにあたっては、上に掲げた課題(1)…AIシステムの導入を前提に、予約制限時間を大幅に短縮することで解消。  
課題(2)…車を持た(て)ない高齢者は現状ではそれほど多くは無いと思われるため、利用の偏りはある程度許容していく必要。その上で、利便性を向上させるとともに、定期券型の手法も検討することで利用の偏在解消と利用促進を同時に推進出来る可能性。  
課題(3)…町内タクシー事業者に広く参画を頂けないか調整を図り、また、その上で各社に平等に安定的な収益を確保いただくとともに、デマンド型については通常タクシーの需要が比較的少ない平日昼間を中心に運行することで、棲み分けに対応。  
課題(4)…AIシステムの導入を前提に、膨大な停留所数にも対応可能。むしろ、多くの停留所を設置することで町民誰一人取り残さない公共交通の展開が可能。

**それぞれの課題を解消し、田原本の全町民の足を確保する公共交通を目指してまいりたい。**