

田原本町地域公共交通計画

令和4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	9
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.....	22
(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見た移動状況.....	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)	タワラモトンタクシーの課題解決と財政負担.....	29
(3)	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
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

(2)	田原本町観光基本計画（関連計画）	33
第4章	計画の方向性	34
1.	基本理念	34
2.	基本方針及び基本目標	34
3.	取組内容について	35
(1)	基本目標に基づく取組（実施事業）	35
(2)	具体的な取組内容	36
(3)	計画の目標	49
(4)	計画の実現に向けて	50
参考資料	51

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」で掲げているまちの将来像「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」を実現するためにも交通環境の充実に取り組んでいく必要がある。

なお、令和4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1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づけるものとする。

加えて、町内には国保中央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。

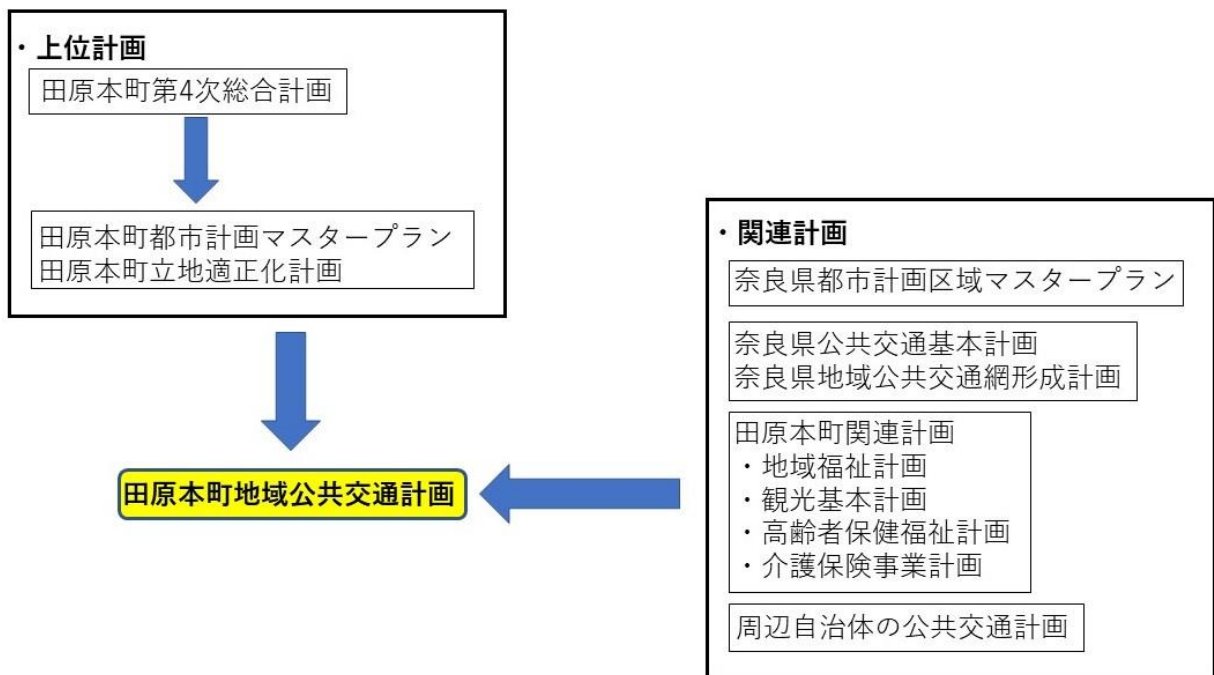


図 1.1 田原本町地域公共交通計画の上位計画・関連計画

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。

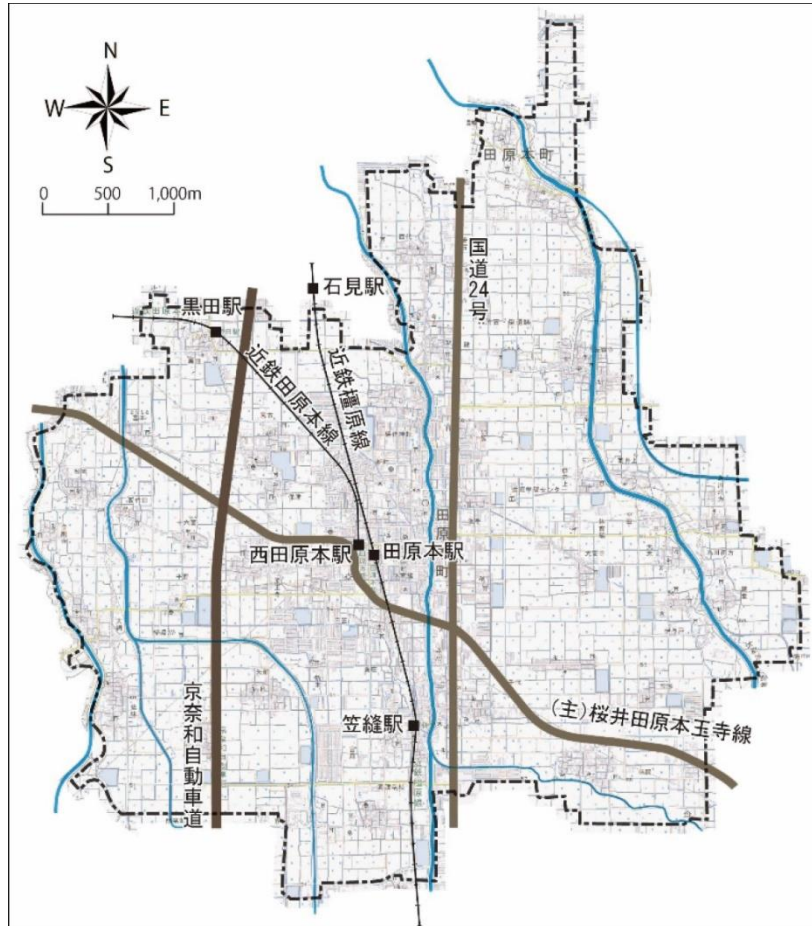


図 1.2 計画の区域

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、今後、各施策の詳細を検討するに従い、また、社会情勢の変化や法制度の変更等に応じて、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。

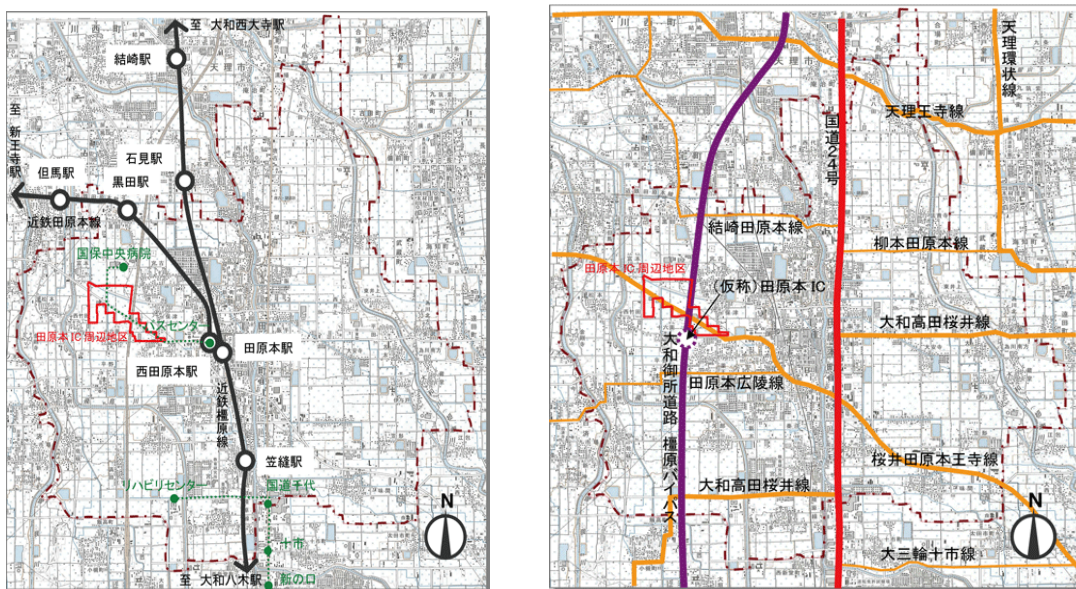


図 2.1 田原本町の鉄道と道路

(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。

しかし平成10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（平成30年3月）によると、令和27年には24,409人まで減少し、平成27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。

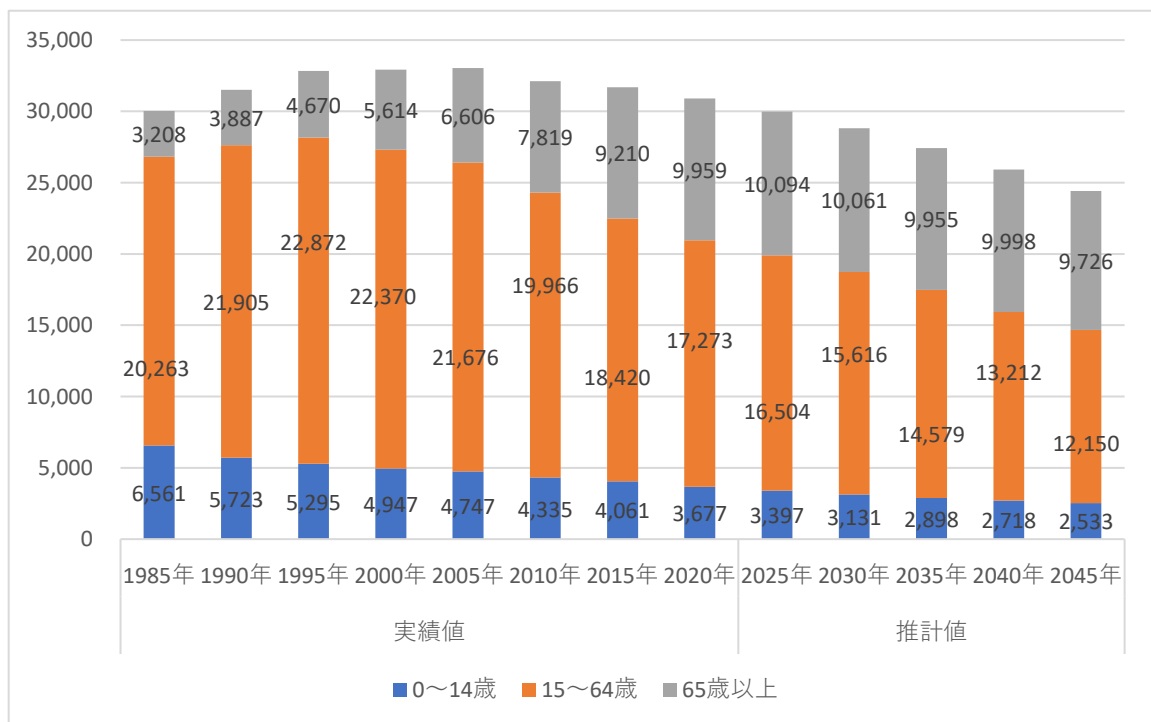


図 2.2 田原本町における総人口の推移

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。

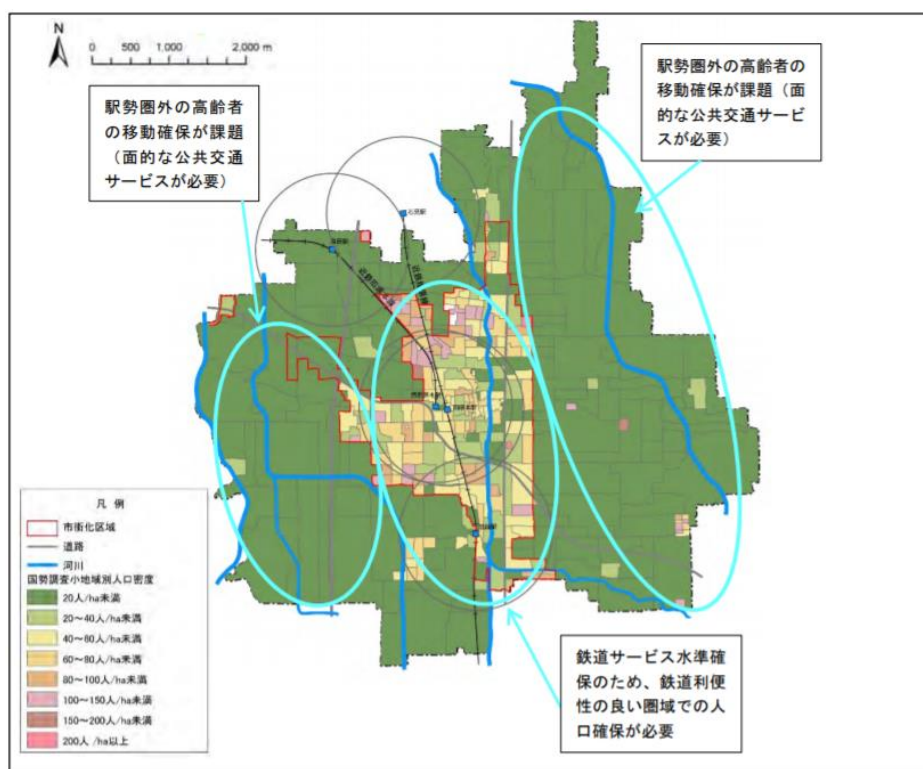


図 2.3 田原本町各地域における人口密度と公共交通空白地域 (2015年)

出典：田原本町都市計画マスタープラン

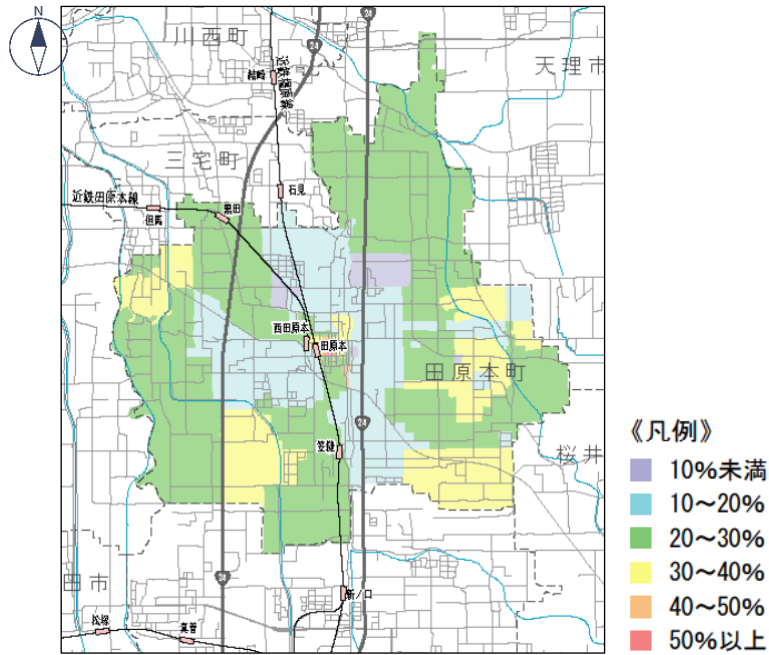


図 2.4 田原本町の各地域における高齢者（65歳以上）人口の比率

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。

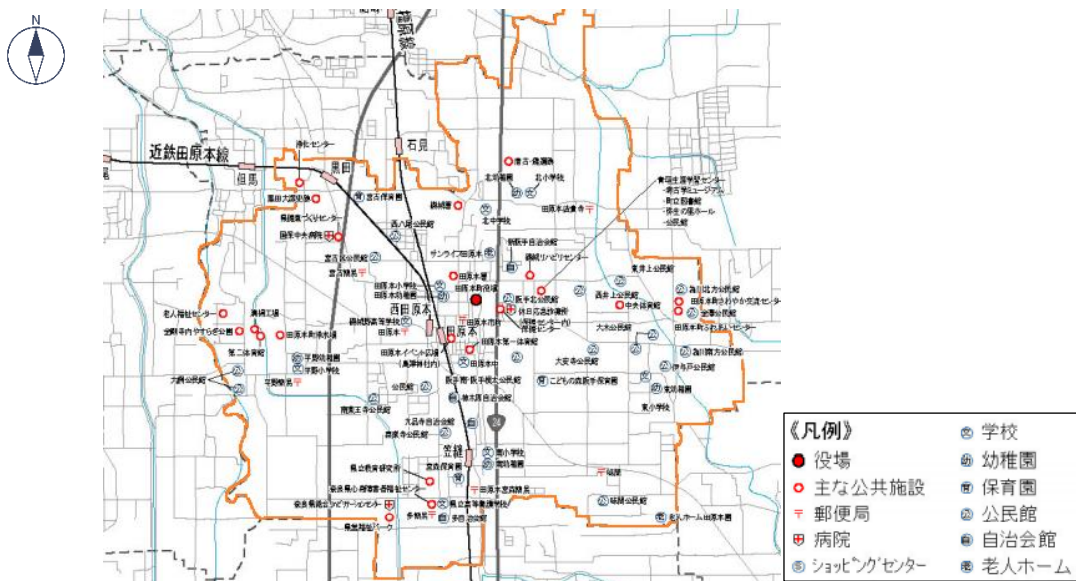


図 2.5 田原本町における生活関連施設の分布

(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感染症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。

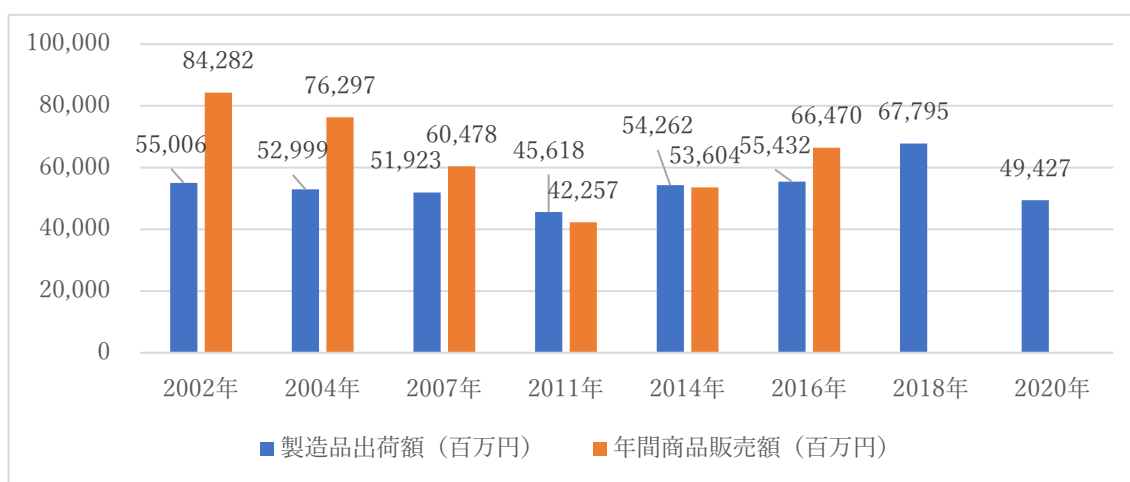


図 2.6 田原本町における製造品出荷額と年間商品販売額の推移

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「レスティ唐古・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、路線バスの廃止を受けて、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」は特定の利用者への利用の偏り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4年3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	タクシー初乗り運賃助成制度「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とおりであり、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。

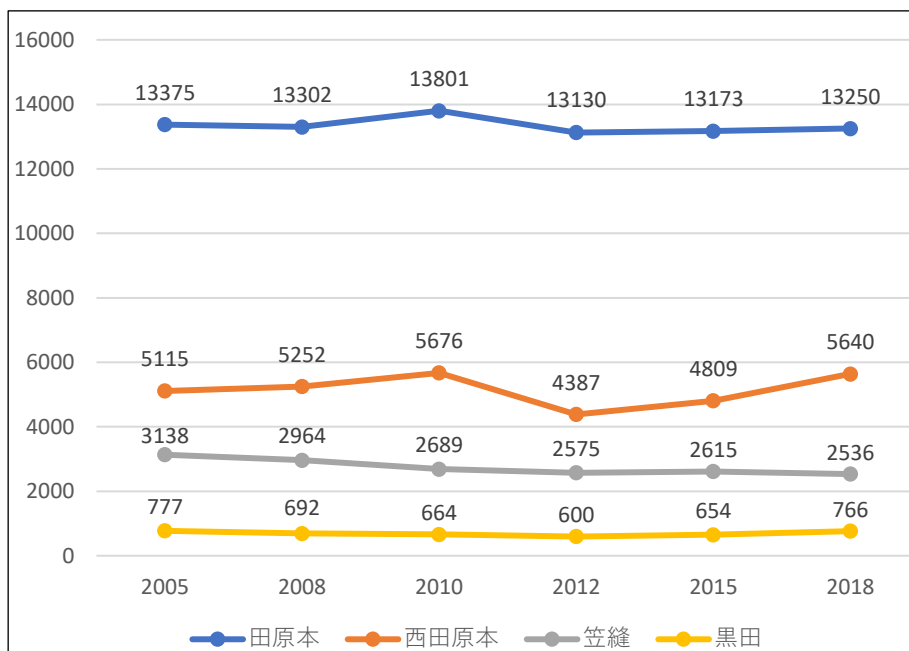


図 2.9 田原本町内の近鉄各駅の乗降客の推移

出典：近畿日本鉄道（株）資料など

(3) 路線バスの現状

令和4年3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。

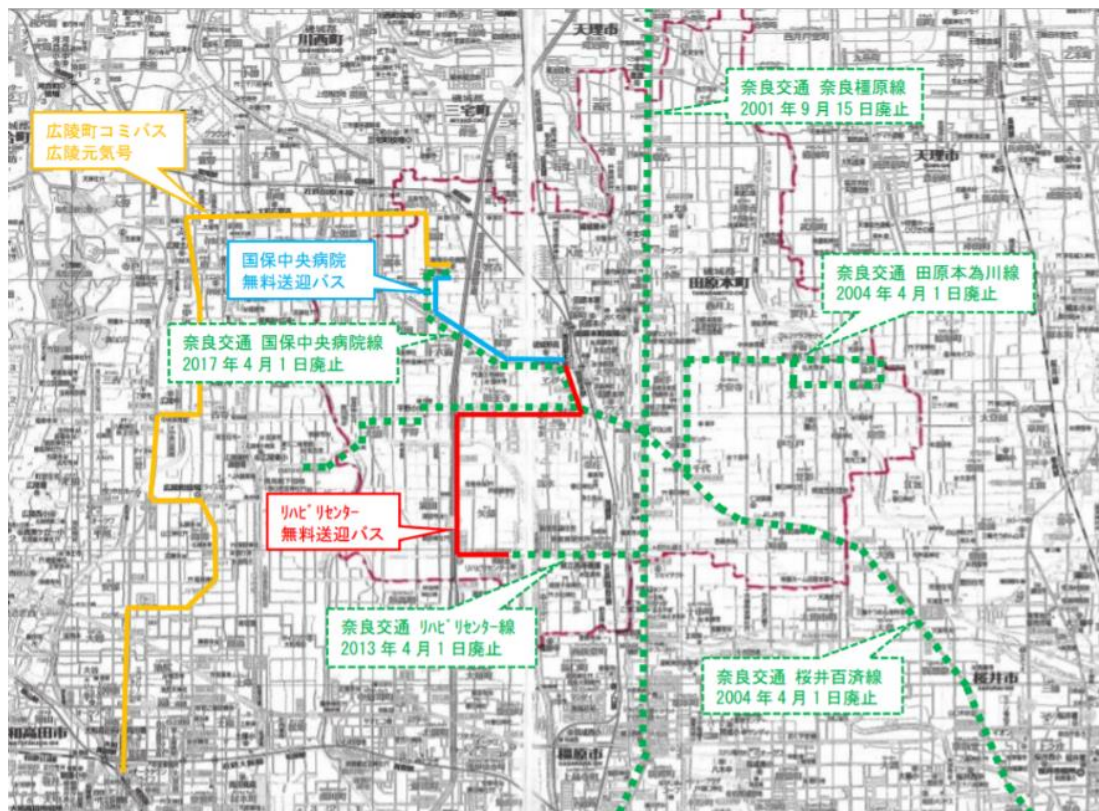


図 2.10 田原本町内を走るバス（病院等の送迎バスを含む）と廃止されたバス路線
出典：奈良交通(株)資料など

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3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とおりである。

- 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
- 運行委託先：吉野大峯ケーブル自動車（株）

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と比べると、その利用は増えている。増加理由としては、やはり運賃無償化に伴い、気軽に利用できることになったことが大きな要因だと思われる。また、令和 2 年度については新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて利用者数が大幅に減っているものと思われる。

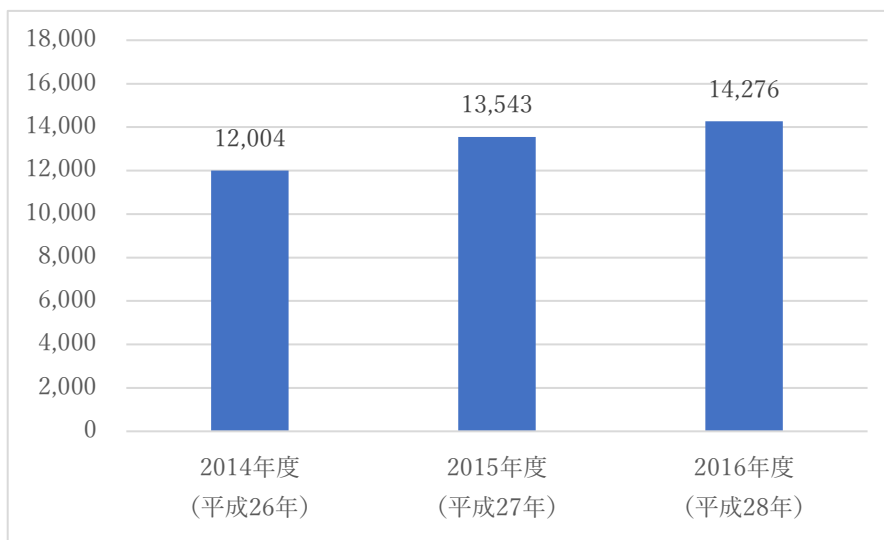


図 2.11 国保中央病院へのバス利用者数
（奈良交通運行時の路線バス）

出典：国保中央病院資料

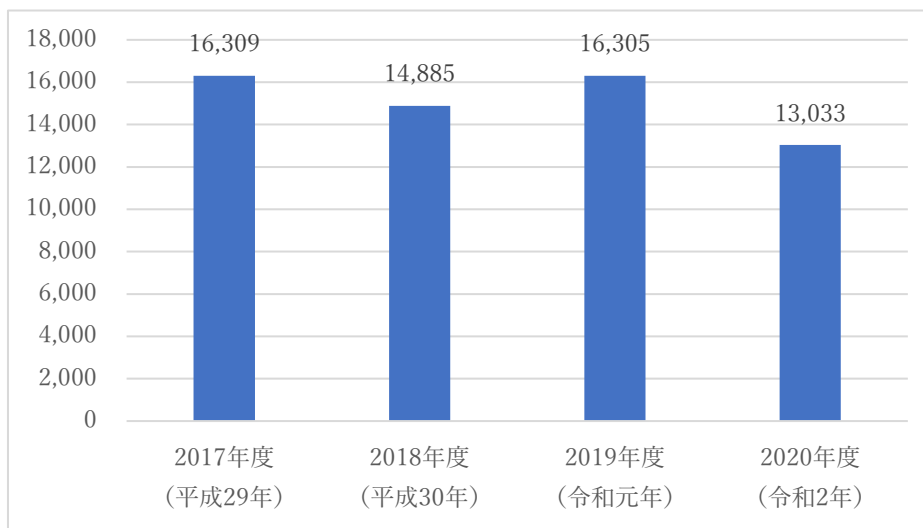


図 2.12 国保中央病院へのバス利用者数
（現行の無料送迎バス）

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。運行状況は次のとおりである。

- 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）
- 運行委託先：（株）セノン

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テーション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。

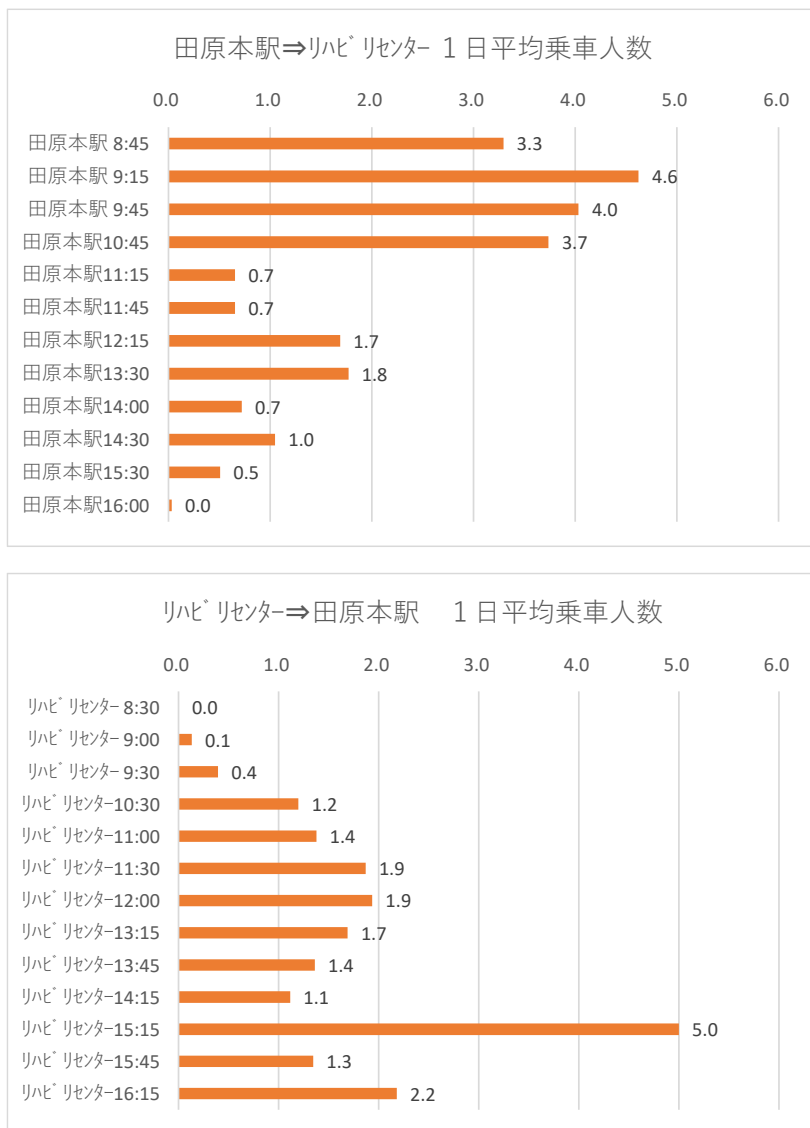


図 2.13 リハビリテーションセンター無料送迎バス各便の1日平均乗車人数

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悩んでいた。実際に、平成 29 年度の延べ利用者数が 5,874 人に留まることや、2,262 人の登録者のうち実利用者は 368 人という状況から、特定の利用者に利用の偏りがあることに加え、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、タクシー初乗り料金を助成するタクシー利用券（24 枚もしくは 12 枚）を申請に基づき発行するものである。

毎年度 7 万～8 万枚程度の利用券を発行しており、使用者の約 9 割が 70 歳以上の高齢者であることから、バス路線が撤退している当町においてタワラモトンタクシー助成制度は高齢の町民にとって貴重な公共交通ツールとなっていることがわかる。

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

発行実績については、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。

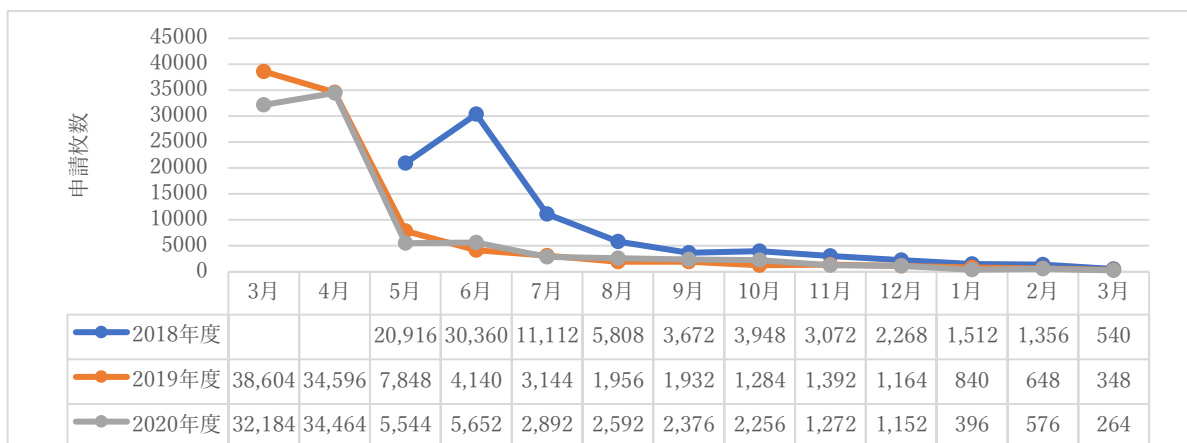


図 2.14 タクシー利用券の申請枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

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。

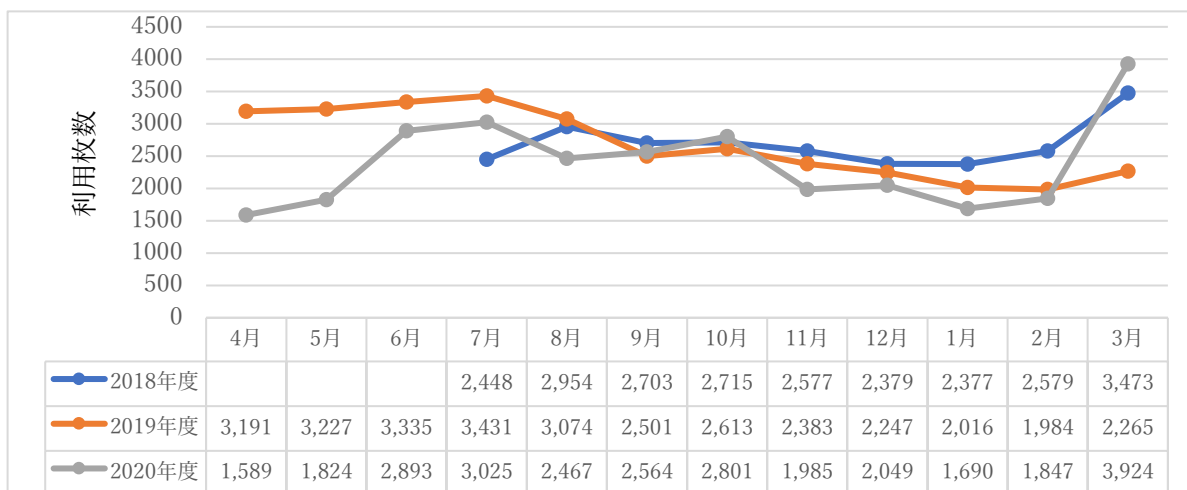


図 2.15 タクシー利用券の利用枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

利用回数の推移は、全体として年度の始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（2020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。

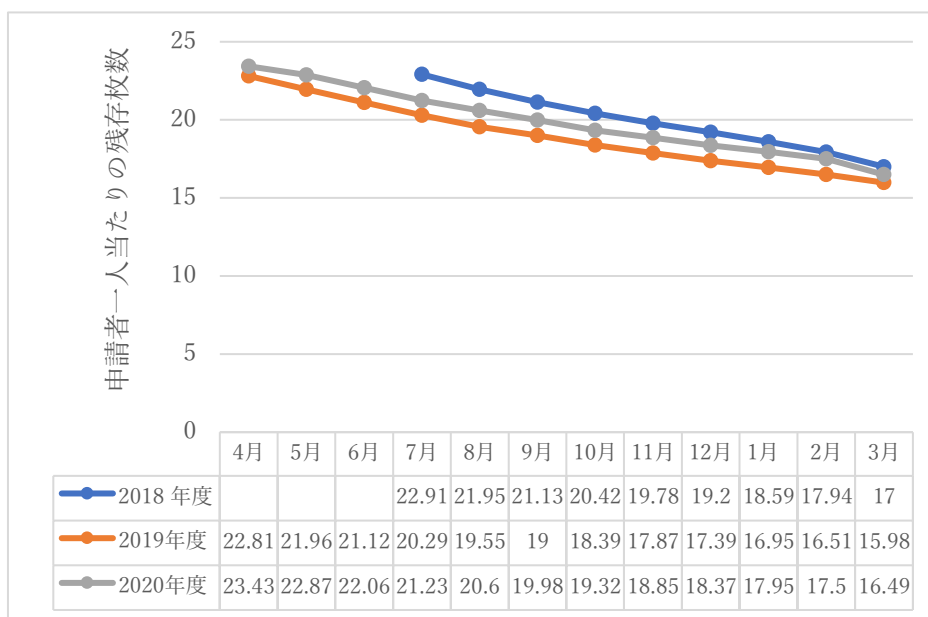


図 2.16 タクシー利用券の月末時点での申請者 1 人当たり残存枚数の推移

出典：田原本町企画財政課資料

1 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おり、平均すると年間の利用は 1 人 8 枚程度となっている。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。

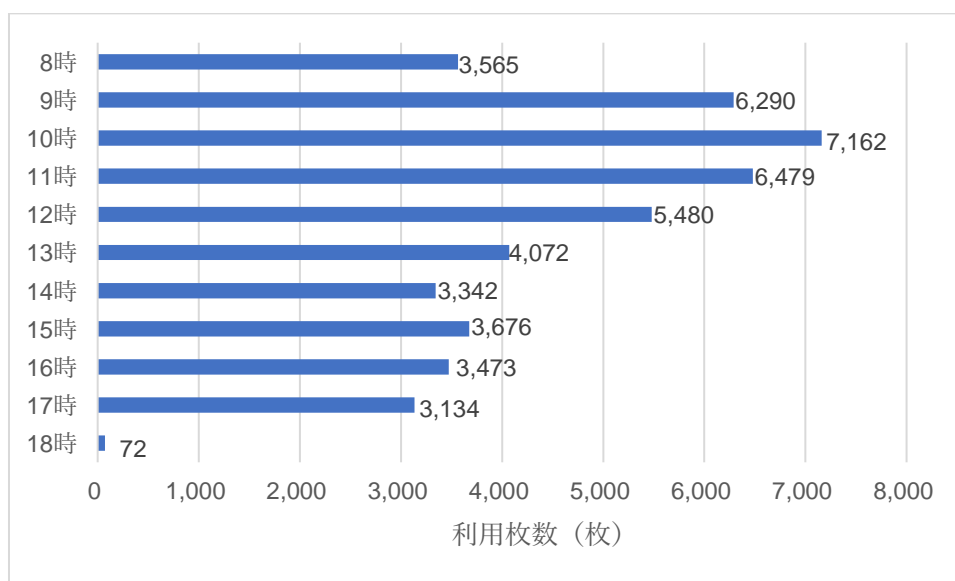


図 2.17 時間帯別のタクシー利用券の利用枚数

出典：田原本町企画財政課資料

タワラモトンタクシーの時間帯ごとの利用状況は、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。

表 2.8 タワラモトンタクシー主な出発地・到着地

主な出発地		主な到着地	
その他	-	その他	-
田原本駅	22%	田原本駅	10%
下記以外の病院・医院/歯科	4%	下記以外の病院・医院/歯科	7%
国保中央病院	3%	国保中央病院	4%
田原本町役場	1%	田原本町役場	1%
リハビリセンター	1%	リハビリセンター	1%
県立医大病院	1%	県立医大病院	1%
スーパーマーケット	1%	スーパーマーケット	1%

(2018年7月～2021年3月)

出典：田原本町企画財政課資料

出発地と到着地は、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利用されている。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。その他については施設、自宅、自治会など町内各所となっている。

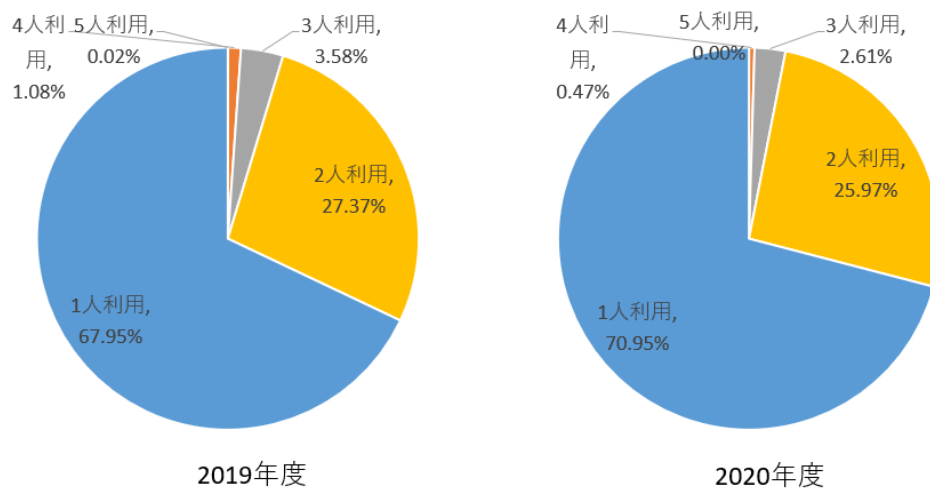


図 2.18 タワラモトンタクシー利用1回当たりの乗車人員

出典：田原本町企画財政課資料

乗合人数は、1枚の利用券で複数人数の利用が可能であるところ、約3分の2が1人利用である。

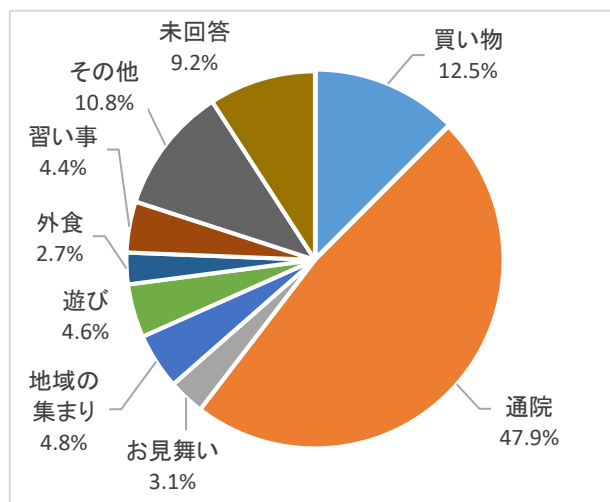


図 2.19 タワラモントンタクシー利用者の目的地(2019年)

出典：タワラモントンタクシー利用料金助成制度アンケート調査結果

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%となっている。

タワラモントン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、利用一件当たりに換算すると約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、乗合利用の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ては、タクシーの基本料金分の助成が受けられる利用券を別途交付している。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（令和元年度）で、県全体や近隣市町と比べると、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。

表 2.9 自動車保有台数（令和元年度）

	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			
田原本町	4,831	4,853	7,641	17,325	2,023	12,947	1.34

(参考)

	乗用車	世帯数	世帯当たり台数 (貨物自動車除く)
奈良県	639,423	596,741	1.07
葛城市	19,007	14,822	1.28
桜井市	30,130	24,754	1.22
宇陀市	17,196	12,919	1.33
斑鳩町	12,142	11,876	1.02
広陵町	17,357	13,178	1.32

※世帯数…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1/3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2,195人（流出人口の21%）、南側の橿原市へは1,530人（15%）となっている。また、東西方向では大阪府への流出が2,135人（21%）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うかがえる。

また、流入人口を見ると、橿原市からの流入が1,559人（流入人口の21%）と最も多くなっているのに対して、奈良市及び大和郡山市からは985人（13%）、大阪府からは197人（2%）と、流出人口と比べると大きな差が出ている。

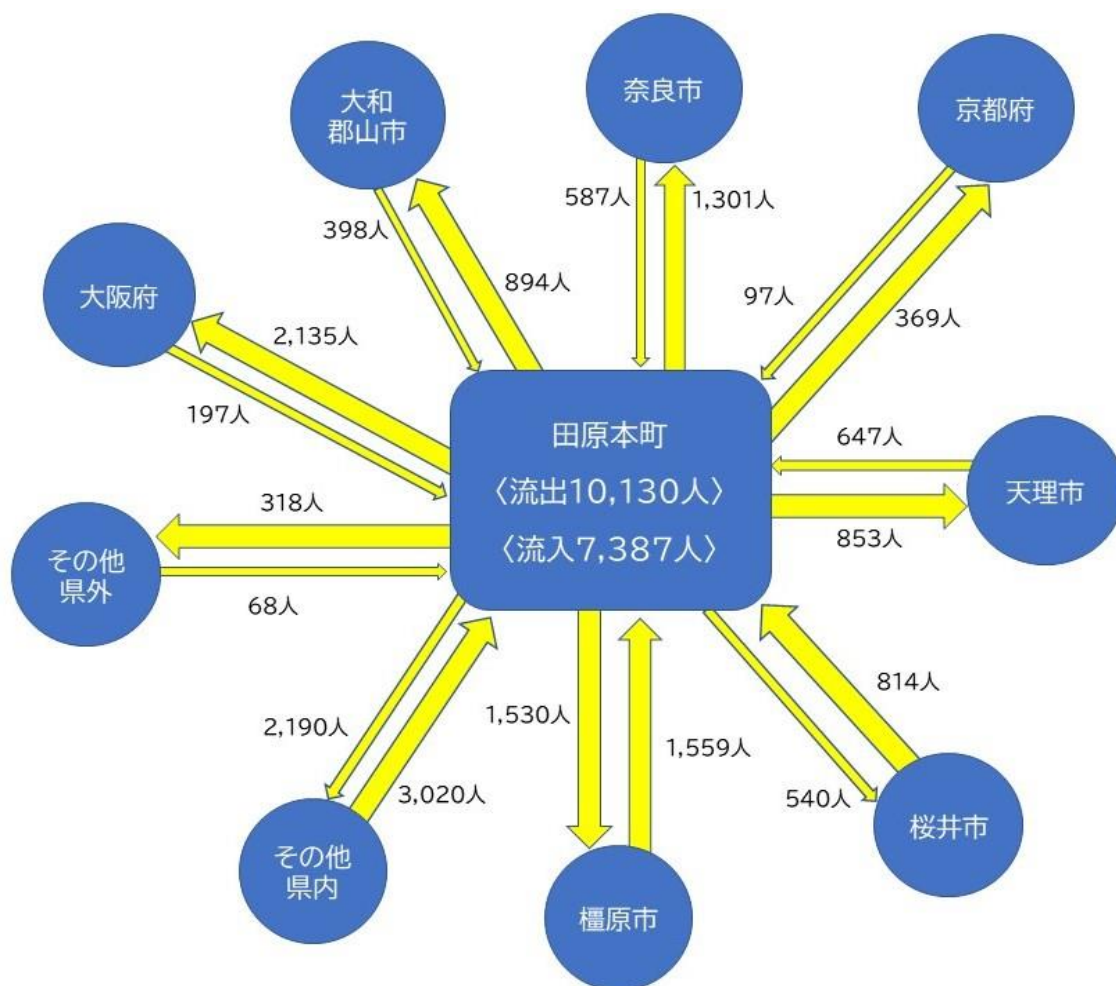


図 2.20 田原本町における従業・通学状況

資料：国勢調査（平成27年）

(2) パーソントリップ調査

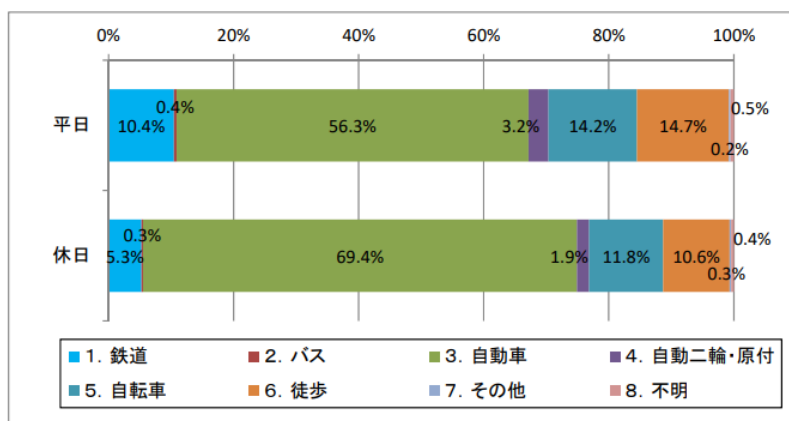
平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査の結果から本町での交通手段別分担率をみると、発生・集中とも自動車利用が過半を占めており、特に休日は約 7 割が自動車を利用している。また平日は鉄道利用も多く、町外への通勤通学では鉄道が利用されているものと考えられる。

※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

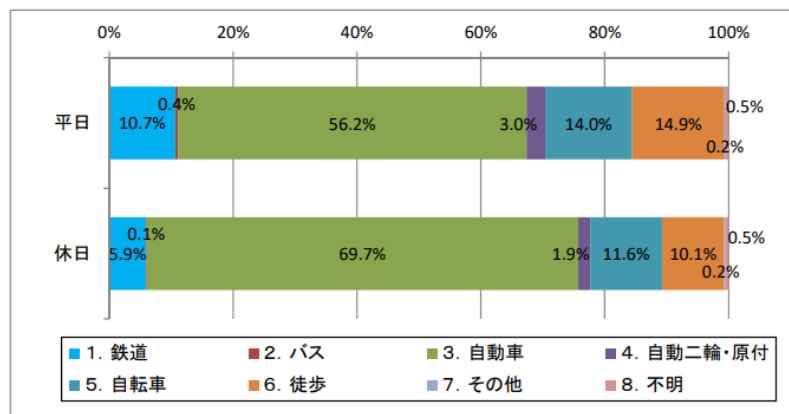
トリップ…人の動きを数える単位で、ある人が出発地から目的地まで移動すると「1 トリップ」と数える。

<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 2.21 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。

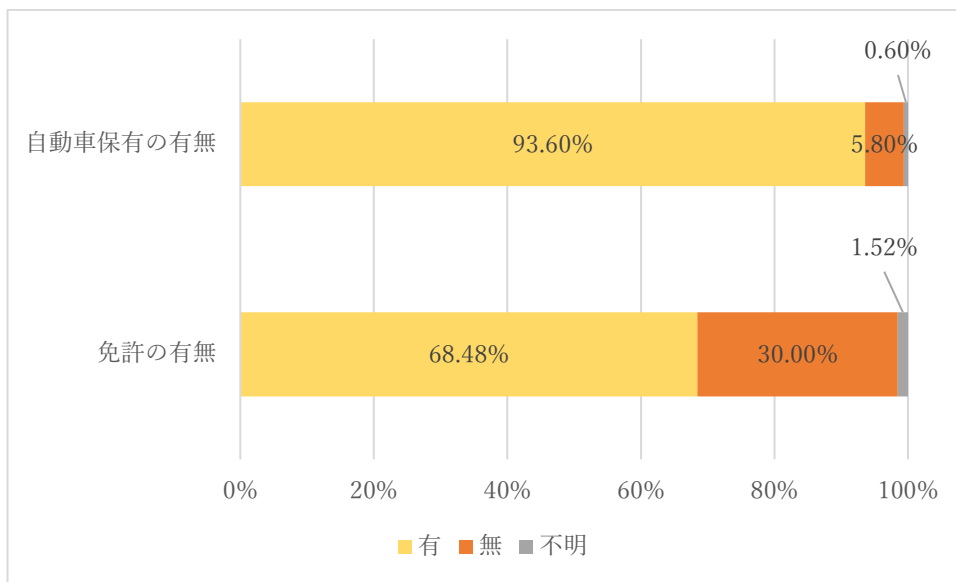


図 2.22 田原本町における発生集中量(自由目的)のうち自動車保有・免許の有無による割合

出典：近畿圏パーソントリップ調査・田原本町平成 22 年度

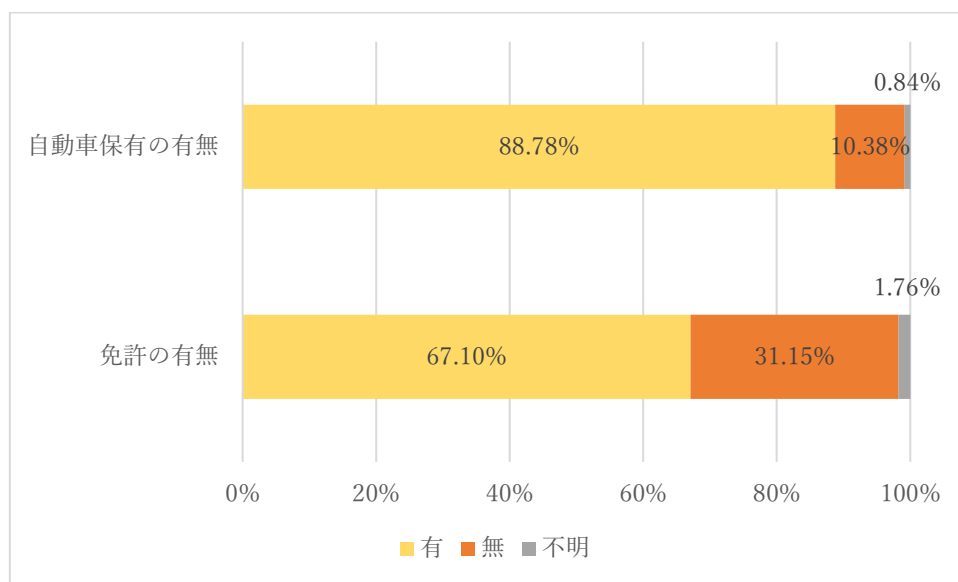


図 2.23 奈良県における発生集中量(自由目的)のうち自動車保有・免許の有無による割合

出典：近畿圏パーソントリップ調査・田原本町平成 22 年度

同年度の住民一世帯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。

(3) アンケート調査から見た移動状況

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。

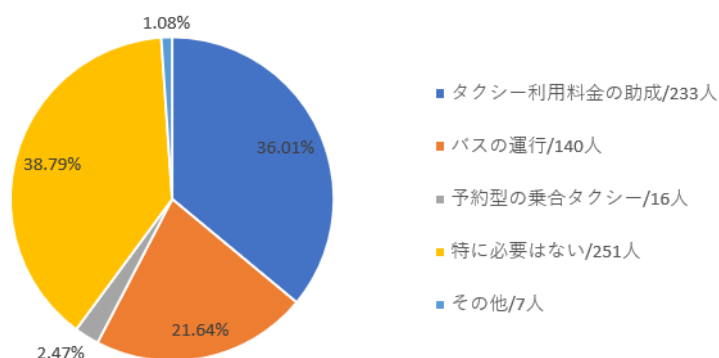


図 2.24 日常生活に必要な移動手段として特に実施してほしい施策

出典：田原本町企画財政課資料

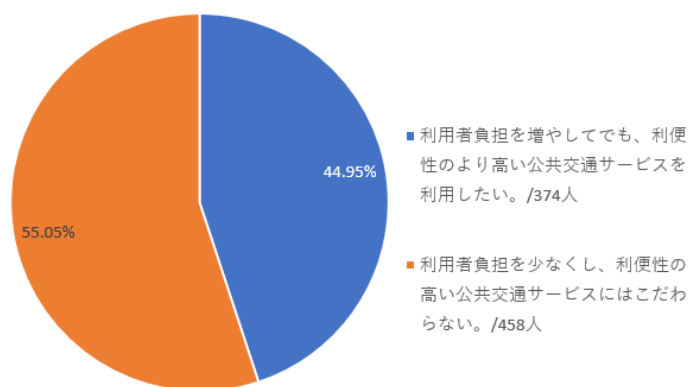


図 2.25 田原本町の公共交通サービスの今後について

出典：田原本町企画財政課資料

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) タワラモトタクシーの課題解決と財政負担

タワラモト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。

また、タクシー助成制度の見直しに伴う住民による一部負担の検討や、国、県からの補助についても活用していく必要がある。

(3) 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手段が限定的となっている状況である。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駅を中心とした公共交通でのアクセス利便性の改善（交通手段の多様化）をして、観光や事業所立地の促進、来訪者増加の促進をすることが必要である。

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
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)	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・タクシーなどをつな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限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	みんなであつむぐ 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。

(2) 田原本町観光基本計画（関連計画）

将来像	弥生時代からの田園風景と農耕文化、その恵みを活用した温故知新の食。そして、日本のはじまりを伝える多くの地域文化を住民が自信と誇りをもって来訪者に語る観光地
計画期間	令和3年度～令和7年度
基本方針	・観光ビジネスの創出 ・国内外へのプロモーションの推進 ・観光事業推進体制の確立
中期目標	通過型観光改善による平均滞在時間の増加

第4章 計画の方向性

1. 基本理念

田原本町第4次総合計画基本計画、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は次のように設定する。

基本理念

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

2. 基本方針及び基本目標

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上での当町の基本方針とし、この方針の下、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り組みを進める。地域公共交通計画では、第2章で挙げた田原本町における課題（公共交通空白地域やタワラモトタクシーにおける課題、来訪者に対する交通サービスの多様化等）を踏まえた上で、住民ニーズや求められる交通施策の方向性を示し、交通環境の充実を図るため、それぞれの課題に対し、次の3つを基本目標とし、取り組んでいく。

・基本目標1 『交通空白地域への公共交通の導入』

町内の駅まで徒歩で行くのが困難な地域が存在しており、そのような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』

鉄道やタクシーといった田原本町における地域公共交通サービスが存在している中、既存の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町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。

3. 取組内容について

(1) 基本目標に基づく取組（実施事業）

基本目標	方向性	実施事業
【基本目標1】 交通空白地域への公共交通の導入	《施策の方向性1》 交通不便地域や移動手段が不足する層への対応	①新たな移動手段の確保及び 町の特徴を踏まえたバス車両の導入検討
	《施策の方向性2》 地域特性に対応したバス車両の導入	
【基本目標2】 暮らしを支える公共交通サービスの向上	《施策の方向性3》 既存公共交通サービス見直しの検討	②タワラモトンタクシー利用料金助成制度の見直し
	《施策の方向性4》 地域住民への外出支援	③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
	《施策の方向性5》 地域住民・事業者・行政の連携向上	④病院の送迎バスとの連携維持
【基本目標3】 新たな公共交通利用者の獲得	《施策の方向性6》 新たな交通システム導入	⑤交通系IC等のキャッシュレス決済の導入検討（MaaS）
		⑥新技術を活用した公共交通サービスの補完
	《施策の方向性7》 公共交通の情報提供	⑦モビリティマネジメントへの取組 ⑧広報誌やホームページ等を使った情報発信

(2) 具体的な取組内容


事業①	新たな移動手段の確保及び町の特徴を踏まえたバス車両の導入検討				
事業概要	<p data-bbox="379 320 778 353">【コミュニティバスの導入検討】</p> <table border="1" data-bbox="368 409 1225 1081"> <tr> <td data-bbox="368 409 587 510">地域の現況</td> <td data-bbox="587 409 1225 510"> <ul style="list-style-type: none"> ・町内における公共交通は鉄道、タクシーのみ ・公共交通空白地域が多数存在している </td> </tr> <tr> <td data-bbox="368 510 587 1081">コミュニティバス導入検討案</td> <td data-bbox="587 510 1225 1081"> <ul style="list-style-type: none"> ・田原本町駅を中心とした北東エリア、南東エリア、西エリアの3エリアにおいてそれぞれルートを検討 ・需要を見極める観点から試験的に北東ルート（空白地域の大きさ、集落、観光施設、交流施設等の観点から最も効果があると思われるルート）を先行導入 ・北東ルートの利用状況を踏まえて、その後、南東エリア、西エリアの導入有無検討 ・同時に北東ルートの見直しも検討 ・利用者の利便性を高める観点から、デジタル技術の活用も視野に入れて検討 </td> </tr> </table> <div data-bbox="491 1189 1118 1827" style="text-align: center;"> </div> <p data-bbox="655 1854 1007 1888" style="text-align: center;">コミュニティバス想定導入ルート</p>	地域の現況	<ul style="list-style-type: none"> ・町内における公共交通は鉄道、タクシーのみ ・公共交通空白地域が多数存在している 	コミュニティバス導入検討案	<ul style="list-style-type: none"> ・田原本町駅を中心とした北東エリア、南東エリア、西エリアの3エリアにおいてそれぞれルートを検討 ・需要を見極める観点から試験的に北東ルート（空白地域の大きさ、集落、観光施設、交流施設等の観点から最も効果があると思われるルート）を先行導入 ・北東ルートの利用状況を踏まえて、その後、南東エリア、西エリアの導入有無検討 ・同時に北東ルートの見直しも検討 ・利用者の利便性を高める観点から、デジタル技術の活用も視野に入れて検討
地域の現況	<ul style="list-style-type: none"> ・町内における公共交通は鉄道、タクシーのみ ・公共交通空白地域が多数存在している 				
コミュニティバス導入検討案	<ul style="list-style-type: none"> ・田原本町駅を中心とした北東エリア、南東エリア、西エリアの3エリアにおいてそれぞれルートを検討 ・需要を見極める観点から試験的に北東ルート（空白地域の大きさ、集落、観光施設、交流施設等の観点から最も効果があると思われるルート）を先行導入 ・北東ルートの利用状況を踏まえて、その後、南東エリア、西エリアの導入有無検討 ・同時に北東ルートの見直しも検討 ・利用者の利便性を高める観点から、デジタル技術の活用も視野に入れて検討 				

【コミュニティバスとして使用する車両についての検討】

・公共交通の中心となる田原本駅付近の道路について幅員が狭い箇所が多く、大型バス等の乗り入れは困難であるため、小型バス車両（ハイエース）やセダン車両（タクシー車両）等を、地域のニーズに対応しながら検討する必要がある

【導入候補車両の比較】

車両サイズ	小型バス車両（ハイエース等） ※写真は広陵町で運行している広陵元気号	セダン車両（タクシー車両を想定） ※写真は以前運行していたもたろう号
乗車定員（運転手含む）	10～14人乗りで、輸送効率が良い	5人乗り（乗車定員制限がある）
運行経路	場所によって細い道路など若干通りにくい道路もある	道路による不便をほぼ受けない
コスト	初期コストはセダンに比べて割高ランニングコストもかかる	初期コストはタクシー事業者に委託した場合安い
利用時	比較的乗り降りしやすい	乗車人数によっては乗り降りが不便
停留所	車両が大きいため設置場所が限定される	比較的設置しやすい

実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	—
	○	—	○	○	—
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	検討・実証運行				

事業②	タワラモトンタクシー利用料金助成制度の見直し														
事業概要	<table border="1" data-bbox="363 208 1225 1070"> <tr> <td data-bbox="368 208 587 779">現状</td> <td data-bbox="587 208 1220 779"> <ul style="list-style-type: none"> ・最大で年間 24 枚の配布となっており、定期的に利用される方にとっては十分に足りていない ・一方、利用券を申請しても 1 年間未利用のままという方も一定数存在している ・定額助成（初乗り運賃相当分）としているが、目的地からの距離が遠い人ほど負担額が多くなっており、交通アクセスに係る負担の観点から公平感があるとは言い難い ・本事業については全額が町の財政負担となっており、現状のまま推進すると利用者が増える見込みであり、限りある町財政では維持が困難な状況である </td> </tr> <tr> <td data-bbox="368 779 587 1070">見直しの方向性</td> <td data-bbox="587 779 1220 1070"> <ul style="list-style-type: none"> ・利用枚数の上限を増やすとともに、利用者の一部料金負担を求める ・国や県等の補助活用の検討 ・応分の利用者負担を求めることは、真に必要としている方に対して一定の合理性があると思われる </td> </tr> </table> <p data-bbox="363 1081 1270 1301"> ・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合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 </p> <div data-bbox="432 1323 1198 1738"> <table border="1" data-bbox="432 1323 1198 1738"> <caption>追加負担可能額に関するアンケート結果</caption> <thead> <tr> <th>負担可能額</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>100円</td> <td>31%</td> </tr> <tr> <td>300円以下</td> <td>36%</td> </tr> <tr> <td>500円以下</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>100円以上の負担が必要なら利用しない</td> <td>16%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p data-bbox="592 1794 1043 1823" style="text-align: center;">タワラモトンタクシーへの追加負担可能額</p> <p data-bbox="651 1843 984 1872" style="text-align: center;">出典：田原本町企画財政課資料</p>	現状	<ul style="list-style-type: none"> ・最大で年間 24 枚の配布となっており、定期的に利用される方にとっては十分に足りていない ・一方、利用券を申請しても 1 年間未利用のままという方も一定数存在している ・定額助成（初乗り運賃相当分）としているが、目的地からの距離が遠い人ほど負担額が多くなっており、交通アクセスに係る負担の観点から公平感があるとは言い難い ・本事業については全額が町の財政負担となっており、現状のまま推進すると利用者が増える見込みであり、限りある町財政では維持が困難な状況である 	見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・利用枚数の上限を増やすとともに、利用者の一部料金負担を求める ・国や県等の補助活用の検討 ・応分の利用者負担を求めることは、真に必要としている方に対して一定の合理性があると思われる 	負担可能額	割合	100円	31%	300円以下	36%	500円以下	17%	100円以上の負担が必要なら利用しない	16%
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・最大で年間 24 枚の配布となっており、定期的に利用される方にとっては十分に足りていない ・一方、利用券を申請しても 1 年間未利用のままという方も一定数存在している ・定額助成（初乗り運賃相当分）としているが、目的地からの距離が遠い人ほど負担額が多くなっており、交通アクセスに係る負担の観点から公平感があるとは言い難い ・本事業については全額が町の財政負担となっており、現状のまま推進すると利用者が増える見込みであり、限りある町財政では維持が困難な状況である 														
見直しの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・利用枚数の上限を増やすとともに、利用者の一部料金負担を求める ・国や県等の補助活用の検討 ・応分の利用者負担を求めることは、真に必要としている方に対して一定の合理性があると思われる 														
負担可能額	割合														
100円	31%														
300円以下	36%														
500円以下	17%														
100円以上の負担が必要なら利用しない	16%														

対象者	利用券発行枚数
<ul style="list-style-type: none"> ・70歳以上 ・就学前の児童 ・出産予定で母子健康手帳を有する方 	24枚
<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者手帳（1級・2級）又は療育手帳（A1・A2）を有する方 ・自主的な移動が困難であることを証する書面を有する方 	12枚

◇上記住民の方を対象にタクシーの初乗り運賃分を助成

- ・月～土曜日 午前8時～午後6時（日曜日、祝日、12/29～1/3を除く）※妊婦の方については制限なし
- ・田原本町内の指定予定事業者のタクシーで発着のいずれかが町内となる便

※対象車両には下記ステッカー貼付

指定予定事業者（R4.4.1現在）
株式会社サミット
田原本タクシー株式会社
西村タクシー有限会社
有限会社富士

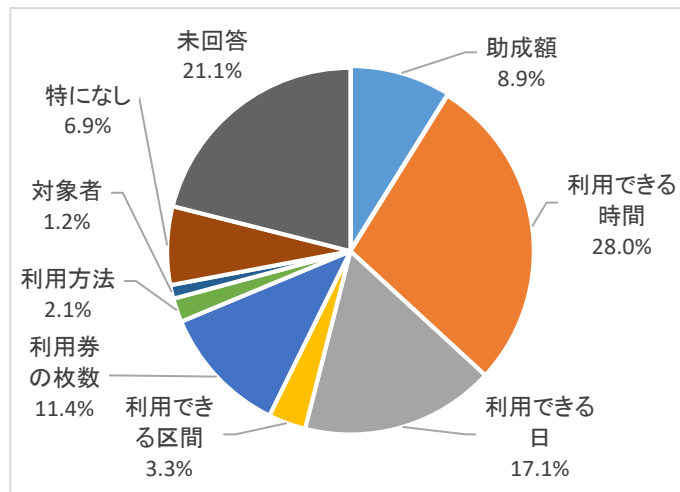


タワラモトタクシーステッカー

【タワラモトタクシー利用内容の見直し】


利用できる日時	月～土曜日 午前8時～午後6時（日曜日、祝日、12/29～1/3を除く） ※妊婦の方については制限なし
現状	・移動制約者への支援制度であるが、利用できる時間が午後6時では通院時の帰りの時間帯に利用できないとの意見や、日曜日のお出かけの際に利用できないとの意見が多く挙がっている
見直し案	・利用者の主な使用目的が通院や買い物であることから、営業時間等を鑑み利用時間の延長を検討する ・同じく曜日に関しても日曜日、祝日についても利用を可能とすることを検討する



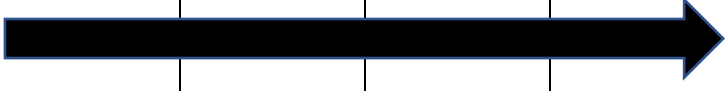
- ・アンケート結果から、改善要望として一番多く意見が出ているのが利用できる時間、続いて利用できる日であった
- ・見直しの検討時期としてはコミュニティバス導入以降の時期を検討



タワラモトタクシー利用者の改善要望(2019年度)

実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	—
	○	—	○	○	—
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	検討	➡			

事業③	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				
事業概要	<p>・町では、免許証返納者や障がい者等の外出支援と経済的負担の軽減のため、タクシー利用料金の一部を助成している</p> <p>・また妊婦の方が安心して使えるタクシー車両の導入も行っている</p>				
	高齢者運転免許自主返納支援事業				
	助成対象者 (いずれにも該当する方)	<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の町民 ・運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書等の交付を受けている方 			
	助成内容	<ul style="list-style-type: none"> ・1人1回限り、タクシー利用券(初乗り運賃助成)を12枚交付 			
	田原本町福祉タクシー事業				
	助成対象者	<ul style="list-style-type: none"> ・身体障害者手帳1級、2級を所有している方 ・療育手帳A1、A2を所有している方 ・精神障害者保健福祉手帳1級を所有している方 			
助成内容	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー利用券(初乗り運賃補助)を年間24枚交付 				
マタニティ優先タクシー					
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・後日支払いが可能 ・防水シートの装備 ・事前ヒアリングによるスムーズな送迎、優先配車 ・迎車料金なし 				
実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	各事業者
	○ (免許返納、福祉事業)	○ (免許返納)	○ (マタニティ)	—	○ (免許返納)
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	継続				

事業④	病院の送迎バスとの連携維持				
事業概要	<p>・ 町内の病院が主体となり、各々最寄り駅である田原本駅から国保中央病院までの無料送迎バスの運行を実施</p> <p>・ 町域を超えた広域での実証運行中であり、地域間を超えた連携事業となっている</p> <div data-bbox="363 443 1216 757" style="text-align: center;">  <p>国保中央病院無料送迎バスの車両（2種類）</p> </div> <p>・ 田原本駅から奈良県総合リハビリテーションセンターまでの無料送迎バスの運行を実施</p> <div data-bbox="571 967 1043 1321" style="text-align: center;">  <p>リハビリテーションセンター無料送迎バス</p> </div> <p>・ アンケート結果から、お出かけ先として通院が最も多くなっており、ニーズも高いと思われる</p>				
実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	病院
	—	—	○	○	○
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	継続				


事業⑤	交通系 IC 等のキャッシュレス決済の導入検討 (MaaS)
事業概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 導入を検討しているコミュニティバスについて、キャッシュレス決済の検討をする ・ その他、タクシー等交通事業者におけるキャッシュレス決済導入の推進 ・ 交通系 IC カード等を導入することにより、公共交通利用者の乗降時間の短縮につながる ・ また、交通系 IC カードは、複数の移動手段をシームレスに利用する MaaS と組み合わせ、公共交通の利便性を向上させる <p style="margin-top: 20px;">【MaaS (Mobility as a Service) の活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ICT を活用してさまざまな交通サービスを統合し、利用者の移動目的に適した交通手段の組み合わせを考案し、予約から決済までを一貫したサービスとして提供しようという考え方




出典：国土交通省 HP

実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	通信事業者等
	○	○	○	○	○
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	導入検討	➔			

事業⑥	新技術を活用した公共交通サービスの補完
事業概要	<p>【超小型電動モビリティの導入検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> 超小型電動モビリティを利用したカーシェアリング事業の検討 <p>メリット</p> <ul style="list-style-type: none"> 町外からの来訪者でも気軽に利用でき、観光地の移動に便利 狭いスペースでの駐車が可能 幅員が狭い箇所が多く存在する町内での利用は事故リスクの軽減、混雑の緩和につながる 公共交通を補完する位置づけとし、自家用車依存を緩和し、公共交通利用の足掛けとする 走行時、二酸化炭素や排気ガスを出さず、環境問題の改善にもつながる <div style="text-align: center;"> <p>田原本町カーシェアリング（超小型EV）事業の概要 令和3年9月30日 田原本まちづくり観光振興機構</p> <p>The diagram illustrates the business model for the Tagawa City Car-sharing (Ultra-small EV) project. It features four main entities: <ul style="list-style-type: none"> 田原本町新モビリティサービス協議会 (City of Tagawa New Mobility Service Council): Provides operational support (運営支援) to EV owners and reports business status (事業報告). EVオーナー (事業所・個人など) (EV Owners (Businesses/Individuals etc.)): Register as owners (オーナー登録) and pay fees (支払 (利用料-手数料)). (一社) 田原本まちづくり観光振興機構 (Tagawa Machizukuri Tourism Revitalization Institute): Acts as a platform, selling EV vehicles to owners, managing reservation systems, and handling vehicle storage. It is the main revenue source (手数料収入を主な原資として事業運営). It has a shared use agreement (共同使用契約) with EV rental users. EV貸出利用者 (事業所・個人など) (EV Rental Users (Businesses/Individuals etc.)): Register for use (利用登録) and pay fees (利用料支払). They receive actual vehicles (実際の貸出). </p> <ul style="list-style-type: none"> 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、オーナーと利用者間で「共同使用契約」を締結する。 <p style="text-align: center;">カーシェアリング事業概要</p> </div>

	<p>◇田原本町新モビリティサービス協議会の設置</p> <p>新モビリティサービス事業について、既存の公共交通に限らない様々なサービスを対象とすることを踏まえ、地方公共団体の交通関係部局や公共交通事業者だけではなく幅広い関係者の参加の下、協議会による協議・連携を図り、また、地域公共交通計画との整合や連携をし、新たなモビリティサービスの創出を目的として令和3年11月に設置した。</p> <table border="1" data-bbox="363 622 1195 869"> <thead> <tr> <th data-bbox="363 622 600 674">開催日時</th> <th data-bbox="600 622 1195 674">内 容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="363 674 600 770">令和3年12月 20日</td> <td data-bbox="600 674 1195 770">・田原本町における新モビリティサービスについて</td> </tr> <tr> <td data-bbox="363 770 600 869">令和4年3月 (予定)</td> <td data-bbox="600 770 1195 869">・調査結果について ・次年度予算、事業計画について</td> </tr> </tbody> </table>					開催日時	内 容	令和3年12月 20日	・田原本町における新モビリティサービスについて	令和4年3月 (予定)	・調査結果について ・次年度予算、事業計画について
開催日時	内 容										
令和3年12月 20日	・田原本町における新モビリティサービスについて										
令和4年3月 (予定)	・調査結果について ・次年度予算、事業計画について										
実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	システム業者						
	○	○	○	○	○						
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度						
	導入検討										

事業⑦	モビリティマネジメントへの取組				
事業概要	<p>・自家用車への依存が高くなっている現状から、公共交通を中心に行動することへ転換させる</p> <p>⇒コミュニティバスの導入等を行うことで、駅周辺の混雑の緩和、イベント開催時における道の駐車場キャパシティの解消につなげる</p> <p>・コミュニティバス導入時には、情報発信とともに交通事業者と連携し地元住民自体が公共交通のことを考え、育て守っていく機運づくりの意識付けを促進する</p> <p>・現状の自家用車依存等の背景を踏まえ、先に記述のタクシーや超小型電動モビリティを活用し公共交通への行動変容を促し、充実させていく</p>				
実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	通信事業者等
	○	—	○	○	○
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度
	コミュニティバス導入後				

事業⑧	広報誌やホームページ、チラシ等を使った情報発信																										
事業概要	<p>・町内にある公共交通についての情報を周知するために広報誌やホームページ等を使った情報提供を行う</p> <div style="text-align: center;"> <p>2021年度 タワラモトタクシー 申請受付中!</p> <h2>利用料金助成制度</h2> <h3>1. 利用・料金について</h3> <p>利用</p> <ul style="list-style-type: none"> 月～土 8:00～18:00（日・祝・12/29～1/3除く） ※ただし、妊婦の方については日時に関する制限はありません 田原本町内の指定事業者のタクシーで発着のいずれかが町内となる便 ※対象車両には下のステッカーが貼ってあります <p>料金</p> <p>タクシーの初乗り運賃分を補助</p> <p>利用方法</p> <ol style="list-style-type: none"> 通常タクシー同様に、予約・乗車 ※予約・乗車時に「タワラモトタクシー利用券」を使う旨を伝える。 支払い時に登録証と利用券冊子を乗務員に提示 利用券と引き換えに初乗り運賃補助を受ける <p>使える事業者</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>タクシー会社</th> <th>電話番号</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>グリーン交通</td> <td>32-9000</td> </tr> <tr> <td>田原本タクシー</td> <td>0120-32-6782</td> </tr> <tr> <td>西村タクシー</td> <td>32-2143</td> </tr> <tr> <td>富士タクシー</td> <td>0120-32-6782</td> </tr> </tbody> </table> <p>2. 対象・発行枚数</p> <p>田原本町に住む方で下記の要件のいずれかに該当する方は要件を一つだけ選び登録証・利用券を申請していただけます。</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>対象者</th> <th>利用券発行枚数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>70歳以上の方</td> <td>24枚</td> </tr> <tr> <td>身体障害者手帳（1・2級）又は療育手帳（A1・A2）を有する方</td> <td>12枚</td> </tr> <tr> <td>自主的な移動が困難であることを証する書面を有する方（注）</td> <td>12枚</td> </tr> <tr> <td>出産予定があり母子健康手帳の交付を受けた方</td> <td>24枚</td> </tr> <tr> <td>就学前の児童</td> <td>24枚</td> </tr> </tbody> </table> <p>（注）障害・疾病などにより移動が困難（2月以上にわたり継続することが見込まれるもの）であることの証明書（取得費用は本人負担）を医療機関で取得してください</p> <p>※有効期限：各年度末まで（日・祝除く）※申請は毎年度行うことができます。</p> <p style="text-align: center;">申請方法は裏面をご覧ください</p> <p><令和3年度時、周知の際に配布していたチラシ></p> </div>					タクシー会社	電話番号	グリーン交通	32-9000	田原本タクシー	0120-32-6782	西村タクシー	32-2143	富士タクシー	0120-32-6782	対象者	利用券発行枚数	70歳以上の方	24枚	身体障害者手帳（1・2級）又は療育手帳（A1・A2）を有する方	12枚	自主的な移動が困難であることを証する書面を有する方（注）	12枚	出産予定があり母子健康手帳の交付を受けた方	24枚	就学前の児童	24枚
タクシー会社	電話番号																										
グリーン交通	32-9000																										
田原本タクシー	0120-32-6782																										
西村タクシー	32-2143																										
富士タクシー	0120-32-6782																										
対象者	利用券発行枚数																										
70歳以上の方	24枚																										
身体障害者手帳（1・2級）又は療育手帳（A1・A2）を有する方	12枚																										
自主的な移動が困難であることを証する書面を有する方（注）	12枚																										
出産予定があり母子健康手帳の交付を受けた方	24枚																										
就学前の児童	24枚																										
実施主体	田原本町	国・県	交通事業者	地元住民	—																						
実施予定時期	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度																						
	随時実施																										

(3) 計画の目標

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』

基本目標1では、交通空白地域における新たな移動手段確保を目指し、各世帯に近い交通までのネットワークの形成を図ることや、公共交通活用の拠点づくりを進めていく。また、地域のニーズに適合した施策に取り組むための情報共有の場を確保する。

評価指標	現況 (R2)	目標 (R8)
関係者会議の開催回数	2回	2回

・基本目標2『暮らしを支える公共交通サービスの向上』

基本目標2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図ることによる、近鉄電車利用者数、タクシー利用者数の維持・増加を目指し、それを評価する。また、町内交通サービスの充実による外出回数、満足度についてはアンケート調査の結果をもとに評価する。

評価指標	現況 (R2)	目標 (R8)
近鉄田原本駅の 1日の乗降客数	13,000人 (H30)	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に おける公的負担額	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』

基本目標3では、新技術導入検討を図る協議会の開催数を評価指標とする。また、既存の公共交通を含めた情報の周知や、町内在住者、来訪者にとっての移動手段を確保することで町内経済循環の活性化につなげる。また、公共交通に関する満足度、タワラモトンタクシーの認知度についてはアンケート調査の結果をもとに評価する。

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%

(4) 計画の実現に向けて

本計画で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。

参考資料

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、田原本町地域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
		健康福祉部長
		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	

田原本町地域公共交通計画

発行：田原本町 町長公室 企画財政課

〒636-0392 奈良県磯城郡田原本町 890-1

TEL：0744-32-2901 FAX：0744-32-2977