

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和 年 月 日

協議会名: 田原本町地域公共交通活性化協議会

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
田原本町	<p>デマンド交通tawamo(タワモ)</p> <p>町内の交通不便地域を中心に、移動手段を確保するため区域運行型デマンド交通を運行する。</p>	<p>タワラモトンタクシー利用料金助成制度の見直しについて</p> <p>区域運行型デマンド交通を町の公共交通の中核とし、真に移動支援が必要な人に対して、助成制度を活用してもらえよう制度設計とするという方針を定めた。</p> <p>今後は、タクシー事業者と調整しながら、区域運行型デマンド交通の利用料金の値下げやタワラモトンタクシーの制度見直し内容を決定し、公共交通全体を通して良くなっていることを伝えつつ、新制度の周知・説明を行う。</p>	<p>A</p> <p>計画通り事業は適切に実施することができた。</p>	<p>B</p> <ul style="list-style-type: none"> 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:目標 1運行あたり2人、合計2,000人/年→実績 1運行あたり1.13人、合計1,840人 区域運行型デマンド交通(自家用有償旅客運送)の収支率:目標 25%→実績 43.8% 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:目標 年15,000千円以内→実績 年12,162千円 	<p>デマンド交通tawamo(タワモ)について</p> <p>1台運行では運行状況と住民の要望がかみ合わず、時間がずれる、断らざるをえない状況があるため、運行車両の増車を検討する。</p> <p>交通不便地域以外の住民にも対応するため、町内全域で運行ができるよう、乗降地点の追加を検討する。</p> <p>タクシー事業者と調整しながら、区域運行型デマンド交通の利用料金やタワラモトンタクシーの制度内容の見直しを引き続き検討する。</p>

事業実施と地域公共交通計画との関連について

令和 年 月 日

協議会名:	田原本町地域公共交通活性化協議会
評価対象事業名:	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>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、曾我川が北流する平坦地である。町の中央部分に位置す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。町域は南北6.1km、東西5.8km、総面積21.09km²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、生活圏を他市町と共有している。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、人口は31,177人(令和2年国勢調査)である。</p> <p>以前は路線バスも運行されていたが、平成29年を最後にすべてが廃止されており、町内には公共交通空白地域が広く存在する。このような状況において、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利用料金助成制度を導入しており、通院、買い物等における手段として、高齢者を中心に、生活に必要不可欠な制度として機能している。しかし、同制度は利用枚数の制限や対象者の制限があって誰もが利用できる制度ではないため、町の公共交通関連施策として充分とは言えない。</p> <p>そこで、町内全域の公共交通空白地域の解消に向け、誰でも利用できる新たな移動手段として、区域運行型デマンド交通の導入とその持続的な運行が必要と考える。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持事業を活用することにより、運行の持続性の担保と財源の有効な活用を図り、運行を維持することで、住民の生活交通手段の一つとして定着・存続させていく必要がある。</p>