

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5年6月改訂）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 歳以上の老人人口割合は 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、町立図書館を中心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上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り組みを進める。

●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。

●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、タカラモトン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、町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・田原本線に加えて、かつては路線バスが運行されていたが、平成 29 年を最後にすべての路線バスが廃止され、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。

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・対象者の制限があり、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ず、新たな公共交通の導入を行う必要がある。

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。

●区域運行型デマンド交通の主な内容

駅から遠く移動に不便な地域の移動手段を確保するため、あらかじめ定められた乗降地点間を予約に応じて乗り合いで移動する公共交通（自家用有償旅客運送）。

- ・ 対象者 誰でも利用可能
- ・ 乗降地点 町北東部を中心に 26 か所
- ・ 運行日 平日（土日祝日、12 月 31 日～1 月 3 日は運休）
- ・ 運行時間 午前 8 時～午後 6 時
- ・ 料金 1 回 500 円（未就学児無料、小学生、身体障害者手帳・療育手帳・精神障害者保健福祉手帳（ミライロ ID も可）を提示した人とその介護者 1 人まで半額）
- ・ 運行回数 598 回 運行人数 613 人（令和 5 年 11 月～令和 6 年 9 月）

●協議会の開催状況

- ・ 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28日（第38回）地域公共交通計画の改定について
交通不便地域の指定申請について
令和6年度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5年11月30日（第39回）区域運行型デマンド交通の運行について
- ・令和6年1月29日（第40回）令和5年度地域公共交通確保維持改善事業（地域内
フィーダー系統確保維持費国庫補助金）の事業評価（自己評価）について
- ・令和6年3月26日（第41回）区域運行型デマンド交通について
- ・令和6年4月24日（第42回）デマンド交通の運行エリア及び乗降地点について
地域公共交通計画の改訂について
パブリックコメントの実施について
交通不便地域の指定申請について
- ・令和6年6月20日（第43回）地域公共交通計画の改訂について
令和7年度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6年11月27日（第44回）令和6年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫
補助金交付申請について
デマンド交通の乗降地点の追加について
デマンド交通の愛称選定の第2次審査について

（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
区域運行型デマ ンド交通	田原本町	R5.10～	フ	駅から遠く移動に不便な地域の移 動手段を確保するため、予約に応 じてあらかじめ定められた乗降地 点間を乗り合いで移動する公共交 通を運行する。

【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、利策：利便増進計画
策定事業、利推：利便増進計画推進事業、継策：運送継続計画策定事業、継推：運送継続計
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
タワラモトンタクシーカー利用料金助成制度	田原本町	H30. 7～	高齢者等の日常生活における移動手段を補助するため、タクシー初乗り料金を助成。
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カ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時間の改善について、令和6年4月から、タクシー事業者の営業開始時間から利用可能とした。	・タワラモトンタクシーカーの年間利用者数・収支・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	区域運行型デマンド交通やタワラモトンタクシーカー利用料金助成制度の内容等について、広報紙やホームページ等を使った情報提供を行った。	・デマンド交通・タワラモトンタクシーカーの年間利用者数・収支・満足度
区域運行型デマンド交通の愛称募集	区域運行型デマンド交通について、より親しみやすく、呼びやすく、覚えやすくするため、愛称募集を行っている。	・デマンド交通の認知度・年間利用者数

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、適切に区域運行型デマンド交通事業を実施することで、誰でも利用可能な町内を移動する公共交通の確保をすることができた。

598回の運行のうち、近鉄田原本駅を発着地とする運行は324回と半数以上を占めており、幹線交通の利用につながっている。

また、下記のとおり、区域運行型デマンド交通の利用が少ない状況で、従前から行っているタワラモトンタクシー利用料金助成制度の利用が多く、町財政の負担が大きい状況が続いている。今後、区域運行型デマンド交通への移行ができるよう、タクシー事業者とも調整しながら事業内容を検討していく必要がある。

●目標の達成状況

- ・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1.06人、合計613人／年

運行の開始が予定よりひと月遅れたことに加え、事業を始めたばかりで住民の認知度が低く、乗降地点も町北東部に限定していることから、目標人数には及ばなかった。

- ・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 27.3%

目標よりも高い数値となった。運行収入自体は少ないが、運行回数が少ない分、車両1台のみで実施できる状況であったため、事業費が少なく済んだ。

- ・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14,222千円

2つ目の目標に同じく、車両1台での実施であったため、車両購入費・人件費等が抑えられたことにより、目標額よりも少なくなった。

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	タワラモトンタクシーとの棲み分けを明確にし、町内の移動手段が増え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。
運行エリア（町北東部）以外の住民への対応	町内全体の公共交通空白地域で運行ができるよう、乗降地点の追加を検討する。
公共交通の充実と町財政とのバランス	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検討する。

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
タワラモトンタクシー利用料金助成制度について目標・効果が達成できなかったものの、チラシなどを使った情報発信を実施するなど、利便性を向上させたことは評価できる。助成制度の見直しなどを実施しながら、引き続き、利用促進されることを期待する。	チケット申請があるたびに、申請者に変更点を記載した案内チラシを渡して周知した。 令和6年4月より、利用可能時間を「タクシー事業者の営業開始時間から午後8時」とした。	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検討する。

2. アピールポイント、特に工夫した点など

田原本町デマンド交通は、誰でも利用可能な町内を移動する公共交通の確保を目指し、町の北東部から運行している。町民に親しまれ快適に利用してもらえるよう、以下の点を工夫した。

- ・2050年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ宣言」を行っている当町として、CO₂排出量ゼロで走行できるEV車両を導入した。
- ・当町では幅員4.5m未満の狭隘な道路が約52%を占めており、町内のあらゆる道路を通行する可能性があるデマンド交通がスムーズに運行できるよう、軽自動車(EV)を導入した。また、導入にあたり、デマンド交通の車両の大きさについて町民にアンケートを取り、軽自動車でも問題ないと考える町民の割合が多いことを確認した。
- ・より親しみやすく、呼びやすく、覚えやすくするため、デマンド交通の愛称募集を行っている。