

# 新モビリティサービス事業計画策定支援事業 (説明資料)

令和3年12月20日 (月)

一般社団法人 田原本まちづくり観光振興機構

# 田原本町の現況

## 奈良県田原本町

町域：南北6.1km、東西5.8km、面積21.09km<sup>2</sup>

総人口：3万1691人（男：1万5184人、女：1万6507人）

世帯数：1万1463戸 人口密度1502.7人/km<sup>2</sup>

高齢化率：29.10%（いずれも平成27年度「国勢調査」より）



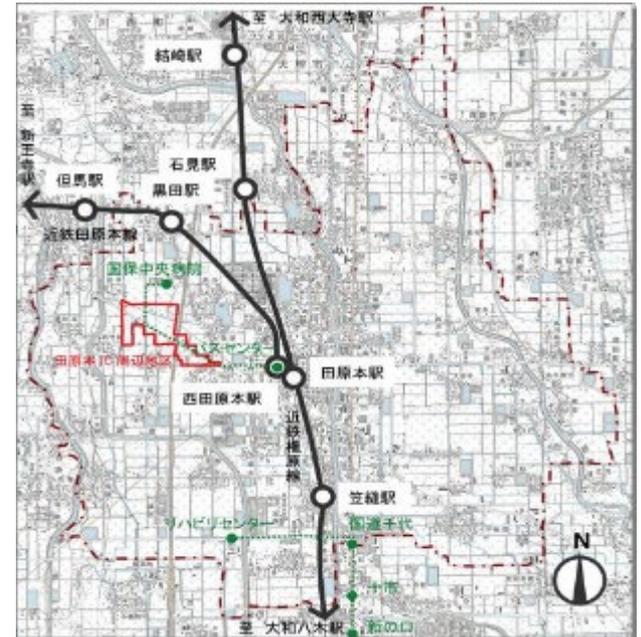
## 交通網の概況

### 〈町外との交通〉

- ・近鉄電車2路線4駅
  - ・田原本駅は毎時上下5本ずつ停車し、利便性は高い。
- 大阪・京都両都市まで1時間圏内のベッドタウン

### 〈町内交通〉

- ・奈良交通の路線バスは平成29年度に全廃
- ・国保中央病院・リハビリセンターへの送迎バス
- ・隣接する広陵町のコミュニティバスが国保中央病院へ乗り入れ
- ・移動制約者を対象にタクシー運賃の補助制度「タワラモトンタクシー」を実施



# 田原本町の現況

## 町内の広い地域が「公共交通空白地域」

- ・高齢者をはじめとした移動制約者の町内の足の確保が課題  
→現状のタクシー利用助成では、配布枚数などに限界有り
- ・業務・観光など、町外からの来訪客の足を確保する必要がある。  
→タクシー利用助成では対応が難しい。
- ・自動車保有率が高く、多くの世帯で、自家用車を2台所有している。  
→自動車の所有コストが町民の大きな負担となっている。



田原本町内の公共交通空白地域

## 田原本町内の車両所有状況（平成27年度末）

（奈良県統計年鑑などより）

	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			
所有台数	4,515	5,363	7,328	17,226	1,896	11463	1.5

# 田原本町の現況



## 自家用車に依存した町内交通

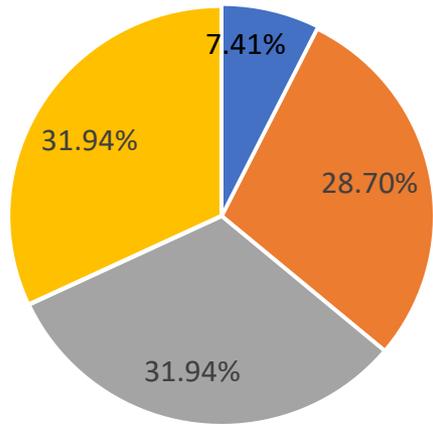
- ・町内交通においては高い自動車分担率
  - ・毎日の家族の送迎に対する町民の負担意識が一定存在。
  - ・通勤通学時間帯に駅周辺に送迎車両が集中し、混雑が発生。
- 特に駅周辺の道路については狭隘なため事故の危険性が高い。

■ とても負担に感じている。/16

■ やや負担に感じている。/62

■ あまり負担に感じていない。/69

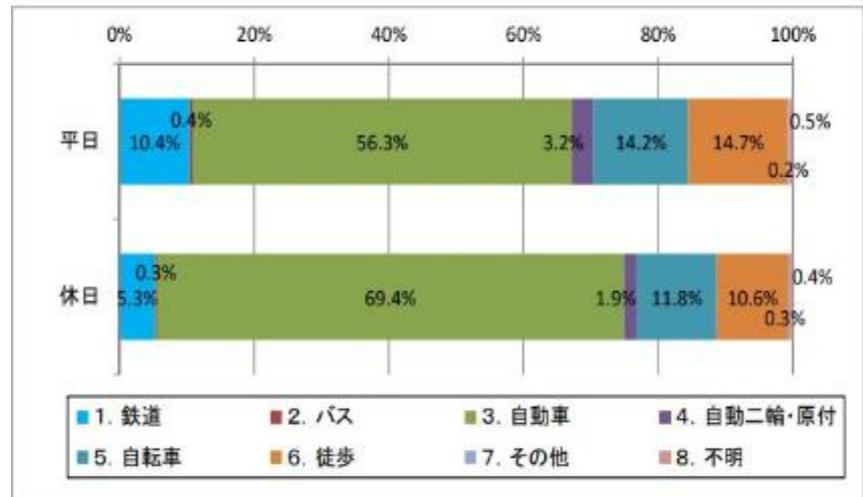
■ 全く負担に感じていない。/69



### 田原本町民の送迎に対する負担感

(N=216、令和2年度住民アンケートより)

<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))

# 田原本町の現況



# 新モビリティサービス事業構想の経緯

・令和2年12月 田原本スマートシティコンソーシアム 設立

・新モビリティの田原本町内での活用等について、  
産官学連携での取り組みをスタート

・令和3年5・6月 タウンアセットマネジャー養成講座

(主催)一般社団法人田原本まちづくり観光振興機構 (受託)一般社団法人日本アセットマネジメント協会

(講師) 京都大学経営管理大学院 小林潔司氏 西田純二氏 藤木修氏 大庭哲治氏  
神戸大学名誉教授 正司健一氏 中央復建コンサルタンツ(株) 山室良徳氏  
(一社)グローバル交流推進機構理事長 土井勉氏

・田原本町の有形・無形の資産を、地域モビリティの活用を通して、  
価値化し、町の活性化に資するビジネスプランを、  
講師のアドバイスを得ながら、提案。

→「田原本電気協働車」プラン

：超小型EV車両のオーナー制を活用したカーシェアリング事業が  
優秀賞を獲得

→新モビリティサービス事業としての実現を目指す。



# 新モビリティサービス推進事業(国土交通省)への採択

## 新モビリティサービス推進事業

混雑を回避した移動や、パーソナルな移動など、with/afterコロナにおける新たなニーズにも対応したMaaSを推進するため、MaaSの実現に必要な基盤整備や、法改正で新設された計画認定・協議会制度の活用等について支援（導入経費等費用の一部を補助）。

- ・ 新型輸送サービス導入支援事業（20事業者）
- ・ 地域交通キャッシュレス決済導入支援事業（5事業者）
- ・ 地域交通データ化推進事業（18事業者）
- ・ 混雑情報提供システム導入支援事業（8事業者）
  
- ・ **新モビリティサービス事業計画策定支援事業（3事業者）**
  - ⇒ 一般社団法人田原本まちづくり観光振興機構が応募した、「超小型EV車両のオーナー制を活用したカーシェアリング事業」が採択
  
  - ⇒ 令和3（2021）年度については、計画策定に向けた調査について、国の支援を得ながら、取り組んでいく。

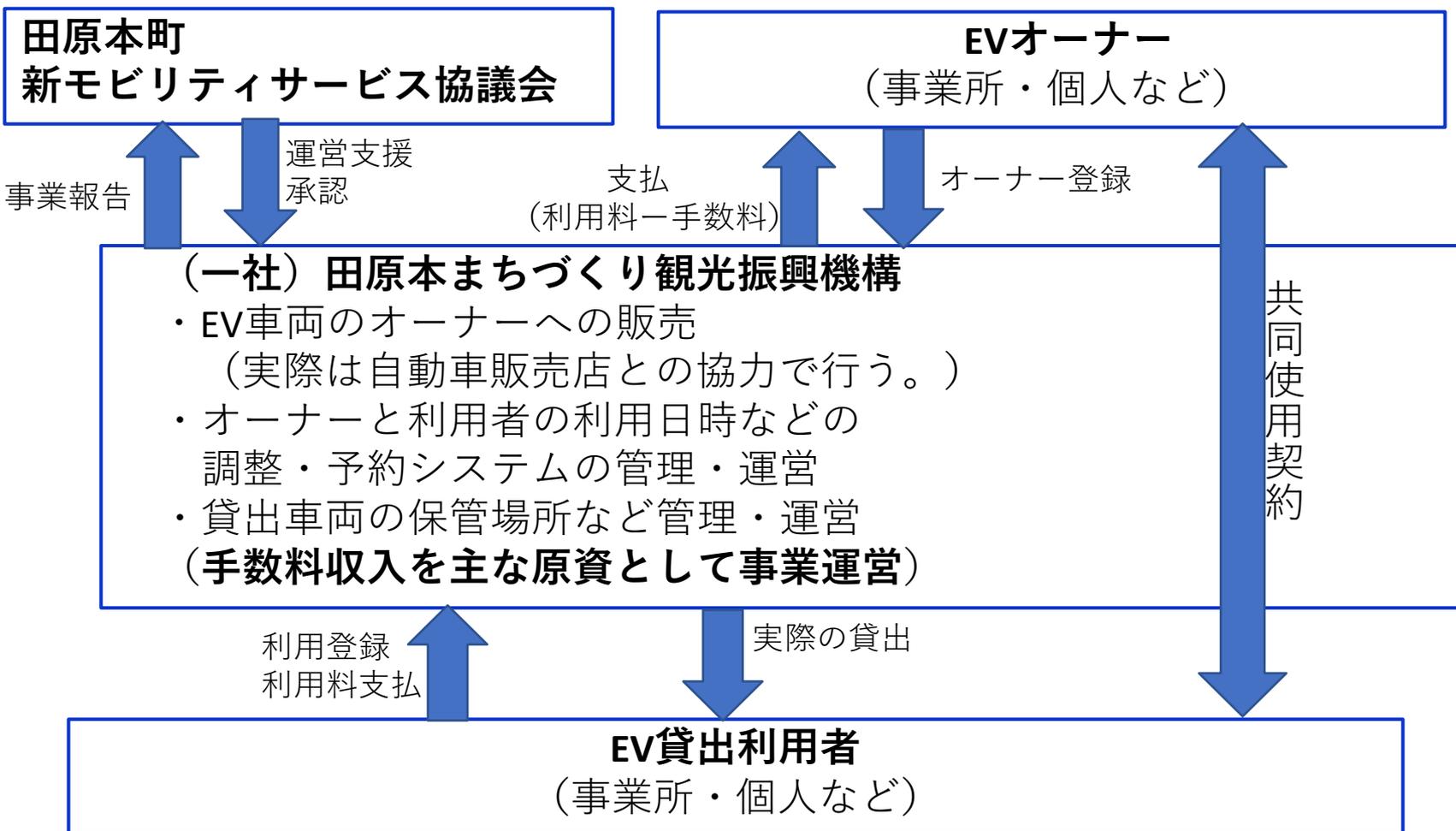
# 課題解決における超小型モビリティの活用可能性

## 〈課題〉

- ①町外からの来訪者や高齢者の足の確保  
→町全域で、気軽（高齢者でも安全に）使える  
カーシェアリングサービスの提供
- ②狭隘道路などでの事故リスクの低減  
→普通自動車と比較して、  
低速かつ小型の超小型EVの活用が有効
- ③町民の車両保有コストの低減  
→普通乗用車と比較して、  
維持管理コストの安い、超小型EVの活用が有用
- ④送迎車両による駅周辺・駐車スペースの混雑解消  
→超小型EVであれば、駐車に必要なスペースは  
普通自動車の半分程度
- ⑤世界的なCO<sub>2</sub>排出量削減の動き（SDGs目標達成との関係）  
→超小型EVであれば、走行中のCO<sub>2</sub>排出量はゼロ

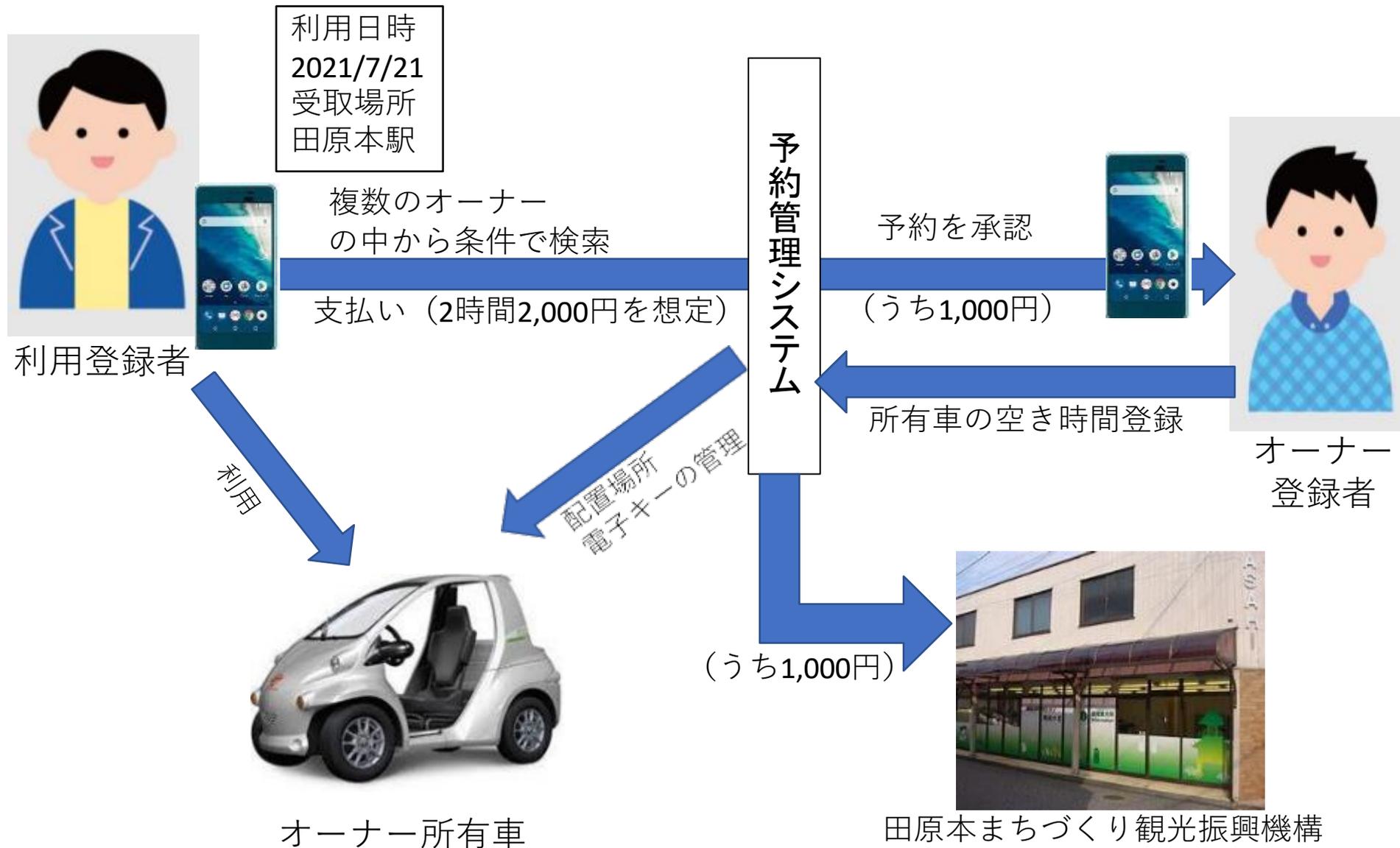


# 田原本町カーシェアリング(超小型EV)事業の概要案



- ・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（経常費については財政支援を前提としない、ビジネスモデル）。
- ・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。（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。）

# カーシェアリングサービス利用のイメージ



# 超小型EVのオーナーについて(想定ターゲットについて)

## 主なオーナーのターゲット

- ：2台持ちで、セカンドカーの稼働率が低い（遊休時間が多い）。
- ：セカンドカーについて、廃車や買い替えを検討している。
- ：事業用として、車両保有コストの低減を考えている。

## CASE 通勤利用（自宅～田原本駅）、遊休時間は昼間時間帯を想定

年間費用・収入(円)	軽自動車 120万円	超小型EVオーナー 130万円	備考
取得費用	240,000	260,000	(取得費用) /5年
軽自動車税	10,800	3,700	
燃料・電気代	22,000	8,800	片道4km×2（往復）×240日（年間）＝年間約2000km走行 ガソリン代140円/ℓ、1ℓあたり13km走行 電気代4.4円/km
保険料	50,000	11,500	
月極駐車場代 (田原本駅周辺)	100,000	50,000	駅周辺の駐車場代相場より算出
<b>年間費用合計</b>	<b>422,800</b>	<b>334,000</b>	
売却収入（5年売却）	100,000	80,000	中古車市場での売却価格と標準使用年数を考慮し、 使用期間を5年で設定
利用料収入	0	240,000	2時間2000円の利用料のうち50%がオーナーの収入（1000円） 年間利用時間：1日2時間×240日
年間収入合計	<b>100,000</b>	<b>320,000</b>	
<b>年間収支</b>	<b>-322,800</b>	<b>-14,000</b>	

# 新モビリティサービス事業計画策定支援事業：実施事業内容

- ・ 事業実施に必要な費用や収益性（事業全体、各オーナー双方）、事業性の検討に基づいた、精緻な事業計画の策定を行う。
- ・ オーナーとしての参画意向の確認、潜在利用者のニーズ調査を行う。  
： 町内の、複数台数を所有する世帯・事業者に対するアンケート・ヒアリング調査を行う。
- ・ 潜在利用者のニーズ調査  
： 観光施設・事業所・住民などに対するアンケート・ヒアリング調査を行う。
- ・ 先行事業者に対して、その事業に関するヒアリングを実施し、事業実施における課題整理を行う。
- ・ 事業実施時の車両管理や保管場所、必要となるシステム開発に関して、関係事業者や土地所有者などの協力意向の確認や実施に向けた各種調整を行う。
- ・ 事業報告や町内の関係主体の合意形成の場として、「田原本町新モビリティサービス協議会」を開催し、町内の協力体制を整える。

# 新モビリティサービス事業計画策定支援事業：予算額

実施事項	実施費用 (千円 税抜)	国庫補助額 (千円 税抜)	実施主体	備考
協議会開催事務費	20	10	田原本まちづくり観光振興機構	
地域の現況調査 (複数台数を所有する世帯や事業所についての調査等)	1,020 (主任技師～技師C あわせて10人日 ＋一般管理費等)	510	同上	既存調査の整理、アンケート・ヒアリング調査等
カーシェアサービス利用意向調査 (観光施設・事業所・住民等)	1,020 (主任技師～技師C あわせて10人日 ＋一般管理費等)	510	同上	アンケート・ヒアリング調査等
事業化に向けた調査 (先行事業者の調査、関係事業者等の調整、事業性検討)	1,507 (主任技師～技師C あわせて15人日 ＋一般管理費等)	753.5	同上	ヒアリング調査、事業化への課題整理、計画の策定等
合計	3,567	1,783.5		

# 新モビリティサービス事業計画策定支援事業：スケジュール

項目	令和3（2021）年			令和4（2022）年		
	10月	11月	12月	1月	2月	3月
交付関係	交付申請・決定					
協議会開催			第1回協議会			第2回協議会
地域の現況調査		一次アンケート調査など →		二次アンケート・ヒアリング調査など →		
カーシェア利用意向調査		一次アンケート調査など →		二次アンケート・ヒアリング調査など →		
事業化に向けた調査		先行事業者調査、事業化に向けた課題整理 （法制度・システム） 関係事業者との調整など →		先進地視察 （豊田市足助）	事業計画策定 →	

# 新モビリティサービス事業計画策定支援事業：一次アンケート（実施中）

## 内容

- ・「自家用車の所有・利用状況」
- ・「町内での移動手段の選択状況」
- ・「カーシェアリング・超小型EVの認知度・利用可能性」  
などについて

- ①町内在住者向け
  - ②町内事業所向け
  - ③町外からの来訪者向け
- の3パターンで設問を作成

- ・ 12/25（土）まで回答期限（回答状況によって、延長を検討）として、WEBアンケート実施中
- ・ 二次アンケートへの協力意向によって、謝礼を用意

⇒利用可能性の高い層に対して、具体的な利用条件について、追加調査（二次アンケートなど）を行うことで、事業実施に必要な条件について、精査する。

- ・ 別紙のチラシ（URL・QRコード）にて、回答フォームへのリンクが可能。（アンケート実施の周知へのご協力をよろしくお願いいたします。）

# 新モビリティサービス事業計画策定支援事業 ：事業の前提となる、適法性の確認

規格	第一種原動機付自転車	軽自動車		
	超小型モビリティ (ミニカー)	超小型モビリティ (形式指定車)	超小型モビリティ (認定車)	軽自動車
最高速度	60km/h		個別の制限	制限なし
定格出力	0.6kW以下	0.6kW超	0.6kW～8.0kW	0.6kW超
長さ	2.5m以下	2.5m以下	3.4m以下	3.4m以下
幅	1.3m以下	1.3m以下	1.48m以下	1.48m以下
高さ	2.0m以下	2.0m以下	2.0m以下	2.0m以下
車種の例	 トヨタ車体「COMS」	 トヨタ自動車「C+POD」	 タジマ「ジャイアン」	
貸渡業務 に関する許可	不要	レンタカー業（自家用自動車有償貸渡業）の許可が必要		

・車両規格をミニカーに限定するのであれば、特段の許可は不要

・形式指定車・認定車に拡大すると、

①レンタカー業の許可を取る。

②共同使用契約などで、

車の所有者と借りる人が、車の取得・維持に必要な実費等を共同負担（実費範囲）

：レンタカーとの区別として、中長期の契約とするなど配慮が必要。

## 新モビリティサービス事業計画策定支援事業：今後の検討・実施事項

- ・一次アンケートにより抽出された利用可能性の高い層に対し、二次アンケート・ヒアリングを実施。

⇒利用・所有条件（料金やオーナー収入など）などについて、収益性などの観点から分析を進め、事業計画策定のための基礎的資料として、活用する。

- ・先行事業者に対してのヒアリングを実施し、事業化についての課題やシステム開発およびその共用化などの可能性について検討する。
- ・超小型EVの活用先進地域（豊田市足助地区）を視察し、その活用可能性についての調査を行う。
- ・事業の実施に必要な初期費用や車両の調達、及び保管スペースの確保などの可能性について、町内外の関係者と協議し、事業実施に必要な体制を検討する。

⇒これら調査・分析で得られた知見をもとに、事業計画に関する報告書の形でまとめ、次年度以降の事業実施の可能性について、検討を行う。