

田原本町地域の交通等の概況

1. 対象地域の地勢・人口等の状況

1-1. 地勢の状況

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、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。そのため、近鉄橿原線の田原本駅や近鉄田原本線の西田原本を中心とした、本町の中心部に流入するには橋を利用することが多くなる。

また、国道 24 号や国道 24 号バイパスが本町を南北に通過しているものの、東西を結ぶ道路ネットワークは脆弱であると言える。

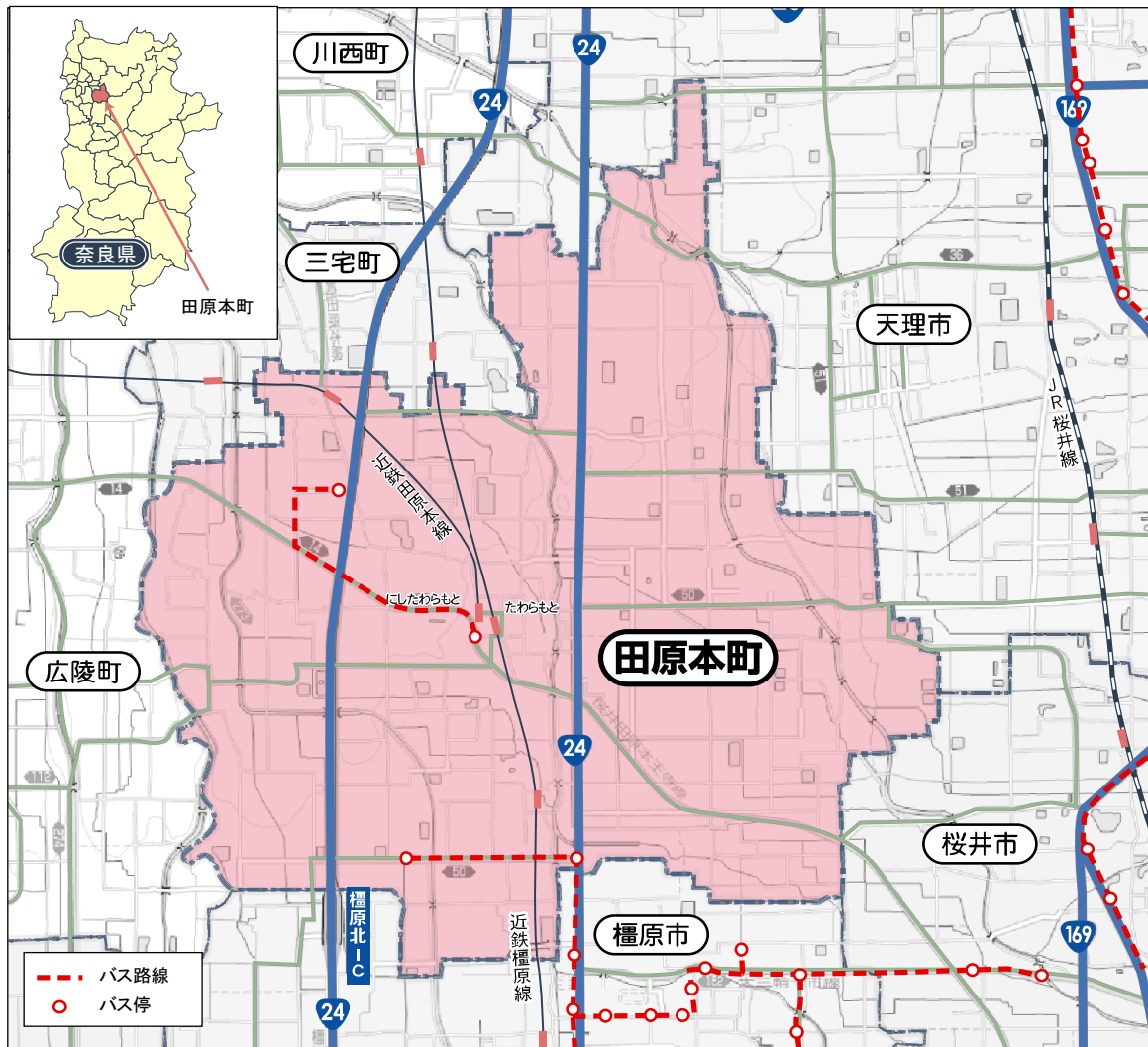


図1-1 田原本町周辺地域の状況

1-2. 地域の人口

(1) 町丁字別の人口分布（常住人口の分布）

対象地域の人口は、町全体で3.3万人であり、1千人を越えている地域は千代、八尾、西八尾、薬王寺、三笠となっている。

田原本駅および西田原本駅の西側、石見駅（三宅町）の南側、笠縫駅周辺といった公共交通の鉄道駅周辺に人口が集中している傾向がある。

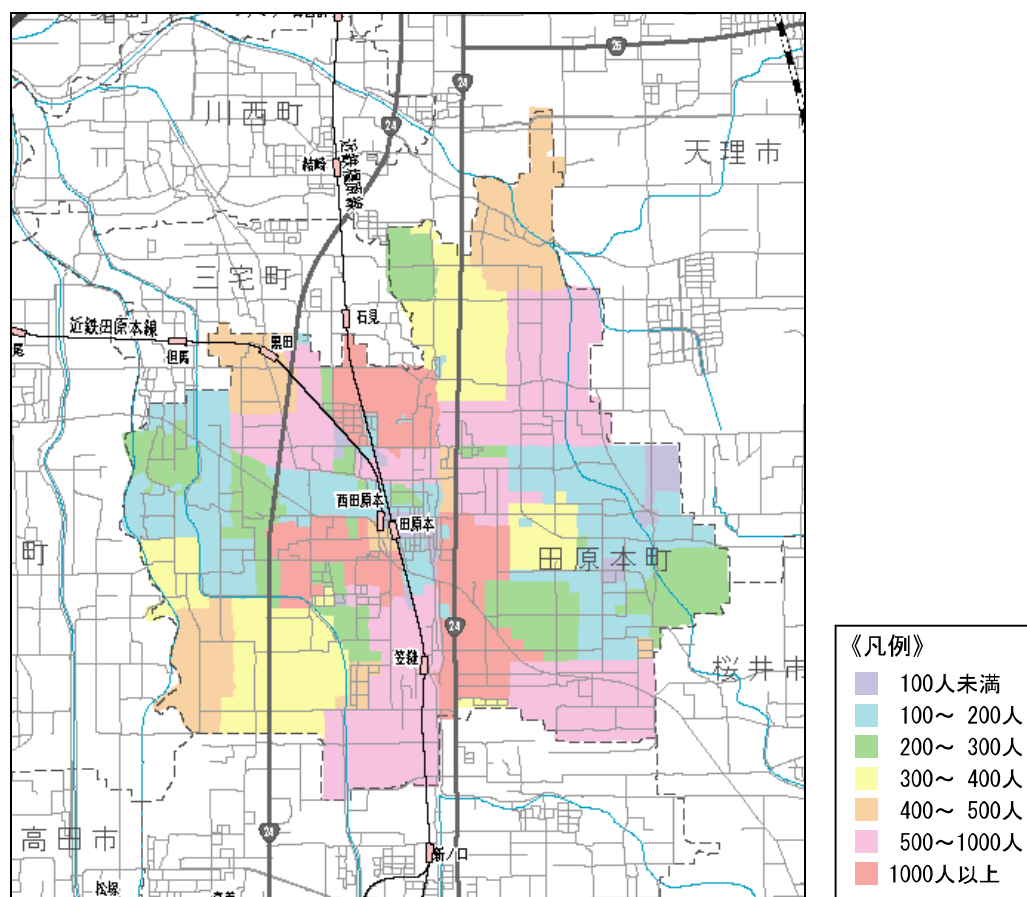


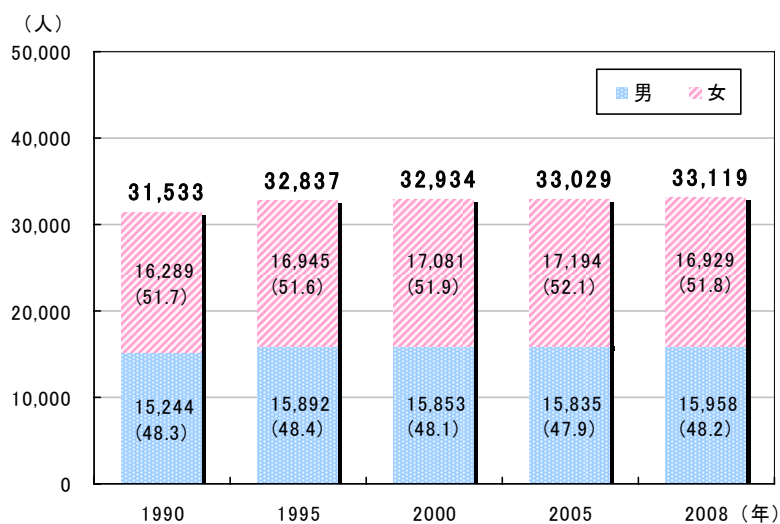
図1-2 対象地域の町丁字別人口分布

出典：平成17年国勢調査

(2) 性別別・年齢階層別の人口構成

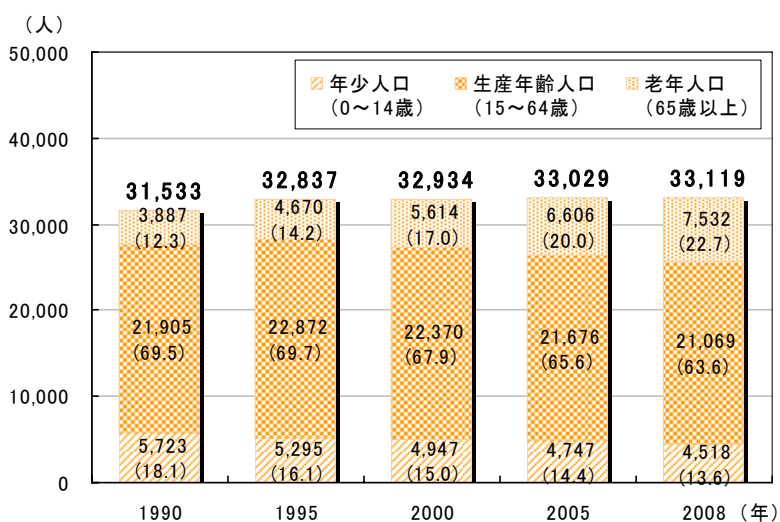
対象地域の人口は、1990年以降ほぼ横這い傾向にあり、女性が占める割合は若干大きく、その傾向も持続している。

しかしながら、年齢階層別の人口割合をみると、老年人口（65歳以上）の占める割合が増加しており、今後も少子高齢化が進むことが予想される。そのため、高齢者への交通サービスの改善が求められる。



※ () 内は構成比 (%)

図1-3 対象地域の性別別人口構成



※ () 内は構成比 (%)

図1-4 対象地域の年齢階層別人口構成

出典：平成17年国勢調査、

2008年は住民基本台帳（外国人登録に基づく人口）（10月1日現在）

(3) 町丁字別の老年人口割合分布（常住人口の分布）

対象地域の老年人口割合（65歳以上の割合）は、町全体で22.7%であり、矢部、味間、大木等の地域で30～40%と高い割合になっている。

近鉄橿原線や近鉄田原本線、国道24号沿線は老年人口割合が低く、道路ネットワークまたは公共交通ネットワークの不便な地域ほど老年人口の割合が高くなる傾向がある。

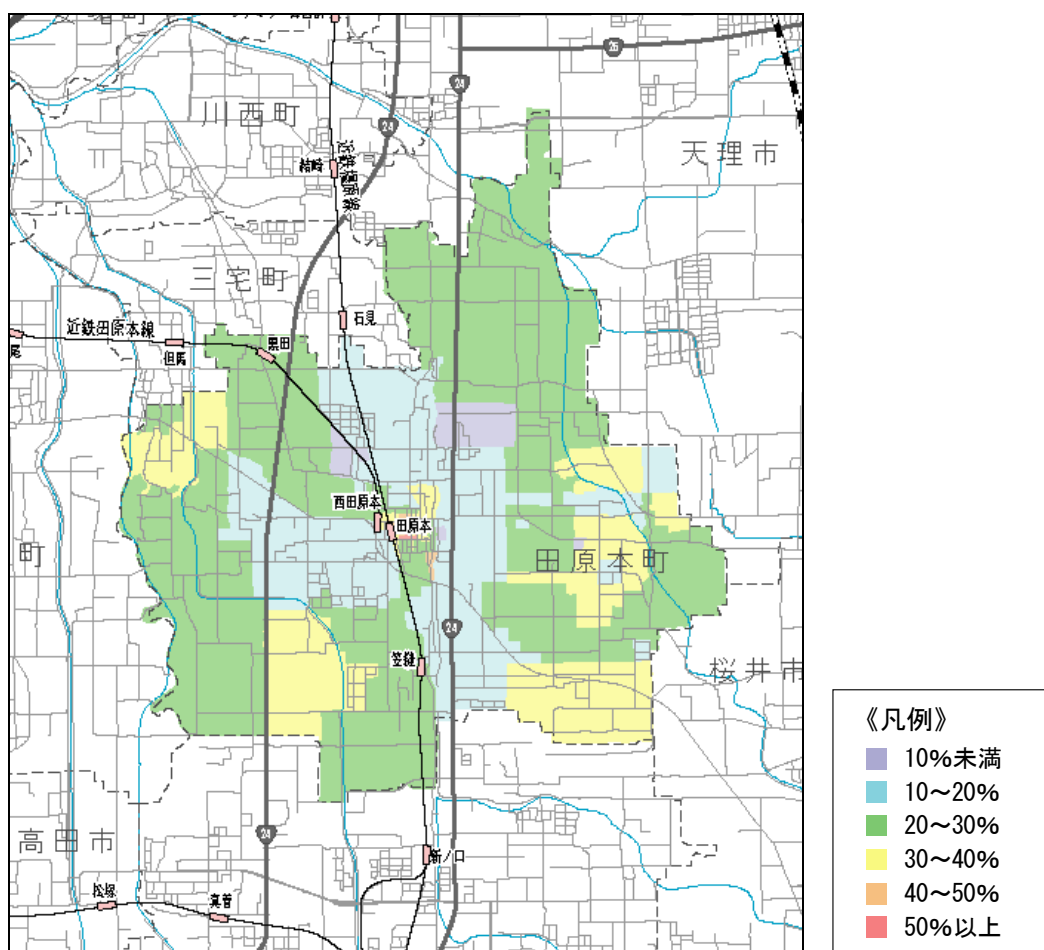


図1-5 対象地域の町丁字別老年人口割合分布

出典：平成17年国勢調査

2. 対象地域の土地利用等の状況

2-1. 土地利用の状況

対象地域は、国道24号沿線や国道24号と国道24号バイパスに囲まれた地域が市街化区域に指定されている。

この市街化区域内に住宅用地や商業用地が多くみられ、本町の中心市街地を形成している。また、町の市街地周辺には広い田園ゾーンが広がっている。

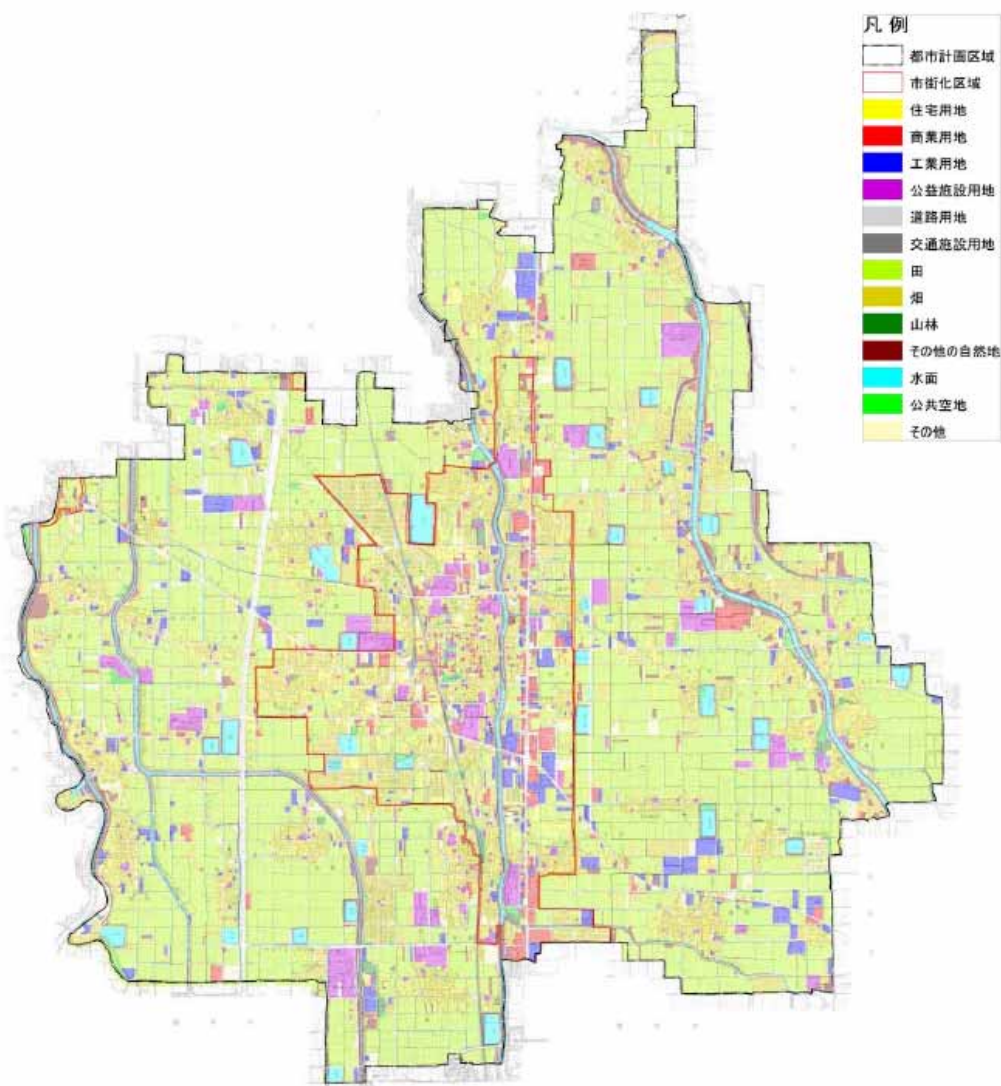


図2-1 対象地域の土地利用状況

出典：都市計画マスタープラン

2-2. 都市計画の状況

田原本駅や西田原本駅周辺は商業地域に指定されており、国道24号沿線は近隣商業地域や準工業地域に指定されている。

その他の地域では第1種住居地域に指定されている地域が多くなっている。

凡		例		
種 類	色 別	容積量 建ぺい率	高度地区	備 考
第1種低層 住居専用地域	■	80 50		壁面後退1m 建築高さ制限10m
第1種中高層 住居専用地域	■	200 60	15m高度地区	
			10m高度地区	
			15m高度地区 勾配調整等七区	
第1種住居地域	■	200 60	15m高度地区	
近隣商業地域	■	200 80	20m高度地区	準防火地域
			15m高度地区 勾配調整等七区	
商業地域	■	400 80	31m高度地区	準防火地域
準工業地域	■	200 60	20m高度地区	
		都市計画道路		
		市街化区域		

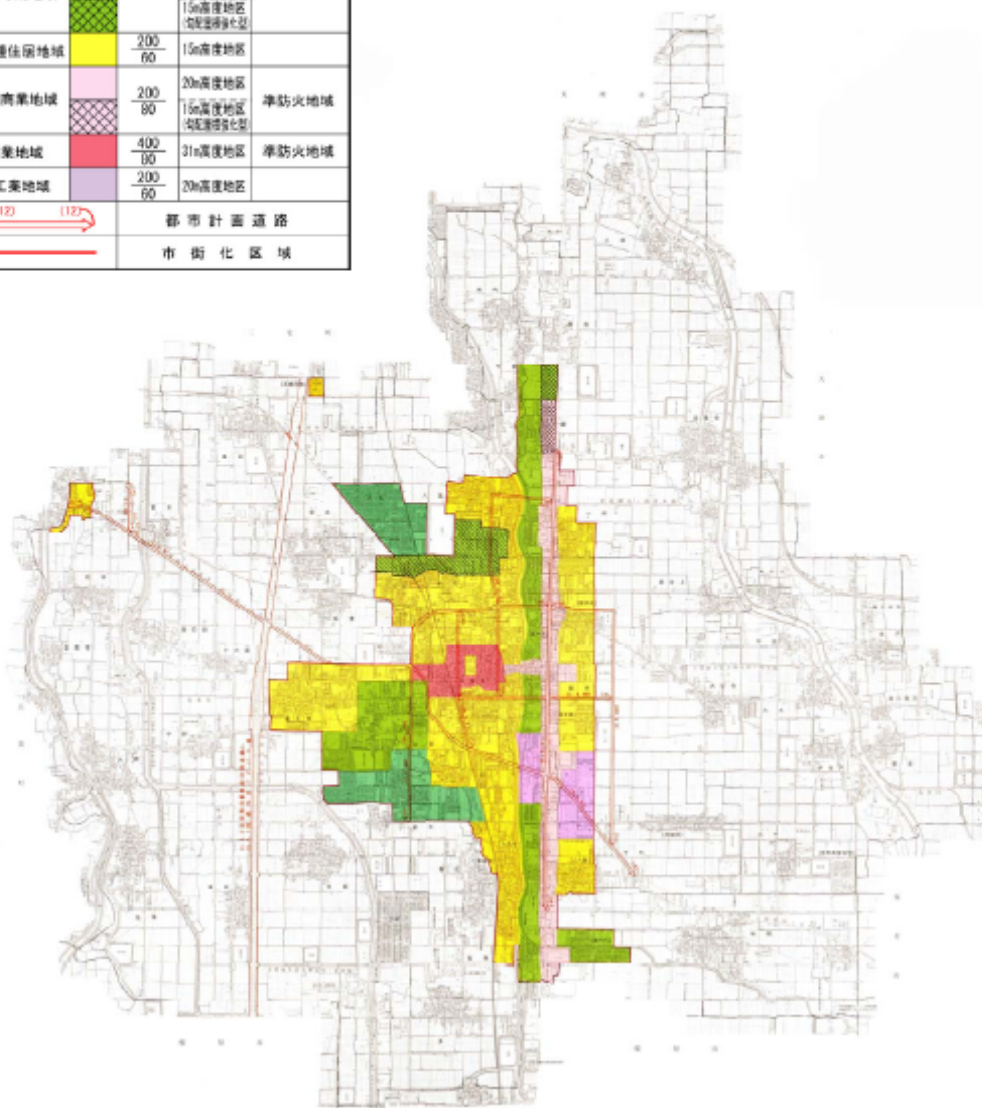


図2-2 対象地域の年齢階層別人口構成

出典：都市計画マスタープラン

2-3. 施設の立地状況

(1) 公共施設等

近鉄橿原線の東側に学校や幼稚園、公民館等が多く設置されている。しかし、全体的には町域一円に分布している。

大規模な商業施設は本町には存在していないが、隣接する橿原市や天理市に数カ所見られる。

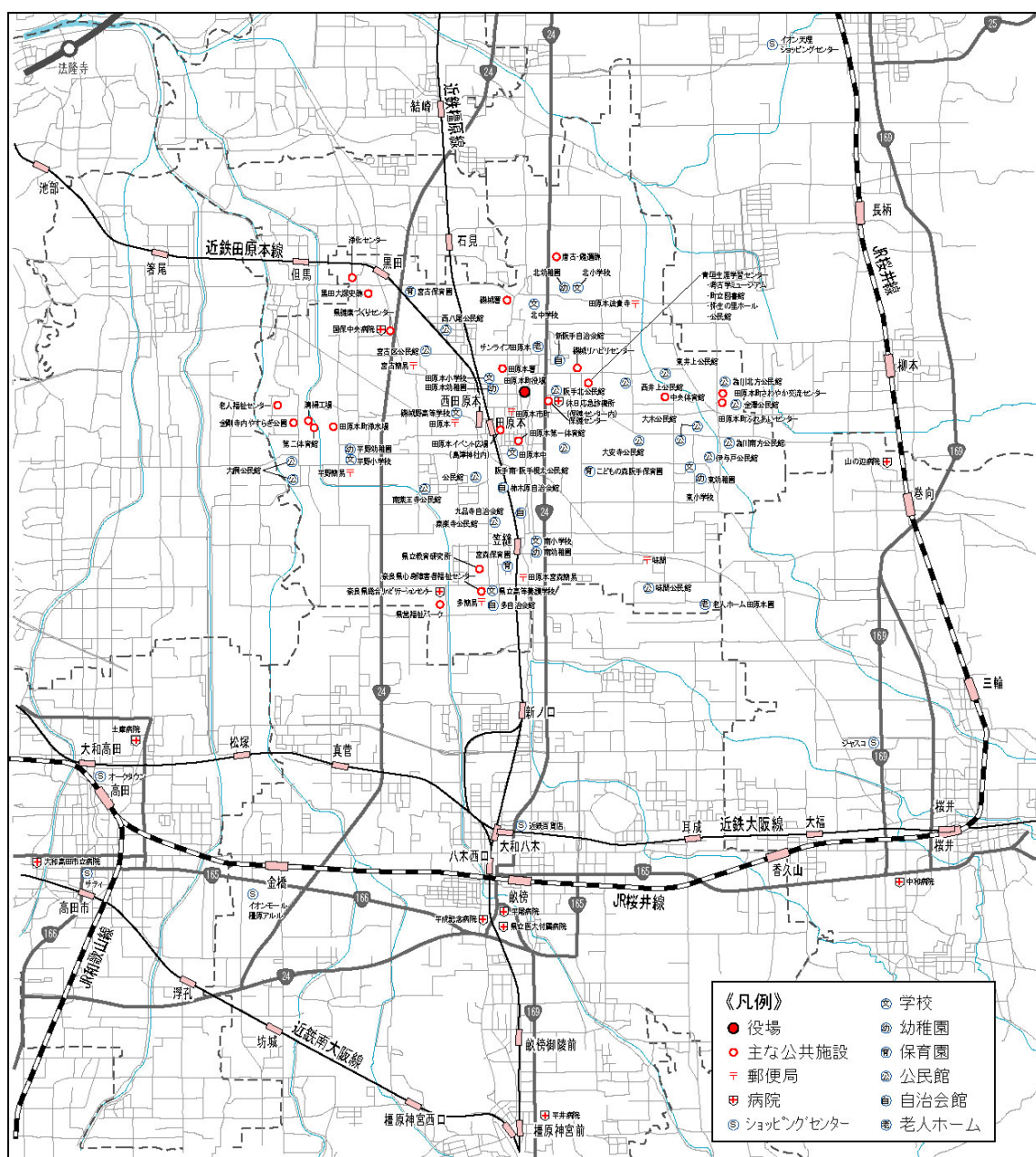


図2-3 対象地域の公共施設等の立地状況

(2) 主要な観光地

近鉄橿原線や近鉄田原本線沿線に神社・仏閣の観光地が多く存在している。また、大和中央自転車道沿線にも観光地は存在し、サイクリングをしながら観光地を回れるようになっている。



図2-4 対象地域の主な観光地の立地状況

3. 地域間流動や交通手段分担の状況

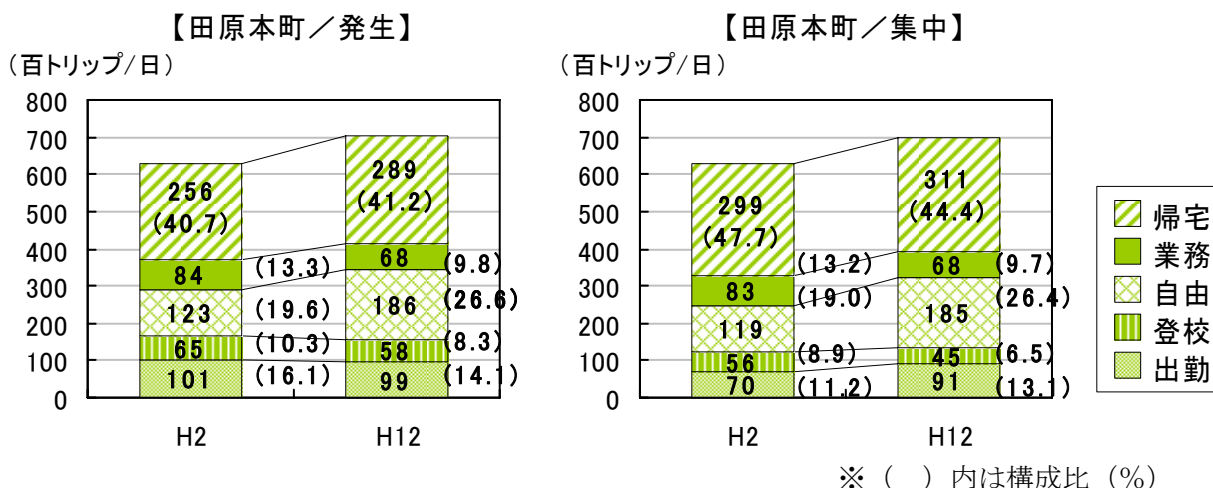
3-1. 目的別交通手段別の発生集中量

田原本町の発生集中交通量は、平成2年から平成12年にかけて微増している。

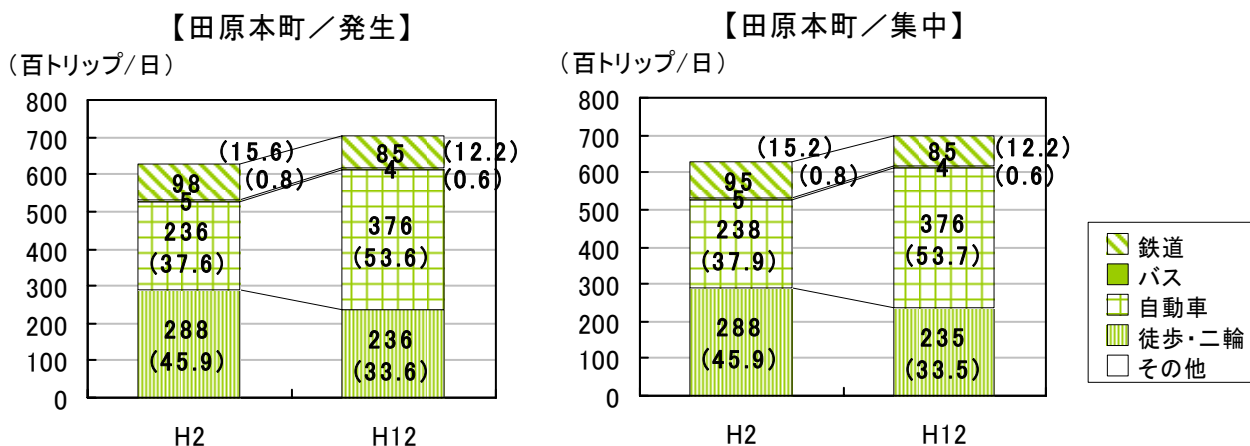
目的別では「自由目的」の増加が著しいのに対し、「登校目的」「業務目的」での発生集中量は減少している。

交通手段別では、「自動車」を利用する発生集中量は大幅に増加しており、他の交通手段は全て減少している。本町は自動車の依存度が高いことがわかる。

■目的別発生集中量



■交通手段別発生集中量



出典：パーソントリップ調査

3-2. 田原本町からみた地域間流動

(1) 地域間流動

田原本町は、橿原市との流動が最も多く、約 12.6 千トリップ/日、次いで、奈良市・生駒市・大和郡山市・安堵町の順であり、奈良県内の南北方向の地域との結びつきが強い。しかし、大阪府・兵庫県との流動も多く、約 9.2 千トリップ/日となっている。

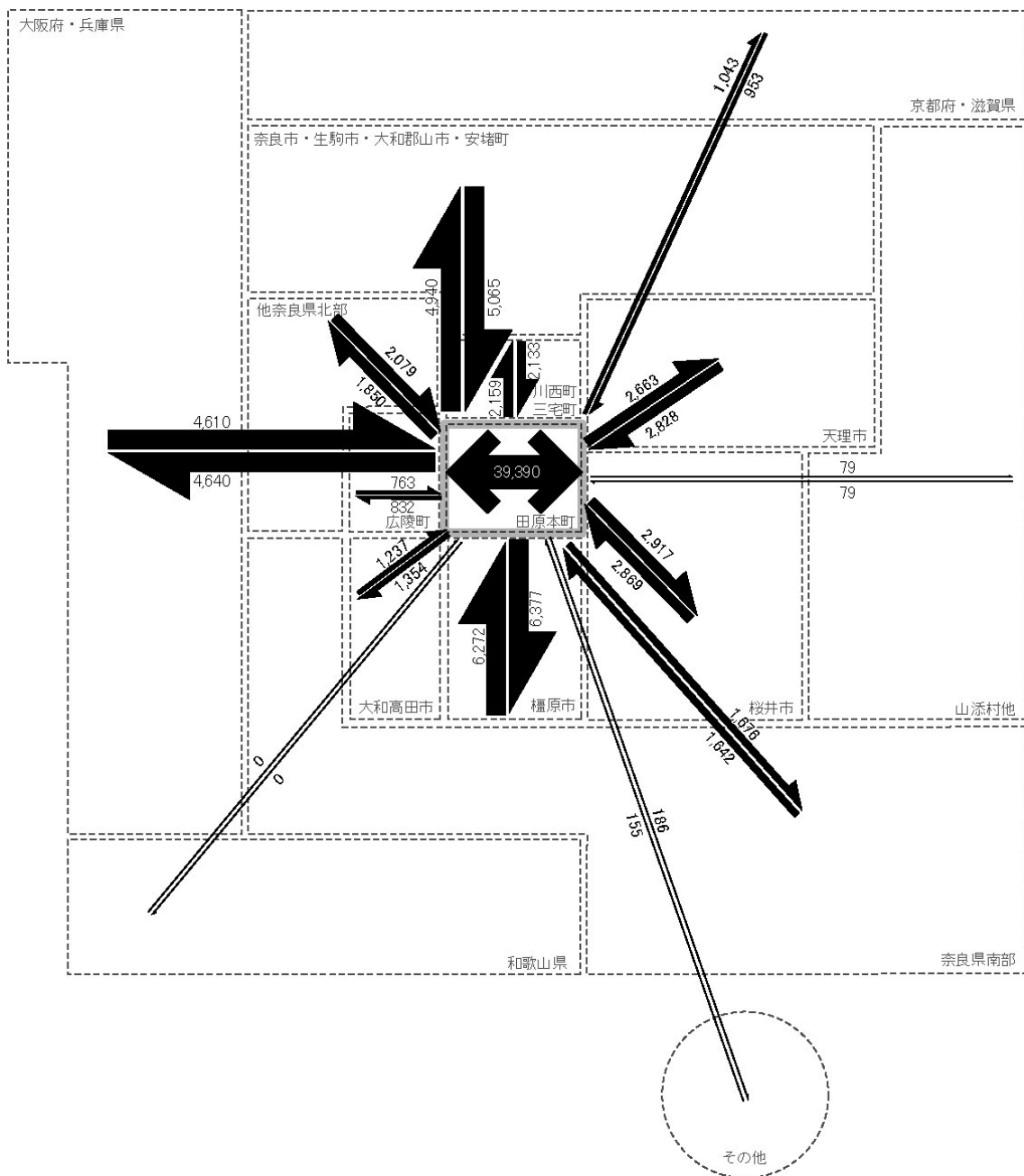


図3-1 田原本町からみた地域間流動

出典：H12パーソントリップ調査

(2) 目的別交通手段別の地域間流動

地域間流動を目的別に見ると、田原本町の内々交通は「帰宅目的」の割合が最も高いが、次いで「自由目的」の割合が高い。地域間流動の多い橿原市でも「自由目的」の割合が高いことがわかる。大阪・兵庫方面へは出勤目的が約半数を占める。

地域間流動を交通手段別に見ると、田原町の内々交通は「徒歩・二輪」「自動車」が約半分ずつであり、「バス」「鉄道」の利用は無いに等しい。天理市、橿原市、桜井市等の様に近接する市へは「自動車」、遠方になると「鉄道」の割合が高くなっている。

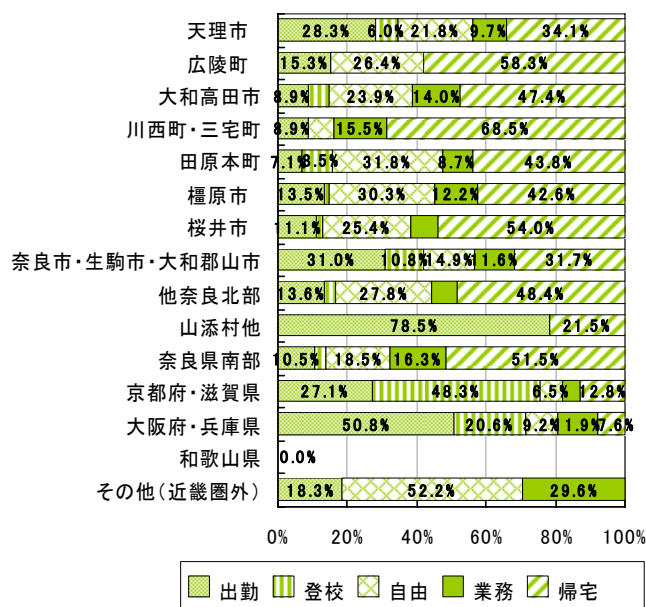


図 3-2 田原本町からみた地域間流動の目的構成

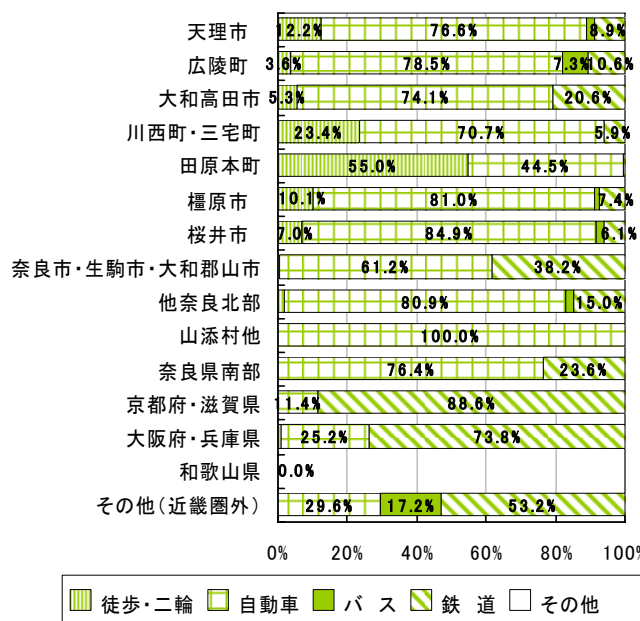


図 3-2 田原本町からみた地域間流動の交通手段構成

出典：H12 パーソントリップ調査

4. 自動車交通等の実態

4-1. 道路ネットワークの整備状況

地域内の道路ネットワークとしては、本町を南北に国道 24 号と国道 24 号バイパスが 2 車線道路として整備されているが、国道 24 号バイパスは最終的に 4 車線整備される予定である。国道以外の主要地方道や県道については全て 2 車線道路であり、東西の道路ネットワークは弱い。

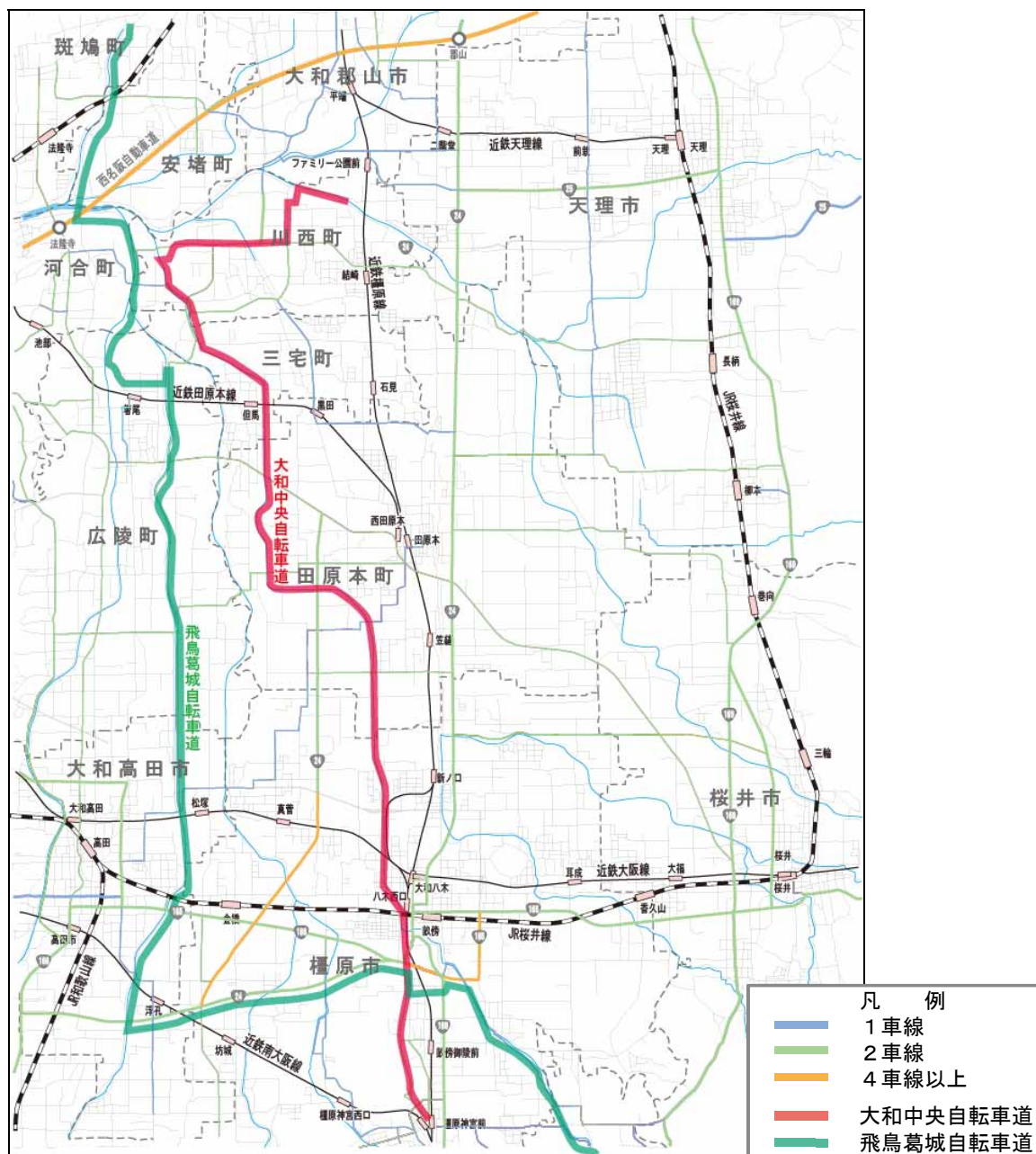


図4-1 道路ネットワークの整備状況

出典：平成17年度道路交通センサス

4-2. 日交通量の状況

(1) 平日の状況

地域内の平日の日交通量は、本町を南北に通過する国道 24 号に集中しており、2 万台/日以上の利用が見られる。また、国道 24 号バイパスや東西の幹線道路である（主）桜井田原本王寺線で交通量が多く、1 万台/日以上の利用が見られる。

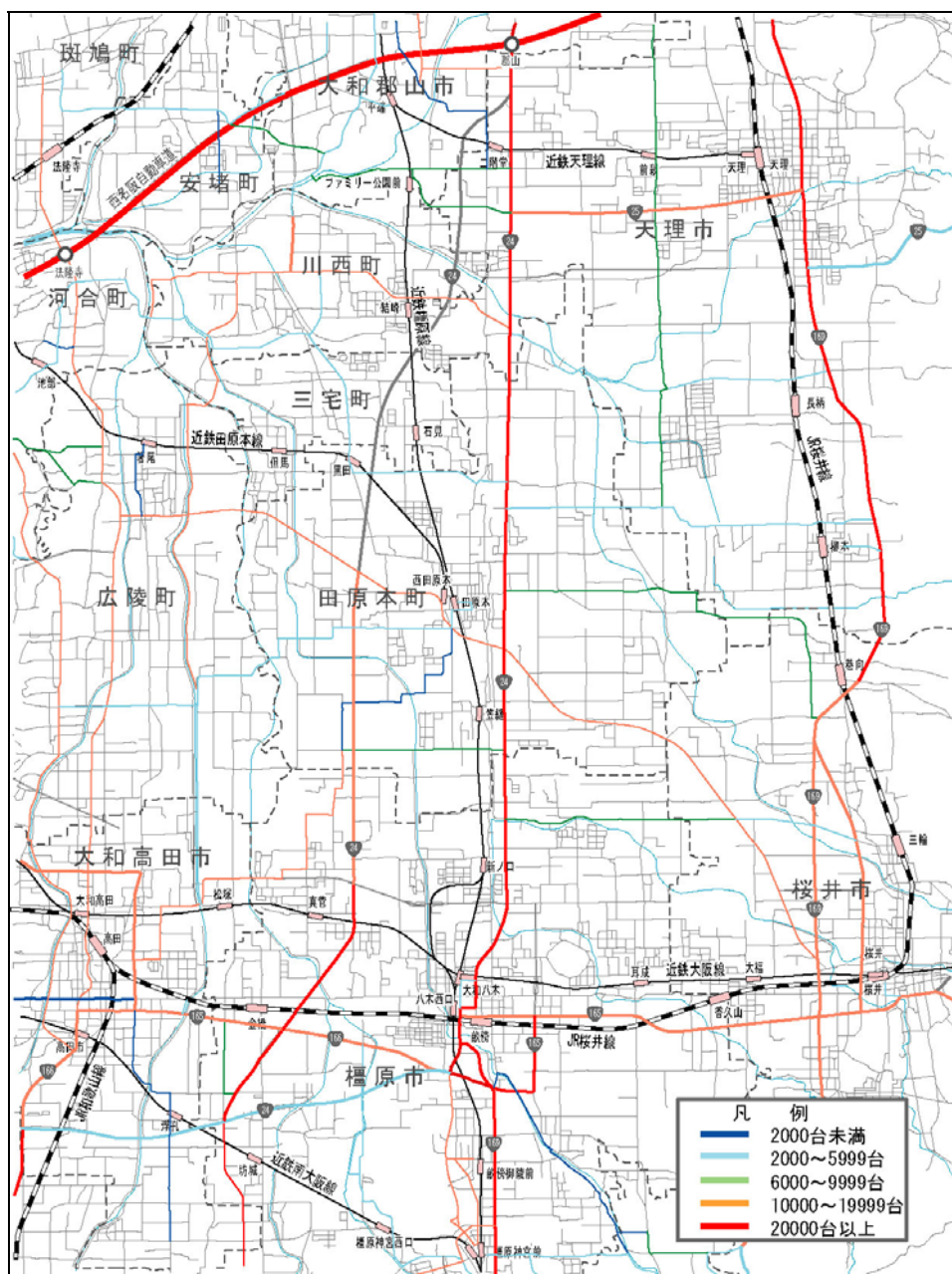


図4-2 日交通量の状況（平日）

出典：平成17年度道路交通センサス

(2) 休日の状況

地域内の休日の日交通量は、平日と同様に本町を南北に通過する国道24号に集中しており、2万台/日以上の利用が見られる。他の路線の交通量も平日と同程度になっているが、県道田原本広陵線は休日の方が多く、6千台/日以上の利用が見られる。

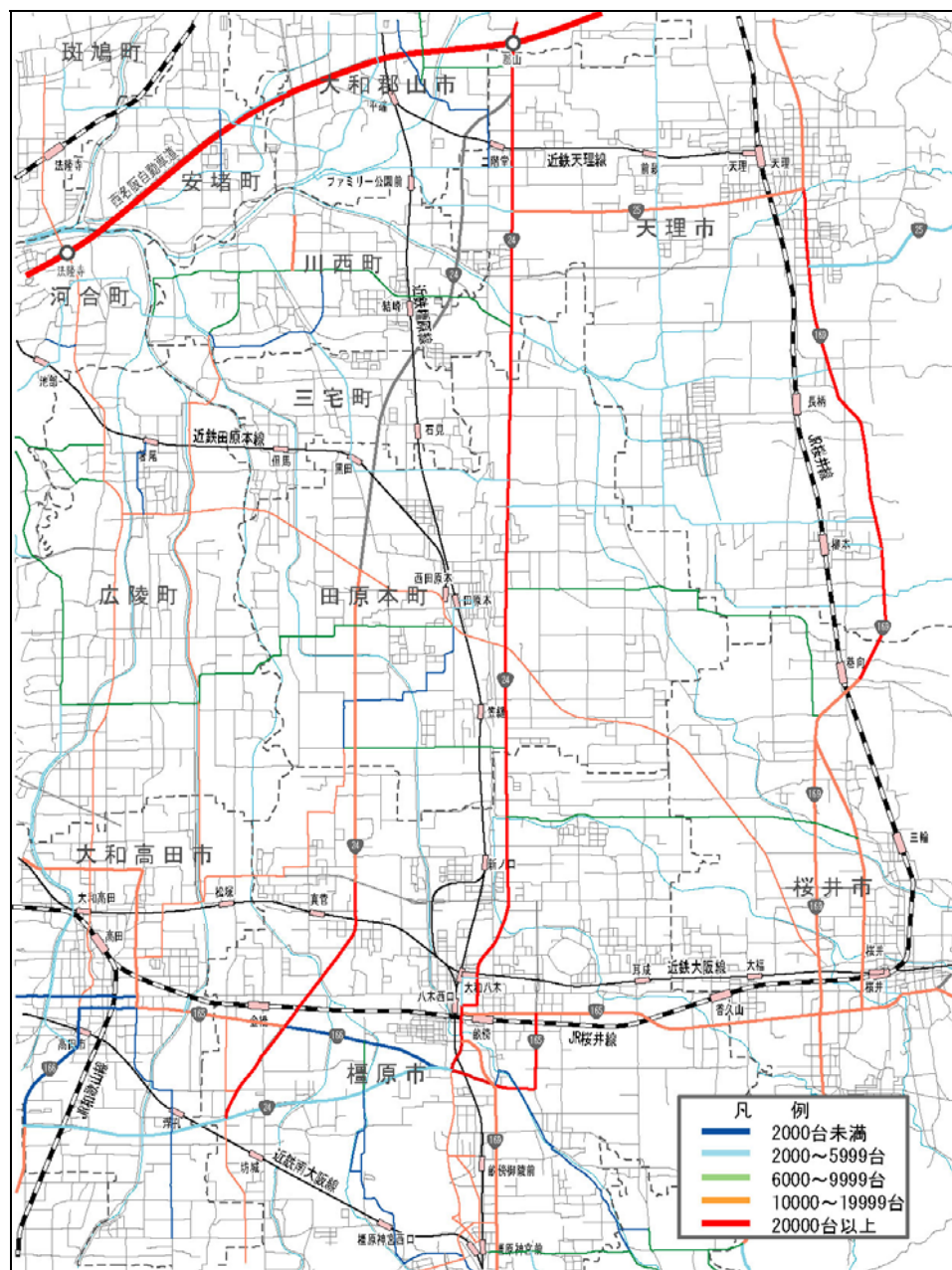


図4-3 日交通量の状況（休日）

出典：平成17年度道路交通センサス

4-3. 平日混雑度の状況

地域内の平日混雑度は、南北を結ぶ国道24号と東西を結ぶ(主)桜井田原本王寺線や県道結崎田原本線で混雑度1.0を超過しており、ピーク時間帯に混雑が発生もしくは、慢性的に混雑が発生している状況である。また、田原本駅前の県道田原本停車場線でも混雑度1.75以上と高い。

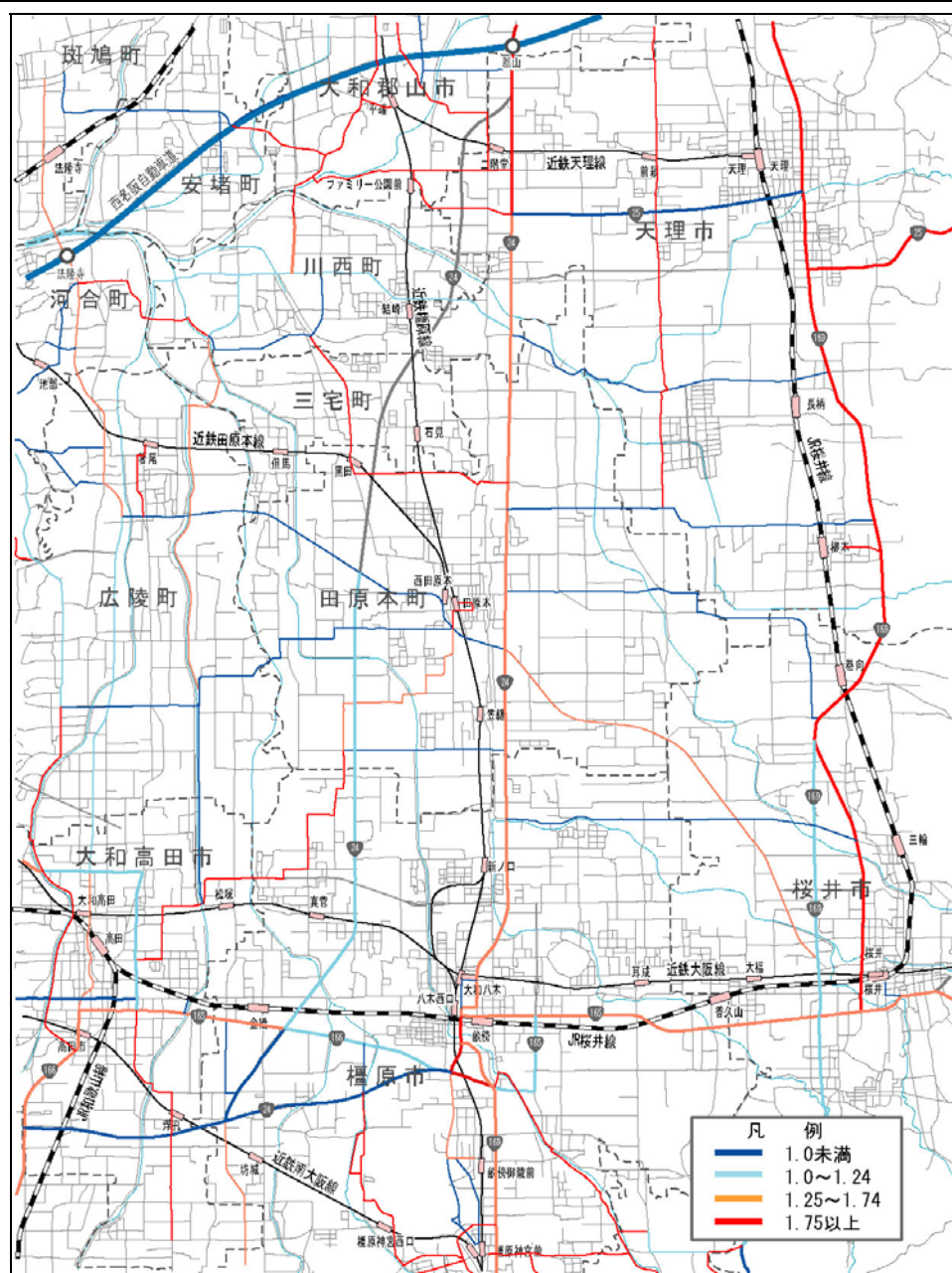


図4-4 平日混雑度の状況

出典：平成17年度道路交通センサス

4-4. ピーク時間帯の旅行速度の状況

(1) 平日の状況

地域内の平日ピーク時間帯の旅行速度は、平日混雑度が高い国道24号で20km/h未満となっており、国道24号バイパスや(主)桜井田原本王寺線、県道結崎田原本線で20~29km/hとなっている。

逆に、(主)桜井田原本王寺線でも国道24号以西や県道柳本田原本線では30~39km/hと比較的高い旅行速度となっている。

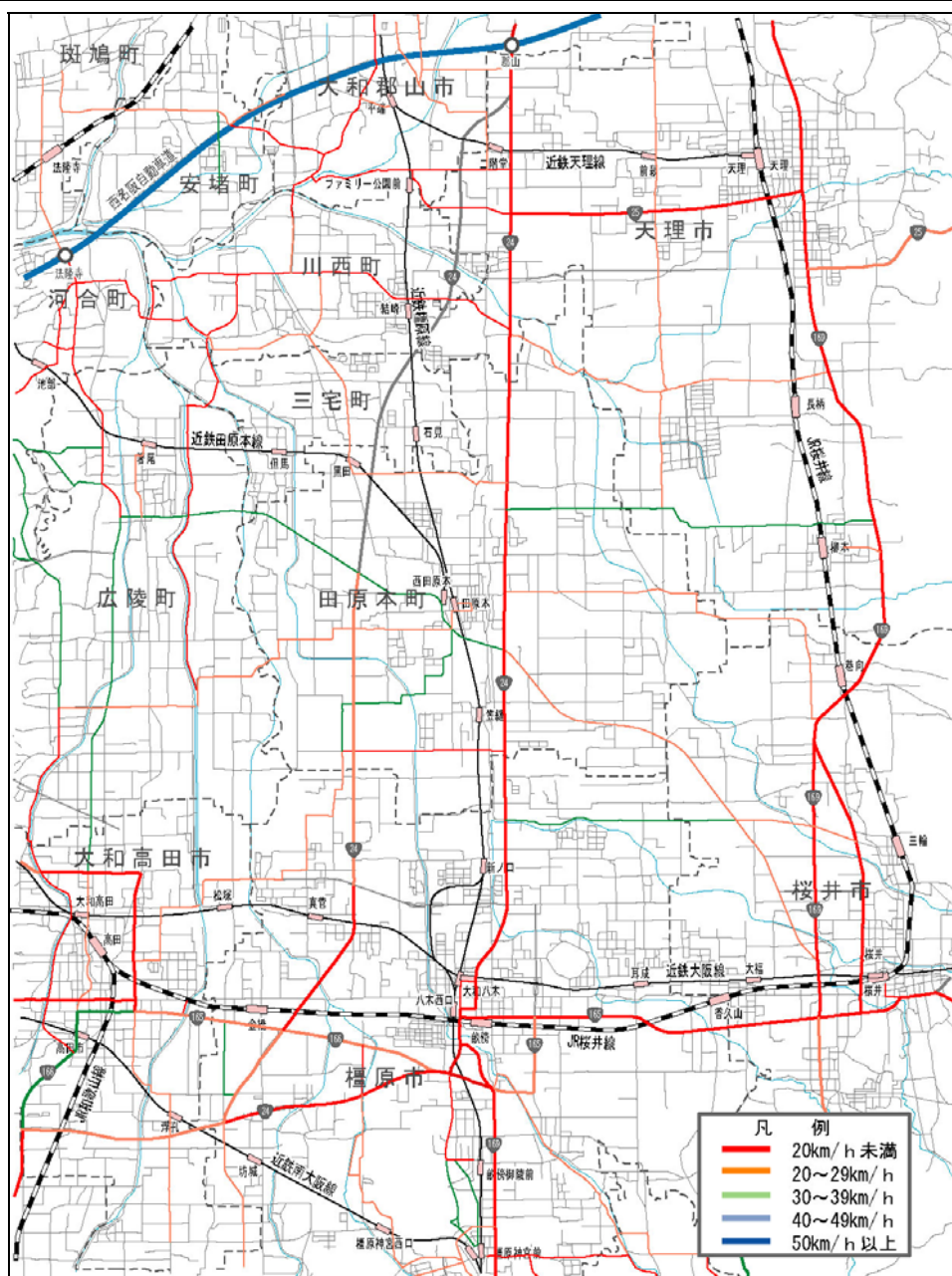


図4-5 ピーク時間帯の旅行速度の状況(平日)

出典：平成17年度道路交通センサス

(2) 休日の状況

地域内の休日ピーク時間帯の旅行速度は、平日と同様に国道 24 号で 20km/h 未満の箇所があり、国道 24 号バイパスや（主）桜井田原本王寺線、県道結崎田原本線で 20～29km/h となっている。ただし、平日と比べ若干旅行速度は高くなる路線もあり、国道 24 号の（主）桜井田原本王寺線以北では 20～29km/h となっている。

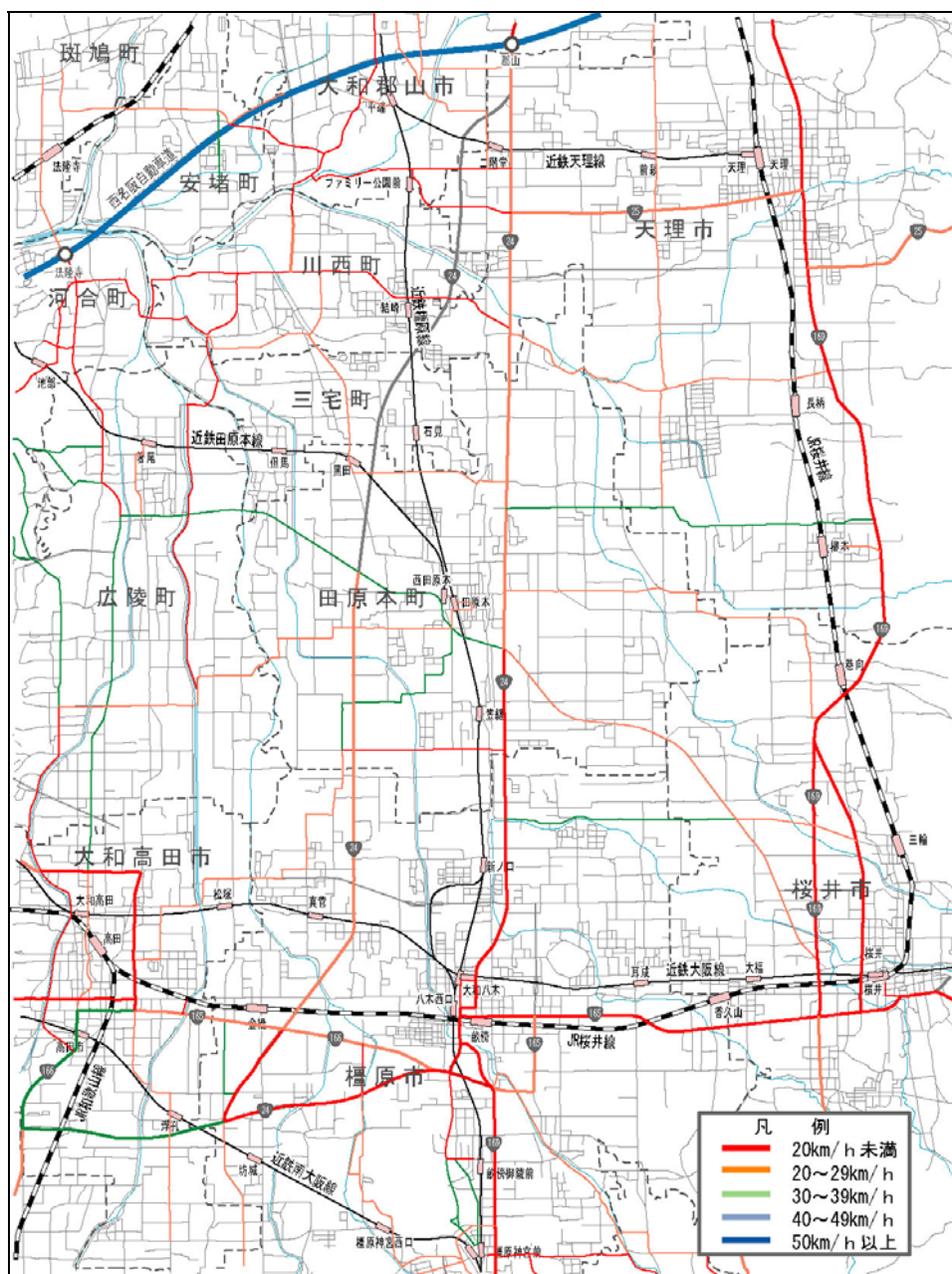


図4-6 ピーク時間帯の旅行速度の状況（休日）

出典：平成17年度道路交通センサス

5. 公共交通等の実態

5-1. 公共交通ネットワークと勢力圏

(1) 公共交通ネットワークの状況

地域内の鉄道網は、近鉄橿原線と近鉄田原本線が運行されており、田原本駅と西田原本駅にて結節している状況である。そのため、田原本駅や西田原本駅を中心とした主要ターミナルの機能充実が求められ、端末交通である他の公共交通との連携による利便性向上を図る必要がある。

バス路線は、西田原本駅－国保中央病院を結ぶ路線と町南部のリハビリセンター行きの路線が存在するのみである。

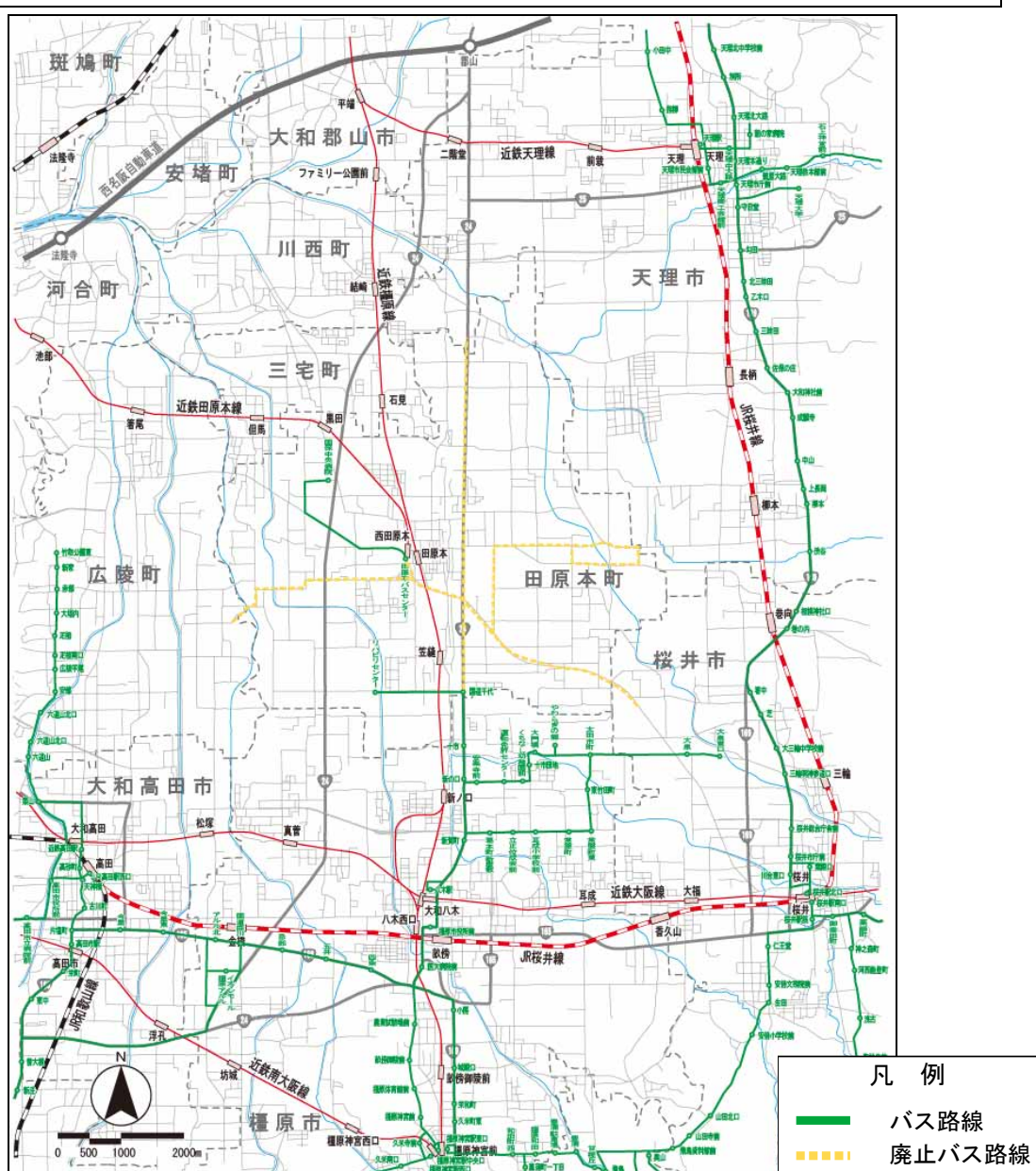
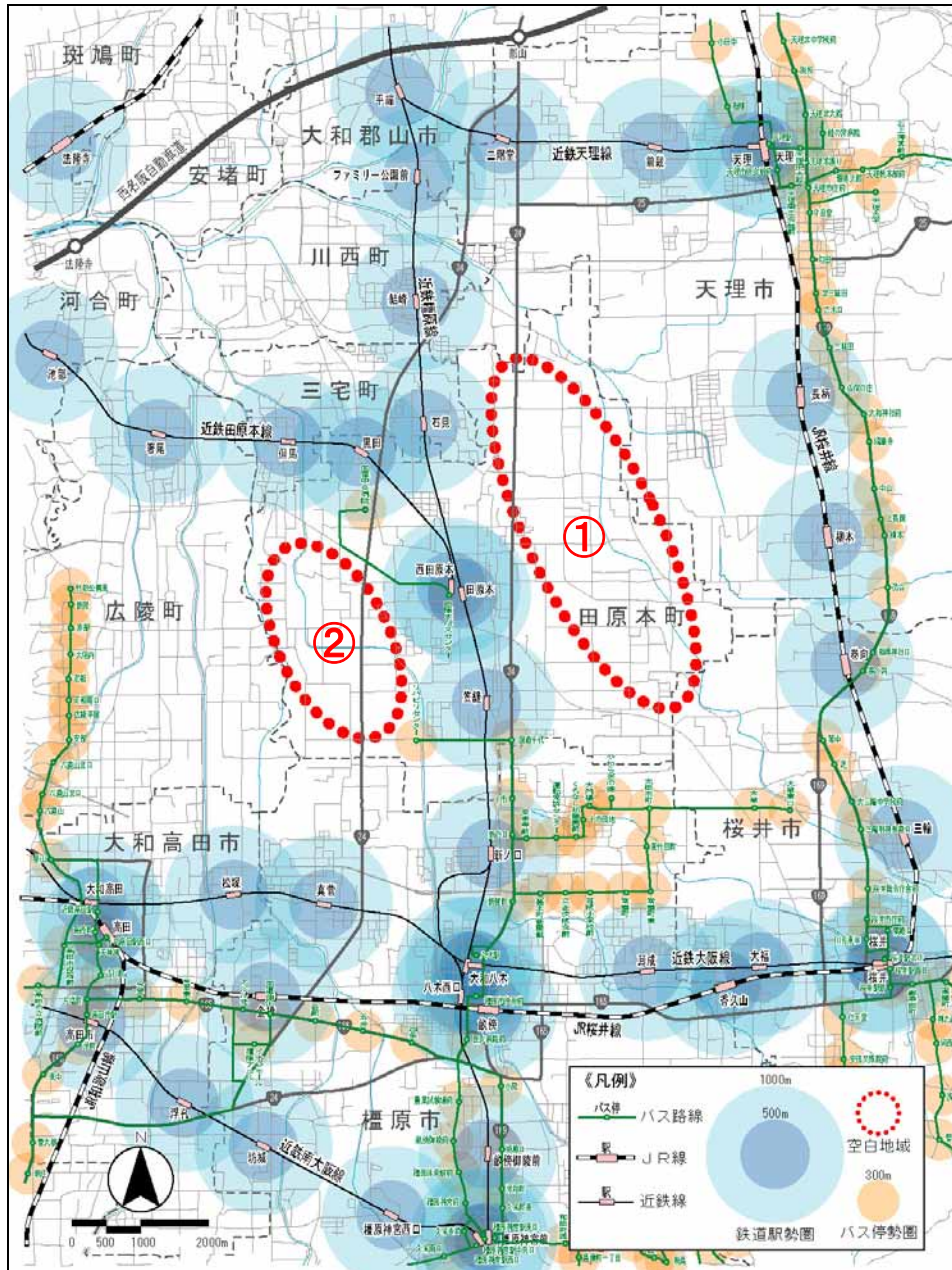


図5-1 鉄道ネットワークの整備状況

(2) 公共交通の利用勢圏

各駅の駅勢圏をみると、鉄道駅を挟んで東西で空白地域が広がっている。これらの公共交通空白地域の解消が課題として挙げられる。



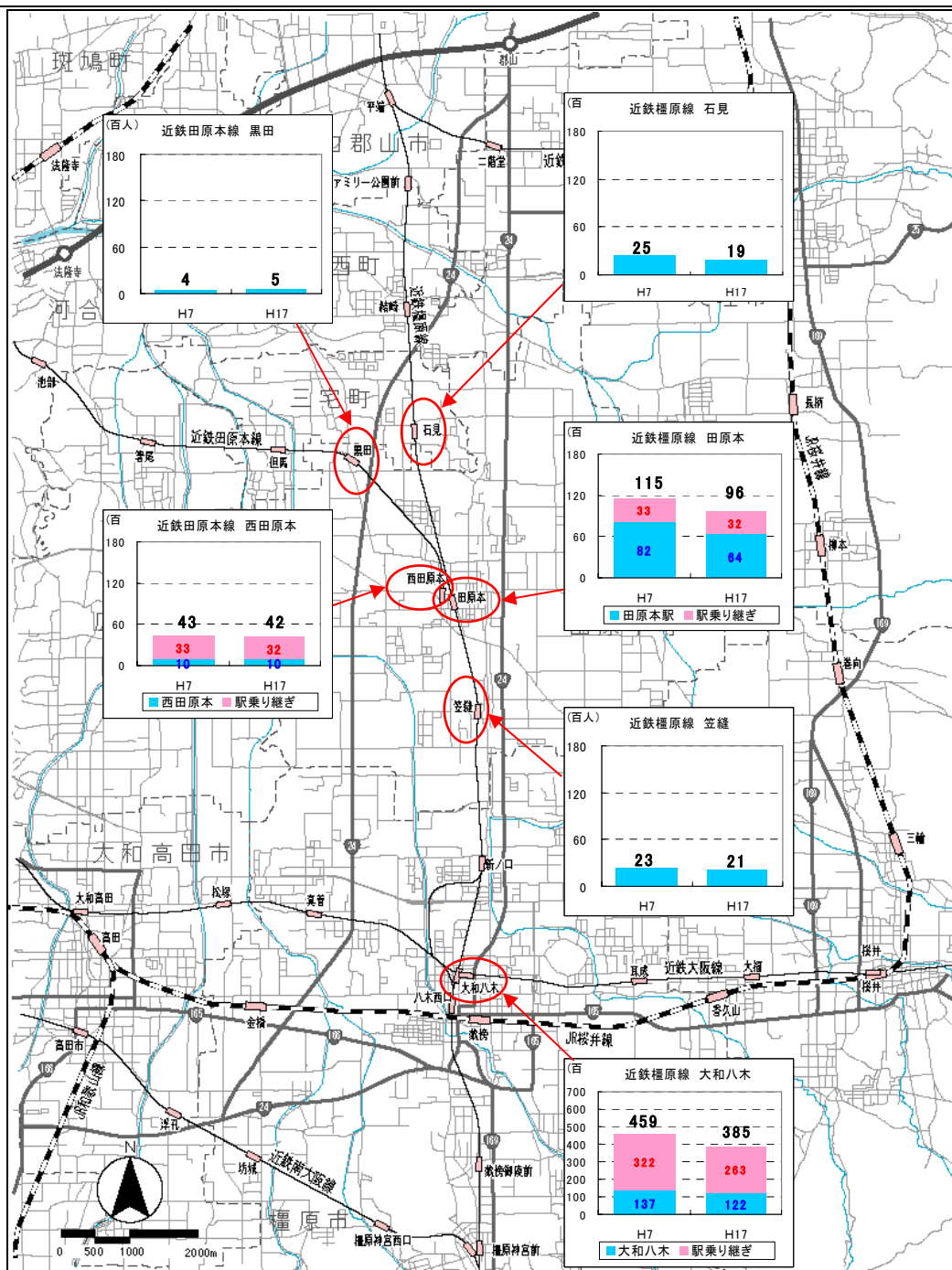
空白地域①は、八田、法貴寺、鍵、大安寺、味間等の字が挙げられる。

空白地域②は、佐味、満田、矢部、大網等の字が挙げられる。

図5-2 鉄道駅とバス停の利用勢圏

5-2. 鉄道駅の利用状況

地域内の駅別日乗降客数は、田原本駅の利用が最も多く H17 時点で 96 百人/日となっている。乗降客数の推移を見ると、近鉄橿原線は大きく減少しており、田原本線は横ばいに推移している。



※図中の数値は年平均日乗降客数

図5-3 駅別の日乗降客数の状況

出典：都市交通年報

5-3. 駅周辺の交通結節機能の実態

(1) 駅利用者の目的地分布

近鉄橿原線の駅や黒田駅を利用する人は、ほとんどが田原町より北に位置する「奈良市生駒市等（他は大和郡山市、安堵町）」や「大阪府・兵庫県」を目的地としている。石見駅や田原本駅については、橿原市を目的地とする利用者も多い。

西田原本駅を利用する人は、田原本町より北西側もしくは西側の市町を目的地とする割合が高い。

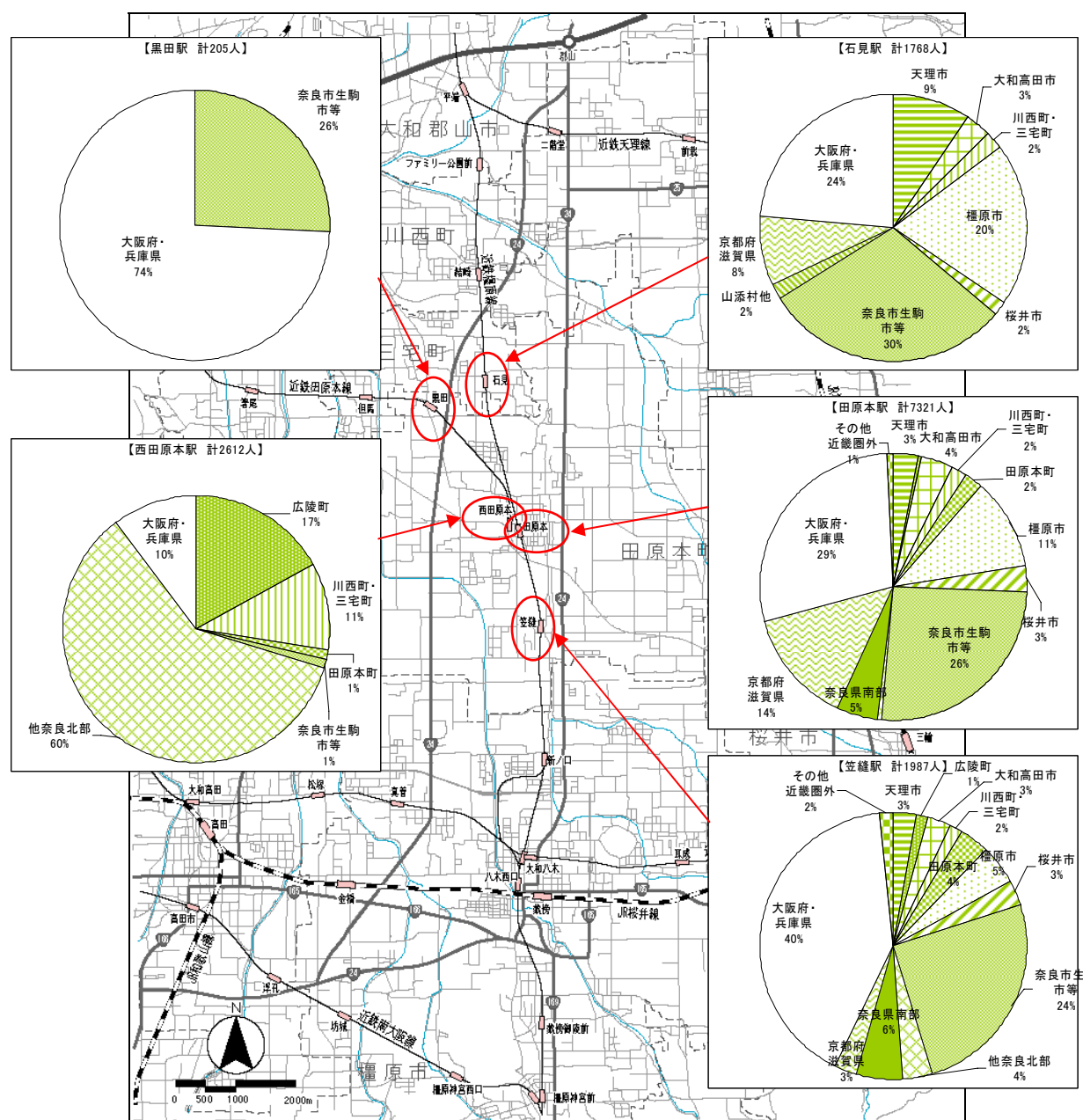


図5-4 駅利用者の目的地分布

出典：H12パーソントリップ調査

(2) 田原本駅・西田原本駅の端末交通手段分布

町域に関連する駅の端末交通手段をみると、田原本駅・西田原本駅は徒歩が約半分を占め、徒歩と二輪がほとんどである。西田原本駅のイグレスについては21%と自動車の割合が高く、駅前の駐車場が少ないことを考えると、自動車による送迎が多いと思われる。

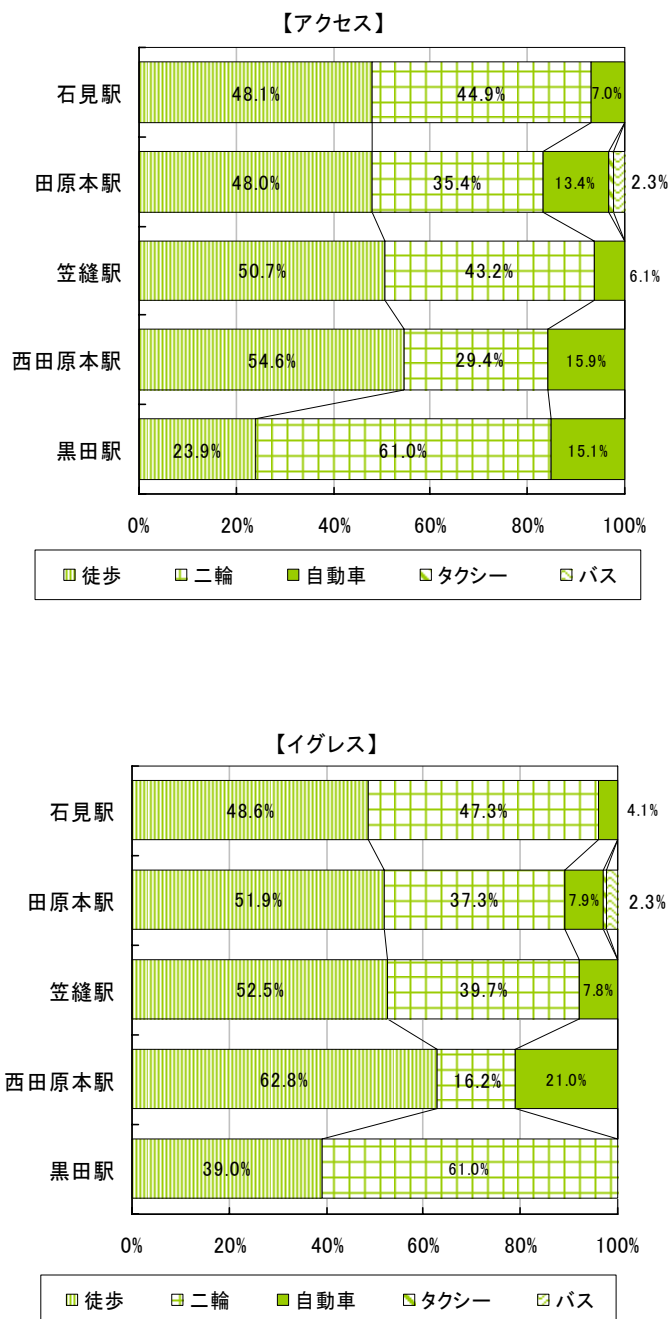


図5-5 駅利用者の端末交通手段分布

出典：H12パーソントリップ調査

6. 田原本町第3次総合計画

6-1. 基本施策

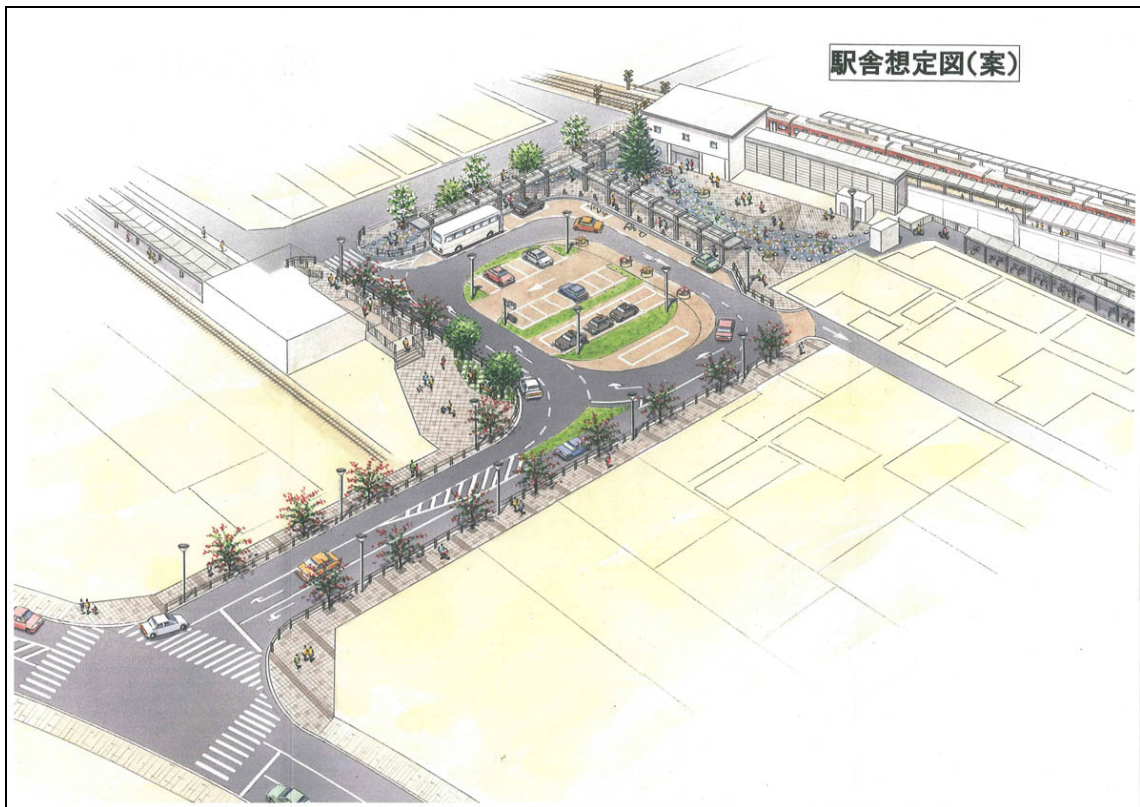
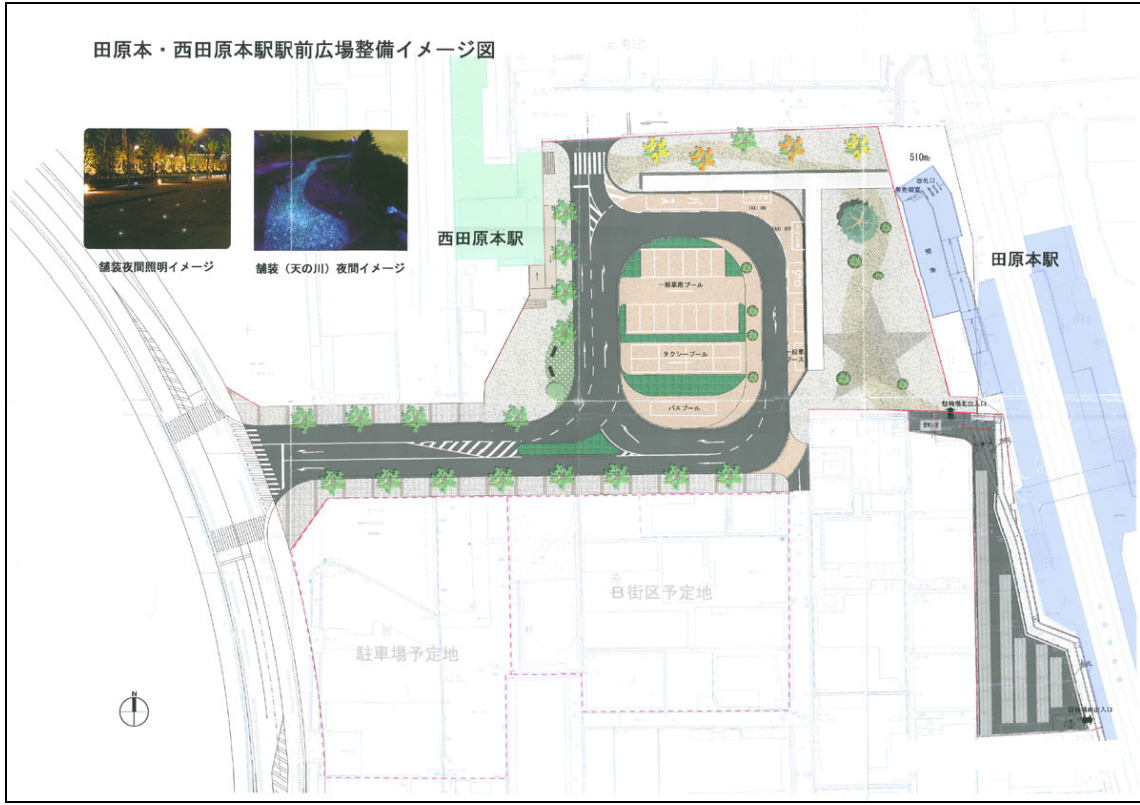
平成19年8月に平成19年度から平成28年度の10か年を計画期間とする、新しいまちづくりの指針となる「田原本町第3次総合計画」が策定された。当該計画は、愛称を「自然と歴史・文化によるまちづくりプラン」とし、本町の行政の各分野における計画や方針を統括する計画として、本町の目指すべき将来像とこれを実現するための基本的な施策の方向を明らかにし、今後の町政運営の基本指針を示している。

当該計画の中で、まちづくりの基本施策として以下の6つの基本施策が挙げられている。この基本施策の内、「3. 都市基盤が充実したまちづくり」の中では田原本駅前周辺整備の促進や中心市街地の活性化・利便性の向上、「4. 快適に生活できるまちづくり」の中では地球環境への様々な負荷を見直すとしている。また、「6. 効率的な計画推進をめざしたまちづくり」の中では、まちづくりをする上で住民参加の重要性を述べ、町政への住民参加促進や広報・広聴活動の充実に努めるとしている。



図6-1 まちづくりの基本施策

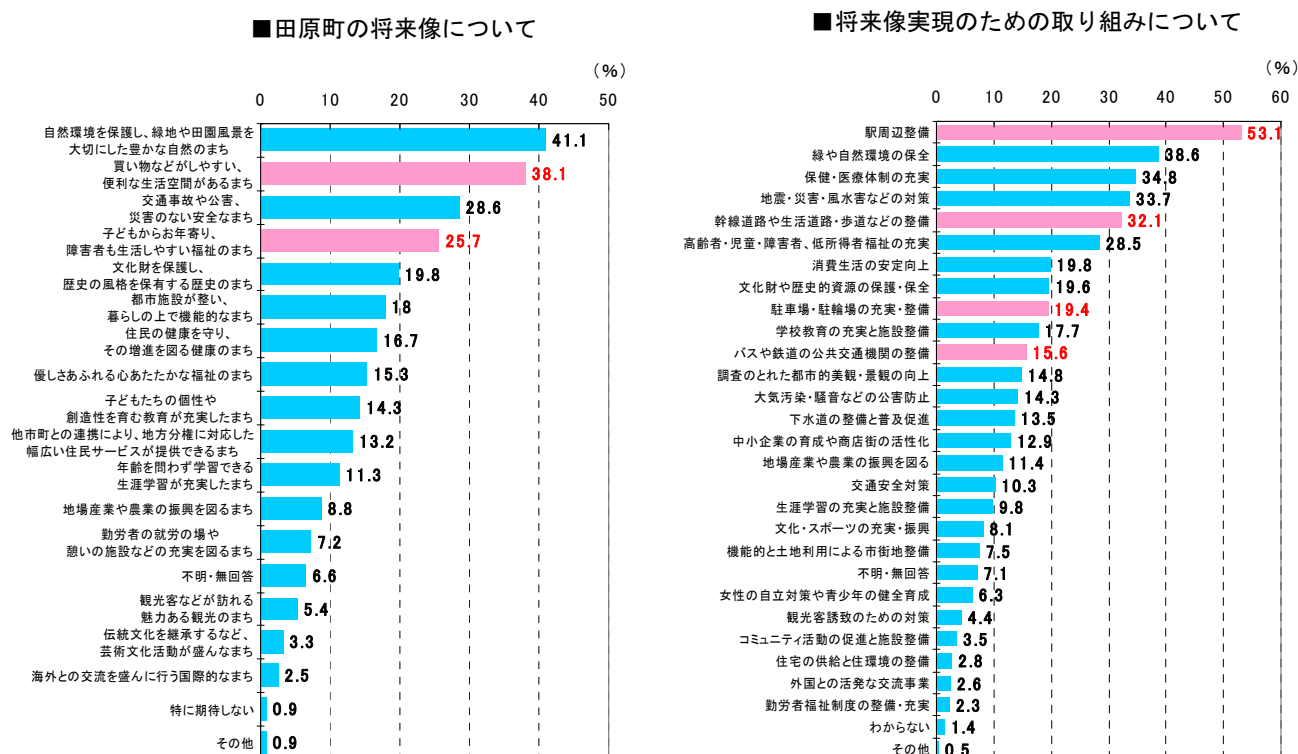
【参考】 田原本・西田原本駅前周辺整備



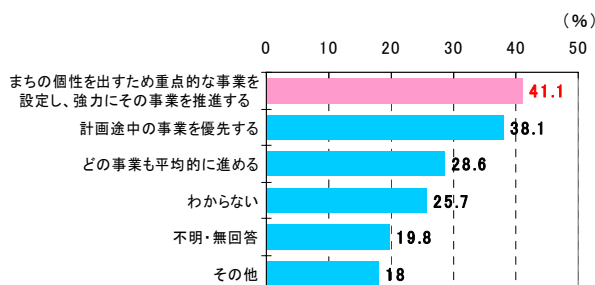
6-2. アンケート調査の状況

第3次総合計画を策定するにあたり、平成17年9月に、町内在住の満165以上の男女を対象に本町の進むべき方向や住民の満足度等を把握することを目的としてアンケート調査を実施した。この結果の一部を以下に抜粋する。

住民の意見として、まちづくりの取り組みとしては「駅周辺整備（53.1%）」の意向が強く、「まちの個性を出すため重点的事業を設定し、強力にその事業を推進する（41.1%）」ことを望んでいる。



■計画策定にあたり、事業を推進していく上での留意点について



出典：第3次総合計画