

### 3. 住民の利用意向

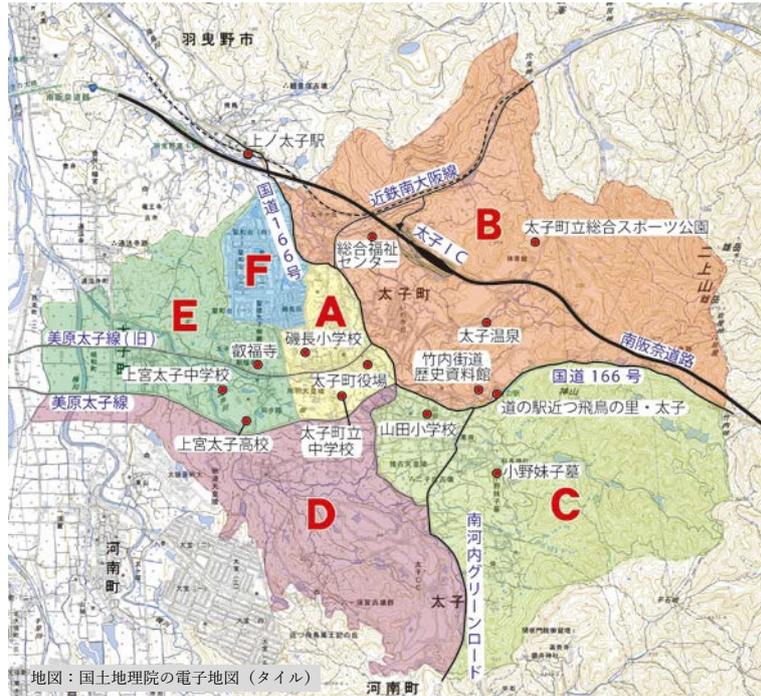
#### 3-1. アンケート結果（町全域）

平成 29 年度に町全域を対象に交通に関するアンケートを実施しました。その結果の概要は以下ようになります。

調査手法	郵送発送・郵送回収
調査日時	平成 29 年 9 月 15 日～10 月 1 日
調査対象	町全域
送付数	1000 通
回収数	439 票（43.9%）

##### (1) 路線バスについて

- ・路線バスの認知度は高いが利用頻度は少なく、日常的な交通手段として利用されていないことが伺えます。
- ・しかしながら、路線バスを必要と考えている割合は約 9 割となっており、ほとんどの回答者が路線バスの必要性を認識しています。
- ・また、高齢者よりも 30 歳から 50 歳代の方や、自動車を所有している方の必要性の認識が高いことから、地域の交通手段として路線バスが必要であると認識していることが伺えます。
- ・路線バスを継続するための手段としては、「現状維持のために町の支援が必要」と考えている方が多い反面、「運賃が高くなっても現状維持してほしい」や「地域で負担金を出し合っても存続させるべき」など、個人負担が増加する対策についての意見は若干少なくなっています。
- ・地区別では、C 地区、D 地区での必要性を望んでいる割合が高く、D 地区では、「地域で負担金を出し合い存続」や「地域や住民がもっと利用すべき」との回答が他の地域と比べ多いことから、他の地区と比べ公共交通を望む考えの高さが伺えます。
- ・一方、バスの利用者を増やす対策として「便数を増やす」が多いことから、普段の利用で使いたい時にバスがあれば利用すると考えている方が多いことが伺えます。また、F 地区では「路線を増やす」ことを望んでいる方が多いことが伺えます。



▲ 居住地区別地図

## (2) その他の交通手段について

- ・ 日常の交通手段は、平日、休日とも「自家用車」での外出が多くなっており、日常的に自家用車を利用している人は約9割となっていますが、そのうち約2割は送迎によるものとなっています。
- ・ また、タクシーや予約型乗合ワゴンの利用が少ないことから、自分で車を運転できない方の移動手段は、自家用車で家族等の送迎によるものであることが伺えます。
- ・ 一方、近鉄電車は日常的に約9割の方が利用しており、最寄駅は約7割が上ノ太子駅となっています。また、駅から近いB地区、F地区では、徒歩での移動が多くなっています。
- ・ 駅までの移動方法として、すべての地区で自家用車が多くなっており、そのうち約3割が送迎となっています。
- ・ 以上より、これら3割の方は自力での移動手段がなく、自家用車で家族に送迎してもらった以外の交通手段がないものと考えられます。

### 3-2. アンケート結果（公共交通空白・不便地域）

平成30年度に公共交通空白・不便地域（聖和台・磯長台地域、畑・山田地域）に対して、交通に関するアンケートを行いました。その結果の概要は以下のようになります。

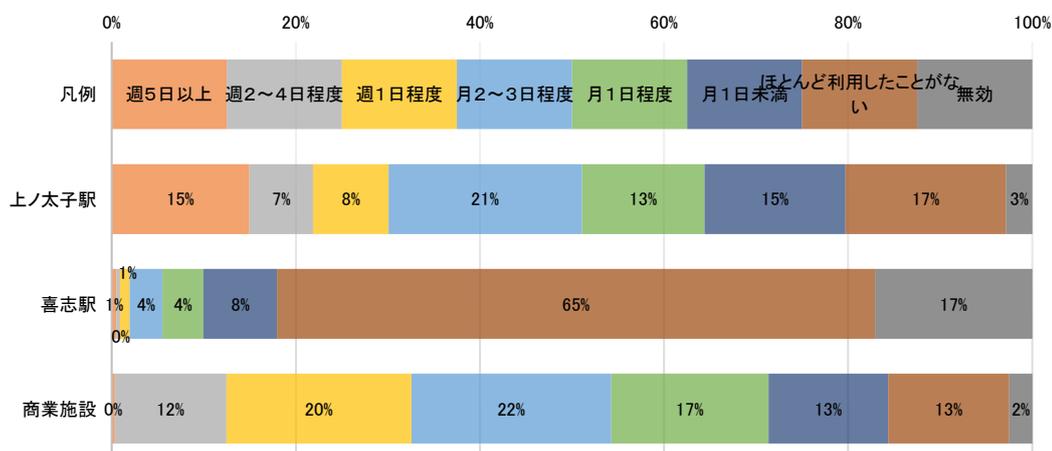
調査手法	郵送発送・郵送回収	
調査日時	平成30年9月15日～10月1日	
調査対象	聖和台・磯長台地域	畑・山田地域の一部
送付数	954通	999通
回収数	562票（58.9%）	424票（42.4%）

#### (1) 聖和台・磯長台地域

##### 【普段の移動について】

- ・上ノ太子駅の平均利用頻度は1.24日/週。
- ・上ノ太子駅の高頻度の利用者は若年層になるにつれ多くなり、通勤・通学での利用が高いと考えられます。
- ・上ノ太子駅への交通手段は総じて徒歩が多く、利用頻度が低くなるにつれ、自家用車を利用する傾向にあります。
- ・喜志駅の平均利用頻度は0.11日/週、駅利用に関しては、距離的に近い上ノ太子駅を利用する傾向にあります。
- ・新しくできた商業施設の平均利用頻度は0.78日/週。
- ・商業施設への交通手段は自家用車の利用がほとんどで、距離的に遠いこと、買い物による荷物があることが原因と考えられます。
- ・その他施設への来訪は、「役場、公民館、図書室等」、「郵便局」、「スーパー」の役場の周辺に立地する施設が多くありました。
- ・役場周辺への交通手段としては自家用車（自分で運転）が多くありました。これは通勤・通学のような規則的な移動ではなく、自発的な移動であることに起因していると考えられます。

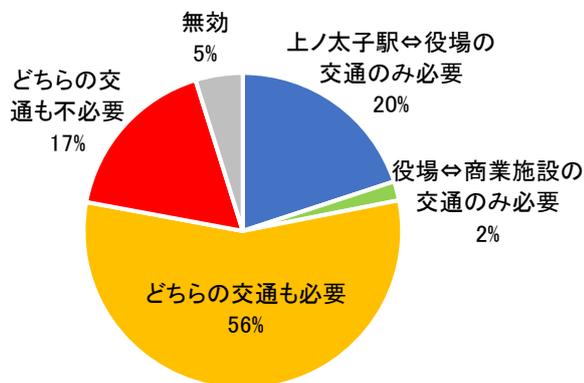
各施設の利用頻度



### 【公共交通の必要性】

- ・約 8 割が「地域として基幹交通は必要」と回答しており、約 6 割が「どちらの交通も必要」と最も多いが、約 2 割は「どちらの交通も不必要」と回答しました。
- ・上ノ太子駅から遠い聖和台 1 丁目、磯長台の方が、必要性が高いと回答しました。
- ・不必要な理由としては、「乗る人が少ないと思うから」という回答が最も多くありました。

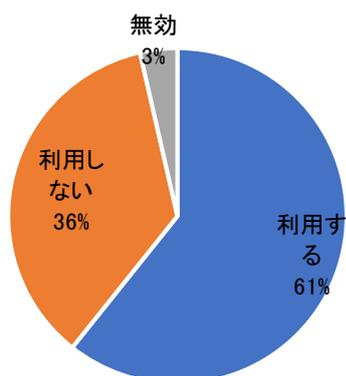
基幹交通の必要性



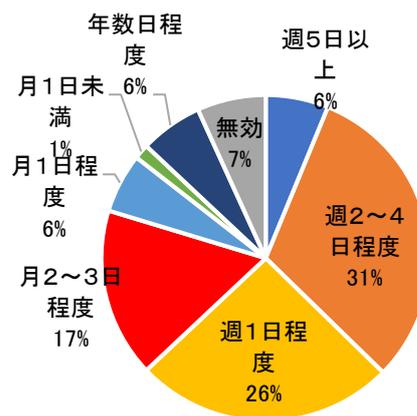
### 【利用意向について】

- ・約 6 割が基幹交通を「利用する」と回答しました。
- ・若年層よりも高齢層の方が、利用意向が高くなっています。
- ・利用すると回答した人の平均利用頻度は 1.73 日/週。
- ・「利用しない」と回答した方のうち、約 4 割が「将来利用する可能性がある」という回答でした。

基幹交通の利用意向



基幹交通の利用頻度



### 【利用可能な公共交通】

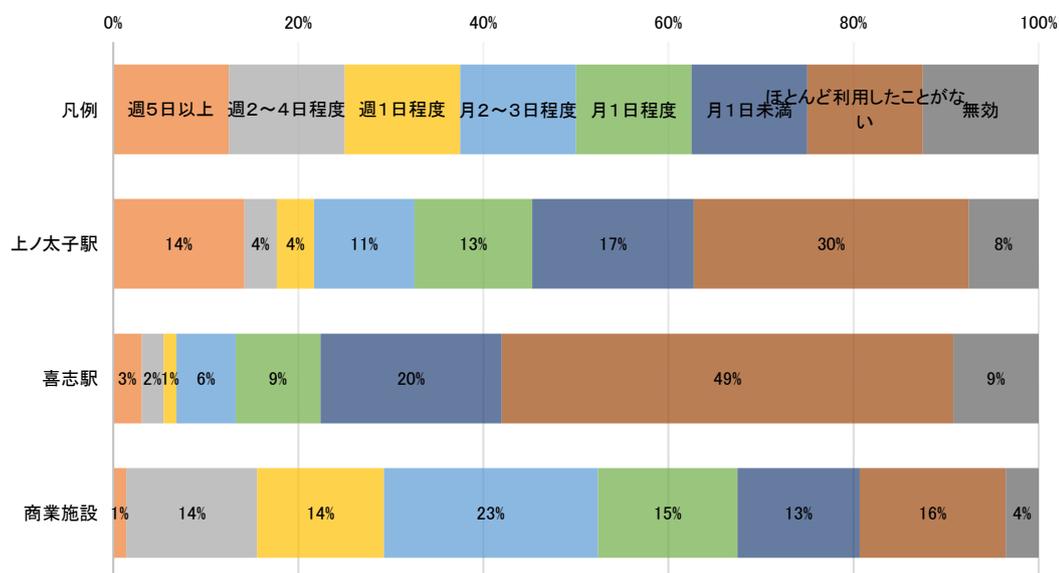
- ・平均運賃は 142 円。バス停までの歩行時間は約 3 割が 3 分以内、約 5 割が 5 分以内という結果となりました。

## (2) 畑・山田地域の一部

### 【普段の移動について】

- ・上ノ太子駅の平均利用頻度は1.05日/週。
- ・上ノ太子駅の高頻度の利用者は若年層が多く、通学での利用が高いと考えられます。30歳代、40歳代の利用頻度は低く、通勤にはあまり利用されていないことが考えられます。
- ・上ノ太子駅への交通手段は総じて徒歩が多く、利用頻度が高い利用者は路線バス、自転車・バイクの割合が比較的高く、利用頻度が低くなるにつれ、自家用車の利用が高くなる傾向にあります。
- ・喜志駅の平均利用頻度は0.35日/週、駅利用に関しては、距離的に近い上ノ太子駅を利用する傾向にあります。（聖和台・磯長台地域よりは高い数値となっています。）
- ・新しくできた商業施設の平均利用頻度は0.85日/週。
- ・商業施設への交通手段は自家用車の利用がほとんどで、距離的に遠いこと、買い物による荷物があることが原因と考えられます。
- ・その他施設への来訪は、「役場、公民館、図書室等」、「郵便局」、「スーパー」の役場の周辺に立地する施設が多くありました。
- ・役場周辺への交通手段としては自家用車（自分で運転）が多くありました。これは通勤・通学のような規則的な移動ではなく、自発的な移動であることに起因していると考えられます。

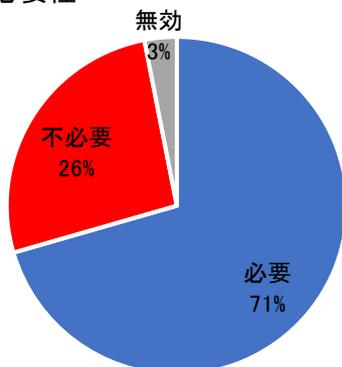
各施設の利用頻度



### 【公共交通の必要性】

- ・約7割が「地域として支線交通は必要」と回答しており、約3割は「不必要」と回答しました。
- ・畑地区が最も必要性が高いと回答しました。
- ・不必要な理由としては、「乗る人が少ないと思うから」という回答が最も多くありました。

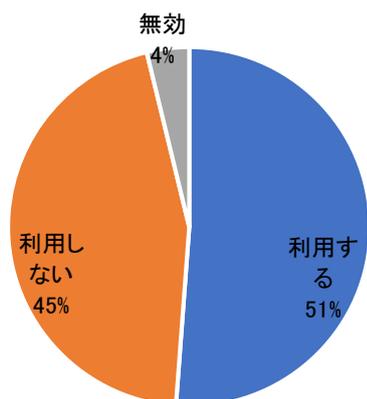
支線交通の必要性



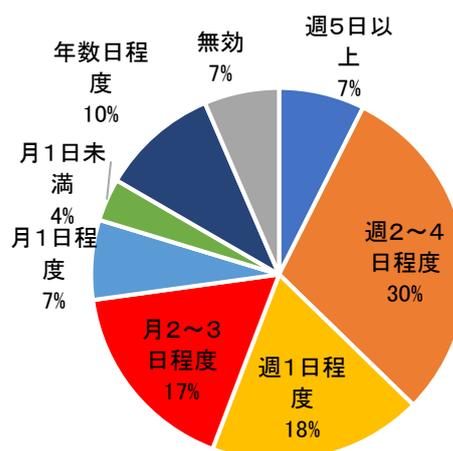
### 【利用意向について】

- ・約5割が支線交通を「利用する」と回答しました。
- ・若年層・高齢層が、利用意向が高く、30歳代～50歳代では利用意向が低いという結果になりました。
- ・利用すると回答した人の平均利用頻度は1.68日/週。
- ・「利用しない」と回答した方のうち、約4割が「将来利用する可能性がある」という回答でありました。

支線交通の利用意向



支線交通の利用頻度



### 【利用可能な公共交通】

- ・平均運賃は140円。バス停までの歩行時間は約3割が3分以内、約5割が5分以内という結果となりました。

### 3-3. 交通に関するワークショップ

持続可能な地域公共交通の実現にあたっては、住民、事業者、行政が協働で取り組んでいく必要があります。そこで、公共交通空白・不便地域の住民に対して、自分たちが使う地域公共交通について学び、現況の問題点や課題、それらを解消するための対応策や取り組みなどについて話し合い、持続可能な公共交通の実現に向け、自分たちでできることを考えることを目的に、ワークショップを開催しました。

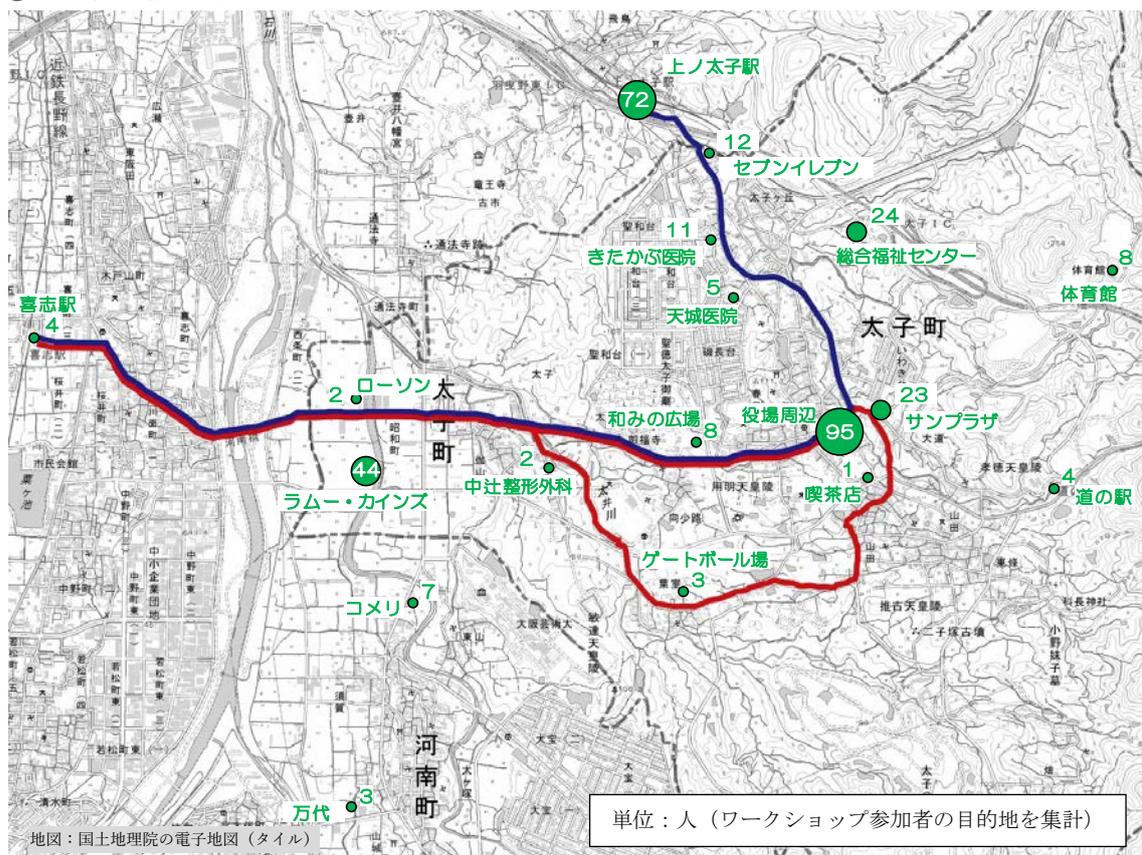
聖和台・磯長台地域では約 60 名、畑・山田地域では約 20 名の住民の方が、ワークショップに参加し公共交通に関して話し合いを行いました。その結果の概要が次頁のようになります。



▲ ワークショップの開催風景

(1) 聖和台・磯長台地域

①よく行く目的地



②移動や交通に関する課題

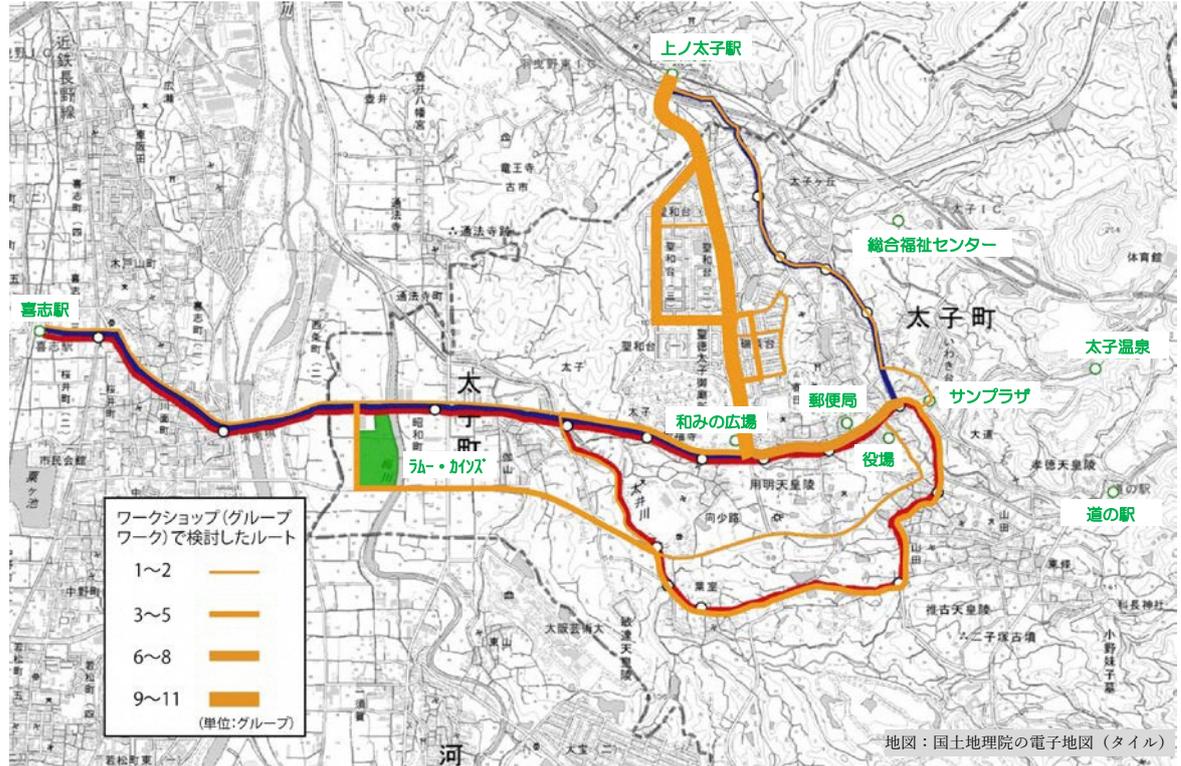
交通	利用しない理由・課題
路線バス	近くにバス停がない
	坂がありバス停までいけない
	時間帯が合わない
	車・バイクを利用する
	本数が少ない
	駅との連携が悪い
	送ってくれる家族がいる
	歩く
	料金が高い
	時刻がわからない
	中央線にないから
	荷物があるから
	タクシー
気軽に予約できない	
上ノ太子駅にいない	
喜志駅に少ない	
車・バイクを利用する	
歩く	
乗合ワゴン	連絡手段が困難
	予約の変更ができない
	駅までいかない
	予約が埋まっているときがある

	車・バイクを利用する
	予約が不便
	65歳以上しか乗れない
	土日が利用できない
その他意見	独居高齢者はどうする
	免許返納したときどうする
	送迎できる人がいなくなったらどうする

### ③どんな公共交通がほしいか

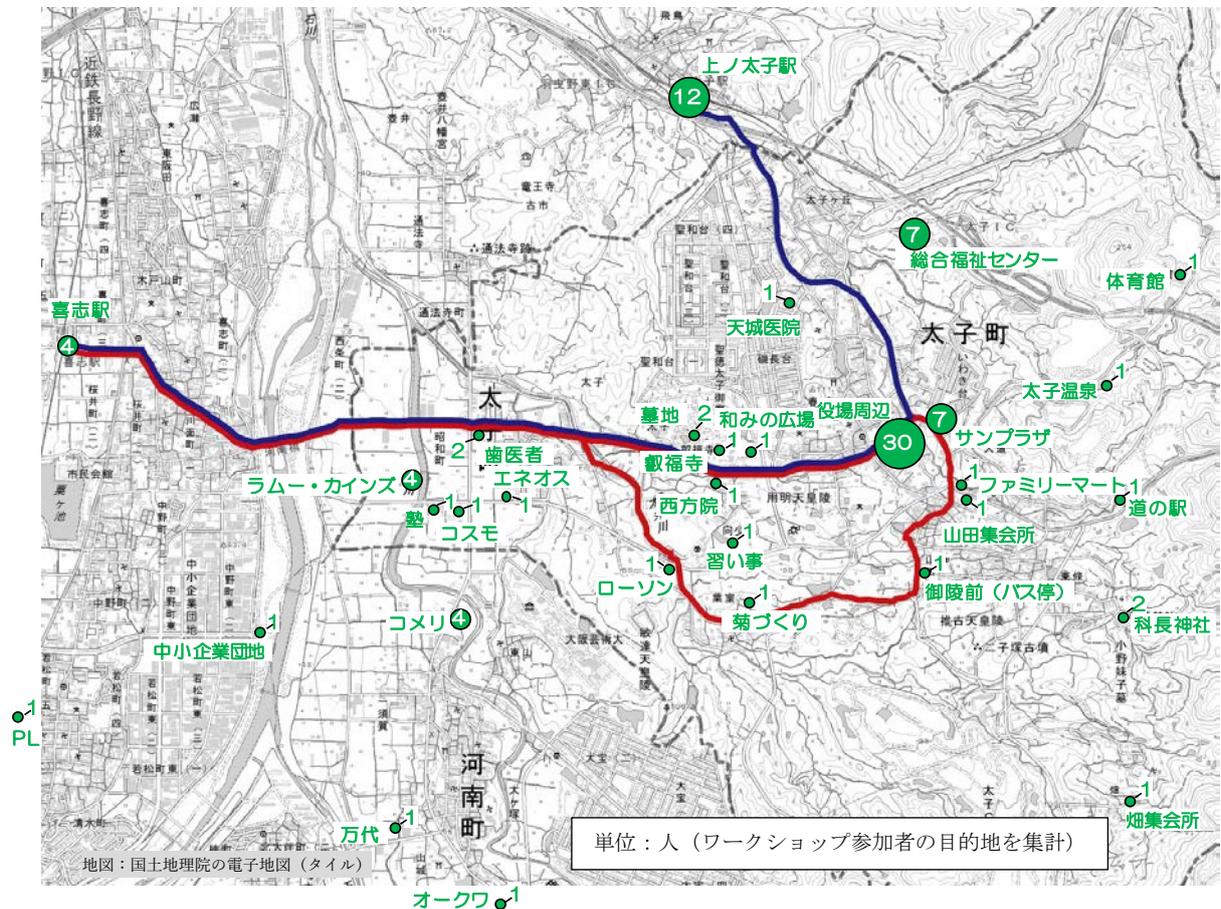
カテゴリー	意見
ルートに関する意見	中央線に欲しい
	自由経路型のルート
	町内を走る循環バス
	生活道路に乗り入れ
	河南町にも回るルート
	観光客を考慮したルート
行先に関する意見	上ノ太子駅
	役場周辺
	喜志駅
	ひとが集まる場所
利用金額に関する意見	有償
	100円～150円の手ごろな金額
車両に関する意見	マイクロバスのような小さめのバス
	金剛バスと同様のサイズ
	バリアフリー対応
バス停に関する意見	近くにバス停がほしい
	バス停は3つほしい
	多く欲しい
便数に関する意見	1時間1本程度
	1時間2本程度
	1時間3本以上
	便数を多くしてほしい
ダイヤに関する意見	定時
	夜遅くまで運行してほしい
	土日祝日の運行
	鉄道駅のダイヤとの連携
対象に関する意見	誰でも乗れるように
タクシーに関する意見	料金の安いタクシーがあれば
	予約しやすいタクシーがあれば
	駅にタクシーがない
乗合ワゴンに関する意見	予約なしまたは簡易な予約方法の乗合ワゴン
	駅まで行ってほしい
	乗合ワゴンは継続してほしい
	着時間がわかる乗合ワゴン
その他	他施設の送迎バスとの連携

④ワークショップで考えたルート



(2) 畑・山田地域

①よく行く目的地



## ②移動や交通に関する課題

交通	利用しない理由・課題
路線バス	便数が少ない
	バス停までが遠い
	遅くまで運行していない
	自家用車（免許）があるので利用しない
	行きたいときに行けない
	目的地に対応していない
	生活の時間と合わない
	自家用車を利用するより時間がかかる
	総合病院への手段がない
その他	福祉センターバス回数が少ない
	駅から歩くと45分かかる
	予約型乗合ワゴン駅まで行ってほしい
	災害時、要支援者の交通手段はどうする

## ③どんな公共交通がほしいか

カテゴリー	意見
ルートに関する意見	役場までいきたい
	サンプラザで止まってほしい
	病院にいきたい
	自由経路型のルート
運行形態に関する意見	デマンド型のワゴン
	通勤通学時のみ特急便
	バス停まで歩けない方には有償タクシー等による送迎車
役場乗り換えに関する意見	朝の通勤通学などには時間がかかるため不向き
	長く続けるためには1つに集まり、乗り換えるのも良い
	時間に余裕のある人は乗り換えでも良い
	乗り換えがスムーズにできるかが問題
料金に関する意見	乗り換え時の金額がどうなるか問題
車両に関する意見	中型のマイクロバス
	小型のワゴン
便数に関する意見	30分間隔で定時に循環するバス
	1時間に2-3回
ダイヤに関する意見	遅くまで運行してほしい
	路線バスとあわせる
	電車とあわせる
	買い物にあわせる
対象に関する意見	高齢者と若者の区別と外出し難い人を中心とする交通
	自動車を運転できない人は福祉分野
その他	太子町アプリ、乗継アプリの作成
	金剛バスが理想

## 4. 公共交通の役割と課題整理

### 4-1. 太子町地域公共交通が担う役割

総合計画の基本方針等のまちづくりの方針を踏まえ、太子町地域公共交通が担う役割として次の通り設定します。

#### 平等な外出機会を支援する役割

- ・どの地域に住んでいても、誰でも、日常的に外出できるまちづくりを行っていくために、地域公共交通は重要な役割を担っている。

#### 広域的な交流を支援する役割

- ・上ノ太子駅や喜志駅へのアクセスにより、広域移動手段として利用でき、他市町村との交流に必要な役割を担っている。また、観光振興の面からも駅からのアクセス、町内を移動する交通手段としての役割を担っている。

#### 地域活性化を支援する役割

- ・役場周辺などの拠点間を連絡することにより、地域の活動を活性化していくための重要な役割を担っている。

## 4-2. 課題整理

これまで整理した公共交通等の利用状況、住民の利用意向等から太子町地域公共交通における課題を次の通り整理します。

### 現状と問題点（町全域）

#### 人口動向

- ・人口減少に伴い、地域や高齢者の移動を支えてきた生産年齢人口が減少
- ・一方、移動制約者である高齢者が増加
- ・地区により人口構造に差異

#### 公共交通ネットワーク

- ・路線バスが利用しにくい公共交通空白・不便地域が存在
- ・高齢者の外出支援目的で予約型乗合ワゴンを運行（無料）
- ・総合福祉センターバスを運行（無料）
- ・それぞれの交通手段の運行が重複している区間がある

#### 日常の移動状況

- ・住民の約9割が自家用車による移動
- ・同様に、約9割が電車も利用
- ・約2割の交通弱者は高齢女性と10歳代
- ・そのうち7割が家族の自家用車送迎による移動

#### 公共交通利用状況

- ・住民の約7割が上ノ太子駅を利用、上ノ太子駅の利用者数は増加傾向
- ・路線バスの認知度は高いが、日常利用は非常に少ない
- ・路線バスの観光利用が少ない

#### 住民意向

- ・住民の約9割が路線バス維持は地域に必要との認識
- ・路線バス「増便」、「住宅地での運行」など多様な要望あり
- ・「地域で負担」、「住民がもっと利用すべき」との意見は少ない
- ・予約型乗合ワゴンには「予約の廃止」「年齢制限の廃止」などの要望あり

#### 生活利便施設

- ・町域西部に新しく商業施設（ホームセンター、スーパー）が立地

## 現状と問題点（公共交通空白・不便地域）

### 公共交通ネットワーク

- ・バス停が周辺にないため、ほとんどが自家用車を利用
- ・将来的に自家用車を運転できなくなったときの不安を感じている

### 日常の移動状況

- ・利用頻度としては、上ノ太子駅、役場周辺施設が高く、次いで、新しくできた商業施設が高い
- ・移動手段としては、自家用車、徒歩が多くを占める

### 住民意向

- ・聖和台・磯長台地域では、約8割が基幹交通は必要であると回答し、約6割が利用すると回答している
- ・聖和台・磯長台地域の住民からは、上ノ太子、役場周辺をつなぐ太子中央線の強い要望がある
- ・畑・山田地域では約7割が支線交通が必要であると回答し、約6割が利用すると回答している
- ・畑・山田地域の住民からは、役場で乗り換えることに関しては良いが、スムーズな乗り換えや、通勤通学など朝夕の配慮が必要という意見がある

## 課題の整理

### どの地域に住んでいても、誰でも利用できる交通の確保

- ・公共交通空白・不便地域の居住者や、高齢者以外の方でも、日常的に公共交通を利用して外出することができるような環境の確保が必要である。

### 地域にふさわしい交通の形成

- ・人口構造や需要、道路環境などの現状や問題点が地域により異なるため、地域にふさわしい交通を地域住民が主体となり、行政、事業者と共に考えていく必要がある。

### 新たな需要への対応

- ・公共交通空白・不便地域である住宅地からのバス運行要望への対応、商業施設へのアクセス需要への対応、鉄道駅への家族による自家用車送迎から路線バスへの転換に向けた利用促進への対応など、新たな需要への対応が必要である。

### 持続的な地域公共交通の維持

- ・鉄道、路線バス、予約型乗合ワゴン、総合福祉センターバス、タクシーの全ての公共交通を含めた、総合的な地域公共交通体系の検討が必要である。
- ・持続的な運行とするため、経費負担のあり方について検討が必要である。
- ・地域公共交通を継続的に地域で支えていくためには、住民の主体的な利用促進が必要である。
- ・公共交通の利用促進を図るためには、複数の交通手段を運行するのではなく集約化を図る必要がある。
- ・公共交通の利用促進には、認知度向上のため、公共交通を利用するきっかけづくりが必要である。
- ・観光を目的とした利用については、関係者と連携しながら推進していく必要がある。

### 関係者との協働による取組推進

- ・行政（施策の策定と実施）、交通事業者（施策への協力と業務の遂行）、住民（主体的な取り組みと施策への協力）など関係者の役割分担を明確にする必要がある。

### 高齢者等の外出率低下への対応

- ・免許返納者やその家族など、今後自家用車を利用できなくなる人に対して、公共交通を利用し、外出機会を維持・向上していく必要がある。

## 5. 計画策定の背景

### 「太子町地域公共交通基本計画」の策定

太子町では、人口減少や高齢化が進む中で、自動車を移動手段として利用している人が多く、このような状況の中、将来にわたって地域住民に利用され、持続可能な公共交通体系の構築を図る必要があります。

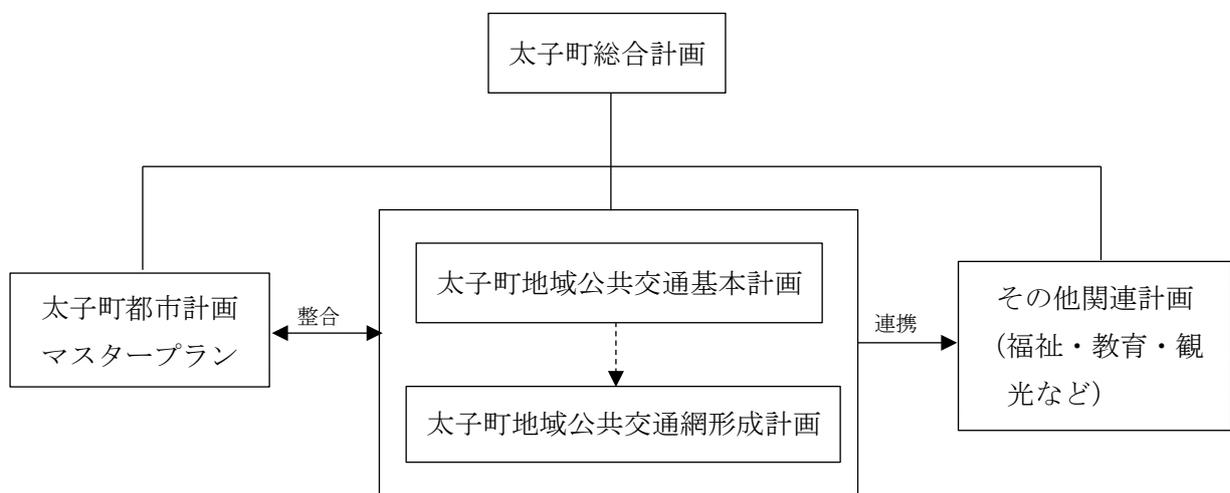
既存の公共交通体系の利用実態や住民ニーズ等を一体的かつ詳細に把握し、公共交通体系について集約化や機能分担の整理、基本方針等を策定し、地域公共交通の具体的な施策を展開していくため、平成 29 年度に「太子町地域公共交通基本計画」を策定しました。

### 「太子町地域公共交通網形成計画」策定の背景

「太子町地域公共交通基本計画」において策定した計画の実現化に向け、「太子町地域公共交通網形成計画」では、基本計画で設定した公共交通空白・不便地域における公共交通の利用意向、より詳細な既存の公共交通体系の利用実態を把握し、地域公共交通の具体的な施策と目標を設定し、今後の体系と評価を示すものとなります。

### 計画の位置付け

「太子町地域公共交通網形成計画」は太子町における地域公共交通の望ましいあり方を取りまとめるとともに、今後の骨格となる路線バスや地域内交通の運行計画策定にあたっての指針を位置付けるものであります。



▲ 計画の位置づけ

## 6. 計画の区域・期間

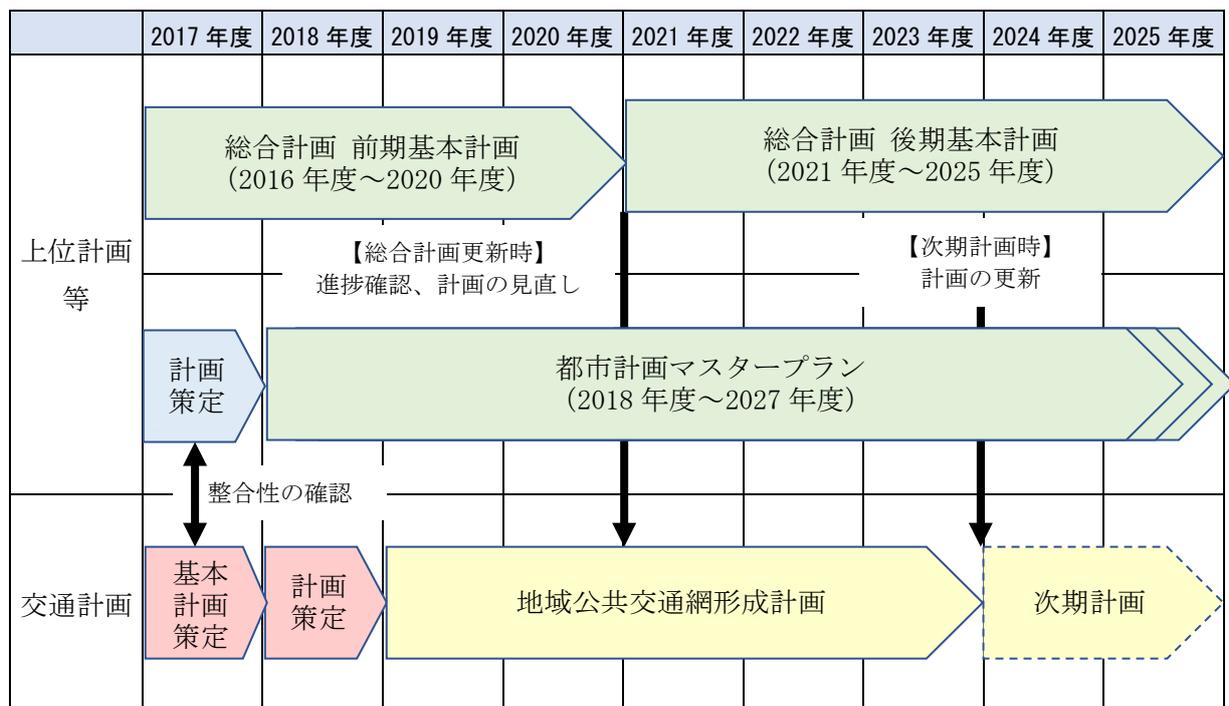
### 6-1. 計画の区域

本計画の区域は、太子町全域とします。



### 6-2. 計画の期間

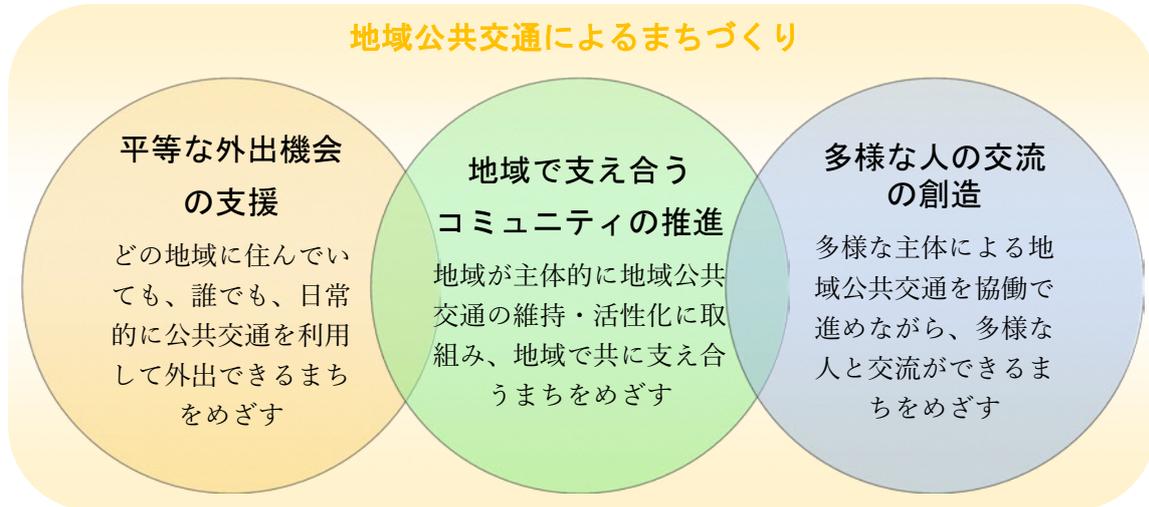
本計画の期間は、2019年度から2023年度までの5年間とします。なお、必要に応じて計画の見直しを行うこととします。



## 7. 地域公共交通の方針

### 7-1. 基本理念

総合計画の基本理念「人と自然と歴史が交流し未来へつなぐ和のまち“たいし”」を踏まえ、地域公共交通の基本理念を次の通り設定します。



### 7-2. 基本方針

基本理念を実現するため、基本方針を以下のように設定します。

#### 方針1：様々な主体が連携・協働しながら、みんなで地域公共交通を支援する

- ・住民、行政、交通事業者などの関係者が積極的に連携し合い、各々の役割を發揮しながら、みんなで地域公共交通を支援する。
- ・行政は公共交通空白・不便地域の改善に向けた住民主体の取り組みを支援する。
- ・住民は地域公共交通に関心を持ち、積極的に地域公共交通を利用する。
- ・買物や通院などにおける「交通弱者」を地域全体でサポートする。

#### 方針2：地域特性や需要に即した地域公共交通を実現する

- ・予約型乗合ワゴンおよび総合福祉センターバスの再編を前提に、鉄道・路線バス・タクシーも含め、交通事業者と連携しながら、利便性と効率性の両者を考慮した地域公共交通を実現する。
- ・役場や生活利便施設へのアクセス向上と、公共交通空白・不便地域の解消に寄与する地域公共交通を構築する。
- ・公共交通の運行を要望する地域については、その地域にふさわしい公共交通を検討する。
- ・点在する観光資源へのアクセスや町内の回遊性の向上のため、多様な移動手段を含めた地域公共交通を検討する。

#### 方針3：持続可能な地域公共交通を構築する

- ・持続可能性を維持するために、適正な経費負担について検討する。
- ・地域公共交通の利用状況を定期的かつ適正に評価し、需要喚起策を積極的に行う。
- ・利用者が少ない場合は、路線およびバス停の再編等も視野に入れる。