

太子町地域公共交通網形成計画  
(案)

平成 3 1 年 3 月

大阪府 太子町

# 目次

1. 太子町地域公共交通基本計画の整理	1
1-1. 太子町の現状	1
(1) 位置・地勢	1
(2) 主要施設	2
(3) 人口の推移	3
(4) 地区別の人口	3
1-2. 太子町地域公共交通基本計画の概要	4
(1) 地域公共交通の課題	4
(2) 地域公共交通の基本方針	5
①基本理念	5
②基本方針	5
③今後の方向性	6
2. 公共交通等の利用状況	7
2-1. 路線バスの利用状況	7
(1) 路線バスについて	7
(2) 路線バスの利用状況	8
2-2. その他交通の利用状況	9
(1) 総合福祉センターバス	9
(2) 予約型乗合ワゴン	11
3. 住民の利用意向	14
3-1. アンケート結果（町全域）	14
(1) 路線バスについて	14
(2) その他の交通手段について	15
3-2. アンケート結果（公共交通空白・不便地域）	16
(1) 聖和台・磯長台地域	16
(2) 畑・山田地域の一部	18
3-3. 交通に関するワークショップ	20
(1) 聖和台・磯長台地域	21
(2) 畑・山田地域	25
4. 公共交通の役割と課題整理	28
4-1. 太子町地域公共交通が担う役割	28
4-2. 課題整理	29
5. 計画策定の背景	32
6. 計画の区域・期間	33

6-1. 計画の区域	33
6-2. 計画の期間	33
7. 地域公共交通の方針	34
7-1. 基本理念	34
7-2. 基本方針	34
8. 計画の目標及び目標達成のための施策	35
8-1. 計画の目標	35
目標 1 誰もが利用できる地域公共交通網の形成	35
目標 2 みんなで支える地域公共交通の活性化	36
目標 3 地域公共交通を活用した多様な人の交流	36
8-2. 目標達成のための施策	37
(1) 施策体系	37
(2) 施策の内容	39
(3) 事業スケジュール	52
9. 計画の達成状況の評価	53
9-1. 評価体系	53
(1) 体系	53
(2) 評価の考え方	53
9-2. 評価基準	55
参考 SDGs の取組み	58

# 1. 太子町地域公共交通基本計画の整理

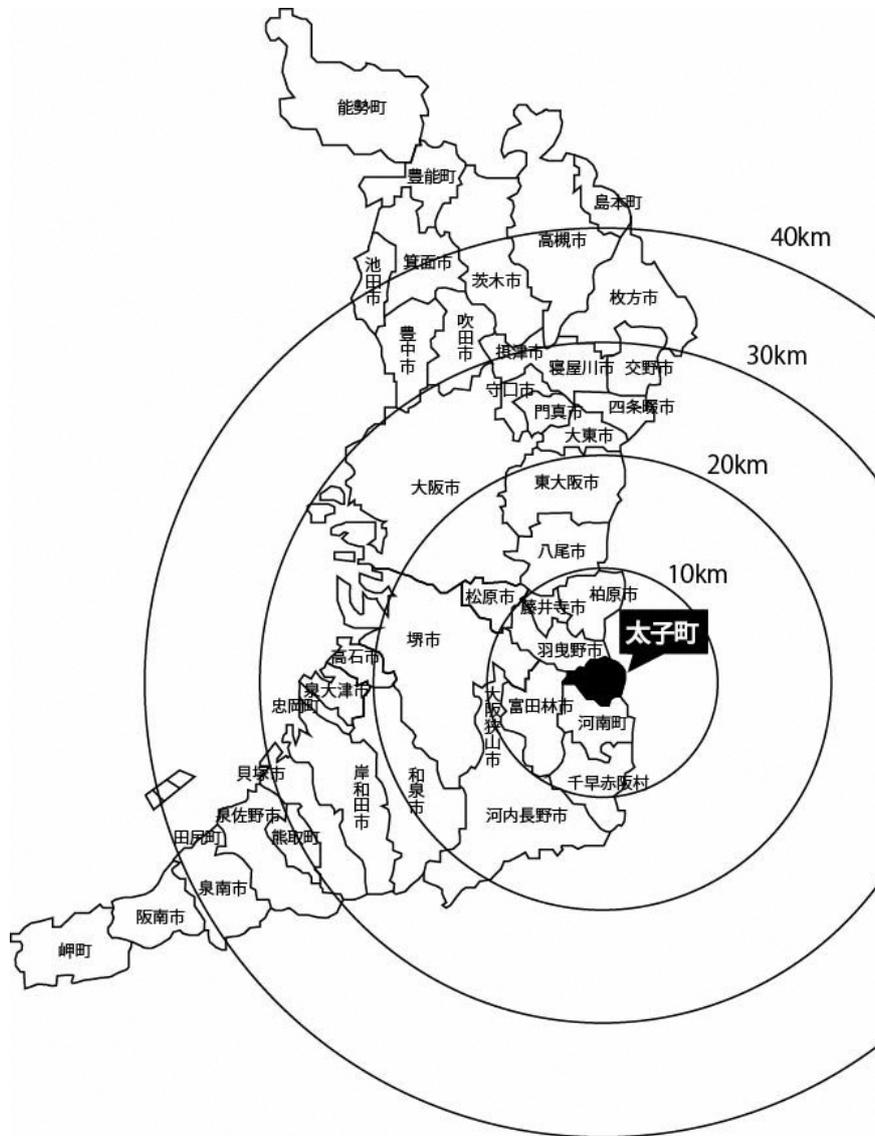
## 1-1. 太子町の現状

### (1) 位置・地勢

太子町は、大阪府の東南部に位置し、北を羽曳野市、西を富田林市、南を河南町に接し、東は金剛生駒紀泉国定公園を境に奈良県と接し、町の総面積は 14.17 k㎡、町域の約 40% を山林、30% を田畑、10% を市街地、その他（雑種地、河川等）を 20% が占める緑豊かな自然環境に恵まれた町です。

町中央部より西に緩やかな傾斜となっており、居住地域は概ね町中央部から西部にかけてコンパクトに収まっています。概ね市街化区域と一致しています。

町内の主要道路は、東西方向に南阪奈道路、国道 166 号及び府道 32 号線が通っており、大阪市中心部から本町まで約 20 km の距離にあります。



▲ 本町の位置

## (2) 主要施設

住民が利用する公共施設（役場・保健センター、公民館）や医療機関、スーパーはバス路線の沿線に立地しています。町域西部に商業施設（ホームセンター、スーパー）が平成30年度に立地しました。

聖徳太子御廟、竹内街道（日本遺産）など歴史的資源が観光名所となっていますが、観光客の来訪が多い道の駅や歴史資料館などは、バス路線から離れています。

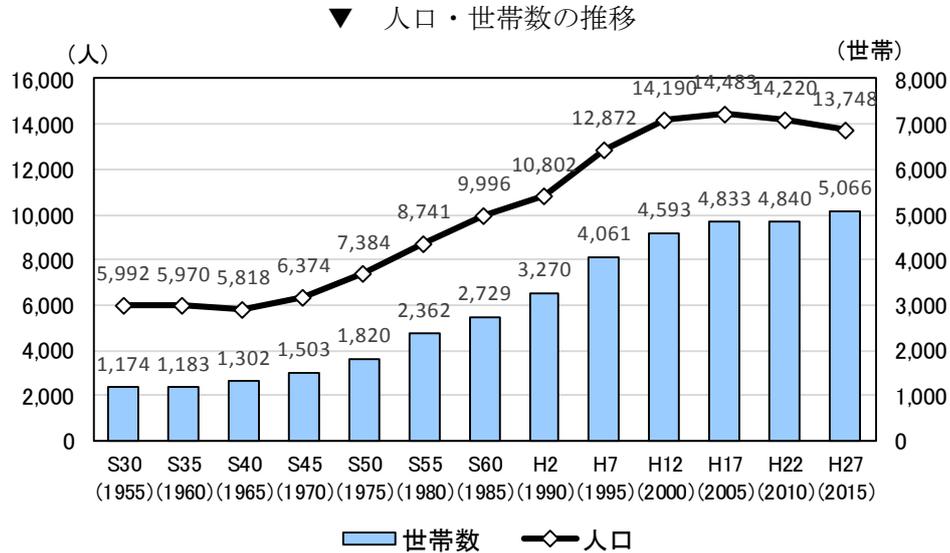
最寄駅としては、上ノ太子駅、喜志駅が挙げられますが、町内にはありません。



▲ 主な施設の立地状況

### (3) 人口の推移

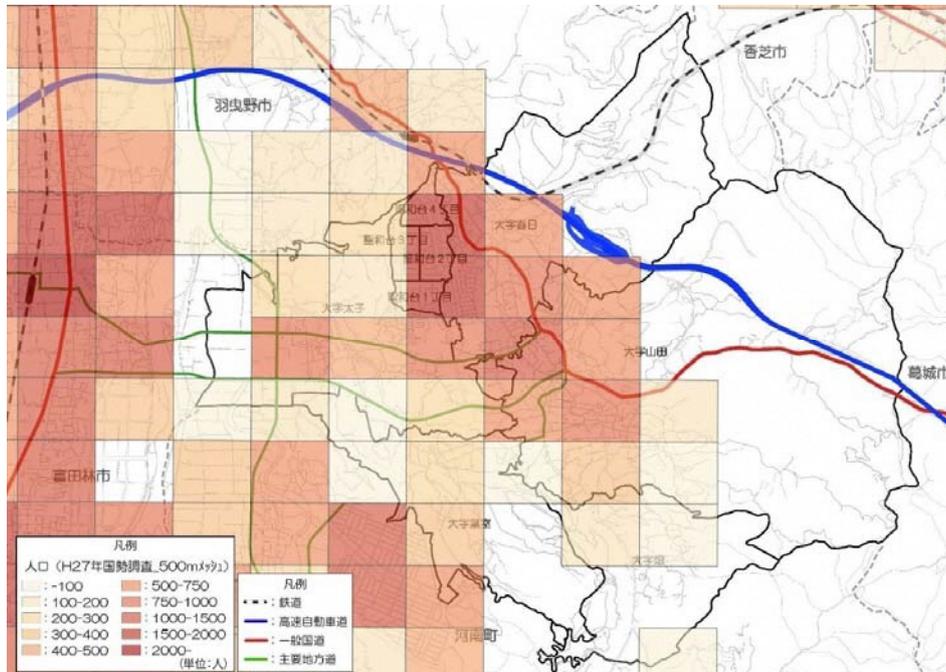
太子町の人口は、昭和40年の約5,800人から以降は増加が続いています。特に平成2年からの10年間は、府内でも有数の人口増加を示し、平成17年の約14,500人で人口のピークとなりました。その後は減少に転じ、平成27年では約13,700人となっています。



資料：国勢調査

### (4) 地区別の人口

地区別の人口をみると、特に聖和台の人口が多く、次いで、役場周辺地区の人口が多いことがわかります。



資料：平成27年国勢調査

## 1-2. 太子町地域公共交通基本計画の概要

### (1) 地域公共交通の課題

現状と問題点を踏まえ、地域公共交通の課題を整理します。

#### 現状と問題点

##### 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9割が自家用車による移動
- 同様に、9割が電車も利用
- 2割の移動制約者（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
- ただし、「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

- 町域西部に大規模商業施設が立地予定

#### 課題

##### 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、大規模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。
- 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。

## (2) 地域公共交通の基本方針

### 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、基本理念を次の通り設定します。

#### 地域公共交通によるまちづくり



### 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。

#### 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。

※交通弱者：年少者、要介護者、一部の高齢者や障がい者等、自家用の交通手段がないため、公共交通機関に頼らざるを得ない人。

#### 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、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。

#### 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。

### ③今後の方向性

地域公共交通を取り巻く課題、基本方針を踏まえ、今後の方向性として下記に整理します。

#### 基幹交通

- 広域交通への乗換拠点である鉄道駅、まちの中心部である太子町役場をつなぐ路線バスを基幹交通として設定する。
- 既存路線に加え、生活利便施設をつなぐ路線など新たな需要に対応する路線について検討し、まちの基幹交通として強化を図る。

#### 支線交通

- 公共交通空白・不便地域と基幹交通をつなぐ基幹交通の補助的な交通として、新しい交通を検討し、地域にふさわしい交通を確保する。

#### シームレス化の推進

- 支線交通と基幹交通のつなぎ目として、町の中心的位置にある役場などにハブ的な機能をもたせ、支線交通の利便性を確保する。
- 基幹交通がつなぐ鉄道駅の乗継ぎを、ハード・ソフト両面から乗継ぎの改善を行い、移動全体の利便性の向上を図る。

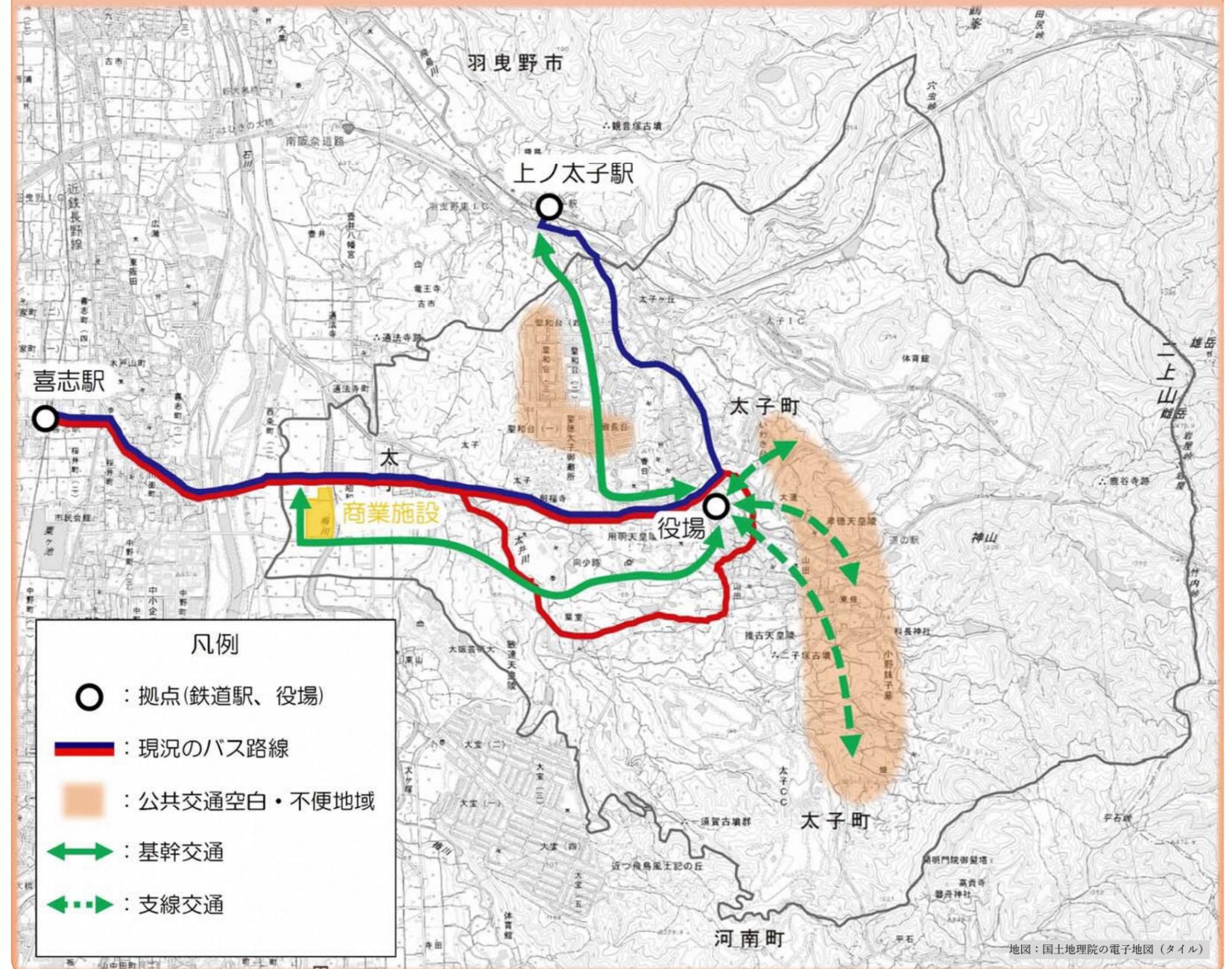
#### 観光客に対する公共交通利便性の向上

- 観光目的での公共交通利用に対して、基幹交通に加え、タクシーやレンタサイクルなど多様な移動手段を含めた検討を行い、利便性の向上を図る。

#### 利用促進

- バス停、時刻表、HP等の案内、車両等、ユニバーサルデザインの推進を図る。
- モビリティ・マネジメントを展開する。

### 施策イメージ



シームレス：「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。具体的には、バリアフリー対策、同一ホームによる乗り換え、相互直通運転化、接続ダイヤの設定、乗継運賃割引の拡大、共通乗車船券の設定等。

モビリティ・マネジメント：1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策