

3. 住民の利用意向

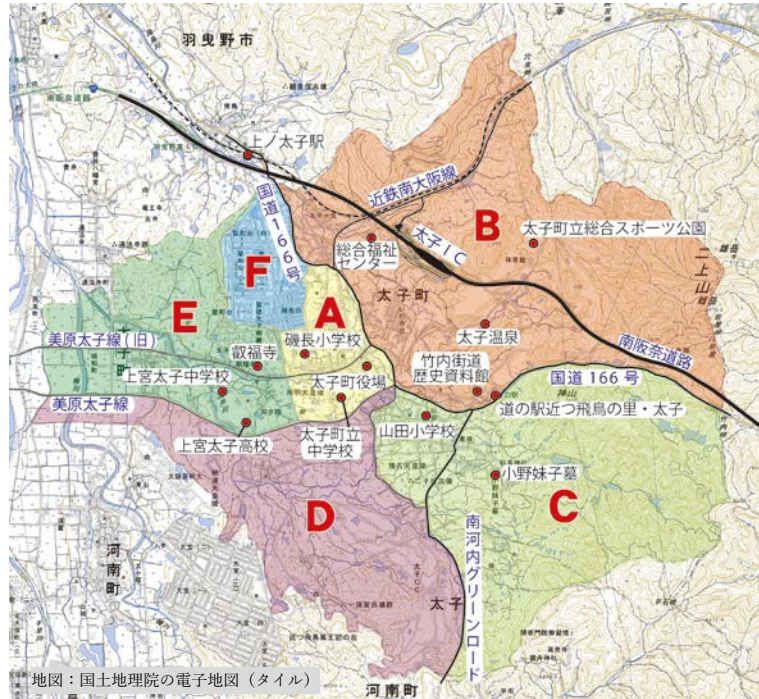
3-1. アンケート結果（町全域）

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窺えます。
- ・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窺えます。
- ・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 地区での存続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窺えます。
- ・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窺えます。また、F 地区では「路線を増やす」ことを望んでいる方が多くなっています。



▲ 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窺えます。
- ・ 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。

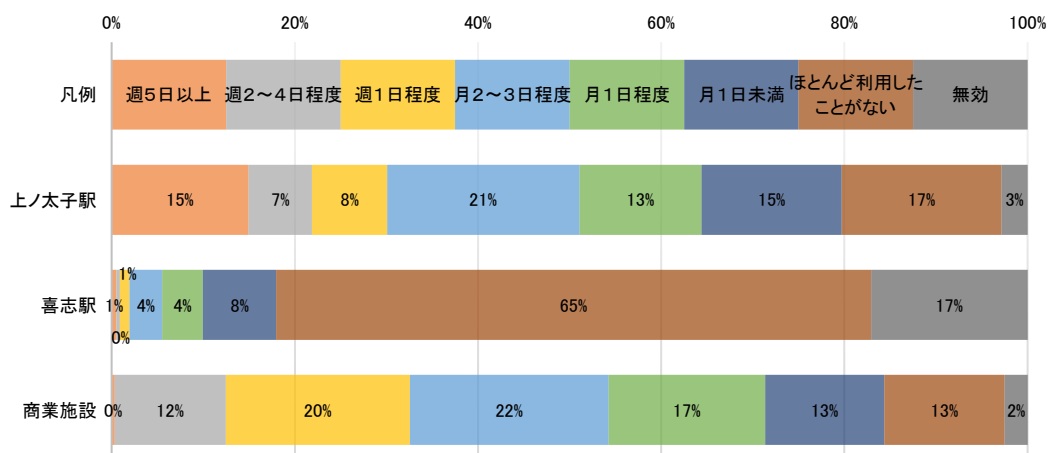
調査手法	郵送発送・郵送回収	
調査日時	平成30年9月15日～10月1日	
調査対象	聖和台・磯長台地域	畑・山田地域の一部
送付数	954通	999通
回収数	562票（58.9%）	424票（42.4%）

(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。

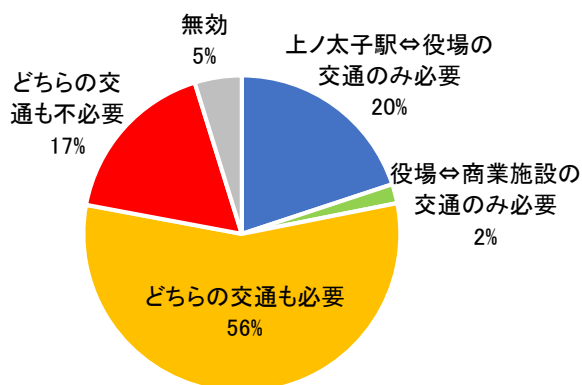
各施設の利用頻度



【基幹交通の必要性】

- ・上ノ太子駅⇄役場や役場⇄商業施設を結ぶ基幹交通（新たな路線）の必要性については、約8割が「地域として基幹交通は必要」と回答しており、「どちらの交通も必要」との回答が約6割で最も多いものの、一方で約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。

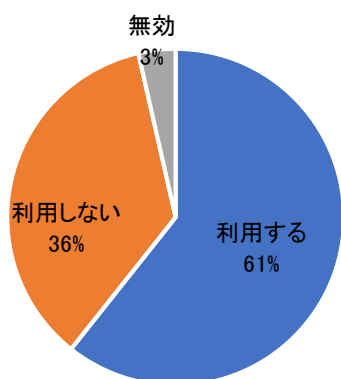
基幹交通の必要性



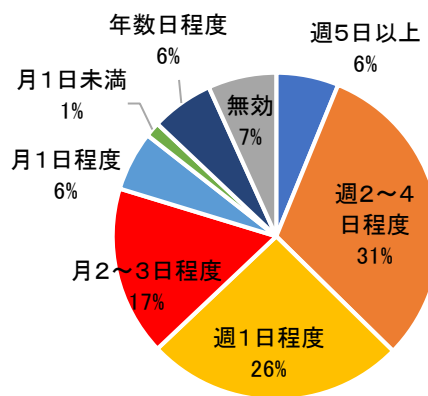
【利用意向について】

- ・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】

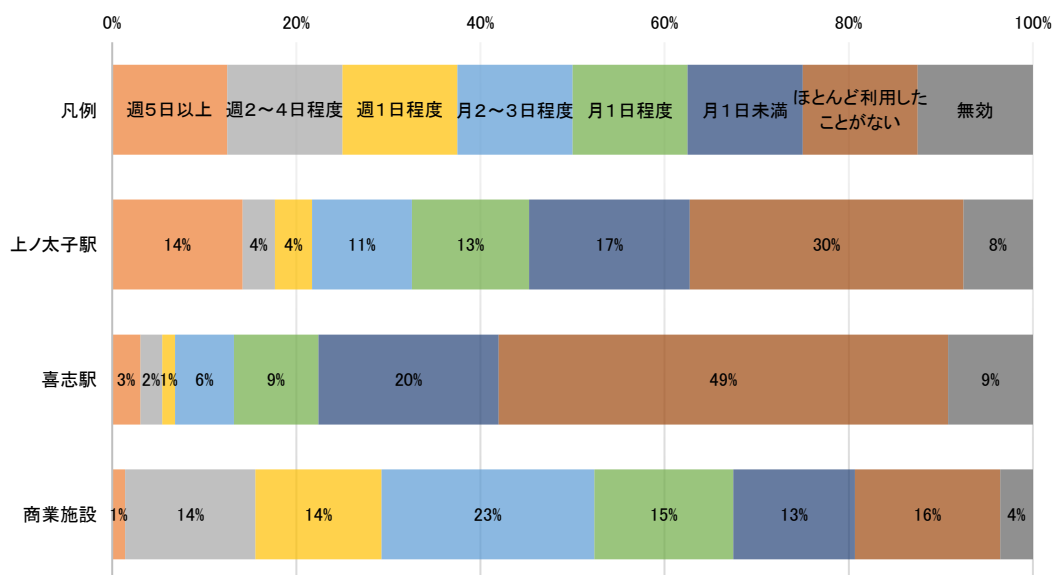
- ・利用にあたっての住民が考える平均運賃は142円。バス停までの歩行時間は約3割が3分以内、約5割が5分以内という結果となりました。

(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。

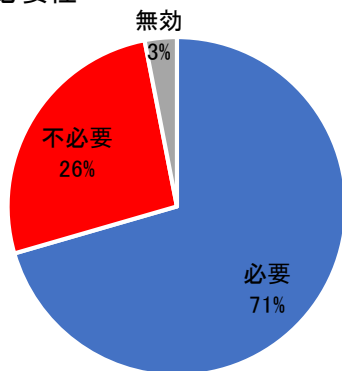
各施設の利用頻度



【支線交通の必要性】

- ・畑・山田地域⇄役場を結ぶ支線交通（新たな路線）の必要性については、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。

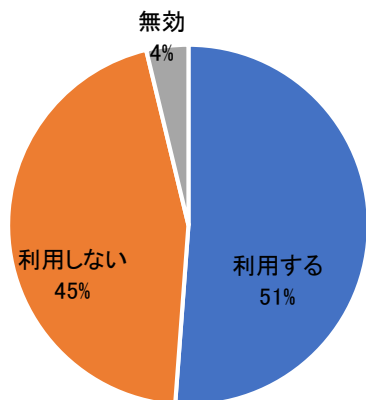
支線交通の必要性



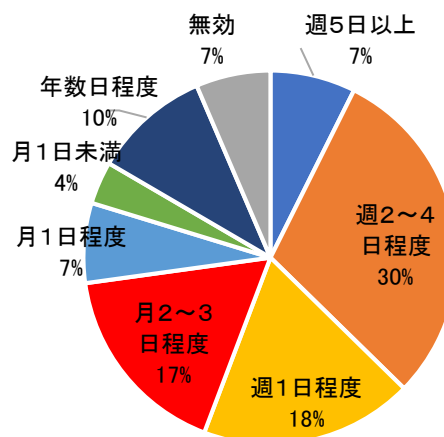
【利用意向について】

- ・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】

- ・利用にあたっての住民が考える平均運賃は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・磯長台地域では各回約 60 名、畑・山田地域では各回約 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。

▼ ワークショップのスケジュール

		開催日	参加人数	テーマ
聖和台・磯長台地域	第 1 回	2018 年 10 月 7 日 (日)	64 名	現況の課題と公共交通の必要性
	第 2 回	2018 年 11 月 23 日 (金)	52 名	運行にむけての具体的な計画
	第 3 回	2019 年 2 月 9 日 (土)	55 名	自分たちができること
畑・山田地域	第 1 回	2018 年 11 月 17 日 (土)	21 名	現況の課題と公共交通の必要性
	第 2 回	2019 年 2 月 10 日 (日)	15 名	自分たちができること



聖和台・磯長台地域のワークショップ



畑・山田地域のワークショップ



聖和台・磯長台地域のワークショップ

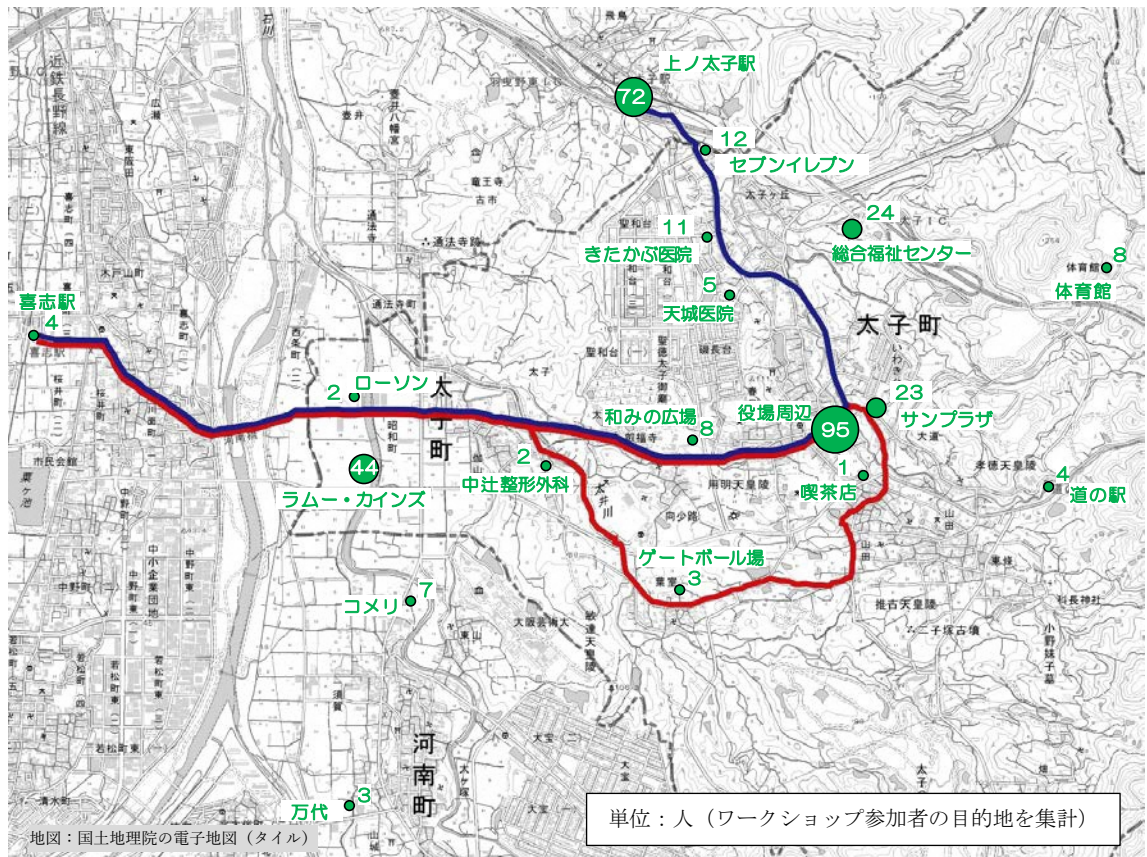


畑・山田地域のワークショップ

▲ 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
バス	近くにバス停がない
	坂がありバス停まで行けない
	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
	料金が安い
	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	料金が安い
	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
	連絡手段が困難

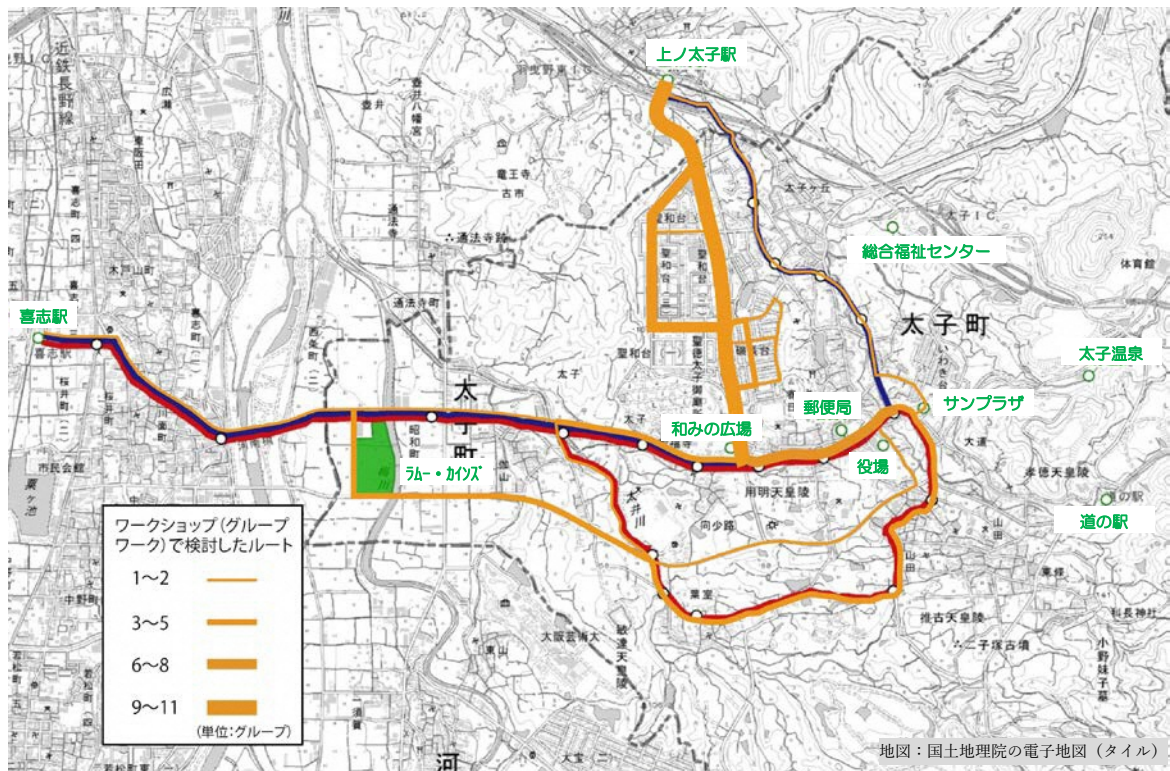
交通	利用しない理由・課題
乗合ワゴン	予約の変更ができない
	駅まで行かない
	予約が埋まっているときがある
	車・バイクを利用する
	予約が不便
	65歳以上しか乗れない
その他意見	土日が利用できない
	独居高齢者はどうする
	免許返納したときどうする
	送迎できる人がいなくなったらどうする

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	中央線にほしい
	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
行先に関する意見	上ノ太子駅
	役場周辺
	喜志駅
	人が集まるところ
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
	多くほしい

カテゴリー	意見
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



⑤拠点乗換について

メリット		デメリット	
便数を多くできる	33	乗り換えがおっくう	19
1回の乗車時間が短い。	27	運賃を2回払わなければいけない	28
拠点に行けば、いろいろ行先がある	33	目的地まで時間がかかる	12
コストを下げやすい	7	乗り換えがうまくいかない場合がある	20
拠点に人が集まり、交流・にぎわいが生まれる	23	初めての人にはわかりにくい	6

- ・乗り換えに不便を感じる人が多く、対策が必要。
- ・乗り換え時の運賃は、検討が必要。

⑥商業施設へのアクセスについて

アクセスについて	
商業施設には直接行かないルート	20
商業施設に直接行くことができるルート	4

⑦自分たちにできること・利用促進について

カテゴリー	意見	カテゴリー	意見
料金	送迎バスは有料に	観光	叡福寺（遠方からお墓参り）とコラボレーション
	定期の発行		寺にもメリットができるような仕組みを考える
	乗車ポイントカードの利用		他県から来る人によくわかるように駅に大きなバス地図を置く
	高齢者用定期をつくる		太子町観光地めぐりの日でもつくって、その日はバスガイドをつける（イベント）
	高齢者にチケット配布		月1回位ボランティアのガイドを募集
	高齢者は無料にする		
	高齢者だからと無料にする必要はない	バス停	住民でバス停を決める
	回数券発行、有効期限がある		バス停を決めるときに金剛バスと話し合い
運賃は「0」円がいいが、無理なら100円まで	地域でバス停の美化に努める（そうじ、花をかざる）		
負担	住民が寄付	ベンチを作る	
	各世帯あたり月2000円回数券を買う	屋根を作る	
時刻表	1世帯あたり負担金を出す	自治会	自治会を利用して呼びかける
	バスマップを駅に置く		回覧板に時刻表をつける
啓発活動	バス時刻表の全戸配布		自治会会報にのせる（時刻表をのせる）
	バス停に主要駅までの（あべの橋など）時刻表配布		自治会内での周知・宣伝活動
	啓発のぼりを立てる	利用状況の回覧	
個人でできること	目標数はみんなに知らせる	団体・会	バス友の会をつくる
	各世帯に無料券を配る。きっかけづくり		
	所持するバイクを廃止する（重要）個人がいかにかに利用するかを考えること		
	今、車で行っているがたまにはバスに乗る		
	雨が降ると乗りたい		
	友だちと話し合っ一緒に行く		
	ひとりでも多く乗る！		
	送り迎えを止める（マナーが悪い）		
自家用車の生活を切り換える			
免許を返納する			
バス停まで歩くことが健康へつながる			

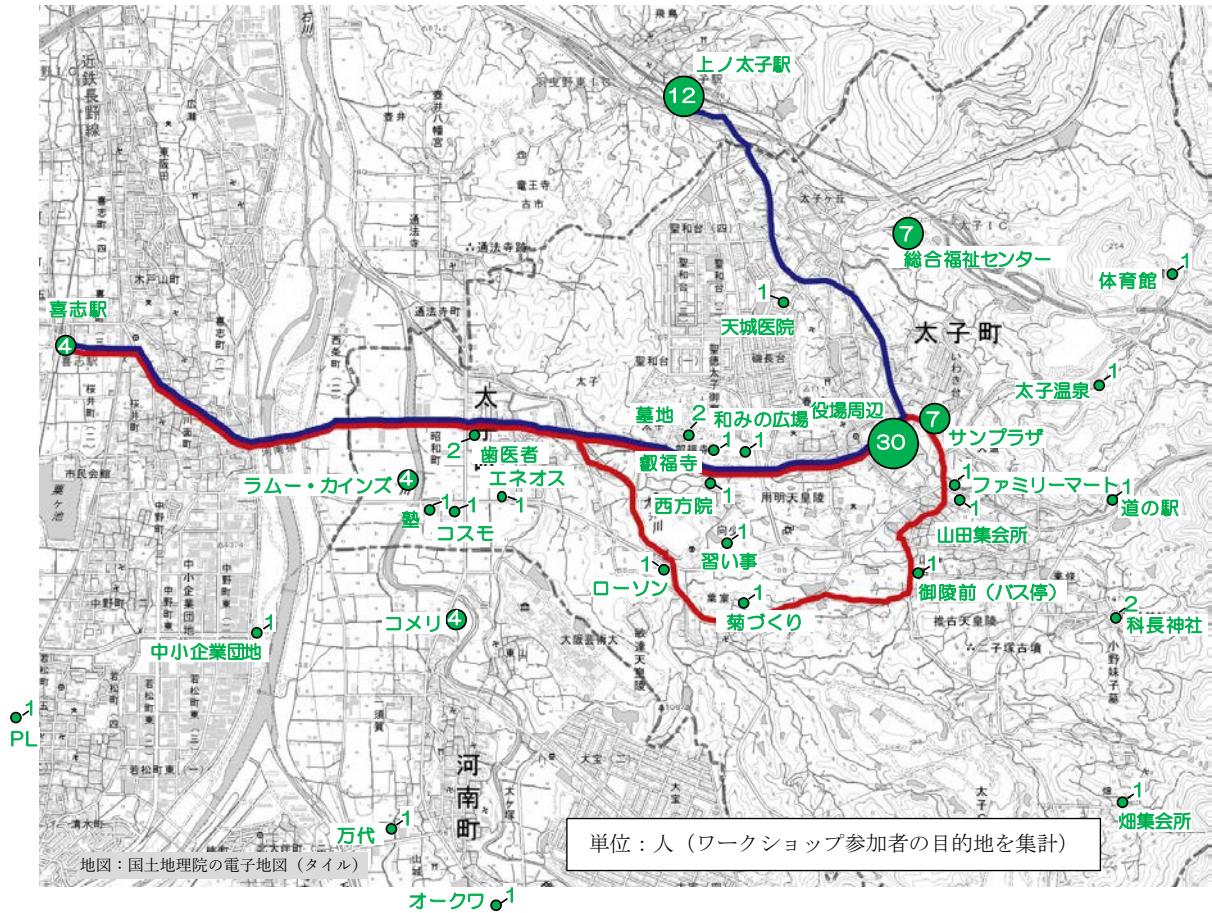
カテゴリー	意見	カテゴリー	意見
情報発信	公民館、図書館で利用しなくなるような宣伝	イベント	バス待ち時間を有意義にすごせるよう万葉ホールでイベント（音楽とか）
	羽曳野（飛鳥）の人も太子町へ周辺市町村へのピーアール		聖徳市でイベントをする
	楽しいチラシを作り配布する		出たくなる（バスに乗る）ようなイベントの企画。たとえば古墳めぐりなど
	通学の学生に宣伝する		若者が利用しなくなるイベントや施設の企画
	通勤客を誘う		ワイン祭りの開催
	市民にバスがあることのメリットをみせる		自治会活動などバスを使ったイベントを提案する
	車をもっているよりもバス利用の方が安い		ゲートボール（葉室）の利用をバスで行くようにする
	バスが行ってしまったという情報がほしい		「聖徳市にバスに乗って行きましょう」と呼びかけ
	バスの位置がわかる表示		なごみの広場を活用することでバス乗車数を増やす
	バス通信を出してもっと乗ってもらう		イベント車（カラオケ）を企画
	乗車人数をお知らせする		安全安心
	観光 PR	バスに愛着	キャラクターをつくる
	町外へ発信	教育	バスに乗ることで子どもへの教育にもよい
	観光ガイドボランティア		あいさつをする
仕組みづくり	健康マイレージのポイント（自治会、個人）回数券に交換できる	目的地	目的地があればもっと乗る→町の中で楽しいことを増やす
	バスに乗ったら、ぶどう、みかんなど直売所の地場産品の値引き券などと交換		目的地をつくる（病院がほしい）
	女性 DAY とか子どもの日とか無料の日をつくる		飲むところをつくる
	テーマソングを募集する	その他	中央線 40km 制限の見直し
	スタンプラリーをつくる（サンブラザ、他のスーパー、ラムー・カインズ連携）		利用調査は市民がつける
	上ノ宮太子駅とコラボ（今、上ノ太子からスクールバス）		役場付近を盛り上げる
バスの中をギャラリーに（太子町自慢）	車よりも乗りやすい制度をつくる		
バス	バスの中をギャラリーに（太子町自慢）	事業者と太子町のタイアップ	
	子どもの絵の展示	住民のアンケート	
	標語をはる	駅前のパーキングを小さくする	
金剛バスへの要望		バス停をわかりやすくしてほしい	
		電車とバスの時間を合わせる	
		商業施設まで往復 300 円（片道 200 円）（聖和台・カインズ）	
		乗り継ぎ券を出して手間のかからないように	
		家族割引	
		通勤、通学時間帯に増やす	
		始発時間帯なども配慮	
		回数券で割引制度（2 回分オトクなど）	
		定期券発行	
		バリアフリーのバスにする	
	時刻通りバスが走る		

⑧ワークショップを通してのまとめ

- ・よく行く目的地としては役場周辺、上ノ太子駅、商業施設が多い。
- ・上ノ太子駅から役場を結ぶ太子中央線に強い要望がある。
- ・人が集まる場所など、目的地をつくる必要がある。
- ・拠点乗り換えについては、利用者の不便性がなければ良い。
- ・持続的な運行には、地域住民が主体となった利用促進が重要であることを理解している。

(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	

交通	利用しない理由・課題
その他	福祉センターバスの回数が少ない
	駅から歩くと45分かかる
	予約型乗合ワゴンに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	役場まで行きたい
	サンプラザで止まってほしい
	病院に行きたい
	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

カテゴリー	意見
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

カテゴリー	意見	カテゴリー	意見
料金に関する意見	乗り換え時の金額がどうなるか問題	ダイヤに関する意見	遅くまで運行してほしい
車両に関する意見	中型のマイクロバス		路線バスと合わせる
	小型のワゴン		電車と合わせる
便数に関する意見	30分間隔で定時に循環するバス	対象に関する意見	高齢者と若者の区別と外出し難しい人を中心とする交通
	1時間に2-3回		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拠点乗換について

メリット		デメリット	
便数を多くできる	12	乗り換えがおっくう	15
1回の乗車時間が短い	10	運賃を2回払わなければいけない	10
拠点に行けば、いろいろ行先がある	15	目的地まで時間がかかる	8
コストを下げやすい	3	乗り換えがうまくいかない場合がある	15
拠点に人が集まり、交流・にぎわいが生まれる	13	初めての人にはわかりにくい	6

- ・乗り換えに不便を感じる人が多く、対策が必要。
- ・乗り換え時の運賃は、検討が必要。

⑤支線交通にニーズについて

カテゴリー	意見
使用する場面	運転できなくなったとき
	買い物に行くとき
	旅行に行くとき
	お酒を飲むとき
	高齢、障がいのため
	役場に行くとき
	家族が送迎できないとき
	コンサートに行くとき
	美術館に行くとき
	買い物、病院
	病院に行くとき、1人では行けないので
	役場、公民館、郵便局、スーパー、上ノ太子駅
利用する人	免許を持たない高齢者等
	1人で動けない人
	私の免許証返納に備えてマイカー利用を少し制限するため
	歩いてスーパーなどに行くのに歩行困難な方
将来について	高齢者用車両に乗らない人
	将来運転できなくなったときが心配
	使わざるを得ない状況になる
	子どもが大きくなると送ってもらえる人がいなくなる
	助け合いも将来人がいなくなる

カテゴリー	意見
上ノ太子駅へのニーズ	月に1回
	3カ月に1回
	年に1回
	家族(子ども)毎日
	週1
	2、3カ月1回
	車、喜志、バス、喜志駅利用が多い
	喜志が多い
	あまり使わないが上ノ太子は自転車、バイク通学がメイン?
	通勤90%上ノ太子駅
	利用は少ない
	町内にない病院(月1、2回利用)
	バスは喜志へ行く方が多い
①送迎②自分で運転	
通学、上ノ太子が多い、自転車	
雨は送迎	
バスも若干	
その他	飲酒で出かけたとき(終電までバス運行)
	福祉センター1日約100名利用あり、現状のバス運行希望
	ニーズはある
	役場の支所をつくる(行かなくてすむ)
	通学もニーズはある

⑥自分たちにできること・利用促進について

カテゴリー	意見
料金	お得な回数券の導入
	スマイルポイントと回数券の交換
負担	町会ごとに負担金を出す
	利用者が一部、費用負担する
時刻表	時刻表の全戸配布
啓発活動	いきいきサロンでの報告、広報
個人でできること	住民が乗る
	役場や公民館での行事にバスを利用して行く
観光	観光資源とタイアップして、イベントづくり
	日本遺産を生かした方法
バス停	バス停の清掃
	バス停協力
自治会	町内会での周知
	町内会にはパワーがない（イベントできない）
団体・会	知り合いができる（バス友）、便利、出かけやすくなる
情報発信	情報の周知徹底
	太子町アプリで乗り継ぎ情報を表示する
	地域でバスのことを知らせる、口コミ！
	地域版の広報をつくる。バス停単位 イベントでの利用案内

カテゴリー	意見
バス	子どものマンガの本を入れるカラオケ入れる
	イベントのお知らせをバス停に貼る
	バスのデザインなどバスに乗る楽しさを考える（例）ネコバス
	バスの中に作品や情報を掲示する
	楽しいバス停、屋台とか楽しめるもの
イベント	役場の用事のときはスタンプラリーをする
	車に乗らない「チャレンジデー」を決める
	イベントをする
	バスを利用しないといけない、イベントをする
	バスの中で楽しいことを行う
	社会見学など参加型イベント
	車で行けないイベントの開催
出掛けたくなるイベントでない	
教育	子どもが乗りたくなる
その他	小型のバスでコスト削減
	便数については畑、山田の状況をふまえてダイヤを組む
	バス停毎の定時発車にする
	小さいバスにする
	畑地区のバス停まで行きにくい（利用しないと思う）
	畑地区はデマンドワゴンを残してほしい
	増便する

⑦ワークショップを通してのまとめ

- ・よく行く目的地としては役場周辺、上ノ太子駅が多い。
- ・拠点乗り換えについては、利用者の不便性がなければ良い。（スムーズな乗り換えや利用しやすい時刻設定が必要。）
- ・小回りの利く中型のバス車両や小型のワゴンが良い。
- ・持続的な運行には、地域住民が主体となった利用促進が重要であることを理解している。

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、上ノ太子駅、役場周辺をつなぐ太子中央線でのバス運行の強い要望がある
- ・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
- ・拠点乗り換えについては、利用者の不便性がなければ良い（スムーズな乗り換えや利用しやすい時刻設定が必要）
- ・持続的な運行には、地域住民が主体となった利用促進が重要であることを理解している

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。
- ・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。

地域の役割

- ・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。
- ・自家用車から公共交通の利用へ生活スタイルを変化させていくことが必要である。