

太子町地域公共交通計画

(案)

令和 6 年 3 月
大阪府 太子町

目次

1 章 はじめに.....	1
1.計画策定の背景・目的.....	1
2.計画の区域.....	1
3.計画の期間.....	2
4.計画の位置付け.....	2
2 章 地域公共交通を取り巻く環境.....	3
1.位置・地勢.....	3
2.主要施設.....	4
3.人口動向.....	6
4.移動状況.....	8
3 章 上位・関連計画の整理.....	10
1.上位計画.....	10
2.関連計画.....	11
3.その他連携するべき計画.....	14
4 章 地域公共交通の現状.....	15
1.これまでの経緯.....	15
2.地域公共交通の状況.....	18
3.地域公共交通に係る財政状況.....	22
5 章 太子町地域公共交通網形成計画について.....	25
1.計画の概要.....	25
2.施策の実施状況.....	26
3.計画の評価.....	29
6 章 地域公共交通の役割と課題整理.....	32
1.本町における地域公共交通が担う役割.....	32
2.課題整理.....	33
7 章 基本的な方針と目標.....	35
1.基本理念・方針.....	35
2.目標の設定.....	36
3.地域公共交通網の位置付け.....	37
8 章 目標を達成するための施策.....	40
9 章 計画の達成状況の評価.....	53
1.評価指標と目標値.....	53
2.施策の推進体制.....	55
3.施策の評価・検証.....	56

1章 はじめに

1.計画策定の背景・目的

本町では、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。このような背景の基、平成30年度に「太子町公共交通網形成計画」を策定し、計画に基づき、地域公共交通に関する取り組みを行ってきました。太子町公共交通網形成計画の計画期間である5年が経過することや令和2年11月に地域公共交通活性化再生法の一部を改正する法律が施行されたことを踏まえ、新たに計画を見直す必要があります。

また、近年、新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛の影響やそれに伴う生活スタイルの変化等、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化しました。これに加え、令和5年12月に本町の基幹的な地域公共交通を担ってきた路線バスが、運転士不足等の理由でバス事業を廃止しました。このような状況の中、地域住民の生活のため、移動手段は継続して確保していく必要があります。

このような背景から、地域にあった地域公共交通の確保と維持に向け、「太子町地域公共交通計画」の策定を行うものとします。

2.計画の区域

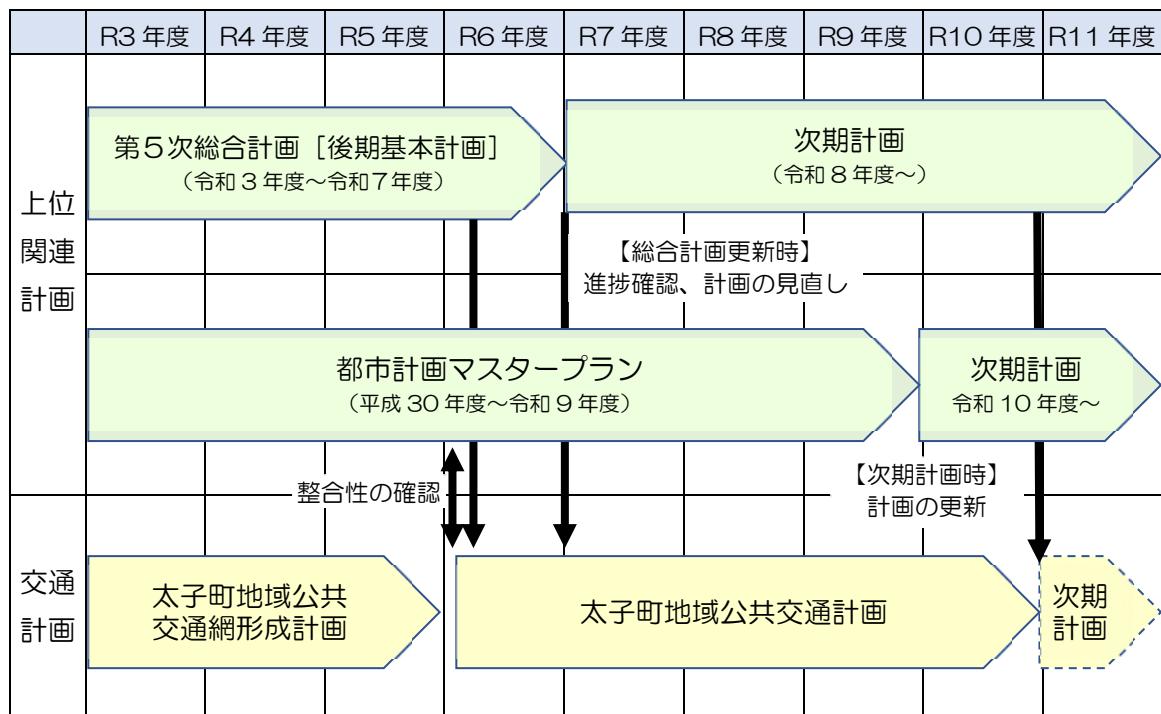
本計画の対象区域は、町全域とします。



▲ 対象区域図

3.計画の期間

本計画の期間は令和6年6月～令和11年3月（約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。

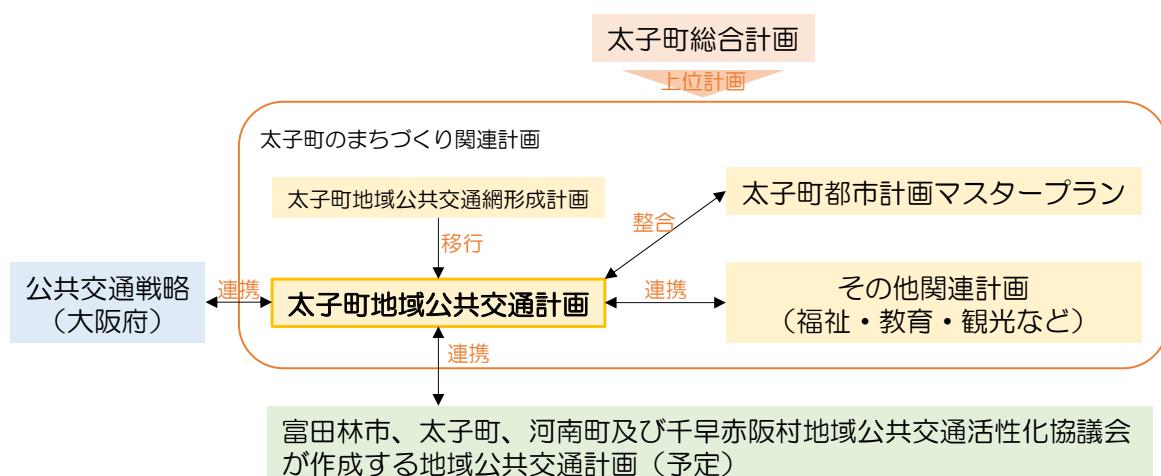


4.計画の位置付け

「太子町地域公共交通計画」は本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、今後の地域公共交通に関する取り組みの指針を位置付けるものです。

本計画は、上位計画の内容に即しつつ、まちづくりの目標などを踏襲し、連携・補完します。また、福祉、観光、教育といった各分野の計画との連携を図ります。

また、本町を含め4市町村からなる「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会」が作成する地域公共交通計画（予定）とも連携を図ります。



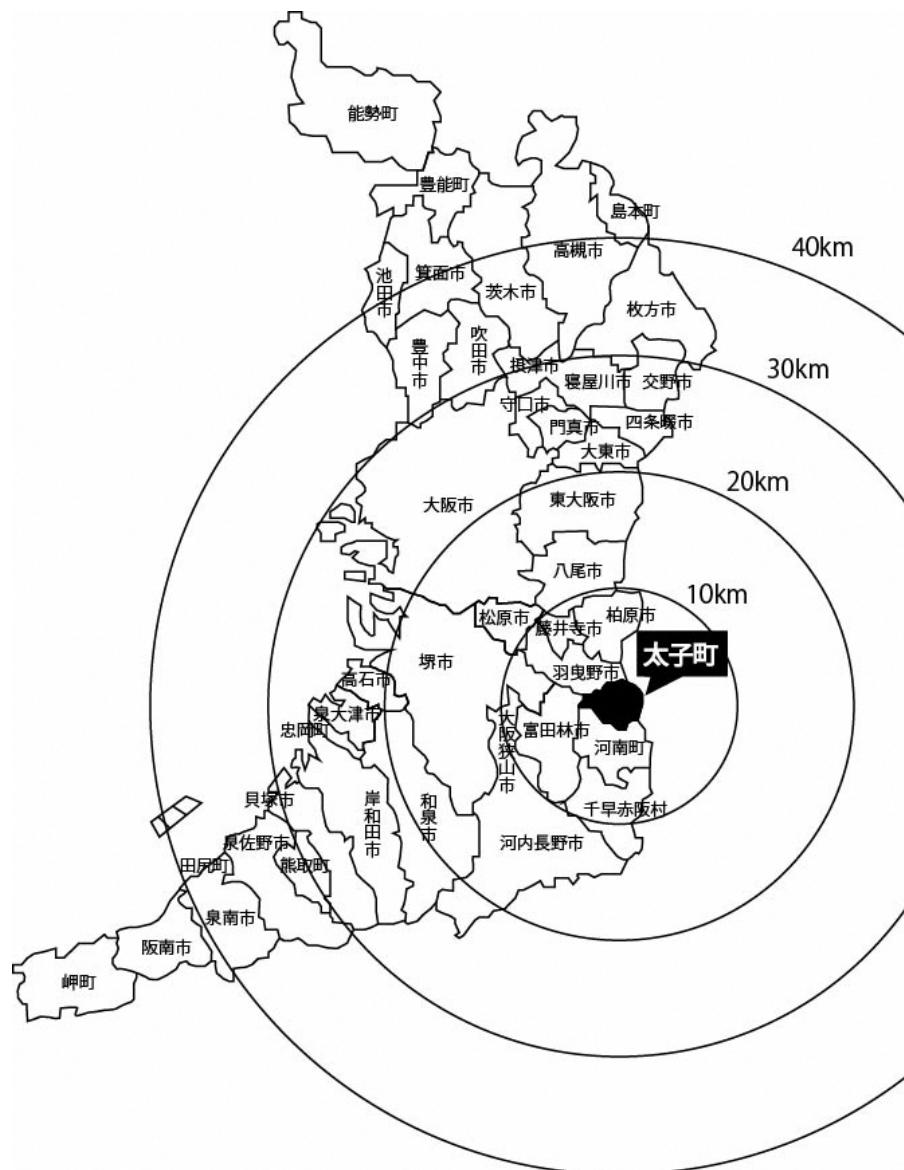
2章 地域公共交通を取り巻く環境

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 km²、町域の約 40%を山林、30%を田畠、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、居住地域は町中央部から西部にかけてコンパクトに収まっており、概ね市街化区域と一致しています。

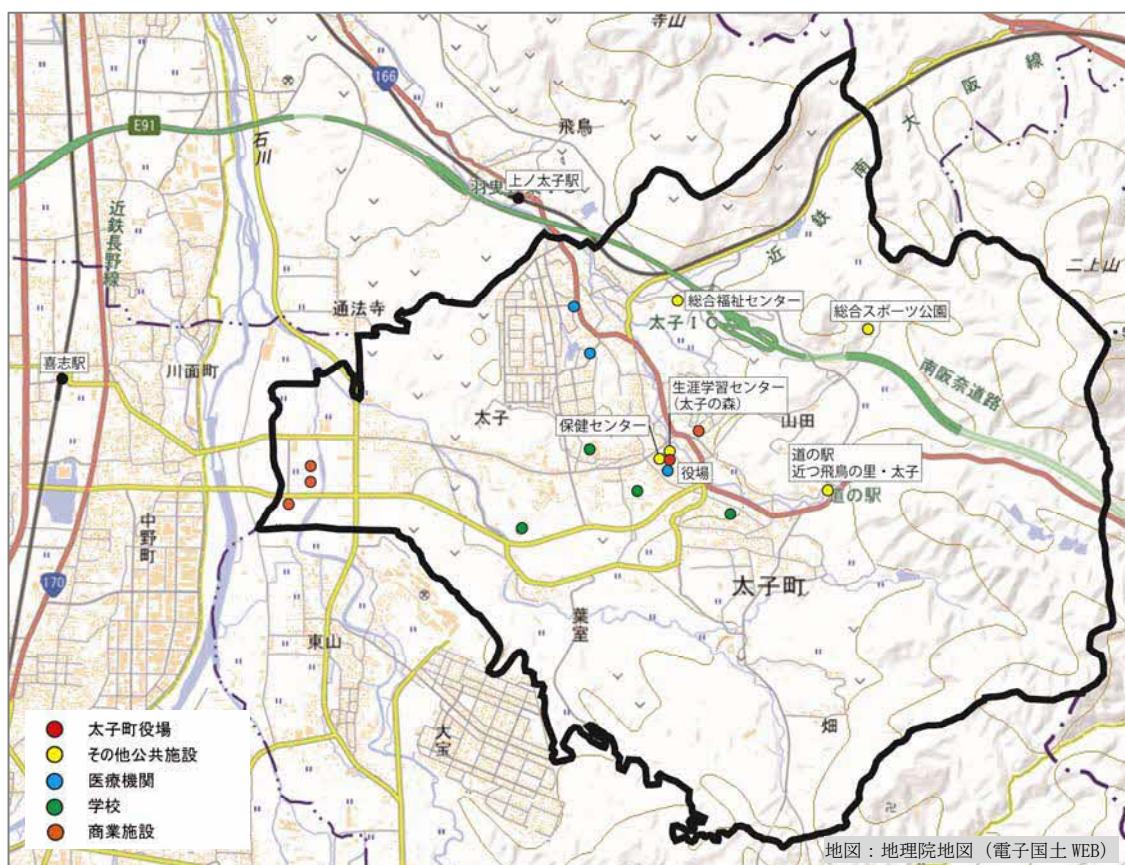
町内の主要道路は、東西方向に南阪奈道路、国道 166 号及び府道美原太子線が通っており、大阪市中心部から本町まで約 20 km の距離にあります。



2.主要施設

住民が利用する公共施設（役場、保健センター、生涯学習センター）や医療機関、スーパーが中心部に立地しています。また、町域西部に商業施設（ホームセンター、スーパー等）が立地しています。

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。



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、観光資源は町内の各地に点在している状況です。



【出典】太子町観光まちづくりビジョン

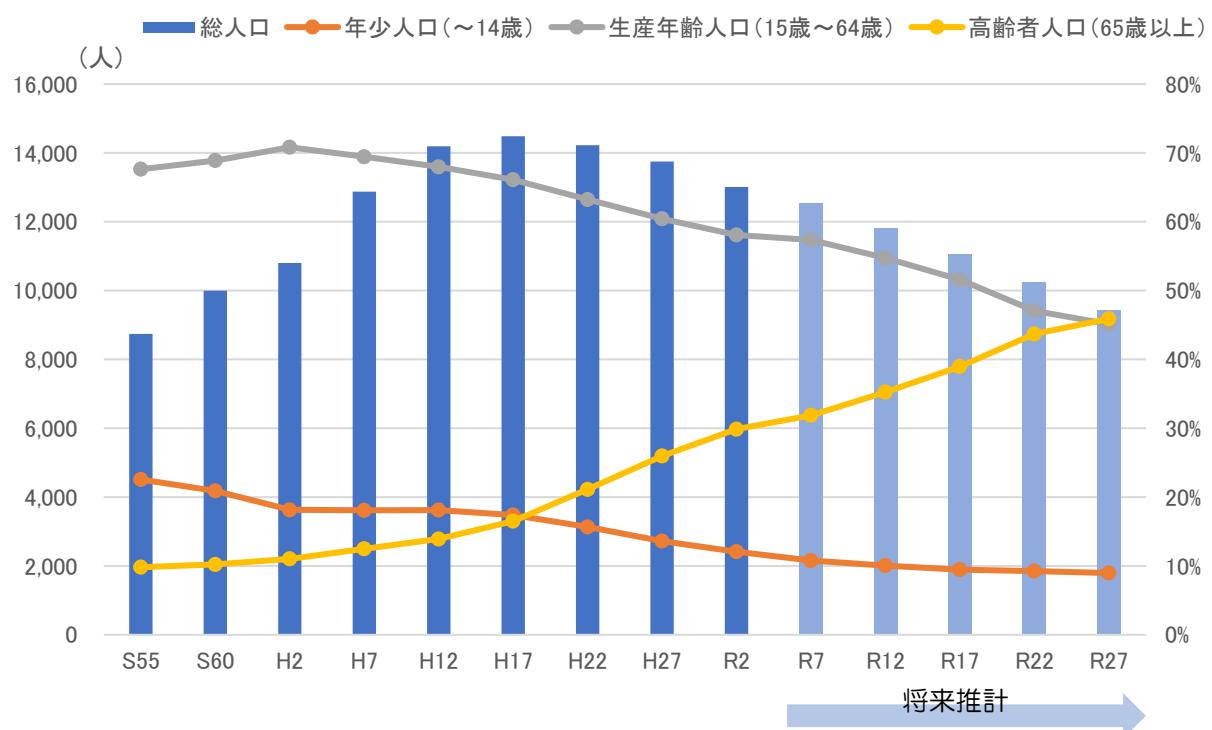
▲ 観光資源の位置図

3.人口動向

3-1.人口の推移

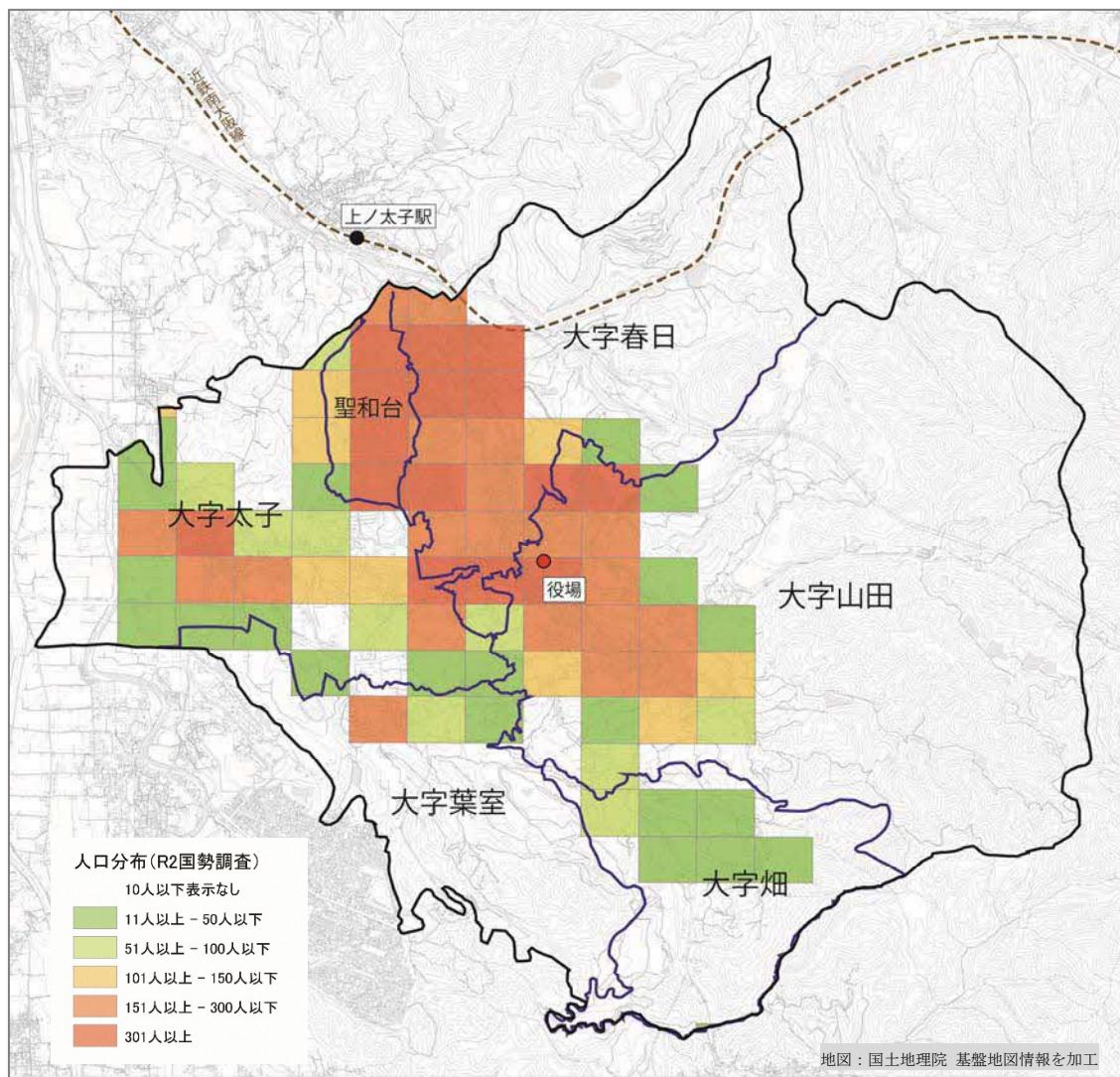
太子町の人口は、昭和 55 年以降増加が続いており、平成 17 年の約 14,500 人で人口のピークとなりました。その後は減少に転じ、令和 2 年では約 13,000 人となっています。今後も人口減少は進み、令和 27 年には 10,000 人を下回ると推計されています。

年代構成においては、平成 17 年から平成 22 年にかけて年少人口を高齢者人口が上回り、令和 2 年では高齢者人口は 30% となっています。今後も年少人口、生産年齢人口が減少し、高齢者人口が増加すると推計されています。



3-2.人口分布

地区別の人口をみると、聖和台や春日の人口が多く、次いで、役場周辺地区の人口が多いことが分かります。



【出典】 令和2年度国勢調査 (250m メッシュ)

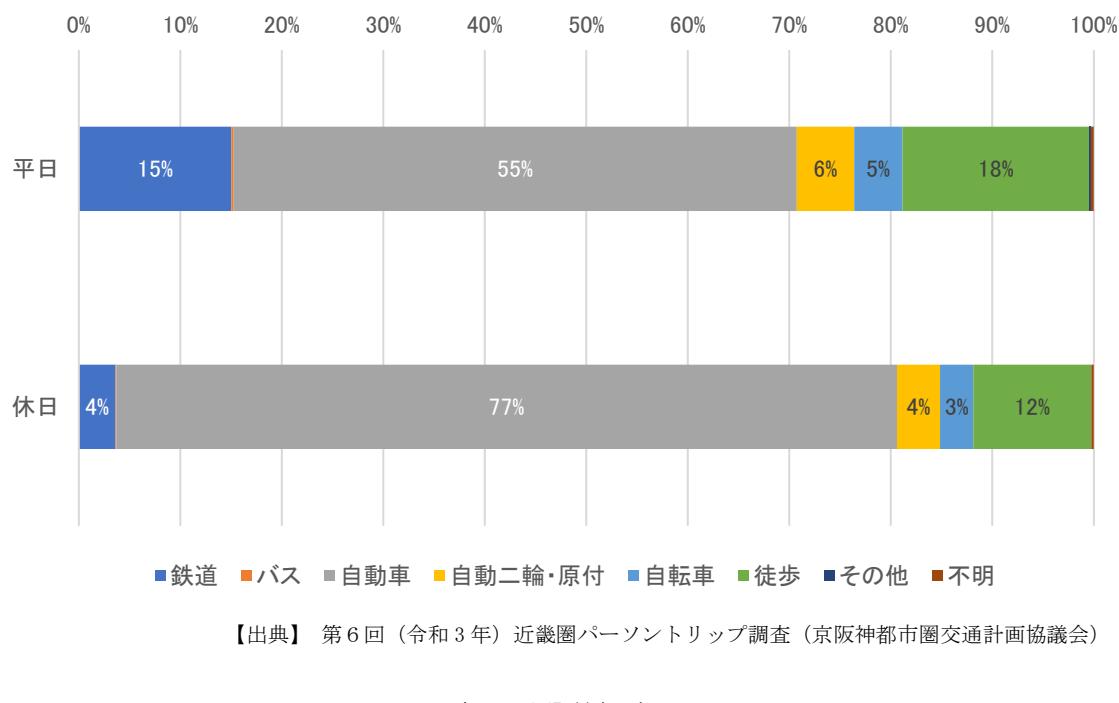
▲ 人口分布

4.移動状況

4-1.移動手段

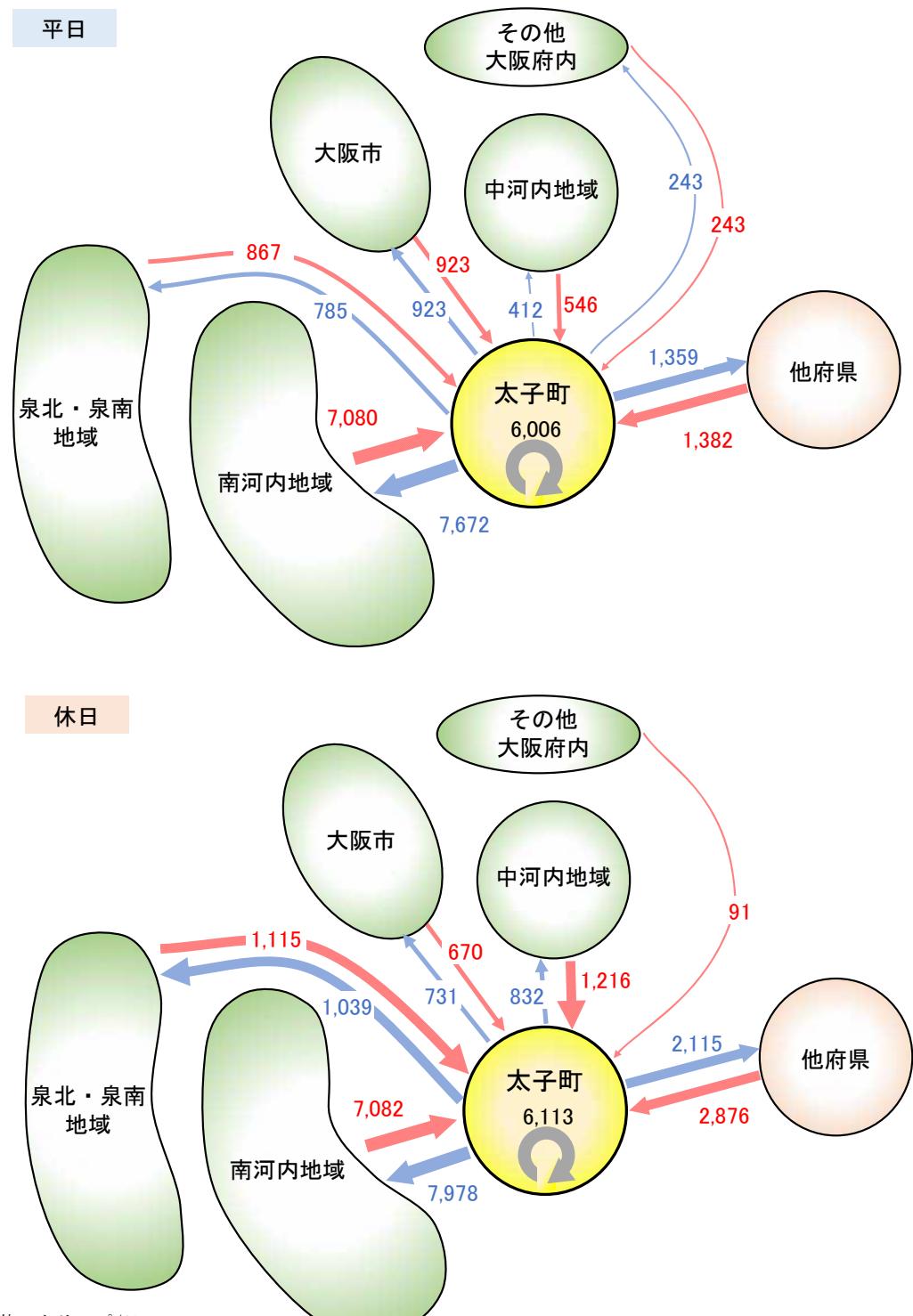
自動車での移動が半数以上を占め、鉄道やバスなどの公共交通の分担率は低い状況となっています。特にバスでの移動は低い状況です。

また、平日に比べて休日は自家用車の割合が高く、公共交通の割合が低くなっています。



4-2. 移動状況

太子町内の移動よりも、富田林市などの太子町以外の南河内地域への移動が多い状況です。また、平日に比べて休日の町外移動が若干多くなっています。



【出典】 第6回（令和3年）近畿圏パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会）

▲ 移動状況

3章 上位・関連計画の整理

地域公共交通の取り組みは、まちづくりに係る様々な関係施策・計画との連携を図り、それらの関係施策・計画との整合性や相乗効果などを考慮した総合的な検討が必要です。このため、以下に主な上位・関連計画について整理します。

1.上位計画

【第5次太子町総合計画 後期基本計画】令和3年3月策定

総合計画は、まちの将来像を掲げ、その実現のための方針や施策を総合的・体系的にまとめたもので、町のすべての計画・事業の基本となるもので、最上位に位置する計画。

■計画期間

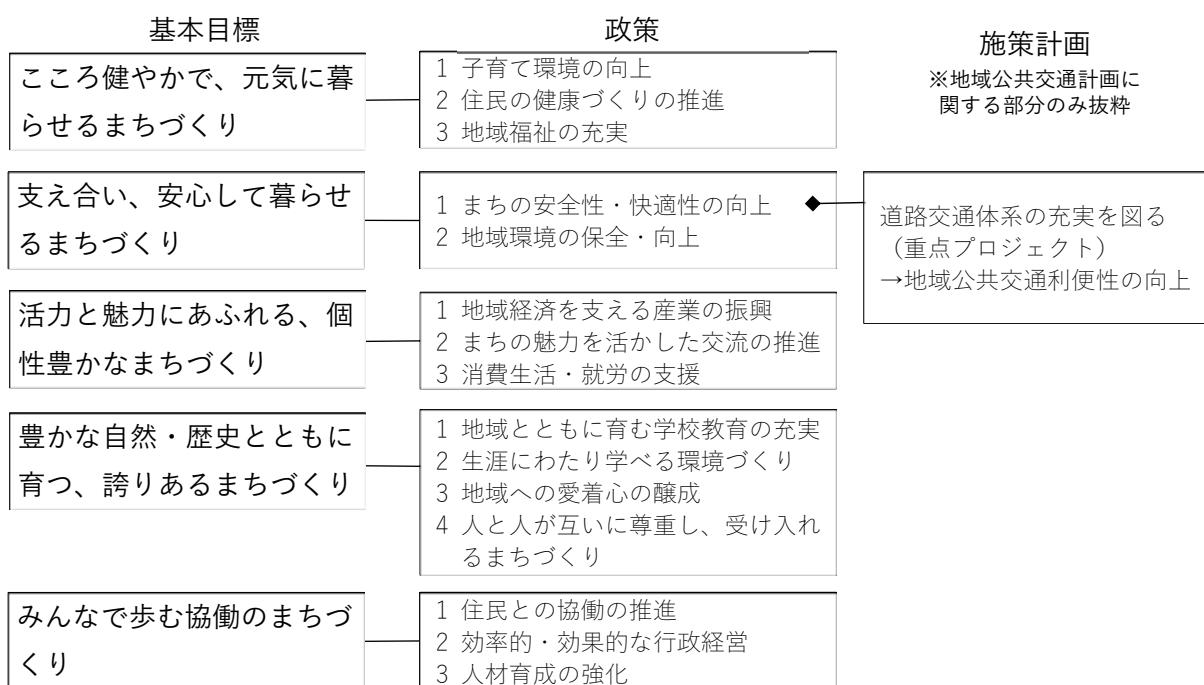
基本構想の目標年次：令和7年度

後期基本計画の計画期間：令和3年度～令和7年度

■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”

■施策体系



■道路交通体系の充実に関する施策

生活道路について、点検や修繕などを行い、適正な管理に努める。また、新たな土地利用計画に伴う地区の骨格となる道路整備を行う。

高齢者の生活に必要な公共交通の充実を図るために、運行方法の見直しなどによる、利用促進を図る。

2.関連計画

【太子町都市計画マスタープラン】平成30年3月策定

土地利用や都市施設の整備、環境等の保全・形成など都市計画の総合的な指針を策定するもの。

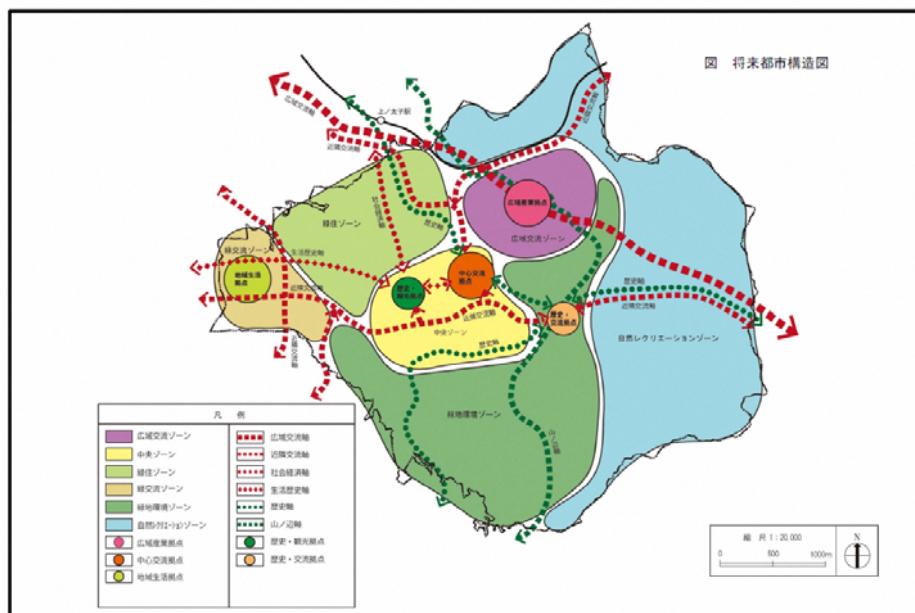
■計画期間

おおむね20年先を視野に入れつつ、おおむね10年後を目標年度とする。

■まちづくりの基本目標

- 既存資源を活かしたコンパクトなまちづくり
- 自然・歴史と調和した豊かな住環境をめざすまちづくり
- 交流とにぎわいが生まれるまちづくり
- 安心・安全に暮らし続けるまちづくり
- 協働によるまちづくり

■将来都市構造図



■都市基盤施設等の整備方針 ※抜粋

○道路・交通

公共交通: 太子町における公共交通を取り巻く課題の改善に向け、「太子町地域公共交通基本計画」等を策定し、公共交通の充実を図る。

【第3期太子町地域福祉計画・太子町地域福祉活動計画】令和3年3月策定

「地域福祉計画」は、地域福祉を推進する仕組みをつくる計画で、町が策定。「地域福祉活動計画」は、地域福祉の推進のための実践的な計画として、町社協が策定。

「地域福祉計画」は、「まちづくりの指針」等の最上位計画がめざす将来像や基本理念の達成に向けた“福祉面のまちづくり計画”であり、福祉に関する個別計画（高齢者、子ども、障がい者等に関する計画）の共通軸に関する施策を体系化するものとして、福祉関連等の個別計画の上位計画。

■計画期間

令和3年度～令和7年度

■基本理念

みんなが支え合いつながるまち ～たいし～

すべての住民が安心していきいきと暮らせるまち

■基本目標

- ・必要な支援につながる体制づくり
- ・必要な支援が行き届く体制づくり
- ・いつまでも暮らせる地域づくり
- ・地域福祉活動の担い手づくり

■施策の方向性 ※抜粋

○すべての人が住みやすい生活環境づくり

誰もが安心して安全に外出できるよう、道路・歩道をはじめ、公共施設や交通機関等のバリアフリー化・ユニバーサルデザイン化を進めるとともに、安心して暮らし続けられる移動手段の検討を行う。

（具体的な取り組み）多様な移動手段の創出と支援の強化

→地域公共交通の実施状況を確認しつつ、多様な移動手段の創出と、地域における助け合い・支え合いによる移動サービスに対する支援の強化を行う。

【太子町観光まちづくりビジョン 後期】令和4年3月策定

人口減少と少子高齢化を抑制していくため、本当の地域資源を活かした観光振興の方向性と具体的な施策を示すことを目的に策定。

■計画期間（後期）

令和4年度～令和8年度

■基本理念

地域に対する誇りと愛着を太子町内外の心に育む

「和」の精神をもって近つ飛鳥の里の魅力を創造

■将来像

近つ飛鳥の里の魅力を伝える聖徳太子のまち “たいし” ～我が宝は和が宝～

■目標（後期）

持続可能な「観光まちづくり」の推進→「くらしの舞台」として選ばれるまち

■施策 ※抜粋

○コミュニティツーリズムの展開

「(仮称) 太子のまち歩き」の仕組みの検討

観光スポットの紹介だけでなく、観光まちづくりガイド及び観光まちづくりセンターが中心となって、「太子町ファンお勧めの町の面白さ・楽しみ方」を紹介する「(仮称) 太子のまち歩き」の仕組みを検討。

○誰もが安全で安心な環境整備

訪日外国人旅行者の受け入れ環境整備

国内外からの多様な来訪者を想定し、アプリケーションや QR コード等の情報通信技術を有効に活用しながら、町内にある案内看板等の多言語表記化を図るとともに、ガイドや観光施設における通訳機材の活用を検討。

【大阪府 公共交通戦略】令和元年 11 月改定

公共交通の役割や取組みの方向性を明らかにするとともに、府民、事業者、行政がこの戦略を共有し、官民一体による公共交通施策をさらに加速させていくことを目的に策定。

■公共交通戦略の基本的方向性

○目指すべき姿

- ・広域拠点（関空、新大阪、大阪（うめきた））等へのアクセス性の向上や大阪周辺都市や府内における地域間の連携強化、都市防災機能の向上を図る。
- ・利用者の視点にたった、公共交通の利便性向上や周遊性の向上を図る。

○取組みの方向性

- ・鉄道ネットワークの充実
- ・公共交通の利便性向上
- ・公共交通の利用促進

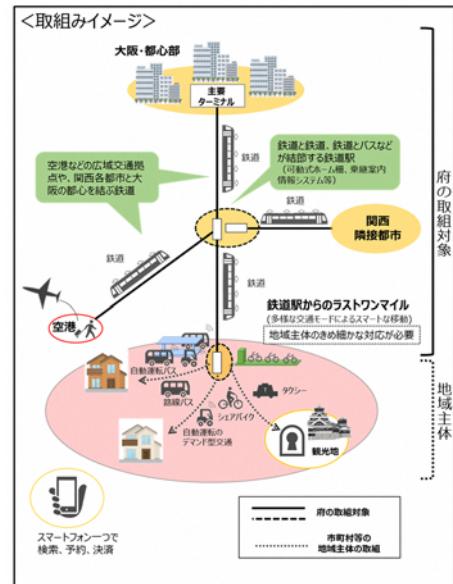
○活用方針

- ・府民や事業者や行政が、取組みの方向性を共有し、公共交通施策をさらに加速

■公共交通戦略の基本的方向性

公共交通は、高齢者から子供まで誰もが利用することができる基本的な交通手段であり、誰もが円滑な移動ができるよう、広域的な移動から、市町村等の地域主体のコミュニティバスの運行といったきめ細かな移動まで、切れ目のない取組みが必要である。

- ・市町村等の地域主体の取組みとの連携を意識しつつ、都市間の円滑な移動や利用者の多い拠点へのアクセスのための「鉄道ネットワーク」の充実強化、及び鉄道駅から観光地などの目的地を結ぶ「バス」との乗継ぎを取組対象とする。



■取組みの方向性

○公共交通の利便性の向上・公共交通の利用促進 ※抜粋

- ・交通手段、事業者の垣根を越え利用者の視点による一元的な交通サービスへの展開
- ・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施
- ・乗継案内情報の充実/観光や地域のにぎわいづくりと連携した利用促進 など

3.その他連携るべき計画

【富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会】

■協議会設置の目的

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村のうち、令和5年10月1日現在における金剛自動車株式会社が運行する路線バスの沿線地域（以下「金剛バス沿線地域」という）に係る、地域公共交通計画の作成に関する協議会及びその計画の実施に関する連絡調整を行うとともに、道路運送法の規定に基づき、金剛バス沿線地域における地域の需要に応じた住民の生活に必要な路線バス等の旅客運送の確保、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議することを目的に設置。

※地域公共交通計画の策定を予定

4章 地域公共交通の現状

1.これまでの経緯

○平成31年3月

- ・「太子町地域公共交通網形成計画」（5章に概要を掲載）を策定。

○令和2年6月

- ・太子町地域公共交通網形成計画に基づき、地域公共交通の再編を実施。
(地域公共交通の再編の概要)

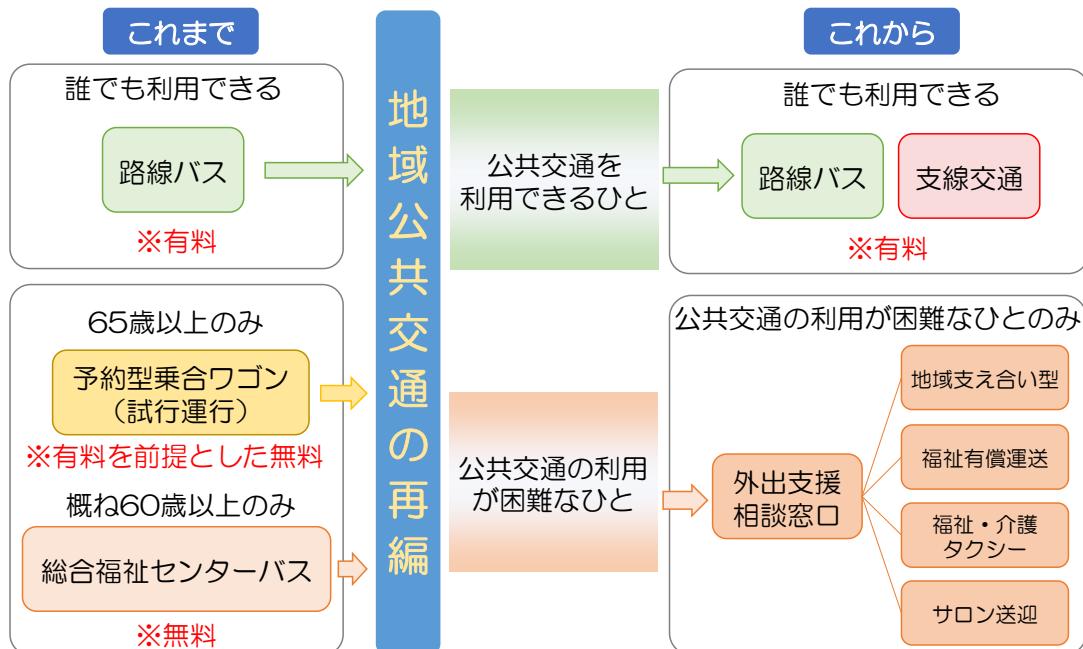
再編前

金剛バス（2路線（喜志循環線、太子線））の他、65歳以上が無償で利用できる予約型乗合ワゴン（試行運行）、総合福祉センター利用者が利用できる総合福祉センターバスが運行。

再編後

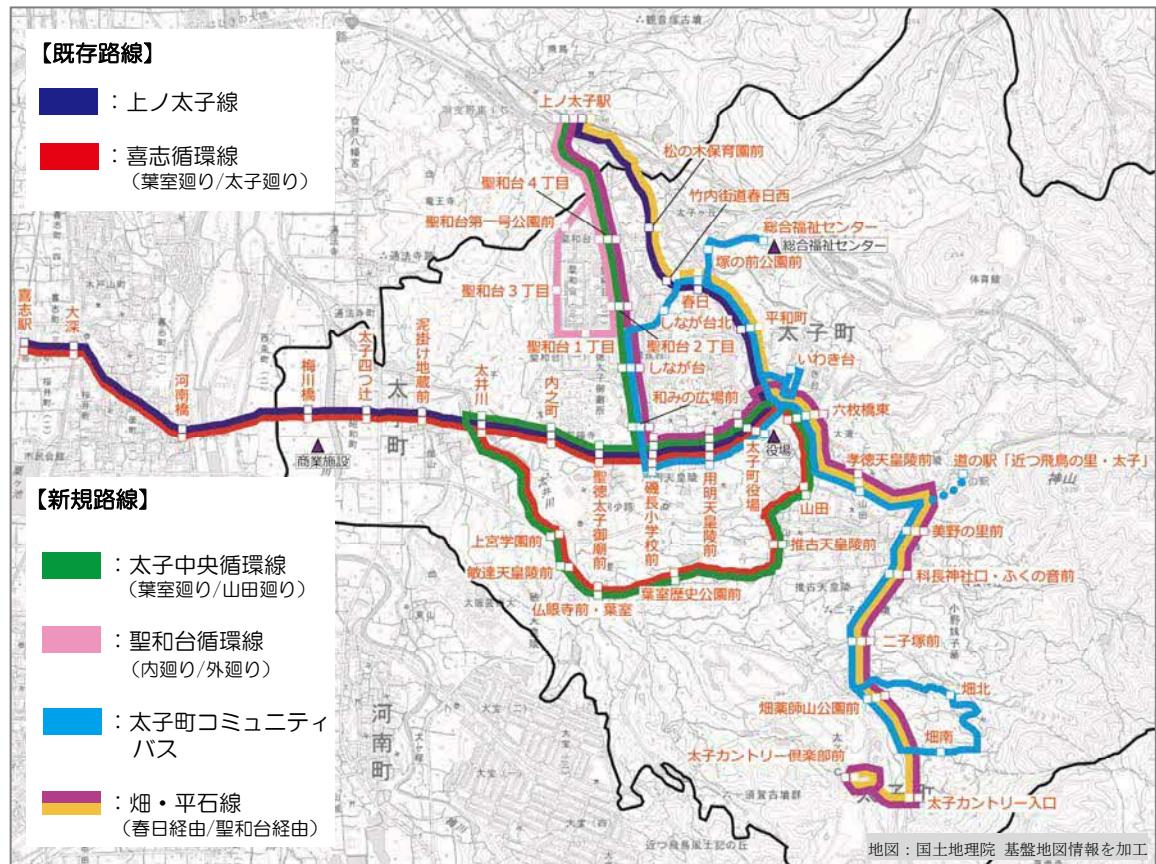
福祉部局と連携し、公共交通の利用が困難な人は福祉施策で補うこととし、年齢で分けるのではなく、公共交通を利用する人、利用できない人で分ける交通体系とし、公共交通空白・不便地域を解消できる路線を新規に運行開始。

これに併せて、太子町役場玄関を改修し、交通拠点として利用しやすいようバス停の移動や待合環境の整備等を実施。



【出典】令和元年度太子町地域公共交通会議資料より

▲ 令和2年度 地域公共交通の再編の考え方



【出典】令和元年度太子町地域公共交通会議資料より

▲ 路線図（令和2年度）

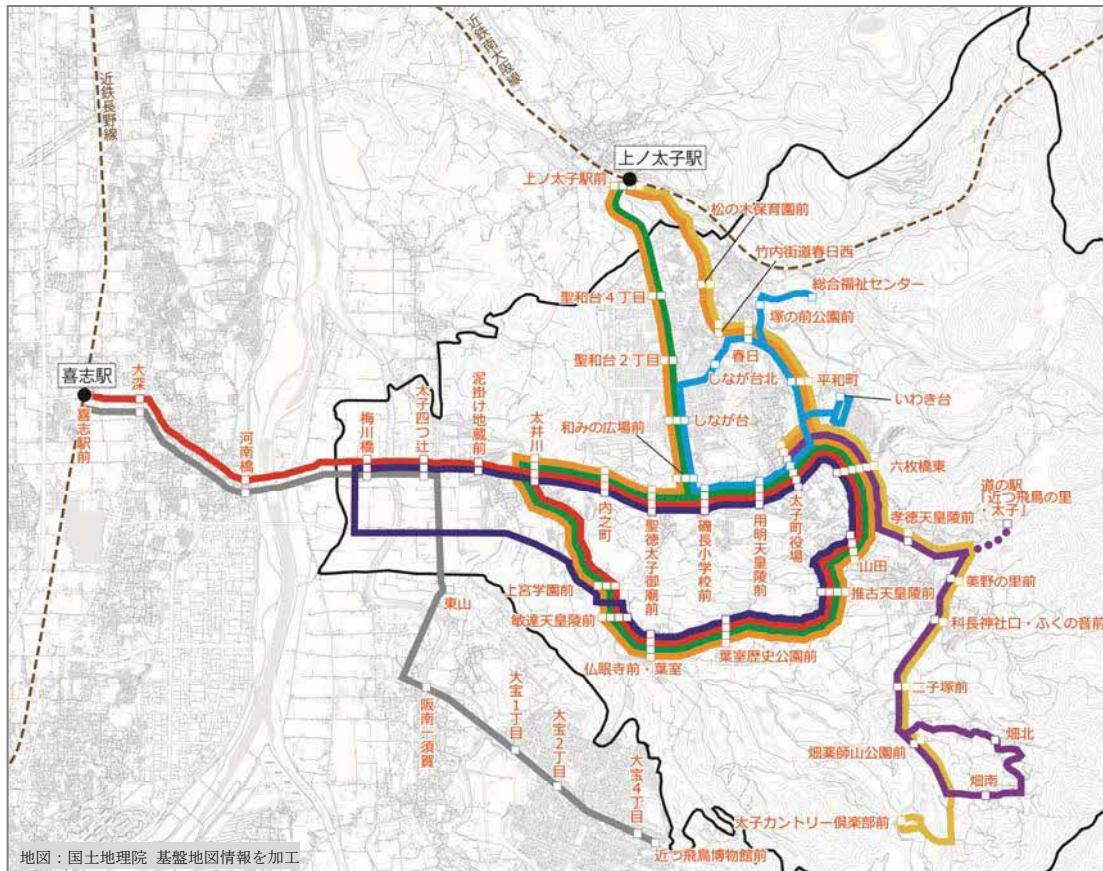
- 令和2年4月～5月に新型コロナウイルス感染症拡大により、緊急事態措置が取られ、期間が終了した6月から新規路線の運行が開始されたが、外出自粛による影響が大きく、既存路線においても利用者が減少している状況となった。

○令和3年度～令和4年度

- 緊急事態措置やまん延防止等重点措置があり、総合福祉センターの休館や利用促進などのイベント関連が十分に実施できない状況であった。
- 可能な範囲で、バス時刻表の配布やHPでの情報発信、お買い物便イベント等の利用促進活動を実施。
- 利用状況に合わせてダイヤ改正や軽微なルート変更等を実施。

○令和5年9月～

- ・基幹的な地域公共交通を担ってきた金剛自動車（株）が、運転士不足等の理由でバス事業の廃止を公表。
- ・廃線となる金剛バス沿線の輸送サービス検討のため、「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会」が設立。
- ・12月20日に金剛バスの路線が廃線となり、同月21日より近鉄バス（路線バス協力事業者）が喜志循環線、阪南線、その他の輸送を太子町コミュニティバスで補い、代替交通として運行が開始。



近鉄バス

■ : 喜志循環線

■ : 阪南線

太子町コミュニティバス

■ : 春日・畠線

■ : 太子中央循環線

■ : 総合福祉センター役場線

■ : 上ノ太子駅町内周回線

■ : 畠・山田役場線

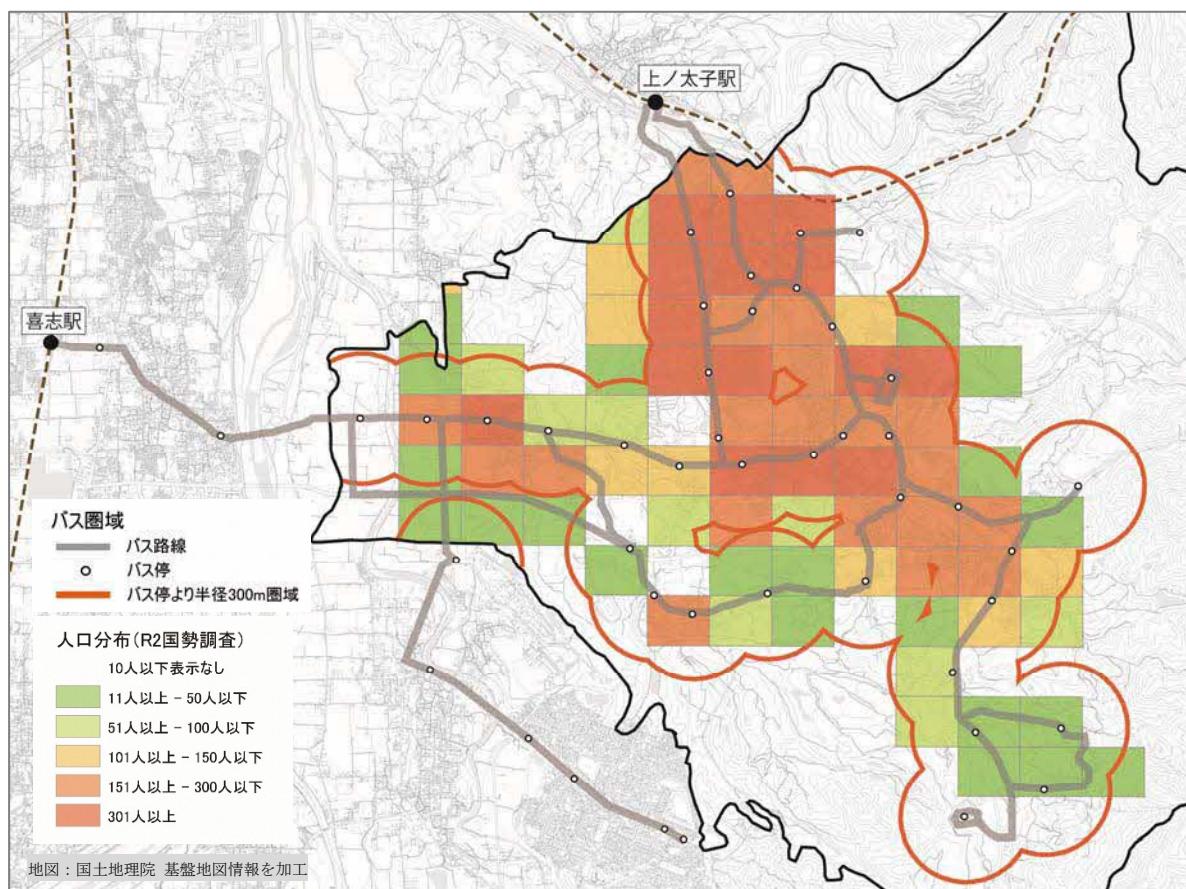
■ : 太子・役場線

▲ 路線図（令和5年12月21日～）

2.地域公共交通の状況

2-1.公共交通空白地

バスの徒歩圏域（バス停より半径 300m圏域）は居住地を概ねカバーしており、公共交通空白地はほとんどありません。



【出典】 令和 2 年度国勢調査 (250m メッシュ)

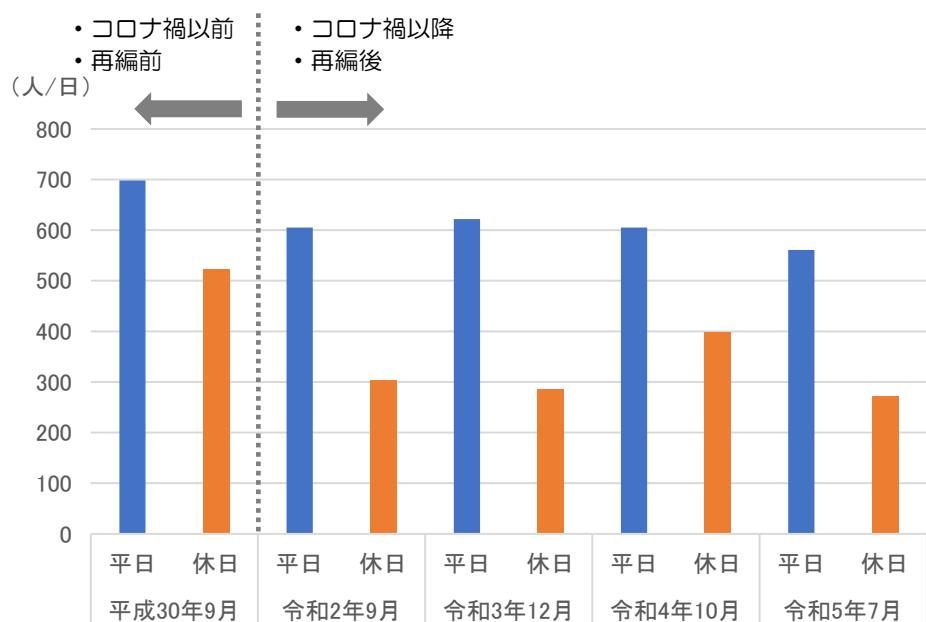
▲ バスカバー圏域

2-2.バスの利用状況

令和5年12月以前まで

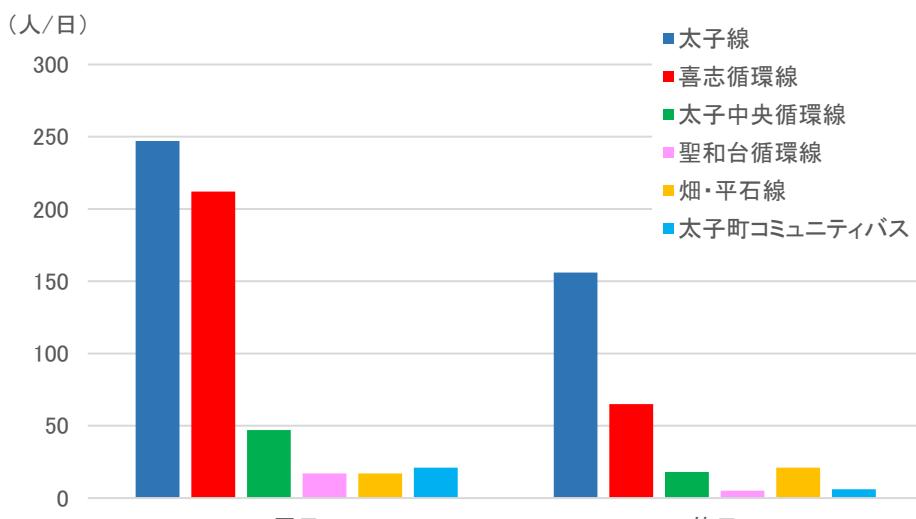
太子町を走るバス（金剛バス、太子町コミュニティバス）の利用者数は、コロナ禍以前では平日約700人/日 休日約500人/日ありましたが、コロナ禍以降は平日、休日ともに減少しています。令和5年7月では前年より金剛バス運行本数の減少もあり、少ない状況です。

路線別に見ると、太子線、喜志循環線が多い状況です。



※各1日間の乗降調査より（路線の合計）

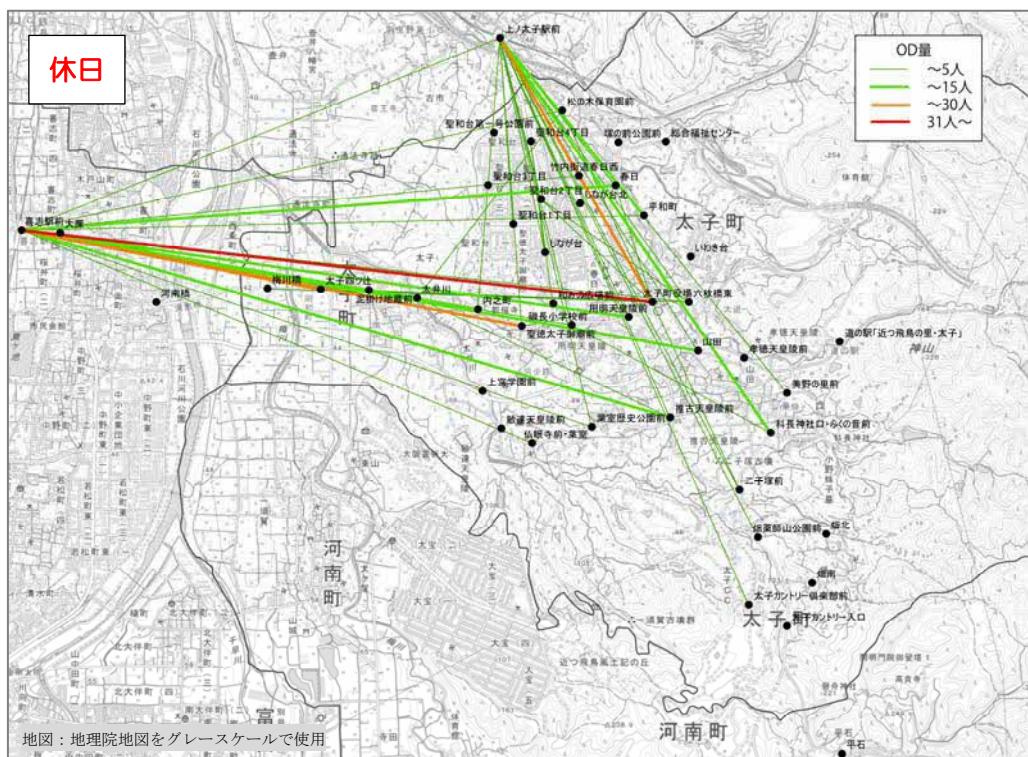
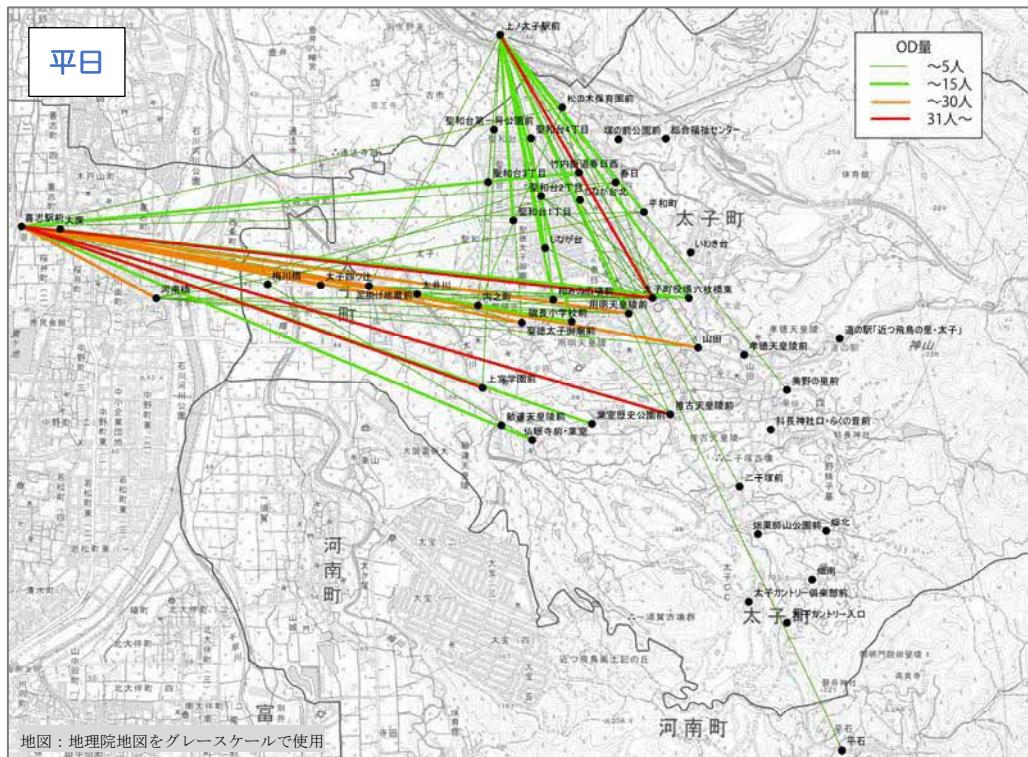
▲太子町を走るバスの利用者数の推移（平成30年～令和5年）



※各1日間の乗降調査より

▲太子町を走るバスの路線別利用者数（令和5年7月）

バス停間のOD（金剛バスのみ）を見ると、町各地域から上ノ太子駅前、喜志駅前に集中していることがわかります。特に、太子町役場以西、葉室地域などから喜志駅前への移動が多くなっています。

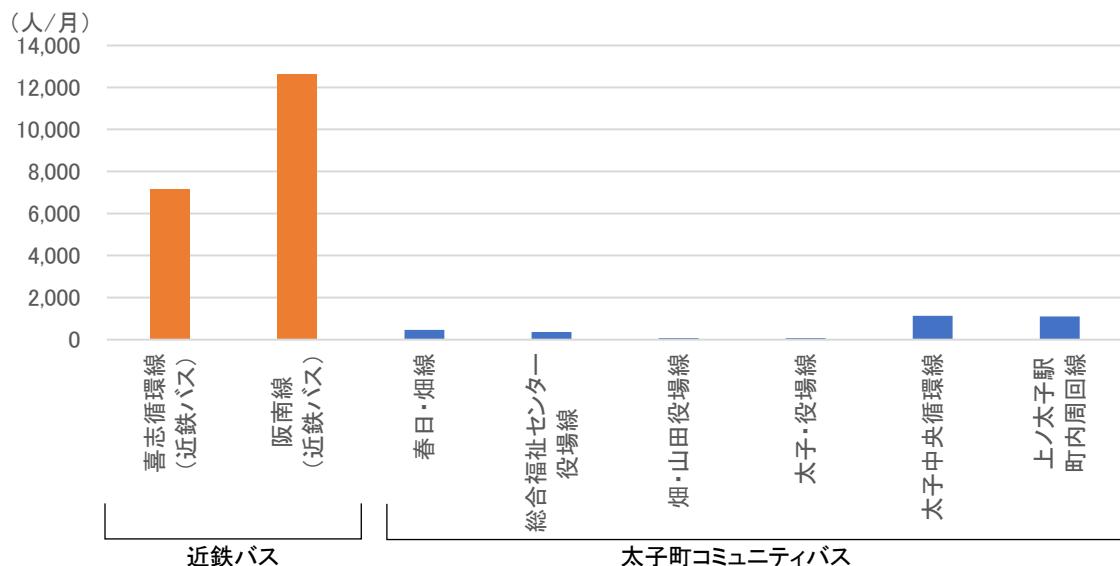


令和5年12月21日以降

金剛バス事業廃止後の12月21日～翌年1月20日までの1ヶ月間の代替交通の利用状況は、近鉄バスの2路線が多く、喜志循環線では約7,000人/月（≈約230人/日）となっています。

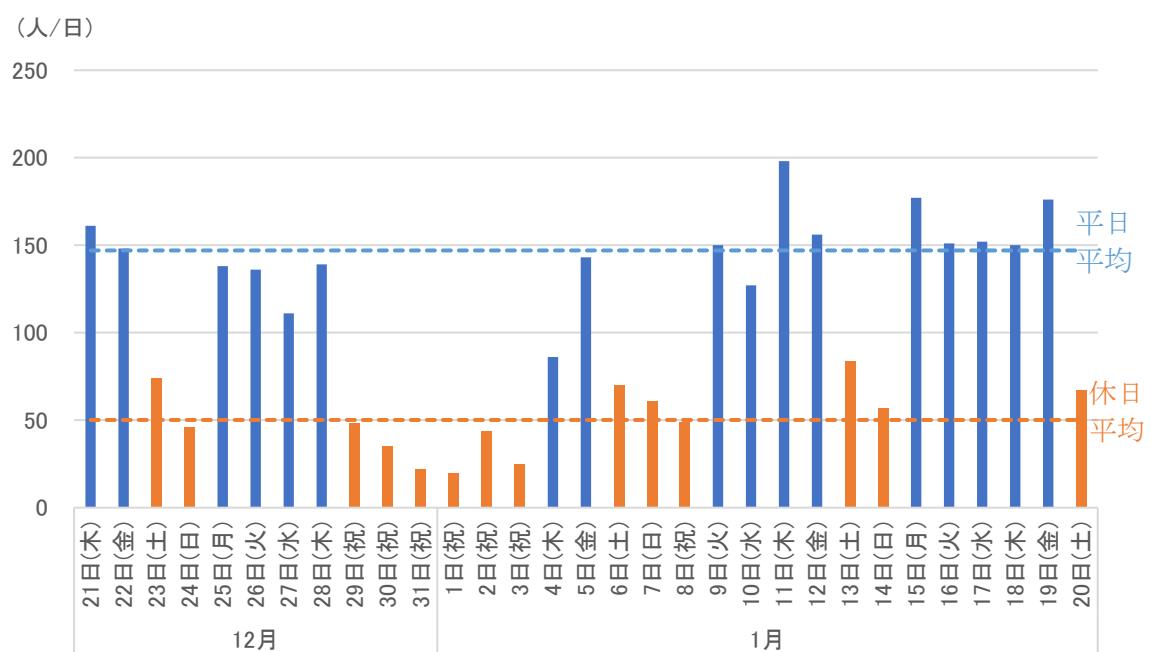
※年末年始の特異日を含む（春日・畠線、総合福祉センター役場線、畠・山田役場線、太子・役場線は年末年始運休）

※阪南線（近鉄バス）は町内のバス停（太子四つ辻、梅川橋）2箇所のみ



▲太子町を走るバスの路線別利用者数（令和5年12月21日～令和6年1月20日の1ヶ月間）

太子町コミュニティバスは、年末年始の特異な期間以降平日では150～200人/日を推移しています。



▲太子町コミュニティバスの利用者数（喜志循環線、阪南線（近鉄バス）を除く路線合計）

3.地域公共交通に係る財政状況

令和5年12月以前まで

太子町コミュニティバスの運行に係る経費は令和4年度まで約16,000千円/年でした。運行管理委託料の他、車両の修繕にも費用が大きくかかっています。収支率は5%～8%を推移しています。

▼ 太子町コミュニティバスの収入と支出（令和2年度～令和4年度）

収入項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
現金収入	256,932	246,620	275,620
お出かけ支援事業補助金	226,800	207,700	248,800
乗り換え運賃補助金	39,168	19,760	26,240
総合福祉センター利用者支援制度補助金	915,360	304,720	793,360
新型コロナワクチン接種者運賃補助		30,040	22,220
返還金			-19,960
合 計	1,438,260	808,840	1,346,280

支出項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
燃料費	1,417,304	1,414,261	1,437,336
修繕費	1,914,472	750,035	1,120,284
車検等手数料	40,008	30,630	30,630
運行管理委託料	13,440,000	13,600,000	13,600,000
公用車重量税	34,200	31,500	31,500
合 計	16,845,984	15,826,426	16,219,750

（単位：円）

▼ 太子町コミュニティバスの収支率（令和2年度～令和4年度）

	令和2年度	令和3年度	令和4年度
収支率	8.5%	5.1%	8.3%
乗車人数〔人/年〕	8,597	5,014	8,354
乗車1人あたりの経費〔円/人〕	1,960	3,156	1,942

※収支率は「収入（収入項目の合計）／支出（支出項目の合計）」より算出。

令和5年12月21日以降

令和5年12月21日以降の代替交通の体系では、太子町コミュニティバスの運行には約48,000千円/年の費用がかかると推計されています。収支率は23%（推計値）となっています。

▼ 太子町コミュニティバスの収入と支出（令和6年度推計）

収入項目	令和6年度 (推計)
現金収入	5,604
定期券代	4,392
総合福祉センター利用者支援制度補助金	1,018
合計	11,014

支出項目	令和6年度 (推計)
燃料費	3,500
修繕費（想定・年間）	500
車検等手数料（想定・年間）	32
運行管理委託料	41,000
公用車重量税（想定・年間）	32
車両レンタル料	3,000
合計	48,064

（単位：千円）

▼ 太子町コミュニティバスの収支率（令和6年度推計）

	令和6年度 (推計)
収支率	23%

路線バス協力事業者の近鉄バスが運行する喜志循環線、阪南線の運行経費は合計で年間約 113,500 千円となっています。収支率は 29%（推計値）となっています。

▼ 阪南線、喜志循環線の運行経費（令和 6 年度推計）

	令和6年度 (推計)
阪南線	64,170
喜志循環線	49,308
合計	113,478

（単位：千円）

▼ 阪南線、喜志循環線の収支率（令和 6 年度推計）

	令和6年度 (推計)
収支率	29%

5章 太子町地域公共交通網形成計画について

「太子町地域公共交通網形成計画」（以下、網形成計画）は、本町における地域公共交通のマスター・プランとして、平成31年3月に策定しました。本計画の前身の計画といえる網形成計画について、計画の中で挙げた施策の実施状況等を整理します。

1. 計画の概要

計画の区域	太子町全域									
計画の期間	平成31年度から令和5年度までの5年間									
基本理念	<p style="text-align: center;">地域公共交通によるまちづくり</p>									
目標・施策体系	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; padding: 5px;">目標</th> <th style="text-align: center; padding: 5px;">施策</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; padding: 10px; vertical-align: top;"> 誰もが利用できる地域公共交通網の形成 </td> <td style="padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通の強化 ・支線交通の確保 ・乗換拠点の強化 ・利用しやすい交通の確保 ・交通弱者に対する移動支援 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">公共交通空白・不便地域の解消や乗換えに関する施策、交通弱者に対する施策</div> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 10px; vertical-align: top;"> みんなで支える地域公共交通の活性化 </td> <td style="padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・継続に向けた体制づくり ・モビリティ・マネジメントの推進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">地域住民の体制づくり、公共交通に乗つてもらうきっかけづくり、情報発信や他機関との連携施策</div> </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 10px; vertical-align: top;"> 地域公共交通を活用した多様な人の交流 </td> <td style="padding: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ・観光施設等との連携 ・商業施設へのアクセス強化 ・高齢者等の外出支援促進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">観光施設や商業施設等へのアクセスに関する施策、高齢者等への外出支援に関する施策</div> </td> </tr> </tbody> </table>		目標	施策	誰もが利用できる地域公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通の強化 ・支線交通の確保 ・乗換拠点の強化 ・利用しやすい交通の確保 ・交通弱者に対する移動支援 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">公共交通空白・不便地域の解消や乗換えに関する施策、交通弱者に対する施策</div>	みんなで支える地域公共交通の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・継続に向けた体制づくり ・モビリティ・マネジメントの推進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">地域住民の体制づくり、公共交通に乗つてもらうきっかけづくり、情報発信や他機関との連携施策</div>	地域公共交通を活用した多様な人の交流	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設等との連携 ・商業施設へのアクセス強化 ・高齢者等の外出支援促進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">観光施設や商業施設等へのアクセスに関する施策、高齢者等への外出支援に関する施策</div>
目標	施策									
誰もが利用できる地域公共交通網の形成	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通の強化 ・支線交通の確保 ・乗換拠点の強化 ・利用しやすい交通の確保 ・交通弱者に対する移動支援 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">公共交通空白・不便地域の解消や乗換えに関する施策、交通弱者に対する施策</div>									
みんなで支える地域公共交通の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・継続に向けた体制づくり ・モビリティ・マネジメントの推進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">地域住民の体制づくり、公共交通に乗つてもらうきっかけづくり、情報発信や他機関との連携施策</div>									
地域公共交通を活用した多様な人の交流	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設等との連携 ・商業施設へのアクセス強化 ・高齢者等の外出支援促進 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 10px;">観光施設や商業施設等へのアクセスに関する施策、高齢者等への外出支援に関する施策</div>									

2.施策の実施状況

網形成計画で挙げた施策の実施状況について、以下に整理します。

施策はコロナ禍等の影響で積極的に実施できなかったものを除き、概ね実施してきました。

※実施評価

- ◎：取り組みを行い、一定以上の効果を得ることができた
- ：取り組みを行い、一定の効果を得ることができた
- △：取り組みの一部を実施したが、十分に実施できなかったものがあった、または効果が十分ではなかった
- ×：実施していない・実施できなかった

目標1 誰もが利用できる地域公共交通網の形成

【施策1-1】上ノ太子駅～聖和台・磯長台～役場間を結ぶバスの運行

- ・地域拠点である「上ノ太子駅」、「役場」のアクセス強化
- ・公共交通空白・不便地域である「聖和台・磯長台」地域と拠点間のアクセス強化

実施評価：◎

- ・令和2年度の地域公共交通の再編により実施
- ・金剛バス太子中央循環線や太子町コミュニティバス総合福祉センター役場線を運行
- ・金剛バスの事業廃止後も代替交通で確保

方向性⇒継続して確保

【施策1-2】東部地域（畠・山田）～役場間を結ぶ新たな交通の運行

- ・公共交通空白・不便地域である「畠・山田」地域と拠点間のアクセス強化

実施評価：◎

- ・令和2年度の地域公共交通の再編により実施
- ・金剛バス畠・平石線や太子町コミュニティバス畠・山田役場線を運行
- ・金剛バスの事業廃止後も代替交通で確保

方向性⇒継続して確保

【施策1-3】役場周辺バス停の拠点の強化

- ・乗換え拠点として位置付けられる役場周辺でのバス待ち空間の強化（ベンチ、憩い空間など）
- ・基幹交通と支線交通をつなぐ乗換え拠点として、接続ダイヤなどシームレス化を推進

実施評価：◎

- ・令和2年度の地域公共交通の再編と合わせて実施
- ・役場玄関口を改修し、バス停や待合空間を整備
- ・役場を拠点として乗り継ぎを考慮したダイヤを作成

方向性⇒拠点の強化・改善、その他バス停についても強化・改善を検討

【施策1－4】ユニバーサルデザインの推進

- ・バス停やホームページ、住民への配布チラシなどにおいて、誰にでも分かりやすい、見やすい公共交通の案内充実
- ・定時性の確保

実施評価：○

- ・バス情報変更時にバス停やホームページでの情報発信、時刻表の全戸配布等を実施

方向性⇒継続実施

【施策1－5】交通弱者に対する移動支援

- ・高齢者等外出支援相談窓口の設置
- ・予約型乗合ワゴンの再編を前提に高齢者等の移動サービスの更なる検討

実施評価：○

- ・福祉部局と連携し、令和2年度の地域公共交通の再編と合わせて実施

方向性⇒継続実施

目標2 みんなで支える地域公共交通の活性化

【施策2－1】住民主体の公共交通の利用促進に向けた取り組みの推進

- ・公共交通の利用促進を行う住民団体への活動支援
- ・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

実施評価：○

- ・住民団体による利用促進活動があった

方向性⇒利用促進活動やその支援を継続

【施策2－2】太子町内での情報発信

- ・時刻表冊子の作成・全戸配布、ホームページでの情報発信など
- ・広報での情報発信

実施評価：○

- ・バス情報の大幅な変更時にバス停やホームページでの情報発信、時刻表の全戸配布等を実施

方向性⇒継続実施

【施策2－3】公共交通を利用するきっかけづくり

- ・太子町イベントでのバス活用、町職員の利用促進、運転免許返納者への特典制度の構築（時刻表、バス券配布など）

実施評価：△

- ・コロナ禍等により、イベントなどの活動はできなかったが、公共交通利用促進スタンプの作成、お買い物便イベント、拠点バス停での時刻表配架など可能な範囲で実施

方向性⇒今後実施していく

【施策2－4】教育機関との連携

- ・バスに親しみを持ってもらうために、教育機関と連携したモビリティ・マネジメント教育の推進

実施評価：×

- ・コロナ禍等により、実施できていない

方向性⇒今後実施していく

目標3 地域公共交通を活用した多様な人の交流

【施策3－1】観光施設等での案内充実

- ・観光施設等前のバス停での公共交通案内充実、観光施設等ホームページでの案内充実、公共交通を活用した周遊観光の推進など

実施評価：△

- ・観光と連携し情報発信は実施したが、公共交通を活用した周遊観光などは実施できていない

方向性⇒継続実施、実施できなかったものは今後実施していく

【施策3－2】商業施設周辺へのアクセス強化

- ・商業施設周辺でのバス停の設置や役場周辺～商業施設のバス運行など

実施評価：○

- ・令和2年度の地域公共交通の再編と合わせて、商業施設周辺に梅川橋バス停を整備

方向性⇒継続実施、強化を検討

【施策3－3】高齢者等の外出のきっかけづくり

- ・総合福祉センターバスの再編を前提に高齢者の公共交通を利用した外出を促すイベントや場所の創出並びに交流の場などへのアクセス確保
- ・高齢者等を対象とした回数券等の販売

実施評価：○

- ・福祉部局と連携し、総合福祉センター等へのアクセスを確保

- ・高齢者を対象としたお出かけ支援利用券（割引券）を発行

方向性⇒アクセス確保の継続、利用促進方法と合わせて実施検討

3.計画の評価

近年の新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛の影響や本町の基幹的な路線である金剛バスが事業廃止したことにより、計画策定当初より地域公共交通を取り巻く環境が大きく変わり、当初の計画通りに評価することが困難となりました。

参考として、以下に取得可能なデータを基に計画の評価を行います。

【計画全体の評価指標】

指標	数値目標	評価
公共交通の利用者数	<p>【現況】 太子線、太子葉室循環線の乗車人数計 平日：700人/日 休日：520人/日 (H30年度調査結果)</p> <p>【目標】 太子線、太子葉室循環線、新規検討路線 (基幹交通・支線交通)の乗車人数合計 平日：1,000人/日 休日：700人/日</p>	R5年度調査結果より 平日：561人/日 休日：271人/日 R2以降コロナ禍等の影響 で平日600人/日、休日 300人/日前後を推移して おり、目標を達成できたと は言えない。
収支割合	<p>【目標】 新規検討路線の収支率：20%</p>	太子町コミュニティバスの 収支率は5%～8%を推移 し、目標を達成できたとは 言えない。
他部局の評価	<p>【目標】 他部局へのヒアリング まちづくりへの貢献度：8割以上</p>	福祉部局等他部局と連携 し、地域公共交通の取り組 みを行っているため、まち づくりへ貢献していると言 える。
公共交通空白・不便地域の有無	<p>【現況】 聖和台・磯長台地域、畠・山田地域の一部</p> <p>【目標】 解消</p>	太子町コミュニティバスや 金剛バスの新規路線によ り、公共交通空白・不便地 域は解消できたと言える。 金剛バス事業廃止後も代替 交通にて確保している。

【各目標・施策に関する評価指標】

指標	数値目標	評価
公共交通空白・不便地域への乗り入れ本数	【現況】 聖和台・磯長台地域 平日：0便 休日：0便 【目標】 聖和台・磯長台地域 平日：1本/1時間 休日：1本/1時間	太子町コミュニティバスや金剛バスの新規路線により、公共交通空白・不便地域は解消できたと言える。金剛バス事業廃止後も概ね1本/1時間を確保しており、達成できたと言える。
公共交通空白・不便地域への乗り入れ本数	【現況】 畠・山田地域 平日：0便 休日：0便 【目標】 畠・山田地域 平日：1本/1時間 休日：1本/1時間	太子町コミュニティバスや金剛バスの新規路線により、公共交通空白・不便地域は解消できたと言えるが、1本/1時間は確保できていない。
拠点施設への乗り入れ本数	【現況】 役場周辺 平日：56便 休日：47便 【目標】 役場周辺 平日：80便 休日：65便	金剛バス事業廃止による代替交通により、平日：57便 休日：57便の役場への乗り入れを行っており、目標を達成できたとは言えない。
基幹交通と支線交通の接続本数	【目標】 基幹交通と支線交通の接続本数：1本/1時間	基幹交通であった金剛バス路線が廃線となったため、計測できない。
快適度	【目標】 役場周辺のバス待ち空間の快適度：6割以上	金剛バス事業廃止による代替交通の検討のため、住民アンケート等を実施しておらず不明であるが、令和2年度に役場前のバス停、待合空間を整備、外出支援窓口の設置や時刻表の全戸配布等実施しているため、向上していると考えられる。
理解度	【目標】 理解度：6割以上	
定時性の満足度	【目標】 満足度：6割以上	
満足度	【目標】 高齢者等の満足度：6割以上	
情報発信の理解度	【目標】 情報発信の理解度：6割以上	
観光施設の利用者数	【目標】 観光施設（竹内街道歴史資料館） 公共交通での来訪者割合：10%	
継続に向けた体制づくりの実施回数	【目標】 公共交通に関する意見交換会、検討会、会議等の開催回数：3回/年	太子町地域公共交通会議を継続的に3回/年以上開催しており、達成できたと言える。
情報発信回数	【目標】 時刻表冊子の配布、HP情報発信等：3回/年	R2年度の地域公共交通の再編以降に時刻表の全戸配布、HPによる情報発信、を継続的に実施しており、達成できたと言える。

指標	数値目標	評価
公共交通を利用するきっかけづくりの実施回数	【目標】 イベントでの利用促進等の実施回数 ：1回/年	コロナ禍等により、イベント関連は実施できていないため、目標は達成できていない。
教育機関と連携したイベントの実施回数	【目標】 バスの乗り方教室等の開催回数 ：1回/年	
商業施設周辺バス停での降車者数	【現況】 商業施設の周辺バス停での降車数 平日：34人/日 休日：13人/日 (太子四つ辻での降車数) 【目標】 商業施設の周辺バス停での降車数 平日：50人/日 休日：20人/日 (太子四つ辻と商業施設周辺バス停での降車数)	R5年度調査結果より、太子四つ辻と梅川橋バス停の降車数は、 平日：22人/日 休日：9人/日 となっており、目標は達成できていない。
高齢者の外出	【現況】 65歳以上：60.3% (H22年近畿圏パーソントリップ調査) 【目標】 65歳以上：60.3%《現状維持》	直近の近畿圏パーソントリップ調査における当該項目が未公表のため、不明であるが、コロナ禍等の影響により外出率は低下していると考えられる。

取り組みの総括と今後の方向性

太子町地域公共交通網形成計画作成以降、計画に基づき様々な取り組みを行ってきました。特に令和2年度の地域公共交通再編時には、福祉部局等と連携し、既存の輸送サービスを含めた再編を行い、公共交通空白地の解消と持続可能に向けた地域公共交通網の効率化を行いました。同時期に新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛等の影響があったため、その効果が不透明なものとなりましたが、地域公共交通の効率性・利便性は向上できたものと考えられます。そういった中で、令和5年12月に基幹的な路線である金剛バスが事業廃止となったことから、一から地域公共交通について見直していくことが必要です。

今後は、地域にあった交通を検討し、行政、住民、交通事業者の協働で、地域公共交通の確保・維持に取り組んでいく必要があります。

6章 地域公共交通の役割と課題整理

1.本町における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。

2.課題整理

これまで整理した地域公共交通を取り巻く環境や地域公共交通の現状から、地域公共交通における現状・問題点を整理します。

【現状・問題点】

人口減少・少子高齢化の進行

- 全国的な傾向と同様に、本町も人口減少・少子高齢化が進行しており、今後も進行すると推計されています。人口減少が進めば、それだけ公共交通を利用する人も減少することにつながり、少子高齢化が進めば、公共交通を支える人の減少につながります。

自家用車での移動が多く、公共交通利用が少ない

- 本町では、自家用車での移動する人が多く、公共交通で移動する人は少ない状況です。特にバスを利用して移動する人は少ない状況です。

休日の公共交通利用が少ない

- 平日に比べて休日の方が自家用車で移動する人が多く、バスの利用者数も平日の約半数程度となっています。

運転士等公共交通の担い手の減少・高齢化

- 全国的に運転士等公共交通の担い手が不足しており、金剛バスの事業廃止も運転士不足が大きな原因となっています。

車両の老朽化

- 現在運行している太子町コミュニティバスは、老朽化が進み、車両の修繕にも費用が大きくかかっています。

商業施設等へのアクセス需要

- 令和2年度に商業施設周辺にバス停を設置しましたが、そのバス停にいく路線が限られている、バス停から商業施設まで距離があるなどの課題があります。そのような施設へのアクセス需要に合わせて地域公共交通網を検討していく必要があります。

コロナ禍による生活スタイルの変化

- 新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛等を経て、特にビジネス目的での移動など生活スタイルが変化しました。こういった社会情勢の変化に合わせて、地域公共交通も変化させていくことが重要です。

公共交通に関する財政負担の増加

- 金剛バスの事業廃止による代替交通を緊急で運行させたということもあり、財政負担が増加しています。今後、持続可能の観点から財政負担の検討が必要です。

直近で基幹的な路線の廃止があり、交通体系が確立できていない

- 金剛バスの事業廃止による代替交通を運行していますが、地域の移動手段を途切れさせないため、緊急で運行させたということもあり、今後、より地域にあった交通体系を検討していくことが必要です。

現状・問題点や地域公共交通が担う役割を踏まえ、課題を以下のように整理します。

【課題の整理】

✓ 地域にあった交通の形成

- ・車両や施設へのアクセス需要など、様々な要因を踏まえ、その地域にあった地域公共交通網を形成することが必要です。

✓ 持続に向けた取り組み

- ・将来にわたって地域公共交通を持続させていくために、運転士等の公共交通の担い手を確保すること、財政負担を減少させることなど、持続に向けた取り組みが必要です。

✓ 需要への対応

- ・鉄道駅や総合福祉センターなどの拠点施設は元より、商業施設へのアクセス強化など、様々な主体と連携し、需要へ対応していく必要があります。

✓ 観光分野との連携

- ・町内に点在する観光資源への周遊など町外から来訪する人に公共交通を利用してもらえるよう観光分野と連携していく必要があります。

✓ 高齢者等の外出低下への対応

- ・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、地域公共交通を利用し、外出機会を維持・向上していく必要があります。

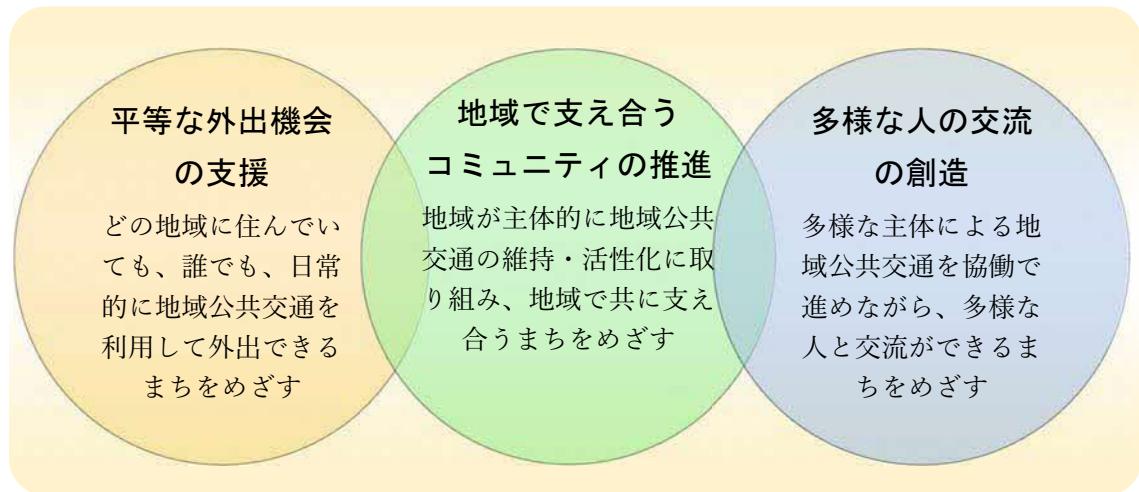
✓ 関係者との協働による取組体制の構築

- ・行政（施策の実施）、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し、地域公共交通の確保・維持に向けた取組体制を構築していく必要があります。

7章 基本的な方針と目標

1. 基本理念・方針

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、以下のように地域公共交通の基本理念と本町の地域公共交通が目指す将来像を設定します。



地域公共交通が目指す将来像

住民のくらしやまちづくりの土台となる
持続可能な地域公共交通の実現

住民のくらしの土台となる

日常生活において、通勤・通学、通院、買い物など町内外への移動が必要となることから、地域公共交通は、学生や高齢者といった自家用車を運転できない・しない人を含む全ての人が安全で快適に移動する手段として、平等な外出機会を支え、日常のくらしを支えていく役割を担う。

まちづくりの土台となる

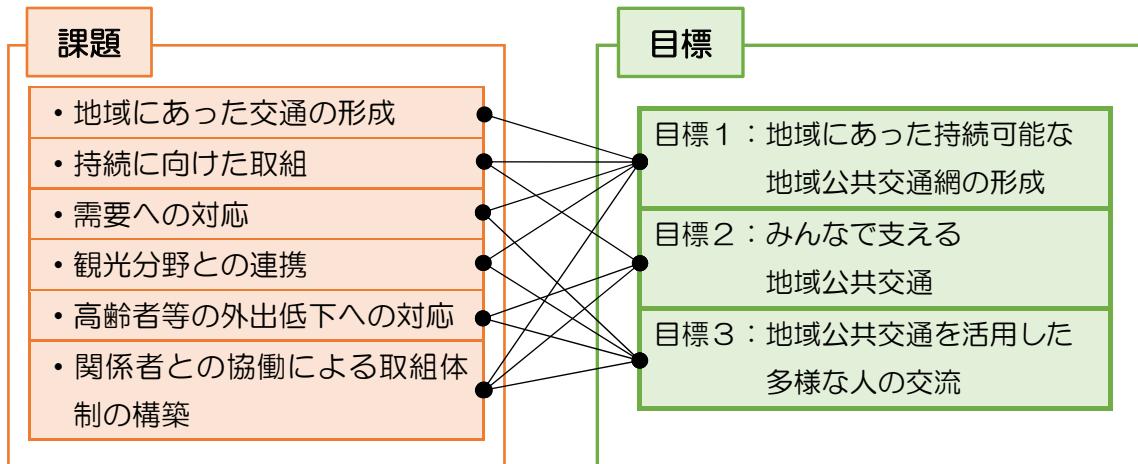
誰もが自由に移動できる手段としての役割を地域公共交通が担うことで、町内の住民や事業者のみならず、町外からの観光客等を含む多様な主体の交流を生み出し、地域コミュニティの推進や観光振興といったまちの活力やにぎわい作りの礎となることから、地域公共交通はまちづくりの土台となる役割を担う。

持続可能な地域公共交通

住民のくらしやまちづくりの土台となる地域公共交通は、将来にわたりサービスを提供し続けられる「持続可能性」が必要となり、そのためには、住民においては公共交通に対する意識の向上や積極的な利用、行政や事業者においては利用促進や利便性の向上、無駄をなくした効率的な運行等が求められる。地域公共交通の持続性向上に向けた取り組みを、多様な主体が協働しながら行っていくことが重要である。

2.目標の設定

地域公共交通の課題、基本方針を踏まえ、以下のように目標を設定します。



目標1 地域にあった持続可能な地域公共交通網の形成

- ・交通事業者等の関係者と連携しながら、利便性、効率性、持続性を考慮した地域公共交通の実現を目指す。
- ・総合福祉センター等の町内施設や点在する観光資源へのアクセスについて、多様な移動手段を含めた地域公共交通を検討し町内の回遊性向上を目指す。

目標2 みんなで支える地域公共交通

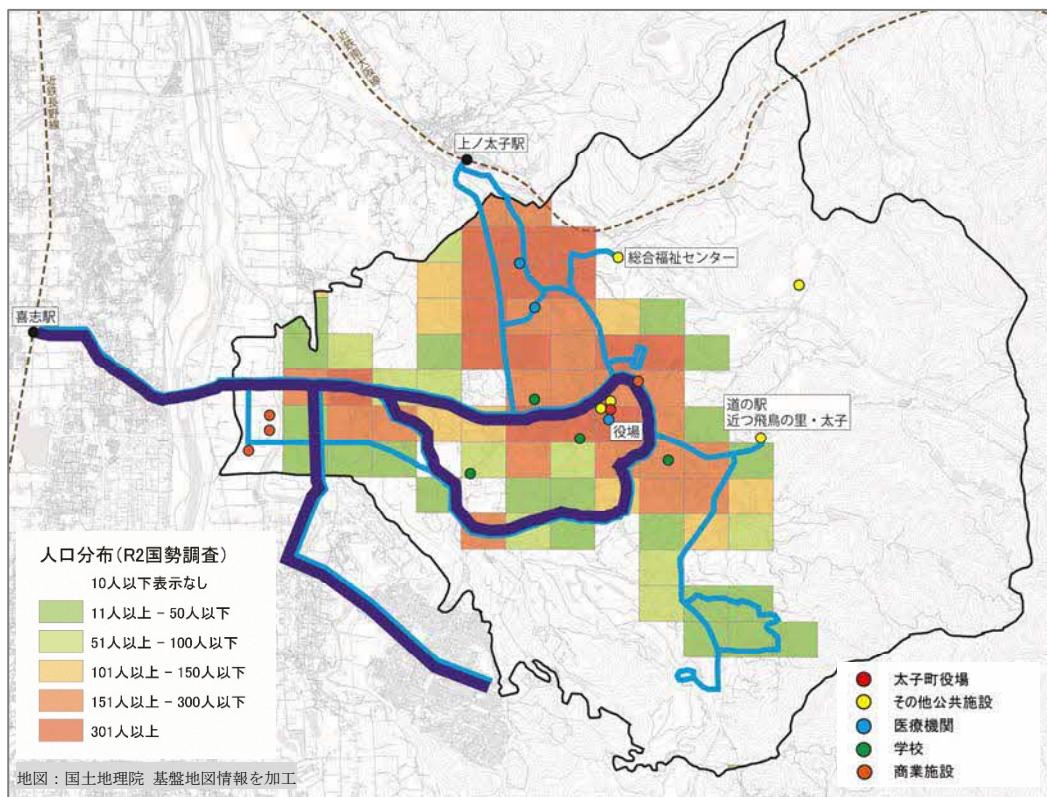
- ・住民、行政、交通事業者などの関係者が積極的に連携し合い、各々の役割を発揮しながら、みんなで地域公共交通を支援する。
- ・公共交通の維持に向け、欠かすことができない担い手等の確保等に取り組み、将来にわたり公共交通を安定的に維持できる体制づくりを目指す。

目標3 地域公共交通を活用した多様な人の交流

- ・高齢者等の外出機会の向上や商業施設等へのアクセス需要への対応など町内での移動や観光を目的とした来訪者の利用について、関係者と連携しながらアクセス強化や利用促進を推進し、地域公共交通を活用した住民や来訪者、事業者など多様な人の交流を目指す。

3.地域公共交通網の位置付け

本町における今後維持していくべき地域公共交通網は、「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会」の方針や本計画で示した課題整理、基本理念・方針、目標を踏まえ、以下のとおり設定します。



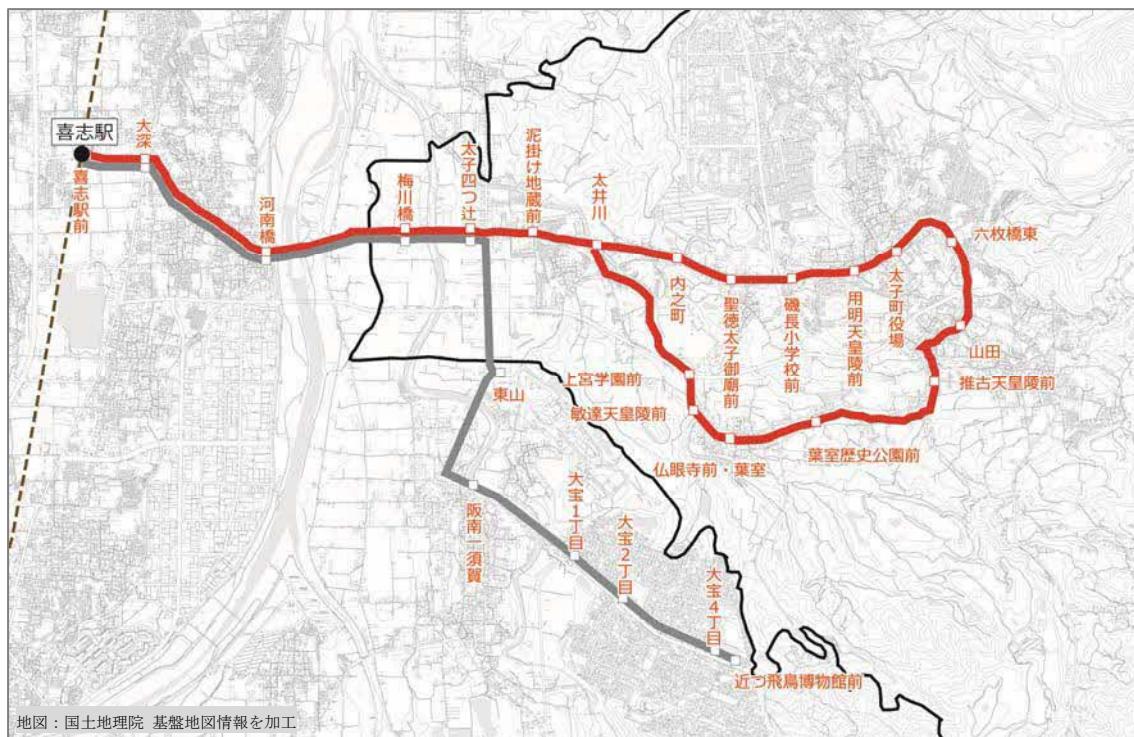
【地域公共交通の機能分類】

機能分類	役割	主体
■ 基幹交通	<p>【地域間交通の骨格を形成する交通軸】</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域的な基幹交通である鉄道と町内拠点等をつなぐ路線 地域住民の通勤・通学、買い物、通院、町外からの来訪など様々な目的に対応 	富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会
■ 支線交通	<p>【地域内の移動を支える交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 町内拠点と地域をつなぐ路線 一部、基幹交通の接続のない鉄道駅をつなぐ補完的な役割を担う 基幹交通よりも少ない輸送量であるが、地域住民の通勤・通学、買い物、通院、町外からの来訪など様々な目的に対応 	太子町
■ 鉄道	<p>【都市間連絡の骨格を形成する広域交通軸】</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市間とつなぐ広域的な幹線交通 町内に鉄道駅はないが、上記の交通機能により町内と鉄道駅を接続する 	交通事業者

【運行系統の位置付け・役割・必要性】

地域公共交通網は、地域住民の生活や町外からの来訪者の移動手段として、今後も維持していかなければなりません。しかし、利用者数の減少や金剛バスの事業廃止による代替交通の運行等で財政負担額が増大したことなどを踏まえると、将来的に現状の代替交通のサービス水準を維持していくことが困難になることが考えられます。このため、国の補助金を活用し、地域公共交通網の確保・維持を図ります。

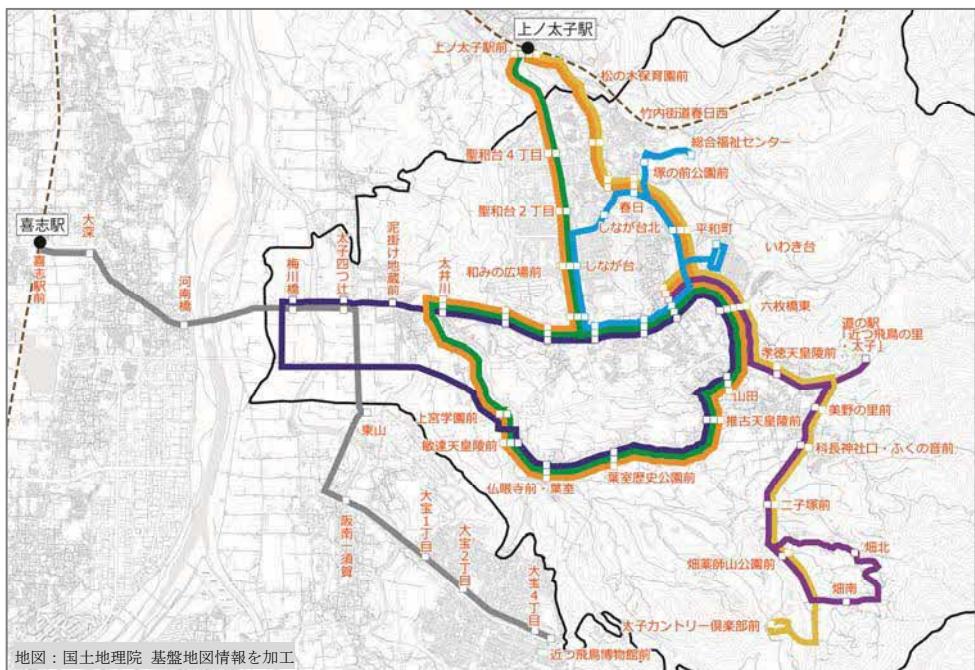
○基幹交通（地域間幹線系統）



▲ 運行系統図（地域間幹線系統）

路線	喜志循環線	阪南線
事業主体	富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会	
運行事業者	近鉄バス株	
事業種類	一般乗合旅客自動車運送事業	
運行態様	路線定期運行	
起終点	喜志駅前～太子町役場～喜志駅前	喜志駅前～近づ飛鳥博物館前
役割	<ul style="list-style-type: none"> 支線交通との乗り継ぎ拠点となる太子町役場やその他の町内拠点、喜志駅へのアクセスを確保する 太子町内的一部や隣接する市町の沿線住民の喜志駅へのアクセスを確保する 	
補助事業の活用	地域間幹線系統補助	

○支線交通（地域内フィーダー系統）



▲ 運行系統図（地域内フィーダー系統）

路線	春日・畠線 太子中央循環線 上ノ太子駅町内周回線	太子中央循環線 上ノ太子駅町内周回線	阪南線
事業主体	太子町		富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会
運行事業者	大阪第一交通(株) (太子町から委託)		河南町
事業種類	自家用有償旅客運送事業		
運行態様	路線定期運行		
起終点	上ノ太子駅前～太子町役場～太子カントリー俱楽部前	上ノ太子駅前～太子町役場～上ノ太子駅前	喜志駅前～近つ飛鳥博物館前
役割	<ul style="list-style-type: none"> 各地域から基幹交通との乗り継ぎ拠点となる太子町役場へのアクセスを確保する 乗り継ぎ拠点となる太子町役場やその他の町内拠点、上ノ太子駅へのアクセスを確保する 		・太子町内の一部や隣接する市町の沿線住民の喜志駅へのアクセスを確保する
補助事業の活用	地域内フィーダー系統補助		

路線	総合福祉センター役場線	畠・山田役場線	太子・役場線
事業主体	太子町		
運行事業者	大阪第一交通(株) (太子町から委託)		
事業種類	自家用有償旅客運送事業		
運行態様	路線定期運行		
起終点	太子町役場～総合福祉センター～太子町役場	太子町役場～畠南～太子町役場	太子町役場～梅川橋～太子町役場
役割	<ul style="list-style-type: none"> 沿線地域から基幹交通との乗り継ぎ拠点となる太子町役場へのアクセスを確保する 町内拠点と各地域のアクセスを確保する 		
補助事業の活用	地域内フィーダー系統補助		

8章 目標を達成するための施策

前章で設定した目標を達成するために、以下の取り組みを行います。

目標1 地域にあった持続可能な地域公共交通網の形成

- 1-1.地域公共交通網の再編
- 1-2.交通体系の継続検討
- 1-3.低床化車両の導入
- 1-4.安全・安心に利用できる利用環境の整備・改善
- 1-5.先進技術を活用した交通サービスの導入に向けた検討

目標2 みんなで支える地域公共交通

- 2-1.わかりやすい情報の発信
- 2-2.公共交通を利用するきっかけづくり
- 2-3.地域公共交通センター制度の導入
- 2-4.公共交通の担い手確保に向けた検討

目標3 地域公共交通を活用した多様な人の交流

- 3-1.観光施設等での案内充実
- 3-2.商業施設へのアクセス強化
- 3-3.交通弱者等に対する支援策の実施

1-1. 地域公共交通網の再編

施策概要	交通事業者の事業廃止による代替交通について、地域にあった地域公共交通網に再編				
実施主体	太子町、交通事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度

検討・実施 → 必要に応じて見直し →

取り組みの背景と内容

背景・目的

- 令和5年12月に本町の基幹的な路線である金剛バスが事業廃止となり、本町では、喜志循環線を近鉄バスが運行し、その他を太子町コミュニティバスが補完的に運行することで、代替交通として地域の移動手段を確保しています。
- 代替交通は緊急的な措置であったため、今後、限られた輸送資源の中で、効率性、利便性、持続性がある地域にあった交通を検討していく必要があります。

施策内容

- 鉄道駅や総合福祉センター等の拠点施設、商業施設等へのアクセスを考慮し、効率性、利便性、持続性がある地域にあった地域公共交通網を検討します。
- 運転士やバス車両など供給できる輸送サービスには限界があるため、運行する車両や地域の輸送資源を含めて検討を行います。

【検討方針（案）】

- ① 町内各地域から拠点への移動手段を確保
- ② 朝夕の通勤通学の時間帯、昼間の総合福祉センター等の町内拠点への移動の時間帯といった固まった需要の時間帯を考慮
- ③ 喜志駅、上ノ太子駅へのアクセスを確保（特に朝夕夜）
- ④ 太子町役場、総合福祉センター等町内拠点へのアクセスを確保（特に昼間）
- ⑤ 太子町役場は町内拠点の中心として乗り継ぎ拠点の位置付け
- ⑥ 商業施設へのアクセスを考慮



1-2.交通体系の継続検討

施策概要	利用状況やニーズに合わせ、より利便性、効率性、持続性を向上させていくことを目的に、ダイヤやルートの見直し等を継続的に検討				
実施主体	太子町、交通事業者				
	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
実施時期	随时実施				→

取り組みの背景と内容

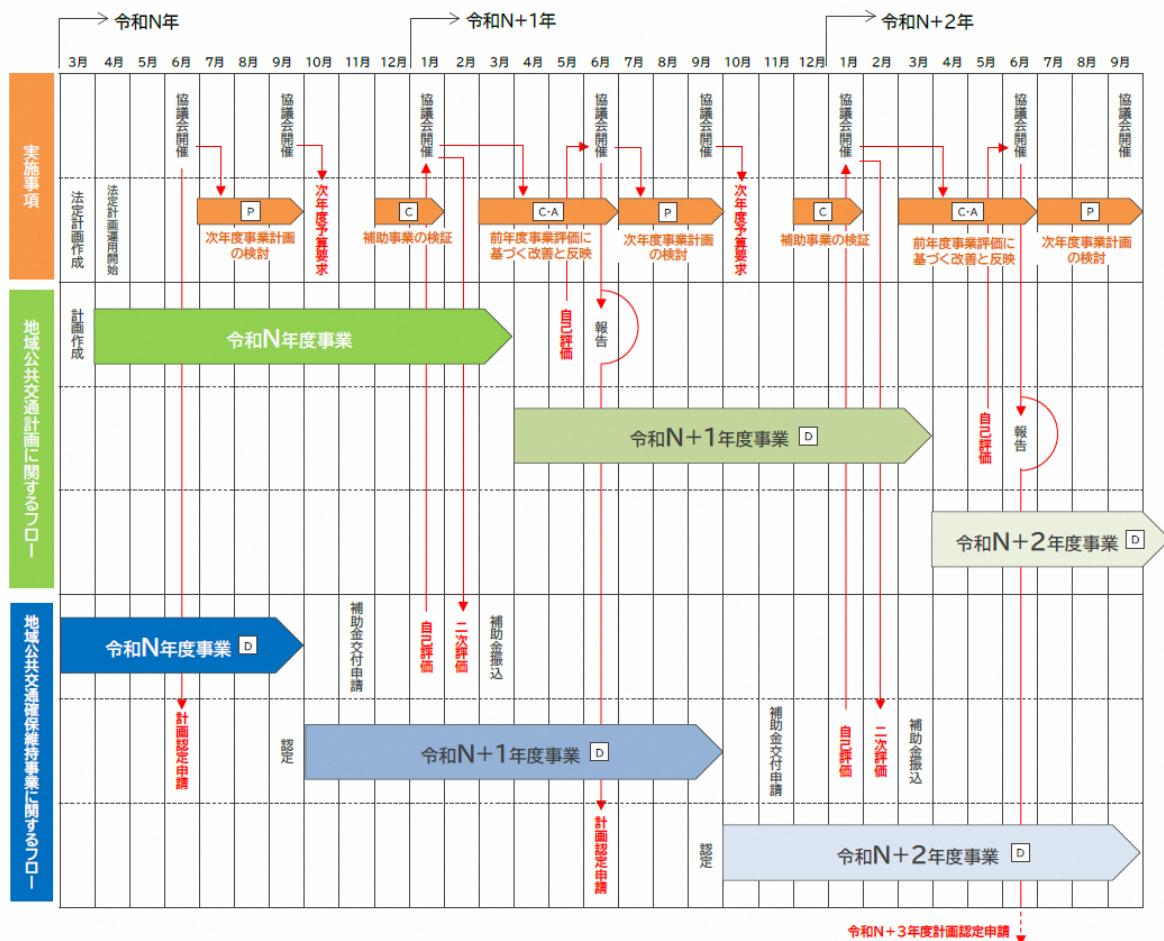
背景・目的

- 1-1 地域公共交通網の再編で挙げた通り、再編を検討し実施していくますが、それで終わりではなく、再編後の地域公共交通を継続してモニタリングし、より地域にあった交通にしていく必要があります。

施策内容

- 社会情勢の変化や地域公共交通の利用状況、ニーズに合わせ、より利便性、効率性、持続性を向上させていくことを目的に、ダイヤやルートの見直し等を継続的に検討します。また、必要に応じて、交通体系の見直しを行います。

【PDCA サイクルの一例】



【出典】地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（国土交通省）

1-3.低床化車両の導入

施策概要	利用しやすい低床化車両の導入とバスに親しみをもってもらうようバスラッピングを実施				
実施主体	太子町				
	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
実施時期	導入				→

取り組みの背景と内容

背景・目的

- 現在、太子町コミュニティバスの車両は2台で運行しており、1台は代替交通の以前から太子町コミュニティバスとして運行しており、車両の老朽化が進んでいます。別の1台はレンタカーを利用して運行しています。
- また、現車両はマイクロバス型で、乗降の際に段差があり、身体的にバスを利用しにくい人もいます。

施策内容

- 子供から高齢者、障がい者、妊婦、ベビーカー利用者等、様々な人がスムーズに乗降できるよう低床化車両の導入を行います。
- これに合わせて、バスに親しみをもってもらえるようにバスラッピングを行います。

【低床化車両とバスラッピングの事例】

河南町では、低床化車両に河南町イメージキャラクターのカナちゃんのデザインをラッピングしたカナちゃんバスを導入。



【出典】河南町 HP

1-4.安全・安心に利用できる利用環境の整備・改善

施策概要	安全な公共交通の利用に向けたバス停の移設、バス停の屋根・ベンチ等の修繕、利用状況に合わせた整備、待合施設における案内表示の設置				
実施主体	太子町、交通事業者				
	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
実施時期	隨時実施				→

取り組みの背景と内容

背景・目的

- 町内にはベンチや標柱が老朽化しているバス停があります。安全・安心に公共交通を利用してもらうには、利用環境の改善・強化が必要です。

施策内容

- バス停の移設・新設の際には、周辺環境を踏まえ、安全性を考慮した整備を行います。
- 老朽化が進んだバス停の屋根やベンチ、標柱等の修繕を行います。
- 待合施設等において、デジタルサイネージ等を用いた公共交通の案内表示の設置を行います。

【町内のバス停の状況（例）】

推古天皇陵前



太子四つ辻



【案内表示の事例】

東京都足立区では役所内のデジタルサイネージに、バスの運行情報を表示。



【出典】東京都足立区 HP

1-5.先進技術を活用した交通サービスの導入に向けた検討

施策概要	<ul style="list-style-type: none"> スマートフォン等を用いたキャッシュレス決済の導入検討 MaaSなどの先進技術の活用を研究・検討 				
実施主体	太子町、交通事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	キャッシュレス 決済の導入				→
	その他の検討				→

取り組みの背景と内容

背景・目的

- ICTの発展により、交通系ICカード等のキャッシュレス決済、自動運転など先進技術を用いたバスの運行、移動の利便性向上を目的としたMaaS（地域住民や観光客の移動ニーズに応じて、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス）が全国各地で導入されています。

施策内容

- スマートフォン等を用いたキャッシュレス決済の導入を検討します。
- MaaSなどの先進技術やライドシェアなどの新たな制度体系の活用を研究・検討していきます。

【キャッシュレス決済の事例】

栃木県小山市では、スマホアプリを活用した市内バス定期券と回数券のスマートフォン版「スマホ de noroca」を発行し、購入から乗降をアプリ内で完結させることでバス利便性向上、利用促進を目指す取り組みを実施。



【出典】栃木県小山市 HP

2-1.わかりやすい情報の発信

施策概要	<ul style="list-style-type: none"> バス停の案内表示や住民へ周知する公共交通情報等について、より分かりやすい情報を発信 町外利用者に向けても、バス時刻表標準フォーマットデータの活用や交通情報提供会社等と連携し、分かりやすい情報を発信 				
実施主体	太子町、交通事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	随时実施				→

取り組みの背景と内容

背景・目的

- 自家用車での移動が多く、バスの利用者が少ない中で、より多くの人に利用してもらうためには、その情報を正しく容易に認識してもらう必要があります。
- また、町外からの来訪者や住みはじめた人にとっては、バス路線が複数あるため、地域の公共交通がわかりにくくなっています。

施策内容

- バス停の案内表示や総合時刻表、ホームページで公開している時刻表など、住民へ周知する公共交通情報について、より分かりやすい情報に改善し、継続的に発信します。
- 総合時刻表については、大幅なダイヤ改正等があった場合、全戸配布します。
- バス利用者個人に必要な情報のみを記載するマイ時刻表を発行します。
- 住民や来訪者が集まる施設に時刻表を掲示する等、バス情報の案内を強化します。
- 町外利用者に向けても、バス時刻表標準フォーマットデータ (GTFS-JP) の活用や交通情報提供会社（乗換情報アプリなど）等と連携し、分かりやすい情報を発信します。

【令和5年12月に配布した総合時刻表】



2-2.公共交通を利用するきっかけづくり

施策概要	公共交通の利用促進や外出を促すイベント、町が実施するイベントでのバス活用、教育機関と連携したモビリティ・マネジメント教育の推進、利用促進に資する事業の検討				
実施主体	太子町、交通事業者、教育機関、地域住民、その他関係機関				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	随时実施				→

取り組みの背景と内容

背景・目的

- 自家用車での移動が多く、バスの利用者が少ない中で、より多くの人に利用してもらうためには、地域の公共交通について知ってもらう必要があります。

施策内容

- 公共交通の利用促進や外出を促すイベントを実施します。
- 町が実施するイベントに、利用促進イベントの併催やバスの活用を検討、実施します。
- 教育機関と連携したモビリティ・マネジメント教育を推進します。
- 地域公共交通に関するシンポジウムやワークショップを定期的に開催します。
- この他、利用促進に資する事業を継続的に検討、実施します。

【教育機関と連携したモビリティ・マネジメント教育の事例】

堺市では、小学生を対象に、公共交通機関の一つである路線バスに触れながら考え、身近な移動手段であると感じてもらうため、バスの乗り方教室を実施。



バスの乗り方説明



車椅子・ベビーカーの乗り方説明



エンジンルーム見学



質問コーナー

【出典】堺市 HP

【路線バス乗車イベントの事例】

枚方市では、NPO 法人、市、交通事業者等が連携し、路線バスで枚方市内の名所などを巡るスタンプラリーイベントを実施。



【出典】NPO 法人ひらかた環境ネットワーク会議 HP

2-3. 地域公共交通センター制度の導入

施策概要	地域公共交通に協賛する個人や法人・団体に対して、地域公共交通センター制度の導入を検討				
実施主体	太子町、地域住民				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	隨時実施				→

取り組みの背景と内容

背景・目的

- 将来にわたって地域公共交通を持続させていくために、利用者を増やすこと、財政負担を減少させることなど、持続に向けた取り組みが必要です。

施策内容

- 地域公共交通に協賛する個人や法人・団体等に対して、マイバス意識の向上や利用促進に向けた、年会費や協賛金等により特典を受けることができる地域公共交通センター制度の導入を検討します。

【地域公共交通センター制度の事例】

栃木県真岡市では、地域公共交通の安定的な運行や、市民の公共交通への意識を醸成するために公共交通センター制度を設定し、住民等の個人や法人のセンターが会員となっている取り組みを実施。



【出典】栃木県真岡市 HP

2-4.公共交通の担い手確保に向けた検討

施策概要	公共交通の担い手である運転士等の確保に向け、募集活動の支援等の取り組みを検討				
実施主体	太子町、交通事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	隨時実施				

取り組みの背景と内容

背景 · 目的

- ・全国的に公共交通の担い手である運転士や整備士等の高齢化や人材不足が進んでいます。担い手が減少すると、需要があっても減便や廃線等サービス水準を下げざるをえなくなります。

施策内容

- ・公共交通の担い手である運転士や整備士等の確保に向け、募集活動の支援等の取り組みを検討します。

【自治体が広報誌等に募集記事を掲載した事例】

- ・福岡県嘉麻市と西鉄バスは、地域の広報誌にバス運転士募集記事を掲載。
 - ・兵庫県宍粟市とウエスト神姫は、募集チラシを市役所に配架。

宍粟市とウエスト神姫 募集チラシを市役所に配架

【出典】～より良い地域交通を創るために～（近畿運輸局）

3-1. 観光施設等での案内充実

施策概要	道の駅や観光施設等のバス停での公共交通案内充実、観光施設等ホームページでの案内充実、公共交通を活用した周遊観光の推進				
実施主体	太子町、交通事業者、観光部局、観光施設				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	随时実施				→

取り組みの背景と内容

背景・目的

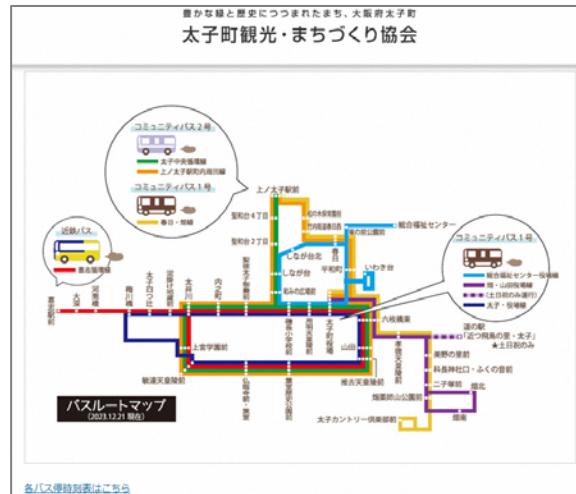
- 町内には歴史的な観光資源等がありますが、点在しており、周遊しにくい状況です。

施策内容

- 道の駅や観光施設等のバス停での公共交通案内の充実を図ります。
- 町や観光協会、観光施設のホームページ等で、公共交通案内の充実を図ります。
- 公共交通を活用した周遊観光を推進します。

【観光部局との連携】

時刻表の改定に合わせて、HP の公共交通アクセスページを更新。



【出典】太子町観光・まちづくり協会 HP

【公共交通を活用した周遊観光の事例】

河内長野市では、市内の路線バス・コミュニティバスが1日乗り放題になるチケットを発行。



【出典】河内長野市 HP

3-2.商業施設へのアクセス強化

施策概要	商業施設と連携したイベント、商業施設周辺でのより利用しやすいバス停設置の検討				
実施主体	太子町、交通事業者				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	隨時実施				→

取り組みの背景と内容

背景・目的

- 令和2年度に商業施設周辺にバス停を設置しましたが、そのバス停にいく路線が限られている、バス停から商業施設まで距離があるなどの課題があります。

施策内容

- 商業施設と連携したイベントを検討します。
- 商業施設周辺でのより利用しやすいバス停設置を検討します。

【お買い物便イベントの実施】

- 令和3年12月に商業施設へバスを利用したアクセス需要の検証や、普段バスを利用していない人へのきっかけづくりのため、太子町コミュニティバスを活用した商業施設への買い物バスイベントを実施。
- 一定の需要は確認できたものの施設内への乗り入れ等に問題があり、今後の検討課題。



【商業施設と連携した商品割引券の事例】

山梨県甲府市では、コミュニティバス運行経路内にある特定商業施設において、バス運転手より交付されたお買物手形を商業施設に提示すると、商品割引のサービスをバス利用者が受けられる取り組みを実施。



【出典】山梨県甲府市 HP

3-3.交通弱者等に対する支援策の実施

施策概要	<ul style="list-style-type: none"> 運転免許返納者への特典制度の構築 外出支援相談窓口の継続実施 				
実施主体	太子町、福祉部局、その他関係機関				
実施時期	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度
	隨時実施				→

取り組みの背景と内容

背景・目的

- 運転免許を返納した高齢者やその家族など、自家用車を利用しなくなる人が、公共交通を利用して外出できる体制を構築する必要があります。

施策内容

- 運転免許返納者に公共交通を利用して外出してもらえるよう特典制度等の構築を検討します。
- 公共交通の利用が困難な方に向けては、地域包括支援センター等と連携した高齢者等外出支援相談窓口の設置を引き続き実施します。

【運転免許証自主返納者の公共交通利用に関する補助の事例】

河内長野市では、満 75 歳以上の運転免許保有者が、すべての運転免許証を自主返納された場合に、申請によりバスやタクシー等で利用できる支援券を進呈する事業を実施

令和5年度河内長野市高齢者運転免許証自主返納支援事業

市では、運転に不安を感じている高齢者に運転免許証を自主返納するきっかけを提供するとともに、返納後の公共交通への移行をサポートすることを目的として、市内在住の満75歳以上の運転免許保有者が、令和2年4月1日以降にすべての運転免許証を自主返納された場合に、申請によりバスやタクシー等で利用できる支援券（6,000円相当）を進呈する事業を実施しています（一人1回限り）。



【出典】河内長野市 HP

9章 計画の達成状況の評価

1.評価指標と目標値

目標の達成状況を確認し、より効率的かつ効果的な計画の実現を図るため、指標、目標値を設定します。

なお、目標値については、金剛バス事業廃止後の 1 カ月間のデータから推計した現況値を基に設定したものも含まれ、特異日を含んでいる点、代替交通に変わりまだ 1 カ月で地域になじんでいない点等、データが不十分な箇所があるため、今後の動向を踏まえ、臨機応変に対応していく必要があります。

【評価指標】

指標	現況値	目標値 (R10)
太子町を走る路線の利用者数	<p>近鉄バス 【喜志循環線、 阪南線計】 約 19,800 人/月 (÷約 640 人/日)</p> <p>太子町コミュニティバス 平日：約 150 人/日 休日：約 50 人/日</p>	<p>近鉄バス 【喜志循環線、 阪南線計】 約 19,800 人/月 (÷約 640 人/日)</p> <p>太子町コミュニティバス 平日：約 200 人/日 休日：約 70 人/日</p>

⇒現況値は令和 5 年 12 月 21 日～令和 6 年 1 月 20 日の 1 カ月間の実績より算出。目標値は年間の平均や任意月日の実績値から算出する。

指標	現況値	目標値 (R10)
喜志駅前、上ノ太子駅前 バス停の乗降人数	<p>喜志駅前 平日：346/日※ 休日：155/日※</p> <p>上ノ太子駅前 平日：138/日※ 休日：83/日※</p>	<p>喜志駅前 平日：350/日 休日：160/日</p> <p>上ノ太子駅前 平日：140/日 休日：90/日</p>

⇒現況値は令和 5 年 7 月の 1 日間の利用実態調査（金剛バス路線（太子線、喜志循環線、太子中央循環線、聖和台循環線、畠・平石線））より喜志駅前、上ノ太子駅前バス停の乗降人数を算出。目標値も同様に利用実態調査から算出する。

※現況値は金剛バス路線廃止前の調査結果を基にした数値であることに注意。

指標	現況値	目標値 (R10)
地域公共交通への公的資金投入額	<p>【喜志循環線、阪南線 の運行に係る費用】 約 113500 千円/年</p> <p>【太子町コミュニティバス の運行に係る費用】 約 48000 千円/年</p>	<p>【喜志循環線、阪南線 の運行に係る費用】 約 113500 千円/年</p> <p>【太子町コミュニティバス の運行に係る費用】 約 45000 千円/年</p>

⇒現況値の【喜志循環線、阪南線の運行に係る費用】は「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会」の 4 市町村の令和 6 年度負担金予算額から算出、【太子町コミュニティバスの運行に係る費用】については、令和 6 年 1 月の 1 カ月間の実績値等から推計値を算出。目標値は年間の実績値から算出する。

指標	現況値	目標値 (R10)
地域公共交通の収支率	<p>近鉄バス 【喜志循環線、 阪南線計】 29%</p> <p>太子町コミュニティバス 23%</p>	<p>近鉄バス 【喜志循環線、 阪南線計】 29%</p> <p>太子町コミュニティバス 30%</p>

⇒現況値の【喜志循環線、阪南線計】は「富田林市、太子町、河南町及び千早赤阪村地域公共交通活性化協議会」の4市町村の令和6年度負担金予算額算出時の推計値、太子町コミュニティバスについては、令和6年1月の1ヶ月間の実績値等から推計値を算出。目標値は年間の実績値から算出する。

指標	現況値	目標値 (R10)
通勤・通学定期券の購入件数（実人数）	42名	70名

⇒現況値は令和5年12月21日～令和6年1月30日までの定期券購入者の実人数から算出。目標値は年間の実績値から算出する。

指標	現況値	目標値 (R10)
イベント実施回数	一	2回/年

⇒目標値は利用促進イベントや既存イベントへのバス活用等の年間実施回数。

指標	現況値	目標値 (R10)
商業施設周辺バス停の乗降人数	平日：14人/日* 休日：2人/日*	平日：20人/日 休日：10人/日

⇒現況値は令和5年7月の1日間の利用実態調査（金剛バス路線（太子線、喜志循環線））より、梅川橋バス停の乗降人数を算出。目標値も同様に利用実態調査から算出する。

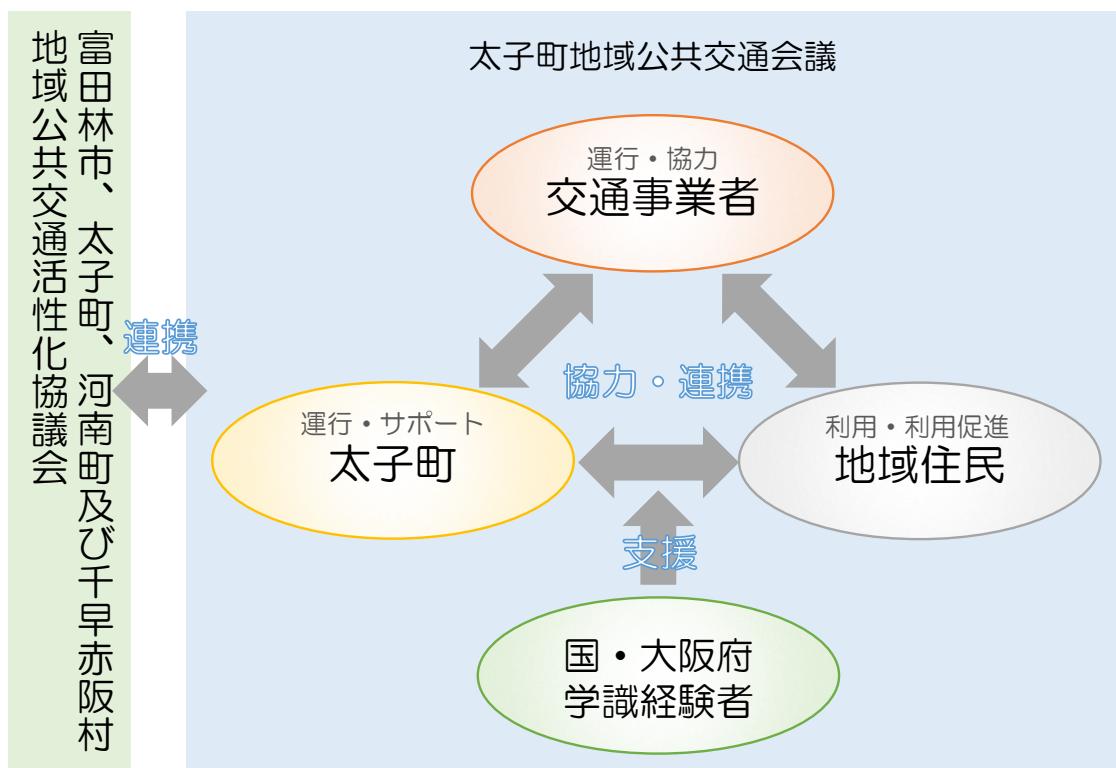
*現況値は金剛バス路線廃止前の調査結果を基にした数値であることに注意。

▼ 評価指標と目標との対応表

指標	対応する目標		
	目標1	目標2	目標3
太子町を走る路線の利用者数	○	○	○
喜志駅前、上ノ太子駅前 バス停の乗降人数	○	○	○
地域公共交通への公的資金投入額	○	○	
地域公共交通の収支率	○	○	
通勤・通学定期券の購入件数	○	○	
イベント実施回数		○	○
商業施設周辺バス停の乗降人数			○

2.施策の推進体制

地域公共交通の確保・維持に向けて、町、交通事業者、地域住民等、各関係者が協力・連携し、施策の実施、評価、改善を継続的に行うことにより、有効な施策の展開を図ります。



3.施策の評価・検証

計画の策定（Plan）から、施策の実施（Do）、評価・検証（Check）、改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルにより、進行管理を行うこととし、必要に応じて計画・施策の適切な見直しを行います。

PDCAサイクルは、計画策定後、毎年度「太子町地域公共交通会議」で実施し、各施策の実施と進捗状況の検証・評価、必要に応じた施策の見直しを行います。



▼ PDCAサイクルの年間スケジュール

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
会議の開催			↔		↔					↔		
PLAN				→								
DO	→											
CHECK	→							→				
ACTION	→											