

# 太子町地域公共交通基本計画（案）

平成30年1月

大阪府 太子町

## 目次

I. 計画の概要	1
(1) 計画の背景と目的	1
(2) 計画の位置付け	1
(3) 計画の期間	1
II. 本町における交通の現況	2
1. 本町の概況	2
(1) 位置・地勢	2
(2) 主要施設	3
2. 人口動向	4
(1) 人口の推移	4
①人口・世帯数の推移	4
②5歳階級別男女別人口	4
③階層別人口の推移	5
(2) 地区別の人口	6
①地区別の人口	6
②地区別の高齢化率	7
3. 交通流動の現況	8
(1) 交通手段	8
(2) 年齢別の交通手段	9
(3) 自家用車保有状況	10
(4) 自動車分担率	11
4. 公共交通の現況	12
(1) 鉄道	12
(2) 路線バス	13
(3) 公共交通空白・不便地域	14
(4) 予約型乗合ワゴン（試験実施）	15
①運行概況	15
②事業費	16
③登録状況	16
④利用状況	17
(5) 総合福祉センターバス	18
①運行状況	18
②利用状況	19
③事業費	19
5. 観光の現況	20
III. アンケート調査、ヒアリング調査からみるニーズ把握	21
1. 公共交通の利用状況や意向〔住民アンケート調査〕	21
(1) 路線バスについて	21

①認知度・利用頻度	21
②路線バスの必要性	22
③路線バスの今後のあり方	24
(2) その他の交通手段について	25
①日常の交通手段	25
②自家用車の利用状況	26
③タクシー、予約型乗合ワゴン利用状況	27
④鉄道利用状況	27
(3) 運転免許のない方について	28
①運転免許のない方の割合	28
②運転免許のない方の移動手段	28
③運転免許のない方の自家用車利用状況	29
④送迎者の自動車免許保有状況	29
⑤運転免許のない方の意向	29
(4) アンケート結果の考察	30
①路線バスについて	30
②その他の交通手段について	30
2. 公共交通に対する利用者意向〔バス利用者ヒアリング調査〕	31
(1) 調査概要	31
(2) 路線バスの利用状況	31
①路線バスの利用バス停	31
②路線バスの利用目的	32
③外出の目的地	32
④路線バスの利用時間	32
⑤外出の交通手段	33
⑥路線バスの利用頻度	33
⑦支払方法	34
(3) 利用者意向	34
3. 公共交通に対する観光意向〔観光客ヒアリング調査〕	35
(1) 調査概要	35
(2) 太子町への来訪	35
①観光客の居住地	35
②同行者数	35
③来訪目的	36
④旅行日数	37
⑤来訪頻度	37
⑥交通手段	37
⑦観光時間	38
⑧情報媒体	39
(2) 太子町内での周遊	39

①交通手段 .....	39
②訪問先 .....	40
③来訪者の公共交通や観光に対する意向 .....	40
IV. 地域公共交通を取り巻く課題 .....	41
(1) 公共交通を取り巻く環境 .....	41
(2) 公共交通に対するニーズ .....	44
(3) 地域公共交通の課題 .....	46
V. 地域公共交通の基本方針 .....	47
1. 基本理念 .....	47
2. 基本方針 .....	47
(1) 基本方針 .....	47
(2) 今後の方向性 .....	48

## I. 計画の概要

### (1) 計画の背景と目的

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る。

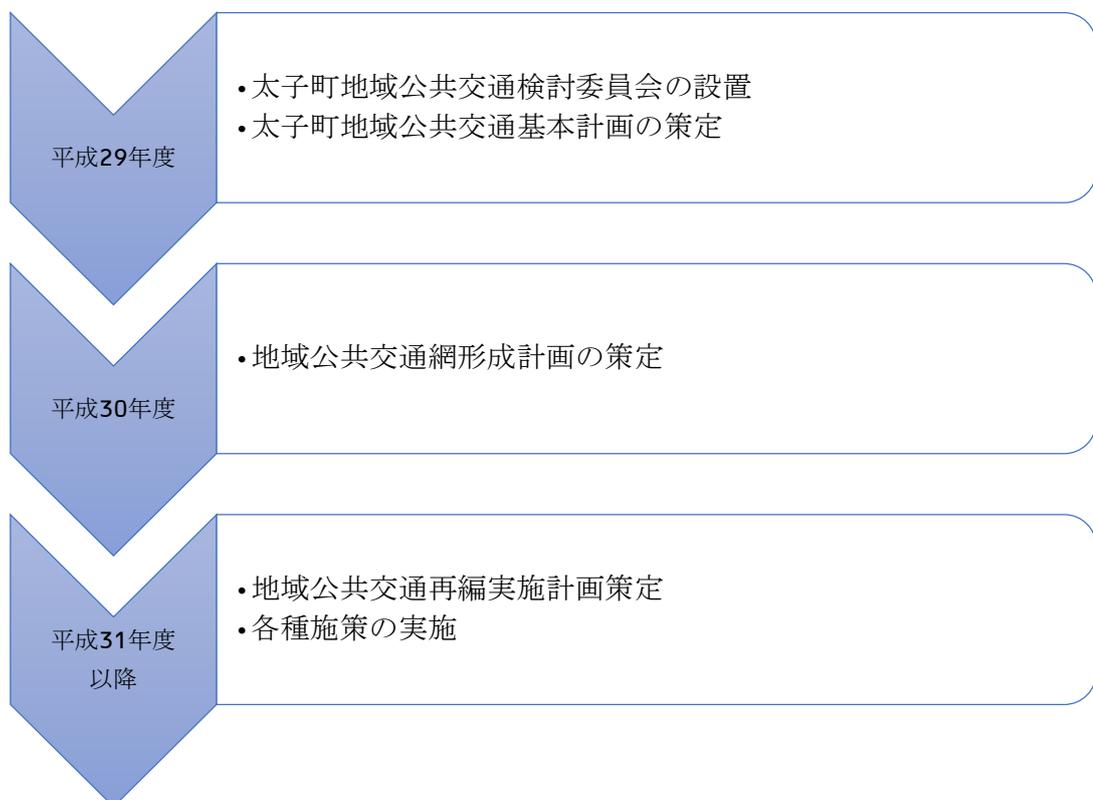
既存の公共交通体系の利用実態や住民ニーズ等を一体的かつ詳細に把握し、公共交通体系について、集約化や機能分担の整理、基本方針等を策定し、地域公共交通の具体的な施策を展開していくため、「太子町地域公共交通基本計画」を策定する。

### (2) 計画の位置付け

「太子町地域公共交通基本計画」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、基本となる考え方などの指針を位置付けるものである。

### (3) 計画の期間

平成29年7月に、学識経験者や各種関係機関、住民代表者で構成する「太子町地域公共交通検討委員会」が設置され、平成29年度中に本計画をとりまとめるものである。本計画策定後、平成30年度以降「地域公共交通網形成計画」の策定や各種施策を実施し、継続した取組を推進する。



## II. 本町における交通の現況

### 1. 本町の概況

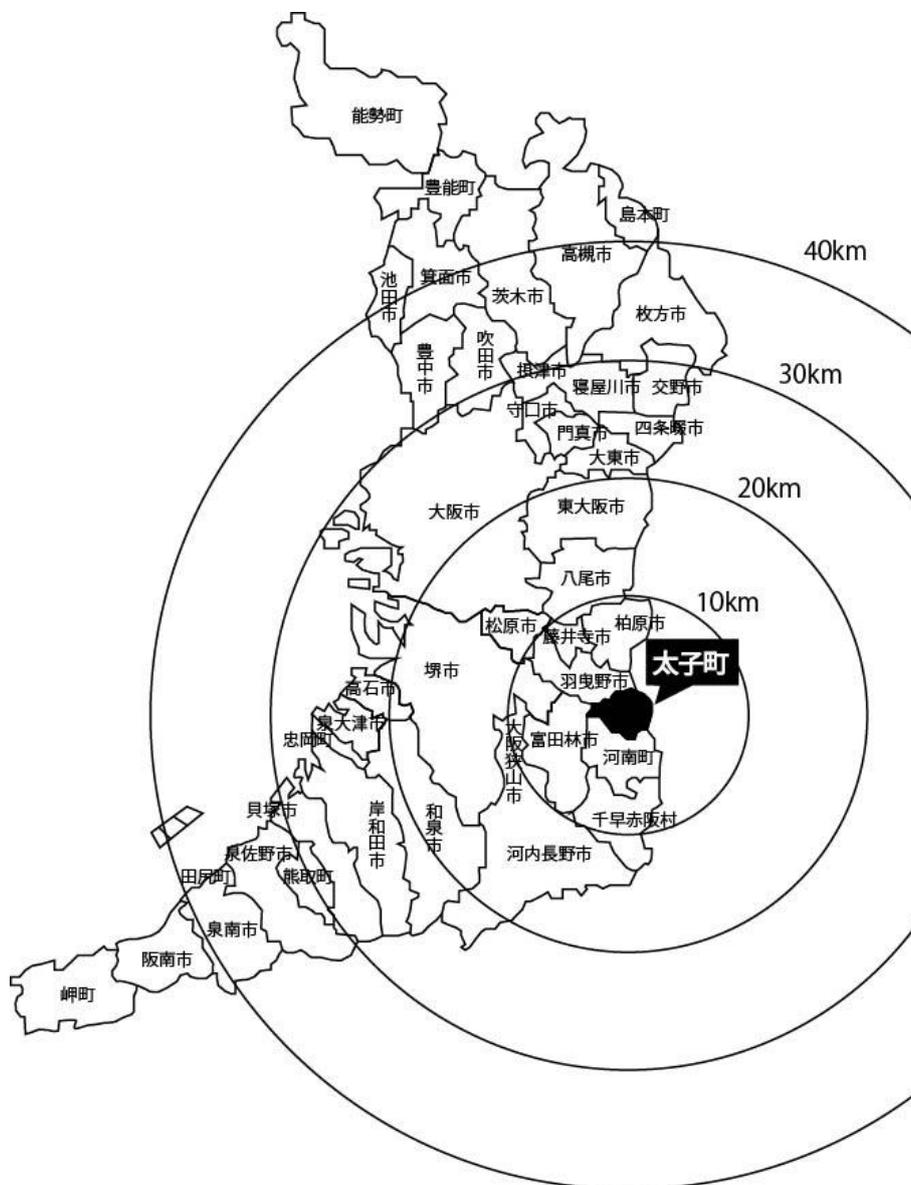
#### (1) 位置・地勢

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 m<sup>2</sup>、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ある。

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る。概ね市街化区域と一致している。

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 の距離にある。

図 本町の位置

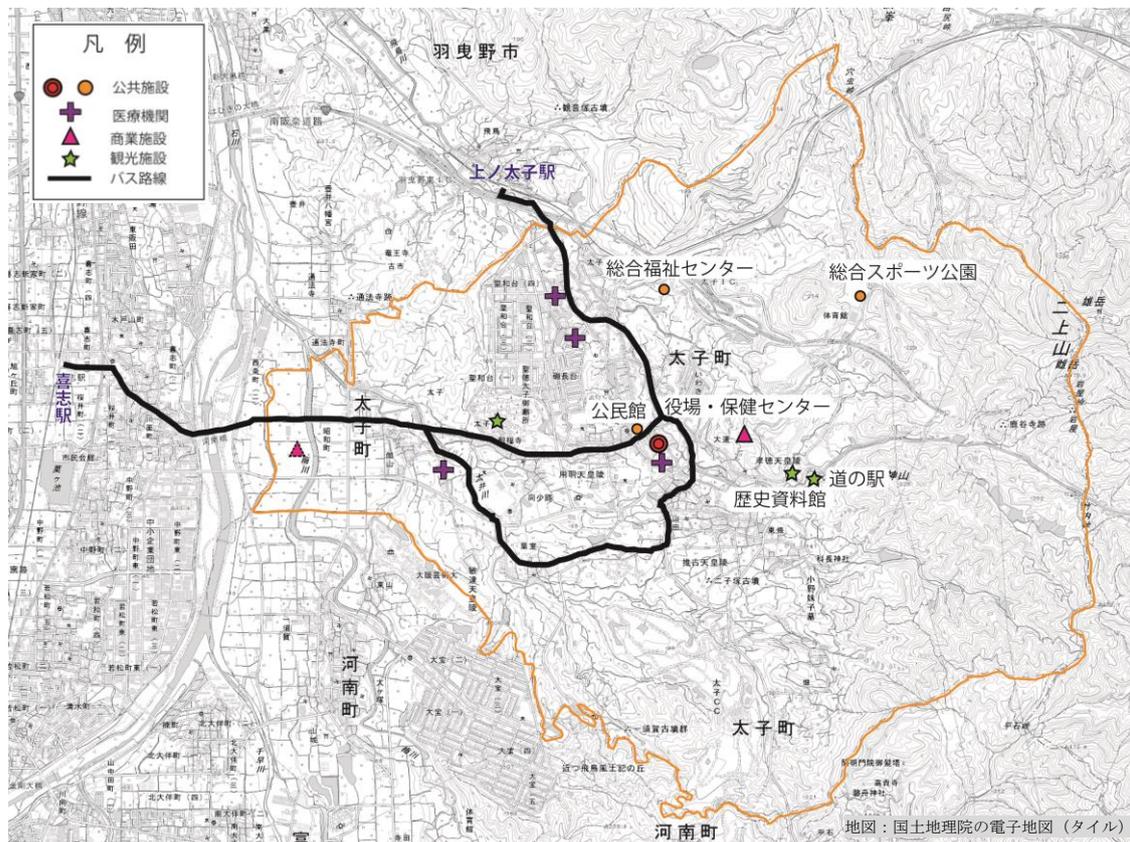


## (2) 主要施設

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る。町の西端に大型商業施設の立地予定がある。

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るが、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る。

図 主な施設の立地状況



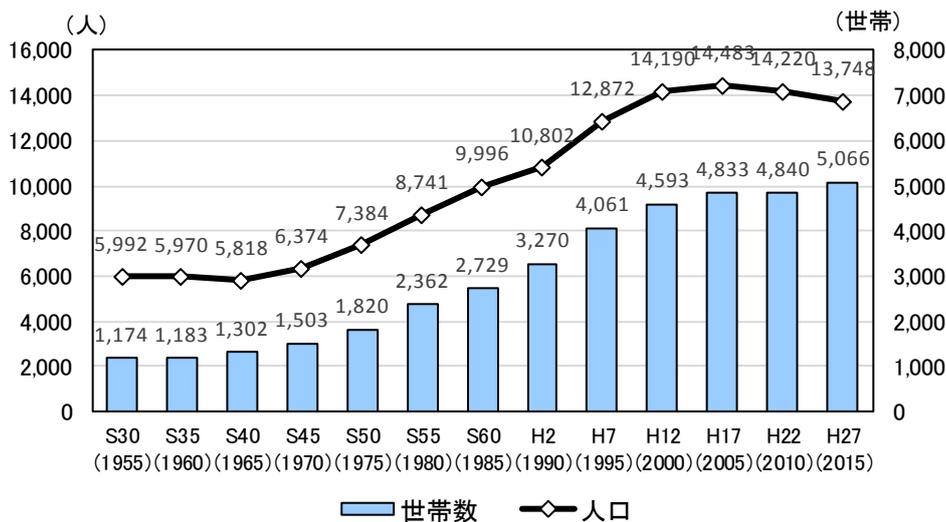
## 2. 人口動向

### (1) 人口の推移

#### ①人口・世帯数の推移

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る。特に平成2年からの10年間では、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った。その後は減少に転じ、平成27年では約13,700人となっている。

図 人口・世帯数の推移

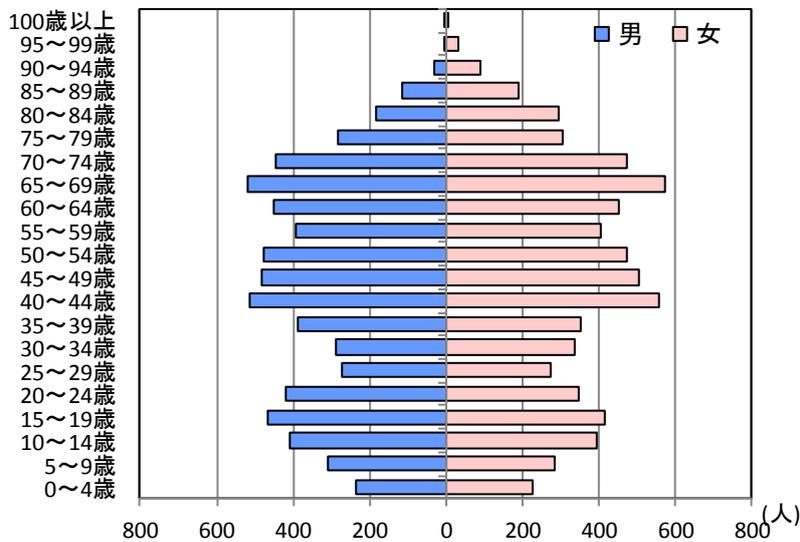


資料：国勢調査

#### ②5歳階級別男女別人口

人口ピラミッドをみると、現在40歳代前半にあたる第二次ベビーブーム世代の層の厚みが大きく、この層が生産年齢人口を支えている。また60歳代後半にあたる第一次ベビーブーム世代（団塊の世代）の層も厚くなっており、二つのベビーブーム期の人口が膨らんだ「ひょうたん型」に近い形となっている。

図 5歳階級別男女別人口（平成27年）

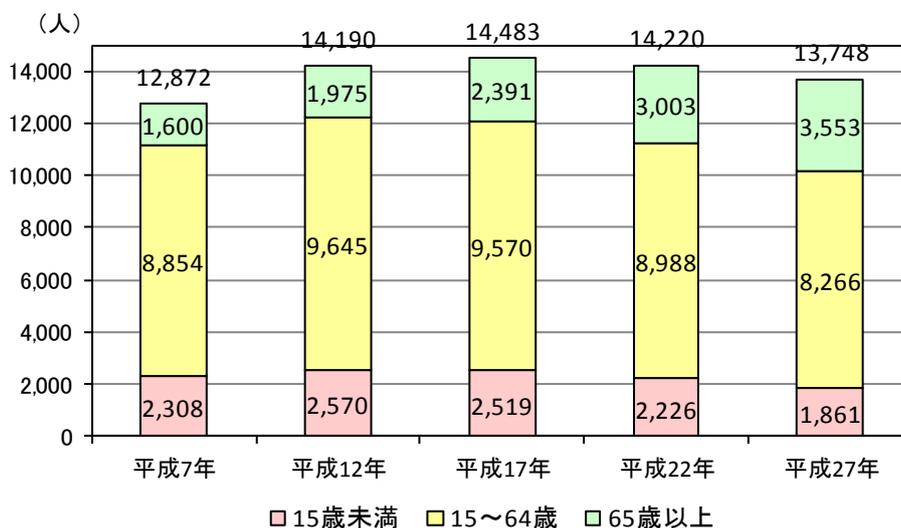


資料：平成27年国勢調査

### ③階層別人口の推移

人口減少に伴い、年少人口（15歳未満）、生産年齢人口（15～64歳）は減少傾向にあるが、高齢者人口（65歳以上）については増加している。高齢化率は平成27年で26%である。

図表 階層別人口の推移



	15歳未満	15～64歳	65歳以上	人口計		15歳未満	15～64歳	65歳以上	人口計
平成7年	2,308	8,854	1,600	12,872	平成7年	18%	69%	12%	100%
平成12年	2,570	9,645	1,975	14,190	平成12年	18%	68%	14%	100%
平成17年	2,519	9,570	2,391	14,483	平成17年	17%	66%	17%	100%
平成22年	2,226	8,988	3,003	14,220	平成22年	16%	63%	21%	100%
平成27年	1,861	8,266	3,553	13,748	平成27年	14%	60%	26%	100%

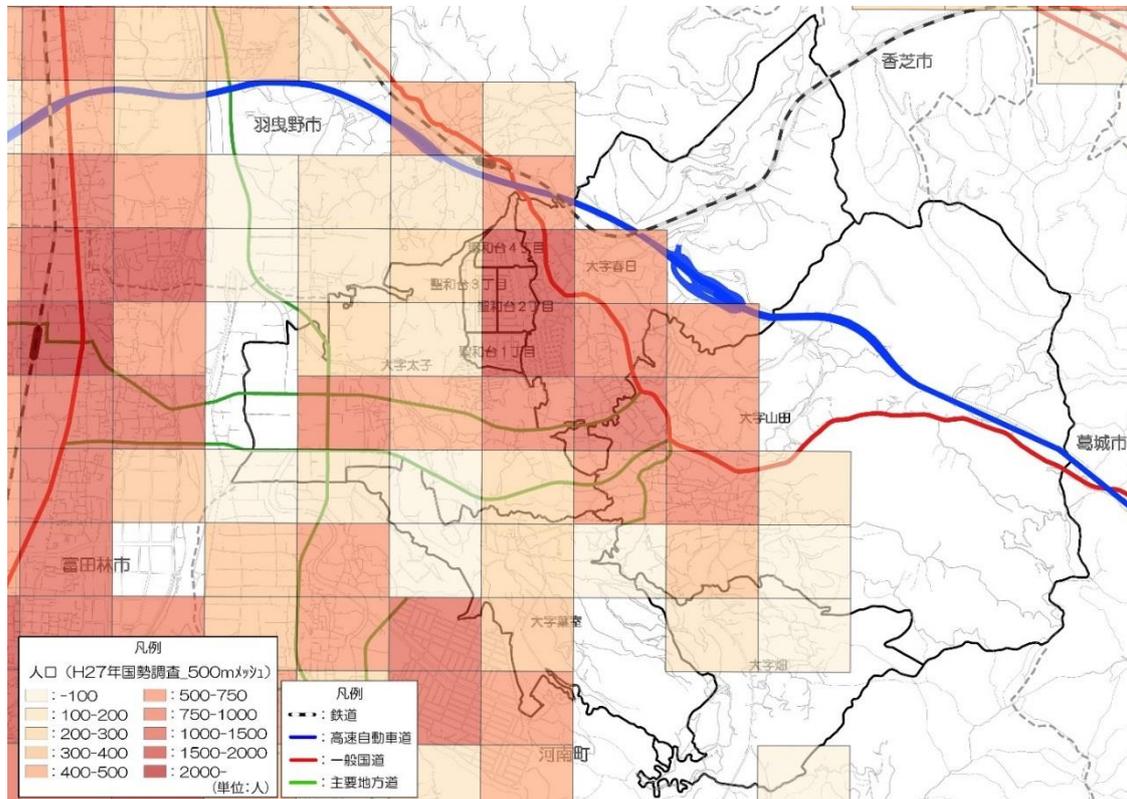
資料：国勢調査

## (2) 地区別の人口

### ①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分かる。

図 地区別の人口〔500mメッシュ〕

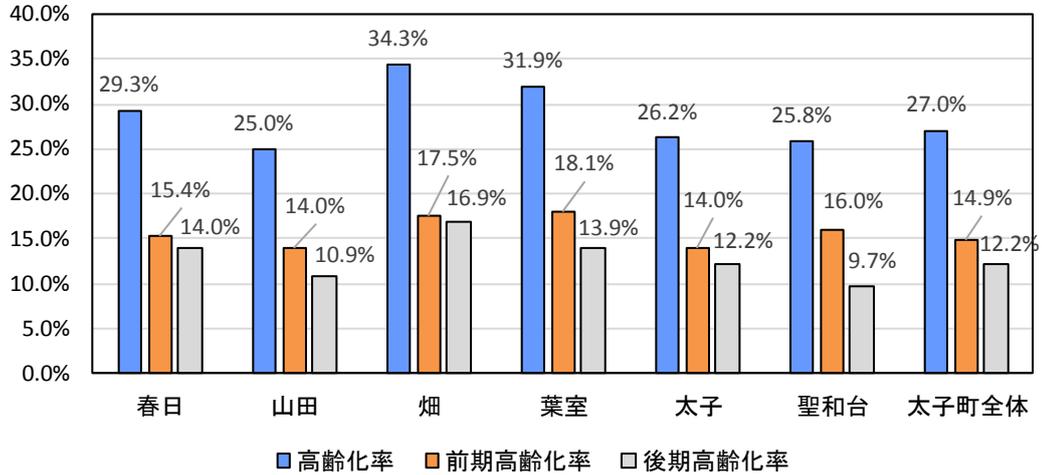


資料：平成 27 年国勢調査

## ②地区別の高齢化率

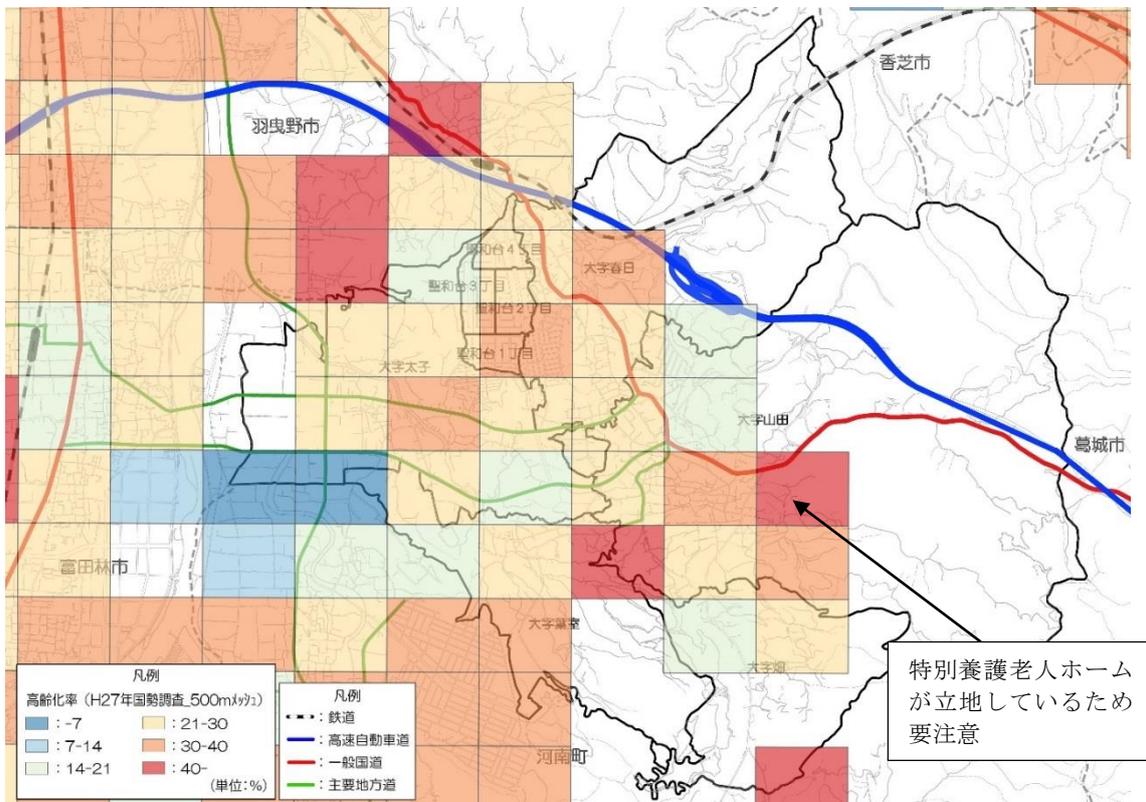
地区別の高齢化率をみると、平成 29 年 5 月時点で畑地区と葉室地区で高齢化率が 30% を超えており、高齢化が顕著と言える。その他の地区においても高齢化が進んでいる。メッシュでみると、喜志駅に近い地区については高齢化率が低い。

図 地区別高齢化率



資料：平成 29 年 5 月住民基本台帳

図 高齢化率 [500mメッシュ]



資料：平成 27 年国勢調査

### 3. 交通流動の現況

#### (1) 交通手段

平日においては約5割、休日に至っては約7割が自動車による移動となっている。

鉄道駅は、上ノ太子駅の利用が多く、徒歩、自家用車、自転車でのアクセスが多くなっている。一方、喜志駅へはバスアクセスが多くなっている。

図 太子町の発生集中量における交通手段別割合

		0%	20%	40%	60%	80%	100%		
凡例		鉄道	バス	自動車	バイク	自転車	徒歩	その他	不明
平日	発生	13.7%	2.6%	51.8%	5.3%	4.6%	21.8%	0.1%	
	集中	14.4%	2.4%	50.5%	5.7%	5.0%	21.8%	0.1%	
	計	14.1%	2.5%	51.2%	5.5%	4.8%	21.8%	0.1%	
休日	発生	6.9%	0.8%	70.9%		5.1%	6.3%	10.0%	
	集中	6.6%	0.9%	71.4%		4.6%	6.2%	10.1%	0.2%
	計	6.8%	0.8%	71.1%		4.8%	6.3%	10.1%	0.1%

資料：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

※発生集中量：ある地域から出発するまたは到着するトリップをその地域の発生量、集中量と言う。

表 太子町発着における利用鉄道駅（乗降計）〔交通手段別〕

【平日】

駅名		手段							計
		バス	自家用自動車	自動二輪	自転車	徒歩	その他	不明	
近鉄南大阪線	上ノ太子	166	856	342	591	1,325	0	11	3,291
近鉄長野線	喜志	1,200	164	168	65	10	0	11	1,618
近鉄大阪線	河内国分	236	0	105	0	0	87	168	596
近鉄南大阪線	高田市	178	0	0	0	0	0	7	185
JR関西本線	高井田	181	0	124	0	0	0	4	309
JR関西本線	柏原	0	116	0	0	0	0	0	116
JR関西本線	八尾	0	0	78	0	0	0	0	78
南海電気鉄道	金剛	87	0	0	0	0	0	96	183
計		2,085	1,136	817	656	1,335	87	297	6,413

【休日】

駅名		手段							計
		バス	自家用自動車	タクシー	自動二輪	自転車	徒歩	不明	
近鉄南大阪線	上ノ太子	358	403	0	181	127	331	0	1,400
近鉄長野線	喜志	216	135	36	111	0	0	43	541
近鉄大阪線	河内国分	0	0	0	89	0	0	85	174
近鉄南大阪線	高田市	0	0	0	0	0	0	5	5
JR関西本線	高井田	0	0	0	0	0	0	77	77
JR関西本線	天王寺	0	0	0	60	0	0	0	60
南海電気鉄道	金剛	0	0	0	0	0	0	4	4
計		574	538	36	441	127	331	214	2,261

資料：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

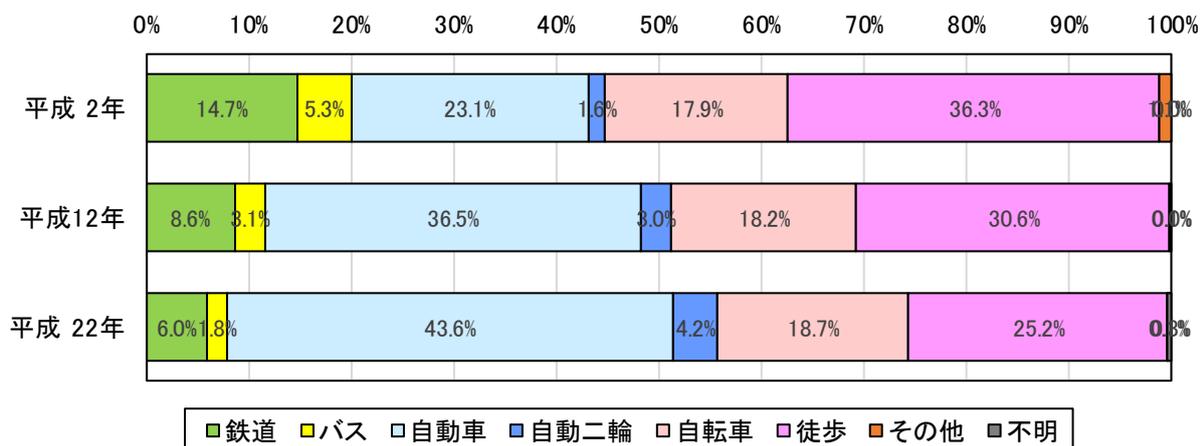
## (2) 年齢別の交通手段

南河内における前期高齢者と後期高齢者の交通手段を比較すると、自動車、自動二輪の割合が減少し、バス利用、徒歩での移動割合が増加する。

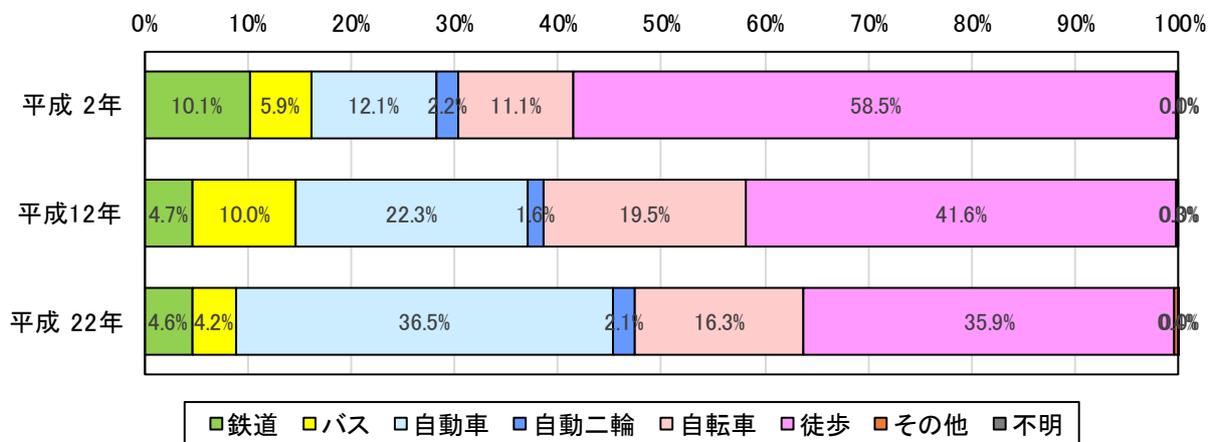
交通手段割合の推移をみると、前期高齢者と後期高齢者ともに、自動車割合が大幅に増加する一方、鉄道やバスの公共交通、徒歩での移動が減少している。

図 発生集中量における交通手段別割合

### 【南河内】前期高齢者65～74歳



### 【南河内】後期高齢者75歳以上



南河内：松原市、藤井寺市、富田林市、大阪狭山市、羽曳野市、河内長野市、河南町、太子町、千早赤阪村、(平成 2年、12年は美原町も含む)

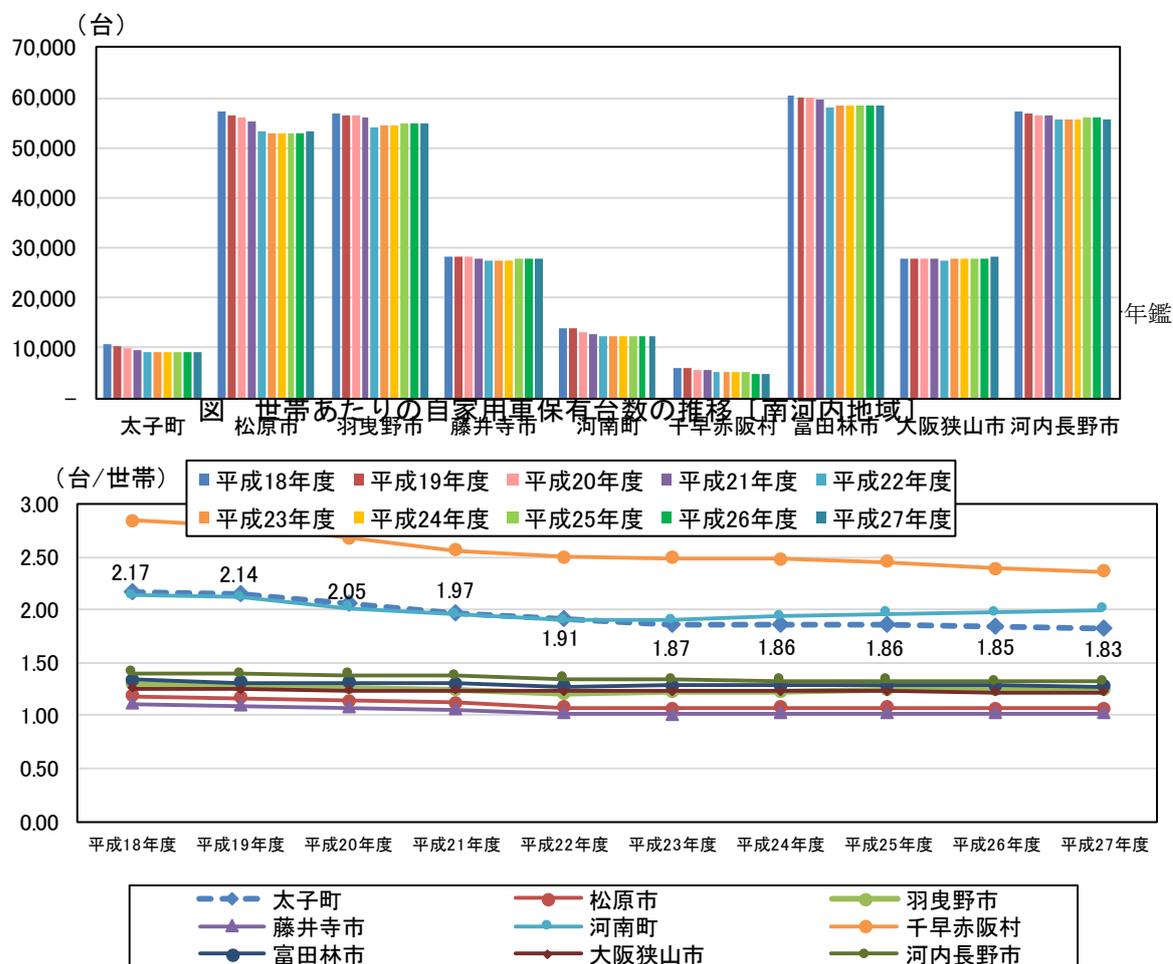
資料：近畿圏パーソントリップ調査

### (3) 自家用車保有状況

太子町を含め、多くの周辺市町村で自家用車保有台数は減少傾向にある。

世帯あたりの台数をみると、千早赤阪村が最も多く、次いで、河南町、太子町が多くなっており、平成27年度の太子町で1.83台/世帯である。

図 自家用車保有台数の推移〔南河内地域〕



資料：大阪府統計年鑑

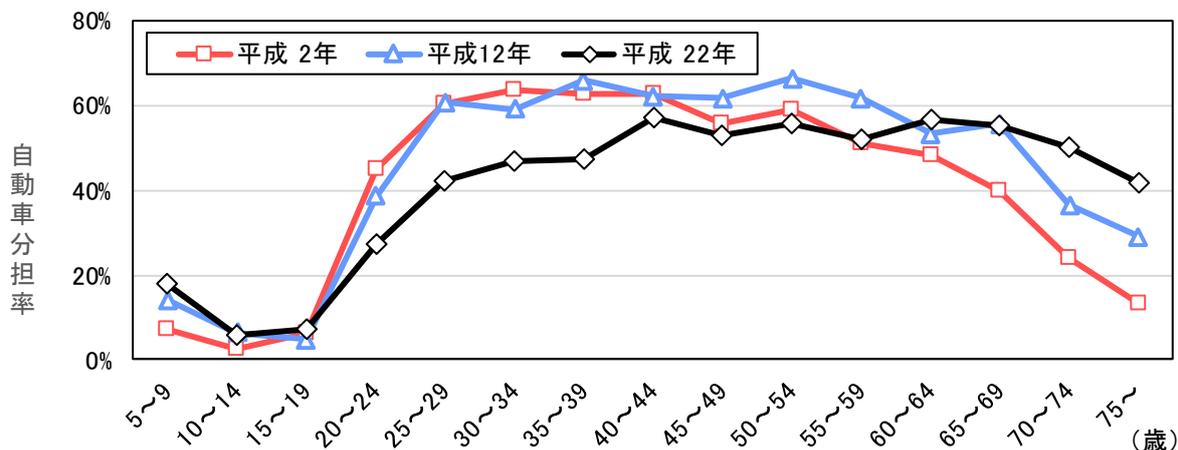
#### (4) 自動車分担率

南河内における自動車分担率の推移をみると、男性は20～50歳代までの多くの世代において低下する一方、60～70歳代の高齢者においては大幅に増加している。

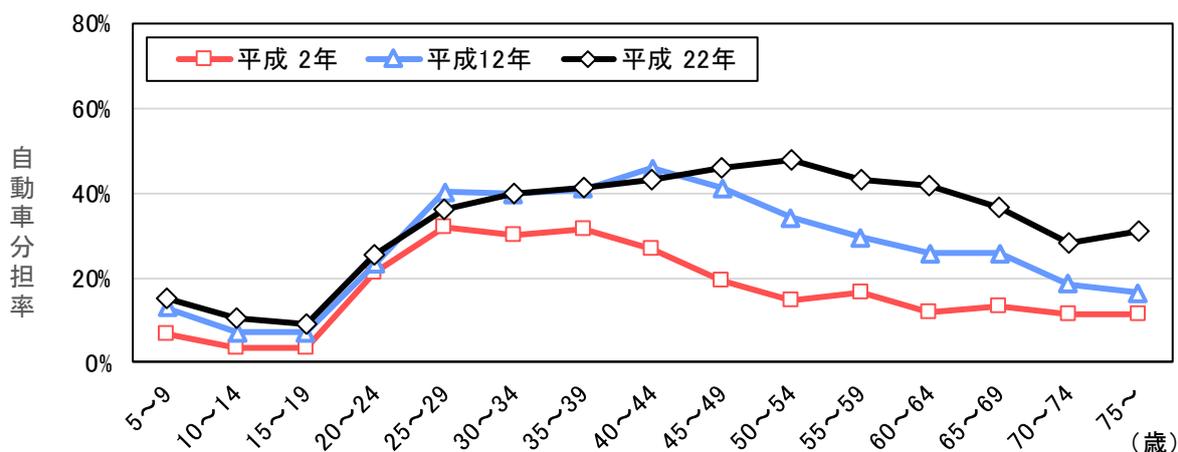
女性では、50歳以上の年代において大幅に増加している。

図 発生集中量における自動車分担率

##### 【南河内】男性



##### 【南河内】女性



南河内：松原市、藤井寺市、富田林市、大阪狭山市、羽曳野市、河内長野市、河南町、太子町、千早赤阪村、(平成2年、12年は美原町も含む)

資料：近畿圏パーソントリップ調査

※自動車分担率：全体のトリップ（移動）に対するある交通手段を利用したトリップの割合をその交通手段利用の分担率という。この場合、自動車を利用したトリップの割合である。

## 4. 公共交通の現況

### (1) 鉄道

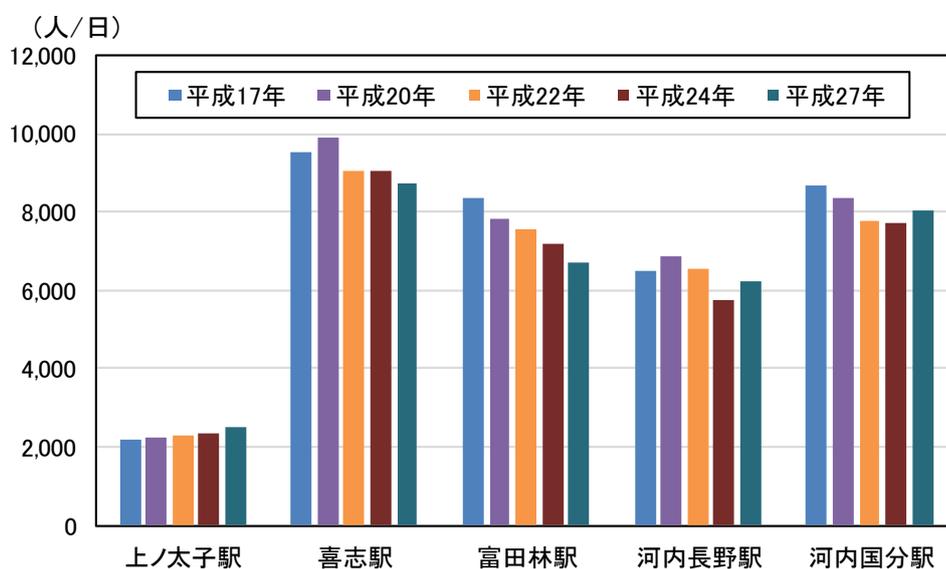
町内に鉄道駅はなく、町域から少し外れた位置に近鉄南大阪線上ノ太子駅（羽曳野市）と近鉄長野線喜志駅（富田林市）が立地している。町役場からバスで上ノ太子駅へ約5分、喜志駅へ約15分の距離にあり、両駅から大阪市中心部へのアクセスは約40分である。

上ノ太子駅は、平日・休日ともに4便/時運行しており、準急と普通が停車する。喜志駅は、平日・休日ともに昼間は4便/時、平日の朝夕は6~8便/時運行しており、急行と準急、普通が停車する。

上ノ太子駅、喜志駅および周辺主要駅における乗車人員の推移をみると、上ノ太子駅は乗車人員が少ないものの、この10年間一貫した増加傾向にある。

一方、喜志駅は富田林駅と同様、減少傾向にある。

図 鉄道駅の乗車人員の推移



資料：大阪府統計年鑑

## (2) 路線バス

路線バスは民間事業者（金剛バス）が住宅地を2ルート運行しており、住宅地、町中心部、鉄道駅など主要施設を結ぶ町民の重要な交通手段となっている。

運行本数は、太子線（喜志駅～上ノ太子駅）が平日17往復、土日祝13往復、太子葉室循環線（喜志駅～（循環）～喜志駅）が平日25往復、土日祝24往復となっている。

運行に際し、太子町から民間事業者への補助は行っていない。

図 路線バスの路線図





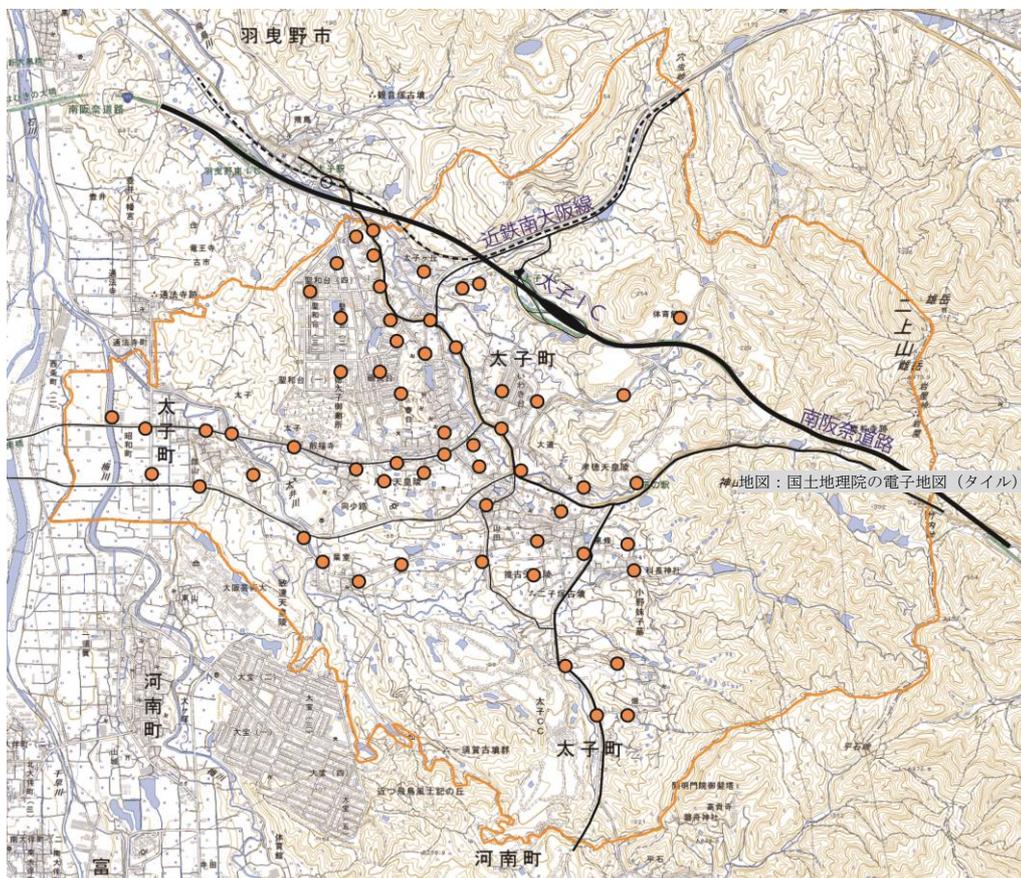
#### (4) 予約型乗合ワゴン (試験実施)

平成 26 年度より、高齢者の外出支援を目的として、65 歳以上の高齢者を対象とした予約型乗合ワゴンを試験運行中である。

##### ① 運行概況

- ・ 運行本数：7 便 (9 時～16 時で 13 時を除く、毎 00 分役場発)
- ・ 運行日：平日のみ
- ・ 対象者：町内在住で 65 歳以上の一人で乗降できる方 (登録制)
- ・ 1 便あたりの定員：8 名
- ・ 運行エリア：町内全域を対象
- ・ 停留所：58 か所の停車場
- ・ 運行方法：予約制、無料

図 予約型乗合ワゴン停車場位置図



## ②事業費

平成 28 年度の事業費は 6,382,279 円で内訳は下表のとおりである。

表 平成 28 年度支出内訳

費目	内 容	H28年度
賃金	電話受付アルバイトの賃金など	1,542,450
需用費	ガソリン代など需用費	373,620
役務費	自動車保険料・法定点検手数料・通信運搬費（電話料）・郵便料等	257,989
委託料	ワゴン車運行業務委託	4,147,200
使用料・賃借料	ワゴン車リース料（使用重複時用）	
備品購入費	ワゴン車両など備品購入費	61,020
合計		6,382,279

## ③登録状況

登録者数は着実に増加しており、平成 29 年 9 月で 450 人となっている。なお、利用率は 45.7%である。

図表 地区別登録者数（平成 29 年 9 月末）

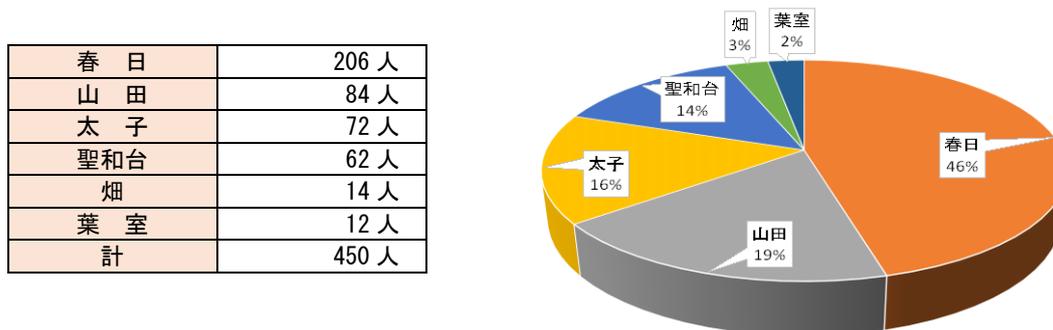
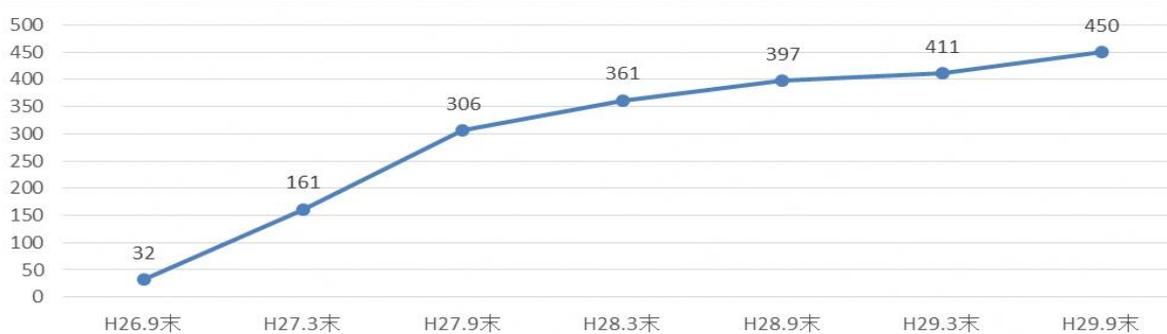


図 登録者数の推移



#### ④利用状況

平成28年度の利用者数は6,553人、平均乗車人数は4.6人となっている。

【利用者数】6,553人

【平均乗車人数】4.6人

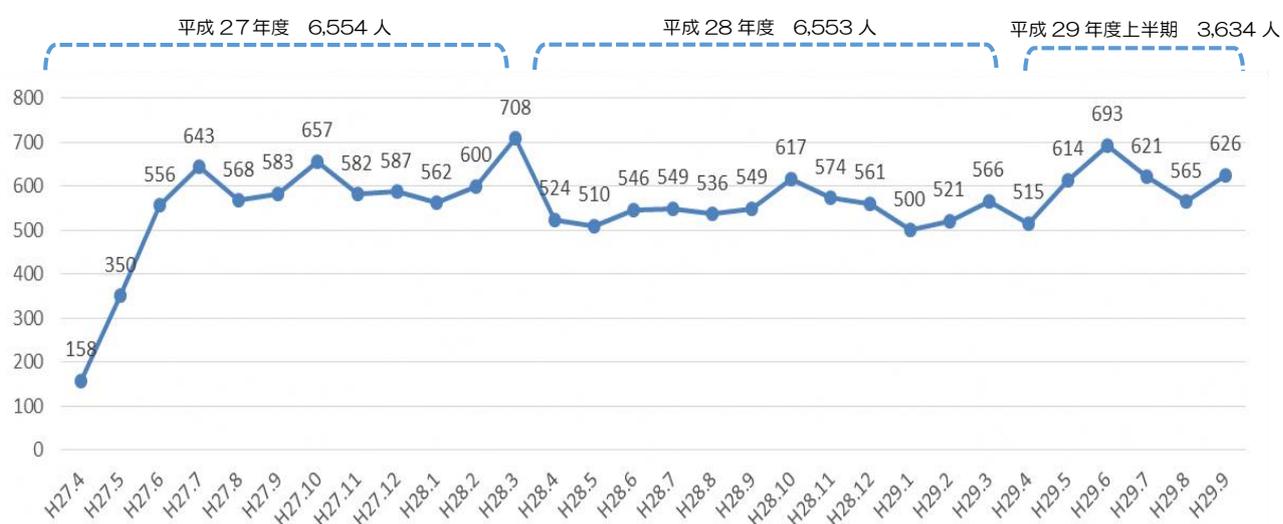
【総便数】1,701便（稼働数1,440便、連休数261便）

【5人以上乗車便数】610便

【稼働日数】243日

【稼働率】84.7%

図 利用人数の推移



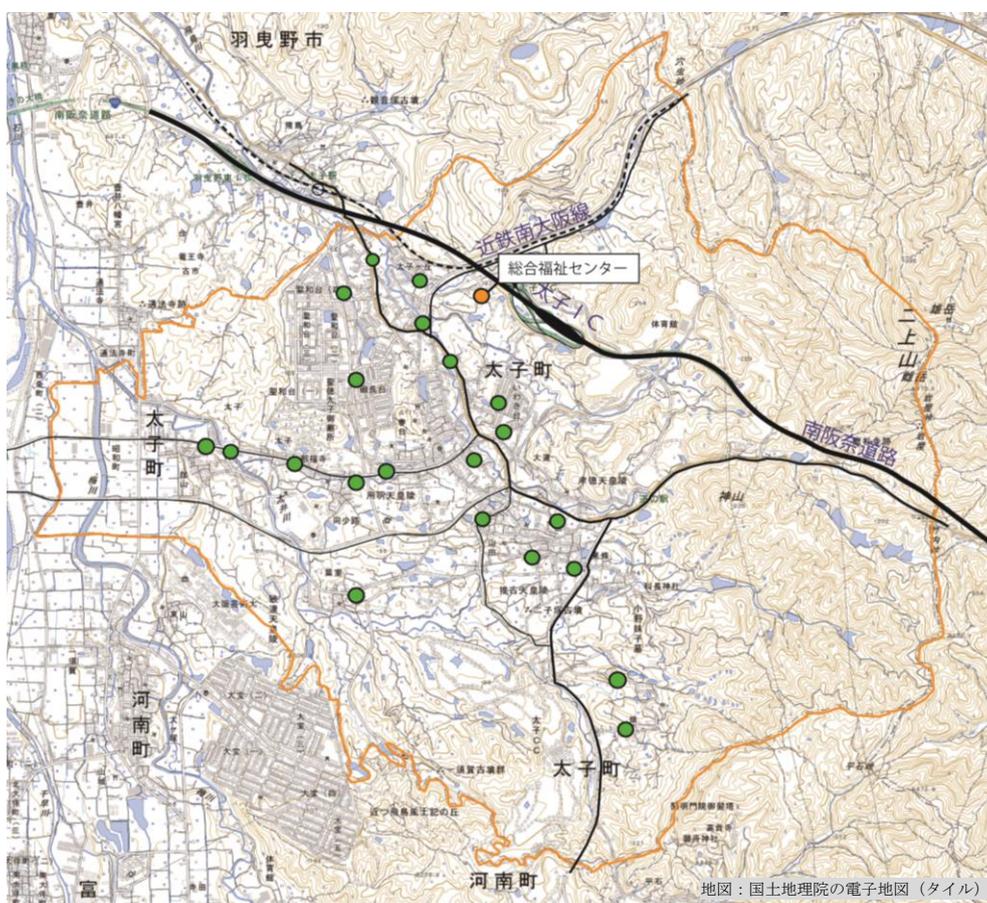
## (5) 総合福祉センターバス

### ① 運行状況

総合福祉センターの利用者のための送迎バスを運行している。

- ・ 運行本数：5 便（午前 2 便、午後 3 便、うち、午後最終便はセンターからの送りのみ）
- ・ 運行日：平日（水除く）のみ
- ・ 対象者：福祉センターの利用者
- ・ 1 便あたりの定員：24 名
- ・ バス停：22 か所
- ・ 便により、送迎する地区が決まっており、ルートは決まっている  
（春日、山田、畑、葉室、太子、聖和台の 6 地区があり、1 便につき 3～4 地区を送迎）

図 総合福祉センターバス停位置図



## ②利用状況

平成 28 年度の利用者数は 8,728 人となっている。

平成28年度 太子町立総合福祉センター送迎バス利用一覧表

月	朝便		昼便				夕便		計
	1便 迎え	2便 迎え	1便 迎え	送り	2便 迎え	送り	1便 送り	2便 送り	
4	138	165	25	22	24	1	192	162	729
5	131	173	33	20	23	2	181	167	730
6	158	186	30	30	28	1	194	187	814
7	154	161	27	20	25	2	195	177	761
8	138	152	25	9	24	3	183	185	719
9	150	160	18	21	27	2	201	158	737
10	147	174	37	18	15	2	200	193	786
11	144	158	38	13	20	1	201	189	764
12	130	157	31	15	13	3	187	182	718
1	117	132	29	22	23	2	154	143	622
2	119	154	15	24	21	8	167	152	660
3	129	160	24	30	14	6	169	156	688
計	1,655	1,932	332	244	257	33	2,224	2,051	8,728

## ③事業費

事業費は平成 28 年度で 3,062,010 円で、内訳は下表のとおりである。

◆福祉センターバス		(単位：円)
費目	内 容	H28年度
需用費	ガソリン代など需用費	179,066
役員費	自動車保険料・法定点検手数料等	161,344
委託料	福祉センターバス運行業務委託	2,721,600
合計		3,062,010



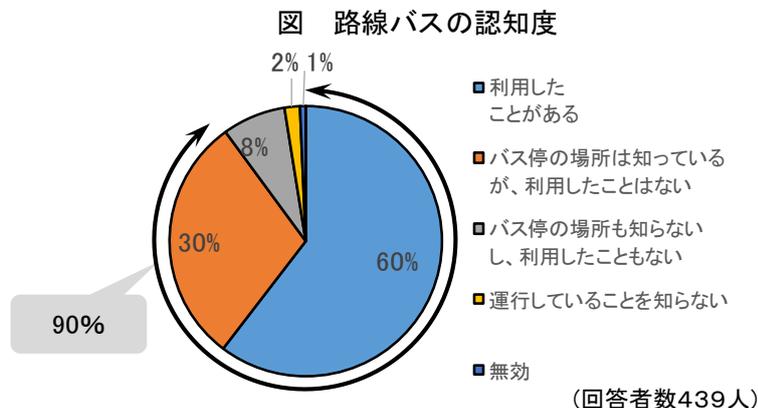
### Ⅲ. アンケート調査、ヒアリング調査からみるニーズ把握

#### 1. 公共交通の利用状況や意向〔住民アンケート調査〕

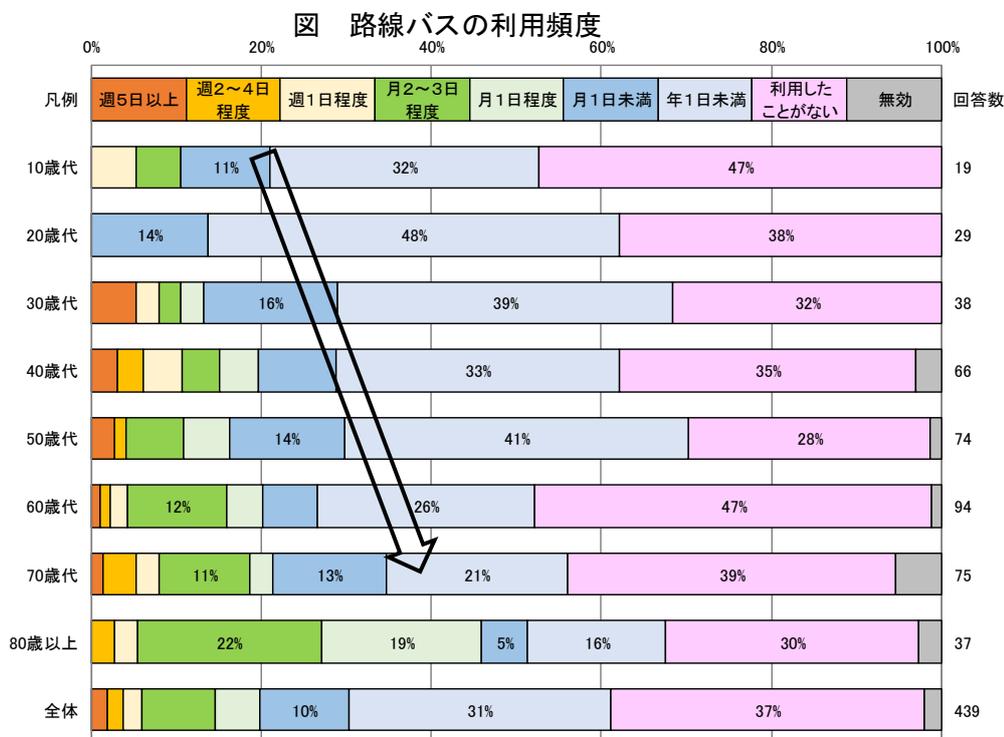
##### (1) 路線バスについて

###### ① 認知度・利用頻度

60%の方が路線バスを「利用したことがある」、30%の方が「利用したことはないが、バス停の場所は知っている」と回答し、認知度は高いことが分かった。



路線バス利用が「週5日以上」、「週2～4日」の高頻度の利用者は4%にとどまっている。なお、「週5日以上」の利用者は30歳代に多く、目的は「通勤」である。年齢が上がるにつれて、利用頻度が高い傾向にある。



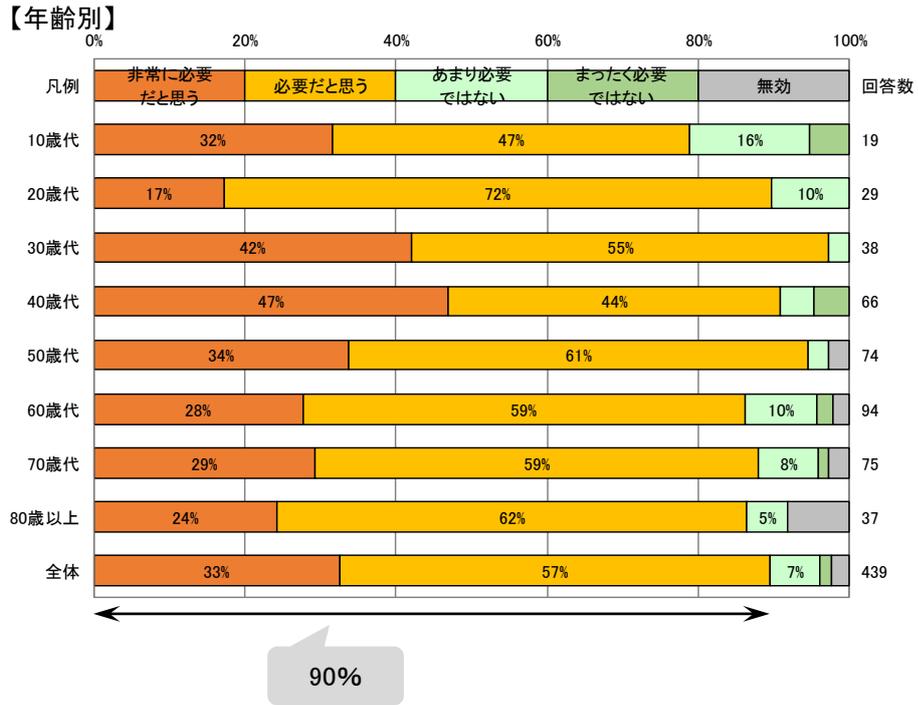
## ②路線バスの必要性

住民の90%が「路線バスは地域にとって必要」と認識している。

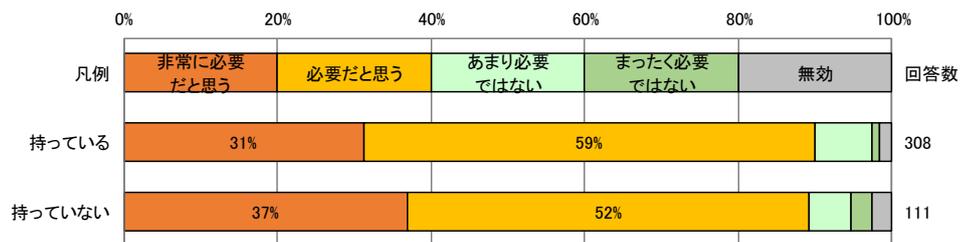
高齢者よりも高齢者の子ども世代である30～50歳代の方が、「非常に必要だと思う」割合が高い傾向にある。

「自分で自由に使える自動車を持っている」方でも、90%が「路線バスは地域にとって必要」と考えていることが分かった。

図 路線バスの地域にとっての必要性



【自分で自由に使える自動車所有の有無別】



【居住地区別】

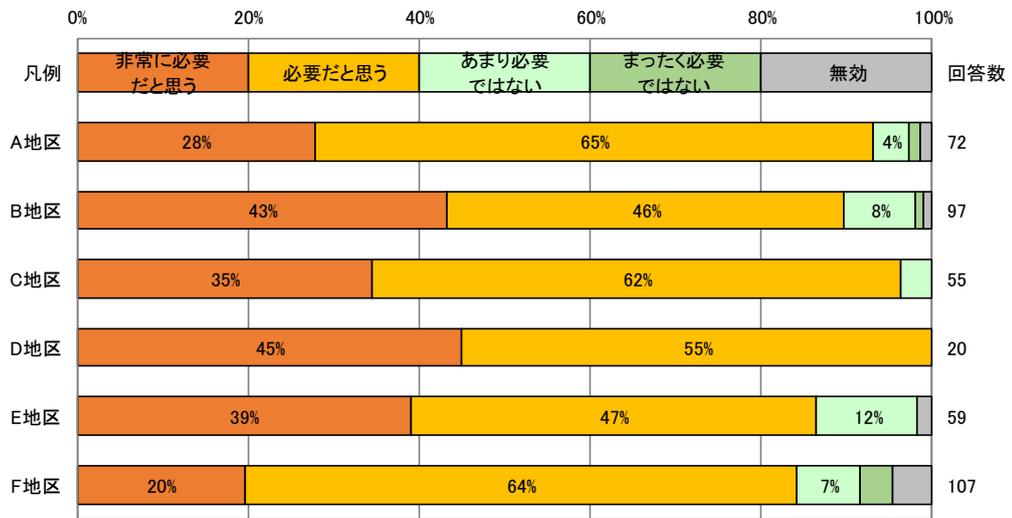
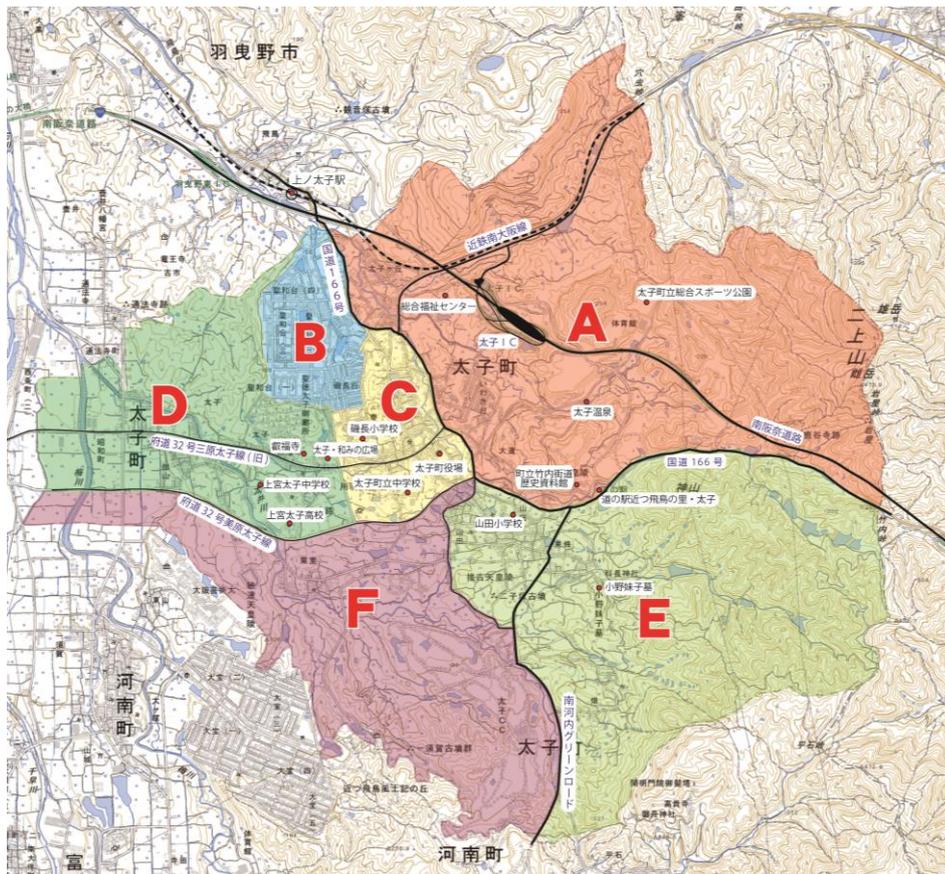


図 居住地区別地図

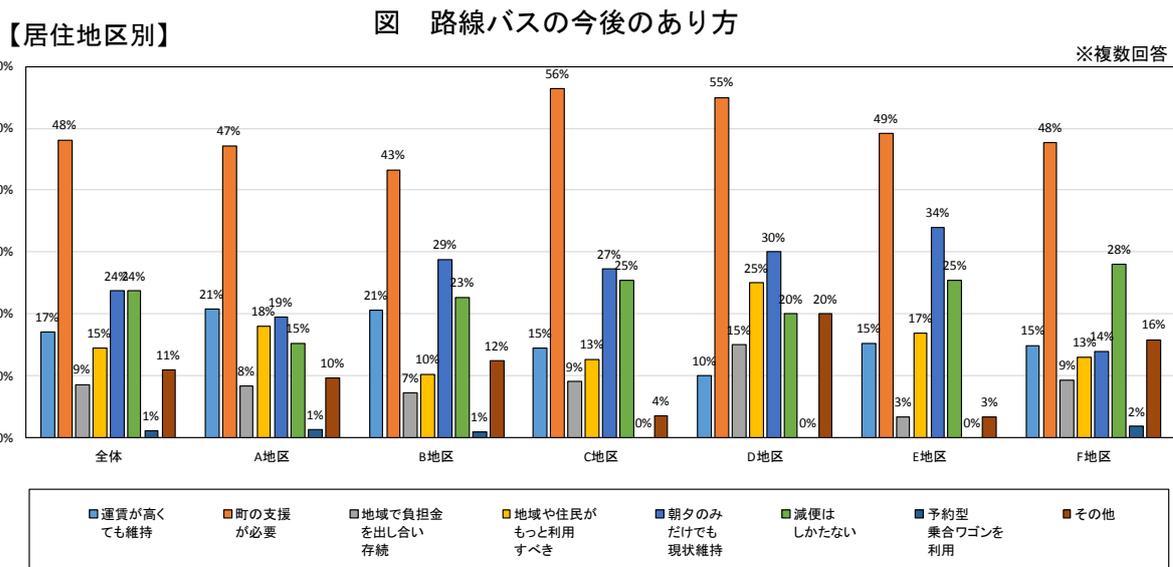


### ③路線バスの今後のあり方

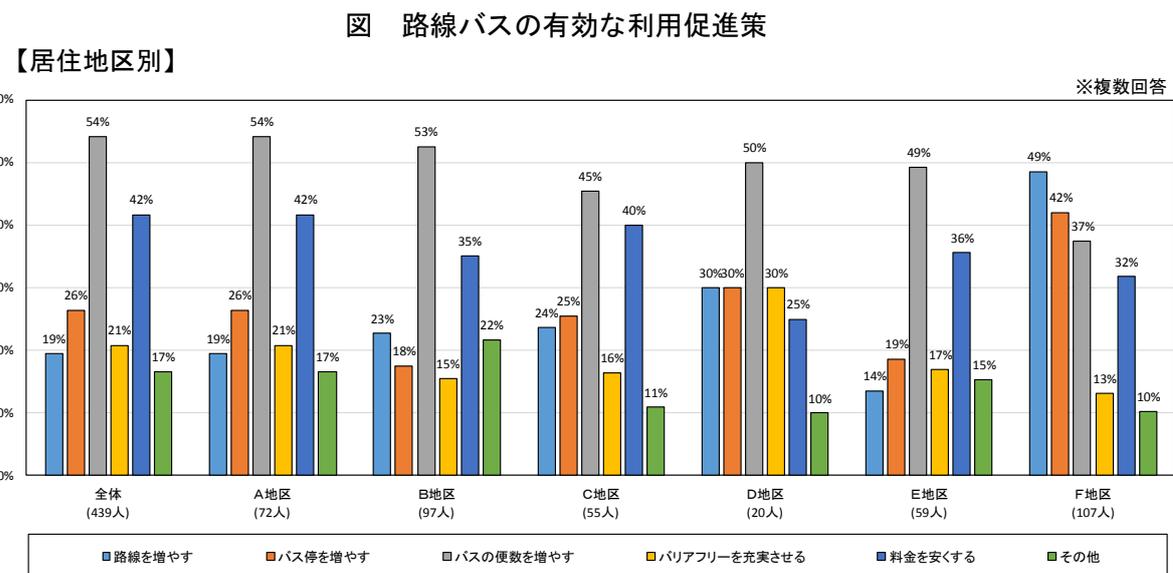
今後の路線バスのあり方として、約半数の方から「現状維持のため町の支援が必要だ」との意見があげられた。次に、「朝夕のみの運行だけでも現状維持してほしい」と「利用が少ないのであれば、減便はしかたない」との回答が多かった。

利用者の負担増加となる「運賃が高くなってでも現状を維持してほしい」や「地域で負担金を出し合っても存続すべきだ」は若干少ない状況にある。

居住地別にみると、D地域においては「地域で負担金を出し合っても存続すべき」割合が他地域よりも高い傾向にある。



利用促進策としては、「バスの便数を増やす」との意見が最も多い。  
居住地別にみると、F地区以外では「バスの便数を増やす」、「料金を安くする」が多い傾向にあるが、F地区では「路線を増やす」との意見が最も多い。



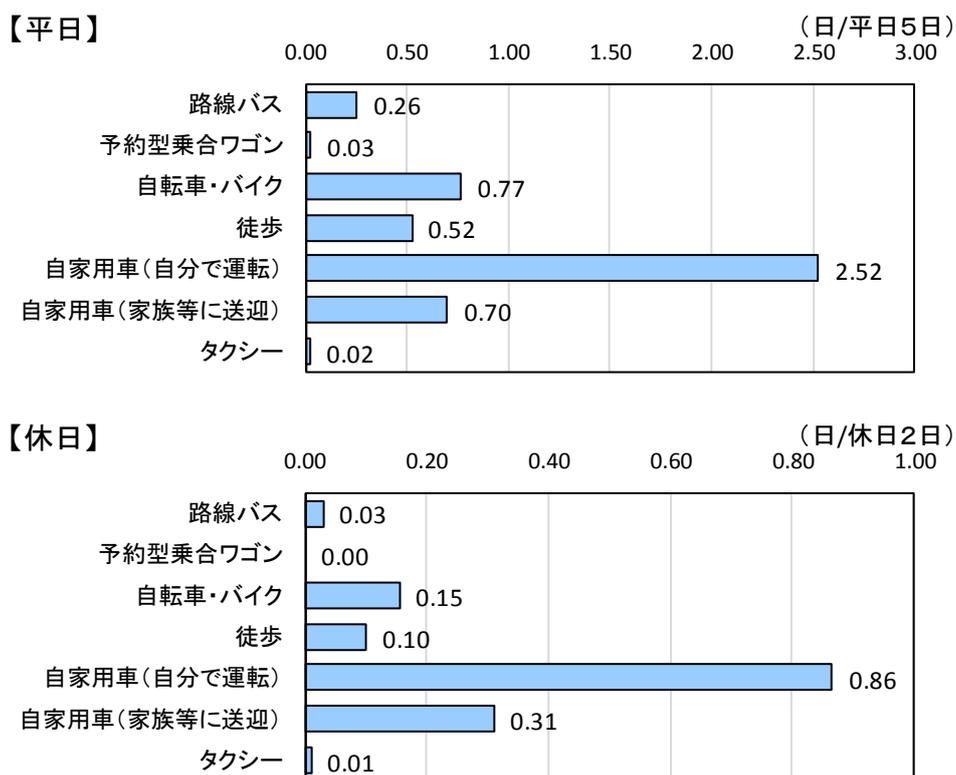
## (2) その他の交通手段について

### ① 日常の交通手段

日常の交通手段について、平日、休日ともに「自家用車（自分で運転）」での外出が最も多くなっている。

次いで「自転車・バイク」、「自家用車（家族等に送迎）」での外出が多くなっており、特に休日は、「自家用車（家族等に送迎）」での外出が多いことが分かった。

図 日常の交通手段

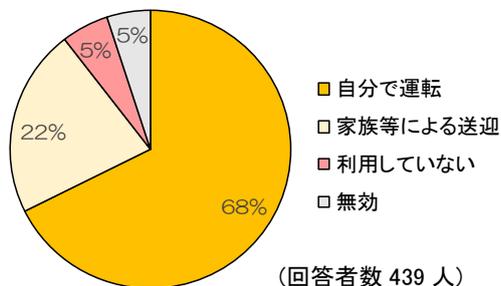


注：予約型乗合ワゴンは平日のみ運行

## ②自家用車の利用状況

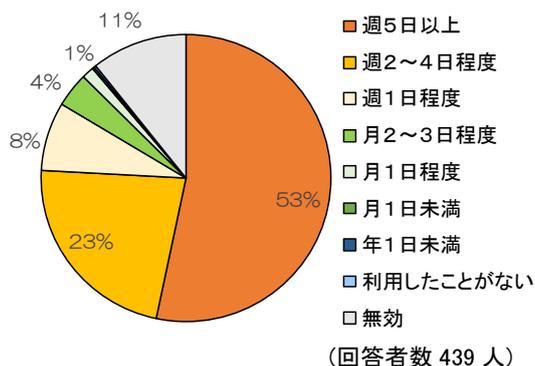
日常での自家用車利用について、68%が「自分で運転」、22%が「家族等による送迎」となっており、90%が日常的に自家用車を利用している。

図 日常の自家用車利用状況



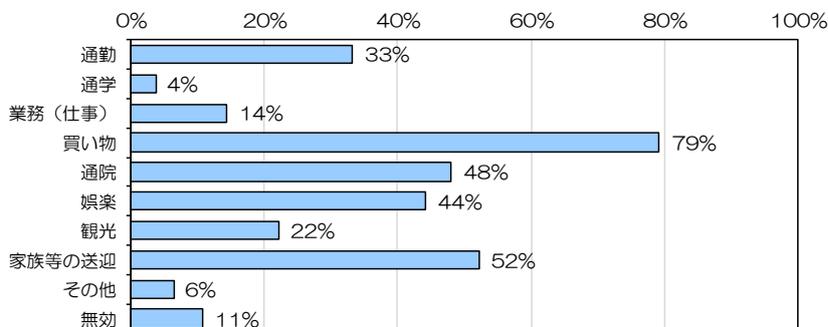
自家用車の利用頻度について、53%が「週5日以上」、23%が「週2～4日程度」となっており、多くの方が高頻度に自家用車を利用している。

図 自家用車の利用頻度



自家用車の利用目的について、「買い物」目的が最も多く、79%が自家用車を利用している。また、約半数が、「家族等の送迎」を行っていることが分かった。

図 自家用車の利用目的



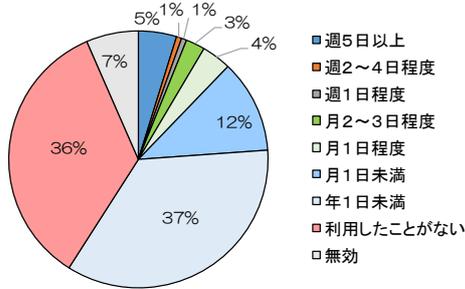
(回答者数 439 人)

### ③タクシー、予約型乗合ワゴン利用状況

タクシー利用について、37%が「年1日未満」、36%が「利用していない」となっており、日常的なタクシーの利用は少ない状況にある。

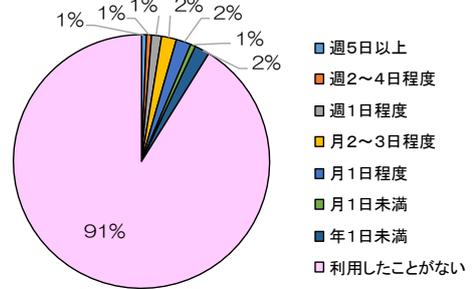
予約型乗合ワゴン利用については、「週に1日以上」の利用が3%、「月に1日以上」の利用が6%と少なく、利用者は固定されていると推測できる。

図 タクシーの利用頻度



(回答者数 439 人)

図 予約型乗合ワゴンの利用頻度



(回答者数 159 人)

### ④鉄道利用状況

92%が電車を利用しており、68%が「上ノ太子駅」、24%が「喜志駅」を利用している。居住地別にみると、居住地から近い駅の利用割合が高くなっている。

「上ノ太子駅」への交通手段は、41%と「徒歩」が最も多い。一方、「自家用車（自分で運転）」、「自家用車（家族等に送迎）」を合わせると、57%が自家用車利用である。

「喜志駅」への交通手段は、46%と「路線バス」が最も多い。一方、「上ノ太子駅」と同様に、63%が自家用車利用となっている。

図 利用駅

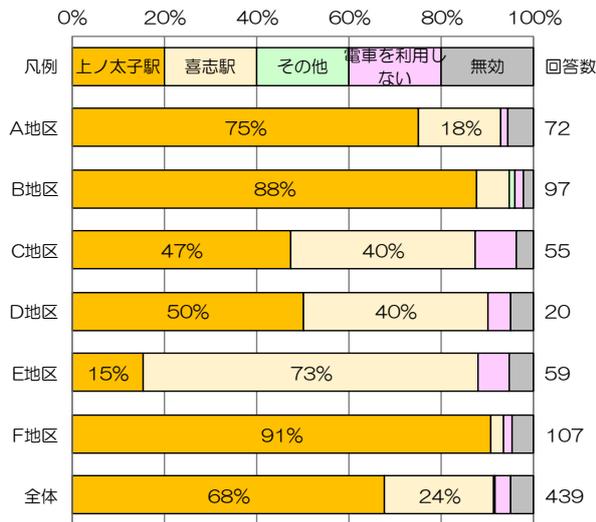
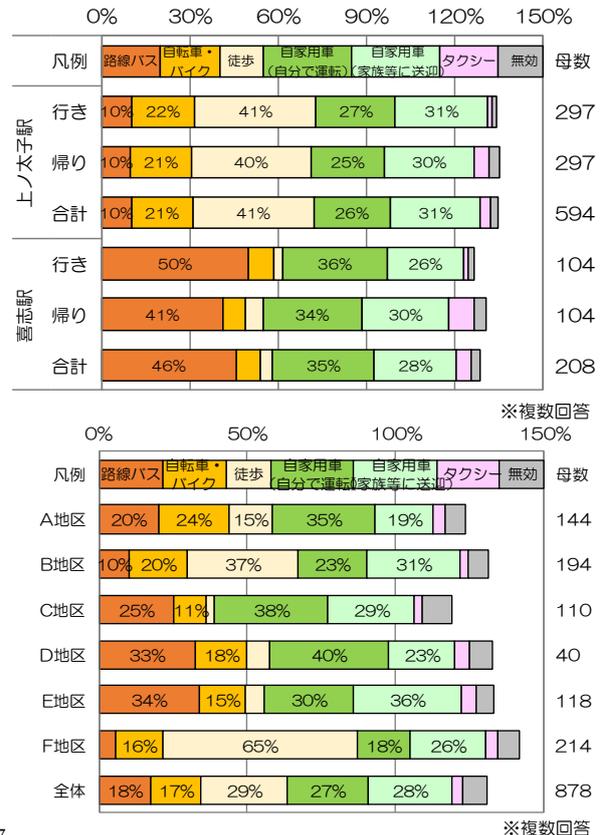


図 駅への交通手段

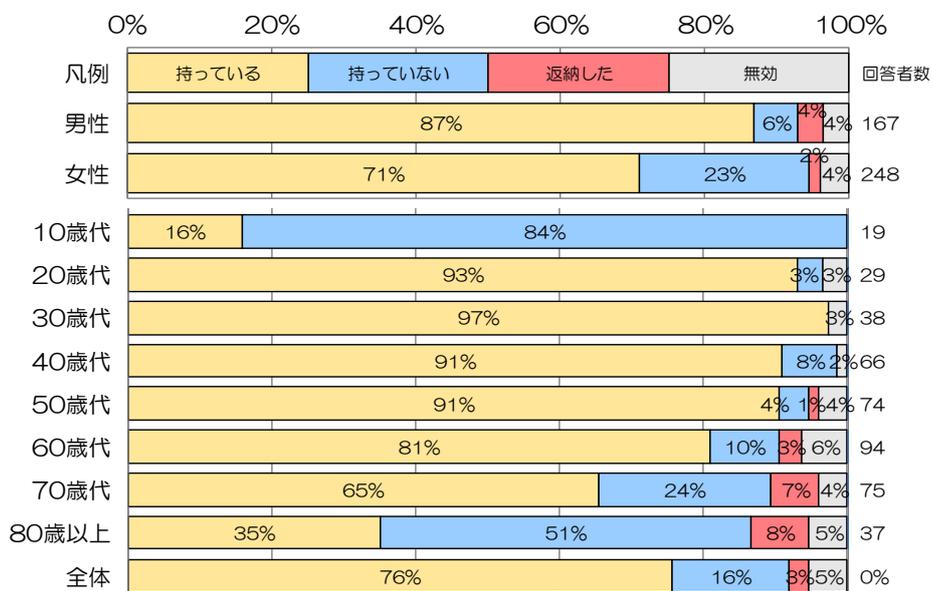


### (3) 運転免許のない方について

#### ①運転免許のない方の割合

運転免許のない方は、「自動車運転免許を持っていない」、「自動車運転免許を持っていたが返納した」方を合わせると、全体の約2割であり、高齢女性と10歳代が中心である。

図 自動車運転免許の有無

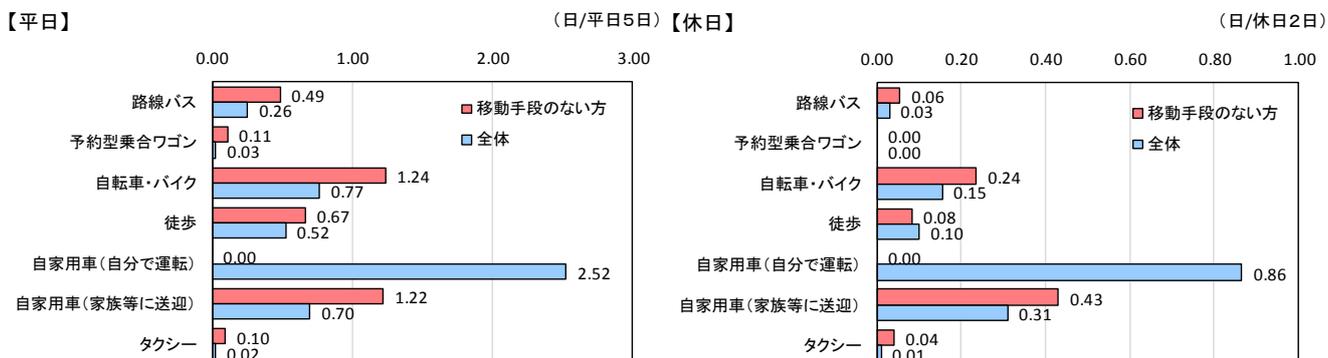


#### ②運転免許のない方の移動手段

運転免許のない方の日常での交通手段について、平日は「自転車・バイク」、「自家用車（家族等に送迎）」での移動が多い状況にある。「自家用車（自分で運転）」での移動ができないため、その他の移動については、回答者全体よりも利用回数が多い。

休日は、回答者全体と同様、「自家用車（家族等に送迎）」での移動が多い状況にある。

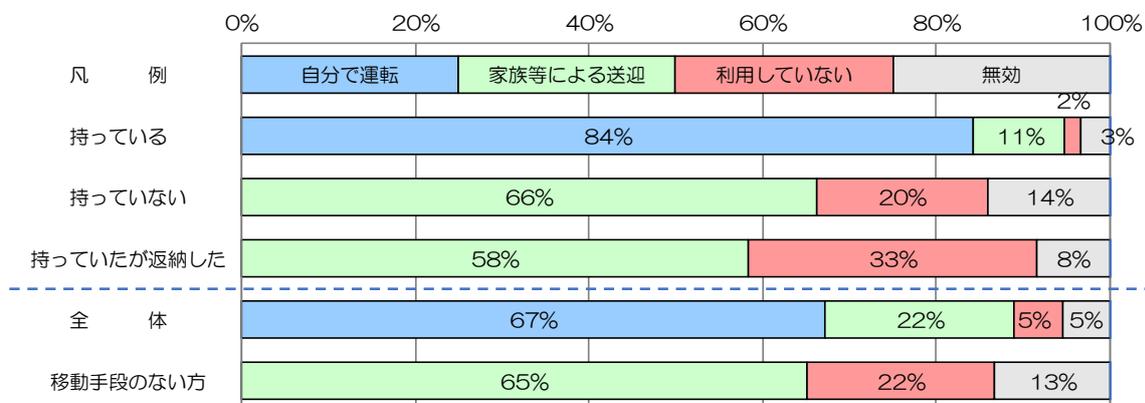
図 運転免許のない方の移動手段



### ③運転免許のない方の自家用車利用状況

日常における自家用車の利用状況について、運転免許のない方でも、65%が「家族等による送迎」で自家用車を利用している。

図 自動車運転免許所有別の日常における自家用車利用状況



### ④送迎者の自動車免許保有状況

駅まで自家用車（家族等に送迎）を利用している方の自動車免許保有について、23%が持っていない状況である。

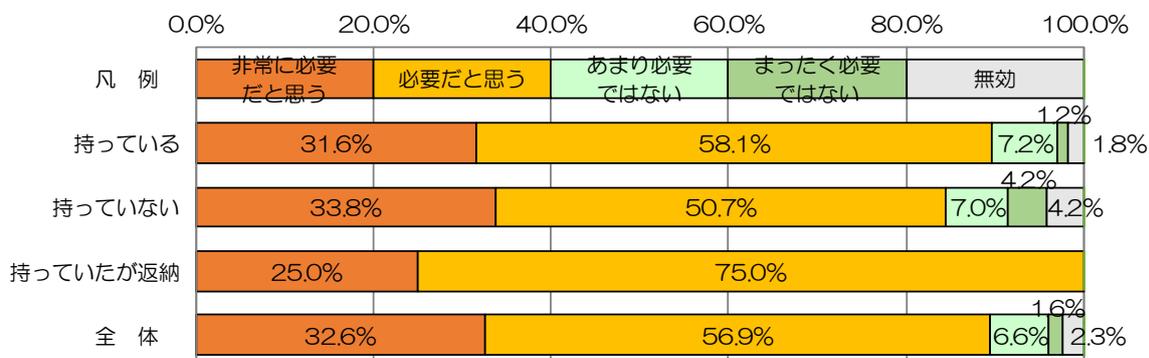
表 送迎者の自動車免許保有状況

		自動車免許				全体
		持っている	持っていない	持っていたが返納した	無効	
自家用車 (家族等に送迎)	行き	92 74%	24 19%	5 4%	3 2%	124 100%
	帰り	92 74%	23 18%	5 4%	5 4%	125 100%

### ⑤運転免許のない方の意向

運転免許の有無にかかわらず、路線バスは9割以上が必要性を認識している。

図 自動車運転免許所有別の路線バスの必要性



#### (4) アンケート結果の考察

##### 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る。
- ・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る。
- ・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る。
- ・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る。
- ・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る。
- ・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る。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る。

##### 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割となっているが、そのうち約2割は送迎によるものとなっている。
- ・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る。
- ・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る。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る。
- ・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る。
- ・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る。

## 2. 公共交通に対する利用者意向〔バス利用者ヒアリング調査〕

### (1) 調査概要

路線バスの利用者に対して、利用状況や意向に関してヒアリング調査を実施。

調査日	(平日調査) 平成 29 年 10 月 10 日 (火) 10 時～17 時 (休日調査) 平成 29 年 10 月 1 日 (日) 10 時～17 時
調査箇所	上ノ太子駅前、喜志駅前、六枚橋 (役所前バス停)

### (2) 路線バスの利用状況

#### ① 路線バスの利用バス停

ほとんどの利用が、乗降どちらかが鉄道駅である「喜志駅前」または「上ノ太子」を利用しており、鉄道アクセスおよび鉄道駅周辺施設への路線バス利用と推察できる。

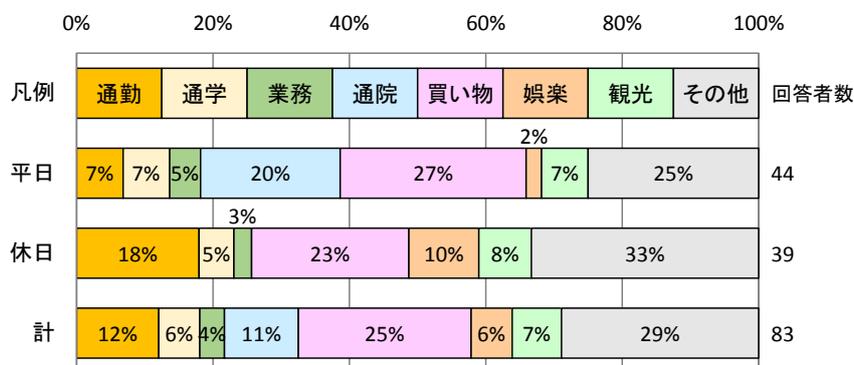
表 路線バスの利用バス停

乗車	降車	平日	休日	計
喜志駅前	太子四ツ辻	0	1	1
	太井川	2	1	3
	内ノ町	2	1	3
	太子前	6	3	9
	春日口	4	0	4
	六枚橋	5	8	13
	山田	6	2	8
	御陵前	3	2	5
	葉室	2	0	2
	上宮学園前	0	4	4
	松の木保育園前	1	0	1
太子四ツ辻	喜志駅前	1	1	2
太井川	喜志駅前	1	0	1
	上ノ太子	1	0	1
太子前	喜志駅前	1	2	3
磯長小学校前	上ノ太子	1	0	1
春日口	上ノ太子	0	1	1
六枚橋	喜志駅前	1	5	6
	赤阪町	0	1	1
	松の木保育園前	0	1	1
	上ノ太子	0	2	2
山田	喜志駅前	1	0	1
葉室	六枚橋	0	1	1
上宮学園前	喜志駅前	0	1	1
上ノ太子	太井川	1	0	1
	六枚橋	2	1	3
	赤阪町	3	1	4
回答者数		44	39	83

## ②路線バスの利用目的

路線バスは、平日、休日ともに「買い物」利用が最も多い。そのほか、平日は「通院」、休日は「通勤」利用が多い。

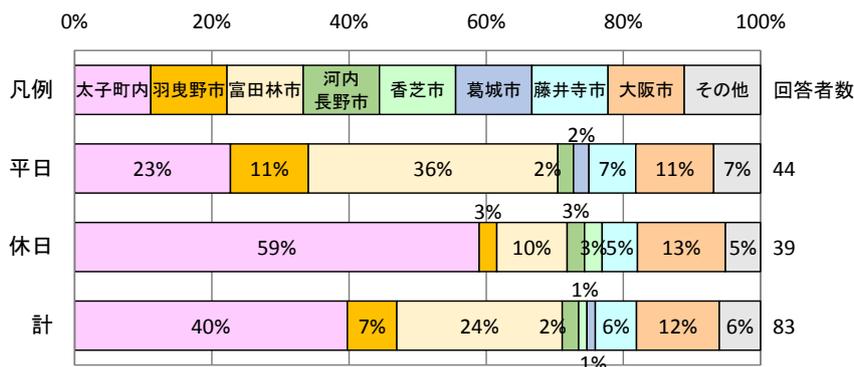
図 路線バスの利用目的



## ③外出の目的地

平日は、約8割が町外への移動となっている。一方、休日は約6割が町内での移動となっており、平日と休日では利用状況が異なる。

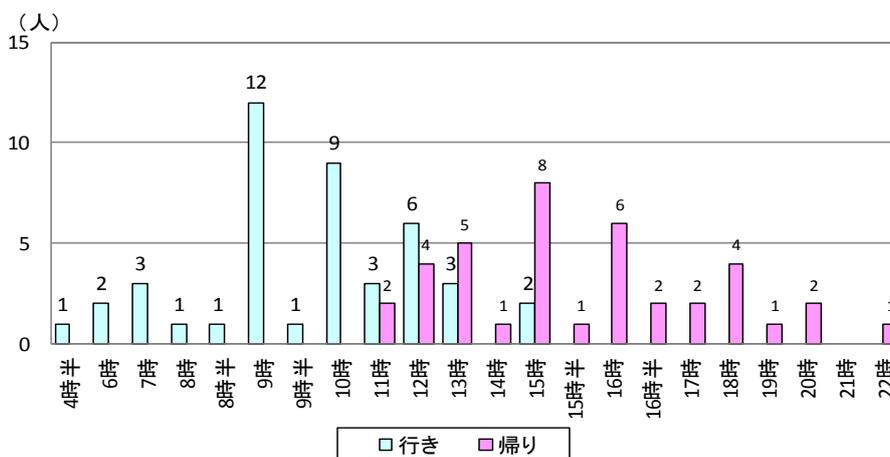
図 路線バス利用時の外出目的地



## ④路線バスの利用時間

「行き」は朝9時、10時の利用が多く、「帰り」は15時、16時の利用が多い。

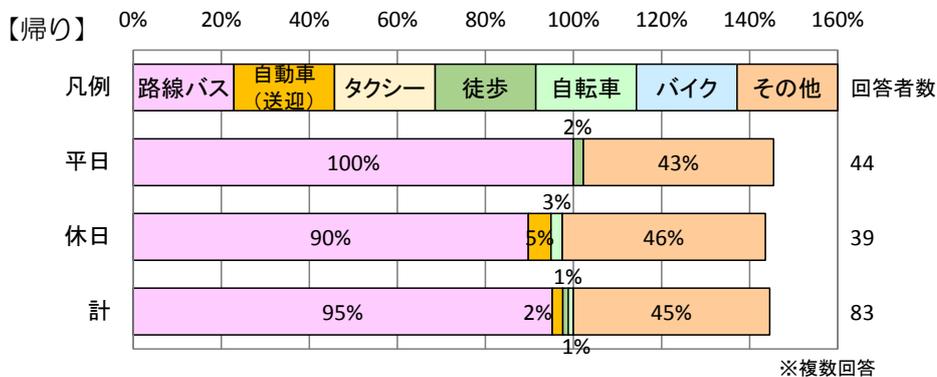
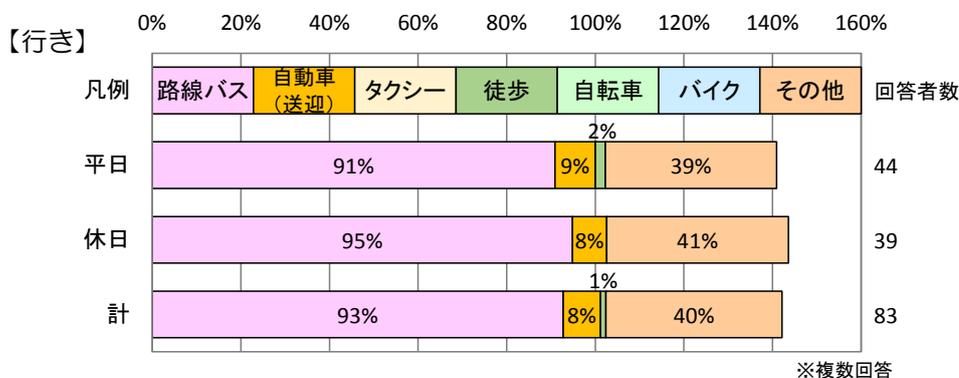
図 路線バスの利用時間



### ⑤外出の交通手段

路線バス利用者は、9割以上が「行き」、「帰り」とともに路線バスを利用しており、他の交通手段を利用している割合は少ない。

図 外出の交通手段

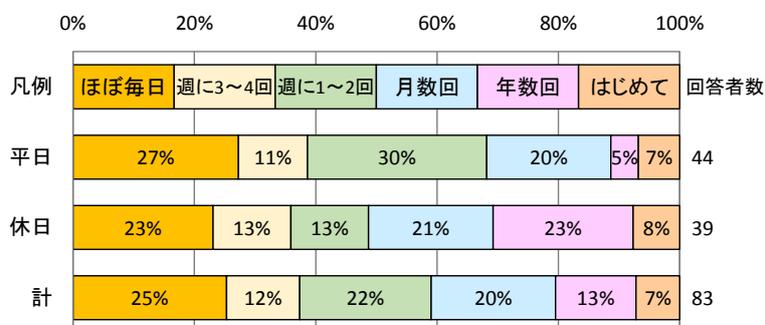


※その他の約8割は「近鉄電車」

### ⑥路線バスの利用頻度

バス利用者の利用頻度は、25%が「ほぼ毎日」、12%が「週に3～4日」、22%が「週に1～2」となっており、約6割は利用頻度が高い状況にある。

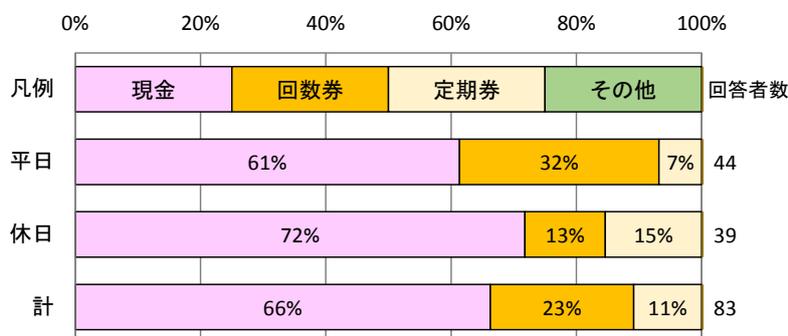
図 路線バスの利用頻度



### ⑦支払方法

利用者の約7割が「現金」利用となっている。

図 支払方法割合



### (3) 利用者意向

路線バスに対する意向として、「増便要望」が最も多く、次いで「遅延改善」が多い。

表 路線バスに対する意向

意見	平日	休日	計
バスが遅れることが多いので、改善してほしい。	6	4	10
便数を増やしてほしい。	8	8	16
電車との乗継が悪いので、時刻表を調整してほしい。	2	2	4
日曜日1時間に1本は運行してほしい。	0	1	1
最終便を21時台ぐらいまで延長してほしい。	0	1	1
ICカードが使えるようにしてほしい。	0	2	2
時刻表がわかりにくい。	1	0	1
路線の範囲を広げてほしい。	0	1	1
乗降口のステップが高いバスの場合、乗り降りが不便。	1	0	1
バス停のイスの前にひさしをつけてほしい。	1	0	1
バスが喜志駅で時間調整をしている間、クーラーが切られて暑いので、つけたままにしてほしい。	0	1	1
運転が荒い。	0	1	1
路線を廃止せず運行し続けてほしい。	1	0	1
平日は町役場の乗り合いバスを利用しているため、路線バスは土日しか利用していない。	0	1	1
回答者数	20	22	42

※複数回答

### 3. 公共交通に対する観光意向〔観光客ヒアリング調査〕

#### (1) 調査概要

観光客に対して、観光行動や意向に関して、ヒアリング調査を実施。

調査日	平成 29 年 10 月 8 日 (日) 【通常の日曜日】 平成 29 年 12 月 17 日 (日) 【イベント開催時】
調査箇所	道の駅、竹内街道歴史資料館、叡福寺前、和みの広場

#### (2) 太子町への来訪

##### ①観光客の居住地

通常の日曜日（10月8日）においては、大阪府下、大阪市からの来訪者が多い。

12月17日のイベント開催時には、町内に加え、羽曳野市や富田林市など近隣市からの来訪者が多い。

表 観光客の居住地

	10月8日	12月17日	合計
太子町内	0	54	54
羽曳野市	8	14	22
富田林市	4	10	14
河内長野市	3	1	4
香芝市	1	1	2
葛城市	1	0	1
藤井寺市	2	2	4
大阪市	12	3	15
大阪府下	35	14	49
奈良県	4	9	13
京都・兵庫	2	3	5
近畿以外	3	5	8
回答者数	75	116	191

##### ②同行者数

通常の日曜日（10月8日）においては、1人での来訪が4割強であり、殆どが3人未満での少人数での来訪である。一方、イベント開催時（12月17日）には、同行者数が多くなる傾向にある。

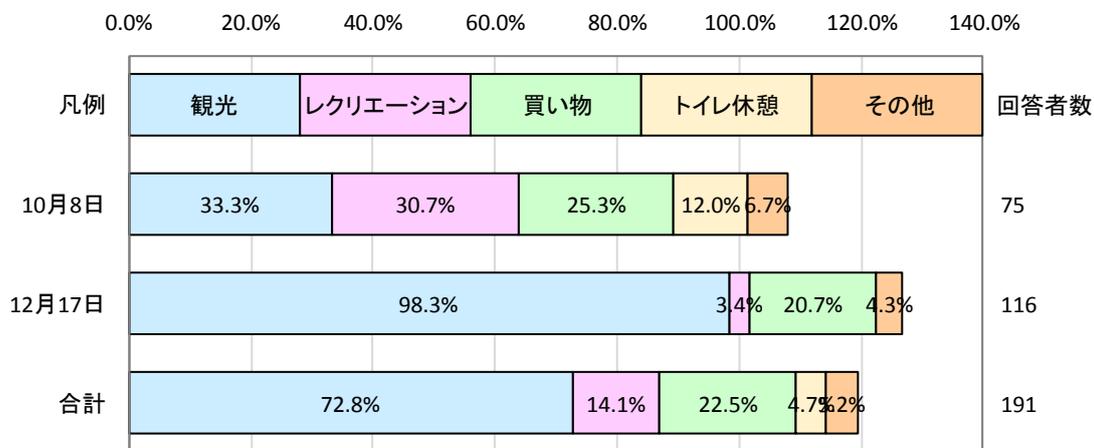
図 同行者数割合



### ③来訪目的

通常の日曜日（10月8日）においては、観光、レクリエーション、買い物と幅広い目的で来訪がある。

図 来訪の目的



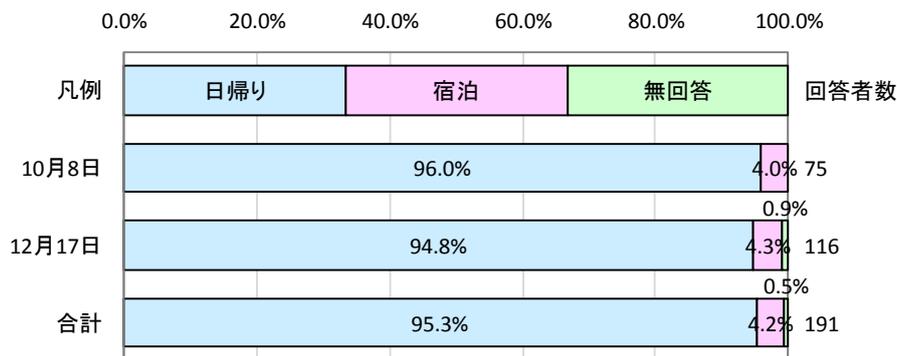
		10月8日	12月17日	合計
観光	名所旧跡	1	7	8
	文化施設	12	5	17
	街並み散策	11	1	12
	自然景観	0	1	1
	イベント	0	113	113
観光計		24	127	151
レクリエーション	サイクリング	15	0	15
	ハイキング	1	2	3
	ランニング	2	1	3
	ツーリング	5	0	5
レクリエーション計		23	3	26
買い物	農産物等の特産品	14	11	25
	飲食	4	13	17
	道の駅	1	4	5
買い物計		19	28	47
トイレ休憩		9	0	9
その他		5	5	10
回答数		80	163	243
回答者数		75	116	191

※複数回答

#### ④旅行日数

来訪者の95%が日帰りである。

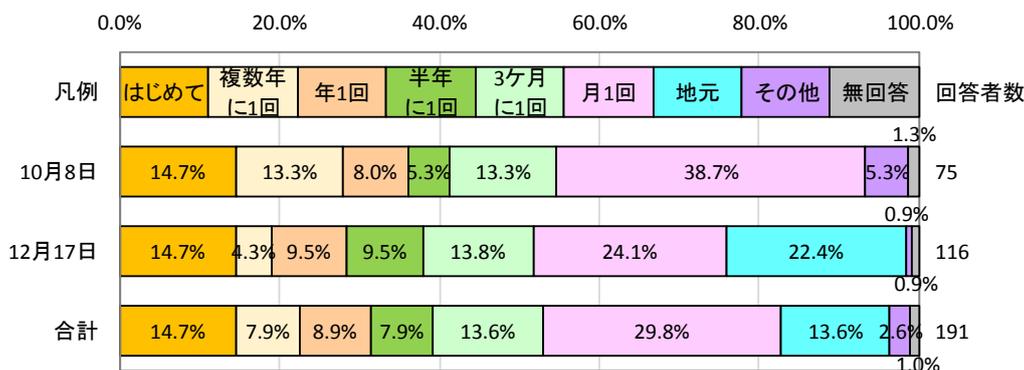
図 旅行日数



#### ⑤来訪頻度

太子町への来訪回数は、「はじめて」の方が15%と少なく、殆どの来訪者がリピーターである。

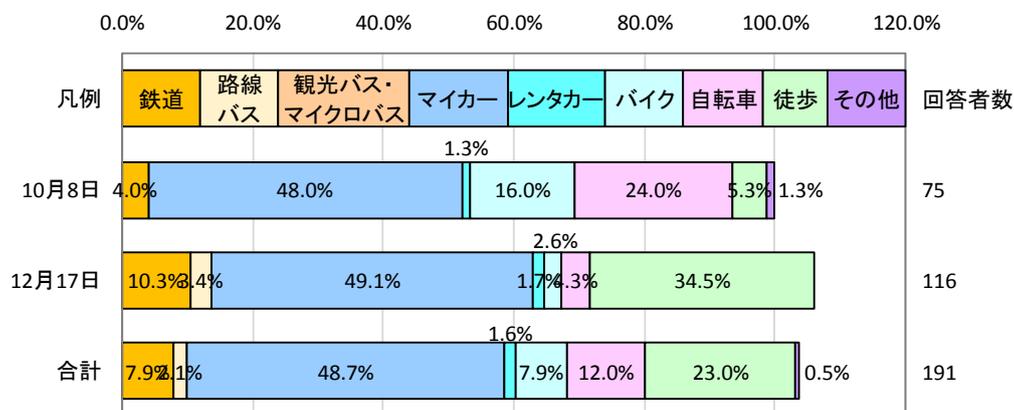
図 来訪頻度



#### ⑥交通手段

来訪者の約半数が「マイカー」での来訪である。周辺市や町内からの来訪者も多いため、「自転車」、「バイク」、「徒歩」での来訪も一定数ある。

図 来訪の交通手段



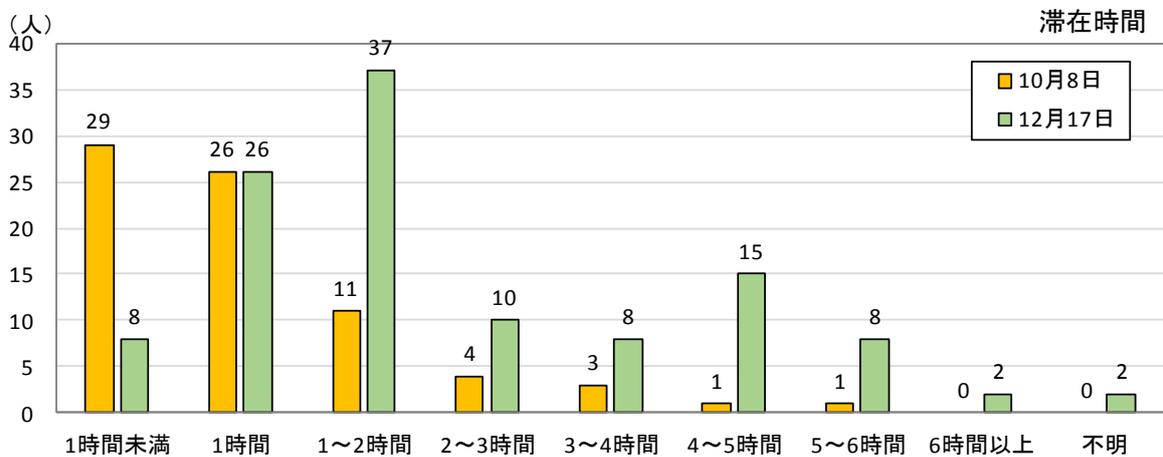
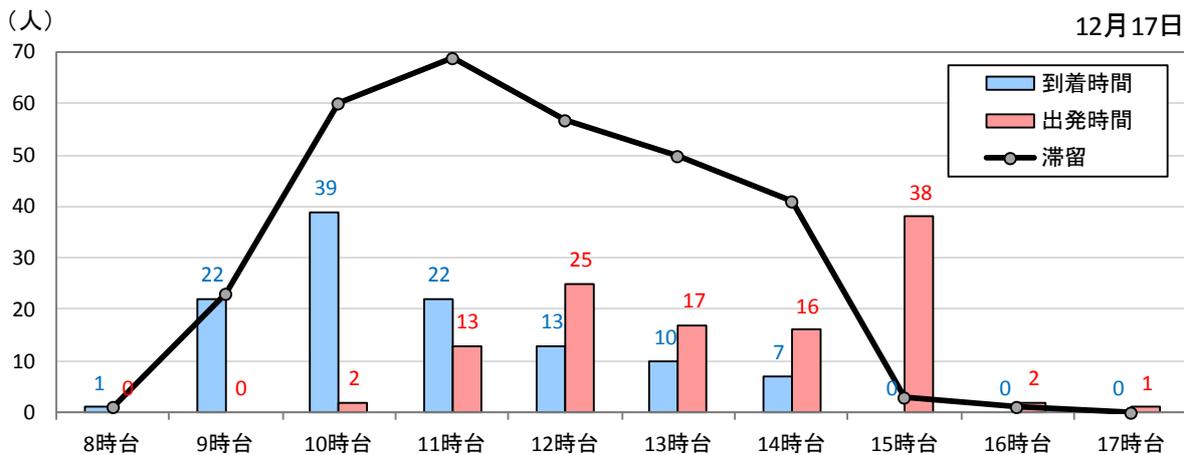
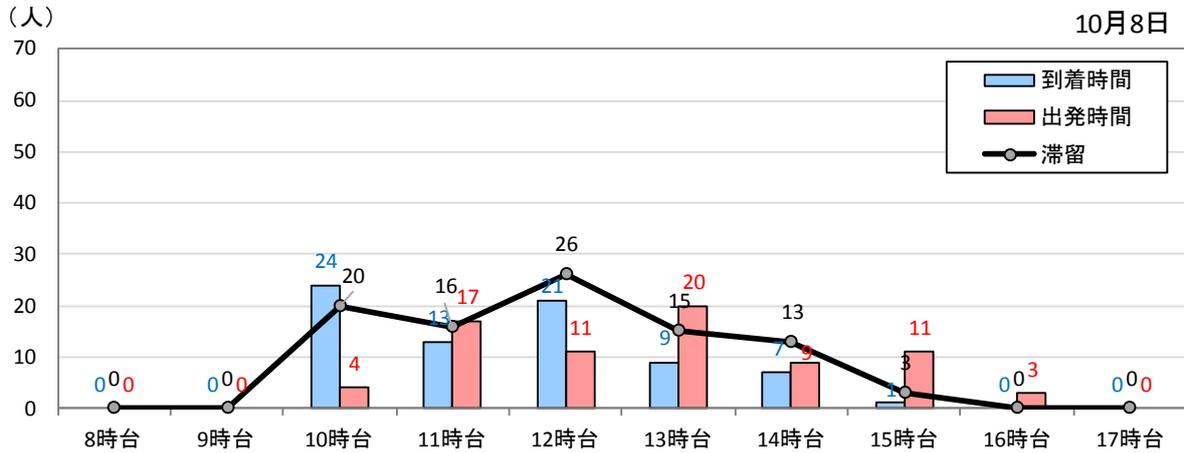
※複数回答

### ⑦観光時間

通常の日曜日（10月8日）においては、太子町への来訪は午前10時～12時、出発は11時～13時が多く、1時間程度の滞在となっている。

一方、イベント開催時（12月17日）には、来訪は朝9時～11時、出発は12時～15時が多くなっており、滞在時間が長い傾向にある。

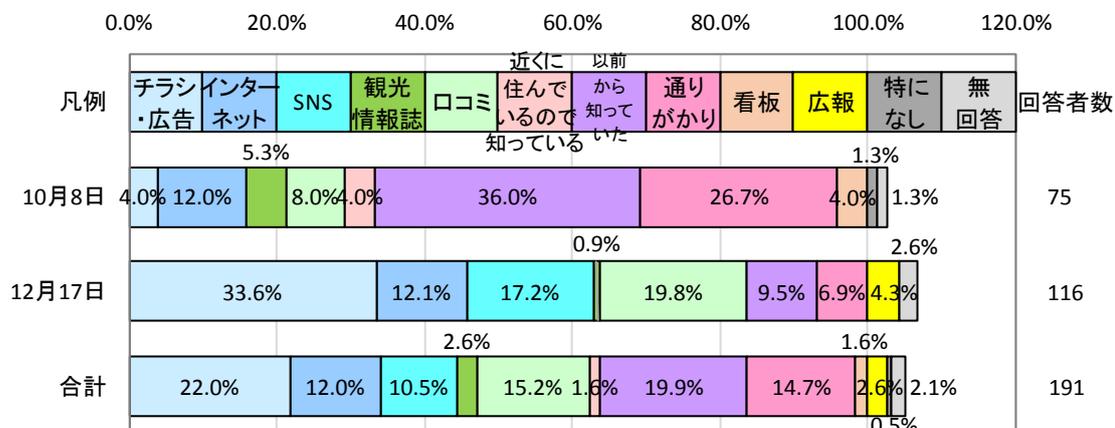
図 観光滞在時間



## ⑧情報媒体

来訪者の殆どがリピーターであり、周辺市や町内からの来訪者も多いため、「以前から知っていた」の割合が多い。イベント開催時（12月17日）においては、「チラシ・広告」からの情報取得も多い。

図 情報取得媒体



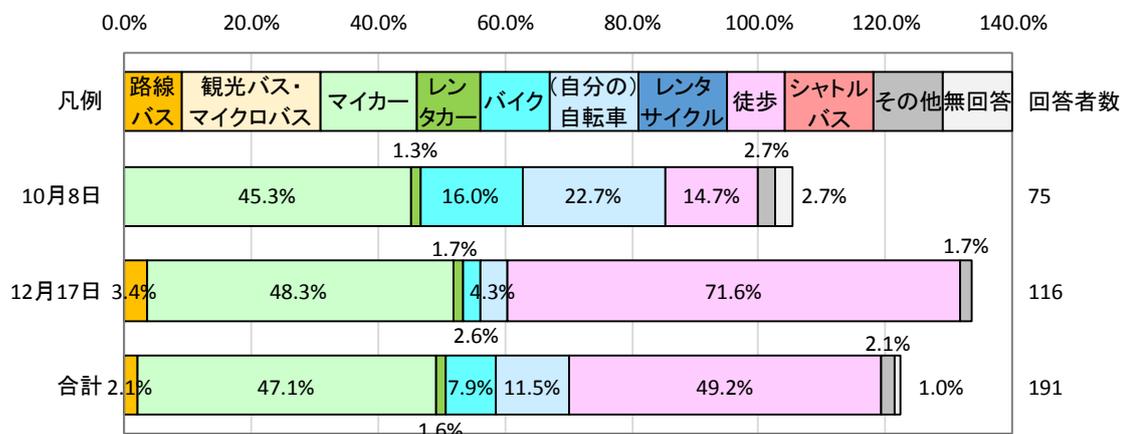
※複数回答

## (2) 太子町内での周遊

### ①交通手段

町内での周遊について、太子町への来訪交通手段と同傾向であり、来訪交通手段でそのまま回遊している来訪者が多い。

図 周遊の交通手段



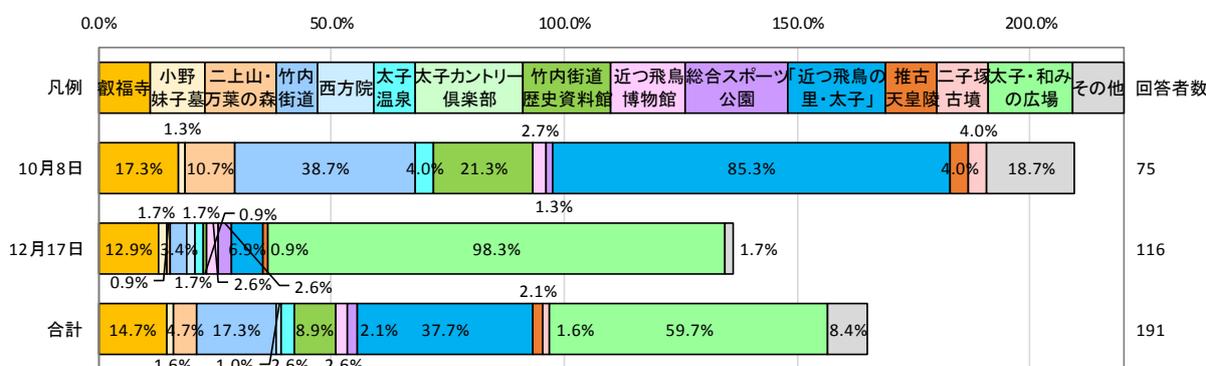
※複数回答

## ②訪問先

通常の日曜日（10月8日）においては、道の駅「近つ飛鳥の里・太子」への来訪に加え、「竹内街道」、「歴史資料館」、「叡福寺」への来訪が多い。

イベント開催時（12月17日）においても、「叡福寺」や道の駅「近つ飛鳥の里・太子」も周遊していることが分かる。

図 来訪先



## ③来訪者の公共交通や観光に対する意向

来訪者からは、バスの増便や歩道整備、公衆トイレの維持管理・増設、情報発信などに対する意見があげられた。

表 公共交通や観光に対する意向

分類	要望	10月8日	12月17日	回答数
公共交通	バスの本数を増やしてほしい。	1	19	20
	バスの路線を増やしてほしい。	0	1	1
	バス停を増やしてほしい。	0	1	1
	駅からの交通の便をよくしてほしい。	1	2	3
	電車の駅を増やしてほしい。	0	1	1
道路	自転車が走りやすい道路にしてほしい。	1	1	2
	歩道を整備してほしい。	1	3	4
	街灯が少ない。	0	1	1
道の駅・施設	道の駅を広くしたり、商品数を増やしてほしい。	3	0	3
	飲食店を増やしてほしい。	1	1	2
	太子温泉に足湯がほしい。	1	0	1
	公衆トイレを綺麗にし、増やしてほしい。	2	3	5
	駐車場を広くしたり、増やしたりしてほしい。	1	2	3
	太子・和みの広場のトイレ付近にカーブミラーを設置してほしい。	0	1	1
イベント	子供が遊べる施設がほしい。	2	0	2
	イベント情報のPRや観光案内をもっと増やしてほしい。	4	2	6
	イベントの数を増やしてほしい。	0	5	5
	イベントの時期を春にしてほしい。	0	1	1
	イベントのキャラクター投票の方法がわかりにくい。	0	1	1
イベントが楽しかった。	0	1	1	
合計		18	46	64

※特になし、無回答除く。

## IV. 地域公共交通を取り巻く課題

### (1) 公共交通を取り巻く環境

人口動向や公共交通の現況、交通流動の現況、住民アンケート調査や、路線バス利用者ヒアリング調査結果より、地域公共交通の課題を検討するため、公共交通を取り巻く環境を整理する。

#### 人口動向

##### 人口減少に転じている

- 府内でも有数の人口増加を続けていたが、平成17年の約14,500人で人口のピークを迎え、その後は減少に転じ、平成27年では約13,700人となっている。

##### 老年人口（65歳以上）が増加している

- 人口減少に伴い、これまで地域や高齢者の移動を支えてきた生産年齢人口（15～64歳）は減少傾向にあるが、老年人口（65歳以上）については増加している。高齢化率は平成27年で26%である。

##### 地区により人口構造が異なる

- 聖和台や役場周辺は人口密度が高い地区であり、畑地区と葉室地区では高齢化率が30%を超えるなど高齢化が顕著な地区となっており、同じ町内でも地区により人口構造が異なる。

#### 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

- 概ね役場を中心として、各駅を結ぶ線上にバス停があるため、町中央部・北部・西部は充実している。一方、北西部・南東部については、300m圏域から外れている居住地域がみられる。

##### 予約型乗合ワゴンが試験運行中

- 高齢者の外出支援目的のため、予約型乗合ワゴンを運行し、利用は65歳以上に限定されている。
- 利用は無料で、運行経費は全額町での負担となっている。（約6,400千円/年（平成28年度実績））

##### 総合福祉センターバスが運行中

- 総合福祉センターの利用者のための送迎バスを運行している。便により、送迎する地区は決まっており、ルートは決まっている。
- 利用は無料であり、運行経費は全額町での負担となっている。（約3,100千円/年（平成28年度実績））

## 公共交通の利用状況

### 7割が上ノ太子駅を利用しており、鉄道利用は増加傾向にある

- 利用駅は約7割が上ノ太子駅となっており、喜志駅と比較すると乗車人員は少ないものの、この10年間一貫して増加傾向にある。（上ノ太子駅約2,000人/日、喜志駅約9,000人/日）
- 上ノ太子駅までの移動として、駅から近い地区を中心に徒歩での移動が多いが、約6割が自家用車利用であり、そのうち半分が送迎となっている。
- 喜志駅までの移動としては、路線バスの利用が約4割と多くなっているが、上ノ太子駅同様、約6割が自家用車利用であり、そのうち半分が送迎となっている。

### 路線バスの認知度は高いが、日常利用は少ない

- 町民の約6割が「利用したことがある」、約3割が「利用したことはないが、バス停の場所は知っている」と回答いただき、路線バスの認知度は高いことが分かった。なお、年齢が上がるにつれて、「路線バスを利用したことがある」方の割合が高い状況である。
- しかし、日常移動の中での路線バスの利用について、平日は5%、休日は2%にとどまっており、路線バスの日常利用は少ない状況にある。「週5日以上」、「週2～4日」の高頻度の利用者は4%と少ない。

### 平日の路線バス利用は鉄道駅アクセスが多い

- 路線バス利用の9割以上が「喜志駅前」または「上ノ太子」を利用している。また、平日は約8割が町外への移動となっており、鉄道アクセスのための路線バス利用と推察できる。
- なお、休日は町内移動も多く、平日と休日で路線バスの使われ方が異なる。

### 路線バス利用者は往復ともに路線バス利用している

- 路線バス利用者は、9割以上が「行き」、「帰り」とともに路線バスを利用しており、他の交通手段を利用している割合は少ない。

### 路線バスは観光利用が少ない

- 観光客の路線バス利用が少なく、バス利用者の7%にとどまっている。

## 日常の移動状況

### 日常移動の多くが自家用車利用である

- 人口減少に伴い自家用車保有台数も減少傾向にあるが、依然、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割となっている。そのうち約2割は送迎によるものとなっている。
- 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る。

### 電車も日常的に利用している

- 近鉄電車は日常的に約9割の方が利用している。

### 約2割の移動手段がない方は、高齢女性と10歳代である

- 移動手段のない方（自家用車利用ができない方）は、70歳代、80歳代の高齢女性が大半を占めているが、ほとんどが身体的に外出できる状態である。また、自動車免許の取得をしていない10歳代も多い。

### 移動手段のない方も「家族送迎」で「自家用車」を利用している

- 移動手段のない方の日常での交通手段について、「自転車・バイク」、「自家用車（家族等に送迎）」での移動が多い状況にある。
- ただし、移動手段のない方は自動車免許を持っている方よりも、路線バス、予約型乗合ワゴンの利用頻度は高い。

## 生活利便施設

### 西端に大規模商業施設が立地予定

- 町西端に大規模商業施設が立地予定である。こういった生活利便施設へつなぐ公共交通ネットワークが確立されていない

## (2) 公共交通に対するニーズ

公共交通の利用実態や住民ニーズを把握する目的で実施した住民アンケート調査や、路線バス利用者ヒアリング調査結果、観光客ヒアリング調査より、地域公共交通の課題を検討するため、公共交通に対するニーズを整理する。

### 路線バスについて

#### 路線バスは地域に必要との認識である

- 住民の約9割が「路線バスは地域にとって必要」だと考えており、路線バスの必要性を認識している。
- 高齢者よりも高齢者の子ども世代である30～50歳代の方が、「非常に必要だと思う」割合が高い傾向にある。
- 「自分で自由に使える自動車を持っている」方でも、約9割が「路線バスは地域にとって必要」だと認識している。

#### 今後のバス運行については「現状維持のため町の支援」を期待している

- 今後の路線バスのあり方として、約半数の方から「現状維持のため町の支援が必要だ」との意見があげられた。
- 「朝夕のみの運行だけでも現状維持してほしい」と「利用が少ないのであれば、減便はしかなない」との回答が多くなった。
- 利用者の負担増加となる「運賃が高くなっても現状を維持してほしい」や「地域で負担金を出し合っても存続すべきだ」は若干少ない状況にある。
- 居住地別では、D地域(南西部)においては「地域で負担金を出し合っても存続すべき」割合が他地域よりも高い傾向にある。

#### バス利用者数を増やすためには「増便」を期待している

- 利用促進策としては、「バスの便数を増やす」との意見が最も多くなった。自由意見でも多くあげられた。
- 居住地別にみると、F地区(北部)以外では「バスの便数を増やす」、「料金を安くする」が多い傾向にあるが、路線バス運行のないF地区では「路線を増やす」との意見が最も多くなった。

#### 住民からは多様な要望がある

- 住民からの要望としては、「電車との接続改善」、「運賃の低廉化」、「運行時間帯の延長」があげられた。

#### 利用者は「増便」、「遅延改善」を要望している

- 利用者からの要望としては、「増便要望」が最も多く、次いで「遅延改善」が多い。

## 乗合ワゴン等について

### 「予約の廃止」、「利用年齢の廃止」を希望する声が多い

- 予約の手間が利用の大きな制約となっている方が多く、定時定路線での運行要望が多い。
- 65歳以下の若い方、高齢者の付き添いの方など、誰でも利用できるように、利用年齢の廃止要望が多い。

### さらなる利便性向上のための要望がある

- 自宅近くからの利用できるように「駐車場の増設」、「鉄道駅までの直通運行」を希望する声が多い。

### (3) 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する。

## 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

- 町民の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

- 町民の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

### 市民意向

- 町民の9割が路線バス維持は地域に必要なとの認識
- 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

- 西端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

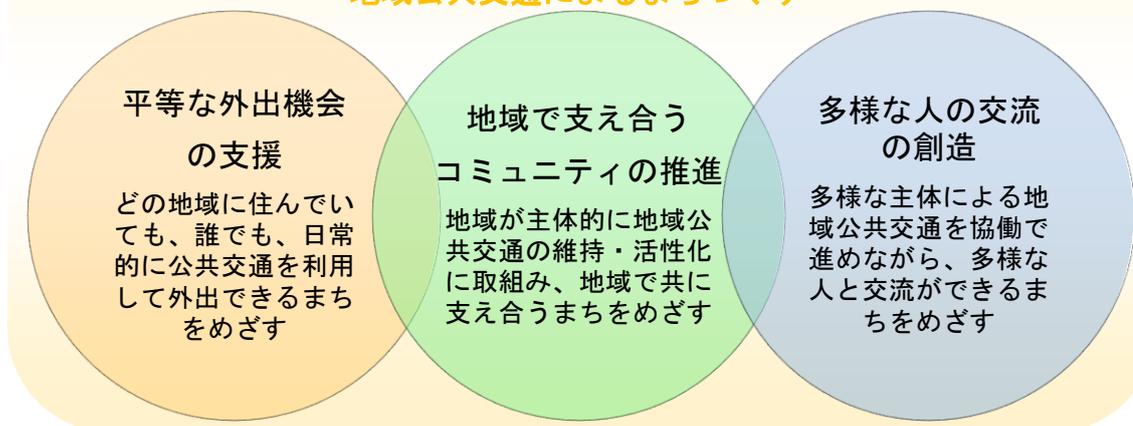
- 行政(施策の策定と実施)、交通事業者(施策への協力と業務の遂行)、住民(主体的な取り組みと施策への協力)など関係者の役割分担を明確にする必要がある。

## V. 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する。

#### 地域公共交通によるまちづくり



### 2. 基本方針

#### (1) 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する。

#### 地域や需要に即した公共交通ネットワークの形成

- 鉄道、路線バス、予約型乗合ワゴン、総合福祉センターバス、タクシーを含めて、総合的に地域公共交通のあり方を検討し再編する。
- 有効な既存公共交通（路線バス）は維持する。
- 路線バスを活かした交通体系を検討し、公共交通空白・不便地域を解消する。
- 生活利便施設への公共交通のアクセスを確保する。
- 役場など町の中心的位置・役割である施設を加味した公共交通ネットワークを検討する。
- 公共交通運行の要望がある地域については、その地域にふさわしい交通を検討する。
- 公共交通不便地域の住民が主体となり考える仕組みづくりを支援する。

#### みんなで協働して進める持続可能な公共交通の検討

- 無駄な経費をかけないよう、事業評価を行い、取り組みを進める。
- 持続可能な経費負担のあり方を検討する。
- 行政、交通事業者、住民など関係者の役割分担を明確にする。
- 住民が主体的に参画できるよう、関係者が協働して取り組みを進める。
- 住民による主体的な利用促進等の取り組みを進める。

#### 観光振興のための交通体系の検討

- 点在する観光資源へのアクセスや周遊の利便性向上のため、多様な移動手段を含めた交通体系を検討する。

## (2) 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する。

### 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。

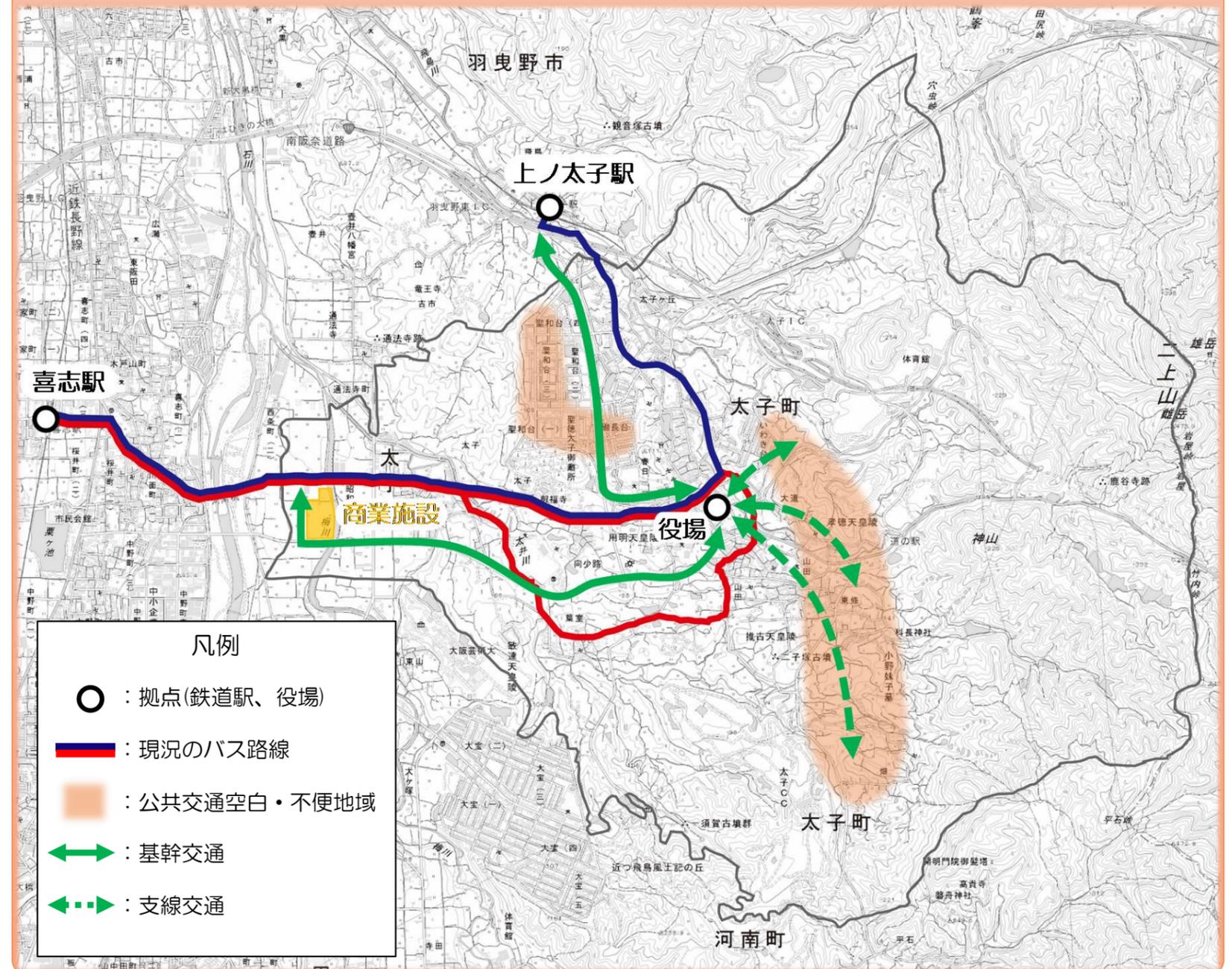
### 観光客に対する公共交通利便性の向上

- 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。