

令和6年3月

TRAIN

❖ 太子町



BUS







TAXI

一 目次 一

	,	只
第	章 計画に係る基本事項	I
١	計画策定の主旨	I
2	計画の位置づけ	2
3	計画の区域	2
4	計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2
第	2 章 地域の現況 ······	3
I	位置と地勢	3
2	人口	4
3	主要施設の立地状況	7
4	観光の現状	8
第	3 章 交通の現況と課題	0
1	町内の公共交通・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	0
2	鉄道	2
3	路線バス	4
4	鉄道・バス勢圏及び鉄道・バス空白地の状況	8
5	タクシー	9
6	公共交通事業への行政支援状況2	. 1
7	公共交通の運転手不足2	2
8	その他の移動支援策の利用状況2	3
9	その他輸送資源2	5
1	0 新たなモビリティサービス2	6
ı	I 自動車交通····································	7
I	2 太子町における移動状況2	9
I	3 公共交通を取り巻く現状と課題4	.

4章 上位・関連計画42
上位計画
2 関連計画
5章 めざす将来の公共交通
基本理念及び計画の目標
? めざす公共交通ネットワーク ······ 56
3 交通機関の役割 58
· 施策体系 ····································
5 施策・事業60
。定量的な目標と評価手法7′
6章 計画の実現に向けて
持続可能な公共交通確保のための連携 78
? 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携 78
3 計画達成状況の評価及び計画の見直し 80

第 | 章 計画に係る基本事項

| 計画策定の主旨

太子町は、町面積が 22.61 km² と、県内では播磨町、芦屋市に次いで 3 番目に小さな町域に 人口約 33,000 人が居住しています。国道 2 号や国道 179 号などの主要幹線道路を有していることから、自動車移動の利便性が高く、住民の日常的な交通手段において自動車の利用が多いまちです。路線バスが町内を縦横に運行していること、2 社のタクシー事業者が各 10 台以上の車両を保有していること、町内に鉄道駅はないものの、隣接する姫路市にある JR 網干駅 は住民の利用も多く、まちの玄関口として活用されていることなどから、比較的公共交通が充実したまちとなっています。

しかし、『第 6 次太子町総合計画』の策定時に実施した住民アンケート調査においては、「公 共交通」の重要度が最も高い反面、満足度が最も低い結果となっており、本町の公共交通は住 民の移動ニーズに十分対応できているとは言えない状況となっています。

また、新型コロナウイルス感染症の流行を契機に生活様式が大きく変化し、地域公共交通の維持確保の重要性が高まりつつあるほか、ITS*を活用した先進技術の進展や新たなモビリティサービスの進展など、交通をとりまく社会情勢も変化してきています。

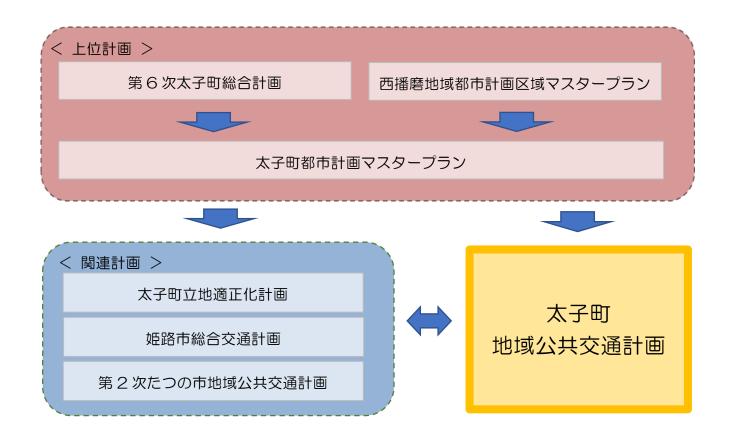
本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 [2020 年(令和 2 年)改正]に基づき、太子町内の公共交通全体のバランスを重視しつつ、利便性と持続性のある公共交通サービスを提供するために策定するものです。

※ITS(= Intelligent Transport Systems、高度道路交通システム)

最先端のエレクトロニクス技術を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、ナビゲーションシステムの高度化、有料道路等の自動料金支払いシステム(ETC)の確立、安全運転の支援、公共交通機関の利便性向上、物流事業の高度化等を図るもので、安全・快適で効率的な移動に必要な情報を迅速、正確かつわかりやすく利用者に提供することなどにより道路交通の安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上、環境保全を実現するもの

2 計画の位置づけ

本計画は、『第6次太子町総合計画』、『太子町都市計画マスタープラン』及び『西播磨地域都市計画区域マスタープラン』を上位計画、『太子町立地適正化計画』、『姫路市総合交通計画』及び『第2次たつの市地域公共交通計画』を関連計画としています。



3 計画の区域

本計画の区域は、太子町内全域(22.61km²)とします。

4 計画の期間

本計画の期間は、2024 年度(令和 6 年度)から 2033 年度(令和 15 年度)までの 10 年間とし、社会情勢に応じて見直すものとします。

第2章 地域の現況

I 位置と地勢

太子町は、兵庫県の南西部、播州平野が広がる西播磨地域の一角にあり、姫路市及びたつの市とそれぞれ接しています。東西約 6km、南北約 4km のコンパクトな町内には、国道 2 号や国道 179 号などの主要交通網が整備されており、近畿各地や西日本との広域的な移動を担っています。姫路市や阪神地区等へのアクセスの良さと自然の豊かさにより良好な住環境を維持しています。



第6章

2 人口

(1) 人口・世帯数の推移

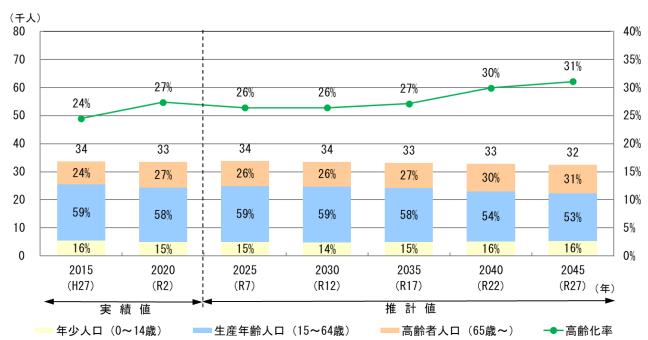
太子町の人口は、2020年(令和2年)現在で、約33千人となっています。

| 15 歳未満の年少人口割合は、2020 年(令和 2 年)で約 | 15%となっており、兵庫県下で | 15 歳 | 未満の若年人口割合が最も高い若いまちとなっています。

人口はおおむね横ばい傾向で推移しており、2045 年 (令和 27 年)には、2020 年 (令和 2 年) から約 5%減少し、32 千人程度になると予測されています。

一方で、65歳以上の高齢者人口割合(高齢化率)は、2020年(令和2年)で27%と4人に I 人が高齢者となっています。高齢化率は緩やかに上昇すると予測されており、2045年(令和 27年)には高齢化率が31%と3人に1人が高齢者になると予測されています。

< 年齢階層別人口・高齢化率の推移 >



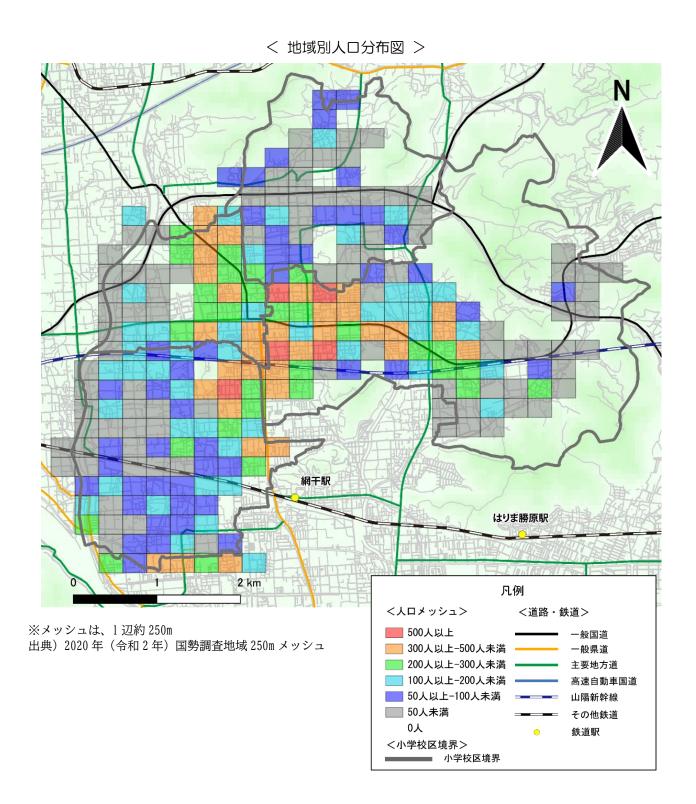
出典) 2020年(令和2年)以前:国勢調査

2025年(令和7年)以後:「太子町人口ビジョン(人口目標)」(2020年[令和2年]3月推計)

(2) 人口分布

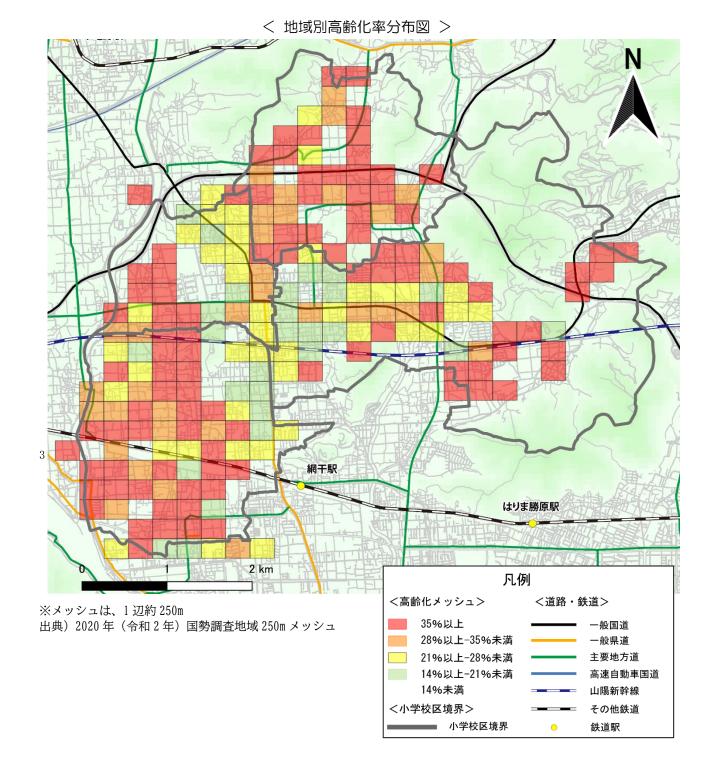
太子町の人口分布を見ると、斑鳩地区東部、太田地区西部、石海地区北東部に人口が集中しており、国道・県道沿いに人口が分布しています。一方で、国道・県道から離れた地域では50人未満(メッシュ当たり**)の低密な地域が広がっています。

高齢化率分布をみると、人口が多く分布している国道・県道沿いでは比較的低く、人口が低密な地域では35%以上(メッシュ当たり)の地域も広く見られます。



第6章

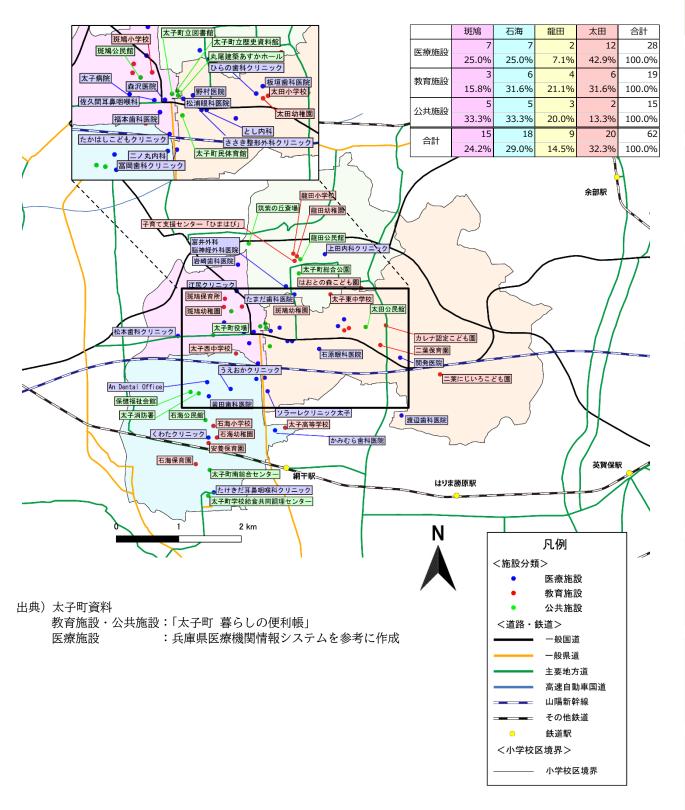
料



3 主要施設の立地状況

太子町内の主要施設は、町内の各地に立地しており、医療施設は太田地区に、教育施設は石海地区と太田地区に、公共施設は斑鳩地区と石海地区に多く立地しています。

< 施設立地状況 >



計画目標1

第6章

4 観光の現状

(I) 観光客数の推移

太子町を来訪する観光客の推移を見ると、2019 年度(令和元年度)までは年間約 100 千人を超える観光客数となっていましたが、2020 年度(令和 2 年度)に新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく減少しており、2021 年度(令和 3 年度)では 50 千人と 2017 年度(平成29 年度)の約 3 割程度になっています。

また、旅行者の内訳は日帰りが多くなっており、通過型の観光となっています。

< 観光客数の推移 >



出典)兵庫県観光客動態調査

(2) レンタサイクル

レンタサイクル事業は、JR網干駅周辺で実施されています。2022年(令和4年)I月からは 電動アシスト自転車の貸出も行っており、2022年度(令和4年度)には592人が利用していま す。

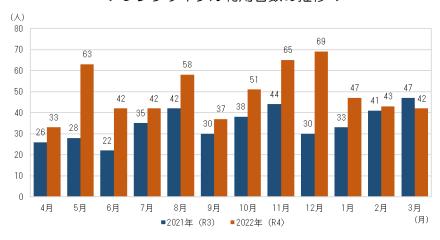
く レンタサイクルの概要 >

株式会社 国際旅行			
所 在	姫路市網干区和久 478-1 アサヒビル1F		
電話	079-273-2421		
営業時間	平日 9:30 ~ 20:30 (日・祝・年末年始休)		
	休日 9:30 ~ 15:00		
	※営業時間外は要問合せ		
利用料金	1日貸 800円		
	補償金 1,000円 ※自転車返却後に返金		
貸出台数	電動アシスト自転車 3台		

アサヒビルパーキング			
所 在	姫路市網干区和久 478-1		
電話	079-273-1151		
営業時間	7:00 ~ 21:00 (年末年始休)		
利用料金	1日貸 400円(電動アシスト自転車 800円)		
	1月貸 6,000円(電動アシスト自転車 12,000円)		
	補償金 1,000円 ※自転車返却後に返金		
貸出台数	自転車 6台		
	電動アシスト自転車 4台		

出典) 太子町所管資料

< レンタサイクル利用者数の推移 >



	年度合計利用者 数 (人)	うち電動自転車 利用者数(人)	電動自転車 利用率	備考
2021 年度(R3 年度)	416	23	5.5%	1 月より電動アシス ト自転車の貸出を開 始
2022 年度(R4 年度)	592	142	24.0%	

計画目標3

第3章 交通の現況と課題

| 町内の公共交通

太子町内には鉄道駅がないものの、隣接市町である姫路市にある JR 網干駅が町の玄関口として 姫路・京阪神地域への広域交通を担っています。

町内を運行するバスは、神姫バス | 路線(姫路駅~龍野線)、ウイング神姫 | 路線(山崎~ダイセル線)の計 2 路線が運行しています。2 路線ともに国庫協調支援(地域間幹線系統)及び太子町バス対策費補助金を受けて運行しています。

姫路駅~龍野線(姫路駅(北口)~龍野間)は、町内外の主要な拠点を東西に連絡し、通勤通学、 買物、通院などの日常利用での移動を担うだけでなく、起終点の姫路駅や龍野バス停及び経由地 の鵤バス停では、鉄道、バス路線及び地域拠点を結節しています。

山崎~ダイセル線(山崎~ダイセル前間)は、町内と宍粟市、たつの市及び姫路市網干区を南北に連絡し、JR網干駅を含む交通拠点をはじめ、山崎高校や鵤バス停・病院等の主要施設との結節により、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っています。

しかし、町内のバス交通は、事業者の運営努力だけでは公共交通の運営の維持が困難な状況にあり、地域公共交通確保維持事業を活用した財政面での行政補助等による適切な行政支援により、 運行を確保・維持していく必要があります。

タクシー事業者は町内に2事業者あり、各10台以上の車両を運行しています。

タクシーは、自家用車を保有していない人や公共交通空白地の住民などの移動手段として重要な役割を担っており、タクシー事業者との連携により利便性の高い交通環境を創出していく必要があります。

< 町内の公共交通網図 >



2023年4月現在



2 鉄道

(I) 鉄道の概要

JR 網干駅(JR 山陽本線)の運行本数は、平日上り 83 本(休日上り 80 本)、平日下り 43 本 (休日下り 43 本)、JR 太市駅(JR 姫新線)、JR 本竜野駅(JR 姫新線)で平日上下各 30 本(休 日上下各 29 本)、山電網干駅(山陽電鉄)で平日上り 80 本(休日上り 75 本)運行しています。

また、JR 網干駅は新快速・快速電車の停車駅であり、姫路・大阪方面の JR 網干駅発本数が平日運行本数の約5割を占めていることから、姫路・京阪神方面への広域移動の利便性が高くなっています。

< 太子町近隣の鉄道駅・始終発時刻・運行本数 >

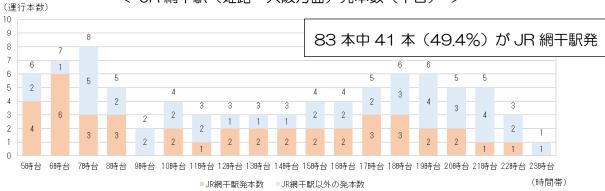
駅名	上点)(姫路・大阪方	面)	下り(上郡	• 播州赤穂 • 岡	山方面)	
例 🗖	始発	終発	本数	始発	終発	本数	
JR 網干	馬尺						
新快速	5:35(6:11)	20:55(21:21)	26本(21本)	17:17(9:20)	22:17	10本(11本)	
快速	5:06(5:07)	21:04(21:50)	30本(31本)	22:45(22:46)	0:19	3本(4本)	
普通	7:35	23:01	27本(28本)	5:39	23:38(21:51)	30本(28本)	
JR太市	JR 太市駅						
普通	6:13	22:32	30本(29本)	6:25	23:35	30本(29本)	
JR 本竜	JR 本竜野駅						
普通	6:07	22:26	30本(29本)	6:32	23:42	30本(29本)	

駅名	上り(播磨方面)				
· 问八 仁	始発	終発	本数		
山電網干	山電網干駅				
普通	5:16(5:17)	23:33	80本(75本)		

(2023年4月現在)

※始発時刻及び終発時刻、運行本数は平日と休日を併記している(括弧内は休日) 出典)JR 西日本時刻表

< JR網干駅(姫路·大阪方面)発本数(平日) >

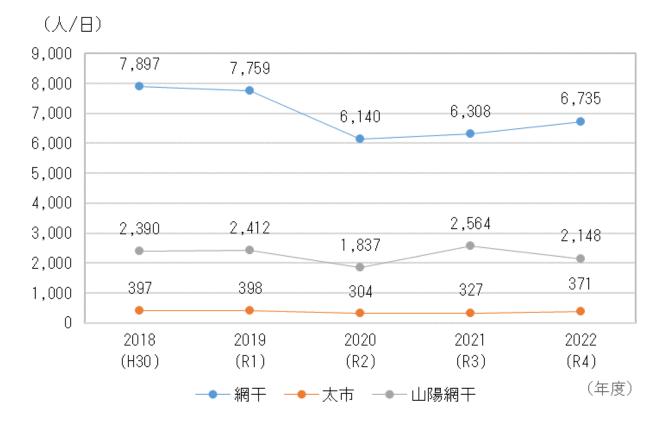


出典) JR 西日本時刻表

(2) 乗降客数の推移

駅別乗降客数をみると、2022 年度(令和 4 年度)では太子町の周辺駅(JR 網干駅、JR 太市駅、山電網干駅)では約 9,300 人/日、その内 JR 網干駅では約 6,700 人/日が鉄道を利用しています。

< 駅別乗降客数の推移 >



出典) 2021 年度(令和3年度)以前:駅別乗降客数データ(国土数値情報)

2022年度(令和4年度) : 太子町所管資料

計画目標3

3 路線バス

(I) 路線バスの概要

路線バスは、各系統で平日 22 本~31 本、休日で 12 本~25 本運行しています。 また、町内の各系統の最大運賃は 730 円~1,070 円となっています。

< 路線バスの系統と区間・運行本数・運賃 >

海尔主体	DQ (白.欠	区間	便数		最大運賃
建11土体	運行主体 路線名 区間		平日	休日	取八建貝
神姫バス	姫路駅~龍野線	姫路駅(北口)~龍野	31 本	25本	730円
ウイング神姫	山崎~ダイセル線	山崎~ダイセル前	22 本	12本	1,070円

(2024年[令和6年]3月時点)

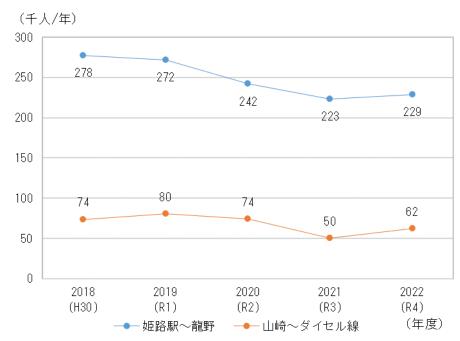
出典)神姫バス時刻表

(2) 乗車人員の推移

路線バスの乗車人員をみると、姫路駅〜龍野線は緩やかな減少傾向で推移しており、山崎〜ダイセル線ではおおむね横ばい傾向で推移しています。

2020年度(令和2年度)には新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が減少しており、2022年度(令和4年度)ではやや回復しているものの、2020年度以前の利用者数には戻っていません。

< 路線バス乗車人員の推移 >



※各年度の集計期間は、前年 10 月 1 日から当年 9 月 30 日まで 出典)太子町所管資料

章

計画目標3

(3) バス停留所整備状況

太子町内及び JR 網干駅では、姫路駅〜龍野線で 12 箇所、山崎〜ダイセル線で 7 箇所のバス停留所が設置されており、一部のバス停ではベンチや上屋が整備されています。

また、バス停周辺施設の取組として、兵庫スバル自動車太子店ではバス停に腰掛け*'を設置しているほか、マルナカ太子店、丸尾建築あすかホールでは駐輪場の利活用(サイクル&ライド)を実施しています。

< バス停留所整備状況 >

バス停留所	路線	上下	ベンチ	上屋
青山ゴルフ場	姫路駅〜龍野線(神姫バス)	上り	なし	なし
月田コルノ坳	メロッツ HE まいがく (上水に) ハンク	下り	なし	なし
Ш⊞	 姫路駅〜龍野線(神姫バス)	上り	2基	なし
		下り	1基	あり
北山	姫路駅〜龍野線(神姫バス)	上り	1基	なし
		下り	なし	なし
原西	姫路駅~龍野線(神姫バス)	上り	なし	なし
		上り	なし 1基	なしなし
黒岡	姫路駅~龍野線(神姫バス)	トアり	なし	なし
		上り	なし	なし
太田	姫路駅~龍野線(神姫バス)	下り	なし	なし
		上り	1基	なし
太田小学校前	姫路駅〜龍野線(神姫バス)	下り	なし	なし
	姫路駅〜龍野線(神姫バス)	上り	2基	あり
中出屋敷		下り	1基	なし
*+0	+F-00-F-0 +- m2/4 / / / / / / / / / /	上り	なし	なし
東南□	姫路駅〜龍野線(神姫バス)	下り	なし	なし
ちさかま リ 並	カエロタ 田口 - ・・ 辛与田マ 4 仲 (ナウカカエ ・ バ・フ)	上り	1基※2	あり**2
あすかホール前	姫路駅〜龍野線(神姫バス)	下り	なし	なし
角鳥	姫路駅~龍野線(神姫バス)	上り	なし	なし
光 间	山崎〜ダイセル線(ウイング神姫)	下り	なし	なし
太子	姫路駅〜龍野線(神姫バス)	上り	なし	なし
X J	山崎〜ダイセル線(ウイング神姫)	下り	なし	なし
 東南西□	 山崎〜ダイセル線(ウイング神姫)	上り	1基	なし
X1000		下り	なし	なし
立岡	 山崎〜ダイセル線(ウイング神姫)	上り	なし	なし
<u> </u>		下り	なし	なし
大谷	 山崎〜ダイセル線(ウイング神姫)	上り	なし	なし
		下り	なし	なし
糸井	 山崎〜ダイセル線(ウイング神姫)	上り	なし	なし
		下り	なし	なし
JR 網干駅前	山崎〜ダイセル線(ウイング神姫)	上り 下り	1基	あり あり
		トり	1基	עינע

^{※1} 店舗の植栽の一部に腰掛けることができるスペースを設置している。

^{※2} あすかホール前バス停(上り)では、上屋のある施設入口にベンチを設置している。

6

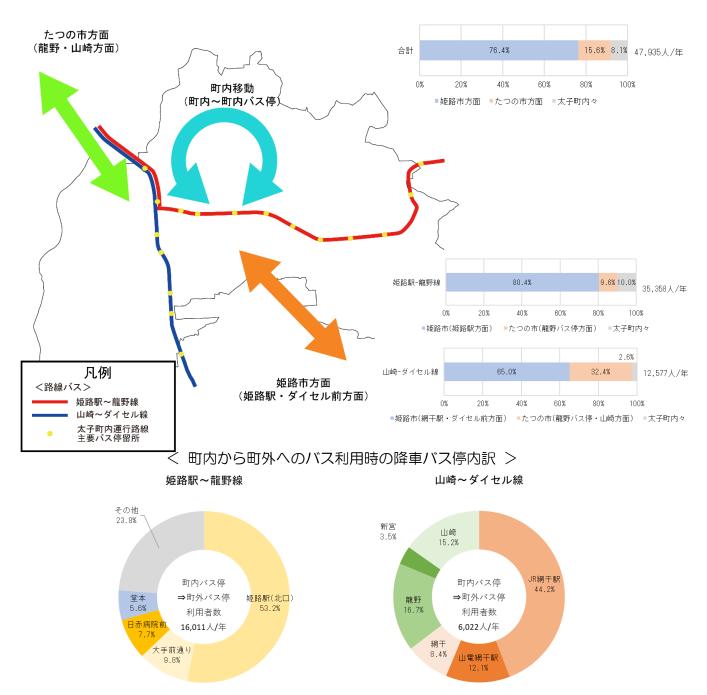
章

(4) バス IC データによる移動状況分析

バス IC データからバス利用者の移動状況をみると、交通系 IC によるバス利用者 47,935 人/年のうち、姫路市方面との移動は 76.4%、たつの市方面との移動は 15.6%、太子町内での移動は 8.1%となっており、バス利用者の多くが姫路市との移動に利用しています。

また、太子町から町外への移動時の降車バス停をみると、山崎〜ダイセル線では「JR 網干駅」が 44.2%、姫路駅〜龍野線では「姫路駅(北口)」が 53.2%と比較的多くなっており、路線バスと鉄道を乗り継いで移動されていることがうかがえます。

< バスIC データ 流動状況 >



出典) 路線バス IC データ (神姫バス・ウイング神姫)

5

章

4

参考資料

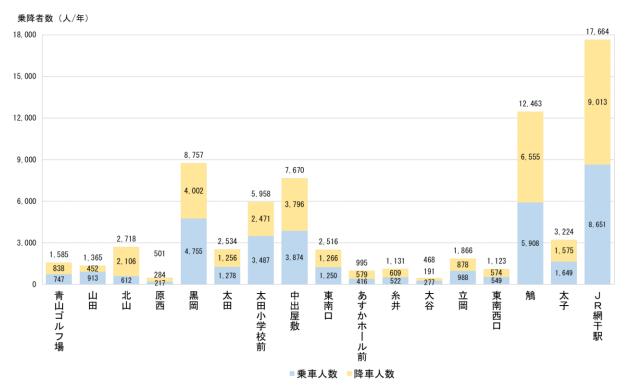
第

バス停別の乗降者数をみると、「JR 網干駅」が 17,664 人/年と最も多く、次いで「鵤」が 12,463 人/年、「黒岡」が 8,757 人/年と多くなっています。

他の交通手段との乗り換えができるバス停や、学校などの主要施設が付近にあるバス停で乗降 者数が多くなっています。

また、「太田小学校前」から小学生が通学に多く利用しており、「北山」では乗車人数が 612 人/年、降車人数が 2,106 人/年と降車人数が多くなっています。

< バス停別の乗降者数 >



出典)路線バスICデータ(神姫バス・ウイング神姫)

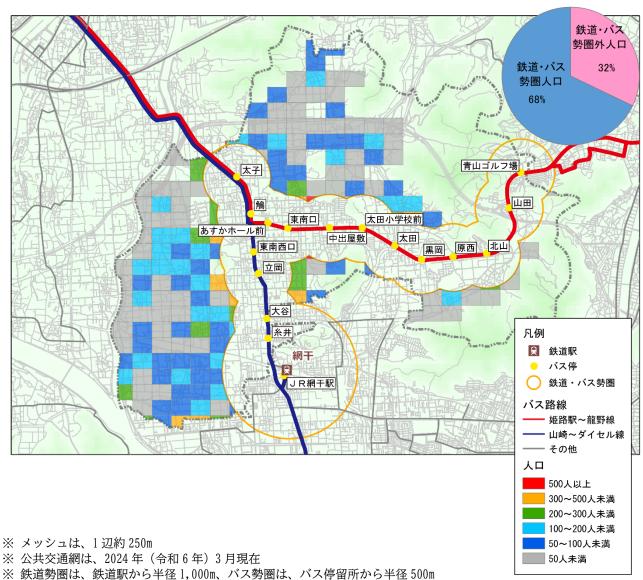
計画目標ク

4 鉄道・バス勢圏及び鉄道・バス空白地の状況

鉄道駅から半径 1,000m、バス停から半径 500m を鉄道・バス勢圏とすると、鉄道・バス勢圏 圏内の人口(鉄道・バス勢圏人口)は約7割となっています。

鉄道・バス勢圏外の人口(鉄道・バス空白地人口)は龍田地域、石海地域西部及び南部に分布し ており、公共交通ではタクシー、それ以外では自家用車や家族等による送迎により移動手段が確 保されていると考えられます。

< 鉄道・バス勢圏 >



- ※ 2020年(令和2年)国勢調査地域メッシュ統計より人口を鉄道勢圏、バス勢圏で面積按分して算出
- 出典) 2020年(令和2年) 国勢調査地域メッシュ統計

5 タクシー

(1) タクシーの概要

太子町内では、2社のタクシー事業者が営業所を設置しています。

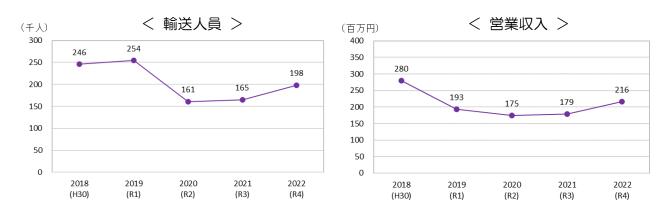
各事業者は 10 台以上の車両を保有しており、鵤バス停の近辺でタクシー乗り場を整備しています。

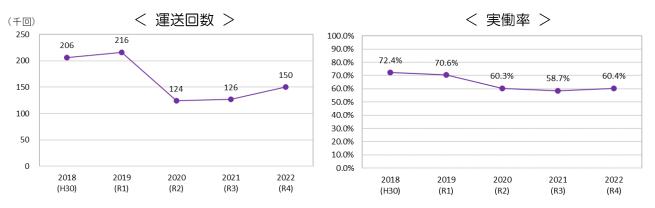
< 町内のタクシー事業者概要 >

事業所名	所在	保有台数
太子タクシー株式会社	太子町鵤 1315-1	13台
富士交通株式会社	太子町鵤 1254-3	22台

(2) タクシーの利用状況

輸送人員、運送回数、実働率は、2020年度(令和2年度)の新型コロナウイルス感染症の影響を受けて大きく減少しており、2022年度(令和4年度)では回復傾向にあるものの、2019年度(令和元年度)の実績以下の水準となっています。





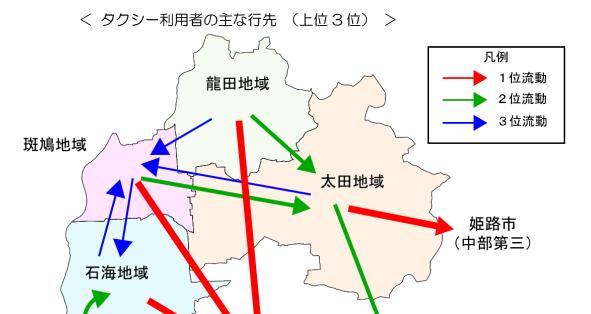
出典) 太子町所管資料

※輸送人員・営業収入・運送回数は、町内のタクシー事業者 2 社の合計、実働率は町内のタクシー事業者 2 社の平均 を使用している。

(3) タクシー利用者の移動状況

タクシー利用者の主な行先をみると、斑鳩地域、石海地域、龍田地域では姫路市(西姫路)地域が多く、太田地域では姫路市(中部第三)地域が多くなっています。

主な目的地は、姫路市方面では JR 網干駅、ツカザキ病院、姫路赤十字病院が多く、太子町内では太子病院や鵤 (バス停、タクシー乗り場等) が多くなっています。



姫路市

(広畑区・大津区)

【斑鳩地域】

降車が多い地域	利用者数	割合	主な目的地
1位 姫路(西姫路)	422	48.6%	JR網干駅、ツカザキ病院
2位 太田地域	128	14. 7%	東保、太田
3位 石海地域	117	13. 5%	老原、立岡、船代
全体	869	100.0%	_

姫路市 (西姫路)

【石海地域】

<u> 177</u>	【有海地域】						
	降車が多い地域		割合	主な目的地			
1位	姫路 (西姫路)	541	45.0%	JR網干駅、ツカザキ病院			
2位	石海地域	186	15. 5%	蓮常寺、大谷、糸井			
3 位	斑鳩地域	117	9. 7%	太子病院、鵤			
全体		1, 201	100.0%	_			

【太田地域】

[XX = -0-XX]						
	降車が多い地域	利用者数	割合	主な目的地		
1位	姫路(中部第三)	422	40.8%	日本赤十字社 姫路赤十字病院		
2位	姫路(広畑区・大津区)	128	12. 4%	大津		
3位	斑鳩地域	128	12. 4%	太子病院、鵤		
全体		1, 035	100.0%	_		

【龍田地域】

	降車が多い地域	利用者数	割合	主な目的地
1位	姫路 (西姫路)	28	26. 7%	JR網干駅
2位	太田地域	26	24. 8%	太田、東出
3位	斑鳩地域	13	12. 4%	鵤
全体		105	100.0%	<u> </u>

※利用者数は1か月分(2022年[令和4年度]11月)の利用者を集計している。

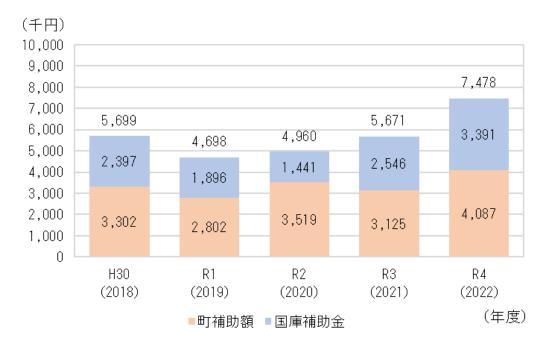
出典) タクシー事業者提供資料

6 公共交通事業への行政支援状況

太子町では、公共交通事業に対して年間約 4,700 千円~7,500 千円の行政支援を行っており、 2022 年度(令和 4 年度)では約 7,500 千円となっています。

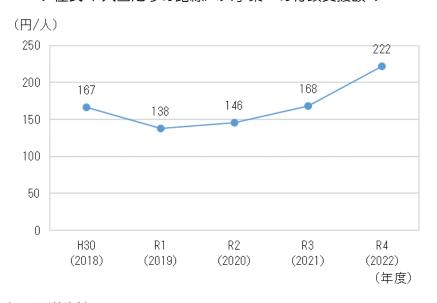
太子町に居住する住民 | 人当たりでは、2019 年度(令和元年度)以降増加傾向で推移しており、2022 年度(令和 4 年度)では 222 円/人となっています。

< 路線バス事業への行政支援額 >



※ 行政支援額は、国庫補助金及び太子町補助額を指す。 出典)太子町所管資料

< 住民 1 人当たりの路線バス事業への行政支援額 >



出典)太子町所管資料 人口は太子町統計より、各年4月1日のデータを使用

計画目標1

第6章

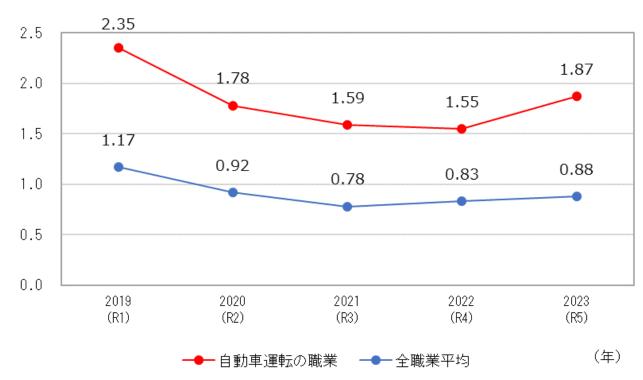
7 公共交通の運転手不足

国内では自動車運転の職業の人手不足が社会問題となっており、2024 年(令和 6 年)に予定されている労働規制強化によりドライバー不足が一層深刻化すると予想されています。

兵庫県における自動車運転の職業の有効求人倍率は 1.87 となっており、全職業平均の約 2 倍となっています。

町内のバス事業者においてもドライバー不足が大きな問題となっており、継続的な公共交通運営に向けたドライバーの確保が求められています。

< 兵庫県における自動車運転の職業の有効求人倍率 >



出典) 労働市場 月報 ひょうご 各年4月(厚生労働省 兵庫労働局)

8 その他の移動支援策の利用状況

(1) 移動支援策の概要

太子町では、高齢者や障害者等の移動困難者に対し、タクシー利用時の運賃助成を行う移動支援策を実施しています。

< 移動支援策の概要 >

事業名	概要
	【対象】
やすらぎタクシー	【刈家】 町内に住民票があり現に居住している人で、次のいずれかに該当する世帯。
運賃助成事業	(1) 満70歳以上の単身世帯
(高齢者)	(2) 満 70 歳以上の高齢者を含む 65 歳以上で構成する高齢者世帯 (3) 上記(1)および(2)の世帯で、満 18 歳未満または障害者を養育している世帯
	(3) 上記(1)および(2)の世帯で、満 18 歳未満または障害者を養育している世帯 ※老人ホームなどの入所者、障害者タクシー運賃助成事業の助成対象世帯、自動 車(二輪車を除く)所有世帯は除く 【助成内容】
	• 町と契約しているタクシー会社で利用できる利用券(1 枚 500 円分)を交付します。
	・対象高齢者本人が、町の契約しているタクシー会社を利用する場合に、乗車 1 回につき 1 枚使用でき、500 円分の助成をします。
	• 1 乗車の運賃が 1,000 円以上 1,500 円未満の場合は 2 枚、1,500 円以上の場合は 3 枚を限度として利用できます。
	・4 月交付の場合で最高 30 枚交付します。
	・5月以降の申請(更新申請を含む)は、申請月から3月末日までの期間に応じて、月割りで1カ月あたり2.5枚交付します。端数は切り上げます。
	・、月割りと1カ月めたりと、3枚交別します。 端数は切り上げます。 ・証明書および利用券の有効期限は、当該年度の末日(3月末日まで)です。引
	・
やすらぎタクシー	【対象】
	町内に住民票があり現に居住している人で、次のいずれにも該当する人。
助成事業	(1) 身体障害者手帳 1 級・2 級、療育手帳 A 判定、精神障害者保健福祉手帳 1
(障害者)	級のいずれかに該当する人で、在宅生活をしている人 (2) 上記(1)に該当する人が所有する自動車、その人の生計同一者の運転する自
	位 工品(17)に殴当する人のが同する自動車、この人の工品同じ自動車税を含 動車、又はその人の常時介護者が運転する自動車が自動車税(軽自動車税を含
	む)の減免を受けていない、又は自動車を所有していない人
	(3) 上記(1)に該当する人の世帯員が、高齢者タクシーの助成を受けていない人
	※障害者施設入所している人は除く
	【助成内容】
	• 町と契約しているタクシー会社で利用できる利用券(1 枚 500 円分)を交付 します。
	・対象障害者本人が、町の契約しているタクシー会社を利用する場合に、乗車 1
	回につき 1 枚使用でき、500 円分の助成をします。
	• 1 乗車の運賃が 1,000 円以上 1,500 円未満の場合は 2 枚、1,500 円以上の
	場合は3枚を限度として利用できます。
	◆ 4 月交付の場合で最高 48 枚交付します。 ◆ 5 月以降の申請(更新申請を含む)は、申請月から 3 月末日までの期間に応じ
	- 10月以降の中間(更新中間を30万は、中間月かり3月末日は100期間に応じて、月割りで1カ月あたり4枚交付します。端数は切り上げます。
	・証明書および利用券の有効期限は、当該年度の末日(3月末日まで)です。

計画目標3

(2) 利用状況の推移

やすらぎタクシー券(高齢者)の交付件数は、増加傾向で推移しており、2022 年度(令和 4 年度)では約 20,000 枚(約 1,000 万円)を交付し 67.0%が利用されています。

やすらぎタクシー券(障害者)の交付件数は、微減傾向で推移しており、2022 年度(令和 4 年度)では約 2,700 枚(約 135 万円)を交付し 64.8%が利用されています。

< やすらぎタクシー券(高齢者・障害者)利用状況 >



出典) 太子町所管資料

資料

第 6

9 その他輸送資源

太子町内では、スクールバス、事業所の送迎バス、病院送迎バスなどが運行されています。

< その他輸送資源 >

施設名	分類	対象者	備考
兵庫県立西はりま特別支援学校	スクールバス	通学学生	
相生学院高等学校	スクールバス	通学学生	
網干自動車教習所	送迎バス	施設利用者	
ツカザキ病院	病院送迎バス	通院利用者	JR 網干駅・三栄会広畑病院 に発着 (太子町内を運行しない)
三栄会広畑病院	病院送迎バス	通院利用者	ツカザキ病院に発着 (太子町内を運行しない)
あぼし診療所	病院送迎バス	通院利用者	JR 網干駅に発着 (太子町内を運行しない)

10 新たなモビリティサービス

国土交通省では、2030年(令和 12年)までに高速道路での自動運転レベル 4(特定条件下における完全自動運転)の実現をめざしています。

兵庫県内では、播磨科学公園都市において 2018 年度(平成 30 年度)から自動運転や MaaS* の社会実験を実施しているほか、神戸市や三田市でも自動運転の実証実験を実施しています。

※MaaS は、Mobility as a Service の呼称で、利用者の移動ニーズに対応して、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、検索・予約・決済等を一括で行うサービス

< 官民 ITS*構想・ロードマップ 2020 >



出典) デジタルを活用した交通社会の未来 2022 (デジタル社会推進会議幹事会)

< 県内での MaaS・自動運転・新型モビリティの事例 >

			県内での事例			
	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
大阪府、京都府、 兵庫県、奈良県、 滋賀県、三重県、 和歌山県及び 愛知県の一部						[日本版MaaS] 関西MaaS 機能高度化事業
淡路市						自動運転型 グリーンスロー モビリティ
三木市	自動運転					
神戸市		[日本版MaaS] 自動運転	[日本版MaaS] 自動運転	自動運転	自動運転	自動運転
養父市			[地域新M a a S] モビリティでの サービス提供			
三田市			自動運転		自動運転	自動運転
播磨科学公園都市	自動運転	自動運転	自動運転・MaaS 新型モビリティ	[地域新MaaS] MaaS・ 新型モビリティ	M a a S・ 新型モビリティ	

[日本版MaaS]:国土交通省「日本版MaaS推進・支援事業」対象地域 [地域新MaaS]:経済産業省「地域新MaaS創出推進事業」対象地域

第6章

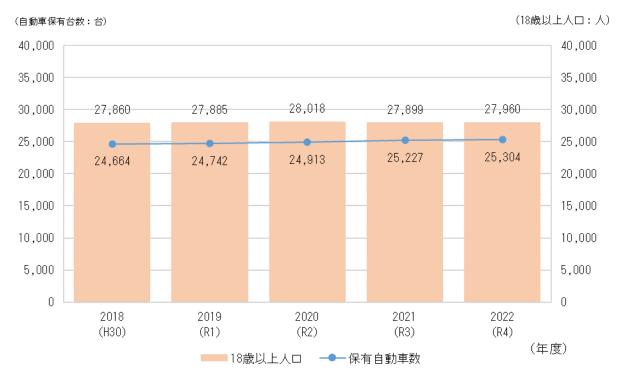
料

|| 自動車交通

自動車の保有台数は、横ばい傾向で推移しています。

また、自動車運転免許を保有できる 18 歳以上人口についても同様に横ばい傾向となっています。

< 自動車保有台数・18 歳以上人口推移 >



出典)自動車保有台数:兵庫県市区町別主要統計指標

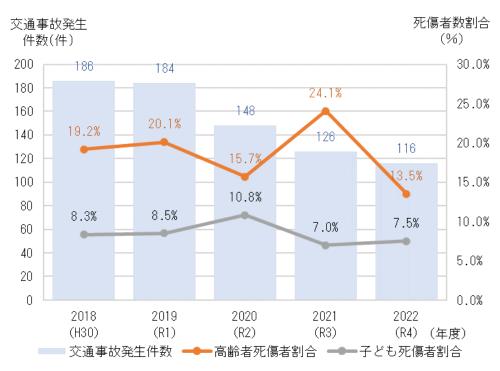
18 歳以上人口 :太子町年齢別人口統計

6章

太子町内の交通事故発生件数をみると、2020年度(令和2年度)以降減少傾向で推移していますが、高齢者及び子どもの死傷者数割合は増減を繰り返しながらおおむね横ばい傾向で推移しています。

たつの警察署管内の免許返納者数は、2019 年度(令和元年度)以降微減傾向で推移しています。

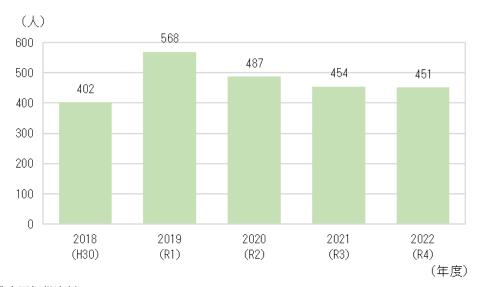
< 太子町内の交通事故発生 >



出典)交通事故発生件数:市区町別・類型別道路別等事故発生状況(兵庫県警察) 交通事故死傷者数:市区町別・類型別道路別等事故発生状況(兵庫県警察)

※子ども死傷者数は15歳以下の死傷者数を示している。

< たつの警察署管内の運転免許返納者数推移 >



出典) たつの警察署提供資料

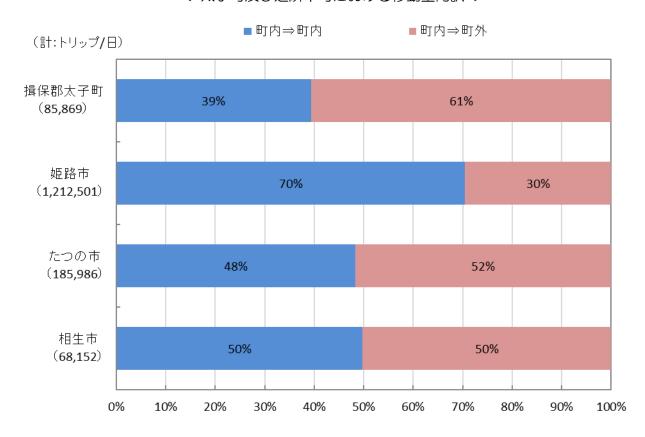
12 太子町における移動状況

(1) パーソントリップ調査結果分析

太子町の総トリップ数は、約86,000トリップ/日となっています。

近隣市町と移動量の内訳を比較すると、太子町では町内の移動が 39%と少なくなっており、近隣市町と比べて近隣他市町への移動が多くなっています。

< 太子町及び近隣市町における移動量内訳 >



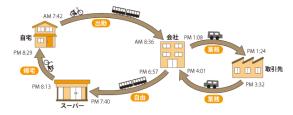
出典) 2021 年度(令和3年度)近畿圏パーソントリップ調査

※トリップ:人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位のこと。 移動の目的が変わるごとに1つのトリップとして数える。 例えば、朝自宅を出て会社に到着し、夕方に会社を出て自宅に帰った場合は、 出勤1トリップ、帰宅1トリップの合計2トリップとなる。

■ パーソントリップ調査とは

< パーソントリップ調査の調査対象イメージ >

(パーソン=人、トリップ=動き)が示す通り、「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の 1 日のすべての動きをとらえるサンプル調査です。



人の動き(地域別・交通手段別等の交通実態)を総合的に把握する唯一の調査であり、 交通計画、道路計画、防災計画等の検討のための基礎資料として活用されています。

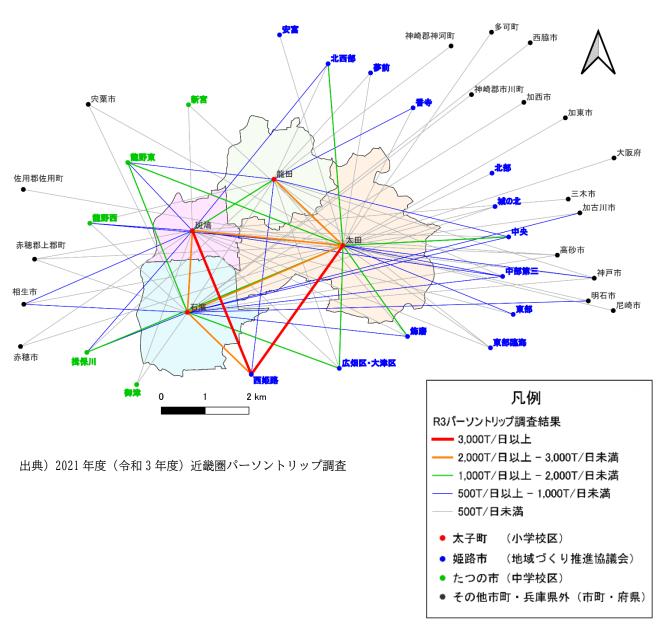
出典) 京阪神都市圏交通計画協議会

6

太子町関連トリップ[※](出発地又は目的地が太子町内の移動)をみると、最も移動量が多いのは 太田地域-姫路市間への内外トリップで約 12,863 トリップ/日であり、その内約 3,588 トリップ /日が西姫路地域(JR 網干駅周辺)に移動しています。

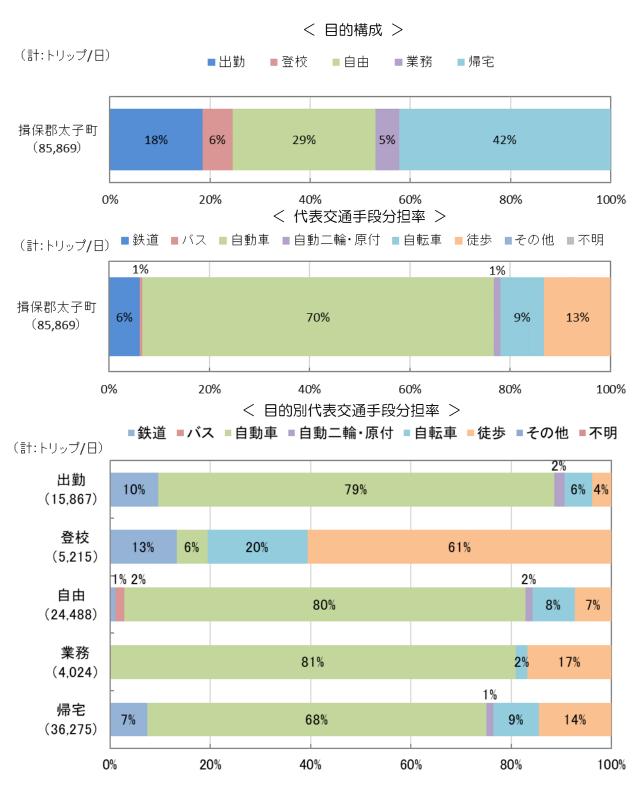
町外への移動では、姫路市やたつの市への移動が多く、次いで加古川市、神戸市や相生市との移動が多くなっています。

< 太子町内に出発地又は目的地のある人の動き >



参考資料

太子町関連トリップの目的構成をみると、帰宅以外では自由が 29%、出勤が 18%と多くなっています。代表交通手段分担率は、自動車が 70%と最も多くなっています。鉄道・バスの分担率は合計しても 1 割未満となっています。目的別代表交通手段分担率をみると、鉄道の利用は登校で 13%、出勤で 10%となっており、バスの利用は自由で 2%となっています。

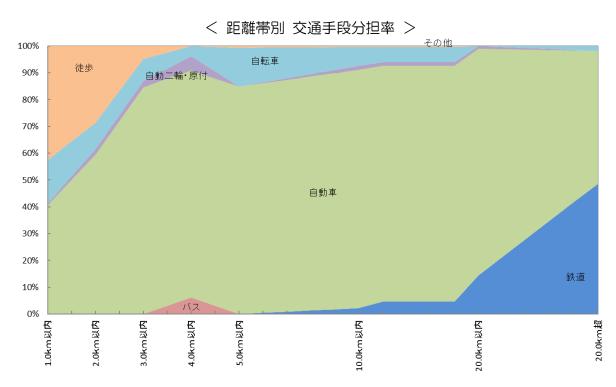


出典) 2021 年度(令和3年度)近畿圏パーソントリップ調査

第6章

太子町関連トリップの移動距離帯別代表交通手段は、どの距離帯でも自動車を利用する傾向が 高くなっています。

2.0km 以内の短距離では徒歩、20.0km 以上の長距離では鉄道の利用が多くなる一方で、バス利用は全体的に少なくなっており、移動距離と公共交通機関の特性に応じた交通手段の分担を図る交通体系の確立が求められます。



出典) 2021 年度(令和3年度)近畿圏パーソントリップ調査

< 太子町からの距離帯イメージ >



第

(2) バス利用者アンケート調査結果分析

太子町内を運行する路線バス利用者を対象に、アンケート調査を実施しました。

< バス利用者アンケート調査結果概要 >

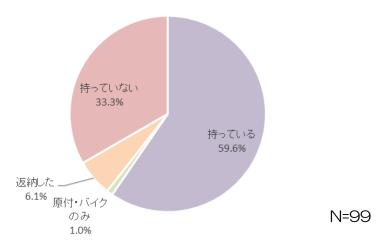
調査対象	太子町内の路線バス運行路線の利用者(町内で乗降する方)
	(1) 姫路駅〜龍野線 [姫路駅(北口)-龍野] (神姫バス運行路線)
	(2) 山崎〜ダイセル線 [山崎-ダイセル前] (ウイング神姫運行路線)
調査方法	調査員がバス車内でアンケート調査票を配布し、車内で回収
調査日	2023年(令和5年)7月12日(水)
回答状況	(1) 姫路駅〜龍野線 [姫路駅(北口)-龍野] (神姫バス運行路線)
	調査日当日に運行する路線バス 29 本で調査実施し、76 枚回収
	(2) 山崎〜ダイセル線[山崎-ダイセル前](ウイング神姫運行路線)
	調査日当日に運行する路線バス 21 本で調査実施し、33 枚回収
	合計: 109枚

バス利用者の運転免許保有状況をみると、運転免許を持っている人*¹が 60.6%、持っていない人*²が 39.4%となっています。

また、バスが利用できない場合の代替交通手段では、免許保有者は「自分で運転して行く」が 31.6%、免許非保有者は「送迎してもらう」が30.8%と多くなっており、路線バスが自家用車利 用の抑制につながっていることがうかがえます。

- ※1 「持っている」「原付・バイクのみ」と回答した方の合計
- ※2 「返納した」「持っていない」と回答した方の合計

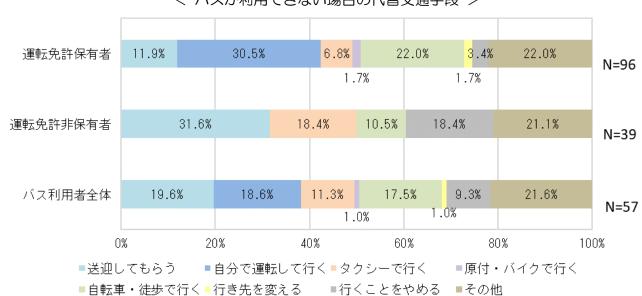
< バス利用者の運転免許保有状況 >



■ 持っている ■ 原付・バイクのみ ■ 返納した ■ 持っていない

不明・未回答 10 件を除く

< バスが利用できない場合の代替交通手段 >

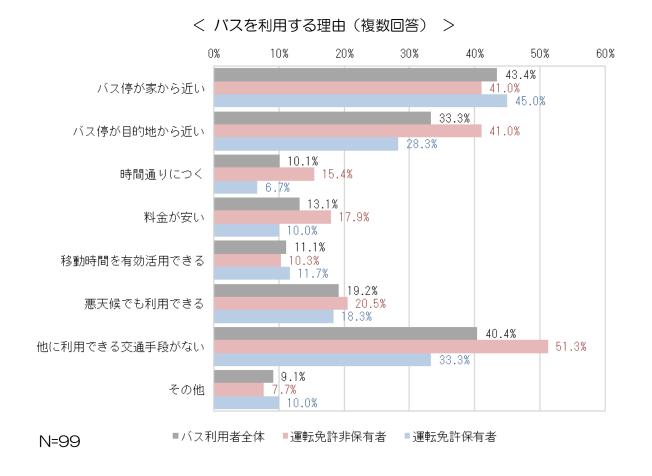


不明・未回答 13 件を除く

第6章

バスを利用する理由について、免許保有者は「バス停が家から近い」が 45.0%、免許非保有者は「他に利用できる交通手段がない」が 53.8%と多くなっています。

免許非保有者にとって、バス交通はなくてはならない交通手段となっていることがうかがえます。



不明・未回答 10 件を除く

章

(3) 住民アンケート調査結果分析

公共交通のあり方や日頃の移動状況について、太子町内に在住する住民を対象に住民アンケート調査を実施しました。

< 住民アンケート調査結果概要 >

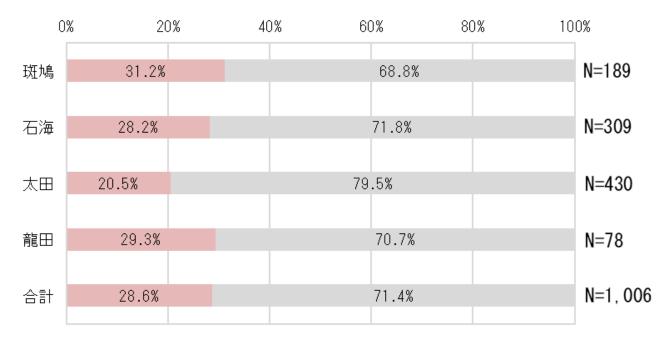
調査対象	町内に在住する 1,767 世帯			
調査方法	郵送により調査票を配布・回収			
	回収率向上のため、1 世帯当たり調査票を3 枚封緘			
	(3 枚×1,767 世帯=5,301 枚)			
調査期間	2023年(令和5年)7月25日(火)~			
	2023年(令和5年)9月 5日(木)			
回答率	回収世帯数:841世帯(47.6%)			
	回収枚数:1,068 枚			

第6章

自家用車が利用しづらい「クルマ移動制約者^{*}」をみると、太子町内では約3割がクルマ移動制約者となっています。

地域別に見ても、全ての地域で約2割~3割がクルマ移動制約者となっています。

< 地域別クルマ移動制約者 >



■クルマ移動制約者 ■それ以外

不明・未回答 62 件を除く

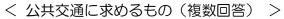
※クルマ移動制約者:「自動車運転免許を持っていない」又は「自分が主に運転する車がない」と回答した方。

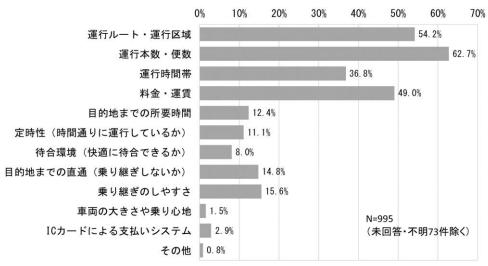
6

公共交通に求めるものについて、住民全体では「運行本数・便数」が 62.7%と最も多く、次いで「運行ルート・運行区域」が 54.2%、「料金・運賃」が 49.0%と多くなっています。

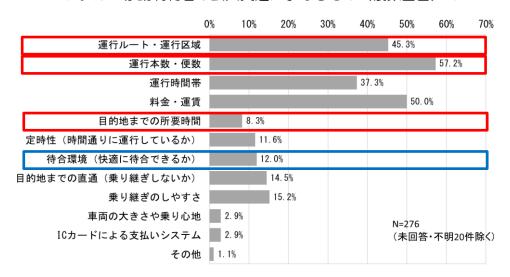
クルマ移動制約者においては、住民全体と比較して「運行ルート・運行区域」(-8.9%)、「運行本数・便数」(-5.5%)、「目的地までの所要時間」(-4.1%) は割合が低くなっており、「待合環境」(+4.0%) は割合が高くなっています。

これは、クルマ移動制約者が高齢者等で比較的時間に余裕のある移動を行っている一方で、高 齢化による体力の低下により待合環境の快適性を重要視しているためと考えられます。





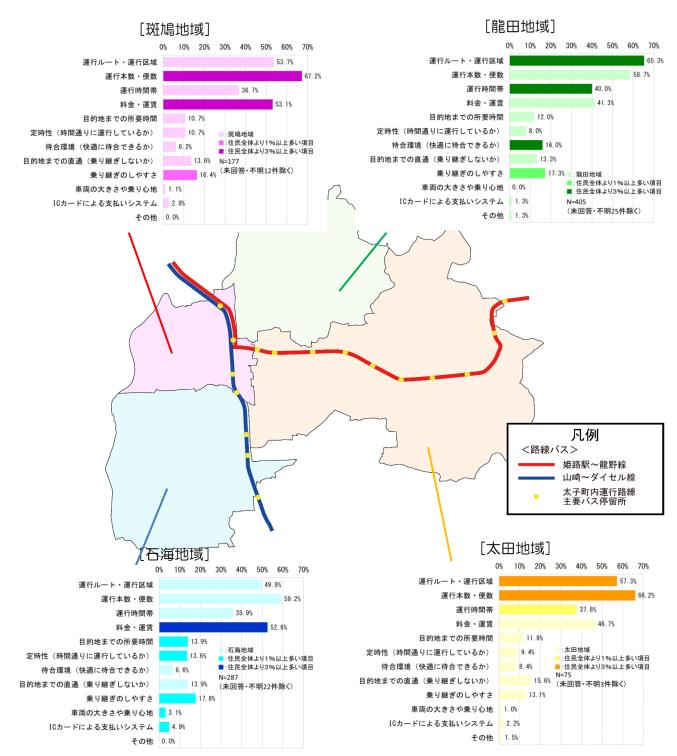
< クルマ移動制約者が公共交通に求めるもの(複数回答) >



:住民全体と比較して、クルマ移動制約者の回答割合が4%以上低い項目:住民全体と比較して、クルマ移動制約者の回答割合が4%以上高い項目

公共交通に求めるものを地域別にみると、斑鳩地域では「運行本数・便数」(67.2%)、「料金・運賃」(53.1%)、石海地域では「料金・運賃」(52.6%)、太田地域では「運行ルート・運行区域」(57.3%)、「運行本数・便数」(66.2%)、龍田地域では「運行ルート・運行区域」(65.3%)、「運行時間帯」(40.0%)、「待合環境」(16.0%)が、住民全体と比較して高くなっています。

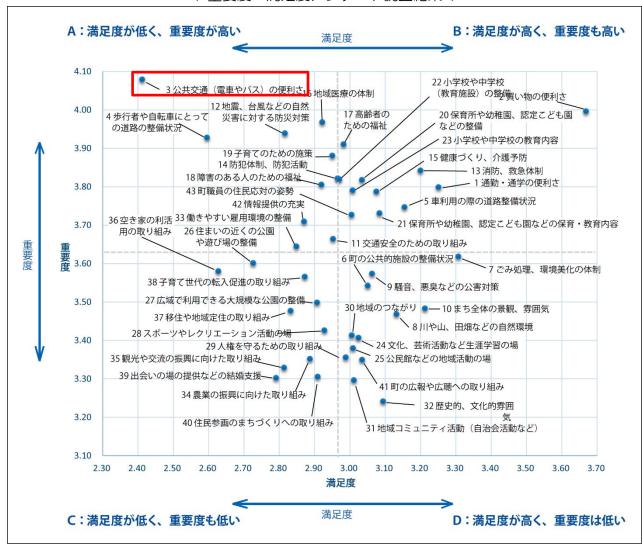
< 公共交通に求めるもの [地域別傾向](複数回答) >



(4) 重要度・満足度アンケート調査結果分析

2019 年度(令和元年度)の『第6次太子町総合計画』策定時のアンケート調査では、「公共交通(電車やバス)の便利さ」について最も満足度が低く、最も重要度が高い項目となっています。

< 重要度・満足度アンケート調査結果 >



出典)第6次太子町総合計画

13 公共交通を取り巻く現状と課題

太子町の公共交通を取り巻く現状と、抱える課題を整理すると以下のとおりです。

現状	課題
• 将来的な高齢化の進行	■将来的なクルマ移動制約者の増加
・公共交通のドライバー不足の深刻化	■公共交通サービスの水準低下
・マイカー移動に頼った交通体系・住民意識	■公共交通需要の低下
・他市町への高い移動需要	■町内外を円滑に接続する地域間交通の維持・確保
・鉄道・バス空白地の存在	■鉄道・バス空白地における移動手段の制約
・バス・タクシー待合環境の整備不足 (ベンチ・上屋・駐輪設備等)	■バス・タクシー利用者の利便性・快適性の低下
・公共交通に対する低い満足度	■公共交通に対する愛着・利用意識の希薄化

第4章 上位・関連計画

I 上位計画

(1) 第6次太子町総合計画

『第6次太子町総合計画』は、将来のまちづくりの基本目標と都市の将来像を示す、本町のめざ す将来像の指針として策定しています。

公共交通に関する施策は、「Plan 5 快適で持続するまち(都市機能・行政基盤)の I (2) 交通ネットワークの整備」において示されています。

まちづくりの 基本目標	和のまち 太子 【和のまち】互いを大切にし、協力し合うまち 【話のまち】会話、対話のあふれるまち (17 条憲法 第 17 条)事は独り断ずべからず 必ず衆とともによろしく論うべし 【環のまち】人が集い、巡るまち 【輪のまち】地域全体の心がつながるまち 【我のまち】みんなが自分のまちとして愛着を持つまち
まちづくりの 5つの Plan (基本政策)	Plan1 いきいきと輝くまち(活力・魅力)Plan2 学び成長するまち(子育て・教育)Plan3 未来を守るまち(安全・安心)Plan4 元気で笑顔のまち(健康・福祉)Plan5 快適で持続するまち(都市機能・行政基盤)
計画期間	2020年度(令和2年度)から2029年度(令和11年度)まで
施策分野別の 基本計画 (公共交通 関連分野)	Plan1 いきいきと輝くまち (活力・魅力) 3.地域資源の活用 (1)まちの魅力の創出・向上 ■現状と課題 ・JR 網干駅に発着する新快速電車を利用して、京阪神まで通勤圏となっています。 ■基本的な方針 ・JR 網干駅および網干総合車両所があることをまちの大きな特長と捉え、広報啓発するとともに、まちづくりに活用していきます。 ■10 年後のまちの姿 ・JR 網干駅の利便性が高まるとともに、京阪神へ通勤する人のまちへの移住定住が進んでいます。 Plan5 快適で持続するまち (都市機能・行政基盤) 1.都市機能の整備促進 (2)交通ネットワークの整備 ■現状と課題 ・JR 網干駅および太子・竜野バイパス、山陽自動車道など、自動車や鉄道での町外、特に京阪神へのアクセスの利便性は確保されていますが、町内の公共交通機関や移動手段の確保が求められています。 ・超高齢社会の進行、運転免許自主返納者の増加などにより、高齢者などの交通弱者の交通へのニーズが高まっています。 ・住民や公共交通事業者、関係機関などと協働し、持続可能な地域公共交通網の形成を推進することが求められています。 ・就労世代の減少や少子化に伴う輸送人員減少、また、運転手不足などにより、

民間交通事業者を取り巻く環境が厳しくなっています。

■基本的な方針

- JR 網干駅をまちの玄関口として位置付け、利便性向上のため、姫路市などと連携し、JR 網干駅周辺の環境整備を推進します。
- ・交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通事業者や地域住民との協議・連携のもと、地域の実情に応じた公共交通、公共交通網を検討し、持続可能な地域公共交通を推進します。

■10年後のまちの姿

・公共交通の利便性向上や安心して移動することができる道路の整備、緑や四季を 感じることができる景観形成により、「外出しやすいまち」「歩くことが楽しいま ち」となっています。

< めざすべき都市構造 >



第6章

(2) 太子町都市計画マスタープラン

『太子町都市計画マスタープラン』は、上位・関連計画を踏まえ、まちづくりの目標と施策分野 別の具体的な計画を示す、本町のまちづくりの指針として策定しています。

公共交通に関する施策は、「公共交通機関等の整備の方針」において示されています。

都市の将来像	活力・魅力がつながるまち 太子町
まちづくりの 目標	(1)人々が元気で地域の活力があふれるまちづくり(2)歴史文化資源や自然環境と調和した質の高いまちづくり(3)利便性の高い交通網を構築するまちづくり(4)安心した暮らしが続くまちづくり(5)協働によるあたたかい地域社会を育むまちづくり
計画期間	2021 年度(令和3年度)から2030年度(令和12年度)まで
施策分野別の 基本計画 (公共交通 関連分野)	公共交通機関等の整備の方針環境にやさしく利便性の高い公共交通機関の確保 ■JR 網干駅は、本町にとって重要な交通結節点であり、広域交流拠点にふさわしい機能を発揮させるために、関係機関に対して、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた公共交通の利便性向上について働きかけていきます。 ■高齢化への対応や環境負荷低減等の観点から、公共交通の必要性は一層高まることが予想されるため、利用者のニーズに対応した鉄道・バスの連携強化やバス路線の維持・利便性向上を図ります。 【斑鳩地域のまちづくりのテーマ】 都市拠点を中心としたにぎわいと交流の創出歴史を活かした回遊性のあるまちづくり 【斑鳩地域のまちづくりの目標】 (3) 利便性の高い交通網を構築するまちづくり 幹線道路や生活道路の道路整備の推進や公共交通サービスの充実、都市拠点内を回遊できる歩行空間の創出により、移動しやすい交通ネットワークの形成に努め、自動車交通網の充実とともに、歩行者や自転車にもやさしい道路整備をめざします。 【石海地区のまちづくりのテーマ】 新しい都市の営みと歴史ある農村環境が調和した交通利便性を活かしたまちづくり【石海地域のまちづくりの目標】 (3) 利便性の高い交通網を構築するまちづくり 都市軸や地域の生活軸となる道路整備の推進と新たな公共交通サービスの導入により、移動しやすい交通ネットワークの形成に努めます。また、都市軸の沿道土地利用を推進しつつ、JR 網干駅へのアクセス強化を促進します。

6 章

< 都市交通方針図 >





章

第 6 章

2 関連計画

(I) 太子町立地適正化計画

『太子町立地適正化計画』は、上位・関連計画が示す将来のまちづくりや都市の将来像を元に、 都市機能の適正配置やまちづくりの方向性を定めるために策定しています。

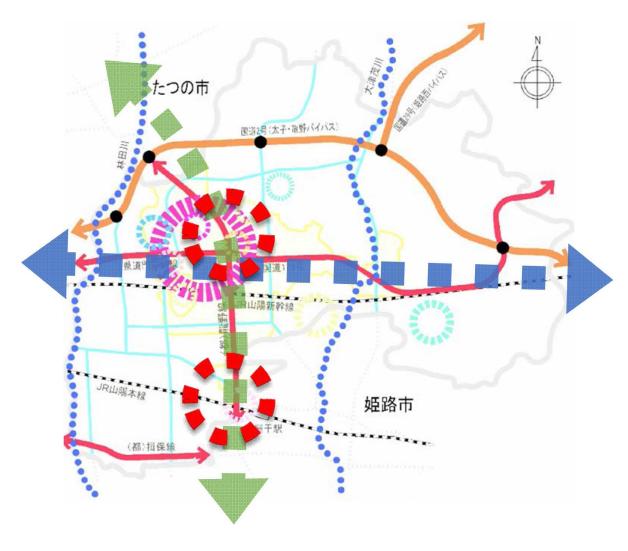
公共交通に関する地域別の施策・方向性は、「都市構造の実現に向けた誘導方針」において示さ れています。

 目指す都市像	○多世代交流による町の活力向上を目指し
	良好な住環境整備による住みよい持続可能なまち
	方針1 賑わいと個性あふれ歩いて暮らせるまちづくり
	【拠点の形成・魅力向上】
	町の活力を支え地域交流を促す拠点を形成し、拠点性強化とともにまちの魅力向上を
	図ります。
まちづくりの	方針2 人と地域をつなぐまちづくり
方針	【東西、南北都市軸の構築・強化】
	拠点間及び隣接自治体との広域交流・連携のため公共交通網の強化・充実を図ります。
	方針3 安心して住み続けられるまちづくり
	【定住人口、生活利便性の維持】
	既存集落の生活利便性の維持及び拠点間との連携強化を図ります。
	【斑鳩地域】
	○歴史・文化・地域交流拠点周辺における賑わい創出
	〇都市機能集積と併せた住環境整備による快適な生活圏の形成
	【石海地域】
 都市構造の	OJR 網干駅周辺の立地優位性を活かした市街地形成
実現に向けた	〇(都)龍野線整備による南北都市軸への機能集積
・ ・ ・ 誘導方針	【太田地域】
الاللك	○東西都市軸の交通・生活利便性の維持・向上
	〇既存集落の生活も支える市街化区域縁辺部の都市機能の維持
	【龍田地域】
	○都市計画道路整備を見据えた拠点間とのネットワーク形成
	〇既存集落の良好な住環境維持
計画期間	2020 年度(令和 2 年度)から 2029 年度(令和 11 年度)まで

考資料

第

< めざすべき都市構造 >





拠点



東西都市軸 (広域連携軸)



南北都市軸(交流連携軸)



文化交流拠点 広域交流拠点

産業拠点

スポーツ・レクリエーション拠点 緑のシンボル拠点



自然・農住共生ゾーン

(2) 姫路市総合交通計画

『姫路市総合交通計画』は、姫路市の公共交通を含めた交通政策を一体的にとらえ、上位・関連 計画と連携を図りながら市内の公共交通の指針を示すために策定されています。

太子町との連携について、市外との連携拠点を相互に結ぶ「骨格となる公共交通ネットワーク」による、隣接市町を生活圏の一部ととらえた広域連携公共交通の確保に向けた取組を示しています。

	,					
基本理念	〇にぎわいあふれる都心と魅力ある地域の交流連携を支える交通体系の構築					
まちづくりの 方針	方針1 地域ニーズに対応した、安心・快適に移動できる公共交通の整備 方針2 多様な交通を選択でき、人とまちをつなぐ交通環境の充実 方針3 持続可能な公共交通を地域や他分野で支える仕組みの形成 【目指すべき公共交通ネットワークの検討】					
太子町に関連 する方針・施 策・事業	〇目指すべき公共交通ネットワークは、本市に点在する主要拠点や市外の連携拠点を相互に結ぶ公共交通を「骨格となる公共交通ネットワーク」と定義しました。骨格となる公共交通ネットワークは、定時性・速達性に優れた鉄道と、運行ルートの柔軟性に富んだバスの双方の利点を活かし、これらを有機的に結びつけることで既存の公共交通ネットワークが持っている輸送力を十分に活用し、市外との広域移動、市内移動の双方を支援することを目指します。また、本市の生活圏の一部となっている隣接市町との移動を支援するため、他市町と連携しながら広域連携公共交通を確保していきます。 【バス路線網の再編(姫路南西部エリア)】 〇JR 山陽本線及び山陽電鉄網干線が並走していることから、鉄道と路線バスの役割					
	を明確に区別し、最寄りの鉄道駅や商業施設等への移動手段として運行便数を充実させることで、地域住民の利便性向上を図ります。					
計画期間	2021 年度(令和3年度)から2030年度(令和12年度)まで					

< バス路線再編案(姫路南西部エリア) >



(3) 第2次たつの市地域公共交通計画

『第 2 次たつの市地域公共交通計画』は、たつの市の公共交通の方向性を示し、めざすまちづくりの指針として策定されています。

太子町との連携について、太子町内を経由して運行するバス路線の維持に取り組みつつ、姫路 市方面の移動手段の確保に向けて実施する施策・事業を示しています。

基本理念	『安全・安心・快適に誰もが移動しやすいまち「たつの」』				
まちづくり の方針	計画目標1 誰もが移動しやすい交通ネットワークの構築 計画目標2 多様な交通と人が集まり快適で賑わいある交通結節点に向けた機能向上 計画目標3 皆で育てる安全・安心な交通環境の創出				
計画期間	2022年度(令和4年度)から2026年度(令和8年度)まで				

< 太子町内・たつの市内を運行するバス路線 >

系統	運行区間	経由する市町	
姫路~龍野線	JR 姫路駅・山陽姫路駅	姫路市・太子町・	
处证: 《月后主》形成	~たつの市龍野町	たつの市	
山崎~ダイセル線	宍粟市~姫路市	姫路市・太子町・	
田崎~タイビル豚	/来小~难时巾 	たつの市・宍粟市	

第6章

第5章 めざす将来の公共交通

Ⅰ 基本理念及び計画の目標

(I) 基本理念

太子町では、将来的な高齢化の進行が予測されており、今般の公共交通利用者の減少や公共交通のドライバー不足、マイカー移動に依存した交通体系の不安定化等の問題は今後深刻化していくおそれがあります。また、まちの玄関口として広域移動を担う鉄道、通院・買物・通勤・通学等の日常的な町内外の移動を支える路線バス、高齢者・障害者の移動需要に応えるタクシーなど、太子町の移動手段を担う公共交通機関の重要性は、一層増していくと考えられます。

公共交通を今後も維持していくためには、各交通手段の連携強化を図ることが必要です。この ためには、既存の交通資源を適切に配置し、太子町の地域特性に対応して、まちづくりの方向性 や住民ニーズに対応した各交通手段の役割分担を図ることが求められます。

また、主要な幹線道路から離れたバス・鉄道空白地においては、クルマ移動制約者をはじめとした公共交通を必要とする方に対して移動需要に対応した交通サービスを提供することが求められます。加えて、新たなモビリティサービスも含めた多様な交通サービスの検討や、これらの各交通手段の乗り継ぎ拠点となる交通拠点の整備も必要です。特に交通拠点は、各交通手段の結節機能だけではなく、まちの賑わいや交流を促進する空間として、多様で包括的な役割を検討していきます。

さらに、地域の実情や課題を最もよく知っている地域住民と、行政・交通事業者が共に地域の公 共交通について考え、将来にわたって持続可能な交通環境を創っていくことが求められます。

上記の考え方を踏まえ、太子町がめざす将来の公共交通の実現に向けて、本計画の基本理念と、 その達成に向けた3つの計画目標を設定しました。

第6章

料

< 現状と課題・上位関連計画のまとめ >

太子町の公共交通を取り巻く現状と課題

<現況>

- ・将来的な高齢化の進行
- ・公共交通のドライバー不足の深刻化
- ・マイカー移動に頼った交通体系・住民意識
- ・他市町への高い移動需要
- ・鉄道・バス空白地の存在
- ・バス・タクシー待合環境の整備不足 (ベンチ・上屋・駐輪設備等)
- ・公共交通に対する低い満足度

<課題>

- ■将来的なクルマ移動制約者の増加
- ■公共交通サービスの水準低下
- ■公共交通需要の低下
- ■町内外を円滑に接続する地域間交通の維持・確保
- ■鉄道・バス空白地における移動手段の制約
- ■バス・タクシー利用者の利便性・快適性の低下
- ■公共交通に対する愛着・利用意識の希薄化

【上位計画】

- ●第6次太子町総合計画
- <めざす都市像>

活力・魅力がつながるまち 太子町

- ●太子町都市計画マスタープラン
- <めざす都市像>

活力・魅力がつながるまち 太子町

・環境にやさしく利便性の高い公共交通機関の確保

まちづくりの目標

- ・都市拠点を中心としたにぎわいと交流の創出 歴史を活かした回遊性のあるまちづくり [斑鳩地域]
- ・新しい都市の営みと歴史ある農村環境が調和した 交通利便性を活かしたまちづくり [石海地域]

【関連計画】

- ●太子町立地適正化計画
- <めざす都市像>

多世代交流による町の活力向上を目指し 良好な住環境整備による済みよい持続可能なまち ち針1

賑わいと個性あふれ歩いて暮らせるまちづくり 【拠点の形成・魅力向上】

方針2

人と地域をつなぐまちづくり 【東西、南北都市軸の構築・強化】 方針3

安心して住み続けられるまちづくり

安心しく住み続けられるまちつく
【定住人口、生活利便性の維持】

- ●姫路市総合交通計画
- <基本理念>

にぎわいあふれる都心と魅力ある地域の 交流連携を支える交通体系の構築

- ●第2次たつの市地域公共交通計画
- <基本理念>

『安全・安心・快適に 誰もが移動しやすいまち「たつの」』

基本理念

『人とまちの"わ"をつなぐ公共交通』

公共交通によって、人とまち、まちとまちを「環」として結び、にぎわいと笑顔にあふれたまちの「和」を調え、誰もがいつまでも誇れる「我」がまちを創造することをめざします。

計画目標ク

< 計画目標 >

計画目標I.まちをつなぐネットワークをつくる(公共交通の基盤整備)

日常的な外出や観光による移動需要に応えられるような基盤となる交通ネットワークを整備し、各公共交通の結節・連携により地域や近隣市町へ自由に移動できる交通体系をめざします。公共交通が人とまち、まちとまちを結び、地域全体が物理的にも精神的にも1つの「輪」を形成し、一体的な「環」としての交通ネットワークの構築をめざします。

計画目標 2. 人のにぎわいあふれる交通拠点をつくる(公共交通の環境整備)

バス、タクシー等の既存公共交通機関と、自家用車、自転車、新型モビリティ等の多様な 交通手段が連携するとともに、まちの賑わいを創出する交通拠点の構築を図ります。公共交 通が主体となって、誰もが集いやすいまちのにぎわい拠点を確立することで、各交通手段を 結節するとともに、人と人をつなぎ、つながりの「和」を創出できる公共交通環境の整備に 取り組みます。

計画目標3.持続可能な公共交通をみんなでつくる(公共交通に対する意識醸成)

地域住民が公共交通を含めたまちづくりに積極的に参画することで、地域から親しまれて 末永く利用される公共交通環境の創出を図ります。各地域の個性を生かすために、地域の 「話」を通して公共交通に対する意識醸成を進め、「我」がまちの誇りを育み、みんなで持 続可能な地域公共交通について検討・協議していきます。

< 基本理念・計画目標のイメージ >



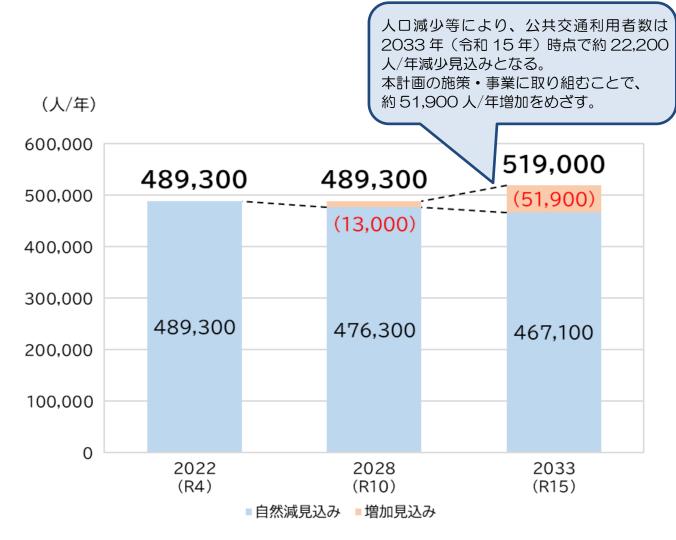
(2) 計画の数値目標

計画全体の進捗状況や町全体の公共交通整備効果を定量的に評価するために、3つの数値目標を設定しました。

2022 年度(令和 4 年度)の太子町の公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛等によって、減少していたものの、行動制限の解除に伴い回復の兆しを見せています。

今後、本計画の各種事業を進め、公共交通の利便性を向上させることで利用者数の増加を図り、 2033 年度(令和 15 年度)では 519,000 人/年をめざします。

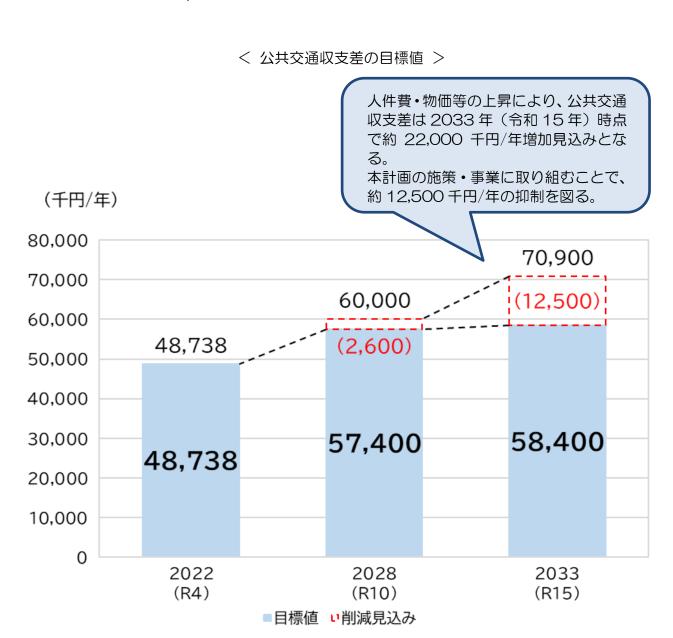
< 公共交通利用者数の目標値 >



※ 公共交通利用者数は、姫路駅~龍野線及び山崎~ダイセル線の路線バス利用者数、町内を運行するタクシー利用 者数を対象に算出

2022 年度(令和 4 年度)の太子町の公共交通収支差は、利用者減少により大きくなっています。

今後、本計画の各種事業を進め、公共交通の利便性を向上させることで、公共交通収支差の削減を図り、58,400千円/年をめざします。



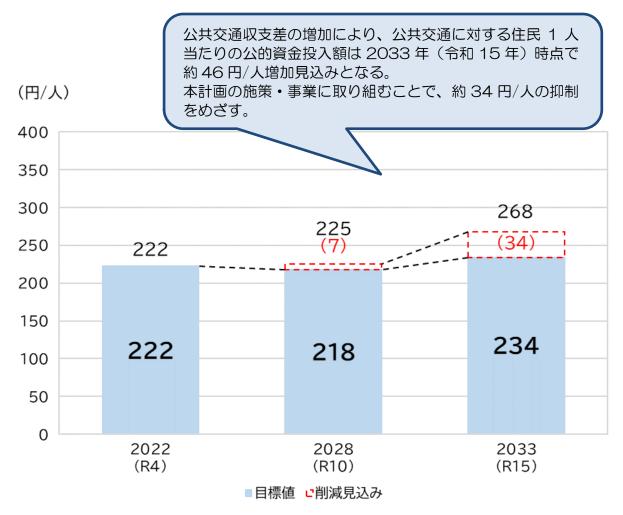
- ※ 公共交通年間収支差は、町内を運行する路線バスを対象に姫路駅~龍野線及び山崎~ダイセル線の運行収入と運 行経費の差から算出
- ※ 車両更新費は、運行経費に含めない。

参考資料

2022 年度(令和 4 年度)の太子町の公共交通に対する住民 I 人当たりの公的資金投入額(行政支援額)は、利用者増加、利便性向上に向けた事業を進める中で、増加傾向で推移しています。

今後、本計画の各種事業を進め、公共交通の利便性を向上させることで、公共交通に対する公 的資金投入額の抑制を図り、234円/人をめざします。

< 公共交通に対する住民 1 人当たりの公的資金投入額の目標値 >



※ 公共交通に対する住民 1 人当たりの公的資金投入額は、路線バスを対象に行政支援額(年間運行収入から年間運行経費を差し引いた欠損額を国・太子町が支援する額)を、町内に居住する人口で除した合計から算出

計画目標ク

2 めざす公共交通ネットワーク

太子町がめざすべき公共交通には、基本理念に示す『人とまちの"わ"をつなぐ公共交通』の実現に向けて、持続可能かつ地域の需要や特性に応じた公共交通ネットワークの構築をめざす必要があります。住民、交通事業者、行政がそれぞれ役割分担しながら、将来のまちづくりの方向性に対応した公共交通体系を構築していきます。

『太子町立地適正化計画』における斑鳩地域の都市拠点及びJR網干駅を中心とした広域交流拠点を基本として、周辺の鉄道駅・バス停留所及びタクシー事業者乗降所を含めて「交通拠点」として位置付けます。

「交通拠点」を中心に姫路市や阪神間地域との広域連携を担う鉄道路線を「広域交通」として 位置付けます。

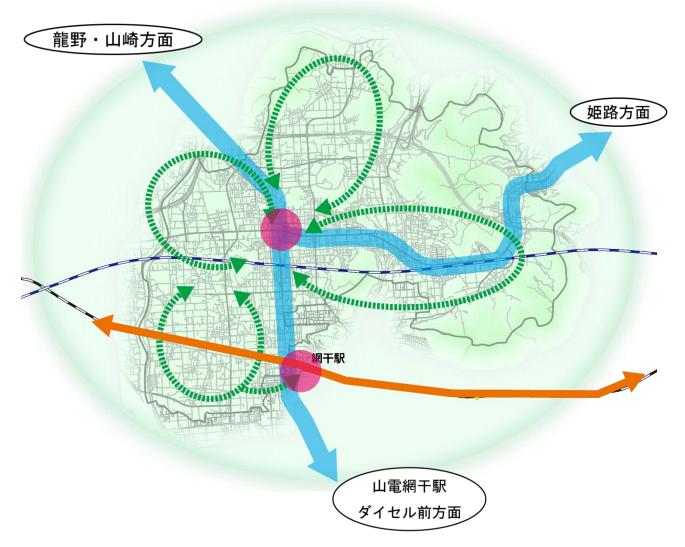
町内を縦横に運行する路線バスは、近隣市町との連携を担う「地域間交通」及び町内の大量輸送を担う「地域内交通」として位置付けます。

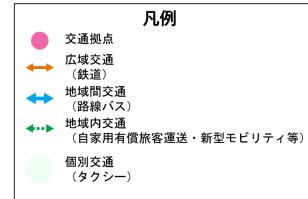
個別の移動需要にも柔軟に対応できるタクシーは、高齢者や障害者をはじめとした移動困難者の町内外移動を担う「地域間交通」及び太子町の鉄道・バス勢圏外の移動等、鉄道やバスでは対応できない移動を支える「地域内交通」として位置付けます。

新型モビリティ、自家用有償旅客運送などは、交通拠点までのラストワンマイル交通として地域の実情やニーズへの対応や既存交通手段との連携を前提としつつ、多様なアプローチで地域内の移動を支える「地域内交通」として位置付けます。

このように、各公共交通機関がそれぞれの役割を果たしながら、相互に連携することで、町内 外を移動できる公共交通ネットワークの構築をめざします。

< めざす公共交通ネットワーク >





第

3 交通機関の役割

めざす公共交通ネットワークの実現に向けて、各交通機関は主に以下の役割を担います。

また、町内の公共交通は事業者の運営努力だけではサービスを維持していくことが厳しい状況に置かれており、2023年度(令和5年度)時点で路線バスが地域公共交通確保維持事業を活用して運行しています。今後、本計画で示す施策・事業を通じて利用増進等の取組を進めつつ、多様な行政補助事業を検討・実施していきます。

< 公共交通機関が担う役割 >

交通機関	役割		
鉄道	・主に町外への移動、特に姫路市や阪神間方面への移動を		
(広域交通)	担う役割		
ロタを白いっつ	・主に町外への移動、特に近隣市である姫路市・たつの市		
路線バス	への移動手段としての役割		
(地域間交通·地域内交通)	・主に町内の定時定路線かつ大量輸送交通としての役割		
タクシー	鉄道や路線バスでは対応が難しい移動ニーズの対応を		
(地域間交通・地域内交通)	担う役割		
自家用有償旅客運送	・地域内の口営的な役割が短い酸の役割を担う処割		
新型モビリティ等	・地域内の日常的な移動や短距離の移動を担う役割		
(地域内交通)	•交通拠点、広域交通や地域間交通までの移動を担う役割を担う役割を担う役割を担ける。		

< 町内を運行する公共交通事業と実施主体・行政補助事業の活用状況 >

種別	系統名	起点	経由地	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
	姫路駅~龍野線	姫路駅前	青山西	育 直野			神姫バス	幹線補助
路線バス	山崎〜ダイセル線	山崎	龍野	ダイセル前	4条乗合 ^{※1}	路線定期運行	ウイング神姫	町補助
タクシー	タクシー	_		_	一般乗用※2		太子タクシー 富士交通	なし

:国庫補助対象交通

※14条乗合:道路運送法4条における、不特定多数の旅客と乗り合わせて運送する「一般旅客自動車運送事業」を指す。

※2 一般乗用:道路運送法4条における、一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員(11人)未満の自動車を貸し切って旅客を運送する「一般旅客自動車運送事業」を指す。

4 施策体系

基本理念である『人とまちの"わ"をつなぐ公共交通』の実現に向けて定めた「まちをつな ぐネットワークをつくる」、「人のにぎわいあふれる交通拠点をつくる」、「持続可能な公共交通 をみんなでつくる」の3つの計画目標について、これらを達成するための具体的な施策・事 業を目標ごとにまとめ、体系化しています。

基本理念につながる3つの計画目標、施策及び事業は、以下のようになります。

< 施策体系 >

計画目標	施策 番号	施策の方向性	事業 番号	事業			
計画	計画目標1 まちをつなぐネットワークをつくる						
	(1)	広域交通・地域間交通網の	1	鉄道を活かしたまちづくりの推進			
	(1)	確保·維持	2	バス交通の持続的な確保			
	(2)	地域内交通の拡充	1	タクシー事業の連携強化			
	(2)	地域内交通の拡充	2	地域内交通の取組検討			
計画	目標	票2 人のにぎわし	ゝあゑ	ふれる交通拠点をつくる			
	(1)	公共交通環境の整備	1	交通拠点の待合・乗り継ぎ環境の整備			
	(1) 公	公共文通環境の登禰	2	既存施設と連携した待合環境の整備			
	(2)	情報発信やITを活かした	1	公共交通に関する情報の周知・発信			
	(2) 公共交通拠点整備		2	DX・MaaS等の導入に向けた検討			
計画目標3 持続可能な公共交通をみんなでつくる							
	(1)	ニーズや実情に応じた 移動支援の充実	1	データ活用による利用促進策の検討			
	(2)	公共交通に対する 意識・認識の醸成	1	モビリティマネジメントの取組			

5 施策・事業

計画目標1 まちをつなぐネットワークをつくる

施策(1) 広域交通・地域間交通網の確保・維持

< 対応する課題 >

- ■将来的なクルマ移動制約者の増加
- ■公共交通サービスの水準低下
- ■公共交通需要の低下
- ■町内外を円滑に接続する地域間交通の維持・確保
- ■バス・タクシー利用者の利便性・快適性の低下

< 課題に対応した事業 >

事業① 鉄道を活かしたまちづくりの推進

- ・ 鉄道との乗り継ぎ利用を考慮したバス便数・運行ダイヤの調整
- ・ 近隣他市町と連携した整備・ 支援策の検討

事業② バス交通の持続的な確保

- ・鉄道との乗り継ぎ利用を考慮したバス便数・運行ダイヤの調整
- 近隣他市町と連携した整備 支援策の検討
- 地域公共交通確保維持事業の継続(補助事業との連動化)
- ・バス事業者との連携強化

< 施策の評価指標 >

指標名	データ 取得方法	現状値 2022 年度 (令和 4 年度)	前期目標値 2028 年度 (令和 10 年度)	後期目標値 2033 年度 (令和 15 年度)
JR 網干駅バス停 バス利用者数 [※]	事業者保有データ	17,664 人/年	17,700 人/年	19,200 人/年
町内バス停バス利用者数※	事業者保有データ	54,874 人/年	54,900 人/年	59,600 人/年

※バス IC データより算出

【事業①】

鉄道を活かしたまちづくりの推進

事業内容

太子町民の利用需要が大きい JR 網干駅等の鉄道を活用し、近隣他市町と連携して広域交通の利便性を拡充するとともに、乗り継ぎ利用を含めたアクセス性の向上を図ります。

バスの運行ダイヤの一部パターンダイヤ化を検討し、乗り継ぎ・待合の利便性向上・負担 軽減に取り組みます。また、パーク&ライド・サイクル&ライドを活用した鉄道利用促進等 により、鉄道駅や近隣のバス停を含めたアクセス手段の確保に努めます。

実施主体

太子町・鉄道事業者・バス事業者

実施 時期

前期		後期
2024年度(令和6年度)~2028年度(令和10年度)		2029年度(令和11年度)~2033年度(令和15年度)
協議・検討	検討	討結果に基づき実施

・パターンダイヤ

主要なバス停の発着時刻を一定間隔に統一することで、発着時刻のイメージや他の交通 手段との連携の分かりやすさを向上させる。 また、時間帯ごとの発着時刻を同じにする ことで、利用者にとって記憶に残りやすく、 時刻表の確認が不要になり、利便性の向上や 利用者の増加が期待される。

・パーク&ライド、サイクル&ライド

自宅から駅・バス停まで自家用車(自動車・ 自転車)で移動し、駅・バス停周辺の駐車スペースで駐車し、そこから鉄道・バスを利用 して目的地まで移動する方法。

公共交通の利用促進のほか、自動車の混雑 軽減や CO2 排出量抑制等が期待される。

< 運行ダイヤ調整のイメージ >

<現行ダイヤ(イメージ)>

	1便目	2便目	3便目
バス停A	6:00	6:30	6:55
バス停B	6:33	7:03	7:30
バス停C	6:46	7:16	7:43
バス停D	6:57	7:28	7:55
バス停E	7:12	7:43	8:10

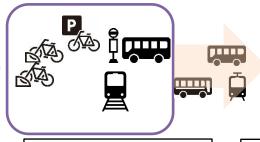
<改正ダイヤ(イメージ)>

	1便目	2便目	3便目
バス停A	6:00	6:30	7:00
バス停B	6:35	7:05	7:35
バス停C	6:45	7:15	7:45
バス停D	7:00	7:30	8:00
バス停E	7:15	7:45	8:15

< パーク&ライド・サイクル&ライドのイメージ >



①自宅から自家用車 (自動車・自転車)で移動



②駅・バス停周辺の 駐車スペースで駐車



③鉄道・バスを利用して 目的地まで移動

【事業②】

バス交通の持続的な確保

町内及び近隣市町との地域間移動を担うバス交通を、一定のサービス水準で持続的に確保できるように努めます。

事業 内容

「地域公共交通確保維持事業」として国庫補助等の対象となる系統については、関係機関と協力しながら継続的な支援の維持を図ります。

また、事業者の運営努力だけでは維持が困難なバス路線に対して、バス交通のサービス水 準確保のためにバス事業者との連携強化を図るとともに、持続的な行政補助の実施に取り 組みます。

実施

太子町・バス事業者

実施時期

前期 2024年度(令和6年度)~2028年度(令和10年度) 実施

「地域公共交通確保維持事業」

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、下記の運行にかかる欠損額(経常費用-経常収益)を国・県と協調して一部補填するもの。

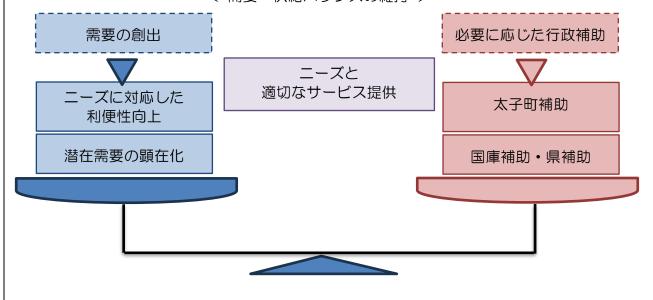
- 地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行
- 幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行等

一定のサービス水準を持続的に確保するために

需要: 利便性ニーズへの対応による更なる需要の創出 供給: 必要に応じて事業者の負担を軽減する行政補助

⇒需要と供給のバランスを保ち、事業者との協議・打合せ等を通して「ニーズの把握」と 「対応するサービス」の提供を図る。

< 需要・供給バランスの維持 >



資料

第 6

計画目標1 まちをつなぐネットワークをつくる

施策(2) 地域内交通の拡充

< 対応する課題 >

- ■将来的なクルマ移動制約者の増加
- ■公共交通サービスの水準低下
- ■公共交通需要の低下
- ■鉄道・バス空白地における移動手段の制約

< 課題に対応した事業 >

事業① タクシー事業の連携強化

- タクシー事業者との連携強化
- •『サブスクリプション運賃制度』実証実験の検討

事業② 地域内交通の取組検討

- 自家用有償旅客運送の取組を検討
- ・新型モビリティの検討

(自動運転バス・超小型モビリティ・グリーンスローモビリティ等)

• タクシー券配布制度の見直しも含め、地域の実情やニーズに応じて比較検討

< 施策の評価指標 >

2051(-5-01 Im-10-10)				
指標名	データ 取得方法	現状値 2022 年度 (令和 4 年度)	前期目標値 2028 年度 (令和 10 年度)	後期目標値 2033 年度 (令和 15 年度)
タクシー利用者数	事業者保有データ	198,287 人/年	198,300 人/年	202,800 人/年
地域内交通の 新規導入件数 [※]	太子町保有データ	_	_	1 件

※2022 年度(令和 4 年度)時点で登録されておらず、「地域内交通」(58P) の役割を担うことを目 的に計画期間中に登録された自家用有償旅客運送等の交通事業者・NPO 団体等の件数 【事業①】

タクシー事業の連携強化

事業

地域内移動・地域間移動に関わらず、個別の移動ニーズに対応できるタクシーを持続的に維持していくために、タクシー事業者との連携強化を図り、多様な側面からの支援に向けて検討します。

サブスクリプション運賃やタクシー回数券事業の実証運行など、タクシー利用者の利便性向上に向けた取組について、交通事業者と連携しながら積極的に推進します。

また、現行の「やすらぎタクシー券助成制度」について、利用者のニーズや移動困難者の 実情に応じた見直しを図ります。

実施

太子町・タクシー事業者

実施時期

前期 後期 2024年度(令和6年度)~2028年度(令和10年度) 2029年度(令和11年度)~2033年度(令和15年度)

協議•検討

検討結果に基づき実施

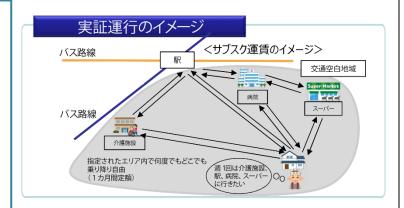
■ タクシー事業者と自治体の協働による 多様なサービスのイメージ例

○サブスク運賃の検討

・病院やスーパーを含む一定の区域であれば、1か月間定額で乗り放題地域のニーズにきめ細かく対応した多様なサービスの提供により、使いやすい移動手段の確保、高齢者の外出機会の創出が可能に

○回数券の発行

1回あたり数百円で月 10 回まで 利用可能な回数券(1冊数千円)を 発行



出典) タクシーの利便性向上事業 より作成(国土交通省 令和5年度地域公共交通関係の支援制度について)

- 「やすらぎタクシー券助成制度」の見直し検討について
- 現行の「やすらぎタクシー券助成制度」は昼間独居の高齢者が対象外
- 運転免許自主返納者等の移動困難者に対する移動支援は未実施
- ⇒他市町の事例と比較検討し、地域や住民の特性に応じた施策を検討する。



移動困難者

自家用車を運転しての移動が困難で、移動手段の確保(公共交通等)を 必要とする人。

高齢者・障害者のほか、運転免許自主返納者や妊産婦、小中学生などの 子どもも含まれる。

【事業②】

地域内交通の取組検討

既存の公共交通機関では住民の移動ニーズに対する対応が困難なバス空白地等の移動手段について、地域内での小規模移動需要及び鉄道や路線バスとの接続・結節を担う地域内交通の取組を検討し、導入を推進します。

事業内容

自家用有償旅客運送・デマンド(予約型)交通・新型モビリティ(自動運転バス、超小型モビリティ、グリーンスローモビリティ等)、移動支援策(タクシー券配布)の見直しなど、地域や利用者の特性に応じて、地域ごとに適切な地域内交通を比較検討し、地域住民や交通事業者との連携を図りながら、地域内交通の導入・確保に努めます。

実施主体

太子町・住民・バス事業者・タクシー事業者

2024年度(令和6年度)~2028年度(令和10年度)

協議•検討

実施時期

2029年度(令和11年度)~2033年度(令和15年度)

実証実験

導入

自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、 地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要 な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人 等が、自家用車を用いて提供する運送サービス

< 鴨庄ふれあいバス >



出典)丹波市

デマンド(予約型)交通

路線やダイヤをあらかじめ定めないなど、利用者のニーズに応じて柔軟に運行するバス又は乗合タクシー

く 市民乗り合いタクシー「あかねちゃん」



出典)たつの市

自家用有償旅客運送の例	利用者のメリット	利用者のデメリット
デマンド(予約型)交通 (区域型)	・移動需要に応じた人員配置、 コスト削減が可能	・事前予約等の負担がある ・事業の持続性が不安定
コミュニティバス (定時定路線型)	・路線バスより運賃が安く、小規模な移動需要に応え やすい	・運行ルート外の移動は不可 ・事業の持続性が不安定

第

参考資料

グリーンスローモビリティ

時速 20 キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した移動サービス

< meGREEN (めぐりーん) >



出典) 丹波篠山市

く むこグルグル >



出典) 三田市

自動運転バス

操縦の主体がシステムであり、システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を限定領域において実行するバス

(「レベル 4」自動運転車を活用した公道での巡回 サービス)

超小型モビリティ

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人~2人乗り程度の車両

< 自動運転バス >

< たつの市超小型モビリティ社会実験車両 >



出典)茨城県境町



出典) たつの市

交通モードの例	利用者のメリット	利用者のデメリット
グリーンスローモビリティ	・固定ルートでの小規模な移動 需要に応えやすい	・速度が遅く、交通量の多い エリアには不向き
自動運転バス	地域おこしの契機になる 可能性がある	・環境整備に時間がかかる
超小型モビリティ	・狭い生活道路でも運転が容易 ・個別の小規模な移動需要に 応えやすい	・移動可能距離は短く、交通量の多い道路では危険・運転免許が必要

地域や利用者の特性に応じて、地域ごとに適切な地域内交通を比較検討

(住民ニーズ・交通事業者の意見や協力を踏まえてより良い事業モデルの検討)

章

第6章

料

計画目標2 人のにぎわいあふれる交通拠点をつくる

施策(1) 公共交通環境の整備

< 対応する課題 >

- ■公共交通需要の低下
- ■町内外を円滑に接続する地域間交通の維持・確保
- ■鉄道・バス空白地における移動手段の制約
- ■バス・タクシー利用者の利便性・快適性の低下

< 課題に対応した事業 >

事業① 交通拠点の待合・乗り継ぎ環境の整備

- ・既存の乗り継ぎ・待合環境をバス・タクシーターミナルとして整備
- ・まちづくりの方針と連携し、地域内交流・地域間交流の拠点やその連結手段としても活用

事業② 既存施設と連携した待合環境の整備

・バス停周辺の商業施設等と連携して、駐車・駐輪設備の共有や待合設備の提供など、パーク&バスライド・サイクル&バスライドや待合環境の拡充を図る

< 施策の評価指標 >

指標名	データ 取得方法	現状値 2022 年度 (令和 4 年度)	前期目標値 2028 年度 (令和 10 年度)	後期目標値 2033 年度 (令和 15 年度)
交通拠点の 整備箇所数 ^{*1}	太子町保有データ	_	_	1 箇所
待合環境の 整備箇所数 ^{※2}	事業者保有データ	_	4 箇所	7箇所

^{※1} バスロータリー・バス停留所、タクシー乗り場等、複合的な交通機能を有した交通拠点の整備 箇所数

※2 バス停留所のベンチ・上屋等の待合環境の改善箇所数

章

計画目標3

【事業①】

交通拠点の待合・乗り継ぎ環境の整備

移動や乗り継ぎの起点となるバス停留所やタクシー乗り場の待合・乗り継ぎ環境について、快適性・安全性等の多様な観点から改善を進めつつ、地域交流の拠点として整備に取り組みます。

事業内容

利用の多いバス停留所では待合時の安全確保を図るなど、ニーズに応じた改善・整備のために交通事業者・行政間の連携を強化に取り組みます。

バス停留所やタクシー乗り場が集積する交通拠点では、地域のバス・タクシーターミナルとして乗り継ぎ・待合の拠点整備を図るとともに、まちづくりの方針と連携して地域内交流・地域間交流の拠点としての活用も推進します。

実施 主体

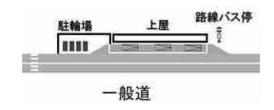
太子町・バス事業者・タクシー事業者

実施 時期



< 地域のバス・タクシーターミナル整備イメージ >

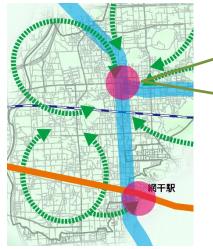
[地域のバス停型バスターミナル] 端末交通とバス停を接続する小規模な 交通拠点



出典)交通拠点の機能協会に関する計画ガイドライン (国土交通省道路局)



出典) 神奈川県茅ヶ崎市



- ・上屋やベンチの設置検討、関係機関との連携
- ・周辺施設とのアクセス利便性強化 (最寄りバス停の紹介、ルートの周知等)
- サイクル&バスライド等の実施

等

【事業②】

既存施設と連携した待合環境の整備

事業 内容

待合環境の整備が不十分なバス停留所について、民間施設を含む近隣の既存施設と連携 し、バス待合環境の整備をめざします。

公共施設、商業施設、医療施設等と連携し、施設の共有スペースでの待合や、駐車・駐輪 スペースでの駐車・駐輪ができるようにすることで、地域との連携を図りつつ、バス利用者 の待合利便性向上に取り組みます。

実施 主体

太子町・バス事業者・住民

実施 時期

前期 後期 2024年度(令和6年度)~2028年度(令和10年度) 2029年度(令和11年度)~2033年度(令和15年度) 実施

既存施設を活用したサイクル&バスライド事業

バス停留所近くに専用の駐輪スペースがないことから、バス利用が困難となっている問 題を解消するため、民間施設の協力の下、施設の駐輪場について、バス利用者でも無料で 駐輪可能とする取組(サイクル&バスライド事業)。

新たな駐輪場を整備することなく、自宅からバス停まで距離がある方等がバスを利用し やすくなるほか、従来の施設利用者に加えて、バス利用者が待合の為に立ち寄ることで、 バス利用者の利用頻度の増加や"ついで"の施設利用者の増加が期待される。

【町内での実施状況】

商業施設(兵庫スバル自動車太子店、マルナカ太子店)

公共施設(丸尾建築あすかホール)

【近隣市での実施状況】

姫路市 : 商業施設(マックスバリュ4店舗)

たつの市:商業施設(コープこうベコープ龍野、キリン堂揖保川店)

医療施設 (たつの市民病院)

公共施設(たつの市役所、新宮・揖保川・御津総合支所、はつらつセンター)

< 協賛施設看板イメージ >

< 実施の状況 >

たつの市「既存施設を活用したサイクル&バスライド事業」協賛店舗 サイクル&バスライ



- ■この駐輪場は、施設利用者だけではなくバスを利用される方も
- ●騒音やゴミ・自転車の放置など、施設利用者や近隣の住民の方に ご迷惑となる行為はお止めください。
- ●なお、駐輪場内でのトラブルは、たつの市、協賛店舗とも一切 責任を負いません。

出典)たつの市



出典) 姫路市

計画目標2 人のにぎわいあふれる交通拠点をつくる

施策(2) 情報発信や IT を活かした公共交通拠点整備

< 対応する課題 >

- ■公共交通需要の低下
- ■鉄道・バス空白地における移動手段の制約
- ■バス・タクシー利用者の利便性・快適性の低下

< 課題に対応した事業 >

事業① 公共交通に関する情報の周知・発信

- ・バスロケーションシステムの強化(デジタルサイネージやモニター等で到着予定時刻をリアルタイム表示)
- ・公共交通ガイドブックの作成

事業② DX・MaaS 等の導入に向けた検討

- IT 技術を利活用した公共交通データ整備 管理
- ・MaaSの導入に向けた他市町等事例の研究や、導入フロー・導入計画検討

< 施策の評価指標 >

指標名	データ 取得方法	現状値 2022 年度 (令和 4 年度)	前期目標値 2028 年度 (令和 10 年度)	後期目標値 2033 年度 (令和 15 年度)
公共交通に関する 情報媒体数 [※]	太子町保有データ	3種類	4 種類	5 種類
MaaS や 新型モビリティの 実証実験実施件数	太子町保有データ	_	_	1 件

^{※「}公共交通ガイドブック」や「神姫バス Navi」等、公共交通に関する情報を発信する媒体(メディア)の数

【事業①】

公共交通に関する情報の周知・発信

公共交通の運行情報をはじめ、公共交通の利活用に役立つ情報のアクセシビリティを高 めるために、情報発信体制の構築を図り、公共交通の利便性向上に取り組みます。

事業

内容

バスの現在地や到着予定時刻のリアルタイム表示ができるバスロケーションシステムの 導入に取り組み、バス到着予定時刻の施設内モニター・バス停のデジタルサイネージによる リアルタイム表示の実施検討や、アプリ等で時刻表や運行ルートと合わせて確認できるよ うな情報発信体制の構築を検討します。

また、公共交通に関する情報(運行ルート・時刻表等)を掲載した「公共交通ガイドブッ ク」については内容の見直しを図るとともに、設置・頒布場所の拡大等により公共交通機関 の周知を図ります。

実施

主体

太子町・バス事業者・タクシー事業者

前期 後期 2024年度(令和6年度)~2028年度(令和10年度) 2029年度(令和11年度)~2033年度(令和15年度)

実施

実施 時期

(神姫バス Navi)

< バスロケーションシステムを活用した情報発信・周知イメージ > (デジタルサイネージ) [あすかホール前バス停]





出典)神姫バス



バスロケーションシステムとは

バスの出発・到着予定時刻や、バス車両の現在地をリアルタイムで発信し、WEB やアプリ上で検索・確認 できる仕組みやサービスのこと。

バス待合時の心理的ストレス軽減や、乗り継ぎ利用時の利便性向上が見込まれる。

「公共交通ガイドブック」

- 路線バスの運行ルートや運行ダイヤ、タクシーの連絡先等
- ・公共交通の利用方法(乗り方イメージ・Q&A等)
- バス停留所の最寄り施設
- 運賃割引やサービス・イベント等

冊子・WEB・アプリ等で

多様な手段での情報アクセスが可能

6

参考資料

【事業②】

DX • MaaS 等の導入に向けた検討

事業

急速に発展する IT 技術をまちづくり・交通体系構築に利活用しつつ、MaaS をはじめとした公共交通の DX 化について、新たな観念や技術による地域の課題解決に向けた取組を研究・検討します。

内容

公共交通の利便性を高めるための DX 化(AI オンデマンド交通、配車アプリ、自動運転、運行情報の標準データ化)の推進や、MaaS の他市町事例(「西播磨 MasS」等)研究を通して、太子町での導入・利活用を中長期的な視点で検討します。

実施

主体

|太子町

実施時期

前期 2024年度(令和6年度)~2028年度(令和10年度) 2029年度(令和11年度)~2033年度(令和15年度) 調査・検討 実証実験

MaaS (マース) とは

Mobility as a Service の略語で、地域住民や旅行者 ー人一人のトリップ*単位での移動ニーズに対応して、 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。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。

※人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位のこと。

移動の目的が変わるごとに1つのトリップとして数える。

一方で、MaaSの確立には以下に示すような複数のシステム構築及び連携が不可欠であり、中長期的な視点での検討・取り組みが必要と考えられる。

- ①運行情報の集約・情報提供体制の確立
- ②単一交通手段の検索システム構築
- ③キャッシュレス決済による料金支払いの円滑化
- ④出発地・目的地を指定した複数交通手段の検索 システム構築
- ⑤④を活用した一括予約システムの導入
- ⑥決済機能を含めた MaaS の確立

そのため、各システムの構築・機能拡充を進めつつ、他市町の事例研究を進め、地域課題への対応や太子町の特性に応じた MaaS システムの検討を進めることが必要である。

< MaaSについて >



出典)日本版 MaaS の推進(国土交通省)

資料

第 6

計画目標3 持続可能な公共交通をみんなでつくる

施策(1) ニーズや実情に応じた移動支援の充実

< 対応する課題 >

- ■将来的なクルマ移動制約者の増加
- ■鉄道・バス空白地における移動手段の制約
- ■バス・タクシー利用者の利便性・快適性の低下
- ■公共交通に対する愛着・利用意識の希薄化

< 課題に対応した事業 >

事業① データ活用による利用促進策の検討

• 交通 IC データ等の交通事業者データの分析による、個人属性 • 地域特性に対応した公共交通の利用促進策の検討

< 施策の評価指標 >

指標名	データ 取得方法	現状値 2022 年度 (令和 4 年度)	前期目標値 2028 年度 (令和 10 年度)	後期目標値 2033 年度 (令和 15 年度)
満足度:公共交通 (電車やバス)の 利便性*	太子町保有データ	43.9%*	『第6次太子町 総合計画』 主要業績評価指標 に準拠	『第6次太子町総合計画』 会計画』 主要業績評価指標 に準拠

^{※『}第6次太子町総合計画』策定時(2018年 [平成30年度])の住民アンケートにおいて「普通」 以上を選択した人の割合

[『]第7次太子町総合計画』策定時のアンケート調査結果から算出予定

6

章

【事業①】

夕活用による利用促進策の検討

交通 IC データ等の交通事業者保有データを分析することで、個人属性や地域特性ごとの 傾向を抽出し、公共交通の利用促進策の検討に活用します。

事業

公共交通利用者の移動傾向を定量的・客観的・継続的に分析し、データベースとして蓄積 することで、年代、目的、移動時間帯、乗降場所等の特性や課題を把握できる体制の構築を めざします。

また、把握したデータを元に、事業者との協議や利用者ヒアリング調査を実施し、客観的 な根拠に基づいた利用促進策・課題対応策の検討を効率的に実施できるようにするなど、政 策・事業設計の効率化・透明化を図ります。

実施

太子町・バス事業者・タクシー事業者

前期 後期 2024年度(令和6年度)~2028年度(令和10年度) 2029年度(令和11年度)~2033年度(令和15年度) 検討・実施

< データ整理イメージ >



計画目標3 持続可能な公共交通をみんなでつくる

施策(2) 公共交通に対する意識・認識の醸成

く 対応する課題 >

- ■将来的なクルマ移動制約者の増加
- ■公共交通需要の低下
- ■公共交通に対する愛着・利用意識の希薄化

< 課題に対応した事業 >

事業① モビリティマネジメントの取組

・児童・学生、地域の高齢者、地元企業等・移住者等に向けた多様なモビリティマネジメント (MM) の実施

< 施策の評価指標 >

指標名	データ 取得方法	現状値 2022 年度 (令和4年度)	前期目標値 2028 年度 (令和 10 年度)	後期目標値 2033 年度 (令和 15 年度)
モビリティマネジメントの 実施件数	太子町保有データ	O件	5件	10件

【事業①】

モビリティマネジメントの取組

事業 内容 学生、高齢者、地元企業、移住者等を対象に、公共交通の利用意識を醸成するモビリティマネジメント(MM)の実施に取り組みます。

また、多様な媒体を活用した公共交通の利用方法やメリットの周知、乗車体験等を通じて、公共交通に触れる機会を創出し、公共交通の利用促進を図ります。

実施 主体

太子町・バス事業者・タクシー事業者

実施時期

前期 2024年度(令和6年度)~2028年度(令和10年度) 2029年度(令和11年度)~2033年度(令和15年度)

検討・実施

モビリティマネジメント

「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩を含めた多様な交通手段を適度 に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組のことで、自発的な行動の変化を導 くための、コミュニケーションを中心とした交通施策。

小中学生等の学生を対象に行う「学校 MM」、地域の自治会・高齢者等を対象に行う「地域 MM」、地元企業の従業員・職員を対象に行う「企業 MM」、町内に移住してきた転入者を対象に行う「移住者MM」など、対象者の属性に応じて資料を作成し、公共交通利用意識の醸成を図る。

<実施例>

■体験乗車会

(実際にバス車両に乗車して、利用の仕方や設備イメージを体験する)

■交通すごろく

(バス停をすごろくのマスに見立て、バス・電車と車を使った移動を疑似体験する)

■動機付け冊子の配布や情報発信

(多様な媒体を活用して、利用プランシート等の配布や、公共交通の利用方法等の情報発信により利用意識を啓発する)

< 交通すごろく >



出典)たつの市

< 体験乗車会 >



出典) たつの市

6 定量的な目標と評価手法

本計画でめざす公共交通の実現に向けて設定した具体的な評価指標及び評価手法、事業の実 施時期は以下のとおりです。

< 施策・事業の評価指標一覧 >

<数値目標>

		計画目標	データ 取得方法	<u> </u>	現状値 (R4年度)	前期目標値 (R10年度)	後期目標値 (R15年度)	
公共	交通和	利用者数	バス・タクシー事業者の保存	•	489,300人/年	489,300人/年	519,000人/年	
公共	交通	又支差	決算報告書等の資料から記	汁測	48,738千円/年	57,400千円/年	58,400千円/年	
公的	資金	こ対する住民1人当たりの 役入額	決算報告書・住民基本台帳等	等の資料から計測	222円/人	218円/人	234円/人	
	西指標	·>						
	画 施策 施策 番号		評価指標	データ 取得方法	現状値 (R4年度)	前期目標値 (R10年度)	後期目標値 (R15年度)	
計画	計画目標1 まちをつなぐネットワークをつくる							
	(1)	広域交通・地域間交通網の	JR網干駅バス停 バス利用者数	バス事業者 保有デ ー タ	17,664人/年	17,700人/年	19,200人/年	
	(1)	確保・維持	町内バス停 バス利用者数	バス事業者 保有デ ー タ	54,874人/年	54,900人/年	59,600人/年	
		地域中なるの位本	タクシー利用者数	タクシー事業者 保有データ	198,287人/年	198,300人/年	202,800人/年	
	(2) 地域内交通の拡充		地域内交通の 新規導入件数	太子町保有データ	_	O件	1件	
計画	目標2	人のにぎわいあふれる交通	拠点をつくる					
	(1)	公共交通環境の整備	交通拠点の 整備箇所数	太子町保有データ	1	1	1箇所	
	(1)	ムハス地球先び歪曲	待合環境の 整備箇所数	バス事業者 保有データ	_	4箇所	7箇所	
	(2)	情報発信やITを活かした	公共交通に関する 情報媒体数	太子町保有データ	3種類	4種類	5種類	
	(2)	公共交通拠点整備	MaaSや新型モビリティの 実証実験実施件数	太子町保有データ	_	_	1件	
計画	計画目標3 持続可能な公共交通をみんなでつくる							
	(1)	ニーズや実情に応じた移動支援の充実	満足度:公共交通 (電車やバス)の利便性	太子町保有データ	43.9%*	『第6次太子町 総合計画』 主要業績評価指標 に準拠	『第6次太子町 総合計画』 主要業績評価指標 に準拠	
			-111 11 1 1 1 0			, ,,-		

実施件数 ※『第6次太子町総合計画』策定時の住民アンケート調査(2018年度[平成30年度])結果

公共交通に対する意識の

(2)

醸成

モビリティマネジメントの

< 施策・事業の実施時期一覧 >

太子町保有データ

5件

10件



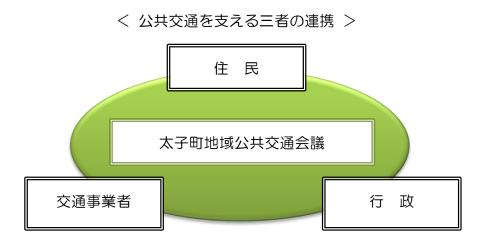
第6章

第6章 計画の実現に向けて

Ⅰ 持続可能な公共交通確保のための連携

本計画の実施・推進に当たっては、公共交通を支える「住民」「交通事業者」「行政」の三者がそれぞれの役割を認識し、連携を強化していくことが重要です。

また、その調整の場としての役割を太子町地域公共交通会議が担います。



2 持続可能な公共交通確保のための他分野との連携

持続可能な公共交通を確保するためには、公共交通を支える三者の連携のみならず、交通分野以外の分野とも連携することが必要です。

公共交通は、商業・医療・福祉・地域コミュニティ等の各分野において地域を支えています。公共交通が廃止されると、買い物や通院時の移動手段がなくなるため、スーパーや病院までの送迎サービスを検討するなどの個別対応を要することになります。このように、公共交通があることで交通分野以外の施策費用が削減され、社会全体で見たときに支出が抑制されていることを、「公共交通の有する多面的な効果(クロスセクター効果)」と言います。

太子町では、公共交通の役割や価値を把握するとともに、各分野との連携を強化することで、より効率的で持続可能な公共交通の確保をめざします。

6

章

< 公共交通が廃止になった場合に個別対応が必要な分野 >



出典) 国土交通省「もしも赤字の地域公共交通が廃止になったら?」より抜粋

< クロスセクター効果の視点から見る公共交通が生み出す価値 >



出典)西村和記, 土井勉, 喜多秀行,「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値-クロスセクターベネフィットの視点から-」, 土木学会論文集 D3, Vol.70, No.5, pp.809-818, 2014 を基に加筆

計画目標ク

第 6

参考資料

3 計画達成状況の評価及び計画の見直し

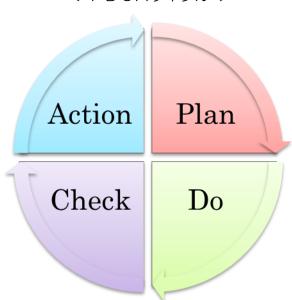
将来的な高齢化の進行や道路・公共施設の整備等、公共交通を取り巻く社会情勢及び地域情勢は常に変化します。

そのため、「Plan (計画)」、「Do (実施)」、「Check (評価)」、「Action (改善)」の 4 つの段階を繰り返す「PDCAサイクル」を活用し、本計画及び各施策・事業の継続的な評価・改善をめざします。

具体的には、本計画に基づいて年度ごとに重点的に取り組む施策・事業とその目標を設定 (Plan) し、目標の達成に向けて施策・事業を実施 (Do) します。また、各施策・事業の目標 達成度は定期的に評価 (Check) し、そのうえで、目標達成度の評価に基づいて改善点の抽出 と改善案の検討 (Action) を行い、翌年度の施策・事業の設定に反映します。

また、計画期間終了時(2033年度[令和 I5年度])には、社会情勢及び地域情勢の変化や 新たに生じた課題・問題点について整理を行い、本計画全体の見直しを行います。

< PDCAサイクル >



考資 料

第

参考資料

- 1.太子町地域公共交通会議規約
- 2.太子町地域公共交通会議財務規程
- 3.太子町地域公共交通会議事務局規程
- 4.太子町地域公共交通会議 委員名簿
- 5.太子町地域公共交通計画 策定経緯
- 6.用語集

5

第

第6章

1. 太子町地域公共交通会議規約

(設置)

第 1 条 道路運送法 (昭和 26 年法律第 183 号) 及び地域公共交通の活性化及び再生に関する 法律 (平成 19 年法律第 59 号。以下「活性化再生法」という。) の規定に基づき、地域にお ける需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸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となる事項を協議するため、道路運送法 施行規則 (昭和 26 年運輸省令第 75 号) 第 9 条の 3 に規定する地域公共交通会議及び活性 化再生法第 6 条に規定する協議会の性格を有する太子町地域公共交通会議(以下「交通会議」 という。) を設置する。

(協議事項)

- 第2条 交通会議は、次に掲げる事項を協議する。
 - (1) 太子町の総合的な交通施策に関する事項
 - (2) 活性化再生法第 5 条第 1 項に規定する地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保 に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画の作成又は変更に関する事項
 - (3) 道路運送法及び活性化再生法の規定に基づく地域の実情に応じた輸送サービスの範囲、 形態及び料金等に関する事項
 - (4) 前各号に掲げるもののほか、その他交通会議が必要と認める事項

(組織)

- 第3条 交通会議は、委員20人以内をもって組織する。
- 2 委員は、太子町副町長及び別表に掲げる者のうちから太子町長が任命又は委嘱する。
- 3 委員の任期は、委員に就任した日から翌年度の年度末までとし、再任を妨げない。ただし、 欠員が生じた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(役員)

第4条 交通会議に次の役員を置く。

- (1) 会長 | 名
- (2) 副会長 | 名
- (3) 監事 2 名
- 2 会長は、委員の互選により選任する。
- 3 会長は、交通会議を代表し、その会務を総理する。
- 4 会長は、副会長及び監事を第3条第2項に規定する委員の中から指名する。ただし、副会 長及び監事は、相互に兼ねることができない。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 6 監事は、交通会議の会計監査を行い、その結果を交通会議において報告する。

(会議)

第5条 交通会議は、会長が招集し、会長がその議長となる。

- 2 会長は、交通会議を招集するときは、開催の日時、場所及び協議事項を委員に通知しなければならない。ただし、緊急を要する場合はこの限りでない。
- 3 交通会議は、委員の2分のI以上の者が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 4 委員は、やむを得ない理由により交通会議に出席できないときは、その委員の代わりの者 を出席させることができる。この場合において、代わりに出席した者は、委員とみなす。
- 5 交通会議の議決の方法は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
- 6 会長が必要と認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席 を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 会長が必要と認めるときは、交通会議の招集は行わず、書面による協議に代えることができる。この場合において、会長は、決定事項を書面により速やかに委員に報告しなければならない。

(会議の公開)

- 第6条 交通会議は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、 合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。
- 2 交通会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議 については、非公開で行うことができる。

(協議結果の取扱い)

第7条 交通会議において協議が調った事項について、委員はその結果を尊重しなければならない。

(事務局)

- 第8条 交通会議の業務を処理するため、交通会議に事務局を置く。
- 2 事務局は、太子町総務部企画政策課に置く。
- 3 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(財務に関する事項)

第9条 交通会議の予算の編成、現金の出納その他の財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(交通会議が解散した場合の措置)

第 10 条 交通会議が解散した場合には、交通会議の収支は、解散の日をもって打ち切り、会 長であった者がこれを決算する。

(補則)

第 II 条 この規約に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

第6章

附 則

(施行期日)

Ⅰ この規約は、令和5年3月Ⅰ日から施行する。

(招集の特例)

2 この規約の施行の日以後に開かれる最初の会議は、第 5 条第 I 項の規定にかかわらず、太 子町長が招集する。

別表(第3条関係)

委員

住民団体又は住民の代表

一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体に属する者

一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体に属する者

国土交通省神戸運輸管理部兵庫陸運部長又はその指名する者

道路管理者又はその指名する者

兵庫県たつの警察署長又はその指名する者

関係行政機関の職員

太子町の職員

その他交通会議が必要と認める者

6 章

料

2.太子町地域公共交通会議財務規程

(趣旨)

第 | 条 この規程は、太子町地域公共交通会議規約(令和 5 年告示第 | 8 号)第 9 条の規定に基づき、太子町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)の財務に関し、必要な事項を定めるものとする。

(予算及び会計年度)

- 第2条 交通会議の予算は、補助金、繰越金及びその他の収入をもって歳入とし、交通会議の 運営及び事業に係る経費をもって歳出とする。
- 2 交通会議の会計年度は、毎年4月1日から始まり、翌年3月31日に終了する。
- 3 交通会議の会長(以下「会長」という。)は、毎会計年度予算を調製し、交通会議に諮り承認を得なければならない。
- 4 会長は、前項の規定により、予算が交通会議の承認を得たときは、当該予算書の写しを速 やかに太子町長に提出しなければならない。

(予算区分)

- 第3条 歳入予算の款、項及び目の区分は、別表第1のとおりとする。
- 2 歳出予算の款、項及び目の区分は、別表第2のとおりとする。
- 3 当該年度において臨時かつ特別な理由があるときは、別表第 I 及び別表第 2 に定める以外 の項及び目を定めることができる。

(予算の補正、流用及び予備費の充用)

- 第4条 会長は、会計年度の途中において、予算の執行上必要があると認めるときは、補正予 算の調製、歳出予算の流用及び予備費の充用を行うものとする。
- 2 会長は、前項の規定により補正予算の調製、歳出予算の流用又は予備費の充用をしたとき は、直近の交通会議への報告及び太子町長への予算書等の写しの提出をしなければならない。

(出納及び現金等の保管)

- 第5条 交通会議の出納は、会長が行う。
- 2 交通会議に属する現金等は、会長が定める銀行その他の金融機関に預け入れなければならない。

(交通会議出納員)

- 第6条 会長は、交通会議の出納その他会計事務を補助させるため、事務局員のうちから交通会議出納員(以下「出納員」という。)を命ずることができる。
- 2 出納員は、会長の命を受けて、交通会議の出納その他会計事務を処理する。

(収入及び支出の手続)

- 第7条 交通会議の予算に係る収入及び支出の手続は、出納員が行う。
- 2 会長又は出納員は、次に掲げる簿冊を備え、出納の管理を行うものとする。
 - (1) 予算差引簿
 - (2) その他必要な簿冊

(決算)

- 第8条 会長は、会計年度終了後、交通会議の決算を調製し、交通会議の承認を得るものとする。
- 2 会長は、前項の承認を得るにあたっては、監事の監査を受け、その結果に添えるものとする。
- 3 会長は、第 I 項の規定により交通会議の承認を得たときは、当該決算書の写しを速やかに 太子町長に提出しなければならない。

(補則)

第9条 この規程に定めるもののほか、この規程の実施に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、令和5年3月1日から施行する。

別表第 I (第 4 条関係)

歳入予算の款、項及び目の区分

款	項	目
I 補助金	I 補助金	I 補助金
2 繰越金	I 繰越金	I 繰越金
3 諸収入	I 諸収入	I 諸収入

別表第2(第4条関係)

歳出予算の款、項及び目の区分

款		項		目	
運営	営費	1	運営費	1	運営費
2 事業		1	事業費	1	事業費
3 返還	景金	ı	返還金	ı	返還金
4 予備		ı	予備費	1	予備費

3.太子町地域公共交通会議事務局規程

(趣旨)

第 | 条 この規程は、太子町地域公共交通会議規約(令和 5 年告示第 | 8 号)第 8 条第 3 項の規定に基づき、太子町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)の事務局(以下「事務局」という。)に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

- 第2条 事務局は、次の各号に掲げる事項を所掌する。
 - (1) 交通会議の会議に関する事項
 - (2) 交通会議の資料作成に関する事項
 - (3) 交通会議の庶務に関する事項
 - (4) 前各号に掲げるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項

(職員)

- 第3条 事務局に次の役員を置く。
 - (1) 事務局長
 - (2) 事務局員
- 2 事務局長は、太子町総務部長をもって充てる。
- 3 事務局員は、太子町総務部企画政策課の職員のうちから事務局長が定めた者をもって充てる。

(専決事項)

- 第4条 事務局長は、次の各号に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りでない。
 - (1) 事務局の運営に関する事項
 - (2) 物品の購入その他交通会議運営に必要な契約の締結に関する事項
 - (3) 物品及び現金の出納に関する事項
 - (4) 前各号に掲げるもののほか軽易な事項

第6章

(文書の取扱い)

第5条 事務局における文書の収受、配布、処理編集及び保存その他文書に関し必要な事項は、 太子町において定められている文書の取扱いの例による。

(公印の取扱い)

- 第6条 交通会議の公印の種類、寸法、ひな形、個数、管理者及び使用区分は、別表のとおりとする。
- 2 交通会議の公印の保管、取扱い等については、太子町において定められている公印の規定の例による。

(委任)

第7条 この規程に定めるもののほか、この規程の実施に関し必要な事項は、交通会議の会長が別に定める。

附 則

この規程は、令和5年3月1日から施行する。

別表(第6条関係)

公印の種類	寸法		ひな	よ型		個数	管理者	使用区分
太子町地域	21	会	交	地	太	Ι	事務局長	会長名をもって発
公共交通会		長 之	通 会	域 公	子			する文書
議会長之印		印	議	共	町			

第 6 章

料

4.太子町地域公共交通会議 委員名簿

No	役員	種別	団体名等	役職	氏名
ı	監事	住民(利用者)	太子町連合自治会 (太田・龍田地区代表)	会長	多田 義信
2		住民(利用者)	太子町連合自治会 (斑鳩・石海地区代表)	副会長	花畑 猛
3	監事	住民団体	太子町商工会	事務局長	細川 雅弘
4		鉄道事業者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 兵庫支社	副支社長	秋元 勇人
5		バス事業者	神姫バス株式会社 バス事業部 計画課	地域公共交通 担当課長	竹内 宏
6		バス事業者	株式会社ウイング神姫 業務部 営業課	課長	藤本 直人
7		公共交通事業者組織団体 (タクシー事業者)	一般社団法人 兵庫県タクシー協会 (富士交通株式会社)	副会長 (代表取締役)	河合 利宜
8		タクシー事業者	太子タクシー株式会社	代表取締役	則政 琢麻
9		運転者組織団体	神姫バス労働組合	執行委員長	濵田 崇広
10		地方運輸局	国土交通省 神戸運輸監理部 兵庫陸運部	企画調整官	中西 克之
11		道路管理者	国土交通省 近畿地方整備局 姫路河川国道事務所 道路管理第二課	課長	田尻 尚登
12		関係行政機関	兵庫県 土木部 交通政策課	副課長 兼 地域交通班長	新田 博史
13		道路管理者	兵庫県 西播磨県民局 龍野土木事務所	所長	熊田 登宇
14		公安委員会	兵庫県たつの警察署 交通課	課長	橋本 富二男
15	会長	主宰者	太子町	副町長	榮藤 雅雄
16	副会長	道路管理者	太子町経済建設部	部長	松谷 真利
17		交通会議が 必要と認める者	太子町議会	議員	首藤 佳隆
※ 苟	枚称略				

[※] 敬称略※ 所属団体・役職等は計画策定時 2024 年(令和6年)3月

計画目標3

5.太子町地域公共交通計画 策定経緯

実施日	内容
2023年(令和5年)	・令和 5 年度 第 回 太子町地域公共交通会議の開催
7月4日	① 太子町地域公共交通計画策定スケジュールについて
	② 太子町アンケート調査について
2023年(令和5年)	・バス利用者アンケート調査の実施
7月12日	・ハス利用名アンケート調宜の美施
2023年(令和5年)	
7月中旬	・住民アンケート調査の実施
~8月中旬	
2023年(令和5年)	・令和 5 年度 第 2 回 太子町地域公共交通会議の開催
12月15日	① 太子町地域公共交通計画(素案)について
2023年(令和5年)	
12月25日	・パブリックコメントの実施
~ 月 23 日	
2024年(令和6年)	・令和 5 年度 第 3 回 太子町地域公共交通会議の開催
2月16日	① 太子町地域公共交通計画の策定について協議
2024年(令和6年)3月	·太子町地域公共交通計画 策定

参考資料

6.用語集

用語	該当 ページ	解説
移動困難者	23,56,64	自家用車を運転しての移動が困難で、移動手段の確保(公 共交通等)を必要とする人。
官民 ITS 構想・ ロードマップ	26	ITS (Intelligent Transport Systems:高度道路交通システム)・自動運転について、国の方針を示した国家戦略文書のこと。 自動運転の早期実現に向け官民が一体となって戦略を立案し、それを実行していくことを目的に、2014年(平成26年)に初めて策定され、最新状況を踏まえた形で毎年改定されている。
グリーンスロー モビリティ	65,66	時速 20 キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。 環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資する「新たなモビリティ」として期待されている。
クロスセクター効果	78,79	地域公共交通を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果。
交通結節点	44,49	鉄道、路線バス、タクシー、自動車、自転車等、様々な交 通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。
国勢調査	4,5,6,18	日本に住んでいるすべての人と世帯を対象とする国の統計 調査のこと。 5年ごとに実施され、国内の人及び世帯の実態を把握し、 各種行政施策その他の基礎資料を得ることを目的とする。

第 6 章

用語	該当 ページ	解説
サイクル&ライド パーク&ライド	15,61	自宅から駅・バス停まで自動車・自転車で移動し、駅・バス停周辺の駐車スペースで駐車し、そこから鉄道・バスを利用して目的地まで移動する方法のこと。
自家用有償旅客運送	56,58,63 65	バス、タクシー等が運行されていない過疎地域などにおいて、住民の日常生活における移動手段を確保するため、登録を受けた市町村、NPO等が自家用車を用いて有償で運送するサービスのこと。
デマンド(予約型)交通	62,65,72	バスや電車等のようにあらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回る方式(定時定路線方式)ではなく、利用者の事前予約に応じて、決まった運行区域内で運行経路や運行スケジュールを決定して運行する公共交通のこと。 オンデマンド交通。
トリップ	29,30,72	ある1つの目的での、出発地から到着地までの移動のこと。
バスロケーション システム	70,71	バスの出発・到着予定時刻や、バス車両の現在地をリアルタイムで発信し、WEBやアプリ上で検索・確認できる仕組みやサービスのこと。
パーソントリップ調査	29,30,31 32	(パーソン=人、トリップ=動き)が示す通り、「いつ」、「どこから」、「どこまで」、「どのような人が」、「どのような 文通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の I 日のすべての動きをとらえるサンプル調査のこと。 人の動き(地域別・交通手段別等の交通実態)を総合的に把握する唯一の調査であり、交通計画、道路計画、防災計画等の検討のための基礎資料として活用されている。

用語	該当 ページ	解説
MaaS	26,70,72	Mobility as a Service の呼称で、利用者の移動ニーズに対応して、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、検索・予約・決済等を一括で行うサービス
マスタープラン	2,44,51	他の計画の上位に位置付けられる総合的な計画のこと。 太子町では、『第6次太子町総合計画』、『太子町都市計画マ スタープラン』等がある。
モビリティ	26,56,58 63,65,66 70	日本語で、「動きやすさ」、「可動性」、「移動性」、「流動性」という意味があり、移動や交通、移動手段のこと。
モビリティマネジメント	75,76	「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩を含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組のことで、自発的な行動の変化を導くための、コミュニケーションを中心とした交通施策。
ラストワンマイル交通	56	鉄道駅やバス停から、最終目的地(主に自宅)までの移動 のこと。 公共交通による移動を促進するために整備・拡充が求めら れる要素となる。
DX	70,72	Digital Transformation(デジタルトランスフォーメーション)の略称で、最先端のデジタル技術を企業や行政などに広く浸透させることで、人々の暮らしをより便利で豊かなものへと変革すること。

太子町地域公共交通計画

発行 2024年(令和6年)3月

太子町地域公共交通会議

(事務局:太子町総務部企画政策課)

〒671-1592 兵庫県揖保郡太子町鵤 280 番地 1

TEL: 079-277-5998 FAX: 079-277-2201

URL: https://www.town.hyogo-taishi.lg.jp