

# 太子町地域公共交通計画 (概要版)



BUS



TRAIN



TAXI

3 すべての人に  
健康と福祉を



7 エネルギーをみんなに  
そしてクリーンに



9 産業と技術革新の  
基盤をつくらう



11 住み続けられる  
まちづくりを



令和6年3月

太子町

## ■計画策定の主旨

太子町は、町面積が22.61 km<sup>2</sup>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。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、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ました。

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。

## ■計画の区域

太子町内全域（22.61 km<sup>2</sup>）

## ■計画の期間

2024年度（令和6年度）～2033年度（令和15年度）

## < 町内の公共交通網図 >



## ■人口・高齢化の推移【将来的な高齢化の進行】

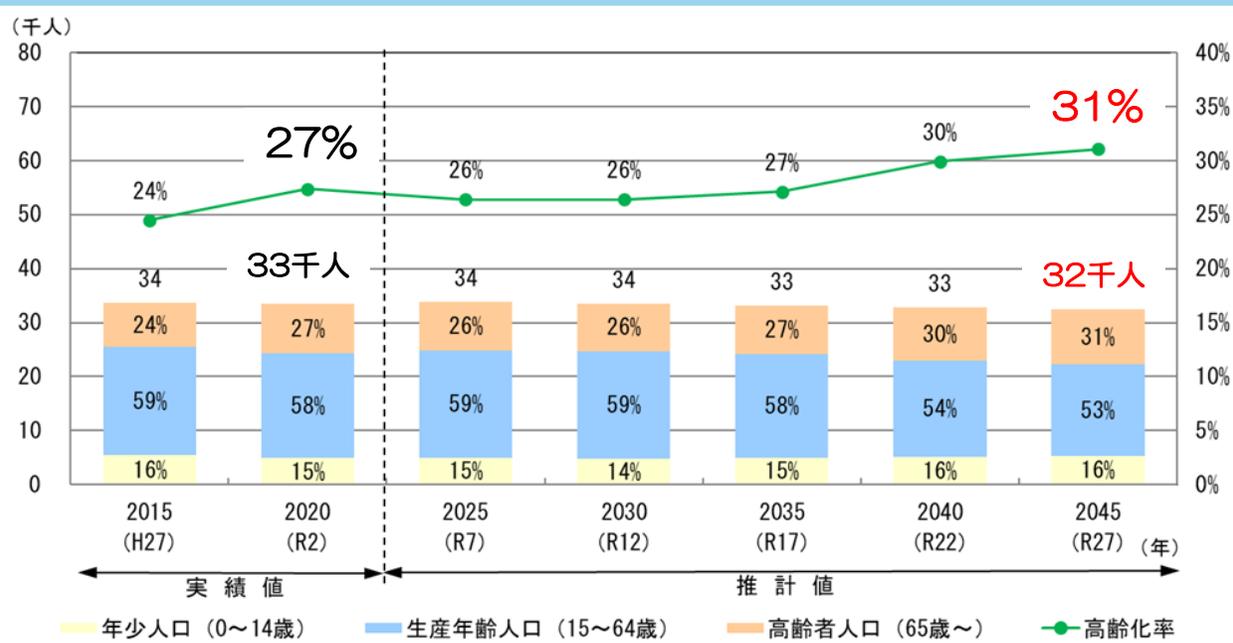
人口はおおむね横ばい傾向で推移しており、2045年（令和27年）には32千人程度になると予測されています。一方で、高齢化率は緩やかに上昇すると予測されており、2045年（令和27年）には31%と3人に1人が高齢者になると予測されています。

## ■公共交通の運転手不足【公共交通のドライバー不足の深刻化】

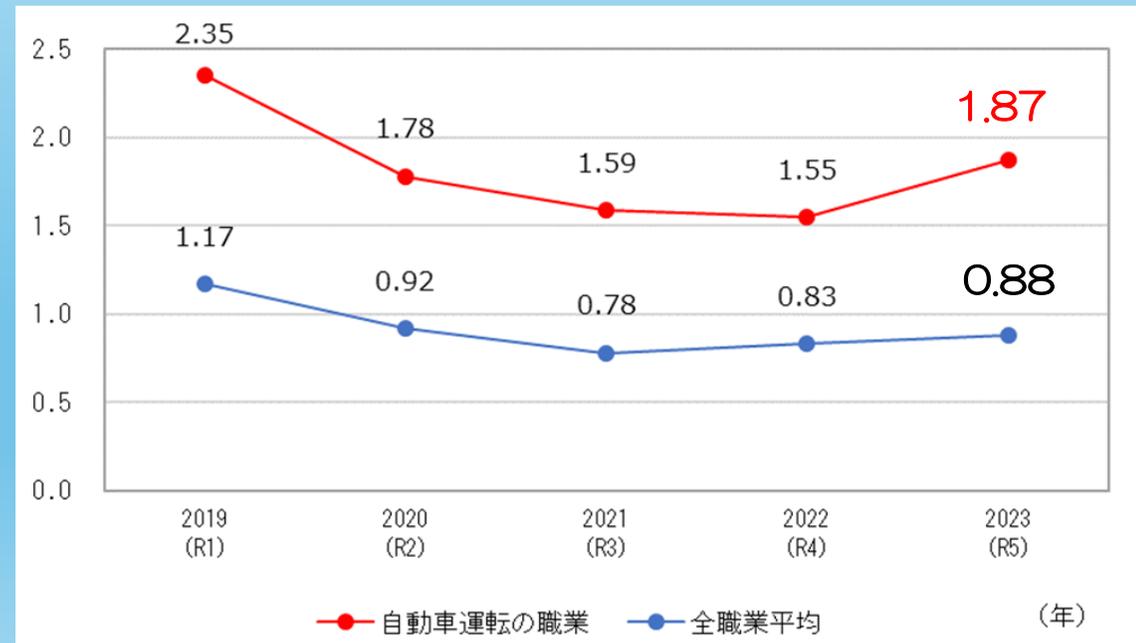
国内では自動車運転の職業の人手不足が社会問題となっており、2024年（令和6年）に予定されている労働規制強化によりドライバー不足が一層深刻化すると予想されています。兵庫県における自動車運転の職業の有効求人倍率は1.87となっており、全職業平均の約2倍となっています。

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。

＜ 年齢階層別人口・高齢化率の推移＞



＜ 兵庫県における自動車運転の職業の有効求人倍率推移＞



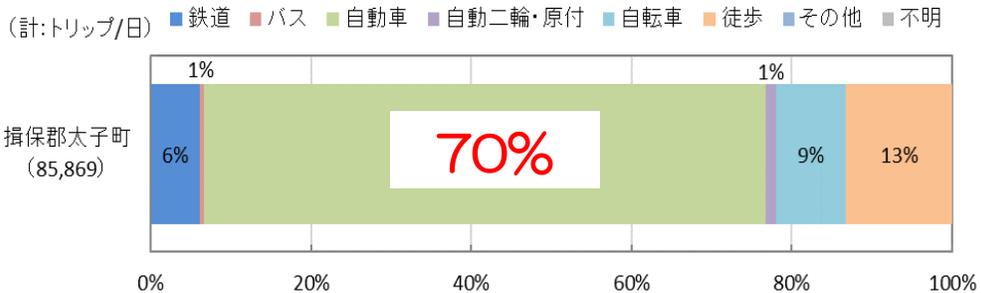
## ■代表交通手段分担率【マイカー移動に頼った交通体系・住民意識】

出発地又は目的地が太子町内の移動状況を見ると、主な交通手段としては「自動車」が70%と最も多くなっています。

## ■太子町内における移動状況【他市町への高い移動需要】

出発地又は目的地が太子町内の移動状況を見ると、主に町外への移動が多くなっています。特に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。

### < 代表交通手段分担率 >



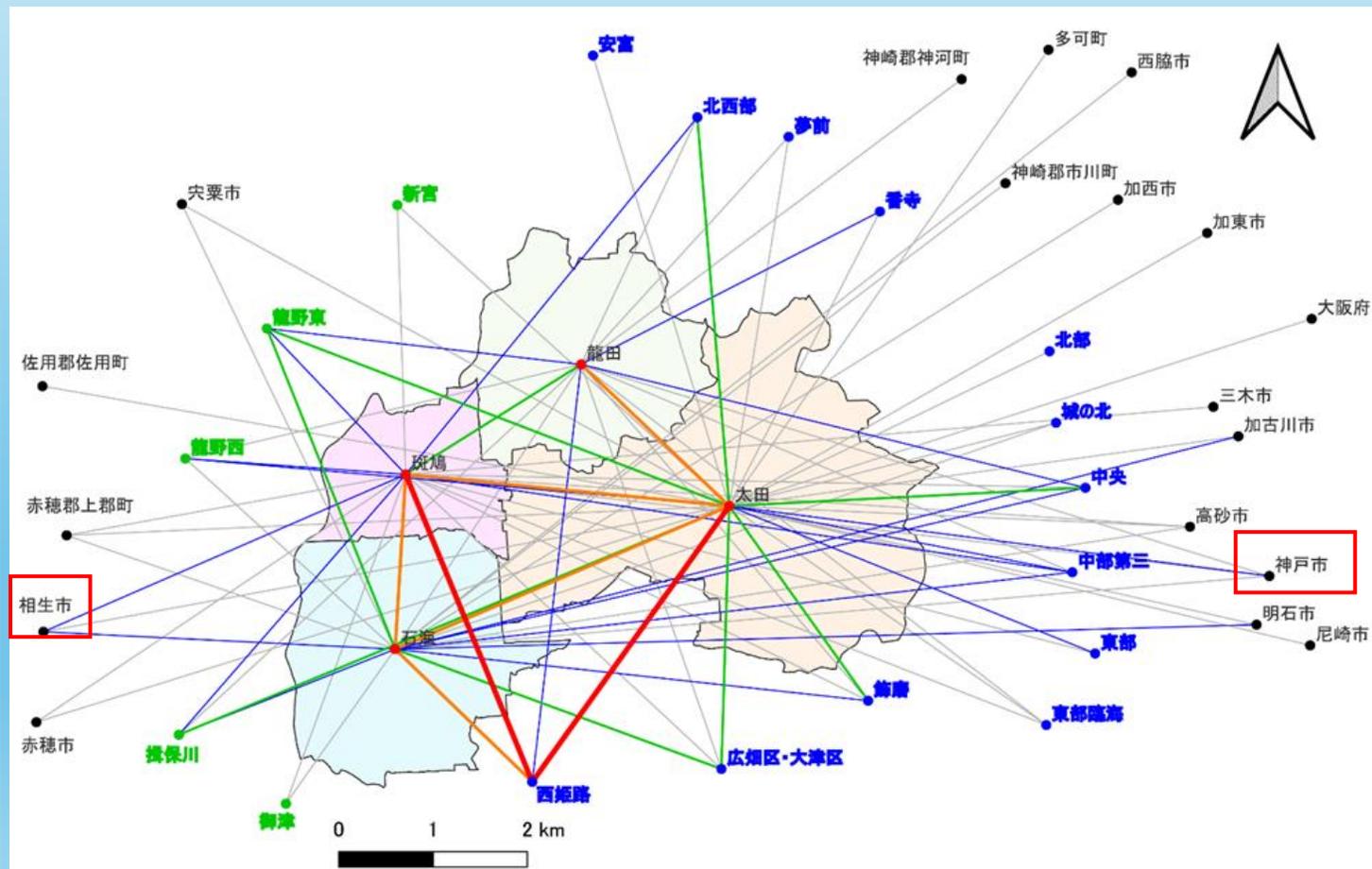
### < 太子町内に出発地又は目的地のある人の動き >

#### 凡例

##### R3パーソントリップ調査結果

- 3,000T/日以上
- 2,000T/日以上 - 3,000T/日未満
- 1,000T/日以上 - 2,000T/日未満
- 500T/日以上 - 1,000T/日未満
- 500T/日未満

- 太子町 (小学校区)
- 姫路市 (地域づくり推進協議会)
- たつの市 (中学校区)
- その他市町・兵庫県外 (市町・府県)



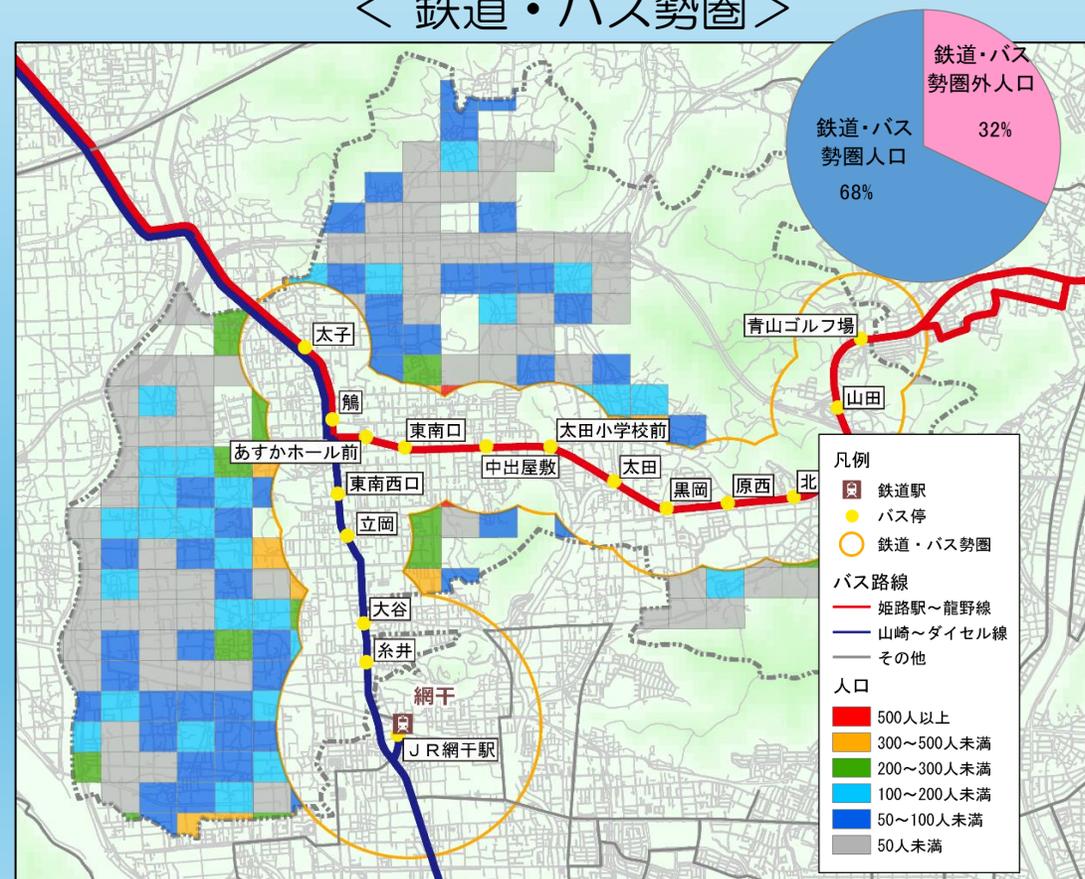
## ■ 鉄道・バス勢圏の状況【鉄道・バス空白地の存在】

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。

## ■ 待合環境の整備状況【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）】

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いるものも、ベンチや上屋が整備されているバス停は一部となっています。

### < 鉄道・バス勢圏 >



### < 停留所整備状況 >

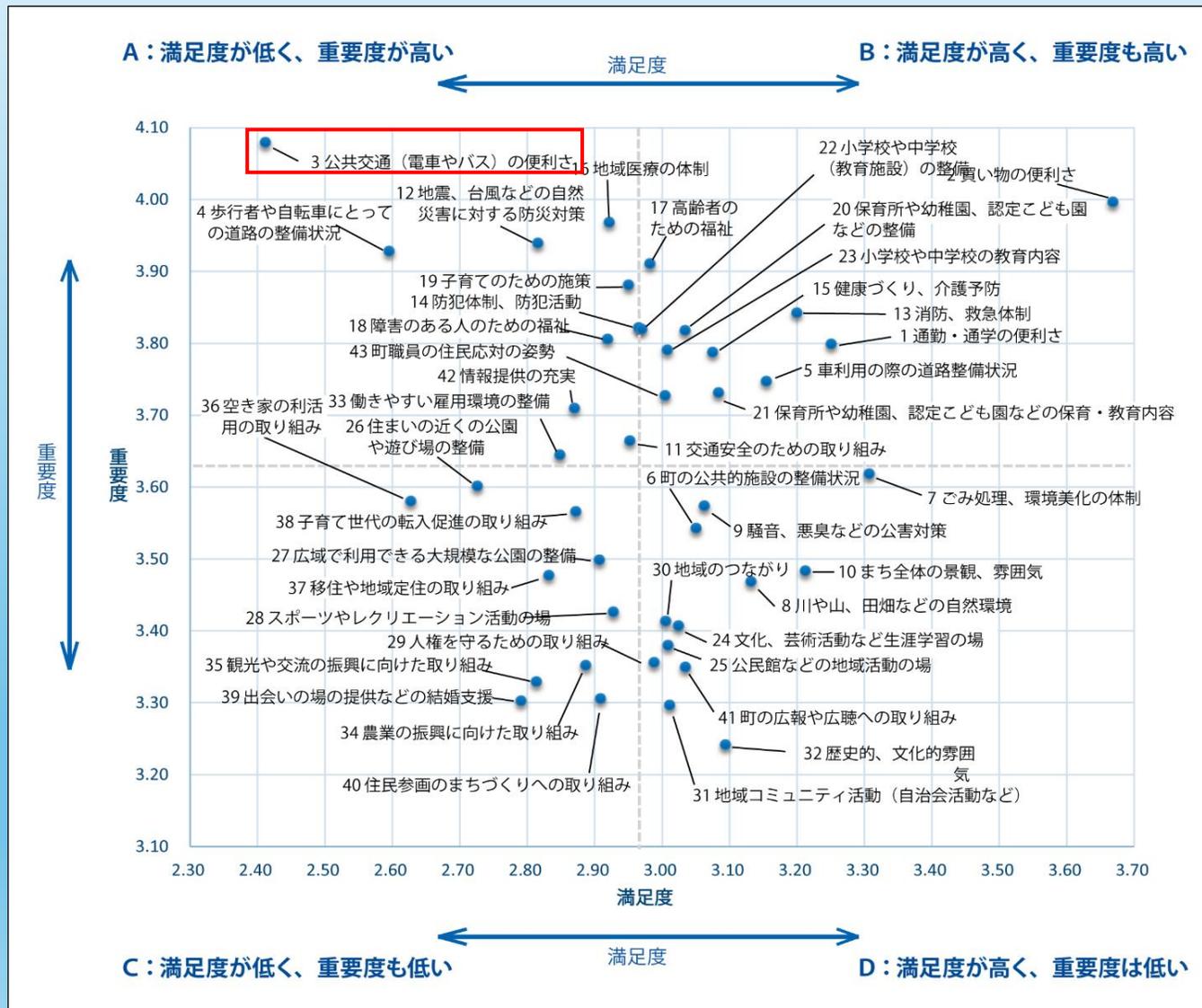
バス停留所	路線	上下	ベンチ	上屋
青山ゴルフ場	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	なし	なし
		下り	なし	なし
山田	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	2基	なし
		下り	1基	あり
北山	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	1基	なし
		下り	なし	なし
原西	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	なし	なし
		下り	なし	なし
黒岡	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	1基	なし
		下り	なし	なし
太田	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	なし	なし
		下り	なし	なし
太田小学校前	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	1基	なし
		下り	なし	なし
中古屋敷	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	2基	あり
		下り	1基	なし

バス停留所	路線	上下	ベンチ	上屋
東南口	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	なし	なし
		下り	なし	なし
あすかホール前	姫路駅～龍野線（神姫バス）	上り	1基	あり
		下り	なし	なし
鶺鴒	姫路駅～龍野線（神姫バス） 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
太子	姫路駅～龍野線（神姫バス） 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
東南西口	山崎～ダイセル線（ウイング神姫）	上り	1基	なし
		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
		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	1基	あり
		下り	1基	あり

# 重要度・満足度アンケート調査結果分析【公共交通に対する低い満足度】

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。

## < 需要度・満足度アンケート調査結果 >



# ■ 基本理念

「太子町の公共交通を取り巻く現状と課題」及び「上位・関連計画」を元に、太子町が目指す将来の公共交通の実現に向けた基本理念と、その達成に向けた3つの計画目標を設定しました。

## < 現状と課題 及び 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

### まちづくりの目標

#### < 現状 >

- ・ 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  
・ 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  
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】
- 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  
【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」』

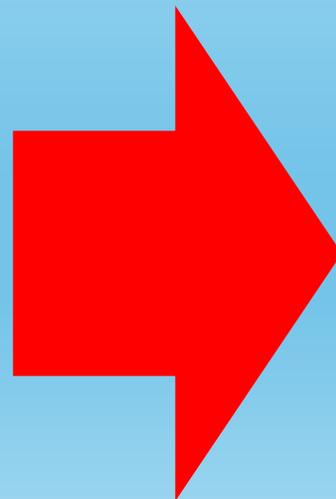
## < 基本理念 >

### 『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 >

- 計画目標1 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)
- 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)
- 計画目標3 持続可能な公共交通をみんなで作る  
(公共交通に対する意識醸成)



## ■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（「公共交通利用者数」「公共交通収支差」「公共交通に対する住民1人当たりの公的資金投入額」）を設定しました。

### < 公共交通利用者数 >

人口減少等により、公共交通利用者数は2033年（令和15年）時点で約22,200人/年減少見込みとなる。  
本計画の施策・事業に取り組むことで、約51,900人/年増加をめざす。

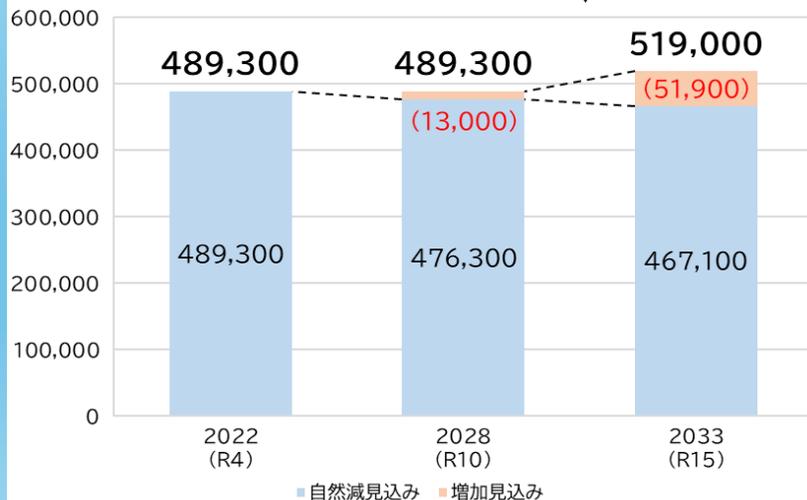
### < 公共交通収支差 >

人件費・物価等の上昇により、公共交通収支差は2033年（令和15年）時点で約22,000千円/年増加見込みとなる。  
本計画の施策・事業に取り組むことで、約12,500千円/年の抑制を図る。

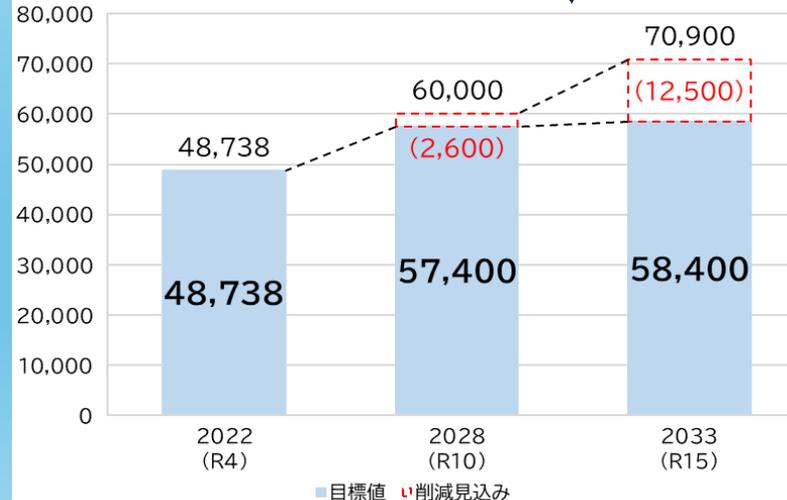
### < 公共交通に対する住民1人当たりの公的資金投入額 >

公共交通収支差の増加により、公共交通に対する住民1人当たりの公的資金投入額は2033年（令和15年）時点で約46円/人増加見込みとなる。  
本計画の施策・事業に取り組むことで、約34円/人の抑制をめざす。

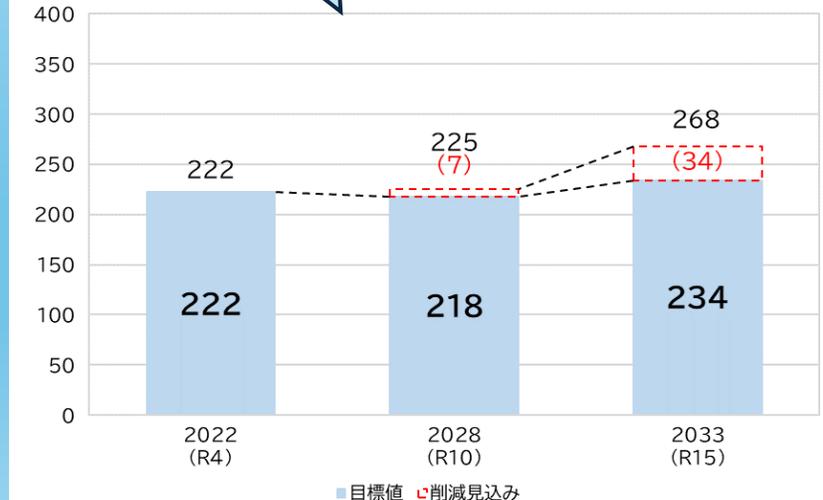
(人/年)



(千円/年)



(円/人)

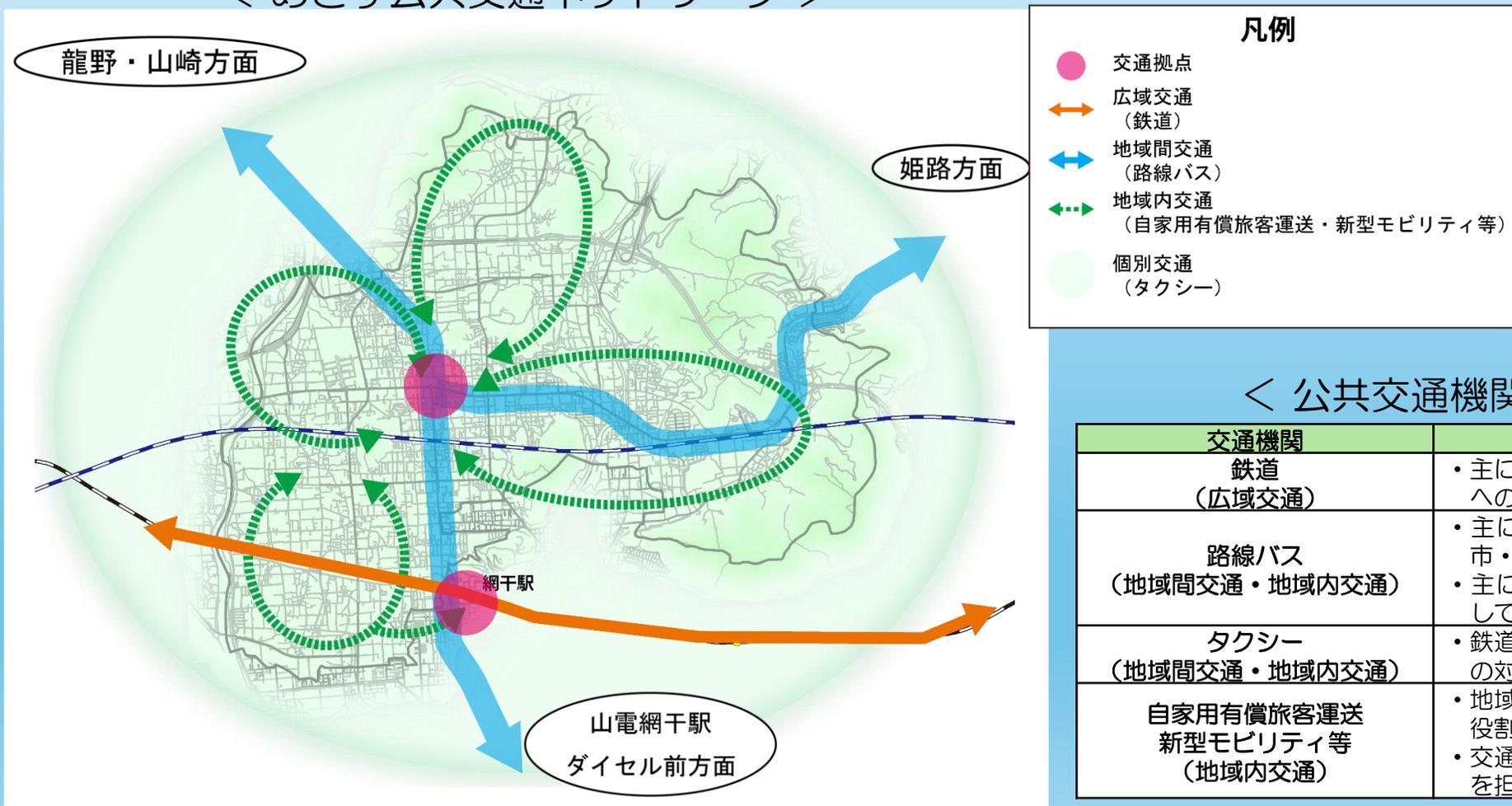


## ■めざす公共交通ネットワーク

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。

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 >



### < 公共交通機関が担う役割 >

交通機関	役割
鉄道 (広域交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に町外への移動、特に姫路市や阪神間方面への移動を担う役割</li> </ul>
路線バス (地域間交通・地域内交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>主に町外への移動、特に近隣市である姫路市・たつの市への移手段としての役割</li> <li>主に町内の定時定路線かつ大量輸送交通としての役割</li> </ul>
タクシー (地域間交通・地域内交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道や路線バスでは対応が難しい移動ニーズの対応を担う役割</li> </ul>
自家用有償旅客運送 新型モビリティ等 (地域内交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内の日常的な移動や短距離の移動を担う役割</li> <li>交通拠点、広域交通や地域間交通までの移動を担う役割</li> </ul>

## ■ 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作る」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、体系化しました。

### < 施策体系 >

計画目標	施策番号	施策の方向性	事業番号	事業
<b>計画目標1 まちをつなぐネットワークをつくる</b>				
	(1)	広域交通・地域間交通網の確保・維持	①	鉄道を活かしたまちづくりの推進
			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	地域内交通の取組検討
<b>計画目標2 人のにぎわいあふれる交通拠点をつくる</b>				
	(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
			②	既存施設と連携した待合環境の整備
	(2)	情報発信やITを活かした公共交通拠点整備	①	公共交通に関する情報の周知・発信
			②	DX・MaaS等の導入に向けた検討
<b>計画目標3 持続可能な公共交通をみんなで作る</b>				
	(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

# 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

### 【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

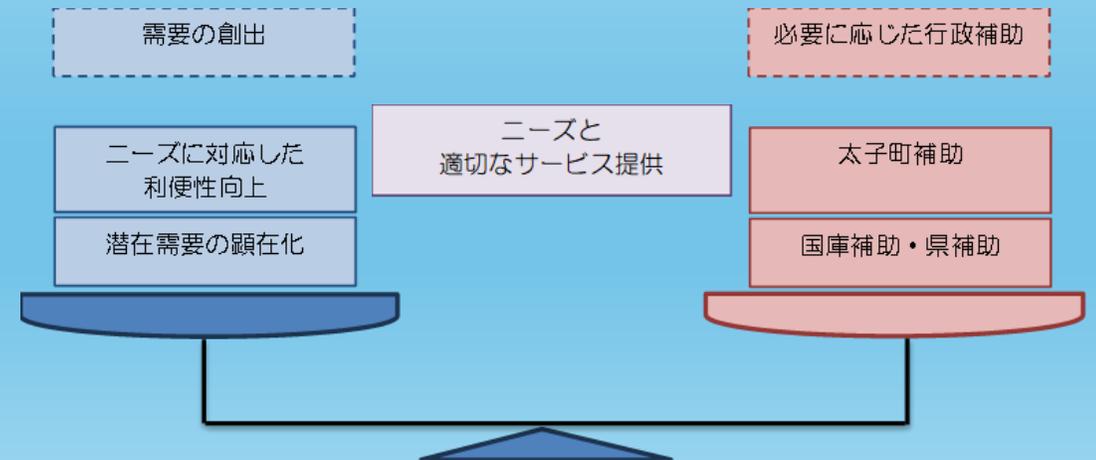
- ・鉄道との乗り継ぎ利用を考慮したバス便数・運行ダイヤの調整
- ・近隣他市町と連携した整備・支援策の検討
- ・地域公共交通確保維持事業の継続（補助事業との連動化）
- ・バス事業者との連携強化



### ＜パーク&ライド・サイクル&ライドのイメージ＞



### ＜需要・供給バランスの維持＞



# 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

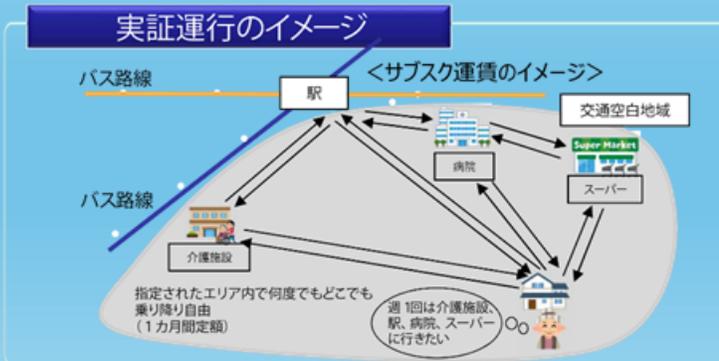
### 【事業①】 タクシー事業の連携強化

- ・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



### < タクシー事業者との連携強化事業のイメージ例 >

- 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



### 【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



### < 多様な交通モードの検討 >



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)

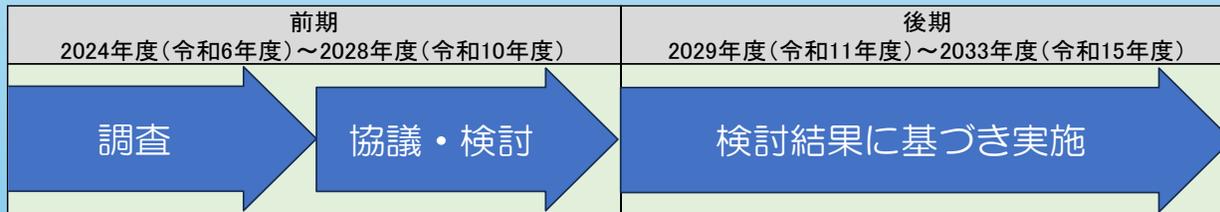
# 計画目標2 人のにぎわいあふれる交通拠点をつくる

## 施策(1) 公共交通環境の整備

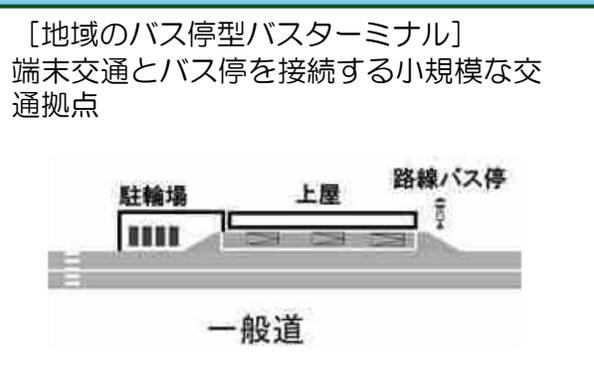
### 【事業①】

#### 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



### < 地域のバス・タクシーターミナル整備イメージ >



### 【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



### < 協賛施設看板イメージ >



### < 実施の状況 >



# 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

### 【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



### < 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 >

#### (神姫バスNavi)



#### (デジタルサイネージ) [あすかホール前バス停]



### < MaaSについて >



# 計画目標3 持続可能な公共交通をみんなで作る

## 施策(1) ニーズや実情に応じた移動支援の充実

### 【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



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。

### < 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作る

## 施策(2) 公共交通に対する意識・認識の醸成

### 【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



< 交通すごろく >



< 体験乗車会 >



### 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)

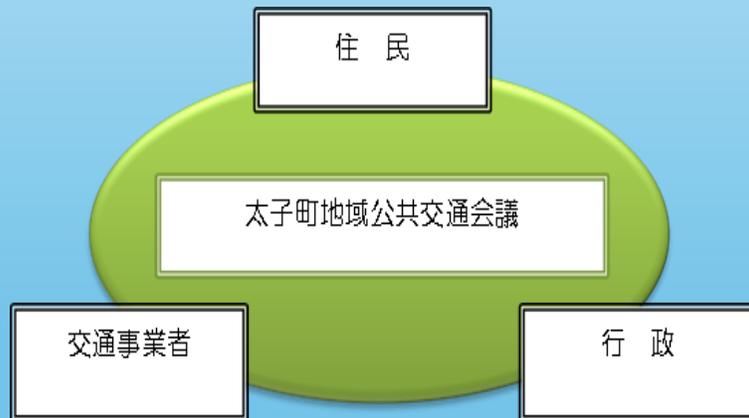
## ■計画の実現に向けて

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。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。

また、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。

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。

### < 公共交通を支える三者の連携 >



### < 公共交通が廃止になった場合に個別対応が必要な分野 >



### < PDCAサイクル >

