

公共交通の目指すべき 基本的な考え方（案）について

令和2年（2020年）12月24日
能勢町

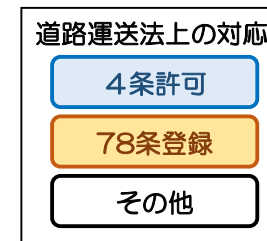
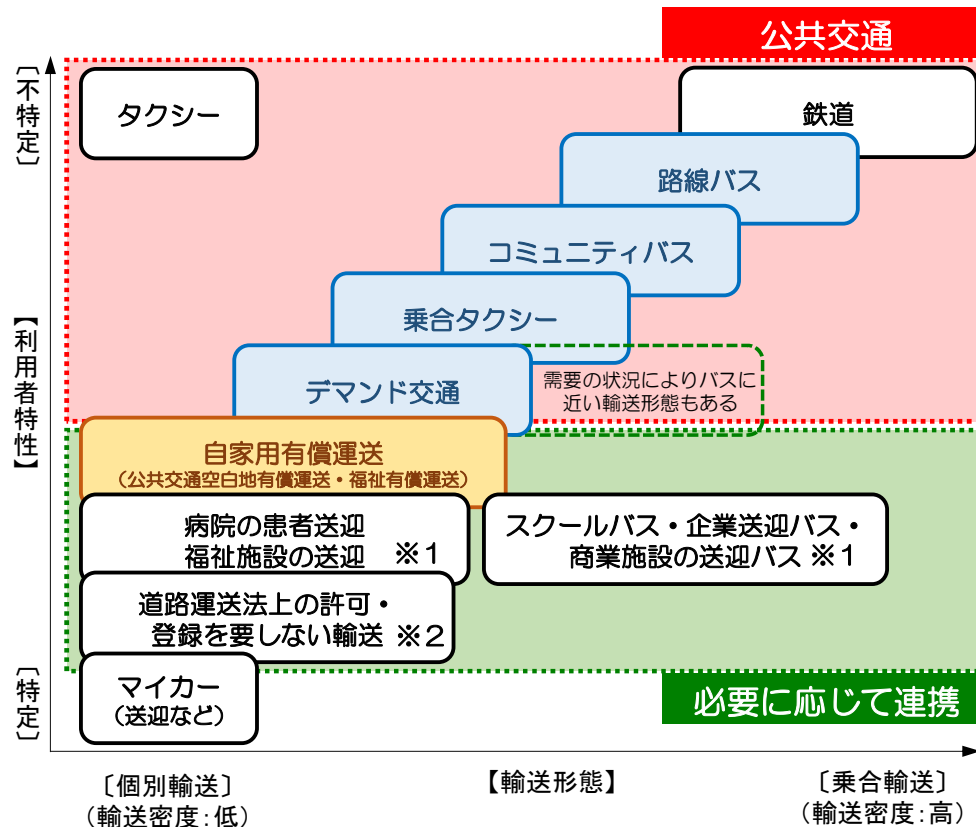


能勢PRキャラクター
「お浄・るりりん（アマビエver）」

1. 能勢町における公共交通の考え方

- 能勢町の公共交通は路線バス、タクシーがある。
- 公共交通は、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段確保、交通不便地域のニーズへの対応が強く求められる。
- 高齢者や障がい者が自立的に生活できる環境整備の一環として、移動手段を確保することによって、外出機会の創出による健康増進、地域活性化への寄与も期待される。
- なお、利便性や効率性の視点から、必要に応じて、特定多数を対象とする福祉交通、利用目的が限定的な民間送迎サービス及び道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携についても、検討を進める。

●利用者特性と輸送形態による地域公共交通の位置付け



- ※1：様々な運行形態で行われている（無償の場合は道路運送法の対象外）
 ※2：互助による輸送（≒無償によるボランティア輸送等）

【参考】 デマンド交通とは

- デマンド交通は、DRT (Demand Responsive Transport: 需要応答型交通システム) と呼ばれ、「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて運行したり、基本となる路線以外の停留所に立ち寄るなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。
- 運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地 (OD) の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。
- 平成18年（2006年）の道路運送法の改正により、デマンド交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっている。

●運行方式からみた分類パターン

	運行方式の特徴（イメージ） [自宅 〇 バス停等]
A 定路線型	<p>路線バスやコミュニティバスのように、所定のバス停等で乗降を行うが、予約があった場合のみ運行し、予約がなければ運行しない方式。“空気バス”の解消を図ることができる。</p>
B 迂回ルート・エリアデマンド型	<p>定路線型をベースに、予約に応じて所定のバス停等まで迂回させる運行方式。バス停等まで遠い地域に迂回ルートを設定することにより、公共交通空白地域の解消を図ることができる。</p>
C 自由経路ミレーティングポイント型	<p>運行ルートは定めず、予約に応じて所定のバス停等間を最短経路で結ぶ方式。最短経路の選択により所要時間を短縮するとともに、バス停等を多数設置することにより、バス停等までの歩行距離を短縮することができる。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合が多い。</p>
D 自由経路ドアツードア型	<p>運行ルートやバス停等は設けず、指定エリア内で予約のあったところを巡回するドアツードアのサービスを提供する運行方式。一般タクシーとの差別化を図るため、目的施設または発施設を限定する場合もみられる。</p>

●近隣市町での導入状況

【豊能町東地区デマンドタクシー：豊能町】

東地区（川尻・高山／牧・寺田・切畑）と余野を結ぶもので、平成23年（2011年）7月から有償により実証運行を開始し、現在も運行を継続。

【チョイソコいながわ：兵庫県猪名川町】

利用者のニーズに合った路線に見直し、持続可能な公共交通ネットワークの実現に向け、ネットヨタ神戸株式会社、日の丸ハイヤー株式会社などと連携し、乗り合い移動サービス「チョイソコいながわ」を令和2年（2020年）5月から無償による実証運行を開始し、令和3年度（2021年度）から有償による実証運行を開始予定。

【西部地域乗合タクシー：豊中市】

交通空白地を含む交通不便地が広く存在する西部地域を対象に、最寄り鉄道駅へのアクセスを確保する乗合タクシーを令和元年10月から有償で運行を開始している。令和2年（2020年）10月から利用が多い一部運行便を対象に、定時定路線で運行をしている。また、バス運行補助事業の見直しに伴い南部地域を対象に、「南部地域乗合タクシー」を令和3年（2021年）4月に運行開始予定。

【参考】自家用有償旅客運送とは

- 平成18年（2006年）の道路運送法改正により『自家用有償旅客運送』が緩和され、白ナンバー車両を公共交通に活用しやすくなったが、あくまでも例外規定であることに留意する必要がある（※バス事業者やタクシー事業者等の運送事業者が対応できない場合で、協議会の合意があった場合のみ）。
- 自家用有償旅客運送には以下の4種類があり、「乗合」の可否や「会員登録（会員名簿）」の可否などの条件が異なる。

自家用有償旅客運送（白ナンバー）

市町村運営有償運送

- ・ 『道路運送法』に基づく「地域公共交通会議」の合意のもと、地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保のため、市町村が運送を行うもの。

非営利活動法人による運送

- ・ 『道路運送法』に基づく「運営協議会」の合意のもと、NPOや社会福祉法人等の非営利活動法人が運送を行うもの。

交通空白地輸送

- ・ 交通空白地域において、地域住民の生活に必要な輸送の確保が困難な場合、市町村自ら行う輸送サービス

公共交通空白地有償運送

- ・ 公共交通機関だけでは十分なサービスが確保できない場合、NPO法人等が行う輸送サービス

市町村福祉運送

- ・ 身体障がい者等に対する外出支援のために市町村自ら行う輸送サービス

福祉有償運送

- ・ 公共交通の利用が困難な高齢者等の通院・レジャー等のためにNPO法人等が行う輸送サービス

乗合が可能

会員登録（会員名簿）が必要

※市町村長が認めた場合は、来訪者・滞在者や会員以外も利用可能

※国土交通省資料をもとに作成

2. 輸送資源の総動員による移動手段の確保

■ 地域に最適な旅客運送サービスの継続に向けて

- 新たに創設された地域公共交通計画と連動化することで、真に公的負担による確保維持が必要な路線等に対し、効果的・効率的な補助を実施するとされている。
- また、地域公共交通利便増進事業等の活用により、可能な限り同一の乗合バス事業者等による同一路線の継続（縮小・変更を含む）を目指すとしており、困難な場合には、①以降のメニューを検討するものとしている。

地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設**

⇒従前の路線バス等に代わり、地域の实情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例

- ① 乗合バス事業者など他の交通事業者による継続（縮小・変更含む）
- ② コミュニティバスによる継続
- ③ デマンド交通（タクシー車両による乗合運送（区域運行））による継続
- ④ タクシー（乗用事業）による継続
- ⑤ 自家用有償旅客運送による継続
- ⑥ 福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

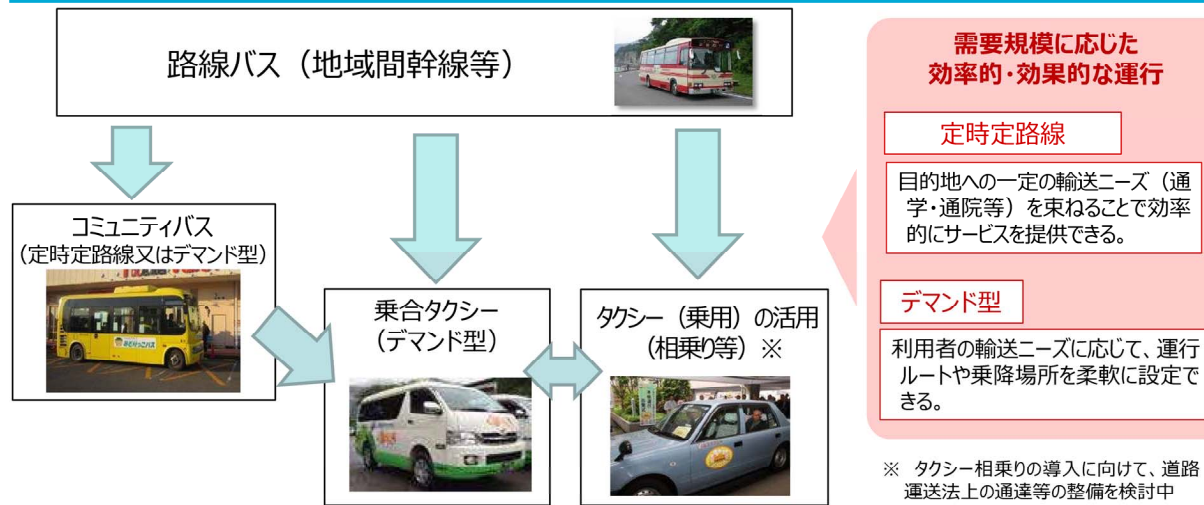
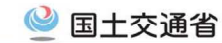
出典：持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2年(2020年)法律第36条）（国土交通省）

2. 輸送資源の総動員による移動手段の確保

■ 運送サービスを継続していくための交通手段の見直し

- 地方公共団体、交通事業者等の地域の関係者の協議の下で、路線バスについては効率化や生産性の向上を図るとともに、
 - ・ 地域の実情に合わせてダウンサイジング等（車両の小型化、運行経路やダイヤ（頻度等）の見直し等）による最適化を図りつつ、地方公共団体の公的負担によるコミュニティバス、乗合タクシー等の運行を実施するほか、
 - ・ 交通事業者によるサービスの提供が困難な場合は、自家用有償旅客運送の活用、スクールバス、福祉輸送等の積極的活用により、地域の暮らしや経済活動に不可欠な移動手段を持続的に確保。

地域の実情に合わせた交通手段の見直し(ダウンサイジング等)



バス・タクシーによるサービスの提供が困難な場合

自家用有償旅客運送
（市町村自ら又はNPO等による運行）



スクールバス、福祉輸送、病院・商業施設等の
送迎サービス等の積極的活用



3. 公共交通の目指すべき基本的な考え方（案）

町の考え方を示したものであり、交通事業者との協議・調整が必要である

- 今後も持続可能な公共交通のあり方を検討するにあたっては、各交通モード単独で利便性や生産性の向上を図るのではなく、各交通モードで役割分担を行いながら、全体的に連携強化を図る必要がある。
- このような考え方のもと、能勢町の公共交通について、現在の運行状況や役割を踏まえ、「基幹交通」、「地域交通」に機能分類し、階層的なネットワークの構築を目指すものとする。
- 公共交通網の基本的な考え方を踏まえた公共交通ネットワークの構築を目指すべく検討を行うものとする。

●能勢町における公共交通の役割分担と位置付け（案）

機能分類	役割	対象交通モード
基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 町内と町外の鉄道駅を結ぶ広域交通体系の骨格を形成し、町外への通勤・通学等の住民の移動や能勢町への来訪者の移動のための広域的な移動を支える役割を担う 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス（西能勢線・妙見口能勢線）
地域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 基幹交通が乗り入れ困難な生活圏内の移動を支え、基幹交通や町内の拠点へのアクセス手段として、町内移動を支える役割を担う ・ 基幹交通では、対応しきれない需要が分散・少ない地域を補完する新たな公共交通として新たな交通システム（※交通モードは今後検討予定）を『地域交通』として位置付ける ・ タクシーは、他の公共交通機関が運行していない時間帯を補完するとともに、住民及び来訪者の移動等の柔軟に対応可能な移動手段として、能勢町の公共交通として位置付ける 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新たな交通システム ・ タクシー



必要に応じて連携

特定の利用者を対象とした交通

- ・ 自家用有償運送（公共交通空白地有償運送・福祉有償運送）
- ・ スクールバスや民間送迎バス

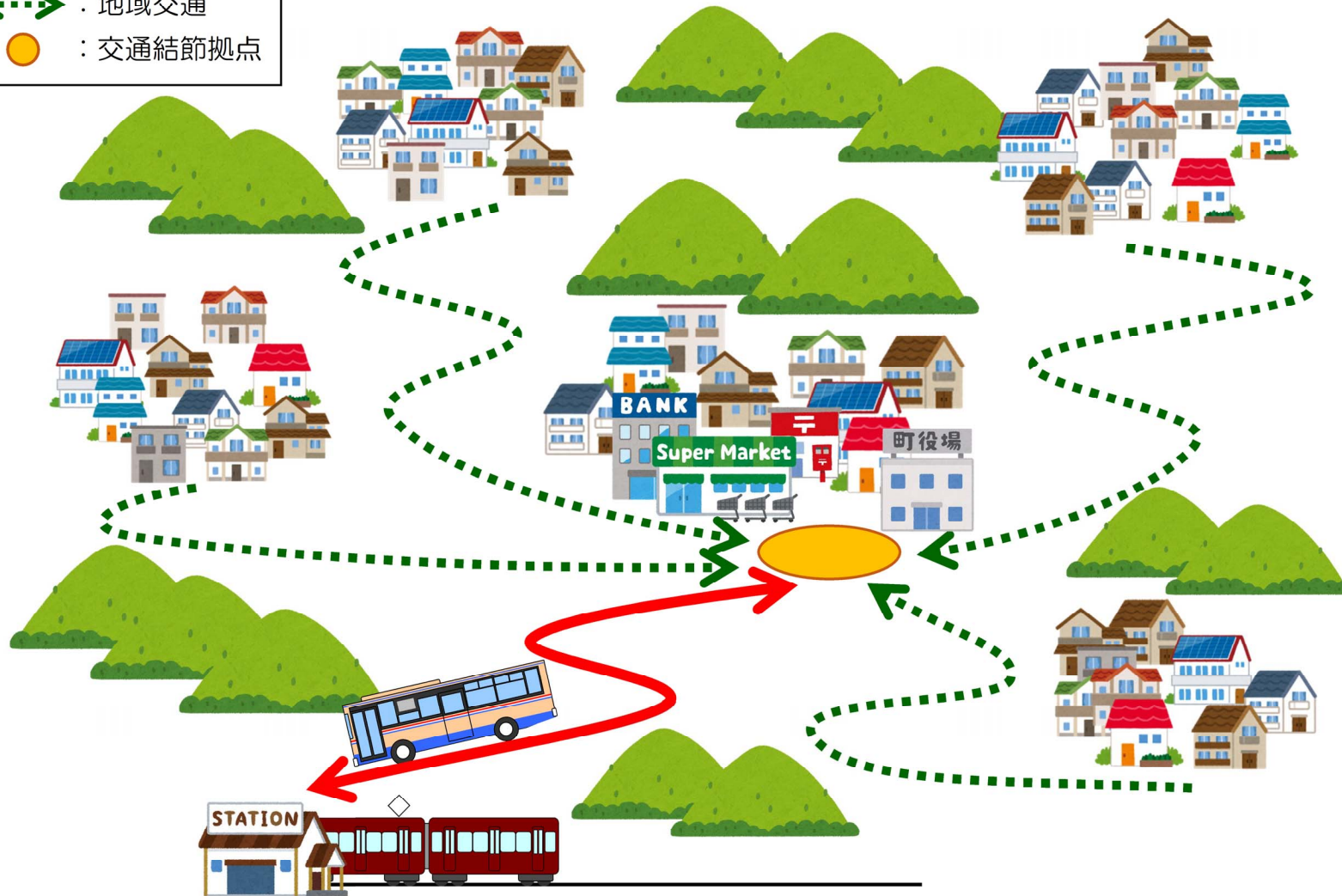
道路運送法上の許可・登録を要しない輸送

- ・ 無償運送（ボランティア輸送）

3. 公共交通の目指すべき基本的な考え方（案）

●能勢町の目指すべき将来の公共交通ネットワークイメージ（案）

町の考え方を示したものであり、
交通事業者との協議・調整が必要である



- ◆基幹交通は、町内の交通結節拠点と町外にある能勢電鉄の鉄道駅を結ぶ
- ◆地域交通は、町内の各地区と町内の拠点となる交通結節拠点を結ぶ

4. 新たな交通システムの検討（案）

- 一般に一度に輸送する人数が概ね10名以上となる場合は、バスによる対応が基本となっており、大型バスからマイクロバスまで様々な大きさや形状がある。
- 一度に輸送する人数が5~9人、もしくはそれ以下の場合は、ジャンボタクシーまたはセダン型タクシーによる対応となることが多い。
- また、その運用方法もコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなどがあり、輸送規模やニーズに応じて適正な交通モードを選択する必要がある。

●利用形態による運行イメージ

