

令和6年度地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 事業評価資料一式(案)

参考資料1

別添1

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

令和7年1月 日

協議会名: 能勢町地域公共交通会議

評価対象事業名: 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性		⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
能勢町地域公共交通会議	能勢町乗合タクシー	今回の申請が初	A	計画どおり適切に実施された。	実証運行中の昨年度より、1日当たり利用者は約3人増加(5.4人⇒8.5人)し、利用者は増加傾向にあるが、過去の住民アンケート調査結果等に基づき設定した利用者数の目標値には到達できなかった。一方で財政負担金額については、国庫補助金活用により達成できる見込み。 B 目標1: 1日当たり利用者数を25人以上とする。 実績: 8.5人 目標2: 収支率を16.7%とする 実績: 4.8% 目標3: 財政負担金額を9,079千円とする(半年分4,540千円)。 実績: 4,213千円(R6.4～9月実績)	令和7年4月から現在運行していない町内の公民館や公共施設等に停留所を設置し、運行エリアを能勢町全域とする予定です。今後も、利用状況をモニタリングしながら運行内容の改善や周知等を行いながら利用者増加に努めます。

事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

令和7年1月 日

協議会名：	能勢町地域公共交通会議
評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	本町は大阪府の最北端に位置し、人口8,951人(令和6年11月末現在)、東西約15km、南北約12km、総面積98.75km²であり、町域の約8割は山林である。 町内の交通環境は、国道173号と国道477号が町内を南北に、主要地方道茨木能勢線等が東西に貫いており、大阪・京都の主要都市部への所要時間は車で約1時間の圏域となっている。 また、町内に鉄道はなく、基幹交通として阪急バス(株)が本町西地域と兵庫県川西市間(能勢電鉄山下駅)を、本町東地域と大阪府豊能町間(能勢電鉄妙見口駅)を運行していた。 しかしながら、令和5年度末をもって本町東地域と大阪府豊能町間を運行していた路線バス(妙見口能勢線)が廃止となったことから、令和6年度より本町が代替交通(妙見口のせ号)を運行している。 上記のように、高齢化率が4割を超える本町において、当該事業の活用により地域交通として位置付ける能勢町乗合タクシーを確保・維持することは、住民の外出機会の創出や生活交通手段を存続するために必要不可欠である。

能勢町地域公共交通会議（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

計画の基本方針：いつまでも安心できる暮らしとまちづくりを支える公共交通

○計画の目標：①持続可能な公共交通ネットワークの構築

②公共交通機関の相互による連携強化と利便性の向上

③公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成

○目指すべき将来の公共交通ネットワーク

・町内の拠点間や町内の拠点と町外の鉄道駅間などの移動をスムーズにし、町民の外出機会を創出するとともに、乗換えの拠点を設けてそこで基幹交通と地域交通を乗り換えて輸送の効率化を図る公共交通ネットワークの構築を目指す。

・基幹交通（路線バス）、地域交通（新たな交通システム、タクシー）に機能分類し、全体的な連携強化を図る。

●能勢町における公共交通の役割分担と位置付け

機能分類	役割	対象交通モード	備考（補助等）
基幹交通	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・通学等の町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	- 路線バス（西能勢線） - 妙見口能勢線代替交通	- 地域間幹線幹線系統 - 町自主運行
公共交通	- 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公共交通として乗合タクシーを『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に対し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	- 乗合タクシー - タクシー	地域内フィーダー系統・町自主運行
その他交通	- 以下に示すその他交通は、公共交通を補完する交通モードとしての活用可能性があるため、必要に応じて連携を図るものとし、継続して検討を行うものとする - 交通空白地有償運送：交通空白地域において、住民の移動手段の確保を目的として、地域の関係者の合意に基づき、市町村、NPO等が自家用自動車を使用して、有償で輸送サービスを提供するもの - 福祉有償運送：身体障害者や要介護者など、一人では公共交通機関を利用することが困難な移動制約者に対して、ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスを提供するもの - 許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））：バス・タクシー事業及び登録を受けた自家用有償旅客運送に頼ることが困難な場合に、ボランティアや地域の助け合いといった活動の中で輸送サービスを提供するもの - スクールバス：「児童生徒の通学に供することを主たる目的として運行されるバス等」であり、能勢町立能勢小学校・中学校（現 能勢町立義務教育学校能勢ささゆり学園）の開校に伴う児童・生徒の遠距離通学の緩和を図る移動手段としての役割を担う	- 交通空白地有償運送 - 福祉有償運送 - 許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送）） - スクールバス	

公共交通ネットワークのイメージ図

※別添で添付して下さい。

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

計画における評価指標と目標値を以下のように設定し、定期的に計画の進捗確認と効果の検証・評価を行う。

▼目標①持続可能な公共交通ネットワークの構築

評価指標	現在値（計画策定時）	目標値
公共交通カバー面積	10.2 km ² （R2）	18.2 km ² （R8）
公共交通への財政負担金額	5,559 万円/年（R2）	4,000 万円/年（R8）
公共交通事業の収支率	・路線バス（西能勢線） 41.6%（R4） ・妙見口のせ号 22.1%（R4） ・能勢町乗合タクシー 1.7%（R4）	・路線バス（西能勢線） 42.6%（R8） ・妙見口のせ号 13.4%（R8） ・能勢町乗合タクシー 16.7%（R8）

▼目標②公共交通機関の相互による連携強化と利便性の向上

評価指標	現在値（計画策定時）	目標値
基幹交通による町外への移動者数	227 人/日（R2）	220 人/日（R8）
地域交通の利用者数	運行していない（R2）	25 人/日（R8）

▼目標③公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成

評価指標	現在値（計画策定時）	目標値
公共交通利用促進を図る取り組み実績数	3 件（R2）	6 件（R8）
公共交通利用者数	339 人/日（R2）	365 人/日（R8）

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

令和4年(2022年)3月に能勢町地域公共交通計画を策定し、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、当該計画に基づく事業実施に向け検討を進めている。

○能勢町における地域公共交通の課題

- ・人口減少・少子高齢化の進展への対応
- ・将来のニーズを見据えた持続可能かつ安全な公共交通体系の再構築
- ・鉄道駅アクセスを支える広域交通の確保
- ・まちづくりと連携した交通ネットワークの構築
- ・住民・交通事業者・行政の連携・協働による取組の推進

○取組の主な内容

- ・令和4年7月～ ・新たな公共交通システム(乗合タクシー)実証運行開始
- ・令和6年4月～ ・乗合タクシー本格運行開始
- ・路線バス(妙見口能勢線)の代替交通として妙見口のせ号運行開始

○主な交通会議の開催状況

- 令和3年8月2日(令和3年度第2回能勢町地域公共交通会議)
 - ・地域公共交通計画の基本方針と目標の設定について
 - ・新たな公共交通システム導入検討について
- 令和3年10月5日(令和3年度第3回能勢町地域公共交通会議)
 - ・地域公共交通計画の策定について
 - ・新たな公共交通システム導入検討について
- 令和3年12月21日(令和3年度第4回能勢町地域公共交通会議)
 - ・地域公共交通計画(素案)について
 - ・新たな公共交通システム導入検討について
- 令和4年3月24日(令和3年度第5回能勢町地域公共交通会議)
 - ・地域公共交通計画の策定について
 - ・新たな公共交通システム導入検討について
- 令和4年9月9日(令和4年度第2回能勢町地域公共交通会議)
 - ・乗合タクシー(実証運行)の運行状況及び停留所の追加などについて
- 令和4年12月2日(令和4年度第3回能勢町地域公共交通会議)
 - ・乗合タクシー(実証運行)の運行状況及び今後のスケジュール案について
- 令和5年3月2日(令和4年度第4回能勢町地域公共交通会議)
 - ・乗合タクシー(実証運行)の今後のスケジュール案について

令和5年8月8日（令和5年度第1回能勢町地域公共交通会議）
 ・乗合タクシーの実証運行延長について
 令和5年10月10日（令和5年度第2回能勢町地域公共交通会議）
 ・乗合タクシーの本格運行について
 令和5年11月30日（令和5年度第3回能勢町地域公共交通会議）
 ・乗合タクシーの本格運行について
 令和6年2月26日（令和5年度第4回能勢町地域公共交通会議）
 ・地域公共交通計画の一部改訂
 令和6年6月25日（令和6年度第1回能勢町地域公共交通会議）
 ・地域公共交通計画認定申請
 令和6年11月28日（令和6年度第2回能勢町地域公共交通会議）
 ・乗合タクシー運行エリアの追加について

（2）目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
地域公共交通調査事業（計画策定）	能勢町地域公共交通会議	令和3年度	策	能勢町地域公共交通計画の策定
地域公共交通確保維持事業	能勢町地域公共交通会議	令和6年度以降	フ	能勢町乗合タクシーの運行

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
 利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
該当なし			

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
交通対策事業（路線バス運行維持費補助金）	能勢町	平成9年以降	本町域におけるバス路線で輸送人員の減少等により、その運行の維持が困難となっているものについて、これを維持するために補助金を交付する。

（３） 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「（２）目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
該当なし		

4. 具体的取組に対する評価

○能勢町地域公共交通計画の策定

・策定に当たっては、多様な関係者が参画する地域公共交通会議で議論し策定した。また、会議の運営においては、住民や利用者の意見を反映させるため、令和 3 年度から公募委員 2 名を新たに委員に加えた。

○能勢町乗合タクシー

・令和 6 年 4 月から本格運行を開始しており、本格運行開始にあわせて、運行エリアに東地域を追加した。

・令和 6 年 4 月から 9 月までの利用実績は、運行回数 843 回（月平均 141 回）、乗車人数 1,033 人（月平均 172 人）であり、実証運行時の昨年度と比較すると乗車人数が増加している（運行回数昨年度比 168%、乗車人数昨年度比 163%）。増加傾向にあるものの、目標値である 1 日当たり利用者数 25 人に対して、実績値は 8.5 人となっており、目標には到達していない状況であるが、セーフティーネットとしての役割を果たしている。

○妙見口のせ号

・路線バス（妙見口能勢線）の代替交通として、令和 6 年 4 月から運行を開始している。

・令和 6 年 4 月から 9 月までの利用実績は、乗車人数 2,842 人、1 日当たり平均乗車人数 22.9 人となっている。目標値である 1 日当たり利用者数 26 人に対しては、達成率 88%であり、府立豊中高校能勢分校の生徒等が継続的に乗車している。

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
公共交通の利用促進	・利用者である住民の公共交通に対する意識醸成に努める。 ・町ホームページや広報誌等にて、公共交通（乗合タクシー、路線バスなど）の利用促進につながる記事などを掲載する ・町の公共交通担当者が地域の集いの場などに訪問し、乗合タクシー等の具体的な利用方法等について説明する。
公共交通への財政負担金額の増加	・利用促進を行い、収入増加を図る。 ・各交通モードの役割分担とを行い、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。
乗合タクシーの利用者増加に向けた運行内容の改善	・令和7年4月から、現在運行していない町内の公民館や公共施設等に停留所を設置し、運行エリアを能勢町全域とする予定。

能勢町地域公共交通会議（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針

2. アピールポイント、特に工夫した点など

・本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」と「地域交通」に機能分類した。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こととしている。

※基幹交通…町内と町外の鉄道駅等を結び、広域的な移動を支える役割を担う（路線バス西能勢線、妙見口のせ号）

地域交通…基幹交通では対応しきれない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（乗合タクシー、タクシー）

(別添) 公共交通のネットワークのイメージ図

