

公共交通に関する課題について

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. 公共交通を取り巻く現状

■ 人口減少及び少子高齢化の進展

- 今後も生産年齢人口（15～64歳）の減少とともに、人口が減少するものと予測され、将来はさらに高齢化が進行するものと予測。

■ 町内全域で高い高齢化率

- 高齢化率は、全ての地区において超高齢化社会とされる21%以上であり、高齢化率が50%以上の地区も存在。

■ 西地域に主要施設が立地

- 公共施設、商業施設等の主要施設は、主に西地域において立地。

■ 新庁舎及び地域拠点等の整備

- 役場本館、南館、別館などの機能を集約した新庁舎の再編整備、東地域の福祉拠点施設となる旧歌垣小学校の再編整備及びさとおか防災コミュニティセンターを整備する旧東郷小学校の再編整備等が進められている。

■ 町内には公共交通等の多様な運送が存在

- 町内に鉄道はなく、最寄り鉄道駅は西地域が能勢電鉄山下駅、東地域が能勢電鉄妙見口駅。
- 路線バスは、2路線（西能勢線と妙見口能勢線）を運行しており、町外の鉄道駅等への移動手段としての役割を担う。
- 町内のタクシー事業者は1社であり、他の公共交通機関が運行していない時間帯における住民の移動及び来訪者の移動等の即時対応可能な移動手段としての役割を担う。
- 自家用自動車を使用して運送する「公共交通空白地有償運送」を町内2団体が運行。
- 単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドアツードアの運送を行う「福祉有償運送」を町内1団体が運行
- 能勢町立能勢小学校・能勢町立能勢中学校（ささゆり学園）へのスクールバス（計10路線）を運行

1. 公共交通を取り巻く現状

■ 路線バス利用者の減少

- これまで通勤・通学等で、町内各地と町外の鉄道駅へのアクセスとして利用していた団塊世代の定年退職や少子高齢化の進展に伴い、町内における路線バスの利用者は平成23年度（2011年度）から減少。
- これまでに、町内の路線において一部区間の休止・廃止及び減便を実施。

■ バス事業者を取り巻く厳しい現状

- 乗務員に必要な大型自動車第二種免許証の保有者数及び新規取得者数の減少や免許証の保有者の高齢化の進行に伴い、乗務員が慢性的に不足。
- さらに、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い利用者が大きく減少。運行便数を維持して運行するものの、利用者の減少による大幅な収入減少により、厳しい経営環境に。

2. 住民の移動ニーズ

■ 高齢者の自動車等や運転免許証の保有割合が高い

- 自動車等や運転免許証の保有状況は、高齢者も保有割合が高く、75歳以上の方でも約半数が自動車等や運転免許証を保有。

■ 日常生活の移動は自動車に依存

- 町内及び隣接市町（兵庫県川西市や兵庫県猪名川町等）への移動は、自動車（自分で運転＋乗せてもらう）の割合が高い。
- 大阪市への移動は、自動車と鉄道を併記した移動（パークアンドライドが想定される）の割合が高い。

■ 学生等の若年層で普段の移動に対する不満の割合が高い

- 普段の移動における満足度は、「不満（やや不満＋不満）」の割合が24歳以下の方で約5割と高いに対し、65歳以上の方で約2割と低い（⇒自動車を利用していることによる）。

■ 路線バスは、主に町外アクセスで利用され、利用は学生等の若年層や高齢者が多い

- 路線バスの目的地は、東地域及び西地域ともに、町外バス停が約8～9割を占める。
- 路線バス利用の有無を見ると、「利用する（よく利用する＋時々利用する）」の割合は、24歳以下の方で約半数、75歳以上の方で約3割、他の世代の方は2割以下である。

■ サービス改善によりバス利用者の利用増加が見込まれる

- バスサービスが改善された場合における路線バス利用の変化は、バスを利用する方（よく利用する＋時々利用する）において、バス利用の増加が見込まれる。
- バスを利用する方は、サービスの改善による利用頻度が改善前の利用頻度と比べて、増加するとの回答割合が高い（⇒「週に4日以上」の割合が約2割、「週に1日以上」の割合が3割以上増加）。

2. 住民の移動ニーズ

■ 公共交通空白地有償運送や福祉有償運送の認知度はともに半数以下

- 公共交通空白地有償運送を「知っている」の割合は4割以下、70歳以上の方で約5割、歩行困難な方で約4割。
- 福祉有償運送を「知っている」の割合は4割以下、65歳以上の方で5割以下、歩行困難な方で約4割。

■ 町が公共交通への税負担することに9割以上が容認

- 路線バスを維持・充実させるために町が経費を負担することについては、回答者の9割以上が容認。
- 路線バスを維持していくための方法は、「可能な限り町が財政負担すべき」と約6割が回答。

■ 公共交通の必要性として「今は困らないが将来は困るので必要」の回答が多い

- 公共交通の必要性は、「今は困らないが将来は困るので必要」が最も多く、次いで「地域の公共交通として必要」、「公共交通がないと生活に支障が出るので必要」の順。

■ 新たな交通システムの利用意向は「必要な状態になれば利用する」の回答が多い

- 新たな交通システムとして、仮にデマンドタクシーが運行されるようになった場合における利用意向は、「必要な状態になれば利用する」が約6割、「利用する」が約1割。

■ 新たな交通システムの導入による乗継利用に対する意向は7割が乗り換えを許容

- 乗り換えが許容できるとの回答が7割以上を占め、乗り換えが許容できる回数を年齢別に見ると、75歳以上の方では「乗り換えはしたくない」の割合が約4割と他の世代に比べて高い。

■ 将来の外出は加齢に伴い移動手段が自動車から公共交通に変わると考える方が多い

- 自家用車中心の生活から公共交通中心の生活への転換意向は、「将来、高齢になったらできると思う」が約5割。
- 年齢別に見ると、「たまにならできると思う」の割合が24歳以下で約3割と最も多く占め、「将来、高齢になるとできると思う」の割合が25歳以上の世代で約5～6割を占める。

3. 公共交通に関する課題

課題① 人口減少・少子高齢化の進展への対応

- ・ 人口減少や少子高齢化に伴う通勤・通学利用者の減少やバス乗務員不足による路線バスのサービス水準の低下や路線廃止などの悪循環の防止と改善
- ・ 学生、高齢者の自動車を運転できない方に対する移動手段の確保

課題② 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

- ・ 日常生活の移動は自動車に依存しているが、将来、自動車を運転できなくなった場合の移動手段として、公共交通利用の増加が推察されるため、将来にわたって持続性を高め、柔軟な公共交通のあり方について検討が必要
- ・ 公共交通を維持していくためには、住民の合意形成のもとに安全な運行を確保していく必要がある。町内には公共交通空白地有償運送や地域主体のボランティア輸送があるが、安全確保に向けた運行方式による公共交通サービスの提供に向けた検討も必要

課題③ 鉄道駅アクセスを支える広域交通の確保

- ・ 町外への通勤通学や日常生活の移動ニーズに対応するため、隣接する市町の鉄道駅を結ぶ広域的な地域公共交通が必要

課題④ まちづくりと連携した交通ネットワークの構築

- ・ 商業施設や医療施設等の生活利便施設が集積する西地域をはじめ、新たな拠点として整備を進めている新庁舎の再編整備、旧歌垣小学校の再編整備及び旧東郷小学校の再編整備等のまちづくりと一体となった地域間の交流を促す交通ネットワークの構築が必要

課題⑤ 住民・交通事業者・行政の連携・協働による取組みの推進

- ・ 公共交通によるサービスが安定的・持続的に提供され続けることが重要
- ・ 今後、増加が見込まれる自由目的移動や公共交通利用のニーズに対して公共交通の持続性を高める観点から、利用者である地域住民が主体となって、公共交通を守り、育てていく意識の醸成が必要