

新たな公共交通システム

導入検討について



能勢PR キャラクター
「お浄・るりりん (アマビエ ver)」

令和3年(2021年)8月

能勢町

1. 新たな交通システムの検討

1.1 新たな交通システムの導入の考え方

町内には路線バスが運行していない地区が存在しており、公共交通機関だけでは十分なサービスが確保できないことからNPO法人等が行う輸送サービスである「公共交通空白地有償運送」が導入されていますが、当該サービスは会員登録を必要とする特定多数を輸送する交通システムです。

現在は、自動車を利用した移動が主体ですが、高齢により自動車の運転が困難になることで、新たな移動ニーズが生じる可能性が高くなることから、将来を見据えた持続可能で適正な規模の公共交通システムが必要です。

また、既存の路線バス、公共交通空白地有償運送及び一般のタクシーの利用状況を踏まえ、利用者は僅少であることが想定されることから、需要規模に応じた交通モードを選択する必要があります。

直近では、令和3年4月に路線バスの一部運行区間の見直し及び減便が実施され、対象地域住民の移動手段の確保が求められている。

1.2 需要予測について

(1) 需要予測の方法

- ・住民アンケート（令和2年10月実施）で得られたデータをもとに、新たな交通システムの地区別の年間利用者数、1日あたり利用者数を推計する。
- ・新たな交通システムは、既存の公共交通と競合しない形での導入とするため、路線バスを利用する人は導入後も利用を継続するものとし、路線バスを利用しない人を需要予測の対象とする。
- ・新たな交通システムの利用想定対象者は、新たな交通システムの利用意向者のうち、主な外出先への移動手段から新たな交通システムへの転換が期待できる「自動車系（乗せてもらう）」を対象とする。

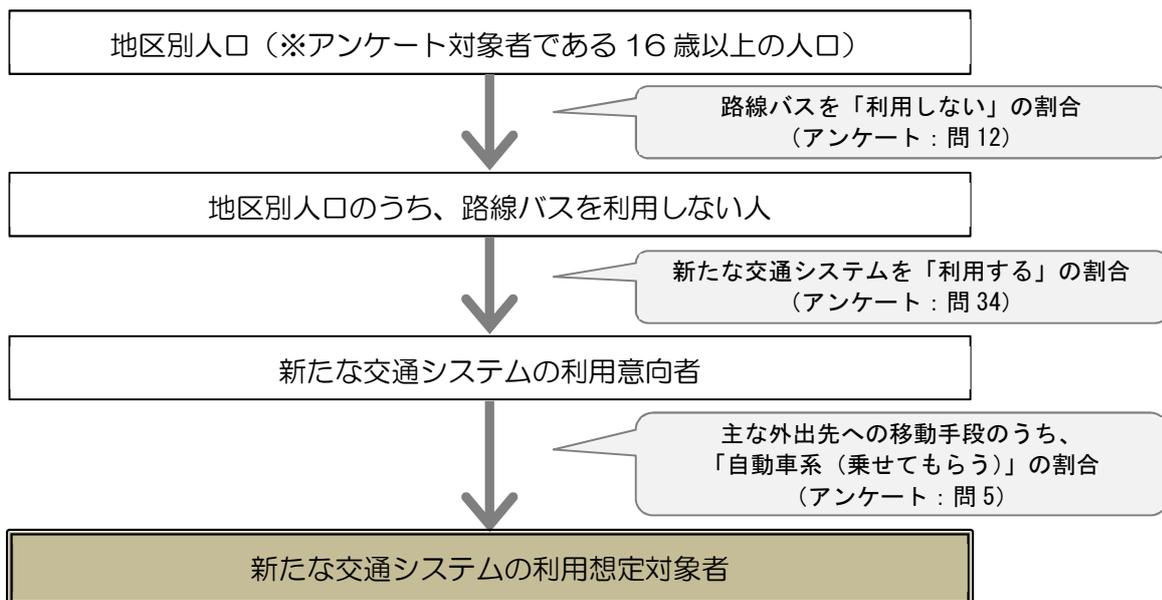


図 1.1 新たな交通システムの需要予測の方法

(2) 新たな交通システムの利用者数の推計

前述の需要予測の方法に基づいて、各地域別における新たな交通システムの需要予測結果を以下に示す。

- ・ 前述の需要予測の方法に基づいて、各地域別における新たな交通システムの利用想定対象者数を以下に示す。
- ・ 利用想定対象者数は、西地域で 71.6 人、東地域で 31.9 人、全体で 103.5 人である。
- ・ 利用想定対象者数を地区別で見ると、久佐々地区が 45.7 人で最も多く、次いで岐尼地区が 25.9 人、田尻地区が 14.6 人、歌垣地区が 9.0 人、東郷地区が 8.3 人、天王地区が 0.0 人である。

■新たな交通システム利用想定対象者の推計

	西地域	東地域	全体	備考
地区別人口(人)	4,481.0	2,595.0	7,076.0	運行対象地域の人口
バスを利用しない方の割合	72%	87%	-	※1参照
バス利用しない人(人)	3,241.6	2,251.0	5,492.6	
新たな交通システムの利用意向割合	5.3%	6.1%	-	※2参照
新たな交通システムの利用意向者(人)	171.9	136.9	308.8	
うち自動車系(乗せてもらう)の割合	42.9%	23.5%	-	※3参照
利用想定対象者(人)	71.6	31.9	103.5	

	天王地区	岐尼地区	久佐々地区	歌垣地区	田尻地区	東郷地区	備考
地区別人口(人)	126	1,692	2,663	886	702	1,007	運行対象地域の人口
バスを利用しない方の割合	100%	72%	72%	91%	88%	81%	※1参照
バス利用しない人(人)	126.0	1,219.2	1,918.3	809.3	615.2	818.7	
新たな交通システムの利用意向割合	0.0%	3.2%	6.5%	4.4%	9.5%	5.1%	※2参照
新たな交通システムの利用意向者(人)	126.0	38.9	125.6	35.8	58.6	41.3	
うち自動車系(乗せてもらう)の割合	0.0%	66.7%	36.4%	25.0%	25.0%	20.0%	※3参照
利用想定対象者(人)	0.0	25.9	45.7	9.0	14.6	8.3	

※1：住民アンケート問 12：路線バスを「利用しない」の割合

※2：住民アンケート問 12：路線バスを「利用しない」のうち、問 34：新たな交通システムを「利用する」の割合

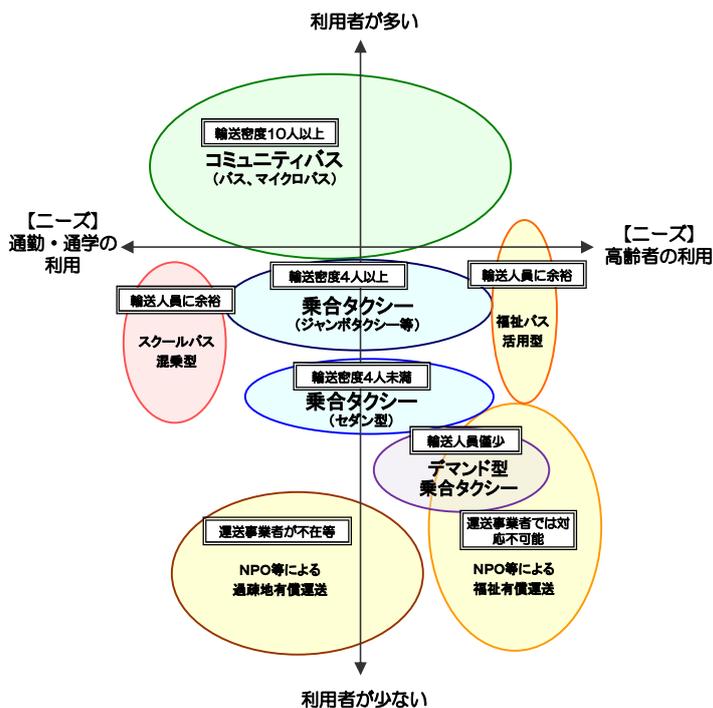
※3：住民アンケート問 12：路線バスを「利用しない」のうち、問 34：新たな交通システムを「利用する」における問 3（平日）・問 8（休日）：主な外出先への移動手段の「自動車系（乗せてもらう）」の割合

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある。

1.3 交通モードの選択

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ります。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くなっています。

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ります。



出典：地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組マニュアル（平成 24 年（2012 年）3 月 国土交通省）

図 1.2 利用形態による運行イメージ

各交通モードの概要と適用イメージについて、下表に整理します。

表 1.1 各交通モードの概要と適用イメージ

		道路運送法 旅客自動車運送 事業の種類等	主な 運行主体	概要	適用イメージ
路線バス		第4条 許可 一般乗合旅客 自動車運送事業	一般乗合 旅客自動車 運送事業者	バス事業者が運営し、定時定路線で運行。 本町では、主に町外の鉄道駅の拠点を結ぶ 路線を運行。	人口密度が高く、需要が見込まれる地区で 有効、効率的な運行が可能。
コミュニティバス		第4条 許可 一般乗合旅客 自動車運送事業	一般乗合 旅客自動車 運送事業者	地域住民の利便性向上等のため一定地域内 を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、 バス停位置等を工夫したバスサービス。	路線バスが運行されていない交通空白地や 採算性の問題で路線バスが運行できなくな った地域で導入。
乗合タクシー (デマンド交通含む)		第4条 許可 一般乗合旅客 自動車運送事業	一般乗合 旅客自動車 運送事業者	乗合バスとタクシーの中間的な役割を果た すものであり、車両定員11人未満の車両 (ワンボックスカーやセタン型車両)を利用。 また、地域の需要に応じて、定時定路線型 でなく予約等に基づいて運行を行うデマ ンド型交通(DRT: Demand Responsive Transport)の導入もある。	バス車両の通れない地域へも入り込みやす く、自宅近くでの停留所の設置や「ドア toドア」の運行が可能。
タクシー (一部運賃補助)		第4条 許可 一般乗用旅客 自動車運送事業	一般乗用 旅客自動車 運送事業者	車両定員11人未満の車両を使用して、 「貸切」で運行するもので、不特定多数の 人が「乗り合う(乗合)」ことはできない。	路線バスが運行できないエリアを対象に、 利用者の希望に応じた「ドアtoドア」のき め細やかな輸送を行う事が可能。
自家用 有償運送	公共交通 空白地有償運送	第78条 登録 自家用有償 旅客運送事業	NPO法人 ・地域組織等	NPO法人等が過疎地域その他類似地域に て、NPO法人等の会員に対して行う輸送 サービス。	路線バスやタクシー等公共交通機関では十 分な輸送が確保できない地域において導 入。
	福祉有償運送	第78条 登録 自家用有償 旅客運送事業	NPO法人 ・地域組織等	NPO法人等が、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その NPO法人等の会員として加入している一 定の範囲の者に対して行う輸送サービス。 個別輸送が原則。	公共交通の利用が困難な高齢者等に対する 輸送サービスであり、公共交通(乗合交 通)ではなく、福祉交通(福祉施策)の位 置づけで導入するケースが多い。
スクールバス		第43条 許可 特定旅客 自動車運送事業	特定 旅客自動車 運送事業者	小中学生等の通学手段の確保を目的として 運行されるものだが、交通事業者による サービス提供がされていない地域では、一 般住民の移動手段として活用している例も ある。	登下校時間帯に運行するスクールバスを一 般住民も利用できる「混乗化」のほか、登 下校時間帯以外の空き時間にコミュニティ バスとして活用する等も考えられる。
道路運送法上の 許可・登録を要しない輸送		該当 しない	NPO法人 ・地域組織等	利用者と運送者の共助関係において輸送す るもの。(有償運送とは認められないも の)	路線バスやタクシー等公共交通機関では十 分な輸送が確保できない地域において導 入。

※典型的な例をもとに、特徴を整理したものである。それぞれの運行形態等により様々なバリエーションがある。

【デマンド型交通とは】

デマンド型交通は、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、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、デマンド型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。

導入する新たな交通システムについて、前述の 1.2 需要予測について、図 1.1 及び表 1.1 を参考に交通モードを選択します。

交通モードは『乗合タクシー（車両はセダン型）』

※ 1 台の乗車定員を超える場合は増車により対応する。需要に応じて将来的にはワゴン車への車両規模の変更を図ることも可能

【参考】新たな交通システムの1日あたり利用者数の推計について

- 前述の新たな交通システムの利用想定対象者数とその人に対する「主な外出先への外出頻度」の回答結果から 1 日あたりの利用者数の推計を行う。
- 1 日あたり利用者数は、西地域で 12.7 人/日、東地域で 9.8 人/日、全体で 25.8 人/日である。
- 1 日あたり利用者数を地区別で見ると、久佐々地区が 9.6 人/日で最も多く、次いで田尻地区が 4.1 人/日、東郷地区が 3.4 人/日、歌垣地区が 2.2 人/日、岐尼地区が 1.5 人/日、天王地区が 0.0 人/日である。

■新たな交通システム利用想定対象者と新たな交通システムの1日あたり利用者数

	西地域	東地域	全体
利用想定対象者(人)	71.6	31.9	103.5
新たな交通システムの1日あたり利用者数(人/日)	12.7	9.8	25.8

	天王地区	岐尼地区	久佐々地区	歌垣地区	田尻地区	東郷地区
利用想定対象者(人)	0.0	25.9	45.7	9.0	14.6	8.3
新たな交通システムの1日あたり利用者数(人/日)	0.0	1.5	9.6	2.2	4.1	3.4

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある。

【参考】新たな交通システムの1日あたり利用者数の推計方法

- ① 新たな交通システムの利用想定対象者を対象に、外出頻度別の回答割合毎に利用想定対象者を配分
- ② 外出頻度別に、1日当たりの外出割合を設定
- ③ ①で算出した外出頻度別利用想定対象者に、②外出頻度別の1日当たりの外出割合を乗じ、利用想定対象者の1日あたり外出する人数を算定

■外出頻度別の回答割合

(「路線バスを利用しない人」かつ「新たな交通システムを利用する」が対象)

外出頻度	西地域 (n=14)	東地域 (n=17)	全体 (n=31)
週に4~5日	7%	18%	13%
週に2~3日	21%	41%	32%
週に1日	29%	29%	29%
2週間に1日	7%	6%	6%
3週間に1日	0%	0%	0%
1ヵ月に1日	14%	6%	10%
2ヵ月に1日	21%	0%	10%
全体	100%	100%	100%

外出頻度	天王地区 (n=0)	岐尼地区 (n=3)	久佐々地区 (n=11)	歌垣地区 (n=4)	田尻地区 (n=8)	東郷地区 (n=5)
週に4~5日	0%	0%	9%	25%	13%	20%
週に2~3日	0%	0%	27%	0%	38%	80%
週に1日	0%	33%	27%	50%	38%	0%
2週間に1日	0%	0%	9%	0%	13%	0%
3週間に1日	0%	0%	0%	0%	0%	0%
1ヵ月に1日	0%	0%	18%	25%	0%	0%
2ヵ月に1日	0%	67%	9%	0%	0%	0%
全体	0%	100%	100%	100%	100%	100%

- ① 新たな交通システムの利用想定対象者を対象に、外出頻度別の回答割合毎に利用想定対象者を配分

	西地域	東地域	全体
利用想定対象者(人)	71.6	31.9	103.5
週に4~5日(人)	5.1	5.6	13.4
週に2~3日(人)	15.3	13.1	33.4
週に1日(人)	20.5	9.4	30.0
2週間に1日(人)	5.1	1.9	6.7
3週間に1日(人)	0.0	0.0	0.0
1ヵ月に1日(人)	10.2	1.9	10.0
2ヵ月に1日(人)	15.3	0.0	10.0

	天王地区	岐尼地区	久佐々地区	歌垣地区	田尻地区	東郷地区
利用想定対象者(人)	0.0	25.9	45.7	9.0	14.6	8.3
週に4~5日(人)	0.0	0.0	4.2	2.2	1.8	1.7
週に2~3日(人)	0.0	0.0	12.5	0.0	5.5	6.6
週に1日(人)	0.0	8.6	12.5	4.5	5.5	0.0
2週間に1日(人)	0.0	0.0	4.2	0.0	1.8	0.0
3週間に1日(人)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
1ヵ月に1日(人)	0.0	0.0	8.3	2.2	0.0	0.0
2ヵ月に1日(人)	0.0	17.3	4.2	0.0	0.0	0.0

- ② 外出頻度別に、1日当たりの外出割合を設定

外出頻度	1週間あたり 外出日数 (日/週)	1日あたり外 出割合
週に4~5日	4.5	64.3%
週に2~3日	2.5	35.7%
週に1日	1.0	14.3%
2週間に1日	0.5	7.1%
3週間に1日	0.33	4.8%
1ヵ月に1日	0.25	3.6%
2ヵ月に1日	0.13	1.8%

- ③ ①で算出した外出頻度別利用想定対象者に、②外出頻度別の1日当たりの外出割合を乗じ、利用想定対象者の1日当たり外出する人数を算定

	西地域	東地域	全体
週に4～5日(人/日)	3.29	3.62	8.58
週に2～3日(人/日)	5.48	4.69	11.92
週に1日(人/日)	2.92	1.34	4.29
2週間に1日(人/日)	0.37	0.13	0.48
3週間に1日(人/日)	0.00	0.00	0.00
1ヵ月に1日(人/日)	0.37	0.07	0.36
2ヵ月に1日(人/日)	0.27	0.00	0.18
新たな交通システムの1日あたり利用者数(人/日)	12.70	9.84	25.81

	天王地区	岐尼地区	久佐々地区	歌垣地区	田尻地区	東郷地区
週に4～5日(人/日)	0.00	0.00	2.67	1.44	1.18	1.06
週に2～3日(人/日)	0.00	0.00	4.45	0.00	1.96	2.36
週に1日(人/日)	0.00	1.24	1.78	0.64	0.78	0.00
2週間に1日(人/日)	0.00	0.00	0.30	0.00	0.13	0.00
3週間に1日(人/日)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1ヵ月に1日(人/日)	0.00	0.00	0.30	0.08	0.00	0.00
2ヵ月に1日(人/日)	0.00	0.31	0.07	0.00	0.00	0.00
新たな交通システムの1日あたり利用者数(人/日)	0.00	1.54	9.56	2.16	4.05	3.43

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある。

1.4 運行区域と主な目的地

対象は、令和3年4月の路線バス見直しによる減便や廃止による影響を受けている地域を基本とし、需要ニーズ等を鑑み、運行対象地域を検討するものとします。

既存の公共交通や公共交通空白地有償運送等の利用状況を踏まえ、利用者は僅少と想定し、利用目的は高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定するものとします。

買い物・通院等における目的地は、住民アンケート結果より、町内が多くを占めている状況を踏まえ、町内の買い物施設や医療機関へのアクセスを確保することを想定します。

本会議における協議を経て、運行区域と主な目的地を設定予定

1.5 運行形態の選択

(1) 定時定路線型とデマンド型

道路運送法4条の規定に基づく「一般乗合旅客自動車運送事業」で運行可能な形態である「路線定期運行」にあたる定時定路線と「区域運行・フルデマンド」にあたるデマンド交通があります。各運行形態の特徴は、以下のとおりです。

表 1.2 路線定期型交通とデマンド型交通の運行形態の主な特徴

定時定路線	デマンド交通
利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降する。	予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、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。

これまで、先行導入地視察や全国の導入事例を踏まえて検討する中で、それぞれのメリット及びデメリットを以下のとおり整理します。

表 1.3 運行形態別のメリット・デメリット

	定時定路線	デマンド交通
形態	路線を定めて運行するものであり、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態。	デマンド交通とは、定時・定路線のバス運行に対して、電話予約など利用者ニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つ。
導入に適した地域	利用者がある程度まとまっている地域での導入に適している（集落や団地などが点在している地域）。	利用者が広く点在している地域等、路線バスやコミュニティバス等による運行が困難な地域の導入に適している。
メリット	<ul style="list-style-type: none"> 様々な交通機関をつなぎ合わせる役割を担うことができる。 予約がいらぬ。 バス停まで行けば必ず運行している。 	<ul style="list-style-type: none"> 事前予約により、利用者がいる場合のみ運行するため、経費を抑えることが期待できる。 バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置が可能となる。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> 利用者がいなくても運行するので、運行経費が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者にとって予約が必要である。 車両が小さいことから、一度に乗車できる人数が制限される。

能勢町における新たな交通システムの運行形態は、持続可能な公共交通として、住民の移動を支え続ける必要があるため、効率的な運行をめざして、定時定路線ではなく、利用者から予約があった際に運行する「デマンド型」とします。

- 定時定路線の場合、需要がなくても運行する必要があるため、需要が少ない場合は非効率となる。
- 実際に運行された便数の割合が高い場合は、定時定路線への変更に向けた検討・実施が可能である。

運行形態は、需要が少ないことが想定されるため、効率的で持続可能な公共交通の確保に向け、『**デマンド型**』で運行

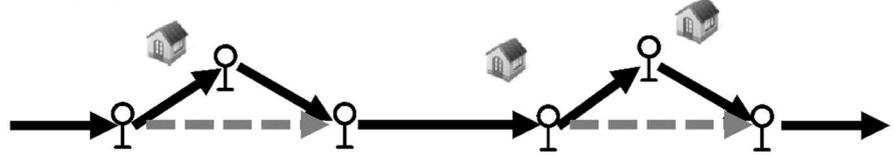
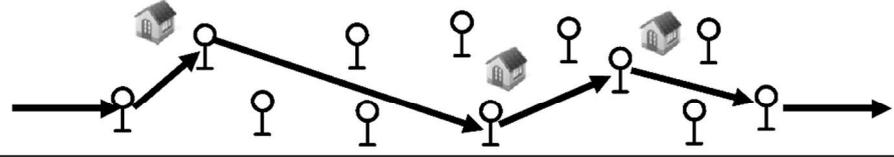
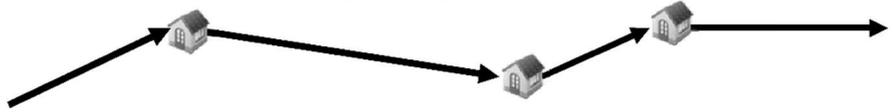
(2) デマンド型の運行方式

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います。

運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在します。

平成 18 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き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ます。

表 1.4 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  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> 

出典：デマンド型交通の手引き (平成 25 年 3 月 国土交通省中部運輸局)

○近隣自治体等におけるデマンド型乗合タクシーの導入状況

【豊能町東地区デマンドタクシー：豊能町】

＜運行方式：A（※予約がない区間はショートカットする場合もある）＞
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】＜運行方式：C＞

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】

＜運行方式：A（※予約がない区間は一部ショートカットする区間を設定）＞
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。

【デマンド型乗合タクシー：奈良県五條市】

＜運行方式：デマンド型乗合タクシー A、五條市デマンド交通 C＞
主に民間バス路線の休止路線の代替交通とし、交通空白地域解消を目的に導入。
デマンド型コミュニティバス 1 路線及び登録制による自宅若しくは自宅付近から市が設定したバス停までを時間設定せず運行するデマンド運行（五條市デマンド交通）と共に、デマンド型乗合タクシーは 4 路線を運行。

【新たな交通システム(デマンド型乗合タクシー)における運行方式の設定における留意事項】

- ・ 新たな交通システム（デマンド型乗合タクシー）が、既存のタクシー及び公共交通空白地有償運送から利用者を奪うことになれば、タクシー及び公共交通空白地有償運送の運行の維持を妨げることになるため、競合しない運行形態が望まれる。

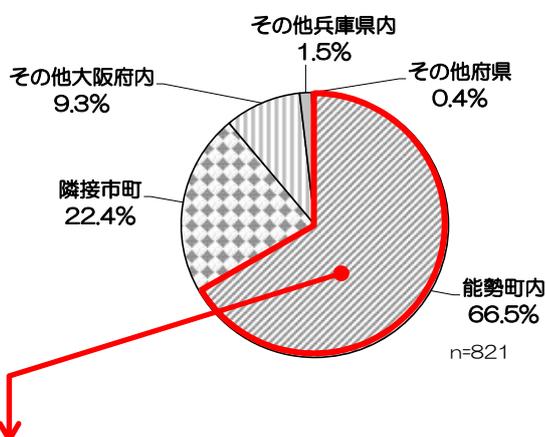
本会議における協議を経て、デマンド型の運行方式を設定予定

1.6 【参考】住民アンケートにおける移動ニーズ等について

(1) 平日における主な外出先について

- 住民アンケート（令和2年10月実施）で得られたデータをもとに、平日における主な外出先を確認する。
- 平日における主な外出先は、「能勢町内」が約67%と最も多く、次いで「隣接市町」が約22%、「その他大阪府内」が約9%である。
- 平日に一番よく行く外出先を住まいの地区別で見ると、住まいの地域が西地域及び東地域ともに、西地域は概ね7割以上を占める。
- 外出先は住まいの地域が西地域及び東地域ともに、ショッピングセンターノセボックスが最も多い。

■ 平日に一番よく行く外出先



■ 平日に一番よく行く外出先のうち能勢町内の内訳（住まいの地区別）

平日に一番よく行く外出先	西地域			東地域			未回答 (n=67)	全体 (n=536)
	天王 地区 (n=2)	岐尼 地区 (n=93)	久佐々 地区 (n=163)	歌垣 地区 (n=83)	田尻 地区 (n=70)	東郷 地区 (n=58)		
西地域合計	100.0%	69.9%	77.3%	71.1%	68.6%	72.4%	77.6%	73.5%
ショッピングスクエア ノセボックス	100.0%	47.3%	41.7%	38.6%	51.4%	48.3%	49.3%	45.3%
ジャパン能勢店	0.0%	14.0%	32.5%	15.7%	11.4%	15.5%	26.9%	21.3%
役場・浄るリシアター・生涯学習センター(図書室)	0.0%	1.1%	1.2%	4.8%	1.4%	3.4%	0.0%	1.9%
保健福祉センター	0.0%	1.1%	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	0.4%
能勢町観光物産センター	0.0%	6.5%	1.8%	12.0%	2.9%	5.2%	1.5%	4.7%
東地域合計	0.0%	0.0%	0.6%	4.8%	5.7%	8.6%	3.0%	3.0%
能勢町国民健康保険診療所	0.0%	0.0%	0.0%	4.8%	4.3%	5.2%	1.5%	2.1%
住民サービスセンター	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
野間の大げやき	0.0%	0.0%	0.6%	0.0%	1.4%	3.4%	1.5%	0.9%
その他能勢町内	0.0%	30.1%	22.1%	24.1%	25.7%	19.0%	19.4%	23.5%
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

(2) 外出目的別の外出頻度について

- ・ 住民アンケート（令和2年10月実施）で得られたデータをもとに、平日における外出目的別（買い物・通院）の外出頻度を確認する。
- ・ 買い物目的における外出頻度を見ると、「週に2～3日」が約42%と最も多く、次いで「週に1日」が約29%、「2週間に1日」が約10%であり、週あたりの平均外出日数は約1.8日/週である。
- ・ 通院目的における外出頻度を見ると、「1カ月に1日」が約33%と最も多く、次いで「週に2～3日」が約19%、「週に1日」が約18%であり、週あたりの平均外出日数は約0.9日/週である。
- ・ 買い物目的と通院目的におけるよく行く外出先は、町内の外出先が多くを占める。町内の外出先における買い物目的と通院目的の外出頻度を見ると、「週に2～3日」が最も多く、次いで「週に1日」であり、週あたりの平均外出日数は、買い物目的が1.8日/週、通院目的が1.0日/週である。

■ 外出頻度（外出目的別）

	週に 4～5日	週に 2～3日	週に1日	2週間に 1日	3週間に 1日
通勤(n=193)	85.0%	13.0%	1.6%	0.5%	0.0%
通学(n=40)	87.5%	7.5%	0.0%	0.0%	0.0%
買い物(n=433)	8.3%	42.0%	28.9%	9.9%	3.2%
通院(n=72)	2.8%	19.4%	18.1%	8.3%	4.2%
娯楽・レジャー(n=17)	11.8%	47.1%	17.6%	5.9%	5.9%
その他(n=60)	40.0%	31.7%	16.7%	1.7%	1.7%
計(n=815)	32.3%	30.8%	18.9%	6.4%	2.3%

	1か月に 1日	2か月に 1日	3か月に 1日	3か月に 1日未満	総計	週あたり 平均外出 日数
通勤(n=193)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4.2日/週
通学(n=40)	2.5%	0.0%	0.0%	2.5%	100.0%	4.1日/週
買い物(n=433)	4.4%	1.8%	0.2%	1.2%	100.0%	1.8日/週
通院(n=72)	33.3%	6.9%	2.8%	4.2%	100.0%	0.9日/週
娯楽・レジャー(n=17)	11.8%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	2.0日/週
その他(n=60)	5.0%	0.0%	1.7%	1.7%	100.0%	2.8日/週
計(n=815)	6.0%	1.6%	0.5%	1.2%	100.0%	2.5日/週

■ 外出頻度（外出目的別（買い物・通院）×よく行く外出先別）

【外出先：町内】

	週に 4～5日	週に 2～3日	週に1日	2週間に 1日	3週間に 1日
買い物(n=323)	7.7%	41.8%	28.2%	9.3%	3.7%
通院(n=55)	3.6%	21.8%	18.2%	5.5%	3.6%

	1か月に 1日	2か月に 1日	3か月に 1日	3か月に 1日未満	総計	週あたり 平均外出 日数
買い物(n=323)	5.3%	2.5%	0.0%	1.5%	100.0%	1.8日/週
通院(n=55)	32.7%	5.5%	3.6%	5.5%	100.0%	1.0日/週

【外出先：町外】

	週に 4～5日	週に 2～3日	週に1日	2週間に 1日	3週間に 1日
買い物(n=108)	10.2%	42.6%	30.6%	12.0%	1.9%
通院(n=13)	0.0%	15.4%	7.7%	15.4%	7.7%

	1か月に 1日	2か月に 1日	3か月に 1日	3か月に 1日未満	総計	週あたり 平均外出 日数
買い物(n=108)	1.9%	0.0%	0.9%	0.0%	100.0%	1.9日/週
通院(n=13)	38.5%	15.4%	0.0%	0.0%	100.0%	0.7日/週

- 新たな交通システムを「利用する」と回答した方を対象に、平日における外出目的別（買い物・通院）の外出頻度を確認する。
- 買い物目的における外出頻度を見ると、「週に 2～3 日」が約 41%と最も多く、次いで「週に 1 日」が約 36%、「週に 4～5 日」及び「2 週間に 1 日」がともに約 7%であり、週あたりの平均外出日数は約 1.7 日/週である。
- 通院目的における外出頻度を見ると、「週に 2～3 日」が約 29%と最も多く、次いで「週に 1 日」、「2 週間に 1 日」及び「月に 1 日」がともに約 18%であり、週あたりの平均外出日数は約 1.3 日/週である。
- 買い物目的と通院目的におけるよく行く外出先は、町内の外出先が多くを占める。町内の外出先における買い物目的の外出頻度を見ると、「週に 2～3 日」が最も多く、次いで「週に 1 日」である。週あたりの平均外出日数は、買い物目的が 1.7 日/週、通院目的が 1.3 日/週である。

■新たな交通システムを「利用する」と回答した方の外出頻度（外出目的別）

	週に 4～5日	週に 2～3日	週に1日	2週間に 1日	3週間に 1日
通勤(n=8)	87.5%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%
通学(n=3)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
買い物(n=42)	7.1%	40.5%	35.7%	7.1%	0.0%
通院(n=17)	5.9%	29.4%	17.6%	17.6%	0.0%
娯楽・レジャー(n=1)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
その他(n=5)	20.0%	40.0%	20.0%	0.0%	20.0%
計(n=76)	19.7%	31.6%	25.0%	9.2%	1.3%

	1か月に 1日	2か月に 1日	3か月に 1日	3か月に 1日未満	総計	週あたり 平均外出 日数
通勤(n=8)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4.0日/週
通学(n=3)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4.5日/週
買い物(n=42)	4.8%	4.8%	0.0%	0.0%	100.0%	1.7日/週
通院(n=17)	17.6%	11.8%	0.0%	0.0%	100.0%	1.3日/週
娯楽・レジャー(n=1)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	0.3日/週
その他(n=5)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	2.2日/週
計(n=76)	7.9%	5.3%	0.0%	0.0%	100.0%	2.0日/週

■新たな交通システムを「利用する」と回答した方の外出頻度

(外出目的別（買い物・通院）×よく行く外出先別)

【外出先：町内】

	週に 4～5日	週に 2～3日	週に1日	2週間に 1日	3週間に 1日
買い物(n=38)	7.9%	39.5%	34.2%	7.9%	0.0%
通院(n=15)	6.7%	26.7%	20.0%	13.3%	0.0%

	1か月に 1日	2か月に 1日	3か月に 1日	3か月に 1日未満	総計	週あたり 平均外出 日数
買い物(n=38)	5.3%	5.3%	0.0%	0.0%	100.0%	1.7日/週
通院(n=15)	20.0%	13.3%	0.0%	0.0%	100.0%	1.3日/週

【外出先：町外】

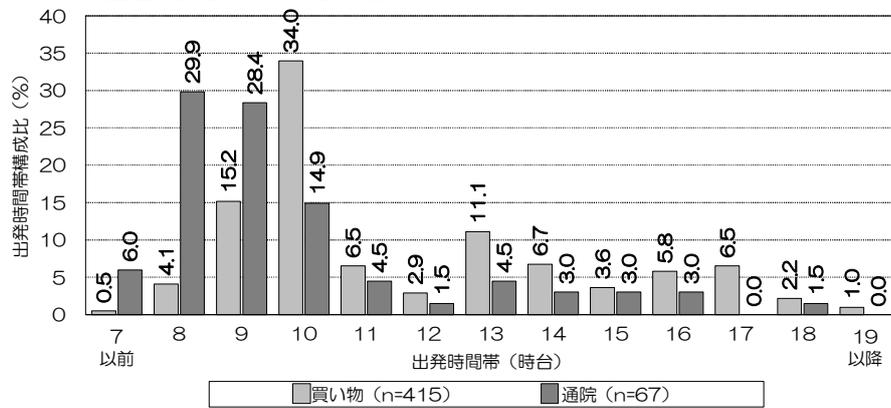
	週に 4～5日	週に 2～3日	週に1日	2週間に 1日	3週間に 1日
買い物(n=4)	0.0%	50.0%	50.0%	0.0%	0.0%
通院(n=2)	0.0%	50.0%	0.0%	50.0%	0.0%

	1か月に 1日	2か月に 1日	3か月に 1日	3か月に 1日未満	総計	週あたり 平均外出 日数
買い物(n=4)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.8日/週
通院(n=2)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	1.5日/週

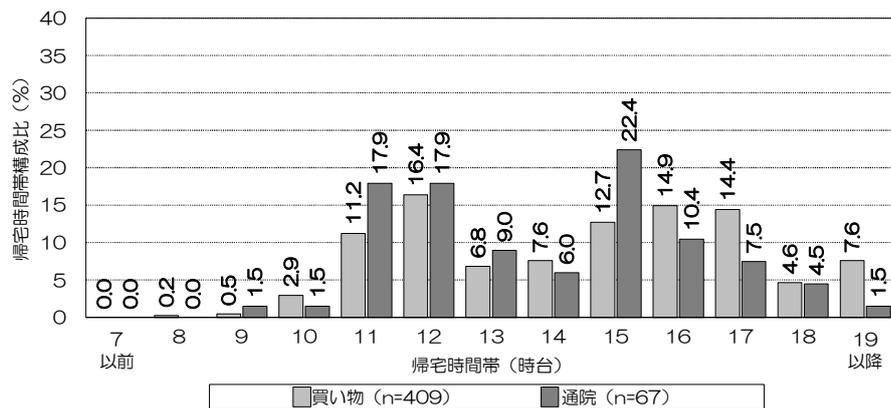
(3) 外出目的別の出発時間帯・帰宅時間帯

- 住民アンケート（令和2年10月実施）で得られたデータをもとに、平日における外出目的別（買い物・通院）の出発時間帯と帰宅時間帯を確認する。
- 出発時間帯は、買い物目的では「10時台」が約34%と最も多く、次いで「9時台」が約15%、「13時台」が約11%である。通院目的では「8時台」が約30%と最も多く、次いで「9時台」が約28%、「10時台」が約15%である。通院の出発時間帯は、買い物と比べて午前中に集中している。
- 帰宅時間帯は、買い物目的では「12時台」が約16%と最も多く、次いで「17時台」が約15%、「11時台」が約12%である。通院目的では「15時台」が約22%と最も多く、次いで「11時台」及び「12時台」がともに約18%、「16時台」が約10%である。出発時間帯に比べ、ピークが緩やかであり、昼頃と夕方の時間帯で見受けられる。

■ 出発時間帯（外出目的別（買い物・通院））



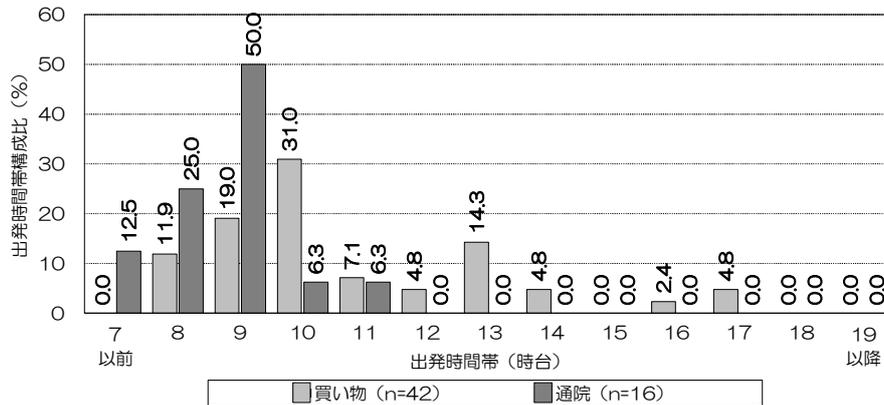
■ 帰宅時間帯（外出目的別（買い物・通院））



- 新たな交通システムを「利用する」と回答した方を対象に、平日における外出目的別（買い物・通院）の出発時間帯と帰宅時間帯を確認する。
- 出発時間帯は、買い物目的では「10時台」が約31%と最も多く、次いで「9時台」が約19%、「13時台」が約14%である。通院目的では「9時台」が約50%と最も多く、次いで「8時台」が約25%である。通院の出発時間帯は、買い物と比べて8～9時台に集中している。
- 帰宅時間帯は、買い物目的では「15時台」が約21%と最も多く、次いで「12時台」が約19%、「16時台」及び「17時台」がともに約14%である。通院目的では「15時台」が約50%と最も多く、次いで「11時台」、「12時台」及び「18時台」がともに約13%である。買い物目的は、出発時間帯に比べてピークが緩やかであり、12時台から17時台にかけて見受けられる。通院目的は15時台にピークが見られる。

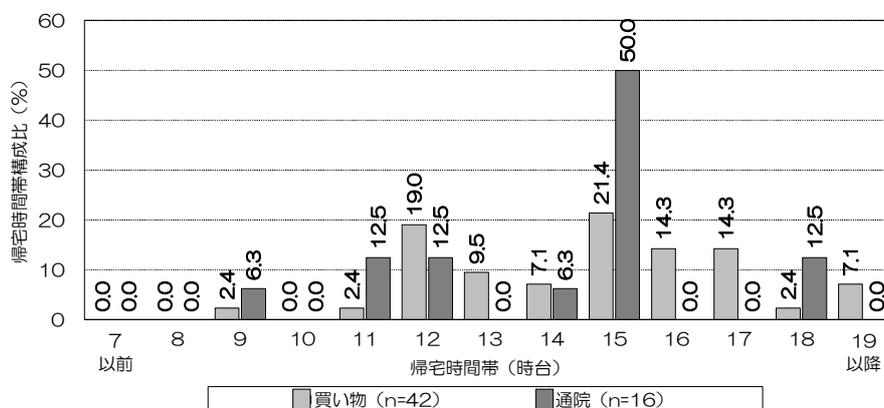
■ 新たな交通システムを「利用する」と回答した方の出発時間帯

(外出目的別 (買い物・通院))



■ 新たな交通システムを「利用する」と回答した方の帰宅時間帯

(外出目的別 (買い物・通院))



(4) デマンド交通利用意向者の歩行可能な状況について

- ・住民アンケート（令和2年10月実施）で得られたデータをもとに、デマンド交通利用意向者の歩行可能な状況を住まいの地域別で確認する。
- ・デマンド交通利用意向者の歩行可能な状況は、各地域ともに、「長い距離でも問題なく歩ける」が西地域で約55%、東地域で約61%を占め、「長い距離を歩くのがつらい」が西地域で約34%、東地域で約33%を占める。
- ・町内には、ドアツードアによる輸送手段として、既存のタクシー及び公共交通空白地有償運送がある。これらの輸送手段との共存を図る必要がある。

■ デマンド交通利用意向者の歩行可能な状況（住まいの地域別）

	西地域			
	西地域 全体 (n=38)	天王 地区 (n=0)	岐尼 地区 (n=8)	久佐々 地区 (n=30)
長い距離(概ね1km)でも問題なく歩ける	55.3%	0.0%	75.0%	50.0%
長い距離を歩くのがつらい	34.2%	0.0%	12.5%	40.0%
歩行困難	10.5%	0.0%	12.5%	10.0%
総計	100.0%	0.0%	100.0%	100.0%

	東地域				未回答 (n=4)	全体 (n=75)
	東地域 全体 (n=33)	歌垣 地区 (n=8)	田尻 地区 (n=14)	東郷 地区 (n=11)		
長い距離(概ね1km)でも問題なく歩ける	60.6%	87.5%	50.0%	54.5%	50.0%	57.3%
長い距離を歩くのがつらい	33.3%	12.5%	42.9%	36.4%	50.0%	34.7%
歩行困難	6.1%	0.0%	7.1%	9.1%	0.0%	8.0%
総計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%