

# 能勢町地域公共交通計画 (素案)



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)12月

能勢町



# 能勢町地域公共交通計画（素案）

## 目 次

1. 計画の概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 目標年次	1
1.3 対象区域	2
1.4 本計画の位置づけ	2
2. 能勢町を取り巻く地域公共交通の現状と課題整理	4
2.1 公共交通に関するこれまでの取組み経緯	4
2.2 上位計画と関連計画	5
2.2.1 第5次能勢町総合計画	5
2.2.2 第6次能勢町総合計画	6
2.2.3 能勢町都市計画マスタープラン	7
2.3 人口	8
2.3.1 人口の推移	8
2.3.2 高齢化率	9
2.4 施設立地の状況	10
2.5 新庁舎及び地域拠点等の整備	11
2.6 能勢町における公共交通等の状況	12
2.6.1 能勢町における公共交通の考え方	12
2.6.2 鉄道	13
2.6.3 路線バス	13
2.6.4 タクシー	14
2.6.5 公共交通空白地有償運送	14
2.6.6 福祉有償運送	15
2.6.7 スクールバス	15
2.6.8 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」	16
2.6.9 既存交通システムの活用における課題整理	17
2.7 路線バス利用者の推移	20
2.8 地方バス路線維持費補助金	21
2.9 バス事業者を取り巻く環境	22
2.10 移動ニーズ	23
2.10.1 調査概要	23
2.10.2 住民アンケート調査結果概要	24
3. 能勢町を取り巻く地域公共交通の課題	31
4. 計画の基本方針	32

4.1 基本方針の設定	32
4.2 計画の目標の設定	33
4.3 目指すべき公共交通体系の考え方	35
4.3.1 公共交通体系の基本的な考え方	35
4.3.2 能勢町の目指すべき将来の公共交通ネットワーク	36
5. 取組みの施策体系と取組むべき施策	37
5.1 目標① 持続可能な公共交通ネットワークの構築	38
5.1.1 施策1 地域特性に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築	38
5.1.2 施策2 交通事業者への支援	39
5.1.3 施策3 新たな交通システムの導入	40
5.1.4 施策4 その他交通による公共交通の補完	41
5.2 目標② 公共交通機関相互の連携強化と利便性の向上	42
5.2.1 施策5 利用環境の改善	42
5.2.2 施策6 多様なツールを活用した分かりやすい情報提供の実施	43
5.2.3 施策7 運賃決済等の利便性向上を図る交通系 IC カードの普及促進	44
5.2.4 施策8 先進技術の活用による移動手段確保や ICT の活用に向けた検討	45
5.3 目標③ 公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成	46
5.3.1 施策9 公共交通利用に向けた意識啓発	46
5.3.2 施策10 地域で公共交通を支える仕組みづくり	47
5.3.3 施策11 交通事業者との連携による乗務員の確保	48
6. 計画の達成状況	49
6.1 各主体の役割	49
6.2 計画の進行管理	50
6.3 評価指標と目標値の設定	51
6.3.1 指標・目標値の必要性	51
6.3.1 指標・目標値の設定	51

# 1. 計画の概要

## 1.1 背景と目的

本町は鉄道がなく、町外の鉄道駅等への移動手段としての役割を担う路線バスが 2 路線（西能勢線と妙見口能勢線）を運行しています。一方で、町域が 98.75km<sup>2</sup>、東西約 15km、南北約 12km と比較的広いことから、バス交通を補完するため、平成 17 年に福祉有償運送、平成 19 年に過疎地有償運送（現：公共交通空白地有償運送）を開始しています。

しかしながら、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあり、利用者の減少とともに、バス乗務員は慢性的に不足しており、現在のサービス水準の維持が困難な状況にあることから、路線バスの一部区間の廃止や減便が実施されています。また、バス路線の維持についても、地方バス路線維持費補助金の公費負担が増加しています。さらに、高齢化の進展による生活交通に対するニーズの高まりや、高校生等の通学対策など、移動手段の確保がより求められている状況にあります。

このため、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ために、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、公共交通のあり方として、将来の公共交通ネットワークを示した公共交通の目指すべき基本的な考え方を令和 2 年（2020 年）3 月にまとめています。

今後、将来の公共交通ネットワークの実現を目指し、新たな交通システムの導入等の取り組みを進めていく必要があります。将来の公共交通ネットワークを実現させる観点から、まちづくりをはじめ多様な分野に関する施策と連携した公共交通施策を推進することを目的とし、今後の公共交通施策の推進に係る公共交通のマスタープランとなる「（仮称）能勢町地域公共交通計画」を策定します。

## 1.2 目標年次

計画期間は、令和 4 年度（2022 年度）から令和 8 年度（2026 年度）までの 5 年間とします。また、目標の達成状況や社会・経済情勢などの変化等に応じて、必要な見直しを行うこととします。

### 1.3 対象区域

計画の区域は能勢町全域とします。

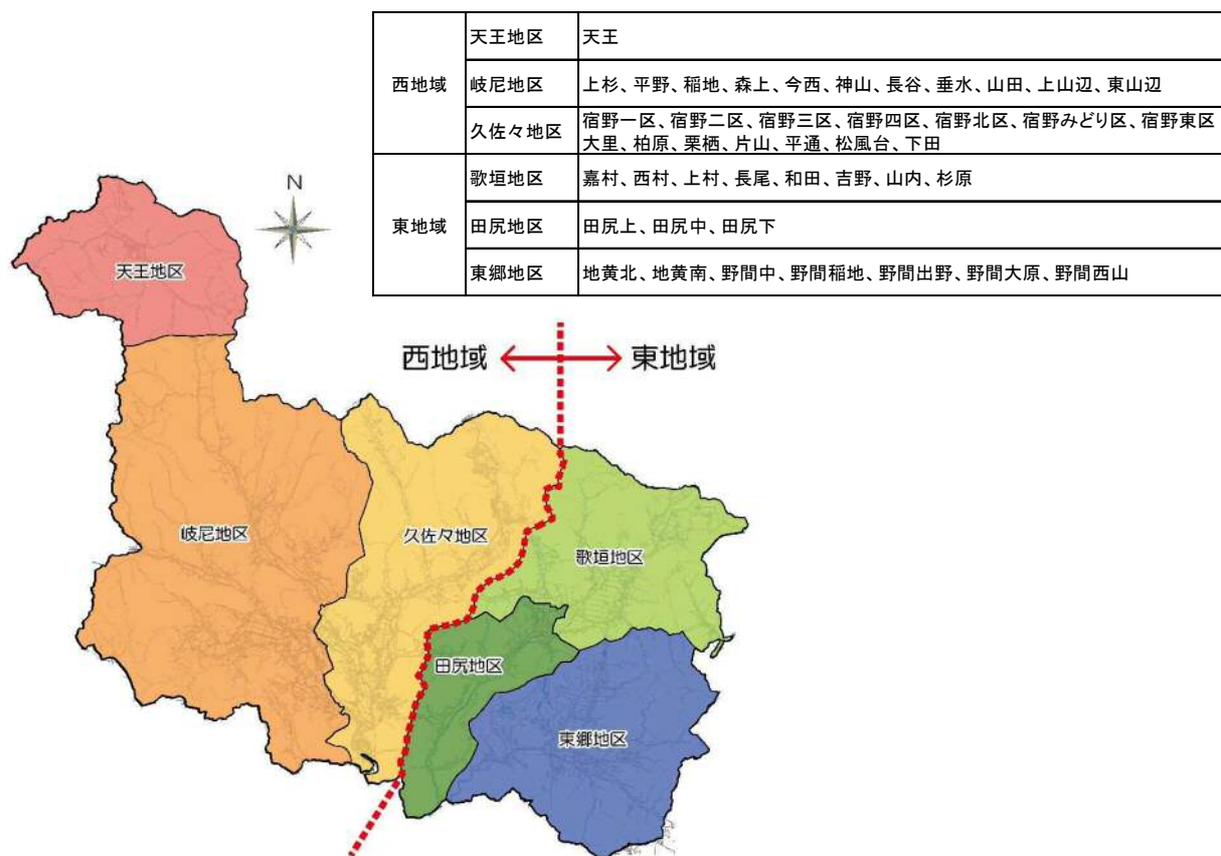


図 1.1 計画の区域

### 1.4 本計画の位置づけ

上位計画である「第5次能勢町総合計画（第6次能勢町総合計画（令和4年(2022年)の策定予定)）」、「能勢町都市計画マスタープラン」と整合を図りつつ、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス、タクシー等の旅客運送の確保をはじめ、その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に向けて、能勢町における公共交通の目指すべき姿の基本的な考え方を令和2年（2020年）3月にとりまとめています。

本計画（能勢町地域公共交通計画）は、能勢町における公共交通の目指すべき姿の基本的な考え方の「目指すべき公共交通体系の考え方（案）」を実現するために、基本方針・目標・目標を実現するための施策を体系的に整理した能勢町における公共交通のマスタープランです。

なお、本計画は「交通政策基本法」の基本理念をもとに、令和2年（2020年）11月に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する法定計画です。

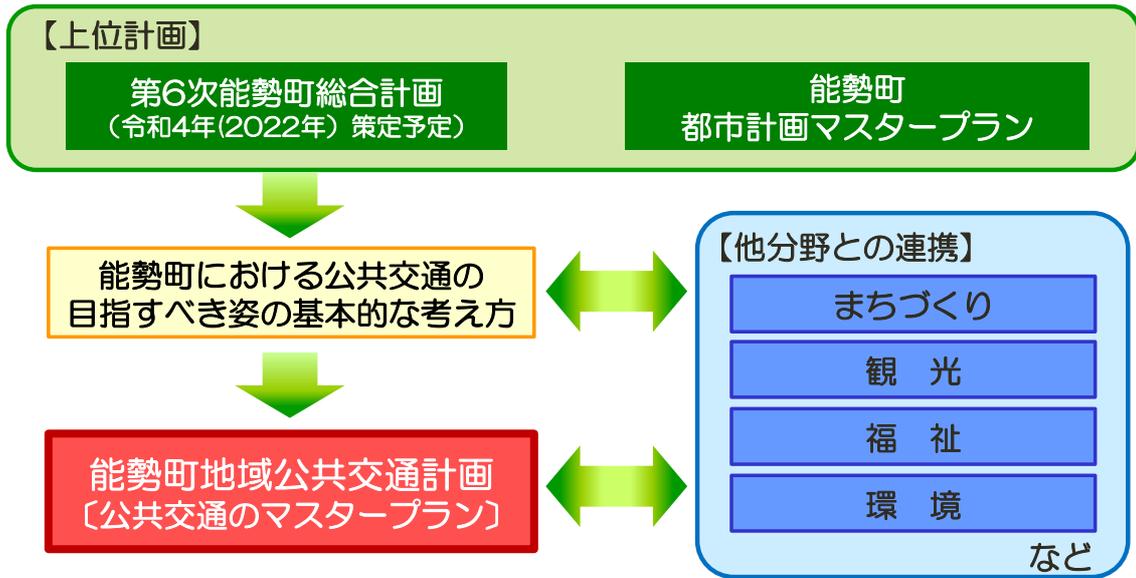


図 1.2 本計画の位置づけ

## 2. 能勢町を取り巻く地域公共交通の現状と課題整理

### 2.1 公共交通に関するこれまでの取組み経緯

能勢町では、現在、公共交通として路線バス（阪急バス）および代替バス（阪急バス）、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送のサービスがあり、鉄道駅など町外への連絡は路線バス（代替バス含む）、町内の公共施設等の連絡は公共交通空白地有償運送等による公共交通システムが構築されています。

表 2.1 公共交通に関する取組みの主な経緯

平成9年(1997年)	デマンドバス(阪急バス)が廃止され、路線およびダイヤを見直し 宿野線(宿野～豊中センター、宿野～杉原)が新設され、当該路線維持の助成に関する覚書を町と阪急バスで締結
平成11年(1999年)	町営福祉バス運行開始(利用対象者:60歳以上または障がい者)
平成15年(2003年)	・主に東地区を運行する京都交通バスが撤退に伴い、阪急バスによる廃止代替による運行を開始(吉川～奥田橋、吉川～今西)し、阪急バスと廃止代替バス運行(現:妙見口能勢線)に関する覚書・協定書を締結(赤字補填の助成) ・町営福祉バスの利用者制限を撤廃
平成17年(2005年)	・能勢町福祉バス運行体系の見直し ・能勢町福祉有償運送制度を開始
平成19年(2007年)	町営福祉バスを廃止し、能勢町過疎地有償運送制度(現:公共交通空白地有償運送)を開始
平成21年(2009年)	妙見口能勢線の一部区間の運行を廃止
平成24年(2012年)	妙見口能勢線の運行経路およびダイヤを一部見直し
平成28年(2016年)4月	能勢小・中学校が開校し、スクールバスの運行を開始
平成29年(2017年)4月	西能勢線の一部区間の運行を廃止(杉原系統)
平成30年(2018年)10月	西能勢線のダイヤを一部見直し(減便)
平成31年(2019年)3月～	「能勢町内の路線バスの運行について」阪急バスより協議の申し出 ・西能勢線及び妙見口能勢線を対象に、路線のあり方・維持の手法、運行頻度、路線補助金について ・以降、阪急バスと減便の実施時期について協議
令和2年(2020年)4月	能勢町地域公共交通会議の設置
令和3年(2021年)1月	地方バス路線維持費補助金の追加補助金の支払い実施
令和3年(2021年)4月	西能勢線のダイヤを一部見直し(減便) 妙見口能勢線の運行日とダイヤを一部見直し(平日のみ運行、減便) 地方バス路線維持費補助金の見直し(増額)

## 2.2 上位計画と関連計画

### 2.2.1 第5次能勢町総合計画

第5次能勢町総合計画は、平成24年(2012年)4月に策定され、基本構想において将来像「おおさかのてっぺん ふるさと能勢に生きる幸せ」の実現に向けた4つの施策大綱を定めています。

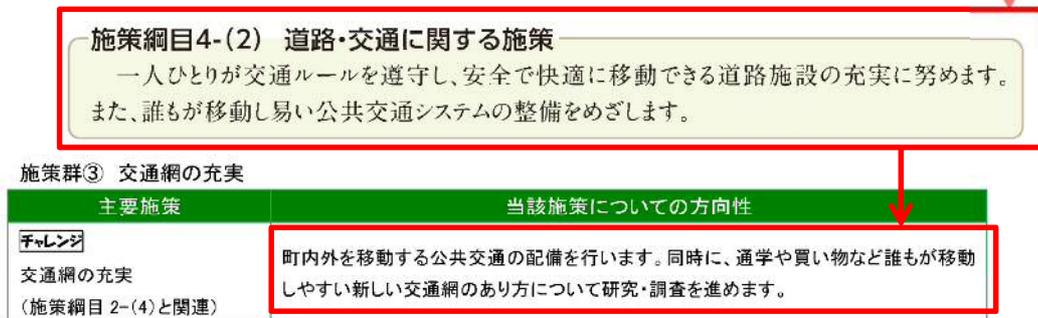
また、基本計画において、「施策大綱4 暮らしの基盤づくりに関する施策」の中で、「施策大綱4-2 道路・交通に関する施策」として、「施策群③ 交通網の充実」が定められています。

第5次能勢町総合計画の目標年次が令和3年度となることから、新しい計画(第6次能勢町総合計画(令和4年(2022年)策定予定))の策定に向けて取り組みを進めています。



出典：第5次能勢町総合計画概要版(平成24年(2012年)4月 能勢町)

図 2.1 基本計画における施策の体系並びに施策綱目のめざす方向性



出典：第5次能勢町総合計画概要版(平成24年(2012年)4月 能勢町)

図 2.2 公共交通施策に係る施策群

## 2.2.2 第6次能勢町総合計画

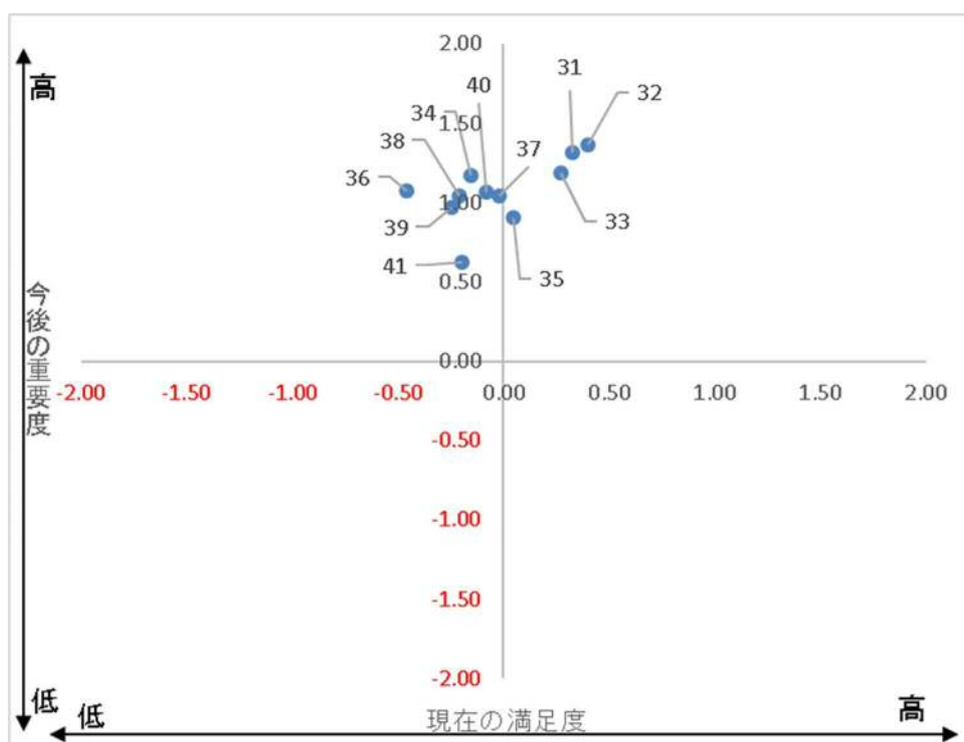
第6次能勢町総合計画は、第5次能勢町総合計画の次期計画として、令和4年(2022年)の策定に向けた検討を進めています。

令和2年(2020年)10月に実施した現行総合計画の取り組みに対する住民の評価(満足度や重要度)を目的とした住民アンケートのうち、暮らしの基盤づくりの施策の評価について、公共交通施策となる「公共交通の配備等による交通網の充実」は、満足度が最も低く(11施策中最下位)、今後の重要度が高く(11施策中5番目)、「優先して充実が求められる施策」に分類されるものと考えられます。

表 2.2 暮らしの基盤づくりの施策の評価(現在の満足度と今後の重要度)

	現行計画の取組	現在の満足度	今後の重要度
31	消防・防災体制の充実	0.33	1.32
32	ドクターヘリや医療機関との広域的な連携を強化等による、救急体制の充実	0.40	1.36
33	豊能警察署や防犯協議会など関係機関との連携等による、防犯体制の充実	0.27	1.18
34	幹線道路や橋梁の整備など、道路施設の整備	-0.15	1.17
35	交通ルールや交通マナーの啓発活動などを通じた、交通安全対策の充実	0.05	0.91
36	公共交通の配備等による交通網の充実	-0.46	1.08
37	水道事業経営の健全化や水道施設の適切な維持管理や更新	-0.02	1.04
38	公共下水道・農業集落排水の整備等による、生活排水処理の整備	-0.21	1.04
39	集落機能の維持・発展、地域活力の向上に資する計画的な土地利用の推進	-0.24	0.97
40	大気や河川、土壌などの生活環境の保全	-0.08	1.07
41	AIやIoT等の最先端技術を活用したまちづくり	-0.20	0.62

出典：住民アンケート調査(令和2年(2020年)10月実施)



出典：住民アンケート調査(令和2年(2020年)10月実施)

図 2.3 暮らしの基盤づくりの施策の評価(現在の満足度と今後の重要度)

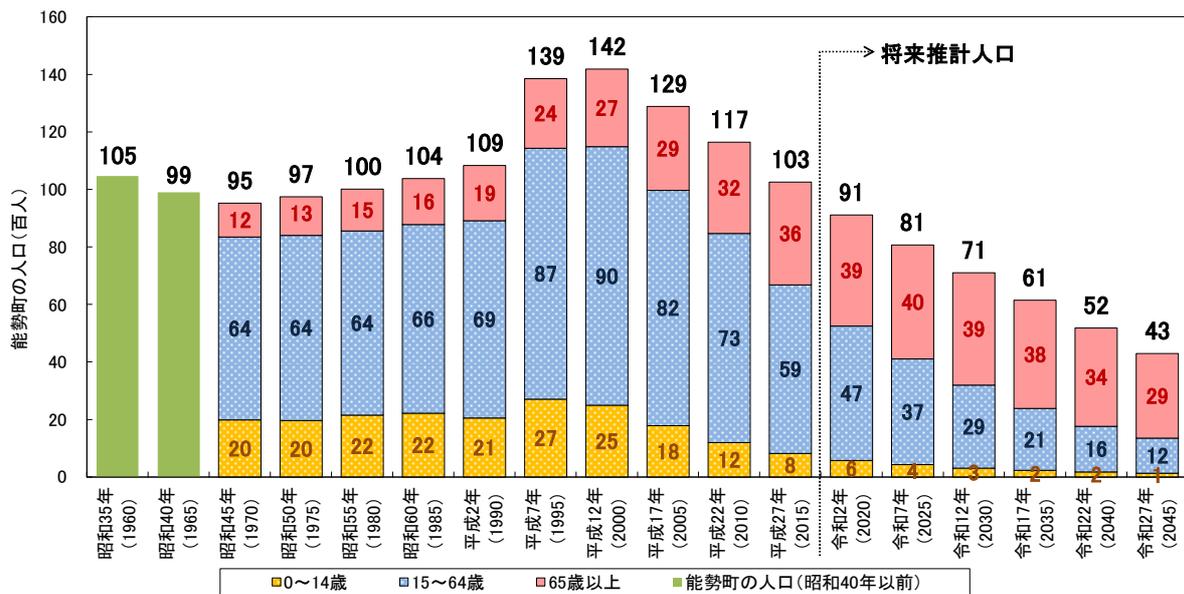


## 2.3 人口

### 2.3.1 人口の推移

昭和45年(1970年)の9,521人から、平成2年(1990年)にかけて微増し、平成2年(1990年)から平成7年(1995年)の5年間に約3,000人の急増(27.9%増加)であったが、平成12年(2000年)の14,186人をピークに減少傾向となり、平成27年(2015年)には10,256人となっています。

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されています。

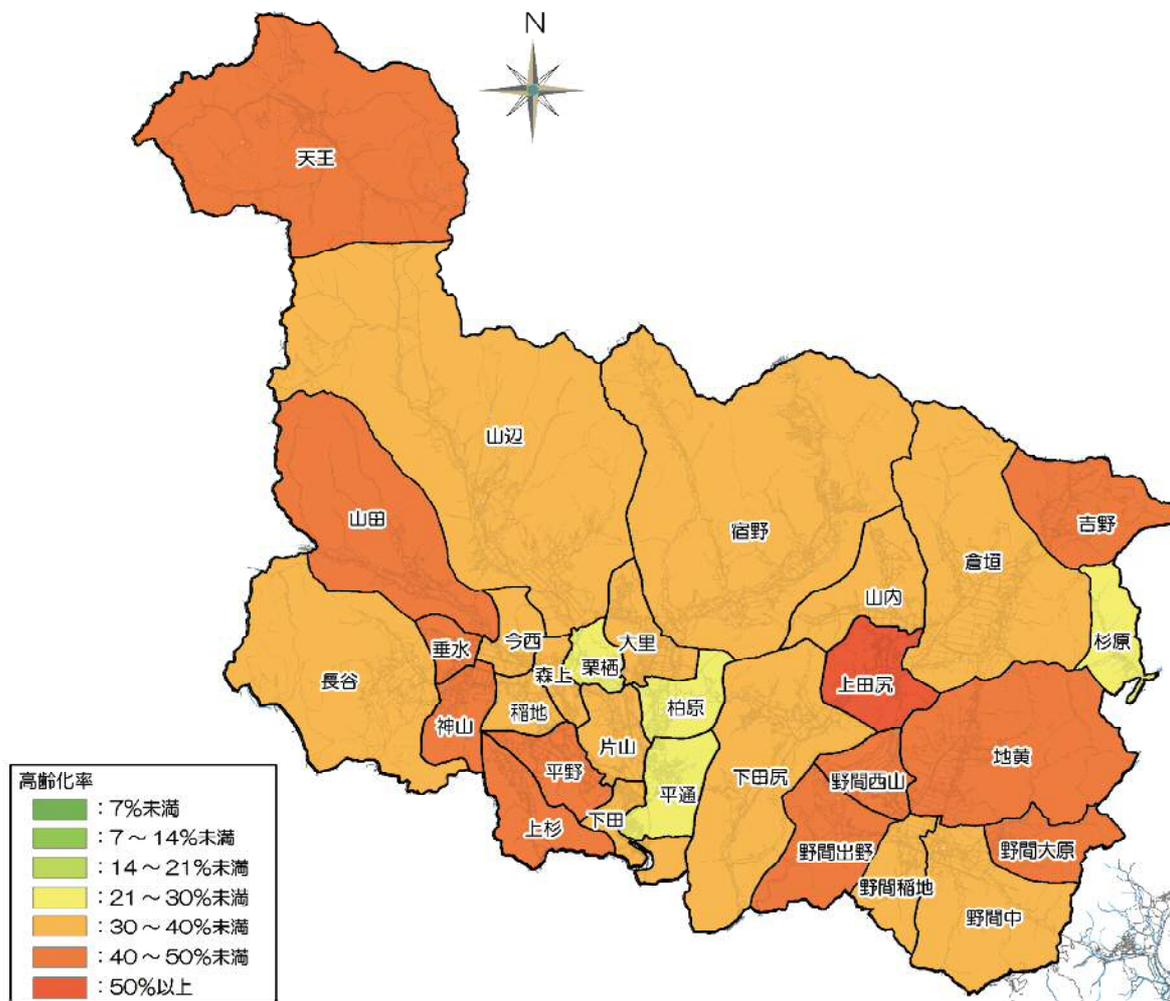


出典：国勢調査(昭和35年(1960年)～平成27年(2015年))、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果(平成30年(2018年)推計)(令和2年(2020年)以降が該当)

図 2.5 年齢3区分別人口の推移と将来推計

### 2.3.2 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%以上の地区も存在しています。

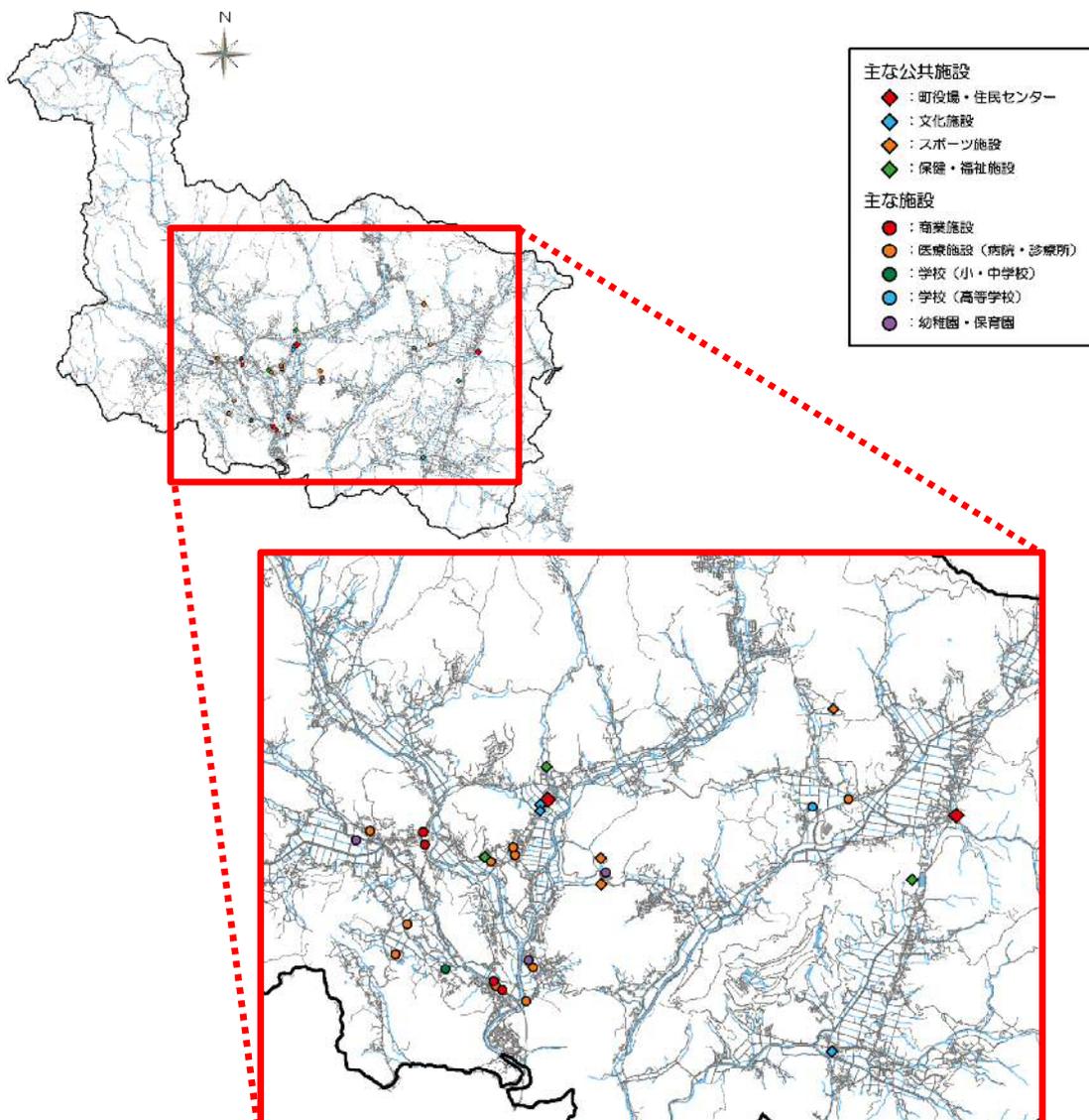


出典：国勢調査（平成 27 年（2015 年））

図 2.6 高齢化率（平成 27 年（2015 年））

## 2.4 施設立地の状況

公共施設、商業施設、医療施設（病院、診療所）の立地状況を見ると、主に西地域において立地しています。



◆ 能勢町役場



◆ 能勢町観光物産センター  
(道の駅：能勢くりの郷内)



◆ ノセボックス  
(スーパーマーケット)



図 2.7 施設立地の状況

## 2.5 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、東地域の旧東郷小学校周辺の再編整備として、さとおか防災コミュニティセンターが令和3年度（2021年度）に整備されています。また、東地域の福祉拠点施設となる旧歌垣小学校の再編整備等が進められています。

### ◆ 能勢町役場



### ◆ さとおか防災コミュニティセンター



### ◆ 旧歌垣小学校再編整備



出典：能勢町資料

図 2.8 新庁舎及び地域拠点等の整備状況・イメージ

## 2.6 能勢町における公共交通等の状況

### 2.6.1 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、タクシーがあります。

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ます。

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ます。

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、検討を進めます。

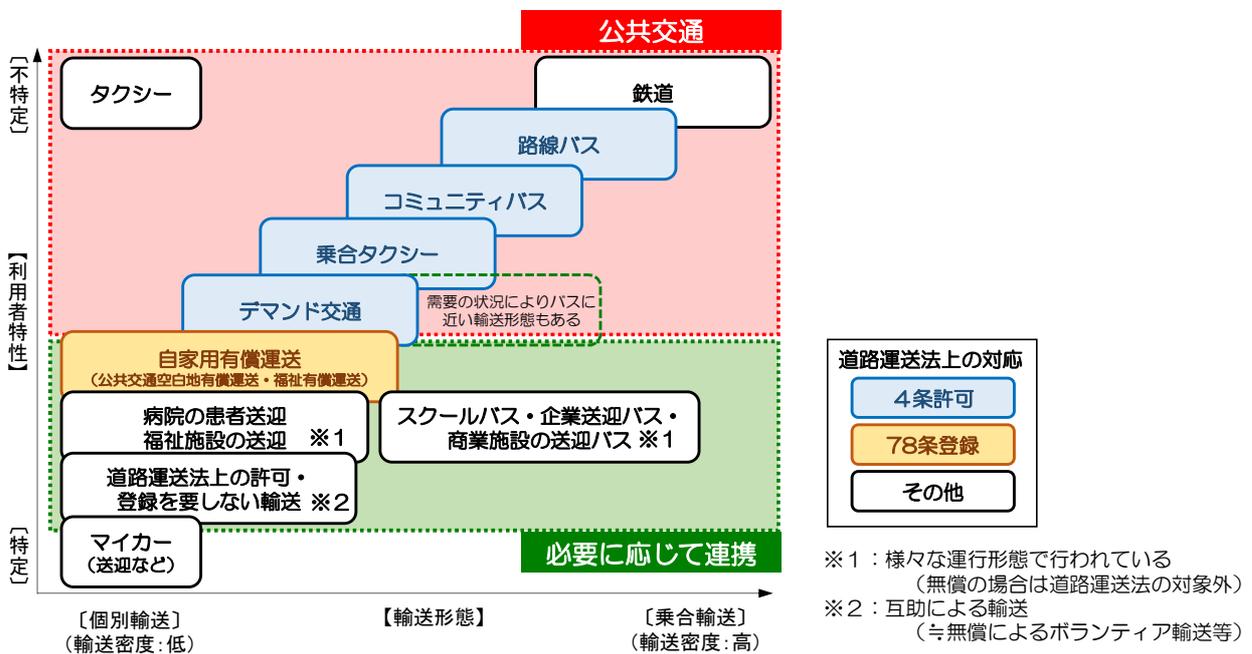


図 2.9 利用者特性と輸送形態による地域公共交通の位置付け

## 2.6.2 鉄道

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です。

### ◆ 能勢電鉄（山下駅）

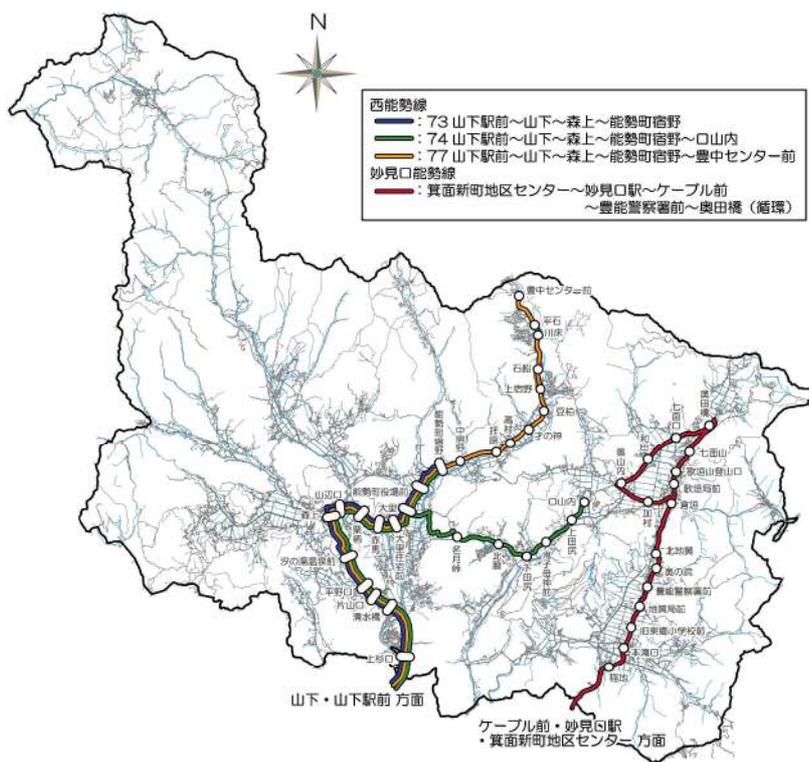


### ◆ 能勢電鉄（妙見口駅）



## 2.6.3 路線バス

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っています。



### ◆ 西能勢線（森上）



### ◆ 妙見口能勢線（旧東郷小学校前）



出典：阪急バス株式会社HP  
 ※令和2年（2020年）10月1日現在

図 2.10 バスネットワークの状況

## 2.6.4 タクシー

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っています。

### ◆ タクシー（山下駅）



## 2.6.5 公共交通空白地有償運送

平成18年度（2006年度）に廃止した「福祉バス」に替わる新たな交通システムとして、「公共交通空白地有償運送」の導入を決定し、平成19年（2007年）4月より町内2団体が運行開始しています。

バスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、一定の要件を満たしたNPO法人などが運送主体となり、事前に会員登録した住民などから、タクシーの半額程度の対価を収受して運行する形態です。

公共交通空白地有償運送の導入に際しては、平成18年度（2006年度）に「公共交通空白地（旧過疎地）有償運送運営協議会」を設置し、本運送制度の必要性や運送区域、運送主体からの申請内容等について協議を行っています。

運行主体	<ul style="list-style-type: none"> <li>能勢町社会福祉協議会</li> <li>NPO法人のせ田里伊能</li> </ul>
運送区域	<ul style="list-style-type: none"> <li>能勢町内（発着地とも）</li> </ul>
利用要件	運送主体に事前に会員登録をされた方で下記の条件のいずれかに該当する方 (1) 能勢町内に住所を有する者及びその親族 (2) 能勢町内に存する官公庁、病院、その他の公共的施設の利用者 (3) 能勢町内において日常生活に必要な用務を反復継続して行う必要がある者
利用料金	概ねタクシー料金の半額程度 ※運送主体に会員登録をされる際に登録費用が必要（初回のみ）
利用方法	利用希望日の2日前までに直接運送主体に電話により申込み ※土・日・祝日を除く



出典：能勢町資料

図 2.11 公共交通空白地有償運送の概要

## 2.6.6 福祉有償運送

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 団体が運行しています。

福祉有償運送	
運行主体	・ NPO法人 のせ田里伊能
運送区域	・ 豊能郡を発着地に広域で利用可能
利用要件	運送主体に会員登録を行い、おひとりでは公共交通機関の利用が困難であり、下記の条件のいずれかに該当する方（※付添いの方の乗車も可） <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 身体障害者福祉法第 4 条に規定する身体障がい者</li> <li>・ 介護保険法第 19 条第 1 項に規定する要介護認定を受けている者</li> <li>・ 介護保険法第 19 条第 2 項に規定する要介護認定を受けている者</li> <li>・ その他肢体不自由、内部障がい、知的障がい、精神障がい、その他の障がいを有する者</li> </ul>
利用料金	概ねタクシー料金の半額程度 ※運送主体に会員登録をされる際に登録費用が必要（初回のみ）
利用方法	利用希望日の 2 日前までに直接運送主体に電話により申込み ※土・日・祝日を除く

図 2.12 福祉有償運送の概要

## 2.6.7 スクールバス

町内では、平成 28 年（2016 年）4 月に能勢町立能勢小学校・能勢町立能勢中学校（能勢ささゆり学園）の開校に合わせて、スクールバスを導入しています。

スクールバスは、中型バス 4 台（定員 44 人）、マイクロバス 6 台（定員 28 人）、町内 10 路線を設定しており、登校時 1 便、下校時 3 便を運行しています。

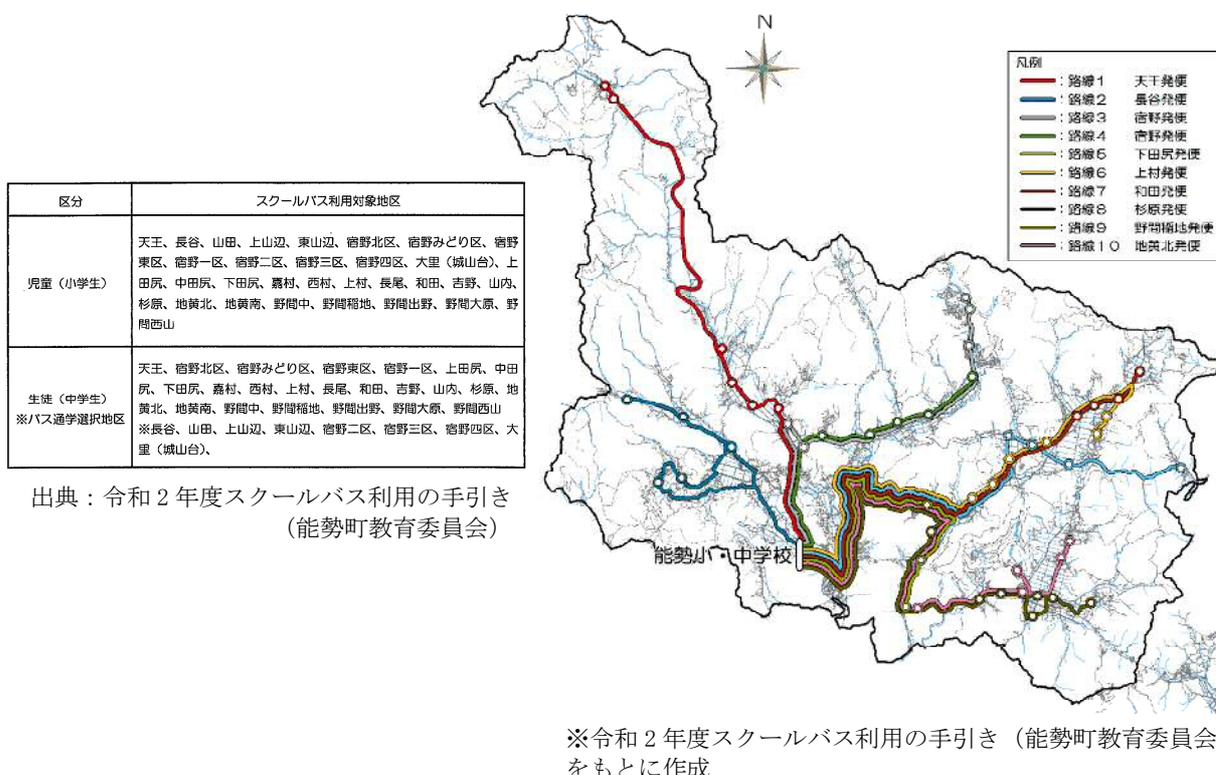


図 2.13 スクールバスの運行概要

## 2.6.8 道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」

田尻地区において住民のうち要支援者を対象とした、「田尻地区高齢者等移動支援事業」が田尻おお杉の会により、平成28年（2016年）9月から運行されています。

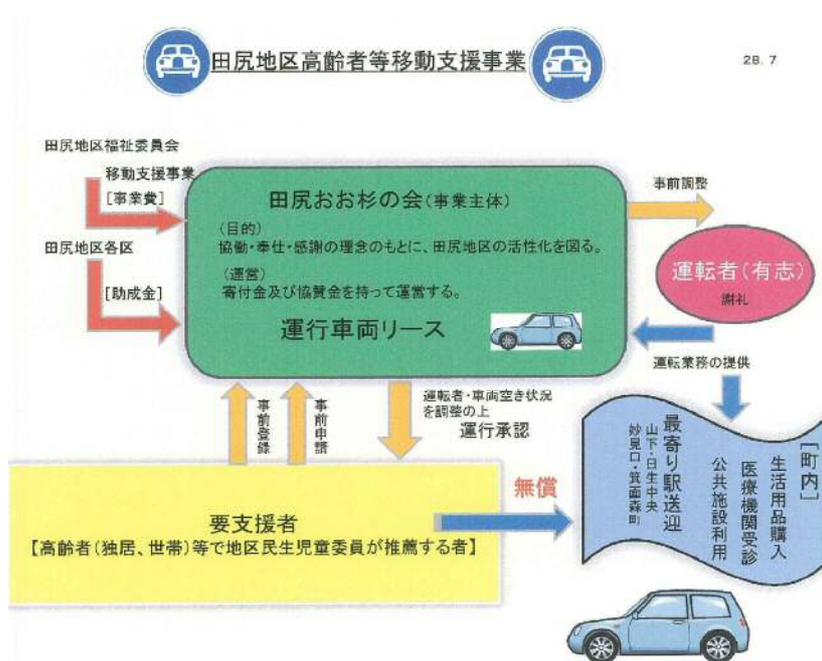


図 2.14 田尻地区高齢者等移動支援事業の概要

表 2.3 田尻地区高齢者等移動支援事業の概要

事業主体	田尻おお杉の会
運行目的	能勢町内で生活物資の購入、医療機関の受診、公共施設等への利用、及び最寄り駅までの送迎
運送範囲	能勢町内及最寄り鉄道駅（山下駅、妙見口駅、日生中央駅、阪急バス箕面森町地区センター停留所）
対象者	田尻地区住民で、 <b>真に移動支援が必要な方で民生児童委員が推薦する人</b>
運行日 ・運行時間	火・木・土曜日の週3日 午前9時から午後4時まで
利用回数	特に制限ない（常識の範囲内で）
予約方法	田尻農産販売所に前日又は当日午前中までに電話等で予約
利用料金	無償
運営費	町社会福祉協議会より田尻地区福祉委員会への助成金（移動支援事業費）、及び田尻各地区からの助成金をもって充てる。
事故対応	保険の範囲内のみでの補償
開始時期	平成28年9月事業開始

## 2.6.9 既存交通システムの活用における課題整理

### (1) 既存交通システムの活用について

町内には、路線バス及び一般のタクシーの公共交通をはじめ、以下に示す交通システムが存在します。

今後、持続可能な輸送サービスを確保するために、公共交通である既存の路線バス及び一般のタクシーだけではなく、町内に存在する下記の交通システムの活用も考えられることから、これらの交通システムの活用の可能性について課題整理を行います。

NPO や社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障がい者等の公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に実施している「福祉有償運送」は含まないものとし、本検討の対象外とします。

- 能勢町立能勢小学校・能勢町立能勢中学校（能勢ささゆり学園）の「スクールバス」
- 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」
- 田尻地区において、住民のうち要支援者を対象とした「田尻地区高齢者等移動支援事業」として、地域主体により実施されている「許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））」

### (2) 既存交通システムの活用案

#### 1) スクールバス

一般利用者がスクールバスを利用できる運行形態は、「スクールバス混乗化」と「スクールバスの間合い利用」があります。

##### 【スクールバス混乗化】

- 児童生徒が利用している登下校の時間帯の、空いた席を一般住民が利用できるようにする方策を「混乗化」という

##### 【スクールバスの間合い利用】

- 登下校時間帯以外のスクールバスが運行しない時間帯を活用して、一般住民が利用できるよう活用する方策を「間合い利用」という

#### 2) 公共交通空白地有償運送

公共交通空白地有償運送を活用するために、利用促進を行う方策として、以下のような「利便性の向上」、「料金体系の見直し」が考えられます。

##### 【予約受付期限の見直し】

- 現在の利用方法は、利用希望日の2日前（土・日・祝日除く）までに電話予約が必要であるため、利用希望近くまで予約受付期限を見直す案が考えられる。

##### 【料金体系の見直し】

- 概ねタクシー料金の半額程度である利用料金について、利用者の料金軽減を図るために、町の補助等により利用料金を割引する案が考えられる。

### 3) 「許可・登録を要しない輸送」の活用案

能勢町では、路線バスが運行していますが、バスの運行本数が少ない、バス停までの距離や高低差がある、地域にバスが乗入れていないなど、路線バスの利用が困難な地域があります。このような地域では、地域ボランティアが行う外出支援活動に該当する「許可・登録を要しない輸送」は、能勢町の公共交通ネットワークを補完するものとし、新たな公共交通ネットワークが形成されるものとして期待されます。

#### 【参考】許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））と事業法の関係

輸送の対価を受け取らない、いわゆる無償輸送（ボランティア輸送）は、有償の輸送を対象とする道路運送法の適用範囲外となります。

このため有償輸送に求められる許可／登録が不要であり、道路運送法上の「許可・登録を要しない輸送」と称されています。

道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正が行われています（平成 30 年（2018 年）3 月通達改正）。

（目的）道路運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、道路運送の利用者の利益を保護するとともに、道路運送の総合的な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること

#### ◆ 道路運送法が定めるもの

- 旅客自動車運送事業
  - 事業の種類、許可制度、運賃・料金
  - 事業者の責務（運行計画の届出等）
  - 安全運行の確保（運行管理者制度、遵守事項等）、事業改善命令制度
  - 路線の休廃止、取消手続 等
- 自家用自動車の使用

#### ◆ 道路運送法が守るもの

- 守っているもの → [安全の確保、利用者の保護（運賃・料金等）]
- そのために必要なもの → [許可制度、2 種免許、運行管理者制度 等]

※法の対象ではない場合、法律上の保護は確保されない

→（自己責任：何かあったときにも保障がない）

※国土交通省資料による

(3) 既存交通システムの活用における課題

スクールバス、公共交通空白地有償運送及び許可・登録を要しない輸送の活用案に対する課題を以下に整理します。

表 2.4 既存交通システムの活用における課題

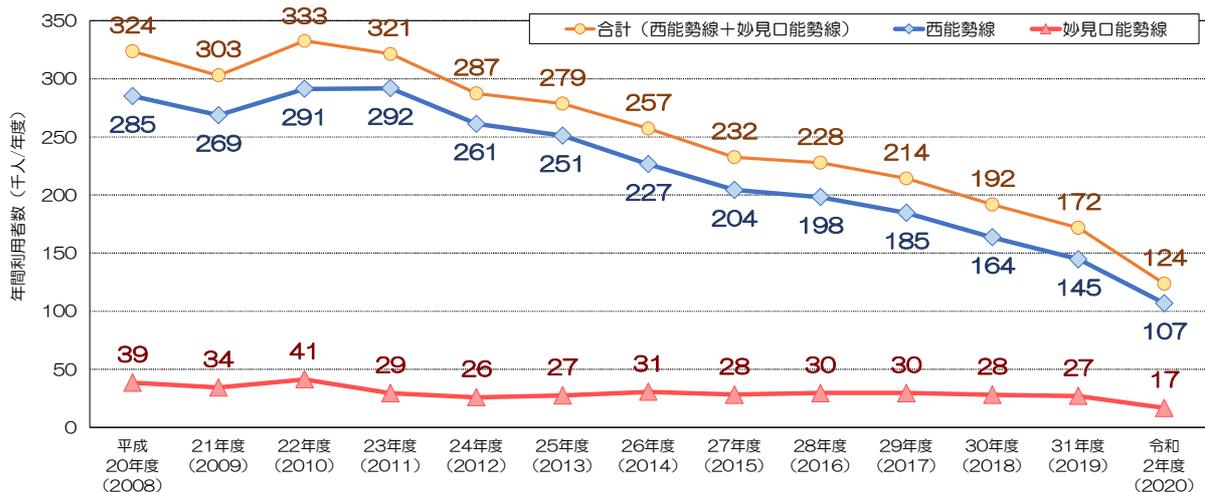
	主な課題
スクールバス (混乗化)	<ul style="list-style-type: none"> <li>「混乗化」の実施には、スクールバスに一般利用者に対する余裕のスペースがあるかどうかという前提条件がある。</li> <li>現在のスクールバスは、各ルートの子童生徒の人数に合わせた車両サイズとなっているため（利用登録をしている子童生徒数がすでに定員の約90%を占め、うち2路線は100%である）、一般利用者が乗車できる余地はない。</li> <li>一般利用者と混乗することで、安全を確保する観点から利用登録している子童生徒の保護者や関係者等の合意形成を図る必要がある。</li> <li>学校行事に応じた柔軟な運用が想定されるため、毎日必ず混乗化による運行ができるとは限らない。</li> <li>運行時間帯が通学時間のため、目的地となる公共施設や医療機関（診療所など）、商業施設などがまだ開いていないため、利用者の待合等ができる環境整備も求められる。</li> </ul>
スクールバス (間合い利用)	<ul style="list-style-type: none"> <li>スクールバスは、学校行事に合わせて柔軟な運用が行われるため、学校行事によっては、運行できない便や日が不定期に発生する可能性がある。</li> <li>使用する車両は、町の所有で、事業者へ運行委託を行っている。間合い利用により、通学・帰宅時間帯以外の時間帯において、新たに乗務員及び運行委託費を確保する必要がある。</li> <li>車両台数・運行時間の制約が前提になるため、町域全体で運行しようとする、利用者にとっては「使えない」サービス（運行日が限定・運行便数が少ない・連休日や連休便が不定期にあるなど）になる可能性が高い。</li> </ul>
公共交通空白地 有償運送	<ul style="list-style-type: none"> <li>活用にあたっては、法令で定められた要件（運行主体・運行区域・運送対象者・運転者要件・使用車両・運送の対価・運行管理体制等）を満たす必要があることと、「能勢町公共交通空白地有償運送運営協議会」での合意形成を図る必要がある。</li> <li>活用については、既存の路線バスや一般のタクシーとの役割分担や公平性確保の観点が必要である。</li> </ul>
許可・登録を要しない輸送	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路運送法の適用外であるため、責任関係が不明確で保障がない。これを補完するための保険制度等も不十分であるなど安全の確保に対する不備が多い。</li> <li>ガソリン代、道路使用料、駐車場代のみを収受する場合に限定され、運送による反対給付があるものは、たとえ少額でも自家用有償運送の登録が必要である。</li> <li>公共交通を補完する有効な手段であるが、地域ボランティアに個人負担が生じるケースも見受けられることから担い手確保が困難になったり、利用者が無償でサービスを受けることに抵抗を感じたりしており、導入・継続が厳しい状況にある。</li> <li>既存の公共交通機関（路線バス、一般のタクシー）との競合関係になることで、既存の公共交通機関の利用者減少に伴う減便や撤退等が想定される。</li> <li>既存の公共交通機関と新たに導入する「許可・登録を要しない輸送」が共存する公共交通ネットワークの構築を図るために、交通事業者等の関係機関との協議・調整を経て、協定を締結する等のルールづくりが求められる。</li> </ul>

## 2.7 路線バス利用者の推移

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）から減少しています。

令和 2 年度（2020 年度）の利用者数は、新型コロナウイルス感染症拡大による影響や新しい生活様式による行動変化等により、前年（平成 31 年度（2019 年度））と比べて、約 3 割減少しています。

これまでに、町内の路線において一部区間の休止・廃止及び減便が実施されています。



※阪急バス株式会社資料をもとに作成

図 2.15 年間利用者数の推移

### ◆ 町内における路線バス運行の効率化を図ることは困難



町内の路線バスは、能勢町外への鉄道駅アクセスを担うという路線の性格上、往路・復路のうち何れかが、利用者がいない空車状態となるケースが多く見受けられ、往復で見ると収支が非常に厳しい状況にあります。

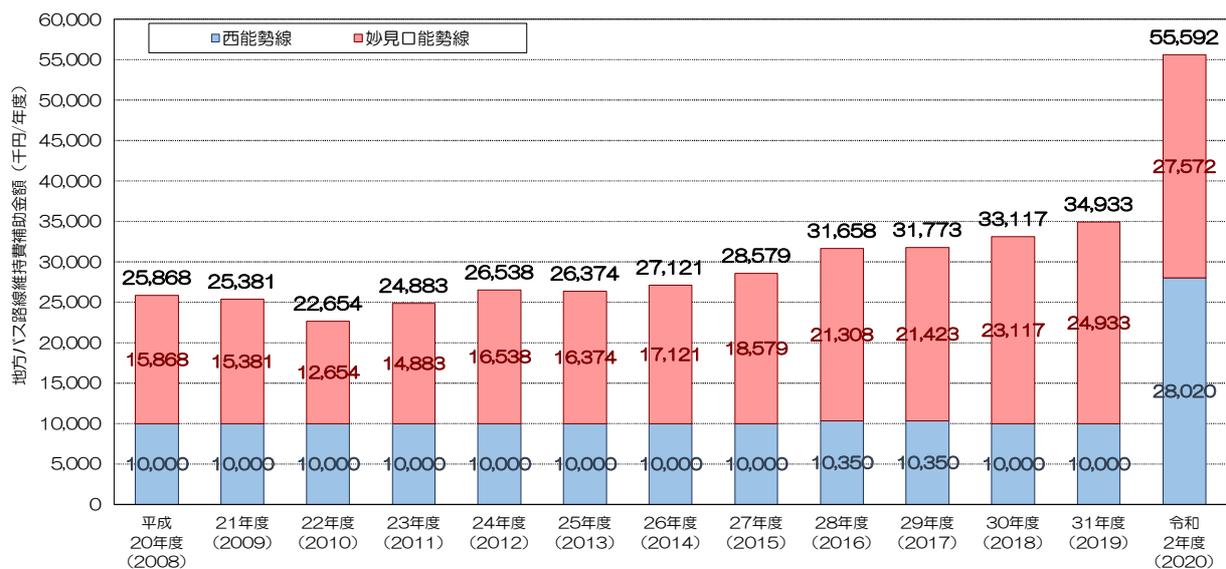
仮に、利用者が少ない片方向だけを回送運行したとしても、所要時間や人件費はほぼ変わらないため、効率的な運行は難しい状況にあります。

## 2.8 地方バス路線維持費補助金

路線バスの維持を図るために、「地方バス路線維持費補助金」として、運行経費の赤字分を妙見口能勢線は全額負担、西能勢線は一部負担しています。

令和2年度は地方バス路線維持費補助金追加分を含め、年間約5,600万円（町民1人当たり約5,700円/年）を負担しており、近年は負担額が増加傾向にあります。

この負担金だけで、町内における路線バスの赤字をすべて賄うものではなく、路線バス事業者も多額の赤字を負担し、運行を続けています。



※令和2年度（2020年度）は、西能勢線、妙見口能勢線のうち1,500千円（合計3,000千円）は、「路線バス感染防止対策・運行継続支援補助金」である

※能勢町資料及び阪急バス株式会社資料をもとに作成

図 2.16 地方バス路線維持費補助金の推移

## 2.9 バス事業者を取り巻く環境

乗務員に必要な大型自動車第二種免許証の保有者数、新規取得者数の減少及び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しています。

この乗務員不足に対応できない場合、バス路線の規模を乗務員数に応じた路線規模に縮小せざるを得なくなることが想定され、町内の路線においてもさらなる減便や廃止となることが懸念されます。

大阪府における大型自動車第二種免許証保有者を年齢別に見ると、60歳以上が約5割、40歳未満の若年層は1割未満です。

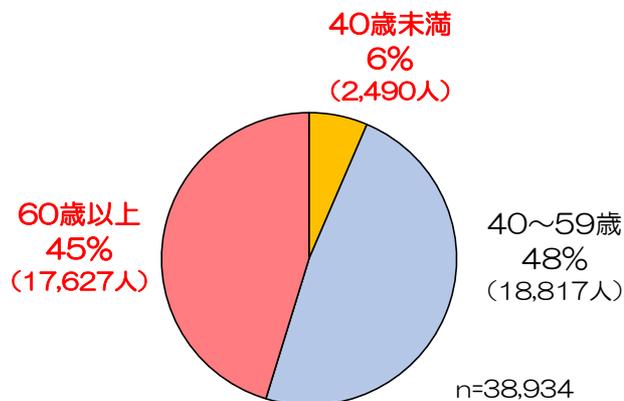
さらに、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い利用者が大きく減少しています。運行便数を維持して運行するものの、利用者の減少による大幅な収入減少により、厳しい経営環境にあることが予想されます。



出典：阪急バス株式会社 HP

- より積極的に採用活動を行い、社員が安心して働くことができる環境を整備するために、路線バス業界の先陣を切って実施。
- しかし、乗務員不足の状況は続いております。

図 2.17 運転士の正社員採用（阪急バス 平成 31 年（2019 年）4 月～）



出典：運転免許統計（令和2年度（2020年度）版 警察庁）

図 2.18 大阪府における大型自動車第二種免許証保有者の年齢構成

## 2.10 移動ニーズ

### 2.10.1 調査概要

将来を見据えた公共交通の利便性向上に資する総合交通輸送システム等を検討する上で、住民や公共交通利用者の生活実態・交通行動等の公共交通に対するニーズをはじめ、以下の内容を明らかにするための住民アンケート調査を令和2年（2020年）10月に実施しました。

- 1) 能勢町の公共交通の課題
- 2) 公共交通に対する潜在需要を含む需要
- 3) 新たなサービス改善施策検討のための課題抽出

#### 【調査方法】

- ・住民基本台帳から無作為抽出による郵送配布・郵送回収（6ヶ月以上在住者対象、地区別・年代別・性別に能勢町の人口構成に応じて均等抽出）

#### 【調査対象者】

- ・能勢町在住の16歳以上の町民

#### 【調査規模】

- ・能勢町全域で1,800部郵送、回収率30%（540部）を想定

以下に示す地域ごとに900部郵送

- ・西地域（天王地区、岐尼地区、久佐々地区）
- ・東地域（歌垣地区、田尻地区、東郷地区）

※府立豊中高校能勢分校の生徒を対象に学校にて調査票を配布・回答（計59部）

#### 【調査内容】

- ① 普段の外出状況について
- ② 普段の移動における満足度について
- ③ 能勢町内の公共交通（路線バス等）の利用状況について
- ④ 公共交通空白地有償運送と福祉有償運送の利用状況や改善による利用意向について
- ⑤ 公共交通の税負担に関する意識について
- ⑥ 新たな交通システムの利用意向について
- ⑦ 将来における外出について
- ⑧ 能勢町での暮らしやすさ、居住意向について
- ⑨ 能勢町の取組みについて
- ⑩ 個人属性の把握

第6次能勢町総合計画策定に係る  
住民アンケートの調査項目

#### 【回答状況】

- ・回答部数：841票（うち59票は府立豊中高校能勢分校の生徒）
- ・回答率：45.2%

## 2.10.2 住民アンケート調査結果概要

令和2年（2020年）10月に実施した住民アンケート結果概要を以下に示します。

### (1) 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。

#### ●自動車等の保有状況（年齢別）

	自動車 (自分で運 転する)	自動車 (家族が 運転する)	自動二 輪・原付	自転車	その他	持って いない	総計
全体(N=1093、n=815)	73%	26%	10%	15%	1%	10%	134%
24歳以下(N=106、n=76)	17%	41%	24%	49%	0%	9%	139%
25歳～54歳(N=259、n=172)	88%	26%	14%	16%	1%	6%	151%
55歳～64歳(N=180、n=132)	91%	22%	10%	10%	0%	4%	136%
65歳～69歳(N=154、n=112)	90%	26%	6%	13%	0%	2%	138%
70歳～74歳(N=174、n=131)	79%	22%	11%	11%	2%	8%	133%
75歳以上(N=187、n=163)	52%	27%	4%	8%	1%	23%	115%

※複数回答  
(自動車等の保有状況)

#### ●運転免許証の保有状況（年齢別）

	自動車	自動二 輪・原付	その他	運転免許 証を自主 返納した	持って いない	総計
全体(N=986、n=817)	74%	23%	1%	3%	19%	121%
24歳以下(N=81、n=74)	16%	27%	0%	1%	65%	109%
25歳～54歳(N=226、n=172)	89%	33%	2%	0%	8%	131%
55歳～64歳(N=168、n=132)	90%	29%	2%	2%	5%	127%
65歳～69歳(N=136、n=112)	89%	22%	2%	3%	5%	121%
70歳～74歳(N=155、n=131)	85%	21%	1%	2%	11%	118%
75歳以上(N=184、n=165)	55%	12%	1%	7%	36%	112%

※複数回答  
(運転免許証の保有状況)

### (2) 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。

#### ●主な外出先への交通手段（主な外出先別）【平日の外出状況】

	よく行く外出先への交通手段						
	能勢電鉄	路線バス (阪急バス)	公共交通 空白地 有償運送 (予約制)	福祉 有償運送 (予約制)	タクシー	自家用車 (自分で運 転)	自家用車 (乗せても らう)
全体(N=1055、n=826)	13%	10%	0%	1%	1%	67%	23%
能勢町内	ショッピングスクエア ノセボックス(N=319、n=241)	15%	12%	0%	1%	2%	29%
	ジャパン能勢店(N=135、n=113)	6%	9%	0%	0%	1%	23%
隣接市町	兵庫県川西市(N=111、n=77)	23%	22%	0%	3%	3%	13%
	兵庫県猪名川町(N=54、n=49)	4%	4%	0%	0%	0%	20%
	豊能町(N=40、n=32)	9%	3%	0%	0%	0%	19%
大阪府内	大阪市(N=60、n=28)	71%	21%	0%	0%	0%	7%

	よく行く外出先への交通手段					代表交通手段分担率				
	自動 二輪 ・原付	自転車	徒歩のみ	その他	総回答数	自動車系	公共交通 系+自動 車系の併 記	公共交通 系	その他	
全体(N=1055、n=826)	3%	4%	3%	3%	128%	76%	11%	7%	7%	
能勢町内	ショッピングスクエア ノセボックス(N=319、n=241)	3%	3%	2%	1%	132%	76%	11%	9%	4%
	ジャパン能勢店(N=135、n=113)	3%	3%	1%	2%	119%	88%	6%	4%	2%
隣接市町	兵庫県川西市(N=111、n=77)	1%	1%	0%	5%	144%	66%	17%	14%	3%
	兵庫県猪名川町(N=54、n=49)	0%	0%	4%	0%	110%	94%	4%	2%	0%
	豊能町(N=40、n=32)	3%	0%	0%	6%	125%	88%	9%	0%	3%
大阪府内	大阪市(N=60、n=28)	7%	7%	4%	18%	214%	25%	14%	4%	

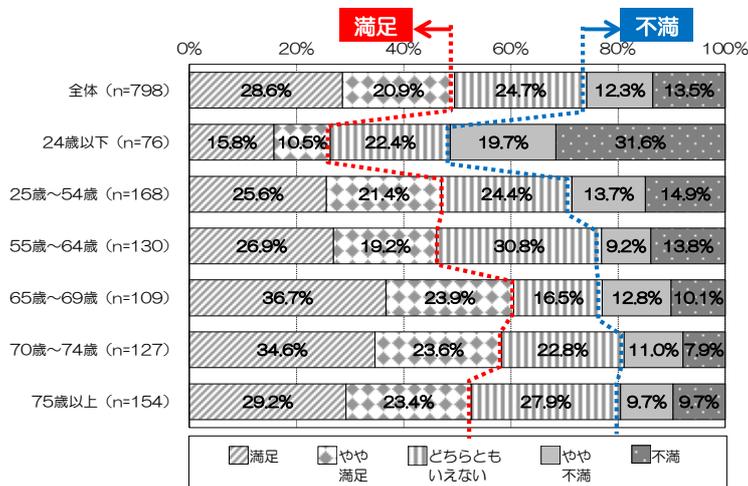
※複数回答（主な外出先への交通手段）

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(3) 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）。

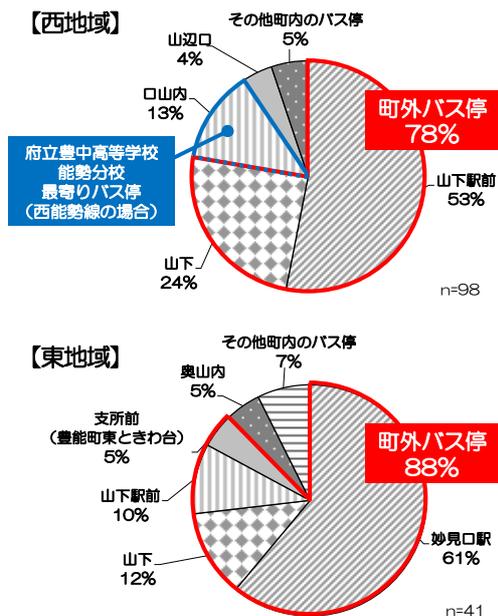
● 普段の移動における満足度（年齢別）



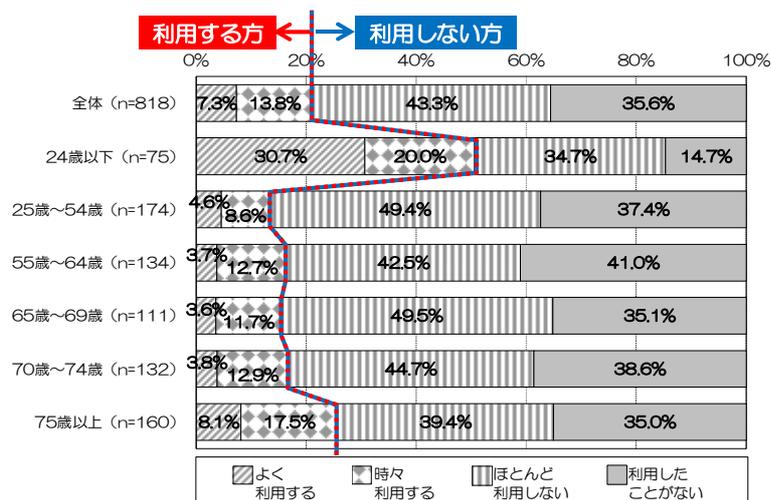
(4) 路線バスは、主に町外アクセスで利用され、利用は学生等の若年層や高齢者が多い

- ・ 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。

● よく利用する目的地のバス停（住まいの地域別）



● バス利用の有無（年齢別）

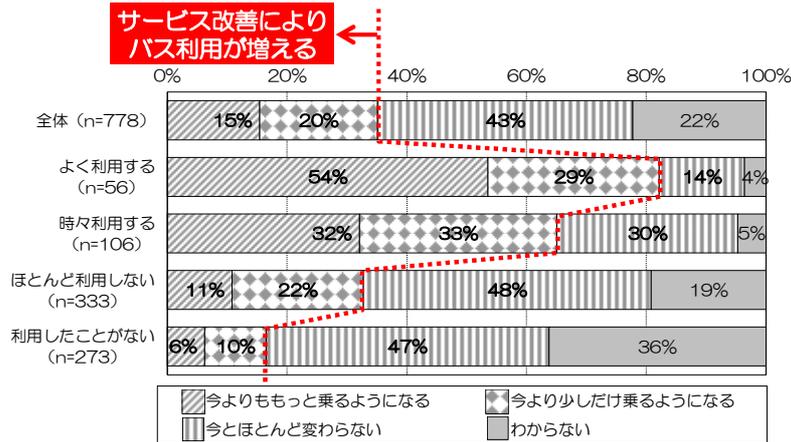


※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

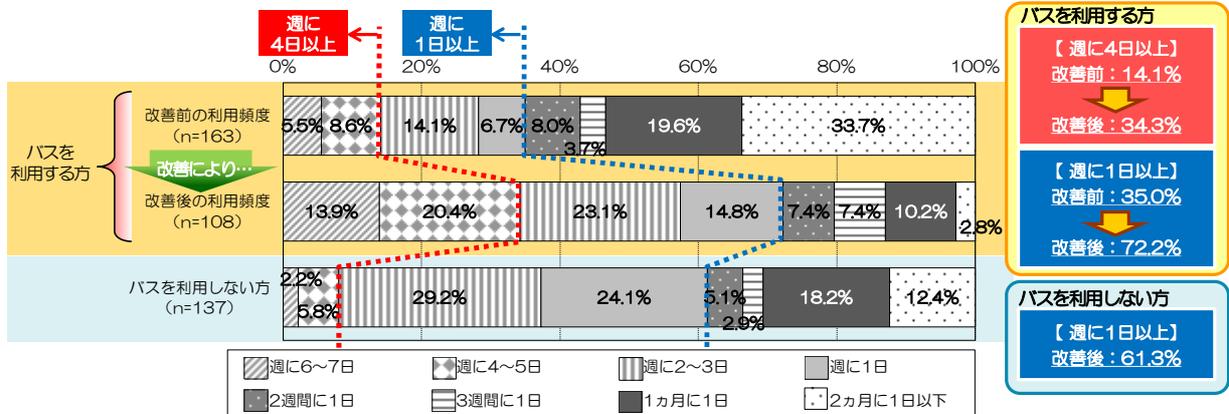
(5) サービス改善によりバス利用者の利用増加が見込まれる

- ・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）。

●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（バス利用状況別）



●サービスが改善された場合における利用頻度の変化（バス利用状況別）

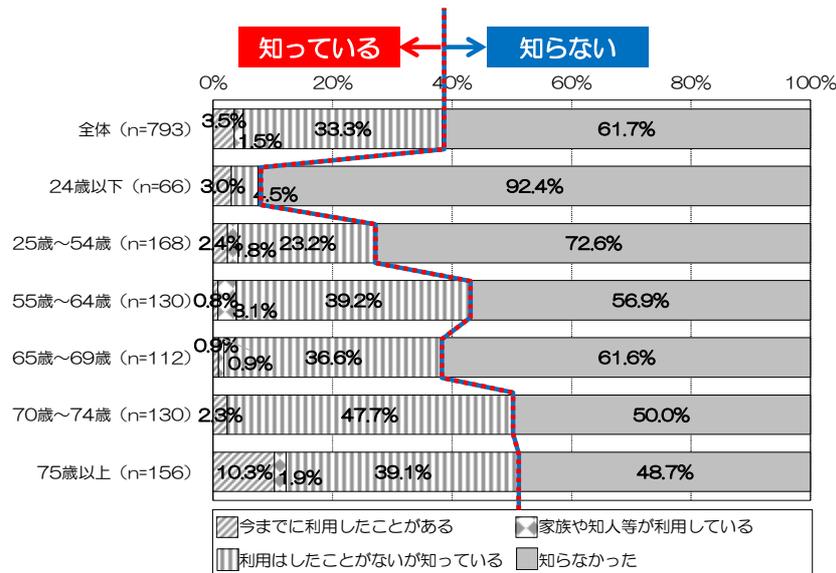


※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

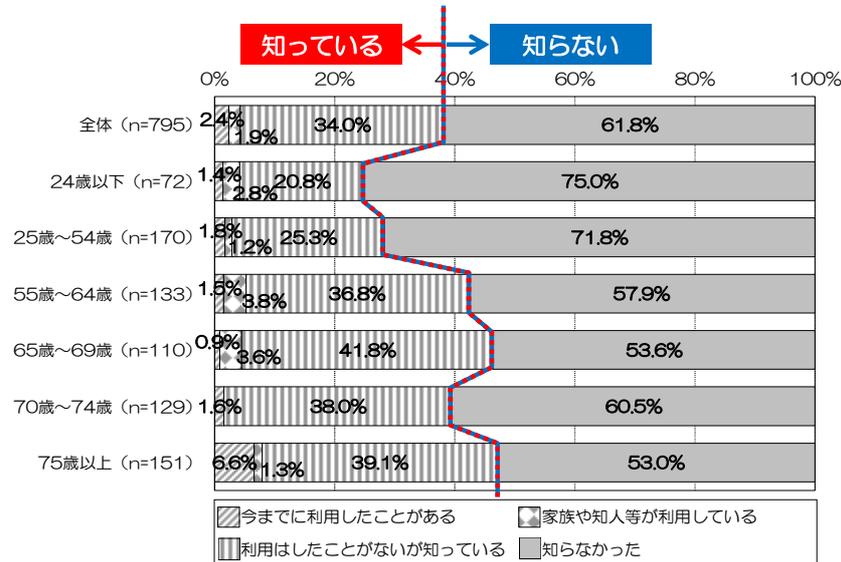
(6) 公共交通空白地有償運送や福祉有償運送の認知度はともに半数以下

- ・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。

●公共交通空白地有償運送の認知率（年齢別）



●福祉有償運送の認知率（年齢別）

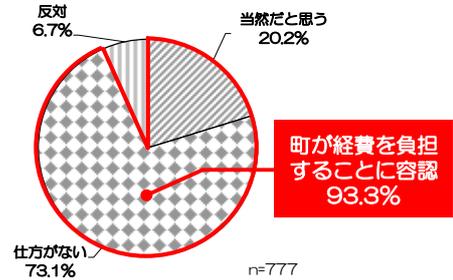


※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(7) 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。

●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



●路線バスを維持していくための方法（住まいの地域別）

	便数や路線を充実させるために、利用者の運賃の値上げをせずに町が財政負担すべき	現状の路線や便数を維持するために、利用者の運賃の値上げをせずに町が財政負担すべき	便数や路線を充実させるために、利用者の運賃を値上げすべき	現状の路線や便数を維持するために、利用者の運賃を値上げすべき	財政負担を下げるために、路線の縮小や減便をすべき	その他	計
全体 (n=731)	27%	29%	5%	9%	14%	15%	100%
西地域 (n=338)	31%	28%	5%	8%	14%	13%	100%
東地域 (n=321)	21%	30%	6%	10%	15%	18%	100%

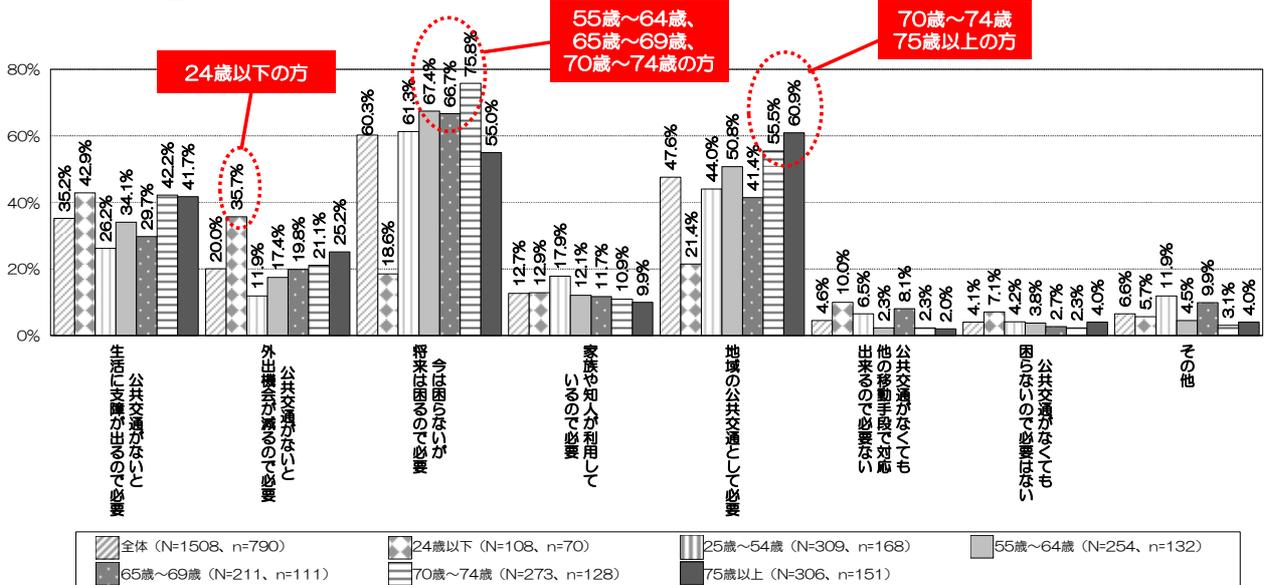
  

	可能な限り町が財政負担すべき	利用者の運賃を値上げすべき	路線の縮小や減便もやむを得ない	その他	計
全体 (n=731)	56%	14%	14%	15%	100%
西地域 (n=338)	59%	14%	14%	13%	100%
東地域 (n=321)	51%	16%	15%	18%	100%

(8) 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。

●公共交通の必要性（年齢別）

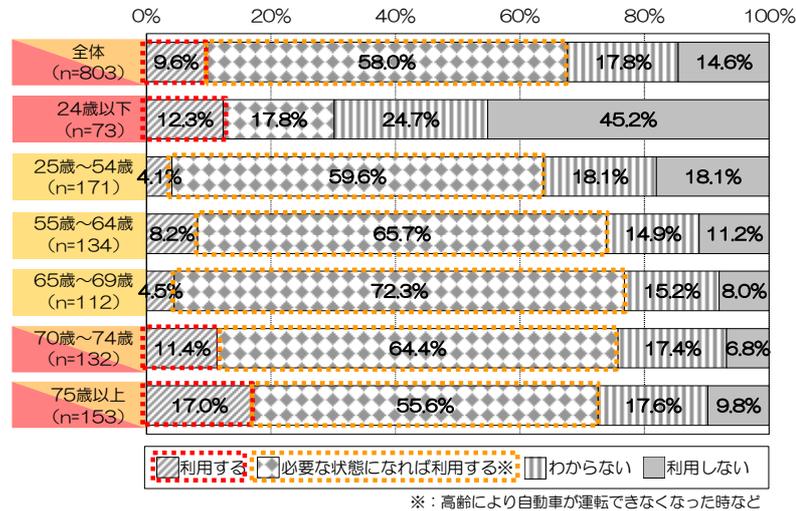


※複数回答（公共交通の必要性）

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

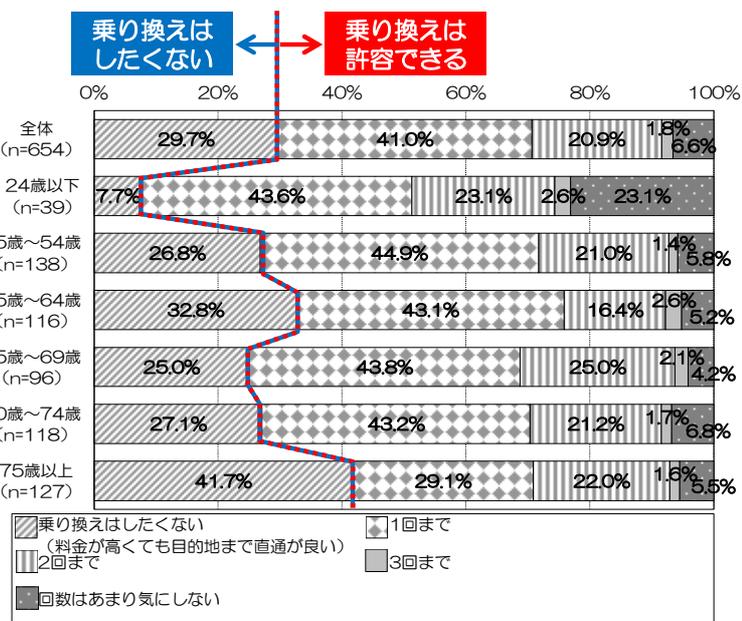
- (9) 新たな交通システムの利用意向は「必要な状態になれば利用する」の回答が多い
- 新たな交通システムとして、仮にデマンドタクシーが運行されるようになった場合における利用意向は、「必要な状態になれば利用する」が約 6 割、「利用する」が約 1 割。

●デマンドタクシーの利用意向（年齢別）



- (10) 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。

●乗り換えが許容できる回数（年齢別）

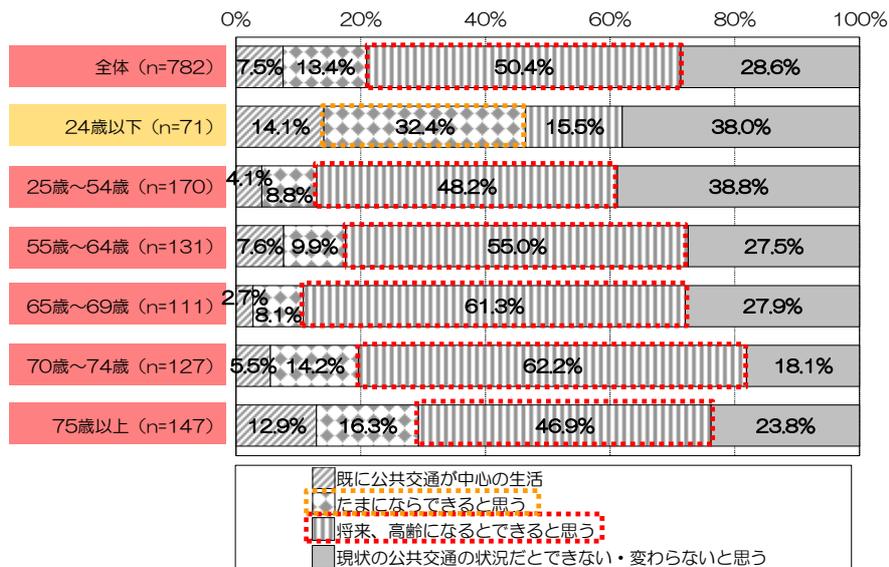


※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(11) 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。

●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（年齢別）



※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

### 3. 能勢町を取り巻く地域公共交通の課題

前述の能勢町を取り巻く地域公共交通の現状を踏まえ、能勢町を取り巻く地域公共交通の課題を以下に示します。

#### 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された新庁舎及びさとおか防災コミュニティセンター、旧歌垣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



## 4. 計画の基本方針

### 4.1 基本方針の設定

上位計画や関連計画、公共交通を取り巻く課題、能勢町における公共交通の考え方及び公共交通の果たすべき役割を踏まえ、以下の基本方針を設定します。

#### 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

- 第6次能勢町総合計画は、第5次能勢町総合計画の次期計画として、令和4年(2022年)の策定に向けた検討を進めている。令和2年(2020年)10月に実施した住民アンケートのうち、暮らしの基盤づくりの施策の評価について、公共交通施策となる「公共交通の配備等による交通網の充実」は、今後の重要度が高い結果となっており、優先して充実が求められる施策に分類される。
- また、まちづくりの取組として、能勢町役場新庁舎が令和3年5月に開庁し、旧東郷小学校周辺の再編整備として、さとおか防災コミュニティセンターが令和3年8月に開所した。現在、東地区の福祉拠点施設となる旧歌垣小学校の再編整備が進められており、地域の拠点を結ぶネットワーク化に向けた検討を行い、地域間交流を促進するような公共交通サービスの構築が必要となる。
- 能勢町における公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあるが、公共交通を必要とする高齢者は、今後も増加が見込まれる。そのため、高齢化の進展や人口減少に対応した日常生活を支える公共交通サービスの構築が必要となる。
- したがって、上位・関連計画との整合を図り、能勢町の地域特性や住民ニーズに対応した公共交通ネットワークを構築していくものとする。
- 持続可能な公共交通網を構築するためには、行政や交通事業者などが単独で取り組むのではなく、住民、交通事業者、行政が連携する必要があるため、それぞれが担う役割を認識し、主体的な取組を展開していくことができる公共交通を支える仕組みも構築していくものとする。

## 4.2 計画の目標の設定

計画の基本方針に基づき、以下の目標を設定します。

課題：①、②、③、④、⑤

### 目標① 持続可能な公共交通ネットワークの構築

- 公共交通の運行経費に係る財政負担について制約があることを踏まえ、地域特性に応じた適切な交通モードの活用による運行の効率化及び公共交通の利便性の向上を図り、利用者及び運賃収入を増加させる取組を進めるとともに、地域住民に支えられ、親しまれる公共交通に育てることが重要となる。自動車を運転できない学生をはじめ、更なる高齢化の進展により、自動車での移動が困難になる人や運転免許証を返納する人の増加が見込まれる中で、多様化する移動目的への対応等、多様なニーズに対応する必要がある。
- このため、各交通モードの役割や機能分担を明確にし、合理的で効率的なネットワークの形成を図るとともに、地域特性に応じた公共交通サービスを提供し、行政、事業者、地域が一体となって、公共交通空白地域の解消だけでなく、町全体の魅力を高め、定住・交流を促進するまちづくりのツールとして、かつ将来にわたって持続性を高め、柔軟な公共交通体系の構築を目指す。
- また、町内における公共交通の拡充と持続性のあるものとするために、補助制度等の活用も考慮した一定の財政投資を行うとともに、交通事業者と連携して利用状況等のモニタリングを継続して実施し、必要に応じた見直しの検討及び実施ができる仕組みの構築を図る。

課題：①、②、③、④

### 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

- 新たな公共交通システムの導入に当たっては、既存の公共交通との機能・棲み分けが必要であり、これらの考慮がなければ、既存の公共交通への影響が大きく、路線バスやタクシーの廃止・撤退につながるおそれがある。
- また、公共交通利用者の維持・増加を促すためには、移動ニーズに応じた地域公共交通ネットワークの形成とともに、サービス内容の改善により利便性を強化することやわかりやすい情報提供も求められる。
- このため、路線バスやタクシーと新たな公共交通システムとの適切な機能・役割分担を図り、住民・利用者ニーズに応じた乗継拠点の整備、既存ストック（主要施設やバス停など）を最大限に活用して公共交通相互による連携強化を目指す。
- さらに、ICT（情報通信技術）などの技術革新の動向を見据えつつ、わかりやすい利用者目線に立った情報提供等を充実させるとともに、誰もが利用しやすい公共交通環境の整備を図ることで、利便性の向上を目指す。

**目標③ 公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成**

- 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であり、住民（地域）、交通事業者、行政等がそれぞれの役割分担のもと、連携・協働し取り組む必要がある。
- 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を図る。
- また、公共交通の持続的な運行を確保するため、交通事業者と連携し、公共交通事業の維持に向けた取組や継続性を見据えた担い手の確保・育成等に努める。

## 4.3 目指すべき公共交通体系の考え方

### 4.3.1 公共交通体系の基本的な考え方

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ります。

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します。

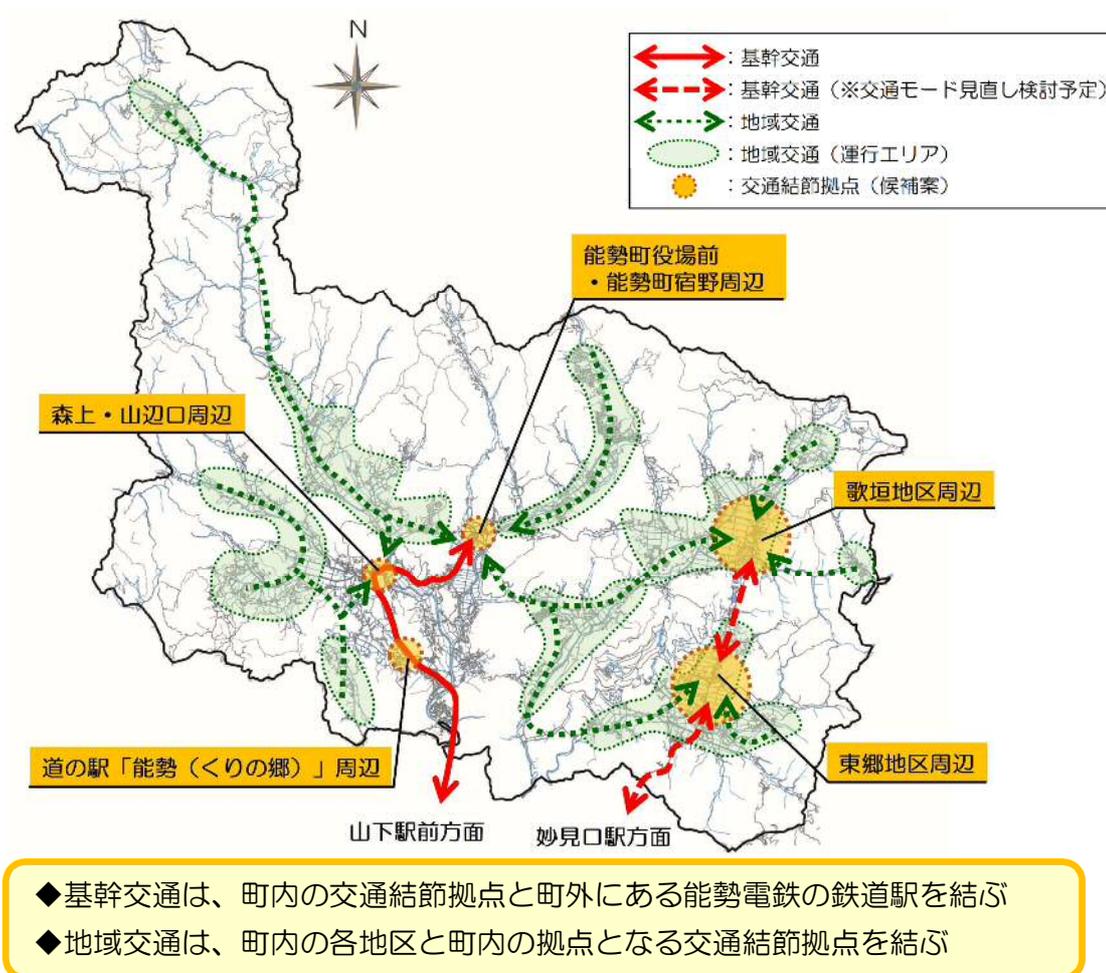
公共交通網の基本的な考え方を踏まえた公共交通ネットワークの構築を目指すべく検討を行うものとします。

表 4.1 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
公共交通	<b>基幹交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>町内と町外の鉄道駅を結び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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>路線バス（西能勢線・妙見口能勢線）</li> </ul>
	<b>地域交通</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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（乗合タクシー）を『地域交通』として位置付ける</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな交通システム（乗合タクシー）</li> <li>タクシー</li> </ul>
その他交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地有償運送は、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</li> <li>福祉有償運送は、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</li> <li>許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））は、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提供する輸送サービスを提供するもの</li> <li>スクールバスは、「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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通空白地有償運送</li> <li>福祉有償運送</li> <li>許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））</li> <li>スクールバス</li> </ul>

#### 4.3.2 能勢町の目指すべき将来の公共交通ネットワーク

町内の拠点間、町内の拠点と町外の鉄道駅間、あるいは拠点と居住エリア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、拠点に人を集めることで、地域の活力向上を促すことと、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めざします。



※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。

図 4.1 能勢町が目指すべき将来の公共交通ネットワークイメージ

## 5. 取組みの施策体系と取組むべき施策

本町が目指す計画の目標「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」を実現するために、以下の施策に取り組めます。

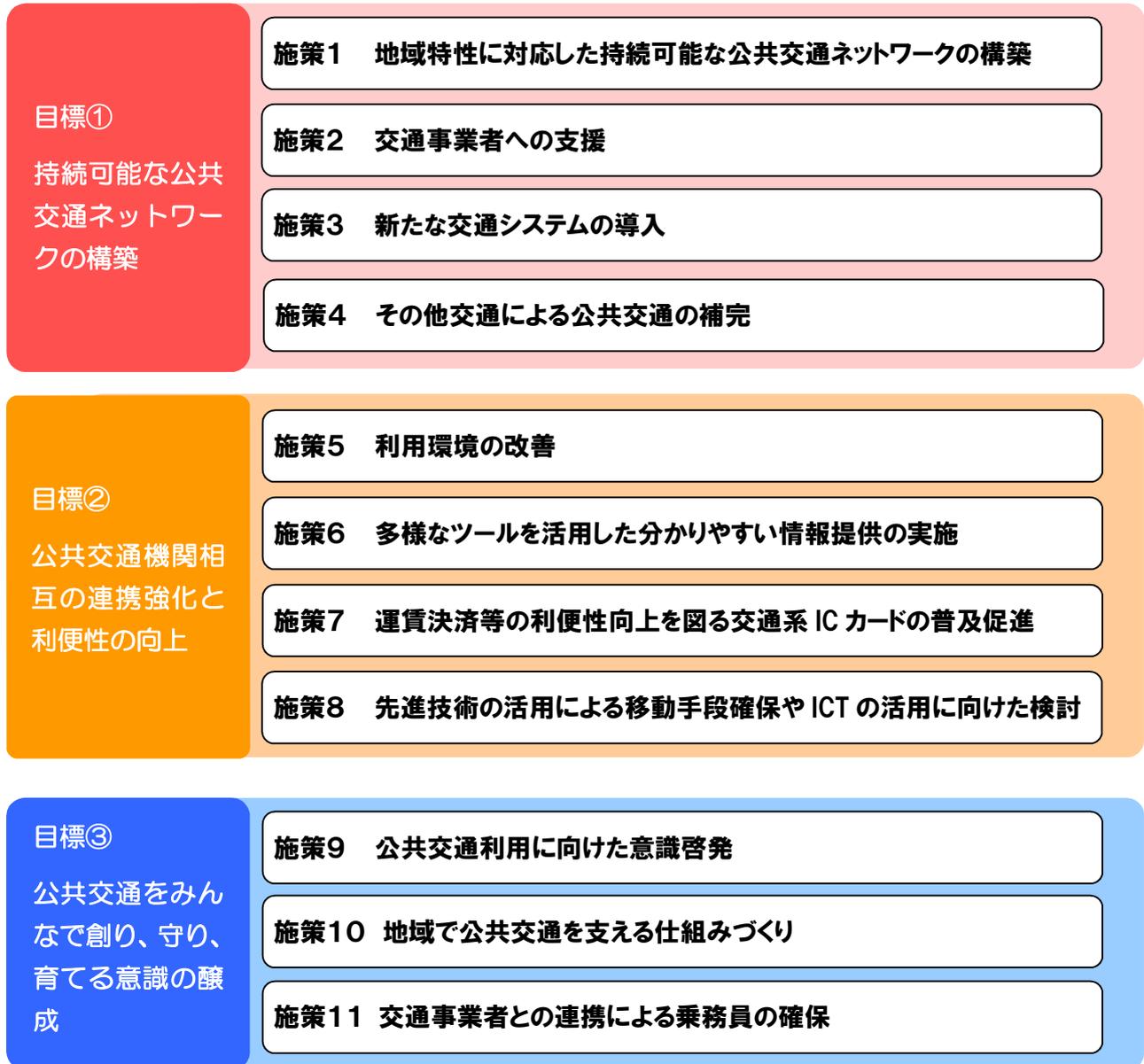


図 5.1 取組むべき施策体系

## 5.1 目標① 持続可能な公共交通ネットワークの構築

### 5.1.1 施策1 地域特性に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築

居住地が分散している能勢町の地域特性に対応するため、各地域から地域拠点・乗継拠点への町内の移動、地域拠点・乗継拠点から町外への移動手段を確保するため、基幹交通（路線バス等）、地域交通（新たな交通システム、タクシー）等を連携させた、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

公共交通事業の収支の改善及び町の財政負担の軽減を図るために、利用状況をはじめ路線バス、新たな交通システム、タクシー等の適正な役割分担を踏まえ、適切な見直し・改善を行います。

町外の鉄道駅アクセスを担う基幹交通は、路線バスの西能勢線と妙見口能勢線が運行しています。妙見口能勢線は、利用者が少ない状況を踏まえ、持続可能な公共交通ネットワークの構築の実現を図るために、需要規模に応じた適切な交通モードへの転換等の改善に向けた検討を行います。

#### ●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【再掲】



- ◆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

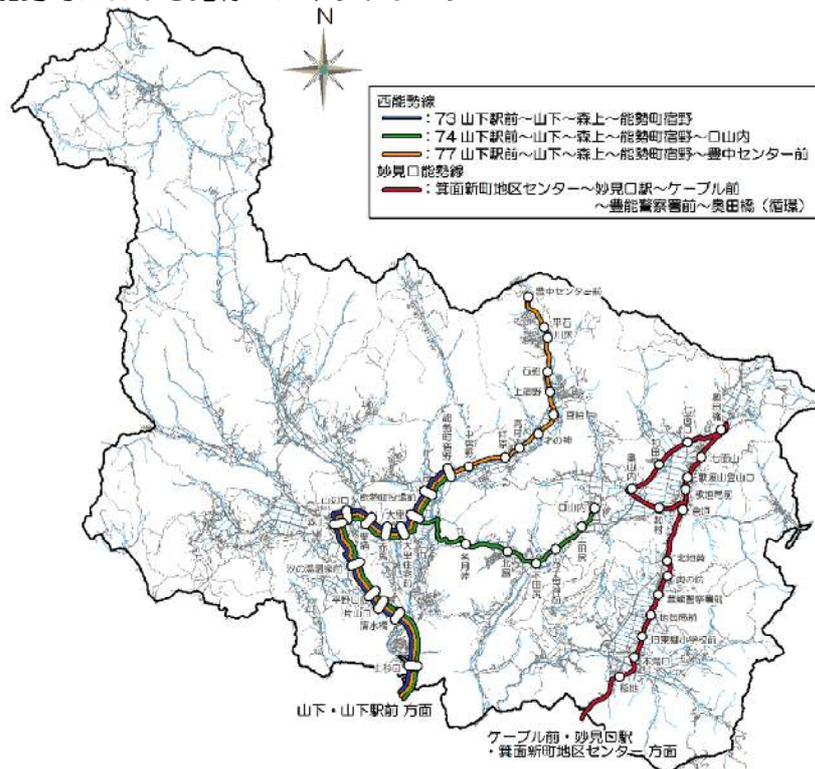
※町の考え方を示したものであり、交通事業者との協議・調整が必要である。

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○		検討	モニタリング・実施			

### 5.1.2 施策2 交通事業者への支援

町外の鉄道駅と町内を結ぶ路線バスは経年的に赤字状態であり、厳しい経営状況にあります。引き続き、利用状況や費用対効果（特に財政的な負担）の視点などを踏まえ、基幹交通である路線バスの維持・確保に向けた支援に努めます。なお、経済性・効率性を考慮する必要もあるため、利用状況により他の交通モードへの転換を必要に応じて検討します。

#### ●能勢町における路線バスネットワーク



#### ●バス利用実態調査結果（令和3年10月26、31日実施）

路線	調査日	利用者数 (人/日)	1便平均 (人/便)	1日運行便 (便/日)
西能勢線	【平日】10月26日(火)	309	12.9	24
	【休日】10月31日(日)	122	9.4	13
妙見口能勢線	【平日】10月26日(火)	51	6.4	8
調査期間中合計		482	-	-

- 能勢町では、路線バスの維持を図るために、「地方バス路線維持費補助金」として、運行経費の赤字分を妙見口能勢線は全額負担、西能勢線は一部負担している。
- この負担金だけで町内における路線バスの赤字を全て賄うものではなく、路線バス事業者も多額の赤字を負担し、運行を続けている。

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○		実施	→	モニタリング・実施	→	→

### 5.1.3 施策3 新たな交通システムの導入

主に路線バスが運行していない地域を対象として、町内の公共施設や生活利便施設等への移動の利便性を向上し、まちづくり支援、賑わい創出及び健康増進につなげるため、新たな交通システムを導入します。

令和4年度から一部の区域を対象に実証実験の開始を予定しており、持続可能な公共交通ネットワークの構築の実現を図るために、実証実験の利用状況等を踏まえ、本格運行の移行や運行区域の拡大に向けた検討を行います。

また、導入にあたっては、基幹交通（路線バス）等との連携に配慮します。

#### ●令和4年度実証運行予定の新たな交通システムの運行エリア

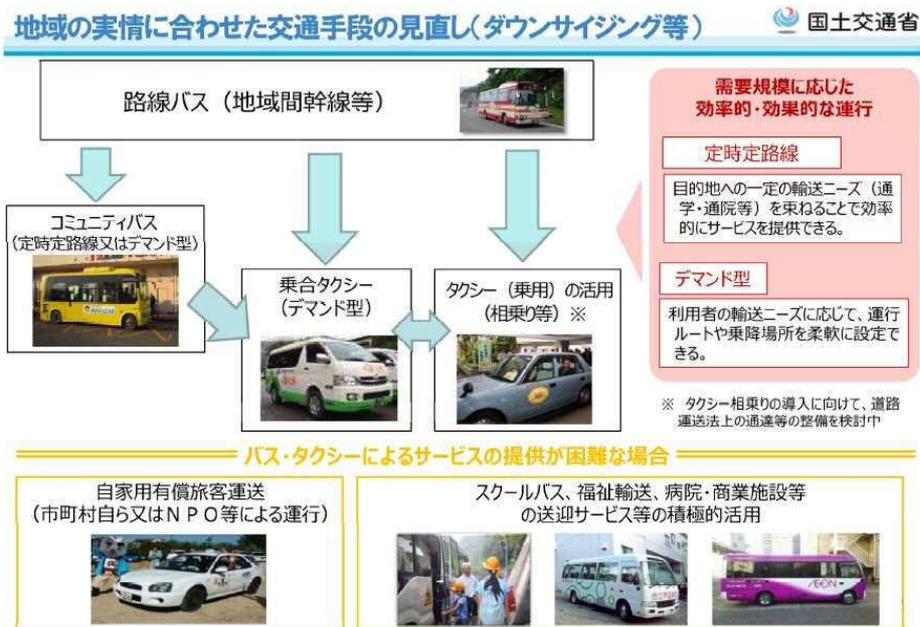


• 能勢町では、路線バスを運行しない地域を基本に、買い物や通院等の日常の移動手段を確保するため、新たな交通システムの実証運行を令和4年度予定で検討を進めている。

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○		検討		モニタリング・実施		

### 5.1.4 施策4 その他交通による公共交通の補完

持続可能な輸送サービスを確保するために、公共交通である既存の路線バス及び一般のタクシーだけではなく、町内に存在する既存交通システム（その他交通）など、地域の輸送資源の有効活用についての検討を行い、既存の公共交通の補完を図ります。



出典：国土交通省 HP

#### 【事例】 e-bike を活用した高校生の通学状況の改善（大阪府立豊中高校能勢分校）

大阪府立豊中高校能勢分校では、(公財)国際交通安全学会の研究プロジェクトとして、東京大学や大阪大学などの教育、交通等を専門とする先生らとの共同研究により、通学等の地域課題の解決に取り組んでいる。具体的には、通学状況を改善するため、新たな交通手段として e-bike（電動アシストがついたスポーツタイプの自転車）を導入し、生徒中心に通学上の安全面や環境面などの効果や改善点などを検討しています。



## 5.2 目標② 公共交通機関相互の連携強化と利便性の向上

### 5.2.1 施策5 利用環境の改善

路線バスや新たな交通システムの利便性や快適性を高めるため、停留所の利用状況などを踏まえながら、交通事業者や道路管理者などと連携し、新たなベンチや上屋、運行情報の案内の整備などにより待合い環境の向上を図ります。

利用者がひと目で見分けられるような車両ラッピング等による親しみやすい環境づくりの実施に向けた検討を行います。例えば、車両ラッピングは地域のバスとして、路線バスへの親しみと関心を持ってもらう効果が期待できます。

#### 【事例】バス停ベンチ設置の補助（豊中市）

豊中市では、市民からの要望が多いバス停ベンチの設置を推進するため、バス事業者が実施するバス停のベンチ設置に対して補助を行っている。バス事業者が実施するバス停ベンチ設置に要する費用の 1/2 を市が補助するものとしている。



#### 【事例】ラッピングバスの運行（吹田市）

吹田市では、令和2年に市制施行80周年を迎え、吹田市制80周年記念事業の一環として、市内を運行するバス路線において、ラッピングバスを運行している。吹田市内にあるPanasonic Stadium Suita（市立吹田サッカースタジアム）を本拠地とするサッカーチーム『ガンバ大阪』との協働によるラッピングバスも運行している。



出典：吹田市 HP、阪急バス株式会社 HP

## 5.2.2 施策6 多様なツールを活用した分かりやすい情報提供の実施

高齢者をはじめとした町民や町外からの来訪者など、誰もが公共交通の運行情報を簡単に入手できるよう、公共交通マップの作成や町ホームページ等による多様なツールを活用した情報提供を行います。また、内容は利用方法や主要施設の位置等を掲載し、分かりやすい内容を検討します。

### 【事例】バス事業者によるバスガイドブックの作成（阪急バス株式会社）

阪急バスの基本の乗り方、阪急バス・阪神バス共通 IC カード乗車券「hanica」等のお得な情報、取組みや乗車マナー等をまとめた「阪急バスのノリセツ」を作成している。

#### ● 阪急バスのノリセツ



出典：阪急バス株式会社 HP

### 5.2.3 施策7 運賃決済等の利便性向上を図る交通系ICカードの普及促進

路線バスの利用促進を図るために、既に導入されている交通系ICカードを活用した割引制度や定期券等の情報提供を行い、交通系ICカードの普及促進を行います。また、町内の高校生の通学利用促進や高齢者の外出機会の増進等を図るために、定期券等の購入助成等についての検討を行います。

また、既存の交通系ICカードを活用した割引などの利用者にとってお得な情報等の情報提供を行うとともに、交通系ICカードの普及促進を行います。

#### 【事例】高齢者外出支援事業による hanica グランドパス 65 の購入費助成 (兵庫県猪名川町)

町内に居住している高齢者又は運転免許証の自主返納等をしようとする高齢者に対し、交通費の一部を助成することにより、高齢者の外出を支援するとともに、社会参加の促進並びに高齢者による交通事故の抑制を図ることを目的として、「高齢者外出支援事業」を実施している。70歳以上で1年以上猪名川町に住んでいる方を対象に、hanica グランドパス 65 の購入費助成を開始している。



出典：兵庫県猪名川町資料

- 能勢町内を運行する路線バス(阪急バス)は、交通系ICカード決済が可能である。



出典：阪急バス株式会社 HP

## 5.2.4 施策8 先進技術の活用による移動手段確保やICTの活用に向けた検討

グリーンスローモビリティ、超小型モビリティ、自動運転による交通サービスやMaaSなど、先進技術を活用した移動手段の活用・導入に向けた研究・検討を進めます。また、複数の公共交通手段を包括した経路検索・予約・運賃決済など、情報通信技術を活用したMaaSの構築に向けた研究・検討を進めます。

### ●グリーンスローモビリティとは

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称である。



出典：国土交通省資料

### ●超小型モビリティとは

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいう。



出典：国土交通省資料

### ●MaaS（マース）とは

MaaS（Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスである。



出典：日本版 MaaS の推進 HP（国土交通省）

### 5.3 目標③ 公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成

#### 5.3.1 施策9 公共交通利用に向けた意識啓発

小中学生や高齢者等を対象に、バスやタクシーの乗り方の周知などを図るとともに、日頃から公共交通を利用する意識醸成を図るためのイベント等の実施を検討します。

また、広報紙やイベント時等に公共交通の運行状況や利用促進策等を紹介して、町民の意識啓発を図ります。

#### 【事例】モビリティ・マネジメント教育の実施（兵庫県川西市）

川西市では、交通事業者と小学校の協働により、地域の財産でもあるバスを使って、公共マナー・交通安全・環境問題等を知り、バスの大切さを学ぶモビリティ・マネジメント教育を平成18年（2006年）から継続的に実施している。



出典：兵庫県川西市 HP

### 5.3.2 施策10 地域で公共交通を支える仕組みづくり

地域で公共交通を守り・育てる意識の機運醸成を図るために、停留所周辺の地域住民や民間事業者等と連携して、停留所周辺の日常の手入れや環境改善などに取り組む体制づくりや、公共施設をはじめ商業店舗などの施設内での待合スペースの確保や運行情報の提供に努めます。

#### 【事例】「バスまちスポット」・「まち愛スポット」登録制度（埼玉県）

埼玉県では、出歩きやすいまちづくりの一環として、商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設として協力してもらっている。



出典：埼玉県 HP

#### 【事例】ベンチ設置費用の寄附募集（滋賀県大津市）

大津市では、広告を目的とした無許可のベンチの設置を防ぐために、ベンチ設置費用の一部の寄付を募集し、バス停にベンチを設置している。



出典：滋賀県大津市 HP

### 5.3.3 施策 1 1 交通事業者との連携による乗務員の確保

バスやタクシーの乗務員不足の問題に対応できない場合、バス路線の規模を乗務員数に応じた路線規模に縮小せざるを得なくなり、全国において減便や路線廃止やタクシーの配車台数減少によるサービスの低下が見受けられます。

町内の交通事業者も乗務員不足の問題に対応する必要があるため、乗務員の確保に向け、若年層や女性を対象としたPRをするなど、バスやタクシー事業の魅力について交通事業者と連携して周知を図ります。

#### 【事例】ハローワークや交通事業者との連携による就職相談会の開催（兵庫県西宮市）

西宮市では、路線バスの運転士確保に向け、ハローワークとバス事業者で協力し、バスの運転士として働いてみたい・興味がある人及び運転の仕事を探している人を対象に、就職相談フェアを開催している。

**路線バス運転士 就職相談フェア**

路線バス運転士の高齢化や大規模路線廃止等の減少により、路線バス運転士が減っています。路線バスのサービスレベルを維持するためには、運転士が重要です。みんなの力がかりを支える公共交通の担い手として、路線バス運転士になりませんか。

公共交通の担い手になるう

令和2年3月24日(火) 11:00~12:30  
受付(10:30~12:30)

会場 ハローワーク西宮 3階会議室  
西宮市青木町2-1-1

対象者 ●バスの運転士として働いてみたい人、興味がある人  
●運転の仕事を探している人

参加企業 西宮市内を運行する路線バス事業者  
阪急バス株式会社 阪神バス株式会社 みなと観光バス株式会社

開催内容 ①西宮市から市内の路線バスについて紹介  
②各企業からバス事業に関する概要説明  
③各企業と個別ブースでの就職相談

問合せ先  
■ 就職相談に関すること TEL: 0798-75-6714  
■ 開催目的に関すること TEL: 0798-35-3527

ハローワーク西宮 人材支援相談コーナー 西宮市役所 交通対策課  
受付時間: 平日 8:30~17:15 受付時間: 平日 8:30~17:30

求人内容は裏面をご覧ください

共催: ハローワーク西宮 / 西宮市

**路線バス運転士 就職相談フェア**

令和2年3月24日(火) 11:00~12:30  
受付(10:30~12:30)

会場 ハローワーク西宮 3階会議室  
西宮市青木町2-1-1

企業名	運行路線	採用職種	法人番号	公式サイト
阪急バス株式会社	五社線	6月期	2730-1129*	大阪、中国、津中並線等。または各線各所(八幡本所、豊崎)が採用しています
阪神バス株式会社	豊崎社線	3月期	2830-1531**	大畑自動車第二種免許、または普通免許(八幡本所、豊崎)が採用しています
みなと観光バス株式会社	豊崎社線	3月期	2820-1958**	大畑自動車第二種免許

各企業の人事担当者からのメッセージ

- 本人の就業履歴については変更されることがあります。
- 希望にかなわない場合は「失職届」提出希望の方は毎日朝晩の間に面接受付を行います。
- 求人詳細の印刷については随時ハローワーク、またはハローワークインターネットサービス(<https://www.haj.hiroco.miyako.jp/>)にてご確認ください。
- バス・タクシーの運転士として働く場合は運転免許の取得が必須です。(タクシーには登録することも可能)
- 登録後、紹介を受けるまでの間は就業先企業と事前に就業先企業へ申し込む必要があります。
- この就職相談フェアへの参加は就業先企業との面接機会となります。
- 西宮市役所が主催の場合は、毎日「西宮市役所(西宮市役所)」をご確認ください。

問合せ先  
■ 就職相談に関すること  
ハローワーク西宮 人材支援相談コーナー TEL: 0798-75-6714 受付時間: 平日 8:30~17:15  
■ 開催目的に関すること  
西宮市役所 交通対策課 TEL: 0798-35-3527 受付時間: 平日 8:30~17:30

出典: 兵庫県西宮市HP

## 6. 計画の達成状況

### 6.1 各主体の役割

将来にわたって持続できる公共交通を確保するためには、「住民」、「事業者」、「町」それぞれが、果たすべき役割を十分に理解・認識し、協働・連携により、取り組む必要があります。

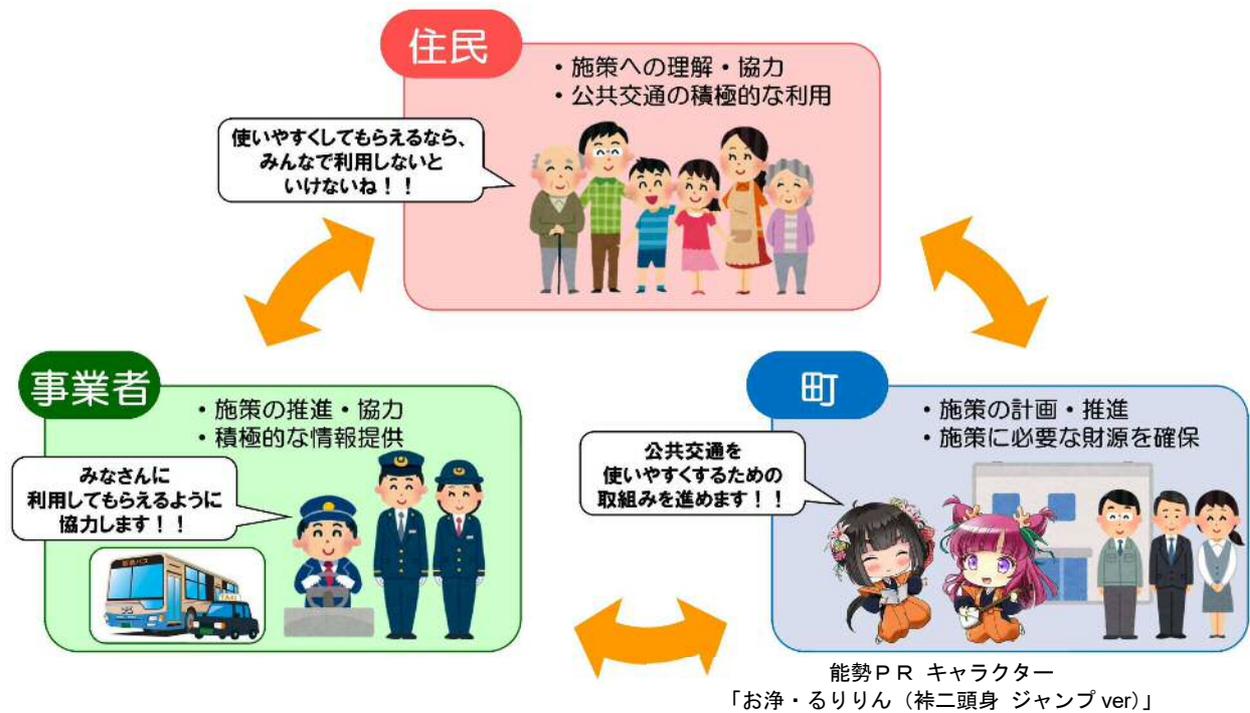


図 6.1 各主体による役割分担のイメージ

## 6.2 計画の進行管理

計画の推進にあたっては、PDCAサイクル（計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、能勢町地域公共交通会議において、計画の進捗確認と効果の検証・評価を行うものとします。

能勢町総合計画や能勢町都市計画マスタープラン等の上位計画・関連計画の改定、国や大阪府における関連する法令・計画の見直し、社会情勢の変化などにも配慮して、適宜見直しを行います。

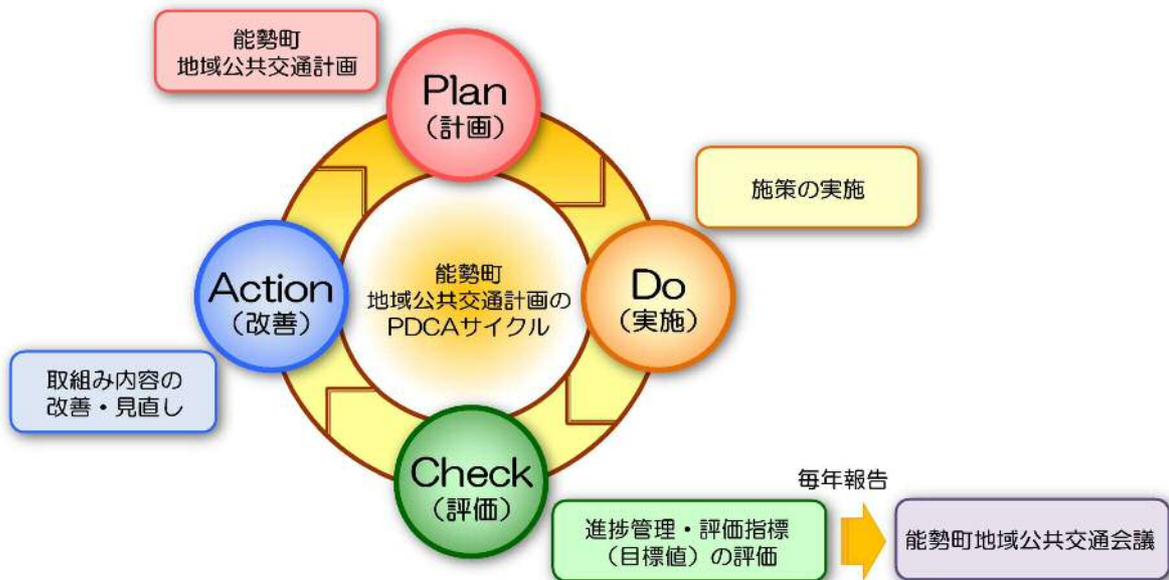


図 6.2 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

## 6.3 評価指標と目標値の設定

### 6.3.1 指標・目標値の必要性

目標の達成に向けて実施する施策について、施策実施による効果が発現しているか確認することで、状況に応じたスケジュールや施策内容等の見直しができます。

住民に対して、計画の取り組み状況を伝えるとともに、利用者の立場として積極的に公共交通を利用する意識を醸成します。

事業実施主体にとって、計画の中における施策の効果を確認し、さらなる施策実施に向けたモチベーション（動機づけ）とします。

「指標の明示化」（施策・事業の実施により発生する効果・成果を表すアウトカム指標など）が求められるため、可能な限り定量的で分かりやすい指標を設定します。

### 6.3.2 評価と目標値の設定

本計画における評価指標と目標値の設定を以下のように設定します。

#### (1) ■目標① 持続可能な公共交通ネットワークの構築

##### ○公共交通カバー面積

現在値 : 10.2 km<sup>2</sup>  
(R2 年度)



目標値 : 18.2 km<sup>2</sup>  
(R8 年度)

- 地域特性に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築や新たな交通システムの導入による持続可能な公共交通ネットワークの構築の効果を測る指標として、公共交通カバー面積を設定する。基幹交通や地域交通による公共交通ネットワークの拡充による公共交通カバー面積の向上を目標に 18.2km<sup>2</sup> 以上とする。

##### ○公共交通への財政負担金額

現在値 : 5,559 万円/年  
(R2 年度)



目標値 : 4,000 万円/年  
(R8 年度)

- 持続可能な公共交通の構築に向けた運行効率性の向上を測る指標として、年間財政負担額を設定する。新たな交通システムの導入により、一定の負担増加が見込まれる中、経済性・効率性を考慮した運行の実現、利用促進による利用者増加に伴う収入額の増加や補助制度等の活用により、町負担額の目標を 4,000 万円/年とする。

(2) ■目標② 公共交通機関相互の連携強化と利便性の向上

○基幹交通による町外への移動者数

現在値：227 人/日  
(R2 年度)



目標値：220 人/日  
(R8 年度)

- ・ 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基幹交通の利用状況を測る指標として、町域をまたいで利用する移動者数を設定する。基幹交通の機能強化や地交通との連携等の取組みにより、基幹交通の利用機会の増加や利用環境の改善が図られ現在の減少傾向に歯止めをかけ現状を維持することを目標に 220 人/日とする。
- ・ 1 日あたりの町外への移動者数は、バス事業者の交通系 IC データによる実績値を活用する（10 月 1 ヶ月間の平均値を採用するものとし、実績値には交通系 IC カード以外の現金や定期券利用は含まない。）。

○地域交通の利用者数

現在値：（運行していない）  
(R2 年度)



目標値：20 人/日  
(R8 年度)

- ・ 町内の各地区と町内の拠点となる交通結節拠点を結ぶ地域交通の利用状況を測る指標として、地域交通利用者数を設定する。地域交通である新たな交通システムの運行等の取組みにより、地域交通の利用機会創出や公共交通利用環境の改善等が図られ、住民に利用されることを目標に 20 人/日とする。

(3) ■目標③ 公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成

○公共交通利用促進を図る取組み実績数

現在値： 3 件  
(R2 年度)



目標値： 6 件  
(R8 年度)

- 様々な場面での公共交通の必要性・現状を住民に理解してもらい、維持していくことの重要性を広く周知することを目指すとともに、公共交通に対する意識の醸成を図る指標として、公共交通利用促進を図る取組み実績数を設定する。令和 2 年度は、路線バス運行の厳しい現状と利用促進を図る広報誌への掲載による 3 件の実績がある。目標値は、本計画の施策推進により、多様な主体による公共交通利用促進を図る取組みを実施するものとし、現在値の 2 倍の実績数とする。

○公共交通利用者数

現在値： 339 人/日  
(R2 年度)



目標値： 360 人/日  
(R8 年度)

- 各交通手段が適切に機能分担されたネットワークの構築とともに、地域住民の公共交通に対する意識醸成による利用機会の増加状況を測る指標として、公共交通利用者数を設定する。公共交通の利用者が増加するものと期待できる。地域住民が、「当事者意識」を持ち、自ら公共交通を乗って支えることで、公共交通利用者数が増加することを目標に 360 人/日とする。