

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）12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者に限定した交通システムです。

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。

現在、路線バスが運行していない地域を主な対象とし、地域住民の移動手段の確保を図るものとします。

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。

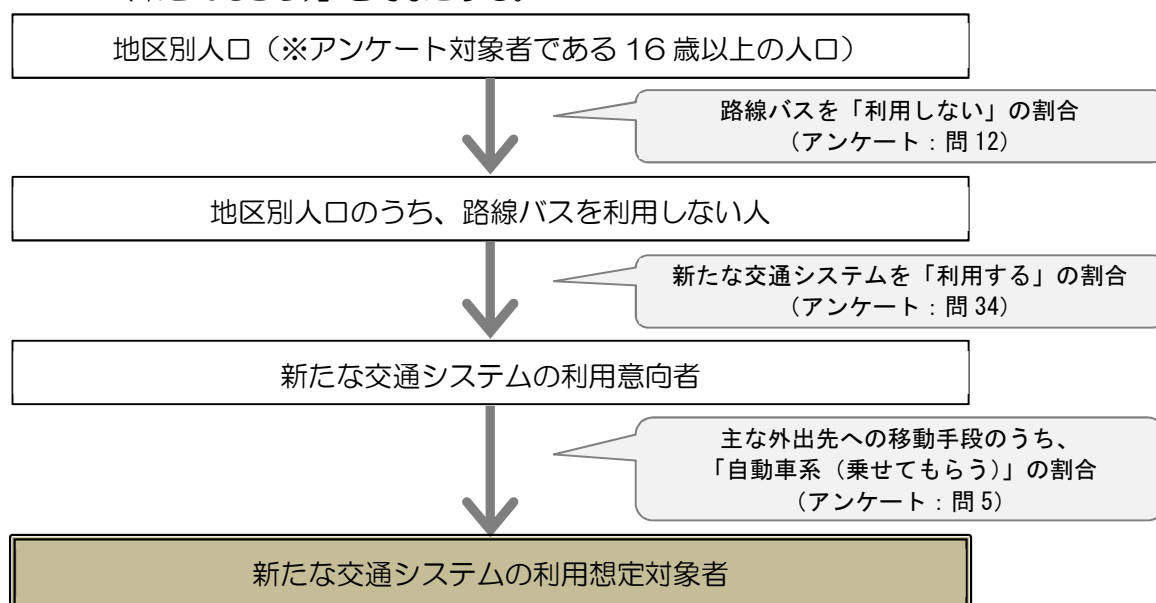


図 1.1 新たな交通システムの需要予測の方法

(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
バスを利用しない人(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
バスを利用しない人(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

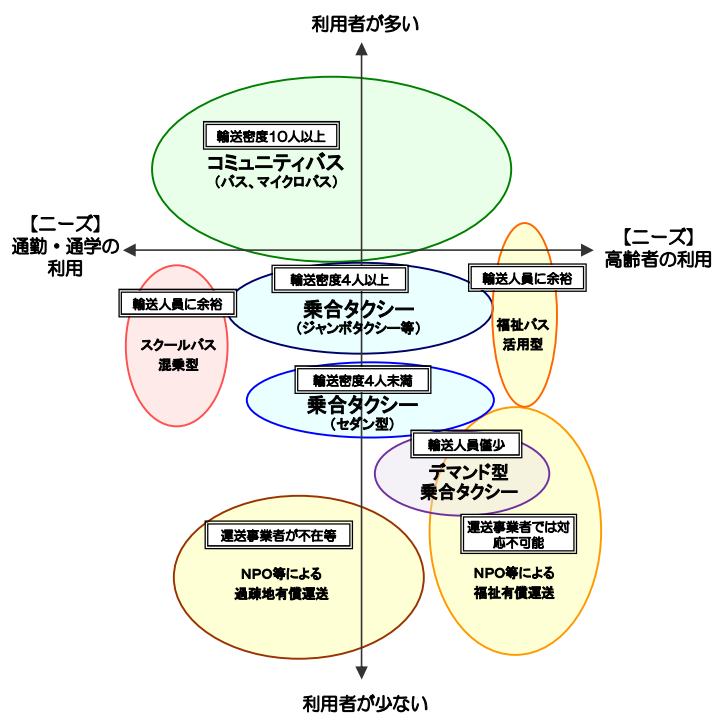
※3：住民アンケート問 12：路線バスを「利用しない」のうち、問 34：新たな交通システムを「利用する」における問 3（平日）・問 8（休日）：主な外出先への移動手段の「自動車系（乗せてもらう）」の割合

※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ダン型車両）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、路線バスが運行していない地域を基本とし、需要ニーズ等を鑑み、天王地区、田尻地区、岐尼地区の一部及び久佐々地区の一部とします。

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及び新たな交通システムの1日あたり利用者数の推計結果を踏まえ、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とします。

運行区域は、以下の地区を設定
『天王地区、田尻地区、岐尼地区の一部及び久佐々地区の一部』

主な目的地は、
『町内の買い物施設等』を設定

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定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	- 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。	- 事前予約により、利用者があ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	利用者がいなくても運行するので、運行経費が必要。	- 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

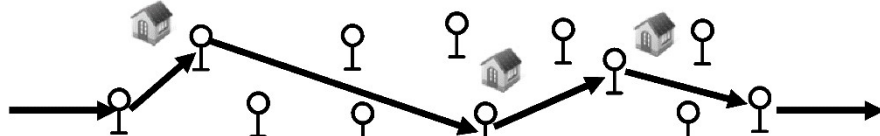
(2) デマンド型の運行方式

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、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	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。 
B 迂回ルート・エリアデマンド型	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。 
C 自由経路ミレーティングポイント型	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。 
D 自由経路ドアツードア型	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。 

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。

デマンド型乗合タクシーは、利用者の利便性向上や運転者の負担軽減をはじめ、既存の路線バス、タクシー及び公共交通空白地有償運送との役割分担を図るなどの観点から乗降ポイントを設定するものとし、『自由経路ミーティングポイント型』とする。

デマンド型乗合タクシーの運行方式は、
『自由経路ミーティングポイント型』で運行

また、路線バスを運行しているエリアとのサービス水準の公平性やタクシー及び公共交通空白地有償運送との役割分担を考慮すると、あらかじめダイヤを設定した定時による運行が望まれるため、ダイヤを設定するものとする。

デマンド型乗合タクシーは、『定時ダイヤ型』とする

2. 運行概要

2.1 新たな交通システムの概要

前述の 1.3 及び 1.5 の検討を踏まえ、導入する新たな交通システムは、以下のとおりとします。

- ・交通モード : 乗合タクシー（車両はセダン型）
- ・運行形態 : デマンド型交通
- ・運行方式 : 自由経路ミーティングポイント型

2.2 運行区域

運行区域は、交通空白地の改善や住民の移動手段の確保を図ることを目的として、主要な公共施設、買い物施設等と天王地区、田尻地区、岐尼地区の一部及び久佐々地区の一部を結ぶものとします。乗降場所は、各地区の拠点となる公民館や集会所をはじめ、公民館や集会所等から離れた地区のゴミステーション等に停留所（ミーティングポイント）を設置します。

- ・ 主要な公共施設である能勢町役場、浄るりシアター、保健福祉センター等をはじめ、買い物施設等と各地区を結ぶルートとする。
- ・ 既存の公共交通（路線バス）と並行する区間は、競合することなく、持続可能な公共交通の実現を考慮し、乗合タクシーの利用はできないものとする。
- ・ 停留所は、既存のタクシー及び公共交通空白地有償運送との役割分担を踏まえ、上記施設及び町内の各地区の拠点となる公民館や集会所、公民館や集会所等から離れた地区のゴミステーション等に設置する。
- ・ また、能勢町宿野～豊中センター前間は西能勢線 77 系統が運行、大里～口山内間は西能勢線 74 系統が運行しているため、路線バスの運行時間帯と重複しないものとする。

●運行区域一覧

天王地区	田尻地区	岐尼地区	久佐々地区	主な目的地
天王	上田尻 下田尻	山辺 山田 垂水 長谷 神山 上杉	宿野	森上停留所 山辺口停留所 能勢町保健福祉センター 能勢町役場 能勢町宿野停留所

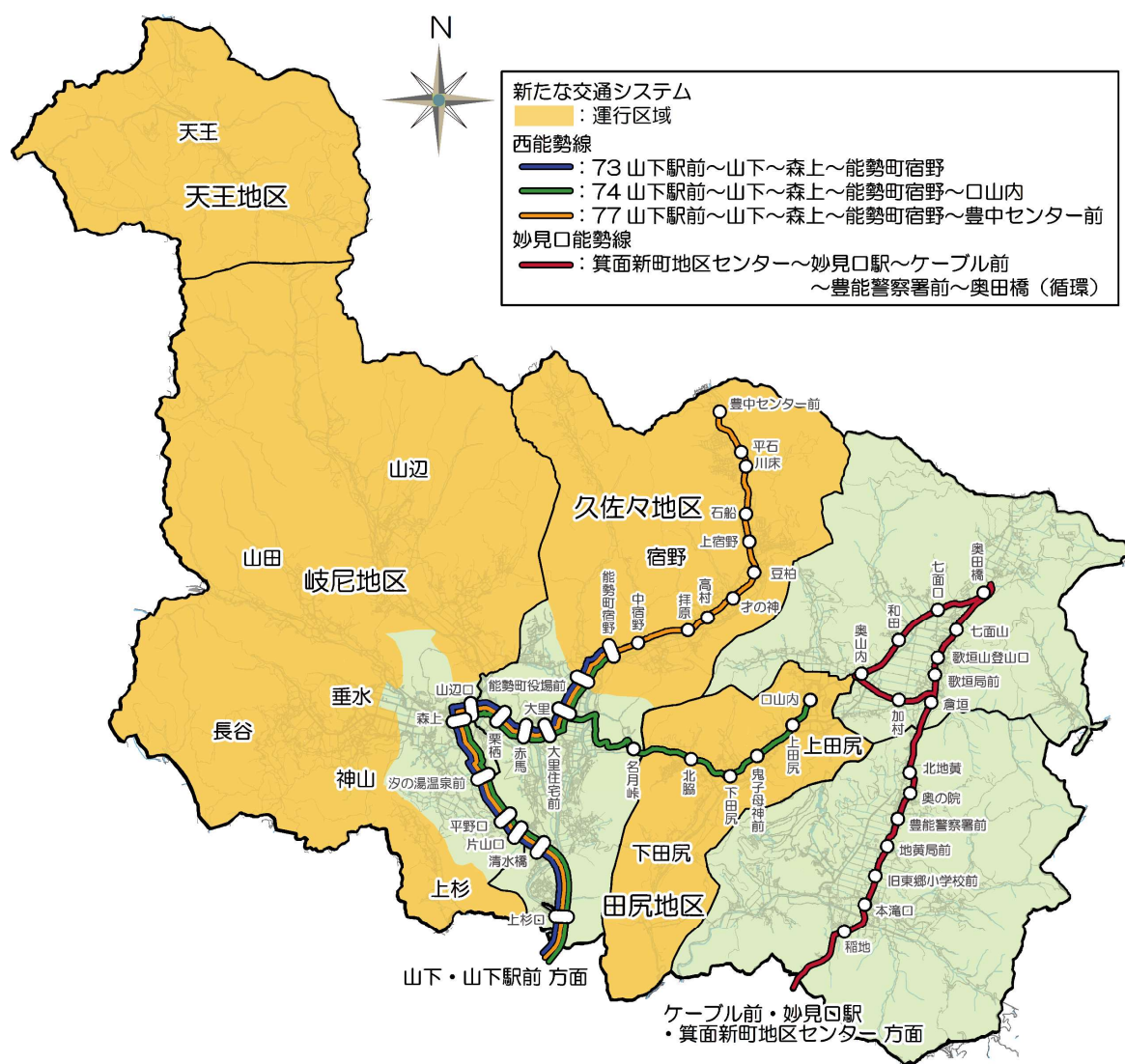
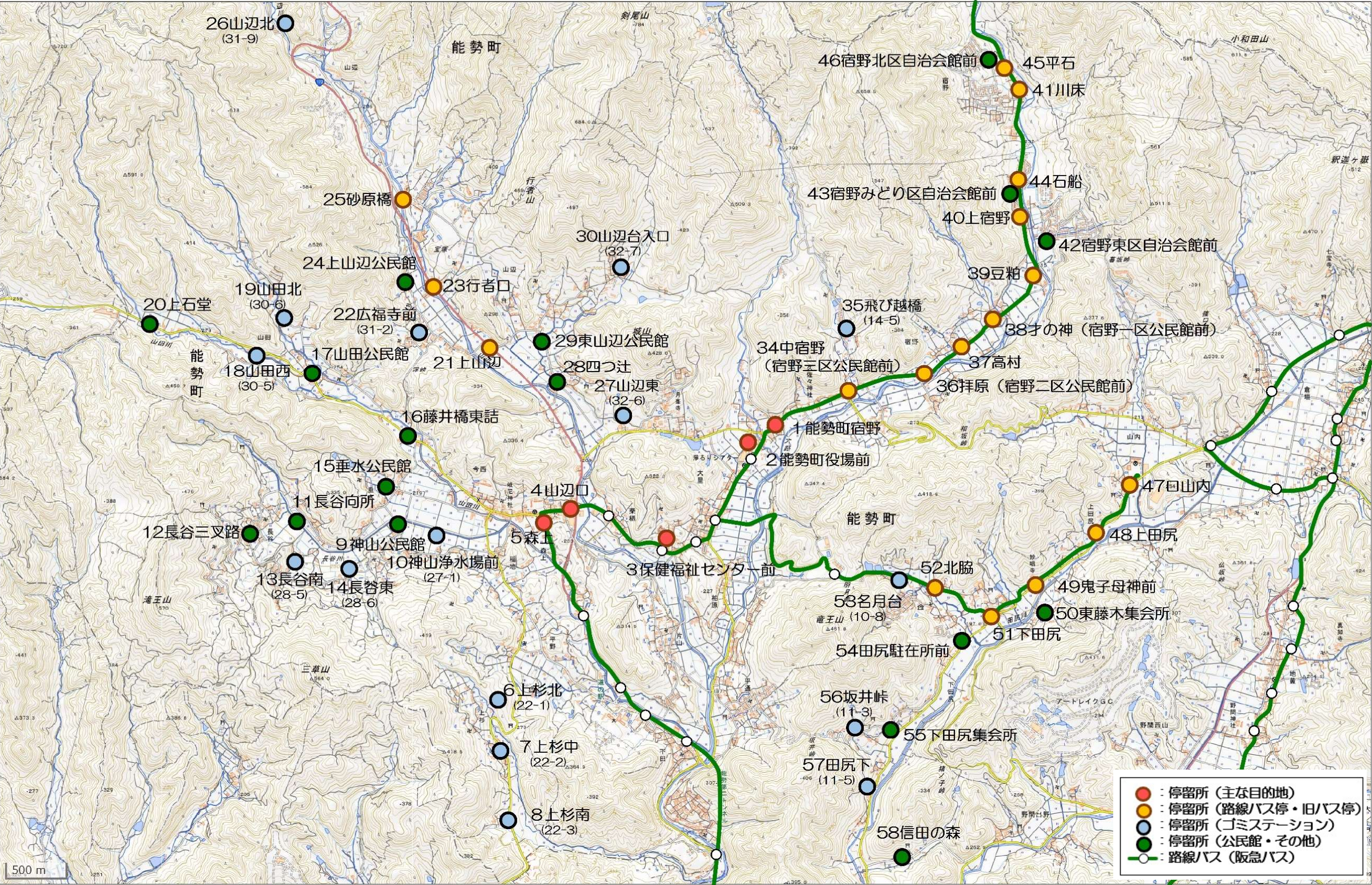


図 2.1 新たな交通システムの運行区域

◆ 岐尼地区の一部・久佐々地区の一部・田尻地区



※国土地理院ウェブサイト (地理院地図 (電子国土Web)) をもとに作成
※ () 内の数字はゴミステーション番号

図 2.2 新たな交通システムのミーティングポイント (停留所) (1/2)

◆ 天王地区

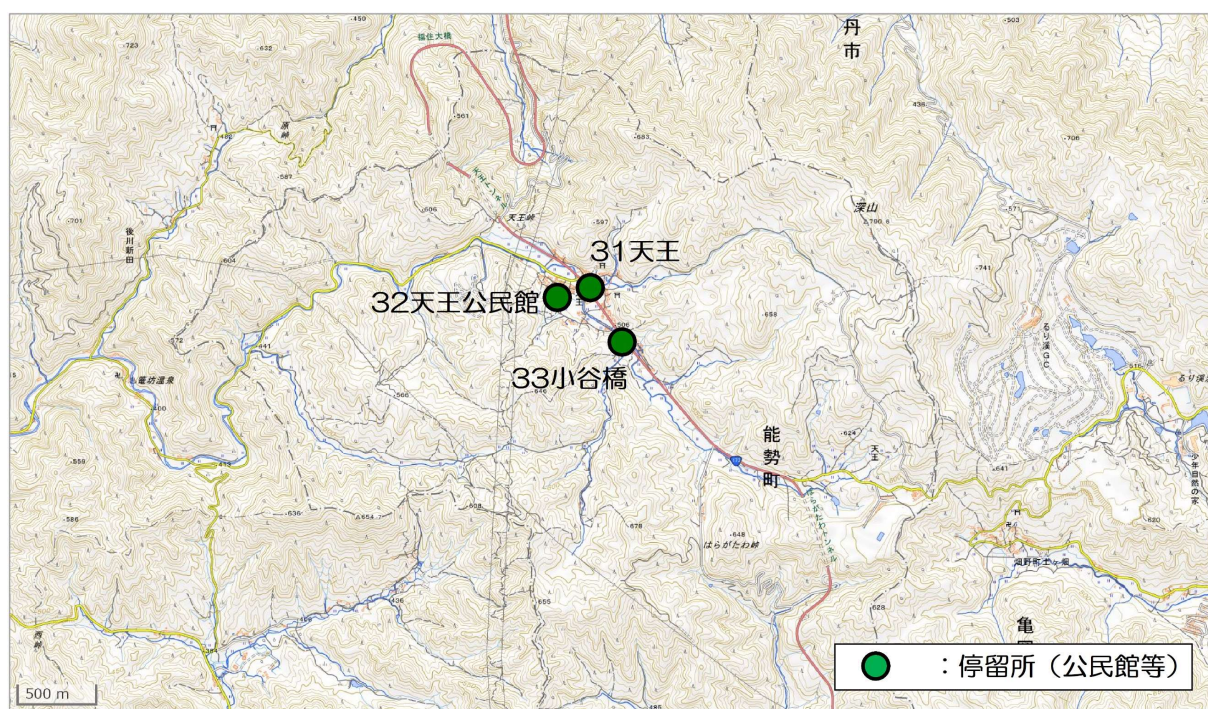


図 2.3 新たな交通システムのミーティングポイント (停留所) (2/2)

【参考】西能勢線 77 系統（山下駅前⇄能勢町宿野⇄豊中センター前）

及び西能勢線 74 系統（山下駅前⇄能勢町宿野⇄口山内）運行状況

●山下駅前⇒能勢町宿野⇒豊中センター前・口山内方面

系統番号	73	74	73	77	73	73	74	73	74	73	77	73
山下駅前	7:00	7:35	9:05	10:05	12:05	13:35	15:05	16:05	17:05	18:20	19:40	21:00
山下本町	7:02	7:37	9:07	10:07	12:07	13:37	15:07	16:07	17:07	18:22	19:42	21:02
一庫	7:03	7:38	9:08	10:08	12:08	13:38	15:08	16:08	17:08	18:23	19:43	21:03
長深	7:05	7:40	9:10	10:10	12:10	13:40	15:10	16:10	17:10	18:25	19:45	21:05
千田	7:06	7:41	9:11	10:11	12:11	13:41	15:11	16:11	17:11	18:26	19:46	21:06
民田	7:07	7:42	9:12	10:12	12:12	13:42	15:12	16:12	17:12	18:27	19:47	21:07
上杉	7:10	7:45	9:15	10:15	12:15	13:45	15:15	16:15	17:15	18:30	19:50	21:10
清水	7:12	7:47	9:17	10:17	12:17	13:47	15:17	16:17	17:17	18:32	19:52	21:12
片山	7:14	7:49	9:19	10:19	12:19	13:49	15:19	16:19	17:19	18:34	19:54	21:14
平野	7:14	7:49	9:19	10:19	12:19	13:49	15:19	16:19	17:19	18:34	19:54	21:14
汐の湯温泉	7:15	7:50	9:20	10:20	12:20	13:50	15:20	16:20	17:20	18:35	19:55	21:15
森の湯温泉	7:16	7:51	9:21	10:21	12:21	13:51	15:21	16:21	17:21	18:36	19:56	21:16
山辺	7:18	7:53	9:23	10:23	12:23	13:53	15:23	16:23	17:23	18:38	19:58	21:18
栗馬	7:18	7:53	9:23	10:23	12:23	13:53	15:23	16:23	17:23	18:38	19:58	21:18
大里住宅	7:20	7:55	9:25	10:25	12:25	13:55	15:25	16:25	17:25	18:40	20:00	21:20
能勢町役場	7:21	7:56	9:26	10:26	12:26	13:56	15:26	16:26	17:26	18:41	20:01	21:21
能勢町宿野	7:22	7:57	9:27	10:27	12:27	13:57	15:27	16:27	17:27	18:42	20:02	21:22
中井	7:23	7:58	9:28	10:28	12:28	13:58	15:28	16:28	17:28	18:43	20:03	21:23
高才	7:24	7:59	9:29	10:29	12:29	13:59	15:29	16:29	17:29	18:44	20:04	21:24
豆の宿	7:30		9:35	10:31	12:35	14:05		16:35		18:50	20:06	21:30
上宿				10:32							20:07	
石川				10:33							20:08	
平野				10:34							20:09	
森の湯温泉				10:35							20:10	
山辺				10:36							20:11	
栗馬				10:37							20:12	
大里住宅				10:38							20:13	
能勢町役場				10:39							20:14	
能勢町宿野				10:40							20:15	
豊中センター前				10:47							20:22	
能勢町役場	8:01						15:31		17:31			
大里住宅	8:03						15:33		17:33			
能勢町宿野	8:06						15:36		17:36			
栗馬	8:07						15:37		17:37			
大里住宅	8:08						15:38		17:38			
能勢町役場	8:09						15:39		17:39			
能勢町宿野	8:10						15:40		17:40			
口山内	8:16						15:46		17:46			

●口山内・豊中センター前⇒能勢町宿野⇒山下駅前方面

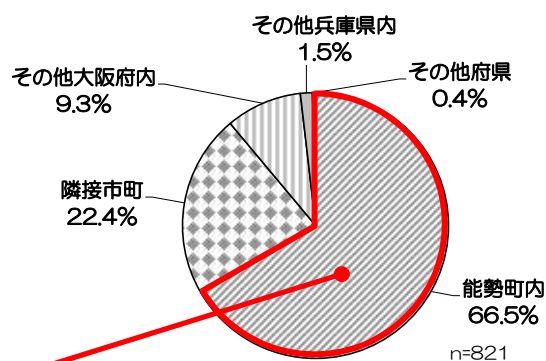
系統番号	73	77	73	74	73	77	73	73	74	73	74	73
口山内				8:25					16:05		17:55	
鬼子母神				8:26					16:06		17:56	
下田				8:27					16:07		17:57	
北名				8:28					16:08		17:58	
大月				8:29					16:09		17:59	
能勢町役場				8:30					16:10		18:00	
豊中センター前				8:34					16:14		18:04	
平川		6:35		8:35		11:05			16:15		18:05	
石川		6:36				11:06						
上宿		6:37				11:07						
豆の宿		6:38				11:08						
高才		6:39				11:09						
中井		6:40				11:10						
能勢町宿野		6:41				11:11						
能勢町役場		6:42				11:12						
大里住宅		6:43				11:13						
栗馬		6:44				11:14						
能勢町宿野	6:17	6:47	7:37	8:37	9:47	11:17	12:47	14:17	16:17	16:47	18:07	19:00
能勢町役場	6:19	6:47	7:37	8:37	9:47	11:17	12:47	14:17	16:17	16:47	18:07	19:00
大里住宅	6:19	6:49	7:39	8:39	9:49	11:19	12:49	14:19	16:19	16:49	18:09	19:02
栗馬	6:20	6:50	7:40	8:40	9:50	11:20	12:50	14:20	16:20	16:50	18:10	19:03
山辺	6:21	6:51	7:41	8:41	9:51	11:21	12:51	14:21	16:21	16:51	18:11	19:04
森の湯温泉	6:22	6:52	7:42	8:42	9:52	11:22	12:52	14:22	16:22	16:52	18:12	19:05
平野	6:24	6:54	7:44	8:44	9:54	11:24	12:54	14:24	16:24	16:54	18:14	19:07
汐の湯温泉	6:25	6:55	7:45	8:45	9:55	11:25	12:55	14:25	16:25	16:55	18:15	19:08
片山	6:26	6:56	7:46	8:46	9:56	11:26	12:56	14:26	16:26	16:56	18:16	19:09
清水	6:27	6:57	7:47	8:47	9:57	11:27	12:57	14:27	16:27	16:57	18:17	19:10
上杉	6:28	6:58	7:48	8:48	9:58	11:28	12:58	14:28	16:28	16:58	18:18	19:11
民田	6:29	6:59	7:49	8:49	9:59	11:29	12:59	14:29	16:29	16:59	18:19	19:12
千田	6:32	7:02	7:52	8:52	10:02	11:32	13:02	14:32	16:32	17:02	18:22	19:15
長深	6:32	7:02	7:52	8:52	10:02	11:32	13:02	14:32	16:32	17:02	18:22	19:15
一庫	6:33	7:03	7:53	8:53	10:03	11:33	13:03	14:33	16:33	17:03	18:23	19:16
山下本町	6:37	7:07	7:57	8:57	10:07	11:37	13:07	14:37	16:37	17:07	18:27	19:20
山下駅前	6:38	7:08	7:58	8:58	10:08	11:38	13:08	14:38	16:38	17:08	18:28	19:21
山下駅前	6:40	7:10	8:00	9:00	10:10	11:40	13:10	14:40	16:40	17:10	18:30	19:23
山下駅前	6:42	7:12	8:02	9:02	10:12	11:42	13:12	14:42	16:42	17:12	18:32	19:25
山下駅前	6:43	7:13	8:03	9:03	10:13	11:43	13:13	14:43	16:43	17:13	18:33	19:26
山下駅前	6:47	7:17	8:07	9:07	10:17	11:47	13:17	14:47	16:47	17:17	18:37	19:30

※西能勢線時刻表（2021 年 4 月 1 日改正 阪急バス株式会社）をもとに一部加筆

【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%
西地域	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・淨るりシアター・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%
東地域	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%
	野間の大けやき	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%

【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%

2.3 運行概要

2.3.1 運行日

運行日は、住民アンケートの結果を踏まえ、以下のとおりとします。

【外出先を「能勢町」と回答した方の代表交通手段について】

- ・ 平日における外出目的別での代表交通手段の分担率を見ると、公共交通系の分担率は、「通学」が 15.6%と最も多く、次いで「通院」・「娯楽・レジャー」、「通勤」、「買い物」の順である。
- ・ 休日における外出目的別での代表交通手段の分担率を見ると、公共交通系の分担率は、平日に比べて低い状況にある。
- ・ 休日の公共交通利用の状況は、平日に比べて少ないものと考えられる。

■ 平日に一番よく行く外出先を「能勢町内」と回答した方の代表交通手段（外出目的別）

	自動車系	公共交通系+自動車系の併記	公共交通系	その他	計
通勤(n=71)	83.1%	8.5%	5.6%	2.8%	100.0%
通学(n=32)	34.4%	9.4%	15.6%	40.6%	100.0%
買い物(n=324)	82.4%	8.0%	5.2%	4.3%	100.0%
通院(n=55)	72.7%	12.7%	9.1%	5.5%	100.0%
娯楽・レジャー(n=11)	72.7%	0.0%	9.1%	18.2%	100.0%
その他(n=44)	61.4%	4.5%	6.8%	27.3%	100.0%
計(n=537)	76.7%	8.2%	6.5%	8.6%	100.0%

■ 休日に一番よく行く外出先を「能勢町内」と回答した方の代表交通手段（外出目的別）

	自動車系	公共交通系+自動車系の併記	公共交通系	その他	計
通勤(n=20)	85.0%	5.0%	5.0%	5.0%	100.0%
通学(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
買い物(n=296)	82.1%	6.4%	7.1%	4.4%	100.0%
通院(n=17)	88.2%	5.9%	0.0%	5.9%	100.0%
娯楽・レジャー(n=26)	69.2%	19.2%	0.0%	11.5%	100.0%
その他(n=31)	67.7%	3.2%	0.0%	29.0%	100.0%
計(n=390)	80.5%	6.9%	5.6%	6.9%	100.0%

※ 公共交通系、自動車系、公共交通系+自動車系の併記、その他の構成比は、代表交通手段に基づいて集計したものを示す。
代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、利用手段の中から主な手段を示すものであり、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順としている。

- ・ 外出先を「能勢町」と回答した方の代表交通手段での公共交通の分担率及び日祝日及び祝日における路線バスの利用状況等を踏まえ、新たな交通システムの運行日は平日を基本とする。
- ・ 住民アンケートによる外出目的別の外出頻度の状況を踏まえるとともに、1 運行日あたりのサービス水準を確保するため、運行区域の地区毎に運行日を設定する。
- ・ 今後、利用状況や財政状況等を勘案し、運行日の拡大に向けた検討を行うものとする。

- ・運行日：平日を基本とし、以下の地区毎に週3日とする
 - ① 天王地区、岐尼地区の一部：火・木・土の週3日
 - ② 久佐々地区の一部、田尻地区：月・水・金の週3日
- ※祝日、年末年始（12月29日～1月3日）は除く

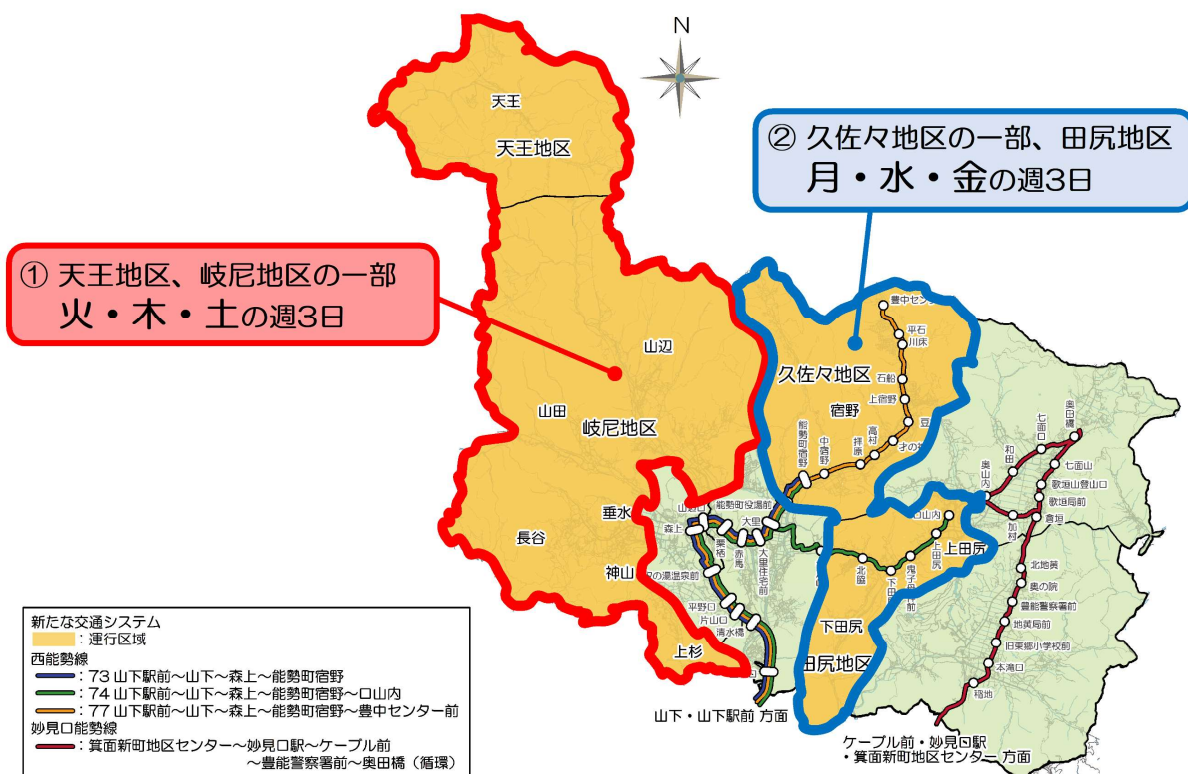


図 4 新たな交通システムの運行日の概要

<参考>

【平日における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 ヶ月に 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外出頻度の合計は、ともに週に 3 日以内が約 9 割以上を占める。
- ・ 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ヵ月に 1日	2ヵ月に 1日	3ヵ月に 1日	3ヵ月に 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		

<参考>【平日における外出目的別の外出頻度について（新たな交通システム利用意向者）】

- ・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外出頻度の合計は、ともに週に3日以内が約 9 割以上を占める。
- ・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

<参考>

【休日における外出目的別の外出頻度について】

- ・ 買い物目的における外出頻度を見ると、「月に 2～3 日」が約 38%と最も多く、次いで「月に 4～5 日」が約 30%、「月に 6～8 日」が約 13%であり、月あたりの平均外出日数は約 3.4 日/月である。
- ・ 通院目的における外出頻度を見ると、「月に 2～3 日」が約 36%と最も多く、次いで「月に 4～5 日」が約 20%、「月に 6～8 日」及び「1 か月に 1 日」がともに約 16%であり、月あたりの平均外出日数は約 3.1 日/月である。なお、**通院のサンプル数は、平日に比べて 1/2 以下**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、ともに「月に 2～3 日」が最も多く、次いで「月に 4～5 日」であり、月あたりの平均外出日数は、買い物目的及び通院目的がともに 3.3 日/月である。**

■外出頻度(外出目的別)

	月に 6～8日	月に 4～5日	月に 2～3日	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	月あたり 平均外出 日数
通勤(n=28)	46.4%	32.1%	21.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	5.2日/月
通学(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0日/月
買い物(n=557)	12.9%	30.3%	37.9%	12.0%	3.8%	1.1%	2.0%	100.0%	3.4日/月
通院(n=25)	16.0%	20.0%	36.0%	16.0%	4.0%	8.0%	0.0%	100.0%	3.1日/月
娯楽・レジャー(n=91)	13.2%	19.8%	39.6%	18.7%	3.3%	2.2%	3.3%	100.0%	3.0日/月
その他(n=59)	30.5%	33.9%	22.0%	10.2%	0.0%	1.7%	1.7%	100.0%	4.3日/月
計(n=760)	15.7%	29.1%	36.2%	12.4%	3.3%	1.4%	2.0%	100.0%	3.5日/月

■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】

	月に 6～8日	月に 4～5日	月に 2～3日	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	月あたり 平均外出 日数
買い物(n=290)	13.1%	29.0%	34.5%	14.5%	4.8%	1.0%	3.1%	100.0%	3.3日/月
通院(n=17)	11.8%	29.4%	41.2%	5.9%	5.9%	5.9%	0.0%	100.0%	3.3日/月

【外出先：町外】

	月に 6～8日	月に 4～5日	月に 2～3日	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	月あたり 平均外出 日数
買い物(n=255)	13.3%	31.4%	41.2%	9.8%	2.4%	1.2%	0.8%	100.0%	3.5日/月
通院(n=4)	25.0%	0.0%	25.0%	25.0%	0.0%	25.0%	0.0%	100.0%	2.7日/月

<参考>【休日における外出目的別の外出頻度について（新たな交通システム利用意向者）】

- ・新たな交通システムを「利用する」と回答した方を対象に、休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、「月に 2～3 日」が約 44%と最も多く、次いで「月に 4～5 日」が約 20%、「1 か月に 1 日」が約 16%であり、月あたりの平均外出日数は約 3.0 日/月である。外出頻度の合計は、月に 4～5 日以内が約 89%である。
- ・通院目的における外出頻度を見ると、「月に 4～5 日」が約 33%と最も多く、次いで「月に 6～8 日」及び「月に 2～3 日」がともに約 22%であり、月あたりの平均外出日数は約 3.8 日/月である。なお、通院のサンプル数は、平日に比べて 1/2 以下である。
- ・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、「月に 2～3 日」が最も多く、次いで「月に 4～5 日」及び「1 か月に 1 日」である。月あたりの平均外出日数は、買い物目的が 2.9 日/月、通院目的が 3.2 日/月である。

■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）

	月に 6～8日	月に 4～5日	月に 2～3日	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	月あたり 平均外出 日数
通勤(n=3)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	7.0日/月
通学(n=0)	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0日/月
買い物(n=55)	10.9%	20.0%	43.6%	16.4%	5.5%	1.8%	1.8%	100.0%	3.0日/月
通院(n=9)	22.2%	33.3%	22.2%	11.1%	11.1%	0.0%	0.0%	100.0%	3.8日/月
娯楽・レジャー(n=3)	33.3%	33.3%	0.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	4.2日/月
その他(n=5)	20.0%	20.0%	40.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	100.0%	3.4日/月
計(n=75)	17.3%	21.3%	37.3%	14.7%	5.3%	2.7%	1.3%	100.0%	3.3日/月

■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】

	月に 6～8日	月に 4～5日	月に 2～3日	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	月あたり 平均外出 日数
買い物(n=43)	11.6%	18.6%	41.9%	18.6%	4.7%	2.3%	2.3%	100.0%	2.9日/月
通院(n=6)	0.0%	50.0%	33.3%	0.0%	16.7%	0.0%	0.0%	100.0%	3.2日/月

【外出先：町外】

	月に 6～8日	月に 4～5日	月に 2～3日	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	月あたり 平均外出 日数
買い物(n=12)	8.3%	25.0%	50.0%	8.3%	8.3%	0.0%	0.0%	100.0%	3.1日/月
通院(n=1)	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	7.0日/月

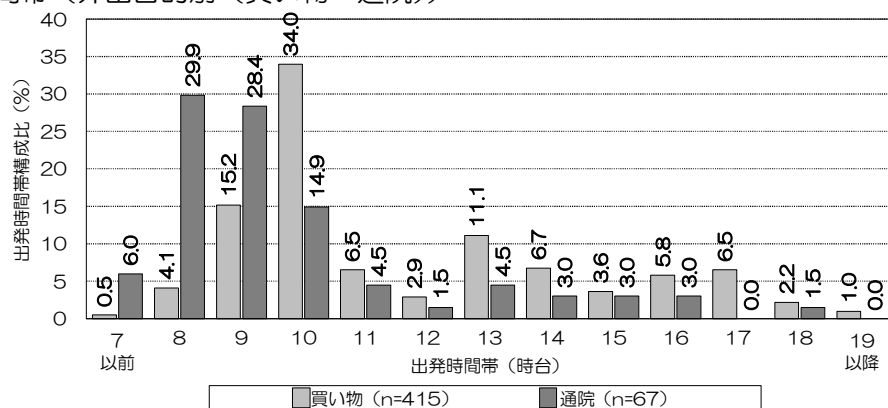
2.3.2 運行時間帯

運行時間帯は、住民アンケートの結果を踏まえ、以下のとおりとします。

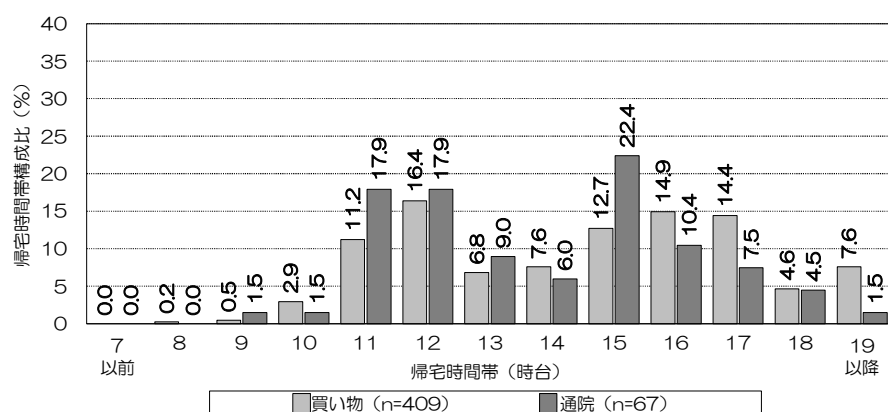
【外出目的別の出発時間帯・帰宅時間帯の外出頻度について】

- 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「16時台」が約15%、「17時台」が約14%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））



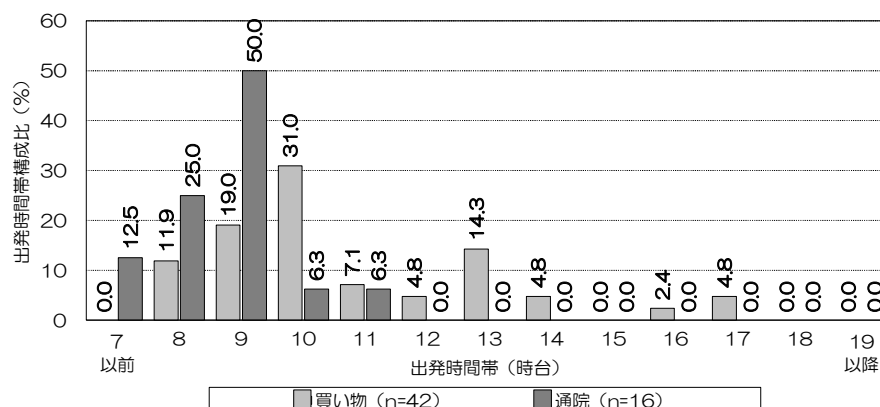
【外出目的別の出発時間帯・帰宅時間帯の外出頻度について

（新たな交通システム利用意向者）

- 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。

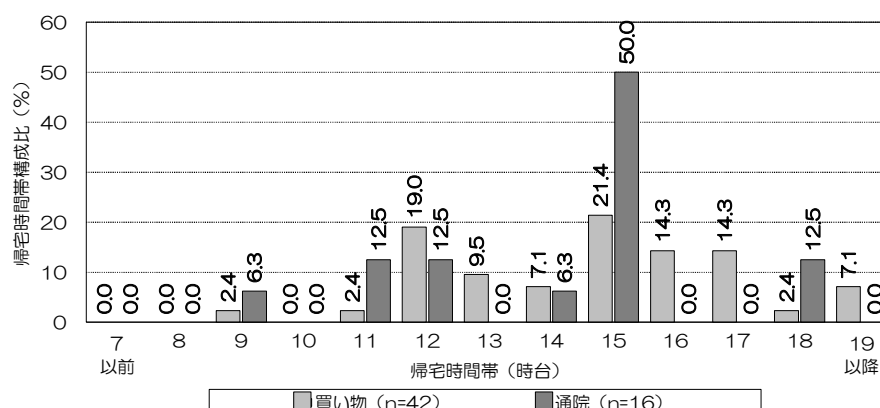
■新たな交通システムを「利用する」と回答した方の出発時間帯

（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））



- ・住民アンケートにおける買い物及び通院における出発時間帯及び帰宅時間帯を踏まえ、新たな交通システムの運行時間帯は 8 時台から 17 時台とする。

- ・運行時間帯：概ね 8 時台から概ね 17 時台

2.4 運行回数

運行回数は、1 回あたりの運行時間・運行距離を想定して、概ね 1 時間のダイヤ設定により 10 回／日とする。田尻地区及び久佐々地区の一部は、路線バスが運行している時間帯においてダイヤ設定を行わないものとし、田尻地区では 6 回／日、久佐々地区の一部では 8 回／日とする。

- ・運行回数：概ね 1 時間のダイヤ設定により 10 回／日
※田尻地区及び久佐々地区の一部は路線バスが運行している時間帯においてダイヤ設定を行わない

【天王地区・岐尼地区】

運行ダイヤ					
午前	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00
午後	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00

【田尻地区】

運行ダイヤ					
午前	－	9:00	10:00	11:00	12:00
午後	13:00	14:00	－	－	－

【久佐々地区の一部】

運行ダイヤ					
午前	8:00	9:00	－	－	12:00
午後	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00

2.5 運賃

運賃は、持続可能な交通体系の実現を図るために、一定の利用者負担を求めることを基本と考えます。また、運賃体系はわかりやすいものとし、既存の路線バス、タクシー及び公共交通空白地有償運送の運賃及びサービス水準とのバランスを考慮したものとします。

●デマンド型乗合タクシーの運賃

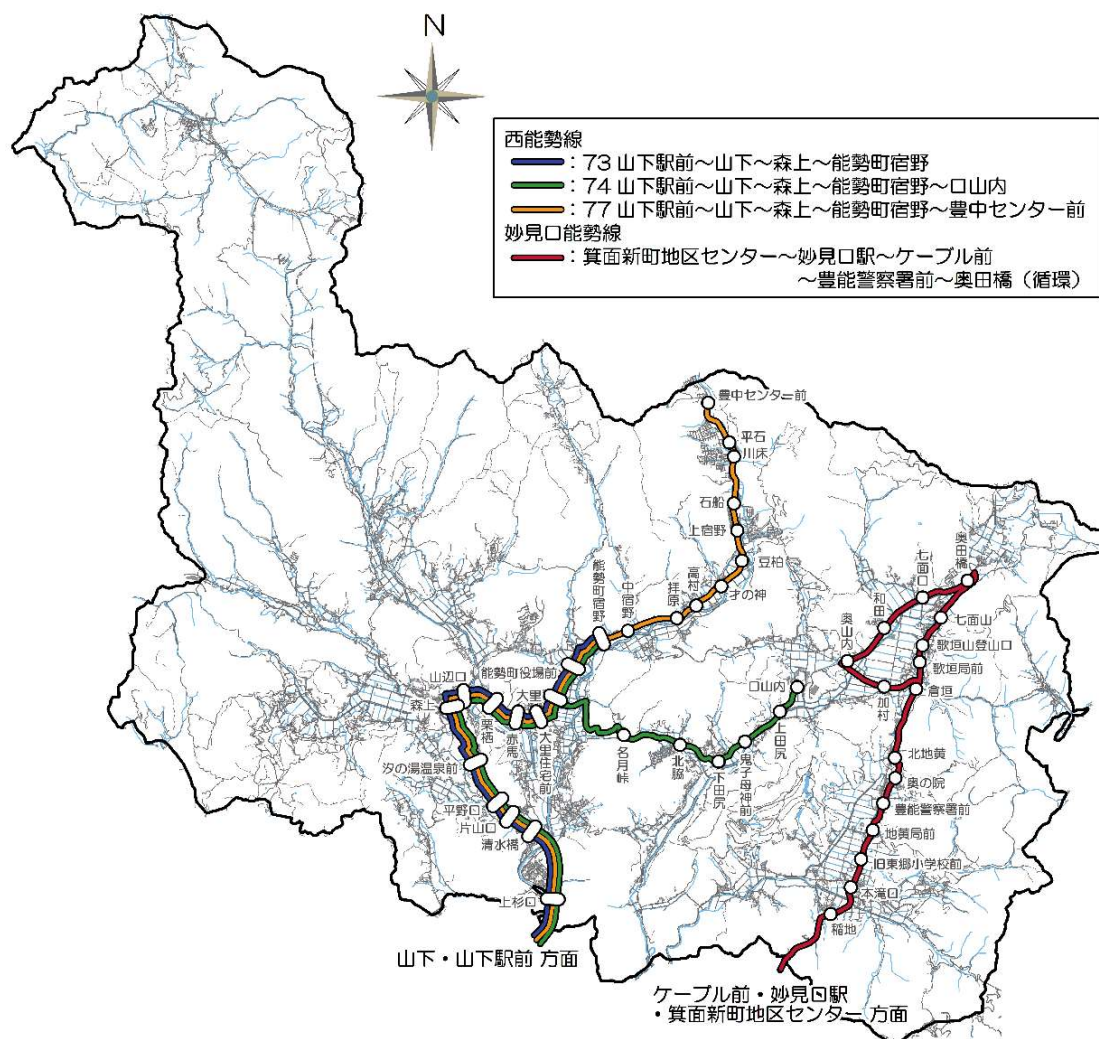
- ・ 運賃体系は、運行区域が町の一部地域であるため、均一料金とする。
- ・ 運賃は、一乗車 300 円とする。
- ・ 小人（小学生以下）は 150 円とする。（※ 1 歳未満の乳児は無料。また、大人が同伴の場合、大人 1 人につき小学生未満の幼児 1 人を無料とする。）。
- ・ 次のいずれかに該当する者並びにその介護人及び付添人のうち必要と認められた者については、大人 150 円、小人 100 円とする。
 - ①身体障害者福祉法(昭和24年法律第283号)第15条第4項の規定に基づく身体障害者手帳の交付を受けている者
 - ②都道府県知事の発行する知的障害者の療育手帳の交付を受けている者
 - ③児童福祉法(昭和22年法律第164号)第12条の4及び第41条から第44条までに規定する諸施設により養護等を受けている者であって、保護施設の長が発行する所定の運賃割引証を提出した者
 - ④精神保健及び精神障害者福祉に関する法律(昭和25年法律第123号)第45条の規定に基づく精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者

【参考】路線バス西能勢線運賃表

[illegible]

山下駅前～一庫ダム～能勢町宿野～口山内・豊中センター前

※西能勢線運賃表（2021年4月1日改定 阪急バス株式会社）をもとに一部加筆



2.6 利用対象者

利用対象者は、以下のとおりとする。

- ・ 新たな交通システムの導入にあたっては、現在、路線バスが運行していない地域を主な対象とし、地域住民の移動手段の確保を図るものとするため、利用対象者を能勢町民とする。
- ・ また、会員登録は行わないものとする。

- ・ 利用対象者は能勢町民とし、会員登録は行わないものとする

2.7 予約方法

予約方法は、以下のとおりとする。

- ・ 乗車を希望する日の 1 週間前（7 日前）から前日の夕方までに予約センターへ電話で予約する。
- ・ 予約センターは町役場内に開設し、町職員により予約受付を行うものとする。
- ・ 予約受付終了後に運行事業者へ予約状況を共有するものとする。なお、予約システムは導入しないものとする。

※ 予約受付時間は町役場の開庁時間を想定する。また、予約受付の締切時間は、運行事業者との協議により決定予定とする。

3. 運営方法

3.1 事業主体

事業主体は、交通空白地の改善を主体的に取り組み、事業の収益性に左右されることなく継続的に行う必要があることから、能勢町とします。

3.2 運行主体

安全性確保等の観点から、道路運送法第4条で規定される一般旅客自動車運送事業者（タクシー事業者等）による運行を想定します。

4. 期待される事業の効果

新たな交通システムが運行することにより期待される効果を以下に示します。

●期待される事業の効果

- ・ 交通不便地における移動手段の確保
- ・ 主要な公共施設や日常生活に必要な商業施設等をはじめ、町外へのアクセス機能を有する路線バスへのアクセス確保
- ・ 高齢者等の外出機会の増加
- ・ 乗り合い利用による住民同士の交流機会の増加
- ・ 外出機会及び交流機会の増加による地域活性化

5. 実証運行期間

実施開始予定日：令和4年（2022年）7月頃

※ 実証運行開始から1年間は道路運送法第21条による運行とし、実証運行開始一年後を目途に道路運送法第4条による運行を目指す。

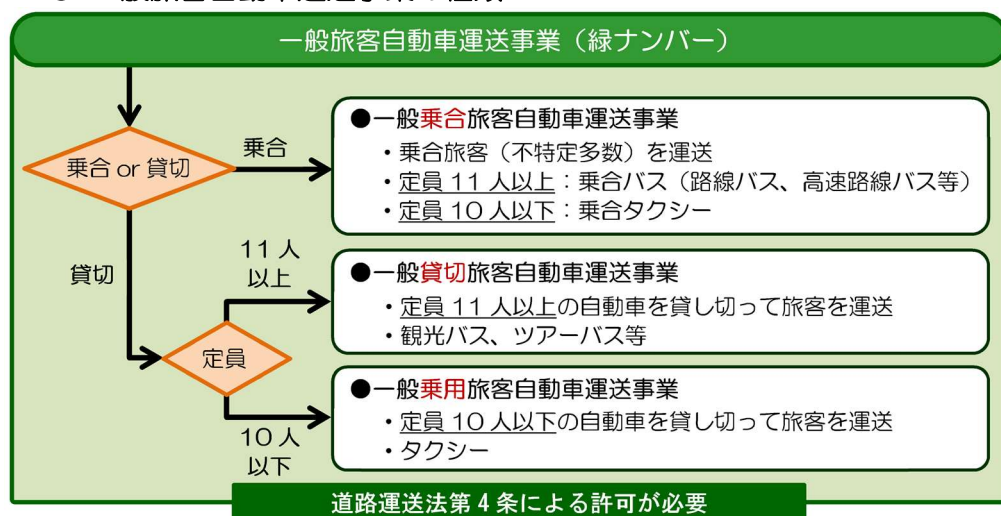
●道路運送法

道路運送法には、路線バスやタクシーなどの“他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業”である『旅客自動車運送事業』について規定しており、公共交通を運行する場合に守るべき基本的な法律の1つになる。

公共交通は、運賃等（対価）をもらって運行することが基本となるため、原則として「緑ナンバー（事業用）」の車両を使用することになる。

ただし、例外的に「白ナンバー（自家用）」の車両を使用できる場合があり、白ナンバーで運行する公共交通を『自家用有償旅客運送』、緑ナンバーで運行する公共交通を『一般旅客自動車運送事業』という。

●一般旅客自動車運送事業の種類



※国土交通省資料をもとに作成

●本導入実施計画における乗合タクシーの運行について

- 一般的なタクシーは、国土交通大臣から道路運送法に基づき、定員 10 人以下の自動車を貸し切りで旅客を輸送する「一般乗用旅客自動車運送事業」の許可を得て、運行している。
- 乗合タクシーは、路線バスと同様に不特定多数の方が乗り合わせる「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を得た事業者により運行する必要がある。
- しかし、乗合タクシーを運行するために必要な一般乗合旅客自動車運送事業の許可を得たタクシー事業者は町内に存在せず、新たに事業許可を取得する必要があるが、タクシー事業者による一定期間の準備及び国の処理期間等が必要となる。
- 乗合タクシーを実施する地域の状況を踏まえ、速やかに運行する必要があるため、地域や期間を限定して乗合旅客の運送が可能となる道路運送法第 21 条で運行することとする。
- 運行開始後、タクシー事業者により一般乗合旅客自動車運送事業の事業許可の取得に向けた手続きを進め、運行開始 1 年後を目途に道路運送法第 4 条による運行開始を予定している。

● 道路運送法第 21 条について

- 道路運送法第 21 条において、以下の条件を満たす場合、一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合旅客の運送をできるものとしています。

- ① 災害の場合その他緊急を要するとき。
- ② 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

道路運送法第 21 条による運行は主に以下のものになります。

- 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難
- 運行する期間が 1 年以下
- イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、**実証運行**等、短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行
- 自治体等からの要請

期間を決めて実証運行を行う際に利用されるケースもあります。

※国土交通省資料をもとに作成