

妙見口能勢線における 課題と見直しの方向性について



阪急バスキャラクター
「パースケ、バスミン」

令和4年（2022年）9月9日
能勢町



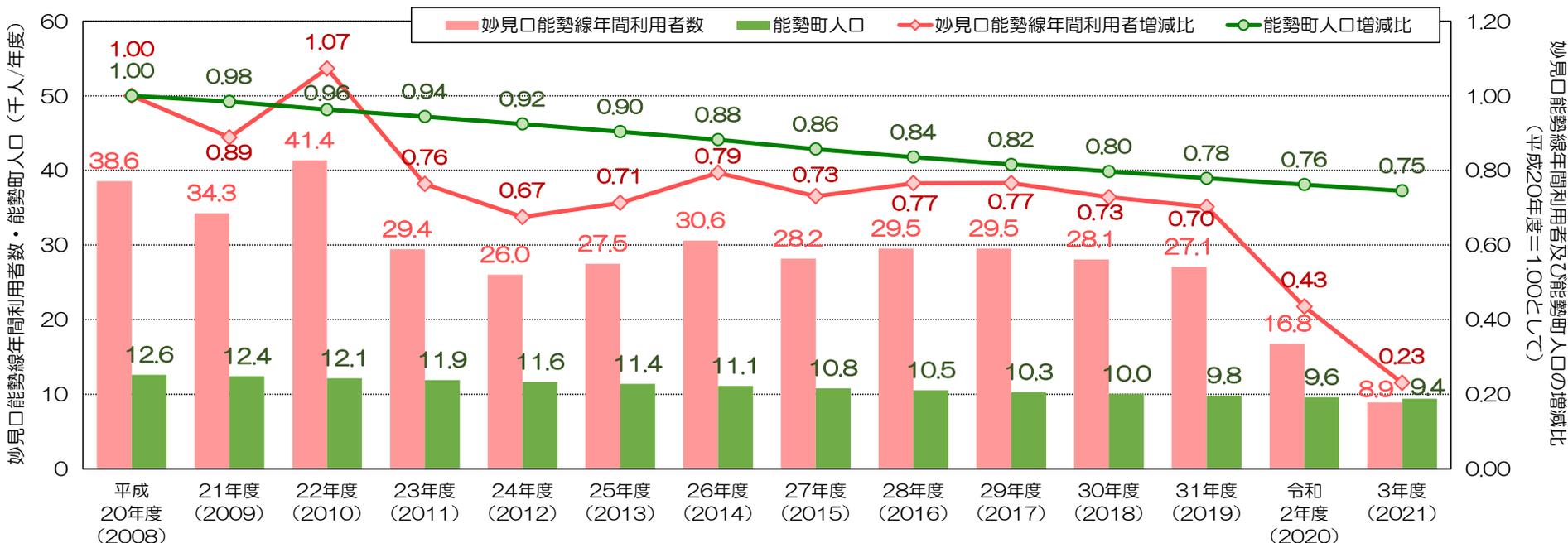
能勢PR キャラクター
「お浄・るりりん（アマビエver）」

1. 妙見口能勢線における課題

課題① 利用者の減少

- これまで通勤・通学等で、町内各地と町外の鉄道駅へのアクセスとして利用していた団塊世代の定年退職や少子高齢化の進展に伴い、平成22年度（2010年度）をピークに減少し、平成23年（2011年度）度から平成31年度（2019年度）にかけて、横ばい傾向にある。
- 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4割減少している。
- 令和3年度（2021年度）は、平日のみの運行にダイヤ改正を実施したことと、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、利用者はさらに減少している。

● 妙見口能勢線利用者及び能勢町人口の推移



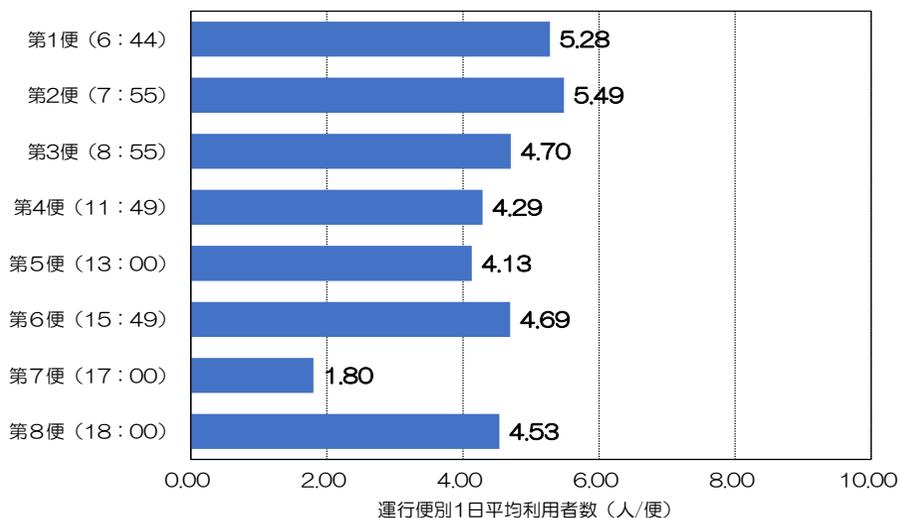
※能勢町人口は各年度3月末時点の住民基本台帳人口による。また、平成25年から「外国人住民」を含む。

1. 妙見口能勢線における課題

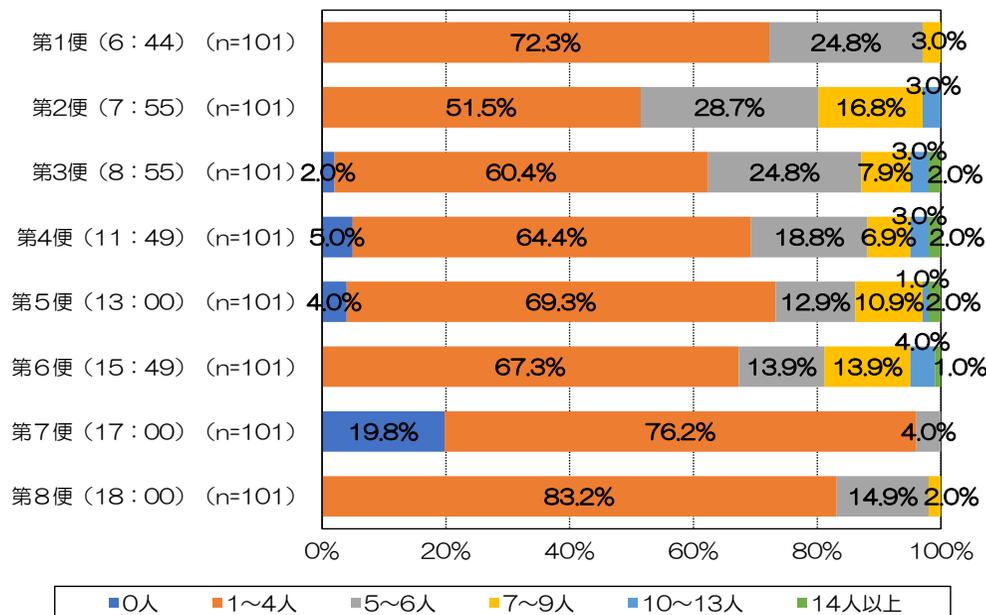
課題② 需要と供給のバランスが不均衡

- 令和4年（2022年）2月から6月における交通系ICカードの実績をもとにした利用状況を見ると、1日平均運行便別利用者数は6人/便以下であり、バス車両の規模（中型バス：定員約60人）に対して需要規模が小さい。
- また、対象期間における運行便別最大通過人数は、10人/便未満が9割以上を占める。
- 妙見口能勢線は、中型バス（定員：約60人）で運行しているが、利用者は概ね10人/便以下の利用が多くを占めている。

●妙見口能勢線の運行便別平均利用者数



●妙見口能勢線の期間中における運行便別最大通過人数割合



1. 妙見口能勢線における課題

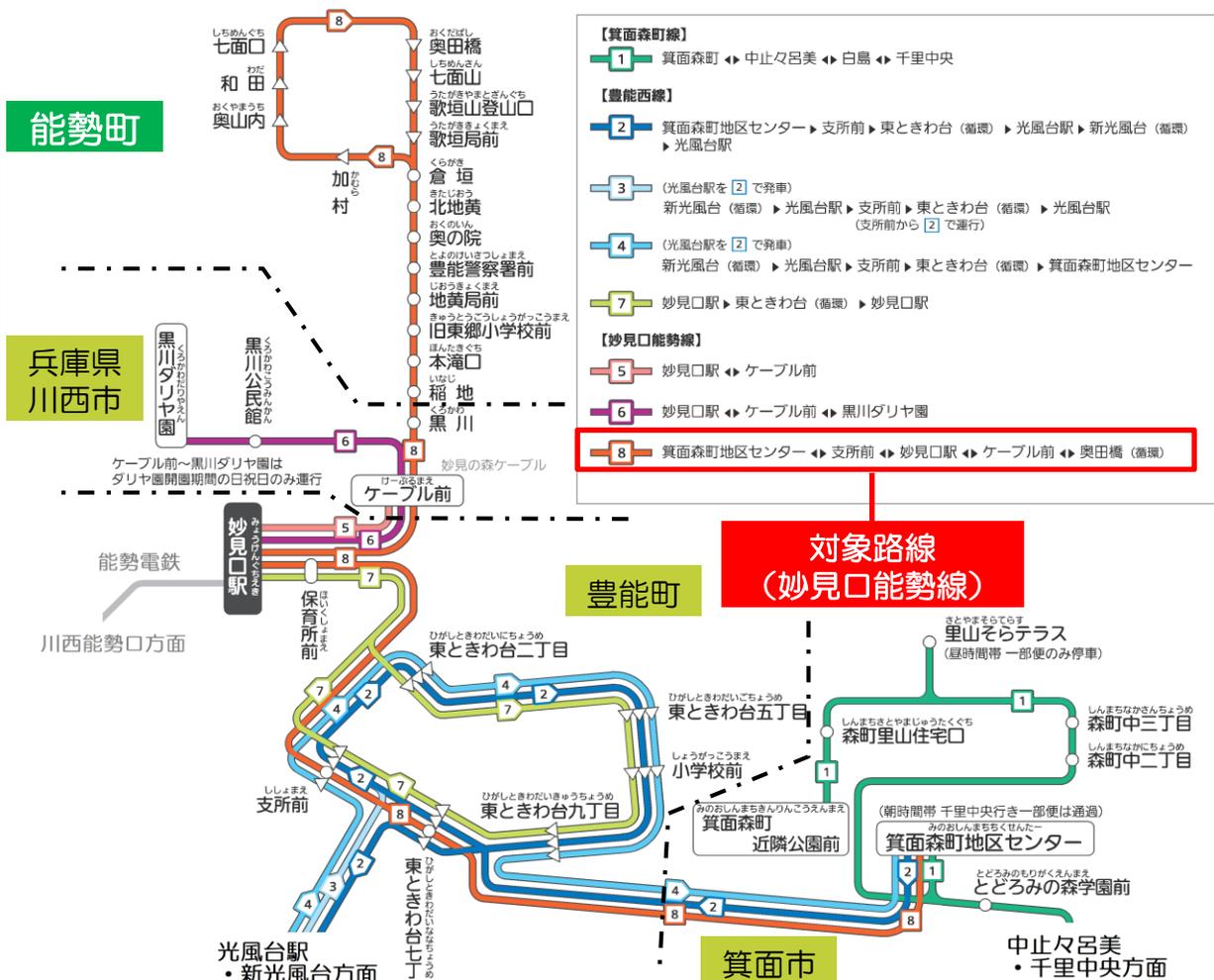
課題③ 効率的なバス運行

- 妙見口能勢線は、町外への鉄道駅アクセスを担う路線として、妙見口駅から町内の東地域を循環し妙見口駅を結ぶ循環系統で運行されている一方で利用者が減少しており、路線を今後とも維持するために運行の効率化が求められる。

● 妙見口能勢線の運行概要

運行系統	距離	所要時間	便数
妙見口駅⇒能勢町内（循環）⇒妙見口駅	23.3km	48分	2便/日
箕面森町地区センター⇒妙見口駅⇒能勢町内（循環）⇒妙見口駅	27.1km	59分	3便/日
妙見口駅⇒能勢町内（循環）⇒妙見口駅⇒箕面森町地区センター	27.1km	58分	3便/日

※距離及び所要時間は、
阪急バスHP内の経路検索における検索結果による



※阪急バス運行系統図（豊能町西部、能勢町東部）をもとに一部加工

1. 妙見口能勢線における課題

課題④ 不採算路線の維持

- ・ 妙見口能勢線は、「地方バス路線維持費補助金」として、運行経費の赤字分を全額負担して運行しており、近年は負担額が増加傾向にある。
- ・ 令和3年度は、減便及び平日のみの運行にダイヤ改正を実施したものの、年間約1,300万円を負担している。

● 妙見口能勢線の地方バス路線維持費補助金額推移



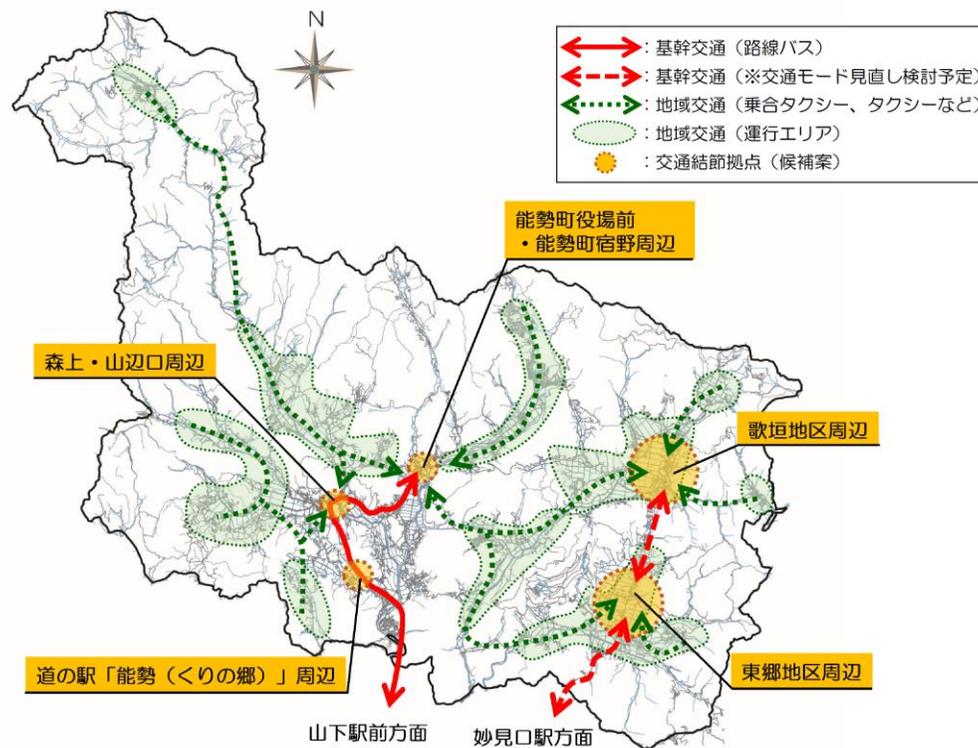
※令和2年度（2020年度）の補助金額うち1,500千円は、「路線バス感染防止対策・運行継続支援補助金」である。

2. 妙見口能勢線における見直しの方向性

【方向性①】 需要規模に応じた見直しを実施

- 能勢町地域公共交通計画における能勢町の目指すべき将来の公共交通ネットワークの考え方を踏まえつつ、妙見口能勢線の利用実態等を見極め、システムの短縮や分割、経路変更、運行時間帯、便数の見直しなどによる運行効率化を検討するとともに、利用者への影響（乗継ぎが必要となる人数等）を把握し、系統変更の可能性を検討する。

●能勢町地域公共交通計画における能勢町の目指すべき将来の公共交通ネットワーク



- ◆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。

2. 妙見口能勢線における見直しの方向性

【方向性②】 需要規模に応じた見直しを実施

- ・ 妙見口能勢線の利用実態等を見極め、車両のダウンサイジング等による運行形態の効率化を図る。

●公共交通で用いられる車両サイズの概要

区分	セダン型・ミニバン型タクシー	小型ミニバン	中型ミニバン(一般タイプ)	中型ミニバン(ロングタイプ)	小型バス
乗客定員	4人	6人	9人	13人	28人
全長／幅員	4.4m 1.7m	4.4m 1.7m	4.8m 1.8m	5.4m 1.8m	6.3m 2.1m
車両イメージ					
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・ ミニバン型タクシーはユニバーサルデザインタクシー(UDタクシー)車両 				<ul style="list-style-type: none"> ・ ノンステップバス

※乗客定員は、乗務員を除いた定員を示す。

※車両サイズ(全長・全幅・乗客定員)は、当該タイプの車両区分についての概数値を示す。仕様や装備などにより細かく異なる。

※中型ミニバン(一般タイプ)の車両イメージは、Osaka Metro(大阪市高速電気軌道株式会社)HPの画像による

2. 妙見口能勢線における見直しの方向性

【方向性③】公共交通を守り・育てる意識の醸成

- ・ 地域の公共交通の問題を「他人事ではなく自分事」として捉え、かつ「自分たちが公共交通を利用することで、地域の大切な公共交通を存続させる」という意識を高め、公共交通の利用促進を図る。

【方向性④】継続的な見直しを実施

- ・ 見直し後の利用状況等の定期的な分析・検証を行い、その結果を踏まえ更なる見直しを行う。

【方向性⑤】補助スキームの見直し

- ・ 従来の赤字補填型の補助スキームから運行事業者のインセンティブが働くような補助スキームへの転換を検討する。

3. 妙見口能勢線において想定される代替案

■ 妙見口能勢線において想定される代替案

※町の考え方を示したのもであり、交通事業者との協議・調整が必要である

	案1	案2	案3	案4
概要				
	<ul style="list-style-type: none"> ・能勢町地域公共交通計画における目指すべき将来の公共交通ネットワークイメージに基づき、歌垣地区周辺あるいは東郷地区周辺の交通結節拠点と能勢電鉄妙見口駅間を結ぶ基幹交通（路線バス）が運行 ・それ以外の地区を地域交通である乗合タクシーが運行（※運行エリアの拡大） 	<ul style="list-style-type: none"> ・案1をベースに、妙見口能勢線の運行車両を現在の中型バスからダウンサイジングし、需要規模に応じたワンボックス車両等による運行 ・それ以外の地区を地域交通である乗合タクシーが運行 	<ul style="list-style-type: none"> ・案2をベースに、妙見口能勢線を路線バスから乗合タクシーに交通モードを変更 	<ul style="list-style-type: none"> ・町外を結ぶ基幹交通を西能勢線のみを集約（妙見口能勢線を廃止） ・地域交通である乗合タクシーの運行エリアを東地域全域に拡大
想定される運行主体	路線バス事業者	路線バス事業者	タクシー事業者	-
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・妙見口能勢線の運行距離を現在よりも短縮すること及び利用実態に応じた見直しを行うことにより、効率化が期待される 	<ul style="list-style-type: none"> ・妙見口能勢線の運行距離を現在よりも短縮すること及び利用実態に応じた見直しを行うことにより、効率化が期待される ・車両導入費がこれまでの中型バスと比べ、安価になることが期待される 	<ul style="list-style-type: none"> ・妙見口能勢線の交通モードを変更することにより、運行経費の縮減が期待される 	<ul style="list-style-type: none"> ・基幹交通を1路線に集約することにより、効率化が図られるとともに、サービス水準の向上も期待される
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・妙見口方面へは乗り継ぎが必要になる地域が生じる ・地域交通である乗合タクシーの運行エリア拡大に伴い運行車両の増車が必要 		<ul style="list-style-type: none"> ・妙見口能勢線の運行事業者が変更となるため、交通系ICカードの利用継続が困難になる可能性がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・町外アクセスは基幹交通である西能勢線のみとなるため、東地域から西地域への移動が必要となる

※地域交通の運行エリアは、能勢町地域公共交通計画における能勢町が目指すべき将来の公共交通ネットワークに基づいて示したのもであり、今後の検討により変更することがある。