

計画の背景と目的

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、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、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。

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「能勢町地域公共交通計画」を策定します。

計画期間と計画区域

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。
計画区域は能勢町全域とします。

能勢町を取り巻く地域公共交通の課題

能勢町を取り巻く地域公共交通の現状を踏まえ、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動手段の確保

課題② 将来のニーズを見据えた持続可能かつ安全な公共交通体系の再構築

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

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

計画の基本方針と目標

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、以下のように基本方針と目標を設定します。

【基本方針】

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

【目標】

目標① 持続可能な公共交通ネットワークの構築

目標② 公共交通機関相互の連携強化と利便性の向上

目標③ 公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成

目指すべき公共交通体系の考え方

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。

機能分類	役割	対象交通モード	
公共交通	基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> 町内と町外の鉄道駅を結ぶ広域交通体系の骨格を形成し、町外への通勤・通学等の住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 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス（西能勢線・妙見口能勢線）
	地域交通	<ul style="list-style-type: none"> 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 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 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 	<ul style="list-style-type: none"> 新たな交通システム（乗合タクシー） タクシー
その他交通	<ul style="list-style-type: none"> 以下に示すその他交通は、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 公共交通空白地有償運送：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 福祉有償運送：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 許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））：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輸送サービスを提供するもの スクールバス：「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 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通空白地有償運送 福祉有償運送 許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送）） スクールバス 	

取組むべき施策

本計画の基本方針を実現するために、以下の施策に取り組めます。

目標① 持続可能な公共交通ネットワークの構築

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

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。

施策2 交通事業者への支援

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。

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。

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。



- ◆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。

●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

目標② 公共交通機関相互の連携強化と利便性の向上

施策5 利用環境の改善

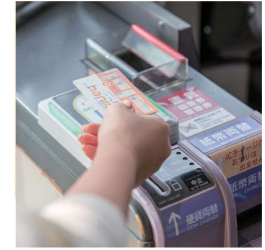
路線バスや新たな交通システムの利便性や快適性を高めるため、停留所の利用状況などを踏まえながら、交通事業者や道路管理者などと連携し、新たなベンチや運行情報の案内の整備などにより待合い環境の向上を図ります。

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

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。

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。



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。

目標③ 公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成

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行うとともに、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。

施策10 地域で公共交通を支える仕組みづくり

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、商業店舗などの施設内での待合いスペースの確保や運行情報の提供に努めます。

施策11 交通事業者との連携による乗務員の確保

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。

評価指標と目標値

PDCA サイクルに基づいた効果の計測と状況に応じた計画の見直しができるように、効果計測が容易な以下の指標を設定します。

目標	評価指標	現在値 (R2 年度)	目標値 (R8 年度)
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	10.2 km ²	18.2 km ²
	公共交通への財政負担金額	5,559 万円/年	4,000 万円/年
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	227 人/日	220 人/日
	地域交通の利用者数	(運行していない)	20 人/日
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	3 件	6 件
	公共交通利用者数	339 人/日	360 人/日