

【第9回】豊能町地域公共交通会議 分科会

次 第

日時：平成26年1月22日（水）14時15分より

場所：豊能町消防本部会議室

【1】「豊能町地域公共交通基本構想」案について

【2】その他

.....

○配布資料

- ・豊能町地域公共交通基本構想（案）
- ・第9回分科会出席者表（次第裏面）

○委員

地域公共交通会議委員長より 指名のあった委員(H23.3.4協議)	団体名等	出席者	
豊能町総務部長 又はその指名する者	豊能町	総務部長	内田 敬
阪急バス株式会社の代表 又はその指名する者	阪急バス株式会社	自動車事業部副部長 兼 営業計画課課長	野津 敏明
豊能町自治会会長の代表 又はその指名する者	自治会	木代自治会長	上西 悦行
大阪運輸支局の代表 又はその指名する者	国土交通省近畿運輸局 大阪運輸支局	輸送部門 首席運輸企画専門官	藤本 和往
		総務企画部門 運輸企画専門官(随員)	野村 知功
学識経験者 又はその指名する者	大阪大学大学院 工学研究科	地球総合工学博士	猪井 博登
京都タクシー株式会社の代表 又はその指名する者	京都タクシー株式会社	営業部係長	宗口 雅之介

○オブザーバー

団体名等	出席者	
豊能町立東能勢中学校PTA	副会長	南殿 美和
豊能町立吉川中学校PTA	副会長	氷見 嘉章
能勢電鉄株式会社	鉄道事業部 副部長 兼 総務部 副部長	森田 強

○事務局

豊能町企画政策課	課長	南 正好
	課長補佐	浅海 毅
	主任	江崎 純史

○豊能町地域公共交通基本構想（案）

もくじ

1. 「地域公共交通基本構想」策定の目的	1
2. まちづくりの課題	2
3. 公共交通の状況・課題	3
4. 課題解決に向けた基本的な考え方	6
5. 交通ネットワークの基本構想	6
6. 実現に向けた取り組み	7
○短期計画における具体的な施策	8

資料

資料1・・・豊能町地域公共交通社会実験1次評価及び2次評価データについて

資料2・・・工程概要

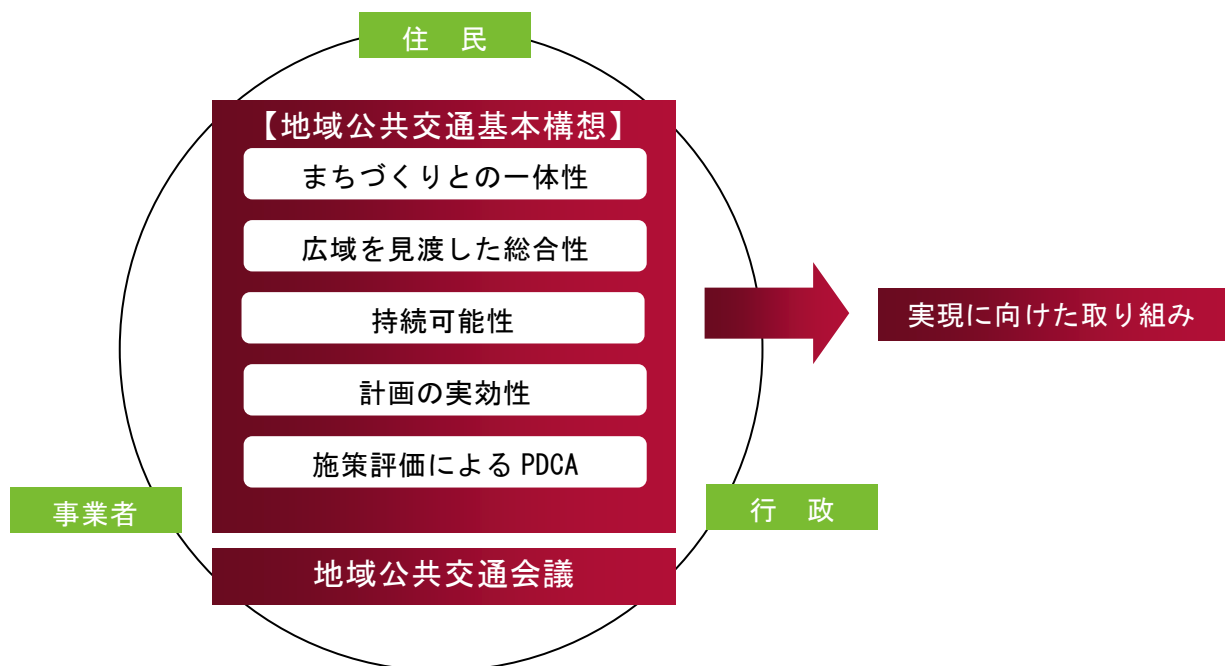
資料3・・・工程別路線図

1. 「地域公共交通基本構想」策定の目的

豊能町ではこれまで、巡回バスの運行やその見直しに伴う社会実験、交通事業者への要望活動などの交通施策を実施してきました。

一方、人口減少や少子化、超高齢化により様々なまちづくりの課題が生じており、鉄道、路線バス、コミュニティバスといった公共交通のメニューに個別に取り組んでいては、まちづくり課題を、持続可能な形で解決することが困難となっています。また、住民、交通事業者、行政がどのようなまちづくりを目指し、それぞれの役割を果たしていくのか、といったビジョンを共有することも必要です。

そこで、まちづくりと連携した総合的な交通ネットワークの目指すべき方向性を定め、課題解決に向けたプランを記載した「地域公共交通基本構想」を策定するものです。



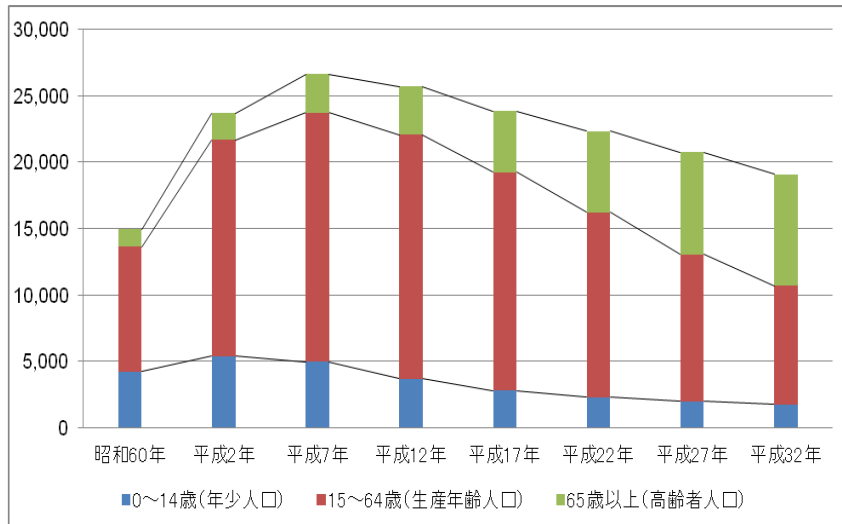
基本構想は地域公共交通会議（道路運送法に定める組織）で策定、推進します。これにより、住民、交通事業者、行政が協力して利便性の高い地域公共交通の構築を目指します。

また、計画の実効性を確保するため、短・中・長期に分けて取り組みを進めることとします。そして期間ごとにモニタリング等による施策評価を行い、その結果を次期の具体的な取り組みへ反映させます(PDCA サイクルの取り組み)。

2. まちづくりの課題

○人口減少と超高齢化が進んでおり、今後も継続すると見込まれる

【人口の推計（第4次総合計画資料より）】



「定住化の促進」と「高齢者にやさしい」まちづくりが課題

○豊能町の公共交通をとりまく環境の変化と課題

・社会資本整備の必要性

⇒高齢化が進む一方、町内3駅の中で、バリアフリー化のできていないときわ台駅について、駅周辺施設等の社会資本の更新や利用者の現状にみあった再整備にあわせたバリアフリー化が必要となっている

・北大阪急行延伸等の周辺プロジェクトの進行

⇒北大阪急行が箕面市萱野まで延伸となることにより、バスターターミナル機能の一部が千里中央から（仮称）新箕面に移動するなど、周辺地域を含めたバス路線が再編される可能性がある。また、履正社大学の開校（箕面森町）や、新名神高速道路の開通など、町の交通に影響があるプロジェクトが進行している

・地域の活性化にむけた取り組み

⇒吉川地区で花折街道の整備がおこなわれる等、地域の活性化に向けた取り組みがはじまっており、今後、観光資源を活かした公共交通を検討する機運となる可能性がある

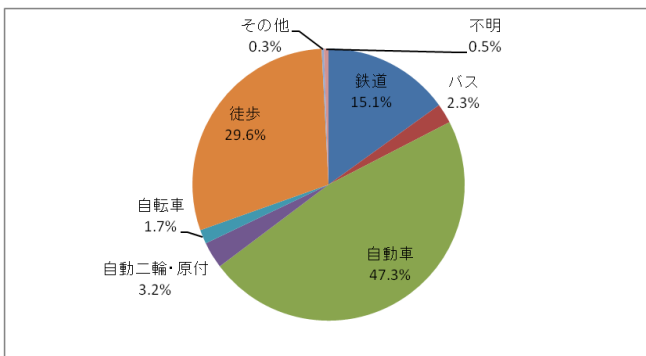
3. 公共交通の状況・課題

(1) 利用状況の特徴(第5回近畿圏パーソントリップ調査から)

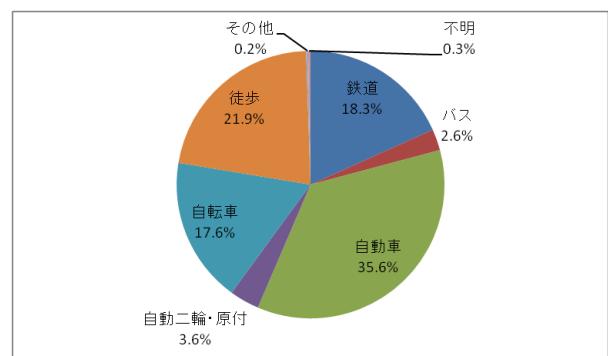
○鉄道・バスの割合は17.4%で、周辺自治体平均20.9%と比べて若干少ない。周辺自治体平均よりも自転車の割合が少なく、自動車、徒歩の割合が多くなっている

※周辺自治体・・・北摂7市2町及び阪神地域6市1町

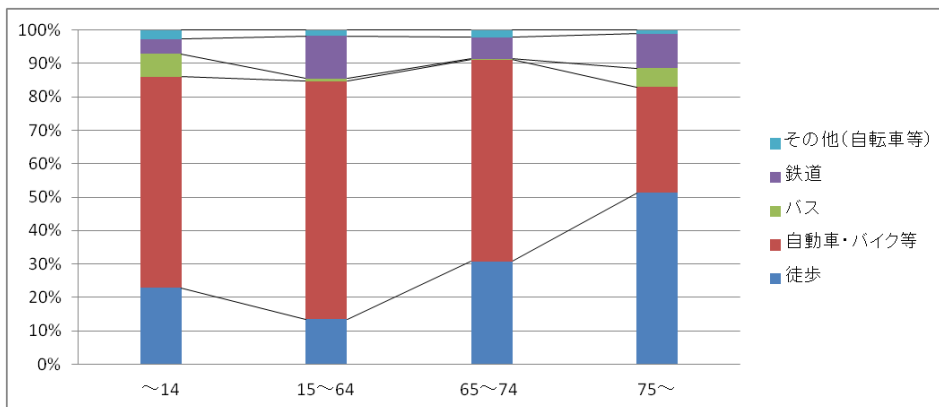
【豊能町】



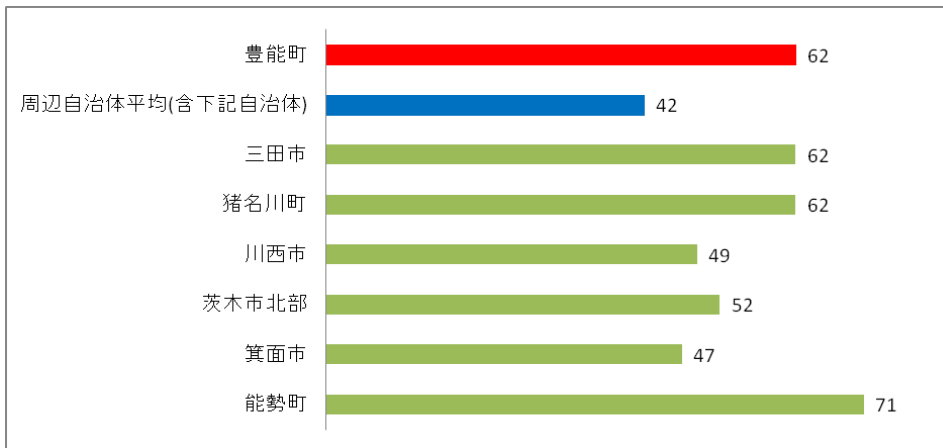
【周辺自治体平均】



○高齢になるにつれ自動車の利用割合が減り、徒歩の割合が増える。75歳以上は公共交通の割合が増える



○公共交通による通勤時間は62分で周辺自治体平均より20分長い

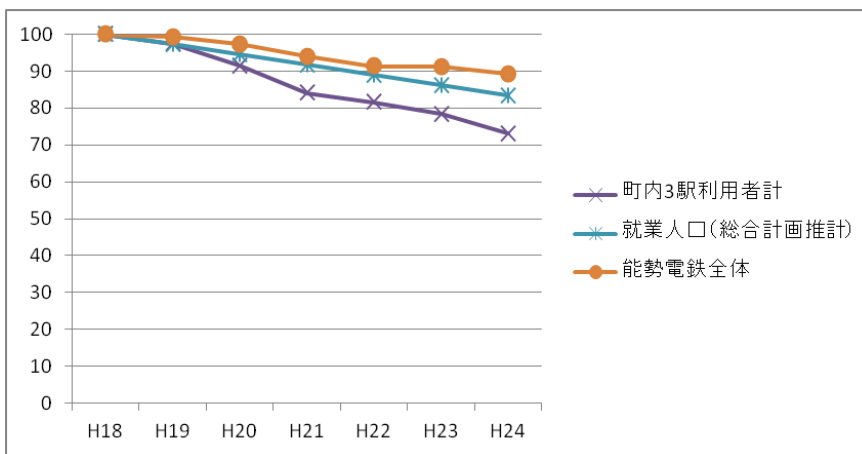


(2)利用者数の状況

○生産年齢人口の減少に従って、能勢電鉄の利用者は減少傾向

⇒今後も定期的な利用者が減少すると見込まれ、バスについても同様に減少すると思われる

平成18年を100とした場合の能勢電鉄利用者数の推移



(3) 民間公共交通ネットワークの課題

○能勢電鉄の梅田直通便の実現

○阪急バス箕面森町線が箕面森町止まりとなっている、北大阪ネオポリス線が茨木市域経由となっているなど、箕面トンネルの利便性が活かされていない

○阪急バス豊能西線の約半数が能勢電鉄川西能勢口直通便と接続しておらず、山下駅での乗換えが必要

⇒既存の交通インフラや広域的ネットワークが活かされていない

(4) 社会実験結果（資料 1「豊能町地域公共交通社会実験 1 次評価及び 2 次評価データについて」）を参照）

○東西バスによる東西移動は少なく、駅利用が多い。箕面森町の利用は少ない

○東西バスは利用者が少なく、収支率が悪い

○東西バスが競合区間の利用が多かったのに対し、デマンドタクシーは利用の大半が交通空白地帯となっている

○デマンドタクシーの乗合が成立しにくい

4. 課題解決に向けた基本的な考え方

「定住化の促進と高齢者にやさしい」まちづくりを実現するには…

○高齢化が進むと公共交通の重要性が増すが実際の利用者数は減少傾向となっており、今後利用者の減少によるサービスの低下が懸念される

○所要時間の長大化を避ける必要があるが、運行や接続において広域的なネットワークが活かされていない

○交通空白地における手段の確保が必要



【基本的な考え方】

①広域的なネットワークを活かした幹線の整備

②幹線と一体的に運行する地域内のフィーダー（支線）の整備、交通空白地の解消

5. 交通ネットワークの基本構想

区域	種別	路線名等		構想の内容
西地区	幹線	①	能勢電鉄 妙見線	梅田直通便の実現
		②	阪急バス 箕面森町線	千里中央(仮称新箕面)⇔能勢電鉄駅アクセスの向上
	フィーダー	① ② ③	阪急バス 豊能西線	駅シャトル便による速達性の確保 ⇒豊能西線を、①ときわ台駅-ときわ台-東ときわ台線 ②光風台駅-新光風台線 ③光風台駅-光風台(支所前)線に再編し、能勢電鉄川西能勢口直通便(20分間隔)に接続
東地区	幹線	③	北大阪ネオポリス線	箕面トンネルを活用した速達便の実現
		④	阪急バス 東能勢線	サービスレベルの維持及び他路線との接続の向上
		⑤	余野・忍頂寺(茨木)線	茨木までのアクセス向上
	フィーダー	④	東地区デマンドタクシー	フィーダーがない、若しくはフィーダー交通として利便性が低い地域におけるデマンド運行(社会実験運行の時刻を幹線接続とし、利用方法を改善)
東西間				幹線接続によるアクセスの確保(東西バス廃止)

6. 実現に向けた取り組み（資料2「工程概要」及び資料3「工程別路線図」参照）

（1）短期計画【構想実現にむけた準備・代替手段の実施】

…交通結節点整備と駅シャトル便の実現に向けた事業の実施

- ・交通結節点整備（ときわ台駅バリアフリー化及び周辺整備によるターミナル化）
- ・関連する補助金の検討や関係者調整
- ・構想の代替となる手段の実施
- ・阪急電鉄「妙見山行き」特別列車の運行

↓ 利用状況のモニタリング等により、短期施策を評価し、中期施策へ反映

（2）中期計画【ときわ台駅及び周辺整備完了に伴う構想の一部実現】

…交通結節点整備に伴う西地区交通の再編

- ・ときわ台駅・光風台駅シャトル便の実現
- ・代替手段の改編

↓ 利用状況のモニタリング等により、中期施策を評価し、長期施策へ反映

（3）長期計画【北大阪急行延伸等にあわせた構想の完成】

…北大阪急行萱野延伸に伴うバス再編等にあわせた、幹線系統の再編。ただし、可能なものから実施する

- ・箕面森町線延伸…所要時間【近隣公園⇒千里中央⇒近隣公園 69分】が【妙見口⇒（仮称）新箕面⇒妙見口 62分】となり、時刻表上は増便せずに延伸が可能
- ・北大阪ネオポリス線箕面トンネル経由便の実現
- ・東西乗継移動の実現
- ・代替手段の全廃
- ・阪急電鉄「妙見山行き」臨時列車及び定期直通列車の運行

○短期計画における具体的な施策

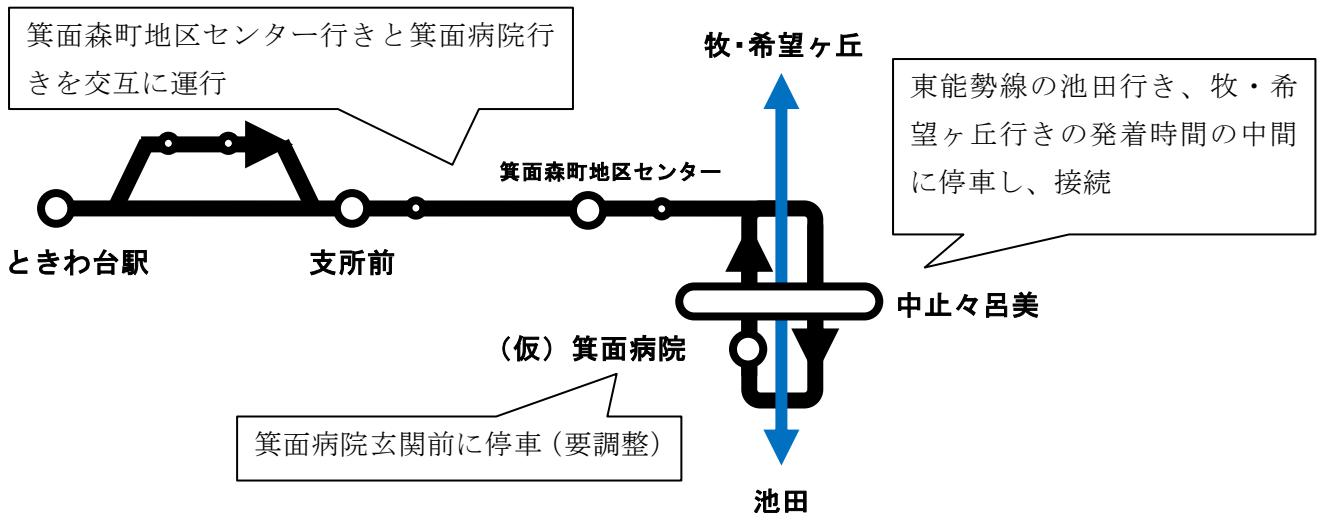
【1】バス運行（リレー便）の実施

（1）目的

東能勢線乗継による東西間移動の実現、箕面森町線を活用した広域的な幹線移動、ときわ台駅を起点としたシャトル便の運行といった最終構想の代替手段

（2）内容

東西バスを廃止し、ときわ台駅⇄箕面森町地区センター/中止々呂美・(仮)箕面病院の運行を実施し、阪急バス東能勢線、箕面森町線に接続（リレー）する



◎想定便数（運行時間帯を維持した場合の最大本数）

ときわ台駅⇄箕面森町地区センター 8往復+1便 （一部を除き60分間隔）

ときわ台駅⇄箕面病院 8往復 （一部を除き60分間隔）

ときわ台駅～箕面森町地区センター間計 16往復+1便 （一部を除き30分間隔）

↓

一部を除き、東西間移動は60分間隔、能勢電鉄及び箕面森町接続は30分間隔

◎想定運賃（現行の路線バス運賃を参考に算出）

[リレー便]ときわ台駅～中止々呂美・（仮）箕面病院 240円

[東能勢線]中止々呂美～余野 270円 中止々呂美～希望ヶ丘四丁目 350円

乗継により、ときわ台駅～余野は510円、ときわ台駅～希望ヶ丘四丁目は590円

【リレー便運行の課題】

- ・箕面病院への入線ができない場合は便数が大きく変わる。
- ・東西間の運賃が増大。支所前、東ときわ台7丁目において豊能西線と競合し、2重投資となる
- ・代替終了後はときわ台駅から箕面病院へのダイレクトなアクセスがなくなる
- ・能勢電鉄川西能勢口直通便接続は60分おきとなる

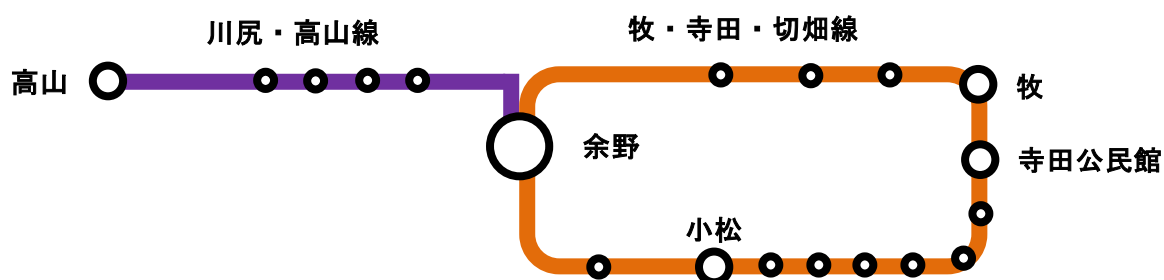
【2】東地区デマンドタクシーの実施

(1) 目的

区域が広く人口が密集しておらず、需要が少ない地域の交通空白解消を図る。

(2) 内容

路線、運賃（200円）は社会実験運行を継承するが、下記の通りダイヤや利用方法等を変更。モニタリング等を行い、必要に応じてダイヤ等を変更するなど、運行内容の改善を図っていく。



[変更点]

- ・登録制の廃止
- ・覚えやすさを重視した、パターンダイヤ（余野毎時〇〇分発）の実施
- ・余野限定利用の廃止（例：高山～川尻の利用も可）

【3】路線バス補助

(1) 目的

短期計画期間における豊能西線の路線及び便数の確保維持を図る

(2) 内容

阪急バスに対し、豊能西線運行欠損額の一部補助を実施（継続）する

○豊能町地域公共交通社会実験 1次評価及び2次評価データについて

(平成25年4月豊能町地域公共交通会議分科会中間報告抜粋)

【1】検討の状況

時 期	内 容
H24.2～	モニタリングの開始 (H24.7分まで)
H24.2、5、7	OD調査 (各月2日間)
H24.9	第5回地域公共交通会議分科会 (1次評価及び2次評価に用いる数値の確認)
H25.3	第6回地域公共交通会議分科会 (交通計画検討の方向性、社会実験の延長、ダイヤ改正の検討)

【2】1次評価 … 東西バスは「廃止」東地区デマンドタクシーは「廃止又は見直し」に仕分け

①東西バス

評価項目	計算方法	従前値 (東西巡回バス)	社会実験結果	【1次評価】	
				30未満	廃止
収支率	(運賃収入+その他収入)÷運行経費×100	15.08	12.60	30以上	見直し
				50未満	
				50以上	継続・改善

平成24年2月～7月分

収入	971,511	a
経費	7,711,667	b
収支率	12.60	a/b*100

※経費

平成24年2月～3月	2,382,000	(ダイヤ改正に伴う2カ月分の実額) (年間経費を月按分)
平成24年4月～7月	5,329,667	
計	7,711,667	

(参考)平成24年度年間経費 15,989,000



2次評価では「必要性」「運行方法・形態」「利用者負担」を検証



②東地区デマンドタクシー

評価項目	計算方法	従前値	社会実験結果	【1次評価】	
乗合実績	利用者数÷便数	/	1.69	2未満 又は4超	廃止・見直し
				2以上 4まで	継続・改善

平成23年7月～平成24年7月分

	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計	
利用者数	48	18	66	c
運行便数	21	18	39	d
1便あたりの人数	2.29	1.00	1.69	c/d*100



2次評価では「必要性」「運行方法・形態」「利用者負担」を検証

【3】2次評価データ…別紙参照

豊能町地域公共交通社会実験 2 次評価データ

- 1 - 1 地域の状況から見た運行の妥当性について（東西バス）
- 1 - 2 地域の状況から見た運行の妥当性について（東地区デマンドタクシー）
- 2 交通政策への財政投入のバランス、妥当性

【1-1】地域の状況から見た運行の妥当性について(東西バス)

《1》利用者数

(1)1便あたりの利用者数

東西バス 平成24年2月～7月

	平日			休日			合計		
	豊能営業所前発	ときわ台駅発	計	豊能営業所前発	ときわ台駅発	計	豊能営業所前発	ときわ台駅発	計
総利用者数	3,112	3,386	6,498	793	778	1,571	3,905	4,164	8,069
運行日数	125	125	125	57	57	57	182	182	182
総便数	750	750	1,500	285	285	570	1,035	1,035	2,070
1日あたり利用者数	24.9	27.1	52.0	13.9	13.6	27.6	21.5	22.9	44.3
1便あたり利用者数	4.1	4.5	4.3	2.8	2.7	2.8	3.8	4.0	3.9

【参考】東西巡回バスの状況

東西巡回バス 平成22年度

	平日			休日			合計		
	豊能営業所前発	ときわ台駅発	計	豊能営業所前発	ときわ台駅発	計	豊能営業所前発	ときわ台駅発	計
総利用者数	16,188	16,437	32,625	4,974	4,911	9,885	21,162	21,348	42,510
運行日数	244	244	244	115	115	115	359	359	359
総便数	1,464	1,464	2,928	690	690	1,380	2,154	2,154	4,308
1日あたり利用者数	66.3	67.4	133.7	43.3	42.7	86.0	59.0	59.5	118.4
1便あたり利用者数	11.1	11.2	11.1	7.2	7.1	7.2	9.8	9.9	9.9

(東西バス路線上の利用者数推計 平成22年度)

	平日			休日			合計		
	豊能営業所前発	シートス発	計	豊能営業所前発	シートス発	計	豊能営業所前発	シートス発	計
1日あたり利用者数	35.6	36.2	71.8	23.3	22.9	46.2	31.7	31.9	63.6
1便あたり利用者数	6.0	6.0	6.0	3.9	3.8	3.9	5.3	5.3	5.3

※平成22年度の実績に東西バス路線上の利用者の割合(平成23年6月OD調査)を乗じて算出

2次評価【東西バス】

(東西バスと東西巡回バス)

	便数	時間帯(発時刻)	運賃	ルート
東西巡回バス	平日・休日12便	7:25~17:00	100円	希望ヶ丘⇄ときわ台駅及び西地区内を巡回
東西バス	平日12便・休日10便	8:20~17:40	150~200円	希望ヶ丘⇄ときわ台駅 箕面森町地区センターに停車

(平成23年6月東西巡回バスOD調査)

	人数	割合(%)
東西バス路線上の利用者	65	53.7
東西バス路線外の利用者	56	46.3
計	121	100

(2)人口に対する利用率(1日あたり)

東西バス 平成24年2月~7月

(%)

	平日			休日			合計		
	豊能営業所前発	ときわ台駅発	計	豊能営業所前発	ときわ台駅発	計	豊能営業所前発	ときわ台駅発	計
沿線人口	0.2	0.2	0.4	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	0.4
全人口	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.2

沿線人口 (停留所から半径200m以内に含まれる丁字※の人口)	11,050	(※…ときわ台、川尻、木代、余野、希望ヶ丘の全域及び東ときわ台2・3・7・8、光風台5)
------------------------------------	--------	--

全人口	22,621
-----	--------

(人口は平成24年3月末現在)

(3)【参考】平均乗車密度

①乗車距離に基づく平均乗車密度

1人平均乗車キロ	6.48	あ(※)
輸送人員	8,069	い
輸送人キロ	52287.12	う=あ*い
往復走行キロ	26.74	え
総便数	2,070	お
総走行キロ	55351.80	か=え*お
平均乗車密度	0.94	う÷か

(※あ)OD調査に基づく平均

②運賃収入による平均乗車密度

総収入	971,511	き
平均賃率	34.74	く(※)
総走行キロ	55351.80	け
平均乗車密度	0.51	き÷く÷け

(※く)各停留所間のキロ当たり運賃の平均

平均乗車密度

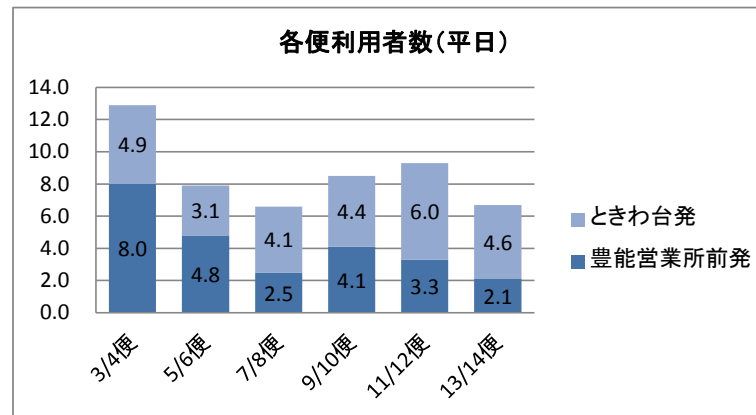
…1便あたり、始点から終点まで常時乗車している人数。国の路線バス補助の基準等に用いられる(下記の例は②の計算式を用いる)

例: 国路線バス補助 平均乗車密度5人以上
兵庫県路線バス補助 平均乗車密度2人以上

(4)各便利用者数

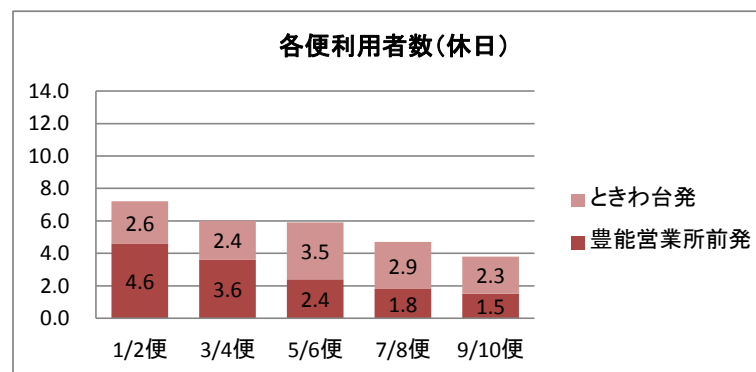
【平日】

	便	発時刻	利用者数	1日あたり
豊能営業所前発	3	8:20	1,005	8.0
	5	9:55	601	4.8
	7	12:25	318	2.5
	9	13:55	514	4.1
	11	15:45	415	3.3
	13	17:40	259	2.1
ときわ台発	4	8:53	612	4.9
	6	10:28	388	3.1
	8	12:58	511	4.1
	10	14:28	544	4.4
	12	16:18	754	6.0
	14	18:13	577	4.6



【休日】

	便	発時刻	利用者数	1日あたり
豊能営業所前発	1	8:30	263	4.6
	3	10:15	204	3.6
	5	12:45	139	2.4
	7	14:35	102	1.8
	9	16:25	85	1.5
ときわ台発	2	9:03	147	2.6
	4	10:48	136	2.4
	6	13:18	200	3.5
	8	15:08	164	2.9
	10	16:58	131	2.3

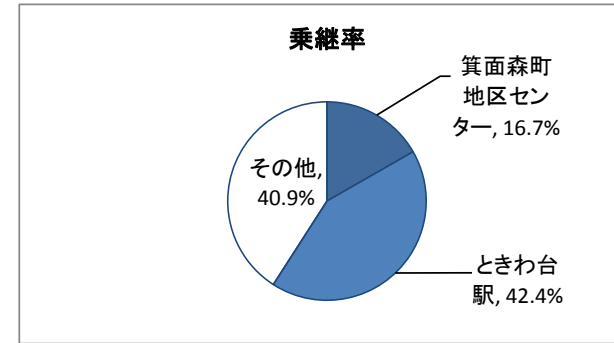


《2》利用動向【平成24年2、5、7月OD調査より(実施日:平日 計6日)】

(1)乗継率

	箕面森町地区センター	ときわ台駅	その他	計 (%)
1日平均人数	9.2	23.3	22.5	55.0
利用率	16.7	42.4	40.9	100.0
乗継率	59.1			

※ときわ台駅、箕面森町地区センター利用者全てが能勢電鉄・阪急バスに乗り継いだと仮定

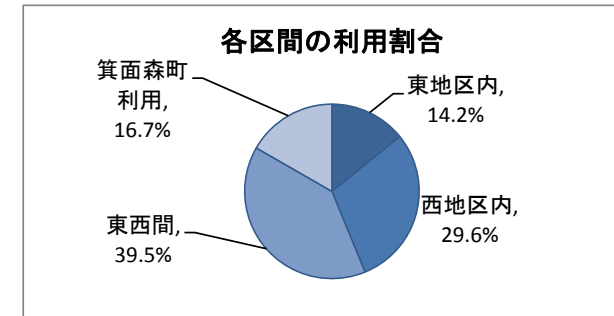


(2)指定区間利用状況

①概況

区間	1日平均人数	割合 (%)	1便あたり※
東地区内	7.8	14.2	0.7
西地区内	16.3	29.6	1.4
(うち ときわ台3、5丁目)	3.8	6.9	0.6
東西間	21.7	39.5	1.8
箕面森町利用者	9.2	16.7	0.8
(うち 東地区から)	5.7	10.3	0.5
(うち 西地区から)	3.5	6.4	0.3

※ときわ台3、5丁目のみ6便



(参考)H23.6.27調査 東西巡回バスの状況

区間	調査日人数	割合 (%)	1便あたり
東地区内	17	12.9	1.4
西地区内	83	62.9	6.9
(うち ときわ台3、5丁目)	10	7.6	0.8
東西間※	22	24.2	1.8

※東地区-シートス等、東西バスが走行していない区間も含む。東西バスと同一路線上の人数は13人

(参考)H22. 2調査(H22. 2. 1~2. 10の平日平均) 東西巡回バス 東西移動人数

区間	調査日平均人数	割合 (%)	1便あたり
東西間	17.4	9.3	1.5

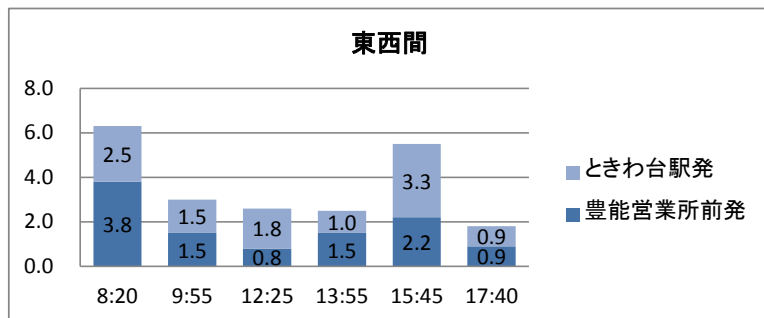
※東地区-シートス等、東西バスが走行していない区間も含む

2次評価【東西バス】

②便別の状況

i)東西間 各便利用者数

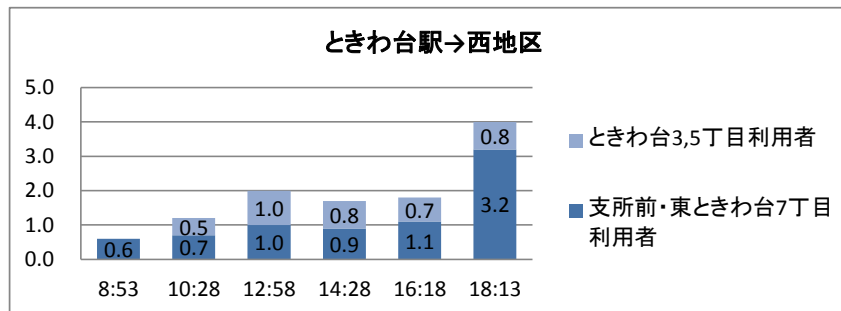
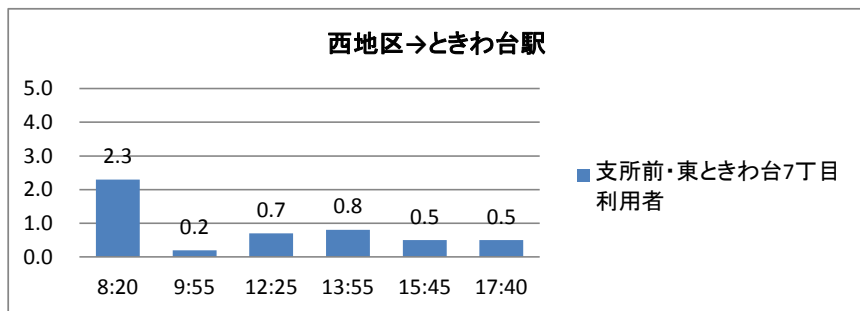
豊能営業所前発時刻→	8:20	9:55	12:25	13:55	15:45	17:40	計
豊能営業所前発	3.8	1.5	0.8	1.5	2.2	0.9	10.7
ときわ台駅発	2.5	1.5	1.8	1.0	3.3	0.9	11.0
計	6.3	3.0	2.6	2.5	5.5	1.8	21.7



ii)西地区内 各便利用者数

豊能営業所前発時刻→	8:20	9:55	12:25	13:55	15:45	17:40	計
支所前・東ときわ台7丁目利用者	2.3	0.2	0.7	0.8	0.5	0.5	5.0

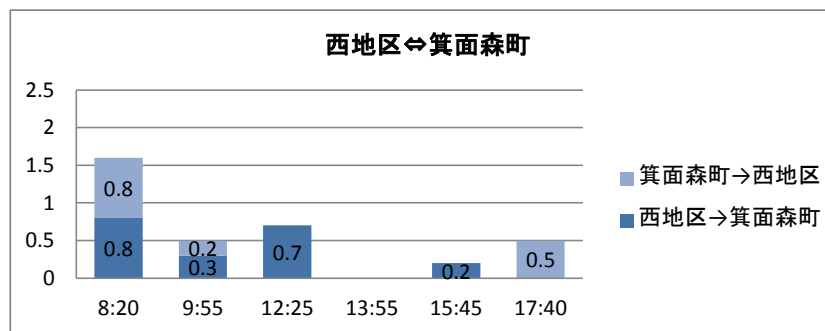
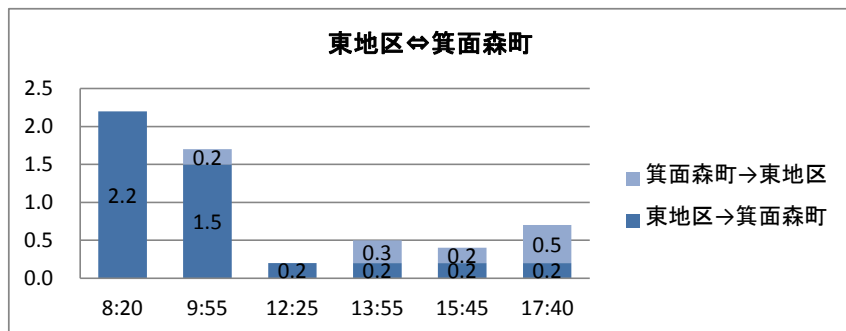
ときわ台駅発時刻→	8:53	10:28	12:58	14:28	16:18	18:13	計
支所前・東ときわ台7丁目利用者	0.6	0.7	1.0	0.9	1.1	3.2	7.5
ときわ台3,5丁目利用者	0.0	0.5	1.0	0.8	0.7	0.8	3.8
計	0.6	1.2	2.0	1.7	1.8	4.0	11.3



2次評価【東西バス】

ii)箕面森町利用 各便利用者数

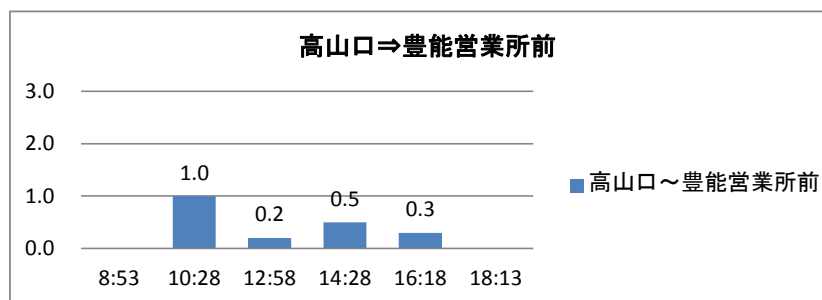
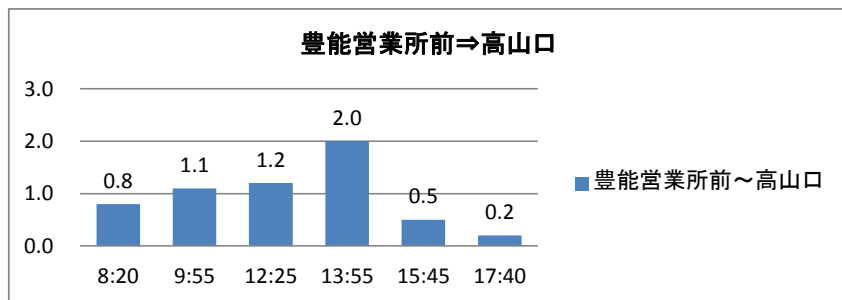
豊能営業所前発時刻→	8:20	9:55	12:25	13:55	15:45	17:40	計
東地区→箕面森町	2.2	1.5	0.2	0.2	0.2	0.2	4.5
箕面森町→東地区	0.0	0.2	0.0	0.3	0.2	0.5	1.2
西地区→箕面森町	0.8	0.3	0.7	0	0.2	0	2.0
箕面森町→西地区	0.8	0.2	0	0	0	0.5	1.5
合計	3.8	2.2	0.9	0.5	0.6	1.2	9.2



iii)東地区内 各便利用者数

豊能営業所前発時刻→	8:20	9:55	12:25	13:55	15:45	17:40	計
豊能営業所前～高山口	0.8	1.1	1.2	2.0	0.5	0.2	5.8

ときわ台駅発時刻→	8:53	10:28	12:58	14:28	16:18	18:13	計
高山口～豊能営業所前	0.0	1.0	0.2	0.5	0.3	0.0	2.0



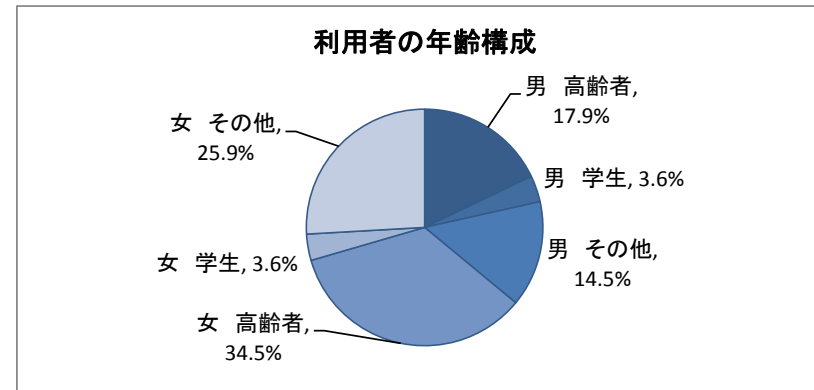
(3)利用者特性

利用者の構成割合 (%)

	男	女	計
高齢者	17.9	34.5	52.4
学生	3.6	3.6	7.2
その他	14.5	25.9	40.4
計	36.0	64.0	100

【各月のOD調査結果から】

- ・東西間で通勤と思われる利用が数名(各調査日に乗車していた)
- ・通学と思われる学生の利用はなかった
- ・東西間の利用で、西地区で買い物をして東地区に向かうケースが見られた



《3》他の交通への波及【平成24年2、5、7月OD調査より】

(1) 阪急バスとの競合

路線	競合区間	利用者の割合(%)
北大阪ネオポリス線	希望ヶ丘⇔余野	14.8
	余野・希望ヶ丘⇔千里中央	8.8
	計	23.6
東能勢線	余野⇔高山口	0.6
豊能西線	支所前⇔箕面森町地区センター	5.2
	ときわ台駅⇔支所前・東ときわ台7丁目(※)	24.2
	計	29.4
合計		53.6

※ときわ台駅停留所利用者すべてが能勢電鉄(川西能勢口方面)を利用した場合

(参考)東西巡回バス競合割合(H23.6.27調査時)

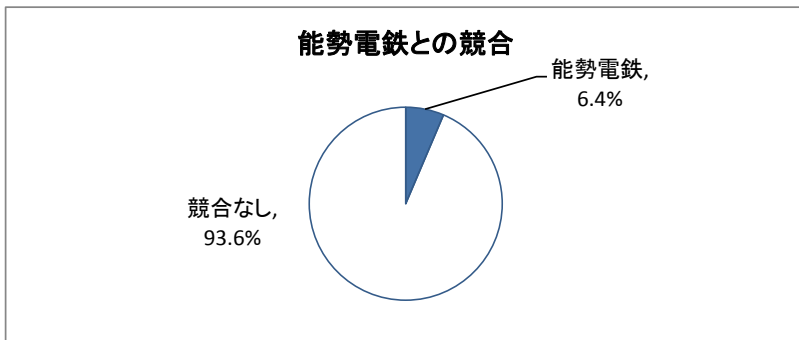
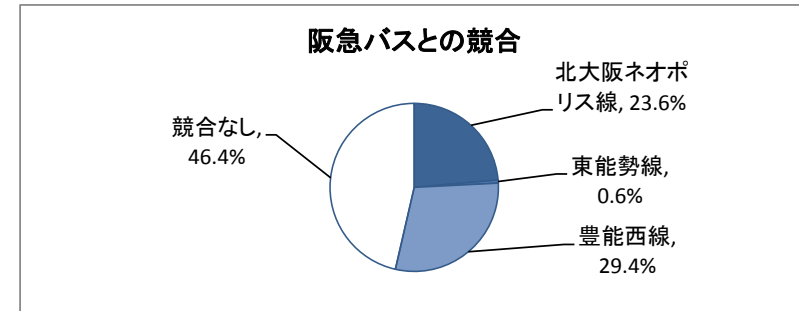
路線	競合区間	利用者の割合(%)
北大阪ネオポリス線	希望ヶ丘⇔余野	13.9
東ときわ台循環線	ときわ台駅⇔支所前・東ときわ台7丁目(※)	11.5
新光風台線	光風台駅⇔シートス	1.6
合計		27.0

※ときわ台駅停留所利用者すべてが能勢電鉄(川西能勢口方面)を利用した場合

(2) 能勢電鉄との競合

競合区間	割合(%)
ときわ台駅・支所前・東ときわ台7丁目⇔箕面森町地区センター(※)	6.4

※千里中央又は北大阪急行・大阪市営地下鉄御堂筋線沿線を利用した場合



【1-2】地域の状況から見た運行の妥当性について(東地区デマンドタクシー)

《1》利用者数

(1)1便あたりの乗車人数

東地区デマンドタクシー 平成23年7月～平成24年7月

	平日			休日			合計		
	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計
乗車人数	43	18	61	5	0	5	48	18	66
期間日数	266	266	266	128	128	128	394	394	394
総便数	18	18	36	3	0	3	21	18	39
1日あたり乗車人数	0.16	0.07	0.23	0.04	0.00	0.04	0.12	0.05	0.17
1便あたり乗車人数	2.39	1.00	1.69	1.67	0.00	1.67	2.29	1.00	1.69

【参考】東地区巡回バスの状況

東地区巡回バス 平成22年度 ただし通学利用者及び無料パス使用者を除く(運行休止後の代替手段があるため)

	平日	休日	計
利用者数	2,386	556	2,942
運行日数	244	115	359
総便数	976	460	1,436
1日あたり利用者数	9.78	4.83	8.19
1便あたり利用者数	2.44	1.21	2.05

(東地区デマンドタクシーと東地区巡回バス)

	便数	時間帯(発時刻)	運賃	ルート
東地区巡回バス	平日・休日5便	8:00～17:06	100円	希望ヶ丘⇄余野を含む東地区内を巡回
東地区デマンドタクシー	平日6便・休日4便	8:03～17:40	200円	余野と希望ヶ丘以外の東地区内(川尻・高山方面と牧・寺田・切畑方面の2系統)

2次評価【東地区デマンド】

(2)人口に対する利用率(1日あたり)

東地区デマンドタクシー 平成23年7月～平成24年7月

(%)

	平日			休日			合計		
	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計
沿線人口	0.019	0.004	0.011	0.005	0.000	0.002	0.014	0.003	0.008
全人口	0.001	0.000	0.001	0.000	0.000	0.000	0.001	0.000	0.001

沿線人口 (停留所から半径200m以内に含まれる丁字の人口)	2,045	路線別沿線人口	川尻・高山線	846 (余野・川尻・高山)
			牧・寺田・切畑線	1,592 (余野・野間口・牧・寺田・切畑・木代)

全人口	22,621
-----	--------

(人口は平成24年3月末現在)

(参考)利用のあった停留所(余野以外)のみの沿線人口で算出する場合

(%)

	平日			休日			合計		
	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計	川尻・高山線	牧・寺田・切畑線	計
沿線人口	0.035	0.095	0.044	0.009	0.000	0.008	0.026	0.068	0.032

沿線人口 (停留所から半径200m以内に含まれる丁字の人口)	川尻・高山	453
	寺田	74

(3)各便乗車人数

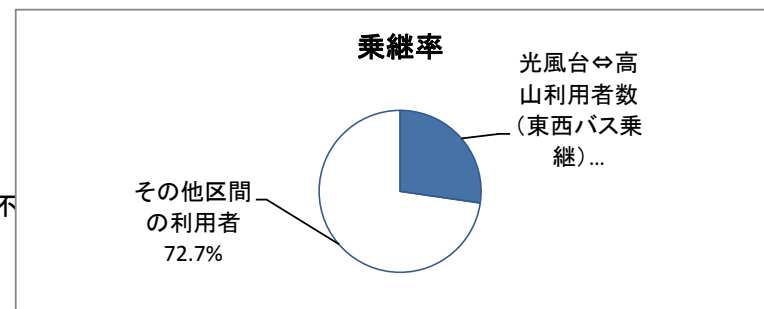
路線	便		余野発着時刻	便数	乗車人数	1便あたり	備考	
川尻・高山線	平日	余野行き	3	8:20	1	1	1.00	
			7	12:30	1	1	1.00	
			11	15:45	1	8	8.00	増車あり
		余野発	4	9:25	3	10	3.33	うち1便増車あり
			8	13:30	11	21	1.91	
			12-1	16:50	1	2	2.00	
	休日	余野行き	101	8:30	0	0	0	
			105	12:50	1	2	2.00	
		余野発	102	9:35	1	2	2.00	
			106	13:50	1	1	1.00	
牧・寺田・切畑線	平日	余野行き	5	10:00	9	9	1.00	
			9	14:00	1	1	1.00	
			13	17:40	0	0	0	
		余野発	6	10:56	7	7	1.00	
			10	15:00	1	1	1.00	
			12-2	16:50	0	0	0	
	休日	余野行き	103	10:20	0	0	0	
			107	14:40	0	0	0	
		余野発	104	11:20	0	0	0	
			108	15:40	0	0	0	
計				39	66	1.69		

《2》利用動向

(1)乗継率

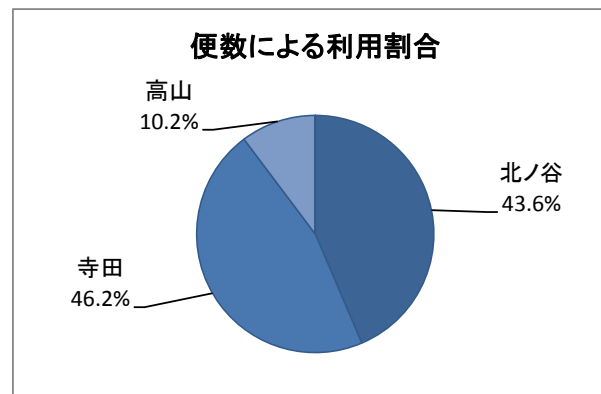
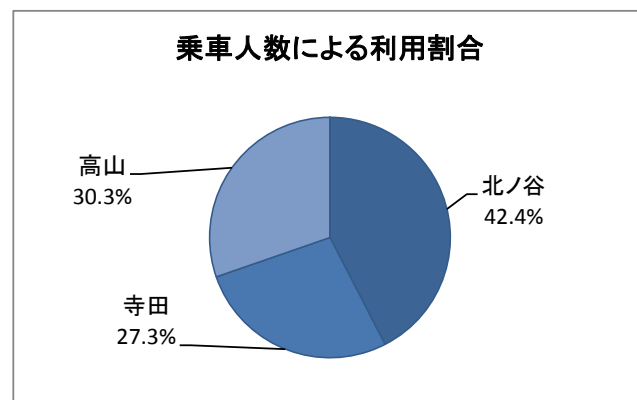
	乗車人数	割合(%)
光風台⇄高山利用者数(東西バス乗継)	18	27.3
その他区間の利用者	48	72.7
計	66	100

※光風台-高山利用者は、東西バスとの乗継が判明(利用時の聞き取りより)。その他は不(登録時の聞き取りでは、現在利用の多い登録者(東地区在住)より、通院や買い物のため余野まで利用するとの話があった)



(2)指定区間利用状況

	乗車人数	割合(%)	便数	割合(%)
北ノ谷(阪急バス停留所からは急なこう配がある)	28	42.4	17	43.6
寺田公民館(阪急バス停留所から1km以上離れている)	18	27.3	18	46.2
高山(コミュニティセンターの利用)	20	30.3	4	10.2
その他(野間口、牧、切畑、木代)	0	0	0	0
計	66	100	39	100



(3)利用者特性

①利用者別状況

登録者住所	登録者	利用回数	利用日数	利用停留所	便数	利用の内容	備考
川尻	A	6	5	北ノ谷	17	一部片道	利用のほとんどが乗合となっている
	B	12	12	北ノ谷		全て片道	
	C	10	10	北ノ谷		全て片道	
光風台	D	2	1	高山	4	同日中に往復	右近の郷利用 東西バス利用
	E	2	1	高山			
	F	2	1	高山			
	G	2	1	高山			
	H	2	1	高山			
	I	2	1	高山			
	J	2	1	高山			
	K	2	1	高山			
希望ヶ丘	L	2	1	高山		右近の郷利用	
寺田	N	1	1	寺田公民館	18	全て片道	
	O	16	9	寺田公民館		一部片道	
町外	P	1	1	寺田公民館		全片道	
計	16(名)	66	48	3(箇所)	39		

i)利用者1人あたり

利用回数	4.1
利用日数	3.0

ii)登録者利用率

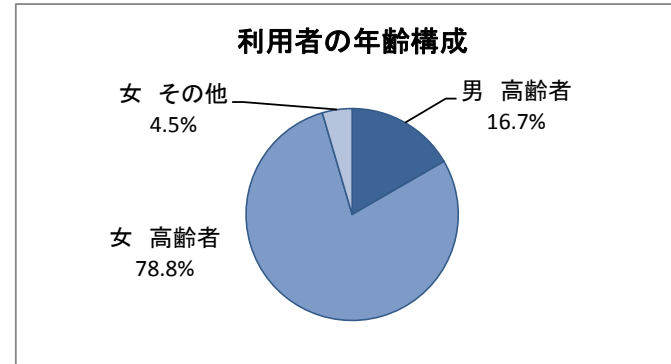
登録者数(H24.7末)	59
利用率(%)	27.1

2次評価【東地区デマンド】

②利用者の構成割合

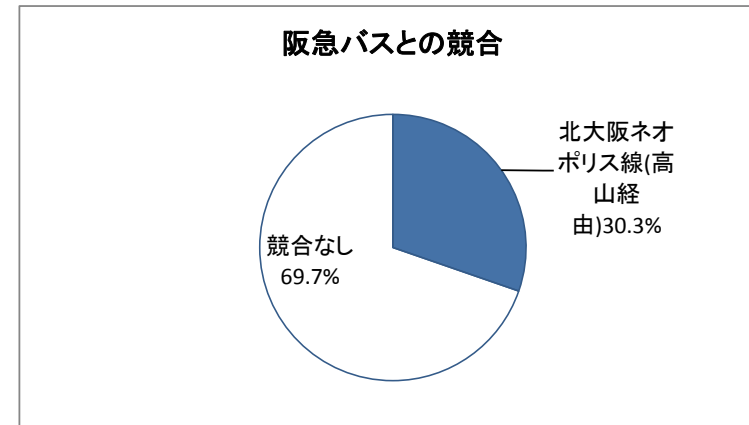
	男	女	計 (%)
高齢者	16.7	78.8	95.5
その他	0.0	4.5	4.5
計	16.7	83.3	100.0

(乗車人数の計で算出)



《3》他の交通への波及【平成24年2、5、7月OD調査より】

路線(阪急バス)	競合区間	乗車人数の割合 (%)
北大阪ネオポリス線(高山経由)	余野⇔高山	30.3
東能勢線	余野⇔牧	0
忍頂寺線	余野⇔木代(福田)	0
	余野⇔切畑	0
	計	0
合計		30.3



【2】交通施策への財政投入のバランス、妥当性

①従前値(平成22年度)

	利用者数(人)	経費	収入	補助額	住民1人あたり負担額	1世帯あたり負担額	利用者1人あたり財政投入額
東西巡回	42,510	25,200,000	3,799,587	21,400,413	929	2,417	503
西地区巡回	25,767	12,100,000	2,310,695	9,789,305	425	1,106	380
東地区巡回	4,533	17,000,000	225,140	16,774,860	728	1,895	3,701
合計	72,810	54,300,000	6,335,422	47,964,578	2,082	5,417	659

※人口(23,041人)及び世帯数(8,854世帯)は平成23年3月末現在

②平成24年度推計

		利用者数(人)	経費	収入	補助額	住民1人あたり負担額	1世帯あたり負担額	利用者1人あたり財政投入額
社会実験分	東西バス	16,138	15,989,000	2,014,614	13,974,386	618	1,581	866
	東地区デマンド	39	36,899	8,092	28,807	1	3	739
	計	16,177	16,025,899	2,022,706	14,003,193	619	1,584	866
豊能西線					10,000,000	442	1,131	
合計					24,003,193	1,061	2,716	

※東西バスの利用者は平成24年2～7月の利用者数×2、収入は平成24年度経費×平成24年2～7月収支率とした

東地区デマンドの利用者、経費、収入は平成24年4～7月実績+平成23年7月～平成24年7月実績の月平均×6とした

※人口(22,621人)及び世帯数(8,839世帯)は平成24年3月末現在

③増減率

(%)

	利用者数	経費	収入	補助額	住民1人あたり負担額	1世帯あたり負担額	利用者1人あたり財政投入額
社会実験分のみ	-77.8	-70.5	-68.1	-70.8	-70.3	-70.8	31.4
豊能西線を含む				-50.0	-49.0	-49.9	

豊能町地域公共交通基本構想 工程概要(案)

資料2

H26.4

H27.4

H28.4

H30~

【短期】

【中期】

【長期】

○履正社大学開校

○新名神高速道路開通

○交通結節点整備(ときわ台駅バリアフリー化及び周辺整備によるターミナル化)

補助金申請準備

整備開始

整備完了

○北大阪急行萱野延伸

○北大阪急行萱野延伸に伴うバス路線再編

長期施策については可能なものから実施

○東西移動等代替手段の実施
○補助金の検討や関係者調整

○ときわ台駅・光風台駅シャトル便の実現
○代替手段の改編

○箕面森町線延伸
○北大阪ネオポリス線箕面T経由の実現
○東西乗継移動の実現
○代替手段の全廃

○東地区デマンドタクシー運行
ダイヤ・利用方法等の改善(モニタリング等を通じ、必要に応じて運行内容の改善を図る)

○阪急電鉄「妙見山行き」特別列車の運行

○阪急電鉄「妙見山行き」臨時列車の運行開始
○阪急電鉄直通列車の定期化

利用状況のモニタリング等

短期施策の評価と中期施策への反映

利用状況のモニタリング等

中期施策の評価と長期施策への反映

利用状況のモニタリング等/施策評価の継続

○鉄道車両の更新

○花折街道等、妙見口駅周辺整備

