

## ○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

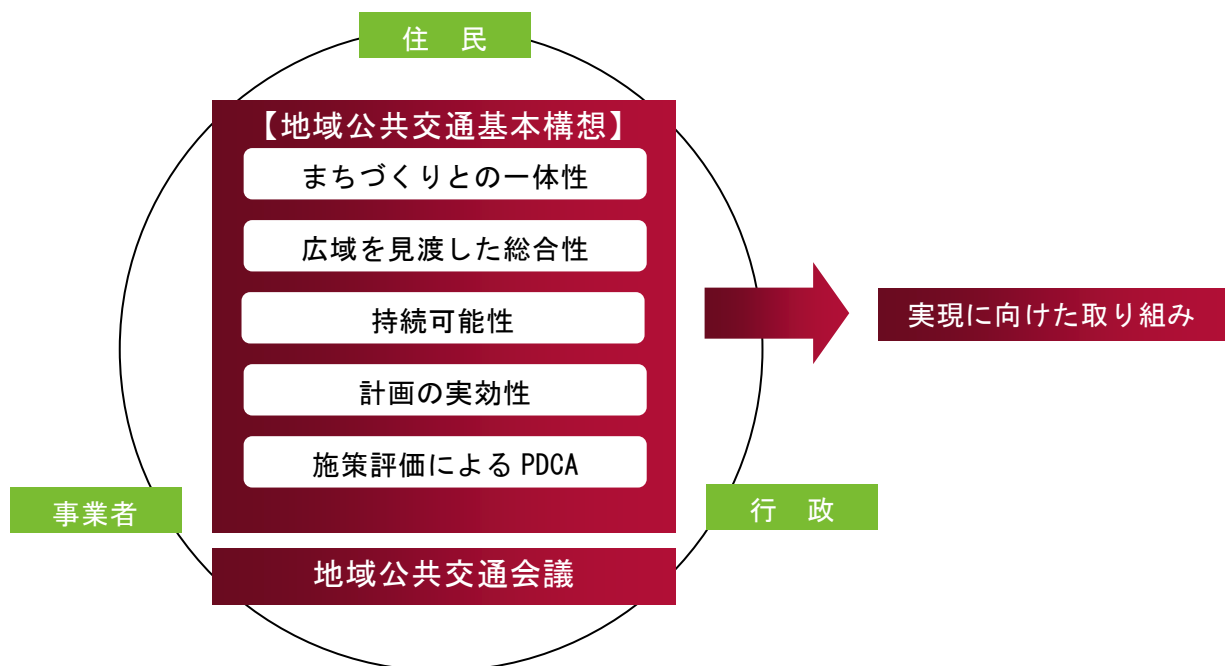
資料3・・・工程別路線図

## 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。



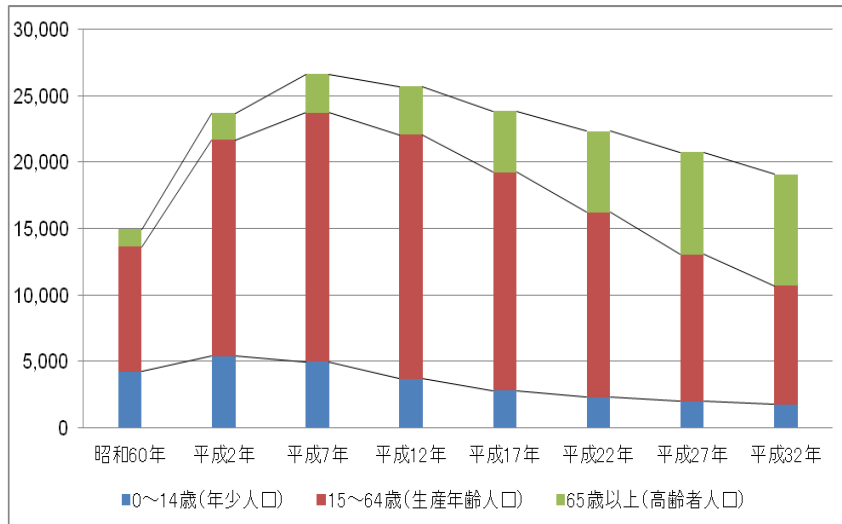
基本構想は地域公共交通会議（道路運送法に定める組織）で策定、推進します。これにより、住民、交通事業者、行政が協力して利便性の高い地域公共交通の構築を目指します。

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

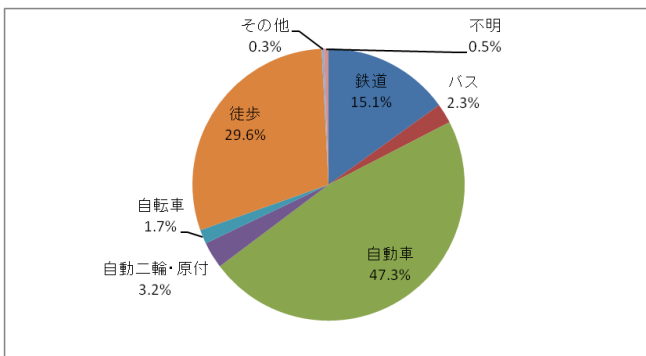
### 3. 公共交通の状況・課題

(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)

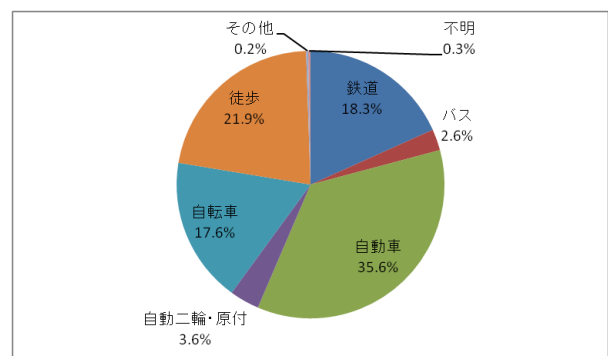
○鉄道・バスの割合は17.4%で、周辺自治体平均20.9%と比べて若干少ない。周辺自治体平均よりも自転車の割合が少なく、自動車、徒歩の割合が多くなっている

※周辺自治体・・・北摂7市2町及び阪神地域6市1町

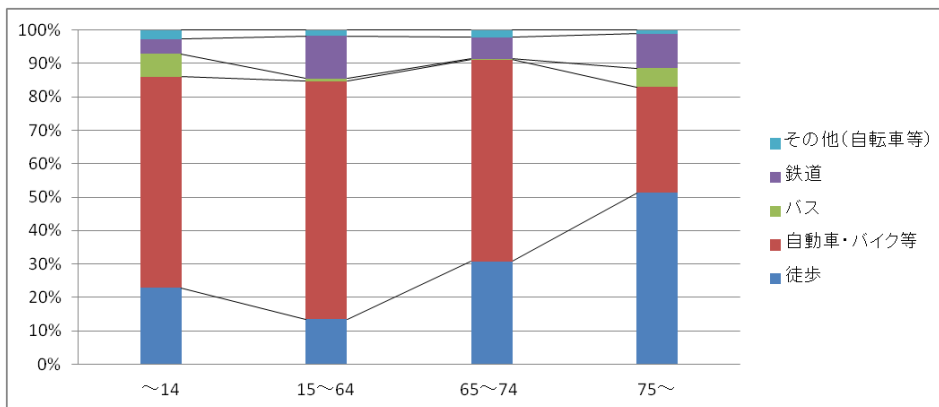
【豊能町】



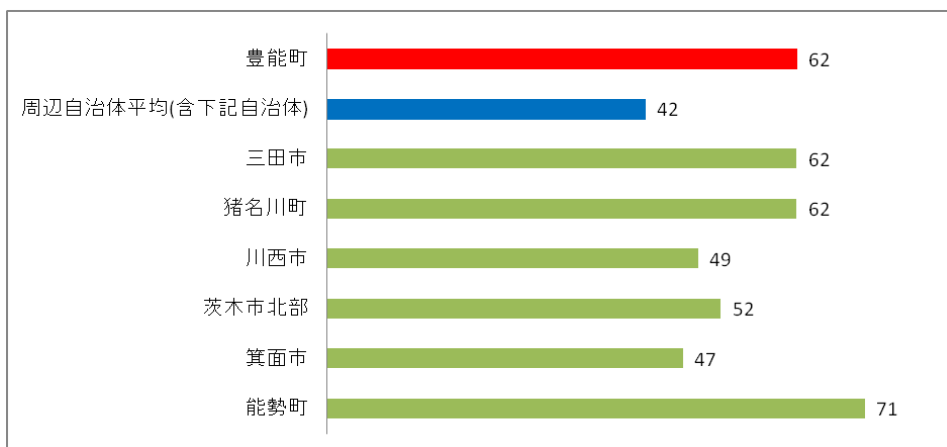
【周辺自治体平均】



○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

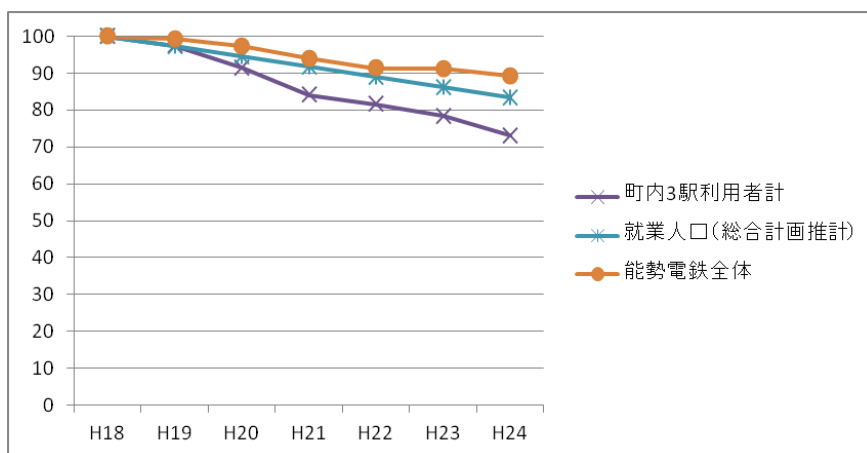


(2)利用者数の状況

○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

○能勢電鉄の阪急梅田との直通便がない

○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	阪急梅田との直通便の実現可能性検討・実現可否判断
		②	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	阪急バス	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
		②		
③				
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	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
- ・能勢電鉄の阪急梅田との直通便実現可能性検討

↓ 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

- ・箕面森町線延伸の実現
- ・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
- ・能勢電鉄の阪急梅田との直通便実現可否判断



## ○短期計画における具体的な施策

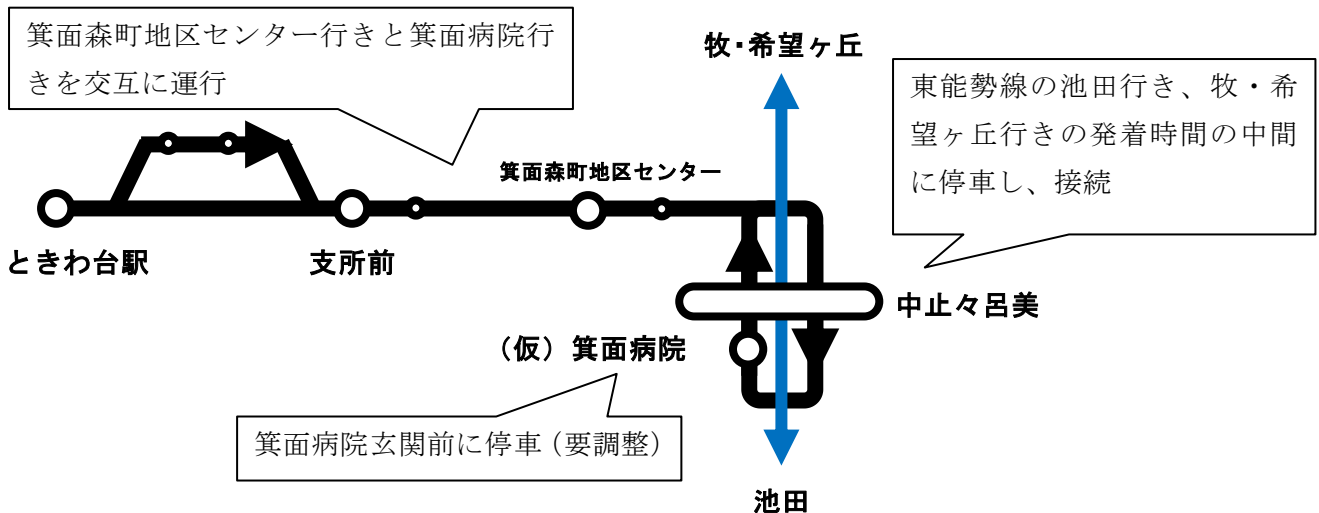
### 【1】バス運行（リレー便）の実施

#### （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

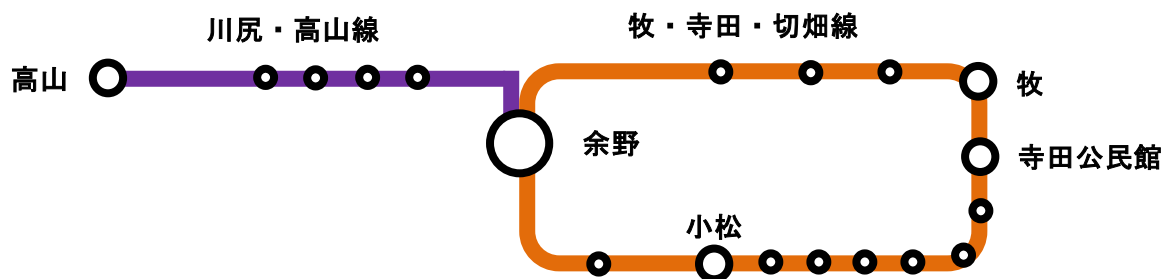
## 【2】東地区デマンドタクシーの実施

### (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