

地域公共交通の再編について

1. 基本構想に基づくこれまでの取り組み

平成 26 年 4 月に策定した基本構想に基づく取り組みとして、短期計画では、リレー便の運行、東地区デマンドタクシー、中期計画では、北大阪ネオポリス線の箕面トンネル経由便、ときわ台駅の駅前整備等の成果を上げ、長期計画では北大阪急行線延伸等に合わせた基本構想の完成を目指し、阪急バス箕面森町線を能勢電鉄ときわ台駅まで延伸させることを目標に、関係機関との協議を進めてきた。

2. 基本構想実現に向けた課題

これまで関係機関と延伸に向けた協議を進めてきたが、課題も多く調整に苦慮している。自治体側からみた課題として、車両の確保や補助金といった負担額の増加、また、事業者側からみた課題として、運転士の確保や採算性の問題などがあり、調整が難航している。

3. バス路線再編検討の必要性

人口減少による利用者の減少、運転士不足、コロナ禍による業績悪化により厳しい経営状況となっており、住民の生活の足を持続的に確保するため、バス路線の維持・再編に向けた早急かつ確実な取り組みが求められている。

その中で、北大阪急行線延伸による広域的な交通環境の変化に対応した利用者の利便性の向上が図れるようバス路線を再編し、最適な交通網の検討が必要となっている。

【参考】人口と西地区バス路線乗客数の推移

年度	H29(2017)	H30(2018)	R1(2019)	R2(2020)
人口(4月末)	20,304 人	19,853 人	19,579 人	19,226 人

リレー便	乗客数	19,742 人	19,958 人	22,345 人	16,040 人
	収入額	2,210,665 円	2,150,940 円	2,532,875 円	2,113,762 円
	経費	16,212,200 円	16,849,100 円	20,797,700 円	20,807,250 円
	収支	-14,001,535 円	-14,698,160 円	-18,264,825 円	-18,693,488 円

豊能西線	乗客数	357,868 人	344,340 人	331,433 人	236,512 人
	収入額	44,955,000 円	42,815,000 円	42,266,000 円	34,548,000 円
	経費	63,167,000 円	65,952,000 円	73,865,000 円	73,683,000 円
	収支	-18,212,000 円	-23,137,000 円	-31,599,000 円	-39,135,000 円

4. バス路線再編の考え方

- 基本構想長期計画にできる限り沿った再編とする。
- 将来にわたって持続可能な公共交通を維持、向上させるためには、新たな需要を生み出すとともに、利用促進策を併せて進め、限られた予算の中で運行効率化を図る。
- 効率的な運行を実施するため、バス利用者が少ない便及び時間帯は、減便または廃止対象として検討する。
- 広域路線バスの生産性向上に向けて、一定の利用が見込めることと、効率的な運行のバランスがとれた運行内容に再編する。
- バス路線の再編によって、運行形態の変更や交通空白地域への対応が必要な場合には、既存の域内交通での代替を検討する。
- 広域拠点を結ぶ幹線系路線は、速達性の確保及び住民の移動ニーズを踏まえつつ、新たな利用者を掘り起こす。

5. バス路線再編の全体像

- 広域型路線
豊能西線を再編し、新たに光風台駅と千里中央駅の接続便を新設する。（実証実験により実施）
- フィーダー型路線
豊能西線の機能強化と効率的な運行 ⇒ 一部減便の実施
リレー便の廃止 ⇒ デマンドタクシーによる代替運行
各地域拠点間を移動しやすく ⇒ 東地区デマンドタクシーの西地区延伸

6. 実証実験について

【方針】

本格運行を実施する前に、期間を限定して試行運行することで、導入効果や利用促進を図ることができ、同時に利用実態や利用者のニーズを把握し、更なる利便性の向上に努める。

【進め方】

1. 平日の利用者数、利用実態を調査する。
2. 定量的な基準を設定し、達成状況を評価する。

【トリガー方式】

- 実証実験 ⇒⇒⇒ 検証 ⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒⇒ 本格運行（1,450人～）※1
本格運行（900～1,449人）※2
本格運行見送り（～899人）※3

- ※1 利用者数が平日1,450人以上の場合、民間事業者が運行する。
- ※2 利用者数が平日900～1,449人の場合、町が一部補助金を交付する。（上限3,500万円）
- ※3 利用者数が平日899人以下の場合、本格運行は行わず最適な運行方法を再検討する。
- ※4 上記の利用者数に加え、収支率も考慮して評価する。

【スケジュールイメージ】 ※一部修正（4.28）

本格運行の実施まで、「実証実験」、「検証」、「本格運行」までの流れで、2年程度を見込む。

「実証実験」の目的は、「本格運行」の是非を判断するため、適切なデータを収集する。

また、本格運行の決定については、社会状況なども注視し、適切なタイミングを計る必要がある。

令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
2月 地公会議 3月 議会説明	4月 地公会議 5月 支局申請 住民周知 6月 議会説明 住民周知 7月 ●実証実験開始	●検証 トリガー方式を基準として、実験結果を検証、本格運行の是非を判断	●本格運行 本格運行後も継続的に運行状況を検証

※新型コロナウイルス感染症の拡大が終息しないなど、社会状況によっては、スケジュールがずれることがある。

【期待される効果】

<利用者>

生活上の利便性向上はもとより、外出の機会や自由度が獲得できることから、生活の質そのものが向上する。

<事業者>

経営資源である運転士や車両を確保、効率的に運用することが可能となり、経営効率の向上はもとより、路線網全体の安定的な経営につながることから、企業活動の維持、ひいては顧客である利用者の満足度向上に寄与する。

<行政>

運行経費削減、赤字補填額削減を図り、公共交通の維持にかかる収支率の向上、財政支出総額の抑制、行財政運営を効率化する。