

豊能町地域公共交通計画（現況整理編）

令和5年3月24日時点

豊能町
豊能町地域公共交通会議

目次

1	はじめに.....	1
1.1	計画策定の背景と目的.....	1
1.2	計画の位置付けと概要.....	1
2	地域公共交通及びこれを取り巻く環境.....	2
2.1	地域公共交通の現状.....	2
2.1.1	地域公共交通ネットワーク.....	2
2.1.2	地域公共交通の概況.....	4
2.1.3	地域公共交通の利用状況.....	12
2.1.4	地域公共交通の収支状況.....	17
2.1.5	その他.....	21
2.2	地域公共交通をとりまく環境.....	22
2.2.1	人口.....	22
2.2.2	土地利用・施設等分布.....	23
2.2.3	人の動き.....	27
2.2.4	道路交通.....	29
2.2.5	行財政.....	30
3	町民や地域公共交通利用者の考え.....	31
3.1	町民アンケート.....	31
3.1.1	実施概要.....	31
3.1.2	実施結果 ①回答者属性.....	32
3.1.3	実施結果 ②ふだんのおでかけ.....	34
3.1.4	実施結果 ③地域公共交通の利用状況.....	40
3.1.5	実施結果 ④コロナ禍をうけた移動の変化.....	50
3.2	地域公共交通利用者アンケート.....	51
3.2.1	実施概要.....	51
3.2.2	実施結果 ①回答者属性.....	52
3.2.3	実施結果 ②本日の移動.....	53
3.2.4	実施結果 ③普段の移動.....	56
3.2.5	実施結果 ④地域公共交通への意見.....	57
4	地域公共交通に求められる方向性.....	60
4.1	上位計画.....	61
4.2	地域公共交通関連計画.....	62
4.3	都市計画関連計画.....	63
4.4	その他個別計画.....	65
5	地域公共交通の基本方針.....	67
5.1	課題の抽出.....	67
5.2	基本理念と基本方針.....	73
5.3	将来ネットワーク.....	74
5.4	数値目標.....	74
6	施策メニュー.....	74
7	進捗管理.....	74
7.1	PDCA サイクルに基づく進捗管理.....	74
7.2	推進体制.....	74

I はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

(1) 背景

豊能町では、地域公共交通として鉄道（能勢電鉄妙見線）と路線バス（阪急バス）、一般タクシー（京都タクシー）が運行しています。加えて、これを補完する交通として町がデマンドタクシーを運行しています。

しかしながら、町の人口減少や少子高齢化、自家用車を主とするライフスタイルの浸透等をうけ、利用者は減少傾向にあります。

こうしたことを背景として、本町では、平成 26(2014)年 4 月に「豊能町地域公共交通基本構想」を策定し、まちづくりと連携した総合的な地域公共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明確化しました。この計画に基づき、令和 4(2022)年 7 月 1 日には、豊能西線の一部便を千里中央駅に延伸したほか、東西リレー便休止のうえ、デマンドタクシーの再編を行ったところです。

今後の本町を取り巻く交通環境としては、北大阪急行電鉄延伸（令和 5(2023)年度末）や新名神高速道路八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間開通など、大きな変化が想定されます。一方で、令和 2(2020)年 2 月頃からの新型コロナウイルス感染症拡大や、人口減少の継続、地域公共交通の全国的な担い手不足等を背景として、地域公共交通の維持確保への困難さが想定されます。また、豊能町総合まちづくり計画策定に際した住民意識調査（アンケート）では、「バスや鉄道等の公共交通機関が充実している」と思わない方が全体の 64.3%で、充実していると思う 32.6%を上回るなど、利便性の確保における課題の存在が推察されます。

(2) 目的

豊能町の総合まちづくり計画で定めたまちの将来像“自然に抱かれた多様性・創造性で未来が輝くまちとよの”の実現を交通サービスの面から支えるべく、地域・交通事業者・行政の連携・役割分担のもとで、まちづくりと協調しつつ、多様な輸送モードの組合せにより、自家用車以外でも移動できる環境の維持・確保・改善を目指し、「地域公共交通のマスタープラン」として本計画を策定します。

1.2 計画の位置付けと概要

(1) 計画の位置づけ

本計画は、豊能町の最上位計画「豊能町総合まちづくり計画」に即するとともに、豊能町都市計画マスタープランと相互に連携します。また、豊能町のその他各種計画との整合を図ります。また、「豊能町地域公共交通基本構想（平成 26(2014)年策定）」は、本計画に統合します。

なお、本計画は、地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画に位置付けます。

(2) 計画の区域・期間

本計画区域及び期間は、次のとおりとします。

計画の区域 豊能町全域

但し、一体の生活圏を形成する箕面市北部（箕面森町・止々呂美周辺）や、豊能町内外を連絡する鉄道・路線バス等を含みます。

計画の期間 令和 6(2024)年度から令和 10(2028)年度

2 地域公共交通及びこれを取り巻く環境

2.1 地域公共交通の現状

2.1.1 地域公共交通ネットワーク

(1) 地域公共交通ネットワーク

豊能町の地域公共交通ネットワークは、下記により構成されています。

- ✓鉄道 能勢電鉄妙見線
- ✓路線バス 町東部と池田、茨木、千里中央各方面を結ぶ路線
(阪急バス) 町西部と池田、千里中央各方面を結ぶ路線
- ✓乗用タクシー 京都タクシー（ときわ台駅前に営業所を設置）
- ✓デマンドタクシー 町が町東部内及び町東西間で運行

なお、豊能町は、令和4(2022)年4月1日に全域で過疎地域指定を受けています。

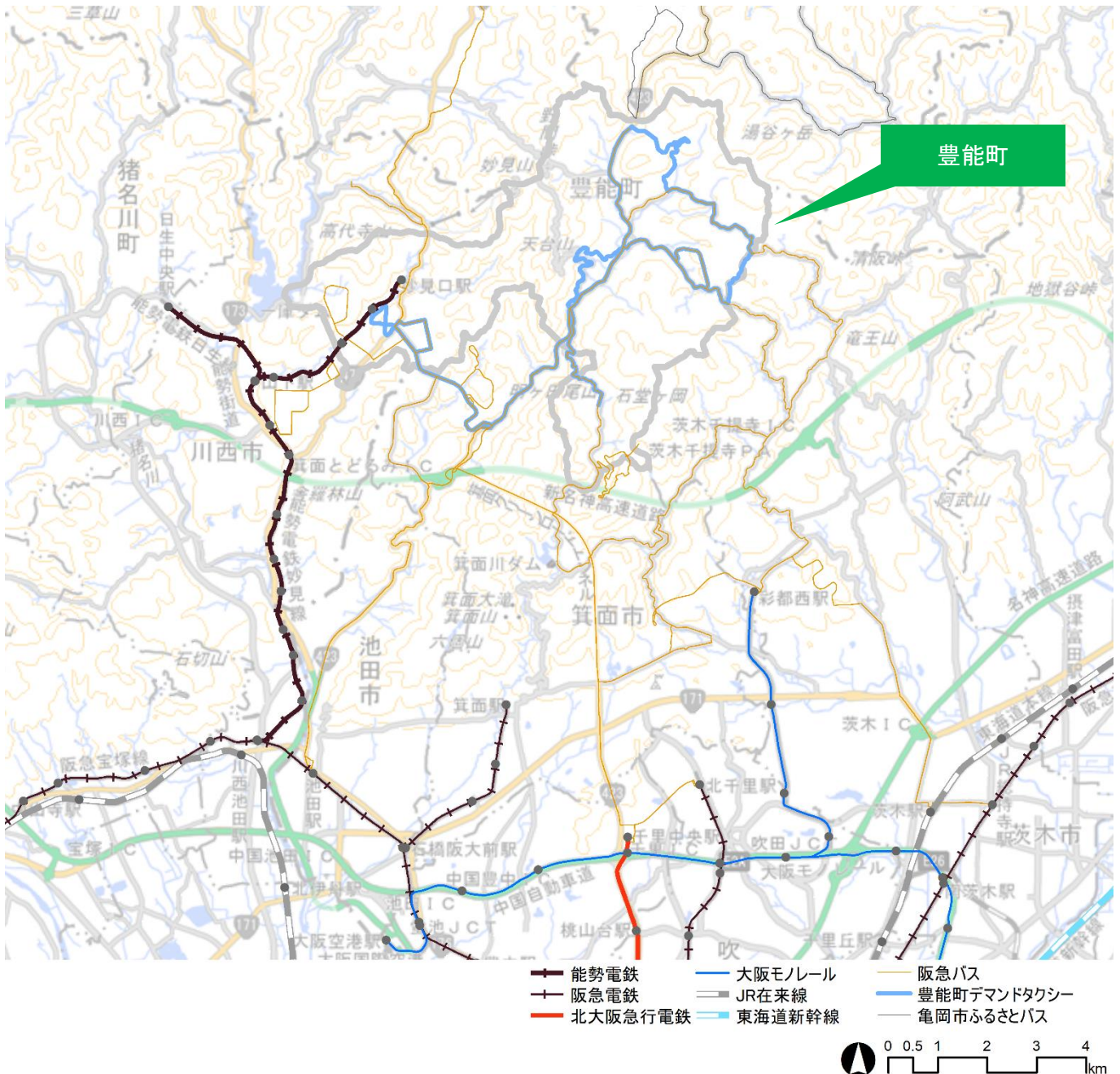


図 豊能町とその周辺の地域公共交通ネットワーク

(2)地域公共交通の形成経緯

豊能町の地域公共交通は、次の経緯で形成されてきました。

時期	モード	出来事
明治 22 (1889). 4. 1	まちづくり	町村制施行にあわせ、東能勢村と吉川村が成立
大正 2 (1913). 4. 13	能勢電鉄	能勢電鉄妙見線 川西能勢口～一の鳥居駅間 開業
大正 10 (1921). 9. 17	路線バス	能勢妙見自動車 亀岡～吉川間 開業
大正 12 (1923). 11. 3	能勢電鉄	能勢電鉄妙見線 一の鳥居～妙見口駅間 開業
昭和 31 (1956). 9. 30	まちづくり	東能勢村と吉川村が合併し東能勢村が発足
昭和 35 (1960). 4. 22	能勢電鉄	鋼索線（ケーブル） 黒川～ケーブル山上駅間 開業
8. 27	能勢電鉄	索道線（リフト） 郷土館前（現 ふれあい広場）～妙見山駅間 開業
昭和 43 (1968). 7. 7	能勢電鉄	能勢電鉄妙見線 ときわ台駅 開業
8.	まちづくり	ときわ台駅前住宅 入居開始（昭和 47(1972)年 4 月 住宅完成）
昭和 44 (1969). 10. 5	能勢電鉄	能勢電鉄妙見線 「妙見急行（当時の名称は「急行」）」 運行開始 （平成 29(2017)年 3 月 18 日廃止）
昭和 50 (1975). 2.	まちづくり	光風台住宅 入居開始
昭和 52 (1977). 4. 1	まちづくり	東能勢村が町制を施行し豊能町が発足
昭和 53 (1978). 10. 16	能勢電鉄	能勢電鉄妙見線 光風台駅 開業
12. 12	能勢電鉄	能勢電鉄日生線（日生中央駅）開業
昭和 56 (1981).	まちづくり	東ときわ台 竣工
昭和 59 (1984).	まちづくり	希望ヶ丘（北大阪ネオポリス） 竣工
昭和 63 (1988).	まちづくり	新光風台 竣工
平成 2 (1990). 3. 9	路線バス	阪急バス豊能営業所 開設
平成 13 (2001). 5.	町営交通	豊能町東西巡回バス・東地区巡回バス 運行開始
平成 17 (2005). 5.	町営交通	豊能町西地区巡回バス 運行開始
平成 19 (2007). 5. 30	道路	箕面有料道路（箕面グリーンロード） 開通
平成 19 (2007). 9. 29	まちづくり	「水と緑の健康都市（箕面森町）」街開き式典
平成 23 (2011). 7. 1	バス	豊能町東西バス 運行開始（約 1 年間の社会実験）
	バス	豊能町東地区デマンドタクシー 運行開始
平成 26 (2014). 4.	公共交通	「豊能町地域公共交通基本構想」策定
平成 27 (2015). 4. 1	町営交通	豊能町東西リレー便の運行開始
平成 28 (2016). 6. 6	路線バス	阪急バスのダイヤ改正で町東部から千里中央方面への路線を 大阪府道 4 号・43 号経由から彩都西駅経由へ変更
平成 29 (2017). 12. 10	道路	新名神高速道路 高槻 JCT・IC～川西 IC 間 開業 （翌年 3 月に川西 IC～神戸 JCT 間開業）
令和 4 (2022). 7. 1	バス	地域公共交通再編 ✓阪急バス豊能西線を再編し光風台～千里中央駅間を接続（実証実験） ✓豊能町東西リレー便の廃止 ✓豊能町東地区デマンドタクシーの西地区延伸
令和 4 (2022). 12. 17	能勢電鉄	運行形態の大幅な見直しを実施 ✓山下～妙見口を折り返し運行とし、川西能勢口駅への直通運行を大幅削減 ✓終電時刻を 30 分程度繰り上げ
令和 5 (2023). 2. 1	町営交通	町西部で AI オンデマンド交通実証実験の実施（～2 月末日）
令和 6 (2024). 3.	公共交通	「豊能町地域公共交通計画」策定
< 今 後 >		
令和 6 (2024). 春	鉄道	北大阪急行電鉄南北線延伸線開業（千里中央～箕面萱野駅間）
令和 9 (2027). 年度	道路	新名神高速道路八幡京田辺 JCT・IC～高槻 JCT・IC 間開通

2.1.2 地域公共交通の概況

(1) 鉄道(能勢電鉄)

町内唯一の鉄道である能勢電鉄妙見線は、町の西部を運行しています。町内には3駅があります。

線内の列車は全て各駅停車で、概ね全列車が山下駅～妙見口駅間を運行しています。運行頻度は、早朝・夜間を除き10分間隔で運行しています。

令和4(2022)年12月17日のダイヤ改正以前は、約半数の列車が妙見口～川西能勢口駅間を運行していました

が、山下駅以北の利用者数は、妙見線の4駅をあわせても日生線日生中央駅1駅の約6割に留まること等を踏まえ、川西能勢口駅からの直通先を妙見口駅から日生中央駅にシフトしたものです。なお、本ダイヤ改正では、コロナ禍による利用者減少等を踏まえ、下りの終電が23分の繰り上げとなっています。

また、能勢電鉄では、妙見口駅北側の能勢町内に「鋼索線(妙見の森ケーブル)」と「索道線(妙見の森リフト)」を運行しており、妙見線と連携して妙見山への観光ルートとしてもその機能を発揮しています。



写真 能勢電鉄(妙見口駅)

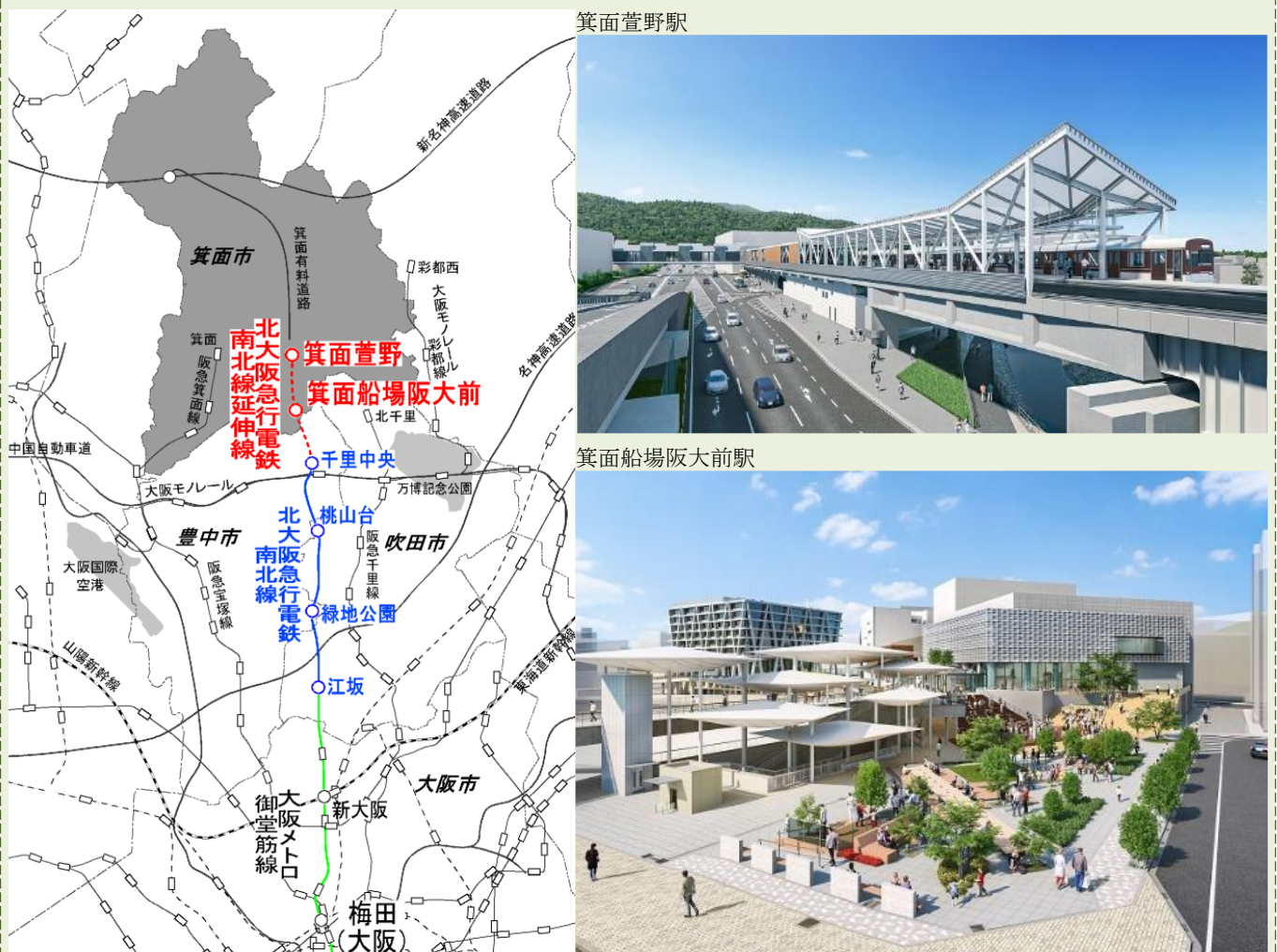
表 能勢電鉄の路線概要(鉄道線、鋼索線)

項目		鉄道線		鋼索線
		妙見線	日生線	(妙見の森ケーブル)
概要	営業キロ	12.2km	2.6km	0.6km
	区間	川西能勢口～妙見口	山下～日生中央	黒川～ケーブル山上
	駅数	14 駅	1 駅	2 駅
	開業日	大正 2(1913)年 4 月 13 日 (大正 12(1923)年 11 月 3 日全通)	昭和 53(1978)年 12 月 12 日	昭和 35(1960)年 4 月 22 日
施設	軌間	1,435mm(標準軌)		
	枕木	コンクリート枕木 22.4km	木枕木 5.8km	その他 0.1km
	レール重量	50kg 以上 60kg 未満 27.7km	30kg 以上 40kg 未満 0.7km	
	車両数	旅客車 60 両		鋼索客車 2 両(定員 50 人/両)
	構造物等	トンネル 15 箇所(計 2,642m)	橋梁 60 箇所(計 2,588m)	踏切道 22 箇所
	電路	直流 1500V		直交 200V 以下
	その他			勾配: 最急 23 度、平均 20 度 高低差: 223m
運行	初終電(平日)	妙見口駅 5:10 始発～0:20 終着	日生中央駅 5:12 始発～0:30 終着	
	便数	平休日とも日中は概ね 10 分間隔 (川西能勢口～山下間の 平日 7 時台は 2～8 分間隔)	平休日とも日中は概ね 10 分間隔	平日 概ね 10～17 時 4～10 月休日 概ね 9～18 時 11～3 月休日 概ね 9～17 時 (冬季運休)
	普通所要時間	川西能勢口～妙見口 約 25 分 山下～妙見口 約 8 分	川西能勢口～日生中央 約 20 分 山下～日生中央 約 3 分	5 分
	大人普通運賃	川西能勢口～妙見口 330 円 山下～妙見口 190 円	川西能勢口～日生中央 320 円 山下～日生中央 190 円	400 円
	列車走行キロ	1,004 千 km	200 千 km	8 千 km
	有人駅	川西能勢口、平野、山下	なし	黒川、ケーブル山上
		資料: 鉄道統計年報(令和元(2019)年度版 国土交通省)、事業者 HP		

参考 北大阪急行電鉄延伸

北大阪急行電鉄南北線は、江坂駅～千里中央駅間を結ぶ 5.9km の鉄道路線で、Osaka Metro 御堂筋線と相互直通することで、梅田やなんば、天王寺、新大阪等と連絡しています。豊能町を発着する路線バスは、この千里中央駅を発着する系統も多くみられます。

この路線は、令和 5(2023)年度末に千里中央駅～箕面仙波阪大前駅～箕面萱野駅の 2.5km を延伸すべく工事が進められています。この鉄道延伸にあわせ、現在千里中央駅を主要なターミナルとしている路線バスの拠点が箕面萱野駅に移ることが想定されることから、豊能町の路線バスネットワーク検討の際は、考慮が必要です。



資料：プレスリリース（令和 4(2022)年 8 月 25 日 箕面市・北大阪急行電鉄）

図 北大阪急行電鉄延伸の概要

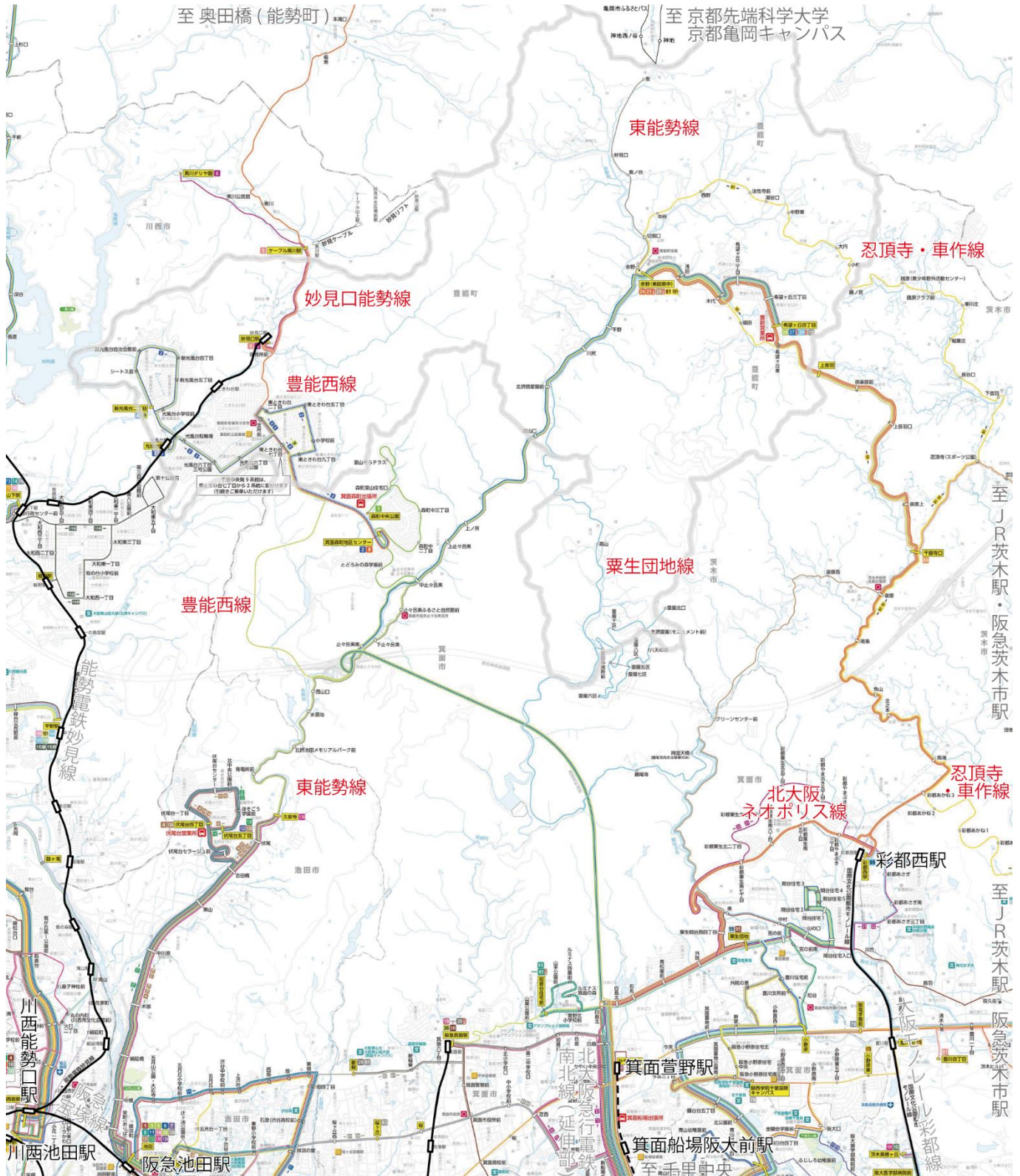
(2)路線バス(阪急バス)

町内では、阪急バス1事業者のみが乗り入れており、主に町東部と池田駅、千里中央駅や彩都西駅・茨木駅方面、町西部と池田駅や千里中央駅方面を結んでいます。

運行にかかる拠点は、豊能営業所(希望ヶ丘5丁目)と豊能営業所箕面森町出張所(箕面市森町北1丁目)です。



写真 阪急バス(支所前停留所)



資料：阪急バス HP (令和4(2022)年10月1日時点) に豊能町関係路線名や鉄道等を加算

図 阪急バス路線図

参考 その他のバス

豊能町に隣接する亀岡市では、コミュニティバス「ふるさとバス」を運行しています。町東部の牧地区北側の亀岡市西別院町では、町境から数十 m の位置からフリー乗降により利用できます。1 日あたり 12 本を運行しており、このバスが接続する京都京阪交通へ京都先端科学大学停留所で乗り継ぐことにより、40～50 分程度で JR 亀岡駅へ移動できます。



出典：亀岡市 HP

写真 亀岡市ふるさとバス

(3)一般タクシー（京都タクシー）

町内では、京都タクシーのみが営業所を配置しています。

なお、豊能町を含む豊能郡営業区域では、タクシー業務適正化特別措置法に基づく特定・準特定区域いずれの指定も受けていません。

京都タクシーときわ台営業所



町西部を運行する京都タクシー



写真 京都タクシー

(4) 豊能町デマンドタクシー

令和 4(2022)年 7 月 1 日に東西リレー便の廃止とあわせて再編し、東地区、西地区、東西間の 3 系統で運行しています。

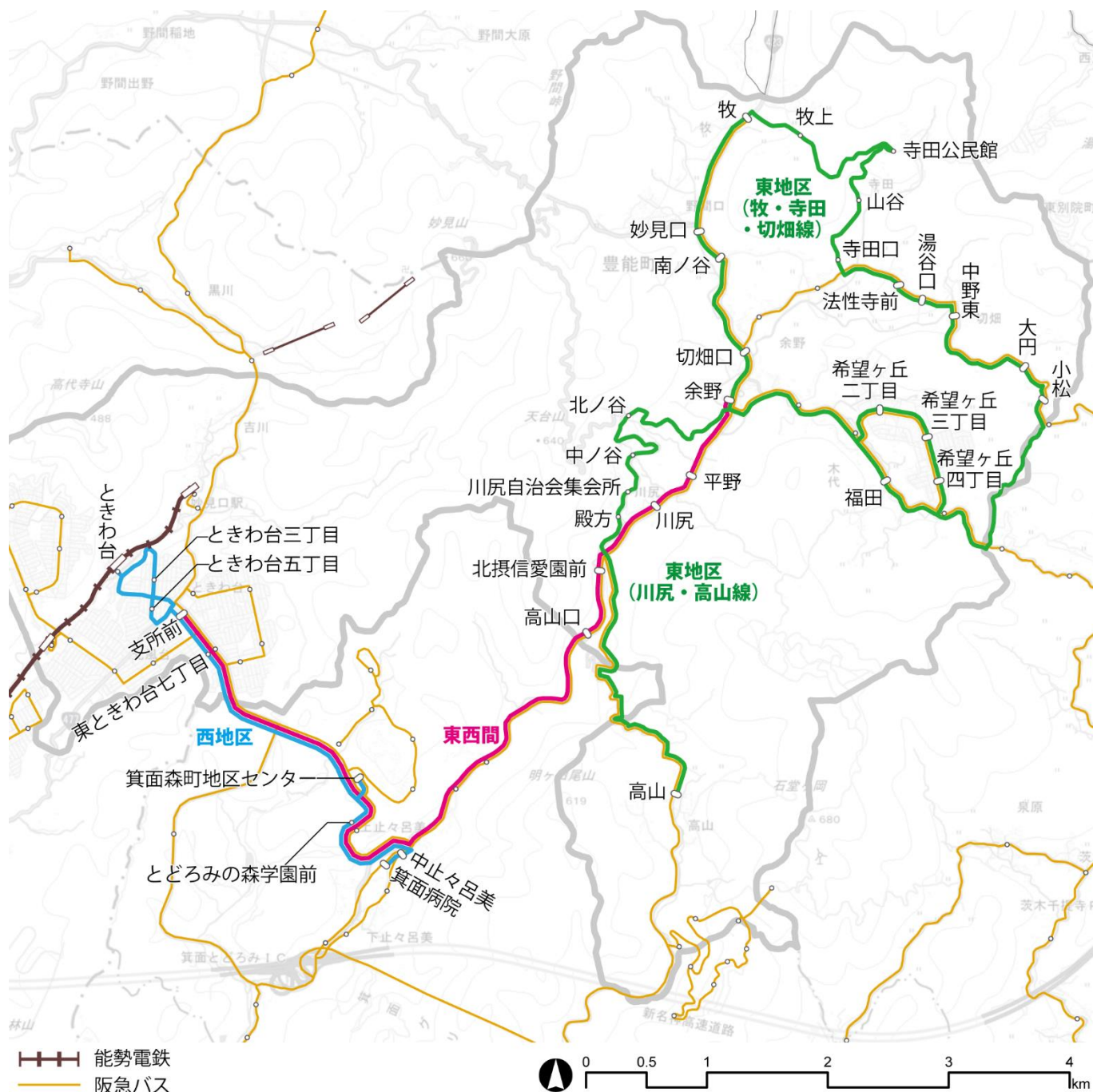


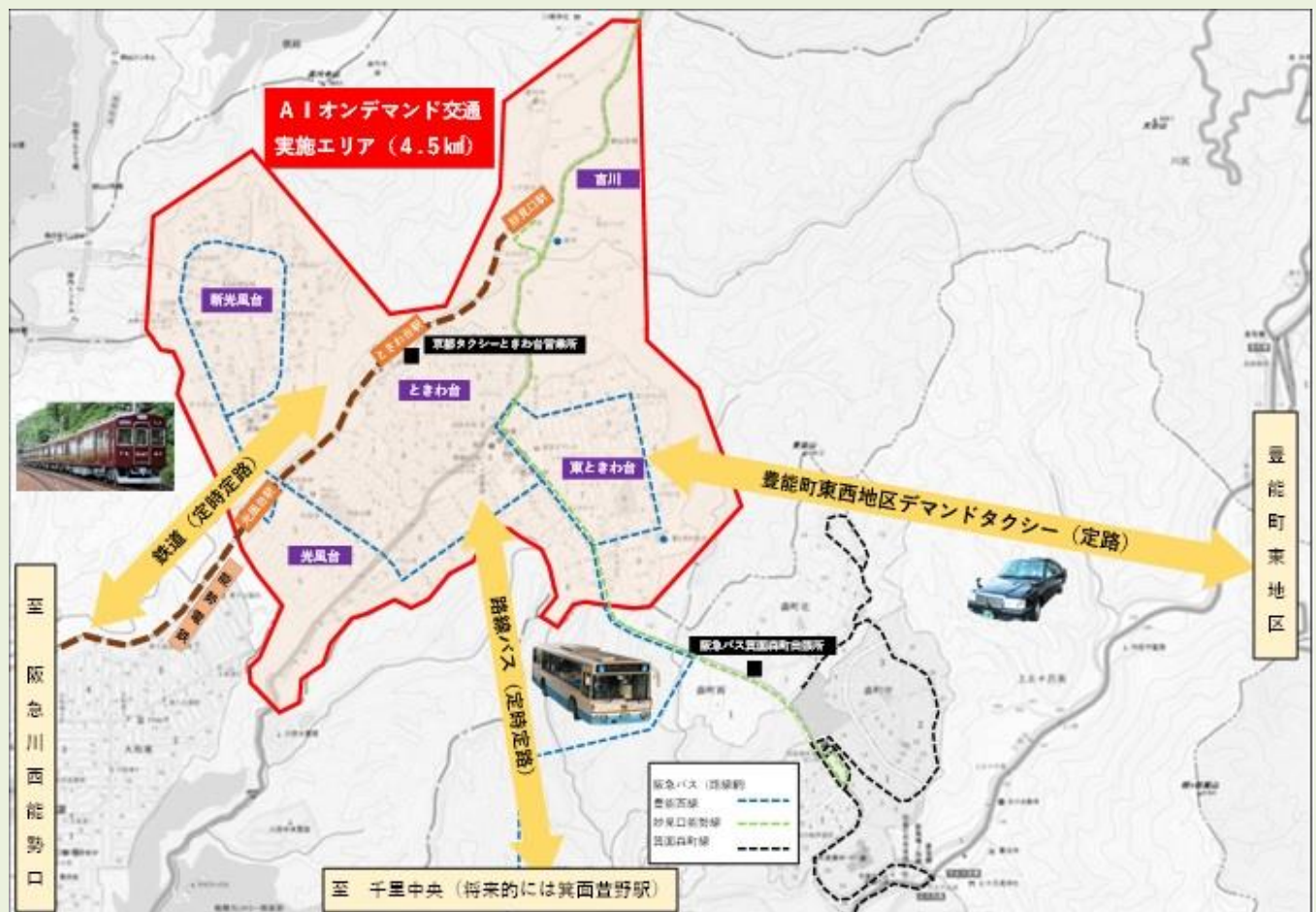
図 豊能町デマンドタクシー 路線図

参考 AI オンデマンド交通

地域公共交通の課題解決にむけた社会実験として、令和5(2023)年2月に運行しました。

表 AI オンデマンド交通 概要

項目	内容
狙い	・生活圏の移動の充実（路線バスよりきめ細やかな乗降ポイント設定と、運行頻度向上により、買い物・通院・公共施設への移動が充実） ・能勢電鉄、阪急バス豊能西線への接続利便性を向上し、豊能町域から川西市方面、千里中央方面への外出促進 ・新たな交通モードを取り入れることにより、高齢者の移動課題の解消を図るとともに、子育て世帯の利用増進を図るなどし、人流増加に伴う地域の活性化
実施地区	大阪府豊能町西地区（約4.5 km ² ：ときわ台・東ときわ台・光風台・新光風台および吉川地区）
実施概要	・配置車両：ワンボックス車(7～8人乗)×3両 ・利用方法：ダウンロードしたアプリ操作または電話で予約し、指定の場所(約150ヵ所)で乗降 ・運賃：無料（※実証実験期間中に限る）
実施期間	令和5年2月1日(水)～28日(火) 9時～17時



(5)その他の輸送資源

①外出支援事業「おでかけくん」

豊能町では、一般の交通機関や自家用自動車での外出が困難な高齢者や障害者の方に対し、閉じこもりを予防し、高齢者等の生活圏拡大を目的に、自宅から町内への外出を支援するための送迎サービスを行っています。公共施設だけでなく、通院、買い物、散髪、知人宅、駅・停留所等へのお出かけにご利用できます。

送迎は、専用車両「おでかけくん」のほか、提携のタクシー会社でも利用できます。



表 外出支援事業「おでかけくん」概要

項目	内容
利用対象者	豊能町にお住まいで、一般の交通機関や自家用車での外出が困難な方の内、次に該当する方 ・介護保険法に規定する要支援または要介護の認定を受けている方 ・身体障害者手帳を有する重度の視覚障害者・脳性麻痺者等全身性障害者、療育手帳を有する重度の知的障害者または精神障害者保健福祉手帳の1級の交付を受けている方（児） ※ご利用には事前の会員登録が必要
利用地域	豊能町内
運行日時	午前8時から午後6時まで（日、祝日及び12月31日から翌1月3日までを除く）
利用回数	登録月からひと月あたり4枚を限度に利用券を発行
利用者負担	✓年会費 1,000 円/年（会員登録した月から、その年度末まで） ※年会費は、途中で退会された場合でも返金不可 ✓利用者負担金 200 円/回（事前に利用券をご購入いただきます）
その他	・利用券は、専用車両のご使用のほか、町が委託するタクシー会社で乗車賃の一部として利用可（1枚につき500円分 1乗車につき最大2枚）（京都タクシー・阪急タクシー・日の丸ハイヤー・つばめ介護タクシー・ゆーとタクシー・ときわ介護タクシー・ニコニコ太陽介護タクシー・ももちゃん介護タクシー・祥雲館・さわやか豊能訪問看護ステーション・和らぎ）。 ・有料道路通行料、駐車場料金等が必要なときは、利用者負担。 ・デイサービスやショートステイ等の送迎には利用不可。 ・運行車両は2台で、予約長重複時は利用不可。
担当課	豊能町健康増進課 保健福祉センター

②送迎バス

豊能町では、利用者を対象とした送迎バスを運行する施設が見られます。このうち、路線定期運行（予約なしに決まった経路を運行）するものは、次のとおりです。

表 送迎バス 運行状況

種別	施設名称	施設所在地	概要	町内運行地域
自動車学校	太陽猪名川 自動車学校	兵庫県川辺郡猪名川町 紫合字釘貫 733	・定期便、予約便を運行	・定期便:町西部(吉川含む) ・予約便:町西部(吉川除く)
	京都湯の花 自動車学校	京都府亀岡市 宮前町猪倉椿原 17	・定期便を運行	町西部(吉川含む)
その他	豊能町立スポーツ センターシートス	大阪府豊能郡豊能町 新光風台 3 丁目 1-10	・曜日別に 3 方面へ運行 (午後のみ 5 往復)	ときわ台、希望ヶ丘



写真 町西部を運行する送迎バスの事例

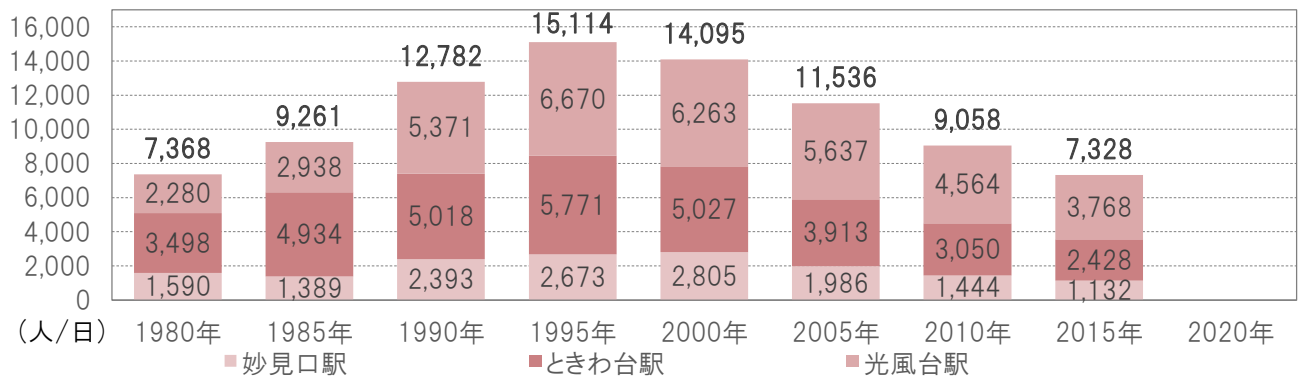
2.1.3 地域公共交通の利用状況

(1) 利用者数の推移

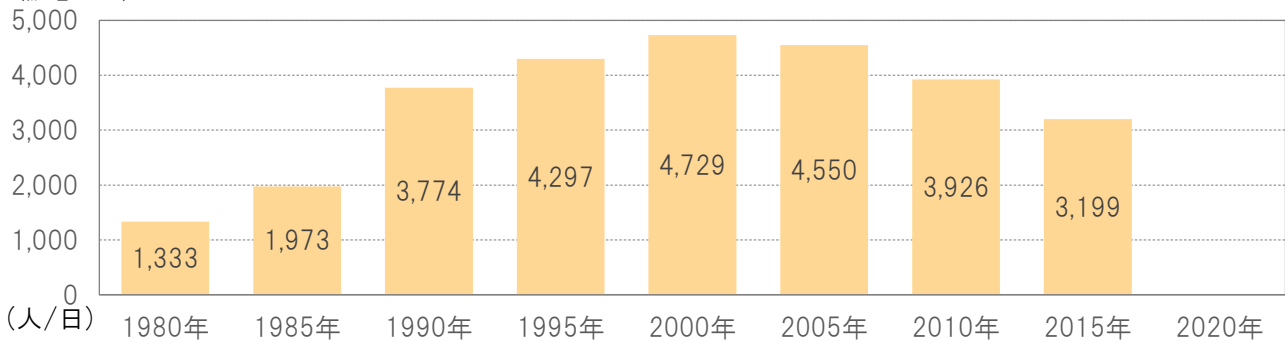
能勢電鉄、阪急バスの利用者数推移をみると、人口の減少と時期を同じくして減少に転じています。その減少幅は、人口に比して能勢電鉄、阪急バスのほうが急激であり、その背景には、高齢化による定期利用（通勤・通学）の減少が推察されます。また、コロナ禍による利用者数減が交通事業者より報告されています。

一方で、自動車保有台数は平成12(2000)年度以降概ね1.1万台で推移しており、人口あたり台数は、一貫して増加していることから、自家用車中心の生活が浸透してきていることが窺えます。

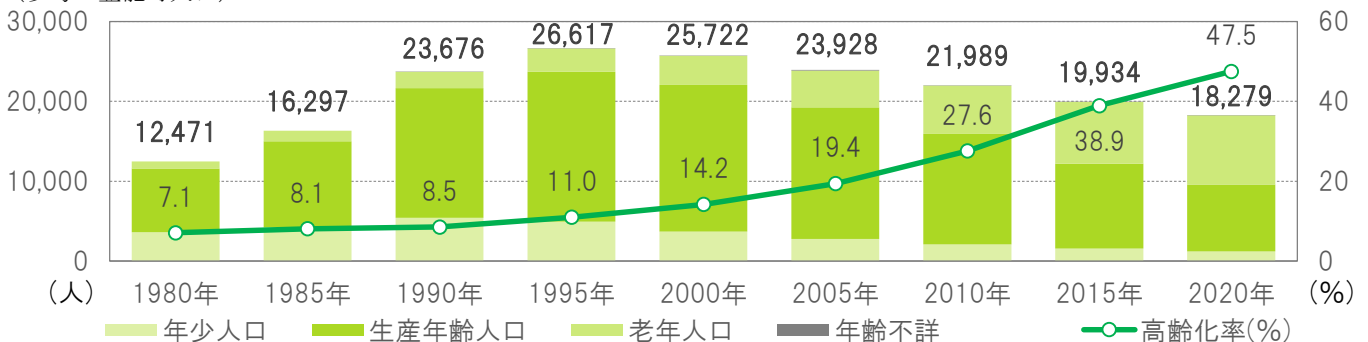
(能勢電鉄)



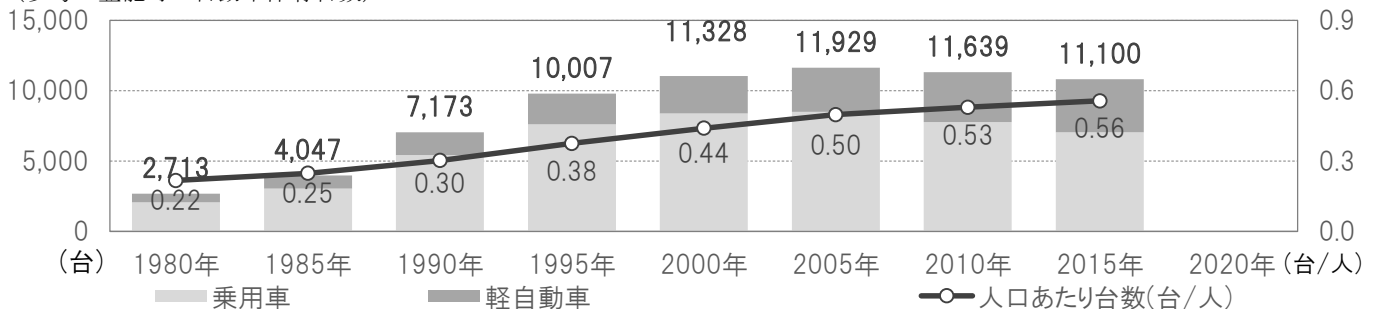
(阪急バス)



(参考 豊能町人口)



(参考 豊能町の自動車保有台数)



資料：能勢電鉄、阪急バス、軽自動車は豊能町統計書、人口は国勢調査、乗用車と能勢電鉄(1980年)は大阪府統計年鑑
 図 地域公共交通利用者数等の推移

(2) 能勢電鉄

能勢電鉄の各駅利用状況をみると、山下駅以北の乗降人員計は、日生中央駅 1.1 万人/日に対し、妙見口～光風台の 3 駅で 6,541 人/日となり、日生中央駅の 61.6%に留まります。

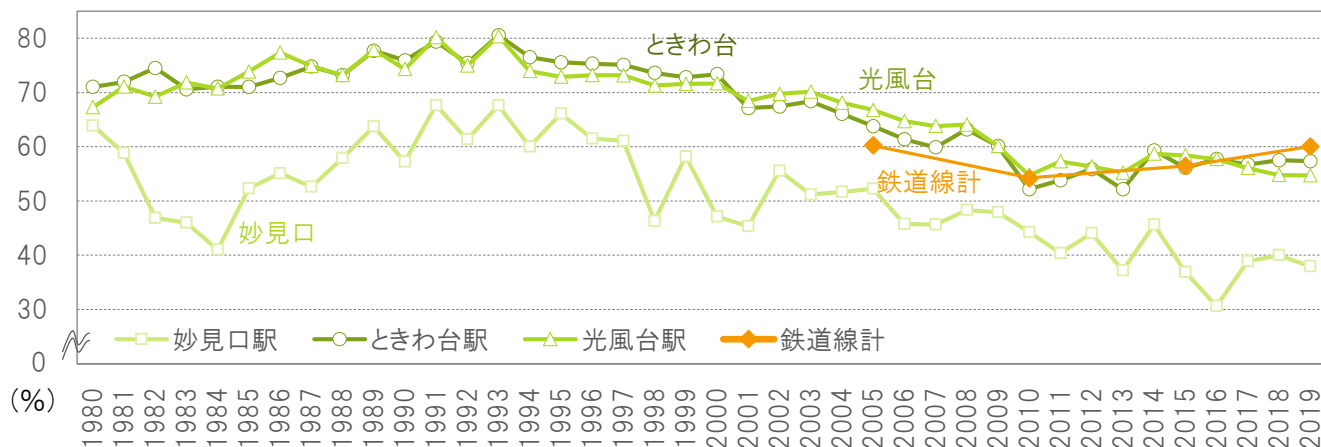
このほか、定期率をみると、町内のときわ台駅、光風台駅では能勢電鉄の他駅と比較して高く、通勤・通学等での利用が多い傾向がわかります。一方で、妙見口駅は能勢電鉄の各駅中定期率が最も低く、妙見の森ケーブル等をはじめとする観光利用の多さが窺えます。

町内 3 駅の定期率推移をみると、平成 5(1993)年度頃を境に減少傾向に転じており、これは豊能町の年少人口（0～14 歳）と生産年齢人口（15～64 歳）の和が減少に転じたころと概ね一致します。このことから、沿線のニーズ変化（通勤・通学需要の減少）とあいまって、利用者数が減少してきたことが推察されます。

表 各駅の 1 日乗降人員（令和元(2019)年度）

駅名	所在	定期(人/日)	定期外(人/日)	計(人/日)	定期率(%)
妙見口	豊能町	333	544	877	38.0
ときわ台		1264	941	2205	57.3
光風台		1893	1566	3459	54.7
日生中央	猪名川町	—	—	10623	—
山下	川西市	3207	4552	7759	41.3
畦野		3874	5582	9456	41.0
一の鳥居		383	572	955	40.1
笹部		44	62	106	41.5
平野		3377	4841	8218	41.1
多田		3557	5092	8649	41.1
鼓滝		2680	3978	6658	40.3
鶯の森		484	682	1166	41.5
滝山		978	1429	2407	40.6
絹延橋		1043	1547	2590	40.3
川西能勢口		22964	32373	55337	41.5

資料：豊能町分は大阪府統計年鑑、川西市分は川西市統計書、猪名川町分は国土数値情報



資料：各駅分は大阪府統計年鑑、鉄道線計(妙見線、日生線の計)は鉄道統計年報

図 町内 3 駅の定期率推移

(3)阪急バス

阪急バスの利用者数をみると、豊能町を発着する主要3路線の計は、利用者数の多い東能勢線の利用減少の影響を大きく受け、この30年で減少傾向にあります。特に令和2(2020)年度は、コロナ禍の影響を大きく受け、前年比20.9%の減少となっています。

一方で、路線別にみると、北大阪ネオポリス線は実車走行距離の増加に伴い利用者数が増加傾向にあり、平成4(1992)年度から令和元(2019)年度までの17年間で約2倍となっています。豊能西線は、実車走行距離が平成4(1992)年度から4割程度増加しているものの、利用者数は減少しており、伴って実車走行距離あたり輸送効率も低下しています。東能勢線では、実車走行距離の減少率以上に利用者数減少が進んでいます。

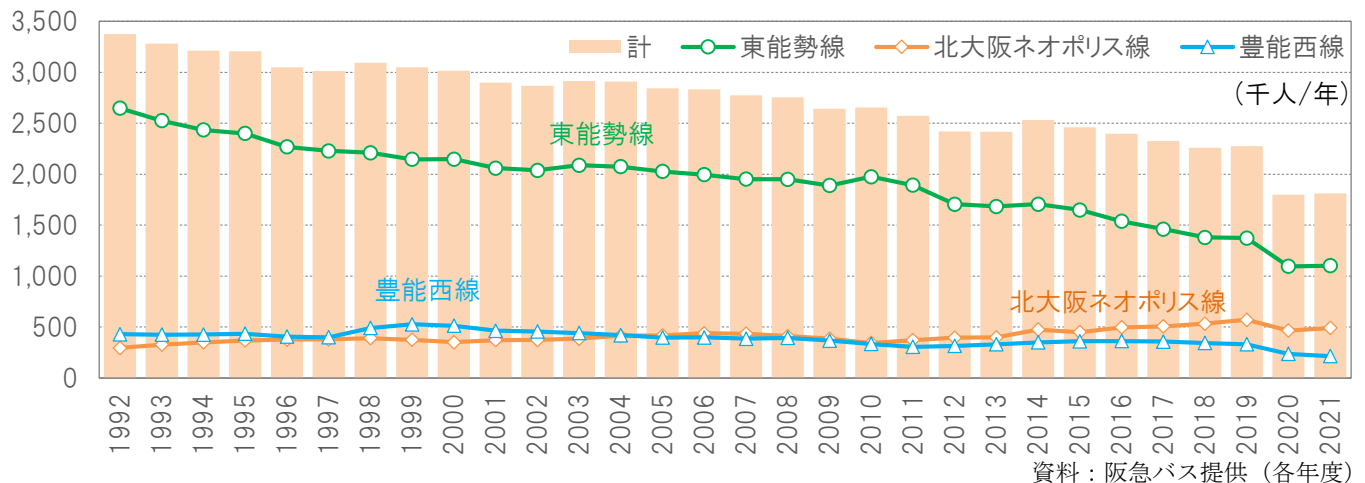


図 阪急バス輸送人員推移

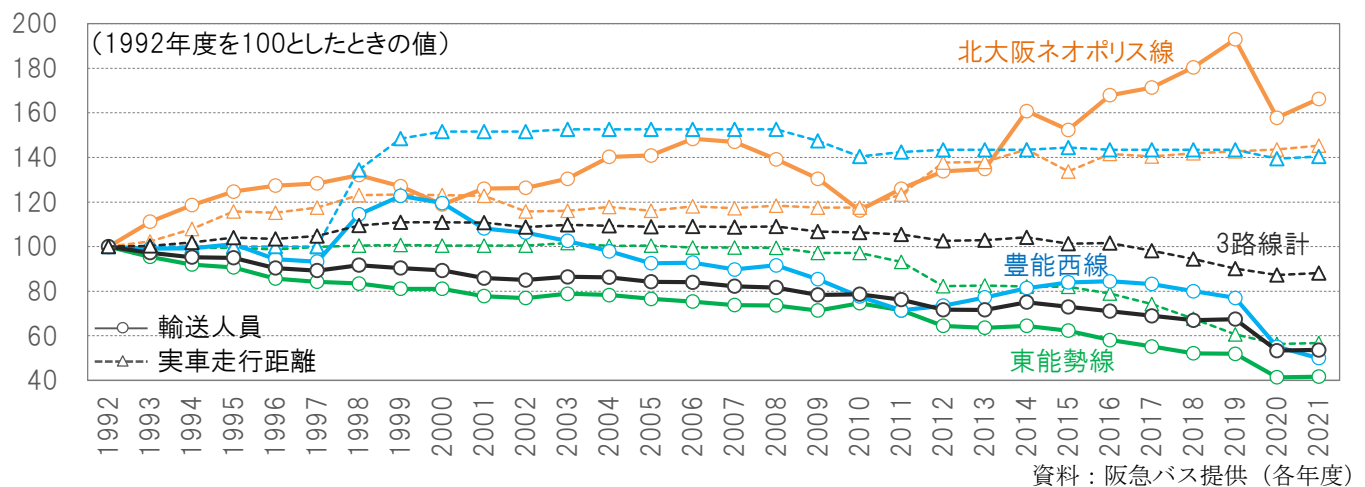


図 阪急バス輸送人員・実車走行距離の変化

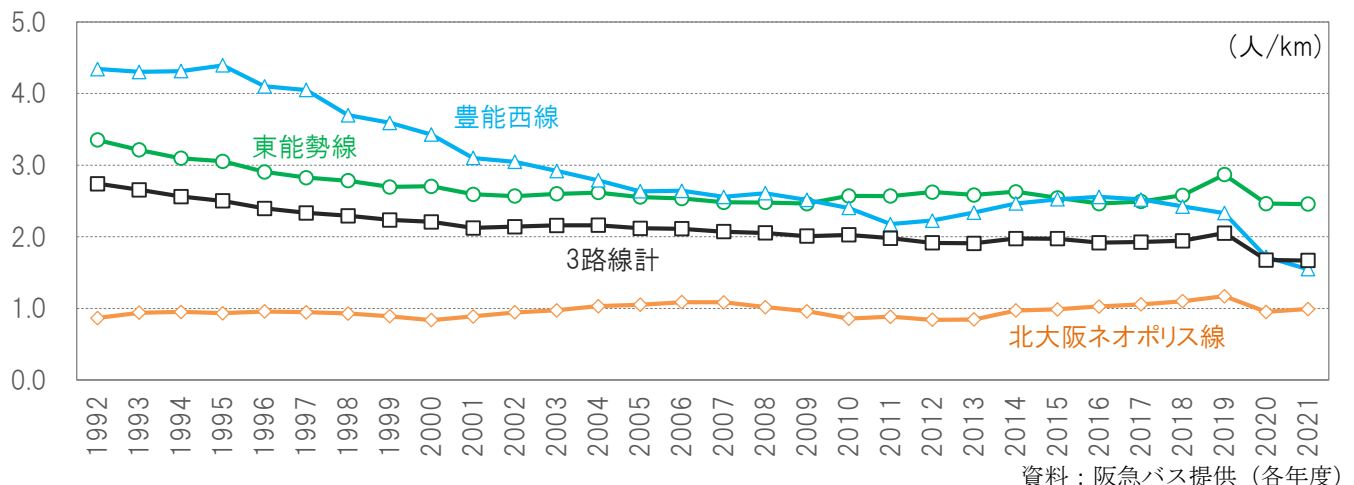
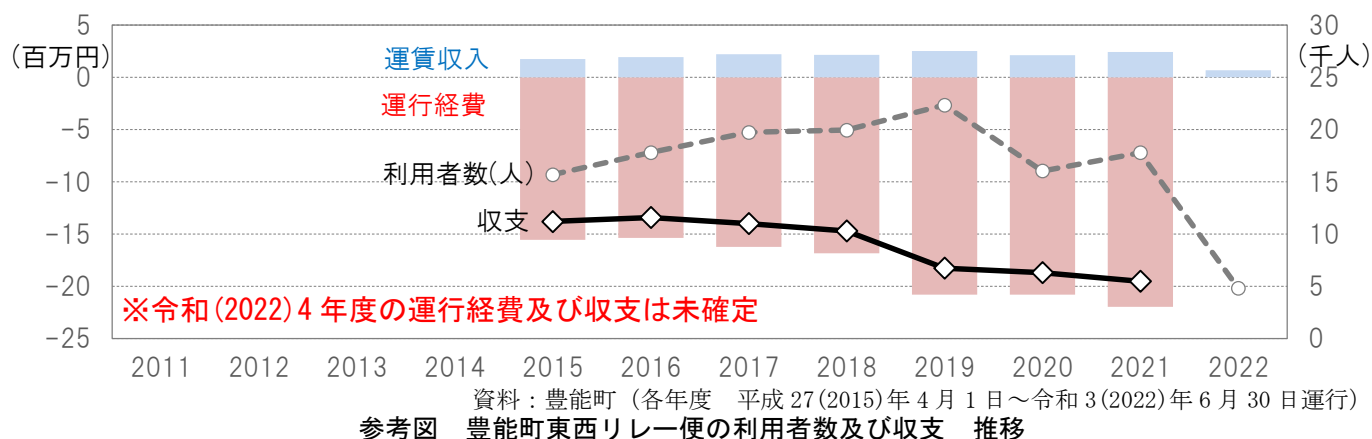
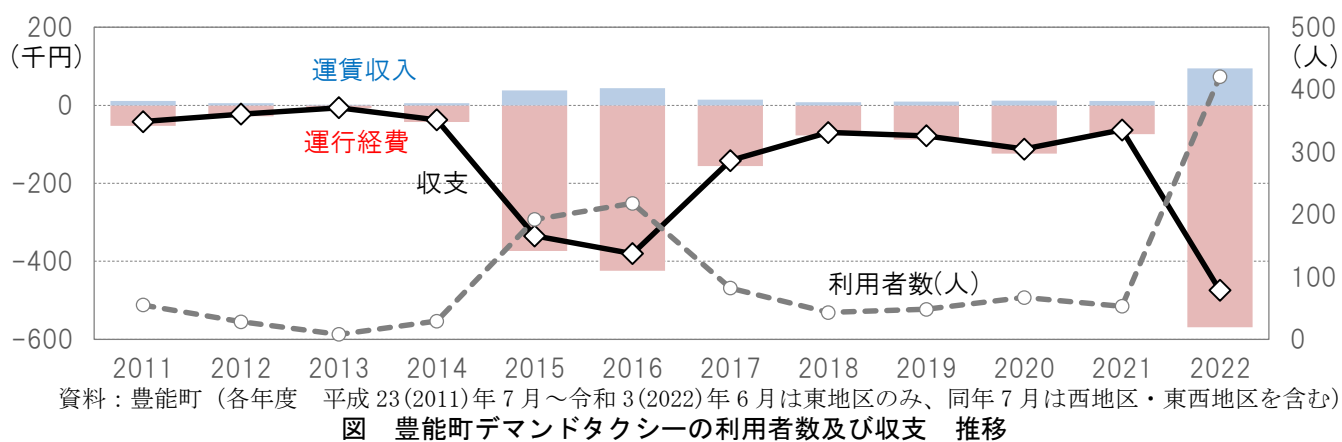


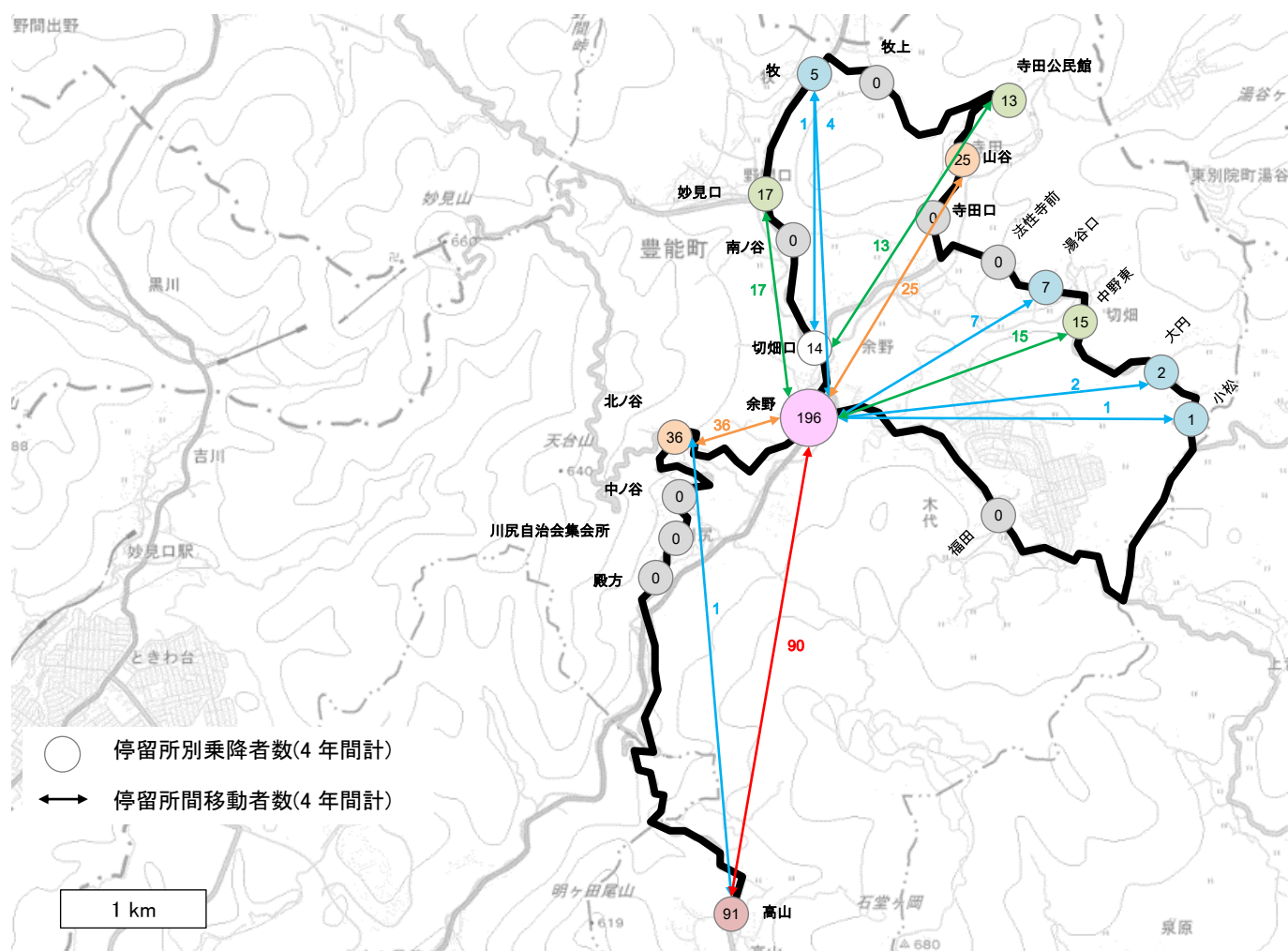
図 輸送効率（実車走行距離あたり輸送人員）

(4)町内交通：デマンドタクシー、東西リレー便

東地区デマンドタクシーは、平成 23(2011)年 7 月より運行を開始しています。利用者数は、運行開始から令和 4(2022)年 7 月の運行見直し前までの 11 年間で計 840 人にのびります。このうち、利用区間は、平成 30(2018)～令和 3(2021)年度の 4 年間をみると、利用者 211 人のうち、92.9%が余野停留所を発着するものとなっています。

利用者数の推移をみると、平成 27(2015)年度の東西リレー便運行開始にあわせ、利用者数の増加が見られたものの、その後は再び減少しています。なお、令和 4(2022)年 7 月 1 日より、「東西リレー便（路線定期運行）」の廃止と、デマンドタクシーにおける西地区、東西間の 2 路線の追加により、当該年度からの利用者数が大きく増加しています。





資料：豊能町（平成30(2018)～令和3(2021)年度分）

図 東地区デマンドタクシーの利用者数（4年間の計）

2.1.4 地域公共交通の収支状況

(1) 地域公共交通に対する豊能町の行財政支出状況

バス・乗合タクシー関連をみると、概ね2.4千万円前後で推移してきたところ、特に令和2(2020)年度以降は、コロナ禍の影響によるリレー便の収入(利用者)減少や、コロナ禍を受けた民間の交通事業者に対する緊急支援金により、3千万円超となっています。

鉄道関連をみると、各駅で主に次の支出をしています。

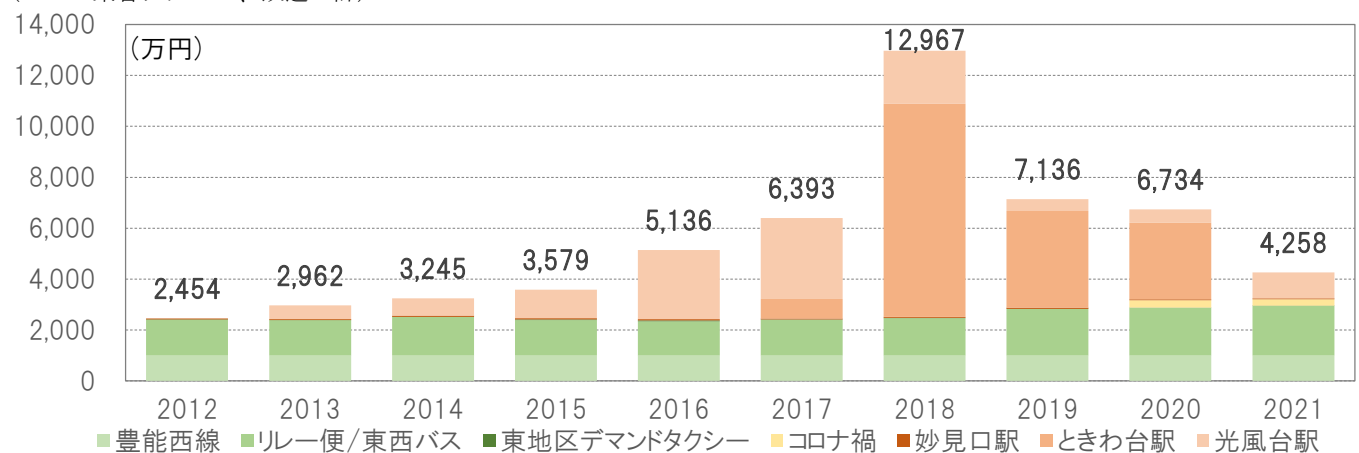
✓妙見口駅：トイレ維持管理に毎年約40万円を支出

✓ときわ台駅：バリアフリー化(平成29(2017)～30(2018)年度)や

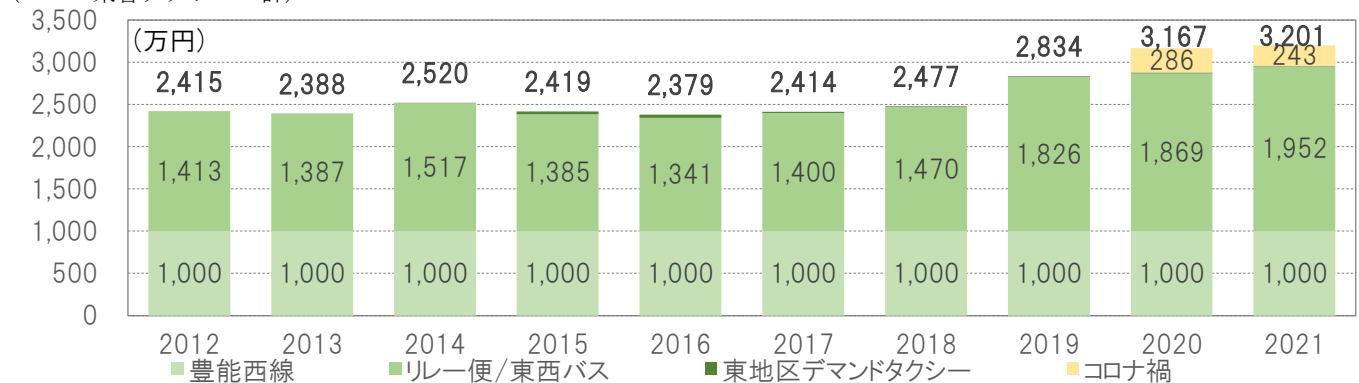
駅前道路整備(令和元(2019)～2(2020)年度)で局所的に支出額が増大

✓光風台駅：エスカレータの維持管理修繕・更新に一定の費用を負担

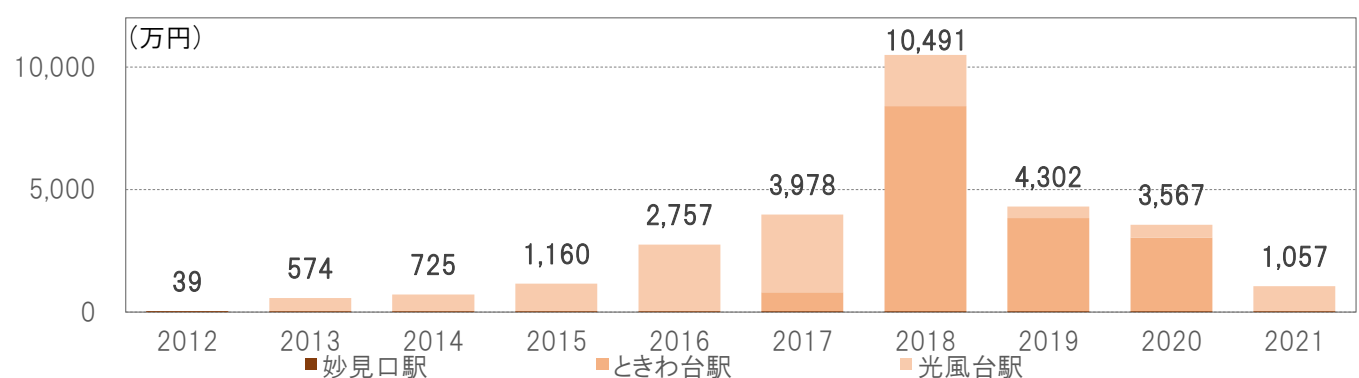
(バス・乗合タクシー、鉄道 計)



(バス・乗合タクシー 計)



(鉄道 計)



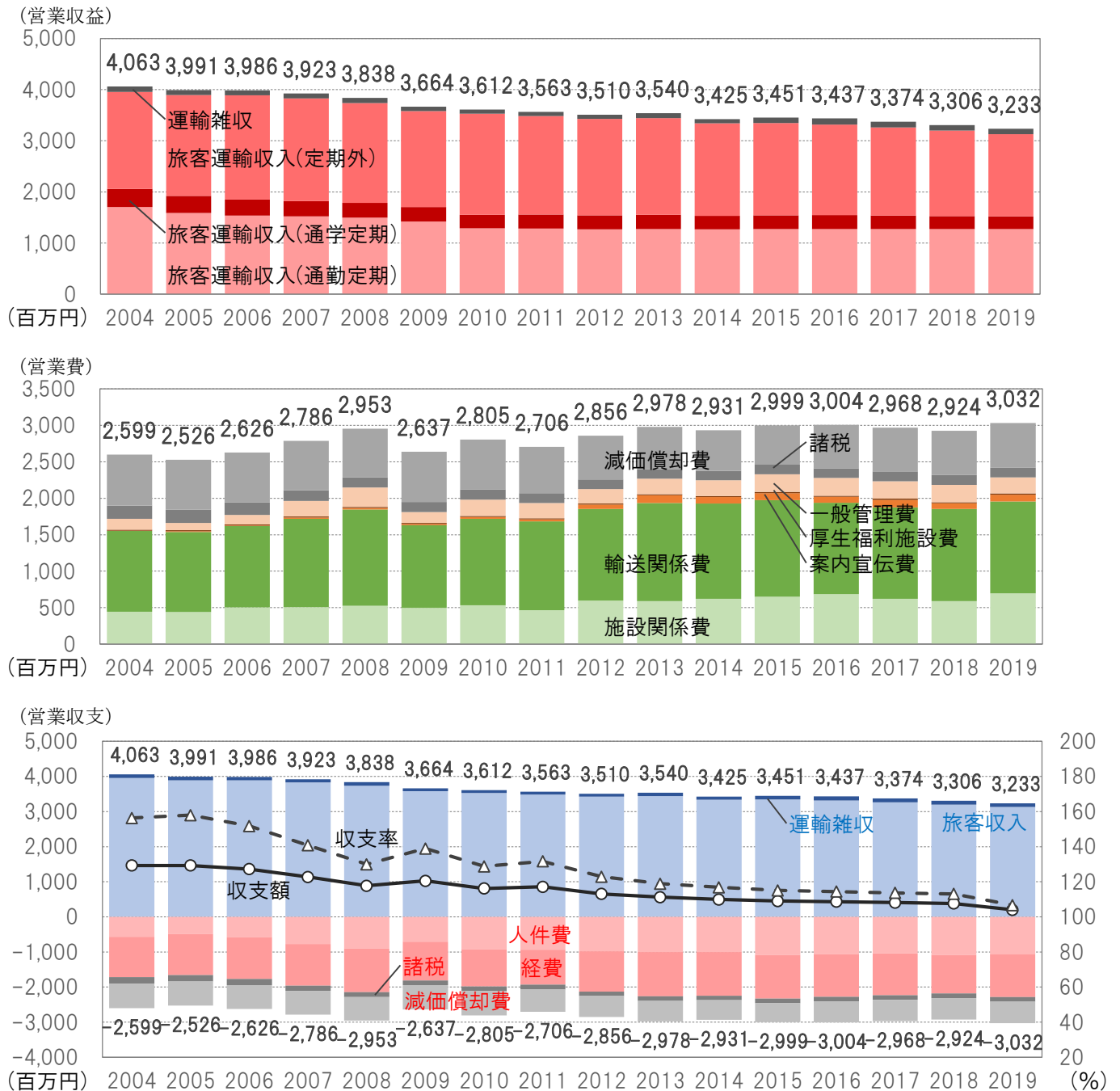
資料：町決算書

図 地域公共交通にかかる豊能町の行財政支出推移

(2) 能勢電鉄

能勢電鉄の収支をみると、営業収益では、旅客運輸収入が一貫して減少しているほか、営業費では、施設関係費及び輸送関係費を中心に増加傾向にあります。

営業収支をみると、鉄道事業単体で黒字を確保しているものの、旅客運輸収入の減少に伴い、黒字額は減少しています。なお、令和2(2020)年からのコロナ禍では、輸送人員が前年比約2割減少し、旅客運輸収入が減少したことから、鉄道事業で営業赤字となっています（事業者プレスより）。



資料：鉄道統計年報（各年度）

※営業費の施設関係費は「線路・電路・車両保存費、保守管理費」、輸送関係費は「運転費、運輸費、輸送管理費」の計

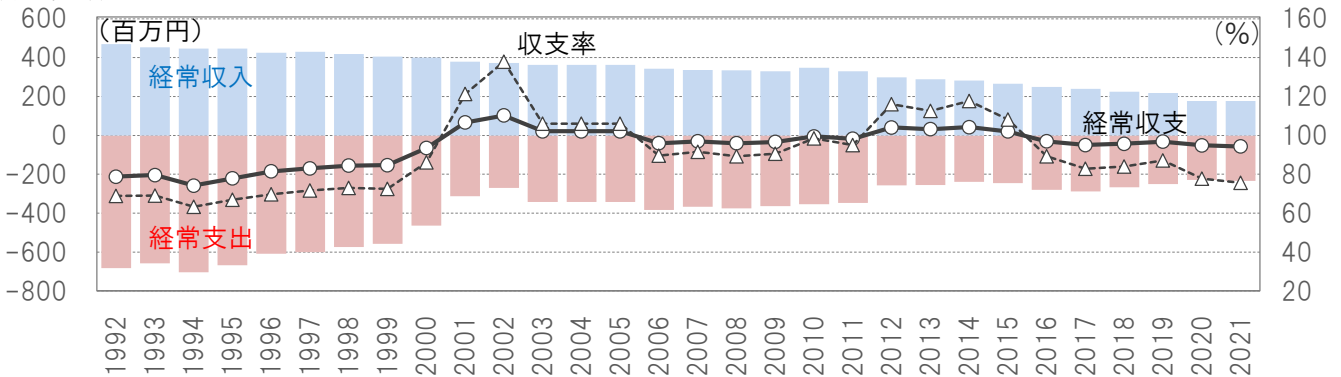
図 能勢電鉄（鉄道線のみ）の収支

(3) 阪急バス

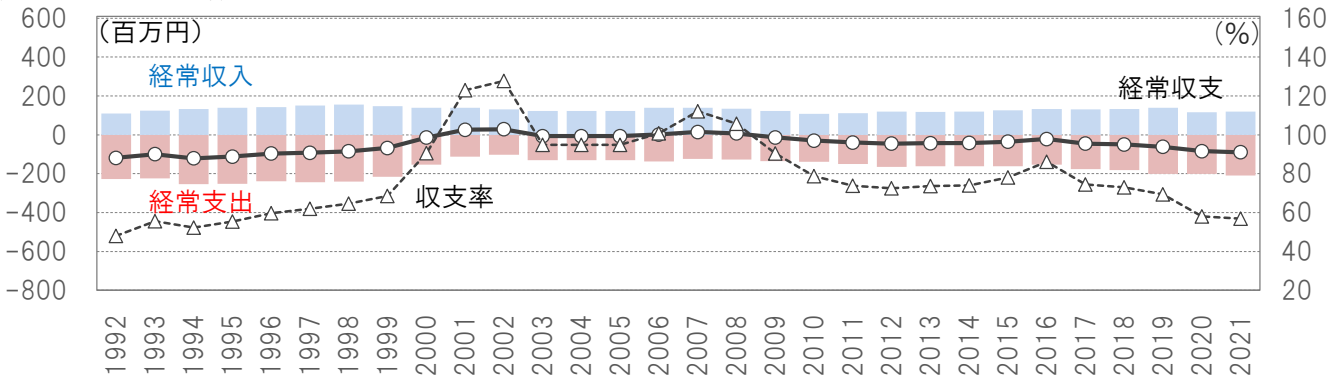
阪急バスの路線別収支をみると、東能勢線では経常収入の減少にあわせて経常支出を削減し、収支率を100%前後としています。北大阪ネオポリス線、豊能西線では、比較的事業規模が小さいものの、直近10年間で概ね経常赤字となっています。

3路線の計をみると、経常赤字額は平成初期（1990年代）と比較して縮小しているものの、直近5年間で赤字額が徐々に拡大しているほか、令和2（2020）年頃からのコロナ禍をうけ、赤字幅が拡大しています。

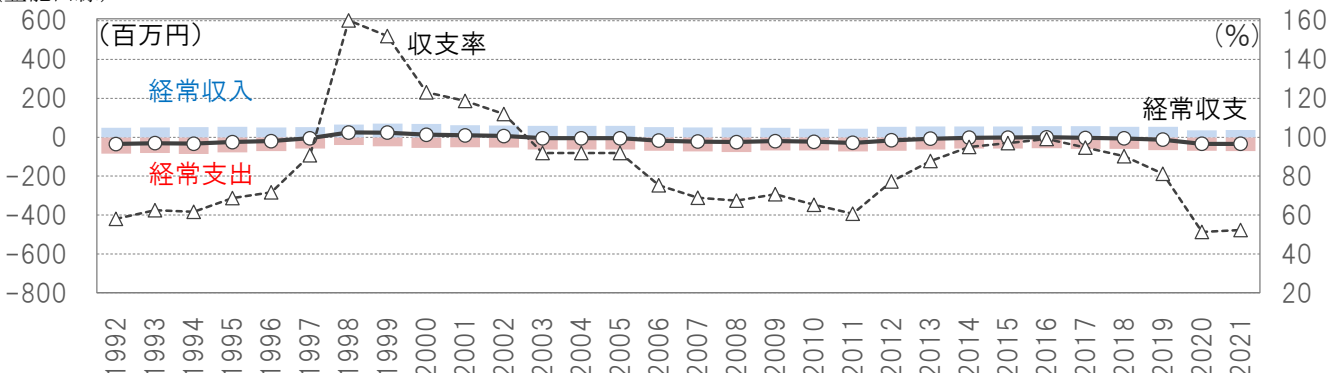
(東能勢線)



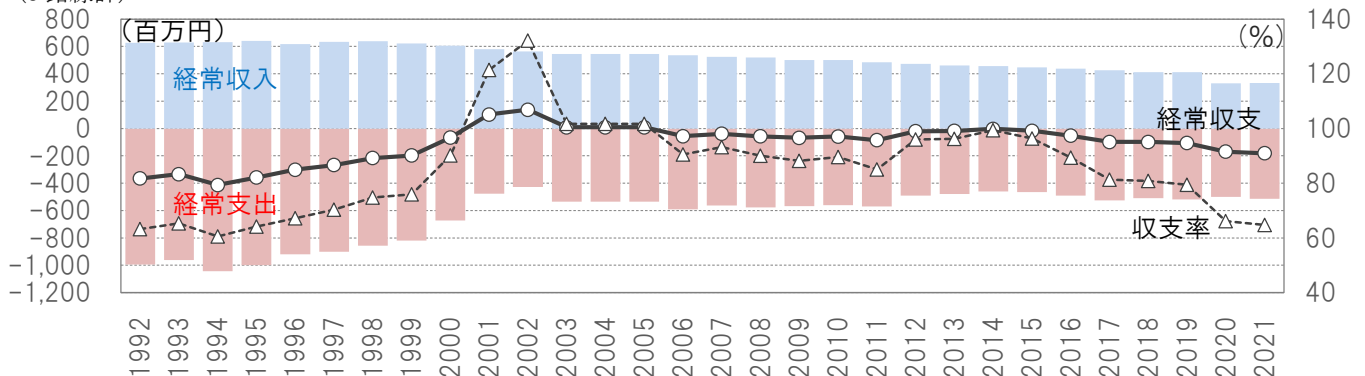
(北大阪ネオポリス線)



(豊能西線)



(3路線計)



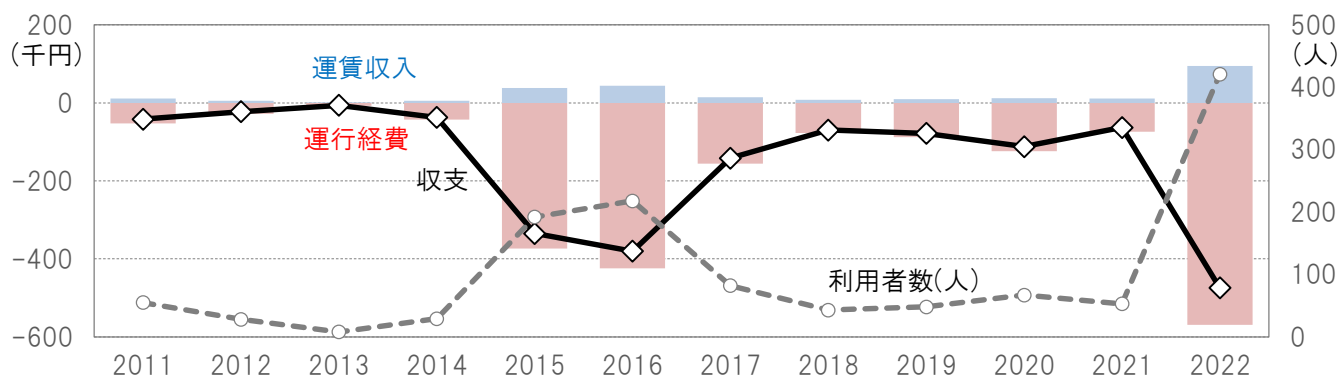
資料：阪急バス提供（各年度）

図 阪急バス収支推移

(4)町内交通：デマンドタクシー、東西リレー便

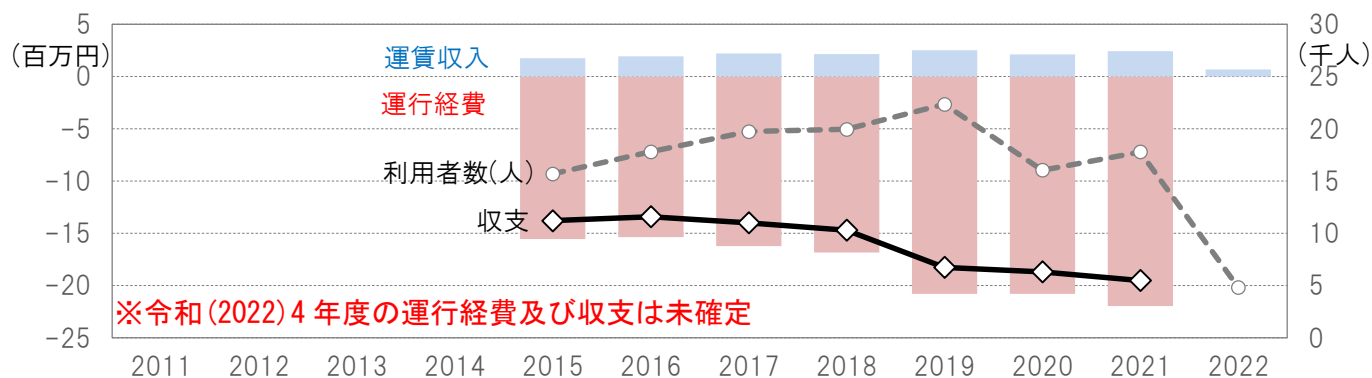
デマンドタクシーは、利用者が増加するほど赤字幅が大きくなる状況にあります。利用者1人あたり赤字額は、平成23(2011)年7月～令和4(2022)年6月末で1,560.8円/人（＝赤字額計1,311,040円÷利用者数計840人）となっています。

東西リレー便は、平成27(2015)年4月の運行開始以来利用者数が増加傾向にありましたが、令和2(2020)年2月頃からのコロナ禍をうけた利用者減少や、運行経費の増大等により、令和4(2022)年6月末をもって運休のうえ、西地区および東西間デマンドタクシーに置き換えとなりました。平成27(2015)年4月～令和4(2022)年3月末までの利用者1人あたり赤字額は、868.8円/人（＝赤字額計112,387,025円÷利用者数計129,366人）となっています。



資料：豊能町（各年度 平成23(2011)年7月～令和3(2022)年6月は東地区のみ、同年7月は西地区・東西地区を含む）

図 豊能町デマンドタクシーの利用者数及び収支 推移（再掲）



※令和(2022)4年度の運行経費及び収支は未確定

資料：豊能町（各年度 平成27(2015)年4月1日～令和3(2022)年6月30日運行）

参考図 豊能町東西リレー便の利用者数及び収支 推移（再掲）

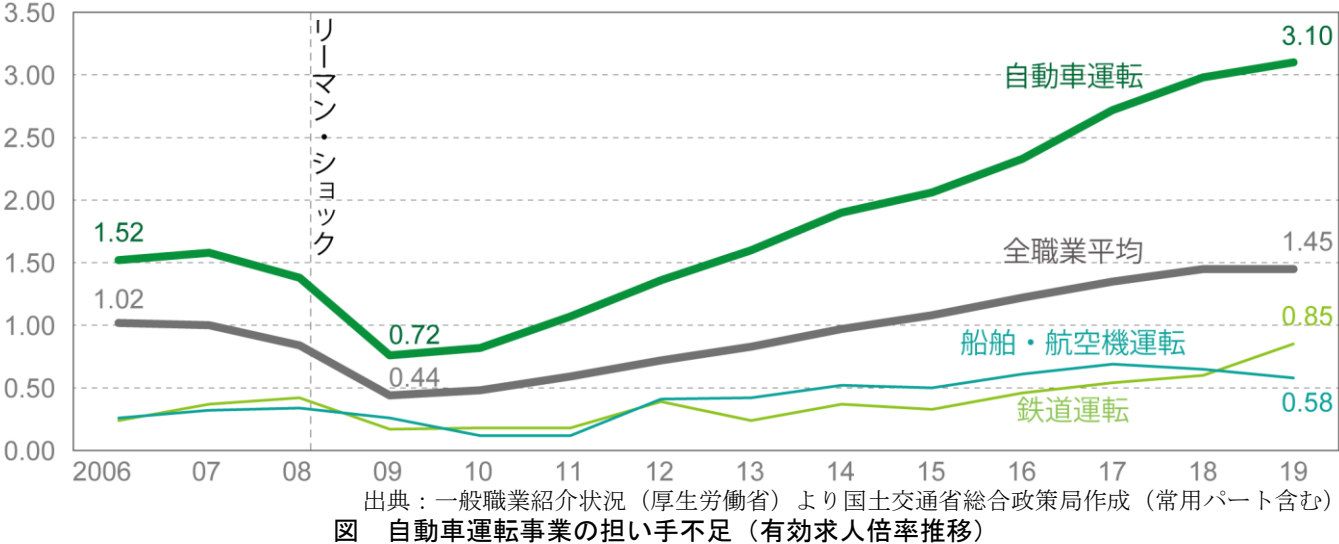
2.1.5 その他

(1)担い手不足

地域公共交通の乗務員や整備士等の担い手は全国的に不足しており、「自動車運転事業」の有効求人倍率は、全職業平均の1.45に対し、3.10にのぼります。

さらに、令和6(2025)年4月には働き方改革関連法改正により、自動車運転者の労働時間の上限規制が適用されることとなり、この状況が加速するものと想定されます。

なお、この状況に対し、阪急バスでは、令和元(2019)年4月より全運転手を正社員採用とすることによる労働環境改善をとおした安定的な担い手確保に取り組んでいます。



令和6年4月～適用

専業主婦の増えに伴い、地域公共交通の担い手不足が深刻化しています。

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前(年換算) 原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	改正前(月換算) 原則: 281時間 最大: 309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 281時間 最大: 294時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

※4週平均1週の拘束時間は基準参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

令和6年4月～適用

専業主婦の増えに伴い、地域公共交通の担い手不足が深刻化しています。

改善基準告示が改正されます！

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

日勤の1か月の拘束時間	日勤の1日の休息期間
改正前(月換算) 299時間	改正前 継続8時間
改正後 288時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間

※隔勤については基準を参照

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

出典：厚生労働省

図 地域公共交通乗務員にかかる改善基準告示改正（令和6(2025)年4月以降適用）

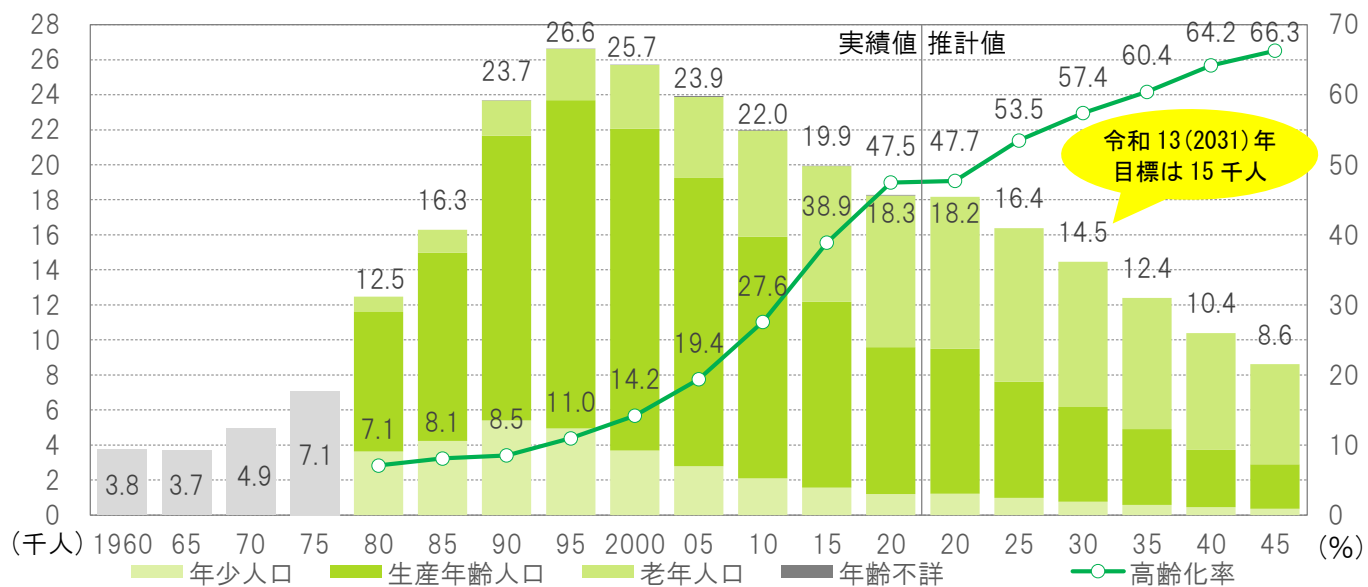
2.2 地域公共交通をとりまく環境

2.2.1 人口

豊能町の人口は、ときわ台、東ときわ台、光風台、新光風台、希望ヶ丘等の住宅開発に伴い、平成7(1995)年頃まで増加したのち、減少に転じています。このままいくと、本計画の期間である令和7(2025)年には約16.4千人と、昭和60(1985)年頃の人口規模まで減少が見込まれます。

一方で、年齢構成をみると、高齢化率は一貫して上昇しており、令和2(2020)年には約47.5%、令和7(2025)年には50%を超える推計です。

こうした状況をうけ、豊能町は、令和4(2022)年4月1日に全域で過疎地域指定を受けています。



資料：実績値は国勢調査、推計値は社人研（平成30(2018)年1月）
人口目標は豊能町総合まちづくり計画（令和4(2022)年3月）より

図 豊能町の人口推移

2.2.2 土地利用・施設等分布

(1)地勢

豊能町は、北摂山系の中にあり、多くを森林が占めます。特に町東部では標高が高く、路線バスは、猪名川・初谷川沿いを運行し町と池田駅方面を結ぶ系統を除き全て峠越えとなっています。町西部では、南西方向に向けて標高が低くなっており、建物用地が多く分布しています。

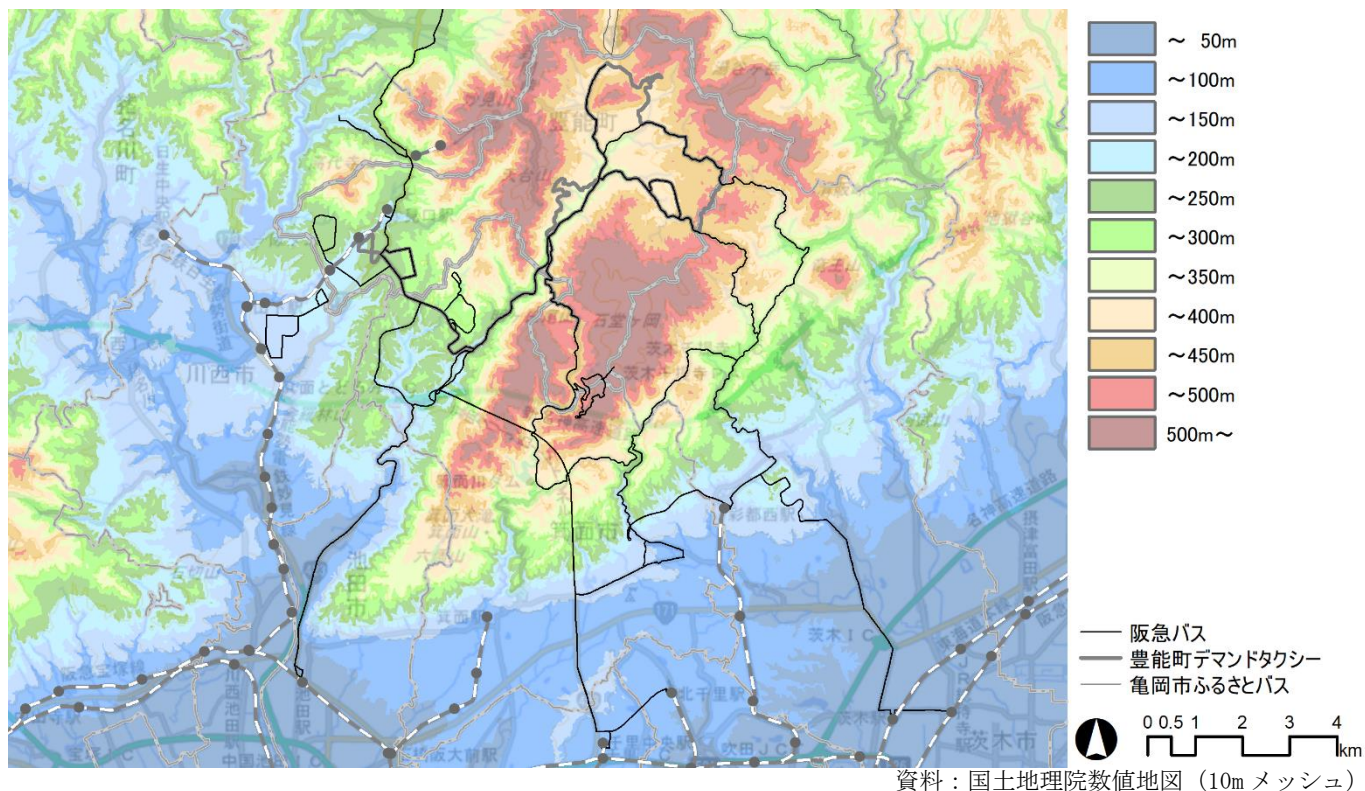


図 標高

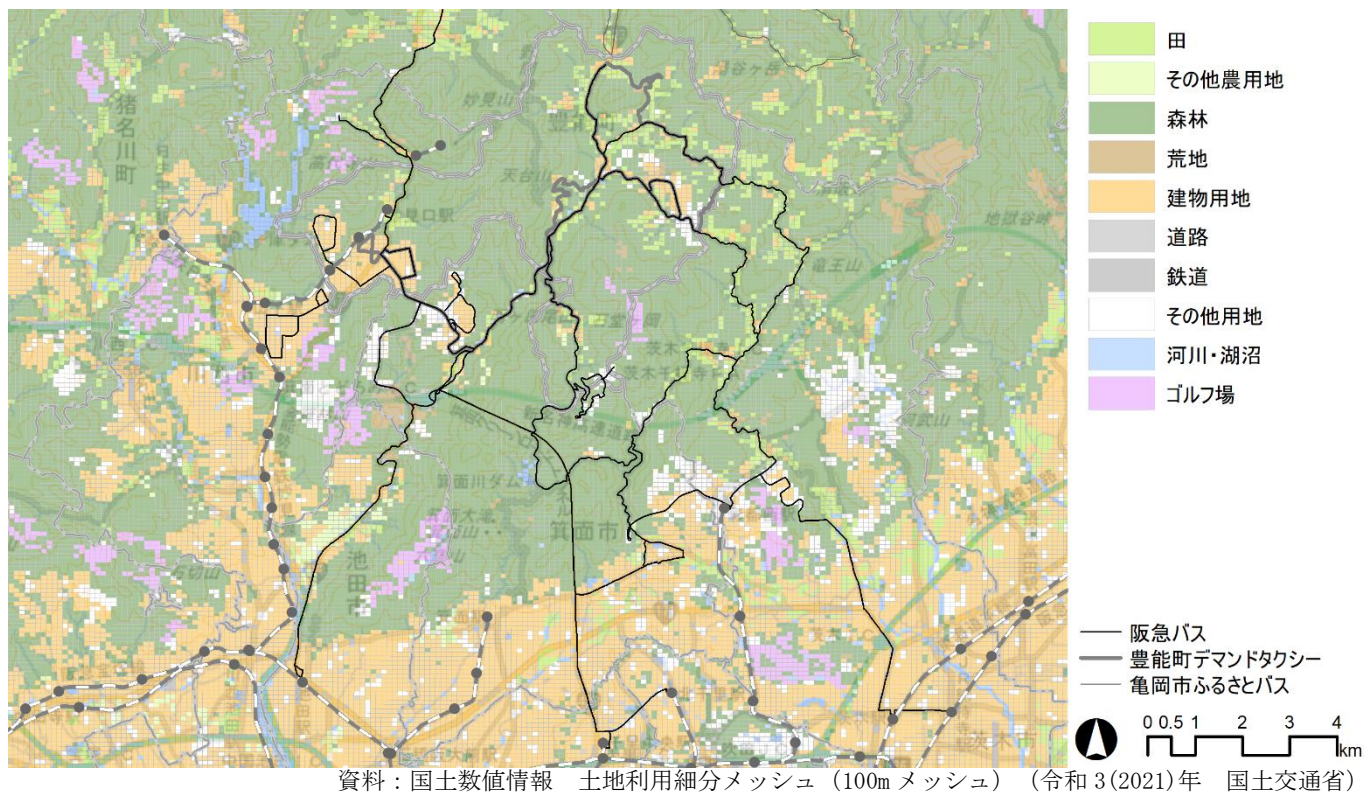
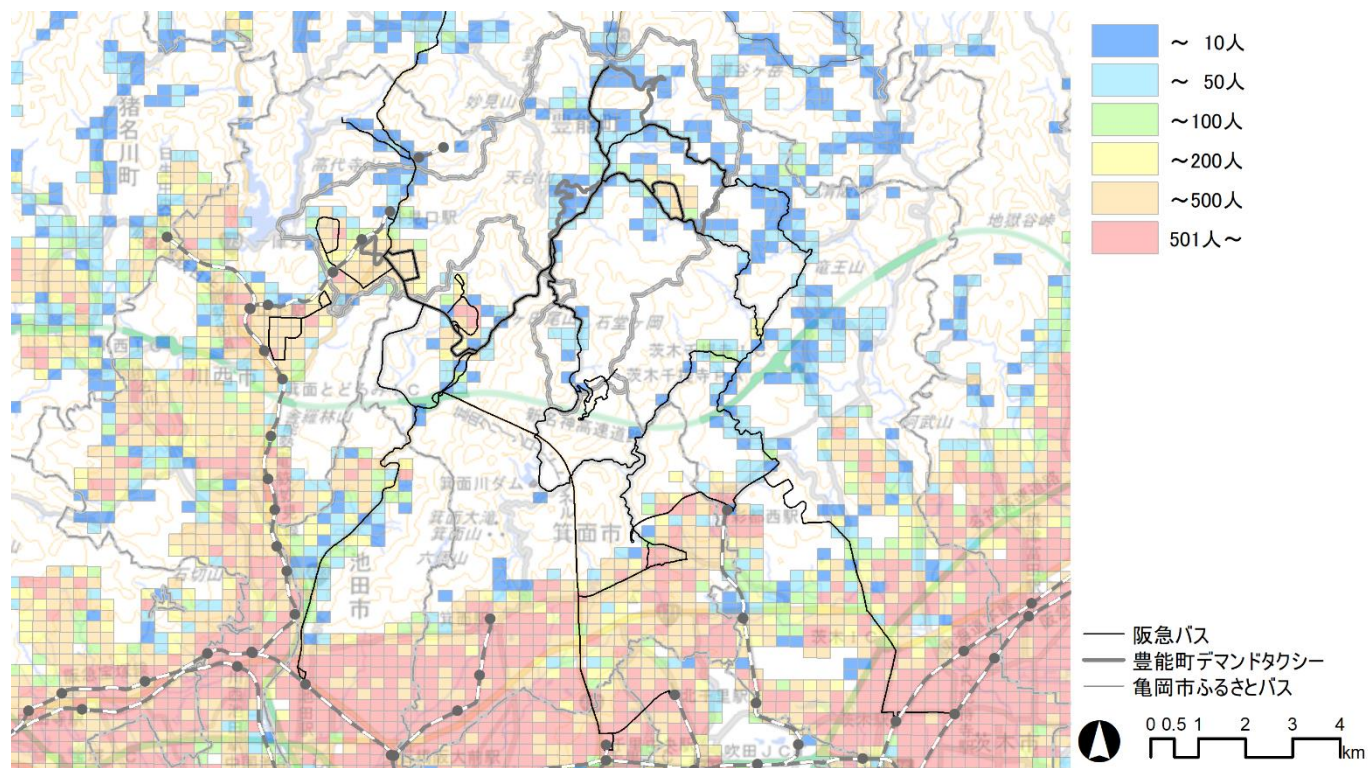


図 土地利用

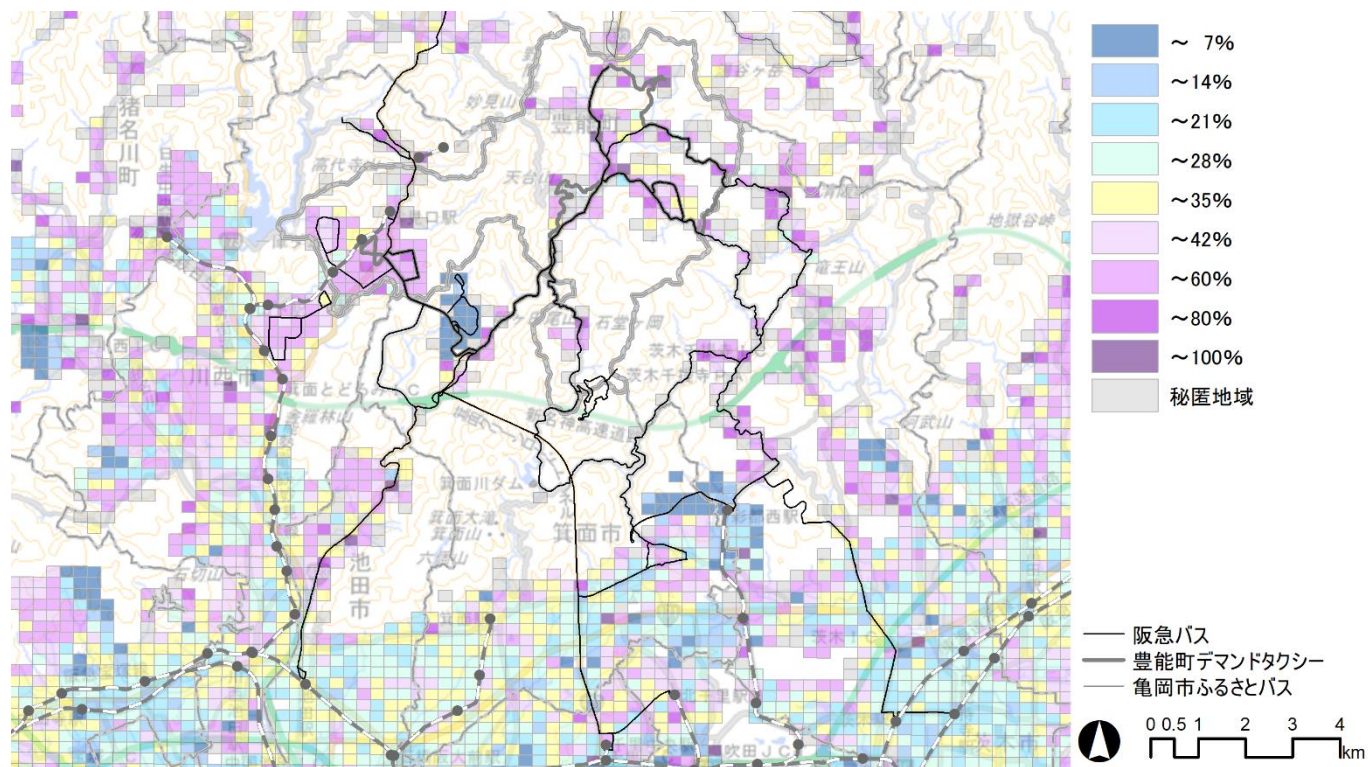
(2)人口

人口は、ときわ台・光風台や希望ヶ丘の団地で集積するほか、集落部で広く分布しています。高齢化率は、町の全域で高齢化社会の基準となる 7%を超えているほか、超超高齢社会といわれる 28%を超える地区も多く分布しています。このほか、ときわ台等周辺では団地全域で高齢化率が高い傾向にあります。



資料：国勢調査（250mメッシュ）（令和2(2020)年10月1日時点）

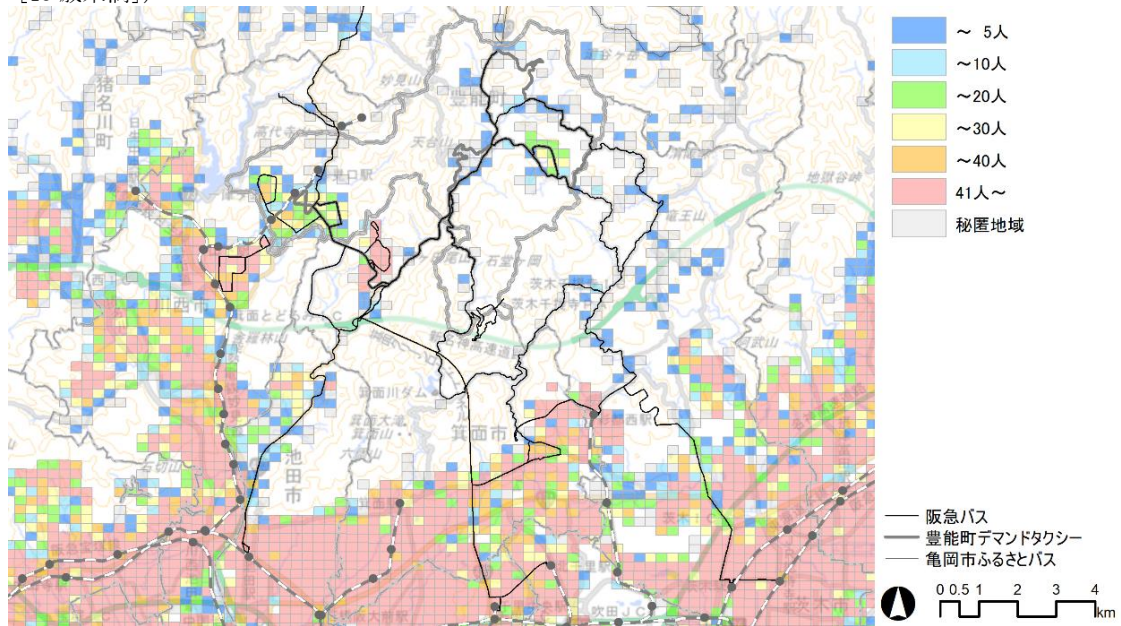
図 人口 分布



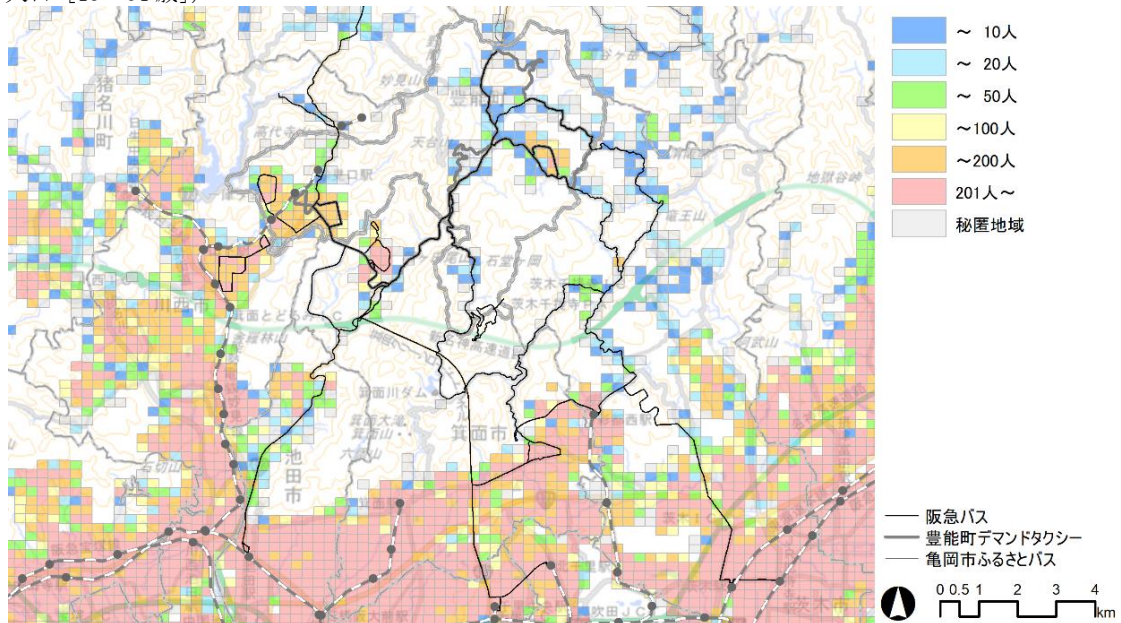
資料：国勢調査（250mメッシュ）（令和2(2020)年10月1日時点）

図 高齢化率 分布

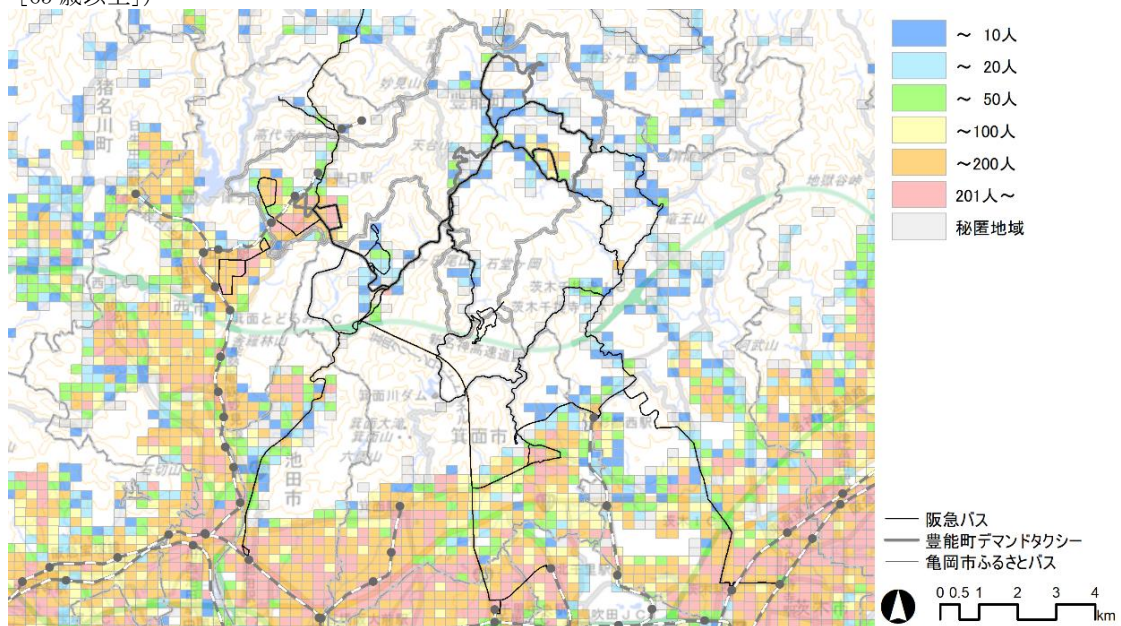
(年少人口 [15歳未満])



(生産年齢人口 [15～64歳])



(老年人口 [65歳以上])

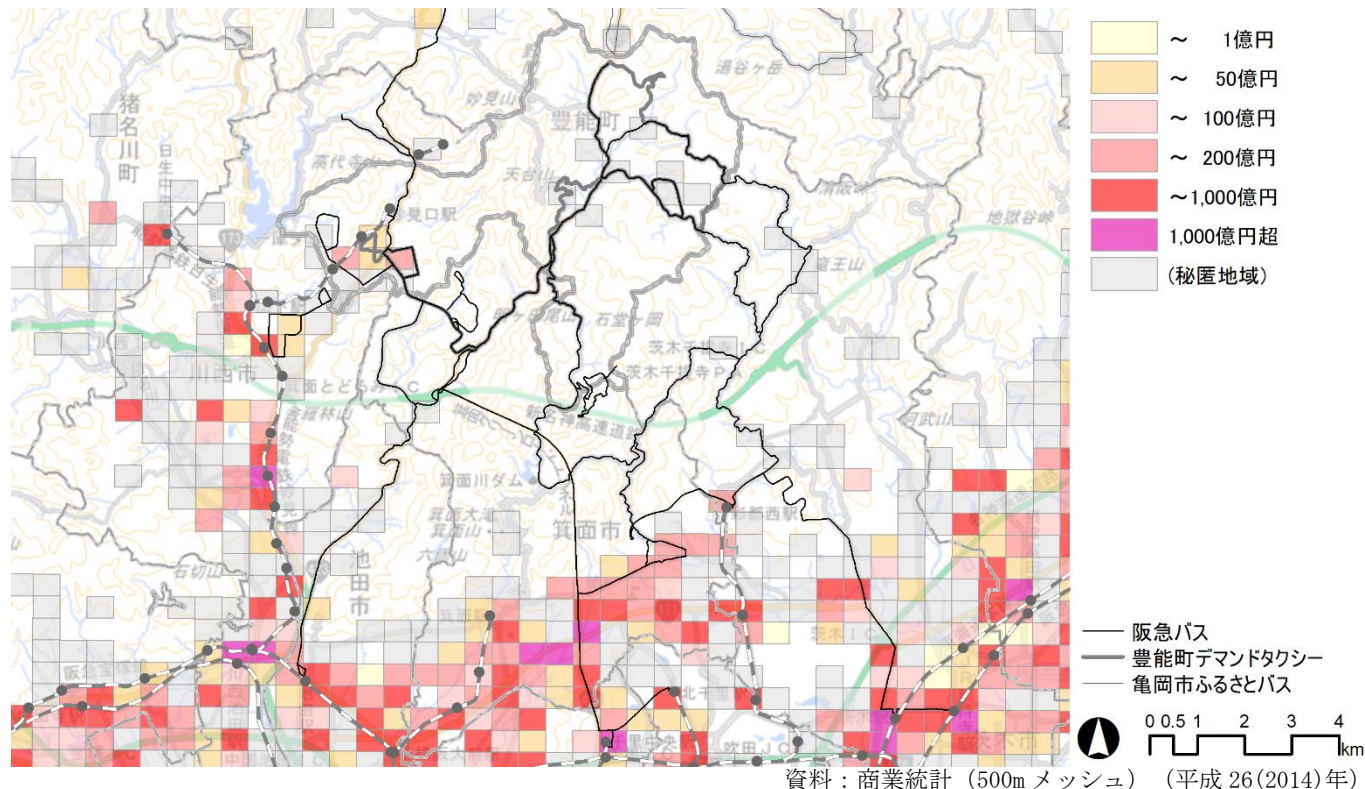


資料：国勢調査 (250m メッシュ) (令和2(2020)年10月1日時点)

参考図 年齢別人口 分布

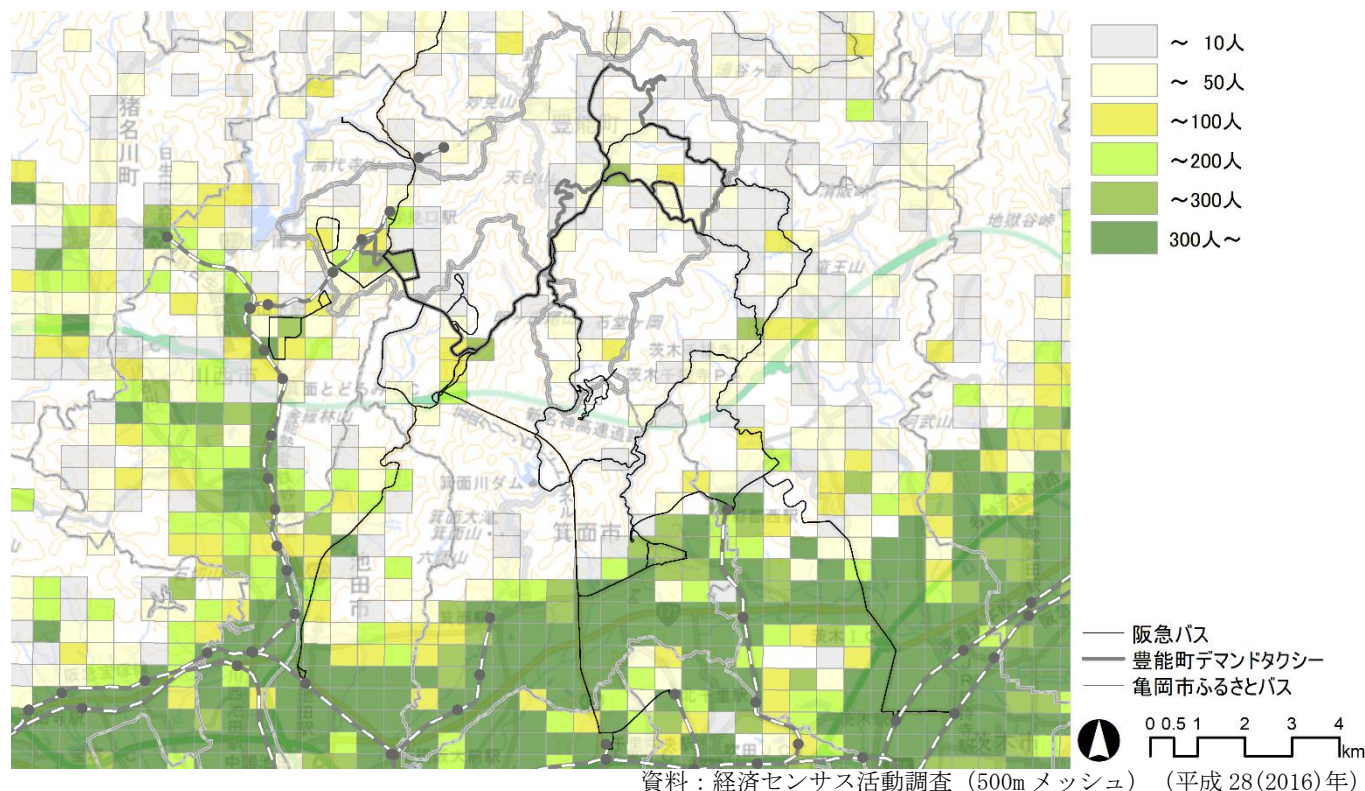
(3) 買い物場所

町内では、阪急オアシスときわ台周辺やデイリーカナートイズミヤ光風台店周辺を中心に小売販売額の高い地区が分布しているほか、町近傍では、能勢電鉄の山下駅や多田駅周辺のほか、大阪平野を中心に小売販売額の高い地区が分布しています。なお、近年では、箕面森町周辺でも小売店の開業が見られます。



(4) 働く場所

町内では、町西部の団地周辺や、町東部の余野～希望ヶ丘周辺に従業者が多く分布しています。町外では、能勢電鉄の周辺や大阪平野等で、従業者数の多い地区が分布しています。

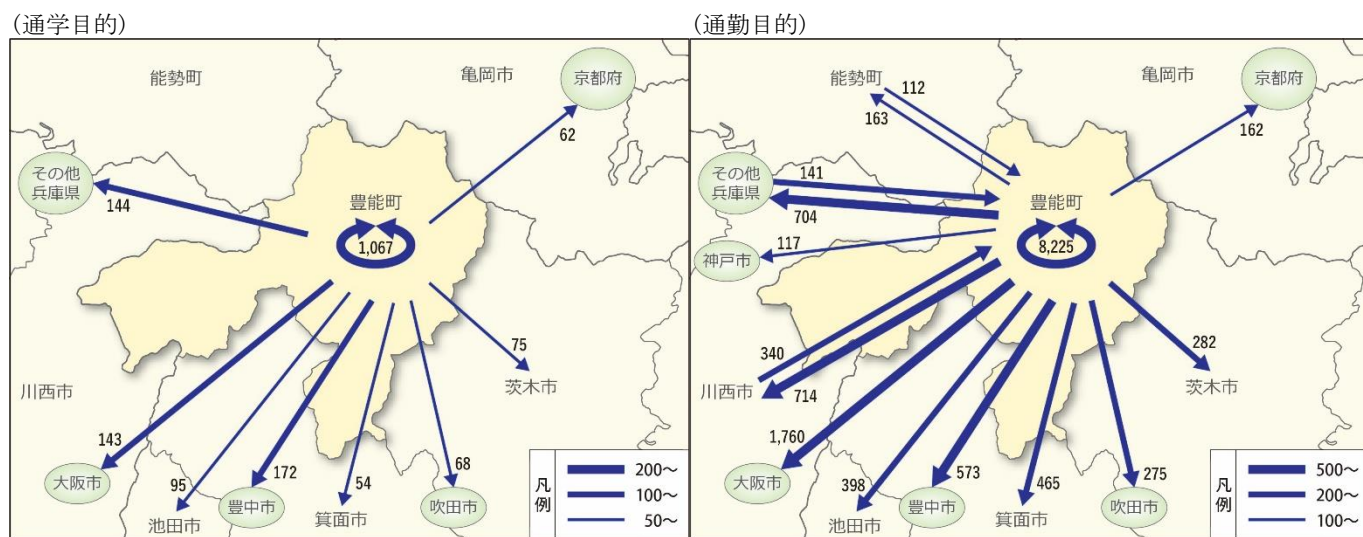


2.2.3 人の動き

(1) 移動先

通勤・通学目的の移動先は、いずれも町内が最多です。町外との関係を見ると、大阪市・豊中市や兵庫県への流出が多い一方で、流入は多くありません。従って、大都市のベッドタウンとして、「朝に町外に出て夕方に豊能町に戻ってくる」移動が多いことが窺えます。

目的別にみると、通学では、豊中市や兵庫県、大阪市への流出が見られます。通勤をみると、大阪市が多く、次いで豊中市、兵庫県への流出が多くなっています。



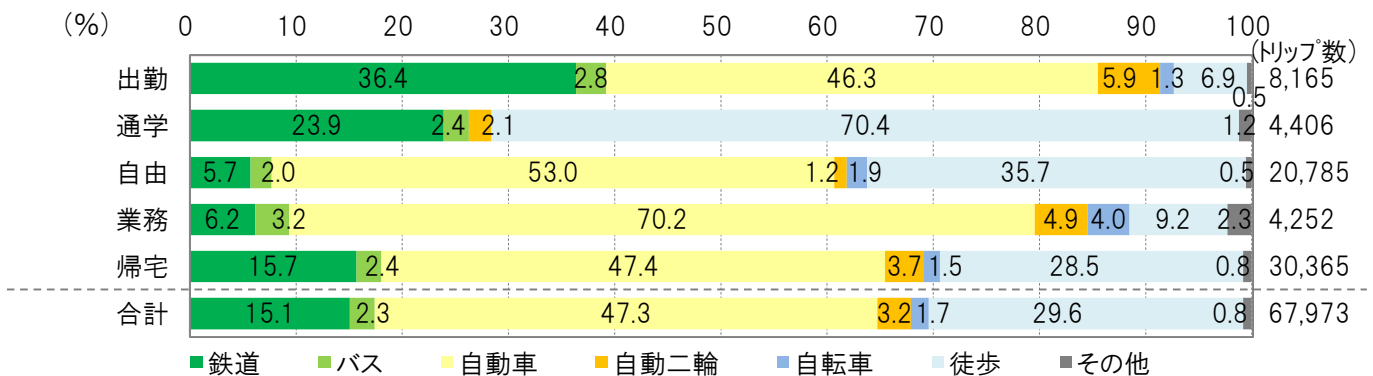
資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 人の動き

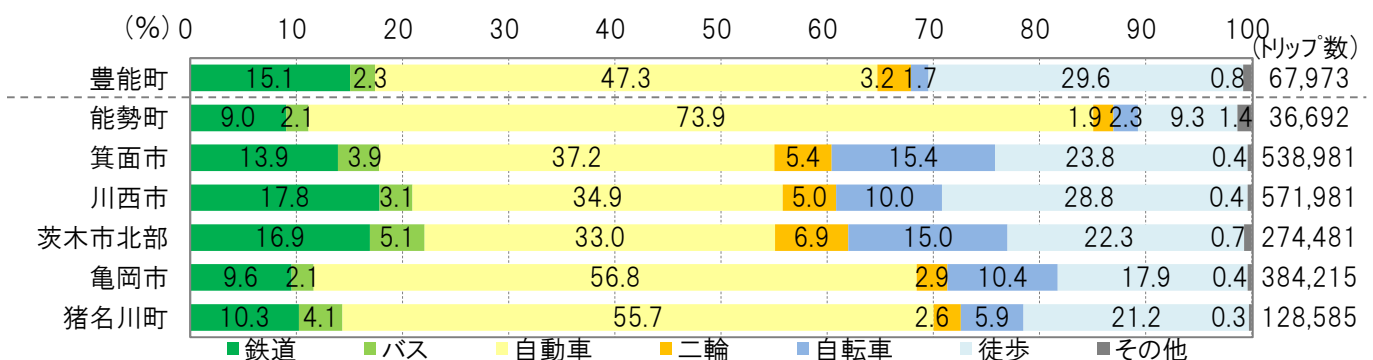
(2)移動手段(交通手段分担率)

移動手段を目的別にみると、通学を除く全ての目的で、自動車が最多となっています。通学では、徒歩が約7割を占めます。出勤と通学では、鉄道の利用も約3〜4割を占めます。

自治体別にみると、豊能町及び近隣自治体全てで自動車が最多となっています。一方で、隣接する能勢町や亀岡市等と比較すると、自動車の分担率は低く、鉄道・バスの割合が高くなっています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22(2010)年）
図 交通手段分担率（目的別 豊能町を発着するトリップ）

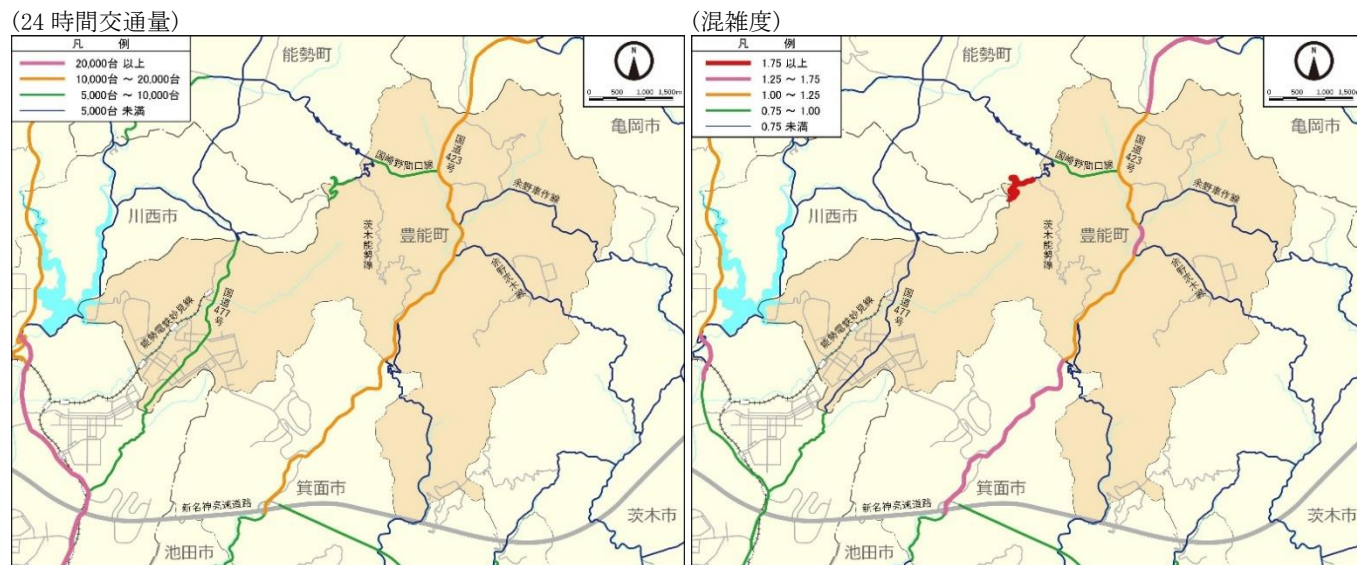


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22(2010)年）
図 交通手段分担率（市町別 各市町を発着するトリップ）

2.2.4 道路交通

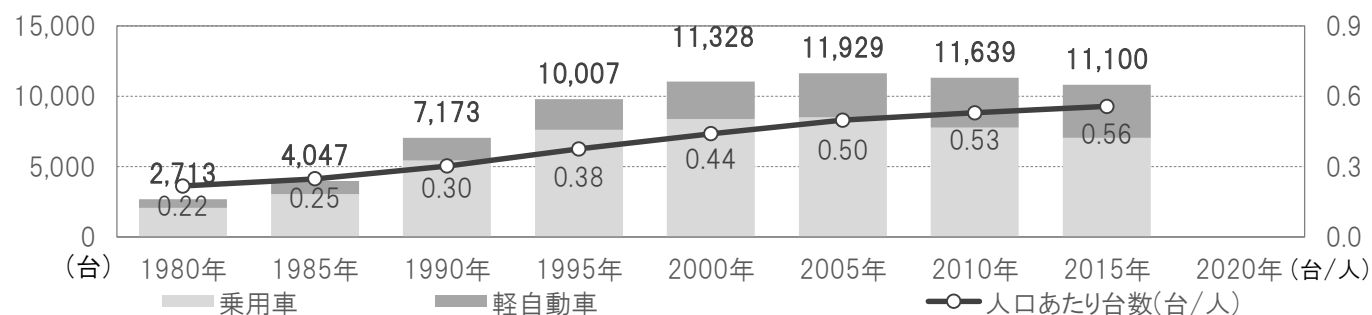
道路交通を見ると、町東部を縦断する国道 423 号で交通量が比較的多く、混雑度も 1.0 を超えています。

自動車保有台数は、近年約 1.1 万台前後で推移しており、人口あたり台数は一貫して増加しています。



資料：道路交通センサス（平成 27(2015)年）

図 道路交通の状況



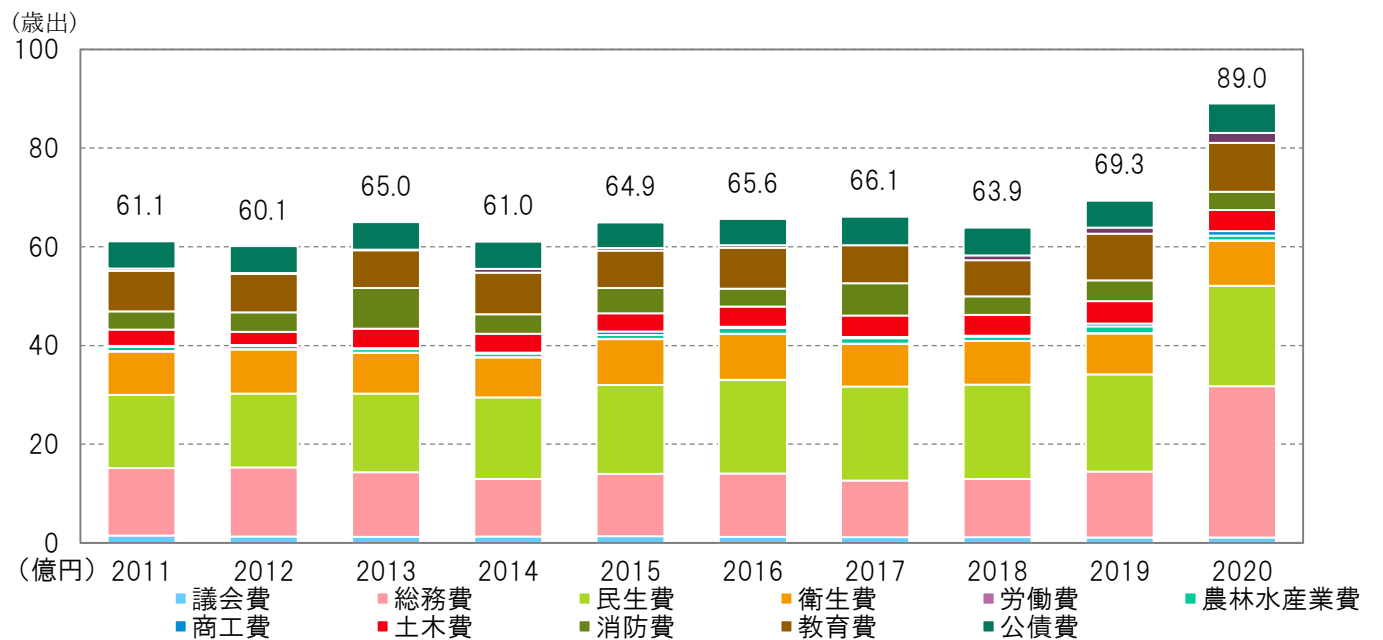
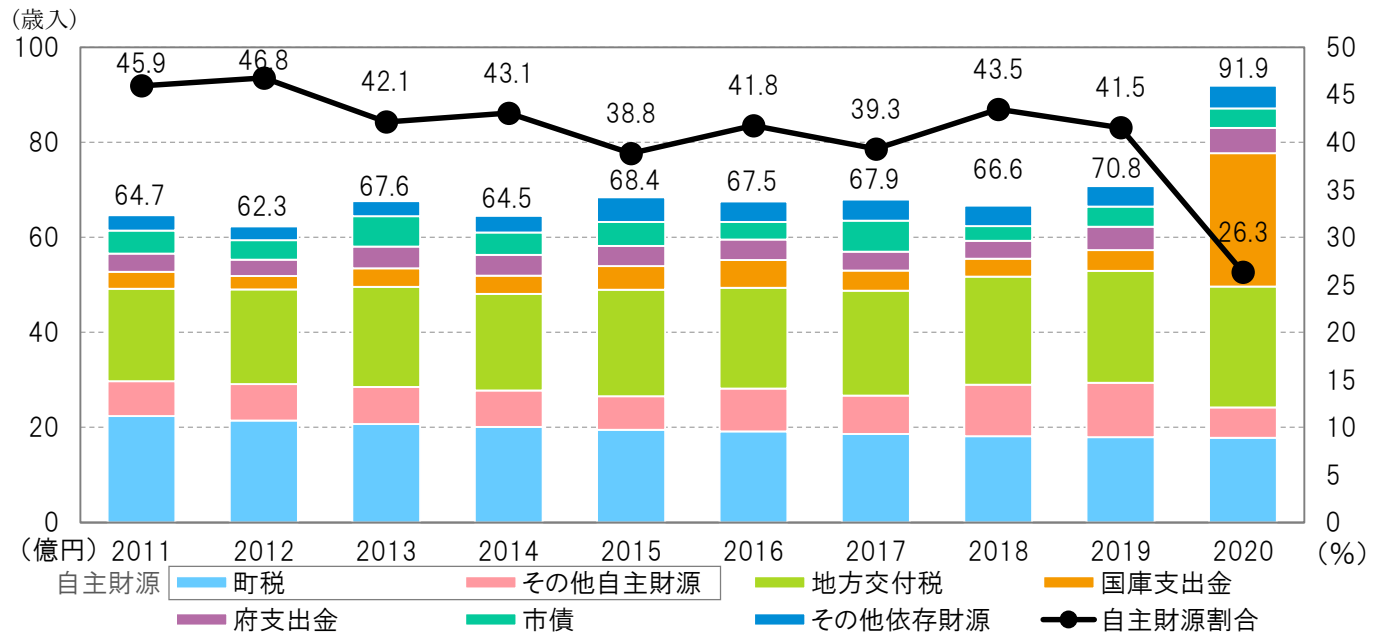
資料：軽自動車は豊能町統計書、乗用車は大阪府統計年鑑、人口は国勢調査
図 豊能町内の自動車保有台数 推移（再掲）

2.2.5 行財政

行財政の推移をみると、令和2(2020)年を除き、各年度概ね60～70億円程度で推移しています。

歳入をみると、自主財源割合は4割程度で推移しています。歳出をみると、高齢化等に伴う社会保障費の影響により、民生費が増加傾向にあります。

なお、令和2(2020)年は、コロナ禍をうけた特別定額給付金事業により財政規模が増大しています（歳入の国庫支出金、歳出の総務費）。



資料：総務省市町村決算カード

図 豊能町の一般会計 推移

3 町民や地域公共交通利用者の考え

3.1 町民アンケート

3.1.1 実施概要

町民の移動実態や移動に対する考えを把握することを目的として、町民に対しアンケートを実施しました。

表 町民アンケート 実施概要

項目	内容	備考
調査対象	16 歳以上の町民	
調査方法	郵送配布・回収	1 世帯につき調査票を 3 通配布
配布日	令和 4(2022)年 10 月上旬	
回答締切	令和 4(2022)年 10 月 21 日(金)	
有効配布数	配布数 3,010 通 有効配布数 2,971 通	団地部は各地区 430 世帯を抽出 (希望ヶ丘、ときわ台、東ときわ台、光風台、新光風台) その他地区は全世帯へ配布
有効回収数	1,772 世帯 (2,897 部)	
有効回収率	59.6%	世帯あたり

表 配布・回収状況（地区別）

地区名	地域	配布状況			回収状況		
		配布数	返送数	有効配布数	回収世帯数	回収票数	回収率(%)
余野	東部	141	2	139	73	118	52.5
川尻	東部	103	0	103	41	59	39.8
木代	東部	164	5	159	79	132	49.7
切畑	東部	107	3	104	50	76	48.1
野間口	東部	69	2	67	28	45	41.8
高山	東部	69	4	65	34	52	52.3
牧	東部	44	0	44	21	34	47.7
寺田	東部	20	0	20	10	16	50.0
希望ヶ丘	東部	430	5	425	250	399	58.8
吉川	西部	143	0	143	78	116	54.5
ときわ台	西部	430	8	422	265	434	62.8
東ときわ台	西部	430	2	428	270	462	63.1
光風台	西部	430	2	428	286	464	66.8
新光風台	西部	430	6	424	275	475	64.9
豊能町不明・未入力	—	—	—	—	12	15	—
町東部 小計	東部	1,147	21	1,126	586	931	52.0
町西部 小計	西部	1,863	18	1,845	1,174	1,951	63.6
計	計	3,010	39	2,971	1,772	2,897	59.6

3.1.2 実施結果 ①回答者属性

回答者の属性は、次のとおりです。

世帯構成を地区別にみると、一部で「一人暮らし」世帯が比較的多い地区があり、世帯内での自助が機能しにくい可能性が指摘されます。

自動車運転免許所持状況を地区別にみると、町西部や余野・川尻で「取得経験なし」「返納済み」が多くなっている一方で、町東部では「所持」が多くなっています。年齢別にみると、高齢になるにつれ返納者の割合が増加しますが、85歳以上でも2割以上の方が「所持」しており、日常生活に自家用車が密接に関係している生活スタイルが確立していることが窺えます。

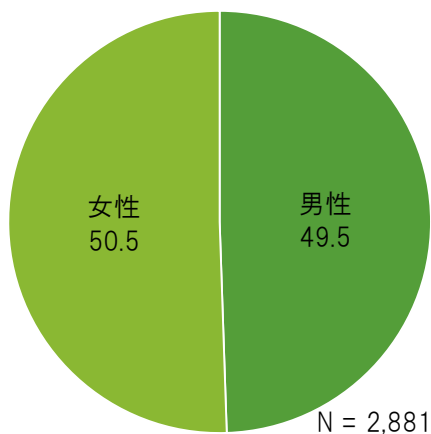


図 性別

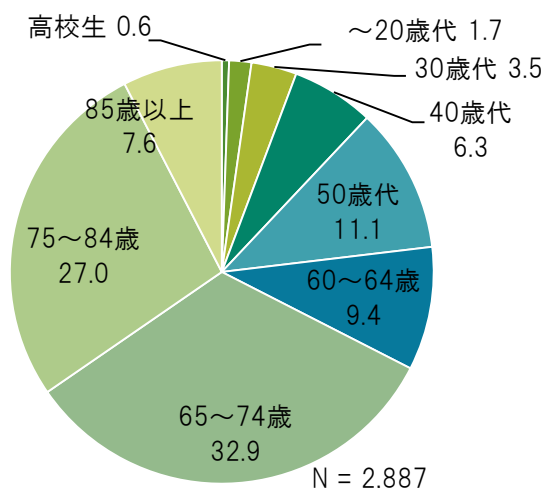


図 年齢

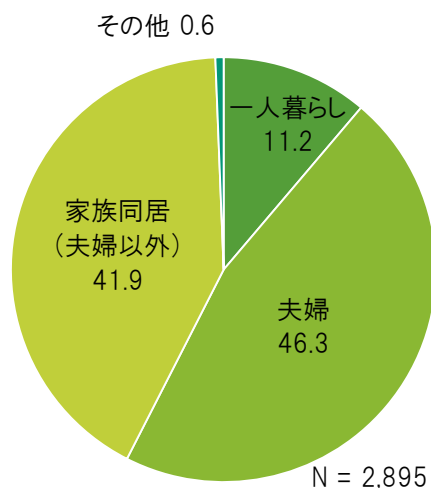


図 世帯構成

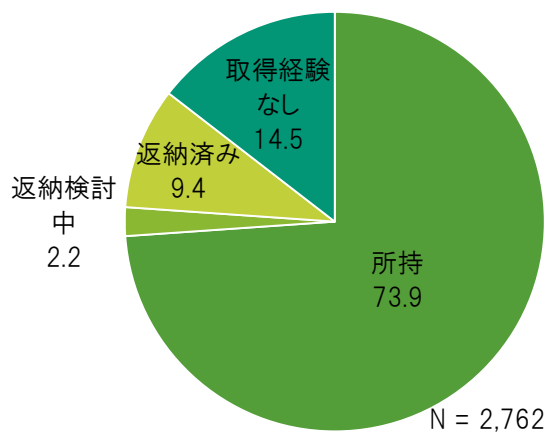
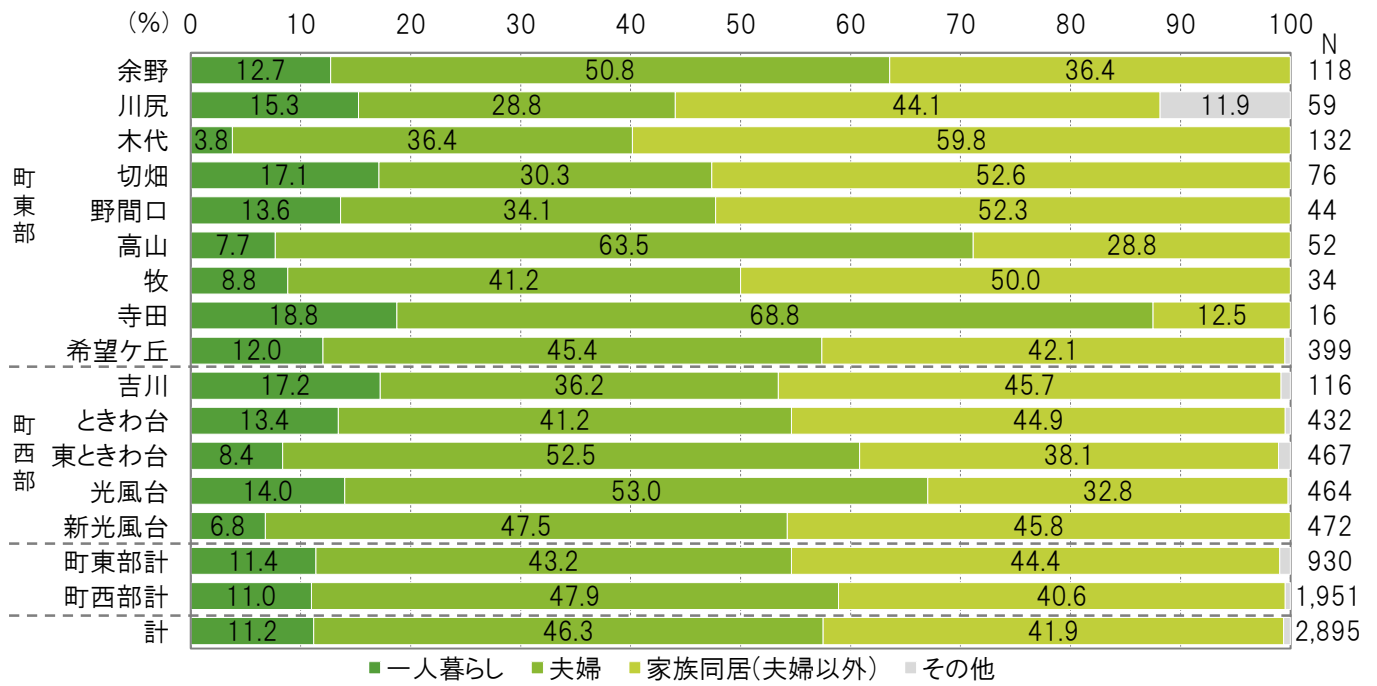


図 自動車運転免許所持状況



※3.0%未満はラベル非表示 以下同様

図 世帯構成 (地区別)

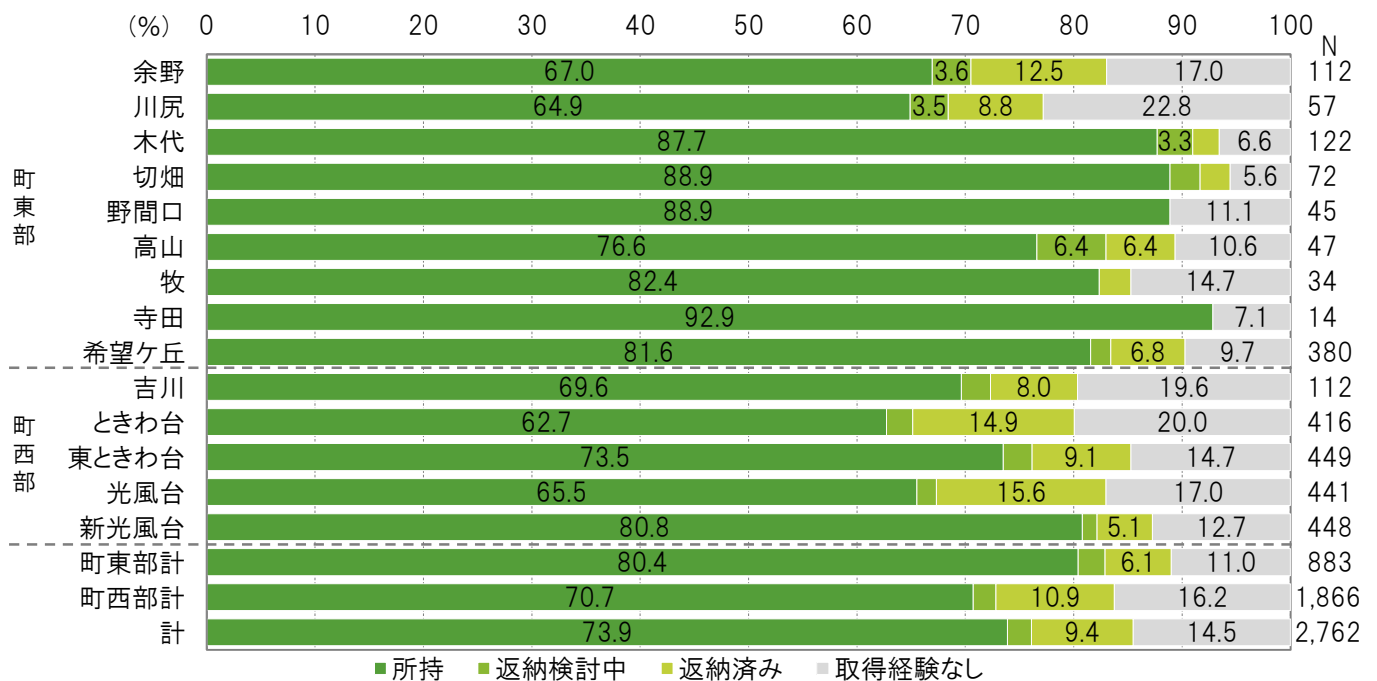


図 自動車運転免許所持状況 (地区別)

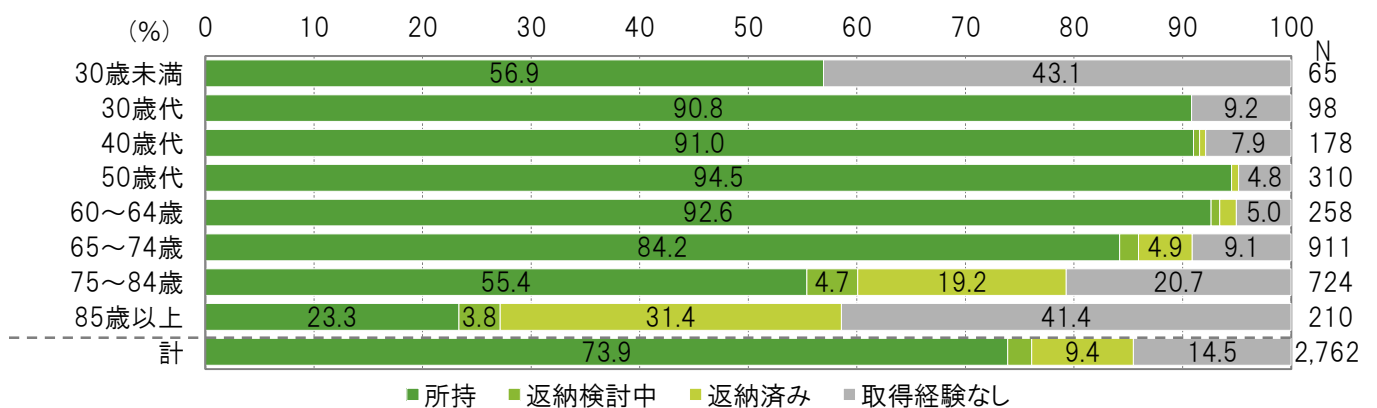


図 自動車運転免許所持状況 (年齢別)

3.1.3 実施結果 ②ふだんのおでかけ

(1) 普段の外出頻度や交通手段利用頻度

交通手段利用頻度を見ると、「車・二輪（運転）」が最も多く、「週 6～7 日」利用する人のみで 2 割を超えます。地域公共交通では、能勢電鉄が最も多いですが、「週 6～7 日」利用する方は 3.0%に留まります。またデマンドタクシーは「利用しない」が 96.4%を占めます。

地区別にみると、西部では「徒歩・自転車」や「能勢電鉄」が東部より多い一方で、東部では「車・二輪（運転）」が多く、より車に頼った生活になっていることが窥えます。また、余野や希望ヶ丘では、「路線バス」の利用が比較的多くなっています。「一般タクシー」は、ときわ台・東ときわ台で比較的多く、タクシー営業所があることによる利用しやすさが窥えます。

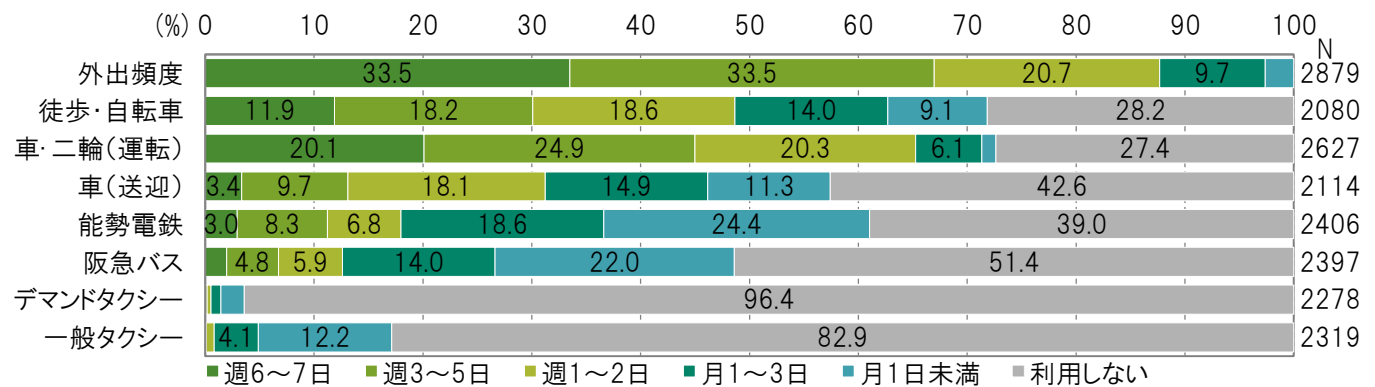


図 普段の外出頻度や交通手段利用頻度

表 年間利用日数 平均（地区別）

年間利用日数(%)	東部										西部					東部計	西部計	豊能町計
手段等 \ 居住地	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	希望ヶ丘	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台				
外出頻度	208.8	216.7	206.2	226.7	225.7	204.9	207.0	216.8	239.6	211.7	237.9	239.5	233.1	254.1		224.3	239.5	234.2
徒歩・自転車	94.9	42.8	46.8	53.3	16.3	45.6	28.1	96.0	66.5	89.8	154.7	125.4	155.0	128.7		60.4	137.5	115.9
車・二輪(運転)	156.1	188.2	188.9	174.5	195.7	184.1	167.2	210.3	184.8	156.5	127.8	166.1	137.0	167.2		181.7	150.7	161.3
車(送迎)	59.1	70.4	57.6	58.2	59.8	65.9	42.1	34.3	61.9	50.1	61.3	66.8	64.1	68.1		60.1	64.2	62.9
能勢電鉄	0.4	0.0	0.4	3.1	1.6	0.3	0.7	0.0	2.1	69.8	80.1	52.2	59.5	71.3		1.4	65.7	48.4
阪急バス	52.9	17.3	36.0	37.6	39.0	1.2	18.3	44.7	61.2	10.2	11.7	44.2	19.1	36.1		45.9	27.4	32.9
デマンドタクシー	0.5	0.0	0.1	2.0	0.0	1.8	0.4	0.0	0.1	0.1	3.7	1.6	2.1	0.5		0.4	1.8	1.4
一般タクシー	0.3	0.0	0.1	0.0	0.0	0.3	0.0	0.7	0.2	2.9	7.8	7.6	3.6	2.4		0.2	5.1	3.7

※年間利用日数平均は、下記の選択肢別年間利用日数に対し、アンケート回答の加重平均により算出

※年間利用日数は、「週 6～7 日」を 364 日、「週 3～5 日」を 260 日、「週 1～2 日」を 104 日、「月 1～3 日」を 36 日、「月 1 日未満」を 10 日、「利用しない」を 0 日とした

(2)通勤・通学先

通勤先をみると、町全体では大阪市が 16.9%を占め、次いで町西部 10.6%となっています。地区別にみると、町西部から大阪市への通勤が多いほか、町東部では、町東部内での通勤者が最も多くなっています。

通学先をみると、町東部からは大阪市や吹田市、町西部からは兵庫県や大阪市が多い傾向にあります。

表 通勤・通学先（地区別）

(通勤先)

通勤(%)	東部										西部					東部	西部	豊能
行先 \ 居住地	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	希望ヶ丘	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台		計	計	町計
自宅	6.1	4.8	5.8	0.0	7.7	10.0	0.0	16.7	1.1	6.8	5.6	1.9	1.6	3.7		3.4	3.5	3.4
町西部	9.1	0.0	5.8	11.1	30.8	5.0	10.0	0.0	1.1	20.5	14.1	13.0	15.2	11.6		4.8	13.8	10.6
町東部	27.3	33.3	21.2	18.5	15.4	15.0	20.0	66.7	13.7	0.0	0.0	3.7	5.6	2.1		18.8	2.6	8.3
箕面市北部	12.1	0.0	1.9	3.7	0.0	0.0	10.0	0.0	4.0	0.0	0.7	5.6	2.4	1.6		3.9	2.4	2.9
箕面市その他	3.0	14.3	7.7	11.1	0.0	5.0	0.0	0.0	13.1	4.5	5.6	4.3	4.0	3.7		9.8	4.4	6.3
茨木市	3.0	14.3	15.4	11.1	0.0	5.0	0.0	0.0	10.9	2.3	1.4	1.2	0.8	2.1		9.8	1.5	4.4
豊中市	9.1	9.5	1.9	3.7	7.7	15.0	0.0	16.7	4.6	9.1	9.2	6.8	3.2	4.8		5.6	6.2	6.0
吹田市	0.0	0.0	3.8	0.0	7.7	10.0	0.0	0.0	4.6	2.3	3.5	2.5	2.4	3.2		3.6	2.9	3.1
池田市	6.1	4.8	9.6	3.7	7.7	10.0	20.0	0.0	5.1	6.8	5.6	3.1	3.2	4.2		6.4	4.2	5.2
川西市	9.1	0.0	0.0	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	1.1	9.1	14.8	11.2	16.0	14.8		1.7	13.8	9.5
大阪市	3.0	0.0	9.6	7.4	7.7	5.0	20.0	0.0	14.9	9.1	18.3	24.2	20.0	21.2		10.6	20.3	16.9
猪名川町	0.0	4.8	1.9	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	1.1	2.3	2.1	3.1	1.6	1.6		1.4	2.1	1.9
その他大阪府	3.0	4.8	9.6	11.1	7.7	5.0	20.0	0.0	13.7	6.8	4.9	3.1	6.4	6.9		10.6	5.4	7.2
その他兵庫県	3.0	4.8	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.6	6.8	9.2	11.2	14.4	12.2		3.4	11.3	8.5
京都府	3.0	4.8	1.9	3.7	7.7	0.0	0.0	0.0	2.9	6.8	1.4	2.5	2.4	2.6		2.8	2.6	2.6
その他町外	3.0	0.0	0.0	14.8	0.0	5.0	0.0	0.0	3.4	6.8	3.5	2.5	0.8	3.7		3.4	3.0	3.1
N	33	21	52	27	13	20	10	6	175	44	142	161	125	189		357	661	1,024

(通学先)

通学(%)	東部										西部					東部	西部	豊能
行先 \ 居住地	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	希望ヶ丘	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台		計	計	町計
自宅	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
町西部	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	20.0	0.0	0.0	0.0		5.6	7.4	6.7
町東部	0.0	100.0	33.3	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		11.1	0.0	4.4
箕面市北部	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
箕面市その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	16.7	0.0	0.0		0.0	3.7	2.2
茨木市	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	-	0.0	-	14.3	0.0	10.0	0.0	0.0	16.7		11.1	7.4	8.9
豊中市	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	14.3	0.0	10.0	16.7	0.0	16.7		11.1	11.1	11.1
吹田市	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	-	0.0	-	28.6	0.0	10.0	0.0	0.0	16.7		16.7	7.4	11.1
池田市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	14.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		5.6	0.0	2.2
川西市	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	0.0		0.0	3.7	2.2
大阪市	25.0	0.0	33.3	0.0	0.0	-	0.0	-	28.6	0.0	10.0	33.3	25.0	16.7		22.2	18.5	20.0
猪名川町	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.0	0.0
その他大阪府	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	100.0	-	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	16.7		5.6	3.7	4.4
その他兵庫県	25.0	0.0	33.3	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	100.0	20.0	33.3	25.0	16.7		11.1	25.9	20.0
京都府	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	10.0	0.0	25.0	0.0		0.0	7.4	4.4
その他町外	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	-	0.0	0.0	10.0	0.0	0.0	0.0		0.0	3.7	2.2
N	4	1	3	1	1	0	1	0	7	1	10	6	4	6		18	27	45

(3)買物・通院先

買物先をみると、町全体では、町西部や箕面市北部、川西市が多くなっています。地区別にみると、町西部では、町西部内のお店への訪問が最多な一方で、町東部では、箕面市北部やその他の箕面市が多く、町東部内で買物をする方は16.9%に留まります。

表 買物先（地区別）

買い物(%)	東部									西部					東部	西部	豊能
行先 \ 居住地	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	希望ヶ丘	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台	計	計	町計
お店:町西部	16.4	21.8	13.2	7.0	9.3	13.7	17.6	13.3	5.9	60.4	62.8	69.4	72.7	70.5	10.5	68.4	49.4
お店:町東部	26.7	12.7	15.5	12.7	11.6	15.7	5.9	20.0	17.3	1.8	3.8	4.0	2.9	2.4	16.9	3.2	7.7
お店:箕面市北部	54.3	50.9	54.3	47.9	44.2	47.1	52.9	86.7	43.3	37.8	33.9	51.2	32.2	31.1	48.4	37.2	40.7
お店:箕面市その他	12.1	23.6	33.3	21.1	23.3	45.1	17.6	33.3	51.4	3.6	6.9	6.2	5.1	4.2	36.5	5.5	15.6
お店:茨木市	6.9	3.6	26.4	23.9	7.0	7.8	5.9	0.0	35.1	0.0	0.5	0.2	0.2	0.0	22.9	0.2	7.7
お店:豊中市	4.3	7.3	7.8	1.4	0.0	3.9	0.0	0.0	14.2	2.7	2.1	4.0	0.9	0.7	8.6	2.0	4.1
お店:吹田市	0.9	1.8	2.3	0.0	0.0	3.9	0.0	0.0	5.1	0.0	0.9	0.4	1.1	1.1	3.0	0.8	1.5
お店:池田市	26.7	16.4	14.7	11.3	32.6	23.5	17.6	33.3	7.4	2.7	2.4	4.0	3.8	1.3	14.7	2.9	6.7
お店:川西市	24.1	32.7	19.4	16.9	7.0	19.6	29.4	13.3	9.2	40.5	51.2	41.0	46.3	43.0	15.9	45.0	35.4
お店:大阪市	0.0	1.8	1.6	4.2	0.0	5.9	0.0	0.0	3.3	4.5	6.2	6.7	5.6	4.2	2.4	5.6	4.6
お店:猪名川町	3.4	7.3	0.0	2.8	0.0	0.0	0.0	0.0	2.3	20.7	20.4	23.5	19.2	41.0	2.1	25.8	18.0
お店:その他大阪府	5.2	3.6	8.5	4.2	7.0	0.0	2.9	13.3	7.9	4.5	5.7	4.7	6.7	5.1	6.5	5.5	5.8
お店:その他兵庫県	1.7	3.6	3.1	2.8	14.0	3.9	2.9	13.3	2.3	6.3	7.8	5.8	7.8	7.7	3.3	7.2	5.9
お店:京都府	18.1	18.2	15.5	23.9	41.9	2.0	64.7	66.7	7.6	3.6	1.7	1.6	0.2	0.7	16.4	1.2	6.1
お店:その他町外	1.7	1.8	3.1	7.0	0.0	2.0	0.0	6.7	2.3	0.9	2.1	1.8	0.7	1.3	2.5	1.4	1.8
家族・知人の配達	2.6	1.8	0.0	2.8	2.3	2.0	2.9	0.0	1.8	0.9	1.7	0.7	2.0	1.1	1.8	1.3	1.5
生協宅配(コープ)	15.5	5.5	19.4	14.1	9.3	15.7	11.8	13.3	18.6	21.6	19.7	17.5	23.9	22.0	16.2	20.8	19.4
インターネット、通販等	3.4	1.8	7.0	2.8	7.0	3.9	11.8	0.0	8.9	4.5	13.3	8.6	10.5	11.9	6.6	10.7	9.4
買物は減多にしない	5.2	14.5	5.4	5.6	4.7	9.8	5.9	0.0	3.6	5.4	3.3	4.0	2.5	2.9	5.3	3.3	3.9
(複数回答) N	116	55	129	71	43	51	34	15	393	111	422	451	447	454	907	1,885	2,806

通院先をみると、町全体では、町西部が最多で、次いで池田市や川西市となります。地区別にみると、町西部では、町西部内の医療機関の利用が最多な一方で、町東部では、池田市や箕面市その他が多く、町東部内の医療機関を利用する方は 15.1%に留まります。

表 通院先（地区別）

通院先(%)	東部									西部					東部	西部	豊能
行先／居住地	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	希望ヶ丘	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台	計	計	町計
医療機関:町西部	11.1	22.2	23.1	16.9	14.0	7.8	17.6	13.3	13.3	65.5	62.4	61.2	69.4	64.4	15.1	64.4	48.2
医療機関:町東部	26.5	20.4	16.2	18.3	14.0	2.0	11.8	20.0	13.5	1.8	1.9	4.2	2.9	2.6	15.8	2.9	7.1
医療機関:箕面市北部	35.0	22.2	17.7	12.7	18.6	21.6	11.8	0.0	16.3	3.6	4.1	3.3	2.0	3.5	19.0	3.2	8.4
医療機関:箕面市その他	12.0	9.3	15.4	15.5	18.6	37.3	2.9	0.0	29.3	1.8	2.9	3.8	2.2	2.4	21.3	2.8	8.9
医療機関:茨木市	3.4	7.4	6.9	11.3	0.0	2.0	0.0	0.0	15.3	0.9	0.7	0.0	0.0	0.0	9.5	0.2	3.2
医療機関:豊中市	3.4	5.6	5.4	4.2	2.3	7.8	0.0	0.0	14.5	1.8	5.3	5.3	4.5	3.3	8.7	4.4	5.8
医療機関:吹田市	3.4	7.4	9.2	1.4	7.0	5.9	5.9	6.7	7.7	0.9	3.1	2.9	4.3	4.2	6.6	3.5	4.5
医療機関:池田市	43.6	33.3	33.1	26.8	44.2	39.2	47.1	53.3	7.9	12.7	13.4	13.8	14.8	11.9	24.8	13.4	17.1
医療機関:川西市	11.1	3.7	3.1	2.8	2.3	9.8	0.0	0.0	2.8	23.6	22.7	17.6	20.4	18.2	4.2	19.9	14.8
医療機関:大阪市	2.6	0.0	2.3	8.5	4.7	3.9	0.0	0.0	4.1	5.5	6.0	7.6	7.8	7.7	3.5	7.2	6.0
医療機関:猪名川町	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	2.7	1.2	3.1	2.2	2.6	0.2	2.3	1.6
医療機関:その他大阪府	2.6	0.0	1.5	5.6	2.3	0.0	2.9	0.0	5.9	4.5	1.7	2.9	4.5	3.1	3.7	3.1	3.3
医療機関:その他兵庫県	0.9	0.0	1.5	1.4	0.0	0.0	0.0	6.7	0.8	3.6	2.9	3.6	3.1	3.7	0.9	3.4	2.5
医療機関:京都府	0.9	0.0	0.8	4.2	4.7	0.0	2.9	6.7	1.0	0.9	0.2	0.4	0.0	0.4	1.4	0.3	0.7
医療機関:その他町外	0.9	3.7	3.8	2.8	0.0	0.0	2.9	0.0	2.3	0.9	1.0	1.6	0.9	1.1	2.2	1.1	1.5
往診等の在宅医療	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3	1.8	0.7	0.0	0.7	0.0	0.7	0.4	0.5
通院は減多にしない	5.1	20.4	13.1	9.9	7.0	9.8	26.5	26.7	11.0	13.6	15.8	15.4	11.4	14.5	11.6	14.2	13.4
(複数回答) N	117	54	130	71	43	51	34	15	392	110	418	449	447	455	907	1,879	2,800

(4)利用する鉄道駅

鉄道駅を利用する際に自宅から最初に乗車する駅をみると、町全体では光風台、ときわ台、千里中央、池田の順に多くなっています。地区別にみると、町西部では、各地区最寄りの能勢電鉄駅が最多な一方で、町東部では、希望が丘では千里中央、高山では箕面、その他地区では池田がそれぞれ最多となっています。

表 自宅から出発して最初に鉄道に乗車する駅（地区別）

(%)	東部										西部					東部	西部	豊能
乗車駅 / 居住地	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	希望ヶ丘	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台		計	計	町計
妙見口	0.0	0.0	0.0	1.4	0.0	0.0	3.0	0.0	0.5	90.1	2.2	5.6	1.1	0.4		0.5	7.5	5.3
ときわ台	2.0	0.0	4.1	1.4	4.8	2.0	0.0	7.1	1.1	3.6	95.9	72.4	18.8	2.4		1.9	43.9	30.6
光風台	1.0	3.8	1.7	0.0	0.0	0.0	6.1	0.0	2.1	7.2	7.4	44.0	87.9	97.8		1.7	57.2	39.6
山下	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.9	0.2	0.2	0.4	0.7		0.0	0.4	0.3
川西能勢口	5.0	5.8	0.8	10.1	4.8	4.0	0.0	0.0	2.4	8.1	7.9	9.3	9.2	15.6		3.4	10.4	8.2
川西池田	3.0	0.0	0.8	5.8	2.4	2.0	3.0	0.0	0.5	0.0	1.7	1.8	1.1	1.1		1.5	1.3	1.4
池田	79.2	73.1	76.9	58.0	71.4	46.0	90.9	78.6	29.6	1.8	1.4	1.6	3.4	3.1		53.1	2.3	18.4
箕面	0.0	1.9	0.8	4.3	11.9	56.0	3.0	0.0	2.1	0.9	0.0	0.4	0.0	0.0		5.5	0.2	1.9
千里中央	43.6	38.5	57.0	34.8	21.4	44.0	15.2	50.0	76.2	2.7	4.6	19.6	6.7	4.6		56.7	8.6	23.7
桃山台	1.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.1	0.0	0.0
緑地公園	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.2	0.0	0.1
江坂	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.2	0.2	0.0		0.2	0.1	0.1
新大阪	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0	0.0	4.2	0.9	0.2	0.0	0.2	0.2		2.1	0.2	0.8
茨木	0.0	0.0	3.3	10.1	0.0	2.0	3.0	0.0	9.5	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0		5.7	0.1	1.8
茨木市	1.0	0.0	1.7	5.8	0.0	2.0	0.0	0.0	5.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		3.1	0.0	1.0
高槻	0.0	0.0	0.8	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.5	0.0	0.1
彩都西	0.0	0.0	7.4	1.4	0.0	0.0	0.0	0.0	18.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		9.3	0.0	2.9
亀岡	1.0	0.0	1.7	1.4	7.1	0.0	21.2	7.1	1.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		2.2	0.0	0.7
その他	5.0	11.5	2.5	7.2	11.9	4.0	6.1	7.1	4.0	0.9	0.7	0.7	1.8	1.1		5.1	1.1	2.4
(複数回答)	101	52	121	69	42	50	33	14	378	111	417	450	447	454		860	1,879	2,752

(5) 豊能町東西の往来頻度

豊能町東西の往来頻度をみると、町東部の住民で頻度が高いのに対し、町西部では半数以上が「往来なし」となっています。年齢別にみると、30～74歳で半数以上が往来をしている一方で、若年層や後期高齢者では、往来頻度が低くなっています。

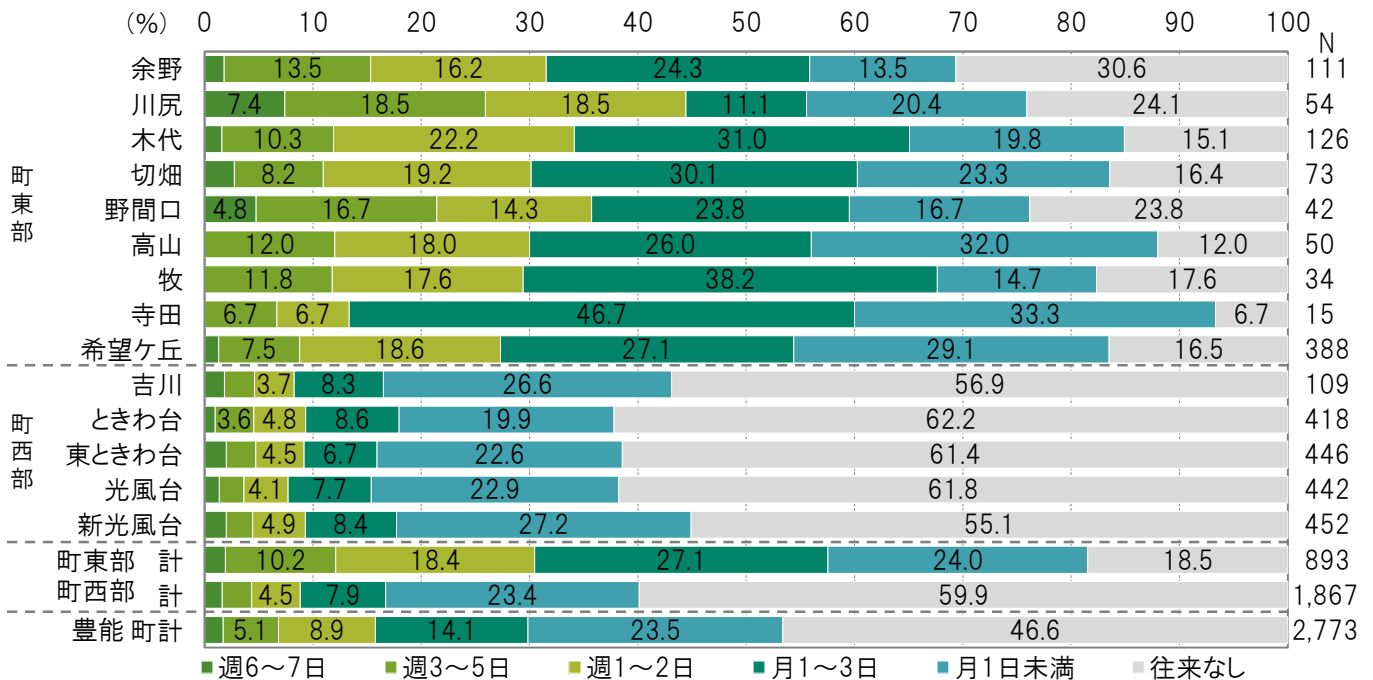


図 豊能町東西の往来頻度 (地区別)

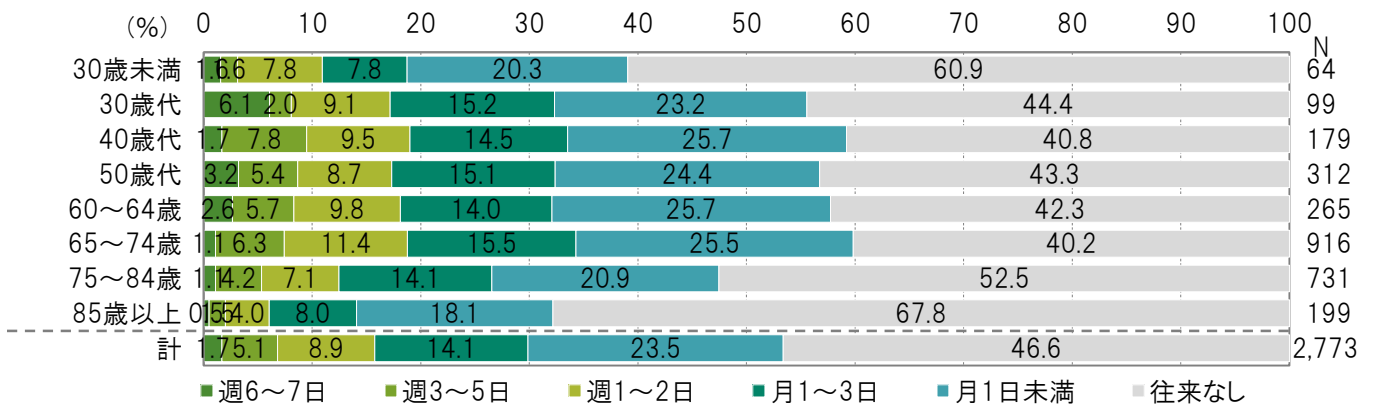


図 豊能町東西の往来頻度 (年齢別)

3.1.4 実施結果 ③地域公共交通の利用状況

(1) 地域公共交通の認知度

地域公共交通の認知度をみると、能勢電鉄や阪急バスでは「利用経験あり」が7割前後にのぼる一方で、一般タクシーでは約2割、デマンドタクシーでは約5割が「知らない」と回答しています

地区別にみると、能勢電鉄では町全体で「知らない」が3.6%に留まる一方で、町東部では「知らない」が1割を超え、地域差が見られます。

阪急バスでは、町東部・西部の間での差は大きくないものの、東ときわ台や新光風台、希望が丘等で「利用経験あり」が7割を超える一方で、寺田や吉川では「利用経験あり」が5割を下回っています。

デマンドタクシーでは、「利用経験あり」が最も多い高山でも8.0%と1割を下回ります。

一般タクシーでは、町西部で「知らない」が1割を下回る一方で、町東部では「知らない」が4割以上にのぼり、移動の選択肢にも入っていない状況が窺えます。

年齢別にみると、能勢電鉄や阪急バスは世代間で大きな差がない一方で、デマンドタクシーや一般タクシーは、若い世代ほど「知らない」割合が高い傾向がみられます。

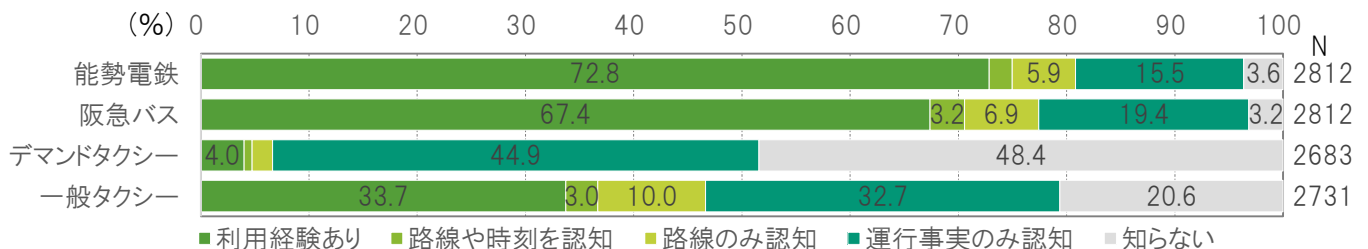


図 地域公共交通の認知度

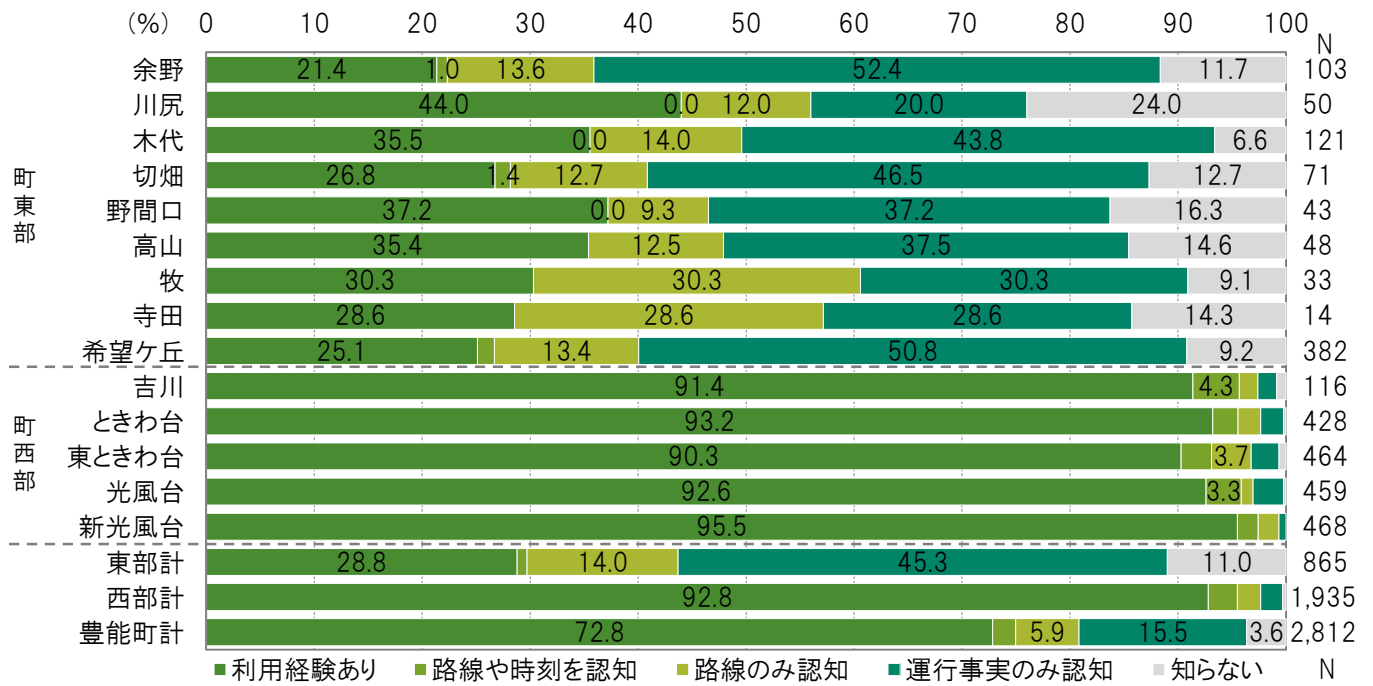


図 「能勢電鉄」の認知度（地区別）

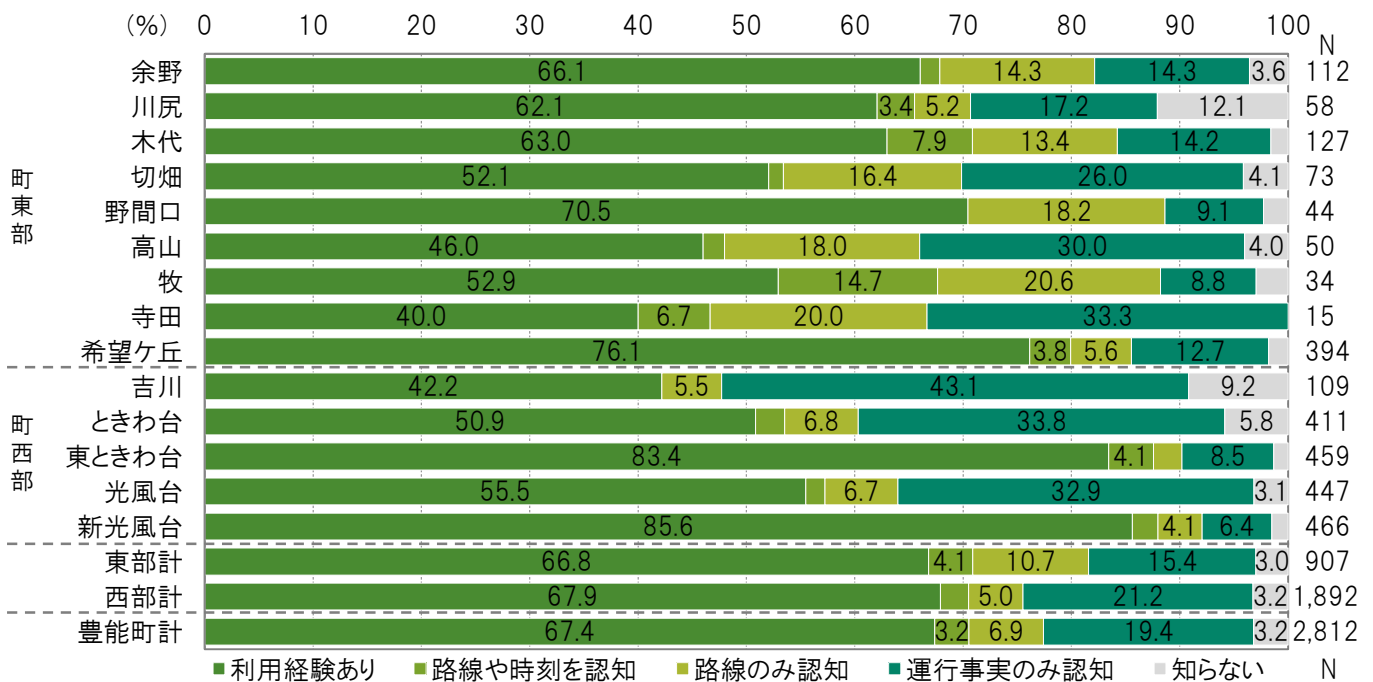


図 「阪急バス」の認知度（地区別）

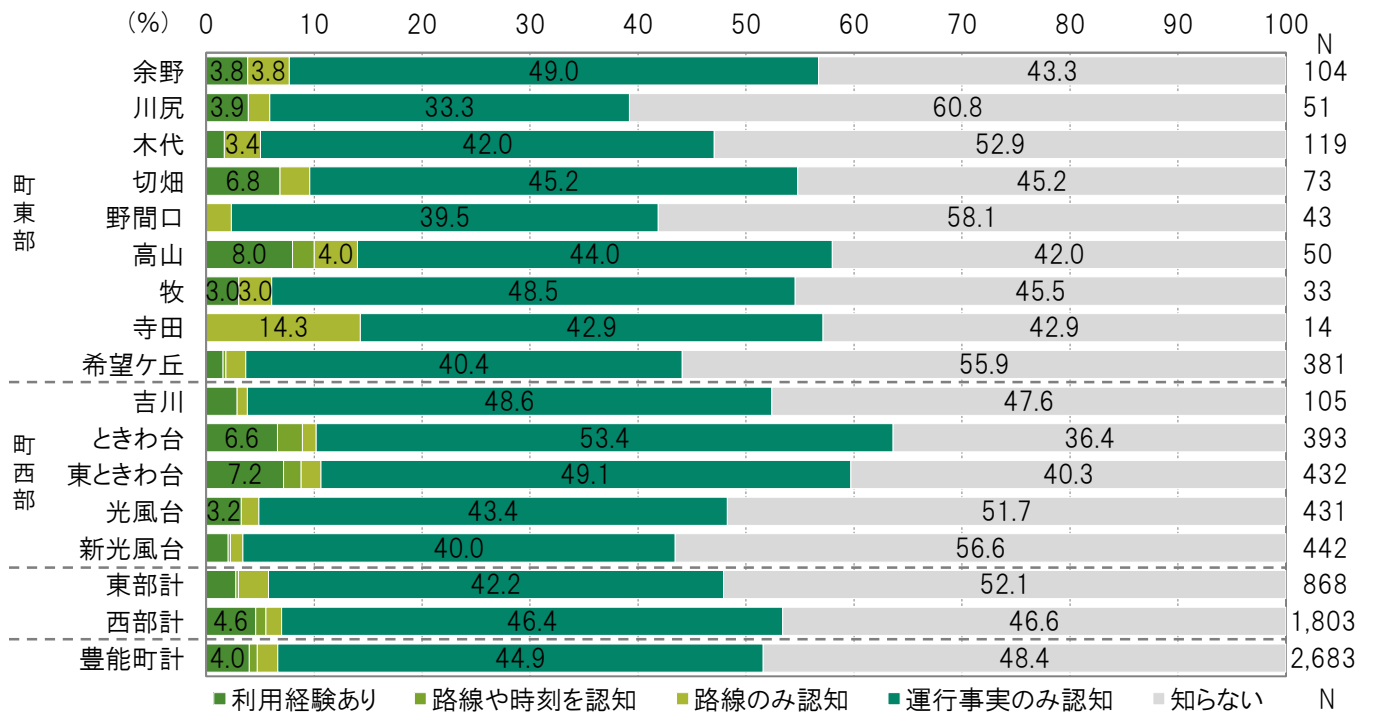


図 「デマンドタクシー」の認知度（地区別）

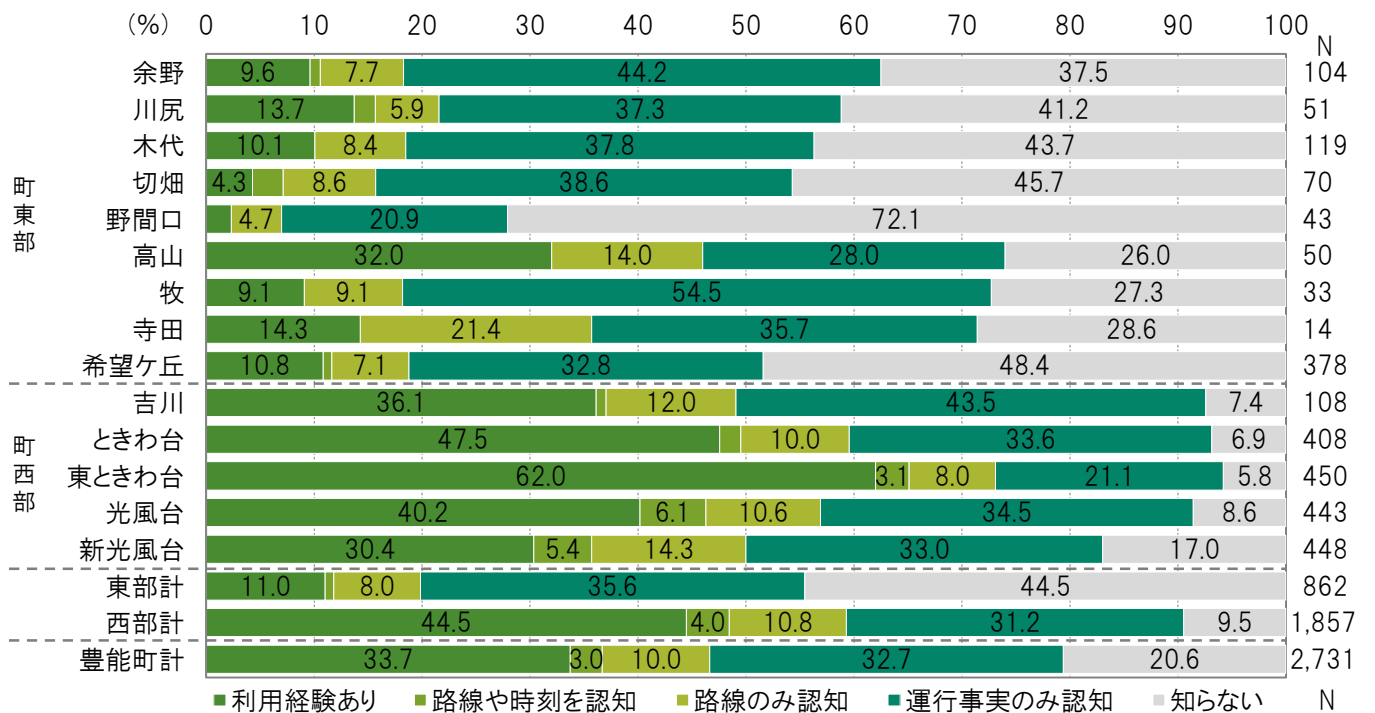
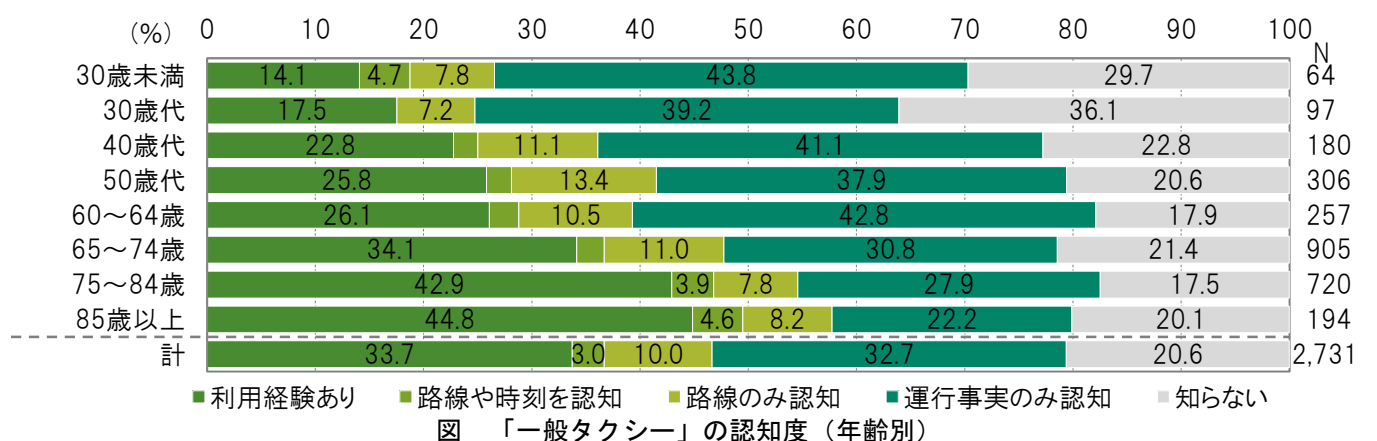
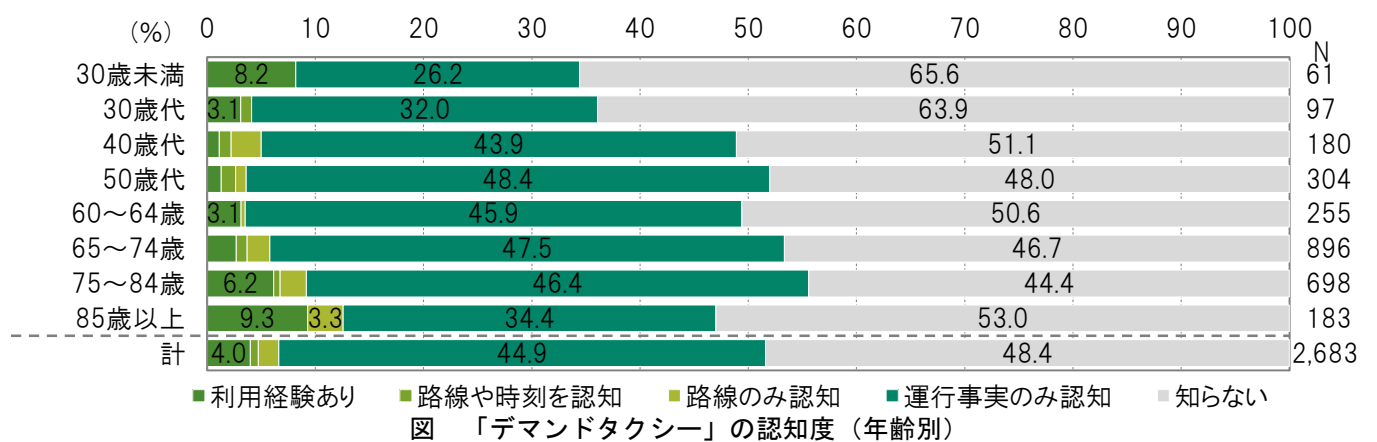
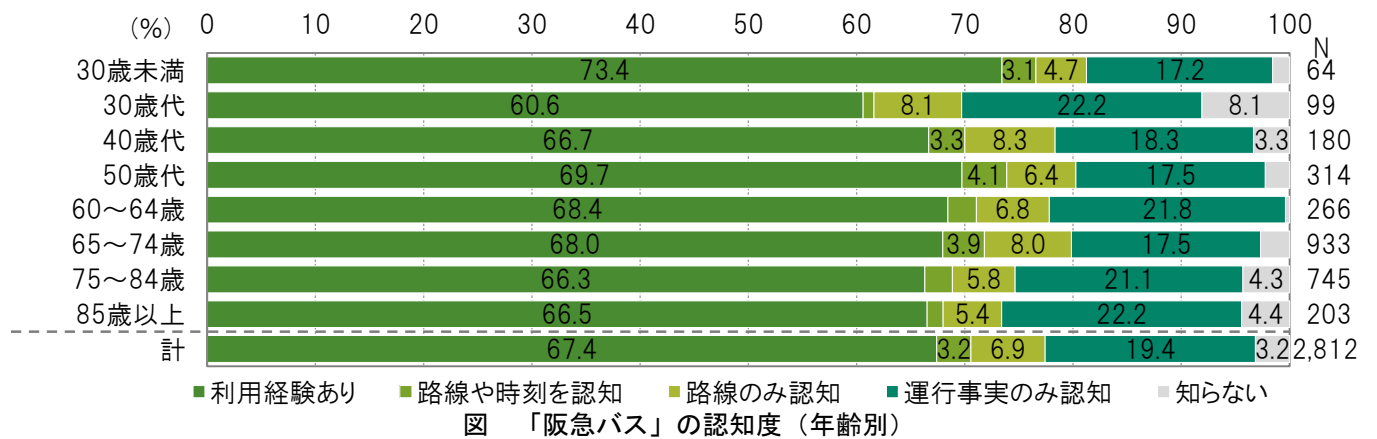
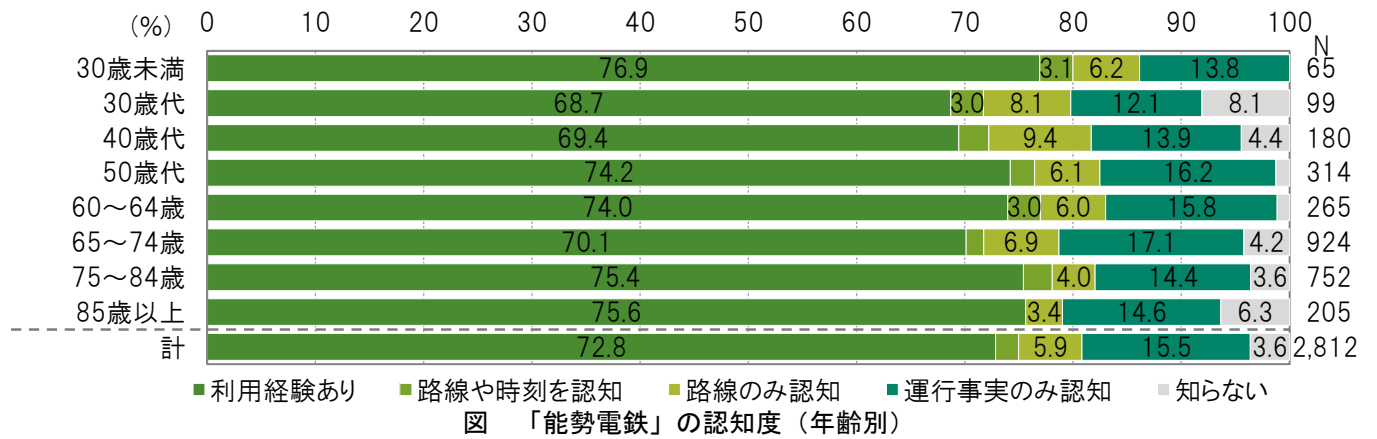


図 「一般タクシー」の認知度（地区別）



(2)地域公共交通再編(令和 4(2022)年 7 月 1 日より)の認知度

地域公共交通再編の認知度をみると、5 割以上が「知らなかった」と回答しており、周知・PR への課題が窺えます。

知っていた方は「広報紙」からの情報収集が最も多くなっています。

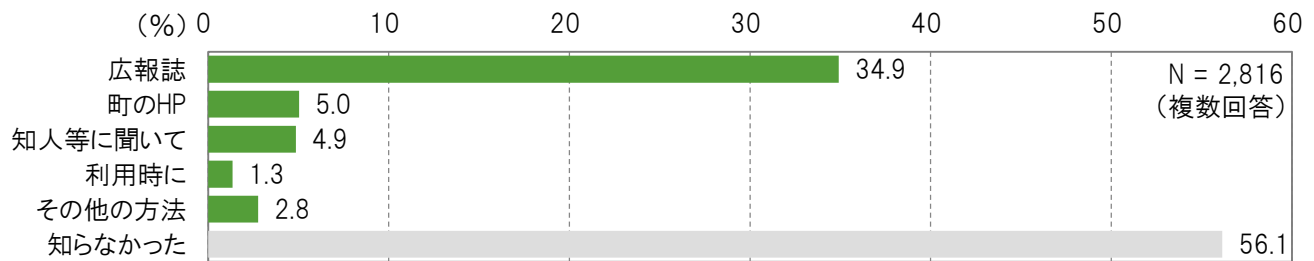


図 令和 4(2022)年 7 月の地域公共交通再編の認知状況

(3)鉄道駅までの移動可否

自宅から鉄道駅までのバスやデマンドタクシーでの移動可否をみると、町全体では「移動不可」が「移動可能」を上回っています。

地区別にみると、町西部では「利用不要（徒歩や自転車で到着できる）」が比較的多いなか、東ときわ台や新光風台では、「移動不可」とする方が7割を超えます。町東部では、高山を除く地区で「移動不可」が「移動可能」を上回っており、路線バスの行先として表示される鉄道駅までですら利用できない状況になっています。

「移動不可」の理由をみると、町全体では「時刻表を知らない」「予約方法が分からない」「バス停を知らない」という情報不足が上位3位を占めます。地区別にみると、町西部では、前述の3点のほか「一人での歩行が難しい」の選択が第3位となっているほか、町東部では、「バス停が自宅から遠い」の割合が町西部より高くなっています。

図 鉄道駅まで地域公共交通で移動できるか（地区別）

バスやデマンドタクシー で移動可能か（％）	東部									西部					東部 計	西部 計	豊能 町計
	余野	川尻	木代	切畑	野間 口	高山	牧	寺田	希望 ヶ丘	吉川	ときわ 台	東とき わ台	光風 台	新光 風台			
移動可能	29.9	37.7	28.0	44.4	47.6	65.3	35.3	28.6	22.7	13.9	12.7	13.5	10.1	6.0	31.1	10.7	17.5
移動不可	68.2	58.5	67.2	52.8	47.6	28.6	55.9	57.1	75.7	12.0	18.0	71.8	28.4	70.4	65.7	45.9	52.1
利用不要	1.9	3.8	4.8	2.8	4.8	6.1	8.8	14.3	1.6	74.1	69.3	14.6	61.5	23.6	3.2	43.4	30.4
N	107	53	125	72	42	49	34	14	387	108	410	451	444	453	883	1866	2762
移動不可の理由（％）																	
時刻表を知らない	25.0	25.0	25.8	36.7	40.0	46.7	40.0	25.0	35.7	26.7	33.3	35.6	23.8	34.6	34.1	31.6	32.5
予約方法が分からない	34.4	45.0	35.5	30.0	30.0	26.7	20.0	100.0	21.4	26.7	25.5	27.1	14.3	34.6	29.9	24.9	30.0
バス停を知らない	46.9	20.0	29.0	13.3	35.0	20.0	40.0	0.0	35.7	33.3	23.5	25.4	31.0	15.4	30.3	25.4	28.2
バス停が自宅から遠い	9.4	40.0	35.5	40.0	25.0	40.0	10.0	50.0	4.8	20.0	27.5	10.2	16.7	7.7	22.2	16.6	20.9
一人での歩行が難しい	31.3	25.0	0.0	6.7	5.0	0.0	20.0	0.0	17.9	26.7	19.6	20.3	40.5	30.8	13.4	26.4	18.8
運賃が分からない	18.8	5.0	19.4	16.7	35.0	23.3	10.0	0.0	20.2	0.0	7.8	6.8	7.1	19.2	19.2	8.3	14.7
車両の乗り方を知らない	18.8	15.0	9.7	13.3	15.0	13.3	30.0	0.0	21.4	13.3	7.8	15.3	2.4	15.4	16.9	10.4	14.0
時刻等の調べ方を知らない	15.6	15.0	9.7	6.7	10.0	16.7	10.0	0.0	13.1	0.0	7.8	18.6	9.5	15.4	12.3	11.9	11.9
なんとなく不安	12.5	0.0	12.9	6.7	10.0	3.3	10.0	0.0	16.7	0.0	3.9	8.5	0.0	3.8	10.7	4.1	9.9
（複数回答）	N	32	20	31	30	20	30	10	4	84	15	51	59	42	261	193	464

(3)乗換検索方法

地域公共交通の乗換検索方法をみると、74 歳未満では「スマートフォン検索」が最多となる一方で、75 歳以上では「コンピュータ検索」「紙の時刻表」が多くなる傾向にあり、利用者像を踏まえた情報提供手法の工夫が必要であることが窺えます。

表 乗換検索方法（年齢別）

	30歳未満	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上	計
スマートフォン検索	92.1	80.6	81.6	73.3	65.8	42.4	17.3	3.7	44.1
コンピュータ検索	7.9	6.1	12.8	19.9	19.8	34.0	36.0	29.8	28.3
紙の時刻表	12.7	10.2	14.0	17.7	18.3	28.6	33.7	34.6	26.1
時刻表(自分で作成)	3.2	10.2	8.4	10.0	10.3	11.5	15.4	20.7	12.4
駅・バス停等の掲示	1.6	4.1	6.1	9.0	13.3	14.6	9.9	2.7	10.6
バス事業者や運転手に聞く	6.3	4.1	3.9	3.9	3.4	6.6	9.5	16.5	7.2
家族や知人に聞く	0.0	1.0	1.7	1.3	1.9	2.7	7.4	5.3	3.7
調べない・覚えている	6.3	8.2	4.5	3.9	2.7	2.3	3.5	5.3	3.5
利用しない	3.2	0.0	1.1	1.3	2.3	3.1	4.4	3.2	2.9
(複数回答)	N	63	98	179	311	263	911	706	2725

(4)地域公共交通喪失による生活への影響

地域公共交通が無くなった場合の生活の変化をみると、町東部では「変化しない（現在利用なし）」が最多となる一方で、町西部では「移動手段喪失」が最多となり、町西部で鉄道が基幹的な地域公共交通として必要とされている状況が窺えます。

年齢別にみると、30 歳未満と 75 歳以上で「移動手段喪失」が 4 割を超えており、地域公共交通が自動車を運転できない（難しい）世代を中心に重要な移動手段になっていることが窺えます。

表 地域公共交通が無くなった場合の生活の変化（地区別）

表 地域公共交通がなくなった場合の生活の変化（地区別）																		
公共交通廃止の影響(%)	東部										西部				東部計	西部計	豊能町計	
生活変化\居住地	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	希望ヶ丘	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台				
変化しない (現在利用なし)	46.6	71.7	52.4	47.9	46.5	60.8	45.5	60.0	36.8	29.1	25.4	19.2	23.1	18.3	45.7	21.9	29.7	
公共交通以外で移動 (外出頻度維持)	6.9	9.4	9.5	17.8	7.0	5.9	24.2	6.7	15.4	16.4	19.5	21.5	19.5	22.9	12.6	20.6	16.5	
公共交通以外で移動 (外出頻度減)	12.1	9.4	9.5	6.8	9.3	15.7	18.2	20.0	17.0	23.6	24.1	30.5	23.6	30.3	13.7	27.0	15.5	
移動手段喪失	40.5	11.3	33.3	30.1	46.5	23.5	18.2	20.0	38.3	41.8	40.0	39.8	42.6	38.1	34.1	40.2	38.2	
(複数回答)	N	116	53	126	73	43	51	33	15	389	110	410	452	441	449	899	1862	2778

表 地域公共交通が無くなった場合の生活の変化（年齢別）

公共交通廃止の影響(%) 生活変化\年齢	30歳 未満	30歳 代	40歳 代	50歳 代	60～ 64歳	65～ 74歳	75～ 84歳	85歳 以上	計
変化しない (現在利用なし)	18.8	48.5	31.1	28.5	35.7	28.8	27.3	28.2	29.7
公共交通以外で移動 (外出頻度維持)	10.9	19.2	27.8	25.3	22.4	18.4	12.8	10.8	17.9
公共交通以外で移動 (外出頻度減)	9.4	14.1	17.8	22.8	18.6	27.1	22.4	21.0	22.6
移動手段喪失	65.6	18.2	32.2	36.2	28.9	33.9	46.5	50.8	38.2
(複数回答)	N	64	99	180	312	263	918	735	2778

(5)利用促進の方向性

鉄道をもっと利用するために求めることをみると、「鉄道とバス・タクシー等との乗継ぎ向上」を求める声が最多、次いで「自動車の駐車場がある」が多くなっており、鉄道端末交通手段（鉄道駅まで/鉄道駅からの交通手段）の充実が求められています。また、「鉄道駅周辺のまちが賑やかになる」も多く、駅周辺がまちの拠点となるよう、まちづくりと連携した地域公共交通施策の重要性が窺えます。

バスをもっと利用するためにバス停に求めることをみると、「時刻表等が分かりやすい」が最多となり、前述の“バス・デマンドタクシーで駅まで移動できない理由”とあわせて、情報提供が課題となっていることが窺えます。また、「ベンチや屋根がある」「お店が近くにある」など、快適なバスまち空間が求められています。一方で、「特にない」の選択も多く、路線バスに対する関心度の向上があわせて課題となっている状況が窺えます。

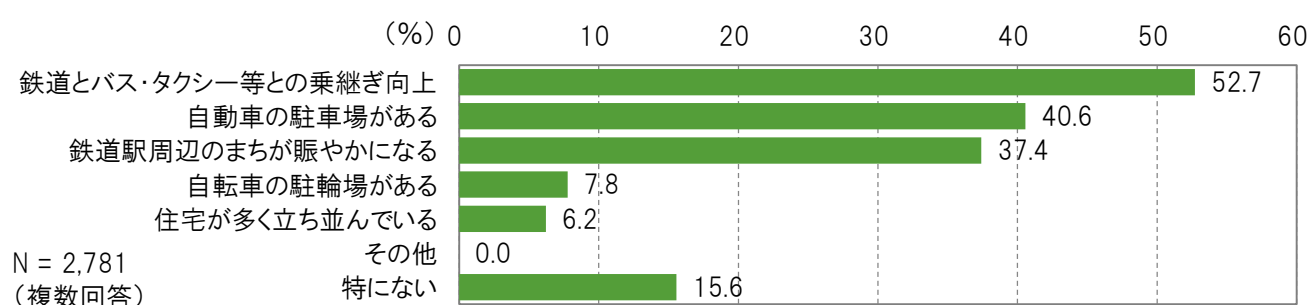


図 鉄道をもっと利用するために求めること

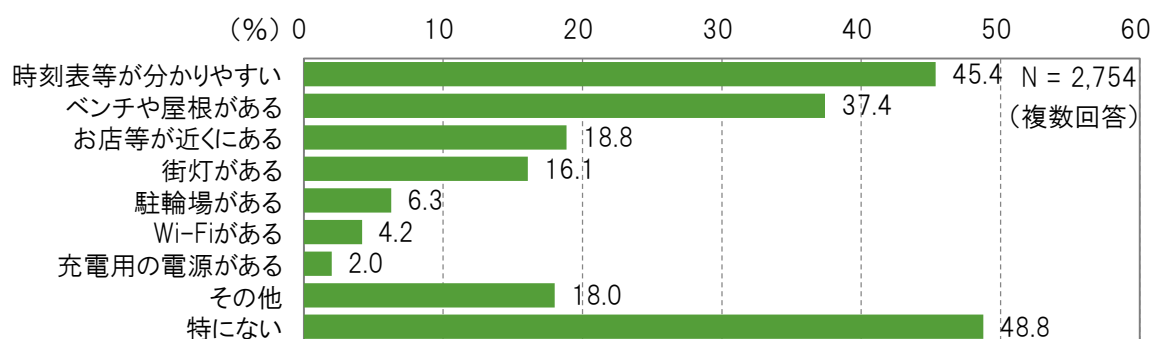


図 バスをもっと利用するためにバス停に求めること

(6)バス・デマンドタクシーに重視すること

町内のバスやデマンドタクシーに重視することをみると、「とても重視」と「やや重視」をあわせると「乗継ぎしやすい」が最多となったほか、「とても重視」の割合でみると、「今後も運行継続する」も第2位となっています。また、「乗換えなしに移動できる」が第5位となった一方で、「目的地まで短時間で着く」は重視度が低いことから、この傾向を考慮しつつ路線を設計することが求められているといえます。

地区別に重視度をスコア化してみると、町東部・西部とも「乗継ぎしやすい」が最高となった一方で、町東部では第2位が「運賃が安い」となりました。これは、能勢電鉄に対し阪急バスの運賃が高くなる傾向にあるためと推察されます（能勢電鉄妙見口～川西能勢口間は運賃 330 円、阪急バス希望ヶ丘四丁目～阪急池田駅間は運賃 640 円）。

世代別にみると、「情報がわかりやすい」は高齢世代ほど重視度が高い傾向にあるほか、「運賃が安い」は30歳未満で重視度が高くなっています。このほか、「今後も継続運行する」の重視度は40～74歳で比較的高くなっています。

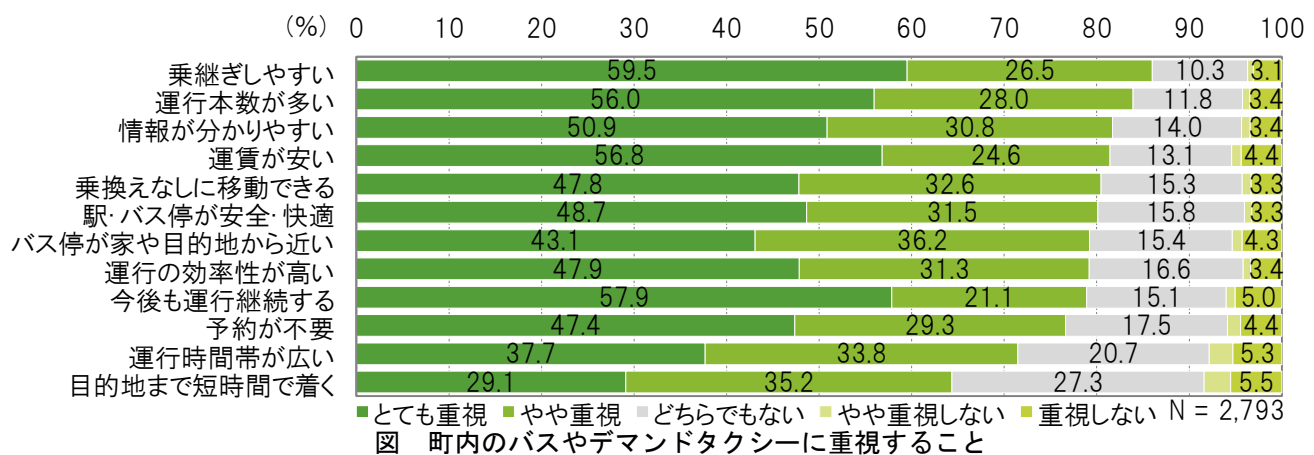


表 町内のバスやデマンドタクシーに重視すること（地区別）

スコア偏差値	東部									西部					東部計	西部計	豊能町計
	余野	川尻	木代	切畑	野間口	高山	牧	寺田	希望ヶ丘	吉川	ときわ台	東ときわ台	光風台	新光風台			
乗継ぎしやすい	62.8	60.6	66.2	66.3	70.0	61.4	57.0	57.9	63.1	58.3	61.2	66.0	60.8	60.7	64.5	62.8	63.5
運行本数が多い	61.4	55.9	64.8	61.4	59.3	62.8	60.8	44.8	62.3	45.1	53.7	59.3	59.8	60.0	62.5	58.0	59.3
情報が分かりやすい	54.0	54.0	46.5	43.8	54.0	47.6	50.5	51.4	50.6	57.3	58.2	54.5	57.2	52.2	50.2	55.9	54.6
運賃が安い	58.7	55.9	57.0	54.6	62.0	60.1	66.0	71.1	65.5	57.3	51.0	50.4	55.8	60.5	62.8	54.8	56.9
乗換えなしに移動できる	54.6	59.7	50.7	63.3	46.0	50.3	41.5	51.4	54.5	56.3	52.6	50.7	52.4	46.6	54.3	50.9	51.9
駅・バス停が安全・快適	46.5	47.3	52.8	43.8	46.0	40.6	49.2	48.1	50.8	52.9	58.2	51.4	52.4	52.0	48.5	53.6	52.4
バス停が家や目的地から近い	45.1	50.2	52.8	47.7	38.0	58.7	37.7	48.1	36.1	54.9	51.2	45.3	49.3	45.5	42.5	48.1	46.7
運行の効率性が高い	49.9	46.4	56.3	56.5	54.0	47.6	51.8	57.9	51.2	57.8	52.3	51.3	48.2	50.0	51.9	50.9	51.1
今後も運行継続する	56.0	54.9	43.0	47.7	38.0	54.5	55.7	54.7	50.6	40.1	50.5	59.6	55.9	61.4	50.8	56.4	55.1
予約が不要	47.8	54.0	38.1	44.8	48.7	47.6	58.3	48.1	41.3	57.3	52.8	47.1	48.4	43.5	44.5	48.3	47.3
運行時間帯が広い	35.6	37.8	38.8	34.1	48.7	42.0	40.2	34.9	39.0	28.4	33.4	38.2	34.9	42.1	37.2	35.9	35.9
目的地まで短時間で着く	27.5	23.5	33.1	36.0	35.3	26.8	31.2	31.6	35.0	34.3	25.0	26.1	25.1	25.5	30.1	24.4	25.3
N	108	56	126	75	43	49	34	16	383	110	417	454	451	462	890	1,894	2,793

※スコアは「とても重視」10点、「やや重視」5点、「どちらでもない」0点、「やや重視しない」-5点、「重視しない」-10点とし、回答者属性別に加重平均でもとめたうえで、回答者属性別に偏差値化した

表 町内のバスやデマンドタクシーに重視すること（年齢別）

スコア偏差値	30歳未満	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75～84歳	85歳以上	計
乗継ぎしやすい	65.5	64.1	64.3	65.1	64.5	62.6	61.2	55.3	63.5
運行本数が多い	59.8	63.1	61.9	61.8	58.7	58.0	57.0	55.6	59.3
情報が分かりやすい	39.4	50.5	44.9	51.5	50.6	54.5	59.6	58.1	54.6
運賃が安い	63.8	55.4	58.9	58.4	59.8	57.4	52.5	51.6	56.9
乗換えなしに移動できる	55.7	50.5	53.3	47.9	50.8	52.7	50.9	53.9	51.9
駅・バス停が安全・快適	53.3	53.4	48.7	45.9	49.4	51.8	56.4	53.3	52.4
バス停が家や目的地から近い	39.4	42.3	46.3	41.9	46.3	46.6	48.6	56.7	46.7
運行の効率性が高い	54.9	47.1	47.3	51.1	45.6	52.4	51.8	54.2	51.1
今後も運行継続する	44.3	56.3	60.8	57.8	57.5	54.7	51.5	54.4	55.1
予約が不要	39.4	37.4	32.8	41.7	50.8	49.7	52.3	50.8	47.3
運行時間帯が広い	50.0	52.5	47.9	50.3	41.6	34.2	30.2	26.5	35.9
目的地まで短時間で着く	34.5	27.3	32.8	26.7	24.4	25.5	28.0	29.6	25.3
N	65	97	180	316	269	918	740	200	2,793

※スコアは「とても重視」10点、「やや重視」5点、「どちらでもない」0点、「やや重視しない」-5点、「重視しない」-10点とし、回答者属性別に加重平均でもとめたうえで、回答者属性別に偏差値化した

3.1.5 実施結果 ④コロナ禍をうけた移動の変化

令和2(2020)年2月頃からのコロナ禍をうけた変化をみると、地域公共交通の利用が「減少」した人は約3割にのぼり、代替交通手段として自動車が多く選択されています。

地域公共交通への安心度は、利用者のうち「安心して利用」が約4割に留まり、半数以上が「不安」を感じている状況にあります。地域公共交通事業者では、消毒や換気等に取り組んでいるものの、安全性向上が安心度向上に必ずしもつながっていないといえます。

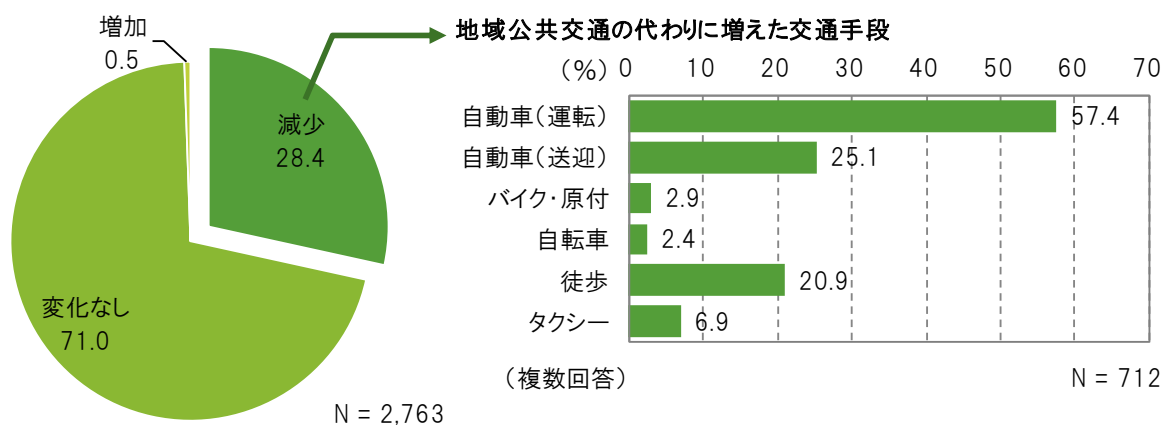


図 コロナ禍をうけた地域公共交通の利用頻度の変化

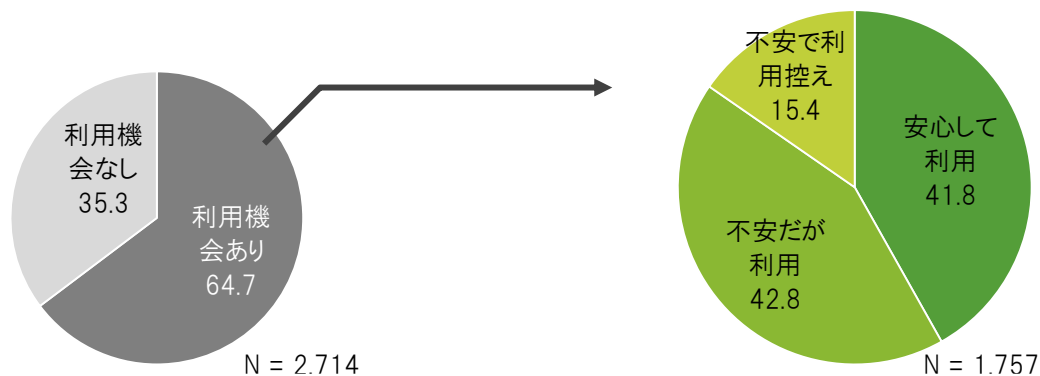


図 地域公共交通を安心して利用できているか

3.2 地域公共交通利用者アンケート

3.2.1 実施概要

地域公共交通利用者の利用実態や移動に対する考えを把握することを目的として、地域公共交通利用者に対しアンケートを実施しました。

表 地域公共交通利用者アンケート 実施概要

項目	内容	備考
調査対象	地域公共交通利用者	鉄道、バス、デマンドタクシー
調査方法	手渡し配布・郵送回収	鉄道：町内3駅で配布 バス：車内及び主要停留所で配布 デマンドタクシー：車内で配布
配布日	令和4(2022)年10月下旬	
回答締切	令和4(2022)年10月21日(金)	
有効配布数	1,217部以上	・鉄道駅、停留所 1217部 ・デマンドタクシー 数部
有効回収数	687部	
有効回収率	約56.0%	

3.2.2 実施結果 ①回答者属性

回答者の属性は、次のとおりです。性別では女性が、年齢では65歳以上が多いほか、自動車運転免許は、町全体と比較して「所持」の割合が低くなっています。

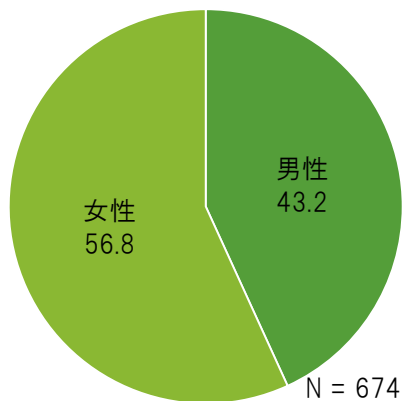


図 性別

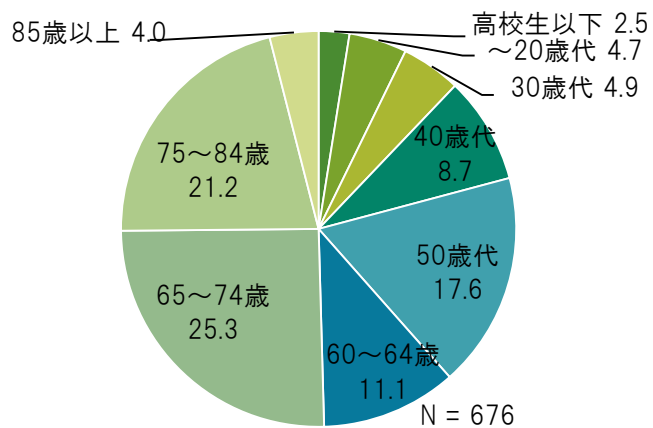


図 年齢

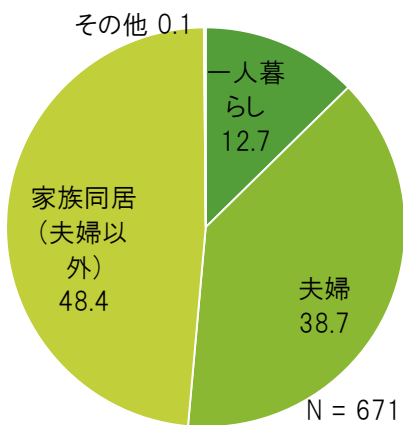


図 世帯構成

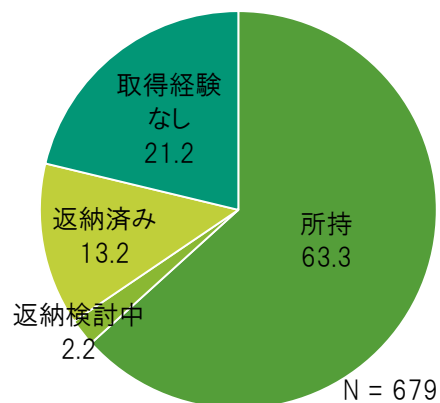


図 自動車運転免許所持状況

3.2.3 実施結果 ②本日の移動

(1)移動手段

利用交通手段をみると、能勢電鉄、阪急バスの順に多くなっています。

交通手段の組合せをみると、能勢電鉄利用者のうち約3割は阪急バスをあわせて利用しているほか、阪急バス利用者のうち約5割が能勢電鉄をあわせて利用しており、能勢電鉄と阪急バスの組合せ移動の多さが窺えます。また、一般タクシーやデマンドタクシー利用者は家族等の送迎との組合せが約3割にのぼり、往復で異なる移動手段を組合せている状況が窺えます。

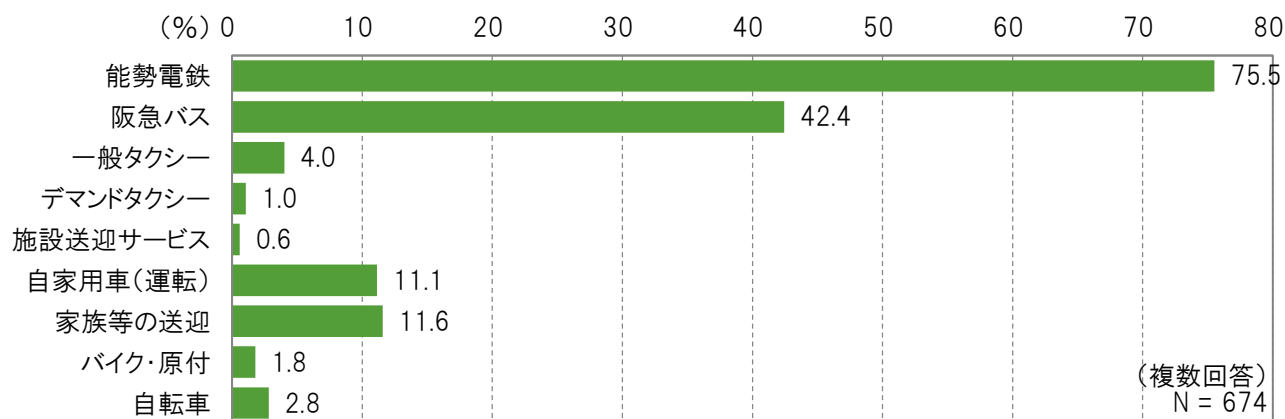


図 本日の利用交通手段

表 利用交通手段の組合せ

移動手段の組合せ	能勢電鉄	阪急バス	一般タクシー	デマンドタクシー	施設送迎サービス	自家用車(運転)	家族等の送迎	バイク・原付	自転車	N
能勢電鉄	52.3	29.7	4.6	1.2	0.4	11.3	8.9	1.8	3.0	505
阪急バス	52.6	38.2	6.7	1.1	0.7	9.5	10.5	1.8	0.7	285
一般タクシー	85.2	70.4	3.7	3.7	0.0	18.5	25.9	3.7	3.7	27
デマンドタクシー	85.7	42.9	14.3	14.3	0.0	14.3	28.6	0.0	0.0	7
施設送迎サービス	66.7	66.7	0.0	0.0	33.3	0.0	0.0	0.0	0.0	3
自家用車(運転)	76.0	36.0	6.7	1.3	0.0	8.0	16.0	2.7	6.7	75
家族等の送迎	59.2	39.5	9.2	2.6	0.0	15.8	15.8	1.3	0.0	76
バイク・原付	75.0	41.7	8.3	0.0	0.0	16.7	8.3	16.7	8.3	12
自転車	78.9	10.5	5.3	0.0	0.0	26.3	0.0	5.3	21.1	19

※「表側の移動手段を利用した人のうち、表頭の移動手段を利用した人の割合」。

例えば「能勢電鉄利用者のうち、阪急バスもあわせて利用した人」は29.7%、

「阪急バス利用者のうち、能勢電鉄もあわせて利用した人」は52.6%

なお、その交通手段のみを利用した人は、表頭・表側とも同じ交通手段となるセルで表示した。

例えば「能勢電鉄のみ利用した人」は52.3%。

(2)外出目的と移動手段

地域公共交通を利用した調査日当日の移動をみると、その目的では「通勤」が約 5 割と最多となったほか、「買い物」や「通院・見舞い」も約 2 割にのぼります。

移動目的別に移動手段をみると、通学を除いて能勢電鉄、次いで阪急バスの利用が多くなっています。また「娯楽・飲食等」では一般タクシーの利用もみられます。

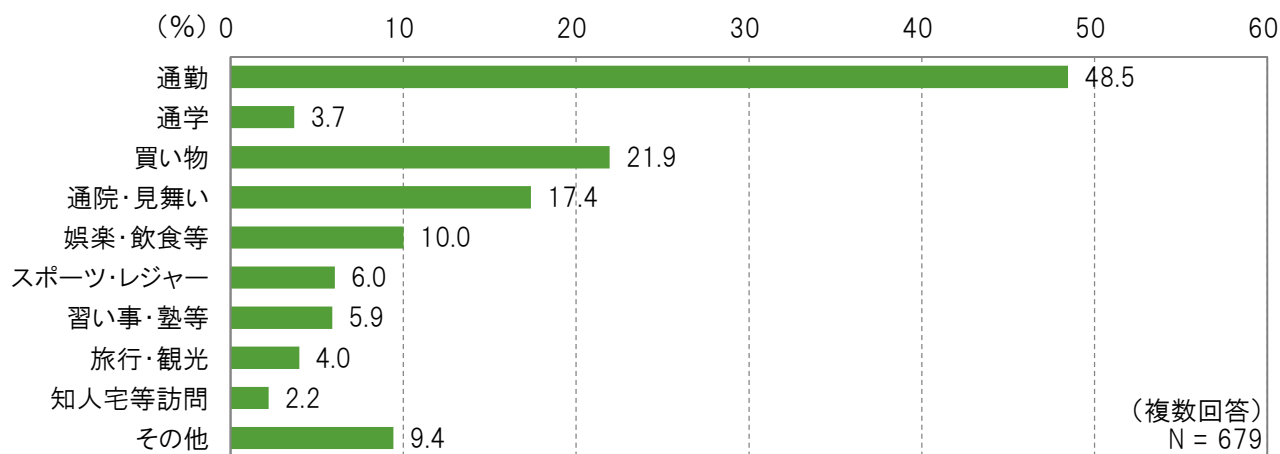


図 本日の外出目的

表 本日の利用交通手段（外出目的別）

目的\手段 (%)	能勢電鉄	阪急バス	一般タクシー	デマンドタクシー	N
通勤	78.7	38.0	1.8	1.5	329
通学	48.0	52.0	0.0	0.0	25
買い物	63.8	54.4	7.4	0.7	149
通院・見舞い	64.4	55.9	7.6	0.8	118
娯楽・飲食等	67.6	47.1	13.2	1.5	68
習い事・塾等	85.0	55.0	5.0	0.0	40
スポーツ・レジャー	78.0	39.0	7.3	0.0	41
旅行・観光	92.6	29.6	3.7	0.0	27
知人宅等訪問	60.0	46.7	0.0	6.7	15
その他	70.3	39.1	4.7	1.6	64
全目的(無回答を除く)	75.3	42.6	4.2	1.2	672

(2)外出先と移動手段

地域公共交通を利用した調査日当日の移動先をみると、大阪市・川西市が多くなっています。

外出先別に移動手段をみると、大阪市・池田市を除く大阪府内では阪急バスが多い一方で、その他の地域では能勢電鉄の利用が多くなっています。猪名川町では、一般タクシーの利用もみられます。

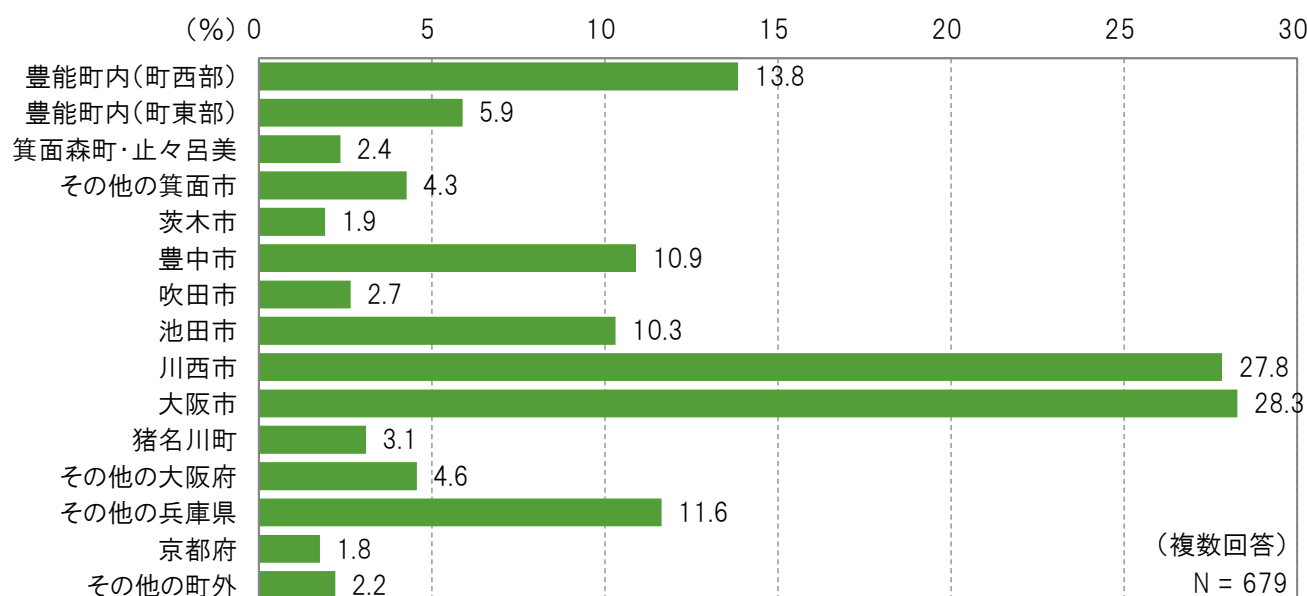


図 本日のおでかけ先

表 本日の利用交通手段（外出先別）

行先\手段 (%)	能勢電鉄	阪急バス	一般タクシー	デマンドタクシー	N
豊能町内(町西部)	68.8	51.6	7.5	0.0	93
豊能町内(町東部)	57.5	45.0	7.5	2.5	40
箕面森町・止々呂美	31.3	62.5	0.0	6.3	16
その他の箕面市	37.9	62.1	3.4	0.0	29
茨木市	33.3	75.0	0.0	0.0	12
豊中市	50.0	67.6	6.8	1.4	74
吹田市	41.2	76.5	0.0	0.0	17
池田市	61.4	52.9	2.9	0.0	70
川西市	89.7	38.9	5.4	2.2	185
大阪市	77.1	37.5	4.2	1.0	192
猪名川町	85.7	28.6	14.3	4.8	21
その他の大阪府	83.9	38.7	0.0	0.0	31
その他の兵庫県	94.9	26.6	2.5	1.3	79
京都府	66.7	41.7	0.0	8.3	12
その他の町外	86.7	33.3	0.0	0.0	15
全行先(無回答を除く)	74.9	42.3	4.0	1.0	672

3.2.4 実施結果 ③普段の移動

(1) 地域公共交通の利用頻度

地域公共交通の利用頻度をみると、能勢電鉄で週1日以上の利用が約7割にのぼるほか、阪急バスでは約4割にのぼります。一方で、一般タクシーやデマンドタクシーを週1日以上利用する方はいずれも3%を下回っています。

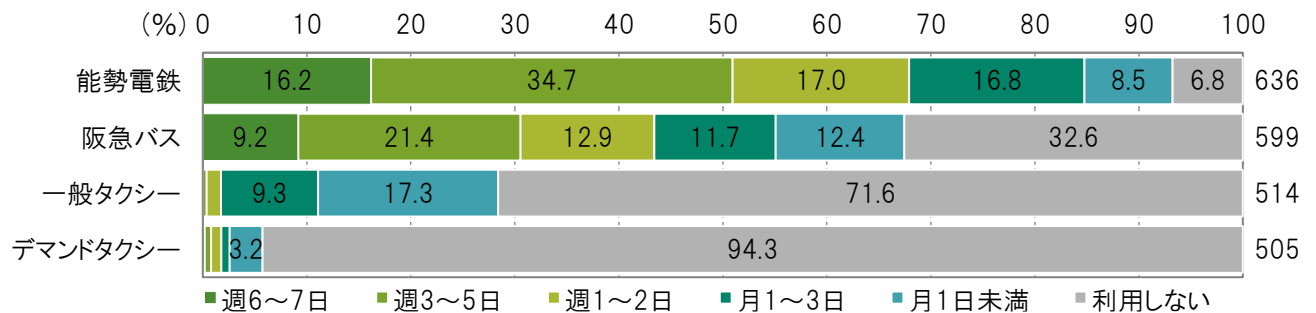


図 地域公共交通の利用頻度

(2) 自宅から駅までの移動手段

自宅から駅までの移動手段をみると、「徒歩」が最も多く、次いで「阪急バス」、「家族等の送迎」の順となっています。

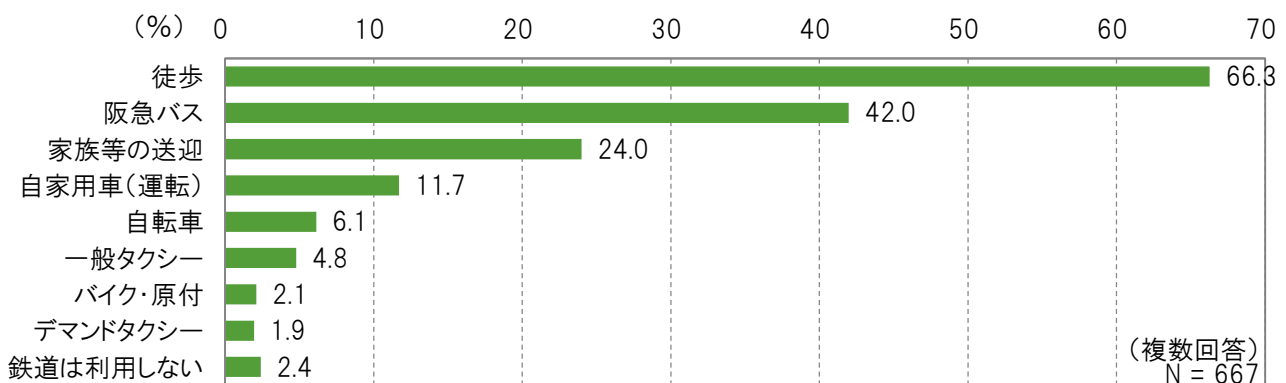


図 自宅から鉄道駅までの移動手段

(3) 地域公共交通の利用理由

地域公共交通の利用理由をみると、「他に移動手段がない」が約6割にのぼり、利用者にとって必要不可欠なサービスとなっていることが窺えます。

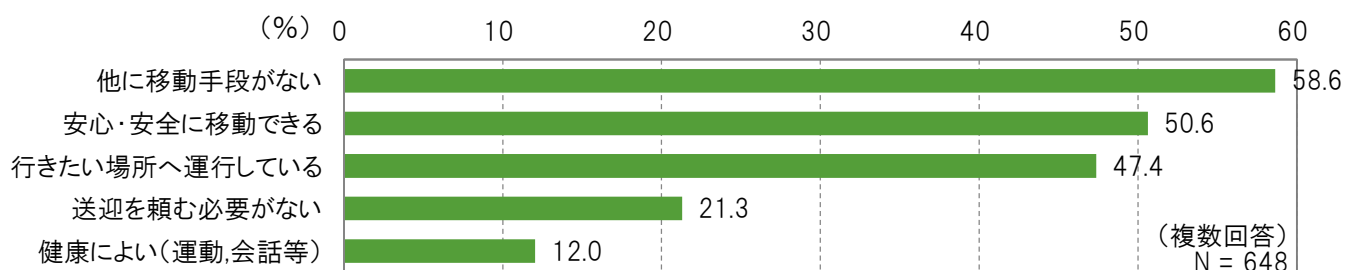


図 地域公共交通の利用理由

3.2.5 実施結果 ④地域公共交通への意見

(1)バスや列車を待つ場所に必要なもの

バスや列車を待つ場所に必要なものは、「分かりやすい時刻表等」「屋根」「ベンチ」となり、町民アンケートの傾向と類似しています。

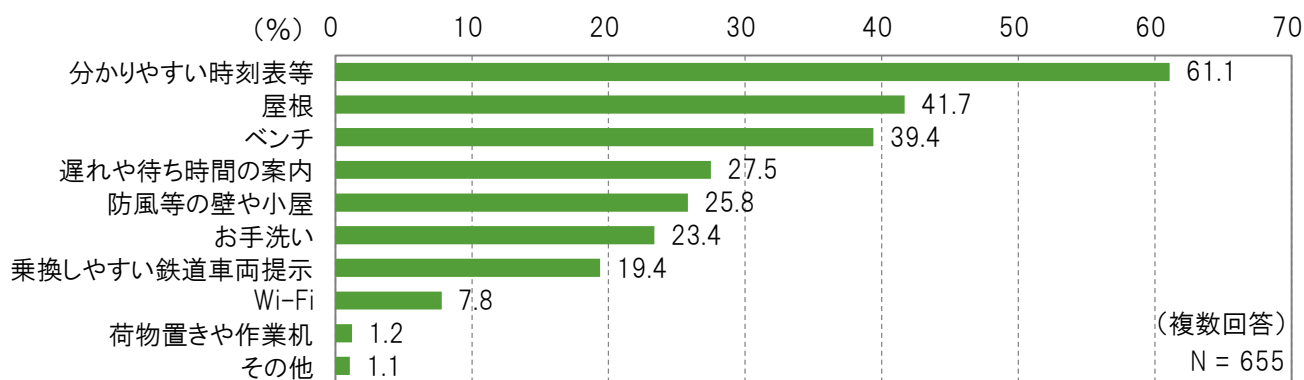


図 バスや列車を「待つ場所」に必要なもの

(2)バス・デマンドタクシーに重視すること

町内のバスやデマンドタクシーに重視することをみると、「とても重視」と「やや重視」をあわせると「今後も運行継続する」が最多となり、町民アンケートで最多となった「乗継ぎしやすい」を超える結果となりました。また、「予約が不要」は町民アンケートと比較して「とても重視」の割合が特に高くなっています。

各モードの利用者別にみると、阪急バス利用者で「今後も運行継続する」「運行本数が多い」への重視度が高い傾向にあり、サービス低下への危機感が窺えます。デマンドタクシー利用者では、「今後も運行継続する」の重視度が高いほか、「予約が不要」の重視度も高く、サービスに一定の不便を感じていることが窺えます。

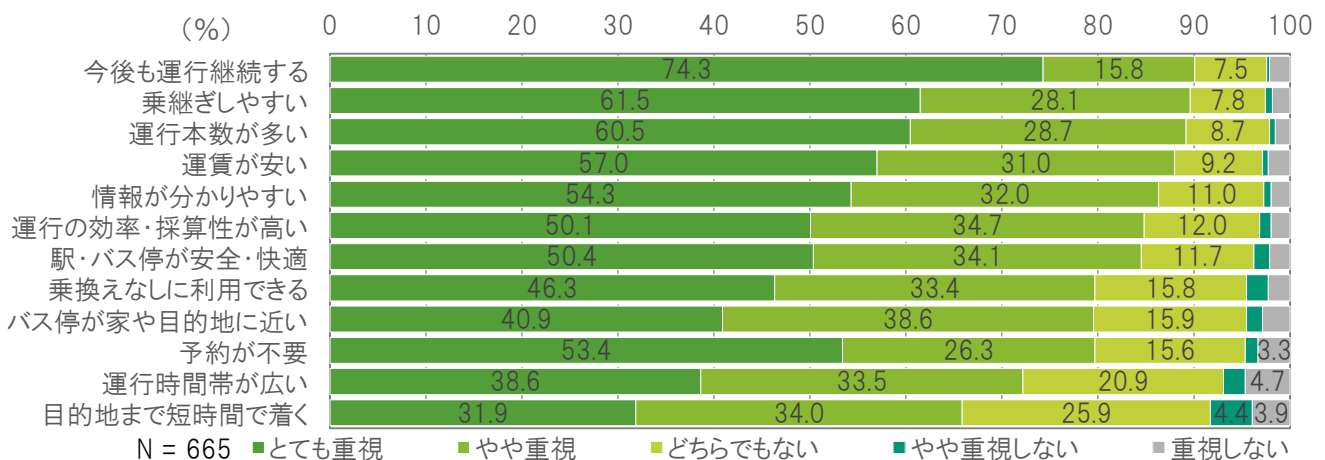


図 今後のバス・デマンドタクシーに重視すること

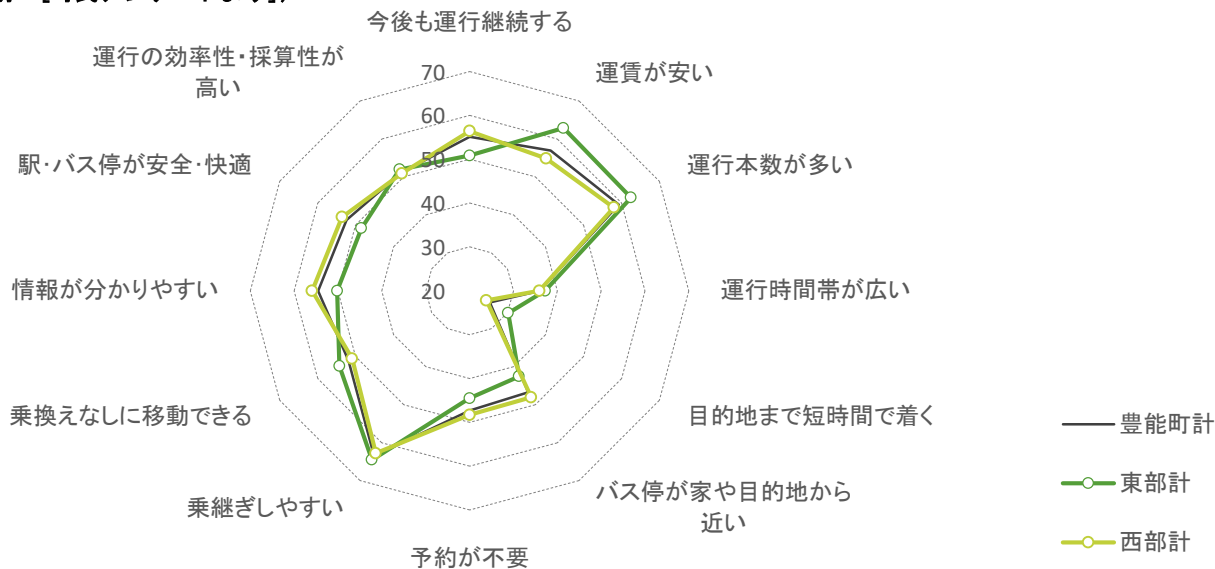
表 今後のバス・デマンドタクシーに重視すること（各モードの利用者のみを抜粋）スコア偏差値

重視する事項\ 普段利用する手段	能勢電鉄	阪急バス	一般タクシー	デマンドタクシー	利用者計
今後も運行継続する	65.4	70.1	66.6	68.5	67.0
乗継ぎしやすい	60.4	58.4	60.0	57.9	59.6
運行本数が多い	58.5	60.6	59.1	56.5	58.8
運賃が安い	55.5	54.2	51.5	49.9	56.4
情報が分かりやすい	54.4	51.4	51.7	48.5	53.9
運行の効率・採算性が高い	50.9	50.3	51.9	53.9	50.5
駅・バス停が安全・快適	50.6	49.0	51.1	47.2	50.3
乗換えなしに利用できる	45.6	43.9	42.5	37.9	45.2
バス停が家や目的地に近い	43.0	42.8	46.0	47.5	42.6
予約が不要	51.0	49.9	54.2	59.2	49.6
運行時間帯が広い	36.6	38.5	37.0	44.5	37.2
目的地まで短時間で着く	28.0	30.8	28.3	28.6	28.9
N	577	397	143	29	665

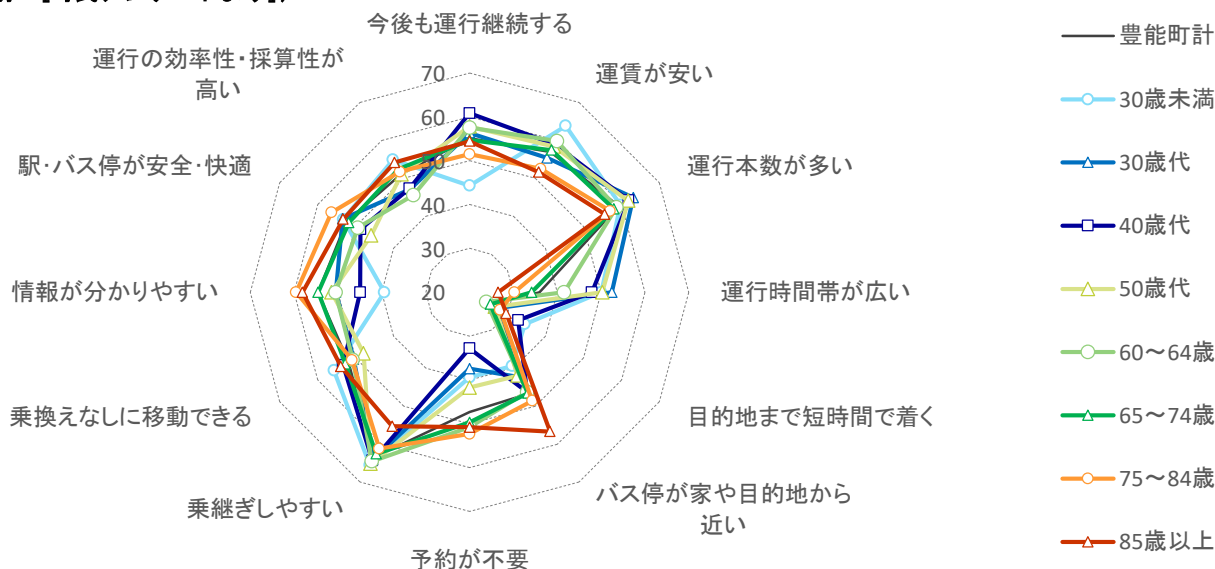
※スコアは「とても重視」10点、「やや重視」5点、「どちらでもない」0点、「やや重視しない」-5点、「重視しない」-10点とし、回答者属性別に加重平均でもとめたうえで、回答者属性別に偏差値化した

参考「豊能町内の路線バス・デマンドタクシーで重視すること」スコア偏差値の比較

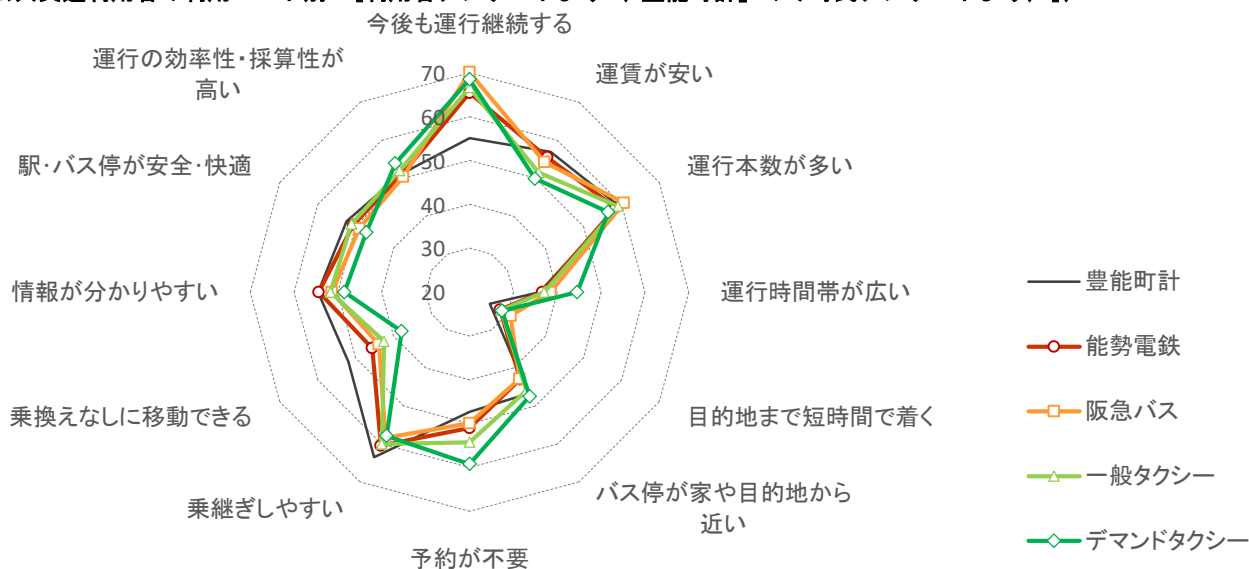
(地区別 [町民アンケートより])



(年齢別 [町民アンケートより])



(地域公共交通利用者の利用モード別 [利用者アンケートより (「豊能町計」のみ町民アンケートより)])



※スコアは「とても重視」10点、「やや重視」5点、「どちらでもない」0点、「やや重視しない」-5点、「重視しない」-10点とし、回答者属性別に加重平均でもとめたうえで、回答者属性別に偏差値化した

図 豊能町内の路線バス・デマンドタクシーで重視すること

4 地域公共交通に求められる方向性

地域公共交通は、それ自体の維持確保改善が目的ではなく、まちづくりと一体的になって豊能町の目指す町の姿の実現を図ることが重要です。この実現のためには、他分野の計画を含め、地域公共交通に求められていることを明確にする必要があります。

ここでは、次の上位・関連計画等を整理しました。

表 本計画とその他計画との関係

分類	計画等の名称	本計画との関係
上位計画	豊能町総合まちづくり計画 + 第2期豊能町まち・ひと・しごと創生総合戦略	即する
地域公共交通関連計画	豊能町地域公共交通基本計画	統合する
都市計画関連計画	豊能町都市計画マスタープラン	調和を図る
	北部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (都市計画区域マスタープラン)	
	豊能町過疎地域持続的発展計画	連携する
	豊能町コンパクトスマートシティプラットフォーム	
その他個別計画	第4次豊能町地域福祉計画・ 第4次豊能町地域福祉活動計画・第2次豊能町自殺対策計画	
	第8期豊能町高齢者福祉計画及び介護保険事業計画	
	第6期豊能町障害福祉計画、第2期豊能町障害児福祉計画	
	豊能町地域防災計画	

4.1 上位計画

(1) 豊能町まちづくり総合計画 + 第2期豊能町まち・ひと・しごと創生総合戦略……………①

概要

名称	策定	計画期間
豊能町まちづくり総合計画	令和4(2022)年3月	令和4(2022)～令和13(2031)年度 ※令和8(2026)年度見直し
第2期豊能町まち・ひと・しごと創生総合戦略	令和5(2023)年3月(予定)	令和5(2023)～令和9(2028)年度

基本構想

■町の状況

- 東西交通手段が課題で、公共交通整備過程で対策を講じる必要
- スマートモビリティや個別宅配など、ICT活用への要請
- 町外アクセスの利便性向上や、町内の交通機関充実への要望
⇒居住時に困ったこと「公共交通利用・移動」：53.1%（最多）
⇒「居住地の公共交通機関が充実していると思わない」：64.3%
⇒「交通アクセス改善」の重要度：88.3%
⇒豊能町への定住に必要なこと「道路や公共交通の利便性」：42.3%（最多）

■まちの将来像 自然に抱かれた多様性・創造性で未来が輝くまち とよの

町の東部の農村と西部の住宅街、それぞれが作り上げてきた魅力を融合させることで、多様性と創造性を大切に「新しい豊能町らしさ」をつくり上げ、その魅力に溢れるまちづくりに取り組むことで、他地域にはない新たな価値を創出し、持続可能な地域づくりをめざす

■基本指針と基本施策

基本指針	基本施策
1. 住民主役のまちをつくり出す“ひとづくり”	1. まちの未来につながる教育の推進 2. いつまでも健康でみんなが活躍するまち 3. 安心して子どもが産める環境づくり 4. まちを好きと思ってもらえる移住・定住促進
2. 未来の活力を生み出す“しごとづくり”	1. まちで働く人を応援 2. 人や仕事を呼び込むテレワークの推進 3. 地域経済を循環させる 4. 地域産業を元気にする6次産業化
3. 緑の中で楽しく暮らせる“まちづくり”	1. 住民のQoL向上をめざしたコンパクトなまちづくり 2. 人が活躍できる地域コミュニティづくり 3. 低炭素社会の実現による持続可能なまちづくり 4. 交流人口の増加で新たな風土づくり

■10年後の目標人口 人口15,000人を維持

基本指針の取組み概要

基本指針・施策	施策	主要な取組み	概要
1-2	4	②全世代へのポピュレーションアプローチで健康を意識したセルフケア	健康寿命の大切さを広く啓発し、若い世代からの健康づくりを促進する
1-4	10	①公民連携による活気あるまちづくり	住民サービスの向上や地域活性化に、大学や民間企業のデータ収集や分析力を活用し、連携によるまちづくりを進める
3-1	21	①まちづくりを支える交通サービスの提供	高齢化が進む中、本町に最適な交通サービスを提供するため、福祉の視点を取り入れたまちづくりと一体的に検討する 改善に必要なこと ・実態に即した新しい交通計画策定で、体系的に交通網を改善 ・AI オンデマンド交通など新しい交通の可能性を検討 ・利便性向上で、町内外を人が行き交うようにする R13目標 ・自動車の運転が困難な人でも、町内を快適に移動できる交通手段が整備 ・AI オンデマンド交通やスローモビリティなどが導入 ・能勢電鉄と北大阪急行の2WAYが浸透し、町外との往来が容易
3-1		②ICT・IoT技術によるスマートシティの実現	住民の利便性と生活の質(QoL)の向上をめざし、とよのアプリ(行政用スーパーアプリ)や最先端技術を活用したスマートシティへの取組を推進する
3-1	23	②効率的・計画的な行財政経営の推進	PDCAサイクルの確立や民間活力の活用を進め、効率的な行政運営を図るとともに、持続可能で健全な財政運営をめざす
3-2	24	②自分たちのまちは自分たちで。協働のまちづくり	住宅周辺の町有地管理など、地域のまちづくりを地域のコミュニティやボランティア、NPOなどと分担することで、地域ごとの個性あるまちづくりを進める
3-2	25	②福祉のまちづくり推進	公共施設や住宅ストックなどのバリアフリー化など、高齢者や障害のある人が安心して住み続けられる住環境の整備に取り組む
3-3	26	②ICTと自然が融合した低炭素なまちづくり	低炭素社会への理解を深め、カーボンニュートラルの実現に向けた自然と先端技術が融合した新しいまちづくりを進める
3-4	29	①情報発信と憩いの拠点づくり	来訪者へまちの魅力やコンテンツを発信するための情報コーナーや、休憩・飲食などができる機能を備えた拠点づくりに取り組む



4.2 地域公共交通関連計画

(1) 豊能町地域公共交通基本構想・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・②

概要

策定：平成 26(2014)年 4 月

工程：平成 27(2015)年度を短期、28(2016)～29(2017)年度を中期、以降を長期と設定

課題

- ・社会資本整備の必要性：ときわ台駅周辺施設等の再整備にあわせたバリアフリー化
- ・北大阪急行延伸、履正社大学開校（箕面森町）、新名神高速道路開通等への対応
- ・地域活性化にむけた取り組み（吉川地区の花折街道整備等）が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
- ・民間公共交通ネットワークの課題として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（能勢電鉄の阪急梅田直通、箕面トンネル活用、豊能西線の能勢電鉄川西能勢口駅直通便との接続）
- ・東西バスは東西移動や箕面森町利用が少なく、利用者数の少なさや収支率悪化
- ・デマンドタクシーは乗合が成立しにくい利用の大半が交通空白地帯

基本的な考え方と交通ネットワークの基本構想

■課題

- 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
- 所要時間の長大化を避ける必要があるが、運行や接続で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

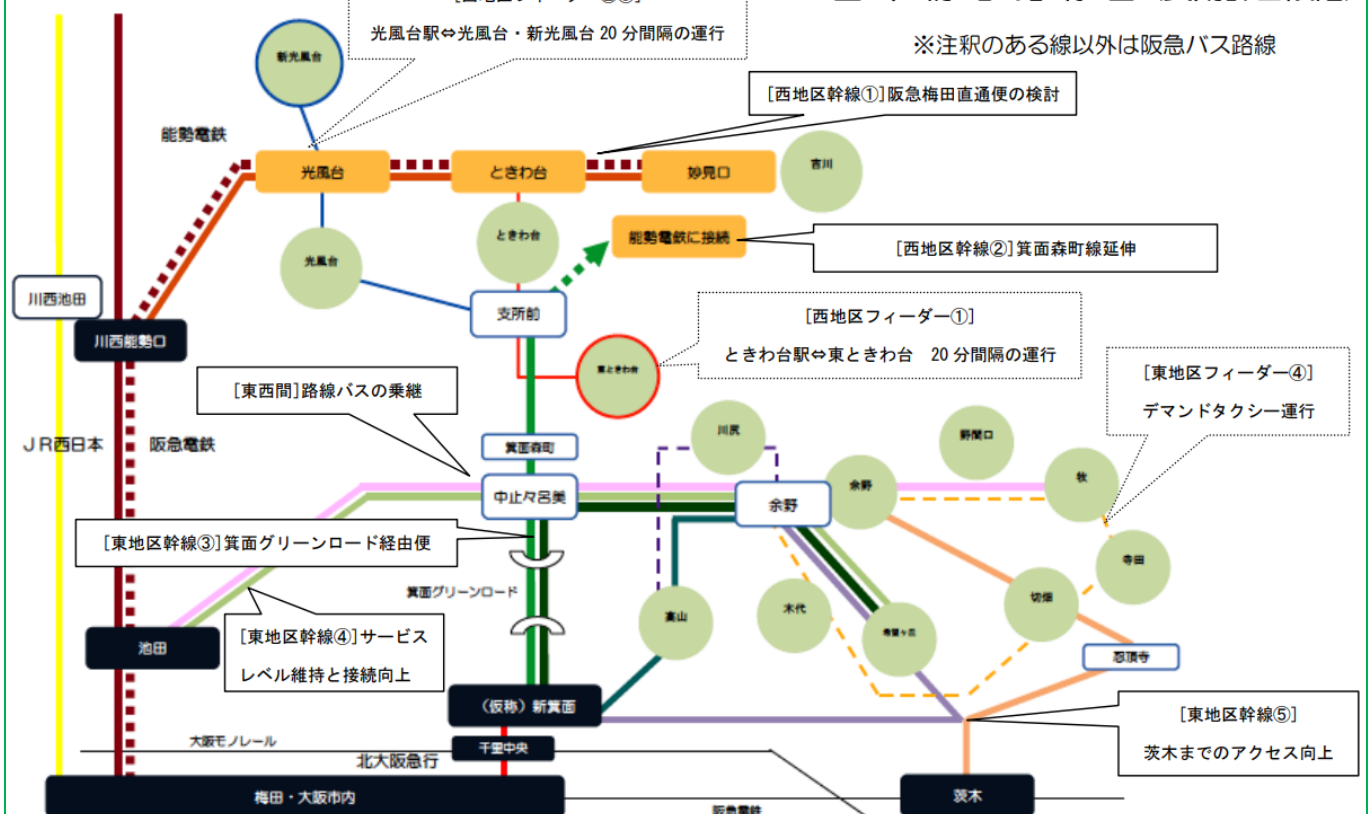
■基本的な考え方

- 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

■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（箕面萱野）⇄能勢電鉄駅のアクセスの向上
	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
		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
東地区	幹線	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（北大阪ネオポリス線千堤寺口乗継を含む）
	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）

基本構想路線図（長期計画段階）



4.3 都市計画関連計画

(1)豊能町都市計画マスタープラン・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・③

概要

策定：平成 25(2023)年 3 月（平成 31(2020)年 3 月改定） 目標年次：令和 4(2022)年度

将来都市像

- 将来都市像 みどりとともに人がうるおう快適安心都市 とよの
- 都市づくりの視点
 - ・成熟社会を支えるまちづくり
 - ・安全、安心を実現するまちづくり
 - ・自然環境と共生するまちづくり
 - ・地域の個性と豊能らしさを活かしたまちづくり

都市構造と都市づくりの方針

■将来都市構造

- ・3つの地域中心核を位置付け（東部中心核（役場周辺）、西部中心核（吉川支所周辺）、南部中心核（右近の郷周辺））
- ・全域を5ゾーンに区分

■都市づくりの方針

▶ 土地利用の方針

- 1) 自然的土地利用と都市的土地利用の調和
- 2) 地域の個性を生かす土地利用
- 3) 広域的な役割を担う土地利用
- 4) 長期的視点からの計画的土地利用

Legend:

- 自然環境保全ゾーン (Natural Environment Conservation Zone)
- 田園環境活用ゾーン (Rural Environment Utilization Zone)
- 沿道設備ゾーン (Along-Road Facility Zone)
- 自然環境活用ゾーン (Natural Environment Utilization Zone)
- 市街地環境整備ゾーン (Urban Environment Improvement Zone)
- 地域中心核 (Regional Core Area)

分野別基本方針

- 都市施設の配置方針 ▶ 交通にかかる整備方針
 - ・幹線道路
 - ✓町玄関口としての整備（国道・府道未整備区間の整備、狹隘区間解消）
 - ✓歩行者等にも配慮した道路環境の向上（安心して通行できる空間確保、街路樹整備等の沿道景観整備）
 - ✓幹線交通の結節点整備（ときわ台駅周辺整備による路線バス幹線系統入線）
 - ✓その他、川西市大和団地との道路計画推進や、駐車場整備促進
 - ・一般道路
 - ✓町道における狹隘区間や段差解消、維持管理、町民との協力による美化
 - ✓集落間の連絡環状道路網形成
 - ✓高齢者施設付近の細街路の安全性確保
 - ・公共交通
 - ✓住民や町外からの観光客の利便性確保のため、駅へのアクセス性向上
 - ✓「豊能町地域公共交通基本構想」に基づき整備を促進

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	・構想の代替となる手段の実施及び中期以降における地域内運賃のあり方検討 ・能勢電鉄の阪急梅田との直通便実現可能性検討
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	・北大阪ネオポリス線箕面トンネル経由便の実現 ・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 ・長期以降における地域内運賃のあり方検討
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	・ときわ台駅・光風台駅シャトル便の実現 ・代替手段の改編 ・東西乗継移動にかかる運賃負担軽減の検討 ・箕面森町線延伸の実現 ・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

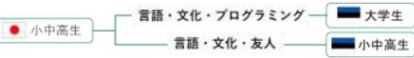
(2)北部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)・・・・・・・・④

概要	
策定：令和2(2020)年10月	計画期間：令和3(2021)～令和12(2030)年度
都市づくりの目標 ※基本的に、大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に準ずる	
■都市づくりの基本目標	1. 国際競争に打ち勝つ強い都市の形成 2. 安全・安心で生き生きと暮らせる都市の実現 3. 多様な魅力と風格ある都市の創造
■都市づくりの方向性	1. 大阪都市圏の成長を支える都市基盤の強化 2. 国内外の人・企業を呼び込む都市魅力の創造 3. 災害に強い都市の構築 4. 産業・くらしを支える都市環境の整備 5. 環境にやさしく、緑豊かな都市の形成 6. 地域資源を生かした質の高い都市づくり
■都市づくりの視点	1. 大阪にふさわしいネットワーク性の高い都市づくりの推進 2. 多様な主体の連携・協働による都市マネジメントの推進
主要な都市計画決定の方針	
■都市施設の整備に関する方針 ▶ 交通施設に関する方針	
・交通ネットワークの充実・強化	
・ICTの活用による交通手段のシームレス化、公共交通の利用促進を図り、利便性の高い交通	
・地域交通施策として市民・利用者に必要なバス路線の維持を目指した取り組み	

(3)豊能町過疎地域持続的発展計画・・・・・・・・⑤

概要	
・策定：令和4(2022)年9月	・計画期間：令和4(2022)～令和7(2025)年度
地域交通政策に関連する施策	
■移住・定住・地域間交流の促進、人材育成	
・自主的な地域づくりの活動を支援し、住民がまちづくりに参加しやすい環境づくり	
■地域における情報化	
・スマートシティの推進：ヘルスケアやAI オンデマンド交通分野での実証実験など必要な基盤整備	
・ICT・IoT技術に関する周知等で情報格差解消	
■交通施設の整備、交通手段の確保	
・公共交通の確保：利用実態に即した地域公共交通計画を策定し総合的に交通網を改善	
・AI オンデマンド交通等の手法も活用して利便性を向上	
■子育て環境の確保、高齢者等の保健及び福祉の向上及び増進	
・高齢者の福祉の向上及び増進：高齢者が自発的かつ意欲的に地域活動に参加できる仕組みと活動の場づくり	
・障害者(児)の福祉の向上及び増進：関係・専門機関、地域とのネットワーク強化で総合的に対応できる支援体制構築	
■集落の整備	
・自治会における地域コミュニティの維持：災害時対応の啓発と活動の強化を図り、災害に強いまちづくり	

(4)豊能町コンパクトスマートシティプラットフォーム・・・・・・・・⑥

概要		
令和3(2021)年11月にキックオフ		大阪スマートシティパートナーズフォーラムの取り組みとして実施
豊能町でのPoC (Proof of Concept 概念実証)		
信頼関係の構築とITリテラシーの向上	サービス実施と検証	デジタル行政の検証
勉強会 スマートシティ、企業の取り組みなど 	見守りサービス NEC ICタグとカメラで住民(子供・高齢者)の見守り 	行政サービスのオンライン化 行政サービスを簡単にネットから検索できる「アスコエサービス」の実施 今後、デジタルで申請も簡単に 
地域通貨の導入 キャッシュレス体験 地域通貨・ポイント 	ヘルスケア促進 三井物産 大阪大学 健康向上のためのヘルスケア スマホの歩数計などを活用して、健康増進 ウェアラブルを使って健康管理 	防災支援 三井物産 災害時には、避難場所も スマホが案内してくれる 
デジタル教育/スマホ教室・プログラミング 	リビングラボ (R4.4/15開業) NEC 子育て行政サービスが簡単に検索 リビングラボで、未就学児も子育てできる場所 	ヘルスケア関係者との連携 保健師と管理栄養士、薬剤師が糖尿病予防の相談と 糖尿病患者の生活管理 
海外学生との交流予定 言語・文化・プログラミング 大学生 言語・文化・友人 小中高生 	観光 おてつが たくさんある観光資源で 都会の若者も参加してもらう農業体験 観光体験「おてつが」の実施 	
コンパクトスマートシティパーク ・スマートシティ発信拠点 ・デジタル田園都市モデル ・地域交流拠点 	モビリティ docomo SWAT 誰でも乗車予約できるAI運行バス (オンデマンド交通)による赤字解消の支援 	ヘルスラボ・阪神調剤 (I&H)、地域薬局などで住民の相談から始まり、 医師の負担軽減や国保における財務改善などから取り組む
R4実証予定		

4.4 その他個別計画

(1) 第4次豊能町地域福祉計画・第4次豊能町地域福祉活動計画・第2次豊能町自殺対策計画……⑦

概要	
策定：令和3(2021)年3月	計画期間：令和3(2021)～令和7(2025)年度
基本理念・目標	
■基本理念 地域のつながりでつくる 安心して暮らせるまち・とよの ■基本目標 1. みんなの顔が見える絆づくり 2. 地域福祉を推進するまちづくり 3. 地域で助け合い支え合う環境づくり 4. 誰もが安心して暮らせる地域づくり	
目標に向けた取り組み(地域公共交通関連)	
■誰もが安心して暮らせる地域づくり ・安全で快適な福祉環境づくり ✓道路や公共施設のバリアフリー化 ✓福祉における交通環境の向上：地域内及び広域的な公共交通ネットワークを実現し、福祉における交通環境向上	

(2) 第8期豊能町高齢者福祉計画及び介護保険事業計画……⑧

概要	
策定：令和3(2021)年3月	計画期間：令和3(2021)年～令和5(2023)年度
基本理念・目標	
■基本理念 地域で支え合いながら、自分らしく暮らせるまち ■基本目標 1. 自分らしい暮らしを叶えるための仕組みづくり 2. 地域包括支援センターの機能強化と地域ケア会議等の推進 3. 認知症ケアの推進 4. 権利擁護の推進 5. 安心して暮らせるまちづくり	
施策（地域公共交通関連）	
■基本目標1. 自分らしい暮らしを叶えるための仕組みづくり ▶ (1)介護予防・重度化防止とサービス確保の好循環の仕組みづくり ・生活支援体制の整備・充実：外出支援事業(外出が困難な高齢者等の介護予防、健康づくり、生きがいを推進するために、外出が困難な方が気軽に出かけられるような支援を推進) ■基本目標5. 安心して暮らせるまちづくり ▶ (3)福祉のまちづくりの推進 ・バリアフリー化の推進と福祉における交通環境の向上：バリアフリー化等の整備基準を満足するよう施設改修に取り組む。地域内及び広域的な公共交通ネットワークを実現させ、福祉における交通環境の向上を図る。	

(3) 第6期豊能町障害福祉計画、第2期豊能町障害児福祉計画……⑨

概要					
策定：令和3(2021)年3月	計画期間：令和3(2021)年～令和5(2023)年度				
基本目標と計画の方向性					
■基本目標 1. 自立に向けた体制づくり 2. 地域生活を支える体制づくり 3. 安全で快適なまちづくり ■計画の方向性 <table border="1" data-bbox="140 1668 1481 1899"> <thead> <tr> <th>障害福祉計画</th><th>障害児福祉計画</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td> 1. 自己決定の尊重と意思決定の支援 2. 障害の種別によらない身近な地域でのサービス提供の実施 3. 地域生活移行や就労支援等へのサービス基盤の整備 4. 地域共生社会の実現に向けた取り組み 5. 障害福祉人材の確保 6. 障害者の社会参加を支える取り組み </td><td> 1. 障害のある子どもの健やかな育成のための発達支援 2. 障害の有無に関わらず、すべての子どもが共に成長できる環境の整備 </td></tr> </tbody> </table>		障害福祉計画	障害児福祉計画	1. 自己決定の尊重と意思決定の支援 2. 障害の種別によらない身近な地域でのサービス提供の実施 3. 地域生活移行や就労支援等へのサービス基盤の整備 4. 地域共生社会の実現に向けた取り組み 5. 障害福祉人材の確保 6. 障害者の社会参加を支える取り組み	1. 障害のある子どもの健やかな育成のための発達支援 2. 障害の有無に関わらず、すべての子どもが共に成長できる環境の整備
障害福祉計画	障害児福祉計画				
1. 自己決定の尊重と意思決定の支援 2. 障害の種別によらない身近な地域でのサービス提供の実施 3. 地域生活移行や就労支援等へのサービス基盤の整備 4. 地域共生社会の実現に向けた取り組み 5. 障害福祉人材の確保 6. 障害者の社会参加を支える取り組み	1. 障害のある子どもの健やかな育成のための発達支援 2. 障害の有無に関わらず、すべての子どもが共に成長できる環境の整備				
活動指標の設定と確保のための方策（地域公共交通関連）					
■地域生活支援事業の充実 ▶ 移動支援 ・屋外での移動が困難な障害者等に対し、外出のための支援を行い、地域における自立生活及び社会参加を促進 ・1名の対象者に対してガイドヘルパー1名が支援する個別支援型により実施し、利用者のニーズに対応できるよう事業所と連携して適切なサービス提供					

(4)豊能町地域防災計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・⑩

概要	
改定：平成 31(2019)年 4 月	計画期間：毎年検討を加え、必要があると認めるときはこれを改定
基本目標	
■基本目標：災害に強い安全なまちづくり ■計画の方針 町及び関係機関の防災機能充実と、これら機関と住民が一体となった防災体制の確立を図るとともに、都市施設の耐震化・不燃化の促進、避難地及び避難路の確保など都市基盤の整備を進め、都市の防災機能の強化を図る誰もが移動しやすい公共交通体系と連携した持続可能なまちづくりを実現する ■大綱 1. 災害に強い安全なまちづくり 2. 災害に備えた体制の確立 3. 地域防災力の向上 4. 災害への適切な対応	
施策（地域公共交通関連）	
■災害予防対策 ▶ 災害に備えた防災体制の確立 ・事業者、ボランティアとの連携：民間事業者に委託可能な災害対策に係る業務（被災情報の整理、支援物資の管理・輸送等）について、民間事業者との間で協定を締結するなどの協力体制構築 ・緊急輸送体制の整備：陸上輸送、航空輸送等、緊急時に確保可能な輸送手段を把握するとともに、平常時から災害時に備えて関係機関、民間団体などとの協力体制を推進する。<u>民間輸送会社等との連携</u>に努め、緊急通行車両など事前届出 ・避難誘導体制の整備：広域避難体制整備として、被災者の運送が円滑に実施されるよう<u>運送事業者等との協定締結</u>、発災時の具体的な避難・受入れ方法を含めた手順などをあらかじめ設定 ・交通確保体制の整備：鉄道施設管理者は<u>(能勢電鉄株式会社)</u>、<u>応急復旧のための敷材を整備</u>するとともに、乗客の避難、災害発生直後の被害状況調査及び安全点検を行うための人材の確保等の応急点検体制整備 ・帰宅困難者支援体制の整備：<u>鉄道の代替としてバスによる輸送</u>が円滑に実施できるよう、関係機関と情報伝達や運行調整等を行う枠組み構築	

5 地域公共交通の基本方針

5.1 課題の抽出

(1) 考え方

課題の抽出にあたっては、「現状」と「求められる方向性」とのギャップから整理しました。また、現状は、各種統計データ等より整理した「地域公共交通及びこれを取り巻く環境」及び各アンケートより整理した「町民や地域公共交通利用者の考え」より求めました。

(2) 地域公共交通及びこれを取り巻く環境 まとめ

各種統計データ等より整理した地域公共交通及びこれを取り巻く環境は、次のとおりです。

表 地域公共交通及びこれを取り巻く環境

視点	項目	内容
地域公共交通	概況	・ 鉄道、路線バス、乗用タクシー、デマンドタクシーで町域をカバー
		・ 利便性向上を目指し AI オンデマンド交通の実証運行を実施
		・ 高齢者・障害者等に対する外出支援や民間送迎バスが運行
	利用	・ 鉄道、路線バスの利用者数推移は平成 7(1995)～12(2000)年頃を境に減少
		・ コロナ禍で利用者数はさらに減少
		・ 能勢電鉄町内 3 駅利用者数は日生中央駅の約 6 割
		・ 阪急バスの町関連系統利用者数はこの 1 路線を除き 30 年間継続して減少傾向
		・ デマンドタクシーは余野を起終点とする利用が主で交通空白地・不便地を解消
	収支	・ バス・乗合タクシーに対する行財政支出はコロナ禍を除き概ね 2.4～2.9 千万円/年で推移
		・ 能勢電鉄の収支はコロナ禍前まで黒字であったところ、コロナ禍で営業赤字化
		・ 阪急バスは経常収入減少に伴い赤字額が拡大
		・ デマンドタクシーの収支は 10 万円/年の赤字であったところ、令和 4(2022)年 7 月の運行見直しで赤字が拡大
	その他	・ 地域公共交通の担い手不足が深刻化（令和 6(2024)年 4 月以降はさらに加速）
取り巻く環境	人口	・ 平成 7(1995)年頃を境に減少し、高齢化率は一貫して上昇。これにより過疎地域指定
		・ 人口は、団地での集積と集落部での広いく薄い分布
	土地利用	・ バス路線は全てが複数市町にまたがる運行
		・ 買物場所は町内では町西部の団地部に、町外では能勢電鉄沿線、大阪平野に分布し、町東部では少ない
		・ 働く場所は町内では町西部の団地部と余野、著外では能勢電鉄沿線と箕面森町周辺、大阪平野に分布
	移動	・ 通勤・通学での移動先は、町内のほか大阪市、豊中市、兵庫県等への流出が多い
		・ 移動手段は通学を除く全ての目的で自動車が最多で、通勤・通学では鉄道も 3～4 割に達し、能勢町や猪名川町、亀岡市と比較して利用割合が高い
	道路	・ 国道 423 号で交通量が多いほか、町内の自動車保有台数は一貫して増加
	行財政	・ 財政規模は概ね 60～70 億円/年で推移

(2)町民や地域公共交通利用者の考え まとめ

各アンケートより整理した町民や地域公共交通利用者の考えは、次のとおりです。

表 アンケートより見出した町民や地域公共交通利用者の考え

視点	項目	内容
町民	属性	・ 自動車運転免許は 85 歳以上でも 2 割以上が所持。返納は 75～84 歳で 2 割超
	交通手段	・ 車・二輪は 2 割以上が週 6 日以上利用 (町西部では徒歩や能勢電鉄の利用が、町東部では車・二輪の利用が比較的多い)
	移動先	・ 通勤先は、町東部では地域内、町西部では大阪市が多い
		・ 通学先は、町東部では大阪市や吹田市、町西部では兵庫県や大阪市が多い
		・ 買物先は、町東部では箕面市、町西部では地域内が多い
		・ 通院先は、町東部では池田市や箕面市、町西部では地域内が多い
		・ 利用する鉄道駅は、町東部では千里中央駅・池田駅、町西部では光風台駅・ときわ台駅が多い
		・ 町東部・西部間での往来は、町東部では半数以上が月 1 日以上なのに対し町西部では 3 割未満となり、地域間で偏在
	地域公共交通認知	・ 能勢電鉄は町西部で 9 割以上に利用経験があるが、町東部では 3 割未満
		・ 阪急バスは東ときわ台や希望ヶ丘等で利用経験のある割合が高く、町全体では約 7 割
		・ デマンドタクシーは約 9 割が運行事実のみを認知しているか、まったく知らない
		・ 一般タクシーは高齢になるほど利用経験が増加
		・ 令和 4(2022)年 7 月の路線再編は約 6 割が認知なし
	地域公共交通利用	・ 自宅から鉄道駅まで地域公共交通で移動できない人は、町東部で約 7 割、町西部で約 5 割
		・ 自宅から鉄道駅まで地域公共交通で移動できない理由は時刻表や予約方法、バス停をしらない(＝情報不足)が多い
		・ 乗換検索方法は、74 歳まででスマートフォン検索が、それ以降ではコンピュータ検索や紙時刻表が多い
		・ 地域公共交通がないと移動手段がなくなる人は、30 歳未満で約 7 割、75 歳以上で約 5 割。また町西部で約 4 割
	利用促進	・ 鉄道に求めるのはバス等との接続性向上や駐車場整備、駅周辺の活性化
		・ バス停に求めるのは時刻表の見やすさやベンチ・屋根の整備
		・ 町内のバス・デマンドタクシーに重視するのは、鉄道への乗継しやすさや運行本数の多さ
	コロナ禍	・ コロナ禍をうけ約 3 割の人で地域公共交通利用が減少し、代わりに自動車利用が増加
		・ 地域公共交通を安心して利用するのは利用者の約 4 割に留まる
地域公共交通利用者	調査日の移動	・ 各交通手段とも、能勢電鉄とあわせた利用が 5 割超。一般タクシーや施設送迎サービス利用者は阪急バスとあわせた利用も約 7 割
		・ 目的別の移動手段は、いずれも能勢電鉄が多い傾向にあるが、通学のみ阪急バスが上回る
		・ 地域公共交通利用者の外出先別の移動手段は、川西市や猪名川町、大阪市等で能勢電鉄が多い一方で、吹田市や茨木市、豊中市、箕面市では阪急バスが上回る
	普段の移動	・ 週 1 日以上の利用は能勢電鉄で約 7 割、阪急バスで約 4 割の一方で、一般タクシー・デマンドタクシーでは 3%未満
		・ 駅までの移動手段は徒歩が最多。次いで阪急バス
		・ 地域公共交通の利用理由は「他に移動手段がない」が最多で約 6 割
	利用促進	・ バスや列車を待つ場所に必要なものは、分かりやすい時刻表等が約 6 割、屋根やベンチが各約 4 割
		・ 町内のバス・デマンドタクシーに重視するのは、運行継続が最多で、鉄道への乗継しやすさや運行本数の多さが続く。デマンドタクシー利用者では「予約不要」が第 2 位

(3)地域公共交通に求められる方向性 まとめ

上位・関連計画より整理した地域公共交通に求められる方向性は、次のとおりです。

表 上位・関連計画から見出した地域公共交通に求められる方向性

視点	項目	内容	出所
地域公共交通	利便性	・体系的な地域公共交通網改善（幹線・支線の整備）	①②③④⑤ ⑦⑧
		・町内外の往来促進（能勢電鉄と北大阪急行の2WAY）	①②③
		・幹線交通の結節点整備（ときわ台駅周辺整備）	③
		・住民や町外からの観光客の利便性確保のため、駅へのアクセス性向上	②③
		・AI オンデマンド交通やスローモビリティ等の活用検討	① ⑤⑥
		・ICTの活用による交通手段のシームレス化	④
		・交通空白地の解消	②
	持続性	・地域公共交通の利用促進	④
まちづくり	人口	・10年後人口は15,000人維持	①
	利用障壁	・道路の安全・安心な歩行環境整備、美化	③
		・地域公共交通やまちのバリアフリー化	① ⑦⑧
	観光	・地域情報の発信・地域資源の提供が可能な憩いの拠点づくり（東西各地区）	①
	連携	・公民連携による活気あるまちづくり（大学や民間企業の力を活用）	①
		・自主的な地域づくり（地域コミュニティやボランティア、NPO等と分担）	① ⑤
	防災	・緊急輸送体制や避難誘導体制の整備、応急復旧準備、帰宅困難者支援体制の整備等、災害に強いまちづくり	⑩
その他	健康・福祉	・自動車の運転が困難でも快適に移動できる町内交通整備や外出支援	① ⑦⑧⑨
		・健康寿命の大切さを広く啓発し、若い世代からの健康づくりを促進	①
		・高齢者・障害者等の地域活動参加への仕組みや場づくり	⑤ ⑨
	GX	・ICTと自然が融合したカーボンニュートラル実現	①
	DX	・とよのアプリや最先端技術等によるスマートシティへの取り組み	① ⑥
		・ICT・IoT技術に関する周知による情報格差解消	⑤⑥
	行財政	・効率的な行政運営と持続可能な財政運営	①

※DX:デジタルトランスフォーメーション。デジタル技術による生活の変革。

※GX:グリーントランスフォーメーション。クリーンエネルギーを主軸とする産業構造への変革。

※出典略称

- | | |
|---|---|
| ①豊能町総合まちづくり計画
+第2期豊能町まち・ひと・しごと創生総合戦略 | ⑥豊能町コンパクトスマートシティプラットフォーム |
| ②豊能町地域公共交通基本構想 | ⑦第4次豊能町地域福祉計画・第4次豊能町
地域福祉活動計画・第2次豊能町自殺対策計画 |
| ③豊能町都市計画マスタープラン | ⑧第8期豊能町高齢者福祉計画及び介護保険事業計画 |
| ④北部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 | ⑨第6期豊能町障害福祉計画、
第2期豊能町障害児福祉計画 |
| ⑤豊能町過疎地域持続的発展計画 | ⑩豊能町地域防災計画 |

(4)課題の抽出

課題は、次のとおり抽出しました。

課題	広域/町内における地域公共交通の 利便性向上	誰もが移動しやすい 環境の維持確保
地域公共 交通に 求められる方向性	- 体系的な地域公共交通網改善（幹線・支線の整備） 町内外の往来促進 （能勢電鉄と北大阪急行の2WAY） - 幹線交通の結節点整備（ときわ台駅周辺整備） - 住民や町外からの観光客の利便性確保のため、 駅へのアクセス性向上	- 交通空白地の解消 - 自動車の運転が困難でも快適に移動できる 町内交通整備や外出支援 - 健康寿命の大切さを広く啓発し 若い世代からの健康づくりを促進 - 高齢者・障害者等の地域活動参加への 仕組みや場づくり
地域公共 交通及び 取り巻く 環境	- 鉄道、路線バス、乗用タクシー、デマンドタクシーで町域をカバー - バス路線は全てが複数市町にまたがる運行 - 買物場所は町内では町西部の団地部に、町外では能勢電鉄沿線、大阪平野に分布し、町東部では少ない - 働く場所は町内では町西部の団地部と余野、著外では能勢電鉄沿線と箕面森町周辺、大阪平野に分布 - 通勤・通学での移動先は、町内のほか大阪市、豊中市、兵庫県等への流出が多い	- デマンドタクシーは余野を起終点とする利用が主で交通空白地・不便地を解消 - 高齢者・障害者等に対する外出支援や民間送迎バスが運行
町民 の考え	- 通勤先は、町東部では地域内、町西部では大阪市が多い - 通学先は、町東部では大阪市や吹田市、町西部では兵庫県や大阪市が多い - 買物先は、町東部では箕面市、町西部では地域内が多い - 通院先は、町東部では池田市や箕面市、町西部では地域内が多い - 利用する鉄道駅は、町東部では千里中央駅・池田駅、町西部では光風台駅・ときわ台駅が多い - 鉄道に求めるのはバス等との接続性向上や駐車場整備、駅周辺の活性化 - バス停に求めるのは時刻表の見やすさやベンチ・屋根の整備 - 町内のバス・デマンドタクシーに重視するのは、鉄道への乗継しやすさや運行本数の多さ	- 自動車運転免許は85歳以上でも2割以上が所持。返納は75～84歳で2割超 - 町東部・西部間での往来は、町東部では半数以上が月1日以上なのに対し町西部では3割未満となり、地域間で偏在 - 地域公共交通がないと移動手段がなくなる人は、30歳未満で約7割、75歳以上で約5割。また町西部で約4割 - 自宅から鉄道駅まで地域公共交通で移動できない理由は時刻表や予約方法、バス停をしらない（＝情報不足）が多い
地域公共 交通 利用者の 考え	- 各交通手段とも、能勢電鉄とあわせた利用が5割超。一般タクシーや施設送迎サービス利用者は阪急バスとあわせた利用も約7割 - 目的別の移動手段は、いずれも能勢電鉄が多い傾向にあるが、通学のみ阪急バスが上回る - 地域公共交通利用者の外出先別の移動手段は、川西市や猪名川町、大阪市等で能勢電鉄が多い一方で、吹田市や茨木市、豊中市、箕面市では阪急バスが上回る - 週1日以上の利用は能勢電鉄で約7割、阪急バスで約4割の一方で、一般タクシー・デマンドタクシーでは3%未満 - 駅までの移動手段は徒歩が最多。次いで阪急バス	地域公共交通の利用理由は「他に移動手段がない」が最多で約6割

課題	地域公共交通の 持続可能な提供	DX/GX によるデジタル化や 環境配慮型社会への推進
地域公共 交通に 求められ る方向性	・ 地域公共交通の利用促進 ・ 緊急輸送体制や避難誘導體制の整備、 応急復旧準備、帰宅困難者支援体制の整備等、 災害に強いまちづくり	・ AI オンデマンド交通やスローモビリティ等の 活用検討 ・ ICT の活用による交通手段のシームレス化 ・ ICT と自然が融合したカーボンニュートラル実現 ・ とよのアプリや最先端技術等による スマートシティへの取り組み ・ ICT・IoT 技術に関する周知による情報格差解消
地域公共 交通及び 取り巻く 環境	・ 鉄道、路線バスの利用者数推移は平成 7(1995)～ 12(2000)年頃を境に減少 ・ コロナ禍で利用者数はさらに減少 ・ 能勢電鉄町内 3 駅利用者数は日生中央駅の約 6 割 ・ 阪急バスの町関連系統利用者数はこの 1 路線を 除き 30 年間継続して減少傾向 ・ 能勢電鉄の収支はコロナ禍前まで黒字であった ところ、コロナ禍で営業赤字化 ・ 阪急バスは経常収入減少に伴い赤字額が拡大 ・ デマンドタクシーの収支は 10 万円/年の赤字で あったところ、令和 4(2022)年 7 月の運行見直し で赤字が拡大 ・ 地域公共交通の担い手不足が深刻化	・ 利便性向上を目指し AI オンデマンド交通の実証 運行を実施 ・ 移動手段は通学を除く全ての目的で自動車が多 く、通勤・通学では鉄道も 3～4 割に達し、能 勢町や猪名川町、亀岡市と比較して利用割合が高 い ・ 国道 423 号で交通量が多いほか、町内の自動車保 有台数は一貫して増加
町民 の考え	・ 能勢電鉄は町西部で 9 割以上に利用経験がある が、町東部では 3 割未満 ・ 阪急バスは東ときわ台や希望ヶ丘等で利用経験 のある割合が高く、町全体では約 7 割 ・ デマンドタクシーは約 9 割が運行事実のみを認 知しているか、まったく知らない ・ 一般タクシーは高齢になるほど利用経験が増加 ・ 令和 4(2022)年 7 月の路線再編は約 6 割が認知な し ・ 自宅から鉄道駅まで地域公共交通で移動できな い人は、町東部で約 7 割、町西部で約 5 割 ・ コロナ禍をうけ約 3 割の人で地域公共交通利用 が減少し、代わりに自動車利用が増加 ・ 地域公共交通を安心して利用するのは利用者の 約 4 割に留まる	・ 車・二輪は 2 割以上が週 6 日以上利用 ・ 乗換検索方法は、74 歳まででスマートフォン検 索が、それ以降ではコンピュータ検索や紙時刻表 が多い
地域公共 交通 利用者の 考え	・ 町内のバス・デマンドタクシーに重視するのは、 運行継続が最多で、鉄道への乗継しやすさや運行 本数の多さが続く。デマンドタクシー利用者では 「予約不要」が第 2 位	—

課題	都市づくりや観光振興等と一体となった地域公共交通構築	効率的な行政運営	地域づくりへの住民参画推進
地域公共交通に求められる方向性	・ 10 年後人口は 15,000 人維持 ・ 道路の安全・安心な歩行環境整備、美化 ・ 地域公共交通やまちのバリアフリー化 ・ 地域情報の発信・地域資源の提供が可能な憩いの拠点づくり	・ 効率的な行政運営と持続可能な財政運営	・ 公民連携による活気あるまちづくり (大学や民間企業の力を活用) ・ 自主的な地域づくり (地域コミュニティやボランティア、NPO 等と分担)
地域公共交通及び取り巻く環境	・ 平成 7(1995) 年頃を境に減少し、高齢化率は一貫して上昇。これにより過疎地域指定 ・ 人口は、団地での集積と集落部での広いく薄い分布	・ バス・乗合タクシーに対する行財政支出はコロナ禍を除き概ね 2.4～2.9 千万円/年で推移 ・ 財政規模は概ね 60～70 億円/年で推移	—
町民の考え	・ 鉄道に求めるのはバス等との接続性向上や駐車場整備、駅周辺の活性化	—	—
地域公共交通利用者の考え	—	—	—

5.2 基本理念と基本方針

課題を踏まえ、基本理念と基本方針を次のように設定しました。

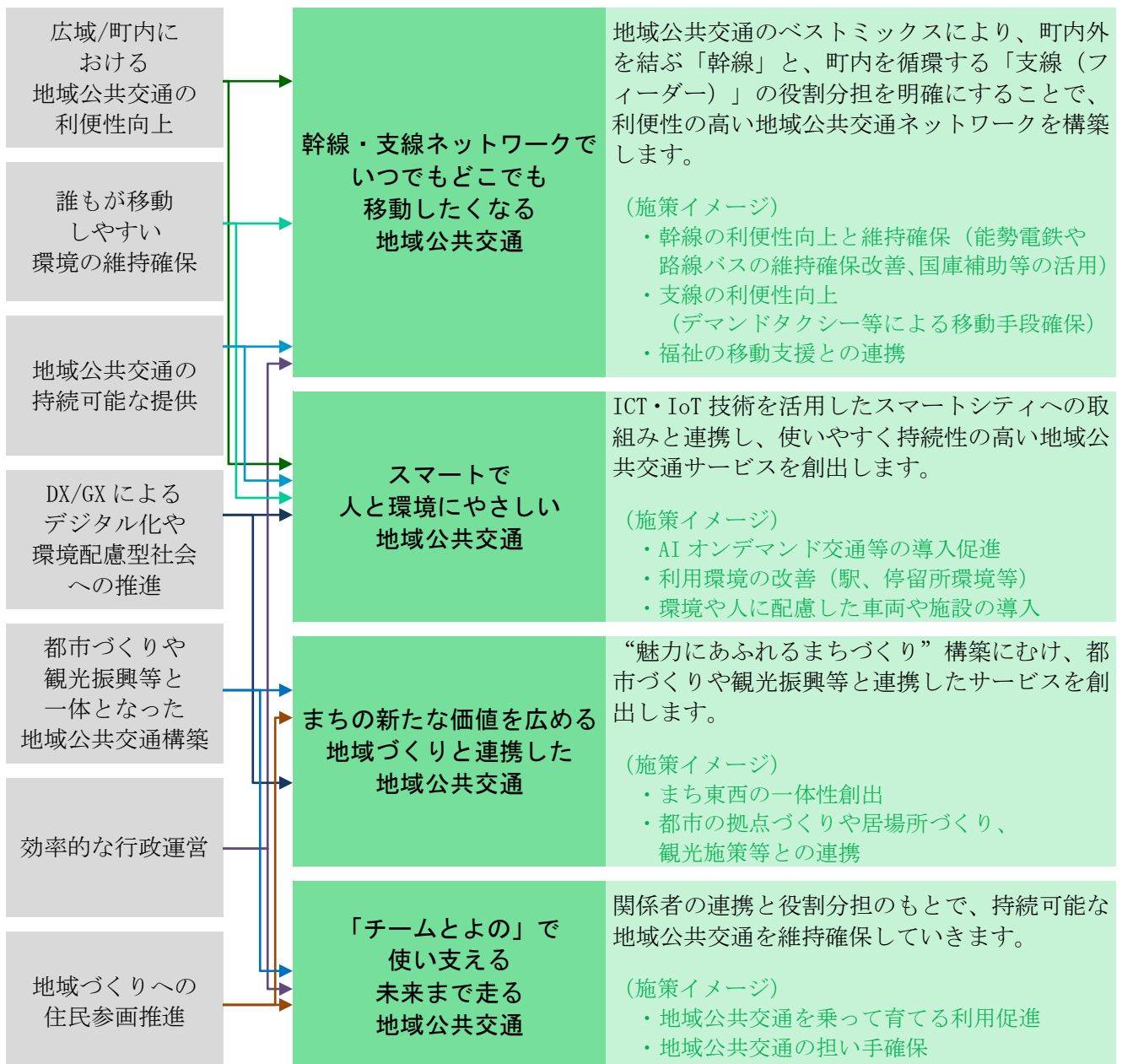
計画の 基本理念

とよの地域公共交通 リ・デザイン まちづくりを支える交通サービスの創造的再構築で未来輝くまちへ

豊能町の最上位計画で目指すまちの将来像「自然に抱かれた多様性・創造性で未来が輝くまち とよの」の実現を“快適で住みやすい環境の整備：まちづくりを支える交通サービスの提供”の施策分野から支えます。また、地域、交通事業者、行政の連携・役割分担のもとで「豊能らしい新しい地域公共交通」を創造的にリ・デザインしていくことで、「使いたい 地域公共交通」「移動したいまち とよの」、ひいては「住み続けたい」持続可能な地域づくりを目指します。

課題

基本方針



5.3 将来ネットワーク

(令和5年度に検討予定)

5.4 数値目標

(令和5年度に検討予定)

6 施策メニュー

(令和5年度に検討予定)

7 進捗管理

7.1 PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画は、社会情勢の変化やコロナ禍の影響を踏まえて適切に対応を進めるため、PDCAサイクルに基づく検証・見直しを行います。PDCAサイクルは、次の2階層で実施します。

＜PDCAサイクルの階層＞

- ✓大きなPDCAサイクル 計画期間全体で、計画の目標達成状況等を検証し、
次期計画策定につなげるもの
- ✓小さなPDCAサイクル 本計画に定めた施策メニューや数値目標の進捗を管理し、
施策等の改善につなげるもの

7.2 推進体制

本計画の推進のため、本計画策定後も「豊能町地域公共交通会議」を継続して開催します。なお、本会議は、道路運送法に基づく地域公共交通会議及び地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を兼ねるものとします。

この会議において、本計画の基本理念の達成状況を評価・検証すべく、数値目標や施策メニューの進捗を評価・検証するとともに、地域、交通事業者、行政等の関係者間での協議に基づき、必要に応じて計画期間中でも本計画を適切に見直します。



曲がりくねって、ただいま。

大阪府 豊能町

OSAKA TOYONO TOWN

豊能町地域公共交通計画

発行年月	令和 6(2024)年春 策定予定
編集・発行	豊能町、豊能町地域公共交通会議
事務局	大阪府豊能郡豊能町 まちづくり創造課
	〒563-0292 大阪府豊能郡豊能町余野 414 番地の 1

