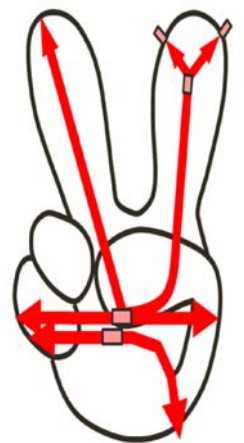


# 川西市公共交通基本計画

平成 27 年 3 月

実践編



かわにし 交通  
ピースプラン



# 目次

はじめに .....	1
1. 地域公共交通実施計画の進め方 .....	2
1.1 地域公共交通実施計画の策定 .....	2
1.2 実施計画の策定主体 .....	3
1.3 実施計画の内容 .....	3
1.4 実施計画の策定方法 .....	4
1.5 実施計画における運行計画の検討 .....	6
1.6 川西版トリガー方式による進行管理 .....	8
2. 戦略別の取組の具体例 .....	9
2.1 <<つなぐ>>取組 .....	10
2.2 <<いかす>>取組 .....	15
2.3 <<になう>>取組 .....	17



## はじめに

この川西市公共交通基本計画「実践編」は、本編で定めた戦略別の取組の方向性に沿って実践していく取組の具体例をまとめたものです。

前半では、戦略《になう》の「地域主体でになう」取組の方向性に沿って、地域別の具体的な取組を計画し実践していくために、各地域で策定を目指す「地域公共交通実施計画」の進め方を、大和地域での取組等を具体例として示しながら解説しています。

後半では、戦略《つなぐ》、《いかす》、《になう》それぞれの取組の具体例を示し解説しています。

# 1. 地域公共交通実施計画の進め方

## 1.1 地域公共交通実施計画の策定

本計画で定めた戦略《「になう」の「地域主体でになう」》取組の方向性に沿って、地域別の具体的な取組を計画し実施していくために、基本的にコミュニティ推進（連絡）協議会等（以下、「コミュニティ組織」という。）が主体となり、さらには事業者や市等が参画して、地域公共交通実施計画（以下「実施計画」という。）を策定します。

実施計画は、「地域の住民の将来のライフスタイルの方向性とまちづくりへの貢献を踏まえた交通システムの検討」を行った上で、その内容としては、「利用しやすい公共交通のあり方とその利用促進の方策」、「既存バス路線のルート・ダイヤ等の見直し」、「新たな地域内公共交通の運行」等が考えられます。

地域実施計画は、地域の発意から始まります。

地域の発意は、地域公共交通会議等の場をとおして市からの動機付けや事業者からの情報提供などにより促されます。また、地域が自ら発意する場合も考えられます。

次の段階では、事業者からの情報提供、市からのアドバイザー派遣等の支援を受けながら意識醸成を図ります。

さらに次の段階では、事業者からの地域の実情に応じた計画の提案、市からは、コンサルタント派遣等の支援を行います。

なお、実施計画は、期間と目標を段階的に設定することによって、ステップアップしながら着実に進めていきます。

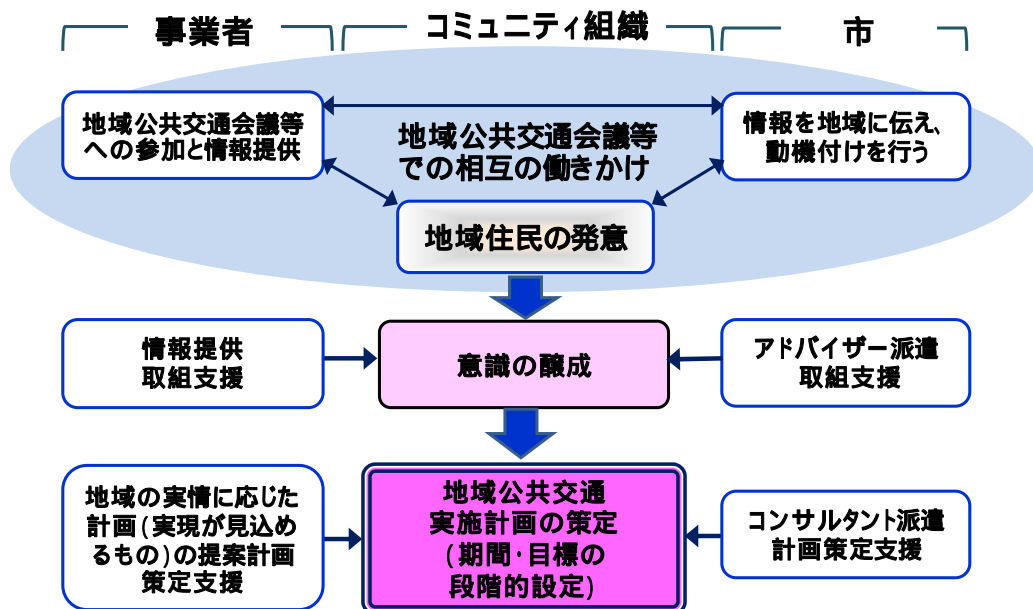


図 1.1 地域公共交通実施計画の策定

### 地域公共交通実施計画とMM

ここで提案している「地域公共交通実施計画」は、地域、市、交通事業者がコミュニケーションを通じて、よりよい地域、暮らしを目指し、自発的に地域の公共交通をよりよくしていく具体的な計画を立てていきます。計画の内容については、モビリティ・マネジメントや教育などのコミュニケーション施策だけではなく、公共交通システムの改善や提案等も含まれます。通常、モビリティ・マネジメントは「ひとり一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策」とされています。「地域公共交通実施計画」は、関係者のコミュニケーションを通じてよりよい地域を実現するための交通システムや交通施策を計画していくことから、広義のモビリティ・マネジメントとして位置づけることができます。

## 1.2 実施計画の策定主体

地域の住民の将来のライフスタイルとまちのあり方を考え、移動ニーズに合った交通システムを検討した上で、その実現に向けた総合的な取組を実施計画としてまとめます。そのため実施計画は、基本的にはコミュニティ組織が主体となり、さらには事業者や市等が参画して策定します。

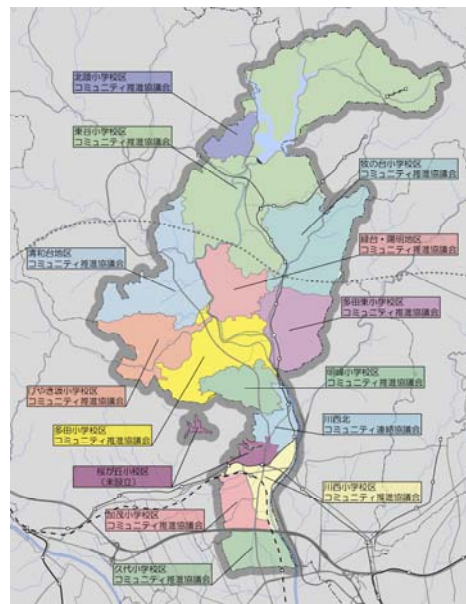
なお、実施計画は、コミュニティ単位の計画ですが、コミュニティ間に跨る課題の解決や連携により効果が期待できる場合には、コミュニティ間で協議を進めます。

### 『コミュニティ』とは

本市では、より住みやすい地域社会の形成に向けて、市民が自ら行動し、ふるさとづくりを進めていくことをめざして、コミュニティづくりを推進しています。

本市におけるコミュニティの定義は、「市民が日常生活の場を通して、その地域の共通の目標を持って自らの役割を認識し、“連帯と自治意識に支えられたまちづくり”をめざすまとまりのある地域社会」としています。また、コミュニティの範囲は、概ね小学校区を基本として、その地域の特性を考慮しながら設定されています。

現在、市内には16小学校区のうち14の小学校区で13のコミュニティ組織等が結成され、自治会をはじめ、地域の各種団体が一体となって、スポーツ・文化・環境・福祉・安全・広報などといった各分野で、活発な活動が進められています。



## 1.3 実施計画の内容

実施計画では、地域の将来のニーズを踏まえた上で現在の交通課題を改善するための具体的な取組の内容を示します。

取組の内容としては、「利用しやすい公共交通のあり方とその利用促進の方策」、「既存バス路線のルート・ダイヤ等の見直し」、「新たな地域内公共交通の運行」等が考えられます。

考えられる取組は以下のとおりですが、地域の実情に応じて出来るところから行動することが重要です。また、二次、三次・・・の計画として取組内容を増やしていくことも可能です。

### 〈実施計画の内容〉 例えば…

#### 「公共交通の利用促進の方策」

- ・ 新聞、ニュースレターの発行
- ・ 標語の作成、ポスターや横断幕の掲示
- ・ イベントの開催、キャンペーンの実施 等

#### 「既存バス路線のルート・ダイヤ等の見直し」

- ・ ルート・ダイヤの見直し
- ・ 運賃の改定
- ・ フリー乗降による利便性の向上
- ・ バス停留所の環境改善 等

#### 「新たな地域内公共交通の運行」

- ・ 小型乗合公共交通の導入 等

#### 「その他」

- ・ 地域の実情に応じて適宜設定

## 1.4 実施計画の策定方法

実施計画は、地域の発意によって意識の醸成を図りながら策定していきます。それに対し事業者は、情報提供や地域の実情に応じた計画の提案等を行うことにより支援します。また市は、公共交通の専門家であるアドバイザーやコンサルタントを派遣する等の支援を行います。

### 1.4.1 地域の発意

本市では、各コミュニティ組織で様々な活動が活発に行われています。今後は、これらの活動に当たって、現在のみならず、将来のライフスタイルを踏まえて、地域ニーズに合ったサービスがあれば「少しでも公共交通の利用が増えるのではないか」といった今までと違う視点で取り組みます。その中で地域の意見を出し合うことで少しずつ公共交通に関心が高まり、公共交通を改善し活かしているという発意が芽生えます。このように、現在、コミュニティ組織が行っている活動を、公共交通に関連付けることから始めることがポイントです。

<地域の発意> 例えば…

- ニーズに応じたルート・ダイヤへ見直したい
- 新たに公共交通を走らせたい
- 収支率の悪いルートを減便される前に何とかしたい
- 路線バスの運行本数を維持・確保したい

市は、事業者からの情報や先進事例の情報を地域に伝えることで、地域の発意を促します。

### 1.4.2 意識の醸成

地域での発意は、コミュニティ組織が主体となって地域の意識を醸成することで、合意形成に至り、地域が一丸となって取り組んでいくことが可能となります。

意識醸成の方法としては、まずは、地域の有志が集まり公共交通について意見交換する勉強会を開催します。そして、勉強会のメンバーが中心となって、検討した事柄をしっかりと地域の住民に説明することで活動の輪を拡げ、協議の成果として公共交通に関するニュースレ

<意識の醸成> 例えば…

- 地域のイベント開催時に公共交通事業者等と連携する
- 地域の新聞等に公共交通の現状を掲載する
- 公共交通の専門家を交えて交通まちづくりを学習する

ターの配布、標語の作成掲示、イベントの開催等の広報活動を行います。

事業者は情報提供、市はアドバイザー派遣等の取組支援を行います。

#### 【大和地域における取組の具体例 1】

- 公共交通の専門家を交えて勉強会を開催
- ニュースレターを作成し全戸に約 4,500 枚配付
- 標語を作成し横断幕を畦野駅前等に掲示
- 『バスに乗ろうキャンペーン』を実施
- 『子ども文化カーニバル』では、地域、能勢電鉄、阪急バス、行政が一丸となり PR



### 1.4.3 実施計画の策定

コミュニティ組織が、勉強会を発展させる形で、実施計画を策定するための組織を立ち上げます。

この組織は、地域の住民が中心メンバーとなり、市が派遣する公共交通の専門家がサポートし、事業者や市が参画して運営します。そして、会議を重ねて、地域の住民の将来のライフスタイルと地域のあり方を考え、移動ニーズに合った交通システムを検討した上で、その実現に向けた総合的な取組を実施計画としてまとめます。

計画の内容は、「利用しやすい公共交通のあり方とその利用促進の方策」、「既存バス路線のルート・ダイヤ等の見直し」、「新たな地域内公共交通の運行」等の取組とします。

#### 【大和地域における取組の具体例 2】

大和地域では、平成 20 年から交通まちづくり学習を含め課題解決に取り組んできました。そこで、本計画の策定をきっかけとしてコミュニティ組織の代表、学識経験者、交通事業者と市で構成する検討会議を立ち上げ、調査や検討を重ねました。その結果、持続可能なバス路線とするためには、期間を決めて目標を設定することが重要であるという認識に至りました。

主な調査検討内容は、以下のとおりです。

- ① バス乗降調査の実施
- ② バスのルート・ダイヤの見直し
- ③ 期間を決めて目標を設定
- ④ 地域に情報発信 等

#### ● 大和地域住民によるワークショップの開催による交通問題の共有

##### 議題

- ・ 持続可能な大和地域のバスにするためには？
- ・ 1人でも多くの人がバスに乗るには？
- ・ バス以外の移動手段とどのように共存する？

- 地域の路線バスの危機的状況の認識と実態把握
- 持続可能な交通とするための取組の方向性の検討



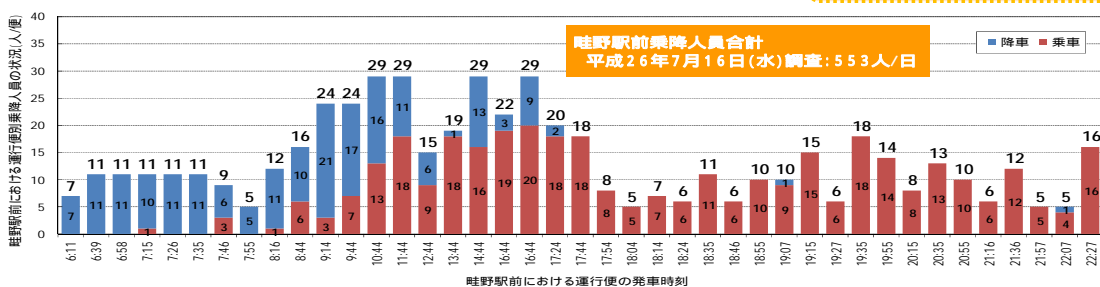
- バスのダイヤやルートの見直しを検討
- 持続可能なバス路線とするための目標の設定を検討



#### 地域によるバス乗降調査の実施

・ 昼間の利用が多い

人口構成の変化に対応したサービス提供が必要



## 1.5 実施計画における運行計画の検討

既存公共交通の改善と利用促進の方策は、地域主体の取組を主として検討を進めることができますが、既存バス路線のルート・ダイヤ等の見直しや、新たな地域内公共交通の運行を検討する場合には、詳細な利用実態調査や試験運行など実施して、地域の実情に応じた運行計画の検討を重ねていく必要があります。

そこで、運行計画の検討の流れを以下に示します。なお、事業者は地域の実情に応じた計画を提案し、市はコンサルタントを派遣するなど、運行計画の検討を支援します。また、必要に応じて、地域・事業者・市が参加する地域公共交通会議に諮りながら、運行計画を検討していきます。

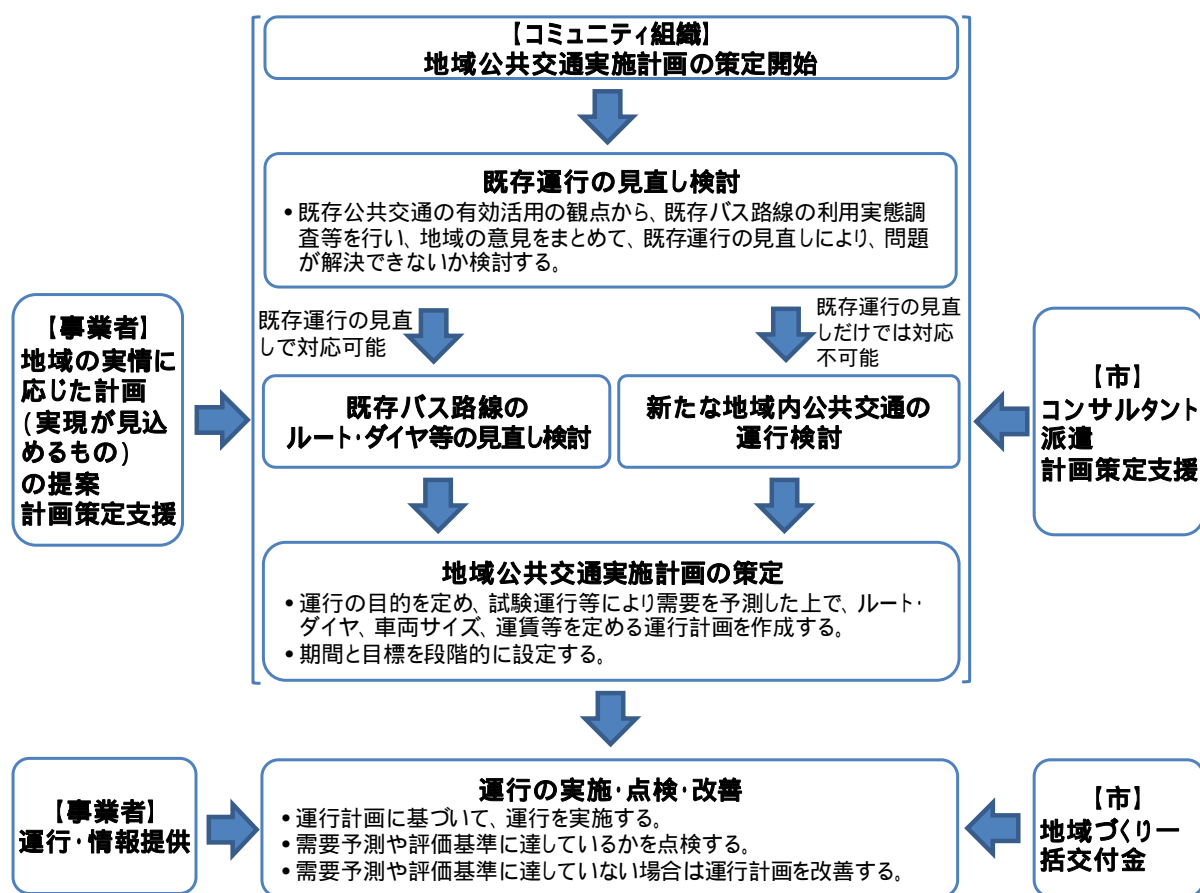


図 1.2 実施計画における運行計画の検討の流れ

### 地域づくり一括交付金

コミュニティ組織などの地域活動団体へ交付している各種補助金は使い道が限定されていますが、「地域づくり一括交付金」は一定の交付要件に基づき、地域住民の話し合いのもと、地域の特性（課題や資源など）に応じて柔軟な使い方ができます。



## 【新たな地域内公共交通の具体例】（神戸市東灘区住吉台地区）

神戸市東灘区住吉台地区は、丘陵地に造成された住宅地であり、急な坂や階段があり路線バスの乗り入れが困難な地域でした。

高齢化の進展により、地域が、既存のバス事業者ではない新たなバス事業者を誘致して「住吉台くるくるバス」を運行しています。



## 【自治体によるサポートの具体例】横浜市地域交通サポート事業（神奈川県横浜市）

坂道が多い横浜市では、既存バス路線がない地域などで、地域で集まり、生活に密着した交通手段の導入に向けて取組を行っているケースが多く見られます。

「地域交通サポート事業」とは、このような地域の主体的な取組がスムーズに進むように、運行に至るまでの事業の立ち上げに対して支援を行う事業で、通院、買物、通勤、通学等様々な目的の方が一緒になって乗り合って移動できる公共交通サービスの実現を目指しています。

地域の活性化につなげよう

# “地域に適した交通手段の導入”を支援します！

### 地域交通サポート事業ってなに？

**（事業の概要）**  
坂道が多い横浜では、既存バス路線がない地域などで、住民の方々が集まり、生活に密着した交通手段の導入に向けて取組を行っているケースが多く見られます。  
地域交通サポート事業とは、このような地域の主体的な取組がスムーズに進むように、運行に至るまでの事業の立ち上げに対して支援を行う事業であり、通院、買い物、通勤、通学等様々な目的の方が一緒になって乗り合って移動できる公共交通の実現を目指します。

**（基本的な考え方）**

- 安全・安心な運行**  
本格運行が実施される場合は、国から乗合バス事業の許可を得ている事業者による運行を基本とします。
- 地域の盛り上がり**  
地域の交通手段を地域の方で実現していくという意識を醸成していくことによって、多くの方が利用し、将来にわたって安定した運行を目指します。
- 財政支援に頼らない運行**  
本格運行に対しては、行政から財政支援は行いません。車両は、事業者又は地域で確保していただき、運行経費は運営のほか、必要に応じ地域の資金（協賛金、自治会の負担金等）でまかなうことが前提となります。

### 地域交通サポート事業の取組事例

**（横浜市港南区日野ヶ丘地区の場合）**  
地域の取組によって、事業者がバス路線を新設し、運行する方式  
**事例** 4年間にわたり、地域の組織、バス事業者、経済界の三者が検討を重ね、路線バスの運行が開始されました。ルートの変更、バス停の位置といった課題を粘り強く解決し、町内総出で第一歩を踏みました。

**（横浜市戸塚区小雀町の場合）**  
地域の取組によって、小型の乗合バスを運行する方式  
**事例** 小規模の団地では、高齢化が進む一方、バス停まで遠い箇所もあり、地域の組織が中心となり検討を重ね、乗客定員13人の車両による小乗合バス「こすめ号」の運行が開始されました。

**（横浜市戸塚区上矢部地区の場合）**  
地域の取組によって、事業者が既存バス路線の経路を変更し、運行する方式  
**事例** 駅までのアクセス問題について、地域の組織がバス事業者、本市と検討を続けた結果、バス路線が再編され、増便や最終バス時刻の繰り下げで利便性が向上し、経由地の変更により定時性が確保されました。

### 地域交通サポート事業の流れ

**立ち上げ**

地域の交通手段を地域の方で実現するための取組開始  
・地域の交通手段について、地域内で協力が共有されたら市に相談  
・地域主体の活動を開始

自分たちのニーズにあった交通手段がない…  
そうだ！  
自分たちの交通手段は自分たちで作ろう！  
**地域主体**

**検討・企画**

**地域の取組**  
地域での定期的な話し合い・会議

**市職員の派遣**  
地域で話し合いをしたら横浜市道路局または区役所までお電話でご相談ください。

**地域が自ら設計し、取り組んでいくという意識を持っていること**

**実証運行**

運行事業者による実証運行  
運営を取って実際に運行

**専門家による調査等**  
● 地域活動の進め方についてアドバイザーするコーディネーターの派遣や、活動経費の助成  
● 現地調査、運行計画書の作成支援  
● アンケートの作成、集計、分析等

**実証運行の支援**  
● 走行実験や習熟運転の実施  
● バス停設置、最小限の車両設備等  
● 運行の表示構帳（最長1年間、500円まで）  
● 実証運行の結果検証

**地域の力でのための利用者のための**  
地域の力で地域の交通手段を実現させよう！

**本格運行**

地域公共交通会議の承認  
本格運行開始

**目的**  
・行政の財政支援を受けずに取組が可能な運行計画であること  
・実証運行にかかる協定書（案）を策定し、支援申請書を提出

## 1.6 川西版トリガー方式による進行管理

実施計画は、期間と目標を段階的に設定する「川西版トリガー方式」により、ステップアップしながら着実に進めていきます。トリガーとしては、下のイメージのような利用者数以外にも「外出の回数」、「バス利用率」、「地域活動の頻度」など様々なものがありますので、どのような指標が適しているかを十分に検討する必要があります。

この方式では、みんなで考えながら計画を実行して、小さな成功を積み重ねることで持続可能な公共交通へと着実に成長させていくことが重要です。

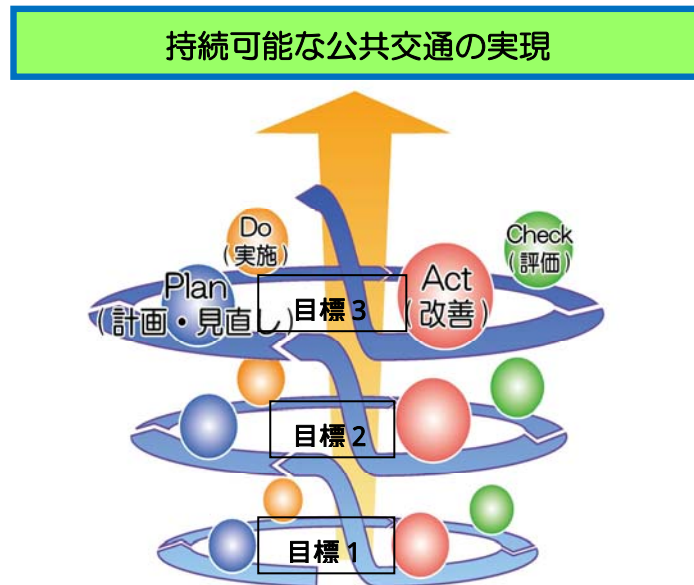
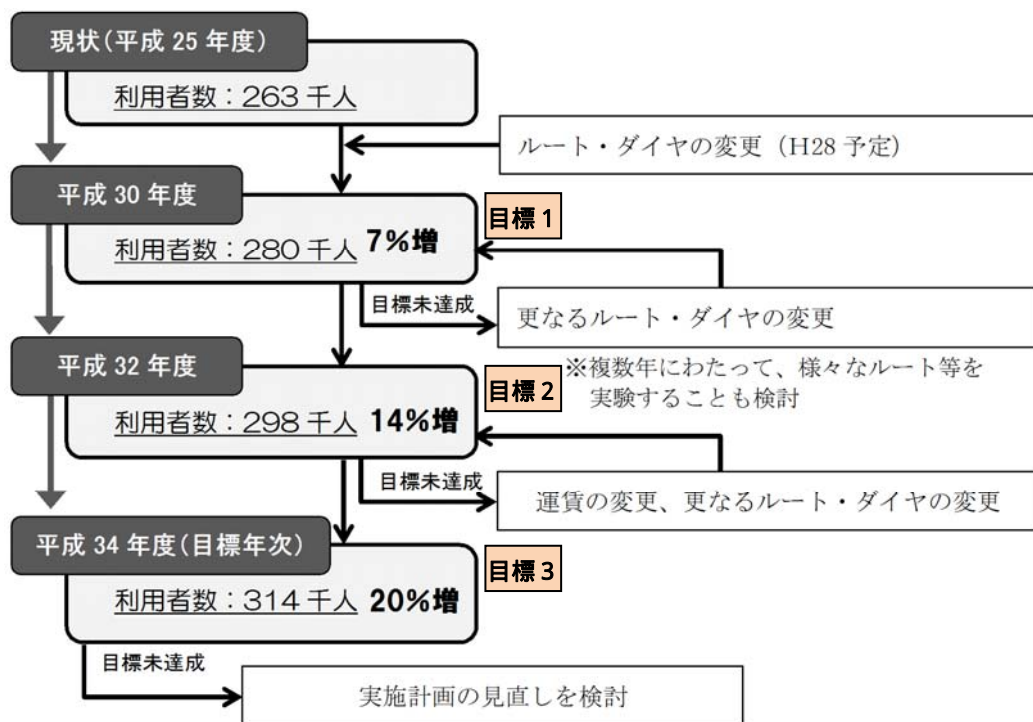


図 1.3 川西版トリガー方式による進行管理

### 【大和地域における取組の具体例3】進行管理のイメージ



具体的な数値については、改めて大和地域公共交通実施計画策定時に設定します。

## 2. 戦略別の取組の具体例

「本編」で定めた戦略別の取組の方向性は、以下のとおりです。  
この方向性に沿って実践していく取組の具体例を、次頁以降に示します。

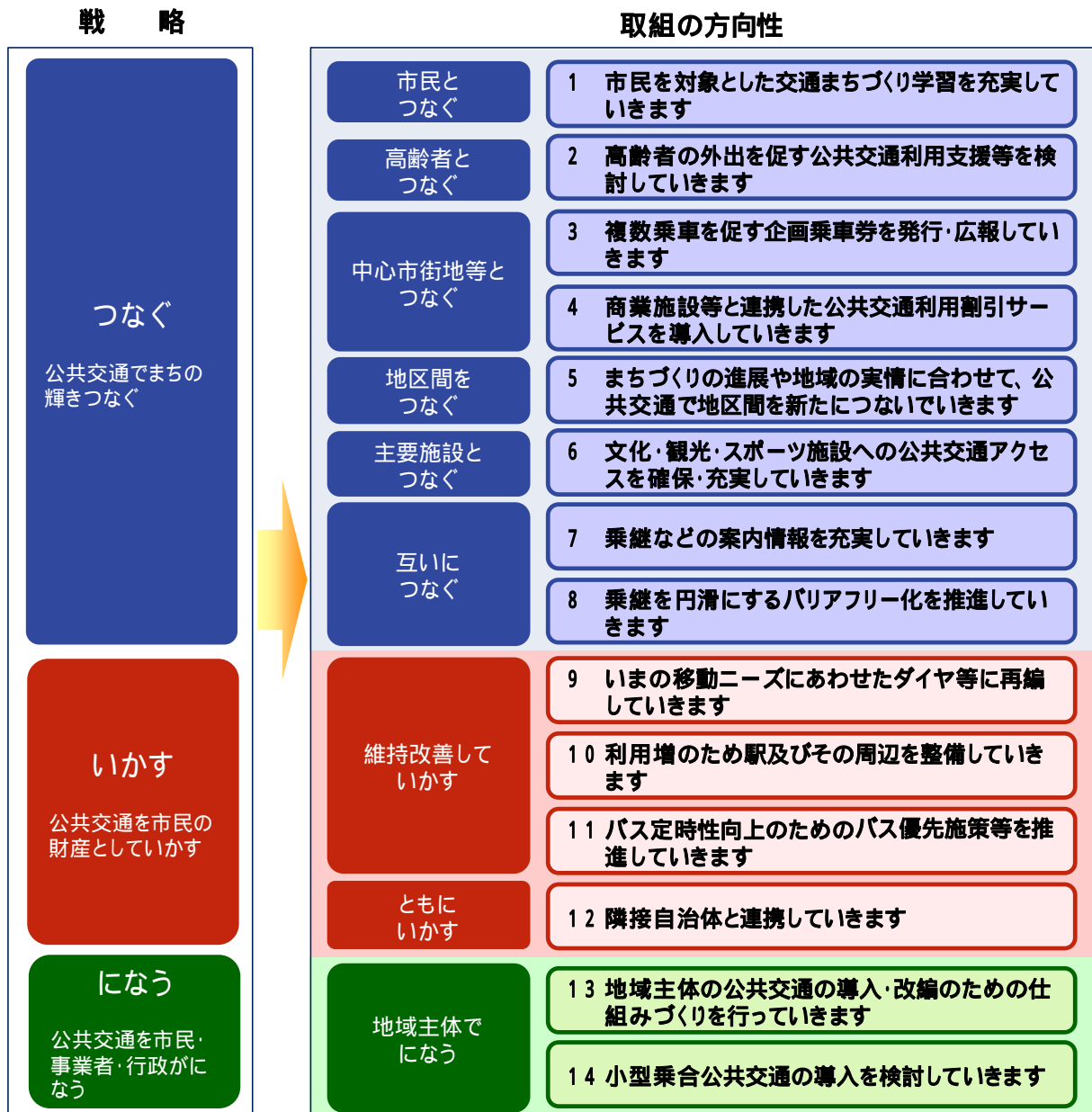
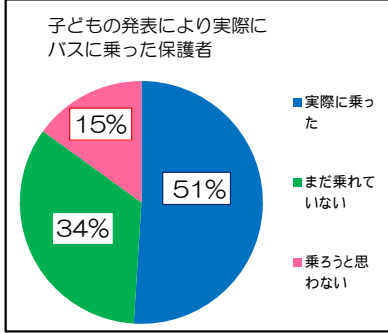
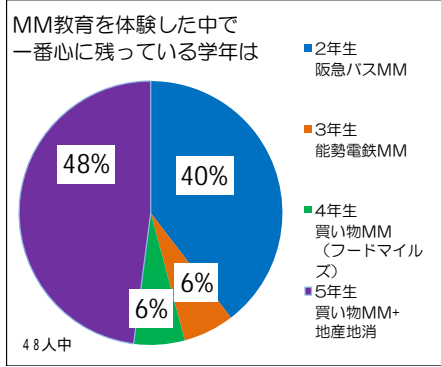
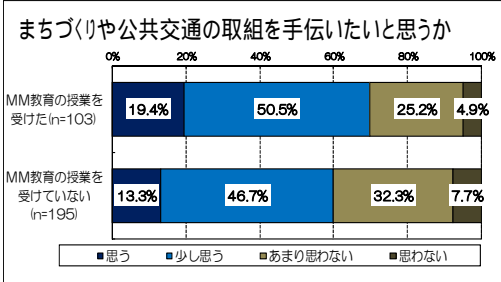


図 2.1 戦略別の取組の方向性

## 2.1 《つなぐ》取組

市民とつなぐ	1 市民を対象とした交通まちづくり学習を充実していきます	実施主体																											
		市民	事業者	市	その他																								
		○	○	○	—																								
<p>(1) これまでの取組</p> <p>公共交通によるまちづくりを推進するためには、市民や学生等を対象とした交通まちづくり学習の充実が不可欠であり、本市では、モビリティ・マネジメント（MM）の考え方を学習の場で活用しています。これまで、本市では以下の取組を行ってきました。</p> <p>① MM教育（学校MM）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>MM教育（学校MM）を小学校で開始（平成18年）</li> <li>教諭を対象としたMM教育研修を開始（平成22年）</li> </ul> <p>② 居住地MM</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>全国に先駆けて居住地MMを開始（平成14年）</li> <li>買い物キットを使ってのMMを日本で初めて松村教授（現：愛媛大学大学院）が実施（平成17年）</li> </ul> <p>③ 転入者MM</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>転入者に「えきバスまっぷ」を配布（平成23年）</li> </ul> <p>※モビリティ・マネジメント（MM）</p> <p>一人ひとりの移動や、まちや地域の交通などを、それぞれにかかわる主体が、いろいろと工夫を重ねながら改善していく取組。さらに本市の場合は、地域が主体となり公共交通を中心とした、健康や環境に好影響をもたらす交通まちづくりの取組もMMとしています。</p> <p>※MM教育（学校MM）</p> <p>私たち一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を『人や社会、環境にやさしい』という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるような人間を育てることを目指した教育活動。さらに本市の場合は、「色々な事から相手の気持ちになって自分はどうなのことができるか」、「次世代を担う子供たちに、まちづくりについてしっかり考えてほしい」という思いでMM教育に取り組んでいます。</p> <p>(2) 今後の取組事例</p> <p>以下の取組などにより、公共交通によるまちづくりを継続しながら、他地域の成功事例等の情報提供を行い、市民と公共交通をさらにつないでいきます。</p> <p>① MM教育</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内の小学校で継続実施できるように体制を整え、教育委員会と更なる連携を強化し組織をつくり、教材等の作成を図り広げていきます。</li> </ul> <p>② 居住地MM</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>居住地MMで使用できるような地域マップを作成します。</li> </ul> <p>③ 転入者MM</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>転入者に対して公共交通の利用の仕方がわかる冊子を配布するなど更に充実した内容を実施します。</li> </ul>		<p>《アンケート調査の結果》</p> <p>【牧の台小学校】</p> <p>6年生を対象としたMM教育を実施した後に保護者等の前で子供たちが学習したことをまとめて発表。下表は、その成果を知った保護者81名に対するアンケート調査の結果。</p>  <p>子どもの発表により実際にバスに乗った保護者</p> <table border="1"> <tr> <td>実際に乗った</td> <td>51%</td> </tr> <tr> <td>まだ乗っていない</td> <td>34%</td> </tr> <tr> <td>乗ろうと思わない</td> <td>15%</td> </tr> </table> <p>(2009年度実施)</p> <p>【桜が丘小学校】</p> <p>同じ児童を対象に、2年生の時から5年生まで毎年MM教育を実施。下表は、MM教育を体験後の5年生48人に対するアンケート調査の結果。</p>  <p>MM教育を体験した中で一番心に残っている学年は</p> <table border="1"> <tr> <td>2年生 阪急バスMM</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>3年生 能勢電鉄MM</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>4年生 買い物MM (フードマイルズ)</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>5年生 買い物MM+ 地産地消</td> <td>48%</td> </tr> </table> <p>48人中</p> <p>(2013年10月実施)</p> <p>【卒業後のアンケート】</p> <p>3つの小学校区で卒業後4年～6年経過した高校生等952人に対するアンケート調査を実施。下表は、その結果。</p>  <p>まちづくりや公共交通の取組を手伝いたいと思うか</p> <table border="1"> <tr> <td>MM教育の授業を受けた(n=103)</td> <td>19.4%</td> <td>50.5%</td> <td>25.2%</td> <td>4.9%</td> </tr> <tr> <td>MM教育の授業を受けていない(n=195)</td> <td>13.3%</td> <td>46.7%</td> <td>32.3%</td> <td>7.7%</td> </tr> </table> <p>■思う ■少し思う ■あまり思わない ■思わない</p> <p>(2014年3月実施)</p>				実際に乗った	51%	まだ乗っていない	34%	乗ろうと思わない	15%	2年生 阪急バスMM	40%	3年生 能勢電鉄MM	6%	4年生 買い物MM (フードマイルズ)	6%	5年生 買い物MM+ 地産地消	48%	MM教育の授業を受けた(n=103)	19.4%	50.5%	25.2%	4.9%	MM教育の授業を受けていない(n=195)	13.3%	46.7%	32.3%	7.7%
実際に乗った	51%																												
まだ乗っていない	34%																												
乗ろうと思わない	15%																												
2年生 阪急バスMM	40%																												
3年生 能勢電鉄MM	6%																												
4年生 買い物MM (フードマイルズ)	6%																												
5年生 買い物MM+ 地産地消	48%																												
MM教育の授業を受けた(n=103)	19.4%	50.5%	25.2%	4.9%																									
MM教育の授業を受けていない(n=195)	13.3%	46.7%	32.3%	7.7%																									




中心市街地等 とつなぐ	4 商業施設等と連携した公共交通 利用割引サービスを導入して いきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		—	○	○	事業者 団体

(1) これまでの取組  
中心市街地等の店舗によっては、一定金額以上の商品購入で駐車場サービス券が発行されています。

(2) 今後の取組事例  
公共交通利用者に対して一定金額以上の商品購入で公共交通サービス券を発行することなどについて、関係団体等と検討を行い、公共交通で市民や高齢者と中心市街地等をつないでいきます。

《交通系ICカードを活用した商業施設等との連携（大阪市交通局）》  
「OSAKA PiTaPa」（交通系ICカード（PiTaPa）機能付きクレジットカード）で、地下鉄・バスを使って、イオンモールの対象店舗で2,000円以上の買物をした方を対象に、交通料金が割引になるOSAKA PiTaPaポイント200円分をプレゼントするサービスを実施しています。




出典：OSAKA PiTaPa HP（株式会社大阪メトロサービス）

地区間を つなぐ	5 まちづくりの進展や地域の 実情に合わせて、公共交通で地区 間を新たにつないでいきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		—	○	○	—


(1) これまでの取組  
これまで市立川西病院バスを運行し、平野駅・山下駅・畦野駅の各地区をつないできました。現在、市北部において、平成28年度末の供用開始をめざし、新名神高速道路や県道インター線の整備が進められています。また、キセラ川西（中央北地区）では、土地区画整理事業による医療・住宅・集客などの多機能が連携した「次世代型複合都市」の建設が「川西市中央地区低炭素まちづくり計画」に基づき進められています。



(2) 今後の取組事例  
新しい道路を活かして公共交通を整備する可能性などについて検討し、川西市北部の東地区と西地区をつないでいきます。また、川西市の玄関口である川西能勢口駅周辺とキセラ川西を結ぶ循環型の交通の利用促進方法を検討し、両地区をつないでいきます。


《県道川西インター線》  
新名神高速道路（仮称）川西インターチェンジへのアクセス道路として整備される県道川西インター線は、川西市内の主要な南北道路である国道173号と都市計画道路川西猪名川線を東西に結ぶ全長3.3km・幅員26mの4車線道路です。  
出典：川西市資料




《キセラ川西（中央北地区）》  
次世代型複合都市の実現をめざし、民間活力の導入と低炭素なまちづくりを行っています。  
出典：川西市資料



主要施設とつなぐ	6 文化・観光・スポーツ施設への公共交通アクセスを確保・充実していきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		—	○	○	—
<p>(1) これまでの取組</p> <p>本市には、日本一の里山とも称される黒川地区、日本のダム湖百選にも選ばれている知明湖、「清和源氏発祥の地」多田神社等といった文化、観光の名所がたくさんあります。これらの名所に向けて、観光シーズンには、路線バスが増便され、イベント列車などが運行されています。</p> <p>(2) 今後の取組事例</p> <p>市内にある主要な文化・観光・スポーツ施設への交通アクセスを確保・充実し、また、施設等の入館料をセットにした乗車券や利用を促進するイベントを企画するなど、公共交通で子育て世代を含む市民や来訪者と主要施設をつないで交流人口等を拡充していきます。</p>		<p>「観光シーズンのバス運行」</p>   <p>能勢電鉄妙見口駅と妙見の森ケーブル黒川駅や黒川タリヤ園とを結ぶ路線バスが、観光シーズン期間の休日において増便され、運行されています。出典：能勢電鉄株式会社 HP、川西市 HP</p>			

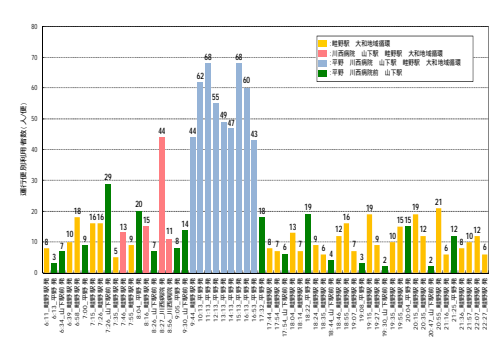
互いにつなぐ	7 乗継などの案内情報を充実していきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		—	○	○	県
<p>(1) これまでの取組</p> <p>本市の玄関口である川西能勢口駅には駅前広場や路線バス等の乗降場も整備され、市内の各地域や隣接市に向かう公共交通に乗り継ぐ起点となっています。ただ、バス等の乗降場の数が多く探しにくい事もあり、阪急バスの案内所で尋ねる人がよく見られます。</p> <p>また、兵庫県が各交通事業者の参加を求めて運営している携帯電話の情報サイト「駅すばあと」等では、鉄道とバスの乗継を簡単に検索することができます。</p> <p>(2) 今後の取組事例</p> <p>より多くの市民や来訪者が公共交通を利用しやすくするために、バス案内所や駅での乗継案内情報の提供を一層充実していきます。また、携帯電話等での乗継案内情報の提供の充実に向け交通事業者との調整などにより、乗継を円滑にして公共交通を互いにつないでいきます。</p>		<p>「バス検索パンフレット」</p>  <p>出典：兵庫県 HP</p>			




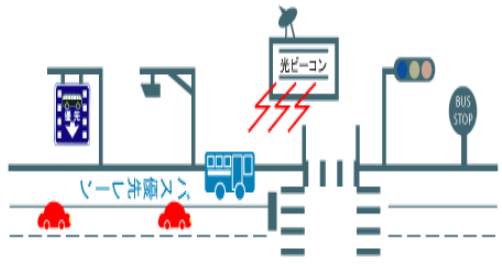
互いにつなぐ	8 乗継を円滑にするバリアフリー化を推進していきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		—	○	○	—
<p>&lt;鉄道&gt;</p> <p>(1) これまでの取組</p> <p>市内 14 駅のうち 1 日当たりの平均利用者数が 3,000 人以上の 9 駅において段差解消等のバリアフリー化が行われています。</p> <p>(2) 今後の取組事例</p> <p>1 日当たりの平均利用者が 3,000 人未満の駅のバリアフリー化について、利用者数の多い駅や改札口とホーム間の高低差の大きい駅等、地域の実態に応じて乗継を円滑にして公共交通を互いにつないでいきます。</p>		<p>《鉄道駅でのバリアフリー化の状況》</p>  <p>1 日の平均利用者数が 3,000 人以上の駅では、国、県、市の補助により、エレベーターやスロープ等が設置され、バリアフリー化されています。</p> <p>出典：川西市資料</p>			
<p>&lt;バス&gt;</p> <p>(1) これまでの取組</p> <p>市内のバス車両については、平成 27 年 1 月末現在でノンステップバスを約 53%導入しています。</p> <p>(2) 今後の取組事例</p> <p>利用者に占める高齢者の割合が特に高い路線に優先的に導入するなど、平成 32 年度末での導入率 70%を目標として、ノンステップバスの導入を推進し、乗継を円滑にして公共交通を互いにつないでいきます。</p>					




## 2.2 <いかす>取組

維持改善して いかす	9 いまの移動ニーズにあわせた ダイヤ等に再編していきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		—	○	○	—
<p>(1) これまでの取組</p> <p>既存のバス路線は、利用者の減少により減便・廃止しているところもあります。一方で利用者の増加により増便・新設しているところもあります。また、生産年齢人口（15歳～64歳）が減少し、高齢化が進行している地域では、朝・夕の通勤・通学時間帯での利用が減少し、昼間時間帯での利用が増加しているところもあります。</p> <p>(2) 今後の取組事例</p> <p>公共交通の利便性を高めるために、現在の利用者の移動ニーズにあわせて通勤・通学時間帯と昼間時間帯におけるダイヤ等の比重を見直すなどにより、公共交通を維持改善していかしていきます。</p>		<p>実施主体</p> <p>市民 事業 市 その他</p> <p>— ○ ○ —</p> <p>「平野～市立川西病院～山下～大和地域線における便別利用者の状況」</p>  <p>平野～市立川西病院～山下～畦野駅～大和地域を結ぶ市立川西病院・大和地域線では、昼間時間帯に比べ、朝・夕の通勤・通学時間帯の方が、利用者数が低状況が見受けられます。</p> <p>出典：川西市資料</p>			

維持改善して いかす	10 利用増のため駅及びその周辺 を整備していきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		○	○	○	—
<p>(1) これまでの取組</p> <p>川西能勢口駅と川西池田駅及びその周辺では再開発事業が進められ、交通結節点としての機能を高めてきました。</p> <p>(2) 今後の取組事例</p> <p>キセラ川西（中央北地区）の最寄駅でもある絹延橋駅とその周辺において、都市計画道路の拡幅工事にあわせて、駅舎と駅周辺の踏切等の整備検討を進めていきます。</p> <p>また、能勢電鉄日生中央駅と山下駅の中間地点において、沿線の利用増のための駅舎整備や周辺まちづくりを検討していきます。</p> <p>このような駅及びその周辺の整備により公共交通を維持改善していかしていきます。</p>		<p>実施主体</p> <p>市民 事業者 市 その他</p> <p>○ ○ ○ —</p> <p>「絹延橋駅とその周辺」</p>  <p>都市計画道路の拡幅工事にあわせて、駅舎と駅周辺の踏切等の整備検討を進めていきます。</p>			

維持改善して いかす	11 バス定時性向上のための バス優先施策等を推進して いきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		○	○	○	警察 等
<p>(1) これまでの取組</p> <p>川西能勢口駅から清和台・猪名川町方面を結ぶ都市計画道路川西猪名川線のバス路線では、バスの定時性向上を図るため、平成13年にPTPS（Public Transportation Priority System：公共車両優先システム）を導入しています。しかしPTPSの運用時間帯が平日の朝7時から9時に限定されており、バスの遅延が依然として見受けられます。</p> <p>(2) 今後の取組事例</p> <p>更なる定時性向上を図るため、バスの定時性を阻害する路上駐車の排除やバス優先レーンの周知徹底を進め、速達性・定時性の確保に努めます。また、バスの現在位置を利用者に伝え、利便性向上にもなるバスロケーションシステムの導入について検討し、公共交通を維持改善していかしていきます。</p>		<p>《PTPSの導入》</p>  <p>兵庫県警察では、路線バスの通行に合わせて信号を調整するPTPSを導入しています。県内のPTPS導入総延長は、平成18年度末現在、約137kmで、全国最大規模です。PTPSは「光ビーコン」と呼ばれるバス感知器を交差点手前に設置して、路線バスの接近をビーコンが読み取ると、進行方向の「赤信号」は短縮、「青信号」は延長され、バスを優先的に通行させるものです。</p> <p>出典：阪神・播磨地域都市交通環境改善協議会HP</p>			

ともにいかす	12 隣接自治体と連携していきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		—	○	○	—
<p>(1) これまでの取組</p> <p>川西能勢口駅と市域北部を結ぶ能勢電鉄は、隣接する猪名川町と大阪府豊能町まで延伸しており、川西能勢口駅から清和台方面に向かう阪急バスは猪名川町まで延伸しています。</p> <p>(2) 今後の取組事例</p> <p>能勢電鉄及び阪急バスの運行は、猪名川町、豊能町をはじめとした近隣自治体の取組と相互に関係があるので、共通の目標を設定し、その達成に向けてともに連携して取り組むなどにより、公共交通を共有の財産としてともにいかしていきます。</p>		<p>《複数の市町村が協力しを運行（愛知県北設楽郡 設楽町・東栄町・豊根村）》</p>  <p>従来からの町村営バス・豊鉄バス、移送サービスなどを一体化し、さらに町村をまたぐ基幹バスの運行や、電話予約制の予約バスの運行などを、3町村で「北設楽郡公共交通活性化協議会」を設置し、協力しながら行っています。「おでかけ北設」は、設楽町営バス・東栄町営バス・豊根村営バス・豊鉄バスの4つのバスが協力して運行しています。</p> <p>出典：北設楽郡公共交通活性化協議会HP</p>			

## 2.3 《になう》取組

地域主体で になう	13 地域主体の公共交通の導入・ 改編のための仕組みづくりを 行っていきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		○	○	○	—

(1) これまでの取組

公共交通は、地域の実情に合わせ、地域が利用し続けることにより持続可能となります。しかし、本市には、地域が主体となって公共交通の計画を立案できる制度はありません。

(2) 今後の取組事例

地域別に「地域公共交通実施計画」を策定することで、地域が主体となり公共交通をになっていきます。

※詳細は第1章「地域公共交通実施計画の進め方」に記載しています。

地域主体で になう	14 小型乗合公共交通の導入を 検討していきます	実施主体			
		市民	事業者	市	その他
		○	○	○	—

(1) これまでの取組

本市では、平成21年に乗合タクシーの試験運行を行いました。本格実施までに至りませんでした。現在、市内の一部地域において、地域が主体となって、小型乗合公共交通の試験運行を行っています。

(2) 今後の取組事例


既存の地域内公共交通の見直しだけでは充分満足できない場合、小型乗合公共交通の導入について検討を進めます。

なお、地域内公共交通を考える場合、既存バス、自転車、タクシー等については、決して排除するのではなく、実施計画を検討する際に、公共交通との役割分担を考慮しながら、地域の実情に応じて検討する必要もあります。


※詳細は第1章「地域公共交通実施計画の進め方」に記載しています。

《地域住民等が主体となって運行する公共交通》

**【兵庫県淡路市】**  
淡路市長沢地区では、バスの利用状況に関係なく、各世帯が年間1万円を負担して、バスを運行しています。



**【三重県四日市市】**  
地域住民が中心となって設立された「NPO法人生活バス四日市」が事業主体となり、バスを運行しています。運行費用を補うために、バス路線沿線の商業施設などの協賛事業者が協賛金を補助しています。



出典  
淡路市長沢地区におけるコミュニティバス運行の取り組み（国土交通省政策統括資料、兵庫県HP）、地域公共交通支援センターHP（国土交通省総合政策局公共交通政策部）、NPO法人 生活バス四日市HP