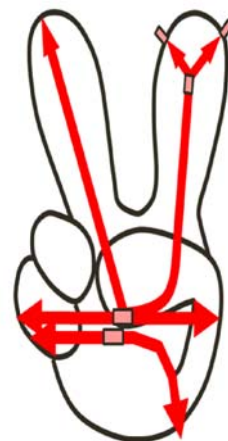




川西市公共交通基本計画

平成27年3月

本編



かわにし 交通
ピースプラン



目次

1. 計画の概要	1
1.1 策定の背景	1
1.2 策定の目的	2
1.3 構成	2
1.4 位置づけ	3
1.5 対象交通	3
1.6 目標年次	3
2. まちづくりと公共交通	4
2.1 まちづくりから見た公共交通	4
2.2 まちのにぎわいを支える公共交通	8
2.3 公共交通のあり方	9
3. 公共交通の現状と課題	10
3.1 本市の公共交通体系	10
3.2 公共交通の利用状況	11
3.3 人口動態が及ぼす影響	12
3.4 現状と課題	13
4. 基本理念	16
4.1 基本理念	16
4.2 基本理念を具現化するための戦略	17
5. 戦略別の取組の方向性	18
6. 計画の目標	19
7. 計画の実現に向けて	20
7.1 本計画の進め方	20
7.2 役割分担の考え方	20
7.3 地域公共交通実施計画の策定	21
7.4 PDCAサイクルによる進行管理	22
参考	23



1. 計画の概要

1.1 策定の背景

本市では、高度成長時代に開発された大規模なニュータウンの開発とともに公共交通網が発展し、商業施設が集積する中心市街地では、川西能勢口駅と川西池田駅の周辺が再開発され、交通結節点としての機能が充実するなど、公共交通が利用しやすい恵まれた状況にあります。

しかし、全国的に自動車依存に伴う公共交通利用者の減少とそれに対応した減便・廃止等が続く中、本市においても、鉄道利用者は年々減少しており、バス利用者は一定の数で推移しているものの、一部の路線では減便や廃止が実施されています。

このような課題に対処するため、国では、平成18年の道路運送法等の一部を改正する法律、平成19年の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、平成25年の交通政策基本法等、公共交通に関係する法律が制定され関連事業が創設されています。

本市においても、平成5年市立川西病院バス路線の運行開始、平成8年市民バス検討プロジェクトチームの設置、平成9年公共施設循環バス「ふれあい号」の運行、平成13年市立川西病院バス路線の大和地域への延伸、平成14年全国に先駆けて地域単位で交通を改善していく取組として居住地モビリティ・マネジメント（以下「MM」という。）の実施、平成17年コミュニティバス運行検討委員会の設置、平成18年MM教育（学校MM）の実施、平成20・21年市立川西病院循環バスの運行実験の実施、平成21年大和地域でオンデマンド交通の社会実験の実施など、各種公共交通施策に取り組んできました。またこの間に、平成16年には川西市交通バリアフリー重点整備地区基本構想、平成20年には同第2期基本構想を策定し主要な駅とその周辺のバリアフリー化を進めるとともに、事業者が行う駅のエレベーター設置等やノンステップバスの導入に対する支援を行ってきました。

今後、体験したことのない高齢化が進展する中、高低差が大きい地域などでは公共交通に対する需要は高まると予想され、公共交通に期待される役割は一層高まっていくと思われます。一方で、人口減少の進展に伴う需要減によって、公共交通路線の減便や廃止の可能性も一層高まりつつあります。

本市では、平成25年に第5次総合計画を策定し、また都市計画マスタープランの見直し等、各種計画が見直される中、高齢化・人口減少下においても持続可能なまちづくりを進め、生涯にわたり健やかで幸せに暮らせるまちを実現することを目指しています。

このように、公共交通を取り巻く環境が変化する中、本市においては、公共交通のあるべき姿を明確にし、その目標に向かうための行動が求められています。

1.2 策定の目的

川西市公共交通基本計画は、第5次川西市総合計画のめざす都市像「であい ふれあい ささえあい 輝きつなぐまち」を実現するため、まちづくりの基礎となる人の移動の主要な手段として公共交通のあるべき姿を示します。

本計画を推進し、総合的な交通環境の向上を図ることで、高齢化が進んでも、高齢者が元気で歩いて暮らせるようになり、そのことがまちのにぎわいや交流にもつながり、こどもから高齢者まであらゆる世代が住み良さを実感し幸せに暮らせる公共交通によるまちづくりの推進に寄与することになります。

一方で、人口が減少していく中で、公共交通事業者（以下「事業者」という。）の経営努力のみで公共交通のサービス水準を維持・確保していくには限界があります。利用しやすい公共交通体系を持続させていくには、市民と事業者と市が、公共交通に対する共通理解のもと協働して取り組まなければなりません。

そこで、本計画は、本市における公共交通のあり方を示し、そのあり方を実現するための取組の方向性や市民、事業者、市がそれぞれに果たすべき役割を示すこととします。

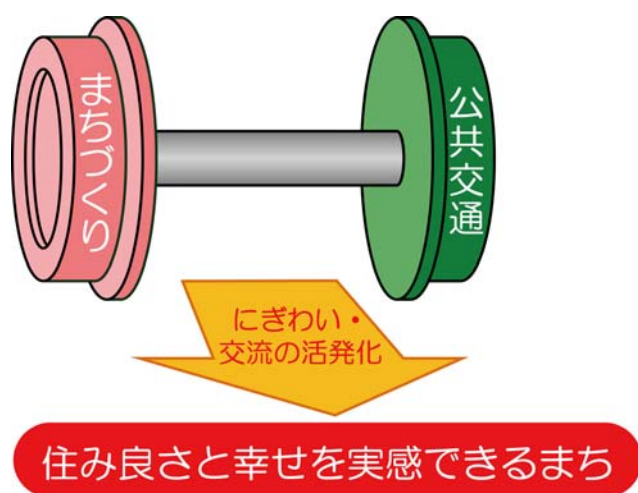


図 1.1 まちづくりと公共交通の関係イメージ

1.3 構成

川西市公共交通基本計画は、「本編」、「実践編」、「資料編」の3部構成とします。本編の理念目標を実現する手助けとなるような具体の事例集を「実践編」、本計画立案や将来のPDCAサイクルによる進行管理の参考となる資料を「資料編」としてまとめています。

本編：本市における公共交通のあり方を示し、そのあり方を実現するための取組の方向性や市民、事業者、市がそれぞれ果たすべき役割を示すもの。

実践編：本編に示す戦略別の取組の方向性に沿って実践していく具体的手法や事例をまとめたもの。

資料編：本編に示す公共交通の現状と課題に関する参考資料を主にまとめたもの。

1.4 位置づけ

このたび策定した第5次川西市総合計画と改訂した川西市都市計画マスタープランにおいては、公共交通の重要性をうたい交通環境の向上を図ることとしています。

本計画は、これらの上位計画に即して定めます。また、まちづくり及び公共交通に関連する諸計画との整合性を図りながら定めます。

なお、本計画では、市全域の公共交通のあり方と取組の方向性についての基本的な考えを示すとともに、本計画策定後には、地域が主体となった、地域別の具体的な取組についての実施計画を定めます。

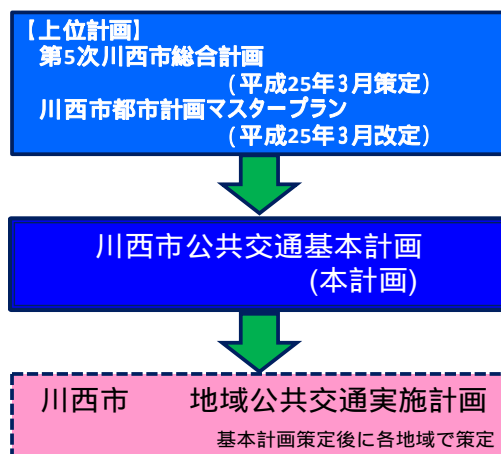
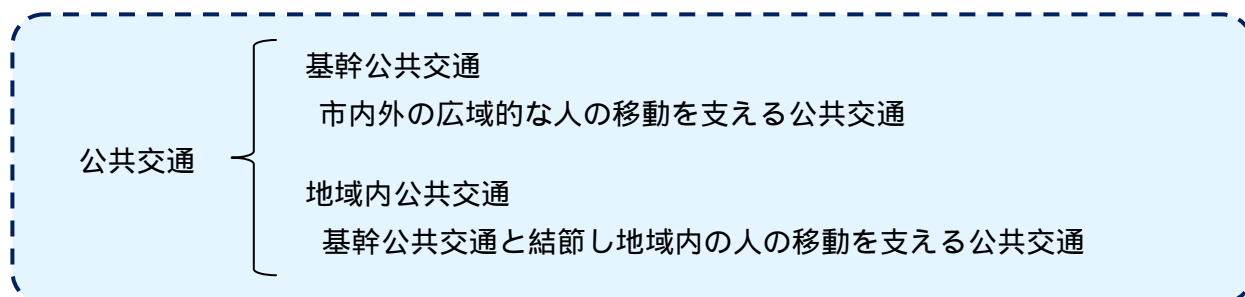


図 1.2 川西市公共交通基本計画の位置づけ

1.5 対象交通

本計画における『公共交通』は、「乗合型」であり、かつ、「不特定多数の人が利用する」交通とします。また、本計画では公共交通を、市内外の広域的な人の移動を支える『基幹公共交通』、この基幹公共交通と結節し地域内の人の移動を支える『地域内公共交通』の2つに区分します。

なお、『地域内公共交通』には、『基幹公共交通』以外のバス路線と、市民が主体となって新たに運行する公共交通が含まれます。



1.6 目標年次

本計画の目標年次は、上位計画と合わせ「平成34年度」とし、社会経済の動向等を見極めつつ、必要に応じて見直しを行うこととします。

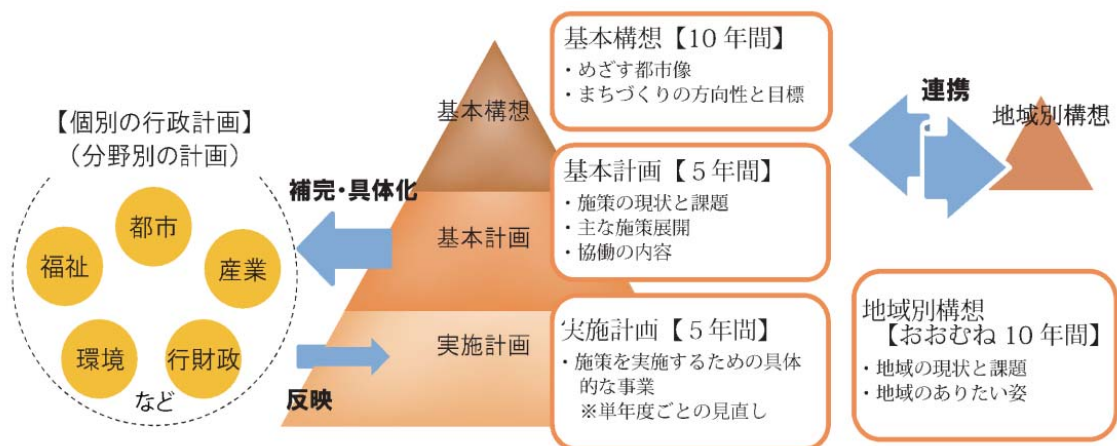
2. まちづくりと公共交通

2.1 まちづくりから見た公共交通

2.1.1 第5次川西市総合計画

第5次川西市総合計画は、平成34年度を目標年次とし、「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」の三層構造で構成しています。

総合計画は「かわにし 幸せ ものがたり」と称し、「であい ふれあい ささえあい 輝きつなぐまち」をめざす都市像としています。



出典：第5次川西市総合計画（平成25年3月策定 川西市総合政策部）

図 2.1 総合計画の構成と各個別計画の関係イメージ図

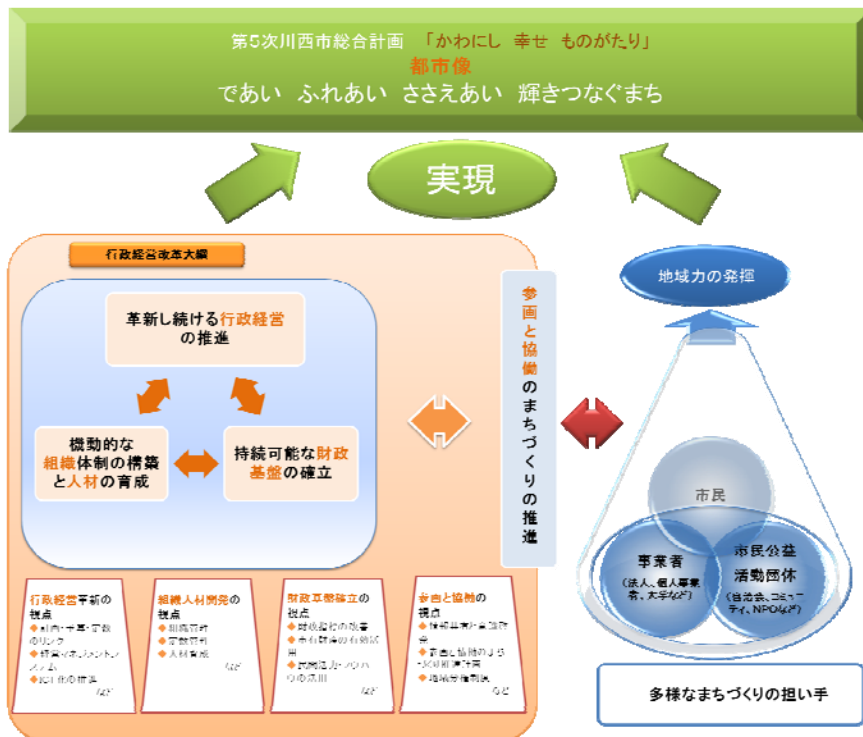
であい ふれあい ささえあい 輝きつなぐまち

- ◆『**であい**』は、ひと・もの・ときを越えた様々な出“会い”や、“あい”さつなどの小さなであいを表し、
- ◆『**ふれあい**』は、様々な“相手”との関わりや交流、自然、歴史、文化などとのふれあいを表し、
- ◆『**ささえあい**』は、困った時はお互いさまという相互扶助の精神や、力をあわせて困難を乗り越える団結力や地域力などのささえあいを表し、
- ◆『**輝きつなぐまち**』は人やまちの資源が光り輝き、次世代へと引き継いでいくまちの姿を表しています。

出典：第5次川西市総合計画（平成25年3月策定 川西市総合政策部）

図 2.2 総合計画におけるめざす都市像

そして、これまで行政が主導して担ってきた地域の課題に対し、市民自らが、その解決にあたることのできる具体的な仕組みが必要となることから、一定の権限や財源を地域へ移譲する「地域分権制度」の構築を進め、市民と行政が適切な役割分担のもとで、地域の特性や多様性を尊重したまちづくりを進めることとしています。



出典：第5次川西市総合計画（平成25年3月策定 川西市総合政策部）

図 2.3 総合計画における行政経営改革大綱によるまちづくりイメージ

また、総合計画の「政策1『住む』～良好な住環境を維持・創出し あらゆる世代が住み良さを実感できるまち～」の中で、公共交通に関する施策として、「総合的な交通環境の向上」が位置づけられています。さらに、主な施策展開として、「公共交通網を維持するための支援」、「地域内公共交通の検討」、「ノンステップバス導入の促進」が示されています。

主な施策展開

○公共交通網を維持するための支援

交通環境の向上を図るためには、交通事業者・利用者・地域・行政などの各役割分担によるモビリティマネジメントを推進し公共交通の維持に努めます。

○地域内公共交通の検討

地域内交通は、基幹公共交通軸と連携した交通ネットワーク[※]のあり方を検討します。

○ノンステップバス導入の促進

高齢者や障がい者等のバスの利用を促進し、積極的に社会参加ができる環境を整えるため、引き続き事業者に対し車両購入費の一部を補助することによりノンステップバス導入の促進を図ります。

役割

市民	<ul style="list-style-type: none"> ○日常生活の中で、公共交通を積極的に利用します。 ○モビリティマネジメントを推進します。 ○積極的に地域のまちづくりに参加します。 ○高齢者・障がい者等の方も移動手段として、バスを利用します。
市民公益活動団体	<ul style="list-style-type: none"> ○地域における公共交通問題を地域の課題として考え、利用を促進するなど機運を高めます。 ○モビリティマネジメントを推進します。
事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通利用者のニーズを踏まえた交通環境の提供に努めます。 ○モビリティマネジメントを推進します。 ○ノンステップバスの導入を推進するなど、利便性を向上しバスの利用拡大を図ります。

出典：第5次川西市総合計画（平成25年3月策定 川西市総合政策部）

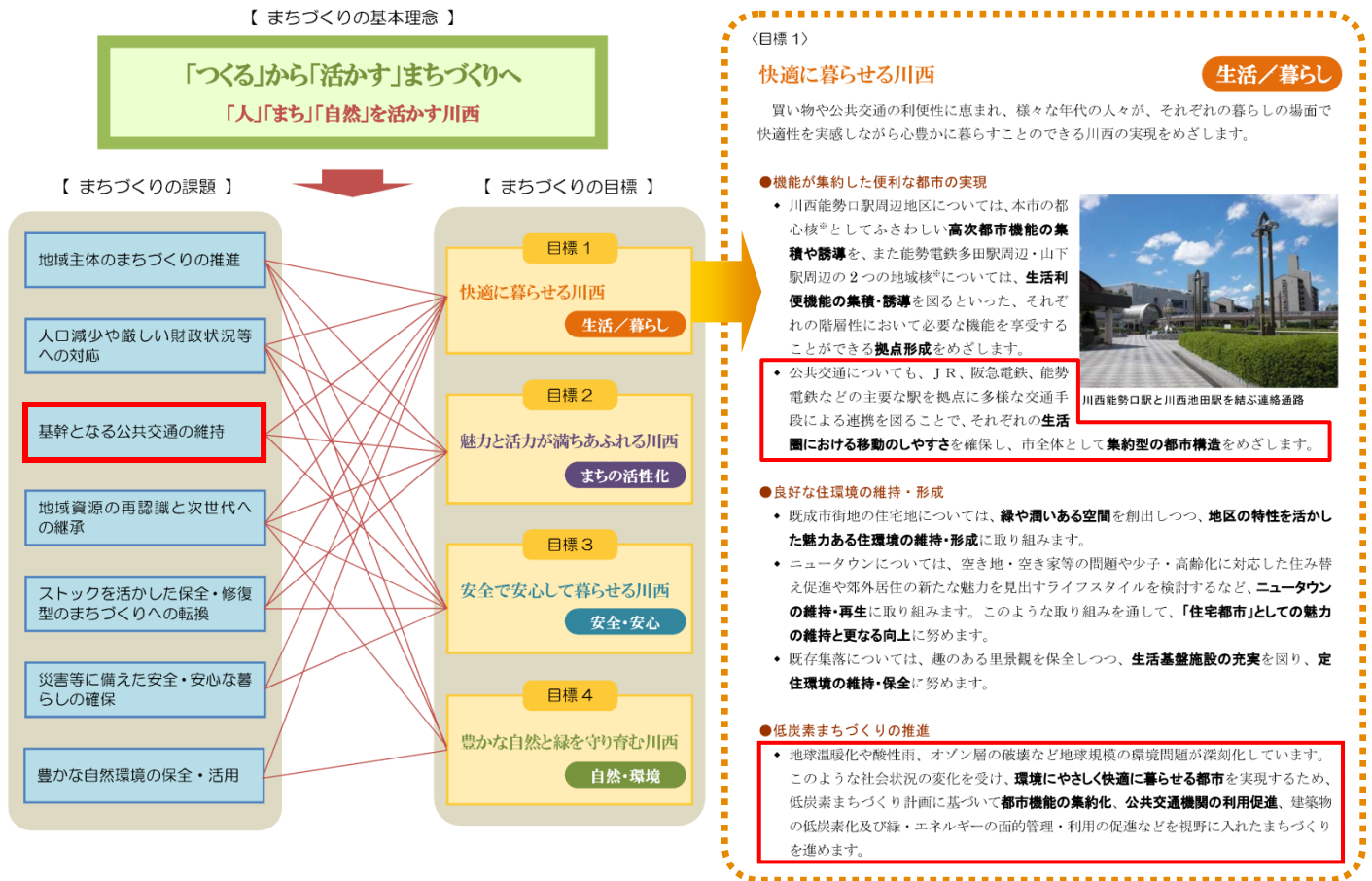
図 2.4 総合計画における公共交通に係る施策

2.1.2 川西市都市計画マスタープラン

川西市都市計画マスタープランでは、まちづくりの基本理念を『「つくる」から「活かす」まちづくりへ』とし、基幹となる公共交通の維持を課題として挙げ、4つのまちづくりの目標を設定しています。

まちづくりの目標のうち、「目標1：快適に暮らせる川西」の中で、公共交通のあり方についての基本的な方向性を示しています。

「機能が集約した便利な都市の実現」のために、多様な交通手段の連携を図ることで、それぞれの生活圏における移動のしやすさを確保すること、また、「低炭素まちづくりの推進」のために、公共交通の利用を促進することが示されています。

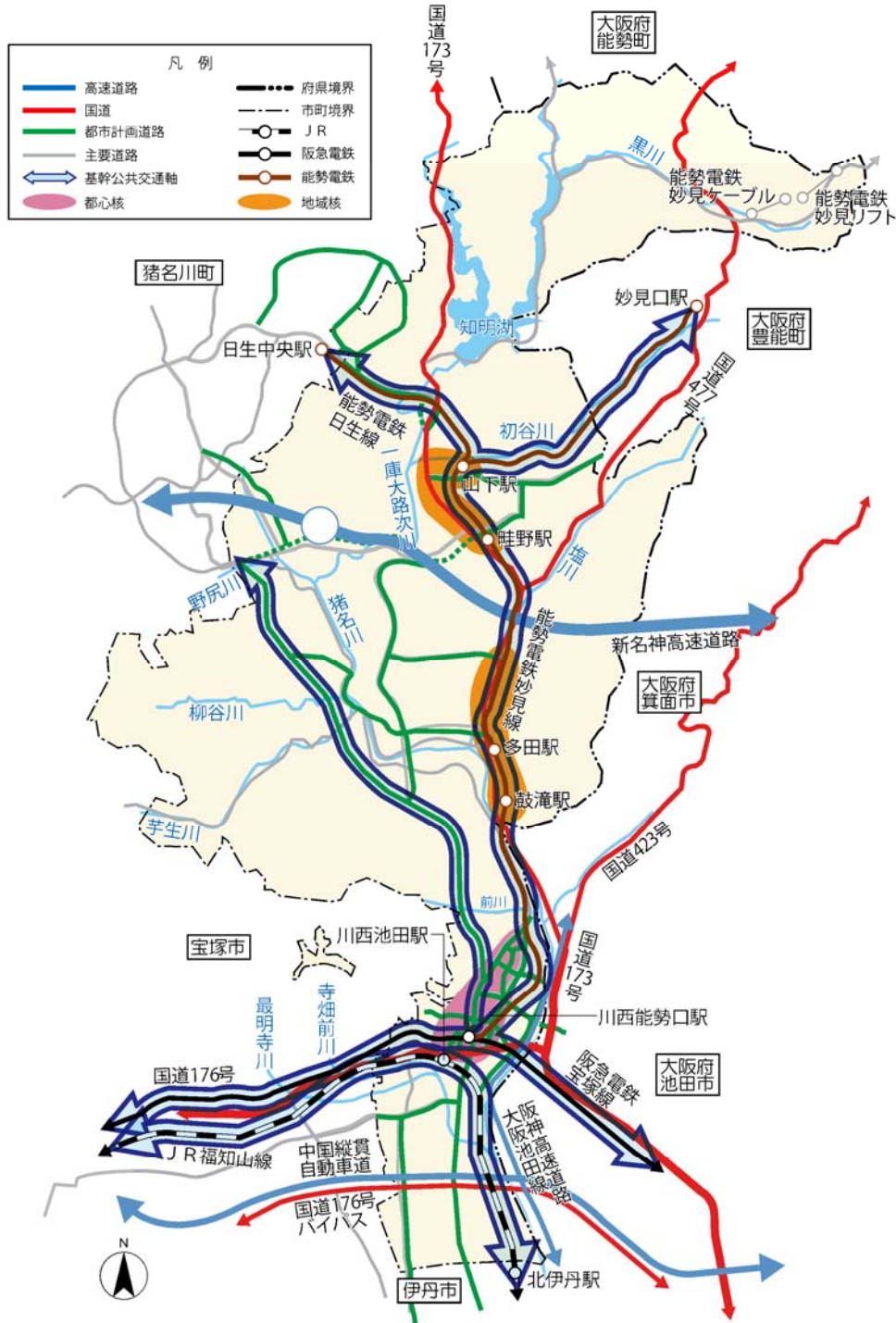


出典：川西市都市計画マスタープラン（平成25年3月改訂 川西市都市整備部）

図 2.5 都市計画マスタープランでのまちづくりの基本方針

また、まちづくりの分野別方針のうち、交通網の整備方針として、「公共交通網の整備」と「道路網の整備」が挙げられています。

JR西日本、阪急電鉄、能勢電鉄と、川西能勢口駅から都市計画道路川西猪名川線を通して清和台に至る路線バスを、本市の主要な軸となる公共交通機関であるとして、「基幹公共交通軸」と位置づけ、その維持保全に努めることが示されています。



川西市都市計画マスタープランの基幹公共交通軸図をもとに一部加筆

図 2.6 都市計画マスタープランでの基幹公共交通軸

2.2 まちのにぎわいを支える公共交通

公共交通は、人の移動の基盤となる施設ですが、人や場所とのであいを生み出す交通手段として、まちのにぎわいを支える役割を担っています。

外出するときに乗合型の公共交通を利用することで、人とのであい、ふれあい、ささえあいが生まれます。また、乗り継いで到達した駅やバス停から目的地まで歩くことで、新しい店や新しい景色など場所とのであいが生まれます。これらのことは、マイカーでの移動では起こりにくいことです。

今後、人口が急激に減少していく中で、まちのにぎわいを高め、まちの輝きをつないでいくためには、公共交通を“であいの交通手段”としてより利用しやすいものにし、人の外出を促していくことが重要です。

そうすることにより、本市が総合計画に示すめざす都市像「であい ふれあい ささえあい 輝きつなぐまち」の実現につながり、乗り継いで到達した駅やバス停から目的地まで歩いて行けるコンパクトなまちづくり、「健幸」*なまちづくりにもつながっていきます。

さらには、駅等のバリアフリー化を促進し、障がい者を含めたこどもから高齢者まで全ての人が公共交通をより利用しやすくすることによる福祉のまちづくり、各地域拠点を経由して中心市街地へ向かう体系となっている公共交通をより利用しやすくすることによる、中心市街地や各地域拠点の活性化にもつながっていきます。このように、公共交通は本市が進める様々なまちづくりとつながっています。

2.2.1 基幹公共交通

公共交通のうち基幹公共交通は、主に通勤・通学の主要交通手段として広域社会を支える役割を担っています。

本市は、大阪郊外のベッドタウンとして、大規模なニュータウンの開発とともに公共交通網が発展してきており、基幹公共交通はまさしく、まちの生命線となっています。

今後、通勤・通学者が急激に減少していく中では、公共交通の衰退が、まちの衰退を招くことにもなりかねません。そうならないようにするためには、基幹公共交通が“まちの生命線となる交通手段”であるという認識を深め、沿線の市民一人ひとりが自動車に依存せず、市民の財産を大事に利用するという心掛けを持続させていくことが重要です。

そうすれば、大都市や隣接都市との連結により、市民の財産である観光、商業、ビジネスの振興につながり、輸送効率の高い交通の利用により、環境への負荷が低い低炭素なまちづくりにもつながっていきます。

* 健幸なまちづくりへの取組

川西市は、市民が健康で生きがいを持ち、安心安全に生活できる状態を「健幸」と定義した上で、暮らしの中で歩くことを基本としながら、誰もが「健幸」になれるスマート ウェルネス シティの実現に向け、平成 25 年 11 月に「スマート ウェルネス シティ首長研究会」に加盟しています。

また、市民の健康づくりへの意識向上のため、平成 26 年 9 月から「健幸」をキーワードとした取組を開始しています。



© 川西市 2008

健幸きんたくん

2.2.2 地域内公共交通

公共交通のうち地域内公共交通は、日常の交通手段として地域社会を支える役割を担っています。

本市のほとんどのニュータウンでは、開発に合わせてバスの運行が始まったことから、自宅から一定の距離内にバス停があるという比較的恵まれた交通環境にあります。しかしながら、高齢化が進むことで、高低差の大きい坂道が負担になる、生活の実態とルートやダイヤとの間にずれが生じてきているなどの課題も見受けられます。

今後、自動車の運転が困難になる高齢者が急激に増加していく中で、自立した日常生活と社会生活を営むためには、地域内公共交通を“日常生活に不可欠な交通手段”として市民が主体的に担い、市民のニーズに合致するものへと維持改善していく必要があります。

そうすることにより、本市の進める地域分権のまちづくりや、ふるさと団地の再生にもつながっていきます。

2.3 公共交通のあり方

公共交通は生活基盤であり、市民の財産でもあります。しかしこの財産は、沿線の市民が必要ないと判断すれば無くなってしまいます。一方で、時代の変化を見据えて維持改善を続ければ、より快適な生活基盤としてあり続けることができます。

そして、公共交通が快適な生活基盤としてあり続けることは、本市がめざす都市像「であい ふれあい ささえあい 輝きつなぐまち」の実現へとつながり、様々なまちづくりにもつながっていきます。

本市の場合、地域内公共交通は全て基幹公共交通につながっており、地域によっては基幹公共交通が直接利用できます。また、基幹公共交通は各地域拠点を経由し中心市街地につながっています。このような交通体系の中で、地域内公共交通が充実し市民がそれを利用すれば、地域の活性化と基幹公共交通の利用にもつながり、中心市街地や各地域拠点の活性化、そして大阪・神戸等への広域移動にもつながっていきます。



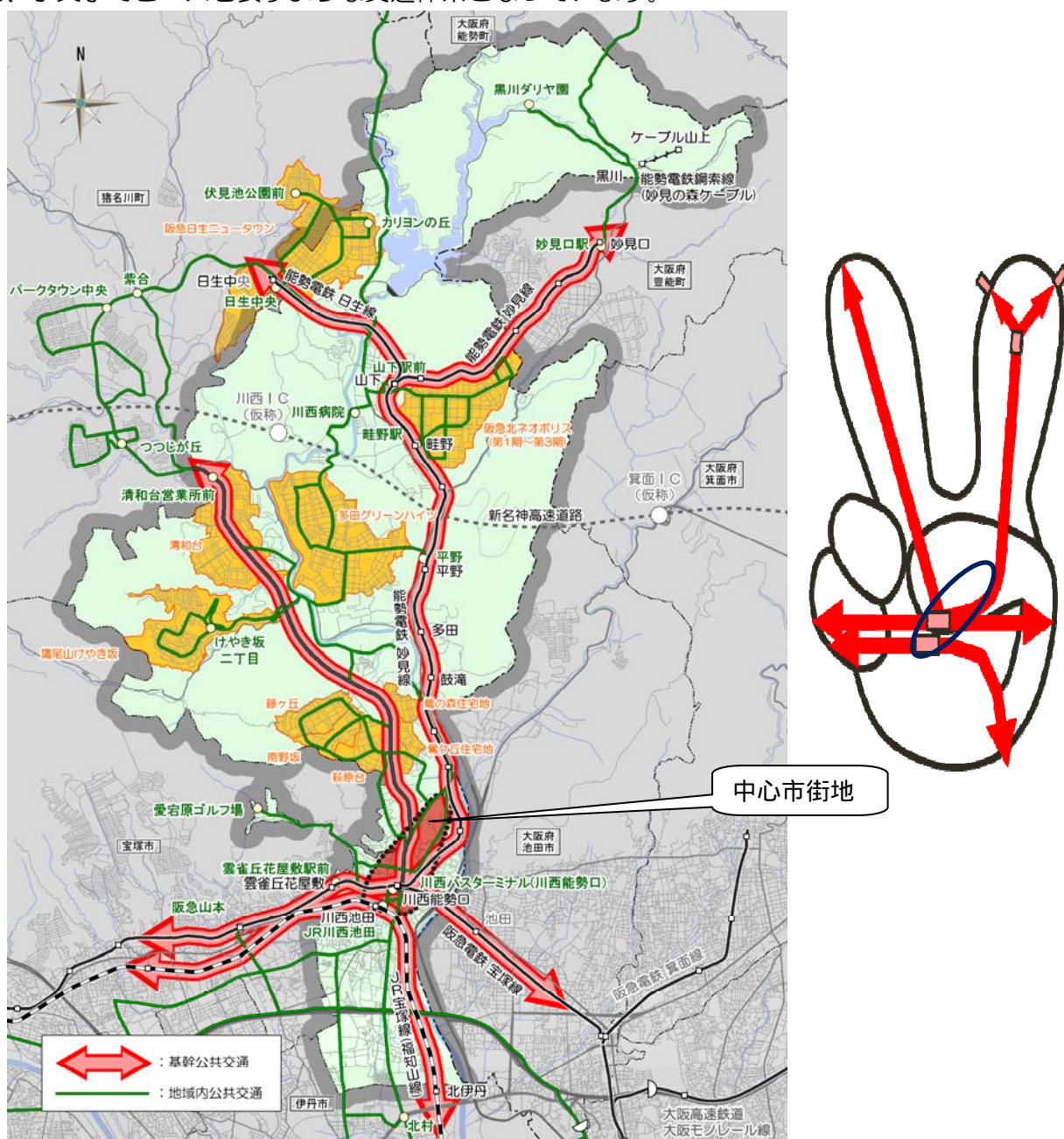
図 2.7 公共交通の利用とまちの活性化の関係イメージ

3. 公共交通の現状と課題

3.1 本市の公共交通体系

本市では、JR西日本、阪急電鉄、能勢電鉄及び阪急バス全ての基幹公共交通が、中心市街地を交通結節点としてしっかり結ばれるように整備されています。そして、本市東側の地域内公共交通は、能勢電鉄の駅につながっており、フィーダー交通（支線交通）としての機能を果たしています。また西側の地域では、基幹公共交通と地域内公共交通が一体となっており、中心市街地にある川西能勢口駅と川西池田駅に直接つながっています。

このように本市では、基幹交通軸の全てが交通結節点、すなわち中心市街地でしっかりと結ばれ、手文字でピースを表すような交通体系となっています。

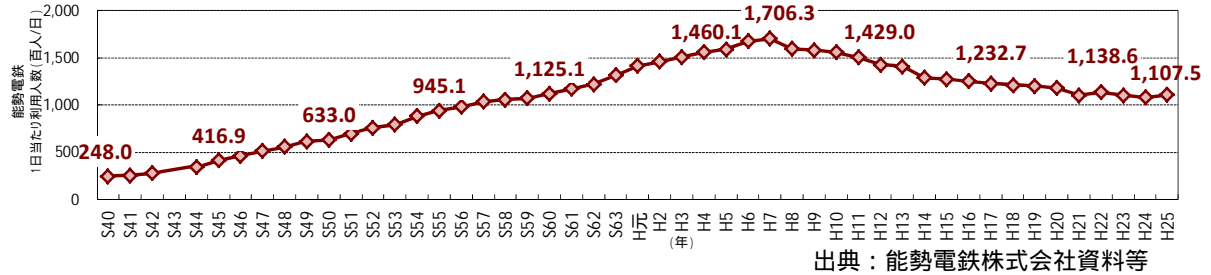


3.2 公共交通の利用状況

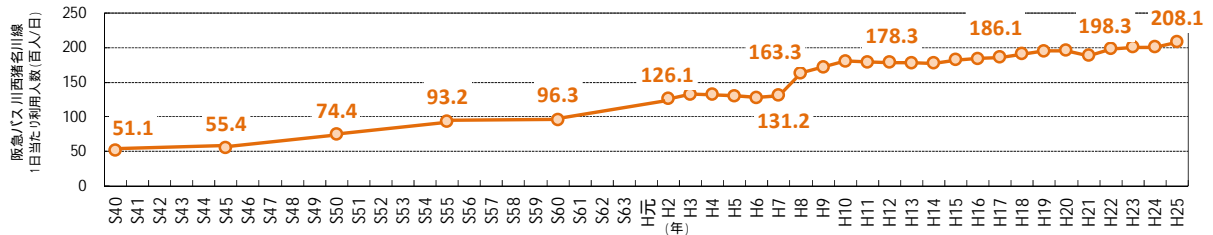
前述の基幹公共交通の利用者の推移をみると、市域東側を南北に通る能勢電鉄は、平成7年をピークに減少傾向にあります。市域西側を同じく南北に通る阪急バス（川西猪名川線）では、近年は概ね横ばいから微増傾向にあります。

市域南部を東西に通る阪急電鉄の川西能勢口駅では、近年は減少傾向にあります。同じく東西に通るJR西日本の川西池田駅では、近年は概ね横ばい傾向にあります。

【能勢電鉄】

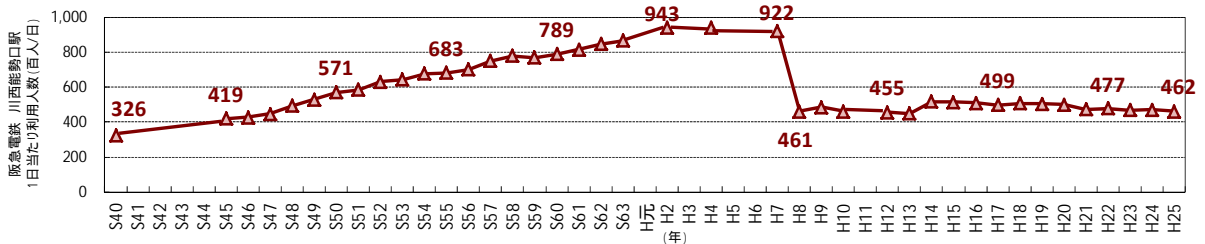


【阪急バス（川西猪名川線）】



川西猪名川線が対象。

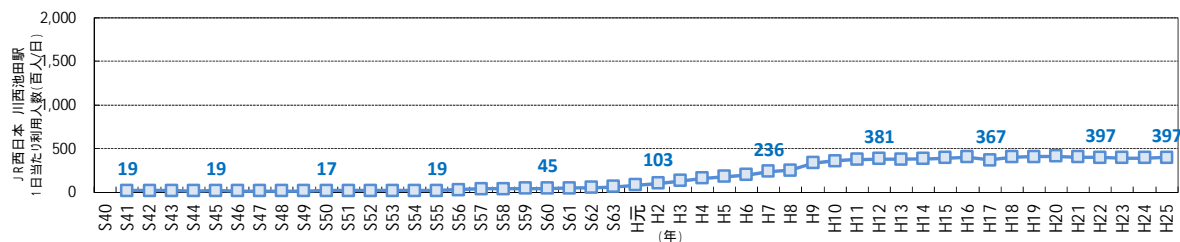
【阪急電鉄（川西能勢口駅）】



平成8年3月24日、川西能勢口駅の高架化により、阪急・能勢直通旅客は川西能勢口駅乗降人員より除外。

出典：阪急電鉄株式会社資料

【JR西日本（川西池田駅）】



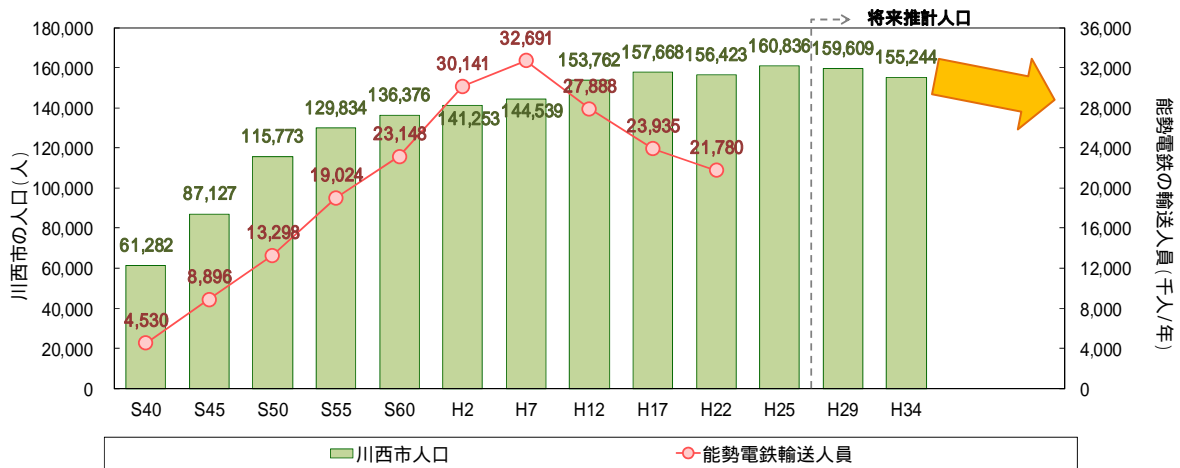
出典：西日本旅客鉄道株式会社資料等により市算出

図 3.2 基幹公共交通の利用者の推移

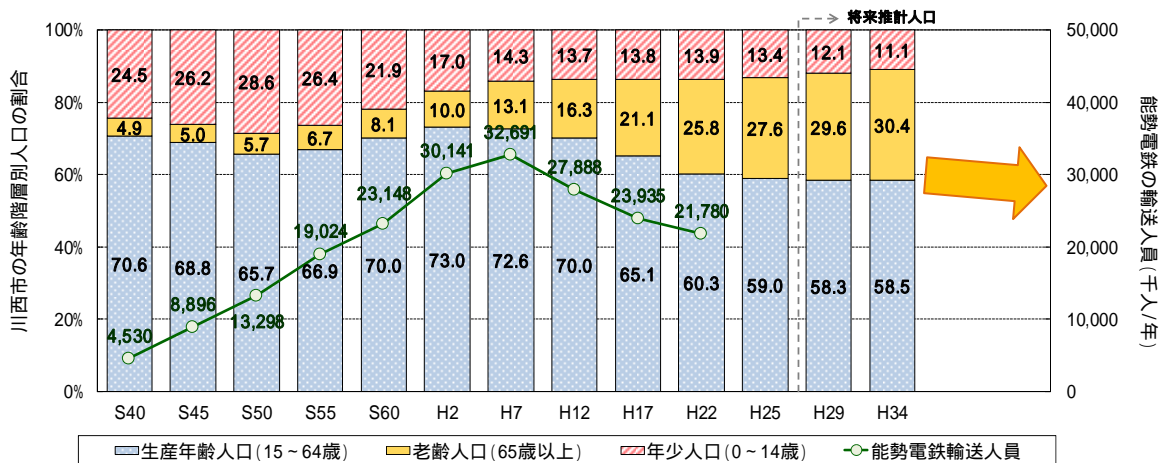
3.3 人口動態が及ぼす影響

本市の人口は、昭和40年から昭和60年に大きく増加し、平成17年以降は概ね横ばい傾向にあります。能勢電鉄の年間輸送人員は、ニュータウン等の開発とともに増加しましたが、平成7年をピークに減少傾向にあります。

能勢電鉄の輸送人員の減少は、少子高齢化により生産年齢人口が減少し、通勤・通学で利用する人が減少したことが一つの要因と考えられます。また、今後これらの傾向が急激に進むことで、公共交通の利用全般に影響が及ぶことが予想されます。



各年10月1日現在（平成25年のみ9月末現在）
 出典：川西市統計要覧（昭和40年～昭和60年）国勢調査（平成2年～平成22年）第5次川西市総合計画
 図 3.3 川西市の人口推移と将来推計及び能勢電鉄輸送人員



出典：川西市統計要覧（昭和40年～昭和60年）国勢調査（平成2年～平成22年）第5次川西市総合計画
 図 3.4 川西市の年齢階層別人口の推移と将来推計及び能勢電鉄輸送人員

3.4 現状と課題

本市における公共交通の現状と課題を「公共交通全般」、「基幹公共交通」、「地域内公共交通」に分けて整理します。

なお、現状と課題に関する参考資料を別冊「資料編」にまとめています。

区分	項目	現状	課題
公共交通全般	人口の動態と人の移動	<ul style="list-style-type: none"> 人口は減少傾向が続き、さらなる少子高齢化により生産年齢人口が減少。 高齢者の外出率は増加傾向にあり、若年層の外出率は減少傾向。 自由目的(買い物、通院等)での移動が増加。 代表交通手段は、自動車利用が増加傾向にあり、特に自由目的での自動車利用が増加。 バスを通院に利用する割合が増加。 高齢者お出かけ促進事業(福祉政策)を実施。 	<p>外出や交流を促進するための交通環境整備</p> <p>買物や通院等の日常生活で利用しやすい公共交通体系の構築</p> <p>人口構成の変化に伴う利用者ニーズの変化の把握と対応</p>
	モビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 学識者・県・事業者等の協力により、次世代を担う子どもたちに小学校において交通まちづくり学習を実施。 市民団体や庁内と連携して、交通まちづくり学習を食育にも関連して実施。 転入者に「えきバスマップ」を配布。 	<p>教育機関や交通事業者等との連携強化</p>
	交通事業者による利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や同伴者を優遇する乗車券の販売。 ICカードの普及と共通利用化。 	<p>関係機関との協働による実施効果の向上</p>
	中心市街地等(都心核・地域核)	<ul style="list-style-type: none"> JR西日本、阪急電鉄、能勢電鉄、阪急バスが中心市街地で交通結節点として連結。 駅前の商業施設や医療施設では、自動車利用者を対象とした駐車場料金の割引サービスがあるが、公共交通利用者へのサービスは無い。 	<p>交通結節点としての機能強化</p> <p>商業施設等との連携強化によるまちなぎわい向上</p>
	乗継	<ul style="list-style-type: none"> 川西能勢口駅からバスへの乗継時において、バス乗り場が多く行先案内が必要。 基幹公共交通の運行本数が多いため、鉄道駅でバスとの乗継利便性は確保。 公共交通間の乗継に便利な目的地別や期間限定の企画乗車券(JR・阪急電鉄・能勢電鉄・阪急バス等)の販売。 阪急電鉄と阪急タクシーの乗継利用に対しポイントサービスを実施。 	<p>情報弱者や来訪者にもわかりやすい運行状況・乗継の情報の提供</p> <p>企画乗車券や交通系ICカードを活用した乗継利便性の向上</p> <p>乗継割引による利用促進</p>
	バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> 市内14駅のうち9駅で段差解消のバリアフリー化を実施済み。 ノンステップバスの導入を、順次推進。 	<p>駅のバリアフリー化とノンステップバス導入のさらなる推進</p>
	まちづくりの進展	<ul style="list-style-type: none"> 新名神高速道路(仮称)川西ICや県道川西インター線などの周辺道路が平成28年度に供用開始予定。 キセラ川西(中央北地区)では土地区画整理事業が進められ、「川西市中央地区低炭素まちづくり計画」に基づくまちづくりを推進。 	<p>公共交通体系の充実</p>

区分	項目	現状	課題
基幹公共交通	運行状況	<ul style="list-style-type: none"> 川西池田駅・川西能勢口駅から大阪駅・梅田駅間の運行本数は、JRが8本/時、阪急電鉄が12本/時。 川西能勢口駅から山下駅間の運行本数は、能勢電鉄が6本/時。 川西能勢口駅から清和台間を結ぶ路線バスの運行本数は、12本/時以上。 	移動ニーズを踏まえたダイヤ等の再編による利便性の維持向上
	大阪までのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> 市外への外出先は大阪市が最も多く、その時の交通手段は、鉄道利用が最も多い。 快速、丹波路快速、特急日生エクスプレス及び通勤特急等が運行され、直通で本市と大阪市の中心部を結ぶ鉄道網が形成。 平日の深夜、最終電車が発車後に、大阪の中心部と本市を結ぶ阪急深夜急行バスが運行。 	
	利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 能勢電鉄では、1日当たりの利用者が平成7年のピーク時と比べて約6万人程度減少。 	
	交通事業者による利用促進	<ul style="list-style-type: none"> 利用促進のため交通事業者がイベント等を実施。 	関係機関との協働による実施効果の向上
	駅舎と周辺整備	<ul style="list-style-type: none"> キセラ川西の最寄駅である絹延橋駅の駅舎と踏切の整備を検討中。 能勢電鉄の日生中央駅と山下駅の間において、駅舎の整備と周辺のまちづくりを検討中。 	沿線の利用増のための駅及びその周辺の整備
	路線バスの定時性	<ul style="list-style-type: none"> (都)川西猪名川線では、川西能勢口駅方面への交通が集中し、交通量が5万台/日を超え、バス運行に影響。 (都)川西猪名川線では、バスの定時性を確保するため、PTP S・バス優先レーン等を導入。 	バス定時性の確保
	隣接自治体との連携	<ul style="list-style-type: none"> 市外への外出先は、大阪市に次いで猪名川町、宝塚市が多い。 能勢電鉄は、本市と猪名川町や豊能町を結ぶ。 川西能勢口駅、山下駅等では、隣接市町の住民も利用。 市内の主要鉄道駅と隣接市町を結ぶ路線バスがある。 	隣接自治体と連携した利用しやすい公共交通体系の維持・確保



区分	項目	現状	課題
地域内公共交通	運行状況	<ul style="list-style-type: none"> 川西池田駅、川西能勢口駅及び能勢電鉄の主要な駅から、路線バスが運行。 地域によっては、昼間の運行本数が1本/時の路線がある。 利用実態に合わせ、減便・廃止又は増便・新設を実施。 市の要請により運行し、損失補填しているのは『平野駅～市立川西病院～山下駅～大和地域』のバス路線のみ。 	移動ニーズを踏まえたダイヤ等の再編による利便性の維持向上
	モビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> 市内の一部小学校では、交通まちづくり学習を実施。 大和地域では、小学校・地域・鉄道事業者・バス事業者及び行政が連携し、地域一体となった交通まちづくり学習を実施。 大和地域では、地域主体によるモビリティ・マネジメントを実施。 	地域主体で継続的に交通まちづくり学習に取り組めるための環境整備
	地域の状況	<ul style="list-style-type: none"> 各地域には、小規模な商業施設や医療施設等が立地し、坂道があるところもあり、急速な高齢化に伴い公共交通に対する需要は高まる傾向。 市立川西病院バスや乗合タクシーの試験運行を行ったが、本格運行に至らず。 	地域住民のニーズに的確に対応した交通システムや運行ルート・ダイヤへの改編
	地域主体の小型公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシーの試験運行を行ったが、本格運行に至らず。 市内の一部地域で地域主体による小型乗合公共交通の試験運行を実施中。 	地域主体で運行する小型乗合公共交通のあり方の検討
	自転車との関係	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅前や清和台営業所バス停の周辺には、駐輪場がある。 一部に無料の駐輪場がある。 一部の鉄道駅にレンタサイクルがある。 	自転車と地域内公共交通の適切な役割分担

4. 基本理念

4.1 基本理念

人が生活をしていくには、移動が伴います。そして、移動の主要な手段となる公共交通網は、生活基盤であり社会基盤でもあります。

一般的な社会基盤は、行政で整備・管理ができますが、公共交通は、元々利用者ニーズに対応して導入されたものなので、利用が減少すれば持続できなくなります。逆に言うと、市民が利用すれば、より高いサービスも可能になります。

本市は、公共交通に恵まれた環境にあります。将来の人口減少や高齢化にも対応できるように今から備え、持続可能な公共交通へと維持改善していかなければなりません。

また、公共交通を快適な生活基盤として利用し続けることは、外出の機会を増やして歩くことにもつながり、「健幸」やまちのにぎわいにもつながっていきます。もちろん、そのために外出したくなる、あるいは外出が必要になる目的とそのための環境整備も重要になります。

そこで、公共交通の観点から、本市のめざす都市像である「**であい ふれあい ささえあい** 輝きつなぐまち」の実現を支援することを、本計画の基本理念とします。

また、本市の基幹公共交通の軸が手文字のピースに似ており、基幹公共交通と地域内公共交通の効果的な組み合わせによって住み良さと幸せを実感できる、すなわち平安（ピース）な暮らしを願う計画であることから、本計画を『**かわにし 交通 ピースプラン**』と称することとします。

川西市公共交通基本計画（かわにし 交通 ピースプラン）の基本理念

**市民の幸せを願い、公共交通で
「であい ふれあい ささえあい 輝きつなぐまち」を実現する**

第5次川西市総合計画のめざす都市像に込められた願い

まちへの思いは、様々な出会いから始まり、他者へと紡ぎ、点から線へ、線から面へ、相互扶助の精神を広め、やがてあふれんばかりの愛情ある、支え合える参画と協働都市へと展開していきます。そして人やまちの資源が光輝く都市として、この先もずっと引き継いでいきたいという、市民の幸せ実現への願いが込められています。

4.2 基本理念を具現化するための戦略

本格的な人口減少・高齢社会が到来し、今後更なる進行が見込まれる中において、持続可能な公共交通を実現するためには、市民・事業者・市が一体となり、高齢者の移動支援を行いながら、高齢者以外との交流支援を行うなど、交流人口の増大を目指して戦略的に取り組む必要があります。そこで、基本理念を基に、めざす都市像を実現するための公共交通利用の仕組みをつくり、市民の財産である公共交通ネットワークを、隣接自治体との共同支援を含めて維持改善していくための3つの戦略を定めます。

戦略1《つなぐ》 —公共交通でまちの輝きつなぐ—

人口が急激に減少していく中で、まちのにぎわいを高め、まちの輝きをつないでいくためには、公共交通を“であいの交通手段”としてより利用しやすいものにし、外出を誘っていきます。

戦略2《いかす》 —公共交通を市民の財産としていかす—

通勤・通学者が急激に減少していく中で、公共交通の衰退がまちの衰退を招かないようにするためには、公共交通が“市民共有の貴重な財産”であるという認識を深め、市民ニーズに合った交通システムとするとともに、一方で市民一人ひとりが自分たちの財産を大切にすることを心掛けて、活かしていきます。

戦略3《になう》 —公共交通を市民・事業者・行政がになう—

自動車の運転が難しくなる高齢者が急激に増加していく中で、自立した日常生活と社会生活を営むためには、公共交通が“日常生活に不可欠な交通手段”になります。そのため、市民も事業者や行政と一緒に、公共交通を市民のニーズに合致するものへと維持改善していきます。

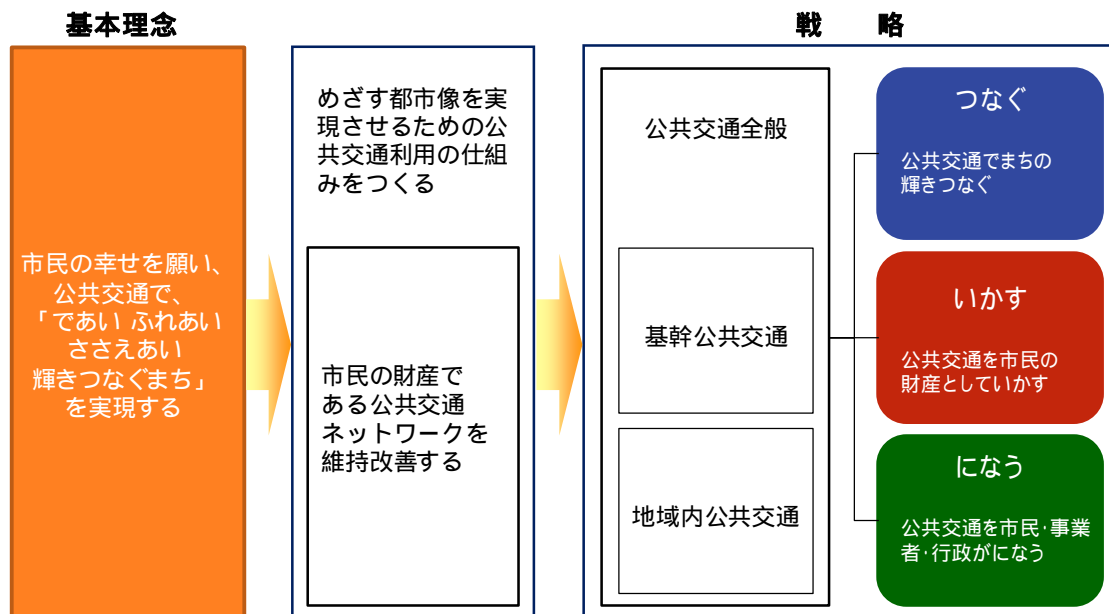


図 4.1 川西市公共交通基本計画の基本理念と戦略

5. 戦略別の取組の方向性

基本理念を具現化するため、戦略別に取組の方向性を以下のとおり定めます。
 なお、取組の具体例を別冊「実践編」にまとめています。

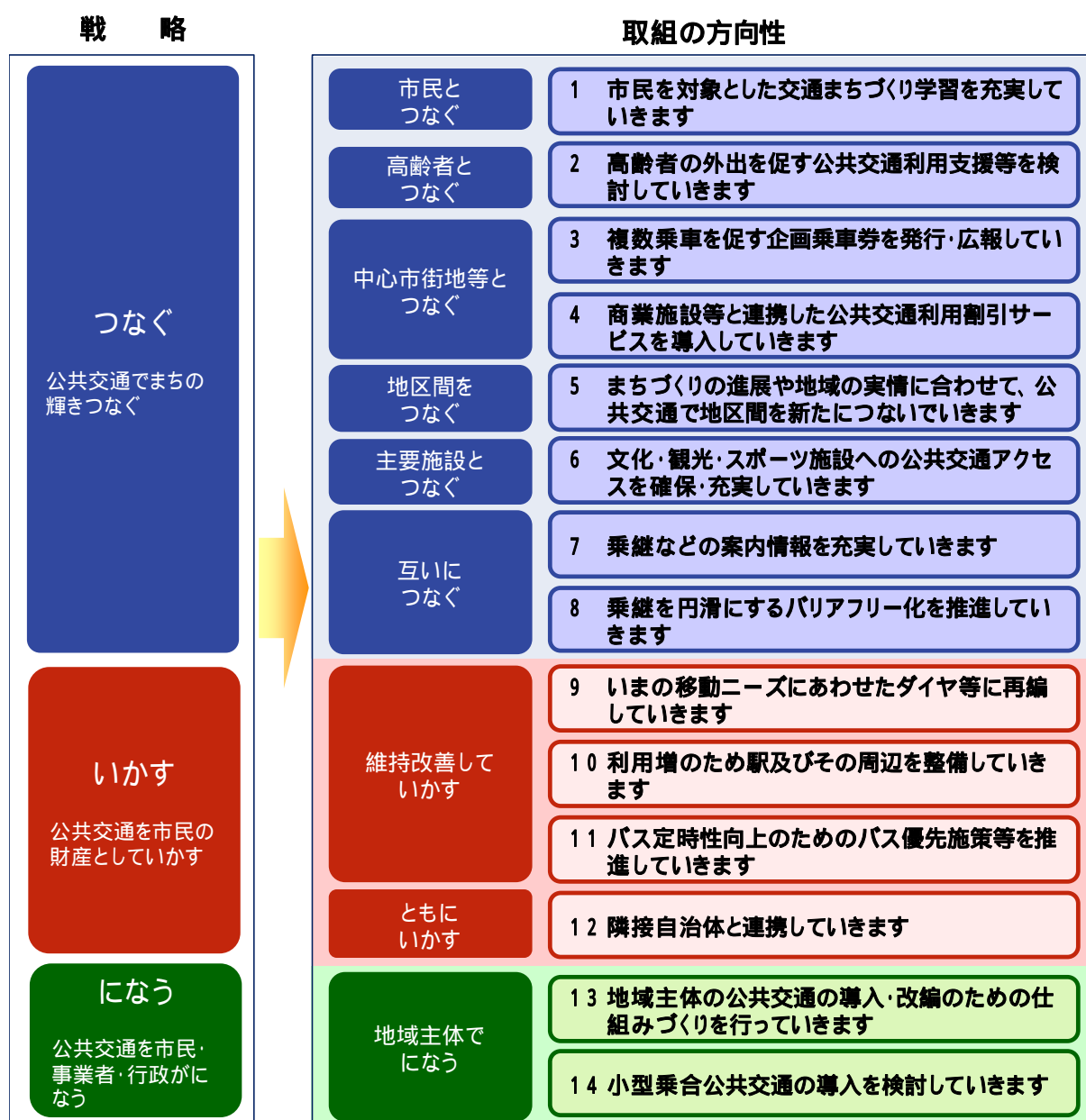


図 5.1 戦略別の取組の方向性

6. 計画の目標

本計画の成果を評価するための指標として、目標を以下のとおり定めます。

なお、計画の進捗を点検する数値として、参考指標を以下のとおり合わせて定めます。

目標

本市では、公共交通に関する市民調査を実施しています。そこで以下の数値を目標とします。

公共交通（電車・バス）の利便性に満足している市民の割合

・ 50%（平成34年）

参考：40.0%（H22）

自家用車よりも公共交通（電車・バス）を利用することの方が多くの市民の割合

・ 市民全体 60%（平成34年）

参考：53.2%（H25）

・ 60歳以上の市民 65%（平成34年）

参考：57.3%（H25）

参考指標

参考指標を、中心市街地にある川西能勢口駅・川西池田駅等の利用者数と、地域拠点にある山下駅・畦野駅・多田駅・鼓が滝駅の利用者数にし、経年変化を見ていきます。

中心市街地にある川西能勢口駅・川西池田駅等の1日当たりの平均利用者数

- ・ 能勢電鉄 川西能勢口駅の利用者数 約 17,300 人/日
- ・ 阪急バス 基幹公共交通の利用者数 約 20,800 人/日
- ・ 阪急電鉄 川西能勢口駅の利用者数 約 46,200 人/日
- ・ JR 西日本 川西池田駅の利用者数 約 39,600 人/日

地域拠点にある各駅の1日当たりの平均利用者数

- ・ 能勢電鉄 山下駅の利用者数 約 7,000 人/日
- ・ // 畦野駅の利用者数 約 8,500 人/日
- ・ // 多田駅の利用者数 約 7,600 人/日
- ・ // 鼓が滝駅の利用者数 約 5,600 人/日

（平成25年度参考値）

7. 計画の実現に向けて

7.1 本計画の進め方

本計画で定めた戦略別の取組の方向性に沿って、各取組を具体化し実施していくため、道路運送法の規定に基づき設置している川西市地域公共交通会議等を開催し、市民、事業者、市の参画と協働によって実現していくべき取組から優先的に具体化に向けた協議を行います。

また、地域別の具体的な取組を計画し実施していくため、地域公共交通実施計画（以下「実施計画」という。）を策定し、地域が主体となって取組を実施していきます。

「地域公共交通会議」は、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じたバス運行の態様及び運賃・料金、事業計画等について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成 18 年 10 月の改正道路運送法に位置づけられました。

7.2 役割分担の考え方

公共交通は、「市民」・「事業者」・「市」それぞれが、適切な役割分担の下に、各自の特性や強みを活かしながら、協働して維持改善させていく必要があります。

三者の役割分担として、市は『取組の方向性を定め、実践する』、『情報を市民へ提供し、動機付けや取組に対する技術的支援を行う』、事業者は『取組の方向性を理解し、実践について協働する』、『適切に業務を遂行し、情報提供及び地域の実情に応じた計画の提案を行う』、市民は『取組の方向性を理解し、実践について協働する』、『市と事業者の支援を受けながら、自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組む』ことを担います。

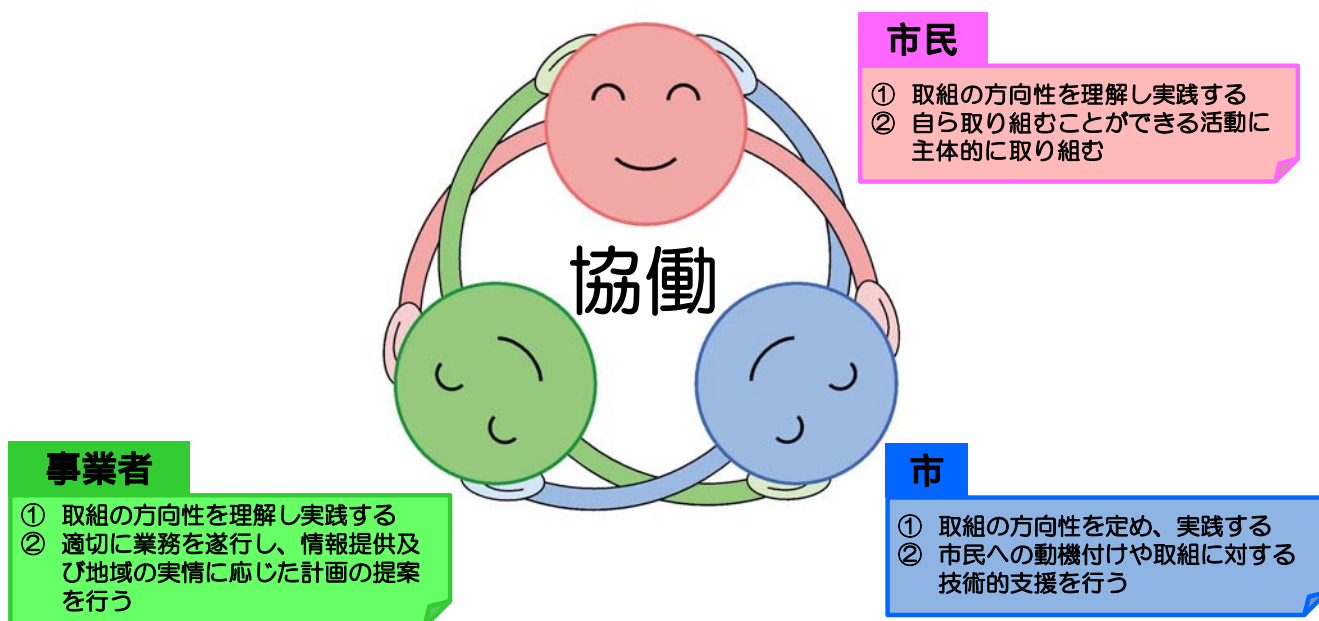


図 7.1 市民・事業者・市の役割分担の考え方

7.3 地域公共交通実施計画の策定

本計画で定めた「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、実施計画を策定します。

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」を行った上で策定します。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。

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通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、市からのコンサルタント派遣等の支援を受けながら地域のニーズに合致した実施計画を策定します。

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。

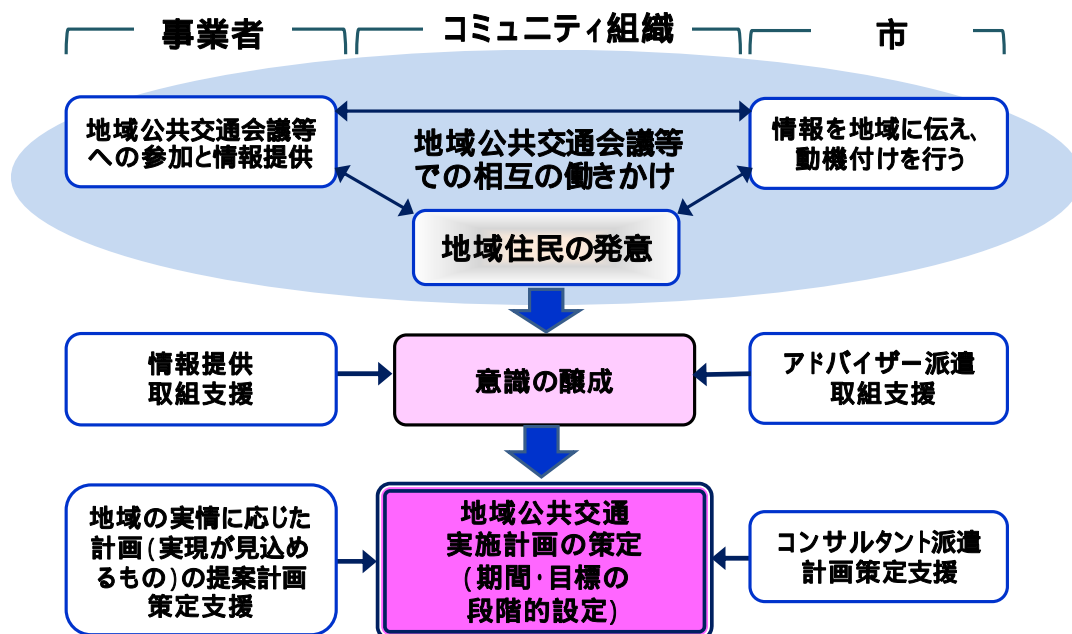


図 7.2 地域公共交通実施計画の策定

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」では、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。

7.4 PDCAサイクルによる進行管理

本計画は、公共交通を取り巻く社会情勢の変化に柔軟に対応するため、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、補足的なデータ収集や調査により目標の達成状況を確認し、必要に応じた計画の点検・見直しを行い、PDCAサイクル（計画・見直し（Plan）、施策実施（Do）、評価（Check）、施策改善（Act））による計画の着実な実現や計画の柔軟な見直しによる進行管理を行います。

また、各地域公共交通実施計画については、期間と目標を段階的に設定して、PDCAサイクルによる進行管理を行います。

さらには、地域ごとに地域公共交通実施計画を策定し、施策実施、評価、施策改善を行い、その成果を公共交通基本計画に反映し他の地域に波及させることで、関連するまちづくり計画を含めた全市的な取組へと成長拡大させていきます。

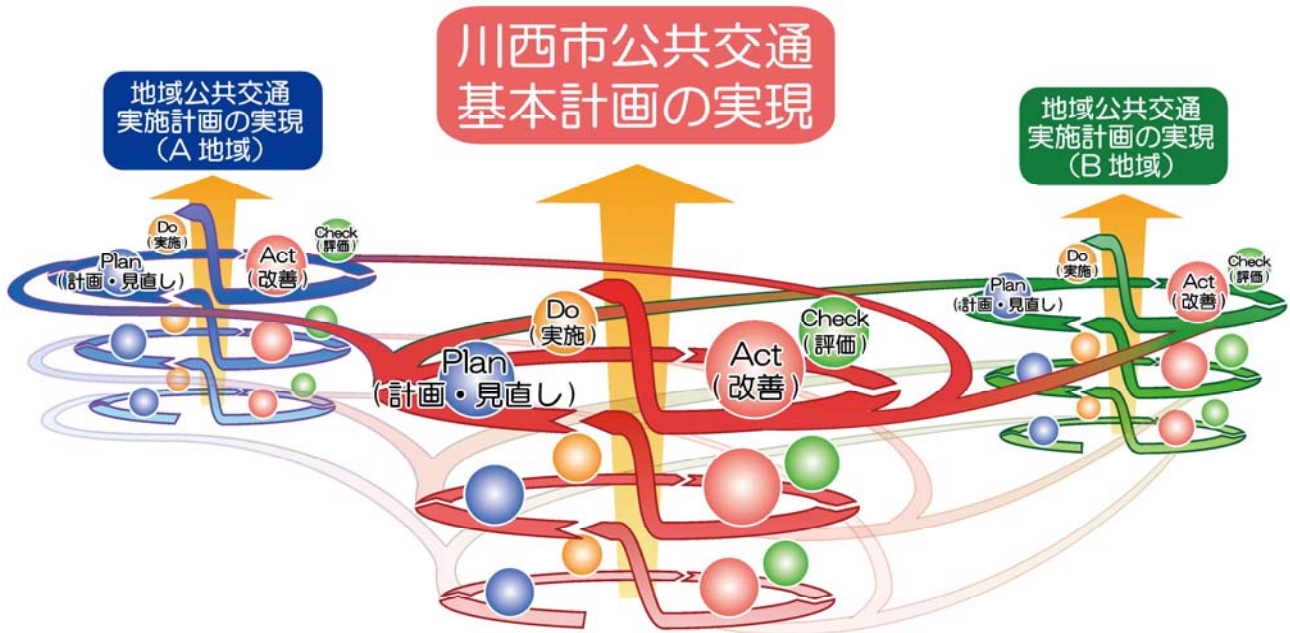


図 7.3 PDCAサイクルによる進行管理

参考

・川西市公共交通基本計画策定委員名簿

	氏名	所属
1	会長 日野 泰雄	大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻 教授
2	副会長 松村 暢彦	愛媛大学大学院 理工学研究科 生産環境工学専攻 教授
3	猪井 博登	大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻 助教
4	天野 圭子	鳥取大学 地（知）の拠点整備推進室 特命講師
5	土井 恵子	公募市民委員
6	山本 信弘	公募市民委員
7	久原 桂子	川西市コミュニティ協議会連合会 書記
8	北村 俊雄	社会福祉法人川西市社会福祉協議会 地域福祉チームリーダー
9	藤本 清克	西日本旅客鉄道(株)近畿統括本部企画課 課長代理
10	庄 健介	阪急電鉄(株)都市交通事業本部都市交通計画 部長
11	森田 強	能勢電鉄(株)鉄道事業部 部長 兼 総務部 部長
12	河崎 浩一	阪急バス(株)取締役自動車事業部 部長
13	松下 仁伺	一般社団法人兵庫県タクシー協会 理事
14	和田 治	国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部 運輸企画専門官
15	松尾 進吾	兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所 所長補佐
16	副会長 菅原 康雄	川西市 副市長
17	本莊 重弘	川西市 副市長

・大和地域公共交通部会名簿

	氏名	所属
1	会長 猪井 博登	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 助教
2	副会長 裕野 れい	牧の台小学校区コミュニティ推進協議会 副会長
3	久原 桂子	牧の台小学校区コミュニティ推進協議会 会長
4	田中 祥敬	阪急バス(株)自動車事業部営業計画課 主任
5	副会長 大田 雅弘	川西市都市整備部まちづくり推進室 室長

・川西市公共交通基本計画策定委員会等開催状況

	開催日時・会場	主な議事内容等
第1回	平成25年8月23日(金) 午後6時30分～ 川西市役所4階 庁議室	・諮問 ・計画の目的と構成
第2回	平成25年10月30日(水) 午後6時～ 川西市役所4階 庁議室	・公共交通全般の現状と課題
第3回	平成26年1月22日(水) 午後6時～ 川西市役所4階 庁議室	・地域内公共交通の現状と課題
第4回	平成26年3月26日(水) 午後4時～ 川西市役所4階 庁議室	・大和地域公共交通部会の設置 ・課題と対応方針(市の支援のあり方)
第5回	平成26年6月18日(水) 午後6時30分～ 川西市役所4階 庁議室	・大和地域公共交通部会からの報告 ・課題と対応方針(公共交通全般)
第6回	平成26年9月12日(金) 午後6時～ 川西市役所4階 庁議室	・大和地域公共交通部会からの報告 ・課題と対応方針(基幹公共交通、地域内公共交通)
第7回	平成26年10月29日(水) 午後6時～ 川西市役所4階 庁議室	・計画のまとめ
第8回	平成26年12月3日(水) 午後6時～ 川西市役所4階 庁議室	・計画のまとめ
	平成26年12月17日(水) 午後5時～ 川西市役所4階 応接室	・答申
第9回	平成27年3月20日(金) 午後6時～ 川西市役所4階 庁議室	・意見提出(パブリックコメント)の結果報告

・意見提出手続き期間

平成26年12月22日(月)～平成27年1月20日(火)

・川西市公共交通基本計画策定委員会 大和地域公共交通部会開催状況

	開催日時・会場	主な議事内容等
第1回	平成26年5月25日(日) 午後1時30分～ 牧の台会館2階 会議室	・大和地域の現状について ・ワークショップの開催について
	平成26年5月25日(日) 午後2時～ 牧の台会館1階 集会室	・ワークショップの開催
第2回	平成26年6月27日(金) 午前10時～ 川西市役所501 会議室	・ワークショップのまとめ ・大和地域の課題整理(利用しやすさの維持確保、 利用促進、収支状況の改善、市の支援のあり方)
第3回	平成26年8月7日(木) 午後3時～ 川西市役所B01 会議室	・大和地域公共交通部会のまとめ

・川西市公共交通基本計画への思い

日野 泰雄 会長 〔大阪市立大学大学院 工学研究科 都市系専攻 教授〕

人口減少、少子高齢化が進行すると、いかに健康で賑わいのあるまちづくりが出来るかが重要となります。そのためには、高齢者をもっと活発に活動していただけるようにするとともに、高齢者と若年層と一緒に活動できる環境作りが大切です。

例えば、同伴の移動は、そもそもの目的に新たな目的が追加される可能性が高くなります。基本計画では、このようなまちづくりの方針を明確にしつつ、それを支える公共交通のあり方を示した上で、このような具体的なイメージを共有できる実施計画へと移行されることを期待しています。

加えて、その実現のためには、利用者となる市民はもちろん、事業者にとっても将来を展望できる仕組みを協働で育てていくという共通理解を持ち、行政には是非そのような環境を提供していただきたいと思っています。



松村 暢彦 副会長 〔愛媛大学大学院 理工学研究科 生産環境工学専攻 教授〕

これからの川西市は大きく変わろうとしています。

中央北地区では「キセウ川西」のまちづくりが進んでいますし、高齢社会がより一層進んでいきます。

移動は、渋滞や環境だけではなく、商業の地域振興、福祉、教育など地域に幅広く関係しています。こうした中で、よりよい地域社会をつかっていくためには、ますます公共交通の果たす役割が大きくなっていきます。

この計画は、これからの川西市における公共交通の目指す基本的な方針をまとめています。それだけではなく、行政、交通事業者だけではなく、住民がそれぞれの役割を果たしながら地域から公共交通をかえていく仕組みも示しています。この仕組みを使って、地域をよりよくかえていく取組を行うとするかどうかは、地域の意志と行動力にかかってきます。

将来の住民によりよい地域社会を引き渡していくためにも、この計画の精神をご理解いただき、行動する人が増えることを願っています。



猪井 博登 委員（大和地域交通部会 会長）

〔大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻 助教〕

公共交通の維持は地域で住み続けられる環境の維持のため、必要不可欠です。これまでは、路線バス会社や鉄道会社を中心となって維持されてきましたが、通勤需要の減少などから、企業努力だけでの維持は難しくなっています。



「行政が何とかしてくれる。」「運輸事業者が何とかしてくれる。」という時代では無くなってしまいました。住民が自分の街の問題として考え、みずから行動して解決していくことが不可欠になります。

また、計画を計画のみで終わらせるのではなく、実施につなげる事が大事です。それぞれの地域にあった実施の方法を地域で集まって考え、各地域で行なわれている取組の情報を共有し、先進的な取組については、賞賛し、その取組を市内の他の地域にも伝え、また、それぞれの地域で必要な形に考え直し、市内全域でその地域にあった取組が広がっていくことを期待しています。

天野 圭子 委員 〔鳥取大学 地（知）の拠点整備推進室 特命講師〕

今後、川西市でも人口減少、世帯構成の変化がおとずれると、地域で自動車を運転することのできる人が減り、自らが運転することができない、周囲に運転を頼みづらいなど、自動車を利用しづらい人々の問題はより一層深刻なものとなります。地域で生活を送る上で外出のしづらい環境では、その土地に住み続けることが難しくなる可能性も出てきます。



こうした将来起こりうる課題に対して、居住している地域の移動にはどのような問題があり、解決するにはどういった交通計画がよいのか、市民、事業者、市がともに考えていく必要があります。今回の公共交通基本計画は、川西市の公共交通のあり方を示すとともに、実現するために市民、事業者、市の果たすべき役割がまとめられたものです。

川西市のすばらしい居住環境を守り、いつまでも住みやすい地域とするために、この計画が一助となることを願っております。