令和５年度　第２回　川西市地域公共交通会議

次第

日時 令和５年１１月２日（木）
午後 2 時 00 分～4 時 00 分（予定）
場所　アステ市民プラザ　ホール１

１．市長あいさつ

２．開会

３．協議
（１）　（仮称）川西市公共交通計画の策定について　・・【資料 1-4】
（２）　令和６年１０月以降の平野山下線・大和団地線の運行について・・・【資料 5】

４．その他

５．閉会

令和5年度　第2回　川西市地域公共交通会議　出席者名簿

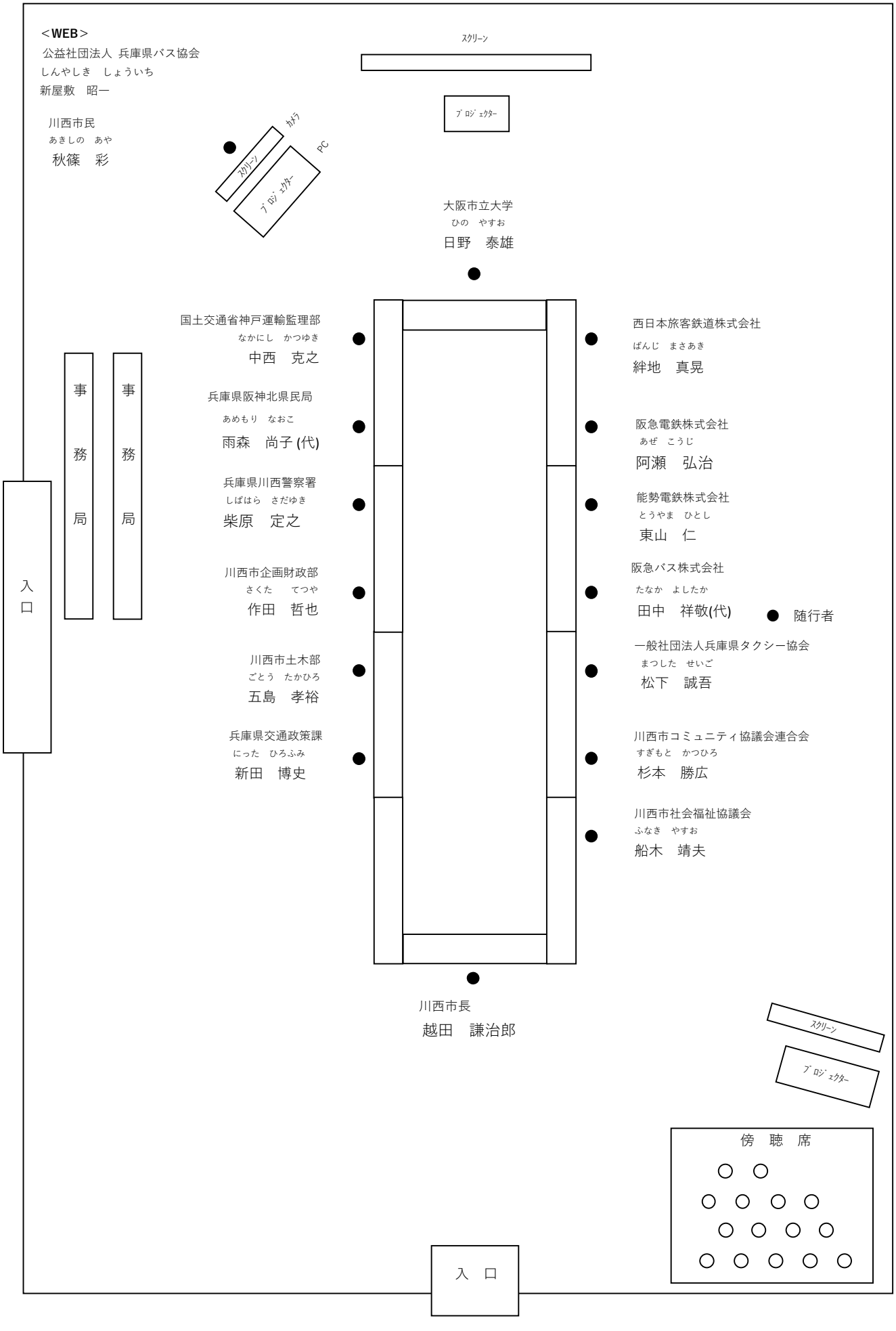
委員

構成団体	所属	役職	構成員		出席者
大阪市立大学		名誉教授	日野　泰雄	ひの　やすお	同左
愛媛大学	社会共創学部 環境デザイン学科	教授	松村　暢彦	まつむら　のぶひこ	欠席
西日本旅客鉄道株式会社	近畿統括本部　兵庫支社	課長代理	絆地　真晃	ばんじ　まさあき	同左
阪急電鉄株式会社	都市交通事業本部 沿線まちづくり推進部	部長	阿瀬　弘治	あぜ　こうじ	同左
能勢電鉄株式会社	鉄道事業部	副部長	東山　仁	とうやま　ひとし	同左
阪急バス株式会社	自動車事業本部営業企画部(地域公共交通担当) 兼 新モビリティ推進部	部長	野津　俊明	のづ　としあき	田中　祥敬 たなか　よしたか
公益社団法人 兵庫県バス協会		専務理事	新屋敷　昭一	しんやしき　しょういち	同左(WEB)
一般社団法人　兵庫県タクシー協会 株式会社フクユ		代表取締役	松下　誠吾	まつした　せいご	同左
兵庫県交通運輸産業労働組合協議会	阪神地域協議会	副議長	石崎　宏司	いしざき　こうじ	欠席
川西市コミュニティ協議会連合会 北陵コミュニティ協議会		会長	杉本　勝広	すぎもと　かつひろ	同左
社会福祉法人 川西市社会福祉協議会		常務理事	船木　靖夫	ふなき　やすお	同左
川西市民		－	秋篠　彩	あきしの　あや	同左(WEB)
国土交通省	神戸運輸監理部 総務企画部	企画調整官	中西　克之	なかにし　かつゆき	同左
兵庫県	阪神北県民局 宝塚土木事務所	所長	山田　弘	やまだ　ひろし	雨森　尚子 あめもり　なおこ
兵庫県川西警察署	交通課	課長	柴原　定之	しばはら　さだゆき	同左
川西市	企画財政部	部長	作田　哲也	さくた　てつや	同左
川西市	土木部	部長	五島　孝裕	ごとう　たかひろ	同左

オブザーバー

兵庫県	兵庫県土木部 交通政策課	副課長　兼　地域交通班長	新田　博史	にった　ひろふみ	同左

令和５年度　第２回　川西市地域公共交通会議　配席図



【資料１】

[公共交通計画]計画原案への修正意見と対応方針一覧(R5年第１回会議開催後修正分)

No	参考資料の該当箇所		ご意見等の内容	修正方針	
	項目	該当頁		内容	原案該当頁
１	【基本的な方針】	１	現状と課題を踏まえ、方針を以下の観点から再整理してはどうか ①「公共交通のあるべき姿」を明記する ②「環境対策」と「賑わい向上」は関係性が深いため同一方針としてはどうか	ご指摘を受けまして、以下のとおり再整理を行います。 **・方針１として「公共交通の有るべき姿」を追加** **・方針２として「賑わい向上」と「環境対策」を１つの方針に統合** **・方針３の文言を修正** ※各方針に紐付く目標値などは組み替えを実施	38 42-48

基本的な方針（案）	概要
①脱炭素・循環型のまちの構築に向けた公共交通の利用環境の整備	乗り継ぎなどの公共交通の利便性の向上を行うことで、自家用車から公共交通への転換を促進し、日常生活を支える基盤である公共交通のサービス水準の確保を図るとともに、公共交通の車両のEV化等を推進することで、脱炭素・循環型のまちの実現を目指す。
②まちの賑わい向上につながる公共交通の利用促進	公共交通について、市民の財産としての認識を深めるとともに、市民や来訪者の利用を促すことで、中心市街地や各地域拠点の賑わいの向上を図る。
③生活の質が高いまちの実現に向けた地域内交通サービスの構築	人口減少や高齢化等の社会環境の変化や地域の特徴に応じて、誰もが快適な環境で暮らせるまちを実現するため、自家用車だけに頼らずに移動できる環境づくりとして、身近な地域内交通を地域住民・行政・交通事業者が一体となって構築していく。

	基本方針（変更後）	概 要
１	誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備	誰もが多様な交通手段を選択して移動出来る環境を構築するため、公共交通について、市民の財産としての認識を深めるとともに、市民ニーズにあったサービスの整備を図る。
２	環境にやさしくまちの賑わい向上につながる公共交通の利用環境の整備	市民の環境配慮の意識を高めるとともに、乗り継ぎなどの公共交通の利便性の向上を行うことで、自家用車から公共交通への転換を促進し、中心市街地や各地域拠点の賑わいの向上を図り、環境にやさしいまちの実現を目指す。
３	日常生活を支える地域内交通サービスの構築	人口減少や高齢化等の社会環境の変化や地域の特徴に応じて、誰もが快適な環境で暮らせるまちを実現するため、自家用車だけに頼らずに移動できる環境づくりとして、身近な地域内交通を地域住民・行政・交通事業者が一体となって構築していく。

～各方針の関係性と実施施策～

方針１　　：目指すべき最も基礎となる方針
方針２～３：市の関連計画を踏まえた市内交通サービスが目指す方針
施策の関係：方針１達成に向け実施する施策は方針２～３の達成にも寄与することから、施策を再掲して表示

No	参考資料の該当箇所		ご意見等の内容	修正方針	
	項目	該当頁		内容	原案 該当頁
2	【目標値】共通	6,10	現状値の設定について、新型コロナウイルス感染症の影響を鑑みて設定してはどうか	ご指摘を受けまして、以下のとおり目標値を設定します。 ＜箇所＞ 方針：方針２ 目標：1日あたりの利用者数 設定：コロナ禍前(2019年度)の90%を目標値に設定 ※ただし、現況値がコロナ禍前の９０%上回っている場合は現況値で設定	44
3	【目標値】基本方針１ (運行本数に係る目標)	6	公共交通の便数を全て維持するという目標は現実的に達成が困難である。時間帯に分けた表記にしてはどうか。	ご指摘を受けまして、通勤・通学のラッシュ時間帯となります「7時～8時台の平均運行本数」へ変更します。	42-43
4	【解決策】基本方針１ （EV化等の導入）	2	バス車両のEV化はイニシャルコストが高いことを踏まえ、市も支援を検討いただきたい。	ご指摘を受けまして、施策に役割を明確化して記載します。	58
5	【解決策】基本方針１ （観光政策と連携した取組みの実施）	2	能勢電ケーブルの廃止により、観光施設がなくなる中で、具体的な施策を取り組めるのかを検討して計画に盛り込む必要があるのではないか	ご指摘を受けまして、計画策定時には施策として掲載せず、施策が具体化した時点で計画へ反映します。	47

【資料２】

～基本方針に基づく目標値の設定（案）～

【基本方針１】誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備

誰もが多様な交通手段を選択して移動出来る環境を構築するため、公共交通について、市民の財産としての認識を深めるとともに、市民ニーズにあったサービスの整備を図る。

目標年	目標	評価指標 項目	基準値 ()は年度	目標値 4年	目標値 8年	目標値の設定方法
8年単位	市民それぞれのニーズにあった公共交通を便利に使うことができる	＜アンケート＞				
		JRの利便性に満足している市民の割合(%)	(R4) 71.9	76.0	80.0	広域移動を支えるJRと阪急電鉄は同水準を目標値に設定
		阪急電鉄の利便性に満足している市民の割合(%)	(R4) 80.2	80.2	80.2	
		能勢電鉄の利便性に満足している市民の割合(%)	(R4) 72.2	73.5	75.0	市域内の移動を支える交通については数パーセントの増加として設定
		阪急バスの利便性に満足している市民の割合(%)	(R4) 53.6	56.0	60.0	
		タクシーの利便性に満足している市民の割合(%)	(R4) 35.7	38.0	40.0	
		＜アンケート＞ 自家用車よりも公共交通を利用することが多い市民の割合(%)	(R4) 45.1	52.5	60.0	現公共交通基本計画の目標値及び実績値を元に設定
	自分たちのまちの移動手段として公共交通を捉えられる意識の醸成	＜アンケート＞ 公共交通を利用している・今後利用すると答えた市民の割合(%)	(R4) 62.4	65.0	65.0	現公共交通基本計画設定目標における実績値の推移を元に設定
4年単位 [地域旅客運送サービスレベル]	市民生活を支えるための公共交通サービスの維持・向上	阪急川西能勢口駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数[平日]	(R4) 15本/時間	15本/時間	15本/時間	平日朝７～８時台の本数を維持
		JR川西池田駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数[平日]	(R4) 13本/時間	13本/時間	13本/時間	
		能勢電鉄の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数[平日]	(R4) 10本/時間	10本/時間	10本/時間	平日朝７～８時台の本数を維持
		阪急バスにおける１日１０便超の系統の割合[平日] (%)	調整中			交通不便地の基準を下回らないように設定

【基本方針２】環境にやさしくまちの賑わい向上につながる公共交通の利用環境の整備

市民の環境配慮の意識を高めるとともに、乗り継ぎなどの公共交通の利便性の向上を行うことで、自家用車から公共交通への転換を促進し、中心市街地や各地域拠点の賑わいの向上を図り、環境にやさしいまちの実現を目指す。

目標年	目標	評価指標 項目	基準値 ()は年度		目標値 4年	目標値 8年	目標値の設定方法
8年単位 [まちづくりレベル]	市民が公共交通に慣れ親しみ、何気なく出かけたくなる ※都市計画マスタープランに位置づけられた「都心核」「地域核」で評価	川西能勢口駅の一日あたり利用者数(人)	(R4)	74,243	80,700	80,700	コロナ禍前(2019年度)の乗降客数の90%への回復及び維持を目標に設定 ※ただし、現況値がコロナ禍前の９０%上回っている場合は現況値で設定
		ＪＲ川西池田駅の一日あたり利用者数(人)	(R4)	33,596	35,271	35,271	
		山下駅の1日あたり利用者数(人)	(R4)	5,555	5,750	5,750	
		畦野駅の1日あたり利用者数(人)	(R4)	7,019	7,032	7,032	
		多田駅の1日あたり利用者数(人)	(R4)	6,157	6,548	6,548	
		皷滝駅の1日あたり利用者数(人)	(R4)	4,867	4,867	4,867	
	市民が自家用車に過度に依存せず、地球環境にやさしい移動手段を選択できる	温室効果ガス排出量の削減率(%)	(R4)	31.0	43.0	50.0	川西市環境基本計画の目標値と連動して設定
4年単位 [地域旅客運送サービスレベル]	公共交通を使った外出機会の促進	能勢電鉄の1日あたり利用者数(人)	(R4)	87,950	91,868	91,868	コロナ禍前(2019年度)の乗降客数の90%への回復及び維持を目標に設定
		阪急バスの1日あたり利用者数(人)	(R4)	33,247	35,924	35,924	
	公共交通の脱炭素化	市内運行のEVバス等低公害車の総台数（台）	(R4)	0	6	10	阪急バスの導入計画を元に設定

【基本方針３】日常生活を支える地域内交通サービスの構築

人口減少や高齢化等の社会環境の変化や地域の特徴に応じて、誰もが快適な環境で暮らせるまちを実現するため、自家用車だけに頼らずに移動できる環境づくりとして、身近な地域内交通を地域住民・行政・交通事業者が一体となって構築していく。

目標年	目標	評価指標 項目	基準値 ()は年度	目標値 4年	目標値 8年	目標値の設定方法
8年単位 [まちづくりレベル]	自家用車に依存しなくても、移動に困ることなく、誰もが安心して暮らせる	日常の移動に課題を感じている市民の割合（%）	(R4) 29.0	27.0	25.0	減少傾向に設定
4年単位 [地域旅客運送サービスレベル]	交通空白地等への持続可能な移動手段の確保	交通空白地の居住人口(人)	(R2) 6,454	5,737	5,020	4年単位で１地区空白地が解消する試算で設定
	移動課題がある人の移動手段の確保	＜アンケート＞ 外出の際の移動を支援してほしい高齢者や要支援者の割合(%)	(R4) 5.9	5.9	5.9	川西市介護予防・日常生活圏域ニーズ調査結果を目標値として設定
		＜アンケート＞　※再掲 タクシーの利便性に満足している市民の割合(%)	(R4) 35.7	38.0	40.0	基本方針１の項目と同様

川西市公共交通計画

令和６(2024)年★月

川西市

＜ 目次 ＞

総論

1. 本計画の目的 2
2. 本計画の概要 2
   2.1. 計画の区域 2
   2.2. 計画の期間 2
   2.3. 計画の対象交通 2
3. 本計画の構成と位置づけ 3
   3.1. 計画の構成 3
   3.2. 計画の位置づけ 3

基本計画

1. まちづくりと公共交通 5
   1.1. まちづくり計画における公共交通 5
   1.2. まちづくりを支える公共交通のあり方 7
2. 公共交通の現状と課題 8
   2.1. 公共交通をとりまく環境 8
   2.2. 川西市の公共交通体系 9
   2.3. 市民及び事業者からみる公共交通の現状 23
   2.4. 公共交通の現状と課題 36
3. 基本理念及び基本方針 37
   3.1. 基本理念 37
   3.2. 基本方針 38
   3.3. 役割分担の考え方 39

実施計画

1. 基本方針実現のための目標及び評価指標 41
   1.1. 目標設定の考え方 41
   1.2. 基本方針と目標及び評価指標 42
2. 基本方針実現のための取組 46
   2.1. 取組の方向性 46
   2.2. 取組概要及び実施主体 49
3. 計画の実現に向けて 60
   3.1. 本計画の評価 60

総　論

1. 本計画の目的

本市は、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てきており、鉄道や路線バスなどの公共交通を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が社会問題化する中、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。こうした状況を受け、平成 27（2015）年 3 月に「川西市公共交通基本計画」を策定し、本市における公共交通のあり方を示すとともに、そのあり方実現に向けて公共交通サービスの維持改善を進めてきました。

しかしながら、近年、運行を担う民間事業者の人員不足が社会問題化し、さらには新型コロナウイルス感染症流行に伴う利用者数の減少など、公共交通を取り巻く社会状況が大きく変化しており、事業を維持する環境が厳しさを増しています。

一方、公共交通に係る国の動きとして、令和2（2020）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正され、地方公共団体による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化され、また“まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成”や“地域における輸送資源の総動員”の方向性が示されました。

以上を背景として、令和5（2023）年度で計画期間を終える「川西市公共交通基本計画」を踏襲し、具体的な実施計画を加えた新たな計画として「川西市公共交通計画」を策定しました。

本計画は、基本方針や目標、これを実現するための施策、評価の方法等を定めるものであり、計画に準じて施策を推進することで、持続可能で利用しやすい公共交通体系の維持・活性化を図ることを目的とします。

2. 本計画の概要

2.1. 計画の区域

計画の区域は、川西市域全域とします。

2.2. 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6（2024）年度から令和13（2031）年度までの8年間とします。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化などをふまえて、必要に応じて計画の見直しを行います。

2.3. 計画の対象交通

本計画の対象交通は「公共交通」を基本とします。本計画における公共交通とは、鉄道や路線バ

スといった乗合型かつ不特定多数の人が利用する交通手段のほか、地域の生活移動を支えている乗用タクシーが該当します。

さらに、より広く市民の移動を支える観点で、その他の輸送資源（福祉輸送、ボランティア輸送等）も含みます。

3. 本計画の構成と位置づけ

3.1. 計画の構成

本計画は、「基本計画」と「実施計画」で構成します。

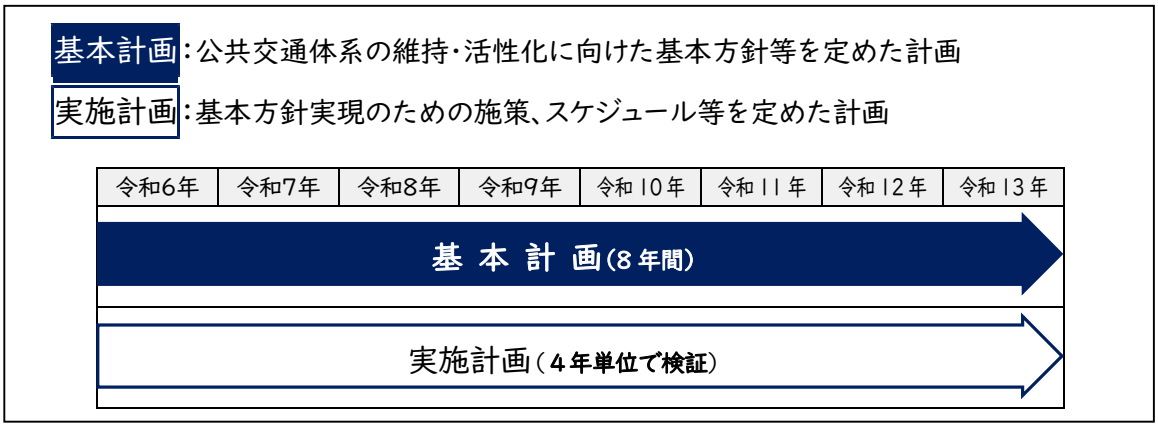


図 本計画の構成

3.2. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第6次川西市総合計画」、「川西市都市計画マスタープラン」に即して定めるものであり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画です。

これまでの「川西市公共交通基本計画」で定められた基本的な考え方を踏襲するとともに、個別の関連計画との整合性を図ります。

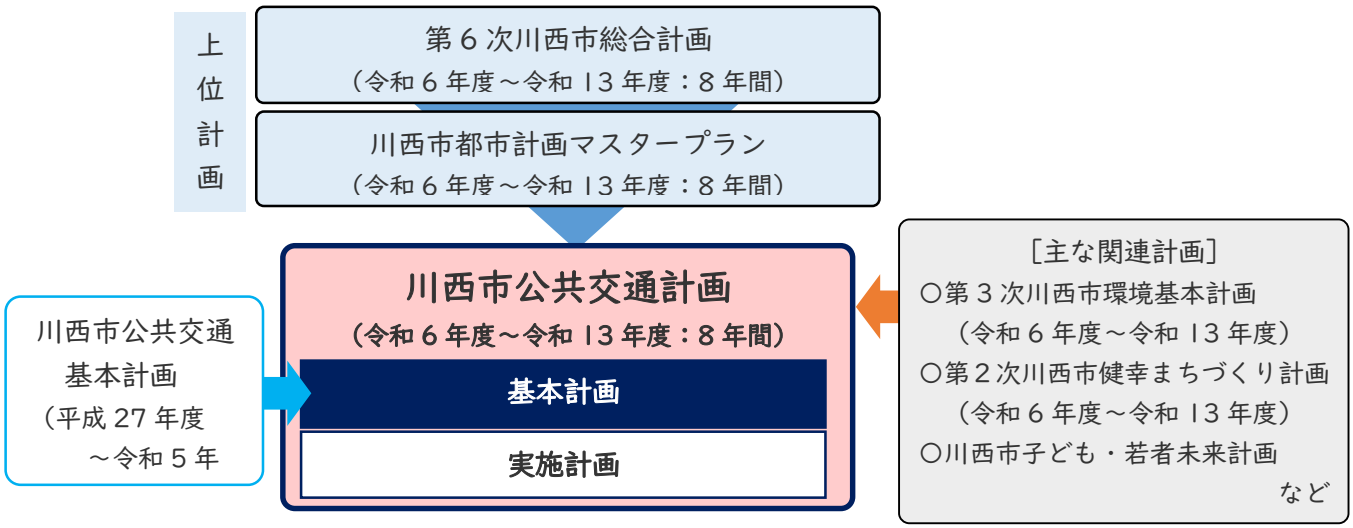


図 本計画の位置づけ

基 本 計 画

基本計画は、本市の置かれている現状を踏まえた上で、「第6次川西市総合計画」における行政運営の考え方に即した、今後8年間の本計画の基本理念及び基本方針を示すものです。

1. まちづくりと公共交通

1.1. まちづくり計画における公共交通

上位計画に該当する「第6次川西市総合計画」、「川西市都市計画マスタープラン」があり、公共交通の方針等が示されています。

(1) 第6次川西市総合計画

計 画 期 間：令和 6（2024）年度～令和 13（2032）年度
計画の役割：個人の成長と地域社会の発展、学びと活動の好循環を生み出すことで、誰もが豊かに育つことができる川西の実現に向けた総合的な指針とします。

川西がどんなまちをめざすのかをまとめた第 6 次川西市総合計画では、めざす都市像として、**心地よさ 息づくまち 川西 ～ジブンイロ叶う未来へ～**を掲げています。

また都市像の実現に向けた 4 つの姿勢として、以下の基本姿勢が示されています。

Ⅰ まず、「子どもの幸せ」から始めます。
Ⅱ 人に寄り添い、お互いの個性を認め合います。
Ⅲ 未来に責任を持ち、持続可能な仕組みをつくります。
Ⅳ 日々の暮らしで感じられる幸せを大切にします。

また分野別の目標として 5 つの目標が掲げられており、このうち公共交通に関連する目標として、**快適な環境で暮らせる川西の実現**が設定されています。

公共交通の方針と未来像は、以下のとおり示されています。

日常生活を支える基盤となる公共交通のサービス水準を維持するため、モビリティマネジメントを進めるとともに、新たな公共交通のあり方を検討するなど、公共交通を基軸とした環境づくりを推進します。
《市民とともにめざす未来像》
・公共交通に慣れ親しみ、日常生活の中で継続的に公共交通を利用している
・高齢者をはじめ多くの移動困難者が必要な支援を受けて移動できている

(2) 川西市都市計画マスタープラン

計 画 期 間：令和6（2024）年度～令和13（2032）年度 計画の役割：まちの将来像を示して、まちづくりに明確な目標を与え、将来ビジョンを明確化します。 また、まちづくりの総合的な整備方針などを示して、長期的な視点に立った独自のまちづくりを進めていく根拠とするとともに、個別具体の都市計画などの指針とします。

市が決定する個別具体の都市計画などの指針となる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として、**みどり豊かな住宅都市に新たな魅力や価値をかけ合わせる「持続可能で生活の質が高いまちづくり」**を掲げています。

都市計画マスタープランにおいて、JR宝塚線、阪急電鉄宝塚線、能勢電鉄、阪急バス川西猪名川線は、市の主要な軸となる「基幹公共交通軸」と位置付けられています。本計画に関連するまちづくりの目標としては、以下のものが挙げられており、基本理念に示したまちづくりの実現に向けて、多様な側面で公共交通の役割が重要であることが示されています。

①-1 子どものスペースを守り、充実させる

①-3 子ども・子育て世帯の生活を応援する

②-1 高齢者や障がいをもった人や日常の移動に困難を抱える市民の活動を支える

②-4 誰もが居心地のよいまちをめざす

③-2 公共交通を活かした生活をめざす

③-4 環境にやさしい生活をめざす

④-3 日常生活の安らげる場所を増やす

公共交通網の整備方針としては、以下のとおり示されています。

調整中（基本方針が確定した後に反映）

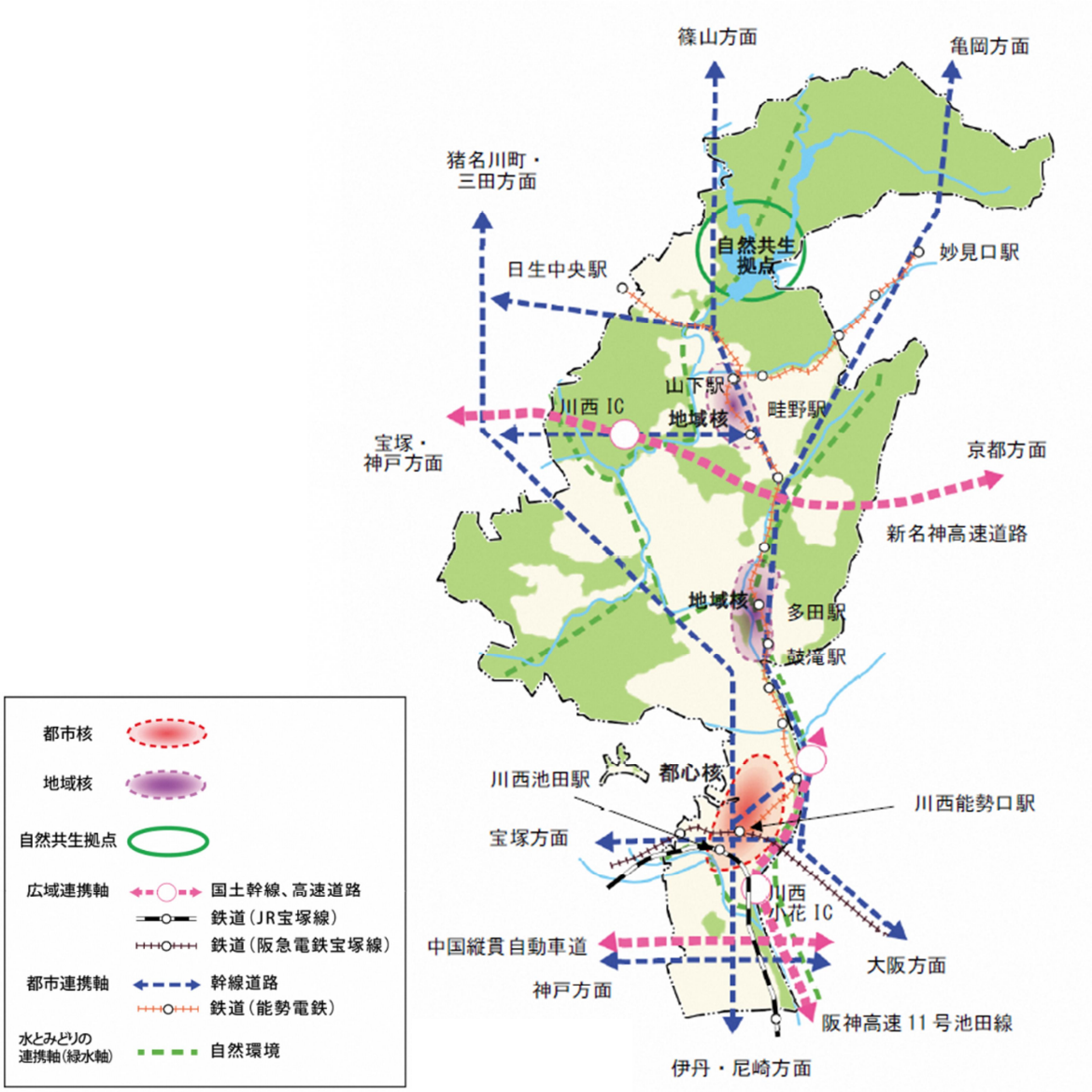


図　都市計画マスタープランにおける都市構造図

1.2. まちづくりを支える公共交通のあり方

公共交通は、人の移動の基盤となる施設であり、人や場所との出会いを生み出すことで、本市のまちづくりを支える役割を担います。人口減少が進む中、本市が活力あるまちであり続けるためには、障がい者を含めた子どもから高齢者まで全ての人にとって、公共交通を利用しやすくすることで、誰もが便利に移動できる環境を整えることが重要です。

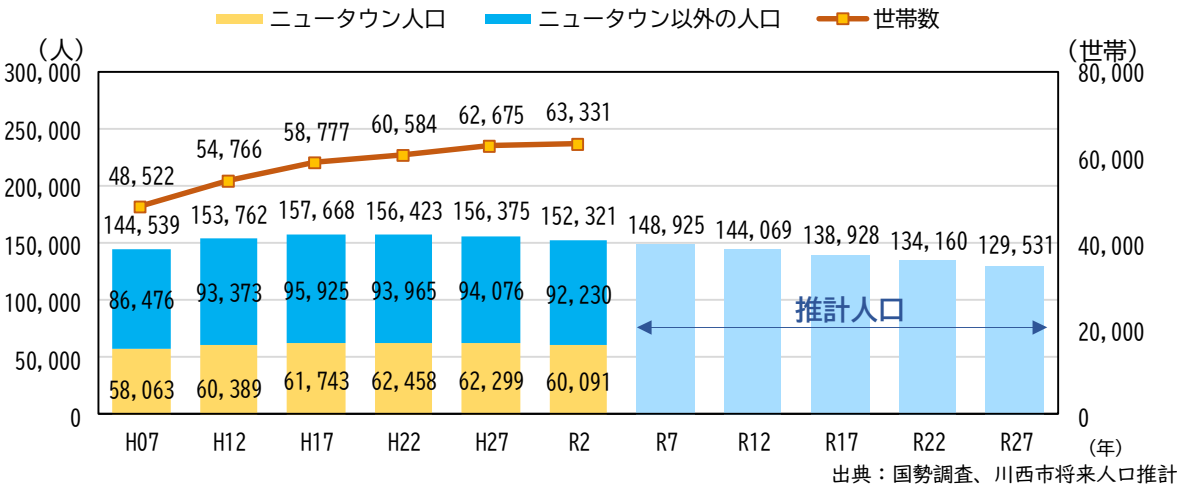
また、本市が目指す脱炭素・循環型の持続可能で質の高いコンパクトなまちの構築に向けても、公共交通を十分に活かしたまちづくりの推進が必要です。

2. 公共交通の現状と課題

2.1. 公共交通をとりまく環境

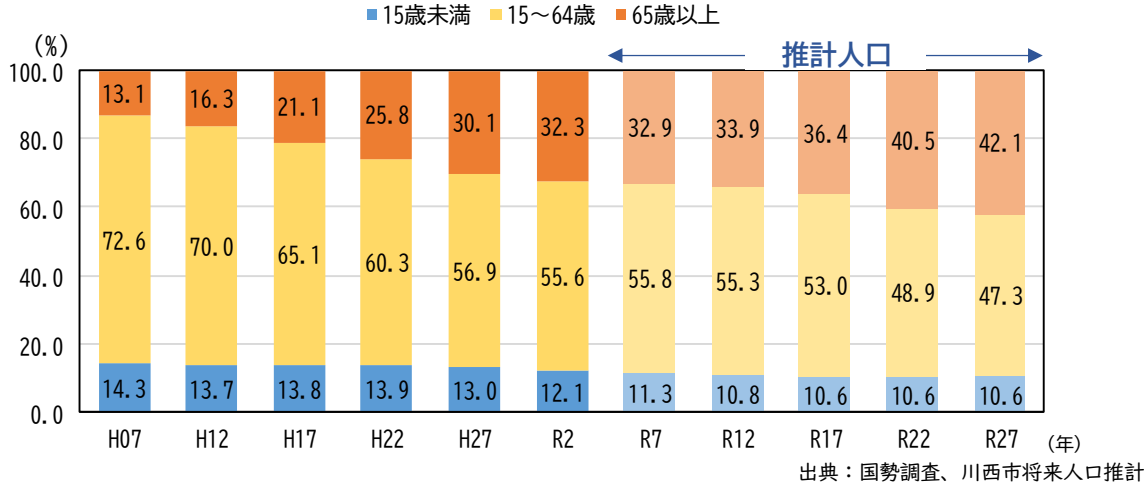
本市の人口は、大規模住宅団地の開発とともに増加してきましたが、平成17（2005）年をピークに減少に転じており、さらに今後も人口減少傾向は続く見込みとなっています。

高齢者（65歳以上）の人口は増加傾向にあり、令和2（2020）年でほぼ3人に1人が高齢者の状況です。今後も高齢化が急速に進行する見込みで、令和22年（2040）には高齢化率が40%を超えると推計されています。



出典：国勢調査、川西市将来人口推計

図　人口の推移



出典：国勢調査、川西市将来人口推計

図　年齢3区分別人口割合の推移

2.2. 川西市の公共交通体系

(1) 公共交通体系の構成

本市の公共交通は、主に「基幹公共交通」、「地域内公共交通」で構成されます。

表 公共交通体系の構成

基幹公共交通	○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う。 ○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体系が発展してきており、基幹公共交通は「まちの生命線」となっている。
地域内公共交通	○日常の交通手段として地域社会を支える役割を担う。 ○本市の大半のニュータウンでは、開発に合わせてバス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る。

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を直接利用できます。また、基幹公共交通は各地域拠点を経由し中心市街地でつながっています。

そのため、市民は公共交通を利用すれば、中心市街地や各地域拠点、さらに大阪・神戸等への広域移動が可能です。また公共交通を利用しやすくすることで、人の移動が活発になり、まちの活性化にもつながります。

図 基幹公共交通と地域内公共交通の役割分担イメージ

(2) 川西市の公共交通体系

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、基幹公共交通が軸を成し、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た交通体系を形成しています。

表 川西市の公共交通等

種類（役割）	種類（モード）			概要
基幹公共交通	鉄道	JR西日本	福知山線（宝塚線）	・周辺市や大阪方面を連絡 ・市内に2駅（川西池田駅、北伊丹駅）
		阪急電鉄	宝塚線	・周辺市や大阪方面を連絡 ・市内に2駅（川西能勢口駅、雲雀丘花屋敷駅）
		能勢電鉄	妙見線	・川西能勢口駅と妙見口駅（大阪府能勢町）間を運行 ・市内に11駅
			日生線	・山下駅と日生中央駅（猪名川町）間を運行 ・市内に1駅（山下駅）
地域内公共交通	路線バス	阪急バス		・市内の主要駅から阪急バスが運行 ・市内に●系統（調整中）が運行
		伊丹市交通局		・市南部の久代地域に1系統が乗り入れ
	乗用タクシー			・複数の事業者が市内全域を運行 ・市内で車両登録しているタクシー会社は5社
公共交通以外で市民の生活移動を支える主な移動手段	福祉タクシー・介護タクシー			・複数の事業者が市内全域を運行 ・市内に15社が事業所・営業所を持つ
	ボランティア輸送			・向陽台地区、緑台地区、水明台地区で高齢者等の買い物を支援 ・社会福祉法人 友盟会 清和苑が地域貢献として、清和台地区の巡回車を午前午後各1便運行

※令和　年　月　日時点

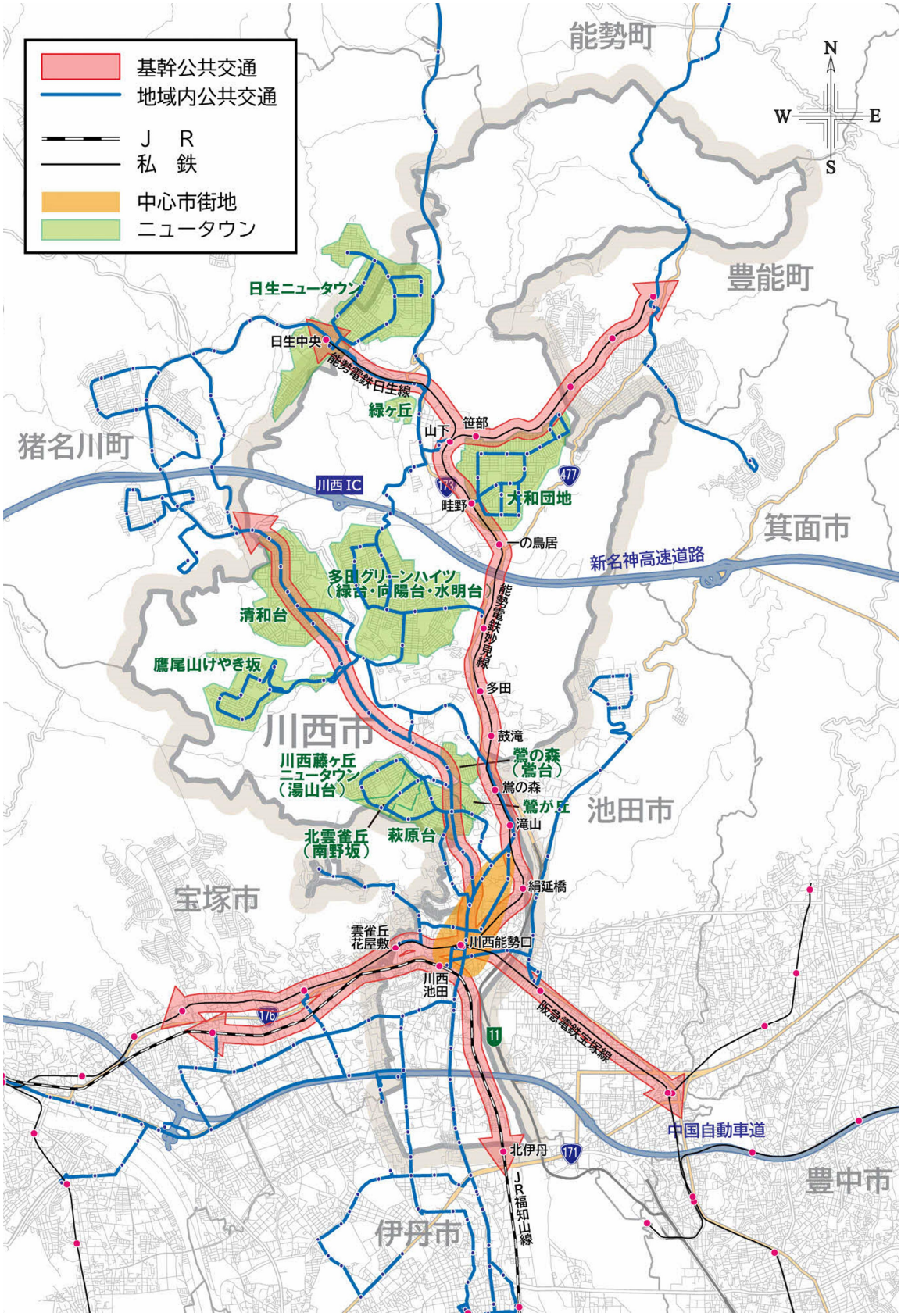


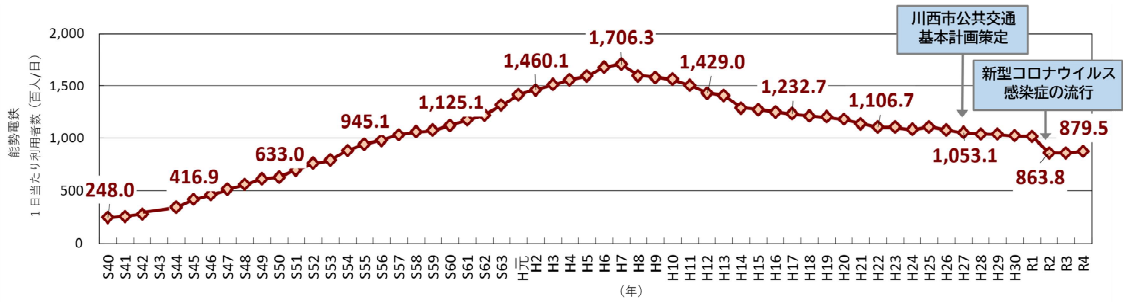
図　川西市の公共交通体系

(3) 鉄道・バスの利用者数の推移

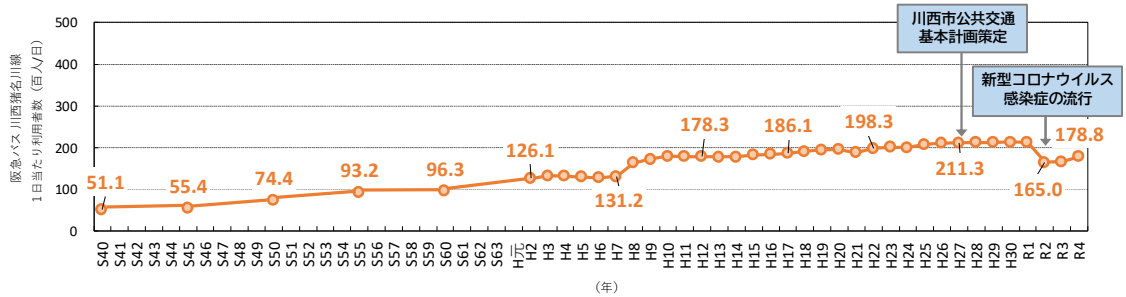
基幹公共交通のうち、鉄道利用者の推移をみると、市域東側を南北に通る能勢電鉄は、平成７（1995）年をピークに減少傾向にあります。また、市域南部を東西に通る阪急電鉄の川西能勢口駅、同じく東西に通る JR 西日本の川西池田駅では、近年は概ね横ばい傾向にあります。ただし、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年は利用者数が大きく減少しています。

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したが、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少しています。

【能勢電鉄】



【阪急バス（川西猪名川線）】

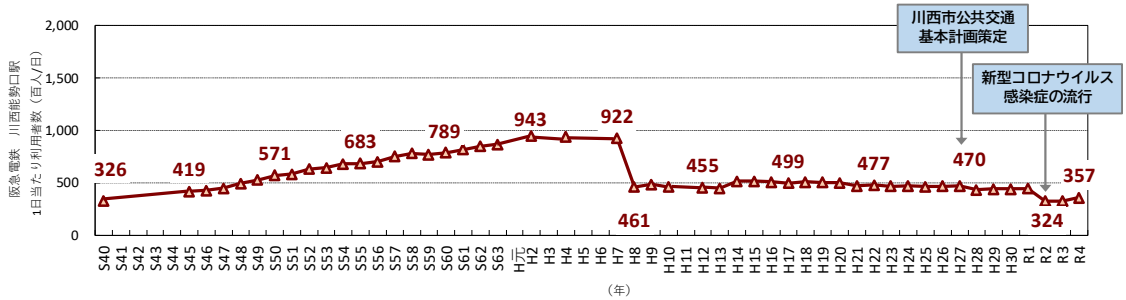


【阪急バス（市内運行路線）】

調整中

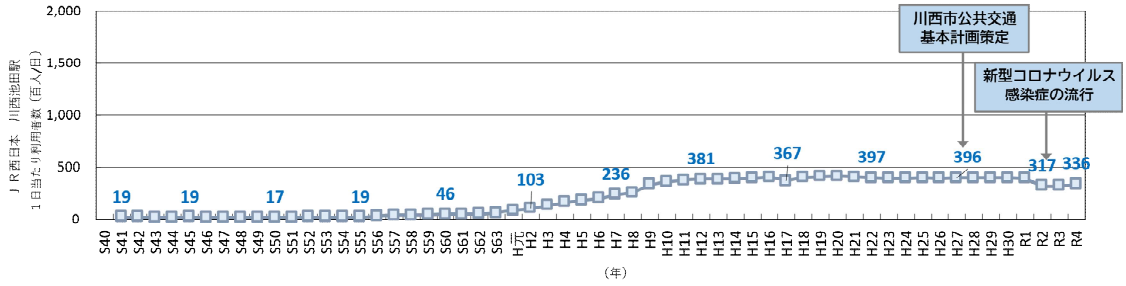
※阪急バスについては輸送人員

【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

【JR 西日本（川西池田駅）】



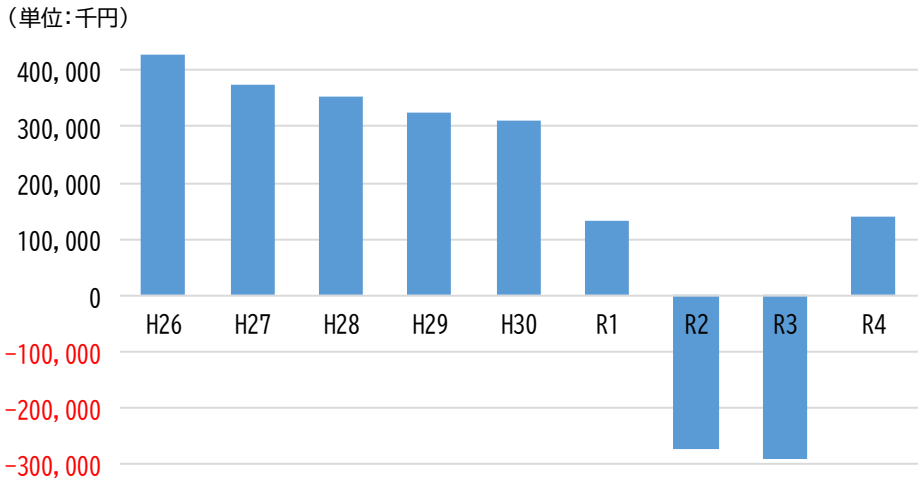
資料：各交通事業者

図 市内の鉄道・バス利用者数の推移

(4) 事業収支等の状況

① 能勢電鉄

能勢電鉄の鉄道事業損益の推移をみると、令和元（2019）年までは利益が出ていたものの、令和２（2020）年・令和３（2021）年は、コロナ禍の影響により定期・定期外共に利用が大幅に減少している影響で大幅な赤字となっています。なお、令和４（2022）年は黒字となっています。



出典：能勢電鉄株式会社資料等

図 【能勢電鉄】鉄道事業損益（単位：千円）

能勢電鉄の利用者の推移をみると、コロナ禍で約15%利用者数が減少しており、その後も令和4(2022)年までほぼ横ばいとなっています。

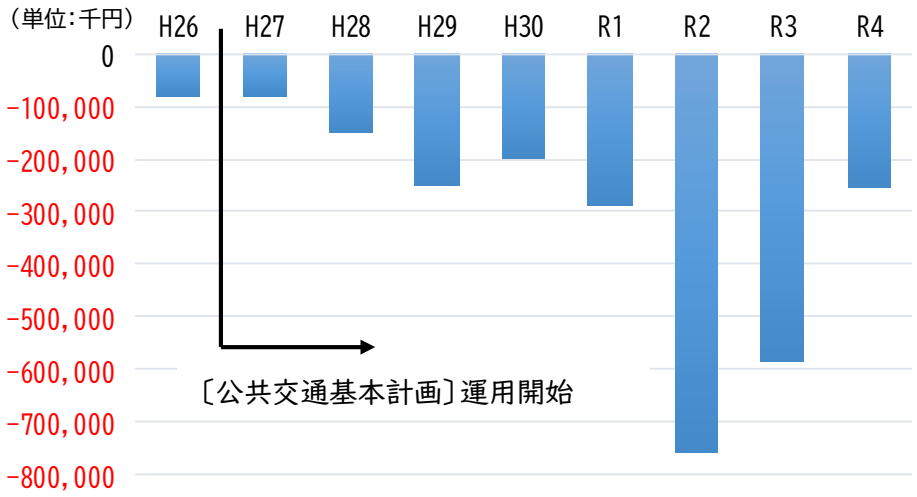
表　【能勢電鉄】[駅別] 1日の利用人数（単位：人）

	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R1比
川西能勢口	47,281	46,250	45,746	45,642	45,306	45,031	37,776	37,572	38,495	85%
絹延橋	1,833	1,913	1,902	1,742	1,884	2,383	2,161	2,310	2,662	112%
滝山	2,118	2,201	2,221	2,147	1,959	2,040	1,803	2,174	1,847	91%
鶯の森	1,167	1,106	1,073	1,162	1,099	1,090	917	908	940	86%
鼓滝	5,455	4,979	5,048	5,323	5,318	5,265	4,550	4,645	4,867	92%
多田	7,529	7,295	7,318	7,092	7,050	7,276	6,063	5,974	6,157	85%
平野	7,449	7,436	7,155	7,109	6,884	6,757	5,766	5,681	5,719	85%
一の鳥居	1,024	909	801	825	749	814	680	678	677	83%
畦野	8,540	7,719	7,677	7,817	7,759	7,813	6,727	6,457	7,019	90%
山下	6,704	6,880	7,030	6,847	6,692	6,389	5,612	5,561	5,555	87%
笹部	169	135	155	150	125	122	123	109	118	97%
光風台	4,022	3,768	3,663	3,629	3,523	3,440	2,750	2,667	2,652	77%
ときわ台	2,476	2,428	2,382	2,364	2,260	2,222	1,907	1,817	1,839	83%
妙見口	964	1,132	1,143	923	890	886	712	702	684	77%
日生中央	11,209	11,155	10,974	10,940	10,662	10,548	8,837	8,813	8,719	83%
計	107,940	105,306	104,288	103,712	102,160	102,076	86,384	86,068	87,950	86%

出典：能勢電鉄株式会社資料等

② 阪急バス

阪急バスは市内の多くの路線で赤字であり、最も収支状況が悪いのは「川西猪名川線」となっています。また、収支率の悪化を受け減便を行った結果、市内の運転キロ数が減少しています（資料編24）。



出典：阪急バス株式会社資料等

図　【阪急バス】市内運行路線に係る収支状況（単位：千円）

表　【阪急バス】［路線別］収支額（単位：千円）

	R4	参考値	
		コロナ前（R1）	基本計画前（H26）
東能勢	-49,515	-32,305	42,241
妙見口能勢	-1,118	-2,962	-16,957
満願寺	-15,695	-5,379	665
西能勢	1,227	-38,144	-27,830
川西猪名川	-55,710	-53,261	-60,622
多田グリーンハイツ	7,063	-2,366	-13,019
日生ニュータウン	-42,966	-37,636	-34,750
平野山下線・大和団地線（旧市立川西病院・大和団地線）	-12,573	-14,741	-14,931
尼崎	-32,888	-42,769	48,993
桃源台	-26,695	-29,598	15,484
空港宝塚	-24,432	-13,305	-19,222
宝塚川西	-1,808	-16,777	0
合計	-255,110	-289,243	-79,948

出典：阪急バス株式会社資料等

市内全路線でのバス利用人数は合計 12,135 千人で、1 日当たりでは 33,247 人となります。

表　【阪急バス】［路線別］年間の利用人数（単位：千人）

	R4	参考値	
		コロナ前（R1）	基本計画前（H26）
東能勢	1,131	1,374	1,706
妙見口能勢	12	27	31
満願寺	314	359	358
西能勢	95	145	227
川西猪名川	6,527	7,754	7,703
多田グリーンハイツ	522	650	714
日生ニュータウン	482	561	592
平野山下線・大和団地線（旧市立川西病院・大和団地線）	200	312	304
尼崎	1,832	2,163	2,300
桃源台	936	1,041	948
空港宝塚	78	95	193
宝塚川西	6	88	-
合計	12,135	14,569	15,076

出典：阪急バス株式会社資料等

③　阪急電鉄

阪急電鉄においては、コロナ禍で利用者数が約 2～3 割落ち込んでいましたが、その後徐々に回復し、令和 4（2022）年度では令和元（2019）年度比で約 85～95%の利用客が戻ってきている状況となっています。

表　【阪急電鉄】［駅別］ 1 日の利用人数（単位：人）

駅名	分類	令和元年度【コロナ禍前】	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
川西能勢口駅	定期外	31,801	22,323（70%）	23,845（75%）	27,412（86%）
	定期	24,985	19,024（76%）	19,947（80%）	21,206（85%）
雲雀丘花屋敷駅	定期外	4,202	3,044（72%）	3,233（77%）	3,645（87%）
	定期	5,253	4,312（82%）	4,646（88%）	4,986（95%）

※：（　）は令和元年度比、出典：阪急電鉄株式会社資料等

④　JR 西日本

JR 西日本においては、コロナ禍の中でも京阪神地区全体は落ち込みが少なく、コロナ禍後、令和 4（2022）年度では約 86～92%の利用客が戻ってきている状況となっています。

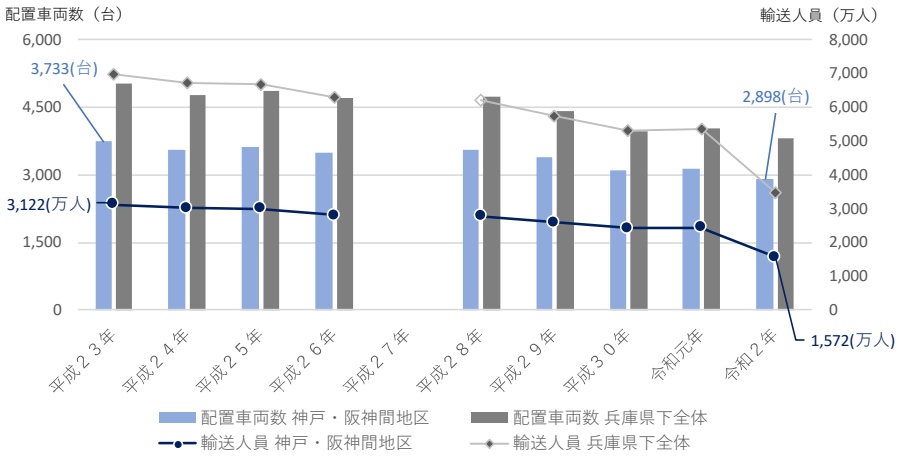
表　【JR 西日本】［駅別］ 1 日の利用人数（単位：人）

駅名	令和元年度【コロナ禍前】	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
川西池田駅	39,190	31,712（81%）	31,986（82%）	33,596（86%）
北伊丹駅	11,068	9,234（83%）	9,504（86%）	10,164（92%）

※：（　）は令和元年度比、出典：西日本旅客鉄道株式会社資料等

⑤　タクシー

タクシーにおいては、コロナ禍後に利用者が大きく減少しており、特に夜間は減少傾向が強くなっていると指摘されています。なお、福祉タクシーの利用については、コロナの影響を受けていません。



注：輸送実績は任意提出のため、提出率は 6 割程度。平成 27 年は機器トラブルにより未記載
出典：兵庫県タクシー協会資料

図　【タクシー】兵庫県下および神戸・阪神間地区の輸送実績

⑥　市の財政支援

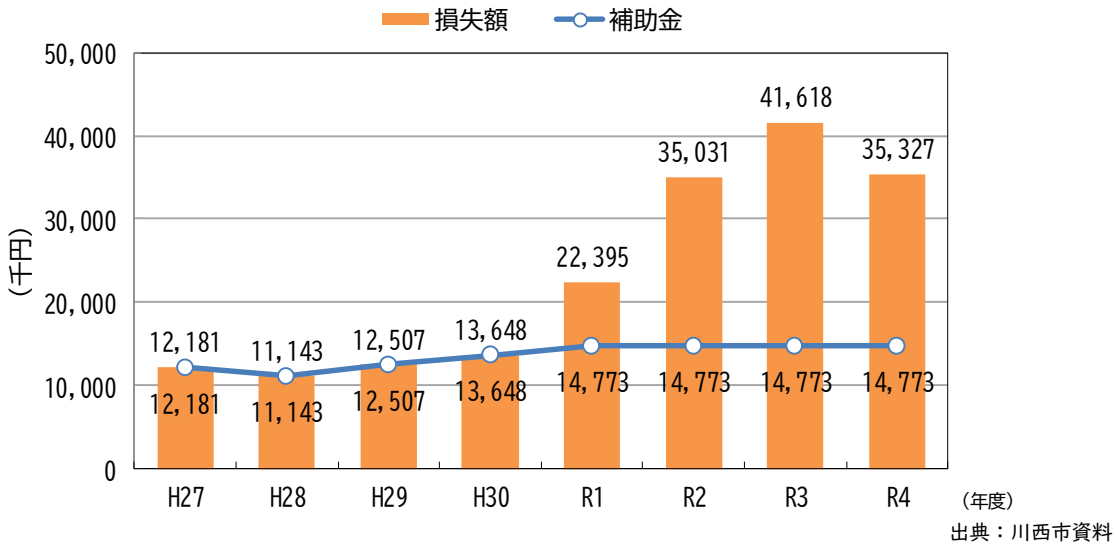
昭和58（1983）年10月に市立川西病院が中央町から東畦野に移転したことに伴い、交通の利便性等の向上に寄与することを目的に、平成５（1993）年から平野駅から山下駅間のバス運行に対し、市がバス購入及び運行経費の損失補填の一部の補助を開始しました。その後、平成13（2001）年から大和地域から市立川西病院への移動及び大和地域内の移動を担う目的で路線を延長し、「平野山下線・大和団地線（旧市立川西病院・大和団地線）」として運行しています。

この路線は市内で唯一市が補助している路線となっています。

近年では阪急バスの契約社員運転士の正社員化による運行経費の増大や利用者の減少により損失額が大きく増加し、市の補助上限額である 1,477 万円を上回る損失が発生していました。

令和 2（2020）年度以降は新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受け、利用者が大きく減少したことから、一部地域の運賃の増額と減便を行い、新型コロナウイルスの影響を鑑み令和6（2024）年 9 月まで市の補助上限額を 2,120万4千円に増額して運行しています。

また、令和3（2021）年に市立川西病院が市南部に移転したことを受け、改めてバスの利用実態と当該地域の人口推計に見合った移動手段に見直す必要があります。



出典：川西市資料

図　平野山下線・大和団地線に係る阪急バスの損失額・市補助金の推移

(5) 交通空白地の状況

本市では、公共交通が日常的に利用可能なエリアの外側にある居住地を『交通空白地』と定義します。日常的に利用可能、という条件としては、鉄道駅まで 10 分、バス停まで 5 分で到達できるとの考え方より、不動産の表示に関する公正競争規約施行規則第 10 条(10)に記載されている徒歩速度 80m/分を参考に、鉄道駅から800m、バス停から400mを基準として設定しています。

また、居住者のいる地域で、①バス停 400m 圏・駅 800m 圏内で平均勾配12%以上の地域、②バスの平日往復本数が 5 本未満かつ駅勢圏にカバーされていないバス停 400m 圏、のいずれかに該当するエリアを交通不便地と定義し、設定しています（不便地の詳細は資料編58に記載）。

なお、交通空白地の課題を把握するために実施したアンケート調査の結果は、資料編に記載しています。

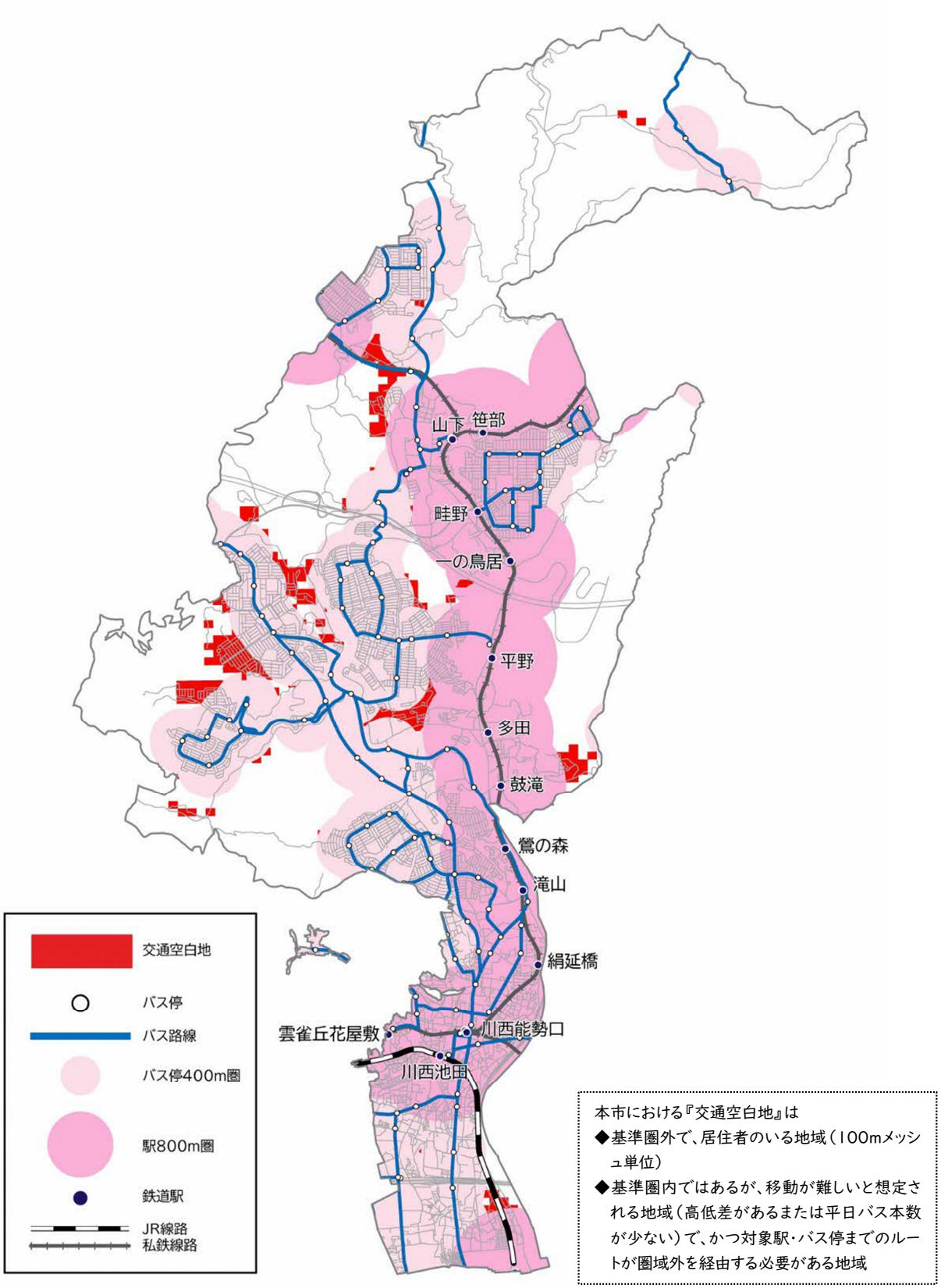

山下
笹部
畦野
一の鳥居
平野
多田
鼓滝
鶯の森
滝山
絹延橋
雲雀丘花屋敷
川西能勢口
川西池田
交通空白地
バス停
バス路線
バス停400m圏
駅800m圏
鉄道駅
JR線路
私鉄線路
本市における『交通空白地』は
◆基準圏外で、居住者のいる地域（100mメッシュ単位）
◆基準圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（高低差があるまたは平日バス本数が少ない）で、かつ対象駅・バス停までのルートが圏域外を経由する必要がある地域

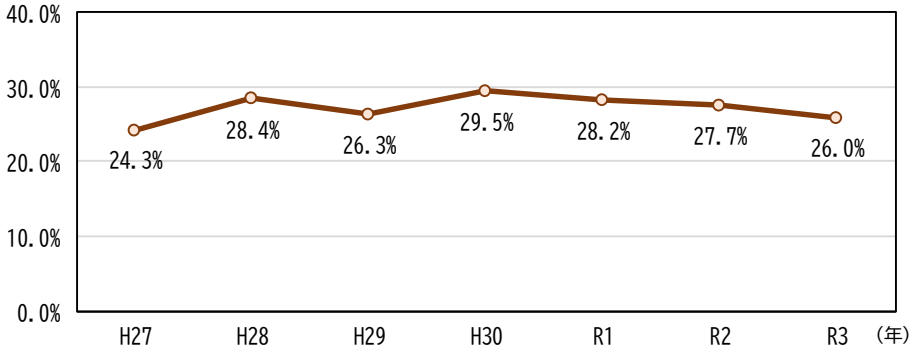
図　市内の交通空白地

表　交通空白地の一覧

No	コミュニティ名	交通空白地のエリア
①	久代	東久代１・２丁目の一部
②	加茂小	加茂４丁目の一部
③	川西小学校区	－
④	桜小	－
⑤	川北	－
⑥	明峰	－
⑦	多田	字新田の一部、新田２・３丁目の一部、多田院１・２丁目の一部
⑧	多田東	東多田、鼓が滝２・３丁目の一部
⑨	緑台・陽明	緑台３丁目の一部、向陽台１～３丁目の一部、水明台３丁目の一部
⑩	けやき坂	芋生の一部、若宮、けやき坂４丁目の一部、けやき坂１丁目の一部
⑪	清和台	石道の一部、虫生の一部、赤松の一部、柳谷の一部、清和台西１～５丁目の一部、清和台東１～４丁目の一部、字多田院の一部
⑫	東谷	字西畦野の一部、西畦野１・２丁目の一部、東畦野４丁目の一部、山原１・２丁目の一部、緑が丘１・２丁目の一部、 一庫１～３丁目の一部、西畦野、一庫、国崎、黒川、横路
⑬	牧の台	－
⑭	北陵	丸山台１・２丁目の一部

(6) 交通事故の状況

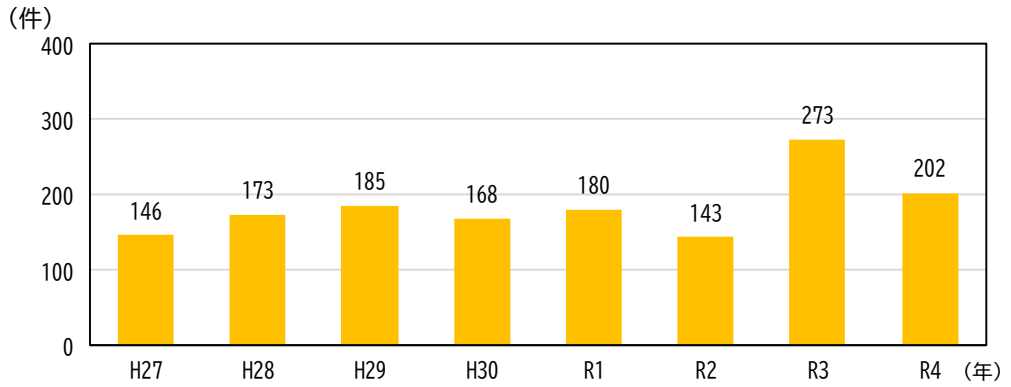
第一当事者の年齢が 65 歳以上となる事故件数が全事故件数に占める割合は約3割と高い数値で推移しています。



出典：県民局統計

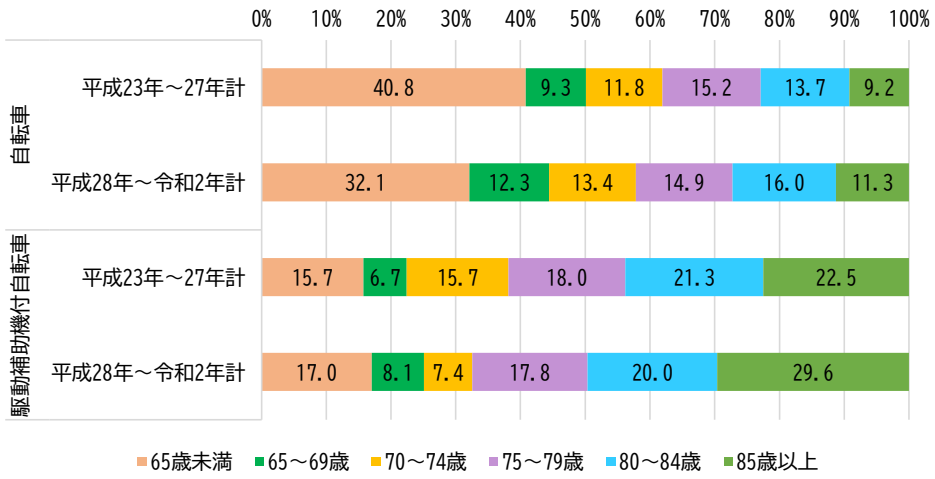
図　第一当事者の年齢が 65 歳以上となる事故件数が全事故件数に占める割合の推移

市内では自転車による交通事故が増加傾向にあります。全国的に見ても自転車に乗った高齢者が第１当事者となる死亡事故割合は増加しており、駆動補助機付自転車ではいっそう高齢者の割合が高くなっています。



出典：交通事故統計（兵庫県警察本部）

図　川西警察署管内における自転車の事故件数の推移



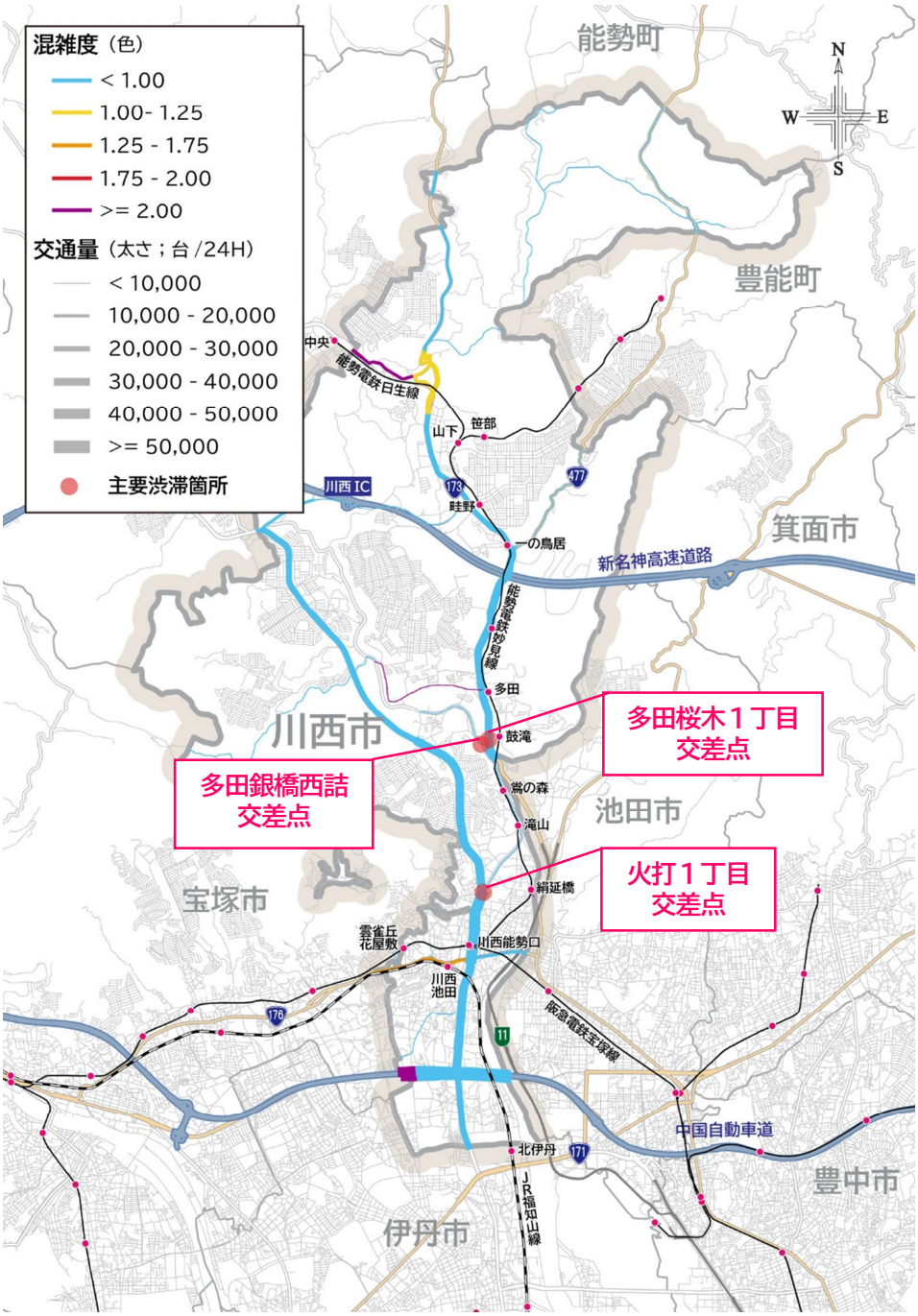
出典：令和３年版交通安全白書

図　自転車（第１当事者）の年齢層別交通死亡事故件数割合

(7) 市内の道路交通渋滞の状況

市内の幹線道路の交通量は、国道176号バイパスが約 4.8 万台/日と最も多く、次いで川西篠山線の火打1～小花1間で約 4.5 万台/日、国道173号の池田市境～一の鳥居間で約3.3 万台/日及び尼崎池田線の小花1～伊丹市境間で約3.2 万台/日です。

市内の主要渋滞箇所は 3 箇所が指定されています。



出典：令和３年度　全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査　一般道のみ表示
主要渋滞箇所は「令和５年度第１回兵庫地区渋滞対策協議会」資料より

図　幹線道路の自動車交通量と主要渋滞箇所

2.3. 市民及び事業者からみる公共交通の現状

(1) 市民から見る公共交通の現状

市民における公共交通の利用状況や満足度などについて、各種アンケート調査結果を活用して整理しました。

表 調査の実施概要

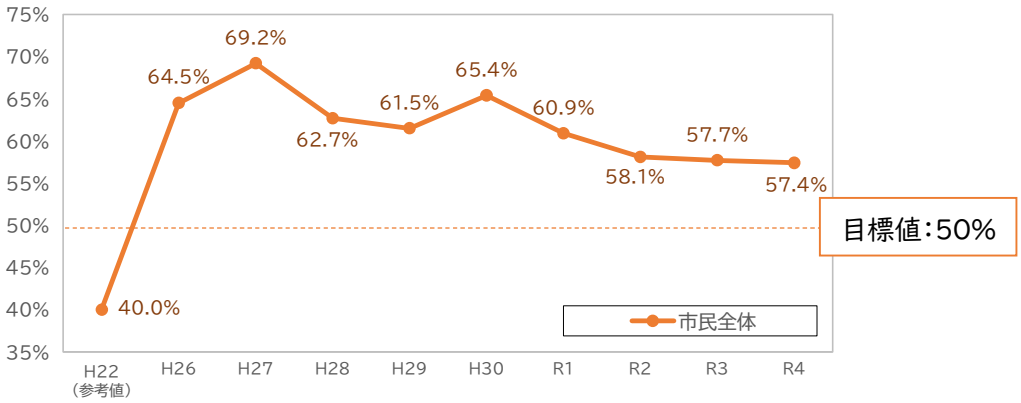
	調査目的	実施時期	調査票の配布・回収	配布対象	有効サンプル数
市民交通行動調査	普段の外出状況や公共交通の利用状況等を把握すること	令和４年5月～6月	郵送配布、郵送回収	16歳以上の市民3,000人	1,474件
市民実感調査	総合計画の施策評価指標を年次的に把握するとともに、川西市のまちづくりをどのように感じているかを把握すること	毎年1月頃に実施	郵送配布、郵送回収またはインターネット回答	16歳以上の市民1,000人	526件（令和４年度）
介護予防・日常生活圏域ニーズ調査	要介護状態になる前のリスクや社会参加を把握し地域の抱える課題を特定すること	令和5年1月～2月	郵送配布、郵送回収	要介護認定を受けていない※一般高齢者・総合事業対象者・要支援認定者4,000人	2,676件

※令和４年12月1日時点

① 公共交通の満足度及び公共交通利用が多い市民の割合（※現計画の目標指標）

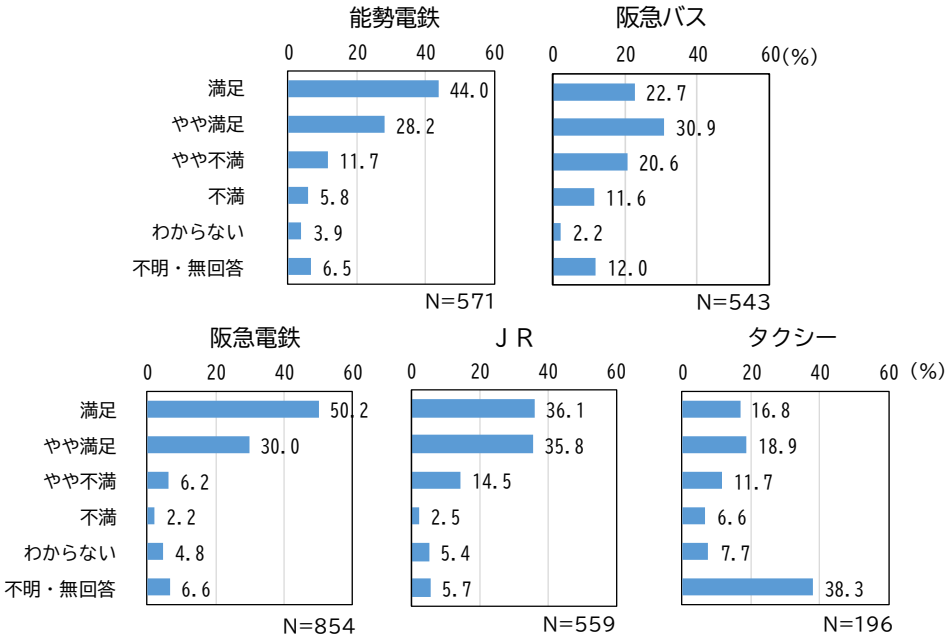
公共交通の満足度は公共交通基本計画において目標値が 50%と設定されており、令和 4（2022）年時点で達成している状況にありますが、公共交通基本計画の運用開始（平成 27（2015）年 3 月）以降、満足度は低下している状況となっています。

交通手段別に満足度を尋ねた市民交通行動調査の結果では、いずれの交通手段も満足（満足、やや満足）割合が不満（不満、やや不満）割合よりも高いが、路線バスは、他の手段よりも不満（不満、やや不満）の割合が若干高い状況となっています。



出典：市民実感調査

図 公共交通（電車・バス）の利便性に満足している市民の割合



※各公共交通の利用頻度の設問で利用していると回答した人のみ対象、出典：市民交通行動調査

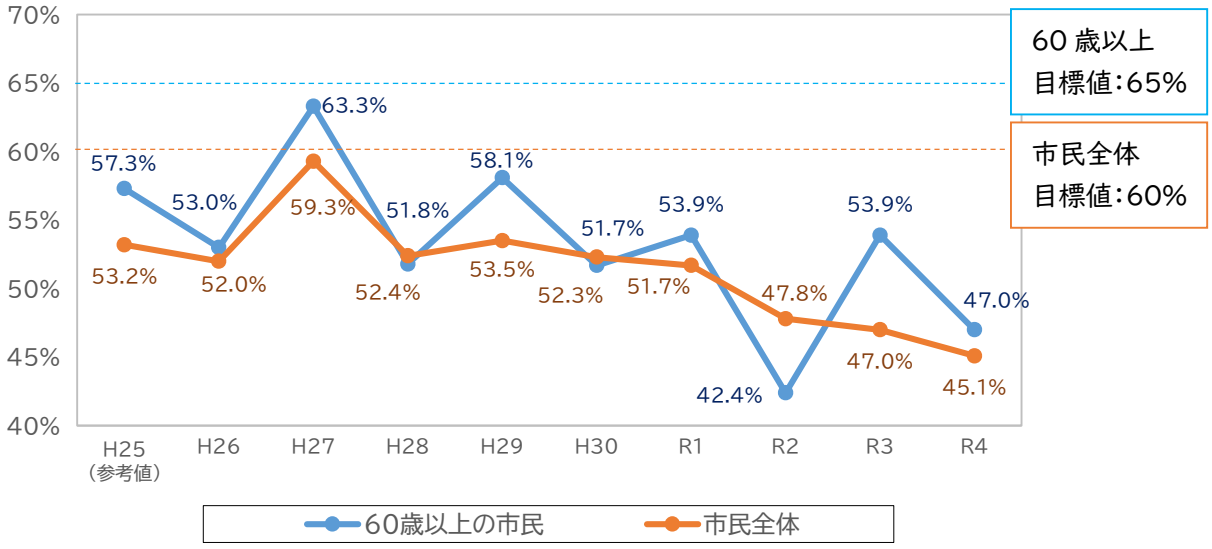
図　市内の各公共交通の満足度

もう一つの目標値である「公共交通を利用することが多い市民の割合」について、公共交通基本計画の運用開始以降、割合が低下しており、目標値となる 60 歳以上の市民で 65%、市民全体で 60%、をそれぞれ下回る結果となっています。

なお、市民交通行動調査からみた移動の特徴は以下のとおりとなっています。

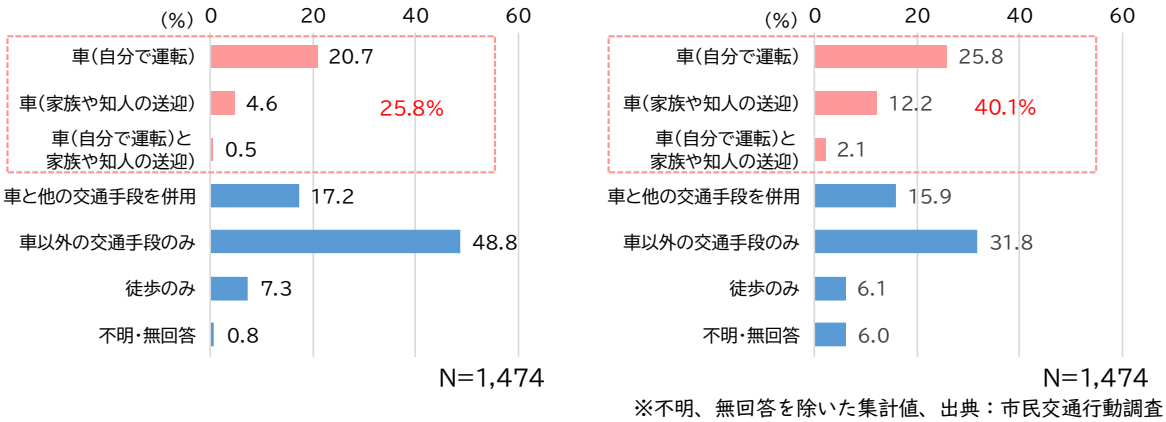
・「最もよく行く外出先まで車のみで移動する」市民の割合…平日で約 26%、土休日で約 40%
（平日は通勤と買物、土休日は買い物とレジャーで車の頻度が高い）

・どの公共交通の利用も月に 1 日に満たない市民の割合　…　約 27%



出典：市民実感調査

図 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い市民の割合

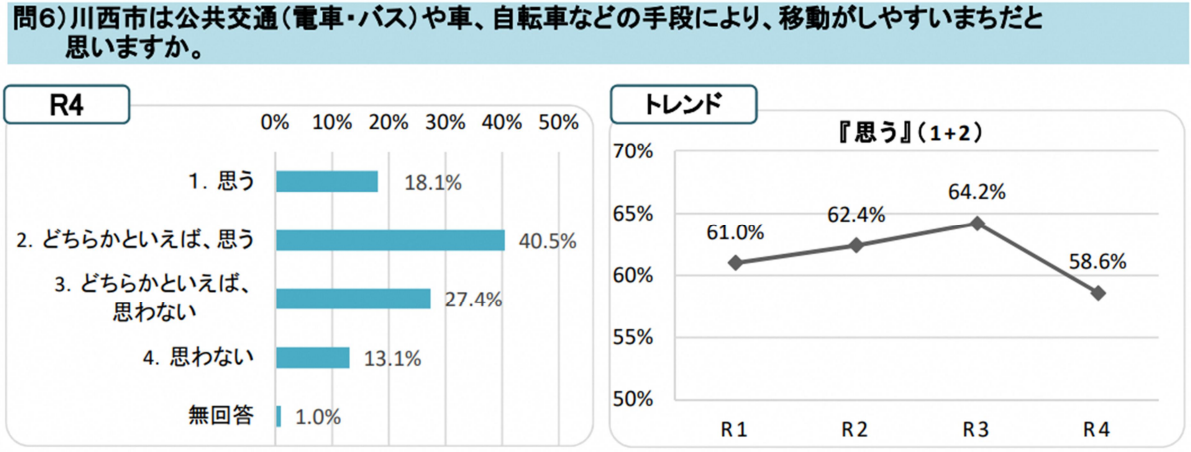


※不明、無回答を除いた集計値、出典：市民交通行動調査

図　各交通手段の利用状況（左：平日、右：土休日）

② 移動がしやすいまちとの認識

令和5（2023）年1月～2月に実施された市民実感調査での、移動のしやすさに関する設問では、「移動がしやすいまちだと思う」との回答が58.6%となり、前年の令和3（2021）年の64.2%を下回る結果となっています。



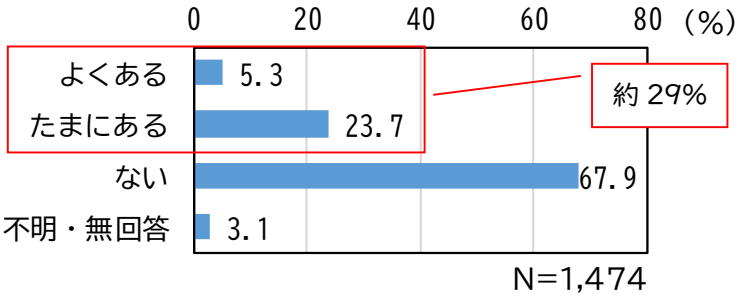
出典：市民実感調査

図 公共交通に対する評価と利用

③　移動手段で困っている市民

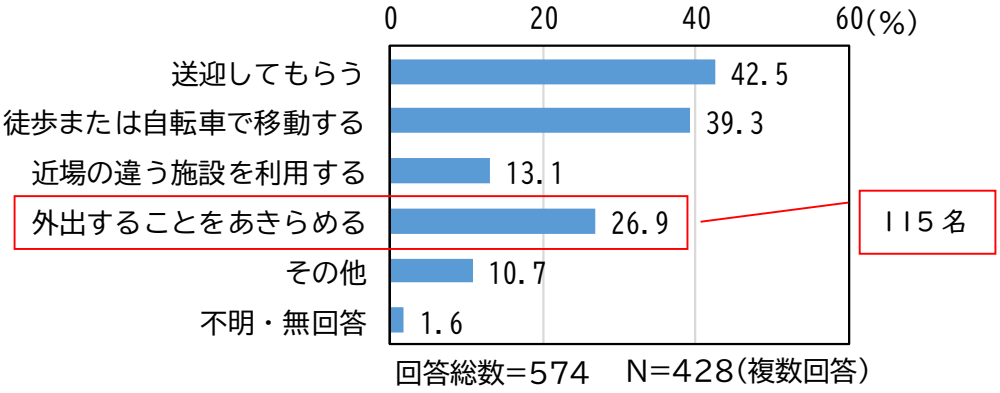
移動手段の不足で困ることがある人は約 29%となっています。困っている人のうち、送迎や徒歩・自転車で移動できている人がそれぞれ約43%、一方「外出することをあきらめる」人は約27%（115 名）となっています。

この115名の平日の主な移動手段をみると、『タクシー』『バイク・原付』『徒歩のみ』となる回答者に占める割合が4割近くと高くなっており、普段タクシーを使っていて呼べないケースや、雨天等により移動自体を諦める人が回答していることが推察されます。



出典：市民交通行動調査

図 移動手段不足での困りごとの有無



出典：市民交通行動調査

図 移動手段で困る時の対処法

なお、「外出することをあきらめる」と回答した市民の 4 割（115 名中 46 名）は 75 歳以上となってており、特に後期高齢者では移動に困難を感じている人が多いことが示されています。

表 移動手段で困る時の対処法（年齢階層別）

	送迎してもらう	徒歩または自転車で移動する	近場の違う施設を利用する	外出することをあきらめる	その他	不明・無回答	回答者数
20歳未満	6	5	1	2	0	0	10
20～29歳	17	12	4	4	1	0	26
30～39歳	23	16	7	12	2	0	40
40～49歳	15	16	7	16	2	0	42
50～59歳	19	24	9	11	9	1	57
60～64歳	11	15	4	6	6	0	26
65～69歳	6	12	0	8	4	1	26
70～74歳	21	22	6	10	9	1	55
75～79歳	20	22	9	20	2	1	52
80歳以上	40	23	9	26	10	3	89
不明・無回答	4	1	0	0	1	0	5
合　計	182	168	56	115	46	7	428
20歳未満	60.0%	50.0%	10.0%	20.0%	0.0%	0.0%	－
20～29歳	65.4%	46.2%	15.4%	15.4%	3.8%	0.0%	－
30～39歳	57.5%	40.0%	17.5%	30.0%	5.0%	0.0%	－
40～49歳	35.7%	38.1%	16.7%	38.1%	4.8%	0.0%	－
50～59歳	33.3%	42.1%	15.8%	19.3%	15.8%	1.8%	－
60～64歳	42.3%	57.7%	15.4%	23.1%	23.1%	0.0%	－
65～69歳	23.1%	46.2%	0.0%	30.8%	15.4%	3.8%	－
70～74歳	38.2%	40.0%	10.9%	18.2%	16.4%	1.8%	－
75～79歳	38.5%	42.3%	17.3%	38.5%	3.8%	1.9%	－
80歳以上	44.9%	25.8%	10.1%	29.2%	11.2%	3.4%	－
不明・無回答	80.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	－
合　計	42.5%	39.3%	13.1%	26.9%	10.7%	1.6%	－

出典：市民交通行動調査

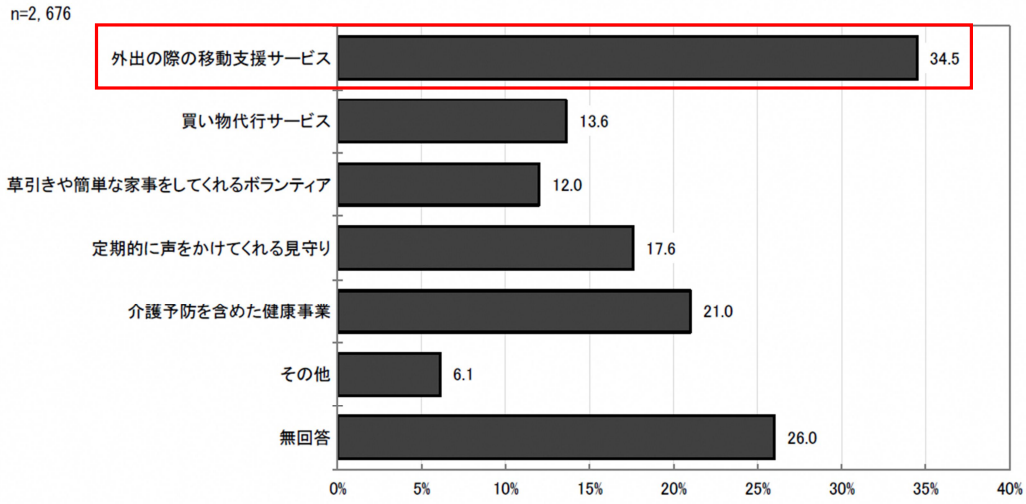
なお、介護予防・日常生活圏域ニーズ調査において、日常生活の中で手助けしてほしいと思うことを尋ねた設問では、外出の際の移動支援を求める割合が全体の約 5.9%となっています。特に年齢が高くなるにつれて割合が高くなり、75歳以上では4.3%、80歳以上では10.1%を超え、さらに85歳以上では15.9%を占めます。

また、住んでいる地域でずっと暮らし続けるために必要なサービスを尋ねた設問では、「外出の際の移動支援サービス」が約 34.5%で最も高い回答となっています。

表 日常生活の中で、手助けしてほしいと思うこと

	全体 n=2,676	65歳以上70歳未満 n=457	70歳以上75歳未満 n=674	75歳以上80歳未満 n=670	80歳以上85歳未満 n=557	85歳以上 n=315
外出の際の移動支援（通院を含む）	5.9	1.3	2.4	4.3	10.1	15.9
交流や外出の機会がほしい	3.3	1.8	3.0	3.3	4.5	4.1
話し相手や相談相手	2.2	0.9	1.6	1.5	3.4	4.8
食事の支度や後片付け	1.8	0.7	1.6	1.5	1.8	4.1
買物	1.9	1.1	0.6	2.1	3.2	3.5
掃除	3.1	2.0	1.2	1.9	4.7	8.3
洗濯	0.5	0.4	0.1	0.1	0.4	2.2
布団干し	1.4	0.2	0.3	1.8	2.2	3.2
ごみ出し	1.1	−	0.3	0.4	2.7	3.2
電球や蛍光灯などの交換	4.5	1.5	3.0	4.9	7.4	6.0
庭木の手入れ	7.2	2.6	6.7	6.3	10.2	11.1
草むしり、草刈り	5.9	4.8	5.3	5.2	6.8	7.9
大型ごみの処理	7.1	3.9	5.9	7.3	8.8	10.5
散髪	1.1	0.7	0.3	1.2	1.1	3.5
入浴	0.4	−	0.4	0.1	0.4	1.6
家電やパソコン、携帯電話の使い方	6.6	3.5	5.8	7.5	8.1	8.3
預貯金の出し入れ	0.3	−	0.1	0.4	0.5	0.6
税金の支払いや公共機関の手続き	1.5	1.1	1.0	1.0	2.3	2.5
財産・お金の管理	0.3	0.2	0.3	0.1	0.4	0.3
その他	1.6	0.2	1.3	2.1	2.5	1.9
なし	52.5	72.2	61.6	50.4	39.3	32.1
無回答	17.7	12.0	15.4	20.0	21.5	18.7

出典：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査



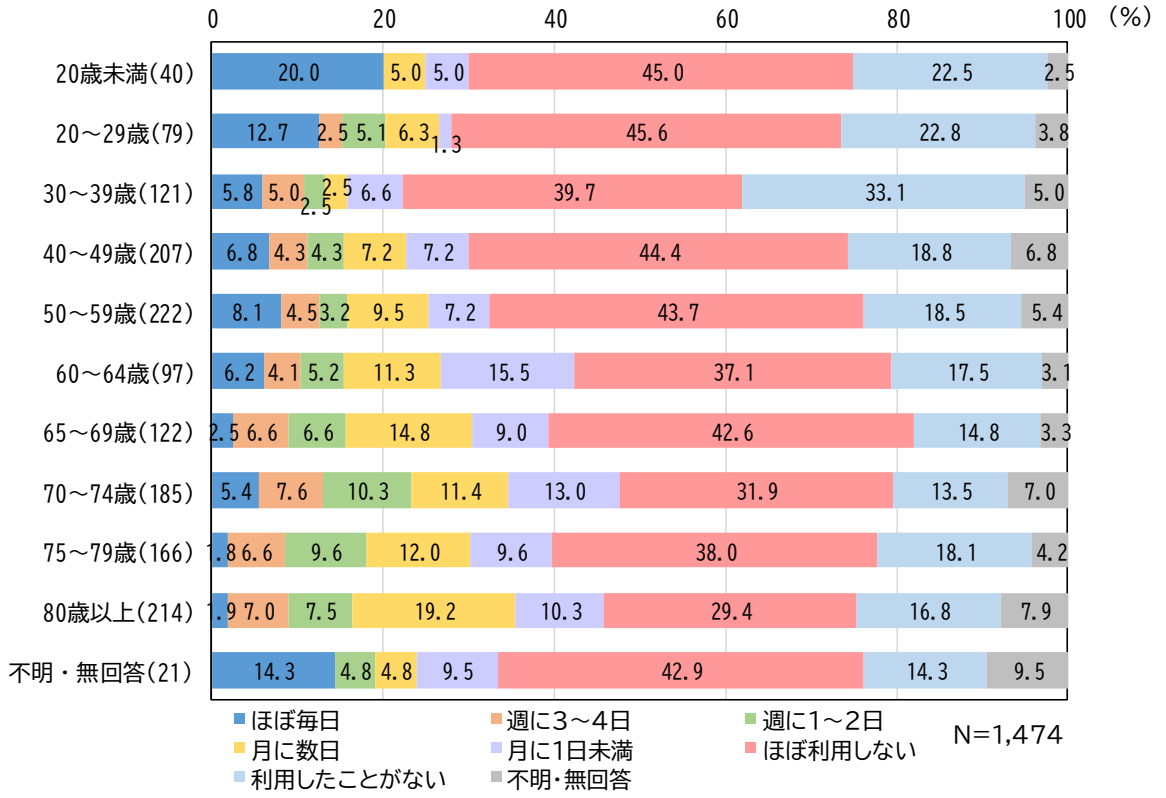
出典：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

図 住んでいる地域でずっと暮らし続けるために必要なサービス（介護保険除く）

④　市内の各交通手段の利用頻度

市民交通行動調査結果の阪急バスの利用状況をみると、30 歳未満で「ほぼ毎日」が多く、年齢が増すに従い「ほぼ毎日」の割合が少なくなり、利用頻度が低下する傾向にあります。

なお、全体の 83%が川西能勢口駅を停留所とする移動であり、次いで停留所としての利用が多いのは平野駅となっています。

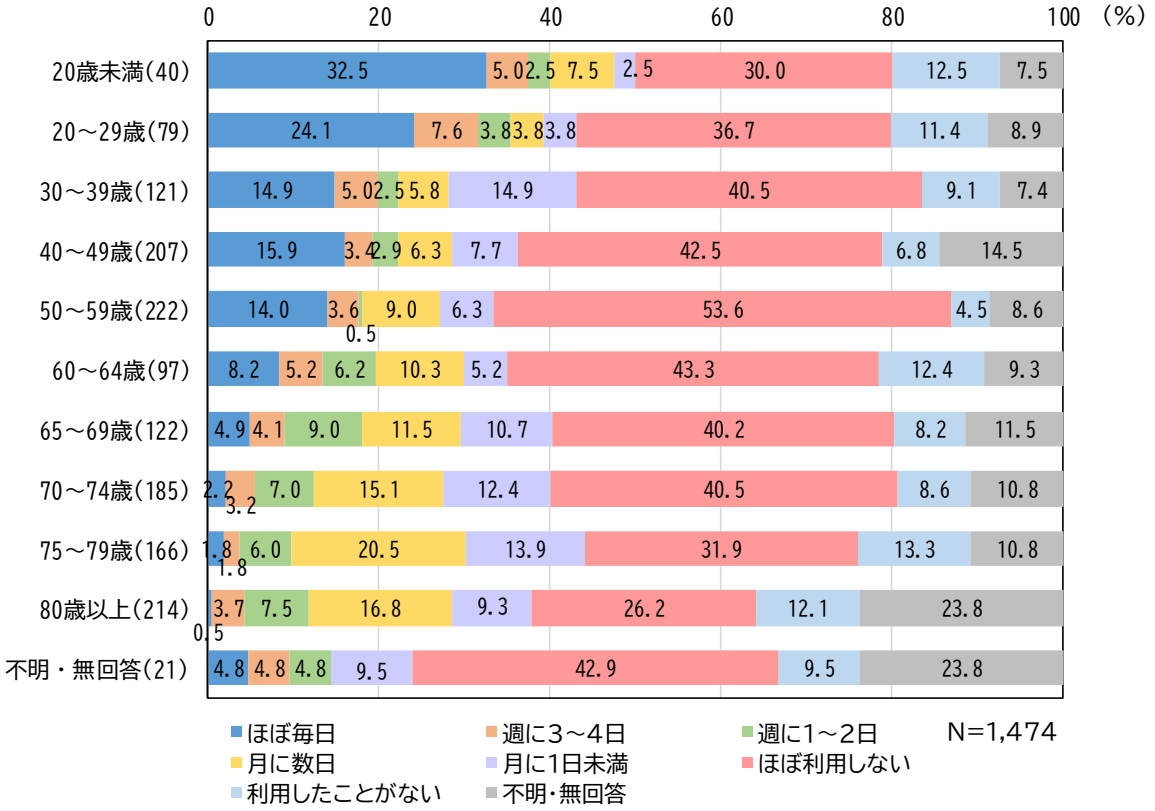


資料：市民交通行動調査

図 阪急バスの利用頻度（年齢階層別）

同様に能勢電鉄の利用状況をみると、20 歳未満で「ほぼ毎日」が多く、年齢が増すに従い「ほぼ毎日」の割合が少なくなり、利用頻度が低下する傾向にあります。

一方で、どの年代でも 3 割以上は利用している状況となっています。

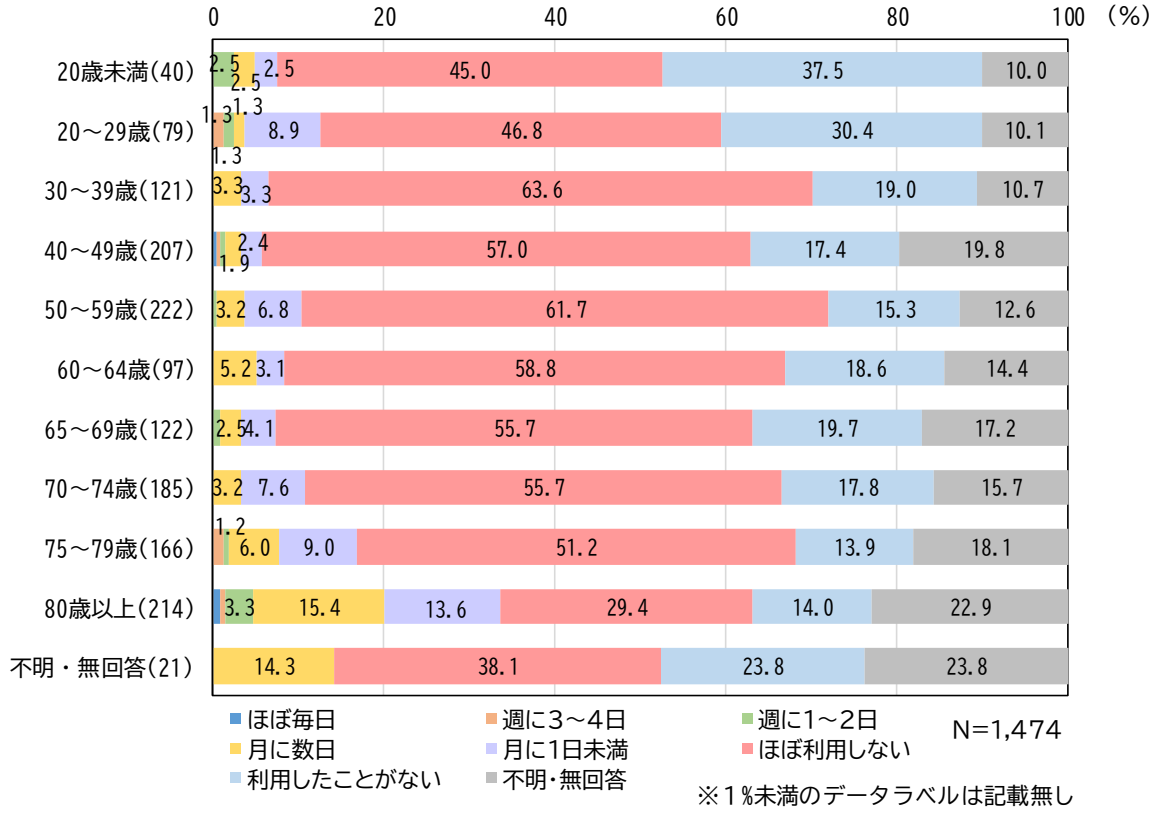


資料：市民交通行動調査

図 能勢電鉄の利用頻度（年齢階層別）

同様にタクシーの利用状況をみると、どの年代でも「ほぼ利用しない」が最も多くなっています。

一方で 75 歳以上では高い利用頻度の回答割合が増加する傾向にあり、80 歳以上では約 2 割が月に数日以上利用すると回答しています。

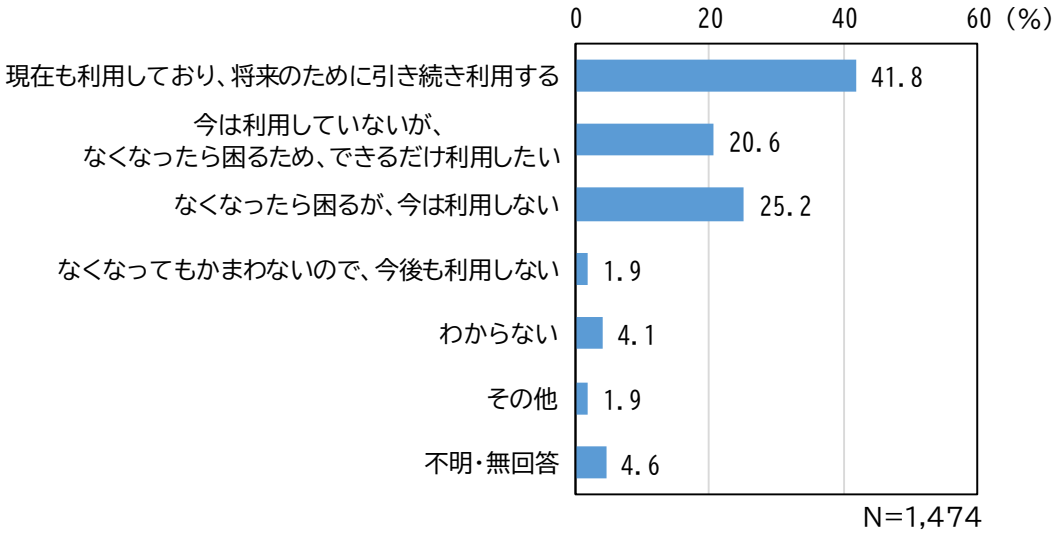


資料：市民交通行動調査

図　タクシーの利用頻度（年齢階層別）

⑤　今後の公共交通利用についての考え方

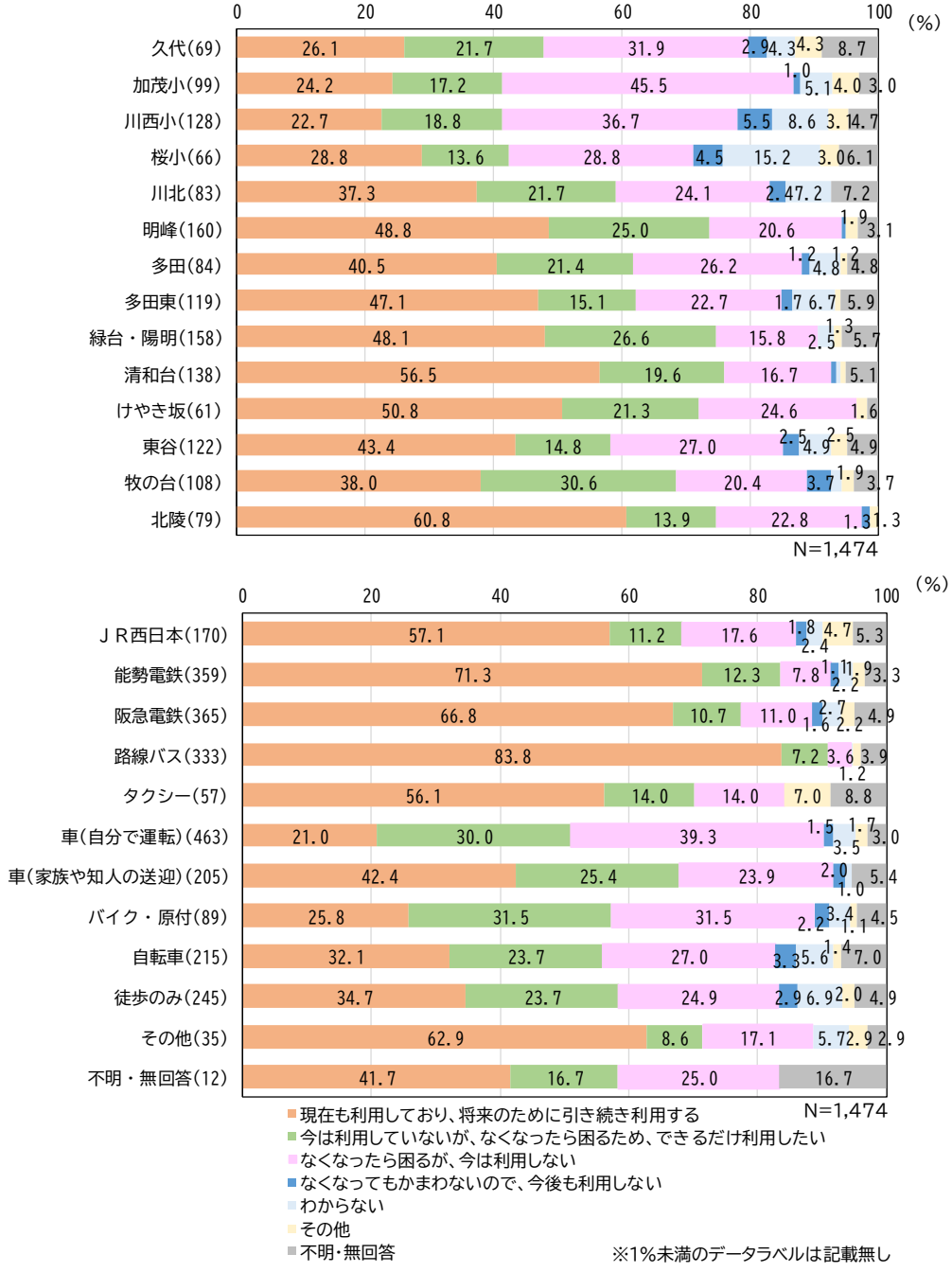
今後の公共交通利用の考え方については、「現在も利用しており、引き続き利用する」が最も多く約 42%、次いで「今は利用しない」が約 25%、「今は利用していないが、できるだけ利用したい」が約 21%となっています。公共交通を利用している・今後利用すると答えた市民の割合の合計は、62.4%となります。



資料：市民交通行動調査

図　今後の公共交通利用についての考え方

コミュニティ別では、市内北部では、「現在も利用しており、引き続き利用する」、「今は利用していないが、できるだけ利用したい」との回答が増える傾向にあるほか、平日の主な移動手段別では、公共交通を使わない人は「利用しない」の回答割合が高い傾向となっています。



資料：市民交通行動調査

図 今後の公共交通利用についての考え方（上：コミュニティ別、下：平日の主な移動手段別）

(2) 交通事業者からみる公共交通の現状

交通事業者からみる公共交通の運営に係る問題、課題等を把握するため、市内で公共交通を運行する事業者にヒアリング調査を実施した結果、公共交通の運営に係る事業環境が厳しさを増している実態が確認できました。

○公共交通事業者ヒアリング調査の実施概要

実施時期：令和４（2022）年８月 調査対象：鉄道事業者3社、路線バス事業者2社、タクシー事業者4社

表 公共交通事業者からみる公共交通の現状

【利用者の動向や今後の見込み】

公共交通全般	● 新型コロナウイルス感染症（以下、コロナ禍）の影響で利用者は大きく減少。その後回復傾向にあるが、生活様式や働き方の変化等よりコロナ禍前の利用水準には戻らないのではないか。 ● 中長期的にみても、人口減少や少子高齢化傾向により、運賃収入の減少は避けられないだろう。
鉄道、バス	● 通勤定期旅客の増加は見込めず、 ● 定期需要の減少が著しく、さらにコロナ禍の影響で新しい働き方（テレワーク等）の定着も進んだことより、今後も利用者数の減少が続くと予想している。

【運営・事業維持に向けた課題】

公共交通全般	● 人件費や燃料費、また車両等などの高騰より、事業環境は厳しさが増している。 ● 今後、人員（乗務員、技術員等）の不足が厳しくなる見込みであり、対策が急務。
鉄道	● 駅等の老朽化対策、バリアフリー対策、防災対策、車内の防犯対策等の取組の継続・強化が必要である。
バス・タクシー	● 中心市街地での交通渋滞や違法駐車が多く、その対策が課題。特に、川西能勢口駅前周辺、医療センター周辺、市役所前などで渋滞が多い。 ● その結果、路線バスでは遅延が生じている。 ● 自転車利用者のマナーの悪さも運行する上で問題である。

※公共交通事業者ヒアリング調査結果より、意見を集約

2.4. 公共交通の現状と課題

各種調査結果等より確認できた本市の公共交通の現状及び課題を下表に示します。

表 公共交通の現状と課題

項 目	現 状	課 題
①交通を取り巻く環境の変化	○今後、生産年齢人口や年少人口が減少する見込みであり、本市の生命線といえる基幹公共交通の定期利用者数の減少が想定される。	⇒子育て世代の転入促進のためにも、通勤・通学層の移動手段である基幹交通の維持・活性化が必要
	○移動に困る市民は多くないが、75 歳以上後期高齢者では移動に困っている人が増加。 ○高齢ドライバーの交通事故が増加。また、高齢者の身近な乗り物である自転車事故も年々増加傾向。	⇒後期高齢者の移動手段について、車以外の手段へ転換を促すことが必要
②交通空白地の状況	○交通空白地では個別輸送のタクシーを含め、公共交通の利用が困難な地区がある。 ○交通空白地の近隣にも移動が困難な地域がある。	⇒交通空白地等において、各地区の実情に合わせた移動手段の確保が必要
③公共交通の利用状況	○人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等に起因して、近年、公共交通の利用者は減少傾向にあり、今後、さらに減少する懸念がある。 ○公共交通利用者の満足度は低下傾向にある。 ○公共交通を利用しない人の利用意向は低い。	⇒利用者数の減少で運行サービスを見直し、その結果が更なる減少に繋がる「負のスパイラル」とならないように、早期に利用者数の増加を図ることが必要
④公共交通の継続的な運行に係る事業者側の問題	○公共交通の利用者減少や運行コストの増加等により、交通事業者の収支は悪化傾向にあり、今後も厳しさを増す懸案がある。	⇒交通事業者が公共交通サービスの提供を継続できるように、車両更新や老朽化等、投資的なコスト増大を見据え対策の検討が必要
	○全国的に公共交通に係る業界は人員不足が深刻といえ、本市でもサービス低下の要因となっている。	⇒交通事業者が人員不足とならないように対策が必要
⑤公共交通サービスの提供環境に係る問題	○道路渋滞等に伴い、バス等において遅延が生じている。	⇒サービス水準の低下による利用者離れを引き起こさないように、定時性確保に向けた取組が必要

3. 基本理念及び基本方針

3.1. 基本理念

公共交通は子どもから高齢者まで幅広い世代の人が利用でき、クルマが運転できない人にとって、なくてはならない移動手段です。また、本市が目指している持続可能で生活の質の高いコンパクトなまちづくりにおいても有効な移動手段です。

一方で、人口減少や高齢化、更には新型コロナウイルスの影響による交通行動やライフスタイルの変化など、近年の公共交通を取り巻く環境は以前に比べ、非常に厳しいと言えます。

こうした状況下において、市民の一人一人が、住み慣れた市内各地域で心地よく暮らすことができる生活を実現するためには、それぞれの地域の交通状況・住環境に応じた交通サービスが必要になります。このような交通サービスを構築するためには、これまで以上に市民・事業者・行政が限られた資源や財源の中でそれぞれ必要な役割を担い、持続可能で快適に移動できる交通環境の整備に向けて取り組むことが重要です。

そこで本計画においては、上位計画である第6次総合計画基本構想におけるめざす都市像である「心地よさ息づくまち川西」の実現を支援するものとして、以下の基本理念を定めます。

基本理念

市民生活の質の向上を可能にする交通サービスの実現を目指して

3.2. 基本方針

公共交通が現在抱える課題を踏まえて、基本理念を達成するための公共交通に関する3つの基本方針を、以下のとおり定めます。

	基本方針	概 要
1	**誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備**	誰もが多様な交通手段を選択して移動出来る環境を構築するため、公共交通について、市民の財産としての認識を深めるとともに、市民ニーズにあったサービスの整備を図る。
2	**環境にやさしくまちの賑わい向上につながる公共交通の利用環境の整備**	市民の環境配慮の意識を高めるとともに、乗り継ぎなどの公共交通の利便性の向上を行うことで、自家用車から公共交通への転換を促進し、中心市街地や各地域拠点の賑わいの向上を図り、環境にやさしいまちの実現を目指す。
3	**日常生活を支える地域内交通サービスの構築**	人口減少や高齢化等の社会環境の変化や地域の特徴に応じて、誰もが快適な環境で暮らせるまちを実現するため、自家用車だけに頼らずに移動できる環境づくりとして、身近な地域内交通を地域住民・行政・交通事業者が一体となって構築していく。

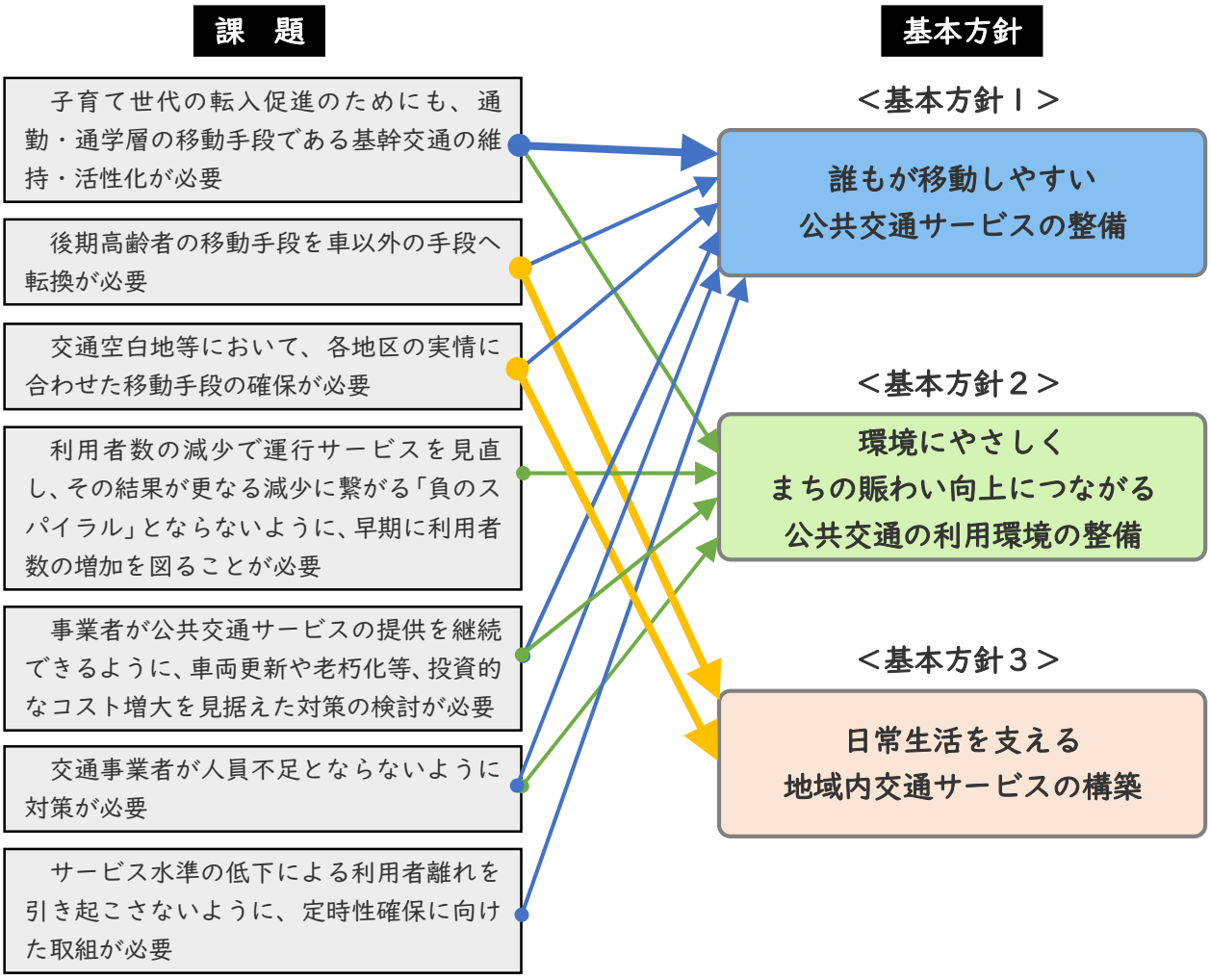


図 基本方針

3.3. 役割分担の考え方

本計画で掲げる理念、基本方針を実現するためには、市民・事業者・市のそれぞれが以下に示す自らの役割を認識し、協働して移動手段の維持・活性化に取り組む必要があります。その他、施策実施においては、警察や商業施設などの関連する主体とも連携して取り組むことが不可欠です。

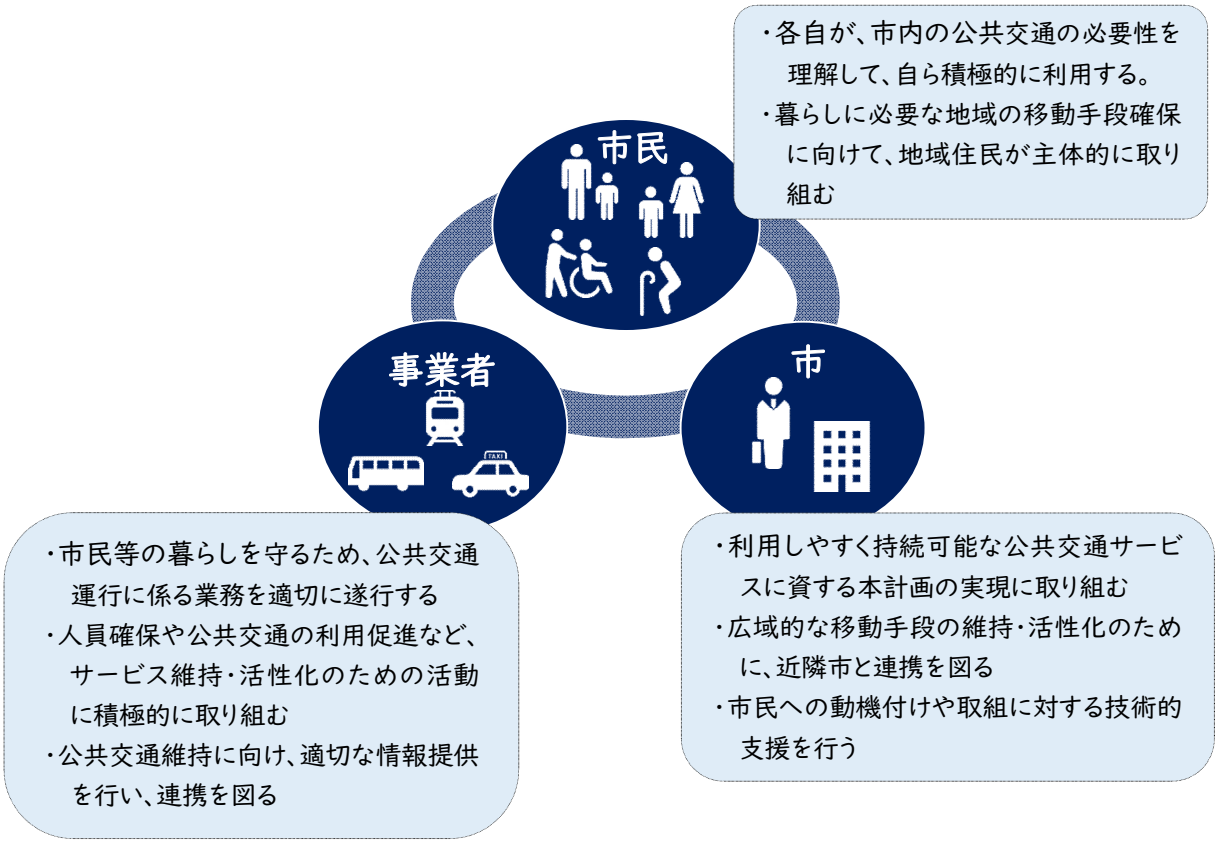


図　市民・事業者・市の役割分担の考え方

実施計画

実施計画は、基本計画に示した基本理念及び基本方針の実現を図るため、具体的な目標とその達成度を図るための評価指標、そして具体的な取組を位置づけるとともに、着実な実施に向けた評価方法などを示すものです。

1. 基本方針実現のための目標及び評価指標

1.1. 目標設定の考え方

基本理念、基本方針の実現に向けた具体的目標を、次の考え方で定めました。

●3つの基本方針毎に、その実現を目指した具体的な目標を設定
●目標を、2つの段階で設定
［8年後の実現を目指す目標］・・・・本市の公共交通に関連するまちづくりや社会環境の変容など、短期的な実現が困難と思われる目標
［4年後の実現を目指す目標］・・・・・8年後の目標達成のために必要な、短期間での実現を目指すより具体的な目標

1.2. 基本方針と目標及び評価指標

基本方針1	誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備

（1）目標と評価指標

目標年	目標	評価指標
R13年 (8年後)	市民それぞれのニーズに合った公共交通を便利に使うことができる	各公共交通の利便性に満足している市民の割合
		自家用車よりも公共交通を利用することが多い市民の割合
R9年 (4年後)	自分たちのまちの移動手段として 公共交通を捉えられる意識の醸成	公共交通を利用している・今後利用すると答えた市民の割合
	市民生活を支えるための 公共交通サービスの維持・向上	阪急川西能勢口駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数（平日）
		JR川西池田駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数（平日）
		能勢電鉄の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数（平日）
		阪急バスにおける1日10便超の系統の割合（平日）

（2）評価指標の目標値

<8年後の実現を目指す目標>

評価指標	基準値	4年後目標値	8年後目標値	評価の方法
各公共交通の利便性に満足している市民の割合	JR:71.9% 阪急電鉄:80.2% 能勢電鉄:72.2% 阪急バス:53.6% タクシー:35.7% (R4)	JR:76.0% 阪急電鉄:80.2% 能勢電鉄:73.5% 阪急バス:56.0% タクシー:38.0%	JR:80.0% 阪急電鉄:80.2% 能勢電鉄:75.0% 阪急バス:60.0% タクシー:40.0%	市民交通行動調査
自家用車よりも公共交通を利用することが多い市民の割合	45.1% (R4)	52.5%	60.0%	市民実感調査

<4年後の実現を目指す目標>

評価指標	基準値	4年後目標値	参考:8年後目標値	評価の方法
公共交通を利用している・今後利用すると答えた市民の割合	62.4% (R4)	65.0%	65.0%	市民交通行動調査
阪急川西能勢口駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数(平日)	15本/時間 (R4)	15本/時間	15本/時間	交通事業者より提供
JR川西池田駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数(平日)	13本/時間 (R4)	13本/時間	13本/時間	交通事業者より提供
能勢電鉄の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数(平日)	10本/時間 (R4)	10本/時間	10本/時間	交通事業者より提供
阪急バスにおける1日10便超の系統の割合(平日)	調整中			交通事業者より提供

基本方針２	環境にやさしくまちの賑わい向上につながる公共交通の利用環境の整備

（1）目標と評価指標

目標年	目標	評価指標
R13 年 (8年後)	市民が公共交通に慣れ親しみ、 何気なく出かけたくなる	阪急川西能勢口駅、JR川西池田駅の一日あたり利用者数
		山下駅、畦野駅、多田駅、鼓滝駅の一日あたり利用者数
	市民が自家用車に過度に依存せず、 地球環境にやさしい移動手段を選択できる	温室効果ガス排出量の削減率
R9 年 (4年後)	公共交通を使った外出機会の促進	能勢電鉄の一日あたり利用者数
		阪急バスの一日あたり利用者数
	公共交通の脱炭素化	市内を運行する EV バス等低公害車の総台数

（2）評価指標の目標値

<8年後の実現を目指す目標>

評価指標	基準値	4年後目標値	8年後目標値	評価の方法
阪急川西能勢口駅、JR川西池田駅の一日あたり利用者数	阪急電鉄 +能勢電鉄: 74,243 人 JR:33,596人 (R4)	阪急電鉄 +能勢電鉄: 80,700 人 JR:35,271 人	阪急電鉄+ 能勢電鉄: 80,700 人 JR:35,271 人	交通事業者より提供
山下駅、畦野駅、多田駅、鼓滝駅の一日あたり利用者数	山下駅:5,555 人 畦野駅:7,019 人 多田駅:6,157 人 鼓滝駅:4,867 人 (R4)	山下駅:5,750 人 畦野駅:7,032 人 多田駅:6,548 人 鼓滝駅:4,867 人	山下駅:5,750 人 畦野駅:7,032 人 多田駅:6,548 人 鼓滝駅:4,867 人	交通事業者より提供
温室効果ガス排出量の削減率	31.0% (R4)	43.0%	50.0%	川西市環境基本計画

<4年後の実現を目指す目標>

評価指標	基準値	4年後目標値	参考:8年後目標値	評価の方法
能勢電鉄の一日あたり利用者数	87,950 人/日 (R4)	91,868 人/日	91,868 人/日	交通事業者より提供
阪急バスの一日あたり利用者数	調整中			交通事業者より提供
市内を運行する EV バス等低公害車の総台数	0台 (R4)	6 台	10 台	交通事業者より提供

基本方針３	日常生活を支える地域内交通サービスの構築

（1）目標と評価指標

目標年	目標	評価指標
R13 年 (8年後)	自家用車に依存しなくても、移動に困ることなく、誰もが安心して暮らせる	日常の移動に課題を感じている市民の割合
R9 年 (4年後)	交通空白地等への持続可能な移動手段の確保	交通空白地の居住人口
	移動課題がある人の移動手段の確保	外出の際の移動を支援してほしい高齢者や要支援者の割合
		タクシーの利便性に満足している市民の割合

（2）評価指標の目標値

<8年後の実現を目指す目標>

評価指標	基準値	4年後目標値	8年後目標値	評価の方法
日常の移動に課題を感じている市民の割合	29.0% (R4)	27.0%	25.0%	市民交通行動調査

<4年後の実現を目指す目標>

評価指標	基準値	4年後目標値	参考:8年後目標値	評価の方法
交通空白地の居住人口	6,454 人 (R2)	5,737 人	5,020 人	メッシュ人口データ等
外出の際の移動を支援してほしい高齢者や要支援者の割合	5.9% (R4)	5.9% (R7)	5.9%	介護予防・日常生活圏域ニーズ調査(※)
タクシーの利便性に満足している市民の割合	35.7% (R4)	38.0%	40.0%	市民交通行動調査

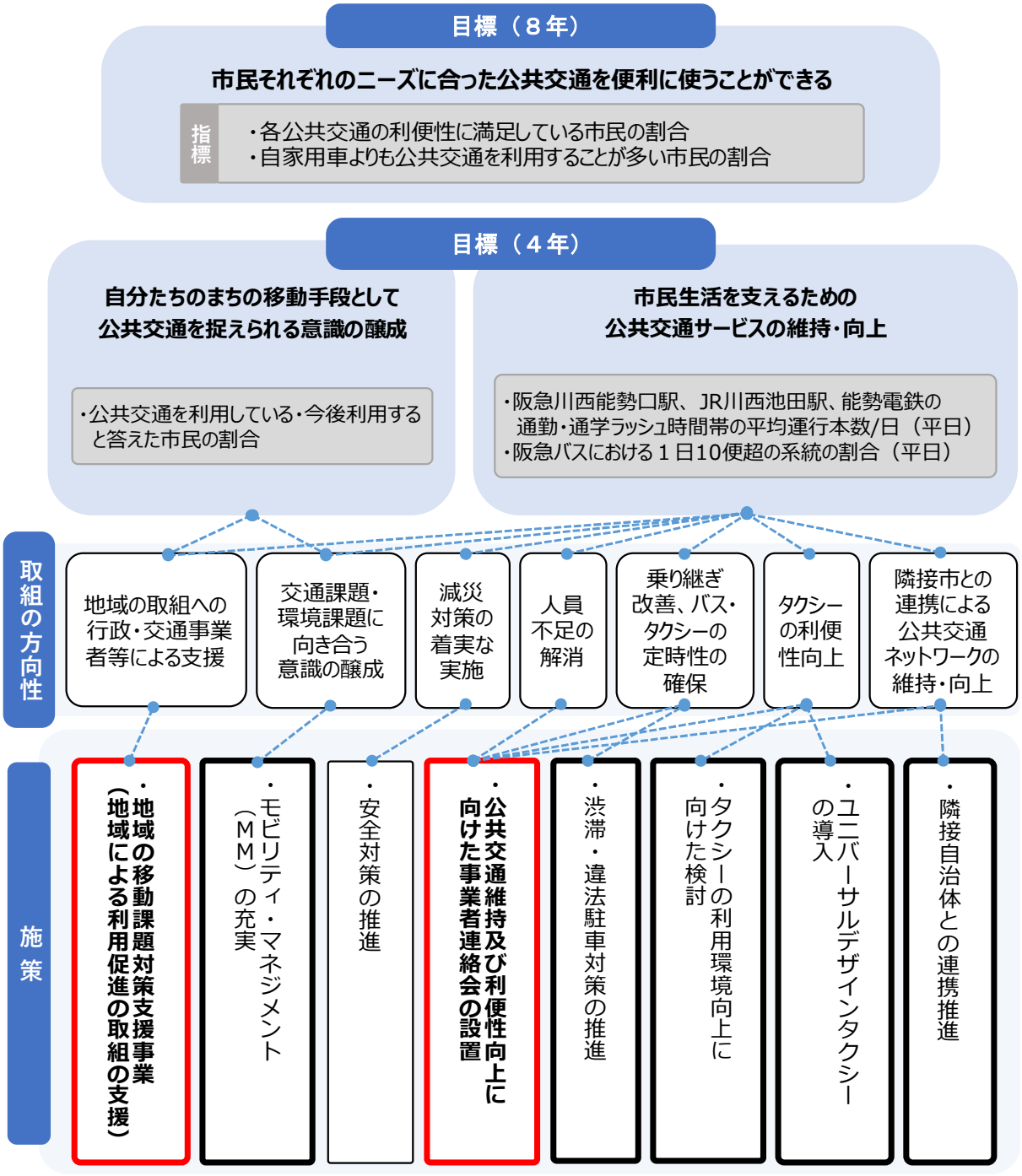
※介護予防・日常生活圏域ニーズ調査は3年ごとの実施

2. 基本方針実現のための取組

2.1. 取組の方向性

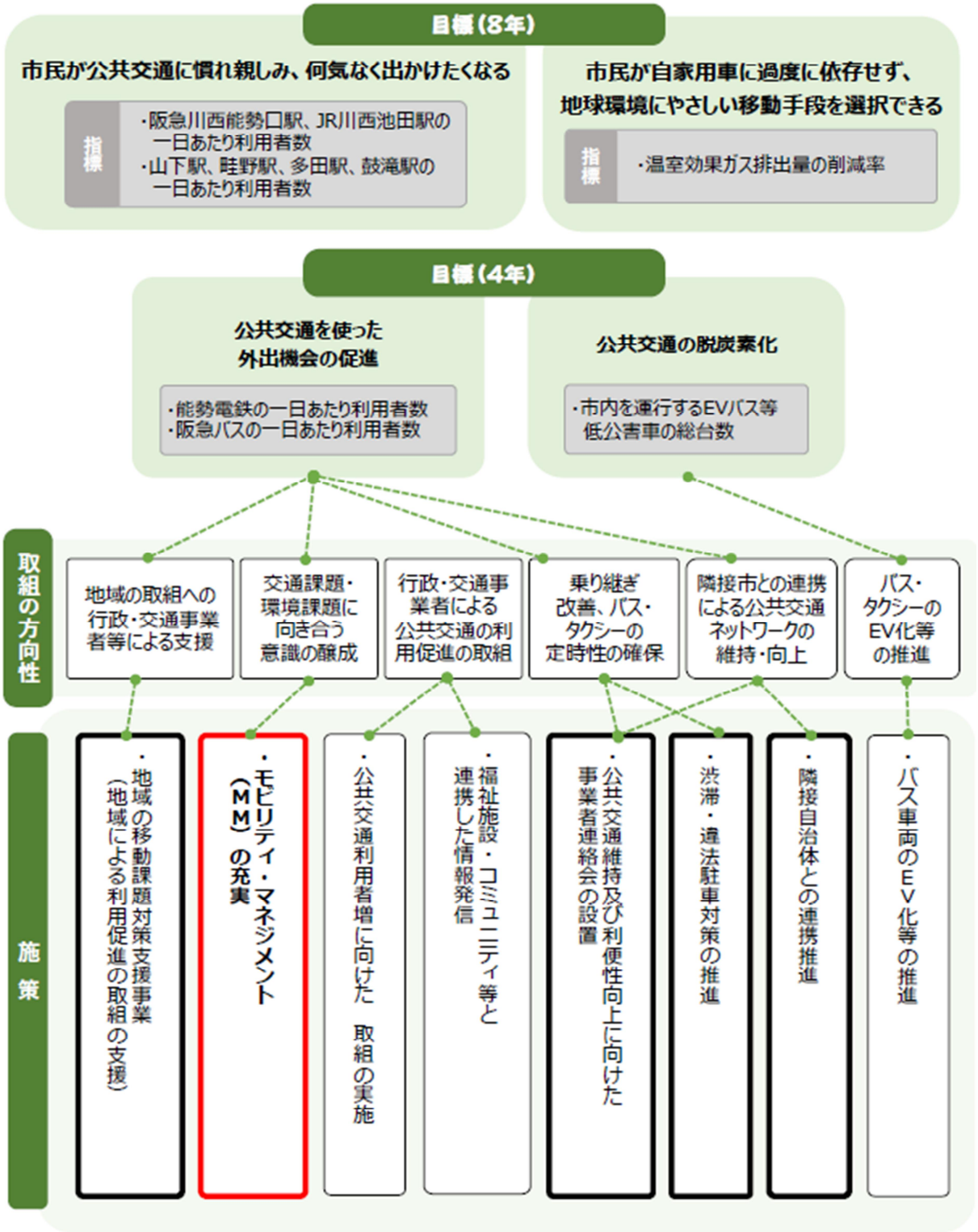
基本計画に示した基本方針及び目標、取組の方向性、施策との対応関係については以下のとおりです。

基本方針Ⅰ	誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備



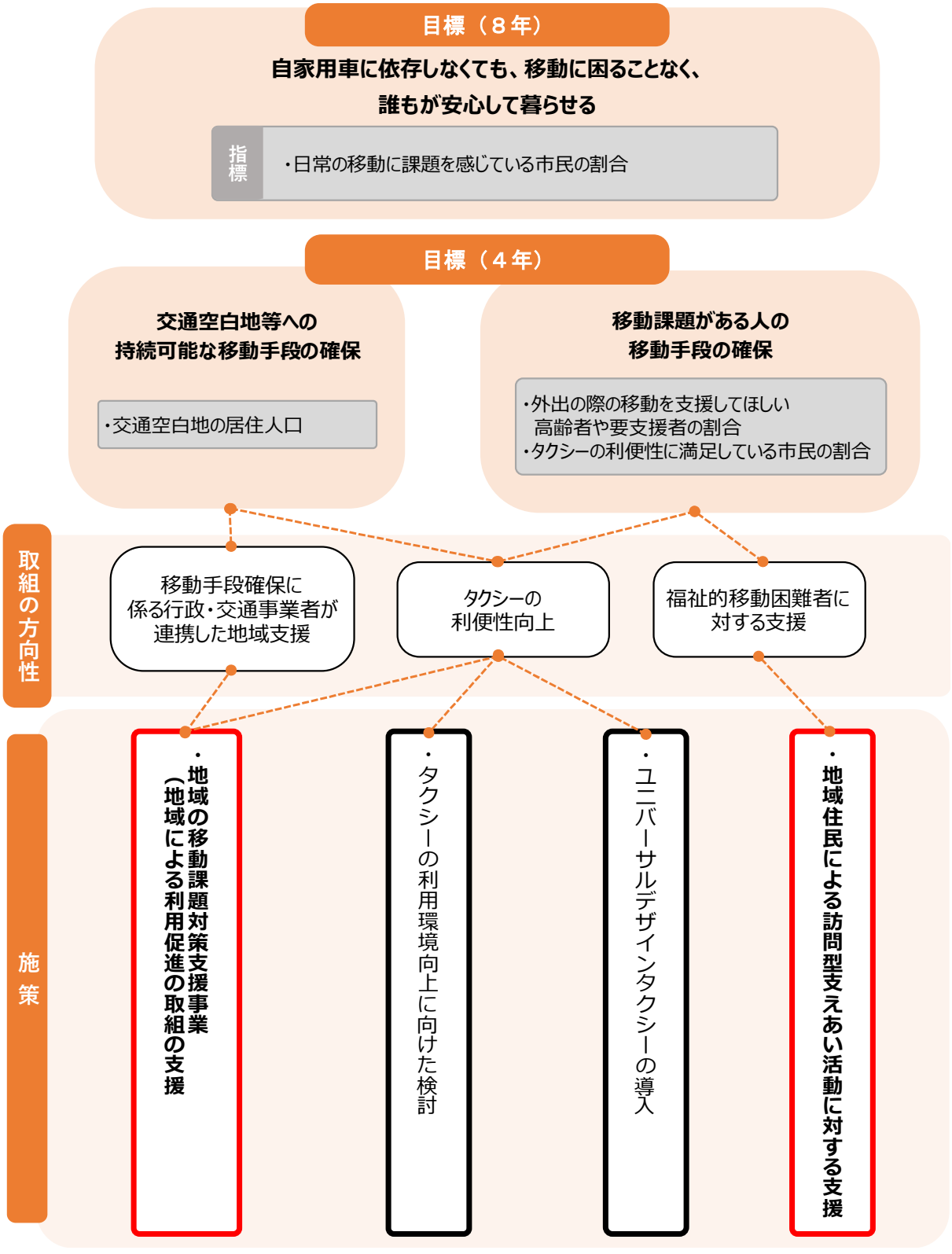
※**赤太枠**は各基本方針の重点施策、**黒太枠**はその他の方針にも関連する施策

基本方針２	環境にやさしくまちの賑わい向上につながる公共交通の利用環境の整備



※赤太枠は各基本方針の重点施策、**黒太枠**はその他の方針にも関連する施策

基本方針３	日常生活を支える地域内交通サービスの構築



※赤太枠は各基本方針の重点施策、黒太枠はその他の方針にも関連する施策

2.2. 取組概要及び実施主体

目標の実現に向け、取り組む施策については、以下のとおりです。

なお、目標達成に向け必要となる施策は計画策定後も検討を行うこととし、具体化した時点で計画に追加掲載します。

施策名：地域の移動課題対策支援事業

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="16">【重点】方針1：誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備
方針2：環境にやさしくまちの賑わい向上につながる
公共交通の利用環境の整備
【重点】方針3：日常生活を支える地域内交通サービスの構築</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="16">・既存交通の利用促進又は新たなサービスの導入
・交通空白地等への移動手段の導入</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="16">・地域ごとに異なる移動課題に対して、その解決に向けた地元団体の主体的な取組を支援します。
・各地域で検討会を立ち上げ、地域内の移動課題の解決を図ります。
（市内コミュニティエリア単位で実施区域を検討）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">実施主体
【役割】</td><td colspan="16">■川西市　【地元団体への支援、取組への一部補助金の支出】</td></tr>
<tr><td colspan="16">■交通事業者【地元団体の立ち上げる検討会への参加】</td></tr>
<tr><td colspan="16">■市民【移動課題解決に向けた検討会の立ち上げ及び対策検討実施、利用促進】</td></tr>
<tr><td colspan="16">■その他（国・兵庫県）【先進事例の紹介】</td></tr>
<tr><td rowspan="6">実施
時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6 年度</td><td colspan="2">7 年度</td><td colspan="2">8 年度</td><td colspan="2">9 年度</td><td colspan="2">10 年度</td><td colspan="2">11 年度</td><td colspan="2">12 年度</td><td colspan="2">13 年度</td></tr>
<tr><td>実施地域を募集</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>検討会立ち上げ
課題点及び
解決策検討</td><td></td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>解決策実施判断</td><td></td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>解決策実施</td><td></td><td></td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>状況に応じ
実施継続を判断</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="16">・地域募集は毎年度実施
・大和団地線・平野山下線は見直しが完了するまでの間、暫定措置として路線バスの運行を実施（損失補填の補助（上限あり）を市が実施）</td></tr>
</table>

施策名：モビリティマネジメント（MM）の充実

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="16">方針1：誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備
【重点】方針2：環境にやさしくまちの賑わい向上につながる
公共交通の利用環境の整備</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="16">市民が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意識作り</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="16">・MM 教育の実施（市内全域）
学生を対象に「環境学習」や「まちの移り変わり」など、学年ごとに公共交通をはじめとした交通の役割とその重要性を学識者・交通事業者の協働のもと実施します。
・居住地 MM の実施（市内全域）
市民全般に対して出前講座などの場を用いて学習機会の創出を図ります。
・転入者 MM の実施(市内全域)
転入者に対して公共交通の利用環境を知らせる冊子（「阪急バスのノリセツ」など）の配布を行います。</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体
【役割】</td><td colspan="16">■川西市　【学習機会の創出、意識啓発の実施、実施内容の改善】
■交通事業者 【意識啓発の取組みへの参画】
■市民　【主体的参加、公共交通の利用】
■その他（学校）【学習の実施】</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施
時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6 年度</td><td colspan="2">7 年度</td><td colspan="2">8 年度</td><td colspan="2">9 年度</td><td colspan="2">10 年度</td><td colspan="2">11 年度</td><td colspan="2">12 年度</td><td colspan="2">13 年度</td></tr>
<tr><td>MM 教育の実施</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td>居住地 MM
の実施</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td>転入者 MM
実施</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="16">・実施内容の見直し・改善を随時実施</td></tr>
</table>

施策名：安全対策の推進

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="14">方針1：誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="14">公共交通サービスの維持</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="14">鉄道運行を持続可能なものとするため、法面等の整備や危険踏切対策の実施など、自然災害・交通災害の予防対策を計画的に実施します。
（市内全域）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">実施主体
【役割】</td><td colspan="14">■川西市　　【対策への支援】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■交通事業者(能勢電鉄)【対策の実施】</td></tr>
<tr><td colspan="14">□市民</td></tr>
<tr><td colspan="14">□その他</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施
時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6年度</td><td colspan="2">7年度</td><td colspan="2">8年度</td><td colspan="2">9年度</td><td colspan="2">10年度</td><td colspan="2">11年度</td><td colspan="2">12年度</td><td colspan="2">13年度</td></tr>
<tr><td>実施体制の調整</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>対策の実施</td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="14">・実施内容の見直し・改善を随時実施</td></tr>
</table>

施策名：公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="14">【重点】方針1：誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備
方針2：環境にやさしくまちの賑わい向上につながる
公共交通の利用環境の整備</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="14">公共交通維持及び利便性向上に向けた行政及び事業者間の連携</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="14">・各交通事業者が共通して抱える課題点について、解決の場を検討する連絡会を設置します。
・連絡会の場で解決策を検討し、課題解決に向けて協力して対策を講じます。
（市内全域）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">実施主体
【役割】</td><td colspan="14">■川西市　【連絡会設置／会議運営／解決策の検討・実施】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■交通事業者　【会議への参加／解決策の検討・実施】</td></tr>
<tr><td colspan="14">□市民</td></tr>
<tr><td colspan="14">□その他</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施
時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6 年度</td><td colspan="2">7 年度</td><td colspan="2">8 年度</td><td colspan="2">9 年度</td><td colspan="2">10 年度</td><td colspan="2">11 年度</td><td colspan="2">12 年度</td><td colspan="2">13 年度</td></tr>
<tr><td>連絡会の設置</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>解決策の検討</td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>解決策の実施</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="14">・実施内容の見直し、改善を随時実施
・毎年度協議事項を定め、解決策の検討を実施</td></tr>
</table>

施策名：渋滞・違法駐車対策の推進

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="16">方針1：誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備
方針2：環境にやさしくまちの賑わい向上につながる
公共交通の利用環境の整備</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="16">路線バス及びタクシーの定時性確保</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="16">・バス優先レーンの適正運行に向けた取組みを推進します。
・違法駐車対策として取締り・啓発を継続して実施するとともに柵の設置などの施設整備を検討します。
・渋滞緩和に向けた道路環境の改善を検討します。
（市内全域）</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体
【役割】</td><td colspan="16">■川西市　【違法駐車の啓発、対策検討・実施】
■交通事業者　【啓発活動への協力】
■市民　【駐車ルールの遵守／バス優先レーンの適正運行】
■川西警察署　【違法駐車の取り締まり】
■道路管理者　【道路環境の改善に向けた検討の実施】
■商業施設等　【街頭啓発などの取組みへの参加】</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施時期</td><td></td><td colspan="2">令和6年度</td><td colspan="2">7年度</td><td colspan="2">8年度</td><td colspan="2">9年度</td><td colspan="2">10年度</td><td colspan="2">11年度</td><td colspan="2">12年度</td><td colspan="2">13年度</td></tr>
<tr><td>取締・啓発の実施</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td>対策の検討</td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>対策の実施</td><td></td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="16">・実施内容の見直し、改善を随時実施</td></tr>
</table>

施策名：タクシーの利用環境向上に向けた検討

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="26">方針1：誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備
方針3：日常生活を支える地域内交通サービスの構築</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="26">交通空白地における移動手段の確保</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="26">・市内におけるタクシーの配車実態を整理し、配車が困難な地区については配車が出来る環境作りを検討します。
・タクシーの利便性向上に向け、サブスク運賃の導入などの対策を検討します。
（交通空白地）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">実施主体
【役割】</td><td colspan="26">■川西市　　【対策の検討及び実施に向けた支援】</td></tr>
<tr><td colspan="26">■タクシー事業者　【配車情報の提供/対策の検討及び実施】</td></tr>
<tr><td colspan="26">□市民</td></tr>
<tr><td colspan="26">□その他</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施
時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6 年度</td><td colspan="2">7 年度</td><td colspan="2">8 年度</td><td colspan="2">9 年度</td><td colspan="2">10 年度</td><td colspan="2">11 年度</td><td colspan="2">12 年度</td><td colspan="2">13 年度</td></tr>
<tr><td>配車状況の整理</td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>対策の検討</td><td></td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>対策の実施</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="26"></td></tr>
</table>

施策名：ユニバーサルデザインタクシーの導入

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="14">方針1：誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備
方針3：日常生活を支える地域内交通サービスの構築</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="14">ユニバーサルデザインタクシーの導入率向上</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="14">タクシーの段差解消、運行情報提供設備（車両等の運行）に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備等の整備を進めます。（市内全域）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">実施主体
【役割】</td><td colspan="14">□川西市</td></tr>
<tr><td colspan="14">■交通事業者(タクシー事業者)　【対象車両の導入】</td></tr>
<tr><td colspan="14">□市民</td></tr>
<tr><td colspan="14">□その他</td></tr>
<tr><td rowspan="2">実施
時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6 年度</td><td colspan="2">7 年度</td><td colspan="2">8 年度</td><td colspan="2">9 年度</td><td colspan="2">10 年度</td><td colspan="2">11 年度</td><td colspan="2">12 年度</td><td colspan="2">13 年度</td></tr>
<tr><td>対象車両の導入</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="14">・バリアフリー法に基づく基本方針における目標(令和 7 年度末)
⇒各都道府県における総車両数の約 25%</td></tr>
</table>

施策名：隣接自治体との連携推進

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="14">方針1：誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備
方針2：環境にやさしくまちの賑わい向上につながる
公共交通の利用環境の整備</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="14">公共交通ネットワークの維持・向上に向けた連携事業の検討及び実施</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="14">・交通事業者が抱える課題点について、広域で解決策を検討する会議の場を設置します。
・隣接自治体と課題解決に向けた協議を行い、共同支援のあり方を検討します。
（市内全域）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">実施主体
【役割】</td><td colspan="14">■川西市　　【会議の設置／会議運営／解決策の検討・実施】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■交通事業者　【会議への情報提供及び参加】</td></tr>
<tr><td colspan="14">□市民</td></tr>
<tr><td colspan="14">□その他</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施
時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6 年度</td><td colspan="2">7 年度</td><td colspan="2">8 年度</td><td colspan="2">9 年度</td><td colspan="2">10 年度</td><td colspan="2">11 年度</td><td colspan="2">12 年度</td><td colspan="2">13 年度</td></tr>
<tr><td>会議の設置</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>解決策の検討</td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td>解決策の実施</td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="14">・毎年度協議事項を定め、解決策の検討を実施</td></tr>
</table>

施策名：公共交通利用者増に向けた取組の実施

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="14">方針2：環境にやさしくまちの賑わい向上につながる
公共交通の利用環境の整備</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="14">公共交通の利用者の増加</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="14">駅周辺商業施設と連携したイベントの開催や企画乗車券の発行などを通じて公共交通の利用を促します。
（市内全域）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">実施主体
【役割】</td><td colspan="14">■川西市　　【事業の検討及び実施】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■交通事業者　　【事業の検討及び実施】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■市民　　【公共交通の利用】</td></tr>
<tr><td colspan="14">□その他</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6 年度</td><td colspan="2">7 年度</td><td colspan="2">8 年度</td><td colspan="2">9 年度</td><td colspan="2">10 年度</td><td colspan="2">11 年度</td><td colspan="2">12 年度</td><td colspan="2">13 年度</td></tr>
<tr><td>実施内容の調整</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>事業の実施</td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="14">・実施内容の見直し・改善を随時実施</td></tr>
</table>

施策名：福祉施設・コミュニティ等と連携した情報発信

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="14">方針2：環境にやさしくまちの賑わい向上につながる
公共交通の利用環境の整備</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="14">公共交通に関する情報案内の充実</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="14">外出先の目的となる施設に公共交通の時刻表や割引制度などの情報を掲示します。（市内全域）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="4">実施主体
【役割】</td><td colspan="14">■川西市　　【各施設管理者との調整、情報の発信】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■交通事業者　　【情報の発信】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■市民　　【各施設管理者との調整、情報の発信】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■市内施設管理者【掲示物の掲載協力】</td></tr>
<tr><td rowspan="3">実施時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6 年度</td><td colspan="2">7 年度</td><td colspan="2">8 年度</td><td colspan="2">9 年度</td><td colspan="2">10 年度</td><td colspan="2">11 年度</td><td colspan="2">12 年度</td><td colspan="2">13 年度</td></tr>
<tr><td>実施体制の調整</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>各施設での
情報発信の実施</td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="14">・実施内容の見直し・改善を随時実施</td></tr>
</table>

施策名：バス車両のEV化等の推進

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="16">方針2：環境にやさしくまちの賑わい向上につながる
公共交通の利用環境の整備</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="16">バス車両の温室効果ガス排出量の削減</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="16">・脱炭素化に向けて自家用車の次世代自動車導入促進に先立ち、バス車両の EV 化を推進していきます。
・EV 車両のほか、低公害車導入の可能性を検討します。
（市内全域）</td></tr>
<tr><td colspan="2" rowspan="3">実施主体
【役割】</td><td colspan="16">■川西市　【EV 車両及び充電設備導入への支援】</td></tr>
<tr><td colspan="16">■交通事業者（阪急バス）【EV 車両及び充電設備の導入、低公害車導入の可能性の検討】</td></tr>
<tr><td colspan="16">□市民
□その他</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施
時期</td><td></td><td colspan="2">令和
6 年度</td><td colspan="2">7 年度</td><td colspan="2">8 年度</td><td colspan="2">9 年度</td><td colspan="2">10 年度</td><td colspan="2">11 年度</td><td colspan="2">12 年度</td><td colspan="2">13 年度</td></tr>
<tr><td>充電設備の導入</td><td></td><td></td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>EV 車両の導入</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td>低公害車
導入検討</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="16">・設備・車両導入時期は環境整備が整った後に実施</td></tr>
</table>

施策名：地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援

<table>
<tr><td colspan="2">基本方針</td><td colspan="14">【重点】方針3：日常生活を支える地域内交通サービスの構築</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の目的</td><td colspan="14">・地域住民による訪問型支えあい活動の促進
・高齢者の社会参加・介護予防の促進</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要（主なエリア）</td><td colspan="14">地域住民による移動支援を含む支えあい活動を行う団体に対して、運営継続と活性化に必要な支援を行います。（市内全域）</td></tr>
<tr><td colspan="2">実施主体
【役割】</td><td colspan="14">■川西市　【団体への支援、補助金の支出】
■川西市社会福祉協議会【第２層生活支援コーディネーターによる訪問型支えあい活動立ち上げ支援、運営継続のための支援】
■市民　【住民による訪問型支えあい活動の運営】</td></tr>
<tr><td rowspan="4">実施時期</td><td></td><td>令和６年度</td><td colspan="2">７年度</td><td colspan="2">８年度</td><td colspan="2">９年度</td><td colspan="2">10年度</td><td colspan="2">11年度</td><td colspan="2">12年度</td><td colspan="2">13年度</td></tr>
<tr><td>実施体制の調整</td><td>→</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>事業実施</td><td></td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td>介護保険運営協議会・生活支援体制整備部会での協議</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="14">介護保険運営協議会・生活支援体制整備部会での実施内容の見直し・改善を随時実施</td></tr>
</table>

3. 計画の実現に向けて

3.1. 本計画の評価

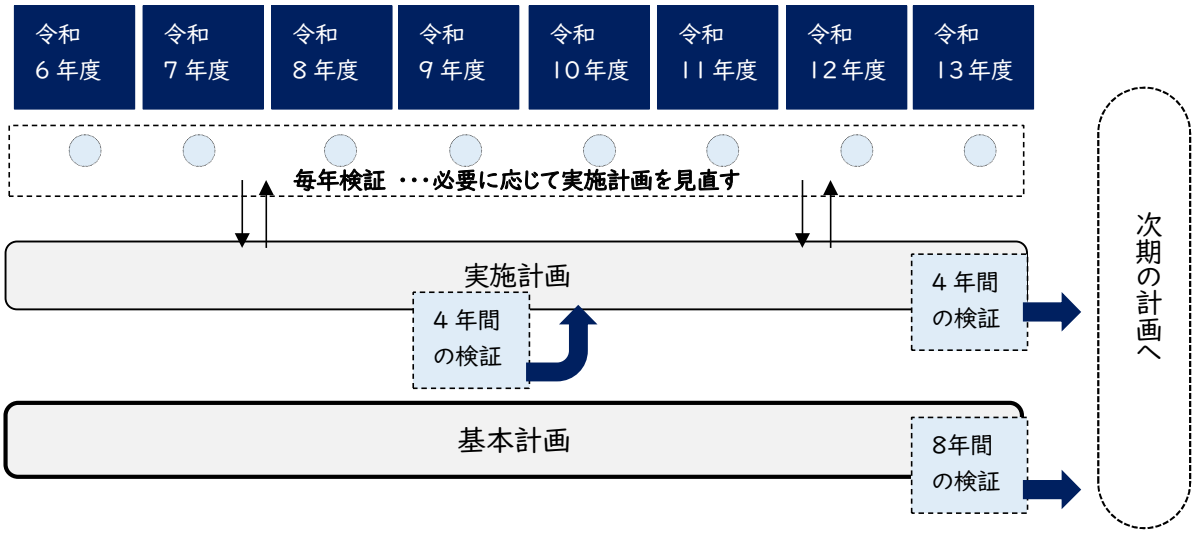
(1) 評価の実施体制

「実施計画」で定めた施策を円滑かつ着実に遂行するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき設置している「川西市地域公共交通会議」において進捗管理、及び目標達成状況の評価を実施します。

(2) 評価の方法

PDCAサイクル（計画・見直し（Plan）、施策実施（Do）、評価（Check）、施策改善（Act））に準じて、施策の着実かつ効果的・柔軟な見直しも含め、着実に施策を実施します。

基本計画は８年経過した後、実施計画は4年毎に見直すことを念頭に、評価検証を実施します。



	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
Do (施策の実施)	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
Check (評価)							→	→	→	→		
Act (施策改善)											→	→
Plan (次年度計画)			→	→	→	→						

図　年度内のサイクルスケジュール

資料３－２

資料編

資料編・目次

1. 本市の現状 1
1.1. まちの状況 1
1.1.1. 地勢 1
1.1.2. 中心市街地 3
1.1.3. 施設立地 4
1.2. 人口 5
1.2.1. 人口及び世帯数 5
1.2.2. 高齢者人口 8
1.2.3. 人口集中地区（DID地区）の変遷 10
1.3. 道路交通 11
1.3.1. 道路交通ネットワーク 11
1.3.2. 自動車交通 12
1.4. 観光動向 15
1.5. 人の動き 16
1.5.1. 国勢調査による人の動き 16
2. 公共交通の現状 18
2.1. 鉄道 18
2.1.1. 鉄道の運行本数 18
2.1.2. 駅施設の整備状況 21
2.1.3. 利便性向上に向けた取組等 23
2.2. 路線バス 24
2.2.1. バスの運行状況 24
2.2.2. 利便性向上に向けた取組 25
2.3. タクシー 26
2.4. その他の移動資源 26
2.4.1. 行政による移動支援施策 26
2.4.2. 福祉有償運送（現在廃止） 26
2.4.3. ボランティア輸送 26
2.4.4. 施設送迎バス等 26
3. 本市の取組 26
3.1. <No.1>MM（モビリティマネジメント）の実施 27
3.2. <No.8,10>乗継を円滑にするバリアフリー化の推進 31
3.3. <No.9>バスの再編 31
3.4. <No14>オンデマンドモビリティ実証実験 34
4. 関連する調査結果 35
4.1. 市民交通行動調査 35
4.2. 自治会アンケート調査 40
4.3. 交通事業者ヒアリング調査 47
4.3.1. 能勢電鉄、阪急バス 47
4.3.2. JR 西日本、阪急電鉄 48
4.3.3. 伊丹市営バス、タクシー 49
5. 地域カルテ（コミュニティ別公共交通の現状） 51

6.　関連計画における地域公共交通に関する記載..... 53
7.　その他..... 53
7.1.　協議会名簿..... 53
7.2.　川西市地域公共交通会議規則.....54

1. 本市の現状

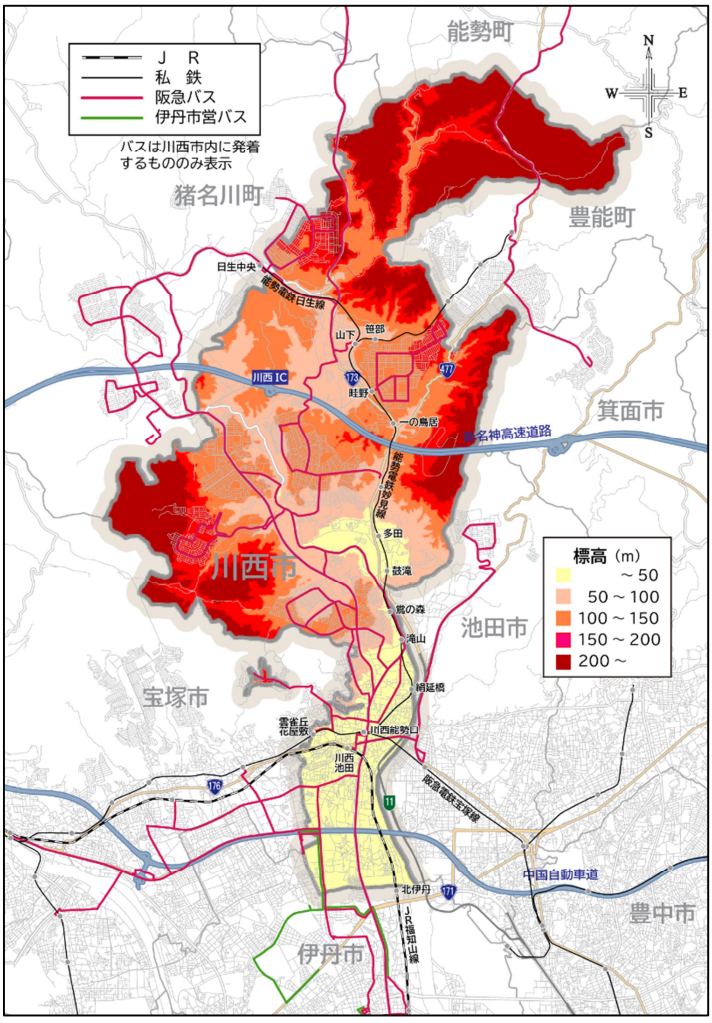
1.1. まちの状況

1.1.1. 地勢

本市は、兵庫県の南東部に位置し、東は大阪府池田市と箕面市、西は宝塚市と猪名川町、南は伊丹市、北は豊能町、能勢町の4市3町に接しています。

市域は、東西約6.5km、南北約15.0kmと南北に細長い地形となっており、北部は起伏に富む自然豊かな丘陵地で、中部は多数の大規模な開発団地があり、山を切り開いて造成したため高低差の大きいところがあります。南部の平地には都市機能が集積し、中心市街地が形成されています。

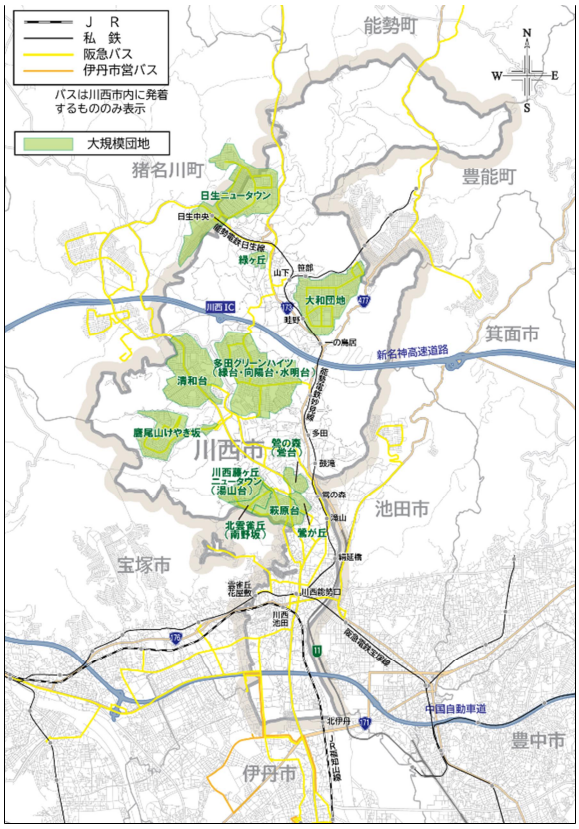
公共交通は充実しており、東西方向にJR福知山線、阪急宝塚線、南北方向に能勢電鉄が走り、駅を起終点とする路線バスが走っています。道路は、市南部に中国自動車道、阪神高速道路大阪池田線、平成29(2017)年には市北部に新名神高速道路川西インターチェンジが開設するなど、交通の利便性が高い地域で、直線距離でJR大阪駅から約15km、三宮駅まで約27kmと、その利便性の良さと自然豊かな環境から大規模住宅団地の開発が進み、大阪や神戸のベッドタウンとして発展してきました。



出典：国土地理院 基盤地図情報

図　地勢の状況

交通利便性の良さを活かし、中部や北部の丘陵地には昭和40(1965)年代から民間による大規模住宅団地の開発が次々と進みました。その結果、人口は右肩上がりに増加し、ニュータウンの人口は市全体の約4割を占めています。初期に開発された多田グリーンハイツや大和団地では、開発から50年以上が経過し、近年は急速な高齢化が問題となっています。



出典：川西市ホームページ「ふるさと団地の状況」

図　ニュータウン位置図

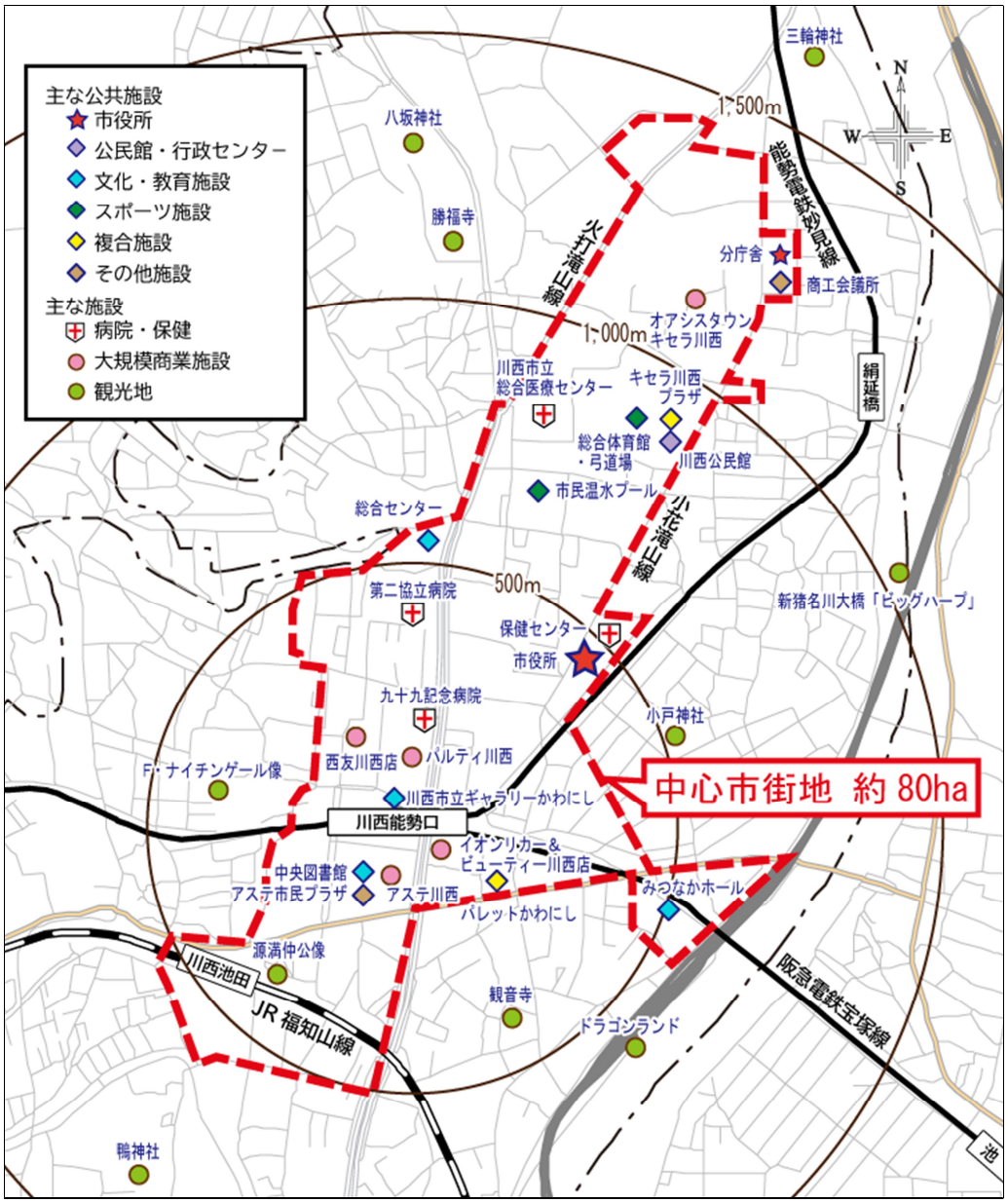
表　市内のニュータウン一覧

団地名	住居表示	開発面積（ha）	人口※（人）	世帯数※（世帯）	分譲開始	年少人口比率※	高齢化率※
多田グリーンハイツ	緑台・向陽台・水明	230.0	13,554	6,195	昭和42年	10.7%	41.4%
大和団地	大和西・大和東	172.8	10,659	4,810	昭和43年	11.4%	40.6%
清和台	清和台西・清和台東	172.3	11,887	5,253	昭和45年	9.3%	38.0%
鶯の森（鶯台）	鶯台	20.2	1,835	766	昭和47年	12.9%	33.8%
萩原台	萩原台西・萩原台東	49.0	3,700	1,602	昭和47年	12.2%	39.1%
川西藤ヶ丘ニュータウン（湯山	湯山台	42.0	2,933	1,376	昭和48年	10.4%	43.2%
鷺が丘	鶯が丘	12.8	902	391	昭和56年	11.6%	42.1%
日生ニュータウン	美山台・丸山台	115.6	7,684	3,133	昭和60年	11.8%	29.2%
鷹尾山けやき坂	けやき坂	131.1	6,630	2,575	昭和59年	18.5%	23.7%
北雲雀丘（南野坂）	南野坂	22.8	1,849	632	平成2年	11.7%	14.2%
合計		968.6	61,633	26,733		11.8%	31.5%

※世帯数・人口は、令和４年３月末、町別人口集計表の町名（住居表示）から算出

1.1.2. 中心市街地　調整中

本市では、多様な都市機能が集積する川西能勢口駅周辺地区及びみつなかホールを中心とした小花地区、並びにキセラ川西地区を含む面積約80haの区域を中心市街地として位置づけており、新たに誕生したにぎわいの核である「キセラ川西地区」と既に発展してきた「川西能勢口駅周辺」の 2 つの核を多様な取組を通じて「結ぶ」ことで、回遊性の向上とともに新たなチャレンジフィールドを形成し、川西らしい持続可能なにぎわいをめざすとしています。

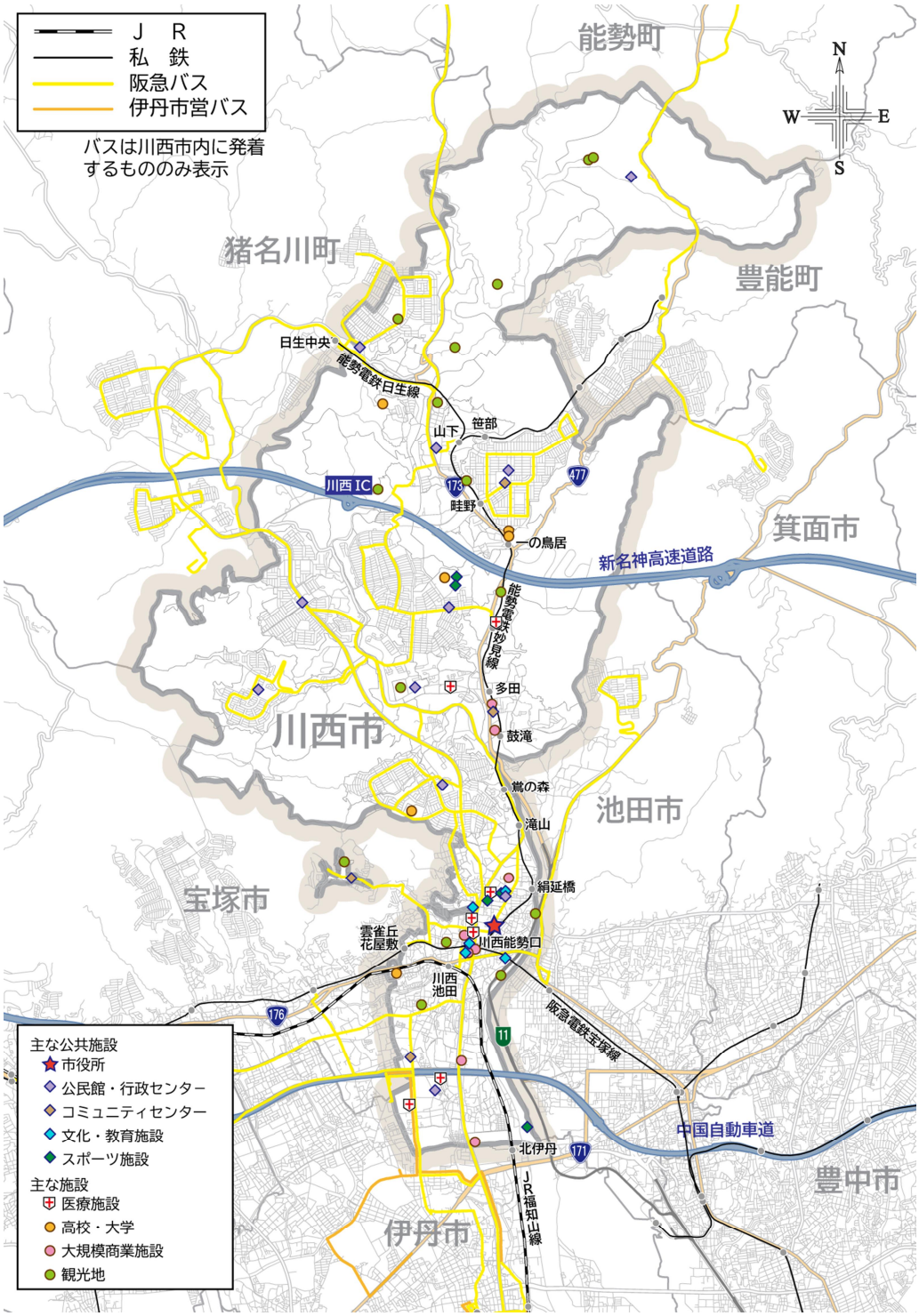


出典：川西市ホームページ「市役所・施設案内、観光協会、中心市街地活性化基本計画」、日本医師会、兵庫県、国土数値情報（国土交通省）

図　中心市街地

1.1.3. 施設立地

阪急川西能勢口駅周辺に商業施設や医療施設等が集積しています。駅から離れた住宅地においても、人口が集積しているところには商業施設や医療施設等が立地しています。



出典：川西市ホームページ「市役所・施設案内、観光協会」、日本医師会、各大学 HP、兵庫県教育委員会 HP、兵庫県、国土数値情報（国土交通省）

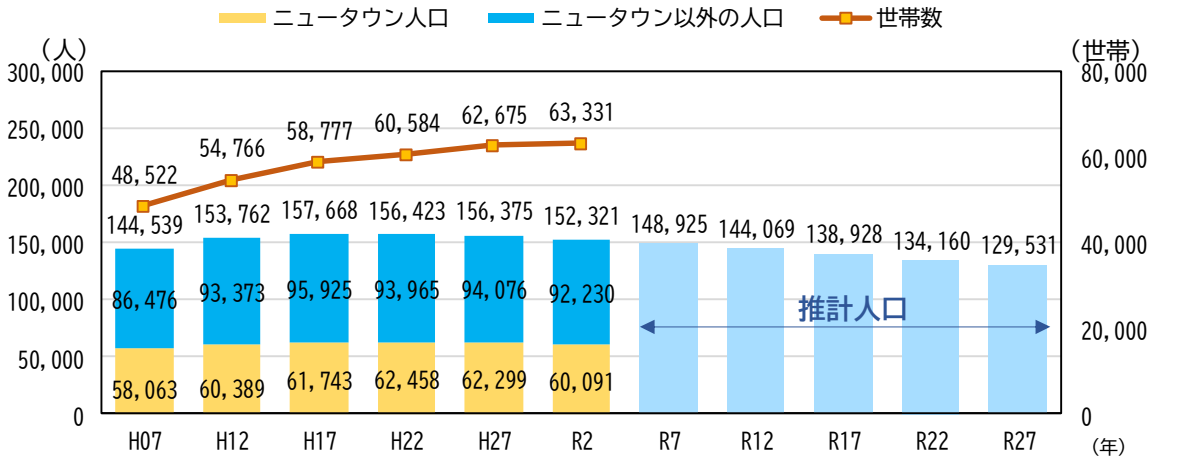
図　施設立地状況

1.2. 人口

1.2.1. 人口及び世帯数

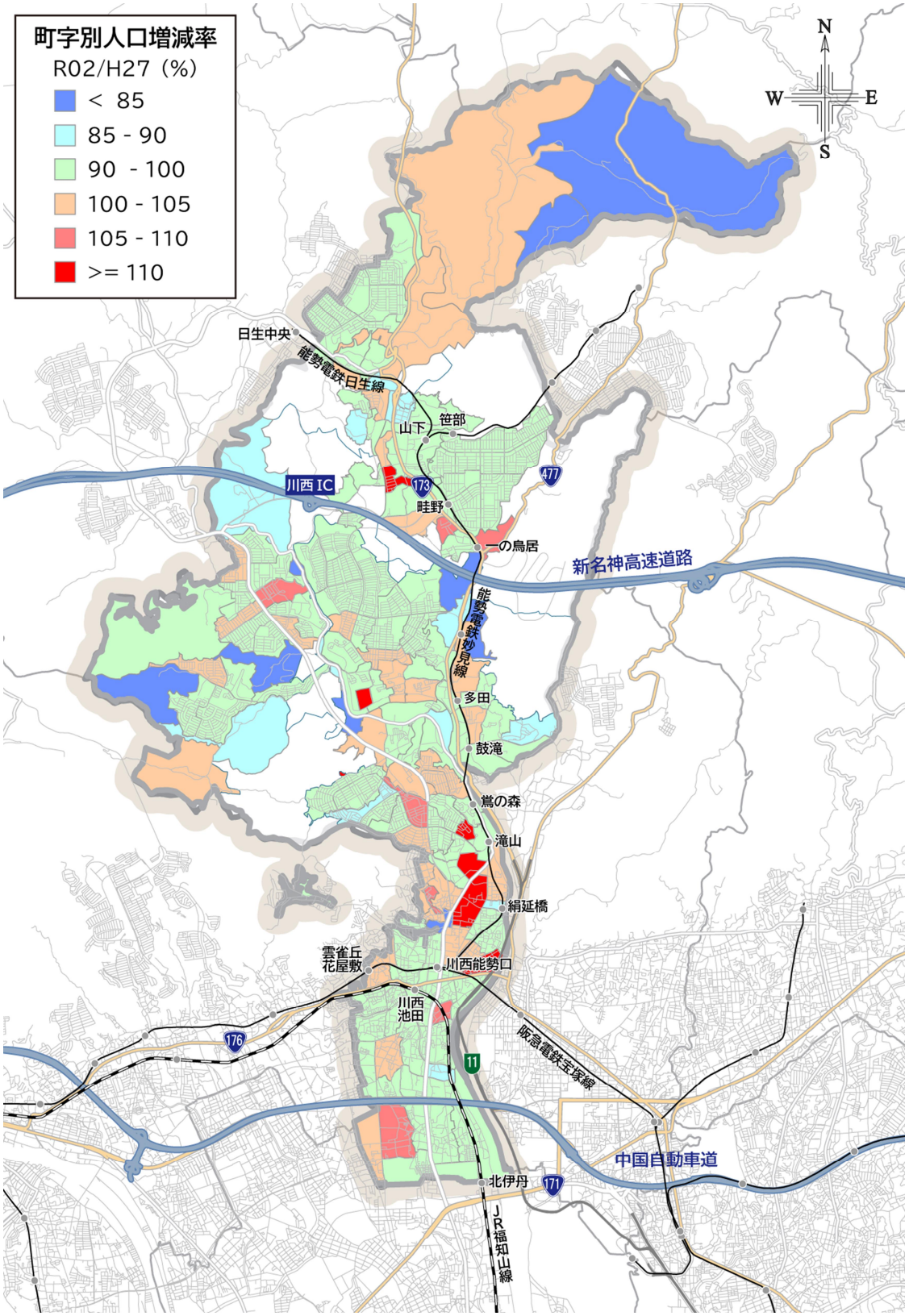
本市の人口は、大規模住宅団地の開発とともに増加し続けてきましたが、ニュータウンの人口は減少傾向に転じており、それに伴い市の人口も平成17（2005）年の157,668人をピークに減少に転じ、令和2（2020）年には152,321人となっています。今後も人口減少傾向は続くものと予測されており、令和27（2045）年の推計人口は129,531 人になるとされています。

地域別でみると、鉄道沿線地域や一部のニュータウンで増加していますが、それ以外の多くの地域では減少傾向となっています。



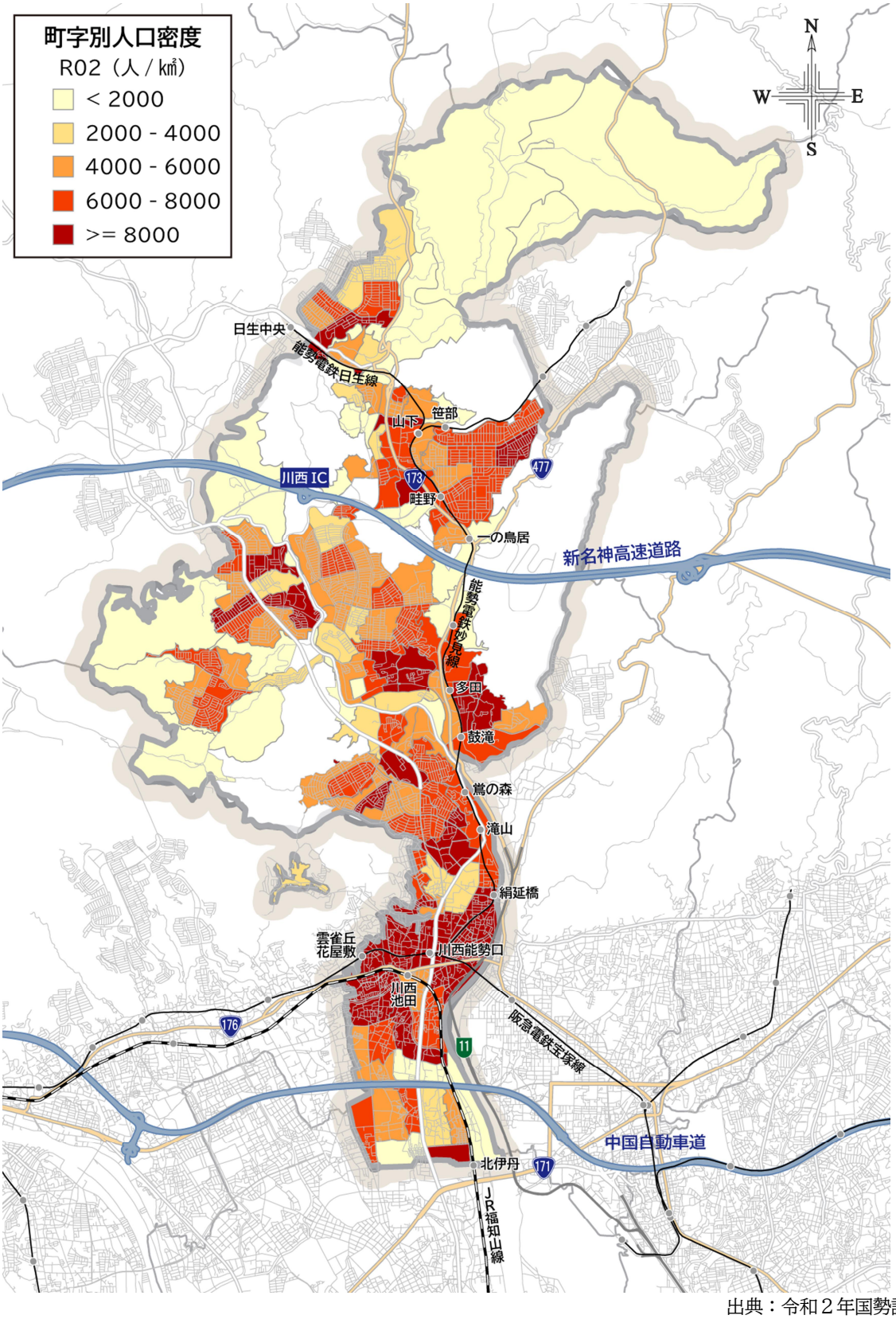
出典：国勢調査、川西市将来人口推計

図　人口の推移



出典：国勢調査

図　町字別人口増減状況（R02／H27）



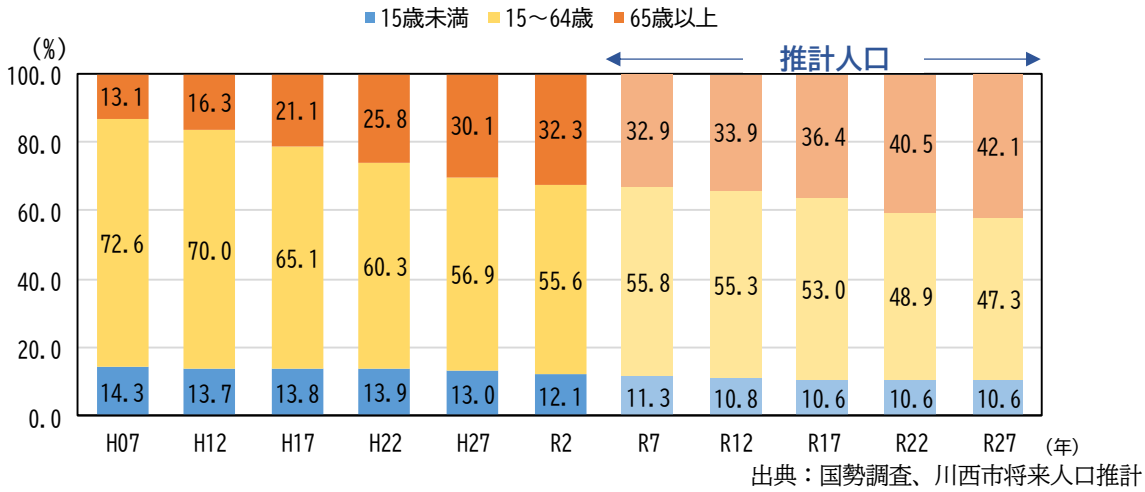
出典：令和２年国勢調査

図　町字別人口密度（R02）

1.2.2. 高齢者人口

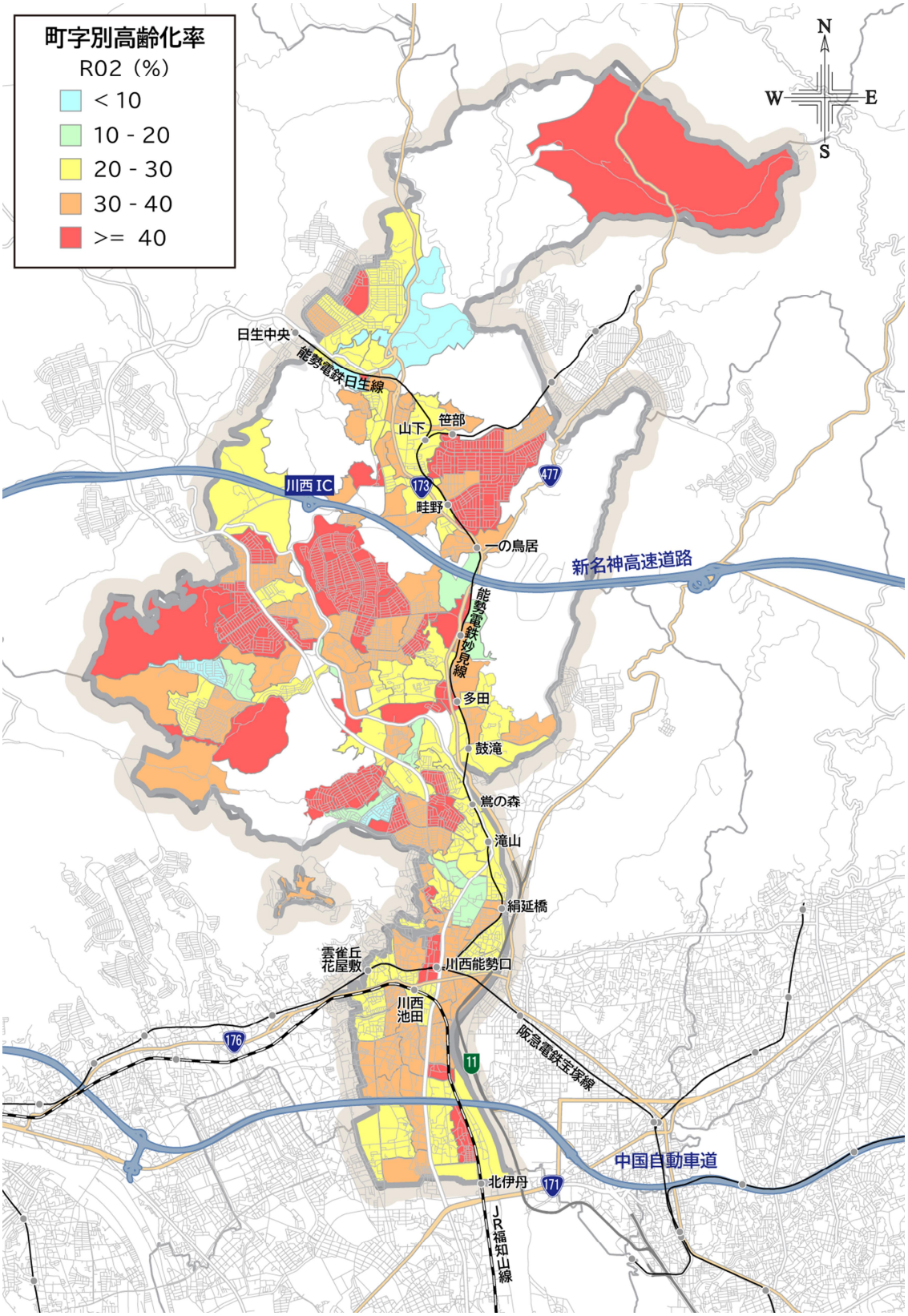
65歳以上の高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率は令和2（2020）年で32.3%とほぼ3人に1人が高齢者となっており、令和27（2045）年には42.1%となると推計されています。

地域別でみると、北部や昭和40（1965）～50（1975）年代に開発されたニュータウンでは40%を超えるなど高くなっています。



出典：国勢調査、川西市将来人口推計

図　年齢３区分別人口割合の推移



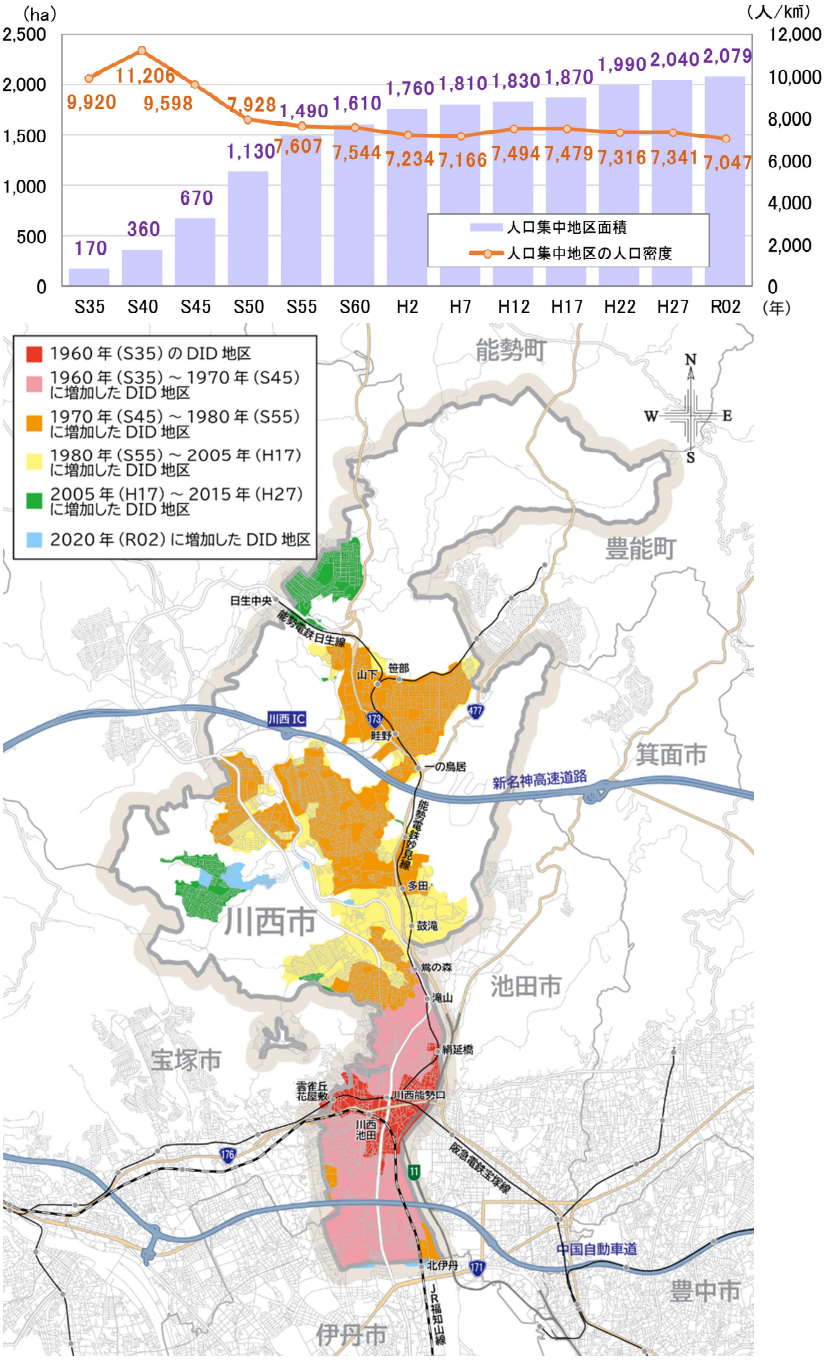
出典：令和２年国勢調査

図　町字別高齢化率（R02）

1.2.3. 人口集中地区（DID地区）の変遷

昭和30（1955）年代には、阪急川西能勢口駅やJR川西池田駅を中心とした地区に人口が集中していましたが、平成22（2010）年から市街地が拡大し、中心市街地周辺部やニュータウン部が人口集中地区になりました。

人口集中地区の人口密度は、昭和40（1965）年をピークに、昭和50（1975）年にかけて減少していましたが、昭和55（1980）年以降はほぼ横ばいの傾向にあります。



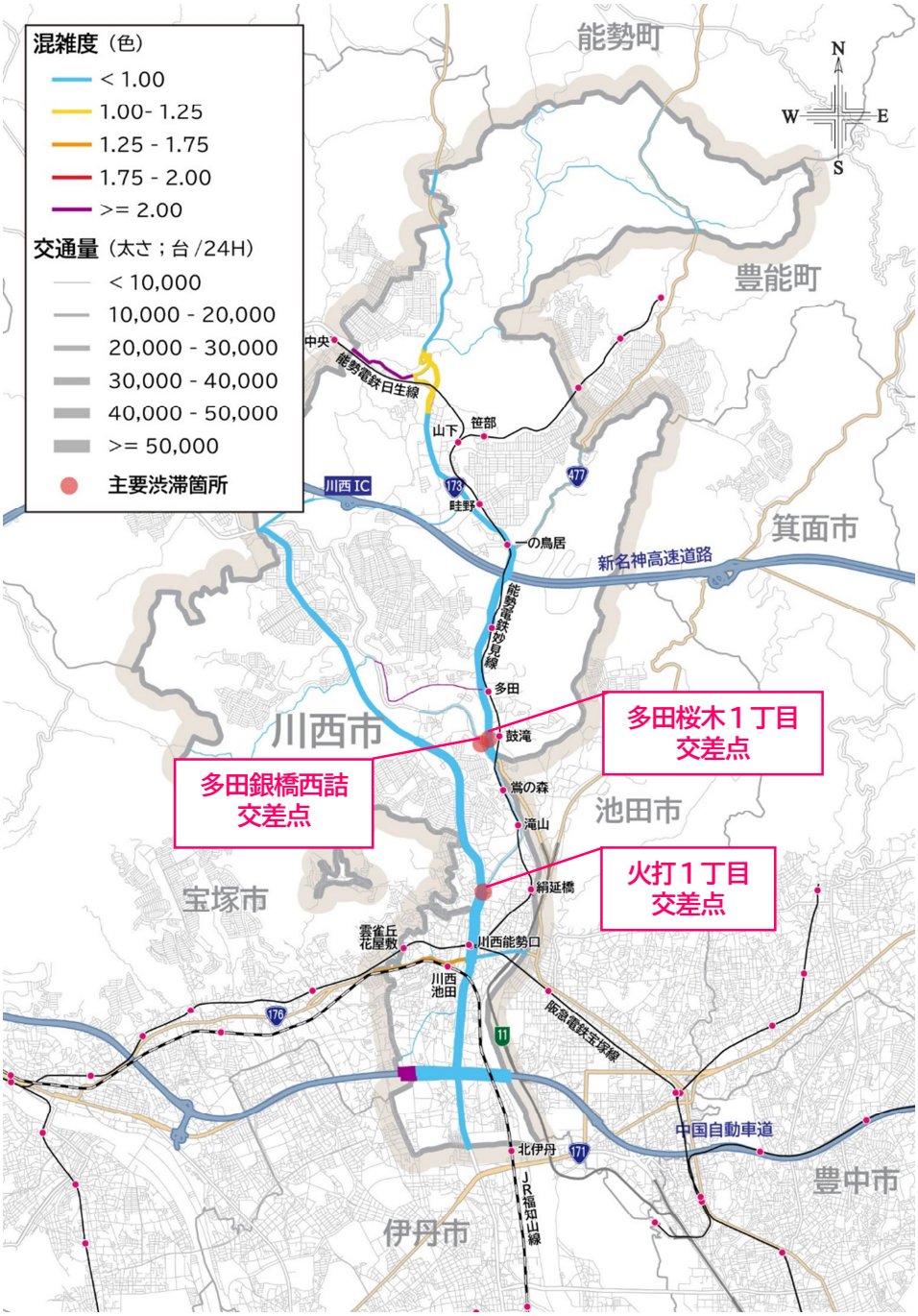
出典：国土交通省　国土数値情報

図　ＤＩＤ地区の変遷

1.3. 道路交通

1.3.1. 道路交通ネットワーク

南北に国道173号、都市計画道路川西猪名川線、川西伊丹線が、東西に市域南部を国道176号、国道176号バイパス、中国自動車道が走っており、市域北部には新名神高速道路が走り、川西インターチェンジが平成29（2017）年3月に開設しました。



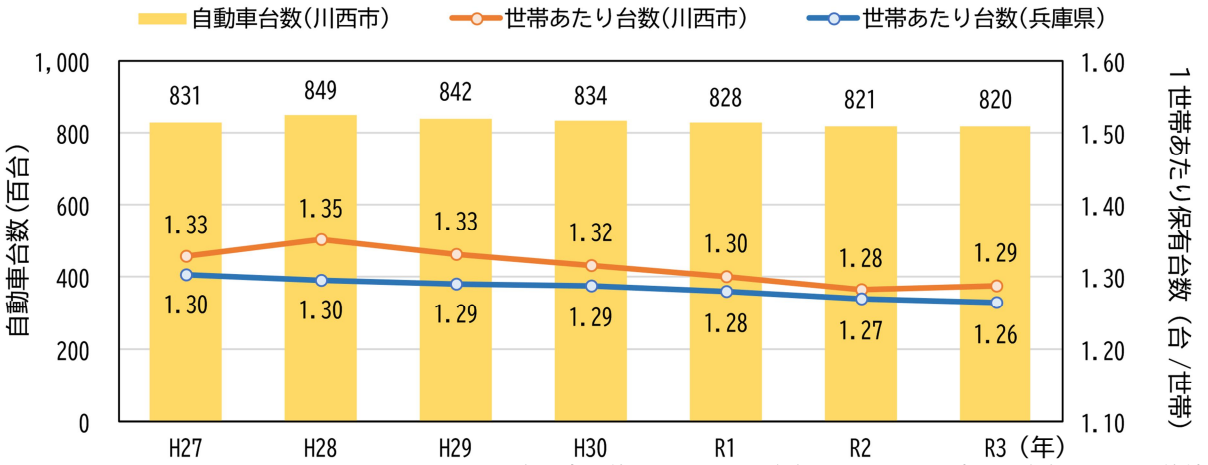
出典：令和３年度　全国道路・街路交通情勢調査　一般交通量調査　一般道のみ表示
主要渋滞箇所は「令和５年度第１回兵庫地区渋滞対策協議会」資料より

図　幹線道路の自動車交通量と主要渋滞箇所

1.3.2. 自動車交通

(1) 自動車保有状況

本市における自動車保有台数は平成28(2016)年をピークに減少傾向にあり、令和3(2021)年は8万2千台となっています。1世帯あたりの自動車保有台数は1.29台で、兵庫県平均と比べると、ここ数年変わらない値となっています。



※自動車台数は、川西市は各年4月1日、兵庫県は各年3月末の数値

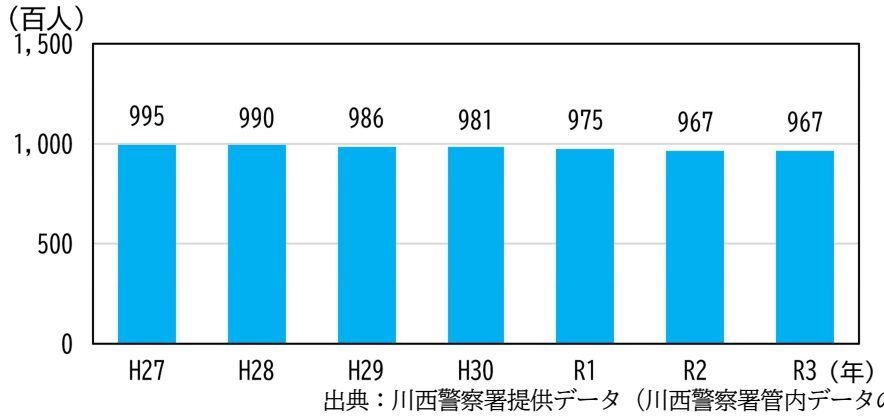
出典：川西市統計要覧、財団法人 自動車検査登録情報協会 自動車保有台数統計データ、兵庫県推計人口

図　自動車保有台数の推移

(2) 運転免許保有状況

運転免許保有者数は減少傾向にあり、令和2(2020)年には96,723人で、保有者の年齢構成をみると、54歳以上が24.7%、75歳以上で8.7%となっています。

高齢者の運転免許保有者数をみると、65歳以上では48.7%、75歳以上では30.7%が免許を保有しています。



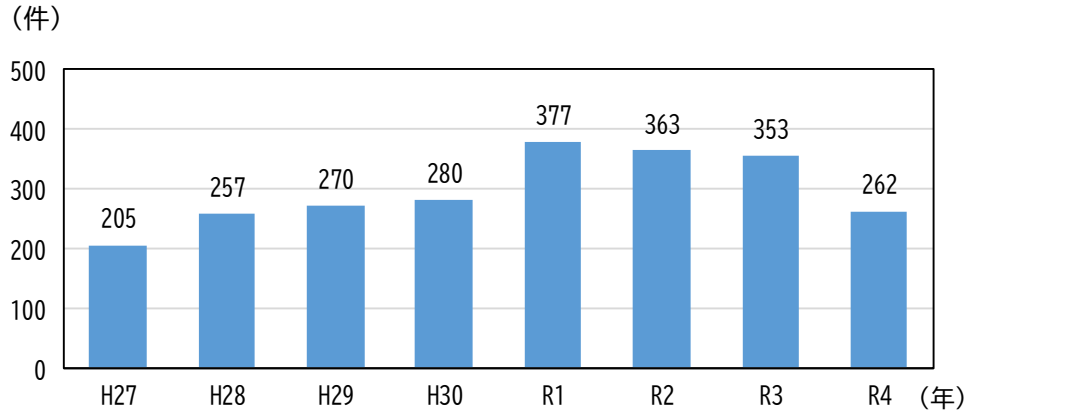
出典：川西警察署提供データ（川西警察署管内データのうち川西市分）

図　運転免許保有者数の推移

(3) 運転免許自主返納の状況

運転免許証自主返納者数は増加傾向にあり、令和元（2019）年からは 300 人台後半となっています。

高齢者運転免許自主返納サポート協議会では、自主返納した高齢者を対象に、交通事業者等と連携し、さまざまな特典を用意しています。



出典：川西警察署提供データ（川西警察署での受付分）

図　運転免許証自主返納者数の推移

表　運転免許証自主返納を促進する取組

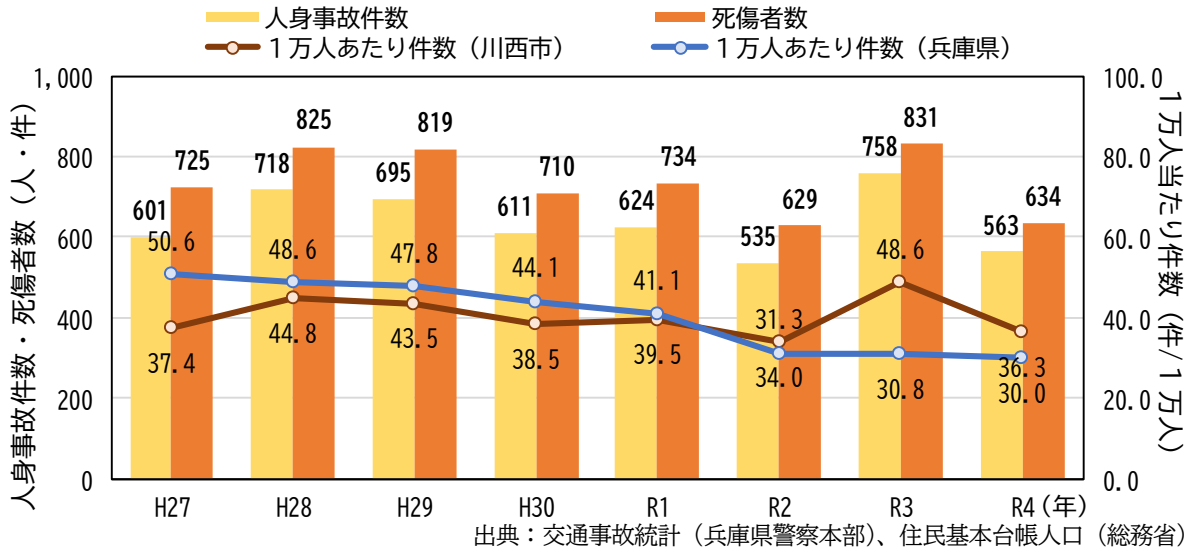
取　組	内　容	実施主体
高齢者運転免許証自主返納促進事業	令和 5 年 4 月 1 日以降に運転免許証を自主返納した 70 歳以上の高齢者を対象に、公共交通機関やコンビニなどで使える ICOCA5,000 円分（デポジット 500 円を含む）をプレゼントするキャンペーン（令和 6 年 3 月 31 日まで）	川西市交通政策課
高齢者運転免許証自主返納サポート制度	兵庫県内在住で 65 歳以上のかたは、運転経歴証明書を提示することで、高齢者運転免許自主返納サポート協議会加盟企業・団体の様々な特典を受けることができる	高齢者運転免許自主返納サポート協議会/兵庫県警察・兵庫県

図　周知チラシ

（左：川西市高齢者運転免許証自主返納促進事業　右：高齢者運転免許証自主返納サポート制度）

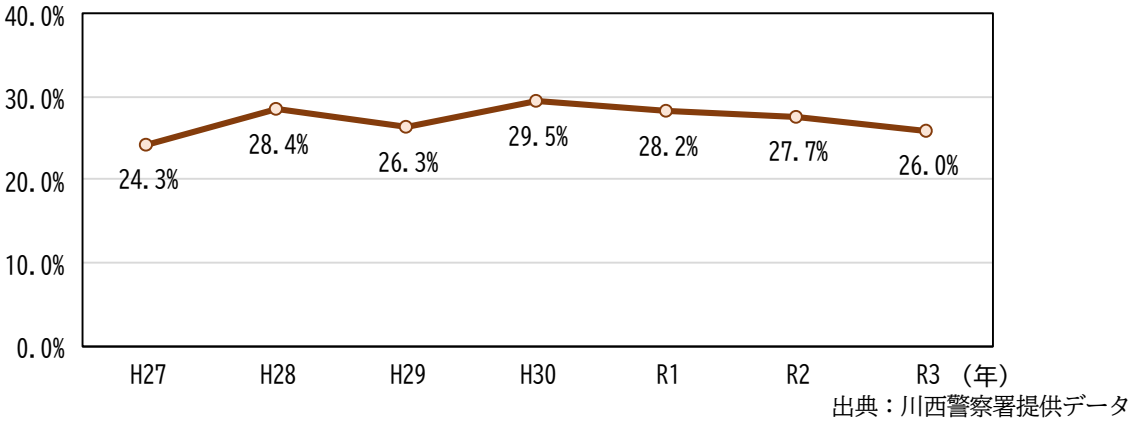
(4) 交通事故の発生状況

本市内の交通事故は減少傾向にありますが、高齢者（65歳以上）が関係する事故は増加傾向にあり、全事故の約3割を占めています。



出典：交通事故統計（兵庫県警察本部）、住民基本台帳人口（総務省）

図　人身事故件数・死傷者数の推移

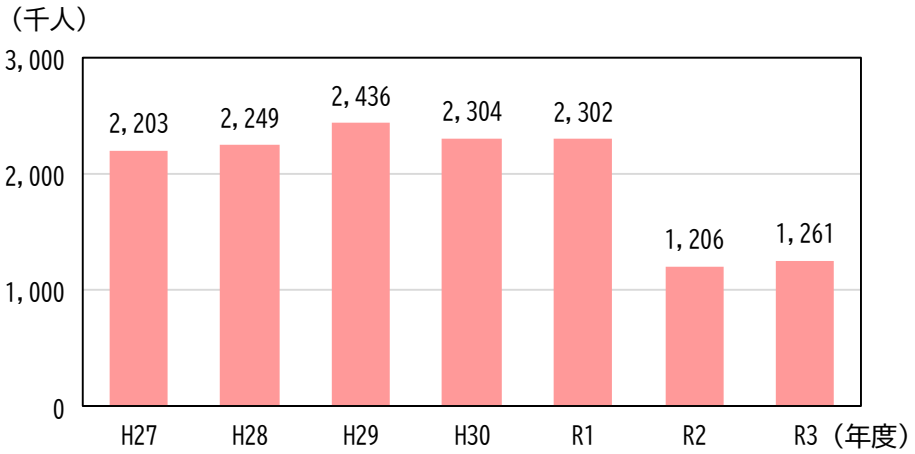


出典：川西警察署提供データ

図　第一当事者の年齢が 65 歳以上となる事故件数が全事故件数に占める割合の推移

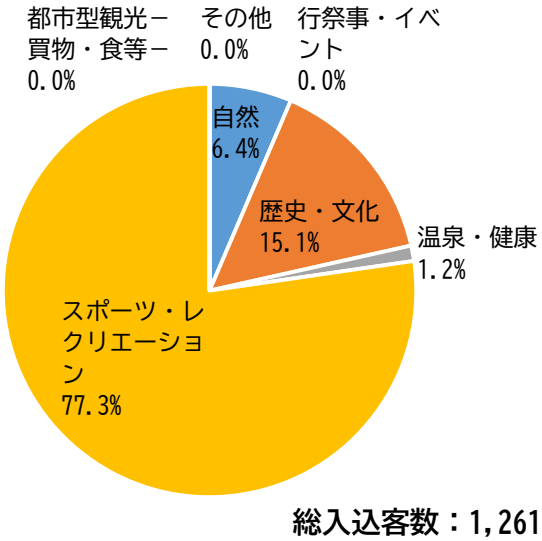
1.4. 観光動向

本市の観光入込客数は、年間200万人台で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け令和2（2020）年度は大きく落ち込みました。豊かな自然や源氏ゆかりの歴史といった市の特徴を活かし、目的別では、歴史・文化、スポーツ・レクリエーションが多くなっています。



出典：兵庫県観光客動態調査

図　観光入込客数の推移



総入込客数：1,261千人

出典：兵庫県観光客動態調査

図　目的別観光入込客の割合（令和３年度）

表　市内の主な観光資源

自然・スポーツクリエーション	知明湖キャンプ場、一庫ダム、県立一庫公園、ドラゴンランド、妙見の森、黒川ダリヤ園
歴史・文化	歴史民俗資料館、川西市郷土館、川西市文化財資料館 多田神社、満願寺、頼光寺【あじさい寺】、小童寺

出典：川西市ホームページ「観光マップ・観光施設ガイド」

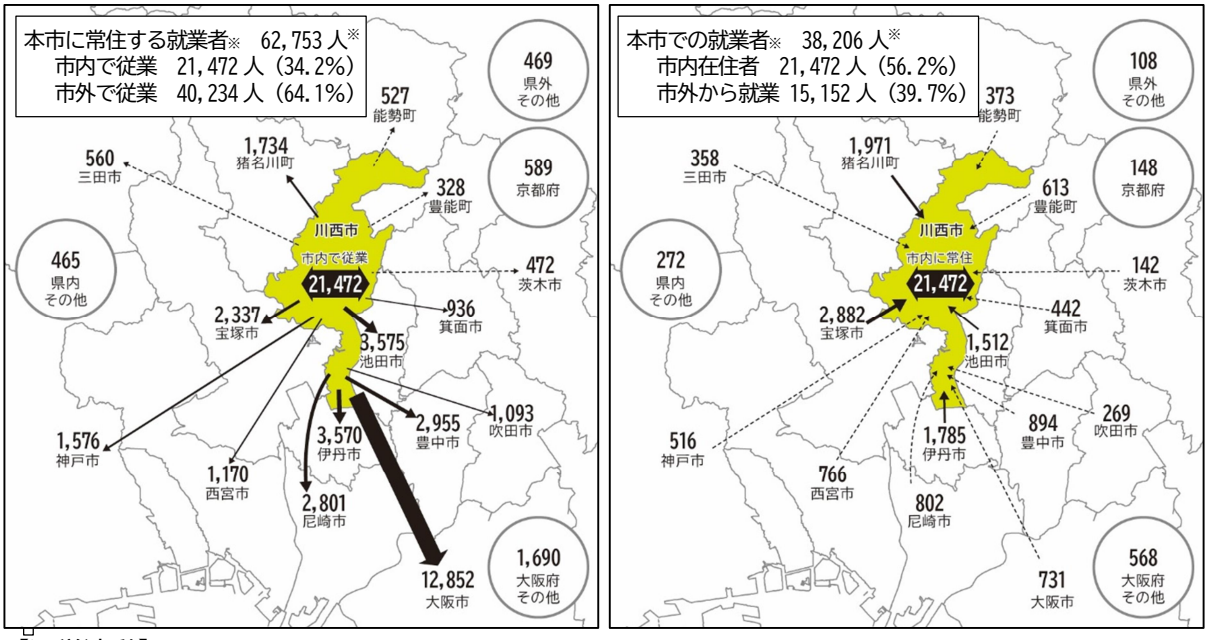
1.5. 人の動き

1.5.1. 国勢調査による人の動き

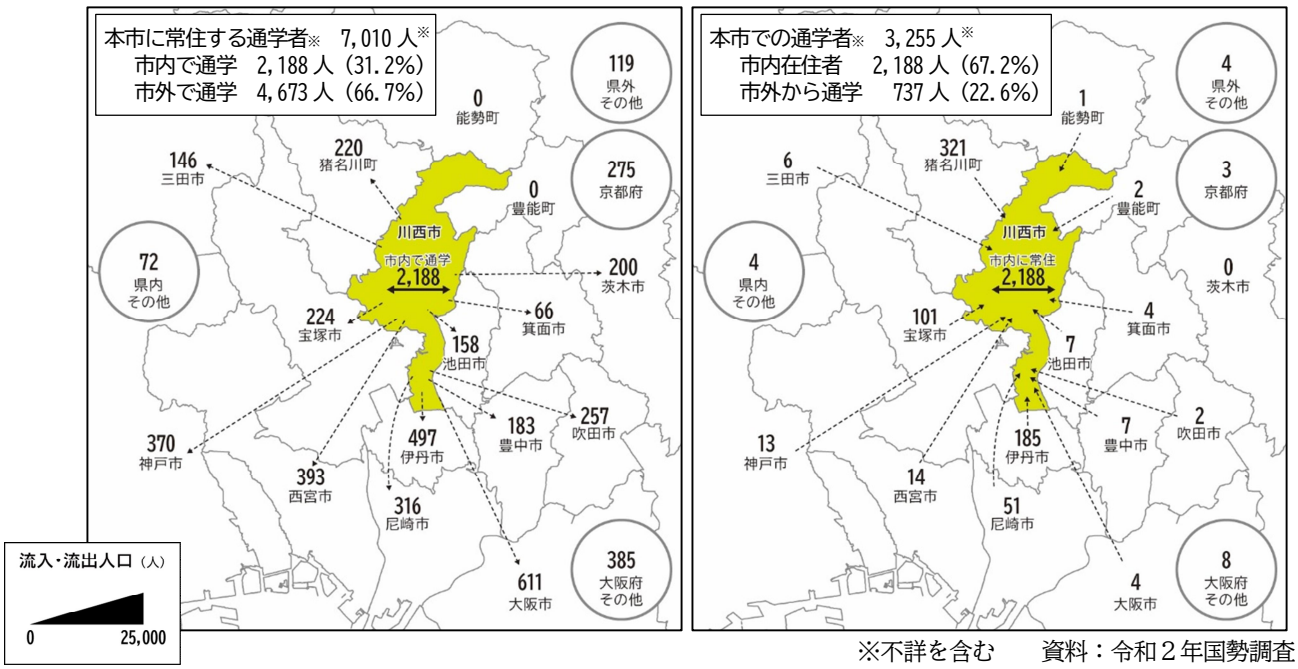
(1) 通勤・通学の状況

国勢調査から通勤・通学時の動きをみると、通勤では、市内常住者のうち64.1%の通勤者が市外へ通勤しており、その内訳は大阪市が20.5%と最も多く、次いで池田市、伊丹市、豊中市の順となっています。一方、市外から本市に通勤する人は多くないものの、近隣の宝塚市や猪名川町からの通勤が見られます。通学では、市内に常住する通学者のうち、市外へ通学する人が66.7%で、通学先は大阪市、伊丹市が多くなっています。

【通勤流動】



【通学流動】

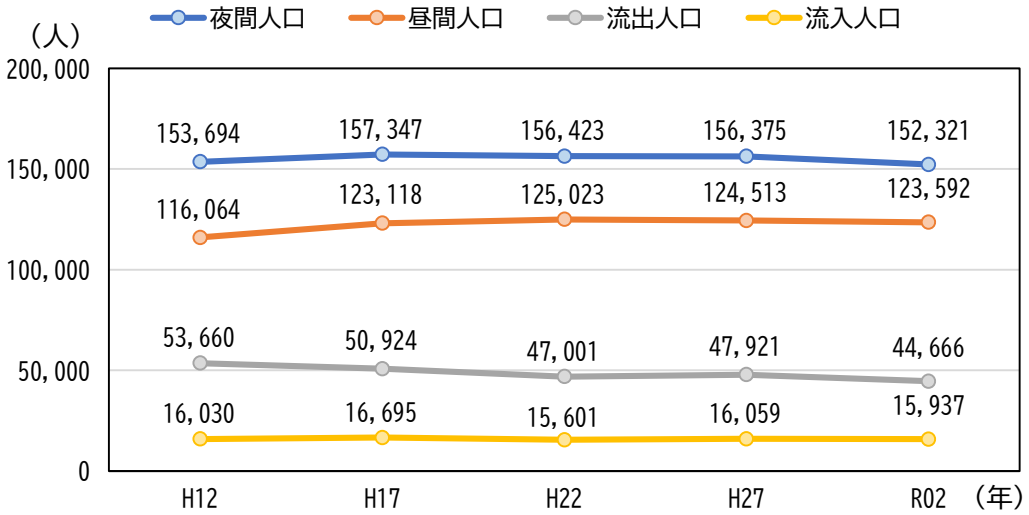


※不詳を含む　　資料：令和２年国勢調査

図　川西市の通勤・通学流動

(2) 昼間人口及び流出・流入人口

本市は、市内に事業所や大学などが少ないことから、市外への通勤、通学者が多く、夜間人口に比べて昼間人口が少なく、昼夜間人口比率は81.1%で、周辺都市と比べて低くなっています。



出典：国勢調査（平成12～令和２年）

図　昼間人口・流出・流入人口の推移

表　近隣市の昼夜間人口比率

		夜間人口(常住人口) (人)	昼間人口 (人)	昼夜間人口比率 (%)
兵庫県	神戸市	1,525,152	1,560,753	102.33
	尼崎市	459,593	443,929	96.59
	西宮市	485,587	430,122	88.58
	伊丹市	198,138	184,573	93.15
	宝塚市	226,432	183,303	80.95
	川西市	152,321	123,592	81.14
	猪名川町	29,680	23,398	78.83
大阪府	大阪市	2,752,412	3,534,521	128.42
	池田市	104,993	95,726	91.17
	箕面市	136,868	120,336	87.92

※昼間人口比率＝（昼間人口／夜間人口）×100

資料：令和２年国勢調査

2. 公共交通の現状

2.1. 鉄道

市南部をJR宝塚線と阪急宝塚線が東西に運行し、JRとの乗り継ぎ拠点である川西能勢口駅を起終点として市内を南北に能勢電鉄が運行しています。

中心市街地に位置する阪急・能勢電鉄川西能勢口駅とJR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状況にあります。

2.1.1. 鉄道の運行本数

(1) JR宝塚線

市内には、川西池田駅があり、北伊丹駅も市境に所在していることから、市民の利用も多くあります。

川西池田駅は、区間快速と普通が停車し、日中は1時間に8本程度あり、朝夕は、JR東西線の快速や丹波路快速が運行し、通勤・通学時間帯には、1時間に最大14本運行するなど、利便性は高くなっています。上りは、尼崎駅から大阪、高槻方面に行くJR京都線、北新地駅からJR東西線・学研都市線に乗り入れています。

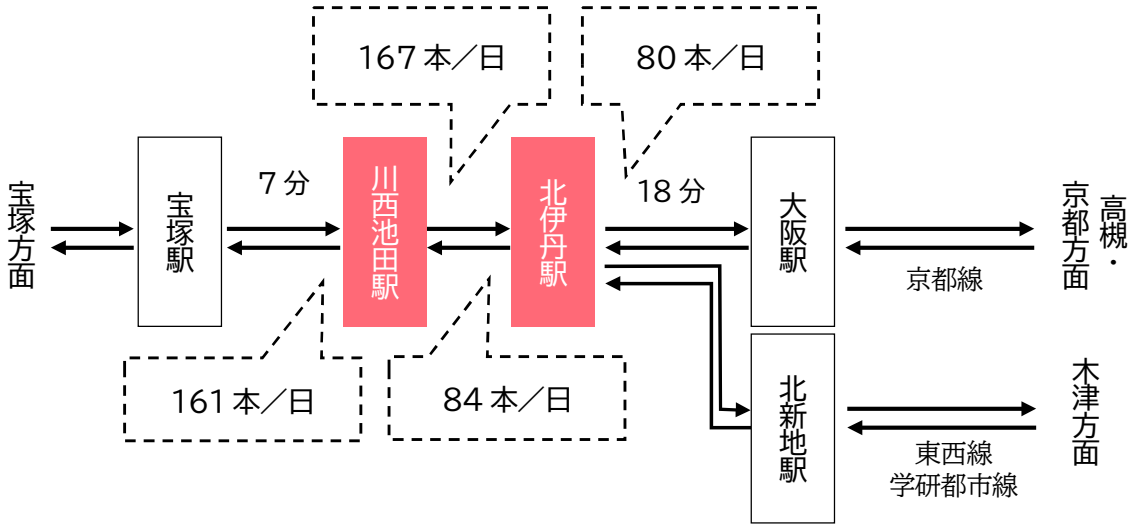


図　市内のＪＲ宝塚線の運行状況

表　ＪＲ宝塚線（川西池田駅）の概要（令和４年12月末現在）

	宝塚方面		大阪方面	
	平日	土日祝	平日	土日祝
運行時間	５時～２４時	５時～２４時	４時～２３時	４時～２３時
列車種別	快速、丹波路快速、区間快速、普通	快速、丹波路快速、区間快速、普通	快速、丹波路快速、区間快速、普通	快速、丹波路快速、区間快速普通
運賃	宝塚まで２００円		大阪まで３３０円	
所要時間	宝塚まで7分		大阪まで１８分	

(2) 阪急宝塚線

市内には川西能勢口駅、雲雀丘花屋敷駅が所在しています。

日中は急行と普通が停車し1時間に12本運行しており、朝夕は、通勤特急や直通特急、急行、準急が運行しています。

表　阪急宝塚線の概要（令和4年12月17日改正ダイヤ）

列車種別	特急日生エクスプレス※、通勤特急※、急行、準急、普通 ※雲雀丘花屋敷駅は停車しない

		宝塚方面		大阪梅田方面	
		平日	土日祝	平日	土日祝
川西能勢口駅	運行時間	5時～24時	5時～24時	4時～24時	4時～24時
	本数	213	203	237	203
	運賃	宝塚まで200円		大阪梅田まで280円	
	所要時間	宝塚まで12分		大阪梅田まで21分	
雲雀丘花屋敷駅	運行時間	4時～24時	4時～24時	4時～24時	4時～24時
	本数	116	107	209	204
	運賃	宝塚まで200円		大阪梅田まで280円	
	所要時間	宝塚まで10分		大阪梅田まで24分	

(3) 能勢電鉄

能勢電鉄は、日中は1時間当たり6本（上下平均）が運行しており、日生中央駅間を運行する日生エクスプレスが朝夕の通勤・通学時間帯に運行しています。

表　能勢電鉄の概要（令和4年12月17日改正ダイヤ）

営業キロ	妙見線　川西能勢口～妙見口　12.2ｋｍ 日生線　山下～日生中央　2.6ｋｍ
市内所在駅	12駅
運行時間	川西能勢口方面：５時～２４時、妙見口・日生中央方面：５時～２４時
列車種別	特急日生エクスプレス（停車駅：川西能勢口、平野、畦野、山下）　普通
運賃	160円～320円
所要時間	川西能勢口～笹部20分 川西能勢口～日生中央駅20分

※日生エクスプレスは大阪梅田駅に乗り入れ

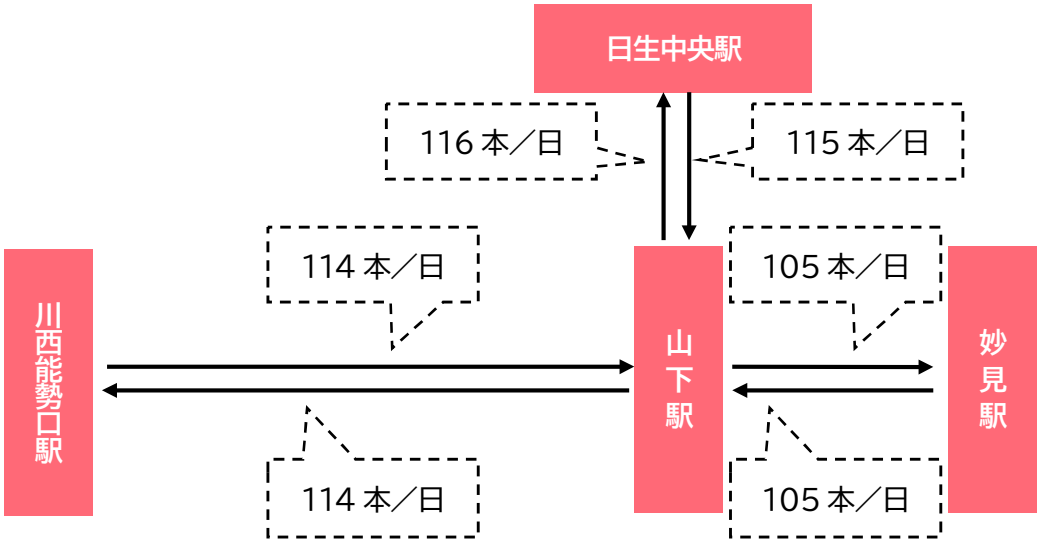


図　市内の能勢電鉄の運行状況

2.1.2. 駅施設の整備状況

(1) アクセス整備

路線バスに接続する駅では、駅ロータリーが整備されており、駐輪場が整備されている駅も多くなっています。

表　駅アクセスの状況

路線	駅名	駅前ロータリー	駐輪場	タクシー乗り場	接続路線	
					鉄道	路線バス
ＪＲ	川西池田	○	有料	○	阪急宝塚線 能勢電鉄	◎
	北伊丹（市外）	○	有料	×	×	×
阪急電鉄	雲雀丘花屋敷	×	×	○	×	○
	川西能勢口	○	有料	○	ＪＲ宝塚線	◎
能勢電鉄	絹延橋	×	無料	×	×	×
	滝山	×	無料	×	×	×
	鶯の森	×	×	×	×	×
	鼓滝	×	有料	×	×	×
	多田	×	有料	×	×	×
	平野	○	有料	○	×	◎
	一の鳥居	×	×	×	×	×
	畦野	○	無料	×	×	◎
	山下	○	無料	○	×	◎
	笹部	×	×	×	×	×
	光風台（豊能町）	○	○	○	×	○
	日生中央（猪名川町）	○	有料	○	×	◎

接続路線・路線バス

◎：バスターミナル

○：バス停

(2) バリアフリー化の状況

市内13駅のうち、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。

表　鉄道駅のバリアフリー化の状況

路線	駅名	バリアフリー状況			備考
		改札内	改札外	トイレ	
ＪＲ	川西池田	○	○	◎	
	北伊丹（市外）	○	○	◎	
阪急電鉄	雲雀丘花屋敷	○	○	○	
	川西能勢口	○	○	◎	
能勢電鉄	絹延橋	○	－	◎	無人駅
	滝山	×	－	○	無人駅
	鶯の森	×	×	△	無人駅
	鼓滝	○	－	◎	無人駅
	多田	○	－	◎	無人駅
	平野	○	－	◎	
	一の鳥居	×	－	△	無人駅
	畦野	○	－	◎	無人駅
	山下	○	－	○	
	笹部	－	×	－	無人駅
	光風台（市外）	○	－	○	無人駅
	ときわ台（市外）	○	○	○	無人駅
	妙見口（市外）	－	－	◎	無人駅
	日生中央（市外）	○	－	◎	無人駅

バリアフリー化状況について

・エレベーターまたはスロープ
　○：設置済
　×：未設置
　－：設置不要
・トイレ
　◎：多目的トイレ（車いす・オストメイト対応）
　○：多目的トイレ（車いす対応）
　△：多目的トイレが未設置
　－：トイレ未設置

〔国県市補助対象駅舎の条件〕
（バリアフリー未実施駅舎分）

（1）1日乗車数:3千以上
or
（2）高齢者等1日乗車数
180人以上
or
（3）乳幼児同伴者1日乗車数
60人以上

〔駅別（バリアフリー未整備）〕
1日当たりの利用人数

	R3
滝山	2,174
鶯の森	908
一の鳥居	678
笹部	109

2.1.3. 利便性向上に向けた取組等

通勤・帰宅時間帯において、阪急梅田と日生中央を結ぶ特急「日生エクスプレス」が運行されています。

IC カード乗車券が導入されており、JRで平成 15（2003）年 11 月に ICOCA を、阪急電鉄と能勢電鉄で平成 16（2004）年8月に PiTaPa を導入しています。また、平成 25（2013）年 3 月からJRと阪急電鉄で、平成28（2016）年６月から能勢電鉄で「交通系ICカードの全国相互利用サービス」を開始しています。

その他、公共交通間の乗り継ぎ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）を販売しています。

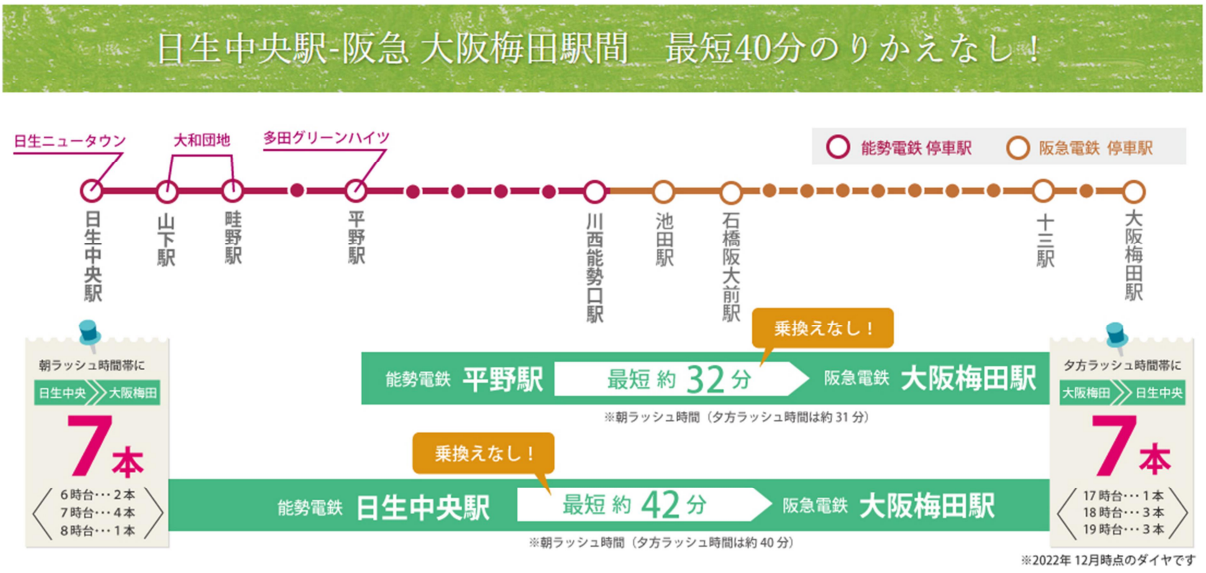
阪急電鉄と阪急タクシーの乗り継ぎ利用により、ポイントのサービスを実施しています。

多くの鉄道駅前には駐輪場が整備されています。

一部の駅にはレンタサイクル、保育園、コンビニ、地元野菜の直売所があります。

イベント等の情報誌を発行しています。

沿線の魅力を発信して、交流人口や定住人口を増やす取組を行っています。



資料：能勢電鉄株式会社ＨＰ

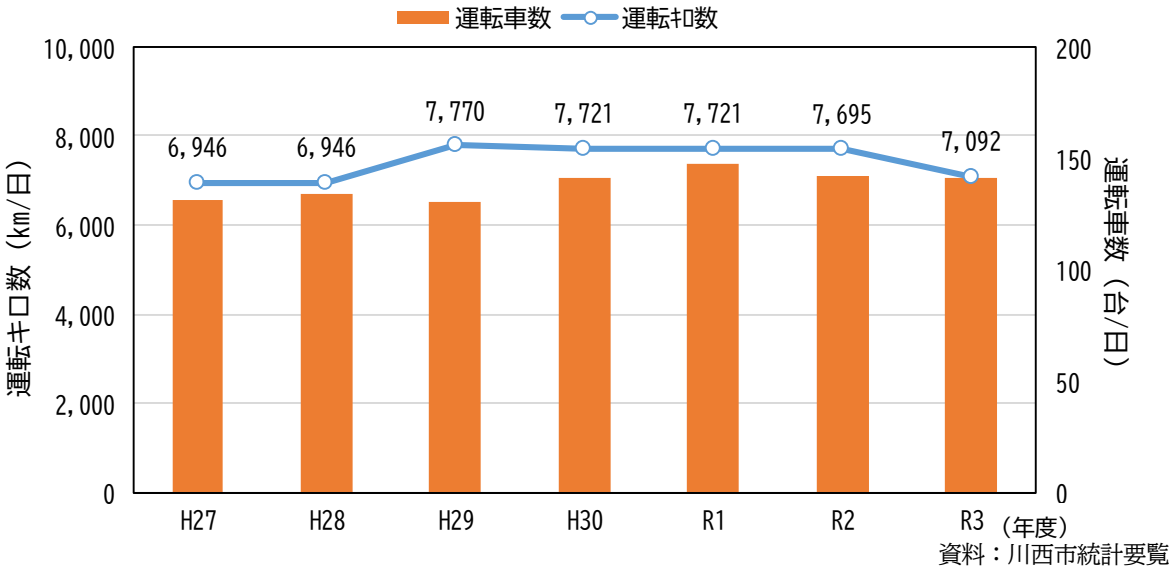
図 日生エクスプレスの概要

2.2. 路線バス

2.2.1. バスの運行状況

阪急バスが市内全域で運行しており、南部の一部地域では伊丹市営バスも一部運行しています。

川西能勢口駅と清和台方面を結ぶ阪急バス・川西猪名川線は基幹交通であり運行本数も多く、多くの住民が利用しています。他の地域内交通についても、JR川西池田駅・阪急電鉄川西能勢口駅や能勢電鉄の主な駅と市内のニュータウン等を結び運行しています。



資料：川西市統計要覧

図 阪急バスの運転キロ数・運転車数

2.2.2. 利便性向上に向けた取組

(1) 定時性確保に向けた取組

都市計画道路川西猪名川線では、路線バスの定時性確保に向けた取組として、PTPS（公共車両優先システム）及びMOCS（車両運行管理システム）を導入しています（平成13（2001）年4月～）。

(2) バリアフリー化

阪急バスでは、ノンステップバスの導入が進められており、令和2（2020）年度の導入率は83.3%となっています。市では、「川西市超低床ノンステップバス購入補助金交付要綱」により、導入を促進しています。

また、伊丹市交通局では、所有するバスすべてがノンステップバスとなっています。

表　阪急バスのノンステップバスの導入状況

年　度	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
バス総台数（台）	129	131	134	132	129	134	132	129	123
内ノンステップバス（台）	75	77	84	95	97	102	110	105	101
導入率（%）	58.1	58.8	62.7	72.0	75.2	76.1	83.3	81.4	82.1
補助台数（台）	2	2	3	0	0	1	0	0	0
補助金額（千円）	258	258	333	0	0	203	0	0	0

※補助台数や補助金額は、全て阪急バス（伊丹市営バスは除く）
※補助金額は、補助台数（全数）の合計
※補助台数0台でも導入率が上昇している理由は、交付要綱の対象から外れている「リース車両」によって導入が進められているため

(3) その他の取組

携帯電話やスマートフォンを利用した鉄道とバスの乗継情報が検索できます。

阪急バスでは、交通系 IC カードの導入を平成 18（2006） 年2月に実施しています。主な IC カードは「hanica はんきゅうグランドパス65/70」や「hanica 阪急スクールパス」等の乗車券があります。

阪急バスの清和台営業所バス停では、駐輪場が整備されています。

2.3. タクシー

本市内では、複数の事業者が市内全域を運行しており、法人5社・個人3社で、川西市内には合計123台の車両が配備されています。

表　市内のタクシー事業者（令和3年10月19日時点）

	会社名	車両登録台数(台) ※市内配備台数
法人	朝日交通㈱	22
	㈱フクユ	19
	日の丸ハイヤー㈱	58
	㈲永和(エイワタクシー)	12
	北摂交通㈱	9
個人	阪神個人タクシー協同組合加盟者	1
	阪神個人タクシー協同組合加盟者	1
	阪神個人タクシー協同組合加盟者	1
計		123

※車両登録台数は市内の本社ないし営業所に配備されている車両台数であり、介護タクシー及び福祉タクシーは除く
出典：国土交通省神戸運輸監理部

2.4. その他の移動資源

調整中

3. 本市の取組

川西市公共交通基本計画における取り組みの方向性の達成状況は下表のとおりです。利用者数増加を目的とし公共交通事業者と連携したMM（モビリティマネジメント）を実施していますが、計画目標の指標は悪化傾向が続いています。

バリアフリー化の推進により、ノンステップバスは県計画の目標値を達成、駅舎のバリアフリーは県が定める補助基準に合致する施設のバリアフリー化は概ね完了しています。

バス定時性確保のため阪急バスが「バスロケーションシステム」を導入するも、能勢口駅前の渋滞・違法駐車の影響により定時性が確保されていない状況にあります(交通事業者ヒアリングより)

その他、多くの取組が実現にいたっていない状況にあります。

表　川西市公共交通基本計画における 14 の取組の方向性の達成状況

No.	取組の方向性	達成状況	評価
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	小学校において、継続的にモビリティマネジメント教育を実施した	△
2	高齢者の外出を促す公共交通利用支援等を検討していきます	高齢者運転免許自主返納サポート協議会に加入	×
3	複数乗車を促す企画乗車券を発行・広報していきます	川西市、豊能町、猪名川町、能勢電鉄、阪急バスとの「公共交通担当勉強会」を開催したが、具体的な取組み成果がなかった	×
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	具体的な取組み成果がなかった	×
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	具体的な取組み成果がなかった	×
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	具体的な取組み成果がなかった	×
7	乗り継ぎなどの案内情報を充実していきます	バス車内における鉄道発車時刻の案内を実施した	○
8	乗り継ぎを円滑にするバリアフリー化を推進していきます	市内バス車両について、ノンステップバス化（導入率は83.3%）	○
9	今の移動ニーズに合わせたダイヤ等に再編していきます	大和地域において交通検討委員会を開催し、バス路線の再編を実施した	○
10	利用者のため駅及びその周辺を整備していきます	絹延橋駅のバリアフリー化（上り線駅舎スロープ設置）	○
11	バス定時性向上のためのバス優先策等を推進していきます	バスロケーションシステムを導入 「えきバスねっと。」の情報を利用者へ発信	△
12	近隣自治体と連携していきます	川西市、豊能町、猪名川町、能勢電鉄、阪急バスとの「公共交通担当勉強会」を開催したが、具体的な取組み成果がなかった	×
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	大和地域や清和台地域において、地域公共交通実施計画の策定に取り組むも完成に至らなかった	×
14	小型乗合公共交通の導入を検討していきます	清和台地域において、過去2回にわたり試験運行を実施したが、本格運行に至らなかった オンデマンドモビリティサービスの実証実験に係る調査を行ったが、実験の実施に至らなかった	△

○：実施済み　△：取組みはあったが、効果が見られない　×：取組み成果がなかった

※上記の取組は、（仮称）川西市公共交通計画の策定に係る令和３年 11 月５日付の諮問以前に、各主体（市・地域住民・事業者）で取り組んだことに対する市の独自評価である。

3.1. <No.1>MM（モビリティマネジメント）の実施

市では、地域や交通事業者等と多様な主体と連携し、居住者や学校向けのMMを実施しています。

(1) 居住者MM

市では、平成14（2002）年に清和台地区・日生ニュータウン地区において、日本でのパイロット的な取組としてアンケート形式の大規模なMMを実施しました。その後、全国に広がりつつあるワークショップ形式で「買物」キットを使ってのMMを、平成17（2005）年日本で初めて清和台地区において実施しました。

表　住民 MM の実施実績

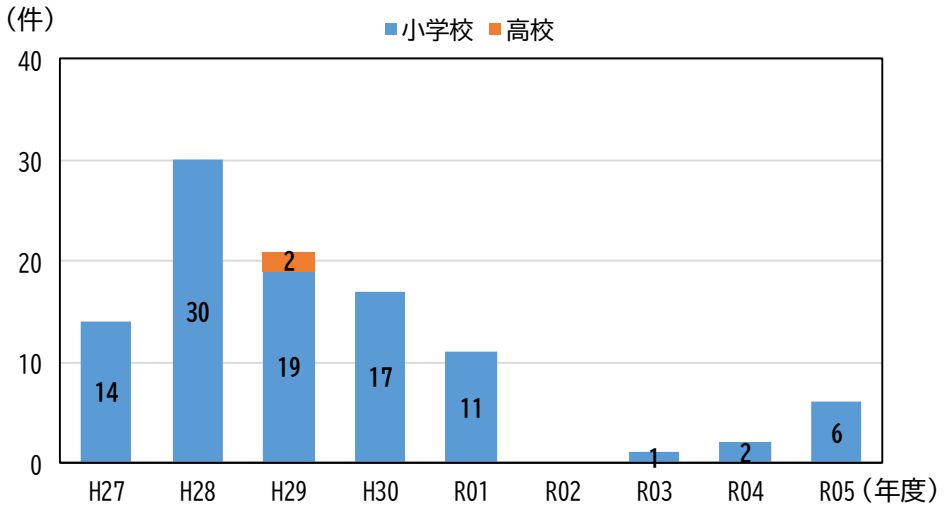
※川西猪名川地域都市交通環境改善協議会（兵庫県・近畿運輸局・兵庫陸運部・大阪府・兵庫県警・大阪大学・川西市・猪名川町・阪急電鉄・能勢電鉄・阪急バス）

実施年	実施時期	テーマ等	地区	実施主体
平成 14 年度～平成 15 年度	H15.1.～H15.9	◇都市交通と環境に関するアンケート調査（調査 5 回、フィードバック 2 回）（参加者 717 名）	日生ニュータウン・清和台 猪名川パークタウン・つつじが丘	川西猪名川地域都市交通環境改善協議会※
平成 16 年度	2 月	◇ワークショップ「環境にやさしい交通について考える」（参加者約 20 名）	清和台	
	3 月 26 日	◇ワークショップ「かしこいクルマの使い方」、「おでかけマップ」の改訂版の作成	清和台	
平成 17 年度	11 月 27 日	◇ワークショップ「買い物から環境と交通を考える集い」（参加者約 60 名）	清和台	清和台自治会、阪神北県民局、近畿運輸局
	H17.3～H18.6	◇交通実態、ニーズ把握アンケート（事前調査：1,500 世帯）（事後調査 180 世帯）	多田グリーンハイツ	阪急電鉄・能勢電鉄・阪急バス 兵庫県・川西市
平成 18 年度	H18.2	◇ワークショップ「おでかけマップの作成」第１回（参加者 5 名）、第２回（参加者 12 名）	多田グリーンハイツ	
平成 20 年度～平成 21 年度		◇牧の台小学校のMM教育の取組から地域へ発信・駅、店、郵便局、バス車内へ子ども達の成果品の掲示・保護者、地域向けの発表会の開催	大和	牧の台小学校 協力機関：牧の台コミュニティ、自治会、大和商店会、コープ畦野、川西北郵便局、能勢電鉄、阪急バス
平成 25 年度～平成 27 年度		◇地域主体でのバス問題の取り組み・ワークショップ（５回）「補助路線の現状、改善」「バス利用への転換方策」等・応援横断幕の掲示・バスに乗ってみようキャンペーン・バス時刻表作成・バスの乗り方教室・乗降客数調査（２回）、「発車オーライ」発行等	大和	※基本計画策定のパイロット事業 牧の台コミュニティ、川西市
平成 28 年度	6 月 18 日	◇講演会「地域の財産である公共交通について」講師：猪井氏（参加者 16 人）◇ワークショップ「清和台等の地域内公共交通について」（参加者 16 人）	清和台	清和台コミュニティ、川西市
	7・8 月	◇納涼祭で利用促進	清和台・大和	清和台・牧の台各コミュニティ、川西市
	10 月	◇文化祭で利用促進	大和	牧の台コミュニティ、川西市
	11 月 29 日	◇座談会－地域主体の公共交通の導入（参加者：ＡＭ：8 人、ＰＭ：3 人）	清和台	清和台コミュニティ、川西市
	3 月 28 日	◇座談会－地域主体の公共交通の導入（参加者：ＡＭ：2 人、PM16 人）	清和台	
平成 29 年度		◇バスにも乗れる「ふれあいビアガーデン」	大和	牧の台コミュニティ

平成 30 年度	9 月 7 日	◇バスにも乗れる「ふれあいビアガーデン」	大和	牧の台コミュニティ、川西市
令和元年度	9 月 6 日	◇バスにも乗れる「ふれあいビアガーデン」	大和	牧の台コミュニティ、川西市
令和 3 年度	8 月 6 日 8 月 7 日	◇ふるさと大和納涼盆踊りで無料乗車券の配布	大和	大和自治会
	11 月 5 日 11 月 6 日	◇大和文化祭でバスの乗り方教室	大和	牧の台コミュニティ 阪急バス
令和 4 年度	11 月 10 日 11 月 14 日 11 月 28 日 2 月 8 日 2 月 13 日	◇地域とバスについて話し合うミニ集会の開催	大和	大和交通検討委員会
	10 月 1 日 10 月 2 日	◇サマーカーニバルで無料乗車券の配布 使用枚数 121 枚	多田グリーンハイツ	緑台・陽明コミュニティ
	11 月 5 日	◇文化祭で利用促進	大和	牧の台コミュニティ、川西市
令和 5 年度	8 月 5 日～15 日	◇サマーカーニバルで無料乗車券の配布 使用枚数 763 枚	多田グリーンハイツ	緑台・陽明コミュニティ
	11 月 10 日～13 日	◇多田グリーンハイツ グリーンフェスタで無料乗車券配布	多田グリーンハイツ	緑台・陽明コミュニティ

(2) 学校MM

川西市では、平成18（2006）年度より大阪大学大学院（現：愛媛大学大学院）松村暢彦教授・兵庫県・能勢電鉄のご協力により一部の小学校で実施しています。その後、平成20（2008）年からは阪急バスも加わりMM教育の支援の輪が広がっています。平成22（2010）年度からは、毎年教員研修を行いMM教育に取組んでいます。小学校1年生から6年生まで全ての学年で実施できる内容を用意しています。



※R5 は実施予定を含む

図　学校MMの実施状況

参考：MM 教育実績表・令和 5 年度予定　※教員研修講座は回数に含まない

(3) 転入者 MM

転入者が市役所で手続きを行う際に、「阪急バスのノリセツ」を配布しています

3.2. <No.8,10>乗継を円滑にするバリアフリー化の推進

(1) 駅舎のバリアフリー化

1日乗降者数が 3,000 人以上となる駅舎のバリアフリー化は完了済みとなっています。
また、市内 13 駅のうち、9駅において段差解消等のバリアフリー化が実施されています。

⇒資料編-22 ページ参照

(2) バス車両のバリアフリー化

川西市総合管理計画及び兵庫県福祉のまちづくり基本方針に掲げられている目標数値である80%は達成している状況となっています。

・伊丹市営バスは導入率 100%
・阪急バスの導入率は 83.3%

⇒資料編-25 ページ参照

3.3. <No.9>バスの再編

(1) 補助路線（平野山下線・大和団地線　旧市立川西病院・大和団地線）

昭和 58（1983）年 10 月に市立川西病院が中央町から東畦野に移転したことに伴い、交通の利便性等の向上に寄与することを目的に運行しています。※バス購入及び運行経費の損失補填の一部を市が補助

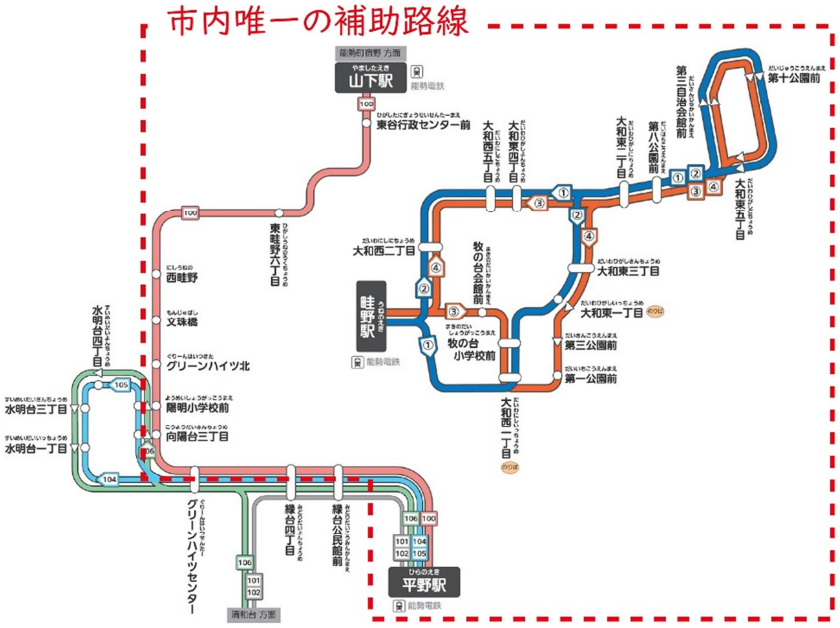
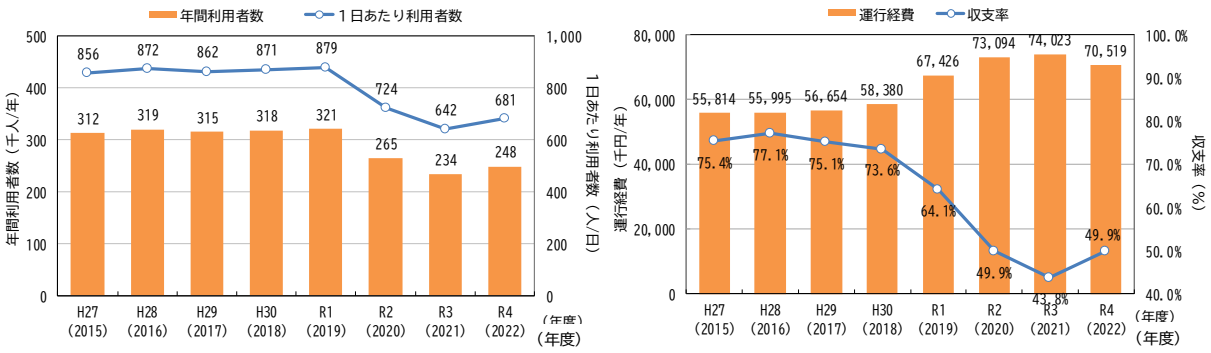


図　平野山下線・大和団地線（旧市立川西病院・大和団地線）の路線図

(2) 平野山下線・大和団地線（旧市立川西病院・大和団地線）の現状

利用者減少により、収支が悪化しており、令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、前年度より利用者 5.6 万人減少しています。

収支率はコロナ前（R1（2019））と比べ、約 30%減少しています。



上記の現状より運行の継続が困難

持続可能な運行のため、令和2（2020）年10月より大和地域と市が平野山下線・大和団地線の持続可能なバス運行の検討を開始

図　平野山下線・大和団地線の利用者数の推移・収支状況

～運行見直しの状況～

運行期間	便数（平日）	変更内容
令和3年9月～令和4年9月	58便→53便	ダイヤ、ルート
令和4年10月～	53便→44便	ダイヤ、ルート、運賃

【令和３年９月運行再編】
大和交通検討委員会において、地域の利便性を考慮した案を採用

■大和地域におけるルート・ダイヤ　（平日）

	旧	新
便数	４１便	３８便
ルート数 （大和循環のみ）	４ルート	２ルート

●朝夕は10便減
●昼は７便増（１時間に１便を２便に）

■川西病院・大和団地線全体におけるダイヤ（平日）

	旧	新
便数 （大和含む）	５８便	５３便

■休止停留所
・牧の台会館前
・大和自治会館前
停留所２９か所→２７か所

【令和４年１０月運行再編】
川西市地域公共交通会議で承認を得て、運賃、ルート、ダイヤを変更

■大和地域におけるルート・ダイヤ（土休日）

	旧	新
便数	２１便	１２便

●平日は便数変更なし　1時間待ち部分を解消

■休止停留所
・大和西三丁目
・川西病院前
停留所２７か所→２５所

■平野山下線・大和団地線全体におけるダイヤ

		旧	新
便数 （大和含む）	平日	５３便	４４便
	土休日	２１便	１６便

■運賃
初乗り１６０円→一乗車２２０円
（グリーンハイツ北～山下、大和地域）

3.4. <No14>オンデマンドモビリティ実証実験

人口減少・高齢化が顕著であるニュータウンにおいて、バス停までの移動などが困難であるなど、移動に課題を抱える住民への移動手段を模索していました。結果、対象地として、大和・グリーンハイツ・清和台の3地区を候補地として選出し、市民の移動実態の把握及び新たな交通手段導入に向け、ニーズ調査等を実施しました

ニーズ調査の結果、歩行に課題を感じている市民は「障がい者」で約5割、「要介護者」で7～8割、「高齢者」で約1～2割が移動に課題があると回答しました。各地域内の移動に限定したオンデマンドモビリティを導入した際に「利用する」と回答した割合は約1割で、要介護者が最も高く約2割となりました。

【ニーズ調査の概要】

【調査対象者】
・一般(18歳～64歳)
・高齢者(65歳以上)
・子育て(※未就学児(5歳以下)のいる世帯の保護者の方)
・障害者(※肢体不自由3～6級、視覚障害3～6級、内部障害2～6級、知的障害Bの認定者の方)
・要介護者(※要介護2以下の要介護・要支援認定者の方)
【調査規模】
・対象地域全域で3,000部郵送、回収率30%(1,000部)を想定
・調査対象地域ごとに1,000部郵送
【調査時期】
・令和3年(2021年)1月19日(火)～2月2日(火)

●配布部数

	清和台地区	多田グリーンハイツ地区	大和地区	3地区合計
一般（18歳～64歳）	100	100	100	300
高齢者（65歳以上）	300	300	300	900
子育て※1	200	200	200	600
障がい者※2	200	200	200	600
要介護者※3	200	200	200	600
計	1,000	1,000	1,000	3,000

【ニーズ調査の結果(歩行可能な状況・利用意向】

表　歩行可能な状況

・【清和台地区】

	問題なく歩ける	長い距離を歩くのがつらい	坂道を歩くのがつらい	歩行困難	計
一般(N=43、n=40)	92.5%	5.0%	10.0%	0.0%	107.5%
高齢者(N=200、n=187)	88.2%	8.6%	9.6%	0.5%	107.0%
子育て(N=83、n=82)	96.3%	1.2%	3.7%	0.0%	101.2%
障がい者(N=102、n=84)	57.1%	22.6%	25.0%	16.7%	121.4%
要介護者(N=124、n=101)	19.8%	37.6%	24.8%	40.6%	122.8%
全体(N=552、n=494)	70.6%	15.4%	14.4%	11.3%	111.7%

・【多田グリーンハイツ地区】

	問題なく歩ける	長い距離を歩くのがつらい	坂道を歩くのがつらい	歩行困難	計
一般(N=41、n=40)	92.5%	2.5%	7.5%	0.0%	102.5%
高齢者(N=207、n=185)	84.9%	8.6%	17.3%	1.1%	111.9%
子育て(N=95、n=95)	95.8%	1.1%	3.2%	0.0%	100.0%
障がい者(N=129、n=111)	45.0%	20.7%	24.3%	26.1%	116.2%
要介護者(N=131、n=101)	33.7%	39.6%	36.6%	19.8%	129.7%
全体(N=603、n=532)	69.4%	15.2%	19.2%	9.6%	113.3%

・【大和地区】

	問題なく歩ける	長い距離を歩くのがつらい	坂道を歩くのがつらい	歩行困難	計
一般(N=56、n=55)	92.7%	1.8%	5.5%	1.8%	101.8%
高齢者(N=205、n=180)	79.4%	12.8%	20.6%	1.1%	113.9%
子育て(N=103、n=103)	96.1%	0.0%	3.9%	0.0%	100.0%
障がい者(N=135、n=111)	45.0%	22.5%	32.4%	21.6%	121.6%
要介護者(N=136、n=102)	30.4%	38.2%	39.2%	25.5%	133.3%
全体(N=635、n=551)	67.9%	16.0%	21.8%	9.6%	115.2%

表　運行した場合の利用意向

・【清和台地区】

	利用する	必要な状態になれば利用する	わからない	利用しない	合計
一般(n=36)	2.8%	47.2%	11.1%	38.9%	100.0%
高齢者(n=177)	10.2%	38.4%	16.4%	35.0%	100.0%
子育て(n=82)	0.0%	42.7%	13.4%	43.9%	100.0%
障がい者(n=80)	7.5%	46.3%	21.3%	25.0%	100.0%
要介護者(n=87)	17.2%	36.8%	23.0%	23.0%	100.0%
総計(n=462)	8.7%	40.9%	17.5%	32.9%	100.0%

・【多田グリーンハイツ地区】

	利用する	必要な状態になれば利用する	わからない	利用しない	合計
一般(n=32)	0.0%	50.0%	9.4%	40.6%	100.0%
高齢者(n=179)	6.7%	50.8%	22.3%	20.1%	100.0%
子育て(n=94)	7.4%	48.9%	7.4%	36.2%	100.0%
障がい者(n=101)	16.8%	40.6%	14.9%	27.7%	100.0%
要介護者(n=94)	20.2%	41.5%	13.8%	24.5%	100.0%
総計(n=500)	11.0%	46.6%	15.6%	26.8%	100.0%

・【大和地区】

	利用する	必要な状態になれば利用する	わからない	利用しない	合計
一般(n=49)	10.2%	38.8%	12.2%	38.8%	100.0%
高齢者(n=172)	14.0%	47.1%	14.0%	25.0%	100.0%
子育て(n=102)	3.9%	41.2%	9.8%	45.1%	100.0%
障がい者(n=94)	12.8%	40.4%	22.3%	24.5%	100.0%
要介護者(n=93)	19.4%	33.3%	18.3%	29.0%	100.0%
総計(n=510)	12.4%	41.4%	15.3%	31.0%	100.0%

4. 関連する調査結果

4.1. 市民交通行動調査

調査目的	実施時期	調査票の配布・回収	配布対象	有効サンプル数
普段の外出状況や公共交通の利用状況等を把握すること	令和４年 ５月～６月	郵送配布、 郵送回収	16 歳以上の 市民 3,000 人	1,474 件

(1) 最もよく行く外出先について

問1 日常生活で、最もよく行く外出先について、平日と土休日それぞれでお答えください。		項目		平日		土休日	
				件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)
	主な行き先 (1つに○)	1	川西市内	766	52.0	744	50.5
		2	川西市外	581	39.4	529	35.9
			不明・無回答	127	8.6	201	13.6
	その目的 (1つに○)	1	通勤	508	34.5	85	5.8
		2	通学	61	4.1	12	0.8
		3	買い物	539	36.6	819	55.6
		4	通院	100	6.8	23	1.6
		5	趣味・レジャー・娯楽	106	7.2	288	19.5
		6	その他	54	3.7	69	4.7
			不明・無回答	106	7.2	178	12.1
	そこに行く頻度 (1つに○)	1	ほぼ毎日	497	33.7		
		2	週に3～4日	393	26.7		
		3	週に1～2日	353	23.9		
		4	月に数日	131	8.9		
		5	月に1日未満	62	4.2		
			不明・無回答	38	2.6		
		1	毎週			640	43.4
		2	2週間に1日程度			395	26.8
		3	月に1日程度			222	15.1
		4	2～3か月に1日			50	3.4
		5	年に数日			34	2.3
		6	年に1日未満			1	0.1
			不明・無回答			132	9.0
	主な移動手段 (普段利用するもの全てに○)	1	JR西日本	170	11.5	105	7.1
		2	能勢電鉄	359	24.4	255	17.3
		3	阪急電鉄	365	24.8	244	16.6
		4	路線バス	333	22.6	236	16.0
		5	タクシー	57	3.9	41	2.8
		6	車(自分で運転)	463	31.4	542	36.8
		7	車(家族や知人の送迎)	205	13.9	337	22.9
		8	バイク・原付	89	6.0	69	4.7
		9	自転車	215	14.6	151	10.2
		10	徒歩のみ	245	16.6	184	12.5
		11	その他	35	2.4	13	0.9
			不明・無回答	12	0.8	89	6.0
	寄り道※をすることはありますか。 (1つに○) ※鉄道やバスを利用して、目的地とは別の場所に寄ること	1	ほぼ毎回、寄り道する	72	4.9	93	6.3
		2	2回に1度くらい	70	4.7	79	5.4
		3	たまに寄り道をする	400	27.1	361	24.5
		4	ほとんどしない	860	58.3	782	53.1
			不明・無回答	72	4.9	159	10.8
			合 計	1,474	100.0	1,474	100.0

(2) 外出時の移動手段で困ること　※問Ⅰの最もよく行く外出先を含む

		項目	件数(件)	割合(%)
問2 普段の外出の際に、移動手段がなくて困ることはありますか。(1つに○)	1	よくある	78	5.3
	2	たまにある	350	23.7
	3	ない	1,001	67.9
		不明・無回答	45	3.1
		合 計	1,474	100.0
副問 問2で1,2と回答された方へ 困る時はどのようにされていますか。(あてはまるもの全てに○)	1	送迎してもらう	182	42.5
	2	徒歩または自転車で移動する	168	39.3
	3	近場の違う施設を利用する	56	13.1
	4	外出することをあきらめる	115	26.9
	5	その他	46	10.7
		不明・無回答	7	1.6
		合 計	428	100.0
		項目	件数(件)	割合(%)
問3 外出の際に利用する移動手段について、不安に感じることはありますか。(1つに○)	1	全く感じない	378	25.6
	2	あまり感じない	462	31.3
	3	少し感じる	392	26.6
	4	強く感じる	93	6.3
		不明・無回答	149	10.1
		合 計	1,474	100.0
副問 問3で3,4と回答された方へ どのような不安を感じますか。(あてはまるもの全てに○)	1	車の運転が不安になってきた	63	13.0
	2	将来運転できなくなったときに心配	219	45.2
	3	送迎してもらうのが負担に感じる	101	20.8
	4	バスや鉄道が将来的に存続できるか心配	195	40.2
	5	車内でのコロナ感染が不安	78	16.1
	6	その他	74	15.3
		不明・無回答	13	2.7
		合 計	485	100.0

(3) 鉄道やタクシーについて

問4 鉄道やタクシーの利用状況についてお答えください。			項目	JR		阪急電鉄		能勢電鉄		タクシー	
				件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)
	利用頻度 (1つに○) ※6、7と回答された方は問5へ	1	ほぼ毎日	85	5.8	153	10.4	137	9.3	3	0.2
		2	週に3~4日	23	1.6	60	4.1	57	3.9	5	0.3
		3	週に1~2日	44	3.0	84	5.7	71	4.8	13	0.9
		4	月に数日	150	10.2	289	19.6	168	11.4	77	5.2
		5	月に1日未満	257	17.4	268	18.2	138	9.4	98	6.6
		6	ほぼ利用しない	594	40.3	386	26.2	581	39.4	771	52.3
		7	利用したことがない	61	4.1	42	2.8	137	9.3	265	18.0
			不明・無回答	260	17.6	192	13.0	185	12.6	242	16.4
			合 計	1,474	100.0	1,474	100.0	1,474	100.0	1474	100.0
	[利用している方のみ回答] 利用目的 (あてはまるもの全てに○)	1	通勤	144	25.8	226	26.5	185	32.4	20	10.2
		2	通学	13	2.3	38	4.4	24	4.2	1	0.5
		3	買い物	188	33.6	350	41.0	231	40.5	42	21.4
		4	通院	64	11.4	135	15.8	117	20.5	94	48.0
		5	趣味・レジャー・娯楽	282	50.4	407	47.7	230	40.3	39	19.9
		6	その他	48	8.6	58	6.8	37	6.5	20	10.2
			不明・無回答	20	3.6	39	4.6	24	4.2	23	11.7
	[利用している方のみ回答] 駅までの移動手段 (主なもの1つに○)	1	徒歩のみ	169	30.2	248	29.0	350	61.3		
		2	自転車	54	9.7	53	6.2	36	6.3		
		3	バイク・原付	14	2.5	9	1.1	12	2.1		
		4	車(自分で運転)	26	4.7	42	4.9	7	1.2		
		5	車(家族や知人の送迎)	26	4.7	32	3.7	29	5.1		
		6	路線バス	119	21.3	192	22.5	87	15.2		
		7	その他	96	17.2	166	19.4	3	0.5		
			不明・無回答	55	9.8	112	13.1	47	8.2		
	[利用している方のみ回答] 満足度 (1つに○)	1	満足	202	36.1	429	50.2	251	44.0	33	16.8
		2	やや満足	200	35.8	256	30.0	161	28.2	37	18.9
		3	やや不満	81	14.5	53	6.2	67	11.7	23	11.7
		4	不満	14	2.5	19	2.2	33	5.8	13	6.6
		5	わからない	30	5.4	41	4.8	22	3.9	15	7.7
			不明・無回答	32	5.7	56	6.6	37	6.5	75	38.3
			合 計	559	100.0	854	100.0	571	100.0	196	100.0

(4) 路線バスについて

		項目	件数(件)	割合(%)
問5 市内の路線バスをどの程度利用しますか。 (1つに○) ※6、7と回答された方は問9へ	1	ほぼ毎日	86	5.8
	2	週に3～4日	79	5.4
	3	週に1～2日	88	6.0
	4	月に数日	158	10.7
	5	月に1日未満	132	9.0
	6	ほぼ利用しない	573	38.9
	7	利用したことがない	276	18.7
		不明・無回答	82	5.6
		合 計	1,474	100.0
[利用している方のみ回答] 問6 どのような目的で利用しますか。 (あてはまるもの全てに○)	1	通勤	151	27.8
	2	通学	18	3.3
	3	買い物	273	50.3
	4	通院	181	33.3
	5	趣味・レジャー・娯楽	214	39.4
	6	その他	43	7.9
		不明・無回答	10	1.8
[利用している方のみ回答] 問8 市内の路線バスの満足度についてお答えください。 (1つに○)	1	満足	123	22.7
	2	やや満足	168	30.9
	3	やや不満	112	20.6
	4	不満	63	11.6
	5	わからない	12	2.2
		不明・無回答	65	12.0
		合 計	543	100.0

※問 7 はよく利用される区間を具体的に記述する設問のため単純集計表なし

(5) 公共交通の利用にあたっての課題について

		項目	能勢電鉄		阪急バス		タクシー	
			件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)
問9 能勢電鉄、阪急バス、タクシーを利用しやすくするには何が課題だと思いますか。 それぞれあてはまる番号を選択肢から選び□の中にご記入ください。 (それぞれ3つまで記入ください。)	1	家からバス停、駅が遠い	374	25.4	210	14.2	36	2.4
	2	行きたいところに走っていない	148	10.0	265	18.0	28	1.9
	3	目的地まで時間がかかる	54	3.7	105	7.1	31	2.1
	4	運行本数が少ない	121	8.2	322	21.8	21	1.4
	5	利用したい時間に走っていない	33	2.2	224	15.2	80	5.4
	6	運賃が高い	422	28.6	166	11.3	632	42.9
	7	他の交通との乗り継ぎが不便	112	7.6	69	4.7	8	0.5
	8	渋滞、事故などで運行が遅れる	11	0.7	216	14.7	66	4.5
	9	どこを走っているのかわかりにくい	20	1.4	133	9.0	56	3.8
	10	時刻表がわかりにくい	18	1.2	76	5.2	5	0.3
	11	乗り方がわからない	21	1.4	36	2.4	3	0.2
	12	車両乗降口の段差が大きい	5	0.3	17	1.2	24	1.6
	13	バス停に屋根やベンチがない	9	0.6	124	8.4	1	0.1
	14	特にない	265	18.0	236	16.0	279	18.9
	15	その他	74	5.0	52	3.5	98	6.6
		不明・無回答	334	22.7	256	17.4	417	28.3
		合 計	1,474	100.0	1,474	100.0	1,474	100.0

(6) 今後の公共交通サービスについて

問10 このまま公共交通利用者が減少していくと、将来必要な時、利用したくても公共交通がなくなっている可能性があります。公共交通の利用についての考え方をお聞かせください。
(1つに○)

	項目	件数(件)	割合(%)
1	現在も利用しており、将来のために引き続き利用する	616	41.8
2	今は利用していないが、なくなったら困るため、できるだけ利用したい	303	20.6
3	なくなったら困るが、今は利用しない	371	25.2
4	なくなってもかまわないので、今後も利用しない	28	1.9
5	わからない	60	4.1
6	その他	28	1.9
	不明・無回答	68	4.6
	合 計	1,474	100.0

問11 現状でも厳しい採算状況にある能勢電鉄や阪急バスの路線(不採算路線)について、10年後、20年後(免許返納後など)どうあるべきだとお考えですか。それぞれあてはまる番号を選択肢から選び□内に記入ください。
(それぞれ1つ)

	項目	能勢電鉄		阪急バス	
		件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)
1	料金を上げてでも路線や本数を維持すべき	484	32.8	414	28.1
2	増税もしくは他の市民サービスを削ってでも市が支援を行い路線や本数を維持すべき	245	16.6	273	18.5
3	地域団体等が赤字を負担してでも路線や本数を維持するべき	191	13.0	247	16.8
4	減便・廃止もやむを得ない	208	14.1	263	17.8
5	その他	92	6.2	86	5.8
	不明・無回答	254	17.2	191	13.0
	合 計	1,474	100.0	1,474	100.0

問12 あなたが公共交通利用をより利用するためにどのような取組があれば良いと思いますか。
(3つまでに○)

	項目	件数(件)	割合(%)
1	鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利にする(乗継時間の短縮、乗継料金の導入など)	513	34.8
2	駅の段差解消や車両のバリアフリー化(ノンステップバスなど)を促進する	271	18.4
3	時刻表どおりに運行する(バスレーンの設置など)	188	12.8
4	駅やバス停近くの駐輪スペースを充実する	292	19.8
5	自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスを導入する	778	52.8
6	移動に課題のある方(高齢者・障がい者等)への割引料金を導入する	684	46.4
7	移動に課題のある方がタクシーを利用する際に割引券を配布する	575	39.0
8	その他	93	6.3
	不明・無回答	68	4.6
	合 計	1,474	100.0

問13 鉄道や路線バスが走っていない地域において、どのような取組をすれば良いと思いますか。
(あてはまるもの全てに○)

	項目	件数(件)	割合(%)
1	停留所で乗降する公共交通(コミュニティバスなど)を導入する	687	46.6
2	予約したら自宅付近まで送迎してくれる公共交通(デマンド型乗合タクシーなど)を導入す	745	50.5
3	移動に課題のある方(高齢者・障がい者等)へタクシーの割引券を配布する	633	42.9
4	地域団体が移動に課題のある方への送迎サービスを導入する	365	24.8
5	その他	30	2.0
6	わからない	121	8.2
	不明・無回答	97	6.6
	合 計	1,474	100.0

(7) 回答者について

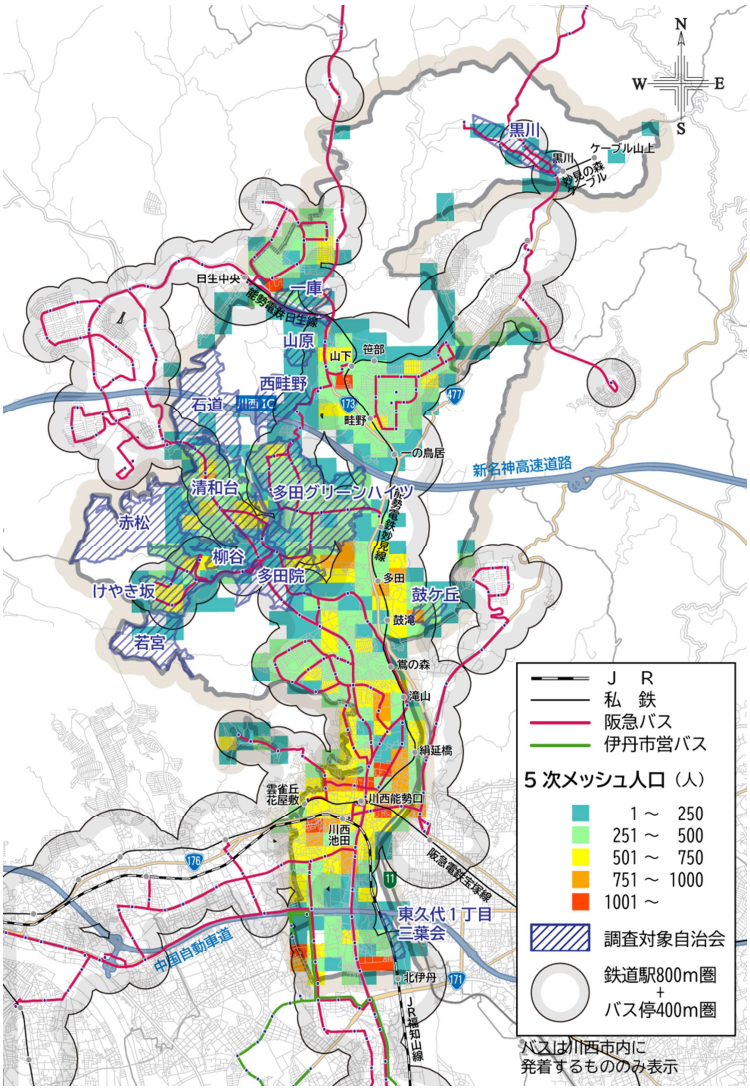
	項目		件数(件)	割合(%)
問14 年齢 (1つに○)	1	20歳未満	40	2.7
	2	20～29歳	79	5.4
	3	30～39歳	121	8.2
	4	40～49歳	207	14.0
	5	50～59歳	222	15.1
	6	60～64歳	97	6.6
	7	65～69歳	122	8.3
	8	70～74歳	185	12.6
	9	75～79歳	166	11.3
	10	80歳以上	214	14.5
		不明・無回答	21	1.4
問15 自宅の郵便番号 ※回答された郵便番号をコミュニティ別に集計	1	久代	69	4.7
	2	加茂小	99	6.7
	3	川西小	128	8.7
	4	桜小	66	4.5
	5	川北	83	5.6
	6	明峰	160	10.9
	7	多田	84	5.7
	8	多田東	119	8.1
	9	緑台・陽明	158	10.7
	10	清和台	138	9.4
	11	けやき坂	61	4.1
	12	東谷	122	8.3
	13	牧の台	108	7.3
	14	北陵	79	5.4
		不明・無回答	0	0.0
問16 自動車運転免許の保有 (1つに○)	1	持っていて運転している(バイク・原付含む)	844	57.3
	2	持っているが運転しない	171	11.6
	3	持っていたが返納した	132	9.0
	4	持っているが返納を考えている	35	2.4
	5	取得していない	265	18.0
		不明・無回答	27	1.8
問17 自由に使える移動手段 (あてはまるもの全てに○)	1	車(自分で運転)	812	55.1
	2	車(家族の送迎)	484	32.8
	3	バイク・原付	169	11.5
	4	自転車	515	34.9
	5	なし	186	12.6
	6	その他	10	0.7
		不明・無回答	52	3.5
問18 公共交通を使ってひとりで外出できますか (1つに○)	1	ひとりで外出できる	1,366	92.7
	2	家族等の介助で外出できる	41	2.8
	3	介護サービスを利用し外出できる	3	0.2
	4	身近に介助者がいないため外出できない	3	0.2
	5	子どもと一緒でないと外出できない	20	1.4
	6	その他	10	0.7
		不明・無回答	31	2.1
問19 最寄りの鉄道駅までの所要時間 (1つに○)	1	徒歩でいける	1,142	77.5
	2	徒歩ではいけない	271	18.4
	3	わからない	19	1.3
		不明・無回答	42	2.8
問20 最寄りのバス停までの所要時間 (1つに○)	1	徒歩でいける	1,207	81.9
	2	徒歩ではいけない	30	2.0
	3	わからない	168	11.4
		不明・無回答	69	4.7
		合 計	1,474	100.0

副問 徒歩でいける場合の所要時間	項目		鉄道駅まで		バス停まで	
			件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)
	1	5分以内	216	18.9	743	61.6
	2	6～10分	354	31.0	327	27.1
	3	11～15分	217	19.0	96	8.0
	4	16～20分	159	13.9	31	2.6
	5	21～30分	148	13.0	8	0.7
	6	30分以上	47	4.1	1	0.1
		不明・無回答	1	0.1	1	0.1
		合 計	1,142	100.0	1,207	100.0

4.2. 自治会アンケート調査

調査目的	実施時期	調査方法	調査対象・選定方法
定時定期線の公共交通が運行していない交通空白地（エリア限定的）における移動課題の把握（地域主体での移動手段の導入可能性を検討）すること	令和４年 ７月～９月	市担当課職員が対象自治会長を訪問し、趣旨説明を行うとともに調査票を配布、回収	鉄道駅を中心とする 800m圏、バス停を中心とする 400m圏を基準とし、その圏域外で居住者のいる地域を「交通空白地」と設定し、この 38 地域を含むコミュニティの代表自治会を調査対象として選定。

ｺﾐｭﾆﾃｨ名	調査対象 自治会名
久代	東久代1丁目三葉会
多田	多田院
多田東	鼓ケ丘
緑台・陽明	多田グリーンハイツ
清和台	石道 赤松 柳谷　（※未回答） 清和台
けやき坂	若宮 けやき坂
東谷	西畦野 山原 一庫 黒川



注）鉄道駅 800m圏・バス停 400m圏域は調査時点の運行状況に基づく

図　調査対象自治会

(1) 移動支援の有無

自治会	支援の有無
東久代1丁目三葉会	ない
多田院自治会	ない
鼓ケ丘自治会	(未記入)
多田グリーンハイツ自治会	おでかけ支援(向陽台1丁目・緑台3丁目)
石道自治会	ない 【理由】 1)主に自治会が主体となるとボランティア活動となること。 2)移動支援に自家用車を使用することになること。 3)移動支援時の交通事故に対応できないこと。特に重大事故。 4)支援活動中における支援者及び非支援者の不測の事態に対応できないこと。 等々、自治会として責任の所在が明確にできないため取り組めない。
赤松自治会	ない
清和台自治会	ある 【内容】 ・送迎バス(東一) ・子どもの見守り、青パトロール(東一) ・地域をある場所を停留所にして買いもの送迎サービスをしているが本数が少ないので本数を増やしてほしい。個人が登録して送迎したい人がいれば自分の車で送り迎えする方法はできないのか?(東二) ・移動支援をしていたと思うが、利用したことがないため詳細が分からない。清和台のトナリエ(阪急オアシス)まで送迎してくれる車?タクシー?があるような気がする。(東五) ・ベリタス病院への送迎サービス(不明) ない 【理由等】 ・行ってほしいが行ってない(西三) ・以前はオアシスに乗合タクシーがあった気がするが今はしらない。利用はしたい。(西三) ・現在はコロナ禍で実施していないが、過去の取組は次のとおり。老人保健施設「清和苑」「やわらぎの里清和台」の送迎用マイクロバスが巡回しトナリエまでの間の移動を支援。トナリエから自宅迄のタクシー(西四) ・昔は病院までのミニバスがあったと聞くが…(東二) ・以前、清和台コミュニティによる、お買い物や通院のための「コミュニティバス」の計画案がありましたが、現在試験運行延期の状態。自治会等が主体となった移動支援は行われていない。(東二)
若宮自治会	ない
けやき坂自治会	ない
西畦野自治会	(未記入)
山原自治会	ない
一庫自治会	特になし
黒川自治会	(未記入)

(2) 交通空白地内での移動で困る地区・場所

自治会	課題の有無	その場所が鉄道や路線バスを利用しにくい理由や困り事
東久代1丁目三葉会	ある	バス停までの距離が遠く、高齢者が生活用品の購入や病院などの足に困る。
多田院自治会	（未記入）	・バス停「多田神社前」が一番近いバス停だが本数が少なく利用しにくい。 ・バス停「西多田北」はまだ本数は多いが、バス停までの高低差が大きく遠い。 ・能勢電多田駅も徒歩で20分近くかかる。 ・西友多田店には車が必要。 ・コンビニも遠い。
鼓ケ丘自治会	ある	鉄道までの距離に加え高低差が大きい。特に高齢者は困難。
多田グリーンハイツ自治会	ある	バス停までの距離が遠い
石道自治会	ある	当地区住民が主に利用する公共交通機関は阪急バスしかない。 阪急バスの停留所は「清和台営業所前」と「石道口」の2か所であるが、殆どがバスの発・着本数の多い「清和台営業所前」を利用している。 「清和台営業所前」までは、徒歩距離にして平均550mあり、高低差が大きく高齢者等交通弱者にとってはアクセスが大変困難な状況となっている。
赤松自治会	ある	赤松全域、高低差が大きく、徒歩での移動は困難。
清和台自治会	ある	・バス停までの距離、買い物（スーパー）までの距離が遠い ・足が不自由にてバス停まで時間を要している ・バス停までの距離が遠い、バス停までの高低差が大きい、高齢者が多く徒歩でのアクセスが困難 ・バス停までの距離が遠い、バス停までの高低差が大きい ・高齢者が多く、高低差が大きい ・バス停までの高低差が大きい ・バス停までの距離が遠く、且つ高低差が大きい。（自分は身体障碍者です。歩行困難） ・バス停までの距離が遠く、高低差が大きい。なので自転車等の移動も困難です。地域に高齢者が多く日々の買い物が大変。 ・バス通りからゆるい坂道になっていて高齢者や身体の不自由な方々には負担が多い ・バス停までの距離が遠い ・バス停までの距離が遠く、高低差もある ・坂道なので、高齢者はバス停まで徒歩では大変である。 ・バス停まで高低差が大きく、遠回りしていく必要があり困る。また清和台営業所発のバス便が少なく、バスが非常に混雑しておりバスに座れず何本か見送ることが多く、不便である。 ・バス停まで遠く、高低差が大きい。 ・バス停までの距離が遠い、ずっと坂道 ・帰りは坂道で舗装道路もいたんでいて歩きづらい所がある。 ・家自体バス停までの距離が遠い ・バス停までの距離が遠い、高齢者が多く徒歩でのアクセスが困難 ・バス停までの距離が遠い、バス停までの高低差が大きい、高齢者が多く徒歩でのアクセスが困難 ・現在、買い物や通院は車を利用しているが、将来車を運転できなくなった時、バス停まで10分以上かかるので不安である。 ・バス停までの距離が遠い、バス停までの高低差が大きい、高齢者が多く徒歩でのアクセスが困難 ・バス停までの距離が遠く、かつ坂道のため高齢者には大変だと思います。 ・バス停までの距離が遠い。 ・高齢者にとって高低差は負担になる。特に足腰に問題がある方は困る。 ・通勤については仕方がいけれど高齢化して買い物はオアシスが中心となるので、買い物にバスで1駅まで乗るのは…そこまでするのは抵抗がある。歩いて買い物となるとしんどい。特に買って帰る時は重いのでしんどい。そうなると清和台丁目以外の場所は買い物支援バスなどの運行が欲しい。 ・主人が（67歳）が運転してくれるので今は不便を感じない。
若宮自治会	（未記入）	（未記入）
けやき坂自治会	ある	・バス停までの距離が遠い。 ・バス停までの高低差が大きいので、高齢者や5歳未満の幼児が徒歩でアクセスするのが困難。 　また同じ理由で車イスやベビーカーでアクセスするのも困難。 ・バスの運行本数が少なく、利用したい時間に合わない。 　川西能勢口方面のバスの本数： 　（平日）9時～15時台は3本/1時間、16時～17時台は2本/1時間、18時以降は1本/1時間 　（休日）11時～17時は2本/1時間、18時以降は1本/1時間 ・多田や猪名川にある大型ショッピングセンターへ行く便が無いし、バス乗り継ぎで行くと割引が無く、料金が高くなる。
西畦野自治会	ある	・地形的に非常に坂が多く、高齢の方にとってバスを利用する場合バス停まで体力的に厳しく、自家用車もしくはタクシーの利用となっている。 ・弱者の方（高齢者、小さなお子さんのいる方、何らかの障害をお持ちの方、免許及び車をお持ちでない方）が利用されているのが現状。
山原自治会	ある	・鉄道の駅までの距離が遠い。坂がある為帰り道は高齢者には負担が大きい。 ・鉄道の駅まで徒歩で20～30分のエリアが多く高低差がある。 ・山下駅まで距離が遠く、高低差があり、高齢者には徒歩はむりです。 ・バス停、鉄道駅迄遠い。高低差も大きい。 ・山原自治会にはバス等ありません
一庫自治会	ある	・駅、バス停まで距離が遠く、ほぼ登坂のため、夏場の高齢者にはつらい状況
黒川自治会	ある	・拡大図全体、例の通り（バス停まで） 　ーバス停まで距離が遠い 　ーバス停までの高低差が大きい ・能勢電鉄妙見口駅まで1.5km～3kmあり、徒歩では困難である。

(3) 交通空白地とは別の地域で移動に困る地区・場所

自治会	課題の有無	その場所が鉄道や路線バスを利用しにくい理由や困り事
東久代1丁目三葉会	ある	東久代1丁目自治会は道幅が狭く、高齢者の移動がたいへんです。
多田院自治会	（未記入）	（未記入）
鼓ケ丘自治会	ない	ー
多田グリーンハイツ自治会	ある	バス停までの坂道・私自身高齢のためバス停に行くまでが大変・時間帯によっては待ち時間の方が長い。 ❶（向陽台1丁目南東）平野駅と公民館前までの停留所間距離が長く高低差が大きい。❷（向陽台1丁目真ん中辺り）①の同じ。❸（向陽台3丁目7付近）バス停までの距離が長い❹（緑台の多田院墓地北側辺り）バス停まで遠く運行本数が少ない❺（水明台1～2丁目の真ん中辺り）バス停まで遠い❻（水明台3丁目北西）バス停までの高低差が大きい。 能勢電 平野駅方面へのバスは本数が少ないもののあるが、西友へ行くバスルートがない。 当地域の対象バス停は緑台3丁目バス停ですが、子のバス停では本数が少なく遠く移動するには不適切でほとんど利用していません。大きな問題です。
石道自治会	ある	交通空白地と同様。
赤松自治会	ある	バスを利用したいが、バス停迄行くのが困難。
清和台自治会	ある	・（①と同じ）バス停までの距離、買い物（スーパー）までの距離が遠い ・バス停までの距離が遠い、バス停までの高低差が大きい、高齢者が多く徒歩でのアクセスが困難 ・別の地域は殆ど行かないので、よくわからない。 ・バス停までの距離、また高低差が大きく、高齢者には非常に不便です。 ・東2丁目、4丁目、5丁目においてもバス停までの距離が遠く、高低差もあるエリアが存在する ・坂道が多い ・清和苑・有楽園・やわらぎの里へ行きたい時 ・バスの本数が少ない、坂道で歩くのが大変 ・高齢者で日常生活の買い物・通院・etcには徒歩でのアクセスが困難 ・虫生川から猪名川流域の豊かな自然を鑑賞したくても、西1丁目からのアクセス手段がなく行く機会がない。 ・バス停までの距離が遠く、かつ坂道のため高齢者には大変だと思います。 ・公共交通の運行本数が少ない、利用したい時間帯が合わない。（矢問に行きにくく、西多田で下車して歩いて行ってます） ・バス停までの距離が遠いと高齢者には厳しくなると思われます。（特に一人暮らしの人にとっては）
若宮自治会	（未記入）	（未記入）
けやき坂自治会	ある	けやき坂自治会全域で同じです。
西畦野自治会	（未記入）	（未記入）
山原自治会	ある	・（①と同じ）山下駅まで距離が遠く、高低差があり、高齢者には徒歩はむりです。 ・山原は坂道ばかりなので年老いて来ると車、バイク等が乗れなくなるので住むには困難になります
一庫自治会	ある	・（①と同じ）駅、バス停まで距離が遠く、ほぼ登坂のため、夏場の高齢者にはつらい状況
黒川自治会	ある	能勢電鉄妙見口駅まで1.5km～3kmあり、徒歩では困難である。

(4) タクシー利用の困りごと

<table>
<tr><th>自治会</th><th>困りごとの有無</th><th>理由</th></tr>
<tr><td>東久代1丁目三葉会</td><td>ある</td><td>2.タクシーを呼んでも到着まで時間がかかる
3.利用したい店舗や施設が遠いため、タクシーの料金が高くなる
6.その他
・幅が狭く家の前までが行きにくい</td></tr>
<tr><td>多田院自治会</td><td>ない</td><td>ー</td></tr>
<tr><td>鼓ケ丘自治会</td><td>ある</td><td>6. その他
・道路が狭いうえ高低差があるため家の前まで来てくれない。
・駅からのタクシー利用が川西能勢口か池田駅前からの利用となり料金が高くなる。</td></tr>
<tr><td>多田グリーンハイツ自治会</td><td>ある</td><td>2.タクシーを呼んでも到着まで時間がかかる(向陽台2丁目)
3.利用したい店舗や施設が遠いため、タクシーの料金が高くなる(向陽台2丁目)</td></tr>
<tr><td>石道自治会</td><td>ない</td><td>ー</td></tr>
<tr><td>赤松自治会</td><td>ない</td><td>ー</td></tr>
<tr><td>清和台自治会</td><td>ある

ない</td><td>
<table>
<tr><th rowspan="2">町丁目</th><th>理由１</th><th>理由２</th><th>到着時間</th><th>理由３</th><th>理由４</th><th>理由５</th></tr>
<tr><th>来てくれない</th><th>時間がかかる</th><th></th><th>料金高い</th><th>営業時間（夜間など）</th><th>福祉車両</th></tr>
<tr><td>西３</td><td></td><td>●</td><td>60分以上</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>西３</td><td>●</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>西４</td><td></td><td>●</td><td>記入無</td><td></td><td></td><td>●</td></tr>
<tr><td>西４</td><td></td><td>●</td><td>30分</td><td>●</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>西４</td><td></td><td>●</td><td>10-30分</td><td>●</td><td>●</td><td></td></tr>
<tr><td>西５</td><td></td><td>●</td><td>記入無</td><td></td><td>●</td><td></td></tr>
<tr><td>東２</td><td></td><td>●</td><td>20-30分</td><td>●</td><td>●</td><td></td></tr>
<tr><td>東２</td><td></td><td></td><td></td><td>●</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>東２</td><td></td><td></td><td></td><td>●</td><td></td><td>●</td></tr>
<tr><td>東４</td><td></td><td></td><td></td><td>●</td><td>●</td><td></td></tr>
</table>
6. その他
・時間帯にもよるが病院の予約がある時など、全く来なくて大変困ったことが何度もある。(西3)
・「タクシーを呼んでも来てくれないことがあった」と人から聞いたことがあります。(タクシー会社の都合で)(西3)
・早朝利用の場合、前日の予約が必要(西4)
・タクシーが近場だとイヤがる。(東2)
・介助タクシー自体の本数が少ない。(東2)
6. その他
・将来が不安
・車で移動しているので特には困ってることはありません。ただ介護タクシーの料金が高いとはよく聞きます。</td></tr>
<tr><td>若宮自治会</td><td>(未記入)</td><td>3.利用したい店舗や施設が遠いため、タクシーの料金が高くなる</td></tr>
<tr><td>けやき坂自治会</td><td>ある</td><td>3.利用したい店舗や施設が遠いため、タクシーの料金が高くなる</td></tr>
<tr><td>西畦野自治会</td><td>ある</td><td>3.利用したい店舗や施設が遠いため、タクシーの料金が高くなる</td></tr>
<tr><td>山原自治会</td><td>ある</td><td>2.タクシーを呼んでも到着まで時間がかかる(10分)
3.利用したい店舗や施設が遠いため、タクシーの料金が高くなる
4.夜間など、利用したい時間にタクシーが営業していない
6. その他
・タクシーの台数が少ない為すぐ来ない</td></tr>
<tr><td>一庫自治会</td><td>ある</td><td>6. その他
・道が狭く、対向車も来るため、行き来が困難でタクシーが脱輪したこともあります。
・市のタクシー券が使えないことがある。</td></tr>
<tr><td>黒川自治会</td><td>ある</td><td>3.利用したい店舗や施設が遠いため、タクシーの料金が高くなる
4.夜間など、利用したい時間にタクシーが営業していない</td></tr>
</table>

(5) 交通空白地への移動支援の必要性

自治会	移動サービスの必要性
東久代1丁目三葉会	1.子どもや高齢者などのために新たな移動サービスが今すぐ必要 2.将来のために新たな移動サービスが必要(免許返納後など)
多田院自治会	2.将来のために新たな移動サービスが必要(免許返納後など)
鼓ケ丘自治会	1.子どもや高齢者などのために新たな移動サービスが今すぐ必要
多田グリーンハイツ自治会	1.子どもや高齢者などのために新たな移動サービスが今すぐ必要(向陽台) 2.将来のために新たな移動サービスが必要(免許返納後など)(緑台)
石道自治会	2.将来のために新たな移動サービスが必要(免許返納後など)
赤松自治会	(未記入)
清和台自治会	1.子どもや高齢者などのために新たな移動サービスが今すぐ必要(15件/45件) 2.将来のために新たな移動サービスが必要(免許返納後など)(23件/45件) 3.必要でない(2件/45件) 4.わからない(3件/45件) 無回答(2件/45件)
若宮自治会	1.子どもや高齢者などのために新たな移動サービスが今すぐ必要
けやき坂自治会	1.子どもや高齢者などのために新たな移動サービスが今すぐ必要
西畦野自治会	2.将来のために新たな移動サービスが必要(免許返納後など)
山原自治会	1.子どもや高齢者などのために新たな移動サービスが今すぐ必要
一庫自治会	2.将来のために新たな移動サービスが必要(免許返納後など)
黒川自治会	2.将来のために新たな移動サービスが必要(免許返納後など)

(6) 公共交通をより便利に利用するためのアイデアや移動に必要なサービス

自治会	アイデア
東久代1丁目三葉会	・タクシー割引制度の創設
多田院自治会	・貨客混載の巡回車（駅、病院、バス停など）運行と高齢者にもわかりやすいアプリ（予約、ロケーションシステム）の運用 ・高齢者向け通院送迎
鼓ケ丘自治会	・買い物・通院などを目的としたコミュニティバスの運行 ・近隣市町との連携（鼓が滝と伏尾台）による基幹路線の創設 ・官民連携による輸送資源の有効活用（伏尾ゴルフ倶楽部のシャトルバス） ・鼓滝駅前のタクシー待機場所の確保 ・シニアカーのレンタル料の支援
多田グリーンハイツ自治会	・コミュニティバス ・乗り合いタクシーのようなサービス ・新しい移動手段（オンデマンド）を構築 ・将来的には自動運転の特区で自動運転タクシーを運用 ・一種免許でも地域限定でタクシー運転ができ、ウーバーイーツのようなアルバイト的に配車できるような仕組み ・大和地区で認められた補助金制度を本地域にも適用 ・営利を目的とした公共交通会社に任せるのではなく、市が主体で財源を投入して地域に合った移動手段を構築すべき
石道自治会	・行政主導による官民連携と具体手法の公共交通計画への明記 ・市による交通事業者への財政的支援 ・交通空白地の条件見直し ・高齢化を見据えた市民目線かつ実現可能な公共交通計画指標の設定
赤松自治会	・居住人口が少ないため、現自家用車での移動のみ
清和台自治会	・バス本数の現状維持、行政による赤字補填 ・自治会内営業所発のバス増便 ・バス路線の創設（清和台外周ルート、清和台～石道～西畦野～畦野ルート） ・オンデマンドバスの運行 ・自由乗降可能、電話ですぐに来てくれる小型バス・タクシーの運行 ・買い物・通院・駅などを目的としたコミュニティバスの運行（能勢口～市役所～キセラ～医療センター～多田～清和台～畦野～大和団地など） ・自治会員が自由に使えるタクシーを常時待機 ・乗合タクシーの導入 ・住民互助による輸送システムの導入 ・タクシー割引券配布の枚数・対象者の拡大 ・自動運転モビリティ（電動カートなど）の導入 ・簡易3輪車を自治会館などに配置 ・バス停に駐輪場を整備 ・買い物の即日配達システムの構築、移動販売の充実、コンビニ設置 ・費用負担を前提とした必要とする人の把握と持続可能な見通しが大事
若宮自治会	（未記入）
けやき坂自治会	・低価格での新たな移動サービス創設 ・よつば会館付近へのバス停の新設 ・公費投入による阪急バスの利便性向上 ・他地域への移動を便利にする施策
西畦野自治会	・清和台～畦野、山下地区間のバイパス的な役割を果たす、県道721号線を活用した路線の創設 ・伊丹市市営バスの「高齢者無料制度」のような運賃サービスの創設
山原自治会	・利用者負担による移動サービスの創設 ・山の原方面へ向かう相乗りタクシーの運行 ・移動販売の充実 ・高齢者専用バスの運行
一庫自治会	・カーシェアステーション、高齢者用の電動カートシェアステーションの設置 ・ルートが固定されていないオンデマンドバスのようなサービスの導入 ・採算性を考え、自治会単位ではなくコミュニティ全体でコミュニティバスのような移動サービスを運行
黒川自治会	・マイカー移動による事故防止のための信号機設置

4.3. 交通事業者ヒアリング調査

調査目的	調査事業者・ヒアリング日
公共交通サービスの持続に向けた課題抽出及び交通事業者との連携を強化するため、交通事業者の意見を把握することを目的	下表のとおり

表　ヒアリング対象事業者とヒアリング日

対象事業者		ヒアリング日
鉄道	・西日本旅客鉄道(株)［以下、JR］	令和４年８月 12 日
	・阪急電鉄(株)［以下、阪急］	令和４年８月４日
	・能勢電鉄(株)［以下、能勢］	令和４年８月 10 日
バス	・伊丹市交通局［以下、伊丹バス］	令和４年８月 17 日
	・阪急バス(株) ［以下、阪急］	令和４年８月 12 日
タクシー	・(株)フクユ［以下、フクユ］	令和４年８月 10 日
	・日の丸ハイヤー(株)［以下、日の丸］	令和４年８月 17 日
	・北摂交通(株)［以下、北摂］	令和４年８月 19 日
	・和光タクシー(株)［以下、和光］	令和４年８月 29 日

4.3.1. 能勢電鉄、阪急バス

(1) 利用促進の取り組み状況

	能勢電鉄	阪急バス
利用促進の取組	<主な取組内容> (1) SNS を活用した情報提供およびファンづくり (2) 自社主催・他社合同ハイキングの開催 (3) その他 各種イベントの開催 (4) 運転体験会（@平野車庫）、謎解きゲームの開催	<主な取組内容> (1) MM の実施 (2) 阪急バスの乗り方リーフレットを配布 (3) 会社 PR（様々なイベントへの参加
各種割引運賃制度	<主な取組内容> ・妙見の森 1day フリーパス （コロナの影響で発売枚数は半減） ・回数券（2023 年４月 30 日で発売終了） ・「能勢電車ポイント還元サービス」の開始 （2023 年４月１日より実施） <課題> 割引率が高く新規需要創出とならなければ減収となる ※過去減収により廃止したもの：シニアパス[2010-2015]	<主な取り組み内容> (1) GP65・70（高齢者向け定期券） (2) 通勤定期券の各種利用増進施策 ①他人へのシェアが出来る制度の導入（家族以外も可） ②表示運賃区間内の自由利用(阪急バス&阪神バス) ③土休日における定期券同伴者への割引(環境おでかけ割) (3) [川西市外]特別乗車券の発行 <課題> (1) 定期券の利用促進施策に係る周知不足

(2) 路線の維持に向けた課題

	能勢電鉄	阪急バス
経営上の課題	(1) 利用者減少 (2) 電気代の高騰 (3) 人員不足(技術系従事者の高齢化)	(1) 利用者減少 (2) 人材の減少(二種大型自動車免許保有者・整備士) (3) 燃料高騰、車両高騰、人件費高騰 (4) 安全投資の拡大（EDSS などの義務化）
環境面の課題	(1) 駅舎や駅関連設備・車両等の老朽化対策 （駅舎・ホーム上家・EV・ES・トイレ等）	(1) 渋滞対策 ①川西能勢口駅付近での路上駐車対策

	(2) 鉄道施設(橋梁、トンネル等)の老朽化対策 (3) 風水害対策 (橋梁の流出等防止、土砂流入防止対策) (4) 耐震化対策(橋梁、高架橋、駅舎等) (5) 踏切道改良促進法に基づく踏切保安設備の整備	②都市計画道路バス優先レーンの形骸化

(3) 路線の見直し方針

	能勢電鉄	阪急バス
短 期	利用実態に応じた運行ダイヤの検討	ダイヤ:収支バランスが整うための見直しを常に検討 料 金:運賃の見直し(1997 年から据置)
長 期	乗降客数の少ない駅や路線の廃止	適正な事業運営へ適宜見直しを実施

(4) 今後の事業推進方針

	能勢電鉄	阪急バス
ウィズコロナ対策	(1) IC化の推進(磁気券の廃止)	(1) 定期券・乗車券の web で購入制度の検討
新たな技術への対応	(1) 具体的な施策検討無し	(1) 自動運転(Lv.2 ベース)の導入を視野に情報収集開始
SDGs関係	(1) 省エネ車両の導入 (2) 駅及び信号設備等のLED化 (3)鉄道現業社員に対する、サービス介助士資格取得の推進	(1) EV バス等、脱炭素化可能な車両導入の検討 ※大阪府下では 2 台導入済み)
他の交通モードとの乗継改善	(1) 具体的な施策検討無し	(1) オンデマンド交通の導入検討 (タクシー会社等との連携)

(5) 市への協力依頼事項

	能勢電鉄	阪急バス
市への協力依頼事項	・定住したいと思わせる自治体の施策及び PR ・国土交通省鉄道局が制定する鉄道施設総合安全対策事業費補助に沿った支援制度の創設	・脱炭素化車両(EV バスの導入)導入補助の検討 ・運賃助成制度(利用者への運賃負担軽減策)の確立

4.3.2. JR 西日本、阪急電鉄

(1) ①利用促進の取り組み状況

	JR西日本	阪急電鉄
利用促進の取組	<主な取組内容> (1) MaaS アプリ「WESTER」でのスタンプラリー (2) 沿線イベントの広報志「西 Navi」 (3) 鉄道ファン作りを目的としたアプリ「Ralil」展開 (4) 兵庫DCや各種イベントによる誘客	<主な取組内容> (1) YouTube チャンネル (2) オリジナルグッズ販売 (3) 阪急沿線アプリ (4) 阪急ハイキングなど (5) 阪急×阪神 リアル謎解きゲーム
各種割引運賃制度	<主な取組内容> (1) PiTaPa カードでの利用回数、時間帯指定割引 (2) ICOCA カードでの利用回数、時間帯指定に応じたポイント付与(要登録) (3) 通勤用 ICOCA 定期券で対象発駅・時間・対象着駅を条件にポイント付与(ジサポ) (4) e5489 による新幹線・特急列車の割引切符	<主な取組内容> ICOCA による「阪急電車ポイント還元サービス」の開始 (2023 年 4 月 1 日から) <課題> 単なる割引ではない企画乗車券を考慮して発売してきたが、利用増に繋げるのは困難

(2) ②路線の維持に向けた課題

	JR西日本	阪急電鉄
経営上の課題	(1) ご利用の少ないローカル線問題 (2) コロナ後の需要予測(新幹線需要減)、人口減 (3) 燃料費等の高騰	(1) コロナ後の需要予測・長期的な少子高齢化傾向 (2) 人件費・動力費・資材購入費等の高騰
環境面の課題	(1) 技術職や整備の人材不足(AI・ロボット化) (2) 激甚化する自然災害に備えた防災対策 (3) 脱炭素・カーボンニュートラル	(1) 激甚化する自然災害に備えた防災対策、CO2の削減

(3) 路線の見直し方針

	JR西日本	阪急電鉄
短 期	(1) 見直し予定なし	(1) 見直し予定なし
長 期	(1) 見直し予定なし	(1) 見直し予定なし

(4) 今後の事業推進方針

	JR西日本	阪急電鉄
ウィズコロナ対策	(1) ネット予約の推進(e5489) (2) リアルタイムで混雑状況を配信(環状線 LIVE)	(1) 定期券発売業務における非接触サービスの拡大
新たな技術への対応	(1) 当該路線では具体的な施策検討なし	(1) AI チャットボットを活用したお問い合わせ対応
SDGs関係	(1) JR西日本グループ全体の CO2排出量実質ゼロ(2050 年目標)をめざす	(1) 阪急阪神 HD 全体で CO2 排出量実質ゼロをめざす(2050 年目標) (2) 鉄道事業における有責事故ゼロ(2030 年目標) (3) 「SDGsトレイン 未来のゆめ・まち号」の運行
他の交通モードとの乗継改善	(1) ICOCA 相互利用の推進 (2) WESTER(アプリ)の活用	(1) STACIA PiTaPa カードを用いた「エコ乗り」「タク乗り」の実施 (2) 阪急沿線アプリの活用(阪急バス発車時刻、阪急バス接近情報、阪急タクシー乗り場案内など) (3) 阪急沿線アプリとタクシーの配車アプリとの連携(検討中)

(5) 市への協力依頼事項

	JR西日本	阪急電鉄
市への協力依頼事項	(1) 定住したいと思わせる自治体の施策及びPR (2) マイカーから公共交通へのシフト(二次交通の充実)	(1) 都市間輸送における行政間の調整(必要な場合)

4.3.3. 伊丹市営バス、タクシー

(1) 利用促進の取り組み状況

	伊丹市営バス	タクシー (フクユ、日の丸ハイヤー、和光タクシー、北摂交通)
利用促進の取組	<主な取組内容> (1) 地域・小学校への出前講座 (2) 伊丹まちなかバルへの参画 (中心市街地活性化協議会との協働) <課題> 取り組みに対する効果の測定	<主な取組内容> (1) 配車アプリ(DiDi、GO)の導入。使用率は増加傾向。 (2) キャッシュレス対応(クレジットカード、QR コード)
各種割引運賃制度	<主な取組内容> (1) ICカード利用時の乗継割引制度 (2) 環境定期券割引制度(土曜、休日)	<主な取組内容> (1) 高齢者向け割引カード、各自治体企画の商品券への対応

(2) 路線の維持に向けた課題

	伊丹市営バス	タクシー (フクユ、日の丸ハイヤー、和光タクシー、北摂交通)
経営上の課題	(1) 利用者減少 (2) 需要に合わせたダイヤの編成 (3) 路線の在り方 (4) 特別乗車証制度の在り方	(1) 利用者減少 (2) 燃料費高騰 (3) 乗務員不足・高齢化
環境面の課題	(1) 違法駐車による渋滞 (2) 自転車マナー	(1) 川西能勢口駅周辺での渋滞 (自家用車の増加、違法駐車)

(3) 路線の見直し方針

	伊丹市営バス	タクシー （フクユ、日の丸ハイヤー、和光タクシー、北摂交通）
短 期	(1) 交通事業経営戦略後期4カ年行動計画に基づく取組み	(1) 車両の老朽化、補助金を活用したHV車への入れ替え
長 期	(1) 交通事業経営戦略後期4カ年行動計画に基づく取組み	(1) 乗合、貸切を含めた柔軟な運行の検討。 (2) 乗務員の確保 (3) 高齢化への対応

(4) 今後の事業推進方針

	伊丹市営バス	タクシー （フクユ、日の丸ハイヤー、和光タクシー、北摂交通）
ウィズコロナ対策	(1) 車内換気 (2) 運転席の遮蔽カーテン (3) 車内の抗菌・抗ウイルス施工 (4) 市バス混雑情報提供システムの導入	(1) キャッシュレス端末の導入 (2) 客席と運転席の分離 (3) 消毒・抗菌シートなど
新たな技術への対応	(1) EDSSの導入（現在7台保有） (2) バスナビ（市バス混雑情報提供システム）	
SDGs関係	(1) EVバスの導入	具体的な取組み無し ※EV車両については、一回の航続距離が少なく、充電設備・充電時間についてもまだ課題がある。
他の交通モードとの乗継改善	(1) バス停駐輪場の維持管理	

(5) 市への協力依頼事項

	伊丹市営バス	タクシー （フクユ、日の丸ハイヤー、和光タクシー、北摂交通）
市への協力依頼事項	(1) 川西市内での需要に関する情報提供	(1) 財政支援 (2) 高齢者への運賃助成券の増額 (3) 障がい者へのお出かけ促進チケットの利用促進 (4) 妊婦の方のタクシー利用の促進 (5) インフラ投資の拡大

5. 地域カルテ（コミュニティ別公共交通の現状） 調整中

表　コミュニティ区分

No.	コミュニティ名	住所地
①	久代	久代 1～6 丁目、東久代 1・2 丁目
②	加茂小	南花屋敷 1～4 丁目、加茂 1～6 丁目
③	川西 小学校区	小花 1・2 丁目、小戸 1～3 丁目、栄町 24～27 番、寺畑 1・2 丁目、 栄根 1・2 丁目、下加茂 1・2 丁目
④	桜小	中央町、日高町、栄町（24～27 番を除く）、花屋敷山手町、 花屋敷 1・2 丁目、満願寺、満願寺町
⑤	川北	美園町、絹延町、出在家町、丸の内町、滝山町（8 番を除く）、鶯の森町、 萩原 1 丁目、火打 1・2 丁目、松が丘町、霞ヶ丘 1・2 丁目※
⑥	明峰	滝山町 8 番、萩原 2・3 丁目、萩原台東 1・2 丁目、萩原台西 1～3 丁目、 鶯が丘、西多田字上平井田・湯山裏・南野山、西多田 1 丁目 1・2 番、 錦松台、鶯台 1・2 丁目、湯山台 1・2 丁目、南野坂 1・2 丁目
⑦	多田	新田、矢問 1～3 丁目、矢問東町、西多田（字上平井田・湯山裏・南野山を 除く）、西多田 1 丁目（1・2 番を除く）、西多田 2 丁目、多田院（字滝ケ原・駒 塚・井戸ヶ上を除く）、新田 1～3 丁目、多田院 1・2 丁目、 多田院多田所町、多田院西 1 丁目、多田院西 2 丁目（5 番を除く）
⑧	多田東	東多田、平野、鼓が滝 1～3 丁目、東多田 1～3 丁目、多田桜木 1・2 丁目、 平野 1～3 丁目
⑨	緑台・陽明	緑台 1～7 丁目、向陽台 1～3 丁目、水明台 1～4 丁目、清流台
⑩	清和台	石道、虫生、赤松、柳谷、清和台東 1～5 丁目、清和台西 1～5 丁目、 多田院字滝ケ原・駒塚・井戸ヶ上、多田院西 2 丁目 5 番
⑪	けやき坂	芋生、若宮、けやき坂 1～5 丁目
⑫	東谷	見野 1～3 丁目、東畦野 1～6 丁目、東畦野山手 1・2 丁目、西畦野 1・2 丁目、 山原 1・2 丁目、緑が丘 1・2 丁目、山下町、笹部 1～3 丁目、下財町、 一庫 1～3 丁目、東畦野（字長尾を除く）、西畦野、山原、山下、笹部、 一庫、国崎、黒川、横路、長尾町
⑬	牧の台	大和東 1～5 丁目、大和西 1～5 丁目、東畦野字長尾
⑭	北陵	美山台 1～3 丁目、丸山台 1～3 丁目

※霞ヶ丘 1・2 丁目の一部（かすみ自治会の範囲）は、④桜小コミュニティ協議会に含まれるが、霞ヶ丘 1・2 丁目の全域が
川西北小学校区であるため、霞ヶ丘 1・2 丁目の全域を⑤川北コミュニティ協議会とする

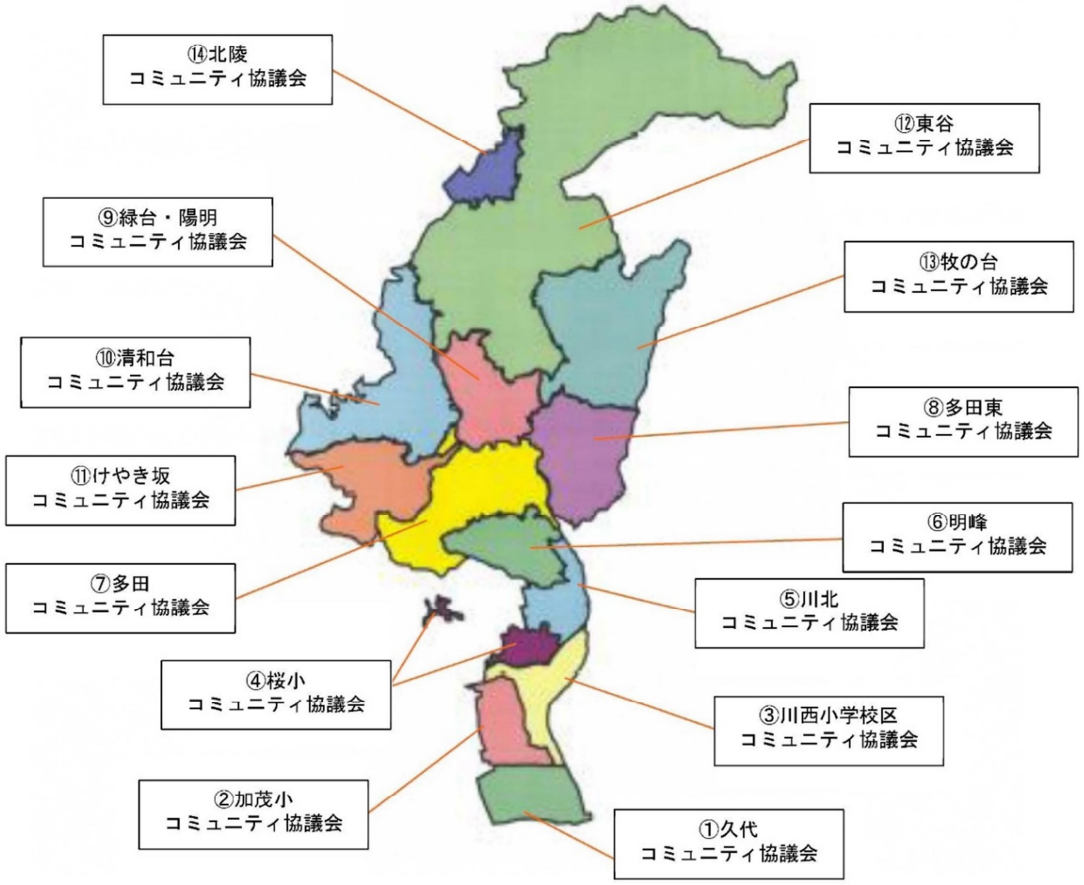

⑭北陵
コミュニティ協議会
⑫東谷
コミュニティ協議会
⑨緑台・陽明
コミュニティ協議会
⑬牧の台
コミュニティ協議会
⑩清和台
コミュニティ協議会
⑧多田東
コミュニティ協議会
⑪けやき坂
コミュニティ協議会
⑥明峰
コミュニティ協議会
⑦多田
コミュニティ協議会
⑤川北
コミュニティ協議会
④桜小
コミュニティ協議会
③川西小学校区
コミュニティ協議会
②加茂小
コミュニティ協議会
①久代
コミュニティ協議会

図　コミュニティ区分

6. 関連計画における地域公共交通に関する記載 調整中

7. その他

7.1. 協議会名簿

構成団体	所属	役職	構成員	
大阪市立大学		名誉教授	日野　泰雄	ひの　やすお
愛媛大学	社会共創学部 環境デザイン学科	教授	松村　暢彦	まつむら　のぶひこ
西日本旅客鉄道株式会社	近畿統括本部　兵庫支社 地域共生室	課長代理	絆地　真晃	ばんじ　まさあき
阪急電鉄株式会社	都市交通事業本部 沿線まちづくり推進部	部長	阿瀬　弘治	あぜ　こうじ
能勢電鉄株式会社	鉄道事業部	副部長	東山　仁	とうやま　ひとし
阪急バス株式会社	自動車事業本部営業企画部 （地域公共交通担当） 兼 新モビリティ推進部	部長	野津　俊明	のづ　としあき
公益社団法人兵庫県バス協会		専務理事	新屋敷　昭一	しんやしき　しょういち
一般社団法人 兵庫県タクシー協会 株式会社フクユ		代表取締役	松下　誠吾	まつした　せいご
兵庫県交通運輸産業労働組合協議会	阪神地域協議会	副議長	石崎　宏司	いしざき　こうじ
川西市コミュニティ協議会連合会 北陵コミュニティ協議会		会長	杉本　勝広	すぎもと　かつひろ
社会福祉法人 川西市社会福祉協議会		常務理事	船木　靖夫	ふなき　やすお
川西市民		－	秋篠　彩	あきしの　あや
国土交通省	神戸運輸監理部 総務企画部	企画調整官	中西　克之	なかにし　かつゆき
兵庫県	阪神北県民局 宝塚土木事務所	所長	山田　弘	やまだ　ひろし
兵庫県川西警察署	交通課	課長	柴原　定之	しばはら　さだゆき
川西市	企画財政部	部長	作田　哲也	さくた　てつや
川西市	土木部	部長	五島　孝裕	ごとう　たかひろ

7.2. 川西市地域公共交通会議規則

○川西市地域公共交通会議規則

平成 20 年 5 月 1 日
規則第 33 号
改正 平成 23 年 3 月 31 日規則第 9 号
平成 25 年 3 月 31 日規則第 17 号
平成 28 年 3 月 31 日規則第 20 号
平成 30 年 3 月 31 日規則第 26 号
令和 3 年 10 月 26 日規則第 55 号
令和 5 年 3 月 22 日規則第 5 号

(趣旨)
第 1 条 この規則は、道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年法律第 59 号。以下「活性化再生法」という。)の規定に基づき、地域の需要に応じたバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項に関する協議、活性化再生法第 5 条第 1 項に規定する地域公共交通計画(以下「交通計画」という。)に関する協議等を行うため、川西市地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(協議事項)
第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項について協議するものとする。
(1) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
(2) 自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
(3) 川西市公共交通基本計画に関する事項
(4) 交通計画の策定及び変更に関する事項
(5) 交通計画に位置付けられた事業の実施及び調整に関する事項
(6) 前各号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める事項

(組織)
第 3 条 交通会議は、委員 25 人以内で組織する。
2 委員は、次に掲げる者から市長が委嘱し、又は任命する。
(1) 学識経験者
(2) 公共交通事業者
(3) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
(4) 自家用有償旅客運送者
(5) 市民又は利用者の代表
(6) 国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部の職員
(7) 兵庫県阪神北県民局宝塚土木事務所の職員
(8) 兵庫県川西警察署の職員
(9) 川西市の職員
(10) 前各号に掲げる者のほか、市長が交通会議の運営上必要と認める者
3 委員の任期は、2 年以内とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。
4 委員は、再任されることができる。

(会長等)
第 4 条 交通会議に会長及び副会長を置く。
2 会長は委員の互選によって定め、副会長は委員のうちから会長が指名する。
3 会長は、会務を総理し、交通会議を代表する。
4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)
第 5 条 交通会議の会議は、会長が招集し、その議長となる。
2 交通会議は、委員の半数以上が出席しなければ、会議を開くことができない。
3 委員は、事故その他のやむを得ない理由により交通会議に出席できないときは、あらかじめ会長の承認を得て、代理人を出席させることができる。
4 交通会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。
5 議長は、必要と認めたときは、会議に委員以外の者を出席させて意見を聴き、又は資料の提出を求めることがで

きる。
6　交通会議は、公開とする。ただし、議長が必要があると認めるときは、非公開とすることができる。

（ウェブ会議）
第６条　前条第２項の規定にかかわらず、会長が必要と認めるときは、ウェブ会議システム（インターネット等を通じて、委員の間で相互に映像及び音声の送受信等を行うシステムをいう。以下同じ。）を利用して交通会議の会議を開催することができる。
2　前項に定めるもののほか、交通会議の委員は、会長の承認を得て、ウェブ会議システムを利用して交通会議の会議に参加することができる。この場合において、当該委員は、ウェブ会議システムの利用による参加をもって交通会議の会議に出席したものとみなす。
3　ウェブ会議システムの利用において、映像のみならず音声も含め送受信が完全にできなくなった場合には、当該ウェブ会議システムを利用する委員は、音声の送受信ができなくなった時刻から退席したものとみなす。
4　第４条第４項の規定は、前項の規定により会長が退席したものとみなされた場合について準用する。
5　前条第６項の規定は、第１項の規定により開催される会議（以下この条において「ウェブ会議」という。）について準用する。この場合において、ウェブ会議を公開とするときは、会長が指定した場所においてウェブ会議を傍聴させるものとする。
6　委員は、前項の規定において準用する前条第６項ただし書の規定により非公開とされたウェブ会議に参加するとき又は第２項の規定により参加する会議が非公開とされているときは、当該委員以外の者に視聴させないよう必要な措置を講ずるものとする。

（書面による決議）
第７条　会長は、次の各号のいずれかに該当すると認めるときは、前条の規定にかかわらず、書面により委員の意見を徴し、又は賛否を問い、その結果をもって会議の決議に代えることができる。
（1）会議において事前に委員から書面による決議の了承を受けているとき。
（2）緊急の決議を要し、かつ、会議の招集又は成立が困難なとき。
（3）前２号に掲げるもののほか、会長が軽微な事案と認めるとき。
2　書面による決議は、委員の過半数からの書面による回答をもって成立するものとする。
3　書面による決議は、前項の規定による書面により回答した委員の過半数をもって決し、賛否同数のときは、会長の決するところによる。
4　会長は、書面による決議を行った場合は、その結果を書面により速やかに委員に報告するものとする。

（部会）
第８条　会長は、必要があると認めるときは、交通会議に部会を置くことができる。
2　部会に属すべき委員は、会長が指名する。
3　部会に部会長を置き、部会に属する委員のうちから、会長が指名する。
4　部会長は、部会の事務を掌理し、部会における審議の状況及び結果を交通会議に報告する。
5　部会長に事故があるとき、又は部会長が欠けたときは、部会に属する委員のうちから、部会長があらかじめ指名する者がその職務を代理する。
6　前３条の規定は、部会について準用する。

（協議結果の取扱い）
第９条　交通会議において協議が調った事項について、委員は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（庶務）
第10条　交通会議の庶務は、土木部交通政策課において処理する。

（補則）
第11条　この規則に定めるもののほか必要な事項は、交通会議が定める。

付　則
（施行期日）
1　この規則は、公布の日から施行する。

（招集の特例）
2　この規則の施行の日以後及び任期満了後最初に開かれる交通会議は、第５条第１項の規定にかかわらず、市長が招集する。

（ウェブ会議の特例）

3　前項の規定により招集した交通会議の会議については、第６条の規定を準用する。この場合において、同条中「会長」とあるのは、「市長」と読み替えるものとする。

付　則（平成 23 年３月 31 日規則第９号）

この規則は、平成 23 年４月１日から施行する。

付　則（平成 25 年３月 31 日規則第 17 号）

この規則は、平成 25 年４月１日から施行する。

付　則（平成 28 年３月 31 日規則第 20 号）

この規則は、平成 28 年４月１日から施行する。

付　則（平成 30 年３月 31 日規則第 26 号）

この規則は、平成 30 年４月１日から施行する。

付　則（令和３年 10 月 26 日規則第 55 号）

この規則は、公布の日から施行する。

付　則（令和５年３月 22 日規則第５号）

この規則は、公布の日から施行する。

以上

【資料４】

答申

令和５年１１月２日

川西市長　越田　謙治郎　様

川西市地域公共交通会議
会　長　日　野　泰　雄

川西市公共交通計画の策定について（答申）

川西市地域公共交通会議規則第２条第３号及び第４号の規定により、令和３年１１月５日付で諮問のありました川西市公共交通計画の策定について、本会議で慎重に審議を重ねた結果、別添のとおり答申いたします。

公共交通計画の策定にかかる会議に際しては、公共交通の現状と課題を共有し、課題を解決するための施策等について議論を重ねてきました。

その結果、様々な方針を示し、具体的な施策の目的、概要、実施時期等も記載しております。

今後、本答申を尊重され、公共交通計画を策定されるとともに、この計画に基づき、様々な施策が実施されることを期待します。

なお、下記についても留意されるようあわせてお願いします。

記

・本計画の推進にあたっては、社会情勢等の変化に柔軟に対応するものとし、進捗を毎年確認するとともに、必要な見直しを行うこと
・公共交通を維持するためには利用者の増加だけではなく、必要なサービスを検討し、交通事業者、行政、地域で一体となって対策を講じること
・具体的化されていない施策については、具体化した段階で計画を見直し反映させること

別添
川西市公共交通計画（答申）

かわにし新時代へ

【資料５】

令和６年１０月以降の平野山下線・大和団地線の運行について

川西市
Kawanishi City

～平野山下線・大和団地線の状況～

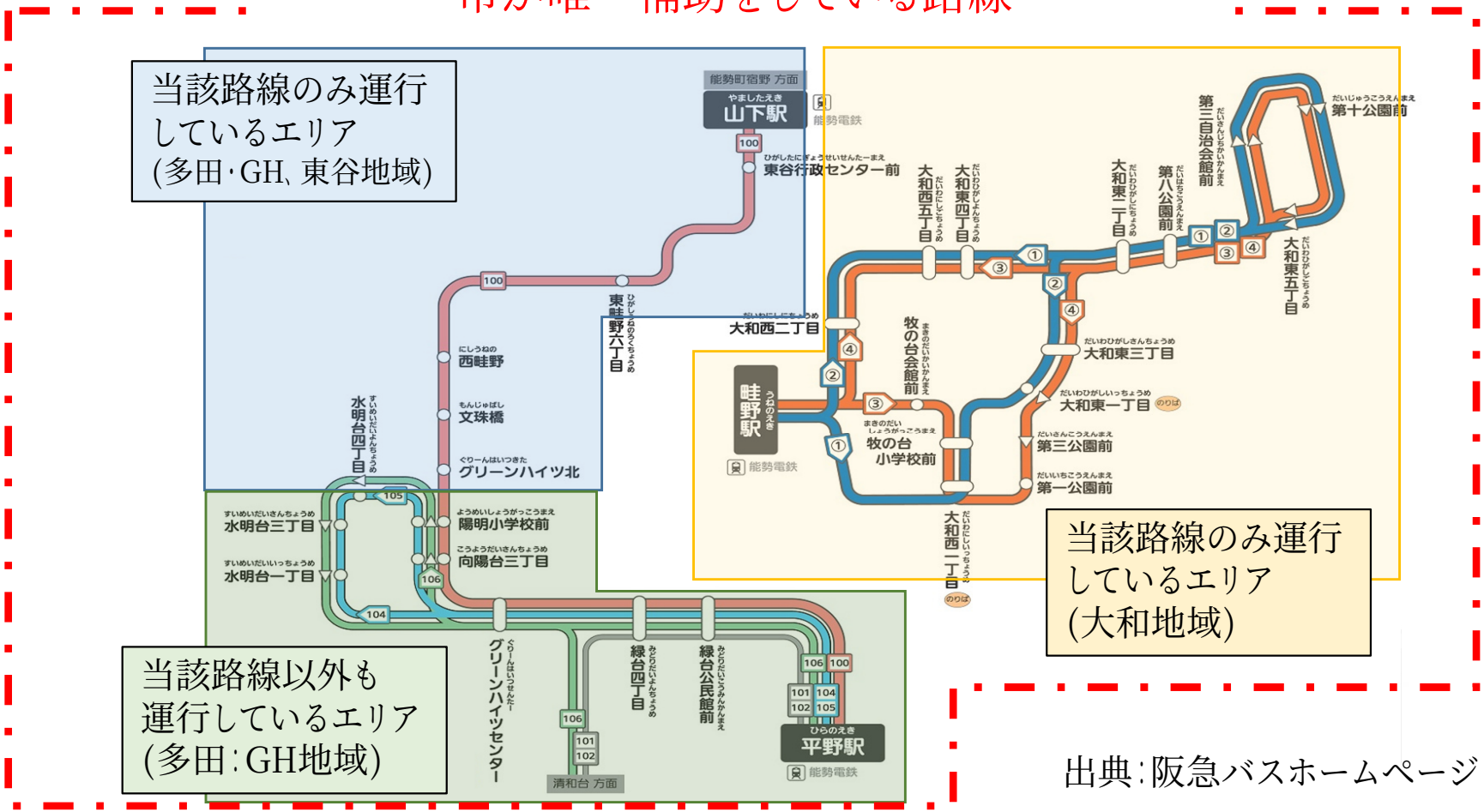
＜運行開始の経緯＞

昭和58年10月に市立川西病院が中央町から東畦野に移転したことに伴い、交通の利便性等の向上に寄与することを目的に運行　※バス購入及び運行経費の損失補填の一部を市が補助

●平成5年～　：「平野駅～山下駅」間の運行を開始

●平成13年～：大和地域から市立川西病院への移動及び同地域内の移動を担う目的で「大和地域内」に延伸

市が唯一補助をしている路線



出典：阪急バスホームページ

～平野山下線・大和団地線の状況～

＜運行見直しの経緯＞
当該路線の収支状況悪化を受け、持続可能な運行を目指し、令和4年10月以降の運行の見直しを実施。
⇒コロナ禍により利用促進が困難な状況を踏まえ、令和4年10月～令和6年9月までの運行についてこれまでの補助上限約1,500万円を2,100万円に増額し、その範囲で運行が可能な内容へと変更

		令和4年9月以前		令和4年10月以降	
		平日	土休日	平日	土休日
台数・運転士数		4台・5人	3台・3人	2台・3人	1台・1人
便数	大和	38	21	38	12
	平野-山下	32 (100)	16 (67)	6 (100)	4 (67)
	合計	53	21	44	16
運賃	多田GH以外	160円		220円	
	多田GH	220円		220円	

＜令和4年10月以降の運行について＞　※令和4年3月22日開催の地域公共交通会議で決定

事業の継続が可能な運行へ見直しを行うため、運行の評価を地域公共交通会議で検討を実施

～補助路線（平野山下線・大和団地線)の状況～

＜令和4年10月～令和5年9月の実績＞

輸送人員：146,536人

令和6年9月末までの補助上限：2,100万円/年
目標輸送人員：年間約150,136人※

＜従前補助上限額以内の収支差とする条件＞

輸送人員：46,496人/年
(3,875人/月)の増加

従前の補助額1,500万円以内の場合
目標輸送人員：193,032人/年
(15,833人/月)

（参考）令和5年10月以降のルート変更による増加見込（R5年第1回会議資料より）
○人員：21,600人/年（1,800人/月）
○収入： 3,283千円

(往復利用想定)
人員：43,200人/年（3,600人/月）
収入：6,566千円

当該路線のあり方に係る見直し方針(前回会議承認内容)

＜輸送手段確保に向けた課題＞当該路線がなくなると交通空白地となるため輸送の継続が必要
①赤字が増大しており、持続可能な運行形態に適宜見直しが必要
②減便により交通不便地となった地域には、別の輸送手段確保を含めた検討が必要

現状の利用状況及び将来の人口構成を踏まえた移動ニーズに基づき、持続可能な移動サービスのあり方を検討し、見直しを図る。

＜方針1＞
本計画の事業として位置づける予定の「地域の移動課題対策支援」を活用し、令和5年度から先行的な取組み※として行う
⇒当該地区への補助を全市的な補助制度へ一本化する(地域の移動課題支援事業)

＜方針2＞
地元団体が検討会を立ち上げ、行政･事業者･学識経験者などが支援を行う

あり方検討完了までのバス運行の取り扱い

1　移動サービスの見直しが終わるまでの間は「バス運行」として取り扱う
2　地元団体が取り組んでいるルート変更などの収支改善に向けた取組み結果を確認し、現状のバス運行が持続可能な運行となるか本会議で評価する
　⇒評価結果は上記の検討会にフィードバック

当該路線のあり方見直し完了までのバス運行について（協議）

【方針】
路線見直しは令和5年度から着手しているものの、完了までに時間を要することから、令和6年10月以降の運行は定時定路線バスを継続

～令和6年10月運行ダイヤ決定に向けたスケジュール～

	R5年			R6年									
	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月～
ダイヤ ルート	【地元発意】ルート変更ダイヤの運行開始（上限額21,204千円）												新ダイヤ 開始
地域公共 交通会議		評価基準 決定				運行案 決定			ルート案等 協議				
手続き等			12月までの実績で評価 ⇒運行案の策定					【6月補正】 予算審議		(バス)国への届出 (市等)ルート周知			

＜本日の協議事項＞

運行案を決定する評価方法及び基準の設定

評価方法及び評価基準の設定（協議）

■令和4年度第4回地域公共交通会議における事務局提案と参加者意見

1. 令和6年10月以降の運行に係る評価方法（事務局提案）

(1) 評価方法　：令和5年12月頃までの実績を用いて収支を予測
(2) 評価基準　：補助上限額1,500万円（令和4年9月以前の上限額と同様）

2. 事務局提案に対する意見

収支で見ると地域が利用促進に取り組んでも燃料の高騰などの影響を受けて基準を超えられない可能性もあるため、輸送人員でみるべき

■評価方法に係る事務局からの再提案

(1) 評価方法　：令和5年12月頃までの実績を用いてR5年10月～令和6年9月間までの年間輸送人員を予測

(2) 評価基準　：輸送人員193,032人／年（当初目標としていた輸送人員を設定）

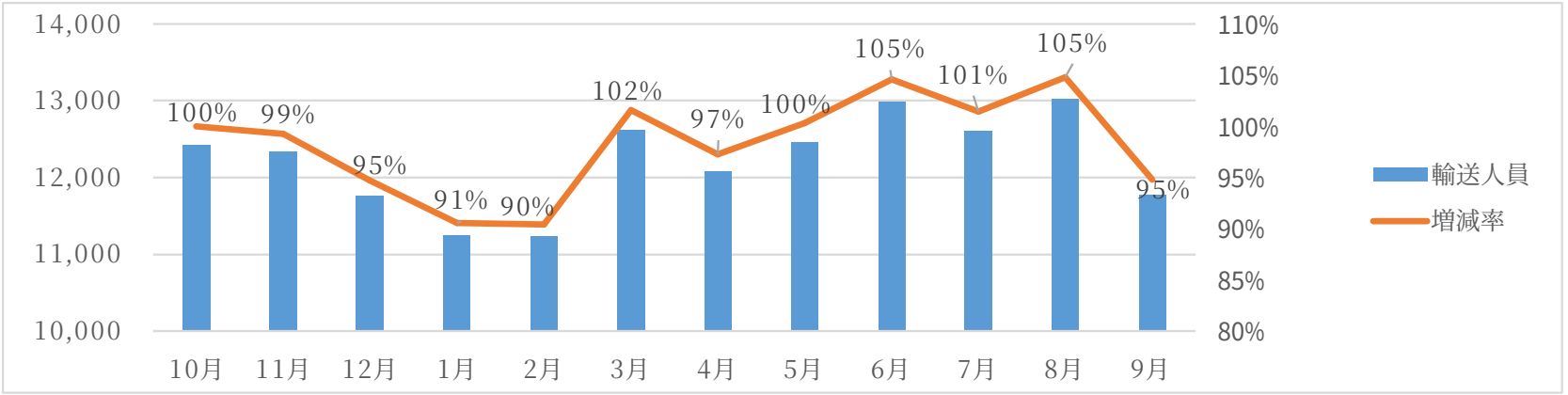
輸送人員の予測方法（協議）

【事務局案】
令和5年10月～12月の輸送人員の実績に「①各月単位の変動率」「②地元発意のルート変更効果率」の要素を加味し試算

輸送人員＝「R5年10～12月の実績」＋「R5年10月実績×①(各1～9月)×②

～①各月単位の変動率の算出方法と算出結果～

変動率算出時期：令和4年10月～令和5年9月



～②ルート変更効果額の算出方法と算出結果

効果率算出時期：「令和5年11月・12月※」と「令和4年同期」の平均輸送人員を比較

※ルート変更にあたりバス停設置調整が難航した結果、新設のバス停が全箇所利用可能となるのが11月頃となる見込みのため10月を含めず（利用開始日時は資料作成時点で未定）