令和５年度　第４回　川西市地域公共交通会議

次第

日時 令和６年３月 18 日（月）
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．開会

２．協議
（１）　川西市公共交通計画の策定について　　・・・【資料１－１～１－７】
（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２】

３．その他
阪神北県民局からの報告　　・・・【資料３】
委員任期について

４．閉会

令和5年度 第4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	同左
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	欠席
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	欠席
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	奈良山 雅一 ならやま まさかず

令和５年度　第４回　川西市地域公共交通会議　配席図

＜WEB＞
公益社団法人 兵庫県バス協会
しんやしき　しょういち
新屋敷　昭一

川西市民
あきしの　あや
秋篠　彩

スクリーン
プロジェクター
カメラ
PC
スクリーン
プロジェクター

愛媛大学
まつむら　のぶひこ
松村　暢彦

大阪市立大学
ひの　やすお
日野　泰雄

兵庫県阪神北県民局
あめもり　なおこ
雨森　尚子 (代)

兵庫県川西警察署
しばはら　さだゆき
柴原　定之

川西市企画財政部
さくた　てつや
作田　哲也

川西市土木部
ごとう　たかひろ
五島　孝裕

兵庫県交通政策課
ならやま　まさかず
奈良山　雅一(代)

西日本旅客鉄道株式会社
ばんじ　まさあき
絆地　真晃

阪急電鉄株式会社
あぜ　こうじ
阿瀬　弘治

能勢電鉄株式会社
とうやま　ひとし
東山　仁

阪急バス株式会社
たなか　よしたか
田中　祥敬(代)

一般社団法人兵庫県タクシー協会
まつした　せいご
松下　誠吾

川西市コミュニティ協議会連合会
すぎもと　かつひろ
杉本　勝広

● 随行者

事務局

事務局

入口

スクリーン
プロジェクター

傍　聴　席

入　口

川西市公共交通計画(案)へのパブリックコメント等の意見反映結果（報告）

令和５年 11 月 2 日付で本会議の答申をいただいた「川西市公共交通計画」について、令和５年 12 月～令和６年１ 月にパブリックコメント等を実施し、本計画の最終案を策定

１．市議会意見と市の検討結果【資料１－２】

・期間　　令和５年 12 月４日（月）～令和５年 12 月 18 日（月）
・意見件数　43 件

２．パブリックコメント意見と市の検討結果【資料１－３】

・期間　　令和５年 12 月５日（火）～令和６年１月４日（木）
・意見人数　10 人
・意見件数　20 件

３．計画案における見直し事項　【資料１－４】

・主な修正事項

①表記の統一
②文面の表現をわかりやすいように修正
③関係計画の記載以降の変更を受けた当計画の該当部分の変更
④数値等の誤記の修正
⑤市内の現状分析に係る事例の追加

川西市公共交通計画(案)に係る

市議会意見と市の検討結果

意見番号	意見の分類 （該当ページ、項目）	意見の内容	市の検討結果
1	【本編】 2、3ページ	計画の対象交通に福祉輸送やボランティア輸送等も含むとありますが、これはスペシャルトランスポートサービス（ＳＴＳ：高齢者や障がい者などの一般の公共交通サービスを受けるのが困難な方を対象にした輸送手段）というように認識しています。これを公共交通に含むとした経過を教えてください。	ボランティア輸送などの輸送資源については、既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に、活用する手段として位置づけています。 ご意見を踏まえて、対象交通が何を示すかわかりやすく表現するため、本編内の文章を変更します。
2	【本編】 2、3ページ	総合医療センターの川西能勢口駅間のシャトルバスもその他の輸送資源に含まれるのでしょうか。	本計画は【本編-3】に記載のとおり「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あり、公共交通機関の定義も同法律に準拠しています。そのため、本計画における公共交通は鉄道事業法に基づく鉄道や道路運送法に基づく路線バスのほか、道路運送法に基づく乗用タクシーが該当します。 本計画の対象交通としてはこれらの公共交通に加え、「既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に活用する手段」としてその他の輸送資源を位置づけています。 総合医療センターの送迎バスについては、当該運行エリアにおいて既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難と判断され、公共交通を補うため送迎バスが利用目的を問わず市民の移動を担える状況になった際は対象交通となります。
3	【本編】 2、3ページ	その他の輸送資源について、定義を明確にしたほうがよいのではないでしょうか。	その他の輸送資源につきましては、公共交通では担えない部分を補うための交通手段として位置づけております。今後公共交通を取り巻く環境の変化により様々な輸送資源が対象となってくる可能性があるため明確な定義付けをしません。
4	【本編】 3ページ	公共交通基本計画に定める基本的な考えを踏襲するとありますが、基本計画では福祉輸送が入っていませんでした。今回、福祉輸送を公共交通という位置付けに持ってきたのは、なぜですか。地域公共交通会議でどのように議論してきたのでしょうか。	福祉輸送やボランティア輸送については存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に、活用する手段として位置づけています。 上述の位置づけについては令和２年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく考え方であり、地域公共交通会議におきましても同様の考え方を元に議論してきました。
5	【本編】 10ページ	ボランティア輸送について、明峰地区の取組が入っていないのはなぜでしょうか。	ご意見を踏まえて、明峰地区の取組を追加します。
6	【本編】 10ページ	ボランティア輸送は現状、主にどういった立場の方が行っているのでしょうか。	向陽台地区・緑台地区・水明台地区では自治会の方が運行しています。また、清和台地区では社会福祉法人　友盟会　清和苑のバスが運行しています。
7	【本編】 10ページ	大和地区では高齢化が進んでいますが、大和地区でのボランティア輸送についてはどうお考えでしょうか。	アンケート結果から、大和地区についても移動に課題を抱えている市民は一定数存在することが想定されるため、地域主体のボランティア輸送は地域課題の解決策の一つとなりうると考えています。
8	【本編】 13、14ページ	能勢電鉄・阪急バスの収支は営業収支か経常収支かどちらでしょうか。	能勢電鉄・阪急バスともに営業収支です。

意見番号	意見の分類（該当ページ、項目）	意見の内容	市の検討結果
9	【本編】 17ページ	平野山下線・大和団地線への補助は赤字補填という考えで補助しているのでしょうか。地域を支える効果的な支出と捉えられれば上限という考え方もなくなるのではないでしょうか。また、県の年金者組合アンケートでは交通施策分野での2023年度の予算21,204千円となっていますが、高齢者一人あたりで換算すると435円となります。これは県下最下位であり、自治体間格差を感じています。財源も柔軟に捉えられないでしょうか。	平野山下線・大和団地線への補助は、収支の赤字部分の補填という考えで補助しています。 当該路線に限らず市内各地域において様々な移動課題が生じていることから、当該計画において、地域団体とともに地域課題を解決する事業の実施を位置づけています。
10	【本編】 17ページ	補助上限が14,773千円というのはいつどこで決定されたのでしょうか。また、その算定根拠を教えてください。	平成17年３月の予算委員会において、前年度と比較し補助金が増額となっていることを受けて補助執行に際して慎重に対応する旨の附帯決議が出されました。この結果を受け、付帯決議が出される前年度の決算額である14,773千円を予算の上限とし、毎年予算の範囲内で補助することとなっています。
11	【本編】 17ページ	14,773千円は大和のコミュニティに説明・合意はできているのでしょうか。	補助上限額については地域団体に対してご説明をし、一定の理解を得られております。 なお、補助金額については、市が予算を決定し議会で議決を得ることとなります。
12	【本編】 18ページ	空白地の定義について、平均勾配が12%で実際に歩く距離が400ｍということなのか、図面で400ｍ、800ｍの円を書いて、そこが平均勾配12%以上なのかどちらでしょうか。	本編18ページに記載のとおり、「交通空白地」は鉄道駅から800ｍ、バス停から400ｍを基準として設定しています。 なお、居住者のいる地域で、①駅800m圏・バス停400m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」と定義しています。
13	【本編】 18ページ	空白地について、何年度時点というようなものをいれてはどうでしょうか。	ご意見を踏まえて、「令和５（２０２３）年12月末時点」と記載します。
14	【本編】 19ページ	空白地の一覧の表について、居住人口の内訳を横に記載してはどうでしょうか。	基本方針３の目標値で示しております交通空白地の居住人口については100mメッシュの人口情報を用いて算出していることから、地区単位で表示を行う場合、正確な数値とならないことから公表しないこととしています。
15	【本編】 21ページ	多田銀橋の箇所については、令和６年度に対策を検討していくという理解でよいでしょうか。	市内の道路交通渋滞状況については、現状をお示ししているもので、令和6年度以降対策を実施していくというものではありません。 なお、多田銀橋西詰を含めた渋滞主要箇所の対策については、兵庫地区渋滞対策協議会にて渋滞対策の実施・検討しています。
16	【本編】 21ページ	道路渋滞について、舎羅林山物流センターの開設に伴い状況が変わると思いますが、そのあたりの記載についてはどう考えているのでしょうか	ご意見を踏まえて、21ページ本文中に「舎羅林山の開発に伴い周辺道路も渋滞が見込まれています」と追加します。
17	【本編】 21、53ページ	渋滞について、県や国と議論する場はあるのでしょうか。またどうやって解決していくのでしょうか。	国、県に要望し解決に努めます。

意見番号	意見の分類（該当ページ、項目）	意見の内容	市の検討結果
18	【本編】 23ページ	満足度の指標を変えた背景を教えてください。実際政策として実現してその結果、不便に感じる住民の意識が減った、或いは満足度が上がったっていうようなことが分かるような指標があってほしい。	地域によって運行する公共交通機関が異なるため、公共交通機関ごとに満足度を集計することで、方針に基づく達成状況の把握及び分析が可能となることから変更しています。 当該目標達成に向けた施策の実施にあたりましては目標値上昇との関係がわかるアウトプット指標の設定に努めます。
19	【本編】 23ページ	H22年からH26にかけて急激に満足度が上がった背景を教えてください。	数値の上昇は調査項目の内容を「施策の満足度」から「交通機関の満足度」へ変更したことにより大きく上昇したものです。H22の数値は参考として掲載しておりましたが、公共交通基本計画の目標と異なる指標であることから、グラフから削除します。
20	【本編】 39ページ	市民の役割について公共交通基本計画では「市と事業者の支援を受けながら自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組む」としていましたが、今回「暮らしに必要な移動手段の確保に向けて、地域住民が主体に取り組む」という書き方に変更したのはなぜでしょうか。	各地域内の移動課題の解決にあたりましては、地域を一番理解している地域住民が暮らしに必要な移動手段について主体的に考え、解決に向けた取組みを行っていただく必要があるため、記載を変更しています。
21	【本編】 39ページ	市の役割に「技術的支援」を行うと書いていますが、財政的な支援はないという意味でしょうか。「技術的」という文言が必要なのでしょうか。	地域の移動課題解決にあたっては、財政的な支援だけでではなく、課題解決に向けた検討にあたっての手法検討や解決策実現に向けた支援を市が担う必要があるため、「技術的支援」という文言を記載しています。
22	【本編】 39ページ	市民も主体的に取組はするけれども、中心は自治体ということをしっかりと念頭に置いて進めていただきたい。	基本理念に掲げる交通サービスの実現に向け、市も当該計画の実施計画に基づき主体的に施策を実施していきます。
23	【本編】 39ページ	市の役割で近隣市との連携とあるが、過去に猪名川町や伊丹市との会議体があったように思います。今はどのような状況でしょうか。	近隣２町及び交通事業者との勉強会を過去に開催していましたが具体的な成果が得られておらず、県民局主催の連携会議への参加及び団体間で個別調整を行っています。今後はより具体的な連携が図れるよう検討会議の場を立ち上げることとしています。
24	【本編】 39ページ	交通は持続可能な地域社会をつくる土台です。支援だけではなく、財源確保をして計画を実現してください。	基本理念に掲げる交通サービスの実現に向け、実施計画に基づき施策を検討・実施していきます。
25	【本編】 39ページ	新しい流通センターができ、バスを走らせていたり、舎羅林山の開発もあるなか、役割分担について、物流会社の事業者との協議等が記載されていませんが、どう考えているのでしょうか。	物流会社を含めた関係団体につきましても、連携して取り組むことが不可欠であることを計画に位置づけています。 なお、このページの図で示している事業者は交通事業者のため、「市民・交通事業者・市」に変更します。
26	【本編】 39ページ	交通空白地の解消については、地域住民での解決は難しく、行政の役割が大きいです。住宅団地が出来たあと、交通空白地ができること市に責任があると思います。	既存交通の撤退などにより新たに交通空白地となる地区につきましては、地域住民の移動実態を踏まえ、当該地区の住民団体とともに課題解決に取り組んでいきます。
27	【本編】 41～48ページ	目標値の４年後・８年後が何年のことかわかるように表記したほうがよいのでしょうか。	ご意見を踏まえて、年度を表記します。

意見番号	意見の分類（該当ページ、項目）	意見の内容	市の検討結果
28	【本編】 42～45ページ	目標の基準値がすべてR4なら基準値（R4）としたほうがよいのではないでしょうか。	一部R4ではない箇所がありますので、現在の表記とします。
29	【本編】 43、44ページ	基本方針1の４年後の実現をめざす目標で「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」以外の目標値が基準値と同じということは人口減少を想定して維持するという見方でよいのでしょうか。また８年後の目標値については、４年後の検証で変更する可能性があるけれども、とりあえず同じ目標値にしておいてますという見方でよろしいでしょうか。	ご意見のとおりです。
30	【本編】 44ページ	温室効果ガス排出量の削減率について、ＥＶバスを増やすことや、自家用車から公共交通へ転換した場合のみの割合なのでしょうか。	ＥＶバス等で削減する数値ではなく、環境基本計画で示されている全体の目標値です。
31	【本編】 45ページ	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について、障がい者も含まれているなら障がい者の文言も記載してはどうでしょうか。	介護・予防・日常生活圏域ニーズ調査をもとに評価を行います。この調査の対象には障がい者が含まれていないので記載しないこととしています。
32	【本編】 48ページ	基本方針３の重点施策について、住民同士の支え合いは全国的に広がっていると思っていますが、難しさもあると考えています。安全確保や、地域間格差の問題もありますし、参画の取組に参加している市民の割合も高くない状況にある中、地域間格差をどのように解消していくつもりでしょうか。	各地域によって交通状況及び課題が異なりますので、学識経験者の招聘など各地域課題解決に向けた技術的支援に取り組んでいきます。
33	【本編】 50ページ	環境学習とあるが、「自分がどのようなことができるのかを考え、行動する」という主旨だと思うので、川西市のモビリティ・マネジメントページの文言と統一してはどうでしょうか。	モビリティ・マネジメントの目的については「施策の目的」欄に記載しています。「環境学習」につきましては、授業の単元を表しておりましたが、わかりにくい表現となっていたため、ご意見を踏まえて、「各学年の単元に合わせて、公共交通をはじめとした交通の役割とその重要性を学習する機会の創出を図ります」という文言へ修正します。
34	【本編】 50ページ	今回は提出されていないが資料編に「MMを実施していますが、計画目標の指標が悪化傾向が続いている」という文言があります。今後どのような方法でMMを実施する予定なのか。	モビリティ・マネジメントの実施にあたっては現在の実施方法の効果検証を行い、随時見直しを図るとともに、交通事業者との連携のもと各対象者に応じたメニューの構築に努めます。
35	【本編】 51ページ	施策：安全対策の推進について、危険踏切対策の実施とありますが、危険踏切の箇所はどこですか。資料編にでも記載したほうがよいのではないでしょうか。また、箇所が不明なら危険踏切の文言を消すべきではないでしょうか。	ご意見を踏まえて、文言を「危険踏切対策」から「踏切対策」へ変更します。なお、対策実施予定箇所は「小戸第1踏切道」「多田踏切道」の2箇所となります。なお、実施予定の2箇所につきましては、本編51ページ内に記載します。
36	【本編】 58ページ	EVバスへの支援について、これは阪急バスから支援がないと難しいという意見が出されたなかでの支援だと思いますが、額はどの程度を想定しているのでしょうか。	国などの支援制度と連携した支援を想定しております。車両導入に係る支援額については、国の補助割合を鑑み国の補助額の半分程度を考えています。
37	【本編】 59ページ	地域への移動課題支援に係る団体への支援・補助金の支出はどの程度を想定しているのでしょうか。	地域ごとで支援内容も異なることから、課題解決策に応じた補助額を検討していきます。

意見番号	意見の分類（該当ページ、項目）	意見の内容	市の検討結果
38	【本編】 60ページ	実施計画の４年間の検証と毎年の検証はなにが違うのでしょうか。	毎年の検証については、各年の取組に関して、地域公共交通会議で進捗管理や目標達成状況の評価・報告を行い、必要に応じて柔軟な見直しを図り、４年間の検証については、4年間の目標値への達成状況を評価し、8年目標に向けた取組みを改めて検討・検証することを想定しています。
39	【その他】	資料編はパブリックコメント対象外なのでしょうか。	パブリックコメントは本編のみとなります。資料編は数値等精査中です。
40	【その他】	コミュニティバス、デマンド交通、交通費補助などはどう考えているのでしょうか。	デマンド交通などの新たな交通サービスの導入については地域における移動課題の解決策の一つとして地域団体とともに検討していきます。なお、交通費助成については現在検討しておりませんが、公共交通サービスの維持向上に必要な施策につきましては、交通事業者との連絡会の場で検討することとしています。
41	【その他】	猪名川町ではチョイソコ猪名川・GPパスの購入費補助をやっているので川西市でも検討してください。	交通課題の解決策の一つとして、検討していきます。
42	【その他】	地域に入り協議をしたりアンケートをとっているなかで、これから考えるのはどうなのでしょうか。国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金などもあります。こういったものを活用しながら川西市に見合った補助をしていく必要があるのではないでしょうか。	地域ごとに交通課題が異なることから、地域単位で解決策を検討する必要があります。地域課題の解決策の検討にあたっては、地域公共交通会議でも議論をしていく予定です。地域公共交通会議の委員として国土交通省の職員を委嘱しているため、国の補助が適用できるか等のアドバイスを頂きながら検討していきます。
43	【その他】	11月27日付、市長に対し抗議文が提出されています。認識を一致をさせていく、共有をしていくっていうことが重要ではないかというふうに思っていますが、そこは出来ているのでしょうか。	抗議文は誤った事実に基づいて作成されていたことから、発出した地元団体において、既に訂正をされています。路線の見直しにあたって市と発出した地元団体間で意見の相違はあるものの、現時点で課題認識に大きな差はないものと考えています。

川西市公共交通計画（案）に係る

意見提出手続結果

１　意見募集期間　：　令和５年１２月５日（火）～令和６年１月４日（木）
２　意見提出人数　：　　１０人
３　意見提出件数　：　　２０件
４　提出意見については別紙のとおりです。
　　お寄せいただいた意見は、それぞれの項目に分類し記載しています。
　　ただし、個人等が特定される箇所や内容が募集対象に合致しない意見
　　については、記載していない場合があります。
５　意見提出者の氏名については、個人が特定されることがないよう、
　　A～Jのアルファベット表記に変えて「提出者欄」に記載しています。

意見番号	意見の分類（該当のページ、項目など）	意見の内容	市の検討結果	提出者
1	全体	地域内公共交通への一考察 1,地域内公共交通を取り巻く環境 □利用者側 高齢化にともなう通勤および通学におけるバス利用の低下/日中における安価な地域内移動手段の必要性 例) 医院やスーパーへの安価で利便性の高い移動手段が必要 □路線バス/乗用タクシー 下記による経営難 利用客減による収益性の低下/乗務員確保が困難　および　乗務員労働環境(例.勤務時間帯)の改善 2.提　言 路線バスとオンデマンド無人タクシーのハイブリッド運用 □技術的背景 無人運転自動車の出現 □運用形態 朝夕は路線バスによるサービス提供/日中は無人タクシーによるサービス提供 □乗務員の勤務形態 ・グループ1 : 朝の路線バス運転 & 日中における無人タクシー配車管理 ・グループ2 : 日中における無人タクシー配車管理および夕方における路線バス運転 □課題 1)バス運行と無人タクシー運行管理を同一企業体が担当できるか? 2)無人運転タクシー -1)安全性確保のため⇒一定地域内での走行のみ許可する　　例) xxx団地ない ⇒ゴルフ場における電動カート運用方法の採用 -2)運行における法規制の確認 -3)公共的建物(公民館 , 医院 ,スーパーなど)におけるタクシー昇降場所の確保	公共交通を取り巻く環境は、利用者の減少や運転士不足などによって厳しい状況となっており、市民生活を支える公共交通サービスを維持・向上させるためには、交通事業者間が連携して対策を講じる必要があると認識しています。 そのような対策は本計画では【本編-52　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】として施策に位置づけており、新たな交通体系の導入については、選択肢の一つとして検討していきます。	A-1

意見番号	意見の分類（該当のページ、項目など）	意見の内容	市の検討結果	提出者
2	全体	後期高齢化社会に対しての団地の交通問題について、元気に明るく楽しく住み続けられるようにバスはなくてはならないものです。行動範囲が広がる事により健康的な生活が営むことが出来、また経済活性化にもつながります。市の財政で新しい収入を考えずに削減ばかり続けていては良い街づくりは出来ません。政治家にとって増税は禁句ではありません。必要なものまでカットして住民を困らせて将来に亘ってその責任はどうとられるのでしょうか。 必要とされる事にお金を使うのは当り前、その時には勇気をもって増税すべきです。緊縮財政では夢は果たせません。川西市の人口154,000人に市民税１人平均1,000円上げれば1億5,400万円増収になります。市民に対してその必要性を勇気をもって正々堂々と説明すべきです。お金が掛かっても人が集まる住み良い将来に亘って安心して暮らせる街づくりが大切です。街の発展は人口が増えることです。 現在は市民、特に人口比率の高い高齢者を困らせる政策を採っている様に感じます。現在の川西市は現在の高齢者の現役時代、50年前からの住人の力に依って繁栄して来た事をお忘れにならないように頂きたい。 住み良い街にはバスは絶対必要です。増税してでも運行を継続させて下さい。また、バス運行事業者の経営が成り立つ様に市税の活用と受益者負担（バス運賃）相互に負担することが基本と存じます。 私も川西市に住み続けて48年、良い街です。人々の心も風土も美しい川西市をこれからもより美しく。 なお、抽象的な話ばかりでは前には進みません。問題点を具体的に列挙し優先順位に沿って何日、誰が、何日までに実現させるのか何事も具体的に表現することが大切です。 市長はじめ議員、職員皆様の勇気ある決断をもって交通問題を進めて頂きます様、心より切にお願い申し上げます。 追伸 本年10月1日より大和団地の循環バスの新しいルートの運行が実現され日々活用しております。心より嬉しく感謝申し上げます。	地域の交通状況・住環境に応じた交通サービスを構築するためには、市民・交通事業者・市がそれぞれ必要な役割を担い、交通環境の整備を進める必要があります。 受益者負担を前提としつつ、持続可能で快適に移動できる交通環境の整備に向けて市としましても必要な施策を講じていきます。なお、各地域における移動課題を解決するためには、市・交通事業者だけでは解決が困難であることから、【本編-49　地域の移動課題対策支援事業】を位置づけており、地域も含め3者協働で課題解決を行うこととしております。	B-1

意見番号	意見の分類（該当のページ、項目など）	意見の内容	市の検討結果	提出者
3	全体	私は、年金者組合の役員をしております。その兵庫県本部の調査の中に、高齢者の交通支援の予算が、川西市は他の市町村から比較して極めて少ないです、川西市は、４３５円、猪名川町は、７８７６円、宝塚市は、２６０８円、伊丹市は、１０２３１円です。 今回、市としても「交通計画（案）」の中での対策として要望は、２点あります。 まず1点目は、以前、好評であった「お出かけ促進事業」的なものを再開していただきたい。川西市もご存知のように高齢者の「フレイル」予防対策にしても、高齢者の外出は必要だと思います。全市的な支援することでは、「お出かけサポート」的な支援を要望します。 第２点目は、タクシーの初乗り支援、現在実施されている「障がい者」に対して行われている支援のような方法。 将来的には、デマンド・タクシーや、求めに応じて迎えに来るコミュニティー・バス的なものも必要だと思います。 以上、よろしくお願いします。	高齢者を含めた移動課題がある方への移動支援については、【本編-55　ユニバーサルデザインタクシーの導入】及び【本編-59　地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援】として施策に位置付けており、関係団体と協働で対策に取り組んでいきます。 なお、以前実施していた「お出かけ促進事業」などの直接的な交通費補助を実施する予定はありません。日常の移動が可能な高齢者に対するフレイル予防対策及び日常的な移動補助については、本計画の対象ではありませんので、いただいたご意見については、関係所管課へ共有します。	C-1
4	全体	人口減、労働力不足を起因とする公共交通の困難は理解できる。それに対する市の姿勢が弱い。青天井というわけにはならないが、事業者への持続性に寄与する補助が弱い。東京都では高齢者の交通対応のため、シルバーパス制度があるが、兵庫県にはない。その意味では兵庫県も巻き込んでの施策が必要ではないか。グリーンハイツにおいてバスの大幅減便が行なわれ、利用者の減少がある。健康増進なども視野に入れた施策の充実を望む。	本計画は、持続可能で利用しやすい公共交通体系の維持・活性化に向けて、市の姿勢を明確に表している計画です。 地域の交通状況・住環境に応じた交通サービスを構築するためには、一時的な対策ではなく限られた資源の中で継続的な対策が必要となります。 公共交通を維持するためには、単独の市だけではなく広域的な対策も重要と認識しており、本計画では【本編-56　隣接自治体との連携推進】として施策に位置づけております。施策の実施にあたっては、兵庫県との連携も視野に入れながら関係団体と協働で取り組んでいきます。	H-1

意見番号	意見の分類（該当のページ、項目など）	意見の内容	市の検討結果	提出者
5	【本編】 2、3ページ	本編２（１）「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。」を削除。 福祉有償輸送ガイドブック（国土交通省）には福祉輸送を旅客の範囲は「他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独でタクシー等の公共交通機関を利用することが困難なものであって、輸送しようとする旅客の名簿に記載されている者及びその付添人となります」とされている。 今後川西市では健常者を含めすべての人が福祉輸送を公共交通として利用できると言う解釈になるがそれでよいのか？ 逆に今まで福祉輸送の対象であった人達（自力での移動が困難な人）も従来の公共交通（電車バス・タクシーなど）を利用できるよう環境を整えていくのか。 今も能勢電にはエレベーターの無い駅も多い。 人口減少で「他分野を含めた共創」による公共交通の構築は言われているが、公共交通に「福祉輸送」を含めて定義することは無謀である。 「ボランティア輸送」について、すべてのボランティア活動でボランティアの高齢化は深刻で、地域の様々な活動の見直しが求められている。今後８年間の計画の中の「公共」の中に「ボランティア」をあてにする計画を織り込むことは見直すべき。	福祉輸送やボランティア輸送などの「輸送資源」については、既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に、活用する手段として位置づけています。 なお、対象交通が何を示すかわかりやすく表現するため、本編内の文章を変更します。	G-1
6		（１）２．３　計画の対象交通 「更に、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」と記載しながら、３．２で「川西市公共交通基本計画で定められた基本的な考えを踏襲」とあるが、公共交通の定義を変えておいて踏襲は嘘ではないか。更に以下を削除してください。 ストレッチャー等の移動は福祉輸送では可能ではあるが、バス等では移動できない。 また、能勢電車の駅では階段が多く、駅のエレベータでストレッチャーが利用できない。電車やバスの公共交通でストレッチャー等では移動できない。 そこで、更に以降の文面は福祉輸送等の輸送資源を健常者が利用することであり、健常者目線であり一方的な考えである。 また、地域公共交通活性化再生法の改正でも、他分野を含めた共創とはあるが、公共交通の定義の中で福祉輸送のＳＴＳを公共交通に加える川西市の考え方は、同規模人口の他市事例からも、おかしい。		I-1
7		2.3計画の対象交通 「更に、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）を含みます。」を削除。 3.2で「川西市公共交通基本計画で定められた基本的な考えを踏襲」とあるが公共交通の定義を変えていて踏襲はおかしい。 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和２年１１月改正）に基づき、地方公共団体が作成する計画でも、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用とありSTSを公共交通に定義していない。 また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和５年法律第１８号）でも、地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」を追加しているが、１５万市民の川西市交通計画で福祉輸送を公共交通定義にするのは理解できない。 川西市で公共交通の定義に福祉輸送を入れるなら、福祉有償輸送についても本編40実施計画以降で、１人で移動できない福祉輸送の障がい者移動を公共交通で、どのようにするのか、市内のデータ等を調べて、健常者と同等量の内容に記載すべき。		J-1

意見番号	意見の分類（該当のページ、項目など）	意見の内容	市の検討結果	提出者
8	【本編】 2、3ページ	市立医療センターと川西能勢口間で運行されている無料バスについて記載を求める 市立医療センターと川西能勢口間で運行されている無料バスについて不特定多数の人が利用できる公共交通という位置づけだと認識している。「他分野を含めた共創」の観点からも公共交通として活用すべきであるのに、本計画に記載されていない。	本計画は【本編-3】に記載のとおり「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あり、公共交通機関の定義も同法律に準拠しています。そのため、本計画における公共交通は鉄道事業法に基づく鉄道や道路運送法に基づく路線バスのほか、道路運送法に基づく乗用タクシーが該当します。 本計画の対象交通としてはこれらの公共交通に加え、「既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に活用する手段」としてその他の輸送資源を位置づけています。 総合医療センターの送迎バスについては、当該運行エリアにおいて既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難と判断され、公共交通を補うため送迎バスが利用目的を問わず市民の移動を担える状況になった際は対象交通となります。	G-2
9		川西市立総合医療センターと川西能勢口間の無料バスの記載がどこにもないが、川西市は公共交通と位置付けないのか。		J-2
10	【本編】 17ページ	本編17⑥4行目「大和地域から市立川西病院への移動」を訂正 「市立川西病院へのアクセスをよくするため　従来の運行経路平野駅～病院～山下駅に畦野駅を最寄り駅として加え、さらに赤字解消のため大和地域内運行に至った。」というのが経緯だと聞いている。「大和地域から市立川西病院への移動」と限定するのは誤りで畦野駅を利用することで「東谷地域・大和地域から市立川西病院への移動」が正しい。大和地域と限定することに意図を感じる。	緑台・水明台・向陽台・東谷地域については市立川西病院へのアクセスとして平成５年から平野駅から山下駅間のバス運行を開始しています。なお、平成13年に大和地域へ延伸となった主な経緯については、【本編-17】に記載のとおりです。	G-3
11		（２）本編１７　４行目　「大和地域から市立川西病院への移動」は間違いで削除するべき。 この表現は、間違っている。当初は川西市の中部以南の人は平野駅から市立病院へ行ってください。しかし、バスの便数が少ないので、畦野駅からも病院に行けるようにと市は説明していた。バスの事業認可の関係もあったが、畦野駅からのバス、日生からのアクセスも考え、山下駅に行って病院行くと市は説明していた。 そこで、「大和地域から病院への移動」は間違っている。この文言を記載したいなら「緑台・水明台・向陽台・東谷地域からの病院への移動」を２行目に追記するべき。 大和地域を特化した表現に悪意を感じる。		I-2
12	【本編】 38ページ	本計画では３つの基本方針を設けていますが、その１の「誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備」のみで足り、その余の２「環境うんたら」は枝葉にすぎず、３の「日常生活を～」も１の中身にすぎません。３つも方針を設けず、「誰もが～」の１つに純化した方が、計画としてスッキリし、わかりやすく、優れていると思いますが、いかがですか？	基本方針１が公共交通のあるべき姿を示した最も基礎となる方針で、基本方針２及び３は、単に公共交通維持を目的とするのではなく、公共交通が社会全体に与える効果や変化を鑑み、市が目指す都市像実現に向けた公共交通の役割を明確化するために設定しています。そのため市民生活の質の向上を可能にする交通サービスの実現するためには、この３つの基本方針は必要だと考えます。	D-1
13	【本編】 42ページ	指標のうち、公共交通の「便数の維持」「利用者数」を挙げていることは具体的で評価できます。一方で「市民の満足度」なる抽象的な数字を、評価の基準として使用することに疑問を感じます。しかも数字の対象者が市内の５００人、１４００人、２６００人(市民交通行動調査など)といった抽出数では、更に基準として信頼度は落ちます。いっそ、全市民、全世帯を対象にし(※アンケートは郵送や紙ベースではなく、ネットやＳＮＳでする)、「日常の移動に課題を抱えていない」市民の「数」を評価の基準とし、「ゼロ」を目指してはいかがでしょうか。	基本方針１を実現するために「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」状態を図るものとして市民の満足度を評価指標としています。 アンケート調査の母数については、他の計画と整合性を図りつつ設定します。なお、「日常の移動に課題を抱えていない」市民の数等は、年度によって異なることが予想されるため、数ではなく割合で評価したいと思います。	D-2

意見番号	意見の分類（該当のページ、項目など）	意見の内容	市の検討結果	提出者
14	【本編】 44ページ	路線バスの温暖化ガスの発生抑制および活性化円滑な運行にはバス停近辺の環境整備が必要になると考えます。 交通計画案からは範囲外の内容だと思いますが兵庫県警等の行政機関と協議して路線バスが安全スムーズに運行できるようにしてほしい。 具体的には １県道川西篠山線のバス優先レーンの運用の厳格化 ２川西能勢口駅周辺の駐車禁止取締の徹底特にアステ川西～火打交差点の人待ち荷下ろし駐車の厳禁と取締を強く希望します。いくらEVバス等導入してもバスが走りにくければ意味がないと考えます。	公共交通サービスを維持・向上させるため、路線バスの定時制確保に向けた対策が必要だと考えています。 本計画では【本編-53　渋滞・違法駐車対策の推進】として施策に位置づけており、施策の実施にあたっては、関係団体と協働で取り組んでいきます。	E -1
15	【本編】 44ページ	本編44-（２）評価指標の目標値　＜4年後の実現をめざす目標＞ 「評価指標の目標値」の「能勢電鉄の１日当たり利用者数」を4年後には現状から四千人程度の増加を数値目標として掲げている。一方で、令和5年12月をもち能勢電鉄株式会社の所有するケーブルカー等の「妙見の森関連事業」が惜しまれつつ営業終了となり、北部地域における公共交通政策は勿論、経済的観点からも貴重な観光資源に多大なる影響・損失をもたらし、本指標から逆行・乖離するものである。 本市及び当該事業者の早急に代替策を打ち出すべきと考えるが、指標にある（１日当たり利用者数増に対する）数値的根拠の意味は何なのか。また、市として、今後の能勢電鉄など市内公共交通機関に対する支援策として、現段階でどのような対策を考えているのか、併せて伺いたい。	「評価指標の4年後目標値」の「１日当たり利用者数」については、コロナ禍前の令和元年度の利用者数の90％を設定しています。コロナ禍後の行動変容により、利用者数がコロナ禍前の数値に戻ることは厳しい状況にあることや、人口減少が進むことを踏まえ、一定水準の利用者数を維持するためこの目標値としています。 上記の目標を達成するための市内公共交通機関に対する支援策は、【本編-47】のとおりです。なお、施策の具体化にあたっては各交通事業者との連絡会で課題点の共有、解決策の検討・実施を進めるとともに、必要に応じて施策の見直しを図る予定です。	F -1

意見番号	意見の分類（該当のページ、項目など）	意見の内容	市の検討結果	提出者
16	【本編】 46～59ページ	ライドシェア(二種免許なしで有料運送)導入の議論が急激に進み、来年(令和６年)４月からタクシー事業者の管理下という、いびつな形ながら地域と時間帯を限定して実施される運びになっています。昨今の「公共交通問題」とは高齢化や就労環境の変化(テレワーク等)による需要と供給のミスマッチに起因しており、公共交通再編の核といえるのがライドシェアであることに異論はないでしょう。そのような観点に立った時、同じ時期の令和６年４月から実施される本計画に「ライドシェア」の文言がないことに、大きな違和感を覚えます。本計画で予定している１２の施策のうち「地域の移動課題対策支援事業」と「地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援」はライドシェアと関係が深いものだと思いますが、本計画の稼働時期からいっても「ライドシェア」との関連性を整理し、その文言を加えた方がスマートでしょう。 様々な交通課題を解決するための施策が１２個提示されていますが。上記「地域の移動課題対策支援事業」と「地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援」という重要なものと、「MMの充実」「安全対策の推進」という、枝葉のもの、相対的に重要度が落ちるもの、計画に盛り込む必要がないほど当たり前のものが混合しており、施策が横並びで、重要性の整理がされていません。これは、より重要な施策であるはずのものを、相対的に軽くしてしまいます。極端な話、たとえば、MMができていなくても、地域の移動課題が解決していれば大きな問題はなく、逆に地域の移動課題が解決できていなければ、MMができていても評価できない、ということです。 計画とは「施策を実施」して「課題が解決したかどうか」をうたい、評価すべきで、思うに、南北の基幹交通が充実している現在の川西市が行うべき施策は 〇「地域ごとのライドシェア導入」「地域内移動の新サービスの整備、育成、支援」 〇「公共交通の便数の確保」 〇「舎羅林山、多田桜木・銀橋、総合医療Ｃ前、川西能勢口駅周辺」の渋滞の根絶、緩和 という風に、具体的に挙げるべき。本計画案は方針やら施策が多すぎて、また、目的と手段の整理ができていないところが散見され、一言でいうと、メリハリがなく、計画に「シャープ」さがないように思います。	本計画の施策については、事業化にあたっての大きな方向性を記載しています。「ライドシェア導入」などの具体的な解決策については、関係機関との綿密な調整を行い、最善の解決策を実施する必要があります。そのため、本計画では【本編-52　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】として施策に位置づけており、「ライドシェア導入」などの具体例についても、選択肢の一つとして検討を進めていきます。	D-3
17	【本編】 49ページ	本編49　備考の下３行は、特定の地域の事を記載されており不要。	「平野山下線・大和団地線」については、【本編-17】に記載している経緯で運行を開始している唯一市が補助金を出している路線です。令和４年に総合医療センターとして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。 市内の地域の移動課題の解決策については【本編-49　地域の移動課題対策支援事業】として施策に位置づけており、当該路線についても将来的に本事業と一本化を図ることから、その間の財政支出を明確化するために計画へ記載しています。	J-3

意見番号	意見の分類（該当のページ、項目など）	意見の内容	市の検討結果	提出者
18	【本編】 50ページ	本編５０　枠内　学校MMの実施➡MM教育（学校MM）の実施に訂正（川西市のMM教育の定義が「MM教育（学校MM）」だから） また、「児童などを対象に」と表記されているが児童は小学生のことであり限定されている印象がある。「児童・生徒などを対象に」にしてはどうか。 小学生に限らず、中学生・高校生へのMM教育も必要な時代であるため。	本市においてのMM教育の実施対象者は、児童や生徒だけではなく、全ての市民です。MM教育の中でも特に重要なものとして学校教育におけるMMをホームページ等で「MM教育（学校MM）」として表記しています。 本計画の「施策の概要」ではMM教育の実施対象を表しているため、「学校MM」「住民MM」「転入者MM」と表記しています。 なお、【本編-50】の学校MMの説明文をわかりやすくするため、一部修正します。	G-4
19		（３）本編５０　学校MM ①学校MMではなく、川西市は「MM教育（学校MM）」とするべき。 ②児童では無く過去には高校生にも行っていると聞いたので、生徒とするべき。 ③小学校で行っているＭＭ教育は１年生からも実施しており、「環境学習」ではない。市のHPにMM教育の定義が明記されており川西市はMM教育の定義を合わせるべき。		I-3
20	【本編】 60ページ	いわゆるＰＤＣＡサイクルのうち、チェックするための指標を設けていることは評価できます。が、本来なら「(１２ある)施策の実現」について検証すべきなのに、３つある方針の実現について検証するという考え方に、これも違和感を覚えます。行政や計画というのは、方針ではなく施策を実現するために存在しているのではないでしょうか？	本計画については、【本編-2】に記載のとおり、公共交通を取り巻く現状を踏まえ市民・交通事業者・市がめざす方針やそれを実現するための施策等を記載しています。そのため本計画では基本方針ごとに目標を定め、その目標を実現するための施策を位置づけています。施策についても、チェック体制が必要となりますので、【本編-60】に記載のとおり毎年検証を行います。	D-4

川西市公共交通計画（案）

修正対比表

項目	パブリックコメント時 ※~~＝＝＝＝＝~~：今回削除となった部分	パブコメ・市議会意見を受けた修正案 ※＿＿＿＿：今回追加となった部分	修正理由
【本編】 2ページ	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。 ～（略）～	1　本計画の目的 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、一部の路線では減便や廃止が実施されています。 ～（略）～	わかりやすくするために説明を変更しました。
【本編】 2ページ	2．2　計画の期間 ～（略）～ 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。~~	2．2　計画の期間 ～（略）～ 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踏まえて、必要に応じて計画を改訂します。	表記を統一させるために、変更しました。
【本編】 2、3ページ	~~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。更に、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。~~	本計画の対象交通は「公共交通」と「その他の輸送資源」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。また、「その他の輸送資源」とは、既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に活用する手段（自家用有償旅客運送・スクールバス・病院や商業施設等の送迎サービス・福祉輸送・ボランティア輸送等）が該当します。	市議会のご意見を踏まえ、内容をわかりやすくするため、説明を修正しました。

項目	パブリックコメント時 ※~~＝＝＝＝＝~~：今回削除となった部分	パブコメ・市議会意見を受けた修正案 ※＿＿＿＿：今回追加となった部分	修正理由
【本編】 4ページ	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。	基本計画は、本市の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、本計画の基本理念及び基本方針を示すものです。	わかりやすくするために説明を変更しました。
【本編】 6ページ	（２）川西市都市計画マスタープラン 市が決定する～（略）～ 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～（略）～	（２）川西市都市計画マスタープラン 本市が決定する～（略）～ 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、本市の主要な軸となる～（略）～	表記を統一させるために、変更しました。
【本編】 6ページ	（２）川西市都市計画マスタープラン ～（略）～ ②-4　誰もが居心地のよいまちをめざす	（２）川西市都市計画マスタープラン ～（略）～ ②-4　誰もが居心地の良いまちをめざす	
【本編】 6ページ	（２）川西市都市計画マスタープラン ～（略）～ 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~~	（２）川西市都市計画マスタープラン ～（略）～ なお、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。 ・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ります。 ・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にぎわいの向上を図り、環境にやさしいまちの実現をめざします。 ・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市民、事業者、行政が一体となって構築していきます。	川西市都市計画マスタープランの記載修正に伴い、修正しました。

項目	パブリックコメント時 ※═══：今回削除となった部分	パブコメ・市議会意見を受けた修正案 ※＿＿＿：今回追加となった部分	修正理由
【本編】 10 ページ	(2) 川西市の公共交通体系 表　川西市の公共交通等（令和５年（２０２３）年）３月末時点 ボランティア輸送 ・向陽台地区～（略）～ ・社会福祉法人～（略）～	(2) 川西市の公共交通体系 表　川西市の公共交通等（令和５年（２０２３）年）３月末時点 ボランティア輸送 ・向陽台地区～（略）～ ・社会福祉法人～（略）～ ・明峰小地区で有償ボランティア「たのみ隊」が買い物や病院の付添いなどを支援	市議会のご意見を踏まえ、説明を追記しました。
【本編】 14 ページ	表　【能勢電鉄】［駅別］１日の利用者数（単位：人） R1 利用者数と R4 利用者数の R1 比を修正	表　【能勢電鉄】［駅別］１日の利用者数（単位：人） R1 利用者数と R4 利用者数の R1 比を修正 （上記修正に伴い、【本編】１２ページのグラフも差し替え）	数値が誤っていたため修正しました。
【本編】 18 ページ	（５）交通空白地の状況 図の時点	（５）交通空白地の状況 図の時点 令和 5（2023）年 12 月末時点	市議会のご意見を踏まえ、いつ時点かを記載しました。

<table>
<tr><th>項目</th><th>パブリックコメント時
※~~＝＝＝＝＝~~：今回削除となった部分</th><th>パブコメ・市議会意見を受けた修正案
※＿＿＿＿：今回追加となった部分</th><th>修正理由</th></tr>
<tr><td>【本編】
19 ページ</td><td>表　交通空白地の一覧
表　交通空白地の一覧
<table><tr><th>No</th><th>コミュニティ名</th><th>交通空白地のエリア</th></tr><tr><td>①</td><td>久代</td><td>東久代１・２丁目の一部</td></tr><tr><td>②</td><td>加茂小</td><td>加茂４丁目の一部</td></tr><tr><td>③</td><td>川西小学校区</td><td>－</td></tr><tr><td>④</td><td>桜小</td><td>－</td></tr><tr><td>⑤</td><td>川北</td><td>－</td></tr><tr><td>⑥</td><td>明峰</td><td>－</td></tr><tr><td>⑦</td><td>多田</td><td>~~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</td></tr><tr><td>⑧</td><td>多田東</td><td>東多田、鼓が滝２・３丁目の一部</td></tr><tr><td>⑨</td><td>緑台・陽明</td><td>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</td></tr><tr><td>⑩</td><td>けやき坂</td><td>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</td></tr><tr><td>⑪</td><td>清和台</td><td>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</td></tr><tr><td>⑫</td><td>東谷</td><td>~~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、~~国地~~、黒川~~一横路~~</td></tr><tr><td>⑬</td><td>牧の台</td><td>－</td></tr><tr><td>⑭</td><td>北陵</td><td>丸山台１・２丁目の一部</td></tr></table></td><td>表　交通空白地の一覧
表　交通空白地の一覧
<table><tr><th>No</th><th>コミュニティ名</th><th>交通空白地のエリア</th></tr><tr><td>①</td><td>久代</td><td>東久代１・２丁目　の一部</td></tr><tr><td>②</td><td>加茂小</td><td>加茂４丁目　の一部</td></tr><tr><td>③</td><td>川西小学校区</td><td>－</td></tr><tr><td>④</td><td>桜小</td><td>－</td></tr><tr><td>⑤</td><td>川北</td><td>－</td></tr><tr><td>⑥</td><td>明峰</td><td>－</td></tr><tr><td>⑦</td><td>多田</td><td>新田２・３丁目、新田字、多田院１・２丁目、西多田字　の一部</td></tr><tr><td>⑧</td><td>多田東</td><td>鼓が滝２・３丁目、東多田字　の一部</td></tr><tr><td>⑨</td><td>緑台・陽明</td><td>緑台１・３丁目、向陽台１~３丁目、水明台３丁目　の一部</td></tr><tr><td>⑩</td><td>清和台</td><td>清和台西１~５丁目、清和台東１~４丁目、多田院字、石道、虫生、赤松、柳谷　の一部</td></tr><tr><td>⑪</td><td>けやき坂</td><td>けやき坂１・３・４丁目、芋生、若宮　の一部</td></tr><tr><td>⑫</td><td>東谷</td><td>西畦野１・２丁目、西畦野字、東畦野４丁目、山原１・２丁目、山原字、緑が丘１・２丁目、一庫１~３丁目、一庫字、黒川　の一部</td></tr><tr><td>⑬</td><td>牧の台</td><td>－</td></tr><tr><td>⑭</td><td>北陵</td><td>丸山台１・２丁目　の一部</td></tr></table></td><td>わかりやすくするために表記を変更しました。また、一部地域を追加・削除しました。</td></tr>
<tr><td>【本編】
20 ページ</td><td>（６）交通事故の状況
図　~~川西警察署管内における~~自転車の事故件数の推移</td><td>（６）交通事故の状況
図　自転車の事故件数の推移</td><td>川西警察所管内は猪名川町も含まれるため市内のデータに変更しました。</td></tr>
<tr><td>【本編】
21 ページ</td><td>（７）市内の道路交通渋滞の状況
～（略）～
市内の主要渋滞箇所は３箇所~~が~~指定されています。</td><td>（７）市内の道路交通渋滞の状況
～（略）～
市内の主要渋滞箇所は３箇所指定されていますが、舎羅林山の開発に伴い周辺道路も渋滞が見込まれています。</td><td>市議会のご意見を踏まえ、説明を追記しました。</td></tr>
</table>

項目	パブリックコメント時 ※～～～～：今回削除となった部分	パブコメ・市議会意見を受けた修正案 ※＿＿＿＿：今回追加となった部分	修正理由
【本編】 23 ページ	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（公共交通基本計画の目標指標） 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 ~~H22（参考値）~~, H26～R4	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（公共交通基本計画の目標指標） 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 H26～R4	市議会のご意見を踏まえ、参考値を削除しました。
【本編】 37 ページ	３．１　基本理念 ～（略）～ 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。	３．１　基本理念 ～（略）～ 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・交通事業者・市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。	表記を統一させるために、変更しました。
【本編】 38 ページ	３．２基本方針 基本方針３ ～（略）～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。	３．２基本方針 基本方針３ ～（略）～身近な地域内交通を地域住民・交通事業者・市が一体となって構築していく。	表記を統一させるために、変更しました。
【本編】 39 ページ	３．３　役割分担の考え方 図　市民・事業者・市の役割分担の考え方 図内　事業者	３．３　役割分担の考え方 図　市民・交通事業者・市の役割分担の考え方 図内　交通事業者	市議会のご意見を踏まえ、表記を変更しました。

<table>
<tr><th>項目</th><th>パブリックコメント時
※～～～～：今回削除となった部分</th><th>パブコメ・市議会意見を受けた修正案
※＿＿＿＿：今回追加となった部分</th><th>修正理由</th></tr>
<tr><td>【本編】
41～48 ページ</td><td>１．１　目標設定の考え方
●目標を、２つの段階で設定
［~~８年後~~の実現をめざす目標］・・・・～（略）～
［~~４年後~~の実現をめざす目標］・・・・・~~８年後~~の目標達成のために必要な、～（略）～
１．２　基本方針と目標及び評価指標
~~４年後~~　~~８年後~~
２．１　取組の方向性
目標（８年）　目標（４年）</td><td>１．１　目標設定の考え方
●目標を、２つの段階で設定
［R13 の実現をめざす目標］・・・・～（略）～
［R9 の実現をめざす目標］・・・・・R13 の目標達成のために必要な、～（略）～
１．２　基本方針と目標及び評価指標
R9　R13
２．１　取組の方向性
R13 目標（８年）　R9 目標（４年）</td><td>市議会のご意見を踏まえ、表記を修正しました。</td></tr>
<tr><td>【本編】
44 ページ</td><td>基本方針２
(2) 評価指標の目標値
<8年後の実現をめざす目標>
<table>
<tr><th>評価指標</th><th>基準値</th><th>4年後目標値</th><th>8年後目標値</th><th>評価の方法</th></tr>
<tr><td>川西能勢口駅、JR川西池田駅の1日当たり利用者数</td><td>阪急電鉄+能勢電鉄:74,243 人
JR:33,596人
(R4)</td><td>阪急電鉄+能勢電鉄:~~80,700~~人
JR:35,271 人</td><td>阪急電鉄+能勢電鉄:~~80,700~~人
JR:35,271 人</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
<tr><td>山下駅、畦野駅、多田駅、鼓滝駅の1日当たり利用者数</td><td>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)</td><td>山下駅:~~5,750~~人
畦野駅:~~7,032~~人
多田駅:~~6,548~~人
鼓滝駅:~~4,867~~人</td><td>山下駅:~~5,750~~人
畦野駅:~~7,032~~人
多田駅:~~6,548~~人
鼓滝駅:~~4,867~~人</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
<tr><td>温室効果ガス排出量の削減率(H25年度比)</td><td>31.0%
(R4)</td><td>43.0%</td><td>50.0%</td><td>川西市環境基本計画</td></tr>
</table>
<4年後の実現をめざす目標>
<table>
<tr><th>評価指標</th><th>基準値</th><th>4年後目標値</th><th>参考:8年後目標値</th><th>評価の方法</th></tr>
<tr><td>能勢電鉄の1日当たり利用者数</td><td>87,950 人/日
(R4)</td><td>~~91,868~~人/日</td><td>~~91,868~~人/日</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
<tr><td>阪急バスの1日当たり利用者数</td><td>41,753 人/日
(R4)</td><td>45,597 人/日</td><td>45,597 人/日</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
<tr><td>市内を運行するEV バス等低公害車の総台数</td><td>0台
(R4)</td><td>6 台</td><td>10 台</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
</table></td><td>基本方針２
(2) 評価指標の目標値
<R13 の実現をめざす目標>
<table>
<tr><th>評価指標</th><th>基準値</th><th>R9 目標値</th><th>R13 目標値</th><th>評価の方法</th></tr>
<tr><td>川西能勢口駅、JR川西池田駅の1日当たり利用者数</td><td>阪急電鉄+能勢電鉄:74,243 人
JR:33,596人
(R4)</td><td>阪急電鉄+能勢電鉄:80,978 人
JR:35,271 人</td><td>阪急電鉄+能勢電鉄:80,978 人
JR:35,271 人</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
<tr><td>山下駅、畦野駅、多田駅、鼓滝駅の1日当たり利用者数</td><td>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)</td><td>山下駅:5,827 人
畦野駅:7,019 人
多田駅:6,544 人
鼓滝駅:4,872 人</td><td>山下駅:5,827 人
畦野駅:7,019 人
多田駅:6,544 人
鼓滝駅:4,872 人</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
<tr><td>温室効果ガス排出量の削減率(H25年度比)</td><td>31.0%
(R4)</td><td>43.0%</td><td>50.0%</td><td>川西市環境基本計画</td></tr>
</table>
<R9 の実現をめざす目標>
<table>
<tr><th>評価指標</th><th>基準値</th><th>R9 目標値</th><th>参考:R13 目標値</th><th>評価の方法</th></tr>
<tr><td>能勢電鉄の1日当たり利用者数</td><td>87,950 人/日
(R4)</td><td>91,967 人/日</td><td>91,967 人/日</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
<tr><td>阪急バスの1日当たり利用者数</td><td>41,753 人/日
(R4)</td><td>45,597 人/日</td><td>45,597 人/日</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
<tr><td>市内を運行するEV バス等低公害車の総台数</td><td>0台
(R4)</td><td>6 台</td><td>10 台</td><td>交通事業者より提供</td></tr>
</table></td><td>【本編】１４ページの修正に伴い、目標値を修正しました。</td></tr>
</table>

項目	パブリックコメント時 ※═══：今回削除となった部分	パブコメ・市議会意見を受けた修正案 ※＿＿＿：今回追加となった部分	修正理由
【本編】 50 ページ	~~児童などを対象に「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。~~	各学年の単元に合わせて、公共交通をはじめとした交通の役割とその重要性を学習する機会の創出を図ります。	市議会のご意見を踏まえ、説明を変更しました。
【本編】 51 ページ	施策名　安全対策の推進 ・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、～（略）～ 備考 ・随時実施内容を見直し、改善	施策名　安全対策の推進 ・鉄道運行を持続可能なものとするため、法面*等の整備や踏切対策の実施など、～（略）～ 備考 ・随時実施内容を見直し、改善 ・対策実施予定箇所：「小戸第１踏切道」「多田踏切道」	市議会のご意見を踏まえ、文言を追加・削除しました。
【本編】 60 ページ	（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、～（略）～、毎年検証し必要に応じて柔軟~~な見直しを図ります。~~	（２）評価の方法 ＰＤＣＡサイクル（計画（Plan）、施策実施（Do）、評価（Check）、施策改善（Act））に準じて、～（略）～、毎年検証し必要に応じて柔軟に改訂します。	表記を統一させるために、変更しました。

川西市公共交通計画　2024.4～2032.3

1 本計画の目的

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　　川西市域全域
2.2 計画の期間　　令和６年度から令和13年度
2.3 計画の対象交通
「公共交通」・「その他の輸送資源」
2.4 根拠法令
「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

※本計画における定義
○公共交通…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
○その他の輸送資源…既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に活用する手段（自家用有償旅客運送・スクールバス・病院や商業施設等の送迎サービス・福祉輸送・ボランティア輸送等）

基本計画

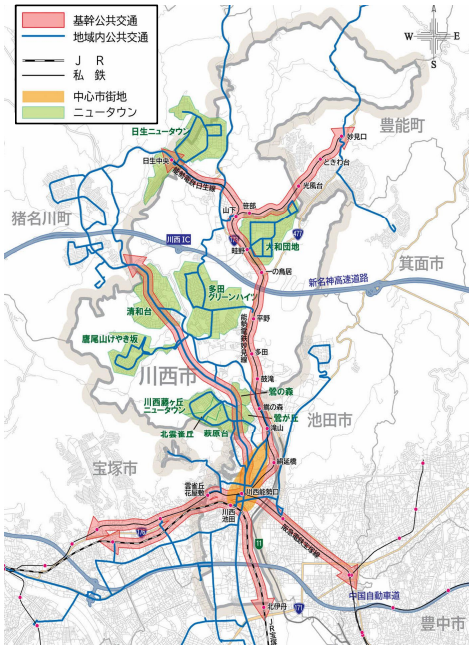
○基本計画は、本計画の基本理念及び基本方針を示すものです。

【基本計画】1 まちづくりと公共交通

川西市の交通体系

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。

種類（役割）	種類（モード）		
基幹公共交通	鉄道	JR西日本	宝塚線
		阪急電鉄	宝塚線
		能勢電鉄	妙見線
			日生線
地域内公共交通	路線バス	阪急バス	
		伊丹市交通局	
	乗用タクシー		
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		
	ボランティア輸送		



【基本計画】2 公共交通の現状と課題

【資料１－５】

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（15～64歳）人口や年少（0～14歳）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、後期高齢者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多い。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、更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つながる「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た対策の検討が必要
	○全国的に公共交通に係る業界は人員不足が深刻であり、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な対策が必要
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

【基本計画】3 基本理念及び基本方針

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めざして

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
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
3. 日常生活を支える地域内交通サービスの構築

役割分担の考え方

市民・交通事業者・市のそれぞれが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。

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。

【実施計画】1 基本方針実現のための目標及び評価指標

	目標 R13（8年後）●…評価指標	目標 R8（4年後） ●…評価指標
1 誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備	**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	**自分たちのまちの移動手段として公共交通をとら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、JR川西池田駅、能勢電鉄の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数/日（平日） ●阪急バスにおける1日往復本数が5本以上の系統の割合（平日）
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	**市民が公共交通に慣れ親しみ、何気なく出かけたくなる** ●川西能勢口駅、JR川西池田駅の1日当たり利用者数 ●山下駅、畦野駅、多田駅、鼓滝駅の1日当たり利用者数 **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	**公共交通を使った外出機会の促進** ●能勢電鉄の1日当たり利用者数 ●阪急バスの1日当たり利用者数 **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
3 日常生活を支える地域内交通サービスの構築	**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	**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

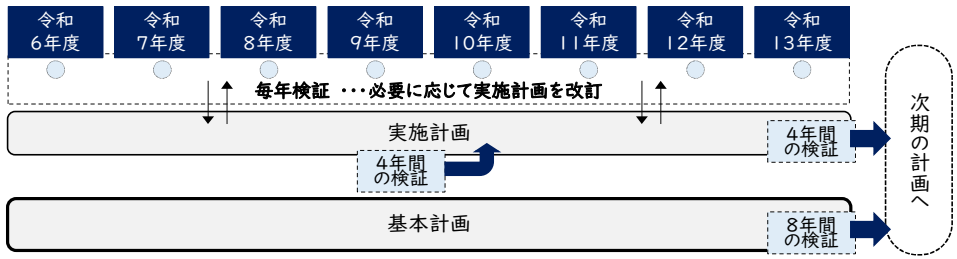
【実施計画】2 基本方針実現のための取組

	施策
1 誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備	**・地域の移動課題対策支援事業** ・モビリティ・マネジメント（MM）の充実 ・安全対策の推進 **・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** ・渋滞・違法駐車対策の推進 ・タクシーの利用環境向上に向けた検討 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・隣接自治体との連携推進
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	・地域の移動課題対策支援事業 **・モビリティ・マネジメント（MM）の充実** ・公共交通利用者増に向けた取組の実施 ・福祉施設・コミュニティ等と連携した情報発信 ・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 ・渋滞・違法駐車対策の推進 ・隣接自治体との連携推進 ・EVバスの導入等の推進
3 日常生活を支える地域内交通サービスの構築	**・地域の移動課題対策支援事業** ・タクシーの利用環境向上に向けた検討 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入 **・地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援**

※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

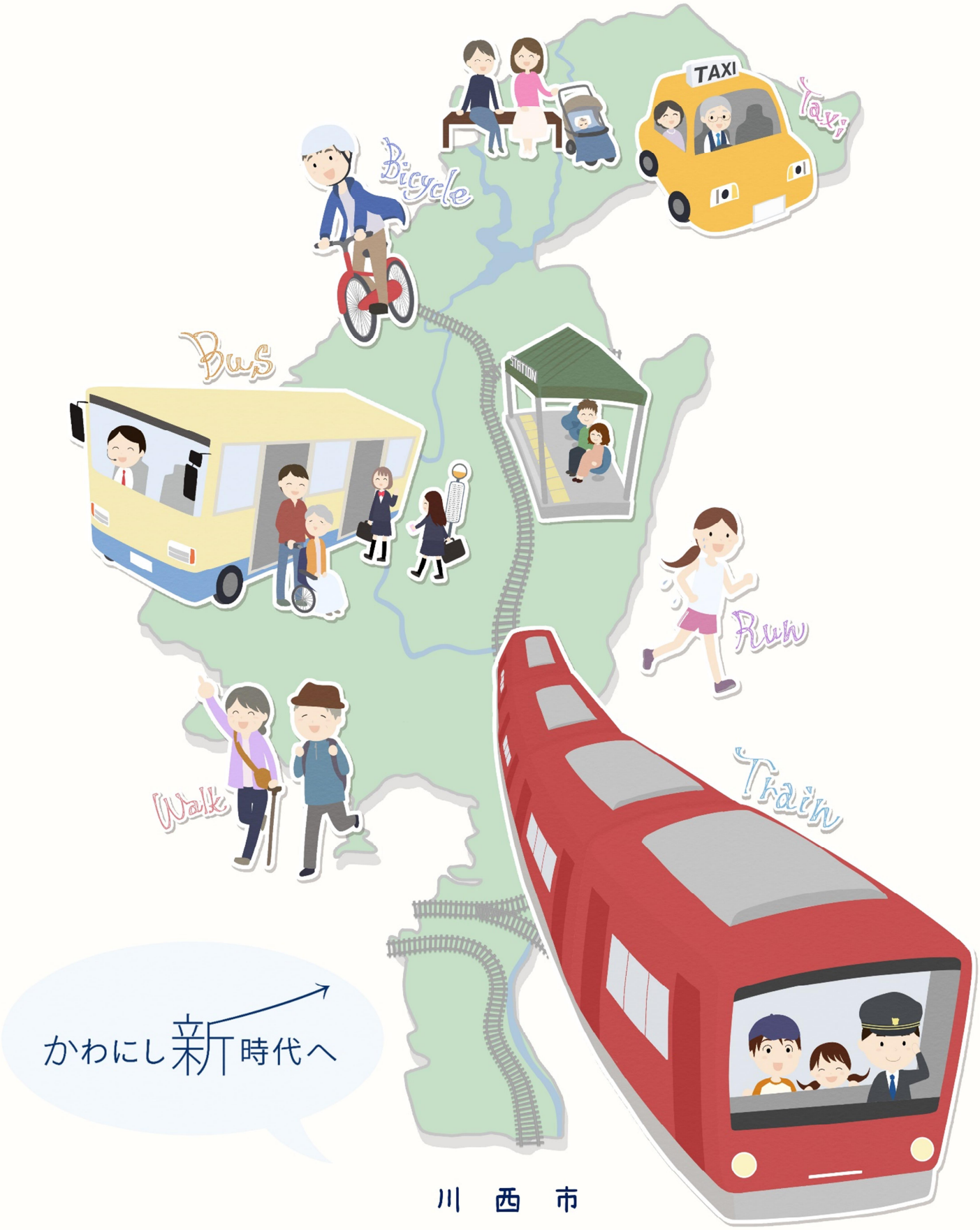
【実施計画】3 計画の実現に向けて

「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。



川西市公共交通計画

2024.4→2032.3



かわにし新時代へ

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　公共交通を取り巻く環境 8
2.2　川西市の交通体系 9
2.3　市民及び交通事業者からみる公共交通の現状 22
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

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、一部の路線では減便や廃止が実施されています。このような状況を受け、本市における公共交通のあり方を示す「川西市公共交通基本計画」を平成27（2015）年3月に策定し、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、更には新型コロナウイルス感染症流行（コロナ禍）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。そのような中で、令和2（2020）年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正により、“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、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踏まえて、必要に応じて計画を改訂します。

2.3 計画の対象交通

本計画の対象交通は「公共交通」と「その他の輸送資源」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。また、「その他の輸送資源」とは、既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に活用する手段（自家用有償旅客運送・スクールバス・病院や商業施設等の送迎サービス・福祉輸送・ボランティア輸送等）が該当します。

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。

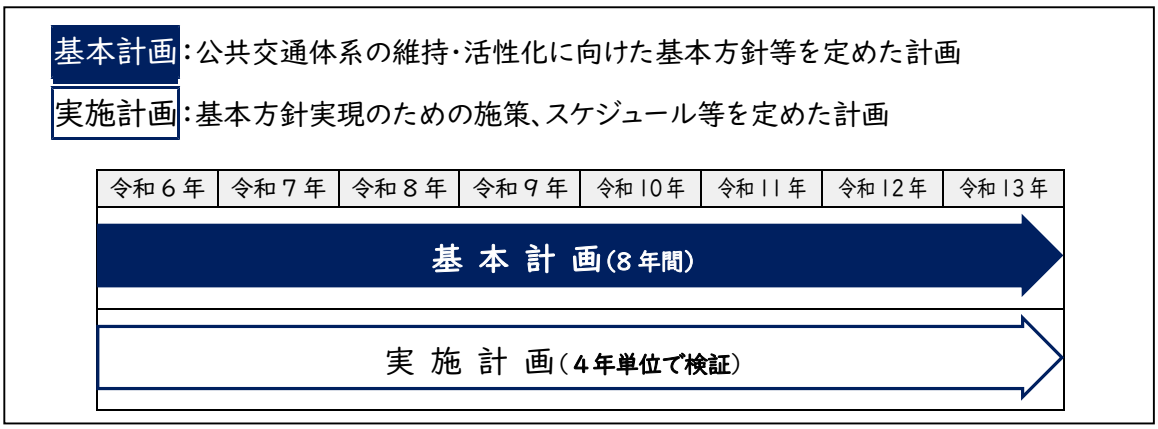


図　本計画の構成

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。

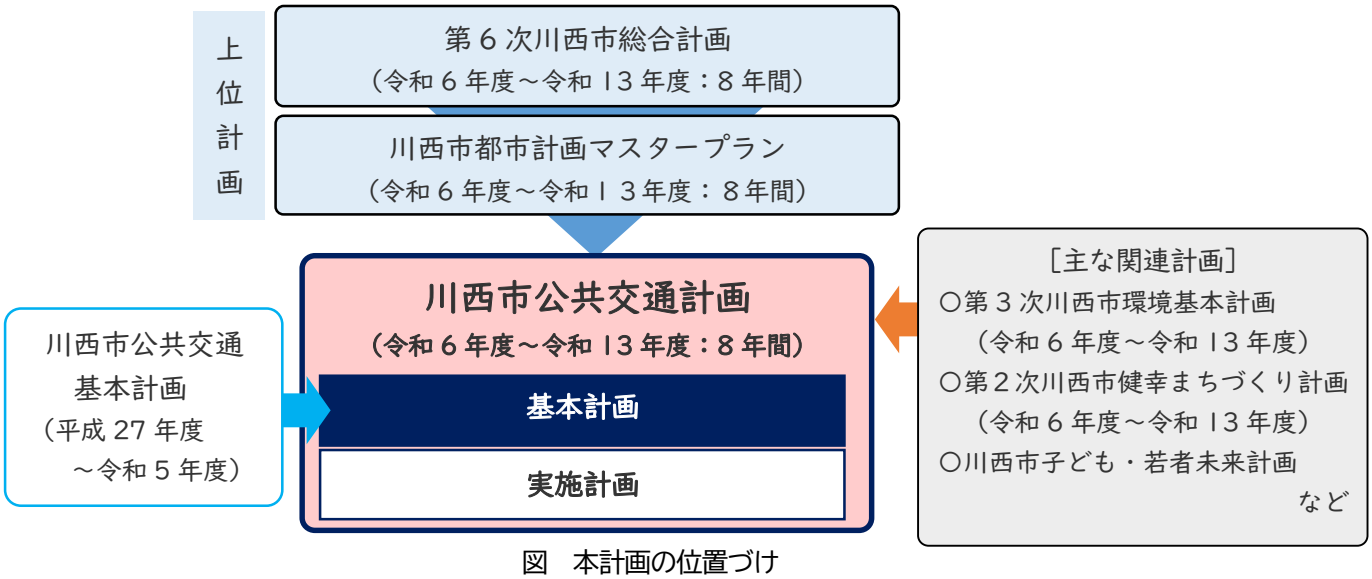


図　本計画の位置づけ

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、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

本計画の上位計画である「第6次川西市総合計画」、「川西市都市計画マスタープラン」では、本市のまちづくりに関する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（2031）年度
計画の役割：総合的かつ計画的な市政の運営を図るため、将来における本市のあるべき姿と進むべき方向について定める指針

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～**」を掲げており、めざす都市像の実現に向けて、各施策が紐づく5つの分野別目標を定めています。

本計画においては、分野別目標の一つ「**快適な環境で暮らせる川西の実現**」に向けて、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。

なお、公共交通の未来像は以下のとおり示されています。

《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

※：＊印の付いている用語は、資料編巻末の用語集に説明を記載しています。

(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（2031）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。

本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、本市の主要な軸となる「基幹公共交通軸」と位置づけられています。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 誰もが居心地の良いまちをめざす
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

なお、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。

・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ります。
・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にぎわいの向上を図り、環境にやさしいまちの実現をめざします。
・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市民、事業者、行政が一体となって構築していきます。

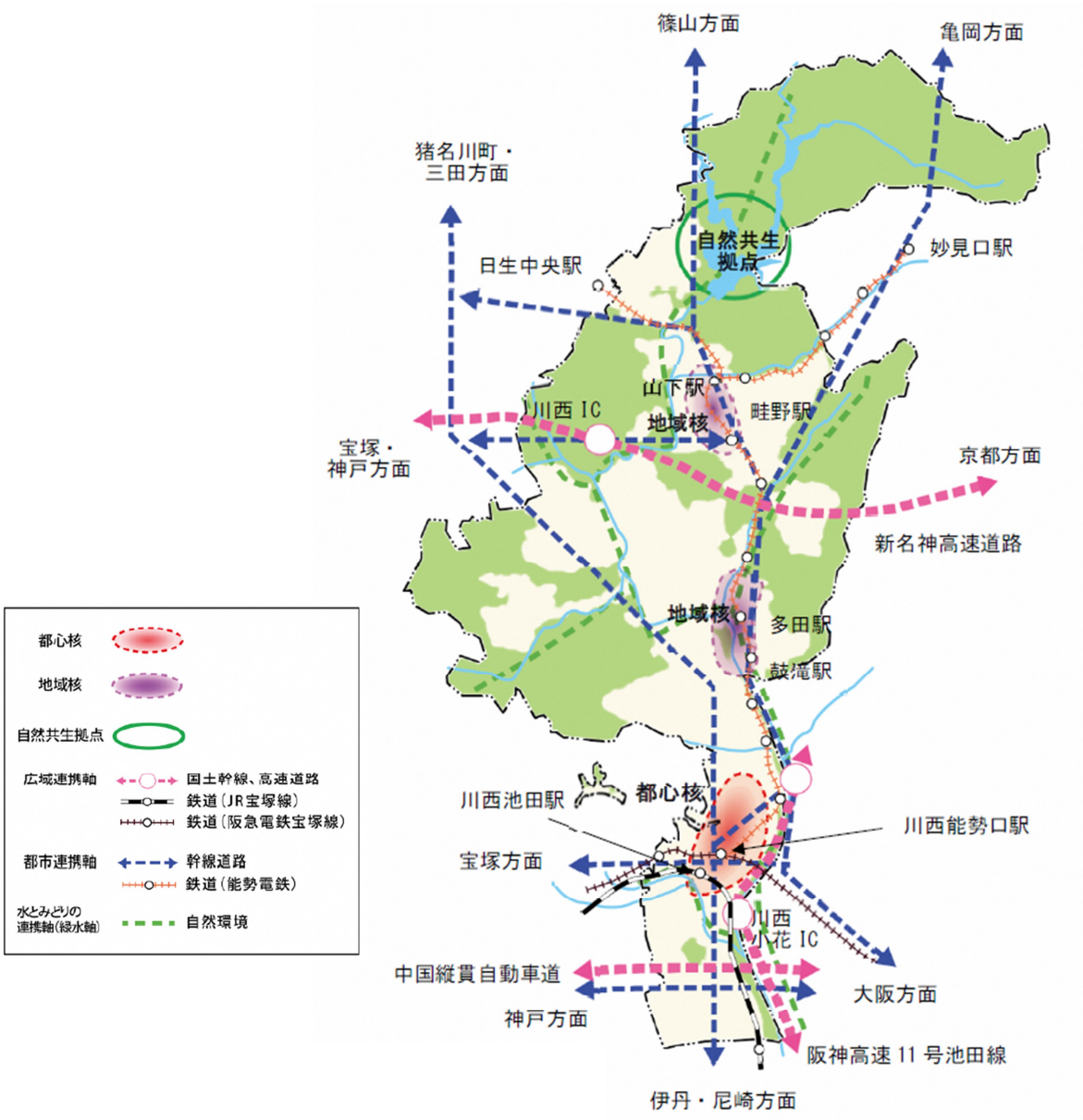


図　都市計画マスタープランおける都市構造図

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。

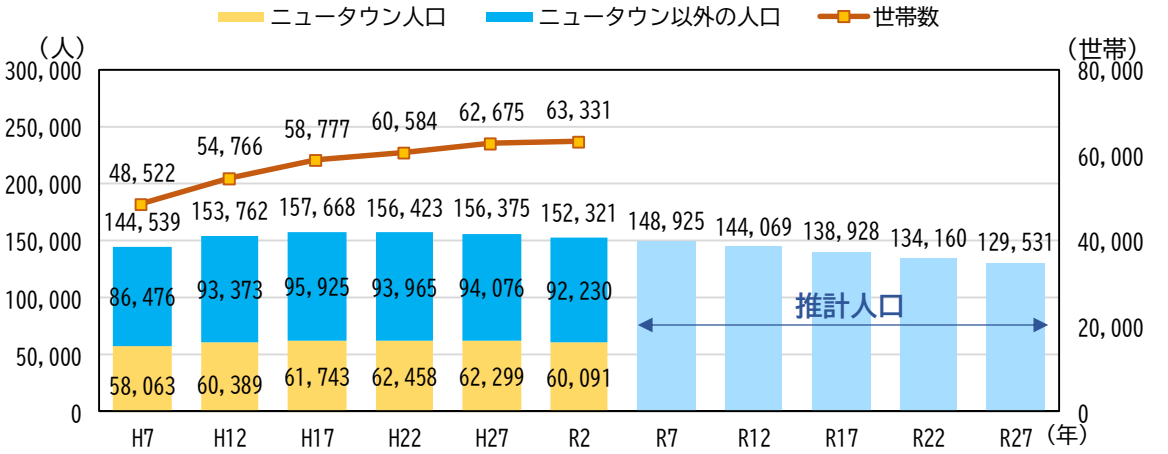
また、本市がめざすコンパクトで生活の質が高い持続可能なまちの構築に向けても、公共交通を十分に活かしたまちづくりの推進が必要です。

2 公共交通の現状と課題

2.1　公共交通を取り巻く環境

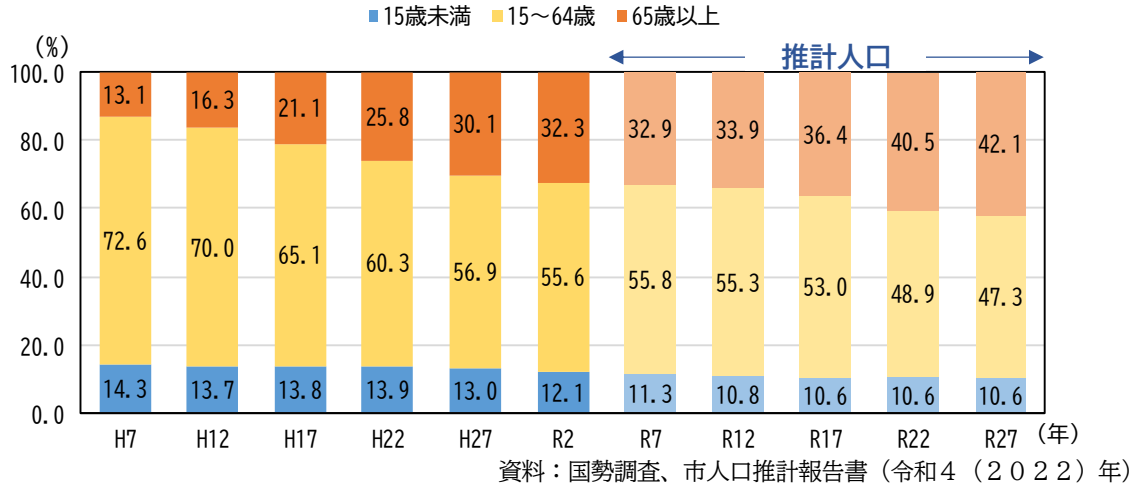
本市の人口は、大規模なニュータウンの開発とともに増加してきましたが、平成17（2005）年をピークに減少に転じており、更に今後も人口減少傾向は続く見込みとなっています。

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（2040）年には高齢化率が40%を超えると推計されています。



資料：国勢調査*、市人口推計報告書（令和４（２０２２）年）

図　人口の推移



資料：国勢調査、市人口推計報告書（令和４（２０２２）年）

図　年齢３区分別人口割合の推移

※四捨五入によりグラフの合計値が１００%とならない場合あり（他の図・表も同様）

2.2　川西市の交通体系

(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、更に大阪・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、市域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。また市域西側の地域では、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（令和５（２０２３）年３月末時点）

種類（役割）	種類（モード）			概要
基幹公共交通	鉄道	JR 西日本	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（大阪府豊能町）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 38 系統*が運行
		伊丹市交通局		・市域南部の久代地域に２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２１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の買い物を支援 ・社会福祉法人 友朋会 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 ・明峰小地区で有償ボランティア「たのみ隊」が買い物や病院の付添いなどを支援

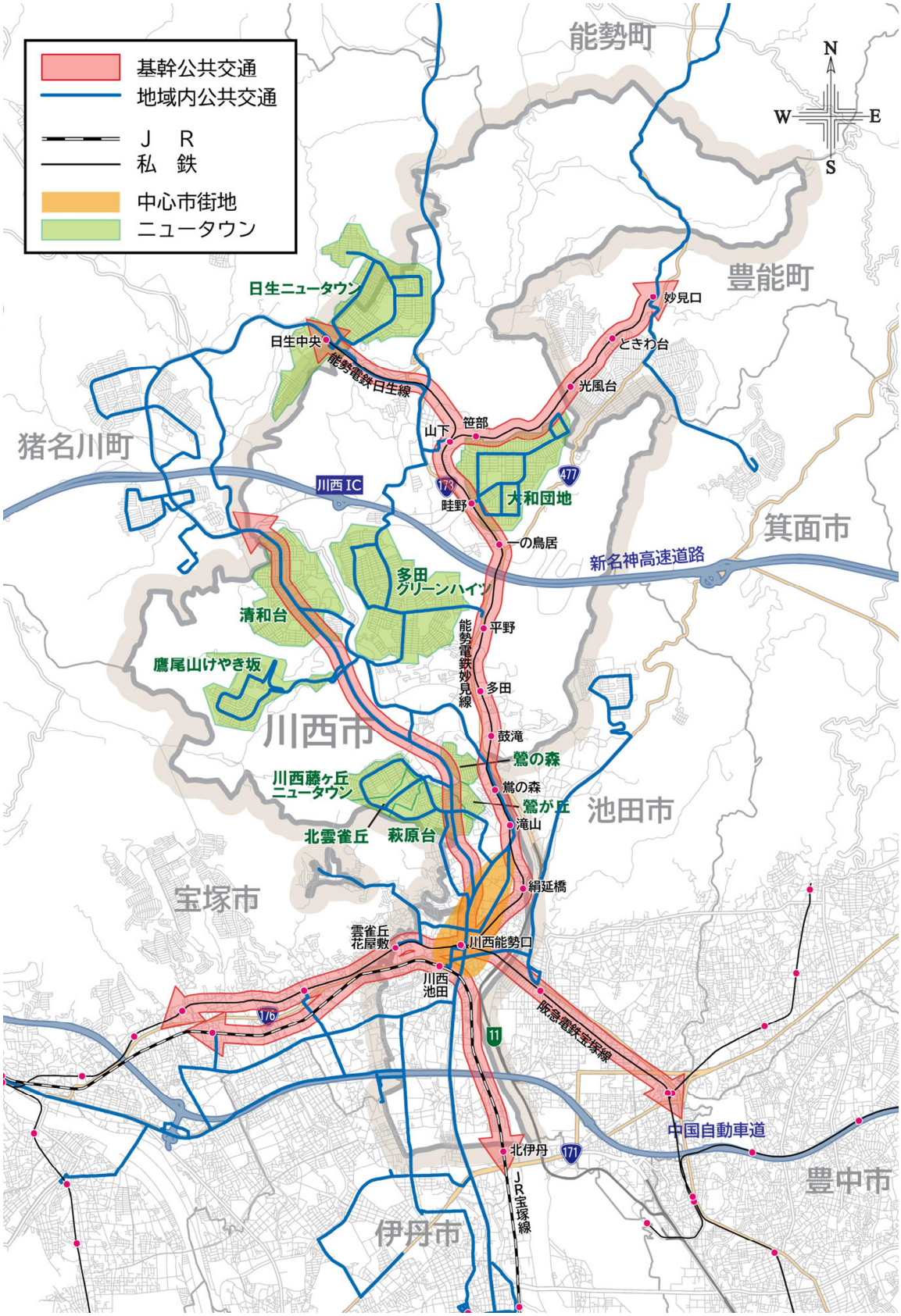


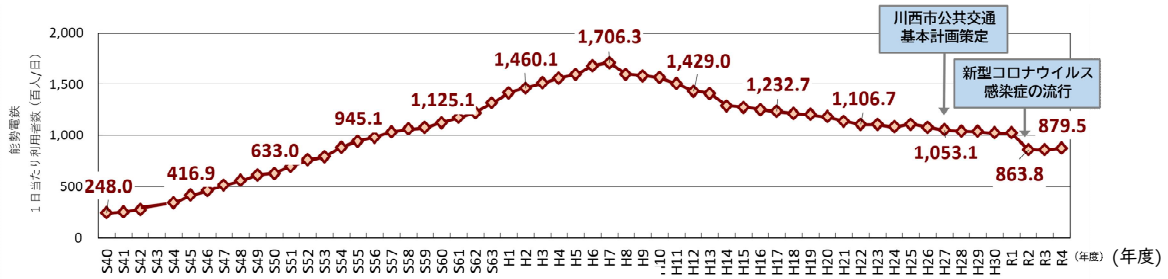
図　川西市の公共交通体系

(3) 鉄道・バスの利用者数の推移

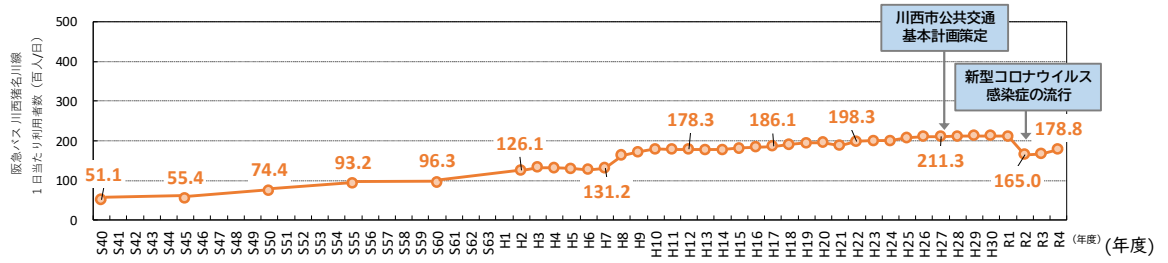
基幹公共交通のうち、鉄道利用者の推移をみると、市域東側を南北に通る能勢電鉄は、平成7（1995）年をピークに減少傾向にあります。また、市域南部を東西に通る阪急電鉄の川西能勢口駅、同じく東西に通る JR 西日本の川西池田駅では、近年は概ね横ばい傾向にあります。ただし、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年は利用者数が大きく減少しています。

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。

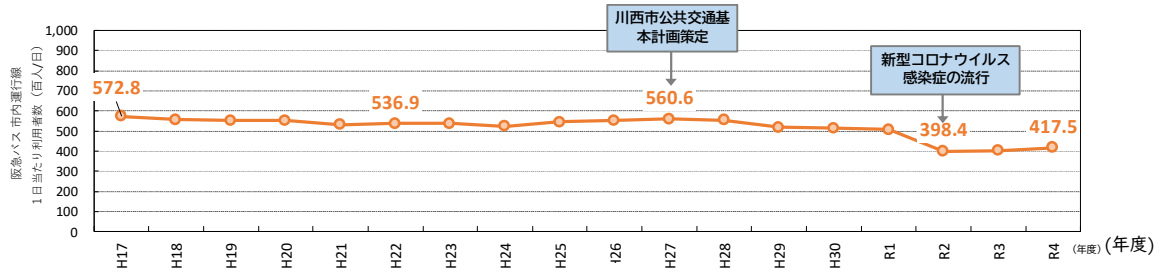
【能勢電鉄】



【阪急バス（川西猪名川線）】

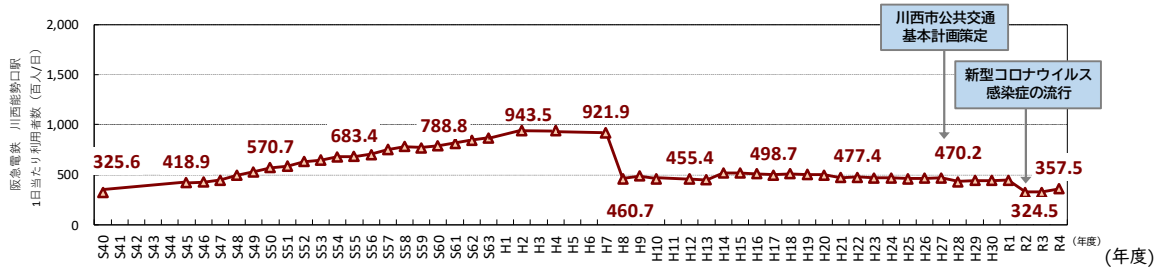


【阪急バス（市内運行路線）】



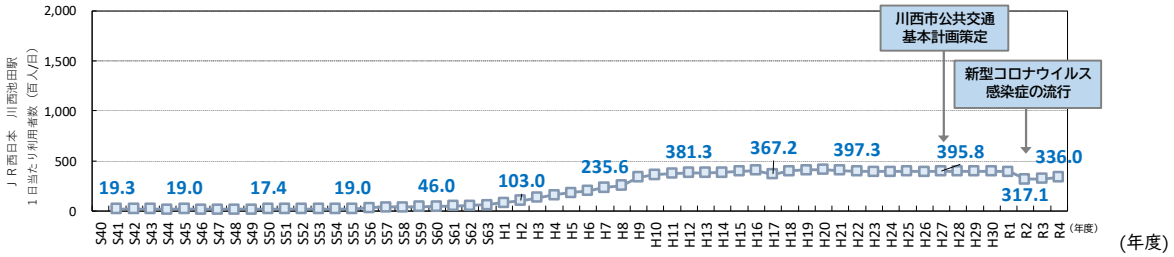
※平成１６（２００４）年以前はデータがなく不詳　　※阪急バスについては輸送人員*

【阪急電鉄（川西能勢口駅）】



※平成８（１９９６）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、川西能勢口駅利用者数より除外

【JR 西日本（川西池田駅）】



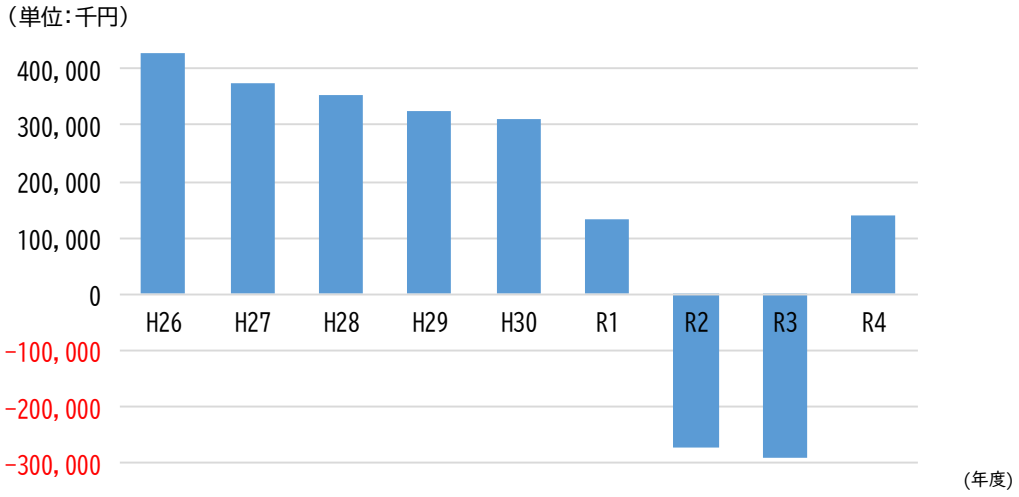
資料：各交通事業者資料等

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・定期外とも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。



資料：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14%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。

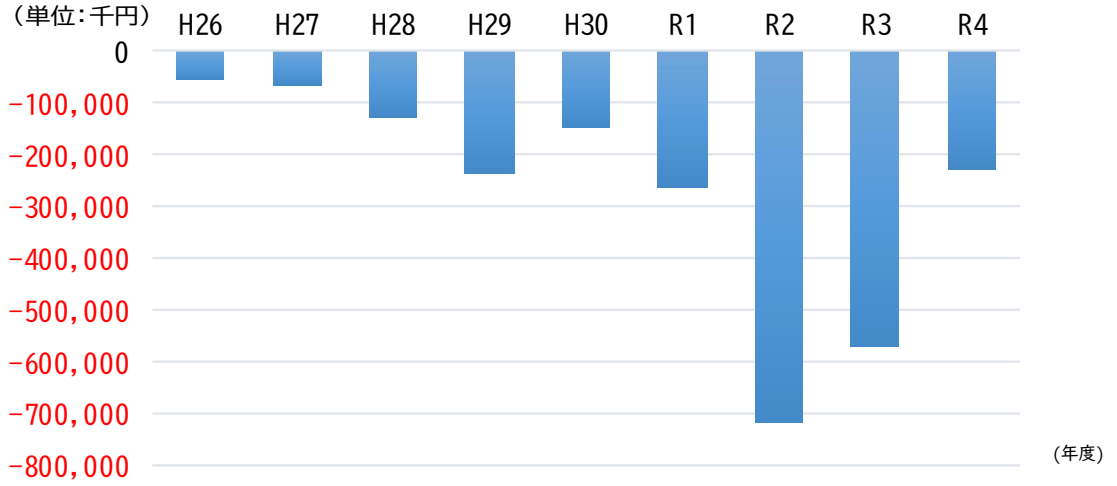
表　【能勢電鉄】[駅別] 1日の利用者数（単位：人）

	H26 利用者数	H27 利用者数	H28 利用者数	H29 利用者数	H30 利用者数	R1 利用者数	R2 利用者数	R3 利用者数	R4 利用者数	R4 R1比
川西能勢口	47,281	46,250	45,746	45,642	45,306	45,340	37,776	37,572	38,495	85%
絹延橋	1,833	1,913	1,902	1,742	1,884	2,035	2,161	2,310	2,662	131%
滝山	2,118	2,201	2,221	2,147	1,959	2,071	1,803	2,174	1,847	89%
鶯の森	1,167	1,106	1,073	1,162	1,099	1,056	917	908	940	89%
鼓滝	5,455	4,979	5,048	5,323	5,318	5,413	4,550	4,645	4,867	90%
多田	7,529	7,295	7,318	7,092	7,050	7,271	6,063	5,974	6,157	85%
平野	7,449	7,436	7,155	7,109	6,884	6,743	5,766	5,681	5,719	85%
一の鳥居	1,024	909	801	825	749	805	680	678	677	84%
畦野	8,540	7,719	7,677	7,817	7,759	7,705	6,727	6,457	7,019	91%
山下	6,704	6,880	7,030	6,847	6,692	6,474	5,612	5,561	5,555	86%
笹部	169	135	155	150	125	109	123	109	118	108%
光風台	4,022	3,768	3,663	3,629	3,523	3,459	2,750	2,667	2,652	77%
ときわ台	2,476	2,428	2,382	2,364	2,260	2,205	1,907	1,817	1,839	83%
妙見口	964	1,132	1,143	923	890	877	712	702	684	78%
日生中央	11,209	11,155	10,974	10,940	10,662	10,623	8,837	8,813	8,719	82%
計	107,940	105,306	104,288	103,712	102,160	102,186	86,384	86,068	87,950	86%

資料：能勢電鉄株式会社資料等

② 阪急バス

市内を運行する阪急バス路線の多くは赤字であり、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-20参照）。



資料：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	
		コロナ禍前（R1）	基本計画策定前（H26）
東能勢線	-49,515	-32,305	42,241
妙見口能勢線	-1,118	-2,962	-16,957
満願寺線	-15,695	-5,379	665
西能勢線	1,227	-38,144	-27,830
川西猪名川線	-55,710	-53,261	-60,622
多田グリーンハイツ線	7,063	-2,366	-13,019
日生ニュータウン線	-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
尼崎線	-32,888	-42,769	48,993
桃源台線	-26,695	-29,598	15,484
空港宝塚線	-24,432	-13,305	-19,222
宝塚川西線	-1,808	-16,777	-
宝塚市内線	24,783	25,076	25,608
合計	-230,327	-264,167	-54,340

資料：阪急バス株式会社資料等

市内を運行する路線バスの利用者数は年間で合計15,240千人、1日当たりでは41,753人となります。

表　【阪急バス】[路線別] 年間の利用者数（単位：千人）

	R4	参考値	
		コロナ禍前（R1）	基本計画策定前（H26）
東能勢線	1,131	1,374	1,706
妙見口能勢線	12	27	31
満願寺線	314	359	358
西能勢線	95	145	227
川西猪名川線	6,527	7,754	7,703
多田グリーンハイツ線	522	650	714
日生ニュータウン線	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
尼崎線	1,832	2,163	2,300
桃源台線	936	1,041	948
空港宝塚線	78	95	193
宝塚川西線	6	88	-
宝塚市内線	3,105	3,923	5,068
合計	15,240	18,492	20,144

資料：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減少していましたが、その後徐々に回復し、令和4（2022）年では令和元（2019）年比で約79~87%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日の利用者数（単位：人）

駅名	分類	R1 【コロナ禍前】	R2	R3	R4
川西能勢口駅	定期外	23,070	16,916（73%）	17,167（74%）	18,778（81%）
	定期	21,566	15,529（72%）	15,484（72%）	16,970（79%）
雲雀丘花屋敷駅	定期外	3,664	2,739（75%）	2,926（80%）	3,086（84%）
	定期	6,107	4,764（78%）	5,001（82%）	5,295（87%）

※：（　）は令和元（２０１９）年比、資料：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、コロナ禍でも京阪神地区全体の減少率は低く、コロナ禍後、約 86~92%の利用者が戻ってきている状況となっています。

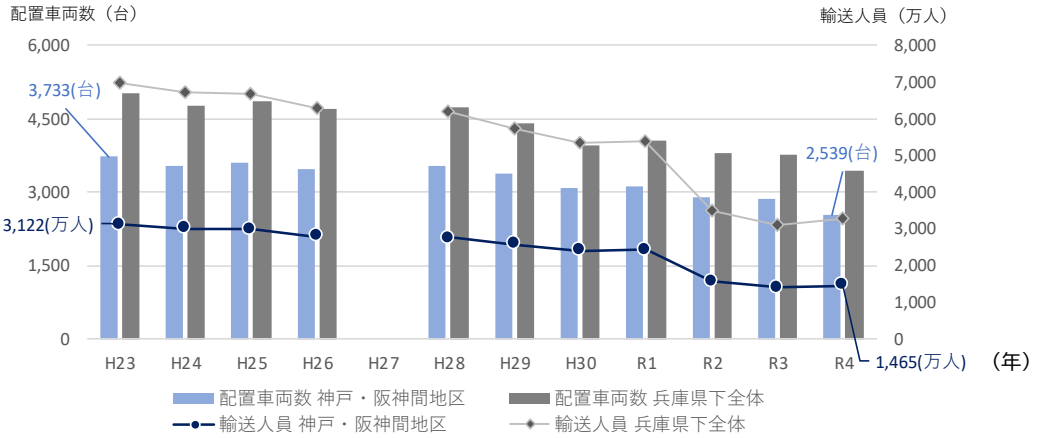
表　【JR 西日本】[駅別] 1日の利用者数（単位：人）

駅名	R1 【コロナ禍前】	R2	R3	R4
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（２０１９）年比、資料：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、コロナ禍の影響を受けていません。



※輸送実績は任意提出のため、提出率は６０%程度。平成２７（２０１５）年は機器トラブルにより未記載

資料：兵庫県タクシー協会資料

図　【タクシー】兵庫県下及び神戸・阪神間地区の輸送実績

⑥　市の財政支援

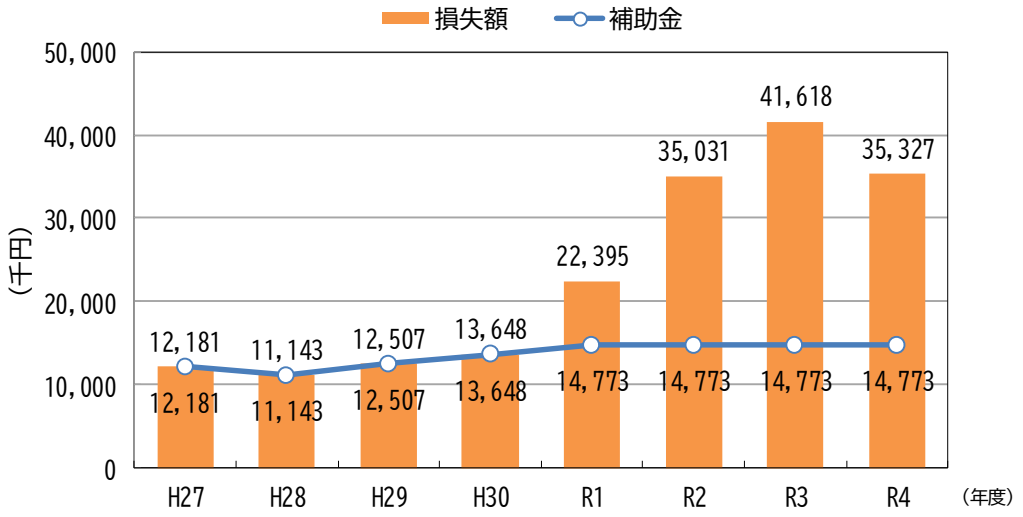
昭和58（1983）年10月に市立川西病院が中央町から東畦野に移転したことに伴い、交通の利便性等の向上に寄与することを目的に、平成5（1993）年から平野駅から山下駅間のバス運行に対し、本市がバス購入及び運行経費に係る損失の一部を補助しています。その後、平成13（2001）年から大和地域から市立川西病院への移動及び大和地域内の移動を担う目的で路線を延長し、「平野山下線・大和団地線（旧市立川西病院・大和団地線）」として運行しています。

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、本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）年以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、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、その影響を鑑み令和4（2022）年10月から令和6（2024）年9月まで本市の補助上限額を 2,120万4千円に増額して運行しています。

また、令和4（2022）年に市立川西病院が市域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。



※ここでの年度は前年の１０月から当該年度の９月末までの運行期間を示す

資料：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駅800m圏・バス停 400m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（資料編-52～80参照）。

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-41～47に記載しています。

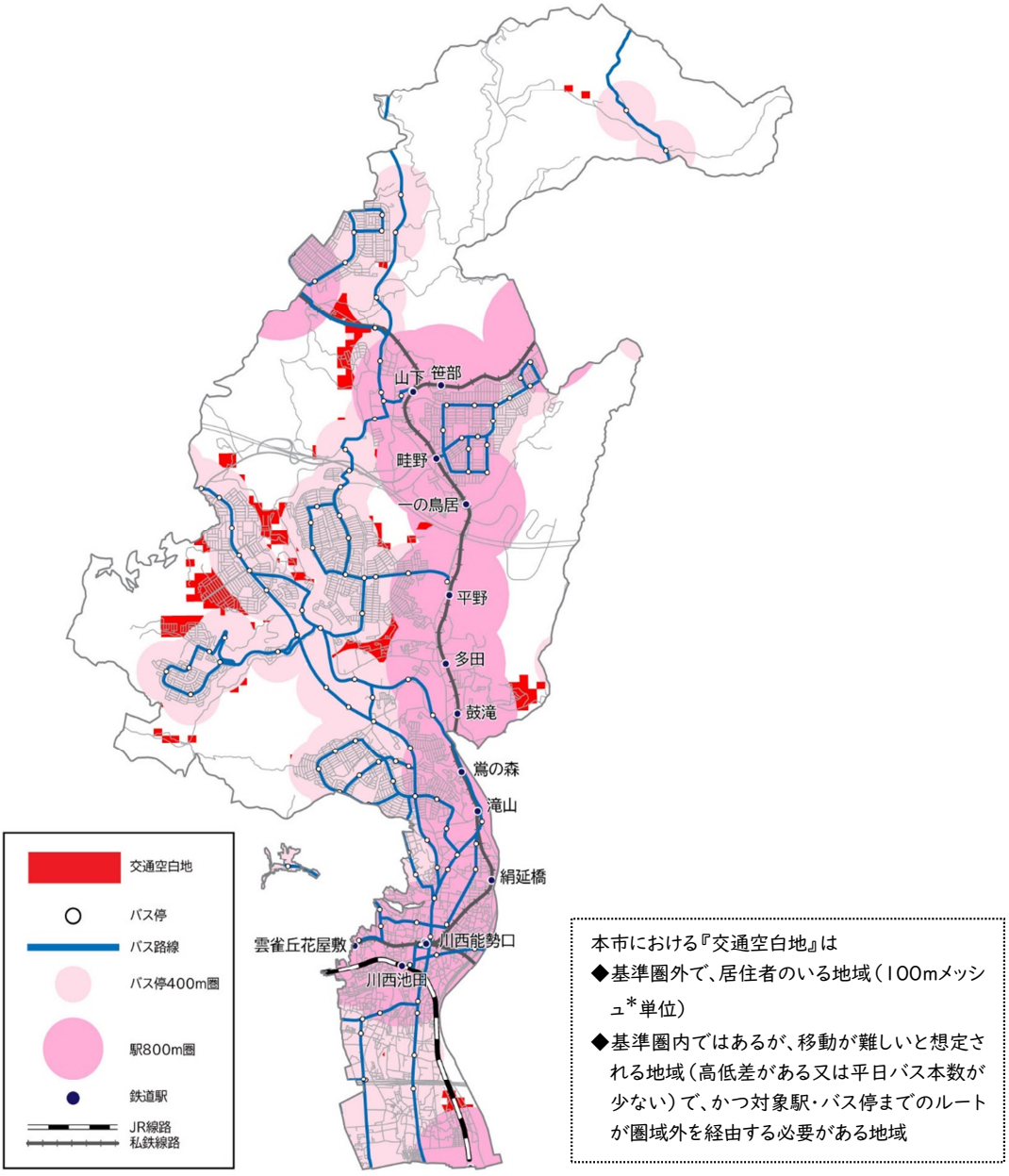


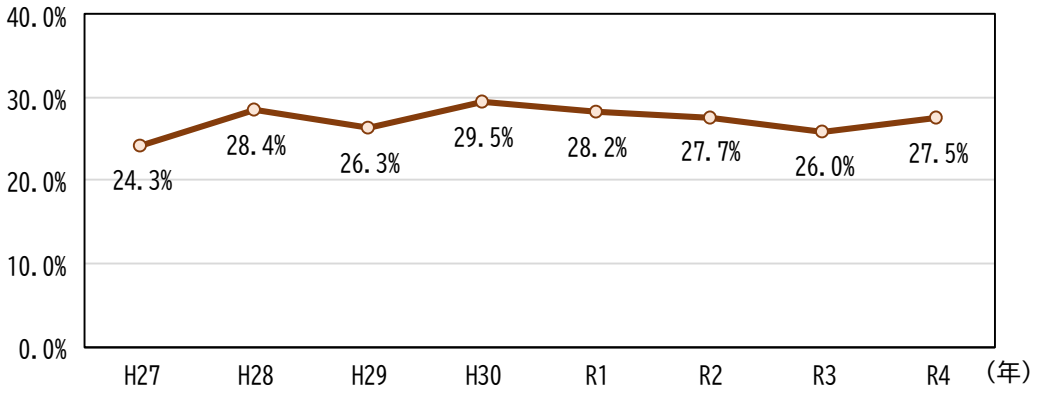
図　交通空白地（令和５（２０２３）年１２月末時点）

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	新田 2･3 丁目、新田字、多田院 1･2 丁目、西多田字　の一部
⑧	多田東	鼓が滝 2･3 丁目、東多田字　の一部
⑨	緑台・陽明	緑台 1･3 丁目、向陽台 1～3 丁目、水明台 3 丁目　の一部
⑩	清和台	清和台西 1～5 丁目、清和台東 1～4 丁目、多田院字、石道、虫生、赤松、柳谷　の一部
⑪	けやき坂	けやき坂 1･3･4 丁目、芋生、若宮　の一部
⑫	東谷	西畦野 1･2 丁目、西畦野字、東畦野 4 丁目、山原 1･2 丁目、山原字、緑が丘 1･2 丁目、一庫 1～3 丁目、一庫字、黒川　の一部
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

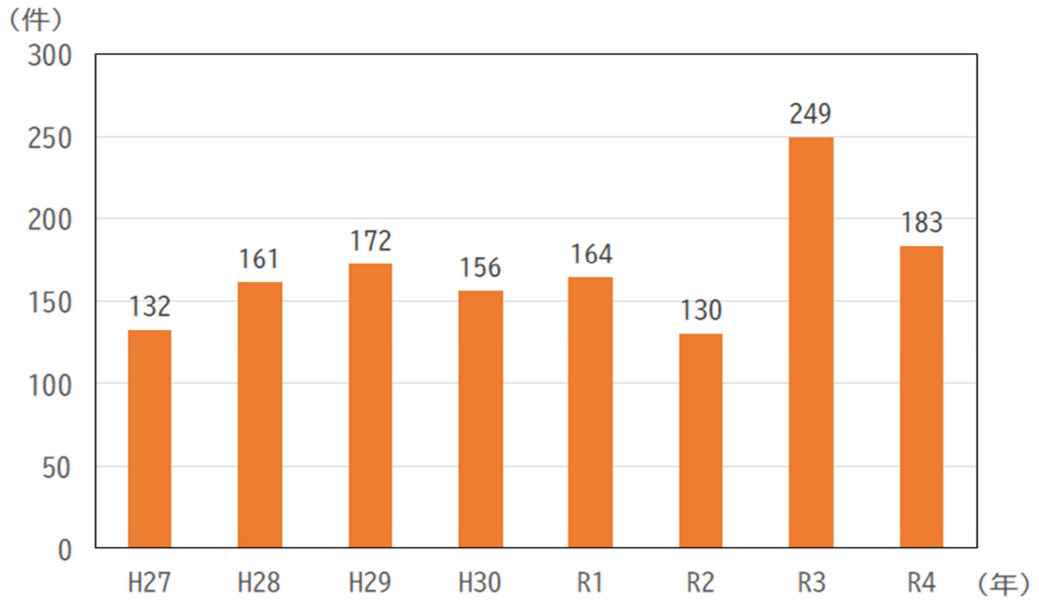
第1当事者*が65歳以上となる事故件数は、全事故件数の約30%と高い数値で推移しています。



資料：川西警察署提供データ

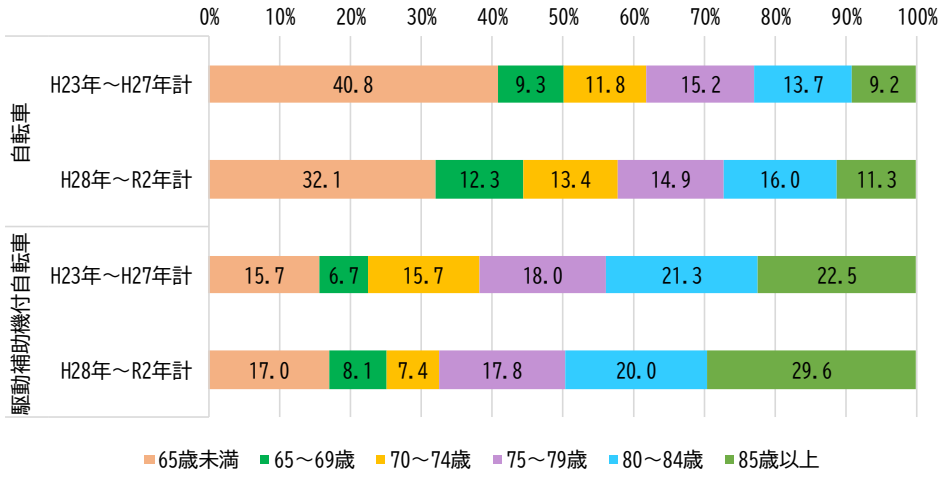
図　第１当事者の年齢が６５歳以上となる事故件数が全事故件数に占める割合の推移

市内では自転車による交通事故が増加傾向にあります。全国的にみても自転車に乗った高齢者が第Ⅰ当事者となる死亡事故割合は増加しており、電動アシスト自転車ではいっそう高齢者の割合が高くなっています。



資料：川西警察署提供データ

図　自転車の事故件数の推移



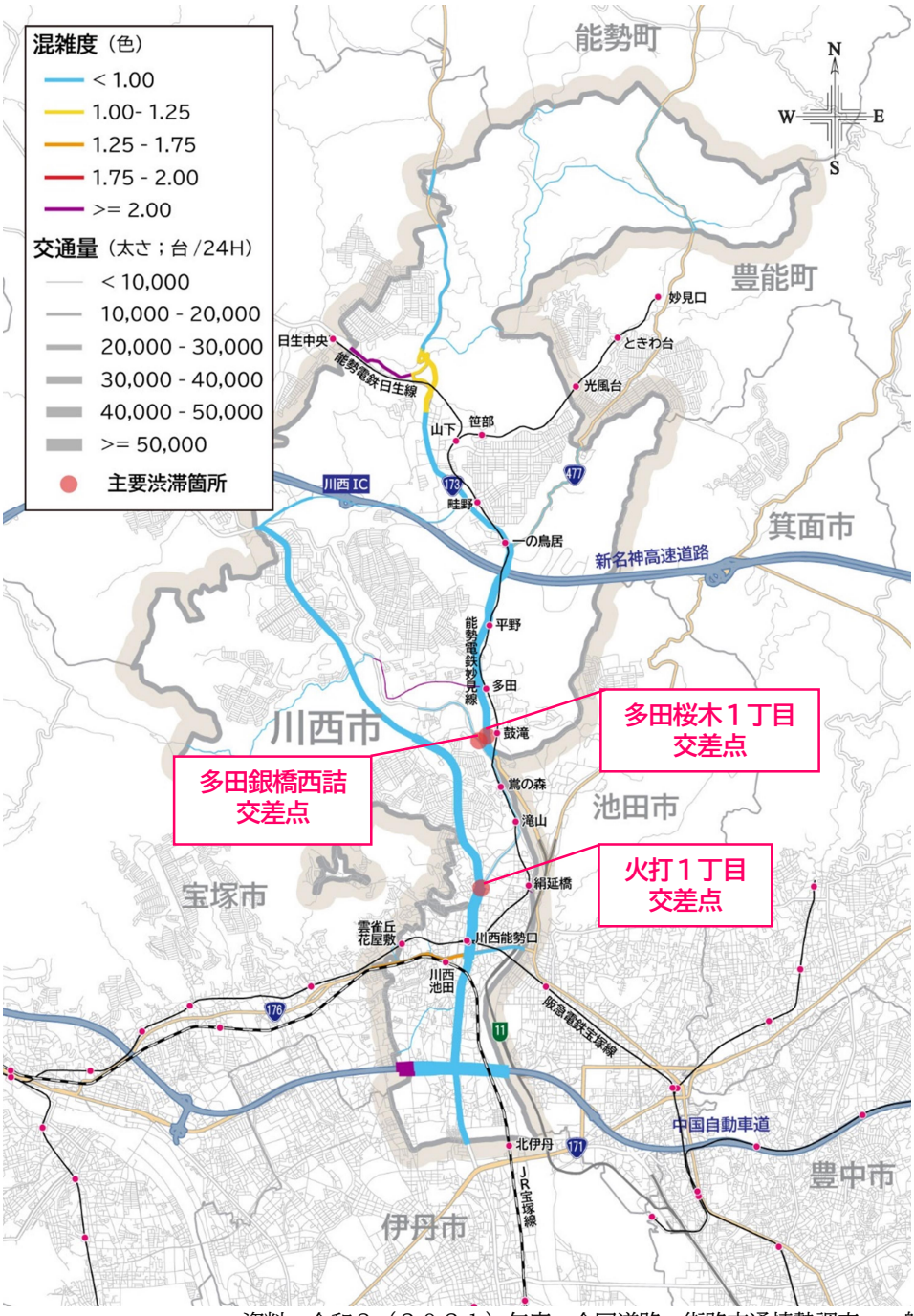
資料：令和３（２０２１）年版交通安全白書

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箇所指定されていますが、舎羅林山の開発に伴い周辺道路も渋滞が見込まれています。



資料：令和３（２０２１）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（２０２３）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　市民及び交通事業者からみる公共交通の現状

(1) 市民からみる公共交通の現状

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。

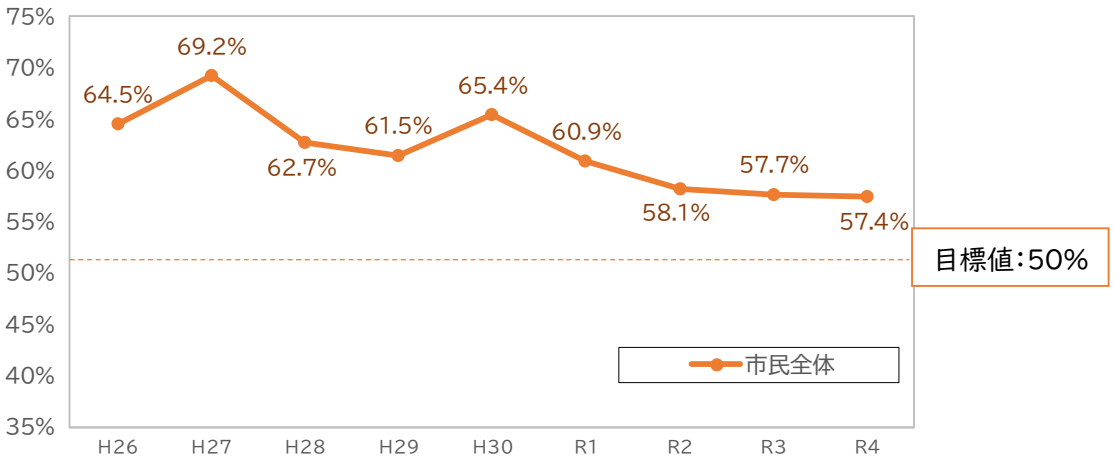
表 調査の実施概要

	調査目的	実施時期	調査票の配布・回収	配布対象	有効回収数
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の把握	R4 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や川西市のまちづくりをどのように感じているかの把握	毎年 1 月 頃に実施	郵送配布、 郵送回収 又は インターネット 回答	16 歳以上の 市民 1,000 人	526 件 （R4 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・地域の抱える課題の特定	R5 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

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

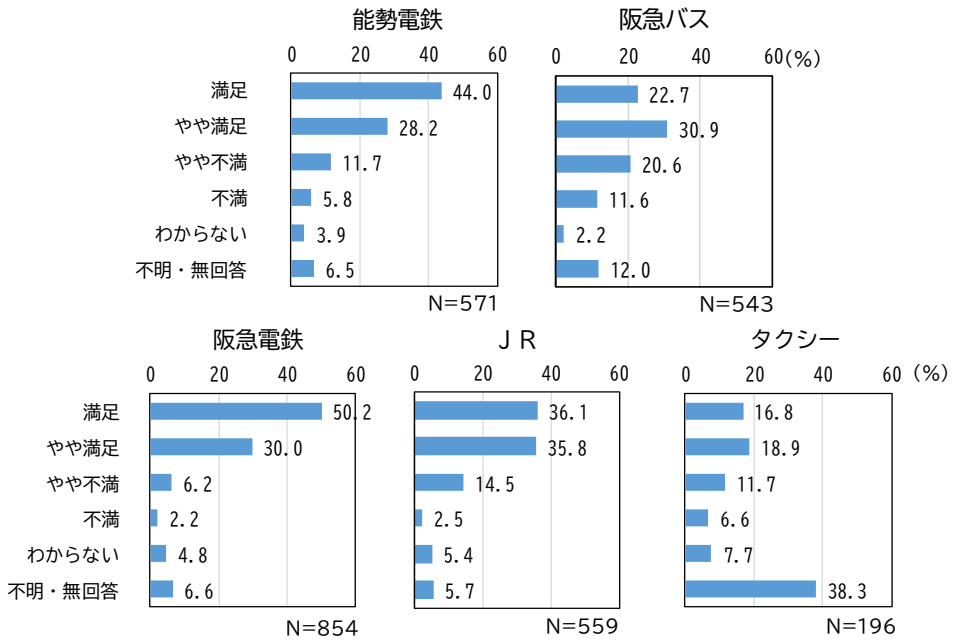
公共交通の満足度は公共交通基本計画において目標値が50%と設定されており、令和4（2022）年時点で達成している状況にありますが、公共交通基本計画の運用開始（平成27（2015）年3月）以降、満足度は低下している状況となっています。

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。



資料：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

資料：市民交通行動調査

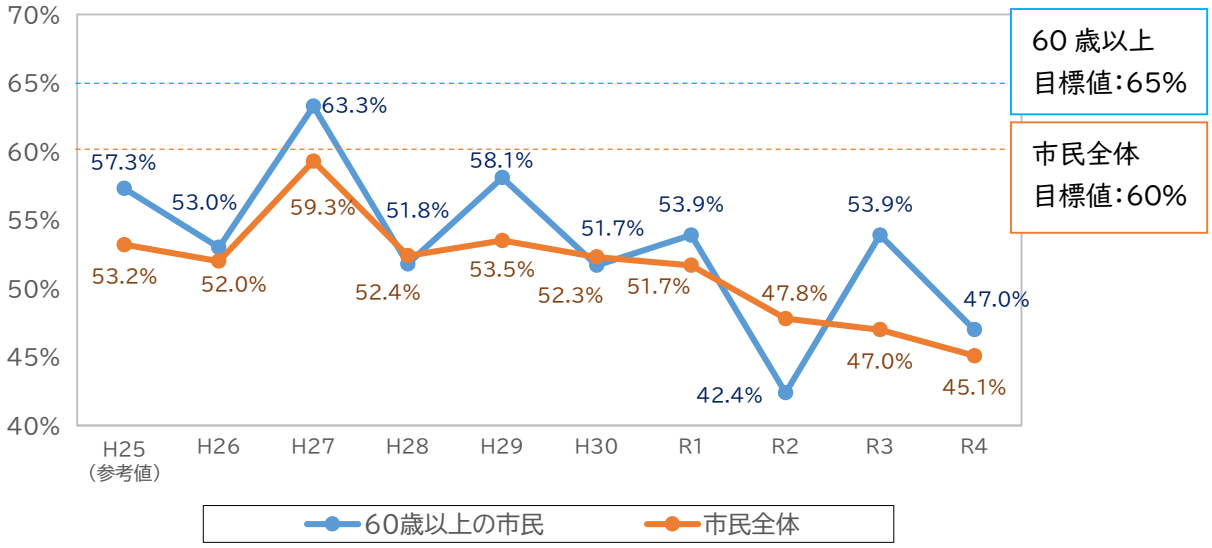
図 市内の各公共交通の満足度

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、割合が低下しています。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。

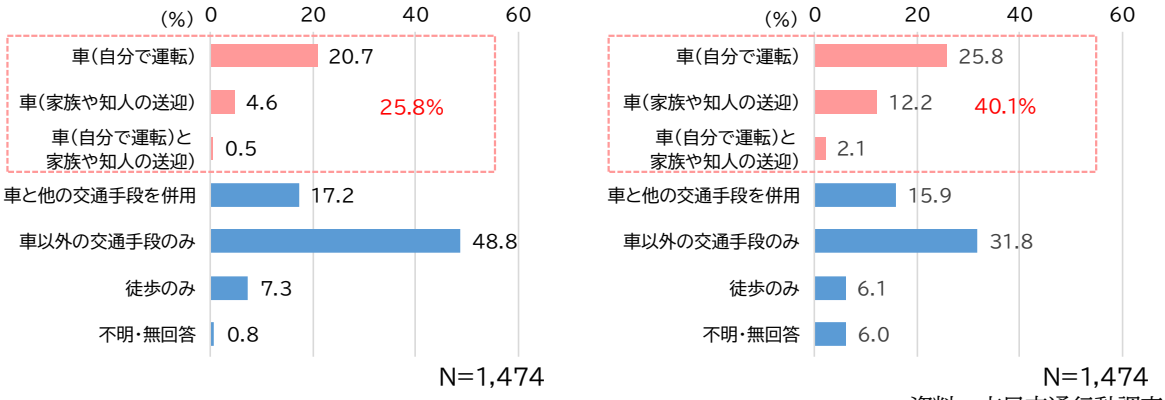
・「最もよく行く外出先まで車のみで移動する」市民の割合 … 平日で約26%、土休日で約40%
（平日は通勤と買い物、土休日は買い物とレジャーで車の頻度が高い）

・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

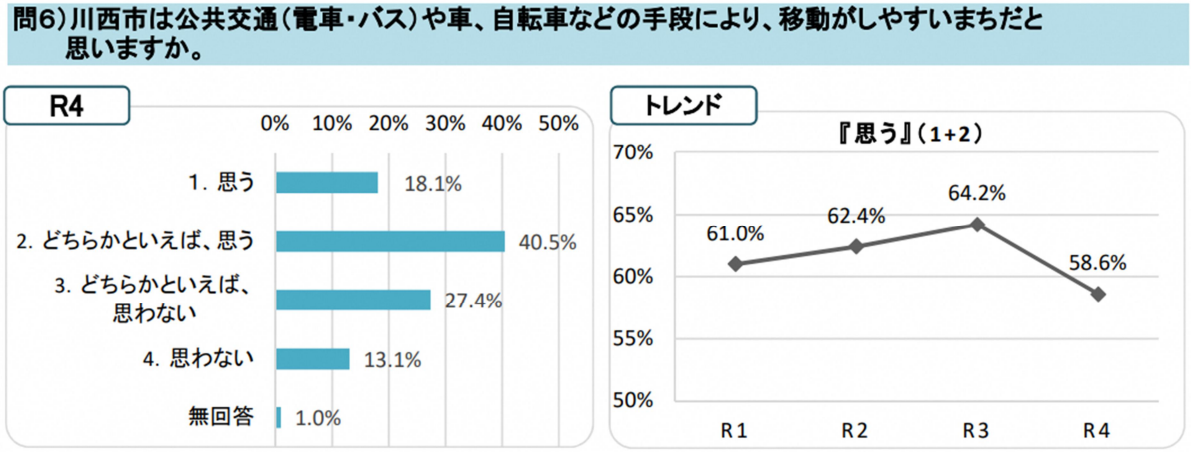


資料：市民交通行動調査

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4年度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、前回調査結果の64.2%を下回る結果となっています。



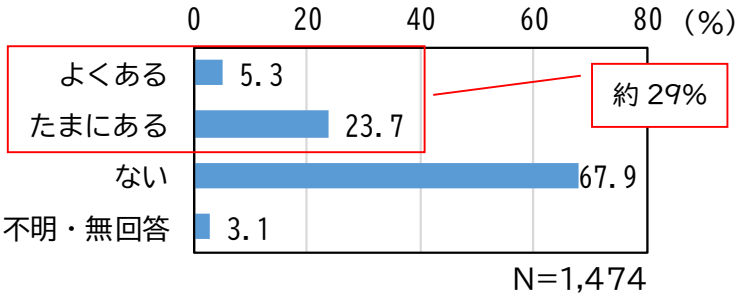
資料：市民実感調査

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

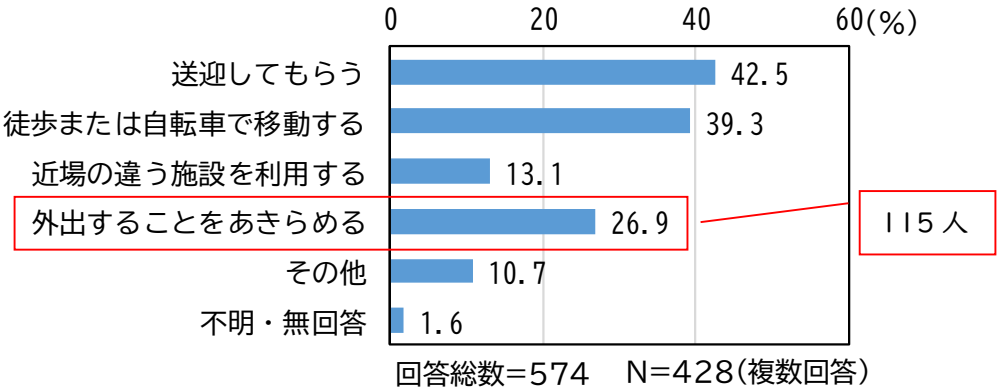
移動手段の不足で困ることがある人は約29%となっています。困っている人のうち、送迎してもらうが約43%、徒歩・自転車で移動できている人が約39%、一方「外出することをあきらめる」人は約27%（115人）となっています。

この115人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40%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。



資料：市民交通行動調査

図　移動手段不足での困りごとの有無



資料：市民交通行動調査

図　移動手段で困る時の対処法

表　外出時の移動手段で困る時の対処（平日の主な移動手段別）（単位：人）

	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
JR西日本	20	25	7	11	9	1	55
能勢電鉄	56	62	22	31	14	4	136
阪急電鉄	49	52	11	29	11	3	120
路線バス	61	62	17	39	24	3	161
タクシー	16	6	3	13	8	2	34
車(自分で運転)	36	34	12	26	13	2	86
車(家族や知人の送迎)	47	34	12	27	4	1	89
バイク・原付	11	6	3	9	3	0	25
自転車	23	37	9	12	2	0	61
徒歩のみ	30	34	11	26	8	1	75
その他	6	4	1	6	2	0	15
不明・無回答	0	2	0	1	0	0	2
回答者数	182	168	56	115	46	7	428
JR西日本	36.4%	45.5%	12.7%	20.0%	16.4%	1.8%	－
能勢電鉄	41.2%	45.6%	16.2%	22.8%	10.3%	2.9%	－
阪急電鉄	40.8%	43.3%	9.2%	24.2%	9.2%	2.5%	－
路線バス	37.9%	38.5%	10.6%	24.2%	14.9%	1.9%	－
タクシー	47.1%	17.6%	8.8%	38.2%	23.5%	5.9%	－
車(自分で運転)	41.9%	39.5%	14.0%	30.2%	15.1%	2.3%	－
車(家族や知人の送迎)	52.8%	38.2%	13.5%	30.3%	4.5%	1.1%	－
バイク・原付	44.0%	24.0%	12.0%	36.0%	12.0%	0.0%	－
自転車	37.7%	60.7%	14.8%	19.7%	3.3%	0.0%	－
徒歩のみ	40.0%	45.3%	14.7%	34.7%	10.7%	1.3%	－
その他	40.0%	26.7%	6.7%	40.0%	13.3%	0.0%	－
不明・無回答	0.0%	100.0%	0.0%	50.0%	0.0%	0.0%	－
回答者率	42.5%	39.3%	13.1%	26.9%	10.7%	1.6%	－

※「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」において「１．よくある」「２．たまにある」と回答した４２８人を対象に集計

なお、「外出することをあきらめる」と回答した市民の40%（115人中46人）は後期高齢者（75歳以上）となっており、特に後期高齢者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)（単位：人）

	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%	－

資料：市民交通行動調査

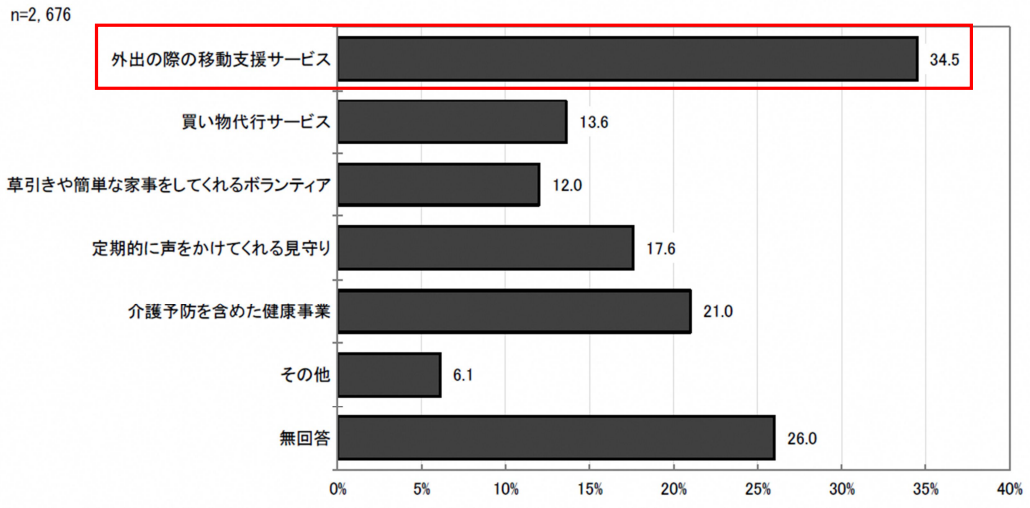
介護予防・日常生活圏域ニーズ調査において、日常生活の中で手助けしてほしいと思うことを尋ねた設問では、外出の際の移動支援を求める割合が全体の約5.9%となっています。特に年齢が高くなるにつれて割合が高くなり、75歳以上では4.3%、80歳以上では10.1%を超え、更に85歳以上では15.9%を占めます。

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（単位：人）

	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

資料：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

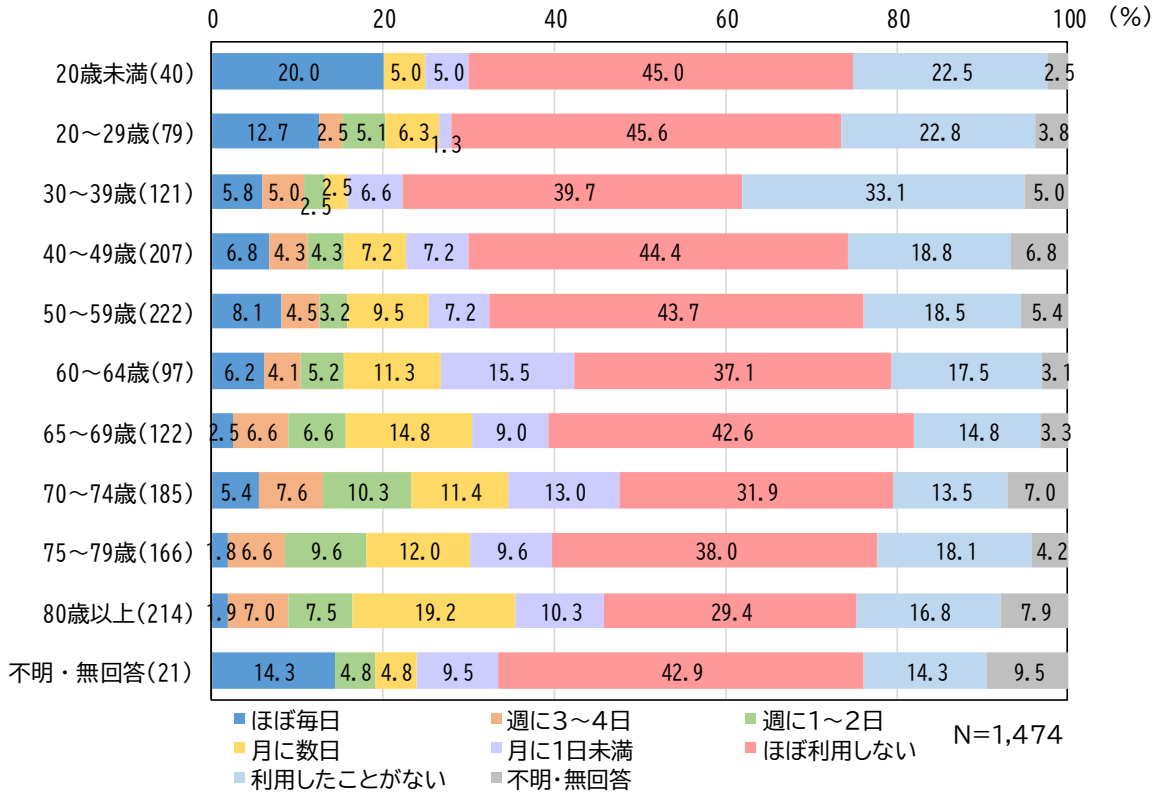


資料：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

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、年齢が高くなるにつれて「ほぼ毎日」の割合が低くなり、利用頻度が低下する傾向にあります。

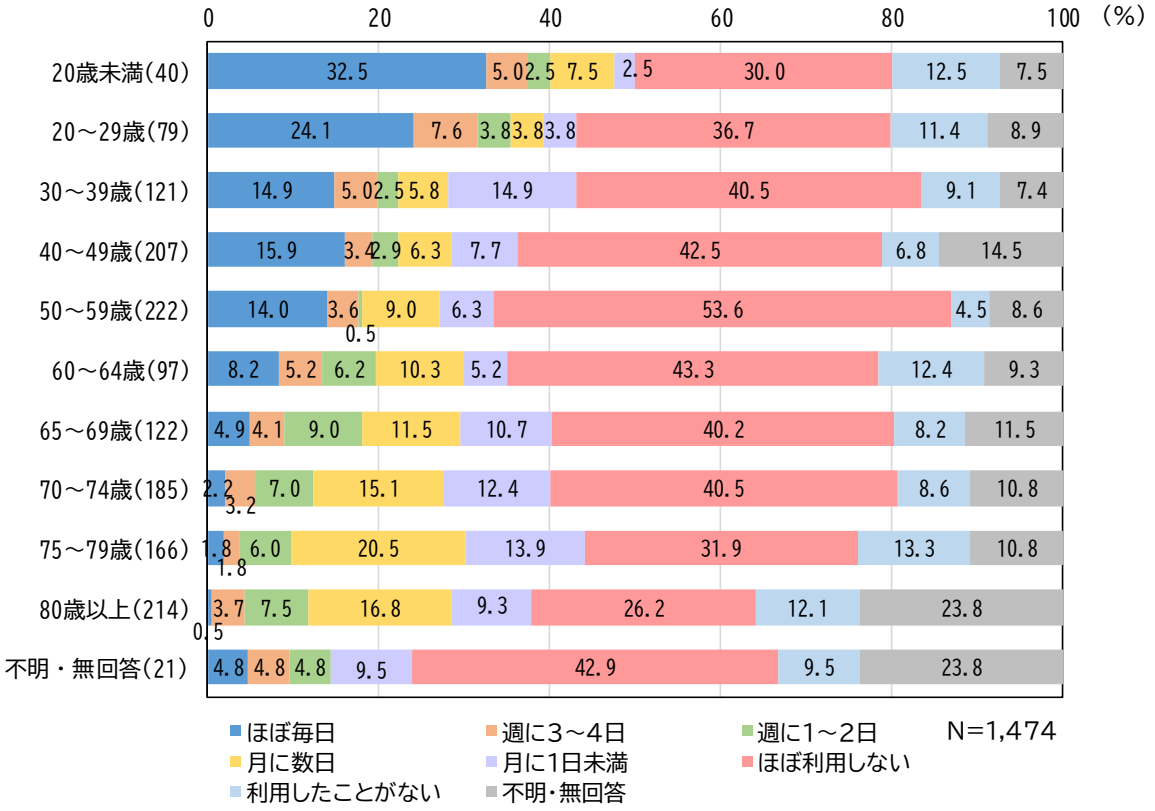


資料：市民交通行動調査

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、年齢が高くなるにつれて「ほぼ毎日」の割合が低くなり、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30%以上は利用している状況となっています。

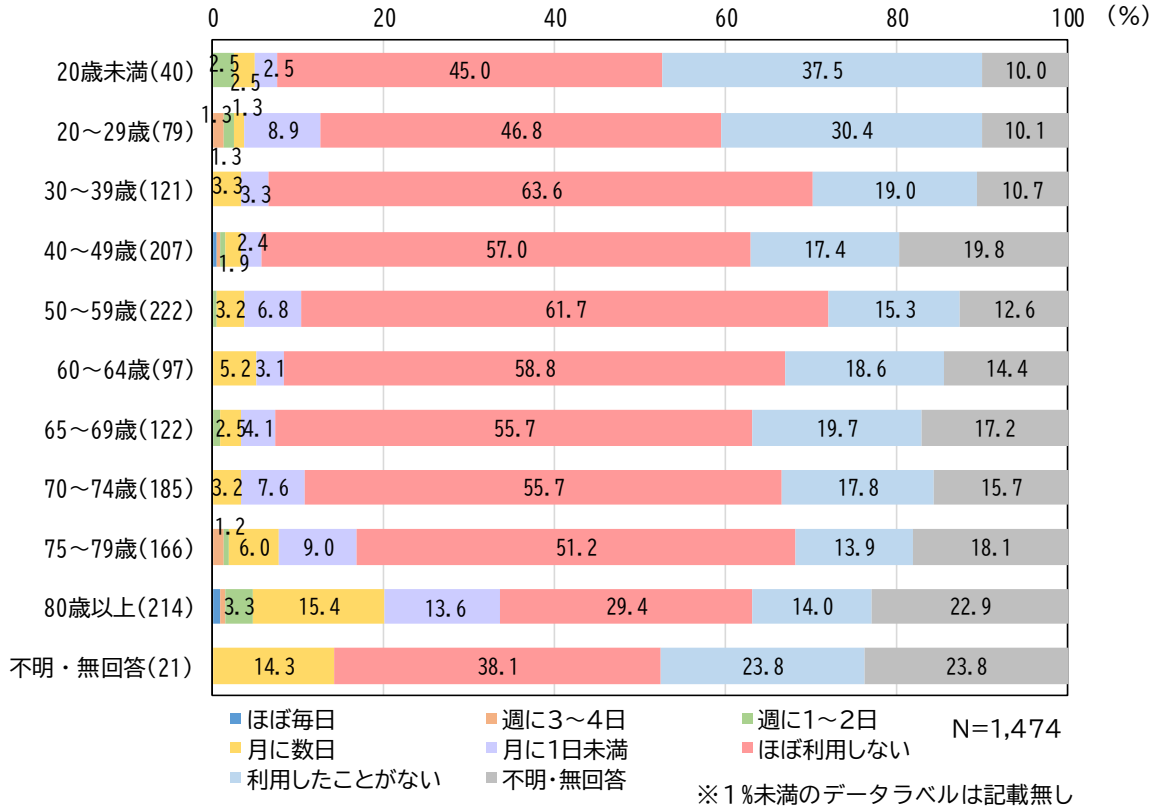


資料：市民交通行動調査

図 能勢電鉄の利用頻度（年齢階層別）

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20%が月に数日以上利用すると回答しています。

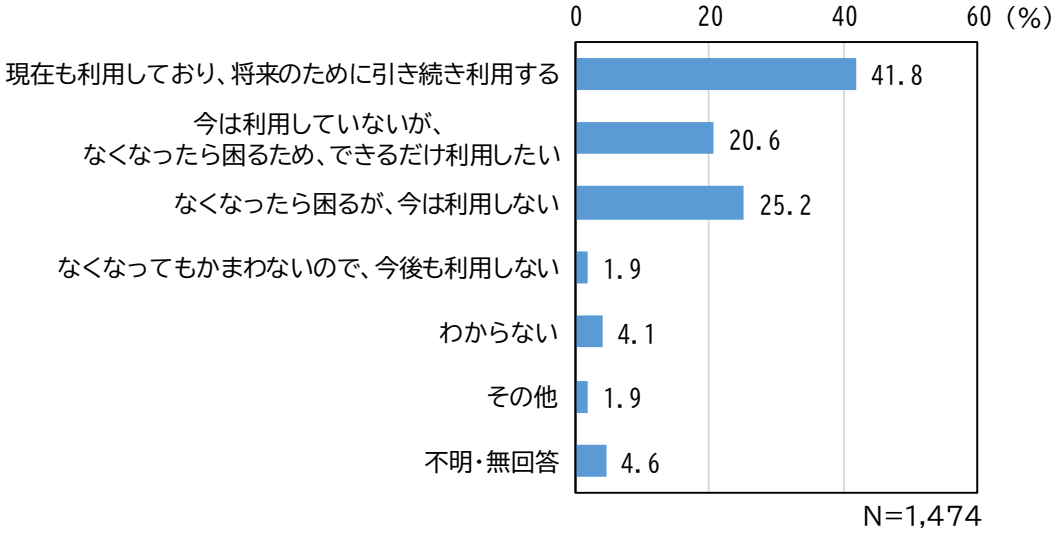


資料：市民交通行動調査

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

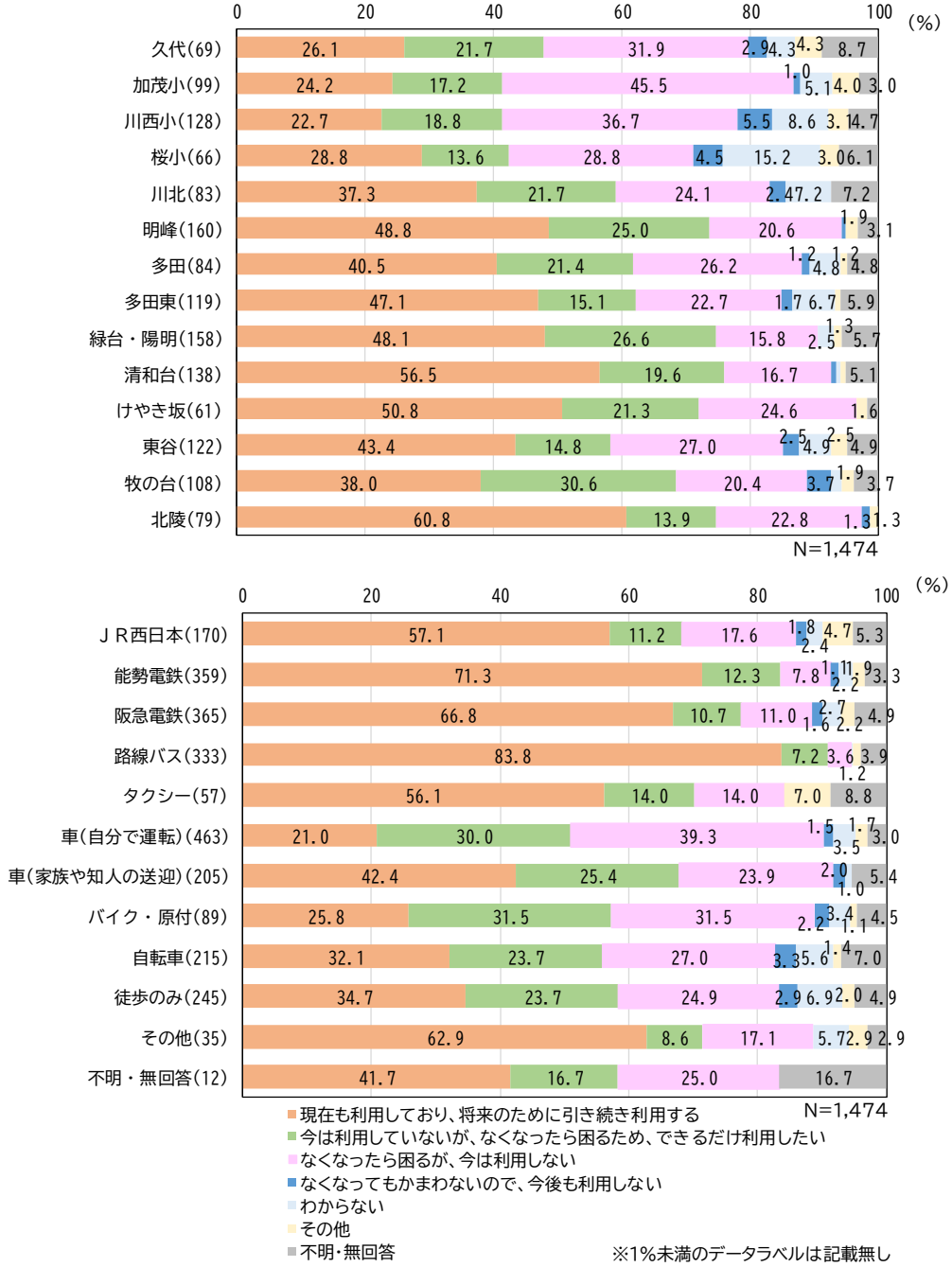
今後の公共交通利用の考え方については、「現在も利用しており、引き続き利用する」が最も多く約42%、次いで「今は利用しない」が約25%、「今は利用していないが、できるだけ利用したい」が約21%となっています。「公共交通を利用している・今後利用すると答えた市民の割合」の合計は、62.4%となります。



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、市域北部では、「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公共交通を使わない人は「今は利用しない・今後も利用しない」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。

○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　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によりコロナ禍前の利用水準には戻らないのではないかと予測している。 ●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。
鉄道、バス	●通勤定期旅客の増加は見込めない。 ●新型コロナウイルス感染症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により、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により、事業環境が厳しさを増している。 ●人員（乗務員、技術員等）の不足が深刻であり、至急対策が必要である。
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。

※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（15～64 歳）人口や年少（0～14 歳）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、後期高齢者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多い。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、更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つながる「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た対策の検討が必要
	○全国的に公共交通に係る業界は人員不足が深刻であり、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な対策が必要
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、なくてはならない移動手段です。また、本市がめざしているコンパクトで生活の質が高い持続可能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感染症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。

このような状況下において、市民の一人ひとりが、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・交通事業者・市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次総合計画に掲げるめざす都市像「心地よさ　息づくまち　川西　～ジブンイロ　叶う未来へ～」及び分野別目標の一つ「快適な環境で暮らせる川西の実現」に資するものとして、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めざして

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でき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、乗継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めざす。
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・交通事業者・市が一体となって構築していく。

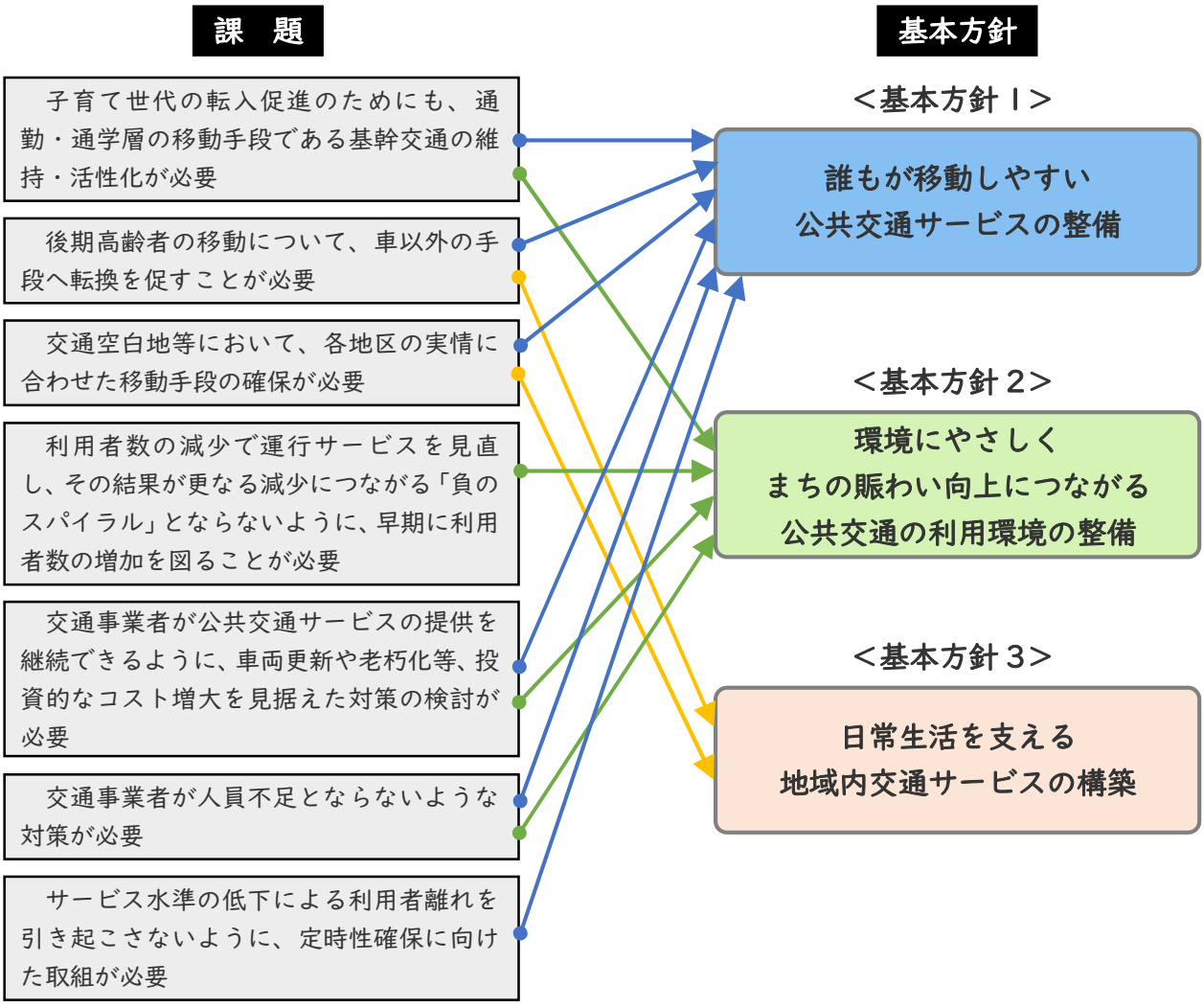


図　基本方針

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・交通事業者・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。

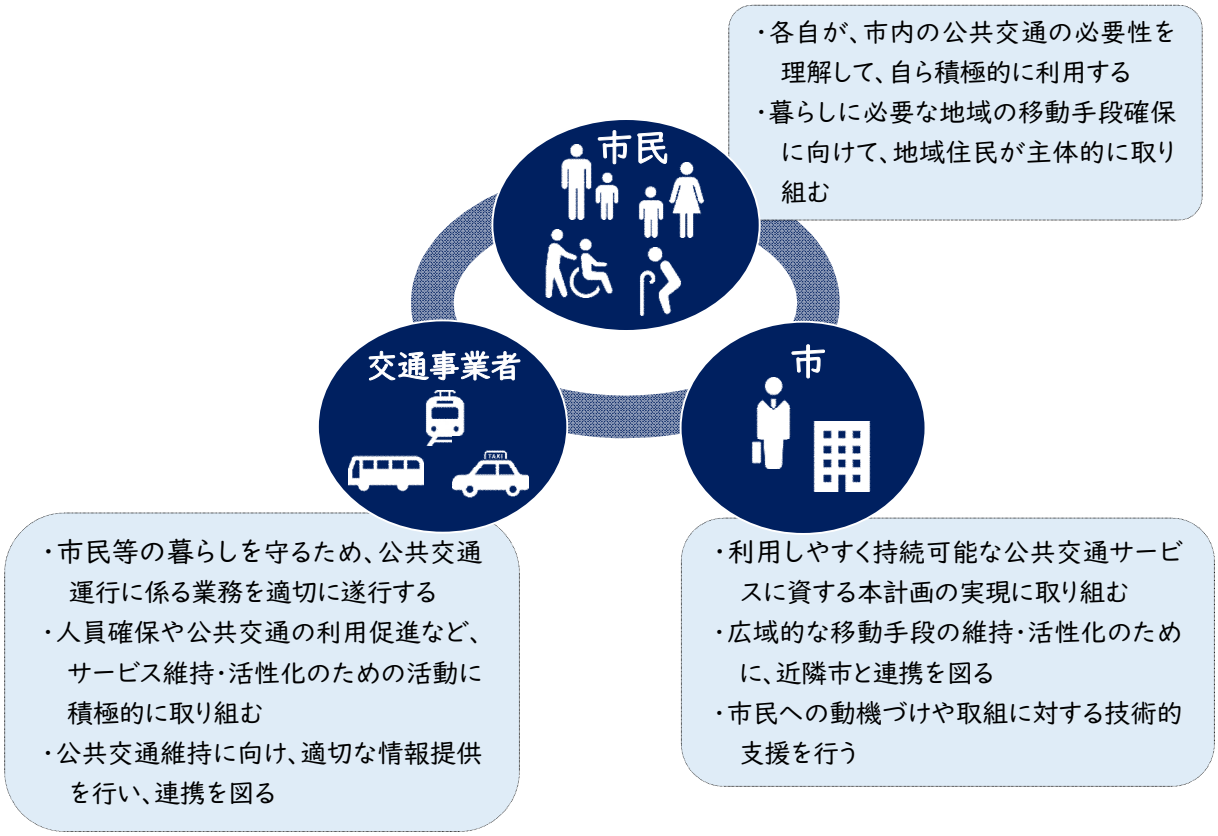


図　市民・交通事業者・市の役割分担の考え方

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、その実現をめざした具体的な目標を設定
●目標を、2つの段階で設定
［R13の実現をめざす目標］・・・・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
［R9の実現をめざす目標］・・・・・・R13の目標達成のために必要な、短期間での実現をめざ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 (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 (4 年後)	自分たちのまちの移動手段として 公共交通をとら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日往復本数が 5 本以上の系統の割合（平日）

※ここでの通勤・通学ラッシュ時間帯は７時台・８時台とし、大阪(川西能勢口)方面へ向かう本数の平均値を小数点以下切り下げとして算出

（2）評価指標の目標値

<R13 の実現をめざす目標>

評価指標	基準値	R9 目標値	R13 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

<R9 の実現をめざす目標>

評価指標	基準値	R9 目標値	参考:R13 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日往復本数が5本以上の系統の割合(平日)	60.5% (R4)	60.5%	60.5%	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 (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	川西能勢口駅、JR 川西池田駅の 1 日当たり利用者数
		山下駅、畦野駅、多田駅、鼓滝駅の 1 日当たり利用者数
	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 (4 年後)	公共交通を使った外出機会の促進	能勢電鉄の 1 日当たり利用者数
		阪急バスの 1 日当たり利用者数
	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

<R13 の実現をめざす目標>

評価指標	基準値	R9 目標値	R13 目標値	評価の方法
川西能勢口駅、 JR川西池田駅の 1 日当たり利用者数	阪急電鉄 +能勢電鉄: 74,243 人 JR:33,596人 (R4)	阪急電鉄 +能勢電鉄: 80,978 人 JR:35,271 人	阪急電鉄 +能勢電鉄: 80,978 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 1 日当たり利用者数	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:5,827 人 畦野駅:7,019 人 多田駅:6,544 人 鼓滝駅:4,872 人	山下駅:5,827 人 畦野駅:7,019 人 多田駅:6,544 人 鼓滝駅:4,872 人	交通事業者 より提供
温室効果ガス排出量 の削減率 (H25 年度比)	31.0% (R4)	43.0%	50.0%	川西市環境 基本計画

<R9 の実現をめざす目標>

評価指標	基準値	R9 目標値	参考:R13 目標値	評価の方法
能勢電鉄の 1 日当たり利用者数	87,950 人/日 (R4)	91,967 人/日	91,967 人/日	交通事業者 より提供
阪急バスの 1 日当たり利用者数	41,753 人/日 (R4)	45,597 人/日	45,597 人/日	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 (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 (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

<R13 の実現をめざす目標>

評価指標	基準値	R9 目標値	R13 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

<R9 の実現をめざす目標>

評価指標	基準値	R9 目標値	参考：R13 目標値	評価の方法
交通空白地の居住人口	6,462 人 （R2）	5,748 人	5,030 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

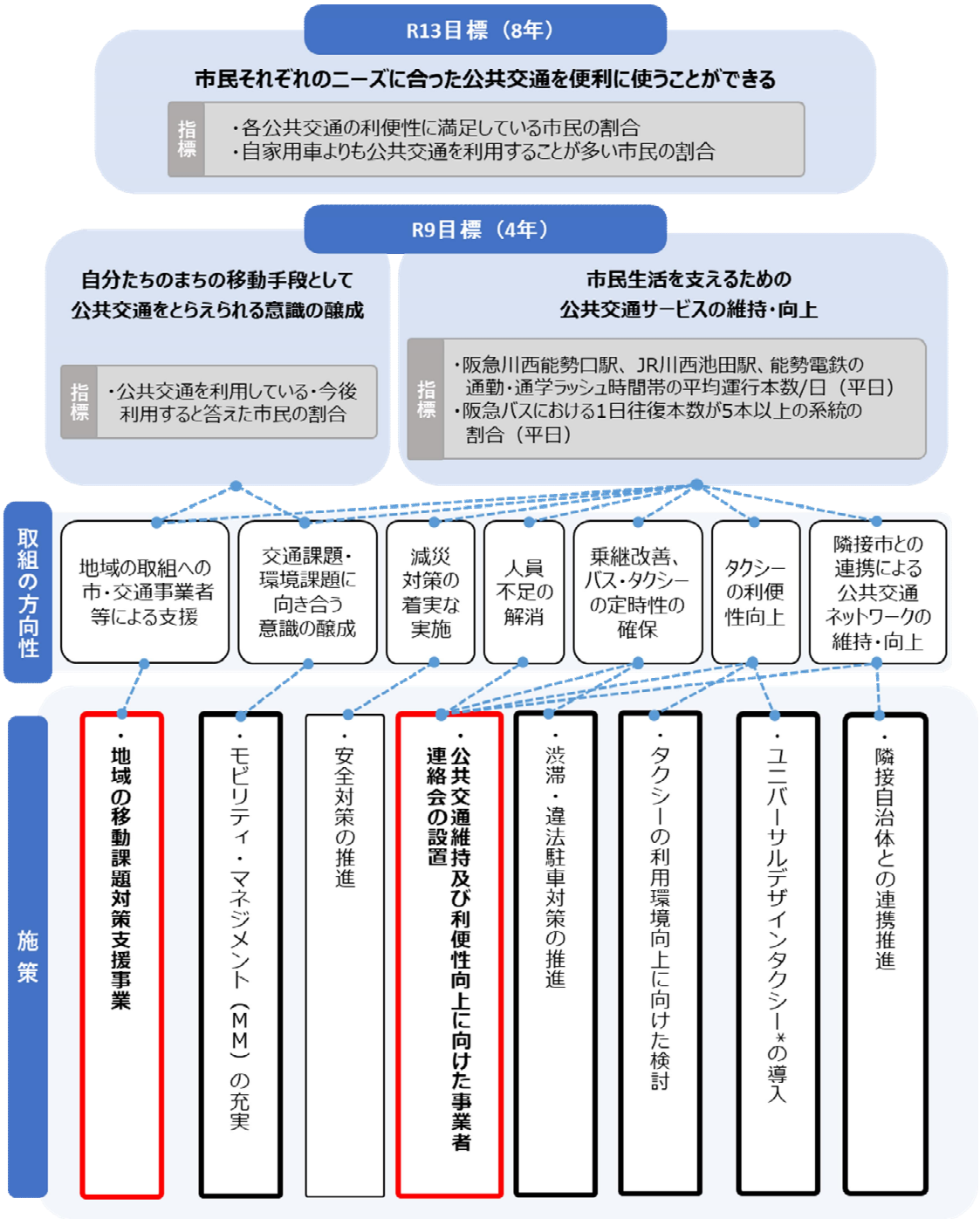
※介護予防・日常生活圏域ニーズ調査は３年ごとの実施

2 基本方針実現のための取組

2.1 取組の方向性

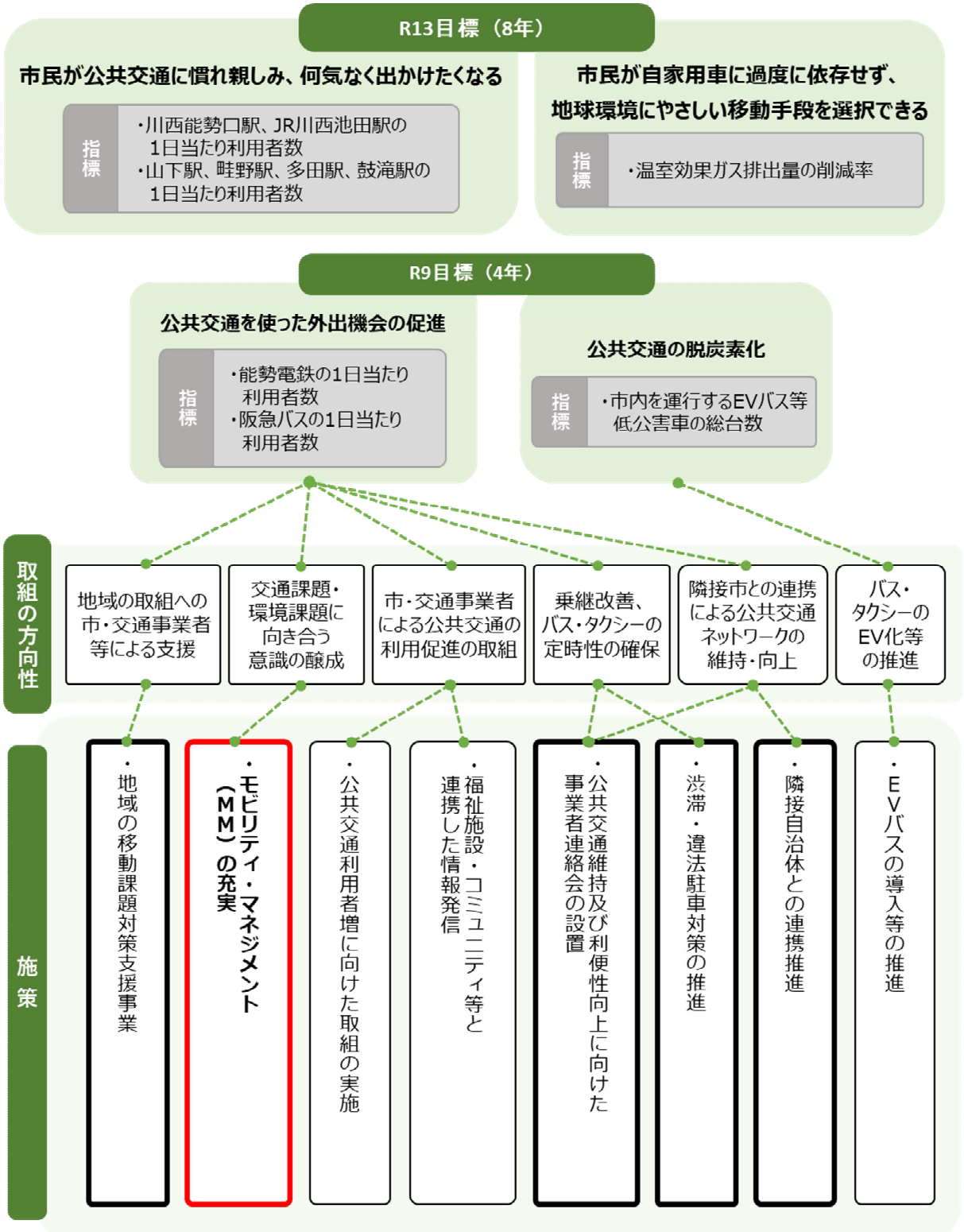
基本計画に示した基本方針及び目標、取組の方向性、施策との対応関係については以下のとおりです。

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



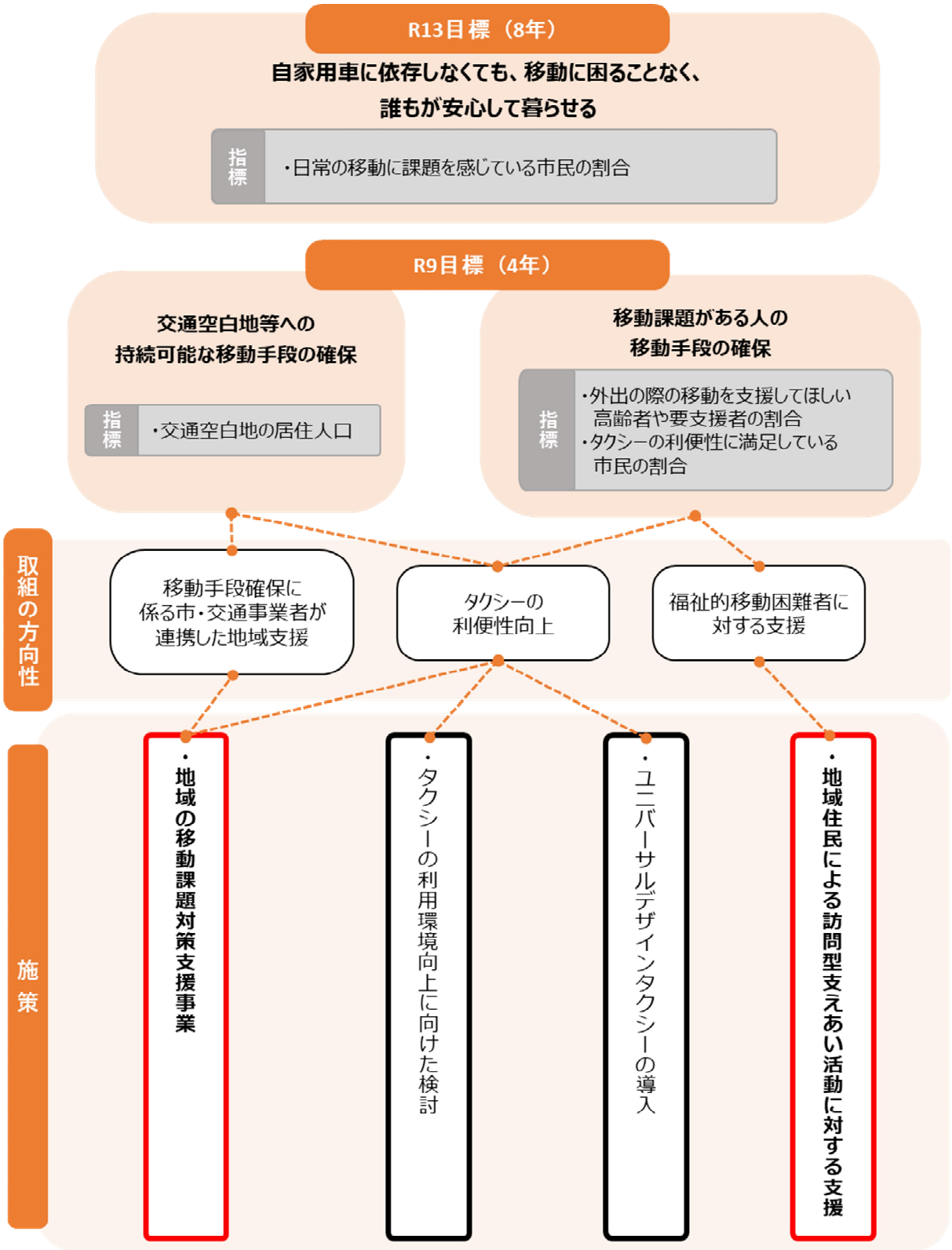
※赤太枠は各基本方針の重点施策、**黒太枠**はその他の方針にも関連する施策

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">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】
■交通事業者【地元団体の立ち上げる検討会への参加】
■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】
■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
・「平野山下線・大和団地線」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（損失の一部補助（上限あり）を本市が実施）</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ることができる意識づくり</td></tr>
<tr><td colspan="2">施策の概要
（主なエリア）</td><td colspan="16">・学校 MM の実施（市内全域）
―各学年の単元に合わせて、公共交通をはじめとした交通の役割とその重要性を学習する機会の創出を図ります。
・住民 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>学校 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>住民 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
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">・随時実施内容を見直し、改善</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">・随時実施内容を見直し、改善
・対策実施予定箇所：「小戸第１踏切道」「多田踏切道」</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">・毎年度協議事項を定め、解決策の検討を実施
・随時実施内容を見直し、改善</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="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">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="14">・バス優先レーン*の適正運行に向けた取組を推進します。
・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="14">■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　【違法駐車の取締り】
■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>取締り・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="14">・随時実施内容を見直し、改善</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="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">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="14">・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できる環境づくりを検討します。
・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="14">■川西市　【対策の検討及び実施に向けた支援】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■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="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>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="14"></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="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">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="16">・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="16">■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="16">■交通事業者　【会議への情報提供及び参加】</td></tr>
<tr><td colspan="16">□市民</td></tr>
<tr><td colspan="16">□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="16">・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="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">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="16">・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="16">■川西市　　【事業の検討及び実施】</td></tr>
<tr><td colspan="16">■交通事業者　　【事業の検討及び実施】</td></tr>
<tr><td colspan="16">■市民　　【公共交通の利用】</td></tr>
<tr><td colspan="16">□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="16">・随時実施内容を見直し、改善</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="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">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="16">・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="16">■川西市　　【各施設管理者との調整、情報の発信】</td></tr>
<tr><td colspan="16">■交通事業者　　【情報の発信】</td></tr>
<tr><td colspan="16">■市民　　【各施設管理者との調整、情報の発信】</td></tr>
<tr><td colspan="16">■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><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><td>→</td></tr>
<tr><td colspan="2">備考</td><td colspan="16">・随時実施内容を見直し、改善</td></tr>
</table>

施策名：EV バスの導入等の推進

<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">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="14">・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、
EV バスの導入等を推進していきます。
・EV バスのほか、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="4">実施主体
【役割】</td><td colspan="14">■川西市　【EV バス及び充電設備導入への支援】</td></tr>
<tr><td colspan="14">■交通事業者（阪急バス）【EV バス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="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>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="14">・設備及び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="16">【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">・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="16">・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="16">■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】
□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>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>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><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="16">・介護保険運営協議会及び生活支援体制整備部会で随時実施内容を見直し、改善</td></tr>
</table>

3 計画の実現に向けて

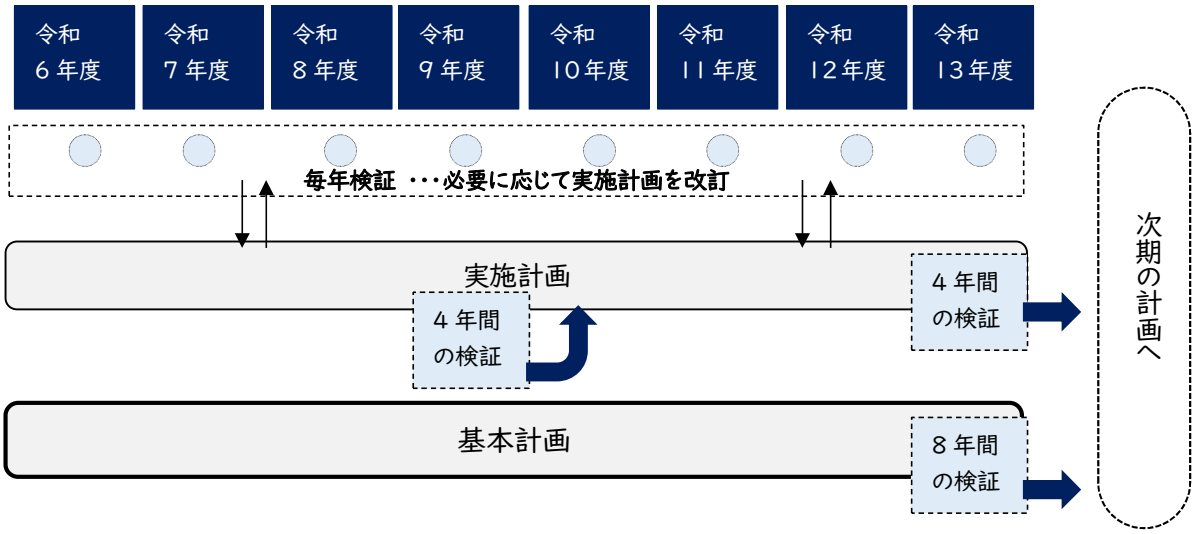
3.1　本計画の評価

(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（Plan）、施策実施（Do）、評価（Check）、施策改善（Act））に準じて、基本計画は8年間の結果を踏まえ評価検証を実施します。実施計画は4年毎に評価検証を実施しますが、施策を効果的に実施するため、毎年検証し必要に応じて柔軟に改訂します。



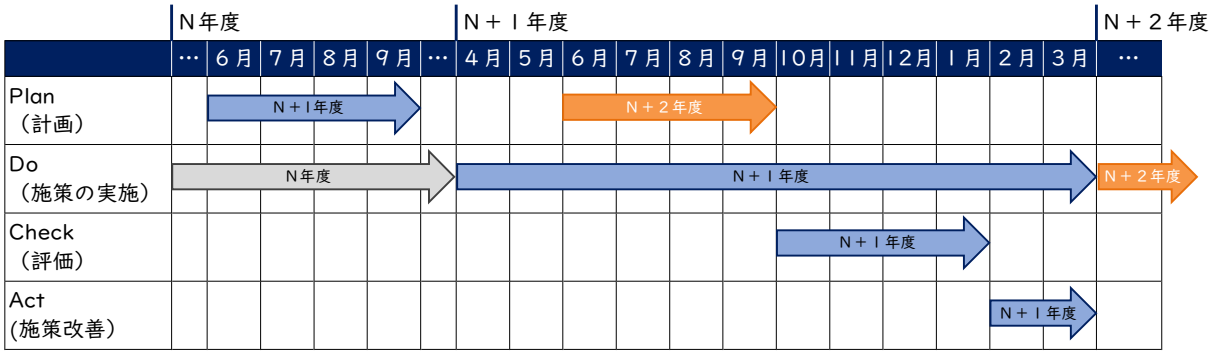


図　PDCAサイクルスケジュール

川西市 土木部 交通政策課

資料編

川　西　市

＜ 資料編･目次 ＞

1　社会の状況 1
1.1　世界の状況 1
1.2　国の状況 1
1.3　県の状況 1
2　本市の現状 2
2.1　まちの状況 2
2.1.1　地勢 2
2.1.2　中心市街地 3
2.1.3　施設立地 4
2.2　人口 5
2.2.1　人口及び世帯数 5
2.2.2　高齢者人口 6
2.2.3　人口集中地区（DID地区）・ニュータウン人口の変遷 7
2.3　自動車交通 8
2.4　観光動向 11
2.5　人の動き（国勢調査） 12
3　公共交通の現状 14
3.1　鉄道 14
3.1.1　鉄道の運行本数 14
3.1.2　駅施設の整備状況 17
3.1.3　利便性向上に向けた交通事業者の取組等 19
3.2　路線バス 20
3.2.1　バスの運行状況 20
3.2.2　利便性向上に向けた取組 21
3.3　タクシー 22
3.4　その他の輸送資源 22
3.4.1　行政による移動支援施策 22
3.4.2　福祉有償運送 24
3.4.3　ボランティア輸送 24
3.4.4　施設送迎バス等 27
4　本市の取組 28
4.1　＜14の取組 No.1＞MM（モビリティ・マネジメント）の実施 29
4.2　＜14の取組 No.8,10＞乗継を円滑にするバリアフリー化の推進 32
4.3　＜14の取組 No.9＞バスの再編 32
4.4　＜14の取組 No14＞オンデマンドモビリティ実証実験 35
5　関連する調査結果 36
5.1　市民交通行動調査 36
5.2　自治会アンケート調査 41
5.3　交通事業者ヒアリング調査 48
5.3.1　能勢電鉄、阪急バス 49

5.3.2　JR 西日本、阪急電鉄..... 50
5.3.3　伊丹市営バス、タクシー..... 51
6　地域カルテ（コミュニティ別公共交通の現状）..... 52
7　関連計画における公共交通に関する記載..... 81
8　その他..... 85
8.1　地域公共交通会議委員名簿..... 85
8.2　川西市地域公共交通会議規則..... 86
8.3　川西市地域公共交通会議の開催状況..... 88
9　用語集..... 89

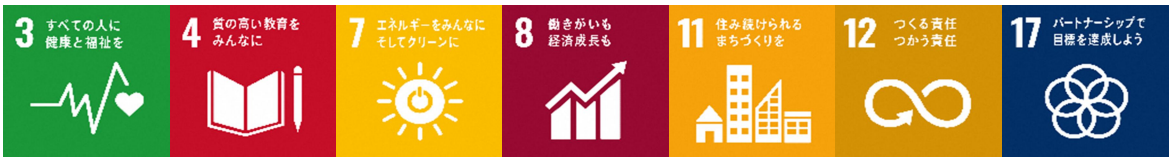
1 社会の状況

1.1 世界の状況

平成27（2015）年9月の国連サミットで国際社会全体の共通目標としてSDGsが採択されました。

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、令和12（2030）年までに達成すべき17のゴール（目標）と具体的に示された169のターゲットから構成されています。

本計画の基本方針は、下記の目標と関連しており、目標達成に向け推進します。



1.2 国の状況

我が国では地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が平成19（2007）年に制定されています。

その後、人口減少や近年のライフスタイルの変化などにより地域公共交通が厳しい状況に置かれていることを踏まえ、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための枠組みが創設・拡充されています。

表　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の主たる改正内容

平成 19（2007）年	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律制定
平成 26（2014）年	地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、面的な公共交通ネットワークを再構築する仕組みの創設
令和 2（2020）年	地方公共団体による地域公共交通計画（マスタープラン）の作成を努力義務化
令和 5（2023）年	地域関係者の「連携と協働」を追加し、国の努力義務として関係者相互間の連携と協働の促進を追加

1.3 県の状況

兵庫県では令和3（2021）年にひょうご公共交通10カ年計画を策定しており、計画のめざすべき方向性（理念）として「豊かで活力ある県民生活を支える持続可能で安全・安心な公共交通　～公共交通を県民とともに　つくり・まもり・育てる～」を掲げ、5つの目標と2つの重点方針、7つの基本方針を定めています。

表　ひょうご公共交通１０カ年計画における目標と重点方針・基本方針

目標 1　地域のくらしを支える公共交通 目標 2　観光・交流を支える公共交通 目標 3　誰もが利用しやすい公共交通 目標 4　安全・安心で環境にやさしい公共交通 目標 5　地域でまもり育てる公共交通	重点方針 1　「地域公共交通計画」の策定及び施策の推進 重点方針 2　公共交通施策を推進するための体制づくり
	基本方針 1　地域特性に応じた移動手段の確保 基本方針 2　広域的な公共交通ネットワークの充実・強化 基本方針 3　公共交通の利用環境改善 基本方針 4　公共交通機関（施設・車両）のバリアフリー化推進 基本方針 5　災害・老朽化対策の推進、環境への配慮 基本方針 6　公共交通を担う人材の確保・育成 基本方針 7　公共交通の利用促進

2 本市の現状

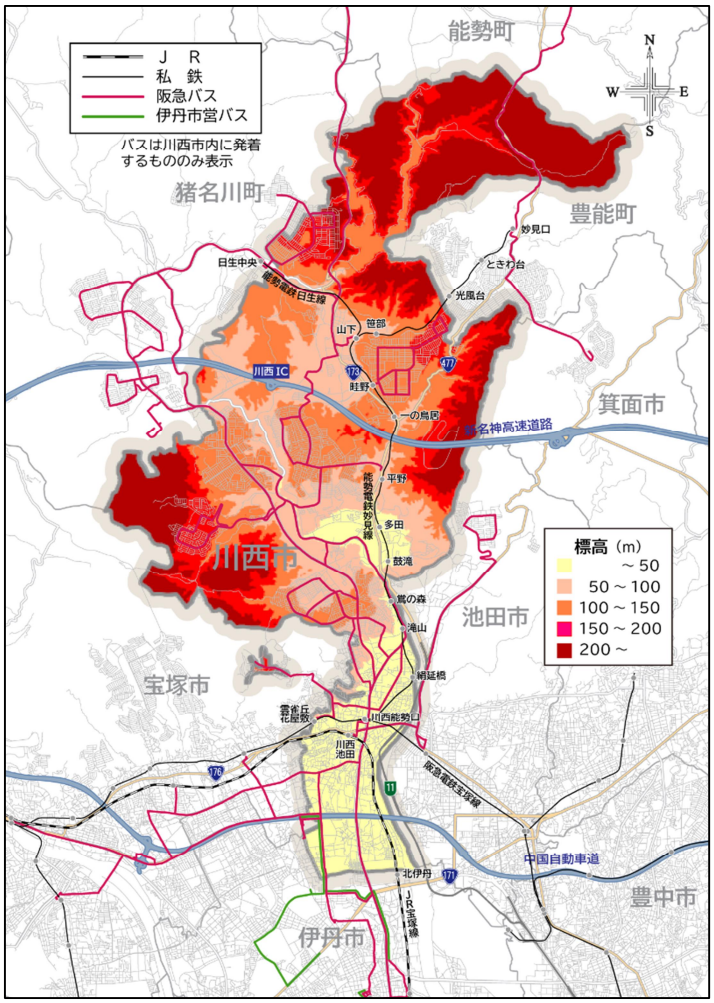
2.1 まちの状況

2.1.1 地勢

本市は、兵庫県の南東部に位置し、東は池田市と箕面市、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、中部は多数のニュータウンがあり、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宝塚線、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、市域南部に中国自動車道、阪神高速11号池田線、平成29（2017）年には市域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大阪駅まで約15km、JR 三ノ宮駅まで約25kmと、その利便性の良さと自然豊かな環境からニュータウンの開発が進み、大阪や神戸のベッドタウンとして発展してきました。

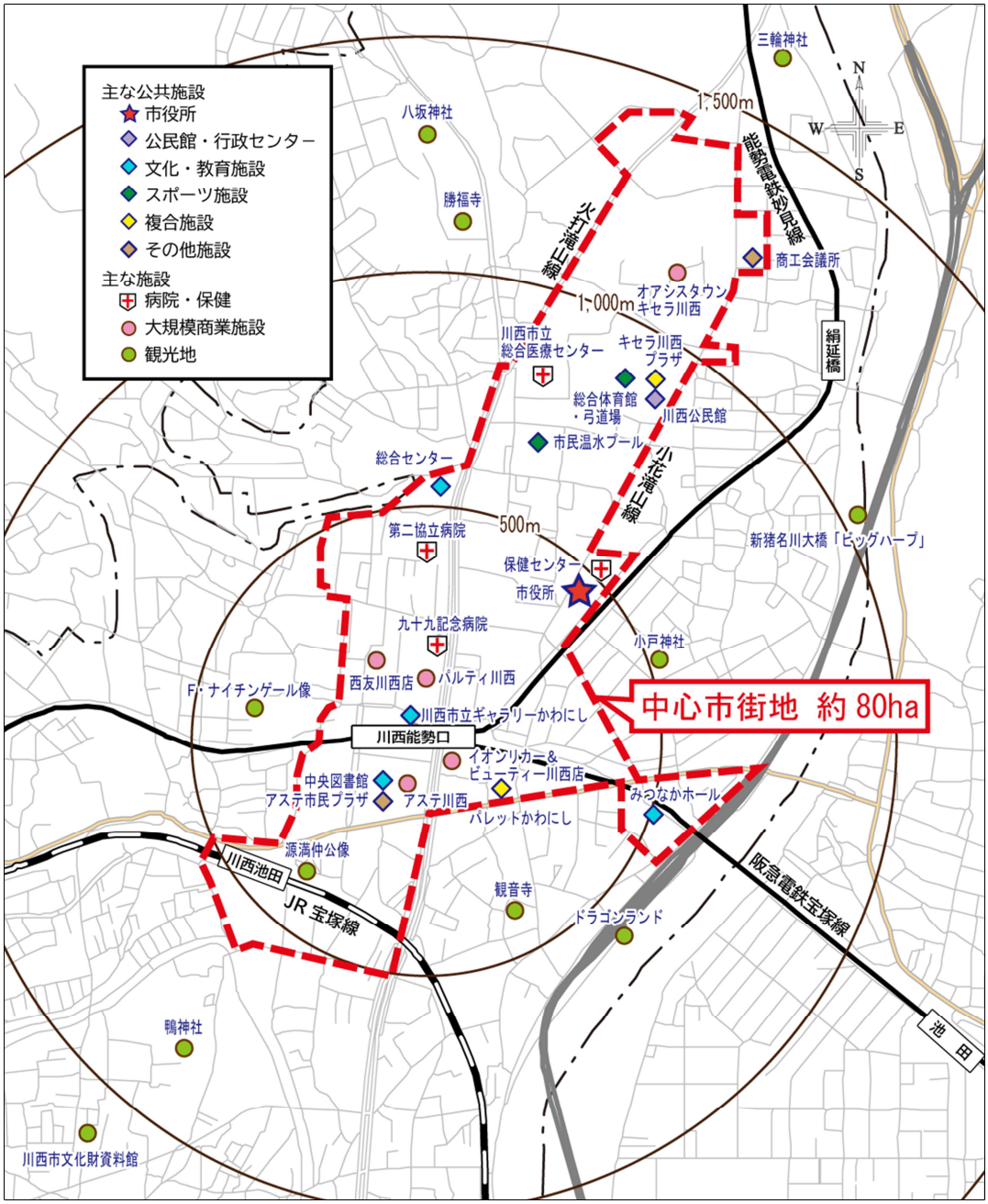


資料：国土地理院　基盤地図情報

図　地勢の状況

2.1.2 中心市街地

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「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」ことで回遊性を向上させるとともに川西らしい持続可能な賑わいの創出をめざしています。



資料：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（令和5（２０２３）年１０月末時点）

2.1.3 施設立地

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。

資料：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）

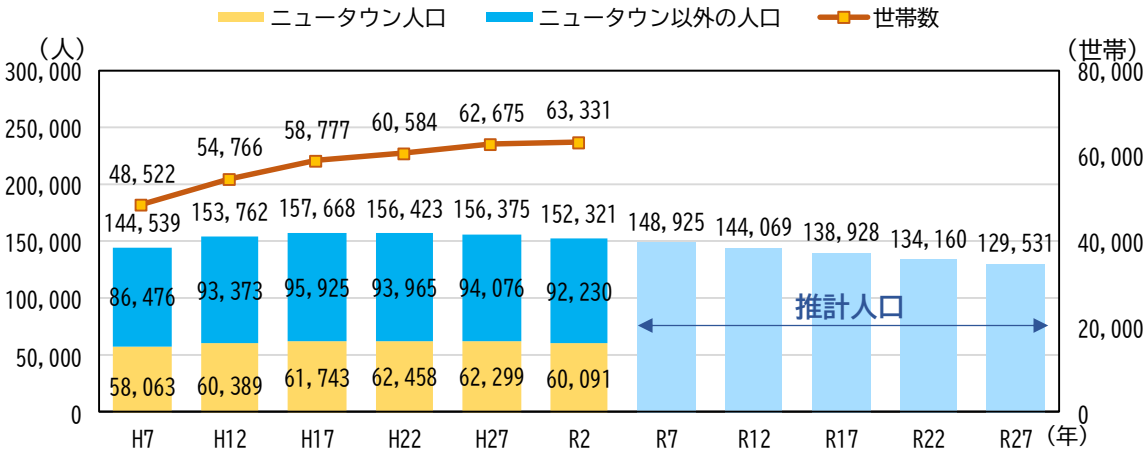
図　施設立地状況（令和５(２０２３)年１０月末時点）

2.2　人口

2.2.1　人口及び世帯数

本市の人口は、ニュータウン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、それに伴い本市の人口も平成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。



資料：国勢調査、市人口推計報告書(令和４（２０２２）年)

図　人口の推移

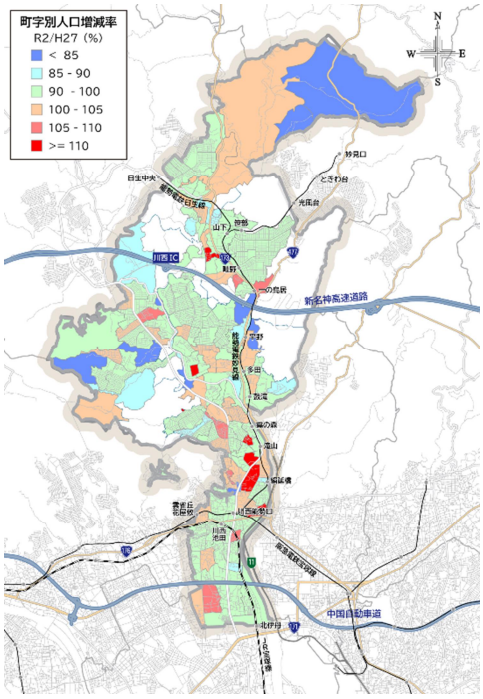
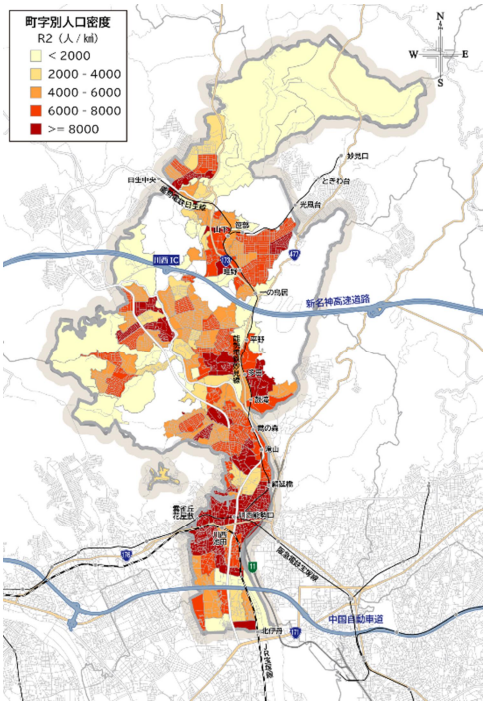


図　町字別人口増減状況
（令和2（２０２０）年／平成２７（２０１５）年）



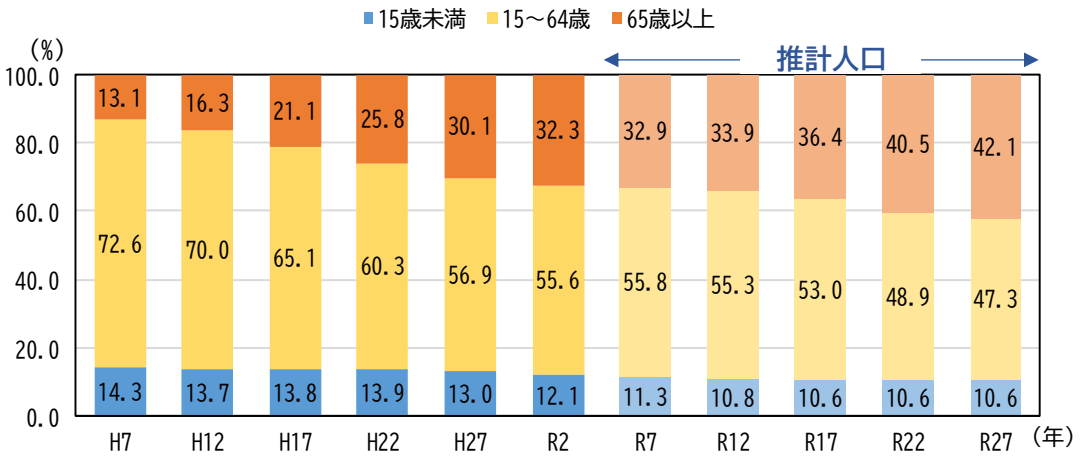
資料：国勢調査

図　町字別人口密度（令和2（２０２０）年）

2.2.2 高齢者人口

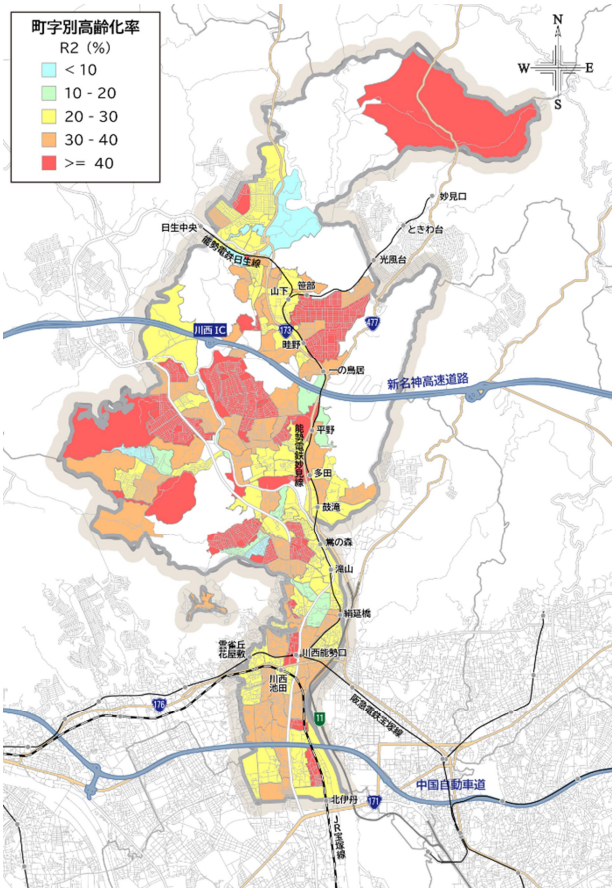
65歳以上の高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率は令和2（2020）年で32.3%とほぼ3人に1人が高齢者となっており、令和27（2045）年には42.1%になると推計されています。

地域別でみると、市域北部や昭和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。



資料：国勢調査、市人口推計報告書(令和４（２０２２）年)

図　年齢３区分別人口割合の推移



資料：国勢調査

図　町字別高齢化率（令和2（２０２０）年）

2.2.3 人口集中地区（DID地区）・ニュータウン人口の変遷

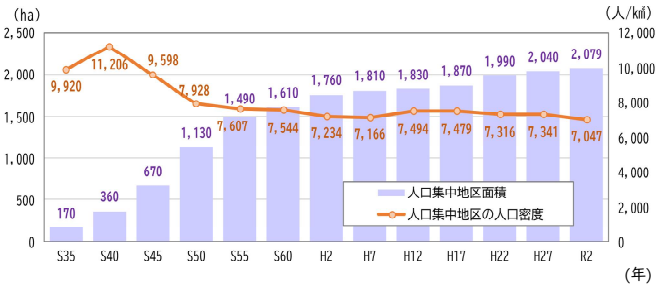
昭和30（1955）年代には、川西能勢口駅やJR川西池田駅を中心とした地区に人口が集中していましたが、その後、市街地が拡大し、中心市街地周辺やニュータウンが人口集中地区*となりました。

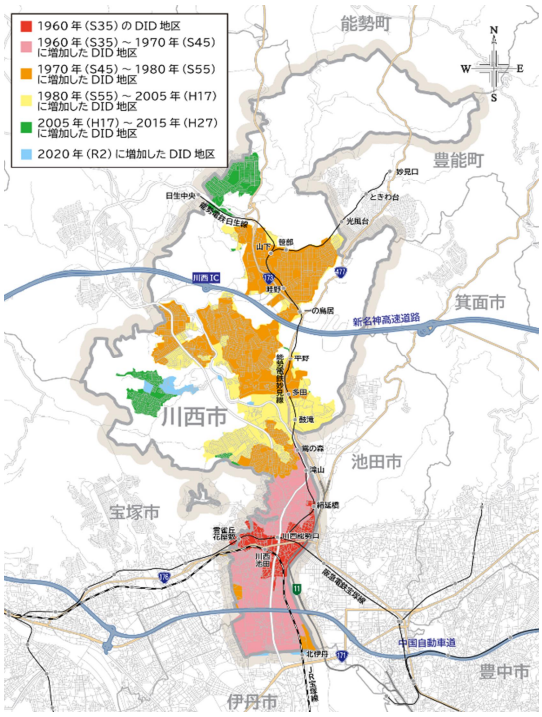
ニュータウンの人口は昭和40（1965）年代から開発が次々と進んだことにより増加し、市全体の約40%を占めていますが、初期に開発された多田グリーンハイツや大和団地では、開発から50年以上が経過し、近年は急速な高齢化が問題となっています。

表　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・水明台	230.0	13,402	6,156	昭和 42 年	11.1%	41.0%
大和団地	大和西・大和東	172.8	10,699	4,833	昭和 43 年	12.0%	39.6%
清和台	清和台西・清和台東	172.3	11,669	5,247	昭和 45 年	8.9%	38.3%
鶯の森	鶯台	20.2	1,833	770	昭和 47 年	12.3%	33.8%
萩原台	萩原台西・萩原台東	49.0	3,691	1,611	昭和 47 年	12.2%	38.5%
川西藤ヶ丘ニュータウン	湯山台	42.0	2,895	1,362	昭和 48 年	10.7%	42.6%
鶯が丘	鶯が丘	12.8	896	390	昭和 56 年	11.4%	42.0%
日生ニュータウン	美山台・丸山台	115.6	7,582	3,143	昭和 60 年	11.2%	30.3%
鷹尾山けやき坂	けやき坂	131.1	6,504	2,554	昭和 59 年	17.8%	24.4%
北雲雀丘	南野坂	22.8	1,827	636	平成 2 年	10.5%	14.7%
合計		968.6	60,998	26,702			

資料：川西市ホームページ「ふるさと団地の状況」令和5（２０２３）年3月末





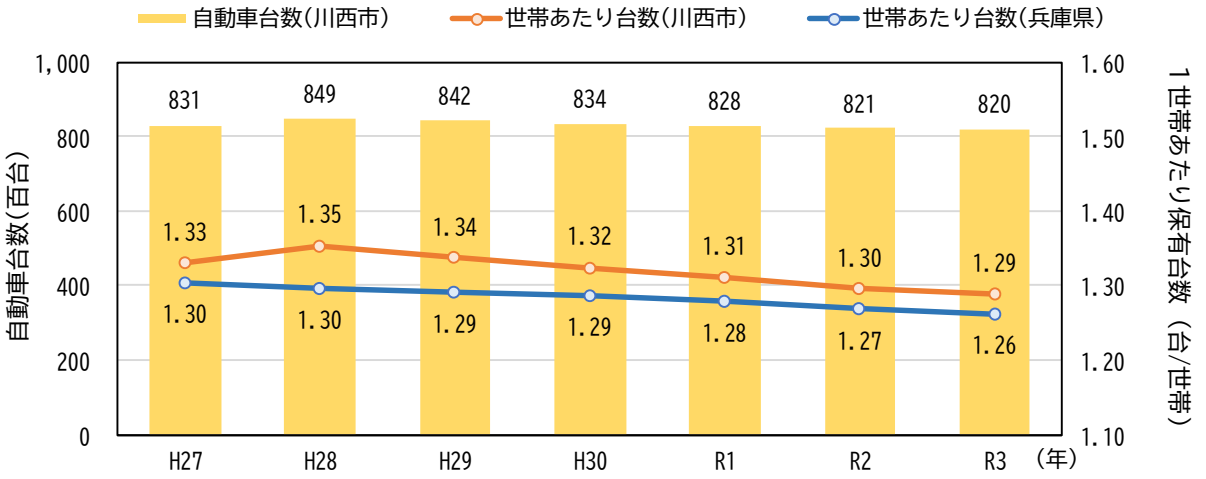
資料：（左図）国勢調査、（右図）国土交通省　国土数値情報

図　ＤＩＤ地区の変遷

2.3　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。



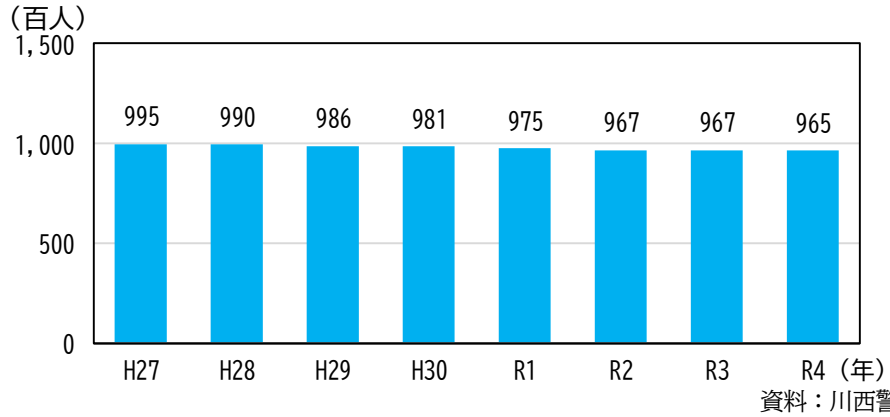
※自動車台数は、川西市は各年４月１日、兵庫県は各年３月末の数値

資料：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4（2023）年は96,547人で、保有者の年齢構成をみると、65歳以上が24.6%、75歳以上は9.6%となっています。



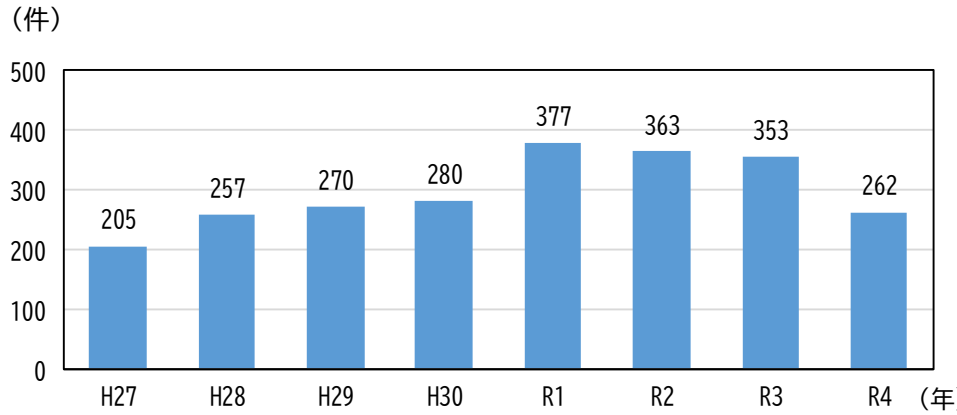
資料：川西警察署提供データ

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したが、令和4（2022）年には減少しています。

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。



資料：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

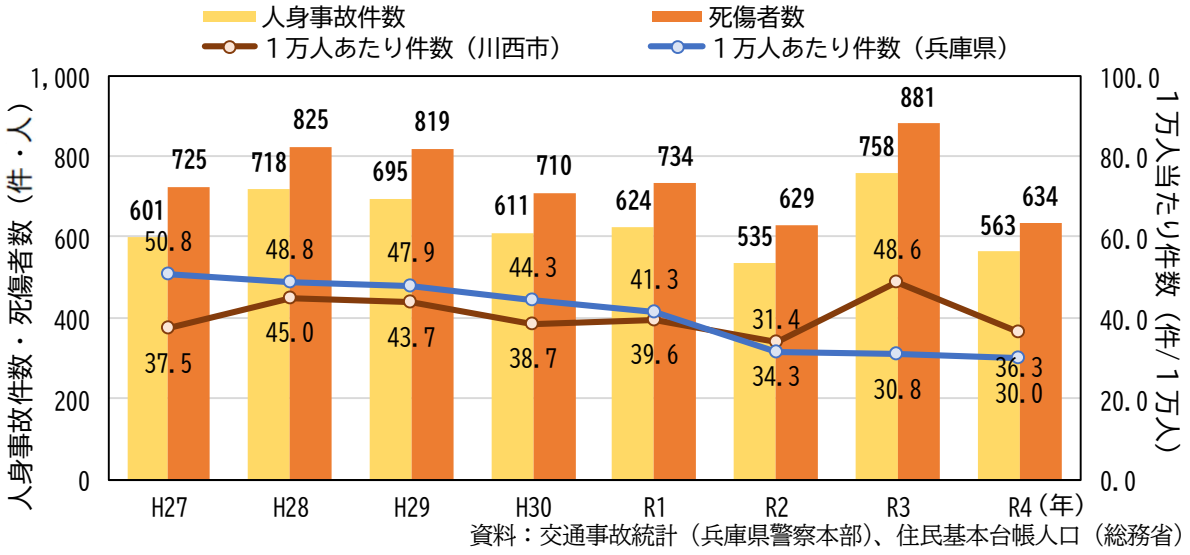
取 組	内 容	実施主体
高齢者運転免許 自主返納促進事業	令和５年４月１日以降に運転免許証を自主返納した 70 歳以上の高齢者を対象に、公共交通機関やコンビニなどで使える ICOCA5,000 円分（デポジット 500 円を含む）をプレゼントするキャンペーン（令和５年 12 月末時点）	川西市交通政策課
高齢者運転免許 自主返納サポート制度	兵庫県内在住で 65 歳以上のかたは、運転経歴証明書を提示することで、高齢者運転免許自主返納サポート協議会加盟企業・団体の様々な特典を受けることができる	高齢者運転免許 自主返納サポート協議会 /兵庫県警察・兵庫県

図　周知チラシ

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

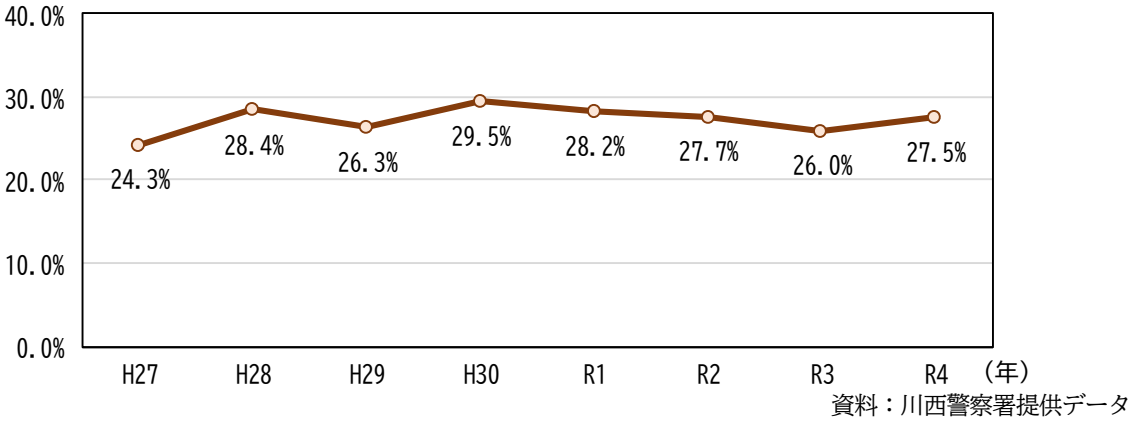
(4) 交通事故の発生状況

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30%を占めています。



資料：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

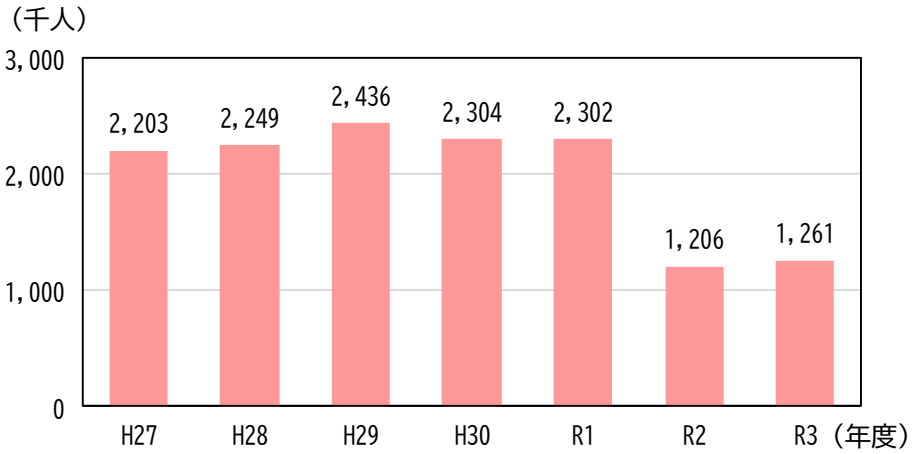


資料：川西警察署提供データ

図　第１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

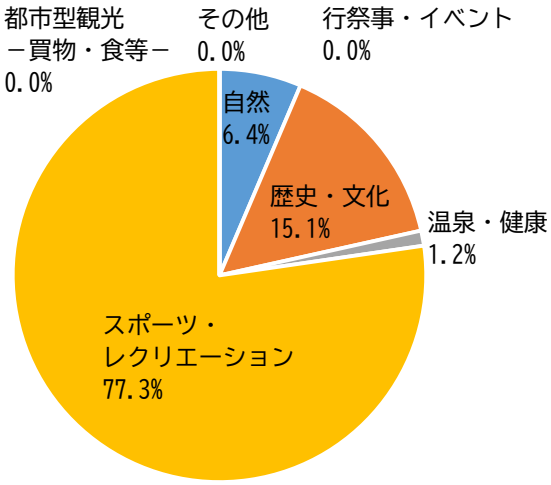
2.4　観光動向

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）年度は大きく減少しました。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、スポーツ・レクリエーション、歴史・文化が多くなっています。



資料：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

資料：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（２０２１）年度）

表　主な観光資源

自然・スポーツ レクリエーション	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、黒川ダリア園
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

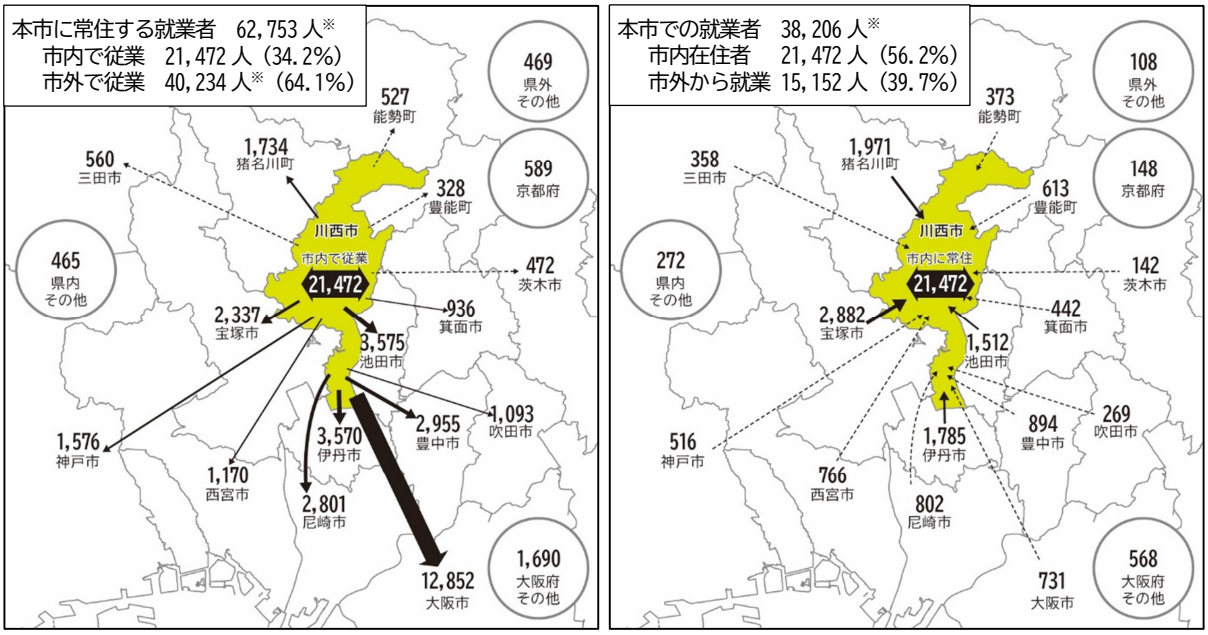
資料：川西市ホームページ「観光マップ・観光施設ガイド」

2.5　人の動き（国勢調査）

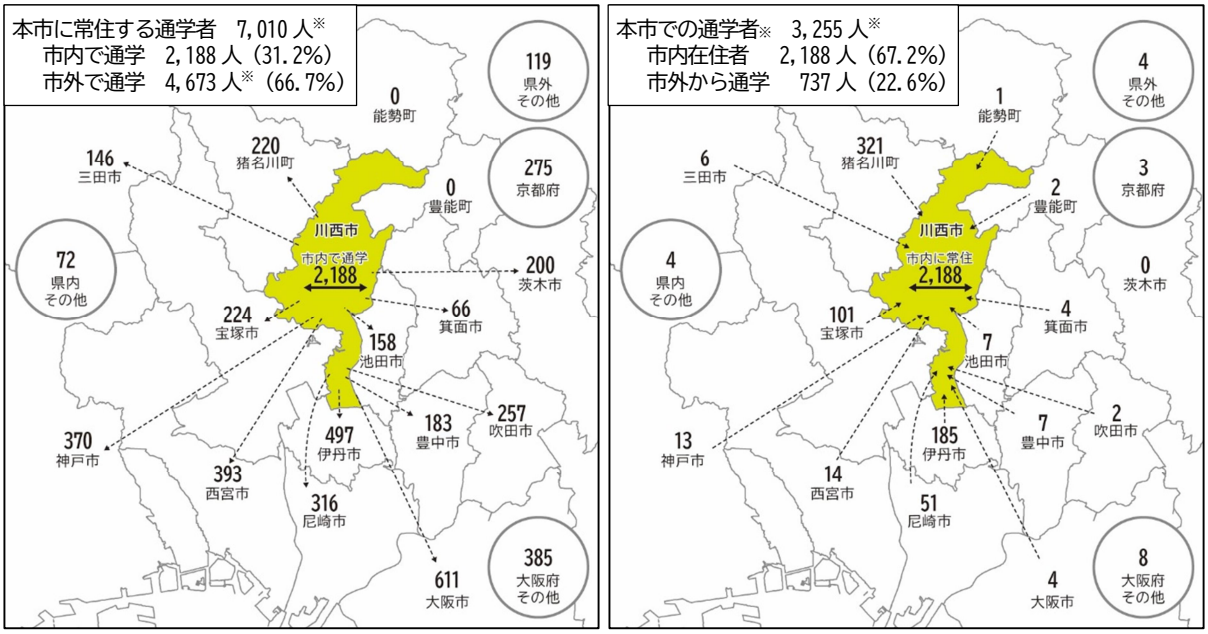
（1）通勤・通学の状況

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】

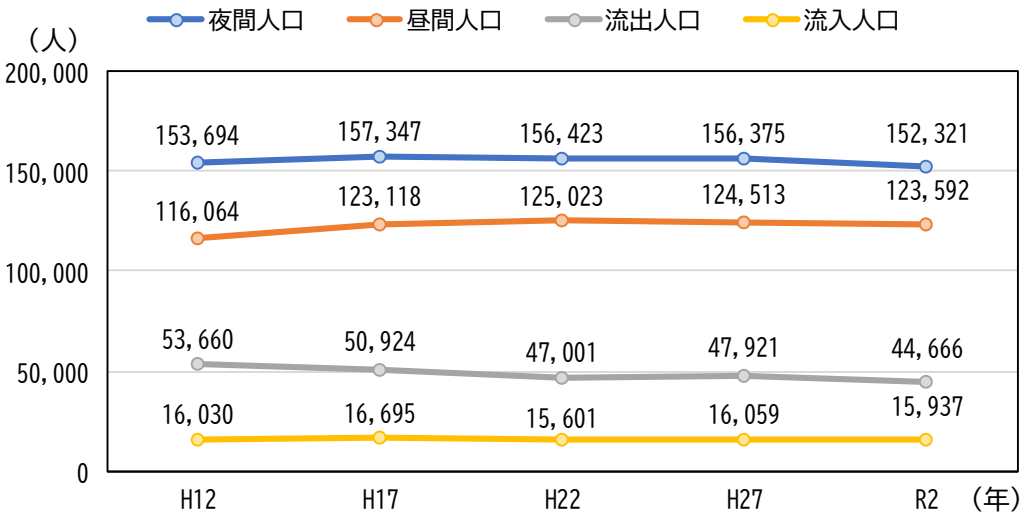


※不詳を含む　　資料：国勢調査

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。



資料：国勢調査

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：国勢調査

3 公共交通の現状

3.1 鉄道

市域南部をJR宝塚線と阪急宝塚線が東西に運行し、JRとの乗継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。

3.1.1 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、北新地方面はJR東西線・学研都市線が運行しています。

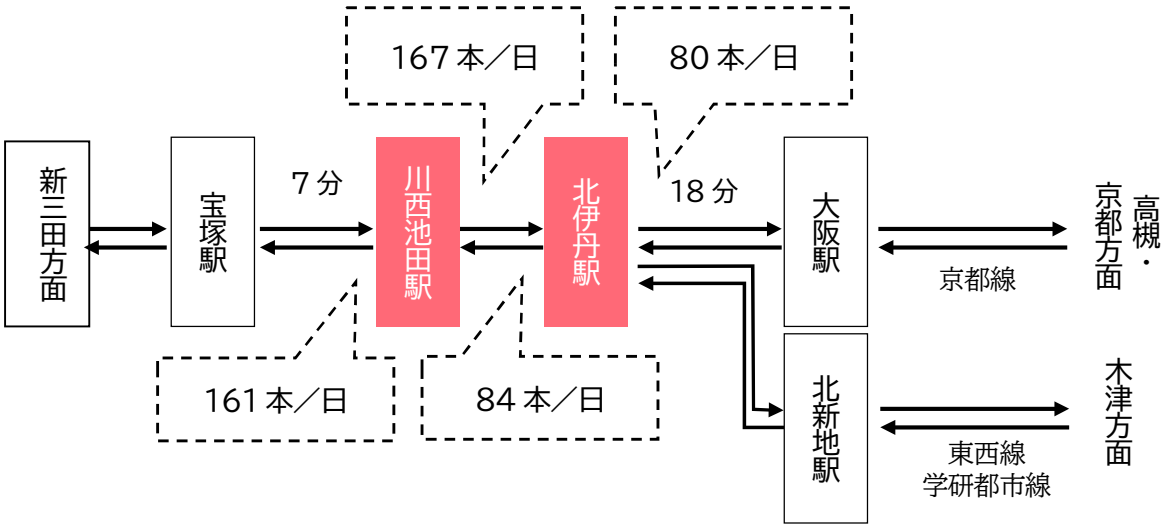


図　市内のＪＲ宝塚線の平日運行状況（令和５（２０２３）年１０月末時点）

表　ＪＲ宝塚線（川西池田駅）の概要（令和５（２０２３）年１０月末時点）

	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	宝塚駅まで200円		大阪駅まで330円	
所要時間	宝塚駅まで7分		大阪駅まで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5（２０２３）年１０月末時点）

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	宝塚駅まで200円		大阪梅田駅まで280円	
	所要時間	宝塚駅まで12分		大阪梅田駅まで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	宝塚駅まで200円		大阪梅田駅まで280円	
	所要時間	宝塚駅まで10分		大阪梅田駅まで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、大阪梅田駅と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5（２０２３）年１０月末時点）

営業キロ	妙見線 川西能勢口駅～妙見口駅 12.2km 日生線 山下駅～日生中央駅 2.6km
市内所在駅	12 駅
運行時間	川西能勢口駅方面：5 時～24 時、妙見口駅・日生中央駅方面：5 時～24 時
列車種別	普通 特急日生エクスプレス（停車駅：川西能勢口駅、平野駅、畦野駅、山下駅）
運賃	160 円～320 円
所要時間	川西能勢口駅～妙見口駅 27 分 川西能勢口駅～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

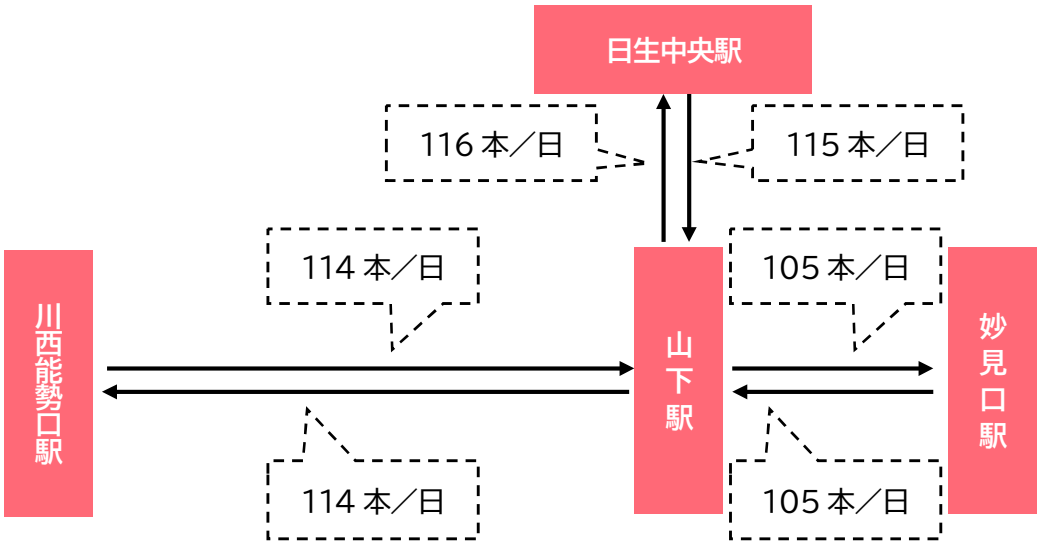


図　市内の能勢電鉄の平日運行状況（令和5（２０２３）年１０月末時点）

3.1.2 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、駅前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（令和5（２０２３）年１０月末時点）

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	○	阪急電鉄 能勢電鉄	◎
	北伊丹（一部伊丹市）	○	市内無料 市外有料	×	×	×
阪急電鉄	雲雀丘花屋敷	×	無料	○	×	○
	川西能勢口	○	有料	○	JR	◎
能勢電鉄	絹延橋	×	無料	×	×	×
	滝山	×	無料	×	×	×
	鴬の森	×	無料	×	×	×
	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）	○	無料	○	×	○
	ときわ台（豊能町）	○	無料	○	×	×
	妙見口（豊能町）	×	無料	×	×	○
	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

※令和６（２０２４）年４月１日よりＪＲ北伊丹を除く市内の駐輪場は有料化予定

(2) バリアフリー化の状況

市内14駅のうち、10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（令和5（２０２３）年１０月末時点）

路線	駅名	バリアフリー化状況			備考
		改札内	改札外	トイレ	
JR	川西池田	○	○	◎	
	北伊丹（一部伊丹市）	○	○	◎	
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	○	－	◎	無人駅
	一の鳥居	×	－	△	無人駅
	畦野	○	－	◎	無人駅
	山下	○	－	○	
	笹部	－	×	×	無人駅
	光風台（豊能町）	○	－	○	無人駅
	ときわ台（豊能町）	○	○	○	無人駅
	妙見口（豊能町）	－	－	◎	無人駅
	日生中央（猪名川町）	○	－	◎	無人駅

バリアフリー化状況について

・エレベーター又はスロープ
　○：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〕
（バリアフリー化未実施駅舎分）

（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

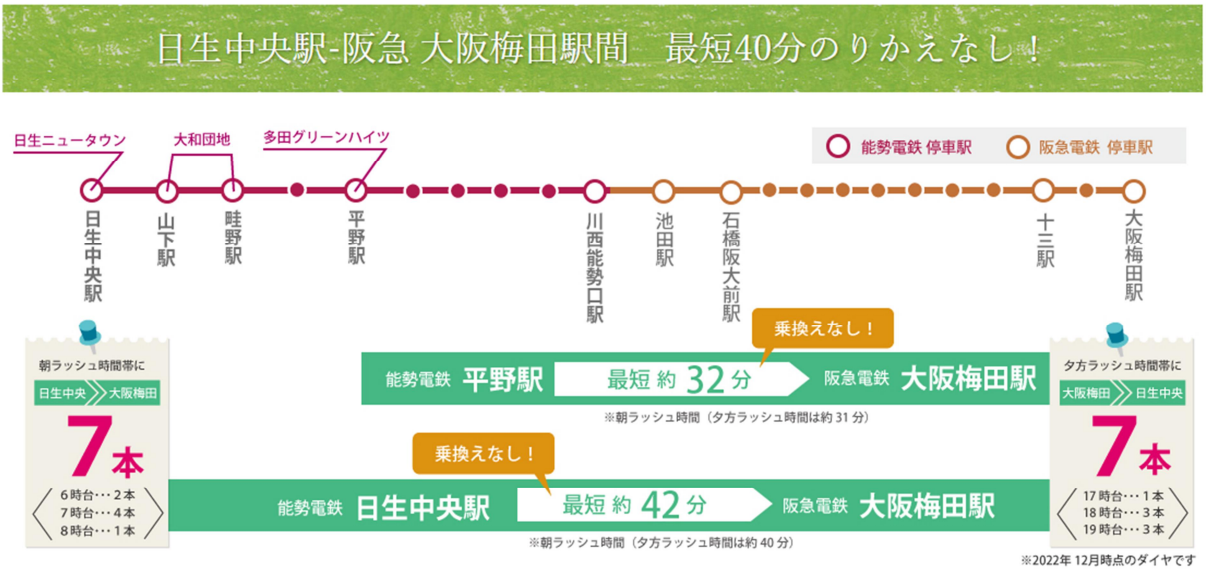
〔駅別（バリアフリー化未実施）〕
１日当たりの利用者数

	R4
滝山	1,847
鶯の森	940
一の鳥居	677
笹部	118

3.1.3 利便性向上に向けた交通事業者の取組等

利便性向上に向けて、交通事業者が様々な取組を行っています。

・通勤・帰宅時間帯において、大阪梅田駅と日生中央駅を結ぶ特急「日生エクスプレス」を運行
・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。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。
・公共交通間の乗継に便利な目的地別や期間限定の企画乗車券（JR・阪急電鉄・能勢電鉄・阪急バス等）の販売
・阪急電鉄と阪急タクシーの乗継利用によるポイントのサービスの実施
・鉄道駅付近に駐輪場、コンビニ、レンタサイクル、保育園等を設置（一部除く）
・イベント等の情報誌の発行や沿線の魅力の発信



資料：能勢電鉄株式会社ＨＰ

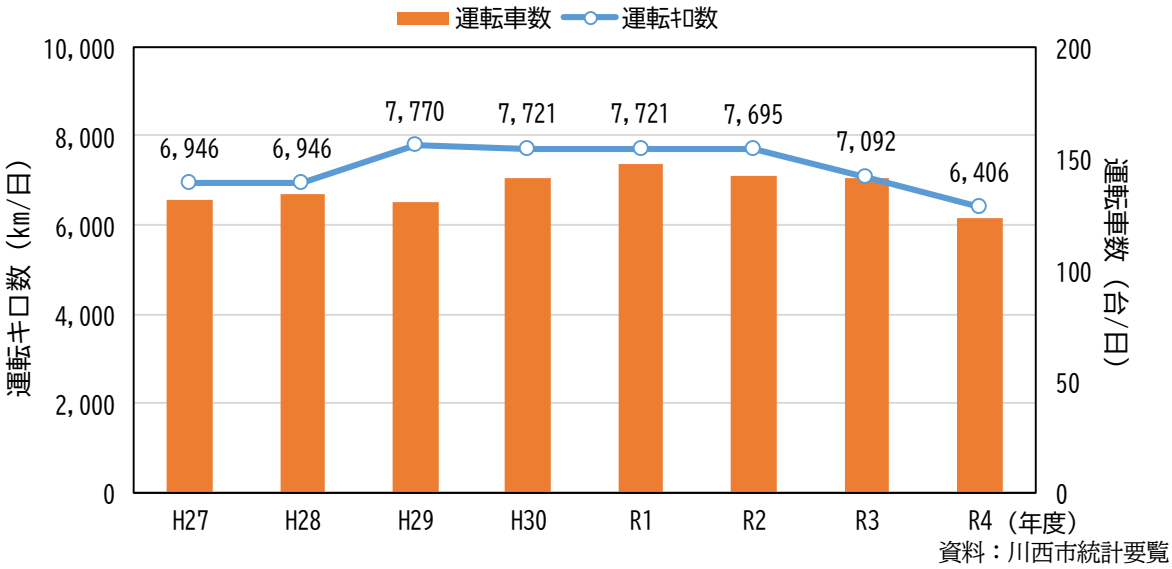
図 日生エクスプレスの概要

3.2 路線バス

3.2.1 バスの運行状況

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

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公共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。他の地域内公共交通についても、JR川西池田駅・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

3.2.2 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、本市では、「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。令和2（2020）年度の導入率は83.3%となっており、県計画目標80%を達成しました。また、伊丹市交通局では、所有するバス全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

	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
※令和５（２０２３）年度から補助廃止

(3) その他の取組

携帯電話やスマートフォンを利用して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。

3.3 タクシー

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4社で、合計125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5（２０２３）年3月末時点）

	会社名	車両登録台数（台）
法人	相互タクシー和光㈱	22
	㈱フクユ	20
	日の丸ハイヤー㈱	58
	㈲永和	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
	阪神個人タクシー協同組合加盟者	1
計		125

※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
資料：国土交通省神戸運輸監理部

3.4 その他の輸送資源

3.4.1 行政による移動支援施策

(1) 障がい者等移動支援

公共交通機関の利用が困難な重度障がい者等の移動を支援するために、重度障害者等タクシー料金助成や重度障害者リフト付寝台タクシー料金助成事業として、移動手段となるタクシー費用の一部を助成しています。

また、交通事業者においても、障がい者に対する割引を行っています。

表　障がい者外出支援サービス事業

	重度障害者等タクシー料金助成	重度障害者リフト付 寝台タクシー料金助成
対象者	肢体不自由（1、2 級） 視覚障がい（1、2 級） 内部機能障がい（1 級） 知的障がい（A 判定）	左記条件に加え、外出時の移動手段として常時車いすを必要とする人
助成内容	タクシー基本料金相当額（初乗り運賃）を助成する利用券を、年 48 枚を限度として交付	リフト付寝台タクシーを利用した場合の費用の半額（5,000 円上限）を助成する利用券を、年 48 枚を限度として交付
利用できるタクシー会社	川西市が契約しているタクシー会社	

※在宅の方に限る。併用不可。

表　市内の介護タクシー・福祉タクシー（令和5（２０２３）年3月末時点）

No	所在地	会社名	重度障害者等	リフト付寝台
1	小花	小花介護タクシー虹	○	○
2	中央町	北摂交通㈱	○	
3	美園町	川西コアラ	○	○
4	火打、見野	日の丸ハイヤー㈱	○	○
5	出在家町	介護タクシーひろサポート	○	○
6	萩原	㈱フクユ	○	○
7	南野坂	ひかり介護タクシー	○	○
8	萩原台西	太陽福祉交通	○	○
9	西多田	相互タクシー和光㈱	○	
10	矢問	介護タクシーゆめ	○	○
11	鼓が滝	アイ総合ライフ㈱	○	○
12	鼓が滝	いっきゅう福祉タクシー	○	○
13	鼓が滝	福祉タクシー喜楽	○	○
14	平野	福祉タクシーかめい	○	○
15	水明台	ひかり福祉タクシー	○	○
16	水明台	特定非営利活動法人さわやか北摂	○	○
17	水明台	介護タクシーウエダ	○	○
18	清流台	介護タクシーくじら	○	○
19	清流台	とよのせ介護タクシー	○	○
20	見野	外出支援ケア企画ピクニック	○	○
21	見野	㈲永和	○	○

(2) 通学支援

表　遠距離通学支援

対象者	国崎、黒川、横路地区に居住し、東谷小学校又は東谷中学校に在学している者の保護者
実施内容	自宅から学校までの通学に利用する交通機関の往復旅客運賃を補助 ・学期定期乗車券の相当額 ・中学生については、春季、夏季又は冬季休業期間にクラブ活動等のため通学した場合で、学期定期乗車券の対象外となるときは、実費相当額（1 箇月定期乗車券の相当額を限度） ・通学者が小学校 1 年生及び 2 年生の場合は、タクシー送迎による通学とし、その実費相当額を補助金の額とする

3.4.2 福祉有償運送

福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障がい者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスをいいます。

この福祉有償運送を行う場合には、運輸支局長等の登録を受ける必要があります。

令和5（2023）年6月現在、市内では福祉有償運送事業に登録している団体がない状況となっています。

3.4.3 ボランティア輸送

(1) おでかけ支援

多田グリーンハイツは、路線バスのバス停からも遠く、移動に困る高齢者が増加しつつあることから、自治会が運営主体となり、バス停から遠いエリアにお住まいの高齢者を対象に、地域のスーパー（西友）への買い物移動を支援する「お出かけ支援プロジェクト」を行っています。

平成25（2013）年11月のテスト運行（完全無償運行）、実証運行（ガソリン代を徴収）を経て、平成27（2015）年より本格運行となっています。

表　「お出かけ支援プロジェクト」の概要

運行主体	多田グリーンハイツ自治会
利用対象者	西友への買い物に対するお出かけ支援が必要と判断したエリアに居住する高齢者 ①65 歳以上の高齢者のみの世帯 ②昼間 65 歳以上の高齢者のみの世帯
車両	8 人乗りワゴン ※車両は自治会がリース
運転手	ボランティア
料金	無料 ※ただし、利用者はガソリン代の実費を負担
利用方法	・バス路線上での乗降は不可　・利用者は事前予約 ・往復利用（片道利用は禁止）　・指定停留所で乗降

表　「お出かけ支援プロジェクト」の利用状況（令和５（２０２３）年１０月実績）

	向陽台マンション	緑台	向 3・水明台	計
運行日	毎週 火・金曜日	毎週 水・木曜日	第 2・4 月曜日	
利用時間	①10:00 ②10:30 ③14:00（金曜日）	①10:00 ②10:30（木曜日）	①10:00	
運行便数（月）	9 便	8 便	1 便	18 便
利用者延人数（月）	23 人	14 人	3 人	40 人

図　「お出かけ支援プロジェクト」運行ルート

(2) 社会福祉法人巡回車

社会福祉法人友朋会清和苑は、地域貢献の一つとして、令和元年（2019）年5月より清和台において無料巡回車を運行しており、1,138人（令和元（2019）年5月～令和2（2020）年3月）の利用がありました。

新型コロナウイルス感染症の影響により、一時運行を休止していましたが、令和5（2023）年4月より運行を再開しています。

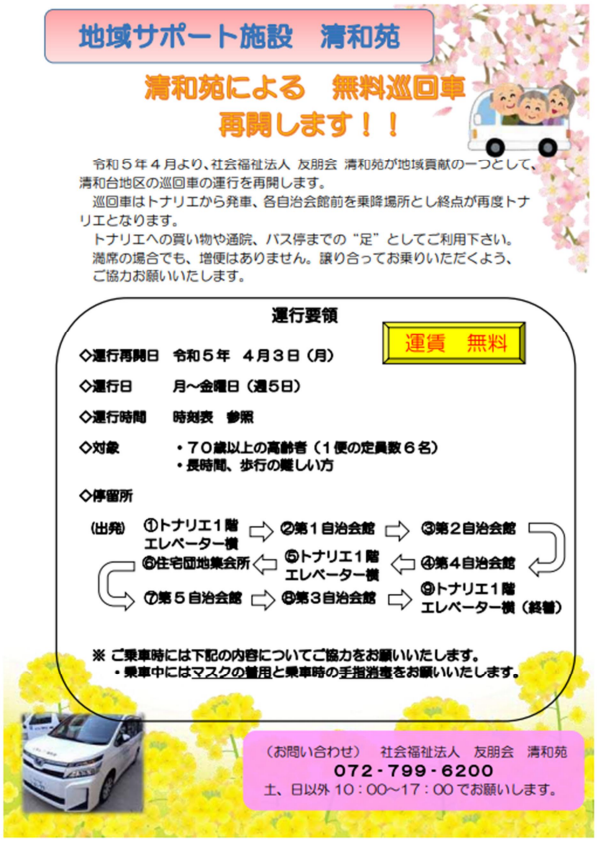


図　社会福祉法人友朋会清和苑の巡回車

(3) 明峰小地区福祉委員会「たのみ隊」

明峰小地区福祉委員会では、令和2（2020）年6月より有償ボランティア「たのみ隊」を発足し、高齢者の方、障がいをお持ちの方、病気や育児中の方等の日常生活でのちょっとした困りごとをお手伝いしています。

受付は毎週月・水・金の午前10～12時であり、利用料金はボランティア1人・1件・1時間以内で500円となっています（ゴミ出しは別対応）。

令和4年度の活動実績は1，349回となっており、ゴミ出し・庭の手入れは592回の実績があるほか、病院・買い物の付添いなど多様な分野で利用されています。

図　「たのみ隊」チラシ

3.4.4 施設送迎バス等

(1) 医療施設送迎バス

市内では、主に3つの医療施設で利用者用の送迎バスを運行しています。

表　医療施設送迎バス一覧

	所在地	運行エリア	運行日・便数
医療法人晋真会 ベリタス病院	新田	平野・緑台、湯山台・ 清和台	平日：12 便 土曜：7 便
正愛病院	久代	加茂・久代	平日：午前中
川西市立総合医療センター	火打	阪急川西能勢口駅直通	平日：駅発 16 便 病院発 13 便

(2) 買い物施設送迎バス

「コープうねの」では、令和3（2021）年5月から、高齢者等を対象に、利用者を自宅から店舗まで無料で送迎する「買いもん行こカー」を運行しています。

内　容：毎週1回、決まった曜日・時間に、ご自宅玄関先から店舗まで送迎
利用料：無料
対象者：以下のいずれかを満たすコープこうべの組合員（一人で車の乗降が可能な方）
①65 歳以上、②障害者手帳をお持ちの方、③妊娠中、未就学児をお連れの方
利用エリア：実施店舗から片道約 20 分程度のエリア

図　買いもん行こカーのパンフレット

4 本市の取組

川西市公共交通基本計画における取組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に関して、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、川西能勢口駅前の渋滞・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調査より）。

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	具体的な取組成果がなかった	×
7	乗継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	乗継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　△：取組はあったが、効果が見られない　×：取組成果がなかった

※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（２０２１）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。

4.1 ＜14の取組 No.1＞MM（モビリティ・マネジメント）の実施

本市では、地域や交通事業者等の多様な主体と連携し、住民や学校向けのMM（モビリティ・マネジメント）を実施しています。

（1）住民MM

本市では、平成14（2002）年度に清和台地区・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「買い物」キットを使ってのMMを平成17（2005）年度日本で初めて清和台地区において実施しました。また、平成28（2016）年7月15日に大和地区でJCOMMマネジメント賞*を受賞しました。

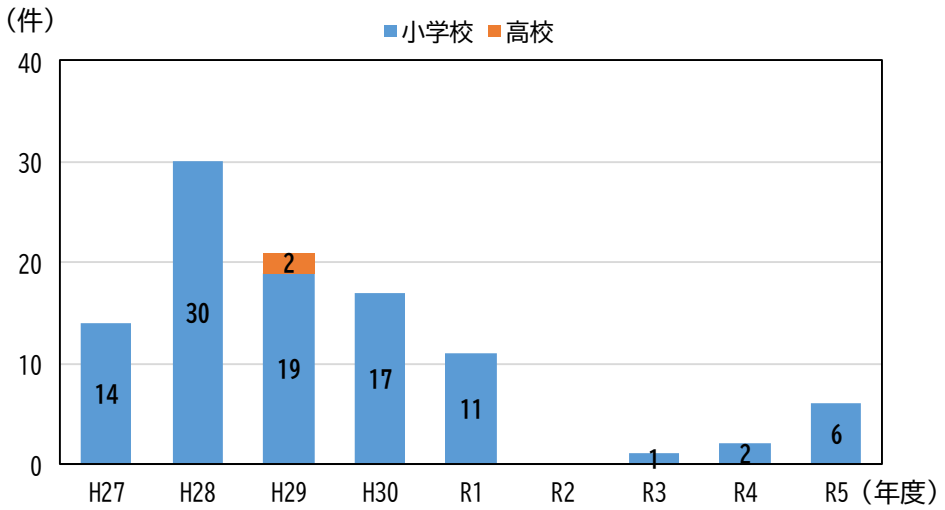
表　住民MMの実施実績

実施年	テーマ等	地区	実施主体
平成14年度 ～ 平成15年度	◇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人）	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（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）
平成16年度	◇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人）	清和台	
	◇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 ～ 平成18年度	◇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人）	清和台	清和台自治会 阪神北県民局 近畿運輸局
	◇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
	◇ワークショップ「おでかけマップの作成」 第1回（参加者5人）、第2回（参加者12人）	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組・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・利用者数調査（2回）、「発車オーライ」発行等	大和	牧の台コミュニティ 川西市

平成 28 年度	◇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
	◇納涼祭で利用促進	清和台 大和	清和台 牧の台コミュニティ 川西市
	◇文化祭で利用促進	大和	牧の台コミュニティ 川西市
	◇座談会ー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
	◇座談会ー地域主体の公共交通の導入 （参加者：AM：2 人、PM：16 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」 ◇講演会「公共交通の現状について」 講演者：川西市	大和	牧の台コミュニティ 川西市
平成 30 年度	◇バスにも乗れる「ふれあいビアガーデン」 ◇講演会「公共交通の現状について」 講演者：川西市	大和	
令和元年度	◇バスにも乗れる「ふれあいビアガーデン」 ◇講演会「公共交通の現状について」 講演者：川西市	大和	
令和 3 年度	◇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
	◇大和バスだより・発車オーライの発行 （全世帯配布） ◇大和フェスタでバス乗車券の配布 ◇バス応援ポスターの掲示 ◇バス塗り絵等の車内・自治会館への展示 ◇バス川柳の車内・自治会館への展示 ◇大和地域内ツアー（買い物・公園巡り） ◇ハニカカードの出張販売 ◇乗降者数調査	大和	牧の台コミュニティ 阪急バス 川西市
令和 4 年度	◇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
	◇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
	◇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
	◇大和バスだより発行 ◇大和自治会ニュースで目標達成率の周知 ◇「みんなで乗ろう大和バス」のぼり・T シャツの製作 ◇乗降者数調査	大和	牧の台コミュニティ
令和 5 年度	◇文化祭で利用促進	大和	牧の台コミュニティ 川西市
	◇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
	◇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

本市では、平成18（2006）年度より大阪大学大学院（現：愛媛大学）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 MM 教育を実施しています。その後、平成20（2008）年からは阪急バスも加わり支援の輪が広がっています。平成22（2010）年度からは、教員が学校の授業でMM教育を実施することを目的に教員研修も行っています。



※令和２（２０２２）年度は新型コロナウイルス感染症拡大防止のため休止
※令和５（２０２３）年度は実施予定を含む

図　学校MMの実施状況

(3) 転入者MM

転入者が市役所で転入手続きを行う際に、バスの乗り方などを記載した「阪急バスのノリセツ」を配布しています。

4.2 ＜14の取組 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日の利用者数が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14駅のうち、10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-18ページ参照

(2) バス車両のバリアフリー化

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82.1%（令和4年度）

⇒資料編-21ページ参照

4.3 ＜14の取組 No.9＞バスの再編

(1) 平野山下線・大和団地線(旧市立川西病院・大和団地線)の運行

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。また、バス購入及び運行経費に係る損失の一部を本市が補助しています。

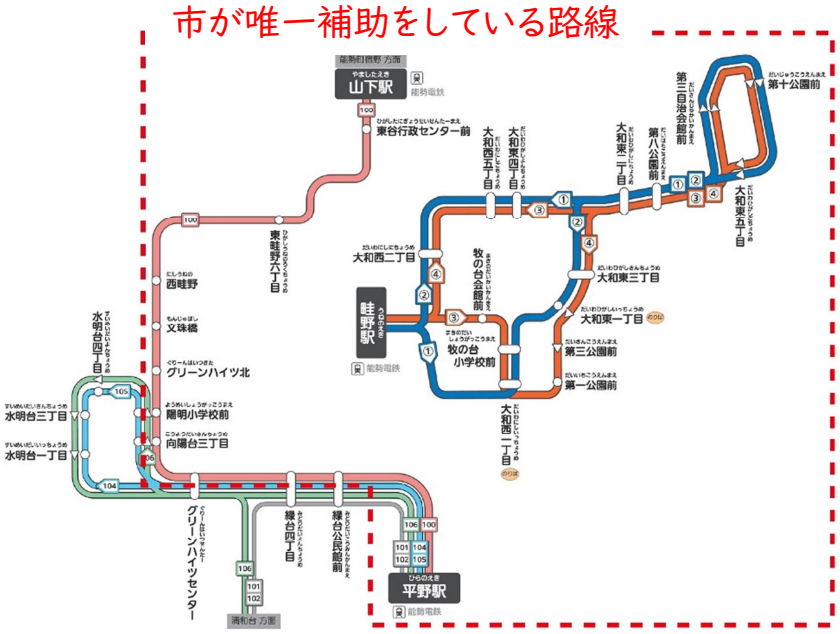
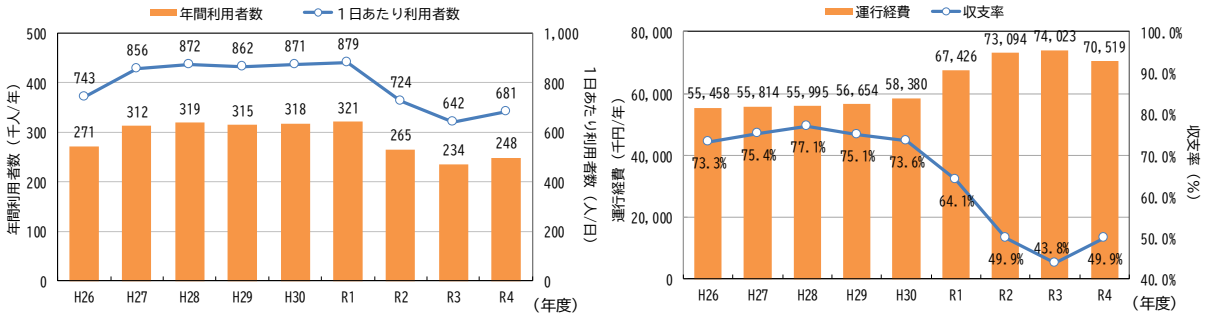


図　平野山下線・大和団地線の路線図

(2) 平野山下線・大和団地線の現状

令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症の影響により、前年度より利用者が5.6万人、収支率は約14%減少しており、利用者の減少により収支が悪化しています。



※ここでの年度は前年の１０月から当該年度の９月末までの運行期間を示す

資料：川西市資料

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月より大和地域と本市が平野山下線・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箇所→２７箇所

【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箇所→２５箇所

■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）

図　運行見直しの状況

4.4 ＜14の取組 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・多田グリーンハイツ・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50%、「要介護者」で約60~80%、「高齢者」で約20~30%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10%で、要介護者が最も高く約20%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）
- 障がい者（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（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	200	200	200	600
障がい者	200	200	200	600
要介護者	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（複数回答）

●【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%

5 関連する調査結果

5.1 市民交通行動調査

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
普段の外出状況や公共交通の利用状況等の把握	R4 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 件数(件)	平日 割合(%)	土休日 件数(件)	土休日 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)を導入する	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

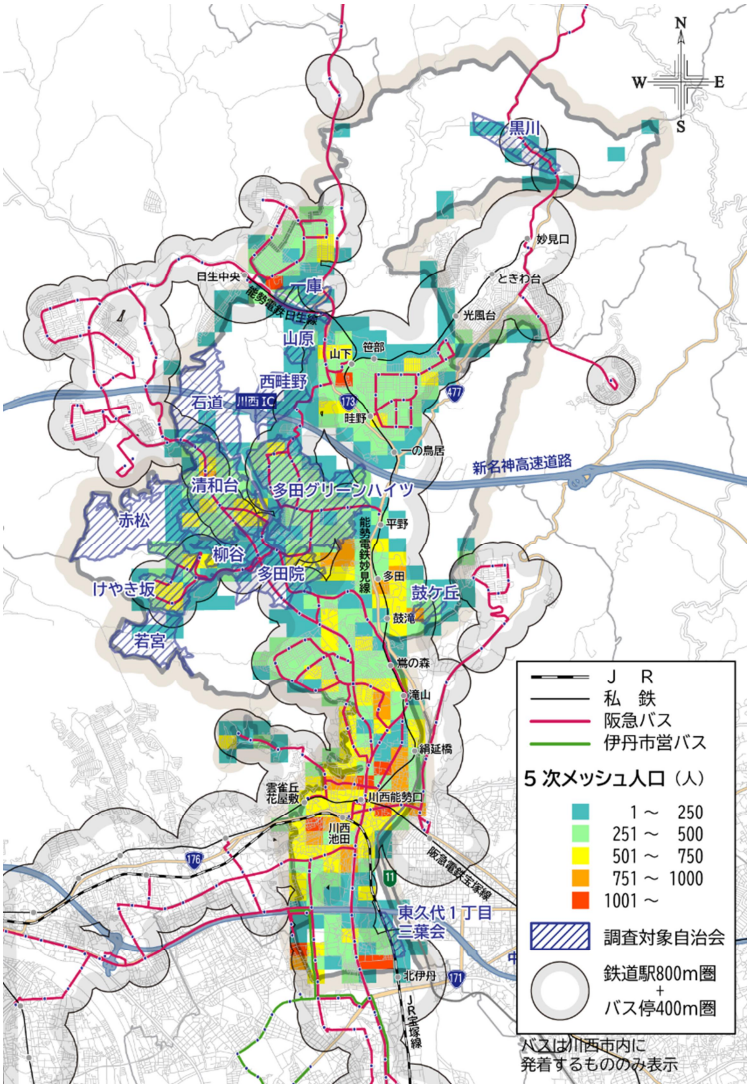
副問 徒歩でいける場合の所要時間	項目	鉄道駅まで		バス停まで	
		件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)
	1 5分以内	216	18.9	743	61.6
	2 6～10分	354	31.0	327	27.1
	3 11～15分	217	19.0	96	8.0
	4 16～20分	159	13.9	31	2.6
	5 21～30分	148	13.0	8	0.7
	6 30分以上	47	4.1	1	0.1
	不明・無回答	1	0.1	1	0.1
	合 計	1,142	100.0	1,207	100.0

5.2　自治会アンケート調査

表　調査の概要

調査目的	実施時期	調査方法	調査対象・選定方法
定時定路線*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）	R4 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、その圏域外で住民のいる地域を「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



※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	お出かけ支援(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) ・地域のある場所を停留所にして買い物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知らない。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。トナリエから自宅までのタクシー。(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。 ・能勢電鉄多田駅も徒歩で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、ほとん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傷んでいて、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ないけれど、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ないし、バス乗り継ぎで行くと割引がなく、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。坂があるため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、高齢者には徒歩は無理です。 ・バス停、鉄道駅まで遠い。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、高齢者の移動が大変です。
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）バス停までの距離が遠い。 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。 能勢電鉄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、こ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	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、ほとん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	バスを利用したいが、バス停まで行くのが困難。
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。 ・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。 ・別の地域はほとんど行かないので、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	・山下駅まで距離が遠く、高低差があり、高齢者には徒歩は無理です。 ・山原は坂道ばかりなので年老いてくると車、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	・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 （選択肢から選択）</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
・道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。(西4)
・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。(東2)</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ためすぐ来ない。</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>

［選択肢］ 1.タクシーを呼んでも来てくれない地域がある （地域名:　　）
2.タクシーを呼んでも到着まで時間がかかる （約　　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
5.福祉輸送(付き添い介助、車いす車両等)に対応したタクシーを利用できない・呼んでも来ない
6.その他、タクシー利用にあたってお気付きの点 （具体的に回答）

(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 （選択肢から選択）
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)

［選択肢］ 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)
3.必要でない (理由:　　)
4.わからない

(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 ・ある程度の負担を前提とした会員制にするなど、より必要とする人を把握し、持続可能なものにすべき
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

5.3 交通事業者ヒアリング調査

表　調査の実施概要

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取組、課題及び今後の方針の把握	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西日本］	R4 年 8 月 12 日
	阪急電鉄(株)	R4 年 8 月 4 日
	能勢電鉄(株)	R4 年 8 月 20 日
バス	伊丹市交通局［以下、伊丹市営バス］	R4 年 8 月 17 日
	阪急バス(株)	R4 年 8 月 12 日
タクシー	(株)フクユ	R4 年 8 月 10 日
	日の丸ハイヤー(株)	R4 年 8 月 17 日
	北摂交通(株)	R4 年 8 月 19 日
	和光タクシー(株)	R4 年 8 月 29 日

5.3.1 能勢電鉄、阪急バス

(1) 利用促進の取組状況

	能勢電鉄	阪急バス
利用促進の取組	<主な取組内容> ・SNS を活用した情報提供及びファンづくり ・自社主催・他社合同ハイキングの開催 ・その他 各種イベントの開催 ・運転体験会（@平野車庫）、謎解きゲームの開催	<主な取組内容> ・MM の実施 ・阪急バスの乗り方リーフレットを配布 ・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 (コロナ禍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]	<主な取組内容> ・グランドパス 65・70（高齢者向け定期券） ・通勤定期券の各種利用増進施策 ・他人へのシェアができる制度の導入（家族以外も可） ・表示運賃区間内の自由利用(阪急バス&阪神バス) ・土休日における定期券同伴者への割引(環境おでかけ割) ・[川西市外]特別乗車券の発行 <課題> ・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	・利用者減少 ・電気代の高騰 ・人員不足（技術系従事者の高齢化）	・利用者減少 ・人材の減少（二種大型自動車免許保有者・整備士） ・燃料高騰、車両高騰、人件費高騰 ・安全投資の拡大（EDSS*などの義務化）
環境面の課題	・駅舎や駅関連設備・車両等の老朽化対策（駅舎・ホーム上家・エレベータ・エスカレータ・トイレ等） ・鉄道施設（橋梁、トンネル等）の老朽化対策 ・風水害対策（橋梁の流出等防止、土砂流入防止対策） ・耐震化対策（橋梁、高架橋、駅舎等） ・踏切道改良促進法に基づく踏切保安設備の整備	・渋滞対策 (川西能勢口駅付近での路上駐車対策・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	・収支バランスを整えるためダイヤの見直しを常に検討 ・運賃の見直し（1997 年から据置）
長 期	・利用者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	・IC化の推進（磁気券の廃止）	・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	・具体的な施策検討無し	・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	・省エネ車両の導入 ・駅及び信号設備等の LED 化 ・鉄道現業社員に対する、サービス介助士資格取得の推進	・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	・具体的な施策検討無し	・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) 本市への協力依頼事項

	能勢電鉄	阪急バス
本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

5.3.2 JR 西日本、阪急電鉄

(1) 利用促進の取組状況

	JR西日本	阪急電鉄
利用促進の取組	<主な取組内容> ・MaaS*（マース）アプリ「WESTER（ウェスター）」でのスタンプラリー ・沿線イベントの広報志「西 Navi」 ・鉄道ファンづくりを目的としたアプリ「Ralil」展開 ・兵庫デスティネーションキャンペーン*や各種イベントによる誘客	<主な取組内容> ・YouTube チャンネル ・オリジナルグッズ販売 ・阪急沿線アプリ ・阪急ハイキングなど ・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> ・PiTaPa カードでの利用回数、時間帯指定割引 ・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） ・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） ・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、利用増につなげるのは困難

(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	・ご利用の少ないローカル線問題 ・コロナ禍後の需要予測（新幹線需要減）、人口減 ・燃料費等の高騰	・コロナ禍後の需要予測・長期的な少子高齢化傾向 ・人件費・動力費・資材購入費等の高騰
環境面の課題	・技術職や整備の人材不足（AI・ロボット化） ・激甚化する自然災害に備えた防災対策 ・脱炭素・カーボンニュートラル*	・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	・見直し予定なし	・見直し予定なし
長 期	・見直し予定なし	・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	・ネット予約の推進（e5489） ・リアルタイムで混雑状況を配信（環状線 LIVE）	・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	・当該路線では具体的な施策検討なし	・AI チャットボットを活用したお問い合わせ対応
SDGs関係	・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	・阪急阪神 HD 全体で CO2 排出量実質ゼロをめざす（2050 年目標） ・鉄道事業における有責事故ゼロ(2030 年目標) ・「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	・ICOCA 相互利用の推進 ・WESTER（アプリ）の活用	・STACIA PiTaPa カードを用いた「エコ乗り」「タク乗り」の実施 ・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） ・

(5) 本市への協力依頼事項

	JR西日本	阪急電鉄
本市への協力依頼事項	・マイカーから公共交通へのシフト（二次交通の充実）	・都市間輸送における行政間の調整（必要な場合）

5.3.3 伊丹市営バス、タクシー

(1) 利用促進の取組状況

	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> ・地域・小学校への出前講座 ・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> ・取組に対する効果の測定	<主な取組内容> ・配車アプリ（DiDi、GO）の導入。使用率は増加傾向 ・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> ・IC カード利用時の乗継割引制度 ・環境定期券割引制度（土曜、休日）	<主な取組内容> ・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	・利用者減少 ・需要に合わせたダイヤの編成 ・路線の在り方 ・特別乗車証制度の在り方	・利用者減少 ・燃料費高騰 ・乗務員不足・高齢化
環境面の課題	・違法駐車による渋滞 ・自転車マナー	・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	・交通事業経営戦略後期 4 カ年行動計画に基づく取組	・車両の老朽化、補助金を活用した HV 車*への入れ替え
長 期	・交通事業経営戦略後期 4 カ年行動計画に基づく取組	・乗合、貸切を含めた柔軟な運行の検討 ・乗務員の確保 ・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	・車内換気 ・運転席の遮蔽カーテン ・車内の抗菌・抗ウイルス施工 ・市バス混雑情報提供システムの導入	・キャッシュレス端末の導入 ・客席と運転席の分離 ・消毒・抗菌シートなど
新たな技術への対応	・EDSS の導入（現在 7 台保有） ・バスナビ（市バス混雑情報提供システム）	
SDGs 関係	・EV バスの導入	・具体的な取組無し ※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	・バス停駐輪場の維持管理	

(5) 本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）
本市への協力依頼事項	・川西市内での需要に関する情報提供	・財政支援 ・高齢者への運賃助成券の増額 ・障がい者へのお出かけ促進チケットの利用促進 ・妊婦の方のタクシー利用の促進 ・インフラ投資の拡大

6 地域カルテ（コミュニティ別公共交通の現状）

コミュニティ別に交通空白地や交通不便地と鉄道駅やバス停、公共施設などの配置を示した地域カルテを作成しました。地域カルテには各種調査により把握された地域の現状を整理し、取りまとめています。

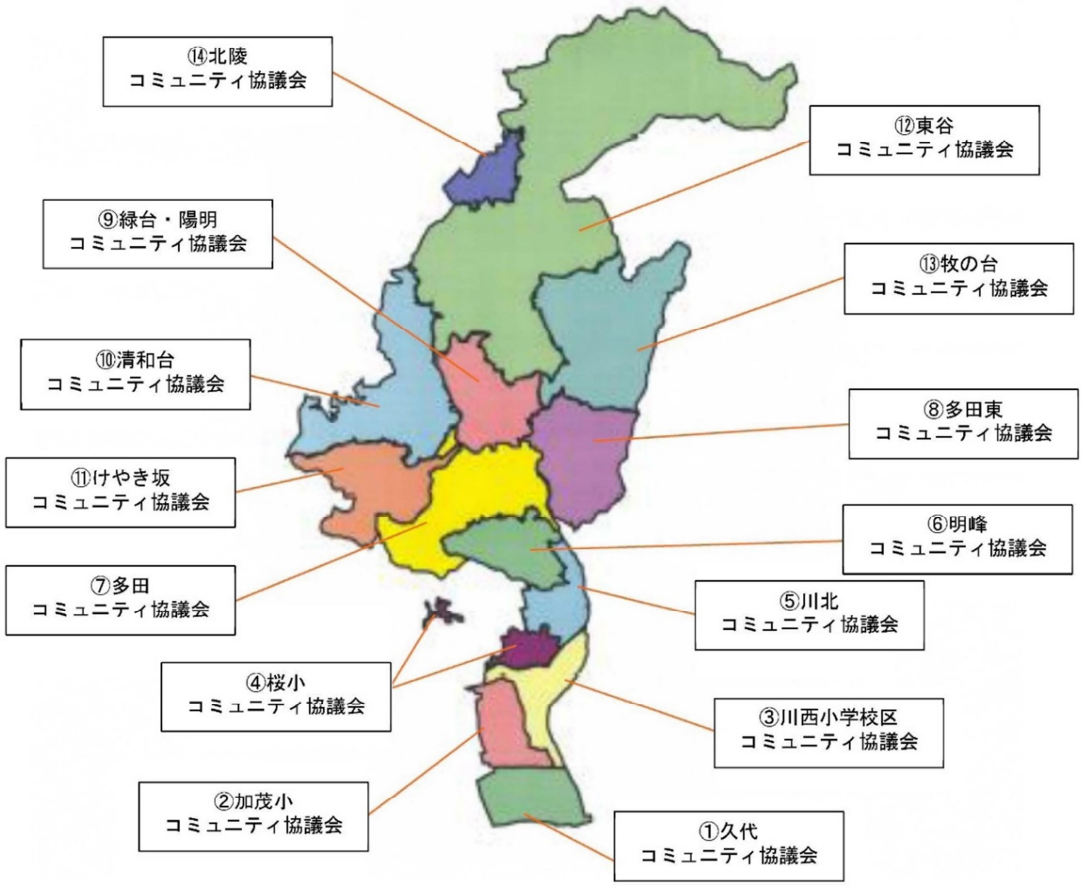
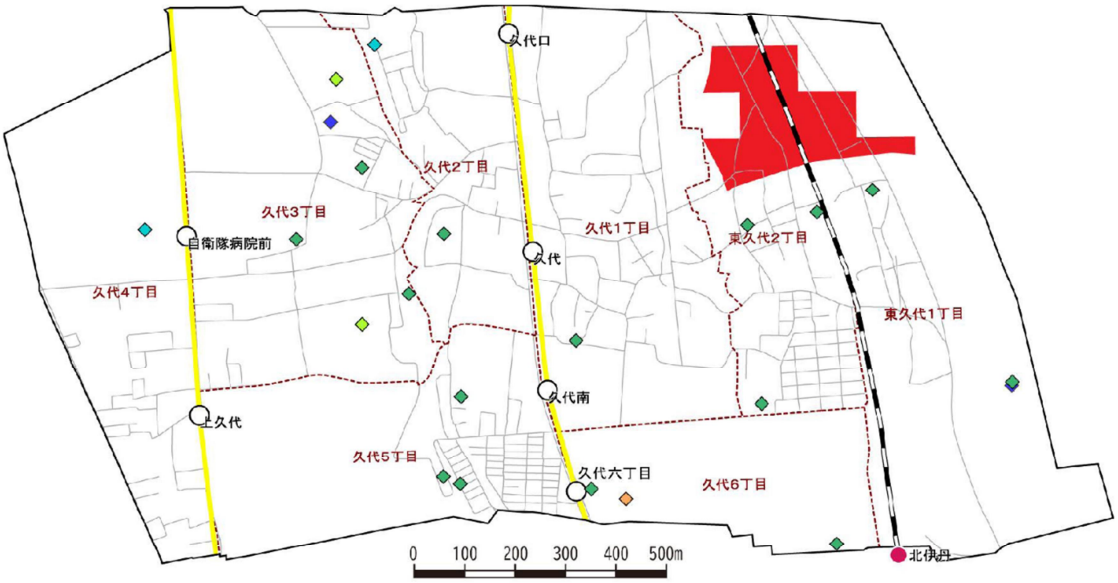
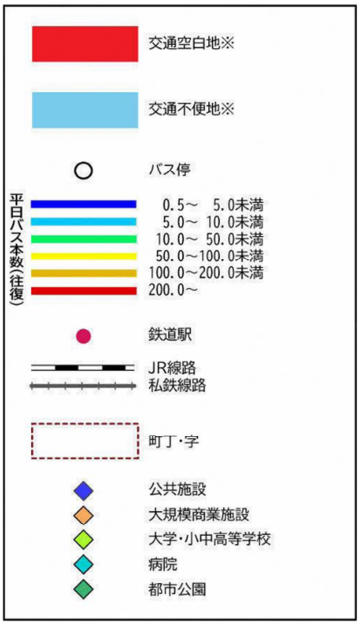


図　コミュニティ区分

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	久代





※本市における**『交通不便地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。
①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域
（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）
②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）
◆交通不便地で、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*3

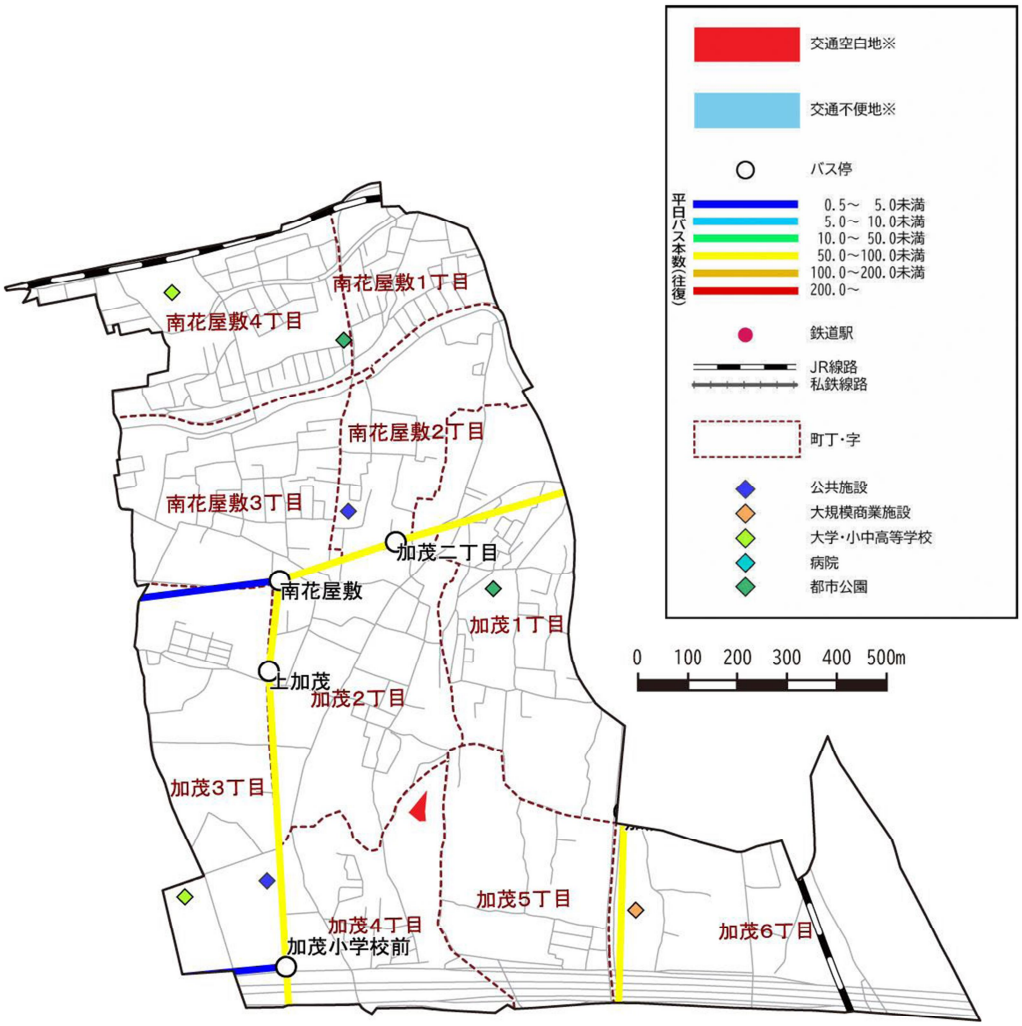
*1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
*2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
*3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

<table>
<tr><td colspan="2">コミュニティ名</td><td colspan="5">久代</td></tr>
<tr><td colspan="7">公共交通</td></tr>
<tr><td rowspan="4">鉄道</td><td colspan="2">コミュニティ内所在駅</td><td>JR北伊丹</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（R4）</td><td>10,164人</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">駅勢圏内に位置する駅</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（R4）</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">路線バス</td><td colspan="2">バス停数（R5・平日に停車があるもの）</td><td colspan="4">6箇所</td></tr>
<tr><td colspan="2">運行本数（往復=1）</td><td>最大</td><td colspan="3">54.5本</td></tr>
<tr><td colspan="2">（R5・平日の1日当たり）</td><td>最小</td><td colspan="3">52.5本</td></tr>
<tr><td colspan="2">運行路線（R4年度）</td><td>尼崎線</td><td>桃源台線</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（人）</td><td>5,019</td><td>2,564</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">交通空白地</td><td>収支（千円）</td><td>-32,888</td><td>-26,695</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">交通空白地</td><td colspan="4">東久代1・2丁目　の一部
清和台西1～5丁目、</td></tr>
<tr><td colspan="7">地域の現状</td></tr>
<tr><td rowspan="4">交通</td><td colspan="2">地域の特性</td><td colspan="4">・北伊丹駅が所在
・川西能勢口・川西池田駅方面に阪急バスが運行
・一部で伊丹市営バスが運行</td></tr>
<tr><td rowspan="3">市民の移動状況</td><td>川西市内への外出割合と主な外出先</td><td colspan="2">平日（市内）：39.1%
休日（市内）：39.1%</td><td colspan="2">よく行く施設（市内）：　川西阪急
アステ川西</td></tr>
<tr><td>自動車のみで移動する割合</td><td colspan="2">平日：23.2%（市平均:25.8%）
休日：46.4%（市平均:40.2%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　平日：9/14位
休日：5/14位</td></tr>
<tr><td>移動手段で困りごとがよくある市民の割合</td><td colspan="2">4.3%（市平均:5.3%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　9/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="8">住民の公共交通利用状況及び利用意向</td><td rowspan="2">最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）</td><td>鉄道</td><td colspan="2">JR:40.6%（市平均:20.5%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　JR：1/14位</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="2">29.0%（市平均:27.9%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　5/14位</td></tr>
<tr><td colspan="2">どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合</td><td colspan="2">27.5%（市平均:27.1%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　5/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="3">今後の公共交通の利用意向</td><td>今も利用しており引き続き利用する市民の割合</td><td colspan="2">26.1%（市平均:41.8%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　12/14位</td></tr>
<tr><td>無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合</td><td colspan="2">21.7%（市平均:20.6%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　4/14位</td></tr>
<tr><td>今は利用しない・今後も利用しない市民の割合</td><td colspan="2">34.8%（市平均:27.1%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　3/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="2">公共交通利用に必要な取組</td><td>上位2位まで</td><td colspan="4">・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　46.4%
・移動に課題のある方への割引料金の導入　37.7%</td></tr>
<tr><td>市平均との差が5%以上あるもの</td><td colspan="4">・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実　29.0%（市平均：19.8%）
・移動に課題のある方への割引料金の導入　37.7%（市平均：46.4%）
・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入　46.4%（市平均：52.8%）
・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　29.0%（市平均：34.8%）</td></tr>
<tr><td colspan="3">現状のまとめ</td><td colspan="4">・JRの利用割合が最も高く、路線バスの利用割合も比較的高いが、今は利用しない・今後も公共交通を利用しない意向の市民の割合も高い
・駐輪スペースの充実への要望が高い
・東北部に交通空白地が存在する</td></tr>
</table>

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	加茂小



※本市における**『交通不便地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。

①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域
（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）

②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）

◆交通不便地で、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*3

＊1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
＊2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
＊3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			加茂小			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
		1日当たり利用者数（R4）				
	駅勢圏内に位置する駅		JR川西池田	阪急川西能勢口	阪急雲雀丘花屋敷	
		1日当たり利用者数（R4）	33,596人	35,748人	8,381人	
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		4箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	54.5本			
		最小	52.5本			
	運行路線（R4年度）		尼崎線	桃源台線	宝塚市内線	
		1日当たり利用者数（人）	5,019	2,564	8,507	
		収支（千円）	-32,888	-26,695	24,783	
交通空白地			加茂4丁目　　の一部 清和台西1～5丁目、			
地域の現状						
交通	地域の特性		・近隣に所在するJR・阪急電鉄・能勢電鉄の川西能勢口・川西池田駅方面に阪急バスが運行			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：49.5% 休日（市内）：42.4%	よく行く施設（市内）：	アステ川西 川西阪急	
		自動車のみで移動する割合	平日：15.2%（市平均:25.8%） 休日：30.3%（市平均:40.2%）	コミ別順位：	平日：12/14位 休日：11/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	5.1%（市平均:5.3%）	コミ別順位：	6/14位	
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	JR　:35.4%（市平均:20.5%） 阪急：29.3%（市平均:39.8%）	コミ別順位：	JR　:2/14位 阪急：12/14位	
		路線バス	14.1%（市平均:27.9%）	コミ別順位：	11/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		35.4%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	3/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	24.2%（市平均:41.8%）	コミ別順位：	13/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	17.2%（市平均:20.6%）	コミ別順位：	10/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	46.5%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	1/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・移動に課題のある方への割引料金の導入　52.5% ・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　47.5%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実　34.3%（市平均：19.8%） ・移動に課題のある方への割引料金の導入　52.5%（市平均：46.4%） ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入　47.5%（市平均：52.8%）			
現状のまとめ			・JRの利用は多いが、阪急電鉄・路線バスの利用は少ない ・どの公共交通も利用していない市民の割合が高く、今は利用しない・今後も公共交通を利用しない意向の市民の割合が最も高い ・駐輪スペースの充実への要望が高い			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	川西小学校区

※本市における**『交通不便地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。
①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域
（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）
②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）
◆交通不便地で、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*3

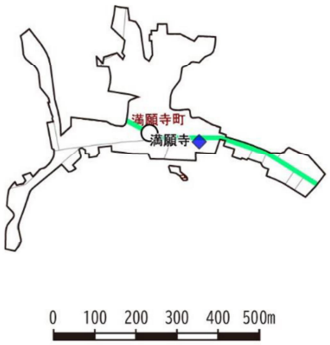
*1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
*2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
*3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

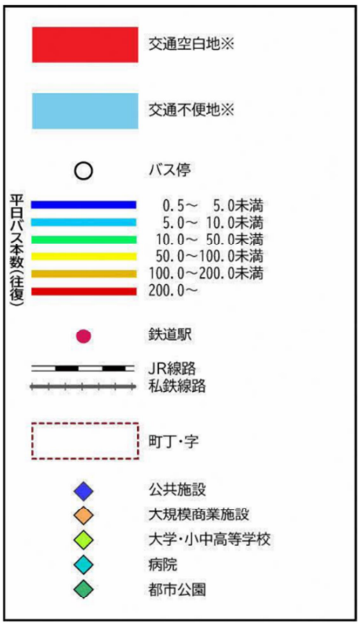
【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			川西小学校区			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		JR川西池田	阪急川西能勢口	能勢電鉄川西能勢口	
		1日当たり利用者数（R4）	33,596人	35,748人	38,495人	
	駅勢圏内に位置する駅		阪急雲雀丘花屋敷			
		1日当たり利用者数（R4）	8,381人			
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		5箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	408.5本			
		最小	54.5本			
	運行路線（R4年度）		川西猪名川線	桃源台線	尼崎線	満願寺線
		1日当たり利用者数（人）	17,882	2,564	5,019	860
		収支（千円）	-55,710	-26,695	-32,888	-15,695
交通空白地			ー			
地域の現状						
交通	地域の特性		・川西池田駅、川西能勢口駅が所在し、駅を起終点とする路線バスが地域内を運行 ・都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生し、路線バスやタクシーの運行に影響が生じている			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：53.9% 休日（市内）：53.9%	よく行く施設（市内）：	アステ川西 キセラ川西 川西阪急	
		自動車のみで移動する割合	平日：14.8%（市平均:25.8%） 休日：27.3%（市平均:40.2%）	コミ別順位：	平日：14/14位 休日：13/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	1.6%（市平均:5.3%）	コミ別順位：	13/14位	
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	JR　:28.9%（市平均:20.5%） 阪急：48.4%（市平均:39.8%）	コミ別順位：	JR　:3/14位 阪急：2/14位	
		路線バス	11.7%（市平均:27.9%）	コミ別順位：	12/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		25.0%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	10/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	22.7%（市平均:41.8%）	コミ別順位：	14/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	18.8%（市平均:20.6%）	コミ別順位：	9/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	42.2%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	2/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　51.6% ・移動に課題のある方への割引料金の導入　46.1%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進　25.0%（市平均18.4%）			
現状のまとめ			・JR、阪急電鉄、能勢電鉄の駅が所在し、鉄道の利便性が高いことから、市平均よりも鉄道の利用割合は高いが、公共交通を今も利用しており引き続き利用する市民の割合が低く、今後も利用しない市民の割合が高い ・都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生している ・駅等のバリアフリー化への要望が高い			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	桜小





※本市における**『交通不便地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。
①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域
（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）
②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）
◆交通不便地で、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*3

＊1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
＊2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
＊3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

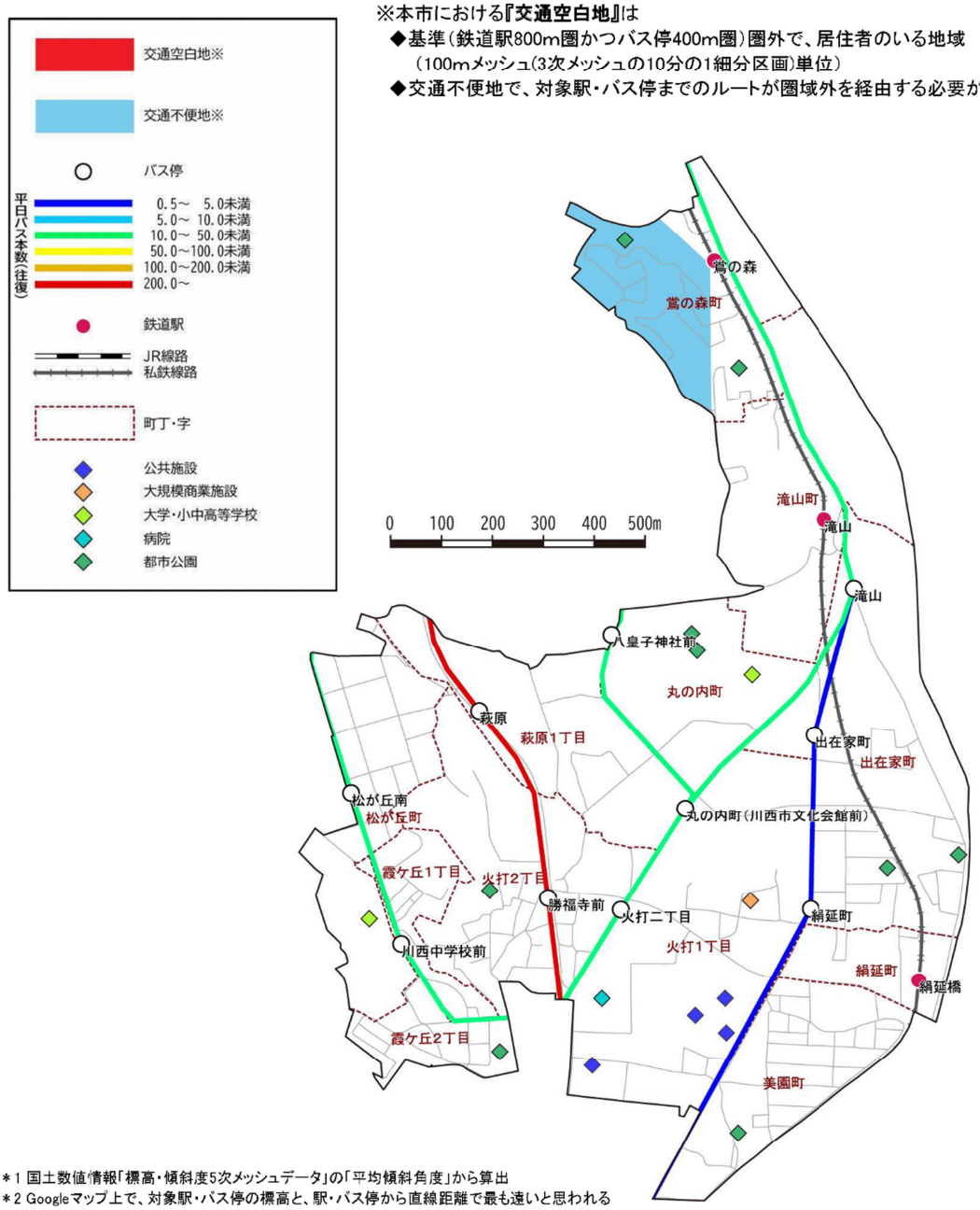
<table>
<tr><td colspan="3">コミュニティ名</td><td colspan="5">桜小</td></tr>
<tr><td colspan="8">公共交通</td></tr>
<tr><td rowspan="4">鉄道</td><td colspan="2">コミュニティ内所在駅</td><td>阪急雲雀丘花屋敷</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（R4）</td><td>8,381人</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">駅勢圏内に位置する駅</td><td>JR川西池田</td><td>阪急川西能勢口</td><td>能勢電鉄川西能勢口</td><td>能勢電鉄絹延橋</td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（R4）</td><td>33,596人</td><td>35,748人</td><td>38,495人</td><td>2,662人</td></tr>
<tr><td rowspan="5">路線バス</td><td colspan="2">バス停数（R5・平日に停車があるもの）</td><td colspan="4">8箇所</td></tr>
<tr><td rowspan="2">運行本数（往復=1）
（R5・平日の1日当たり）</td><td>最大</td><td colspan="4">284.5本</td></tr>
<tr><td>最小</td><td colspan="4">2.0本</td></tr>
<tr><td colspan="2">運行路線（R4年度）</td><td>川西猪名川線</td><td>満願寺線</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（人）</td><td>17,882</td><td>860</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">収支（千円）</td><td>-55,710</td><td>-15,695</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">交通空白地</td><td colspan="4">ー</td></tr>
<tr><td colspan="8">地域の現状</td></tr>
<tr><td rowspan="4">交通</td><td colspan="2">地域の特性</td><td colspan="4">・雲雀丘花屋敷駅が所在。路線バスも地域内東西南北方向に運行
・都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生し、路線バスやタクシーの運行に影響が生じている</td></tr>
<tr><td rowspan="3">市民の移動状況</td><td>川西市内への外出割合と主な外出先</td><td colspan="2">平日（市内）：72.7%
休日（市内）：53.0%</td><td colspan="2">よく行く施設（市内）：　川西阪急</td></tr>
<tr><td>自動車のみで移動する割合</td><td colspan="2">平日：15.2%（市平均:25.8%）
休日：22.7%（市平均:40.2%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　平日：12/14位
休日：14/14位</td></tr>
<tr><td>移動手段で困りごとがよくある市民の割合</td><td colspan="2">1.5%（市平均:5.3%）</td><td colspan="2">コミ別順位：14/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="9">住民の公共交通利用状況及び利用意向</td><td rowspan="2">最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）</td><td>鉄道</td><td colspan="2">JR　:19.7%（市平均:20.5%）
阪急：54.5%（市平均:39.8%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　JR　:6/14位
阪急：1/14位</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="2">16.7%（市平均:27.9%）</td><td colspan="2">コミ別順位：9/14位</td></tr>
<tr><td colspan="2">どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合</td><td colspan="2">24.2%（市平均:27.1%）</td><td colspan="2">コミ別順位：11/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="3">今後の公共交通の利用意向</td><td>今も利用しており引き続き利用する市民の割合</td><td colspan="2">28.8%（市平均:41.8%）</td><td colspan="2">コミ別順位：11/14位</td></tr>
<tr><td>無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合</td><td colspan="2">13.6%（市平均:20.6%）</td><td colspan="2">コミ別順位：14/14位</td></tr>
<tr><td>今は利用しない・今後も利用しない市民の割合</td><td colspan="2">33.3%（市平均:27.1%）</td><td colspan="2">コミ別順位：4/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="2">公共交通利用に必要な取組</td><td>上位2位まで</td><td colspan="4">・移動に課題のある方への割引料金の導入　48.5%
・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　43.9%</td></tr>
<tr><td>市平均との差が5%以上あるもの</td><td colspan="4">・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実　10.6%(市平均：19.8%)
・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入　43.9%(市平均：52.8%)
・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　27.3%(市平均：34.8%)
・駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進　24.2%(市平均：18.4%)
・時刻表どおりの運行　7.6%(市平均：12.8%)</td></tr>
<tr><td colspan="3">現状のまとめ</td><td colspan="4">・駅が所在することから阪急電鉄の利用が多く、自動車の利用は比較的少ないが、公共交通を今は利用しない・今後も利用しない市民の割合が高い
・都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生している
・駅等のバリアフリー化への要望が高い</td></tr>
</table>

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	川北

※本市における**『交通不便地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域
（以下の①②のいずれかを満たす地域）。
①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域 （ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）

※本市における**『交通空白地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）
◆交通不便地で、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



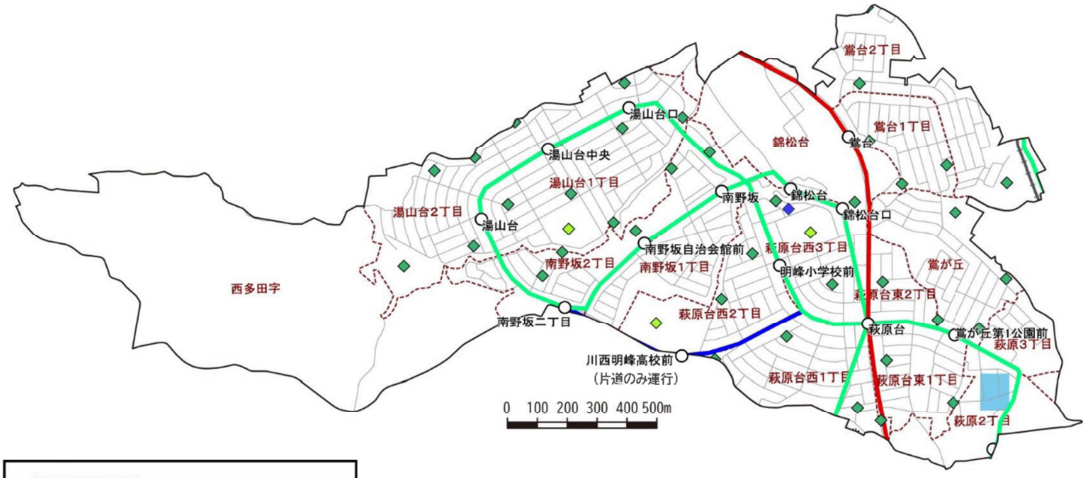
＊1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
＊2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
＊3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

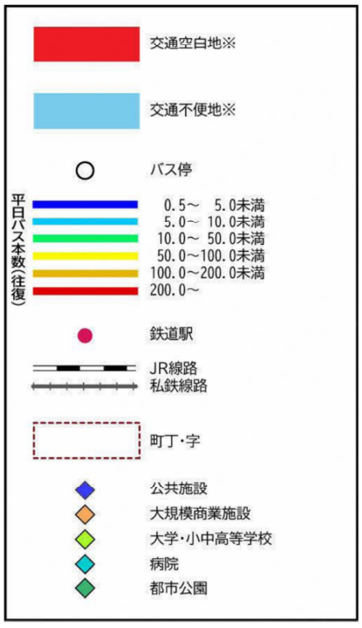
【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			川北			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		能勢電鉄絹延橋	能勢電鉄滝山	能勢電鉄鷺の森	
		1日当たり利用者数（R4）	2,662人	1,847	940	
	駅勢圏内に位置する駅		阪急川西能勢口	能勢電川西能勢口		
		1日当たり利用者数（R4）	35,748人	38,495人		
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		10箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	264.0本			
		最小	2.0本			
	運行路線（R4年度）		川西猪名川線			
		1日当たり利用者数（人）	17,882			
		収支（千円）	-55,710			
交通空白地			ー			
地域の現状						
交通	地域の特性		・能勢電鉄の絹延橋、滝山、鷺の森駅が所在。路線バスも主に南北方向に運行し、地域内を網羅 ・都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生し、路線バスやタクシーの運行に影響が生じている			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：51.8% 休日（市内）：57.8%	よく行く施設（市内）：	キセラ川西	
		自動車のみで移動する割合	平日：16.9%（市平均:25.8%） 休日：28.9%（市平均:40.2%）	コミ別順位：	平日：11/14位 休日：12/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	3.6%（市平均:5.3%）	コミ別順位：	11/14位	
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	能勢電：26.5%（市平均:29.4%）	コミ別順位：	能勢電：7/14位	
		路線バス	15.7%（市平均:27.9%）	コミ別順位：	10/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		28.9%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	4/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	37.3%（市平均:41.8%）	コミ別順位：	10/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	21.7%（市平均:20.6%）	コミ別順位：	4/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	26.5%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	7/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・移動に課題のある方への割引料金の導入　47.0% ・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　45.8%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進　30.1%(市平均：18.4%) ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入　45.8%(市平均：52.8%)			
現状のまとめ			・能勢電鉄の駅が3駅所在するものの、能勢電鉄の利用は多くない ・自動車の利用も多くはなく、公共交通の利用も少ないことから、徒歩や自転車等での外出が多いと考えられる ・都市機能が集積しており、駅周辺で渋滞が発生している			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	明峰





※本市における**『交通不便地』**は
◆基準(鉄道駅800m圏かつバス停400m圏)圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域(以下の①②のいずれかを満たす地域)。
①5次メッシュ(250mメッシュ)の平均勾配*1が12%以上の地域
(ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。)
②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は
◆基準(鉄道駅800m圏かつバス停400m圏)圏外で、居住者のいる地域
(100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位)
◆交通不便地で、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*3

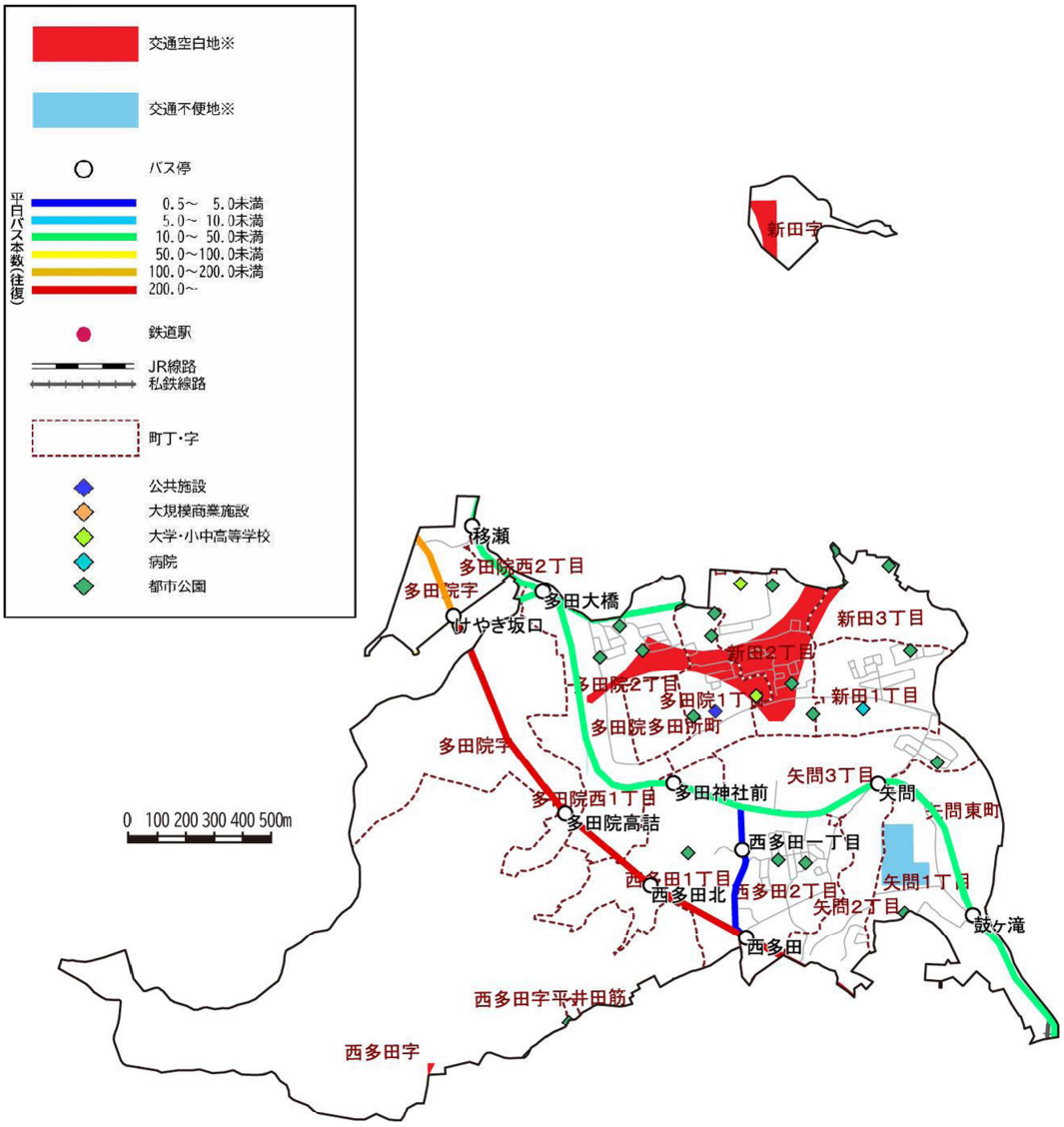
*1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
*2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅(地点)等の標高から高低差を算出
*3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅(地点)等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			明峰			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
		1日当たり利用者数（R4）				
	駅勢圏内に位置する駅		能勢電鉄滝山	能勢電鉄鴬の森	能勢電鉄鼓滝	
		1日当たり利用者数（R4）	1,847人	940人	4,867人	
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		13箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	278.5本			
		最小	3.5本			
	運行路線（R4年度）		川西猪名川線			
		1日当たり利用者数（人）	17,882			
		収支（千円）	-55,710			
交通空白地			ー			
地域の現状						
交通	地域の特性		・近隣に能勢電鉄の駅が所在し、路線バスも充実 ・地域内に商業施設がない			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：53.1% 休日（市内）：54.4%	よく行く施設（市内）：	川西阪急	
		自動車のみで移動する割合	平日：32.5%（市平均:25.8%） 休日：50.0%（市平均:40.2%）	コミ別順位：	平日：3/14位 休日：3/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	7.5%（市平均:5.3%）	コミ別順位：	2/14位	
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	能勢電：16.9%（市平均:29.4%）	コミ別順位：	能勢電：8/14位	
		路線バス	50.6%（市平均:27.9%）	コミ別順位：	2/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		26.9%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	6/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	48.8%（市平均:41.8%）	コミ別順位：	4/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	25.0%（市平均:20.6%）	コミ別順位：	3/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	21.3%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	12/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　56.9% ・移動に課題のある方への割引料金の導入　46.3%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・時刻表どおりの運行　18.8%(市平均：12.8%) ・駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進　12.5%(市平均：18.4%) ・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　29.4%(市平均：34.8%)			
現状のまとめ			・移動手段で困りごとがよくある割合が高い ・路線バスの利用割合は高く、定時運行への要望が高い ・公共交通の今後の利用意向は高い ・地区に交通空白地はないものの、高低差が大きい			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	多田



※本市における**『交通不便地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。

①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）

②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）

◆交通不便地で、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*3

*1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出

*2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出

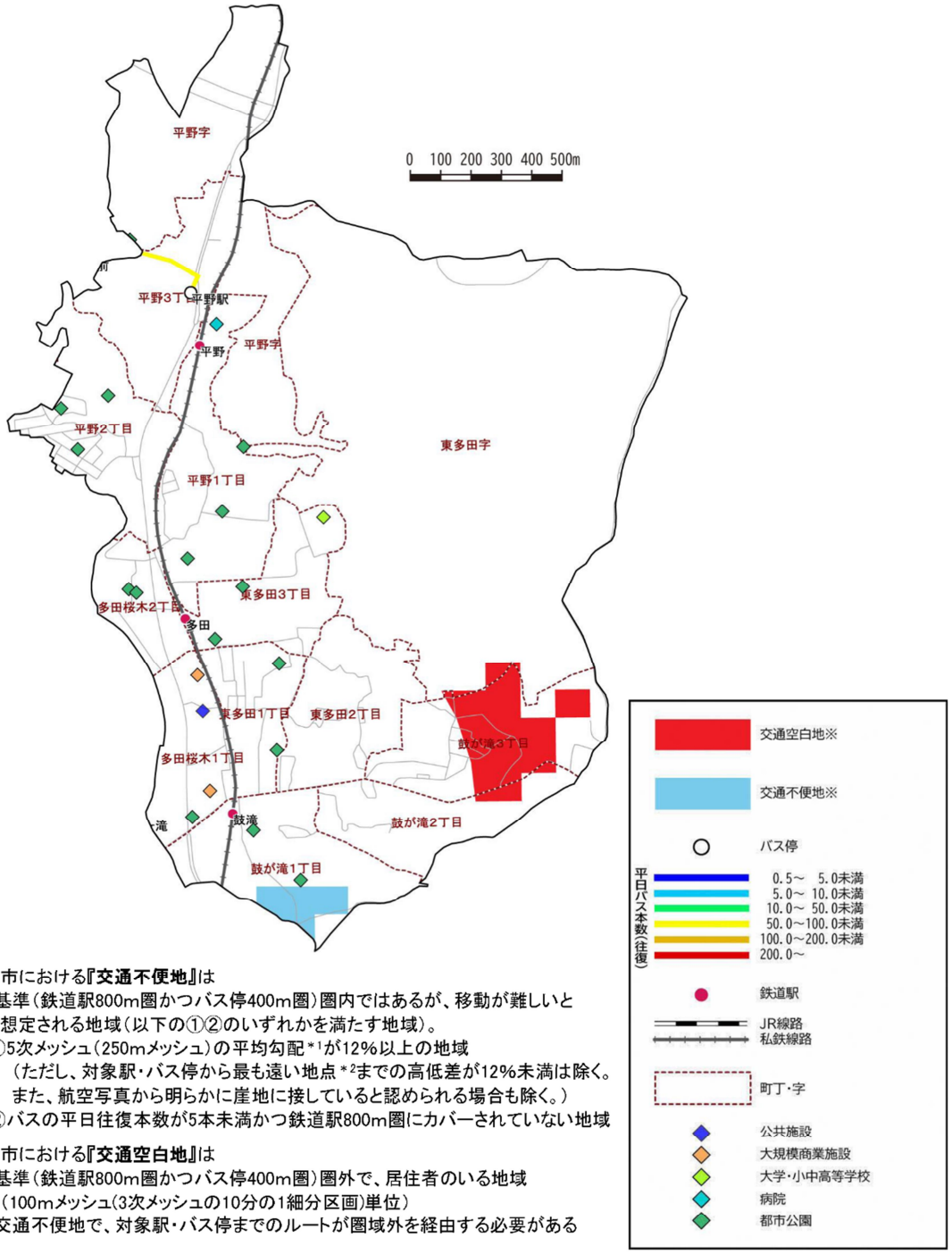
*3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			多田			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
		1日当たり利用者数（R4）				
	駅勢圏内に位置する駅		能勢電鉄鴬の森	能勢電鉄鼓滝	能勢電鉄多田	能勢電鉄平野
		1日当たり利用者数（R4）	940人	4,867人	6,157人	5,719人
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		10箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	200.5本			
		最小	0.5本			
	運行路線（R4年度）		川西猪名川線	多田グリーンハイツ線		
		1日当たり利用者数（人）	17,882	1,430		
		収支（千円）	-55,710	7,063		
交通空白地			新田字、　　新田2・3丁目、 清和台西1～5丁目、多田院1・2丁目　　の一部			
地域の現状						
交通	地域の特性		・幹線道路を路線バスが運行しているものの、急な坂などがある北部には空白地が所在 ・近隣に能勢電鉄の駅が所在			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：47.6% 休日（市内）：51.2%	よく行く施設（市内）：　イズミヤ		
		自動車のみで移動する割合	平日：41.7%（市平均:25.8%） 休日：52.4%（市平均:40.2%）	コミ別順位：　平日：1/14位 休日：2/14位		
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	4.8%（市平均:5.3%）	コミ別順位：8/14位		
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	能勢電：31.0%（市平均:29.4%）	コミ別順位：能勢電：6/14位		
		路線バス	22.6%（市平均:27.9%）	コミ別順位：8/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		40.5%（市平均:27.1%）	コミ別順位：1/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	40.5%（市平均:41.8%）	コミ別順位：8/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	21.4%（市平均:20.6%）	コミ別順位：6/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	27.4%（市平均:27.1%）	コミ別順位：6/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　64.3% ・移動に課題のある方がタクシーを利用する際の割引券の配布　40.5%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実　32.1%(市平均：19.8%) ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入　64.3%(市平均：52.8%) ・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　26.2%(市平均：34.8%) ・移動に課題のある方への割引料金の導入　39.3%(市平均：46.4%)			
現状のまとめ			・鉄道駅はなく、幹線道路を路線バスが運行しているものの、どの公共交通も利用していない人の割合が高く、自動車への依存が高い ・幹線道路から離れた地域に交通空白地が存在している ・駐輪スペースの充実への要望が高い			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	多田東



※本市における**『交通不便地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。
①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域
（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）
②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）
◆交通不便地で、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

＊1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
＊2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
＊3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			多田東			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		能勢電鉄鼓滝	能勢電鉄多田	能勢電鉄平野	
		1日当たり利用者数（R4）	4,867人	6,157人	5,719人	
	駅勢圏内に位置する駅					
		1日当たり利用者数（R4）				
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		1箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	55.5本			
		最小	55.5本			
	運行路線（R4年度）		多田グリーンハイツ線	平野山下線		
		1日当たり利用者数（人）	1,430	27		
		収支（千円）	7,063	-4,484		
交通空白地			東多田字、 清和台西1～5丁目　　の一部			
地域の現状						
交通	地域の特性		・能勢電鉄の鼓滝、多田、平野駅が所在し、ほぼ全域が駅勢圏となっているが、南東部に空白地が所在			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：52.1% 休日（市内）：58.8%	よく行く施設（市内）：　イズミヤ		
		自動車のみで移動する割合	平日：17.6%（市平均:25.8%） 休日：37.0%（市平均:40.2%）	コミ別順位：平日：10/14位 休日：10/14位		
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	2.5%（市平均:5.3%）	コミ別順位：12/14位		
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	能勢電：63.9%（市平均:29.4%）	コミ別順位：能勢電：2/14位		
		路線バス	5.9%（市平均:27.9%）	コミ別順位：14/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		25.2%（市平均:27.1%）	コミ別順位：9/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	47.1%（市平均:41.8%）	コミ別順位：6/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	15.1%（市平均:20.6%）	コミ別順位：11/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	24.4%（市平均:27.1%）	コミ別順位：9/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　52.1% ・移動に課題のある方への割引料金の導入　36.1%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・移動に課題のある方への割引料金の導入　36.1%(市平均：46.4%) ・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実　26.1%(市平均：19.8%) ・移動に課題のある方がタクシーを利用する際の割引券の配布　33.6%(市平均：39.0%) ・時刻表どおりの運行　7.6%(市平均：12.8%) ・駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進　23.5%(市平均：18.4%)			
現状のまとめ			・能勢電鉄の駅が3駅あり、ほぼ全域が駅勢圏となっており、能勢電鉄の利用割合は高く、自動車やバスの利用は多くない ・南東部に交通空白地がある ・駐輪スペースの充実への要望が高い			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	緑台・陽明

※本市における『**交通不便地**』は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。
①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域
（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）
②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における『**交通空白地**』は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）
◆交通不便地で、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*3

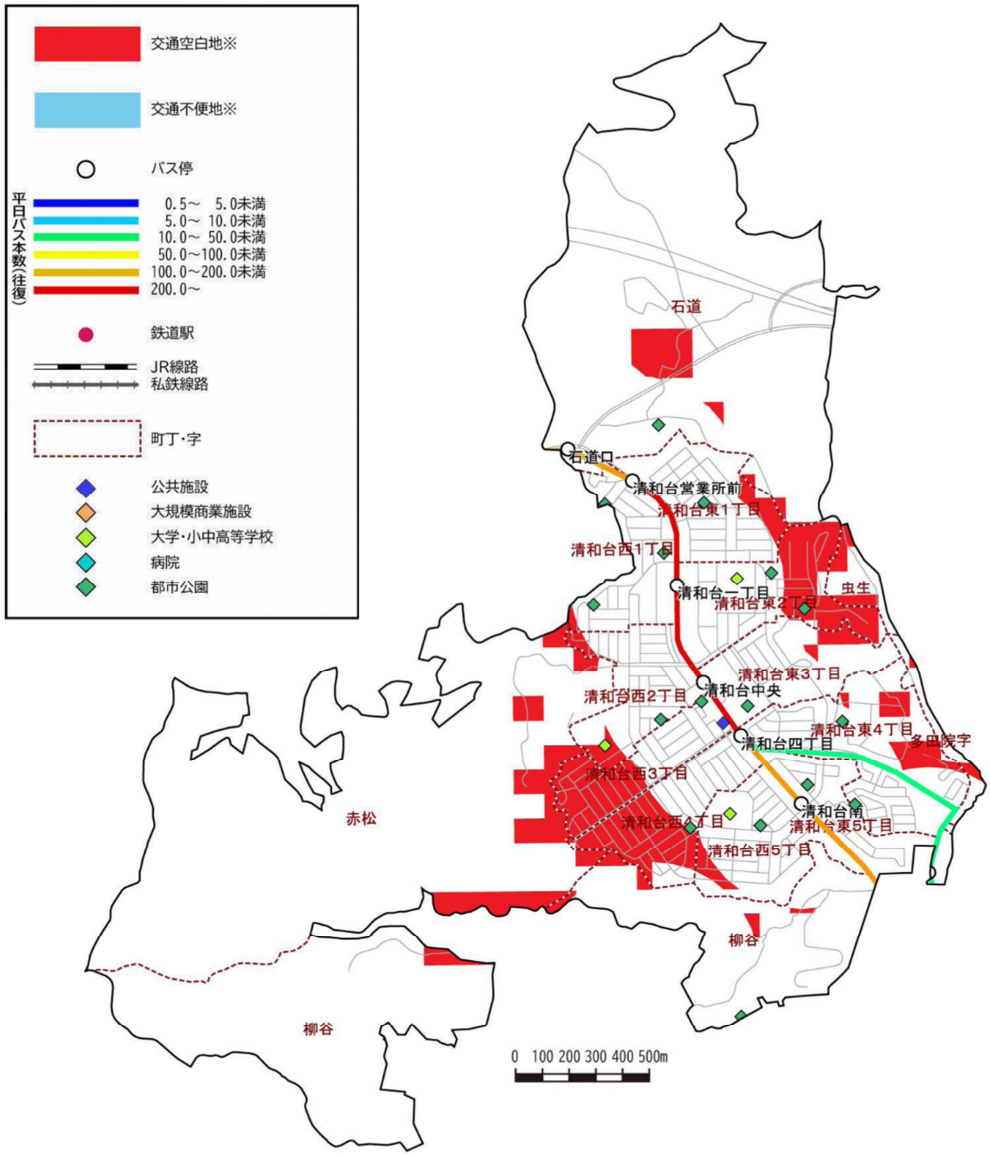
*1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
*2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
*3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			緑台・陽明			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
		1日当たり利用者数（R4）				
	駅勢圏内に位置する駅		能勢電鉄平野			
		1日当たり利用者数（R4）	5,719人			
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		11箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	55.5本			
		最小	3.0本			
	運行路線（R4年度）		多田グリーンハイツ線	平野山下線		
		1日当たり利用者数（人）	1,430	27		
		収支（千円）	7,063	-4,484		
交通空白地			緑台1・3丁目、 清和台西1～5丁目、 水明台3丁目　　の一部			
地域の現状						
交通	地域の特性		・平野駅から路線バスが運行しているものの、所々に空白地・不便地が所在 ・多田グリーンハイツ線は、市内のみを運行する路線バスで唯一の黒字路線			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：53.2% 休日（市内）：56.3%	よく行く施設（市内）：　川西阪急 イズミヤ		
		自動車のみで移動する割合	平日：30.4%（市平均:25.8%） 休日：39.9%（市平均:40.2%）	コミ別順位：　平日：4/14位 休日：8/14位		
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	8.9%（市平均:5.3%）	コミ別順位：1/14位		
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	能勢電：51.3%（市平均:29.4%）	コミ別順位：能勢電：4/14位		
		路線バス	39.2%（市平均:27.9%）	コミ別順位：4/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		25.3%（市平均:27.1%）	コミ別順位：7/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	48.1%（市平均:41.8%）	コミ別順位：5/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	26.6%（市平均:20.6%）	コミ別順位：2/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	15.8%（市平均:27.1%）	コミ別順位：14/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　50.6% ・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　50.0%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　50.0%(市平均：34.8%) ・移動に課題のある方がタクシーを利用する際の割引券の配布　45.6%(市平均：39.0%) ・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実　14.6%(市平均：19.8%)			
現状のまとめ			・移動手段で困りごとがある割合が最も高い ・近隣の平野駅から路線バスが運行しており、能勢電鉄、路線バスの利用割合が比較的高い ・今後の公共交通の利用意向が高く、今は利用しない・今後も利用しない市民の割合は最も低い ・北東部に交通空白地が所在している			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	清和台



※本市における**『交通不便地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。

①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配＊1が12%以上の地域（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点＊2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）

②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）

◆交通不便地で、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＊3

＊1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出

＊2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出

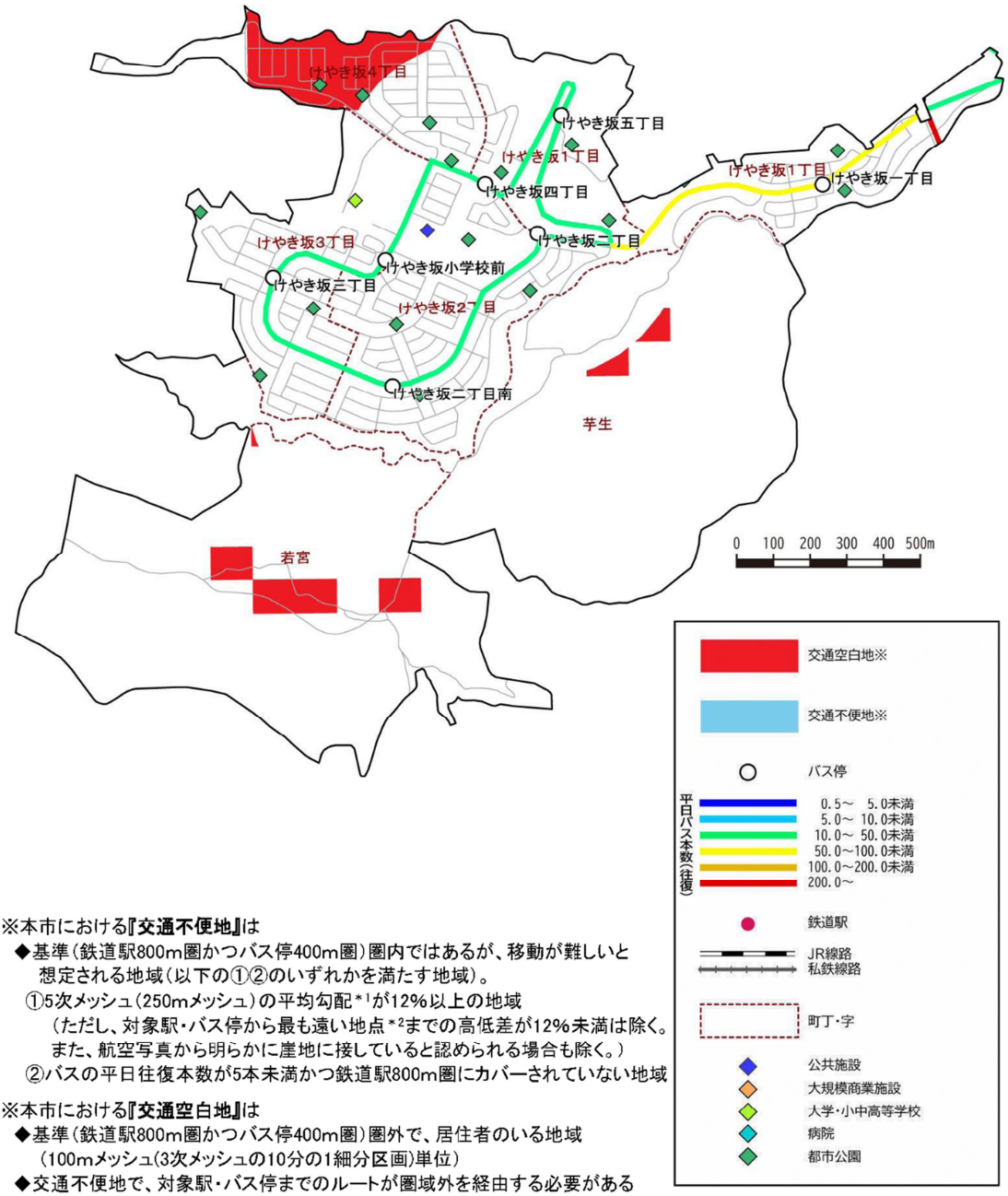
＊3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			清和台			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
		1日当たり利用者数（R4）				
	駅勢圏内に位置する駅					
		1日当たり利用者数（R4）				
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		6箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	208.0本			
		最小	135.5本			
	運行路線（R4年度）		川西猪名川線	多田グリーンハイツ線		
		1日当たり利用者数（人）	17,882	1,430		
		収支（千円）	-55,710	7,063		
交通空白地			石道、　虫生、　赤松、　柳谷、 清和台西1～5丁目、　清和台東1～4丁目、 多田院字　の一部			
地域の現状						
交通	地域の特性		・鉄道駅から遠いものの、団地の中央の（都）川西猪名川線を路線バスが運行し、本数も充実。一方で、道路から遠いエリアは空白地となっている。			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：47.8% 休日（市内）：48.6%	よく行く施設（市内）：	キセラ川西 川西阪急	
		自動車のみで移動する割合	平日：29.0%（市平均:25.8%） 休日：44.2%（市平均:40.2%）	コミ別順位：	平日：6/14位 休日：6/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	7.2%（市平均:5.3%）	コミ別順位：	4/14位	
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	-	コミ別順位：	-	
		路線バス	61.6%（市平均:27.9%）	コミ別順位：	1/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		23.2%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	13/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	56.5%（市平均:41.8%）	コミ別順位：	2/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	19.6%（市平均:20.6%）	コミ別順位：	8/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	17.4%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	13/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　51.4% ・移動に課題のある方への割引料金の導入　51.4%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・時刻表どおりの運行　21.0%(市平均：12.8%) ・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実　11.6%(市平均：19.8%) ・移動に課題のある方への割引料金の導入　51.4%(市平均：46.4%)			
現状のまとめ			・鉄道駅から遠いことから、路線バスの利用割合が最も高く、定時運行への要望が高い ・都市計画道路川西猪名川線から遠いエリアに交通空白地がある			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	けやき坂



※本市における**『交通不便地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。
①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域
（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）
②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は
◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）
◆交通不便地で、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*3

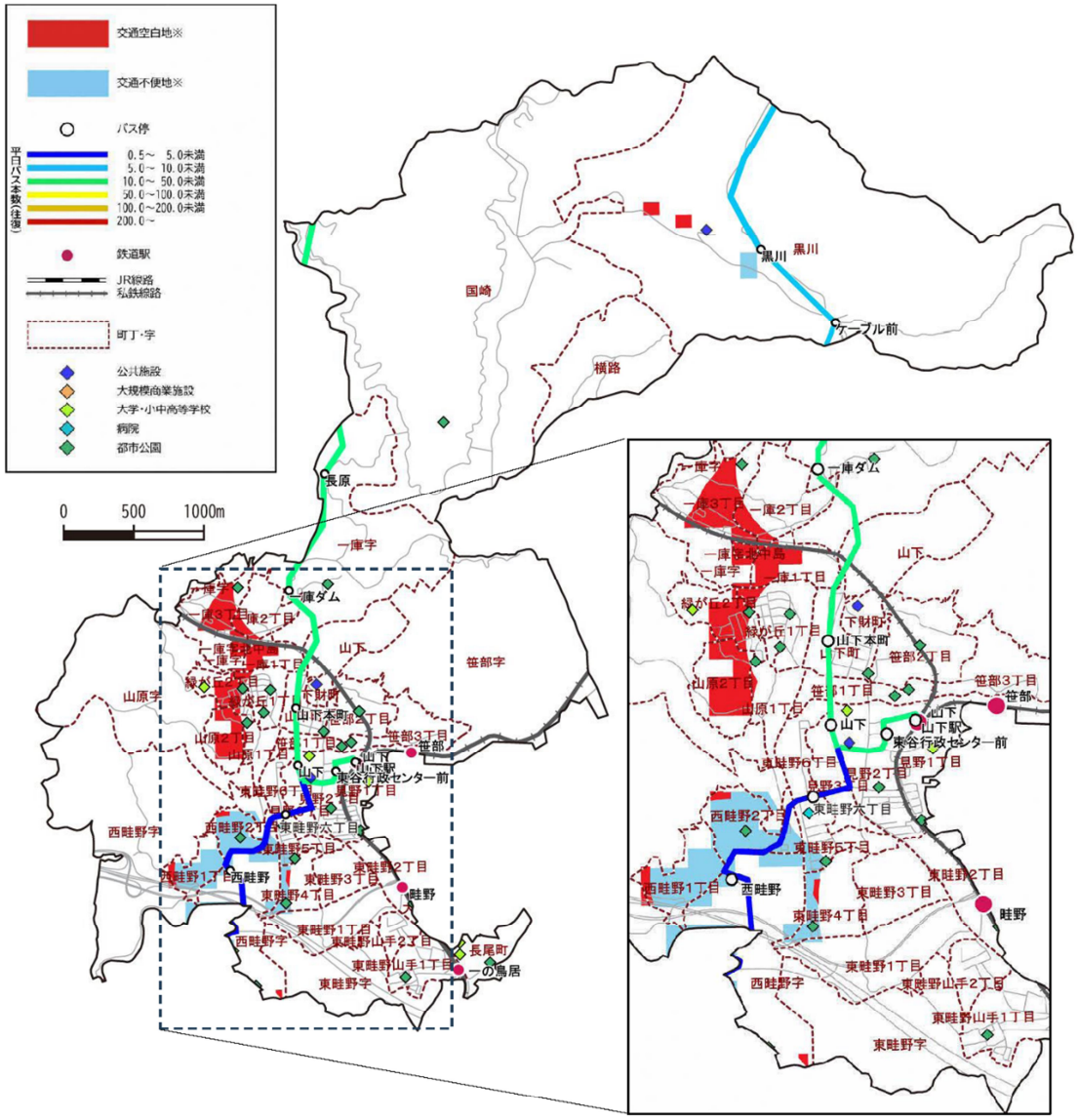
*1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
*2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
*3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			けやき坂			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
		1日当たり利用者数（R4）				
	駅勢圏内に位置する駅					
		1日当たり利用者数（R4）				
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		7箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	83.5本			
		最小	49.0本			
	運行路線（R4年度）		川西猪名川線	多田グリーンハイツ線		
		1日当たり利用者数（人）	17,882	1,430		
		収支（千円）	-55,710	7,063		
交通空白地			芋生、 清和台西1～5丁目、 けやき坂1・3・4丁目　　の一部			
地域の現状						
交通	地域の特性		・鉄道駅から遠いが、団地内を路線バスが運行 ・商業施設はコープのみ			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：49.2% 休日（市内）：49.2%	よく行く施設（市内）： 川西阪急		
		自動車のみで移動する割合	平日：41.0%（市平均:25.8%） 休日：57.4%（市平均:40.2%）	コミ別順位： 平日：2/14位 休日：1/14位		
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	4.9%（市平均:5.3%）	コミ別順位： 7/14位		
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	-	コミ別順位： -		
		路線バス	47.5%（市平均:27.9%）	コミ別順位： 3/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		36.1%（市平均:27.1%）	コミ別順位： 2/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	50.8%（市平均:41.8%）	コミ別順位： 3/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	21.3%（市平均:20.6%）	コミ別順位： 7/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	24.6%（市平均:27.1%）	コミ別順位： 8/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入 63.9% ・移動に課題のある方への割引料金の導入　54.1%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入　63.9%(市平均：52.8%) ・駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進　9.8%(市平均：18.4%) ・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　42.6%(市平均：34.8%) ・移動に課題のある方への割引料金の導入　54.1%(市平均：46.4%) ・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実　13.1%(市平均：19.8%) ・時刻表どおりの運行　18.0%(市平均：12.8%)			
現状のまとめ			・自動車のみで移動する割合が高い ・鉄道駅から遠いことから、路線バスの利用割合が高く、乗継利便性の改善や定時運行への要望が高い ・北西部に交通空白地がある			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	東谷



※本市における**『交通不便地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。

①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）

②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）

◆交通不便地で、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*3

＊1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出

＊2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出

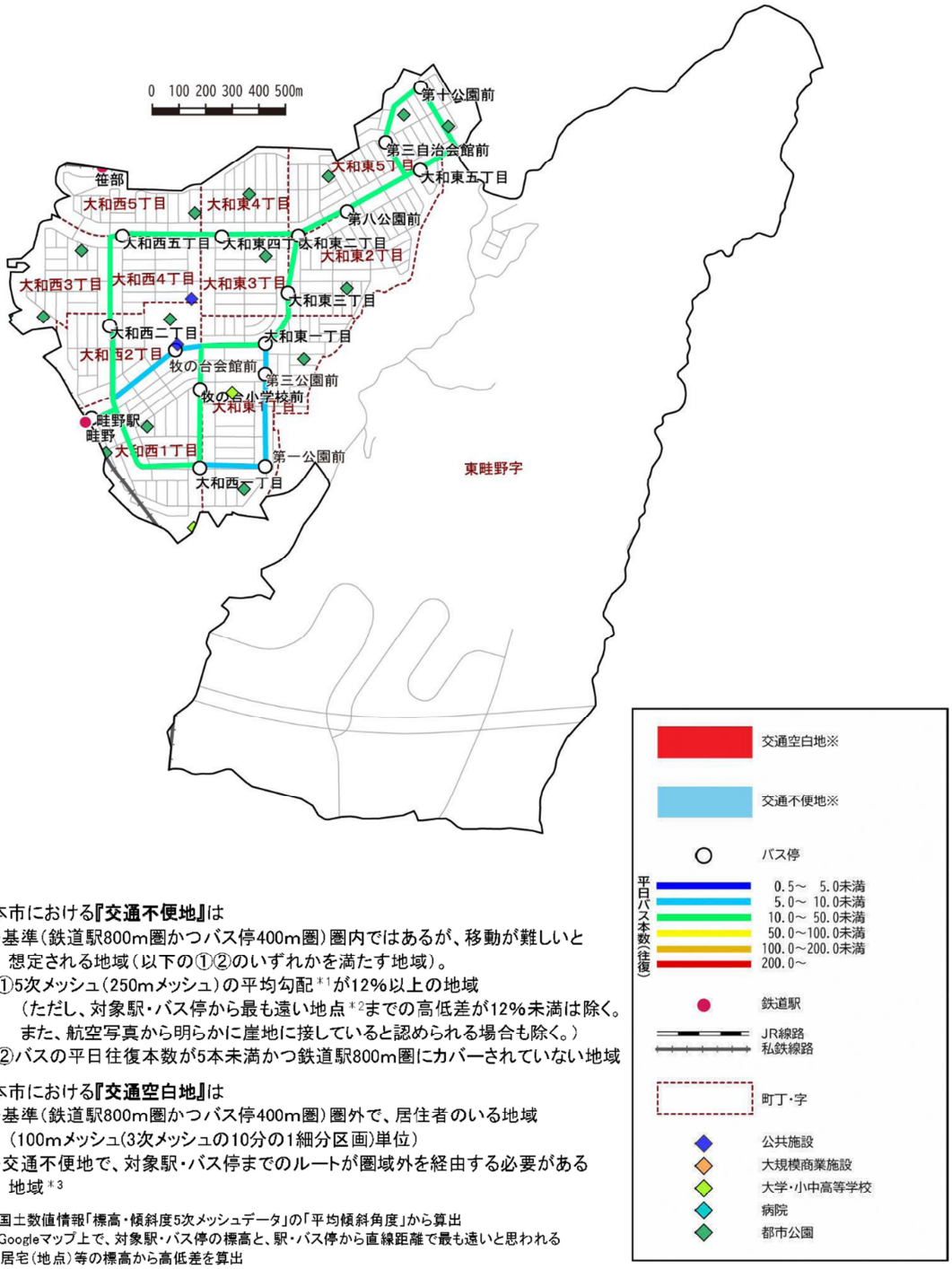
＊3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

<table>
<tr><th colspan="3">コミュニティ名</th><th colspan="5">東谷</th></tr>
<tr><td colspan="8">公共交通</td></tr>
<tr><td rowspan="5">鉄道</td><td colspan="2">コミュニティ内所在駅</td><td>能勢電鉄一の鳥居</td><td>能勢電鉄畦野</td><td>能勢電鉄山下</td><td colspan="2">能勢電鉄笹部</td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>1日当たり利用者数（R4）</td><td>677人</td><td>7,019人</td><td>5,555人</td><td colspan="2">118人</td></tr>
<tr><td colspan="2">駅勢圏内に位置する駅</td><td>能勢電鉄光風台</td><td>能勢電鉄日生中央</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（R4）</td><td>2,652人</td><td>8,719人</td><td></td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td rowspan="5">路線バス</td><td colspan="2">バス停数（R5・平日に停車があるもの）</td><td colspan="5">10箇所</td></tr>
<tr><td colspan="2">運行本数（往復=1）</td><td>最大</td><td colspan="4">15.0本</td></tr>
<tr><td colspan="2">（R5・平日の1日当たり）</td><td>最小</td><td colspan="4">3.0本</td></tr>
<tr><td colspan="2">運行路線（R4年度）</td><td>西能勢線</td><td>平野山下線</td><td>妙見口能勢線</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td rowspan="2"></td><td>1日当たり利用者数（人）</td><td>260</td><td>27</td><td>33</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="2">収支（千円）</td><td>1,227</td><td>-4,484</td><td>-1,118</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="3">交通空白地</td><td colspan="5">西畦野字、西畦野1・2丁目、東畦野4丁目
清和台西1～5丁目、緑が丘1・2丁目、一庫1～3丁目、
一庫字、黒川、山原字の一部</td></tr>
<tr><td colspan="8">地域の現状</td></tr>
<tr><td rowspan="4">交通</td><td colspan="3">地域の特性</td><td colspan="5">・山下駅から国道173号を豊中方面に路線バスが複数系統運行
・妙見口駅から箕面森町方面に路線バスが運行しているが便数は少ない</td></tr>
<tr><td rowspan="3">市民の移動状況</td><td>川西市内への外出割合と主な外出先</td><td colspan="2">平日（市内）：53.3%
休日（市内）：53.3%</td><td colspan="3">よく行く施設（市内）：川西阪急
キセラ川西</td></tr>
<tr><td>自動車のみで移動する割合</td><td colspan="2">平日：27.9%（市平均:25.8%）
休日：41.8%（市平均:40.2%）</td><td colspan="3">コミ別順位：平日：7/14位
休日：7/14位</td></tr>
<tr><td>移動手段で困りごとがよくある市民の割合</td><td colspan="2">4.1%（市平均:5.3%）</td><td colspan="3">コミ別順位：10/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="7">住民の公共交通利用状況及び利用意向</td><td rowspan="2">最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）</td><td>鉄道</td><td colspan="2">能勢電：59.0%（市平均:29.4%）</td><td colspan="3">コミ別順位：能勢電：3/14位</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="2">6.6%（市平均:27.9%）</td><td colspan="3">コミ別順位：13/14位</td></tr>
<tr><td colspan="2">どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合</td><td colspan="2">22.1%（市平均:27.1%）</td><td colspan="3">コミ別順位：14/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="3">今後の公共交通の利用意向</td><td>今も利用しており引き続き利用する市民の割合</td><td colspan="2">43.4%（市平均:41.8%）</td><td colspan="3">コミ別順位：7/14位</td></tr>
<tr><td>無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合</td><td colspan="2">14.8%（市平均:20.6%）</td><td colspan="3">コミ別順位：12/14位</td></tr>
<tr><td>今は利用しない・今後も利用しない市民の割合</td><td colspan="2">29.5%（市平均:27.1%）</td><td colspan="3">コミ別順位：5/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="2">公共交通利用に必要な取組</td><td>上位2位まで</td><td colspan="5">・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　53.3%
・移動に課題のある方への割引料金の導入　46.7%</td></tr>
<tr><td>市平均との差が5%以上あるもの</td><td colspan="5">・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　26.2%
（市平均：34.8%）</td></tr>
<tr><td colspan="3">現状のまとめ</td><td colspan="5">・駅が複数所在していることから能勢電鉄の利用割合は高く、路線バスの利用割合は低い
・地域に複数の交通空白地がある</td></tr>
</table>

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	牧の台



※本市における**『交通不便地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。

①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配*1が12%以上の地域
（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点*2までの高低差が12%未満は除く。また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）

②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における**『交通空白地』**は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）

◆交通不便地で、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*3

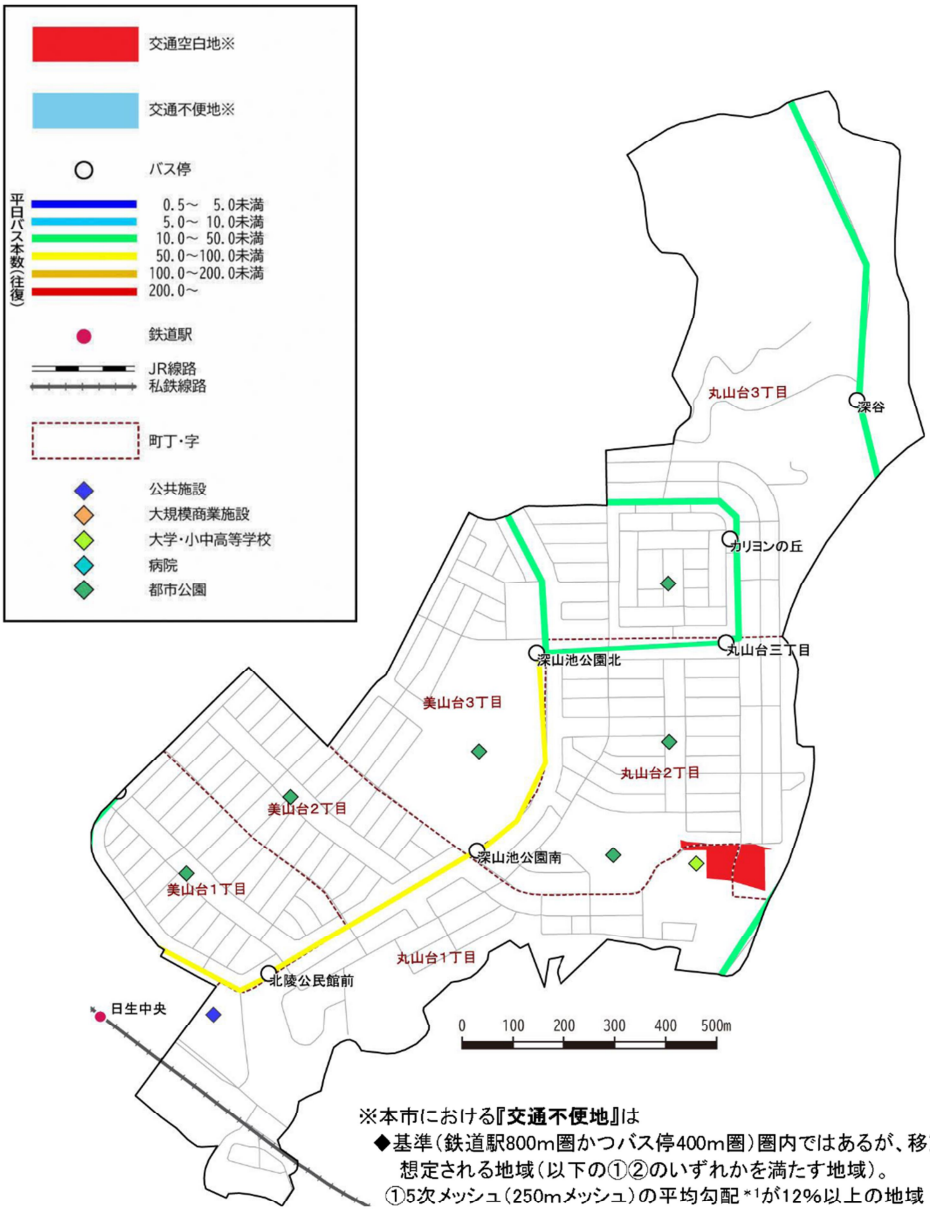
＊1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
＊2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
＊3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名			牧の台			
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		能勢電鉄畦野	能勢電鉄笹部		
		1日当たり利用者数（R4）	7,019人	118人		
	駅勢圏内に位置する駅		能勢電鉄一の鳥居	能勢電鉄山下	能勢電鉄光風台	
		1日当たり利用者数（R4）	677人	5,555人	2,652人	
路線バス	バス停数（R5・平日に停車があるもの）		16箇所			
	運行本数（往復=1）（R5・平日の1日当たり）	最大	38.0本			
		最小	9.0本			
	運行路線（R4年度）		大和団地線			
		1日当たり利用者数（人）	521			
		収支（千円）	-8,089			
交通空白地			ー			
地域の現状						
交通	地域の特性		・市内唯一市が補助をしている路線バスが運行しており利用状況に応じた再編を検討 ・商業施設はコープのみ			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日（市内）：61.1% 休日（市内）：44.4%	よく行く施設（市内）：	川西阪急 コープ	
		自動車のみで移動する割合	平日：25.0%（市平均:25.8%） 休日：38.9%（市平均:40.2%）	コミ別順位：	平日：8/14位 休日：9/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	7.4%（市平均:5.3%）	コミ別順位：	3/14位	
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）	鉄道	能勢電：63.9%（市平均:29.4%）	コミ別順位：	能勢電：1/14位	
		路線バス	24.1%（市平均:27.9%）	コミ別順位：	7/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		24.1%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	12/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	38.0%（市平均:41.8%）	コミ別順位：	9/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	30.6%（市平均:20.6%）	コミ別順位：	1/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	24.1%（市平均:27.1%）	コミ別順位：	10/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　50.9% ・移動に課題のある方への割引料金の導入　43.5%			
		市平均との差が5%以上あるもの	・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　40.7%（市平均34.8%）			
現状のまとめ			・駅が所在していることから、能勢電鉄の利用割合が高い ・市内唯一市が補助をしている路線バスの利用割合は高くないが、利用していない人の今後の利用意向は最も高い ・移動に困っている市民の割合は高い			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名	北陵



※本市における『**交通不便地**』は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏内ではあるが、移動が難しいと想定される地域（以下の①②のいずれかを満たす地域）。

①5次メッシュ（250mメッシュ）の平均勾配＊1が12%以上の地域
（ただし、対象駅・バス停から最も遠い地点＊2までの高低差が12%未満は除く。
また、航空写真から明らかに崖地に接していると認められる場合も除く。）

②バスの平日往復本数が5本未満かつ鉄道駅800m圏にカバーされていない地域

※本市における『**交通空白地**』は

◆基準（鉄道駅800m圏かつバス停400m圏）圏外で、居住者のいる地域
（100mメッシュ(3次メッシュの10分の1細分区画)単位）

◆交通不便地で、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

＊1 国土数値情報「標高・傾斜度5次メッシュデータ」の「平均傾斜角度」から算出
＊2 Googleマップ上で、対象駅・バス停の標高と、駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等の標高から高低差を算出
＊3 Googleマップで上で、対象駅・バス停から直線距離で最も遠いと思われる居宅（地点）等までのルート検索を行い、その最短ルートが圏域外を経由する必要があった地域

【コミュニティ別】公共交通の現状

<table>
<tr><td colspan="3">コミュニティ名</td><td colspan="5">北陵</td></tr>
<tr><td colspan="8">公共交通</td></tr>
<tr><td rowspan="4">鉄道</td><td colspan="2">コミュニティ内所在駅</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（R4）</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">駅勢圏内に位置する駅</td><td>能勢電鉄日生中央</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（R4）</td><td>8,719人</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="6">路線バス</td><td colspan="2">バス停数（R5・平日に停車があるもの）</td><td colspan="4">6箇所</td></tr>
<tr><td rowspan="2">運行本数（往復=1）
（R5・平日の1日当たり）</td><td>最大</td><td colspan="4">71.0本</td></tr>
<tr><td>最小</td><td colspan="4">12.0本</td></tr>
<tr><td colspan="2">運行路線（R4年度）</td><td>日生ニュータウン線</td><td>西能勢線</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1日当たり利用者数（人）</td><td>1,321</td><td>260</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>収支（千円）</td><td>-42,966</td><td>1,227</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td colspan="2">交通空白地</td><td colspan="4">丸山台1・2丁目　　の一部
清和台西1～5丁目、</td></tr>
<tr><td colspan="8">地域の現状</td></tr>
<tr><td rowspan="4">交通</td><td colspan="2">地域の特性</td><td colspan="4">・日生中央駅を発着する路線バスが団地内を運行
・近隣に能勢電鉄の駅が所在し、日生中央駅周辺に商業施設が所在</td></tr>
<tr><td rowspan="3">市民の移動状況</td><td>川西市内への外出割合と主な外出先</td><td colspan="2">平日（市内）：40.5%
休日（市内）：30.4%</td><td colspan="2">よく行く施設（市内）：　キセラ川西
川西阪急</td></tr>
<tr><td>自動車のみで移動する割合</td><td colspan="2">平日：30.4%（市平均:25.8%）
休日：46.8%（市平均:40.2%）</td><td colspan="2">コミ別順位：　平日：4/14位
休日：4/14位</td></tr>
<tr><td>移動手段で困りごとがよくある市民の割合</td><td colspan="2">6.3%（市平均:5.3%）</td><td colspan="2">コミ別順位：5/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="9">住民の公共交通利用状況及び利用意向</td><td rowspan="2">最寄りの公共交通の利用頻度（月に数日以上）</td><td>鉄道</td><td colspan="2">能勢電：50.6%（市平均:29.4%）</td><td colspan="2">コミ別順位：能勢電：5/14位</td></tr>
<tr><td>路線バス</td><td colspan="2">26.6%（市平均:27.9%）</td><td colspan="2">コミ別順位：6/14位</td></tr>
<tr><td colspan="2">どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合</td><td colspan="2">25.3%（市平均:27.1%）</td><td colspan="2">コミ別順位：7/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="3">今後の公共交通の利用意向</td><td>今も利用しており引き続き利用する市民の割合</td><td colspan="2">60.8%（市平均:41.8%）</td><td colspan="2">コミ別順位：1/14位</td></tr>
<tr><td>無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合</td><td colspan="2">13.9%（市平均:20.6%）</td><td colspan="2">コミ別順位：13/14位</td></tr>
<tr><td>今は利用しない・今後も利用しない市民の割合</td><td colspan="2">24.1%（市平均:27.1%）</td><td colspan="2">コミ別順位：10/14位</td></tr>
<tr><td rowspan="2">公共交通利用に必要な取組</td><td>上位2位まで</td><td colspan="4">・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入　62.0%
・移動に課題のある方への割引料金の導入　51.9%</td></tr>
<tr><td>市平均との差が5%以上あるもの</td><td colspan="4">・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に　46.8%(市平均：34.8%)
・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入　62.0%(市平均：52.8%)
・時刻表どおりの運行　5.1%(市平均：12.8%)
・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実　12.7%(市平均：19.8%)
・移動に課題のある方への割引料金の導入　51.9%(市平均：46.4%)</td></tr>
<tr><td colspan="3">現状のまとめ</td><td colspan="4">・日生中央駅が近くにあることから、能勢電鉄の利用割合は高く、乗継利便性の改善への要望が高い
・公共交通の今後の利用意向が最も高い一方で自動車の利用割合も高い</td></tr>
</table>

7 関連計画における公共交通に関する記載

(1) 第3次環境基本計画

第3次環境基本計画は平成19(2007)年に策定した第1次、平成29(2017)年に策定した第2次に引き続き策定された計画であり、計画期間は令和6(2024)年度～令和13(2031)年度の8年間となっています。

計画内において、地球環境に関する環境配慮指針(環境施策)として「公共交通等の利用促進」が示されています。

(1) 地球環境

①地球温暖化対策

環境配慮指針 (環境施策)	省エネルギー化の推進
	再生可能エネルギーの適切な導入促進
	公共交通等の利用促進

■公共交通等の利用を促進します

・「川西市公共交通計画」に基づき、公共交通の利用促進に向けたモビリティ・マネジメント(MM)の取組みを関係者と協働して進めます。

・公共交通の EV 化支援について検討します。

・移動に伴う温室効果ガスの排出を抑制するため、近距離への徒歩移動や自転車及び公共交通機関の利用を促進します。

・市職員に公共交通機関を利用した通勤を推奨します。

図　第３次川西市環境基本計画における環境配慮指針（環境施策）

(2) 第2次川西市健幸まちづくり計画

川西市健幸まちづくり計画は、平成28（2016）年10月に施行した「川西市健幸まちづくり条例」に基づき、市民や市民公益活動団体、事業者、学校など、保健医療福祉関係者、市が「健幸まちづくり」を協働して推進していくための計画です。

計画内において第7章基本施策2「健康になれる環境づくり」に関する市の取組として「公共交通網を維持するための支援」が挙げられており、交通事業者・利用者・地域・行政等の各役割分担によるモビリティ・マネジメントを推進し、公共交通の維持に努める旨が示されています。

表　川西市健幸まちづくり計画における社会環境分野
分野別柱５「健康を支える環境づくり」に関する市の取組（一部）

施策名	内容	担当課
歩くことを基本とした新たな取組（令和６年度（2024 年度）に開始予定）	運動・スポーツ無関心層に対して、行動変容の喚起を促し、運動・スポーツなど歩くことを基本とした取組を実施し、運動の習慣化につなげることで、健康寿命の延伸をめざします。	保健・医療政策課 保健センター・ 予防歯科センター
きんたくん健幸体操	大学と提携して作製した「きんたくん健幸体操」をみんなで行うことにより心身の健康づくり、地域とのふれあい、仲間づくりを推進します。	保健センター・ 予防歯科センター
出前健幸測定会	出前健幸測定会を地域・コミュニティ組織等と協働して行うことで自らの健康づくりへの気づきを促すとともに、身近な地域での交流や仲間づくりを推進します。	保健センター・ 予防歯科センター
地域介護予防活動支援事業	きんたくん健幸体操＜転倒予防・いきいき百歳体操編＞をはじめとする通いの場づくりを推進します。	介護保険課
健康遊具の設置	健康遊具を公園に設置し、気軽に健康づくりができる機会を提供します。	公園緑地課
公共交通網を維持するための支援	交通環境の向上を図るために、交通事業者・利用者・地域・行政等の各役割分担によるモビリティ・マネジメント　を推進し、公共交通の維持に努めます。	交通政策課
歩行者空間や自転車通行空間の整備	環境対策や健康への市民意識の高まりにあわせ、歩行者空間や自転車空間の整備を検討します。	道路整備課

(3) 川西市子ども･若者未来計画

川西市子ども･若者未来計画は子ども･若者施策を総合的かつ計画的に推進し、子どもから若者に至るまで切れ目なく施策の推進を図ることを目的として令和5（2023）年3月に策定されました。

計画内においては6つの基本目標が掲げられており、「基本目標4 子どもの権利と安全を守る」に挙げられている「子どもの安全の確保」に関する施策として、子どもの交通安全を確保するための活動の推進が示されており、交通安全施設の新設を含めた維持管理や交通規制に係る整備の推進が示されています。

（3）子どもの安全の確保

① 子どもの交通安全を確保するための活動の推進

交通事故を防止するため、交通安全施設の整備・維持管理を行うほか、子どもたちの安全を確保するため、交通安全教育を推進します。

No.	取り組み	実施内容	対象	担当所管
1	交通安全対策の推進	安全灯、転落防止柵、カーブミラー等の交通安全施設について、子どもが安全で安心して通うことができるよう、新設を含め維持管理を行う。また、信号機、横断歩道、交通標識等の交通規制にかかる整備の推進については、引き続き川西警察署を通じて県公安委員会に要望する。	乳幼児期 学童期 思春期	道路管理課
2	交通安全教室の実施	幼児から高校生にかけて、各年代に応じて必要となる交通安全に係る知識の習得、意識向上のため交通安全教室を実施する。	乳幼児期 学童期 思春期	交通政策課 教育保育課

図　川西市子ども・若者未来計画における取組内容

(4) その他の関連計画

その他の関連計画における地域公共交通計画に係る取組は、下表のとおりです。

表　川西市のその他の関連計画における地域公共交通に係る記載

計画等	記載がある項目	関連する主な取組・事業など
川西市中心市街地活性化基本計画（令和２年度策定）	第８章４から７までに掲げる事業及び措置と一体的に推進する事業に関する事項 (I)公共交通機関の利便性の増進及び特定事業の推進の必要性	■交通ネットワーク検討事業
第６期川西市地域福祉計画（令和５年度策定）	基本目標３ 誰にでもやさしく自分らしく暮らせる地域づくり ５ バリアフリーのまちづくり	■バリアフリー化の推進 ■道路や歩道、公共施設の整備改善等の推進
川西市景観計画（令和５年度改定）	第４章 景観形成の方針 G 鉄道景観	■イベントによる景観の魅力向上と景観とのふれあい創出 【取組例】 能勢電鉄によるイベント列車の運行
川西市地域防災計画地震災害対策計画編（令和５年度発行）	第２編 第Ⅰ章 第５節 第３款 公共交通機関の災害予防 第３編 第ⅠⅠ章 第２節 第５款 公共交通機関の応急対策	■鉄道関連施設の災害予防・対策 ■公共交通機関の応急対策
川西市地域防災計画風水害等対策計画編（令和５年度発行）	第２編 第Ⅰ章 第４節 第３款 公共交通機関の災害予防 第３編 第Ⅰ3章 第２節 第５款 公共交通機関の応急対策	■鉄道関連施設の災害予防・対策 ■公共交通機関の応急対策
川西市産業ビジョン資料編（令和５年度策定）	第Ⅰ章　産業ビジョン前期計画の振り返り Ⅰ．基本方針Ⅰ 主要施策Ⅰ－３ ５．オンデマンドモビリティなどの交通手段の検討 ６．グリーンスローモビリティの導入検討	【今後の取組】 ■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 ■中心市街地の回遊性向上の方策について方向性を再整理
高齢者保健福祉計画第９期介護保険事業計画（令和５年度策定）	基本目標2 (2)生活支援体制の充実 ①支えあいの地域づくり 基本目標３ (2)認知症本人及び家族への支援 ②認知症カフェや生活支援の充実 基本目標４ (5)在宅高齢者支援の充実 ③高齢者の外出支援	■地域の移動課題対策支援事業 ■地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援

8 その他

8.1 地域公共交通会議委員名簿

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

8.2 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。

8.3 川西市地域公共交通会議の開催状況

	開催日時･会場	議事内容等
第１回	令和３年１１月５日 キセラ川西プラザ文化棟2階 大会議室	(1) （仮称）川西市公共交通計画の策定に係る諮問 (2) （仮称）川西市公共交通計画の位置づけ･意義 (3) 川西市公共交通基本計画の見直しの考え方 (4) （法定計画）（仮称）川西市地域公共交通計画について (5) 川西市内における地域と公共交通の現状について (6) （仮称）川西市公共交通計画のスケジュールについて
第２回	令和４年１月 27 日 アステ市民プラザ アステホールⅠ	(1) （仮称）川西市公共交通計画に係るニーズ調査について
第３回	令和４年３月 22 日 川西市役所 7階 大会議室	（1） 交通事業者における現状と今後の取組予定について （2） （仮称）川西市公共交通計画に係るニーズ調査について
第４回	令和４年６月 30 日 アステ市民プラザ アステホールⅠ	(1) （仮称）川西市公共交通計画の策定について ① 市民交通行動アンケートの速報結果の報告及び分析手法について ② 上位計画における策定方針と上位計画の工程を踏まえた策定スケジュールの変更について
第５回	令和４年１１月 24 日 川西市役所 7階 大会議室	(1) （仮称）川西市公共交通計画の策定について ① 交通を取り巻く現状と課題について ② 市のまちづくりの方向性について ③ 協議（市長意見交換）
第６回	令和５年２月 22 日 アステ市民プラザ アステホールⅠ	(1) （仮称）川西市公共交通計画の策定について ① 計画の方針及び目標等の設定 ② 方針及び目標等に係る協議
第７回	令和５年７月 12 日 アステ市民プラザ アステホールⅠ	(1) （仮称）川西市公共交通計画の策定について ① 計画の理念、方針、目標、具体的な取組等の設定 ② 素案について（建づけ等）
第８回	令和５年１１月２日 アステ市民プラザ アステホールⅠ	(1) （仮称）川西市公共交通計画の策定について ① 計画の原案について ② 計画の答申について

9 用語集

A～Z

・ＥＤＳＳ（資料編－４９）
「Ｅｍｅｒｇｅｎｃｙ　Ｄｒｉｖｉｎｇ　Ｓｔｏｐ　Ｓｙｓｔｅｍ」の略で、路線バス等において、運転士が急病等で運転操作の継続が困難となった場合に、運転士自身や添乗員、もしくは乗客がスイッチを押すことで徐々に速度を落として車両を停止させるドライバー異常時対応システムのこと。

・ＥＶバス（本編－４４）
ＥＶは「Ｅｌｅｃｔｒｉｃ　Ｖｅｈｉｃｌｅ」の略で、ＥＶバスは１００％電気だけで動くバスのこと。軽油などの燃料を燃やして走るディーゼルバスよりも環境負荷が低く、静音性や運転性能に優れているもの。

・ＨＶ車（資料編－５１）
ＨＶは「Ｈｙｂｒｉｄ　Ｖｅｈｉｃｌｅ」の略で、ハイブリッド自動車のこと。エンジンとモーター、２つの動力を搭載しているのが特徴で、これらを効率的に使い分け、もしくは組み合わせることで低燃費を実現しているもの。

・ＪＣＯＭＭマネジメント賞（資料編－２９）
モビリティ・マネジメントにおける実務的な一連の持続的マネジメントの中でも、とりわけ、都市・地域のモビリティの質的改善や渋滞、環境問題、公衆の健康増進問題や都市構造問題などの交通に関連する諸問題の解消に向けて、効果的に推進されている一連の持続的マネジメントについて、個人あるいは団体を対象として授与するもの。

・ＭａａＳ（資料編－５０）
「Ｍｏｂｉｌｉｔｙ　ａｓ　ａ　Ｓｅｒｖｉｃｅ」の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

・ＭＯＣＳ（車両運行管理システム）（資料編－２１）
「Ｍｏｂｉｌｅ　Ｏｐｅｒａｔｉｏｎ　Ｃｏｎｔｒｏｌ　Ｓｙｓｔｅｍｓ」の略で、個々の事業用車両の走行位置や時刻などの情報を事業者に提供することで、バス事業、貨物輸送事業、清掃事業などの事業者が、自社車両の運行管理を効率的に行えるように支援するシステム。

・ＰＤＣＡサイクル（本編－６０）
マネジメント手法の一種。計画を作成（Ｐｌａｎ）し、その計画を組織的に実行（Ｄｏ）し、その結果を内部で点検（Ｃｈｅｃｋ）し、不都合な点を改善（Ａｃｔｉｏｎ）したうえで、さらに、元の計画に反映させていくことで、螺旋状に品質の維持・向上や環境の継続的改善を図ろうとすること。

・ＰＴＰＳ（公共車両優先システム）（資料編－２１）
「Ｐｕｂｌｉｃ　Ｔｒａｎｓｐｏｒｔａｔｉｏｎ　Ｐｒｉｏｒｉｔｙ　Ｓｙｓｔｅｍｓ」の略で、交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを結合した新たな公共車両優先システム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制

御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行うシステム。

あ　行

・温室効果ガス（本編－４４）
　地球温暖化の原因とされ、太陽の日射を受けて温められた地表面が放つ熱を吸収することで、気温上昇を起こす原因となる気体。

・オンデマンドモビリティサービス（資料編－２８）
　利用者の事前予約状況によって、運行経路や運行スケジュールを決定する公共交通のこと。

か　行

・カーボンニュートラル（資料編－５０）
　温室効果ガスの排出を全体としてゼロとするというもの。排出せざるをえなかった分については同じ量を「吸収」または「除去」することで、差し引きゼロをめざすもの。

・系統（本編－１０）
　起点、終点及び途中の経由地が異なるバスの運行経路の最小単位。

・交通結節点（本編－１０）
　バスのほか、電車やタクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗換拠点。ハブとも呼ばれる。

・国勢調査（本編－８）
　我が国の人口・世帯の実態を明らかにし、各種行政施策などの基礎資料を得ることを目的とした調査で、国のもっとも基本的な統計調査。日本国に住んでいるすべての人・世帯を対象とし５年ごとに行われるもの。

さ　行

・サブスク運賃（本編－５４）
　一定金額を支払うことで、エリア内の公共交通が乗り放題となる運賃制度のこと。サブスクリプション（略称：サブスク）とは定期購読、継続購入を意味し、商品やサービスを所有・購入するのではなく、一定期間利用できる権利に対して料金を支払うビジネスモデルのこと。

・次世代自動車（本編－５８）
　「ハイブリッド」「電気自動車」「燃料電池車」「天然ガス自動車」の４種類の自動車のこと。

・自動運転（資料編－４９）
　自動運転はレベル１～５でレベル分けされている。
　レベル１は自動ブレーキ等の運転支援、レベル２は車線を維持しながら前のクルマに付いて走るなどの特定条件下での自動運転機能、レベル３はシステムが全ての運転タスクを実施するが、システムの介入要求等に対してドライバーが適切に対応することが必要な条件付自動運転、レベル４は特定条件下においてシステムが全ての運転タスクを実施する特定条件下における完全自動運転、レベル５は常にシステムが全ての運転タスクを実施する完全自動運転。

・人口集中地区（ＤＩＤ地区）（資料編－７）
ＤＩＤは「Ｄｅｎｓｅｌｙ　Ｉｎｈａｂｉｔｅｄ　Ｄｉｓｔｒｉｃｔ」の略で、日本の国勢調査において設定される統計上の地区のこと。市区町村の区域内で人口密度が４，０００人／ｋｍ² 以上の基本単位区が互いに隣接して人口が５，０００人以上となる地区に設定される。

・生活支援コーディネーター（本編－５９）
高齢者の生活支援･介護予防の基盤整備を推進していくことを目的とし、地域において、生活支援･介護予防サービスの提供体制の構築に向けたコーディネート機能を担う者。

た　行

・第１当事者（本編－１９）
最初に交通事故に関与した車両等の運転者・歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者、または過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者のこと。

・脱炭素（本編－４４）
二酸化炭素（ＣＯ２）排出量をゼロにすること。　実質的に二酸化炭素の排出量がゼロになった社会は脱炭素社会と呼ばれる。

・低公害車（本編－４４）
窒素酸化物（ＮＯｘ）や粒子状物質（ＰＭ）等の大気汚染物質の排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れているなどの環境性能に優れた自動車のこと。

・定時定路線（資料編－４１）
時刻表を定め、決められた時間・ルートを走行する運行形態のこと。

・鉄道施設総合安全対策事業費補助（資料編－４９）
安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新を支援する制度。

・テレワーク（本編－３５）
情報通信技術（ＩＣＴ）を活用した時間や場所を有効に活用できる柔軟な働き方」のこと。

な　行

・ノンステップバス（資料編－２１）
乗降口に段差がないバスのこと。床が低いため、車いすやベビーカーの乗降も容易にできる。

・法面（本編－５１）
切土や盛土により作られる人工的な斜面のこと。道路建設や宅地造成などに伴う、地山掘削、盛土などにより形成される。

は　行

・バイパス（本編－２１）
交通中心地の混雑緩和のために、迂回して周辺地などを通らせる道路のこと。

・バス優先レーン（本編－５３）
道路標識等によって指示されている主に路線バスやスクールバスが優先的に走行するためのレーンのこと。優先通行帯を一般車両が走行する場合は、路線バス等が後方にいない時と左折を行う時に限られる。また、路線バス等が近づいたときには、一般車両は速やかに離れる必要がある。

・バスロケーションシステム（資料編－２８）
バスに車載器を搭載し、ＧＰＳなどを利用して車両の位置情報を運行管理者が把握するとともに、バス利用客にスマートフォンやパソコンを通してバス運行状況の情報を提供するシステム。

・兵庫デスティネーションキャンペーン（資料編－５０）
兵庫県内の自治体と観光事業者、ＪＲグループ６社や旅行会社が一体となって行う大型観光キャンペーン。

・フィーダー交通（支線交通）（本編－１０）
基幹公共交通と接続し、支線の役割をもって運行される交通のこと。駅から自宅までといった端末的な輸送であり、バスがその役目を担う場合にはフィーダーバスと呼ばれることもある。

・ベッドタウン（本編－９）
大都市の周辺に位置し、住民の大部分が大都市に通勤する住宅都市。

ま　行

・メッシュ（本編－１８）
国が地域の統計に用いるため緯度経度に基づき設定したもので、対象地域の地図を四角形で規則的に分け、分割領域に名前を付けたもの。

・モビリティ・マネジメント（本編－５）
一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策の取組。

や　行

・輸送人員（本編－１２）
該当の交通手段が輸送した人員数のこと。なお、運転者や車掌は含まない。

・ユニバーサルデザインタクシー（本編－４６）
健康な人はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすいみんなにやさしいタクシー車両のこと。

ら　行

・リース車両（資料編－２１）
リース会社が、企業に対して機械や設備を長期間賃貸することをリースと呼び、長時間賃貸された車両のこと。

川西市 土木部 交通政策課

【資料２】

かわにし新時代へ

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・大和団地線の経緯～

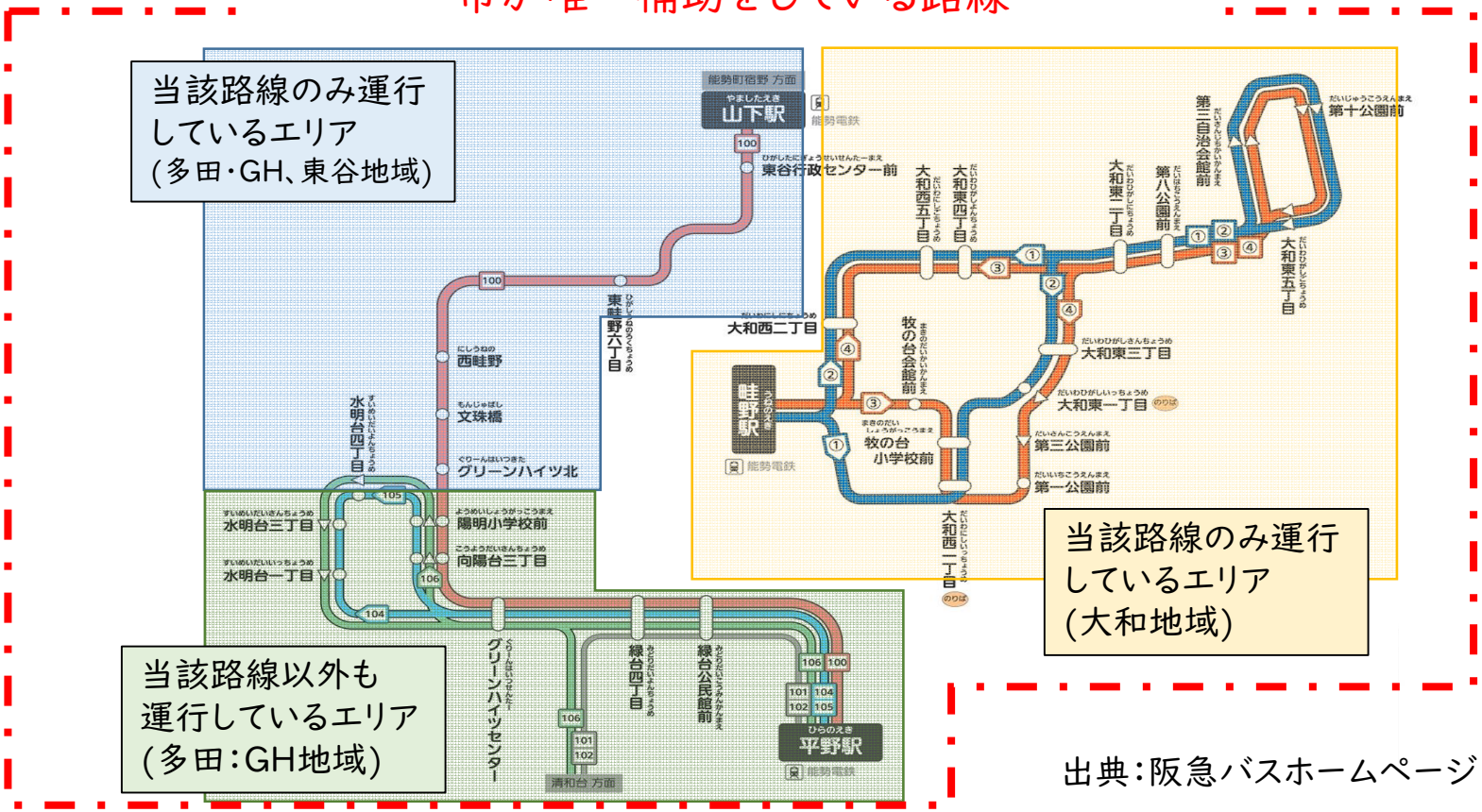
＜運行開始の経緯＞

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（2年間）の運行についてこれまでの補助上限約1,477万円を2,100万円に一時的に増額し、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		令和5年10月以降	
		平日	土休日	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	2台・3人	1台・1人
便数	大和	38	21	38	12	38	12
	平野-山下	32	16	6	4	6	4
	合計	53	21	44	16	44	16
運賃	多田GH以外	160円		220円		230円	
	多田GH	220円		220円		230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

当該路線のあり方に関する方針
(令和５年度第１回地域公共交通会議承認内容)

<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運行方針

【前回会議までに承認済みの方針】
①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
②補助上限額（赤字額）1,477万円に収まる目標輸送人員を設定し、R5年10月から令和6年9月までの年間輸送人員を予測し、その結果を基にバス運行のダイヤを決定

～令和6年10月運行ダイヤ決定に向けたスケジュール～

＜本日の協議事項＞

令和6年10月以降の路線バス運行（案）の承認

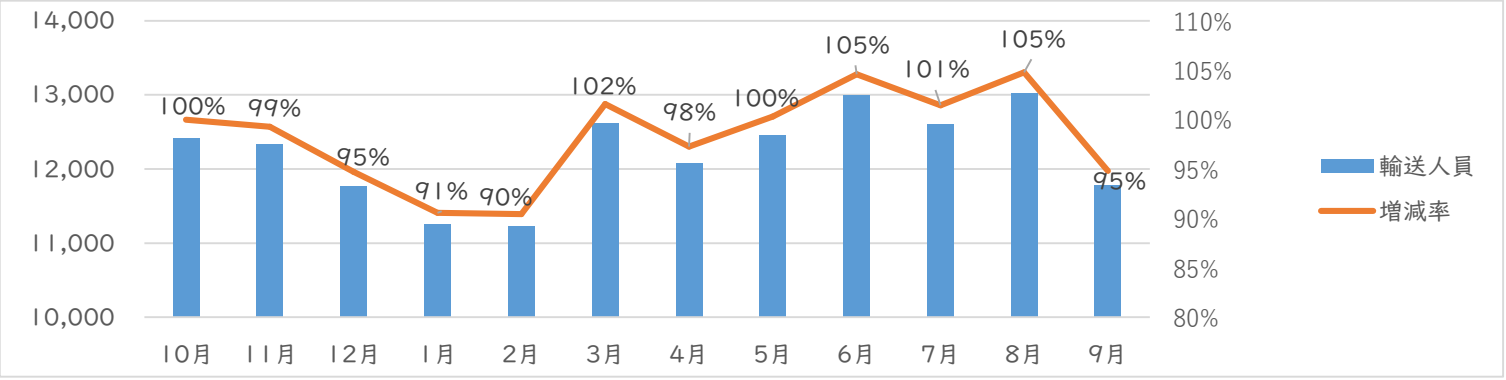
輸送人員の予測方法（前回会議承認内容）

【事務局案】
令和5年10月～令和6年1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月～R6年1月の実績」＋「R5年10月実績×①(各2～9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年同時期」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

バス運行評価の目標輸送人員の再設定

■令和５年度(令和4年10月～令和5年9月)の収支結果と輸送人員

・上限2100万円としてダイヤを策定した予算案と比較し、人件費の処遇改善の鈍化やボーナスカット等の影響から、決算時には想定輸送人員を下回ったものの赤字額は減少。

（単位：千円）

科目		R5予算 (R4.10～R5.9)	R5決算 (R4.10～R5.9)
経費	人件費	26,701	22,591
	燃料油脂費	4,055	4,700
	その他の経費	13,362	13,938
	経費合計	44,118	41,229
収入		22,914	25,102
収支差		-21,204	-16,127
輸送人員（単位：人）		150,136	146,635

＜R6年度の見込み＞

【経費】
①人件費は微増
※今後人件費は年々増やす予定
（R7年度はさらに増加する見込み）
②燃料費が上昇

【収入】
③令和6年9月実施の10円値上げによる一人当たり単価の増

■令和5年度の結果を踏まえた目標輸送人員の再設定

・令和5年度の収支状況及び運賃値上げを加味し、目標輸送人員の下方修正して再設定

【再設定方針】
①人件費についてR5年決算を基に令和6年度以降段階的に人件費カット戻しを行う影響を加味
②燃料費はR5予算ベースで算定（地元努力対象外のため）
③令和6年9月からの10円値上げによる収入改善を加味

【目標輸送人員】（当初）193,032人⇒（再設定）159,033人

～運行評価方法に基づく試算結果～

～輸送人員の実績～

		10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	合計
R4年度 (R410~ R5.9)	輸送人員(人)	12,421	12,332	11,763	11,251	11,232	12,618	12,179	12,459	12,991	12,600	13,013	11,776	146,635
	増減率	100%	99%	95%	91%	90%	102%	98%	100%	105%	101%	105%	95%	98%
R5年度 (R510~ R5.12)	輸送人員(人)	12,186	11,777	12,003	10,734									46,700

①各月単位の変動率

【②ルート変更効果額の算出結果について】

ルート変更後の輸送人員(11月・12月)とルート変更効果額の算出結果について

(令和4年輸送人員) 11月⇒12,332人　　12月⇒11,763人

(令和5年輸送人員) 11月⇒11,777人　　12月⇒12,003人

ルート変更後の輸送人員は前年とほぼ同様の約99%

～評価方法に基づく輸送人員試算結果～

	10月(実績)	11月(実績)	12月(実績)	1月(実績)	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	R6年度輸送人員
輸送人員の予想数値(人)	12,186	11,777	12,003	10,734	10,858	12,305	11,823	12,064	12,667	12,185	12,667	11,461	142,731

令和6年度の輸送人員の予測数値は142,731人となり、目標輸送人員159,033人に達しなかったため、補助上限額(赤字額)1,477万円に収まるような路線バス運行に変更する。

～令和6年10月以降の路線バス運行案（協議）～

運行案の概要

■補助上限額内（1,477万円）で収支差（赤字額）が収まる運行を阪急バスと協議し、減便（案）を作成

内容⇒大和団地線の平日３８便⇒３０便へ減便（バス２台、運転士２名体制）
することで、運転士１名分の経費を削減

※30便より１便でも増やすと運転士３名体制になり、経費削減が見込めなくなる。

		現行（R5･10.1～）				減便案	
		平日	土休日			平日	土休日
台数･運転士数		2台･3人	1台･1人			2台･2人	1台･1人
便数	大和	38	12			30	12
	平野-山下	6	4			7	4
	合計	44	16			37	16
運賃	多田GH以外	230円				240円※	
	多田GH	230円				240円※	
経費		43,324千円				36,717千円	
収入		26,531千円				23,330千円	
収支差		▲16,793千円				▲13,387千円	

※令和6年9月に阪急バスが一般路線バス(兵庫県下･大阪府下)の料金改定を実施予定

【資料３】

兵庫県

R6.2.8
記者発表資料
【抜粋版】

令和６年度阪神北県民局主要施策（案）

コ・クリエーション（共創）が育む活力あるまちづくりをめざして

阪神北県民局

Contents

【重点事業】　大阪・関西万博に向けた地域の魅力発信

Ⅰ　万博と連動した地域の魅力向上・・・・・・・・・・01

Ⅱ　ひょうご北摂の観光魅力発信・・・・・・・・・・・02

【主要事業①】地域のにぎわいと元気づくり

ーにぎわいのあるまちー

Ⅰ　美味しい「食」と多彩な「農」の創出・・・・・・ 03

Ⅱ　まちなかのにぎわい創出・・・・・・・・・・・・・ 05

【主要事業②】地域の魅力を活かしたまち・ひとづくり

ー自然・歴史・文化が息づくまち、人を育てるまちー

Ⅰ　北摂里山の魅力向上の推進・・・・・・・・・・・・ 06

Ⅱ　伝統文化と阪神間モダニズムが息づくまちづくり・ 08

Ⅲ　地元産業の人材確保等支援・・・・・・・・・・・・ 09

【主要事業③】多様性のある持続可能な地域づくり

ー自分らしいスタイルが実現できるまち
　　みんながつながるやさしいまちー

Ⅰ　自分らしいスタイルが実現できるまちづくり・・・ 10

Ⅱ　多様な人が住みやすいまちづくり・・・・・・・・ 11

Ⅲ　持続可能な暮らしの実現・・・・・・・・・・・・・ 12

令和６年度阪神北県民局　主要事業一覧・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13

主要事業③

多様性のある持続可能な地域づくり

Ⅲ　持続可能な暮らしの実現

予算：2,560千円

1 阪神北公民連携スキルアップセミナー

行政、地域活動団体及び学生等による公民連携を深めながら、地域課題の解決に繋げるとともに、将来を担う学生等の若年層に地域活動への参画を促すことで、管内の地域活動全体の底上げを図る。

（1）内容：セミナー＆意見交換会
（2）対象：阪神北地域で活動する団体、地域活動に関心を持つ大学生、企業　等
（3）開催回数：３回程度

阪神北公民連携スキルアップセミナー

作成部局：阪神北県民局県民交流室県民課（0797-83-3136）

予算：6,440千円

2 阪神都市圏における公共交通の利用促進

人口減少の加速化やコロナ禍により影響を受けた阪神間の公共交通について、県民への意識啓発を行うとともに、モビリティ・マネジメント※（以下、MM）に取り組み、多様な交通手段をかしこく利用する暮らしにつなげる。
※一人一人のモビリティー（移動）が、過度な自動車交通から公共交通・自転車等を適切に利用する方向へ自発的に変化を促すコミュニケーション施策を中心とした交通施策

（1）交通まちづくりMM

ア　「阪神都市圏公共交通利用促進会議」の開催
MM事業の取組みについて全国他自治体の取組み事例を交通施策担当者による事例研究・意見交換を実施し、自治体職員の施策形成スキルと知識向上の支援を行う。

イ　MM事業補助
市町及び県民の意識向上を図るため、市町が実施するMM関連事業費の１／２を補助する。

（2）「阪神地域えきバスまっぷ。」の発行

バス利用の利便性向上を目的に、バス事業各社および市町と連携した印刷物を発行・購入する。

作成部局：宝塚土木事務所（0797-83-3178）