

第 1 回交通部会 (H26. 3. 26) 審議要旨

1. 中央北地区を含む市街地中心部ゾーンへの移動と交通手段の現状について

- ・北部市街地からの来街者が多いこと、バス運行本数が多いこともありバス分担率が高いことから、これらバスの利用環境を整えることが重要である。
- ・北部市街地には約 6 万人が居住、バス停の半径 500m 以遠にも多くが居住する。バス停に行くこととの「不便感」を改善する「狭い地域内公共交通（端末・支線手段）」が確立できてない。
- ・金額比較すると、清和台居住者の能勢口バス往復費用は 500 円、能勢口駅前の駐車場は最大 1 日駐車して 700 円なので、家族で出かけるとバス利用の方が高くなる。買い物となれば荷物を持つため、さらに「不便感」が増すイメージとなる。

2. 取組みの方向性について

対象

- ・60%程度の自動車分担率を、バスや能勢電鉄を活かして長期的に低減できると良い。
- ・能勢口から猪名川方面に行くバス路線を中央北地区内に経路変更することは、利用客が一番多い路線で寄り道させられるイメージとなり、課題となる。
- ・シャトルバス事例は、1 周 30 分から 1 時間程度の距離や企業（費用負担）が存在することから中央北地区と状況が異なるのではないか。
- ・パターンとして、能勢口駅等から中央北地区への移動、北部市街地から中央北地区を經由して能勢口駅周辺への移動、その両方が想定されそう。

仕組み

(1) 公共交通利用のインセンティブ

- ・公共交通利用者にエコポイントやお金で還元、バスの方が安価という仕組みができると良い。
- ・市街地中心部への交通手段は能勢電・阪急バス・阪急電車・JR、地区内の交通手段は自家用車・自転車・バイク・徒歩。どの地区外交通手段であれ回遊目的で「地区内を自転車で回遊・駐輪すればポイントが溜まってお得」という好イメージと利用履歴を読み取り買い物時に割引する仕組みが良い。
- ・システム製作費や店舗利用を考慮すると、店舗ネットワークと公共交通利用促進が連携する既存の ICOCA・ピタパやハニカ（高齢者専用定期や通勤通学定期と連動）を活用できると良い。
- ・移動距離と交通手段の情報を把握できれば、自家用車利用時とバス利用時の CO2 排出量差を基にエコポイント付加できると面白い。

(2) 交通手段・施設のシェアリング

- ・駅リンクくん（JR 西日本レンタカー&リース）は自転車配置台数 52 台、収容能力は 150 台のため余裕あり、定期契約が 70 件、1 回利用は日 9 件。川西市の駐輪場と異なり「自転車利用のシェア」が特徴。
- ・遊戯施設と大規模集客施設は、駐車場の相互利用が可能である。同様に、業務用駐車場の休日開放で、能勢口周辺が車で混雑する場合は中央北地区に停めて自転車や徒歩で移動できたら良い。
- ・能勢口駅周辺へ自家用車通勤する発想が殆どない。

付加価値

(1) 中央北地区内外との連携

- ・中央北地区は伊丹や猪名川の商業施設ほどの吸引力がない分、買い物以外に公園や親水空間で飲食ができたり過ごせると良い（方向性の議論のため、実現可能性は後回し）。
- ・中央北地区で過ごした後に自転車分担率がそこそこ高い池田や伊丹との周遊コース、中央北地区と周辺施設との1～2時間回遊コースを設定できると面白い。

(2) 新しい価値観

- ・川西の駅前で、「1時間は無料、1時間以降が有料の駐輪場」を設けている。以前の「自転車で来るな・置くな」から、「自転車で来ても良いです」に変化してきている。

以上

第2回交通部会 川西能勢口駅周辺の交通手段・交通施設の現状と課題

※中央北地区に関連する内容に限定して既存資料から整理。

1. 交通渋滞

川西市では市街地北部に住宅団地が形成され、鉄道利用と大阪方面への移動や駐車車両の発生に伴い南北道路が渋滞傾向にあります。中央北地区周辺では、道路利用者の移動情報を基とした抽出調査で火打1丁目交差点が主要渋滞個所と位置づけられています。

公共交通の利用促進には、定時性確保が重要です。



資料：京阪神渋滞ボトルネック対策協議会

図 主要渋滞個所

2. 地域特性と交通手段

平成22年に実施された第5回近畿圏パーソントリップ調査結果（以下、PT調査結果という。）の川西能勢口駅及び川西池田駅の端末交通（平日川西市分）を見ると、出勤目的は約11,800トリップ、交通手段別では概ね5割が徒歩、3割がバス、自転車と自家用自動車は1割未満となっています。同様に自由目的では、7割が徒歩、1割強がバス、自家用自動車は1割未満となっています。

休日でも、ほぼ同様の交通手段比率です。

また、通勤目的における自家用自動車分担率は、バス利用分担率の平日で2割弱、休日で4割を占めています。

表 駅端末交通手段トリップ数

川西能勢口駅・川西池田駅端末交通(平日:川西市分)					
	出勤(乗降)	登校(乗降)	自由(乗降)	業務(乗降)	帰宅(乗降)
バス	3,789	514	1,402	428	5,543
自家用自動車	595	195	412	93	990
タクシー	27	1	46	4	205
自動二輪車	598	90	198	117	838
自転車	754	237	339	146	1,408
徒歩	5,635	815	6,902	1,290	9,632
その他・不明	408	85	332	139	948
	11,806	1,937	9,631	2,217	19,564

川西能勢口駅・川西池田駅端末交通(休日:川西市分)					
	出勤(乗降)	登校(乗降)	自由(乗降)	業務(乗降)	帰宅(乗降)
バス	424	103	1,465	41	1,633
自家用自動車	170	35	741	1	502
タクシー	0	0	0	0	165
自動二輪車	52	92	232	56	399
自転車	126	42	629	107	695
徒歩	1,154	186	7,693	593	6,425
その他・不明	208	21	719	189	745
	2,134	479	11,479	987	10,564

参考

川西能勢口駅端末交通(平日:川西市分)

	出勤(乗降)	登校(乗降)	自由(乗降)	業務(乗降)	帰宅(乗降)
バス	2,484	369	1,063	405	3,606
自家用自動車	258	106	332	92	628
タクシー	22	0	6	0	130
自動二輪車	350	88	105	115	532
自転車	307	143	169	61	654
徒歩	3,660	459	5,242	928	6,637
その他・不明	230	80	229	70	514
	7,311	1,245	7,146	1,671	12,701

川西能勢口駅端末交通(休日:川西市分)

	出勤(乗降)	登校(乗降)	自由(乗降)	業務(乗降)	帰宅(乗降)
バス	308	91	1,094	34	1,215
自家用自動車	82	5	580	1	330
タクシー	0	0	0	0	91
自動二輪車	36	92	158	0	250
自転車	60	21	337	27	322
徒歩	1,012	49	6,583	446	5,319
その他・不明	147	21	421	45	558
	1,645	279	9,173	553	8,085

川西池田駅端末交通(平日:川西市分)

	出勤(乗降)	登校(乗降)	自由(乗降)	業務(乗降)	帰宅(乗降)
バス	1,305	145	339	23	1,937
自家用自動車	337	89	80	1	362
タクシー	5	1	40	4	75
自動二輪車	248	2	93	2	306
自転車	447	94	170	85	754
徒歩	1,975	356	1,660	362	2,995
その他・不明	178	5	103	69	434
	4,495	692	2,485	546	6,863

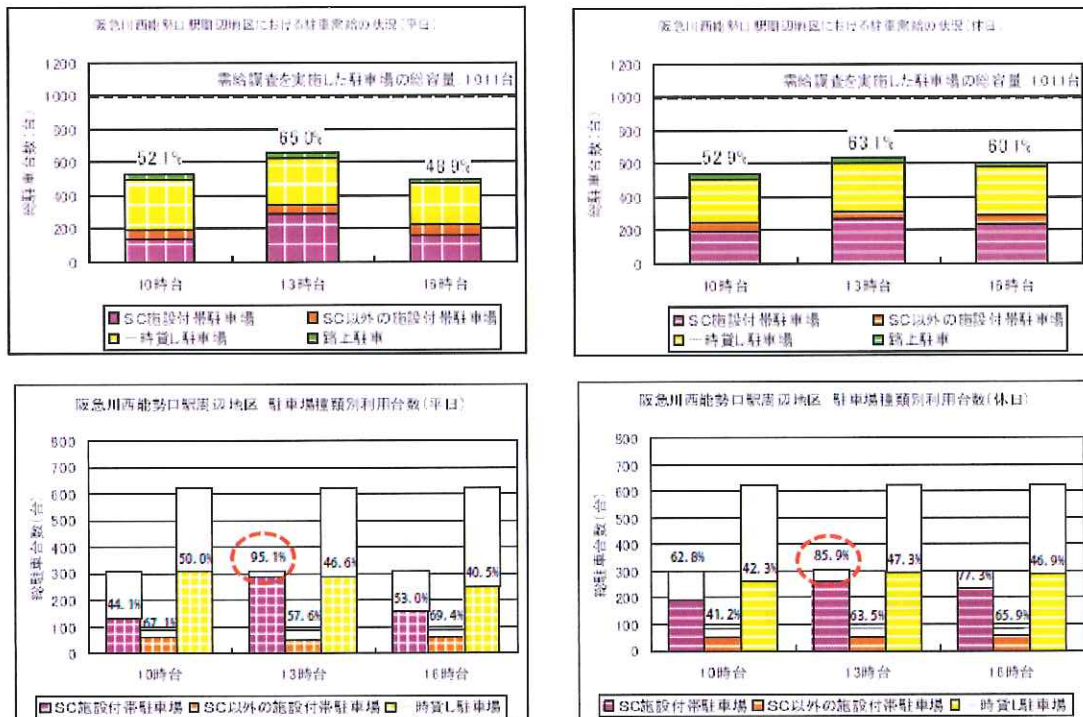
川西池田駅端末交通(休日:川西市分)

	出勤(乗降)	登校(乗降)	自由(乗降)	業務(乗降)	帰宅(乗降)
バス	116	12	371	7	418
自家用自動車	88	30	161	0	172
タクシー	0	0	0	0	74
自動二輪車	16	0	74	56	149
自転車	66	21	292	80	373
徒歩	142	137	1,110	147	1,108
その他・不明	61	0	298	144	187
	489	200	2,306	434	2,479

公表されたPT調査結果では、川西市における調査区が1つのため、「どの地域から」または「どの地域へ」といった地域特性を把握することができないことから、もう少し詳細地域における把握が必要と考えます。

3. 駐車場利用

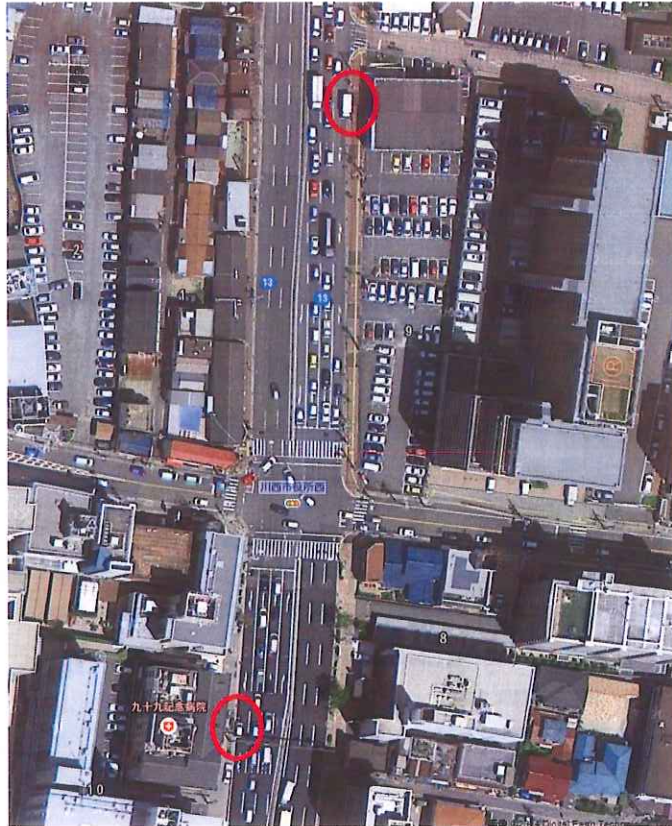
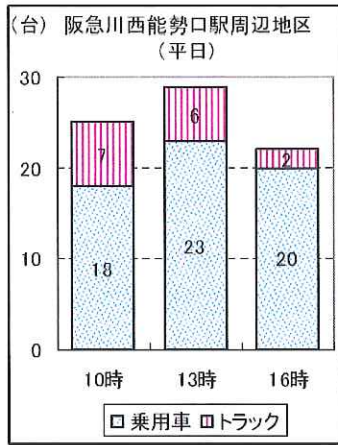
自動車交通需要が増大するなか、道路交通の円滑化を図り都市の機能の維持及び増進に寄与することを目的とした「駐車場整備計画ガイドライン調査」によると、川西能勢口駅周辺の駐車容量は駐車需要を上回っています。ピーク時駐車場利用率は7割以下となっていますが、SC施設付帯駐車場はほぼ満車、一時貸し駐車場は概ね半分の稼働と報告されています。



資料：駐車場整備計画ガイドライン調査 (兵庫県 H19年度)

図 駐車場利用

また、常時路上駐車が見られ、自家用自動車については銀行等の利用者の短時間駐車、トラックについては荷さばきのための駐車と報告されています。バス運行の走行環境改善を図るには、渋滞時の駐停車車両の削減を推進していく必要があります。

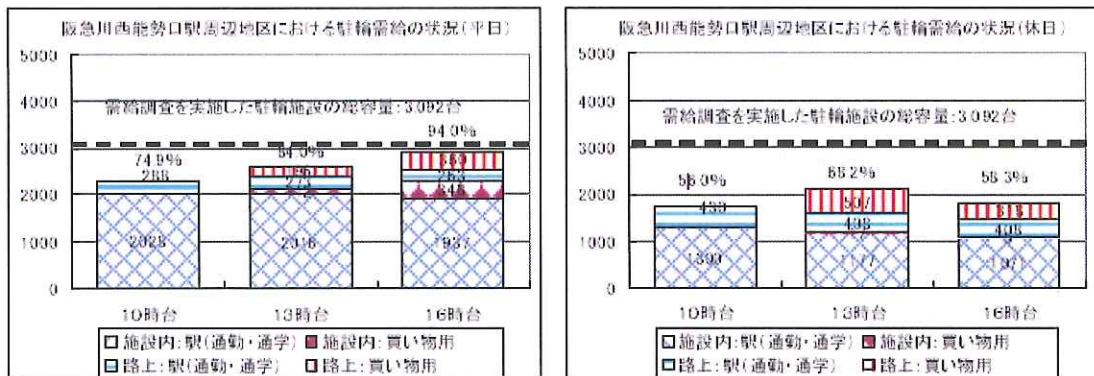


資料：駐車場整備計画ガイドライン調査（兵庫県 H19 年度）、google

図 路上駐車車両

4. 駐輪場利用（自転車・自動二輪車）

同様に「駐車場整備計画ガイドライン調査」によると、川西能勢口駅周辺の駐輪場容量は需要を上回っており、容量的には余裕があると報告されています。特に、川西能勢口駅周辺地区の休日13時台は、駐輪場容量に対し需要が概ね7割にとどまる中で、路上駐輪がその4割以上を占めています。また、商業施設等の無料駐輪場に通勤・通学者が駐輪するため、買い物客が利用できないなどの実態が見られる旨、報告されています。



資料：駐車場整備計画ガイドライン調査（兵庫県 H19 年度）

図 駐輪場利用

5. 川西能勢口駅周辺と中央北地区の駐車場連携

平成 26 年 6 月に実施した「まちなか滞留調査」結果では、川西能勢口駅周辺利用者が中央北地区へ往来するイベントニーズとして概ね 2～3 割が音楽イベントやまつりを指摘しています。

往来する際の交通手段は、徒歩が 4 割弱、バスが 3 割となっています。来街の際の交通手段（電車利用を除く割合に換算）を考慮すると、徒歩・自転車利用の割合は概ね変化がなく、バス利用が減少、自家用自動車利用が増加することが見込まれます。

川西能勢口駅周辺の駐車場利用実態(H19)では、平日・休日ともピーク時間帯における S C 施設付帯駐車場は概ね満車状況にあります。駐車場に車を停めて中央北地区で開催するイベントに参加することは、次に川西能勢口駅周辺へ来街する買物利用者の駐車ニーズを満たせないことに繋がる可能性があることから、川西能勢口駅周辺と中央北地区における駐車場連携方法の再整理が必要です。

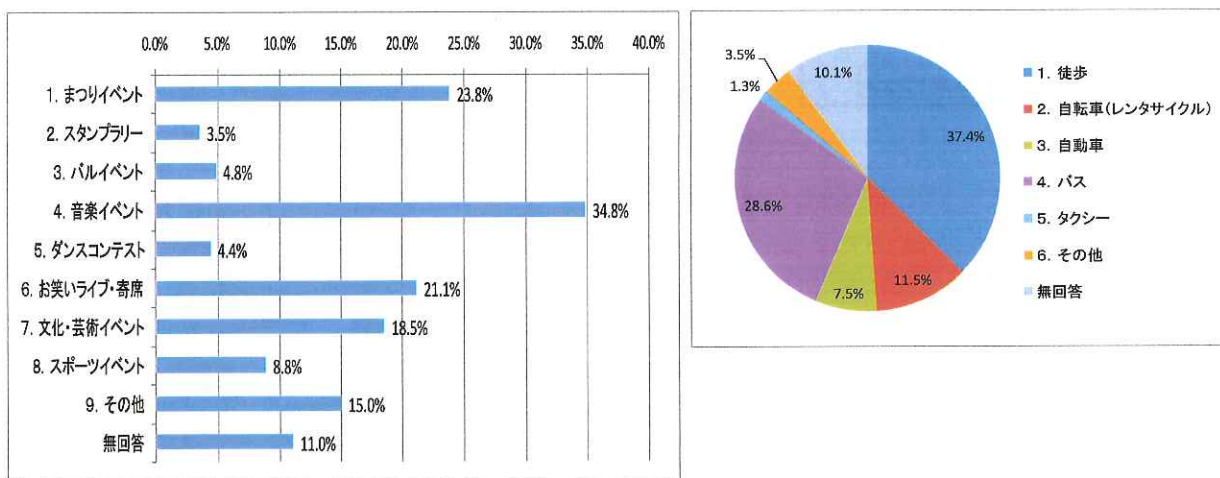


図 キセラ川西エリアに足を運ぶためのイベントと交通手段 (N=229)

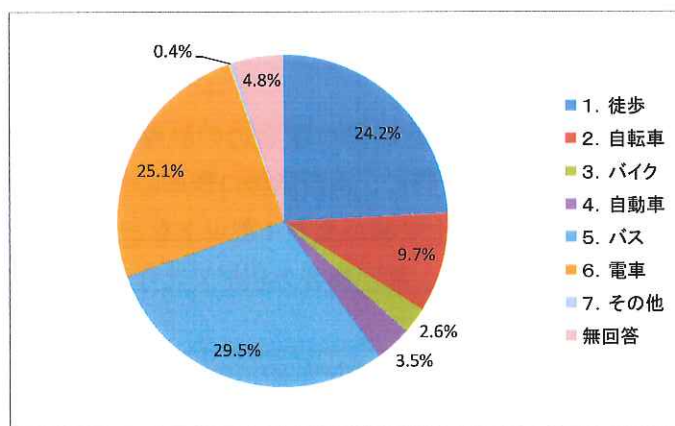


図 来街（川西能勢口駅周辺）の際の交通手段 (N=227)

なお、調査個所が川西能勢口駅の南北駅前広場のため、S C 施設付帯駐車場利用者の調査漏れも想定されます。

第 2 回交通部会 交通部会における取組み案

※中央北地区に関連する内容に限定して整理。

1. 基本方針

交通分野の低炭素化には、個々の機器・設備の低炭素化のほか、都市構造変化に伴う低炭素化及び交通分野施策に伴う低炭素化を想定し、各々について取組みます。

①都市構造変化に伴う低炭素化

都市構造変化に伴う低炭素化は、都市機能を集約することに伴う移動距離の短縮や交通手段の転換が想定されます。中央北地区で集客施設・医療施設・文化複合施設等の整備以前、何らかの形で同機能施設を利用していることから、中央北地区利用に伴う排出量だけでなく、以前の生活行動からの排出量をオフセットする形で、効果の可否を把握します。

②交通分野施策に伴う低炭素化

低炭素まちづくり計画において、交通分野の取組みの具体像は下記のように記載されており、「川西能勢口駅周辺の交通手段・交通施設の現状と課題」を踏まえ、整合を図ります。

項目	行政の役割	民間の役割
駅との連携強化	①路線バス利便性向上検討	①路線バス利便性向上検討
	②自転車利用環境の整備検討	②自転車利用環境の整備検討
	③周辺駅への案内サイン等の設置	
地区内交通の確保	同上①②③	同左①②③
	④歩行者空間のバリアフリー化	
公共交通利用促進	⑤公共交通利用促進方策の検討	同左⑤⑥
	⑥公共交通に関する情報提供の支援	
地区内車両の低炭素化	⑦充電設備に関する案内サイン設置	⑧充電設備の設置
		⑨カーシェアリングの導入

資料：低炭素街づくり計画

また、平成 25 年度から 2 ヶ年をかけて「川西市公共交通基本計画（以下、基本計画という。）」を策定中であり、取組み内容を整合させていきます。

2. 取組む視点

①バス・自転車利用促進

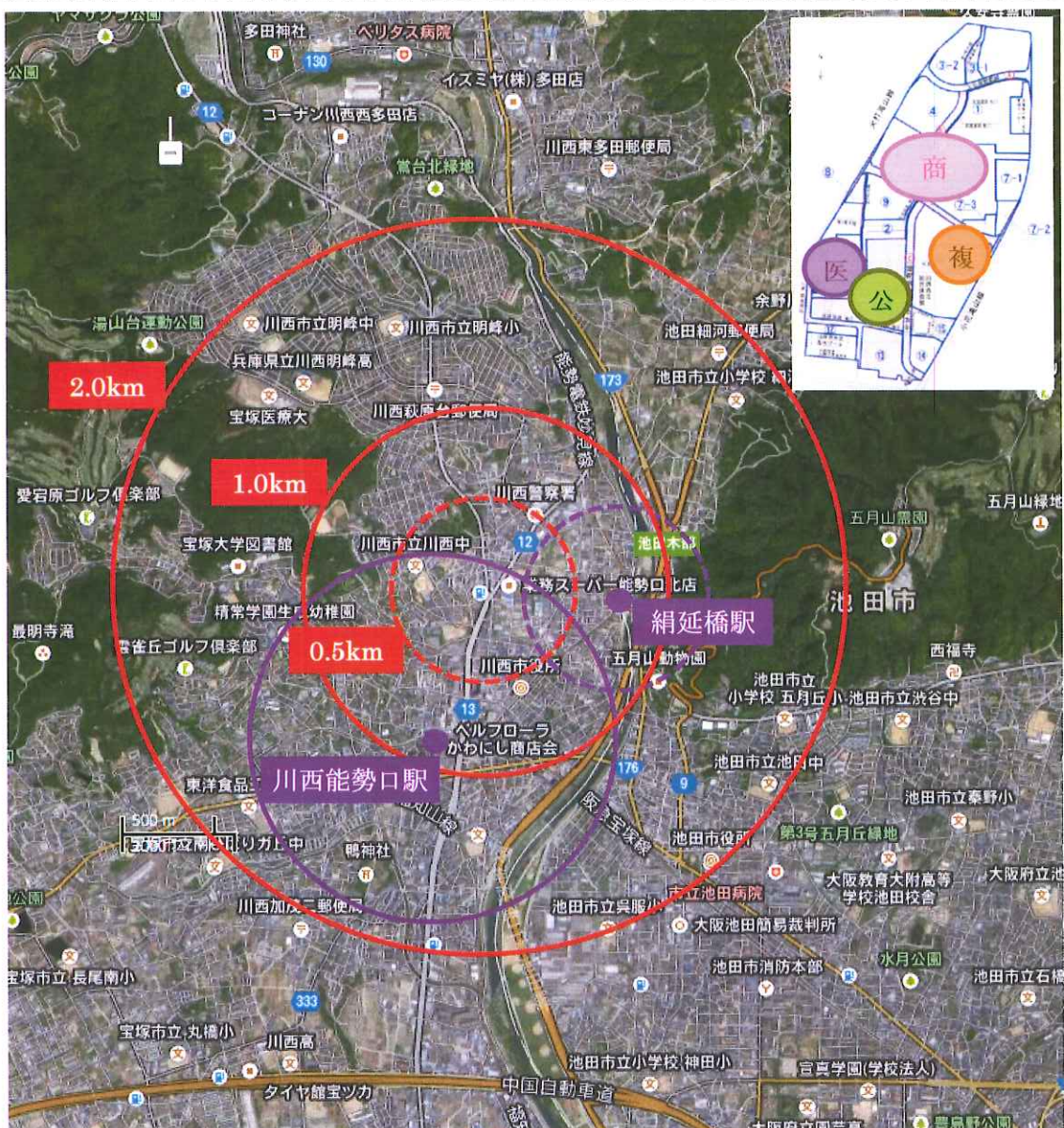
中央北地区は、川西能勢口駅から概ね 1km、絹延橋駅から概ね 500m に位置し、地区内は新たに集客施設、医療施設、文化複合施設、公園（イベント）が整備されます。一般的に、徒歩圏は 500m 以内、自転車圏は 1.5～2.0km 程度とされ、距離圏だけみれば萩原台は自転車圏に位置します。

交通部会では、自転車やバスの走行環境を改善することにより、自家用自動車から交通手段の転換を図る取組みを検討します。 ※地形や買物（荷物）を考慮したモビリティの検討

視点 1：PT調査小ゾーンより詳細な調査区（郵便番号区分程度の 6～7 調査区）データ提供を受けて、交通手段の利用特性と地域特性を把握

視点 2：バスや自転車等の交通手段利用者へのインテンティブを検討

視点 3：電動アシスト自転車の走行環境を検討



資料：google

図 中央北地区と都市機能の位置関係

②駐車場シェアリング

中央北地区に立地する施設における利用者のピーク時間帯は、病院を除き休日に発生することが見込まれます。視点を変えれば、平日の利用促進、たとえば中央北地区は川西能勢口駅周辺利用者へのフリンジ駐車場機能として連携する方法が考えられることから、フリンジ駐車場としての活用を検討します。

表 施設利用者のピーク時間帯（想定）

		0	6	12	18	24
商業施設	平日					
	休日					
遊技場	平日					
	休日					
病院	平日					
	休日					
温水プール	平日					
	休日					
体育館 複合施設	平日					
	休日					
公園 イベント時	平日					
	休日					

視点：自宅から通勤先もしくは川西能勢口駅以遠の自家用車利用

→ 自宅から中央北地区フリンジ駐車場利用 → 川西能勢口駅

※移動距離が短縮することにより CO₂ 排出量を抑制

③自転車シェアリング

平成 25 年度交通部会において、川西能勢口駅レンタサイクルの主要な利用方法は下記の報告がありました。視点を変えれば、平日の夕方から翌朝までの利用促進、たとえば自転車の P&CR 利用を検討します。

表 自転車利用者のピーク時間帯（想定）

		0	6	12	18	24
駅←→勤務先	平日					
	休日					
自宅←→駅	平日					
	休日					

現在（1回転）

朝：川西能勢口駅から勤務先へ

夕：勤務先から川西能勢口駅へ

検討（2回転）

朝：自宅から川西能勢口駅へ、川西能勢口駅から勤務先へ

夕：勤務先から川西能勢口駅へ、川西能勢口駅から自宅へ

視点：自家用自動車利用からの交通手段の転換

※自転車利用により CO₂ 排出量を抑制

④バス走行環境の改善

バス走行環境の改善として、自宅からバス停までの端末・支線手段の確保やバス運行の定時性確保が想定されます。前者は基本計画に委ね、交通部会では中央北地区周辺で対応可能な後者に対して検討を行います。

バス走行環境改善として「公共車両優先システム」が一部区間に導入され、バス走行環境を改善することでバスの利便性が向上し、車利用等から公共交通機関への転換を図る取組みも進められています。こうした取組み区間を延長して、バスの定時制確保が促進されること等でバスの利用促進が可能か検討します。



図 バス走行環境改善の取組み

視点1：バス走行環境改善（逆にいえば、自動車走行環境の制限）

※バス優先（専用）区間延長、短時間駐車抑制による交通容量変化の検討

2. 交通部会検討ロードマップ

※中央北地区のまちづくり進捗とあわせて見直します。

平成 26 年度→地域特性と定量把握

- ・ P T 調査結果詳細ゾーンにおける交通利用の地域特性を把握
- ・ 計画対象地区内の駐車場・駐輪場調査
- ・ 中央北地区来街者への交通手段等利用アンケート

平成 27 年度→自転車利用の促進に向けた社会実験の企画づくり

- ・ 自転車圏居住者アンケート
- ・ 自転車走行ネットワークの検討
- ・ 社会実験内容の検討

平成 28 年度（商業施設・医療施設等供用開始予定）→社会実験にむけた調整・施策前実態の把握

- ・ 翌年社会実験の関係機関調整
- ・ 施設来訪者アンケート（都市機能集約前後の交通手段）

平成 29 年度→社会実験その 1

- ・ 電動アシスト自転車貸出による社会実験
- ・ 社会実験の効果検証
- ・ 事業者によるエコサービスの検討

検討例：施設における充電サービス、エコポイント（バス・自転車・徒歩）等
駐車場シェアリング

平成 30 年度→社会実験準備と更なる施策検討

- ・ 関係機関調整
- ・ 県道 13 号バス走行環境改善策の効果検討

平成 31 年度→社会実験その 2

- ・ 事業者によるエコサービス社会実験
- ・ 駐車場シェアリング社会実験
- ・ 社会実験の効果検証

平成 32 年度→本格導入準備

- ・ 事業者によるエコサービス本格導入に向けた準備

平成 33 年度→導入

- ・ 事業者によるエコサービス本格導入

平成 34 年度→モニタリング

- ・ 施設来訪者アンケート（施策展開後の交通手段）

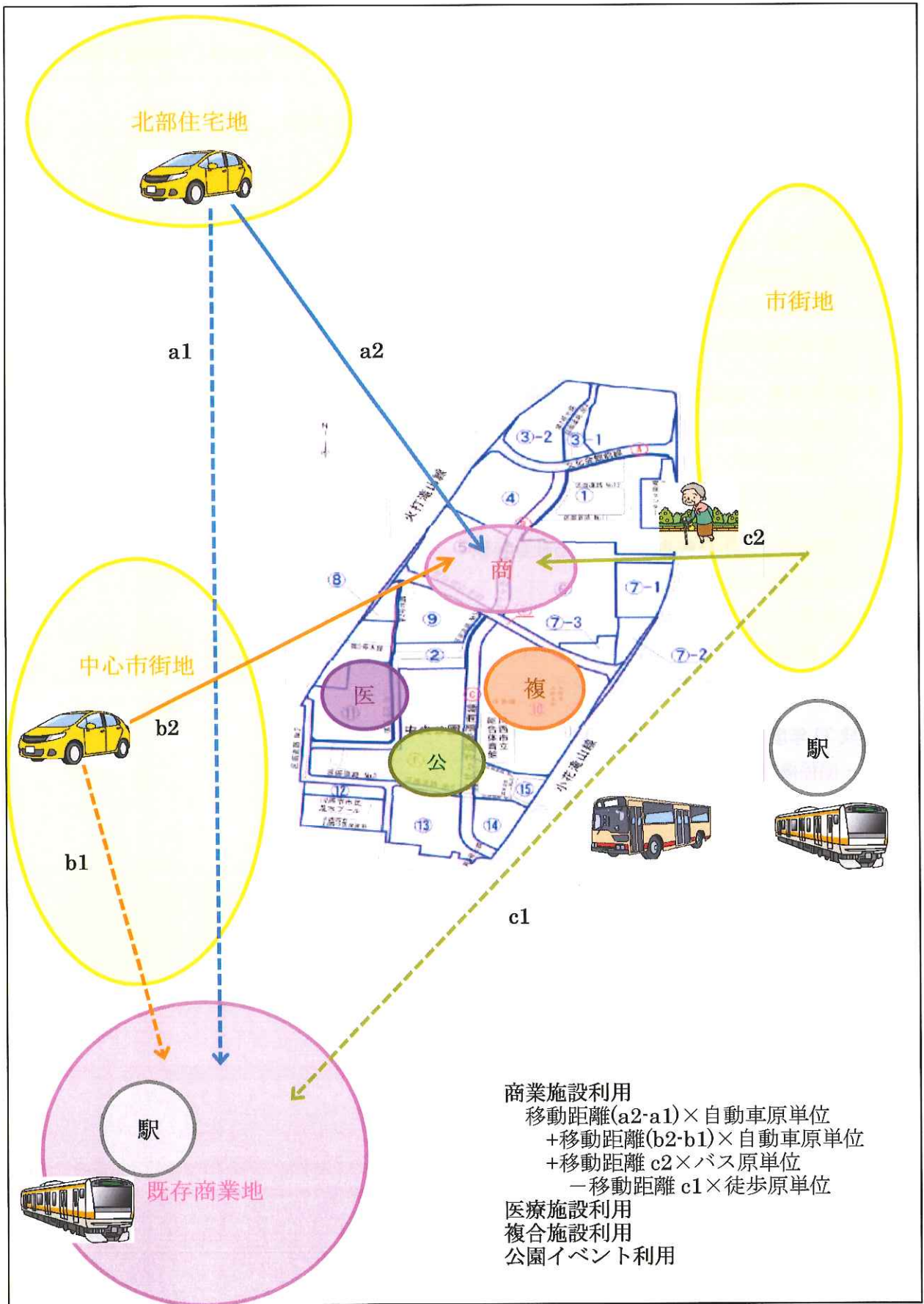


図 都市機能集約による効果計測方法（都市機能集約前と後）

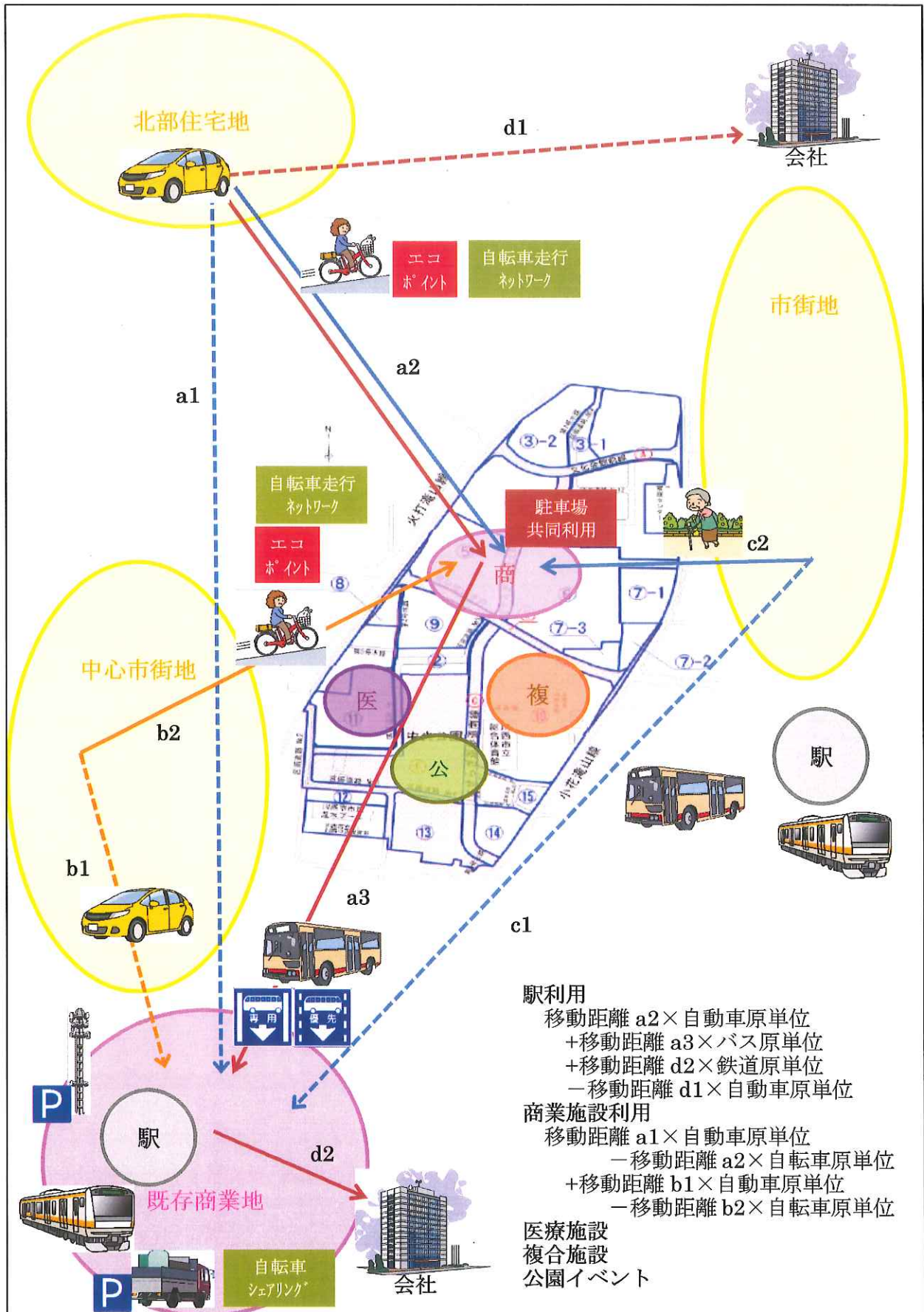


図 交通施策による効果計測イメージ（施策展開前と後）

