

持続可能な交通手段の仕組みづくりに向けて

特集 公共交通を考える

問い合わせ 交通政策課 ☎ 072(740)1180



市内の交通網は、南北に走る能勢電鉄と、大規模団地などを巡る阪急バスを中心に支えられています。現在、2社をはじめとする市内の公共交通機関は、さまざまな要因で厳しい状況に置かれています。公共交通は永続的にあるものではなく、みんなで守り維持していくもの。将来に残すために、取り組みを進めている事業者と地域団体、学識者に話を聞きます。

事業者に聞く

乗客数の増加は見込めない

川西市は、昭和40年代から大規模団地の開発が進み、沿線に住む人口も増えました。それに伴い、利用者数も急増したため、新駅の設定や駅間の複線化を実施。川西市の発展とともに、能勢電鉄も成長してきました。

乗降客数のピークは平成7年で約3200万人。高齢化の進行や、道路網の整備などの影響があり、減少しています。令和2年は新型コロナウイルス感染症が拡大し、ピーク時の50%まで落ち込んでしまいました。

10月に緊急事態宣言が解除され、客数は少し戻りましたが、テレワークやオンライン授業など、生活様式に変化があり、今後もコロナ前の客数までは戻らないでしょう。厳しい経営状況が続けば、ダイヤの見直しや減便も考えなければいけません。

都市の発展が要

2年前から、絹延橋駅だけは

能勢電鉄

厳しい経営状況が続けば ダイヤの見直しも

乗降者数が増加しています。大型商業施設とキセラ川西プラザのオープン、道路の拡幅など、周辺の都市整備による影響が大きいと考えられます。現在、能勢電鉄でも、川西市の協力を得て、絹延橋駅の駅舎のバリアフリー化などの改良工事を行っています。誰もが使いやすい環境に整えることで、利用者の増加にもつながります。

ざわいづくりとともに、公共交通の利用を促進する仕組みを構築できるよう、これからも行政と連携していきます。

地域に寄り添う鉄道

能勢電鉄の強みは他の鉄道にはない企画力。レールウェイフェスティバルや、おでん電車といったイベント電車など、のせでんに乗って楽しめるイベントを多数開催しています。新型コロナウイルス感染症の影響で、ほとんどを中止していますが、落ち着いた頃に再開できれどと考えています。

お客様や地域の皆さまに、愛着を持って乗り続けていただけるよう努めていきます。

阪急バス

事業の縮小化も やむを得ない状況に

川西市の路線全てが赤字

阪急バスは、昭和初期から川西市内で運行を開始しました。現在は市内8路線で運行しており、川西市民の皆さまとともに歩みを進めています。

乗客数は昭和45年がピークで、年間約2000万人に利用していただきました。しかし、車の普及や生産年齢人口の減少で、令和元年は1200万人、2年はコロナ禍の影響もあり1000万人を下回りました。

一方で、走行距離は、会社全体でピーク時の約1.4倍に。便数の増加で利便性の向上に貢献できましたが、採算が合わない状態が何年も続いています。

現在、川西市内の路線は全て赤字で、他地域の黒字路線から不足を補い運営しています。さらに運転手不足など、交通業界を取り巻く問題も多く、限られた資源に応じた事業縮小も迫られています。全路線を対象に、不採算路線の減便や廃止など、

需給バランスの適正化を行わざるを得ない状況です。

私たちは交通事業者として、皆さまの暮らしを守る使命を背負っています。必要とされる方のために、路線網はできる限り維持したいと考えていますが、一企業として、事業全体を維持するために、健全な経営が必要であることも事実です。

今後も利用いただくために

阪急バスでは乗客数を増やす

ために、川西市や他の事業者とともに、モビリティ・マネジメント教育(交通環境学習)などを実施しています。

主に小学生を対象に、乗車体験や環境学習などを行い、人や社会に優しい移動手段や交通について、考えていただくきっかけづくりをしています。

バスや電車を身近に感じて、好きになっていただきたいと思います。それが公共交通を利用する習慣につながればうれしいですね。

生活の基盤である公共交通は、利用者や地域の皆さまに育てていただくものです。守り続けていくために、ご利用いただきたいです。

阪急バス株式会社
自動車事業本部 営業企画部 計画課長

田中祥敬さん



能勢電鉄株式会社
鉄道事業部 副部長 兼 運転課長

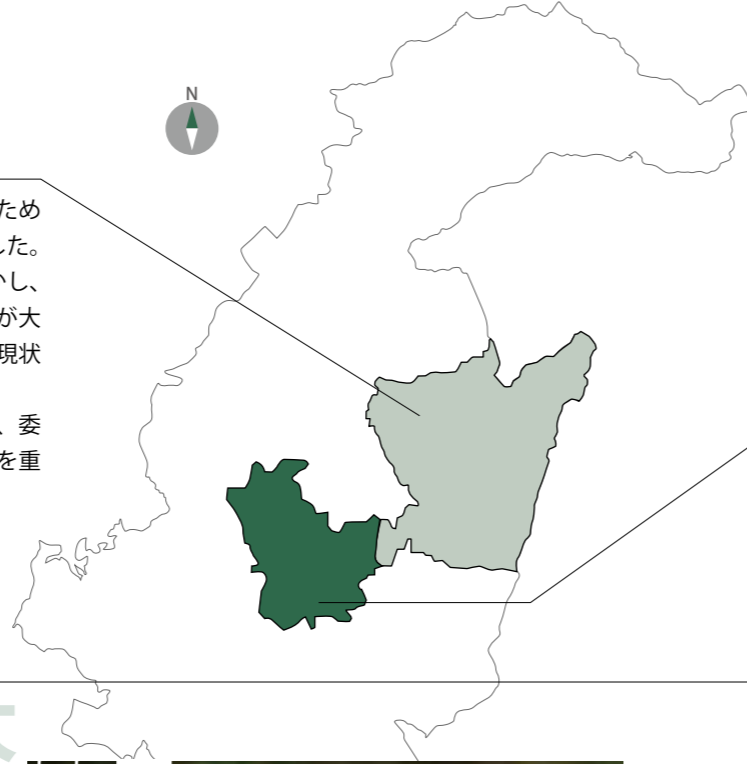
東山仁さん



大和地区

大和地区を走るバス。平成5年に市立川西病院へのアクセスのために、市内で唯一市が補助金を出して、阪急バスが運行を開始しました。その後、平成13年に大和地区まで延伸し、運行しています。しかし、運転手不足などさまざまな要因で採算が合わず、阪急バスの赤字が大きく増加。市が支出する補助額にも限りがある中、阪急バスから現状のままでは路線を維持できないと伝えられています。

そこで、地域住民らによって大和交通検討委員会が発足。現在、委員会と市、阪急バスの3者で、持続可能なバス運行について協議を重ねています。



多田グリーンハイツ地区

多田グリーンハイツ自治会が取り組んでいるお出掛け支援。自分で買い物へ行くのが困難な65歳以上の高齢者のために行われています。坂道が多く、バス停からも遠いエリアで、月～金曜日の週5日間自治会がボランティア輸送をしています。

交通インフラを地域課題として捉える

市民に聞く



グリーンハイツ

支援と公共交通 地域のために守っていく

多くある課題に地域で取り組む



生活を支える大切な足 大和に残したい

知恵を出し合って方法を考える

2年12月に、大和交通検討委員会が発足しました。以降、長期間を会の活動に捧げています。

乗車啓発のためのポスター掲示やバスだよりの発行、乗客数の定期的な調査と報告など、活動はさまざま。みんなで知恵を出し合って取り組んでいます。

また、活動拠点である牧の台会館と自治会館には、バス問題に対する意見箱を設置。アドバイスや新しいアイデアなど、多くの意見が寄せられます。地域の声を聞きながら、会の方向性や今後取り組む内容を決めています。

公共交通は生活の基盤であり、大きな支えです。特に高齢化が進み、坂の多い大和の住民にとって、バスは畦野駅まで運んでくれる大切な足なんです。

今はバイクや車を使っている人でも、いつか使えなくなる日がくるでしょう。運転免許証を返納しなければいけない時も必ず訪れます。

そのいつかを待つのではなく、今できることは何なのか。この機会に、改めてみんなで考えていただきたいものです。

次の世代へ バトンを渡すために

目の前の問題だけでなくこれからを見据える

大和地区は、開発されてから50年以上がたちました。住んでいる人たちの高齢化が進み、現在は約40%が65歳以上です。

一方で、最近大和地区内では、住宅の建設が次々に行われています。今後、100世帯以上の新しい住民が増えることも確かなんです。

委員会では、若い世代がバスに乗るきっかけをつくるために、地域の行事などと併せた取り組みも進めています。

11月に開催した子ども向けのイベントで、参加申し込みがあった先着200人に無料乗車券を配布。家から会場である公園へ向かう時や、会場間の移動に、バスを利用してもらったんです。思い出をつくる中で、バスに乗る機会を設けることもできたのではないのでしょうか。

今後、車が運転できない人や子どもが通学や通院するための移動手段を残さなくてははいけません。

これから20年、30年と大和地区に住む次の世代に、公共交通を引き継ぐことが私たちの役割なのではないでしょうか。

多田グリーンハイツ自治会では、ふるさと団地再生事業として、平成27年からお出掛け支援を始めました。路線バスのエリア外の、特定の地区で続けています。

現在、4人の運転手が、約50人の利用者をスーパーまで送り迎えしています。しかし、運転手も全員65歳以上。高齢者が高齢者を支えている状況なんです。

利用者からは、ずっと続けてほしいという声が多いです。その声に応えるためにも、次の担い手を見つけることが今一番の課題ですね。

また、グリーンハイツ地区では10月から路線バスが減便となりました。

今後、地域交通をどう守っていくべきかを考えるために、地域交通検討委員会を設置しました。

公共交通機関を利用する機会をどう増やしていくかも含めて、地域みんなで検討していこうと思います。

公共交通とお出掛け支援、どちらも将来に残せるように、市と事業者、地域で協力しながら取り組んでいけたらと思います。

Interview

お出掛け支援の利用者に感想を聞きました



向陽台在住 谷口 豊子 さん

支援と公共交通は生活の一部

年齢を重ね、買い物へ行くのに苦労していました。支援が始まった時から、毎週利用しています。宅配や出張販売と違い、自分の目で見て商品を選べるのがいい点ですね。

スーパーまでの送り迎えだけでなく、他の利用者や運転手さんとの交流の場にもなっています。

情報交換や世間話ができるので、いつも楽しみにしているんです。

遠出する際、平野駅へ向かうのはいつもバスを、帰りはタクシーを利用することが多いです。運転免許証を持っていない私にとって、公共交通機関は唯一の移動手段です。

お出掛け支援と公共交通、どちらも私の生活に欠かせません。

手を取り合って描く

公共交通の未来図

公共交通は市民の生活基盤であり財産です。しかし、市民が必要ないと判断すれば無くなってしまいうでしょう。一方で、時代の変化を見据えて維持・改善を続けられれば、より快適な生活基盤としてあり続けることができます。市と事業者、市民が手を取り合い、これからの公共交通を考えて行動しなければいけません。

市と地域公 共交通会議
代表者に聞く



川西市長
越田 謙治郎



大阪立大学名誉教授
川西市地域公共交通会議 会長
日野 泰雄 さん

長 持続可能な方法 市 考えるきっかけに

公共交通の存続を自分事
市民にとって身近な存在である公共交通。今後も、当たり前のように利用し続けられるとは限りません。民間事業者の経営努力だけで公共交通を維持することは、限界にきているからです。維持するためには、市民の

皆さんに利用していただくことが一番大切です。しかし、3年に実施したアンケートで、路線バスが運行されていても、利用したことがない人の割合が50%以上の地域があると、明らかにになりました。まずは私たち一人一人が公共交通の存続を自分事として捉えることが必要です。市と

課題解決に向けて

川西市は昭和40年ごろから宅地造成が盛んに行われ、多くの人が移住しました。それに伴い、能勢電鉄が複線化されたり、阪急バスの新路線が開通されたりし、今では公共交通機関を使って、あらゆる地域に行くことができます。

しかし、少子高齢化や、生産人口の減少によって、公共交通機関を利用する人も減っており、川西市も例外ではありません。そこで、平成27年に川西市公共交通基本計画を策定しました。そして今年ようやく、地域公共交通会議を開催し、市と事業者、市民がそろっ

学識者 互いの役割を認識し 取り組みに責任を持つ

で、基本計画に基づく実施計画の策定に向けて動き始めました。
公共交通は市民の財産
地域公共交通会議の目的は、3者が会議の場で知識を共有し、合意形成を図ることであり、それが何よりも重要です。市は事業や計画、事業者は社会的役割と会社の現状、地域は地域の実情や課題を認識しています。この会議は、それぞれが専門とすることを教え合う相互学習の場ともいえます。
相互学習は、協働の原点です。協働する上で大切なのは、互いに自立した存在として認識するとともに、役割を分担して、それぞれが行った取り組みの結果に対して、個々が責任を持つということです。行政は、市民への説明や周知に努め、法的対応や事業対応などの必要な部分を担う。事業者は、利便性を高めるために環境の改善に努める。地域や市民は、将来にわたって公共交通の利用が可能となるように、今、できるだけ利用する。
こうした役割を互いが認識

しても、もっと利用していただけの仕組みを検討していきます。
公共交通の維持には
持続可能な仕組みが必要

市はこれまでも平野駅から市立川西病院、山下駅を經由し、大和地区内を運行するバス路線に補助金を出し、市民の移動を支えてきました。しかし、厳しい財政状況の中では、補助金を増額することや、市内全域の路線で同じ取り組みを展開することは容易ではありません。公共交通を維持するためには、同時に支援の仕組みも持続可能でなければいけないからです。

オンデマンドモビリティ 実証実験について

新しい交通体系を模索するため、2年度から国の資金を活用して、大和地区内でオンデマンドモビリティの実証実験を開始する予定でした。しかし、大和地区との対話や協議を経て、現在は、今あるバスの路線を再編することで、持続可能な方を検証しているところ です。

オンデマンドモビリティとは

利用者がアプリまたは電話で配車を予約。乗りたい時間に乗り合い自動車を迎えに来て、希望のポイントまで移動することができるサービスです。AIを活用したシステムを導入することで、リアルタイムで最適な配車が可能となります。

On-Demand Mobility

もっと知りたいときは

公共交通への取り組みや、市公共交通基本計画の内容など、詳しくは市ホームページ(右の2次元コードからアクセス可)で確認できます。



問い合わせ 交通政策課 ☎ 072(740)1180