

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 地域の暮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

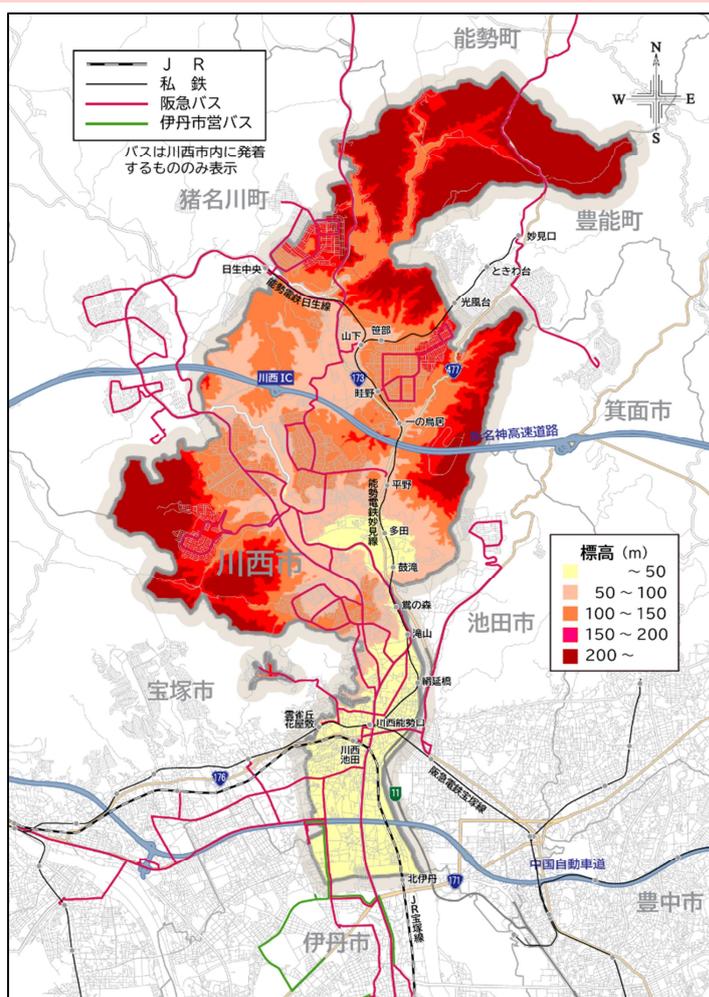
2.1 まちの状況

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。

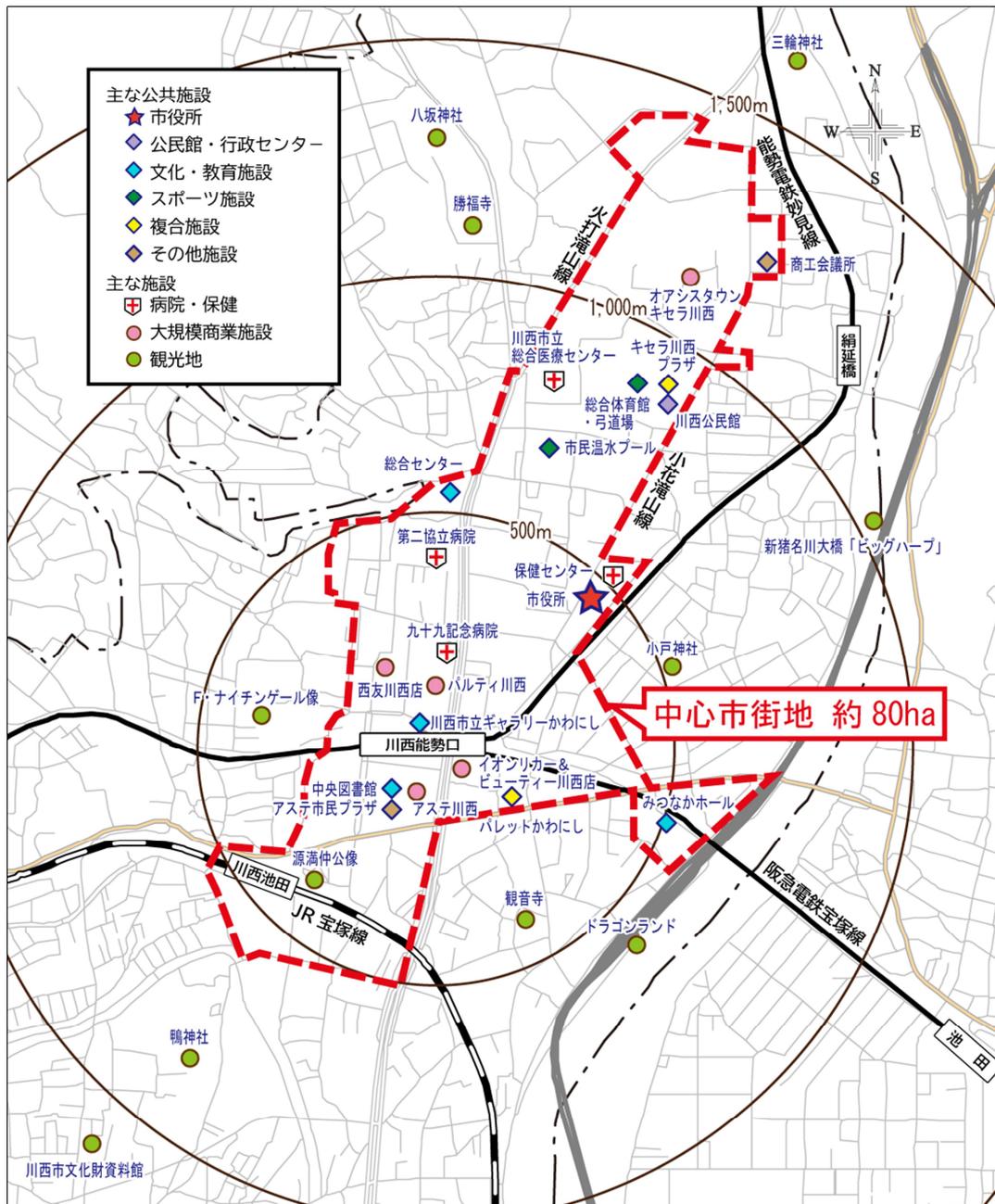


資料：国土地理院 基盤地図情報

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しており、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）

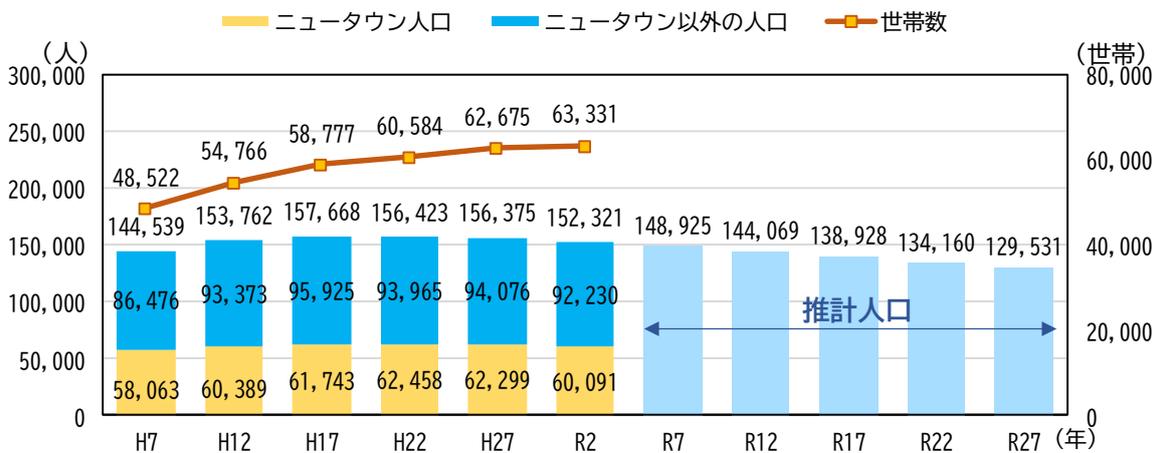
図 施設立地状況（令和5（2023）年10月末時点）

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。

地域別で見ると、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

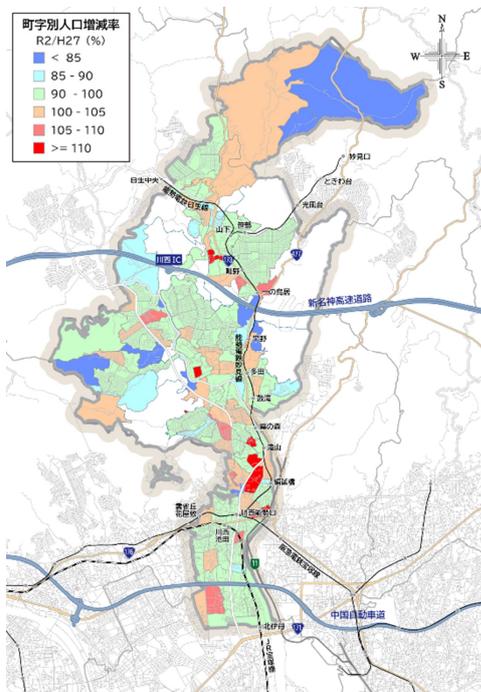


図 町字別人口増減状況
(令和2(2020)年/平成27(2015)年)

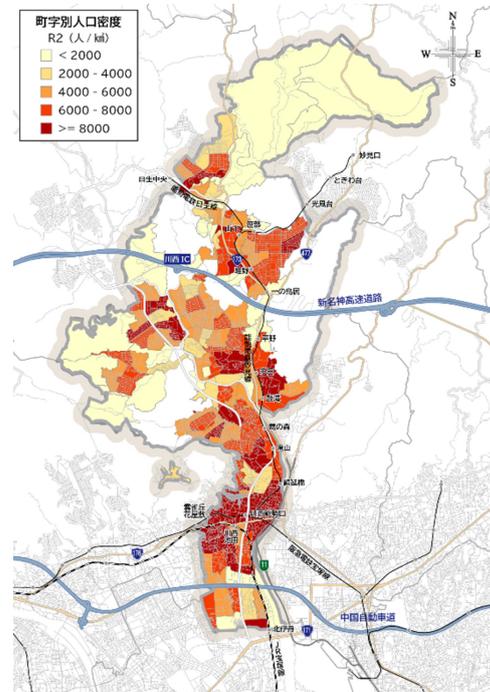


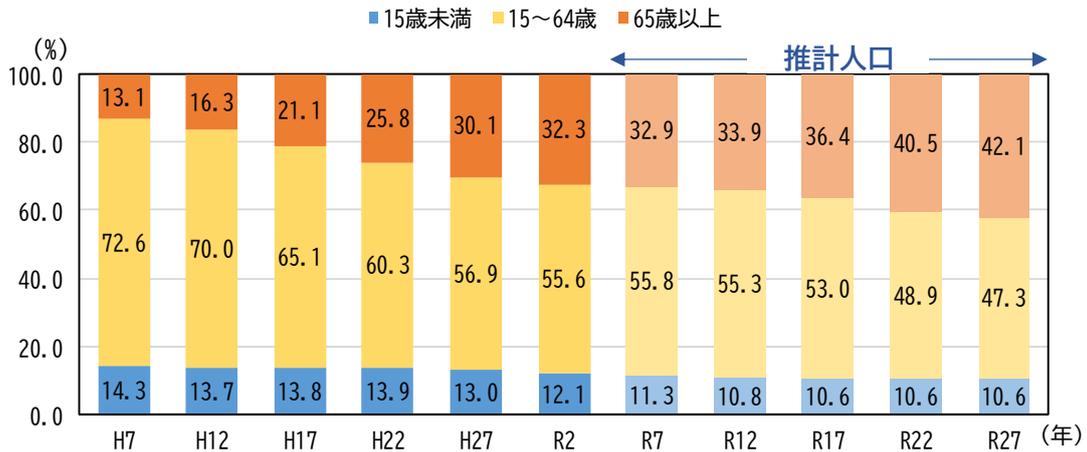
図 町字別人口密度(令和2(2020)年)

資料：国勢調査

2.2.2 高齢者人口

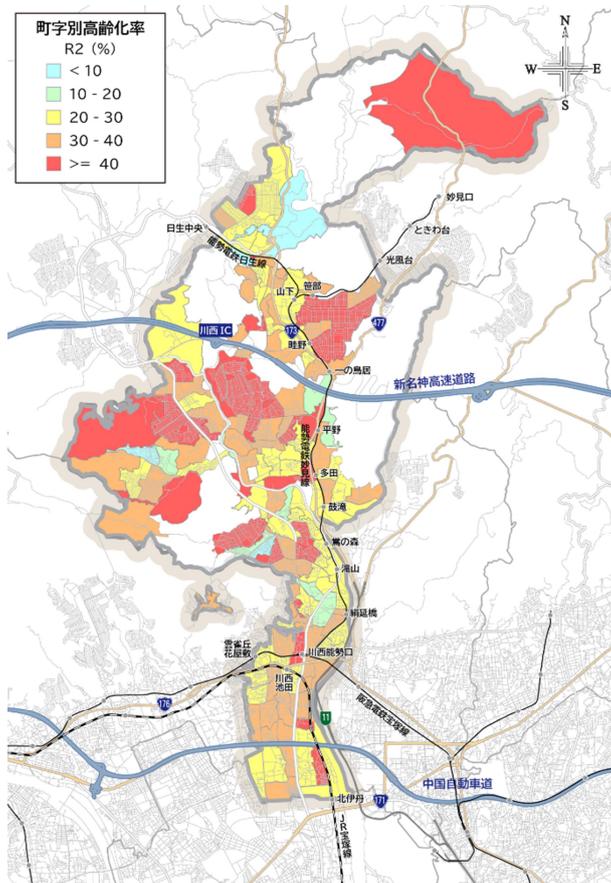
65歳以上の高齢者人口は増加傾向にあり、高齢化率は令和2(2020)年で32.3%とほぼ3人に1人が高齢者となっており、令和27(2045)年には42.1%になると推計されています。

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

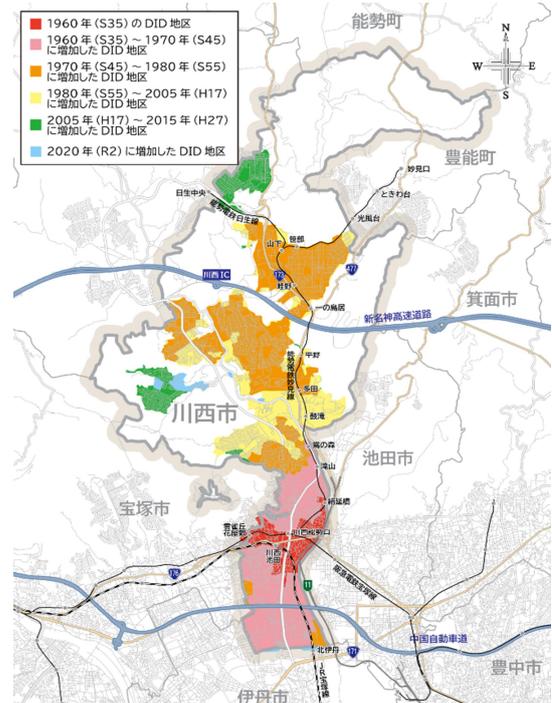
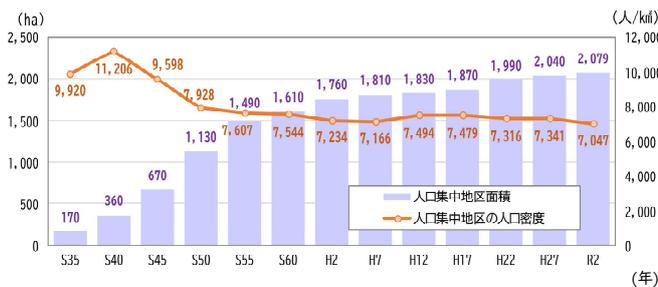
昭和30(1955)年代には、川西能勢口駅やJR川西池田駅を中心とした地区に人口が集中していましたが、その後、市街地が拡大し、中心市街地周辺やニュータウンが人口集中地区*となりました。

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

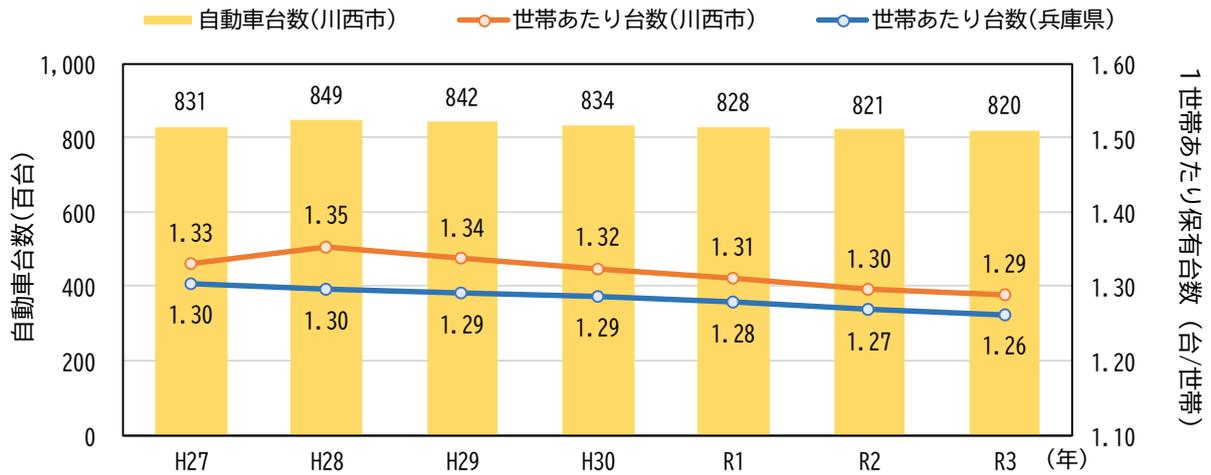


資料：(左図) 国勢調査、(右図) 国土交通省 国土数値情報
図 DID地区の変遷

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。

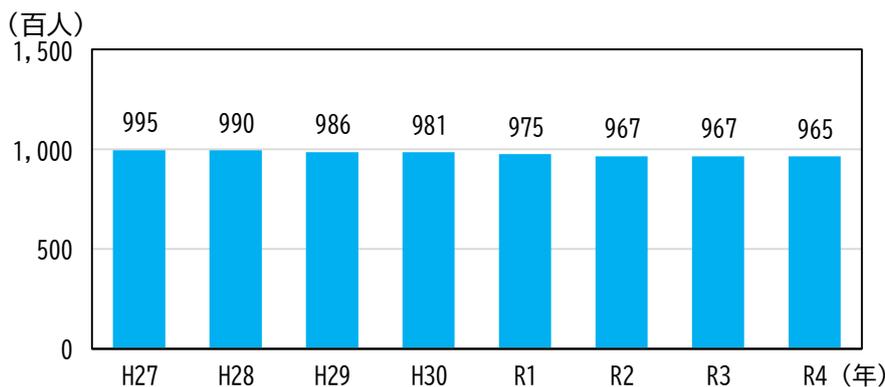


※自動車台数は、川西市は各年4月1日、兵庫県は各年3月末の数値

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人台後半となりましたが、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。

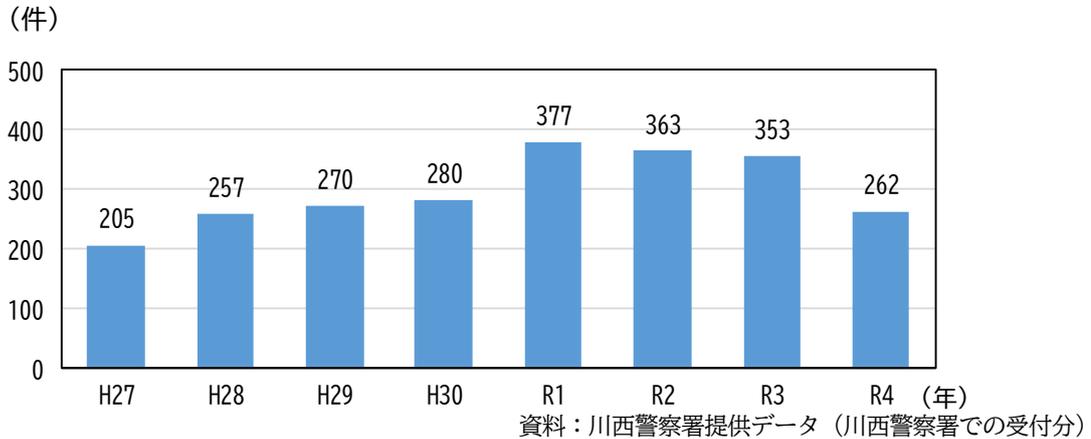


図 運転免許証自主返納者数の推移

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。高年齢者（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。

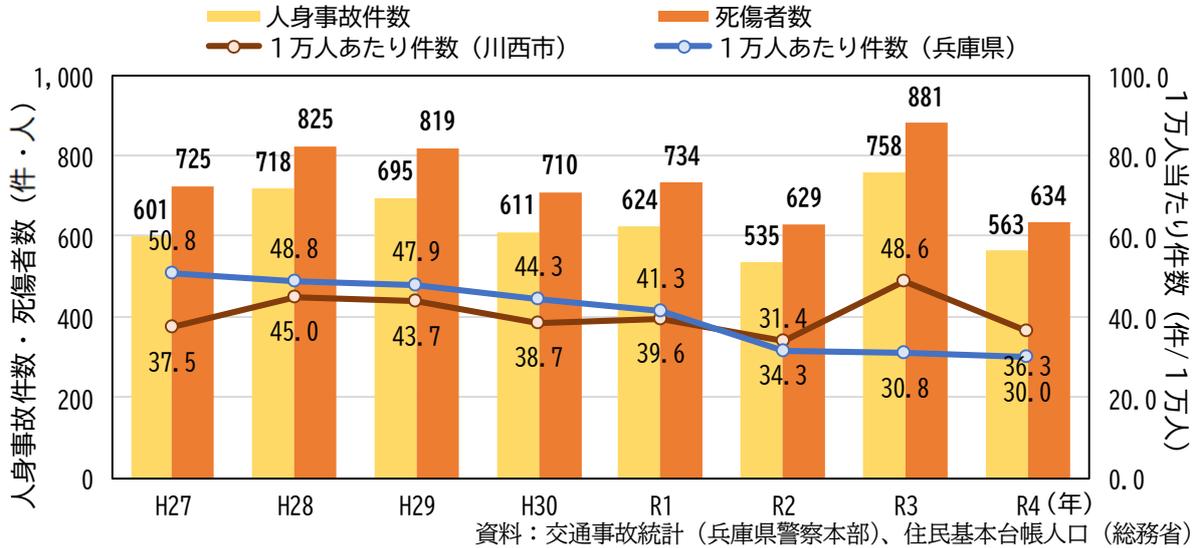


図 人身事故件数・死傷者数の推移

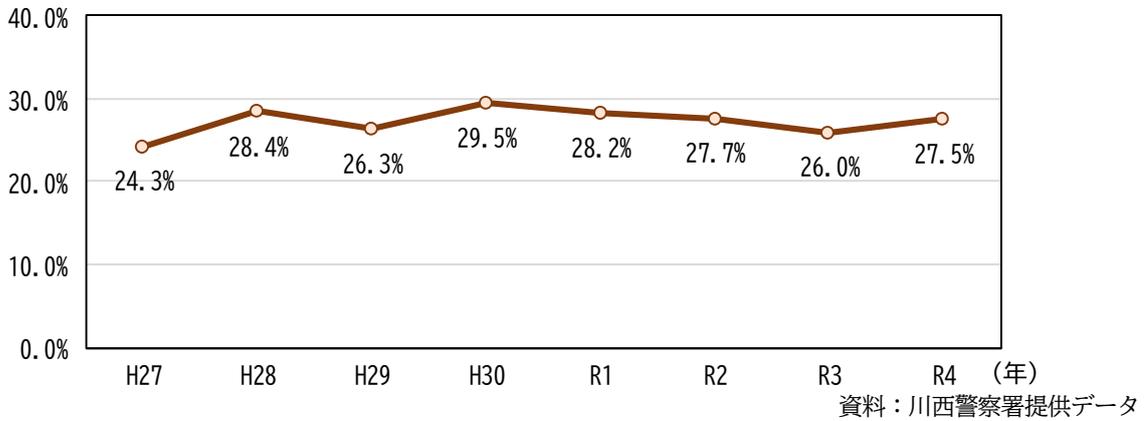
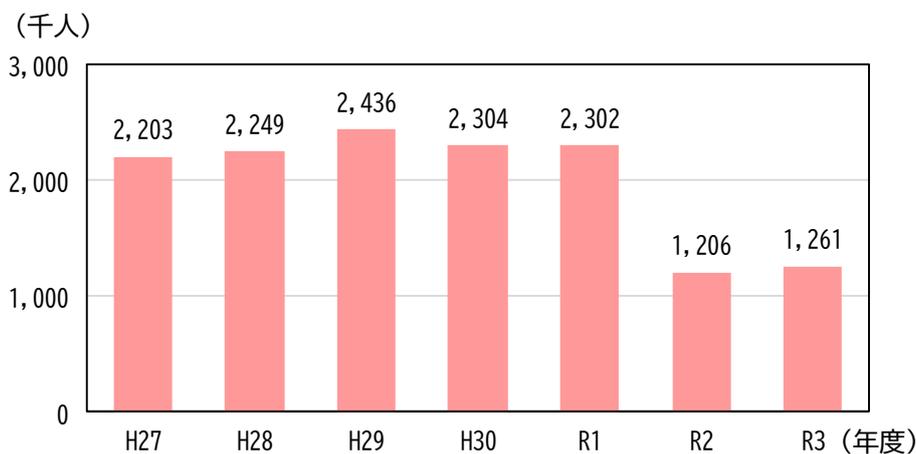


図 第1当事者の年齢が65歳以上となる事故件数が全事故件数に占める割合の推移

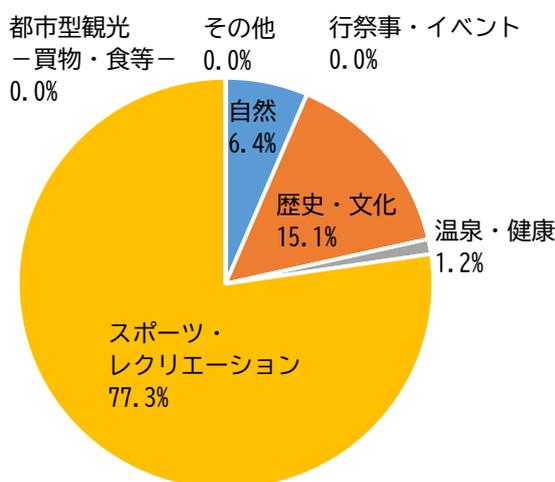
2.4 観光動向

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

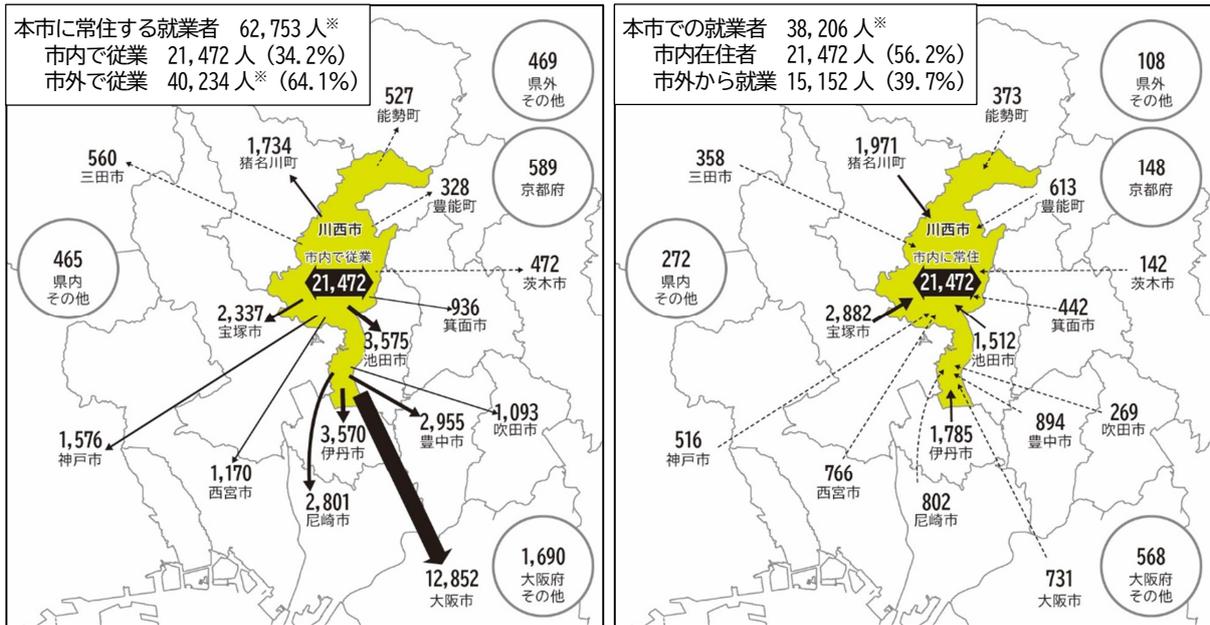
資料：川西市ホームページ「観光マップ・観光施設ガイド」

2.5 人の動き(国勢調査)

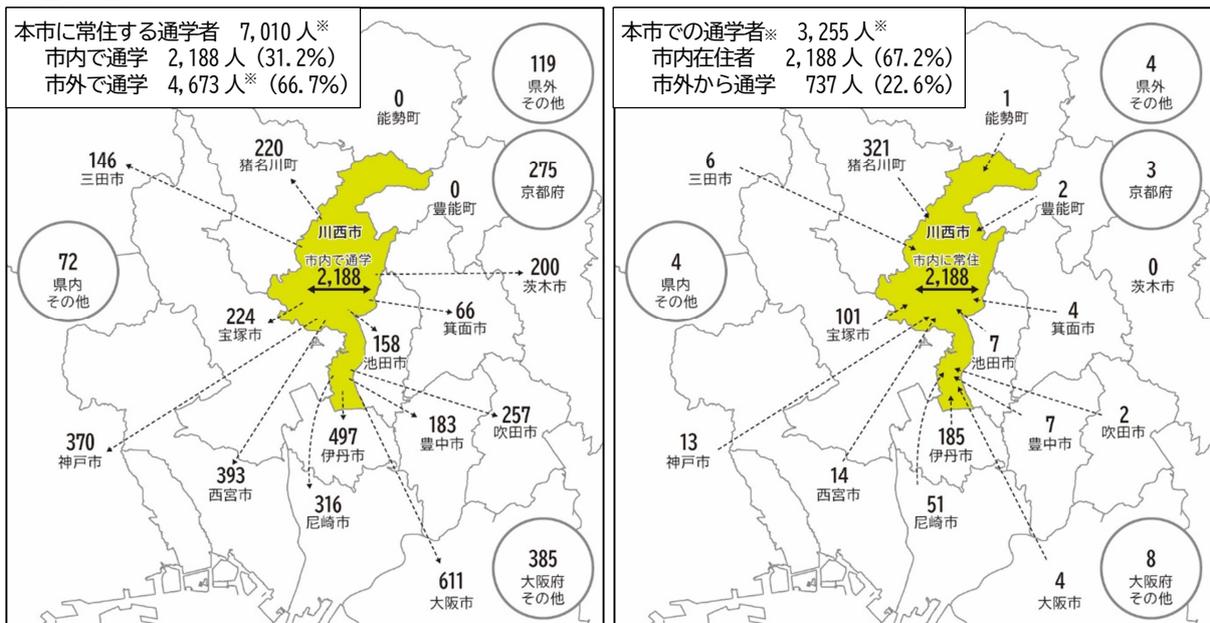
(1) 通勤・通学の状況

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】



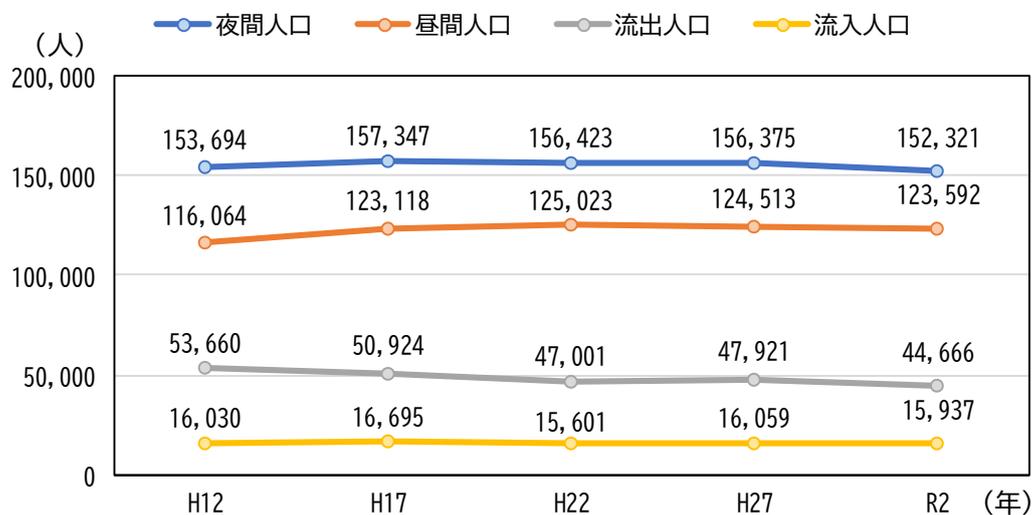
※不詳を含む

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。

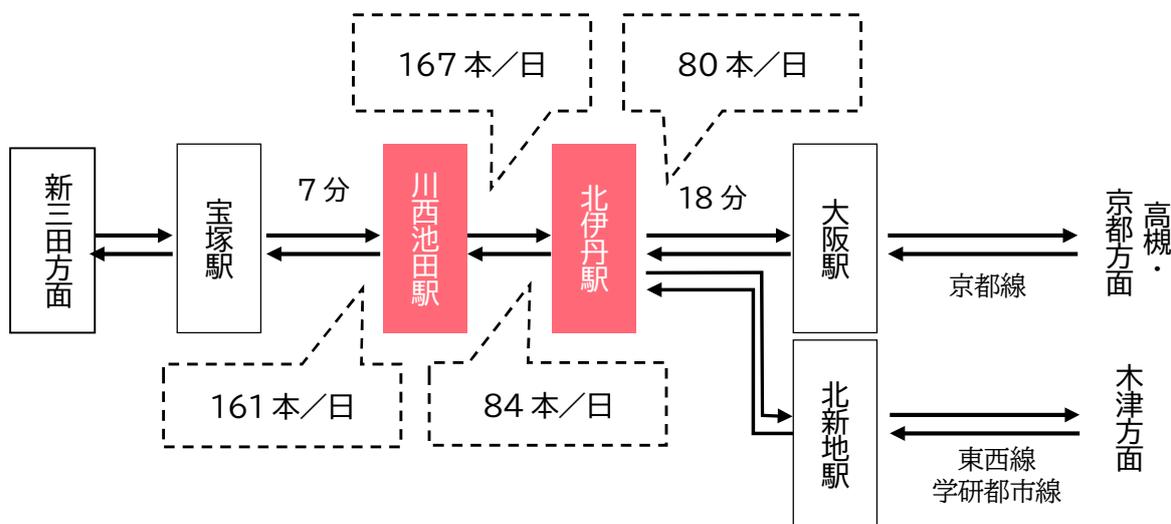


図 市内のJR宝塚線の平日運行状況（令和5（2023）年10月末時点）

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

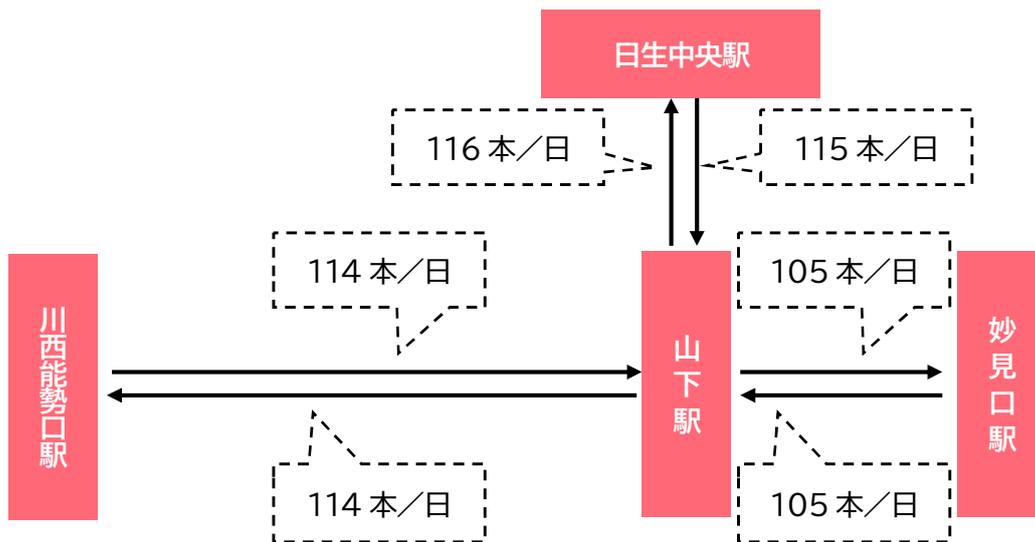


図 市内の能勢電鉄の平日運行状況(令和5(2023)年10月末時点)

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	×	×	×
	鶯の森	×	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
 - ×
 - ：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
 - ×

〔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

日生中央駅-阪急 大阪梅田駅間 最短40分のりかえなし！



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。

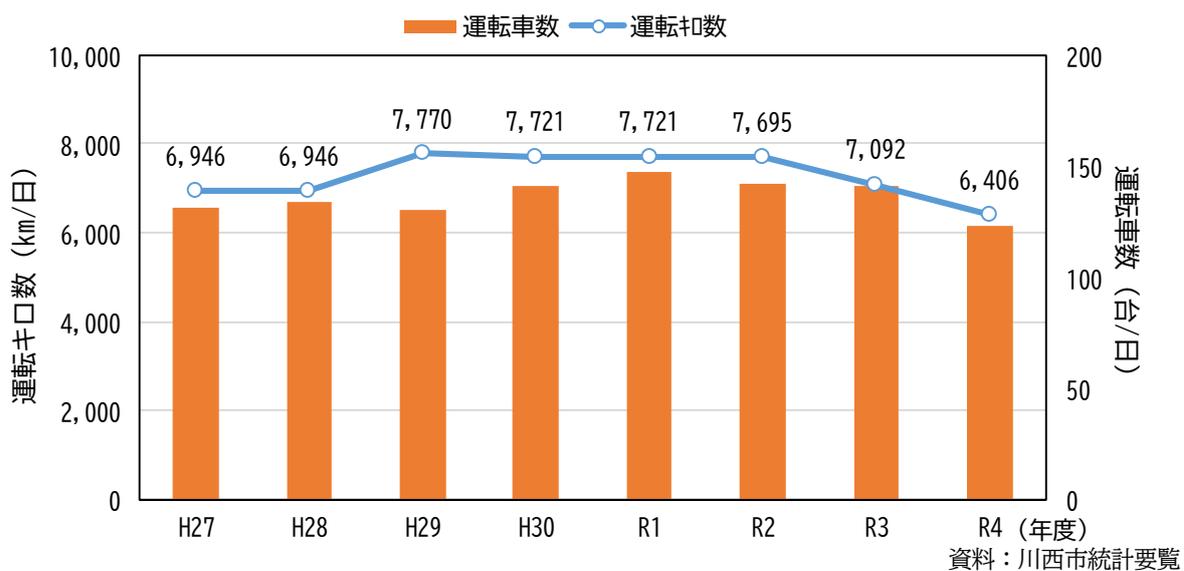


図 阪急バスの運転キロ数・運転車数

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「hanicalはんきゅうランドパス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(株)	22
	(株)フクユ	20
	日の丸ハイヤー(株)	58
	(有)永和	12
	北摂交通(株)	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(株)	○	
3	美園町	川西コアラ	○	○
4	火打、見野	日の丸ハイヤー(株)	○	○
5	出在家町	介護タクシーひろサポート	○	○
6	萩原	(株)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(株)	○	
10	矢間	介護タクシーゆめ	○	○
11	鼓が滝	アイ総合ライフ(株)	○	○
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	(有)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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

地域サポート施設 清和苑

清和苑による 無料巡回車
再開します!!

令和5年4月より、社会福祉法人 友朋会 清和苑が地域貢献の一つとして、清和台地区の巡回車の運行を再開します。
巡回車はトナリエから発車、各自治会館前を乗降場所とし終点が再度トナリエとなります。
トナリエへの買い物や通院、バス停までの“足”としてご利用下さい。満席の場合でも、増便はありません。譲り合ってお乗りいただくよう、ご協力お願いいたします。

運行要領

◇運行再開日 令和5年 4月3日(月) 運賃 無料

◇運行日 月～金曜日(週5日)

◇運行時間 時刻表 参照

◇対象

- ・70歳以上の高齢者(1便の定員数6名)
- ・長時間、歩行の難しい方

◇停留所

(出発) ①トナリエ1階エレベーター横 ⇨ ②第1自治会館 ⇨ ③第2自治会館 ⇨ ④住宅団地集会所 ⇨ ⑤トナリエ1階エレベーター横 ⇨ ⑥第4自治会館 ⇨ ⑦第5自治会館 ⇨ ⑧第3自治会館 ⇨ ⑨トナリエ1階エレベーター横(終着)

※ご乗車時には下記の内容についてご協力をお願いいたします。
・乗車中にはマスクの着用と乗車時の手指消毒をお願いいたします。

(お問い合わせ) 社会福祉法人 友朋会 清和苑
072-799-6200
土、日以外 10:00～17:00 までお願いします。

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。

たのみたい 「たのみ隊」
 社会福祉法人川西市社会福祉協議会 明峰小地区福祉委員会
 モットーは「親切・丁寧・迅速」です

シンボルマーク

「たのみ隊」がスタートしてから間もなく4年になります。「安心して気軽に頼め、助かります」と感謝の言葉と笑顔をいただいています。お困りごとがありましたら、先ずはお電話ください。出来ない場合は安心できる地域の業者などを紹介します。

申し込み

- ・受付は毎週 **月・水・金** 午前10時～12時
- * 祝日・お盆・年末年始は休みです
- ・電話番号 **072-767-6294**
- ・「一井サロン」 湯山台 1-12-17

コーディネーターが内容の確認・見積・調整のため訪問いたします

活動者を探し依頼

活動者が訪問します

作業終了後 料金をいただきます

利用料金

1人・1時間以内 **500円**

※1. ゴミ出し 100円/回、水やり 250円/30分、子どもの送迎 250円/30分
 2. 道具類の使用時には 200円/1台頂きます

依頼者の方から感謝され笑顔をもらうことが、何事にも代え難い

体を動かすことが、フレイル・認知症予防につながっている!

実費相当の活動費があることも嬉しい

私が外出するので奥さんがいちばん喜んでます。

「たのみ隊」 隊員募集

あなたの出来ること出来る時間にお手伝い下さい
 —お申込み・お問い合わせは—
☎072-767-6294 (月・水・金 午前10時～12時)

庭の手入れ

- ・庭木の剪定
- ・草刈り、草抜き
- ・防草シート張り
- ・水やり など

掃除・ゴミ出し

- ・ゴミ出し
- ・部屋、風呂
- ・換気扇、エアコン
- ・高圧洗浄
- ・大型ゴミ出し
- ・家具移動 など

修理・取り付け

- ・網戸、障子張替え
- ・建具修理
- ・電球交換
- ・水道水漏れ
- ・ペンキ塗り
- ・ダイヤルががれ
- ・包丁研ぎ
- ・糊付けなど

付添い (マイカー利用可)

- ・病院
- ・買物
- ・子供

その他

- ・犬の散歩
- ・話し相手など

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「買い物ん行こカー」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 買い物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繋いでいきます	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。

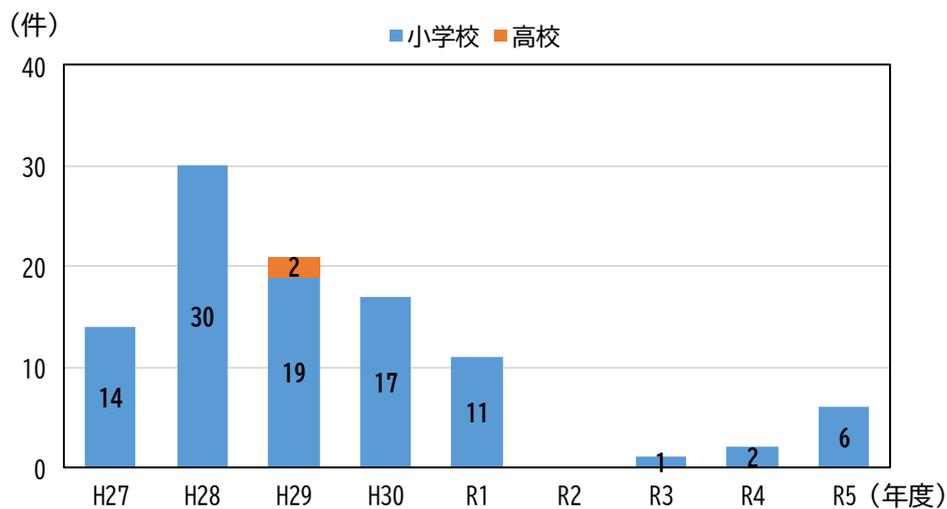
表 住民MMの実施実績

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	清和台自治会 阪神北摂民局 近畿運輸局
	◇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	阪急電鉄 能勢電鉄 阪急バス 兵庫県 川西市
	◇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	
平成20年度 ～ 平成21年度	◇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	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
	◇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	
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「ふれあいピアガーデン」 ◇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「ふれあいピアガーデン」 ◇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「ふれあいピアガーデン」 ◇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
	◇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。

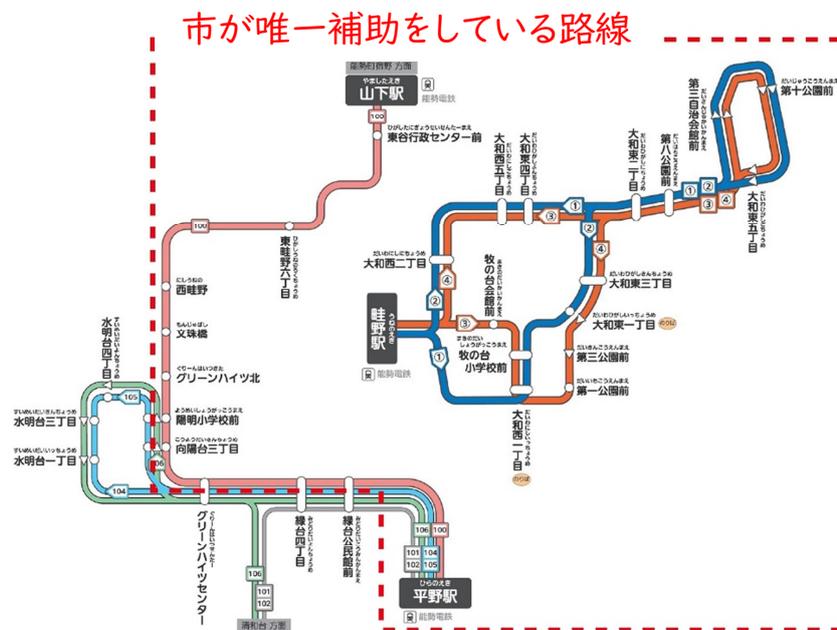
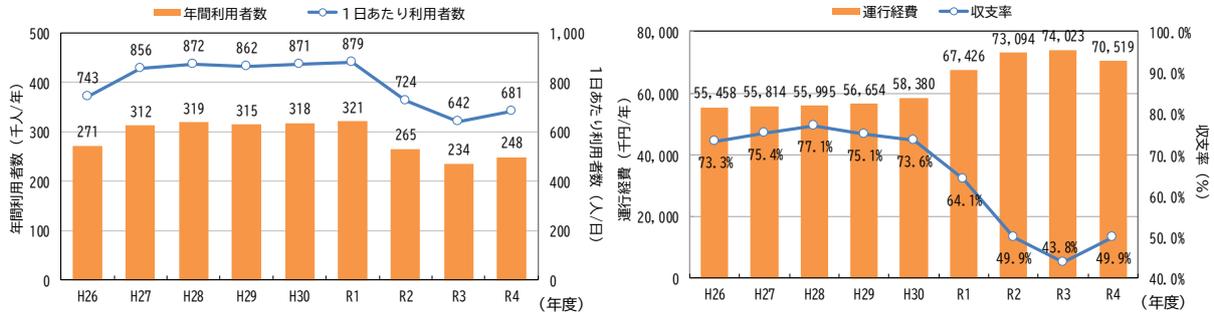


図 平野山下線・大和団地線の路線図

(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 <I4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
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		土休日	
		件数(件)	割合(%)	件数(件)	割合(%)
主な行き先 (1つに○)	1 川西市内	766	52.0	744	50.5
	2 川西市外	581	39.4	529	35.9
	不明・無回答	127	8.6	201	13.6
その目的 (1つに○)	1 通勤	508	34.5	85	5.8
	2 通学	61	4.1	12	0.8
	3 買い物	539	36.6	819	55.6
	4 通院	100	6.8	23	1.6
	5 趣味・レジャー・娯楽	106	7.2	288	19.5
	6 その他	54	3.7	69	4.7
	不明・無回答	106	7.2	178	12.1
そこに行く頻度 (1つに○)	1 ほぼ毎日	497	33.7	/	/
	2 週に3～4日	393	26.7		
	3 週に1～2日	353	23.9		
	4 月に数日	131	8.9		
	5 月に1日未満	62	4.2		
	不明・無回答	38	2.6		
	1 毎週	/	/	640	43.4
	2 2週間に1日程度			395	26.8
	3 月に1日程度			222	15.1
	4 2～3か月に1日			50	3.4
	5 年に数日			34	2.3
	6 年に1日未満			1	0.1
	不明・無回答	132	9.0		
主な移動手段 (普段利用するもの全てに○)	1 JR西日本	170	11.5	105	7.1
	2 能勢電鉄	359	24.4	255	17.3
	3 阪急電鉄	365	24.8	244	16.6
	4 路線バス	333	22.6	236	16.0
	5 タクシー	57	3.9	41	2.8
	6 車(自分で運転)	463	31.4	542	36.8
	7 車(家族や知人の送迎)	205	13.9	337	22.9
	8 バイク・原付	89	6.0	69	4.7
	9 自転車	215	14.6	151	10.2
	10 徒歩のみ	245	16.6	184	12.5
	11 その他	35	2.4	13	0.9
不明・無回答	12	0.8	89	6.0	
寄り道※をすることはありますか。 (1つに○) ※鉄道やバスを利用して、目的地とは別の場所に寄ること	1 ほぼ毎回、寄り道する	72	4.9	93	6.3
	2 2回に1度くらい	70	4.7	79	5.4
	3 たまに寄り道をする	400	27.1	361	24.5
	4 ほとんどしない	860	58.3	782	53.1
	不明・無回答	72	4.9	159	10.8
合計		1,474	100.0	1,474	100.0

(2) 外出時の移動手段で困ること ※問1の最もよく行く外出先を含む

項目	件数(件)		割合(%)	
	件数	割合	件数	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	
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

項目	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(%)	
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。	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	1,474	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(%)	
		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。 (あてはまるものを全てに○)	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ぶ口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 特になし	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 件数(件)	割合(%)	阪急バス 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

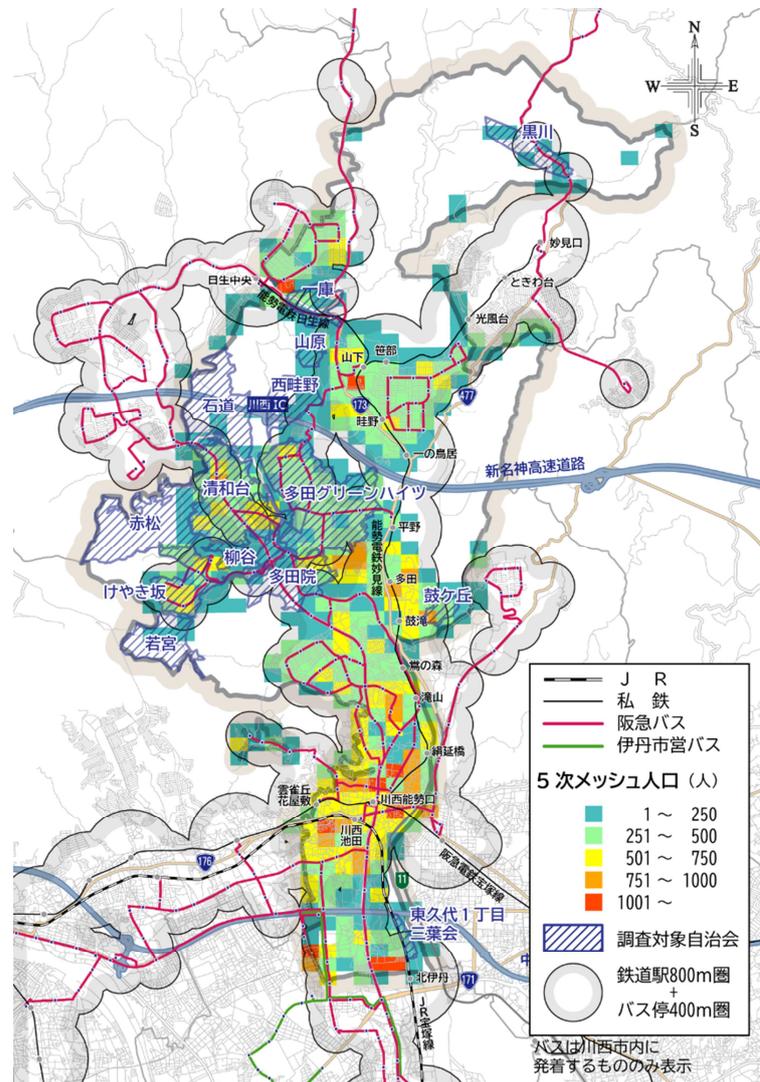
	項目	件数(件)	割合(%)		
問14 年齢 (1つに○)	1 20歳未満	40	2.7		
	2 20～29歳	79	5.4		
	3 30～39歳	121	8.2		
	4 40～49歳	207	14.0		
	5 50～59歳	222	15.1		
	6 60～64歳	97	6.6		
	7 65～69歳	122	8.3		
	8 70～74歳	185	12.6		
	9 75～79歳	166	11.3		
	10 80歳以上	214	14.5		
	不明・無回答	21	1.4		
問15 自宅の郵便番号 ※回答された郵便番号をコミュニティ別に 集計	1 久代	69	4.7		
	2 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 子どもと一緒に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	鼓ヶ丘
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)
けやき坂	清和台
	若宮
東谷	けやき坂
	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
鼓ヶ丘自治会	(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みない。
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) ・ペ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かすが…。(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)	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
鼓ヶ丘自治会	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	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>「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。</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。(自分は身体障害者です。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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・拡大図全体、例の通り(バス停まで) 一バス停まで距離が遠い。 一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)
鼓ヶ丘自治会	ない	—
多田グリーンハイツ自治会	ある	<p>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。</p> <p>①(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。</p> <p>②(向陽台1丁目真ん中辺り)バス停までの距離が遠い。</p> <p>③(向陽台3丁目7付近)バス停までの距離が長い。</p> <p>④(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。</p> <p>⑤(水明台1～2丁目の真ん中辺り)バス停まで遠い。</p> <p>⑥(水明台3丁目北西)バス停までの高低差が大きい。</p> <p>能勢電鉄平野駅方面へのバスは本数が少ないものがあるが、西友へ行くバスルートがない。</p> <p>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。</p>
石道自治会	ある	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>「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。</p>
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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。(矢間に行きにくく、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。

(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)
鼓ヶ丘自治会	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
鼓ヶ丘自治会	・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内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:シニアバス[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*アプリ「WESTER」でのスタンプラリー ・沿線イベントの広報誌「西 Navi」 ・鉄道ファンづくりを目的としたアプリ「Railil」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
ウイズコロナ対策	・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） ・阪急沿線アプリとタクシーの配車アプリとの連携（検討中）

(5) 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。

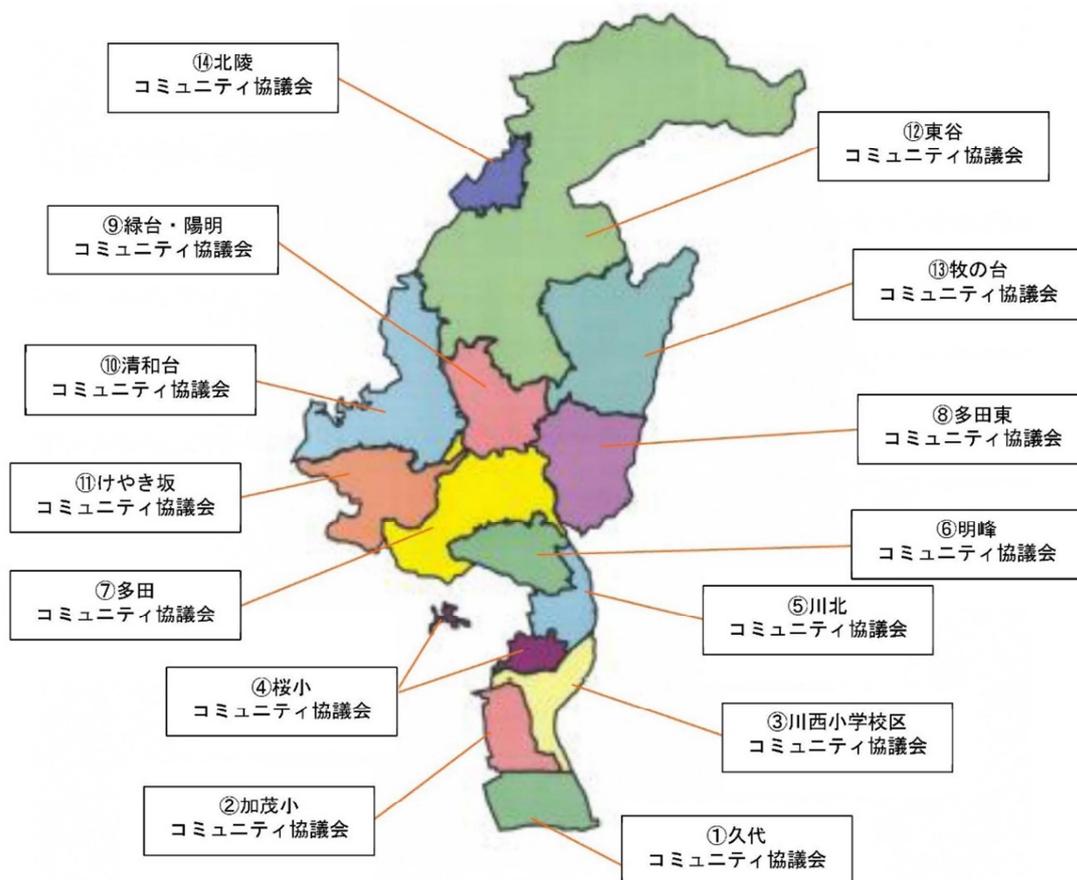
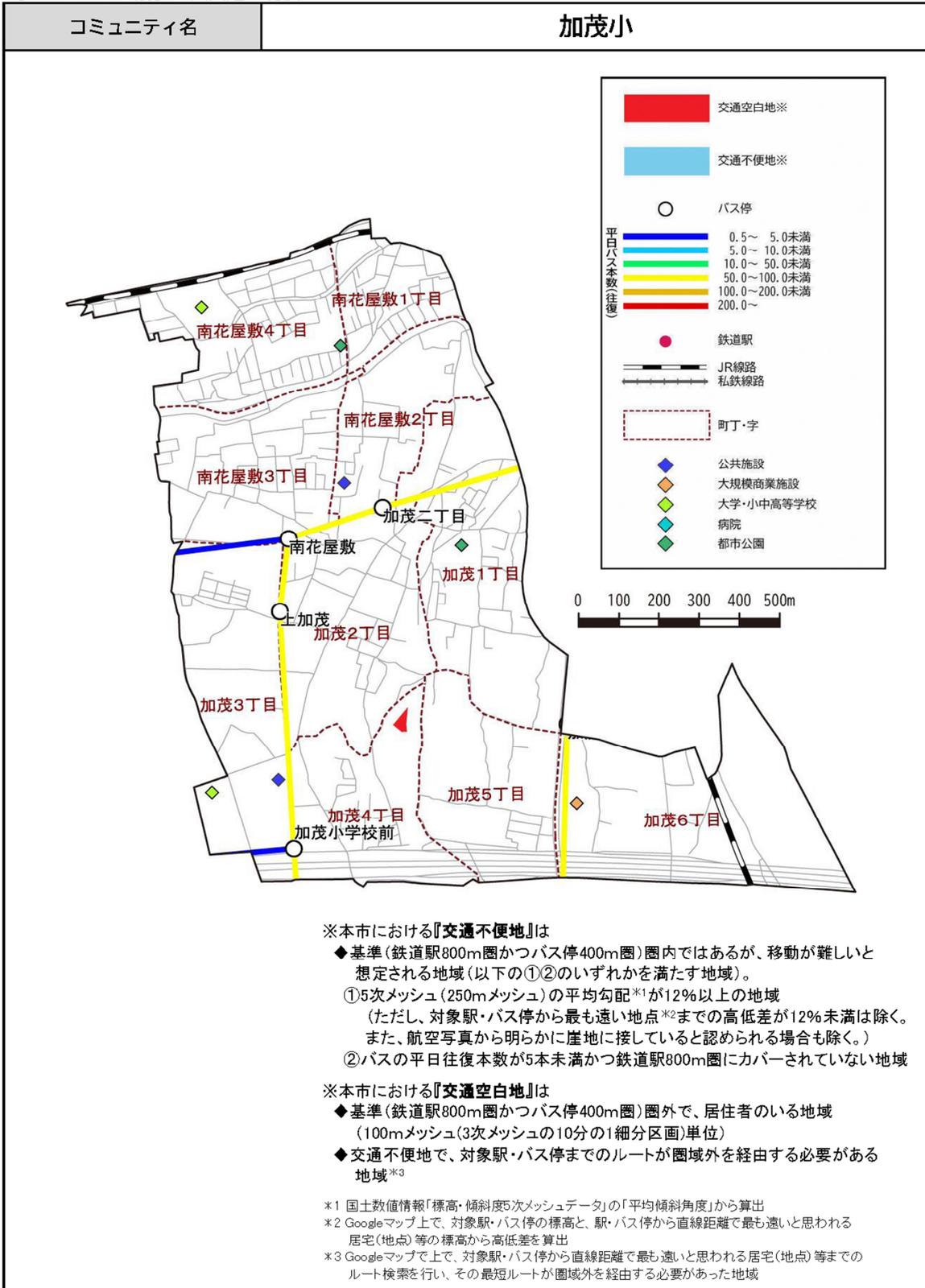


図 コミュニティ区分

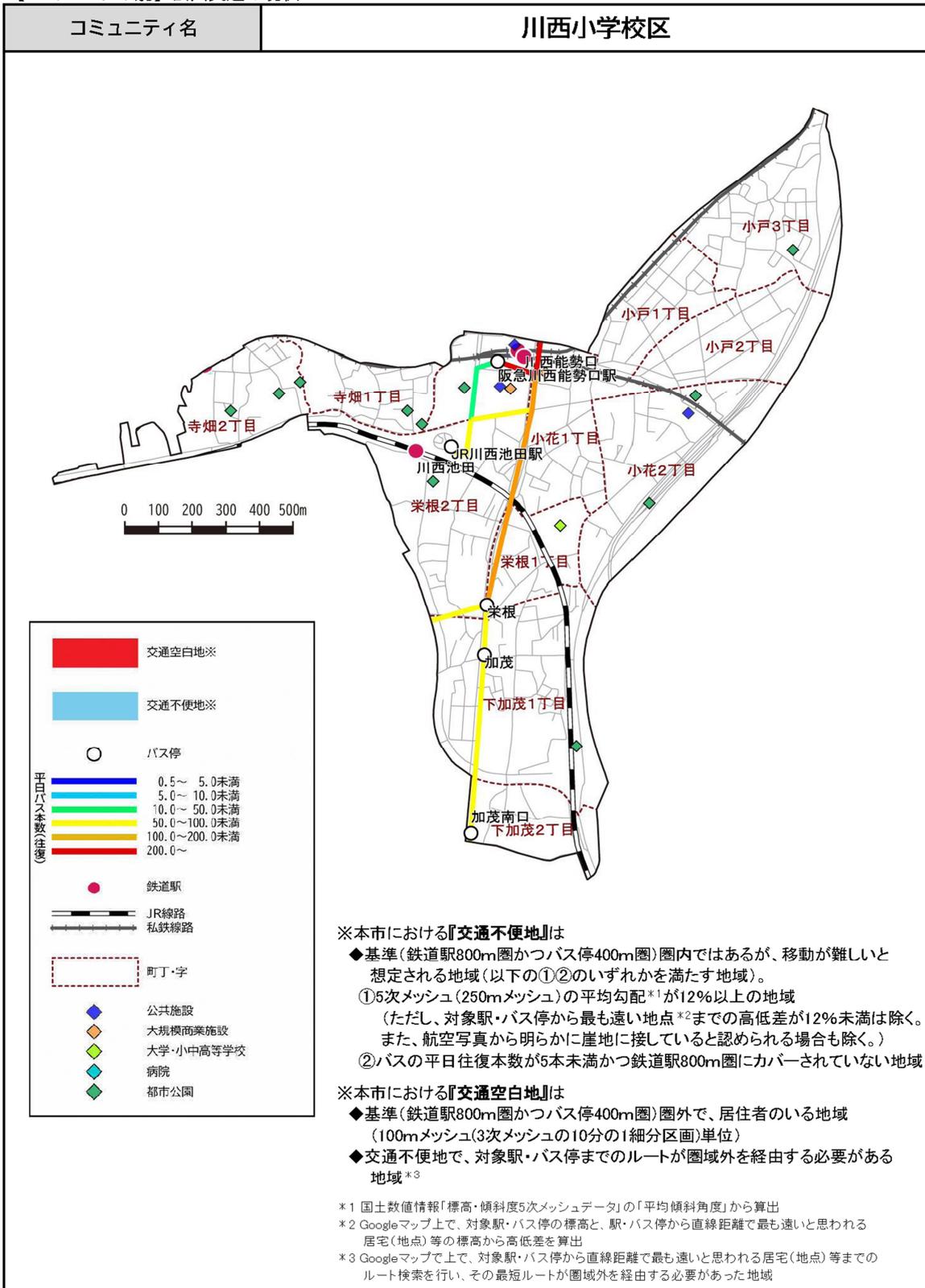
【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		久代				
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		JR北伊丹			
	1日当たり利用者数 (R4)		10,164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)		6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		
	1日当たり利用者数 (人)		5,019	2,564		
	収支 (千円)		-32,888	-26,695		
交通空白地		東久代1・2丁目 の一部				
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・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 			
	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) : 39.1% 休日 (市内) : 39.1%	よく行く施設 (市内) :	川西阪急 アステ川西	
		自動車のみで移動する割合	平日 : 23.2% (市平均:25.8%) 休日 : 46.4% (市平均:40.2%)	コミ別順位 :	平日 : 9/14位 休日 : 5/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	4.3% (市平均:5.3%)	コミ別順位 :	9/14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:40.6% (市平均:20.5%)	コミ別順位 :	JR : 1/14位	
		路線バス	29.0% (市平均:27.9%)	コミ別順位 :	5/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		27.5% (市平均:27.1%)	コミ別順位 :	5/14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	26.1% (市平均:41.8%)	コミ別順位 :	12/14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	34.8% (市平均:27.1%)	コミ別順位 :	3/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> ・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% 			
市平均との差が5%以上あるもの		<ul style="list-style-type: none"> ・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%) 				
現状のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・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 				



【コミュニティ別】公共交通の現状

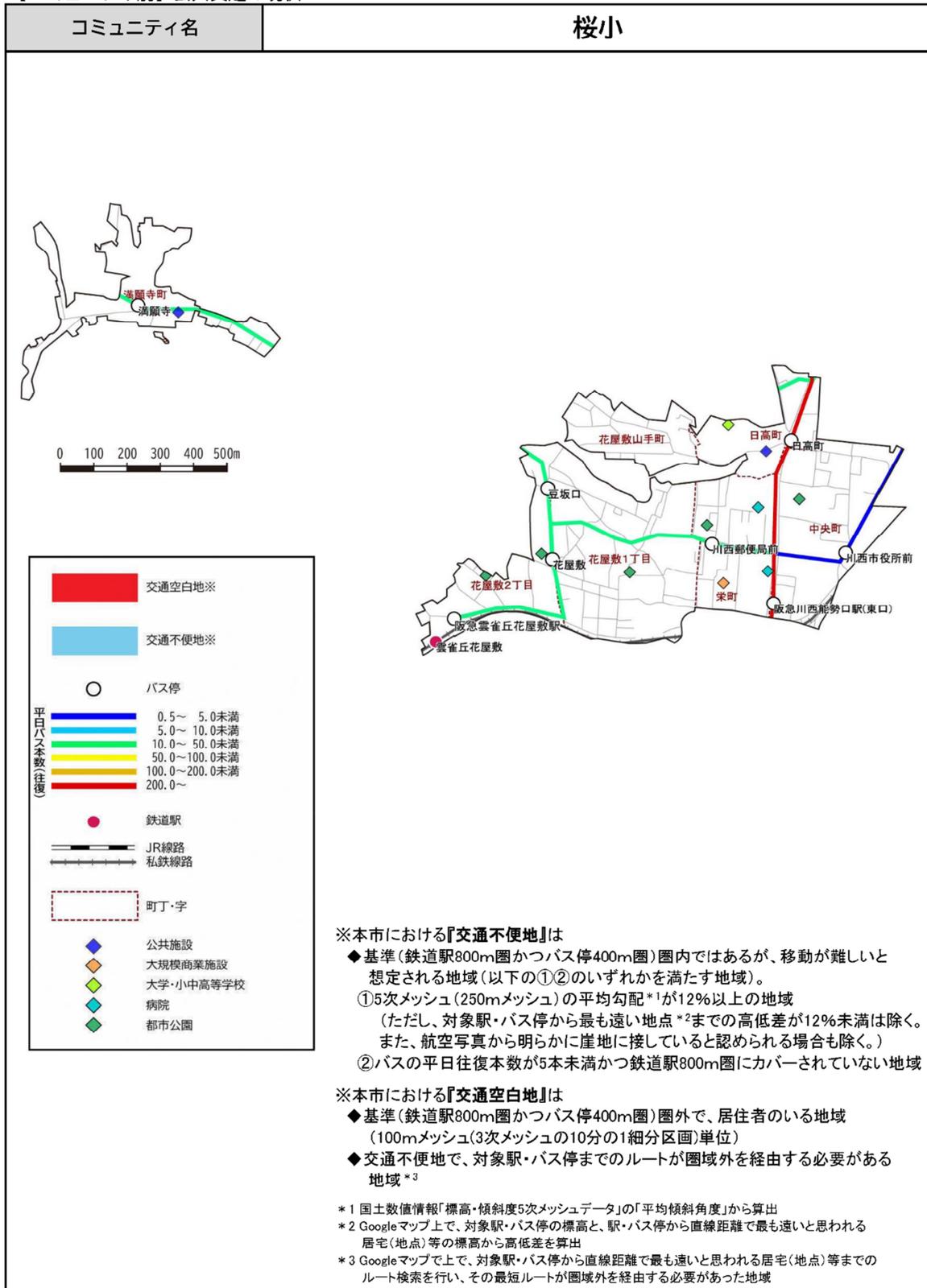
コミュニティ名		加茂小			
公共交通					
鉄道	コミュニティ内所在駅				
	1日当たり利用者数 (R4)				
	駅勢圏内に位置する駅		JR川西池田	阪急川西能勢口	阪急雲雀丘花屋敷
	1日当たり利用者数 (R4)		33,596人	35,748人	8,381人
路線バス	バス停数 (R5・平日に停車があるもの)		4箇所		
	運行本数 (往復=1) (R5・平日の1日当たり)	最大	54.5本		
		最小	52.5本		
	運行路線 (R4年度)		尼崎線	桃源台線	宝塚市内線
	1日当たり利用者数 (人)		5,019	2,564	8,507
収支 (千円)		-32,888	-26,695	24,783	
交通空白地		加茂4丁目 の一部			
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		<ul style="list-style-type: none"> ・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				
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		—				
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				

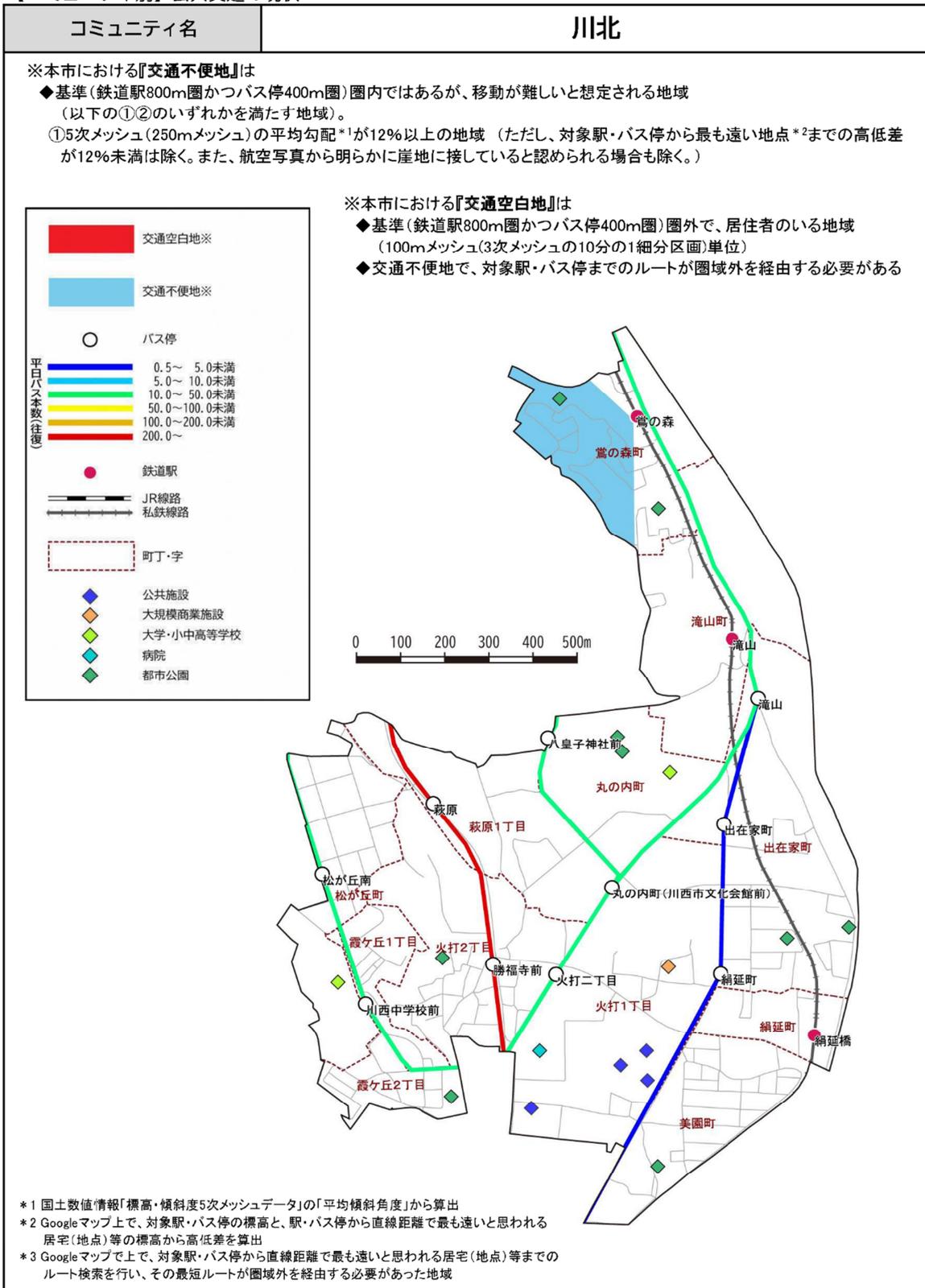
【コミュニティ別】公共交通の現状



【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		桜小				
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		阪急雲雀丘花屋敷			
	1日当たり利用者数 (R4)		8,381人			
	駅勢圏内に位置する駅		JR川西池田	阪急川西能勢口	能勢電鉄川西能勢口	能勢電鉄絹延橋
1日当たり利用者数 (R4)		33,596人	35,748人	38,495人	2,662人	
路線バス	バス停数 (R5・平日に停車があるもの)		8箇所			
	運行本数 (往復=1) (R5・平日の1日当たり)	最大	284.5本			
		最小	2.0本			
	運行路線 (R4年度)		川西猪名川線	満願寺線		
	1日当たり利用者数 (人)		17,882	860		
収支 (千円)		-55,710	-15,695			
交通空白地		—				
地域の現状						
交通	地域の特性		・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			
	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) : 72.7% 休日 (市内) : 53.0%	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 : 15.2% (市平均:25.8%) 休日 : 22.7% (市平均:40.2%)	コミ別順位 : 平日 : 12/14位 休日 : 14/14位		
移動手段で困りごとがよくある市民の割合		1.5% (市平均:5.3%)	コミ別順位 : 14/14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 : 19.7% (市平均:20.5%) 阪急 : 54.5% (市平均:39.8%)	コミ別順位 : JR : 6/14位 阪急 : 1/14位		
		路線バス	16.7% (市平均:27.9%)	コミ別順位 : 9/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		24.2% (市平均:27.1%)	コミ別順位 : 11/14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	28.8% (市平均:41.8%)	コミ別順位 : 11/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	13.6% (市平均:20.6%)	コミ別順位 : 14/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	33.3% (市平均:27.1%)	コミ別順位 : 4/14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 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%				
	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 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%)				
現状のまとめ		・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				

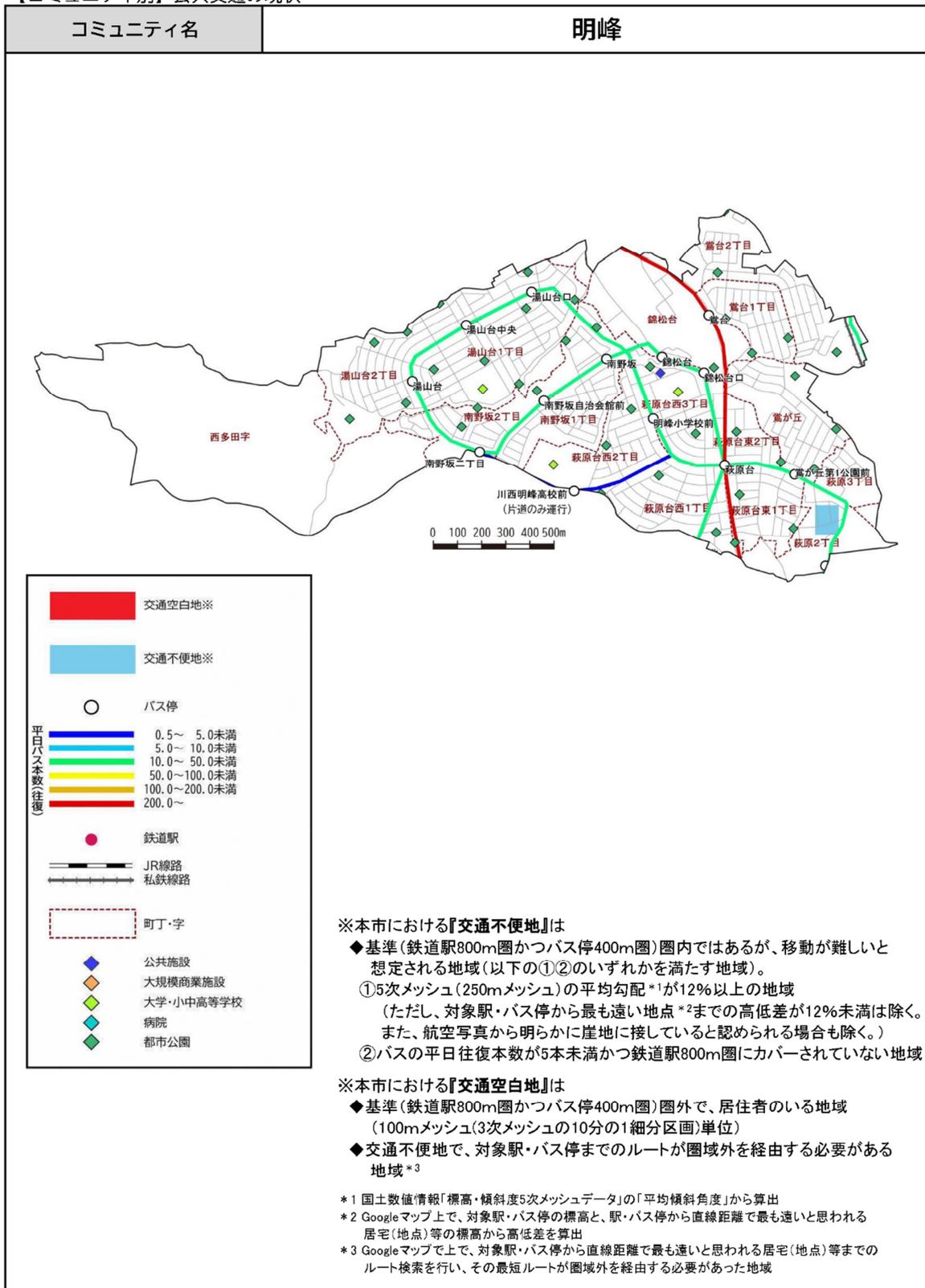
【コミュニティ別】公共交通の現状



【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	能勢電鉄鶯の森
	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			—		
地域の現状					
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・能勢電鉄の絹延橋、滝山、鶯の森駅が所在。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	<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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			<ul style="list-style-type: none"> ・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 		

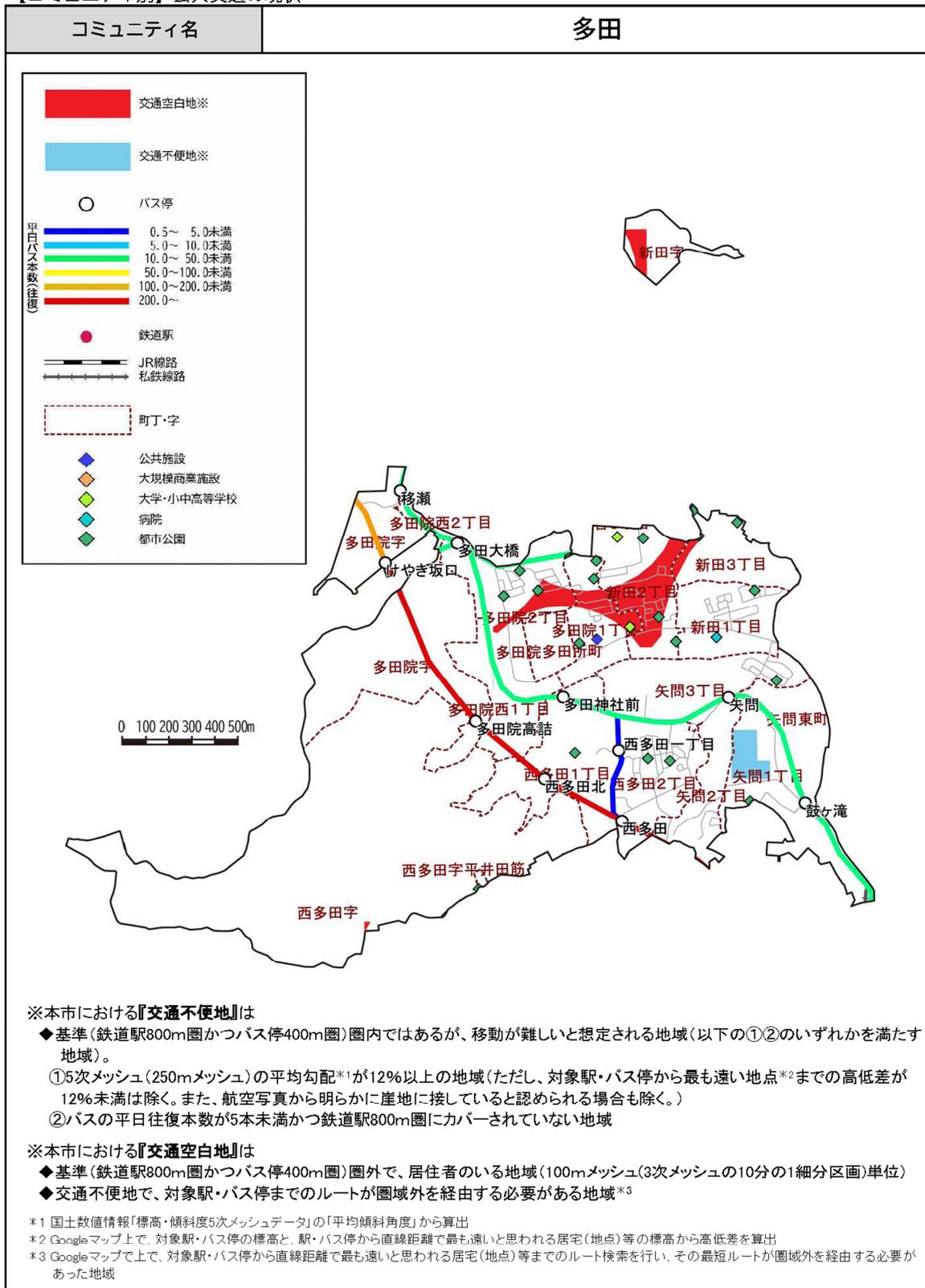
【コミュニティ別】公共交通の現状



【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	能勢電鉄鶯の森	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		—				
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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 				

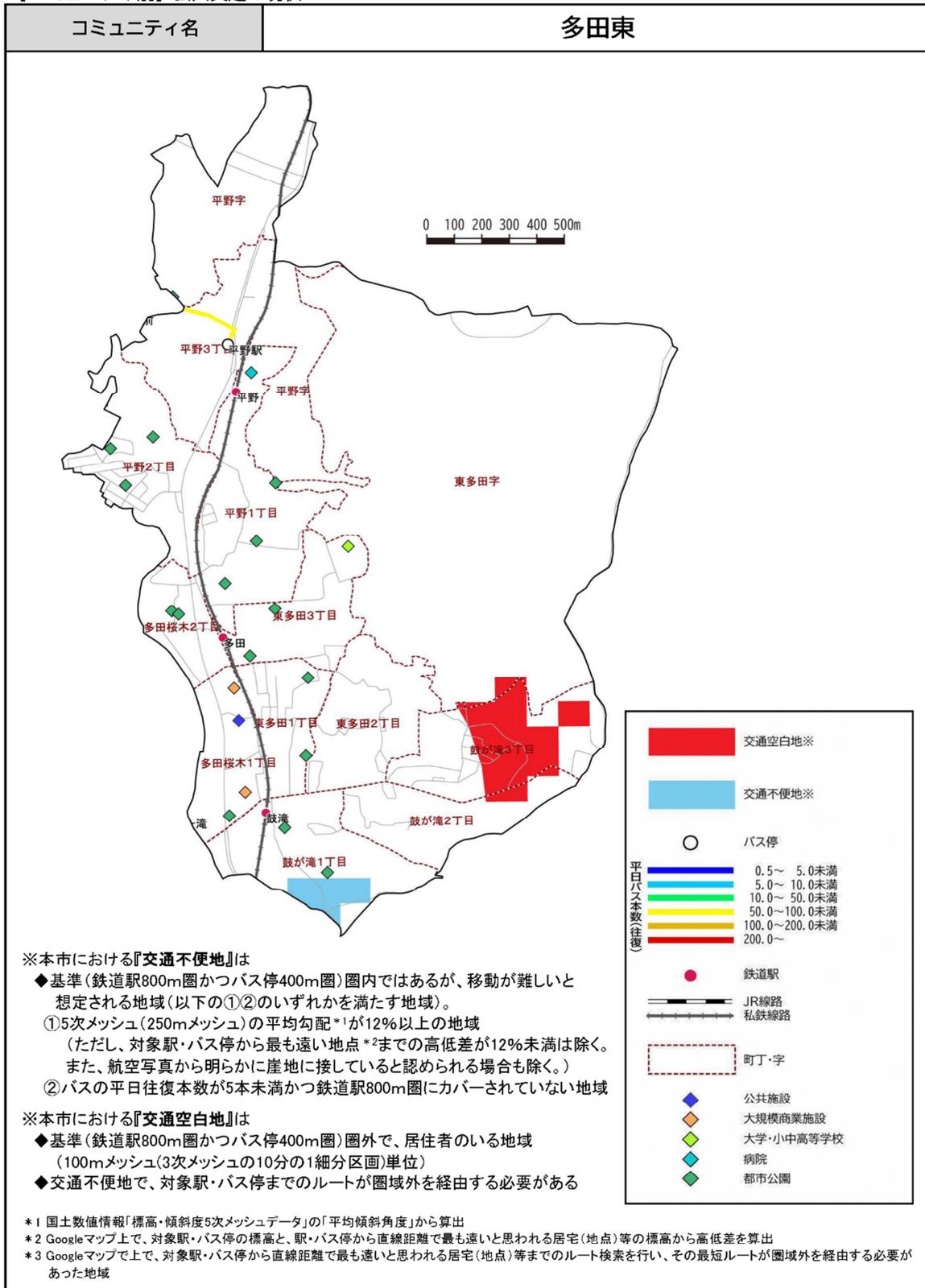
【コミュニティ別】公共交通の現状



【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		能勢電鉄鷺の森	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、 西多田字、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				

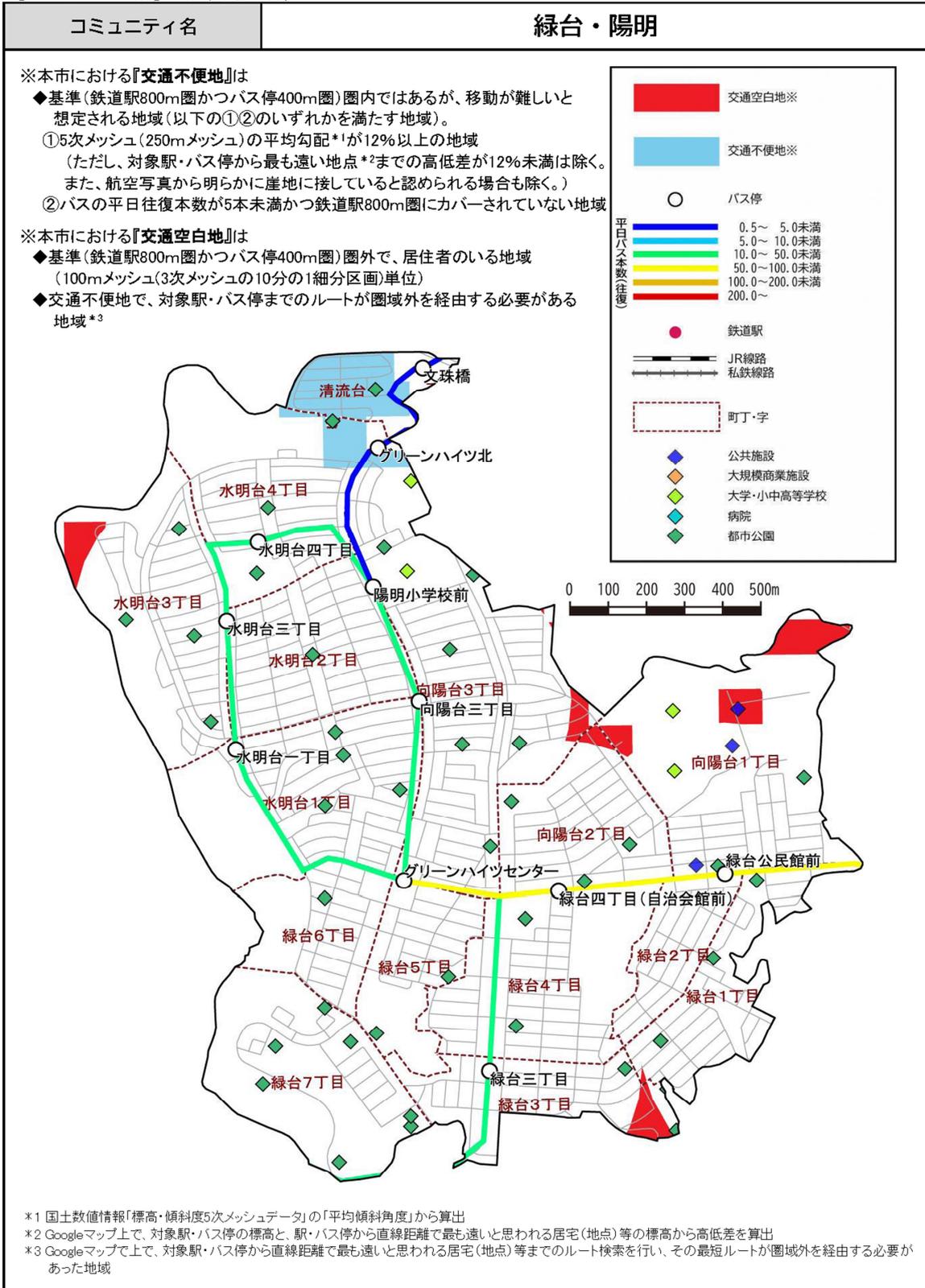
【コミュニティ別】公共交通の現状



【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
鉄道	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、 鼓が滝2・3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意向及び利用意向	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			

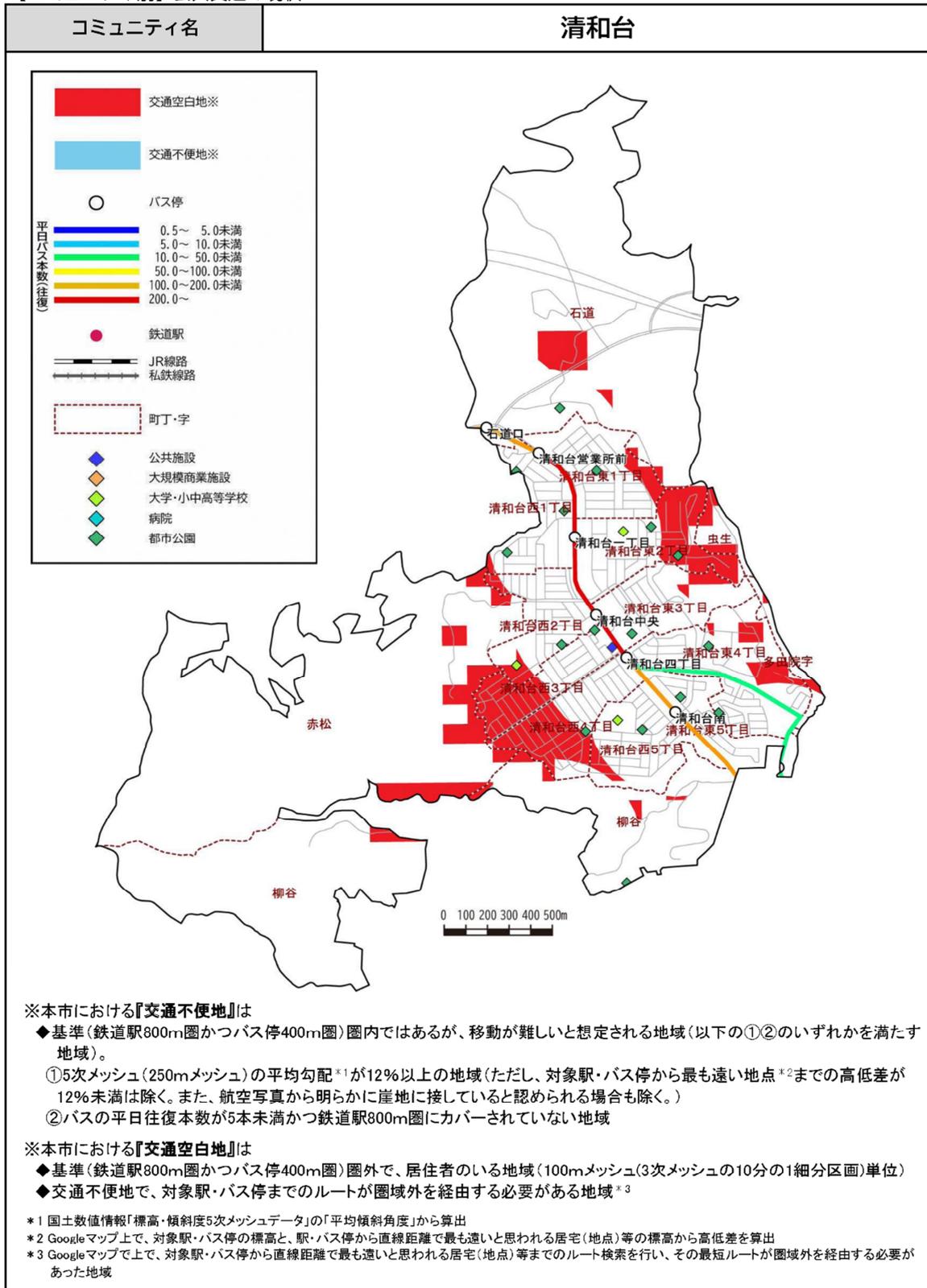
【コミュニティ別】公共交通の現状



【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、 向陽台1～3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存在している				

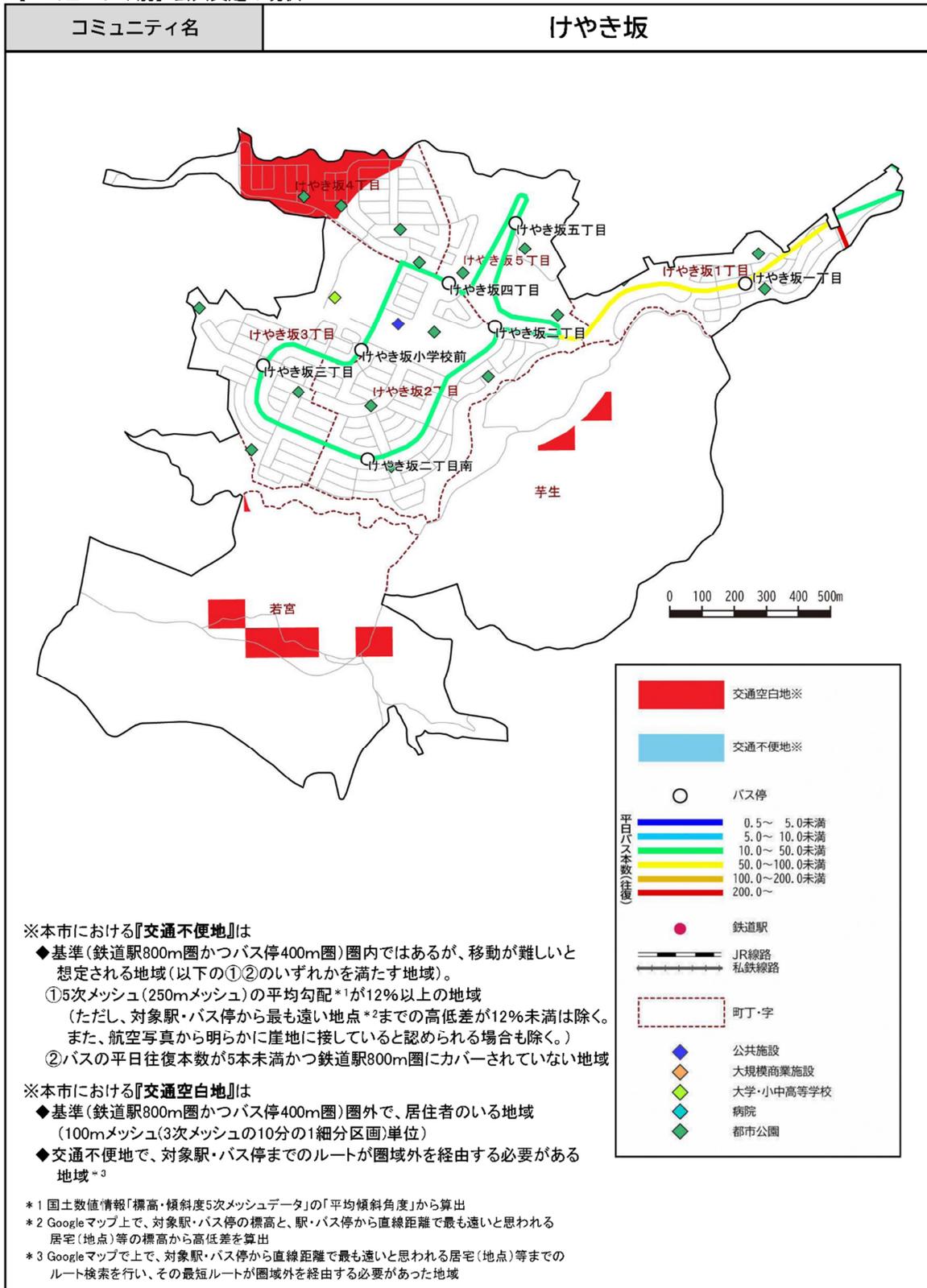
【コミュニティ別】公共交通の現状



【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、 多田院字 の一部 清和台東1～4丁目、				
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



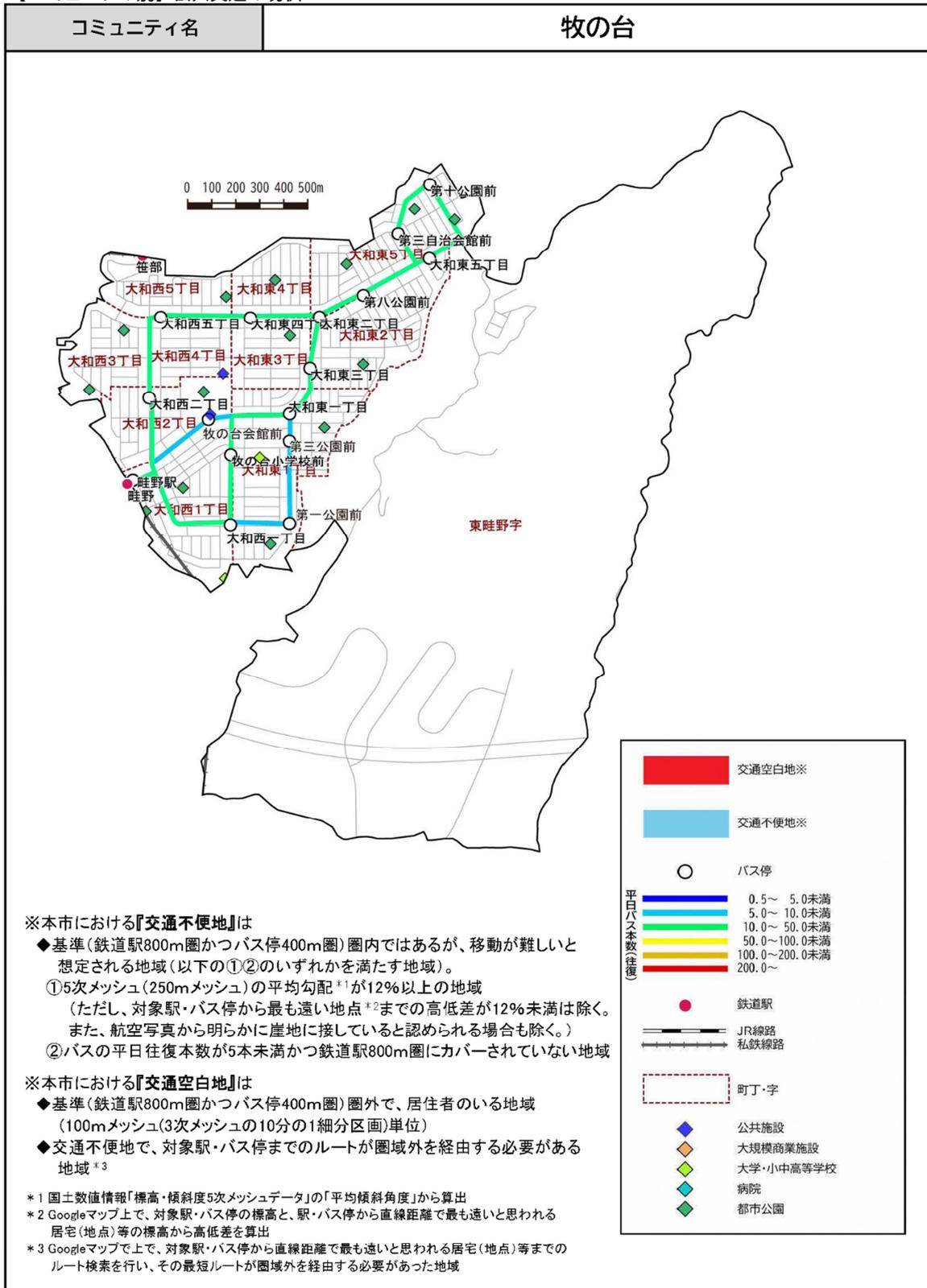
【コミュニティ別】公共交通の現状

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、 若宮、 けやき坂1・3・4丁目 の一部				
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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				
公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		能勢電鉄一の鳥居	能勢電鉄畦野	能勢電鉄山下	能勢電鉄笹部
	1日当たり利用者数 (R4)		677人	7,019人	5,555人	118人
	駅勢圏内に位置する駅		能勢電鉄光風台	能勢電鉄日生中央		
		1日当たり利用者数 (R4)	2,652人	8,719人		
路線バス	バス停車数 (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	15.0本			
		最小	3.0本			
	運行路線 (R4年度)		西能勢線	平野山下線	妙見口能勢線	
	1日当たり利用者数 (人)		260	27	33	
収支 (千円)		1,227	-4,484	-1,118		
交通空白地			西畦野字、 山原1・2丁目、 一庫字、	西畦野1・2丁目、 緑が丘1・2丁目、 黒川、	東畦野4丁目、 一庫1~3丁目、 山原字 の一部	
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・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 			
	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) : 53.3% 休日 (市内) : 53.3%	よく行く施設 (市内) :	川西阪急 キセラ川西	
		自動車のみで移動する割合	平日 : 27.9% (市平均:25.8%) 休日 : 41.8% (市平均:40.2%)	コミ別順位 :	平日 : 7/14位 休日 : 7/14位	
移動手段で困りごとがよくある市民の割合		4.1% (市平均:5.3%)	コミ別順位 :	10/14位		
住民の公共交通利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度 (月に数日以上)	鉄道	能勢電 : 59.0% (市平均:29.4%)	コミ別順位 :	能勢電 : 3/14位	
		路線バス	6.6% (市平均:27.9%)	コミ別順位 :	13/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		22.1% (市平均:27.1%)	コミ別順位 :	14/14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	43.4% (市平均:41.8%)	コミ別順位 :	7/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	14.8% (市平均:20.6%)	コミ別順位 :	12/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	29.5% (市平均:27.1%)	コミ別順位 :	5/14位	
公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> ・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% 				
	市平均との差が5%以上あるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・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%) 				
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・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 			

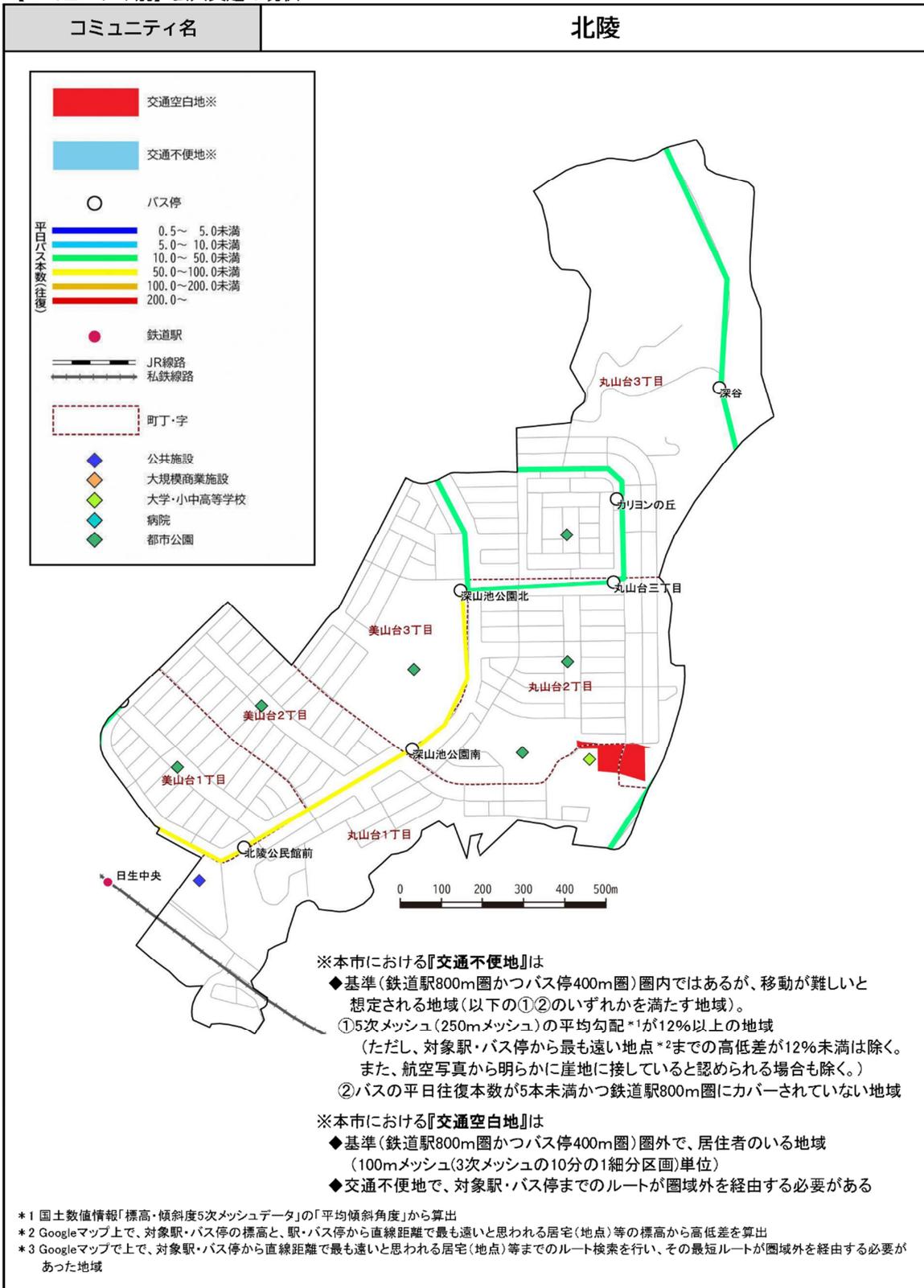
【コミュニティ別】公共交通の現状



【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
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		-			
地域の現状					
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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



【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		北陵				
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		能勢電鉄日生中央			
	1日当たり利用者数 (R4)		8,719人			
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	71.0本			
		最小	12.0本			
	運行路線 (R4年度)		日生ニュータウン線	西能勢線		
	1日当たり利用者数 (人)		1,321	260		
	収支 (千円)		-42,966	1,227		
交通空白地		丸山台1・2丁目 の一部				
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・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 			
	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) : 40.5% 休日 (市内) : 30.4%	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 : 30.4% (市平均:25.8%) 休日 : 46.8% (市平均:40.2%)	コミ別順位 :	平日 : 4/14位 休日 : 4/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	6.3% (市平均:5.3%)	コミ別順位 :	5/14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 : 50.6% (市平均:29.4%)	コミ別順位 :	能勢電 : 5/14位	
		路線バス	26.6% (市平均:27.9%)	コミ別順位 :	6/14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	60.8% (市平均:41.8%)		コミ別順位 :	1/14位
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	13.9% (市平均:20.6%)		コミ別順位 :	13/14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	<ul style="list-style-type: none"> ・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% 			
市平均との差が5%以上あるもの		<ul style="list-style-type: none"> ・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%) 				
現状のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・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 				

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 (1)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1章 第5節 第3款 公共交通機関の災害予防 第3編 第11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1章 第4節 第3款 公共交通機関の災害予防 第3編 第13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1章 産業ビジョン前期計画の振り 返り 1. 基本方針1 主要施策1-3 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な事項に関する協議、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、必要と認めるときは、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1	(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1	(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1	(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1	(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1	(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
第9回	令和6年3月18日 アステ市民プラザ アステホール1	(1) 川西市公共交通計画の策定について ① 計画最終案の協議

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を提供することで、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（D I D地区）（資料編－7）

D I D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（NO_x）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。

