

川西市公共交通計画 (案)



令和6(2024)年★月
川西市

< 目次 >

総論

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

基本計画

1	まちづくりと公共交通.....	5
1.1	まちづくり計画における公共交通.....	5
1.2	まちづくりを支える公共交通のあり方.....	7
2	公共交通の現状と課題.....	8
2.1	公共交通を取り巻く環境.....	8
2.2	川西市の交通体系.....	9
2.3	市民及び交通事業者からみる公共交通の現状.....	22
2.4	公共交通の現状と課題.....	36
3	基本理念及び基本方針.....	37
3.1	基本理念.....	37
3.2	基本方針.....	38
3.3	役割分担の考え方.....	39

実施計画

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

総論

1 本計画の目的

本市は、高度成長時代に開発された大規模なニュータウンの開発とともに公共交通網が発展してきており、鉄道や路線バスなどの公共交通を利用しやすい恵まれた状況にあります。しかし、全国的に自動車依存に伴う公共交通利用者の減少が社会問題化する中、本市においても、鉄道利用者は年々減少しており、バス利用者は一定の数で推移しているものの、一部の路線では減便や廃止が実施されています。こうした状況を受け、平成27(2015)年3月に「川西市公共交通基本計画」を策定し、本市における公共交通のあり方を示すとともに、そのあり方実現に向けて公共交通サービスの維持・改善を進めてきました。

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

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

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

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

2 本計画の概要

2.1 計画の区域

計画の区域は、川西市域全域とします。

2.2 計画の期間

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

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

2.3 計画の対象交通

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

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

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

3 本計画の構成と位置づけ

3.1 計画の構成

本計画は、「基本計画」と「実施計画」で構成します。

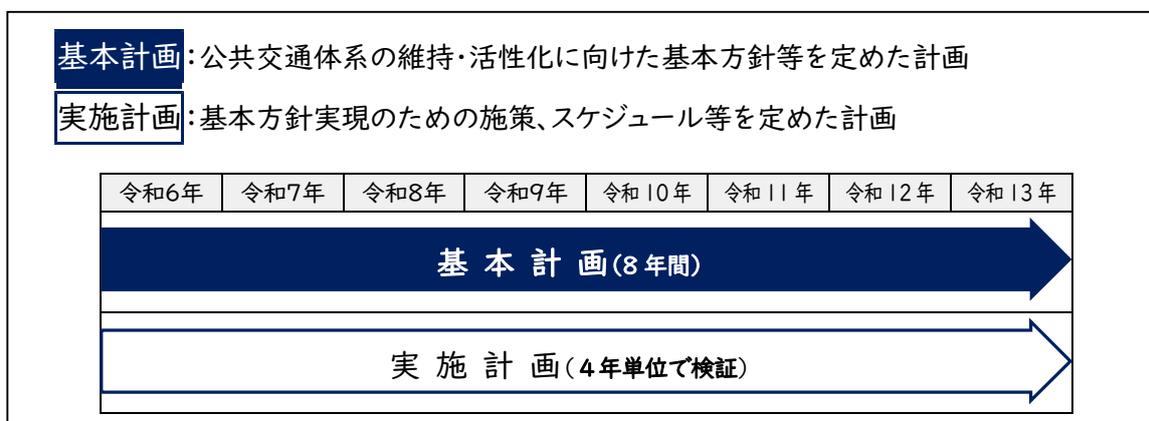


図 本計画の構成

3.2 計画の位置づけ

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

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

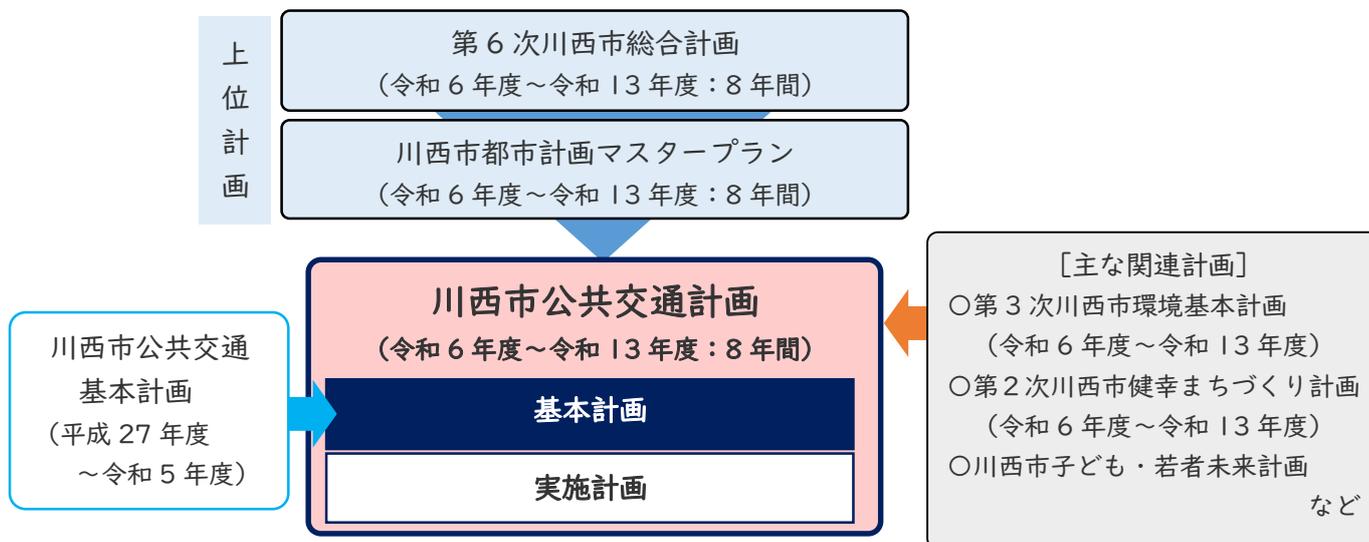


図 本計画の位置づけ

基本計画

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

まちづくりと公共交通

1.1 まちづくり計画における公共交通

本計画の上位計画である「第6次川西市総合計画」、「川西市都市計画マスタープラン」では、本市のまちづくりに関する方針等が示されています。

(1) 第6次川西市総合計画

計画期間：令和6(2024)年度～令和13(2031)年度

計画の役割：総合的かつ計画的な市政の運営を図るため、将来における本市のあるべき姿と進むべき方向について定める指針

第6次川西市総合計画では、めざす都市像として「心地よさ 息づくまち 川西 ～ジブンイロ 叶う未来へ～」を掲げており、めざす都市像の実現に向けて、各施策が紐づく5つの分野別目標を定めています。

本計画においては、分野別目標の一つ「快適な環境で暮らせる川西の実現」に向けて、日常生活を支える基盤となる公共交通のサービス水準を維持するため、モビリティ・マネジメント*を進めるとともに、新たな公共交通のあり方を検討するなど、公共交通を基軸とした環境づくりを推進します。



なお、公共交通の未来像は以下のとおり示されています。

《市民とともにめざす未来像》

- ・公共交通に慣れ親しみ、日常生活の中で継続的に公共交通を利用している
- ・高齢者をはじめ多くの移動困難者が必要な支援を受けて移動できている

※：*印の付いている用語は、資料編巻末の用語集に説明を記載しています。

(2) 川西市都市計画マスタープラン

計 画 期 間：令和6(2024)年度～令和13(2031)年度

計画の役割：まちの将来像を示して、まちづくりに明確な目標を与え、将来ビジョンを明確化します。

また、まちづくりの総合的な整備方針などを示して、長期的な視点に立った独自のまちづくりを進めていく根拠とするとともに、個別具体の都市計画などの指針とします。

本市が決定する個別具体の都市計画などの指針となる川西市都市計画マスタープランでは、まちづくりの基本理念として、みどり豊かな住宅都市に新たな魅力や価値をかけ合わせる「持続可能で生活の質が高いまちづくり」を掲げています。

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

①-1 子どものスペースを守り、充実させる

①-3 子ども・子育て世帯の生活を応援する

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

②-4 誰もが居心地のよいまちをめざす

③-2 公共交通を活かした生活をめざす

③-4 環境にやさしい生活をめざす

④-3 日常生活の安らげる場所を増やす

公共交通網の整備方針としては、以下のとおり示されています。

調整中

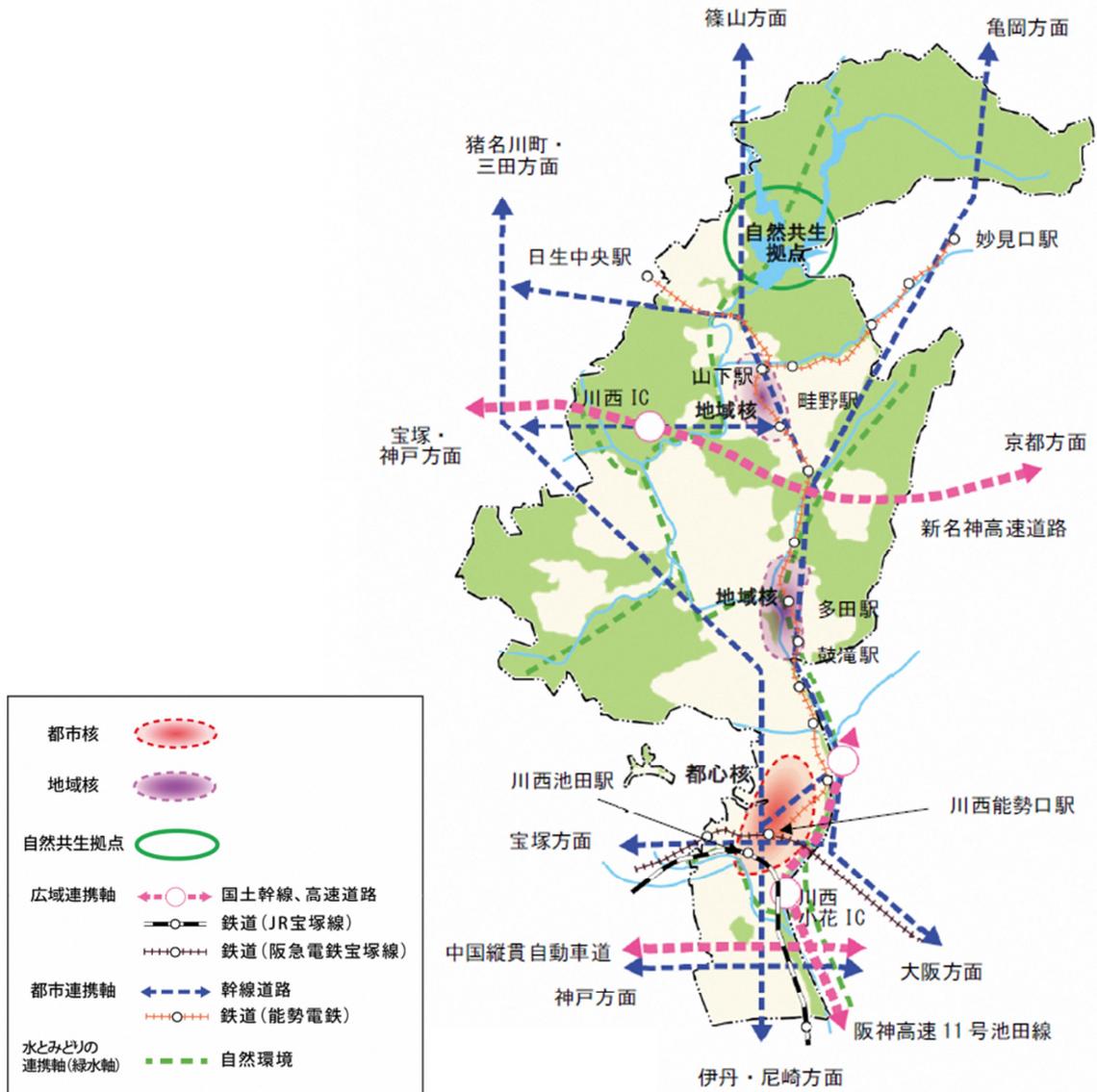


図 都市計画マスタープランにおける都市構造図

1.2 まちづくりを支える公共交通のあり方

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

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

2 公共交通の現状と課題

2.1 公共交通を取り巻く環境

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

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

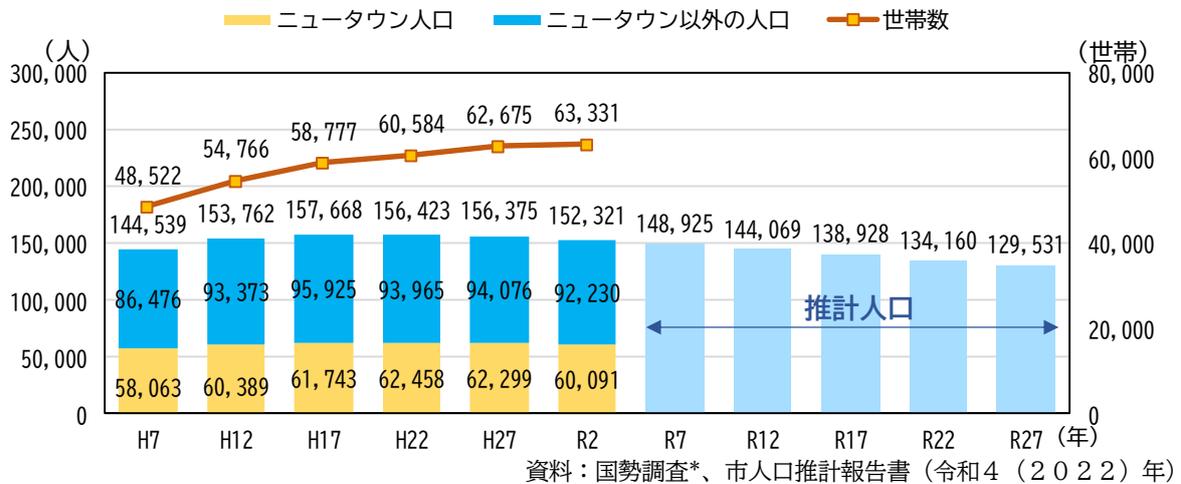


図 人口の推移

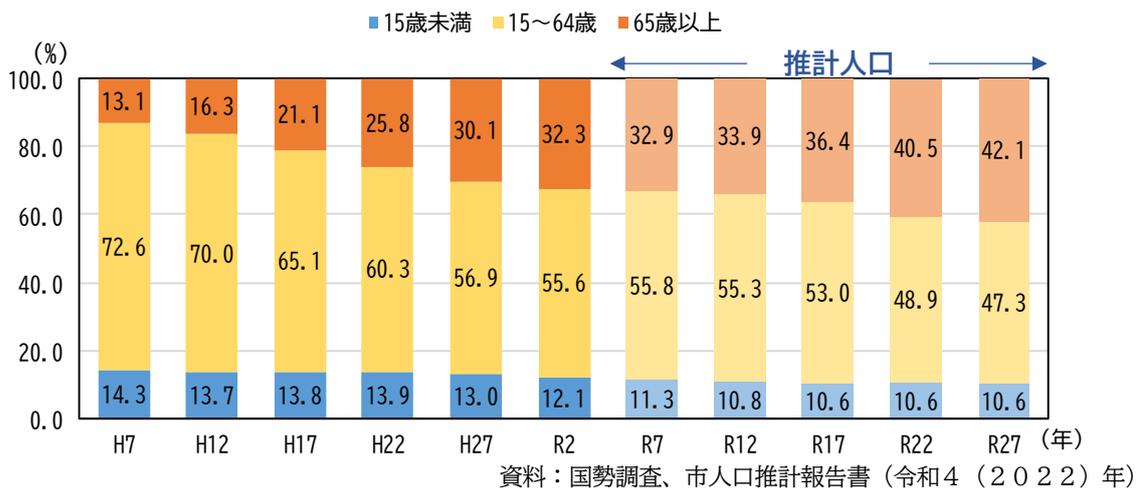


図 年齢3区分別人口割合の推移

※四捨五入により合計が100%とならない場合あり（他の図・表も同様）

2.2 川西市の交通体系

(1) 公共交通体系の構成

本市の公共交通は、主に「基幹公共交通」、「地域内公共交通」で構成されます。

表 公共交通体系の構成

<p>基幹公共交通</p>	<p>○主に通勤・通学の主要交通手段として、広域社会を支える役割を担う。 ○本市は、大阪郊外のベッドタウン*として、大規模なニュータウンの開発とともに公共交通体系が発展してきており、基幹公共交通は「まちの生命線」となっている。</p>
<p>地域内公共交通</p>	<p>○日常の交通手段として地域社会を支える役割を担う。 ○本市の大半のニュータウンでは、開発に合わせてバス運行が始まったことから、自宅から一定の距離内にバス停があるという比較的恵まれた交通環境にある。</p>

地域内公共交通は全て基幹公共交通につながっており、地域によっては基幹公共交通を直接利用できます。また、基幹公共交通は各地域拠点を經由し中心市街地につながっています。

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



図 基幹公共交通と地域内公共交通の役割分担イメージ

(2) 川西市の公共交通体系

本市では、JR西日本、阪急電鉄、能勢電鉄及び阪急バス全ての基幹公共交通が、中心市街地を交通結節点*として結ばれるように整備されています。そして、本市東側の地域内公共交通は、能勢電鉄の駅につながっており、フィーダー交通（支線交通）*としての機能を果たしています。また西側の地域では、基幹公共交通と地域内公共交通が一体となっており、中心市街地にある川西能勢口駅と川西池田駅に直接つながっています。

このように本市では、基幹公共交通が軸を成し、全てが交通結節点、すなわち中心市街地でしっかりと結ばれた交通体系を形成しています。

表 川西市の公共交通等（令和5（2023）年3月末時点）

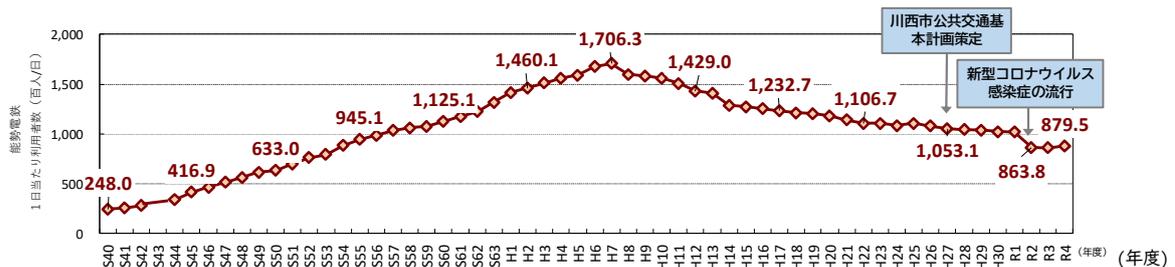
種類（役割）	種類（モード）		概要	
基幹公共交通	鉄道	JR西日本 宝塚線	・周辺市や大阪方面を連絡 ・市内に2駅（川西池田駅、北伊丹駅）	
		阪急電鉄 宝塚線	・周辺市や大阪方面を連絡 ・市内に2駅（川西能勢口駅、雲雀丘花屋敷駅）	
		能勢電鉄	妙見線	・川西能勢口駅と妙見口駅（大阪府豊能町）間を運行 ・市内に11駅
			日生線	・山下駅と日生中央駅（猪名川町）間を運行 ・市内に1駅（山下駅）
地域内公共交通	路線バス	阪急バス	・市内の主要駅から阪急バスが運行 ・市内に38系統*が運行	
		伊丹市交通局	・市南部の久代地域に2系統が乗り入れ	
	乗用タクシー	・複数の事業者が市内全域を運行 ・市内で車両登録しているタクシー会社は5社		
公共交通以外で市民の生活移動を支える主な移動手段	福祉タクシー・介護タクシー		・複数の事業者が市内全域を運行 ・市内に21社が事業所・営業所を持つ	
	ボランティア輸送		・向陽台地区、緑台地区、水明台地区で高齢者等の買い物を支援 ・社会福祉法人 友盟会 清和苑が地域貢献として、清和台地区の巡回車を午前午後各1便運行	

(3) 鉄道・バスの利用者数の推移

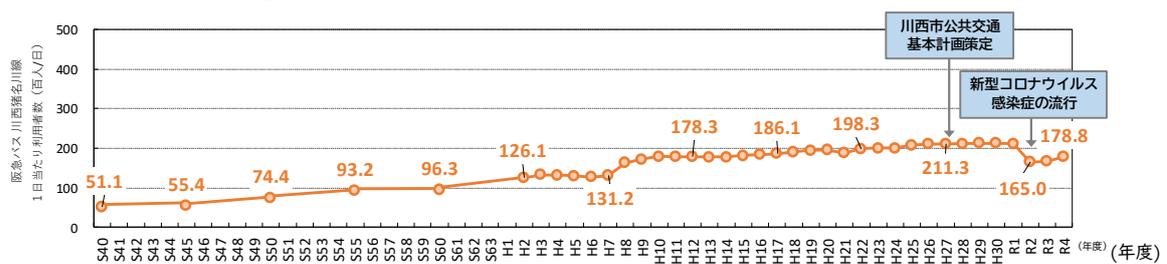
基幹公共交通のうち、鉄道利用者の推移をみると、市域東側を南北に通る能勢電鉄は、平成7(1995)年をピークに減少傾向にあります。また、市域南部を東西に通る阪急電鉄の川西能勢口駅、同じく東西に通るJR西日本の川西池田駅では、近年は概ね横ばい傾向にあります。ただし、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2(2020)年は利用者数が大きく減少しています。

市域西側を同じく南北に通る阪急バス(川西猪名川線)では、近年は概ね横ばいから微増傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少しています。

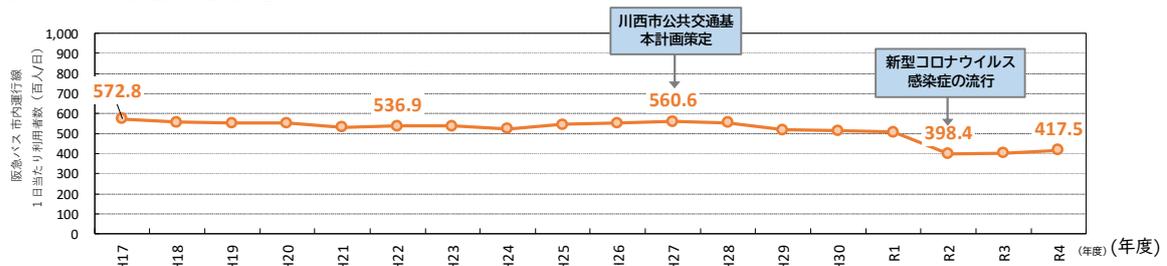
【能勢電鉄】



【阪急バス(川西猪名川線)】



【阪急バス(市内運行路線)】



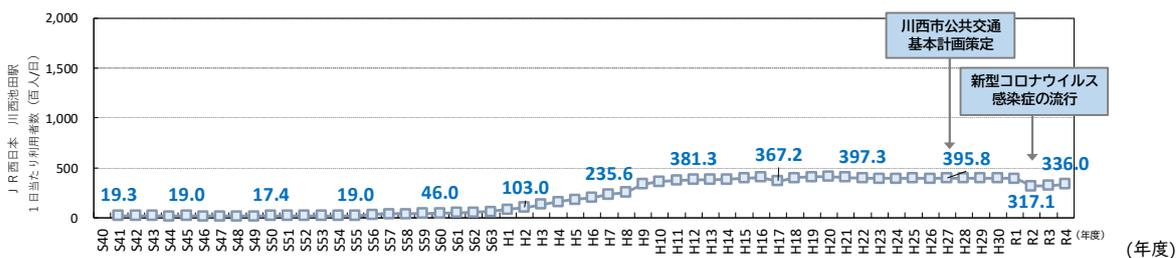
※平成16(2004)年以前はデータがなく不詳 ※阪急バスについては輸送人員*

【阪急電鉄(川西能勢口駅)】



※平成8(1996)年3月24日、川西能勢口駅の高架化により、阪急・能勢直通旅客は、川西能勢口駅利用者数より除外

【JR西日本(川西池田駅)】



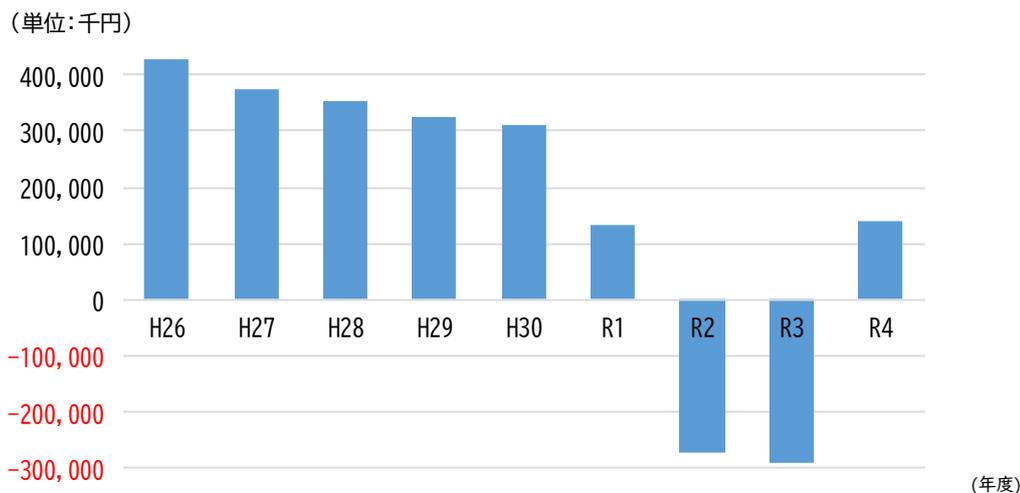
資料：各交通事業者資料等

図 市内の鉄道・バス利用者数の推移

(4) 事業収支等の状況

① 能勢電鉄

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



資料：能勢電鉄株式会社資料等

図 【能勢電鉄】鉄道事業損益(単位:千円)

能勢電鉄の利用者の推移をみると、コロナ禍で約14%利用者数が減少しており、その後も令和4(2022)年までほぼ横ばいとなっています。

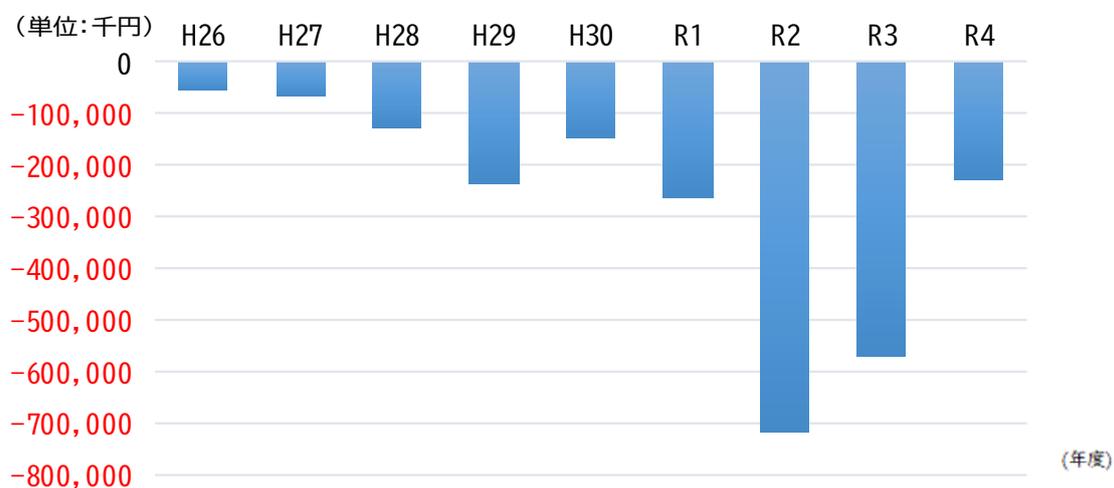
表 【能勢電鉄】[駅別] 1日の利用者数(単位:人)

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

資料：能勢電鉄株式会社資料等

② 阪急バス

市内を運行する阪急バス路線の多くは赤字であり、最も収支状況が悪いのは「川西猪名川線」となっています。また、収支率の悪化を受け減便を行った結果、市内の運転キロ数が減少しています(資料編-24参照)。



資料：阪急バス株式会社資料等

図 【阪急バス】市内運行路線に係る収支状況(単位:千円)

表 【阪急バス】[路線別] 収支額 (単位：千円)

	R4	参考値	
		コロナ禍前(R1)	基本計画策定前(H26)
東能勢線	-49,515	-32,305	42,241
妙見口能勢線	-1,118	-2,962	-16,957
満願寺線	-15,695	-5,379	665
西能勢線	1,227	-38,144	-27,830
川西猪名川線	-55,710	-53,261	-60,622
多田グリーンハイツ線	7,063	-2,366	-13,019
日生ニュータウン線	-42,966	-37,636	-34,750
平野山下線・大和団地線 (旧市立川西病院・大和団地線)	-12,573	-14,741	-14,931
尼崎線	-32,888	-42,769	48,993
桃源台線	-26,695	-29,598	15,484
空港宝塚線	-24,432	-13,305	-19,222
宝塚川西線	-1,808	-16,777	0
宝塚市内線	24,783	25,076	25,608
合計	-230,327	-264,167	-54,340

資料：阪急バス株式会社資料等

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

表 【阪急バス】[路線別] 年間の利用者数 (単位：千人)

	R4	参考値	
		コロナ禍前(R1)	基本計画策定前(H26)
東能勢線	1,131	1,374	1,706
妙見口能勢線	12	27	31
満願寺線	314	359	358
西能勢線	95	145	227
川西猪名川線	6,527	7,754	7,703
多田グリーンハイツ線	522	650	714
日生ニュータウン線	482	561	592
平野山下線・大和団地線 (旧市立川西病院・大和団地線)	200	312	304
尼崎線	1,832	2,163	2,300
桃源台線	936	1,041	948
空港宝塚線	78	95	193
宝塚川西線	6	88	-
宝塚市内線	3,105	3,923	5,068
合計	15,240	18,492	20,144

資料：阪急バス株式会社資料等

③ 阪急電鉄

阪急電鉄においては、コロナ禍で利用者数が約20～30%落ち込んでいましたが、その後徐々に回復し、令和4(2022)年では令和元(2019)年比で約78～86%の利用客が戻ってきている状況となっています。

表 【阪急電鉄】[駅別] 1日の利用者数(単位:人)

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

※:()は令和元(2019)年比、資料:阪急電鉄株式会社資料等

④ JR西日本

JR西日本においては、コロナ禍でも京阪神地区全体は落ち込みが少なく、コロナ禍後、約86～92%の利用者が戻ってきている状況となっています。

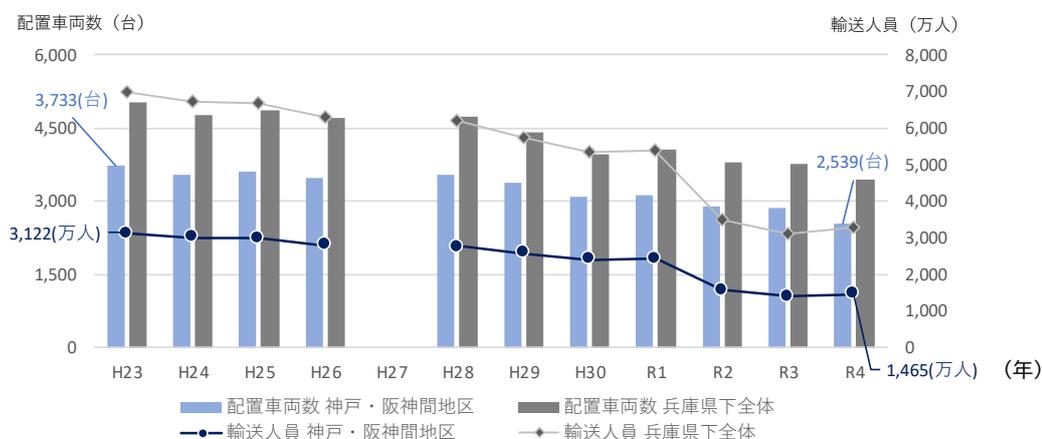
表 【JR西日本】[駅別] 1日の利用者数(単位:人)

駅名	R1年 【コロナ禍前】	R2年	R3年	R4年
川西池田駅	39,190	31,712(81%)	31,986(82%)	33,596(86%)
北伊丹駅	11,068	9,234(83%)	9,504(86%)	10,164(92%)

※:()は令和元(2019)年比、資料:西日本旅客鉄道株式会社資料等

⑤ タクシー

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



※輸送実績は任意提出のため、提出率は60%程度。平成27(2015)年は機器トラブルにより未記載
資料:兵庫県タクシー協会資料

図 【タクシー】兵庫県下及び神戸・阪神間地区の輸送実績

⑥ 市の財政支援

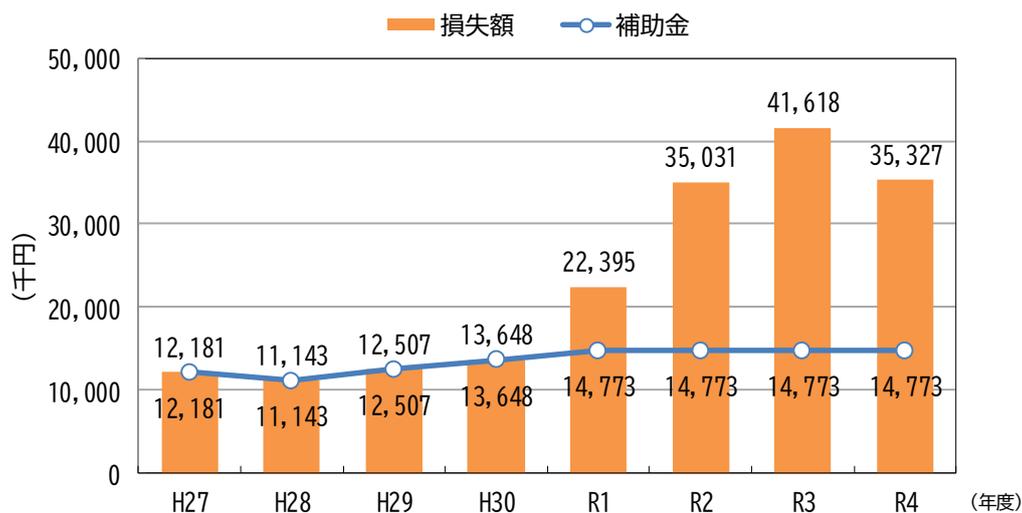
昭和58(1983)年10月に市立川西病院が中央町から東畦野に移転したことに伴い、交通の利便性等の向上に寄与することを目的に、平成5(1993)年から平野駅から山下駅間のバス運行に対し、本市がバス購入及び運行経費の損失補填の一部の補助を開始しました。その後、平成13(2001)年から大和地域から市立川西病院への移動及び大和地域内の移動を担う目的で路線を延長し、「平野山下線・大和団地線(旧市立川西病院・大和団地線)」として運行しています。

この路線は市内で唯一市が補助している路線となっています。

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

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

また、令和4(2022)年に市立川西病院が市南部に移転したことを受け、改めてバスの利用実態と当該地域の人口推計に見合った移動手段に見直す必要があります。



※ここでの年度は前年の10月から当該年度の9月末までの運行期間を示す

資料：川西市資料

図 平野山下線・大和団地線に係る阪急バスの損失額・市補助金の推移

(5) 交通空白地の状況

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

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

なお、交通空白地の課題を把握するために実施したアンケート調査の結果は、資料編-42~52に記載しています。

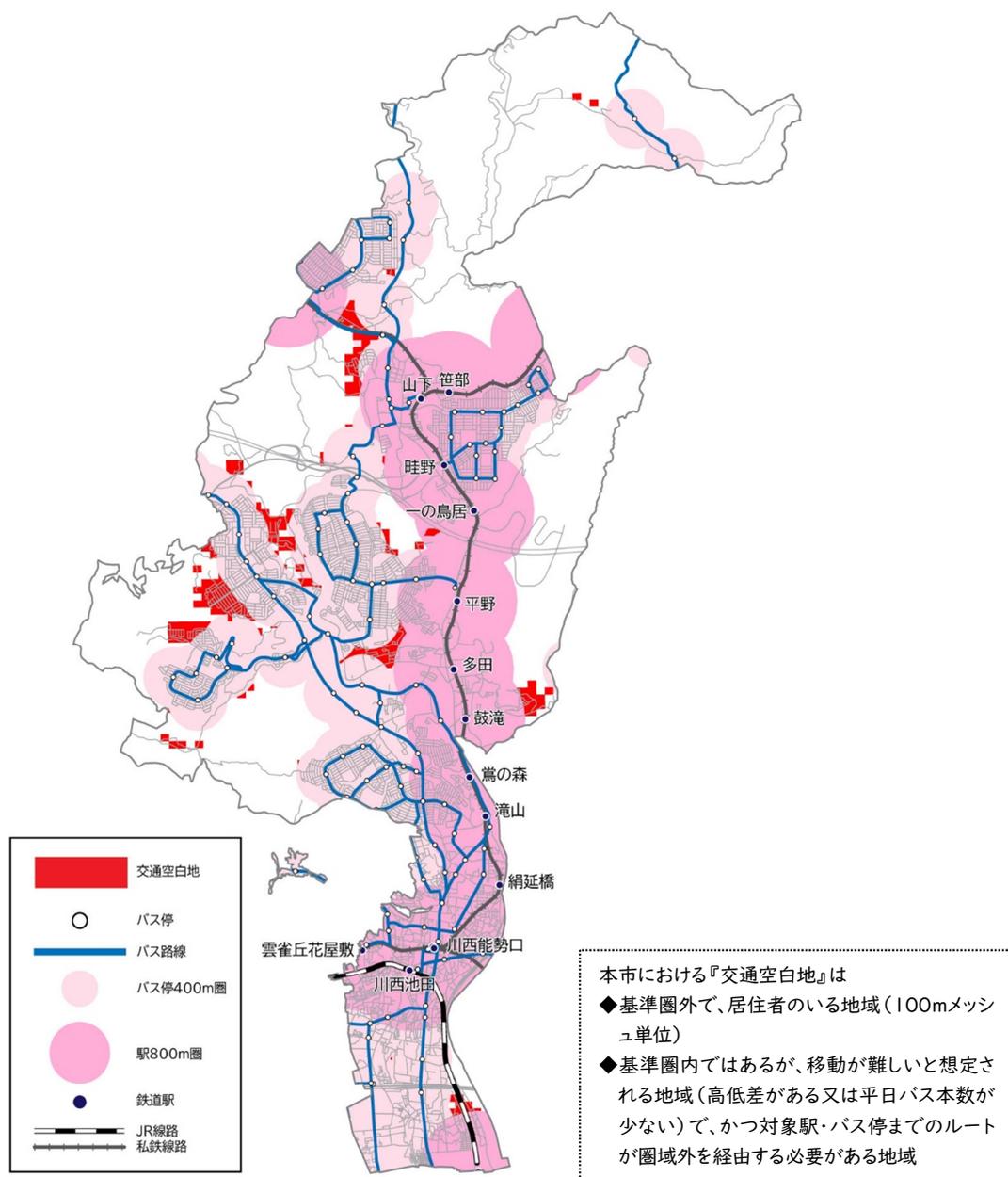


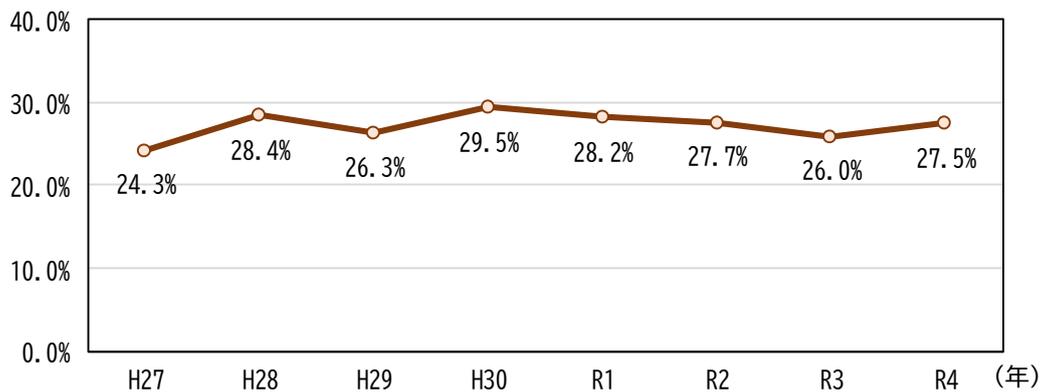
図 市内の交通空白地

表 交通空白地の一覧

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

(6) 交通事故の状況

第一当事者*の年齢が65歳以上となる事故件数が全事故件数に占める割合は約30%と高い数値で推移しています。



資料：川西警察署提供データ

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

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

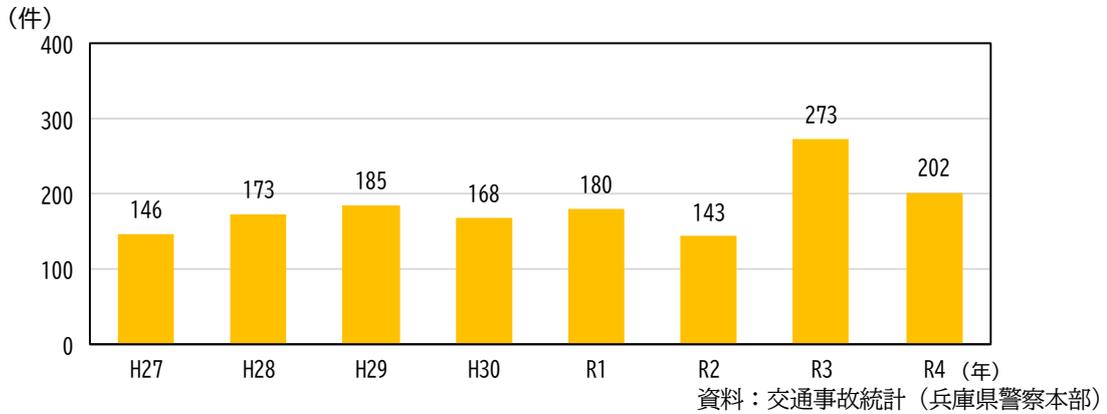


図 川西警察署管内における自転車の事故件数の推移

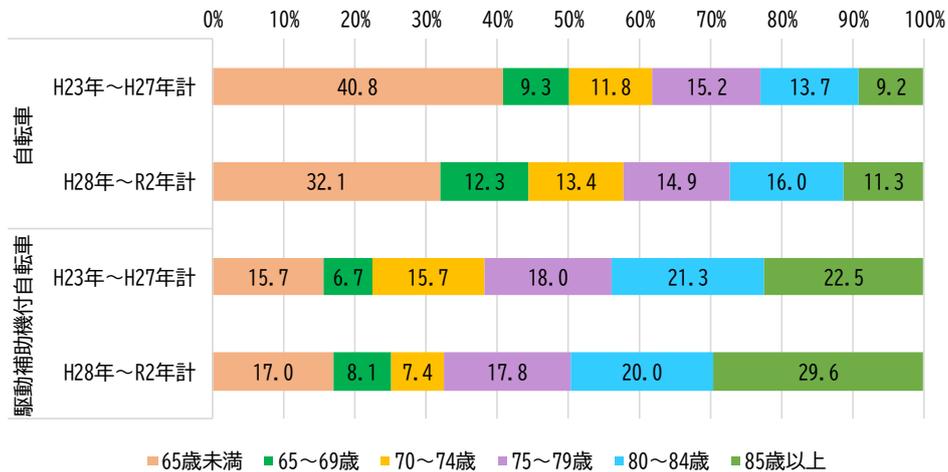
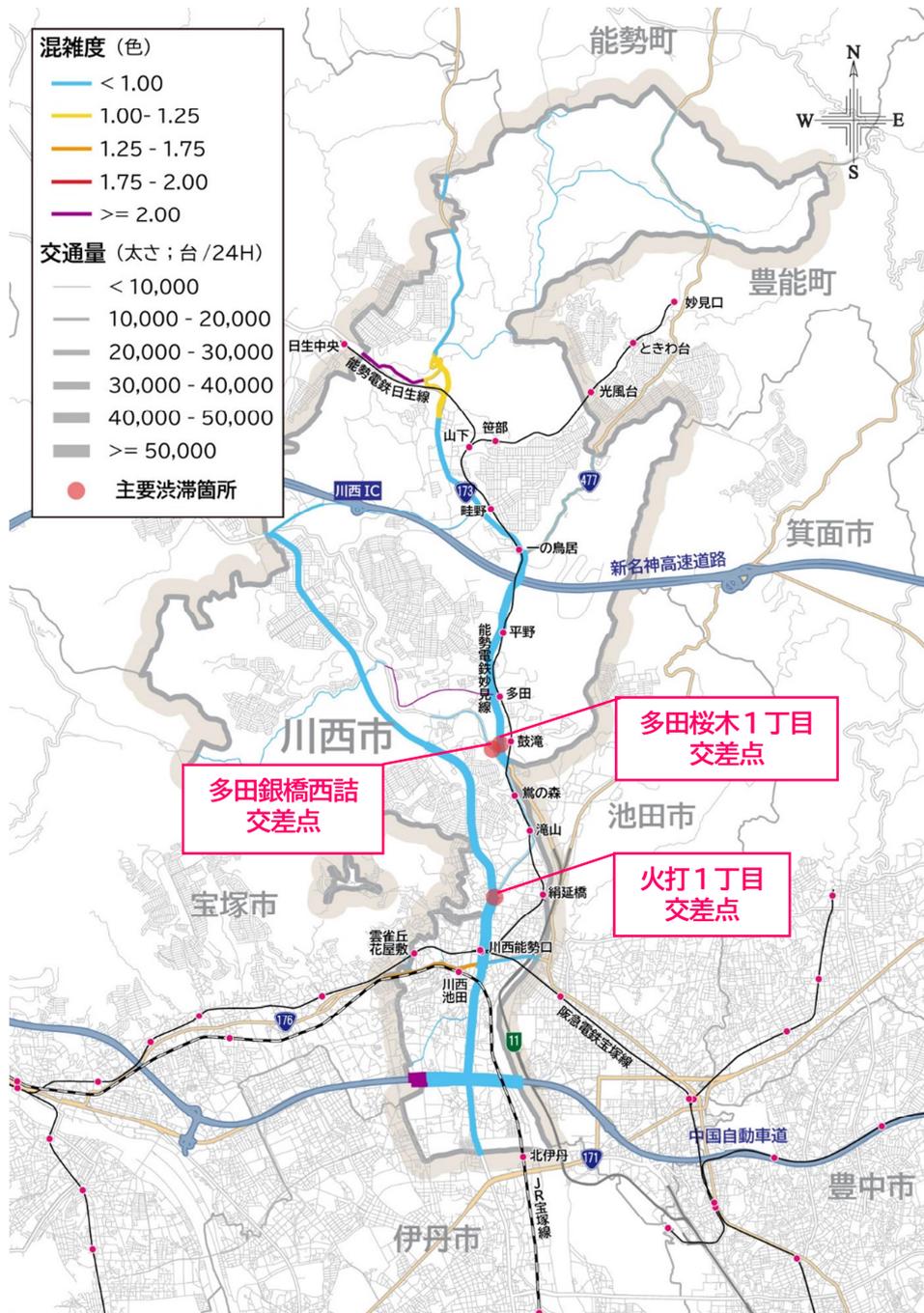


図 自転車（第1当事者）の年齢層別交通死亡事故件数割合

(7) 市内の道路交通渋滞の状況

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

市内の主要渋滞箇所は3箇所が指定されています。



資料：令和3（2021）年度 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査
 一般道のみ表示
 主要渋滞箇所は「令和5（2023）年度第1回兵庫地区渋滞対策協議会」資料より
 図 幹線道路の自動車交通量と主要渋滞箇所

2.3 市民及び交通事業者からみる公共交通の現状

(1) 市民からみる公共交通の現状

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

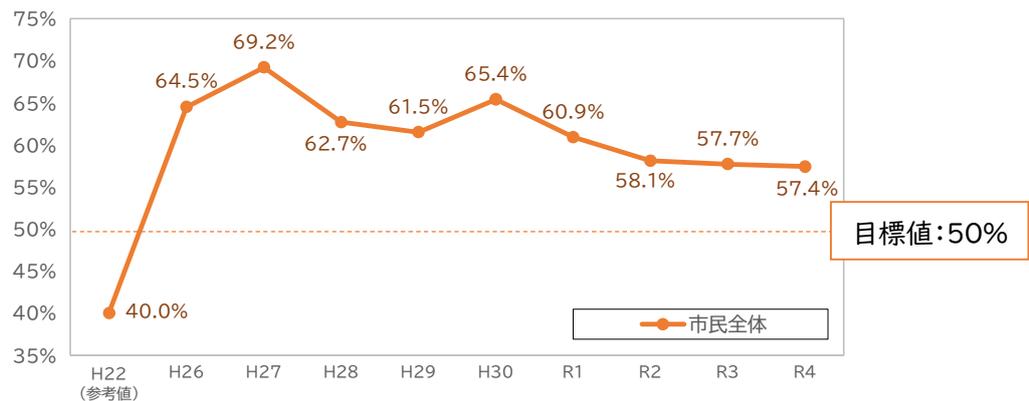
表 調査の実施概要

	調査目的	実施時期	調査票の配布・回収	配布対象	有効サンプル数*
市民交通行動調査	普段の外出状況や公共交通の利用状況等を把握すること	R4年 5月～6月	郵送配布、 郵送回収	16歳以上の 市民 3,000人	1,474件
市民実感調査	総合計画の施策評価指標を年次的に把握するとともに、川西市のまちづくりをどのように感じているかを把握すること	毎年1月頃に実施	郵送配布、 郵送回収 又は インターネット 回答	16歳以上の 市民 1,000人	526件 (R4年度)
介護予防・日常生活圏域ニーズ調査	要介護状態になる前のリスクや社会参加を把握し地域の抱える課題を特定すること	R5年 1月～2月	郵送配布、 郵送回収	要介護認定を受けていない*一般高齢者・総合事業対象者・要支援認定者 4,000人	2,676件

① 公共交通の満足度及び公共交通利用が多い市民の割合（公共交通基本計画の目標指標）

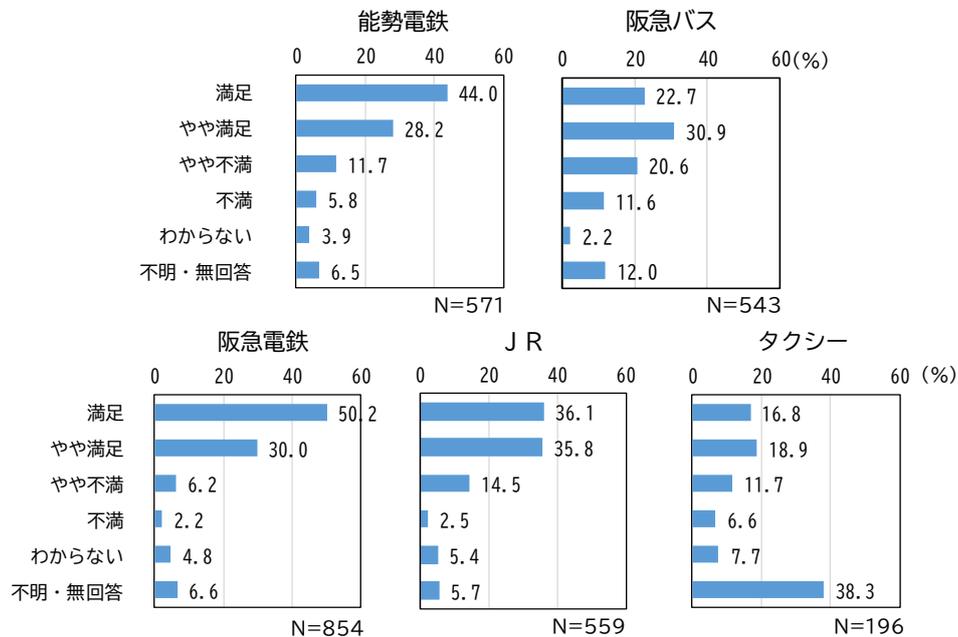
公共交通の満足度は公共交通基本計画において目標値が50%と設定されており、令和4（2022）年時点で達成している状況にありますが、公共交通基本計画の運用開始（平成27（2015）年3月）以降、満足度は低下している状況となっています。

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



資料：市民実感調査

図 公共交通（電車・バス）の利便性に満足している市民の割合



※各公共交通の利用頻度の設問で利用していると回答した人のみ対象

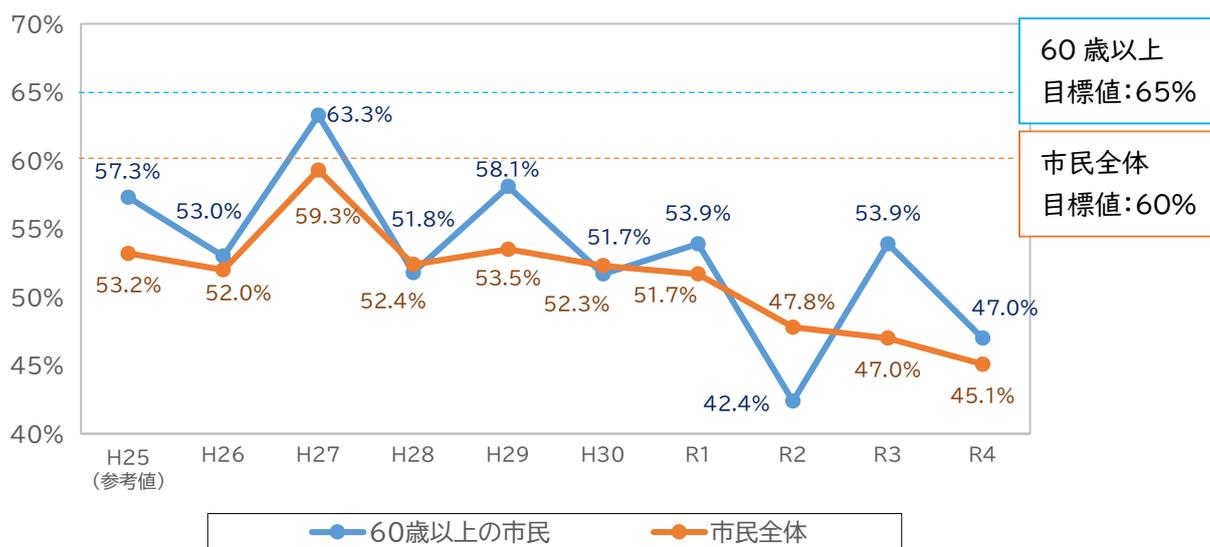
資料：市民交通行動調査

図 市内の各公共交通の満足度

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

なお、市民交通行動調査からみた移動の特徴は以下のとおりとなっています。

- ・「最もよく行く外出先まで車のみで移動する」市民の割合 … 平日で約26%、土休日で約40%
(平日は通勤と買い物、土休日は買い物とレジャーで車の頻度が高い)
- ・どの公共交通の利用も月に1日に満たない市民の割合 … 約27%



出典：市民実感調査

図 自家用車よりも公共交通（電車・バス）を利用することの方が多いい市民の割合

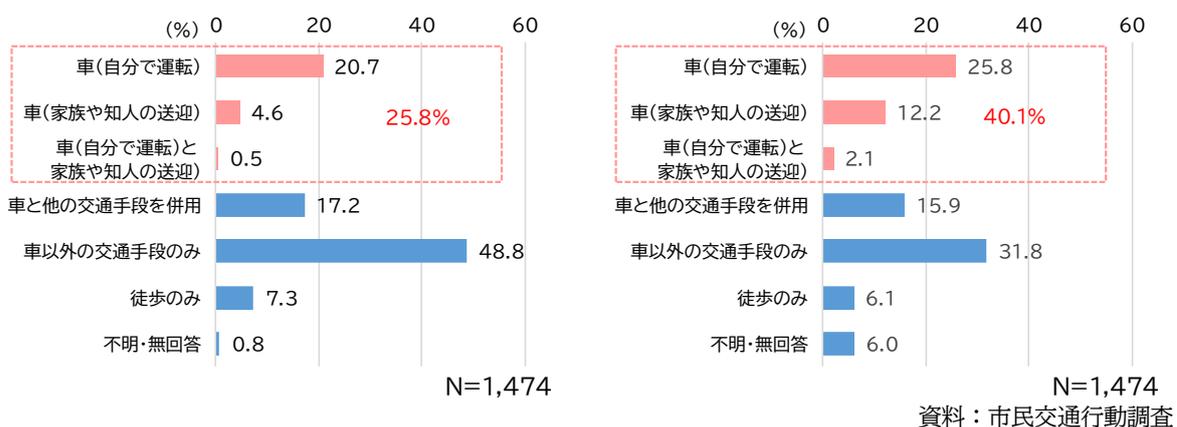
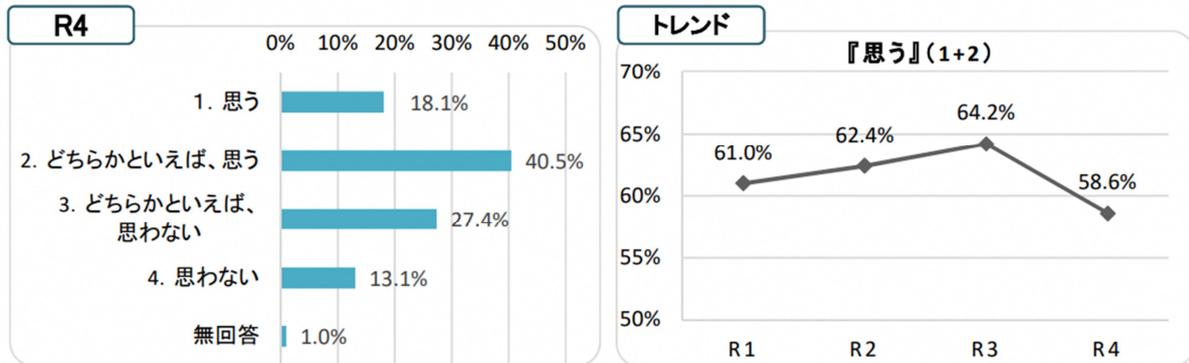


図 各交通手段の利用状況（左：平日、右：土休日）

② 移動がしやすいまちとの認識

令和4年度に実施された市民実感調査での、移動のしやすさに関する設問では、「移動がしやすいまちだと思う」との回答が58.6%となり、前回調査結果の64.2%を下回る結果となっています。

問6)川西市は公共交通(電車・バス)や車、自転車などの手段により、移動がしやすいまちだと思いますか。



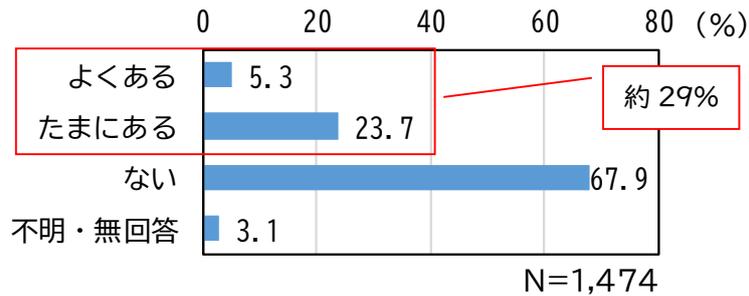
資料：市民実感調査

図 公共交通に対する評価と利用

③ 移動手段で困っている市民

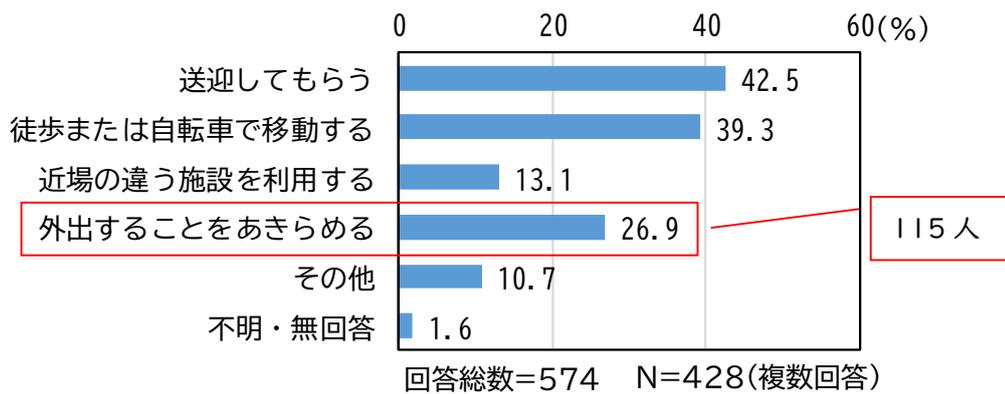
移動手段の不足で困ることがある人は約29%となっています。困っている人のうち、送迎してもらいが約43%、徒歩・自転車で移動できている人が約39%、一方「外出することをあきらめる」人は約27%(115人)となっています。

この115人の平日の主な移動手段をみると、『タクシー』『バイク・原付』『徒歩のみ』となる回答者に占める割合が40%近くと高くなっており、普段タクシーを使っていて呼べないケースや、雨天等により移動自体を諦める人が回答していることが推察されます。



資料：市民交通行動調査

図 移動手段不足での困りごとの有無



資料：市民交通行動調査

図 移動手段で困る時の対処法

表 外出時の移動手段で困る時の対処（平日の主な移動手段別）（単位：人）

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

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

なお、「外出することをあきらめる」と回答した市民の40%(115人中46人)は75歳以上となっており、特に後期高齢者では移動に困難を感じている人が多いことが示されています。

表 移動手段で困る時の対処法(年齢階層別) (単位：人)

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

資料：市民交通行動調査

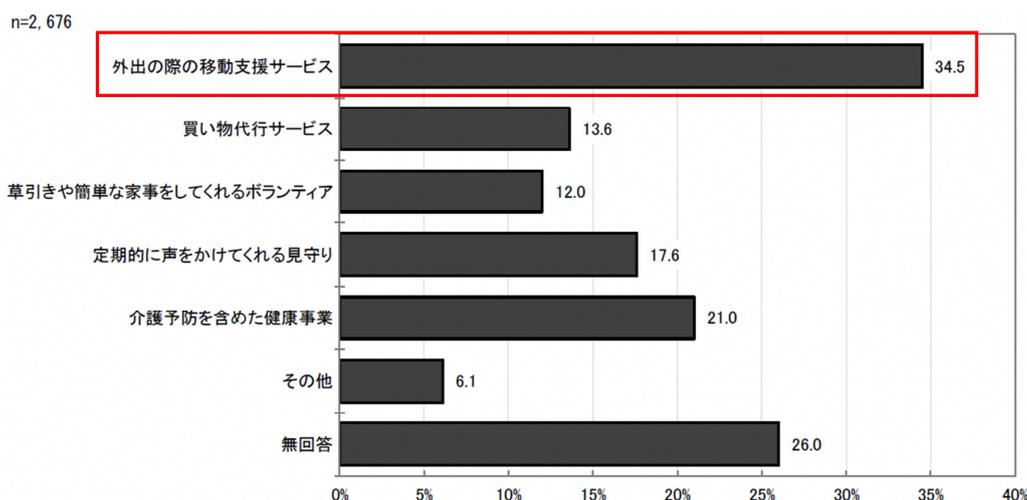
介護予防・日常生活圏域ニーズ調査において、日常生活の中で手助けしてほしいと思うことを尋ねた設問では、外出の際の移動支援を求める割合が全体の約5.9%となっています。特に年齢が高くなるにつれて割合が高くなり、75歳以上では4.3%、80歳以上では10.1%を超え、更に85歳以上では15.9%を占めます。

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

表 日常生活の中で、手助けしてほしいと思うこと（単位：人）

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

資料：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

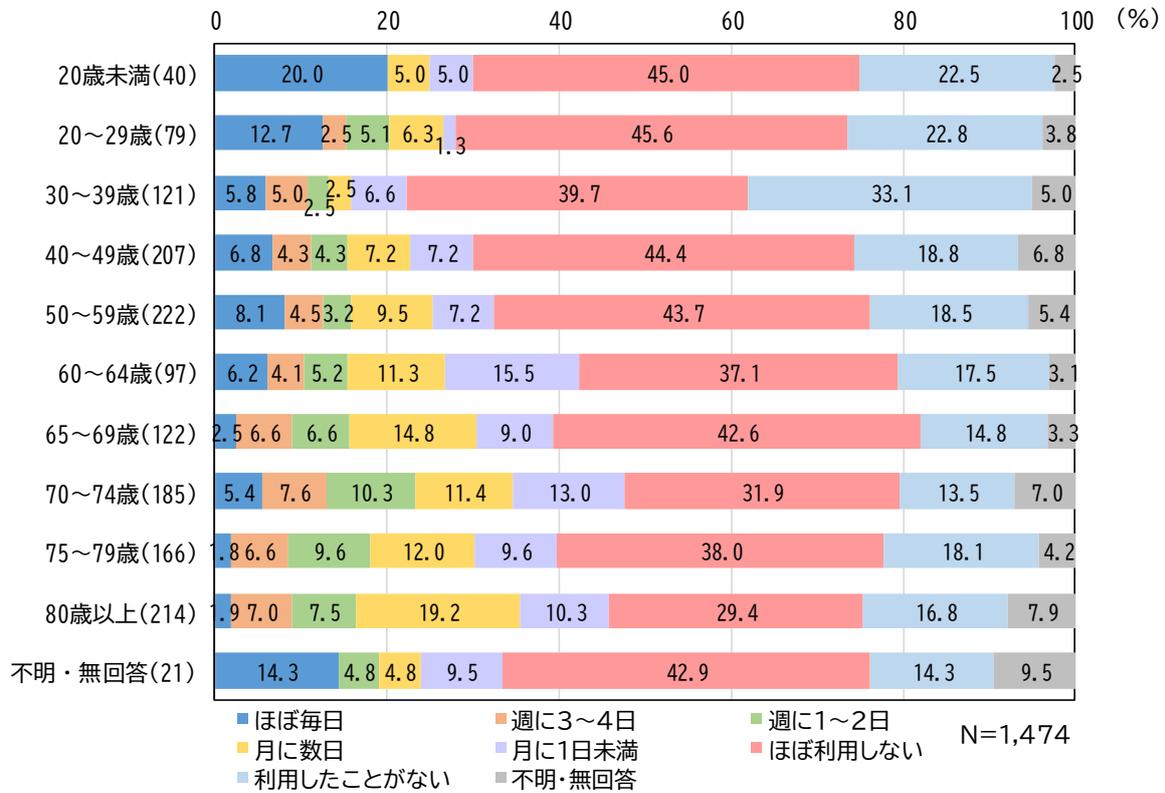


資料：介護予防・日常生活圏域ニーズ調査

図 住んでいる地域でずっと暮らし続けるために必要なサービス（介護保険除く）

④ 市内の各交通手段の利用頻度

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



資料：市民交通行動調査

図 阪急バスの利用頻度(年齢階層別)

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

一方で、どの年代でも30%以上は利用している状況となっています。

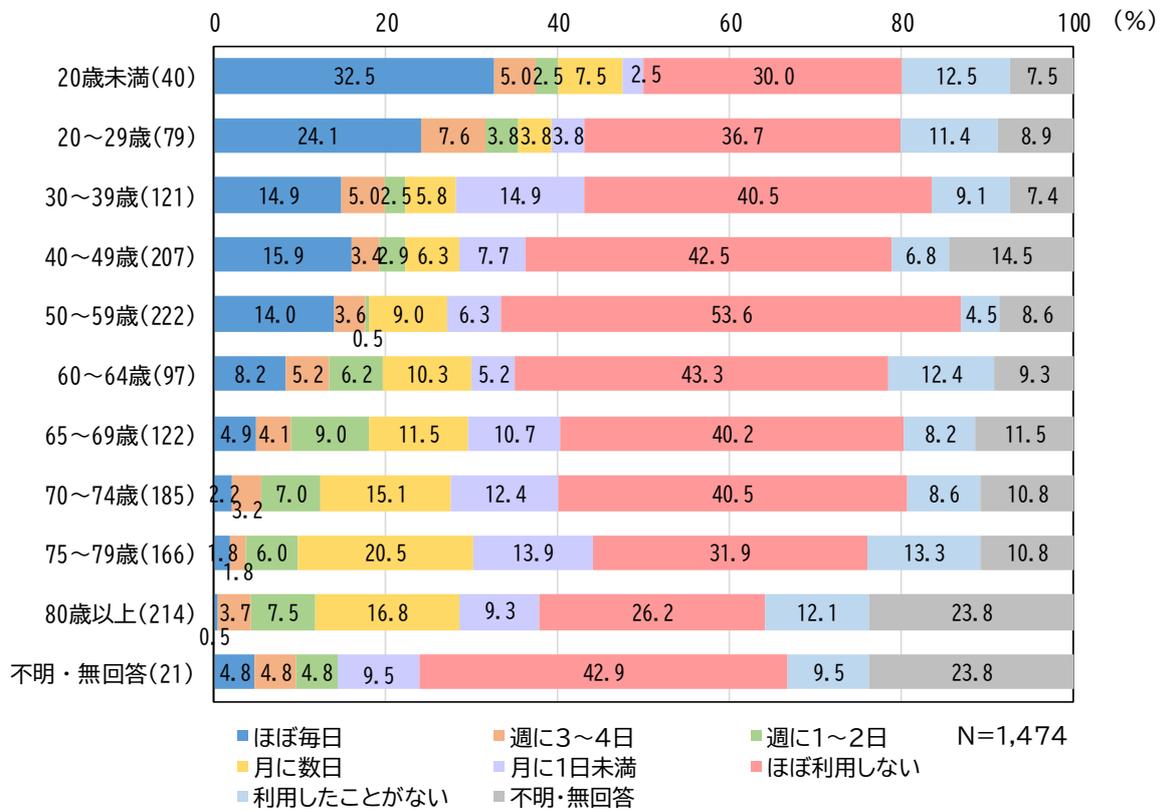
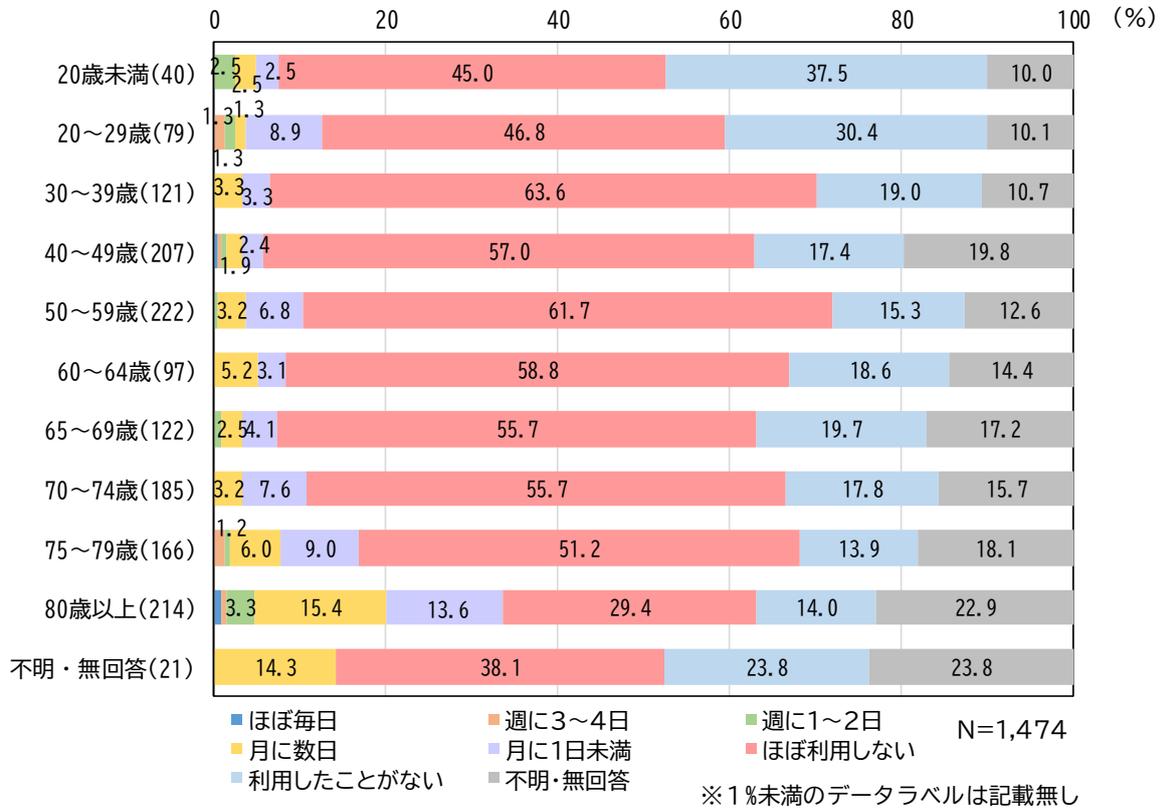


図 能勢電鉄の利用頻度（年齢階層別）

タクシーの利用状況を見ると、どの年代でも「ほぼ利用しない」が最も多くなっています。
 一方で75歳以上では高い利用頻度の回答割合が増加する傾向にあり、80歳以上では約20%が月に数日以上利用すると回答しています。

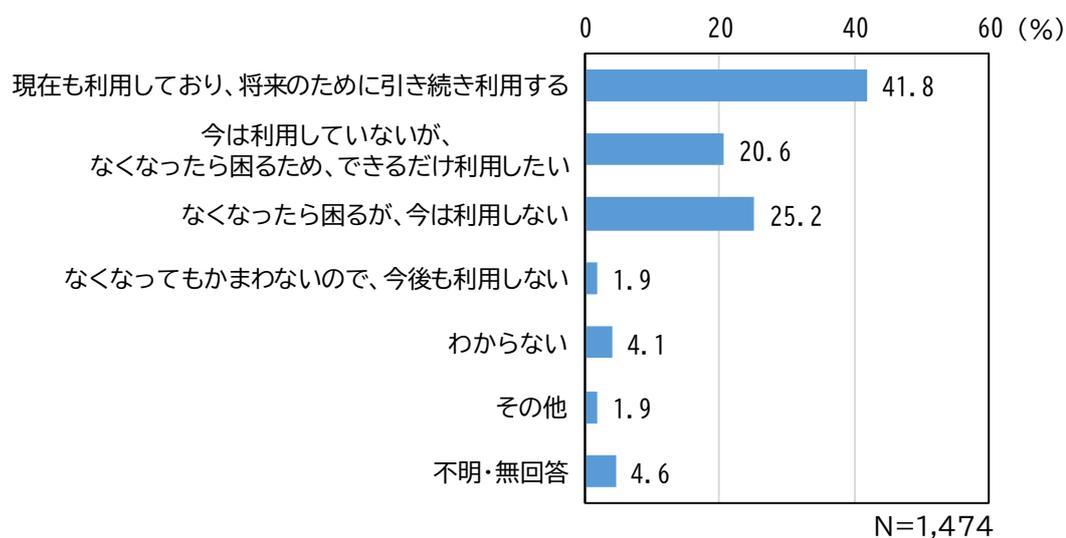


資料：市民交通行動調査

図 タクシーの利用頻度（年齢階層別）

⑤ 今後の公共交通利用についての考え方

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



資料：市民交通行動調査

図 今後の公共交通利用についての考え方

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

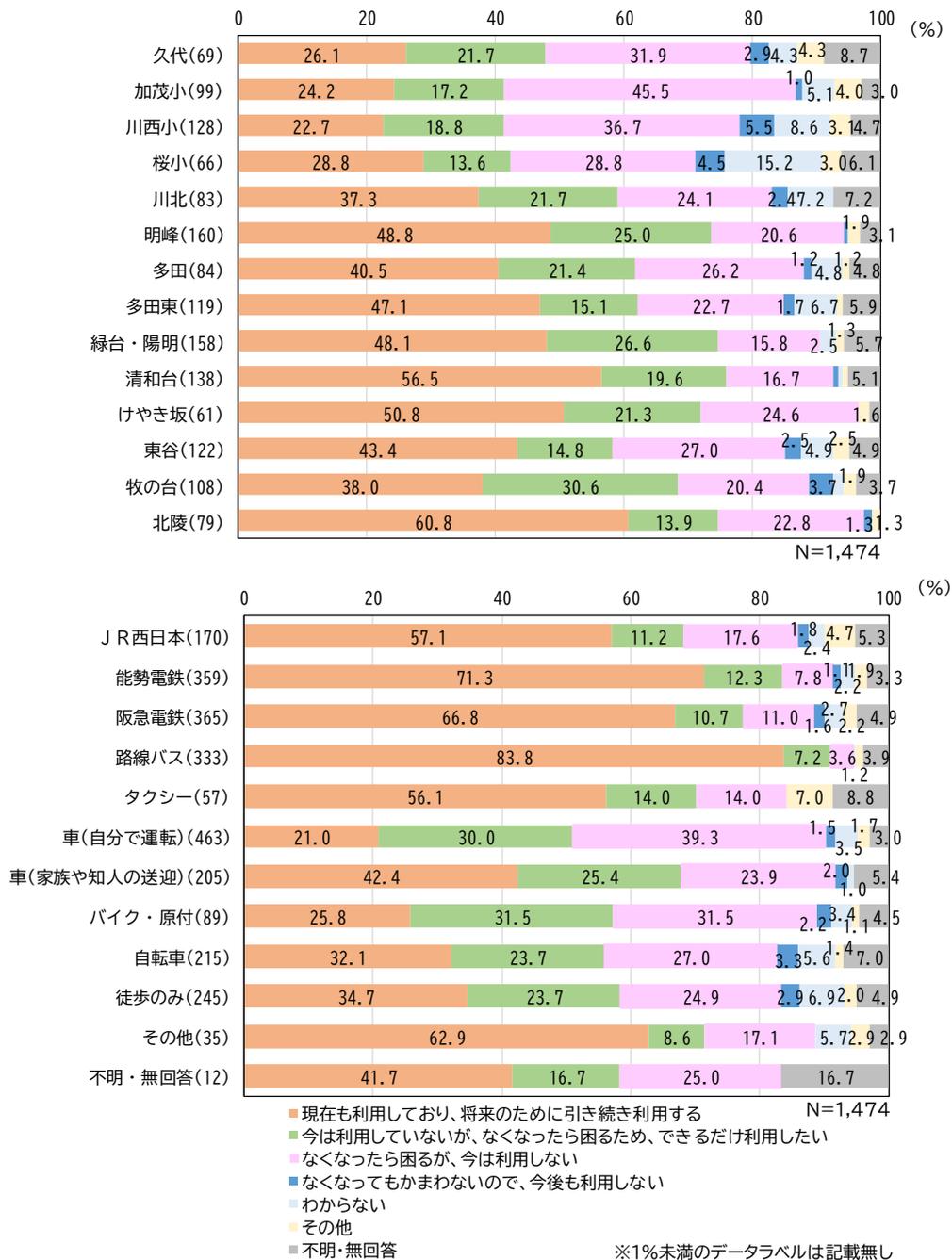


図 今後の公共交通利用についての考え方（上：コミュニティ別、下：平日の主な移動手段別）

(2) 交通事業者からみる公共交通の現状

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

○交通事業者ヒアリング調査の実施概要

実施時期:令和4(2022)年8月

調査対象:鉄道事業者3社、路線バス事業者2社、タクシー事業者4社

表 交通事業者からみる公共交通の現状

【利用者の動向や今後の見込み】

公共交通全般	<ul style="list-style-type: none">● 新型コロナウイルス感染症の影響で利用者は大きく減少。その後回復傾向にあるが、生活様式や働き方の変化等によりコロナ禍前の利用水準には戻らないのではないかと。● 中長期的にみても、人口減少や少子高齢化傾向により、運賃収入の減少は避けられないだろう。
鉄道、バス	<ul style="list-style-type: none">● 通勤定期旅客の増加は見込めず。● 定期需要の減少が著しく更にコロナ禍の影響で新しい働き方(テレワーク*等)の定着も進んだことにより、今後も利用者数の減少が続くと予想している。

【運営・事業維持に向けた課題】

公共交通全般	<ul style="list-style-type: none">● 人件費や燃料費、また車両等などの高騰により、事業環境は厳しさが増している。● 今後、人員(乗務員、技術員等)の不足が厳しくなる見込みであり、対策が急務。
鉄道	<ul style="list-style-type: none">● 駅等の老朽化対策、バリアフリー*対策、防災対策、車内の防犯対策等の取組の継続・強化が必要である。
バス・タクシー	<ul style="list-style-type: none">● 中心市街地での交通渋滞や違法駐車が多く、その対策が課題。特に、川西能勢口駅前周辺、医療センター周辺、市役所前などで渋滞が多い。● その結果、路線バスでは遅延が生じている。● 自転車利用者のマナーの悪さも運行する上で問題である。

※交通事業者ヒアリング調査結果より、意見を集約

2.4 公共交通の現状と課題

各種調査結果等より確認できた本市の公共交通の現状及び課題を下表に示します。

表 公共交通の現状と課題

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

3 基本理念及び基本方針

3.1 基本理念

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

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

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

そこで本計画においては、上位計画である第6次総合計画に掲げるめざす都市像「心地よさ 息づくまち 川西 ～ジブンイロ 叶う未来へ～」及び分野別目標の一つ「快適な環境で暮らせる川西の実現」に資するものとして、以下の基本理念を定めます。

基本理念

市民生活の質の向上を可能にする交通サービスの実現をめざして

3.2 基本方針

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

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

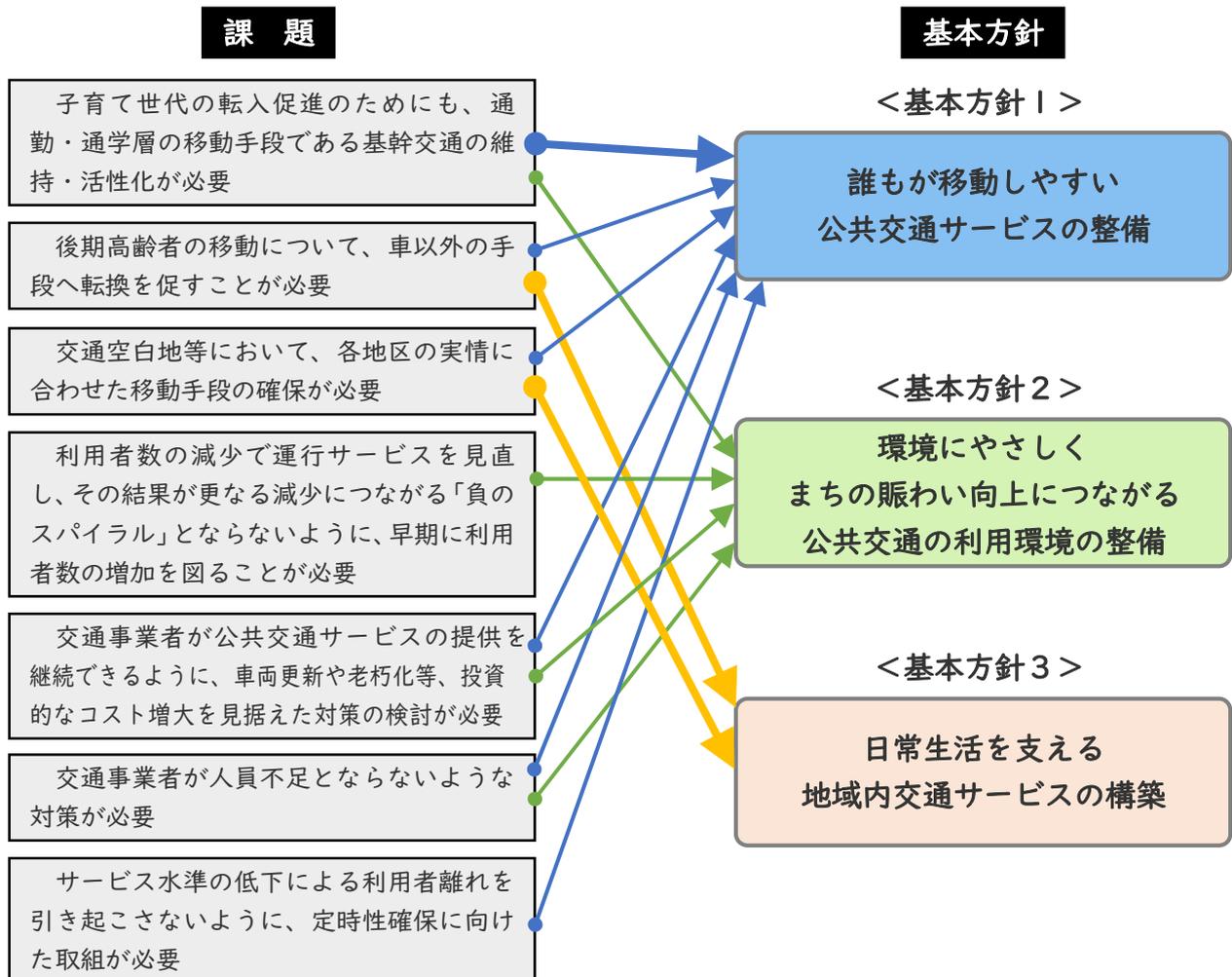


図 基本方針

3.3 役割分担の考え方

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

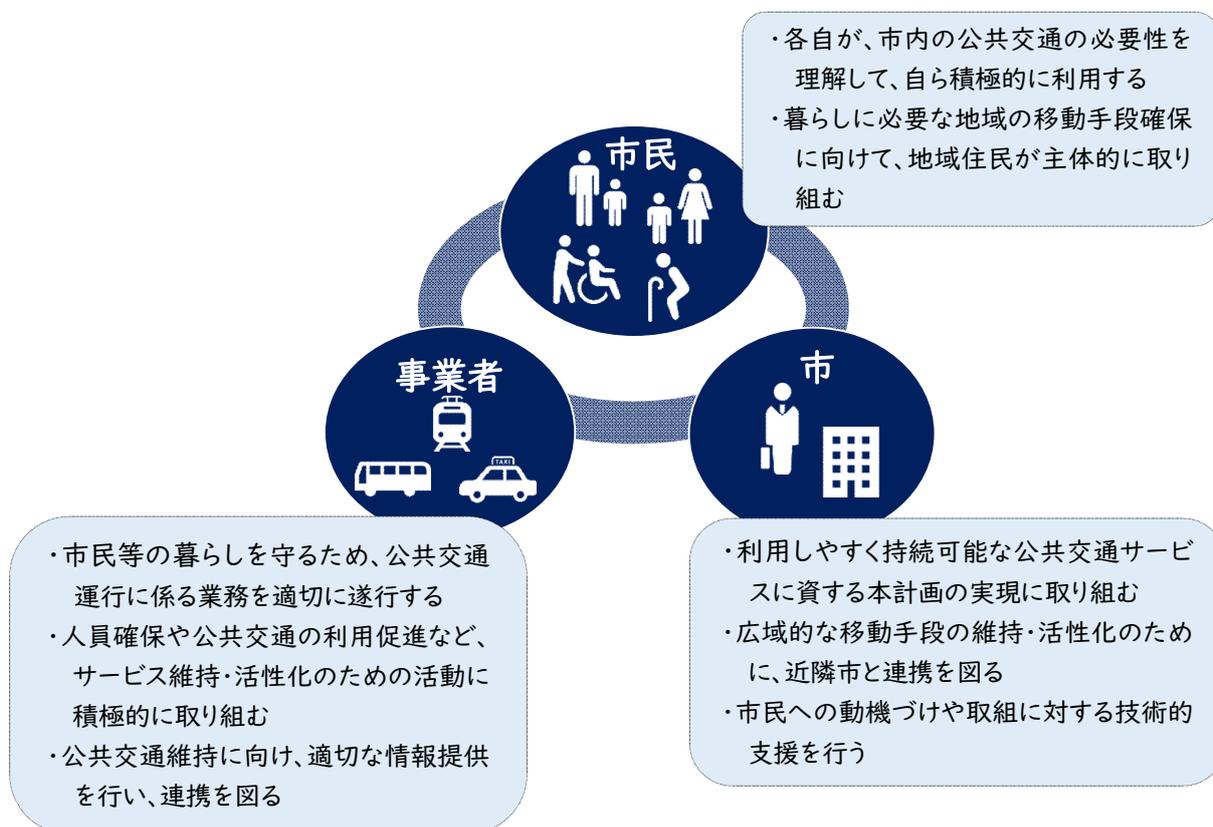


図 市民・事業者・市の役割分担の考え方

実施計画

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

基本方針実現のための目標及び評価指標

1.1 目標設定の考え方

基本理念、基本方針の実現に向けた具体的な目標を、次の考え方で定めました。

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

1.2 基本方針と目標及び評価指標

基本方針Ⅰ	誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備
-------	----------------------

(1) 目標と評価指標

目標年	目標	評価指標
R13 (8年後)	市民それぞれのニーズに合った公共交通を 便利に使うことができる	各公共交通の利便性に満足している 市民の割合
		自家用車よりも公共交通を利用する ことが多い市民の割合
R9 (4年後)	自分たちのまちの移動手段として 公共交通をとらえられる意識の醸成 市民生活を支えるための 公共交通サービスの維持・向上	公共交通を利用している・今後利用 すると答えた市民の割合
		阪急川西能勢口駅の 通勤・通学ラッシュ時間帯の 平均運行本数(平日) ^(※)
		JR川西池田駅の 通勤・通学ラッシュ時間帯 ^(※) の 平均運行本数(平日) ^(※)
		能勢電鉄の 通勤・通学ラッシュ時間帯 ^(※) の 平均運行本数(平日) ^(※)
		阪急バスにおける1日往復本数が 5本以上の系統の割合(平日)

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

(2) 評価指標の目標値

<8年後の実現をめざす目標>

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

<4年後の実現をめざす目標>

評価指標	基準値	4年後目標値	参考:8年後目標値	評価の方法
公共交通を利用している・今後利用すると答えた市民の割合	62.4% (R4)	65.0%	65.0%	市民交通 行動調査
阪急川西能勢口駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数(平日)	15本/時間 (R4)	15本/時間	15本/時間	交通事業者 より提供
JR川西池田駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数(平日)	13本/時間 (R4)	13本/時間	13本/時間	交通事業者 より提供
能勢電鉄の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数(平日)	10本/時間 (R4)	10本/時間	10本/時間	交通事業者 より提供
阪急バスにおける1日往復本数が5本以上の系統の割合(平日)	60.5% (R4)	60.5%	60.5%	交通事業者 より提供

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

(1) 目標と評価指標

目標年	目標	評価指標
R13 (8年後)	市民が公共交通に慣れ親しみ、 何気なく出かけたくなる	阪急川西能勢口駅、JR川西池田駅の1日当たり利用者数
		山下駅、畦野駅、多田駅、鼓滝駅の1日当たり利用者数
	市民が自家用車に過度に依存せず、 地球環境にやさしい移動手段を選択できる	温室効果ガス*排出量の削減率
R9 (4年後)	公共交通を使った外出機会の促進	能勢電鉄の1日当たり利用者数
		阪急バスの1日当たり利用者数
	公共交通の脱炭素化	市内を運行するEVバス*等低公害車*の総台数

(2) 評価指標の目標値

<8年後の実現をめざす目標>

評価指標	基準値	4年後目標値	8年後目標値	評価の方法
阪急川西能勢口駅、 JR川西池田駅の 1日当たり利用者数	阪急電鉄 +能勢電鉄: 74,243人 JR:33,596人 (R4)	阪急電鉄 +能勢電鉄: 80,700人 JR:35,271人	阪急電鉄 +能勢電鉄: 80,700人 JR:35,271人	交通事業者 より提供
山下駅、畦野駅、 多田駅、鼓滝駅の 1日当たり利用者数	山下駅:5,555人 畦野駅:7,019人 多田駅:6,157人 鼓滝駅:4,867人 (R4)	山下駅:5,750人 畦野駅:7,032人 多田駅:6,548人 鼓滝駅:4,867人	山下駅:5,750人 畦野駅:7,032人 多田駅:6,548人 鼓滝駅:4,867人	交通事業者 より提供
温室効果ガス排出量 の削減率	31.0% (R4)	43.0%	50.0%	川西市環境 基本計画

<4年後の実現をめざす目標>

評価指標	基準値	4年後目標値	参考:8年後目標値	評価の方法
能勢電鉄の 1日当たり利用者数	87,950人/日 (R4)	91,868人/日	91,868人/日	交通事業者 より提供
阪急バスの 1日当たり利用者数	41,753人/日 (R4)	45,597人/日	45,597人/日	交通事業者 より提供
市内を運行するEVバス 等低公害車の総台数	0台 (R4)	6台	10台	交通事業者 より提供

基本方針3	日常生活を支える地域内交通サービスの構築
-------	----------------------

(1) 目標と評価指標

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

(2) 評価指標の目標値

<8年後の実現をめざす目標>

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

<4年後の実現をめざす目標>

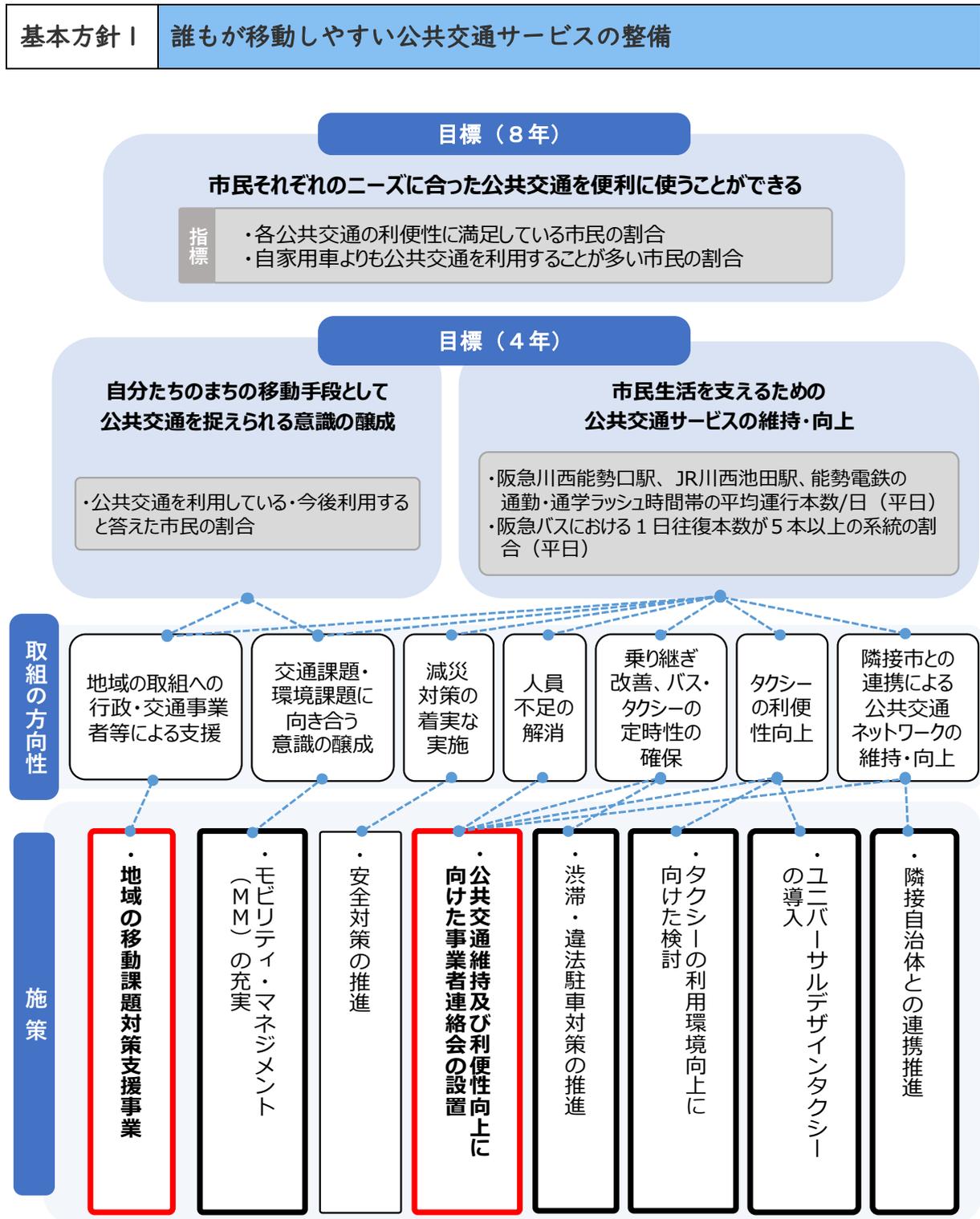
評価指標	基準値	4年後目標値	参考:8年後目標値	評価の方法
交通空白地の居住人口	6,467人 (R2)	5,748人	5,030人	メッシュ*人口データ等
外出の際の移動を支援してほしい高齢者や要支援者の割合	5.9% (R4)	5.9% (R7)	5.9%	介護予防・日常生活圏域ニーズ調査(※)
タクシーの利便性に満足している市民の割合	35.7% (R4)	38.0%	40.0%	市民交通行動調査

※介護予防・日常生活圏域ニーズ調査は3年ごとの実施

2 基本方針実現のための取組

2.1 取組の方向性

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



※赤太枠は各基本方針の重点施策、黒太枠はその他の方針にも関連する施策

基本方針2

環境にやさしくまちの賑わい向上につながる公共交通の利用環境の整備

目標(8年)

市民が公共交通に慣れ親しみ、何気なく出かけたいくなる

指標

- ・阪急川西能勢口駅、JR川西池田駅の一日当たり利用者数
- ・山下駅、畦野駅、多田駅、鼓滝駅の一日当たり利用者数

市民が自家用車に過度に依存せず、地球環境にやさしい移動手段を選択できる

指標

- ・温室効果ガス排出量の削減率

目標(4年)

公共交通を使った外出機会の促進

- ・能勢電鉄の一日当たり利用者数
- ・阪急バスの一日当たり利用者数

公共交通の脱炭素化

- ・市内を運行するEVバス等低公害車の総台数

取組の方向性

地域の取組への行政・交通事業者等による支援

交通課題・環境課題に向き合う意識の醸成

行政・交通事業者による公共交通の利用促進の取組

乗り継ぎ改善、バス・タクシーの定時性の確保

隣接市との連携による公共交通ネットワークの維持・向上

バス・タクシーのEV化等の推進

施策

・地域の移動課題対策支援事業

・モビリティ・マネジメント(MM)の充実

・公共交通利用者増に向けた取組の実施

・福祉施設・コミュニティ等と連携した情報発信

・公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置

・渋滞・違法駐車対策の推進

・隣接自治体との連携推進

・EVバスの導入等の推進

※赤太枠は各基本方針の重点施策、黒太枠はその他の方針にも関連する施策

基本方針3

日常生活を支える地域内交通サービスの構築

目標（8年）

自家用車に依存しなくても、移動に困ることなく、
誰もが安心して暮らせる

指標

・日常の移動に課題を感じている市民の割合

目標（4年）

交通空白地等への
持続可能な移動手段の確保

・交通空白地の居住人口

移動課題がある人の
移動手段の確保

・外出の際の移動を支援してほしい
高齢者や要支援者の割合
・タクシーの利便性に満足している市民の割合

取組の方向性

移動手段確保に
係る行政・交通事業者が
連携した地域支援

タクシーの
利便性向上

福祉的移動困難者に
対する支援

施策

・地域の移動課題対策支援事業

・タクシーの利用環境向上に向けた検討

・ユニバーサルデザインタクシーの導入

・地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援

※赤太枠は各基本方針の重点施策、黒太枠はその他の方針にも関連する施策

2.2 取組概要及び実施主体

目標の実現に向け、取り組む施策については、以下のとおりです。

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

施策名：地域の移動課題対策支援事業

基本方針	<p>【重点】方針1：誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備 方針2：環境にやさしくまちの賑わい向上につながる公共交通の利用環境の整備</p> <p>【重点】方針3：日常生活を支える地域内交通サービスの構築</p>												
施策の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・既存交通の利用促進又は新たなサービスの導入 ・交通空白地等への移動手段の導入 												
施策の概要 (主なエリア)	<ul style="list-style-type: none"> ・地域ごとに異なる移動課題に対して、その解決に向けた地元団体の主体的な取組を支援します。 ・各地域で検討会を立ち上げ、地域内の移動課題の解決を図ります。 (市内コミュニティエリア単位で実施区域を検討) 												
実施主体 【役割】	<p>■川西市 【地元団体への支援、取組への一部補助金の支出】</p> <p>■交通事業者 【地元団体の立ち上げる検討会への参加】</p> <p>■市民 【移動課題解決に向けた検討会の立ち上げ及び対策検討実施、利用促進】</p> <p>■その他(国・兵庫県) 【先進事例の紹介】</p>												
実施時期		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度				
	実施地域を募集	→											
	検討会立ち上げ 課題点及び 解決策検討		→										
	解決策実施判断		→	→									
	解決策実施			→	→	→	→	→					
	状況に応じ 実施継続を判断							→	→	→	→	→	→
備考	<ul style="list-style-type: none"> ・地域募集は毎年度実施 ・「平野山下線・大和団地線」は見直しが完了するまでの間、暫定措置として路線バスの運行を実施(損失補填の補助(上限あり)を本市が実施) 												

施策名:モビリティ・マネジメント(MM)の充実

基本方針	<p>方針1:誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備</p> <p>【重点】方針2:環境にやさしくまちの賑わい向上につながる</p> <p>公共交通の利用環境の整備</p>														
施策の目的	<p>市民が一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を人や社会、環境にやさしいという観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取ることができる意識づくり</p>														
施策の概要 (主なエリア)	<p>・学校 MM の実施(市内全域) ー児童などを対象に「環境学習」や「まちの移り変わり」など、学年ごとに公共交通をはじめとした交通の役割とその重要性を学識者・交通事業者の協働のもと実施します。</p> <p>・住民 MM の実施(市内全域) ー市民全般に対して出前講座などの場を用いて学習機会の創出を図ります。</p> <p>・転入者 MM の実施(市内全域) ー転入者に対して公共交通の利用環境を知らせる冊子(「阪急バスのノリセツ」など)の配布を行います。</p>														
実施主体 【役割】	<p>■川西市 【学習機会の創出、意識啓発の実施、実施内容の改善】</p> <p>■交通事業者 【意識啓発の取組への参画】</p> <p>■市民 【主体的参加、公共交通の利用】</p> <p>■その他(学校) 【学習の実施】</p>														
実施 時期		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度						
	学校 MM の実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	住民 MM の実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	転入者 MM 実施	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
備考	<p>・随時実施内容を見直し、改善</p>														

施策名:安全対策の推進

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

施策名:公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置

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

施策名:渋滞・違法駐車対策の推進

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

施策名:タクシーの利用環境向上に向けた検討

基本方針	方針1:誰もが移動しやすい公共交通サービスの整備 方針3:日常生活を支える地域内交通サービスの構築													
施策の目的	交通空白地における移動手段の確保													
施策の概要 (主なエリア)	<ul style="list-style-type: none"> ・市内におけるタクシーの配車実態を整理し、配車が困難な地区については配車ができる環境づくりを検討します。 ・タクシーの利便性向上に向け、サブスク運賃*の導入などの対策を検討します。 (交通空白地)													
実施主体 【役割】	■川西市 【対策の検討及び実施に向けた支援】													
	■タクシー事業者 【配車情報の提供/対策の検討及び実施】													
	<input type="checkbox"/> 市民													
	<input type="checkbox"/> その他													
実施 時期		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度					
	配車状況の整理	→	→											
	対策の検討			→	→	→	→							
	対策の実施							→	→	→	→	→	→	→
備考														

施策名:ユニバーサルデザインタクシーの導入

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

施策名:隣接自治体との連携推進

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

施策名:公共交通利用者増に向けた取組の実施

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

施策名:福祉施設・コミュニティ等と連携した情報発信

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

施策名:EV バスの導入等の推進

基本方針	方針2:環境にやさしくまちの賑わい向上につながる 公共交通の利用環境の整備													
施策の目的	バス車両の温室効果ガス排出量の削減													
施策の概要 (主なエリア)	<ul style="list-style-type: none"> ・脱炭素化に向けて自家用車の次世代自動車*導入促進に先立ち、EV バスの導入等を推進していきます。 ・EV バスのほか、低公害車導入の可能性を検討します。 (市内全域)													
実施主体 【役割】	<input checked="" type="checkbox"/> 川西市 【EV バス及び充電設備導入への支援】													
	<input checked="" type="checkbox"/> 交通事業者(阪急バス) 【EV バス及び充電設備の導入、低公害車導入の可能性の検討】													
	<input type="checkbox"/> 市民 <input type="checkbox"/> その他													
実施 時期		令和 6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度	13 年度					
	充電設備の導入		→ →											
	EV 車両の導入			→ →	→ →			→ →	→ →					
	低公害車 導入検討	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →	→ →
備考	・設備及び車両導入時期は環境整備が整った後に実施													

施策名:地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援

基本方針		【重点】方針3:日常生活を支える地域内交通サービスの構築													
施策の目的		<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民による訪問型支えあい活動の促進 ・高齢者の社会参加・介護予防の促進 													
施策の概要(主なエリア)		<ul style="list-style-type: none"> ・地域住民による移動支援を含む支えあい活動を行う団体に対して、運営継続と活性化に必要な支援を行います。(市内全域) 													
実施主体 【役割】		<p>■川西市 【団体への支援、補助金の支出】</p> <p>■川西市社会福祉協議会 【第2層生活支援コーディネーター*による訪問型支えあい活動立ち上げ支援、運営継続のための支援】</p> <p>■市民 【住民による訪問型支えあい活動の運営】</p>													
実施 時期		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年度	11年度	12年度	13年度						
	実施体制 の調整	→													
	事業実施		→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
	介護保険運営協議会・生活支援体制整備部会での協議	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→	→
備考		<ul style="list-style-type: none"> ・介護保険運営協議会及び生活支援体制整備部会で随時実施内容を見直し、改善 													

3 計画の実現に向けて

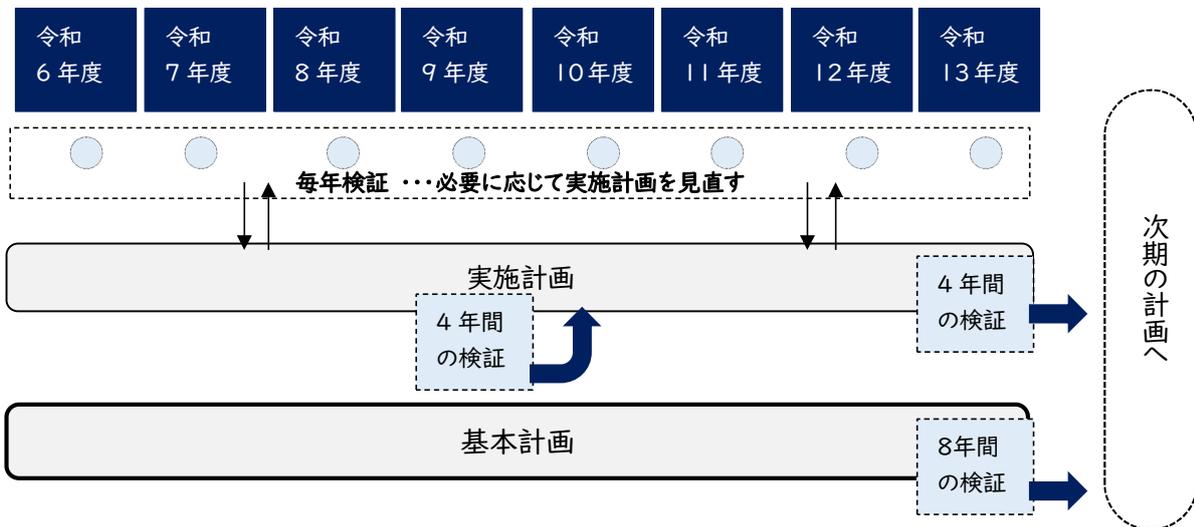
3.1 本計画の評価

(1) 評価の実施体制

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

(2) 評価の方法

PDCAサイクル*（計画・見直し(Plan)、施策実施(Do)、評価(Check)、施策改善(Act)）に準じて、基本計画は8年経過した後、評価検証を実施します。実施計画は4年毎に評価検証を実施しますが、施策を効果的に実施をするため、毎年検証し必要に応じて柔軟な見直しを図ります。



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

図 年度内のサイクルスケジュール