

第1回 川西市地域公共交通会議

日時 令和3年3月23日(火)

13時00分~

場所 川西市役所 大会議室

1.開会

2.委員委嘱・委員紹介

[資料1]

3.議事

(1) 会長、副会長の選任について

(2) 川西市公共交通基本計画の取組状況について

[資料2]

1) 計画目標値の達成状況

2) 戦略別取組の進捗状況

(3) 近年の課題とその対応状況について

1) 市内公共交通の課題

[資料3-1~3-3]

2) 小型乗合公共交通の導入の検討

[資料4-1~4-3]

3) 大和地域の取組事例

[資料5]

4) 中心市街地の回遊性向上を目的とした公共交通の検討

[資料6]

(4) (仮称)川西市地域公共交通計画策定について

[資料7]

(5) その他

4.閉会

第1回川西市地域公共交通会議 出席者名簿

委員

構成団体	所属	役職	構成員	出席者
大阪市立大学		名誉教授	日野 泰雄	同左
愛媛大学	社会共創学部 環境デザイン学科	教授	松村 暢彦	同左
西日本旅客鉄道株式会社	近畿統括本部 大阪支社 総務企画課	課長代理	阿部 保博	欠席
阪急電鉄株式会社	都市交通事業本部 交通プロジェクト推進部	部長	奥野 雅弘	調査役 籙郷 裕之 (代理出席)
能勢電鉄株式会社	鉄道事業部	副部長 兼 運転課長	東山 仁	同左
阪急バス株式会社	自動車事業本部 営業企画部	部長	野津 俊明	同左
公益社団法人 兵庫県バス協会		専務理事	水田 節男	同左
一般社団法人 兵庫県タクシー協会 朝日交通株式会社		専務取締役	廣茂 俊樹	欠席
兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会 阪急バス労働組合		副執行委員長	日田 守	欠席
国土交通省	神戸運輸監理部 兵庫陸運部	首席運輸企画専門官	田橋 一	同左
兵庫県	阪神北県民局 宝塚土木事務所	所長	谷口 徳男	所長補佐 藤田 幸治 (代理出席)
兵庫県川西警察署	交通課	課長	黒阪 貢一	同左
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	同左
社会福祉法人 川西市社会福祉協議会		副主幹	佐藤 健二	同左
NPO法人さわやか千の里		理事長	高田 憲二	同左
川西市	総合政策部	部長	石田 有司	副部長 船木 靖夫 (代理出席)
川西市	土木部	部長	酒本 恭聖	同左

オブザーバー

兵庫県	県土整備部県土企画局 交通政策課	副課長 兼 地域交通班長	三宅 豊文	松田 和馬 (代理出席)
牧の台コミュニティ協議会		会長	南野 繁夫	同左
川西市	市民環境部	部長	岡本 匠	同左

事務局

所属	役職	氏名	所属	役職	氏名
土木部	副部長	五島 孝裕	市民環境部	副部長	阪上 哲生
土木部交通政策課	課長	小西 裕之	市民環境部産業振興課	産業ビジョン推進 担当課長	飯田 勸
土木部交通政策課	課長補佐	本城 砂代	市民環境部産業振興課	課長補佐	大島 弘章
土木部交通政策課	主査	麻生 千晶	市民環境部産業振興課	主任	中野 秀司
土木部交通政策課	主査	後藤 宏之			
土木部交通政策課	主任	重村 淳志			

川西市地域公共交通会議委員名簿

委員

区分	所属	役職	構成員
学識経験者	大阪市立大学	名誉教授	日野 泰雄
	愛媛大学 社会共創学部 環境デザイン学科	教授	松村 暢彦
一般旅客自動車運送事業者及び その関係団体の職員	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 大阪支社 総務企画課	課長代理	阿部 保博
	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 交通プロジェクト推進部	部長	奥野 雅弘
	能勢電鉄株式会社 鉄道事業部	副部長 兼 運転課長	東山 仁
	阪急バス株式会社 自動車事業本部 営業企画部	部長	野津 俊明
	公益社団法人 兵庫県バス協会	専務理事	水田 節男
	一般社団法人 兵庫県タクシー協会 朝日交通株式会社	専務取締役	廣茂 俊樹
	一般旅客自動車運送事業者の 運転手が組織する団体	兵庫県交通運輸産業労働組合協議会 阪神地域協議会 阪急バス労働組合	副執行委員長
国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部の職員	国土交通省神戸運輸監理部 兵庫陸運部 輸送部門	首席運輸企画専門官	田橋 一
兵庫県阪神北県民局 宝塚土木事務所の職員	兵庫県 阪神北県民局 宝塚土木事務所	所長	谷口 徳男
兵庫県川西警察署の職員	兵庫県川西警察署 交通課	課長	黒阪 貢一
市民又は 利用者の代表	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
	川西市社会福祉協議会	副主幹	佐藤 健二
川西市の職員	川西市 総合政策部	部長	石田 有司
	川西市 土木部	部長	酒本 恭聖
市長が交通会議の運営上 必要と認める者	NPO法人さわやか千の里	理事長	高田 憲二

オブザーバー

オブザーバー	兵庫県県土整備部県土企画局 交通政策課	副課長 兼 地域交通班長	三宅 豊文
	牧の台コミュニティ協議会	会長	南野 繁夫
	川西市 市民環境部	部長	岡本 匠

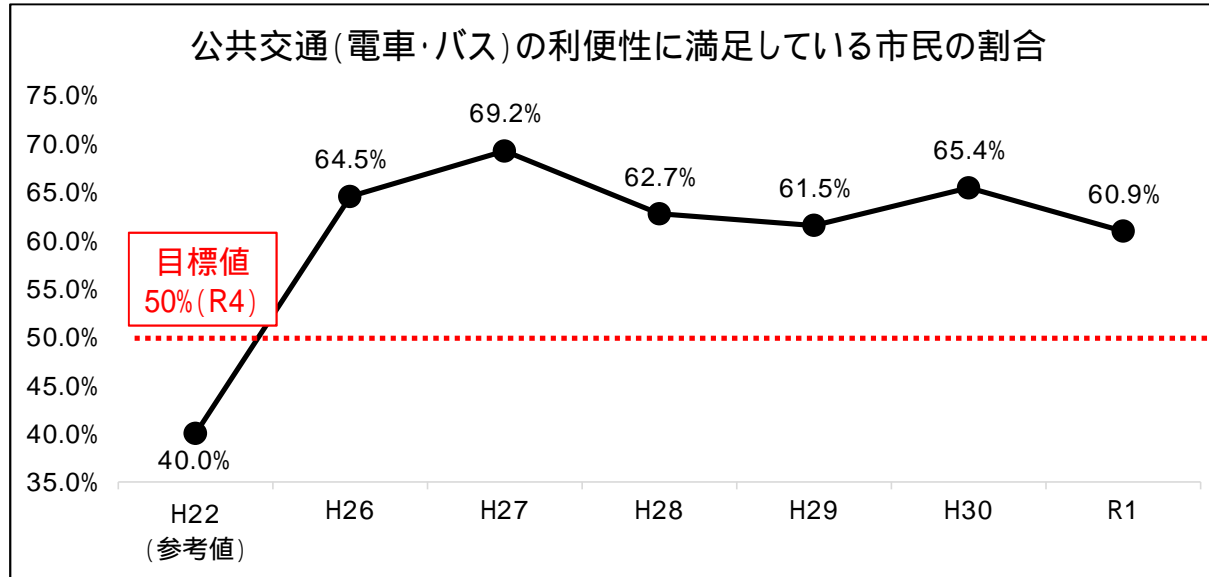


(2) 川西市公共交通基本計画の取組状況について

- 1) 計画目標値の達成状況
- 2) 戦略別取組の進捗状況

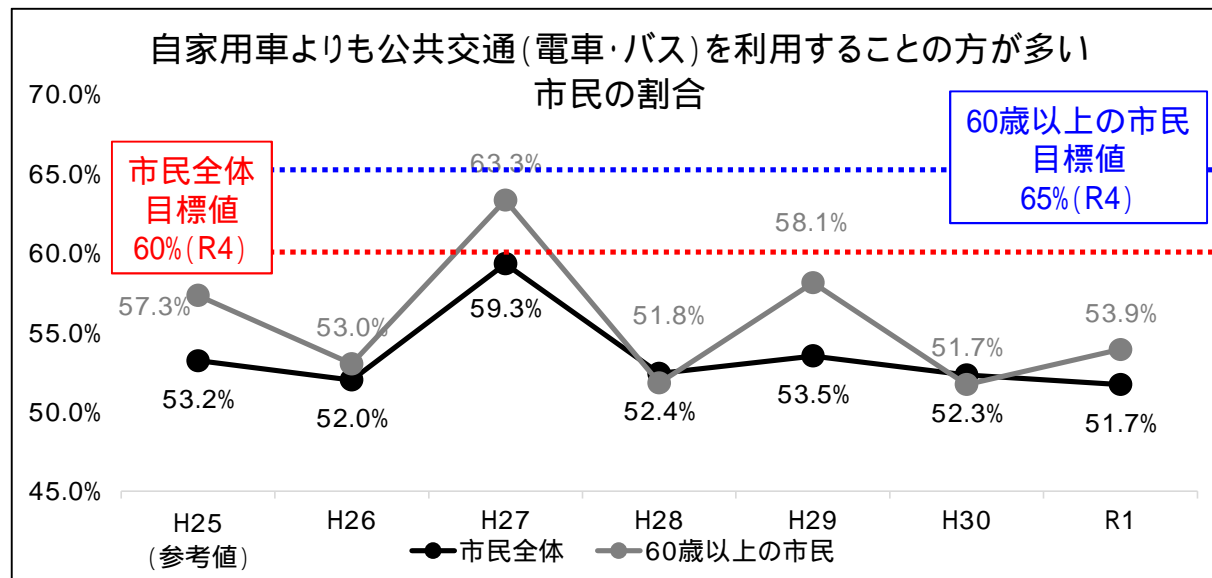
1) 計画目標値の達成状況

市民実感調査より



・本市は公共交通が比較的利用しやすい恵まれた環境にある一方で、それを市民が有効に活用していない状況が見て取れます。

・公共交通をみんなで支える意識の醸成を図る必要があります。



出典：市民実感調査

2) 戦略別取組の進捗状況

戦略	取組の方向性	実施状況	具体的な取り組み
《つなぐ》 公共交通で まちの輝き つなぐ	市民と つなぐ	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	事業者・地域・市が以下の取り組みを実施 MM教育 地域MM 転入者MM
	高齢者と つなぐ	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（H29年8月31日） グランドバス65の販売（阪急バス）
	中心市街 地等と つなぐ	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（6回）
		4 商業施設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	ICカードを利用した商業施設の割引等についての検討
	地域間を つなぐ	5 まちづくりの進展や地域の实情に合わせて公共交通で地区間を新たにつないでいきます	中心市街地活性化基本計画を策定し、川西能勢口駅周辺とキセラ川西地区の回遊性向上を目的とした公共交通の検討
	主要施設 とつなぐ	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	庁内関係部署との意見交換会の実施（2回）
	互いに つなぐ	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（阪急バス） 「えきバスねっと。」の情報を利用者へ発信（令和2年度取組中）（兵庫県） 駅からのバス乗り継ぎ情報等をパソコン・スマートフォン、携帯電話に配信
		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	市内バス車両のノンステップバス化（阪急バス、兵庫県、市） 令和元年度 導入率76.1%
《いかす》 公共交通を市民 の財産としてい かす	維持改善 してい かす	9 いまの移動ニーズにあわせたダイヤ等に再編していきます	・大和地域公共交通協議会の開催事務局（14回）H27～H30 牧の台コミュニティ ・大和交通検討委員会の開催（3回）事務局 牧の台コミュニティR2～
		10 利用増のため駅及びその周辺を整備していきます	網延橋駅のバリアフリー化（上り線駅舎スロープ設置） （能勢電鉄）
		11 バス定時性向上のためバス優先施策等を推進していきます	バスロケーションサービスの提供（阪急バス）
	ともに いかす	12 隣接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（再掲）
《になう》 公共交通を市 民・事業者・行 政がになう	地域主体 でになう	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っていない
		14 小型乗合公共交通の導入を検討していきます	・オンデマンドモビリティサービスの実証実験の検討 川西市次世代型移動サービス推進会議（2回） 大和団地・みんなの交通検討会（2回）

凡例 ○：実施 ：検討したが実施に至らず



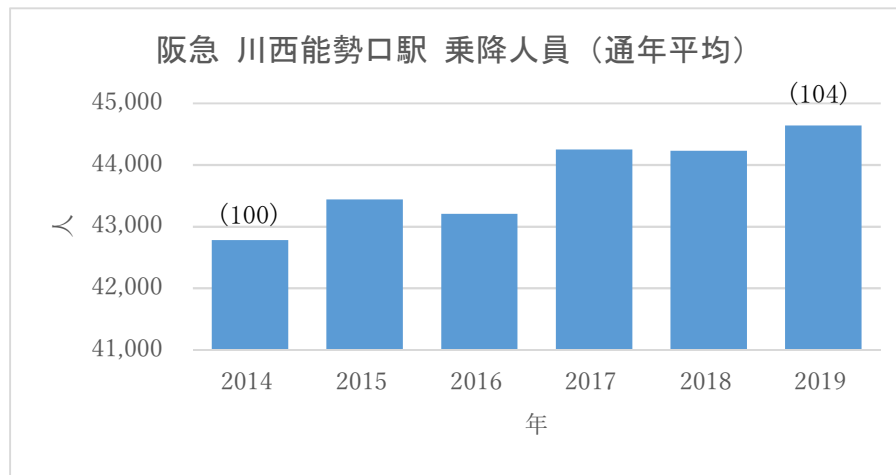
(3) 近年の課題とその対応状況について

1) 市内公共交通の課題

第1回 川西市地域公共交通会議 報告

阪急電鉄株式会社

1. 基本計画策定（2014年度）後の乗降人員の推移



2. 新型コロナウイルス感染症の影響

■ 1日あたりの乗降人員の推移（通年平均） (千人)

	終日	23時以降
2016年	2,694	91
2017年	2,722 (101%)	89 (98%)
2018年	2,705 (100%)	86 (95%)
2019年	2,732 (101%)	85 (93%)
2020年	1,997 (74%)	48 (53%)

※ () は2016年比

3. その他の課題

- ・社会情勢の変化（少子高齢化、働き方改革、環境負荷低減等）
- ・技術開発 他

4. 対応例

○ ダイヤ変更

- ・実施日：3月13日（土）
- ・実施内容例：宝塚線下り
大阪梅田発 雲雀丘花屋敷ゆき最終列車「普通」
24：25発 → 24：10発 15分繰り上げ

○ 西宮市域におけるM a a S実証実験（阪急阪神ホールディングス）

別紙の通り

以上

News
Release

グループ経営企画室 広報部

〒530-0012

大阪市北区芝田一丁目16番1号

Tel:06-6373-5092 Fax:06-6373-5670

https://www.hankyu-hanshin.co.jp/

2020-09

2021.03.10

西宮市域にて居住者向け都市型 MaaS の実証実験を実施します

まるごと
～西宮をまるごと楽しむアプリ「maruGOTにしのみや」で新しいライフスタイルを提供～



阪急阪神ホールディングスグループは、株式会社三菱総合研究所と共同で、阪急阪神沿線の拠点都市である西宮市において、沿線居住者向けの都市型 MaaS (Mobility as a Service) の実証実験を4月21日(水)から7月20日(火)にかけて実施します。

本実験では、西宮市にお住まいで、阪急阪神のグループカード『STACIA PiTaPa(スタシア ピタパ)カード』会員の中から約1,000名をモニターとして募集します。同モニターには、当社が提供する実験用のスマートフォンアプリ「maruGOT(まるごと)にしのみや」を通じて、西宮市域を中心とする経路・施設検索から予約・決済、ポイントサービスなどの多様なサービスをワンストップで提供するほか、アプリと連動した様々なイベントにご参加いただけます。また、一部の機能・サービスを除きモニター以外の方にも本アプリをご利用いただけるようにします。

当社グループは、「阪急阪神ホールディングスグループ 長期ビジョン2025」で「深める沿線 広げるフィールド」をスローガンに掲げ、沿線の皆様により安心して便利なサービスを提供すべく取り組んでいるところです。そうした中で、MaaSは、グループの総合力を発揮できる新たなサービスとして沿線での展開を目指しており、本実験で得られる成果を、今後の沿線居住者向け都市型 MaaS の実用化に活用していきたいと考えています。

本実証実験と MaaS アプリ「maruGOTにしのみや」の概要は以下のとおりです。

1. 西宮市域における都市型 MaaS の実証実験について

期 間：2021年4月21日(水)～2021年7月20日(火) 予定

※ 新型コロナウイルス感染症の状況等により、実験の時期もしくは期間を変更する場合があります。

概 要：モニターの方に実験用 MaaS アプリ「maruGOTにしのみや」を通じて多様なサービスをご利用いただくことで、地域内移動や消費活動に対する本アプリの効果や有用性、機能等の検証を行います。

対 象：約1,000名のモニターの方(西宮市にお住まいで、2021年2月24日時点で『エメラルド STACIA PiTaPa カード』または『ペルソナ STACIA PiTaPa カード(赤)』の会員の方を対象に募集)

阪急阪神東宝グループ

主 催： 阪急阪神ホールディングス(株)

(共同実験実施者) (株)三菱総合研究所

(主な参画企業・団体) アイテック 阪急阪神(株)、(株)いきいきライフ 阪急阪神、(株)ぐるなび、
 タイムズ2 4(株)、タイムズモビリティ(株)、(株)ナビタイムジャパン、西日本旅客鉄道(株)、
 西宮市、(株)バカン、阪急タクシー(株)、阪急電鉄(株)、阪急バス(株)、(株)阪急阪神カード、
 阪急阪神ビルマネジメント(株)、阪急阪神不動産(株)、阪急阪神マーケティングソリュー
 ーションズ(株)、(株)阪神タイガース、阪神電気鉄道(株)、阪神バス(株)、(株)ペルソナ、
 (株)Mobility Technologies、OpenStreet(株) ほか

(50音・アルファベット順)

特設ホームページ：<https://promotion.marugot.jp/>

2. MaaS アプリ「maruGOT にしのみや」について

ダウンロード開始日：2021年4月8日（木）予定



アプリロゴマーク

【提供する主な機能・サービス】

(1) 経路・施設検索

① 経路検索とリアルタイム情報等の提供

- 西宮市域を中心に、鉄道・バス・タクシー・シェアサイクル等の各公共交通や、カーシェア・マイカー・自転車・ウォーキング等のあらゆる移動手段を対象とする経路検索が可能です。
- 経路検索時に、鉄道とバスのリアルタイム情報を提供します。
 (注：リアルタイム情報の提供が可能な対象エリア・区間等は各移動手段により異なります)
 鉄道：列車の走行位置(阪急線全線、阪神線全線、JR 神戸線・宝塚線の一部区間)
 バス：停留場接近情報(阪急バス全線(さくらやまなみバスを含む)、阪神バス全線)
- ご家族などグループ単位での交通費総額(概算)を提示します。
- 経路検索時のルートを保存できます(移動中に保存ルート呼び出し、リアルタイム情報を確認できます)。



ホーム画面(モニター用)



経路検索結果

・交通費総額(概算)を提示
 ・検索ルートを保存



・電車・バスの走行位置を表示

・徒歩時の概算消費カロリーを表示

②施設・店舗情報との連携

- 西宮市域(一部市域外を含む)の「おすすめ100スポット」の詳細情報を提供します。
- 各スポットを目的地とする経路検索機能を提供します。
- 一部店舗では混雑情報のほか、参画企業のWebサイトと連携して様々なサービスを提供します。
 - ・ぐるなびサービス：飲食店の予約
 - ・バカン社サービス：飲食店等の混雑情報確認、予約



現在地からの経路検索画面に移行

ぐるなび Web サイト予約ページへ

スポット詳細情報(ぐるなび連携)



店舗の混雑情報確認、座席予約が可能

店舗混雑情報の確認等(バカン社連携)

(2) 交通サービスの予約・決済

- 経路検索時に参画企業のアプリ・Webサイトを通じて予約・決済を行うことが可能です。

(注：予約・決済サービスの提供が可能な対象エリア・区間等は各移動手段により異なります)

- タクシー：配車手配 (阪急タクシーアプリ・タクシーアプリ「GO」)
- シェアサイクル：車両の空き情報の確認・予約・決済 (HELLO CYCLING アプリ)
- カーシェア：車両の空き情報の確認・予約・決済 (タイムズカー Web サイト)
- 駐車場：時間貸駐車場の満空情報の確認 (タイムズの駐車場検索 Web サイト)



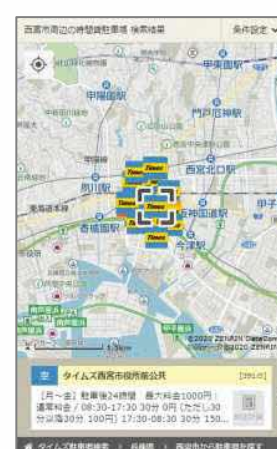
タクシーの配車手配
(阪急タクシーアプリ)



タクシーの配車手配
(タクシーアプリ「GO」)



シェアサイクル情報
(HELLO CYCLING アプリ)



時間貸駐車場の満空情報
(タイムズの駐車場検索 Web サイト)

3.【モニター限定】 実験期間中に本アプリ限定のポイントサービスを提供

実験期間中、対象の施設・店舗でのご利用や様々なイベントを通じて、モニターの方にポイントを付与します。取得したポイントは西宮市域(一部市域外を含む)の実験協力店舗・施設等でご利用いただけます。また、本アプリ限定のデジタル1日乗車券(阪急バス(西宮市内線)1日乗車券・さくらやまなみバス1日乗車券)との引換も可能です。

(注:ポイントは本アプリ限定のものであり、阪急阪神グループのポイントサービスであるSポイントとは異なります。ポイントサービスの対象店舗・利用条件など詳細については、本実験の特設ホームページをご確認ください)

【ポイントが付与されるイベント】

(1) まいにちポイント・特定時間帯ポイント

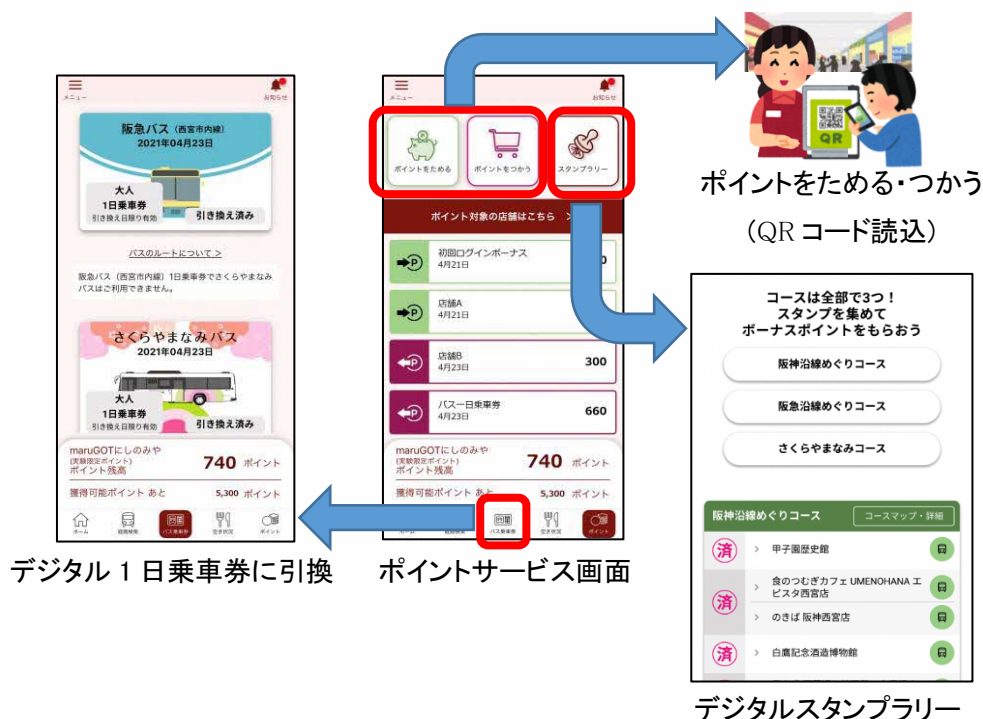
対象の施設・店舗で商品やサービスを購入した際にポイントを付与します。さらに、お客様の少ない時間帯のご利用にはボーナスポイントを付与します(利用店舗ごとにポイントを付与。同一店舗では1日1回まで)。

(2) デジタルスタンプラリー

西宮市とその周辺エリア(有馬温泉エリア等)で、観光・飲食・ショッピングをセットにした3つのコース(阪急沿線めぐり・阪神沿線めぐり・さくらやまなみ)を設定し、各コースのラリーを達成された時にボーナスポイントを付与します。

(3) パーク&ライドイベント

プロ野球開催時(特定試合日)に、阪神電車の甲子園駅以外の駅周辺の一部駐車場(タイムズ24及び当社グループが管理する駐車場)と連携したパーク&ライドイベントを開催。対象の駐車場に駐車の上、公共交通機関等を利用して阪神甲子園球場を訪れたモニターの方にポイントを付与します。



※本資料に掲載のすべての画面はイメージであり、予告なく変更する場合があります

以上

コロナの影響について

【月別利用者数比較（平成30年度～令和2年度）】

平成30年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
利用者数	1,743,889	1,815,356	1,740,743	1,684,852	1,703,995	1,621,271	1,759,858	1,729,558	1,687,208	1,682,384	1,577,607	1,690,262

令和元年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
利用者数	1,726,683	1,830,439	1,728,488	1,708,608	1,675,842	1,862,624	1,659,945	1,708,552	1,625,044	1,690,404	1,532,544	1,310,495
対前年比	99.0%	100.8%	99.3%	101.4%	98.3%	114.9%	94.3%	98.8%	96.3%	100.5%	97.1%	77.5%

令和2年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月
利用者数	991,923	1,049,909	1,330,602	1,331,207	1,314,345	1,352,976	1,437,910	1,395,049	1,284,247	1,252,327	1,188,397
対前年比	57.4%	57.4%	77.0%	77.9%	78.4%	72.6%	86.6%	81.7%	79.0%	74.1%	77.5%

駅別乗降人員の推移

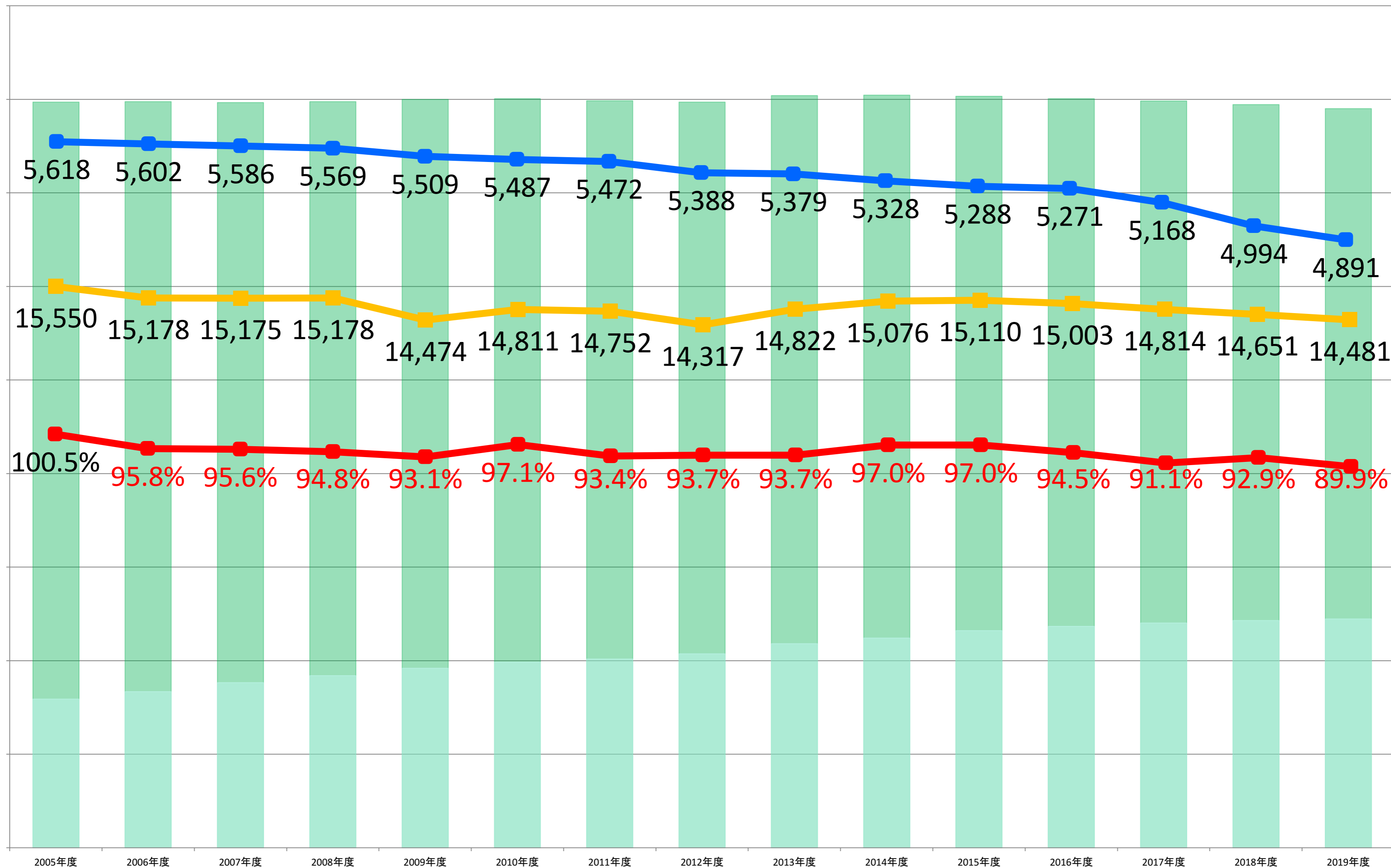
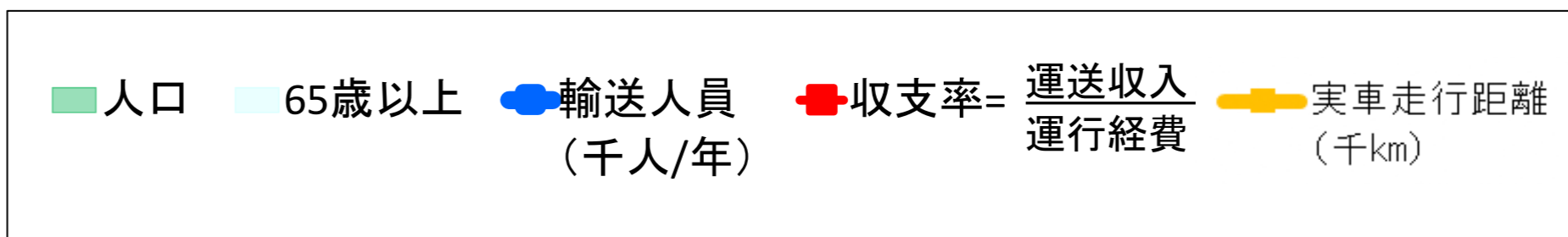
	1995年(平成7年)		2000年(平成12年)		2001年(平成13年)		2002年(平成14年)		2003年(平成15年)		2004年(平成16年)		2005年(平成17年)		2006年(平成18年)		2007年(平成19年)		2008年(平成20年)		2009年(平成21年)		
	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	
川西能勢口	75,861	100.0%	61,197	80.7%	59,947	79.0%	54,834	72.3%	54,707	72.1%	53,510	70.5%	53,246	70.2%	53,120	70.0%	52,691	69.5%	52,274	68.9%	50,500	66.6%	川西能勢口
絹延橋	2,624	100.0%	2,201	83.9%	2,092	79.7%	2,028	77.3%	1,976	75.3%	1,905	72.6%	1,749	66.7%	1,820	69.4%	1,734	66.1%	1,731	66.0%	1,694	64.6%	絹延橋
滝山	3,541	100.0%	2,576	72.7%	2,516	71.1%	2,283	64.5%	2,181	61.6%	2,474	69.9%	2,401	67.8%	2,381	67.2%	2,142	60.5%	2,110	59.6%	2,143	60.5%	滝山
鶯の森	3,260	100.0%	1,769	54.3%	1,620	49.7%	1,483	45.5%	1,498	46.0%	1,481	45.4%	1,403	43.0%	1,379	42.3%	1,361	41.7%	1,293	39.7%	1,167	35.8%	鶯の森
鼓滝	8,205	100.0%	6,533	79.6%	6,363	77.6%	5,889	71.8%	5,754	70.1%	5,560	67.8%	5,750	70.1%	5,414	66.0%	5,510	67.2%	5,432	66.2%	5,160	62.9%	鼓滝
多田	9,453	100.0%	8,173	86.5%	8,587	90.8%	7,808	82.6%	7,477	79.1%	7,589	80.3%	7,355	77.8%	7,176	75.9%	7,415	78.4%	7,042	74.5%	6,942	73.4%	多田
平野	11,941	100.0%	9,422	78.9%	9,138	76.5%	8,961	75.0%	8,801	73.7%	8,557	71.7%	8,356	70.0%	8,160	68.3%	7,996	67.0%	7,783	65.2%	7,715	64.6%	平野
一の鳥居	2,089	100.0%	1,902	91.0%	1,898	90.9%	1,663	79.6%	1,501	71.9%	1,474	70.6%	1,535	73.5%	1,296	62.0%	1,242	59.5%	1,145	54.8%	1,075	51.5%	一の鳥居
畦野	12,738	100.0%	10,815	84.9%	10,838	85.1%	10,151	79.7%	9,887	77.6%	9,999	78.5%	9,368	73.5%	8,997	70.6%	9,051	71.1%	8,909	69.9%	8,646	67.9%	畦野
山下	10,198	100.0%	8,903	87.3%	8,788	86.2%	8,561	83.9%	8,445	82.8%	8,053	79.0%	8,117	79.6%	7,616	74.7%	7,657	75.1%	7,695	75.5%	7,331	71.9%	山下
笹部	360	100.0%	253	70.3%	224	62.2%	196	54.4%	265	73.6%	235	65.3%	208	57.8%	223	61.9%	213	59.2%	199	55.3%	182	50.6%	笹部
光風台	6,670	100.0%	6,263	93.9%	6,451	96.7%	6,049	90.7%	6,030	90.4%	5,833	87.5%	5,637	84.5%	5,375	80.6%	5,167	77.5%	4,927	73.9%	4,610	69.1%	光風台
ときわ台	5,771	100.0%	5,027	87.1%	4,853	84.1%	4,391	76.1%	4,273	74.0%	3,960	68.6%	3,913	67.8%	3,686	63.9%	3,667	63.5%	3,435	59.5%	3,128	54.2%	ときわ台
妙見口	2,673	100.0%	2,805	104.9%	2,807	105.0%	1,977	74.0%	2,206	82.5%	2,136	79.9%	1,986	74.3%	2,040	76.3%	1,981	74.1%	1,790	67.0%	1,594	59.6%	妙見口
日生中央	15,244	100.0%	15,061	98.8%	14,872	97.6%	12,624	82.8%	12,423	81.5%	12,518	82.1%	12,246	80.3%	12,557	82.4%	12,489	81.9%	12,303	80.7%	11,973	78.5%	日生中央
計	170,628	100.0%	142,900	83.7%	140,994	82.6%	128,898	75.5%	127,424	74.7%	125,284	73.4%	123,270	72.2%	121,240	71.1%	120,316	70.5%	118,068	69.2%	113,860	66.7%	計

比率は、1995年(平成7年)の乗降人員を100%とした場合の年度別対比率

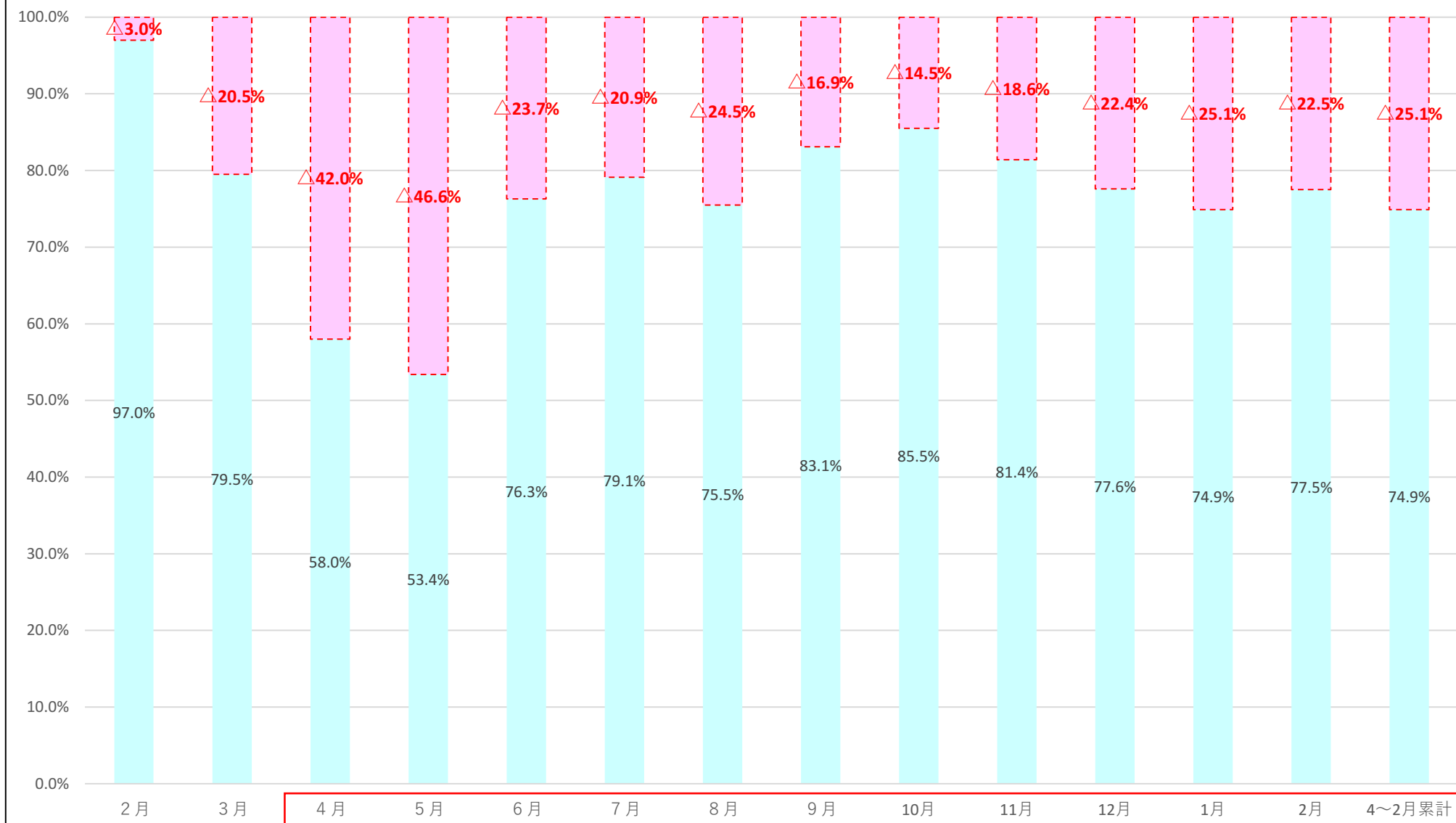
	2010年(平成22年)		2011年(平成23年)		2012年(平成24年)		2013年(平成25年)		2014年(平成26年)		2015年(平成27年)		2016年(平成28年)		2017年(平成29年)		2018年(平成30年)		2019年(令和元年)		2020年(令和2年)		
	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	乗降人員	比率	
川西能勢口	47,474	62.6%	47,437	62.5%	47,318	62.4%	48,250	63.6%	47,281	62.3%	46,250	61.0%	45,746	60.3%	45,642	60.2%	45,306	59.7%	45,031	59.4%	37,776	49.8%	川西能勢口
絹延橋	1,638	62.4%	1,748	66.6%	1,695	64.6%	1,984	75.6%	1,833	69.9%	1,913	72.9%	1,902	72.5%	1,742	66.4%	1,884	71.8%	2,383	90.8%	2,161	82.4%	絹延橋
滝山	2,127	60.1%	2,025	57.2%	2,025	57.2%	2,169	61.3%	2,118	59.8%	2,201	62.2%	2,221	62.7%	2,147	60.6%	1,959	55.3%	2,040	57.6%	1,803	50.9%	滝山
鶯の森	1,175	36.0%	1,178	36.1%	1,212	37.2%	1,241	38.1%	1,167	35.8%	1,106	33.9%	1,073	32.9%	1,162	35.6%	1,099	33.7%	1,090	33.4%	917	28.1%	鶯の森
鼓滝	5,432	66.2%	5,314	64.8%	5,176	63.1%	5,575	67.9%	5,455	66.5%	4,979	60.7%	5,048	61.5%	5,323	64.9%	5,318	64.8%	5,265	64.2%	4,550	55.5%	鼓滝
多田	6,976	73.8%	7,113	75.2%	7,030	74.4%	7,505	79.4%	7,529	79.6%	7,295	77.2%	7,318	77.4%	7,092	75.0%	7,050	74.6%	7,276	77.0%	6,063	64.1%	多田
平野	7,676	64.3%	7,848	65.7%	7,619	63.8%	7,693	64.4%	7,449	62.4%	7,436	62.3%	7,155	59.9%	7,109	59.5%	6,884	57.7%	6,757	56.6%	5,766	48.3%	平野
一の鳥居	1,024	49.0%	1,129	54.0%	881	42.2%	1,048	50.2%	1,024	49.0%	909	43.5%	801	38.3%	825	39.5%	749	35.9%	814	39.0%	680	32.6%	一の鳥居
畦野	8,322	65.3%	8,304	65.2%	7,993	62.7%	8,510	66.8%	8,540	67.0%	7,719	60.6%	7,677	60.3%	7,817	61.4%	7,759	60.9%	7,813	61.3%	6,727	52.8%	畦野
山下	7,554	74.1%	7,346	72.0%	7,164	70.2%	6,993	68.6%	6,704	65.7%	6,880	67.5%	7,030	68.9%	6,847	67.1%	6,692	65.6%	6,389	62.6%	5,612	55.0%	山下
笹部	167	46.4%	152	42.2%	170	47.2%	174	48.3%	169	46.9%	135	37.5%	155	43.1%	150	41.7%	125	34.7%	122	33.9%	123	34.2%	笹部
光風台	4,563	68.4%	4,280	64.2%	4,416	66.2%	4,228	63.4%	4,022	60.3%	3,768	56.5%	3,663	54.9%	3,629	54.4%	3,523	52.8%	3,440	51.6%	2,750	41.2%	光風台
ときわ台	3,050	52.9%	2,906	50.4%	2,749	47.6%	2,669	46.2%	2,476	42.9%	2,428	42.1%	2,382	41.3%	2,364	41.0%	2,260	39.2%	2,222	38.5%	1,907	33.0%	ときわ台
妙見口	1,444	54.0%	1,513	56.6%	949	35.5%	1,019	38.1%	964	36.1%	1,132	42.3%	1,143	42.8%	923	34.5%	890	33.3%	886	33.1%	712	26.6%	妙見口
日生中央	12,050	79.0%	12,257	80.4%	11,805	77.4%	11,692	76.7%	11,209	73.5%	11,155	73.2%	10,974	72.0%	10,940	71.8%	10,662	69.9%	10,548	69.2%	8,837	58.0%	日生中央
計	110,672	64.9%	110,550	64.8%	108,202	63.4%	110,750	64.9%	107,940	63.3%	105,306	61.7%	104,288	61.1%	103,712	60.8%	102,160	59.9%	102,076	59.8%	86,384	50.6%	計

比率は、1995年(平成7年)の乗降人員を100%とした場合の年度別対比率

川西市域内路線輸送実績 推移表



阪急バス 2020年度 運送収入【一般路線全体】前年比減少率





(3) 近年の課題とその対応状況について

2) 小型乗合公共交通の 導入の検討

現状

現状

- ニュータウンの人口
... 市内人口の約 4 割
- 100ha以上 ... 5 団地

阪急日生ニュータウン (川西市域のみ)

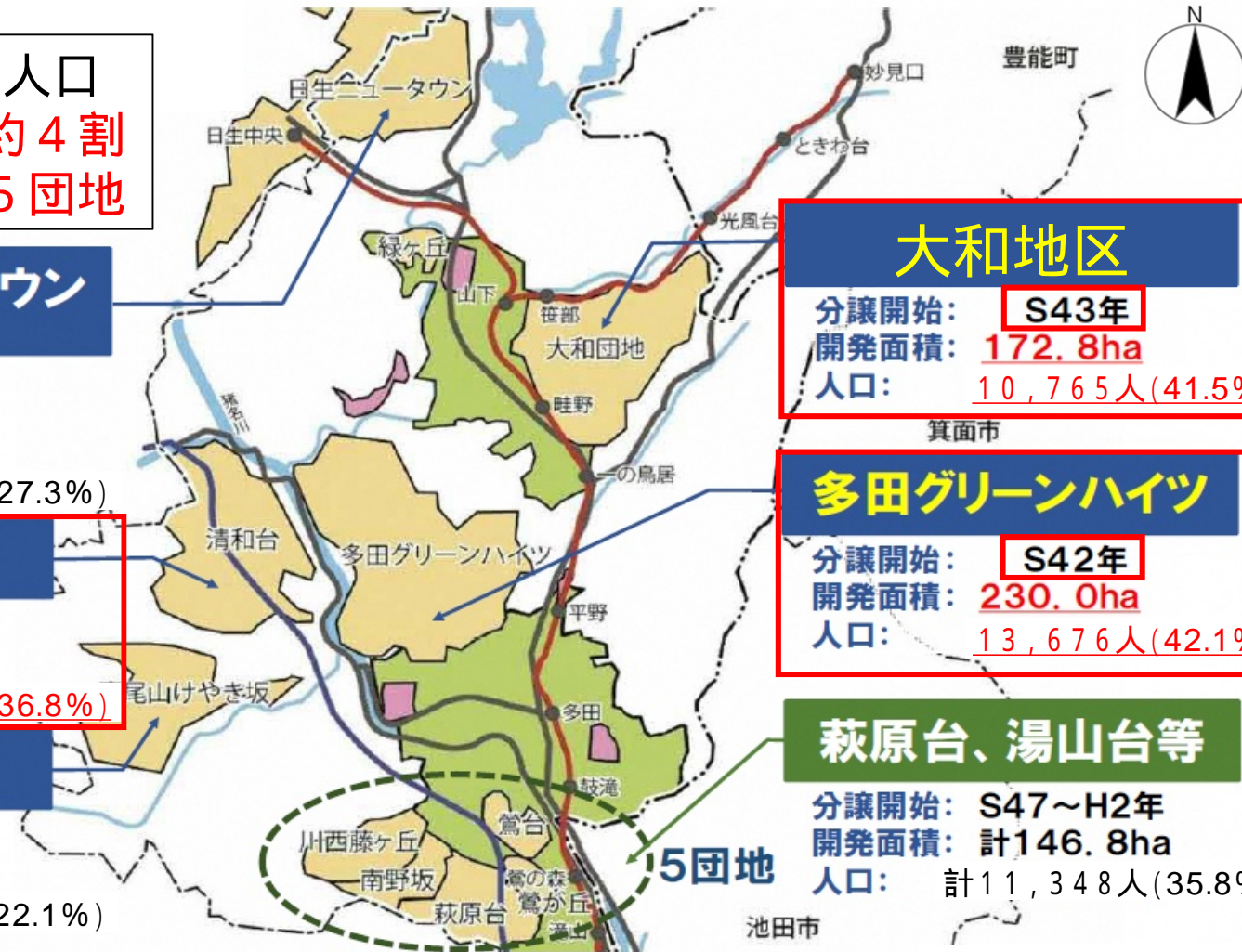
分譲開始: S60年
(事業開始: S45年)
開発面積: 115.6ha
人口: 7,898人(27.3%)

清和台

分譲開始: S45年
開発面積: 172.3ha
人口: 12,211人(36.8%)

けやき坂

分譲開始: S59年
開発面積: 131.1ha
人口: 6,782人(22.1%)



大和地区

分譲開始: S43年
開発面積: 172.8ha
人口: 10,765人(41.5%)

多田グリーンハイツ

分譲開始: S42年
開発面積: 230.0ha
人口: 13,676人(42.1%)

萩原台、湯山台等

分譲開始: S47~H2年
開発面積: 計146.8ha
人口: 計11,348人(35.8%)

5団地

令和2年3月末日現在
()内は高齢化率

地区内での新たな移動手段の模索

課題

- ・ 計画策定以後、ニュータウンにおける高齢化の進展
- ・ 移動に課題を抱えている住民（高齢者等）のニーズが高い

目的

- ・ 人口減少、高齢化が顕著なニュータウンにおいて、**地区内での新たな移動手段を模索**し、誰もが住みやすいまちを目指す

対象

- ・ 対象地：清和台、多田GH、大和地区の**3地区から1地区を選定**
- ・ 対象者：**移動に課題を抱えている住民** + 一般
（**高齢者、障がい者、要介護者、子育て世代、一般**）
市の既存施策から対象外になる者

地区内移動に限定した『**小型乗合公共交通**』の導入を検討

実験地区の調整状況

【資料4-2】

実験地区の比較

1. 地区図



2. 地区状況

項目	清和台	多田グリーンハイツ	大和地区
人口	12,540人	14,017人	10,876人
高齢化率	36.9%	41.7%	41.4%
障がい者数(福祉施設対象外)	362人	399人	328人
要介護者数(要介護2以下)	646人	991人	753人
未就学児を持つ世帯数	231人	368人	320人
高齢者数(65歳以上)	4,625人	5,843人	4,501人
一般者数(18歳~64歳)	6,253人	6,431人	4,935人

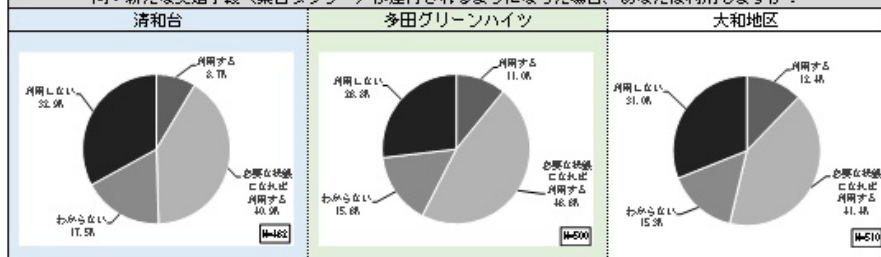
令和2年11月末時点

4. 交通事業者意見

清和台	多田グリーンハイツ	大和地区
<阪急バス> ・バス路線と併合せず、乗継で乗降客の増につながることを望ましい ・地区内移動は併合するため、調整が必要 <タクシー> ・「3社」が事業参画の意向	<阪急バス> ・今後、維持が困難になると予想される路線である ・路線バスへの支援も検討してもらいたい <タクシー> ・「3社」が事業参画の意向	<阪急バス> ・現在、地域が市とともに再編を協議中（運行事業者として参画中） <タクシー> ・「2社」が事業参画の意向

3. ニーズ調査結果

問：新たな交通手段（乗合タクシー）が運行されるようになった場合、あなたは利用しますか？



5. 地域の主な意見

清和台	多田グリーンハイツ	大和地区
・地域で2度「お買い物タクシー試験運行」の実績があり、商業施設（トナリエ）は協力的であった ・本格運行を見据えて、有料で運行することが望ましい	・阪急バスを地域に残してもらいたい ・地域が実施している「お出かけ支援」は、市からのバックアップも考えてもらいたい	・阪急バスの再編に素手している

6. 市の方針

実験地区の候補は、ニーズ調査では3地区とも結果が拮抗しているため、3地区の実状を総合的に勘案して決定する

【資料4-2】 参照

今後の予定

進め方



実施内容

実施内容
実験地区の比較（3地区）
実験地区の選定（1地区）
仕組みの構築（運行計画案の作成）
住民周知
法許可（タクシー予定）
実証実験（実走：2ヶ月）
効果検証（アンケート調査・データ取得）
他地区の展開・本格運行の検討

実験地区の比較

1. 地区図



2. 地区状況

令和2年11月末時点

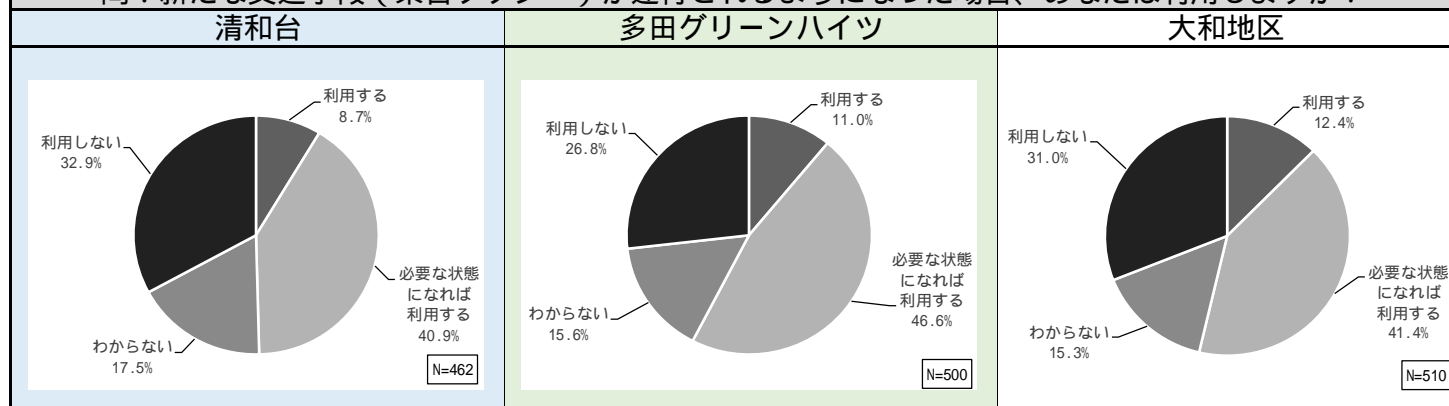
項目	清和台	多田グリーンハイツ	大和地区
人口	12,540人	14,017人	10,876人
高齢化率	36.9%	41.7%	41.4%
障がい者数(福祉施策対象外)	362人	399人	328人
要介護者数(要介護2以下)	646人	991人	753人
未就学児を持つ世帯数	231人	368人	320人
高齢者数(65歳以上)	4,625人	5,843人	4,501人
一般者数(18歳~64歳)	6,253人	6,431人	4,935人

4. 交通事業者意見

清和台	多田グリーンハイツ	大和地区
<p><阪急バス> ・バス路線と競合せず、乗継で乗降客の増につながることを望ましい ・地区内移動は競合するため、調整が必要</p> <p><タクシー> ・「3社」が事業参画の意向</p>	<p><阪急バス> ・今後、維持が困難になると予想される路線である ・路線バスへの支援も検討してもらいたい</p> <p><タクシー> ・「3社」が事業参画の意向</p>	<p><阪急バス> ・現在、地域が市とともに再編を協議中(運行事業者として参画中)</p> <p><タクシー> ・「2社」が事業参画の意向</p>

3. ニーズ調査結果

問：新たな交通手段(乗合タクシー)が運行されるようになった場合、あなたは利用しますか？



5. 地域の主な意見

清和台	多田グリーンハイツ	大和地区
<p>・地域で2度「お買い物タクシー試験運行」の実績があり、商業施設(トナリエ)は協力的であった ・本格運行を見据えて、有料で運行することが望ましい</p>	<p>・阪急バスを地域に残してもらいたい ・地域が実施している「お出かけ支援」は、市からのバックアップも考えてもらいたい</p>	<p>・阪急バスの再編に着手している</p>

6. 市の方針

実験地区の候補は、ニーズ調査では3地区とも結果が拮抗しているため、3地区の実状を総合的に勘案して決定する

ニーズ調査の概要・結果（速報）

1. ニーズ調査の概要

(1) 調査項目と目的

項目	主な設問	目的
普段の外出状況 (買物・通院・それ以外)	外出先、外出頻度、交通手段、同行者の有無とその理由	地区内/外、曜日、時間帯、移動時の課題を把握
公共交通の利用状況 (バス・タクシー)	利用頻度 (利用する場合) 目的 (利用しない場合) 理由	交通事業者との協議に活用
新たな交通手段	外出先、利用頻度、予約方法、乗合、運賃、利用意向(地区内移動・運賃300円・一般車両を想定した利用)等	実験地区の選定及び仕組みの構築に活用
属性	年齢、住居表示、外出時の問題点、等級/要介護度/未就学児等	移動時の課題を把握
自由記述	公共交通・新たな交通手段の意見	交通手段の課題等を把握

(2) 配布地域

・清和台 ・多田グリーンハイツ ・大和地区 (3地区)

(3) 配布対象者

対象者	等級・要介護度・年齢
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
要介護者	要介護2、要介護1、要支援2、要支援1
子育て世代	未就学児(5歳以下)を持つ世帯主
高齢者	65歳以上
一般	18歳～64歳

(4) 配布・回収方法

・各地区ごとに無作為抽出した対象者へ郵送で配布(令和3年1月19日郵送)
 ・回答者から郵送返信で回収(返送期限:令和3年2月2日 2月5日受領分までを集計対象)

(5) 配布部数

対象者	1地区	3地区合計
障がい者	200部	600部
要介護者	200部	600部
子育て世帯	200部	600部
高齢者	300部	900部
一般	100部	300部
合計	1,000部	3,000部

(6) 回答者数

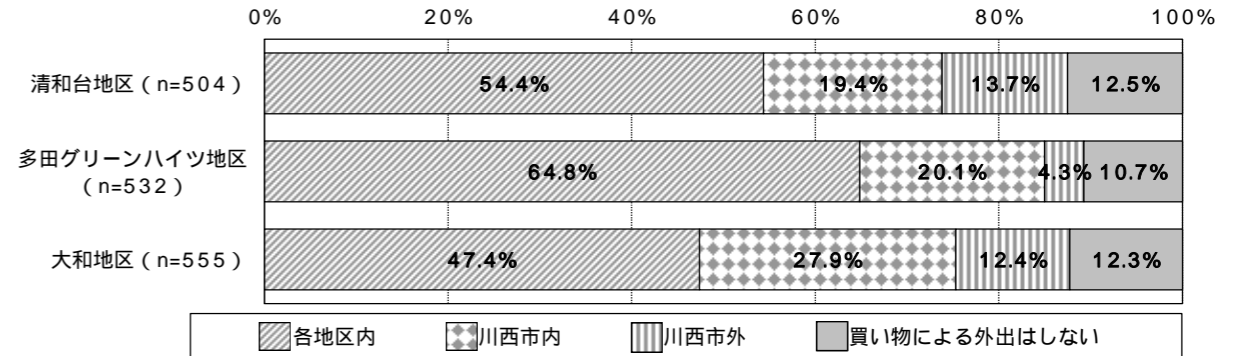
	清和台	多田GH	大和地区
障がい者	91人	113人	111人
要介護者	107人	106人	107人
子育て世帯	83人	96人	103人
高齢者	193人	186人	183人
一般	42人	41人	55人
合計	516人	542人	559人

合計回収率: 53.9%

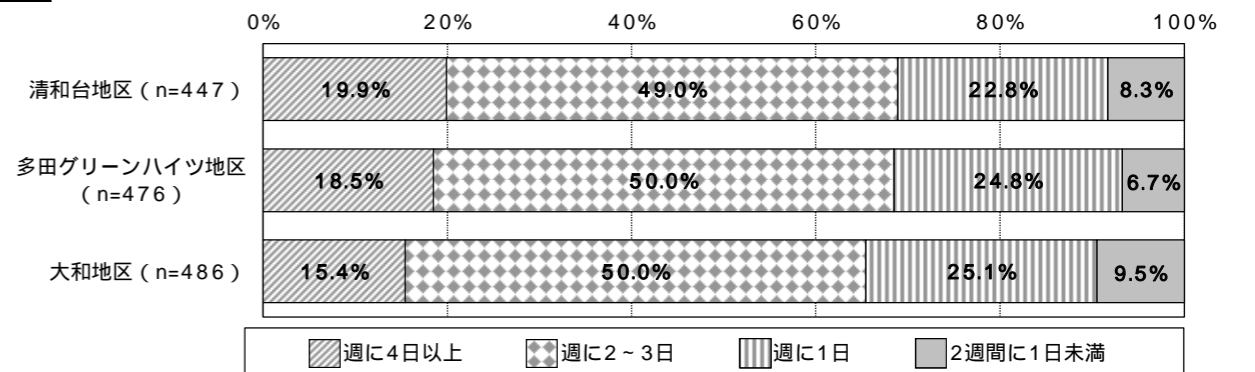
2. ニーズ調査の結果(速報)

(1) 普段の外出状況

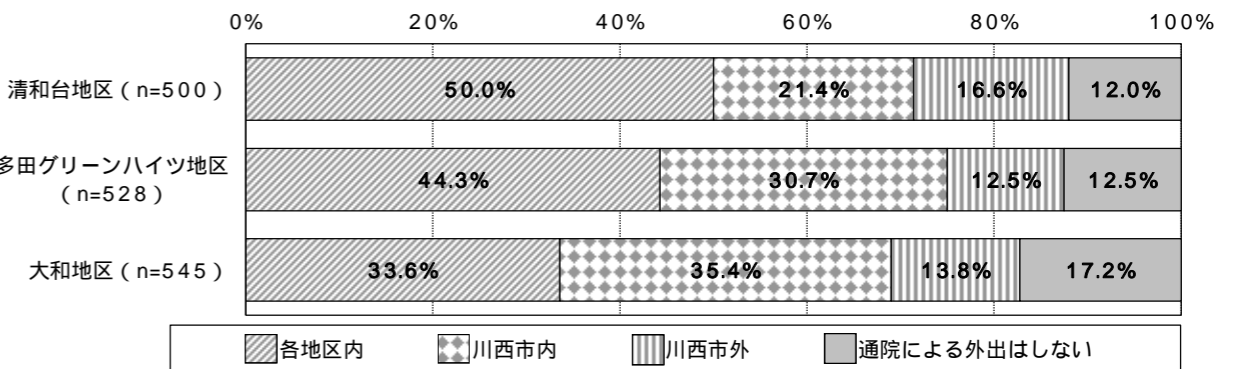
1) 買い物で一番よく行く外出先



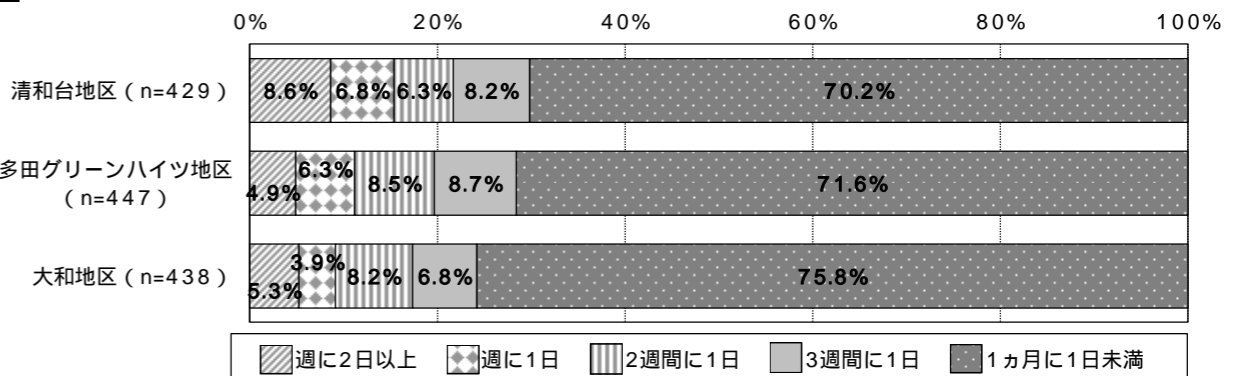
2) 買い物の頻度



3) 通院で一番よく行く外出先

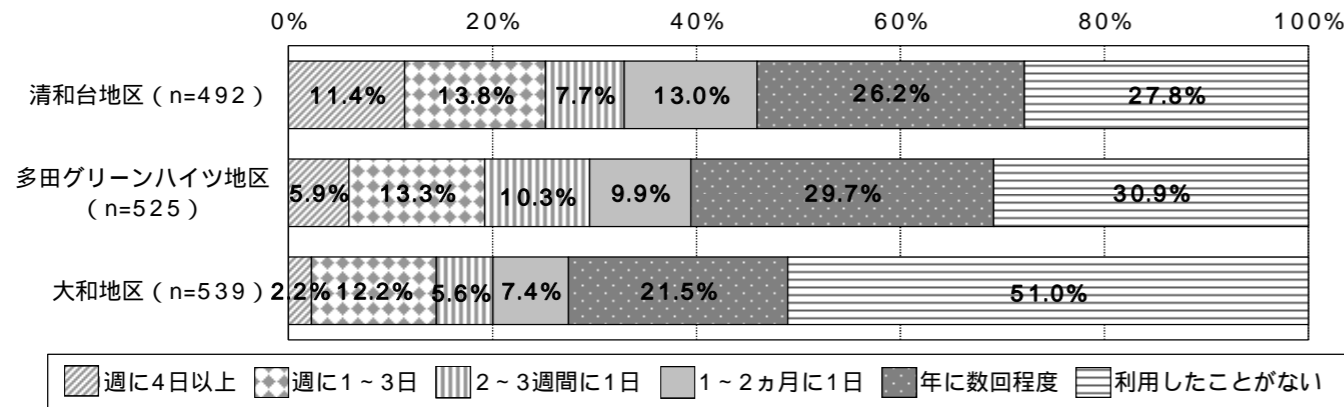


4) 通院の頻度

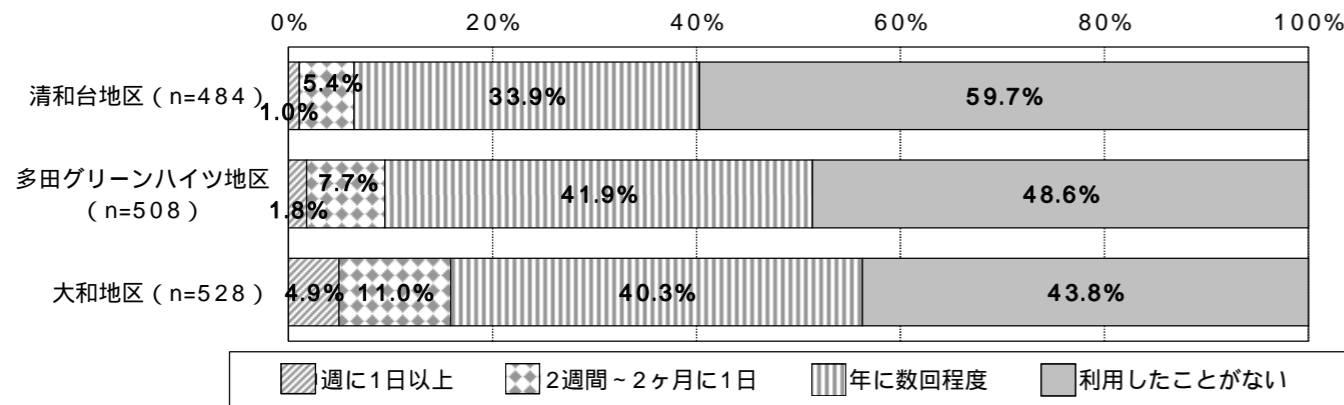


(2) 路線バス・タクシーの利用状況

1) 路線バス(阪急バス)の利用状況

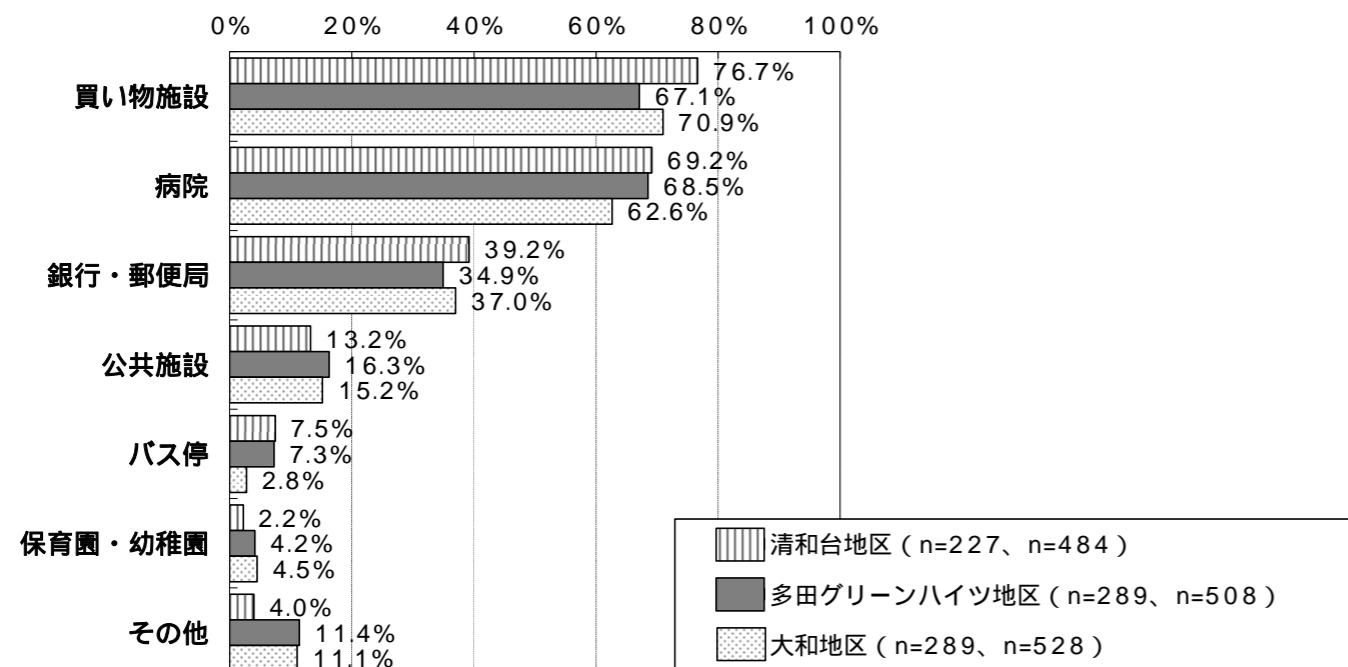


2) タクシーの利用状況

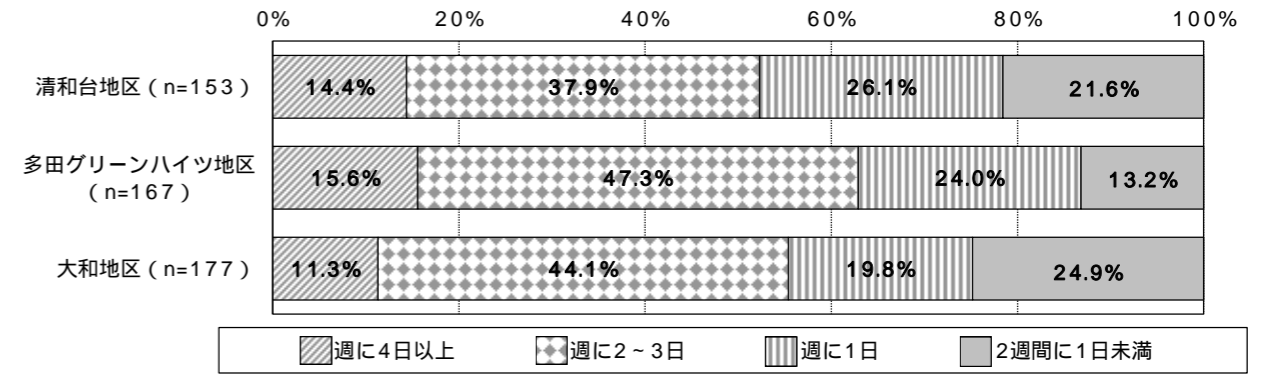


(3) 新たな交通手段(乗合タクシー)の利用意向

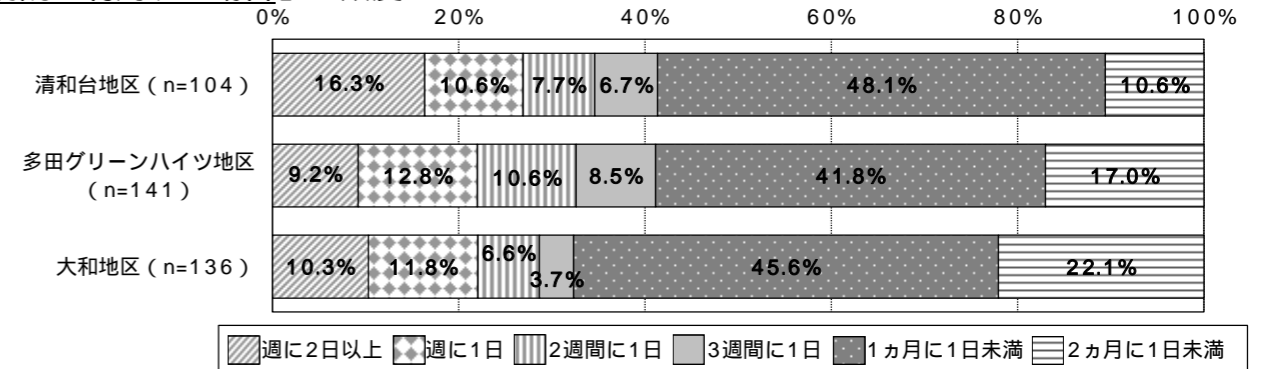
1) 【利用する場合】の行先



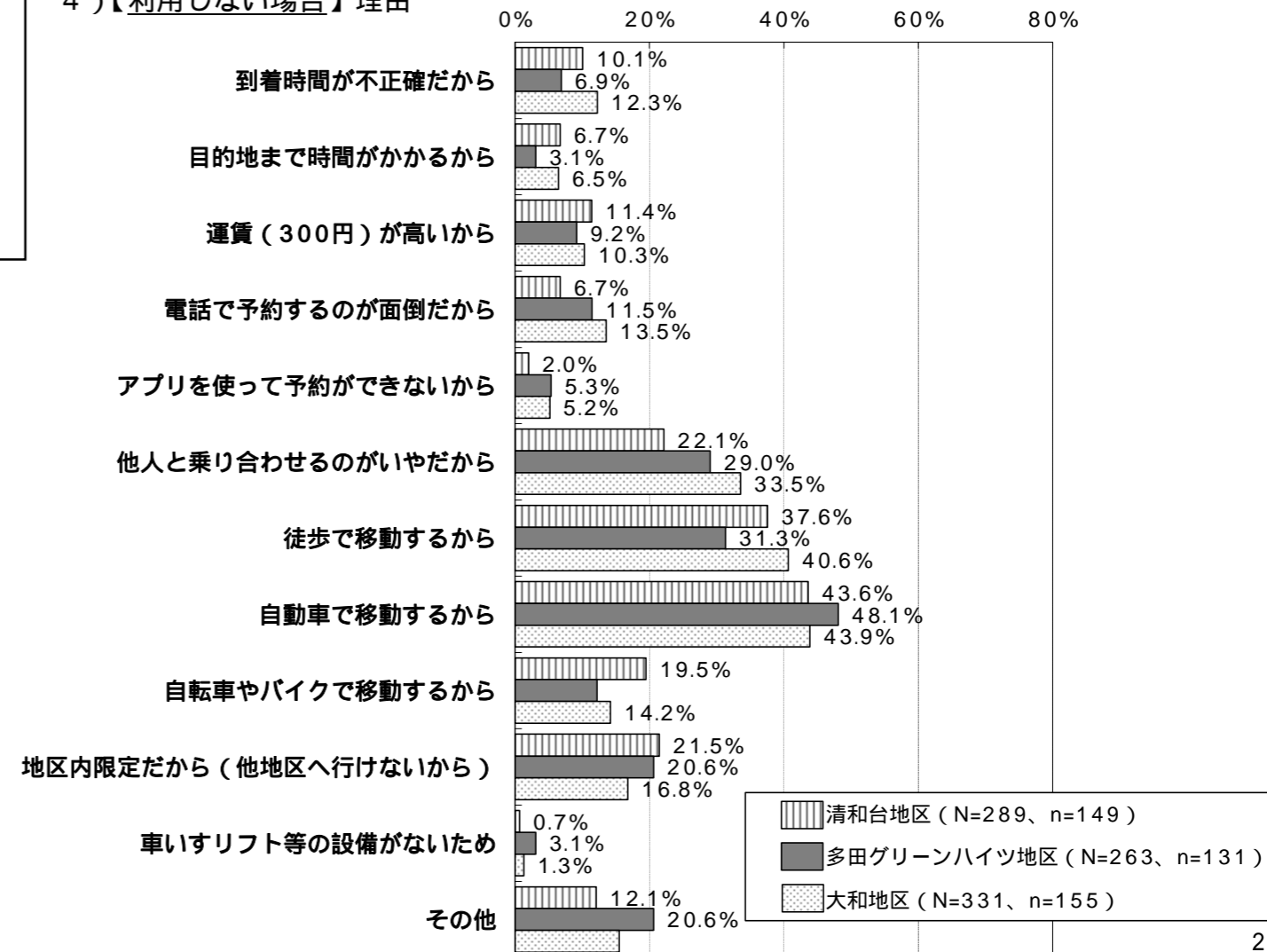
2) 【買い物で利用する場合】の頻度



3) 【病院で利用する場合】の頻度



4) 【利用しない場合】理由



3、大和地域の取組事例 (川西市公共交通基本計画に沿った取組)



幼児MM

大和地域における各種MMの取組状況



居住地MM



MM教育



私たちの大和

昭和42年入居開始。人口約10,700人 高齢化率約42%
川西市立牧の台小学校
スーパー・病院・銀行は**畦野駅**周辺に集中
平成13年3月から大和地域にバス運行が開始
平成20年9月から牧の台小学校で市主体のMM教育が開始
平成25年9月から居住地MMの実践が開始
令和2年8月バス運行に必要な補助金措置の要望を市に提出

7 哇野駅前の横断幕が新しくなりました



横断幕の文字！！みなさんお気づきですか？

以前の横断幕は「1台18人」。それが今回は「1台29人」に変わっています。

「始発から最終バスまで、どのバスにも29人以上乗っていれば、大和バスは補助金不要のバスになる」ということです。こんなに赤字が増えたことに驚きます。

どのバスにも29人乗る？…可能な数字でしょうか？

あの小さな「きんたくんバス」に29人乗れるかな…？

昼間の便なら駅に行く人と家に帰る人が利用するので29人は可能ですが、朝晩の通勤通学時間帯では29人の利用は望めません。「1台29人乗らなきゃなくなるよ!!」とても厳しいように思うけれど市と阪急バスと地域が力を合わせて知恵を絞り、「みんなが利用しやすく、持続可能な大和バス」を考えるのが「大和交通検討委員会」の目標です。

平成26年～27年にかけて「1台18人乗らなきゃなくなるよ!!」を合言葉に地域がひとつになって頑張った結果、乗客数が140%に増えた実績があります。

この想定外の乗客数の増え方に阪急バスや大学の先生方、専門家も大変驚きました。

全国的にも例がなく、今も公共交通の世界では大変評価されています。

バスは乗る人がいてこそ「持続可能な公共交通」に育っていきます。1台29人…何とも言いようのない数字ですが「大和が一丸となって取り組めばなんとかなる!!」

どうぞ皆さまのご支援とご協力をお願いいたします。



駅前の横断幕が新しくなりました。雪の朝の風景です。雪の予報が出ると坂の多い大和は駅までの道が心配です。始発バスが出発するまでに阪急バスは道路を点検、必要に応じて融雪剤を散布。

おかげで雪の朝も大和バスは走ります。

「ありがとう！大和バス!!」



7 大和地域は市に補助金の増額を要望します！

ちょっとややこしい話ですが…

市が赤字バス路線に補助金を出している場合、国はその8割を特別地方交付税として市に交付することになっています。もちろん川西市も病院路線（大和循環含む）の赤字額が大きいので国から交付を受けています。いずれにしろ税金ですから無駄にはできませんが、公共交通を守るための制度は大いに活用すべきだと思います。ここ数年、病院路線（大和循環含む）の赤字額3000万円以上に対し、川西市は補助金を1477万円にとどめています。（正確には14,773千円）



〈編集後記〉

平成13年から運行が始まった大和バス。時代にあったダイヤやルートの見直しの時期にきています。「発車オーライ」では複雑で難しいバス問題をできるだけわかりやすく皆さんにお伝えしていきます。みな様の声とご乗車が「大和バス」を育てます。これからもご支援とご協力をお願いいたします。

大和バスだより

発車オーライ!!



発行/大和交通検討委員会(事務局：牧の台会館内)

「どうか今年はいいい1年でありますように」と誰もが祈りながら迎えた新年、皆さま方にはお元気で過ごしのことと存じます。コロナが一日も早く終息し、以前の穏やかな日常を取り戻せるよう願うばかりです。さて、去年はオンデマンドの実証実験に端を発し「大和バス問題」が地域の大きな課題のひとつとして、たびたび議論されました。

人口減少や高齢化、それに追い打ちをかけるようなコロナの流行で社会全体が大きく変わろうとしている今、当たり前前に走っていた大和バスも例外ではなく、大和バスがこれからも走り続けるためには、それ相応の努力が必要な時代になってきました。

「大和バス」にとって今年勝負の年となります。

昨年12月「大和交通検討委員会」を立ち上げ、地域が一丸となり「大和バス問題」に取り組むことになりました。

川西市・阪急バス・大学の先生方・川西市議会とともに「持続可能な大和バスの運行」を目指し、検討していきます。

大和バスだより「発車オーライ」を発行し、地域の皆さまと情報を共有し、地域の顔である大和バスを考えていきたいと思ひます。

どうぞ皆さま方のご支援とご協力をお願いいたします。

大和交通検討委員会 委員長 南野 繁夫

令和3年度 大和交通検討委員会 役員

委員長	南野 繁夫 (牧の台コミュニティ協議会 会長)
副委員長	尾崎 寛心 (大和自治会 会長)
	岩井 健 (大和地区福祉委員会 委員長)
事務局長	百谷 要一 (牧の台コミュニティ協議会 副会長)
事務局次長	植木 信嘉 (牧の台コミュニティ協議会 副会長)
事務局	佐々木 祥守 (牧の台コミュニティ協議会 副会長)
	碓野 れい (公共交通[バス]を考える会)
委員	田口 諭史 (牧の台コミュニティ協議会 事務局長)
	福田 淑子 (公共交通[バス]を考える会)
相談役	西山 博大 (川西市議会議員)

皆さまのご意見をお待ちしています!!

「大和バス」についてのご意見を「大和バス意見箱」にお寄せください。

皆さまのご意見が明日の大和バスを作ります!

牧の台会館・第1自治会館・第2自治会館(安心プラザ)まで!!

※個々のご意見やご質問にお返事はできませんのでご了承ください。



大和バス、今、何が問題なのでしょう？



昨年(令和2年)1月25日開かれたタウンミーティングで越田市長が「大和地域でオンデマンド実証実験をします。期間は2年間。その間大和バスの昼時間帯を運休します」と突然発表したことから様々な不安が起きた「大和バス問題」。

コロナの影響で住民への説明会なども中止。そんな中、地域は川西市に要望書を提出、協議の結果、令和2年7月から予定されていた「オンデマンド実証実験」は白紙に戻され、大和バスも今まで通り運行されています。

しかし「持続可能な大和バス」であるためにたくさんの課題があることも分かりました。最優先課題は「赤字の時は市が補填すること」を前提に運行されている補助路線なのに、ここ数年、その約束が守られていない事です。大和バスの運行開始から20年余りが経ち、ダイヤやルートの見直しも必要です。

地域住民がどのようにバスを利用しているのか？

どんなバスを望んでいるのか？

地域と川西市と阪急バスが心を一つにして「持続可能な大和バス」を目指し協議を重ね、合意していける環境を作ることが重要だと思います。

大和バスQ&A

病院路線(大和循環)は4台のきんたくんバスが走っています!!



Q 「大和バスは補助路線」とよく聞きますが、補助路線って何ですか？

A 市立川西病院が北部に移転。平成5年、平野駅と山下駅から病院への交通手段として、「バス運行にかかるすべての経費を市が補填する」という約束で、病院路線の運行が始まりました。その後大和地域の「バスが欲しい」という思いが実り、平成13年病院路線の延伸ということで大和にバスが走るようになりました。「大和バス」実現のためにはたくさんの人の努力と苦労と協力がありました。

Q 大和バスの赤字がここ数年大幅に増えたそうですが？

A これまで阪急バスの経営努力もあり、なんとか1500万円程度の補助金で運行されてきましたが、働き方改革や運転手不足等でここ数年前から赤字額が3000万円以上になり、阪急バスは川西市に対して「補助金の増額要望書」を提出。大和地域も「補助金の増額要望書」を提出しましたが、市は「増額はしない」と回答しています。阪急バスは「経営努力にも限界がある」と言い、コロナの影響でさらに厳しい状況にあることは十分に想像できます。私たちの生活を支えてくれている「大和バス」がこれからも走り続けるために、地域と川西市と阪急バスが協力して知恵を出し合い、この難局を乗り越えなければいけません。

Q 他の地域の阪急バスはどうなっていますか？

A グリーンハイツや清和台、日生ニュータウン等、市内の阪急バスは数年前から減便や路線の廃止が行われています。今まで「南部を走る阪急バスは大丈夫！」と言われていましたが、その南部地域でも昨年12月減便が実施されました。川西の公共交通(バス)の危機かもしれません！「只今近隣他市の公共交通への取り組みを調査中です」

令和2年度の出来事の報告



- ◆ 8月24日
大和地域が川西市長に「補助金増額要望書」を提出
- ◆ 10月13日
川西市長から「補助金の増額はしない」と回答
- ◆ 10月12日・16日
川西市議会全会派に面会。「大和バス」の現状と川西市の公共交通について懇談。公共交通の重要性は十分理解していただき、「これから川西市が公共交通にどう取り組むか大変重要な問題。一緒に頑張りましょう」と言われ心強かった。
- ◆ 10月22日
川西市と阪急バスと地域が会議。
阪急バス(3名)交通政策課(4名)・地域代表(8名)(西山議員同席)
阪急バスの発言は「これまで川西市に対して補助金の増額をお願いしているが、合意できていない。公共交通の使命はあるが経営努力にも限界がある。欠損額の満額支払がゼロか決めていただかざるを得ない状況にある。期限は2年後の令和4年9月」
阪急バスの苦しい状況と決意を直接聞き、改めてことの重大さを認識した。
- ◆ 11月9日～15日
畦野駅前乗降者数調査実施
昼間は比較的暖かかったが朝晩の調査は寒さが身に染みた。
また、コロナの影響を実感する調査だった。
- ◆ 12月3日
川西市議会本会議一般質問を傍聴(川西市HP議会中継視聴可)
秋田議員(川西まほろば会)が公共交通について質問。
大和バスのことや阪急バスの事、川西市の公共交通への取り組み等を質問。
熱のこもった質問で今後の参考になった。
議会も公共交通に取り組んでいることを傍聴しながら感じた。
- ◆ 12月10日
「大和交通検討委員会」発足
- ◆ 12月22日
阪急バスと川西市交通政策課に「大和交通検討委員会」発足・挨拶
阪急バスに大和交通検討委員会への協力をお願いする
- ◆ 12月28日
川西市に対して「資料請求」と「川西市公共交通基本計画について出前講座依頼」を依頼する。平成27年作成された川西市公共交通基本計画に沿って「持続可能な大和バス」を考えます。



公共交通をどのように維持していくのか？
大和だけの問題ではありません。
日本中の路線バスが同じ問題をかかえています。
満員のきんたくんバスを見るとうれしくなります。

大和バスだより

発車オーライ!!



発行/大和交通検討委員会(事務局：牧の台会館内)

1月は行き… 2月は逃げて… 3月は去る…

「コロナが一刻も早く逃げて、去って行ってほしい！」

「いつものように心から春を楽しみたい！」と切実に思います。

大和バスだより「発車オーライ」1月号を読んでもらった方から

「いろんなことがわかりやすく書いてあって、読みやすかった！」と感想をいただき少し「ホッ」としています。公共交通問題はその分野の学問があるほど難しく、当委員会でも勉強を重ねることの重要性を痛感しています。「発車オーライ」を発行することで見えてくることもたくさんあります。みなさんのご意見から気付くこともあります。私たちも迷いながらですが、地域の皆さんと一緒に大和バスを育てていきたいと思っています。皆さまの一層のご協力、ご支援をお願いいたします。

活動報告

意見箱から「免許証の返納を考えている方や駅から近いがバスを利用している方(西1丁目バス停利用)バスは絶対必要。より良いバスを望む」というご意見、ありがとうございます。



1月12日 第1回大和交通検討委員会 地域(9人) 川西市(3人) コンサル(3人) 西山議員

川西市土木部交通政策課と今後について話し合いました。

※地域が主体となって『持続可能な大和バス』を目指して検討していく。

※交通政策課は「大和交通検討委員会は任意の会であるが可能な限り協力するつもり」と回答。議事録の作成、資料の提供などを約束。

1月22日 第2回大和交通検討委員会 地域(9人) 西山議員

議題：今後の進め方について

1月29日 バス勉強会川西市出前講座 地域(9人) 川西市(2人)

「川西市公共交通基本計画について」

「川西市公共交通基本計画」は川西市の公共交通の基本的な考えを示すために平成27年に作成されました。約1時間交通政策課の職員から説明を受け、改めて公共交通の大切さに気付き今後の参考になりました。

2月 9日 第3回大和交通検討委員会 地域(9人) 川西市(3人) 阪急バス(3人) コンサル(2人) 西山議員

「持続可能な大和バス」を目指して川西市・阪急バス・地域が集まりました。

阪急バスから提案やアドバイス、ダイヤやルートを考えるための貴重な資料等を提供していただきました。また私たちの質問にも真剣に答えていただき、有意義な時間となりました。いよいよこれから、それぞれの立場から意見交換をしながら、合意していく作業が始まります。



パンフレットは
牧の台会館にあります

便利な阪急バスカードのご紹介!! (詳しくはパンフレットをご覧ください。)

Grand Bus 65: 65歳以上向け定期券

1ヶ月5,800円 3ヶ月11,600円で阪急バスほぼ乗り放題!

hanica「ハニカ」

バスの乗り降り、ICカードでタッチするだけ! 小銭不要

例えば2,000円のチャージで2,160円分使用可(初回は120円分お得)

川西市公共交通基本計画について勉強しました



「川西市公共交通基本計画」は川西市公共交通基本計画策定委員会【委員長：日野泰雄大阪
市立大学大学院教授(当時)副委員長：松村暢彦愛媛大学大学院教授他委員15人】が平成
25年8月から平成27年3月まで9回の会議を経て策定されました。

「持続可能な川西市の公共交通」施策の基本となるもので本編・実践編・資料編の3部から
なります。実践編では当時の大和での取り組みが実践事例としてたくさん紹介されています。

川西市公共交通基本計画の基本理念(かわにし 交通ピースプラン)

は基本計画から抜粋(目標年次は令和4年度)

市民の幸せを願い、公共交通で「**であい ふれあい ささえあい 輝きつなぐまち**」を実現する
川西市は第5次総合計画でめざす都市像を「**であい ふれあい ささえあい 輝きつなぐまち**」
としています。これを実現するための公共交通の役割が川西市公共交通基本計画に書かれて
います。

川西市の公共交通の定義は

『公共交通』は、「乗合型」であり、かつ、「不特定多数の人が利用する」交通とします。
としています。川西市では公共交通は「鉄道とバス」と位置づけているのが大きな特徴です。

「**まちのにぎわいを支える公共交通**」の項目では、公共交通は人の移動の基盤であり生活の
基盤で、乗り合い型の公共交通は移動手段としてだけではなく

「**人とのであい、ふれあい、ささえあい**が生まれます」としています。

大和バスのような地域内のバスを「地域内公共交通」と言いますが、坂道が多く高齢者の多
いニュータウンでは「日常生活に不可欠な交通手段」として住民が自覚し、みずから「維
持改善していく必要がある」とし、「移動ニーズに合わせたダイヤ等の再編」等3項目を挙
げています。

公共交通は生活基盤であり、市民の財産でもあります。しかしこの財産は、沿線の市民が必
要ないと判断すれば無くなってしまいます。

とも書いてあります。つまり「大和バス」は大和の財産で大和の価値を上げる事になります。

「公共交通の衰退は地価の下落につながる」という補足説明もありました。

公共交通は、「市民」「事業者」「市」それぞれが、適切な役割分担の下に、各自の特性や
強みを活かしながら、協働して維持改善させていく必要があります。

という項目では「適切な役割」を次のように説明しています。

市の役割…取り組みの方向性を定め実践する・情報の提供・動機付け・技術的支援

事業者役割…取り組みの方向性を理解し実践について協働・適切に業務を遂行し、情報提供
と地域の実情に応じた計画の提案

市民の役割…取り組みの方向性を理解し実践について協働・市と事業者の支援を受けながら、
自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組む

(編集後記)

今回公共交通施策の基本である「川西市公共交通基本計画」を勉強し「市の基本的な考え」が
わかりました。『乗る人がいなければなくなる、公共交通は住民が育てるもの』ということに
も気づきました。2月9日阪急バス・市・地域が同じテーブルにつきました。市と事業者と市
民が「公共交通を守り育てる」という共通の意識をもって話し合うことが重要です。「協働し
て維持改善」させていく作業の始まりです。「川西市公共交通基本計画」に沿ってお互いを理
解し協働し、私たちは地域ができる事を考え、主体的に実践して地域一丸となり「持続可能な
大和バス」を育てていかななくてはけません。



2月 9日 第3回 大和交通検討委員会 地域(9人) 川西市(3人) 阪急バス(3人) コンサル(3人) 西山議員
「持続可能な大和バス」を目指し川西市・阪急バス・地域が会議(詳細は前号記載済)

2月19日 第4回 大和交通検討委員会 地域(9人) 西山議員
2月9日の会議内容を地域として整理し、ダイヤ・ルート・補助金に対する考え方の意思確認作業のための意見交換をしました。

3月 8日 第5回 大和交通検討委員会 地域(9人) 西山議員
3月9日川西市・阪急バス合同の大和交通検討委員会に向けて打合せをしました。

3月 9日 第6回 大和交通検討委員会 地域(9人) 川西市(1人) 阪急バス(2人) コンサル(2人) 西山議員
ダイヤ変更に伴う便数の変更、考え方について協議しました。阪急バスからいろいろ参考になる意見やアドバイスをいただきました。川西市・阪急バス・地域それぞれ立場や役割、考え方が違います。「地域が主体で取り組む」という川西市公共交通基本計画の意味を考え、バス問題に取り組まなければいけないと思いました。

地域が望むダイヤ・ルートって??

「大和バスのルートがややこしい!!」問題



確かにそう思います!!朝の通勤時間帯Aルート・Bルートで交互に運行(大和内のみ循環)
8時44分畦野駅発以降のバスは畦野~病院~平野を結ぶバスで昼のCルート。
夕方17時44分畦野発からはDルート・Eルートで交互に運行(大和内のみ循環)
1周約15分のバスなのにA~Eの5つの違うルートで運行され、それぞれに止まるバス停が微妙に違います。乗り慣れていない人には利用しづらいと思います。もっとシンプルに、「どのバスに乗っても全部のバス停に止まる様なルート」がいいかもしれません。

「昼は1時間に1便で超満員の時もあるけど、夕方18時台のバスは10分間隔でガラガラ!!」問題

確かにそう思います。梅田発の日生エクスプレスが18時17分発から始まるので大和の帰宅ピークは19時以降、梅田20時17分発の日生エクスプレスが最後ですから、大和の帰宅ピークはエクスプレスから推察すると午後7時~午後9時過ぎ頃。18時台10分に1便は見直し対象かもしれません。

ただ、ダイヤを変える時・・・

バス利用者みなさんに、戸惑いが生じないように注意しなければいけません。「良かれと!!」と思ってダイヤやルートを変えたのに、バス利用者が減ったり、前よりも不便になった・・・などということがないようにする。そのためにはいろんな調査や資料、皆さんのご意見が必要です。

大和交通検討委員会が提案したものを、川西市や阪急バスとさらに検討していきます。新しいダイヤ、ルートを地域の皆さんにご理解いただき、周知徹底していく、その過程を大切にしなければいけません。

「公共交通は皆さんに育てていただくものなので・・・」という阪急バスさんの言葉が心に残ります。

編集後記：大和交通検討委員会は毎月3回以上の会議をしています。川西市や阪急バスにも出席をお願いし合同の会議をするときもあります。バスだより「発車オーライ」は皆さんと情報を共有するため、毎月発行を心がけています。(様々な理由でお手元に届くのが遅くなる時があります。ご了承ください)

「持続可能な大和バス」は時代と共に変わっていきます。運行開始から20年が過ぎた「大和バス」を「みんなと一緒に使いやすいバスに、素敵にリニューアルさせたい!!」そう思いながら議論を重ねています。



資料編も見てね!!大和の素敵なおすすめスポットがわかるよ!!

発車オーライ!!



発行/大和交通検討委員会

(事務局: 枚の台会館内) 072-794-7699

こころ踊る、花の美しい季節になりました。
年末年始には「夢ナリエ」で光輝いていた『さくら公園』が、もうすぐ八重桜色に染まります。
「観光地に行かなくてもお花見が楽しめる!!」
そう!!大和には素敵なお楽しみスポットがいろいろありそうですね!!
大和1周のウォーキングはしんどいけれど、片道は大和バスに乗って観光気分!
車窓から大和のまちを眺め、気が向いたらバスを降りてお気に入りスポットを探してみる・・・
コロナを乗り切る体づくりにはちょうどいいかもしれませんね!!
さて、大和交通検討委員会では「持続可能な大和バス」を目指して川西市や阪急バスと話し合いを続けています。地域の私たちに求められているのは、運行開始から20年がたった大和循環バスの利用者目線、住民目線からのダイヤ・ルートの見直しです。
バスのことには素人の私たちですが、川西市や阪急バスにご協力いただきながら、情報を集め、疑問に思うことを質問したり教えていただいたり、調べたりして、川西市や阪急バスと対等に話しあえるよう頑張っています。やっと、今まで見えなかったものが少し見えてきたような気がします。
地域の皆さんにご理解いただき、ご協力いただけるようなダイヤ・ルート案を作り地域の総意として川西市や阪急バスに提示できるようにすることが「大和交通検討委員会」の役割だと考えています。
今回のバスだより「発車オーライ8号」は資料編としてお届けします。(資料提供: 川西市)
ダイヤ・ルートを考えるのに、まだまだ資料はそろっていません。バス利用者実態調査の実施も検討しています。
「川西市公共交通基本計画」には『住民が主体となって、ルート・ダイヤを考える』と書かれています。
今後、いろんな場面で皆さまのご協力をお願いすることになりそうです。ご協力を心よりお願いいたします。引き続き皆さまのご意見をお待ちしています。

ご意見箱から!!

・駅前の横断幕がきれいになり標語も1台29人になっていたが、車内のポスターが18人のままです。
・昼にバスを利用していますが、1時間に2便になりませんか?
というご意見をいただきました。車内のポスターは急ぎ張り替えました。車内の掲示物の見直しも検討します。
また、昼間時間帯の増便も可能かどうか検討しています。現在はコロナで外出も制限されていますがコロナ前は昼間の時間帯で「満員でぎゅうぎゅうで乗れないかと思った～」という声もよく聞きました。
「昼便を増やして便利になったとして、さて、乗る人は増えるのか??」とても難しい議論の真最中です。

直接お聞きしたご意見も!!

「今はバイクで移動しているけれど、バイクを『重い』と感じるようになってきた。バイクに乗れなくなったらバスを利用する」という女性のご意見。「バイクでコープに買い物に行くがバイクが重いうえに、前後のかごに荷物をのせるとさらに重くなり怖い」「電動自転車は便利だけれど重い」女性からよく聞きます。力が弱い女性、特に高齢になれば車、バイク、自転車での移動ができなくなる。バスの大切さと昼便の増便問題。皆さんはどう思われますか?

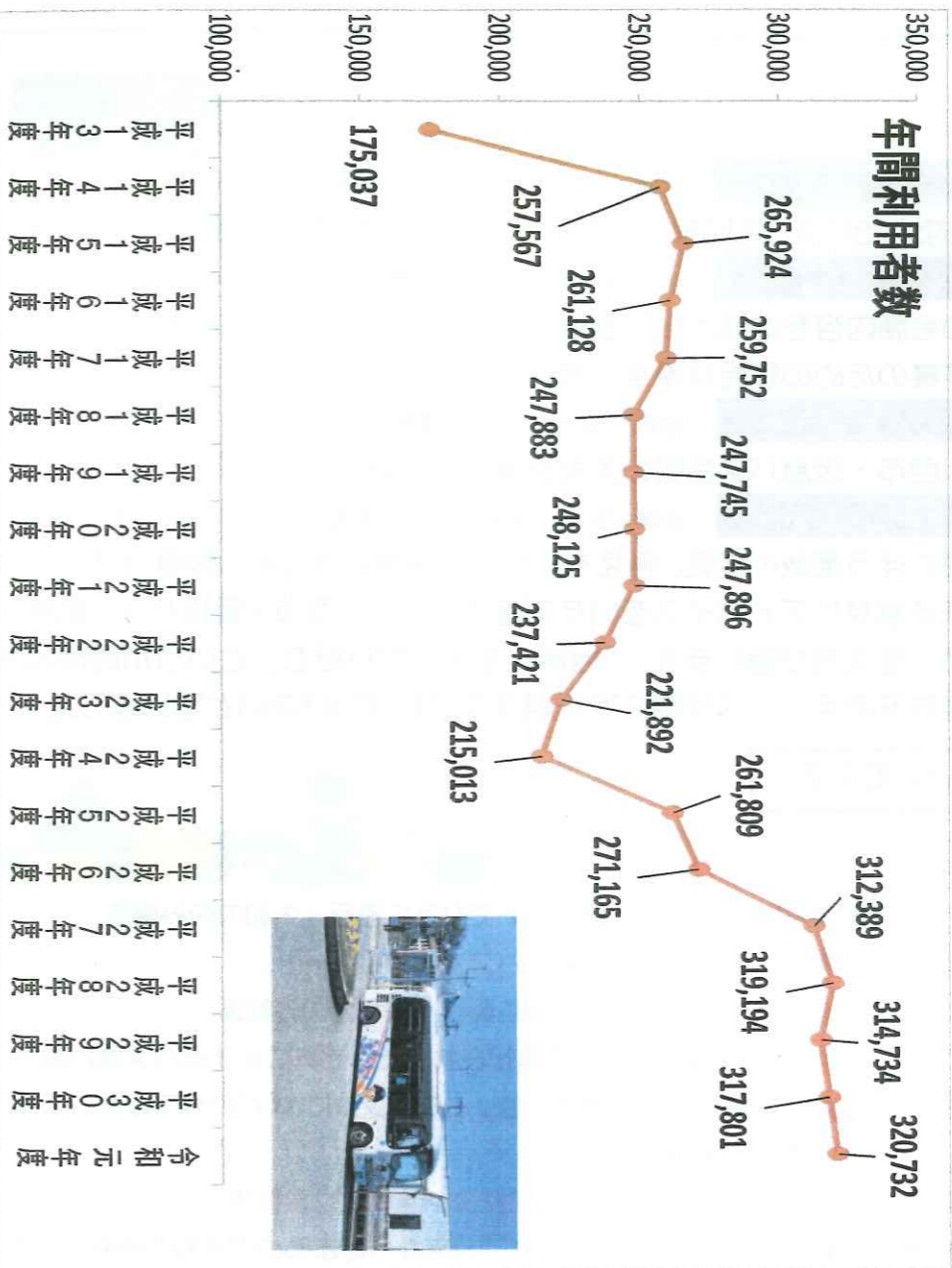
ご意見お待ちしています



大和バス資料編

年間利用者数の推移

(平野～病院～山下～大和循環)



市民病院が能勢口から山下に移転した時、補助路線として、平野～病院～山下を結ぶバス路線の運行が始まりました。平成13年病院線が延伸され大和にバスが走りました。このグラフは平成13年から現在までの大和循環～川西病院～平野の年間利用者数の推移です。(※大和だけの乗客数ではありません)平成15年をピークに乗客数が減り、平成25年から乗客数が増え続けているのが大きな特徴です。



平成25年からお客様の数が増え続けています。何かのイベントや取り組みなどを行って一時的に増えても、またすぐ減りますが、こんなに増え続ける大和さん、すごいです！(3月9日阪急バスさんのお話から)

平成25年からバス利用者が増え続けているのはなぜかな？

大和は昭和40年代に開発され、大阪に通勤するたくさんの働き盛りの若い家族が移り住み、現在では4000世帯以上の大型団地になりました。そして、時の流れとともに「高齢化率41%」の高齢者の多いまちになりました。

「坂道も平気！バスがなくても困らない！」と思っていたのは過去の事、「バスに頼って生活する人が増えている」ということではないでしょうか。

「免許証を返納した」「これから免許証の返納を考えている」「東5丁目の自宅までのタクシー料金は結構高額で、バスはありがたい」という声をよく聞きます。高齢になって住み慣れた町で生活し続けるためには、「大和バス」は生活の基盤であり、大きな支えです。

お得で便利な阪急バスカード

クラブバス65：65歳以上向定期

小銭不要でちょっとお得な「ハニカ」カード

牧の台会館にパンフレットあります！！

平日のバス停別乗降者数調査(1日あたり)

西5丁目バス停は昼時間帯は止まりません。朝晩の通勤時間帯のみの乗降者数です。

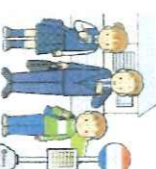
西三丁目	西二丁目	西五丁目	東四丁目	東三丁目	東二丁目	第八公園前	第三自治会館前	第十公園前
① 0 ② 4 ③ 8 ④ 1	① 1 ② 2 ③ 6 ④ 1	① 0 ② 0 ③ 3 ④ 1	① 8 ② 8 ③ 13 ④ 15	① 17 ② 20 ③ 19 ④ 16	① 38 ② 31 ③ 33 ④ 22	① 50 ② 62 ③ 68 ④ 67	① 37 ② 22 ③ 30 ④ 23	① 17 ② 27 ③ 26 ④ 23
① 10 ② 7 ③ 4 ④ 9	① 6 ② 10 ③ 2 ④ 7	① 11 ② 6 ③ 8 ④ 8	① 39 ② 47 ③ 46 ④ 28	① 36 ② 26 ③ 31 ④ 25	① 75 ② 72 ③ 83 ④ 81	① 71 ② 99 ③ 82 ④ 95	① 67 ② 40 ③ 58 ④ 52	① 41 ② 53 ③ 53 ④ 38
① 10 ② 11 ③ 12 ④ 10	① 7 ② 12 ③ 8 ④ 8	① 11 ② 6 ③ 8 ④ 8	① 47 ② 55 ③ 59 ④ 43	① 53 ② 46 ③ 50 ④ 41	① 113 ② 103 ③ 116 ④ 103	① 121 ② 161 ③ 150 ④ 162	① 67 ② 40 ③ 58 ④ 52	① 41 ② 53 ③ 53 ④ 38



美しい笹部の夕日



能勢電が汽笛を鳴らすよ！



平成22年から令和元年まで4回の調査です。OD調査は調査員がバスに乗り込み、「どこで乗ってどこで降りたか」を調査します。令和元年はICカードからの調査結果です。

駐野駅	西三丁目	西二丁目	西五丁目	東四丁目	東三丁目	東二丁目	第八公園前	第三自治会館前	第十公園前
① 365 ② 359 ③ 368 ④ 361	① 0 ② 4 ③ 8 ④ 1	① 1 ② 2 ③ 6 ④ 1	① 8 ② 8 ③ 13 ④ 15	① 17 ② 20 ③ 19 ④ 16	① 38 ② 31 ③ 33 ④ 22	① 50 ② 62 ③ 68 ④ 67	① 37 ② 22 ③ 30 ④ 23	① 17 ② 27 ③ 26 ④ 23	① 41 ② 53 ③ 53 ④ 38
① 193 ② 197 ③ 226 ④ 210	① 10 ② 7 ③ 4 ④ 9	① 6 ② 10 ③ 2 ④ 7	① 39 ② 47 ③ 46 ④ 28	① 36 ② 26 ③ 31 ④ 25	① 75 ② 72 ③ 83 ④ 81	① 71 ② 99 ③ 82 ④ 95	① 67 ② 40 ③ 58 ④ 52	① 41 ② 53 ③ 53 ④ 38	① 41 ② 53 ③ 53 ④ 38
① 558 ② 556 ③ 594 ④ 571	① 10 ② 11 ③ 12 ④ 10	① 7 ② 12 ③ 8 ④ 8	① 47 ② 55 ③ 59 ④ 43	① 53 ② 46 ③ 50 ④ 41	① 113 ② 103 ③ 116 ④ 103	① 121 ② 161 ③ 150 ④ 162	① 67 ② 40 ③ 58 ④ 52	① 41 ② 53 ③ 53 ④ 38	① 41 ② 53 ③ 53 ④ 38

西二丁目	大和自治会館前	東三丁目	東二丁目	第八公園前	第三自治会館前	第十公園前
① 1 ② 2 ③ 6 ④ 1	① 6 ② 4 ③ 0 ④ 2	① 17 ② 20 ③ 19 ④ 16	① 38 ② 31 ③ 33 ④ 22	① 50 ② 62 ③ 68 ④ 67	① 37 ② 22 ③ 30 ④ 23	① 17 ② 27 ③ 26 ④ 23
① 6 ② 10 ③ 2 ④ 7	① 5 ② 5 ③ 6 ④ 6	① 36 ② 26 ③ 31 ④ 25	① 75 ② 72 ③ 83 ④ 81	① 71 ② 99 ③ 82 ④ 95	① 67 ② 40 ③ 58 ④ 52	① 41 ② 53 ③ 53 ④ 38
① 7 ② 12 ③ 8 ④ 8	① 11 ② 9 ③ 6 ④ 8	① 53 ② 46 ③ 50 ④ 41	① 113 ② 103 ③ 116 ④ 103	① 121 ② 161 ③ 150 ④ 162	① 67 ② 40 ③ 58 ④ 52	① 41 ② 53 ③ 53 ④ 38



桜の頃...

出典：川西市

①平成22.12.7(火)阪急バスOD調査

②平成25.12.3(火)阪急バスOD調査

③平成27.12 阪急バスOD調査

④令和元年.12.9(月)阪急バスICカード調査

青：乗車数 赤：降車数 黒：乗降者数合計



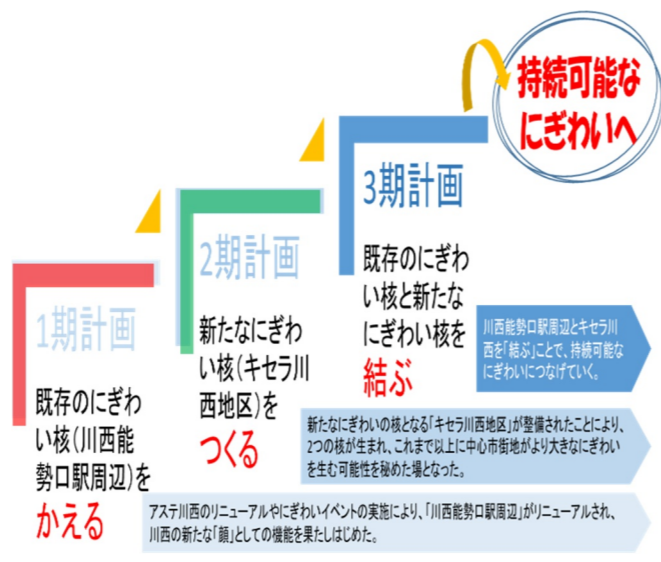
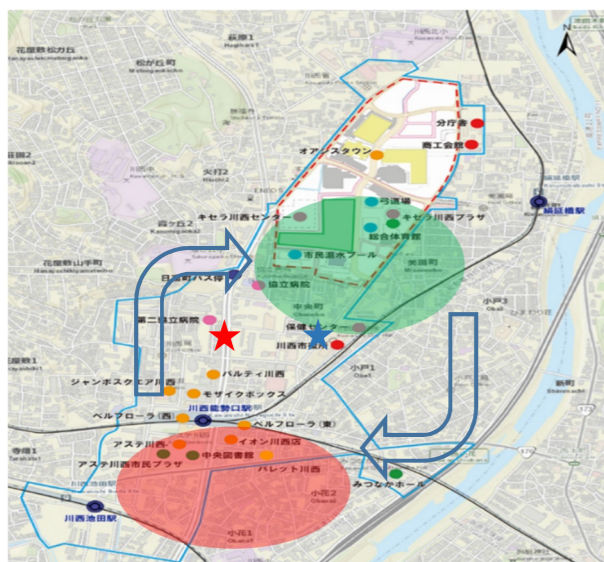
あなたの最寄りのバス停、どれくらいの方が利用していますか？

(3) 近年の課題とその対応状況について

4) 中心市街地の回遊性向上を目的とした公共交通の検討

1. 中心市街地活性化基本計画について

中心市街地の区域 (JR川西池田駅からキセラ川西地区までの約80ha) と1期計画からの流れ



基本方針

- ・回遊性を向上させ、相乗的ににぎわいが生まれるまち
- 川西能勢口駅周辺とキセラ川西地区を「結ぶ」ことで、回遊性を向上させ、にぎわいが中心市街地全体に波及していくことをめざす。

課題

- ・川西能勢口駅周辺とキセラ川西地区の整備によりにぎわいの核が創出されたが、回遊はしておらず、にぎわいが限定的。
- ・オアシスタウンの影響や(仮称)川西市立総合医療センターのオープンを見据えた、人の流れの変化への対応が必要。

2. 回遊性向上に向けた対応

徒歩

- ・中心市街地案内サイン板設置事業
- ・中心市街地空き店舗等出店支援事業

自転車

- ・レンタルサイクルの活用に向けた検討

自動車

- ・中心市街地の回遊性向上を目的とした公共交通の検討

3. 中心市街地の回遊性の状況

まちなか滞留・実感調査 (H28 ~ R2 歩行者・自転車交通量調査)

各年10 ~ 11月頃、日曜日、月曜日の2日間、9時 ~ 20時で実施。(単位:人)

	H28	H29	H30	R1	R2
地点(平日)	2,460	2,506	2,419	2,655	2,343
地点(平日)	2,696	2,795	2,459	2,472	2,826
地点(休日)	1,885	1,815	2,039	2,718	2,832
地点(休日)	1,975	1,930	1,934	2,847	2,544

まちなか滞留・実感調査 (R2 アンケート調査)

実施日: 令和2年10月18日、19日 実施場所: 川西能勢口南・北デッキ上、モザイクボックス前

Q まちなかの往来についてお聞きします

川西能勢口駅周辺 キセラ川西

	よく行く	時々行く	ほぼ行かない	行かない	不明	全体
人数	51	92	93	165	26	427
%	11.9	21.5	21.8	38.6	6.1	100

計 33.4%

計 60.4%

キセラ川西 川西能勢口駅周辺

	よく行く	時々行く	ほぼ行かない	行かない	不明	全体
人数	51	91	80	168	37	427
%	11.9	21.3	18.7	39.3	8.7	100

計 33.2%

計 58%

4. 想定する実証実験と運行の概要

ルート(案)



	藤ノ木さんかく広場	(仮称)川西市立総合医療センター	オアシスタウン
	↓	↓	↓
	(仮称)川西市立総合医療センター	オアシスタウン	藤ノ木さんかく広場
走行距離	1.0 km	0.4 km	1.3 km
信号	2 箇所	1 箇所	3 箇所
横断歩道	5 箇所	1 箇所	8 箇所
右折	2 回	2 回	2 回
左折	3 回	4 回	4 回

スケジュール(案)

- 令和3年度中 実証実験に向けて、運行方法と運行主体について関係者と調整。
- 令和4年7月 ~ 実証実験
- 9月頃 (仮称)川西市立総合医療センター開院
- 10月頃 運行判断



(4) (仮称) 川西市地域
公共交通計画策定に
ついて

背景と方針

背景

- 人口減少や高齢化の進展に伴う路線バス利用者数の減少、一部路線での減便、乗務員不足の深刻化
- 「**川西市公共交通基本計画（平成27年3月）**」の**見直し時期の到来**（目標年次：令和4年度）
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（活性化再生法の改正）の施行に伴い、**「地域公共交通計画」の策定が努力義務化**
- 新型コロナウイルス感染拡大防止に伴う外出自粛により、公共交通利用者数が大幅に減少



方針

- 持続可能な地域旅客運送サービスを確保するため、**川西市公共交通基本計画の見直しを行い、基本理念を引き継ぎ**ながら今後の地域公共交通のあり方や具体的な取り組みを示した**「(仮称)川西市地域公共交通計画」**として、**令和4年度に改定予定**

本計画の位置付け

川西市総合計画

(平成25年3月策定)

令和4年度改定予定

川西市都市計画マスタープラン

(平成25年3月策定)

令和4年度改定予定

川西市公共交通基本計画

(平成27年3月策定)

< 目標年次：令和4年度 >

市の任意計画として位置付け

見直し

基本理念
の引継ぎ

(仮称)川西市地域公共交通計画

(令和4年度改定予定)

法定計画として位置付け

活性化再生法の改正【概要】

公布：令和2年 6月 3日

施行：令和2年11月27日

○「地域公共交通計画」の作成が努力義務化

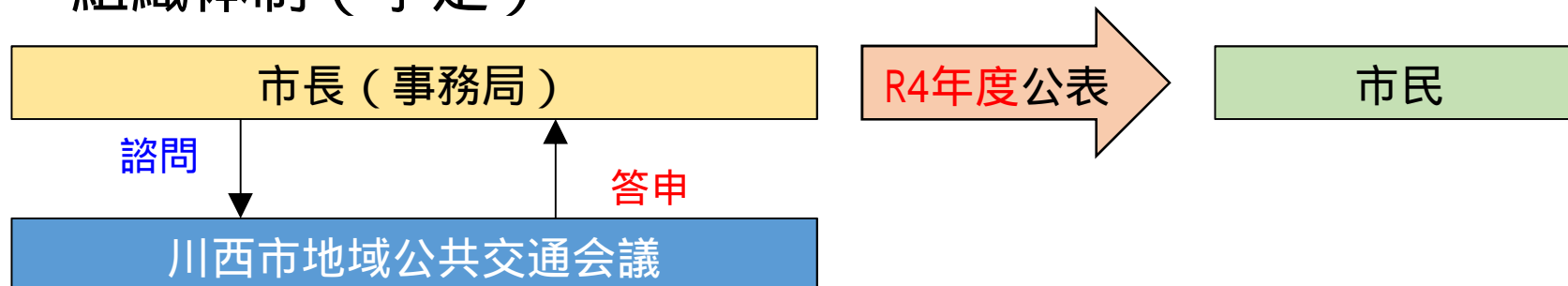
- ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源**（自家用有償運送、福祉輸送、スクールバス等）も**計画に位置付け**
- ・**定量的な目標**（利用者数、収支等）の設定、**毎年度の評価**等

反映

活性化再生法の改正

組織体制とスケジュール

組織体制（予定）



- ・ 諮問内容：（仮称）川西市地域公共交通計画の策定について
- ・ 開催回数：全5回を予定（以下のスケジュールを予定）
- ・ 開催方法：基本は委員を一同に会した会議とするが、状況に応じてWEB会議もしくは書面会議を実施

スケジュール（予定）

時 期	会議内容	備 考
令和3年 8月	【諮問】 策定方針について	
令和3年12月	【協議】 課題及び目標について	
令和4年 6月	【協議】 施策について	
令和4年 9月	【答申】 素案について	上位計画改定のスケジュールと連動
令和5年 2月	【報告】 パブコメ・策定結果について	上位計画改定のスケジュールと連動