

# 令和4年度 第4回 川西市地域公共交通会議

## 次第

日時 令和5年2月22日(水)

午後2時00分～4時00分(予定)

場所 アステ市民プラザ ホール1

### 1. 開会

### 2. 協議

(1) (仮称)川西市公共交通計画の策定について ……【資料1】

(2) 補助路線における持続可能なバス運行に向けた検討について ……【資料2】

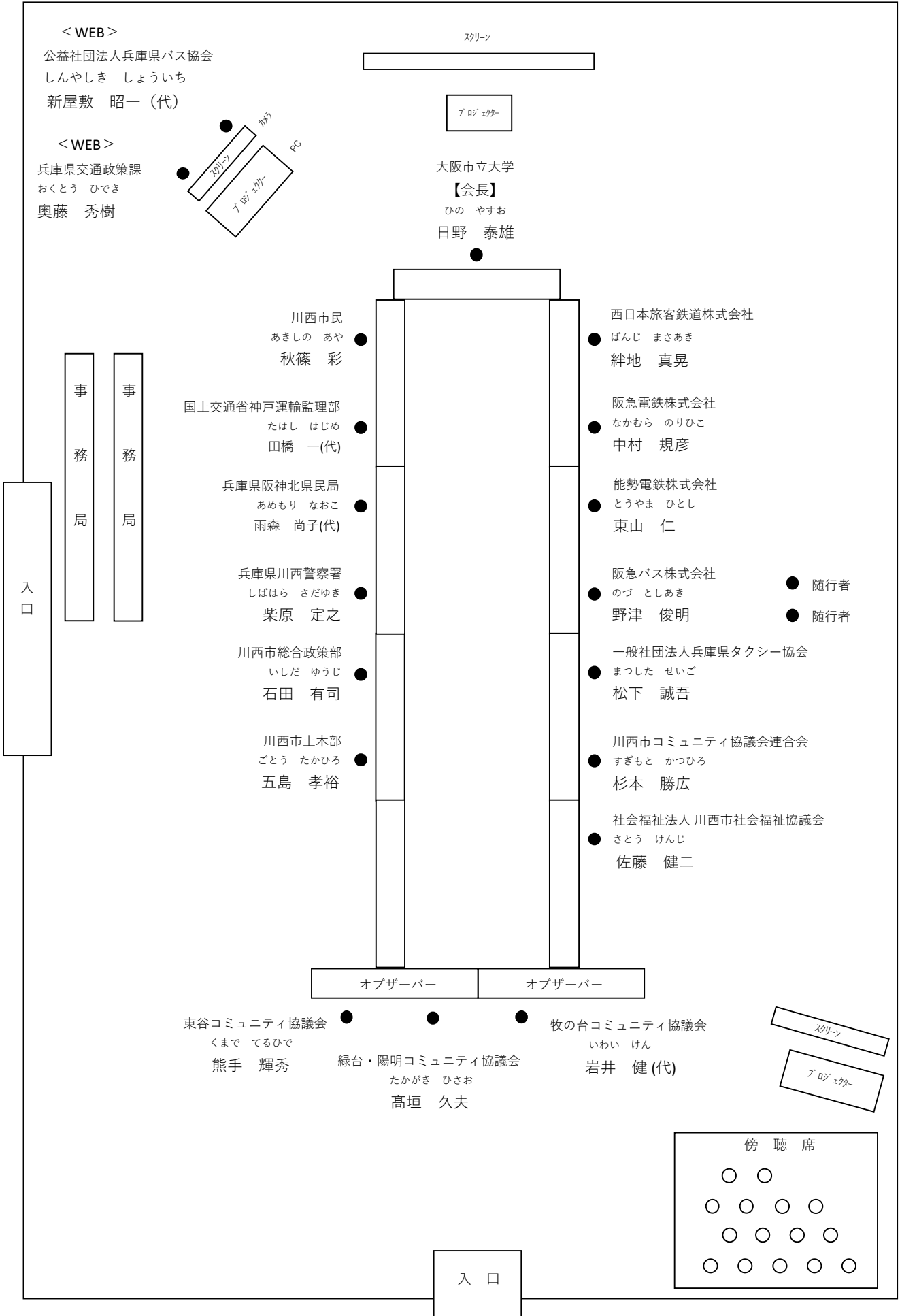
補助路線のあり方

令和6年10月以降の運行に係る評価の方法

### 3. その他

### 4. 閉会

# 令和4年度 第4回 川西市地域公共交通会議 配席図



# 令和4年度 第4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	ひの やすお	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	まつむら のぶひこ	欠席
西日本旅客鉄道株式会社	近畿統括本部 兵庫支社	主査	絆地 真晃	ばんじ まさあき	同左
阪急電鉄株式会社	都市交通事業本部 都市交通計画部	部長	中村 規彦	なかむら のりひこ	同左
能勢電鉄株式会社	鉄道事業部	副部長 兼 運転課長	東山 仁	とうやま ひとし	同左
阪急バス株式会社	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	同左
公益社団法人 兵庫県バス協会		専務理事	水田 節男	みずた せつお	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 株式会社フクク		代表取締役	松下 誠吾	まつした せいご	同左
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	組合本部	副執行委員長	石崎 宏司	いしざき こうじ	欠席
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	同左
社会福祉法人 川西市社会福祉協議会	地域福祉チーム	事務局次長	佐藤 健二	さとう けんじ	同左
川西市民		-	秋篠 彩	あきしの あや	同左
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	田中 康嗣	たなか やすし	田橋 一 たはし はじめ
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	雨森 尚子 あめもり なおこ
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	同左
川西市	総合政策部	部長	石田 有司	いしだ ゆうじ	同左
川西市	土木部	部長	五島 孝裕	ごとう たかひろ	同左

## オブザーバー

牧の台コミュニティ協議会		会長	南野 繁夫	みなみの しげお	岩井 健 いわい けん
緑台・陽明コミュニティ協議会		会長	高垣 久夫	たかがき ひさお	同左
東谷コミュニティ協議会		会長	熊手 輝秀	くまで てるひで	同左
兵庫県	兵庫県土木部 交通政策課	副課長 兼 地域交通班長	奥藤 秀樹	おくとう ひでき	同左(WEB)



( 1 )

# ( 仮称 ) 川西市公共交通計画の 基本的な方針・目標について

(資料1\_P3の修正)

「表14の取組の方向性の達成状況」の評価について、地域公共交通会議による第三者評価ではなく、市独自の評価である旨を補足しました。

**(変更後)**

(3)「14の取組の方向性」に基づく対応結果

①<総括>「14の取組の方向性」に基づく対応結果

- 利用者数増加を目的とし、公共交通事業者と連携したMMを実施するも計画目標の指標は悪化傾向が続いている。
- 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は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る。
- 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、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。(交通事業者ヒアリングより)
- その他、多くの取組が実現にいたっていない状況にある。

表1 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、具体的な取組み成果がなかった	×
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	具体的な取組み成果がなかった	×
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 つないでいきます	具体的な取組み成果がなかった	×
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	具体的な取組み成果がなかった	×
7	乗り継ぎ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	乗り継ぎ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	綿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、具体的な取組み成果がなかった	×
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います	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
- △：取組みはあったが、効果が見られない
- ×：取組み成果がなかった

※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。

**(変更前)**

(3)「14の取組の方向性」に基づく対応結果

①<総括>「14の取組の方向性」に基づく対応結果

- 利用者数増加を目的とし、公共交通事業者と連携したMMを実施するも計画目標の指標は悪化傾向が続いている。
- 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は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る。
- 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、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。(交通事業者ヒアリングより)
- その他、多くの取組が実現にいたっていない状況にある。

表1 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、具体的な取組み成果がなかった	×
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	具体的な取組み成果がなかった	×
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 つないでいきます	具体的な取組み成果がなかった	×
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	具体的な取組み成果がなかった	×
7	乗り継ぎ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	乗り継ぎ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	綿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、具体的な取組み成果がなかった	×
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います	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
- △：取組みはあったが、効果が見られない
- ×：取組み成果がなかった

(資料1\_P5の修正)

「表3 各駅のバリアフリー状況」について、記載内容に誤りがありましたので以下のとおり修正しました。

(変更後)

【駅舎のバリアフリー化】

○1日乗降者数が3,000人以上となる駅舎のバリアフリー化は完了済み。  
○市内13駅のうち、9駅において段差解消等のバリアフリー化実施。

表3 各駅のバリアフリー状況

路線	駅名	バリアフリー状況			備考
		改札内	改札外	トイレ	
JR	川西池田	○	○	◎	
	北伊丹(市外)	○	○	◎	
阪急電鉄	雲雀丘花屋敷	○	○	○	
	川西能勢口	○	○	◎	
能勢電鉄	網延橋	○	-	◎	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	○	-	◎	
	一の鳥居	×	-	△	無人駅
	畦野	○	-	◎	無人駅
	山下	○	-	○	
	笹部	-	×	-	無人駅
	光風台(市外)	○	-	○	無人駅
	ときわ台(市外)	○	○	○	無人駅
	妙見口(市外)	-	-	◎	無人駅
日生中央(市外)	○	-	◎	無人駅	

バリアフリー化状況について  
 ・エレベーターまたはスロープ  
 ○：設置済  
 ×：未設置  
 -：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  
 -：トイレ未設置

【国県市補助対象駅舎の条件】  
(バリアフリー未実施駅舎分)

- (1) 1日乗降者数：3千人以上  
or
- (2) 高齢者等1日乗降者数  
180人以上  
or
- (3) 乳幼児同伴者1日乗降者数  
60人以上

【駅別(バリアフリー未整備)】  
1日当たりの利用人数

	R3
滝山	2,174
鶯の森	908
一の鳥居	678
笹部	109

【バス車両のバリアフリー化】

○川西市総合管理計画及び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は達成。  
 ・伊丹市営バスは導入率100%  
 ・阪急バスの導入率は83.3%。

表4 阪急バスのノンステップバス導入率

年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
バス総台数(台)	129	131	134	132	129	134	132
内ノンステップバス(台)	75	77	84	95	97	102	110
導入率(%)	58.1	58.8	62.7	72.0	75.2	76.1	83.3
補助台数(台)	2	2	3	0	0	1	0
補助金額(千円)	258	258	333	0	0	203	0

「兵庫県福祉のまちづくり基本方針」の目標数値 R3~R7：80%

(変更前)

【駅舎のバリアフリー化】

○1日乗降者数が3,000人以上となる駅舎のバリアフリー化は完了済み。  
○市内13駅のうち、9駅において段差解消等のバリアフリー化実施。

表3 各駅のバリアフリー状況

路線	駅名	バリアフリー状況			備考
		改札内	改札外	トイレ	
JR	川西池田	○	○	◎	
	北伊丹(市外)	○	○	◎	
阪急電鉄	雲雀丘花屋敷	○	○	○	
	川西能勢口	○	○	○	
能勢電鉄	網延橋	○	-	△	現在改修工事中、一部スロープ設置済み(R4年度に完成予定)
	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	×	-	△	
	畦野	○	-	◎	無人駅
	山下	○	-	○	
	笹部	-	×	-	
光風台(市外)	○	-	○	無人駅	
ときわ台(市外)	×	×	○		
妙見口(市外)	-	-	◎		
日生中央(市外)	○	-	◎		

バリアフリー化状況について  
 ・エレベーターまたはスロープ  
 ○：設置済  
 ×：未設置  
 -：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  
 -：トイレ未設置

【国県市補助対象駅舎の条件】  
(バリアフリー未実施駅舎分)

- (1) 1日乗降者数：3千人以上  
or
- (2) 高齢者等1日乗降者数  
180人以上  
or
- (3) 乳幼児同伴者1日乗降者数  
60人以上

【駅別(バリアフリー未整備)】  
1日当たりの利用人数

	R3
滝山	2,174
鶯の森	908
一の鳥居	678
笹部	109

【バス車両のバリアフリー化】

○川西市総合管理計画及び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は達成。  
 ・伊丹市営バスは導入率100%  
 ・阪急バスの導入率は83.3%。

表4 阪急バスのノンステップバス導入率

年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度	H30年度	R1年度	R2年度
バス総台数(台)	129	131	134	132	129	134	132
内ノンステップバス(台)	75	77	84	95	97	102	110
導入率(%)	58.1	58.8	62.7	72.0	75.2	76.1	83.3
補助台数(台)	2	2	3	0	0	1	0
補助金額(千円)	258	258	333	0	0	203	0

「兵庫県福祉のまちづくり基本方針」の目標数値 R3~R7：80%

(資料1\_P26の修正)

「表12【阪急電鉄】[定期・定期外別]1日当たりの利用人数(単位:人)」について、出典の記載に誤りがありましたので以下のとおり修正しました。

**(変更後)**

【阪急電鉄】の利用状況

OR2年度以降は生活様式の変化もあり、定期の利用が減少している。  
 コロナ禍後は夜間の利用者が減少している[2022年6月(対2018年):21時以降30%以上の減]。

表12【阪急電鉄】[定期・定期外別]1日当たりの利用人数(単位:人)

■川西能勢口駅

	定期外	定期	合計	対前年増減率	2018年度比
2018年度	32,807	24,906	57,713		
2019年度	31,801	24,985	56,786	▲1.61%	▲1.61%
2020年度	22,384	19,076	41,460	▲26.99%	▲28.16%
2021年度	23,845	19,947	43,792	5.62%	▲24.12%

■雲雀丘花屋敷駅

	定期外	定期	合計	対前年増減率	2018年度比
2018年度	4,399	5,412	9,811		
2019年度	4,202	5,253	9,455	▲3.63%	▲3.63%
2020年度	3,052	4,324	7,376	▲21.99%	▲24.82%
2021年度	3,233	4,646	7,879	6.82%	▲19.69%

出典: 阪急電鉄株式会社資料等

【JR西日本】の利用状況と収支の状況

コロナ禍の中でも京阪神地区全体は落ち込みが少ない。  
 コロナ禍後、通勤通学定期は戻ってきている。

表13【JR西日本】[駅別]1日当たりの利用人数(単位:人)

駅名	2019年度 (コロナ前)	2020年度	2021年度
川西池田駅	39,190	31,712	31,986
北伊丹駅	11,068	9,234	9,504

出典: 西日本旅客鉄道株式会社資料等

**(変更前)**

【阪急電鉄】の利用状況

OR2年度以降は生活様式の変化もあり、定期の利用が減少している。  
 コロナ禍後は夜間の利用者が減少している[2022年6月(対2018年):21時以降30%以上の減]。

表12【阪急電鉄】[定期・定期外別]1日当たりの利用人数(単位:人)

■川西能勢口駅

	定期外	定期	合計	対前年増減率	2018年度比
2018年度	32,807	24,906	57,713		
2019年度	31,801	24,985	56,786	▲1.61%	▲1.61%
2020年度	22,384	19,076	41,460	▲26.99%	▲28.16%
2021年度	23,845	19,947	43,792	5.62%	▲24.12%

■雲雀丘花屋敷駅

	定期外	定期	合計	対前年増減率	2018年度比
2018年度	4,399	5,412	9,811		
2019年度	4,202	5,253	9,455	▲3.63%	▲3.63%
2020年度	3,052	4,324	7,376	▲21.99%	▲24.82%
2021年度	3,233	4,646	7,879	6.82%	▲19.69%

出典: 能勢電鉄株式会社資料等

【JR西日本】の利用状況と収支の状況

コロナ禍の中でも京阪神地区全体は落ち込みが少ない。  
 コロナ禍後、通勤通学定期は戻ってきている。

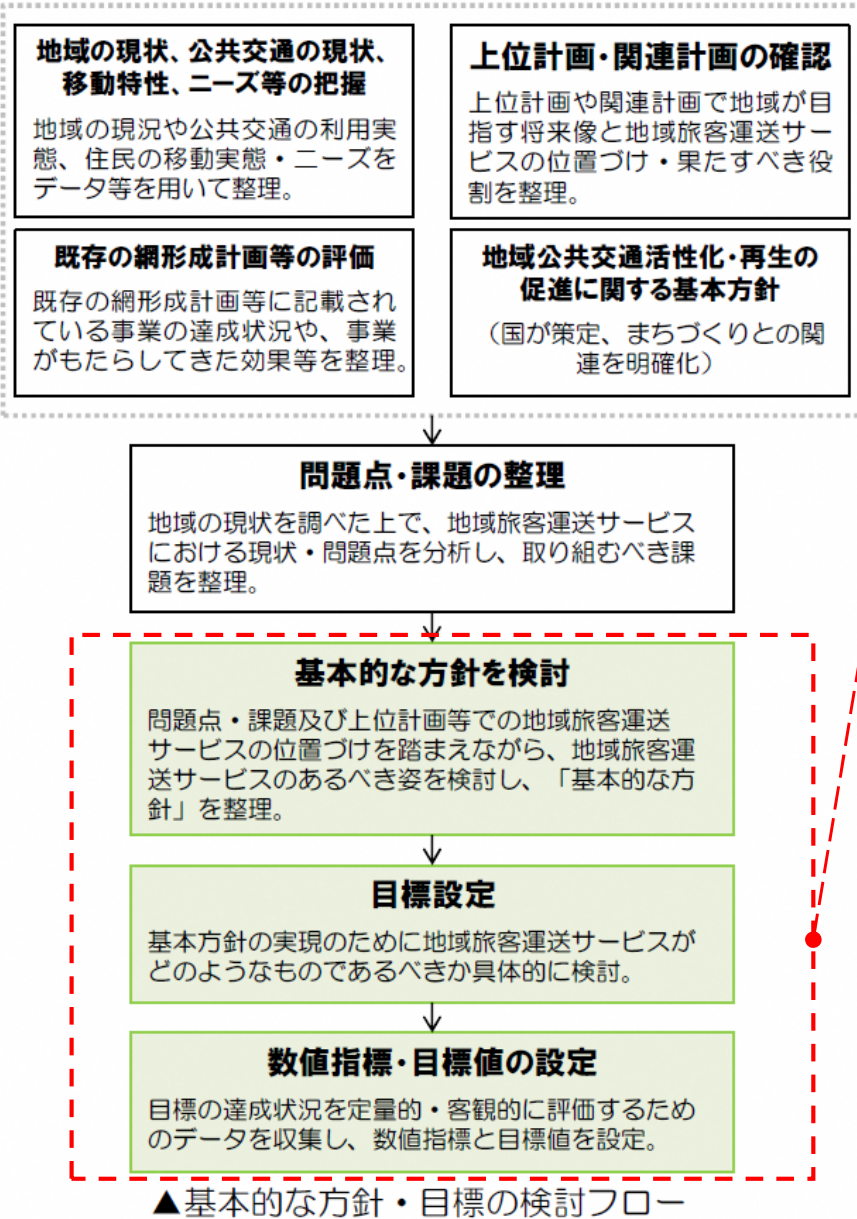
表13【JR西日本】[駅別]1日当たりの利用人数(単位:人)

駅名	2019年度 (コロナ前)	2020年度	2021年度
川西池田駅	39,190	31,712	31,986
北伊丹駅	11,068	9,234	9,504

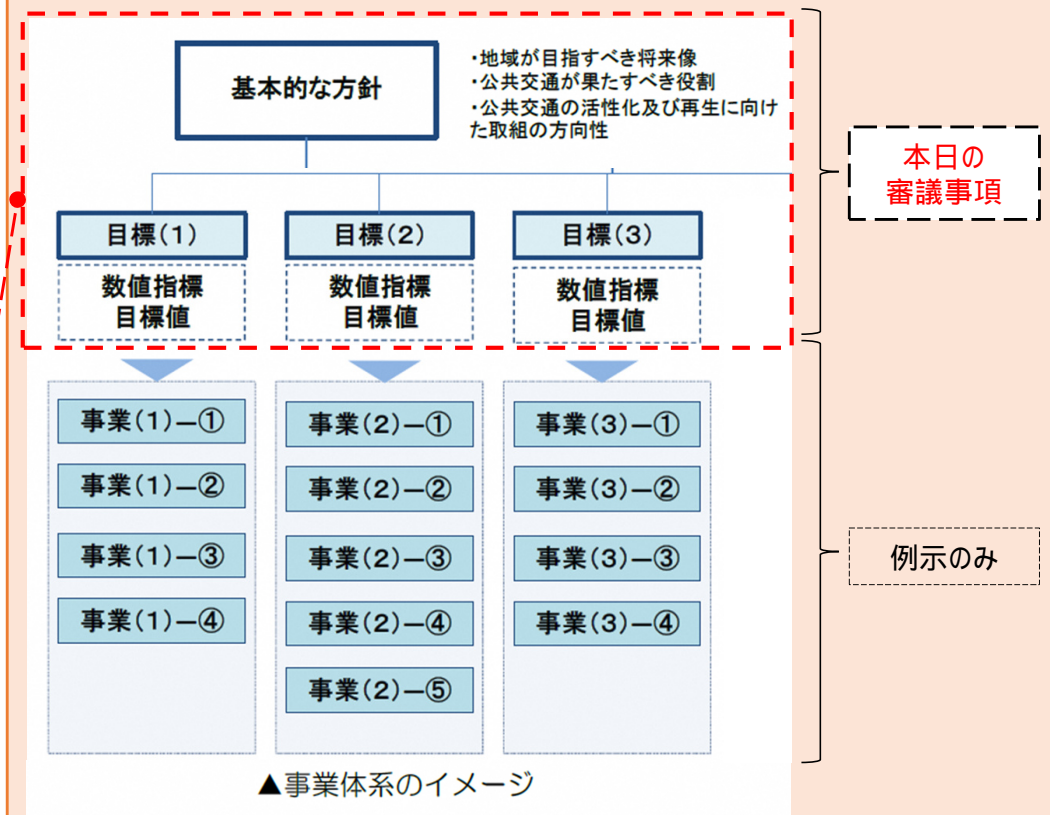
出典: 西日本旅客鉄道株式会社資料等

# (1) 本日の協議内容

## ～ 国の手引きに沿った流れ～



## 本日の審議事項



- 1 目標値の決定はR5.4月予定。
- 2 実施事業については、R5.4月に協議を経て決定。



## ( 2 ) 地域公共交通会議におけるこれまでの協議結果

令和4年11月24日開催の地域公共交通会議で「現状と課題」の共有を実施。( 表現などは一部修正 )

現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用状況が改善しないと路線見直しなどでサービスが低下し、サービスが低下するとさらに利用者が減少することが懸念される</li> </ul>	<p>【公共交通】<u>サービス低下を防ぐための利用者の増加</u></p> <p>長期的施策だけでなく短期的に効果が出る利用増に向けた取り組みが必要</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・収支が改善されなければサービスの維持が困難となることが懸念される</li> </ul>	<p>【公共交通】<u>赤字路線維持に向けた方針の検討</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後のコスト増を見込んだ検討が必要</li> </ul>	<p>【公共交通】<u>今後の投資的コスト増大を見据えたサービスの提供</u></p> <p>車両更新、老朽化対策の検討</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・サービス水準の低下による利用者離れが懸念される</li> </ul>	<p>【公共交通】<u>定時性確保に向けた取組が必要</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・人口減少に伴う人員不足によって、更なるサービス低下が懸念される</li> </ul>	<p>【公共交通】<u>人員不足への対応検討</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・少子高齢化の進展により移動に困っている人が増加(75歳以上の割合増加)</li> <li>・後期高齢者の移動手段である自動車・自転車事故が年々増加傾向</li> <li>・後期高齢者の自動車免許更新厳格化で移動手段が減少</li> </ul>	<p>【交通】<u>後期高齢者の移動手段における車以外の手段への転換</u></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・空白地の近隣にも移動が困難な地域がある</li> </ul>	<p>【交通】<u>交通空白地等における移動手段の確保</u></p> <p>各地区の実状に合わせた地区内移動のための交通手段の検討が必要</p>

本計画に  
おける  
言葉の定義

交通……自家用有償運送なども含めた地域旅客運送サービス

公共交通……活性化再生法が定義する公共交通

( 路線バス・鉄道・常用タクシー・コミバス・デマンド交通 )

サービス……主体(市or地域or事業者)により提供される手段及びその内容

### (3) 関係計画及び交通課題を踏まえた「計画の基本的な方向性」の設定

関係する計画及び交通課題をふまえ、本計画における基本的な方向性を下記の通り設定した。

公共交通計画で定める 基本的な方針（案）	説明
脱炭素・循環型のまちの構築に向けた 公共交通の利用環境の整備	脱炭素・循環型のまちを実現するために、公共交通の車両のEV化等を推進するとともに、乗り継ぎなどの公共交通の利便性の向上を行うことで、 <b>自家用車から公共交通への転換を促進し</b> 、日常生活を支える基盤である公共交通のサービス水準維持を図る。
まちの賑わい向上につながる 公共交通の利用促進	子どもの通学や高齢者の外出手段となる <b>公共交通について、市民の財産としての認識</b> を深めるとともに、 <b>市民や来訪者の利用を促すこと</b> で、 <b>中心市街地や各地域拠点の賑わいの向上</b> を図る。
生活の質が高いまちの実現に向けた 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、 <b>誰もが快適に暮らせるまちを実現するため</b> 、自動車だけに頼らずに移動できる環境づくりとして、 <b>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</b> していく。

# (3) 関係計画及び交通課題を踏まえた「計画の基本的な方向性」の設定

本基本方針は、現基本計画の戦略「つなぐ・いかす・になう」について、考え方を引き継ぎつつ、上位計画・関連計画及び活性化再生法の改正による追加要素をカバーできるように“説明”として整理を行っている。

なお“説明”の文章は、基本的な方針のリード文として計画書に記載する想定である。

現基本計画の「つなぐ・いかす・になう」に相当する理念は、次期総合計画で示される理念をもとに設定することになるとことを想定している。

## < 現基本計画の戦略 >

### 戦略1 <つなぐ> ー公共交通でまちの輝きつなぐー

人口が急激に減少していく中で、まちのにぎわいを高め、まちの輝きをつないでいくためには、公共交通を“であいの交通手段”としてより利用しやすいものにし、外出を誘っていきます。

### 戦略2 <いかす> ー公共交通を市民の財産としていかすー

通勤・通学者が急激に減少していく中で、公共交通の衰退がまちの衰退を招かないようにするためには、公共交通が“市民共有の貴重な財産”であるという認識を深め、市民ニーズに合った交通システムとするとともに、一方で市民一人ひとりが自分たちの財産を大切にすることを心掛けて、活かしていきます。

### 戦略3 <になう> ー公共交通を市民・事業者・行政がになうー

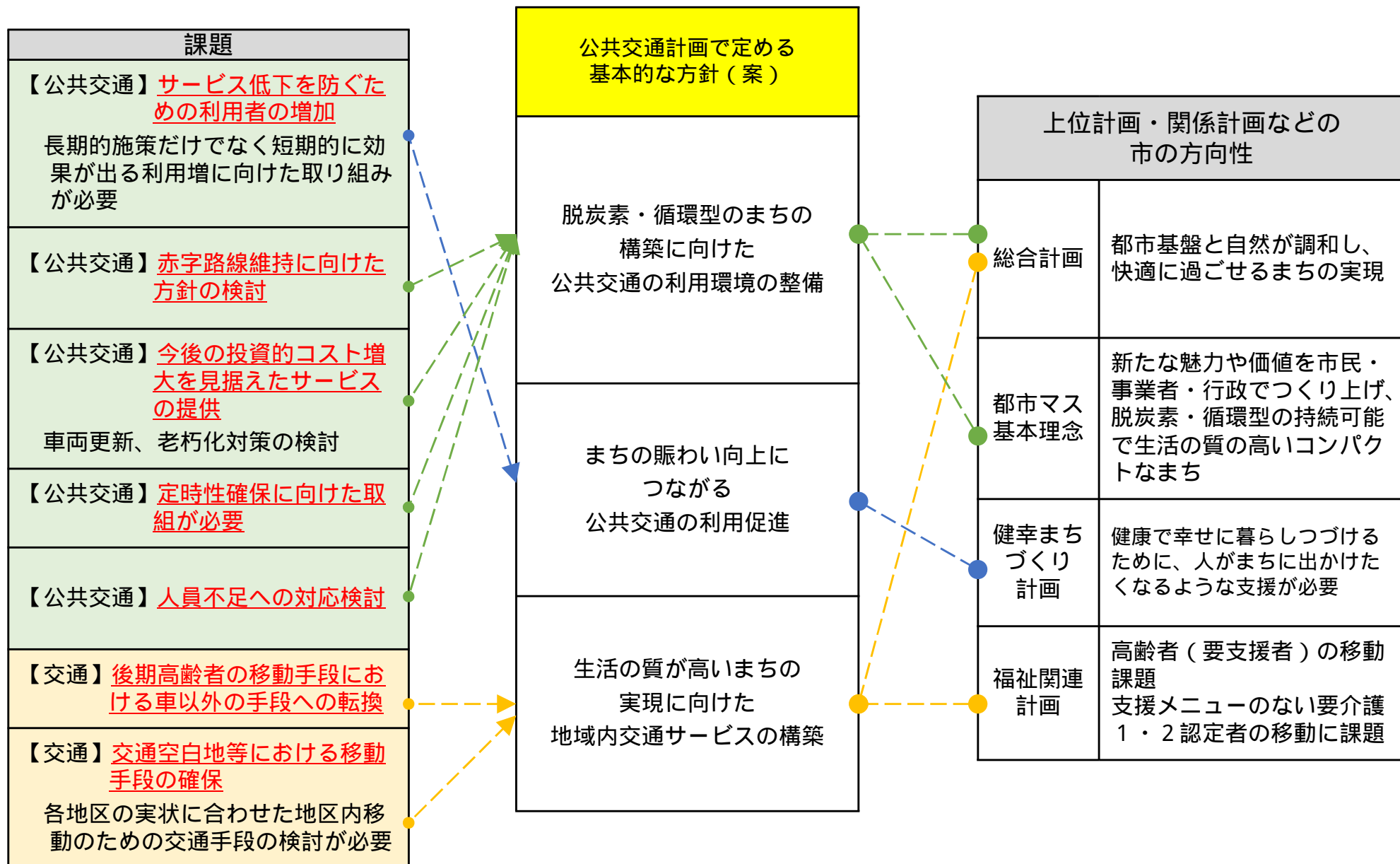
自動車の運転が難しくなる高齢者が急激に増加していく中で、自立した日常生活と社会生活を営むためには、公共交通が“日常生活に不可欠な交通手段”になります。そのため、市民も事業者や行政と一緒に、公共交通を市民のニーズに合致するものへと維持改善していきます。

## < 基本的な方針（案）と現基本計画の戦略の対応 >

公共交通計画で定める基本的な方針（案）	説明
つなぐ・いかす  脱炭素・循環型のまちの構築に向けた公共交通の利用環境の整備	脱炭素・循環型のまちを実現するために、公共交通の車両のEV化等を推進するとともに、乗り継ぎなどの公共交通の利便性の向上を行うことで、 <b>自家用車から公共交通への転換を促進し</b> 、日常生活を支える基盤である公共交通のサービス水準維持を図る。
つなぐ・いかす  まちの賑わい向上につながる公共交通の利用促進	子どもの通学や高齢者の外出手段となる <b>公共交通</b> について、 <b>市民の財産としての認識</b> を深めるとともに、 <b>市民や来訪者の利用を促すこと</b> で、 <b>中心市街地や各地域拠点の賑わいの向上</b> を図る。
になう・いかす  生活の質が高いまちの実現に向けた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 <b>特徴</b> に応じて、 <b>誰もが快適に暮らせるまちを実現するため</b> 、自動車だけに頼らずに移動できる環境づくりとして、 <b>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</b> していく。

# (3) 関係計画及び交通課題を踏まえた「計画の基本的な方向性」の設定

交通課題および関係する計画との関係性については以下の通りとなる。



# (3) 関係計画及び交通課題を踏まえた「計画の基本的な方向性」の設定

【参考】上位計画及び関係計画等の状況

上位計画・関係計画などの市の方向性		備考	
総合計画	基本的な姿勢	「子どもの成長を通じて、あらゆる市民が幸せを感じられるまち」「誰もが、地域の一員として誰かを支える」「既存のまちのあり方を柔軟に見直す」「自らチャレンジでき、それを応援しあえるあたたかいまち」	全計画・事業の共通となるキーワード
	分野別目標	都市基盤と自然が調和し、快適に過ごせるまちの実現 未来会議等を経て変更の可能性あり(政策創造課確認)	分野別の目標値：今後設定 施策単位の目標値設定：無し
都市マス基本理念	[基本理念] 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ことで「持続可能で生活の質が高いまち」をめざします [説明] 施策や民間活力等により、新たな魅力や価値を市民・事業者・行政でつくり上げ、脱炭素・循環型の持続可能で生活の質の高いコンパクトなまちをめざします。	・立地適正化計画の策定予定無し ・素案時点で交通環境に影響を与える具体的な事例無し(施設集約など)	
健幸まちづくり計画	基本目標5 スマートウェルネスシティの健幸まちづくり 基本施策1 健幸まちづくりの推進 施策の推進方向 (1) 人がまちに出かけたくなるよう支援します。 (2) 健幸をささえ、守るための地域づくりを進めます。		
福祉関連計画 福祉部へヒアリング実施	介護保険課：高齢者保健福祉計画作成に向けアンケート実施中 高齢者(要支援者)の移動課題が多ければ対策を検討予定 地域福祉課：地域福祉計画は移動に係るアンケート実施無し 支援メニューのない要介護1・2認定者の移動に課題有りと認識	<前回アンケート(R2.4月)結果> 質問：ずっと暮らし続けるために必要なサービス 結果：外出の際の移動支援が最多(通院・買物)	
ゼロカーボンシティ宣言	2050年までに二酸化炭素の実質排出量ゼロを目指す宣言表明	環境基本計画に新たに位置づける予定(R6年3月)	

# (4) 基本的な方向性の実現に向けた「目標」及び目標値の設定

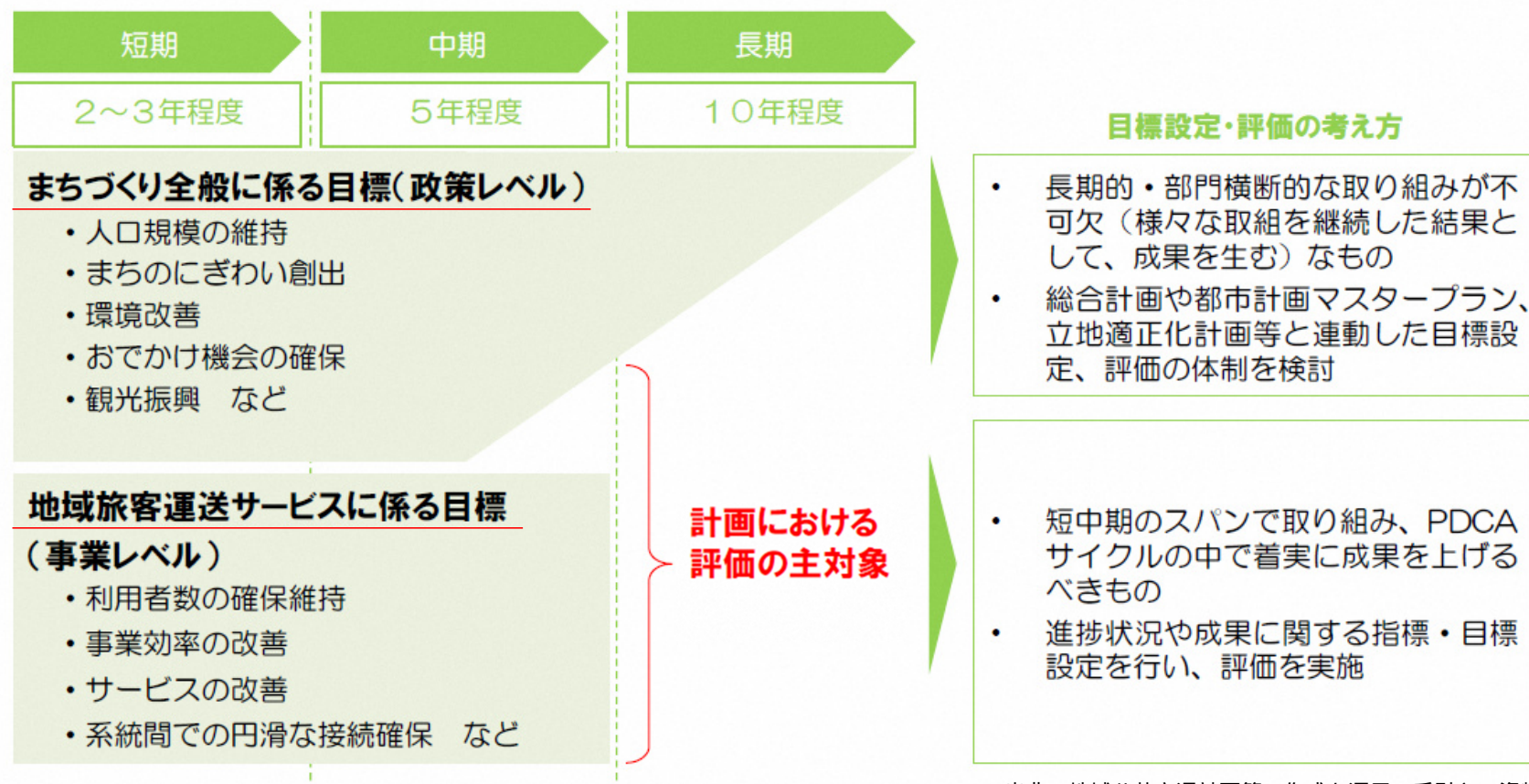
目標の設定方針として、下記1・2を設定した。

< 目標の設定方針1 >

『まちづくりレベルの長期指標』と『地域旅客運送サービスレベル』と分けて設定（下図参照）

< 目標の設定方針2 >

市が取り組むべきものだけでなく、事業者・住民が取り組むべきものも全て含めて目標値を設定



出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（資料編）

# (4) 基本的な方向性の実現に向けた「目標」及び目標値の設定

基本方針1に関する目標及び目標値の設定に関する考え方は以下の通り。

## 環境基本計画との連動

- ・まちづくりレベルの目標として関係計画である環境基本計画の目標と併せた「まちづくりレベルの目標を設定」
- ・阪急バスなどの公共交通事業者も環境に配慮した取組みを実施しており、EV車両の導入状況などを事業のアウトプット指標として検討中

基本方針	目標		年次	指標	取り組みの方向性	事業のイメージ
	目標	説明				
基本方針1 脱炭素・循環型のまちの構築に向けた公共交通の利用環境の整備	自動車に過度に依存しない公共交通利用環境の整備	<まちづくりレベルの目標> 都市マスに掲げる基本理念に基づく、脱炭素・循環型社会の構築に向け、公共交通の役割から寄与していく	8年	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【R3】	・MM	・環境面からのMMの実施
	広域移動を支える公共交通の維持	利用者増 = 公共交通サービスの持続可能性ではないとの公共交通事業者の意見を鑑み、利用者増以外の取組みを図る目標値として維持すべきサービス水準を目標に設定		温室効果ガス排出量（環境基本計画）	・バス・タクシーのEV化の推進	・EV化への補助金支出
	市民生活を支えるための公共交通サービスの維持		阪急川西能勢口の運行本数/日 JR川西池田駅の運行本数/日	・現状の運行本数維持	・地域ぐるみの取組みと行政・交通事業者等による支援	
	安全に公共交通が利用できる環境整備		能勢電鉄における1時間あたりの運行本数			
	誰もが快適に利用できるための公共交通の利便性向上	阪急バスにおける1日10便以下の路線の割合（市内のバス停の数）				
		収支率 対象路線及び算出可否要検討				
		4年	各公共交通の利便性に係る満足度（市民実感調査アンケート）	・災害対策 ・安全対策	・法面等整備の実施又は補助 ・危険踏切対策の実施又は補助 ・EDSS車両の導入又は補助	
				・乗り継ぎ改善	・MaaSの取組 ・乗り継ぎの向上施策	
				・バス及びタクシーの定時性確保（重点区域内における瞬間駐車台数）	・市及び近隣商店による街頭啓発 ・川西警察による取り締まり ・バス優先レーンの徹底	
				・隣接市との連携による公共交通ネットワークの形成	・MaaSの取組	

## サービスの維持に関する目標設定

- ・このまま事業者の減収が続けば減便などのサービス低下に歯止めがかからない状況（利用促進だけでは黒字化は困難）
- ・「市として最低限維持すべき水準提示の必要性」の議論を検討する必要がある指標としてサービスの低下状況がわかる指標を設定

# (4) 基本的な方向性の実現に向けた「目標」及び目標値の設定

基本方針2に関する目標及び目標値の設定に関する考え方は以下の通り。

**基本計画の理念を引き継ぎ、都市核・地域核の利用者数を目標値として設定**

- ・都市マスの都市核・地域核への賑わい向上を長期目標とし、賑わい向上に向けた意識改革・外出機会の促進を短期・中期の目標として設定

基本方針	目標		年次	指標	取り組みの方向性	事業のイメージ
	目標	説明				
基本方針2 まちの賑わい向上につながる公共交通の利用促進	誰もが安心・快適に市街地に来訪できる公共交通の確保	<まちづくりレベルの目標> 都市マスに掲げる都市核・地域核を中心にまちの賑わいの向上をめざす	8年	阪急川西能勢口・JR川西池田駅の一日あたり平均利用者数	・地域ぐるみの取組みへの行政・交通事業者による支援	・地域ぐるみの取組みと行政・交通事業者等による支援 例：公共交通で移動して商店で買い物した者への割引サービスの導入など
				山下駅/畦野駅/多田駅/鼓滝駅の一日あたり平均利用者数		
	公共交通の役割を理解し、子どもの頃から公共交通になじむ環境作り	公共交通の利用者増に向けた意識情勢への取組みを目標として設定		今後も利用しないと答えた市民の割合(年齢別)	・地域公共交通に関する情報発信	・福祉施設・コミュニティ等と連携した情報発信/地域における検討会の立ち上げ等
	公共交通を使った外出機会の促進	公共交通の利用者増に向けた外出機会の増を目標として設定	4年	能勢電鉄乗降客数(1日)【R3】	・地域ぐるみの取組みへの行政・交通事業者による支援	・学校MMの推進/転入者へ特別乗車券配布
				川西猪名川線1日あたり利用人数【R2】		
				タクシー利用者数		



# (4) 基本的な方向性の実現に向けた「目標」及び目標値の設定

基本方針3に関する目標及び目標値の設定に関する考え方は以下の通り。

## 地域主体の移動課題解決に向けた取組み支援を記載

- ・令和5年度より取組みを始める地域の移動課題支援を位置づけ、その評価指標としてまちづくりレベルでは「交通空白地の居住人口」を設定
- ・導入後の移動解決状況を図るためアンケート調査項目も設定予定

基本方針	目標		年次	指標	取り組みの方向性	事業のイメージ
	目標	説明				
基本方針3 生活の質が高いまちの実現に向けた地域内交通サービスの構築	高齢者等にやさしい地域内の移動の確保とそのため地域ぐるみの取組みの実現	<まちづくりレベルの目標> 空白地居住者やファーストワンマイルの移動に課題を抱える市民について、自家用車に頼らない移動手段を確立することで、移動に困らない快適な暮らしを実現する	8年	交通空白地の居住人口割合	・地域ぐるみの取組みへの行政・交通事業者による支援 例：交通空白地における移動手段の確保など	・地域ぐるみの取組みと行政・交通事業者等による支援 例：運送法に基づかない輸送手段の導入支援など
				市民実感調査での新たな指標を検討 (案1)自家用車が無くても買い物・通院ができる市民の割合 (案2)日常の移動に課題を感じている市民の割合		
			4年	補助路線への支出額	・補助路線の維持	・評価基準に基づく路線再編等
				福祉アンケートの項目(福祉と要相談)	・福祉分野をターゲットにした輸送手段の導入	・福祉有償運送の導入

## 補助路線を交通空白地対策と再定義して位置づけ

- ・病院の足として当初補助路線はスタートしたが、病院移転後も市民の生活の足として定着
- ・平野山下線・大和団地線がなければ、公共交通の空白地(鉄道800mバス400mの範囲外)になるため、輸送手段確保対策として再定義

輸送手段としての補助路線のあり方については「議事2 補助路線における持続可能なバス運行に向けた検討について」で協議予定



## (2) 補助路線の持続可能な バス運行の検討について

- ①補助路線のあり方
- ②令和6年10月以降の運行に係る評価の方法

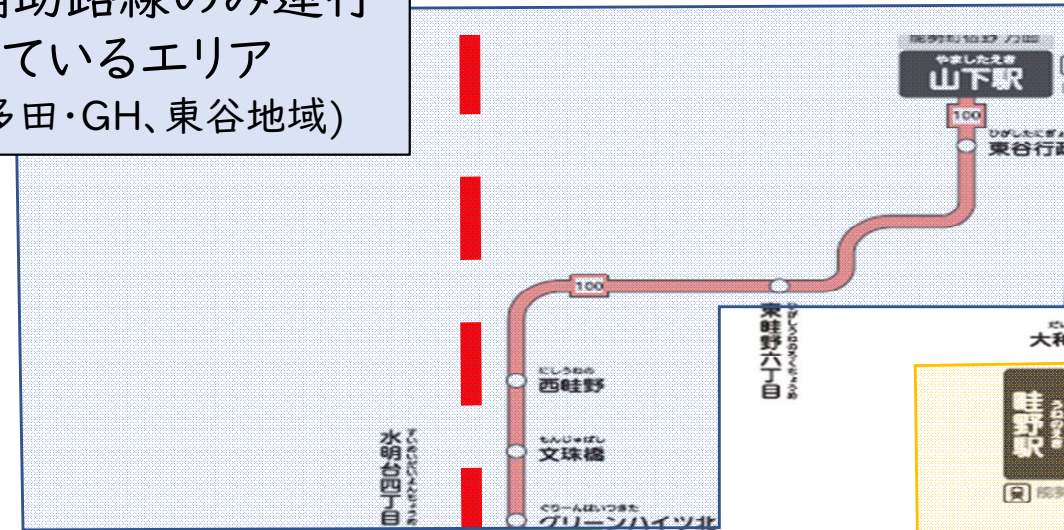
# ～補助路線（平野山下線・大和団地線）の状況～

## <運行開始の経緯>

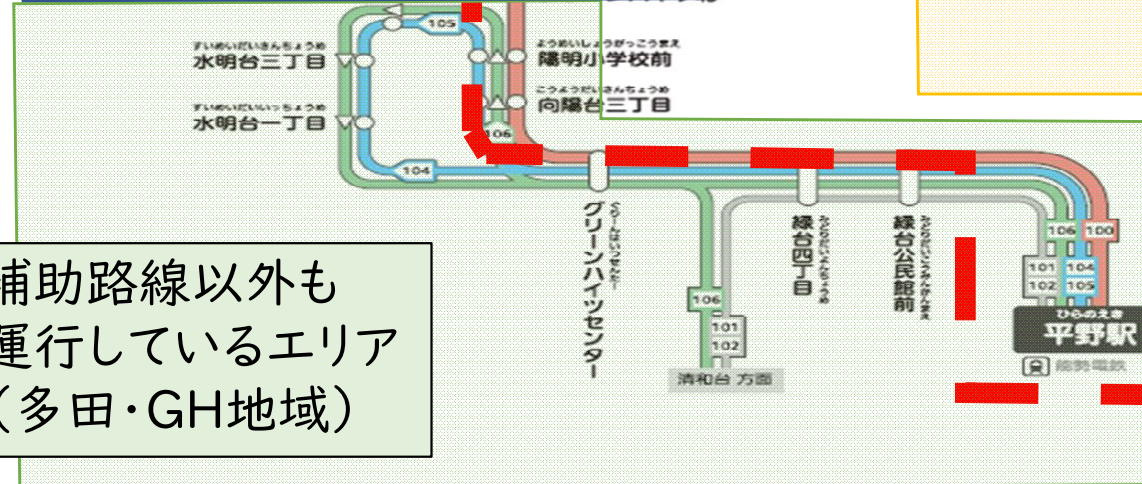
昭和58年10月に市立川西病院が中央町から東畦野に移転したことに伴い、交通の利便性等の向上に寄与することを目的に運行 ※バス購入及び運行経費の損失補填の一部を市が補助

## 市内唯一の補助路線

補助路線のみ運行しているエリア  
(多田・GH、東谷地域)



補助路線以外も運行しているエリア  
(多田・GH地域)



補助路線のみ運行しているエリア  
(大和地域)



出典：阪急バスホームページ

# ～補助路線（平野山下線・大和団地線）の状況～

## <運行見直しの経緯>

補助路線の収支状況の悪化を受け、持続可能な運行を目指し、令和4年10月以降の運行の見直しを実施。コロナ禍により利用促進が困難な状況を踏まえ、これまでの補助上限約1,500万円を2,100万円に増額し、その範囲で運行が可能な内容へと変更

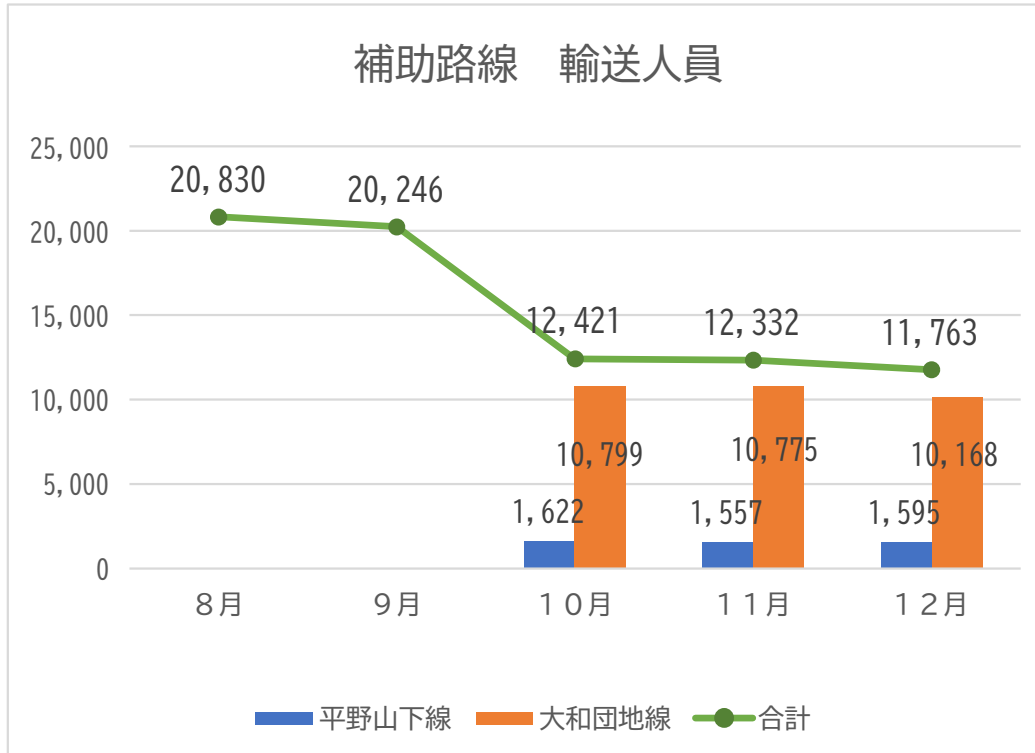
		令和4年9月以前		令和4年10月以降	
		平日	土休日	平日	土休日
台数・運転士数		4台・5人	3台・3人	2台・3人	1台・1人
便数	大和	38	21	38	12
	平野-山下	32 (100)	16 (67)	6 (100)	4 (67)
	合計	53	21	44	16
運賃	多田GH以外	160円		220円	
	多田GH	220円		220円	
経費		77,261千円		44,118千円	
23万人利用時の 収入から試算	収入	30,214千円		22,914千円	
	収支差	▲47,047千円		▲21,204千円	

●23万人…2020年10月～2021年9月の実績

●( )内は阪急バス(株)が平野駅-陽明小学校前において運行している便数(市補助便数除く)

# ～補助路線（平野山下線・大和団地線）の状況～

## <令和4年10月以降における輸送人員の状況>



令和6年9月末までの補助上限:2,100万円

目標輸送人員:年間15万人…12,500人/月※

(参考) 従前の補助額1,500万円以内の場合

目標輸送人員:年間19万人…15,833人/月



- 令和6年9月までは補助上限(赤字補填)額2,100万円以内で推移する見込み
- 持続可能な運行を目指すためにはさらなる利用者増を目指す必要有り

※目標人数年間15万人の算出方法

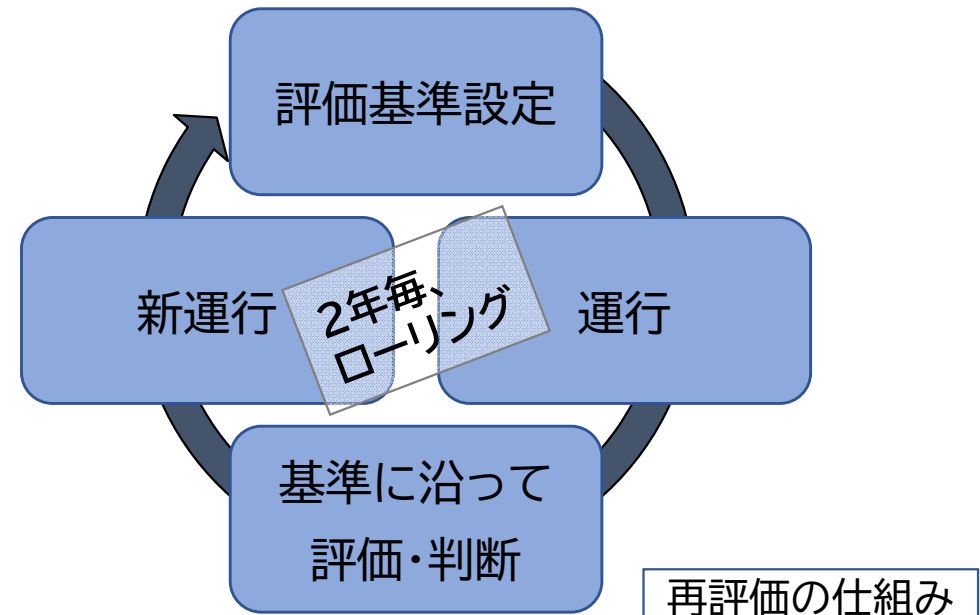
・2020年10月～2021年9月の運送収入の実績(輸送人員23万人)の運送収入を基に運賃値上げの逸走率や減便率を見込んで算出した収入額を一人平均支払額で除して算出

# ～補助路線（平野山下線・大和団地線）の状況～

## <今後の運行について>

事業の継続が可能な運行へ見直しを図っていくため、運行の評価を地域公共交通会議で検討を実施（令和4年3月22日開催の地域公共交通会議で了承）

- ・今般のコロナ禍による利用者減の収支差を市が2年間支援し、その後の運行は地域公共交通会議で2年ごとに輸送人員やまちづくりへの間接的効果などの評価基準を設定し、適正に判断していく。



- ・また、阪急バスの市内運賃220円が変更された場合は、それに合わせる。
- ・R6年以降、地域公共交通会議あるいは（仮称）川西市公共交通計画において市内統一的なルールが定めればそれに従って運行する。



## (2) 補助路線の持続可能な バス運行の検討について

①補助路線のあり方

②令和6年10月以降の運行に係る評価の方法

# ①補助路線のあり方

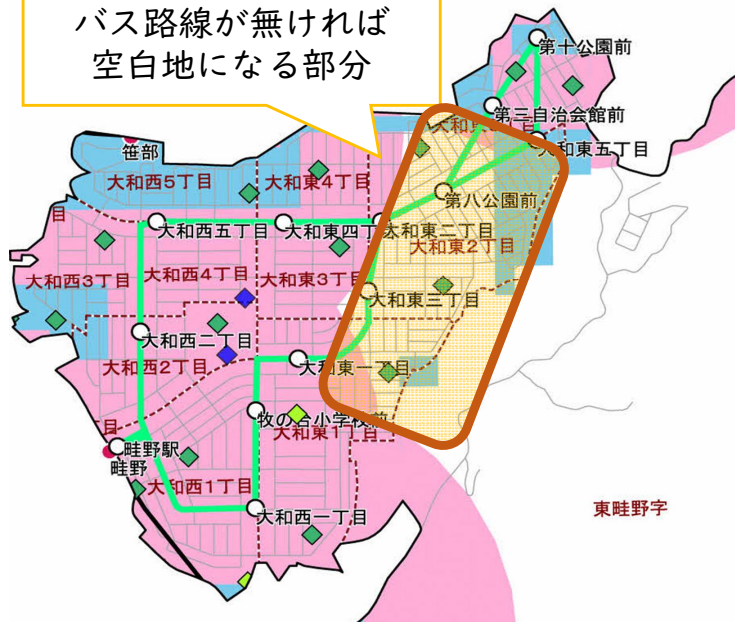
●補助路線の経緯:昭和58年に市立川西病院が中央町から東畦野に移転したことに伴い、交通の利便性等の向上に寄与することを目的に運行 →令和4年9月 川西病院が市南部に移転

## <補助路線の意義>

- ①病院の足として当初補助路線はスタートしたが、病院移転後も市民の生活の足として定着
- ②平野山下線・大和団地線がなければ、公共交通の空白地(鉄道800mバス400mの範囲外)になるため、輸送手段の確保が必要

### 牧の台コミュニティ

バス路線が無ければ空白地になる部分



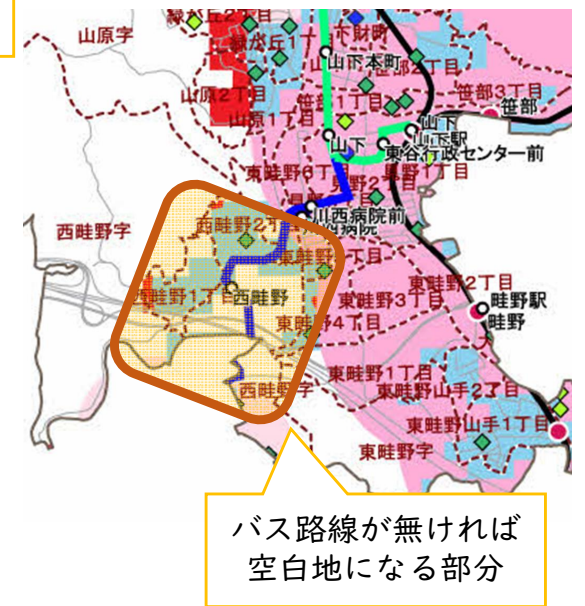
### 緑台・陽明コミュニティ

バス路線が無ければ空白地になる部分



### 東谷コミュニティ

バス路線が無ければ空白地になる部分



## <輸送手段確保に向けた市の考えとその課題>

市の考え:補助路線がなくなると交通空白地となるため輸送の継続が必要

課題①:赤字が増大しており、持続可能な運行に適宜見直しが必要

課題②:GH地区及び東谷地区を走る補助路線は平日1日6便の運行であり、交通不便地となっている

⇒ダイヤ改定前から乗降客数が少なかったため減便したが、別の輸送手段確保を含めた検討が必要



# ①補助路線のあり方

## <補助路線のあり方に対する地元団体のご意見>

### <大和地区> ※別紙地元提供資料有

#### ①補助路線の運行について

- ・平日 38 便を存続し、土休日 12 便を改善してほしい
- ・コロナの状況など環境の変化に対応した在り方を検討してほしい

#### ②移動手段に対する課題・意見

- ・市民の生活をどう守るかの視点で考えてほしい

### <GH地区> ※別紙地元提供資料有

#### ①補助路線の運行について

- ・大和の補助は既に決定したものと考えている。その基準に基づいて当地区の補助を要請したい。

#### ②移動手段に対する課題・意見

- ・自社路線を現状維持するための補助がほしい(昼間の20分間隔要請)大和の基準にして余りある要請
- ・補助路線の組み換えで、山下駅からGH経由川西能勢口行きを1年間暫定的に運行してほしい
- ・平野駅のバス停ベンチを増やしてほしい
- ・当地区のバス問題を地交会議にあげてもらいたい。

### <東谷地区>

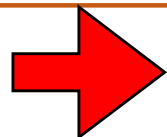
#### ①補助路線の運行について

- ・バスの運行をなくされたら困る利用者が少なく減便は仕方ない

#### ②移動手段に対する課題・意見

- ・病院までの足や、移動ができない交通弱者のために、別の交通の手段を考えてほしい・方法を教えてほしい

⇒税金は平等に使うという目的で一括交付金も人口按分となっているこのバスの補助金も人口按分したら良いのではないか。



沿線団体間で補助金路線の運行への意見や移動課題が様々

## <協議事項>

- ・公共交通計画への持続可能な移動手段確保に向けた取組みの位置づけ
- ・計画への位置づけにあたって他事業、他地域への取組支援との整合



## (2) 補助路線の持続可能な バス運行の検討について

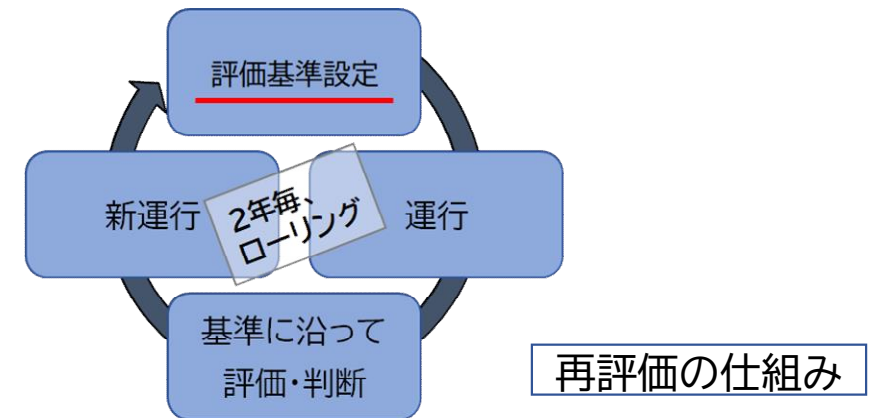
①補助路線のあり方

②令和6年10月以降の運行に係る評価の方法

## ②令和6年10月以降の運行に係る評価の方法

### ①評価基準設定の目的

限られた財源の中で、持続可能な移動手段にするため、運行見直しの評価をする基準を設定するもの



### ②市の運行に係る評価の考え方について ※地域と合意形成は図れていない案

補助上限額	1,500万円(令和4年9月以前の上限額と同様)	
評価の方法	使用データ	令和5年12月頃までの輸送人員の実績値から収支を予想
	評価方針(案)	収支予想で赤字額が1,500万円を上回る場合
		⇒赤字額が1,500万円以下となるよう運行を見直し
		収支予想で赤字額が1,500万円を下回る場合
⇒地域の活動により利用者が増加したことを鑑み赤字額が1,500万円の範囲内で増便などの運行見直しを実施		

# ②令和6年10月以降の運行に係る評価の方法

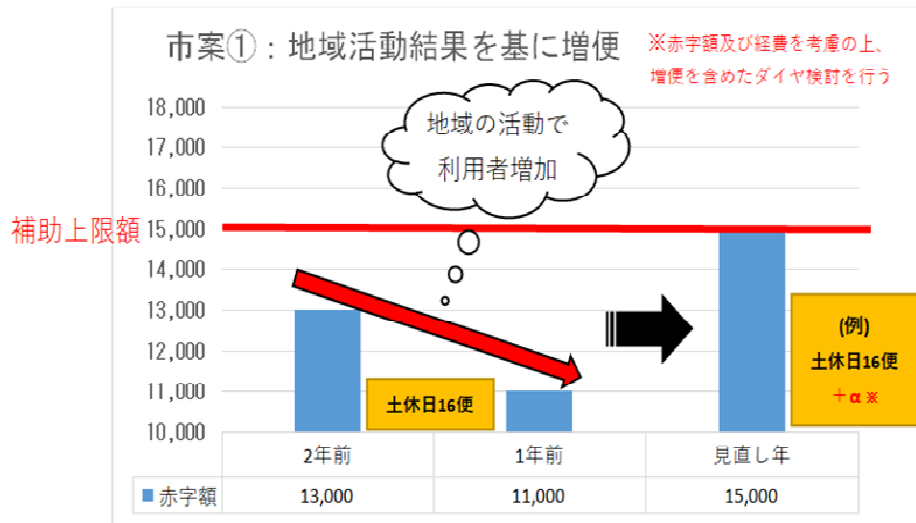
## <赤字額が1500万円を下回った際の運行見直し案>

市案①:地域の活動実績を基にダイヤの増便等の見直し

市案②:15,000千円との差額を将来の利用者減に備え積みたて

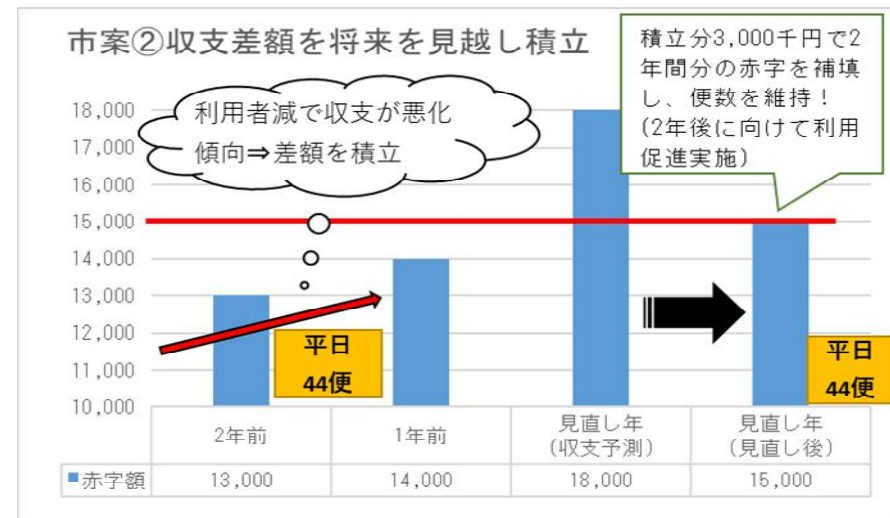
市案1

(金額の単位:千円)



市案2

(金額の単位:千円)



## ②令和6年10月以降の運行に係る評価の方法

### ③評価基準に係る地元団体の考え

#### <評価基準に対する地元団体のご意見>

##### <大和地区>

###### ①上限額の設定

- ・市民生活をどう守るかの視点が重要  
(平日 38 便の存続)
- ・コロナの状況など環境の変化に対応した在り方を検討してほしい

###### ②評価方針

- ・評価基準項目の明確化(「まちづくりへの間接的効果」の具体化)
- ・川西市が考える評価基準に対する考え方と地域の考え方がかみ合っていない

##### <GH地区>

###### ①上限額の設定

- ・現状の補助路線の評価基準に関して意見なし

###### ②評価方針

- ・現状の補助路線の評価基準に関して意見なし

##### <東谷地区>

###### ①上限額の設定

- ・ご意見無し

###### ②評価方針

- ・ご意見無し

### ④評価基準を設定するうえでの協議項目

- ・補助上限額の設定 (地元と市で合意に至っていない)
- ・収支状況の予測  
新型コロナ感染状況、物価高状況などの社会情勢の変化の反映とその方法
- ・地元活動の評価 (地元と市で合意に至っていない)

# ②令和6年10月以降の運行に係る評価の方法

## ～令和6年10月以降の運行検討に係るスケジュール～

### 1. 運行に係る評価基準の設定時期

本会議で議論を重ね、令和5年6月頃に決定予定

### 2. 令和6年10月以降の運行に係る評価

- (1) 評価の時期 : 令和6年3月頃に地域公共交通会議で協議  
 (2) 評価に活用する収支情報 : 令和5年12月頃の実績を用いて収支を予測

		令和4年度					令和5年度											
		11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
平野山下線・大和団地線再編	地域公共交通会議				●		●	★										★
				評価基準の協議1 新ダイヤ乗車結果報告		評価基準の協議2		評価方法の確定										新ダイヤ 確定
	市		アンケート 調査実施															アンケート 調査実施(予定)
	地域		評価基準の方向性3者確認															R4.10～ R5.9 実績の3 者共有 ⇒仮評価 の実施
阪急バス																		

# (参考)補助路線沿線住民アンケート調査の概要と回収状況

## ◆調査概要

### ○調査目的

平野山下線・大和団地線を持続可能な運行とするため、沿線住民の皆様の利用状況等を把握し、今後の路線維持の在り方を検討するため

### ○調査期間

令和4年12月26日～令和5年1月25日

### ○調査方法

郵送配布/郵送・web回答

### ○調査対象

16歳以上の阪急バス平野山下線・大和団地線の沿線住民900人を無作為抽出

※東谷地区は沿線住民のみ抽出

## ◆回収状況

○配布枚数 900通（うち不達2通）

○有効回収数 362通

（うちコミュニティ不明1通）

○回収率 40.2%（362通/900通）

### ○コミュニティ別の回収数・回収率

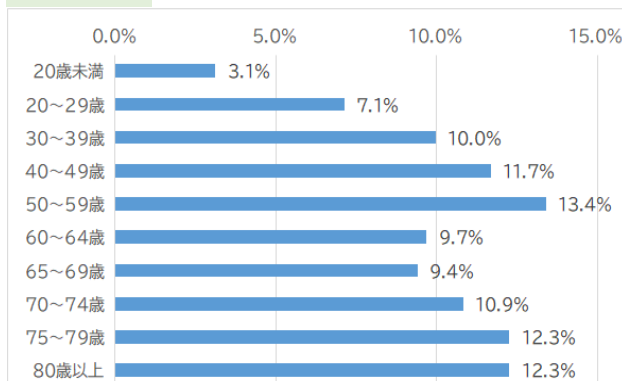
コミュニティ	配布数(件)	回答数(件)	回答率(%)
緑台陽明	300	120	40.0%
東谷	300	98	32.7%
牧の台	300	143	47.7%
全体	900	361	40.1%

## <アンケート設問項目>

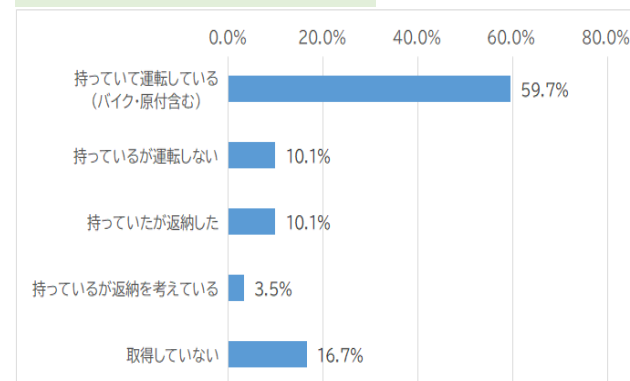
分類	調査項目
日常的な移動	<よく行く外出先に絞り、平日・土休日で以下を回答> 行先（市町村名、施設名）、目的、頻度、主な移動手段
阪急バス平野山下線・大和団地線の現状等	利用頻度、利用目的、利用区間、バス再編後の利用頻度、利用頻度増加する運行施策、利用頻度が増加する運行時間
公共交通サービスの方針	公共交通の利用についての考え方
自由意見	公共交通への意見等
個人属性	年齢、郵便番号、自動車運転免許の有無、自由に使える移動手段

### ○回答者の年齢・交通環境

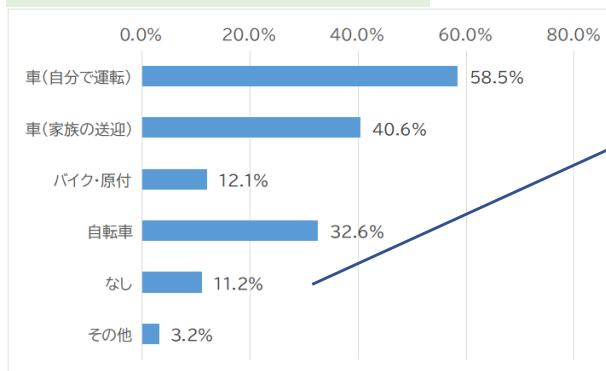
#### 年齢



#### 自動車運転免許の有無



#### 自由に使用できる移動手段



### 【なしと回答】

緑台・陽明 10.8%

東谷 6.5%

牧の台 14.1%

73.7%が75歳以上

# (参考)補助路線沿線住民アンケート調査の概要と回収状況

- 全く利用していないと答えた市民の割合：64.6%（緑台陽明56.5%, 東谷92.7%, 牧の台52.1%）
- 年齢を重ねるほど利用頻度が低下する傾向にある。
- バスに月に1日以上乗っている人で再編後利用頻度が増えた割合は6.6%、変わらない人が59.3%、減ったが34.1%。
- どのように運行すれば利用頻度が増加するのかについては、便数を増やすが26%、利用頻度は増加しないが53.9%で車を利用するためという意見が多かった。
- 今後の公共交通の利用意向について、利用しない意向が高い。

## 年齢別利用頻度

	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に数日	月に1日未満	ほぼ利用しない 利用したことがない
20歳未満	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%	18.2%	63.6%
20~29歳	0.0%	8.0%	4.0%	12.0%	8.0%	68.0%
30~39歳	8.6%	5.7%	0.0%	5.7%	2.9%	77.1%
40~49歳	2.4%	2.4%	2.4%	9.8%	4.9%	78.0%
50~59歳	2.1%	0.0%	8.5%	8.5%	14.9%	66.0%
60~64歳	5.9%	0.0%	2.9%	23.5%	8.8%	58.8%
65~69歳	0.0%	6.3%	3.1%	6.3%	12.5%	71.9%
70~74歳	0.0%	2.7%	5.4%	10.8%	8.1%	73.0%
75~79歳	7.3%	7.3%	7.3%	17.1%	4.9%	56.1%
80歳以上	0.0%	7.7%	20.5%	23.1%	12.8%	35.9%
合計	3.5%	4.1%	6.1%	12.6%	9.1%	64.6%

## 年齢別別利用意向

	現在も利用しており、 将来のために 引き続き利用する	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	なくなったら困るが、 今は利用しない	なくなってもかまわない ので、今後も利用しない
20歳未満	20.0%	10.0%	50.0%	20.0%
20~29歳	20.8%	41.7%	20.8%	16.7%
30~39歳	18.2%	6.1%	42.4%	33.3%
40~49歳	12.8%	25.6%	46.2%	15.4%
50~59歳	23.9%	19.6%	47.8%	8.7%
60~64歳	35.5%	12.9%	45.2%	6.5%
65~69歳	26.7%	16.7%	46.7%	10.0%
70~74歳	21.2%	21.2%	33.3%	24.2%
75~79歳	45.9%	8.1%	40.5%	5.4%
80歳以上	54.1%	21.6%	18.9%	5.4%
合計	28.8%	18.4%	39.1%	13.8%

## 地域別利用頻度

	週に5日以上	週に3~4日	週に1~2日	月に数日	月に1日未満	ほぼ利用しない 利用したことがない
緑台陽明	3.5%	3.5%	4.3%	18.3%	13.9%	56.5%
東谷	1.0%	1.0%	2.1%	0.0%	3.1%	92.7%
牧の台	4.3%	7.9%	10.0%	16.4%	9.3%	52.1%
合計	3.1%	4.6%	6.0%	12.5%	9.1%	64.7%

## 地域別利用意向

	現在も利用しており、 将来のために 引き続き利用する	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	なくなったら困るが、 今は利用しない	なくなってもかまわない ので、今後も利用しない
緑台陽明	39.2%	23.5%	29.4%	7.8%
東谷	4.6%	14.9%	49.4%	31.0%
牧の台	36.2%	16.9%	40.0%	6.9%
合計	28.5%	18.5%	39.2%	13.8%



# (参考) 補助路線沿線住民アンケート調査の自由意見

## 【上位5つの意見】

- 廃止せず維持 …40件
  - ・将来のことを考えるとバスは必要なため、存続させるべき。 など
- 増便・ダイヤ改善 …19件
  - ・バスの本数が少なく不便。もっと便数を増やしてほしい。 など
- 路線や停車場所の改善・追加 …13件
  - ・バス停を増やしてほしい。 など
- 車両の大きさの改善 …12件
  - ・小型バスなどにして経費を削減させてはどうか。 など
- 新しい交通手段の導入 …11件
  - ・乗り合いタクシーやオンデマンドバスを導入してはどうか。 など