

令和4年度 第3回 川西市地域公共交通会議

次第

日時 令和4年11月24日(木)

午後3時15分~5時15分(予定)

場所 川西市役所7F大会議室

1. 市長あいさつ

2. 開会

3. 委員関係

4. 協議

・(仮称)川西市公共交通計画の策定について

[資料1~3]

(1)交通を取り巻く現状と課題について

(2)市のまちづくりの方向性について

(3)協議(市長意見交換)

5. 報告事項

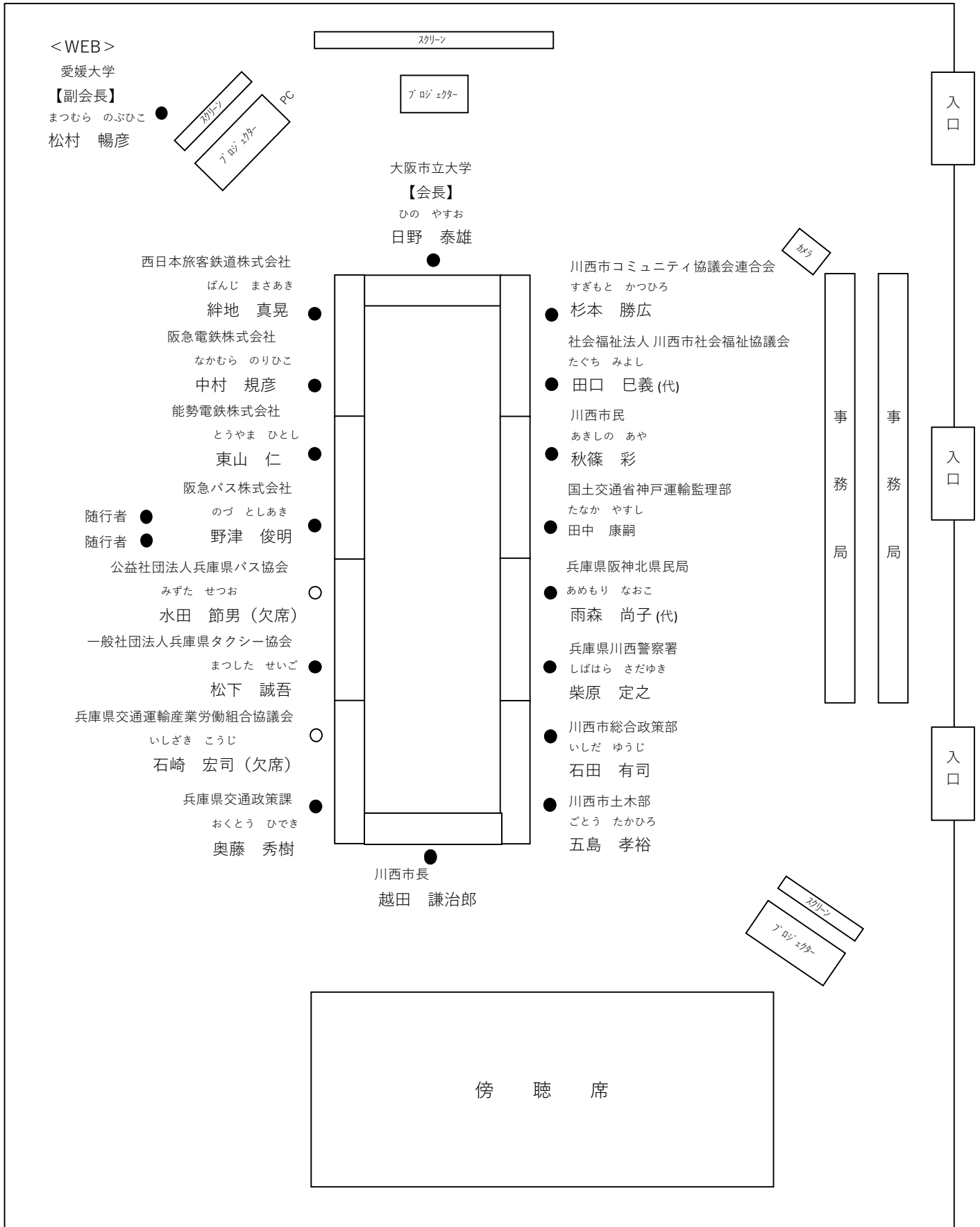
・次回地域公共交通会議に係る開催予定時期と協議内容の報告

[資料4]

6. その他

7. 閉会

令和4年度 第3回 川西市地域公共交通会議 配席図



令和4年度 第3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	同左(WEB)
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 交通プロジェクト推進部	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 経営企画部(次世代モビリティ担当)	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	欠席
一般社団法人 兵庫県タクシー協会 株式会社フクユ		代表取締役	松下 誠吾	まつした せいご	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		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	田口 巳義 たぐち みよし
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	同左
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

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
-----	-----------------	--------------	-------	----------	----

現状と課題 バックデータ

[目次]

0. 目標達成状況と「14の取り組みの方向性」に基づく対応結果.....	1
(1) 基本計画の目的と目標.....	1
(2) 目標の達成状況.....	1
①<目標>公共交通(電車・バス)の利便性に満足している市民の割合.....	1
②<目標>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市民の割合.....	2
(3) 「14の取り組みの方向性」に基づく対応結果.....	3
①<総括>「14の取り組みの方向性」に基づく対応結果.....	3
②<No.1>モビリティ・マネジメント(MM)の実施.....	4
③<No.8,10>乗継を円滑にするバリアフリー化の推進.....	5
④<No.9>バスの再編.....	6
⑤<No.14>オンデマンドモビリティ実証実験.....	8
1. 市民の移動実態(アンケート結果・国勢調査).....	9
(1) 市民の日常的な移動状況<市民行動調査アンケート結果>.....	9
①総括ー市民の移動における特徴.....	9
②よく行く外出先.....	9
③移動手段での困りごとの有無と困る時の対処.....	11
(2) 市民の日常的な移動状況<国勢調査結果>.....	12
2. 交通空白地の状況.....	13
(1) 公共交通網及び交通空白地の状況.....	13
(2) 交通空白地に必要な取組.....	15
3. 交通を取り巻く環境の変化.....	16
(1) 人口と免許保有・交通事故の状況.....	16
①総括.....	16
②人口推計.....	16
③乗用車普及率.....	17
④交通事故件数.....	17
4. 公共交通利用の状況と今後の意向(アンケート結果).....	19
(1) 公共交通利用状況と今後の意向<市民行動調査アンケート結果(令和4年実施)>.....	19
(2) 市民の公共交通(能勢電鉄・阪急バス)利用状況と利用にあたっての課題.....	19
①【能勢電鉄】の利用状況と利用にあたっての課題<市民行動調査アンケート結果>.....	19
②【阪急バス】の利用状況と利用にあたっての課題<市民行動調査アンケート結果>.....	20
(3) 今後の公共交通利用にあたっての考え方.....	22
(4) 不採算路線の将来のあり方.....	23
5. 市内公共の交通の利用状況と収支の状況(各社データ).....	24
(1) 公共交通事業者共通の特徴.....	24
(2) 各社の利用状況と収支の状況.....	24
6. 交通事業者からみた課題と今後の方針.....	28
(1) 能勢電鉄、阪急バス.....	28
①利用促進の取り組み状況.....	28
②路線の維持に向けた課題.....	28

③路線の見直し方針.....	28
④今後の事業推進方針.....	28
⑤市への協力依頼事項.....	28
(2) JR 西日本、阪急電鉄.....	29
①利用促進の取り組み状況.....	29
②路線の維持に向けた課題.....	29
③路線の見直し方針.....	29
④今後の事業推進方針.....	29
⑤市への協力依頼事項.....	29
(3) 伊丹市営バス、タクシー.....	30
①利用促進の取り組み状況.....	30
②路線の維持に向けた課題.....	30
③路線の見直し方針.....	30
④今後の事業推進方針.....	30
⑤市への協力依頼事項.....	30

0. 目標達成状況と「14の取り組みの方向性」に基づく対応結果

(1) 基本計画の目的と目標

目的：持続可能な公共交通の実現

「川西市公共交通基本計画」における計画目標	
○公共交通(電車・バス)の利便性に満足している市民の割合	目標値⇒ 50% (令和4年：市民実感調査)
○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くの市民の割合	目標値⇒ 市民全体 60% (令和4年：市民実感調査) ⇒ 60歳以上の市民 65% (令和4年：市民実感調査)

(2) 目標の達成状況

目標	目標値 (令和4年)	令和3年値	傾向
公共交通(電車・バス)の利便性に満足している市民の割合	50%	57.7% 達成 (計画当初から)	・年々減少傾向 ・R4調査※では路線バスの満足度が最も低い。
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くの市民の割合	市民全体 60%	47% 未達成	・年々減少傾向。 ・R4調査※では「どの公共交通も利用していない」割合が約15% (30~69歳でその割合が高い)
	60歳以上の市民 65%	54% 未達成	

※R4調査：市民行動交通アンケート(令和4年実施)

①<目標>公共交通(電車・バス)の利便性に満足している市民の割合

- 公共交通基本計画の運用開始以降、満足度は低下している。
- 市民交通行動アンケート結果からみると路線バスの満足度が低い。

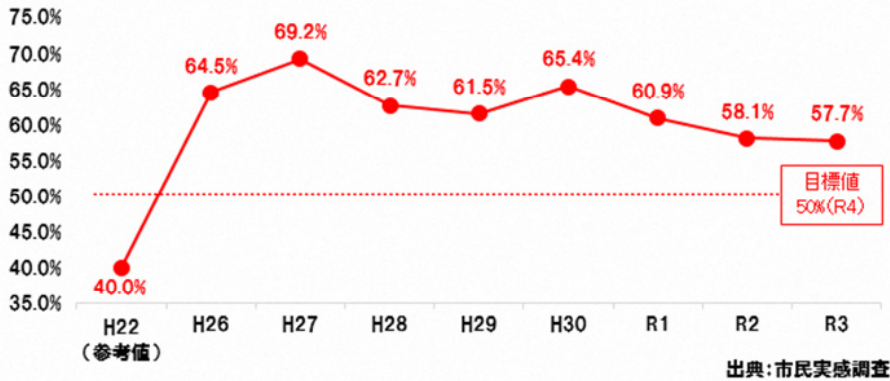


図1 公共交通(電車・バス)の利便性に満足している市民の割合

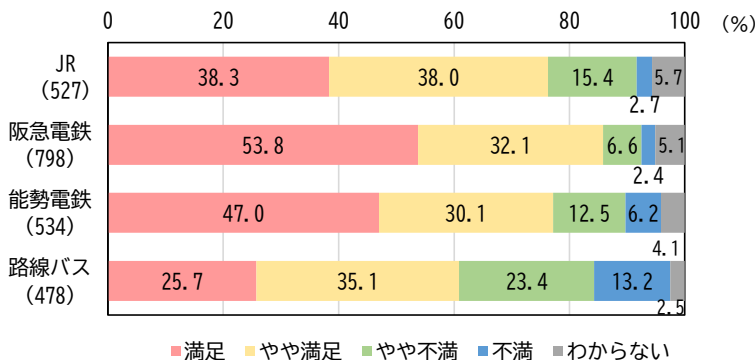


図2 (参考) 市内の各公共交通の満足度

<各公共交通の利用頻度>で
利用していると回答した人のみ対象
(「不明・無回答」を除いた割合)

出典：市民交通行動アンケート調査
(令和4年実施)

②<目標>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くの市民の割合

○公共交通基本計画の運用開始以降、公共交通を利用することが多い市民の割合が低下。

○市民交通行動アンケート結果からみた移動の特徴は以下のとおり。

- ・「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43%
(平日は通勤と買物、土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28%

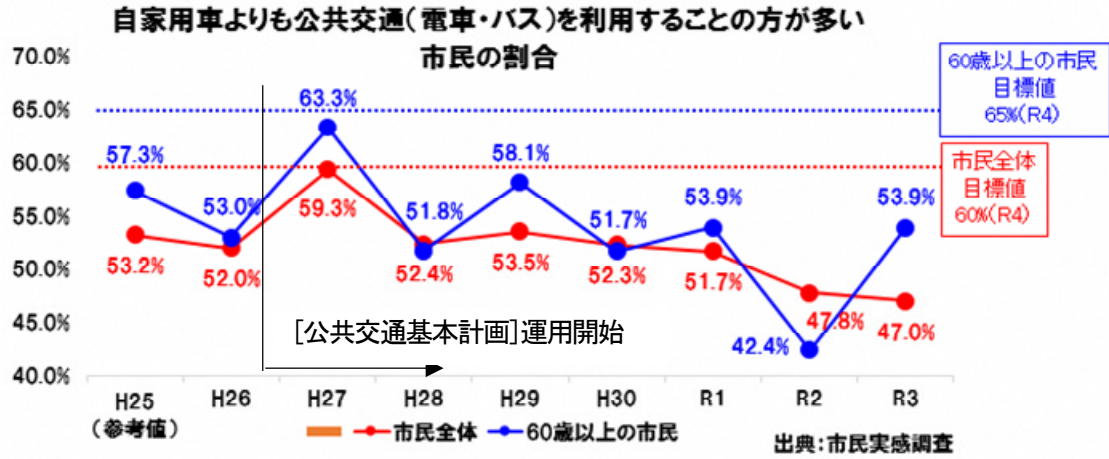


図3 自家用車よりも公共交通(電車・バス)を利用することの方が多くの市民の割合

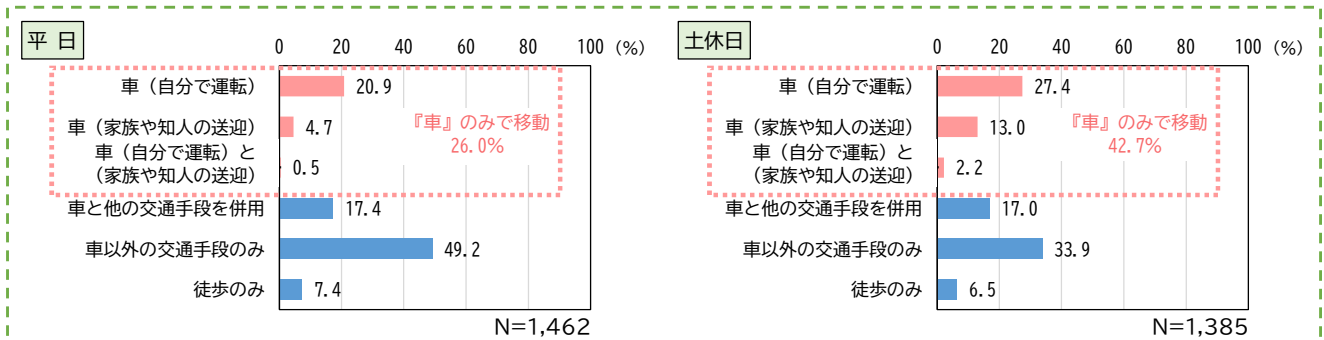


図4 (参考) 各公共交通の利用頻度

出典：市民交通行動アンケート調査(令和4年実施)

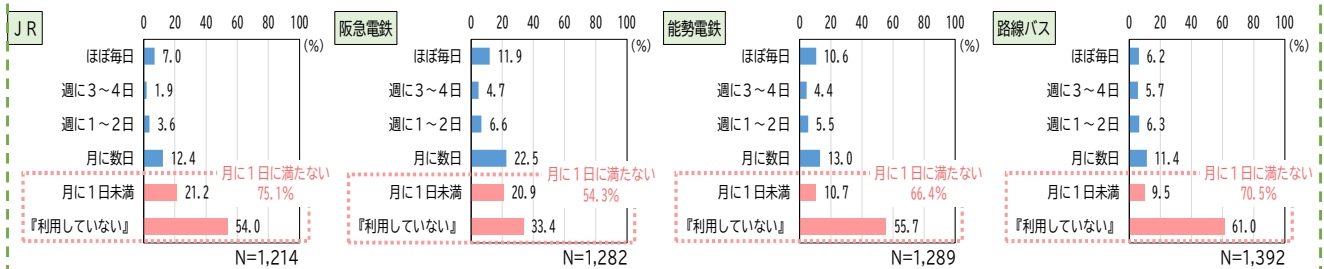


図5 「(参考) 最もよく行く外出先まで車のみで移動する」市民の割合

出典：市民交通行動アンケート調査(令和4年実施)

(3) 「14の取り組みの方向性」に基づく対応結果

①<総括> 「14の取り組みの方向性」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	絹延橋駅のバリアフリー化（上り線駅舎スロープ設置）	○
11	バス定時性向上のためのバス優先策等を推進していきます	バスロケーションシステムを導入「えきバスねっと。」の情報を利用者へ発信	△
12	近隣自治体と連携していきます	川西市、豊能町、猪名川町、能勢電鉄、阪急バスとの「公共交通担当勉強会」を開催したが、具体的な取組み成果がなかった	×
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	△

⇒P4

⇒P5

⇒P6, 7

⇒P5

⇒P8

○：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

②<No.1>モビリティ・マネジメント（MM）の実施

【地域MM】

○地域団体とともに住民向けMMを実施。

表 2 住民MMの実施実績

実施年	実施時期	テーマ等	地区	実施主体
平成 25 年度 ～ 平成 27 年度		◇地域主体でのバス問題の取り組み ・ワークショップ（5回） 「補助路線の現状、改善」「バス利用への転換方策」等 ・応援横断幕の掲示・バスに乗ってみようキャンペーン・バス時刻表作成・バスの乗り方教室・乗降客数調査（2回）、「発車オーライ」発行等	大和地域	※基本計画策定のパイロット事業 牧の台コミュニティ、川西市
平成 28 年度	6月18日（土）	◇講演会「地域の財産である公共交通について」 講師：猪井氏（参加者 16人） ◇ワークショップ「清和台等の地域内公共交通について」（参加者 16人）	清和台	清和台コミュニティ、川西市
	7・8月	◇納涼祭で利用促進	清和台・大和地域	清和台・牧の台各コミュニティ、川西市
	10月	◇文化祭で利用促進	大和地域	牧の台コミュニティ、川西市
	11月29日（火）	◇座談会－地域主体の公共交通の導入（参加者：AM：8人、PM：3人）	清和台	清和台コミュニティ、川西市
	3月28日（火）	◇座談会－地域主体の公共交通の導入（参加者：AM：2人、PM16人）	清和台	川西市
平成 29 年度		◇バスにも乗れる「ふれあいピアガーデン」	大和地域	牧の台コミュニティ
平成 30 年度	9月7日（金）	◇バスにも乗れる「ふれあいピアガーデン」	大和地域	牧の台コミュニティ、川西市
平成 31 年度	9月6日（金）	◇バスにも乗れる「ふれあいピアガーデン」	大和地域	川西市

【学校MM】

○主に小学生に対し、有識者や交通事業者とともに教育を実施。

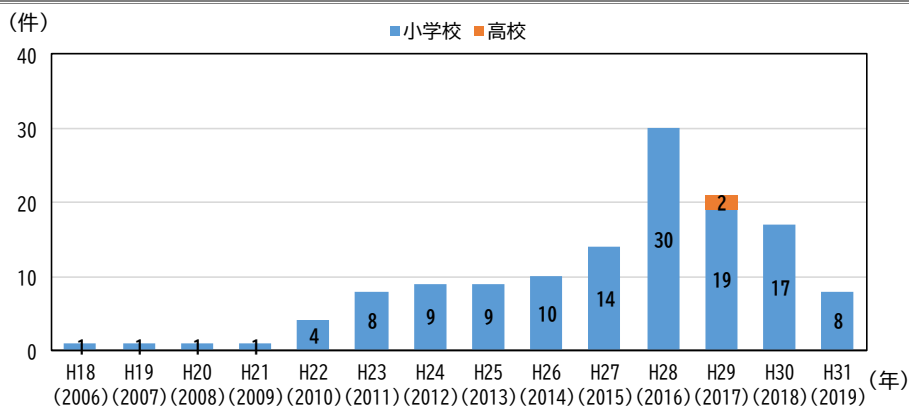


図 6 学校MMの実施状況

【転入者MM】

○転入者に対し「えきバスまっぷ。」及び「阪急バスのノリセツ(1枚)」を配布。

③<No. 8, 10>乗継を円滑にするバリアフリー化の推進

【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%

④<No. 9>バスの再編

【補助路線（平野山下線・大和団地線 旧市立川西病院・大和団地線）】

○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

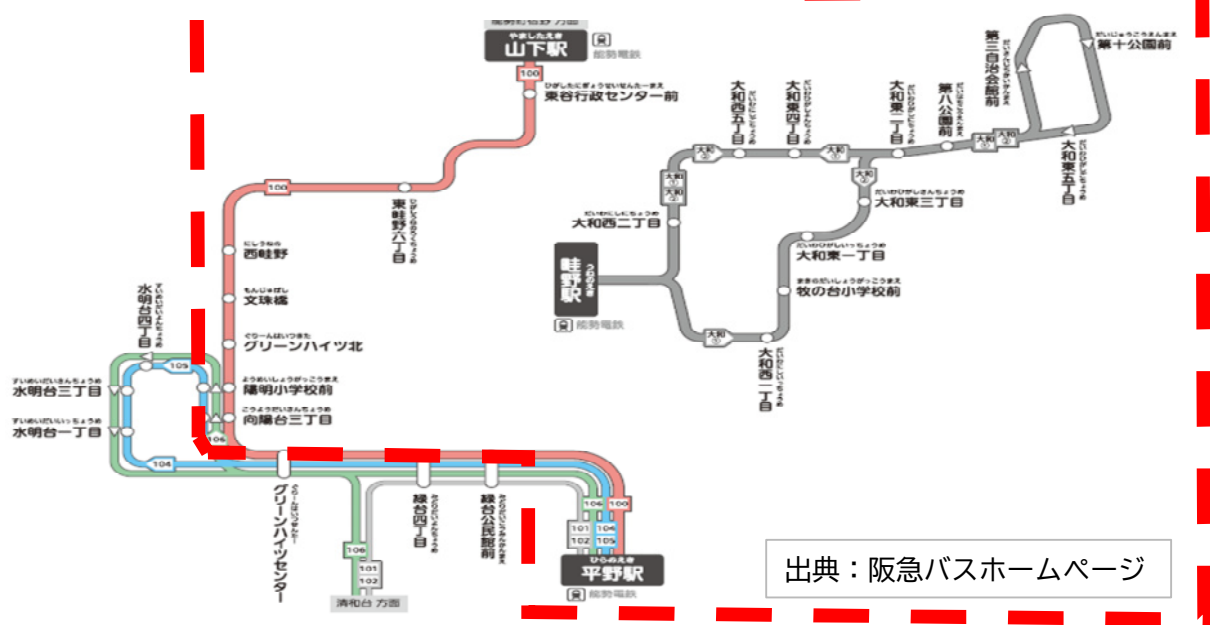
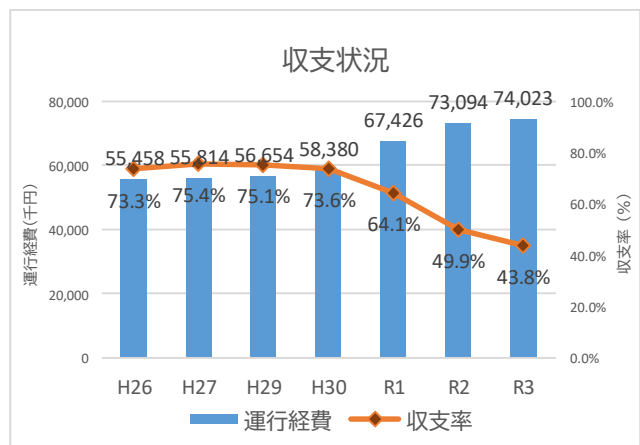
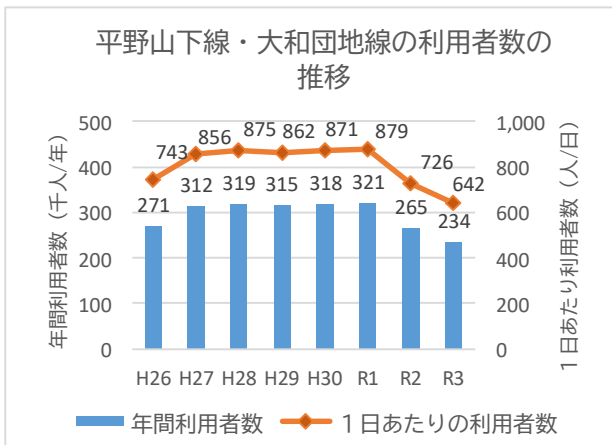


図 7 平野山下線・大和団地線の路線図

～現状～

- 利用者減少により、収支が悪化。
- 令和 2 年度は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、前年度より利用者 5.6 万人減少。
- 収支率はコロナ前 (R1) と比べ、約 30% 減少。



上記の現状より運行の継続が困難
持続可能な運行のため、令和 2 年 10 月より大和地域と市が補助路線の持続可能なバス運行の検討を開始

図 8 平野山下線・大和団地線の利用者数の推移・収支状況

～運行見直しの状況～

運行期間	便数（平日）	変更内容
令和3年9月～令和4年9月	58便→53便	ダイヤ、ルート
令和4年10月～	53便→44便	ダイヤ、ルート、運賃

【令和3年9月運行再編】

大和交通検討委員会において、地域の利便性を考慮した案を採用

■大和地域におけるルート・ダイヤ（平日）

	旧	新
便数	41便	38便
ルート数 (大和循環のみ)	4ルート	2ルート

- 朝夕は10便減
- 昼は7便増（1時間に1便を2便に）

■川西病院・大和団地線全体におけるダイヤ（平日）

	旧	新
便数 (大和含む)	58便	53便

- 休止停留所
 - ・牧の台会館前
 - ・大和自治会館前
 停留所29か所→27か所

【令和4年10月運行再編】

川西市地域公共交通会議で承認を得て、運賃、ルート、ダイヤを変更

■大和地域におけるルート・ダイヤ（土休日）

	旧	新
便数	21便	12便

- 平日は便数変更なし | 時間待ち部分を解消

- 休止停留所
 - ・大和西三丁目
 - ・川西病院前
 停留所27か所→25所

■平野山下線・大和団地線全体におけるダイヤ

		旧	新
便数 (大和含む)	平日	53便	44便
	土休日	21便	16便

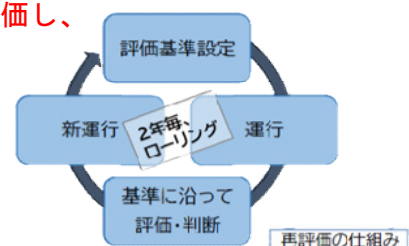
- 運賃
初乗り160円→一乗車220円
(グリーンハイツ北～山下、大和地域)

～令和4年度10月以降の運行について～

- ①コロナ禍の状況を踏まえ、**短期対策として以下のとおり運行する**
 ⇒令和4年10月～令和6年9月までの**2年間**は「**補助額21,000千円/年**」上限で運行
 ⇒運賃は220円に統一（今後運賃改定があればそれに準ずる）
- ②2年後から**評価基準に基づき地域公共交通会議で運行を評価し、新運行ダイヤを決定する**
 ⇒**令和6年10月以降のダイヤを決める基準を設定**

(参考)評価基準については以下の点を基に設定

- ①輸送人員、運行収支差
- ②まちづくりへの間接的効果 など



⑤<No14>オンデマンドモビリティ実証実験

- 人口減少・高齢化が顕著であるニュータウンにおいて、バス停までの移動などが困難であるなど、移動に課題を抱える住民への移動手段を模索していた。
- 対象地として、大和・グリーンハイツ・清和台の3地区を候補地として選出し、市民の移動実態の把握及び新たな交通手段導入に向け、ニーズ調査等を実施した。
- ニーズ調査の結果、歩行に課題を感じている市民は「障がい者」で約5割、「要介護者」で7～8割、「高齢者」で約1～2割が移動に課題があると回答した。
- 各地域内の移動に限定したオンデマンドモビリティを導入した際に「利用する」と回答した割合は約1割で、要介護者が最も高く約2割となった。

【ニーズ調査の概要】

【調査対象者】

- ・一般（18歳～64歳）
- ・高齢者（65歳以上）
- ・子育て（※未就学児（5歳以下）のいる世帯の保護者の方）
- ・障害者（※肢体不自由3～6級、視覚障害3～6級、内部障害2～4級、知的障害Bの認定者の方）
- ・要介護者（※要介護2以下の要介護・要支援認定者の方）

【調査規模】

- ・対象地域全域で3,000部郵送、回収率30%（1,000部）を想定
- ・調査対象地域ごとに1,000部郵送

【調査時期】

- ・令和3年（2021年）1月19日（火）～2月2日（火）

表 5 配布部数

	清和台地区	多田グリーンハイツ地区	大和地区	3地区合計
一般（18歳～64歳）	100	100	100	300
高齢者（65歳以上）	300	300	300	900
子育て※1	200	200	200	600
障がい者※2	200	200	200	600
要介護者※3	200	200	200	600
計	1,000	1,000	1,000	3,000

【ニーズ調査の概要】

表 6 歩行可能な状況

【清和台地区】

	問題なく歩ける	長い距離を歩くのがつらい	坂道を歩くのがつらい	歩行困難	計
一般(N=43, n=40)	92.5%	5.0%	10.0%	0.0%	107.5%
高齢者(N=200, n=187)	88.2%	8.6%	9.6%	0.5%	107.0%
子育て(N=83, n=82)	96.3%	1.2%	3.7%	0.0%	101.2%
障がい者(N=102, n=84)	57.1%	22.6%	25.0%	16.7%	121.4%
要介護者(N=124, n=101)	19.8%	37.6%	24.8%	40.6%	122.8%
全体(N=552, n=494)	70.6%	15.4%	14.4%	11.3%	111.7%

【多田グリーンハイツ地区】

	問題なく歩ける	長い距離を歩くのがつらい	坂道を歩くのがつらい	歩行困難	計
一般(N=41, n=40)	92.5%	2.5%	7.5%	0.0%	102.5%
高齢者(N=207, n=185)	84.9%	8.6%	17.3%	1.1%	111.9%
子育て(N=95, n=95)	95.8%	1.1%	3.2%	0.0%	100.0%
障がい者(N=129, n=111)	45.0%	20.7%	24.3%	26.1%	116.2%
要介護者(N=131, n=101)	33.7%	39.6%	36.6%	19.8%	129.7%
全体(N=603, n=532)	69.4%	15.2%	19.2%	9.6%	113.3%

【大和地区】

	問題なく歩ける	長い距離を歩くのがつらい	坂道を歩くのがつらい	歩行困難	計
一般(N=56, n=55)	92.7%	1.8%	5.5%	1.8%	101.8%
高齢者(N=205, n=180)	79.4%	12.8%	20.6%	1.1%	113.9%
子育て(N=103, n=103)	96.1%	0.0%	3.9%	0.0%	100.0%
障がい者(N=135, n=111)	45.0%	22.5%	32.4%	21.6%	121.6%
要介護者(N=136, n=102)	30.4%	38.2%	39.2%	25.5%	133.3%
全体(N=635, n=551)	67.9%	16.0%	21.8%	9.6%	115.2%

表 7 運行した場合の利用意向

【清和台地区】

	利用する	必要な状態になれば利用する	わからない	利用しない	合計
一般(n=36)	2.8%	47.2%	11.1%	38.9%	100.0%
高齢者(n=177)	10.2%	38.4%	16.4%	35.0%	100.0%
子育て(n=82)	0.0%	42.7%	13.4%	43.9%	100.0%
障がい者(n=80)	7.5%	46.3%	21.3%	25.0%	100.0%
要介護者(n=87)	17.2%	36.8%	23.0%	23.0%	100.0%
総計(n=462)	8.7%	40.9%	17.5%	32.9%	100.0%

【多田グリーンハイツ地区】

	利用する	必要な状態になれば利用する	わからない	利用しない	合計
一般(n=32)	0.0%	50.0%	9.4%	40.6%	100.0%
高齢者(n=179)	6.7%	50.8%	22.3%	20.1%	100.0%
子育て(n=94)	7.4%	48.9%	7.4%	36.2%	100.0%
障がい者(n=101)	16.8%	40.6%	14.9%	27.7%	100.0%
要介護者(n=94)	20.2%	41.5%	13.8%	24.5%	100.0%
総計(n=500)	11.0%	46.6%	15.6%	26.8%	100.0%

【大和地区】

	利用する	必要な状態になれば利用する	わからない	利用しない	合計
一般(n=49)	10.2%	38.8%	12.2%	38.8%	100.0%
高齢者(n=172)	14.0%	47.1%	14.0%	25.0%	100.0%
子育て(n=102)	3.9%	41.2%	9.8%	45.1%	100.0%
障がい者(n=94)	12.8%	40.4%	22.3%	24.5%	100.0%
要介護者(n=93)	19.4%	33.3%	18.3%	29.0%	100.0%
総計(n=510)	12.4%	41.4%	15.3%	31.0%	100.0%

1. 市民の移動実態（アンケート結果・国勢調査）

（1）市民の日常的な移動状況＜市民行動調査アンケート結果＞

①総括－市民の移動における特徴

- 市民の最もよく行く外出先は、平日・土休日ともに市内が約6割、市外が約4割。75歳以上では平日・土休日ともに市内が約8割、市外が約2割。
- 最もよく行く外出の目的は、平日は「通勤」と「買い物」がほぼ同数、土休日は「買い物」が多く、続いて「趣味・レジャー・娯楽」による移動。
- 交通手段は、平日は「鉄道」利用が多く、「車」「バス」も比較的多い。土休日は「車」利用が増加し、「鉄道」「バス」利用が少なくなる。
- 「車」のみで目的地まで移動する割合は、「平日：約26%」「休日：約43%」（※p.2参照）
- 外出時の移動手段での困りごとが「よくある」と答えた割合は全体で約5%。
さらに、「よくある」と回答した人が「外出することをあきらめる」割合は約31%で、回答者全体の約2%。

②よく行く外出先

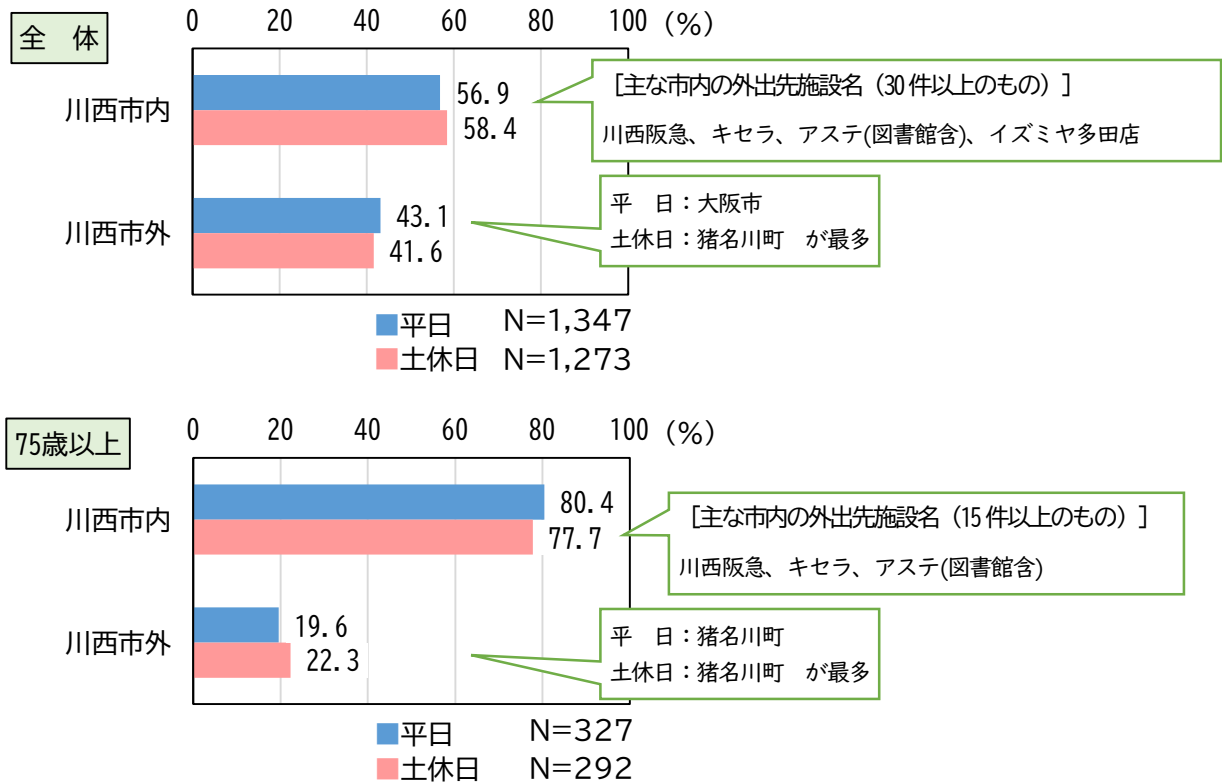


図9 最もよく行く外出先の市内外別割合

出典：市民交通行動アンケート調査（令和4年実施）

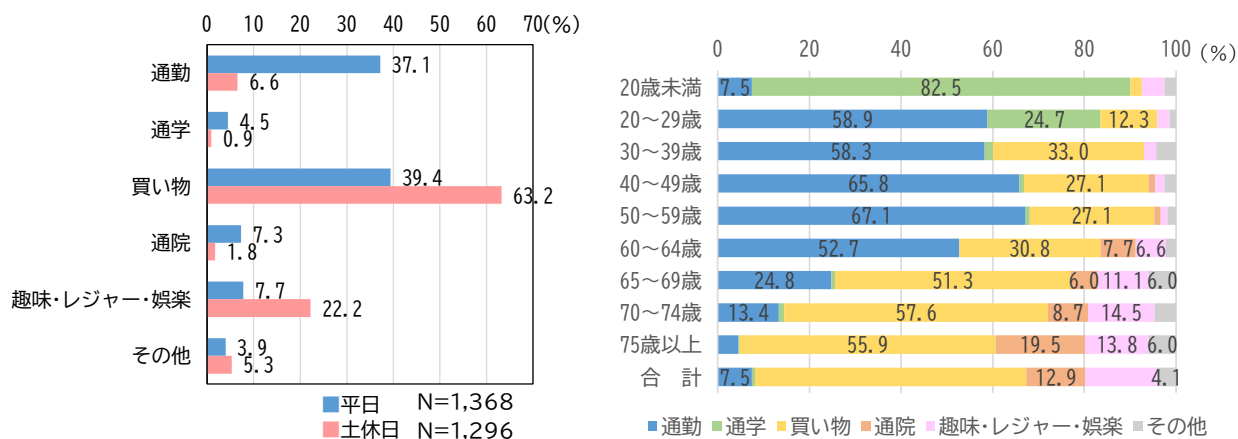


図 10 最もよく行く外出先への交通手段別の目的の内訳

出典：市民交通行動アンケート調査（令和4年実施）

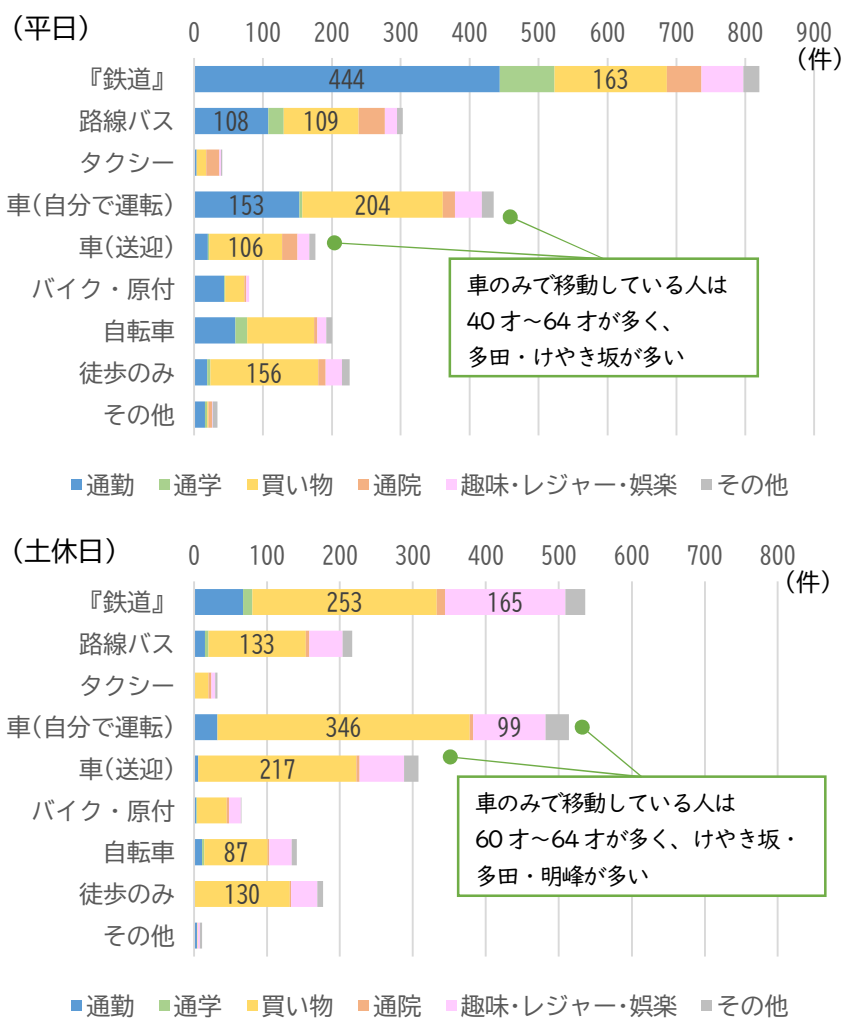


図 11 最もよく行く外出先の目的と年齢別の目的割合<平日>

出典：市民交通行動アンケート調査（令和4年実施）

③移動手段での困りごとの有無と困る時の対処

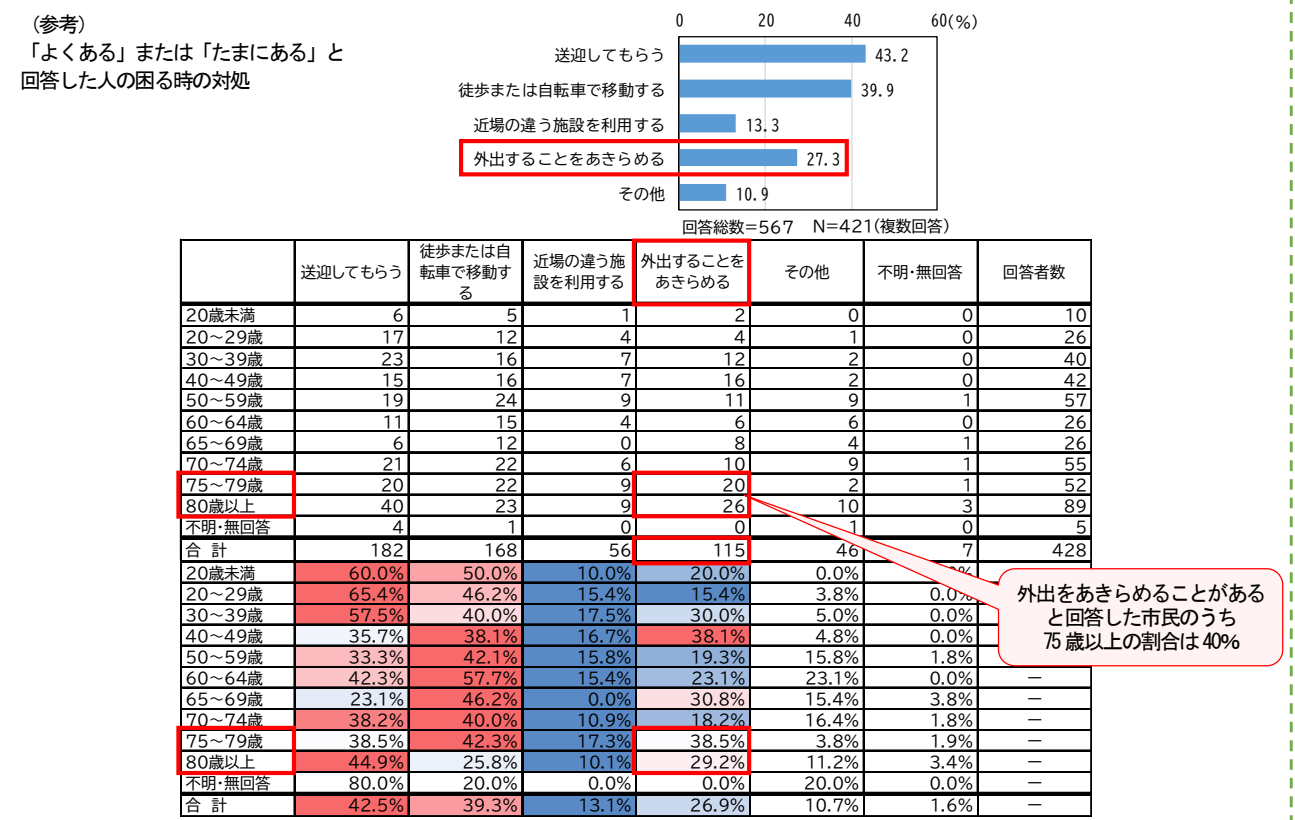
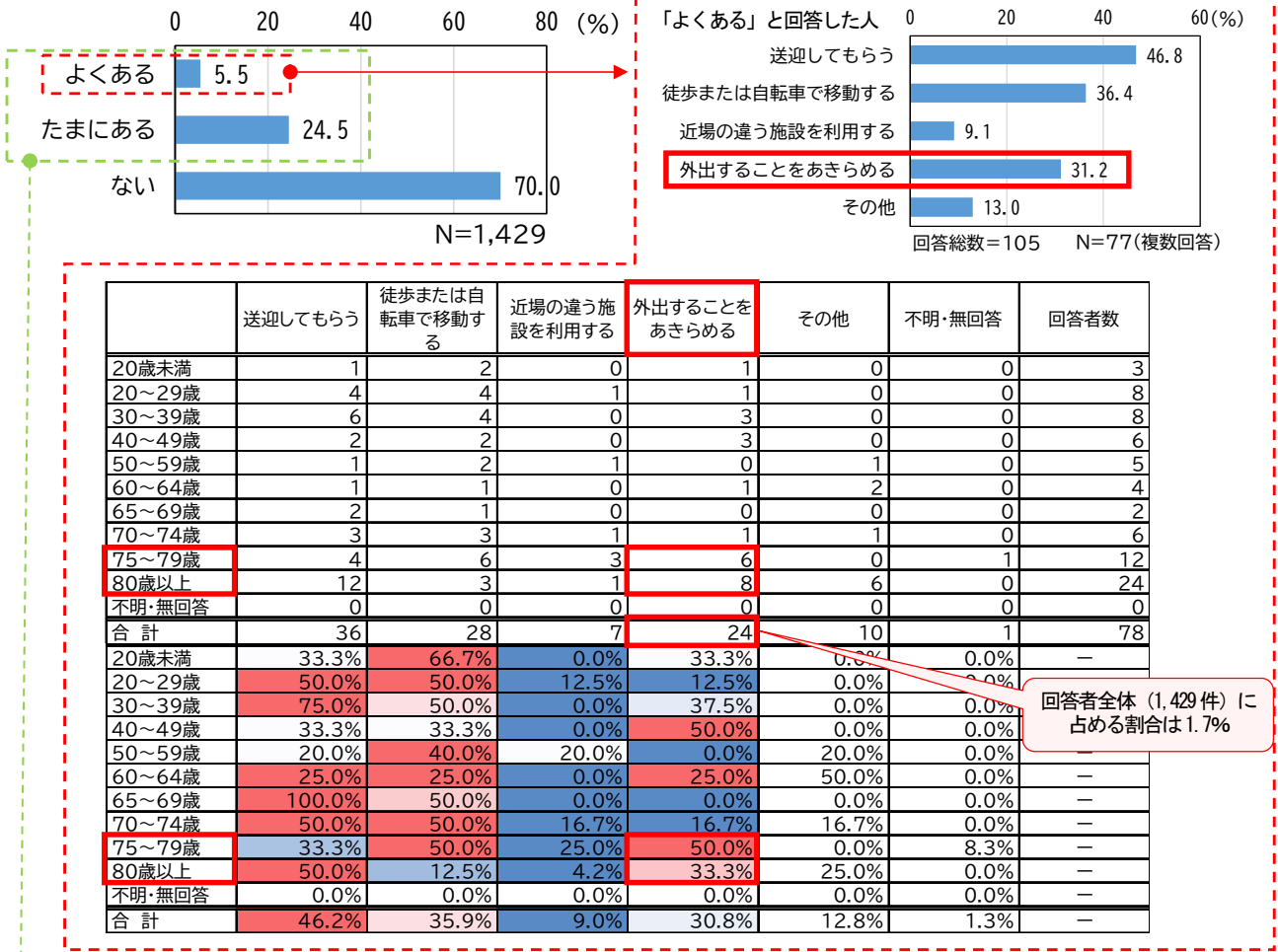


図 12 移動手段での困りごとの有無と困る時の対処

出典：市民交通行動アンケート調査（令和4年実施）

(2) 市民の日常的な移動状況<国勢調査結果>

- 【通勤】：市内に常住する通勤者のうち、65.6%が市外へ通勤(大阪市：約22%)。
- 【通学】：市内に常住する通学者のうち、62.2%が市外へ通学(伊丹市や大阪市が多い)。

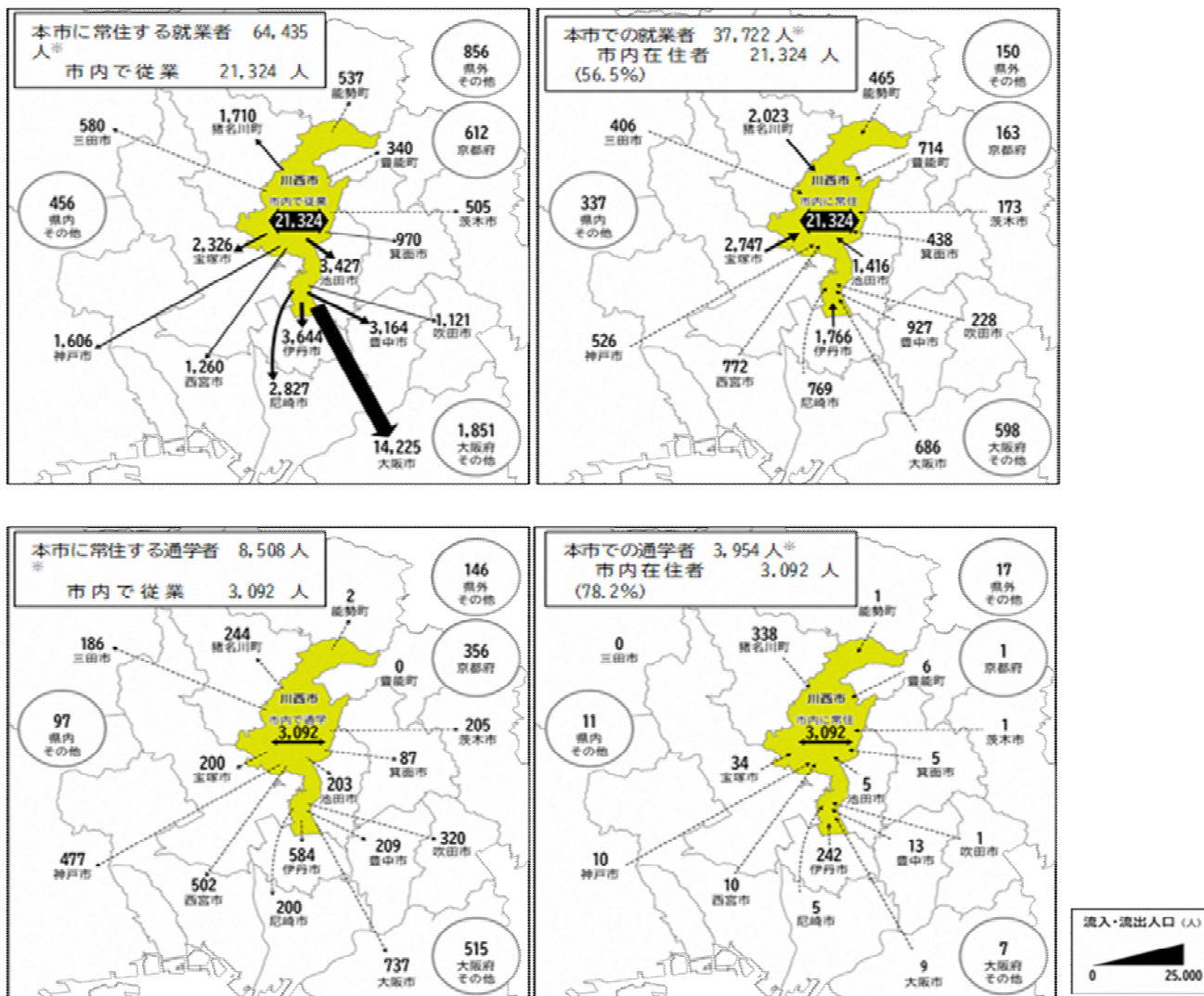


図 13 通勤・通学の流動

出典：国勢調査（平成27年）

2. 交通空白地の状況

(1) 公共交通網及び交通空白地の状況

- 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(交通空白地域)は7コミュニティのエリアで存在。
- 交通空白地の代表自治会にアンケート調査をした結果、13地区中11地区がバス・電車の利用に課題を、3地区がタクシーが来てくれないと回答。
- 同じくアンケート調査結果より、13地区中7地区が今すぐ移動支援が必要と回答。
- 空白地以外のエリアで「運行本数が5本以下又は勾配が12%以上」となる交通不便地は広い範囲で存在。

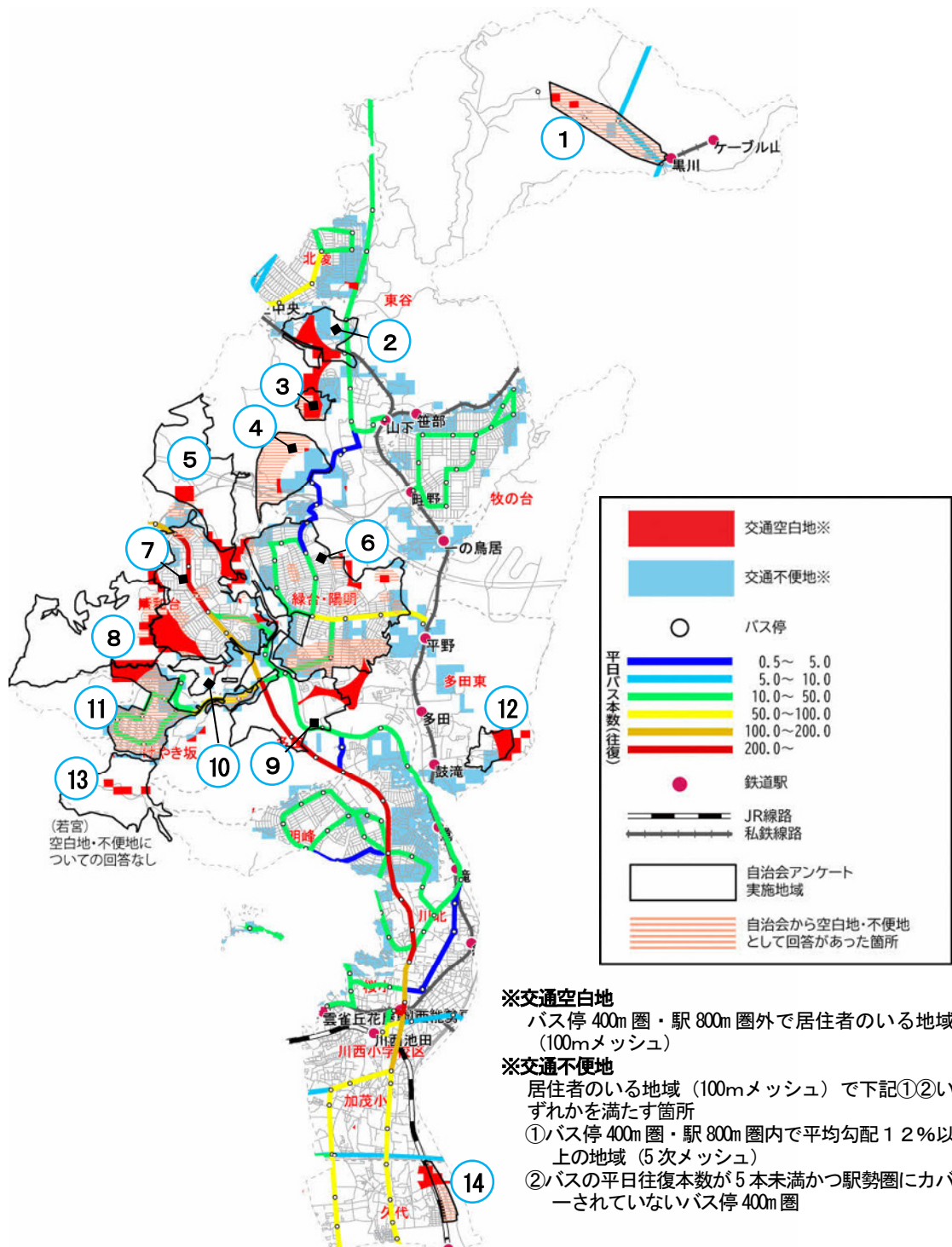


図 14 公共交通網及び交通空白地

資料：自治会アンケート調査（令和4年実施）

表 7 交通空白地アンケートの回答状況<自治会アンケート結果>

	自治会名	バス・鉄道利用の課題有無	タクシー利用の課題	移動支援の必要性	空白地以外での課題有無
①	黒川自治会	有	・ 目的地が遠く料金が高くなる ・ 夜間に営業していない	将来必要	有
②	一庫自治会	有	・ 道が狭く、行き来が困難 ・ 市のタクシー券が使えないことがある	将来必要	有
③	山原自治会	有	・ 到着まで時間がかかる ・ 目的地が遠く料金が高くなる ・ 利用したい時間が営業時間外	今すぐ必要	有
④	西畦野自治会	有	・ 目的地が遠く料金が高くなる	将来必要	—
⑤	石道自治会	有	—	将来必要	有
⑥	多田グリーンハイツ自治会	有	・ 到着まで時間がかかる ・ 目的地が遠く料金が高くなる	将来必要 今すぐ必要	有
⑦	清和台自治会	有	・ 呼んでも来てくれない ・ 到着まで時間がかかる ・ 目的地が遠く料金が高くなる ・ 利用したい時間が営業時間外 ・ 福祉輸送を利用できない ・ 早朝利用には前日予約が必要 ・ 近距離だと嫌がられる	将来必要 今すぐ必要	有
⑧	赤松自治会	有	—	—	有
⑨	多田院自治会	—	—	将来必要	—
⑩	柳谷自治会	(未回答)	(未回答)	(未回答)	(未回答)
⑪	けやき坂自治会	有	・ 目的地が遠く料金が高くなる	今すぐ必要	有
⑫	鼓ヶ丘自治会	有	・ 目的地が遠く料金が高くなる ・ 家の前まで来てくれない	今すぐ必要	無
⑬	若宮自治会	—	・ 目的地が遠く料金が高くなる	今すぐ必要	—
⑭	東久代一丁目三葉会	有	・ 目的地が遠く料金が高くなる ・ 到着まで時間がかかる ・ 家の前まで来てくれない	今すぐ必要 将来必要	有

○<タクシー利用にあたっての困りごと(13地区の回答)> ※複数回答

- ①目的地が遠く料金が高い . . . 9/13地区
- ②到着まで時間がかかる . . . 4/13地区
- ③利用したい時間に営業していない . . . 3/13地区
- ④家の前まで来てくれない . . . 2/13地区
- ⑤呼んでも来てくれない . . . 1/13地区
- ⑥福祉輸送を利用できない . . . 1/13地区

○その他(道が狭く、行き来が困難、市のタクシー券が使えないことがある、早朝利用には前日予約が必要、近距離だと嫌がられる)

資料：自治会アンケート調査(令和4年実施)

(2) 交通空白地に必要な取組

○市民交通行動アンケート調査をした結果、交通空白地において必要な取組は、「デマンド型乗合タクシーなどの導入」が約54%、「コミュニティバスの導入」が約50%、「タクシー割引券の配布」が46%。

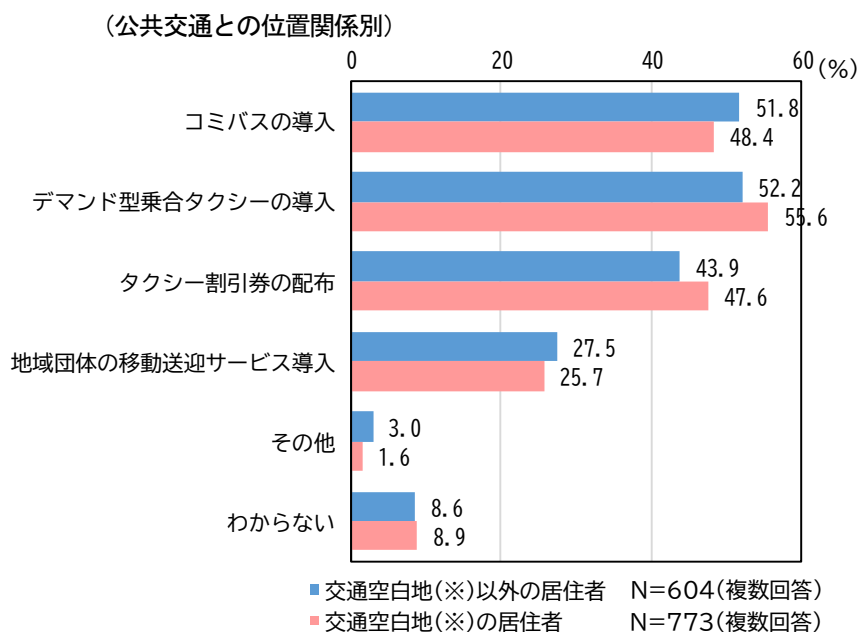
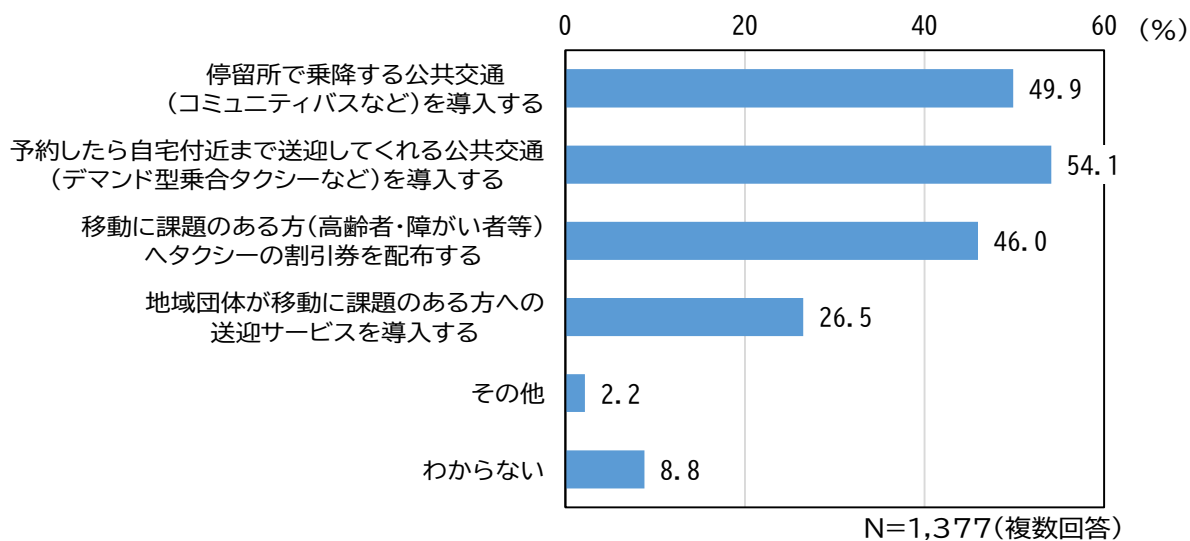


図 15 交通空白地で必要な取組 (公共交通との位置関係別)

出典：市民交通行動アンケート調査 (令和4年実施)

3. 交通を取り巻く環境の変化

(1) 人口と免許保有・交通事故の状況

①総括

- 人口推計結果から、今後は人口減少し、少子高齢化が加速する
- 若年層は公共交通利用頻度が高く、年齢を重ねるにつれ、利用頻度が低下(アンケート結果より)
(※p. 19 , p20 参照)

⇒公共交通の利用者について減少傾向が続くものと想定される

- 高齢化が進む中、高齢者の乗用車普及率が上昇しており、高齢ドライバーによる事故の割合も増加。
- 道路交通法改正で、一定の違反歴のある後期高齢者に対する検査受験の必須化。
- 身近な乗り物である自転車事故が市内で増加。
※自転車事故原因者の年齢別死者割合(65歳以上) :83%(電動アシスト自転車の場合)

⇒高齢化の進展で、高齢ドライバーが原因となる交通事故の増加が想定される

②人口推計

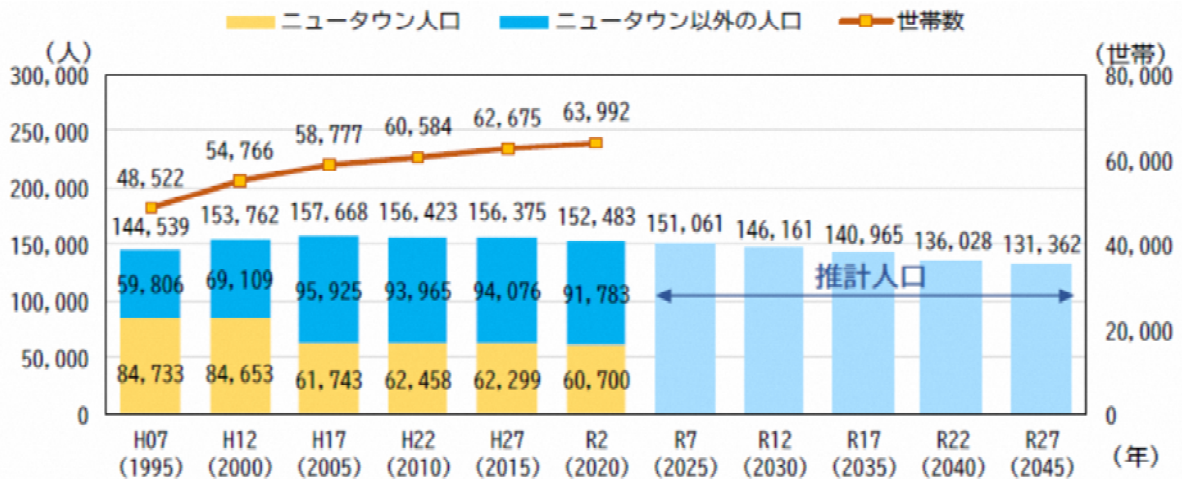


図 16 人口推計

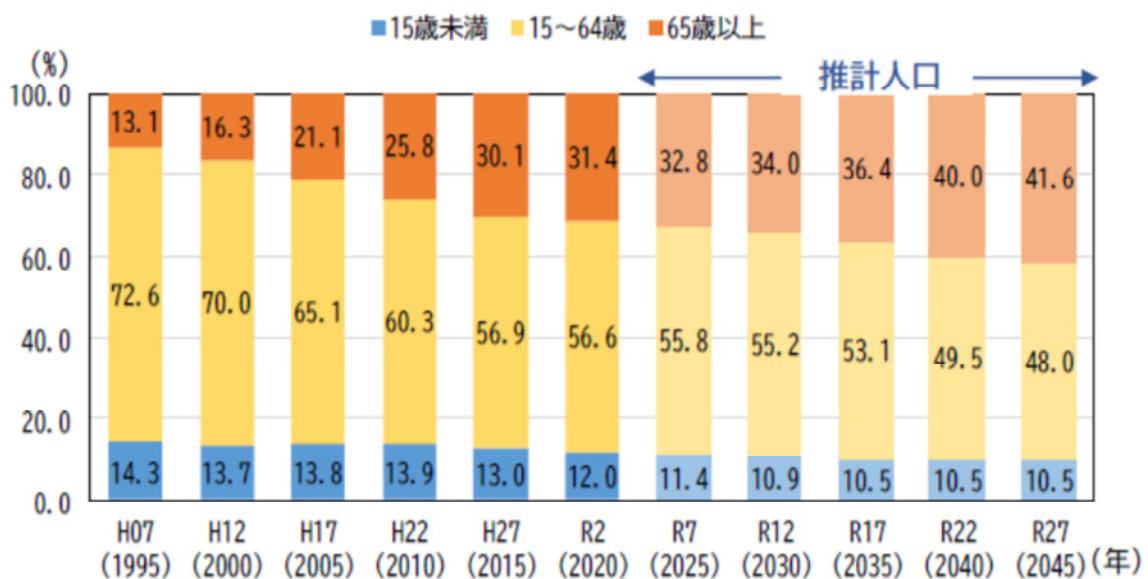


図 17 年齢3区分別人口割合の推移

③乗用車普及率

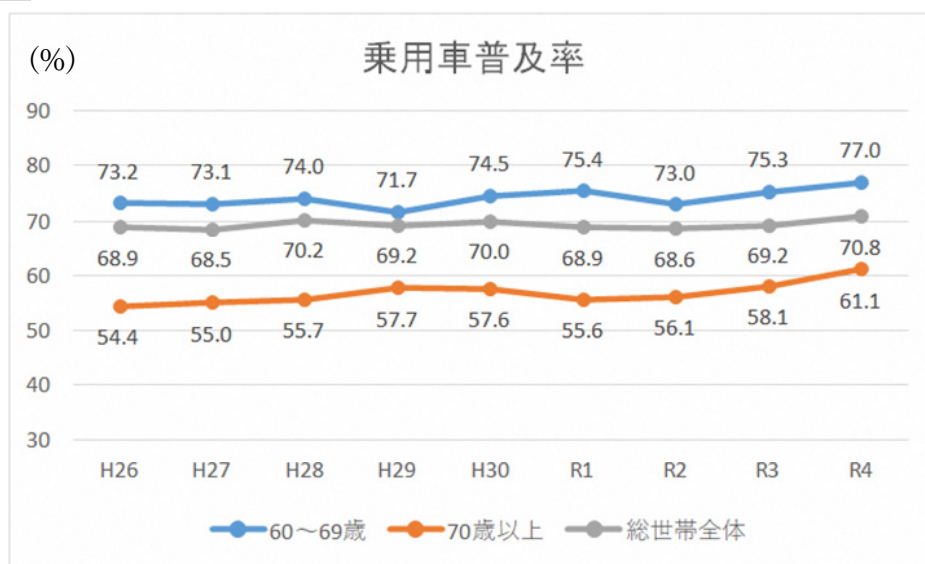


図 18 総世帯全体と 60 歳以上の乗用車普及率の推移

出典：消費動向調査

④交通事故件数

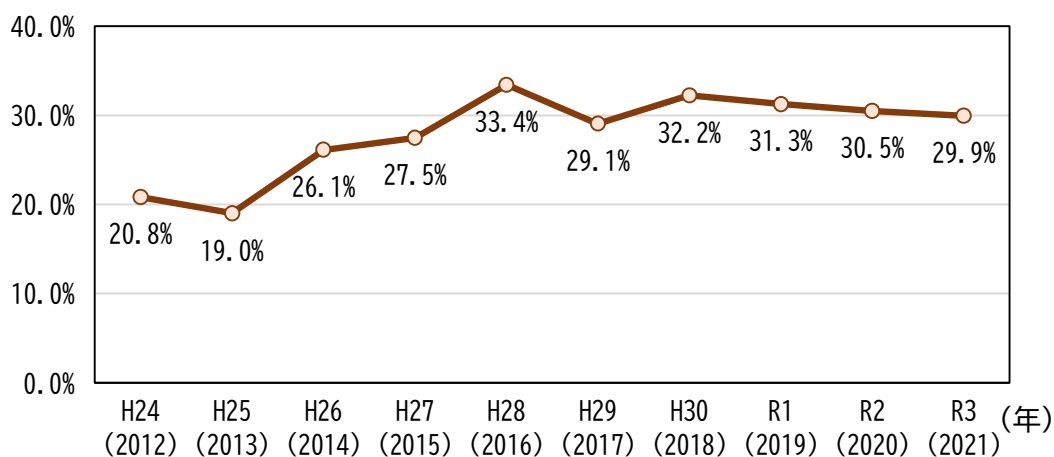


図 19 第一当事者の年齢が 65 歳以上となる事故件数が全事故件数に占める割合の推移

資料：川西警察署、川西市統計要覧

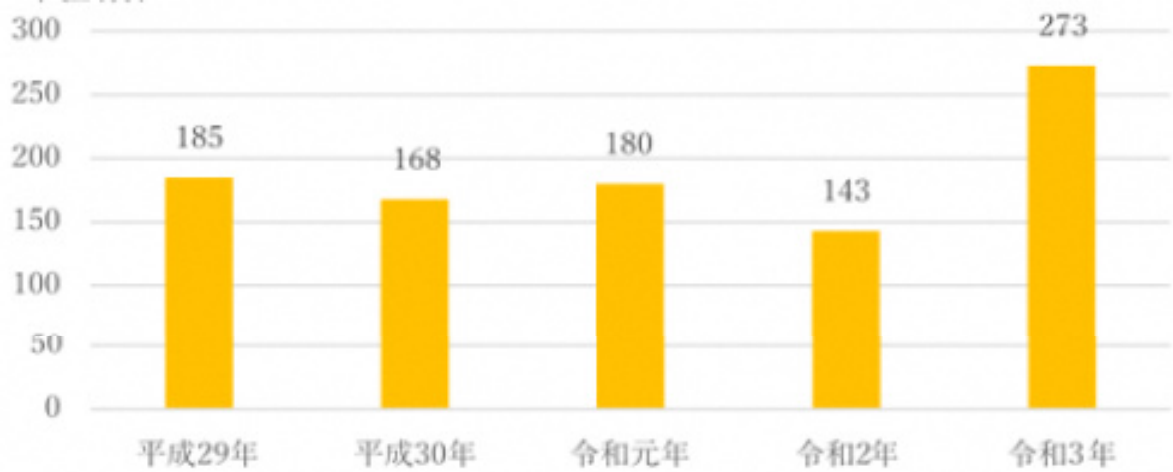


図 20 自転車関係事故件数の推移（川西警察署管内）（単位：件）

出典：兵庫県警察本部「交通事故統計」

▶特集-第31図 自転車（第1当事者）の年齢層別交通死亡事故件数割合

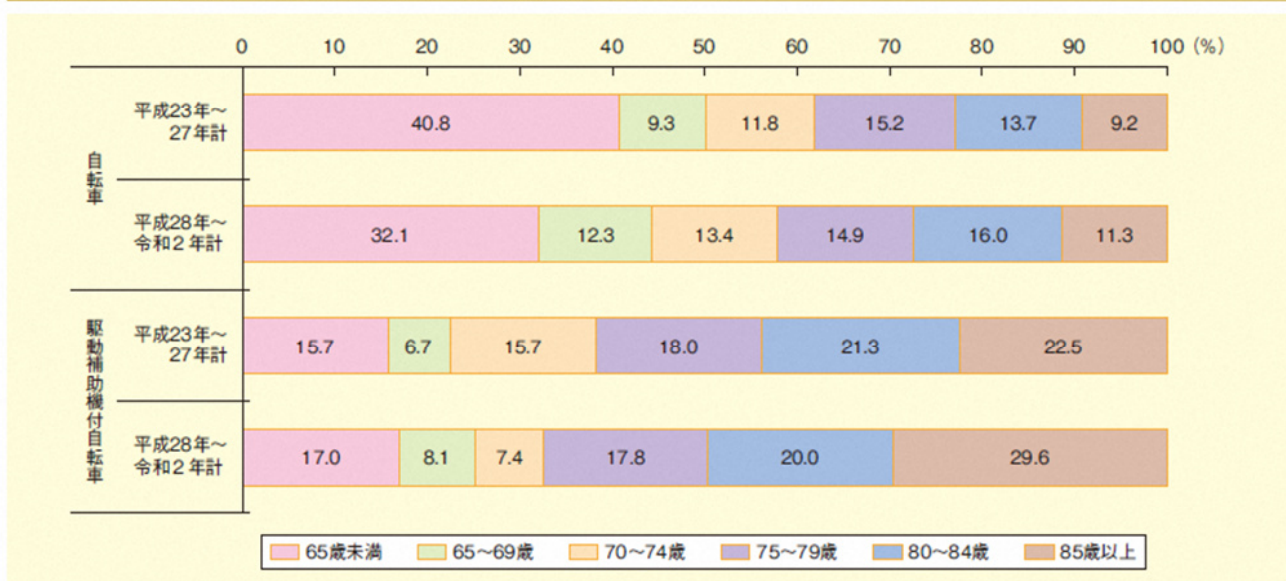


図 21 自転車（第1当事者）の年齢別交通事故件数割合（全国）

出典：令和3年交通安全白書（内閣府）

4. 公共交通利用の状況と今後の意向（アンケート結果）

（1）公共交通利用状況と今後の意向＜市民行動調査アンケート結果（令和4年実施）＞

川西市民の市内の行動を支える能勢電鉄、阪急バスの利用状況と課題は以下のとおり

- 全く利用していないと答えた市民の割合：能勢電鉄（56%）／阪急バス（62%）
- 利用率の傾向
 - ①週に1日以上の利用する市民の割合：能勢電鉄（21%）／阪急バス（18%）
 - ②月に1日以上の利用する市民の割合：能勢電鉄（34%）／阪急バス（30%）
- 年齢を重ねるほど利用頻度が低下する。
- 自宅から距離が離れるほど利用頻度が低下する。
- 利用にあたっての課題で最も高いのは能勢電鉄が「運賃が高い」、阪急バスが「運行本数が少ない」。
- 利用頻度が低い者が感じる課題で最も高いのは能勢電鉄が「運賃が高い」、阪急バスが「行きたいところに走っていない」。
- 公共交通別の満足度は、鉄道に比べて路線バスの満足度が低い。（※p.1 参照）
- 今後の公共交通の利用意向について、30～50代の働き世代で利用しない意向が高い。
- 不採算路線の10年、20年後のあるべき姿について、料金増や市の負担等何らかの方法で維持すべきとの考え方が7割。

（2）市民の公共交通（能勢電鉄・阪急バス）利用状況と利用にあたっての課題

①【能勢電鉄】の利用状況と利用にあたっての課題＜市民行動調査アンケート結果＞

【能勢電鉄】利用状況

項目	内容
利用の多い乗車駅	乗車数が多い駅順：「平野駅」「畦野駅」「川西能勢口駅」
年齢別の利用頻度	・「20歳未満」で「ほぼ毎日」が約35%と最も高く、年齢が上がるほど利用頻度が低くなる傾向があるものの、どの年代でも、3割以上は利用がみられる。
所用時間別利用頻度	・駅までの所要時間が長くなるにつれ利用していないとの回答割合は増加し、20分を超えると約5割、30分以上で約8割が利用していない。 ・駅まで10分以内であれば、ほぼ毎日利用する人が約25%となる。
コミ別利用頻度	・沿線のコミ程利用頻度が高い傾向にある。「月に数日以上」の利用割合が50%を超えている地区は「多田東」「緑台・陽明」「東谷」「牧の台」「北陵」 ・「川北」は沿線だが「月に数日以上」の利用割合が26%と低い。

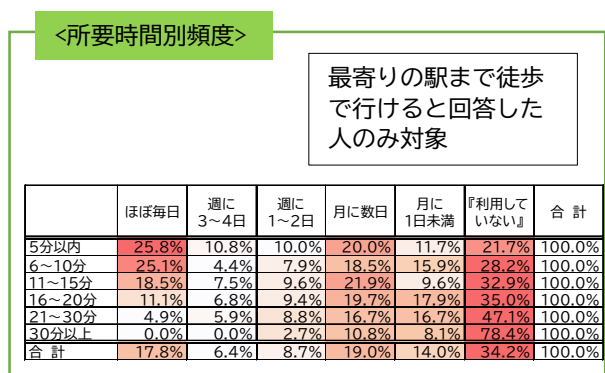
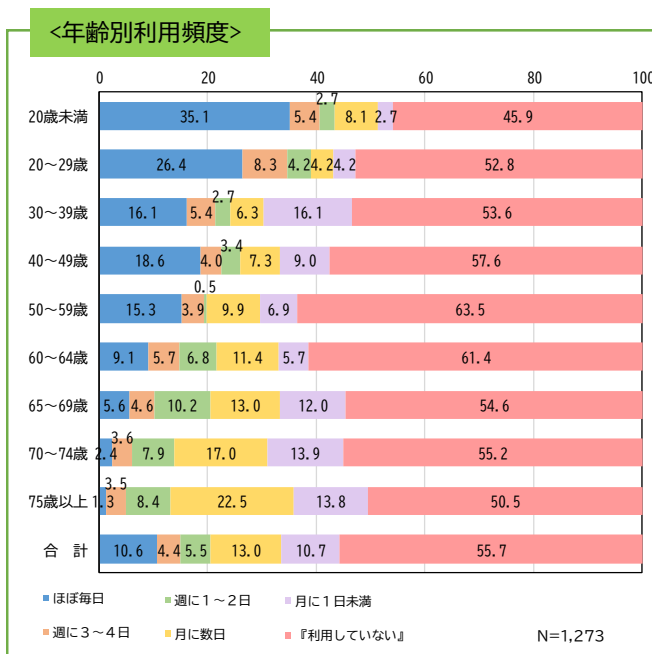


図 22 【能勢電鉄】利用頻度

【能勢電鉄】利用にあたっての課題

項目	内容
利用状況別	<ul style="list-style-type: none"> ・利用していると回答した人は「運賃が高い」が最も高く、利用が多いほど高い。 ・利用していないと回答した人は「家から遠い」が最も高くなっている。 ・利用している人は「運行本数が少ない」「乗り継ぎが不便」、利用していない人は「行きたいところに走っていない」が高い傾向にある。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> ・74歳以下では「運賃が高い」に続いて「駅が遠い」の割合が高く、75歳以上では「駅が遠い」に続いて「運賃が高い」の割合が高い。

表 8 【能勢電鉄】[利用頻度別] 利用にあたっての課題

<課題（利用頻度別）>

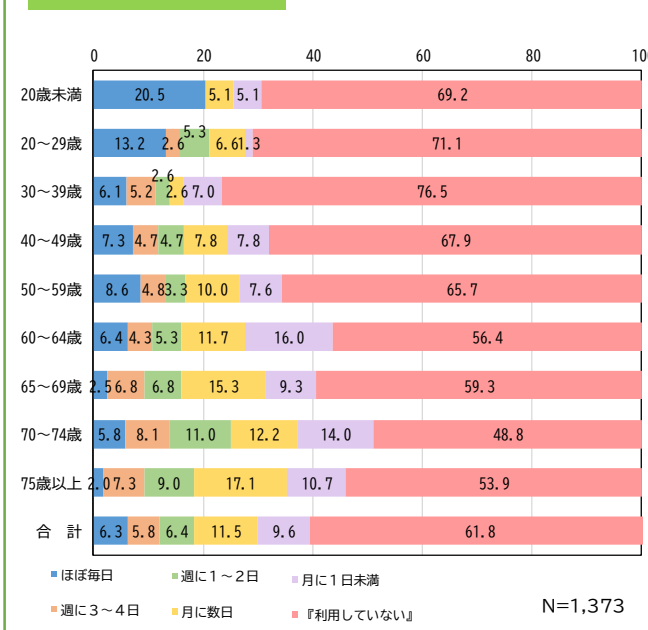
	家から遠い	行きたいところ走っていない	目的地まで時間がかかる	運行本数が少ない	時間が合わない	運賃が高い	乗り継ぎが不便	運行が遅れる	路線がわかりにくい	時刻表がわかりにくい	乗り方がわからない	車両乗降口の段差が大きい	バス停に屋根やベンチがない	特にない	その他
ほぼ毎日	14.8%	3.9%	4.7%	15.6%	4.7%	59.4%	14.8%	3.1%	0.0%	0.0%	3.1%	0.0%	0.8%	20.3%	12.5%
週に3~4日	38.0%	6.0%	4.0%	8.0%	10.0%	52.0%	14.0%	2.0%	0.0%	2.0%	4.0%	0.0%	0.0%	14.0%	8.0%
週に1~2日	37.9%	5.2%	3.4%	13.8%	6.9%	58.6%	12.1%	0.0%	0.0%	0.0%	3.4%	0.0%	0.0%	22.4%	6.9%
月に数日	27.7%	3.6%	3.6%	14.6%	2.2%	43.8%	10.9%	0.7%	0.0%	2.2%	2.2%	0.0%	0.7%	25.5%	2.9%
月に1日未満	31.7%	9.2%	2.5%	7.5%	3.3%	42.5%	5.0%	0.8%	0.0%	1.7%	2.5%	0.0%	0.0%	27.5%	4.2%
『利用していない』	37.8%	21.1%	6.4%	8.6%	1.9%	27.1%	8.4%	0.2%	3.2%	1.9%	0.7%	0.9%	0.7%	22.1%	6.0%
合計	32.9%	13.6%	5.1%	10.4%	3.1%	38.1%	9.6%	0.8%	1.7%	1.6%	1.8%	0.5%	0.6%	22.6%	6.3%

②【阪急バス】の利用状況と利用にあたっての課題<市民行動調査アンケート結果>

【阪急バス】利用状況

項目	内容
利用区間	<ul style="list-style-type: none"> ・全体の83%が川西能勢口駅を停留所とする移動。 ・停留所として利用が多いのは、川西能勢口駅に続いて平野駅。
年齢別の利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・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る。
所用時間別利用頻度	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停から「11分以上」離れると利用者は極端に減少する。
コミ別	<ul style="list-style-type: none"> ・「利用していない」の割合が5割を下回ったのは「けやき坂」「清和台」「緑台・陽明」「明峰」のみ。 ・利用が最も多い清和台でも21%が利用しないと回答。

<年齢別利用頻度>



<所要時間別頻度>

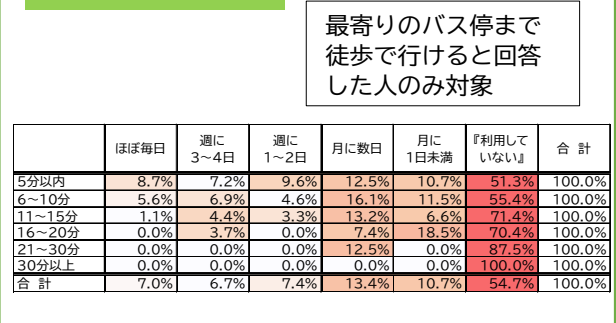


図 23 【阪急バス】利用頻度

【阪急バス】利用にあたっての課題

項目	内容
利用状況別	<ul style="list-style-type: none"> 「ほぼ毎日」で「運行本数が少ない」が約47%となっており、概ね利用頻度が高くなると課題と感じる人の割合が高くなる傾向にある。 「利用していない」では「行きたいところに走っていない」が最も高い。
年齢別	<ul style="list-style-type: none"> 「運行本数が少ない」が最も高い年代が多いが、年齢が若くなるにつれ「運行の遅れ」の回答率が高くなり、20歳未満では最も高くなっている。

表9 【阪急バス】[利用頻度別] 利用にあたっての課題

<課題（利用頻度別）>

	家から遠い	行きたいところに走っていない	目的地まで時間がかかる	運行本数が少ない	時間が合わない	運賃が高い	乗り継ぎが不便	運行が遅れる	路線がわかりにくい	時刻表がわかりにくい	乗り方がわからない	車両乗降口の段差が大きい	バス停に屋根やベンチがない	特になし	その他
ほぼ毎日	9.1%	7.8%	6.5%	46.8%	37.7%	18.2%	9.1%	35.1%	3.9%	3.9%	5.2%	0.0%	11.7%	7.8%	5.2%
週に3~4日	8.7%	15.9%	7.2%	37.7%	24.6%	15.9%	10.1%	23.2%	1.4%	11.6%	2.9%	0.0%	21.7%	13.0%	7.2%
週に1~2日	4.1%	12.3%	1.4%	42.5%	20.5%	21.9%	8.2%	13.7%	1.4%	9.6%	8.2%	0.0%	20.5%	19.2%	2.7%
月に数日	12.5%	14.7%	2.2%	36.8%	26.5%	19.1%	6.6%	20.6%	2.9%	5.1%	4.4%	0.0%	15.4%	17.6%	1.5%
月に1日未満	18.8%	21.4%	8.9%	30.4%	20.5%	18.8%	4.5%	22.3%	7.1%	4.5%	3.6%	0.0%	9.8%	19.6%	1.8%
『利用していない』	21.5%	26.2%	10.4%	19.0%	13.7%	10.3%	4.9%	14.7%	15.9%	6.0%	1.7%	2.4%	7.2%	21.5%	4.4%
合計	17.5%	21.7%	8.3%	26.6%	18.5%	13.7%	5.8%	17.9%	11.0%	6.2%	2.9%	1.5%	10.4%	19.3%	3.9%

～（参考）年代別にみた乗用車の利用実態～

- 全国的な乗用車の普及率の推移は微増傾向。
- 29歳以上の若年層は一定している。
- 30～50代で微減、60歳以上で増加傾向にある。
- カーシェアリングも普及していることから、全体として自動車利用の傾向は高まっている。

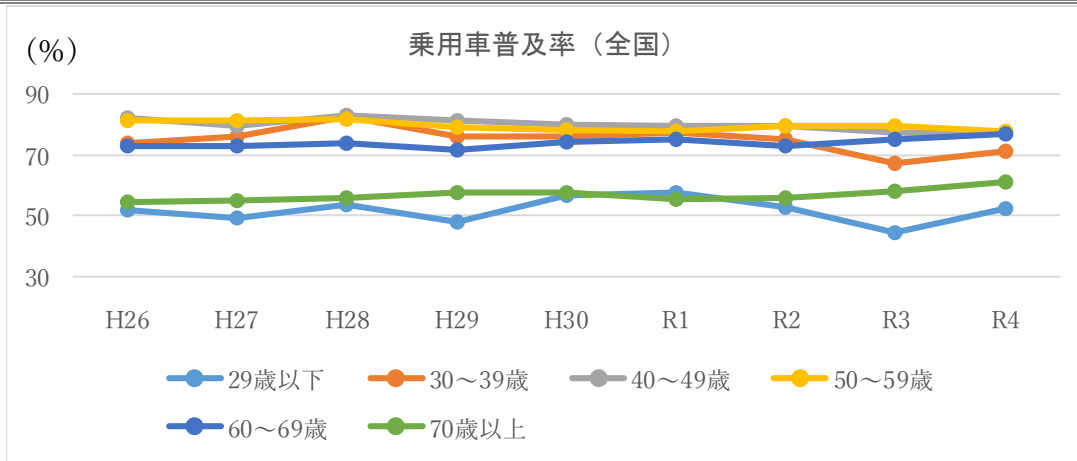


図24 乗用車普及率（全国）

出典：消費動向調査

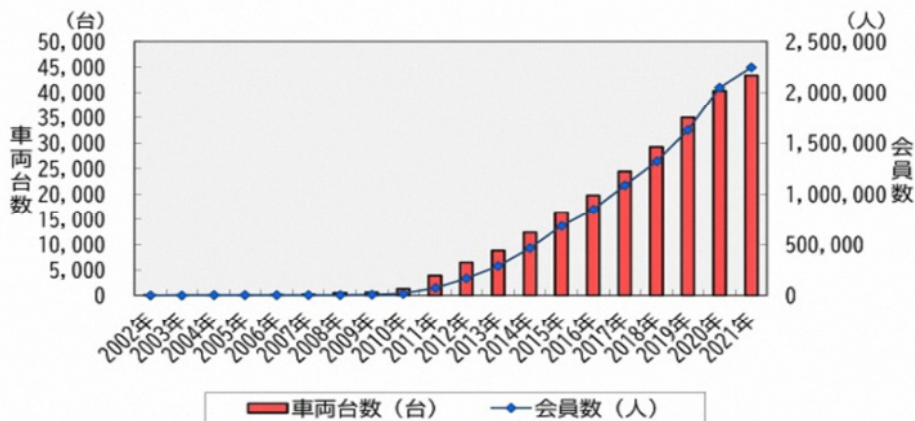
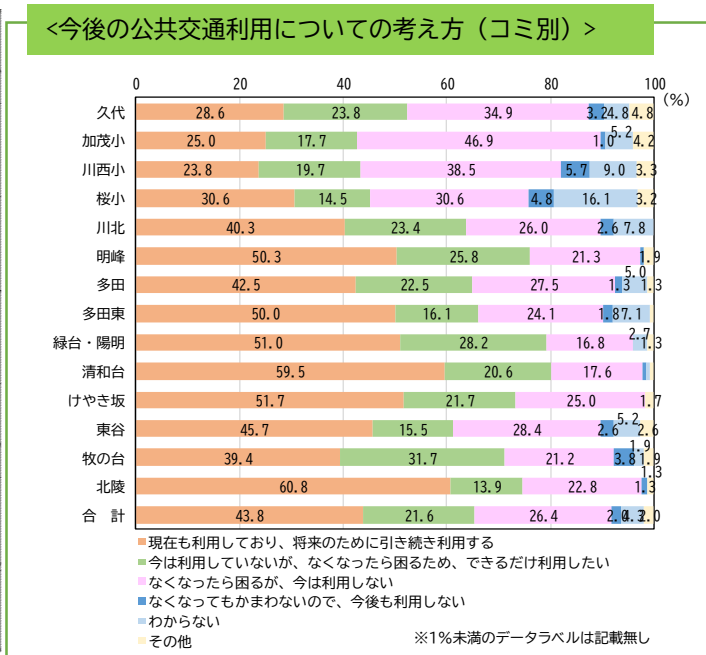


図25 わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移

出典：(公財)交通エコロジー・モビリティ財団

(3) 今後の公共交通利用にあたっての考え方

項目	内容
全体	・「現在も利用しており、引き続き利用する」が最も多く約44%、次いで「今は利用しない」が約26%、「できるだけ利用したい」が約22%となる。
コミ別	・特に市内北部に行くにつれて、「維持するために利用したい」との回答が増える傾向にある。
移動手段別	・自動車やバイク・原付の人ほど、利用意向が小さい傾向にある。
年代別	・30～50代で「今は利用しない」の割合が高い。

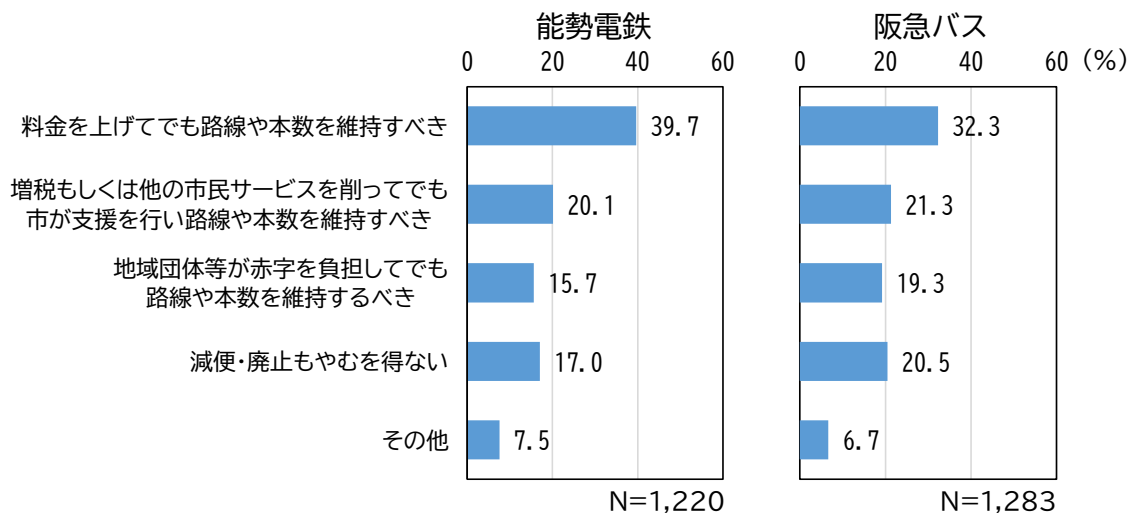


	現在も利用しており、将来のために引き続き利用する	今は利用していないが、なくなったら困るため、できるだけ利用したい	なくなったら困るが、今は利用しない	なくなってもかまわないので、今後も利用しない	わからない	その他	不明・無回答	合計
20歳未満	28	3	5	1	2	1	0	40
20～29歳	50	7	13	3	2	3	1	79
30～39歳	41	31	35	6	5	2	1	121
40～49歳	83	39	67	5	7	3	3	207
50～59歳	81	48	71	5	10	5	2	222
60～64歳	42	23	23	1	3	1	4	97
65～69歳	52	25	31	1	3	3	7	122
70～74歳	85	35	44	2	10	1	8	185
75～79歳	60	46	35	2	9	2	12	166
80歳以上	90	42	39	2	9	7	25	214
不明・無回答	4	4	8	0	0	0	5	21
合計	616	303	371	28	60	28	68	1474
20歳未満	70.0%	7.5%	12.5%	2.5%	5.0%	2.5%	0.0%	—
20～29歳	63.3%	8.9%	16.5%	3.8%	2.5%	3.8%	1.3%	—
30～39歳	33.9%	25.6%	28.9%	5.0%	4.1%	1.7%	0.8%	—
40～49歳	40.1%	18.8%	32.4%	2.4%	3.4%	1.4%	1.4%	—
50～59歳	36.5%	21.6%	32.0%	2.3%	4.5%	2.3%	0.9%	—
60～64歳	43.3%	23.7%	23.7%	1.0%	3.1%	1.0%	4.1%	—
65～69歳	42.6%	20.5%	25.4%	0.8%	2.5%	2.5%	5.7%	—
70～74歳	45.9%	18.9%	23.8%	1.1%	5.4%	0.5%	4.3%	—
75～79歳	36.1%	27.7%	21.1%	1.2%	5.4%	1.2%	7.2%	—
80歳以上	42.1%	19.6%	18.2%	0.9%	4.2%	3.3%	11.7%	—
不明・無回答	19.0%	19.0%	38.1%	0.0%	0.0%	0.0%	23.8%	—
合計	41.8%	20.6%	25.2%	1.9%	4.1%	1.9%	4.6%	—

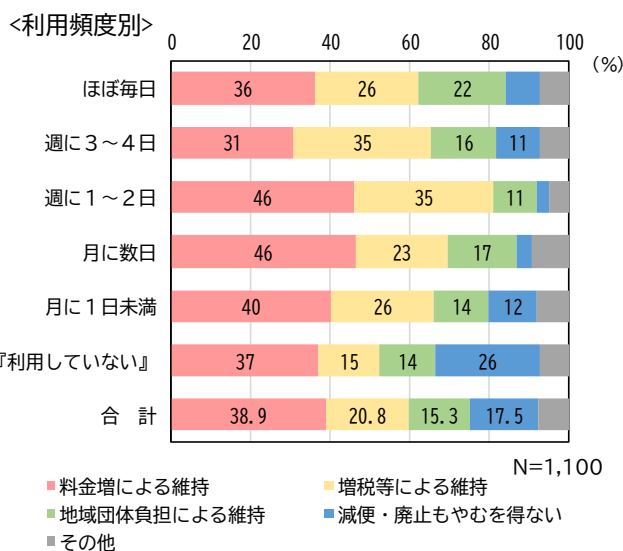
図 26 今後の公共交通利用についての考え方

出典：市民交通行動アンケート調査（令和4年実施）

(4) 不採算路線の将来のあり方



< 10年後、20年後のあるべき姿 >



< コミ別 >

路線	料金増による維持 (%)	増税等による維持 (%)	地域団体負担による維持 (%)	減便・廃止もやむを得ない (%)	その他 (%)	合計 (%)
久代	35.4%	8.3%	10.4%	31.3%	14.6%	100.0%
加茂小	32.5%	9.6%	19.3%	31.3%	7.2%	100.0%
川西小	41.1%	11.6%	11.6%	24.1%	11.6%	100.0%
桜小	26.9%	9.6%	23.1%	26.9%	13.5%	100.0%
川北	25.8%	21.2%	19.7%	25.8%	7.6%	100.0%
明峰	44.3%	12.3%	20.5%	17.2%	5.7%	100.0%
多田	58.9%	15.1%	13.7%	6.8%	5.5%	100.0%
多田東	45.3%	25.5%	10.4%	8.5%	10.4%	100.0%
緑台・陽明	41.8%	33.3%	16.3%	2.8%	5.7%	100.0%
清和台	34.4%	20.4%	16.1%	25.8%	3.2%	100.0%
けやき坂	30.4%	13.0%	10.9%	37.0%	8.7%	100.0%
東谷	39.4%	23.9%	17.4%	13.8%	5.5%	100.0%
牧の台	54.2%	26.0%	9.4%	7.3%	3.1%	100.0%
北陵	24.7%	34.2%	20.5%	9.6%	11.0%	100.0%

図 27 不採算路線の10年後、20年後のあるべき姿

出典：市民交通行動アンケート調査（令和4年実施）

5. 市内公共の交通の利用状況と収支の状況（各社データ）

（1）公共交通事業者共通の特徴

- 各公共交通とも、公共交通基本計画運用開始以降、利用人数が減少傾向にある。
- R2年度以降、新型コロナウイルス感染拡大を受け利用人数が急激に減少している。各交通事業者ともコロナ禍後の生活様式の変化により利用者数がコロナ前の水準に戻っていない。
- 市内を走る基幹交通である阪急バス・能勢電鉄ともに収支率は悪化している。

（2）各社の利用状況と収支の状況

【能勢電鉄】の利用状況と収支の状況

- 駅別利用者数を見ると、滝山駅と絹延橋(商業施設新設に伴う就業者の増)が増加、それ以外の駅は減少傾向にある。
- R2年度以降は、コロナ禍の影響により、定期・定期外共に大幅に減少している。
- コロナ禍の影響による生活様式の変更もあり、朝のピークが30分程度早くなり、夜の乗客が減少している。

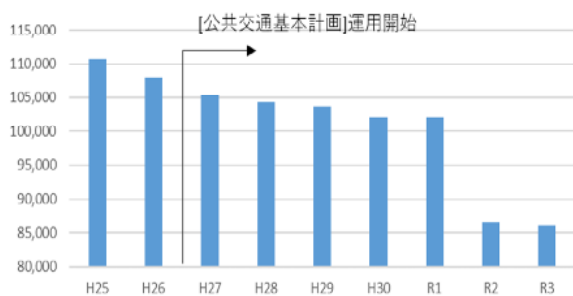


図 28 【能勢電鉄】1日当たりの利用人数（単位：人）

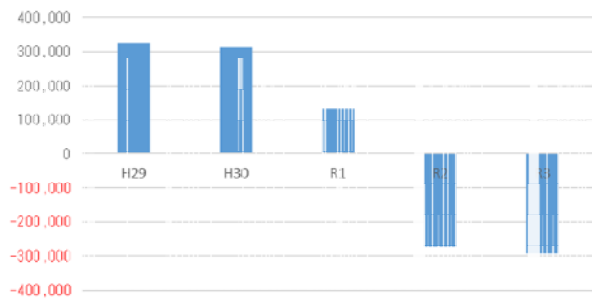


図 29 【能勢電鉄】鉄道事業損益（単位：千円）

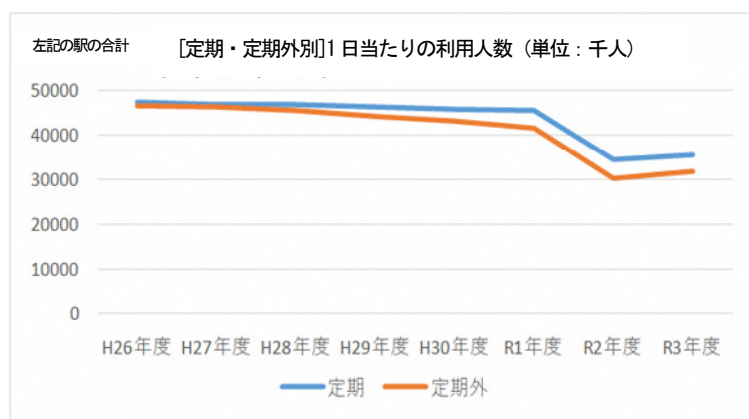
出典：能勢電鉄株式会社資料等

出典：能勢電鉄株式会社資料等

表 10 【能勢電鉄】[駅別] 1日当たりの利用人数（単位：人）

	R3	R1 (コロナ前)	H26 (基本計画前)
川西能勢口	37,572	45,031	47,281
絹延橋	2,310	2,383	1,833
滝山	2,174	2,040	2,118
鷹の森	908	1,090	1,167
鼓滝	4,645	5,265	5,455
多田	5,974	7,276	7,529
平野	5,681	6,757	7,449
一の鳥居	678	814	1,024
畦野	6,457	7,813	8,540
山下	5,561	6,389	6,704
笹部	109	122	169
光風台	2,667	3,440	4,022
ときわ台	1,817	2,222	2,476
妙見口	702	886	964
日生中央	8,813	10,548	11,209
合計	86,068	102,076	107,940

出典：能勢電鉄株式会社資料等



出典：能勢電鉄株式会社資料等

【阪急バス】の利用状況と収支の状況

- 市内全路線で赤字であり、最も収支状況が悪いのは「川西猪名川線」。
- 収支率の悪化を受け減便を行い、市内の実車走行距離が減少。
- R2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。
- コロナ禍後は昼と夜の遅い時間の落ち込みが大きい。夜は利用時間が前倒しになっている。

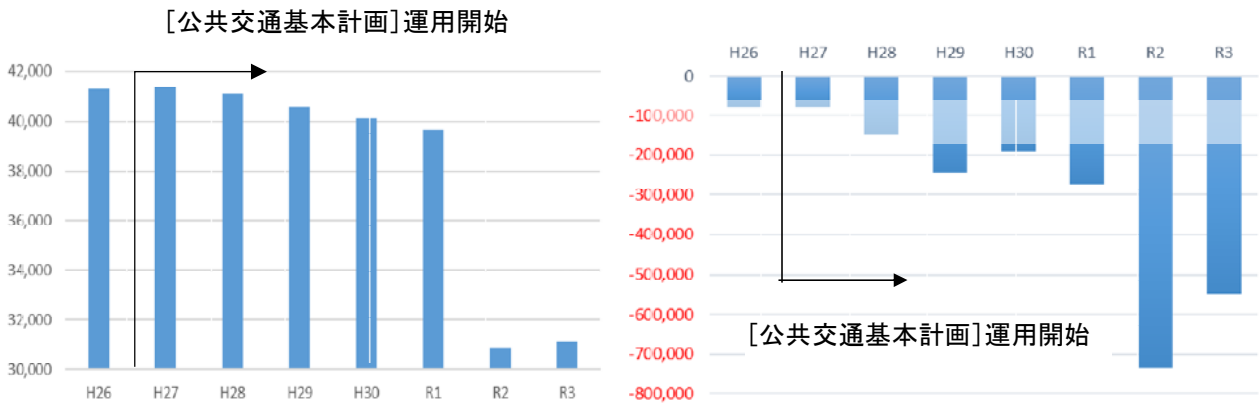


図 30 【阪急バス】1日当たりの利用人数（単位：人） 図 31 【阪急バス】市内運行路線に係る収支状況（単位：千円）

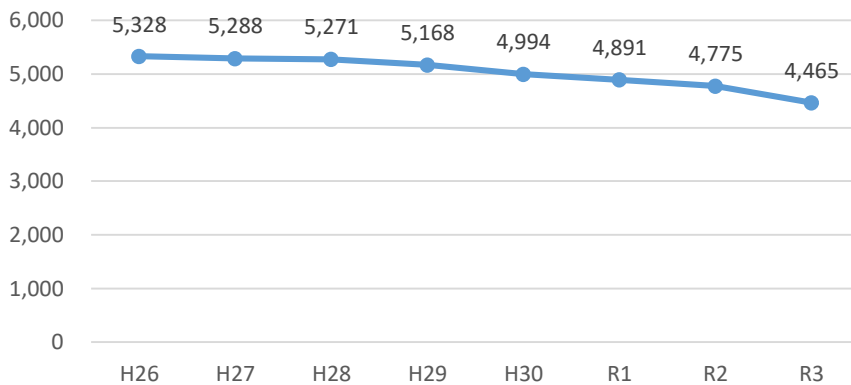


図 32 【阪急バス】市内実走行距離（単位：千 km）

表 11 【阪急バス】[路線別] 収支額（単位：千円）

	R3	コロナ前 と比較 (R1対比)	基本計画前 との比較 (H26対比)
東能勢	-56,450	-32,305	42,241
妙見口能勢	-716	-2,962	-16,957
満願寺線	-18,858	-5,379	665
西能勢線	-4,109	-38,144	-27,830
川西猪名川	-265,287	-53,261	-60,622
多田グリーン ハイツ	-11,050	-2,366	-13,019
日生 ニュータウン	-20,880	-37,636	-34,750
川西病院 大和団地	-27,200	-14,741	-14,931
尼崎	-73,044	-42,769	48,993
桃源台	-50,729	-29,598	15,484
空港宝塚	-20,932	-13,305	-19,222
合計	-549,255	-272,466	-79,948

出典：阪急バス株式会社資料等

【阪急電鉄】の利用状況

○R2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。

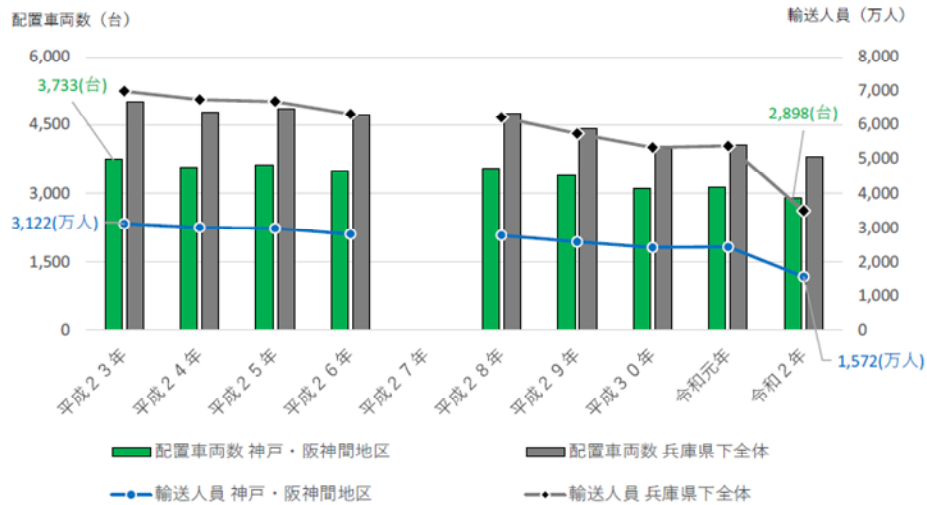
表 13 【JR西日本】[駅別] 1日当たりの利用人数(単位：人)

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

【タクシー（法人5社）】の利用状況

- コロナ禍後は利用者が大きく減少。特に夜間は減少傾向が強い。
- 福祉タクシーの利用については、コロナの影響を受けていない。



注 輸送実績は任意提出のため、提出率は6割程度
 平成27年については機器のトラブルにより一部のデータが修復不能となったため未記載

出典：兵庫県タクシー協会

図 33 タクシー（法人5社）輸送実績

～（参考）コロナ禍後の生活様式の変化による需要予測（近畿日本鉄道株式会社）～

近畿日本鉄道株式会社におけるコロナ禍後の通勤定期需要予測は以下のとおり

- ①出勤しない働き方への移行：3か年平均▲5.4%
- ②マイカーへのシフト：3か年平均▲3.9%
- ③出勤頻度減少による定期券から定期外への移行：3か年平均▲10.5%

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	3か年平均
合計	▲18.2%	▲20.6%	▲20.6%	▲19.8%
①	▲5.8%	▲5.2%	▲5.2%	▲5.4%
②	▲3.9%	▲3.9%	▲3.9%	▲3.9%
③	▲8.6%	▲11.5%	▲11.5%	▲10.5%

表 14 通勤定期の需要予測について

（単位：千人）

	平成30年度 （実績）	令和5年度 （推定）	令和6年度 （推定）	令和7年度 （推定）	平年度平均 （推定）
コロナの影響なし	219,800	227,650	229,220	230,790	229,220
コロナ影響 対平成30年度比較		▲40,080 ▲18.2%	▲45,293 ▲20.6%	▲45,293 ▲20.6%	▲43,555 ▲19.8%
輸送人員推計 対平成30年度比較		187,570 ▲14.7%	183,927 ▲16.3%	185,497 ▲15.6%	185,665 ▲15.5%
逸走考慮後		186,876 ▲15.0%	183,247 ▲16.6%	184,811 ▲15.9%	184,978 ▲15.8%

出典：国土交通省運輸審議会資料

6. 交通事業者からみた課題と今後の方針

(1) 能勢電鉄、阪急バス

①利用促進の取り組み状況

	能勢電鉄	阪急バス
利用促進の取組	<p><主な取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) SNS を活用した情報提供およびファンづくり (2) 自社主催・他社共同ハイキングの開催 (3) その他 各種イベントの開催 (4) 運転体験会 (@平野車庫)、謎解きゲームの開催 	<p><主な取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) MM の実施 (2) 阪急バスの乗り方リーフレットを配布 (3) 会社 PR (様々なイベントへの参加)
各種割引運賃制度	<p><主な取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> ・妙見の森 1day フリーパス (コロナの影響で発売枚数は半減) ・回数券 (2023 年 4 月 30 日で発売終了) ・「能勢電車ポイント還元サービス」の開始 (2023 年 4 月 1 日より実施) <p><課題></p> <p>割引率が高く新規需要創出とならなければ減収となる ※過去減収により廃止したもの：シニアパス [2010-2015]</p>	<p><主な取組内容></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) GP65・70 (高齢者向け定期券) (2) 通勤定期券の各種利用増進施策 ①他人へのシェアが出来る制度の導入 (家族以外も可) ②表示運賃区間内の自由利用 (阪急バス & 阪神バス) ③土休日における定期券同伴者への割引 (環境おでかけ割) ③ [川西市外]特別乗車券の発行 <p><課題></p> <ul style="list-style-type: none"> (1) 定期券の利用促進施策に係る周知不足

②路線の維持に向けた課題

	能勢電鉄	阪急バス
経営上の課題	<ul style="list-style-type: none"> (1) 利用者減少 (2) 電気代の高騰 (3) 人員不足 (技術系従事者の高齢化) 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 利用者減少 (2) 人材の減少 (二種大型自動車免許保有者・整備士) (3) 燃料高騰、車両高騰、人件費高騰 (4) 安全投資の拡大 (EDSS などの義務化)
環境面の課題	<ul style="list-style-type: none"> (1) 駅舎や駅関連設備・車両等の老朽化対策 (駅舎・ホーム上家・EV・ES・トイレ等) (2) 鉄道施設 (橋梁、トンネル等) の老朽化対策 (3) 風水害対策 (橋梁の流出等防止、土砂流入防止対策) (4) 耐震化対策 (橋梁、高架橋、駅舎等) (5) 踏切道改良促進法に基づく踏切保安設備の整備 	<ul style="list-style-type: none"> (1) 渋滞対策 ①川西能勢口駅付近での路上駐車対策 ②都市計画道路バス優先レーンの形骸化

③路線の見直し方針

	能勢電鉄	阪急バス
短期	利用実態に応じた運行ダイヤの検討	ダイヤ：収支バランスが整うための見直しを常に検討 料 金：運賃の見直し (1997 年から据置)
長期	乗降客数の少ない駅や路線の廃止	適正な事業運営へ適宜見直しを実施

④今後の事業推進方針

	能勢電鉄	阪急バス
ウィズコロナ対策	(1) IC 化の推進 (磁気券の廃止)	(1) 定期券・乗車券の web で購入制度の検討
新たな技術への対応	(1) 具体的な施策検討無し	(1) 自動運転 (Lv.2 ベース) の導入を視野に情報収集開始
SDGs 関係	<ul style="list-style-type: none"> (1) 省エネ車両の導入 (2) 駅及び信号設備等の LED 化 (3) 鉄道現業社員に対する、サービス介助士資格取得の推進 	(1) EV バス等、脱炭素化可能な車両導入の検討 ※大阪府下では 2 台導入済み)
他の交通モードとの乗継改善	(1) 具体的な施策検討無し	(1) オンデマンド交通の導入検討 (タクシー会社等との連携)

⑤市への協力依頼事項

	能勢電鉄	阪急バス
市への協力依頼事項	<ul style="list-style-type: none"> ・定住したいと思わせる自治体の施策及び PR ・国土交通省鉄道局が制定する鉄道施設総合安全対策事業費補助に沿った支援制度の創設 	<ul style="list-style-type: none"> ・脱炭素化車両 (EV バスの導入) 導入補助の検討 ・運賃助成制度 (利用者への運賃負担軽減策) の確立

(2) JR西日本、阪急電鉄

①利用促進の取り組み状況

	JR西日本	阪急電鉄
利用促進の取組	<主な取組内容> (1) MaaS アプリ「WESTER」でのスタンプラリー (2) 沿線イベントの広報誌「西Navi」 (3) 鉄道ファン作りを目的としたアプリ「Railil」展開 (4) 兵庫DCや各種イベントによる誘客	<主な取組内容> (1) YouTube チャンネル (2) オリジナルグッズ販売 (3) 阪急沿線アプリ (4) 阪急ハイキングなど (5) 阪急×阪神 リアル謎解きゲーム
各種割引運賃制度	<主な取組内容> (1) PiTaPa カードでの利用回数、時間帯指定割引 (2) ICOCA カードでの利用回数、時間帯指定に応じたポイント付与（要登録） (3) 通勤用 ICOCA 定期券で対象発駅・時間・対象着駅を条件にポイント付与（ジサポ） (4) e5489 による新幹線・特急列車の割引切符	<主な取組内容> ICOCA による「阪急電車ポイント還元サービス」の開始（2023年4月1日から） <課題> 単なる割引ではない企画乗車券を考慮して発売してきたが、利用増に繋げるのは困難

②路線の維持に向けた課題

	JR西日本	阪急電鉄
経営上の課題	(1) ご利用の少ないローカル線問題 (2) コロナ後の需要予測（新幹線需要減）、人口減 (3) 燃料費等の高騰	(1) コロナ後の需要予測・長期的な少子高齢化傾向 (2) 人件費・動力費・資材購入費等の高騰
環境面の課題	(1) 技術職や整備の人材不足（AI・ロボット化） (2) 激甚化する自然災害に備えた防災対策 (3) 脱炭素・カーボンニュートラル	(1) 激甚化する自然災害に備えた防災対策、CO2の削減

③路線の見直し方針

	JR西日本	阪急電鉄
短期	(1) 見直し予定なし	(1) 見直し予定なし
長期	(1) 見直し予定なし	(1) 見直し予定なし

④今後の事業推進方針

	JR西日本	阪急電鉄
ウィズコロナ対策	(1) ネット予約の推進（e5489） (2) リアルタイムで混雑状況を配信（環状線LIVE）	(1) 定期券発売業務における非接触サービスの拡大
新たな技術への対応	(1) 当該路線では具体的な施策検討なし	(1) AI チャットボットを活用したお問い合わせ対応
SDGs 関係	(1) JR西日本グループ全体のCO2排出量実質ゼロ（2050年目標）をめざす	(1) 阪急阪神HD 全体でCO2排出量実質ゼロをめざす（2050年目標） (2) 鉄道事業における有責事故ゼロ（2030年目標） (3) 「SDGsトレイン 未来のゆめ・まち号」の運行
他の交通モードとの乗継改善	(1) ICOCA 相互利用の推進 (2) WESTER（アプリ）の活用	(1) STACIA PiTaPa カードを用いた「エコ乗り」「タク乗り」の実施 (2) 阪急沿線アプリの活用（阪急バス発車時刻、阪急バス接近情報、阪急タクシー乗り場案内など） (3) 阪急沿線アプリとタクシーの配車アプリとの連携（検討中）

⑤市への協力依頼事項

	JR西日本	阪急電鉄
市への協力依頼事項	(1) 定住したいと思わせる自治体の施策及びPR (2) マイカーから公共交通へのシフト（二次交通の充実）	(1) 都市間輸送における行政間の調整（必要な場合）

(3) 伊丹市営バス、タクシー

①利用促進の取り組み状況

	伊丹市営バス	タクシー (フクユ、日の丸マイヤー、和光タクシー、北摂交通)
利用促進の取組	<p><主な取組内容></p> <p>(1) 地域・小学校への出前講座</p> <p>(2) 伊丹まちなかパルへの参画 (中心市街地活性化協議会との協働)</p> <p><課題></p> <p>取り組みに対する効果の測定</p>	<p><主な取組内容></p> <p>(1) 配車アプリ (DiDi、GO) の導入。使用率は増加傾向。</p> <p>(2) キャッシュレス対応 (クレジットカード、QRコード)</p>
各種割引運賃制度	<p><主な取組内容></p> <p>(1) ICカード利用時の乗継割引制度</p> <p>(2) 環境定期券割引制度 (土曜、休日)</p>	<p><主な取組内容></p> <p>(1) 高齢者向け割引カード、各自治体企画の商品券への対応</p>

②路線の維持に向けた課題

	伊丹市営バス	タクシー (フクユ、日の丸マイヤー、和光タクシー、北摂交通)
経営上の課題	<p>(1) 利用者減少</p> <p>(2) 需要に合わせたダイヤの編成</p> <p>(3) 路線の在り方</p> <p>(4) 特別乗車証制度の在り方</p>	<p>(1) 利用者減少</p> <p>(2) 燃料費高騰</p> <p>(3) 乗務員不足・高齢化</p>
環境面の課題	<p>(1) 違法駐車による渋滞</p> <p>(2) 自転車マナー</p>	<p>(1) 川西能勢口駅周辺での渋滞 (自家用車の増加、違法駐車)</p>

③路線の見直し方針

	伊丹市営バス	タクシー (フクユ、日の丸マイヤー、和光タクシー、北摂交通)
短期	(1) 交通事業経営戦略後期4カ年行動計画に基づく取組み	(1) 車両の老朽化、補助金を活用したHV車への入れ替え
長期	(1) 交通事業経営戦略後期4カ年行動計画に基づく取組み	<p>(1) 乗合、貸切を含めた柔軟な運行の検討。</p> <p>(2) 乗務員の確保</p> <p>(3) 高齢化への対応</p>

④今後の事業推進方針

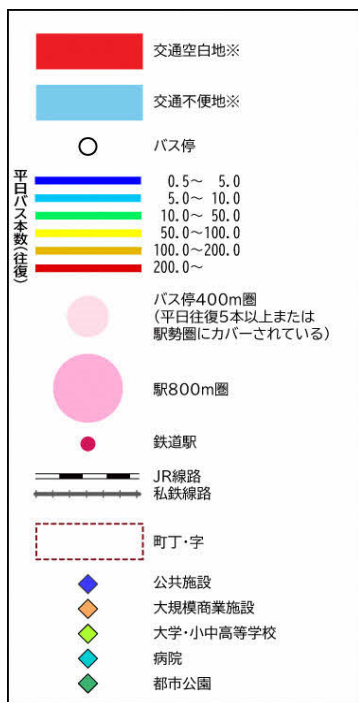
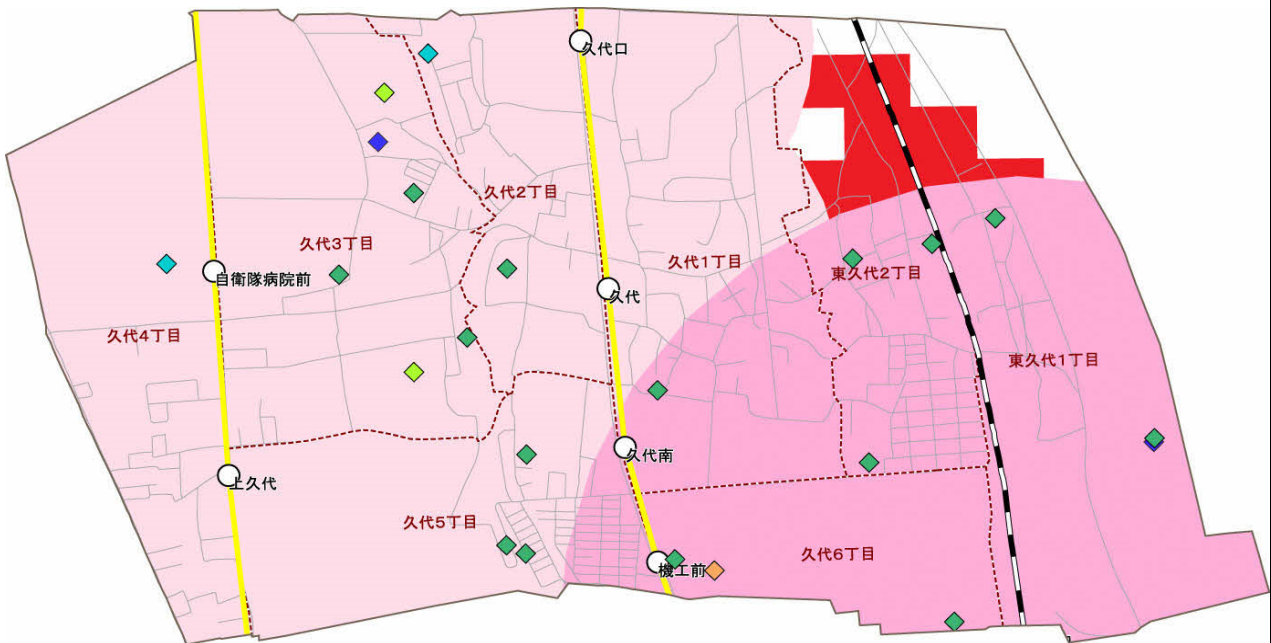
	伊丹市営バス	タクシー (フクユ、日の丸マイヤー、和光タクシー、北摂交通)
ウィズコロナ対策	<p>(1) 車内換気</p> <p>(2) 運転席の遮蔽カーテン</p> <p>(3) 車内の抗菌・抗ウイルス施工</p> <p>(4) 市バス混雑情報提供システムの導入</p>	<p>(1) キャッシュレス端末の導入</p> <p>(2) 客席と運転席の分離</p> <p>(3) 消毒・抗菌シートなど</p>
新たな技術への対応	<p>(1) EDSSの導入 (現在7台保有)</p> <p>(2) バスナビ (市バス混雑情報提供システム)</p>	
SDGs関係	(1) EVバスの導入	<p>具体的な取組み無し</p> <p>※EV車両については、一回の航続距離が少なく、充電設備・充電時間についてもまだ課題がある。</p>
他の交通モードとの乗継改善	(1) バス停駐輪場の維持管理	

⑤市への協力依頼事項

	伊丹市営バス	タクシー (フクユ、日の丸マイヤー、和光タクシー、北摂交通)
市への協力依頼事項	(1) 川西市内での需要に関する情報提供	<p>(1) 財政支援</p> <p>(2) 高齢者への運賃助成券の増額</p> <p>(3) 障がい者へのお出かけ促進チケットの利用促進</p> <p>(4) 妊婦の方のタクシー利用の促進</p> <p>(5) インフラ投資の拡大</p>

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		久代	
人口	全人口	9,065人	コミ別順位： 11/14位
	高齢化率	25.5%	コミ別順位： 13/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

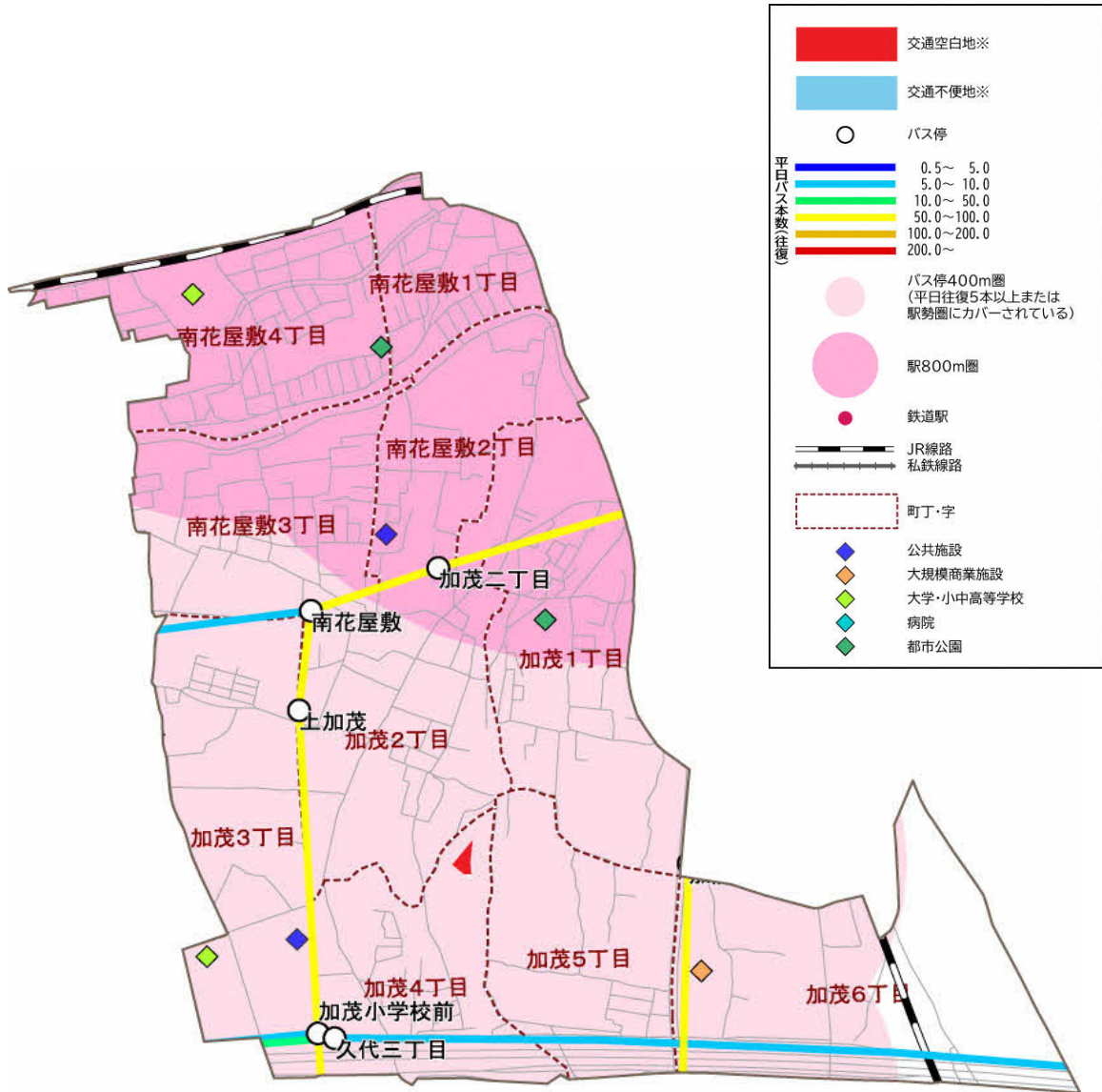
下記①②いずれかを満たす箇所

- ①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)
- 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

公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		J R北伊丹			
	1日当たり利用者数(R3)		9,504人			
	駅勢圏内に位置する駅					
	1日当たり利用者数(R3)					
路線バス	バス停数		6箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	54.5本			
		最小	52.5本			
	運行路線※R3		空港宝塚線	尼崎線	桃源台線	
	1日当たり利用者数(人)					
	収支(千円)		-20,932	-73,044	-50,729	
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外		東久代1丁目の一部 東久代2丁目の一部				
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・ J R北伊丹駅が所在 ・ 川西能勢口・川西池田駅方面に阪急バスが運行 ・ 一部で伊丹市営バスが運行 			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と 主な外出先	平日(市内) : 39.1% 休日(市内) : 39.1%	よく行く施設 (市内) :	阪急百貨店 アステ川西	
		自動車のみで移動する割合	平日 : 23.2% (市平均:26%) 休日 : 46.4% (市平均:40%)	コミ別順位 : 8/14位		
	移動手段で困りごとがよくある市民の割合	4.3% (市平均:5.3%)	コミ別順位 : 9/14位			
住民の公共交通利用意向及び利用状況	最寄りの公共交通の利用頻度 (月に数日以上)	鉄道	JR:47.5% (市平均:25%)	コミ別順位 : 1/14位		
		路線バス	31.3% (市平均:30%)	コミ別順位 : 5/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		27.9% (市平均:27%)	コミ別順位 : 5/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	26.1%(市平均41.8%)	コミ別順位 : 12/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	21.7%(市平均 : 20.6%)	コミ別順位 : 4/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	34.8%(市平均 : 27.1%)	コミ別順位 : 3/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 46.4% ・ 移動に課題のある方への割引料金の導入 37.7% 			
市平均との差が大きいもの		<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅やバス停近くの駐輪スペースの充実 29.0%(市平均19.8%) 				
現状のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・ J R駅の利用割合が最も高く、路線バスの利用割合も比較的高い ・ 公共交通は一定利用されており、移動に困っている人は多くない ・ 今後も公共交通を利用しない意向の市民の割合も高い ・ 駐輪スペースの充実への要望が高い ・ 東北部に交通空白地が存在する 				

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		加茂小	
人口	全人口	10,884人	コミ別順位： 7/14位
	高齢化率	30.2%	コミ別順位： 6/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

下記①②いずれかを満たす箇所

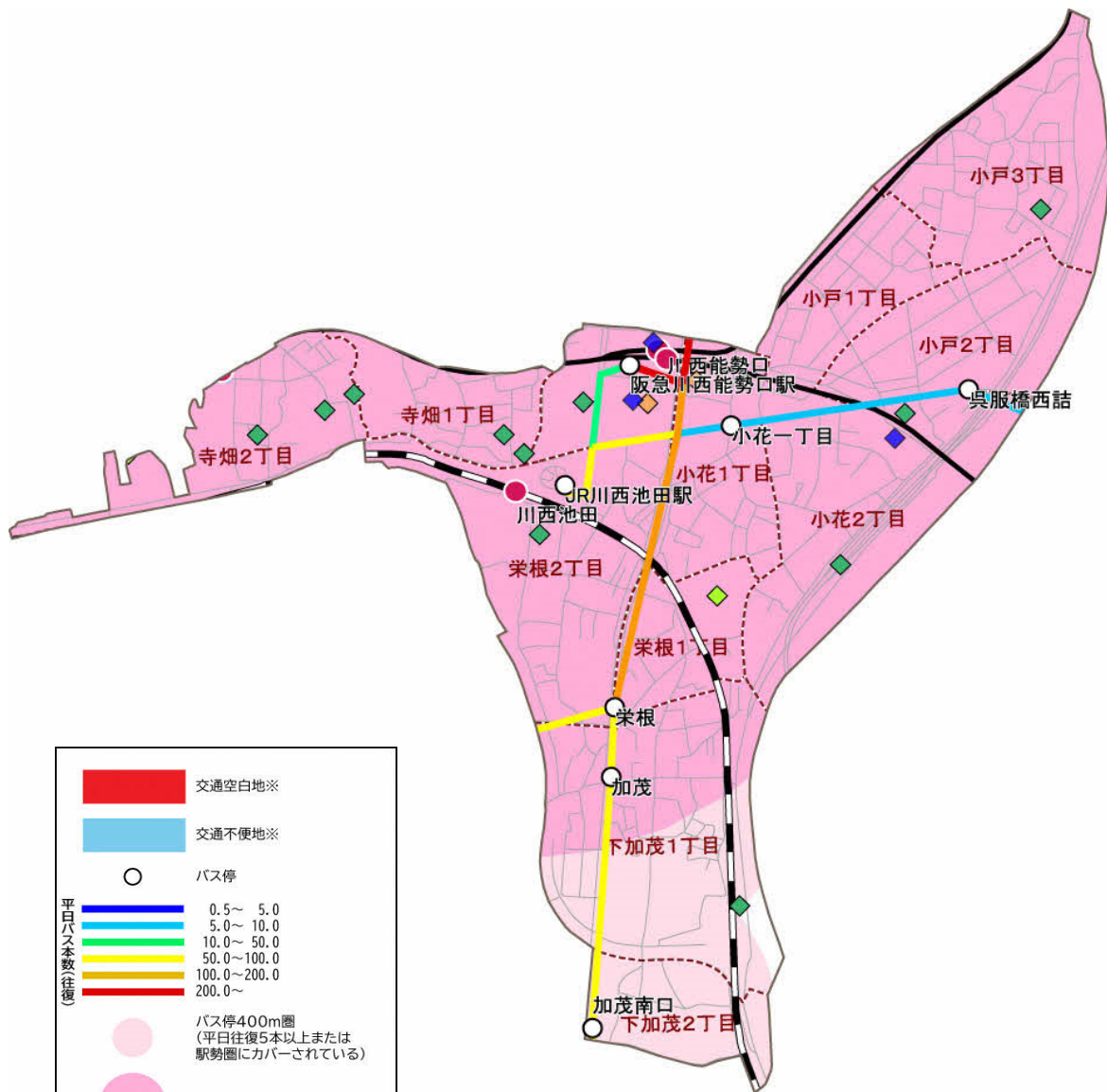
①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)

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

公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
	1日当たり利用者数(R3)					
	駅勢圏内に位置する駅		J R川西池田	阪急川西能勢口	阪急雲雀丘花屋敷	
	1日当たり利用者数(R3)		31,986人	43,792人	7,879人	
路線バス	バス停数		5箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	64.5本			
		最小	7.0本			
	運行路線※R3		尼崎線	桃源台線		
	1日当たり利用者数(人)					
収支(千円)		-73,044	-50,729			
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外						
地域の現状						
交通	地域の特性		・川西能勢口・川西池田駅方面に阪急バスが運行			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内)：49.5% 休日(市内)：42.4%	よく行く施設(市内)：	阪急百貨店 アステ川西	
		自動車のみで移動する割合	平日：15.2%(市平均:26%) 休日：30.3%(市平均:40%)	コミ別順位：12/14位		
	移動手段で困りごとがよくある市民の割合	5.1%(市平均:5.3%)	コミ別順位：6/14位			
住民の公共交通利用意向及び利用状況	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	JR：41.2%(市平均:25%) 阪急：34.1%(市平均:46%)	コミ別順位：JR：2/14位 阪急：12/14位		
		路線バス	14.6%(市平均:30%)	コミ別順位：11/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		35.4%(市平均:27%)	コミ別順位：3/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	24.2%(市平均41.8%)	コミ別順位：13/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	17.2%(市平均：20.6%)	コミ別順位：10/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	46.5%(市平均：27.1%)	コミ別順位：1/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・移動に課題のある方への割引料金の導入 52.5% ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 47.5%			
市平均との差が大きいもの		・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実 34.3%(市平均19.8%) ・移動に課題のある方への割引料金の導入 52.5%(市平均46.4%)				
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・JR駅の利用は多いが、阪急駅・バスの利用は少ない ・どの公共交通も利用していない市民の割合が高い ・今後も公共交通を利用しない意向の市民の割合が最も高い ・駐輪スペースの充実への要望が高い 			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		川西小学校区	
人口	全人口	13,540人	コミ別順位： 3/14位
	高齢化率	28.8%	コミ別順位： 9/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

下記①②いずれかを満たす箇所

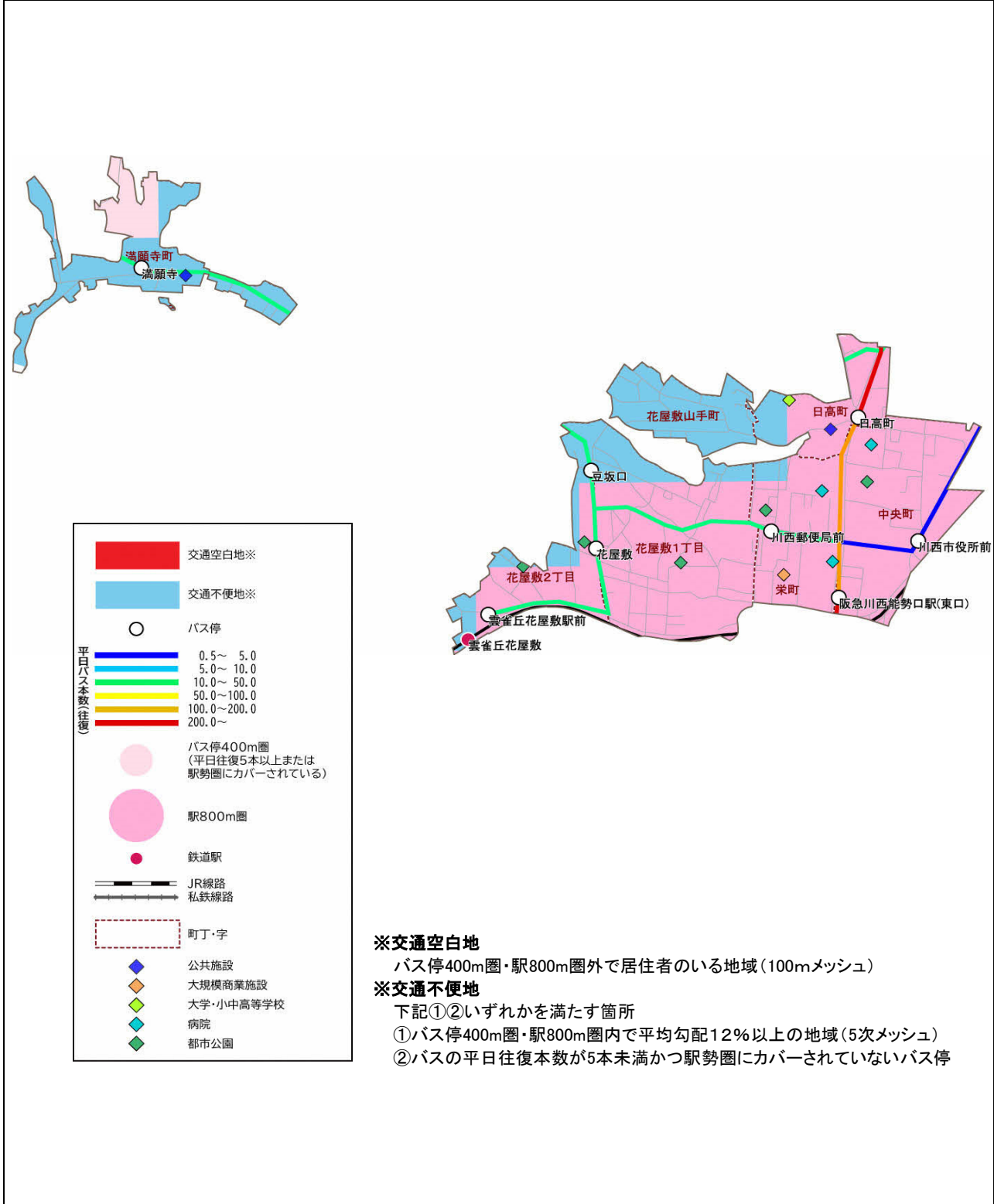
①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)

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

公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		J R 川西池田	阪急川西能勢口	能勢電川西能勢口	
	1日当たり利用者数(R3)		31,986人	43,792人	37,572人	
	駅勢圏内に位置する駅		阪急雲雀丘花屋敷			
	1日当たり利用者数(R3)		7,879人			
路線バス	バス停数		7箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	417.5本			
		最小	6.0本			
	運行路線※R3		川西猪名川線			
	1日当たり利用者数(人)					
収支(千円)		-265,287				
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外						
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> 川西池田駅、川西能勢口駅が所在し、駅を起終点とする路線バスが地域内を運行 都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生し、路線バスやタクシーの運行に影響が生じている 			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内) : 53.9% 休日(市内) : 53.9%	よく行く施設(市内) : 阪急百貨店		
		自動車のみで移動する割合	平日 : 14.8% (市平均:26%) 休日 : 27.3% (市平均:40%)	コミ別順位 : 13/14位		
	移動手段で困りごとがよくある市民の割合	1.6% (市平均:5.3%)	コミ別順位 : 13/14位			
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	JR : 33.9% (市平均:25%) 阪急 : 53.9% (市平均:46%)	コミ別順位 : JR : 3/14位 阪急 : 2/14位		
		路線バス	12.5% (市平均:30%)	コミ別順位 : 12/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		25.4% (市平均:27%)	コミ別順位 : 7/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	22.7% (市平均41.8%)	コミ別順位 : 14/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	18.8% (市平均 : 20.6%)	コミ別順位 : 9/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	42.2% (市平均 : 27.1%)	コミ別順位 : 2/14位		
公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> 自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 51.6% 移動に課題のある方への割引料金の導入 46.1% 				
	市平均との差が大きいもの	<ul style="list-style-type: none"> 駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進 25.0% (市平均18.4%) 				
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> J R、阪急、能勢電鉄の駅が所在し鉄道の利便性が高いことから、鉄道の利用は多い 今後も公共交通を利用しない市民の割合が高い 都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生している 駅等のバリアフリー化への要望が高い 			

【コミュニティ別】公共交通の現状

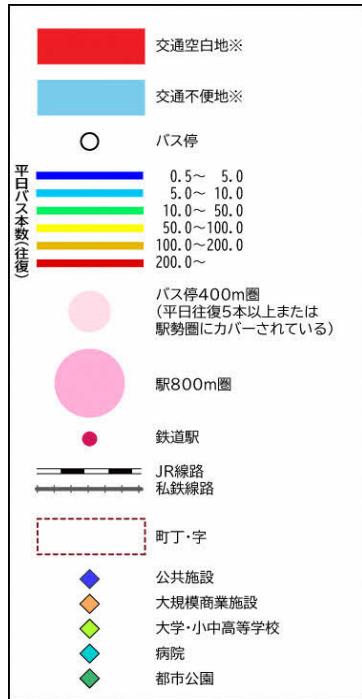
コミュニティ名		桜小	
人口	全人口	8,607人	コミ別順位： 12/14位
	高齢化率	32.0%	コミ別順位： 5/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



公共交通					
鉄道	コミュニティ内所在駅		J R 川西池田	阪急川西能勢口	能勢電川西能勢口
	1日当たり利用者数(R3)		31,986人	43,792人	37,572人
	駅勢圏内に位置する駅		阪急雲雀丘花屋敷	絹延橋	
	1日当たり利用者数(R3)		7,879人	2,310人	
路線バス	バス停数		8箇所		
	運行本数(往復=1)	最大	292.0本		
		最小	2.0本		
	運行路線※R3		川西猪名川線		
	1日当たり利用者数(人)				
収支(千円)		-265,287			
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外					
地域の現状					
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・雲雀丘花屋敷駅が所在。路線バスも地域内東西南北方向に運行 ・都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生し、路線バスやタクシーの運行に影響が生じている 		
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内)：72.7% 休日(市内)：53.0%	よく行く施設(市内)：西友	
		自動車のみで移動する割合	平日：15.2%(市平均:26%) 休日：22.7%(市平均:40%)	コミ別順位：14/14位	
	移動手段で困りごとがよくある市民の割合	1.5%(市平均:5.3%)	コミ別順位：14/14位		
住民の公共交通利用意向及び利用状況	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	JR：23.6%(市平均:25%) 阪急：60.0%(市平均:46%)	コミ別順位：JR：6/14位 阪急：1/14位	
		路線バス	17.5%(市平均:30%)	コミ別順位：9/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		24.2%(市平均:27%)	コミ別順位：12/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	28.8%(市平均41.8%)	コミ別順位：11/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	13.6%(市平均：20.6%)	コミ別順位：14/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	33.3%(市平均：27.1%)	コミ別順位：4/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> ・移動に課題のある方への割引料金の導入 48.5% ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 43.9% 		
市平均との差が大きいもの		<ul style="list-style-type: none"> ・駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進 24.2%(市平均18.4%) 			
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・駅が所在することから阪急の利用が多く、自動車の利用は比較的小さい ・公共交通を今も利用しており引き続き利用する市民の割合が低く、今後も利用しない市民の割合が高い ・都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生している ・駅等のバリアフリー化への要望が高い 		

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		川北	
人口	全人口	10,708人	コミ別順位： 8/14位
	高齢化率	26.1%	コミ別順位： 12/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

下記①②いずれかを満たす箇所

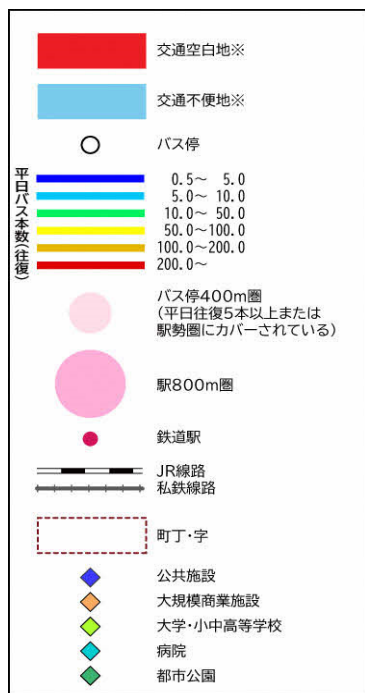
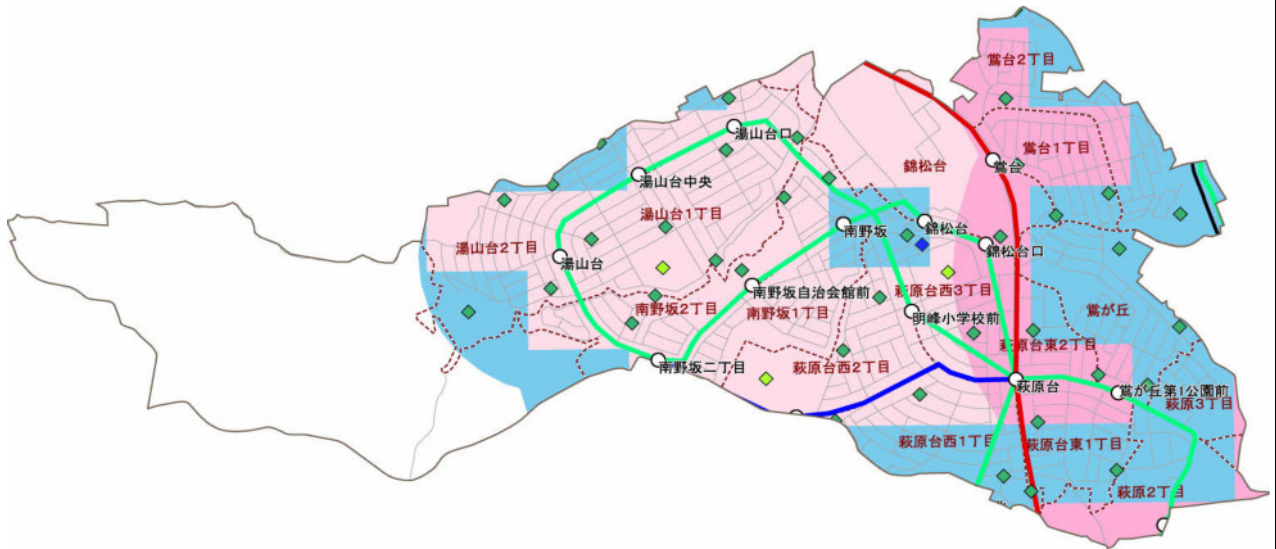
①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)



公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		絹延橋	滝山	鶯の森	
	1日当たり利用者数(R3)		2,310人	2,174	908	
	駅勢圏内に位置する駅		阪急川西能勢口	能勢電川西能勢口		
	1日当たり利用者数(R3)		43,792人	37,572人		
路線バス	バス停数		10箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	271.5本			
		最小	2.0本			
	運行路線※R3		川西猪名川線			
	1日当たり利用者数(人)					
収支(千円)		-265,287				
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外						
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> 能勢電鉄の絹延橋、滝山、鶯の森駅が所在。路線バスも主に南北方向に運行し、地域内を網羅 都市機能が集積しており、周辺道路で渋滞が発生し、路線バスやタクシーの運行に影響が生じている 			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内)：51.8% 休日(市内)：57.8%	よく行く施設(市内)：	キセラ川西	
		自動車のみで移動する割合	平日：16.9%(市平均:26%) 休日：28.9%(市平均:40%)	コミ別順位：11/14位		
	移動手段で困りごとがよくある市民の割合	3.6%(市平均:5.3%)	コミ別順位：11/14位			
住民の公共交通利用意向及び利用状況	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	能勢電：30.6%(市平均:34%)	コミ別順位：能勢電：7/14位		
		路線バス	16.9%(市平均:30%)	コミ別順位：10/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		29.3%(市平均:27%)	コミ別順位：4/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	37.3%(市平均41.8%)	コミ別順位：コミ別順10/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	21.7%(市平均：20.6%)	コミ別順位：4/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	26.5%(市平均：27.1%)	コミ別順位：7/14位		
公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> 移動に課題のある方への割引料金の導入 47.8% 自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 45.8% 				
	市平均との差が大きいもの	<ul style="list-style-type: none"> 駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進 30.1%(市平均18.4%) 				
現状のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> 能勢電鉄の駅が3駅所在するものの、能勢電鉄の利用は多くない 自動車の利用も多くはなく、公共交通の利用も少ないことから、徒歩や自転車等での外出が多いと考えられる 都市機能が集積しており、駅周辺で渋滞が発生している 				

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		明峰	
人口	全人口	14,885人	コミ別順位： 1/14位
	高齢化率	32.8%	コミ別順位： 4/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

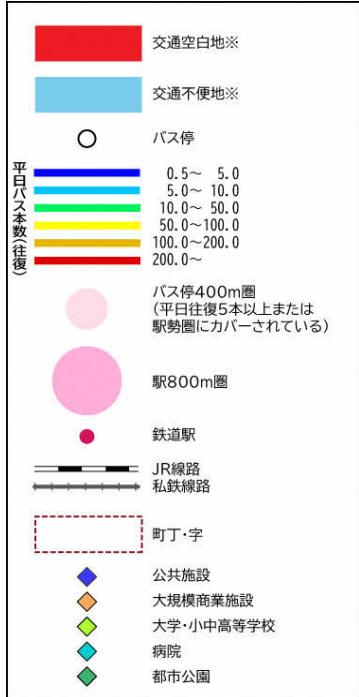
下記①②いずれかを満たす箇所

- ①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)
- 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

公共交通					
鉄道	コミュニティ内所在駅				
	1日当たり利用者数(R3)				
	駅勢圏内に位置する駅		滝山	鶯の森	鼓滝
	1日当たり利用者数(R3)		2,174人	908人	4,645人
路線バス	バス停数		12箇所		
	運行本数(往復=1)	最大	286.0本		
		最小	10.0本		
	運行路線※R3		川西猪名川線		
	1日当たり利用者数(人)				
収支(千円)		-265,287			
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外					
地域の現状					
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・近隣に能勢電鉄の駅が所在し、路線バスも充実 ・地域内に商業施設がない 		
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内)：53.1% 休日(市内)：54.4%	よく行く施設(市内)： 阪急百貨店	
		自動車のみで移動する割合	平日：32.5%(市平均:26%) 休日：50.0%(市平均:40%)	コミ別順位：3/14位	
	移動手段で困りごとがよくある市民の割合	7.5%(市平均:5.3%)	コミ別順位：2/14位		
住民の公共交通利用意向及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	能勢電：20.1%(市平均:34%)	コミ別順位：能勢電：8/14位	
		路線バス	51.6%(市平均:30%)	コミ別順位：2/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		27.0%(市平均:27%)	コミ別順位：6/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	48.8%(市平均41.8%)	コミ別順位：4/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	25.0%(市平均：20.6%)	コミ別順位：3/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	21.3%(市平均：27.1%)	コミ別順位：12/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 56.9% ・移動に課題のある方への割引料金の導入 46.3% 		
市平均との差が大きいもの		<ul style="list-style-type: none"> ・時刻表どおりの運行 18.8%(市平均12.8%) 			
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率が高く、移動手段で困りごとがよくある割合も高い ・路線バスの利用割合は高く、定時運行への要望が高い ・公共交通の今後の利用意向は高い ・地区に交通空白地はないものの、高低差が大きい 		

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		多田	
人口	全人口	10,168人	コミ別順位： 10/14位
	高齢化率	28.3%	コミ別順位： 10/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



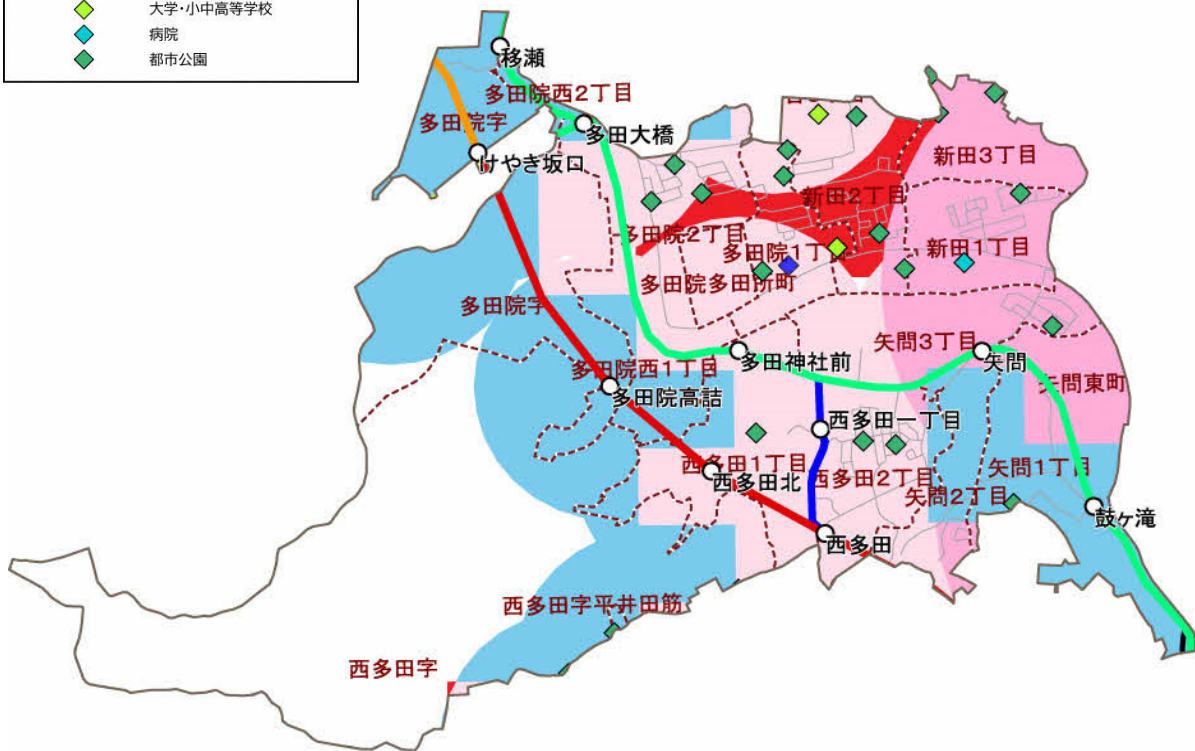
※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

下記①②いずれかを満たす箇所

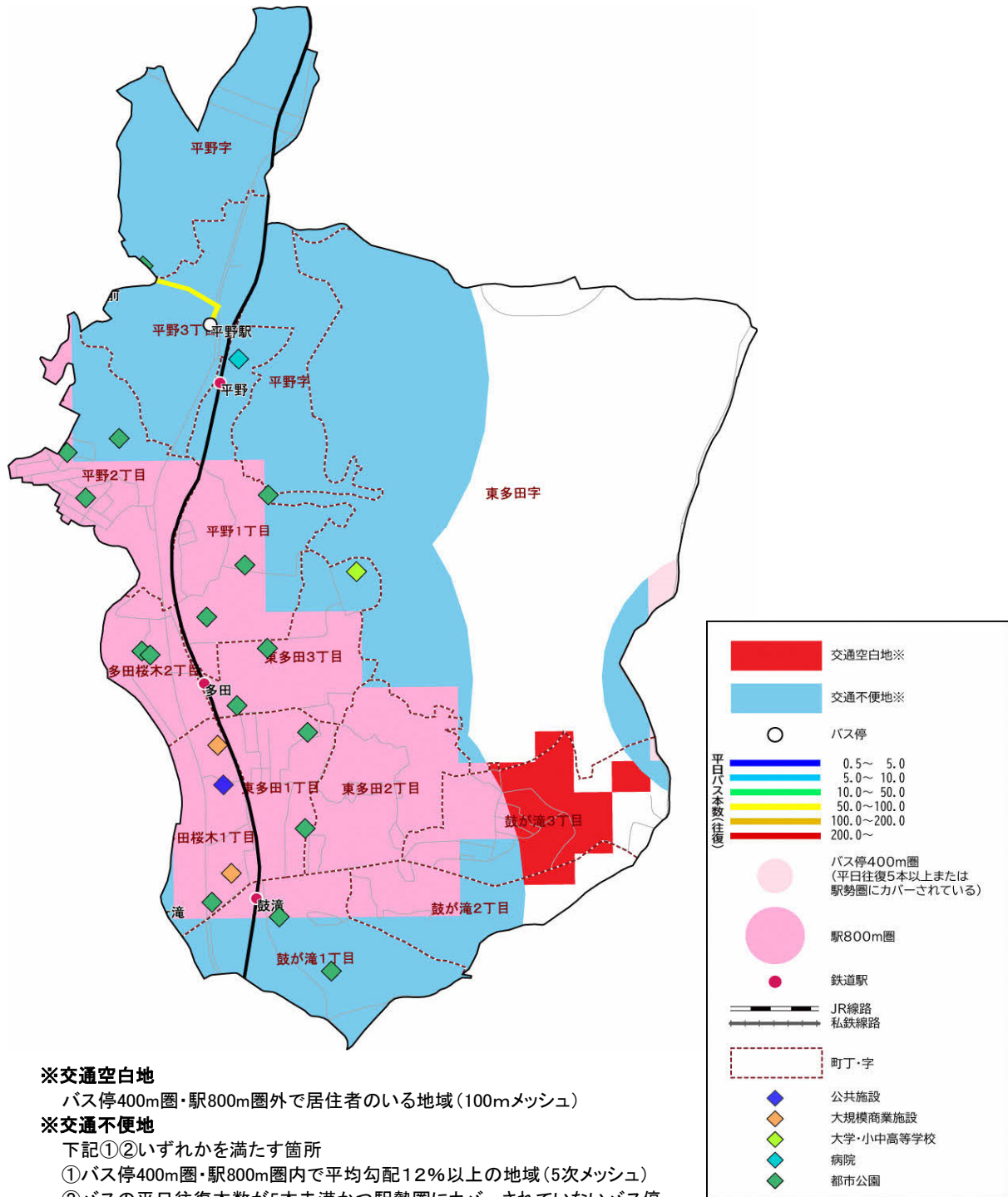
- ①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)
- ②バスの平日往復本数が5本未満かつ駅勢圏にカバーされていないバス停



公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
	1日当たり利用者数(R3)					
	駅勢圏内に位置する駅		平野	多田	鼓滝	鶯の森
	1日当たり利用者数(R3)		5,681人	5,974人	4,645人	908人
路線バス	バス停数		10箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	208.0本			
		最小	0.5本			
	運行路線※R3		川西猪名川線			
	1日当たり利用者数(人)					
収支(千円)		-265,287				
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外			新田2・3丁目の一部 多田院1・2丁目の一部			
地域の現状						
交通	地域の特性		・幹線道路を路線バスが運行しているものの、北部に空白地が存在			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内): 47.6% 休日(市内): 51.2%	よく行く施設(市内):	キセラ川西 阪急百貨店 イオン	
		自動車のみで移動する割合	平日: 41.7% (市平均:26%) 休日: 52.4% (市平均:40%)	コミ別順位: 2/14位		
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	4.8% (市平均:5.3%)	コミ別順位: 8/14位		
住民の公共交通利用意向及び利用状況	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	能勢電: 34.2% (市平均:34%)	コミ別順位: 能勢電: 6/14位		
		路線バス	25.3% (市平均:30%)	コミ別順位: 7/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		41.5% (市平均:27%)	コミ別順位: 1/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	40.5% (市平均41.8%)	コミ別順位: 8/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	21.4% (市平均: 20.6%)	コミ別順位: 6/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	27.4% (市平均: 27.1%)	コミ別順位: 6/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者への公共交通割引サービスの導入 64.3% ・移動に課題のある方がタクシーを利用する際の割引券の配布 40.5%			
市平均との差が大きいもの		・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実 32.1% (市平均19.8%) ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 64.3% (市平均52.8%)				
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅はなく、幹線道路を路線バスが運行しているものの、どの公共交通も利用していない人の割合が高く、自動車への依存が高い ・幹線道路から離れた地域に交通空白地が存在している ・駐輪スペースの充実への要望が高い 			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		多田東	
人口	全人口	12,929人	コミ別順位： 5/14位
	高齢化率	28.3%	コミ別順位： 10/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		鼓滝	多田	平野	
	1日当たり利用者数(R3)		4,645人	5,974人	5,681人	
	駅勢圏内に位置する駅					
	1日当たり利用者数(R3)					
路線バス	バス停数		1箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	55.5本			
		最小	55.5本			
	運行路線※R3		川西猪名川線			
	1日当たり利用者数(人)					
収支(千円)		-265,287				
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外			東多田 鼓が滝2・3丁目の一部			
地域の現状						
交通	地域の特性		・能勢電鉄の鼓滝、多田、平野駅が所在し、ほぼ全域が駅勢圏となっているが、南東部に空白地が所在			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内)：52.1% 休日(市内)：58.8%	よく行く施設(市内)：	キセラ川西 イズミヤ	
		自動車のみで移動する割合	平日：17.6%(市平均:26%) 休日：37.0%(市平均:40%)	コミ別順位：10/14位		
移動手段で困りごとがよくある市民の割合		2.5%(市平均:5.3%)	コミ別順位：12/14位			
住民の公共交通利用意向及び利用状況	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	能勢電：66.7%(市平均:34%)	コミ別順位：能勢電：2/14位		
		路線バス	6.0%(市平均:30%)	コミ別順位：14/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		25.2%(市平均:27%)	コミ別順位：10/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	47.1%(市平均41.8%)	コミ別順位：6/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	15.1%(市平均：20.6%)	コミ別順位：11/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	24.4%(市平均：27.1%)	コミ別順位：9/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 52.1% ・移動に課題のある方への割引料金の導入 36.1%			
市平均との差が大きいもの		・駅やバス停近くの駐輪スペースの充実 26.1%(市平均19.8%) ・駅の段差解消や車両のバリアフリー化の促進 23.5%(市平均18.4%)				
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・能勢電鉄の駅が3駅あり、ほぼ全域が駅勢圏となっており、能勢電鉄の利用割合は高く、自動車やバスの利用は多くない ・所在地駅の能勢電の利用者がH25年から2割以上減っている ・南東部に交通空白地がある ・駐輪スペースの充実への要望が高い 			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		緑台・陽明	
人口	全人口	14,044人	コミ別順位： 2/14位
	高齢化率	41.2%	コミ別順位： 1/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	

※交通空白地

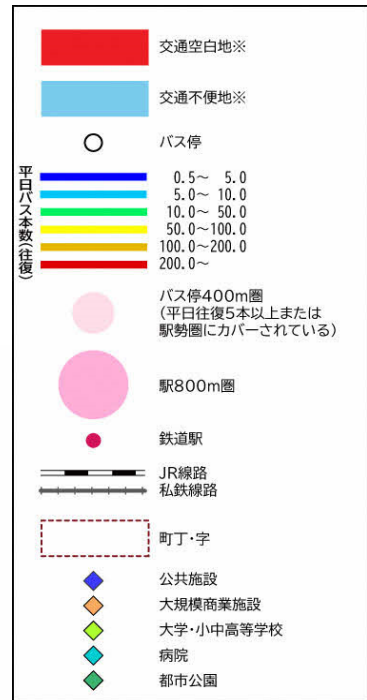
バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

下記①②いずれかを満たす箇所

①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)

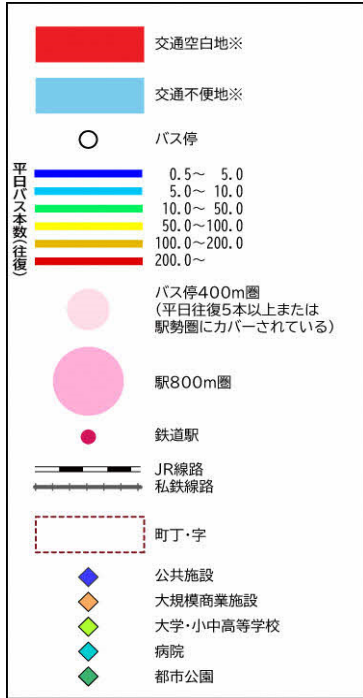
②バスの平日往復本数が5本未満かつ駅勢圏にカバーされていないバス停400m圏



公共交通					
鉄道	コミュニティ内所在駅				
	1日当たり利用者数(R3)				
	駅勢圏内に位置する駅		平野		
路線バス	1日当たり利用者数(R3)		5,681人		
	バス停数		11箇所		
	運行本数(往復=1)	最大	55.5本		
		最小	3.0本		
	運行路線※R3		多田グリーンハイツ線	川西病院・大和団地線	
1日当たり利用者数(人)					
収支(千円)		-11,050	-27,200		
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外			緑台3丁目の一部 向陽台1~3丁目の一部		
地域の現状					
交通	地域の特性		・平野駅から路線バスが運行		
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内)：53.2% 休日(市内)：56.3%	よく行く施設(市内)：西友	
		自動車のみで移動する割合	平日：30.4%(市平均:26%) 休日：39.9%(市平均:40%)	コミ別順位：6/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	8.9%(市平均:5.3%)	コミ別順位：1/14位	
住民の公共交通利用意向及び利用状況	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	能勢電：54.4%(市平均:34%)	コミ別順位：能勢電：5/14位	
		路線バス	42.5%(市平均:30%)	コミ別順位：4/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		25.3%(市平均:27%)	コミ別順位：同8/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	48.1%(市平均41.8%)	コミ別順位：5/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	26.6%(市平均：20.6%)	コミ別順位：2/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	15.8%(市平均：27.1%)	コミ別順位：14/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 50.6% ・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に 50.%		
市平均との差が大きいもの		・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に 50.0%(市平均34.8%) ・移動に課題のある方がタクシーを利用する際の割引券の配布 45.6%(市平均39.%)			
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率、移動手段で困りごとがある割合が最も高い ・近隣の平野駅から路線バスが運行しており、能勢電鉄、路線バスの利用割合も比較的高く、今後の公共交通の利用意向も高い ・H25年から駅勢圏の能勢電の利用者は3割程度減少、路線バスの利用者も減少している ・乗継利便性の改善への要望が高い ・川西総合医療センターへの直通バスに関する要望がある ・北東部に交通空白地が所在している 		

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		清和台	
人口	全人口	12,409人	コミ別順位： 6/14位
	高齢化率	37.7%	コミ別順位： 3/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



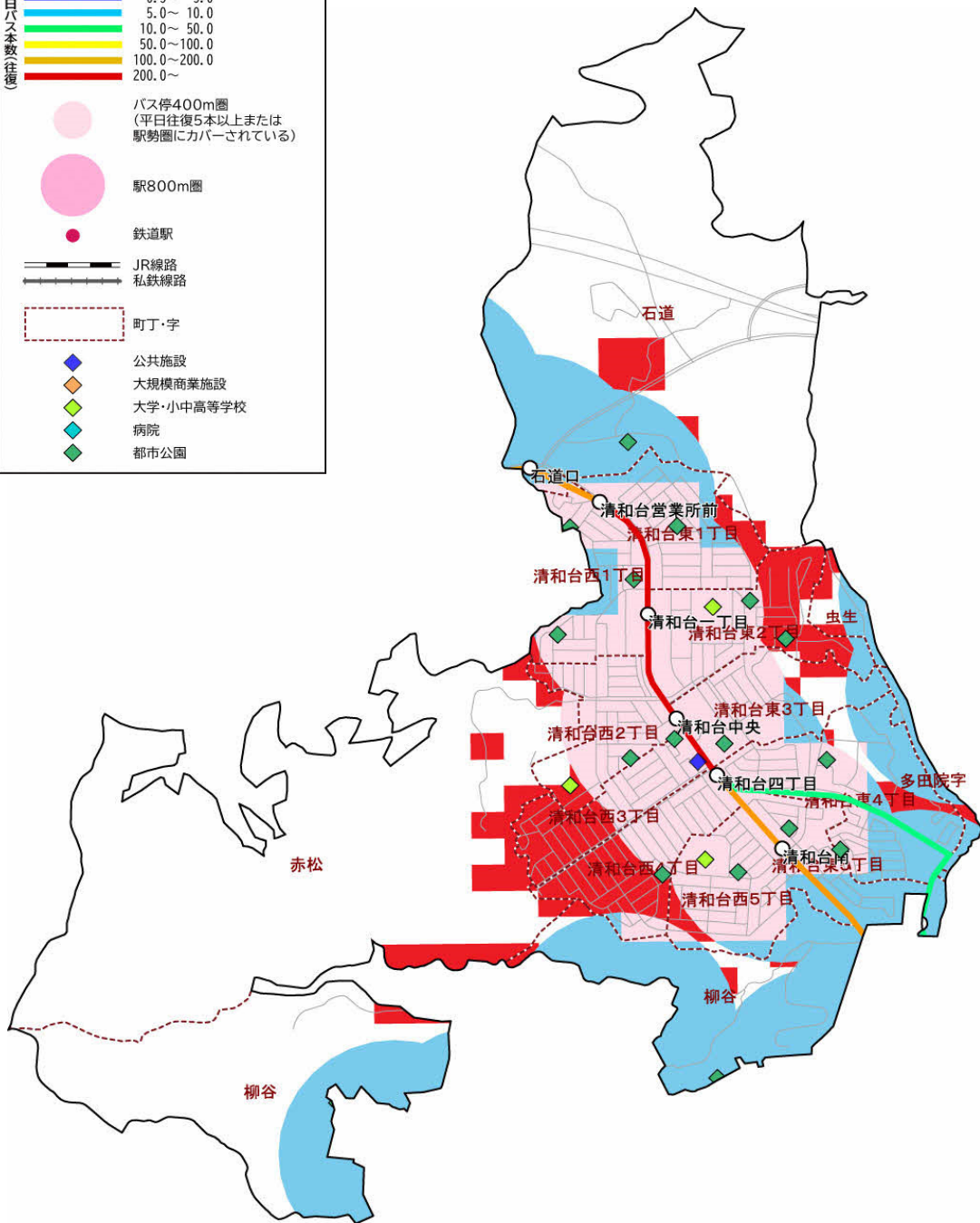
※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

下記①②いずれかを満たす箇所

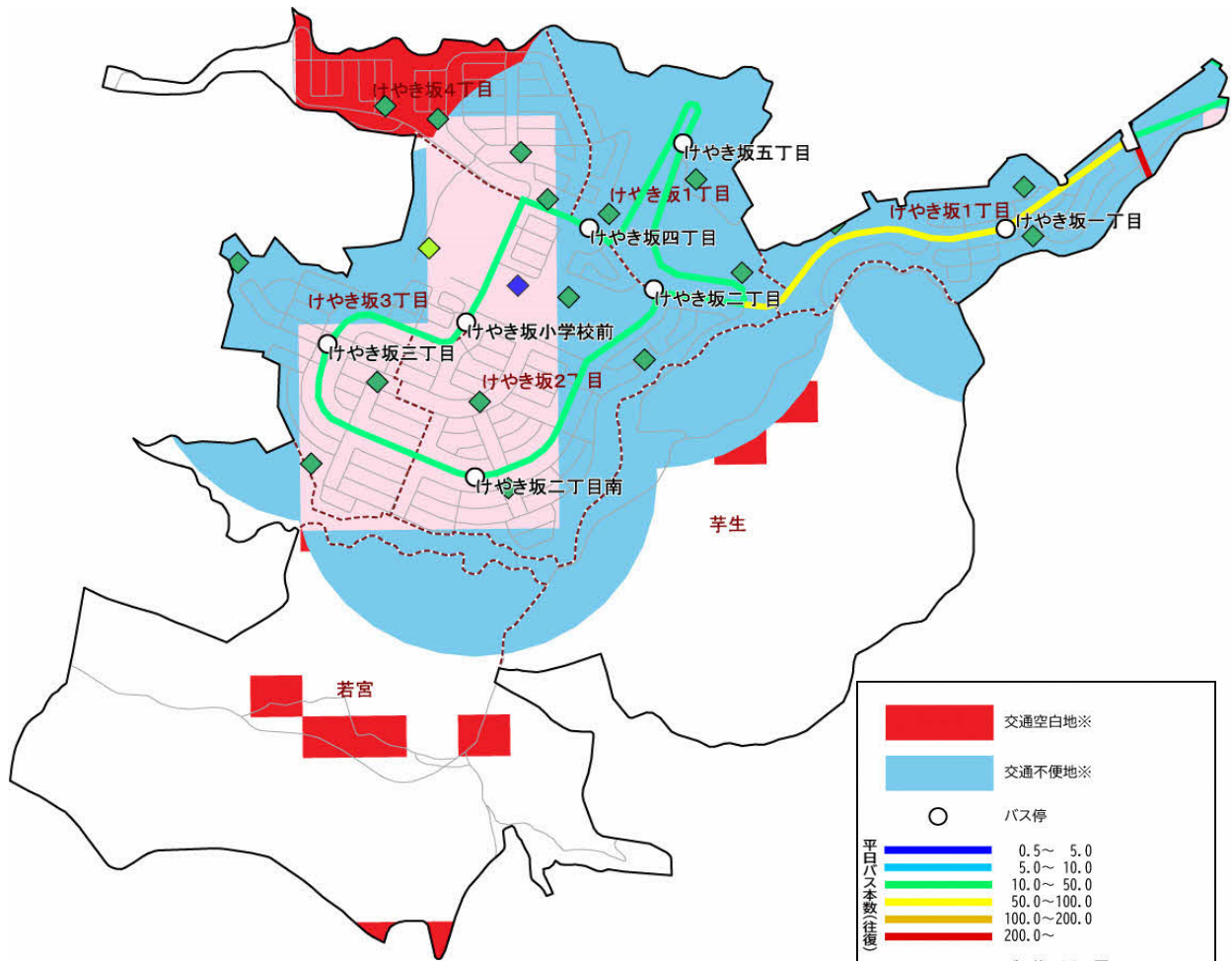
①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)



公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
	1日当たり利用者数(R3)					
	駅勢圏内に位置する駅					
	1日当たり利用者数(R3)					
路線バス	バス停数		6箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	215.5本			
		最小	136.0本			
	運行路線※R3		川西猪名川線	多田グリーンハイツ線		
	1日当たり利用者数(人)					
収支(千円)		-265,287	-11,050			
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外			石道の一部 虫生	赤松の一部 柳谷の一部	清和台東1・2・4丁目の一部 清和台東西2～5丁目の一部	
地域の現状						
交通	地域の特性		・鉄道駅から遠いものの、団地の中央の(都)川西猪名川線を路線バスが運行し、本数も充実。一方で、道路から遠いエリアは空白地となっている。			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内): 47.8% 休日(市内): 48.6%	よく行く施設(市内):	キセラ川西	
		自動車のみで移動する割合	平日: 29.0%(市平均:26%) 休日: 44.2%(市平均:40%)	コミ別順位: 5/14位		
移動手段で困りごとがよくある市民の割合		7.2%(市平均:5.3%)	コミ別順位: 4/14位			
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	-	コミ別順位: -		
		路線バス	64.9%(市平均:30%)	コミ別順位: 1/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		23.2%(市平均:27%)	コミ別順位: 13/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	56.5%(市平均41.8%)	コミ別順位: 2/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	19.6%(市平均:20.6%)	コミ別順位: 8/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	17.4%(市平均:27.1%)	コミ別順位: 13/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 51.4% ・移動に課題のある方への割引料金の導入 51.4%			
市平均との差が大きいもの		・時刻表どおりの運行 21.%(市平均12.8%) ・移動に課題のある方への割引料金の導入 51.4%(市平均46.4%)				
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスが充実していることから、利用割合が最も高く、今後の利用意向も高い ・定時運行への要望が高い ・高齢化率は高く、(都)川西猪名川線から遠いエリアに交通空白地がある 			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		けやき坂	
人口	全人口	6,741人	コミ別順位： 14/14位
	高齢化率	23.5%	コミ別順位： 14/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



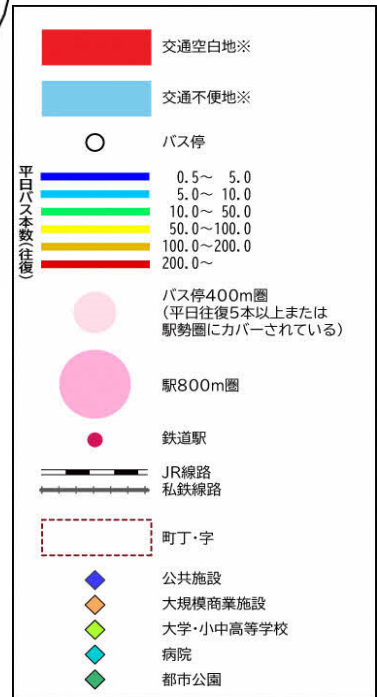
※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域（100mメッシュ）

※交通不便地

下記①②いずれかを満たす箇所

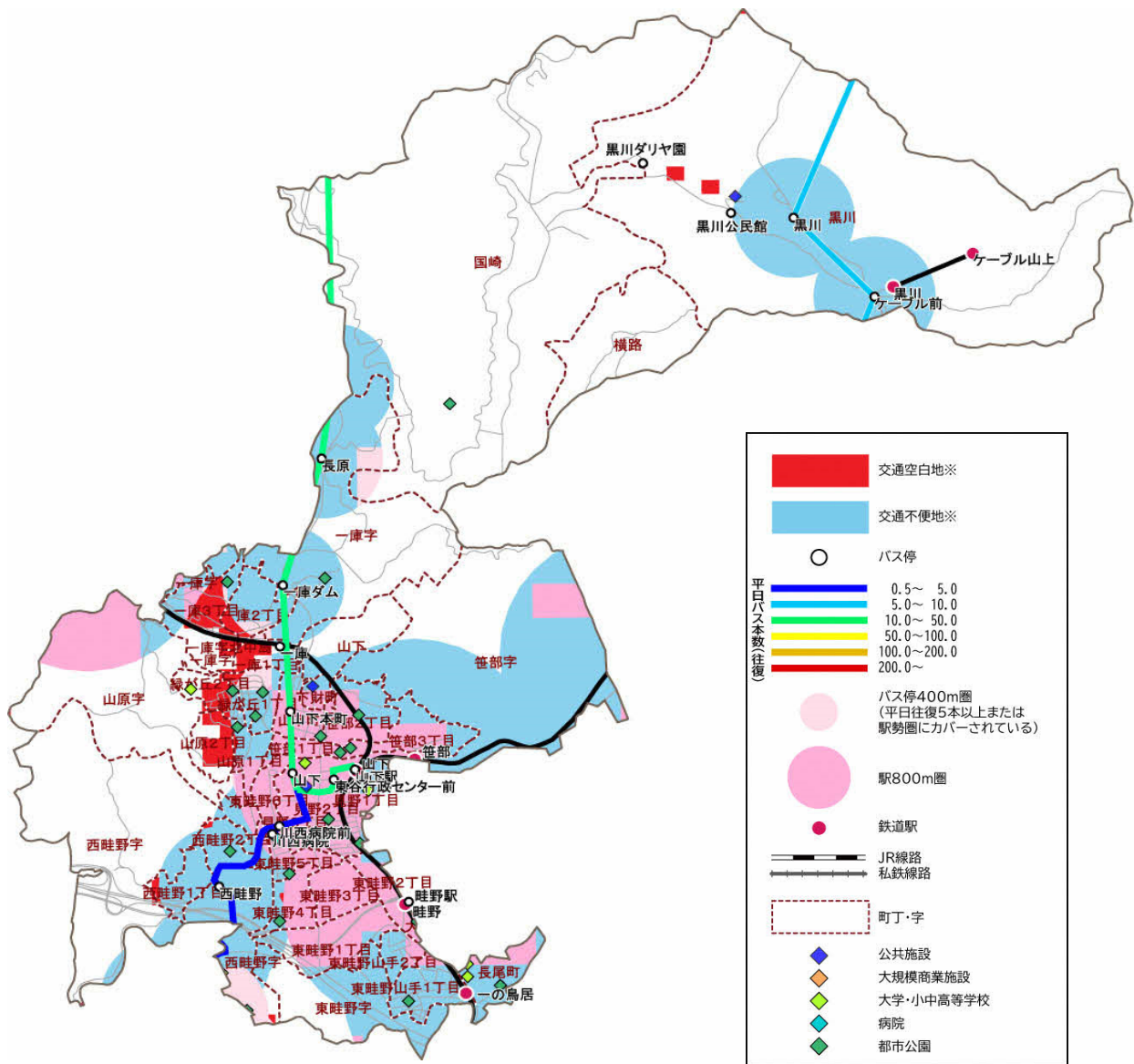
- ①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域（5次メッシュ）
- ②バスの平日往復本数が5本未満かつ駅勢圏にカバーされていないバス停



公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅					
	1日当たり利用者数(R3)					
	駅勢圏内に位置する駅					
	1日当たり利用者数(R3)					
路線バス	バス停数		7箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	83.5本			
		最小	49.0本			
	運行路線※R3		川西猪名川線	多田グリーンハイツ線		
	1日当たり利用者数(人)					
収支(千円)		-265,287	-11,050			
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外		芋生の一部 けやき坂4丁目の一部 若宮				
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅から遠いが、団地内を路線バスが運行 ・商業施設はコープのみ 			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内)：49.2% 休日(市内)：49.2%	よく行く施設(市内)：	阪急百貨店	
		自動車のみで移動する割合	平日：41.0%(市平均:26%) 休日：57.4%(市平均:40%)	コミ別順位：1/14位		
	移動手段で困りごとがよくある市民の割合	4.9%(市平均:5.3%)	コミ別順位：7/14位			
住民の公共交通利用意向及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	-	コミ別順位：-		
		路線バス	50.9%(市平均:30%)	コミ別順位：3/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		36.1%(市平均:27%)	コミ別順位：2/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	50.8%(市平均41.8%)	コミ別順位：3/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	21.3%(市平均：20.6%)	コミ別順位：7/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	24.6%(市平均：27.1%)	コミ別順位：8/14位		
公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 63.9% ・移動に課題のある方への割引料金の導入 54.1% 				
	市平均との差が大きいもの	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 63.9%(市平均52.8%) ・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に 42.6%(市平均34.8%) ・移動に課題のある方への割引料金の導入 54.1%(市平均46.4%) ・時刻表とおりの運行 18.0%(市平均12.8%) 				
現状のまとめ		<ul style="list-style-type: none"> ・高齢化率は低く、自動車のみで移動する割合が最も高い ・鉄道駅から遠いことから、路線バスの利用割合も高い ・乗継利便性の改善や定時運行への要望が高い ・北西部に交通空白地がある 				

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		東谷	
人口	全人口	13,392人	コミ別順位： 4/14位
	高齢化率	29.5%	コミ別順位： 7/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

下記①②いずれかを満たす箇所

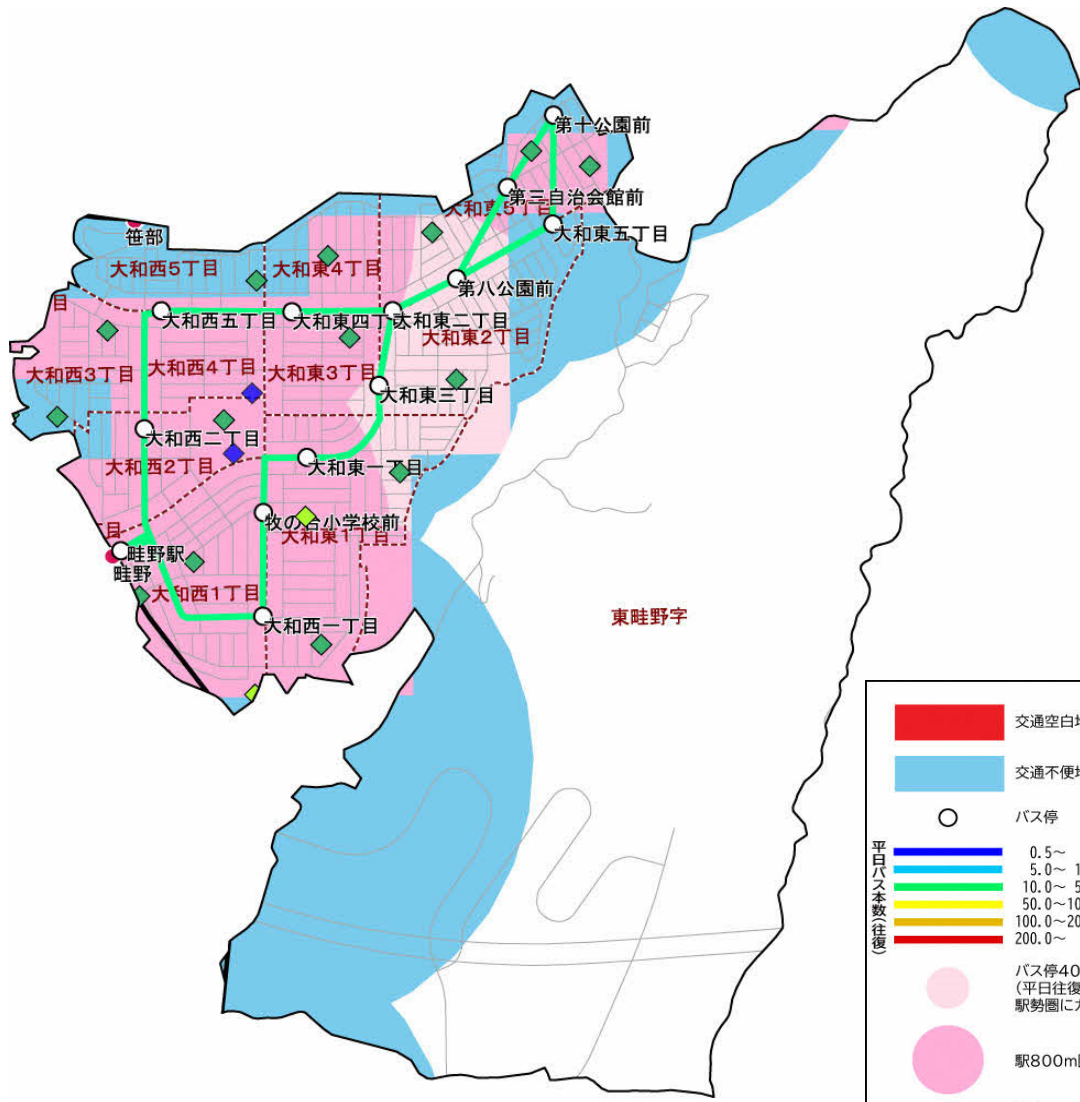
①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)

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

公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		笹部	山下	畦野	一の鳥居
	1日当たり利用者数(R3)		109人	5,561人	6,457人	678人
	駅勢圏内に位置する駅					
路線バス	1日当たり利用者数(R3)					
	バス停数		11箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	15.5本			
		最小	2.5本			
	運行路線※R3		東能勢線	妙見口能勢線	西能勢線	
1日当たり利用者数(人)						
収支(千円)		-56,450	-716	-4,109		
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外			西畦野、西畦野1丁目の一部 山原1・2丁目の一部 緑が丘2丁目の一部 一庫3丁目の一部 一庫 国崎 黒川 横路			
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・山下駅から国道173号を豊中方面に路線バスが複数系統運行 ・妙見口駅から箕面森町方面に路線バスが運行しているが便数は少ない 			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内)：53.3% 休日(市内)：53.3%	よく行く施設(市内)：	阪急百貨店 キセラ川西	
		自動車のみで移動する割合	平日：27.9%(市平均:26%) 休日：41.8%(市平均:40%)	コミ別順位：7/14位		
移動手段で困りごとがよくある市民の割合		4.1%(市平均:5.3%)	コミ別順位：10/14位			
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	能勢電：63.7%(市平均:34%)	コミ別順位：能勢電：3/14位		
		路線バス	7.3%(市平均:30%)	コミ別順位：13/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		22.3%(市平均:27%)	コミ別順位：14/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	43.4%(市平均41.8%)	コミ別順位：7/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	14.8%(市平均：20.6%)	コミ別順位：12/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	29.5%(市平均：27.1%)	コミ別順位：5/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 53.3% ・移動に課題のある方への割引料金の導入 46.7% 			
市平均との差が大きいもの		-				
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・駅が複数所在していることから能勢電鉄の利用割合は高いが、路線バスの利用割合は低い ・所在地駅がH25年度から2割以上利用者が減っている ・地域に複数の交通空白地がある 			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		牧の台	
人口	全人口	10,703人	コミ別順位： 9/14位
	高齢化率	40.9%	コミ別順位： 2/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



※交通空白地
 バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

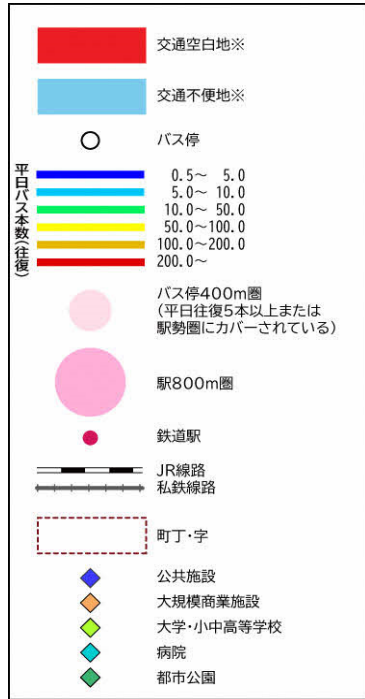
※交通不便地
 下記①②いずれかを満たす箇所
 ①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)
 ②バスの平日往復本数が5本未満かつ駅勢圏にカバーされていないバス停

	交通空白地※
	交通不便地※
	バス停
	0.5～ 5.0
	5.0～ 10.0
	10.0～ 50.0
	50.0～100.0
	100.0～200.0
	200.0～
	バス停400m圏 (平日往復5本以上または 駅勢圏にカバーされている)
	駅800m圏
	鉄道駅
	JR線路
	私鉄線路
	町丁・字
	公共施設
	大規模商業施設
	大学・小中高等学校
	病院
	都市公園

公共交通						
鉄道	コミュニティ内所在駅		笹部	畦野		
	1日当たり利用者数(R3)		109人	6,457人		
	駅勢圏内に位置する駅					
	1日当たり利用者数(R3)					
路線バス	バス停数		14箇所			
	運行本数(往復=1)	最大	38.0本			
		最小	6.0本			
	運行路線※R3		川西病院・大和団地線			
	1日当たり利用者数(人)					
収支(千円)		-27,200				
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外						
地域の現状						
交通	地域の特性		<ul style="list-style-type: none"> ・市内唯一の補助路線が運行しており利用状況に応じた再編を検討 ・商業施設はコープのみ 			
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内): 61.1% 休日(市内): 44.4%	よく行く施設(市内):	コープ 阪急百貨店	
		自動車のみで移動する割合	平日: 25.0% (市平均:26%) 休日: 38.9% (市平均:40%)	コミ別順位: 9/14位		
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	7.4% (市平均:5.3%)	コミ別順位: 3/14位		
住民の公共交通利用状況及び利用意向	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	能勢電: 67.6% (市平均:34%)	コミ別順位: 能勢電: 1/14位		
		路線バス	25.0% (市平均:30%)	コミ別順位: 8/14位		
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		24.3% (市平均:27%)	コミ別順位: 11/14位		
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	38.0% (市平均41.8%)	コミ別順位: 9/14位		
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	30.6% (市平均: 20.6%)	コミ別順位: 1/14位		
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	24.1% (市平均: 27.1%)	コミ別順位: 同10/14位		
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 50.9% ・移動に課題のある方への割引料金の導入 43.5% 			
市平均との差が大きいもの		<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に 40.7% (市平均34.8%) 				
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・駅が所在していることから、能勢電鉄の利用割合が高い ・市内唯一の補助路線バスの利用割合は高くないが、利用していない人の今後の利用意向は高い ・高齢化率は高く、移動に困っている市民の割合も高い 			

【コミュニティ別】公共交通の現状

コミュニティ名		北陵	
人口	全人口	7,752人	コミ別順位： 13/14位
	高齢化率	29.0%	コミ別順位： 8/14位
勾配（平均勾配12%以上）		-	



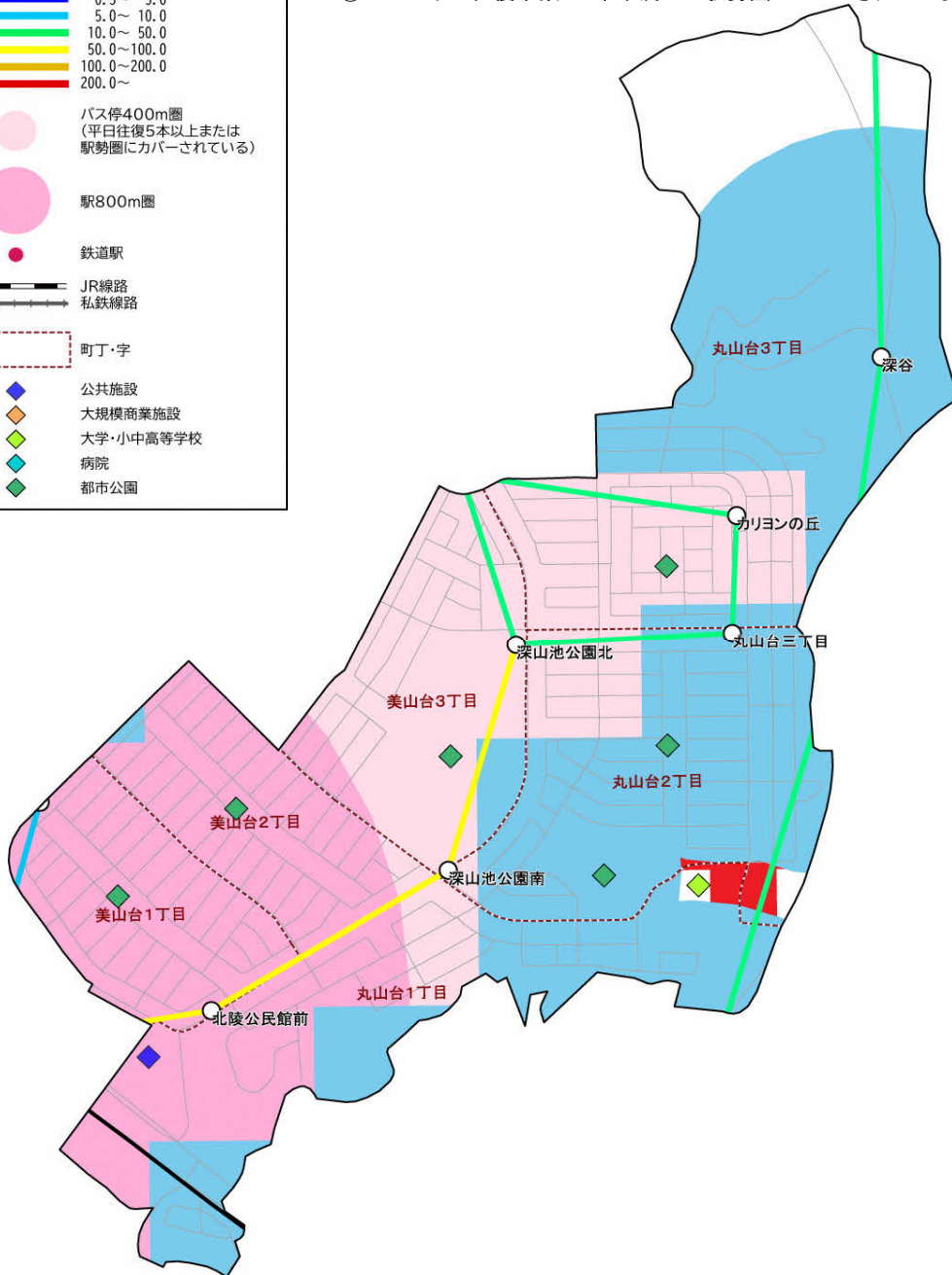
※交通空白地

バス停400m圏・駅800m圏外で居住者のいる地域(100mメッシュ)

※交通不便地

下記①②いずれかを満たす箇所

- ①バス停400m圏・駅800m圏内で平均勾配12%以上の地域(5次メッシュ)
- 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



公共交通					
鉄道	コミュニティ内所在駅				
	1日当たり利用者数(R3)				
	駅勢圏内に位置する駅		日生中央		
	1日当たり利用者数(R3)		8,813人		
路線バス	バス停数		6箇所		
	運行本数(往復=1)	最大	71.0本		
		最小	12.0本		
	運行路線※R3		日生ニュータウン線		
	1日当たり利用者数(人)				
収支(千円)		-20,880			
公共交通空白地 ※駅800m、バス停400m圏外					
地域の現状					
交通	地域の特性		・日生中央駅を発着する路線バスが団地内を運行		
	市民の移動状況	川西市内への外出割合と主な外出先	平日(市内): 40.5% 休日(市内): 30.4%	よく行く施設(市内):	オアシス 阪急百貨店
		自動車のみで移動する割合	平日: 30.4%(市平均:26%) 休日: 46.8%(市平均:40%)	コミ別順位: 4/14位	
		移動手段で困りごとがよくある市民の割合	6.3%(市平均:5.3%)	コミ別順位: 5/14位	
住民の公共交通利用意向及び利用状況	最寄りの公共交通の利用頻度(月に数日以上)	鉄道	能勢電: 56.3%(市平均:34%)	コミ別順位: 能勢電: 4/14位	
		路線バス	27.6%(市平均:30%)	コミ別順位: 6/14位	
	どの公共交通の利用も月に1日未満の人の割合		25.3%(市平均:27%)	コミ別順位: 同8/14位	
	今後の公共交通の利用意向	今も利用しており引き続き利用する市民の割合	60.8%(市平均41.8%)	コミ別順位: 1/14位	
		無くなったら困るので今後は利用したい市民の割合	13.9%(市平均: 20.6%)	コミ別順位: 13/14位	
		今は利用しない・今後も利用しない市民の割合	24.1%(市平均: 27.1%)	コミ別順位: 同10/14位	
	公共交通利用に必要な取組	上位2位まで	・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 62. % ・移動に課題のある方への割引料金の導入 51.9%		
市平均との差が大きいもの		・鉄道とバス、バス同士の乗り継ぎを便利に 46.8%(市平均34.8%) ・自動車運転免許自主返納者へ公共交通割引サービスの導入 62.%(市平均52.8%) ・移動に課題のある方への割引料金の導入 51.9%(市平均46.4%)			
現状のまとめ			<ul style="list-style-type: none"> ・日生中央駅が近くにあることから、能勢電鉄の利用割合は高く、今後の利用意向も高い ・一方で自動車の利用割合も高い ・交通空白地はないものの、移動手段に困っている市民の割合は少ない 		

～交通全般に係る現状と課題～

現状

1. 市民の移動実態 P1-2,11

(1) 公共交通を利用する市民は年々減少

自動車よりも公共交通を利用することが多い市民の割合
R3 : 47% (H26対比 5ポイント低下)

[参考]車のみで目的地まで移動する市民の割合
平日 : 26% / 休日 : 43%

(2) 移動手段の困りごとにより外出をあきらめることがある市民の割合は2%未満

⇒外出をあきらめることがある市民は75歳以上の割合が高い

外出をあきらめることがあると回答した市民のうち75歳以上の割合 40%

《現状①》

公共交通の利用頻度は減少しているが、移動に困っている人は市民全体で見ると多くない

《現状②》

全年齢のうち75歳以上が移動に困っている割合が高い

2. 交通空白地の状況(アンケート結果) P13-15

(1) 対象13自治会中11地区でバス・鉄道の利用に課題有と回答

(2) 対象13自治会中12地区で移動支援が必要と回答(うち、今すぐ必要との回答が7地区)

(3) 対象13自治会中3地区でタクシーが来てくれないと回答

※タクシー事業者のヒアリング結果では配車不可エリア無し(ただし、時間がかかり配車できない事例有)

(4) 対象13自治会中9地区で空白地以外にも自治会内で移動が困難な地域があると回答(高低差、高齢化など)

《現状③》

日常の移動に支援を必要とする地区が半数ある

《現状④》

乗合交通だけでなくタクシーも利用しづらい地区がある

3. 交通を取り巻く環境の変化 P16-18

(1) 人口が減少し、少子高齢化が加速

(2) 高齢ドライバーによる事故が増加傾向

高齢者(65歳以上)が原因となる警察署内の交通事故割合
R3 : 29.9% (H26対比 3.8ポイント上昇)

[参考]70歳以上の乗用車普及率(全国)R4:61%(H26対比7%増)

(3) 後期高齢者の運転免許更新が厳格化

(4) 電動アシスト自転車の普及等を受け自転車事故が増加傾向(後期高齢者による事故も全国的に増加)

川西市警察署管内の自転車関係事故件数
R3 : 273件 (H29対比 88件上昇)

[参考]全国の自転車死亡事故年齢別割合(75歳以上)
H28~R2 : 67.4% (H23~27対比5.6%上昇)

《現状⑤》

後期高齢者の交通事故(自動車・自転車)が増加傾向

《現状⑥》

免許更新厳格化で後期高齢者の移動手段が減少

課題

《課題①》移動に課題のある後期高齢者の事故増加、移動手段の減少

- 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)
- 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
- 後期高齢者の自動車免許更新厳格化で移動手段が減少

⇒ **後期高齢者の移動手段を車以外の手段へ転換が必要**

〈後期高齢者を乗合交通へ転換する際の課題〉

- よく行く外出先：市外が約20%
- 公共交通未利用者の利用意向：「今後も利用しない」が47%
- 公共交通の利用にあたっての課題
バス：運行本数が少ない／電車：運賃が高い、遠い／タクシー：運賃が高い

《課題②》交通空白地等における移動手段の確保

- 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
- 空白地の近隣にも移動が困難な地域がある

⇒ **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**

〈地区内移動を検討するにあたっての課題〉

- 各地区の移動に困っている対象の把握
高齢者など：福祉タクシー・福祉バス、住民主体の乗合輸送
全世帯：住民主体の乗合輸送／小型乗合交通
- 移動に困っているエリア・道幅などによるタクシーの通行可否等の把握 など

市内の交通状況を踏まえた持続可能な公共交通実現に向けた課題(その2)

～公共交通の現状と課題～

資料1の頁番号

4. 公共交通利用者数の状況と今後の推移

P 1,19-23

(1) 各公共交通機関とも利用者数は減少傾向にあるなか、コロナ禍の影響を受けさらに大きく減少

(2) 人口推計より通勤・通学等での一定の利用が見込める若い層の減少が予測 (年齢を重ねるごとに利用率低下)

ほぼ毎日公共交通機関を利用している市民の割合
(能勢電鉄) 20～29歳 : 26.4% (30～39歳 : 16.1%)
(阪急バス) 20～29歳 : 13.2% (30～39歳 : 6.1%)

[参考] 年代別乗用車普及率の推移(全国)
29歳以下…R4 : 52.1% (H26対比0.4%上昇)
30～39歳…R4 : 71.4% (H26対比2.7%低下)

(3) 公共交通利用者の満足度が年々低下傾向

公共交通(電車・バス)の利便性に満足している市民の割合
R3 : 57.7% (H26対比 7ポイント低下)

(4) 公共交通未利用者の今後の利用意向が低い

今後の公共交通利用にあたっての考え方(現在未利用者)
できるだけ利用したい : 20.6%
今は利用しない・今後も利用しない : 27.8%

《現状⑦》

人口減少や社会情勢の変化、市民の利用意向から公共交通の利用者は今後も減少する見込み

5. 公共交通の継続的な運行における問題

P 24-30

(1) 各交通事業者とも利用者の減少により収入が減少しており、収支状況が悪化している



《能勢電鉄・阪急バスの状況及び事業方針》

- ① 燃料費や人件費の高騰による運行経費の増加により、能勢電・阪急バスともにR3は営業損失
- ② 駅舎や車両等の施設の老朽化、環境や法改正による安全への配慮などへの対策のためのコスト増が見込まれる
- ③ 収支状況が改善しなければ、利用に見合ったダイヤ、運賃、路線の廃止等の検討を実施

《現状⑧》

今後のコスト増の見込みから収支状況がさらに悪化し、サービス低下が懸念される

6. 公共交通サービス提供における問題

(1) 川西能勢口駅前の渋滞や違法駐車により遅延が発生(タクシー・バス)

バスを利用するにあたっての課題(運行の遅れ回答割合)
ほぼ毎日利用 : 35.1%
週に3～4日利用 : 23.2%

P 20-21

(2) 高齢化等により鉄道やバスの技術系従事者やタクシードライバーが不足

P 28-30

《現状⑨》

道路渋滞等によるサービス水準の低下
今後人員不足により維持が困難

現
状

課
題

《課題③》

- 利用状況が改善しないと路線見直し等でサービスが低下
- サービスが低下するとさらに利用者が減少

↳ 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

《課題④》

- 収支が改善されなければサービスの維持が困難
- 今後のコスト増を見込んだ検討が必要

↳ 赤字路線維持に向けた方針の検討
車両更新、老朽化対策の検討

《課題⑤》

- サービス水準の低下による利用者離れの懸念がある
- 人員不足による更なるサービス低下の懸念がある

↳ 定時性確保に向けた取組が必要
人員不足への対応検討

今後の地域公共交通会議開催のスケジュール

	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
地域公共交通会議	★ R4第3回			★ R4第4回		★ R5第1回		(★) (R5第2回)	★ R5第3回		★ R5第4回						★ R5第5回

※交通事業者等から議題の提供があれば、その都度必要なタイミングで地域公共交通会議を開催予定

(仮称)川西市公共交通計画策定	地域公共交通会議			★		★		(★)	★								●
	交通関連データ収集・整理																
	ニーズ把握(アンケート調査他)																
	素案作成《基本計画・地交計画》																
	パブコメ・計画策定																

→課題・目標整理

→取組・実施事業検討

→素案作成

→原案作成

→議会 →パブコメ・原案修正

平野山下線・大和団地線再編	地域公共交通会議			●		●		●									●
	市																
	地域																
	阪急バス																

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

新ダイヤ補助額の確定

アンケート調査実施

アンケート調査実施(予定)

評価基準の方向性3者確認

R4.10~R5.9実績の3者共有 → 阪評価の実施

R4.10~R5.9運行
R5.10~R6.1運行
データを用いた
運行ダイヤ案の確定