

令和5年度 第1回 川西市地域公共交通会議

次第

日時 令和5年7月12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. 委員紹介

3. 協議

(1) 会長、副会長の選任について

(2) (仮称)川西市公共交通計画の策定について . . .【資料1, 2】

(3) 平野山下線・大和団地線の持続可能な運行の検討について . . .【資料3, 4】

【別紙1, 2】

4. その他

5. 閉会

令和5年度 第1回 川西市地域公共交通会議 出席者名簿

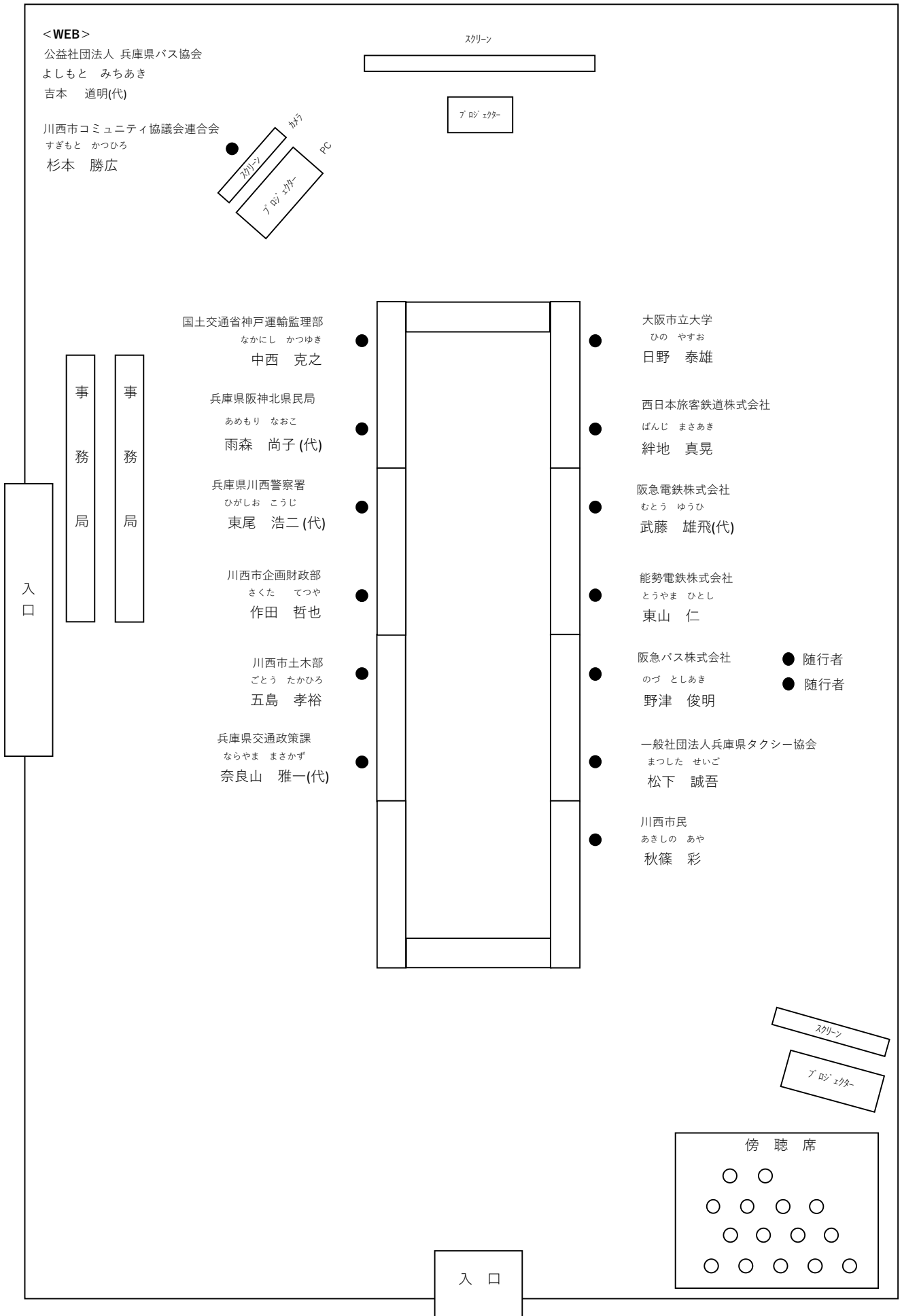
委員


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	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	課長代理	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 沿線まちづくり推進部	部長	阿瀬 弘治	あぜ こうじ	武藤 雄飛 むとう ゆうひ
能勢電鉄株式会社	鉄道事業部	副部長	東山 仁	とうやま ひとし	同左
阪急バス株式会社	自動車事業本部営業企画部(地域公共交通担当) 兼 新モビリティ推進部	部長	野津 俊明	のづ としあき	同左
公益社団法人 兵庫県バス協会		専務理事	新屋敷 昭一	しんやしき しょういち	吉本 道明(WEB) よしもと みちあき
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	副議長	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(WEB)
社会福祉法人 川西市社会福祉協議会		常務理事	船木 靖夫	ふなき やすお	欠席
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 総務企画部	企画調整官	中西 克之	なかにし かつゆき	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	東尾 浩二 ひがしお こうじ
川西市	企画財政部	部長	作田 哲也	さくた てつや	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	新田 博史	にった ひろふみ	奈良山 雅一 ならやま まさかず
-----	-----------------	--------------	-------	----------	---------------------

令和5年度 第1回 川西市地域公共交通会議 配席図





(仮称)川西市公共交通計画の
策定について

～ 計画目標値及び事業に係る協議～

本日の協議内容

～ 計画策定の流れ～

地域の現状、公共交通の現状、移動特性、ニーズ等の把握

地域の現況や公共交通の利用実態、住民の移動実態・ニーズをデータ等を用いて整理。

上位計画・関連計画の確認

上位計画や関連計画で地域が目指す将来像と地域旅客運送サービスの位置づけ・果たすべき役割を整理。

既存の網形成計画等の評価

既存の網形成計画等に記載されている事業の達成状況や、事業がもたらしてきた効果等を整理。

地域公共交通活性化・再生の促進に関する基本方針

(国が策定、まちづくりとの関連を明確化)

問題点・課題の整理

地域の現状を調べた上で、地域旅客運送サービスにおける現状・問題点を分析し、取り組むべき課題を整理。

基本的な方針を検討

問題点・課題及び上位計画等での地域旅客運送サービスの位置づけを踏まえながら、地域旅客運送サービスのあるべき姿を検討し、「基本的な方針」を整理。

目標設定

基本方針の実現のために地域旅客運送サービスがどのようなものであるべきか具体的に検討。

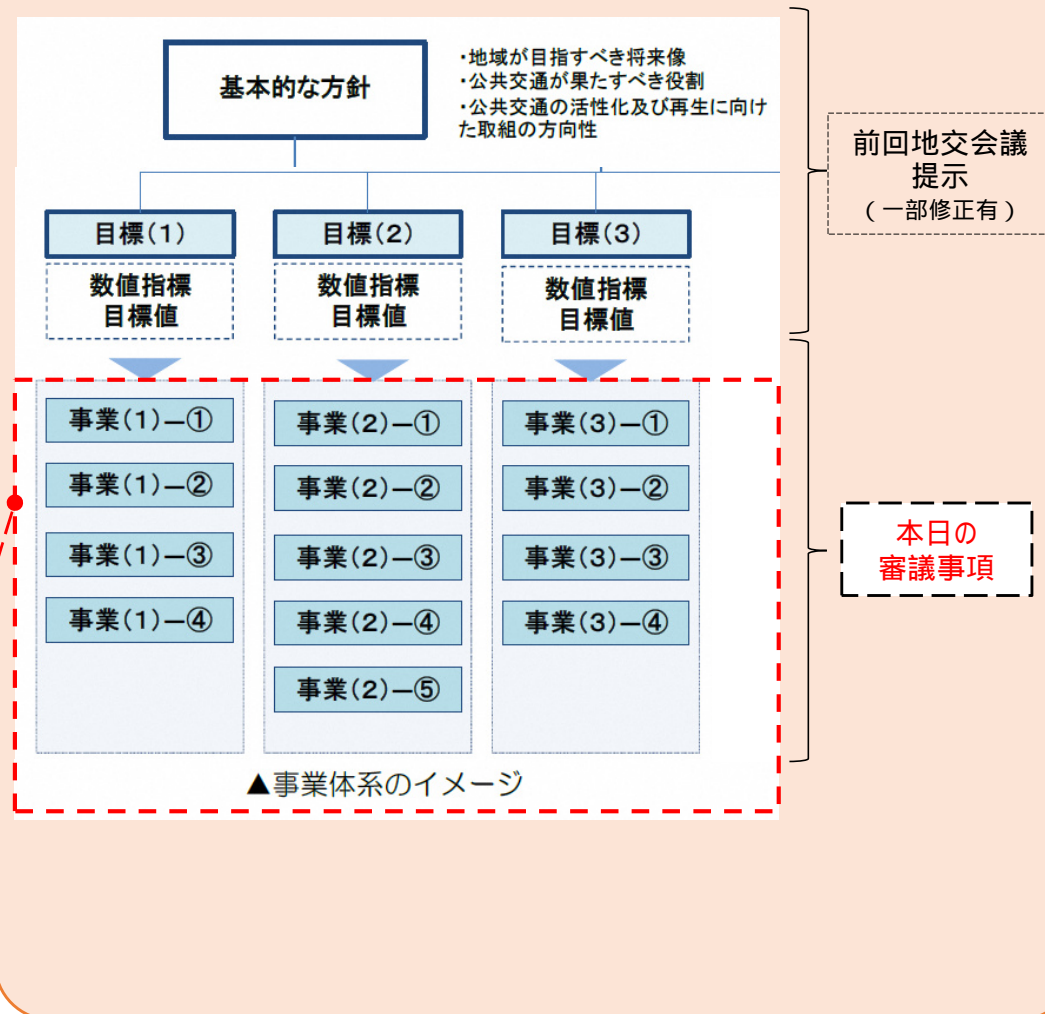
数値指標・目標値の設定

目標の達成状況を定量的・客観的に評価するためのデータを収集し、数値指標と目標値を設定。

▲基本的な方針・目標の検討フロー

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（入門編）

本日の審議事項



(1) 理念の設定 ~ 上位計画で検討されている理念・目指すべき都市像 ~

第6次川西市総合計画（令和6年度～令和13年度：8年間）

< 目指すべき都市像(案) > 心地よさ 息づくまち 川西 ~ジブンイロ叶う未来へ~

4つの基本姿勢
(大切にしたい思い)

まず、子どもが幸せになります。

人に寄り添い、お互いの個性を認め合います。

未来に責任を持ち、持続可能なまちをめざします。

日々の暮らしで感じられる幸せを大切にします。

分野別目標：快適な環境で暮らせる川西の実現

本市は豊かな自然環境を有し、高度経済成長期に住宅開発によって成長してきたまちで、緑豊かな環境と利便性を併せ持っていることが大きな特徴です。

このようなまちの特徴を大切にするため、自然や文化、生物多様性の理解を深め、守り、育み、共生する、ふるさとに愛着が持てる取り組みを進めていきます。

併せて、人口減少や少子・高齢化の進展など、環境は大きく変化していくことから、既存の都市基盤を有効活用しながら、民間活力などにより都市に新たな魅力や価値を加え、持続可能で生活の質の高い、快適な環境で暮らせる川西をめざします。

川西市都市計画マスタープラン（令和6年度～令和13年度：8年間）

< 基本理念(案) > 持続可能で生活の質が高いまちづくり

~ 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 ~

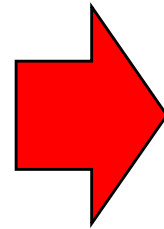
本市は豊かな自然環境を有し、高度経済成長期に住宅開発とともに成長してきたまちです。今後、人口減少がすすむことが予想されるなか、まちづくりに関する施策や民間活力等により、新たな魅力や価値を市民、事業者、行政でつくり上げ、持続可能で生活の質の高いコンパクトなまちをめざします。

(仮称)川西市公共交通計画
(令和6年度～令和13年度：8年間)

上位計画を踏まえ、当該計画の理念を設定

(1) 理念の設定 ~ 上位計画の理念等を踏まえた本計画の理念 ~

上位計画	
総合計画 分野別目標	快適な環境で暮らせる 川西の実現
都市マス 基本理念	持続可能で生活の質が 高いまちづくり ~みどり豊かな住宅都 市に新たな魅力や価値 を掛け合わせる~



課題
【公共交通】 <u>既存サービスの維持と新たなニーズに対応した持続可能なサービスの検討</u> 利用者の減少による採算性の低下や利用者ニーズの多様化に対応した持続可能なサービスの検討が必要
【公共交通】 <u>定時性確保に向けた取組が必要</u>
【公共交通】 <u>人員不足への対応検討</u>
【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>
【交通】 <u>交通空白地等における移動手段の確保</u> 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

本計画の理念(案) 市民生活の質の向上を可能にする交通サービスの実現を目指して

~設定の趣旨~

公共交通は子どもからお年寄りまで幅広い世代の人が利用でき、クルマが運転できない人にとって、なくてはならない移動手段です。また、本市が目指している持続可能で生活の質の高いコンパクトなまちづくりにおいても有効な移動手段です。

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

こうした状況下において、市民の一人一人が、住み慣れた市内各地域で心地よく暮らすことができる生活を実現するためには、**それぞれの地域**の交通状況・住環境に応じた交通サービスが必要になります。このような交通サービスを構築するためには、これまで以上に市民・事業者・行政がそれぞれ必要な役割を担い、快適に移動できる交通環境の整備に向けて取り組むことが重要です。

基本的な方針(案)	概要
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	乗り継ぎなどの公共交通の利便性の向上を行うことで 、自家用車から公共交通への転換を促進し、日常生活を支える基盤である公共交通のサービス水準の確保を図るとともに、 公共交通の車両のEV化等を推進することで 、脱炭素・循環型のまちの実現を目指す。
まちの賑わい向上につながる公共交通の利用促進	公共交通について、市民の財産としての認識を深めるとともに、市民や来訪者の利用を促すことで、中心市街地や各地域拠点の賑わいの向上を図る。
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、誰もが快適な環境で暮らせるまちを実現するため、 自家用車 だけに頼らずに移動できる環境づくりとして、身近な地域内交通を地域住民・行政・交通事業者が一体となって構築していく。

(2) 基本方針 1 ~ 前回会議資料 ~

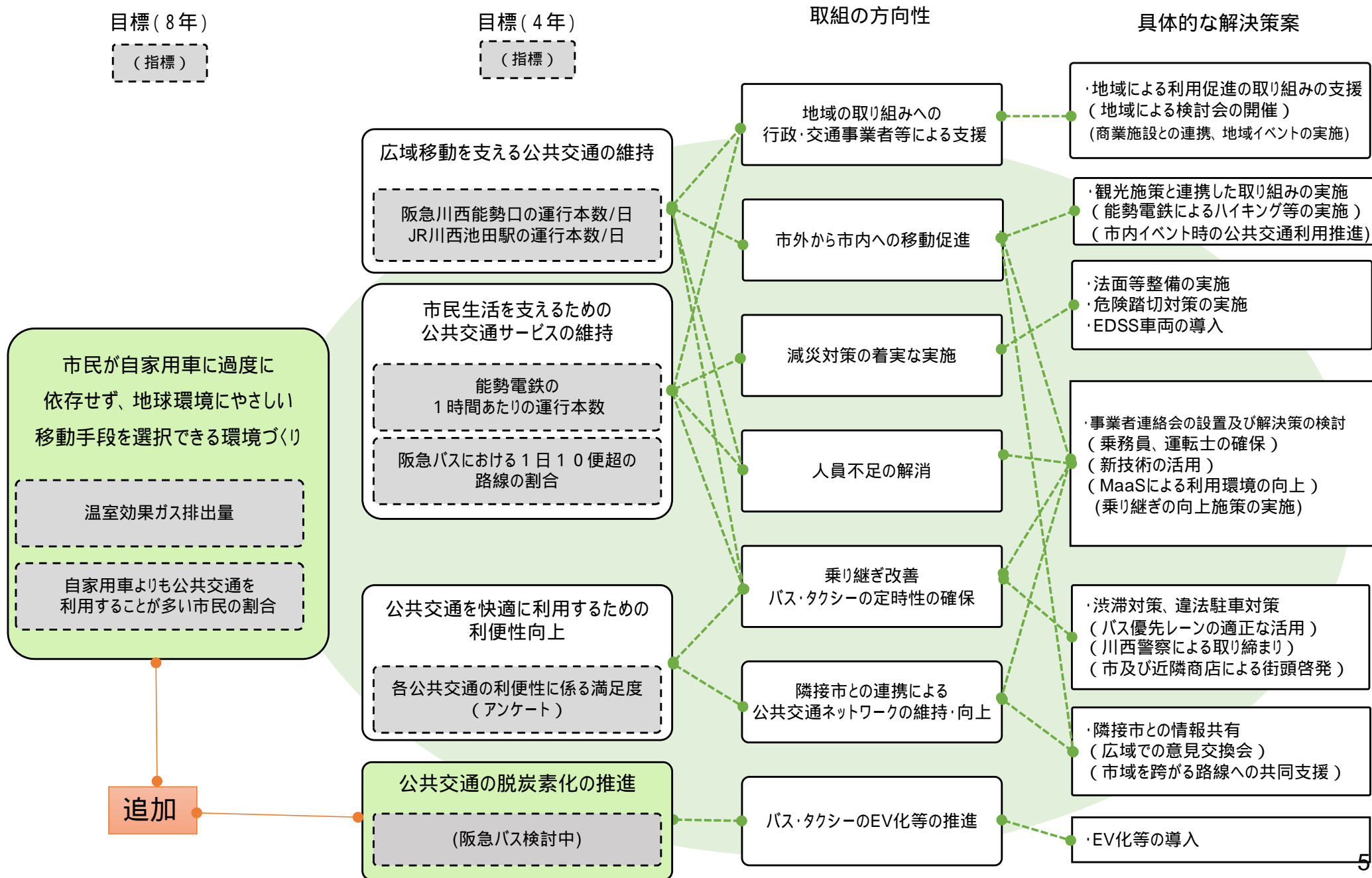
基本方針1に関する目標及び目標値の設定に関する考え方は以下の通り。

● 8年目標から4年目標へ変更

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き、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	4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
				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
	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	8年	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
	市民生活を支えるための公共交通サービスの維持			能勢電鉄における1時間あたりの運行本数		
				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		
	安全に公共交通が利用できる環境整備	利用者が安全安心に利用できる環境整備を推進する	4年	対策完了箇所数	・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
	誰もが快適に利用できるための公共交通の利便性向上	公共交通の利便性に満足している市民の割合を目標として設定		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）	・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		

(2) 基本方針 1 ~ 前回会議時点での提示内容と主な変更点 ~

< 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



(2) 基本方針 1 ~ 実施主体のイメージ ~

< 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

○...主体、 ...サポート

取組の方向性

取組の方向性	具体的な解決策案	主な実施主体			
		事業者	地域	その他 関係機関	市
地域の取組みへの 行政・交通事業者等による支援	・地域公共交通会議での検討を通じた利用促進などの取組みの実施		○	-	
市外から市内への移動促進	・観光施策と連携した取組みの実施 (能勢電鉄によるハイキング等の実施) (市内イベント時の公共交通利用推進)	○	-		○
減災対策の着実な実施	・法面等整備の実施 ・危険踏切対策の実施 ・EDSS車両の導入	○	-	-	
人員不足の解消	・事業者連絡会の設置及び解決策の検討 (乗務員、運転士の確保) (新技術の活用) (MaaSによる利用環境の向上) (乗り継ぎの向上施策の実施)	○	-	-	
乗り継ぎ改善 バス・タクシーの定時性の確保	・渋滞対策、違法駐車対策 (バス優先レーンの適正な活用) (川西警察による取り締まり) (市及び近隣商店による街頭啓発)		○	○	○
隣接市との連携による 公共交通ネットワークの維持・向上	・隣接市との情報共有 (広域での意見交換会) (市域を跨がる路線への共同支援)		-	-	○
バス・タクシーのEV化等の推進	・EV化等への導入	○	-	-	

(2) 基本方針 1 ~ 具体的な解決策の例 ~

乗り継ぎ改善
バス・タクシーの定時性の確保

・事業者連絡会の設置及び
解決策の検討
(乗り継ぎの向上施策)

(例) 鉄道・バスのダイヤ調整
企画乗車券の発行

下記事例は、川西市で実施可能と確認されたわけではなく、あくまでイメージとして記載している。

バス運行状況のGoogleマップでの表示



・阪急バスでは、2017年3月から兵庫県下で、2018年3月からは全路線でバスロケーションシステムを導入しており、スマートフォン及びPCから接近案内情報の提供を行ってきた。

・さらに、2023年3月からGoogleマップでも、バス情報の公開とバスロケーションシステムを導入した。

・Googleマップで目的地を入力するだけでバスの経路検索（発車時刻・のりば・到着時刻・所要時間）、運賃、の他にも、運行状況（定時運行・遅延運行・バスの現在位置）が確認出来るようになっている。

出典：阪急バスHP

乗り継ぎ向上のためのダイヤ改正

- ・乗り継ぎ向上のためのダイヤ改正を行う事例は多数存在する。
- ・例えば2017年の阪神バスのダイヤ改正として、阪急武庫之荘駅での阪急電車との接続向上を目的とした運行時刻の微調整、一部時間帯での増便による始発時刻の繰上及び乗車密度の緩和を図るなどの、旅客利便の向上に努める事例が挙げられる。

出典：尼崎市HP

複数交通手段をまたいだ乗車券

- ・「2023年度スルッとKANSAI 大阪周遊パス」は、Osaka Metro・大阪シティバスの全線と阪急・阪神・京阪・南海・近鉄の大阪エリア所定区間が1日乗降フリーの乗車券であり、さらに大阪市内の所定施設が無料または割引で利用できる優待特典付きとなっている。



出典：阪急電鉄HP

(2) 基本方針 1 ~ 各基本方針に共通する解決策 ~

地域の移動課題対策支援事業

< 事業イメージ >


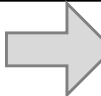
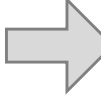
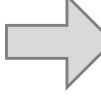
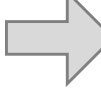

地域ごとに異なる移動課題に対して、その解決に向けた地元団体の主体的な取り組みを支援する
地域団体が検討会を立ち上げ、行政・事業者・学識経験者などの関係者が支援

	移動課題	支援メニュー	対象とする支援内容の案	対象外とする支援内容
基本方針 3 地域による移動手段の構築	交通空白地、不便地対策 地元が不便と感じる地域も含む	移動手段の導入又は新たな交通への転換	○ 地域による乗合交通の導入検討 例：運送法に基づかないボランティア輸送 【補助内容】車両代の赤字補填 など GHのお出かけ支援など取組み済み事業への支援も含む ○ タクシーによる個別輸送の充実検討 例：地区内の施設又は近隣交通機関までのタクシー移動の支援 【補助内容】タクシー代の一部補填 など	○ 一時的な移動手段の導入 例：祭りなどのイベント輸送 持続運行を目的としない輸送 ○ 高齢者など対象を限定した輸送 例：高齢者へのタクシーチケット配布 福祉有償運送の実施 一部の対象のみ移動課題を感じている場合、福祉部に引き継ぎを実施
	基本方針 1・2 地域による利用促進の取組み支援	既存交通の利用促進又は新たなサービスの検討	利用促進の可能性の検討	○ ルート変更の検討 ○ 運行ダイヤ変更の検討 ○ 乗り継ぎサービス(利便性など)改善検討 ○ 近隣商店と連携した割引制度等の検討 など
将来のニーズに対応したサービスの検討			○ 新たな交通への転換	○ 高齢者など対象を限定した輸送 例：高齢者へのタクシーチケット配布 福祉有償運送の実施 一部の対象のみ移動課題を感じている場合、福祉部に引き継ぎを実施

地域主体であることが条件、支援額等は未定

(2) 基本方針 1 ~ 指標のイメージ ~

< 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

指標		データ取得方法	現況値	目標値
8年	温室効果ガス排出量	調整中		
	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	市民実感調査	45.1% 【R4】	増加 
4年	阪急川西能勢口の運行本数/日 (平日)	交通事業者より提供	450本/日 【R4】	維持 
	JR川西池田駅の運行本数/日 (平日)	交通事業者より提供	328本/日 【R4】	維持 
	能勢電鉄の1時間あたりの 運行本数(平日)	交通事業者より提供	平均6本/時間 【R4】	維持 
	阪急バスにおける1日10便超の路線 の割合(平日)	交通事業者より提供	90.9%(10/11) 【R4】	維持 
	各公共交通の利便性に係る満足度	市民交通行動アンケート	JR:71.9% 阪急電鉄:80.2% 能勢電鉄:72.2% タクシー:35.7% 【R4】	増加 
	(阪急バス検討中)	検討中		

(3) 基本方針 2 ~ 前回会議資料 ~

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。

● 8年目標から4年目標へ変更

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				
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心核・地域核を中心にまちの賑わいの向上をめざす		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 山下駅/畦野駅/多田駅/鼓滝駅の一日あたり平均利用者数	・地域ぐるみの取り組みへの行政・交通事業者による支援	・地域ぐるみの取り組みと行政・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
	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り組みを目標として設定	8年	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 ・学校MM / 転入者MM / 居住者MMの推進	・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 ・学校MMの推進 / 転入者へ特別乗車券配布
	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】 川西猪名川線1日あたり利用人数【R2】 タクシー利用者数	・地域ぐるみの取り組みへの行政・交通事業者による支援	・地域ぐるみの取り組みと行政・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

● タクシーに関することは基本方針3へ

基本方針2

(3) 基本方針 2 ~ 前回会議時点での提示内容と主な変更点 ~

< 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

目標(8年)

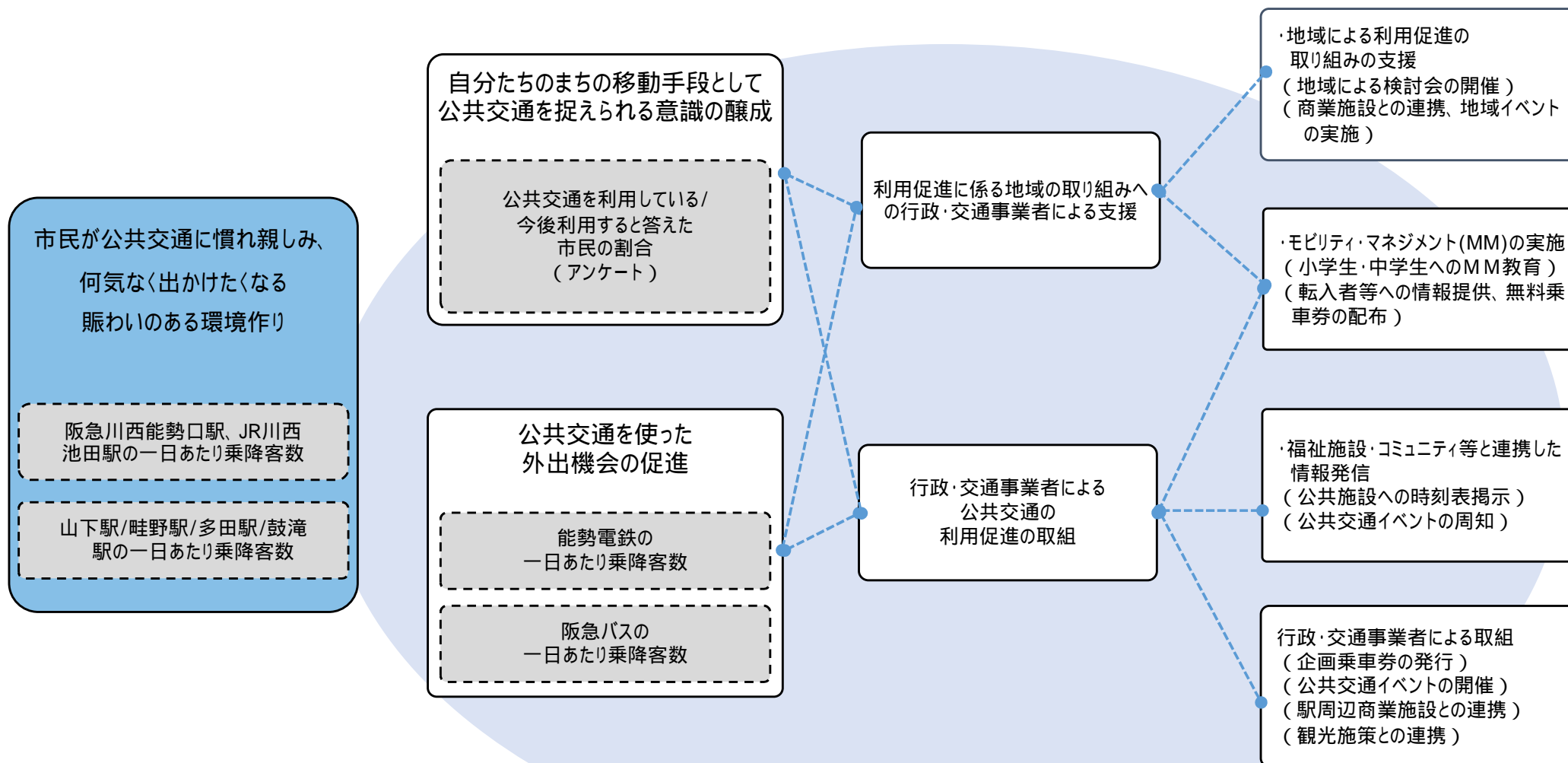
(指標)

目標(4年)

(指標)

取組の方向性

具体的な解決策案



(3) 基本方針 2 ~ 実施主体のイメージ ~

< 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

○...主体、 ...サポート

取組の方向性




利用促進に係る地域の取組みへの
行政・交通事業者による支援

行政・交通事業者による
公共交通の
利用促進の取組

具体的な解決策案	主な実施主体			
	事業者	地域	その他 関係機関	市
・地域による利用促進の取組み支援 (地域による検討会) (商業施設との連携、地域イベントの実施)		○	○	
・モビリティ・マネジメント(MM)の実施 (小学生・中学生へのMM教育) (転入者等への情報提供、無料乗車券の配布)	○	○	○	○
・福祉施設・コミュニティ等と連携した情報発信 (公共施設への時刻表掲示) (公共交通イベントの周知)		-	○	○
・行政・交通事業者による取組 (企画乗車券の発行)(公共交通イベントの開催) (駅周辺商業施設との連携)(観光施策との連携)	○	-	-	○

(3) 基本方針 2 ~ 指標のイメージ ~

< 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

指標		データ取得方法	現況値	目標値
8年	阪急川西能勢口駅、JR川西池田駅の一日あたり乗降客数	交通事業者より提供	阪急：48,618人 【R4】 JR：31,986人 【R3】	増加 
	山下駅/畦野駅/多田駅/鼓滝駅の一日あたり乗降客数	交通事業者より提供	5,555/7,019/ 6,157/4,867人 【R4】	増加 
4年	公共交通を利用している/今後利用すると答えた市民の割合	市民交通行動アンケート	62.4% 【R4】	増加 
	能勢電鉄の一日あたり乗降客数	交通事業者より提供	87,950人/日 【R4】	増加 
	阪急バスの一日あたり乗降客数	交通事業者より提供	31,112人/日 【R3】	増加 

(4) 基本方針3 ~ 前回会議資料 ~

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。

8年目標から4年目標へ変更

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り組みの実現	<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	・地域ぐるみの取り組みへの行政・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	・地域ぐるみの取り組みと行政・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	

計画から補助路線を削除
具体的には「(3)平野山下線・大和団地線の持続可能な運行の検討について」で協議

(4) 基本方針 3 ~ 前回会議時点での提示内容と主な変更点 ~

< 基本方針 3 > 快適な環境で暮らせるまちの実現に向けた地域内交通サービスの構築

目標(8年)

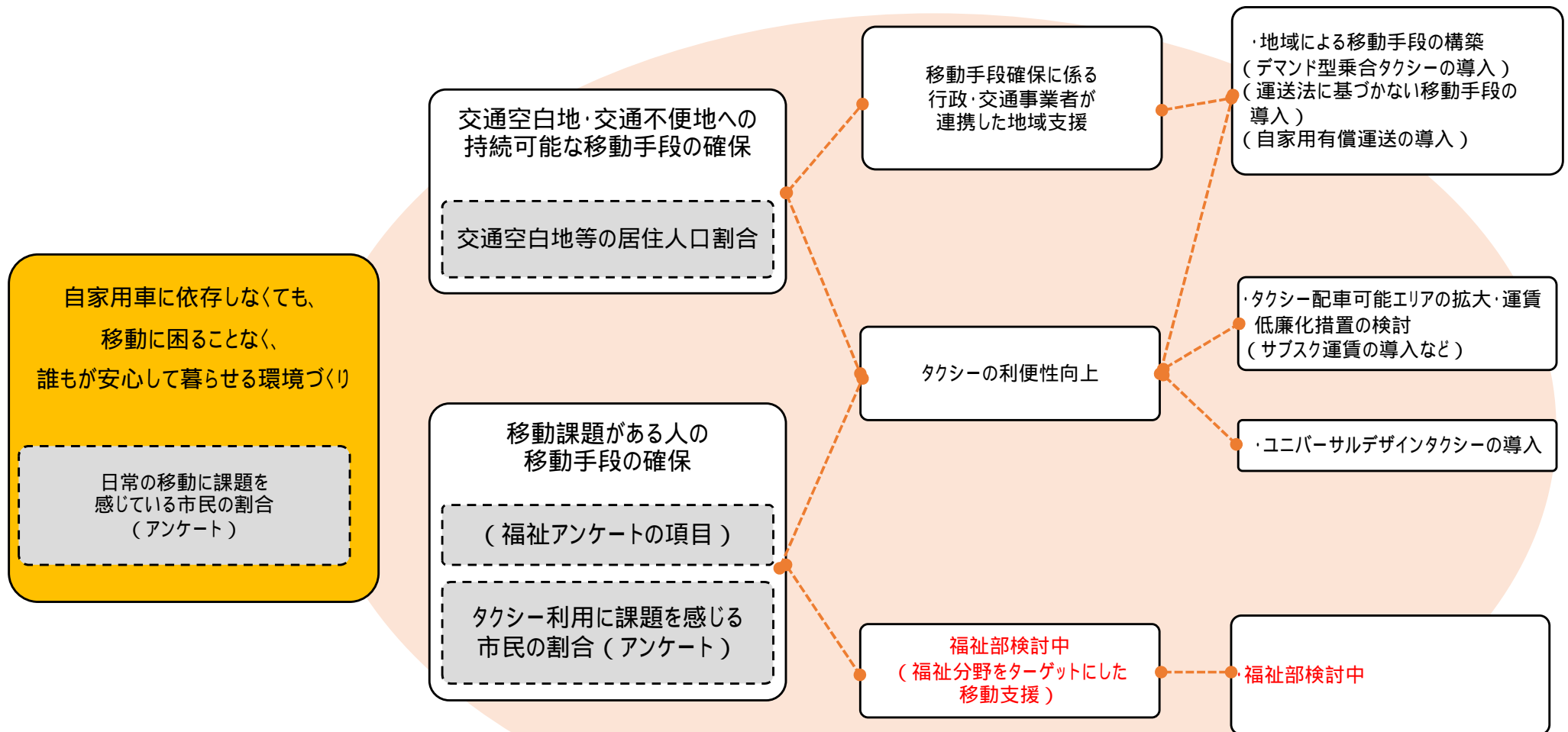
(指標)

目標(4年)

(指標)

取組の方向性

具体的な解決策案



(4) 基本方針 3 ~ 実施主体のイメージ ~

< 基本方針 3 > 快適な環境で暮らせるまちの実現に向けた地域内交通サービスの構築

取組の方向性

○...主体、 ...サポート

取組の方向性	具体的な解決策案	主な実施主体			
		事業者	地域	その他 関係機関	市
移動手段確保に係る 行政・交通事業者が 連携した地域支援	<ul style="list-style-type: none"> ・地域による移動手段の構築 (デマンド型乗合タクシーの導入) (運送法に基づかない移動手段の導入) (自家用有償運送の導入) 		○	-	
タクシーの利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー配車可能エリアの拡大・運賃定額化措置の 検討 (サブスク運賃の導入など) ・ユニバーサルデザインタクシーの導入 	○	-	-	
福祉部検討中 (福祉分野をターゲットにした 移動支援)	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉部検討中 	-	○		○

(4) 基本方針 3 ~ 具体的な解決策の例 ~

タクシーの利便性向上

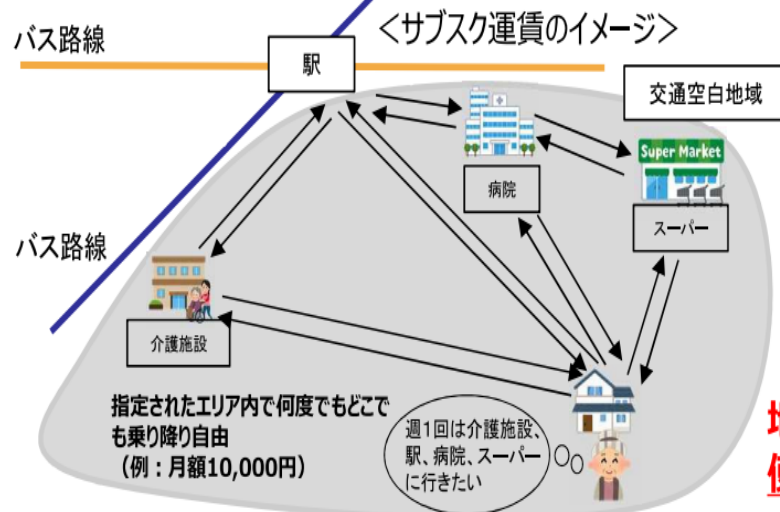
・タクシー配車可能エリアの拡大・運賃
低廉化措置の検討
(サブスク運賃の導入など)

下記事例は、川西市で実施可能と確認されたわけではなく、あくまでイメージとして記載している。

交通空白地等でのタクシーサブスク運賃の導入

- ・タクシー運賃規制の弾力化等を図る道路運送法改正等を受け、国交省ではタクシー運賃低廉化を支援する補助制度を創設している。
- ・自治体と交通事業者が連携して行うタクシー低廉化措置の実証運行の経費等が補助対象となる

実証運行のイメージ



■ タクシー事業者と自治体との共働による多様なサービスのイメージ例

○ サブスク運賃の導入

- ・病院やスーパーを含む5km以内の区域であれば、1か月間10,000円で乗り放題


○ 回数券の発行

- ・1回200円で月10回まで利用可能な回数券を発行

地域のニーズにきめ細かく対応した多様なサービスの提供により、使いやすい移動手段の確保、高齢者の外出機会の創出が可能に

(4) 基本方針3 ~ 指標のイメージ ~

< 基本方針3 > 快適な環境で暮らせるまちの実現に向けた地域内交通サービスの構築

指標		データ取得方法	現況値	目標値
8年	日常の移動に課題を感じている市民の割合	市民交通行動アンケート	29.0% 【R4】	減少 
4年	交通空白地等の居住人口割合	メッシュ人口データ等	22.6% 【R2】	減少 
	(福祉アンケートの項目)	調整中		
	タクシー利用に課題を感じる市民の割合	市民交通行動アンケート	81.1% 【R4】	減少 

(仮称) 川西市公共交通計画 骨子(案)

・本資料の **コメント** 内は、それぞれの記載方針を示しています。

・計画書を作成する段階で、内容等を修正する可能性があります。

- 構成 -

総論

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

基本計画（令和6年度～令和13年度）

1. まちづくりと公共交通
 - 1.1. まちづくり計画における公共交通
 - 1.2. まちづくりを支える公共交通のあり方
2. 公共交通の現状と課題
 - 2.1. 公共交通をとりまく環境
 - 2.2. 川西市の公共交通体系
 - 2.3. 市民及び事業者からみる現状
 - 2.4. 公共交通の現状と課題
3. 公共交通づくりの理念及び基本方針
 - 3.1. 基本理念
 - 3.2. 基本的な方針
 - 3.3. 役割分担の考え方

実施計画（令和6年度～令和13年度）

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

総論

1. 本計画の目的

長期的な公共交通の利用低迷、及び近年の情勢（新型コロナウイルスの影響含む）への対応、令和2年の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正への対応等を背景として、令和5年度で計画期間を終える「川西市公共交通基本計画」の考えを踏襲して、新たな計画を策定する。

本計画は、公共交通づくりの基本的な方針や目標、これを実現するための事業、評価の方法等を定めるものであり、計画に準じて事業を推進することで、持続可能で利用しやすい公共交通体系の維持・活性化を図ることを目的とする。

2. 本計画の対象

2.1. 対象区域

川西市域全域

2.2. 計画期間

令和6（2024）年度から令和13（2031）年度までの8年間

2.3. 対象交通

対象交通は、「公共交通」を基本とする。

本計画における「公共交通」とは、鉄道や路線バスといった乗合型かつ不特定多数の人が利用する交通手段のほか、地域の生活移動を支えている乗用タクシーが該当する。また、広く市民の移動を支える観点で、その他の輸送資源（福祉輸送、ボランティア輸送等）も含む。

3. 本計画の構成と位置づけ

3.1. 計画の構成

本計画は、「基本計画」と「実施計画」より構成する。

基本計画: 公共交通体系の維持・活性化に向けた基本的な方針等を定めた計画

実施計画: 基本的な方針実現のための事業、スケジュール等を定めた計画

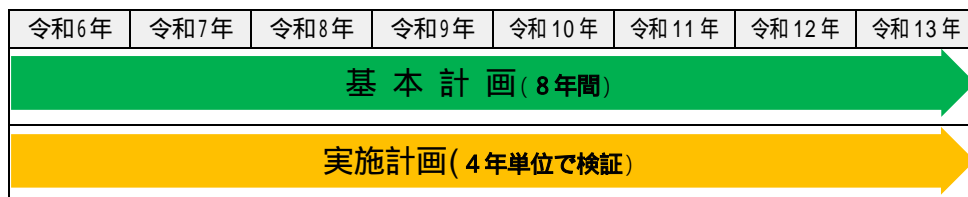


図 本計画の構成

3.2. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画である「第6次川西市総合計画」、「川西市都市計画マスタープラン」に即して定めるものであり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画。これまでの「川西市公共交通基本計画」で定められた基本的な考え方を踏襲するとともに、個別の関連計画と整合を図る。

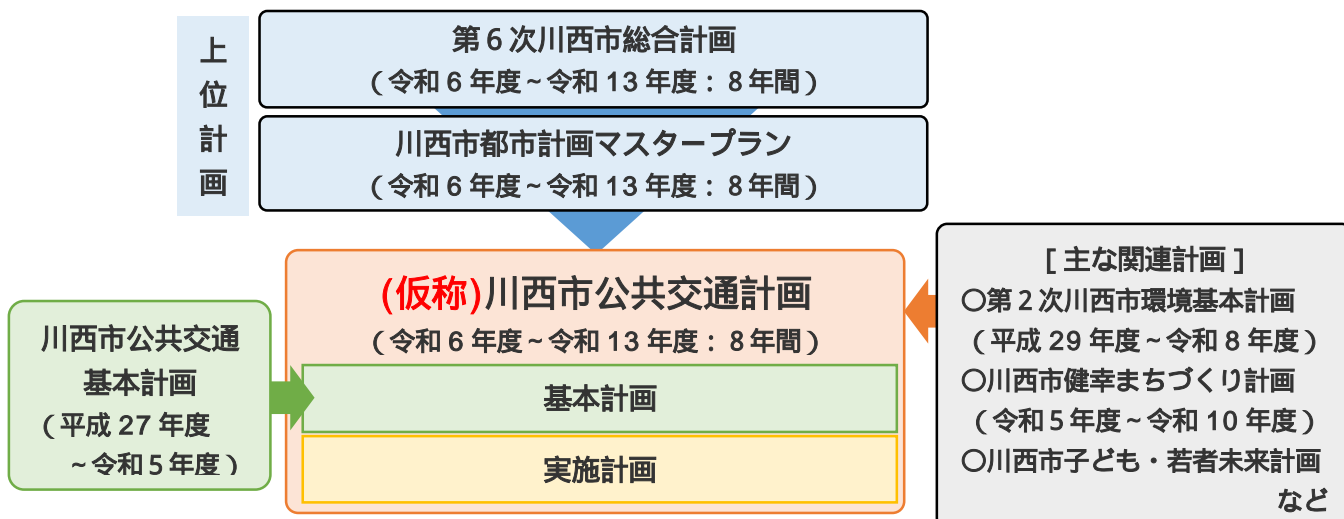


図 本計画の位置づけ

基本計画（令和6年度～令和13年度）

基本計画は、本市の置かれている現状を踏まえた上で、今後8年間の公共交通づくりの理念及び基本的な方針を示すもの

1. まちづくりと公共交通

1.1. まちづくり計画における公共交通

本市の公共交通づくりに関わりの深い行政計画として、上位計画に該当する「第6次川西市総合計画」、「川西市都市計画マスタープラン」の概要、及び特に公共交通に関する内容を示します。

「第6次川西市総合計画（目指すべき都市像案）」

心地よさ 息づくまち 川西 ～ジブンイロ叶う未来へ～

「川西市都市計画マスタープラン(基本理念案)」

持続可能で生活の質が高いまちづくり

総合計画は8月頃にパブリックコメントを予定しており、今後変更となる可能性があります
確定後に詳細を記載予定

1.2. まちづくりを支える公共交通のあり方

公共交通は、人の移動の基盤となる施設であり、人や場所との出会いを生み出すことで、本市のまちづくりを支える役割を担う。

人口減少が進むなか、本市が活力あるまちであり続けるためには、障がい者を含めた子どもから高齢者まで全ての人にとって、公共交通を利用しやすくすることで、誰もが便利に移動できる環境を整えることが重要。

本市が目指す脱炭素・循環型の持続可能で質の高いコンパクトなまちの構築に向けても、公共交通を十分に活かしたまちづくり推進が必要。

2. 公共交通の現状と課題

2.1. 公共交通をとりまく環境

本市における公共交通をとりまく環境として、以下の項目のグラフや特徴等を示します。

- ・ 常住人口の推移と将来見込み
- ・ 人口の年齢構成の推移
- ・ 高齢者に関連する交通事故件数の推移
- ・ 市内の道路交通渋滞の状況 など

2.2. 川西市の公共交通体系

(1) 公共交通の構成

本市の公共交通は、主に「基幹公共交通」、「地域内公共交通」より構成される。

表 公共交通の構成

基幹公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ○主に通勤・通学の主要交通手段として、広域社会を支える役割を担う。 ○本市は、大阪郊外のベッドタウンとして、大規模なニュータウンの開発とともに公共交通体系が発展してきており、基幹公共交通は「まちの生命線」となっている。
地域内公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ○日常の交通手段として地域社会を支える役割を担う。 ○本市の大半のニュータウンでは、開発に合わせてバス運行が始まったことから、自宅から一定の距離内にバス停があるという比較的恵まれた交通環境にある。



図 「基幹公共交通」と「地域内公共交通」の役割分担イメージ

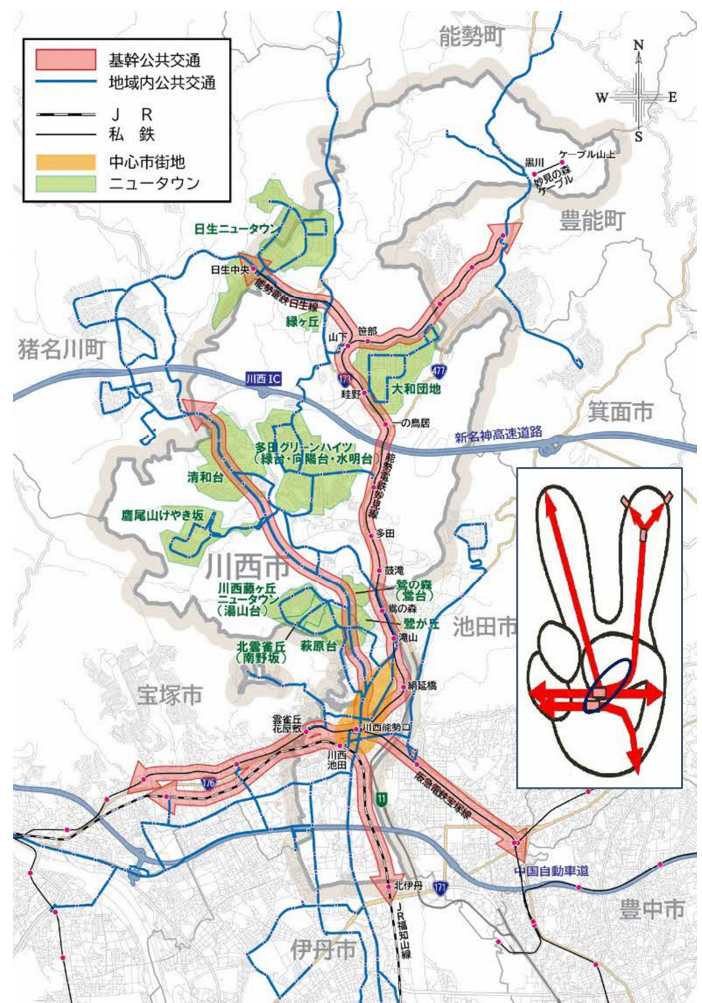
(2) 川西市の公共交通体系

JR西日本、阪急電鉄、能勢電鉄及び阪急バス全ての基幹公共交通が、中心市街地を交通結節点として結ばれるように整備されている。

本市東側の地域内公共交通は、能勢電鉄の駅につながっており、フィーダー交通(支線交通)としての機能を果たしている。

西側の地域では、基幹公共交通と地域内公共交通が一体となっており、中心市街地にある川西能勢口駅と川西池田駅に直接つながっている。

基幹交通軸の全てが中心市街地でしっかりと結ばれ、手文字でピースを表すような交通体系を形成する。



(3) 鉄道・バスの利用状況

以下の路線の利用者数の推移を示し、近年概ね横這いかつ新型コロナウイルス感染症の影響で利用者数が減少している状況を示します。

- ・ 能勢電鉄
- ・ 阪急電鉄（川西能勢口駅）
- ・ J R 西日本（川西池田駅）
- ・ 阪急バス 川西猪名川線

(4) 事業収支の状況

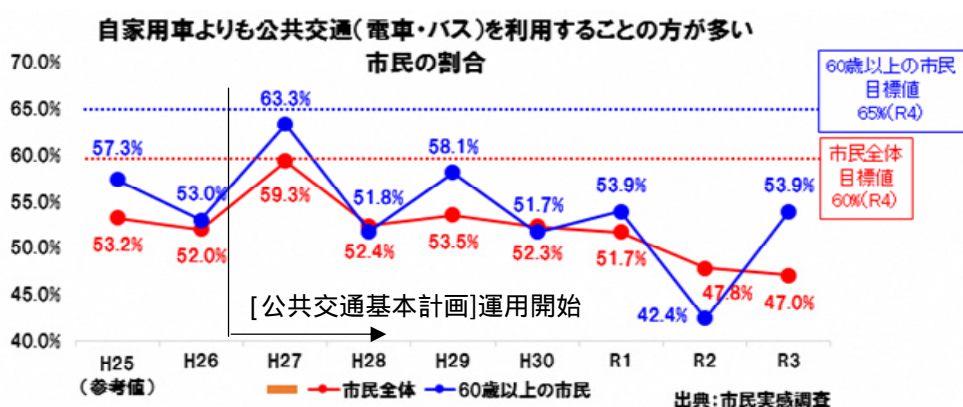
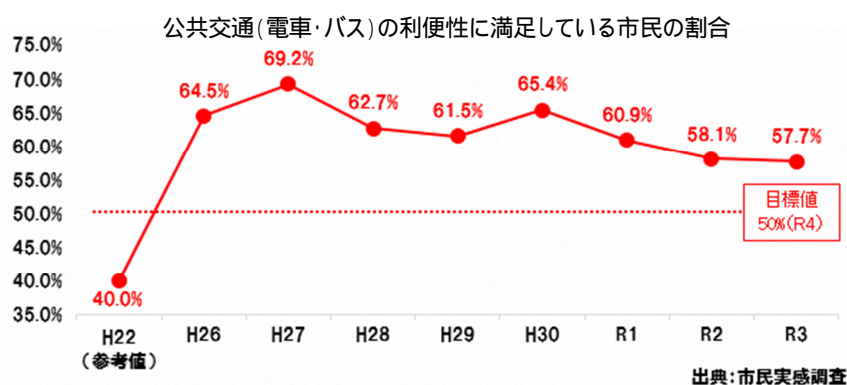
能勢電鉄、阪急バスにおける事業収支状況を示します。

(5) 交通空白地の状況

鉄道駅から 800m 圏・バス停から 400m 圏に含まれない地域で、かつ居住者のいる地域を交通空白地として図示します。

2.3. 市民及び事業者からみる現状

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



(2) 市民行動調査よりみる公共交通の現状

(3) 交通事業者からみる現状

市民行動調査アンケート結果、及び交通事業者へのヒアリング調査結果等より、市内の公共交通に関する現状を示します。
（次頁のバックデータとなる項目抽出）

2.4. 公共交通の現状と課題

表 公共交通の現状と課題

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

3. 公共交通づくりの理念及び基本方針

3.1. 理念(案) 市民の生活の質向上を可能にする交通サービスの実現を目指して

本計画は、上位計画である第6次総合計画基本構想における将来像(ありたいまちの姿)の実現を支援するものです

公共交通は子どもからお年寄りまで幅広い世代の人が利用でき、クルマが運転できない人にとって、なくてはならない移動手段です。また、本市が目指している持続可能で生活の質の高いコンパクトなまちづくりにおいても有効な移動手段です。

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

こうした状況下において、市民の一人一人が、住み慣れた市内各地域で心地よく暮らすことができる生活を実現するためには、それぞれの地域の交通状況・住環境に応じた交通サービスが必要になります。このような交通サービスを構築するためには、これまで以上に市民・事業者・行政がそれぞれ必要な役割を担い、快適に移動できる交通環境の整備に向けて取り組むことが重要です。

3.2. 基本的な方針

	基本方針	概要
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	乗り継ぎなどの公共交通の利便性の向上を行うことで、自家用車から公共交通への転換を促進し、日常生活を支える基盤である公共交通のサービス水準の確保を図るとともに、公共交通の車両のEV化等を推進することで、脱炭素・循環型のまちの実現を目指す。
2	まちの賑わい向上につながる公共交通の利用促進	公共交通について、市民の財産としての認識を深めるとともに、市民や来訪者の利用を促すことで、中心市街地や各地域拠点の賑わいの向上を図る。
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	人口減少や高齢化等の社会環境の変化や地域の特徴に応じて、誰もが快適な環境で暮らせるまちを実現するため、自家用車だけに頼らずに移動できる環境づくりとして、身近な地域内交通を地域住民・行政・交通事業者が一体となって構築していく。

3.3. 役割分担の考え方

「市民」、「事業者」、「市」それぞれが、公共交通の維持・活性化のために担うべき役割を示します。

実施計画

実施計画は、基本計画に示した本市の公共交通づくりの基本的な方針（理念及び基本方針）を実現するため、具体的な目標や取組を位置づけるとともに、着実な実施に向けた評価方法などを示すもの

1. 基本的な方針実現のための目標及び評価指標

1.1. 目標設定の考え方

3つの基本方針毎に、その実現を目指した具体的な目標を2つの段階で設定

[8年後の実現を目指す目標] ……本市の公共交通に関連するまちづくりや社会環境の変容など、短期的な実現が困難と思われる目標

[4年後の実現を目指す目標] ……8年後の目標達成のために、短期間での実現を目指すより具体的な目標

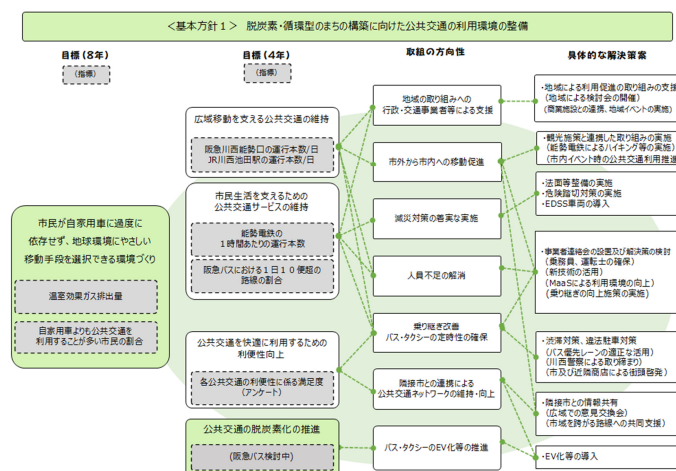
1.2. 基本方針と目標及び評価指標

基本方針毎に、目標と評価指標を示します。
また、指標の現況値（基準値）と目標値、及び評価方法を記載します。

2. 基本的な方針実現のための取組

2.1. 取組の方向性

3つの基本方針別に、目標との対応関係を明示させた上で、計画期間における取組の方向性、及び具体的な取組を示します。（例えば、基本方針1は下図）



2.2. 取組概要及び実施主体

先述したそれぞれの「取組」の具体的な内容、実施主体、スケジュールを示します。

3. 計画の実現に向けて

3.1. 本計画の評価

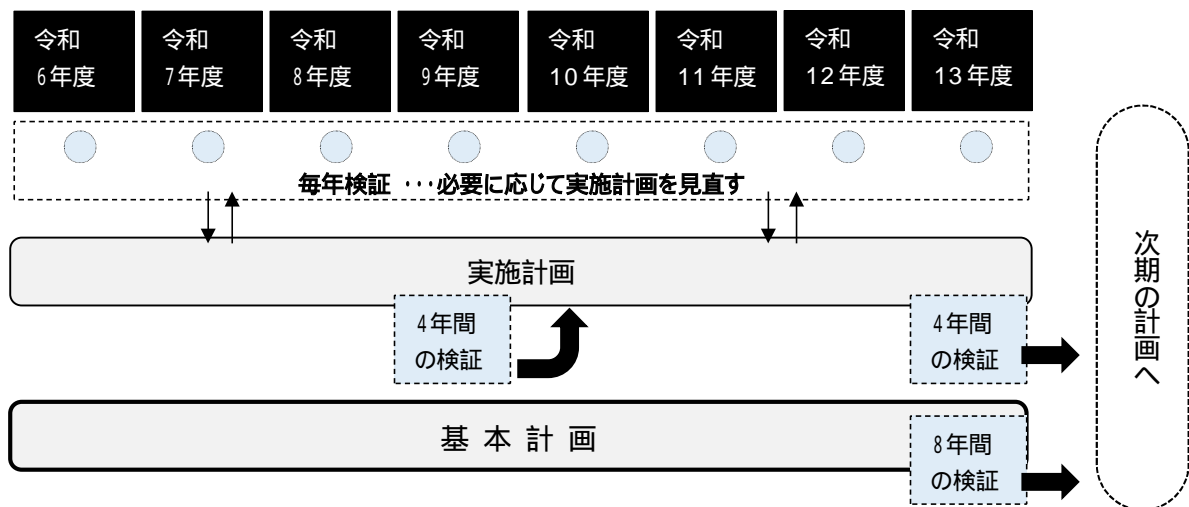
(1) 評価の実施体制

「実施計画」で定めた事業を円滑かつ着実に遂行するため、「川西市地域公共交通会議」において進捗管理、及び目標達成状況の評価を実施する。

(2) 評価の方法

PDCAサイクル(計画・見直し(Plan)、施策実施(Do)、評価(Check)、施策改善(Act))に準じて、効果的・柔軟な見直しを行いつつ、着実に事業を実施する。

基本計画は8年経過した後、実施計画は4年毎に見直すことを念頭に、評価検証を実施する。



4. 事業概要及び実施主体

【全基本方針共通】

事業毎に、概要、実施主体、スケジュール等を記載(イメージ)

事業名		地域の移動課題対策支援事業									
事業の目的		交通空白地、不便地対策 既存交通の利用促進又は新たなサービスの検討									
事業の概要 (主な事業エリア)		<ul style="list-style-type: none"> ・地域ごとに異なる移動課題に対して、その解決に向けた地元団体の主体的な取り組みを支援する ・各地域で検討会を立ち上げ、地域内の移動課題の解決を図る(市内コミュニティエリア単位で実施区域を検討) 									
実施主体 【役割】		<p>■川西市:交通政策課【補助金の支出】</p> <p>■交通事業者: **鉄道、**バス【検討会への参加】</p> <p>■市民:移動課題解決に向けた検討会の立ち上げ及び対策検討実施</p> <p>□その他:</p>									
実施 時期		令和 6年度	7年度	8年度	9年度	10年 度	11年 度	12年 度	13年 度		
	実施地域を 募集										
	検討会立ち上げ 課題点及び解決 策検討										
	解決策実施判断										
	解決策の実施										
	状況に応じ 実施継続を判断										
備考		地域募集は適宜実施									



(3) 平野山下線・大和団地線の 持続可能な運行の検討について

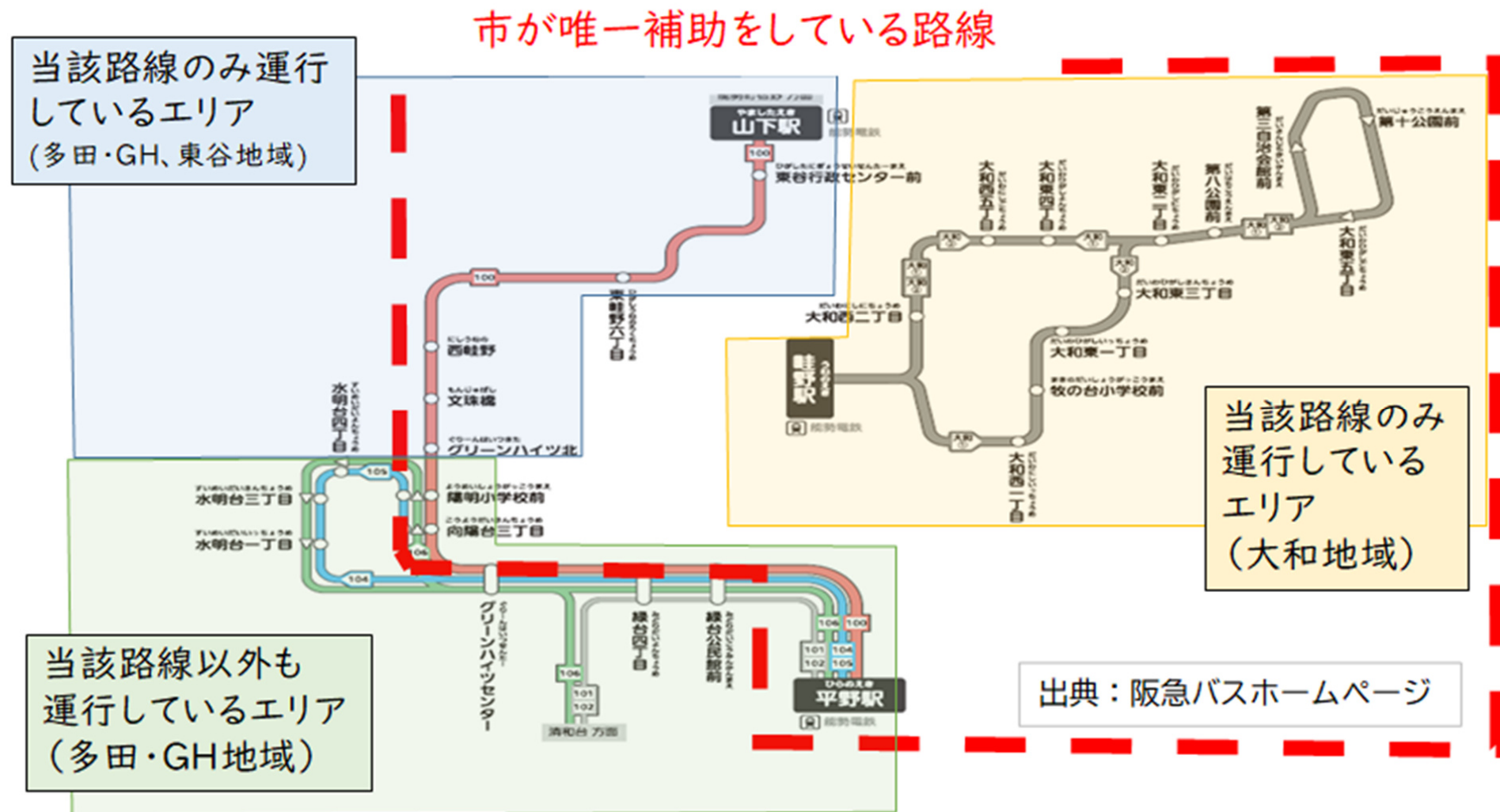
～ 平野山下線・大和団地線の状況 ～

< 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

平成5年～ : 「平野駅～山下駅」間の運行を開始

平成13年～ : 運行赤字の改善及び大和地域内の移動を担う目的で「大和地域内」に延伸



当該路線のあり方(前回会議資料)

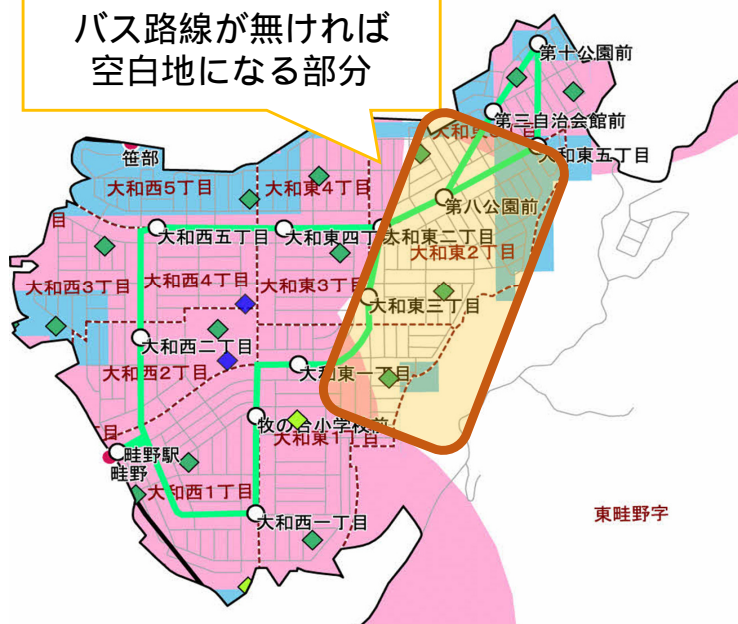
当該路線の経緯:昭和58年に市立川西病院が中央町から東畦野に移転したことに伴い、交通の利便性等の向上に寄与することを目的に運行 令和4年9月 川西病院が市南部に移転

<当該路線の意義>

病院の足として当初当該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
当該路線がなければ、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



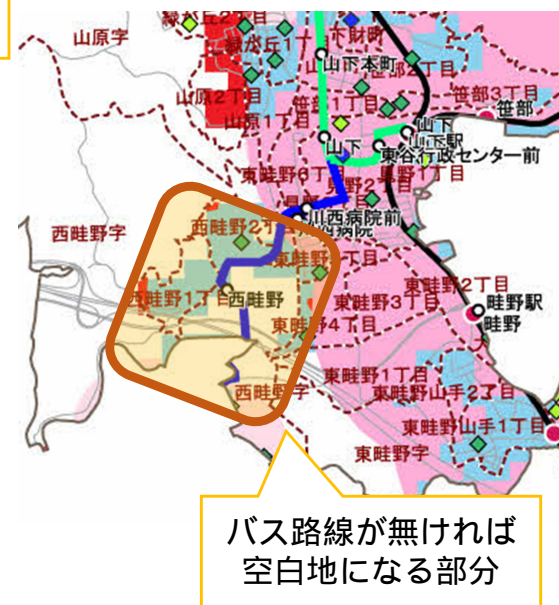
緑台・陽明コミュニティ

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

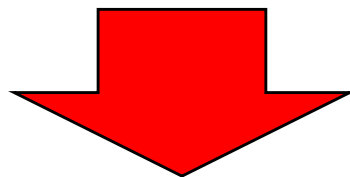
ダイヤ改定前から乗降客数が少なかったため減便したが、別の輸送手段確保を含めた検討が必要

当該路線のあり方

<輸送手段確保に向けた事務局案> 当該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

方針 : 赤字が増大しており、持続可能な運行形態に適宜見直しが必要

方針 : 減便により交通不便地となった地域には、別の輸送手段確保を含めた検討が必要



委員から後日意見を募集し
対応を検討

前回地交会議後に委員から寄せられた意見

委員からの意見提起無し

<オブザーバーからの意見>

【兵庫県】平野山下線はバス以外の交通手段確保

(タクシーの活用など)に向けた検討が必要

方針 と同様の意見

【大和地区】当該路線周辺の環境変化(人口・若年層の転入等)による需要予測の数値化

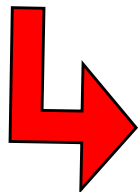
近隣の物流施設稼働

令和6年4月からの駐輪場有料化

川西市による「北部まちづくり方針」

市立川西病院跡地の利用計画

大和ハウス工業(株)による当地域の“再耕”



「利用実態」及び「当該地区の人口推計」に見合った移動手段
に見直す

～ 当該路線の見直し方針（案）～

現状の利用状況及び将来の人口構成を踏まえた移動ニーズに基づき、持続可能な移動サービスのあり方を検討し、見直しを図る。

<方針1>

本計画の事業として位置づける予定の「地域の移動課題対策支援」を活用し、令和5年度から先行的な取組み として行う

当該地区への補助を全市的な補助制度へ一本化する(地域の移動課題支援事業)

検討プロセスや課題とその改善方法を整理し、当該事業の内容へフィードバックし、事業のマニュアル化を目指す

<方針2>

地元団体が検討会を立ち上げ、行政・事業者・学識経験者などが支援を行う

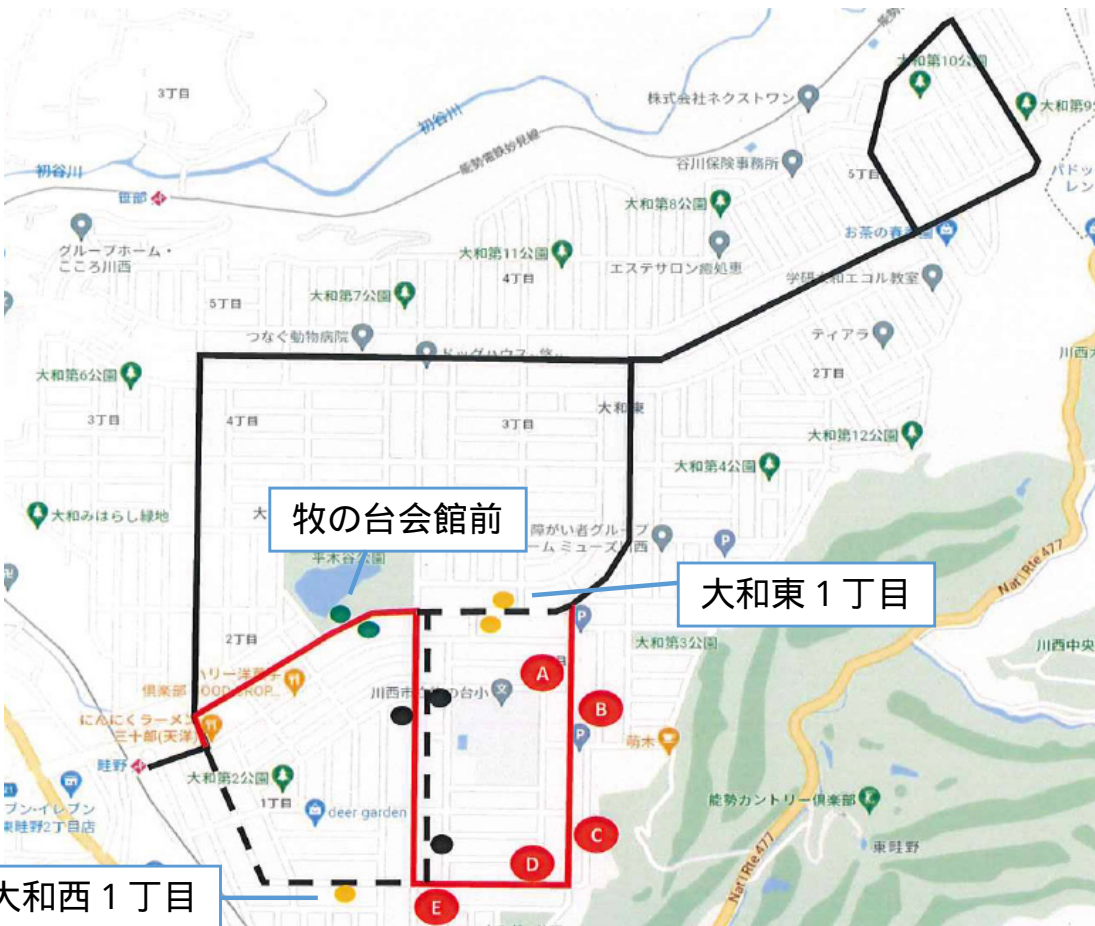
あり方検討完了までのバス運行の取り扱い

- 1 移動サービスの見直しが終わるまでの間は「バス運行」として取り扱う
- 2 地元団体が取り組んでいるルート変更などの収支改善に向けた取組み結果を確認し、現状のバス運行が持続可能な運行となるか本会議で評価する
評価結果は上記の検討会にフィードバック

【大和団地線】収支改善に向けたルートの変更について

＜大和地区からの提案内容＞

現在、大和東1丁目にバスは運行しておらず、東1丁目の利便性向上および当該路線の収益向上のためにバスルートを変更するもの
詳細は別紙1 大和の提案書



＜利用者増を見込む対象＞

住民 : 東1丁目に居住する高齢者
利用目的: 買い物

＜ルートを変更する時間＞

平日9:04～17:34の18便
および土休日全便
他地域のダイヤに影響なし
詳細は別紙2

黒い線: 現在のルート

赤い線: 変更後のルート

緑色の丸: ルート変更時間帯のみ通るバス停 (牧の台会館前)

黄色の丸: ルート変更時間帯に通らなくなるバス停
(大和西1丁目、大和東1丁目)

赤色の丸: 新たに設置するバス停

当該路線のあり方について協議後、別紙協議書(案)にて協議

収支予測について

【現状の運行での収入予測（令和5年4月の大和団地線の運行状況から予測）】

- ・令和5年4月の利用人数：8,152人/月（IC利用者のみ）
- ・収入見込：14,869千円（8,152人×12ヶ月×運行単価152円）

○ルート変更による増員見込み：約1,800人/月

～増員見込みの算出方法～

バス停	増減等	増減等人数(月)	増減根拠	理由
大和西1丁目	廃止による減	14人 (2023年4月実績)	乗降者数	新バス停E(100m)の利用もしくは駅(600m)まで徒歩へ転換する可能性がある
大和東1丁目	廃止による増減なし		乗降者数	新バス停A(200m)の利用(4月平日実績23人)
牧の台会館前	再開による増	26人 (2021年4月実績)	乗降者数	休止していたバス停の再開
新停留所5箇所(A~E)	新設による増	1,800人	人口集計表、市民交行動アンケート、平野山下線・大和団地線アンケート	東1丁目の高齢者の人数×大和東1丁目 で阪急バスを利用していない人の割合 ×大和地域の高齢者の外出頻度× 利用率50% <u>詳細は次ページ</u>

○ルート変更後の収入増額見込み

増額見込み額：約3,283千円 往復利用の場合は約6,566千円
(ルート変更による増員見込み数1,800人×12ヶ月×運行単価152円)

収支予測について

～新停留所増設による増員見込みの考え方について～

<算出式>

東1丁目の高齢者の人数（住民基本台帳）×大和東1丁目で阪急バスを利用していない人の割合（平野山下線・大和団地線アンケート）×大和地域の高齢者の外出頻度（平野山下線・大和団地線アンケート）×利用率50%

733人×60%×8回(週2回)×50% **1,800人**

往復利用の場合は3,600人

～大和地域の高齢者の主な行き先への外出頻度～

主な行き先へ行く頻度は
週に1～2日が最も高い

(資料:平野山下線・大和団地線アンケート)

項目	件数(件)	割合(%)
週に5日以上	3	7.1%
週に3～4日	10	23.8%
週に1～2日	19	45.2%
月に数日	10	23.8%
月に1日未満	0	0.0%
合計	42	100.0%

～利用頻度～大和東1丁目で利用したことがない・ほぼないと答えた割合

(参考)大和地区内の利用頻度

大和東1丁目:12人/21人・・・約60%

(資料:平野山下線・大和団地線アンケート)

	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
大和西	4.1%	0.0%	2.0%	8.2%	6.1%	79.6%
大和東	5.0%	12.5%	13.8%	23.8%	11.3%	33.8%

【参考】川西市の将来人口推計

(総合計画作成用暫定資料)

川西市では将来的に人口は減少すると想定

川西市(全市)の将来人口推計(コーホート要因法)

試算時期: 2022年10月12日

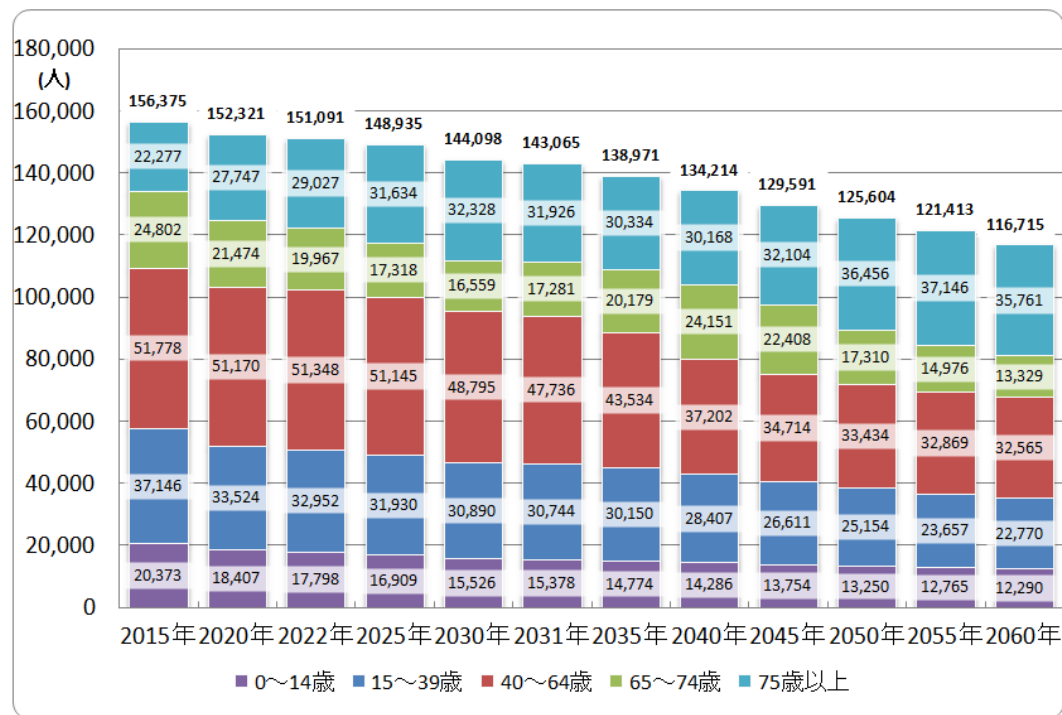
基準人口: 国勢調査人口(各年10月1日現在)

基準年次: 2015年 ~ 2020年

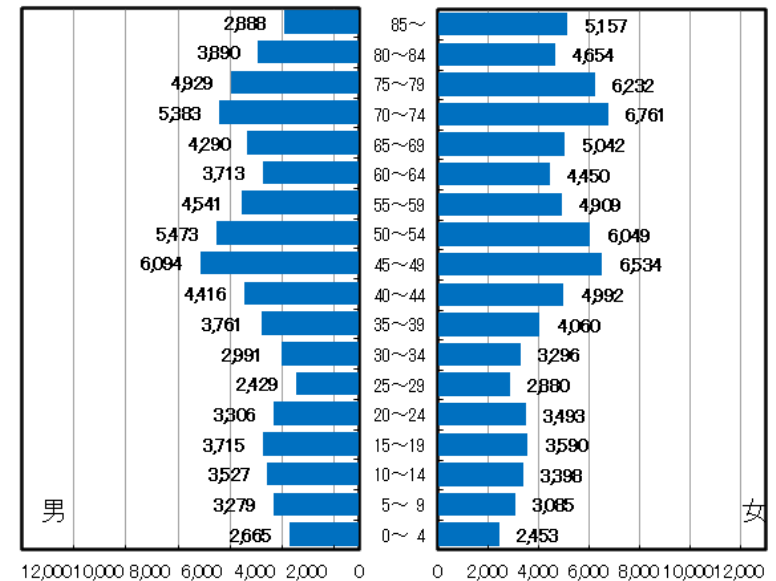
算出方法: 国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』(平成30年推計)に準拠→生残率、純移動率、子ども女性比、出生性比を「川西市」として設定された仮定値を採用

設定ケース: 仮定値についてはすべて社人研の設定どおり
2020年9月末と2022年9月末の人口移動状況を加味

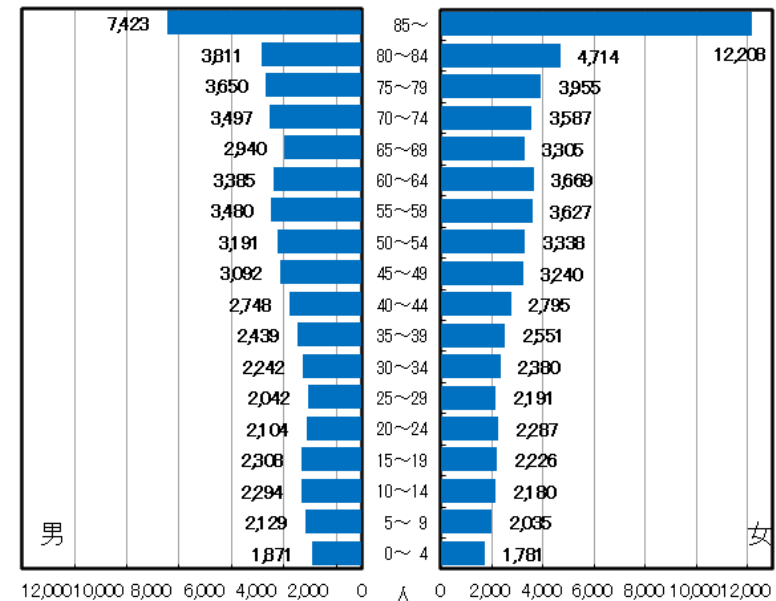
令和4年10月12日時点
暫定値



現在〔2020年(令和2年)〕



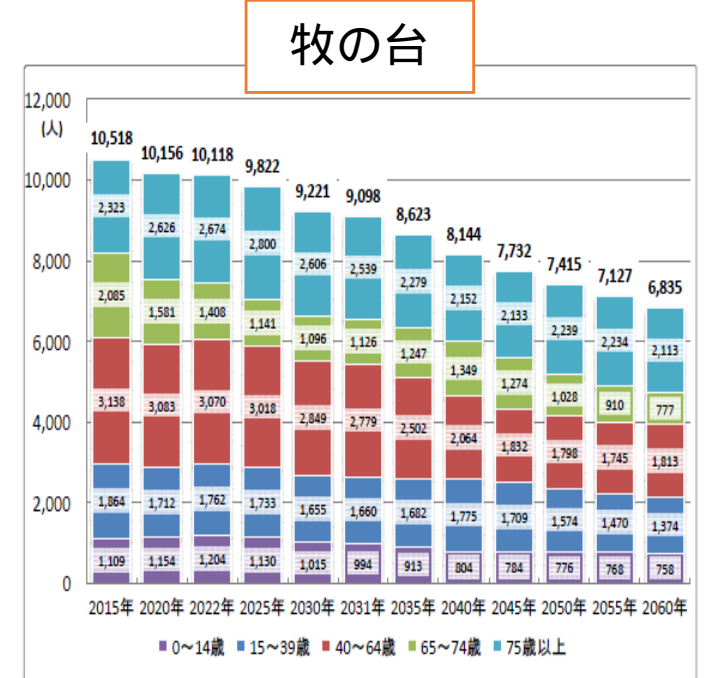
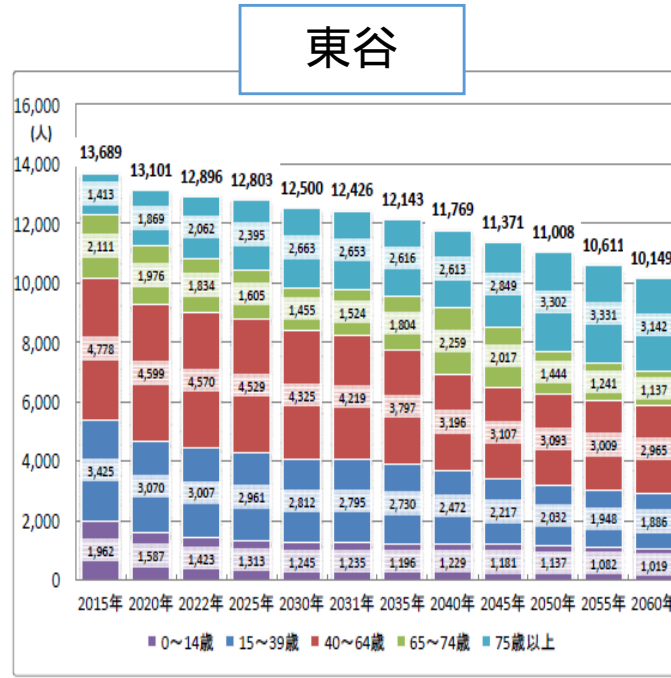
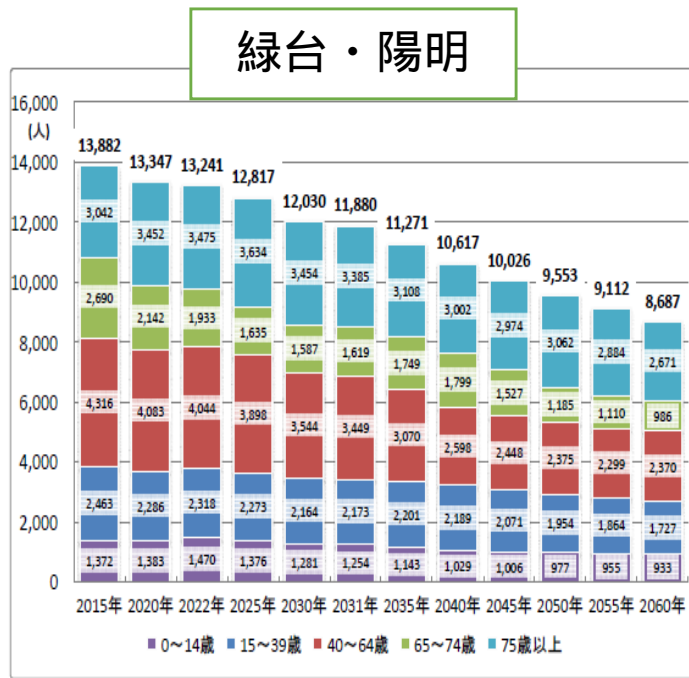
将来〔2060年(令和42年)〕



出典: 市推計

【参考】補助路線運行エリアの将来人口推計

3地区とも人口は減少する見込み 舎羅林山の開発を鑑みても人口は減少する見込み
猪名川町のプロロジスパークが出来た後も人口減少。



2025年 年齢別の割合（市域全体より割合が高い箇所を着色）

	緑台・陽明	東谷	牧の台	全市
0~14歳	10.7%	10.3%	11.5%	11.4%
15~39歳	17.7%	23.1%	17.6%	21.4%
40~64歳	30.4%	35.4%	30.7%	34.3%
65~74歳	12.8%	12.5%	11.6%	11.6%
75歳以上	28.4%	18.7%	28.5%	21.2%
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

~ 2022年以降の年齢別人口 ~
 ・ 3地区とも64歳以下の人口が減少する予想
 ・ 緑台・陽明、牧の台地区は2025年以降に高齢者の人口も減少する見込み

(案)

道路運送法第15条第1項及び同法施行規則第14条に掲げる
協議が調っていることの証明書

令和5年7月12日付川西市地域公共交通会議において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

1、協議が調っている路線

平野山下線・大和団地線

2、協議が調っている運行系統

平野駅～山下駅、畦野駅～大和地域内

3、路線延長区間

起点：大和西1丁目96-11番地先

終点：大和東1丁目12-14番地先

キロ程：約0.7km

新設停留所：第三公園前、第一公園前、大和西一丁目(増設)

4、路線再開区間

起点：大和西2丁目2-8番地先

終点：大和西2丁目4-22番地先

キロ程：約0.4km

再開停留所：牧の台会館前

5、延伸日

令和5年10月1日

6、延伸理由

より効率的な運行内容に変更するため

令和5年7月12日

川西市地域公共交通会議

会長 ●●

2023年6月26日

川西市長 越田 謙治郎 様

大和バスのルート・ダイヤ変更の提案について

拝啓 平素は大和地域の諸問題に関しまして格別のお引き立てを賜り厚くお礼申し上げます。

さて、大和地域ではバス問題が今まで以上に大きな関心事であり、話題となってきました。

このような中、地域では公共交通の勉強を行い、MMの重要性を再認識し、地域住民が自分の問題としてバス問題に取り組んでいるところです。

この度、大和地域では運行経費を増やすことなく、乗客増を目指すための「ルート」と「ダイヤ」について、新ルート等に関係する地域住民の合意が得られましたので、大和交通検討委員会において協議した結果、以下の2点を提案いたします。(別紙添付)

- (1) 平日の昼間時間及び土休日全日の一部ルート変更
- (2) 能勢電鉄との乗り継ぎを考慮し、夜間3便を数分変更

地域内公共交通の重要性は今更語るまでもなく、オールドニュータウン大和再生のカギのひとつは阪急バスだと考えています。

大和地域においては、平成28年に川西市交通政策課・阪急バス(株)等、関係諸団体とともに全国初と言われている路線バスの利用者数のV字回復を成し遂げ、日本モビリティ・マネジメント会議から「マネジメント賞」を受賞した実績があります。

これからも地域内公共交通である阪急バスによる大和地域の活性化を推進し、地域の顔である「大和バス」を持続可能なバスに育て続けていきますので、今後ともご協力をお願い申し上げます。

敬具

大和交通検討委員会
委員長 南野 繁夫

