

## 令和3年度まちなか滞留・実感調査及び公共空間活用検討業務報告書（概要版）

報告書本編より、調査項目ごとに結果の要点と考察について以下に整理します。

【1】川西能勢口駅周辺歩行者・自転車通行量調査	
調査内容	中心市街地内6地点の通行量を計測し経年比較
結果概要	<p>通行量平日 40,527 人 休日 44,829 人</p> <p>①昨年度コロナで減少した通行量が回復。休日は過去最高の通行量を記録。</p> <p>②調査日(休日)に開催した駅前ピクニックにより歩行者デッキの通行量増。</p> <p>③市役所西側道路、キセラ川西プラザ北側の通行量が大幅に増加。</p> <p>④自転車の通行量は昨年度対比 25%増。</p>
考察とまとめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オアシスタウン、キセラ川西せせらぎ公園などを訪れる機会が増え、駅周辺にとどまらず中心市街地全体で休日通行量が増えている。</li> <li>・特に自転車の利用者が顕著に増えており、走行環境や利便性を高める取り組みにより、さらなる回遊性の向上が期待できる。</li> </ul>

【2】まちなかにぎわい調査(インタビュー調査)	
調査内容	中心市街地の来街者へ聞き取り型のアンケート調査(442 サンプル)
結果概要	<p>①キセラ川西周辺と比べて駅周辺の方が来街頻度が高い。</p> <p>②来街目的はいずれの地域も買い物が最も高い。</p> <p>③回答者の約半数が駅周辺とキセラ川西周辺を往来している。</p> <p>④シャトルバスの利用ニーズは6割、レンタサイクルは3割程度にとどまる。</p> <p>⑤昨年度同様、利便性とイメージが最も高く評価されている。</p> <p>⑥回答者の4割がコロナによりまちなかの買い物頻度が減少。</p>
考察とまとめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅周辺とキセラ川西周辺の往来を促進するためには、既存交通網を含めた快適な移動手段を提示する必要がある。</li> <li>・コロナ時代、20代のまちなかでの買い物頻度が増加しており、都心ではなく地元消費の傾向が見られる。</li> <li>・日常を暮らすまちとしての評価は高いが、滞留性を高めるためには、ゆっくりと過ごせる空間と雰囲気などまちなかの居心地の向上が求められる。</li> <li>・滞留性を高めるために魅力的な新規出店に加え、イベント開催やくつろげる環境整備の取組を推進する必要がある。</li> </ul>

【3】アクティビティ調査	
調査内容	駅前歩行者の軌跡と滞留状況、キセラ川西せせらぎ公園の滞留状況を記録
結果概要	<p>①イベントにより川西能勢口駅南側デッキ(以下、K デッキ)の滞留者数が増加</p> <p>②K デッキでは歩行動線に配慮したイベント出店は可能。</p> <p>③イベント実施により歩行速度が下がり、にぎわいを感じることに。</p>

	<p>④平日は単独行動、休日イベント時は交流行動が目立つように。</p> <p>⑤既存のベンチやスツールなどの座具が有効に使われていない。</p>
考察とまとめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マルシェは久しぶりの再会の場として、デッキで語らう人々の姿が多く見られ、コロナ禍における駅前空間の可能性を感じさせる社会実験となった。</li> <li>・単に滞留するだけでなく公共空間での「佇まい」が重要であることが明らかに。</li> <li>・既存のストリートファニチャーの見直しを含めて、大規模な設営を必要としないマーケット企画や日常の延長としてのイベント開催方法を研究する必要がある。</li> </ul>

#### 【4】路線バス利用実態調査

調査内容	<p>実地調査による駅周辺とキセラ川西を結ぶ既存の交通手段の比較検証 阪急バス路線事業に関するヒアリングと意見交換</p>
結果概要	<p>①川西能勢口駅からオアシスタウンへの最短ルートは「阪急バス」で約 18 分。</p> <p>②レンタサイクル 20 分、google 検索による徒歩 28 分。</p> <p>③最適なルートを周到にガイドした場合は徒歩約 19 分でアクセス可能。</p> <p>④駅からキセラ川西エリアへのサイン計画には熟考が必要。</p> <p>⑤バス停「川西能勢口駅(東口)」には1時間に 20 本が発着。</p>
考察とまとめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスの案内、最適な歩行ルートの誘導、レンタサイクルの PR など多様なアクセスとそれらの優位性を発信する必要がある。</li> <li>・オアシスタウンの慢性的な交通渋滞や駐車場のキャパシティという課題に対して、低炭素社会に配慮した適切な代替手段の提示が重要。</li> </ul>

#### 【5】レンタサイクル利用実態調査

調査内容	<p>阪急レンタサイクル利用者へのアンケート調査と事業者へのヒアリング</p>
結果概要	<p>①レンタサイクルの台数はまだ余裕があり利用促進も可能。</p> <p>②多い時で1日に10人前後が利用。買い物、業務、通勤通学での利用。</p> <p>③最も多い行き先はオアシスタウンを含む北へ1km以上のエリア。</p> <p>④11時～15時の利用が最も多い。</p>
考察とまとめ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅からレンタサイクル駐輪所までの誘導が不十分のため認知度が低い。</li> <li>・市役所西側道路、自転車通行禁止のキセラ川西せせらぎ公園など、自転車の走行環境が快適ではない。</li> <li>・キセラ川西せせらぎ公園での自転車の通行ルールが徹底されない現状に対しては、自転車専用道を整備するなどの逆説的なアプローチが有効か。</li> <li>・通行量調査でも増加を見せている自転車での移動に配慮したまちづくりが求められている。</li> </ul>