

<地域公共交通計画の評価等結果の様式>

川西市公共交通計画の評価等結果（令和7年4月～令和8年3月）

目標			目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
基本方針 1	【R13年度】 市民それぞれのニーズにあった公共交通を便利に使うことができる	各公共交通の利便性に満足している市民の割合 【基準値（R4）】 JR：71.9% 阪急電鉄：80.2% 能勢電鉄：72.2% 阪急バス：53.6% タクシー：35.7% 【R9目標値】 JR：76.0% 阪急電鉄：80.2% 能勢電鉄：73.5% 阪急バス：56.0% タクシー：38.0% 【R13目標値】 JR：80.0% 阪急電鉄：80.2% 能勢電鉄：75.0% 阪急バス：60.0% タクシー：40.0%	・地域の移動課題対策支援事業 ・モビリティ・マネジメント（MM）の充実 ・安全対策の推進 ・公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置 ・渋滞・違法駐車対策の推進 ・タクシーの利便性向上に向けた検討 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・隣接自治体との連携推進	市民交通行動調査	—	—	市民交通行動調査をR9年度に実施予定のため評価しない
		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 【基準値（R4）】 45.1% 【R9目標値】 52.5% 【R13目標値】 60.0%		市民実感調査	【達成状況】 48.5%(R5)（参考） 46.9%(R6) 50.4%(R7) 【分析】 20代～50代の比較的若い世代で自家用車よりも公共交通を利用することが多いという割合がR6年度に比べて上昇した。	MMや利用促進活動を継続して行っているため、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は増加した。目標達成に向けて継続的にMMや利用促進活動に取り組み、より一層効果的な取組を検討していく。	
	【R9年度】 自分たちのまちの移動手段として公共交通をとらえられる意識の醸成	公共交通を利用している・利用すると答えた市民の割合 【基準値（R4）】 62.4% 【R9目標値】 65.0% 【R13目標値】 65.0%	・地域の移動課題対策支援事業 ・モビリティ・マネジメント（MM）の充実	市民交通行動調査	—	—	市民交通行動調査をR9年度に実施予定のため評価しない
	【R9年度】 市民生活を支えるための公共交通サービスの維持・向上	阪急川西能勢口駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数（平日） 【基準値（R4）】 15本/時間 【R9目標値】 15本/時間 【R13目標値】 15本/時間	・地域の移動課題対策支援事業 ・モビリティ・マネジメント（MM）の充実 ・安全対策の推進 ・公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置 ・渋滞・違法駐車対策の推進 ・タクシーの利便性向上に向けた検討 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・隣接自治体との連携推進	交通事業者提供資料	【達成状況】 15本/時間（R5）（参考） 15本/時間（R6） 15本/時間（R7） 【分析】 乗降者数が維持されているので、運行本数も基準値のまま推移した。	目標達成に向けて運行本数が維持されているが、人口構造の変化や働き方の多様化などの影響に対応できるよう、引き続き、MMや利用促進に取り組んでいく。	
		JR川西池田駅の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数（平日） 【基準値（R4）】 13本/時間 【R9目標値】 13本/時間 【R13目標値】 13本/時間		交通事業者提供資料	【達成状況】 13本/時間（R5）（参考） 14本/時間（R6） 14本/時間（R7） 【分析】 特急「こうのとりの」が新たに川西池田駅に停車することになったため増加した。		
		能勢電鉄の通勤・通学ラッシュ時間帯の平均運行本数（平日） 【基準値（R4）】 10本/時間 【R9目標値】 10本/時間 【R13目標値】 10本/時間		交通事業者提供資料	【達成状況】 10本/時間（R5）（参考） 10本/時間（R6） 10本/時間（R7） 【分析】 乗降者数が維持されているので、運行本数も基準値のまま推移した。		
		阪急バスにおける1日の往復本数が5本以上の割合（平日） 【基準値（R4）】 60.5% 【R9目標値】 60.5% 【R13目標値】 60.5%		交通事業者提供資料	【達成状況】 61.1%(R5)（参考） 52.6%(R6) 54.1%(R7) 【分析】 ダイヤ変更や系統の再編等の影響により増加した。	ダイヤ変更や系統の再編により、1日の往復本数が5本以上の割合（平日）は増加したが、利用者の減少や運転士不足による減便・廃便の影響で運行本数自体は減少が続いている。MMや利用促進活動に継続して取り組みつつ、事業者連絡会を活用して運転士確保や利用者増加に繋がる効果的な施策を検討していく。	

目標			目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
基本方針2	【R13年度】 市民が公共交通に慣れ親しみ、何気なく出かけるようになる	川西能勢口駅、JR川西池田駅の1日当たりの利用者数 【基準値（R4）】 阪急電鉄＋能勢電鉄：74,243人 JR：33,596人 【R9目標値】 阪急電鉄＋能勢電鉄：80,978人 JR：35,271人 【R13目標値】 阪急電鉄＋能勢電鉄：80,978人 JR：35,271人		交通事業者提供資料	【達成状況】 阪急電鉄＋能勢電鉄：79,033人(R5) (参考) 76,995人(R6) 77,794人(R7) JR：34,602人(R5) (参考) 35,374人(R6) 36,656人(R7) 【分析】 阪急電鉄＋能勢電鉄は、R6年度は前年に比べて減少したが、R7年度は前年度に比べて増加した。 沿線に住宅地やマンションが開発されたことで現役世代が居住し通勤利用者が増えたことが想定される。 (R5年度は妙見の森事業の営業終了に伴い一時的に利用者が増加していた) JRは、R6年度に比べて増加した。大阪・関西万博が開催されたことが要因の1つであると考えられる。	目標の達成に向けて順調な推移のため、継続してMMや利用促進活動に取り組んで行く。	
		山下駅、畦野駅、多田駅、鼓滝駅の1日当たり利用者数 【基準値（R4）】 山下駅：5,555人 畦野駅：7,019人 多田駅：6,157人 鼓滝駅：4,867人 【R9目標値】 山下駅：5,827人 畦野駅：7,019人 多田駅：6,544人 鼓滝駅：4,872人 【R13目標値】 山下駅：5,827人 畦野駅：7,019人 多田駅：6,544人 鼓滝駅：4,872人	・地域の移動課題対策支援事業 ・モビリティ・マネジメント（MM）の充実 ・公共交通利用者増に向けた取組の実施 ・福祉施設・コミュニティ等と連携した情報発信 ・公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置 ・渋滞・違法駐車対策の推進 ・隣接自治体との連携推進 ・EVバスの導入等の推進	交通事業者提供資料	【達成状況】 山下駅：5,678人(R5) (参考) 5,582人(R6) 5,765人(R7) 畦野駅：7,061人(R5) (参考) 6,698人(R6) 6,751人(R7) 多田駅：6,437人(R5) (参考) 6,232人(R6) 6,441人(R7) 鼓滝駅：4,943人(R5) (参考) 5,055人(R6) 4,874人(R7) 【分析】 山下駅、畦野駅の増加は、駅周辺に住宅地が開発されたこと、多田駅の増加は、駅周辺にマンションが開発されたことで、現役世代が居住し通勤利用者が増えたことが想定される。		
	【R13年度】 市民が自家用車に過度に依存せず、地球環境にやさしい移動手段を選択できる	温室効果ガス排出量の削減率（H25年度比） 【基準値（R4）】 31.0% 【R9目標値】 43.0% 【R13目標値】 50.0%		環境政策課提供資料	【達成状況】 32.0%(R5) (参考) 25.0%(R6) 【分析】 —	—	R7の数値は秋頃に判明予定のため、今回は評価しない
	【R9年度】 公共交通を使った外出機会の促進	能勢電鉄の1日当たり利用者数 【基準値（R4）】 87,950人/日 【R9目標値】 91,967人/日 【R13目標値】 91,967人/日	・地域の移動課題対策支援事業 ・モビリティ・マネジメント（MM）の充実 ・公共交通利用者増に向けた取組の実施 ・福祉施設・コミュニティ等と連携した情報発信 ・公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置	交通事業者提供資料	【達成状況】 91,074人/日(R5) (参考) 88,528人/日(R6) 88,056人/日(R7) 【分析】 駅ごとに分析すると網延橋駅・滝山駅・多田駅・畦野駅、山下駅では増加した。住宅地やマンションの開発により現役世代が居住し通勤利用者が増えたことが想定される。	R7年度は基準日と比較すると増加はしているが、前年に比べると減少したため、今後も目標達成に向けてMMや利用促進活動に継続して取り組んでいく。	
		阪急バスの1日当たり利用者数 【基準値（R4）】 41,753人/日 【R9目標値】 45,597人/日 【R13目標値】 45,597人/日	・渋滞・違法駐車対策の推進 ・隣接自治体との連携推進	交通事業者提供資料	【達成状況】 41,784人/日(R5) (参考) 41,638人/日(R6) 38,879人/日(R7) 【分析】 川西猪名川線や日生ニュータウン線などの系統再編等の影響により、利用者数の減少が続いている。		減便や廃便等の影響で利用者数の増加が厳しい状況である。継続してMMや利用促進活動に取り組んでいく。
	【R9年度】 公共交通の脱炭素化	市内を運行するEVバス等低公害車の総台数 【基準値（R4）】 0台 【R9目標値】 6台 【R13目標値】 10台	・EVバスの導入等の推進	交通事業者提供資料	【達成状況】 4台(R5) (参考) 4台(R6) 0台(R7) 【分析】 安全上の理由から現在運行をおこなっていないため、台数は減少した。	事業者の意向等を確認しつつ、脱炭素化に向けた取組を進める。	

目標			目標を達成するための取組	調査方法	達成状況・分析	評価・次年度に向けた課題や取組	備考
基本方針 3	【R13年度】 自家用車に依存しなくても、移動に困ることなく、誰もが安心して暮らせる	日常の移動に課題を感じている市民の割合 【基準値（R4）】 29.0% 【R9目標値】 27.0% 【R13目標値】 25.0%	・地域の移動課題対策支援事業 ・タクシーの利用環境向上に向けた検討 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援	市民交通行動調査	—	—	市民交通行動調査をR9年度に実施予定のため評価しない
	【R9年度】 交通空白地等への持続可能な移動手段の確保	交通空白地の居住人口 【基準値（R2）】 6,462人 【R9目標値】 5,748人 【R13目標値】 5,030人	・地域の移動課題対策支援事業 ・タクシーの利用環境向上に向けた検討 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入	国勢調査の数値等	—	—	R7国勢調査の数値やメッシュ人口データ等を基にR9年度に評価予定
	【R9年度】 移動課題がある人の移動手段の確保	外出の際の移動を支援してほしい高齢者や要支援者の割合 【基準値（R4）】 5.9% 【R7目標値】 5.9% 【R13目標値】 5.9%	・地域の移動課題対策支援事業 ・タクシーの利用環境向上に向けた検討 ・ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援	介護予防・日常生活圏域ニーズ調査	【達成状況】 7.2%(R7) 【分析】 令和7年度は、令和4年度と比較して割合が上昇している。要因としては、高齢化の進行により、外出支援を必要とする高齢者が増加していることが考えられる。 また、地域住民による訪問型支えあい活動を実施する団体は増加しており、地域での支援体制は徐々に広がっている。一方で、支援を必要とする高齢者の増加ペースも大きく、引き続き担い手の確保や活動の充実が必要である。	令和7年度は、3団体が新たに活動を立ち上げた。引き続き、活動団体の増加や活動の継続に取組んでいく。	
		タクシーの利便性に満足している市民の割合 【基準値（R4）】 35.7% 【R9目標値】 38.0% 【R13目標値】 40.0%		市民交通行動調査	—	—	市民交通行動調査をR9年度に実施予定のため評価しない

（記載に当たっての留意事項）

- ・ 本様式中、表題の「（○年○月～○年○月）」の部分には、評価等の対象となる期間を記入してください。
- ・ 毎年度の評価になじまないような目標や、数年おきの評価を予定している目標については、「備考」の欄にその旨を明記の上、「目標」及び「備考」の欄以外は「－」と記載して下さい。
- ・ 一つの目標と複数の取組が対応している場合や、複数の目標と一つの取組が対応している場合には、適宜欄を修正の上、記載を行ってください。
- ・ 月ごとの利用者数の推移等の詳細データや、地域公共交通計画の評価等に係る協議会における議論の結果（議事録等）等の関連資料がある場合には、併せて添付して下さい。
- ・ 地方公共団体・協議会等において独自に作成している評価等の様式が既にある場合や、地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価を行った報告様式がある場合には、参考資料として添付して下さい。