



猪名川町地域公共交通計画 (案)

令和4年(2022年)3月

猪名川町地域公共交通計画(案)

目次

1. 計画概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画期間	1
1.3 計画の区域	2
1.4 計画の位置付け	2
2. 公共交通を取り巻く現状と課題	3
2.1 公共交通に関するこれまでの取り組み	3
2.2 上位・関連計画	5
2.2.1 第六次猪名川町総合計画	5
2.2.2 猪名川町都市計画マスタープラン	7
2.2.3 猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針	9
2.3 人口	12
2.3.1 人口の推移	12
2.3.2 年齢階層別人口の推移	12
2.3.3 年齢別人口	13
2.3.4 大字別に見た高齢化率	13
2.4 施設立地	14
2.5 まちづくり	15
2.5.1 産業拠点地区プロジェクト	15
2.5.2 道路ネットワーク	16
2.6 公共交通の概況	17
2.6.1 公共交通ネットワーク	17
2.6.2 鉄道	18
2.6.3 路線バス	19
2.6.4 コミュニティバス「ふれあいバス」	20
2.6.5 デマンド交通「チョイソコいながわ」	25
2.7 移動ニーズ	31
2.7.1 代表交通手段	31
2.7.2 住民の移動ニーズ	31
2.8 バス交通の利用実態	38
2.8.1 コミュニティバス「ふれあいバス」	38
2.8.2 重複区間における利用状況	41
2.9 交通事業者を取り巻く環境	43
2.9.1 全国のバス事業者の7割以上が赤字	43
2.9.2 バス事業者の乗務員不足	43
2.9.3 猪名川町内を運行するバス事業者による乗務員確保に向けた取り組み	44

3. 現状・問題点を踏まえた課題	43
4. 計画の基本方針と目標の設定	46
4.1 基本方針	46
4.2 公共交通の果たすべき役割・位置付け	47
4.3 猪名川町における「公共交通」の考え方	48
4.4 計画目標	52
5. 取組みの施策体系と取組むべき施策	53
5.1 計画目標① まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成	54
5.1.1 施策1:地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成	54
5.1.2 施策2:乗継拠点の機能強化及び整備	55
5.2 計画目標② わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境づくりの推進	56
5.2.1 施策3:料金体系の見直し	56
5.2.2 施策4:多様なニーズに応じた助成制度の促進・拡充	57
5.2.3 施策5:バス利用環境の改善	58
5.2.4 施策6:公共交通に関する情報案内の充実	59
5.2.5 施策7:新たなモビリティサービス等の導入・活用の検討	60
5.3 計画目標③ 住民・事業者・行政等の多様な関係者との連携による 持続可能な地域公共交通の実現	61
5.3.1 施策8:バス・タクシー乗務員の確保・育成	61
5.3.2 施策9:モビリティ・マネジメントの推進	62
5.3.3 施策10 地域で公共交通を守り・育む仕組みづくりの構築	63
5.4 施策のスケジュール	64
6. 計画の達成状況の評価	65
6.1 関係する主体と基本的な役割	65
6.2 計画の進行管理	66
6.3 評価指標と目標値の設定	67
6.3.1 指標・目標値の必要性	67
6.3.2 指標・目標値の設定	67
参考資料	75
評価指標における目標値の算出方法	75
用語集	82

1. 計画概要

1.1 背景と目的

鉄道や路線バス等の公共交通の利用者は、全国的なモータリゼーション^(※1)の進展、人口減少及び少子高齢化^(※2)の進展により、大幅に減少している傾向にあり、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。

本町においては、東西に約8km、南北に約18kmと南北に細長い形状です。町最北部に位置する大野山(標高753m)を源流とする猪名川が町の中央を北から南へ流れ、その周辺に集落が形成されており、町の南部の丘陵地では民間事業者による大規模住宅地開発が行われ、市街地を形成しています。

現在、鉄道、路線バスをはじめ、町内の交通不便地の解消と、高齢者や障がい者、学生などで車を運転しない方の移動手段の確保を目的として、平成12年(2000年)からコミュニティバス「ふれあいバス」を運行しています。また、交通不便地の移動手段を将来的に維持していくために、地域の停留所から幹線道路上のバス停までエリア内限定で運行するデマンド交通「チョイソコいながわ」の実証実験運行を令和2年(2020年)5月から実施し、令和4年(2022年)4月から本格運行を予定しています。しかし、利用者の減少により、路線バスでは一部区間の廃止や減便が行われており、鉄道を含めた町内公共交通の維持・確保・改善が喫緊の課題となっています。また、人口減少の進行による公共交通利用者の減少や公共交通関連の公費負担が増大する状況から、公共交通網のあり方について抜本的な見直しが必要の課題となっています。

一方で、鉄道駅や商業などの都市機能を有するエリアと、中山間地域などの居住エリアを公共交通でつなぐことにより、まちづくりと連携した快適な住民生活を維持する必要があります。

そのような中、町の公共交通網のあり方について、乗継拠点の可能性や料金体系のあり方などを検討し、利用者のニーズに合った路線に見直すことで、利便性の向上、持続可能な地域交通の形成を目指すために、公共交通ネットワーク見直し方針を令和2年(2020年)3月に策定しました。

そこで、公共交通ネットワーク見直し方針における公共交通網の基本的な考え方を踏まえ、持続可能な公共交通の実現に向けて、猪名川町における公共交通に関する『マスタープラン』として、まちづくりに関する施策と連携し、将来にわたって持続可能な公共交通のあり方を示す「猪名川町地域公共交通計画」を策定するものです。

1.2 計画期間

計画期間は、令和4年度(2022年度)から令和8年度(2026年度)までの5年間とします。

また、目標の達成状況や社会・経済情勢などの変化等に応じて、必要な見直しを行うこととします。

(※) 印の付いている用語は、巻末の用語集に説明を記載しています。

1.3 計画の区域

計画の区域は「猪名川町全域」とします。

1.4 計画の位置付け

猪名川町では、上位計画である「第六次猪名川町総合計画」、「猪名川町都市計画マスタープラン」と整合を図りつつ、公共交通事業者やまちづくり施策との連携をはじめ、人口減少、高齢化の進展を見据え、コミュニティバス^(※3)「ふれあいバス」をはじめとする町内の公共交通ネットワークのあり方を定めた「猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針」を令和2年（2020年）3月に策定しています。

本計画（猪名川町地域公共交通計画）は、「猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針」の「猪名川町における公共交通網の基本的な考え方」を実現するために、基本方針・目標・目標を実現するための施策を体系的に整理した猪名川町における公共交通のマスタープランです。

なお、本計画は「交通政策基本法」の基本理念をもとに、令和2年（2020年）11月に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき策定する法定計画になります。

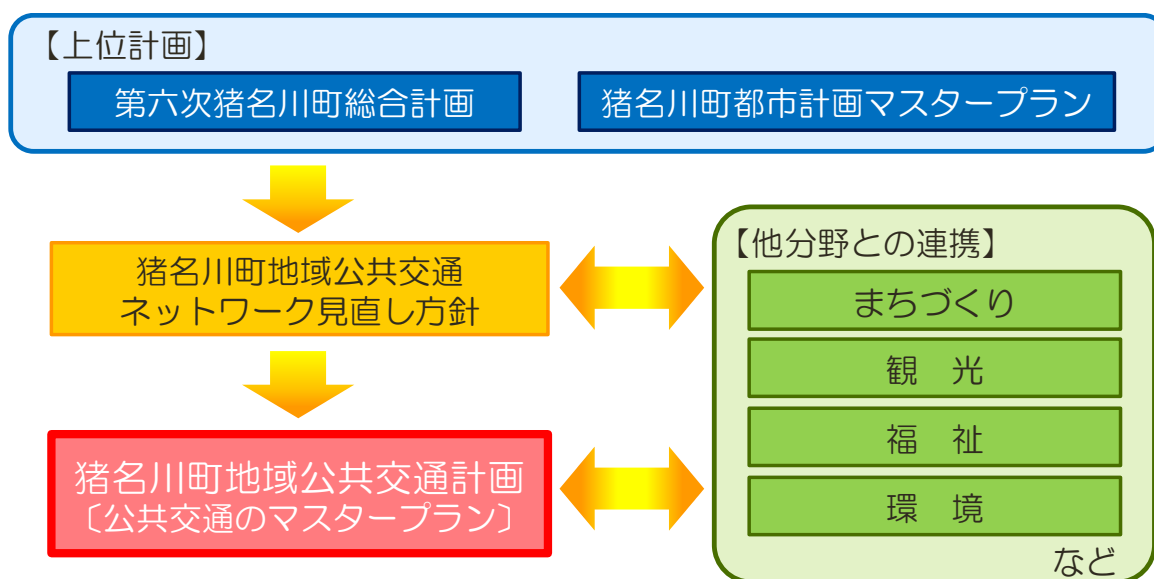


図 1.1 猪名川町地域公共交通計画の位置付け

2. 公共交通を取り巻く現状と課題

2.1 公共交通に関するこれまでの取り組み

コミュニティバス「ふれあいバス」は、町内の交通不便地の解消と、高齢者や障がい者、学生などで車を運転しない方の移動手段の確保を目的として、平成12年（2000年）に運行を開始しました。

■初代車両（平成12年（2000年）～）



■2代目車両（平成27年（2015年）～）



川西病院行バスは、実証実験運行を平成22年（2010年）に実施しましたが、少ない利用者数、低い収支率の結果により、持続可能性の担保ができないことから、本格運行に向けて運行効率化を図る調査・検討を進める結果になりました。

■川西病院行バス



平成22年7月15日～12月28日 試験運行

川西病院行バス

猪名川町 川西病院

（約10分） 日生中央 → 川西病院

猪名川町 川西病院

医療における住民サービス向上と高齢者や運転免許証を所持できない方の交通手段の確保を目的として、試験運行を行います。

日生中央から、一律一山下本町一山下を通り、川西病院へ行くバスです。

運賃	平日		土・日・祝	
	大人	小人	大人	小人
川西病院	150	150	150	150
川西病院	150	150	150	150

※小人数（10名以下）は10名単位に切り上げ

※乗車券は現金のみで発行可能。ICカードは利用できません。

※乗車券は現金のみで発行可能。ICカードは利用できません。

※乗車券は現金のみで発行可能。ICカードは利用できません。

運行日・時間：平日（月～金） 1日8往復（16回）
土・日・祝 7往復～10往復（乗客もご確認ください）

※乗車券は現金のみで発行可能。ICカードは利用できません。

平成24年（2012年）に策定した「ふれあいバス見直し計画」により、平成25年（2013年）にふれあいバスの運行ルート・ダイヤの見直しを実施しました。また、町内の公共交通を「広域基幹交通」、「町内基幹交通」、「生活交通」に機能分類し、階層的なネットワークを構築するとともに、「乗継拠点」を設け、各交通の接続性を高め、効率的で効果的なネットワークの形成を目指す『猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針』を令和2年（2020年）3月に策定しました。

交通不便地の移動手段を将来的に維持していくために、地域の停留所から幹線道路上のバス停までエリア内限定で運行するデマンド交通「チョイソコいながわ」の実証実験運行を令和2年（2020年）5月から実施し、令和4年（2022年）4月から本格運行を予定しています。デマンド交通「チョイソコいながわ」は、猪名川町、ネットトヨタ神戸（株）、日の丸ハイヤー（株）が連携して行うオンデマンド型の移動支援サービスです。

■デマンド交通（*4）

「チョイソコいながわ」車両



平成 12 年（2000 年）：公共施設循環バスとして、
猪名川町コミュニティバス
「ふれあいバス」運行開始



平成 22 年（2010 年）：猪名川町地域公共交通会議設置
日生中央駅と市立川西病院を結ぶ
「川西病院行バス」実証実験運行



平成 24 年（2012 年）：ふれあいバス見直し計画の策定

平成 25 年（2013 年）：ふれあいバス見直し計画に基づいた運行ルート
・ダイヤの見直し実施

○主な見直し概要○

- ・利用者の多い午前便の充実と合わせて、主な利用目的である買い物と通院の移動を支援するルートを設定
- ・尾花橋以南のルートとダイヤを統一。月～土曜日まで毎日同じ時刻に運行
- ・利用者ニーズの高い病院や買い物を想定し、以前より少し早い時間に 1 便目として増便
- ・各コース 1 日 5 便運行
- ・槻並地区に「フリー乗降区間」を導入

平成 27 年（2015 年）：ふれあいバス 1 台更新

平成 28 年（2016 年）：ふれあいバス 1 台更新



令和元年（2019 年）7 月：デマンド交通導入検討部会設立

令和 2 年（2020 年）3 月：猪名川町地域公共交通ネットワーク
見直し方針の策定



令和 2 年（2020 年）5 月：デマンド交通「チョイソコいながわ」
無償の実証実験運行開始

令和 3 年（2021 年）7 月：デマンド交通「チョイソコいながわ」
有償の実証実験運行開始

令和 4 年（2022 年）4 月：デマンド交通「チョイソコいながわ」
本格運行開始予定



図 2.1 猪名川町における公共交通に関するこれまでの取組み経緯

2.2 上位・関連計画

2.2.1 第六次猪名川町総合計画

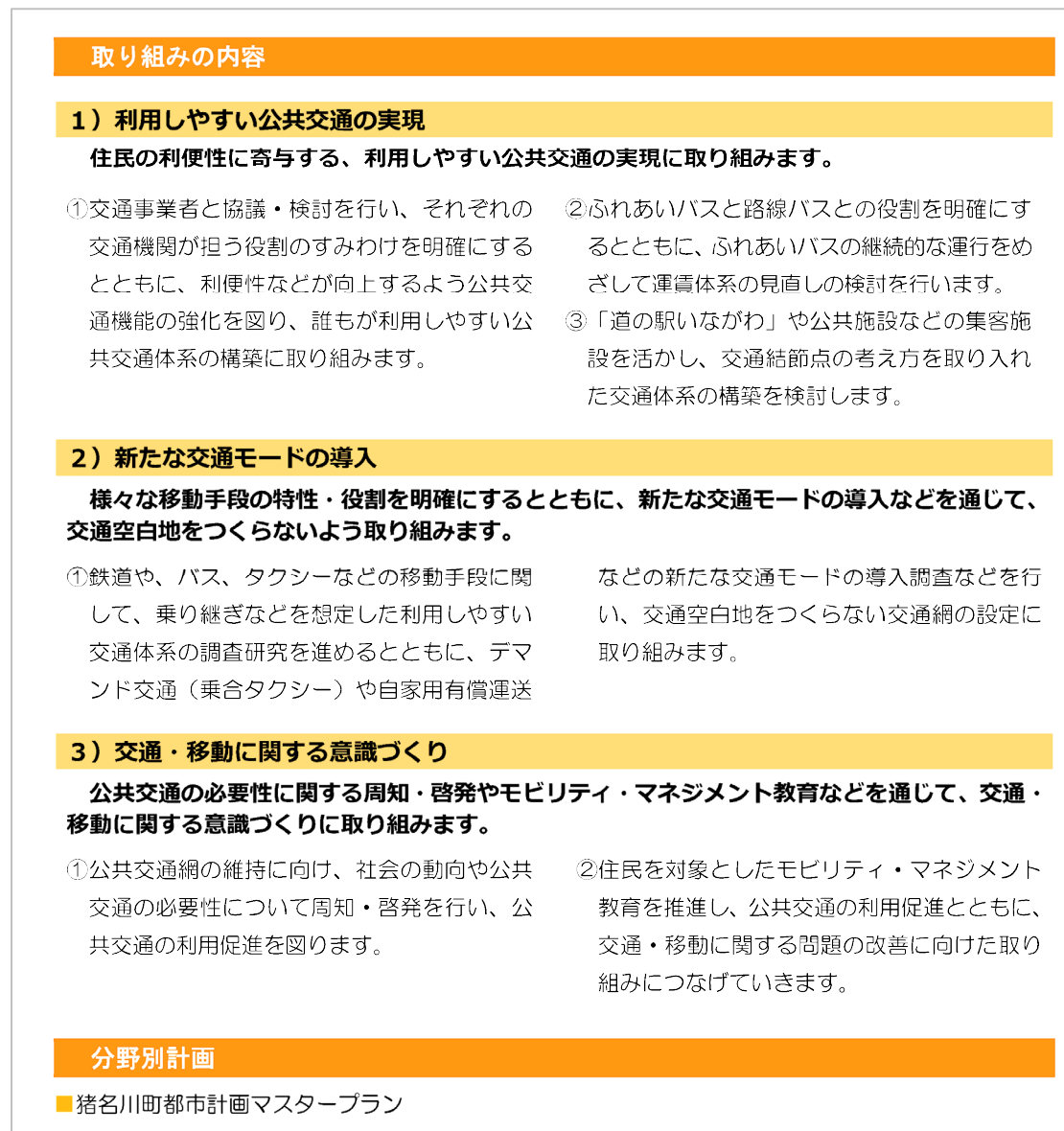
第六次猪名川町総合計画は、令和2年（2020年）3月に策定され、10年後のまちの将来像「つながり」と「挑戦」 幸せと笑顔あふれるまち 猪名川」の実現に向けた7つのまちづくりの方向性と2つの基盤づくりの方向性を定めています。

「施策17 生活や活動を支える交通網のあるまち」の中で、施策の展開方向として、『利用しやすい公共交通の実現』、『新たな交通モード^(*5)の導入』、『交通・移動に関する意識づくり』を示しています。



出典：第六次猪名川町総合計画（令和2年（2020年）3月策定 猪名川町）

図 2.2 第六次猪名川町総合計画におけるまちの将来像とまちづくりの方向



出典：第六次猪名川町総合計画（令和2年（2020年）3月策定 猪名川町）

図 2.3 「施策 17 生活や活動を支える交通網のあるまち」における取り組みの内容

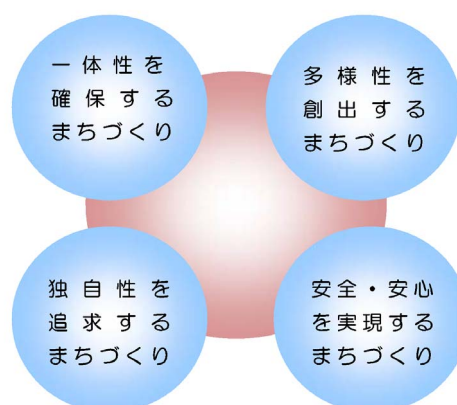
2.2.2 猪名川町都市計画マスタープラン

猪名川町都市計画マスタープランは、平成28年（2016年）3月に改定され、第五次猪名川町総合計画が掲げるまちの将来像を踏まえ、将来の都市像「豊かな自然と共生する田園都市 いながわ」を定め、その実現に向けた4つのまちづくりのテーマを設定しています。

将来の都市像を実現するための「将来の都市構造」において、町を南北に貫く主要地方道川西篠山線を中心に、東西を繋ぐ主要幹線や国土の基幹交通を担う新名神高速道路などによる骨格となる「軸」や市街化区域を中心に都市的土地利用が集積し、それぞれの役割分担と連携により、高次都市機能の強化を図る「都市拠点」、既存集落を中心とし周辺住民を対象とする日常生活関連諸機能の充実を図る「集落拠点」を示しています。

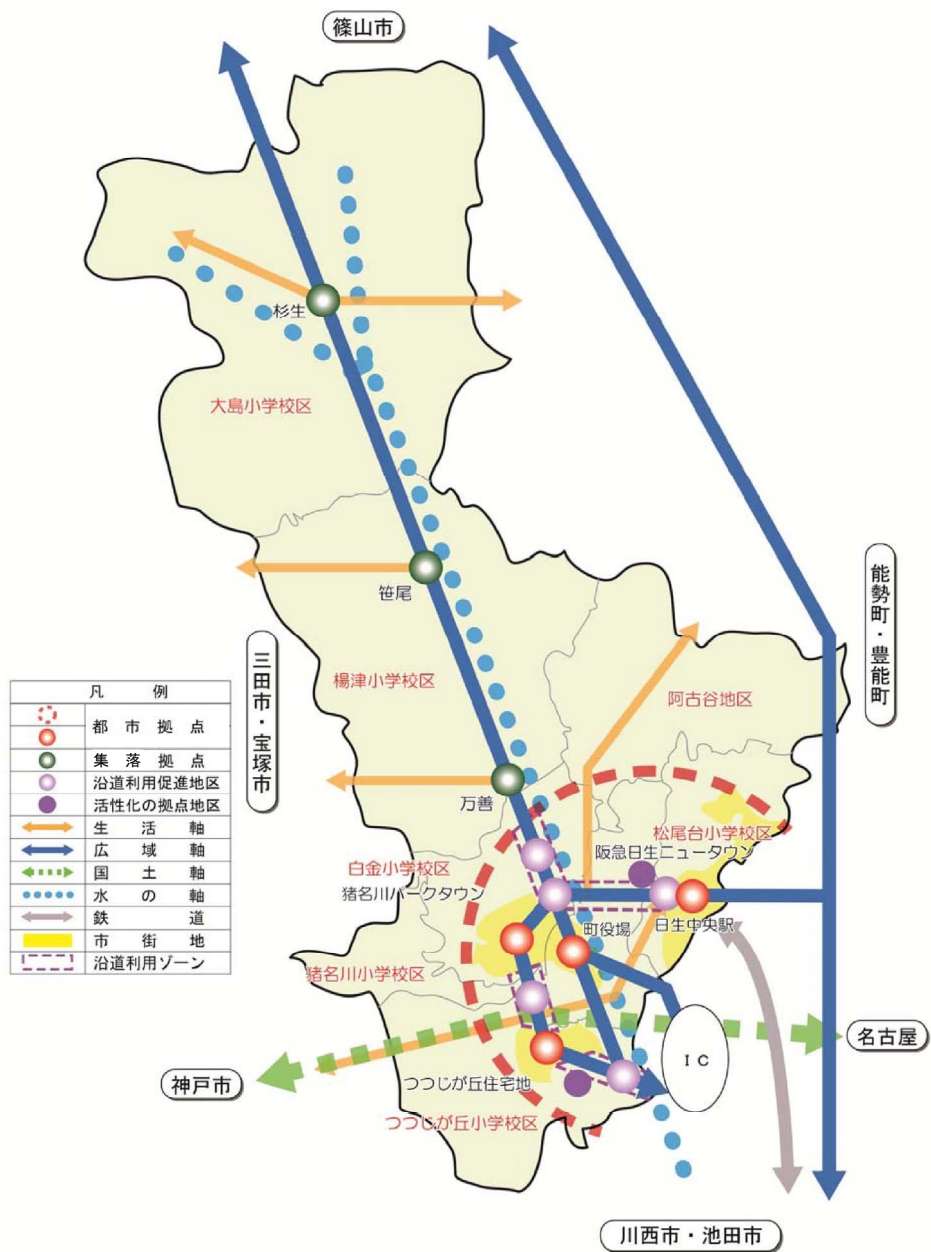


【まちづくりの4つのテーマ】



出典：猪名川町都市計画マスタープラン（平成28年（2016年）3月改定 猪名川町）

図 2.4 都市計画マスタープランにおける将来の都市像とまちづくりの4つのテーマ



出典：猪名川町都市計画マスタープラン（平成 28 年（2016 年）3 月改定 猪名川町）

図 2.5 都市計画マスタープランにおける将来の都市構造図

2.2.3 猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針

猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針は、令和2年(2020年)3月に策定され、公共交通事業者やまちづくり施策との連携をはじめ、人口減少、高齢化の進展を見据え、コミュニティバス「ふれあいバス」をはじめとする町内の公共交通ネットワークのあり方を定めています。

① 路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」等の役割を明確にし、利用しやすい料金体系による新たなバスネットワークの形成

猪名川町内の多くの地域において、路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」のルートが重複し、異なる料金体系で運行している状況を踏まえ、路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」の役割分担と連携による効果的で効率的なルートの見直しと、料金格差の緩和に向けた新たな料金体系の構築を図り、新たなバスネットワークの実現を目指します。

② まちづくりと連携した交通結節点の強化

猪名川町交通・商業機能の拠点となる日生中央駅前、紫合・南田原地区周辺及び町内の主要な拠点等を『乗継拠点』と位置づけ、猪名川町内各地から交通結節点(乗継拠点)へのアクセス利便を向上し、鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」等の乗り継ぎを改善することで、町内や町外への住民の公共交通による移動の利便性を確保します。

③ 地域特性や利用実態に応じた多様な交通システムによる持続可能な交通体系の構築

地域別の利用実態や、時間帯による利用実態を踏まえ、効率的な運行を図るために、既存の交通システムにとらわれずに、経費の削減が見込まれる効率的な新たな交通システムへの転換も含めた見直しを行います。それにより、財政負担の軽減を図り、持続可能な交通体系の構築をめざします。

④ 住民・事業者・行政などの多様な関係者との連携

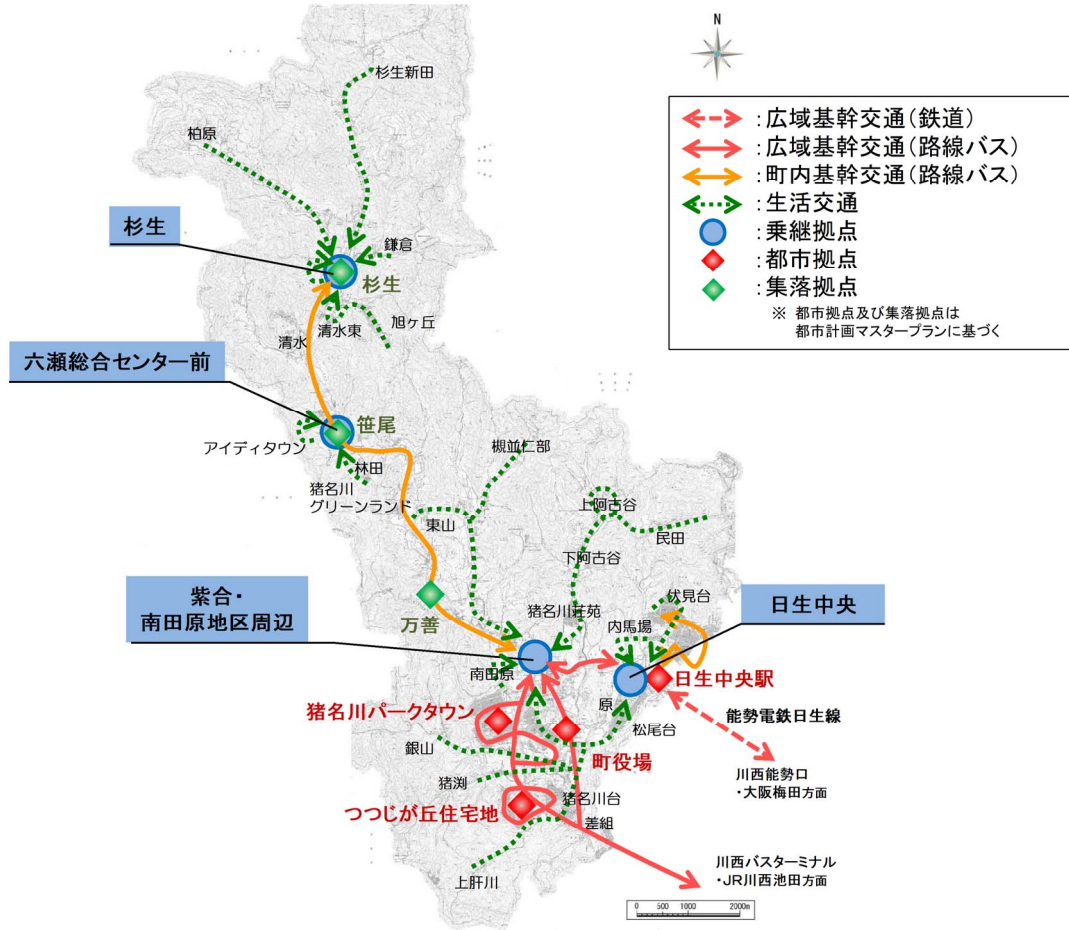
住民をはじめとする地域の関係者、事業者、行政などがそれぞれの立場で役割を認識し、協働により公共交通を支えることで、地域に適した持続可能な公共交通の実現をめざします。また、地域の公共交通を地域住民自身で守り育てる意識の醸成を図ります。



出典：猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針（令和2年（2020年）3月策定 猪名川町）

図 2.6 猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針における見直しの方向性

公共交通網の基本的な考え方として、現状の運行状況や役割を踏まえ、「広域基幹交通」、「町内基幹交通」、「生活交通」に機能分類し、階層的なネットワークを構築するとともに、「乗継拠点」を設けることで、広域基幹交通、町内基幹交通、生活交通の接続性を高め、効率的で効果的なネットワークの形成を目指すものとしています。



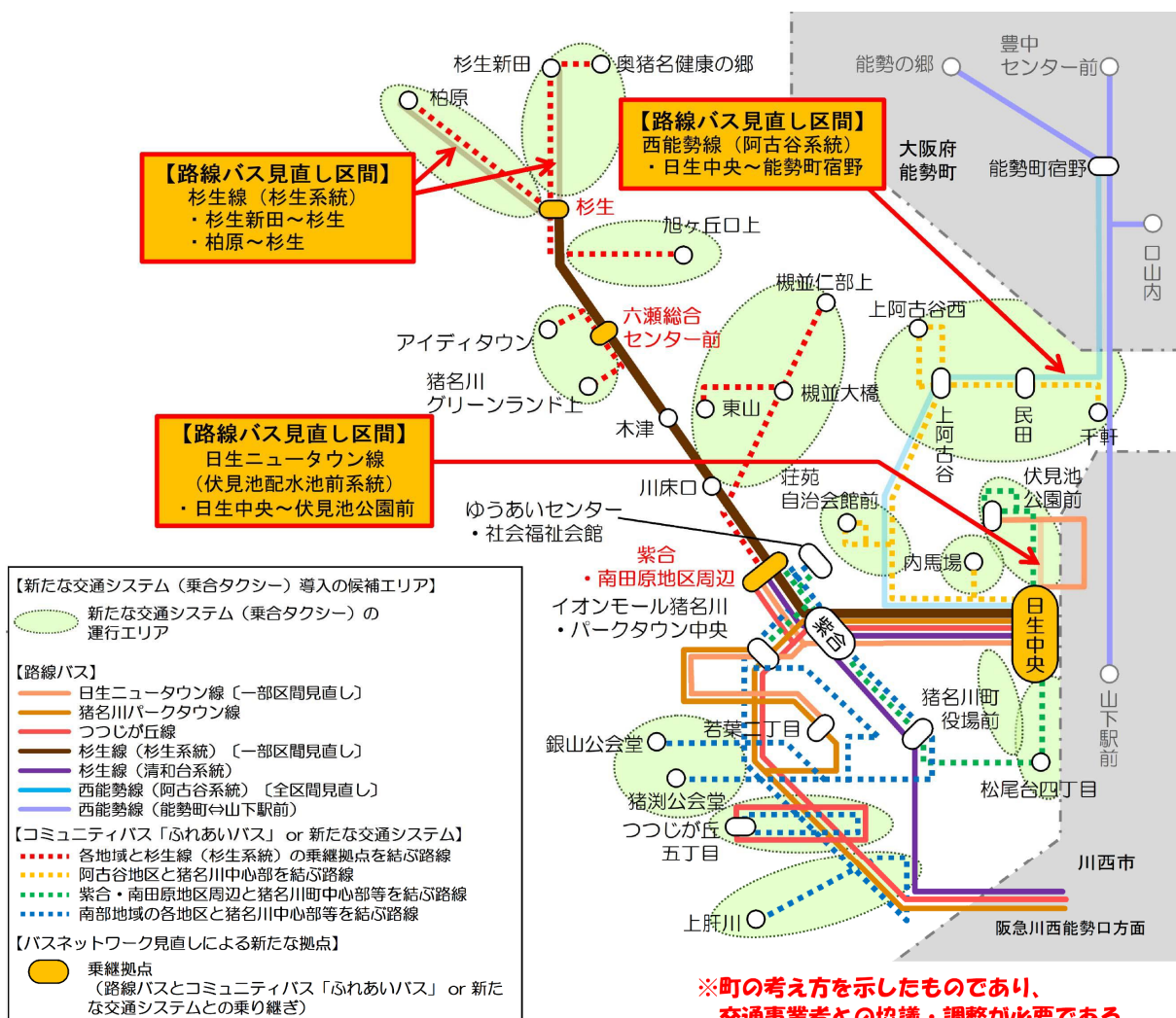
機能分類	役割	対象
広域基幹交通	○ 町内と周辺市町を結ぶ町の骨格を形成するために重要な機能を担い、広域的な公共交通の軸として、通勤・通学等町民生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道（能勢電鉄：日生線） ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線）
町内基幹交通	○ 町内の都市拠点や集落拠点間を結ぶ町内の骨格を形成し、町内各地域と猪名川町中心部等とのアクセスに重要な役割を担い、町民生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）
生活交通	<ul style="list-style-type: none"> ○ 路線バスが乗り入れ困難な地域の生活圏内の移動を支え、猪名川町中心部及び基幹交通（広域基幹交通・町内基幹交通）へのアクセス手段としての機能を担い、町民生活を支える。 ○ コミュニティバス「ふれあいバス」では対応しきれない需要が分散・少ない地域を補完する新たな交通システムも『生活交通』として位置づけ、地域内と最寄りの乗継拠点間を結ぶものとする。 ○ タクシーは、他の公共交通機関が運行していない時間帯における地域住民の生活の移動や、観光旅客や来訪者の移動等に即時対応可能な移動手段として、猪名川町の公共交通機関と位置づける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス「ふれあいバス」 ・ 新たな交通システム ・ タクシー
乗継拠点	○ 広域基幹交通、町内基幹交通及び生活交通間の乗継拠点で、待合空間の整備・乗継情報の提供等機能強化を図るべき拠点として位置づける。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日生中央 ・ 紫合・南田原地区周辺 ・ 杉生 ・ 六瀬総合センター前

出典：猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針（令和2年（2020年）3月策定 猪名川町）

図 2.7 公共交通網の基本的な考え方

地域公共交通ネットワーク見直し（案）は以下のとおりです。

- 路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」は、前述の「公共交通の役割分担と位置づけ」に基づいたバスネットワークを構築。
- コミュニティバス「ふれあいバス」のみの運行エリアは、交通空白地の解消の観点から「生活交通」として、コミュニティバス「ふれあいバス」の運行あるいは『新たな交通システム』を導入。
- コミュニティバス「ふれあいバス」の運行区間のうち、利用者が少ない区間を対象に、『新たな交通システム』を導入。
- 路線バスの見直し区間は、コミュニティバス「ふれあいバス」あるいは『新たな交通システム』へ見直し。
- 乗継利用時における料金負担の軽減を図るために、新たな料金体系の導入に向けた検討が必要であり、料金見直しに伴う値下げによる損失分は、町が負担することを想定し、交通事業者とともに検討を進める。



出典：猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針（令和2年（2020年）3月策定 猪名川町）

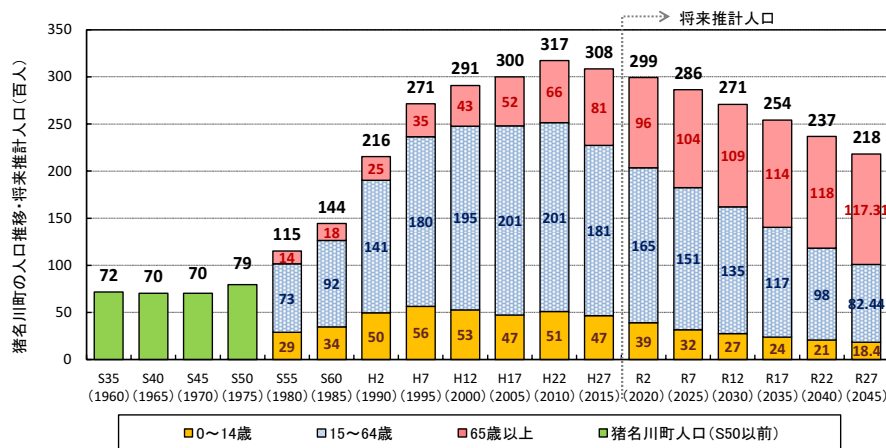
図 2.8 公共交通ネットワーク見直し（案）

2.3 人口

2.3.1 人口の推移

昭和45年（1970年）の7,032人から、昭和50年（1975年）の阪急日生ニュータウンへの入居開始、その後の猪名川パークタウンやつつじが丘住宅地への入居などにより増加傾向にありましたが、平成22年（2010年）頃をピークにやや減少傾向となり、平成27年（2015年）には30,838人となっています。

今後も生産年齢人口（15～64歳）の減少とともに、人口が減少するものと予測され、将来はさらに高齢化が進行するものと予測されています。



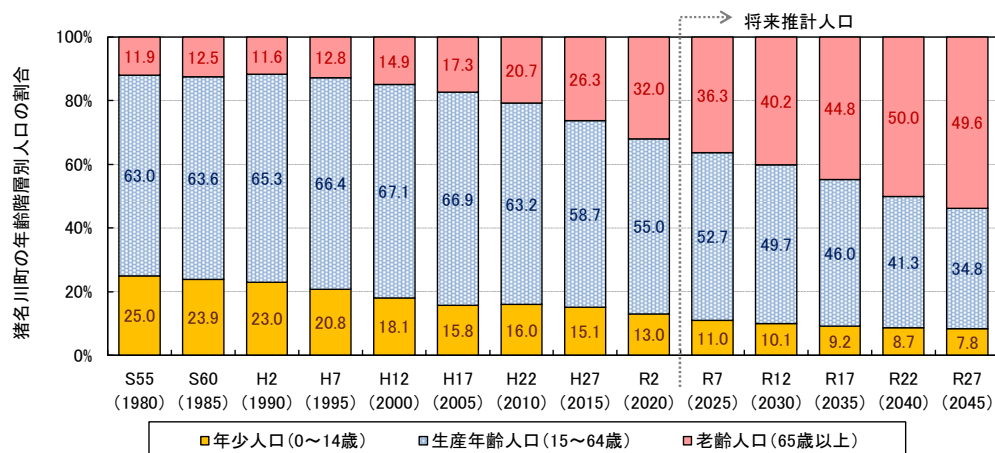
出典：国勢調査^(*)6)（昭和35年（1960年）～平成27年（2015年））、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果（平成30年（2018年）3月推計）（令和2年（2020年）以降が該当）

図 2.9 年齢3区分別人口の推移と将来推計

2.3.2 年齢階層別人口の推移

高齢化率（65歳以上人口割合）は増加傾向にあり、平成27年（2015年）時点で26.3%と、超高齢社会（高齢化率が21%以上）に突入しています。

年少人口（0～14歳人口割合）は減少傾向にあり、平成27年（2015年）時点では15.1%となっています。今後も少子高齢化が進行するものと予測されています。

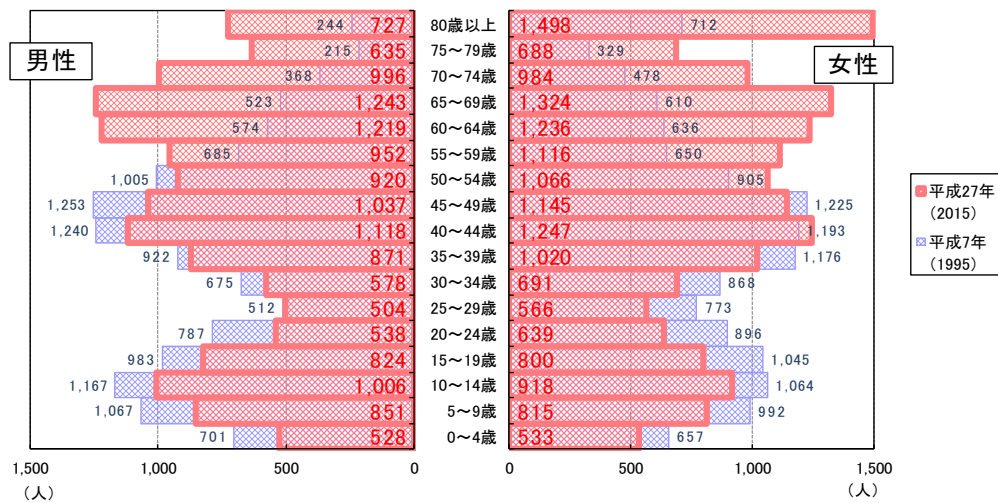


出典：国勢調査（昭和35年（1960年）～平成27年（2015年））、国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果（平成30年（2018年）3月推計）（令和2年（2020年）以降が該当）

図 2.10 年齢3区分別人口の推移と将来推計

2.3.3 年齢別人口

人口ピラミッドによる年齢階層別比較を見ると、年少人口や生産年齢人口のうち、15歳から34歳の人口が減少しています。



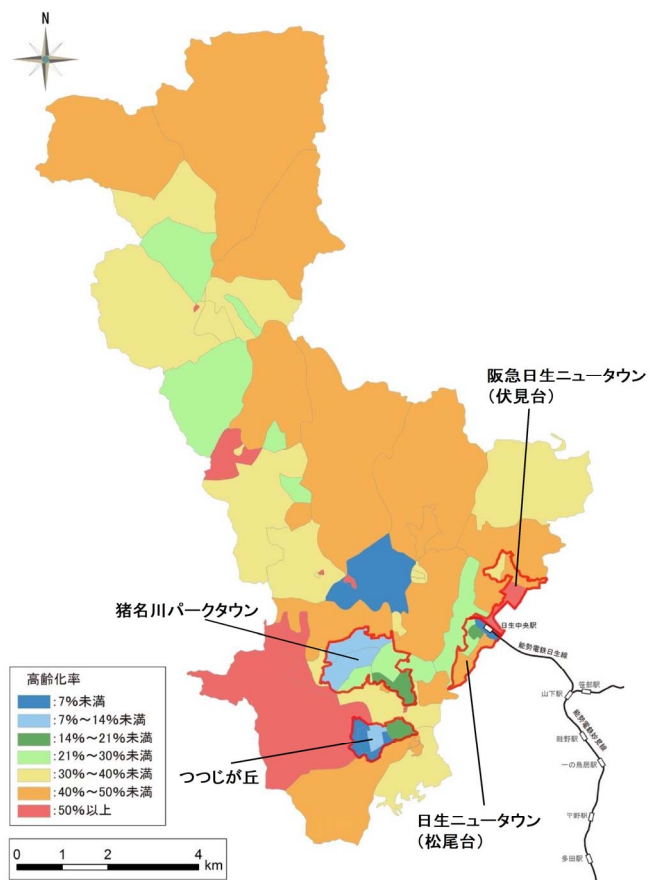
※各年 10月1日現在

出典：国勢調査（平成7年（1995年）、平成27年（2015年））

図 2.11 人口ピラミッドによる年齢階層別比較

2.3.4 大字別に見た高齢化率

北部地域をはじめ、南部地域の阿古谷地区、猪淵・銀山及び高度経済成長期に開発された住宅地（阪急日生ニュータウン）では、高齢化率が高い状況にあります。

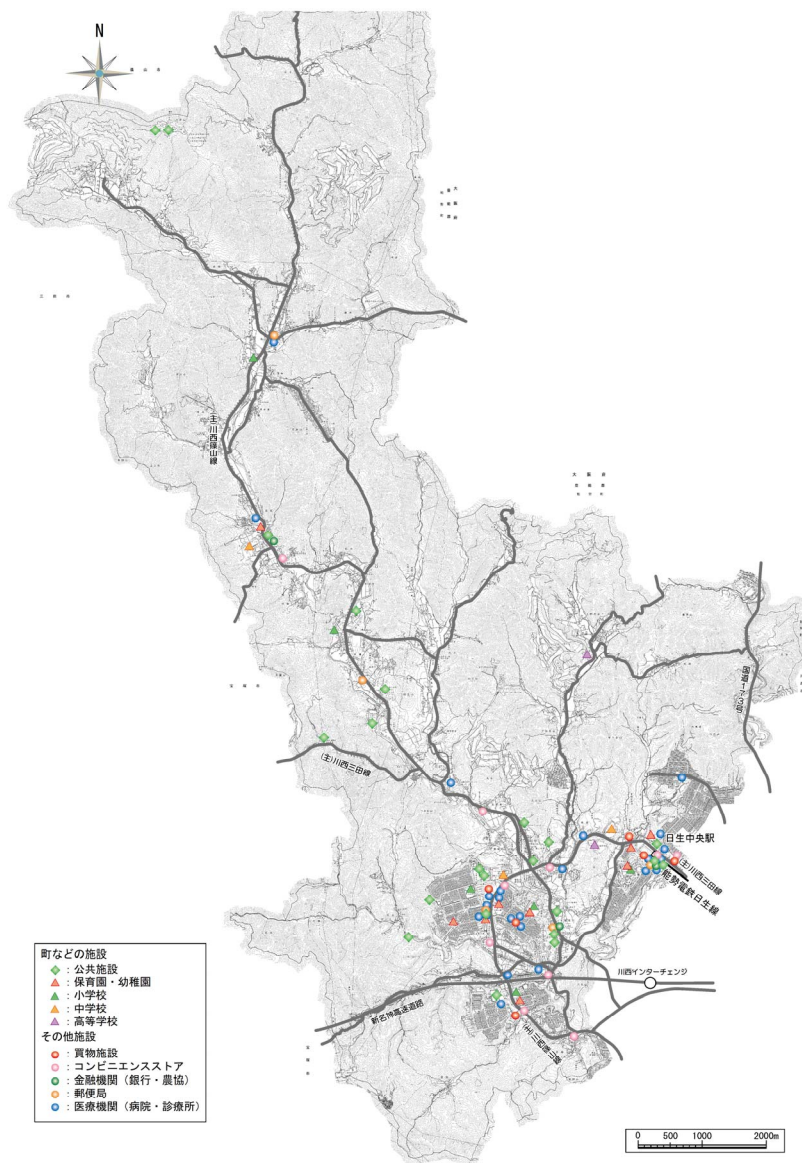


※平成27年（2015年）10月1日現在
出典：国勢調査（平成27年（2015年））

図 2.12 大字別高齡化率

2.4 施設立地

公共施設、商業施設、病院、診療所等の立地状況を見ると、主に南部地域において集積しています。



●猪名川町役場



●総合福祉センター (ゆうあいセンター)



●イオンモール猪名川



●日生中央サピエ



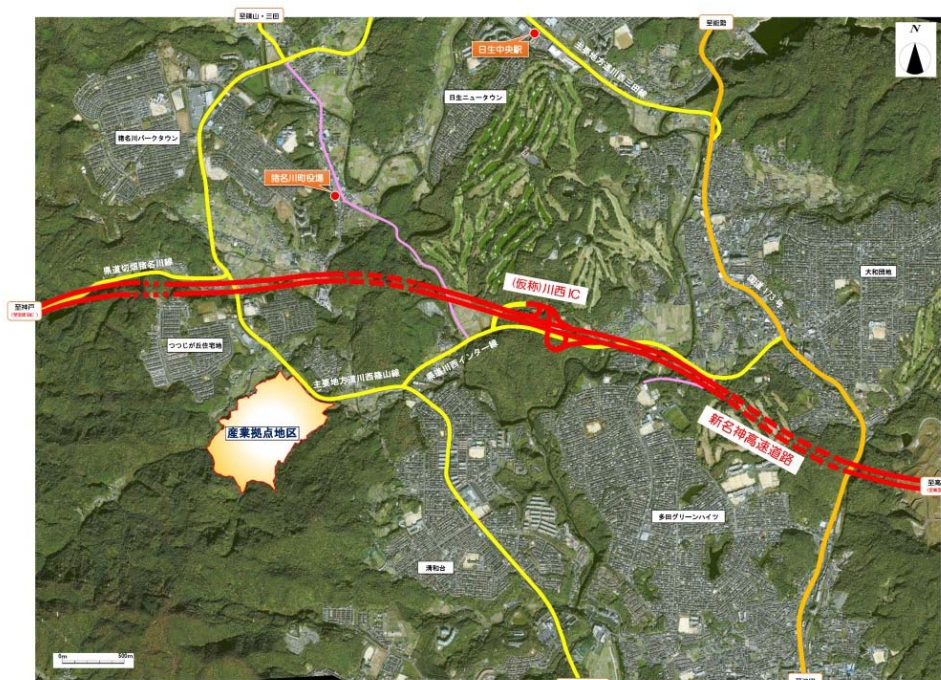
図 2.13 施設立地状況

2.5 まちづくり

2.5.1 産業拠点地区プロジェクト

平成30年（2018年）3月に高槻JCT・IC～神戸JCT間が全線供用した新名神高速道路の川西ICに近い大規模町有地を産業拠点地区と位置づけ、企業誘致により、産業振興や雇用機会の確保など地域経済の活性化を図ることで、活力ある持続可能なまちづくりの実現を目指しています。

物流不動産を所有・運営・開発する業界大手の事業者であるプロロジスにより、物流施設の集積拠点が令和3年（2021年）12月に開業しています。



出典：猪名川町資料



画像提供：プロロジス

出典：猪名川町資料

開発区域面積	約452,000m ² (約137,000坪)
計画総延床面積	約360,000m ² (約109,000坪)
計画施設	マルチテナント型施設2棟
事業期間	2015～2021年度
開発スケジュール	2017年6月：造成工事開始 2020年1月：造成工事完了 2020年4月：プロロジスパーク猪名川2着工 2020年5月：プロロジスパーク猪名川1着工 2021年8月プロロジスパーク猪名川2竣工 2021年11月プロロジスパーク猪名川1竣工

※マルチテナント型施設：さまざまな業種に対応した汎用型（複数企業向け）の物流賃貸施設

図 2.14 産業拠点地区プロジェクトの位置とイメージパース

2.5.2 道路ネットワーク

南部地域は、主要地方道川西篠山線及び主要地方道川西三田線を軸にネットワークが充実していますが、北部地域では主要地方道川西篠山線の南北軸のみとなっています。

また、町南部を新名神高速道路が通過しています。

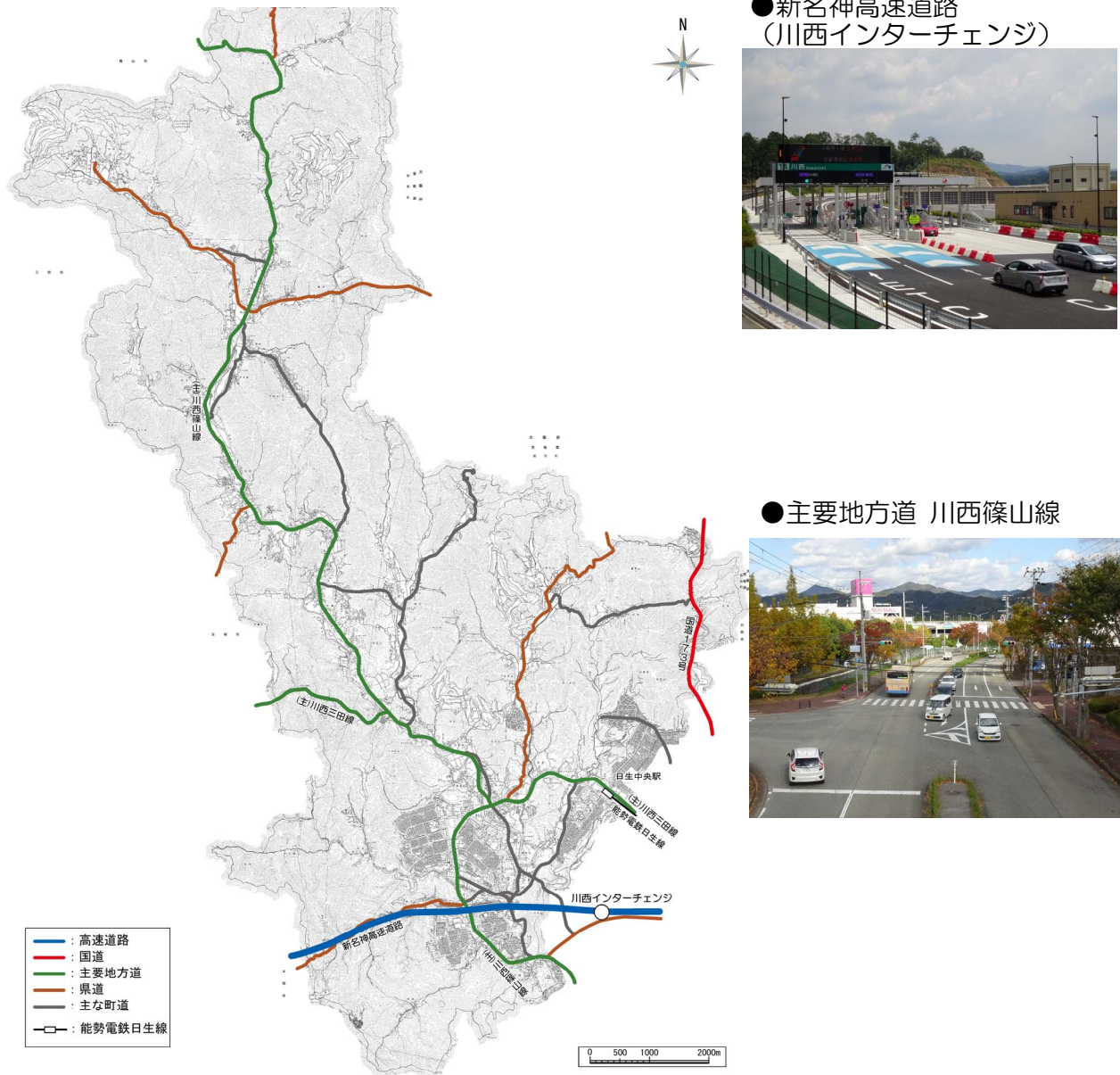


図 2.15 道路ネットワーク

2.6 公共交通の概況

2.6.1 公共交通ネットワーク

能勢電鉄は、日生中央駅を起点に川西能勢口・大阪梅田方面へ運行しています。

路線バスは、阪急バスにより運行されています。町北部地域を運行する路線は、全て紫合を経て日生中央駅発着の系統となっており、南部地域に位置するパークタウン及びつつじが丘では、日生中央駅と阪急川西能勢口駅方面を結ぶ系統を運行しています。

コミュニティバス「ふれあいバス」は、多くの区間において路線バスと重複して運行しています。

デマンド交通「チョイソコいながわ」が大島地区と阿古谷・松尾台地区において、令和2年（2020年）5月から無償による実証運行を開始し、令和3年（2021年）7月から有償による実証実験を経て、令和4年（2022年）4月から本格運行を予定しています。

デマンド交通「チョイソコいながわ」の実証運行開始に伴い、運行エリア内の路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」は運行を休止しています。

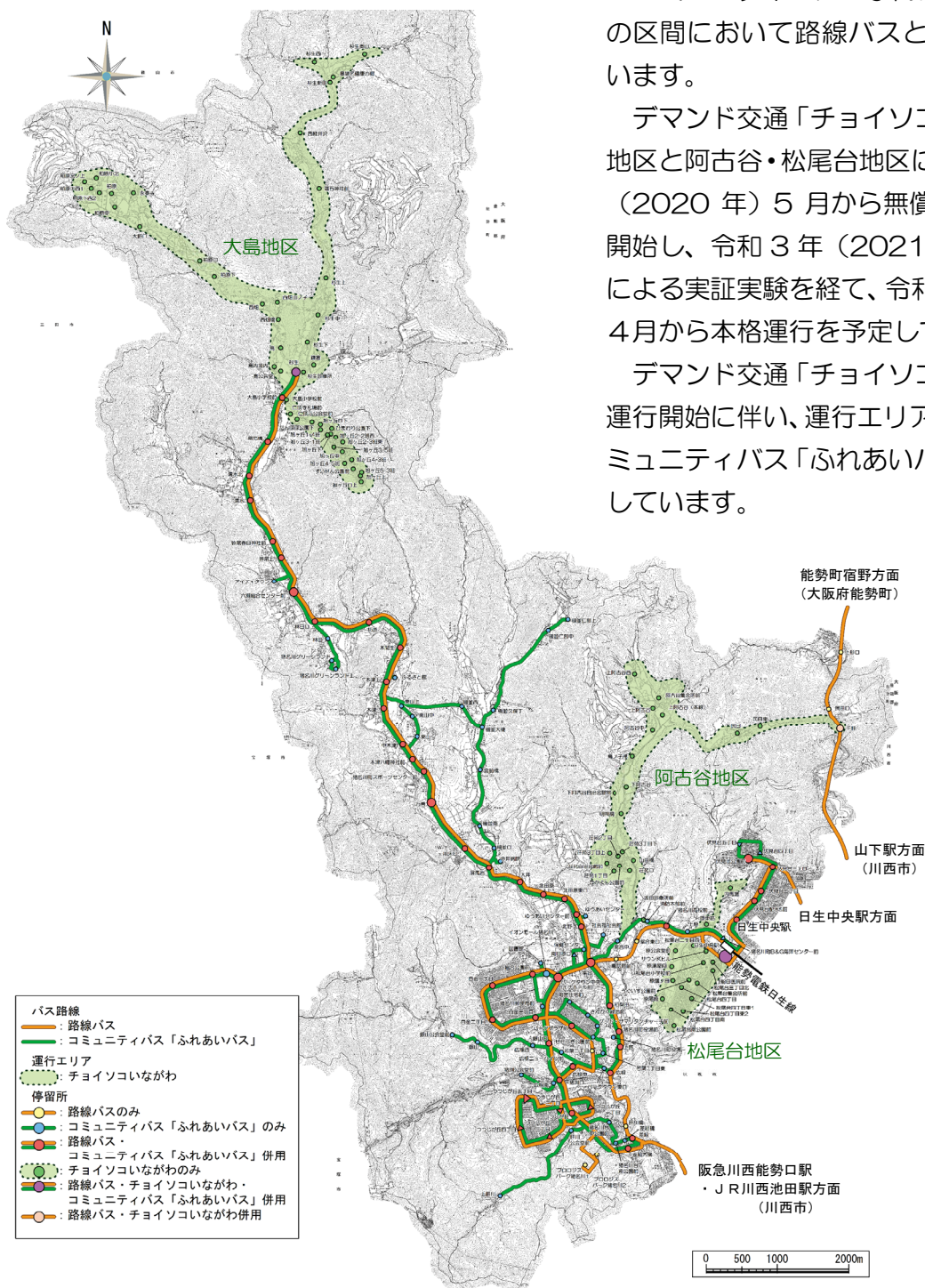
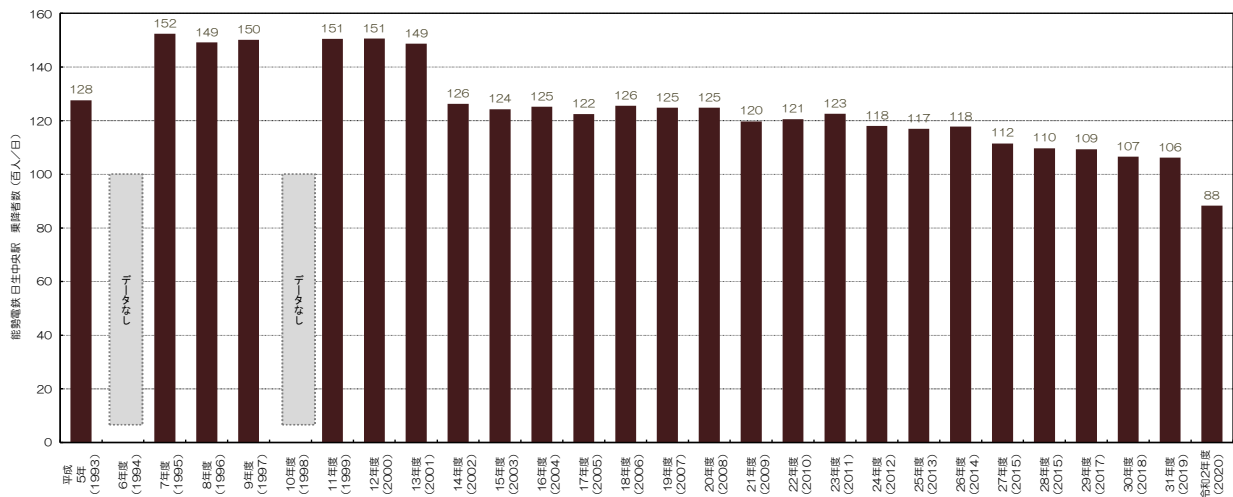


図 2.16 公共交通ネットワーク

2.6.2 鉄道

能勢電鉄は、朝夕のラッシュ時において日生中央駅と大阪梅田駅を結ぶ直通特急（日生エクスプレス）を運行しています。

能勢電鉄の日生中央駅の乗降者数は、平成7年度（1995年度）の1.52万人/日をピークに減少し、近年は微減傾向にありましたが、令和2年度（2020年度）には、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、0.88万人/日と前年と比べて約2割減少しています。



出典：猪名川町資料

図 2.17 能勢電鉄日生中央駅における乗降者数の推移

●日生中央駅



●直通特急（日生エクスプレス） （大阪梅田駅）



2.6.3 路線バス

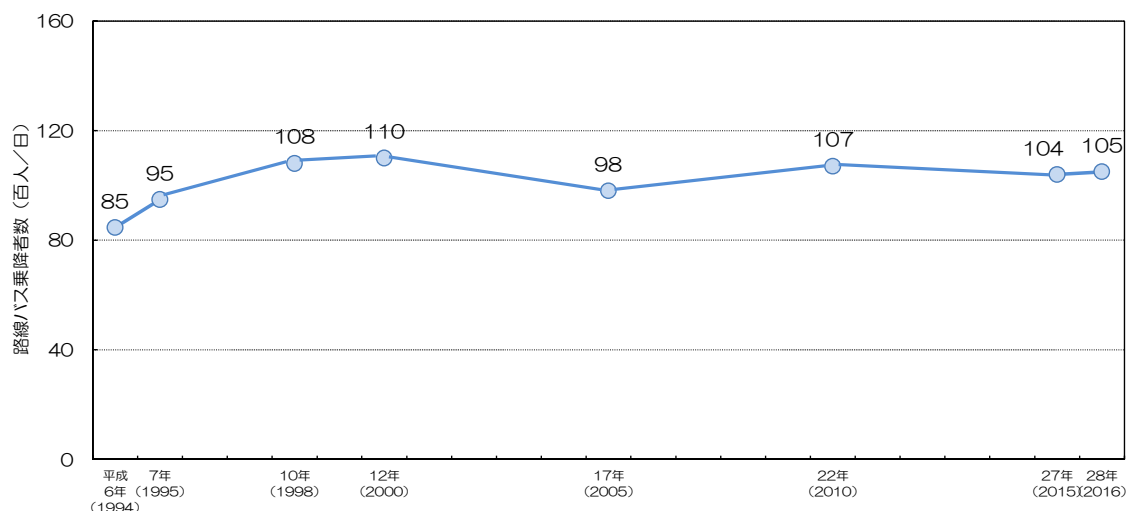
猪名川町内における路線バス乗降者数は、平成 28 年（2016 年）で 1.05 万人/日であり、近年はほぼ横ばい傾向にあります。令和 2 年度（2020 年度）には、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、利用者数が大きく減少していると想定されます。

町内全体での路線バス乗降者数は、近年ほぼ横ばい傾向にあります。北部地域を運行する杉生線（杉生系統）では、利用者の減少により減便されており、杉生新田～後川間が平成 30 年（2018 年）11 月に廃止されています。

杉生線（杉生系統）の一部区間の廃止に伴い、丹波篠山市では後川地域で運行している市町村運営有償運送（交通空白輸送）の運行エリアを、杉生～後川間にも拡大して運行しています。

また、令和 3 年（2021 年）10 月に、町南部地域を運行する川西猪名川線では、主に通勤時間帯や帰宅時間帯において、パークタウン及びつつしが丘と阪急川西能勢口駅方面を結ぶ特急便や急行便を設定する等の輸送力強化を図る一方で、日生中央駅方面や猪名川町役場前経由は減便になり、新たにプロロジスパーク猪名川系統が新設されています。

さらに、町内には路線バスの営業所（阪急バス猪名川営業所）があり、町内をはじめ、隣接する川西市や大阪府能勢町におけるバス路線を担う拠点となっています。



出典：猪名川町資料

図 2.18 路線バス乗降者数の推移

●町内を運行する路線バス（日生中央）



●阪急バス猪名川営業所



2.6.4 コミュニティバス「ふれあいバス」

(1) 導入目的

- ・高齢者や障がい者、学生などで車を運転しない方への移動手段確保
- ・交通空白地の解消（町内全域を走行）
- ・公共施設へのアクセス向上、利用活性化

(2) 運行概要

○ 運行開始

- ・平成 12 年（2000 年）4 月 1 日～（平成 13 年（2001 年）11 月 22 日より 2 台運行）

○ 運賃

- ・大人：200 円、小人：100 円（小学生以下）を上限に利用区間に応じて料金を設定（ブロック制：160～190 円）
- ・高齢者向け阪急バス全線フリー定期券「hanica はんきゅうランドパス 65」、通学区間定期券「hanica 阪急スクールパス」、交通系 IC カード「PiTaPa」、「ICOCA」及び全国相互利用対象の交通系 IC カード（Kitaca・PASMO・Suica・manaca・TOICA・はやかけん・nimoca・SUGOCA）も利用可能

○ 運賃の割引

- ・身体・知的・精神障害者の手帳所持者は無料（令和 4 年（2022 年）4 月～半額予定）

○ 運行車両

- ・小型路線バス 2 台（乗車定員 29 人（座席数 11 席）、車椅子利用可（1 台））

○ 路線

- ・青コース、赤コース、黄コース、緑コースの合計 4 路線
- ・赤コース、青コースは主に北部地域を運行
- ・黄コース、緑コースは主に南部地域を運行

○ 運行日・運行便数

- ・青コース・緑コース：月・水・金曜日の週 3 日
- ・赤コース・黄コース：火・木・土曜日の週 3 日
- ・各コース 5 便/日運行





図 2.19 ふれあいバス路線図

(3) 利用者数の推移

コミュニティバス「ふれあいバス」の利用者は、平成31年度（2019年度）で37,618人であり、平成25年（2013年）に運行ルート・ダイヤの見直しを実施し、増加傾向にありましたが、令和2年度（2020年度）は、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により23,582人と前年に比べて約4割減少しています。また、令和2年（2020年）5月からのデマンド交通「チョイソコいながわ」の実証運行開始により、デマンド交通「チョイソコいながわ」が運行するエリアでは運行を休止しています。

コース別に見ると、近年は同程度の利用がありました。令和2年度はデマンド交通「チョイソコいながわ」の実証運行開始に伴う一部運行区間の休止により、緑コースの利用者数が減少し、黄コースの利用が増加しています。

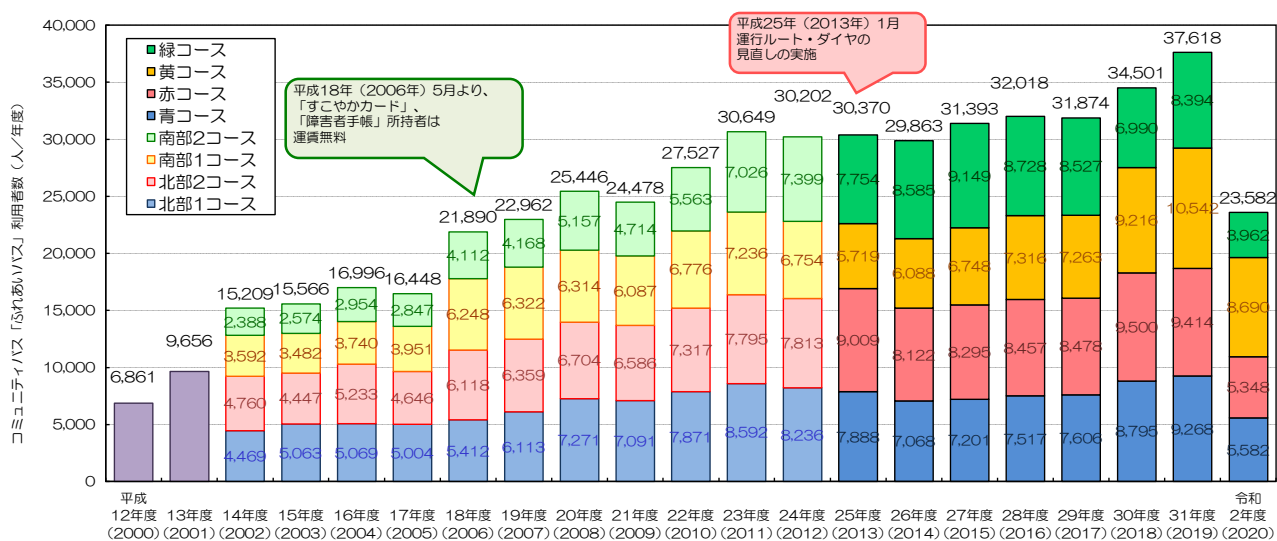


図 2.20 コミュニティバス「ふれあいバス」利用者数の推移

(4) 輸送収入額の推移

ふれあいバスの利用者は、増加傾向にありますが、平成18年（2006年）に導入した高齢者（町内在住の70歳以上）と障がい者の運賃無料化により、輸送収入額はピーク時の約4割に低下しています。現金・ICカード等による有料の利用者は、全利用者の約2割以下となり、持続可能な運行に向けた収支改善が望まれる状況にあります。

また、デマンド交通「チョイソコいながわ」の有償による実証実験（令和3年（2021年）7月から実施）により、町内のサービス格差、南北地域間での料金格差が生じるため、これらの格差の是正に向けて令和3年（2021年）6月30日で無料乗車制度を廃止し、有償化しています。

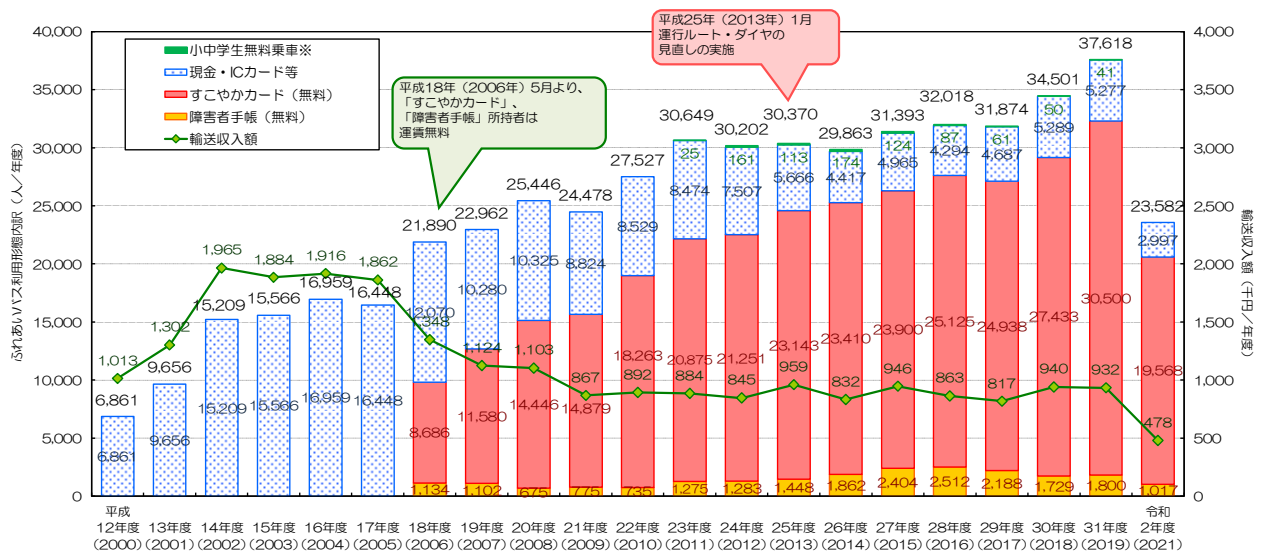
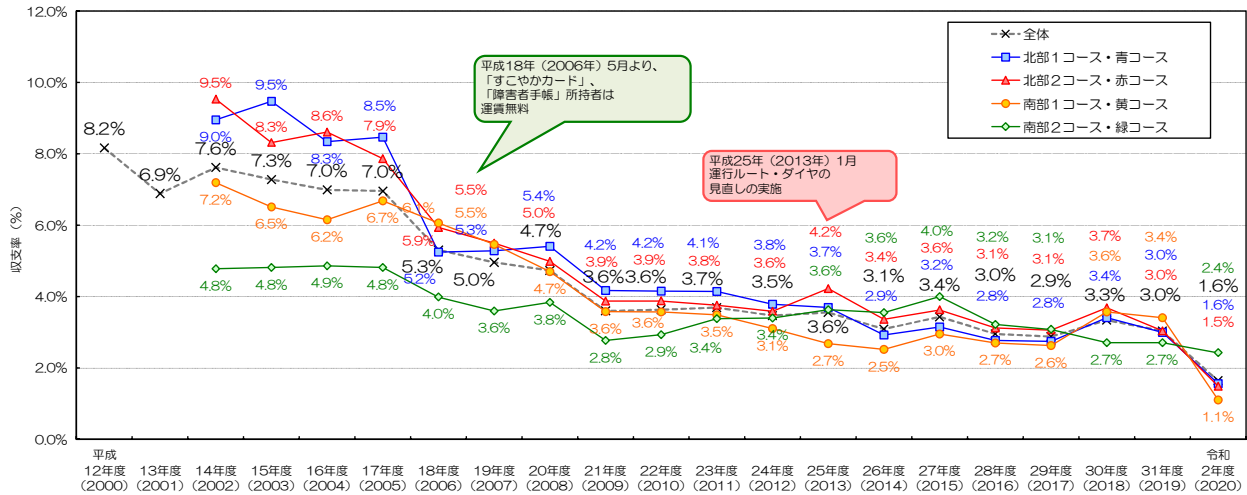


図 2.21 コミュニティバス「ふれあいバス」利用者数及び輸送収入額の推移

(5) 収支率の推移

収支率は、年々減少傾向にあり、平成 31 年度（2019 年度）で 3.0%となっています。また、令和 2 年度（2020 年度）は、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、利用者数が大きく減少したため、収支率が 1.6%に減少しています。



※収支率について

- ・各年度の運行経費に対する収入額の割合（収支率＝収入額／運行経費）

※コース別収支率について

- ・データは、平成 14 年度（2012 年度）以降のみ
- ・コース別収入額は、各年度のコース別利用者割合から収入額を算定
- ・コース別運行経費は、各年度の全体運行経費の 1/4 と想定

出典：猪名川町資料

図 2.22 コミュニティバス「ふれあいバス」収支率の推移

(6) 県内他市町との収支率比較

平成 30 年度（2018 年度）におけるふれあいバスの収支率は、県内 27 市町のコミュニティバス事業中、26 番目であり、収支率が低い状況にあります。

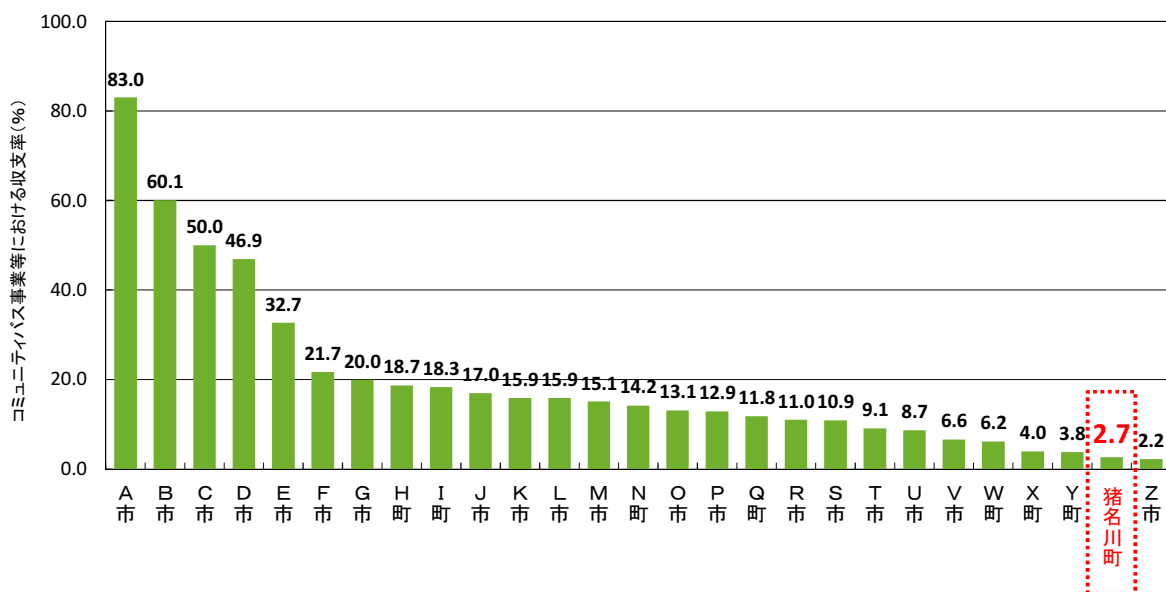


図 2.23 県内他市町との比較（収支率）（平成 29 年度（2017 年度））

2.6.5 デマンド交通「チョイソコいながわ」

(1) 運行概要

○乗り合い送迎サービス デマンド交通「チョイソコいながわ」

- ・愛知県豊明市で運行中のデマンド交通「チョイソコとよあけ」の仕組みを活用して、『オンデマンド型の移動支援サービス』実証実験の開始にあたり運行開始

○運行開始日

- ・令和2年（2020年）5月25日（月）

○事業主体と運行主体

- ・事業主体：ネットトヨタ神戸株式会社、猪名川町
- ・運行主体：日の丸ハイヤー株式会社

○運行車両

- ・トヨタ「ヴォクシー」2台（ネットトヨタ神戸株式会社より無償貸与）
- ・トヨタ「ハイエース」1台（猪名川町補助）

①会員条件

- ・猪名川町地域公共交通会議で承認された下記条件を満たす方のみ会員登録できるものとする。
 1. 小学生以上の猪名川町民の方
 2. ご自身で、または保護者もしくは介助者の補助により、チョイソコいながわ予約センターへの連絡ができる方
 3. ご自身で、または保護者もしくは介助者の補助により、停留所への移動および車両への乗降ができる方

②運賃

- ・令和3年（2021年）7月1日から有償による実証実験を開始
 ※令和2年（2020年）5月25日
 ～令和3年（2021年）6月30日の実証実験中は無料
- ・一乗車 300円
 ※ただし大島地区は、地域外へのアクセスに他の交通機関への乗り継ぎが必要となることを考慮し、すべての乗車を対象に100円割引し、一乗車200円とする。

③運行日時・乗車希望受付日時および運休

- ・運行および乗車希望受付日時は、下記の通りとする。ただし、運行主体の判断により変更、運休する場合がある。この場合、既に乗車申込みをしている会員にはチョイソコいながわ予約センターもしくは事務局から連絡をする。

【A：大島地区】

1. 平日通常運行時間：7:00～18:00（11時間）
2. 平日特別運行時間：18:00～21:00
3. 休日特別運行時間：7:00～21:00
 ※年末年始の猪名川町が定めた運休日を除く

【B：阿古谷地区・松尾台地区】

1. 平日通常運行時間：8:00～17:00（9 時間）

※土日・祝日は運休

※年末年始の猪名川町が定めた運休日を除く

④実証実験エリア

- ・ 地方運輸局長が指定する交通不便地域である阿古谷地区を含む以下のエリアを運行

【大島地区】

- ・ 杉生、柏原、西畑、島、鎌倉、仁頂寺、旭ヶ丘

【阿古谷地区・松尾台地区】

- ・ 民田、上阿古谷、下阿古谷、猪名川荘苑
- ・ 松尾台、原、内馬場

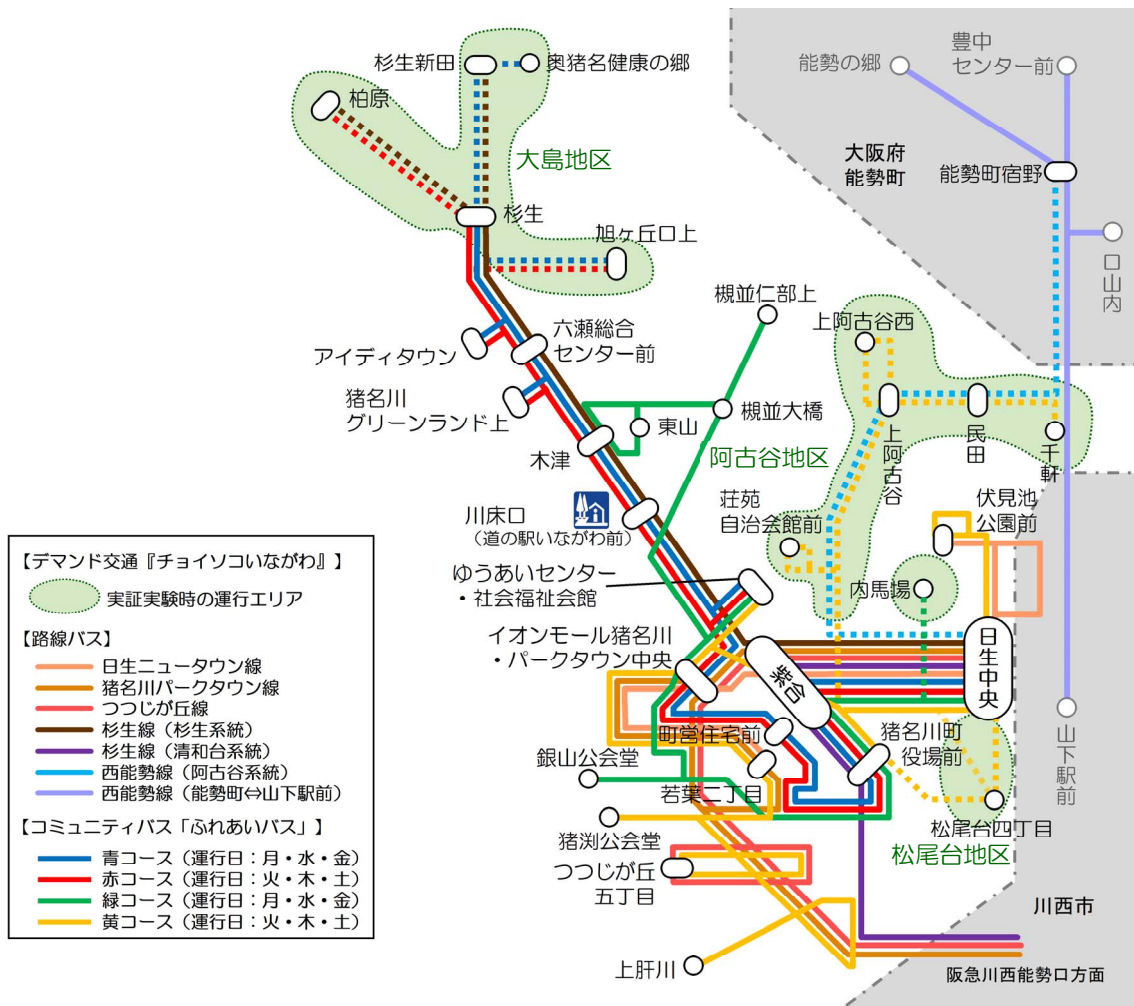


図 2.24 デマンド交通「チョイソコいながわ」の運行エリア

(2) 顔認証システムを活用したキャッシュレス決済の導入

デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和3年（2021年）7月1日からの有償による実証実験に合わせて、顔認証システムを活用したキャッシュレス決済を導入しています。



図 2.25 顔認証システムの車載状況

(3) デマンド交通「チョイソコいながわ」の利用状況

1) 登録者の状況

登録者は運行開始以降、増加傾向にあったが令和2年（2020年）12月以降は微増傾向にあります。登録者のうち、利用経験者数は令和3年（2021年）11月30日時点で351人であり、利用割合（登録者数のうち、利用経験者数が占める割合）は約33%です。

また、登録者を年代別に見ると、登録者及び利用経験者ともに、「70～79歳」が最も多く、次いで「80～89歳」、「60～69歳」の順です。

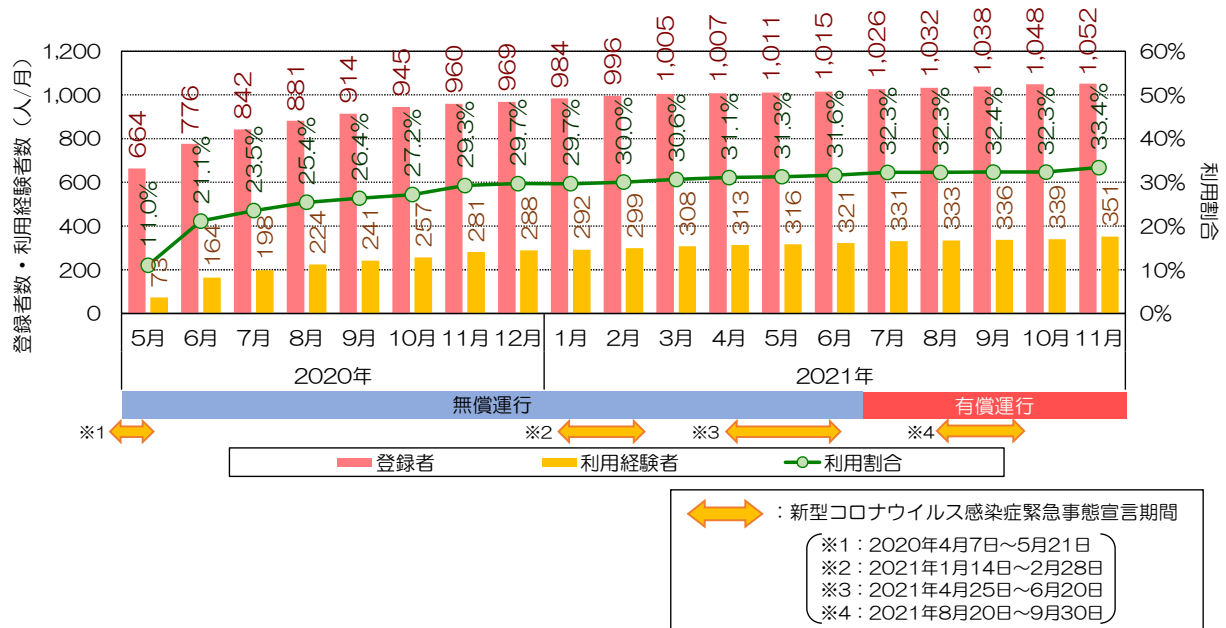


図 2.26 登録者数・利用経験者数の推移

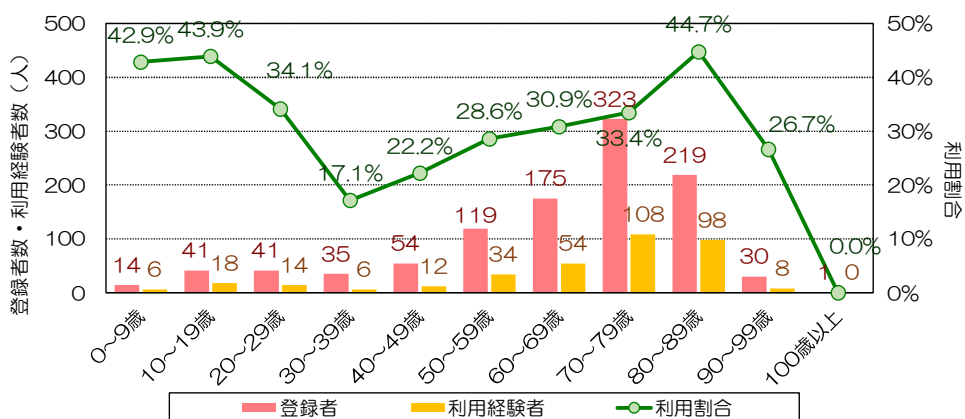


図 2.27 年代別登録者状況

※ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和2年（2020年）5月25日（月）より運行開始
 ※ 令和2年（2020年）5月25日（月）から令和3年（2021年）11月30日（火）までの555日間における実績
 （ただし年末年始の12月30日～翌年1月3日（5日間）は運休）

2) 利用状況

デマンド交通「チョイソコいながわ」の運行開始の令和2年(2020年)5月25日(月)から令和3年(2021年)11月30日(火)までの予約状況を見ると、予約件数(実際に車両から降車した実績件数)が21,823件、1ヵ月あたり約1,150件/月です。利用人数(登録者の延べ人数)が計2,617人で、1ヵ月あたり約130~160人です。

また、予約件数は、令和3年(2021年)7月からの有償運行による料金負担に対する抵抗感、大島小学校の夏季休暇及び新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言の発出に伴い、令和3年(2021年)7月から8月にかけて減少しましたが、大島小学校の夏季休暇の終了及び新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言の終了により、9月以降は増加しています。

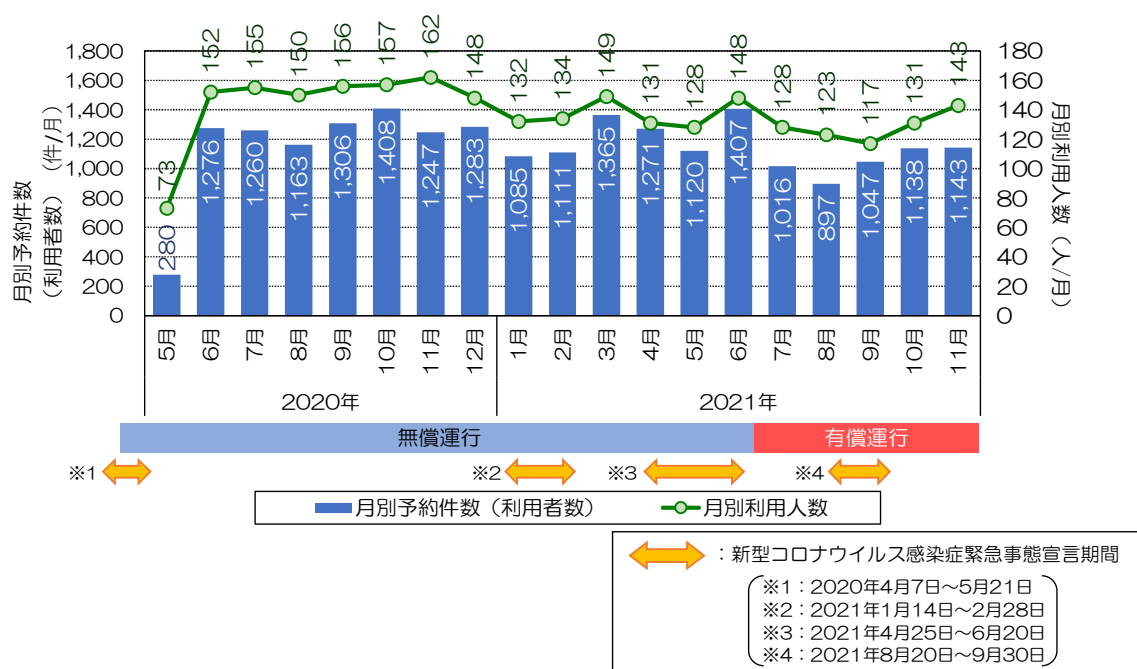


図 2.28 月別利用状況の推移

3) 曜日別平均予約状況

曜日別平均予約件数は、有償運行となる令和3年(2021年)7~11月を前年同期間(令和2年(2020年)7~11月)と比較すると、火曜日や金曜日の減少は小さく、月曜日、水曜日及び木曜日での減少が大きくなっています。

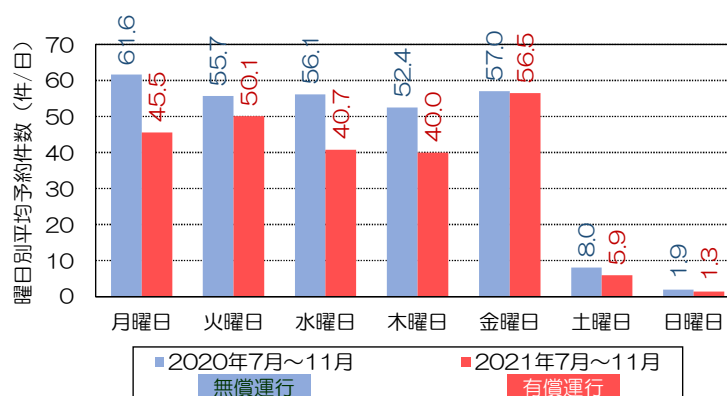


図 2.29 1日あたり曜日別予約件数

※ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和2年(2020年)5月25日(月)より運行開始
 ※ 令和2年(2020年)5月25日(月)から令和3年(2021年)11月30日(火)までの555日間における実績(ただし年末年始の12月30日~翌年1月3日(5日間)は運休)

4) 乗合率の推移

乗合率（運行した停留所間で乗り合わせた平均人数）は、全体を見ると有償運行を開始した令和3年（2021年）7月から8月にかけて減少しましたが、その後は増加し、11月時点で1.94となっています。

地区別で見ると、阿古谷・松尾台地区では、有償運行を開始した令和3年（2021年）7月に減少し、8月から9月には少し増加したものの、その後は微減傾向にあります。大島地区では、有償運行を開始した令和3年（2021年）7月から8月にかけて減少しましたが、その後は増加傾向にあります。

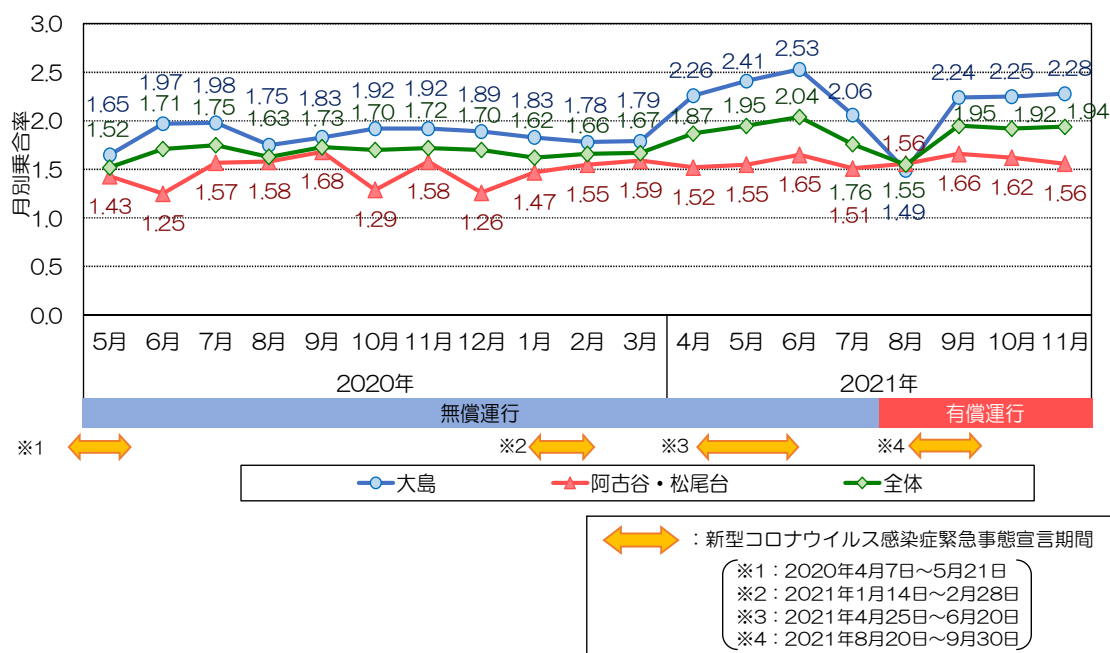


図 2.30 乗合率の推移

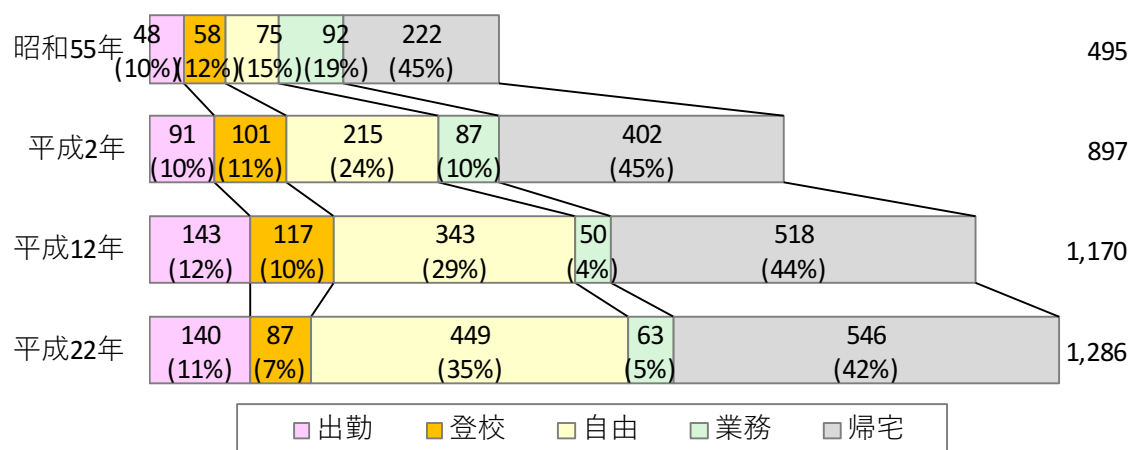
- ※ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和2年（2020年）5月25日（月）より運行開始
 ※ 令和2年（2020年）5月25日（月）から令和3年（2021年）11月30日（火）までの555日間における実績
 （ただし年末年始の12月30日～翌年1月3日（5日間）は運休）

2.7 移動ニーズ

2.7.1 代表交通手段^(*7)

猪名川町における発生集中量^(*8)の推移を見ると、人口の増加とともに増加傾向にありますが、今後は人口の減少により、減少するものと考えられます。

目的別のトリップエンド^(*9)を見ると、買い物や通院等の自由目的の移動が増加傾向にあり、今後も高齢化の進展により、さらに増加するものと考えられます。



※単位：百トリップエンド

出典：近畿圏パーソントリップ調査^(*10)（京阪神都市圏交通計画協議会 HP）

図 2.31 猪名川町における目的別発生集中量の推移

2.7.2 住民の移動ニーズ

平成 30 年（2018 年）11 月に実施した住民アンケート調査をもとに、住民の移動ニーズについて、次ページ以降にまとめます。

【調査日時】

- 平成 30 年（2018 年）11 月 5 日（月）
～平成 30 年（2018 年）11 月 26 日（月）

【調査対象者】

- 猪名川町在住の 20 歳以上の町民

【調査方法】

- 住民基本台帳から無作為抽出による郵送配布・郵送回収

【調査規模】

- 猪名川町全域で 1,500 部郵送、以下に示す地域ごとに 750 部郵送
- 北部地域（大島小学校区、楊津小学校区）
- 南部地域（白金小学校区、猪名川小学校区、つつじが丘小学校区、松尾台小学校区、阿古谷地区（旧阿古谷小学校区））

【回答状況】

- 回答部数：616 票、回答率：41.1%

(1) 普段のバスの利用状況

バス利用の有無を年齢別に見ると、74歳以下の世代はバスを利用しない方（ほとんど利用しない+利用したことがない）が70%以上を占めています。

バス利用者のうち、「主に路線バス」を利用する方は、64歳以下が約88%、65～74歳が約77%、75歳以上が約54%を占めています。

バス利用者の利用目的を見ると、主にコミュニティバス「ふれあいバス」を利用する方や、路線バスとコミュニティバスを同程度利用する方は「買い物」が多く、路線バス利用者は「通勤・通学」や「買い物」が多くなっています。

表 2.1 バス利用の状況（年齢別）

	よく利用する	時々利用する	ほとんど利用しない	利用したことがない	計
全体 (n=609)	14%	17%	32%	36%	100%
20～54歳 (n=150)	9%	15%	35%	42%	100%
55～64歳 (n=219)	14%	15%	36%	36%	100%
65～74歳 (n=140)	11%	18%	34%	38%	100%
75歳以上 (n=91)	31%	22%	19%	29%	100%

表 2.2 利用する町内のバス（年齢別）

	主に路線バス(阪急バス)	主にコミュニティバス「ふれあいバス」	路線バスとコミュニティバスの両方を同程度利用する	計
全体 (n=183)	78%	15%	7%	100%
20～54歳 (n=34)	88%	9%	3%	100%
55～64歳 (n=59)	88%	8%	3%	100%
65～74歳 (n=39)	77%	13%	10%	100%
75歳以上 (n=46)	54%	33%	13%	100%

表 2.3 バスの利用目的（利用する町内のバス別）

	通勤・通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	計
全体 (n=185)	27%	35%	11%	18%	9%	100%
主に路線バス(阪急バス) (n=140)	32%	31%	7%	21%	9%	100%
主にコミュニティバス「ふれあいバス」 (n=27)	7%	41%	30%	4%	19%	100%
路線バスとコミュニティバスの両方を同程度利用する (n=12)	17%	50%	17%	17%	0%	100%

※住民アンケート調査結果（平成30年（2018年）11月実施）

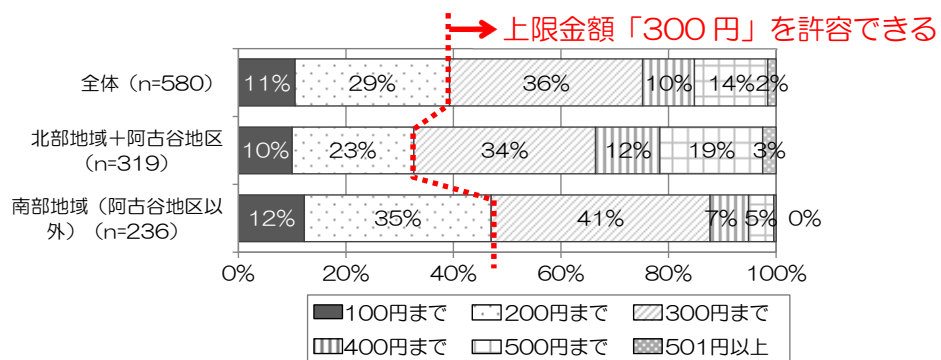
(2) バスの運賃や乗り継ぎ利用に対する意向

利用可能な運賃の上限金額を地域別に見ると、運賃の上限金額が「300円」の場合、許容できる方は北部地域+阿古谷地区の方が高くなっています。

バス利用時における乗り換え可能な回数を年齢別に見ると、20~54歳や75歳以上では「乗り換えはしたくない(料金が高くて目的まで直通が良い)」の割合が、他の世代に比べて高くなっています。

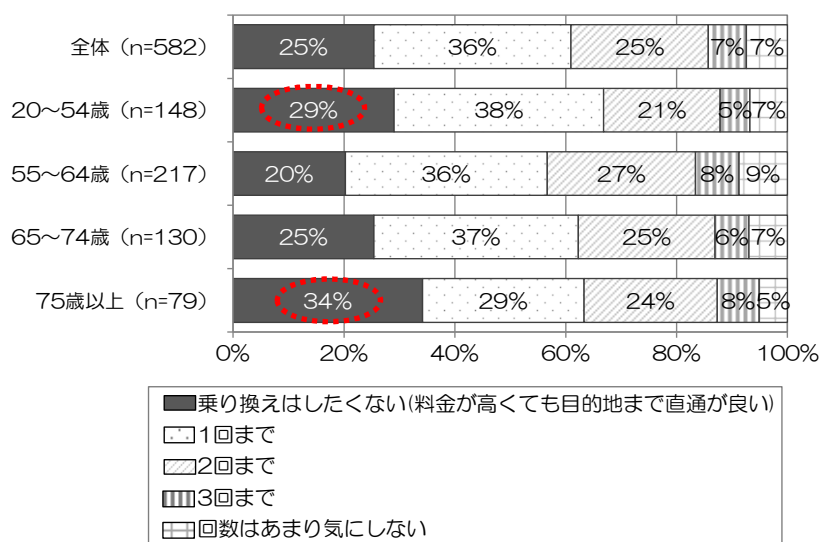


【参考】地域区分



※住民アンケート調査結果 (平成30年(2018年)11月実施)

図 2.32 利用可能な運賃の上限金額 (地域別)



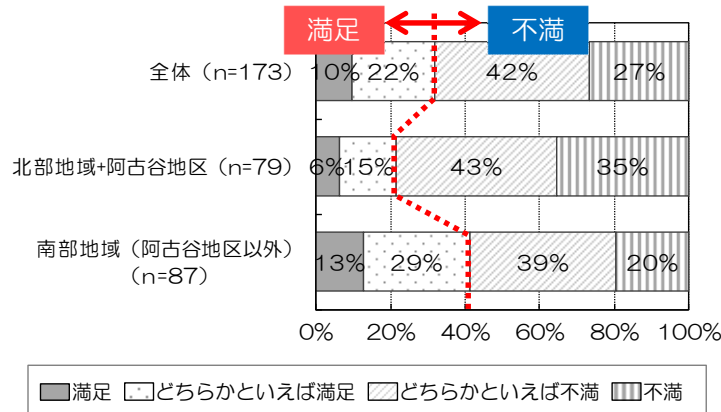
※住民アンケート調査結果 (平成30年(2018年)11月実施)

図 2.33 バス利用時における乗り換え可能な回数 (年齢別)

(3) バス移動に対する満足度

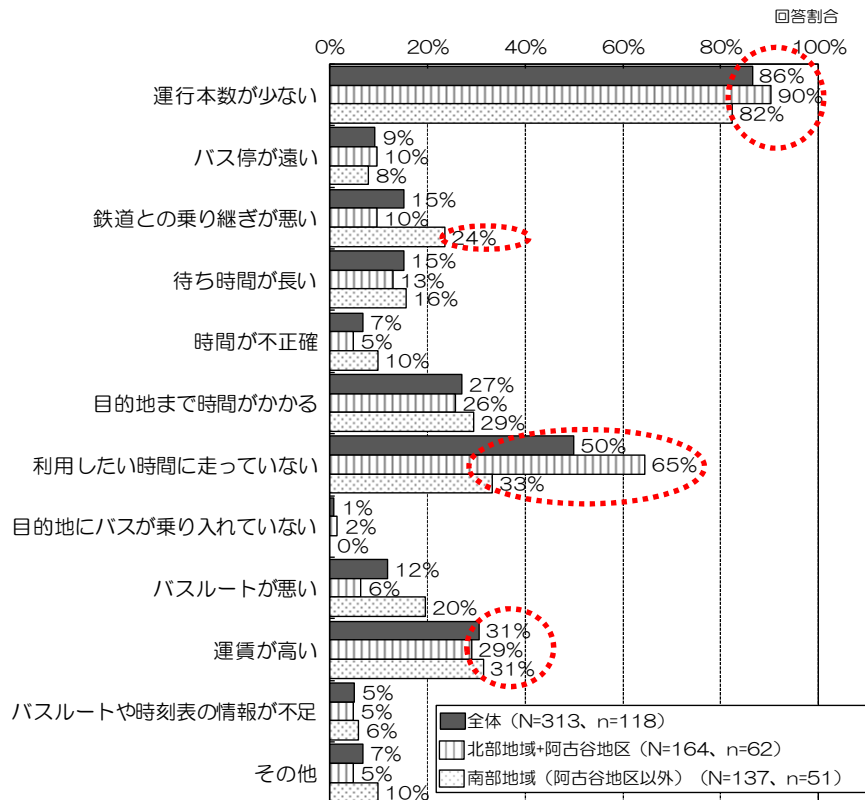
バスでの移動に対する満足度を見ると、「不満（不満+やや不満）」が約69%であり、地域別では北部地域+阿古谷地区で不満の割合が高くなっています。

不満の理由は、「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「利用したいときに走っていない」、「運賃が高い」の順である。地域別に見ると、北部地域+阿古谷地区では「利用したい時間に走っていない」が南部地域（阿古谷地区除く）よりも割合が高く、南部地域（阿古谷地区除く）では、「鉄道との乗り継ぎが悪い」が北部地域+阿古谷地区と比べ割合が高くなっています。



※住民アンケート調査結果（平成30年（2018年）11月実施）

図 2.34 バスでの移動に対する満足度（地域別）



※複数回答（バスでの移動に対する不満の理由）

※住民アンケート調査結果（平成30年（2018年）11月実施）

図 2.35 バスでの移動に対する不満の理由（地域別）

(4) 将来の外出について

自家用車中心の生活から公共交通中心の生活への転換意向は、「将来、高齢になるとできると思う」が約60%を占めています。

将来の外出が変化する時期は、「自動車を運転出来なくなってから」、「身体機能が低下してから」が多くなっています。

バス利用は75歳以上から増加しているため、高齢に伴い自動車からバスへの転換ができる可能性があると考えられます。

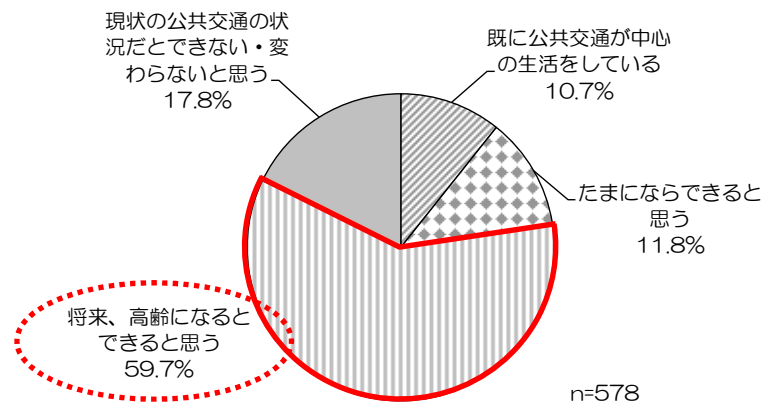


図 2.36 将来の外出について

表 2.4 バス利用の状況（年齢別）（再掲）

	よく利用する	時々利用する	ほとんど利用しない	利用したことがない	計
全体 (n=609)	14%	17%	32%	36%	100%
20～54歳 (n=150)	9%	15%	35%	42%	100%
55～64歳 (n=219)	14%	15%	36%	36%	100%
65～74歳 (n=140)	11%	18%	34%	38%	100%
75歳以上 (n=91)	31%	22%	19%	29%	100%

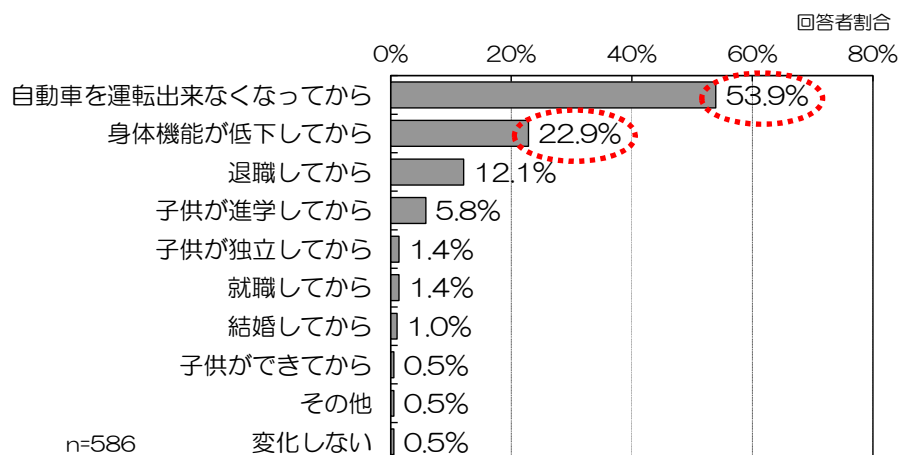


図 2.37 将来の外出が変化する時期

2.8 バス交通の利用実態

2.8.1 コミュニティバス「ふれあいバス」

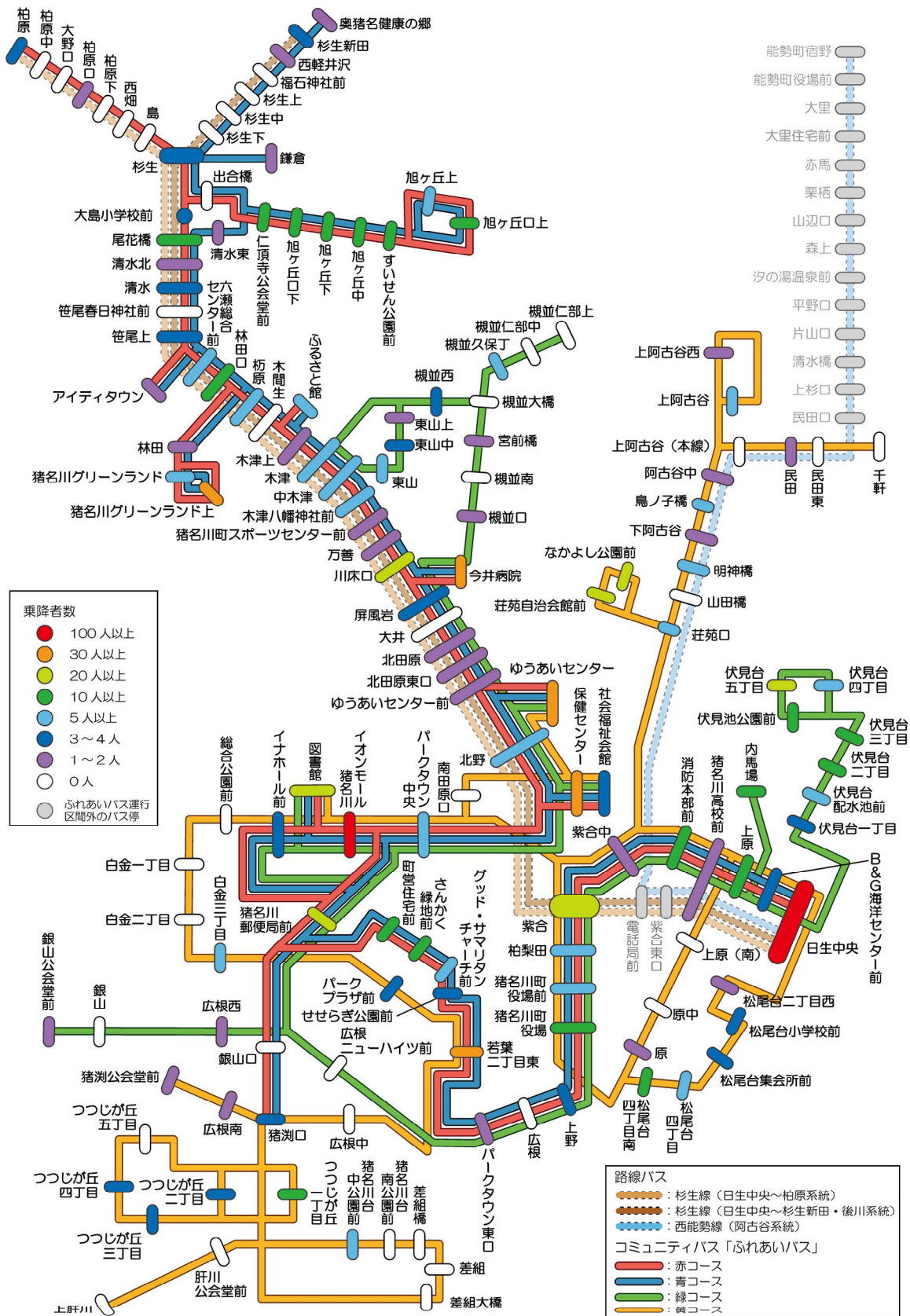
(1) バス停別乗降者数

コミュニティバス「ふれあいバス」の起終点となる日生中央やイオンモール猪名川での利用が多くなっています。

表 2.5 調査期間中（6日間）におけるバス停別乗降人員（上位30位）

順位	バス停名称	乗降人員 (人)	乗車人員 (人)	降車人員 (人)	運行コース				北部地域		南部地域				
					青 コース	赤 コース	黄 コース	緑 コース	大島 小学校区	楊津 小学校区	阿古 谷地区	松尾 台小 学校 区	白 金小 学校 区	猪 名川 小 学 校 区	つ つ じ が 丘 小 学 校 区
1	日生中央	334	162	172	○	○	○	○				○			
2	イオンモール猪名川	269	132	137	○	○	○	○					○		
3	ゆうあいセンター	85	42	43	○	○	○	○						○	
4	今井病院	49	24	25	○	○	○	○					○		
5	若葉二丁目東	32	15	17	○	○	○	○						○	
5	猪名川グリーンランド上	32	14	18	○	○	○	○	○						
7	保健センター	31	10	21	○	○	○	○					○		
8	図書館	29	20	9	○	○	○	○					○		
8	伏見台五丁目	29	12	17	○	○	○	○				○			
10	なかよし公園前	28	17	11	○	○	○	○			○				
11	猪名川郵便局前	26	11	15	○	○	○	○					○		
12	川床口	23	14	9	○	○	○	○	○						
12	荘苑自治会館前	23	14	9	○	○	○	○			○				
14	紫合	22	7	15	○	○	○	○						○	
15	伏見台二丁目	19	10	9	○	○	○	○				○			
16	松尾台四丁目南	18	13	5	○	○	○	○				○			
16	林田口	18	13	5	○	○	○	○	○						
18	すいせん公園前	17	11	6	○	○	○	○	○						
18	消防本部前	17	6	11	○	○	○	○						○	
20	つつじが丘一丁目	16	7	9	○	○	○	○							○
20	旭ヶ丘下	16	6	10	○	○	○	○	○						
20	旭ヶ丘上	16	9	7	○	○	○	○	○						
20	旭ヶ丘中	16	9	7	○	○	○	○	○						
24	猪名川町役場	14	8	6	○	○	○	○						○	
24	町営住宅前	14	4	10	○	○	○	○						○	
24	旭ヶ丘口下	13	7	6	○	○	○	○	○						
27	尾花橋	13	6	7	○	○	○	○	○						
27	伏見池公園前	13	9	4	○	○	○	○				○			
29	内馬場	12	6	6	○	○	○	○				○			
30	さんかく緑地前	11	8	3	○	○	○	○						○	
30	仁頂寺公会堂前	11	7	4	○	○	○	○	○						

※バス利用実態調査結果（令和元年（2019年）5月13日（月）から18日（土）6日間実施）



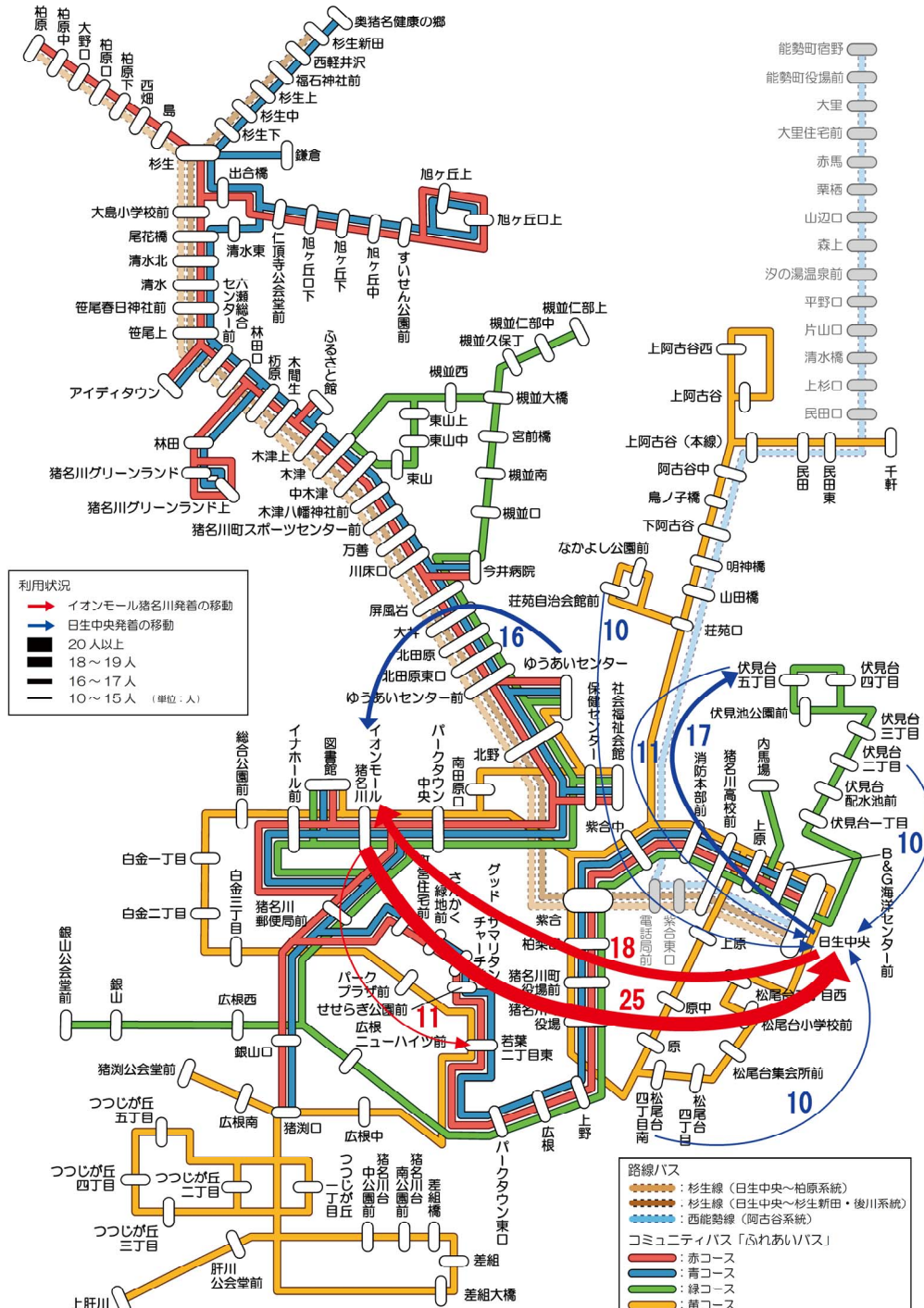
※バスネットワークはバス利用実態調査時を示す
 ※バス利用実態調査結果 (令和元年 (2019年) 5月13日 (月) から18日 (土) 6日間実施)

図 2.38 調査期間中 (6日間) におけるバス停別乗降人員

(2) 移動の状況

日生中央やイオンモール猪名川を起終点とした移動が多くなっています。

日生中央を起終点とした移動は南部地域との流動が多く、イオンモール猪名川は南部地域をはじめ北部地域との流動も見受けられます。



※バスネットワークはバス利用実態調査時を示す

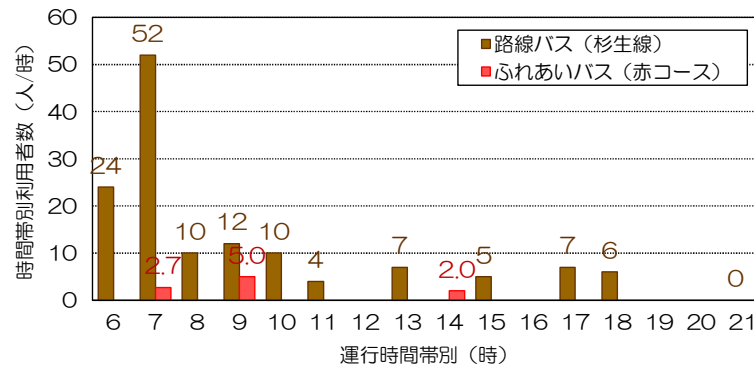
※バス利用実態調査結果 (令和元年 (2019年) 5月13日 (月) から18日 (土) 6日間実施)

図 2.39 調査期間中 (6日間) における OD (*11) 集計

2.8.2 重複区間における利用状況

路線バス杉生線とコミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)が重複して運行する区間の利用状況(日生中央方面)を見ると、路線バス杉生線は日生中央への利用が多くなっています。朝の通勤・通学時間帯での利用が多く、それ以降の時間帯は10人前後となっています。

コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)は、全利用者のうち、路線バスとの重複区間の利用者は2割以上と少なくなっていますが、9時台において路線バスの半数を占める利用が見受けられます。



【路線バス(杉生線)】

- ・利用者数：137人/日

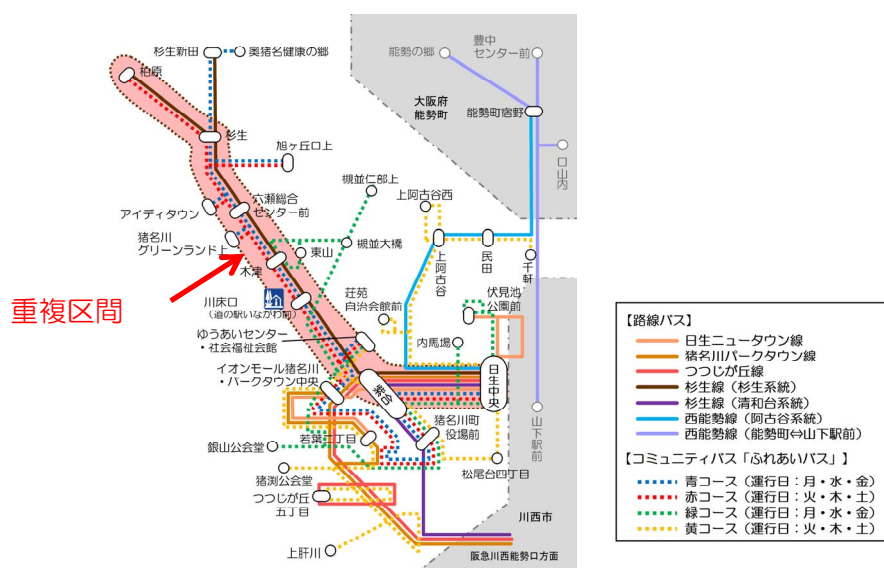
【コミュニティバス「ふれあいバス」】

- ・重複区間平均利用者数：9.7人/日
- ・全区間平均利用者数：39.7人/日

【利用者数について】

- ・路線バスはバス利用実態調査結果(令和元年(2019年)5月14日(火)実施)による
- ・コミュニティバス「ふれあいバス」は、利用実態のうち、赤コース運行日(3日間)の1運行日あたりの平均利用者数としている。
- ・バス利用実態調査結果(令和元年(2019年)5月13日(月)から18日(土)6日間実施)

図 2.40 時間帯別利用者数(杉生⇒日生中央方面)

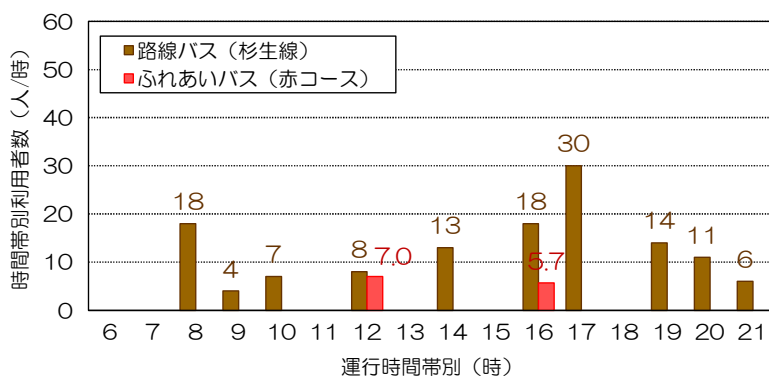


※バスネットワークはバス利用実態調査時を示す。

図 2.41 路線バス(杉生線)とコミュニティバス「ふれあいバス」赤コースとの重複区間

路線バス杉生線とコミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)が重複して運行する区間の利用状況(杉生方面)を見ると、路線バス杉生線は朝の通勤・通学時間帯や帰宅時間帯での利用が多くなっています。

コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)は、全利用者のうち、路線バスとの重複区間の利用者が4割以上を占め、12時台では路線バスと同規模の利用が見受けられます。



【路線バス (杉生線)】

- ・利用者数：129人/日

【コミュニティバス「ふれあいバス」】

- ・重複区間平均利用者数：12.7人/日
- ・全区間平均利用者数：29.3人/日

【利用者数について】

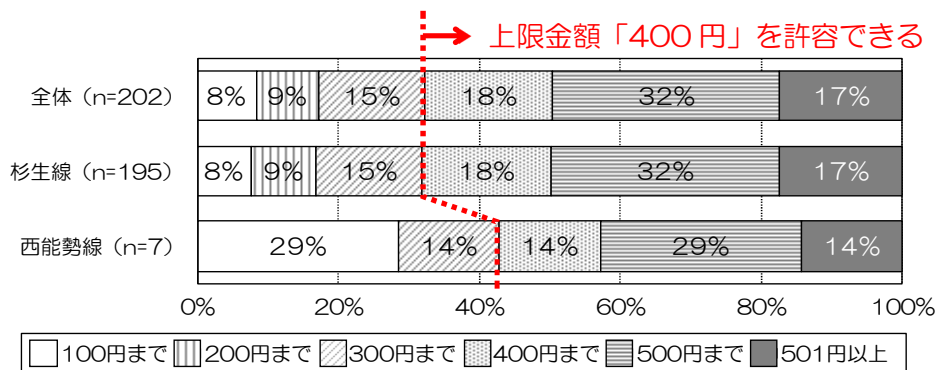
- ・路線バスはバス利用実態調査結果(令和元年(2019年)5月14日(火)実施)による
- ・コミュニティバス「ふれあいバス」は、利用実態のうち、赤コース運行日(3日間)の1運行日あたりの平均利用者数としている。
- ・バス利用実態調査結果(令和元年(2019年)5月13日(月)から18日(土)6日間実施)

図 2.42 時間帯別利用者数(日生中央⇒杉生方面)

2.8.3 バスの運賃や乗り継ぎ利用に対する意向〔路線バス（杉生線・西能勢線）利用者〕

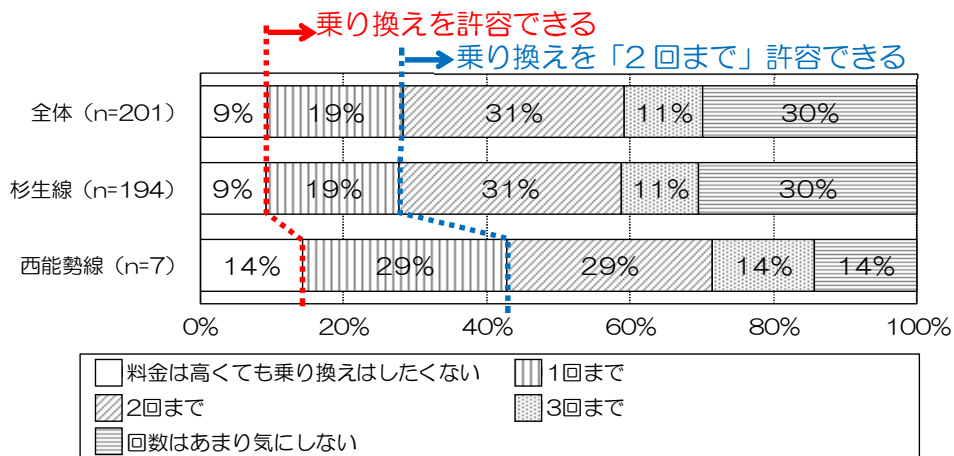
運賃の上限金額が「400円」の場合、許容できる方は杉生線が6割以上、西能勢線が約6割を占めています。

乗り換えを許容できる方は、杉生線が9割以上、西能勢線が8割以上を占めています。また、乗り換えを許容できる回数が2回までの方は、杉生線が7割以上、西能勢線が約6割を占めています。



※住民アンケート調査結果（平成30年（2018年）11）

図 2.43 利用可能な運賃の上限金額（路線別）



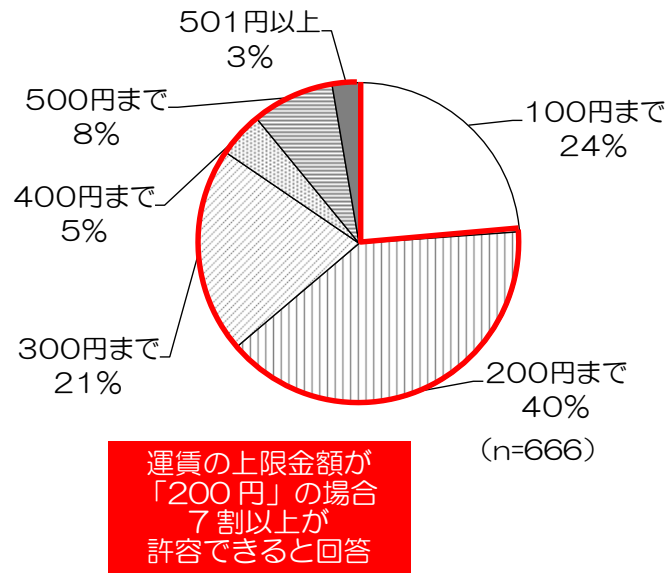
※住民アンケート調査結果（平成30年（2018年）11）

図 2.44 バス利用時における乗り換え可能な回数（路線別）

2.8.4 バスの運賃や乗り継ぎ利用に対する意向〔コミュニティバス「ふれあいバス」利用者〕

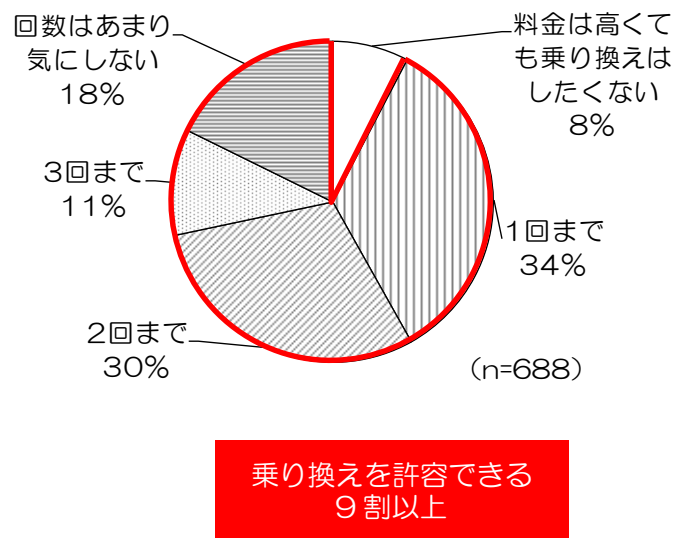
運賃の上限金額が「200円」の場合、許容できる方は7割以上を占め、利用可能な運賃の上限金額は、路線バス利用者に比べ安価になる傾向があります。

乗り換えを許容できる方は9割以上を占めています。乗り換えを許容できる回数が2回までの方は5割以上を占めますが、路線バス利用者と比べると少なくなっています。



※住民アンケート調査結果（平成30年（2018年）11

図 2.45 利用可能な運賃の上限金額



※住民アンケート調査結果（平成30年（2018年）11

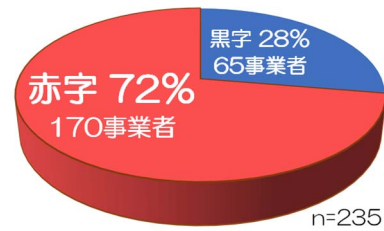
図 2.46 バス利用時における乗り換え可能な回数

2.9 交通事業者を取り巻く環境

2.9.1 全国の子バス事業者の7割以上が赤字

令和元年度（2019年度）における路線バス事業者の約72%が赤字事業者です。

各事業者とも路線バス事業の赤字を、国・自治体からの補助金や他事業（貸切バス、高速バス等）の利益で「補填（内部補助）」することで、路線バス事業の継続や会社そのものを維持しており、非常に厳しい状況にあります。



出典：令和元年度乗合バス事業の収支状況について（令和2年（2020年）11月17日国土交通省公表資料）

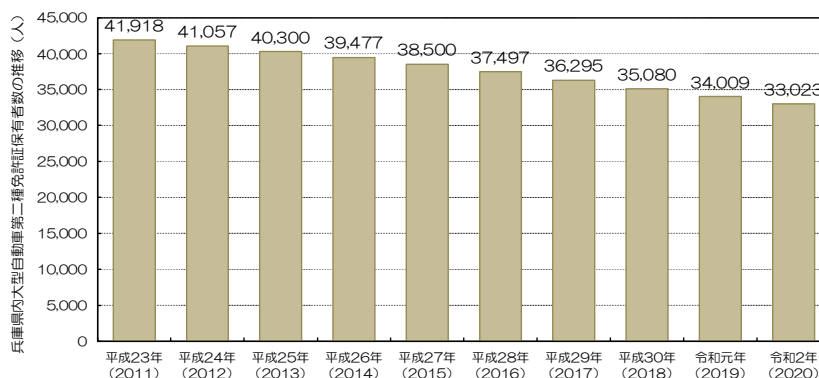
図 2.47 路線バス事業者の収支状況（令和元年度（2019年度））

2.9.2 バス事業者の乗務員不足

バス事業者は、乗務員に必要な大型自動車第二種免許証の保有者数及び新規取得者数の減少や免許証の保有者の高齢化の進行に伴い、乗務員が慢性的に不足しています。

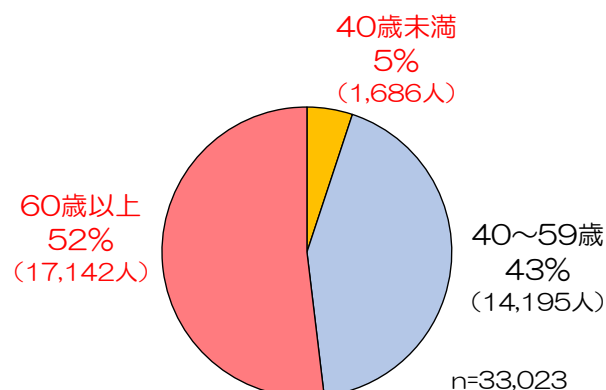
この乗務員不足に対応できない場合、バス路線の規模を乗務員数に応じた路線規模に縮小せざるを得なくなることが想定され、町内の路線においてもさらなる減便や廃止となることが懸念されます。

兵庫県における大型自動車第二種免許証保有者は減少傾向にあり、保有者数の約半数が60歳以上となっています。



出典：運転免許統計（各年度 警察庁）

図 2.48 兵庫県における大型自動車第二種免許証保有者数の推移



出典：運転免許統計（令和2年度（2020年度）警察庁）

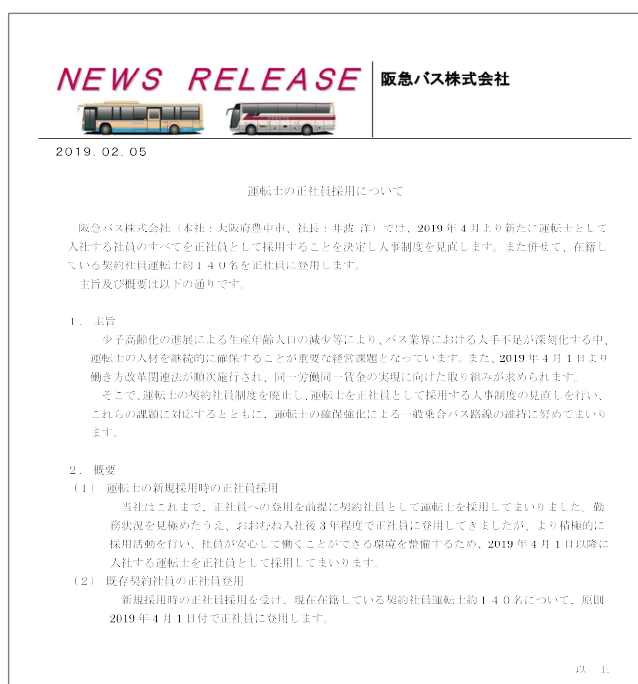
図 2.49 兵庫県における大型自動車第二種免許証保有者の年齢構成

2.9.3 猪名川町内を運行するバス事業者による乗務員確保に向けた取り組み

猪名川町で路線バスを運行している阪急バスでも、乗務員の確保に苦慮しています。

阪急バスでは、乗務員を確保するため、より積極的に採用活動を行い、社員が安心して働くことができる労働環境を整備するため、平成31年（2019年）4月から契約社員の乗務員およそ140名を正社員に登用するとともに、運転手全員を正社員として採用する取り組みを行っています。また、阪急バスの子会社である阪急田園バスを2019年7月に合併を行い、阪急田園バスの全ての乗務員を阪急バスの正社員とし、乗務員の人材確保を行っています。

引き続き、バス乗務員の確保問題を図るため、積極的な採用に努めています。



- より積極的に採用活動を行い、社員が安心して働くことができる環境を整備するために、路線バス業界の先陣を切って実施。
- しかし、乗務員不足の状況は続いております。

出典：阪急バス株式会社 HP

図 2.50 運転士の正社員採用（阪急バス 平成31年（2019年）4月～）

3. 現状・問題点を踏まえた課題

① 持続可能な公共交通体系の構築

- 人口減少や少子化に伴う公共交通利用者の減少やバス乗務員不足による路線バスのサービス水準の低下や路線廃止などの悪循環の防止と改善
- 高齢者や運転免許証自主返納者等の自動車を運転できない方に対する移手段の確保
- 公共交通と福祉施策による輸送サービスの役割分担
- 地域のニーズや事情に応じた公共交通システムの見直し

② 公共交通の維持・活性化に向けた料金体系の見直し

- 公共交通の持続性を高めるため、路線バスやコミュニティバス「ふれあいバス」の料金体系の見直し
- 異なる公共交通モード間の乗継時における料金負担の軽減

③ 各交通モードの役割の明確化とまちづくりとの連携による公共交通ネットワークの再構築

- 利用ニーズに対応した効率的・効果的な交通ネットワークの構築
- 住まいの地域から最寄りの都市拠点・集落拠点及び拠点間のアクセスを確保
- 乗継ぎによる利便性の低下を極力抑える仕組みづくり
- 産業拠点地区プロジェクトなどの新たな拠点へのアクセス確保

④ 公共交通に対する意識醸成

- 自動車利用者に対する公共交通利用の役割や必要性の理解
- 地域主体による公共交通を守り・育てる意識の醸成
- 公共交通のわかりやすい情報提供と利用促進

4. 計画の基本方針と目標の設定

4.1 基本方針

上位・関連計画等を踏まえ、計画の基本方針を以下のように設定します。

- 第六次猪名川町総合計画では、10年後のまちの将来像「“つながり”と“挑戦” 幸せと笑顔あふれるまち 猪名川」を掲げており、その実現を目指しています。総合計画における施策として、「生活や活動を支える交通網のあるまち」の中で、施策の展開方向として、『利用しやすい公共交通の実現』、『新たな交通モードの導入』、『交通・移動に関する意識づくり』を掲げています。
- また、まちづくりの取組みとして、プロロジス猪名川プロジェクト（産業拠点地区開発事業）等が進められており、産業・観光振興の観点から、日生中央駅や川西市の川西能勢口駅などとのネットワーク化に向けた検討を行い、住民だけでなく、これらの拠点等を通じた市外からの来訪者との交流を促進するような公共交通サービスの構築が必要となります。
- 猪名川町における公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にありますが、公共交通を必要とする高齢者は、今後も増加が見込まれます。そのため、高齢化の進展や人口減少に対応した日常生活を支える公共交通サービスの構築が必要となります。
- 上位・関連計画との整合を図り、猪名川町の地域特性や住民・来訪者のニーズに対応した公共交通ネットワークを構築していきます。
- 持続可能な公共交通網を構築するためには、行政や交通事業者などが単独で取組むのではなく、住民、交通事業者、行政が連携する必要があるため、それぞれが担う役割を認識し、主体的な取組みを展開していくことができる公共交通を支える仕組みも構築していきます。
- 猪名川町では、公共交通を「社会的なインフラ（＝基盤）」として位置づけ、基本方針を以下のとおり設定します。

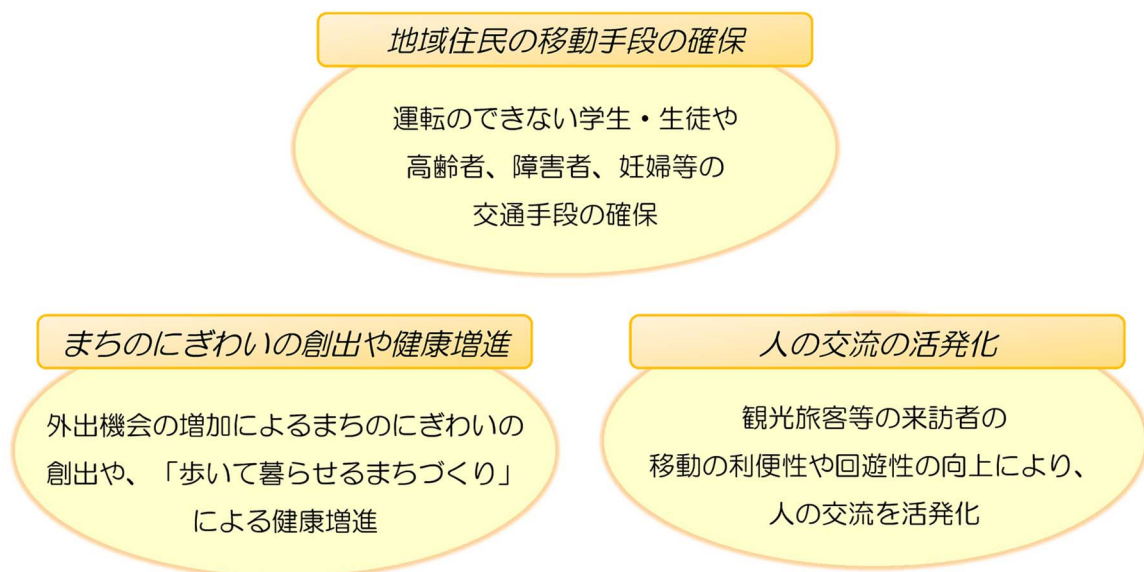
【計画の基本方針】

元気に安心して暮らせる魅力あるまちづくりを支える持続可能な公共交通を構築

4.2 公共交通の果たすべき役割・位置付け

猪名川町の公共交通は、車社会の進展、人口減少及び少子高齢社会の進行など社会情勢の変化により、公共交通を取り巻く厳しい環境の中で、「住民の生活交通手段の確保や高齢者や学生等の外出を支援するための必要不可欠な社会基盤の一つ」であることを位置付け、公共交通の果たすべき役割を明確化することが重要です。

公共交通の役割は、町の上位計画や関連計画である「第六次猪名川町総合計画（令和2年(2020年)3月策定）」や「猪名川町都市計画マスタープラン（平成28年(2016年)3月改定）」の公共交通の位置付けを踏まえ、公共交通の現状や住民ニーズへの対応等から次の役割を果たすことが期待されます。



※国土交通省資料をもとに作成

図 4.1 公共交通に求められる役割

4.3 猪名川町における「公共交通」の考え方

猪名川町の公共交通は、鉄道、路線バス、コミュニティバス「ふれあいバス」、デマンド交通「チョイソコいながわ」、タクシーがあります。

公共交通は、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段確保、交通不便地域のニーズへの対応が強く求められます。

高齢者や障がい者が自立的に生活できる環境整備の一環として、移動手段を確保することによって、外出機会の創出による健康増進、地域活性化への寄与も期待されます。

なお、利便性や効率性の視点から、必要に応じて、特定多数を対象とする福祉交通や利用目的が限定的な民間送迎サービスや道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携についても、検討を進めます。

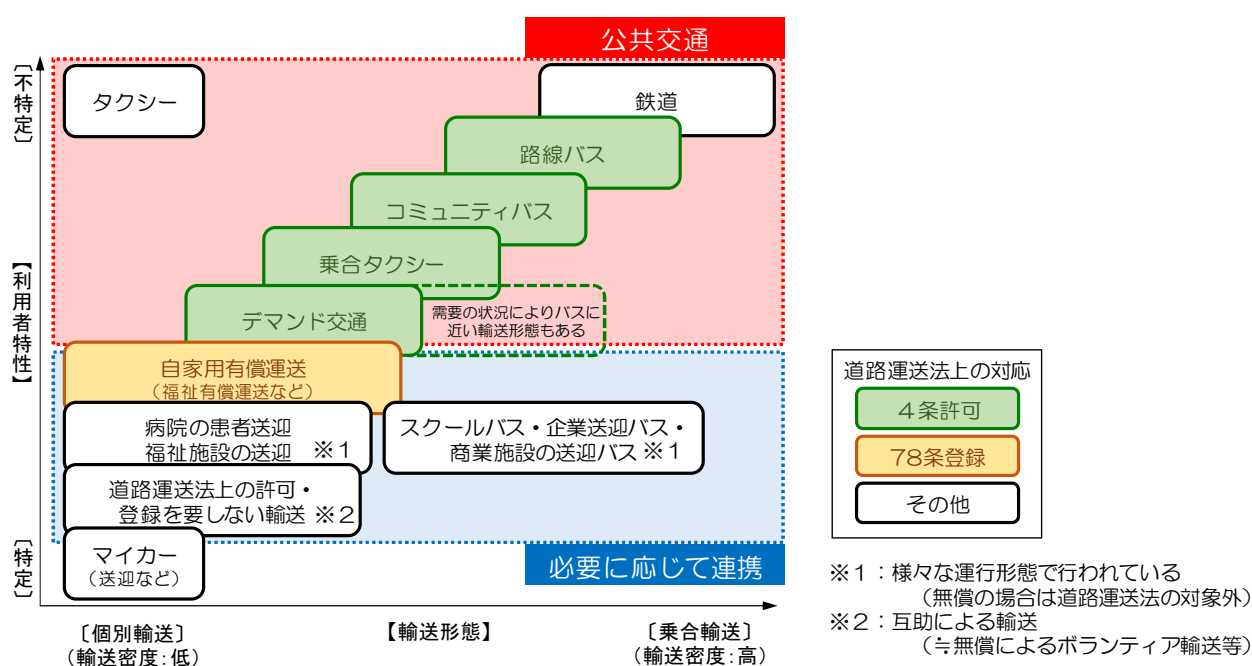


図 4.2 利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ

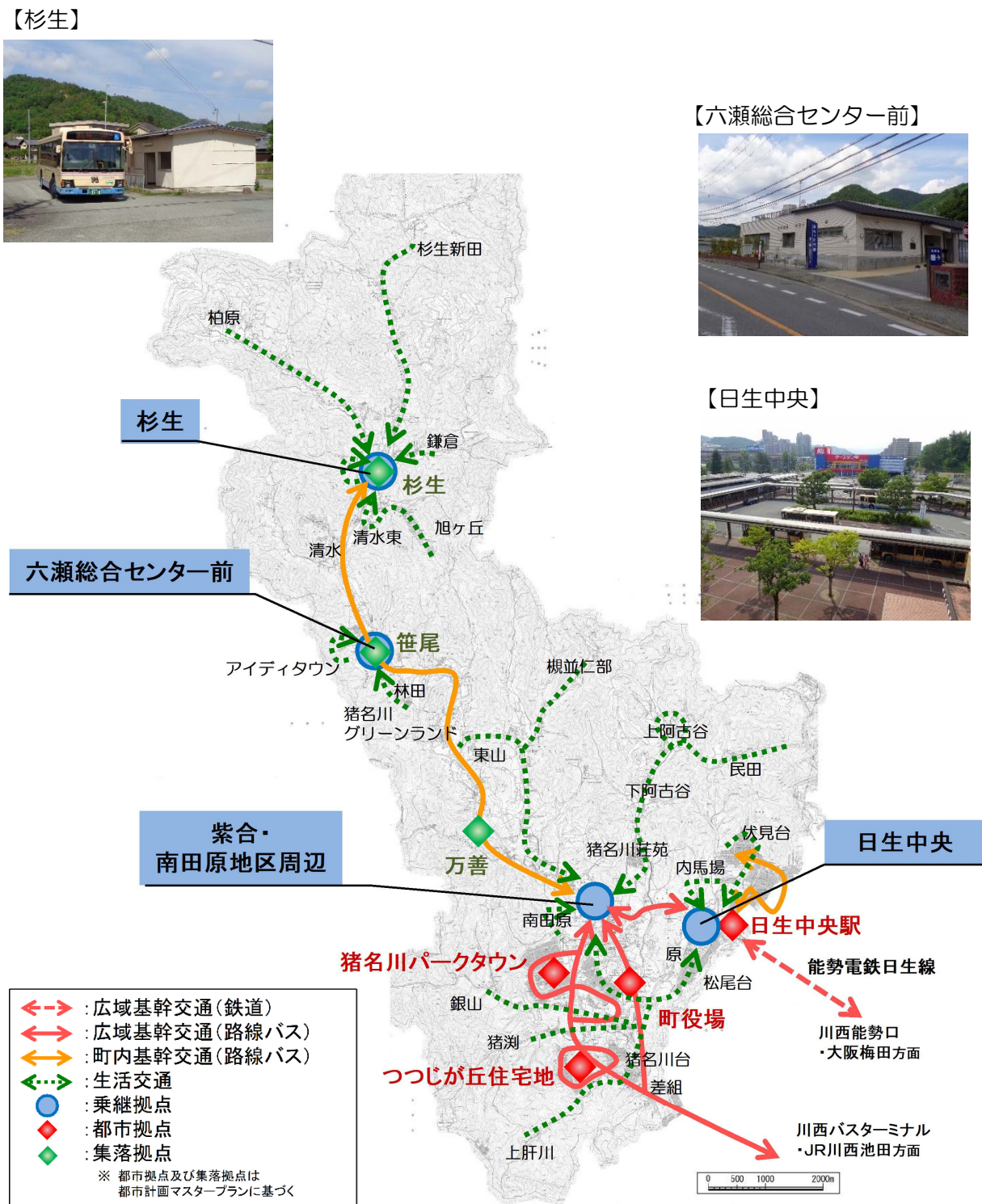
各交通モードの機能を最大限に発揮するためには、各交通モード単独による利便性や生産性の向上だけではなく、各交通モードで役割分担を行いながら、全体的に連携強化を図る必要があります。

このため猪名川町の公共交通は、現状の運行状況や役割を踏まえ、「広域基幹交通」、「町内基幹交通」、「生活交通」に機能分類し、階層的なネットワークを構築します。

また、「乗継拠点」を設けることで、広域基幹交通、町内基幹交通、生活交通の接続性を高め、効率的で効果的なネットワークの形成を目指します。

表 4.1 猪名川町における公共交通の役割分担と位置付け

機能分類	役割	対象
広域基幹交通	○ 町内と周辺市町を結ぶ町の骨格を形成するために重要な機能を担い、広域的な公共交通の軸として、通勤・通学等住民生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道（能勢電鉄：日生線） ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線）
町内基幹交通	○ 町内の都市拠点や集落拠点間を結ぶ町内の骨格を形成し、町内各地域と猪名川町中心部等とのアクセスに重要な役割を担い、住民生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線）
生活交通	<ul style="list-style-type: none"> ○ 路線バスが乗り入れ困難な地域の生活圏内の移動を支え、猪名川町中心部及び基幹交通（広域基幹交通・町内基幹交通）へのアクセス手段として機能を担い、住民生活を支える。 ○ デマンド交通「チョイソコいながわ」は、コミュニティバス「ふれあいバス」では対応しきれない需要が分散・少ない地域を補完する役割や移動が困難な交通不便地域の解消を担う交通モードの役割を担い、住民生活を支える。 ○ タクシーは、他の公共交通機関が運行していない時間帯をはじめ地域住民及び来訪者等の移動ニーズに応じたドアtoドアの輸送が対応可能な移動手段であることから、猪名川町の公共交通機関として位置付ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス「ふれあいバス」 ・ デマンド交通「チョイソコいながわ」 ・ タクシー
乗継拠点	○ 広域基幹交通、町内基幹交通及び生活交通間の乗継拠点で、待合空間の整備・乗継ぎ情報等機能強化を図るべき拠点として位置付ける。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日生中央 ・ 紫合・南田原地区周辺 ・ 杉生 ・ 六瀬総合センター前



※町の考え方を示したものであり、交通事業者との協議・調整が必要である。

図 4.3 猪名川町における将来の公共交通ネットワークイメージ

表 4.2 猪名川町における乗継拠点の考え方

乗継拠点	役割	想定する対象交通
日生中央	○ 町内と周辺市町を結ぶ町の骨格を形成する機能を担う広域基幹交通をはじめ、町内基幹交通及び生活交通が結節する交通機能を担う。また、猪名川町の中心部としての地域の拠点・賑わい機能やサービス機能としての役割も担う。	【広域基幹交通】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道（能勢電鉄：日生線） ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線） 【町内基幹交通】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線） 【生活交通】 <ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス「ふれあいバス」 ・ デマンド交通「チョイソコいながわ」 ・ タクシー
紫合・南田原地区周辺	○ 町の北部地域（大島小学校区及び楊津小学校区）への玄関口に位置し、町内と周辺市町を結ぶ広域基幹交通と北部地域を結ぶ町内基幹交通や生活交通が結節する交通機能を担う。	【広域基幹交通】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線） 【町内基幹交通】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線） 【生活交通】 <ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス「ふれあいバス」 ・ タクシー
杉生・六瀬総合センター前	○ 路線バスが乗り入れ困難な地域の生活圏内の移動を支える生活交通と、猪名川町中心部等へアクセスする町内基幹交通との乗継拠点の機能を担う。	【町内基幹交通】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）） 【生活交通】 <ul style="list-style-type: none"> ・ コミュニティバス「ふれあいバス」 ・ デマンド交通「チョイソコいながわ」

※町の考え方を示したものであり、交通事業者との協議・調整が必要である。

4.4 計画目標

基本方針「元気に安心して暮らせる魅力あるまちづくりを支える持続可能な公共交通を構築」の実現に向けて、計画目標を以下のとおり定めます。

計画目標①：まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

- ・猪名川町における公共交通の役割分担を明確化させるとともに、各モードの連携による効果的で効率的なネットワークに再編します。
- ・地域の実情に応じた効率的な運行を図るために、多様な交通システムを活用する等、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築します。
- ・既存の都市拠点や集落拠点をはじめ、地域経済の活性化に向けた取組みとも連動し、これらの拠点を機能的に結ぶ公共交通網を構築し、拠点の活性化につなげます。

計画目標②：わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境づくりの推進

- ・路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」のルートが重複し、異なる料金体系で運行している状況を踏まえ、異なる料金体系による料金格差の緩和に向けた新たな料金体系の構築をめざします。
- ・高齢化の進展や運転免許証返納の促進による多様化する移動目的への対応として、公共交通による外出支援をはじめ、学生の公共交通による通学手段の維持・確保などに向けた取組みを行います。
- ・わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境を構築させるため、快適な利用環境づくりやわかりやすい公共交通情報の提供・発信及び公共交通サービス提供の拡充をします。
- ・自動運転技術や次世代モビリティ等及び ICT（情報通信技術）などの活用により、利用環境と利便性の向上を図ることで、将来を見据えた新たな交通システムサービス（スマートシティ）の実現を目指します。

計画目標③：住民・事業者・行政等の多様な関係者との連携による持続可能な地域公共交通の実現

- ・公共交通を維持、発展させていくためには、行政及び交通事業者だけでは限界があるため、住民をはじめとする地域の関係者、事業者、行政などがそれぞれの立場で役割を認識し、協働により公共交通を支えることで、地域に適した持続可能な公共交通の実現をめざします。

5. 取組みの施策体系と取組むべき施策

本計画の基本方針を実現するために、必要な3つの計画目標と取組むべき施策を以下に示します。

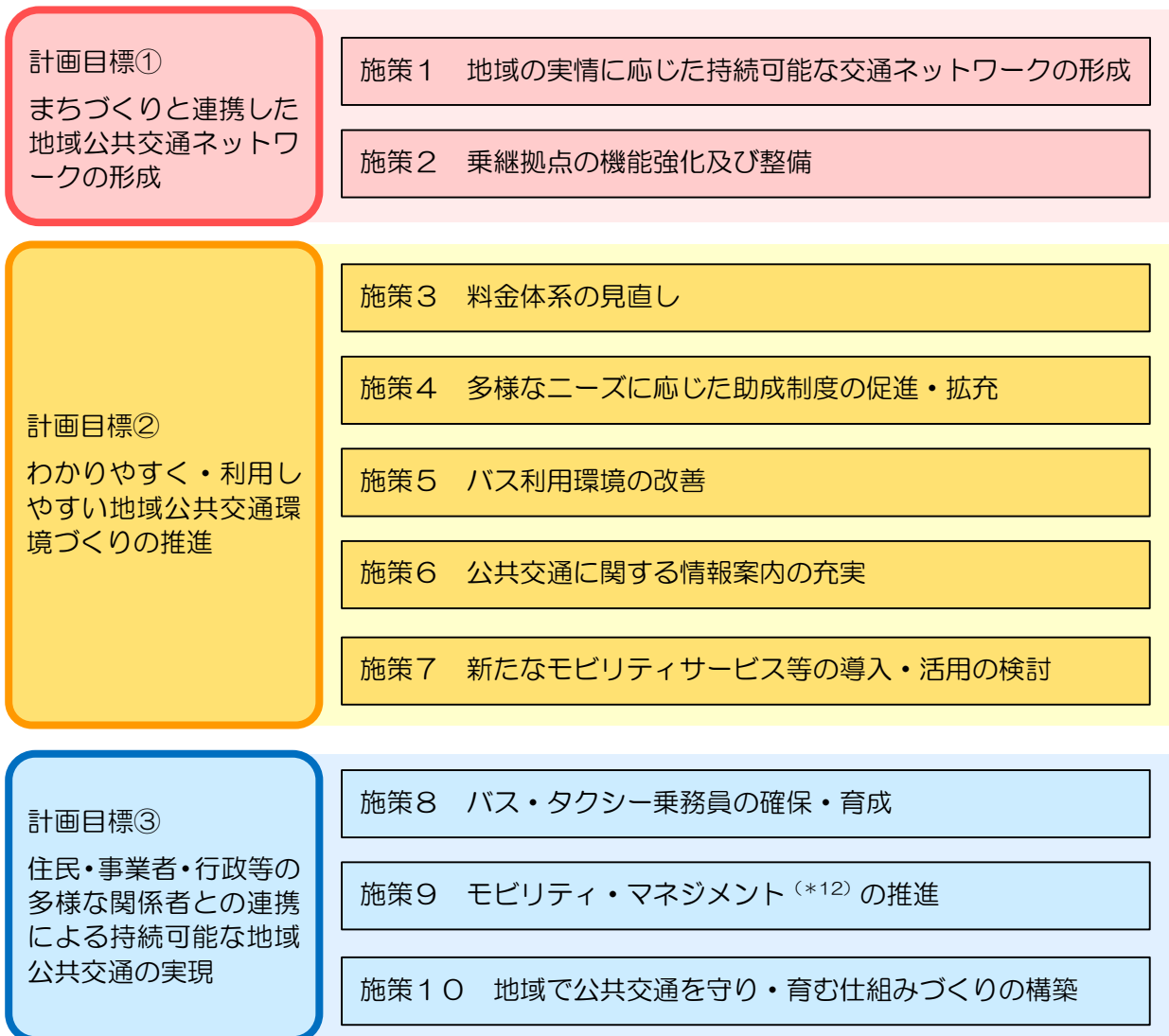


図 5.1 本計画における施策体系

5.1 計画目標① まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

5.1.1 施策1：地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成

町域が南北に細長く、主要地方道 川西篠山線が南北軸を形成した道路ネットワーク等による猪名川町の地域特性に対応し、各地域から都市拠点、集落拠点及び乗継拠点への移動や町外への移手段を確保するため、広域基幹交通・町内基幹交通・生活交通の役割分担を明確化し、連携・共存させた持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

表 5.1 猪名川町における公共交通再編の方向性

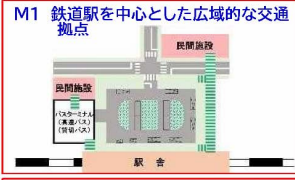
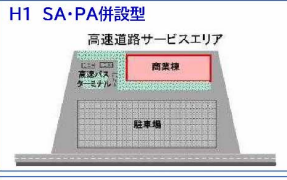

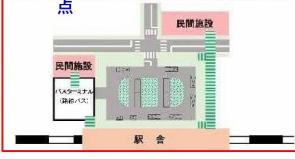
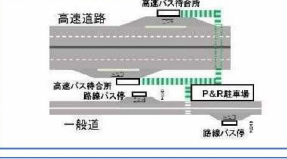

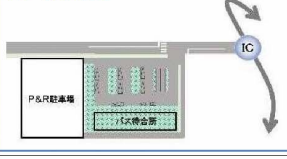
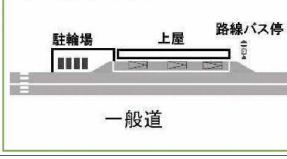
機能分類	対象の交通モード	再編の方向性
広域基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道（能勢電鉄：日生線） 路線バス（阪急バス：杉生線（清和台系統）、猪名川パークタウン線、つつじが丘線） 	<ul style="list-style-type: none"> 広域的な公共交通の軸として、通勤・通学等町住民生活を支えることから、サービス水準を維持・充実するため、住民が公共交通を利用するとともに、交通事業者と町が連携し、路線の維持をはじめ、見直し、効率化について検討する。
町内基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）、日生ニュータウン線） 	<ul style="list-style-type: none"> 町内各地域と猪名川町中心部等とのアクセスに重要な役割を担い、住民生活を支えるため、基本的には現行どおり運行を維持するものとする。ただし、利用状況等を踏まえ、持続可能なに向けた見直し・効率化等について検討する。
生活交通	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス「ふれあいバス」 デマンド交通「チョイソコいながわ」 タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> 生活圏内における移動の利便性を向上し、まちづくり支援及びにぎわいの創出を図るため、需要規模に応じて、コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」等の適切な交通モードの配置による見直しや効率化を検討する。 デマンド交通「チョイソコいながわ」は、移動が困難な交通不便地域の解消を担う交通モードの役割があることから、令和4年度から交付予定である地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金）を活用し、安定的な確保維持を目指す。

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○						

5.1.2 施策2：乗継拠点の機能強化及び整備

公共交通による移動において、移動の連続性を確保することは重要です。乗継拠点を機能的に結ぶ公共交通ネットワークを構築し、広域基幹交通・町内基幹交通・生活交通の接続性を高めるために、乗継拠点での乗継ぎの利便性向上を図るため、機能強化や施設の整備を進めます。

- 交通拠点には様々な形態が想定されるが、ここでは道路交通ネットワーク上の立地特性に着目して3つの類型に分類する。
- 事例を参照する際にわかりやすいよう便宜上分類したものであり、これら区分にまたがる事例、同じ区分でも求められる機能が異なる等がある点に留意が必要である。また、立地特性ではなく、ネットワークの規模や施設構造等による分類も考える。

	マルチモードバスタ	ハイウェイバスタ	地域のバスタ
概要	・既存の鉄道駅を中心とした総合的な交通拠点	・高速道路内及び近傍で高速バスと結節する交通拠点	・地域の拠点施設と一体、または、バスを中心として構成された交通拠点
類型のイメージ	M1 鉄道駅を中心とした広域的な交通拠点 	H1 SA・PA併設型 	L1 地域の拠点型 
	M2 鉄道駅を中心とした地域の交通拠点 	H2 高速バス停型 	L2 独立ターミナル型 
	立地特性以外にも、 ・交通モードの種類 ・交通ネットワークの規模 ・施設の構造 等に着目した交通拠点の分類も可能	H3 IC直結型 	L3 地域のバス停型 

出典：バスタプロジェクト^(※13)の推進（交通拠点の機能強化）（令和3年（2021年）7月 国土交通省道路局）

図 5.2 乗継拠点の類型例

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○				調査・検討・実施		

5.2 計画目標② わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境づくりの推進

5.2.1 施策3：料金体系の見直し

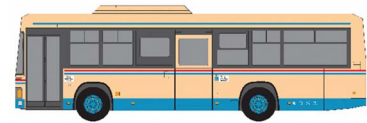
路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」は、料金体系が異なるため、目的地までの料金負担に格差が生じています。持続可能な公共交通ネットワークの構築及び路線バスとの料金格差の緩和を図るため、コミュニティバス「ふれあいバス」の料金体系の見直しをします。また、バス路線の維持・確保に向けた利用促進を図るために運賃に上限を設け、正規運賃との差額を補てんする制度（上限運賃制度）等の導入可能性について検討します。

●路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」における料金格差の状況

- 路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」は、多くの区間において重複して運行しており、料金体系が異なるため、目的地までの料金負担に格差が生じている。

例：日生中央～杉生間の運賃

• 阪急バス
560円



• コミュニティバス「ふれあいバス」
190円



●兵庫県内において路線バスの上限運賃制度を導入している事例

- 兵庫県内において、路線バスの上限運賃制度を導入している主な事例を以下に示す。

市町名	概要
豊岡市	平成23年10月から、利用者の増加により路線収支の改善を図る社会実験を、全但バス神鍋線を対象に『上限運賃200円』として実施（※正規運賃との差額は市が補てん）
加古川市	交通系ICカード（NicoPaに限る）を使用により、市内の停留所で乗車かつ降車する場合、運賃が上限200円（※正規運賃との差額は市が補てん）
西脇市	交通系ICカード（NicoPaに限る）利用時に限り、市内間の路線バス乗車で運賃が最大100円（※正規運賃との差額は市が補てん）
三木市	交通系ICカード（NicoPaに限る）の利用により、市内間移動のバス運賃上限額が原則として乗車1回につき一律200円（※正規運賃との差額は市が補てん）
丹波篠山市	交通系ICカード（NicoPaに限る）で運賃を支払うと、運賃が最大200円（※正規運賃との差額は市が補てん）

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○				調査・検討		

5.2.2 施策4：多様なニーズに応じた助成制度の促進・拡充

町内に居住している高齢者又は運転免許証の自主返納等をしようとする高齢者に対し、交通費の一部を助成することにより、高齢者の外出を支援するとともに、社会参加の促進並びに高齢者による交通事故の抑制を図ることを目的として実施している「高齢者外出支援事業」を推進します。また、通学時における公共交通の利用促進を図るために、子育て世代への通学に係る費用負担を低減する助成制度等の導入可能性について検討します。

【猪名川町での取組み】

高齢者外出支援事業による hanica はんきゅうグランドパス 65 の購入費助成

- 町内に居住している高齢者又は運転免許証の自主返納等をしようとする高齢者に対し、交通費の一部を助成することにより、高齢者の外出を支援するとともに、社会参加の促進並びに高齢者による交通事故の抑制を図ることを目的として、「高齢者外出支援事業」を実施している。令和3年（2021年）4月から70歳以上で1年以上町内に住んでいる方を対象に、hanica はんきゅうグランドパス 65 の購入費助成を開始している。



●兵庫県内において路線バス等の通学定期券購入補助を行っている事例

- 兵庫県内において、路線バス等の通学定期券の購入費の一部を補助している主な事例を以下に示す。

市町名	概要
洲本市	洲本市在住で小学校、中学校、高等学校、大学等に通う学生を対象に、通学定期券を購入する場合、費用の一部を補助
豊岡市	豊岡市在住の高校生がバスを利用して通学する場合に、定期券の購入費用の一部を補助
加西市	加西市在住で大学等に遠距離通学をする者に対し、通学定期券購入費の一部を助成
養父市	養父市に居住し、バス及び鉄道を利用して高等学校に通学する生徒の保護者が通学定期券を購入する場合、費用の一部を補助
丹波市	丹波市在住の高校生またはその保護者が市内の路線バスの通学定期券を購入する場合、費用の一部を補助
南あわじ市	南あわじ市在住で、本州または四国へ高速バス・船舶を利用して通勤または通学する方または一般路線バスの利用だけでは通学が困難であるため、高速バスを利用して島内の学校へ通学する方を対象に通学の高速バス代等、交通費の一部を助成
香美町	香美町内在住の高校生がバスを利用して通学する場合に、定期券の購入費用の一部を補助

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○						

5.2.3 施策5：バス利用環境の改善

路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」等の利便性や快適性を高めるため、停留所の利用状況などを踏まえながら快適な停留所の整備等により、バス利用環境の改善を図ります。また、停留所周辺に立地する店舗等の施設との連携により、施設内での待合スペースの確保や運行情報の提供等を図ることで、バスの利用環境の改善を図ります。

●停留所で確認できるバスの乗り方やバス接近情報の提供（阪急バス）

- 阪急バスでは、停留所でバス接近情報やバスの乗り方等の情報を入手できるように、停留所標柱にQRコードを設置している。QRコードを読み取るだけで、その停留所に到着するバスの接近情報やバスの乗り方に関する情報が確認できる。



図 5.3 停留所での QR コード設置による情報提供（阪急バス）

●スマートバス停^{(*)14}の活用による運行情報の案内（西鉄バスなど）

- スマートバス停とは、デジタルサイネージ^{(*)15}や電子ペーパー^{(*)16}にバスの運行時刻表、その他の告知文や広告などをリアルタイムに表示できるバス停のことで、特定の曜日や時間帯の時刻を拡大表示もでき、電源がないバス停でも設置できる。また、遠隔操作やGTFS-JP^{(*)17}連携により、時刻表作成業務の自動化や、貼り替え作業が不要となるため、バス事業者のDX^{(*)18}推進に大きな効果が期待されている。



出典：株式会社 YE DIGITAL HP、西鉄エム・テック株式会社 HP

図 5.4 電源がない停留所での設置事例（西鉄バス）

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○	○					

5.2.4 施策6：公共交通に関する情報案内の充実

町内を運行する鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チヨイソコいながわ」の路線網やタクシーの営業所等、公共交通に関する情報を簡単に入手できるように、公共交通マップの作成や町ホームページ等の多様なツールを活用した情報発信を行います。内容は利用方法や主要施設の位置、料金割引制度等を掲載し、分かりやすい内容とします。

●バス事業者によるガイドブックの作成（阪急バス）

- 町内を運行する阪急バスでは、阪急バスの基本の乗り方、阪急バス・阪神バス共通 IC カード乗車券「hanica」等のお得な情報、取組みや乗車マナー等をまとめた「阪急バスのノリセツ」を作成しており、阪急バスのホームページからも見ることができる。



出典：阪急バス株式会社 HP

図 5.5 阪急バスのノリセツ

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○				検討・実施		

5.2.5 施策7：新たなモビリティサービス等の導入・活用の検討

住民の公共交通の利用状況やニーズを踏まえ、本町の目指すべき公共交通ネットワークの実現に向け、自動運転技術等の新型輸送サービスやICTを活用したMaaSの公共交通サービス等、新技術の導入・活用の可能性について検討します。また、利便性向上を図る交通系ICカードやデマンド交通「チョイソコいながわ」で導入している顔認証システムを活用した決済方法等のキャッシュレス化の推進に向けた取組みも行います。

●MaaS（マース：Mobility as a Service）とは

- ・ 地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものである。



出典：日本版 MaaS の推進 HP（国土交通省）

図 5.6 MaaS の概要

●新型輸送サービスとは

- ・ MaaS に統合可能なサービスのコンテンツ（*19）としての、シェアサイクル（*20）、カーシェアリング（*21）、オンデマンド交通（*22）、超小型モビリティ（*23）、グリーンスローモビリティ（*24）、自動運転による交通サービス等のことである。町内を運行しているデマンド交通「チョイソコいながわ」はオンデマンド交通に該当する。

オンデマンド交通	グリーンスローモビリティ	超小型モビリティ	自動運転による交通サービス
<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市部の交通空白地域や、多様で不確実な移動ニーズがある観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢化が進む地方部や観光地での活用が期待 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 狭い路地の多い大都市の密集地域や観光地の移動に適合 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 近年急速に進む運転者不足への対応として、自動運転の活用が期待

出典：国土交通省資料

図 5.7 新型輸送サービスの主な特性

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
	○	○	○					

5.3 計画目標③ 住民・事業者・行政等の多様な関係者との連携による持続可能な地域公共交通の実現

5.3.1 施策8：バス・タクシー乗務員の確保・育成

全国的にバスやタクシーの乗務員不足問題が深刻化しており、町内を運行するバス・タクシー事業者においても乗務員確保に苦慮している状況にあります。本町の生活交通を支える公共交通網の維持や、安全な移動手段の確保の観点から、バス・タクシー乗務員の確保が必要です。

事業者による乗務員の積極的な募集・育成とともに、乗務員を確保するためのさらなる取組みとして、バス・タクシー事業の魅力を紹介する等、乗務員の増加につながる取組みの推進を図ります。

●行政と交通事業者との協力によるバス乗務員確保に向けた取組み（福岡県嘉麻市）

- 福岡県嘉麻市では、市内を運行するバス事業者（西鉄バス筑豊）と地域公共交通の確保をめざし、バス利用促進や乗務員募集に関することで、互いに連携・協力することを目的とした基本協定を平成30年（2020年）5月に締結している。広報誌を活用したバス乗務員の募集や市民の就労機会の拡大や乗務員の確保によるバス路線の確保を図るため、大型第二種免許取得に係る費用に対する助成等を行っている。

【広報嘉麻：平成30年（2020年）6月号】

【広報嘉麻：平成31年（2019年）1月号】



出典：福岡県嘉麻市 HP

図 5.8 広報誌を活用した乗務員募集や大型第二種免許取得に係る費用に対する助成の告知



猪名川町マスコットキャラクター「いなぼう」

阪急バスキャラクター「パースケ」

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
○	○	○	○			調査・検討・実施		



僕は阪急バスのパースケ君と仲良しだよ!

猪名川町マスコットキャラクター「いなぼう」

5.3.2 施策9：モビリティ・マネジメントの推進

過度な自動車利用から、適度な自動車利用へと無理のない範囲での転換を促すために、小中学生や高齢者等を対象に、バスやタクシーの乗り方の周知などを図るとともに、日頃から公共交通を利用する意識醸成を図るためのイベント等を実施します。また、広報紙やイベント開催時等において、公共交通の運行状況や利用促進策等を紹介するなど、住民の意識啓発を図ります。

●モビリティ・マネジメント教育の実施（兵庫県川西市）

- 川西市では、平成18年（2006年）から学識者とバス事業者との協働により、地域の財産でもあるバスを使って、公共マナー・交通安全・環境問題等を知り、バスの大切さを学ぶモビリティ・マネジメント教育を市内の小学校を対象に継続的に実施している。



出典：川西市 HP

図 5.9 小学校でのモビリティ・マネジメント教育実施状況

【猪名川町での取組み】公共交通利用促進広報誌の発行

- 猪名川町では、公共交通の厳しい現状・問題点や、交通事業者・猪名川町による取組みの状況を伝え、かつ公共交通利用促進を促す広報資料を作成・配布することで、住民の公共交通に対する意識や考え方の醸成を図るものとして、公共交通利用促進広報誌を令和3年（2021年）10月に第1号を発行している。

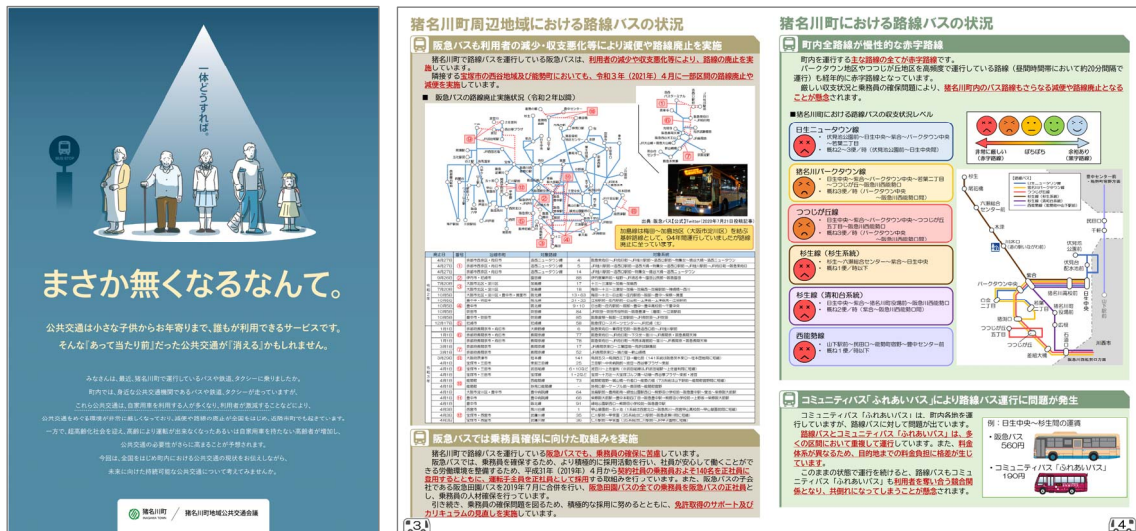


図 5.10 公共交通利用促進広報誌（令和3年（2021年）10月発行）

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
○	○	○				調査・検討・実施		

5.3.3 施策10 地域で公共交通を守り・育む仕組みづくりの構築

多様な主体による参画を促進するため、停留所周辺の民間事業者等の連携により、停留所周辺の利用環境改善等に取り組む仕組みづくりや商業施設や店舗等の施設内での待合スペースの確保や運行情報の提供等を図るものとします。また、関係機関との連携により、地域のバスとして愛着の醸成を図り利用促進につなげるラッピングバス^(※25)等の検討を行います。

● 「バスまちスポット」・「まち愛スポット」登録制度（埼玉県）

埼玉県では、商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設として協力いただく登録制度を導入している。対象施設では、利用者が協力施設であることが分かるように、ステッカーが掲出されている。

- ・バス待ちスポット：バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（おおむね50m圏内）。
- ・まち愛スポット：バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（おおむね500m圏内）



出典：埼玉県 HP

図 5.11 協力施設に掲示されている「バスまちスポット」・「まち愛スポット」のステッカー

実施主体				事業スケジュール				
町民	事業者	町	その他	R4	R5	R6	R7	R8
○	○	○		調査・検討・実施				

5.4 施策のスケジュール

各施策の進行は以下のスケジュールに従って行うものとします。

各施策の進捗は、1年毎に評価を実施し、内容の見直しを適宜行います。

また、今後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部法律改正等の状況も踏まえた計画内容の見直しを行います。

表 5.2 施策のスケジュール

		R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)
計画目標① まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成						
施策1	地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成			調査・検討・実施		
施策2	乗継拠点の機能強化及び整備			調査・検討・実施		
計画目標② わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境づくりの推進						
施策3	料金体系の見直し			調査・検討		
施策4	多様なニーズに応じた助成制度の促進・拡充			通学費助成制度等: 検討・実施		
				高齢者外出支援事業: 実施		
施策5	バス利用環境の改善			調査・検討・実施		
施策6	公共交通に関する情報案内の充実			検討・実施		
施策7	新たなモビリティサービス等の導入・活用の検討			キャッシュレス決済の推進: 検討・実施		
				新型輸送サービス・MaaS: 調査・検討		
計画目標③ 住民・事業者・行政等の多様な関係者との連携による持続可能な地域公共交通の実現						
施策8	バス・タクシー乗務員の確保・育成			調査・検討・実施		
施策9	モビリティ・マネジメントの推進			調査・検討・実施		
施策10	地域で公共交通を守り・育む仕組みづくりの構築			調査・検討・実施		

6. 計画の達成状況の評価

6.1 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるにあたっては、交通政策基本法第6条（連携等による施策の推進）にのっとり、「住民」、「事業者」、「町」それぞれが、果たすべき役割を十分に理解・認識し、協働・連携により、取り組む必要があります。

それぞれの役割分担を明確にし、将来にわたって持続できる公共交通の実現に向けて、新たな交通体系を構築していくものとします。

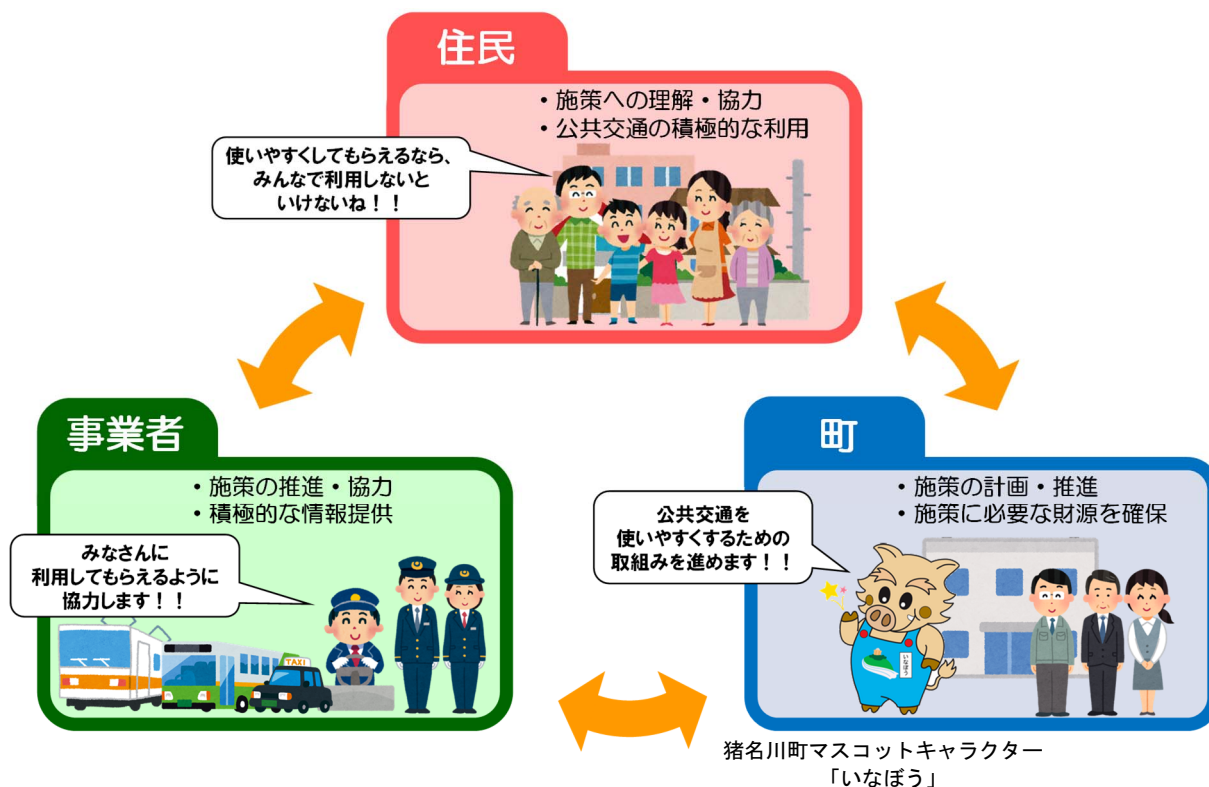


図 6.1 関係する主体と基本的な役割

6.2 計画の進行管理

計画の推進にあたっては、PDCAサイクル^(※26)(立案(Plan)、実施(Do)、評価(Check)、改善(Action))に基づいて、地域公共交通会議において、計画の進捗確認と効果の検証・評価を行うものとします。

猪名川町総合計画や猪名川町都市計画マスタープラン等の上位計画・関連計画の改定、国や兵庫県における関連する法令・計画の見直し、社会情勢の変化などにも配慮して、適宜見直しを行うものとします。



図 6.2 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

6.3 評価指標と目標値の設定

6.3.1 指標・目標値の必要性

目標の達成に向けて実施する施策について、施策実施による効果が発現しているか確認することで、状況に応じたスケジュールや施策内容等の見直しができます。

住民に対して、計画の取組み状況を伝えるとともに、利用者の立場として積極的に公共交通を利用する意識を醸成します。

事業実施主体にとって、計画の中における施策の効果を確認し、さらなる施策実施に向けたモチベーション（動機づけ）とします。

「指標の明示化」（施策・事業の実施により発生する効果・成果を表すアウトカム指標^(*27)など）が求められるため、可能な限り定量的で分かりやすい指標を設定します。

6.3.2 指標・目標値の設定

本計画における基本方針及び計画目標に係る評価指標と目標値の設定を以下のように設定します。

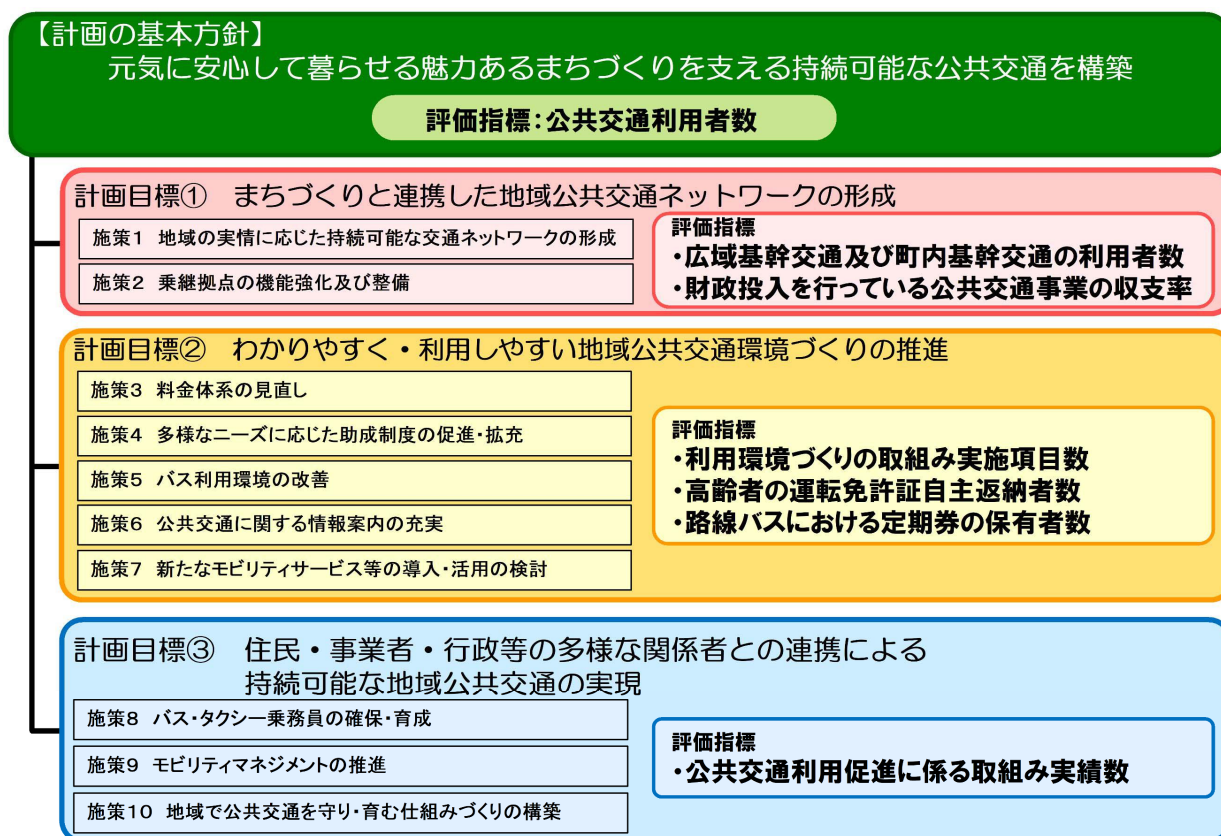


図 6.3 評価指標設定の体系イメージ

(1) 基本方針：元気に安心して暮らせる魅力あるまちづくりを支える持続可能な公共交通を構築

◆公共交通利用者数

現在値：19,729 人/日
(令和元年(2019年))



目標値：16,422 人/日
(令和8年(2026年))

各交通手段が適切に機能分担されたネットワークの構築とともに、地域住民の公共交通に対する意識醸成による利用機会の増加により、公共交通の利用者が増加するものと期待できます。公共交通に対する意識醸成による利用機会の増加状況を測る指標として、公共交通利用者数（鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」・デマンド交通「チョイソコいながわ」）を設定します。

目標値は、人口減少による生産年齢人口の減少及び少子高齢化の進展が推計されており、生産年齢人口及び学生世代の減少に伴い、町内の公共交通利用者の減少が想定されます。本計画の施策推進により、将来推計人口による人口減少率の1/2に抑えるものとして、その減少率を乗じた公共交通利用者（鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」・デマンド交通「チョイソコいながわ」）を目標値として設定します。

なお、令和2年(2020年)に発生した新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、町内の公共交通利用者が大きく減少しているため、本計画の策定後に実施する目標値の達成状況の評価は、新型コロナウイルス感染症による影響や新しい生活様式による行動変化等の影響について、V-RESAS による統計データ等の活用による人口移動動向の変化等を考慮し、行うものとします。

V-RESAS：新型コロナウイルス感染症が地域経済に与える影響を可視化し、地方公共団体の政策立案や金融機関商工団体の中小企業支援をサポートすることを目的とした内閣府地方創生推進室と内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局による情報提供サイト

(2) 計画目標①：まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

◆広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数

現在値

- ・ 鉄道乗降者数（日生中央駅）
10,623 人/日
（令和元年（2019年））
- ・ 路線バス乗降者数（町内停留所）
8,864 人/日
（令和元年（2019年））



目標値

- ・ 鉄道
8,842 人/日
（令和8年（2026年））
- ・ 路線バス
7,378 人/日
（令和8年（2026年））

各交通手段が適切に機能分担された持続可能な公共交通ネットワークやサービス水準等により、町内の公共交通における利便性が確保され、住民等による利用状況を図る指標として、広域基幹交通及び町内基幹交通（鉄道及び路線バス）の利用者数を設定します。

目標値は、人口減少による生産年齢人口の減少及び少子高齢化の進展が推計されており、生産年齢人口及び学生世代の減少に伴い、町内の広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者の減少が想定されます。本計画の施策推進により、将来推計人口による人口減少率の1/2に抑えるものとして、その減少率を乗じた広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数を目標値として設定します。

なお、令和2年（2020年）に発生した新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、町内の広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数が大きく減少しているため、本計画の策定後に実施する目標値の達成状況の評価は、前述の公共交通利用者数の目標値と同様に、新型コロナウイルス感染症による影響や新しい生活様式による行動変化等の影響を考慮して行うものとしてします。

◆ 財政投入を行っている公共交通事業の収支率

現在値

- ・ コミュニティバス「ふれあいバス」
1.6%
(令和2年度(2020年度))
- ・ デマンド交通「チョイソコいながわ」
16.3%
(令和3年(2021年)9月)

目標値

- ・ コミュニティバス「ふれあいバス」
25.0%
(令和8年度(2026年度))
- ・ デマンド交通「チョイソコいながわ」
25.0%
(令和8年度(2026年度))

地域特性に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築による効果を測る指標として、財政投入を行っている公共交通事業の収支率を設定します。持続可能な公共交通ネットワークの構築により、町による一定の負担増加が見込まれる中、経済性・効率性を考慮した運行の実現を目標にコミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」の収支率を設定します。

コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」は、路線バスが乗り入れ困難な地域や事業性の厳しい低需要の地域を主に担うことを踏まえ、利用促進をはじめ、国・県等による補助金も活用する中で、町による財政負担の軽減を図るものとして、兵庫県内のコミュニティバス収支率実績値(令和元年度(2019年度))である25%を目標値として設定します。

なお、令和2年(2020年)に発生した新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、町内の公共交通利用者が大きく減少し、コミュニティバス「ふれあいバス」及びデマンド交通「チョイソコいながわ」の利用者が減少しており、収支状況にも影響が出ることが考えられます。よって、前述の公共交通利用者数及び広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数の目標値と同様に、新型コロナウイルス感染症による影響や新しい生活様式による行動変化等の影響を考慮して行うものとしします。

(3) 計画目標②：わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境づくりの推進

◆ 利用環境づくりの取組み実施項目数

現在値：4件
(令和3年度(2021年度))



目標値：8件
(令和8年(2026年)累積値)

わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境を構築するため、快適な利用環境づくりやわかりやすい公共交通情報の提供・発信及び公共交通サービス提供の拡充等の取組み状況を測る指標として、利用環境づくりの取組み実施項目数を設定します。

利用環境づくりの取組みは、令和3年度(2021年度)では4件の実績があります。目標値は、本計画の施策推進により、利用環境づくりの取組みを実施するものとし、現在値の2倍の実績数を設定します。

表 6.1 利用環境づくりの取組み実施状況(令和3年(2021年)時点)

取組み実施項目	概要
hanica グランドパス65の購入費助成(高齢者外出支援事業)	・町内に居住している高齢者又は運転免許証の自主返納等をしようとする高齢者に対し、交通費の一部を助成することにより、高齢者の外出を支援するとともに、社会参加の促進並びに高齢者による交通事故の抑制を図ることを目的として、「高齢者外出支援事業」を実施しており、令和3年(2021年)4月から70歳以上で1年以上猪名川町に住んでいる方を対象に、hanica はんきゅうグランドパス65の購入費助成を開始
バスロケーションシステムを活用したバス接近情報の提供	・阪急バスでは、「バスロケーションサービス ^(*28) 」を平成28年(2016年)3月から開始し、平成30年(2018年)3月から猪名川町を含む全路線で利用が可能
路線バスのガイドブック「阪急バスのノリセツ」の作成・配布	・阪急バスでは、阪急バスの基本の乗り方、阪急バス・阪神バス共通ICカード乗車券「hanica」等のお得な情報、取組みや乗車マナー等をまとめた「阪急バスのノリセツ」を作成。猪名川町では、転入者を対象に「阪急バスのノリセツ」を配布
デマンド交通「チョイソコいながわ」の運行	・令和2年(2020年)5月から運行開始し、阿古谷・松尾台地区、大島地区の2つのエリアで運行 ・阿古谷・松尾台地区では「日生中央駅」、大島地区では「阪急バス杉生バス停」までの移動をサポートし、交通不便地の解消およびバスや鉄道の利用を促進

◆高齢者の運転免許証自主返納者数

現在値：363人/年
(令和2年(2020年))



目標値：500人/年
(令和8年(2026年))

高齢者に選択してもらえる移動手段を提供するとともに、地域や関係機関と連携して公共交通に対する意識醸成を図る取組み等を実施することにより、高齢運転者が安心して運転免許証を自主返納できる交通環境が整う状況を図る指標として、高齢者の運転免許証自主返納者数を設定します。

目標値は、本計画の施策推進により、増加傾向にある高齢ドライバーの運転免許証自主返納を促進することを目指して設定します。また、高齢者の運転免許証自主返納者数は、川西警察署管内（猪名川町及び川西市の合計）における実績とします。

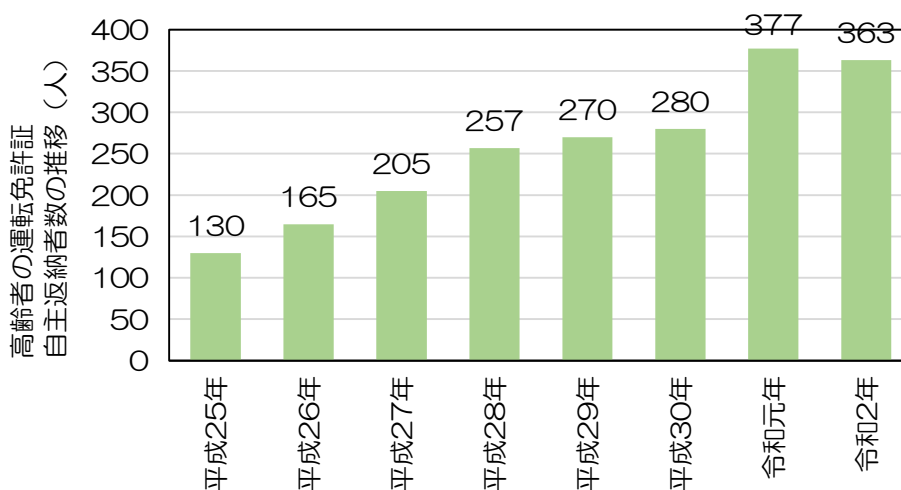


図 6.4 高齢者の運転免許証自主返納者数の推移

◆路線バスにおける定期券の保有者数

現在値：1,577 人
（令和3年（2021年）7月）



目標値：1,455 人
（令和8年（2026年））

多様な世代の方が通勤・通学をはじめ、日常生活での身近な移動手段として、公共交通を選択できるためのサービスを提供することで、現在より多くの方に路線バスを利用してもらうこととします。多様な世代の方の路線バスの利用状況を測る指標として、町内における路線バスの通勤定期券、通学定期券及び高齢者向け定期券の保有者数を設定します。

目標値は、人口減少による生産年齢人口の減少及び少子高齢化の進展が推計されており、生産年齢人口及び学生世代の減少に伴い、町内の公共交通利用者の減少が想定されます。本計画の施策推進により、将来推計人口による人口減少率の1/2に抑えるものとして、その減少率を乗じた路線バスにおける定期券の保有者数を目標値として設定します。

表 6.2 路線バスにおける定期券の保有者数（令和3年（2021年）7月時点）

定期券種別	保有者数
通勤定期券	679人
通学定期券	21人
hanica 阪急スクールパス	414人
hanica はんきゅうランドパス 65	463人
合計	1,577人

(4) 計画目標③：住民・事業者・行政等の多様な関係者との連携による持続可能な地域公共交通の実現

◆公共交通利用促進に係る取組み実績数

現在値：3件
(令和3年度(2021年度))



目標値：6件
(令和8年(2026年)累積値)

地域公共交通にとって大切なことは、住民・事業者・行政が公共交通に対する意識醸成を図ることです。過度な自動車利用から、適度な自動車利用へと無理のない範囲での転換を促し、公共交通を支え・育て・守る意識を啓発等、公共交通の利用促進を目的とした取組み状況を測る指標として、公共交通利用促進に係る取組み実績を設定します。

公共交通利用促進に係る取組みは、令和3年度(2021年度)では3件の実績があります。目標値は、本計画の施策推進により、公共交通利用促進に係る取組みを実施するものとし、現在値の2倍の実績数を設定します。

表 6.3 公共交通利用促進に係る取組み状況(令和3年(2021年)時点)

取組み実施項目	概要
公共交通利用促進 広報誌の発行 (2回)	<ul style="list-style-type: none"> 猪名川町における公共交通の厳しい現状・問題点や、交通事業者・猪名川町による取組みの状況を伝え、かつ公共交通利用促進を促す広報資料を作成・配布することで、住民の公共交通に対する意識や考え方の醸成を図ることを目的としたもの 猪名川町地域公共交通計画を策定することに合わせて、猪名川町の公共交通の現状・問題点や、交通事業者・猪名川町による公共交通に対する取組みの状況を伝え、かつ公共交通の利用を促進する広報資料として、第1号を令和3年(2021年)10月に配布、第2号を令和4年(2022年)3~4月に配布予定
バス・タクシー 乗務員募集案内	<ul style="list-style-type: none"> 上記の公共交通利用促進広報誌(第1号)において、「地域の公共交通を担うバス・タクシー乗務員を募集」項目を設定 公共交通利用促進広報誌の紙面から、バス・タクシー事業者ホームページの乗務員募集ページにアクセス可能なQRコードを記載

参考資料

評価指標における目標値の算出方法

本計画の「6. 計画の達成状況の評価」において設定した評価指標のうち、下記に示す評価指標の現況値、目標値の算出方法について、次ページ以降に示します。

- 公共交通利用者数（計画の基本方針）
- 広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数（計画目標①）
- 路線バスにおける定期券の保有者数（計画目標②）

【計画の基本方針】

元気に安心して暮らせる魅力あるまちづくりを支える持続可能な公共交通を構築

評価指標：公共交通利用者数

計画目標① まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成

- 施策1 地域の実情に応じた持続可能な交通ネットワークの形成
- 施策2 乗継拠点の機能強化及び整備

- 評価指標
- 広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数
 - 財政投入を行っている公共交通事業の収支率

計画目標② わかりやすく・利用しやすい地域公共交通環境づくりの推進

- 施策3 料金体系の見直し
- 施策4 多様なニーズに応じた助成制度の促進・拡充
- 施策5 バス利用環境の改善
- 施策6 公共交通に関する情報案内の充実
- 施策7 新たなモビリティサービス等の導入・活用の検討

- 評価指標
- 利用環境づくりの取組み実施項目数
 - 高齢者の運転免許証自主返納者数
 - 路線バスにおける定期券の保有者数

計画目標③ 住民・事業者・行政等の多様な関係者との連携による持続可能な地域公共交通の実現

- 施策8 バス・タクシー乗務員の確保・育成
- 施策9 モビリティマネジメントの推進
- 施策10 地域で公共交通を守り・育む仕組みづくりの構築

- 評価指標
- 公共交通利用促進に係る取組み実績数

図 1 【再掲】評価指標設定の体系イメージ

(1) 公共交通利用者数（計画の基本方針）

公共交通利用者数の現況値は、令和元年（2019年）における1日あたりの町内における公共交通利用者数（鉄道・路線バス・コミュニティバス「ふれあいバス」）の合計値としています。

目標値は、現況値（令和元年（2019年））を基準として、将来推計人口による人口減少率の1/2に抑えるものとして、その減少率を乗じた公共交通利用者数を目標値として、設定しています。

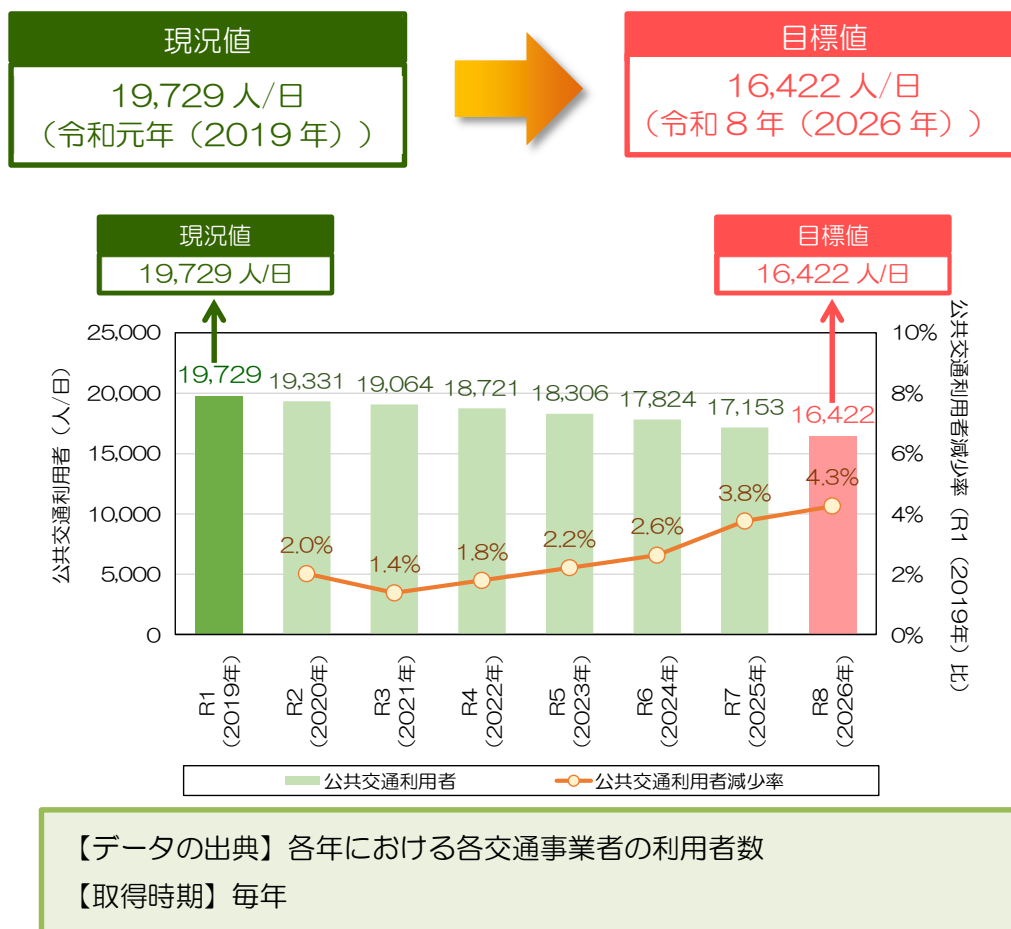


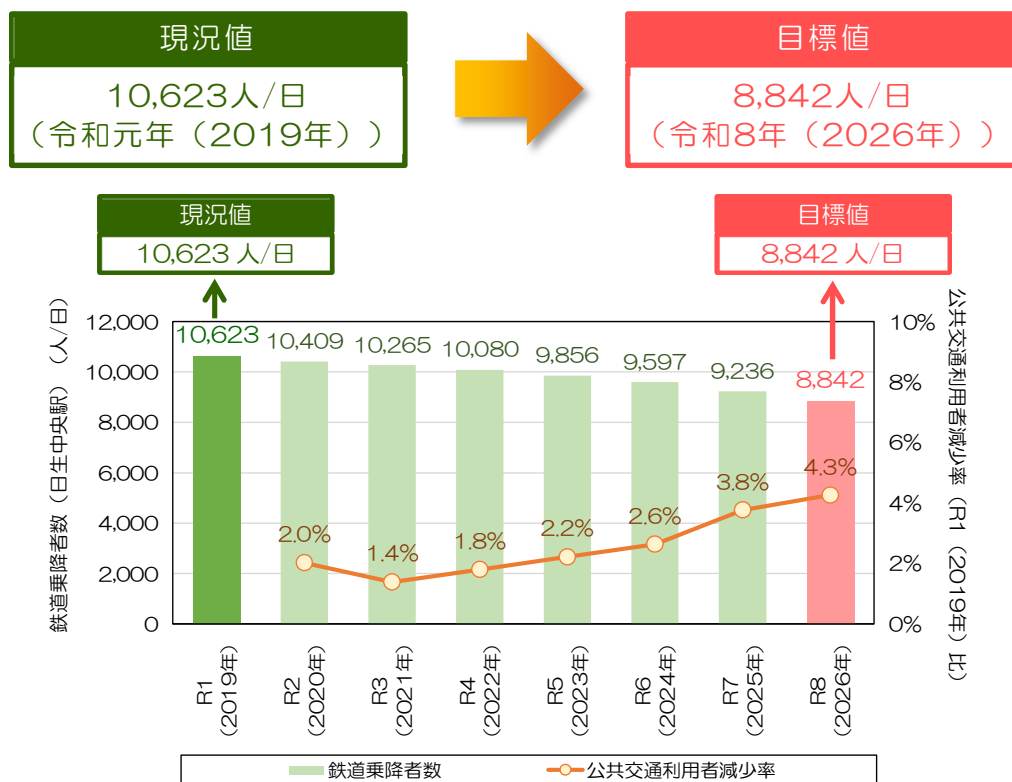
図 2 公共交通利用者数の現況値と目標値

(2) 広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数（計画目標①）

広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数の現況値は、令和元年（2019年）における1日あたりの町内における鉄道と路線バスの乗降者数としています。

目標値は、現況値（令和元年（2019年））を基準として、将来推計人口による人口減少率の1/2に抑えるものとして、その減少率を乗じた広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数を目標値として設定しています。

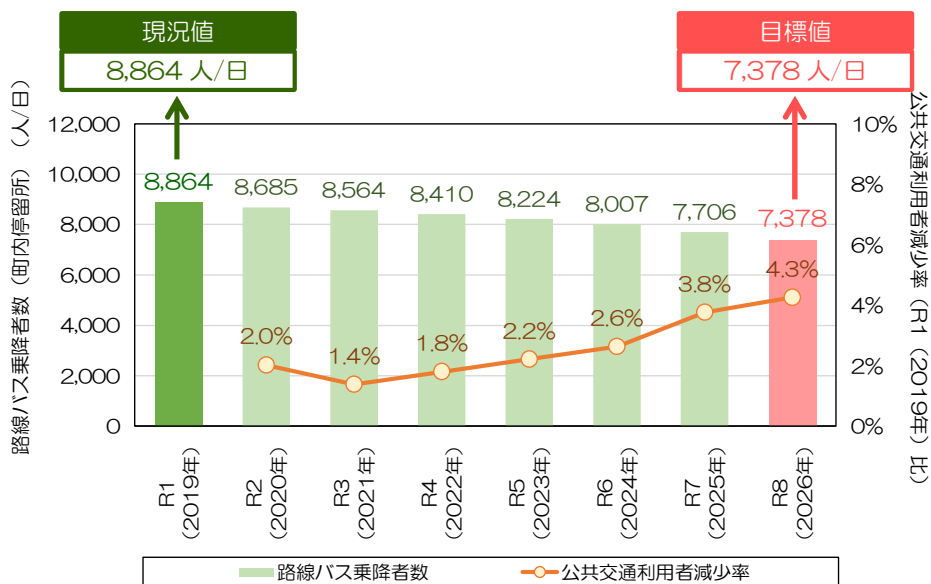
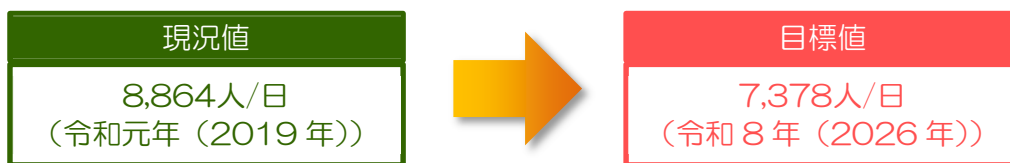
【鉄道乗降者数（日生中央駅）】



【データの出典】 各年における鉄道交通事業者の日生中央駅乗降者数
 【取得時期】 毎年

図 3 広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数の現況値と目標値（鉄道）

【路線バス乗降者数（町内停留所）】



【データの出典】 各年における路線バス交通事業者の町内停留所乗降者数
【取得時期】 毎年

図 4 広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数の現況値と目標値（路線バス）

(3) 路線バスにおける定期券の保有者数

路線バスにおける定期券の保有者数は、令和3年（2021年）7月時点における路線バスの通勤定期券、通学定期券及び高齢者向け定期券の保有者数としています。

目標値は、現況値（令和3年（2021年））を基準として、将来推計人口による人口減少率の1/2に抑えるものとして、その減少率を乗じた路線バスにおける定期券の保有者数を目標値として設定しています。

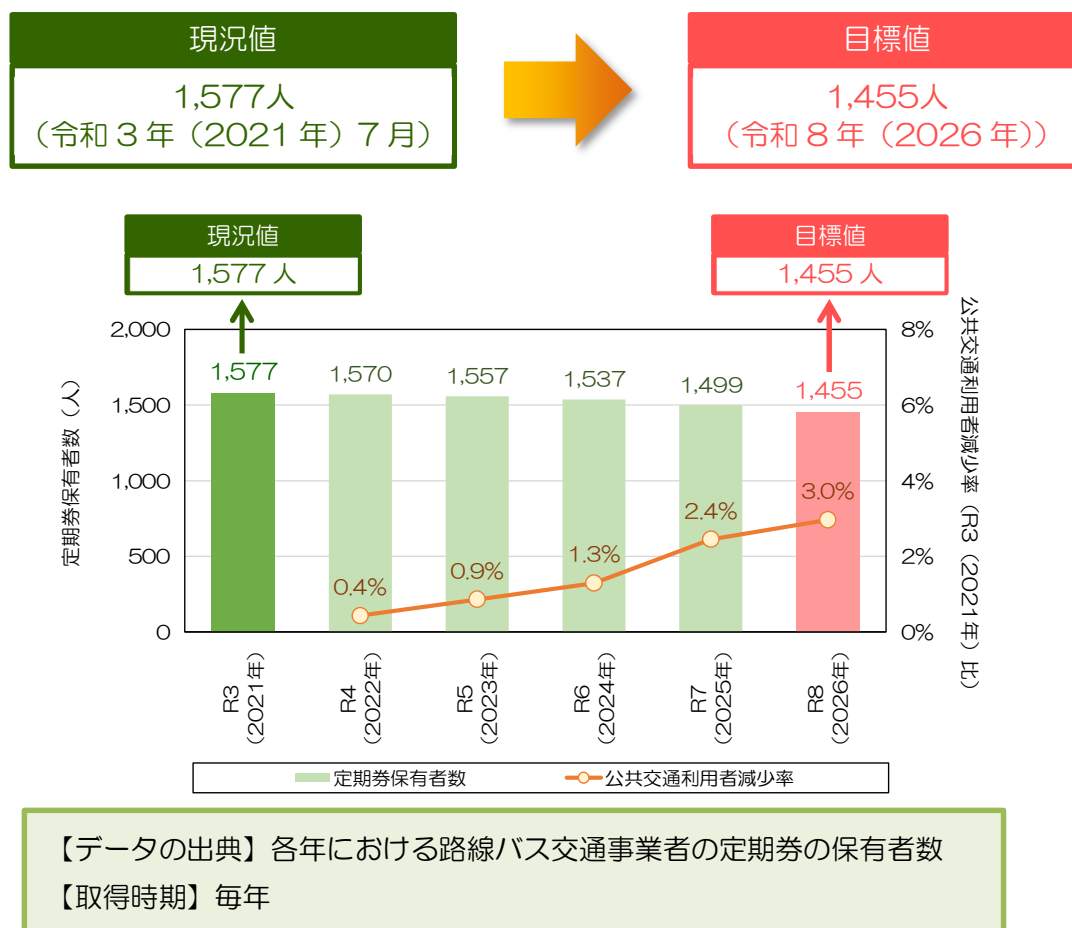


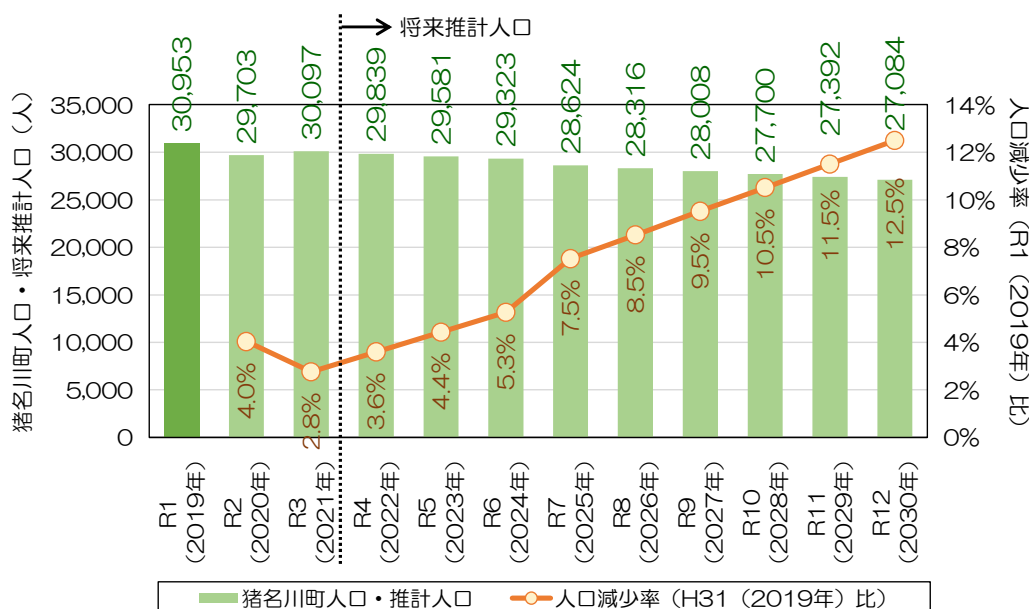
図 5 路線バスにおける定期券の保有者数

(4) 公共交通利用者減少率の設定

公共交通利用者減少率は、現況の人口と国立社会保障・人口問題研究所における将来推計人口をもとに人口減少率を算出し、算出した人口減少率の1/2としています。

①公共交通利用者数及び広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数

【人口減少率の算出】



出典：猪名川町住民基本台帳（令和元年（2019年）及び令和3年（2021年））、国勢調査速報値（令和2年（2020年））、国勢調査国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果（平成30年（2018年）3月推計）（令和7年（2025年）及び令和12年（2030年））

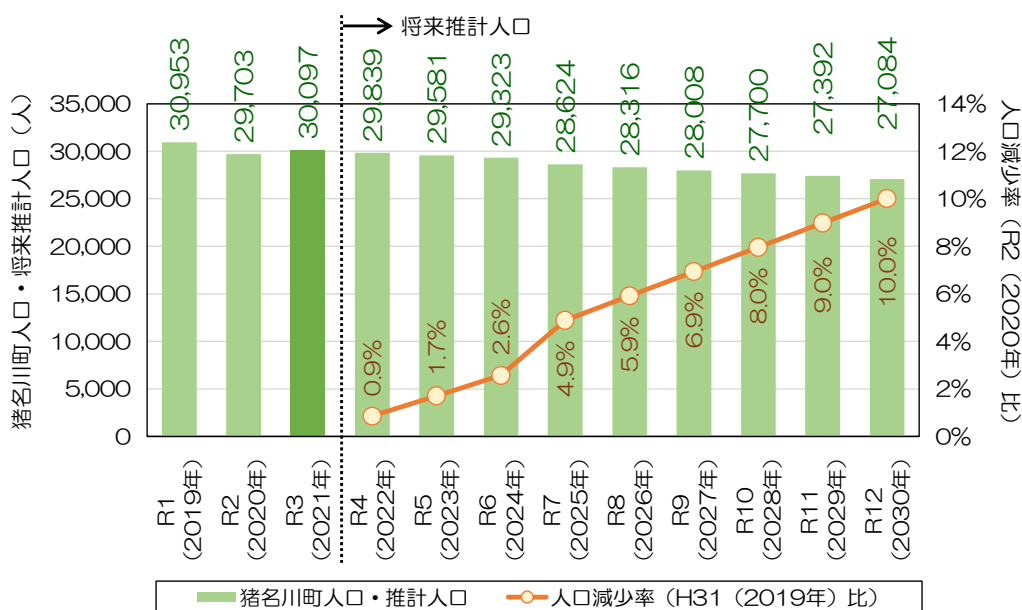
【公共交通利用者減少率の設定】

	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
人口減少率	-	4.0%	2.8%	3.6%	4.4%	5.3%	7.5%	8.5%
公共交通利用者減少率	-	2.0%	1.4%	1.8%	2.2%	2.6%	3.8%	4.3%
備考	現況値							目標値 設定時期

図6 人口減少率の算出と公共交通利用者減少率の設定
（公共交通利用者数及び広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数）

②路線バスにおける定期券の保有者数

【人口減少率の算出】



出典：猪名川町住民基本台帳（令和元年（2019年）及び令和3年（2021年））、国勢調査速報値（令和2年（2020年））、国勢調査国立社会保障・人口問題研究所による人口推計結果（平成30年（2018年）3月推計）（令和7年（2025年）及び令和12年（2030年））

【公共交通利用者減少率の設定】

	令和3年 (2021年)	令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	令和7年 (2025年)	令和8年 (2026年)
人口減少率	-	0.9%	1.7%	2.6%	4.9%	5.9%
公共交通利用者減少率	-	0.4%	0.9%	1.3%	2.4%	3.0%
備考	現況値					目標値 設定時期

図 7 人口減少率の算出と公共交通利用者減少率の設定
 （公共交通利用者数及び広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数）

用語集

*1：モータリゼーション〔P1〕

自家用車が普及して日常生活に深く入り込むこと。車社会化。

*2：少子高齢化〔P1〕

出生数が減少し子どもの割合が低下することや、平均寿命の伸びなどにより高齢者の割合が増加すること。

*3：コミュニティバス〔P2〕

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客自動車運送事業者への委託等により運送を行う乗合バス、もしくは市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村有償運送等によって運行するもの。

*4：デマンド交通〔P3〕

予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

*5：交通モード〔P5〕

徒歩、鉄道、路線バス等の交通手段のこと。

*6：国勢調査〔P12〕

総務省統計局が5年ごとに全国民を対象にその地域分布、基本的特性、経済的属性、住宅環境等を調査する統計のこと。

*7：代表交通手段〔P31〕

1回のトリップで複数の交通手段を使用する場合のその中の主な交通手段。代表交通の判断の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっている。

*8：発生集中量〔P31〕

ある地域から出発したトリップのトリップエンド数（発生量）と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数（集中量）の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド）という。

*9：トリップエンド〔P31〕

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。1つのトリップにおける出発地と到着地を「トリップエンド」という。1トリップには発と着の2つのトリップエンドがある。図下でみると、トリップ数は3、トリップエンド数は6となる。

*10：パーソントリップ調査〔P31〕

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調べるアンケート調査である。交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、移動状況を把握することができる。

*11：OD〔P38〕

出発地（O：Origin）と目的地（D：Destination）の間のこと

*12：モビリティ・マネジメント〔P53〕

地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもので、一人一人の住民や一つの職場組織等に、環境や健康などに配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組み。

*13：バスタプロジェクト〔P55〕

鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを、官民連携で整備するプロジェクト。MaaS・スマートシティとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携といった未来志向の取組や、防災・観光拠点としての機能強化等を推進する。

*14：スマートバス停〔P58〕

バス停をIoT化し、デジタルサイネージなどに時刻表や運行情報、広告や緊急案内などをリモート操作でリアルタイムに提供することができるバス停のこと。また、電源環境がないバス停でも省電力技術の活用によるデジタルサイネージなどに時刻表や広告を提供するタイプもある。

*15：デジタルサイネージ〔P58〕

日本語では「電子看板」。屋外・店頭・交通機関などの公共空間で、ネットワークに接続されたディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムの総称。設置場所や時間帯によって変わるターゲットに向けて適切にコンテンツを配信可能である。

*16：電子ペーパー〔P58〕

本物の紙に近い軽さで、柔軟性があり、コンピュータ用のモニタのようにテキストや画像を表示できるシート状ディスプレイの総称。紙の長所である読みやすさや携帯性を保ったまま、コンピュータのディスプレイのように自由に中身を書き換えることが可能。

*17：GTFS-JP〔P58〕

「標準的なバス情報フォーマット」における静的データフォーマットであり、国際的に広く利用されている公共交通用データフォーマット「GTFS」を基本に、日本の状況を踏まえ

て拡張されたもの。GTFS-JP は GTFS とも互換性があるため、Google マップをはじめとした海外の事業者へも情報提供を行うことが可能になる。

*18：DX〔P58〕

自治体におけるデジタル変革(デジタルトランスフォーメーション、DX)とは、自治体がデジタル技術も活用して、住民本位の行政、地域、社会を実現するプロセスのこと。

*19：コンテンツ〔P60〕

文字・画像・動画・音声・ゲーム等の情報全般、またはその情報内容のこと。電子媒体やネットワークを通じてやり取りされる情報を指して使われることが多い。

*20：シェアサイクル〔P60〕

相互利用可能な複数のサイクルポートが設置された、面的な都市交通に供されるシステム。

*21：カーシェアリング〔P60〕

複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車の共同利用システム。

*22：オンデマンド交通〔P60〕

予約型の乗り合い交通手段で、予約の内容に応じて時間や運行ルートが決定するため、自由度が高く、利用者にとっても利用しやすい運行が可能である。

*23：超小型モビリティ〔P60〕

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両をいう。

*24：グリーンスローモビリティ〔P60〕

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称である。

*25：ラッピングバス〔P63〕

あらかじめ印刷したフィルムを車体全体に貼り付けるラッピング広告を施したバスのこと。

*26：PDCAサイクル〔P66〕

Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（見直し）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、見直しの流れを次の計画に生かしていくプロセスのこと。

*27：アウトカム指標〔P67〕

真に国民の立場に立った行政運営のためには、「資源をいくら投入したか(=インプット)」や「何をしたか、何がどの程度できたか(=アウトプット)」だけではなく、「国民の何がど

のように改善されるか」という「アウトカム（成果）」を明らかにすることが重要である。政策評価の実施にあたっては、それぞれの政策が目指すアウトカム目標を明示するとともに、その業績を測定するためのアウトカム指標を設定することとしている。これによって、「目標による行政運営(Management by Objectives)」を実現しようとするのが、政策評価の目的の一つである。

*28：バスロケーションサービス〔P71〕

利用者のバス待ちに対するいらいら感を軽減することを目指し、バス停の案内板やインターネット等に車両の走行位置情報等をリアルタイムで提供するシステム。