

【議案 1】

令和 8 年度地域旅客運送サービス
継続推進事業の交付申請（案）に
ついて

令和 8 年 4 月 日

国土交通大臣 殿

住 所	兵庫県川辺郡猪名川町上野字北畑 1 1－1
氏名又は名称	猪名川町地域公共交通会議
	会 長 柳 原 崇 男

令和 8 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
（地域旅客運送サービス継続推進事業（運送継続計画推進事業））交付申請書

令和 8 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域旅客運送サービス継続推進事業（運送継続計画推進事業））金 1, 232, 000 円を交付されるよう、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律（昭和 30 年法律第 179 号）第 5 条の規定に基づき、別紙及び添付書類のとおり申請します。

令和 8 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
(地域旅客運送サービス継続推進事業 (運送継続計画推進事業)) 交付申請事業

補助対象事業者名 猪名川町地域公共交通会議

(単位 : 円)

補助対象事業の 名称及び内容	補助対象事業の 着手及び完了予定日	補助対象経費	補助金額
【名称】 杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画推進事業 【内容】 ・効果検証のための〇Ｄ調査や満足度調査等のフォローアップ調査及び協議会開催	着手予定日 : 交付決定日以降 完了予定日 : 令和 9 年 3 月 3 1 日	2,464,000	1,232,000

(添付書類)

- (1) 運送継続計画の補助対象事業の該当箇所の写し
- (2) 事業を行う対象地域、事業内容、実施時期、取組効果目標、事業主体、必要な資金の額及びその調達方法が記載された書類
- (3) 補助対象経費の算出根拠
- (4) その他補助金の交付に関して参考となる書類

(注) 着手予定日及び完了予定日については、補助金を受けようとする年度について記載すること。

地域旅客運送サービス継続推進事業（運送継続計画推進事業）の実施に関する計画

1. 地域旅客運送サービス継続推進事業（運送継続計画推進事業）の内容	
実施項目	実施内容
効果検証のための OD 調査 や満足度調査等のフォロー アップ調査及び協議会開催	・ 町内バス交通利用実態の把握 令和 6 年 10 月から地域旅客運送サービス継続事業に基づいて運行している杉生線含む町内を運行する路線バス等において、交通系 IC カードデータをもとにバス停別乗降者数、OD 等のバス利用実態を分析する。なお、交通事業者の IC カードデータ等は発注者より受注者に提供する予定であり、収集可能なデータや調査結果をふまえ、把握方法は適宜調整するものとする。 令和 8 年 4 月より当該路線に私立小学校が開校し、令和 7 年度の状況と比較等も行う。

2. 令和 8 年度スケジュール				
実施項目	4 月	9 月	1 2 月	3 月
効果検証のための OD 調査 や満足度調査等のフォロー アップ調査及び協議会開催				

3. 予算計画			
事業の名称	補助対象経費 (見込み)	国費 (見込み)	地域の負担 (見込み)
効果検証のための OD 調査や 満足度調査等のフォローアッ プ調査及び協議会開催	2,464 千円	1,232 千円	1,232 千円
合計	2,464 千円	1,232 千円	1,232 千円

**令和8年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
地域旅客運送サービス継続推進事業(運送継続計画推進事業)
【補助対象経費 総括表】**

住 所 兵庫県川辺郡猪名川町上野字北畑11-1
氏名又は名称 猪名川町地域公共交通会議
会 長 柳 原 崇 男

1. 補助事業の実施期間 交付決定日 ～ 令和9年3月31日

2. 補助対象経費(実施予定額)

(単位:円)

経 費 区 分		(1) 補助対象経費(見込) (税込)	(2) 国費(見込) (税込)	地域の負担(見込) (税込)	補助対象経費に係る算定根拠
【事業名称】 杉生線地域旅客運送 サービス継続実施計 画推進事業	① 効果検証のためのOD 調査や満足度調査等の フォローアップ調査及び 協議会開催	2,464,000	1,232,000	1,232,000	・効果検証・フォローアップ調査事業: 2,464,000円
合 計 額		2,464,000	1,232,000	1,232,000	

3. 実施額根拠書類

経 費 区 分		実 施 額 根 拠 書 類
【事業名称】 杉生線地域旅客運送 サービス継続実施計 画推進事業	① 効果検証のためのOD 調査や満足度調査等の フォローアップ調査及び 協議会開催	①-1_見積書(令和8年度 杉生線バス利用実態調査及び改善案検討委託)

4. 不足書類

経 費 区 分		実 施 額 根 拠 書 類
【事業名称】 杉生線地域旅客運送 サービス継続実施計 画推進事業	① 効果検証のためのOD 調査や満足度調査等の フォローアップ調査及び 協議会開催	・なし

仕入控除を行うことができない旨の理由書

私ども猪名川町地域公共交通会議は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条の規定に基づき組織された協議会であり、収入は国からの補助金及び猪名川町からの負担金が主で、長期に継続した事業を行う消費税の課税事業者ではありません。

従いまして、消費税の申告は行いませんので、補助対象経費にかかる消費税について、仕入控除を行うことができません。

上記の理由により、補助対象経費にかかる消費税相当額を補助対象経費に含めて申請いたします。

令和8年 月 日

猪名川町地域公共交通会議

会長 柳 原 崇 男

令和8年度 杉生線バス利用実態調査及び改善案検討委託

¥2,464,000

(税込：10%)

費 目	工 種	種 別	細別	規格	単位	員数	単 価	金 額	摘 要
設計業務価格					式	1.0		2,240,352	
	直接原価				式	1.0		978,129	
	直接人件費				式	1.0		887,900	①直接人件費内訳(設計)参照
		(1)計画・準備			式	1.0		81,950	
		(2)杉生線等バス利用実態調査			式	1.0		383,700	
		(3)杉生線ICカード実績集計・分析			式	1.0		214,500	
		(4)調査結果を踏まえた改善案の検討			式	1.0		207,750	
	直接経費				式	1.0		90,229	②
		旅費交通費			式	1.0		13,229	率計上(直接人件費の1.49%)
		調査票印刷			枚	400	170	68,000	杉生線:350枚、ふれあいノバス:50枚
		業務報告書			式	1.0		9,000	
	その他原価				式	1.0		478,100	③=①×α/(1-α) α=35%
	一般管理費等				式	1.0		784,123	④=(①+②+③)×β/(1-β) β=35%
業務価格					式	1.0		2,240,352	①+②+③+④
端数調整					式	1.0		(352)	
業務価格					式	1.0		2,240,000	
消費税相当額					式	1.0		224,000	
業務委託料					式	1.0		2,464,000	

株式会社 建設技術研究所

直接人件費内訳(設計)

	主任技術者	技師長	主任技師	技師A	技師B	技師C	技術員	金 額	摘 要
	88,600	77,500	66,900	59,600	48,500	40,300	36,100	(円)	
(1)計画・準備			0.5		1.0			81,950	
(2)杉生線等バス利用実態調査			0.5	0.0	3.5	0.0	5.0	383,700	調査日は平日1日
① 調査(杉生線・ふれあいバス赤コース)					1.5		3.5	199,100	
② データ入力・集計					1.0		1.5	102,650	
③ 調査結果とりまとめ			0.5		1.0			81,950	
(3)杉生線ICカード実績集計・分析			0.5		1.5		3.0	214,500	
(4)調査結果を踏まえた改善案の検討			1.0		1.0	0.5	2.0	207,750	
計			2.5	0.0	7.0	0.5	10.0	887,900	

株式会社 建設技術研究所

【報告 1】

令和 7 年度地域公共交通確保維持
改善事業における自己評価の公表
について

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(計画推進に係る事業)

令和8年1月30日

協議会名:猪名川町地域公共交通会議

評価対象事業名:地域旅客運送サービス継続推進事業(運送継続計画推進事業)

①事業の結果概要	②事業実施の適切性		③事業の今後の改善点 (特記事項含む)
・路線バスの利用実績の分析 ・公共交通・乗継情報等の提供 ・モビリティマネジメント教育事業の企画調整 ・協議会の開催	B	予算の確保ができず一部事業が実施できなかったが、予算を確保できた事業については適切に実施された。	予算の確保ができず一部事業が実施できなかったため、予算の確保に努める。 周知・啓発のためのイベント等への参画やモビリティ・マネジメント教育事業を運営事業者とともに継続実施していく。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(地域公共交通計画に基づく事業)

令和8年1月30日

協議会名:猪名川町地域公共交通会議

評価対象事業名:地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
日の丸ハイヤー(株)	デマンド交通チョイソコいながわの運行(阿古谷・松尾台地区)	◆ 交通会議で議論を重ねた作成した杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に沿って令和6年10月より実施した。 ◆ チョイソコいながわについて隔月で本町・運営事業者・運行事業者でミーティングを開催し、常時情報共有をすることで、運行の改善等に適宜対応した。	A 計画どおり事業は適切に実施された。	【利用者数】 R12目標→年間11,400人以上 達成状況→9,271人 【運賃収入】 R12目標→510万円以上 達成状況→236万円 【国・県・町からの支出】 R12目標→2,188万円以内 達成状況→945万円 【収支率】 R12目標→25%以上 達成状況→20% 【書評】 計画どおり住民の移動手段を確保することができた。	持続可能な公共交通ネットワークを議題として、会議にて諮ることで運行計画の内容をブラッシュアップすることに加え、利用促進に向けた取り組みの実施を運営事業者とともに検討する。
阪急バス(株)	阪急バス杉生線運行	—	A 計画どおり事業は適切に実施された。	【利用者数】 R12目標→年間25,011人以上 達成状況→44,134人 【運賃収入】 R12目標→776万円以上 達成状況→1,310万円 【国・県・町からの支出】 R12目標→3,000万円以内 達成状況→3,500万円 【収支率】 R12目標→25%以上 達成状況→26% 【書評】 運休していた一部区間の再開を実現し、本町北部住民の生活移動手段を確保することができた。	持続可能な公共交通ネットワークを議題として、会議にて諮ることで運行計画の内容をブラッシュアップすることに加え、利用促進に向けた取り組みとして、周知・啓発のためのイベント等への参画やモビリティ・マネジメント教育事業を運営事業者とともに継続実施していく。

事業実施と地域公共交通計画との関連について

令和8年1月30日

協議会名：	猪名川町地域公共交通会議
評価対象事業名：	地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	○ 地域特性 ・町域は東西に約8km、南北に約18kmと南北に細長い形状(面積:90.33m²)。 ・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。 ・人口:28,264人(令和7年9月末現在) ○ 取組の実施に至る経緯 阪急バス・能勢電鉄・コミュニティバス・タクシーが地域公共交通として、住民の重要な移動手段を担っているが、少子高齢化や人口減少に伴う公共交通利用者の減少や交通事業者の乗務員不足など、地域交通は深刻な状況にある。そこで、利用者のニーズに合った路線に見直し、利便性を上げ猪名川町の地域交通を元気にするために、運営事業者であるネッツトヨタ神戸(株)、運行事業者である日の丸ハイヤー(株)と連携し、新しい交通システムとして乗り合い移動サービス「チョイソコいながわ」を実施し、生活交通ネットワークの構築を進めているところである。

猪名川町地域公共交通会議（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

○ 地域特性

猪名川町は、以下のような地域特性が挙げられる。

- ・町域は東西に約8km、南北に約18kmと南北に細長い形状（面積：90.33㎡）。
- ・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。

人口：28,264人（令和7年9月末）

高齢化率：34.9%（令和7年9月末）

人口動態：（R5年度）

自然増加 -250人（出生 72人 死亡 322人）

社会増加 -279人（転入等 620人 転出等 899人）

産業構造：【事業所（R3年）】

事業所数：642 従業者数：7,690人

【商業（R3年）】

商店数：115（卸売 16 小売 99）

年間販売額：290億3,200万円（卸売 9億4,200万円 小売 280億9,000万円）

【工業（R4年）】

工場数：14 製造品出荷額：97億2,891万円

【農業（R4年）】

農家数：558戸 耕地面積：399ha

【猪名川町地域公共交通計画】（R6.7月改訂）

○ 基本方針と計画目標

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

○ 計画の目標及び期間

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
- 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
- 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

2. 計画期間

令和4年度から令和12年度までの9年間

○ 公共交通の将来像

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。

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す。

1. 猪名川町における公共交通の役割分担と位置づけ

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。	・ 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。	・ 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	○ 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。	・ 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・乗継き情報等機能強化を図るべき拠点として位置付ける。	・ 日生中央 ・ 紫舎・南田原地区周辺 ・ 杉生 ・ 六瀬総合センター前

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】 ・ 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】 ・ 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】 ・ 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
紫舎・南田原地区周辺	○ 町の北部地域（大畠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】 ・ 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】 ・ 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】 ・ 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】 ・ 路線バス（阪急バス：杉生線（杉生系統）） 【生活交通】 ・ 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。

3. 猪名川町地域公共交通ネットワーク見直し方針

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る

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

猪名川町の交通・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、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念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）

公共交通ネットワークのイメージ図

※ 別添のとおり

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

○ 評価の基本的な考え方

計画の推進にあたっては、PDCAサイクルに基づいて、計画の進捗確認と効果の検証・評価を行うものとする。なお、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・関連計画の改訂、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、適宜見直しを図る。

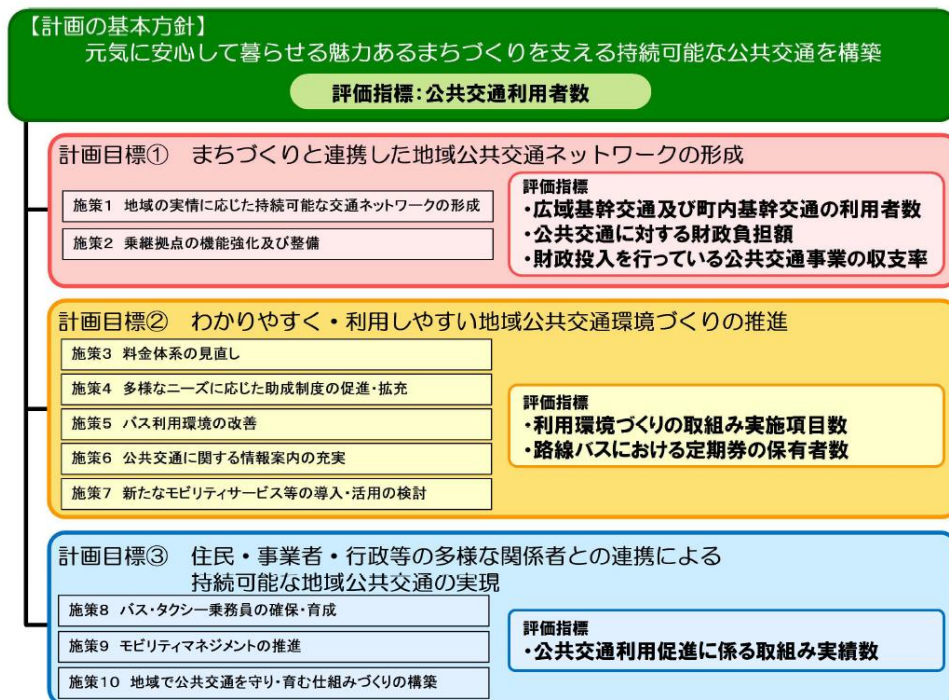


○ 評価指標と目標値

猪名川町地域公共交通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は以下のように設定する。

評価指標		基準値(年次) 目標値(目標年次)
基本方針	公共交通利用者数	基準値:19,279 人(令和元年) 目標値:13,389 人(令和12年)
計画目標①	広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数	
	鉄道乗降者数(日生中央駅)	基準値:10,623 人/日(令和元年) 目標値:7,209 人/日(令和12年)
	路線バス乗降者数(町内停留所)	基準値:8,864 人/日(令和元年) 目標値:6,015 人/日(令和12年)
	公共交通に対する財政負担額	現在値:6,120 万円/年(令和5年度) 目標値:7,710 万円/年(令和12年度)
	財政投入を行っている公共交通事業の収支率	
	杉生線(杉生系統)	基準値:- 目標値:25.0%(令和12年度)
計画目標②	コミュニティバス「ふれあいバス」	基準値:1.6%(令和2年度) 目標値:25.0%(令和12年度)
	デマンド交通「チョイソコいながわ」	基準値:16.3%(令和3年) 目標値:25.0%(令和12年度)
計画目標③	利用環境づくりの取組み実施項目数	基準値:4 件(令和3年度) 目標値:10 件(令和12年度)
	路線バスにおける定期券の保有者数	基準値:1,577 人(令和3年) 目標値:1,252 人(令和12年)
計画目標③	公共交通利用促進に係る取組み実績数	基準値:3 件(令和3年度) 目標値:10 件(令和12年度)

- ・ 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し、状況に応じてスケジュールや施策内容等の見直しを実施。
- ・ 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の醸成を図る。
- ・ 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）とする。
- ・ 「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。



3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

【地域内フィーダー系統】

○ 地域内の公共交通の概要、問題点

猪名川町の公共交通は、現在、鉄道（能勢電鉄（株））、路線バス（阪急バス（株））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年からコミュニティバス「ふれあいバス」を運行している。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5月から実施し、令和4年4月から本格運行している。

しかし、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、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・改善や公共交通網のあり方について抜本的な見直しが必要となっている。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る。

現状・問題点を踏まえた課題

猪名川町を取り巻く地域公共交通の現状・問題点を踏まえ、猪名川町における地域公共交通の課題を以下に示します。

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動手段の確保
- ・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
- ・まちづくりと連携した新たな拠点へのアクセスの検討

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

○ 取組の実施に至る経緯

猪名川町は、阪急バス・能勢電鉄・コミュニティバス・タクシーが地域公共交通として、住民の皆様の重要な移動手段を担っているが、少子高齢化や人口減少に伴う公共交通利用者の減少や交通事業者の乗務員不足など、地域交通は深刻な状況にある。

平成30年度には、阪急バス（株）から協議の申し入れを受け、町内を運行する公共交通事業者等と協議し、令和2年5月から杉生線（阪急バス（株））の杉生～柏原間及び杉生～杉生新田間を運行休止とした。

そこで、利用者のニーズに合った路線に見直し、利便性を上げ猪名川町の地域交通を元気にするために、運営事業者であるネッツトヨタ神戸（株）、運行事業者である日の丸ハイヤー（株）と連携し、新しい交通システムとして乗り合い移動サービス「チョイソコいながわ」を実施し、生活交通ネットワークの構築を進めた。

しかしながら、令和4年5月に、沿線人口の減少など利用者が減少したこと等の要因により、事業者が町へ退出意向（路線廃止）の申出をされた。

当該路線は通勤、通学、買い物、通院など地域生活に欠くことのできない移動手段であることから、維持・確保に向けて関係機関との協議・調整、住民意見交換会の開催等をはじめ、検討、協議を重ねた。

結果、路線を維持する地域旅客運送サービス継続事業を活用し、令和6年4月に

運行事業者を公募したところ、5月に阪急バス（株）が選定された。

需要規模に応じた運行水準を確保しつつ、地域ニーズ等に応じた路線の見直しによる利便性向上や経営改善による運行継続を目的とした杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画を作成し、令和6年10月より実施している。

○ 取組の主な内容（R6.10～R7.9）

「杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画」に基づき、猪名川町・運行事業者が連携・協働し、以下のとおり運行計画の改善や各種利用促進に取り組んでいる。

○ フィーダー系統の運行結果の概要

◆ 公共交通利用者数

チョイソコいながわ 阿古谷・松尾台地区：9,271人

阪急バス杉生線：44,134人

◆ 運行事業経費の負担内訳及び割合

（チョイソコいながわ 阿古谷・松尾台地区）

事業経費：11,824千円

内 訳：運賃収入 2,366千円（20%）

国補助額 1,807千円（15%）

その他 1,800千円（15%）

町負担額 5,851千円（50%）

（阪急バス杉生線）

事業経費：50,109千円

内 訳：運賃収入 13,107千円（26%）

国補助額 17,712千円（35%）

その他 2,002千円（4%）

町負担額 17,288千円（35%）

○ 財政投入を行っている公共交通事業の収支率

（チョイソコいながわ）

基準値		現在値		目標値	
令和3年度	16.3%	令和7年度	20.0%	令和12年度	25.0%

（阪急バス杉生線）

基準値		現在値		目標値	
令和3年度	—	令和7年度	26.2%	令和12年度	25.0%

○ 利用環境づくりの取組み実施項目数

基準値		現在値		目標値	
令和3年度	4件	令和7年度	6件	令和12年度	10件

◆ キャッシュレスサービスの導入（割引制度）

デマンド交通「チョイソコいながわ」は、令和4年4月1日からの本格運行から、利用促進施策として顔認証決済システムを活用した利用回数割引を実施し、また、小人割引や障がい者割引を導入するなどの利用促進策を導入してきた。令和6年4月からは顔認証決済システムの廃止に伴い、キャッシュレス端末を導入し、利用回数によらず10%の割引を行っている。

◆ 阪神地域えきバスまっぷ。購入・配布

阪神北泉民局が招集・開催している「阪神都市圏公共交通利用促進会議」において発行している「阪神地域えきバスまっぷ。」を500部購入し、二十歳のつどいなどのイベントや窓口などで配布し、広域（阪神地域）を含めた公共交通の利用環境づくりに取り組んだ。

◆ hanica グランドパス70 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70 の購入費助成を継続している。

◆ 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」を平成28年3月から開始し、平成30年3月から猪名川町を含む全路線で利用が可能となり継続して実施している。

◆ 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」を作成している。

猪名川町では、転入者等住民窓口での案内や、二十歳のつどいやいながわまつり等、町で実施されるイベントにおいて配布した。

◆ デマンド交通「チョイソコいながわ」の運行・エリア拡大

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している。

令和6年10月より、槻並地区、猪渕・銀山・広根地区、肝川・猪名川台・差組地区の3エリアを拡大した。

○ 公共交通利用促進に係る取組み

基準値		現在値		目標値	
令和3年度	4件	令和7年度	7件	令和12年度	10件

◆ 杉生線の利用促進をテーマとしたワークショップの開催

観光資源の多い町北部に、自家用車ではなく公共交通機関で訪れていただくためにはどうすればよいか、ひいては阪急バス杉生線の利用促進に向けて、行政や企業主体ではなく、住民主体で考える機会を作ることを目的としてワークショップを開催した。

◆ バスラッピングデザインのコンペティションの開催

阪急バス杉生線の利用促進策として、全国から猪名川町北部をイメージしたバスラッピングデザインのコンペティションを開催し、最優秀賞者のデザインを阪急バス1台に施し、運行している。そのPRとして、町広報誌、HPへの掲載、またメディア各社へプレスリリースし新聞記事掲載等でのPRを実施した。

◆ モビリティ・マネジメント教育事業の実施（4校）

路線バスの利用促進策として、小学生向けにモビリティ・マネジメント教育事業を企画し、教育委員会と町内各校と協議の上、実施した。

10月に松尾台小学校3年生が能勢電鉄本社、11月に白金小学校2年生が阪急バス猪名川営業所へ訪問し、各社既存路線への乗車体験や公共交通についての学習等を実施した。

また、公共交通の重要性を、ゲームを通して学習できるよう、猪名川町版「交通すごろく」を作成し、2月に猪名川小学校、つつじが丘小学校にて大学教授による本教材を使った授業の実施に向けて調整している。

◆ 各公共交通機関の案内誌による周知

「阪急バスのノリセツ」、「えきバスマップ」、「チョイソコいながわパンフレット」等案内誌を各公共施設や商業施設に設置し、また町内で実施されるイベントにおいて周知を図ることで、利用促進に努めた。

取り組み写真



↑ワークショップ



↑バスラッピングデザインコンペ表彰式



↑能勢電鉄でのMM教育事業



↑阪急バスでのMM教育事業



↑いながわ交通すごろく



↑エリア拡大版パンフレット



○ 見直し・改善に関する取組

令和6年度に取りまとめた「杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画」に沿って、令和6年10月よりチョイソコいながわのエリア拡大・阪急バス杉生線の一部路線の再開を実施した。

阪急バス杉生線について、これまでに行った利用実態調査（OD、利用目的、属性）及び交通系ICカードデータをもとに、バス利用実績の分析し、運行状況改善の検討につなげる。

チョイソコいながわについて、隔月で猪名川町・運営事業者・運行事業者でミーティングを開催し、常時情報共有をすることで、運行の改善等に適宜対応している。

○ 交通会議の開催状況、議論の概要

【令和6年度】

・令和7年1月10日（第4回）

議案1 地域公共交通維持改善事業に関する令和6年度事業評価(1次評価)について(地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金、杉生線旅客運送サービス継続推進事業)

・令和7年3月10日（第5回）

議案1 猪名川町地域公共交通会議 役員選任について

議案2 令和7年度猪名川町地域公共交通会議運営支援等業務の委託について

報告1 令和6年度地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会 報告について

報告2 杉生線旅客運送サービス継続実施計画の軽微変更について

報告3 路線バス杉生線の利用状況及び令和6年10月以降の各公共交通の運行状況等について

報告4 令和7年度 猪名川町公共交通予算事業について

【令和7年度】

・令和7年6月18日（第1回）

報告1 令和6年度地域公共交通会議事業報告について

報告2 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域旅客運送サービス継続推進事業（運送継続計画推進事業））について

報告3 杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画の軽微な変更について

議案1 令和6年度地域公共交通会議決算について

議案2 令和7年度地域公共交通会議予算について

議案3 令和8年度地域公共交通計画（地域内フィーダー系統確保維持国庫補助金）の認定申請について

（1）ラッピングバス車両デザインコンペティション事業について

（2）日生中央駅前アーケードにぎわい創出事業について

（3）モビリティ・マネジメント事業について

- ・令和7年9月2日（第2回）
 - 報告1 日生中央駅前アーケードにぎわい創出事業の報告について
 - 報告2 モビリティ・マネジメント教育事業の進捗状況について
 - 協議1 猪名川町版「交通すごろく」について
 - 議案1 ラッピングバス車両デザインコンペティション事業について
- ・令和7年11月27日（第3回）
 - 議案1 令和7年度 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）交付申請について
- ・令和8年1月16日（第4回）
 - 報告1 令和7年度 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）交付申請の変更について
 - 報告2 令和7年度 地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域旅客サービス継続推進実施事業（運送継続計画推進事業））補助金額の減額予定について
 - 議案1 地域公共交通確保維持改善事業に関する事業評価について
 - 議案2 令和7年度猪名川町地域公共交通会議補正予算について
- ・令和8年3月予定（第5回）
 - 報告1 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業第三者評価委員会報告について
 - 報告2 令和7年度バス利用実態調査報告について
 - 報告3 各公共交通機関運行状況について
 - 報告4 令和8年度猪名川町公共交通予算事業について
 - 議案1 猪名川町地域公共交通会議役員選任について
 - 議案2 令和8年度猪名川町地域公共交通会議運営支援等業務の委託について

（２） 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
チョイソコいながわ 運行事業 (地域公共交通確保 維持改善事業)	町・運営 事業者・ 運行事業 者	R4.4 ～	フ	デマンド交通チョイソコいながわ の運行（阿古谷・松尾台地区）
阪急バス杉生線運行 事業 (地域公共交通確保 維持改善事業)	運行事業 者	R6.10 ～	フ	阪急バス杉生線の運行

杉生線地域旅客運送サービス継続計画推進事業 (地域公共交通確保維持改善事業)	町地域公共交通会議	R6.10～	継推	利便性向上や経営改善による運行継続を目的として策定した杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づき、バスの利用実態調査や利用促進策を実施した。
---	-----------	--------	----	--

【種別】フ：地域内フィーダー系統、継推：運送継続計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
バス路線維持費補助金	町	R5.4～	杉生線（杉生系統）の路線維持確保に係る赤字補填

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
なし			

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

事業	取組内容	効果目標
チョイソコいながわ運行事業 (地域公共交通確保維持改善事業)	実施主体者（町・運営事業者・運行事業者）で隔月に乗合率の向上や運転手の休憩問題等生産性の向上に向け、継続的にミーティングを開催した。	◆公共交通利用者数の増加 ◆公共交通に対する財政負担額の減額 ◆財政投入を行っている公共交通事業の収支率の向上 ◆利用環境づくりの取組み実施項目数の増加 ◆公共交通利用促進に係る実績数の増加
	交通会議で運行エリアや運行日数等、適正な運行に向け、協議した再編内容に沿って、令和6年10月に実施した。	
杉生線地域旅客運送サービス継続計画推進事業 (地域公共交通確保維持改善事業)	令和6年10月より、阪急バス杉生線の運行を見直し、一部運休区間を再開した。 杉生線の利用促進策として、バスラッピングデザインのコンペティションの開催や、モビリティ・マネジメント教育の実施、教材として交通すごろくの作成、杉生線の利用促進をテーマとしたワークショップを実施した。 また、利用実態調査（OD、利用目	

	的、属性) 及び交通系 I C カードデータをもとに、バス利用実績の分析し、運行状況改善を検討した。	
--	--	--

4. 具体的取組に対する評価

「チョイソコいながわ」は、地域公共交通計画に記載のとおり、町内の公共交通の機能分類として、広域基幹交通及び町内基幹交通、生活交通の3つのうち、生活交通に位置付けており、生活圏内における移動の利便性を向上させ、まちの賑わいの創出を図ろうとするものである。

令和4年4月1日に本格運行を開始し、各種運賃割引制度などの導入を行うことで利用の促進に努め、利用者数は令和6年度※「8,631人(阿古谷・松尾台地区)」から令和7年度※「9,271人(阿古谷・松尾台地区)」と、約7.4%、増加した。

収支率については、令和6年度※「17.6%」から令和7年度※「20.0%」と、2.4ポイント上昇した(補助金非考慮)。

「阪急バス杉生線」は、町内の公共交通の機能分類として、「広域基幹交通」及び「町内基幹交通」として位置付けられており、町と外を結ぶ広域な公共交通の軸であり、また町内の都市拠点と集落拠点間を結ぶといった町内外のアクセスに重要な役割を担っている。

しかしながら、令和2年5月に、コロナ禍の影響もあり当該路線の「杉生～柏原間」が運休の申し出があり、運休となった。

その後、町による路線の赤字補填と運行便数の見直し(減便)、チョイソコいながわのエリア拡大等の策を講じることで、運休していた一部路線の再開を果たした。

運行再開に係る杉生線の運行見直しで減便となったことにより、利用者数は令和6年度※の「56,987人」から、令和7年度※「44,134人」と約22.6%の減少となったが、収支率については、運賃改定等により、令和6年度※「25.9%」から令和7年度※「26.2%」と0.3ポイント上昇した(補助金非考慮)。

以上のことから、「阪急バス杉生線」及び「チョイソコいながわ」は、地域住民の移動の支えとして、地域公共交通計画に規定する生活圏内における移動の利便性の向上に貢献しているものの、「チョイソコいながわ」については、地域公共交通計画に定める目標値「25.0%」には達していないため、令和12年度の目標達成に向けて継続的に利用促進を図っていく必要がある。

一方で、今年度、利用促進策に力を入れることとして、3つの事業を実施した。

一つめは、杉生線の利用促進をテーマとして開催したワークショップを開催した。

地域公共交通の課題を、行政や企業ごととしてだけではなく、住民が自ら、自分ごととしてとらえる機会を創出できたと考える。

2つめは、阪急バス協力のもと、バスラッピングデザインのコンペティションを開催した。

全国から猪名川町北部をイメージしたデザインを募集したところ、町内外にかかわらず計65点の作品の応募があり、幅広い方々に杉生線をPRできたと考える。

また、最優秀賞に選定されたデザインは、阪急バス1台に施され、町内外を実際に運行しており、猪名川町北部のPRに寄与していると考ええる。

3つめは、公共交通の将来的な需要の創出を目的として、町内小学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育事業を実施した。

現在、バス利用者のメインは通勤通学者層であることから、普段自家用車の利用が多く公共交通にあまり触れる機会の少ない高齢者層や低年齢者層向けへのアプローチとして、公共交通の乗り方講座やモビリティ・マネジメント教育を講じて、利用者数向上を推進していく必要がある。

※ 令和6年度＝令和5年10月1日～令和6年9月30日

令和7年度＝令和6年10月1日～令和7年9月30日

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
チョイソコいながわにあつては、地域公共交通計画には数値目標として財政投入を行っている公共交通の収支率を令和12年度に25%とするとしているが、目標には達していない。	運行計画の内容を踏まえ適切なコストマネジメントを図るとともに、周知・啓発のためのイベント等への参画やモビリティ・マネジメント教育等、利用促進に向けた取り組みの実施を運営・運行事業者とともに検討し、需要拡大による運行収入増加を目指す。

猪名川町地域公共交通会議（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
目標・効果について、達成できなかったところはあるものの、事業実施の適切性については評価できる。今後も、交通会議での議論を継続し運行計画の内容をブラッシュアップすることに加え、利用促進に向けた取り組みを実施され、持続可能な公共交通が構築されることを期待する。	◆ 交通会議で議論を重ねて作成した杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に沿って令和6年10月より計画事業を実施した。 ◆ 阪急バス杉生線の利用促進を目的として、全国から猪名川町北部をイメージしたバスラッピングデザインのコンペティシ	今後においても、利用促進に努め、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、交通会議で継続して議題として挙げることで持続可能な公共交通ネットワークの構築の実質化に努める。

	ョンを開催し、最優秀賞者のデザインを阪急バス1台に施し、運行している。 ◆ また、路線バスの利用促進策として、モビリティ・マネジメント教育事業を企画し、年内の実施に向けて教育委員会と実施予定校と実施に向けて協議を重ねた。 ◆ チョイソコいながわについて隔月で猪名川町・運営事業者・運行事業者でミーティングを開催し、常時情報共有をすることで、運行の改善等に適宜対応した。	
--	---	--

2. アピールポイント、特に工夫した点など

今回、利用促進にかかる初の試みとして、バスラッピングデザインのコンペティション事業、モビリティ・マネジメント教育事業を実施した。

バスラッピングのデザインについては、当初、デザイン会社に委託し、バスでのPRのみを目的としていたが、コンペ形式にすることで、バスを見かけた人だけでなく、PRの幅が全国に広がり認知度の底上げに寄与したことや、またコンペ参加者にはデザインを考えるにあたり猪名町北部に思いを馳せていただけたと考える。

さらに、最優秀賞に選定されたデザインを、実際に阪急バス1台に施工し、運行させることによって、受賞者のみならず、バスを見かけた人々にも改めて猪名川町に愛着と興味を持ってもらえたことと考える。

また、モビリティ・マネジメント教育事業については、経験として記憶に残るよう、話を聞くだけの講座で終わらず、体験して学んでもらうことを意識して企画した。

例えば、白金小学校の阪急バス猪名川営業所訪問については、実際の運行路線に乗って、実践的に乗車を体験してもらうよう設計したり、猪名川小学校、つつじが丘小学校の公共交通授業については、ゲームを通して公共交通の大切さを学んでもらうことを目的として交通すごろくの作成に取り組んでいる。

今後も、対象者の記憶に残るような実践的な学びを与え、公共交通の利用につながるような利用促進策を企画・実施を図っていく。

地域公共交通計画の 評価・進捗状況の報告について

令和8年（2026年）3月

猪名川町



猪名川町マスコットキャラクター
「いなぼう」

1. 本報告の位置づけ

- 本報告は、令和6年（2024年）7月に改訂された「猪名川町地域公共交通計画」に基づき、計画期間中における各施策および評価指標の達成状況・進捗状況について整理し、報告するものです。
- 地域公共交通計画では、計画の実効性を確保するため、PDCAサイクルに基づき、毎年度、地域公共交通会議において取組状況の確認および効果の検証・評価を行うこととされています。
- 本報告では、計画に定める評価指標および目標値に基づき、現時点で把握可能な実績値を用いて、計画の進捗状況について確認を行います。

■猪名川町地域公共交通計画（令和6年（2024年）7月改訂）



猪名川町地域公共交通計画
改訂版はこちらから



2. 評価の考え方

- 本計画では、計画の基本方針および3つの計画目標の実現に向けて、評価指標および目標値を設定し、PDCAサイクルに基づく進行管理を行っています。
- 評価は、「基本方針」および「計画目標①～③」に対応した評価指標を用いて実施し、定量的なデータを中心に、計画の進捗状況を確認します。
- また、評価にあたっては、人口減少や少子高齢化、新型コロナウイルス感染症の影響など、社会情勢の変化も踏まえながら、総合的に判断するものとします。

■猪名川町地域公共交通計画（令和6年（2024年）7月改訂）における基本方針と計画目標

計画の基本方針と計画目標

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。また、基本方針の実現に向けて、計画目標として、以下の3つを定めました。

【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

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

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

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

3. 評価指標と目標値

- 本計画では、計画の基本方針および各計画目標に対応して、評価指標および目標値を設定しています。
- これらの評価指標について、基準値・現在値・目標値を整理し、計画期間における進捗状況を確認します。

■猪名川町地域公共交通計画（令和6年（2024年）7月改訂）における評価指標と目標値の設定

基本方針と計画目標	評価指標	基準値	現在値	目標値
【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	19,729人/日 令和元年 (2019年)	集計中 令和4年 (2022年)	13,389人/日 令和12年 (2030年)
【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	鉄道乗降者数（日生中央駅）		
		10,623人/日 令和元年 (2019年)	8,719人/日 令和4年 (2022年)	7,209人/日 令和12年 (2030年)
		路線バス乗降者数（町内停留所）		
		8,864人/日 令和元年 (2019年)	集計中 令和4年 (2022年)	6,015人/日 令和12年 (2030年)
	公共交通に対する 財政負担額	-	6,120万円/年 令和5年度 (2023年度)	7,710万円/年 令和12年度 (2030年度)
	財政投入を行っている 公共交通事業の収支率	杉生線（杉生系統）		
		-	-	25.0% 令和12年度 (2030年度)
		コミュニティバス「ふれあいバス」		
		1.6% 令和2年度 (2020年度)	5.3% 令和4年度 (2022年度)	25.0% 令和12年度 (2030年度)
【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 取り組み実施項目数	4件 令和3年度 (2021年度)	4件 令和5年度 (2023年度)	10件 令和12年度 (2030年度)
	路線バスにおける 定期券の保有者数	1,577人 令和3年 (2021年) 7月	2,019人 令和5年 (2023年) 7月	1,252人 令和12年 (2030年)
	公共交通利用促進に係る 取り組み実績数	3件 令和3年度 (2021年度)	3件 令和5年度 (2023年度)	10件 令和12年度 (2030年度)

※本表は、計画策定時（令和6年（2024年）7月改訂）に設定した評価指標、現況値および目標値を示したものです。

4. 評価指標の達成状況

【基本方針】公共交通利用者数

- 公共交通利用者数については、令和元年（2019年）には1日あたり19,729人であったのに対し、新型コロナウイルス感染症の影響等により減少し、令和5年（2023年）には19,150人となりましたが、令和6年（2024年）には19,290人と、回復傾向が見られます。
- なお、令和4年（2022年）については、路線バスにおけるシステム更新の影響により実績値の把握が困難であったため、本評価では対象外としています。
- 計画策定時においては、将来推計人口に基づく人口減少率の1/2に抑えることを考え方として、公共交通利用者数の目標値を設定しています。参考資料に示した目標値の算出過程における推移と比較すると、直近の実績値は、計画策定時に想定していた減少トレンドを上回る水準で推移している状況にあります。
- 人口減少や少子高齢化の進行など、公共交通を取り巻く環境は依然として厳しい状況にありますが、引き続き、公共交通ネットワークの維持・再編や利用促進に向けた取組を進めることで、中長期的な視点から公共交通利用者数の確保を図っていくことが重要です。

基本方針と計画目標	評価指標	計画策定時 令和元年 (2019年)	計画改訂時 令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	目標値 令和12年 (2030年)
【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	19,729 人/日	データ 把握困難	19,150 人/日	19,290 人/日	13,389 人/日

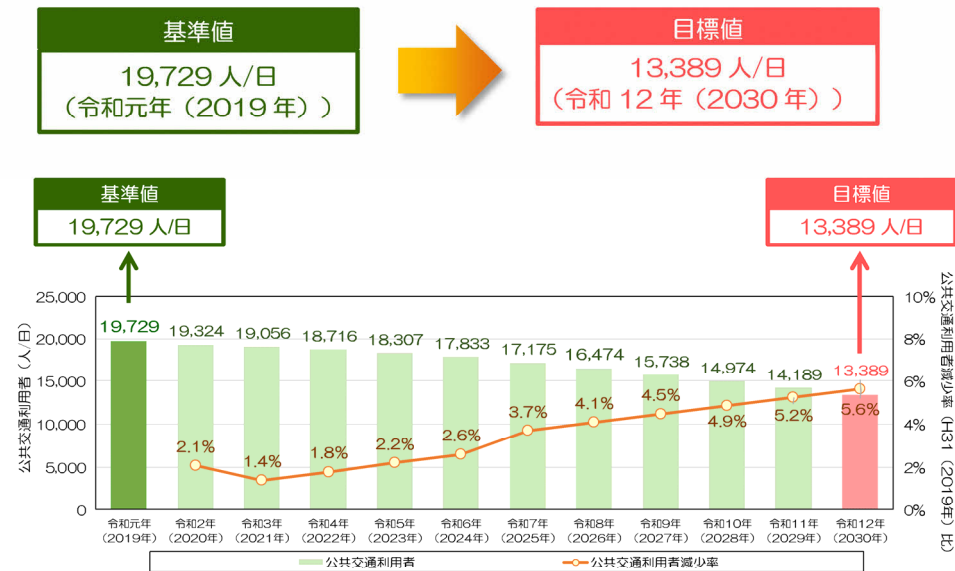
4. 評価指標の達成状況

【参考】公共交通利用者数の基準値と目標値

(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、基準値（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。



【データの出典】各年における各交通事業者の利用者数

【取得時期】毎年

※公共交通利用者数減少率の設定は P84 参照

図 2 公共交通利用者数の基準値と目標値

4. 評価指標の達成状況

計画目標①：広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数

- 鉄道の乗降者数については、令和元年（2019年）の1日あたり10,623人を基準値として、令和5年（2023年）には8,857人まで減少しましたが、令和6年（2024年）には9,043人と、やや回復傾向が見られます。
- また、路線バスの乗降者数については、令和元年（2019年）の1日あたり8,864人を基準値としています。令和4年（2022年）はシステム更新の影響により実績値の把握が困難であったものの、令和5年（2023年）には10,126人、令和6年（2024年）には10,066人と、高い水準で推移している状況が確認されています。
- 計画策定時においては、鉄道および路線バスそれぞれについて、令和元年（2019年）の実績値を基準とし、将来推計人口に基づく人口減少率の1/2に抑えることを考え方として、令和12年（2030年）の目標値を設定しています。参考資料に示した目標値の算出過程と比較すると、鉄道・路線バスともに、直近の実績値は、計画策定時に想定していた減少トレンドを上回る水準で推移している状況にあります。
- 人口減少や少子高齢化の進行、交通事業者を取り巻く環境など、広域基幹交通及び町内基幹交通を取り巻く状況は依然として厳しいものの、引き続き、計画目標①に基づく公共交通ネットワークの維持・再編や利便性向上に向けた取組を進めることで、中長期的な視点から、利用者数の確保に向けた取組を継続していくことが重要です。

計画目標	評価指標	基準値 (計画策定時) 令和元年 (2019年)	計画改訂時 令和4年 (2022年)	令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	目標値 令和12年 (2030年)
【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	鉄道乗降者数（日生中央駅）				
		10,623 人/日	8,719 人/日	8,857 人/日	9,043 人/日	7,209 人/日
		路線バス乗降者数（町内停留所）				
		8,864 人/日	データ 把握困難	10,126 人/日	10,066 人/日	6,015 人/日

4. 評価指標の達成状況

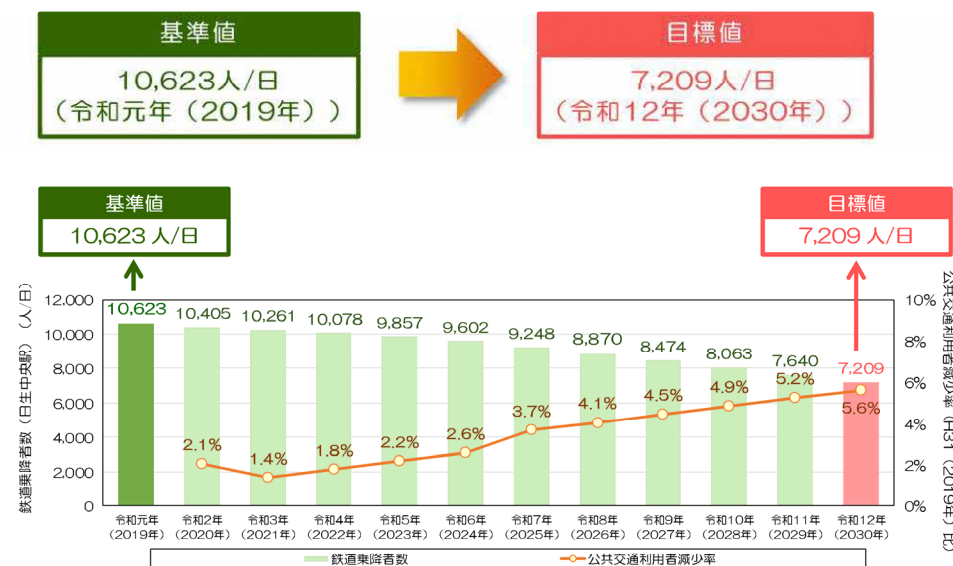
【参考】 広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数の基準値と目標値

(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、基準値（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）】



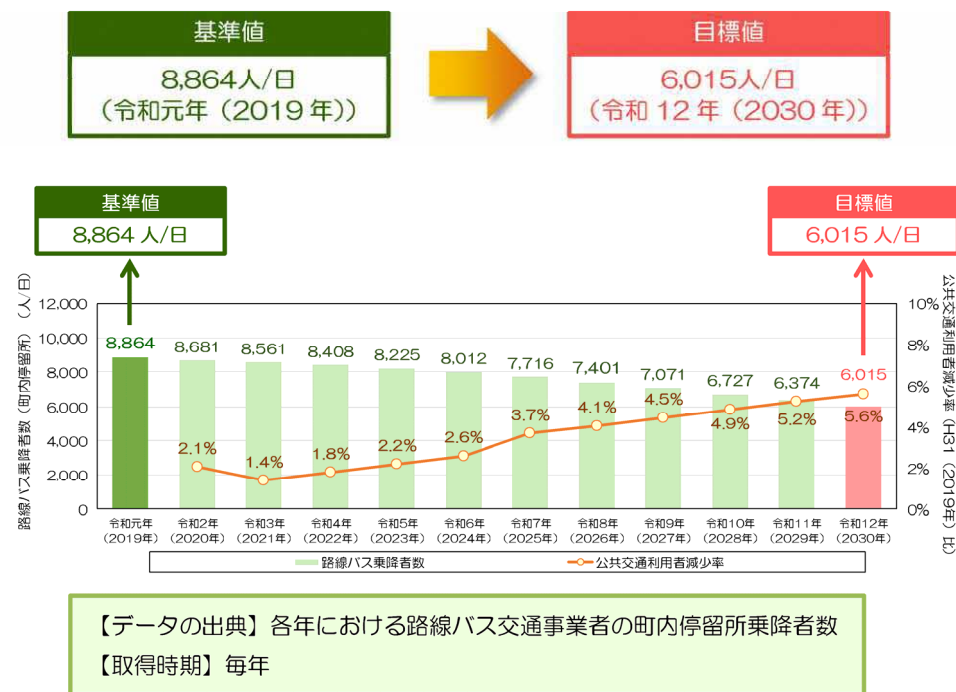
【データの出典】 各年における鉄道交通事業者の日生中央駅乗降者数

【取得時期】 毎年

※公共交通利用者数減少率の設定は P84 参照

図 3 広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数の基準値と目標値（鉄道）

【路線バス乗降者数（町内停留所）】



※公共交通利用者数減少率の設定は P84 参照

図 4 広域基幹交通及び町内基幹交通の利用者数の基準値と目標値（路線バス）

4. 評価指標の達成状況

計画目標①：公共交通に対する財政負担額

- 公共交通に対する財政負担額については、計画改訂時に新たに追加した評価指標であり、令和5年度（2023年度）の実績値を基に、進捗状況の確認を行うこととしています。
- 本指標における「公共交通に対する財政負担額」は、循環バス運行委託料、デマンド交通運行負担金およびバス路線維持費補助金の合計額としています。
- 計画改訂時（令和5年度）の財政負担額は、年間6,328万円となっており、令和12年度（2030年度）の目標値は7,710万円／年と設定しています。
- 令和6年度（2024年度）の実績値は、循環バス運行委託料等の増加により、年間7,974万円となり、計画改訂時点と比較して増加しています。

計画目標	評価指標	基準値 (計画策定時) 令和元年 (2019年)	計画改訂時 令和5年 (2023年)	令和6年 (2024年)	目標値 令和12年 (2030年)
【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	公共交通に対する 財政負担額	—	6,328 万円/年	7,974 万円/年	7,710 万円/年

4. 評価指標の達成状況

計画目標①：財政投入を行っている公共交通事業の収支率

- 財政投入を行っている公共交通事業の収支率については、公共交通サービスの持続性を確認する観点から、計画策定時より設定している評価指標です。
- コミュニティバス「ふれあいバス」およびデマンド交通「チョイソコいながわ」については、計画策定時から評価対象として位置付け、収支率の推移を把握してきました。一方、杉生線については、計画改訂時に新たに評価対象として追加しており、杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく運行に合わせて、収支率の把握および評価を行うものとしています。
- 計画改訂時点における各事業の収支率は、いずれも目標値として設定している25.0%を下回る状況にあり、引き続き、公共交通サービスの維持と財政負担の適正化の両立が課題となっています。
- 直近年度の実績では、杉生線（杉生系統）は収支率26.2%と目標値（25.0%）を上回っているのに対し、コミュニティバス「ふれあいバス」およびデマンド交通「チョイソコいながわ」は目標値には達していないものの、過年度と比較して収支率の改善が見られます。

計画目標	評価指標	基準値 (計画策定時)	計画改訂時	直近年度の実績値		目標値 令和12年 (2030年)
【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	財政投入を 行っている 公共交通事業 の収支率	杉生線（杉生系統）				
		-	-	26.2% 令和7年度 (2025年度)		25.0%
		コミュニティバス「ふれあいバス」				
		1.6% 令和2年度 (2020年度)	5.3% 令和4年度 (2022年度)	6.3% 令和5年度 (2023年度)	6.6% 令和6年度 (2024年度)	25.0%
		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	22.3% 令和5年度 (2023年度)	17.1% 令和6年度 (2024年度)		25.0%

4. 評価指標の達成状況

計画目標②：利用環境づくりの取組み実施項目数

- 利用環境づくりの取組み実施項目数については、住民にとってわかりやすく、利用しやすい公共交通環境の実現に向けた取組状況を把握するため、計画策定時より設定している評価指標です。
- 令和6年度（2024年度）には、新たに2件の取組を実施し、取組み実施項目数は計6件となりました。
- 具体的には、デマンド交通「チョイソコいながわ」において、キャッシュレスサービスの導入（割引制度）を実施しました。本格運行開始以降、顔認証決済システムを活用した利用回数割引や、小人割引・障がい者割引などの利用促進策を導入してきましたが、令和6年4月からは顔認証決済システムの廃止に伴い、キャッシュレス端末を導入し、利用回数によらず一律10%の割引を行っています。
- また、デマンド交通「チョイソコいながわ」の運行・エリア拡大を実施しました。令和2年（2020年）5月から、阿古谷・松尾台地区および大島地区の2エリアで運行を開始し、交通不便地の解消やバス・鉄道利用の促進に取り組んできました。令和6年10月からは、槻並地区、猪淵・銀山・広根地区、肝川・猪名川台・差組地区の3エリアを新たに拡大しています。
- これらの取組を通じて、公共交通の利用環境は着実に改善されており、引き続き、住民ニーズや地域特性を踏まえた取組を積み重ねることで、計画目標②の達成に向けた取組を推進していくことが重要です。

基本方針と計画目標	評価指標	基準値 (計画策定時) 令和3年度 (2021年度)	計画改訂時 令和5年 (2023年)	令和6年 (2023年)	令和7年 (2023年)	目標値 令和12年 (2030年)
【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	4件	4件	6件	6件	10件

4. 評価指標の達成状況

計画目標②：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については、通勤・通学等の継続的な利用状況を把握し、公共交通の利用しやすさや定着状況を確認するための評価指標として設定しています。
- 計画策定時（令和3年（2021年）7月）には1,577人であった定期券保有者数は、計画改訂時（令和5年（2023年）7月）には2,019人となり、直近の実績（令和7年度（2023年）7月）では2,100人と、増加傾向が見られます。
- 一方、令和12年度（2030年度）の目標値は1,252人と設定されており、人口減少を前提とした中長期的な見通しの中で、定期券保有者数の一定水準の維持を目指すものとしています。
- 直近の実績値は目標値を上回る水準で推移していることから、利用環境の改善や利便性向上に向けた取組が、定期的な利用の促進につながっていると考えられます。引き続き、通勤・通学利用者を中心とした安定的な利用の確保に向けた取組を進めていくことが重要です。

基本方針と計画目標	評価指標	基準値 (計画策定時) 令和3年 (2021年) 7月	計画改訂時 令和5年 (2023年) 7月	令和7年 (2023年) 7月	目標値 令和12年 (2030年)
【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	路線バスに おける 定期券の 保有者数	1,577 人	2,019人	2,100人	1,252人

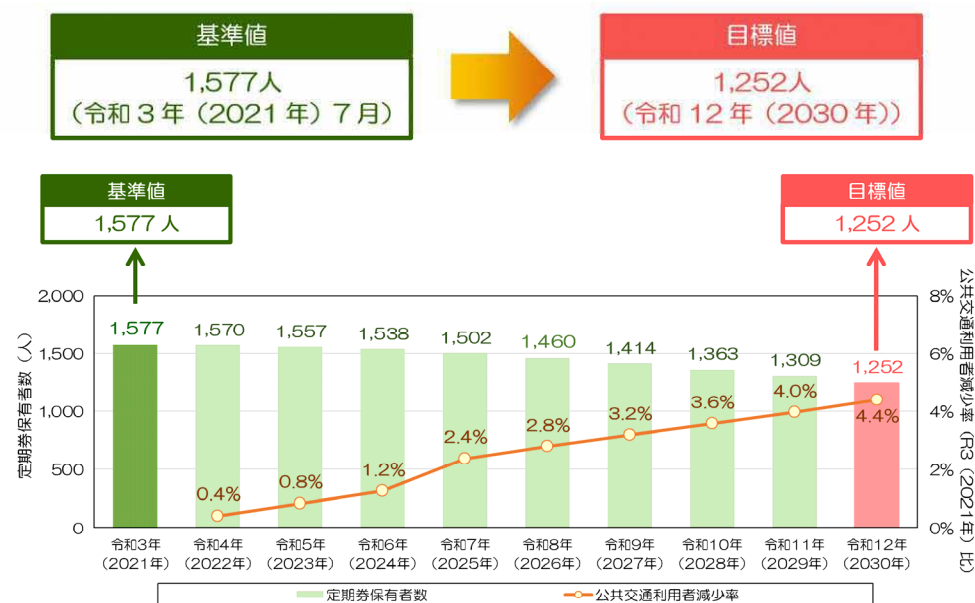
4. 評価指標の達成状況

【参考】路線バスにおける定期券の保有者数の基準値と目標値

(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、基準値（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。



【データの出典】各年における路線バス交通事業者の定期券の保有者数

【取得時期】毎年

※公共交通利用者数減少率の設定は P85 参照

図 5 路線バスにおける定期券の保有者数

4. 評価指標の達成状況

計画目標③：公共交通利用促進に係る取組み実績

- 公共交通利用促進に係る取組み実績については、住民・事業者・行政等の多様な関係者と連携した利用促進・意識醸成の取組状況を把握するための評価指標として設定しています。
- 令和6年度（2024年度）には、新たに1件の取組を実施し、取組み実績は計4件となりました。具体的には、公共交通利用促進広報誌の発行を行っています。
- 令和7年度（2025年度）には、新たに3件の取組を実施し、取組み実績は計7件となっています。具体的には、杉生線の利用促進をテーマとした住民参加型ワークショップの開催、バスラッピングデザインコンペティションの実施、小学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育事業の実施です。
- これらの取組を通じて、公共交通に対する理解や関心の向上が図られており、引き続き、多様な主体と連携しながら、公共交通利用促進に向けた取組を継続していくことが重要です。

基本方針と計画目標	評価指標	基準値 (計画策定時) 令和3年度 (2021年度)	計画改訂時 令和5年 (2023年)	令和6年 (2023年)	令和7年 (2023年)	目標値 令和12年 (2030年)
【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	3件	3件	4件	7件	10件

4. 評価指標の達成状況

【参考】計画目標③に基づく公共交通利用促進の主な取組み

令和6年度（2024年度）の主な取組

◆ 公共交通利用促進広報誌の発行

杉生線（杉生系統）を含む町内公共交通に関する利用促進広報誌を作成し、各公共施設・商業施設への配架、全戸配布および町ホームページでの公開を行いました。町内公共交通の現況や役割について理解を深め、公共交通を「自分事」として捉えていただくことで、公共交通の利用促進や利用転換に向けた意識向上を目的として実施しています。



公共交通利用促進広報誌（第3号）

令和7年度（2025年度）の主な取組

◆ 杉生線の利用促進をテーマとしたワークショップの開催

観光資源の多い町北部に、自家用車ではなく公共交通機関で訪れてもらうためにはどうすればよいかをテーマに、阪急バス杉生線の利用促進に向けた住民主体のワークショップを開催しました。行政や企業主体ではなく、住民自らが考える機会を創出することで、地域における公共交通への関心や主体的な関与の醸成を図っています。



ワークショップ開催時の様子



バスラッピングデザイン
コンペ表彰式

◆ バスラッピングデザインコンペティションの開催

阪急バス杉生線の利用促進策として、猪名川町北部をイメージしたバスラッピングデザインのコンペティションを全国公募により実施しました。最優秀作品を施した車両を運行するとともに、町広報誌やホームページへの掲載、報道機関へのプレスリリース等を通じたPRを行っています。



◆ モビリティ・マネジメント教育事業の実施（町内4校）

路線バスの利用促進に向けて、小学生を対象としたモビリティ・マネジメント教育事業を町内4校で実施しました。公共交通事業者の施設見学や乗車体験に加え、猪名川町版「交通すごろく」を活用した授業を行うことで、公共交通の役割や重要性について学ぶ機会を提供しています。



MM教育事業の様子
（上段：能勢電鉄、下段：阪急バス）



MM教育事業の様子
（猪名川町版「交通すごろく」
を活用した授業）

4. 評価指標の達成状況

計画目標①～③に係る評価指標の総括

- 計画目標①から③までの評価指標の達成状況を見ると、公共交通ネットワークの維持・再編や利用環境の改善、多様な主体と連携した利用促進の取組が着実に進められていることが確認できます。
- 特に、直近の公共交通利用者数は回復傾向を示しており、あわせて、定期券保有者数についても計画策定時の想定を上回る水準で推移しています。また、利用環境づくりや利用促進の取組も段階的に積み重ねられています。
- なお、計画目標①に関する公共交通に対する財政負担額については、直近年度において増加が見られるものの、公共交通サービスの維持・再編や利用環境の充実に伴うものであり、他の評価指標の改善とあわせて総合的に進捗を評価する必要があります。

4. 評価指標の達成状況

全体の総括

- 本計画に基づく評価指標の達成状況を総合的に見ると、公共交通ネットワークの維持・再編をはじめ、利用環境の改善や多様な主体と連携した利用促進の取組が、計画の基本的な考え方に沿って着実に進められていることが確認できます。
- 計画目標①においては、人口減少や社会環境の変化といった厳しい状況が続く中であっても、直近の公共交通利用者数は回復傾向を示しており、公共交通ネットワークの維持・再編に向けた取組が、利用者数の下支えや回復につながっているものと考えられます。
- また、公共交通に対する財政負担額については、直近年度において増加が見られるものの、これは公共交通サービスの維持・再編や利用環境の充実に伴うものであり、一定の効果が表れている状況といえます。
- 計画目標②においては、利用環境づくりに関する取組が段階的に積み重ねられたことにより、路線バス等の定期利用者数が計画策定時の想定を上回る水準で推移しており、通勤・通学等の継続的な利用の定着に一定の効果が表れている状況にあります。
- 計画目標③においては、広報誌の発行や住民参加型の取組、教育機関と連携した事業の実施など、多様な主体と連携した公共交通利用促進の取組が進められており、公共交通に対する理解や関心の醸成が図られています。
- 一方で、交通事業者を取り巻く経営環境や町の財政状況などを踏まえると、公共交通を取り巻く環境は依然として厳しい状況にあることから、今後も計画の基本方針に基づき、関係者と連携しながら取組の継続と改善を図り、中長期的な視点で持続可能な地域公共交通の確保に取り組んでいくことが重要です。

(資料3 参考資料) 猪名川町地域公共交通計画
(令和6年(2024年)7月改訂) 74ページ抜粋

(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

	基準値	現在値	目標値
鉄道乗降者数 (日生中央駅)	10,623人/日 令和元年 (2019年)	8,719人/日 令和4年 (2022年)	7,209人/日 令和12年 (2030年)
路線バス乗降者数 (町内停留所)	8,864人/日 令和元年 (2019年)	集計中 令和4年 (2022年)	6,015人/日 令和12年 (2030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します。

◆ 公共交通に対する財政負担額

	基準値	現在値	目標値
公共交通に対する 財政負担額	- -	6,120万円/年 令和5年度 (2023年度)	7,710万円/年 令和12年度 (2030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に対する財政負担額を設定します。

公共交通の運行収支は、公共交通利用者数に伴う収入だけでなく、運行にかかる人件費や燃料費の高騰等といった支出の影響を受けやすく、今後の社会情勢により支出が増加することが見込まれています。

財政負担額は、利用促進策や国庫補助金等を活用しながら、本町の財政負担が大きくなりないようにすることを目標とします。

現在値(R5年度)国補助金額を二重に差し引きしていたことが発覚したことから当該金額208万円を修正 ※修正後 6,328万円/年

【報告3】

バス利用実態調査結果



阪急バスキャラクター
「バースケ、バスミン」

令和8年（2026年）3月

猪名川町



猪名川町マスコットキャラクター
「いなぼう」

目次

1. 調査概要 3

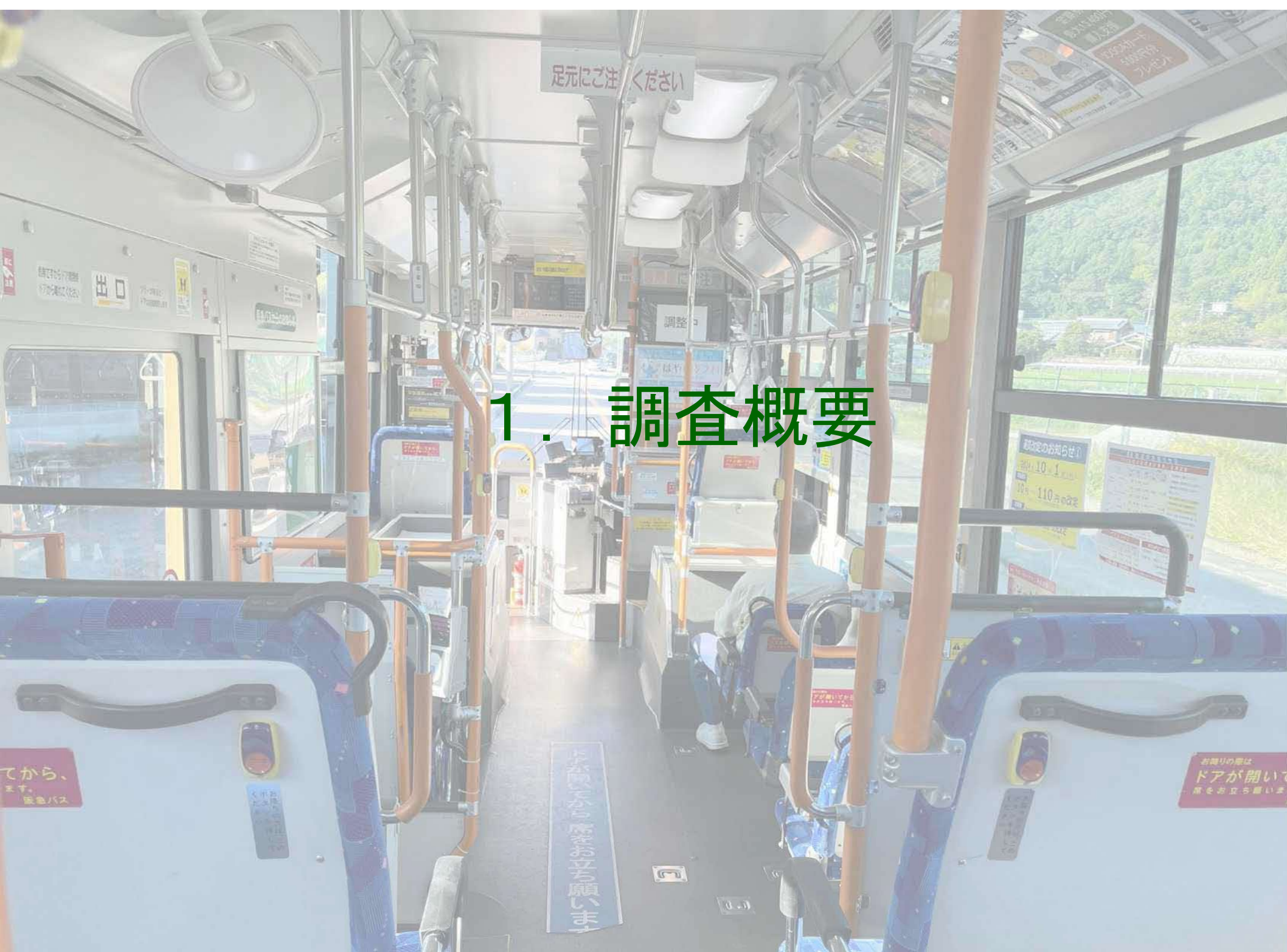
(1) 調査概要	4
----------------	---

2. 路線バス杉生線（杉生系統） 7

(1) 利用者数	8	【参考】路線バス（阪急バス）で	
(2) 利用者属性	8	利用可能な交通系ICカード	19
(3) 運行便別利用者数	10	(9) 利用可能な運賃の上限金額	20
(4) 往路・復路の利用割合	12	【参考】路線図・運賃表	23
(5) 利用頻度	13	(10) 停留所別乗降人員	24
(6) 利用目的	14	(11) OD集計	25
(7) 乗継利用の有無	16	(12) 運行便別通過人数	27
(8) 運賃の支払い方法	17	【参考】公共交通で用いられる	
		車両サイズの概要	29

3. コミュニティバス「ふれあいバス」（赤コース） 30

(1) 利用者数	31	(9) 利用可能な運賃の上限金額	39
(2) 利用者属性	31	【参考】路線図・運賃表	40
(3) 運行便別利用者数	33	(10) 停留所別乗降人員	41
(4) 往路・復路の利用割合	34	(11) OD集計	42
(5) 利用頻度	35	(12) 運行便別通過人数	44
(6) 利用目的	36	【参考】公共交通で用いられる	
(7) 乗継利用の有無	37	車両サイズの概要（再掲）	46
(8) 運賃の支払い方法	38		



1. 調査概要

(1) 調査概要

○ 本町域で運行している路線バス杉生線（杉生系統）及びコミュニティバス「ふれあいバス」（赤コース）を対象に、以下の内容を明らかにするための利用実態調査を実施した。

- ・ 路線別・バス停別・時間帯別・基本属性別の利用状況（OD含む）
- ・ 路線バスとコミュニティバス「ふれあいバス」の重複区間における利用状況の把握 など

(1) 調査対象：路線バスの杉生線（杉生系統）及びコミュニティバス「ふれあいバス」（赤コース）の利用者

(2) 調査日時：【路線バス杉生線（杉生系統）】

- ・ 令和7年（2025年）11月18日（火）
- ・ 始発便から終発便まで（6時台～21時台の約16時間）

【コミュニティバス「ふれあいバス」（赤コース）】

- ・ 令和7年（2025年）11月18日（火）
- ・ 始発便から終発便まで（9時台～18時台の約10時間）

(3) 調査方法：

- ・ 調査員が乗車するお客様に対して、乗車バス停をチェックした乗車カードを配布し、降車時に回収し、降車バス停をチェックする。
- ・ 乗車したお客様は、乗車時に受け取った乗車カードの調査項目について回答していただき、降車時に回収箱へ投函していただく。

(4) 主な調査項目：バス利用者属性、利用頻度、利用目的、運賃の支払い方法、鉄道・路線バス・他の交通への乗り継ぎの有無、バスの運賃支払許容額、バス停間OD

調査当日は、多くの利用者の方にご協力いただき、本当にありがとうございました！！



猪名川町マスコットキャラクター
「いなぼう」

1. 調査概要

● コミュニティバス「ふれあいバス」の路線図

● 調査時の様子 (コミュニティバス「ふれあいバス」)



出典：猪名川町コミュニティバス「ふれあいバス」路線図



2. 路線バス杉生線（杉生系統）



2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（１）利用者数

○ 杉生線（杉生系統）は利用者数が130人/日、1便平均利用者数が8.7人/便である。

●利用者数

	利用者数 (人/日)	1便あたり 利用者数 (人/便)	1日あたり 運行便数 (便/日)
2025年	130	8.7	15
2023年	185	8.4	22
2021年	197	9.0	22

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

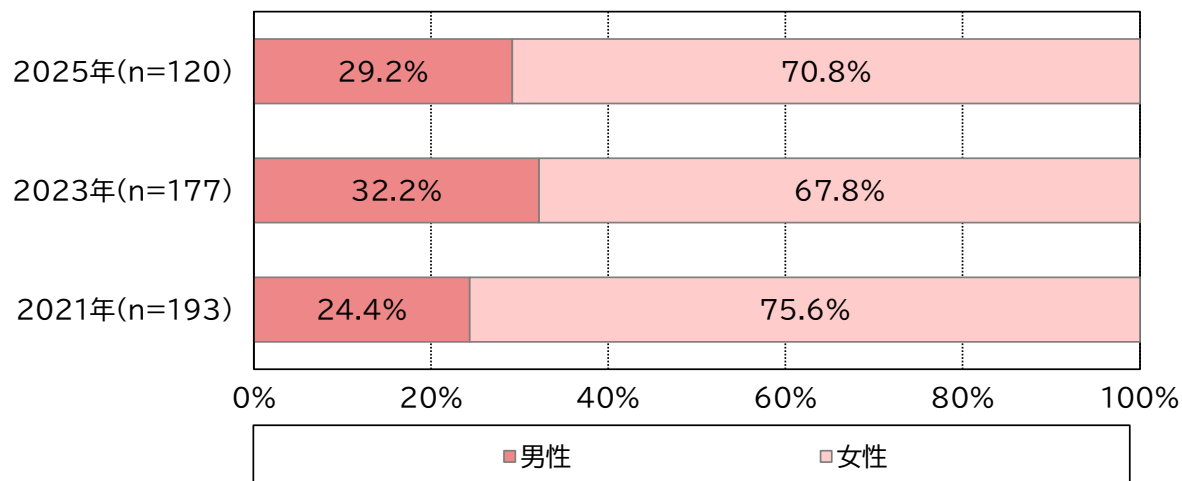
2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

（２）利用者属性（1/2）

○ 性別を見ると、「男性」が約29%、「女性」が約71%である。

●性別



【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

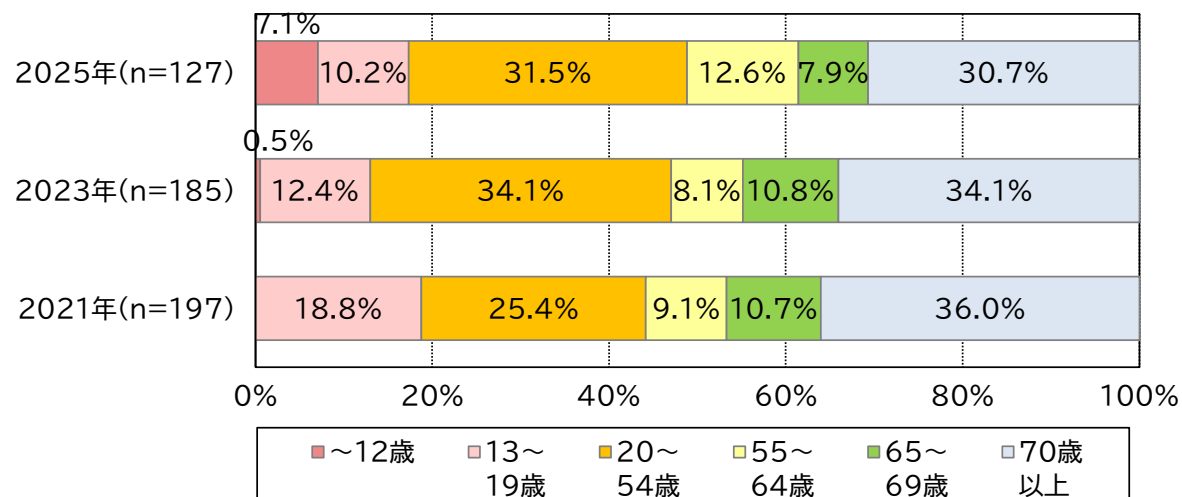
※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（2）利用者属性 （2/2）

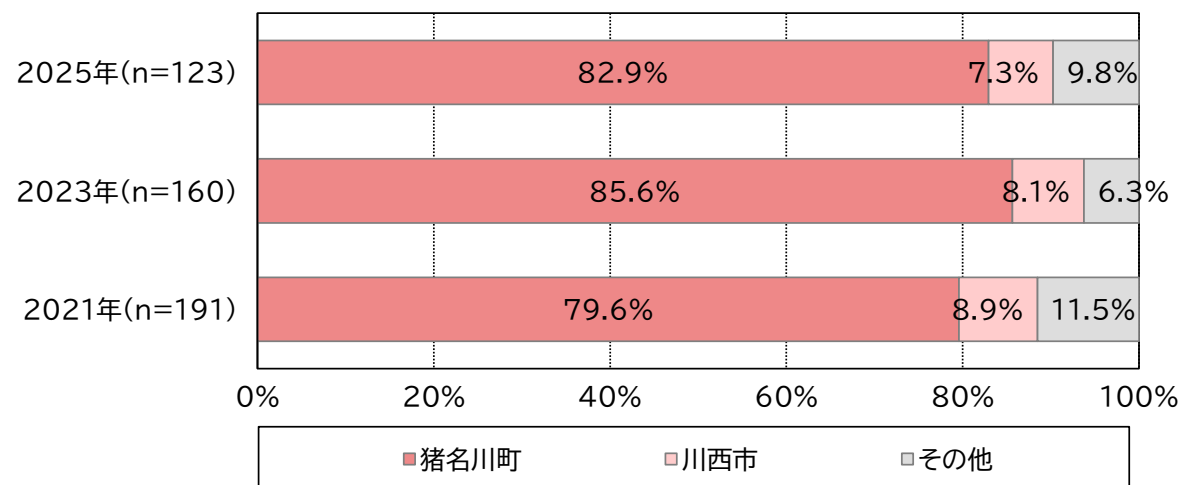
- 年齢を見ると、「20～54歳」が約32%で最も多く、次いで「70歳以上」が約31%、「55～64歳」が約13%である。
- 住まいの地域を見ると、「猪名川町」が約83%で最も多く、町内の方の割合が高い。

●年齢



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

●お住まいの地域



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施
 2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施
 2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

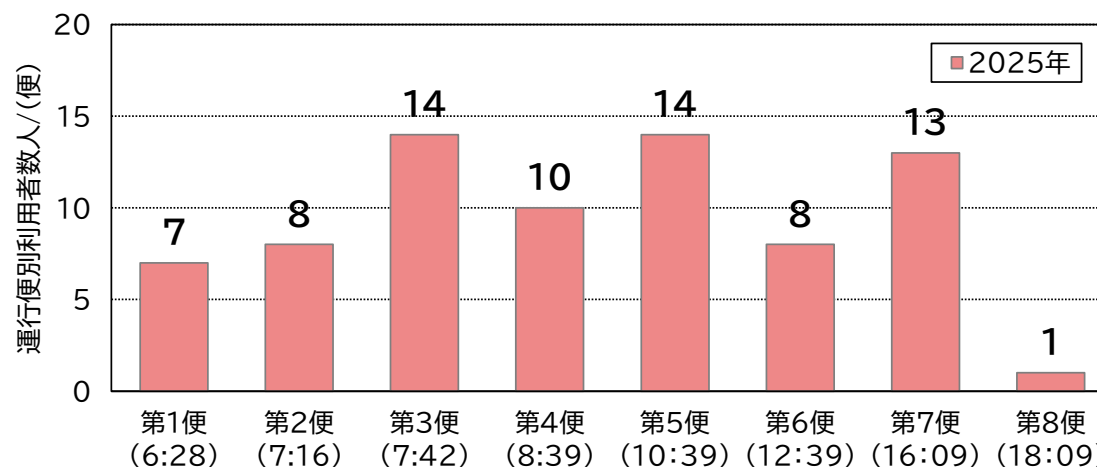
※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（3）運行便別利用者数（1/2）

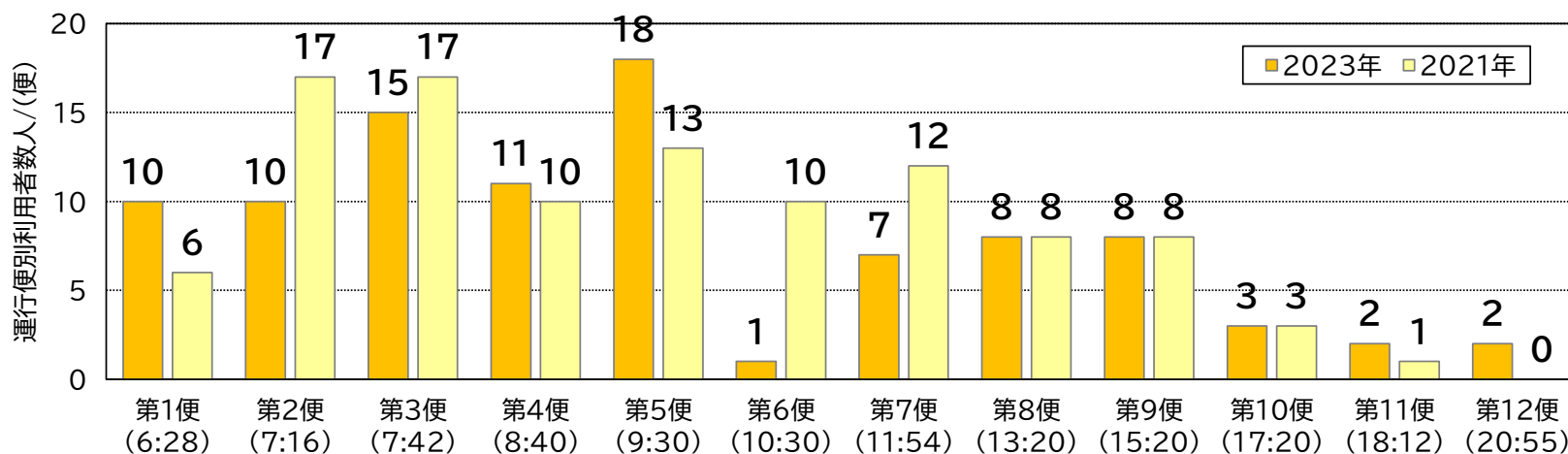
○ 日生中央駅方面は「第3便」及び「第5便」が14人/便で最も多く、次いで「第7便」が13人/便、「第4便」が10人/便の順である。

●運行便別利用者数（日生中央駅方面）



※（ ）内の時刻は、杉生の出発時刻を示す。

【参考】過年度調査における運行便別利用者数（日生中央駅方面）



※（ ）内の時刻は、杉生の出発時刻を示す。

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

※2021年及び2023年は杉生止り（杉生⇄柏原間はチョイソコいながわを運行）

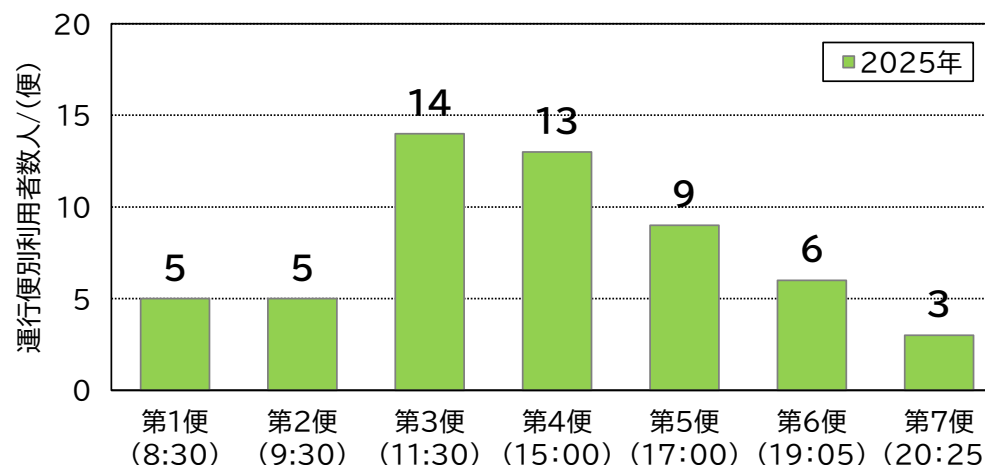
※2025年は杉生を経て柏原まで運行（令和6年（2024年）10月以降）

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（3）運行便別利用者数（2/2）

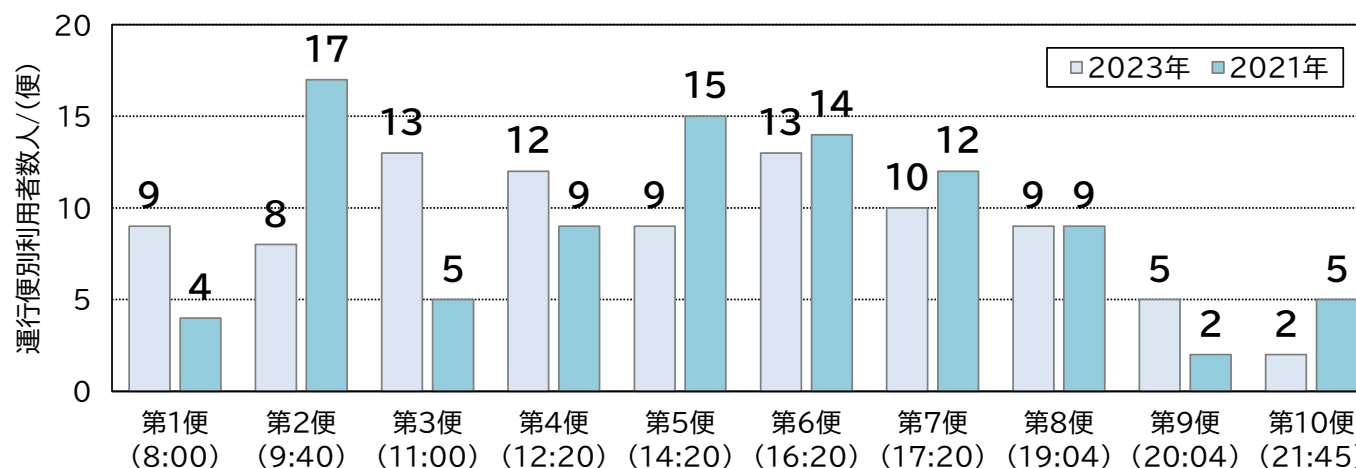
○ 杉生・柏原方面は「第3便」が14人/便で最も多く、次いで「第4便」が13人/便、「第5便」が9人/便の順である。

● 運行便別利用者数（杉生・柏原方面）



※（ ）内の時刻は、日生中央駅の出発時刻を示す。

【参考】過年度調査における運行便別利用者数（杉生方面）



※（ ）内の時刻は、日生中央駅の出発時刻を示す。

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

※2021年及び2023年は杉生止り（杉生⇄柏原間はチョイソコいながわを運行）

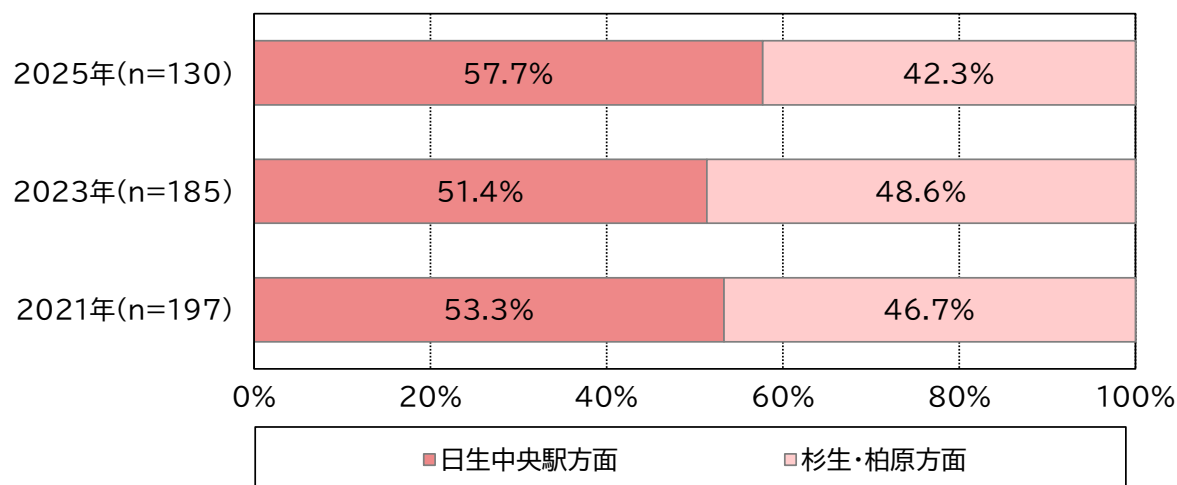
※2025年は杉生を経て柏原まで運行（令和6年（2024年）10月以降）

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（４）往路・復路の利用割合

○ 往路・復路の利用割合は「日生中央駅方面」が約58%、「杉生・柏原方面」が約42%であり、「日生中央駅方面」の利用割合がやや高くなっている。

●往路・復路の利用割合



【調査日】

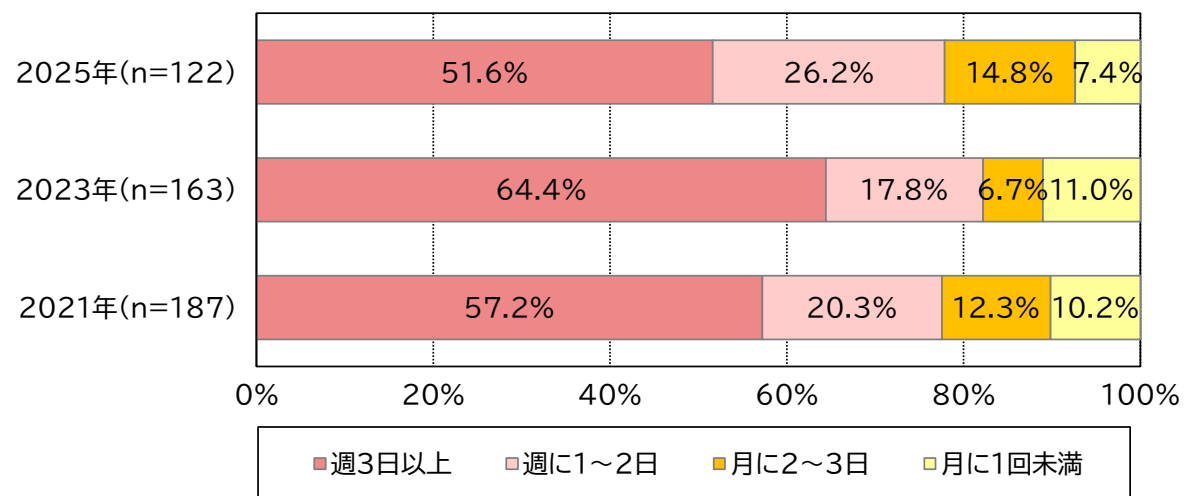
2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施
2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施
2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（5）利用頻度

○ 利用頻度を見ると、「週3日以上」が約52%で最も多く、次いで「週に1～2日」が約26%、「月に2～3日」が約15%の順である。

●利用頻度



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

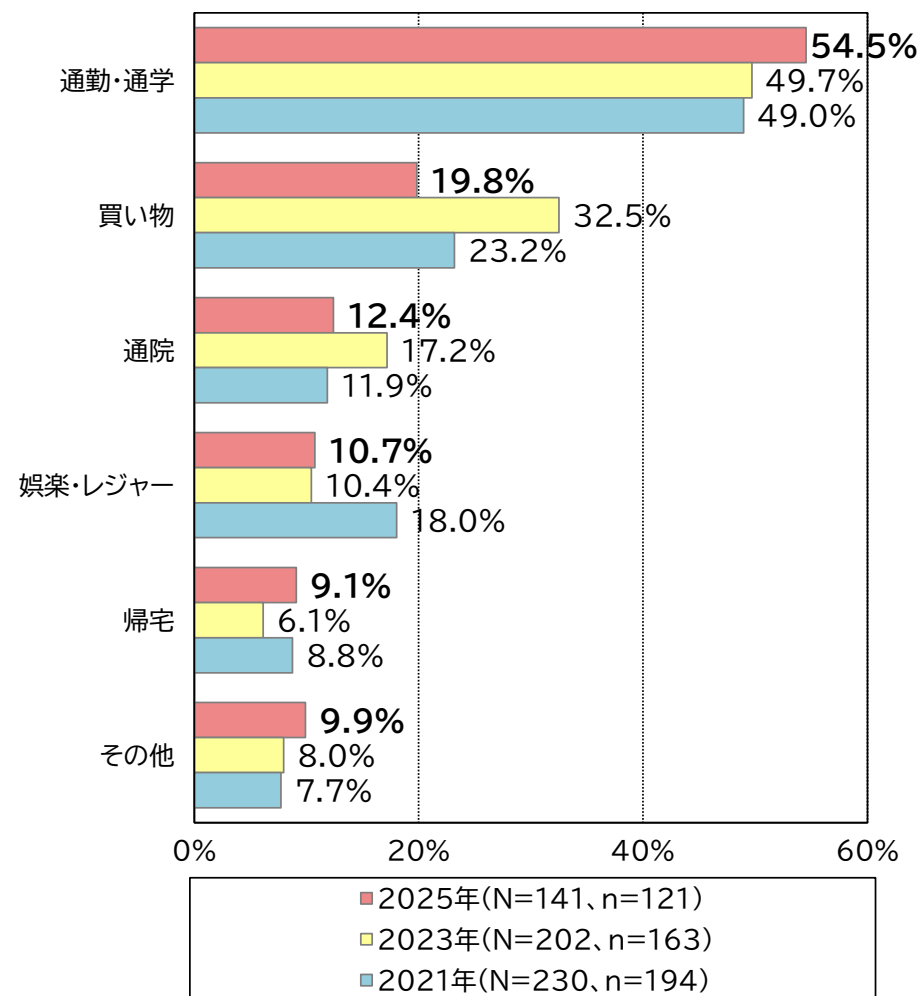
2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施
2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施
2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（6）利用目的（1/2）

○ 利用目的を見ると、「通勤・通学」が約55%で最も多く、次いで「買い物」が約20%、「通院」が約12%の順である。

●利用目的（※複数回答）



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（6）利用目的（2/2）

- 利用目的を年齢別で見ると、69歳以下の世代で「通勤・通学」での利用が最も多くなっている。70歳以上は「買物」での利用が一番多い。
- 利用目的を利用頻度別で見ると、週3日以上利用する方は「通勤・通学」が最も多い。週1～2日利用する方は「買い物」が最も多く、次いで「通勤・通学」での利用である。

●利用目的（年齢別）（※複数回答）

	通勤・通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	帰宅	その他	総回答数
全体(N=141、n=121)	54.5%	19.8%	12.4%	10.7%	9.1%	9.9%	116.5%
～12歳(N=9、n=9)	88.9%	11.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
13～19歳(N=14、n=11)	90.9%	9.1%	0.0%	0.0%	18.2%	9.1%	127.3%
20～54歳(N=40、n=37)	73.0%	8.1%	8.1%	0.0%	13.5%	5.4%	108.1%
55～64歳(N=21、n=16)	43.8%	12.5%	18.8%	25.0%	12.5%	18.8%	131.3%
65～69歳(N=12、n=10)	90.0%	10.0%	10.0%	0.0%	10.0%	0.0%	120.0%
70歳以上(N=45、n=38)	13.2%	42.1%	21.1%	23.7%	2.6%	15.8%	118.4%

※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

●利用目的（利用頻度別）（※複数回答）

	通勤・通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	帰宅	その他	総回答数
全体(N=141、n=121)	54.5%	19.8%	12.4%	10.7%	9.1%	9.9%	116.5%
週3日以上(N=68、n=61)	86.9%	11.5%	1.6%	4.9%	4.9%	1.6%	111.5%
週に1～2日(N=37、n=31)	32.3%	41.9%	19.4%	3.2%	12.9%	9.7%	119.4%
月に2～3日(N=20、n=18)	11.1%	11.1%	27.8%	22.2%	11.1%	27.8%	111.1%
月に1回未満(N=13、n=9)	11.1%	22.2%	22.2%	44.4%	11.1%	33.3%	144.4%

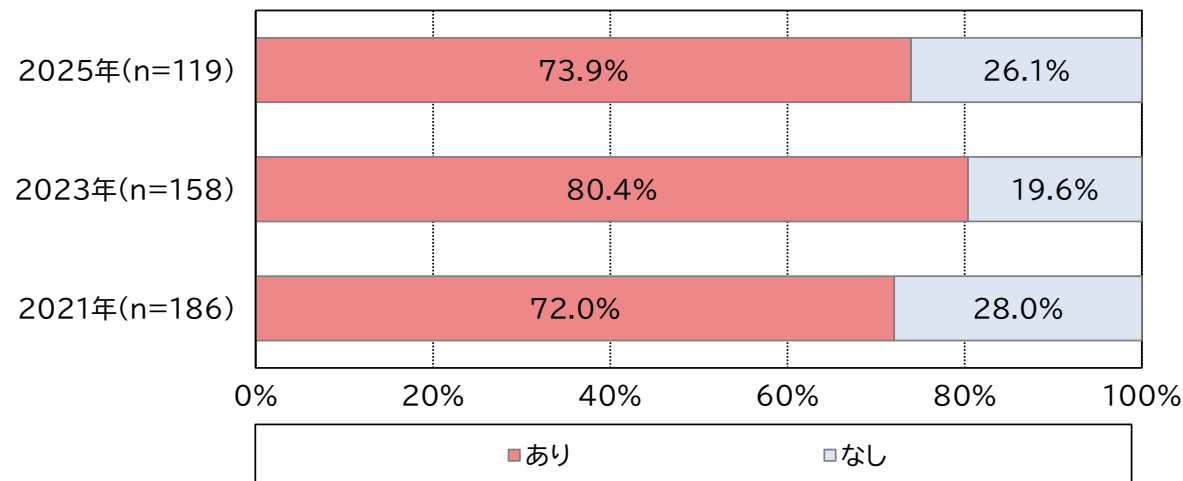
※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（7）乗継利用の有無

- 他の交通との乗継が「あり」と回答した方は約74%である。
- 他の交通との乗継利用の内訳をみると、「能勢電鉄」の割合が一番高く、次いで「路線バス」である。

●乗継利用の有無



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

●他の交通との乗継利用の内訳（※複数回答）

	能勢電鉄	路線バス	ふれあいバス	チョイソコいながわ	総回答数
2025年(N=102、n=88)	78.4%	26.1%	5.7%	5.7%	115.9%
2023年(N=127、n=127)	74.8%	18.1%	2.4%	4.7%	100.0%
2021年(N=134、n=134)	71.6%	16.4%	4.5%	7.5%	100.0%

※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

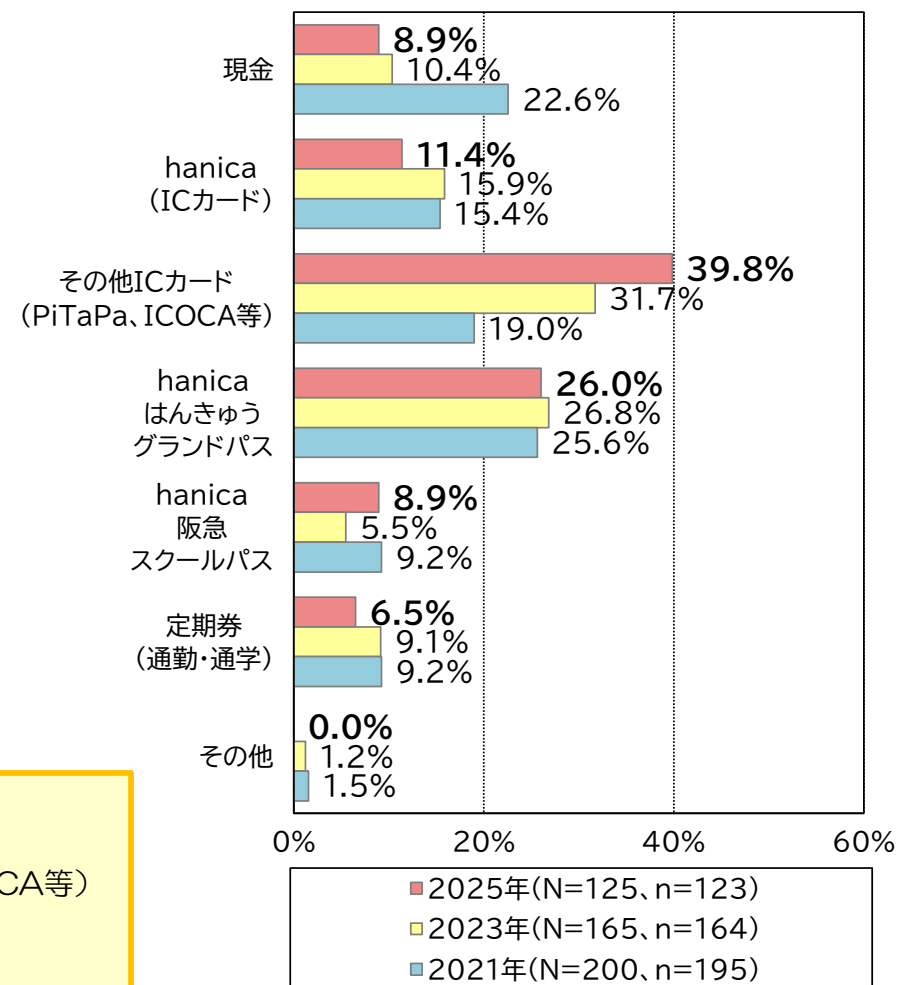
※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（8）運賃の支払い方法（1/2）

○ 運賃の支払い方法は、「その他ICカード（PiTaPa、ICOCA等）」の割合が最も高く、次いで「hanicaはんきゅうグランドパス」、「hanica（ICカード）」の順である。

●運賃の支払い方法（※複数回答）



交通系ICカード

- hanica（ICカード）
- その他ICカード（PiTaPa、ICOCA等）
- hanicaはんきゅうグランドパス
- hanica阪急スクールパス

※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（8）運賃の支払い方法（2/2）

- 運賃の支払い方法を年齢別にみると、13～19歳、20～64歳及び55～64歳の方は「その他ICカード（PiTaPa、ICOCA等）」の割合が高い。
- 12歳以下の方は「hanica阪急スクールパス」、65～69歳及び70歳以上の方は「hanicaはんきゅうグランドパス」の利用が多い。

●運賃の支払い方法（※複数回答）

	現金	hanica (ICカード)	その他IC カード (PiTaPa、 ICOCA等)	hanica はんきゅう グランド パス	hanica 阪急 スクール パス	定期券 (通勤・ 通学)	その他	総回答数
全体(N=125、n=123)	8.9%	11.4%	39.8%	26.0%	8.9%	6.5%	0.0%	101.6%
～12歳(N=9、n=9)	0.0%	0.0%	11.1%	0.0%	88.9%	0.0%	0.0%	100.0%
13～19歳(N=13、n=12)	16.7%	8.3%	41.7%	0.0%	16.7%	25.0%	0.0%	108.3%
20～54歳(N=38、n=38)	10.5%	21.1%	55.3%	5.3%	2.6%	5.3%	0.0%	100.0%
55～64歳(N=17、n=16)	18.8%	12.5%	62.5%	0.0%	0.0%	12.5%	0.0%	106.3%
65～69歳(N=9、n=9)	0.0%	22.2%	22.2%	44.4%	0.0%	11.1%	0.0%	100.0%
70歳以上(N=39、n=39)	5.1%	2.6%	25.6%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%

※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

交通系ICカード

- ・ hanica（ICカード）
- ・ その他ICカード（PiTaPa、ICOCA等）
- ・ hanicaはんきゅうグランドパス
- ・ hanica阪急スクールパス

※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

【参考】路線バス（阪急バス）で利用可能な交通系ICカード

阪急バス・阪神バスICカード乗車券 「hanica（ハニカ）」

阪急バス及び阪神バスで利用可能なプリペイド方式のICカードです。
チャージ金額の8%がプレミアムで付与されます。

また、「hanica通勤定期券」や「hanica通学定期券」もあり、券面に
表示された運賃区間内であれば、阪急バス及び阪神バスのどのエリアでも
利用できる定期券です（一部路線を除く）。

「hanica（ハニカ）」にチャージすると
チャージ金額の8%がプレミアムで付与！！

このhanica通勤定期券の場合、
250円区間内なら、どこでも乗り放題
（※一部路線を除く）



出典：阪急バス株式会社HP



出典：阪急バス株式会社HP

「hanicaはんきゅうグランドパス70」 （高齢者専用定期券）

70歳以上の方を対象とした阪急バス・阪神バスの全路線（※どちらも
一部路線を除く）で乗り放題の「全線フリー定期券」です。

使い方は、乗る時と
降りる時にICカード
読取機にタッチ！！



出典：阪急バス株式会社資料

猪名川町内だけではなく、
京阪神エリアを運行する
阪急バスや阪神バスでも
利用できるよ!!



阪急バスキャラクター
「バスケ」、「バスミン」

「学期別」&「学年」通学IC定期券 「hanica阪急スクールパス」

hanica阪急スクールパスは、通用期間を学校のスケジュールに合わせて
おり、券面に記載されているご本人様に限り、表示されている運賃区間内
であれば、阪急バス・阪神バスの全路線（※どちらも一部路線を除く）で乗り
放題の「金額式定期券」です。



出典：阪急バス株式会社HP

猪名川町「ふれあいバス」でも
利用できます!!

- ・hanica（ハニカ）
- ・hanicaはんきゅうグランドパス
- ・hanica阪急スクールパス

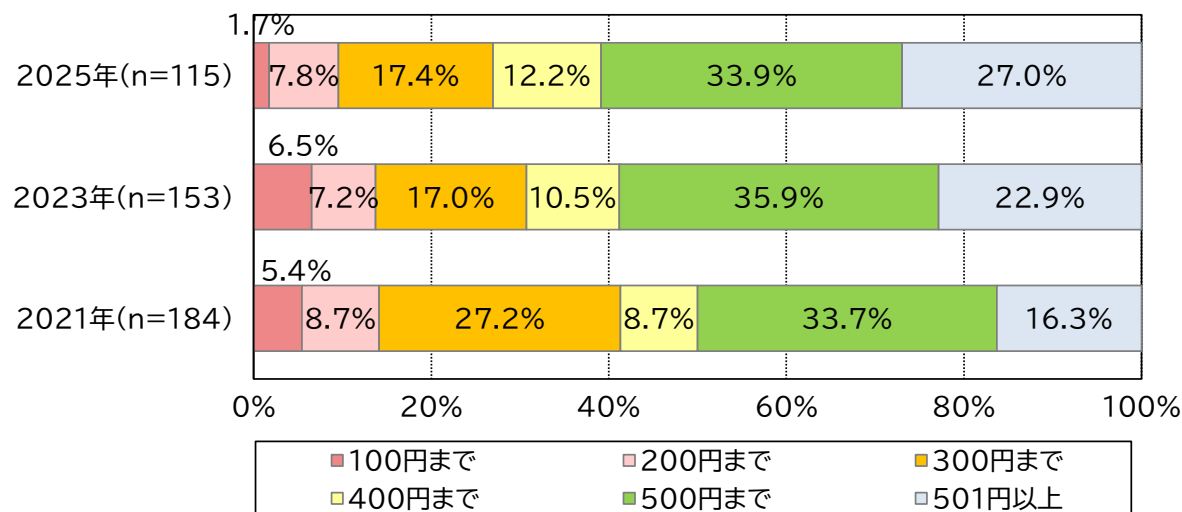
※ hanica通勤定期券及びhanica通学定期
券は利用できません。

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（9）利用可能な運賃の上限金額（1/3）

○ 利用可能な運賃の上限金額を見ると、「500円まで」が約34%と最も高く、次いで「501円以上」が約27%、「300円まで」が約17%の順である。

●利用可能な運賃の上限金額



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

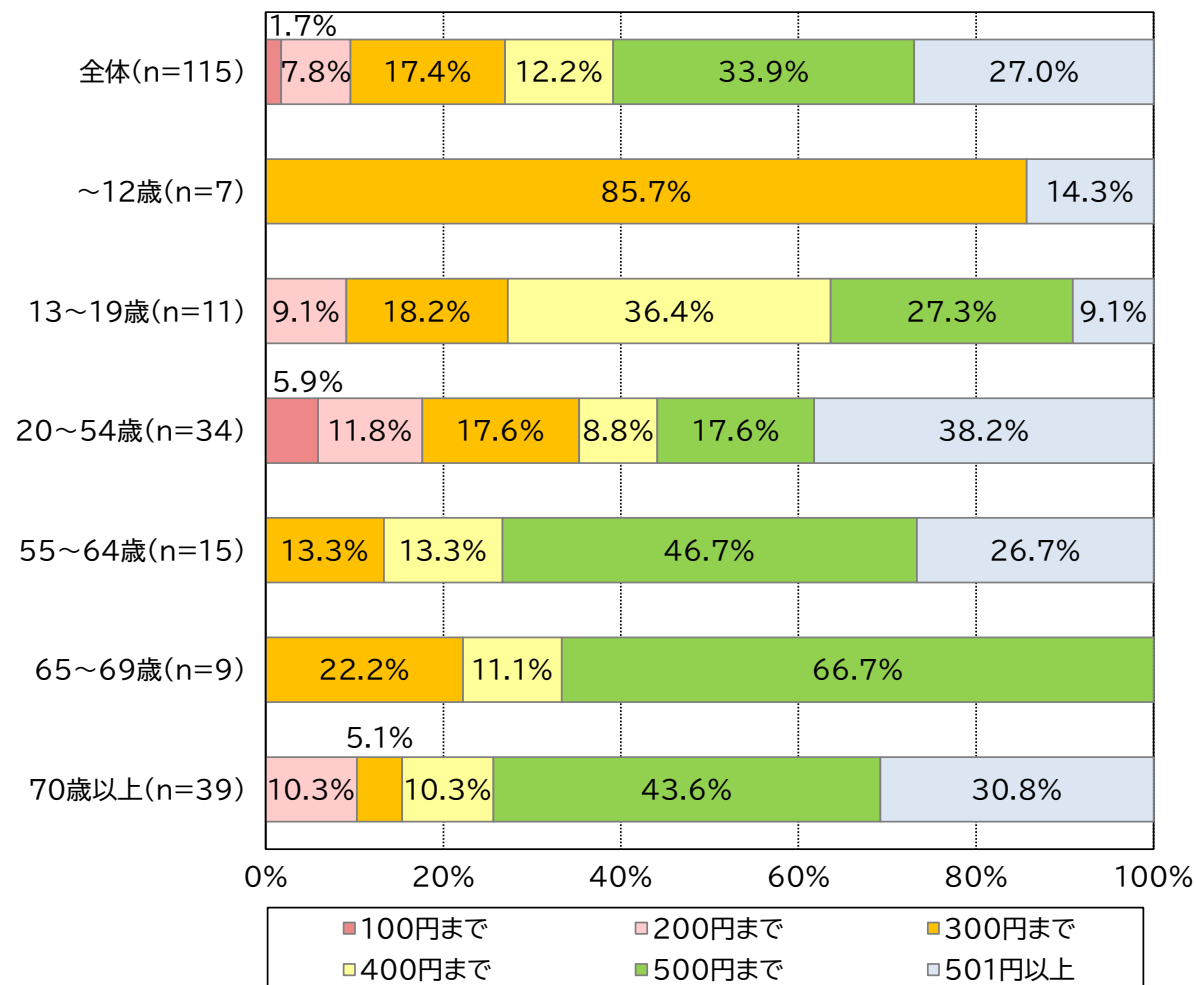
2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（9）利用可能な運賃の上限金額（2/3）

- 利用可能な運賃の上限金額を年齢別でみると、55～64歳、65～69歳及び70歳以上の方は「500円まで」と回答した割合が最も高くなっている。
- 20～54歳の方は、「501円以上」と回答した方の割合が約4割を占めている。

●利用可能な運賃の上限金額（年齢別）



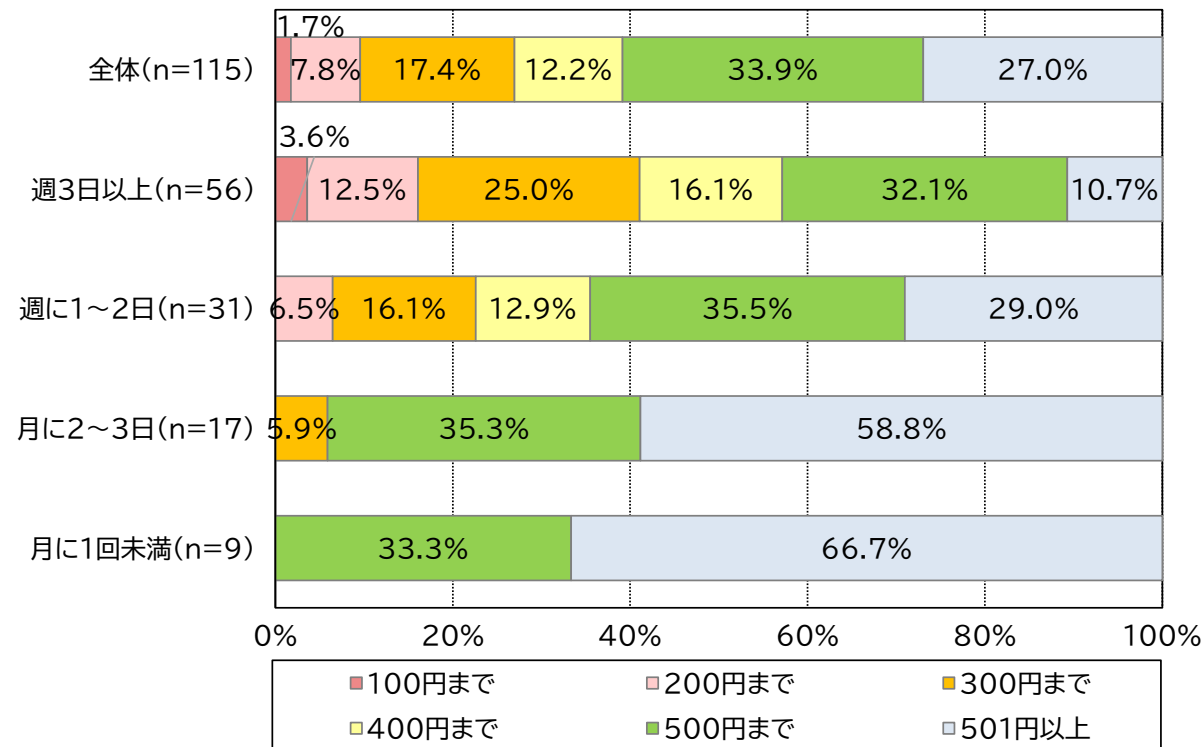
※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（9）利用可能な運賃の上限金額（3/3）

- 利用可能な運賃の上限金額を利用頻度別でみると、週に3日以上の方は「500円まで」の割合が最も高く、次いで「300円まで」、「400円まで」の順である。
- 利用頻度が低くなるにつれて、「501円以上」の割合が高くなっている。

●利用可能な運賃の上限金額（利用頻度別）

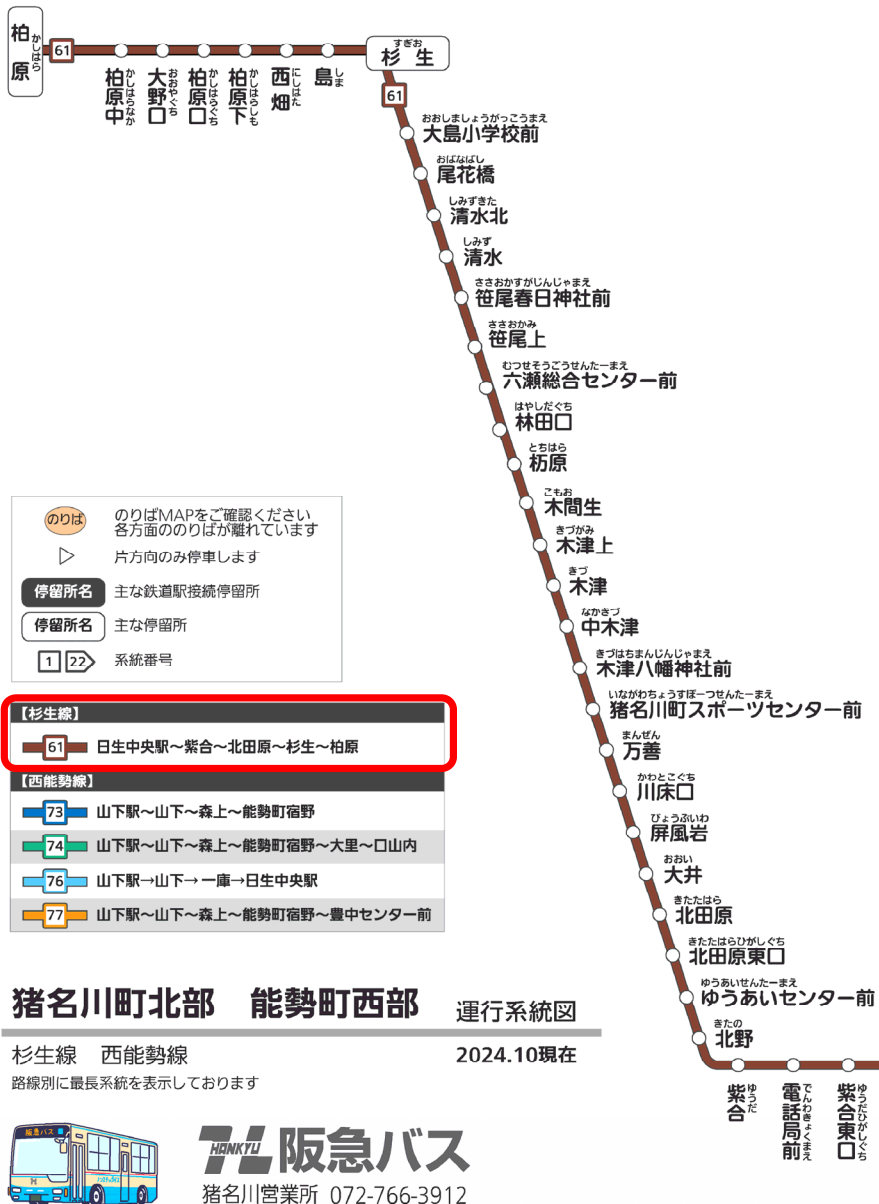


※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

【参考】路線図・運賃表

● 杉生線（杉生系統）



柏原					杉生					西畑					柏原				
柏原口下					西畑					杉生					柏原				
190					190					190					190				
210					190					190					190				
250					190					190					190				
290					190					190					190				
340					190					190					190				
400					190					190					190				
460					190					190					190				
510					190					190					190				
550					190					190					190				
580					190					190					190				
630					190					190					190				
670					190					190					190				
710					190					190					190				
730					190					190					190				
820					190					190					190				

※ 運賃表（杉生線、多田グリーンハイツ線、日生ニュータウン線、川西猪名川線）
（2025年9月改定）（阪急バス株式会社）
をもとに作成

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（10）停留所別乗降人員

○ 杉生線（杉生系統）の起終点となる「日生中央駅」での乗降が最も多く、次いで「杉生」、「六瀬総合センター前」、「尾花橋」、「紫合」の順である。

【参考】杉生線（杉生系統）路線図



●停留所別乗降人員（停留所合計36箇所）

順位	停留所名称	乗車	降車	合計
1	日生中央駅	45	58	103
2	杉生	9	11	20
3	六瀬総合センター前	10	7	17
4	尾花橋	5	6	11
5	紫合	4	6	10
6	清水	6	3	9
7	中木津	6	2	8
8	柏原	4	3	7
8	大島小学校前	5	2	7
8	猪名川高校前	1	6	7
11	清水北	4	2	6
11	林田口	3	3	6
11	屏風岩	3	3	6
14	木津上	2	3	5
14	電話局前	2	3	5
16	木津	3	1	4
17	柏原口	2	1	3
17	西畑	2	1	3
17	島	3	0	3
17	木津八幡神社前	1	2	3
17	川床口	2	1	3
17	北野	2	1	3
23	笹尾春日神社前	1	1	2
23	猪名川町スポーツセンター前	0	2	2
23	ゆうあいセンター前	0	2	2
23	紫合東口	2	0	2
27	柏原下	1	0	1
27	枋原	1	0	1
27	北田原東口	1	0	1
30	柏原中	0	0	0
30	大野口	0	0	0
30	笹尾上	0	0	0
30	木間生	0	0	0
30	万善	0	0	0
30	大井	0	0	0
30	北田原	0	0	0
合計		130	130	260

※猪名川町北部 能勢町西部 運行系統図（2024年10月現在）（阪急バス株式会社）をもとに作成

※杉生線（杉生系統）の停留所は合計36箇所である。

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

(1 1) OD集計 (1/2)

○ 日生中央駅方面のOD集計は、「六瀬総合センター前→日生中央駅」が9人/日で最も多く、次いで「杉生→日生中央駅」、「清水→日生中央駅」及び「中木津→日生中央駅」がともに6人/日、「尾花橋→日生中央駅」が4人/日、「柏原→杉生」が3人/日の順である。

● OD集計（日生中央駅方面）

順位	利用区間	利用者数
1	六瀬総合センター前→日生中央駅	9
2	杉生→日生中央駅	6
2	清水→日生中央駅	6
2	中木津→日生中央駅	6
5	尾花橋→日生中央駅	4
6	柏原→杉生	3
7	杉生→電話局前	2
7	清水北→紫合	2
7	清水北→日生中央駅	2
7	大島小学校前→日生中央駅	2
7	電話局前→日生中央駅	2
7	島→日生中央駅	2
7	北野→日生中央駅	2
7	木津→日生中央駅	2
7	木津上→日生中央駅	2
7	林田口→日生中央駅	2
7	屏風岩→日生中央駅	2
18	笹尾春日神社前→日生中央駅	1
18	紫合東口→日生中央駅	1
18	杉生→紫合	1
18	西畑→猪名川高校前	1
18	西畑→日生中央駅	1
18	猪名川高校前→日生中央駅	1
18	島→電話局前	1
18	柏原→日生中央駅	1
18	柏原下→杉生	1
18	柏原口→杉生	1
18	柏原口→日生中央駅	1
18	尾花橋→紫合	1
18	北田原東口→日生中央駅	1
18	木津→紫合	1
18	木津八幡神社前→日生中央駅	1
18	林田口→猪名川高校前	1
18	六瀬総合センター前→猪名川高校前	1
18	屏風岩→猪名川高校前	1
18	朽原→日生中央駅	1
合計		75

【参考】杉生線（杉生系統）路線図



※猪名川町北部 能勢町西部 運行系統図（2024年10月現在）（阪急バス株式会社）をもとに作成

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

(1 1) OD集計 (2/2)

○ 杉生・柏原方面のOD集計は、「日生中央駅→六瀬総合センター前」が7人/日で最も多く、次いで「日生中央駅→杉生」が5人/日、「日生中央駅→清水」、「日生中央駅→尾花橋」、「日生中央駅→木津上」、「日生中央駅→林田口」及び「日生中央駅→屏風岩」がともに3人/日の順である。

【参考】杉生線（杉生系統）路線図



● OD集計（杉生・柏原方面）

順位	利用区間	利用者数
1	日生中央駅→六瀬総合センター前	7
2	日生中央駅→杉生	5
3	日生中央駅→清水	3
3	日生中央駅→尾花橋	3
3	日生中央駅→木津上	3
3	日生中央駅→林田口	3
3	日生中央駅→屏風岩	3
8	川床口→尾花橋	2
8	大島小学校前→柏原	2
8	日生中央駅→清水北	2
8	日生中央駅→大島小学校前	2
8	日生中央駅→中木津	2
8	日生中央駅→猪名川高校前	2
8	日生中央駅→木津八幡神社前	2
15	紫合→ゆうあいセンター前	1
15	紫合→杉生	1
15	紫合→尾花橋	1
15	紫合→木津	1
15	紫合東口→猪名川町スポーツセンター前	1
15	大島小学校前→柏原口	1
15	日生中央駅→ゆうあいセンター前	1
15	日生中央駅→笹尾春日神社前	1
15	日生中央駅→紫合	1
15	日生中央駅→西畑	1
15	日生中央駅→川床口	1
15	日生中央駅→猪名川町スポーツセンター前	1
15	日生中央駅→柏原	1
15	日生中央駅→北野	1
合計		55

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（1 2）運行便別通過人数（1/2）

- 日生中央駅方面への運行便別通過人数を見ると、「第4便」、「第5便」及び「第7便」において、区間最大通過人数が10人以上となっている。
- 柏原から杉生までの区間では、通過人数が0人の運行便が半数以上見受けられる。

●運行便別通過人数（日生中央駅方面）

便名	進行方向																										区間最大通過人数	利用者数合計											
	柏原	柏原中	大野口	柏原口	柏原下	西畑	島	杉生	大島小学校前	尾花橋	清水北	清水	笹尾春日神社前	笹尾上	六瀬総合センター前	林田口	朽原	木間生	木津上	木津	中木津	木津八幡神社前	猪名川町スポーツセンター前	万善	川床口	屏風岩			大井	北田原	北田原東口	ゆうあいセンター前	北野	紫合	電話局前	紫合東口	猪名川高校前	日生中央駅	
第1便(6:28)	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	3	3	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	7	7	0	7	7		
第2便(7:16)	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	2	3	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	7	7	8	7	7	7	7	0	8	8	
第3便(7:42)	3	3	3	4	5	6	6	3	3	4	5	5	5	5	7	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9	7	5	5	1	0	9	14	
第4便(8:39)	0	0	0	1	1	1	3	5	6	7	8	9	9	9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	9	9	9	9	0	10	10
第5便(10:39)	0	0	0	0	0	1	2	5	5	6	6	7	7	7	8	9	9	9	9	11	12	12	12	12	12	13	13	13	13	13	14	13	13	13	13	0	14	14	
第6便(12:39)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	4	5	5	5	5	5	5	5	5	6	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	7	7	7	0	8	8	
第7便(16:09)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	3	3	3	8	9	9	9	10	10	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	12	12	13	0	13	13	
第8便(18:09)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	
【参考】1日合計	4	4	4	6	7	9	12	16	18	23	27	33	34	34	44	47	48	48	50	53	59	60	60	60	60	63	63	63	64	64	66	61	60	61	58	0	66	75	

※通過人数：運行区間内の各停留所を発車あるいは通過した時点でバス車内に乗車している利用者の人数を示す。

通過人数

:運行区間内での通過人数が1番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が2番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が3番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が4番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が5番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が0人の区間

区間最大通過人数

○○

:区間最大通過人数10人/日以上のある運行便

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

（1 2）運行便別通過人数（2/2）

- 杉生・柏原方面への運行便別通過人数を見ると、「第3便」及び「第4便」において、区間最大通過人数が10人以上となっている。
- 杉生から柏原までの区間では、通過人数が0人の運行便が半数以上見受けられる。

●運行便別通過人数（杉生・柏原方面）

進行方向																																(単位:人/日)						
便名	日生中央駅	猪名川高校前	紫合東口	電話局前	紫合	北野	ゆうあいセンター前	北田原東口	北田原	大井	屏風岩	川床口	万善	猪名川町スポーツセンター前	木津八幡神社前	中木津	木津	木津上	木間生	枋原	林田口	六瀬総合センター前	笹尾上	笹尾春日神社前	清水	清水北	尾花橋	大島小学校前	杉生	島	西畑	柏原下	柏原口	大野口	柏原中	柏原	区間最大通過人数	利用者数合計
第1便(8:30)	5	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
第2便(9:30)	5	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	5
第3便(11:30)	10	10	11	11	12	12	11	11	11	11	11	13	13	12	12	12	12	12	12	12	9	9	9	8	6	6	3	3	1	1	1	1	1	1	1	0	13	14
第4便(15:00)	10	10	10	10	10	9	9	9	9	9	8	8	8	8	6	6	6	5	5	5	5	4	4	4	4	2	1	4	3	3	3	3	2	2	2	0	10	13
第5便(17:00)	8	8	8	8	9	9	9	9	9	9	7	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5	4	4	2	2	1	1	0	0	0	0	0	0	9	9
第6便(19:05)	5	5	5	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0	6	6	
第7便(20:25)	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	
【参考】1日合計	45	43	44	44	47	46	44	44	44	44	41	42	42	40	38	36	35	32	32	32	29	22	22	21	18	16	10	11	5	5	4	4	3	3	3	0	47	55

※通過人数：運行区間内の各停留所を発車あるいは通過した時点でバス車内に乗車している利用者の人数を示す。

通過人数

:運行区間内での通過人数が1番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が2番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が3番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が4番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が5番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が0人の区間

区間最大通過人数

:区間最大通過人数10人/日以上の運行便

2. 路線バス杉生線（杉生系統）

【参考】公共交通で用いられる車両サイズの概要

区分	セダン型・ミニバン型タクシー	小型ミニバン	中型ミニバン（一般タイプ）	中型ミニバン（ロングタイプ）	小型バス	中型バス
乗客定員（座席数）	4人（4人）	6人（6人）	9人（9人）	13人（13人）	28人（11人）	61人（24人）
全長／幅員	4.4m／1.7m	4.4m／1.7m	4.8m／1.8m	5.4m／1.8m	6.3m／2.1m	9.0m×2.3m
車両イメージ						
備考	ミニバン型タクシーはユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）車両				チェアデッキ仕様により車椅子利用可	ノンステップバス車両あるいはワンステップバス車両

※乗客定員は、乗務員を除いた定員を示す。

※車両サイズ（全長・全幅・乗客定員）は、当該タイプの車両区分についての概数値を示す。仕様や装備などにより細かく異なる。

3. コミュニティバス「ふれあいバス」



3. コミュニティバス「ふれあいバス」 (赤コース)

(1) 利用者数

○コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)は利用者数が34人/日、1便平均利用者数が8.5人/便である。

●利用者数

	利用者数 (人/日)	1便あたり 利用者数 (人/便)	1日あたり 運行便数 (便/日)
2025年	34	8.5	4
2023年	19	3.8	5
2021年	24	4.8	5

【調査日】

2025年：令和7年(2025年)11月18日(火)実施

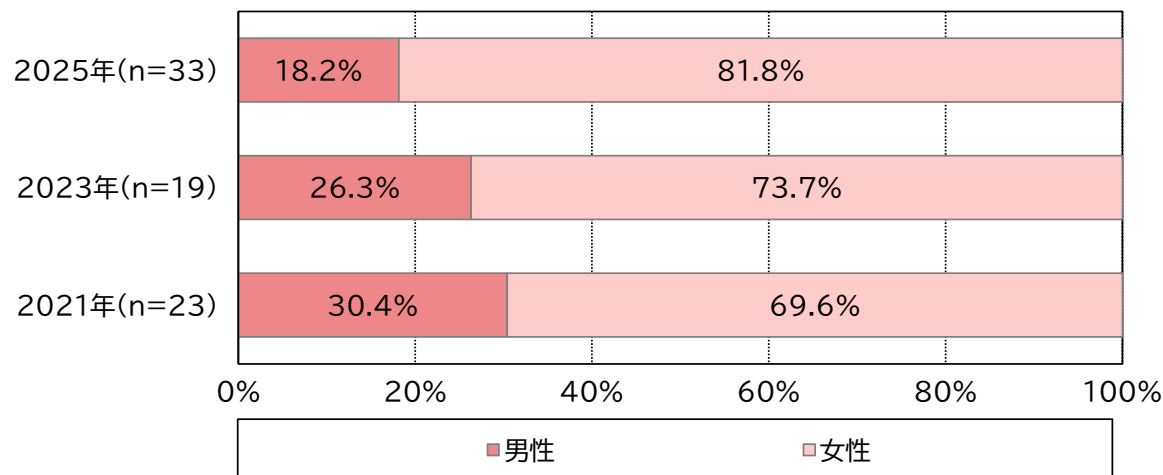
2023年：令和5年(2023年)11月14日(火)実施

2021年：令和3年(2021年)11月9日(火)実施

(2) 利用者属性 (1/2)

○性別を見ると、「男性」が約18%、「女性」が約82%である。

●性別



【調査日】

2025年：令和7年(2025年)11月18日(火)実施

2023年：令和5年(2023年)11月14日(火)実施

2021年：令和3年(2021年)11月9日(火)実施

※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

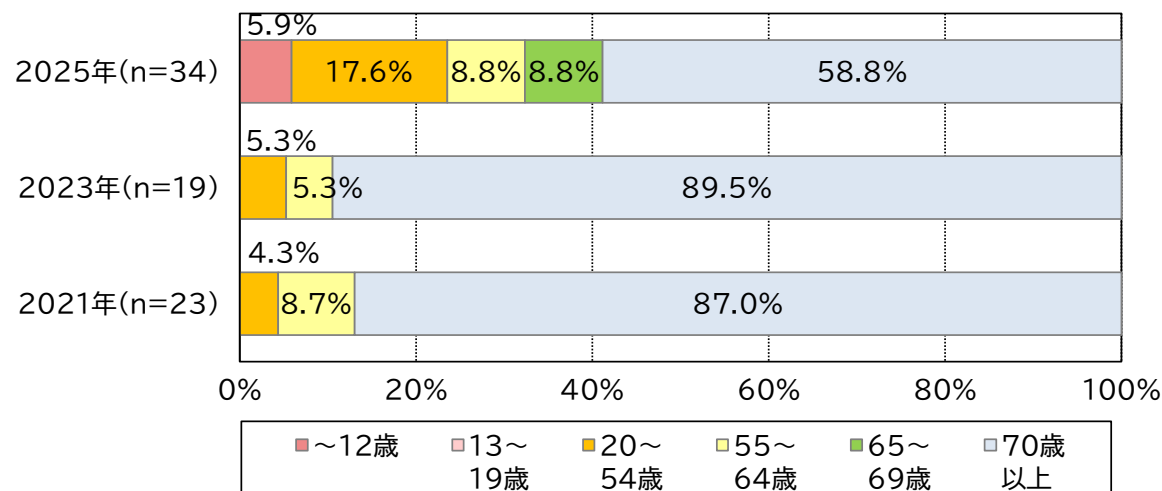
※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

3. コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)

(2) 利用者属性 (2/2)

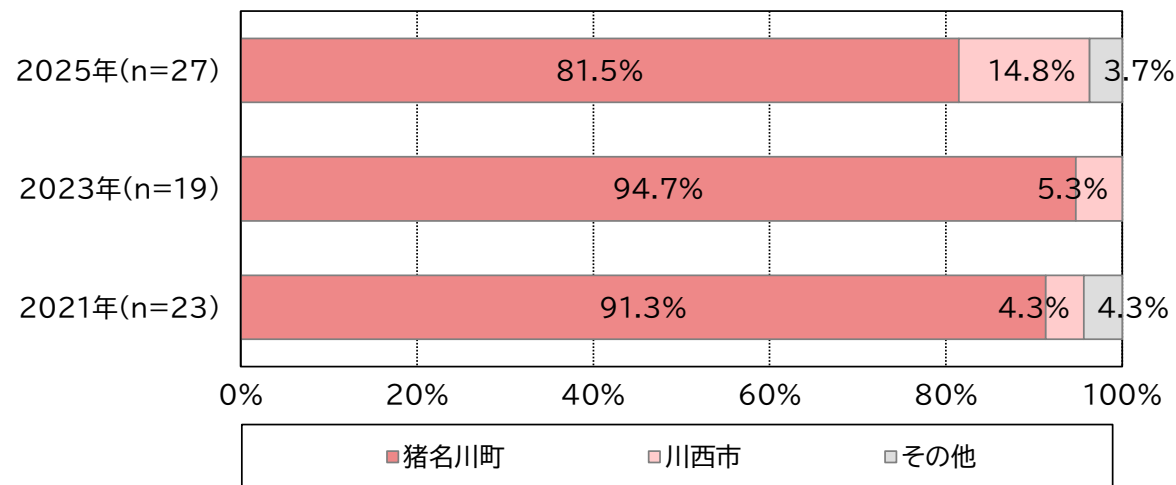
- 年齢を見ると、「70歳以上」が約59%で最も多く、次いで「20～54歳」が約18%、「55～64歳」及び「65～69歳」がともに約9%である。
- 住まいの地域を見ると、「猪名川町」が約82%で最も多く、町内の方の割合が高い。

●年齢



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

●お住まいの地域



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

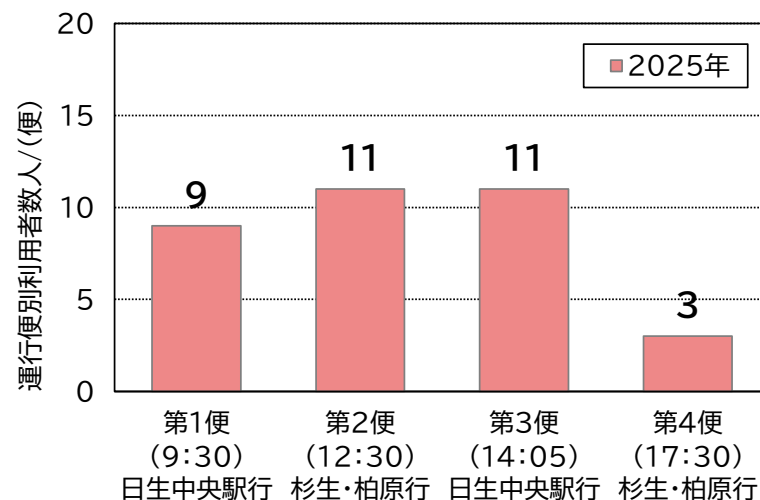
※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

3. コミュニティバス「ふれあいバス」 (赤コース)

(3) 運行便別利用者数

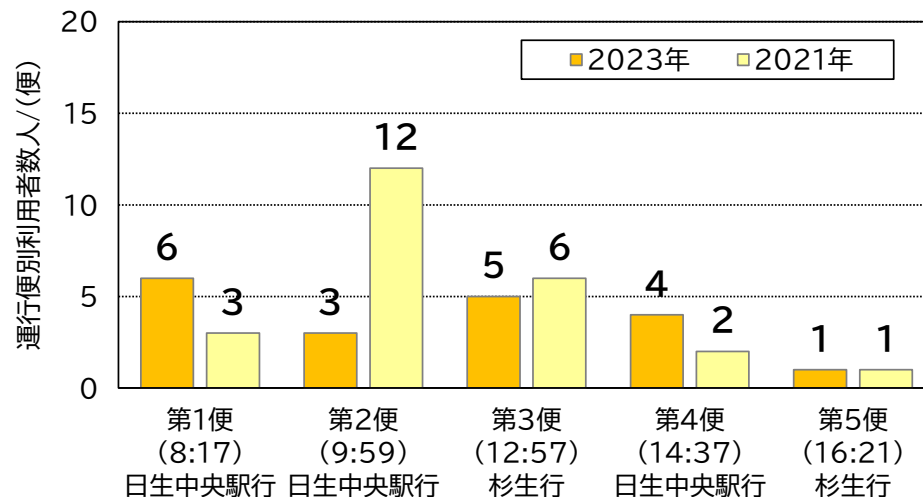
○ コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)は「第2便」及び「第3便」がともに11人/便で最も多く、次いで「第1便」が9人/便、「第4便」が3人/便の順である。

● 運行便別利用者数



※ () 内の時刻は、起点停留所の出発時刻を示す。

【参考】 過年度調査における運行便別利用者数



※ () 内の時刻は、起点停留所の出発時刻を示す。

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

※2021年及び2023年は杉生止り（杉生⇄柏原間はチョイソコいながわを運行）

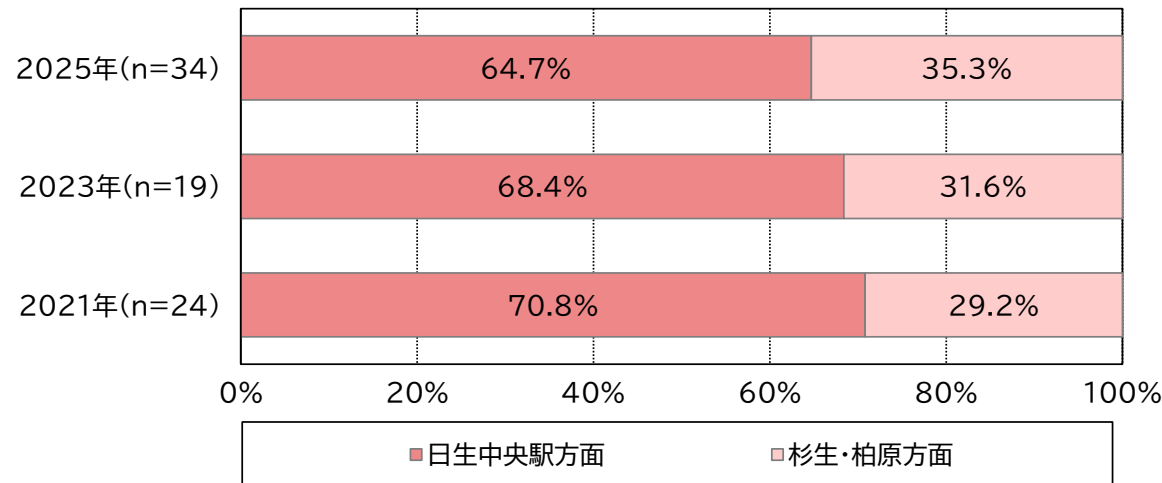
※2025年は杉生を経て柏原まで運行（令和6年（2024年）10月以降）

3. コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)

(4) 往路・復路の利用割合

○ 往路・復路の利用割合は「日生中央駅方面」が約65%、「杉生・柏原方面」が約35%であり、「日生中央駅方面」の利用割合がやや高くなっている。

● 往路・復路の利用割合



【調査日】

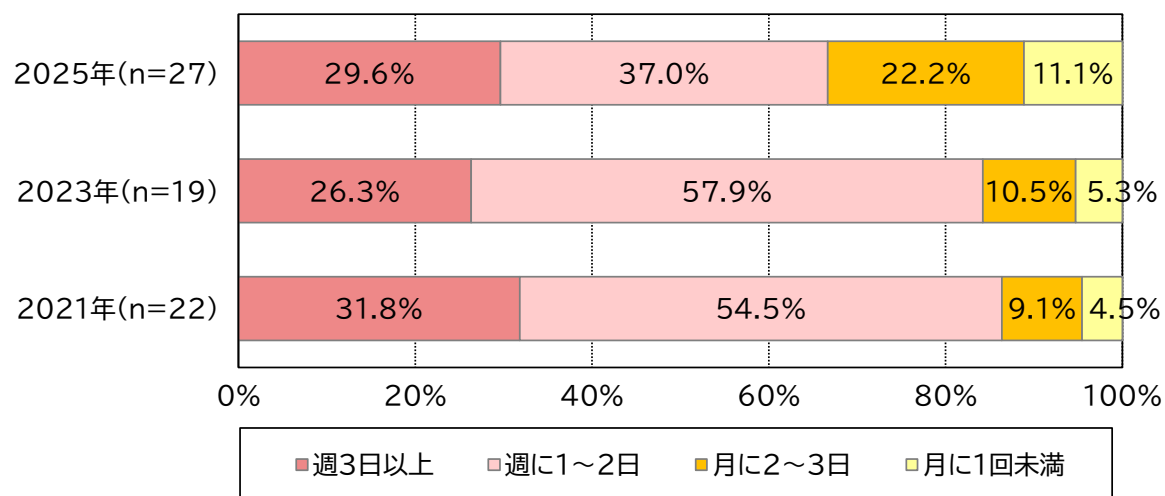
2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施
2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施
2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

3. コミュニティバス「ふれあいバス」 (赤コース)

(5) 利用頻度

○ 利用頻度を見ると、「週に1～2日」が約37%で最も多く、次いで「週3日以上」が約30%、「月に2～3日」が約22%の順である。

●利用頻度



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

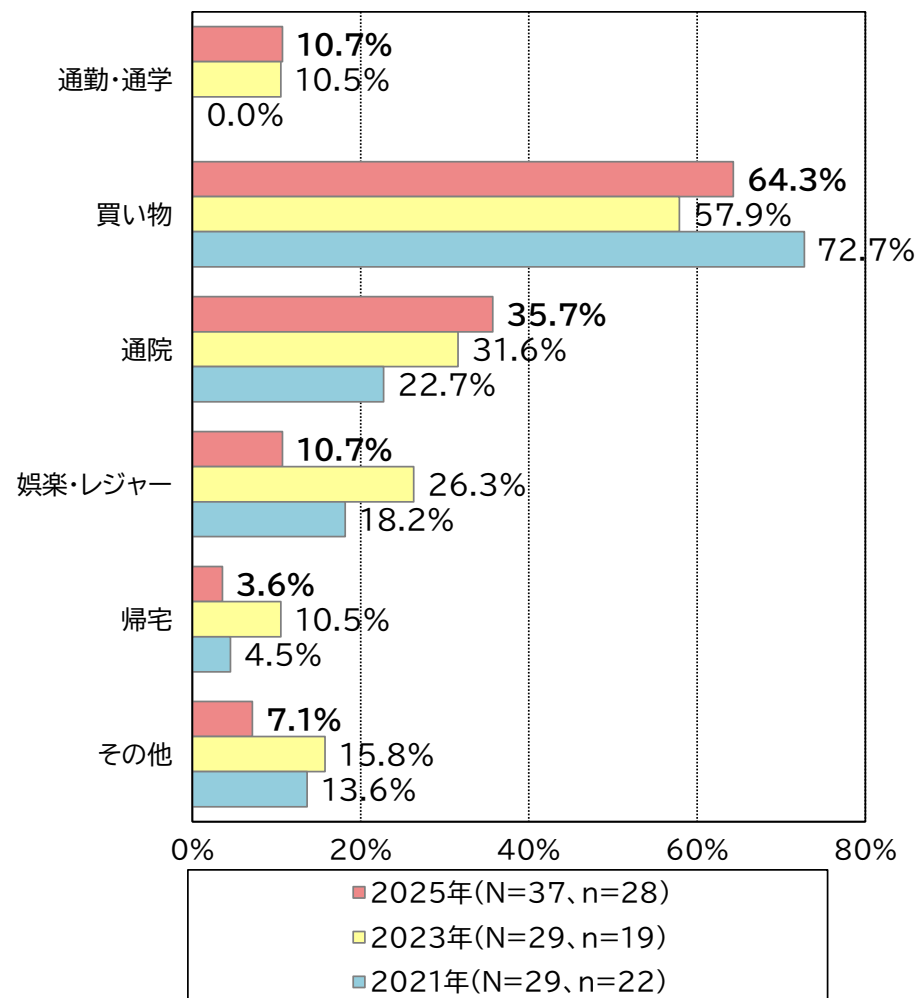
2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施
2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施
2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

3. コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)

(6) 利用目的

○ 利用目的を見ると、「買い物」が約64%で最も多く、次いで「通院」が約36%、「通勤・通学」及び「娯楽・レジャー」がともに約11%の順である。

●利用目的(※複数回答)



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

2025年：令和7年(2025年)11月18日(火)実施

2023年：令和5年(2023年)11月14日(火)実施

2021年：令和3年(2021年)11月9日(火)実施

※ コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)は、1日あたりの利用者数が約34人と少なく、分析結果のばらつきが大きくなることが想定されるため、クロス集計は実施していない。

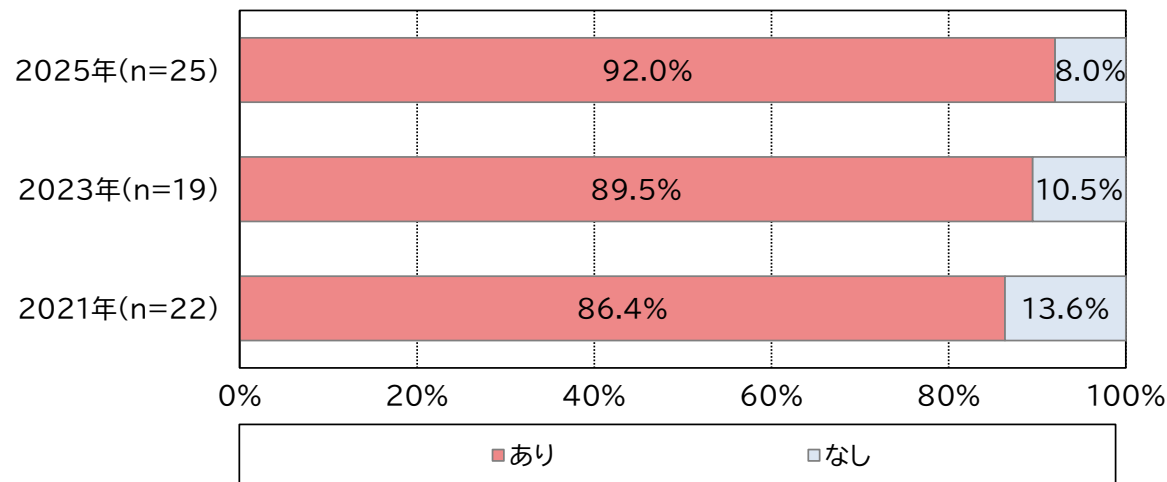
※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

3. コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)

(7) 乗継利用の有無

- 他の交通との乗継が「あり」と回答した方は約92%である。
- 他の交通との乗継利用の内訳をみると、「能勢電鉄」の割合が一番高く、次いで「ふれあいバス」、「路線バス」の順である。

●乗継利用の有無



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

●他の交通との乗継利用の内訳(※複数回答)

	能勢電鉄	路線バス	ふれあいバス	チョイソコ いながわ	総回答数
2025年(N=29、n=23)	47.8%	30.4%	43.5%	4.3%	126.1%
2023年(N=17、n=17)	23.5%	47.1%	29.4%	0.0%	100.0%
2021年(N=22、n=22)	22.7%	45.5%	13.6%	4.5%	100.0%

※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

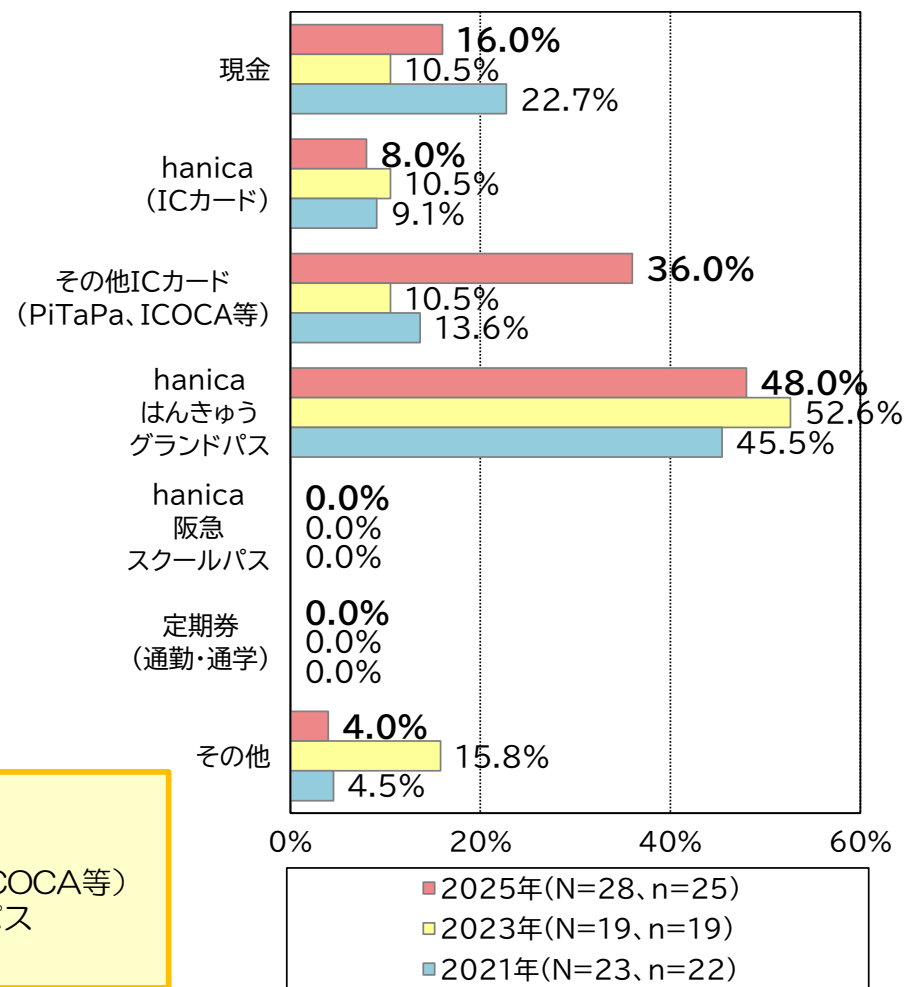
※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

3. コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)

(8) 運賃の支払い方法

- 運賃の支払い方法は、「hanicaはんきゅうグランドパス」の割合が最も高く、次いで「その他ICカード(PiTaPa、ICOCA等)」、「現金」、「hanica(ICカード)」の順である。

● 運賃の支払い方法(※複数回答)



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

交通系ICカード

- hanica(ICカード)
- その他ICカード(PiTaPa、ICOCA等)
- hanicaはんきゅうグランドパス
- hanica阪急スクールパス

【調査日】

2025年：令和7年(2025年)11月18日(火)実施
2023年：令和5年(2023年)11月14日(火)実施
2021年：令和3年(2021年)11月9日(火)実施

※ コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)は、1日あたりの利用者数が約34人と少なく、分析結果のばらつきが大きくなることが想定されるため、クロス集計は実施していない。

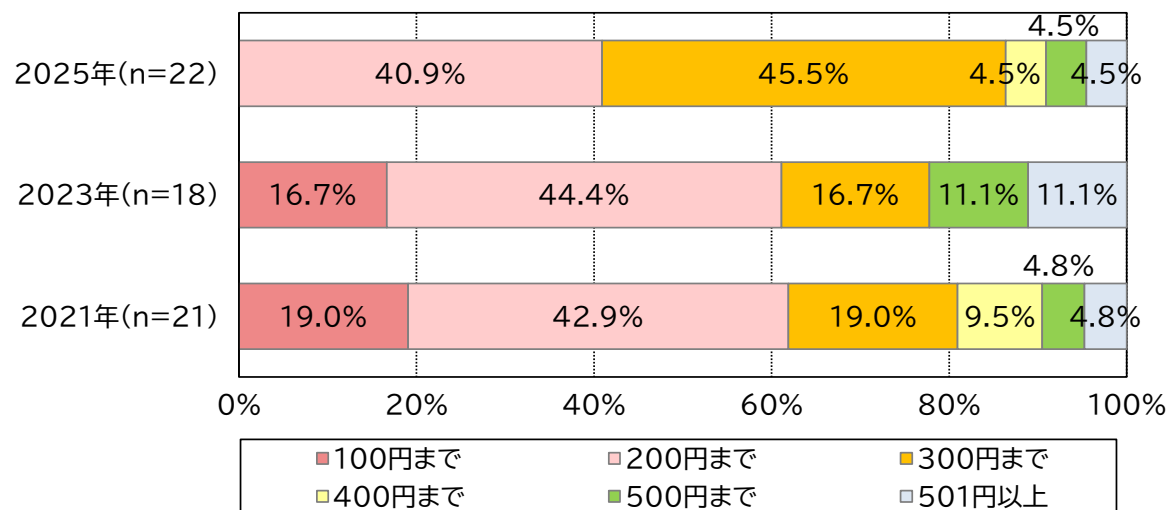
※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

3. コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)

(9) 利用可能な運賃の上限金額

○ 利用可能な運賃の上限金額を見ると、「300円まで」が約46%と最も高く、次いで「200円まで」が約41%順である。

●利用可能な運賃の上限金額



※未回答を除いた有効回答数に基づき集計

【調査日】

2025年：令和7年（2025年）11月18日（火）実施

2023年：令和5年（2023年）11月14日（火）実施

2021年：令和3年（2021年）11月9日（火）実施

※ コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)は、1日あたりの利用者数が約34人と少なく、分析結果のばらつきが大きくなることが想定されるため、クロス集計は実施していない。

※ 表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

3. コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)

●停留所別乗降人員

(10) 停留所別乗降人員

○ コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)の起終点となる「日生中央駅」での乗降が最も多く、次いで「旭ヶ丘中」、「猪名川グリーンランド上」及び「イオンモール猪名川」、「ゆうあいセンター」の順である。

●停留所別乗降人員(停留所合計60箇所)

順位	停留所名称	乗車	降車	合計
1	日生中央駅	3	13	16
2	旭ヶ丘中	5	4	9
3	猪名川グリーンランド上	4	3	7
3	イオンモール猪名川	1	6	7
5	ゆうあいセンター	4	1	5
6	せいふうクリニック	2	1	3
6	北野	2	1	3
6	パークタウン中央	3	0	3
9	旭ヶ丘上	1	1	2
9	尾花橋	1	1	2
9	猪名川グリーンランド	2	0	2
9	中木津	2	0	2
9	上原	2	0	2
14	旭ヶ丘下	1	0	1
14	笹尾上	0	1	1
14	木津八幡神社前	0	1	1
14	紫合	1	0	1
14	猪名川町B&G海洋センター前	0	1	1
19	柏原	0	0	0
19	柏原中	0	0	0
19	大野口	0	0	0
19	柏原口	0	0	0
19	柏原下	0	0	0
19	西畑	0	0	0
19	島	0	0	0
19	杉生	0	0	0
19	出合橋	0	0	0
19	仁頂寺公会堂前	0	0	0
19	旭ヶ丘口下	0	0	0
19	旭ヶ丘口上	0	0	0
19	すいせん公園前	0	0	0

順位	停留所名称	乗車	降車	合計
19	仁頂寺公会堂前	0	0	0
19	出合橋	0	0	0
19	大島小学校前	0	0	0
19	清水北	0	0	0
19	清水	0	0	0
19	笹尾春日神社前	0	0	0
19	アイディタウン	0	0	0
19	六瀬総合センター前	0	0	0
19	林田口	0	0	0
19	林田	0	0	0
19	朽原	0	0	0
19	木間生	0	0	0
19	ふるさと館	0	0	0
19	木津上	0	0	0
19	木津	0	0	0
19	猪名川町スポーツセンター前	0	0	0
19	万善	0	0	0
19	川床口	0	0	0
19	屏風岩	0	0	0
19	大井	0	0	0
19	北田原	0	0	0
19	北田原東口	0	0	0
19	ゆうあいセンター前	0	0	0
19	社会福祉会館	0	0	0
19	保健センター	0	0	0
19	図書館	0	0	0
19	紫合中	0	0	0
19	消防本部前	0	0	0
19	猪名川高校前	0	0	0
合計		34	34	68

※コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)の停留所は合計60箇所である。

3. コミュニティバス「ふれあいバス」 (赤コース)

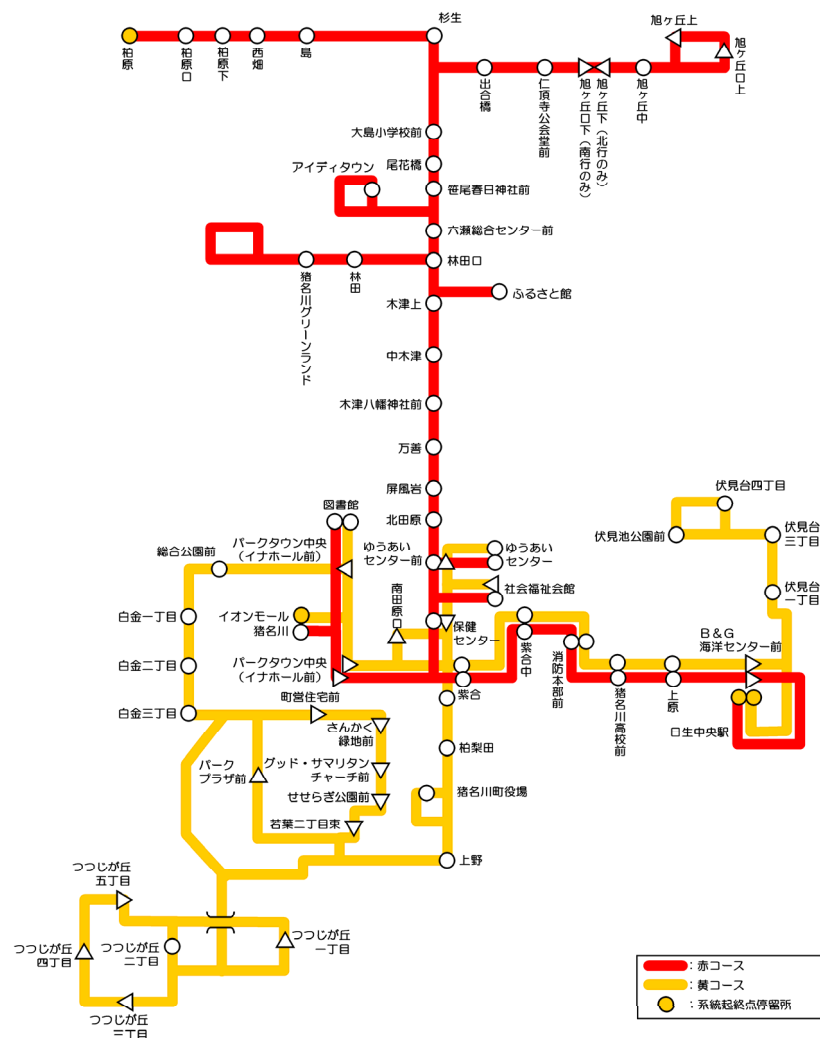
(1 1) OD集計 (1/2)

- 「パークタウン中央→日生中央駅」及び「ゆうあいセンター→イオンモール猪名川」がともに3人/日で最も多く、次いで「上原→日生中央駅」、「猪名川グリーンランド→日生中央駅」、「中木津→イオンモール猪名川」及び「旭ヶ丘中→日生中央駅」がともに2人/日である。

● OD集計（日生中央駅方面）

順位	利用区間	利用者数
1	パークタウン中央→日生中央駅	3
1	ゆうあいセンター→イオンモール猪名川	3
3	上原→日生中央駅	2
3	猪名川グリーンランド→日生中央駅	2
3	中木津→イオンモール猪名川	2
3	旭ヶ丘中→日生中央駅	2
7	旭ヶ丘下→笹尾上	1
7	猪名川グリーンランド上→日生中央駅	1
7	北野→日生中央駅	1
7	イオンモール猪名川→猪名川町B＆G海洋センター前	1
7	紫合→日生中央駅	1
7	せいふうクリニック→日生中央駅	1
合計		20

【参考】コミュニティバス「ふれあいバス」路線図



3. コミュニティバス「ふれあいバス」 (赤コース)

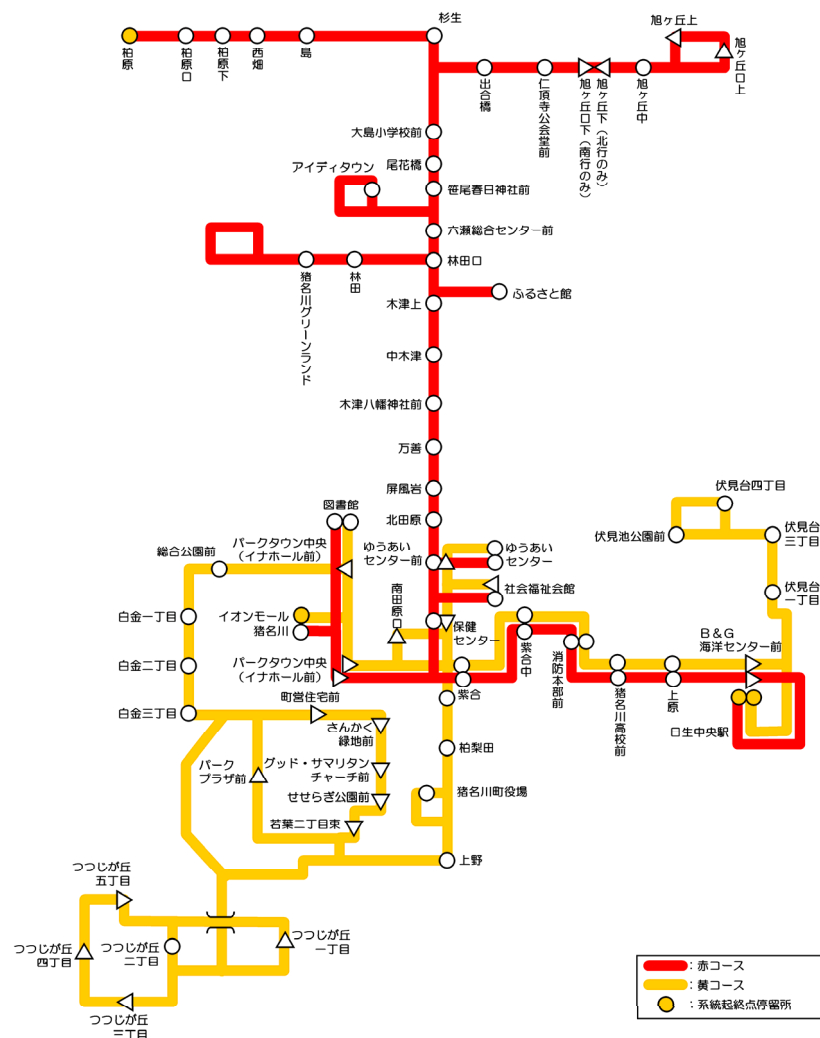
(11) OD集計 (2/2)

○ 「日生中央駅→猪名川グリーンランド上」が3人/日で最も多く、次いで「日生中央駅→旭ヶ丘中」及び「イオンモール猪名川→旭ヶ丘中」がともに2人/日である。

● OD集計 (杉生・柏原方面)

順位	利用区間	利用者数
1	日生中央駅→猪名川グリーンランド上	3
2	日生中央駅→旭ヶ丘中	2
2	イオンモール猪名川→旭ヶ丘中	2
4	日生中央駅→せいふうクリニック	1
4	日生中央駅→北野	1
4	日生中央駅→イオンモール猪名川	1
4	日生中央駅→木津八幡神社前	1
4	パークタウン中央→ゆうあいセンター	1
4	川床口→尾花橋	1
4	イオンモール猪名川→旭ヶ丘上	1
	合計	14

【参考】コミュニティバス「ふれあいバス」路線図



3. コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)

(12) 運行便別通過人数(1/2)

- 日生中央駅方面への運行便別通過人数を見ると、「第1便」及び「第3便」とともに区間最大通過人数が10人以下となっている。
- 柏原からすいせん公園前までの区間では、通過人数が0人となっている。

●運行便別通過人数(日生中央駅方面)

進行方向

便名	柏原	柏原中	大野口	柏原口	柏原下	西畑	島	杉生	出合橋	仁頂寺公会堂前	旭ヶ丘口下	旭ヶ丘口上	旭ヶ丘上	すいせん公園前	旭ヶ丘中	旭ヶ丘下	仁頂寺公会堂前	出合橋	大島小学校前	尾花橋	清水北	清水	笹尾春日神社前	笹尾上	アイディタウン	六瀬総合センター前	林田口	猪名川グリーンランド上	猪名川グリーンランド	林田	枋原	木間生
第1便(9:30)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	1	3	3	3	3
第3便(14:05)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
【参考】1日合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	5	5	5	5

※下表へ続く

進行方向

便名	ふるさと館	木津上	木津	中木津	木津八幡神社前	猪名川町スポーツセンター前	万善	川床口	屏風岩	せいふうクリニック	大井	北田原	北田原東口	ゆうあいセンター前	ゆうあいセンター	北野	社会福祉会館	保健センター	イオンモール猪名川	図書館	パークタウン中央	紫合	紫合中	消防本部前	猪名川高校前	上原	猪名川町B＆G海洋センター前	日生中央駅	区間最大通過人数	利用者数合計
第1便(9:30)	3	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	6	6	4	4	4	4	4	4	4	6	6	0	6	9
第3便(14:05)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	6	6	6	6	4	4	7	8	8	8	8	8	7	0	8	11
【参考】1日合計	5	5	5	7	7	7	7	7	7	8	8	8	8	8	11	12	12	12	8	8	11	12	12	12	12	14	13	0	14	20

(単位:人/日)

通過人数

:運行区間内での通過人数が1番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が2番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が3番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が4番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が5番目に多い区間

:運行区間内での通過人数が0人の区間

区間最大通過人数

〇〇

:区間最大通過人数10人/日以上の運行便

※通過人数:運行区間内の各停留所を発車あるいは通過した時点でバス車内に乗車している利用者の人数を示す。

3. コミュニティバス「ふれあいバス」(赤コース)

(12) 運行便別通過人数(1/2)

- 杉生・柏原方面への運行便別通過人数を見ると、「第2便」において、区間最大通過人数が10人以上となっている。
- 旭ヶ丘上から柏原までの区間では、通過人数が0人となっている。

●運行便別通過人数(杉生・柏原方面)

便名	進行方向																									
	日生中央駅	上原	猪名川高校前	消防本部前	紫合中	紫合	パークタウン中央	図書館	イオンモール猪名川	保健センター	社会福祉会館	北野	ゆうあいセンター前	ゆうあいセンター前	北田原東口	北田原	大井	せいふうクリニック	屏風岩	川床口	万善	猪名川町スポーツセンター前	木津八幡神社前	中木津	木津	木津上
第2便(12:30)	6	6	6	6	6	6	7	7	10	10	10	9	8	8	8	8	8	7	7	8	8	8	8	8	8	8
第4便(17:30)	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1
【参考】1日合計	9	9	9	9	9	9	10	10	12	12	12	11	10	10	10	10	10	9	9	10	10	10	9	9	9	9

※下表へ続く

便名	進行方向																									
	林田口	六瀬総合センター前	アイデイトウン	笹尾上	笹尾春日神社前	清水	清水北	尾花橋	大島小学校前	出合橋	仁頂寺公会堂前	旭ヶ丘下	旭ヶ丘中	すいせん公園前	旭ヶ丘上	旭ヶ丘口上	旭ヶ丘口下	仁頂寺公会堂前	出合橋	杉生	島	西畑	柏原下	柏原口	大野口	柏原中
第2便(12:30)	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
第4便(17:30)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
【参考】1日合計	6	6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

(単位:人/日)

区間最大通過人数	利用者数合計
10	11
3	3
12	14

※通過人数：運行区間内の各停留所を発車あるいは通過した時点でバス車内に乗車している利用者の人数を示す。

3. コミュニティバス「ふれあいバス」 (赤コース)

【参考】公共交通で用いられる車両サイズの概要 (再掲)

区分	セダン型・ミニバン型タクシー	小型ミニバン	中型ミニバン (一般タイプ)	中型ミニバン (ロングタイプ)	小型バス	中型バス
乗客定員 (座席数)	4人 (4人)	6人 (6人)	9人 (9人)	13人 (13人)	28人 (11人)	61人 (24人)
全長／幅員	4.4m／1.7m	4.4m／1.7m	4.8m／1.8m	5.4m／1.8m	6.3m／2.1m	9.0m×2.3m
車両イメージ						
備考	ミニバン型タクシーはユニバーサルデザインタクシー (UD タクシー) 車両				チェアデッキ仕様により車椅子利用可	ノンステップバス車両あるいはワンステップバス車両

※乗客定員は、乗務員を除いた定員を示す。

※車両サイズ (全長・全幅・乗客定員) は、当該タイプの車両区分についての概数値を示す。仕様や装備などにより細かく異なる。

【報告3】

路線バス杉生線の
利用状況について



阪急バスキャラクター
「バースケ、バスミン」

令和8年（2026年）3月

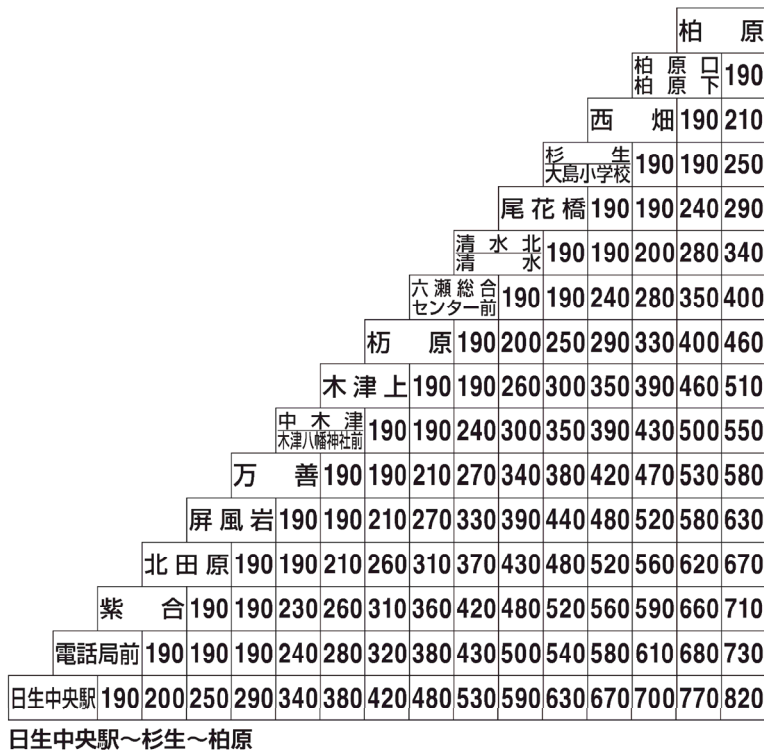
猪名川町



猪名川町マスコットキャラクター
「いなぼう」

- 杉生線（杉生系統）の利用状況を把握するために、交通系ICカードによる利用実績（※阪急バスよりデータ提供）をもとに、利用状況を取りまとめる。
- データ期間は、令和6年（2024年）10月から令和7年（2025年）9月までの1年間である。
- ※ 本資料は、杉生線地域旅客運送サービス継続事業（令和6年（2024年）10月開始）による運行開始以降の利用状況を取りまとめたものである。

■ 運賃表（令和6年（2024年）10月1日から）



※ 運賃表（杉生線、多田グリーンハイツ線、
日生ニュータウン線、川西猪名川線）
（2025年9月改定）（阪急バス株式会社）
をもとに作成

1. 概要

令和7年(2025年)2月22日の能勢電鉄ダイヤ改正に合わせ、平日における日生中央駅発の夜間2便について、発車時刻の変更を実施している。

■ 時刻表（令和7年（2025年）2月22日から）

● 杉生⇒日生中央

道路状況等により遅延が生じることがあります

【杉生線】 柏原→杉生→六瀬総合センター前→木津→川床口→北田原→紫合→日生中央駅

平 日									
系統番号	61	61	61	61	61	61	61	61	系統番号
柏原	06:19	07:07	07:33	08:30	10:30	12:30	16:00	18:00	柏原
柏原中	06:19	07:07	07:33	08:30	10:30	12:30	16:00	18:00	柏原中
大野口	06:21	07:09	07:35	08:32	10:32	12:32	16:02	18:02	大野口
柏原口	06:22	07:10	07:36	08:33	10:33	12:33	16:03	18:03	柏原口
柏原下	06:23	07:11	07:37	08:34	10:34	12:34	16:04	18:04	柏原下
西畑	06:25	07:13	07:39	08:36	10:36	12:36	16:06	18:06	西畑
島	06:26	07:14	07:40	08:37	10:37	12:37	16:07	18:07	島
杉生	06:28	07:16	07:42	08:39	10:39	12:39	16:09	18:09	杉生
大島小学校前	06:29	07:17	07:43	08:40	10:40	12:40	16:10	18:10	大島小学校前
尾花橋	06:30	07:18	07:44	08:41	10:41	12:41	16:11	18:11	尾花橋
清水北	06:31	07:19	07:45	08:42	10:42	12:42	16:12	18:12	清水北
清水	06:32	07:20	07:46	08:43	10:43	12:43	16:13	18:13	清水
笹尾春日神社前	06:32	07:20	07:46	08:43	10:43	12:43	16:13	18:13	笹尾春日神社前
笹尾上	06:34	07:22	07:48	08:45	10:45	12:45	16:15	18:15	笹尾上
六瀬総合センター前	06:35	07:23	07:49	08:46	10:46	12:46	16:16	18:16	六瀬総合センター前
林田口	06:35	07:23	07:49	08:46	10:46	12:46	16:16	18:16	林田口
朽原	06:37	07:25	07:51	08:48	10:48	12:48	16:18	18:18	朽原
木間生	06:38	07:26	07:52	08:49	10:49	12:49	16:19	18:19	木間生
木津上	06:39	07:27	07:53	08:50	10:50	12:50	16:20	18:20	木津上
木津	06:40	07:28	07:54	08:51	10:51	12:51	16:21	18:21	木津
中木津	06:41	07:29	07:55	08:52	10:52	12:52	16:22	18:22	中木津
木津八幡神社前	06:42	07:30	07:56	08:53	10:53	12:53	16:23	18:23	木津八幡神社前
猪名川町スポーツセンター前	06:42	07:30	07:56	08:53	10:53	12:53	16:23	18:23	猪名川町スポーツセンター前
万善	06:43	07:31	07:57	08:54	10:54	12:54	16:24	18:24	万善
川床口	06:44	07:32	07:58	08:55	10:55	12:55	16:25	18:25	川床口
屏風岩	06:45	07:33	07:59	08:56	10:56	12:56	16:26	18:26	屏風岩
大井	06:46	07:34	08:00	08:57	10:57	12:57	16:27	18:27	大井
北田原	06:47	07:35	08:01	08:58	10:58	12:58	16:28	18:28	北田原
北田原東口	06:47	07:35	08:01	08:58	10:58	12:58	16:28	18:28	北田原東口
ゆうあいセンター前	06:48	07:36	08:02	08:59	10:59	12:59	16:29	18:29	ゆうあいセンター前
北野	06:49	07:37	08:03	09:00	11:00	13:00	16:30	18:30	北野
紫合	06:50	07:38	08:04	09:01	11:01	13:01	16:31	18:31	紫合
電話局前	06:51	07:39	08:05	09:02	11:02	13:02	16:32	18:32	電話局前
紫合東口	06:52	07:40	08:06	09:03	11:03	13:03	16:33	18:33	紫合東口
猪名川高校前	06:53	07:41	08:07	09:04	11:04	13:04	16:34	18:34	猪名川高校前
日生中央駅	06:59	07:47	08:13	09:10	11:10	13:10	16:40	18:40	日生中央駅

土 休 日									2025年02月現在
系統番号	61	61	61	61	61	61	61	61	系統番号
柏原	07:45	10:30	12:30	15:30	17:30				柏原
柏原中	07:45	10:30	12:30	15:30	17:30				柏原中
大野口	07:47	10:32	12:32	15:32	17:32				大野口
柏原口	07:48	10:33	12:33	15:33	17:33				柏原口
柏原下	07:49	10:34	12:34	15:34	17:34				柏原下
西畑	07:51	10:36	12:36	15:36	17:36				西畑
島	07:52	10:37	12:37	15:37	17:37				島
杉生	07:54	10:39	12:39	15:39	17:39				杉生
大島小学校前	07:55	10:40	12:40	15:40	17:40				大島小学校前
尾花橋	07:56	10:41	12:41	15:41	17:41				尾花橋
清水北	07:57	10:42	12:42	15:42	17:42				清水北
清水	07:58	10:43	12:43	15:43	17:43				清水
笹尾春日神社前	07:58	10:43	12:43	15:43	17:43				笹尾春日神社前
笹尾上	08:00	10:45	12:45	15:45	17:45				笹尾上
六瀬総合センター前	08:01	10:46	12:46	15:46	17:46				六瀬総合センター前
林田口	08:01	10:46	12:46	15:46	17:46				林田口
朽原	08:03	10:48	12:48	15:48	17:48				朽原
木間生	08:04	10:49	12:49	15:49	17:49				木間生
木津上	08:05	10:50	12:50	15:50	17:50				木津上
木津	08:06	10:51	12:51	15:51	17:51				木津
中木津	08:07	10:52	12:52	15:52	17:52				中木津
木津八幡神社前	08:08	10:53	12:53	15:53	17:53				木津八幡神社前
猪名川町スポーツセンター前	08:08	10:53	12:53	15:53	17:53				猪名川町スポーツセンター前
万善	08:09	10:54	12:54	15:54	17:54				万善
川床口	08:10	10:55	12:55	15:55	17:55				川床口
屏風岩	08:11	10:56	12:56	15:56	17:56				屏風岩
大井	08:12	10:57	12:57	15:57	17:57				大井
北田原	08:13	10:58	12:58	15:58	17:58				北田原
北田原東口	08:13	10:58	12:58	15:58	17:58				北田原東口
ゆうあいセンター前	08:14	10:59	12:59	15:59	17:59				ゆうあいセンター前
北野	08:15	11:00	13:00	16:00	18:00				北野
紫合	08:16	11:01	13:01	16:01	18:01				紫合
電話局前	08:17	11:02	13:02	16:02	18:02				電話局前
紫合東口	08:18	11:03	13:03	16:03	18:03				紫合東口
猪名川高校前	08:19	11:04	13:04	16:04	18:04				猪名川高校前
日生中央駅	08:25	11:10	13:10	16:10	18:10				日生中央駅

出典：阪急バス杉生線時刻表（2026年1月現在）

1. 概要

令和7年(2025年)2月22日の能勢電鉄ダイヤ改正に合わせ、平日における日生中央駅発の夜間2便について、発車時刻の変更を実施している。

■ 時刻表（令和7年（2025年）2月22日から）

● 日生中央⇒杉生

道路状況等により遅延が生じることがあります

【杉生線】 日生中央駅→紫合→北田原→川床口→木津→六瀬総合センター前→杉生→柏原

ふ＝猪名川町ふれあいバス車両で運行します

平 日	ふ							
系統番号	61	61	61	61	61	61	61	系統番号
日生中央駅	08:30	09:30	11:30	15:00	17:00	19:05	20:25	日生中央駅
猪名川高校前	08:31	09:31	11:31	15:01	17:01	19:06	20:26	猪名川高校前
紫合東口	08:32	09:32	11:32	15:02	17:02	19:07	20:27	紫合東口
電話局前	08:33	09:33	11:33	15:03	17:03	19:08	20:28	電話局前
紫合	08:35	09:35	11:35	15:05	17:05	19:10	20:30	紫合
北野	08:36	09:36	11:36	15:06	17:06	19:11	20:31	北野
ゆうあいセンター前	08:37	09:37	11:37	15:07	17:07	19:12	20:32	ゆうあいセンター前
北田原東口	08:38	09:38	11:38	15:08	17:08	19:13	20:33	北田原東口
北田原	08:39	09:39	11:39	15:09	17:09	19:14	20:34	北田原
大井	08:39	09:39	11:39	15:09	17:09	19:14	20:34	大井
屏風岩	08:41	09:41	11:41	15:11	17:11	19:16	20:36	屏風岩
川床口	08:42	09:42	11:42	15:12	17:12	19:17	20:37	川床口
万善	08:43	09:43	11:43	15:13	17:13	19:18	20:38	万善
猪名川町スポーツセンター前	08:43	09:43	11:43	15:13	17:13	19:18	20:38	猪名川町スポーツセンター前
木津八幡神社前	08:44	09:44	11:44	15:14	17:14	19:19	20:39	木津八幡神社前
中木津	08:45	09:45	11:45	15:15	17:15	19:20	20:40	中木津
木津	08:47	09:47	11:47	15:17	17:17	19:22	20:42	木津
木津上	08:48	09:48	11:48	15:18	17:18	19:23	20:43	木津上
木間生	08:49	09:49	11:49	15:19	17:19	19:24	20:44	木間生
枋原	08:50	09:50	11:50	15:20	17:20	19:25	20:45	枋原
林田口	08:51	09:51	11:51	15:21	17:21	19:26	20:46	林田口
六瀬総合センター前	08:52	09:52	11:52	15:22	17:22	19:27	20:47	六瀬総合センター前
笹尾上	08:53	09:53	11:53	15:23	17:23	19:28	20:48	笹尾上
笹尾春日神社前	08:53	09:53	11:53	15:23	17:23	19:28	20:48	笹尾春日神社前
清水	08:54	09:54	11:54	15:24	17:24	19:29	20:49	清水
清水北	08:55	09:55	11:55	15:25	17:25	19:30	20:50	清水北
尾花橋	08:56	09:56	11:56	15:26	17:26	19:31	20:51	尾花橋
大島小学校前	08:57	09:57	11:57	15:27	17:27	19:32	20:52	大島小学校前
杉生	08:59	09:59	11:59	15:29	17:29	19:34	20:54	杉生
島	09:00	10:00	12:00	15:30	17:30	19:35	20:55	島
西畑	09:01	10:01	12:01	15:31	17:31	19:36	20:56	西畑
柏原下	09:03	10:03	12:03	15:33	17:33	19:38	20:58	柏原下
柏原口	09:04	10:04	12:04	15:34	17:34	19:39	20:59	柏原口
大野口	09:05	10:05	12:05	15:35	17:35	19:40	21:00	大野口
柏原中	09:07	10:07	12:07	15:37	17:37	19:42	21:02	柏原中
柏原	09:10	10:10	12:10	15:40	17:40	19:45	21:05	柏原

土 休 日	2025年02月現在					
系統番号	61	61	61	61	61	系統番号
日生中央駅	09:30	11:30	14:30	16:30	19:30	日生中央駅
猪名川高校前	09:31	11:31	14:31	16:31	19:31	猪名川高校前
紫合東口	09:32	11:32	14:32	16:32	19:32	紫合東口
電話局前	09:33	11:33	14:33	16:33	19:33	電話局前
紫合	09:35	11:35	14:35	16:35	19:35	紫合
北野	09:36	11:36	14:36	16:36	19:36	北野
ゆうあいセンター前	09:36	11:36	14:36	16:36	19:36	ゆうあいセンター前
北田原東口	09:37	11:37	14:37	16:37	19:37	北田原東口
北田原	09:38	11:38	14:38	16:38	19:38	北田原
大井	09:38	11:38	14:38	16:38	19:38	大井
屏風岩	09:40	11:40	14:40	16:40	19:40	屏風岩
川床口	09:41	11:41	14:41	16:41	19:41	川床口
万善	09:42	11:42	14:42	16:42	19:42	万善
猪名川町スポーツセンター前	09:42	11:42	14:42	16:42	19:42	猪名川町スポーツセンター前
木津八幡神社前	09:43	11:43	14:43	16:43	19:43	木津八幡神社前
中木津	09:43	11:43	14:43	16:43	19:43	中木津
木津	09:45	11:45	14:45	16:45	19:45	木津
木津上	09:46	11:46	14:46	16:46	19:46	木津上
木間生	09:47	11:47	14:47	16:47	19:47	木間生
枋原	09:48	11:48	14:48	16:48	19:48	枋原
林田口	09:49	11:49	14:49	16:49	19:49	林田口
六瀬総合センター前	09:50	11:50	14:50	16:50	19:50	六瀬総合センター前
笹尾上	09:51	11:51	14:51	16:51	19:51	笹尾上
笹尾春日神社前	09:51	11:51	14:51	16:51	19:51	笹尾春日神社前
清水	09:52	11:52	14:52	16:52	19:52	清水
清水北	09:53	11:53	14:53	16:53	19:53	清水北
尾花橋	09:54	11:54	14:54	16:54	19:54	尾花橋
大島小学校前	09:55	11:55	14:55	16:55	19:55	大島小学校前
杉生	09:57	11:57	14:57	16:57	19:57	杉生
島	09:58	11:58	14:58	16:58	19:58	島
西畑	09:59	11:59	14:59	16:59	19:59	西畑
柏原下	10:01	12:01	15:01	17:01	20:01	柏原下
柏原口	10:02	12:02	15:02	17:02	20:02	柏原口
大野口	10:03	12:03	15:03	17:03	20:03	大野口
柏原中	10:05	12:05	15:05	17:05	20:05	柏原中
柏原	10:10	12:10	15:10	17:10	20:10	柏原

出典：阪急バス杉生線時刻表（2026年1月現在）

1. 概要

杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく運行開始(令和6年(2024年)10月1日)から、令和7年(2025年)2月21日までの時刻表

■ 時刻表（令和6年（2024年）10月1日から令和7年（2025年）2月21日まで）

● 杉生⇒日生中央

道路状況等により遅延が生じることがあります

【杉生線】 柏原→杉生→六瀬総合センター前→木津→川床口→北田原→紫合→日生中央駅

平 日									土 休 日							2024年10月現在
系統番号	61	61	61	61	61	61	61	系統番号	系統番号	61	61	61	61	61	系統番号	
柏原	06:19	07:07	07:33	08:30	10:30	12:30	16:00	18:00	柏原	07:45	10:30	12:30	15:30	17:30	柏原	
柏原中	06:19	07:07	07:33	08:30	10:30	12:30	16:00	18:00	柏原中	07:45	10:30	12:30	15:30	17:30	柏原中	
大野口	06:21	07:09	07:35	08:32	10:32	12:32	16:02	18:02	大野口	07:47	10:32	12:32	15:32	17:32	大野口	
柏原口	06:22	07:10	07:36	08:33	10:33	12:33	16:03	18:03	柏原口	07:48	10:33	12:33	15:33	17:33	柏原口	
柏原下	06:23	07:11	07:37	08:34	10:34	12:34	16:04	18:04	柏原下	07:49	10:34	12:34	15:34	17:34	柏原下	
西畑	06:25	07:13	07:39	08:36	10:36	12:36	16:06	18:06	西畑	07:51	10:36	12:36	15:36	17:36	西畑	
島	06:26	07:14	07:40	08:37	10:37	12:37	16:07	18:07	島	07:52	10:37	12:37	15:37	17:37	島	
杉生	06:28	07:16	07:42	08:39	10:39	12:39	16:09	18:09	杉生	07:54	10:39	12:39	15:39	17:39	杉生	
大島小学校前	06:29	07:17	07:43	08:40	10:40	12:40	16:10	18:10	大島小学校前	07:55	10:40	12:40	15:40	17:40	大島小学校前	
尾花橋	06:30	07:18	07:44	08:41	10:41	12:41	16:11	18:11	尾花橋	07:56	10:41	12:41	15:41	17:41	尾花橋	
清水北	06:31	07:19	07:45	08:42	10:42	12:42	16:12	18:12	清水北	07:57	10:42	12:42	15:42	17:42	清水北	
清水	06:32	07:20	07:46	08:43	10:43	12:43	16:13	18:13	清水	07:58	10:43	12:43	15:43	17:43	清水	
笹尾春日神社前	06:32	07:20	07:46	08:43	10:43	12:43	16:13	18:13	笹尾春日神社前	07:58	10:43	12:43	15:43	17:43	笹尾春日神社前	
笹尾上	06:34	07:22	07:48	08:45	10:45	12:45	16:15	18:15	笹尾上	08:00	10:45	12:45	15:45	17:45	笹尾上	
六瀬総合センター前	06:35	07:23	07:49	08:46	10:46	12:46	16:16	18:16	六瀬総合センター前	08:01	10:46	12:46	15:46	17:46	六瀬総合センター前	
林田口	06:35	07:23	07:49	08:46	10:46	12:46	16:16	18:16	林田口	08:01	10:46	12:46	15:46	17:46	林田口	
柘原	06:37	07:25	07:51	08:48	10:48	12:48	16:18	18:18	柘原	08:03	10:48	12:48	15:48	17:48	柘原	
木間生	06:38	07:26	07:52	08:49	10:49	12:49	16:19	18:19	木間生	08:04	10:49	12:49	15:49	17:49	木間生	
木津上	06:39	07:27	07:53	08:50	10:50	12:50	16:20	18:20	木津上	08:05	10:50	12:50	15:50	17:50	木津上	
木津	06:40	07:28	07:54	08:51	10:51	12:51	16:21	18:21	木津	08:06	10:51	12:51	15:51	17:51	木津	
中木津	06:41	07:29	07:55	08:52	10:52	12:52	16:22	18:22	中木津	08:07	10:52	12:52	15:52	17:52	中木津	
木津八幡神社前	06:42	07:30	07:56	08:53	10:53	12:53	16:23	18:23	木津八幡神社前	08:08	10:53	12:53	15:53	17:53	木津八幡神社前	
猪名川町スポーツセンター前	06:42	07:30	07:56	08:53	10:53	12:53	16:23	18:23	猪名川町スポーツセンター前	08:08	10:53	12:53	15:53	17:53	猪名川町スポーツセンター前	
万善	06:43	07:31	07:57	08:54	10:54	12:54	16:24	18:24	万善	08:09	10:54	12:54	15:54	17:54	万善	
川床口	06:44	07:32	07:58	08:55	10:55	12:55	16:25	18:25	川床口	08:10	10:55	12:55	15:55	17:55	川床口	
屏風岩	06:45	07:33	07:59	08:56	10:56	12:56	16:26	18:26	屏風岩	08:11	10:56	12:56	15:56	17:56	屏風岩	
大井	06:46	07:34	08:00	08:57	10:57	12:57	16:27	18:27	大井	08:12	10:57	12:57	15:57	17:57	大井	
北田原	06:47	07:35	08:01	08:58	10:58	12:58	16:28	18:28	北田原	08:13	10:58	12:58	15:58	17:58	北田原	
北田原東口	06:47	07:35	08:01	08:58	10:58	12:58	16:28	18:28	北田原東口	08:13	10:58	12:58	15:58	17:58	北田原東口	
ゆうあいセンター前	06:48	07:36	08:02	08:59	10:59	12:59	16:29	18:29	ゆうあいセンター前	08:14	10:59	12:59	15:59	17:59	ゆうあいセンター前	
北野	06:49	07:37	08:03	09:00	11:00	13:00	16:30	18:30	北野	08:15	11:00	13:00	16:00	18:00	北野	
紫合	06:50	07:38	08:04	09:01	11:01	13:01	16:31	18:31	紫合	08:16	11:01	13:01	16:01	18:01	紫合	
電話局前	06:51	07:39	08:05	09:02	11:02	13:02	16:32	18:32	電話局前	08:17	11:02	13:02	16:02	18:02	電話局前	
紫合東口	06:52	07:40	08:06	09:03	11:03	13:03	16:33	18:33	紫合東口	08:18	11:03	13:03	16:03	18:03	紫合東口	
猪名川高校前	06:53	07:41	08:07	09:04	11:04	13:04	16:34	18:34	猪名川高校前	08:19	11:04	13:04	16:04	18:04	猪名川高校前	
日生中央駅	06:59	07:47	08:13	09:10	11:10	13:10	16:40	18:40	日生中央駅	08:25	11:10	13:10	16:10	18:10	日生中央駅	

出典：阪急バス杉生線時刻表（2024年10月現在）

1. 概要

杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく運行開始(令和6年(2024年)10月1日)から、令和7年(2025年)2月21日までの時刻表

■ 時刻表（令和6年（2024年）10月1日から令和7年（2025年）2月21日まで）

● 日生中央⇒杉生

道路状況等により遅延が生じることがあります

【杉生線】 日生中央駅→紫合→北田原→川床口→木津→六瀬総合センター前→杉生→柏原

ふ⇒猪名川町ふれあいバス車両で運行します

平日	ふ							
系統番号	61	61	61	61	61	61	61	系統番号
日生中央駅	08:30	09:30	11:30	15:00	17:00	19:00	20:20	日生中央駅
猪名川高校前	08:31	09:31	11:31	15:01	17:01	19:01	20:21	猪名川高校前
紫合東口	08:32	09:32	11:32	15:02	17:02	19:02	20:22	紫合東口
電話局前	08:33	09:33	11:33	15:03	17:03	19:03	20:23	電話局前
紫合	08:35	09:35	11:35	15:05	17:05	19:05	20:25	紫合
北野	08:36	09:36	11:36	15:06	17:06	19:06	20:26	北野
ゆうあいセンター前	08:37	09:37	11:37	15:07	17:07	19:07	20:27	ゆうあいセンター前
北田原東口	08:38	09:38	11:38	15:08	17:08	19:08	20:28	北田原東口
北田原	08:39	09:39	11:39	15:09	17:09	19:09	20:29	北田原
大井	08:39	09:39	11:39	15:09	17:09	19:09	20:29	大井
屏風岩	08:41	09:41	11:41	15:11	17:11	19:11	20:31	屏風岩
川床口	08:42	09:42	11:42	15:12	17:12	19:12	20:32	川床口
万善	08:43	09:43	11:43	15:13	17:13	19:13	20:33	万善
猪名川町スポーツセンター前	08:43	09:43	11:43	15:13	17:13	19:13	20:33	猪名川町スポーツセンター前
木津八幡神社前	08:44	09:44	11:44	15:14	17:14	19:14	20:34	木津八幡神社前
中木津	08:45	09:45	11:45	15:15	17:15	19:15	20:35	中木津
木津	08:47	09:47	11:47	15:17	17:17	19:17	20:37	木津
木津上	08:48	09:48	11:48	15:18	17:18	19:18	20:38	木津上
木間生	08:49	09:49	11:49	15:19	17:19	19:19	20:39	木間生
柝原	08:50	09:50	11:50	15:20	17:20	19:20	20:40	柝原
林田口	08:51	09:51	11:51	15:21	17:21	19:21	20:41	林田口
六瀬総合センター前	08:52	09:52	11:52	15:22	17:22	19:22	20:42	六瀬総合センター前
笹尾上	08:53	09:53	11:53	15:23	17:23	19:23	20:43	笹尾上
笹尾春日神社前	08:53	09:53	11:53	15:23	17:23	19:23	20:43	笹尾春日神社前
清水	08:54	09:54	11:54	15:24	17:24	19:24	20:44	清水
清水北	08:55	09:55	11:55	15:25	17:25	19:25	20:45	清水北
尾花橋	08:56	09:56	11:56	15:26	17:26	19:26	20:46	尾花橋
大島小学校前	08:57	09:57	11:57	15:27	17:27	19:27	20:47	大島小学校前
杉生	08:59	09:59	11:59	15:29	17:29	19:29	20:49	杉生
島	09:00	10:00	12:00	15:30	17:30	19:30	20:50	島
西畑	09:01	10:01	12:01	15:31	17:31	19:31	20:51	西畑
柏原下	09:03	10:03	12:03	15:33	17:33	19:33	20:53	柏原下
柏原口	09:04	10:04	12:04	15:34	17:34	19:34	20:54	柏原口
大野口	09:05	10:05	12:05	15:35	17:35	19:35	20:55	大野口
柏原中	09:07	10:07	12:07	15:37	17:37	19:37	20:57	柏原中
柏原	09:10	10:10	12:10	15:40	17:40	19:40	21:00	柏原

土休日	2024年10月現在					
系統番号	61	61	61	61	61	系統番号
日生中央駅	09:30	11:30	14:30	16:30	19:30	日生中央駅
猪名川高校前	09:31	11:31	14:31	16:31	19:31	猪名川高校前
紫合東口	09:32	11:32	14:32	16:32	19:32	紫合東口
電話局前	09:33	11:33	14:33	16:33	19:33	電話局前
紫合	09:35	11:35	14:35	16:35	19:35	紫合
北野	09:36	11:36	14:36	16:36	19:36	北野
ゆうあいセンター前	09:36	11:36	14:36	16:36	19:36	ゆうあいセンター前
北田原東口	09:37	11:37	14:37	16:37	19:37	北田原東口
北田原	09:38	11:38	14:38	16:38	19:38	北田原
大井	09:38	11:38	14:38	16:38	19:38	大井
屏風岩	09:40	11:40	14:40	16:40	19:40	屏風岩
川床口	09:41	11:41	14:41	16:41	19:41	川床口
万善	09:42	11:42	14:42	16:42	19:42	万善
猪名川町スポーツセンター前	09:42	11:42	14:42	16:42	19:42	猪名川町スポーツセンター前
木津八幡神社前	09:43	11:43	14:43	16:43	19:43	木津八幡神社前
中木津	09:43	11:43	14:43	16:43	19:43	中木津
木津	09:45	11:45	14:45	16:45	19:45	木津
木津上	09:46	11:46	14:46	16:46	19:46	木津上
木間生	09:47	11:47	14:47	16:47	19:47	木間生
柝原	09:48	11:48	14:48	16:48	19:48	柝原
林田口	09:49	11:49	14:49	16:49	19:49	林田口
六瀬総合センター前	09:50	11:50	14:50	16:50	19:50	六瀬総合センター前
笹尾上	09:51	11:51	14:51	16:51	19:51	笹尾上
笹尾春日神社前	09:51	11:51	14:51	16:51	19:51	笹尾春日神社前
清水	09:52	11:52	14:52	16:52	19:52	清水
清水北	09:53	11:53	14:53	16:53	19:53	清水北
尾花橋	09:54	11:54	14:54	16:54	19:54	尾花橋
大島小学校前	09:55	11:55	14:55	16:55	19:55	大島小学校前
杉生	09:57	11:57	14:57	16:57	19:57	杉生
島	09:58	11:58	14:58	16:58	19:58	島
西畑	09:59	11:59	14:59	16:59	19:59	西畑
柏原下	10:01	12:01	15:01	17:01	20:01	柏原下
柏原口	10:02	12:02	15:02	17:02	20:02	柏原口
大野口	10:03	12:03	15:03	17:03	20:03	大野口
柏原中	10:05	12:05	15:05	17:05	20:05	柏原中
柏原	10:10	12:10	15:10	17:10	20:10	柏原

出典：阪急バス杉生線時刻表（2024年10月現在）

1. 概要

杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく運行以前の路線図と運賃表
(令和6年(2024年)9月30日まで)

■ 路線図 (令和6年(2024年)9月30日まで)



■ 運賃表 (令和6年(2024年)9月30日まで)

杉生 大島小学校前									
尾花橋					170				
清水北 清水					170 170				
六瀬総合 センター前					170 170 210				
朽原					170 180 220 260				
木津上					170 170 240 270 310				
中木津 木津八幡神社前					170 170 210 270 310 350				
万善					170 180 190 250 300 340 380				
屏風岩					170 170 190 250 290 350 390 430				
北田原					170 180 190 250 280 330 380 430 460				
紫合					170 170 210 250 280 330 380 440 470 500				
電話局前					170 170 170 210 250 290 340 380 450 480 520				
日生中央駅					170 180 220 260 300 340 370 430 470 530 560 590				

小児半額
(但し10円単位に切上げ)

※ 猪名川町北部 能勢町西部 運行系統図、運賃表(杉生線、多田グリーンハイツ線、日生ニュータウン線、川西猪名川線) (阪急バス株式会社) をもとに作成

杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく運行以前の時刻表
(令和6年(2024年)9月30日まで)

● 杉生⇒日生中央

2024年9月30日（月）まで

2022年5月現在

1. 概要

杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく運行以前の時刻表
(令和6年(2024年)9月30日まで)

■ 時刻表 (令和6年(2024年)9月30日まで)

● 日生中央⇒杉生

道路状況等により遅延が生じることがあります

【杉生線】日生中央駅⇒紫合⇒北田原⇒川床口⇒木津⇒六瀬総合センター前⇒杉生

2024年9月30日(月)まで

平 日											土 休 日											2022年5月現在												
系統番号	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	系統番号	系統番号	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	系統番号	系統番号	41	41	41	41	41	41	41	41	系統番号	
日生中央駅	08:00	09:40	11:00	12:20	14:20	16:20	17:20	19:04	20:04	21:45	日生中央駅	日生中央駅	08:00	10:20	12:00	13:00	14:40	16:00	17:05	18:20	20:04	21:16	日生中央駅	日生中央駅	08:00	10:20	12:00	13:00	14:40	16:00	17:05	18:20	20:04	21:16
猪名川高校前	08:01	09:41	11:01	12:21	14:21	16:21	17:21	19:05	20:05	21:46	猪名川高校前	猪名川高校前	08:01	10:21	12:01	13:01	14:41	16:01	17:06	18:21	20:05	21:17	猪名川高校前	猪名川高校前	08:01	10:21	12:01	13:01	14:41	16:01	17:06	18:21	20:05	21:17
紫合東口	08:02	09:42	11:02	12:22	14:22	16:22	17:22	19:06	20:06	21:47	紫合東口	紫合東口	08:02	10:22	12:02	13:02	14:42	16:02	17:07	18:22	20:06	21:18	紫合東口	紫合東口	08:02	10:22	12:02	13:02	14:42	16:02	17:07	18:22	20:06	21:18
電話局前	08:03	09:43	11:03	12:23	14:23	16:23	17:23	19:07	20:07	21:48	電話局前	電話局前	08:03	10:23	12:03	13:03	14:43	16:03	17:08	18:23	20:07	21:19	電話局前	電話局前	08:03	10:23	12:03	13:03	14:43	16:03	17:08	18:23	20:07	21:19
紫合	08:05	09:45	11:05	12:25	14:25	16:25	17:25	19:09	20:09	21:50	紫合	紫合	08:05	10:25	12:05	13:05	14:45	16:05	17:10	18:25	20:09	21:21	紫合	紫合	08:05	10:25	12:05	13:05	14:45	16:05	17:10	18:25	20:09	21:21
北野	08:06	09:46	11:06	12:26	14:26	16:26	17:26	19:10	20:10	21:51	北野	北野	08:06	10:26	12:06	13:06	14:46	16:06	17:11	18:26	20:10	21:22	北野	北野	08:06	10:26	12:06	13:06	14:46	16:06	17:11	18:26	20:10	21:22
ゆうあいセンター前	08:06	09:46	11:06	12:26	14:26	16:26	17:26	19:10	20:10	21:51	ゆうあいセンター前	ゆうあいセンター前	08:06	10:26	12:06	13:06	14:46	16:06	17:11	18:26	20:10	21:22	ゆうあいセンター前	ゆうあいセンター前	08:06	10:26	12:06	13:06	14:46	16:06	17:11	18:26	20:10	21:22
北田原東口	08:07	09:47	11:07	12:27	14:27	16:27	17:27	19:11	20:11	21:52	北田原東口	北田原東口	08:07	10:27	12:07	13:07	14:47	16:07	17:12	18:27	20:11	21:23	北田原東口	北田原東口	08:07	10:27	12:07	13:07	14:47	16:07	17:12	18:27	20:11	21:23
北田原	08:08	09:48	11:08	12:28	14:28	16:28	17:28	19:12	20:12	21:53	北田原	北田原	08:08	10:28	12:08	13:08	14:48	16:08	17:13	18:28	20:12	21:24	北田原	北田原	08:08	10:28	12:08	13:08	14:48	16:08	17:13	18:28	20:12	21:24
大井	08:08	09:48	11:08	12:28	14:28	16:28	17:28	19:12	20:12	21:53	大井	大井	08:08	10:28	12:08	13:08	14:48	16:08	17:13	18:28	20:12	21:24	大井	大井	08:08	10:28	12:08	13:08	14:48	16:08	17:13	18:28	20:12	21:24
屏風岩	08:10	09:50	11:10	12:30	14:30	16:30	17:30	19:14	20:14	21:55	屏風岩	屏風岩	08:10	10:30	12:10	13:10	14:50	16:10	17:15	18:30	20:14	21:26	屏風岩	屏風岩	08:10	10:30	12:10	13:10	14:50	16:10	17:15	18:30	20:14	21:26
川床口	08:11	09:51	11:11	12:31	14:31	16:31	17:31	19:15	20:15	21:56	川床口	川床口	08:11	10:31	12:11	13:11	14:51	16:11	17:16	18:31	20:15	21:27	川床口	川床口	08:11	10:31	12:11	13:11	14:51	16:11	17:16	18:31	20:15	21:27
万善	08:12	09:52	11:12	12:32	14:32	16:32	17:32	19:16	20:16	21:57	万善	万善	08:12	10:32	12:12	13:12	14:52	16:12	17:17	18:32	20:16	21:28	万善	万善	08:12	10:32	12:12	13:12	14:52	16:12	17:17	18:32	20:16	21:28
猪名川町スポーツセンター前	08:12	09:52	11:12	12:32	14:32	16:32	17:32	19:16	20:16	21:57	猪名川町スポーツセンター前	猪名川町スポーツセンター前	08:12	10:32	12:12	13:12	14:52	16:12	17:17	18:32	20:16	21:28	猪名川町スポーツセンター前	猪名川町スポーツセンター前	08:12	10:32	12:12	13:12	14:52	16:12	17:17	18:32	20:16	21:28
木津/八幡神社前	08:13	09:53	11:13	12:33	14:33	16:33	17:33	19:17	20:17	21:58	木津/八幡神社前	木津/八幡神社前	08:13	10:33	12:13	13:13	14:53	16:13	17:18	18:33	20:17	21:29	木津/八幡神社前	木津/八幡神社前	08:13	10:33	12:13	13:13	14:53	16:13	17:18	18:33	20:17	21:29
中木津	08:13	09:53	11:13	12:33	14:33	16:33	17:33	19:17	20:17	21:58	中木津	中木津	08:13	10:33	12:13	13:13	14:53	16:13	17:18	18:33	20:17	21:29	中木津	中木津	08:13	10:33	12:13	13:13	14:53	16:13	17:18	18:33	20:17	21:29
木津	08:15	09:55	11:15	12:35	14:35	16:35	17:35	19:19	20:19	22:00	木津	木津	08:15	10:35	12:15	13:15	14:55	16:15	17:20	18:35	20:19	21:31	木津	木津	08:15	10:35	12:15	13:15	14:55	16:15	17:20	18:35	20:19	21:31
木津上	08:16	09:56	11:16	12:36	14:36	16:36	17:36	19:20	20:20	22:01	木津上	木津上	08:16	10:36	12:16	13:16	14:56	16:16	17:21	18:36	20:20	21:32	木津上	木津上	08:16	10:36	12:16	13:16	14:56	16:16	17:21	18:36	20:20	21:32
木間生	08:17	09:57	11:17	12:37	14:37	16:37	17:37	19:21	20:21	22:02	木間生	木間生	08:17	10:37	12:17	13:17	14:57	16:17	17:22	18:37	20:21	21:33	木間生	木間生	08:17	10:37	12:17	13:17	14:57	16:17	17:22	18:37	20:21	21:33
朽原	08:18	09:58	11:18	12:38	14:38	16:38	17:38	19:22	20:22	22:03	朽原	朽原	08:18	10:38	12:18	13:18	14:58	16:18	17:23	18:38	20:22	21:34	朽原	朽原	08:18	10:38	12:18	13:18	14:58	16:18	17:23	18:38	20:22	21:34
林田口	08:19	09:59	11:19	12:39	14:39	16:39	17:39	19:23	20:23	22:04	林田口	林田口	08:19	10:39	12:19	13:19	14:59	16:19	17:24	18:39	20:23	21:35	林田口	林田口	08:19	10:39	12:19	13:19	14:59	16:19	17:24	18:39	20:23	21:35
六瀬総合センター前	08:20	10:00	11:20	12:40	14:40	16:40	17:40	19:24	20:24	22:05	六瀬総合センター前	六瀬総合センター前	08:20	10:40	12:20	13:20	15:00	16:20	17:25	18:40	20:24	21:36	六瀬総合センター前	六瀬総合センター前	08:20	10:40	12:20	13:20	15:00	16:20	17:25	18:40	20:24	21:36
笹尾上	08:21	10:01	11:21	12:41	14:41	16:41	17:41	19:25	20:25	22:06	笹尾上	笹尾上	08:21	10:41	12:21	13:21	15:01	16:21	17:26	18:41	20:25	21:37	笹尾上	笹尾上	08:21	10:41	12:21	13:21	15:01	16:21	17:26	18:41	20:25	21:37
笹尾春日神社前	08:21	10:01	11:21	12:41	14:41	16:41	17:41	19:25	20:25	22:06	笹尾春日神社前	笹尾春日神社前	08:21	10:41	12:21	13:21	15:01	16:21	17:26	18:41	20:25	21:37	笹尾春日神社前	笹尾春日神社前	08:21	10:41	12:21	13:21	15:01	16:21	17:26	18:41	20:25	21:37
清水	08:22	10:02	11:22	12:42	14:42	16:42	17:42	19:26	20:26	22:07	清水	清水	08:22	10:42	12:22	13:22	15:02	16:22	17:27	18:42	20:26	21:38	清水	清水	08:22	10:42	12:22	13:22	15:02	16:22	17:27	18:42	20:26	21:38
清水北	08:23	10:03	11:23	12:43	14:43	16:43	17:43	19:27	20:27	22:08	清水北	清水北	08:23	10:43	12:23	13:23	15:03	16:23	17:28	18:43	20:27	21:39	清水北	清水北	08:23	10:43	12:23	13:23	15:03	16:23	17:28	18:43	20:27	21:39
尾花橋	08:24	10:04	11:24	12:44	14:44	16:44	17:44	19:28	20:28	22:09	尾花橋	尾花橋	08:24	10:44	12:24	13:24	15:04	16:24	17:29	18:44	20:28	21:40	尾花橋	尾花橋	08:24	10:44	12:24	13:24	15:04	16:24	17:29	18:44	20:28	21:40
大島小学校前	08:25	10:05	11:25	12:45	14:45	16:45	17:45	19:29	20:29	22:10	大島小学校前	大島小学校前	08:25	10:45	12:25	13:25	15:05	16:25	17:30	18:45	20:29	21:41	大島小学校前	大島小学校前	08:25	10:45	12:25	13:25	15:05	16:25	17:30	18:45	20:29	21:41
杉生	08:36	10:16	11:36	12:56	14:56	16:56	17:56	19:40	20:40	22:21	杉生	杉生	08:36	10:56	12:36	13:36	15:16	16:36	17:41	18:56	20:40	21:52	杉生	杉生	08:36	10:56	12:36	13:36	15:16	16:36	17:41	18:56	20:40	21:52

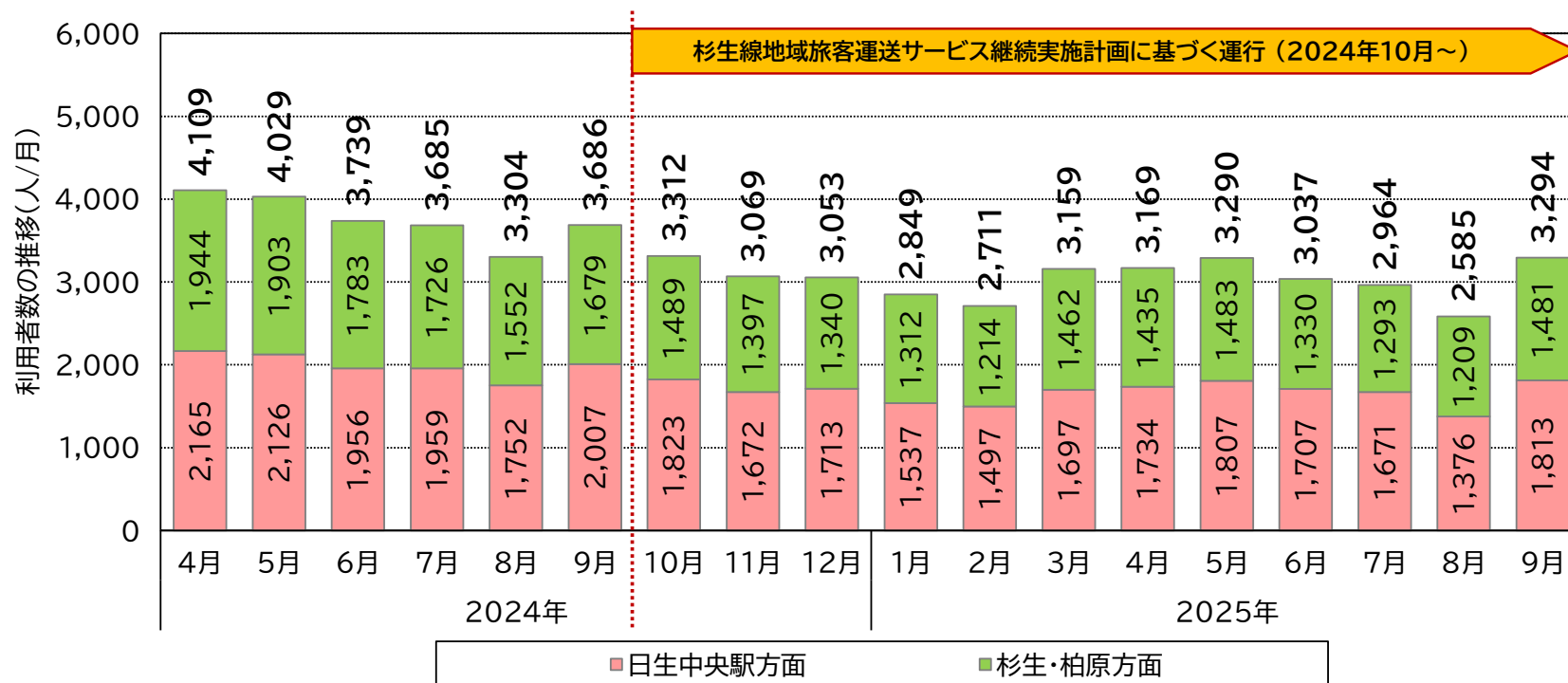
2. 利用者数の推移

(1) 月別利用者数の推移

○ 月別利用者数の推移を見ると、全体としては緩やかな減少傾向がみられるものの、令和6年（2024年）10月の杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく運行開始以降は、大きな変動はなく、一定水準で推移している状況が確認できる。

○ また、方面別に見ても、日生中央駅方面及び杉生・柏原方面ともに大きな増減は見受けられない。

●月別利用者数の推移（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025）9月）



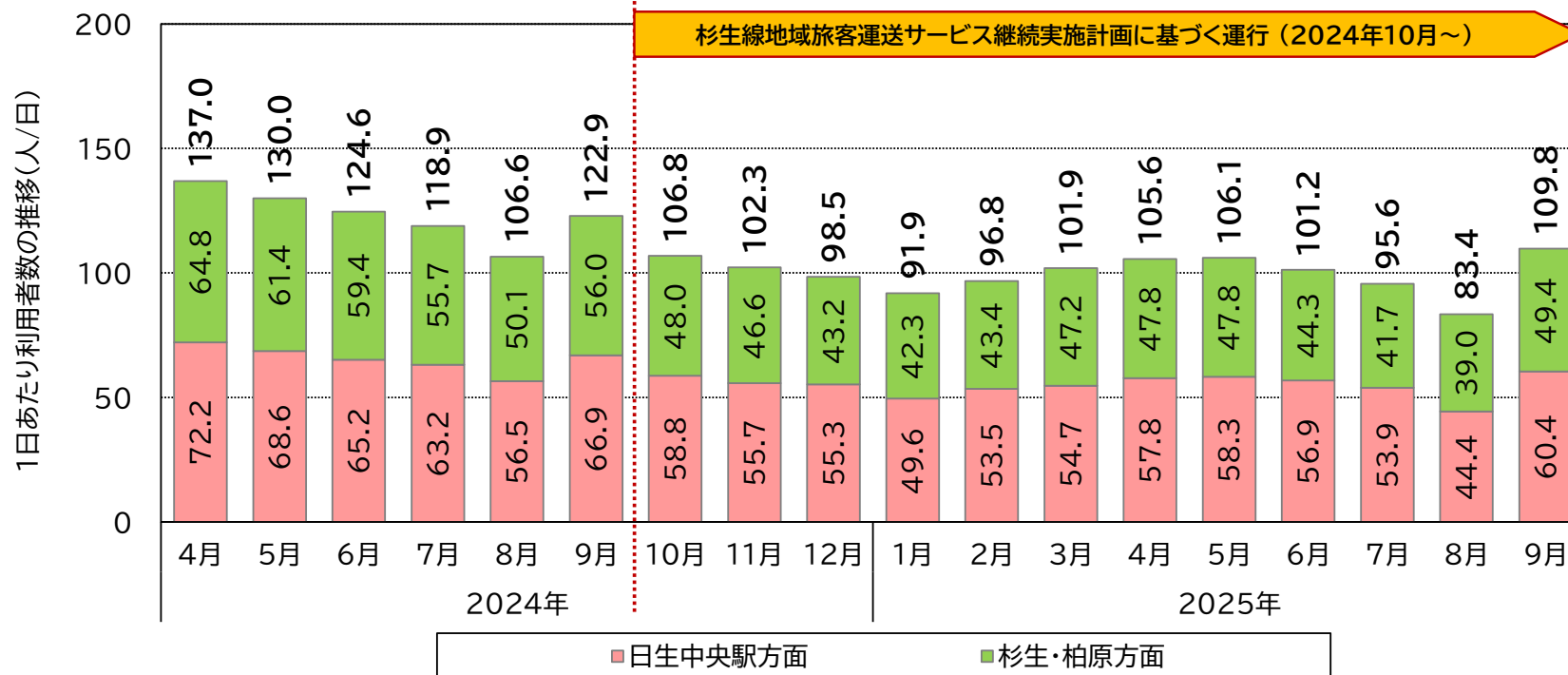
2. 利用者数の推移

(2) 1日平均利用者数の推移

○ 1日平均利用者数の推移を見ると、月別利用者数と同様に、全体としては緩やかな減少傾向がみられるものの、令和6年（2024年）10月の杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく運行開始以降は、大きな変動は確認されず、概ね一定の水準で推移している状況である。

○ また、日生中央駅方面および杉生・柏原方面ともに、顕著な増減は確認されない。

● 1日平均利用者数の推移（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025）年9月）

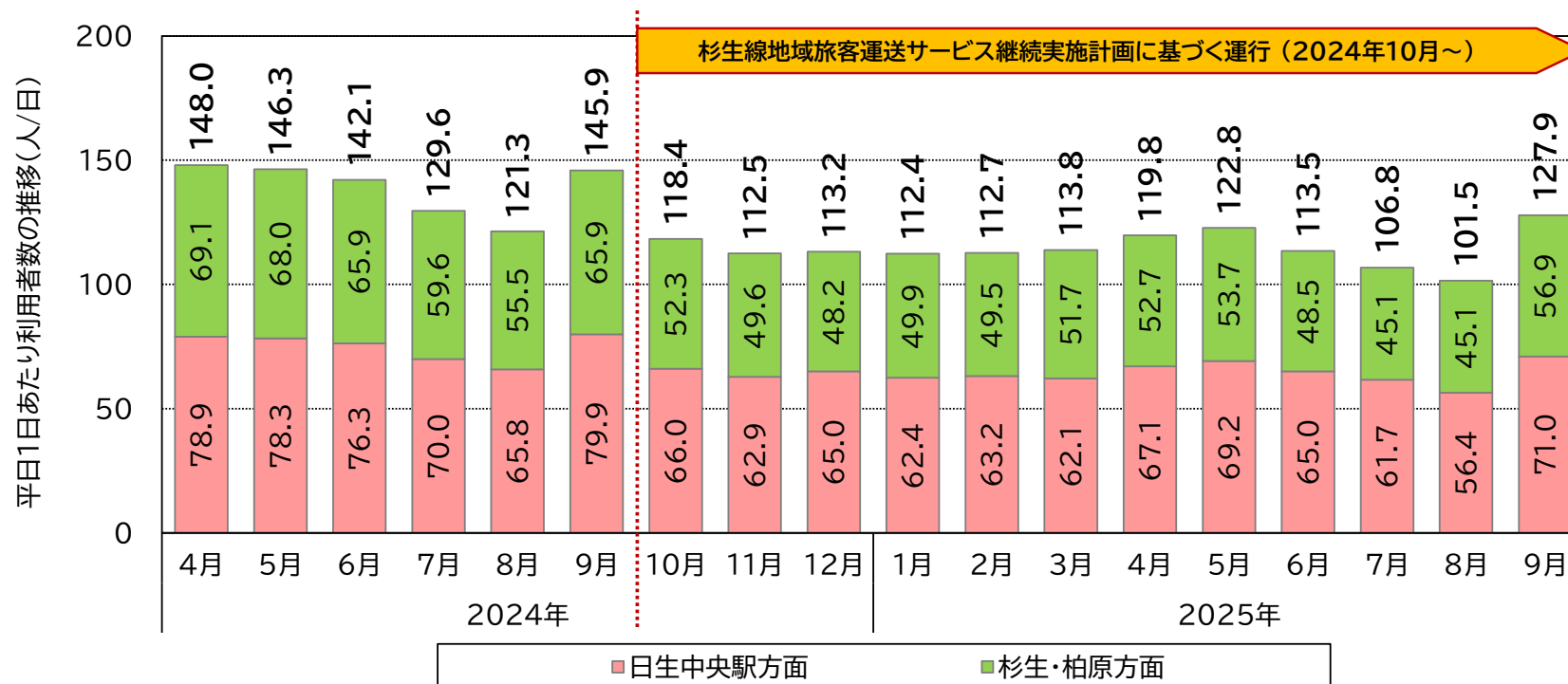


2. 利用者数の推移

(3) 平日1日平均利用者数の推移

- 平日1日平均利用者数の推移を見ると、全体としては緩やかな減少傾向がみられるものの、令和6年（2024年）10月の杉生線地域旅客運送サービス継続実施計画に基づく運行開始以降は、大きな変動は確認されず、概ね一定の水準で推移している状況である。
- また、日生中央駅方面および杉生・柏原方面ともに、顕著な増減は確認されず、方面別の構成についても大きな変化はみられない。

●平日1日平均利用者数の推移（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）

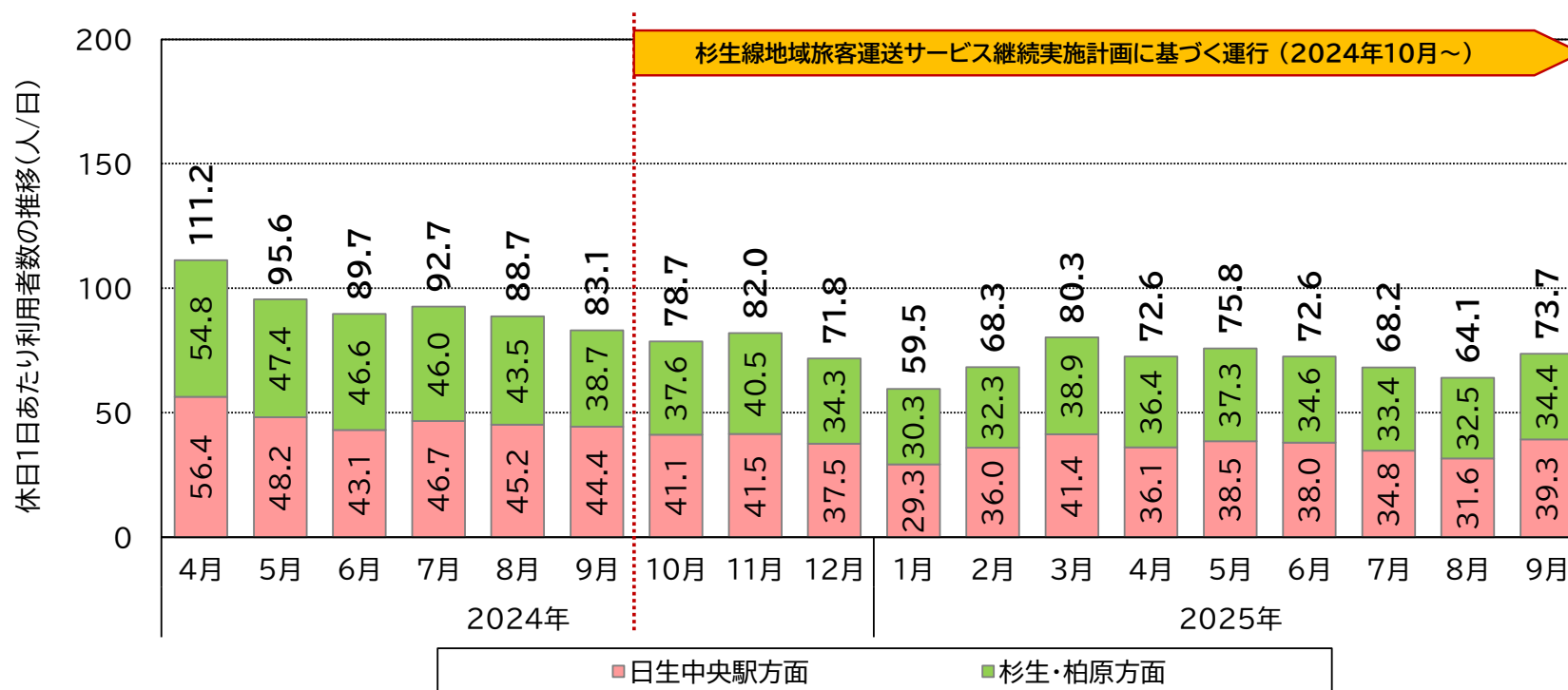


2. 利用者数の推移

(4) 休日1日平均利用者数の推移

- 休日1日平均利用者数の推移を見ると、平日と同様に、全体としては緩やかな減少傾向がみられるものの、令和6年（2024年）10月以降は大きな変動は確認されず、概ね一定の水準で推移している状況である。
- 方面別に見ても、日生中央駅方面および杉生・柏原方面のいずれにおいても、月ごとのばらつきはあるものの、顕著な増減傾向は確認されない。

● 休日1日平均利用者数の推移（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）



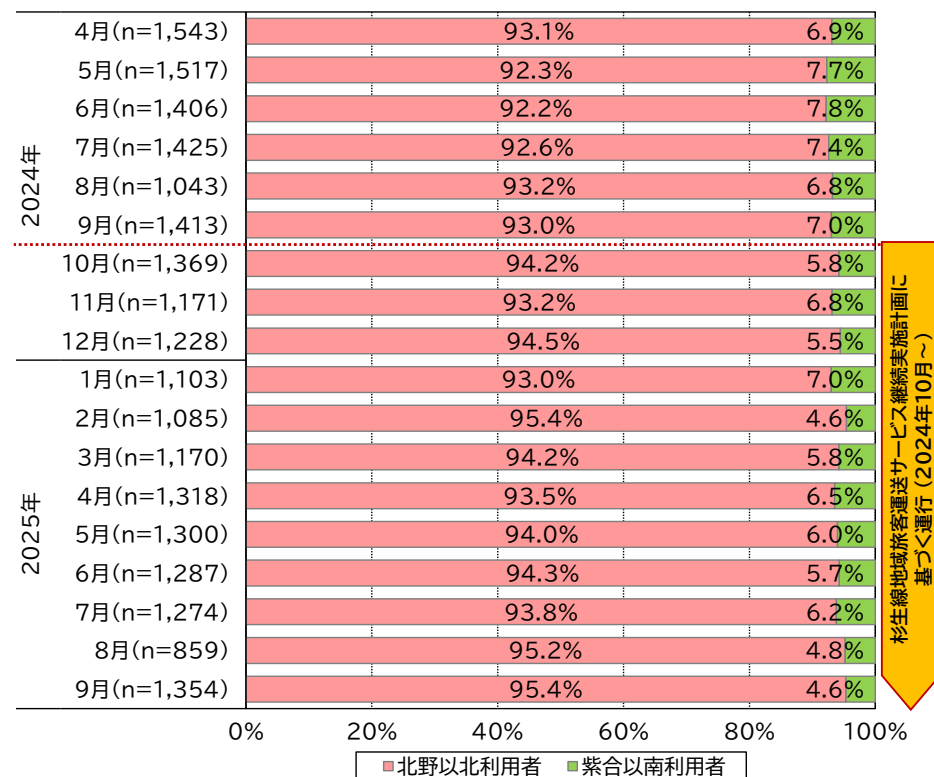
3. 区間別利用状況

(1) 平日の区間別利用状況

- 平日の日生中央駅方面の区間別利用状況を見ると、北野以北の単独区間における利用が大半を占めている。特に、日生中央駅から北野までの重複区間と比べ、単独区間では安定した利用割合が確認でき、平日においては通勤・通学等の日常利用が、単独区間を中心に形成されている状況がうかがえる。
- 杉生・柏原方面においても、北野以北の単独区間での利用が高い割合を占めている。全体として、単独区間の利用割合は9割前後で推移しており、杉生線が他路線と重複しない区間において、地域の基幹的な移動手段として機能していることが確認できる。

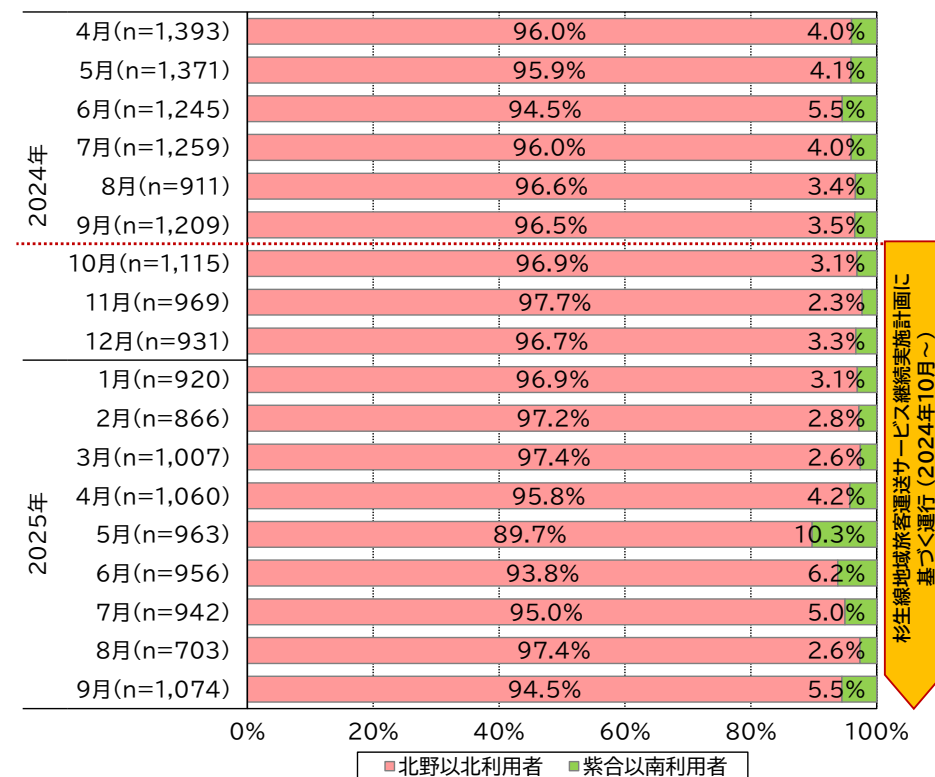
●区間別利用状況（日生中央駅方面）

（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）



●区間別利用状況（杉生・柏原方面）

（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）



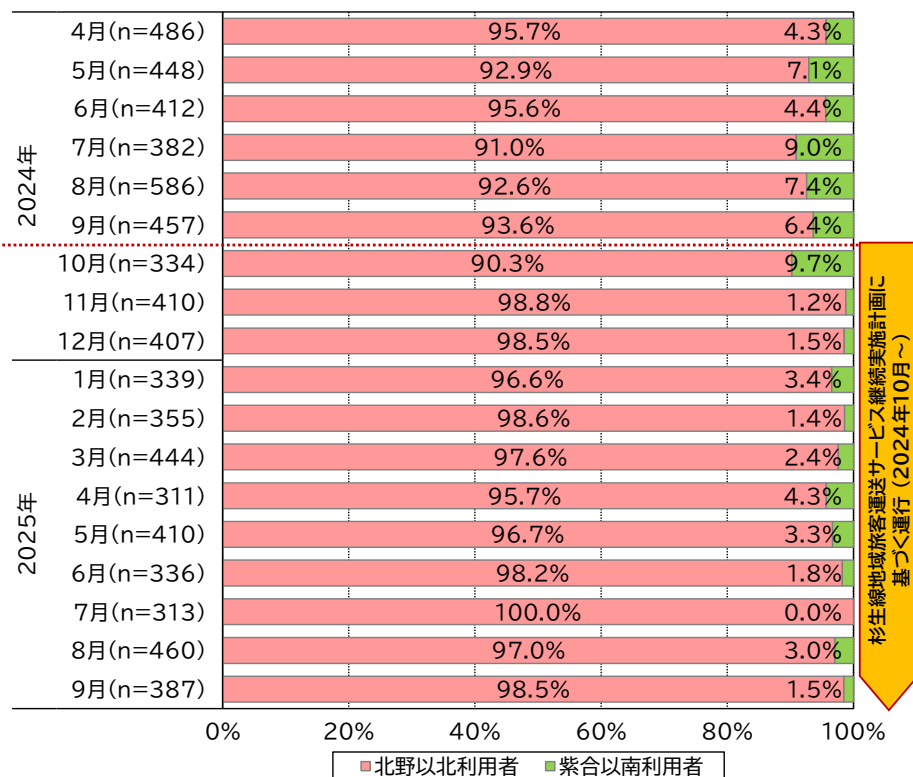
3. 区間別利用状況

(2) 休日の区間別利用状況

- 休日の日生中央駅方面の利用状況を見ると、平日と同様に北野以北の単独区間が利用の大半を占めている。一部月において重複区間の割合が相対的に高まる傾向はみられるものの、全体としては単独区間を中心とした利用構造に大きな変化はない。
- 杉生・柏原方面においては、北野以北の単独区間の利用割合が極めて高く、ほぼ全体を占める月もみられる。このことから、休日においても杉生線は、他路線の代替ではなく、単独区間を支える地域交通として利用されていることが明確である。

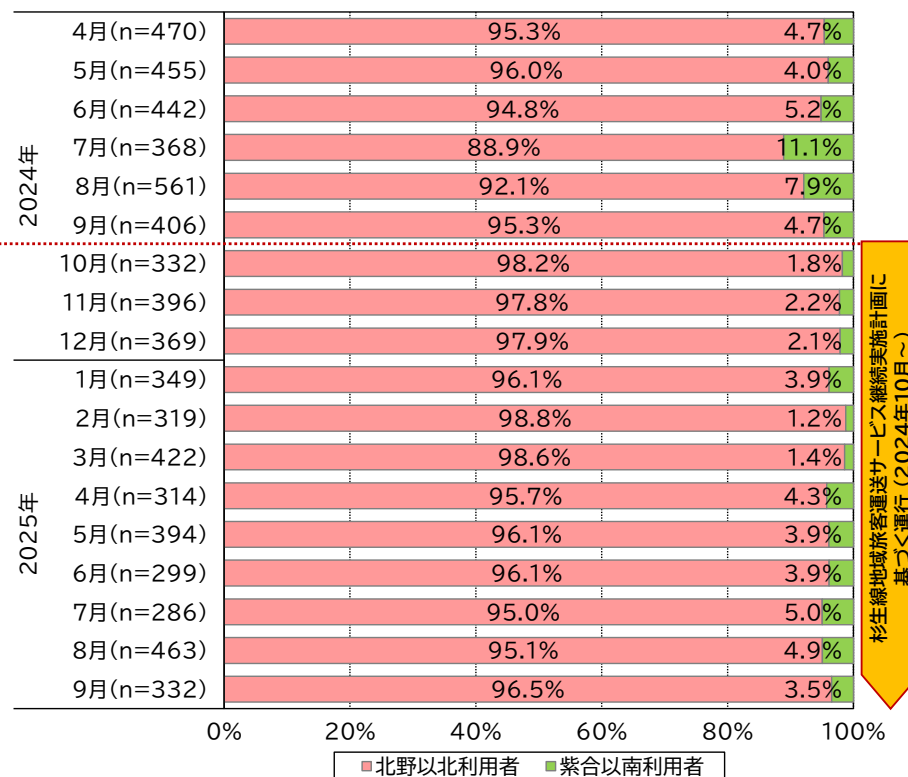
●区間別利用状況（日生中央駅方面）

（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）



●区間別利用状況（杉生・柏原方面）

（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）



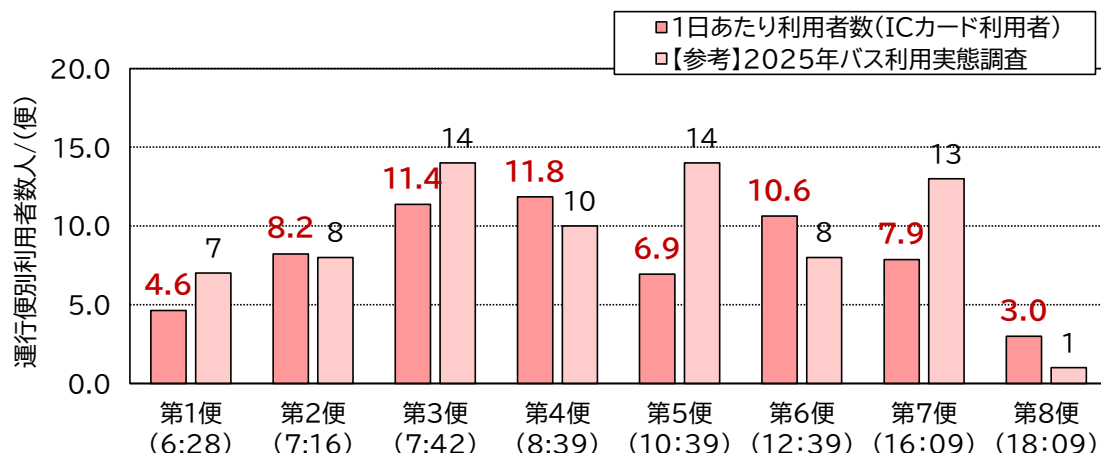
4. 運行便別利用者数

(1) 日生中央駅方面

- 平日の運行便別利用状況を見ると、第3便（7:42）および第4便（8:39）といった朝時間帯の便に加え、第6便（12:39）においても、1便あたり10人以上の利用が確認できる。特に朝時間帯の便では、通勤・通学利用による需要の集中がうかがえるほか、日中時間帯においても買い物や通院等の目的による一定の利用が存在していることがうかがえる。
- 休日の運行便別利用状況を見ると、平日と比べて全体的に利用者数は少ないものの、午前から昼過ぎにかけての便で比較的利用が多い傾向がみられる。通勤・通学利用が中心となる平日とは異なり、買い物や外出等の目的による利用が主となっていると考えられる。
- 以上より、日生中央駅方面においては、平日は通勤・通学時間帯の便、休日は日中時間帯の便に利用が集中する傾向が確認でき、曜日によって利用のピークとなる運行便が異なる利用構造となっている。
- また、平日の一部便では、ICカード利用者数とバス利用実態調査（全数調査）の結果に差がみられ、現金・定期券等を含めた幅広い利用形態によって日生中央駅方面への移動が支えられている状況である。

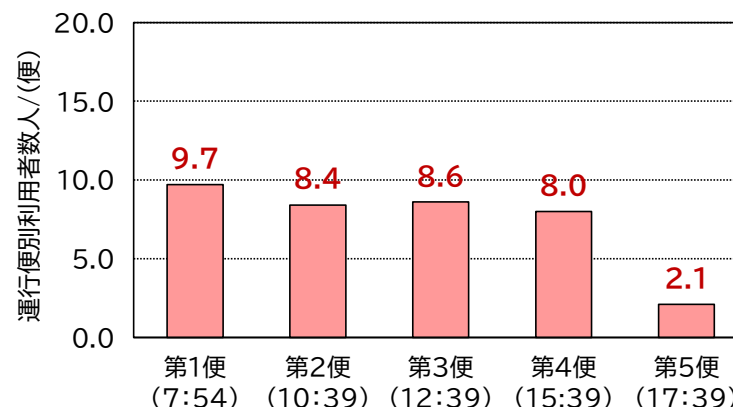
●平日の運行便別利用者数

（令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）



●休日の運行便別利用者数

（令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）



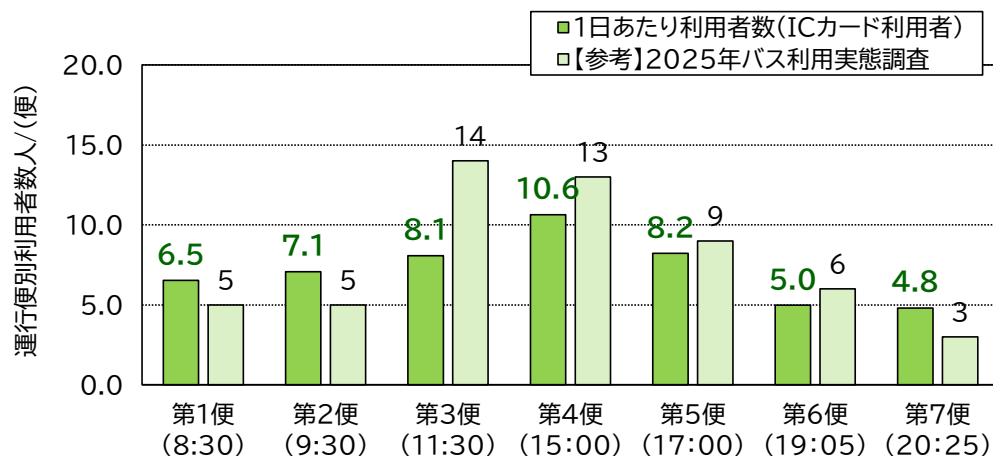
4. 運行便別利用者数

(2) 杉生・柏原方面

- 平日の運行便別利用状況を見ると、特定の時間帯に利用が集中するというよりも、複数の便にわたって一定の利用が確認できる。特に第3便（11:30）から第5便（17:00）にかけての便では、1便あたり概ね8～10人程度の利用がみられ、日常的な移動需要が継続的に存在している状況である。
- また、平日については、ICカード利用者数とバス利用実態調査（全数調査）の結果に差がみられる便もあり、現金・定期券等を含めた多様な利用形態によって、杉生・柏原方面への移動が支えられている状況がうかがえる。
- 休日の運行便別利用状況を見ると、平日と比べて全体的に利用者数は少ないものの、第2便（11:30）や第3便（14:30）を中心に一定の利用が確認できる。通勤・通学利用が中心となる平日とは異なり、買い物や私用を目的として、日生中央駅方面から地域内へ戻る利用が主となっていると考えられる。
- 以上より、杉生・柏原方面においては、平日は日常的な生活移動を支える便が分散的に利用され、休日は時間帯を限定した生活目的の利用が中心となるなど、曜日によって異なる利用構造が形成されていることが確認できる。

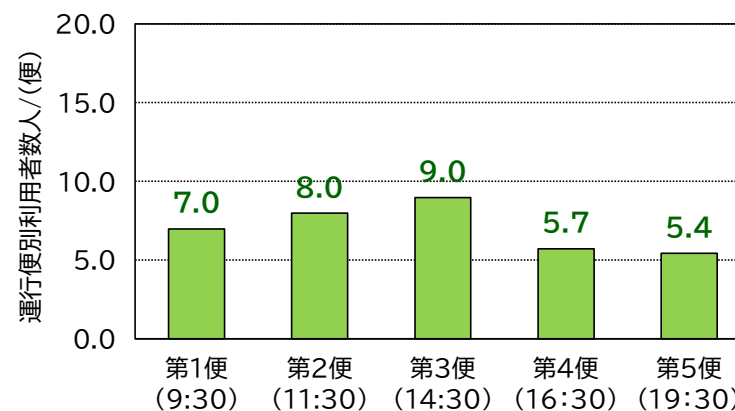
●平日の運行便別利用者数

（令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）



●休日の運行便別利用者数

（令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）

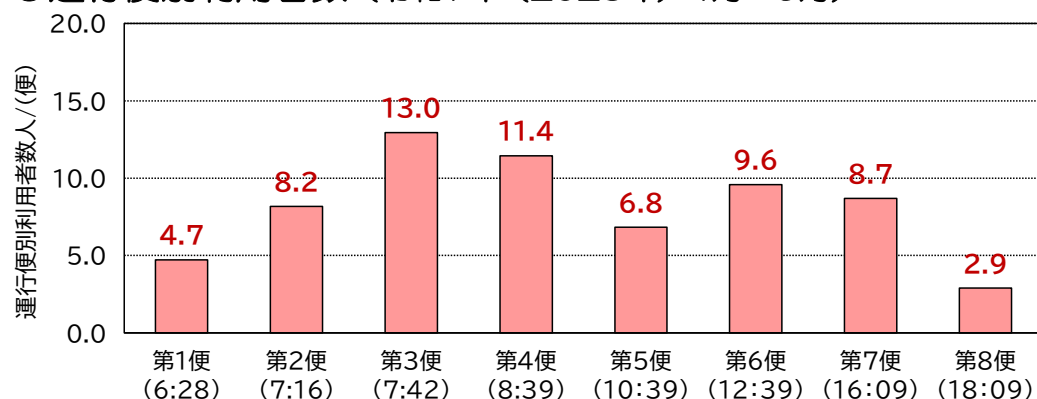


5. 運行便別利用者数（前年同時期比較）

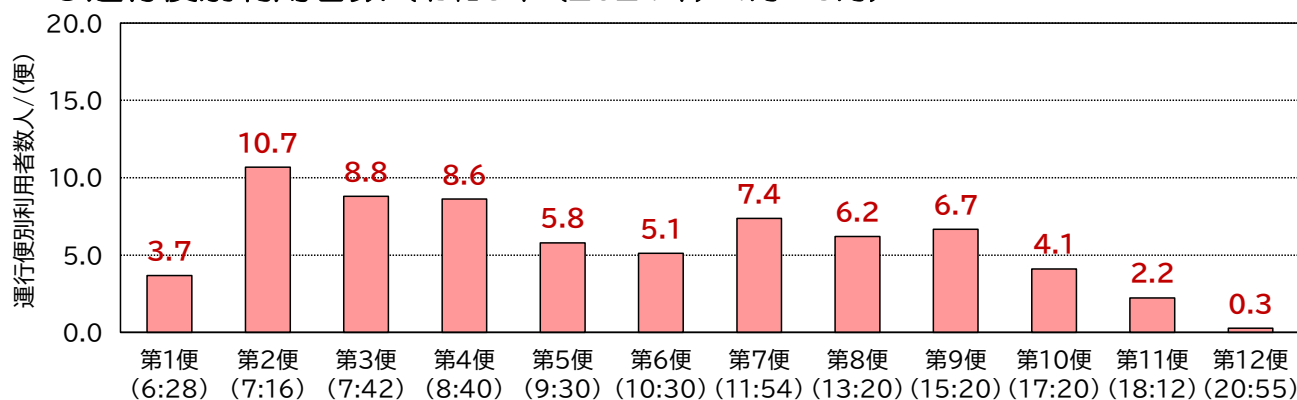
（1）日生中央駅方面【平日】

- 日生中央駅方面の平日における運行便別利用状況を前年同時期（令和6年（2024年）4月～9月）と比較すると、運行便数の見直しが行われている中でも、主要な時間帯における利用水準は概ね維持されている。特に、朝から昼前後にかけての便では、令和7年（2025年）4月～9月においても1便あたり概ね8～13人程度の利用が確認でき、通勤・通学や日中の外出需要が引き続き存在している状況である。
- 一方、便数が削減された時間帯も含め、全体としては利用が特定の便に集中する傾向がより明確となっており、運行便の整理に伴い、利用が一定の時間帯に集約されつつあることがうかがえる。

●運行便別利用者数（令和7年（2025年）4月～9月）



●運行便別利用者数（令和6年（2024年）4月～9月）

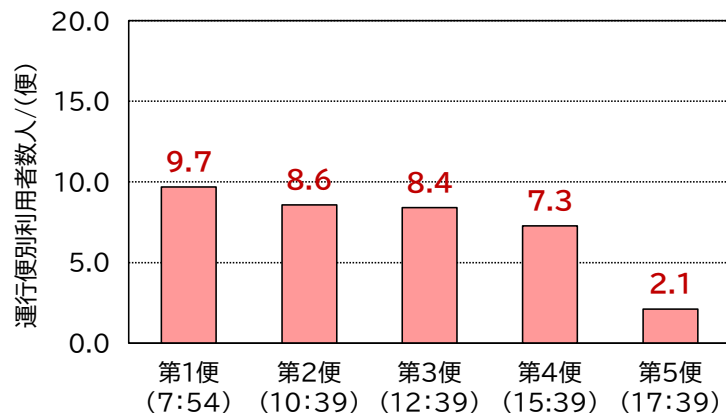


5. 運行便別利用者数（前年同時期比較）

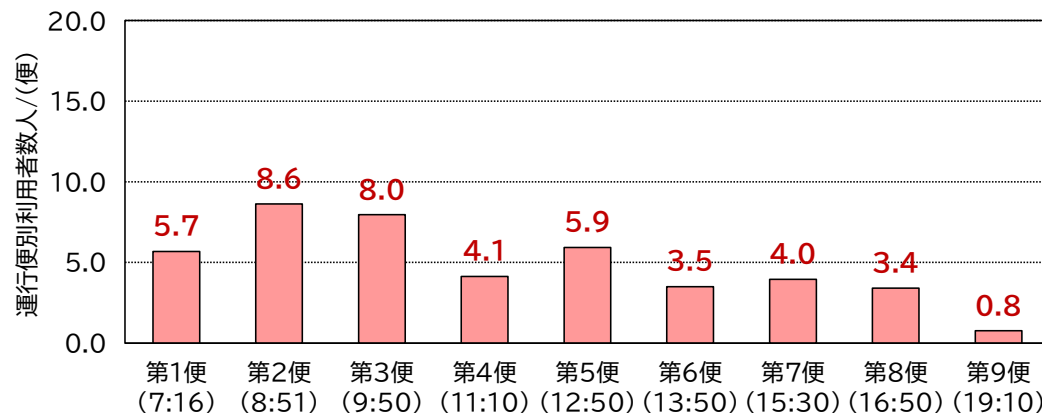
（2）日生中央駅方面【休日】

- 休日の日生中央駅方面における運行便別利用状況を前年同時期と比較すると、全体として利用者数は平日より少ないものの、午前から昼過ぎにかけての便を中心に、引き続き一定の利用が確認できる。
- 特に、令和7年（2025年）4月～9月においては、前年と同様に日中時間帯の便で相対的に利用が多く、通勤・通学利用が中心となる平日とは異なり、買い物や私用外出を目的とした利用が継続していることがうかがえる。
- 運行便数の見直し後においても、休日利用の中心時間帯に大きな変化はみられず、日生中央駅方面では曜日特性に応じた利用構造が引き続き形成されている状況である。

●運行便別利用者数（令和7年（2025年）4月～9月）



●運行便別利用者数（令和6年（2024年）4月～9月）

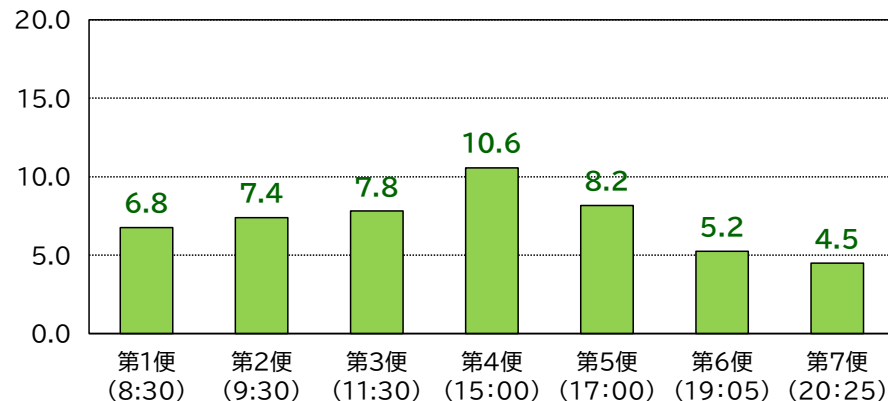


5. 運行便別利用者数（前年同時期比較）

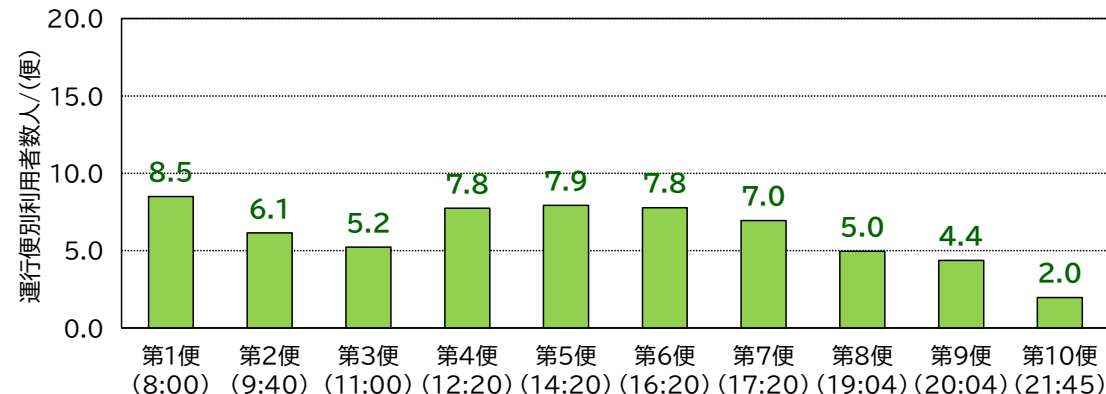
（3）杉生・柏原方面【平日】

- 平日の運行便別利用状況について、令和6年（2024年）4月から9月と令和7年（2025年）4月から9月を比較すると、運行便数の見直しが行われた中においても、主要な時間帯の便では一定の利用が維持されている。特に中間時間帯を中心とした複数の便において、前年同時期と同程度の利用水準が確認できる。
- 一方で、便ごとの利用者数には増減がみられるものの、特定の便に極端な偏りは生じておらず、平日における杉生・柏原方面の利用は、引き続き分散的な構造を保っている状況である。
- 以上より、運行便数の見直し後においても、平日の杉生・柏原方面では、前年同時期と比較して大きな利用構造の変化はなく、日常的な生活移動を支える需要が概ね維持されているといえる。

●運行便別利用者数（令和7年（2025年）4月～9月）



●運行便別利用者数（令和6年（2024年）4月～9月）

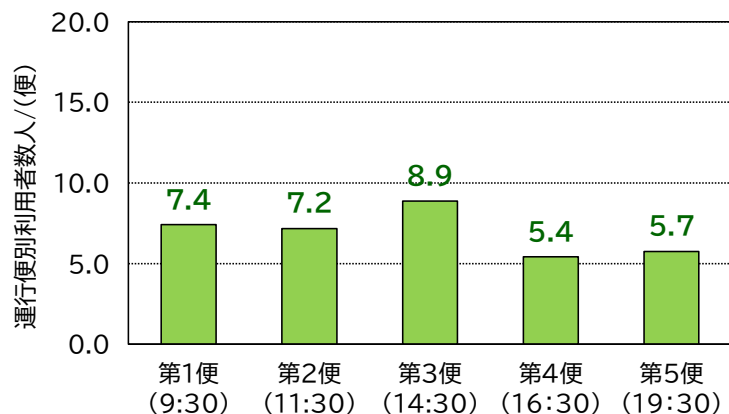


5. 運行便別利用者数（前年同時期比較）

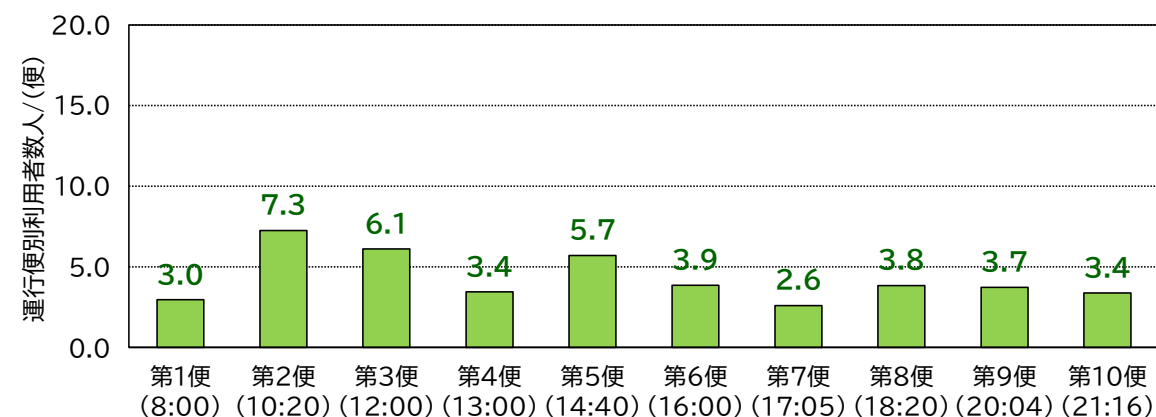
（4）杉生・柏原方面【休日】

- 休日の運行便別利用状況について前年同時期と比較すると、利用者数は便によって増減がみられるものの、利用が確認される時間帯の傾向に大きな変化はみられない。
- 特に、午前から昼過ぎにかけての便では、令和6年（2024年）4月から9月と同様に一定の利用が確認されており、休日における私用目的の移動需要が継続して存在していることがうかがえる。
- このことから、休日の杉生・柏原方面においても、運行便数の見直し後において、前年同時期と比較して利用の時間帯構成に大きな変化はなく、安定した利用構造が維持されていると評価できる。

●運行便別利用者数（令和7年（2025年）4月～9月）



●運行便別利用者数（令和6年（2024年）4月～9月）



6. 停留所別乗降者数

(1) 平日の停留所別乗降者数

- 平日の停留所別乗降者数を見ると、日生中央駅が合計約86人/日と最も多く、能勢電鉄との乗継駅であることから、当該路線における最大の結節点として機能していることが確認できる。
- 日生中央駅に次いで、紫合、六瀬総合センター前、尾花橋、杉生など、北野以北の単独区間に位置する停留所が上位に並んでおり、これらの区間においては、沿線居住者による日常的な利用が一定程度存在している状況がうかがえる。
- また、停留所ごとの乗車・降車の内訳を見ると、中木津や林田口では乗車が相対的に多く、猪名川高校前や木津八幡神社前では降車が多いなど、通学や生活行動に起因する停留所特性の違いが表れている。
- 全体として、平日においては通勤・通学や日常的な外出を目的とした利用が、複数の停留所に分散して発生しており、杉生線が地域内における日常生活の移動手段として機能している状況が確認できる。

●平日1日あたり停留所別乗降者数

(令和6年(2024年)10月～

令和7年(2025)年9月)

順位	停留所名称	乗車	降車	合計
1	日生中央駅	39.4	46.3	85.6
2	紫合	6.0	7.0	13.0
3	六瀬総合センター前	6.1	6.9	13.0
4	尾花橋	5.7	3.7	9.4
5	杉生	4.0	5.2	9.2
6	清水	4.9	3.6	8.6
7	中木津	6.3	1.2	7.5
8	川床口	4.1	2.8	6.9
9	屏風岩	3.7	3.1	6.8
10	清水北	2.7	2.6	5.3
11	ゆうあいセンター前	1.8	3.5	5.3
12	林田口	3.2	1.9	5.1
13	大島小学校前	3.1	1.8	4.9
14	猪名川高校前	1.0	3.9	4.9
15	北野	2.8	1.6	4.4
16	木津八幡神社前	1.1	3.0	4.0
17	西畑	1.8	1.2	3.0
18	紫合東口	1.6	0.7	2.3
19	電話局前	1.2	1.1	2.3
20	木津上	0.9	1.3	2.3
21	木津	1.0	1.1	2.0
22	柏原	1.3	0.6	2.0
23	北田原東口	1.2	0.5	1.7
24	猪名川町スポーツセンター前	0.3	1.2	1.5
25	柏原口	0.9	0.6	1.5
26	島	0.7	0.6	1.3
27	朽原	0.4	0.3	0.7
28	柏原下	0.5	0.2	0.7
29	笹尾上	0.2	0.3	0.5
30	万善	0.2	0.2	0.5
31	笹尾春日神社前	0.2	0.2	0.4
32	大井	0.1	0.3	0.3
33	北田原	0.2	0.1	0.3
34	大野口	0.1	0.1	0.2
35	木間生	0.1	0.1	0.2
36	柏原中	0.0	0.1	0.1
合計		108.9	108.9	217.8

6. 停留所別乗降者数

(2) 休日の停留所別乗降者数

- 休日の停留所別乗降者数を見ると、平日と同様に日生中央駅の利用が最も多いものの、1日あたりの合計利用者数は、平日と比べて全体的に少ない傾向がみられる。
- 日生中央駅に次いで、紫合、ゆうあいセンター前、杉生、川床口などが上位に位置しており、買い物や私用、余暇活動等を目的とした利用が一定程度存在している状況がうかがえる。
- 平日と比較すると、通学需要が想定される猪名川高校前の順位は低下する一方で、公共施設が立地するゆうあいセンター前においては、利用が相対的に多くなっている点が特徴として挙げられる。
- 以上より、休日においては、通勤・通学利用を中心とする平日とは異なり、生活関連や私的外出を目的とした利用が中心となる利用構造が形成されていると考えられる。

●休日1日あたり停留所別乗降者数

(令和6年(2024年)10月～

令和7年(2025)年9月)

順位	停留所名称	乗車	降車	合計
1	日生中央駅	32.7	34.6	67.3
2	紫合	4.8	4.9	9.8
3	ゆうあいセンター前	4.3	3.9	8.2
4	杉生	3.5	4.2	7.7
5	川床口	3.8	2.9	6.6
6	尾花橋	3.5	2.6	6.2
7	六瀬総合センター前	3.4	2.7	6.1
8	清水北	3.2	2.8	6.1
9	清水	2.5	2.7	5.2
10	屏風岩	2.1	2.3	4.4
11	島	1.6	2.1	3.6
12	大島小学校前	1.9	1.7	3.6
13	林田口	1.6	1.2	2.9
14	北野	1.3	1.5	2.7
15	中木津	1.3	0.7	2.1
16	柏原	0.9	0.9	1.9
17	木間生	0.8	0.9	1.7
18	電話局前	1.1	0.5	1.5
19	猪名川町スポーツセンター前	0.6	0.9	1.5
20	木津	0.7	0.8	1.5
21	紫合東口	0.4	0.9	1.3
22	西畑	0.6	0.6	1.3
23	木津八幡神社前	0.2	1.0	1.2
24	木津上	0.6	0.5	1.1
25	朽原	0.4	0.4	0.8
26	猪名川高校前	0.4	0.2	0.5
27	笹尾春日神社前	0.2	0.3	0.5
28	大井	0.3	0.2	0.5
29	柏原口	0.3	0.2	0.5
30	笹尾上	0.1	0.3	0.4
30	万善	0.2	0.3	0.4
32	北田原	0.2	0.1	0.3
33	北田原東口	0.1	0.2	0.3
34	大野口	0.1	0.2	0.3
35	柏原下	0.1	0.1	0.2
36	柏原中	0.0	0.0	0.0
合計		80.1	80.1	160.2

7. 方面別・区間別利用構成比

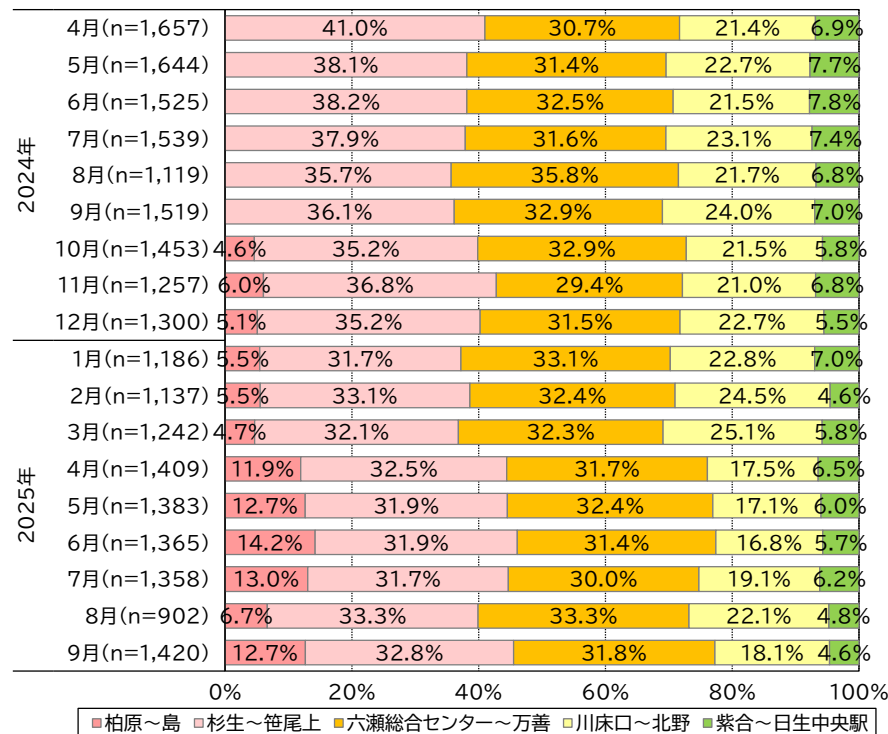
沿線地域を起点または終点とする利用実態を把握するため、日生中央駅方面は柏原・杉生方面から猪名川高校前までの各停留所での乗車、杉生・柏原方面は猪名川高校前から柏原までの各停留所での降車を対象に、区間別の利用構成比を月別に整理している。

(1) 平日における沿線地域発着の区間別利用構成比（月別推移）

- 日生中央駅方面（乗車）を見ると、「柏原～島」や「杉生～笹尾上」など、路線北部区間からの乗車による構成比が各月を通じて一定割合を占めており、沿線地域から日生中央駅周辺へ向かう移動が継続的に発生している状況が確認できる。
- 杉生・柏原方面（降車）においても、「柏原～島」や「杉生～笹尾上」といった路線北側区間における降車の構成比が相対的に高く、平日においては、日生中央駅周辺から沿線居住地へ戻る日常的な移動が一定程度存在している状況がうかがえる。
- これらのことから、平日においては、沿線地域を起終点とする利用が路線全体にわたり発生しており、通勤・通学等の日常的な移動を背景として、比較的安定した区間別利用構造が形成されていると考えられる。

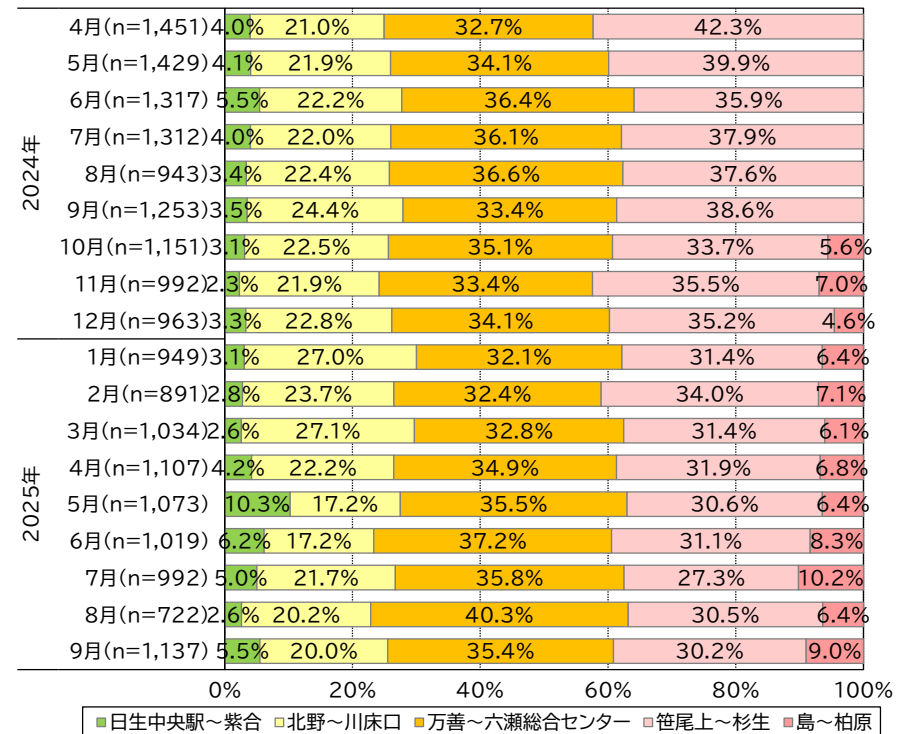
●区間別利用構成比（日生中央駅方面）

（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）



●区間別利用構成比（杉生・柏原方面）

（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）



7. 方面別・区間別利用構成比

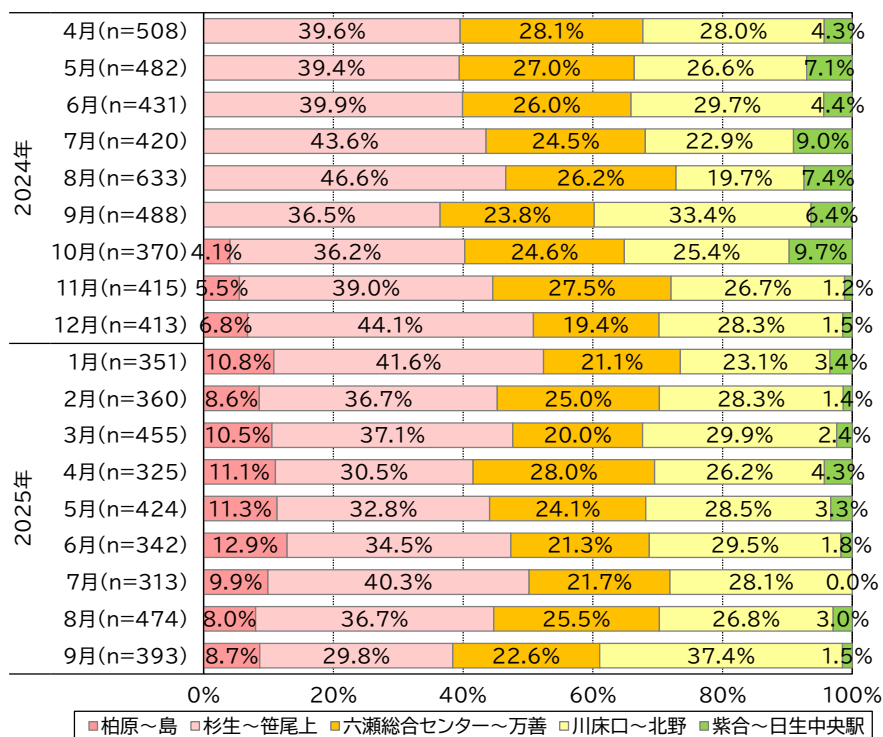
沿線地域を起点または終点とする利用実態を把握するため、日生中央駅方面は柏原・杉生方面から猪名川高校前までの各停留所での乗車、杉生・柏原方面は猪名川高校前から柏原までの各停留所での降車を対象に、区間別の利用構成比を月別に整理している。

(2) 休日における沿線地域発着の区間別利用構成比（月別推移）

- 日生中央駅方面（乗車）では、「杉生～笹尾上」や「六瀬総合センター～万善」など、比較的広域的な移動を含む区間の構成比が一定程度を占めており、休日においても、沿線地域から日生中央駅周辺へ向かう私用・余暇等の移動が継続的に発生している状況がうかがえる。
- 杉生・柏原方面（降車）を見ると、平日と比べて区間別構成比のばらつきがやや大きく、特定区間への集中が弱まる傾向がみられる。これは、通勤・通学利用が少ない休日特有の利用構造を反映したものと考えられる。
- 以上より、休日においては、沿線地域を起終点とした私的・生活関連の移動を中心として、月ごとに一定の変動を伴いながらも、区間別に分散した利用構造が形成されていることが確認できる。

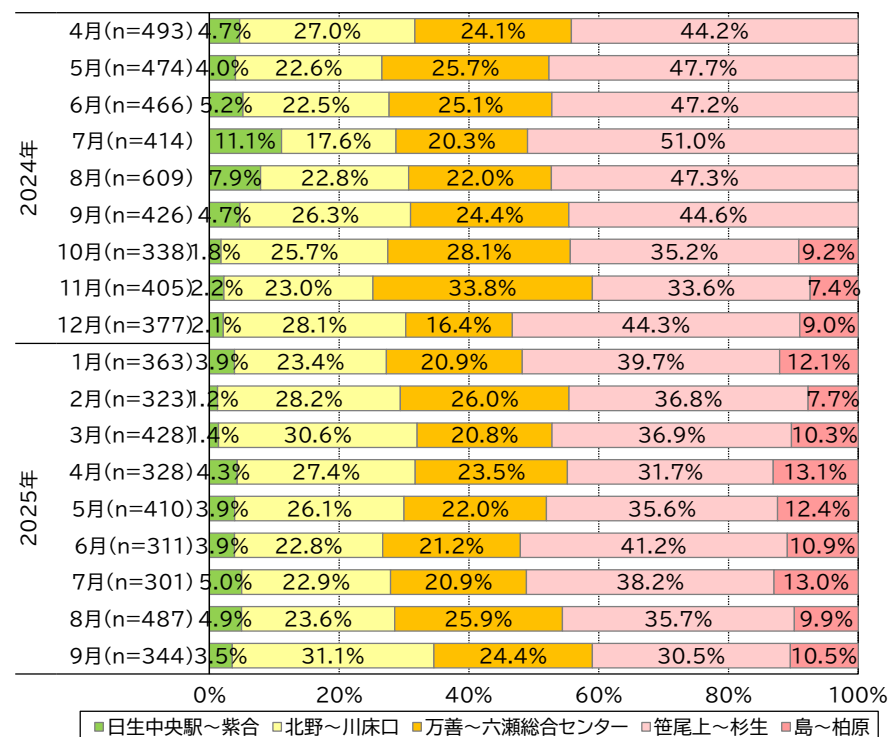
●区間別利用構成比（日生中央駅方面）

（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）



●区間別利用構成比（杉生・柏原方面）

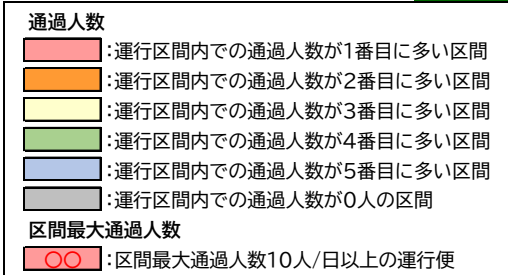
（令和6年（2024）年4月～令和7年（2025年）9月）



8. 運行便別通過人数

(1) 日生中央駅方面【平日】

- 平日における日生中央駅方面の運行便別通過人数を見ると、時間帯ごとに利用状況に差が見られ、朝・昼・夕方異なる利用特性が確認できる。
- 朝時間帯の便では、日生中央駅周辺を中心に通過人数が相対的に多く、通勤・通学を目的とした利用が一定程度集中している状況がうかがえる。一方、昼間時間帯の便では全体的に落ち着いた水準となっている。
- 夕方以降の便では、朝時間帯ほどの集中は見られないものの、複数区間で一定の通過人数が確認されており、日中活動後の移動需要が分散して発生している状況がうかがえる。
- 全体として時間帯ごとに役割の異なる複数の便によって利用が支えられている状況が確認できる。



●運行便別通過人数（令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）

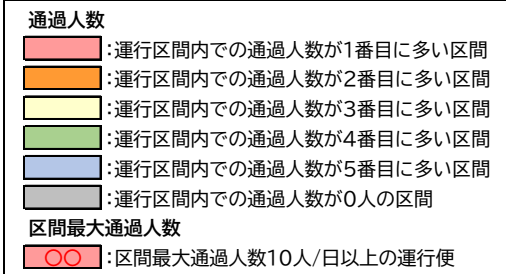
便名	進行方向																														区間最大通過人数	1便あたり利用者数							
	柏原	柏原中	大野口	柏原口	柏原下	西畑	島	杉生	大島小学校前	尾花橋	清水北	清水	笹尾春日神社前	笹尾上	六瀬総合センター前	林田口	枋原	木間生	木津上	木津	中木津	木津八幡神社前	猪名川町スポーツセンター前	万善	川床口	屏風岩	大井	北田原	北田原東口	ゆうあいセンター前			北野	紫合	電話局前	紫合東口	猪名川高校前	日生中央駅	
第1便(6:28)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.3	0.3	0.4	0.5	0.6	1.1	1.1	1.1	1.1	1.2	1.3	1.3	1.3	1.3	2.8	3.5	3.5	3.5	3.6	3.6	3.6	3.6	4.2	4.2	4.6	4.0	4.0	4.1	4.0	0.0	4.6	4.6		
第2便(7:16)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.8	0.9	2.9	3.0	3.4	3.4	3.6	4.2	4.4	4.4	4.5	4.6	5.0	5.0	5.0	5.0	5.1	6.5	6.5	6.5	6.8	6.2	7.2	6.1	6.2	6.2	6.1	6.1	0.0	7.2	8.2	
第3便(7:42)	1.2	1.2	1.2	1.6	2.0	2.7	2.8	1.5	1.7	2.8	2.9	3.0	3.0	3.7	4.6	4.6	4.6	4.7	4.7	5.9	5.9	5.9	5.9	6.3	7.3	7.3	7.3	7.4	7.4	8.0	7.6	7.4	7.4	4.6	0.0	8.0	11.4		
第4便(8:39)	0.1	0.1	0.1	0.3	0.3	0.4	0.7	2.0	2.6	4.1	5.3	6.6	6.7	6.7	7.6	8.5	8.6	8.6	8.7	8.9	9.5	9.5	9.6	9.6	10.0	10.1	10.1	10.2	10.5	11.1	9.8	9.8	9.8	9.8	9.8	0.0	11.1	11.8	
第5便(10:39)	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.8	0.9	1.7	1.9	2.2	2.4	2.8	2.8	2.8	3.6	4.0	4.1	4.1	4.2	4.3	4.9	4.9	5.0	5.0	5.8	6.2	6.2	6.3	6.4	6.4	6.6	6.2	6.1	6.1	6.1	6.1	0.0	6.6	6.9
第6便(12:39)	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	0.7	1.5	2.3	2.8	4.4	4.4	4.4	5.1	5.5	5.5	5.6	5.6	5.9	7.4	7.4	7.3	7.3	7.5	8.0	8.0	8.0	8.1	9.4	9.7	8.3	8.3	8.3	8.3	0.0	9.7	10.6	
第7便(16:09)	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	0.3	0.5	1.1	1.3	1.4	1.9	2.1	2.2	4.6	4.6	4.6	4.7	5.2	5.4	6.0	6.3	6.4	6.4	6.9	7.2	7.3	7.3	7.3	7.4	7.4	7.0	7.0	7.1	7.0	0.0	7.4	7.9	
第8便(18:09)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.2	0.3	0.4	0.5	0.5	1.1	1.1	1.1	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.7	1.7	1.7	1.7	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	2.2	2.3	2.5	2.8	0.0	2.8	3.0		
【参考】1日合計	1.4	1.4	1.6	2.5	3.1	4.9	5.6	7.9	10.7	16.7	19.4	24.4	24.6	24.7	31.1	34.3	34.8	34.8	35.8	36.8	43.2	44.4	44.3	44.6	46.9	50.8	50.8	51.0	52.3	53.4	56.3	51.2	51.2	51.5	48.8	0.0	56.3	64.5	

※通過人数：運行区間内の各停留所を発車あるいは通過した時点でバス車内に乗車している利用者の人数を示す。

8. 運行便別通過人数

(2) 杉生・柏原方面【平日】

- 平日における杉生・柏原方面の運行便別通過人数を見ると、日生中央駅発の各便（8:30～20:25）において、時間帯ごとに利用状況の違いが見られる。
- 午前帯の便では、日生中央駅周辺から沿線各区间にかけて通過人数が相対的に多い便が見られ、日常的な外出需要が一定程度発生している状況がうかがえる。一方、日中帯の便では全体的に落ち着いた水準となっている。
- 夕方以降の便では、沿線各区间で一定の通過人数が確認されており、日中活動後に沿線居住地へ向かう移動需要が分散して発生している状況がうかがえる。
- 全体として、平日における杉生・柏原方面の利用は、特定の便に極端に集中するのではなく、時間帯ごとに役割の異なる複数の便によって支えられている利用構造となっている。



●運行便別通過人数（令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）

便名	進行方向																														(単位:人/日)							
	日生中央駅	猪名川高校前	紫合東口	電話局前	紫合	北野	ゆうあいセンター前	北田原東口	北田原	大井	屏風岩	川床口	万善	猪名川町スポーツセンター前	木津八幡神社前	中木津	木津	木津上	木間生	朽原	林田口	六瀬総合センター前	笹尾上	笹尾春日神社前	清水	清水北	尾花橋	大島小学校前	杉生	島	西畑	柏原下	柏原口	大野口	柏原中	柏原	区間最大通過人数	1便あたり利用者数
第1便(8:30)	5.0	4.7	4.7	4.9	5.3	5.3	5.3	5.3	5.2	4.9	5.0	5.0	5.0	5.0	4.4	4.1	4.0	4.0	4.0	3.8	2.3	2.2	2.2	0.9	0.8	0.7	0.2	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	6.5
第2便(9:30)	5.8	5.5	5.5	5.8	6.4	6.0	5.3	5.3	5.3	5.2	4.6	4.4	4.3	4.1	3.9	3.9	3.8	3.6	3.6	3.5	3.4	1.9	1.9	1.7	1.5	1.3	1.2	0.7	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	6.4	7.1
第3便(11:30)	6.1	6.2	6.6	6.6	7.6	7.4	6.1	6.0	5.9	5.9	5.8	5.5	5.5	5.0	4.8	4.6	4.5	4.5	4.4	4.4	3.9	3.4	3.4	3.4	2.7	2.4	1.6	1.3	0.6	0.5	0.4	0.3	0.2	0.2	0.1	0.0	7.6	8.1
第4便(15:00)	8.5	8.6	8.9	8.9	9.6	9.4	8.7	8.7	8.6	8.6	8.0	8.0	8.0	7.9	7.3	7.2	7.0	6.8	6.8	6.7	6.0	5.2	5.1	5.1	4.4	3.7	2.0	2.2	1.0	0.7	0.6	0.5	0.3	0.3	0.3	0.0	9.6	10.6
第5便(17:00)	7.2	7.3	7.3	7.3	7.8	7.7	7.6	7.6	7.6	7.6	5.9	5.9	5.8	5.8	5.2	5.1	5.1	4.8	4.8	4.7	4.4	3.8	3.8	3.8	3.4	2.9	1.9	1.8	1.2	1.1	0.3	0.3	0.1	0.1	0.1	0.0	7.8	8.2
第6便(19:05)	4.2	4.2	4.2	4.1	4.8	4.6	4.6	4.6	4.6	4.6	4.6	4.1	4.0	4.0	3.6	3.5	3.5	3.3	3.3	3.3	3.1	1.8	1.8	1.8	1.5	0.9	0.6	0.6	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	5.0
第7便(20:25)	4.6	4.6	4.6	4.4	4.4	3.9	3.9	3.6	3.6	3.6	3.5	3.4	3.4	3.4	2.2	2.2	2.0	1.5	1.5	1.4	1.4	0.7	0.7	0.7	0.6	0.5	0.4	0.4	0.3	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	4.6	4.8
【参考】1日合計	41.5	41.2	41.8	41.9	46.0	44.3	41.4	40.9	40.8	40.6	37.4	36.4	36.2	35.2	32.1	31.0	29.9	28.5	28.4	28.1	26.1	19.0	18.9	18.7	15.0	12.4	8.5	7.1	3.5	2.9	1.6	1.4	0.8	0.7	0.6	0.0	46.0	50.3

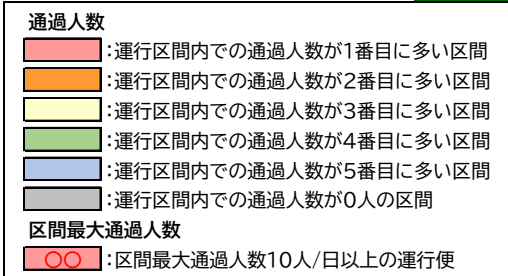
※通過人数：運行区間内の各停留所を発車あるいは通過した時点でバス車内に乗車している利用者の人数を示す。

8. 運行便別通過人数

(3) 日生中央駅方面【休日】

- 休日における日生中央駅方面の運行便別通過人数を見ると、平日と比べて全体的に通過人数は少ないものの、時間帯ごとに一定の利用が確認できる。
- 午前から昼前後の便では、日生中央駅周辺区間を中心に通過人数が相対的に多い便が見られ、買い物や私用等を目的とした外出需要が一定程度発生している状況がうかがえる。
- 夕方以降の便では、各区間において通過人数は落ち着いた水準となっており、休日特有の分散的な利用構造が表れている。
- 全体として、休日における日生中央駅方面の利用は、特定の時間帯や便への集中は見られず、私的・生活関連の外出を中心とした比較的緩やかな利用構造となっている。

●運行便別通過人数（令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）



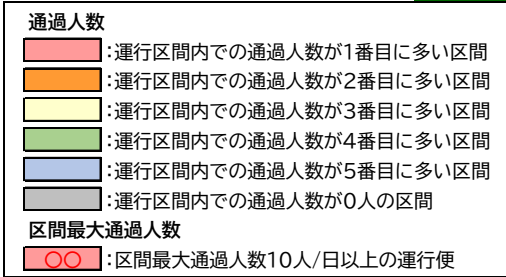
便名	進行方向																												(単位:人/日)									
	柏原	柏原中	大野口	柏原口	柏原下	西畑	島	杉生	大島小学校前	尾花橋	清水北	清水	笹尾春日神社前	笹尾上	六瀬総合センター前	林田口	枋原	木間生	木津上	木津	中木津	木津八幡神社前	猪名川町スポーツセンター前	万善	川床口	屏風岩	大井	北田原	北田原東口	ゆうあいセンター前	北野	紫合	電話局前	紫合東口	猪名川高校前	日生中央駅	区間最大通過人数	1便あたり利用者数
第1便(7:54)	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.2	0.7	1.9	2.1	4.0	5.5	6.2	6.3	6.3	6.8	7.3	7.4	7.4	7.5	7.6	7.9	7.9	7.9	7.9	8.3	8.5	8.5	8.5	8.5	8.6	9.2	8.2	8.2	8.2	8.1	0.0	9.2	9.7
第2便(10:39)	0.2	0.2	0.2	0.3	0.3	0.6	1.1	1.9	2.1	2.8	3.3	4.0	4.1	4.1	5.1	5.4	5.5	5.5	5.7	6.2	6.2	6.2	6.2	7.0	7.6	7.6	7.6	7.6	7.6	7.9	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4	0.0	7.9	8.4
第3便(12:39)	0.1	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.6	1.1	1.2	1.6	2.1	2.5	2.5	2.5	3.2	3.4	3.5	3.6	3.6	3.8	4.1	4.2	4.5	4.6	5.3	5.4	5.6	5.6	5.7	8.0	8.2	6.5	6.5	6.3	6.3	0.0	8.2	8.6
第4便(15:39)	0.4	0.4	0.5	0.6	0.6	0.7	0.8	1.3	2.2	2.4	2.6	2.7	2.8	2.8	3.2	3.4	3.5	4.0	4.3	4.5	4.5	4.7	4.7	4.7	5.1	6.0	6.1	6.2	6.2	7.6	7.6	7.3	7.4	7.2	7.3	0.0	7.6	8.0
第5便(17:39)	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1	0.3	0.5	0.5	0.7	0.8	0.8	0.8	1.2	1.3	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.6	1.6	1.7	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.8	1.9	1.9	1.9	0.0	1.9	2.1	
【参考】1日合計	0.8	0.8	0.9	1.2	1.3	1.9	3.3	6.4	8.1	11.2	14.1	16.3	16.5	16.5	19.5	20.9	21.2	21.9	22.4	23.0	24.2	24.3	24.8	25.0	27.4	29.3	29.5	29.7	29.8	33.6	34.7	31.2	31.3	31.0	31.0	0.0	34.7	36.8

※通過人数：運行区間内の各停留所を発車あるいは通過した時点でバス車内に乗車している利用者の人数を示す。

8. 運行便別通過人数

(4) 杉生・柏原方面【休日】

- 休日における杉生・柏原方面の運行便別通過人数を見ると、日生中央駅方面と同様に、平日と比べて全体的に通過人数は少ない傾向にある。
- 午前から昼前後の便では、日生中央駅周辺を起点とした一定の通過人数が確認され、買い物や私用等を目的とした移動が発生している状況がうかがえる。
- 夕方以降の便では、各区間における通過人数は落ち着いた水準となっており、休日特有の分散的な利用構造が表れている。
- 全体として、休日における杉生・柏原方面の利用は、特定の便や時間帯に集中することなく、私的・生活関連の外出を中心とした比較的緩やかな利用構造となっている。



●運行便別通過人数（令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）

便名	進行方向																														(単位:人/日)								
	日生中央駅	猪名川高校前	紫合東口	電話局前	紫合	北野	ゆうあいセンター前	北田原東口	北田原	大井	屏風岩	川床口	万善	猪名川町スポーツセンター前	木津八幡神社前	中木津	木津	木津上	木間生	枋原	林田口	六瀬総合センター前	笹尾上	笹尾春日神社前	清水	清水北	尾花橋	大島小学校前	杉生	島	西畑	柏原下	柏原口	大野口	柏原中	柏原	区間最大通過人数	1便あたり利用者数	
第1便(9:30)	5.8	5.8	5.8	6.4	6.6	6.6	6.5	6.5	6.5	6.5	6.2	5.6	5.5	5.0	4.9	4.8	4.7	4.6	4.4	4.2	3.9	3.2	3.2	3.1	2.9	2.4	2.4	1.4	0.7	0.6	0.5	0.5	0.4	0.3	0.3	0.0	6.6	7.0	
第2便(11:30)	6.0	6.0	6.0	6.0	7.5	7.2	4.8	4.8	4.7	4.7	4.6	4.2	4.2	4.0	3.9	3.6	3.4	3.3	2.7	2.6	2.5	2.3	2.3	1.9	1.5	1.3	1.0	0.4	0.3	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.0	7.5	8.0	
第3便(14:30)	7.6	7.6	7.7	7.6	8.6	8.2	7.3	7.3	7.3	7.2	6.1	5.7	5.7	5.7	5.4	5.3	5.3	5.2	5.2	5.2	5.0	4.5	4.5	4.5	3.7	3.1	2.4	2.2	0.8	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.0	8.6	9.0	
第4便(16:30)	4.8	4.8	4.7	4.6	5.4	5.1	5.1	5.1	5.1	5.1	4.5	4.4	4.4	4.3	4.2	4.1	3.9	3.9	3.9	3.9	3.7	3.5	3.4	3.4	3.1	2.2	1.2	1.2	0.6	0.3	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.4	5.7
第5便(19:30)	5.2	5.2	5.2	5.0	5.2	4.8	4.8	4.8	4.8	4.8	4.7	4.6	4.6	4.6	4.3	4.3	4.1	3.9	3.8	3.8	3.7	2.9	2.8	2.8	2.1	1.9	1.6	1.6	1.1	0.2	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.2	5.4
【参考】1日合計	29.3	29.4	29.3	29.7	33.2	31.9	28.5	28.4	28.3	28.2	26.2	24.5	24.3	23.5	22.6	22.0	21.4	20.9	20.1	19.7	18.7	16.4	16.2	16.0	13.7	11.2	8.8	7.3	3.6	1.8	1.2	1.1	1.0	0.8	0.8	0.0	33.2	35.0	

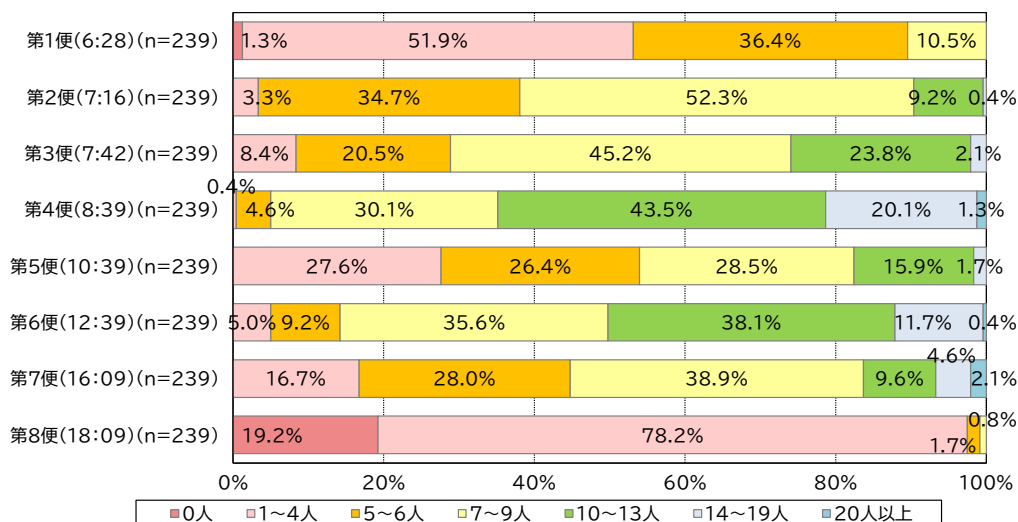
※通過人数：運行区間内の各停留所を発車あるいは通過した時点でバス車内に乗車している利用者の人数を示す。

9. 運行便別最大通過人数

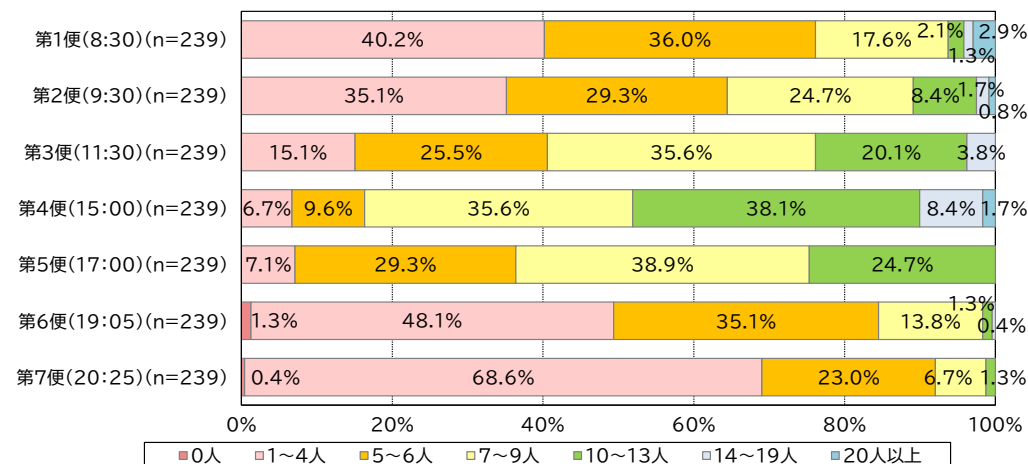
(1) 平日における運行便別・最大通過人数の構成比（方面別）

- 日生中央駅方面を見ると、朝時間帯の便を中心に「7～9人」以上の構成比が比較的高く、通勤・通学需要を背景とした一定規模の同時乗車が発生している状況が確認できる。一方、夕方以降の便では「1～4人」の構成比が高く、比較的少人数での利用が中心となっている。
- 杉生・柏原方面では、日中から夕方時間帯の便において「7～9人」や「10人以上」の構成比が一定程度見られ、日中活動後に沿線地域へ戻る移動需要が反映されている状況がうかがえる。一方、夜間の便では少人数での利用が中心となっている。
- 全体として、平日における最大通過人数の構成は、便の時間帯や進行方向によって異なっており、朝夕の時間帯を中心に、一定規模の同時乗車が発生する便と、少人数利用が中心となる便が併存する利用構造となっている。

●運行便別通過人数の構成比（日生中央駅方面） （令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）



●運行便別通過人数の構成比（杉生・柏原方面） （令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）

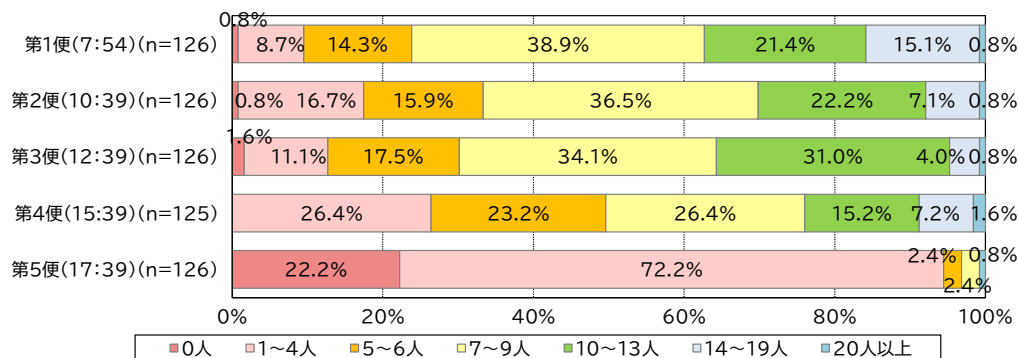


9. 運行便別通過人数

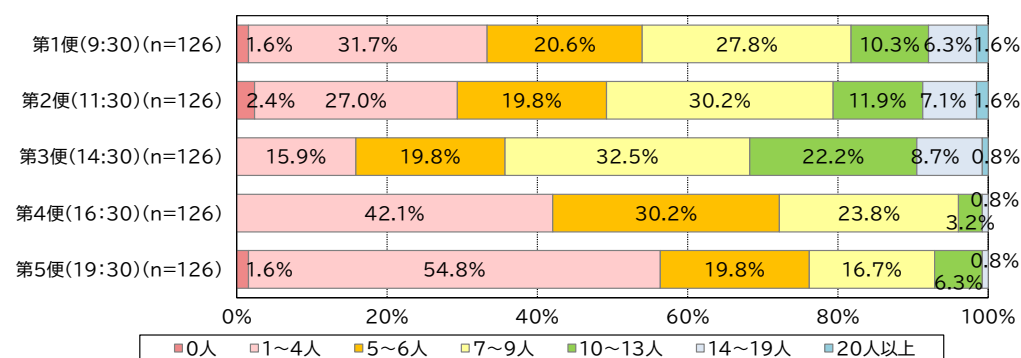
(2) 休日における運行便別・最大通過人数の構成比（方面別）

- 日生中央駅方面を見ると、「7～9人」や「10～13人」の構成比が一定程度見られる便がある一方、夕方以降の便では「1～4人」以下の構成比が高く、少人数利用が中心となっている。
- 杉生・柏原方面では、日中から夕方時間帯の便において「5～6人」から「10～13人」の構成比が比較的高く、私用や余暇活動等を目的とした移動が一定規模で発生している状況がうかがえる。一方、夜間の便では少人数での利用が大半を占めている。
- 全体として、休日における最大通過人数の構成は、平日と比べて多人数利用の割合は抑えられており、便の時間帯や進行方向によって、少人数利用を中心とした分散的な利用構造が形成されていることが確認できる。

●運行便別通過人数の構成比（日生中央駅方面） （令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）



●運行便別通過人数の構成比（杉生・柏原方面） （令和6年（2024）年10月～令和7年（2025年）9月）



10. 運行便別最大通過人数（前年同時期比較）

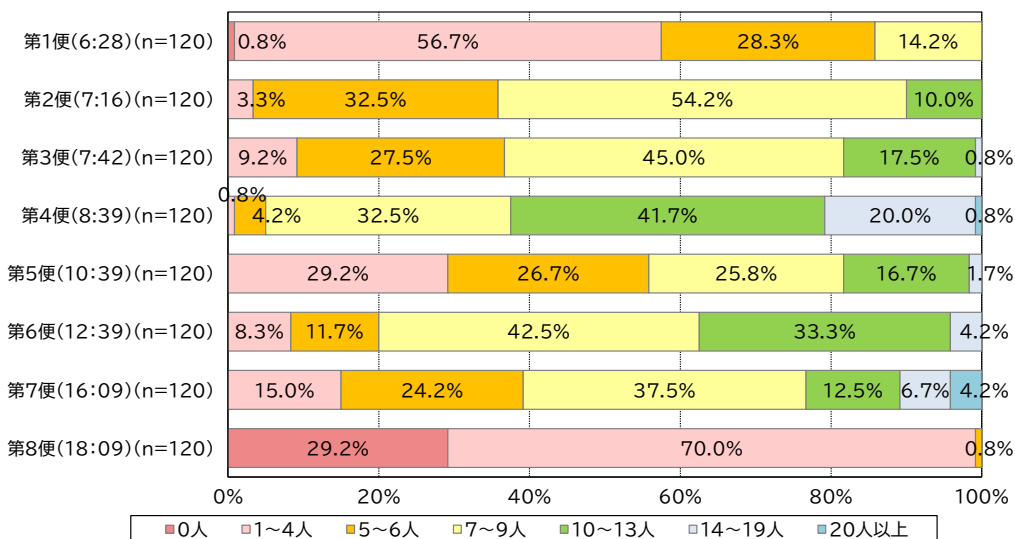
運行便別の最大通過人数の構成比を、令和7年（2025年）4月～9月と令和6年（2024年）4月～9月の前年同時期で比較

（1）平日における運行便別・最大通過人数の構成比（日生中央駅方面）

- 令和6年（2024年）4月～9月では、第2便から第4便を中心に「10～13人」の構成比が相対的に高く、朝時間帯において一定規模の同時乗車が発生していた状況が確認できる。
- 令和7年（2025年）4月～9月では、「10～13人」の構成比は一部の便で低下しているものの、「7～9人」以上の構成比は各便において引き続き一定程度見られており、最大通過人数の分布構造に大きな変化は見られない。
- このことから、平日における日生中央駅方面の運行便別最大通過人数については、便ごとの構成比に一部差異はあるものの、一定規模以上の同時乗車が発生する利用状況は前年同時期と概ね同様であると考えられる。

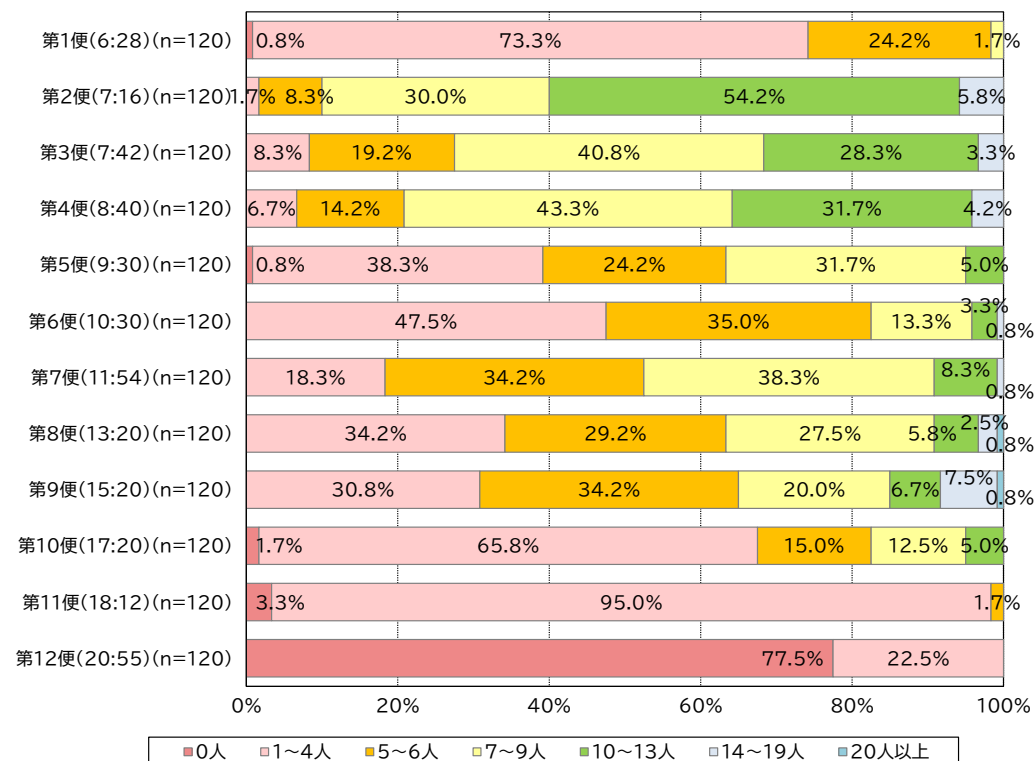
●運行便別通過人数の構成比

（令和7年（2025年）4月～9月）



●運行便別通過人数の構成比

（令和6年（2024年）4月～9月）



10. 運行便別最大通過人数（前年同時期比較）

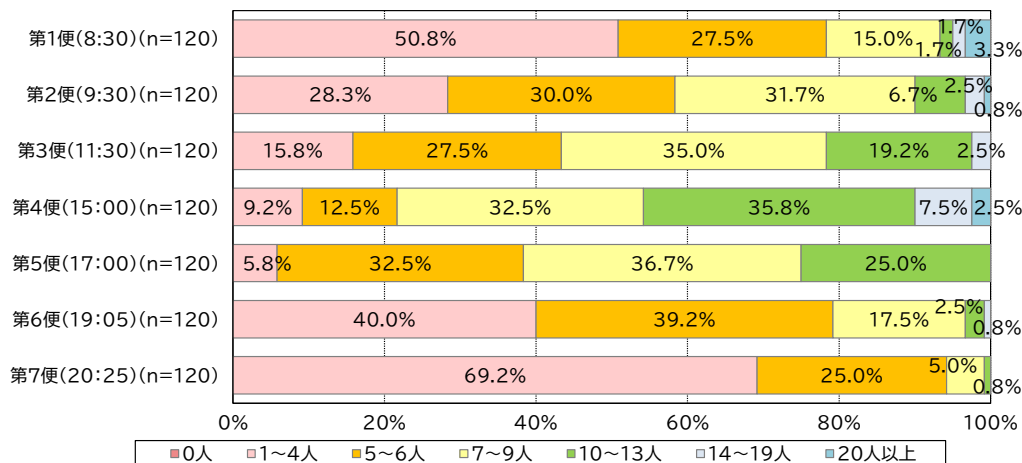
運行便別の最大通過人数の構成比を、令和7年（2025年）4月～9月と令和6年（2024年）4月～9月の前年同時期で比較

（2）平日における運行便別・最大通過人数の構成比（杉生・柏原方面）

- 令和6年（2024年）4月～9月では、日中から夕方時間帯の便を中心に、「7～9人」や「10～13人」の構成比が一定程度見られ、沿線地域へ向かう移動において、複数区間で同時乗車が発生していた状況が確認できる。
- 令和7年（2025年）4月～9月においても、便ごとの構成比には一部差異が見られるものの、「7～9人」以上の構成比は引き続き一定程度確認されており、最大通過人数の分布構造に大きな変化は見られない。
- このことから、平日における杉生・柏原方面の運行便別最大通過人数については、前年同時期と比較して利用規模の傾向は概ね同様であり、沿線地域へ向かう移動において、一定規模の同時乗車が継続して発生している状況がうかがえる。

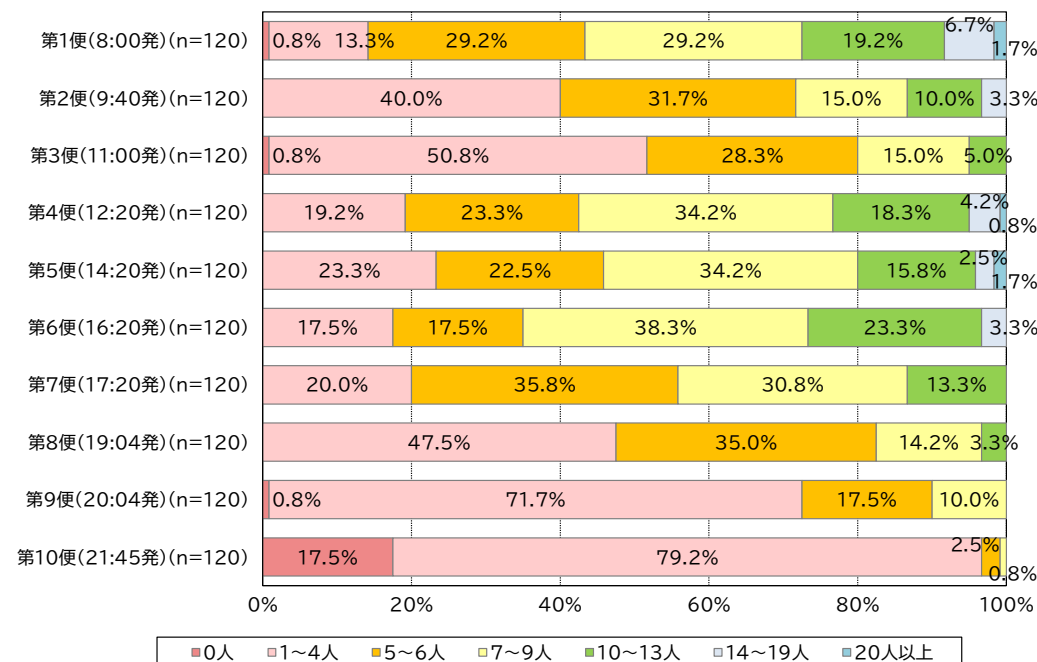
●運行便別通過人数の構成比

（令和7年（2025年）4月～9月）



●運行便別通過人数の構成比

（令和6年（2024年）4月～9月）



10. 運行便別最大通過人数（前年同時期比較）

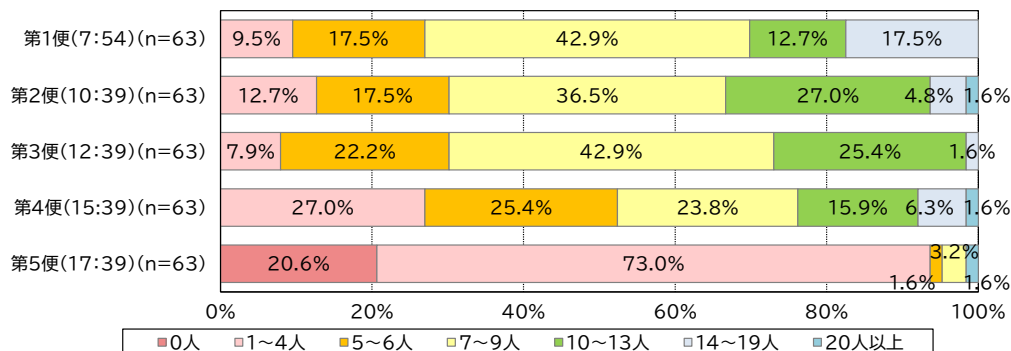
運行便別の最大通過人数の構成比を、令和7年（2025年）4月～9月と令和6年（2024年）4月～9月の前年同時期で比較

（3）休日における運行便別・最大通過人数の構成比（日生中央駅方面）

- 令和6年（2024年）4月～9月では、午前から昼前後の便を中心に「7～9人」や「10～13人」の構成比が一定程度見られ、休日においても一部の便では中規模の同時乗車が発生していた状況が確認できる。
- 令和7年（2025年）4月～9月においては、「10～13人」の構成比は一部の便で低下しているものの、「7～9人」以上の構成比は引き続き確認されており、最大通過人数の分布構造に大きな変化は見られない。
- このことから、休日における日生中央駅方面の運行便別最大通過人数については、前年同時期と比べて便ごとの構成比に差異は見られるものの、一定規模以上の同時乗車が発生する利用状況は概ね同様であり、利用構造はおおむね維持されていると考えられる。

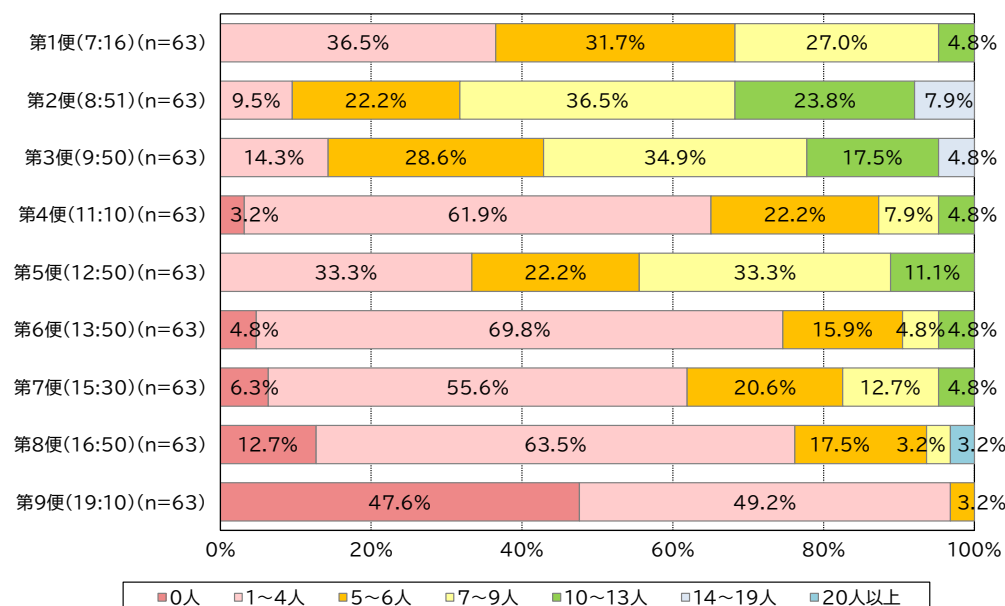
●運行便別通過人数の構成比

（令和7年（2025年）4月～9月）



●運行便別通過人数の構成比

（令和6年（2024年）4月～9月）



10. 運行便別最大通過人数（前年同時期比較）

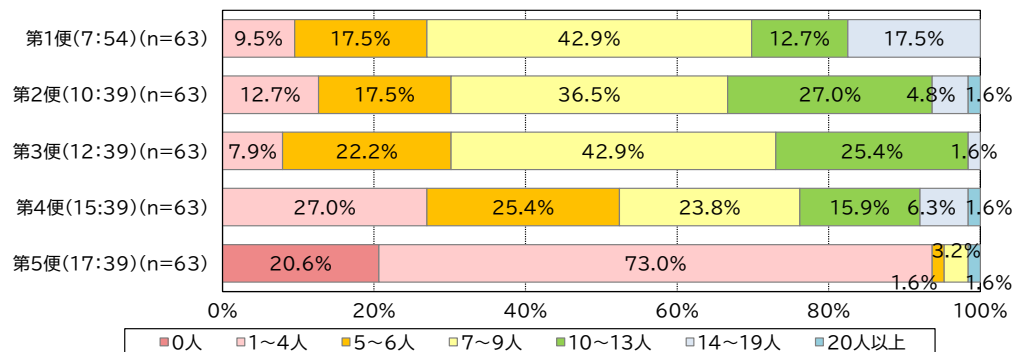
運行便別の最大通過人数の構成比を、令和7年（2025年）4月～9月と令和6年（2024年）4月～9月の前年同時期で比較

（4）休日における運行便別・最大通過人数の構成比（杉生・柏原方面）

- 令和6年（2024年）4月～9月では、午前から昼過ぎにかけての便を中心に、「7～9人」や「10～13人」の構成比が一定程度見られ、休日においても沿線地域へ向かう移動において中規模の同時乗車が発生していた状況が確認できる。
- 令和7年（2025年）4月～9月においては、便ごとの構成比に一部差異は見られるものの、「7～9人」以上の構成比は引き続き一定程度確認されており、最大通過人数の分布構造に大きな変化は見られない。
- このことから、休日における杉生・柏原方面の運行便別最大通過人数については、前年同時期と比較して利用規模の傾向は概ね同様であり、休日特有の私的・生活関連の移動を背景として、一定規模の同時乗車が継続して発生している状況がうかがえる。

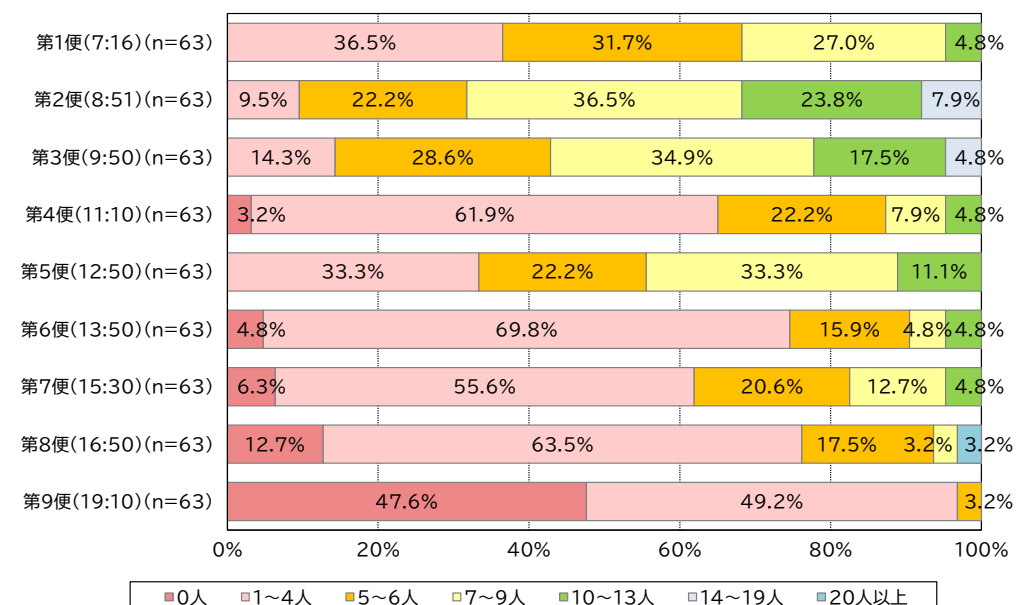
●運行便別通過人数の構成比

（令和7年（2025年）4月～9月）



●運行便別通過人数の構成比

（令和6年（2024年）4月～9月）



10. 運行便別最大通過人数（前年同時期比較）

【参考】公共交通で用いられる車両サイズの概要

○以上のとおり、運行便別の最大通過人数を見ると、平日・休日を通じて一定規模の同時乗車が継続して発生している便が確認される。これを踏まえ、以下では、公共交通で一般的に用いられる車両サイズの概要を参考として整理する。

区分	セダン型・ミニバン型タクシー	小型ミニバン	中型ミニバン（一般タイプ）	中型ミニバン（ロングタイプ）	小型バス	中型バス
乗客定員（座席数）	4人（4人）	6人（6人）	9人（9人）	13人（13人）	28人（11人）	61人（24人）
全長／幅員	4.4m／1.7m	4.4m／1.7m	4.8m／1.8m	5.4m／1.8m	6.3m／2.1m	9.0m×2.3m
車両イメージ						
備考	ミニバン型タクシーはユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）車両				チェアデッキ仕様により車椅子利用可	ノンステップバス車両あるいはワンステップバス車両

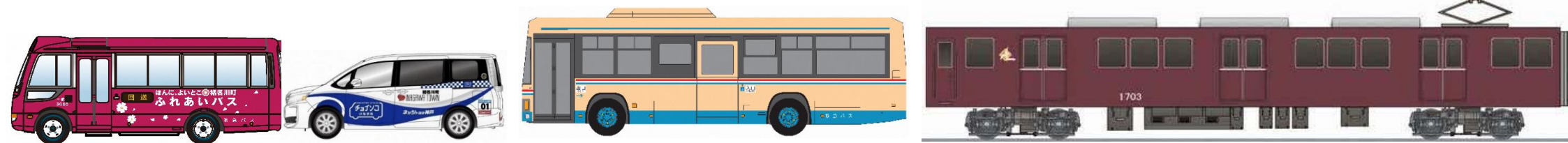
※乗客定員は、乗務員を除いた定員を示す。

※車両サイズ（全長・全幅・乗客定員）は、当該タイプの車両区分についての概数値を示す。仕様や装備などにより細かく異なる。

1 1. まとめと今後の視点

- 本資料では、ICカード実績およびバス利用実態調査結果をもとに、月別・曜日別の利用状況、停留所別・区間別の利用特性、ならびに運行便別の通過人数および最大通過人数について整理を行った（※バス利用実態調査結果については、主として1便あたりの利用者数の把握に活用）。
- その結果、平日・休日を通じて、利用の多寡には時間帯や便による差が見られるものの、日生中央駅を中心とした結節機能や、沿線地域を起終点とする日常的な移動が、路線全体で一定程度発生している状況が確認できた。
- また、運行便別の最大通過人数を見ると、すべての便が少人数利用にとどまっているわけではなく、平日・休日を問わず、一部の便では7~9人以上、場合によっては10人以上の同時乗車が継続的に発生している。前年同時期との比較においても、構成比に一部差異は見られるものの、一定規模以上の同時乗車が発生する利用構造は概ね維持されている。
- これらのことから、現時点においては時間帯や便による利用のばらつきはあるものの、車両規模を小さくした場合には対応が困難となる利用が一部の便で継続的に存在している。このため、小型車両への転換や増便によって対応するよりも、一定規模の輸送力を一度に確保できる路線バス車両による運行の方が、運行回数や車両台数の増加を抑えながら対応できる点で効率的であり、結果として乗務員の確保・運用の面においても合理的であると考えられる。
- 一方で、令和8年（2026年）4月には、六瀬総合センター停留所周辺において「六瀬ほしのさと小学校」が開校予定であり、当該校では通学時にスクールバスを運行せず、路線バス杉生線を活用する運用が予定されている。このため、今後は通学児童による利用の発生や利用状況の変化も想定されることから、引き続き利用実績の推移を注視し、環境変化を踏まえたモニタリングを行っていくことが重要である。

【報告4】 各公共交通の運行状況等について



1 R7年度 猪名川町補助金交付事業について（3月補正 追加事業）

猪名川町地域公共交通事業者運行維持支援金

（対象者）

阪急バス株式会社・日の丸ハイヤー株式会社・能勢電鉄株式会社

（経緯）

国の重点支援交付金を活用し、物価高騰・エネルギー価格高騰等の影響を受けながらも、住民の日常生活や経済活動を支える重要な社会インフラとして運行を継続している交通事業者に対し、支援金を交付するもの。

（予算）

8,000千円

対象者	阪急バス(株)	日の丸ハイヤー(株)	能勢電鉄(株)
補助額	バス1台あたり77千円 (<u>上限4,000千円</u>)	LPガス1台あたり60千円、 ガソリン1台あたり103千円 (<u>上限1,000千円</u>)	電車1両あたり88千円 (<u>上限3,000千円</u>)

2 R7年度公共交通機関利用実績等について

(1) 阪急バス

(2) ふれあいバス

(3) チョイソコいながわ

(4) 能勢電鉄

3 R7年度公共交通機関利用実績等について

(1) 阪急バス ラッピングバス車両デザインコンペティション事業



(応募作品)

応募総数**65**点。

(選 考)

事前選考(8月21日)と最終選考 第2回地公会(9月2日)を経て、
選考委員14人中6票を獲得で最優秀賞が決定。

(お披露目)

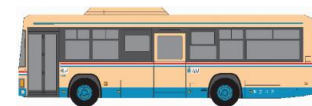
地域交流課にご協力いただき、11月3日開催の『いながわまつり』
にて 最優秀賞受賞者を招き、表彰式を開催。

(ラッピングバスの運行)

本デザインは、実際に阪急バス1台にラッピングされ、10月末から
実際に猪名川町・川西市域で運行。



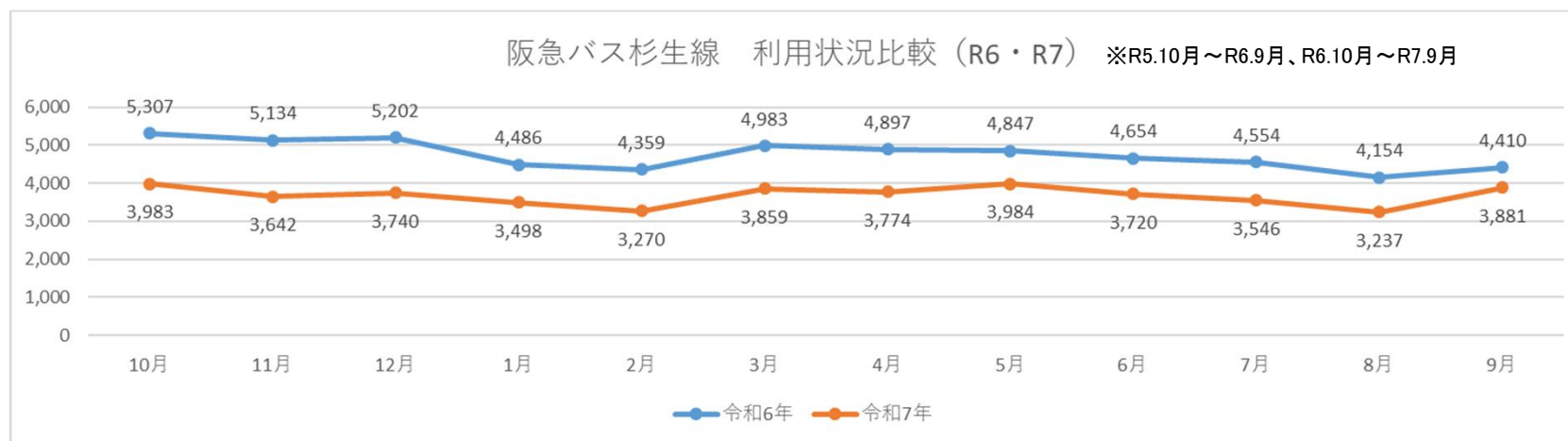
(1) 阪急バス



利用実績(10月～9月)

杉生線

年度	令和5年	令和6年	令和7年
輸送人数	58,970人	56,987人	44,134人
運送収入	14,464,894円	15,002,763円	13,106,888円



5 R7年度公共交通機関利用実績等について

(2)ふれあいバス



【利用実績(4月～3月)】

令和5年						
	運送収入	輸 送 人 員 (人)				
		青コース	赤コース	緑コース	黄コース	合計
4 月	129,879 円	198	234	174	320	926
5 月	148,579 円	253	278	180	345	1,056
6 月	145,894 円	226	315	151	354	1,046
7 月	144,287 円	237	273	210	322	1,042
8 月	161,232 円	297	349	208	399	1,253
9 月	161,936 円	288	327	195	346	1,156
1 0 月	149,886 円	266	325	179	352	1,122
1 1 月	155,428 円	248	325	200	395	1,168
1 2 月	149,596 円	246	278	158	326	1,008
1 月	120,721 円	236	210	226	206	878
2 月	131,110 円	200	292	176	310	978
3 月	152,828 円	286	291	216	333	1,126
合計	1,751,376 円	2,981	3,497	2,273	4,008	12,759
委託費		26, 275, 994円				

令和6年						
	運送収入	輸 送 人 員 (人)				
		青コース	赤コース	緑コース	黄コース	合計
4 月	157,374 円	317	298	225	406	1,246
5 月	152,717 円	257	253	220	391	1,121
6 月	144,475 円	306	270	157	360	1,093
7 月	168,897 円	327	325	247	436	1,335
8 月	162,092 円	340	304	160	403	1,207
9 月	157,686 円	329	309	206	357	1,201
1 0 月	193,628 円		775		627	1,402
1 1 月	162,955 円		636		529	1,165
1 2 月	160,882 円		609		457	1,066
1 月	147,458 円		543		455	998
2 月	142,695 円		512		474	986
3 月	163,739 円		613		536	1,149
合計	1,914,598 円	1,876	5,447	1,215	5,431	13,969
委託費		27, 679, 796円				

令和7年				
	運送収入	輸 送 人 員 (人)		
		赤コース	黄コース	合計
4 月	182,062 円	654	600	1,254
5 月	207,147 円	761	715	1,476
6 月	200,682 円	687	715	1,402
7 月	223,021 円	722	900	1,622
8 月	202,056 円	607	814	1,421
9 月	221,740 円	737	839	1,576
1 0 月	216,698 円	719	842	1,561
1 1 月	189,873 円	620	761	1,381
1 2 月	215,262 円	1,195	731	1,926
1 月	180,731 円	987	586	1,573
2 月	0 円	0	0	0
3 月	0 円	0	0	0
合計	2,039,272 円	7,689	7,503	15,192
委託費		28, 816, 979円		

【近況】

令和6年10月に、①4コースから2コースに変更、②ダイヤ改正、③運賃の改定を実施。

6 R7年度公共交通機関利用実績等について

(3) チョイソコいながわ



利用実績(4月～3月)

阿古谷・松尾台地区

年度	令和5年	令和6年	令和7年(見込み)
輸送人数	8,663人	8,787人	9,330人
運賃収入	2,339,400円	2,256,300円	2,376,360円

大島地区(肝川・猪渕・猪名川台・槻並含む)

年度	令和5年	令和6年	令和7年(見込み)
輸送人数	2,286人	1,263人	625人
運賃収入	429,837円	219,600円	127,610円

(3) チョイソコいながわ



【収支】 ※国補助金(フィーダー補助)は非考慮(年間約210万円)

年度	令和5年	令和6年	令和7年(見込み)
運賃収入	2, 769, 237円	2, 475, 900円	2, 503, 970円
協賛金目標	1, 980, 000円	1, 980, 000円	1, 980, 000円
運行・運営経費	28, 852, 800円	26, 055, 496円	25, 200, 496円
収 支	-24, 103, 563円	-21, 599, 596円	-20, 716, 526円

【近況】

- ・令和6年10月から「阿古谷・松尾台地区」「大島地区」から、「槻並地区」「猪渕・銀山・広根地区」「肝川・猪名川台・差組地区」を加え、利用エリアの拡大を実施。
- ・利用数の増加に向けて、令和7年度に地域での説明会を実施。
- ・令和2年の運行開始から約5年が経過しようとしており、車体や設備の故障が課題となっている。現在、2台と予備1台で運行しており、今後、継続的に突発的に故障個所を修繕していくか、買い替えやリース等で車体を入れ替える等、検討していく必要がある。

(4) 能勢電鉄

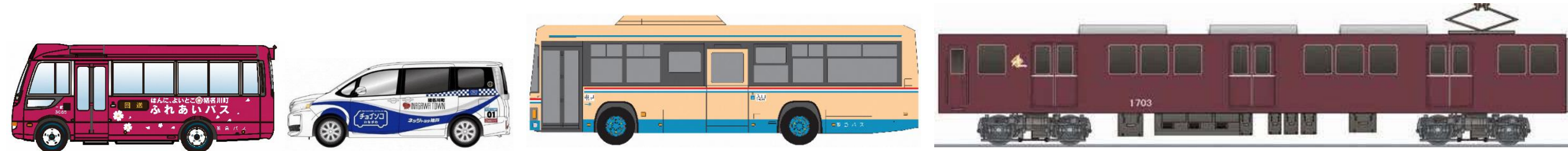


利用実績(10月～9月)

年度	令和5年	令和6年	令和7年
輸送人数 (日生中央駅乗降者数)	2, 734, 028人	2, 773, 838人	2, 754, 450人
1日あたり輸送人数 (年間日数で割り算)	7, 470人／日	7, 599人／日	7, 546人／日

※駅ごとの運賃収入は集計していないとのこと

【報告 5】 交通モビリティ・マネジメント教育 事業の実施報告について



猪名川町の公共交通について（紙芝居）

小学生向け説明資料



(Ⅰ) 能勢電鉄×松尾台小学校

(対 象)

松尾台小学校3学年2クラス（児童41人（3名欠席））先生
3人

(実施日時)

令和7年10月28日（火曜日） 1～4限目（晴天）

(実施場所)

能勢電鉄本社

(内 容)

- ①実車乗車体験（日生中央駅 ⇄ 平野駅）
- ②猪名川町の公共交通について
- ③能勢電鉄座学
- ④透明改札機体験
- ⑤洗車体験と車掌体験



(2) 阪急バス×白金小学校

(対 象)

白金小学校2学年2クラス（児童51人（13名欠席））先生3人

(実施日時)

令和7年11月26日（水曜日） 1～4限目（晴天ときどき曇り）

(実施場所)

阪急バス猪名川営業所

(内 容)

- ①実車乗車体験（総合公園前 ⇄ パークタウン中央）
- ②猪名川町の公共交通について
- ③バス教室
- ④交通安全教室&運転席乗車体験
- ⑤洗車体験



(3) 交通すごろく (つつじが丘小学校・猪名川小学校)

(対 象)

つつじが丘小学校：3学年2クラス（児童51人（1名欠席））先生3人
猪 名 川小学校：4学年2クラス（児童44人（1名欠席））先生4人

(実施日時)

つつじが丘小学校：令和8年2月24日（火曜日） 5～6限目
猪 名 川小学校：令和8年2月26日（木曜日） 5～6限目

(協 力)

大阪産業大学 天野先生
天野ゼミ生＋教職志望学生

(内 容)

- ①猪名川町の公共交通について
- ②交通すごろくのルール説明
- ③交通すごろく実施
- ④振り返り



保護者アンケート

(目 的)

保護者に、体験学習を終えた生徒から「どんなことを体験したか」「どのようなことを学んだか」、印象に残った話を聴き取っていただき、保護者にも公共交通の必要性を改めて考えていただくきっかけにさせていただくとともに、お子さんとのコミュニケーションツールにさせていただくために実施。

(アンケート回収結果)

実施校	提出数	回収率
松尾台小学校	33 / 41人	80%
白金小学校	29 / 51人	56%
つつじが丘小学校	32 / 51人	62%
猪名川小学校	20 / 44人	45%

公共交通の利用に関する体験学習 小学生保護者アンケート

◆ 能勢電鉄乗車体験・平野本社見学 体験学習についてお答えください

令和7年10月28日（火）に公共交通の利用に関する体験学習として、松尾台小学校3年生がのせてん（能勢電鉄）に実際に乗車し、能勢電鉄平野本社の見学を行いました。お子様と体験学習の感想などお話しいただいたうえで、以下のアンケートにご回答をお願いします。アンケートはお子様を通じて、担任の先生にご提出ください。

【問1】 今回の体験学習の内容について、お子様のお話を聞いて、1番印象に残ったお話をお書きください。

【問2】 体験学習を通じて、お子様や保護者の方自身の中で、車や公共交通の利用に対する意識が変わったと思われますか。（各項目いずれか1つに○）

対象者	車の利用に対する意識	公共交通の利用に対する意識
お子様	1. 変わったと思う 2. 変わっていないと思う	1. 変わったと思う 2. 変わっていないと思う
保護者	1. 変わったと思う 2. 変わっていないと思う	1. 変わったと思う 2. 変わっていないと思う

【問3】 今後、これまで以上に鉄道やバス等の公共交通を利用してみたいと思いますか。（いずれか1つに○）

1. 利用してみようと思う 2. 利用してみようとは思わない

◆ ご回答いただきましたあなた自身についてお答えください

お子様との関係	1. 父母 2. 祖父母 3. その他（ ）
自動車運転免許の有無	1. 自身が所持 2. 家族が所持 3. 運転免許は返納した 4. 運転免許は持っていない
世帯の車の保有	1. 自分が利用できる車がある 2. 家族が利用できる車がある 3. 世帯に車はない 【世帯保有台数： 台】

※このアンケートは、今後の公共交通施策の参考にさせていただきます。
《問い合わせ》 猪名川町まちづくり部都市政策課 交通担当 ☎072-766-8704

【報告6】 令和8年度 猪名川町 公共交通予算事業(取組み)について



猪名川町マスコットキャラクター
「いなぼう」

1 令和8年度予算について

【令和8年度事業について】

- 町内の公共交通の維持確保に対する支援の継続。
- モビリティ・マネジメント教育事業を継続し、交通問題に対する意識向上を図り、利用促進に努める。

【補助事業について(財源)】

- 地域公共交通確保維持改善事業費補助金(国)
 - ① 地域内フィーダー系統補助金
 - ② 地域旅客運送サービス継続推進事業補助金
- 市町振興支援交付金(県)
- 阪神北県民局地域躍動推進費補助金(県)

継続		公共交通対策事業			
総事業費		85,458 千円		担当課	都市政策課
				TEL	072-766-8704
主な経費	バス路線維持費補助金	35,000	千円	財源内訳	国県補助 千円
	ふれあいバス運行委託料	26,960	千円		地方債 千円
	チョイソコいながわ運行負担金	20,302	千円		その他 96 千円
	その他	3,196	千円		一般財源 85,362 千円

【事業概要】
令和6年に改定した「猪名川町地域公共交通計画」に基づき、持続可能な公共交通ネットワークを構築するべく、同年10月より町内公共交通体系を再編しています。
町内基幹交通である阪急バスや基幹交通への接続などを目的としたコミュニティバス、デマンド交通といった住民の移動手段を維持確保するために必要な措置を引き続き講じます。
令和8年度においては、これら公共交通の維持確保にかかる措置を継続するとともに、モビリティ・マネジメント教育事業に注力することで、移動手段にかかる行動変容と意識向上を図り、更なる利用促進に努めます。




里山の自然で交流深まる田んぼサッカー
“つながり”と“挑戦” 幸せと笑顔あふれるまち 猪名川

猪 令和8年度(2026年度)
名川町予算の概要

2 令和8年度の取組について

実施結果・自己評価・改善点から得られた課題

課題① 町財政負担額の増額

課題② 日常生活・通勤・通学利用者の減少

課題③ 乗合率の向上

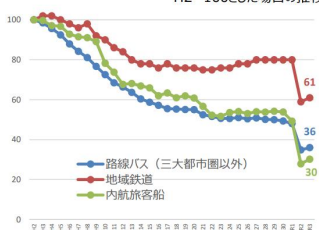
昨今の公共交通を取り巻く課題

課題④ 日常生活における「移動」の問題

課題⑤ 運転士不足による路線バス等の休廃止

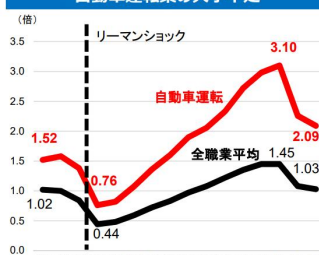
課題⑥ 利用者数は未だコロナ以前の水準まで回復していない

路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数
H2=100とした場合の推移



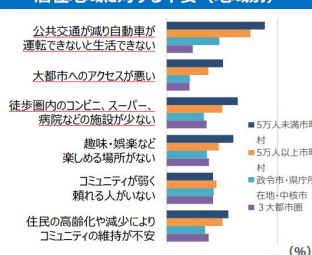
(出典)「自動車輸送統計年報」、「鉄道統計年報」、「船舶運航事業者等の提出する定期報告書に関する省令」に基づく国土交通省海事局内航課調査より国土交通省作成

自動車運転業の人手不足



(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省作成

居住地域に対する不安 (地域別)



(出典) 国土交通省「平成29年度国民意識調査」

令和8年度の取組について

- ・ 住民・交通事業者の連携・協働を図り、利用促進を図る。
- ・ モビリティ・マネジメント教育事業を実施し、公共交通について、考えるきっかけづくりを実施。
- ・ 利用実態調査を行い、利用実績を分析し、重複する運行エリアを見直す。私立小学校開校に伴う状況変化分析。
- ・ 運行経費と運賃収入の格差の解消に向けた、運賃改定の検討及び広告収入事業の実施。
- ・ 運転士確保に向けた事業者との連携(広報)。



3 令和8年度の取組について

【モビリティ・マネジメント教育事業】 令和7年度から継続

阪急バス株式会社	能勢電鉄株式会社	交通すごろく
《乗車体験・公共交通学習会》 ① バスの乗車体験 乗車体験をすることで、利用方法や車両からの死角などを学びます。 ② 公共交通についての学習会 なぜ利用者が減っているのか、なぜバスが必要なのか、守るためにはどうしたら良いのかなど各公共交通を踏まえ学びます。	《電鉄の体験会・公共交通学習会》 ① 平野本社での体験会 車庫での洗車体験、改札機の仕組み等について見学します。 ② 公共交通についての学習会 平野本社で能勢電鉄の歴史、運転士・駅務員の仕事内容、公共交通の発展等の公共交通の大切さを学びます。	《交通すごろく》 公共交通を題材とした交通すごろくで、バスや車などによる人や物の移動の仕組み等を通じて、環境問題への思考力や人のつながりの大切さ、地域や人にやさしい行動、そして「まちづくりの大切さ」に気づき、学びます。

4 令和8年度の取組について

【路線バスとふれあいバスの運賃格差】

☆ 概要

令和6年度運賃改定を行ったものの、町内を運行する「阪急バス」と「ふれあいバス」の運賃格差が広がっている状況。運行経路が重複する箇所が多く、その格差があること、町全体での交通に関する財政支出額が約1億円に迫ることを踏まえ、適正な運賃設定について、協議を実施。

【運賃格差(最大)】 例: 柏原 ~ 日生中央駅

阪急バス 運賃:大人 片道 820円
ふれあいバス 運賃:大人 片道 220円

◆ 価格差 600円

阪急バス運賃表

■ 杉生鱗

・日生中央駅～六瀬総合センター前～杉生～柏原 系統

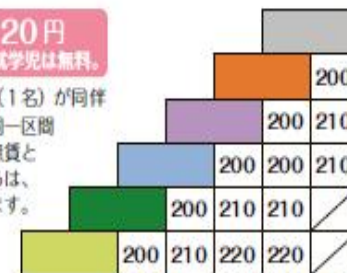
[illegible]

ふれあいバス運賃表

190 円 ~ 220 円

小学生以下は半額、未就学児は無料。

※小児・大人のお客様（1名）が同伴する幼児については同一区間乗車時のみ2名まで無賃となります。3人目からは、小児運賃をいただきます。



※同色内での乗降は190円です。

例



5 令和8年度の取組について

【ふれあいバス 広告収入事業】

☆ 概要

ふれあいバス等含め、公共交通に関する財政負担額の増加に伴い、運賃収入以外の自主財源を確保するため、コミュニティバス(ふれあいバス)の「車内中吊り広告」を広告媒体として提供していくものです。

※令和7年9月1日より開始。令和7年度実績 2件(1ヵ月、4ヵ月 各1件)

広告料:B3サイズポスター 月2,000円 (2コース・予備車の3台に掲出)



猪名川町ふれあいバスに
広告を出してみませんか？

LET'S PR @ BUS

中吊り広告募集中

町内を循環するバス車内にポスター等を掲載！

【広告の種類】車内中吊り広告
【掲載数】1台あたり4枚まで×3台(予備車含む)
【規格】B3サイズ縦364mm×横515mm
(上下各15mmは枠により隠れるものとする)
【掲載料金】2,000円/月(消費税相当額を含む。)
※掲載料金はふれあいバス車両3台(予備車を含む。)に
各1枚ずつ広告を掲載する場合の合計金額。
【申込方法】猪名川町ホームページをご確認のうえ、申請書類を提出。

問い合わせ
猪名川町
都市政策課

所在地 〒666-0292 兵庫県猪名川町上野字北畑11-1
【サイト】www.town.inagawa.lg.jp
【電話番号】072-766-8704

6 今後のスケジュールについて

【目標達成に向けた計画の推進体制】

年度	令和7年度				令和8年度				令和9年度			
(月)	5	7	12	2	5	7	12	2	5	7	12	2
事業の計画 (Plan)		 次年度事業検討				 次年度事業検討				 次年度事業検討		
事業の実施 (Do)	 事業の実施				 事業の実施				 事業の実施			
事業の評価 (Check)		 検証・評価				 検証・評価				 検証・評価		
事業の見直し (Action)	 見直し・改善				 見直し・改善				 見直し・改善			
猪名川町 地域公共交通会議												
		開催（3～4回）				開催（3～4回）				開催（3～4回）		

【協議会の実施状況(令和7年度)】

- ・令和7年6月18日(第1回) 主な議題: 令和7年度予算・事業予定について、地域公共交通計画認定申請について
- ・令和7年9月 2日(第2回) 主な議題: 交通すごろくについて、ラッピングバス車両デザインコンペティション事業について
- ・令和7年11月27日(第3回) 主な議題: 地域公共交通確保維持改善事業費補助金(フィーダー系統確保維持)交付申請について
- ・令和8年1月26日(第4回) 主な議題: 地域公共交通維持改善事業に関する令和7年度事業評価(1次評価)について
- ・令和8年3月17日(第5回) 主な議題: 令和8年度地域旅客運送サービス継続推進事業の交付申請(案)について