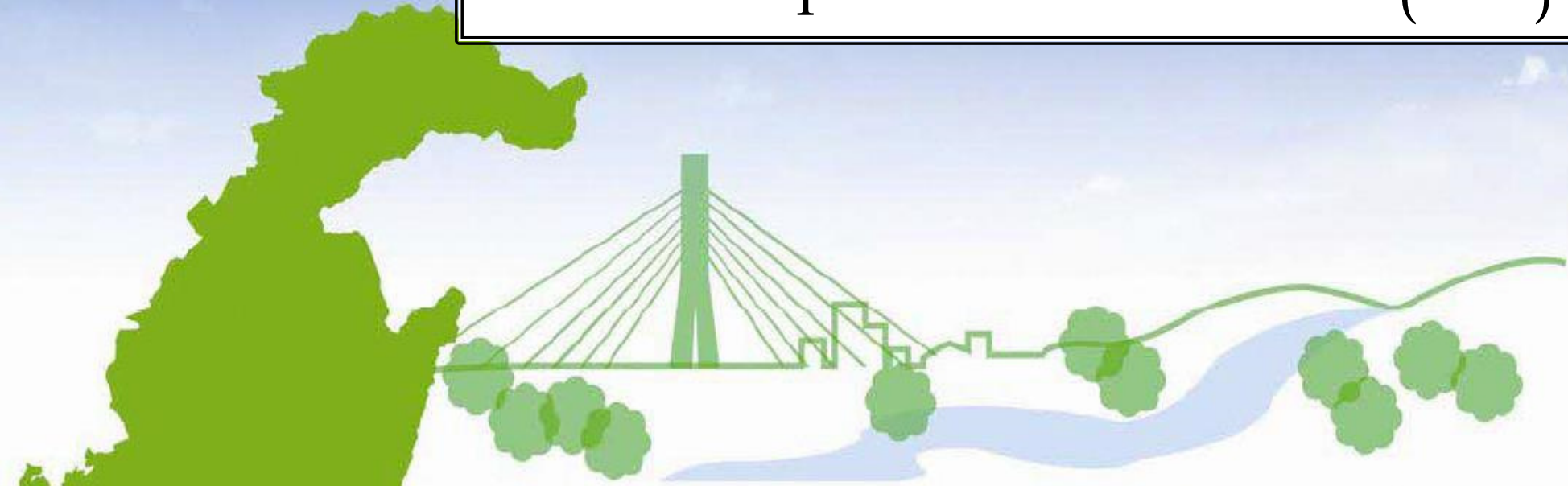


令和5年度第1回地域公共交通会議資料(抜粋)

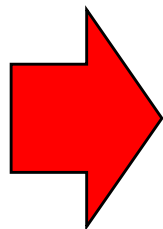


(仮称)川西市公共交通計画の  
策定について

～ 計画目標値及び事業に係る協議 ～

# (1) 理念の設定 ~ 上位計画の理念等を踏まえた本計画の理念 ~

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



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

### ~設定の趣旨~

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

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

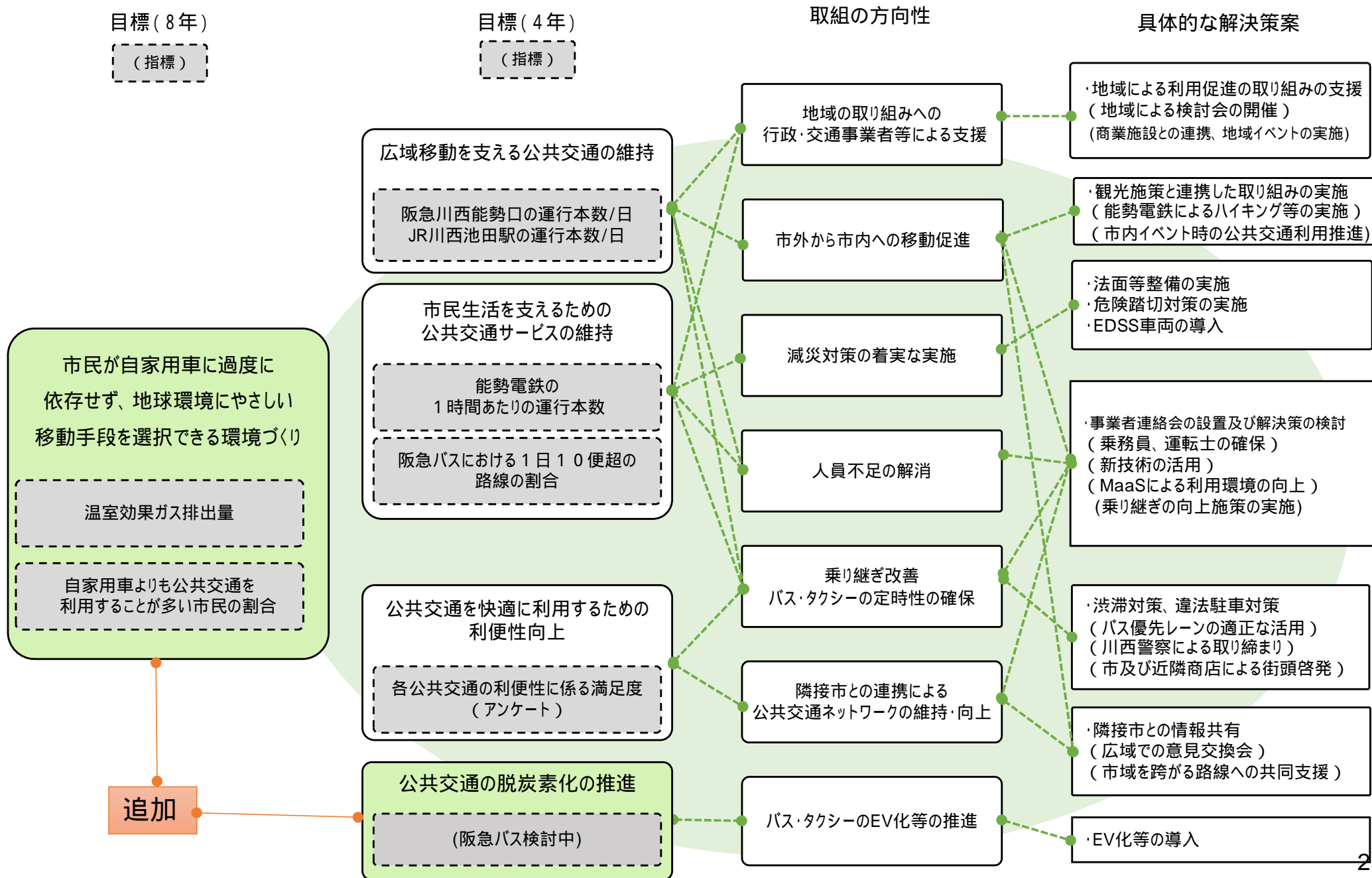
こうした状況下において、市民の一人一人が、住み慣れた市内各地域で心地よく暮らすことができる生活を実現するためには、**それぞれの地域**の交通状況・住環境に応じた交通サービスが必要になります。このような交通サービスを構築するためには、これまで以上に市民・事業者・行政がそれぞれ必要な役割を担い、快適に移動できる交通環境の整備に向けて取り組むことが重要です。

課題
【公共交通】 <b>既存サービスの維持と新たなニーズに対応した持続可能なサービスの検討</b> 利用者の減少による採算性の低下や利用者ニーズの多様化に対応した持続可能なサービスの検討が必要
【公共交通】 <b>定時性確保に向けた取組が必要</b>
【公共交通】 <b>人員不足への対応検討</b>
【交通】 <b>後期高齢者の移動手段における車以外の手段への転換</b>
【交通】 <b>交通空白地等における移動手段の確保</b> 各地区の実状に合わせた地区内移動のための交通手段の検討が必要

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

# (2) 基本方針 1 ~ 前回会議時点での提示内容と主な変更点 ~

## < 基本方針 1 > 脱炭素・循環型のまちの構築に向けた公共交通の利用環境の整備



## (2) 基本方針 1 ~ 実施主体のイメージ ~

< 基本方針 1 > 脱炭素・循環型のまちの構築に向けた公共交通の利用環境の整備

○...主体、 ...サポート

取組の方向性

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

## (2) 基本方針 1 ~ 具体的な解決策の例 ~

乗り継ぎ改善  
バス・タクシーの定時性の確保

・事業者連絡会の設置及び  
解決策の検討  
(乗り継ぎの向上施策)

(例) 鉄道・バスのダイヤ調整  
企画乗車券の発行

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

### バス運行状況のGoogleマップでの表示



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

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

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

出典：阪急バスHP

### 乗り継ぎ向上のためのダイヤ改正

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

出典：尼崎市HP

### 複数交通手段をまたいだ乗車券

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



出典：阪急電鉄HP

## (2) 基本方針 1 ~ 各基本方針に共通する解決策 ~

### 地域の移動課題対策支援事業

#### < 事業イメージ >


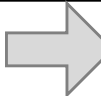
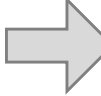
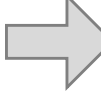
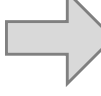

地域ごとに異なる移動課題に対して、その解決に向けた地元団体の主体的な取り組みを支援する  
**地域団体が検討会を立ち上げ、行政・事業者・学識経験者などの関係者が支援**

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

地域主体であることが条件、支援額等は未定

## (2) 基本方針 1 ~ 指標のイメージ ~

< 基本方針 1 > 脱炭素・循環型のまちの構築に向けた公共交通の利用環境の整備

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

# (3) 基本方針 2 ~ 前回会議時点での提示内容と主な変更点 ~

## < 基本方針 2 > まちの賑わい向上につながる公共交通の利用促進

目標(8年)

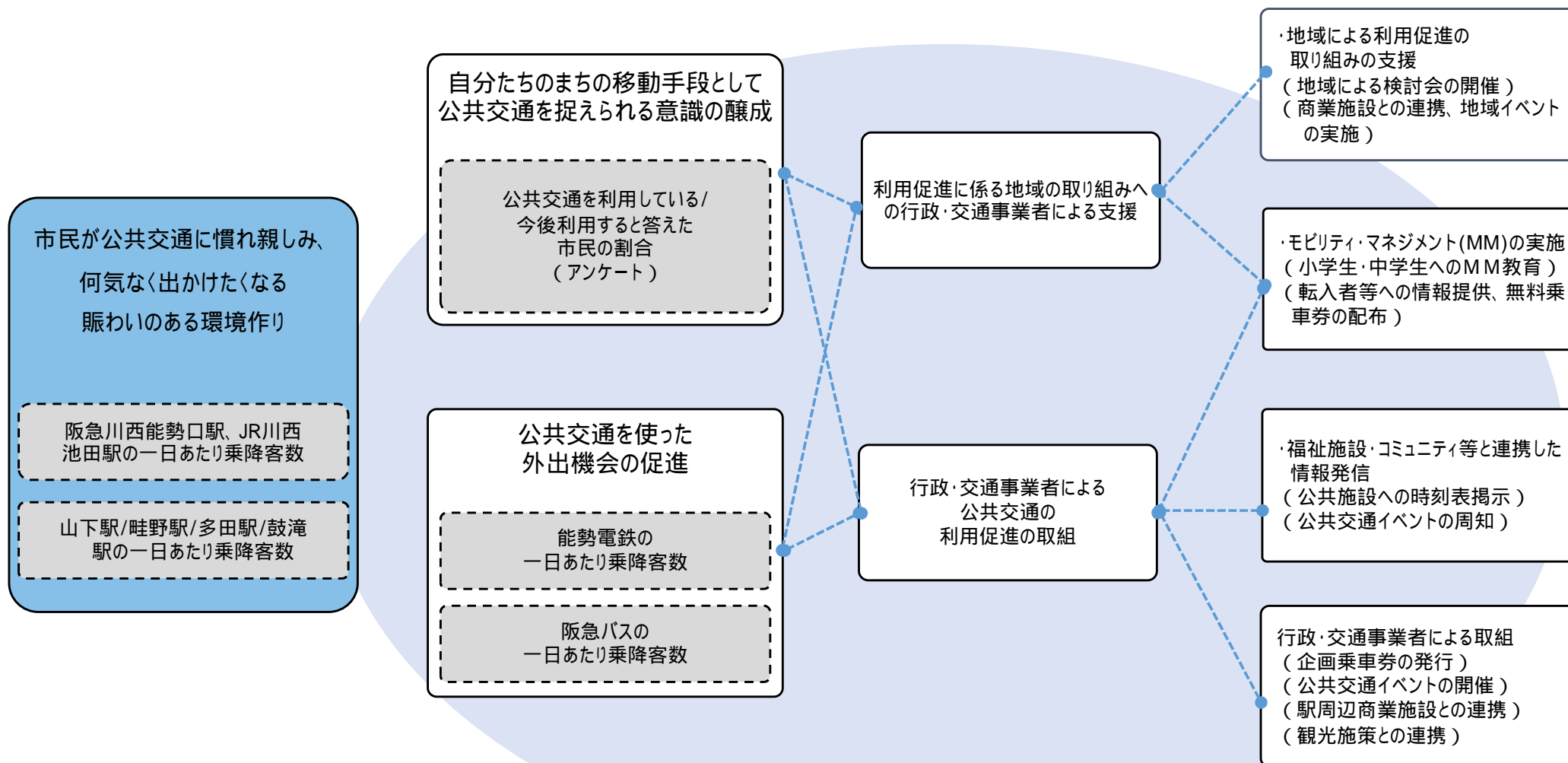
(指標)

目標(4年)

(指標)

取組の方向性

具体的な解決策案





# (3) 基本方針 2 ~ 実施主体のイメージ ~

< 基本方針 2 > まちの賑わい向上につながる公共交通の利用促進

○...主体、 ...サポート

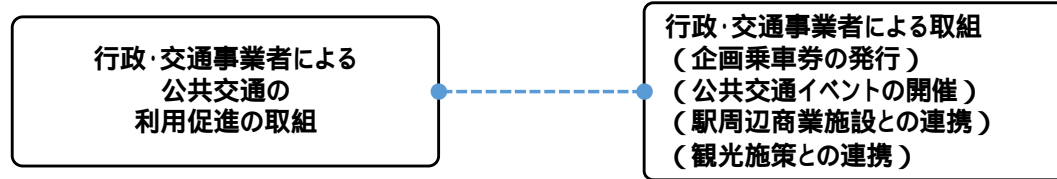
取組の方向性

利用促進に係る地域の取組みへの  
行政・交通事業者による支援

行政・交通事業者による  
公共交通の  
利用促進の取組

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

# (3) 基本方針 2 ~ 具体的な解決策の例 ~



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

## 自治体によるバス無料乗車券の購入・配布

- ・豊中市では、転入者向けにバス無料乗車券（2枚分）の配布を行うことで、バス利用のハードルを下げるモビリティ・マネジメントの取り組みを行っている。
- ・乗車券は運賃箱に入れてもらい、後から豊中市で清算する仕組みとなっている。

豊中市 転入者向け 無料乗車券

豊中市 転入者向け 無料乗車券

豊中市無料乗車券適用範囲

お問い合わせは 阪急バス株式会社(千里営業所 06-6871-0412)へ  
発行 豊中市・阪急バス株式会社

出典：豊中市プレスリリース

## 複数交通手段をまたいだ乗車券

スライド10の再掲





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



出典：阪急電鉄HP

### (3) 基本方針 2 ~ 指標のイメージ ~

< 基本方針 2 > まちの賑わい向上につながる公共交通の利用促進

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

# (4) 基本方針 3 ~ 前回会議時点での提示内容と主な変更点 ~

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

目標(8年)

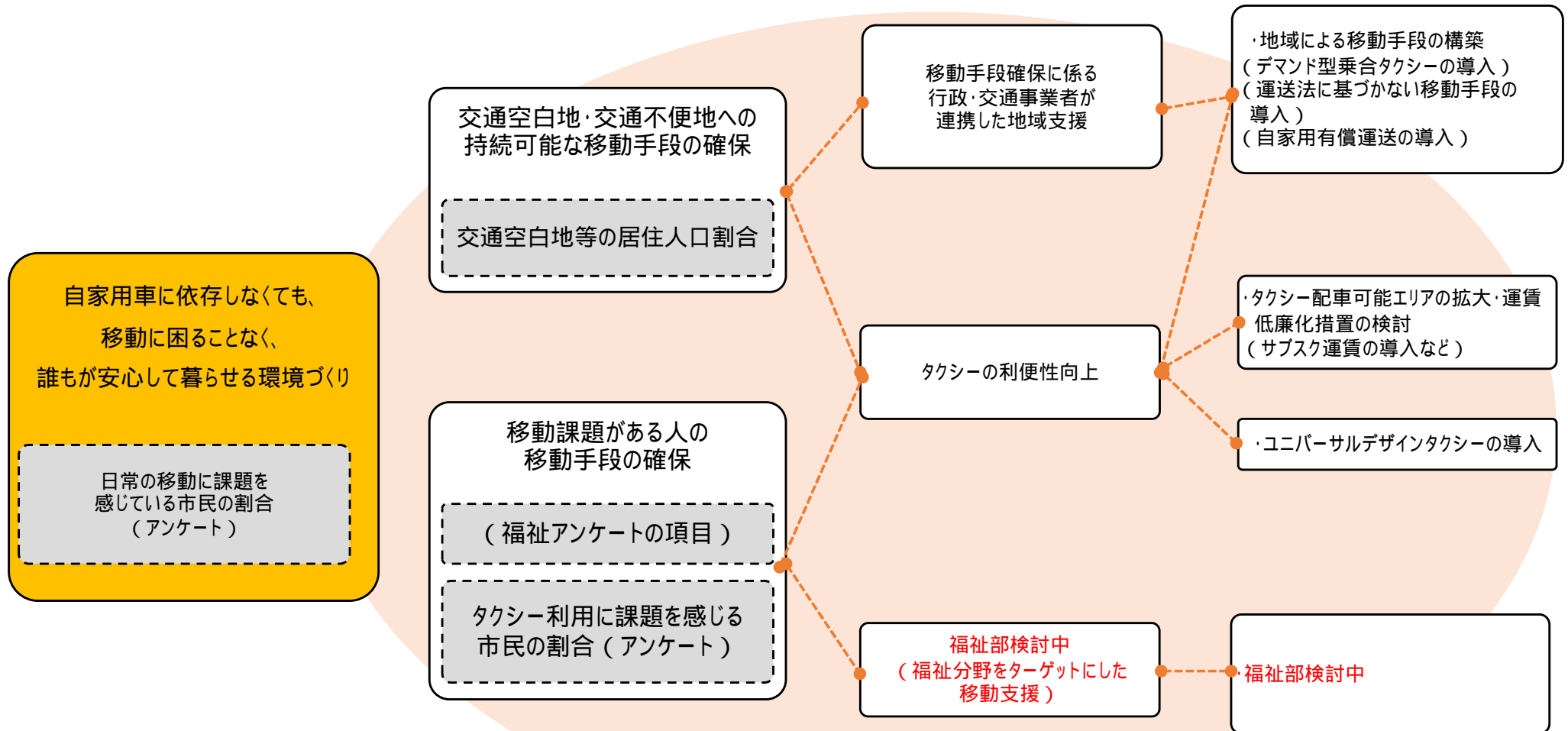
(指標)

目標(4年)

(指標)

取組の方向性

具体的な解決策案



# (4) 基本方針 3 ~ 実施主体のイメージ ~

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

取組の方向性

○...主体、 ...サポート

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

## (4) 基本方針 3 ~ 具体的な解決策の例 ~

タクシーの利便性向上

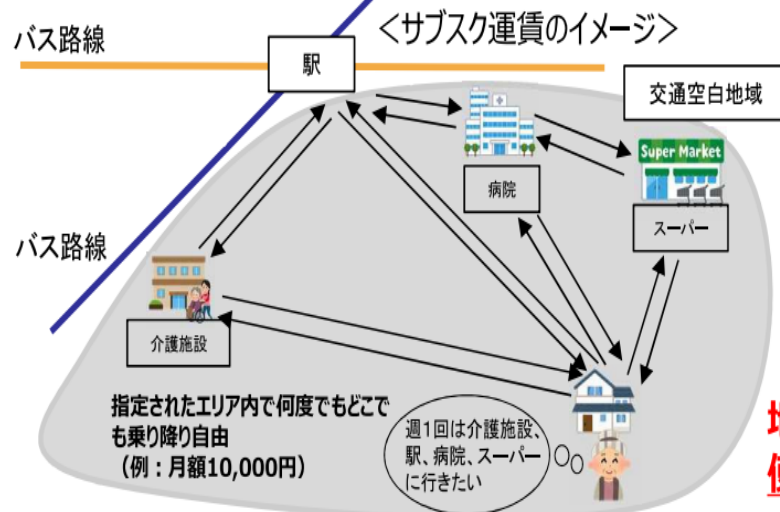
・タクシー配車可能エリアの拡大・運賃  
低廉化措置の検討  
(サブスク運賃の導入など)

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

### 交通空白地等でのタクシーサブスク運賃の導入

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

#### 実証運行のイメージ



#### ■ タクシー事業者と自治体との共働による 多様なサービスのイメージ例

##### ○ サブスク運賃の導入

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


##### ○ 回数券の発行

- ・1回200円で月10回まで利用可能な回数券を発行

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

## (4) 基本方針 3 ~ 指標のイメージ ~

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

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

# 65歳以上の方にお得なお知らせ

阪急バスグランドパス 65/70 (65歳以上向け定期券) 購入をご検討ください

大和交通検討委員会が**グランドパス購入のお手伝いをします！！**

日時: 令和5年 11月 28日 火曜日 10:00 ~ 12:00

場所: 牧の台会館 1階 集会室

**当日必ずご持参ください！！**

写真1枚 (タテ3cm x ヨコ2.5cm カラー・白黒可) 「写真がない方は当日大和交通検討委員会が撮影します。」

年齢を証明する顔写真付きの公的証明書またはその写し (運転免許証・マイナンバーカード・パスポート等)

購入する定期券の運賃額 (お釣りの無いようお願いします)

カード代 500円または現在お使いの八二カカード

「どうやって買えばいいかわからない方は当日申込書の書き方等丁寧に説明します。ご安心ください」

「営業所まで買いに行けない方は大和交通検討委員会が代理で購入し、後日ご自宅にお届けします」

「買いたいけれど、なんとなく面倒な方・・・大和バスを助けるため、ぜひこの機会にご購入ください！！」



■グランドパス65 (65歳から69歳までの方)

適用期間	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	1年
発売金額	6,800円	14,100円	26,700円	51,200円
1日当たり	227円	157円	148円	140円

■グランドパス70 (70歳以上の方)

適用期間	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	1年
発売金額	6,400円	13,400円	25,400円	48,600円
1日当たり	213円	149円	141円	133円

※新規購入時のみ、デポジット(預かり金)500円が必要です。

※払戻計算方法 グランドパス発売額 - (230円(払戻基準運賃) × 2回(往復利用) × ●●日(経過日数) + 520円(払戻手数料)) = 払戻額

大和バスを守る方法はバスに乗ることしかありません！！皆さまのご協力をお願いします。

大和交通検討委員会



65歳 になったら 阪急バス全線フリー定期券

# グランドパス65/70



65歳以上の方なら阪急バス・阪神バスの一般路線すべての区間ご利用になれます。

運賃

■グランドパス65 (65歳から69歳までの方)

適用期間	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	1年
発売金額	6,800円	14,100円	26,700円	51,200円
1日当たり	227円	157円	148円	140円

■グランドパス70 (70歳以上の方)

適用期間	1ヶ月	3ヶ月	6ヶ月	1年
発売金額	6,400円	13,400円	25,400円	48,600円
1日当たり	213円	149円	141円	133円

※新規購入時のみ、デポジット(預かり金)500円が必要です。  
※払戻計算方法 グランドパス発売額-(220円(払戻基準運賃)×2回(往復利用)×●●日(経過日数)+52.0円(払戻手数料))=払戻額

グランドパスお問合せ・購入は阪急バス営業所まで  
猪名川営業所 (TEL 072-766-3912)  
川西能勢口案内所 (川西能勢口バスロータリー)  
日生中央案内所 (バスロータリー)  
※グランドパスのチラシは自治会館・牧の台会館にあります

「今乗らないでいつ乗るの??」「今でしょ!!」

9月から運賃が230円になりましたが、グランドパス65/70の金額は値上げしていません。「免許証返納したらバスに乗るつもり」「歩いて駅まで行けなくなったらバスに乗る」いろいろご意見はありますが、その時にバスが運行されている保証はありません。



バスだよ!「発車オーライ」発行のための募金ご協力にご協力をお願いします!!  
募金箱は自治会館・牧の台会館・コープうねの店にあります



## 活動報告

- 1月 バス会議4回・東1丁目バス井戸端会議
- 2月 バス会議2回・西5丁目バス井戸端会議・畦野駅乗降者数調査(2/26)
- 3月 バス会議3回・東1丁目バス井戸端会議・畦野駅乗降者数調査(3/28)
- 4月 バス会議3回
- 5月 バス会議3回
- 6月 バス会議3回・川西市地域公共交通会議日野会長と面会
- 7月 バス会議2回
- 8月 バス会議2回



〈編集後記〉

9月から阪急バスの運賃が値上げされ220円が230円になりました。私たちがバスを守るため相応の運賃を払うことは当然のことだと思います。また一方で行政がまちづくりに必要な公共交通をどのように位置づけ支援するのか…とても大きな問題です。バスの運転士さん不足は深刻で「バスはあるけどドライバーもガイドさんもない、今までのように観光バスで旅行できない」これが現実です。バス旅行は我慢できても日々の生活に大和バスはなくてはなりません。皆さまにはバスのご利用をお願いいたします。

大和バスだよ!

# 発車オーライ!!

22号



発行/大和交通検討委員会(事務局:牧の台会館内)072-794-7699

## 10月1日からバスのルート・ダイヤが変わります

### 東1丁目(牧の台小学校東側)運行開始

「東1丁目(牧小東側)にバスを通して欲しい」地域の皆さんの根気強い活動が実を結び10月1日から新ルート(平日昼・土休日)でバスの運行が始まります。「牧の台会館前」停留所復活、バス停新設と移設、平日夜のダイヤも一部変わります。これにより年間約3万人の乗客増を予想しています。皆さまのご利用をお願いいたします。

## 市内を走るバスは全て赤字 大和バスも危機迫り、崖っぷち

川西市内を走るバスは全て赤字で、黒字で運行されている路線はありません。その額は毎年数億円の赤字とされています。これまで阪急バスは大幅な減便や路線の廃止はしてきませんでしたが、コロナで社会情勢が一変し公共交通が大きな打撃を受け、「コロナが終わったとしてもコロナ前に戻ることはない」と言われていて大変厳しい状況にあります。

## そしてもっと深刻なのは運転士不足

「運転士を募集してもなかなか集まらない」阪急バスは契約社員を廃止して正社員化に取り組むなどしていますが、運転士不足の深刻度は増しているそうです。現在大和バスは平日3人・土休日1人の運転士で運行しています。「バスが駄目ならタクシーに乗る」いえいえ! タクシードライバー不足はもっと深刻です。今まで予想しなかった厳しい時代がやってきました。

阪急電車や能勢電車の駅に行くまでの交通手段としてバスは大きな役割を果たしています。大和バスも年間15万人~20万人が利用しています。行政(国・県・市)・利用者・住民みんなが公共交通を守る努力をしなければ公共交通はなくなっていきます。

「乗らなければなくなる」「無くなったら元に戻せない」  
皆様のご乗車をお願いします。



# 10月からのルート(朝夕時間帯)

①②平日朝夕ルートは現行のまま



バス停の新設・移動について  
 バス停の新設・移動は道路交通法の遵守と地域の皆さまのご理解とご協力がなくてはできません。ご了承くださいました皆さまに心よりお礼申し上げます。バス利用の際はバス停付近のお宅にご迷惑がからないようお願いいたします。  
 新設バス停：第一公園前・第三公園前  
 平日昼便・土休日新設バス停：西一丁目  
 移転バス停：東一丁目(駐車場前→水道タンク北側) 東三丁目(交差点南側→交差点北側)  
 平日昼便・土休日復活したバス停：牧の台会館前

# 10月からのルート(昼間時間帯・土休日全便)

③④平日(9:04~17:34)土休日全便



昼便だけルートを変える理由  
 東1丁目特に東のエリアは駅から遠くバスを利用したくてもできない状況でした。ルート変更により東1丁目の利便性が向上するとともに年間約3万人の利用者増につながると予測しました。朝晩は20分間隔での運行を維持するため①②ルートのままです。

平日 大和循環 バス時刻表	6	14①	34②	54①	15	04③	34④
	7	14②	34①	54②	16	04③	34④
	8	21①	44②	17	04③	34④	
	9	04③	34④	18	14①	34②	57①
	10	04③	34④	19	17②	37①	57②
	11	04③	34④	20	17①	37②	
	12	04③	34④	21	03①	33②	
	13	04③	34④	22	07①	33②	
	14	04③	34④	23	-	-	
	15	04③	34④	15	-	-	
	16	04③	34④	16	-	-	
	17	04③	34④	17	04③	34④	
	18	04③	34④	18	04③	34④	
	19	04③	34④	19	-	-	
20	04③	34④	20	-	-		
21	04③	34④	21	34③	21		
22	04③	34④	22	04④	34③		
23	04③	34④	23	04④	23		

①②平日朝夕ルートは現行ルートのまま

【大和①畦野駅】 畦野駅→西1丁目→牧の台小学校前→東1丁目→東3丁目→東2丁目→第八公園前→第三自治会館前→第十公園前→東5丁目→第八公園前→東2丁目→東4丁目→西5丁目→西2丁目→畦野駅

【大和②畦野駅】 畦野駅→西2丁目→西5丁目→東4丁目→東2丁目→第八公園前→第三自治会館前→第十公園前→東5丁目→第八公園前→東2丁目→東3丁目(交差点北側)→東1丁目(水道タンク北側)→牧の台小学校前→西1丁目→畦野駅

③④平日(9:04~17:34発)土休日全便

【大和③畦野駅】 畦野駅→牧の台会館前→牧の台小学校前→西1丁目→第一公園前→第三公園前→東三丁目→東二丁目→第八公園前→第三自治会館前→第十公園前→東五丁目→第八公園前→東二丁目→東四丁目→西五丁目→西二丁目→畦野駅

【大和④畦野駅】 西二丁目→西五丁目→東四丁目→東2丁目→第八公園前→第三自治会館前→第十公園前→東五丁目→第八公園前→東二丁目→東三丁目(交差点北側)→東一丁目(水道タンク北側)→第三公園前→第一公園前→西一丁目→牧の台小学校前→牧の台会館前→畦野駅

20時~22時のダイヤ変更理由：「能勢電との乗り継ぎが悪い」ことを改善しました。20時以降は30分間隔です