

■ 豊中市地域公共交通協議会 名簿

資料 1

種別		所属		役職	氏名	
会長	学識 経験者	富山大学 都市デザイン学部	都市・交通デザイン学科	准教授	いのい ひろと 猪井 博登	
サブ ハー	学識 経験者	大阪大学大学院 人間科学研究科	附属未来共創センター	特任講師	いしづか ゆうこ 石塚 裕子	
委員	交通事業者	阪急バス株式会社	自動車事業本部 営業企画部	部長	のづ としあき 野津 俊明	
		伊丹市交通局		次長	すま あきらみ 須磨 昭文	
		大阪タクシー協会の 定める代表者	阪急タクシー株式会社	取締役 営業部長	かわさき しょうじ 川崎 祥司	
		阪急電鉄株式会社	都市交通事業本部 交通プロジェクト推進部	部長	おくの まさひろ 奥野 雅弘	
		北大阪急行電鉄株式会社	鉄道事業部	部長	もてき ひろやす 茂木 裕康	
		大阪高速鉄道株式会社	運輸部	次長	なかがわ よしひこ 中川 義彦	
		阪急バス労働組合		副執行委員長	ひだ まもる 日田 守	
		大阪タクシー協会の 定める代表者の労働組合	阪急タクシー 労働組合	書記長	おおみなみ まさひこ 大南 昌彦	
	市民	公募市民			-	あおき はじめ 青木 一
					-	たなか てるお 田中 照夫
	関係行政機関	国 交 省	近畿運輸局 大阪運輸支局	輸送部門	首席運輸 企画専門官	こもり なるひと 小森 成人
				総務企画部門	首席運輸 企画専門官	こうとう たかゆき 後藤 孝行
		大阪府	都市整備部 交通道路室	都市交通課	参事	しみず あきら 清水 章
			池田土木事務所	地域支援・ 企画課	課長	みなみお かずひろ 南尾 一広
		警察	豊中警察署	交通課	課長	たなか ひろふみ 田中 博文
			豊中南警察署	交通課	課長	ちちかわ しんご 父川 真吾
市	豊中市	都市基盤部	部長	うえきた たかゆき 上北 隆之		

## 1. 豊中市西部地域乗合タクシー出発式

### 1.1 開催概要

- ・日 時：令和元年（2019年）10月1日（火曜）8時30分～9時
- ・場 所：阪急岡町駅西側駅前広場
- ・主催者：豊中市長、豊中市地域公共交通協議会会長、阪急タクシー株式会社代表
- ・来 賓：豊中市議会議長、地元自治会会長

### 1.2 開催状況

- 暖かい日差しの中、主催者側4名の出席と来賓5名を含む約40人の出席を賜り、「西部地域乗合タクシー」の出発式を開催いたしました。



出発式開催状況



長内市長あいさつ



猪井豊中市地域公共交通協議会会長あいさつ



弘瀬豊中市議会議長より祝辞



西部地域乗合タクシーの安全運行を依頼



テープカット実施状況

## 2. 豊中市西部地域乗合タクシー利用状況

### 2.1 運行状況

- 令和元年（2019年）10～12月の3ヵ月間の稼働日割合（実際に運行した日の割合）は、全体で98.9%（西部地域北路線：94.6%、西部地域南路線：95.7%）です。
- 配車割合（設定ダイヤに対して実際に運行した便の割合）は、全体で52.4%（西部地域北路線：53.3%、西部地域南路線：51.6%）です。

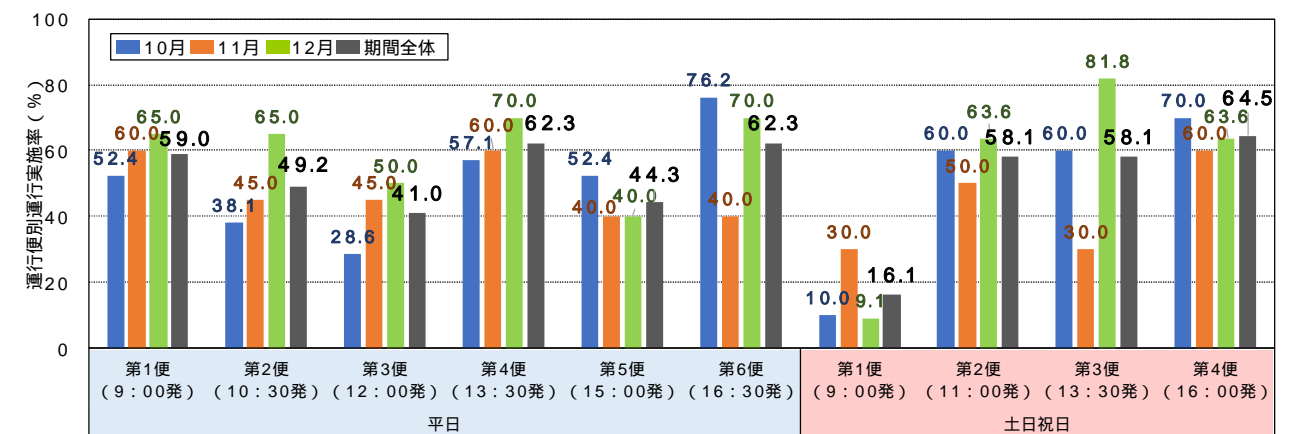
【運行状況】

	稼働日割合 (%)			配車割合 (%)		
	月合計	平日	土日祝日	月合計	平日	土日祝日
全体	98.9	100.0	96.8	52.4	54.2	47.2
西部地域北路線	94.6	100.0	83.9	53.3	54.4	50.0
西部地域南路線	95.7	98.4	90.3	51.6	54.1	44.4

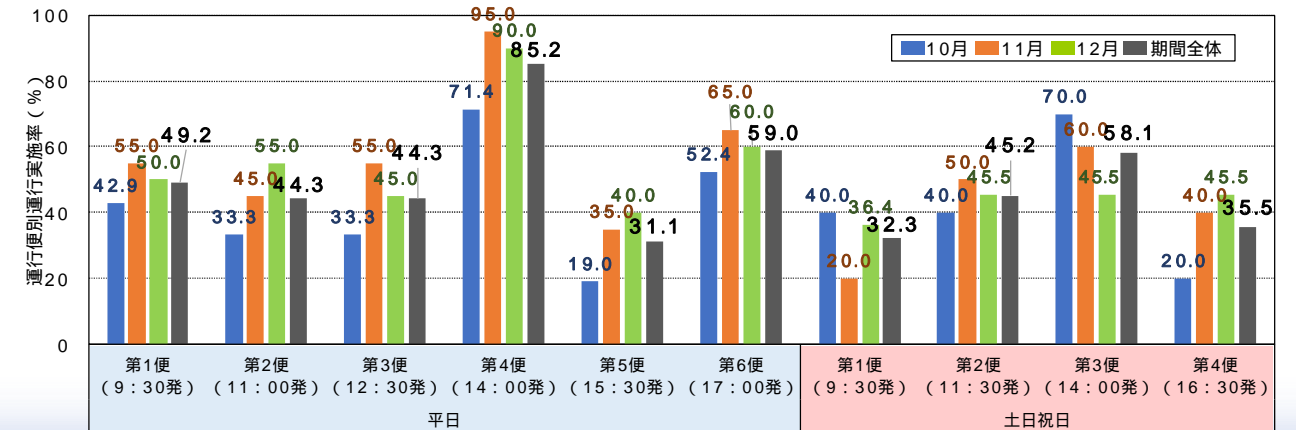
### 2.2 運行便別運行実施率

- 運行便別運行実施率（各運行便に対して実際に運行した便の割合）を見ると、西部地域北路線では、平日は第4便と第6便の割合が最も高く、次いで第1便の順です。土日祝日は第1便の割合が低くなっています。
- 西部地域南路線では、平日は第4便の割合が最も高く、次いで第6便の順です。土日祝日は第3便の割合が最も高く、次いで第2便の順です。

【西部地域北路線】



【西部地域南路線】



# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

## 2.4 利用状況

- 令和元年（2019年）10～12月の3ヵ月間の利用者数は全体で848人、西部地域北路線が426人、西部地域南路線が422人です。
- 西部地域北路線及び西部地域南路線ともに、土日祝日の利用状況（1日あたり平均利用者数）は、平日に比べて約半数と少なくなっています。

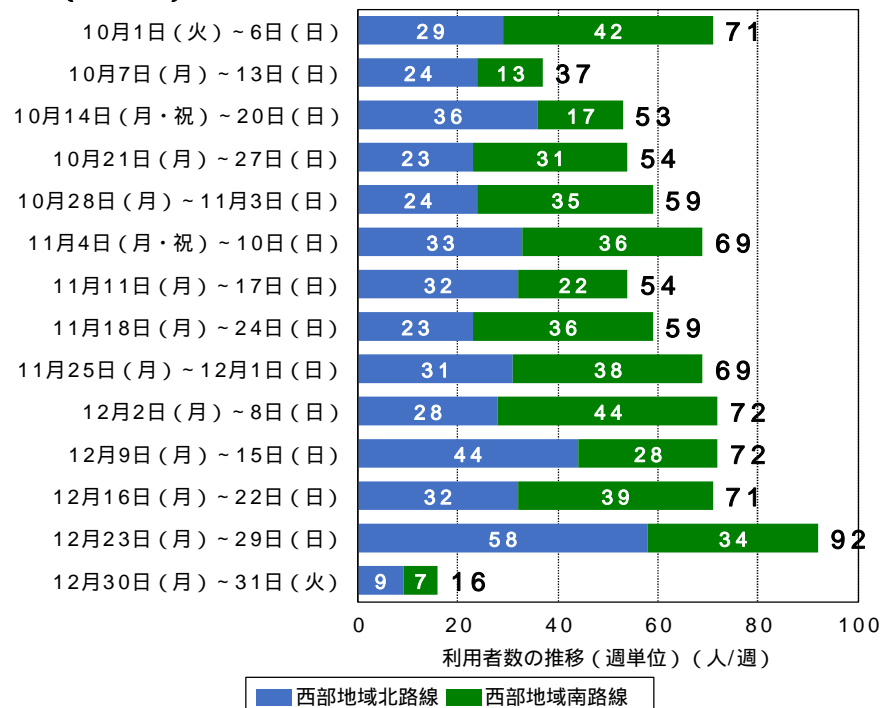
【利用状況】

		合計	西部地域北路線	西部地域南路線
利用者数 (人)	全日	848	426	422
	平日	658	327	331
	休日	190	99	91
1日あたり平均利用者数 (人/日)	全日	9.2	4.6	4.6
	平日	10.8	5.4	5.4
	休日	6.1	3.2	2.9
1台あたり平均利用者数 (人/台)	全日	1.65	1.63	1.67
	平日	1.66	1.64	1.67
	休日	1.62	1.60	1.65
【参考】沿線人口 (人)		7,222	2,088	5,134

沿線人口は令和元年(2019年)10月1日現在

- 利用者数の推移を週単位で比較すると、運行開始の10月から12月にかけて増加傾向にあります。

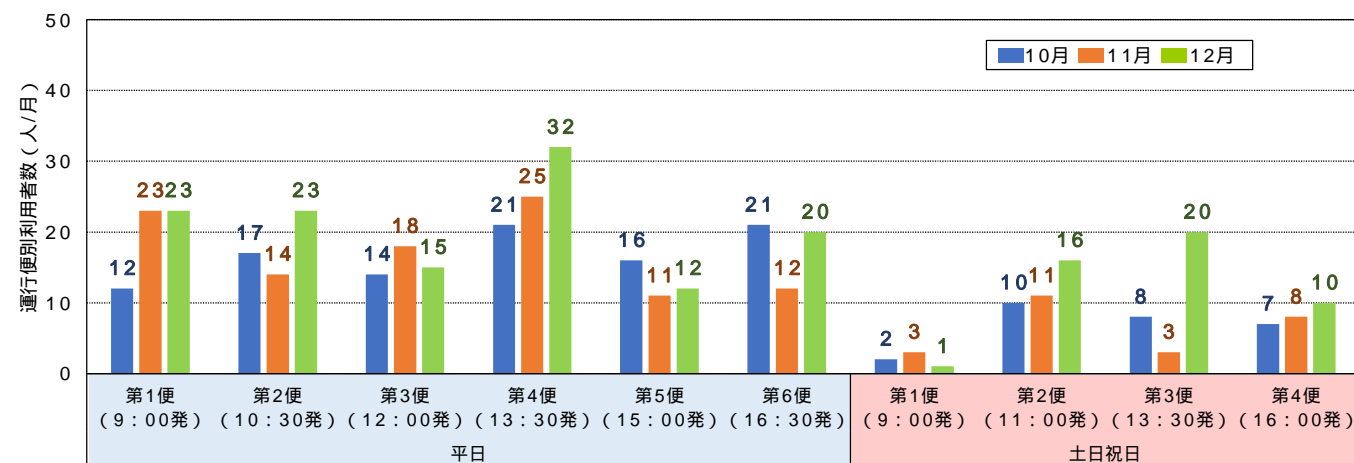
【利用者数の推移（週単位）】



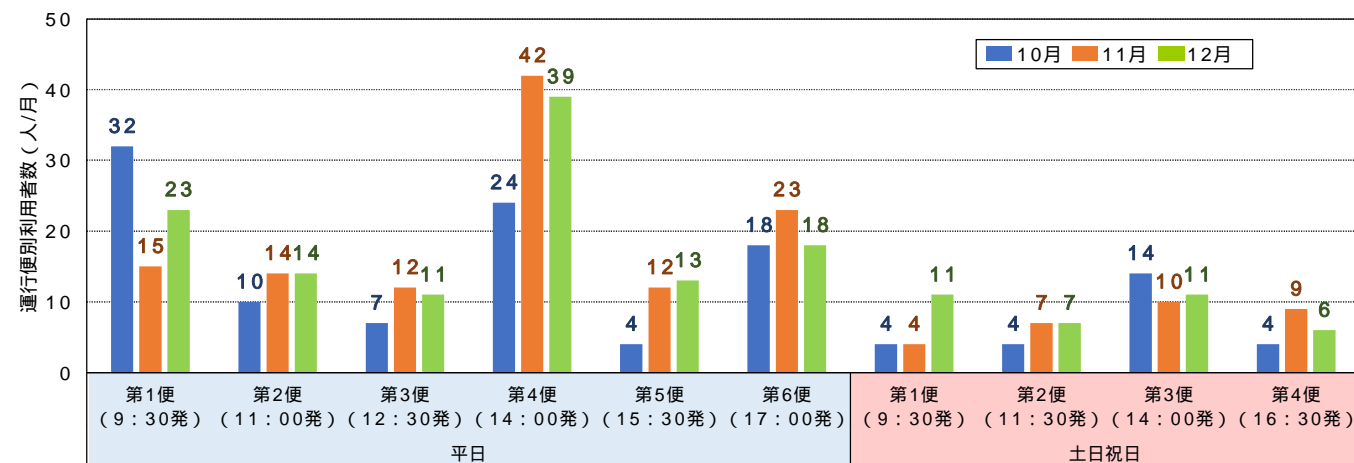
## 2.5 運行便別利用者数

- 西部地域北路線では、平日は第4便が最も多く、次いで第1便、第2便の順です。土日祝日は昼間時間帯の第2便や第3便での利用が多くなっています。
- 西部地域南路線では、平日は第4便が最も多く、次いで第1便、第6便の順であり、西部地域北路線とほぼ同じ傾向にあります。土日祝日は第3便が最も多くなっています。

【西部地域北路線】



【西部地域南路線】



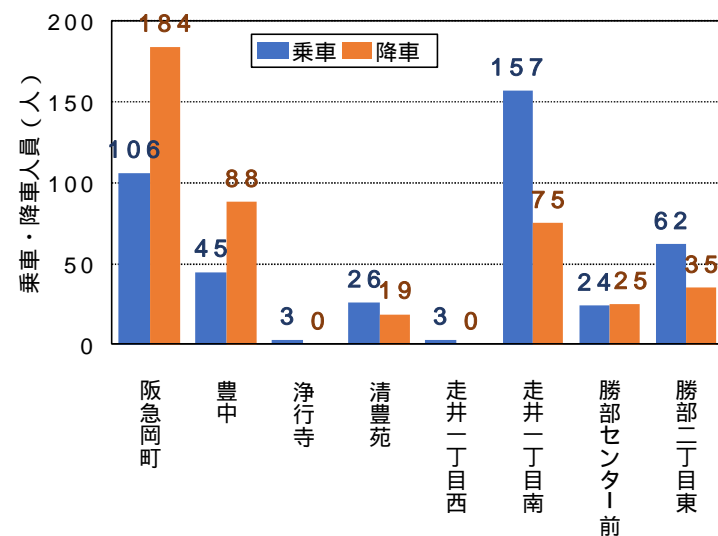


# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

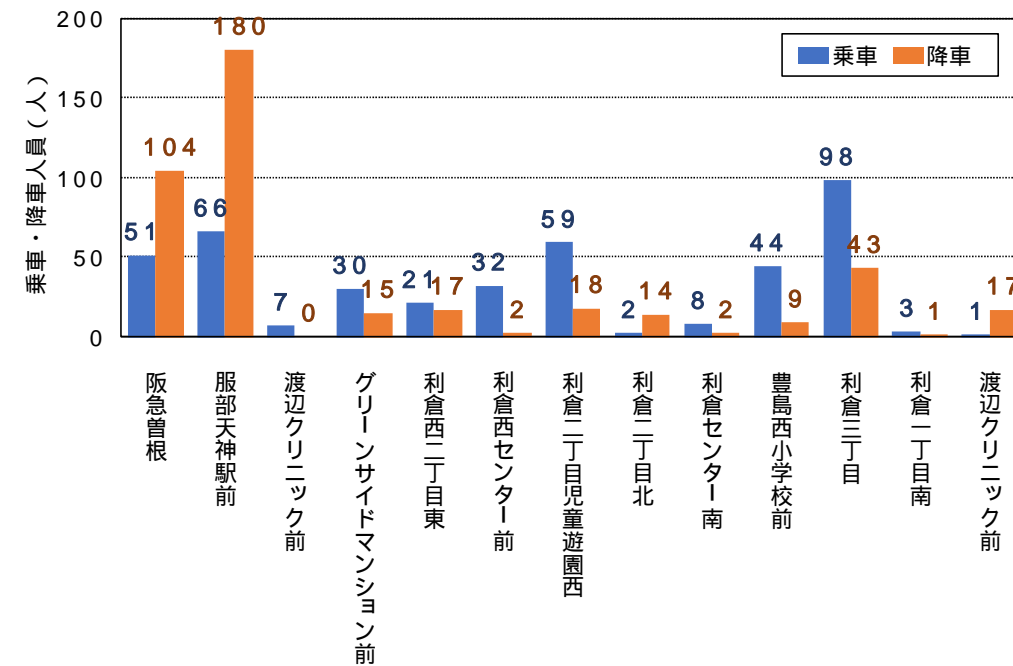
## 2.7 停留所別乗降者数

- 西部地域北路線の停留所別乗車人員は、「走井一丁目南」が157人と最も多く、次いで「阪急岡町」が106人、「勝部二丁目東」が62人の順である。停留所別降車人員は、「阪急岡町」が184人と最も多く、次いで「豊中(阪急豊中駅)」が88人、「走井一丁目南」が75人の順である。
- 西部地域南路線の停留所別乗車人員は、「利倉三丁目」が98人と最も多く、次いで「利倉二丁目児童遊園西」が59人、「服部天神駅前」が66人の順である。停留所別降車人員は、「服部天神駅前」が180人と最も多く、次いで「阪急曽根」が104人、「利倉三丁目」が43人の順である。

【西部地域北路線】



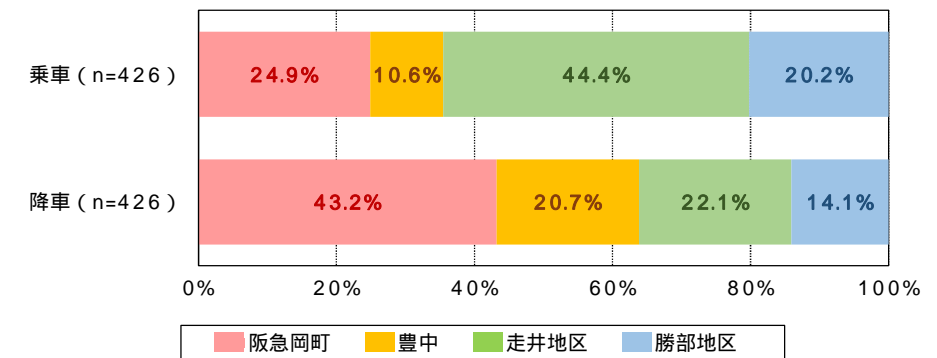
【西部地域南路線】



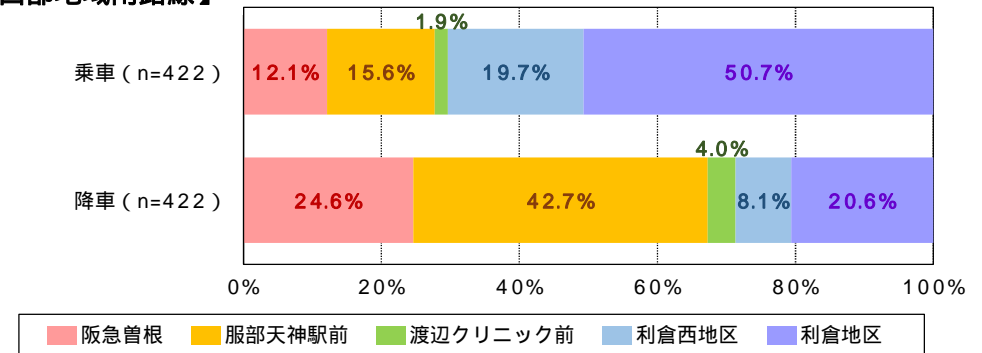
## 2.8 地域別乗降割合

- 西部地域北路線の地域別乗降割合を見ると、乗車は「走井地区」が4割以上を占め、次いで「阪急岡町」、「勝部地区」、「豊中(阪急豊中駅)」の順である。降車は「阪急岡町」が4割以上を占め、次いで「走井地区」、「豊中(阪急豊中駅)」、「勝部地区」の順である。
- 西部地域南路線の地域別乗降割合を見ると、乗車は「利倉地区」が5割以上を占め、次いで「利倉西地区」、「服部天神駅前」、「阪急曽根」、「渡辺クリニック前」の順である。降車は「服部天神駅前」が約4割を占め、次いで「阪急曽根」、「利倉地区」、「利倉西地区」、「渡辺クリニック前」の順である。
- 西部地域北路線及び西部地域南路線ともに、沿線地域から鉄道駅への利用が多く、鉄道駅から沿線地域への利用が少ないため、沿線地域から鉄道駅へは西部地域乗合タクシーを利用し、鉄道駅から沿線地域へは他の移動手段を利用しているものと考えられます。

【西部地域北路線】



【西部地域南路線】





# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

## 2.10 1台あたり乗合利用及び1便あたりの運行台数

- 運行便の車両別に乗車人員を見ると、全運行車両のうち約45%は2名以上です。
- 運行便別における乗合状況（2名以上が乗車している区間が存在する運行便の割合）を見ると、全運行便のうち約40%は乗合で運行しています。
- 複数台数（2台以上）での運行は、全体の約3%です。2台での運行が多くを占め、5台での運行が1回です。

### 【全運行車両における乗車人員の内訳】

	全日	平日	休日
単独利用者（1人）	55.1%	53.8%	59.5%
複数利用者（2人以上）	44.9%	46.2%	40.5%
2人	29.8%	30.8%	26.4%
3人	11.4%	11.6%	10.7%
4人	3.7%	3.8%	3.3%

### 【全運行便における乗合利用の割合】

	全体			西部地域北路線			西部地域南路線		
	全日	平日	休日	全日	平日	休日	全日	平日	休日
単独乗車便（1人/便）	54.5%	53.2%	58.8%	53.7%	52.6%	57.4%	55.3%	53.9%	60.4%
複数乗車便（2人/便以上）	45.5%	46.8%	41.2%	46.3%	47.4%	42.6%	44.7%	46.1%	39.6%
同時乗車有	39.5%	42.3%	29.8%	40.8%	44.8%	27.9%	38.1%	39.8%	32.1%
同時乗車無	6.0%	4.4%	11.4%	5.5%	2.6%	14.8%	6.6%	6.3%	7.5%

### 【全運行便における運行台数の割合】

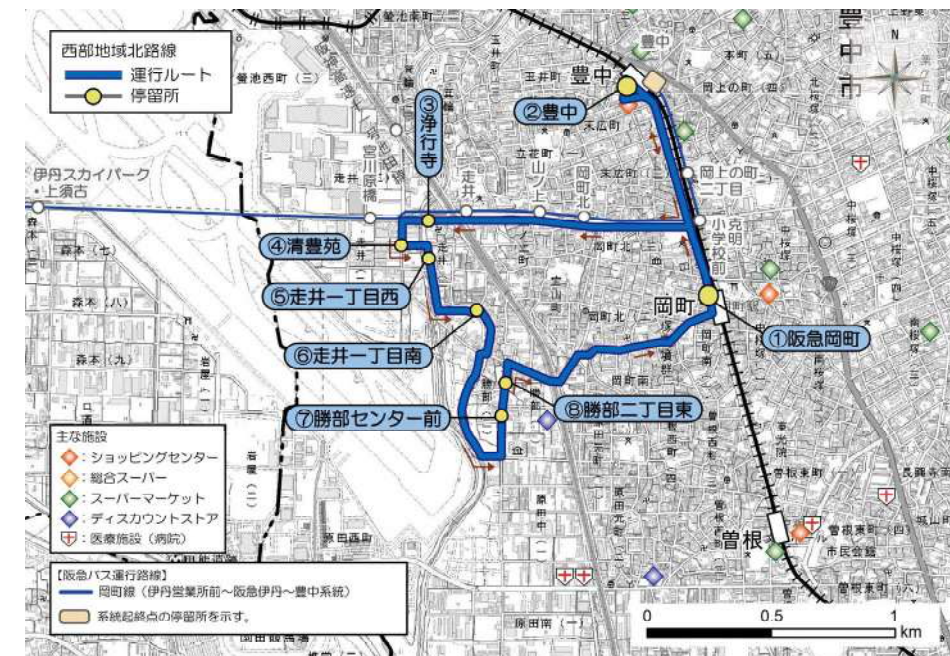
	全体	西部地域北路線	西部地域南路線
1台で運行	97.0%	97.3%	96.7%
複数台（2台以上）で運行	3.0%	2.7%	3.3%
2台	2.8%	2.7%	2.9%
3台	0.0%	0.0%	0.0%
4台	0.0%	0.0%	0.0%
5台	0.2%	0.0%	0.4%

## 2.11 OD 集計

### (1) 西部地域北路線

- 西部地域北路線のODを見ると、走井一丁目南 阪急岡町が117人と最も多く、次いで阪急岡町 走井一丁目南が60人、勝部二丁目東 阪急岡町が49人、走井一丁目南 豊中が40人、清豊苑 豊中が25人の順である。

乗車停留所	降車停留所								計
	1 阪急岡町	2 豊中	3 浄行寺	4 清豊苑	5 走井一丁目西	6 走井一丁目南	7 勝部センター前	8 勝部二丁目東	
1 阪急岡町				3		60	20	23	106
2 豊中				16		15	2	12	45
3 浄行寺		1					2		3
4 清豊苑		25				1			26
5 走井一丁目西	2	1							3
6 走井一丁目南	117	40							157
7 勝部センター前	16	8							24
8 勝部二丁目東	49	13							62
計	184	88		19		75	25	35	426

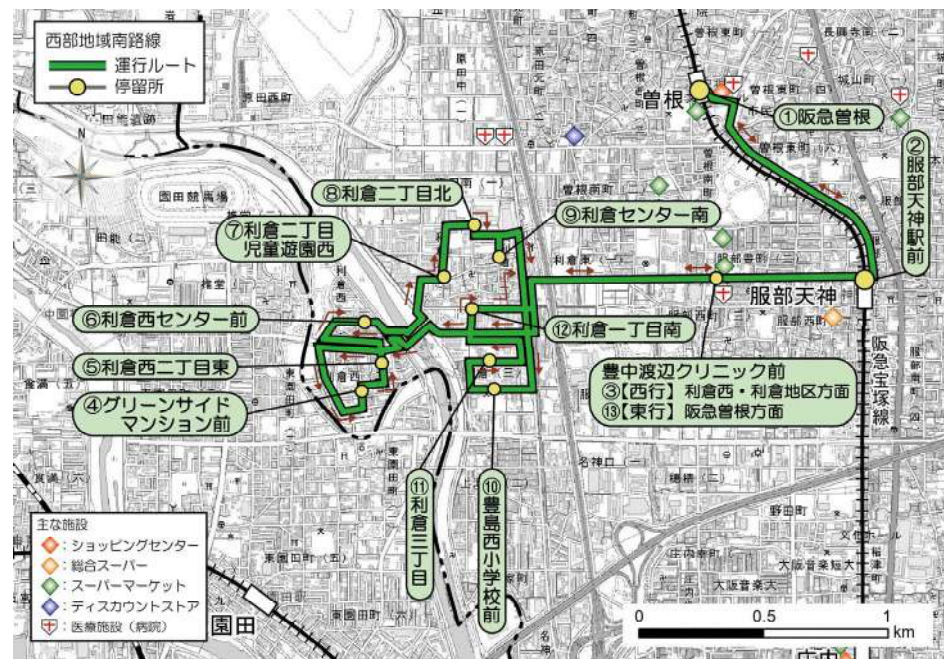


# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

## (2) 西部地域南路線

➤ 西部地域南路線のODを見ると、利倉三丁目 服部天神駅前が86人と最も多く、次いで服部天神駅前 利倉三丁目が39人、利倉二丁目児童遊園西 阪急曽根が33人、豊島西小学校前 服部天神駅前が31人、グリーンサイドマンション前 阪急曽根が20人の順である。

降車停留所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	計
乗車停留所	阪急曽根	服部天神駅前	豊中渡辺クリニック前 【西行】	グリーンサイドマンション前	利倉西二丁目東	利倉西センター前	利倉二丁目児童遊園西	利倉二丁目北	利倉センター南	豊島西小学校前	利倉三丁目	利倉一丁目南	豊中渡辺クリニック前 【東行】	
1 阪急曽根	2			11	14	1	11	1		7	4			51
2 服部天神駅前				1	2	1	5	13	2	2	39	1		66
3 豊中渡辺クリニック前【西行】	1			3	1		2							7
4 グリーンサイドマンション前	20	6											4	30
5 利倉西二丁目東	8	12											1	21
6 利倉西センター前	15	15											2	32
7 利倉二丁目児童遊園西	33	19											7	59
8 利倉二丁目北		2												2
9 利倉センター南		8												8
10 豊島西小学校前	13	31												44
11 利倉三丁目	9	86											3	98
12 利倉一丁目南	2	1												3
13 豊中渡辺クリニック前【東行】	1													1
計	104	180		15	17	2	18	14	2	9	43	1	17	422





# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

## 3. 西部地域住民アンケート

### 3.1 目的

- 西部地域乗合タクシーの沿線地域を対象に、住民の生活実態・交通行動等の公共交通に対するニーズをはじめ、公共交通改善実施計画（交通不便地域改善施策・西部地域編）の運行評価指標及び運行改善参考指標として活用するためのアンケート調査を実施。

### 3.2 アンケート調査実施概要

#### (1) 調査方法

- 住民基本台帳から無作為抽出による郵送配布・郵送回収（6ヶ月以上在住者対象、町丁目別・年代別・性別に調査対象地区の人口構成に応じて均等抽出）

#### (2) 調査対象者

- 西部地域乗合タクシーを運行する地区に在住する20歳以上の市民

#### (3) 調査規模

- 西部地域乗合タクシー運行開始前と運行開始後（計2回）に配布
- 西部地域乗合タクシー沿線地域に800部/回配布

#### (4) 調査時期

- 第1回（運行開始前）：令和元年（2019年）8月29日（木）～9月17日（火）
- 第2回（運行開始後）：令和元年（2019年）11月29日（金）～12月16日（月）

#### (5) 調査項目

##### 【第1回（運行開始前）】

- 普段の外出状況
- 将来における外出について
- 西部地域乗合タクシーの利用意向について
- 公共交通の必要性について

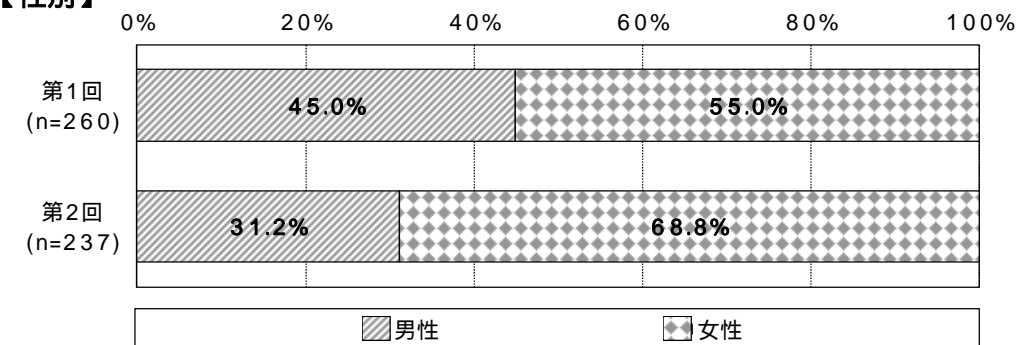
##### 【第2回（運行開始後）】

- 普段の外出状況
- 西部地域乗合タクシーの認知状況や利用意向について
- 西部地域乗合タクシーの事業効果について
- 公共交通の必要性について

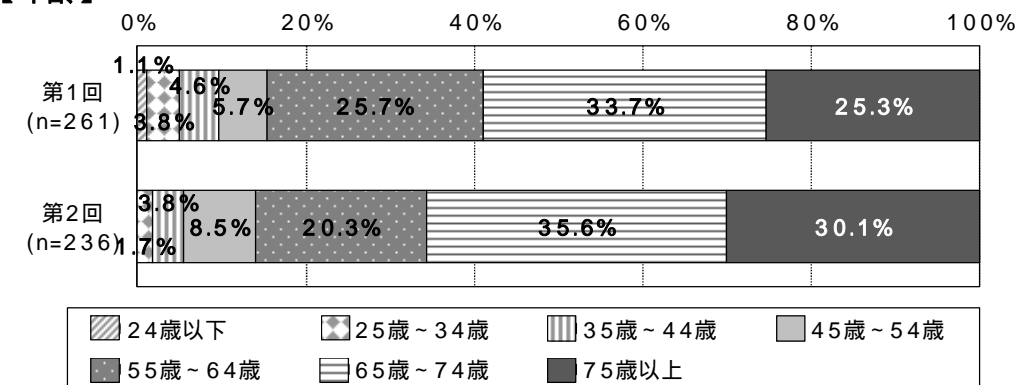
### 3.3 回答状況〔第1回・第2回共通設問〕

- 第1回の回答部数は265票、回答率は33.1%である。
- 第2回の回答部数は240票、回答率は30.0%である。
- 回答者の平均年齢は、第1回が65.3才、第2回が67.5才であり、高齢者および10年以内の高齢者となる世代の割合が多いアンケートデータである。
- 回答者の住まいに地域は、第1回及び第2回ともに、西部地域南路線沿線の地域が7割以上を占め、「利倉西地区」が最も多い。

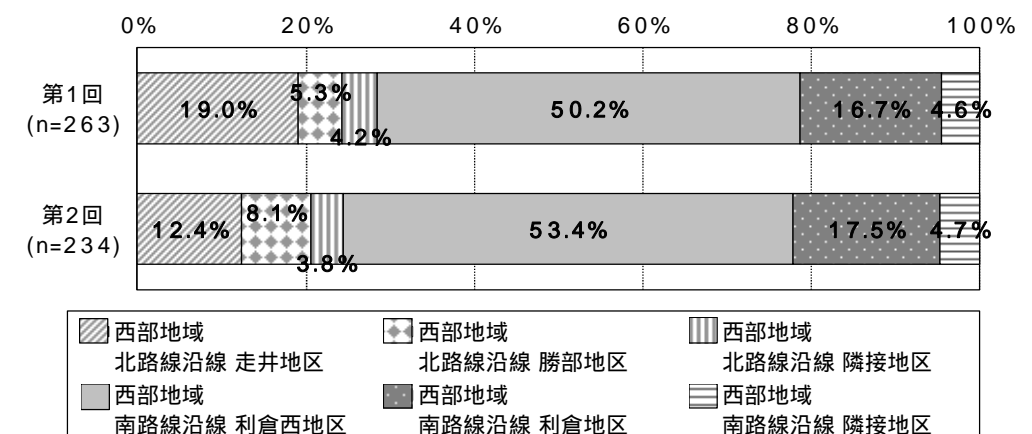
#### 【性別】



#### 【年齢】



#### 【住まいの地域】



#### 【サンプル数の見方について】

- ・基数となるべき実数は「n」（回答者数）、複数回答が可能な設問では総回答数を「N」としている。

表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある



# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

## 3.4 回答者属性 [第1回・第2回共通設問]

- 普段の外出頻度を年齢別に見ると、「ほぼ毎日」外出する方は年齢が高齢になるにつれて減少傾向にある(第1回及び第2回ともに同じ傾向)
- 自動車等の保有状況を年齢別に見ると、「自動車(自分で運転する)」は65~74歳の方の割合が高く、「自転車」はいずれの世代においても保有割合が高く、75歳以上で約5割を占める(第1回及び第2回ともに同じ傾向)
- 運転免許証の保有状況を年齢別に見ると、「自動車」は65~74歳の方で約5割を占め、「持っていない」は、高齢になるにつれて増加傾向にある(第1回及び第2回ともに同じ傾向)

【外出頻度(年齢別)】 第2回の集計結果

	ほぼ毎日	週に3~4日	週に1~2日程度	月に1~2日程度	月に1日未満	総計
全体(n=233)	49%	31%	16%	2%	1%	100%
20~54歳(n=32)	75%	13%	13%	0%	0%	100%
55歳~64歳(n=47)	72%	17%	11%	0%	0%	100%
65歳~74歳(n=82)	44%	34%	17%	5%	0%	100%
75歳以上(n=69)	28%	48%	20%	1%	3%	100%

【自動車等の保有状況(年齢別)】 第2回の集計結果

	自動車(自分で運転する)	自動車(家族が運転する)	自動二輪・原付	自転車	その他	持っていない	総計
全体(N=346, n=236)	39%	25%	9%	58%	1%	14%	147%
20~54歳(N=55, n=32)	63%	22%	13%	59%	3%	13%	172%
55歳~64歳(N=78, n=47)	55%	30%	19%	53%	0%	9%	166%
65歳~74歳(N=124, n=83)	40%	33%	6%	60%	0%	11%	149%
75歳以上(N=85, n=71)	18%	17%	4%	56%	1%	23%	120%

複数回答(自動車等の保有状況)

【運転免許証の保有状況(年齢別)】 第2回の集計結果

	自動車	自動二輪・原付	その他	持っていない	総計
全体(N=272, n=235)	49%	18%	1%	47%	116%
20~54歳(N=40, n=32)	88%	25%	0%	13%	125%
55歳~64歳(N=59, n=47)	79%	32%	0%	15%	126%
65歳~74歳(N=92, n=83)	46%	16%	1%	48%	111%
75歳以上(N=77, n=70)	17%	7%	3%	83%	110%

複数回答(運転免許証の保有状況)

## 3.5 普段の外出状況 [第1回・第2回共通設問]

### (1) 平日に一番よく行く外出先について(第2回集計結果)

- 外出目的を年齢別で見ると、20~54歳は通勤の外出が約5割、55歳以上では買い物目的の外出が5~7割を占める(第2回)
- 平日に一番よく行く外出先を見ると、豊中市内が5割以上を占める。外出先の内訳を見ると、隣接市の尼崎市にある阪急園田駅周辺が最も多く、次いで豊中市内の阪急服部天神駅周辺、阪急岡町駅周辺である(第2回)
- 外出目的を主な外出先別に見ると、阪急服部天神駅周辺や阪急園田駅周辺は、「買い物」が約8割を占め、大阪市は「通勤」が約5割を占める(第2回)

【外出目的(年齢別)】 第2回の集計結果

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体(n=238)	17%	0%	62%	10%	5%	5%	100%
20~54歳(n=33)	45%	0%	45%	3%	3%	3%	100%
55歳~64歳(n=48)	38%	0%	52%	2%	2%	6%	100%
65歳~74歳(n=84)	6%	0%	75%	8%	7%	4%	100%
75歳以上(n=69)	1%	0%	65%	17%	7%	9%	100%

【平日に一番よく行く外出先の内訳】 第2回の集計結果

主な外出先	回答数	割合
<b>豊中市内</b>	<b>130</b>	<b>55%</b>
阪急服部天神駅周辺	40	17%
阪急岡町駅周辺	28	12%
阪急豊中駅周辺	17	7%
その他豊中市内	17	7%
阪急曽根駅周辺	15	6%
阪急庄内駅周辺	10	4%
(未回答)	3	1%
<b>隣接市</b>	<b>104</b>	<b>44%</b>
尼崎市	77	32%
阪急園田駅周辺	69	29%
その他尼崎市	4	2%
(未回答)	4	2%
大阪市	12	5%
伊丹市	8	3%
吹田市	4	2%
箕面市	1	0%
池田市	0	0%
(未回答)	2	1%
<b>その他大阪府内</b>	<b>2</b>	<b>1%</b>
高槻市	1	0%
松原市	1	0%
<b>その他兵庫県内</b>	<b>2</b>	<b>1%</b>
宝塚市	1	0%
三田市	1	0%
<b>その他府県</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>計</b>	<b>238</b>	<b>100%</b>

【外出目的(主な外出先別)】 第2回の集計結果

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体(n=238)	17%	0%	62%	10%	5%	5%	100%
豊中市内	阪急服部天神駅周辺(n=40)	8%	0%	80%	3%	8%	100%
	阪急岡町駅周辺(n=27)	15%	0%	67%	19%	0%	100%
	阪急豊中駅周辺(n=17)	29%	0%	53%	6%	12%	100%
	その他豊中市内(n=17)	6%	0%	65%	12%	6%	100%
隣接市	尼崎市(n=77)	12%	0%	74%	6%	5%	100%
	うち阪急園田駅周辺(n=69)	9%	0%	80%	4%	4%	100%
	大阪市(n=12)	50%	0%	17%	0%	8%	100%

表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

- 主な外出先を住まいの地区別で見ると、走井地区、勝部地区、利倉地区は豊中市内が最も高く、利倉西地区は隣接市が7割以上を占める（第2回）
- 主な外出先の内訳を住まいの地区別で見ると、走井地区及び勝部地区は阪急阪急岡町駅周辺、利倉西地区は阪急園田駅周辺、利倉地区は阪急服部天神駅周辺が最も多い（第2回）
- 外出先への交通手段を見ると、自動車系（自分で運転+乗せてもらう）が約4割、公共交通系と自転車利用がともに約2割を占める（第2回）

【主な外出先（住まいの地区別）】 第2回の集計結果

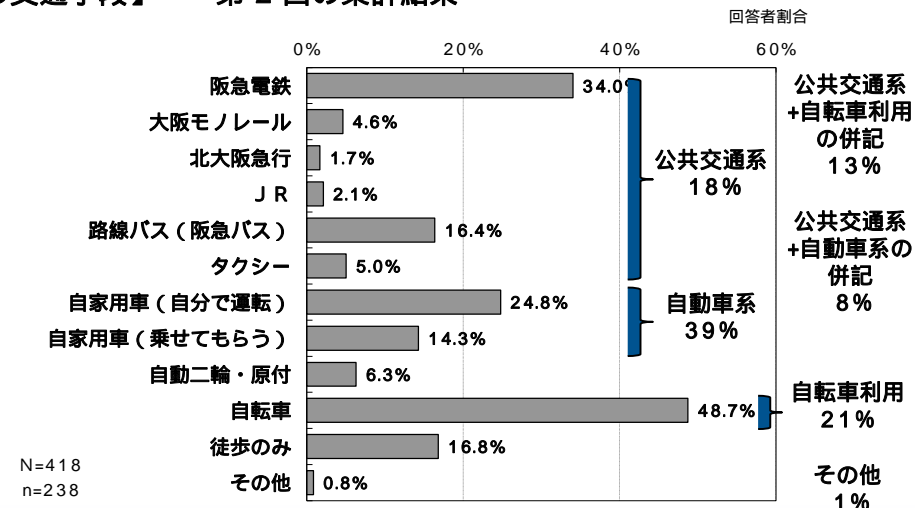
		豊中市内	隣接市	その他大阪府内	その他兵庫県内	その他府県	計
全体 (n=238)		55%	44%	1%	1%	0%	100%
北路線	走井地区 (n=29)	93%	7%	0%	0%	0%	100%
	勝部地区 (n=18)	78%	17%	0%	6%	0%	100%
	隣接地区 (n=9)	78%	22%	0%	0%	0%	100%
南路線	利倉西地区 (n=125)	30%	68%	1%	1%	0%	100%
	利倉地区 (n=40)	85%	15%	0%	0%	0%	100%
	隣接地区 (n=11)	73%	18%	9%	0%	0%	100%

【主な外出先の内訳（住まいの地区別）】 第2回の集計結果

		豊中市内					
		阪急豊中駅周辺	阪急岡町駅周辺	阪急首根駅周辺	阪急服部天神駅周辺	阪急庄内駅周辺	その他豊中市内
西部地域北路線沿線	走井地区 (n=27)	26%	59%	0%	0%	0%	7%
	勝部地区 (n=17)	18%	35%	6%	12%	0%	12%
	隣接地区 (n=9)	11%	11%	56%	0%	0%	0%
西部地域南路線沿線	利倉西地区 (n=122)	2%	2%	4%	7%	7%	7%
	利倉地区 (n=38)	5%	5%	5%	66%	3%	5%
	隣接地区 (n=10)	0%	0%	20%	40%	0%	20%

		豊中市内							隣接市			計
		大阪府	吹田市	箕面市	池田市	伊丹市	阪急園田駅周辺	その他尼崎市内	無回答			
西部地域北路線沿線	走井地区 (n=27)	0%	0%	0%	0%	4%	0%	4%	0%	100%		
	勝部地区 (n=17)	6%	0%	0%	0%	12%	0%	0%	0%	100%		
	隣接地区 (n=9)	11%	0%	0%	0%	11%	0%	0%	0%	100%		
西部地域南路線沿線	利倉西地区 (n=122)	8%	3%	0%	0%	3%	52%	2%	2%	100%		
	利倉地区 (n=38)	0%	0%	0%	0%	0%	8%	0%	3%	100%		
	隣接地区 (n=10)	0%	0%	10%	0%	0%	10%	0%	0%	100%		

【外出先への交通手段】 第2回の集計結果



(2) 休日に一番よく行く外出先について（第2回集計結果）

- 外出目的を年齢別で見ると、55歳以上の方は「買い物」の外出が5割以上を占め、20~54歳の方は「娯楽・レジャー」が約6割を占める（第2回）
- 休日に一番よく行く外出先を見ると、隣接市が5割以上、豊中市内が約4割を占める。外出先の内訳を見ると、隣接市の尼崎市にある阪急園田駅周辺が最も多く、次いで大阪市、豊中市内の阪急服部天神駅周辺と伊丹市、阪急岡町駅周辺である（第2回）
- 外出目的を主な外出先別に見ると、豊中市内及び阪急園田駅周辺は「買い物」が最も多く占める（第2回）

【外出目的（年齢別）】 第2回の集計結果

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体 (n=206)	2%	0%	59%	1%	29%	8%	100%
20~54歳 (n=32)	0%	0%	34%	0%	59%	6%	100%
55歳~64歳 (n=44)	5%	0%	66%	0%	25%	5%	100%
65歳~74歳 (n=74)	1%	0%	58%	0%	31%	9%	100%
75歳以上 (n=55)	2%	2%	69%	5%	11%	11%	100%

【休日に一番よく行く外出先の内訳】 第2回の集計結果

主な外出先	回答数	割合
<b>豊中市内</b>	<b>78</b>	<b>37%</b>
阪急服部天神駅周辺	17	8%
阪急岡町駅周辺	15	7%
阪急庄内駅周辺	13	6%
その他豊中市内	12	6%
阪急豊中駅周辺	10	5%
阪急首根駅周辺	8	4%
(未回答)	3	1%
<b>隣接市</b>	<b>116</b>	<b>55%</b>
尼崎市	62	30%
阪急園田駅周辺	45	21%
その他尼崎市内	6	3%
(未回答)	11	5%
大阪市	30	14%
伊丹市	16	8%
箕面市	2	1%
(未回答)	6	3%
<b>その他兵庫県内</b>	<b>6</b>	<b>3%</b>
宝塚市	2	1%
西宮市	1	0%
神戸市	1	0%
三田市	1	0%
丹波篠山市	1	0%

主な外出先	回答数	割合
<b>その他府県</b>	<b>6</b>	<b>3%</b>
滋賀県	1	0%
奈良県	1	0%
和歌山県	1	0%
三重県	1	0%
(未回答)	2	1%
<b>その他大阪府内</b>	<b>4</b>	<b>2%</b>
堺市	1	0%
岸和田市	1	0%
泉南市	1	0%
(未回答)	1	0%
<b>計</b>	<b>210</b>	<b>100%</b>

【外出目的（主な外出先別）】 第2回の集計結果

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体 (n=206)	2%	0%	59%	1%	29%	8%	100%
豊中市内	阪急服部天神駅周辺 (n=17)	18%	0%	59%	6%	12%	100%
	阪急岡町駅周辺 (n=14)	0%	0%	86%	7%	0%	100%
	阪急庄内駅周辺 (n=12)	0%	0%	92%	0%	8%	100%
	その他豊中市内 (n=12)	0%	0%	50%	8%	8%	100%
隣接市	尼崎市 (n=60)	2%	0%	72%	0%	23%	100%
	うち阪急園田駅周辺 (n=44)	2%	0%	77%	0%	18%	100%
	大阪市 (n=30)	0%	0%	43%	0%	43%	100%

表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

- 主な外出先を住まいの地区別で見ると、走井地区、利倉地区は豊中市内、勝部地区、利倉西地区は隣接市が最も多くを占める（第2回）
- 主な外出先の内訳を住まいの地区別で見ると、走井地区は阪急阪急岡町駅周辺、勝部地区はその他豊中市内及び伊丹市、利倉西地区は阪急園田駅周辺、利倉地区は阪急服部天神駅周辺が最も多い（第2回）
- 外出先への交通手段を見ると、自動車系（自分で運転+乗せてもらう）が約3割と平日に比べ割合がやや低くなり、公共交通系や自転車利用の割合は大きな変化が見られない（第2回）

【主な外出先（住まいの地区別）】 第2回の集計結果

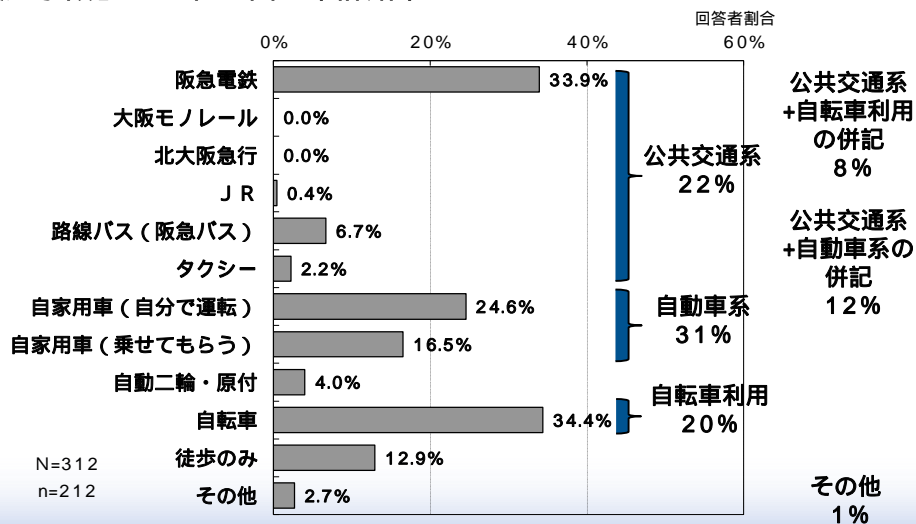
		豊中市内	隣接市	その他 大阪府内	その他 兵庫県内	その他 府県	計
全体 (n=192)		36%	55%	1%	6%	3%	100%
北路線	走井地区 (n=23)	65%	30%	0%	4%	0%	100%
	勝部地区 (n=15)	40%	53%	0%	0%	7%	100%
	隣接地区 (n=6)	67%	33%	0%	0%	0%	100%
南路線	利倉西地区 (n=103)	22%	66%	2%	7%	3%	100%
	利倉地区 (n=32)	59%	41%	0%	0%	0%	100%
	隣接地区 (n=8)	25%	25%	0%	38%	13%	100%

【主な外出先の内訳（住まいの地区別）】 第2回の集計結果

		豊中市内						計
		阪急 豊中駅 周辺	阪急 岡町駅 周辺	阪急 曾根駅 周辺	阪急 服部天神 駅周辺	阪急 庄内駅 周辺	その他 豊中市内	
西部地域	走井地区 (n=22)	23%	45%	5%	9%	0%	0%	0%
北路線 沿線	勝部地区 (n=13)	8%	15%	8%	0%	8%	23%	0%
	隣接地区 (n=5)	20%	0%	20%	0%	20%	0%	0%
西部地域	利倉西地区 (n=104)	2%	1%	3%	5%	5%	8%	0%
南路線 沿線	利倉地区 (n=31)	0%	6%	6%	26%	19%	0%	0%
	隣接地区 (n=6)	17%	0%	0%	17%	0%	17%	0%

		尼崎市						計		
		大阪市	吹田市	箕面市	池田市	伊丹市	阪急園田 駅周辺	その他 尼崎市 市内	無回答	
西部地域	走井地区 (n=22)	5%	0%	0%	0%	14%	0%	0%	0%	100%
北路線 沿線	勝部地区 (n=13)	8%	0%	0%	0%	23%	0%	0%	8%	100%
	隣接地区 (n=5)	0%	0%	20%	0%	20%	0%	0%	0%	100%
西部地域	利倉西地区 (n=104)	18%	0%	1%	0%	6%	38%	4%	10%	100%
南路線 沿線	利倉地区 (n=31)	16%	0%	0%	0%	6%	16%	3%	0%	100%
	隣接地区 (n=6)	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%

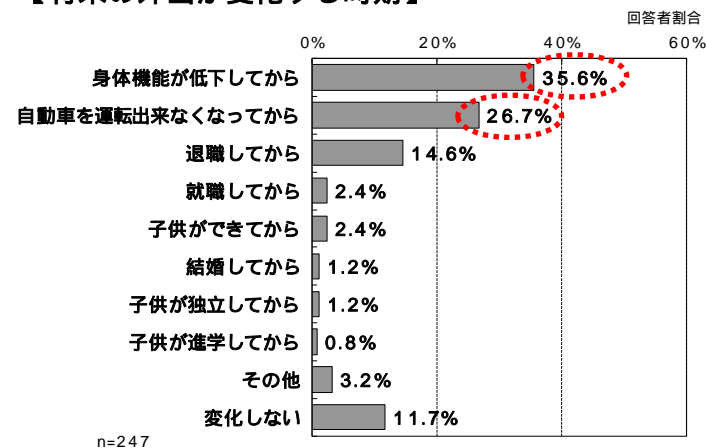
【外出先への交通手段】 第2回の集計結果



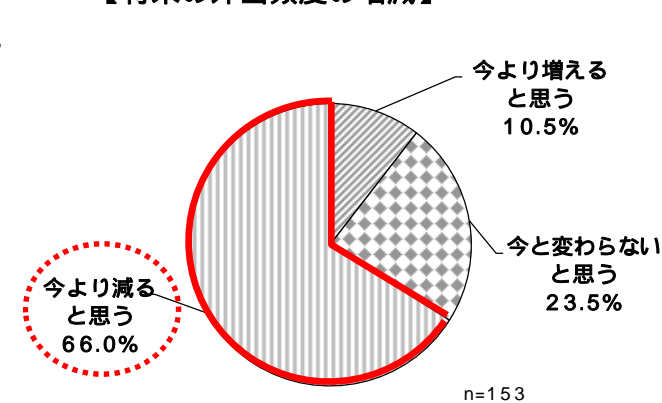
## 3.6 将来における外出について [第1回のみ]

- 将来の外出が変化する時期は、「身体機能が低下してから」、「自動車を運転できなくなってから」が多い。
- 将来の外出頻度の増減は、「今よりも減少する」が約66%を占める。
- 将来の鉄道駅や鉄道駅周辺への外出意向は、「出かけると思う」が約76%を占める。
- 将来の外出目的は、「買い物」が約58%と最も多く、次いで「通院」及び「娯楽・レジャー」がともに約16%を占める。
- 自家用車中心の生活から公共交通中心の生活への転換意向は、「将来、高齢になったらできると思う」が約35%を占める。

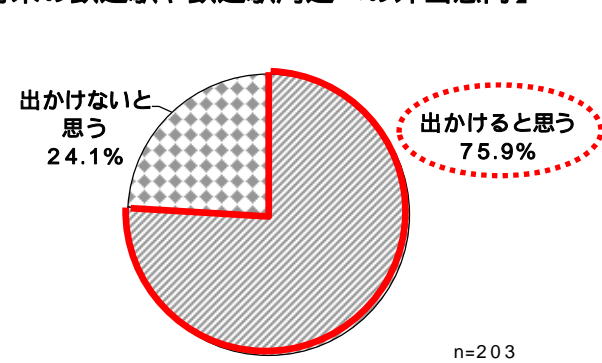
【将来の外出が変化する時期】



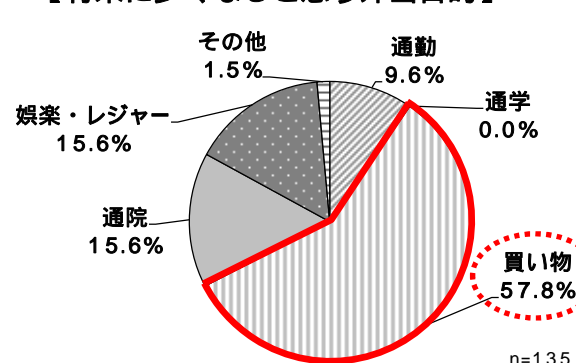
【将来の外出頻度の増減】



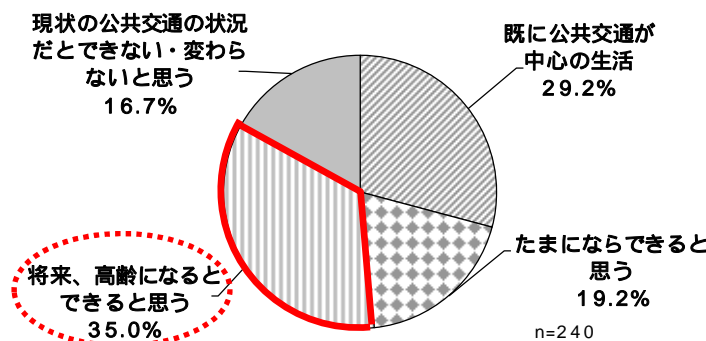
【将来の鉄道駅や鉄道駅周辺への外出意向】



【将来に多くになると思う外出目的】



【自家用車中心の生活から公共交通中心の生活への転換意向】



表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

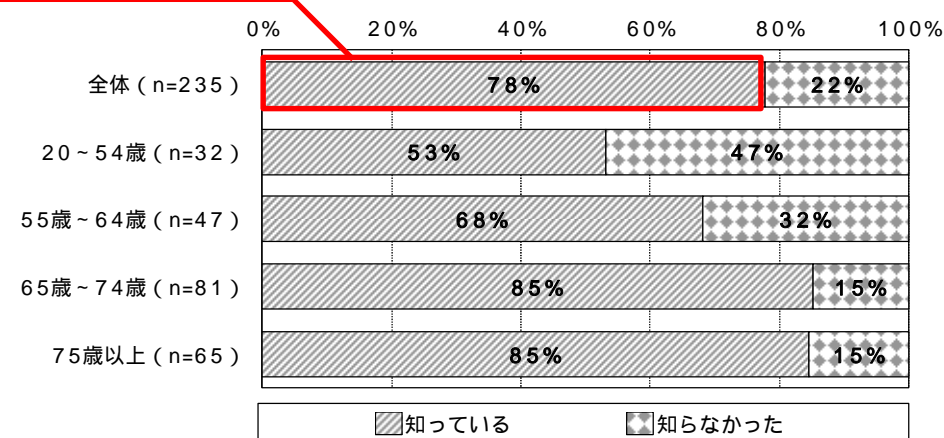


# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

## 3.7 西部地域乗合タクシーの認知状況について [第2回のみ]

- 西部地域乗合タクシーの認知度は、「知っていた」が約8割を占める。年齢別に見ると、65～74歳及び75歳以上は「知っている」が約85%を占め、20～54歳は約53%である(第2回)
- 西部地域乗合タクシーを知った方法を年齢別に見ると、20～54歳は「広報」とよなか」が最も多く、55～64歳、65～74歳及び75歳以上は「町会からの配布物・回覧板」が最も多い(第2回)
- 住まいの近くにある停留所位置の認知状況は、「知っている」が9割以上を占める(第2回)

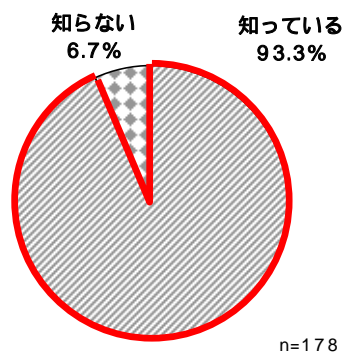
【西部地域乗合タクシーの認知度(年齢別)】 第2回の集計結果



【西部地域乗合タクシーを知った方法(年齢別)】 第2回の集計結果

	広報「とよなか」	豊中市ホームページ	町会からの配布物・回覧板	説明会に参加した	知人・友人・ご近所の方から教えてもらった	近所の停留所を見て	今回のアンケートで知った	その他	総計
全体 (n=179)	23%	1%	42%	10%	7%	11%	3%	2%	100%
20～54歳 (n=17)	35%	6%	24%	0%	12%	18%	0%	6%	100%
55歳～64歳 (n=34)	15%	0%	44%	0%	12%	18%	9%	3%	100%
65歳～74歳 (n=69)	23%	0%	46%	12%	4%	12%	3%	0%	100%
75歳以上 (n=58)	26%	0%	40%	17%	7%	5%	2%	3%	100%

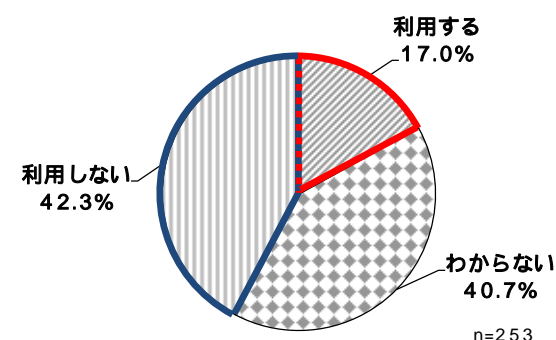
【住まいの近くにある停留所位置の認知状況】 第2回の集計結果



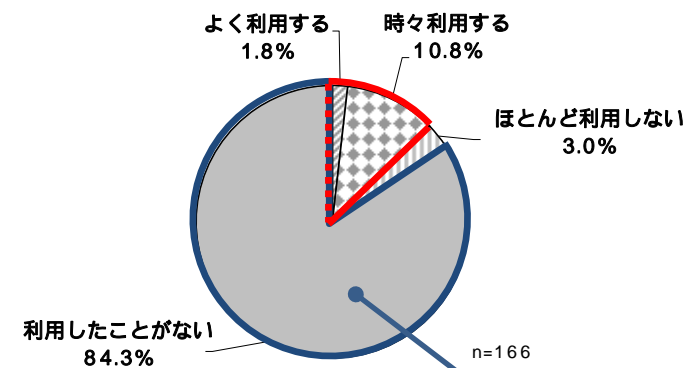
## 3.8 西部地域乗合タクシーの利用意向について [第1回・第2回]

- 運行開始前における西部地域乗合タクシーの利用意向は、「利用する」が約17%、「利用しない」が約42%である(第1回)
- 運行開始後における西部地域乗合タクシーの利用状況は、「利用する(よく利用する+時々利用する)」が約1割であり、「利用したことがない」が8割以上を占める(第2回)
- 西部地域乗合タクシーを利用しない理由は、「自転車やバイクで移動する」が最も多く、次いで「自動車で移動する」、「乗合タクシーの利用方法が分からない」である。現時点では、他の移動手段を利用できる状況にあるという理由が上位を占める(第2回)

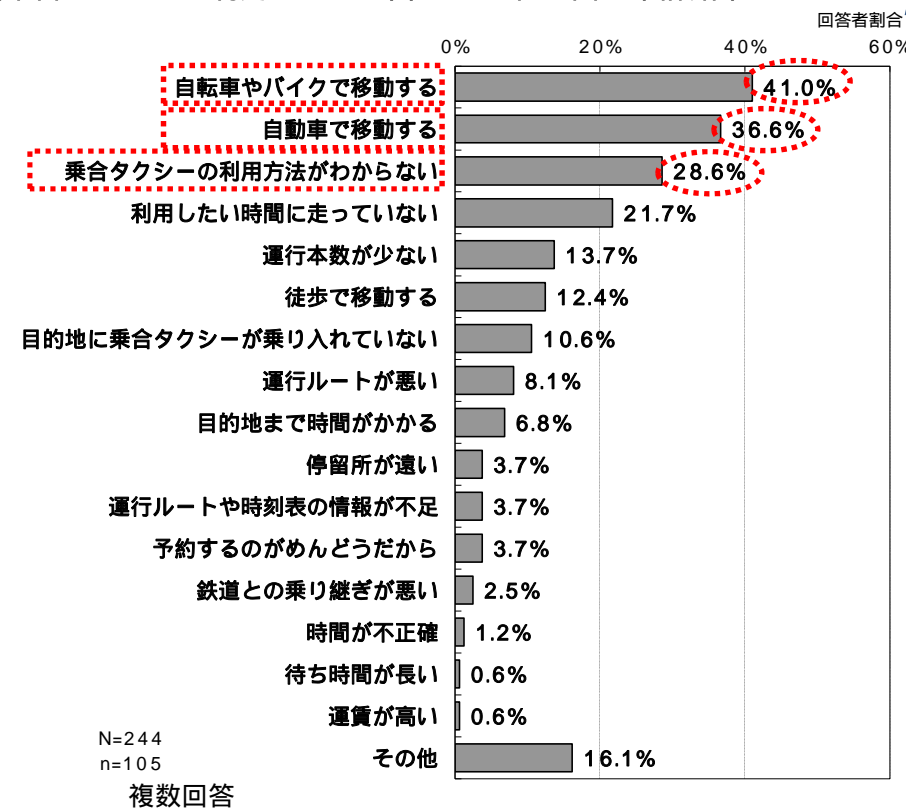
【西部地域乗合タクシーの利用意向】 第1回の集計結果



【西部地域乗合タクシーの利用状況】 第2回の集計結果



【西部地域乗合タクシーを利用しない理由】 第2回の集計結果

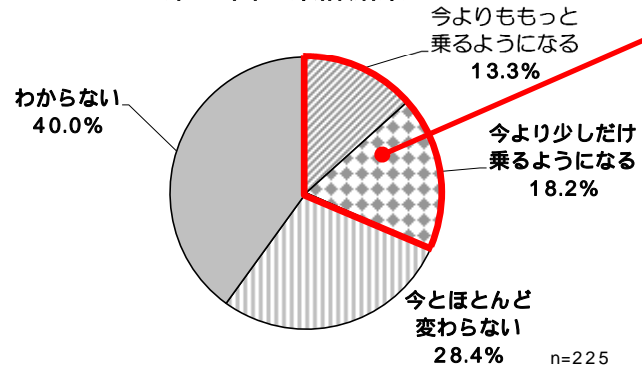


表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

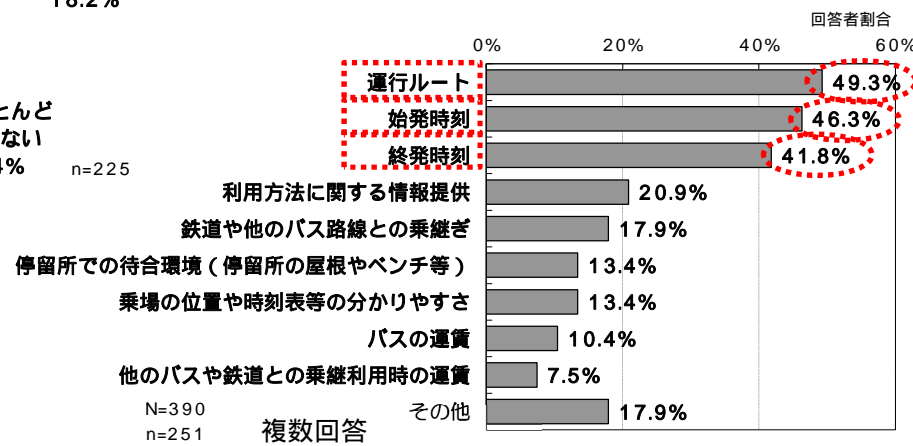
# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

- 西部地域乗合タクシーのサービスが改善された場合における利用意向は、「今よりも乗るようになる（今よりもっと乗るようになる + 今より少しだけ乗るようになる）」が約3割である（第2回）
- 西部地域乗合タクシーの利用が増えるために必要な改善は、「運行ルート」が最も多く、次いで「始発時間」、「終発時間」の順である（第2回）

【西部地域乗合タクシーのサービスが改善された場合における利用意向】  
第2回の集計結果



【西部地域乗合タクシーの利用が増えるために必要な改善】  
第2回の集計結果

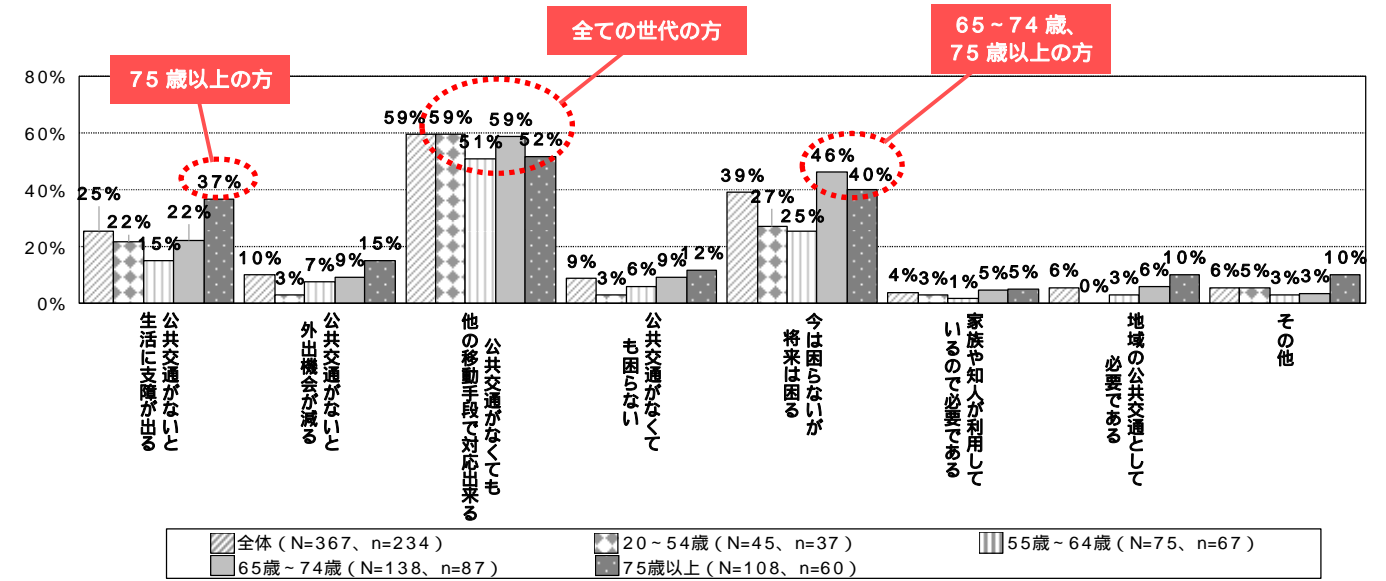


## 3.10 公共交通の必要性について [第1回・第2回共通設問]

### (1) 公共交通の必要性

- 公共交通の必要性を年齢別に見ると、「公共交通がなくても他の移動手段で対応できる」は全ての世代において最も多く、「今は困らないが将来は困る」が65~74歳及び75歳以上の方が多い。また、「公共交通がないと生活に支障が出る」は75歳以上の方が多い（第2回）

【公共交通の必要性】 第2回の集計結果

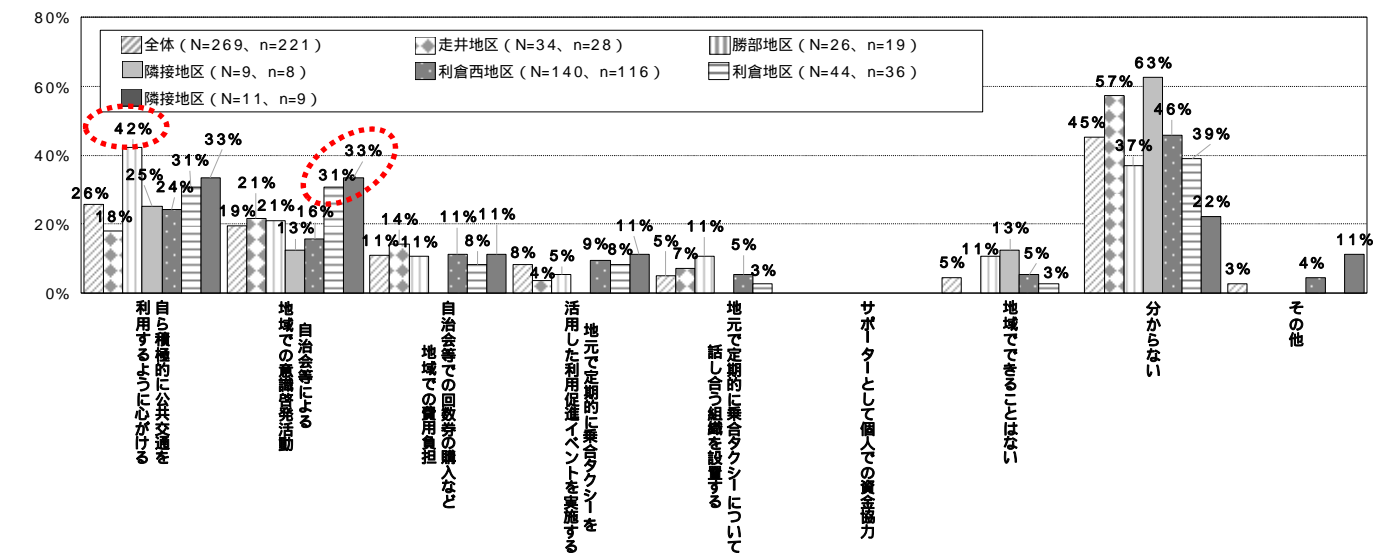


複数回答（公共交通の必要性）

### (2) 公共交通の持続可能な運行を図るために地元や個人でできること

- 公共交通の持続可能な運行を図るために地元や個人でできることを地区別に見ると、「自ら積極的に公共交通を利用するように心がける」は、勝部地区が最も多く、次いで利倉地区、利倉西地区、走井地区の順である。「自治会等による地域での意識啓発活動」は、利倉地区が最も多く、次いで走井地区、勝部地区、利倉西地区の順である（第2回）

【公共交通の持続可能な運行を図るために地元や個人でできること（地区別）】 第2回の集計結果



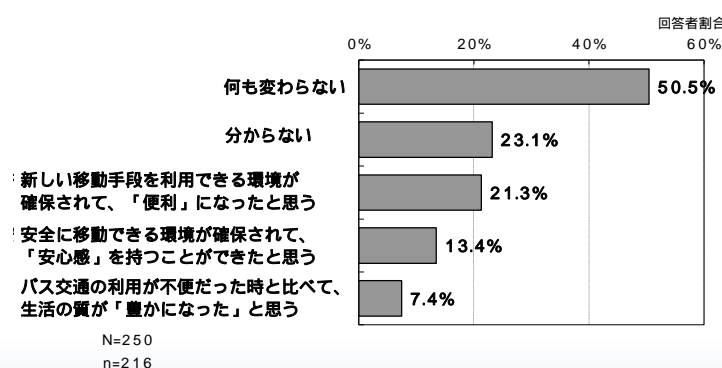
複数回答（公共交通の持続可能な運行を図るために地元や個人でできること）

表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

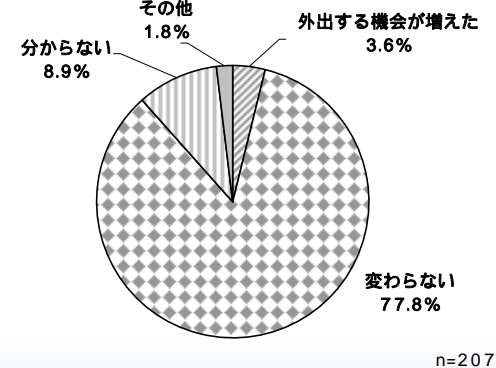
## 3.9 西部地域乗合タクシーの事業効果について [第2回のみ]

- 西部地域乗合タクシーの運行による生活環境の変化は、「何も変わらない」が最も多く、次いで「分からない」、「新しい移動手段を利用できる環境が確保されて、「便利」になったと思う」、「安全に移動できる環境が確保されて、「安心感」を持つことができたと思う」の順である（第2回）
- 西部地域乗合タクシーの運行による外出機会の変化は、「変わらない」が約78%で最も多く、次いで「分からない」が約9%、「外出する機会が増えた」が約4%である（第2回）

【西部地域乗合タクシーの運行による生活環境の変化】 第2回の集計結果



【西部地域乗合タクシーの運行による外出機会の変化】 第2回の集計結果

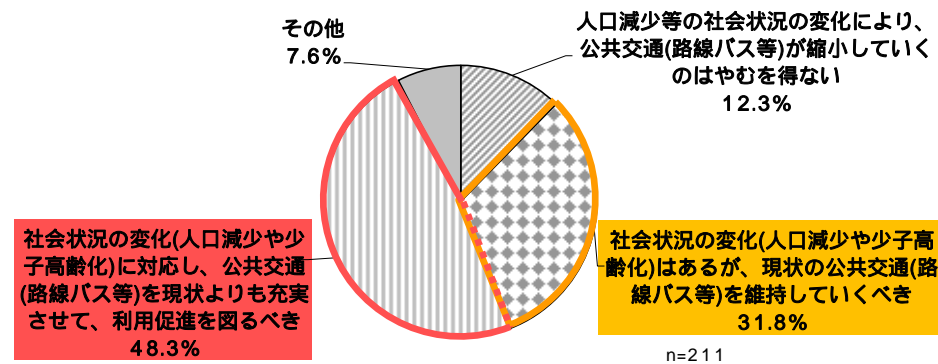


# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

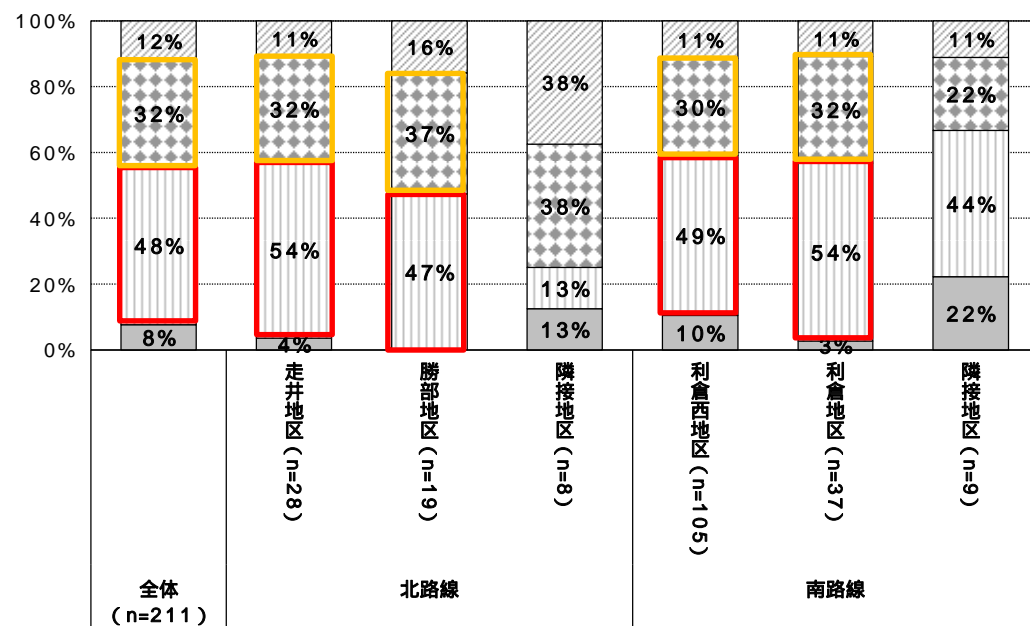
## (3) 公共交通を維持・確保することの必要性

- 公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由は、「社会状況の変化(人口減少や少子高齢化)に対応し、公共交通(路線バス等)を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」と「社会状況の変化はあるが、現状の公共交通を維持していくべき」の割合が約8割を占める(第2回)。
- 公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由を地域別に見ると、「社会状況の変化はあるが、現状の公共交通を維持していくべき」は、勝部地区(約37%)が最も多く、次いで走井地区及び利倉地区(約32%)、利倉西地区(約30%)の順である。「社会状況の変化(人口減少や少子高齢化)に対応し、公共交通(路線バス等)を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」は、走井地区及び利倉地区(約54%)が最も多く、次いで利倉西地区(約49%)、勝部地区(約47%)の順である(第2回)。

【公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由】 第2回の集計結果



【公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由(地域別)】 第2回の集計結果



■ 人口減少等の社会状況の変化により、公共交通(路線バス等)が縮小していくのはやむを得ない  
 ■ 社会状況の変化(人口減少や少子高齢化)はあるが、現状の公共交通(路線バス等)を維持していくべき  
 ■ 社会状況の変化(人口減少や少子高齢化)に対応し、公共交通(路線バス等)を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき  
 ■ その他

表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある



# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

## 4. 西部地域乗合タクシー利用者アンケート

### 4.1 目的

- 令和元年（2019年）10月より運行している西部地域乗合タクシーの利用者を対象に、利用状況の把握及び公共交通改善実施計画（交通不便地域改善施策・西部地域編）の運行評価指標及び運行改善参考指標として、活用するためのアンケート調査を実施する。

### 4.2 アンケート調査実施概要

#### (1) 調査方法

- 対面式の聞き取り調査形式（成人対象）
- 西部地域乗合タクシー利用者の方を対象として、直接聞き取り調査を行う。

#### (2) 調査時期

- 令和元年（2019年）12月3日（火）、5日（木）8日（日）の3日間（平日2日、休日1日）

#### (3) 調査対象

- 西部地域乗合タクシー西部北路線及び西部南路線の2路線
- 対象期間の西部地域乗合タクシー運行便の全利用者

往復利用の方は、どちらかの利用時を対象とする

#### (4) 調査項目

今回の外出目的と利用した交通手段について  
西部地域乗合タクシー運行開始前後における外出する頻度について  
西部地域乗合タクシーの利用状況と満足度について  
属性

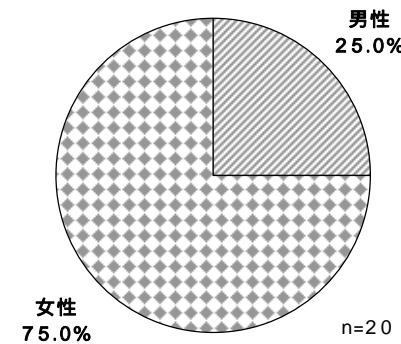
#### (5) 回答状況

- ・回答者数：20人（3日間合計）  
復路利用者及び複数日利用者の回答は含まない
- 【参考】利用者数：大人33人・小人2名（3日間合計） キャンセル1人除く
- うち
  - 復路利用者数：9人（3日間合計）
  - 複数日利用者数：6人（3日間合計）

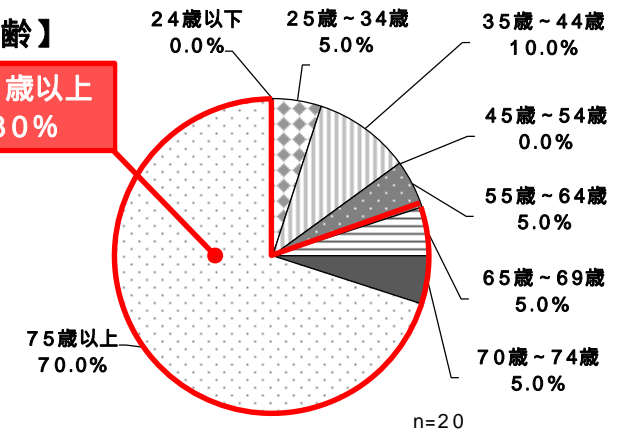
### 4.3 回答者属性

- 性別は、「女性」が約75%、「男性」が約25%です。
- 年齢は、「75歳以上」の方が約70%と最も多く、次いで「35歳～44歳」が約10%であり、**65歳以上の方が約80%**を占めています。
- 住まいの地域は、「乗合タクシー沿線地域」が**75%**と最も多く、次いで「豊中市外」が約20%、「乗合タクシー沿線地域以外の豊中市内」が約5%です。
- 運転免許証の保有状況は、「持っていない」が約55%と最も多く、次いで「持っている」が約25%、「運転免許証を返納した」が約20%を占め、**運転免許証を持っていない方が約75%**を占めています。

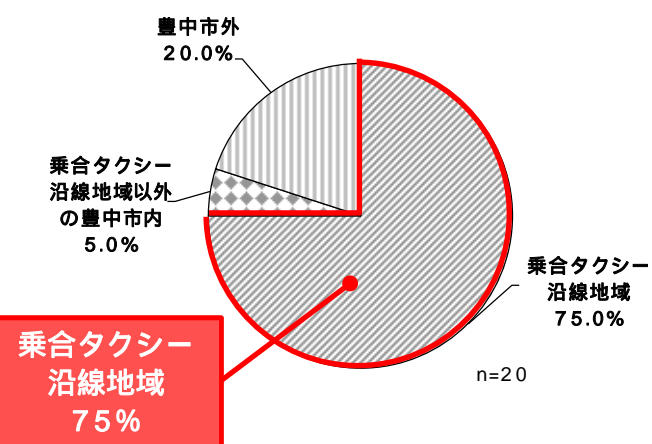
#### 【性別】



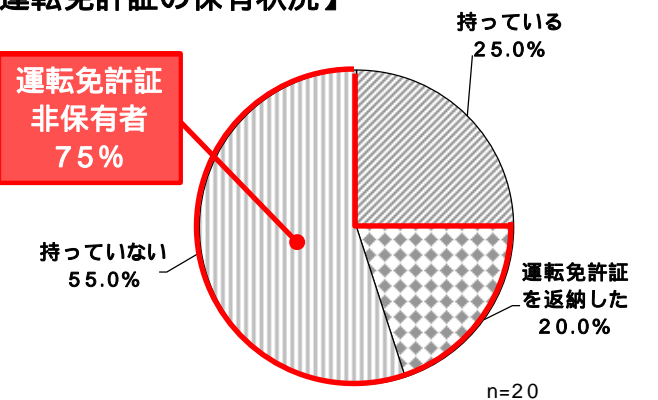
#### 【年齢】



#### 【住まいの地域】



#### 【運転免許証の保有状況】



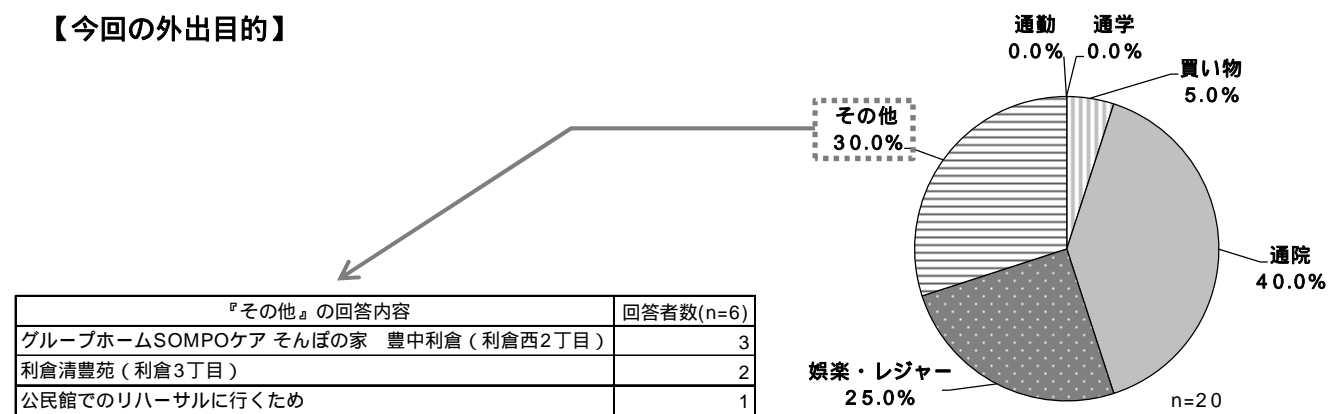
表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

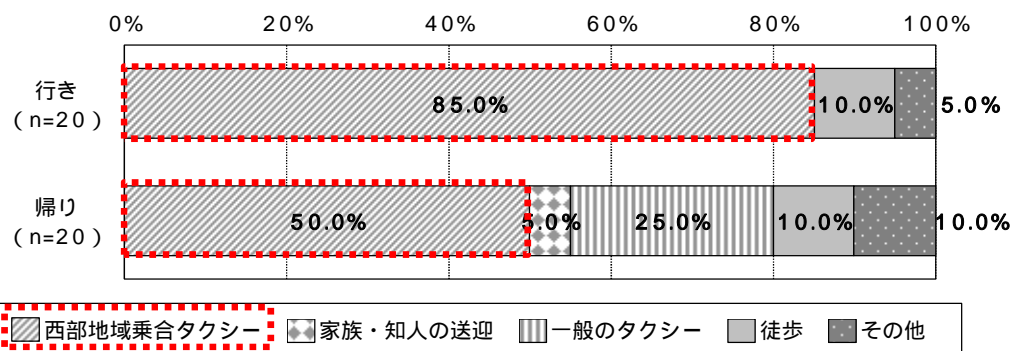
## 4.4 今回の外出目的と利用した交通手段について

- 今回の外出目的は、「通院」が約40%最も多く、次いで「娯楽・レジャー」が約25%、「買い物」が約5%です。「その他」の内訳を見ると、乗合タクシー沿線地域に立地する高齢者福祉施設や公民館へのアクセス利用です。
- 今回の外出時に利用した行き交通手段は、「西部地域乗合タクシー」が約85%と最も多く、次いで「徒歩」が約10%です。
- 今回の外出時に利用した帰りの交通手段は、「西部地域乗合タクシー」が約50%と最も多く、次いで「一般のタクシー」が約25%、「徒歩」が約10%、「家族・知人の送迎」が約5%です。
- 今回の外出時に利用した西部地域乗合タクシーの利用状況を見ると、「往路（行き）のみ利用」が約50%、「往復（行きと帰り）ともに利用」が約35%、「復路（帰り）のみ利用」が約15%です。

【今回の外出目的】



【今回の外出時に利用した交通手段（行きと帰り）】



行きの交通手段『その他』の回答内容	回答者数(n=1)	帰りの交通手段『その他』の回答内容	回答者数(n=2)
病院の送迎サービスを利用	1	阪急園田駅から徒歩	2

今回の外出時に利用した西部地域乗合タクシーの利用状況

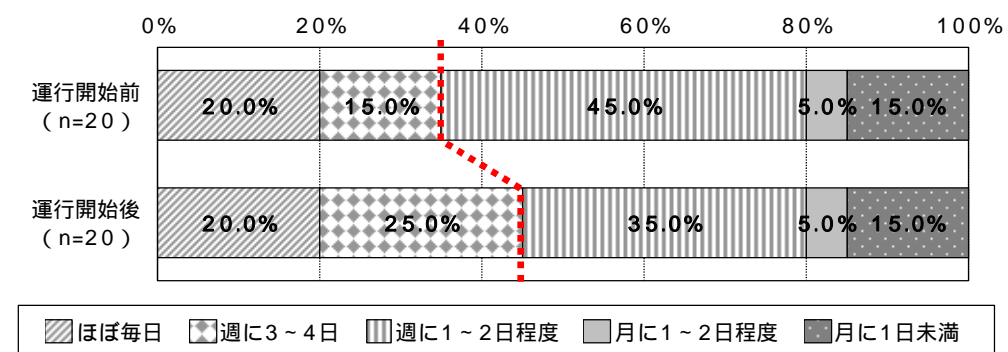
回答者の内訳	回答者数(n=20)	回答割合
往路のみ利用	10	50.0%
復路のみ利用	3	15.0%
往復ともに利用	7	35.0%
合計	20	100.0%

## 4.5 西部地域乗合タクシー運行開始前後における外出頻度について

- 運行開始前における外出頻度は、回答者の外出頻度の平均が2.3日/週である。
- 運行開始後における外出頻度は、回答者の外出頻度の平均が2.5日/週である。
- 運行開始前後の外出頻度を見ると、1週間に3日以上外出割合が約1割増加しています。

【運行開始前後における外出頻度の変化】

1週間に3日以上  
運行開始前：35% 運行開始後：45%



- 運行開始前における外出時の移動状況は、「一般のタクシー」が最も多く、次いで「徒歩」、「自転車」、「路線バス」の順となっています。

【運行開始前における外出時の移動状況】

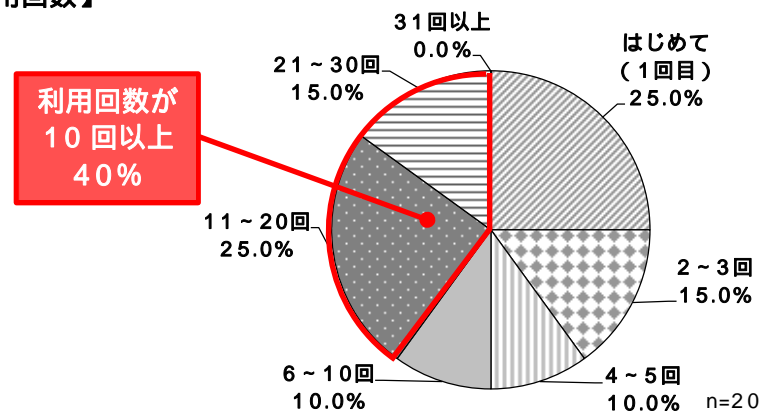
運行開始前の移動手段	
一般のタクシー	9
徒歩	7
自転車	6
路線バス	4
施設の方の送迎	1
総回答数	27
回答者数	19

# 西部地域乗合タクシー事業の現状について

## 4.6 西部地域乗合タクシーの利用状況について

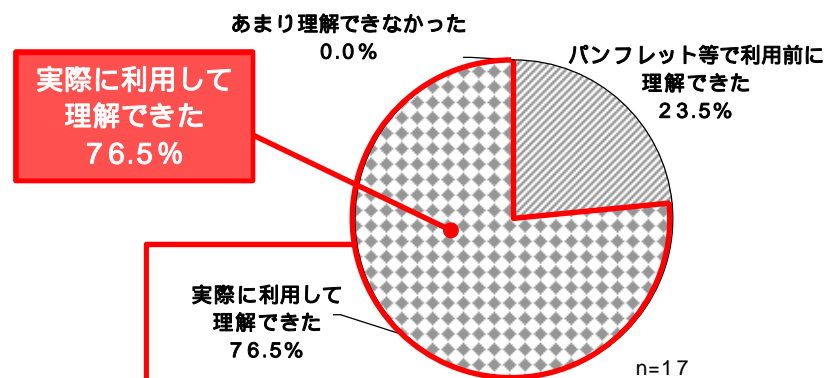
- 西部地域乗合タクシーの利用回数は、「はじめて(1回目)」及び「11~20回」がともに約25%と最も多く、次いで「2~3回」及び「21~30回」がともに約15%です。
- 運行開始から約2ヵ月間(令和元年(2019年)10~11月)で、**10回以上の利用者が約40%**を占めています。

【利用回数】



- 西部地域乗合タクシーの利用方法に対する理解の状況は、「**実際に利用して理解できた**」が約**77%**と最も多く、次いで「パンフレット等で利用前に理解できた」が約24%となっています。
- 実際に利用して理解できたと回答した方が、どのようにして理解できたかを見ると、「**実際に予約の電話をして理解できた**」が最も多くなっています。

【利用方法に対する理解の状況】



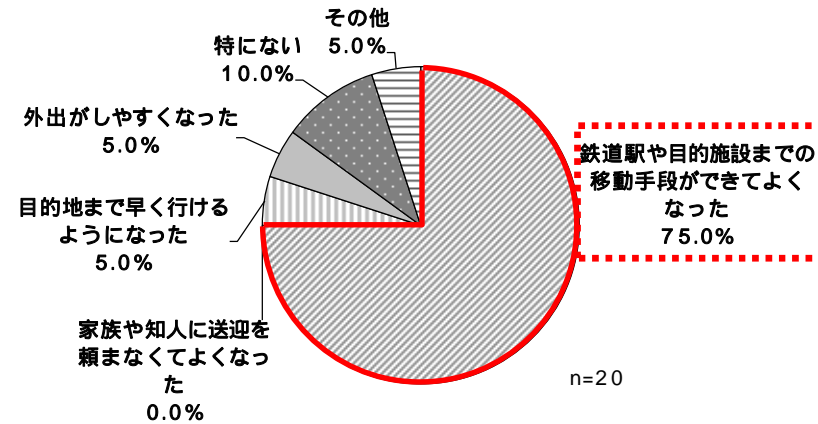
【どのようにして理解できたか】

回答内容	回答者数(n=16)	回答割合
実際に予約の電話をして理解できた	14	87.5%
何回か利用して理解できた	0	0.0%
その他	2	12.5%
合計	16	100.0%

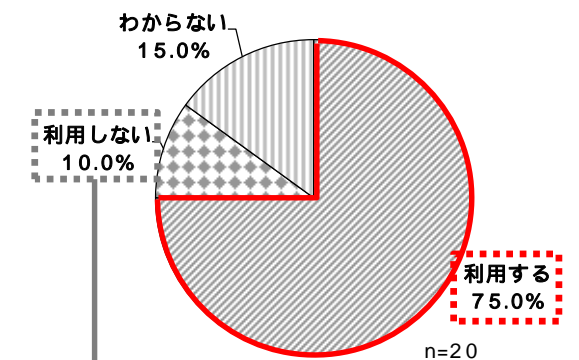
その他の内訳  
 ・説明会に参加したから：1  
 ・未回答：1

- 西部地域乗合タクシーを利用して良かったところは、「**鉄道駅や目的施設までの移動手段ができてよくなった**」が約**75%**と最も多く占めています。
- 今後の利用意向は、「**利用する**」が約**75%**と最も多く占めています。

【利用回数】



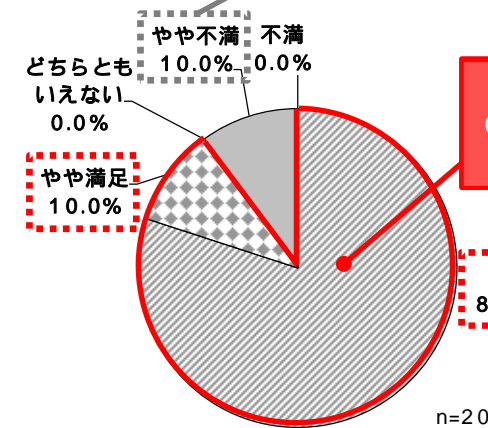
【今後の利用意向】



利用しない理由の回答内容	回答者数(n=2)
普段は阪急園田駅方面を利用するから	2

- 西部地域乗合タクシーの満足度は、「満足(満足+やや満足)」が約**90%**を占めています。

【満足度】



不満・やや不満の理由	回答者数(n=2)
阪急園田駅方面へ運行してほしい	2

表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある



### 利用状況(令和元年(2019年)10月~令和2年(2020年)1月の4ヵ月間)

- 令和元年(2019年)10月~令和2年(2020年)1月の4ヵ月間の利用者数は全体で1,096人、西部地域北路線が598人、西部地域南路線が498人です。
- 西部地域北路線及び西部地域南路線ともに、土日祝日の利用状況(1日あたり平均利用者数)は、平日に比べて約半数と少なくなっています。

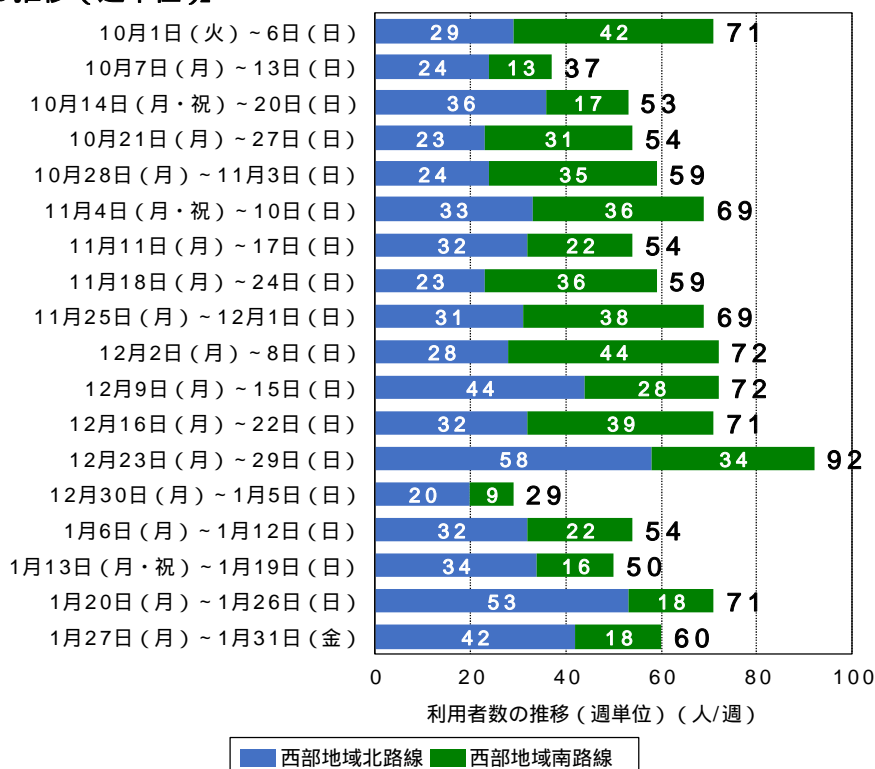
#### 【利用状況】

		合計	西部地域 北路線	西部地域 南路線
利用者数 (人)	全日	1,096	598	498
	平日	857	459	398
	休日	239	139	100
1日あたり 平均利用者数 (人/日)	全日	8.9	4.9	4.0
	平日	10.7	5.7	5.0
	休日	5.6	3.2	2.3
1台あたり 平均利用者数 (人/台)	全日	1.62	1.67	1.57
	平日	1.61	1.65	1.57
	休日	1.67	1.74	1.59
【参考】 沿線人口(人)		7,222	2,088	5,134

沿線人口は令和元年(2019年)10月1日現在

- 利用者数の推移を週単位で比較すると、運行開始の10月から12月にかけて増加傾向にありましたが、年末年始の週(12月30日(月)~1月5日(日))に大きく減少しています。

#### 【利用者数の推移(週単位)】



# 西部地域乗合タクシーの今後の方向性について

## 1. 運行内容の見直しについて

### 1.1 利用状況及びアンケート調査より抽出した改善点

#### 運行ルート（停留所）

アンケート調査では、約半数が運行ルートの改善を求めており、停留所別の利用状況を見ると、利用者が多い停留所と少ない停留所が顕著となっている。

これらの状況を踏まえ、利用が多い停留所での改善（さらなる地域内への停留所設置の拡充）や利用が少ない停留所での移設などを検討します。

#### 復路利用の状況

利用者アンケートでは、外出時の「行き（往路）」は約 85% が西部地域乗合タクシーを利用して一方、「帰り（復路）」の利用は約 50% に留まる。

利用状況では、乗車停留所の約 2～3 割が鉄道駅である一方、降車停留所の 6 割以上が鉄道駅であり、沿線地域から鉄道駅への往路利用が復路に比べ、優越している状況にある。

外出先からの帰り（復路）に使い難い状況となっていると考えられるため、利便性向上に向けた検討等が必要です。

#### 運行時間

アンケート調査では、運行ルートと同様に運行時間の拡充を求める声が多いが、一方で利用状況を見ると平日の第 4 便の利用が最も多く、土日祝日の第 1 便は利用が少ない。平日の第 4 便は、当日予約（当日の 12 時まで受付）が可能な便であることも寄与していると思われるが、一定の利用ニーズもあると思われる。

運行時間について、利用が多い時間帯への変更等の検討を行うものとする。

#### 新規利用者の獲得

アンケート調査では、住民の約 8 割が西部地域乗合タクシー事業を認知している一方、同事業を利用すると回答した人は約 1 割に留まり、利用しない理由として「他の移動手段で移動する」と「乗合タクシーの利用方法が分からない」が上位に挙がっている。

この結果を受け、他の移動手段で利用できなくなった時に備えて、西部地域乗合タクシーの利用方法を未利用者に対してもお伝えする必要がある。

西部地域乗合タクシー利用者の約 77% は、「実際に利用して理解できた」と回答しており、お試して利用できる機会の創出等が必要です。

## 2. 豊中市乗合タクシーの評価指標について

### 2.1 運行評価指標と運行改善参考指標

- ▶ 豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・西部地域編】（令和元年 7 月策定）では、施策評価指標は、運行継続・運行内容の見直しの判定をする「運行評価指標」と、見直しの参考とする「運行改善参考指標」とに分けて検討を行い、評価していくものとしています。
- ▶ 運行改善参考指標については、策定時点では今後検討していくものとしていましたが、西部地域乗合タクシーの運行開始により、利用状況も把握可能となったため、運行改善参考指標（案）の設定を行います。

#### 豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・西部地域編】策定時点における「運行評価指標」と「運行改善参考指標」の考え方

「運行評価指標」は、乗合タクシー事業の目標を明示する「運行目標値」、改善の必要性を判断する「改善基準値」、事業の廃止を含めた継続可否の判断をする「見直し基準値」を設定します。

「運行改善参考指標」は、目標値を設定せず、運行計画内容の見直しを行う際の参考とします。その内容は今後検討します。

「運行評価指標」及び「運行改善参考指標」は、基本的に公表しますが、運行運営事業者の経営に関するデータは、非公表とします。

#### 【参考】運行評価指標の運行目標値・改善基準値・見直し基準値一覧

大項目	小項目	運行目標値	改善基準値	見直し基準値
		事業実施に当たっての目標値とする。計画期間中の目標として定め、短期での目標達成は求めないものとする。	事業実施に当たって、短期で達成されるべき目標値とする。この目標値を下回る場合は、具体的な対策を実施する。	事業実施に当たって、最低限達成すべき基準値とする。この目標値を下回る場合は、事業継続について検討を行う。
利用状況	利用者数	20 人/日	10 人/日	5 人/日
認知状況	認知率	80%	30%	15%
運行経費	市支出金額	850 万円/年	1,300 万円/年	現時点では、設定しません。

#### 【現状】

- ・利用者数 : 9.2 人/日（令和元年（2019 年）10～12 月実績）
- ・認知率 : 78%（第 2 回西部地域住民アンケート結果）
- ・市支出金額 : 約 70 万円/月（令和元年（2019 年）10～12 月実績）

# 西部地域乗合タクシーの今後の方向性について

## 2.2 運行改善参考指標（案）の設定

西部地域乗合タクシーの見直しの参考とする運行改善指標（案）は以下のように設定します。

### 利用状況

利用状況を改善策に反映するために、「運行実施率」、「乗合状況」、「利用者属性」を指標として設定します。

#### ・運行実施率

運行ダイヤで設定している予定運行便数に対して実際に運行した便数の割合とします。

運行ダイヤで設定している予定運行便数に対して、運行実施率が高く、かつ下記に示す乗合状況を把握するための1便当たりの利用者数が乗合交通として満たしている場合は、乗合タクシーの運行形態をデマンド型から定時定路線への移行に向けた検討を行います。

また、定時定路線への検討時における需要予測は、予約抵抗が無くなることによる利用者の増加も考慮した検討を行うものとします。

#### ・乗合状況

1便当たりの利用者数とします。

1便当たりの利用者数の実績を踏まえ、需要規模に応じた車両規模への見直しとして、ジャンボタクシーやバス車両等への移行に向けた見直しを検討します。

#### ・運行便別運行実施率

運行ダイヤで設定している各運行便に対して実際に運行した便の割合とします。

運行ダイヤで設定している各運行便に対して、実際に運行している割合が低い運行便がある場合は、ダイヤ変更等の見直しを行います。

#### ・停留所別利用状況

各停留所の乗降者数とします。

各停留所での乗降者数の実績を踏まえ、利用されていない停留所がある場合は、停留所位置の変更や廃止等の見直しを行います。

### 運行経費

改善策の検討には、費用面の把握が必要となります。全体の費用とは別に、支出状況を把握するため、「利用者一人当たりの財政負担額」を算出します。

### 市民生活

乗合タクシー事業による沿線住民の効果を検証するために、アンケート調査等により、利用者の属性と外出頻度の増加割合を事業の有用性を判断するデータとして、算出します。

### 運行評価参考指標の概要一覧

大項目	小項目	指標の定義	指標の計測方法	状況
利用状況	運行実施率	予定運行便数に対して実際に運行した便数の割合	実際に運行した便数/予定運行便数（ダイヤで設定している運行便数）	52.4%
	乗合状況	1台あたりの利用者数	デマンド型乗合タクシーの利用者数/実際に運行した台数	1.6人/台
	運行便別運行実施率	各運行便に対して実際に運行した便の割合	実際に運行した便/予定運行便（運行便毎に算出）	資料2参照
	停留所別利用状況	停留所別利用者数	停留所別乗降者数	
運行経費	利用者1人あたりの財政負担額	利用者1人あたりの運行に係る市の年間財政負担額	年間負担額/年間利用者数	-
市民生活	利用者の属性	利用者における地域住民の割合（路線別評価）	アンケート調査により、当該路線の利用実態を確認	資料2参照
		利用者の利用目的	アンケート調査により、利用目的を調査（買い物、通勤通学、通院等）	
	住民の外出回数	市民の外出回数の変化	外出回数の変化	

## 2.3 運行改善の実施

- 前述の1.1で示した改善点及び2.2で示した改善参考指標を参考に市で運行計画の改善案を作成します。これを基に今春から地元で意見交換会を実施し、修正や調整を行った上で、令和2年（2020）年11月予定の協議会にて、「豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・西部地域編】（第2版）（案）」をお示しし、令和3年（2021）年4月から改善する内容での運行を行うべく、調整・協議を行います。
- 現在の道路運送法第21条による運行は、令和2年（2020）年9月末までですが、運行主体である阪急タクシー株式会社にて手続きを行い、道路運送法第4条による運行を現在と同内容で行う予定です。必要に応じて、当協議会の書面協議を開催することも有ります。



# 西部地域乗合タクシーの今後の方向性について

## 3. 豊中市乗合タクシーの愛称選定について

- ▶ 豊中市乗合タクシー事業は、広く市民が利用する交通手段であり、広く市民の方々に知っていただき、親しみを持ってもらう必要があります。そこで、豊中市乗合タクシーに愛称を定めることとし、これを決めるにあたっては、広く市民を対象に公募を実施する事としたいと考えております。

概ね以下のスケジュールでの実施を予定

令和2年(2020年)

2月21日：本協議会にて愛称公募を行う旨の方針を協議、決定

6月頃～：広報とよなか及び市HPにて愛称公募開始

～9月頃：募集締切

～10月：協議、検討、愛称決定

(応募総数や得票率を勘案しながら、市にて決定する。)

11月頃：地域公共交通協議会や市ホームページ等にて愛称公表

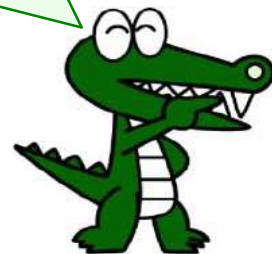
令和3年(2021年)

4月～：愛称運用開始



豊中市乗合タクシーの愛称が  
どんなのになるのか楽しみだワニ

豊中市キャラクター  
「マチカネくん」



みなさんに親しまれる愛称に  
なることを期待しています!!

阪急タクシー  
イメージキャラクター  
「タクロー君」



# 市内公共交通網の見直しについて

## ■ 市内公共交通網の見直しについて

市域には、鉄道駅勢圏及びバス停勢圏から外れた交通不便地が存在し、その解消が求められていること、また、都市構造上南北方向に比べ、東西の結びつきが脆弱で、その流動が少ないことなどの課題があります。さらに、将来的には、バス路線網が充実している地域においても、人口減少とともにバス利用者が減少し、路線の縮小が懸念されること、自動車に頼って生活している地域においては、高齢化により、その運転が困難となり、新たな移動手段が求められることが想定されます。

このような状況を踏まえ、本市の公共交通等の改善と実施する施策をまとめた「豊中市公共交通改善計画（平成31年（2019年）2月策定）」に基づき、以下に示す3つの施策について、令和3年（2021年）4月の実施を行うべく、実施に向けた検討・準備を進めています。

### 1 東西軸路線バスの運行

- 東西方向における都市軸の構築とネットワークの拡充、交通不便地の改善に資する施策として、市域南側において東西方向に新規バス路線の運行に向けた検討を進めています。

### 2 バス運行補助事業の見直し

- 市内施設へのアクセス確保を目的として、2路線3系統のバス路線を対象に、運行補助を行っていますが、補助目的に照らせば、当初の役割は終えたものと判断せざるを得ず、市域における公共交通の抱える課題の解消に資する効果的な補助に向けた見直しを行います。

### 3 南部地域における公共交通の見直し

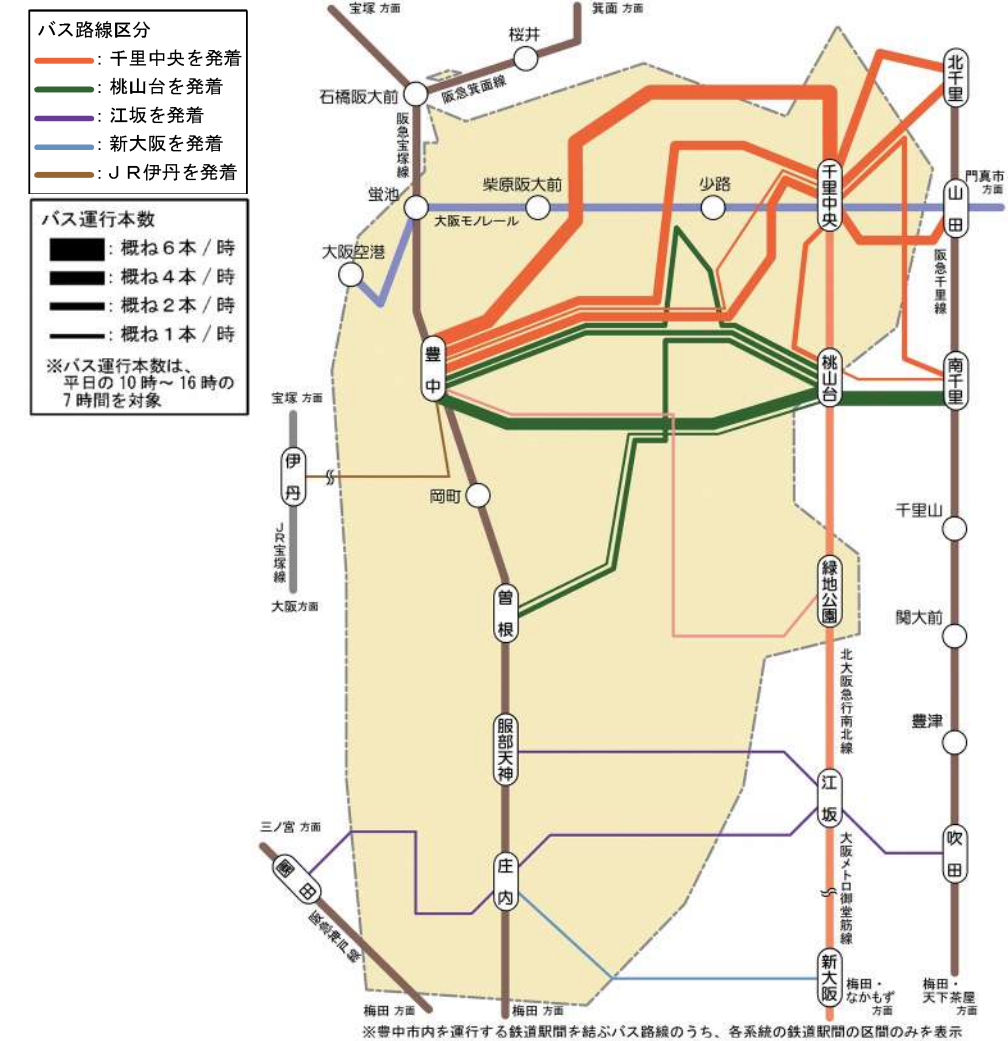
- 市補助路線が、地域の移動手段となっていないことや、現状では多数を占める徒歩や自転車で移動している市民にとっても、将来を見据えた場合、最寄り鉄道駅へのアクセス確保が必要であること等を鑑み、南部地域乗合タクシーの導入について、検討を進めています。

## 1. 東西軸路線バスの運行

### 1.1 東西軸の現状と問題点

- 本市は南北方向に阪急電鉄宝塚線、阪急電鉄神戸線及び北大阪急行電鉄が、市域北側の東西方向には大阪モノレールに加え、豊中駅、千里中央駅及び桃山台駅の各駅間を結ぶバス路線網が整備されていますが、**市域南側においては、鉄道駅間を結ぶフィーダー路線のネットワークが粗く、東西方向の公共交通ネットワークが脆弱で交通不便地も存在します。**

#### ●本市における東西方向の公共交通ネットワークの状況



### 1.2 東西軸の現状と問題点

- 東西方向における都市軸の構築とネットワークの拡充、交通不便地の改善に資する施策として、市域南側において東西方向を結ぶ新規バス路線を運行するものとし、令和3年度（2021年度）からの運行開始に向けて、バス事業者や関係機関とともに検討・準備を進めています。
- 具体的な運行内容等については、[資料5](#)「(仮称)豊中市公共交通改善実施計画【東西軸路線バス編】(素案)」を参照願います。



# 市内公共交通網の見直しについて

## 2. バス運行補助事業の見直し

市内施設へのアクセス確保を目的として、2路線3系統のバス路線を対象に、運行補助を行っていますが、補助目的に照らせば、当初の役割は終えたものと判断せざるを得ず、市域における公共交通の抱える課題の解消に資する効果的な補助に向けた見直しを行います。

### 2.1 バス運行補助事業の現状と問題点

#### (1) 概要

- 豊中市では、平成9年(1997年)の市立豊中病院の移転に伴い、南部地域から市立豊中病院へのアクセス確保を目的に市立豊中病院線を、ごみ処理施設「クリーンランド」の余熱利用施設へのアクセスを図るために、平成10年(1998年)からクリーンランド線をそれぞれ運行開始し、補助金交付を行っています。
- 補助金を路線別にみると、市立豊中病院線が約20百万円/年、クリーンランド線は約9百万円/年です。
- 現在のバス運行補助事業路線は交通空白地を解消する機能を有しているものの、南部地域から市立豊中病院への利用が少なく、またクリーンスポーツランドの閉館(平成28年(2016年)3月)により、当初の運行目的を一定達成していることから、より効果的な事業への見直しが求められる状況にあります。

#### ●バス運行補助事業路線の路線図



#### ●バス運行補助事業路線の概要

系統番号	運行区間	運行距離	所要時間	運賃	運行便数	運行開始日
64	加島駅前～緑地公園駅前 ～豊中～蛸池～柴原駅	約17.3km ～17.5km	66～69分	210 <sup>1</sup> ～ 260円	7往復/日 (平日のみ運行)	平成9年(1997年) 11月4日
66	柴原駅 豊中 熊野町西 上野坂 上野口 柴原駅	約7.1km	34分	220円	7便/日 (平日のみ運行)	平成9年(1997年) 11月4日
96	阪急曽根～原田中一丁目～ クリーンランド前	約2.7km ～2.9km	11分	220円	阪急曽根発:4～9便/日 <sup>2</sup> クリーンランド発:3～7便/日 <sup>2</sup>	平成10年(1998年) 2月1日

1:大阪市営バス運賃同調区間(加島駅前～加島間のみ)適用。他区間の初乗り運賃は220円。  
2:祝日は該当する曜日ダイヤで運行。

#### (2) 利用状況と課題

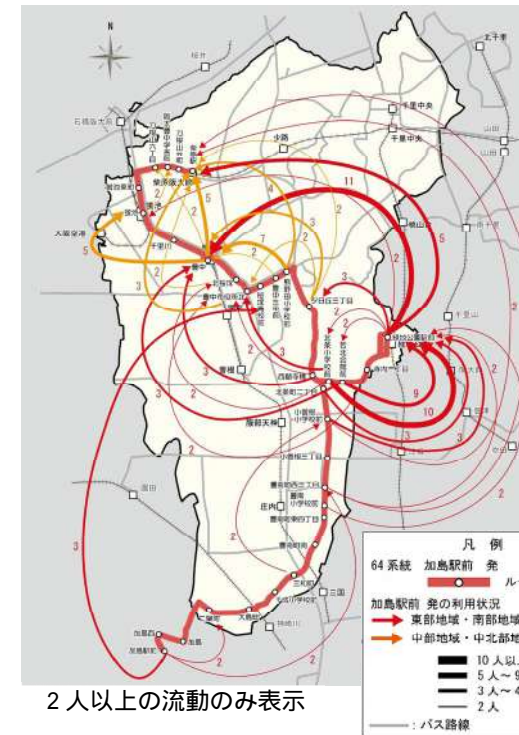
##### 【市立豊中病院線】

- 64系統の加島駅前から柴原駅(市立豊中病院前)方面への流動状況を見ると、東部地域の小曾根地区や北条町地区から緑地公園駅前や豊中(阪急豊中駅)への利用が多く占めています。また、柴原駅(市立豊中病院前)を目的地とした流動状況を見ると、利用者合計150人中30人と全体の約2割であり、さらに南部地域から直接アクセスする利用者は1便あたり0.8人です。
- 66系統では、利用者の半数は柴原駅を起終点とした利用ですが、アンケート調査では、市立豊中病院利用者は非常に少ない状況です。

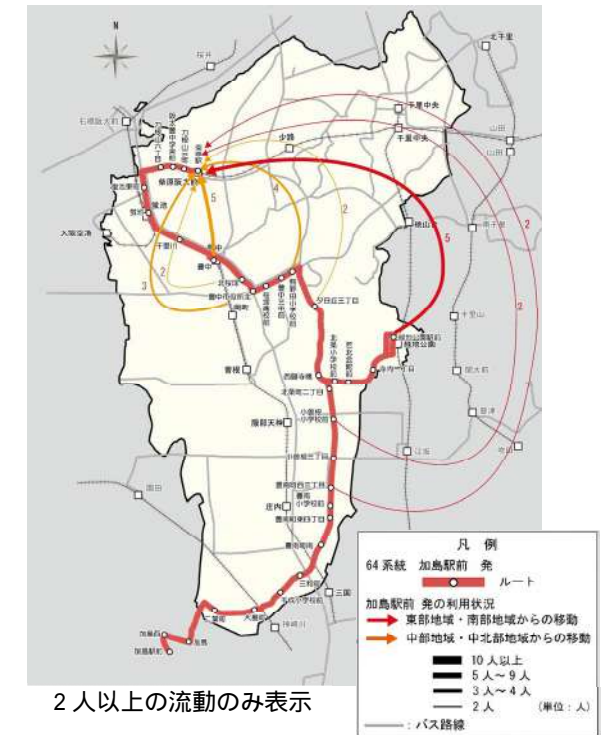
#### ●市立豊中病院線 64 系統 (加島駅前⇒柴原駅方面) の流動状況

【全体：150人/日】

【柴原駅降車のみ：30人/日】



2人以上の流動のみ表示



2人以上の流動のみ表示

##### 【クリーンランド線】

- クリーンランド線の流動状況を見ると、平日及び休日ともに、阪急曽根⇔クリーンランド前間の利用が多くを占め、クリーンランド等への通勤での利用が半数以上を占めています。

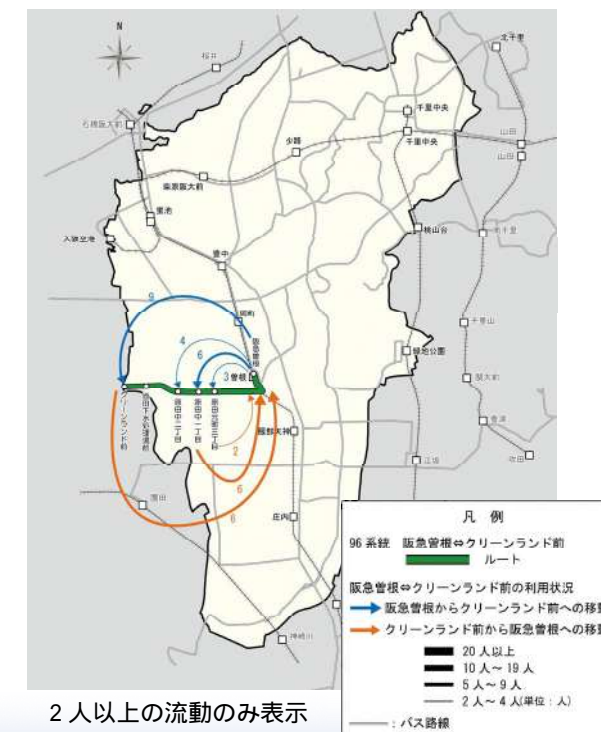
#### ●クリーンランド線 96 系統の流動状況

【平日：103人/日】

【休日：37人/日】



2人以上の流動のみ表示



2人以上の流動のみ表示



# 市内公共交通網の見直しについて

## 2.2 取組みの方向性

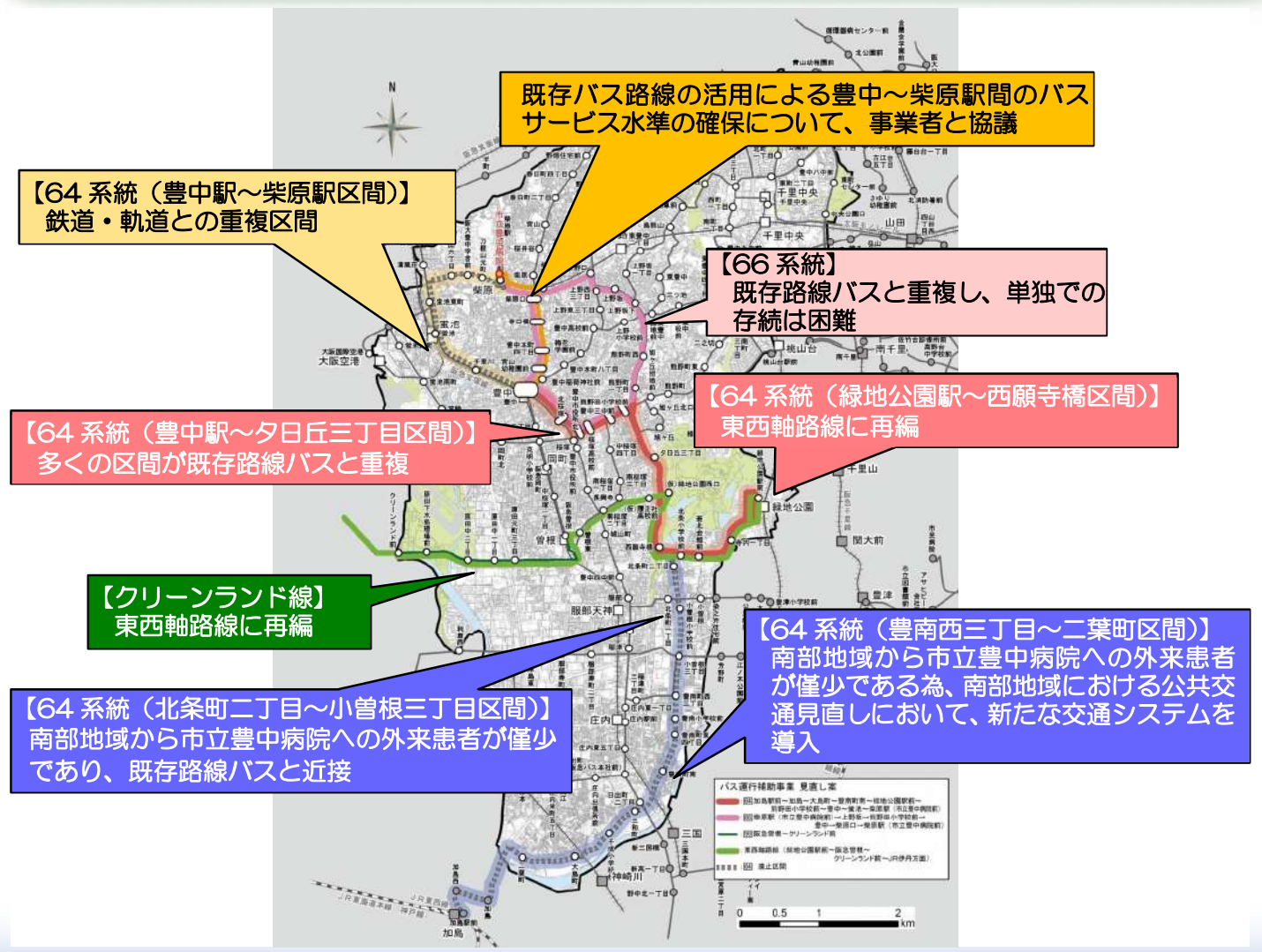
### (1) バス運行補助事業対象路線の見直し

- 64 系統：南側区間（加島駅前～北条町二丁目区間）**  
 市立豊中病院の外来患者のうち、南部地域からの外来患者は約 5%と少なく、64 系統の OD 調査結果からも南部地域から柴原駅（市立豊中病院前）への流動が他の利用区間と比べて少ないため、北条町二丁目以南における必要性は低い。
- 64 系統：緑地公園駅～豊中駅区間**  
 阪急宝塚線へのアクセス確保の観点から、クリーンランド線と合わせて東西軸路線への再編が必要。
- 64 系統：豊中駅～柴原駅区間**  
 鉄道や軌道（阪急宝塚線及び大阪モノレール）と重複しており、利用者も少ないため、必要性は低い。
- 66 系統：全区間**  
 営業所（車庫）と起終点停留所（柴原駅）間の回送距離が長大となるため、単独での存続は困難。
- 96 系統：全区間**  
 阪急宝塚線及び市内施設へのアクセス確保のから、市立豊中病院線の一部区間と合わせて東西軸路線への再編が必要。

### (2) バス運行補助事業見直しに伴う区間別見直し内容

- バス運行補助事業のバス路線の全区間は、令和 3 年（2021 年）4 月に廃止します。
- 各区間における見直し内容は、以下のとおりです。

路線名	系統番号	区間	見直し内容
市立豊中病院線	64系統	柴原駅（市立豊中病院前）	廃止 ※既存路線バスあり（豊中市内線、阪北線）
		刀根山元町～刀根山六丁目	廃止
		蛸池東町	廃止 ※既存路線バスあり（豊中西宮線）
		蛸池、千里川	廃止 ※既存路線バスあり（阪北線、豊中西宮線）
		豊中、北桜塚	廃止 ※既存路線バスあり（豊中市内線、阪北線）
		豊中市役所北～熊野田小学校前	廃止 ※既存路線バスあり（豊中市内線）
		夕日丘三丁目	廃止
		西願寺橋～北条小学校前～緑地公園駅前～北条小学校前	東西軸路線バスに再編
		北条町二丁目、小曾根小学校前	廃止
		小曾根三丁目	廃止 ※既存路線バスあり（阪北線）
		豊南町西三丁目～二葉町	南部地域における公共交通の見直しにおいて新たな交通システムを導入
		加島～加島駅前（大阪市淀川区域）	廃止 ※既存路線バスあり（加島線等）
66系統	全区間	廃止 ※既存路線バスあり（豊中市内線、阪北線）	
クリーンランド線	96系統	全区間	東西軸路線バスに再編





# 市内公共交通網の見直しについて

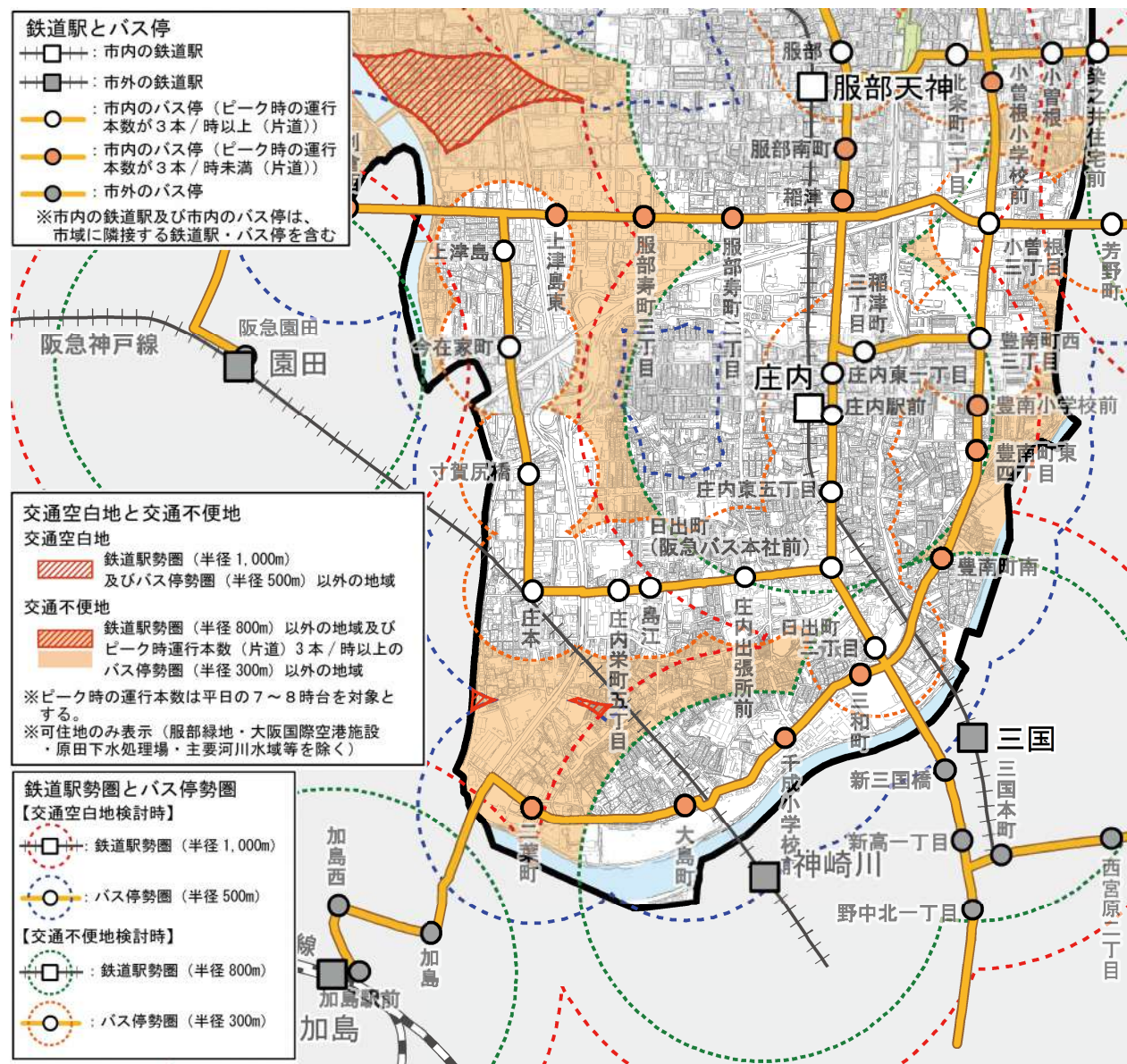
## 3. 南部地域における公共交通の見直し

市補助路線が、地域の移動手段となっていないことや、現状では多数を占める徒歩や自転車で移動している市民にとっても、将来を見据えた場合、最寄り鉄道駅へのアクセス確保が必要であること等を鑑み、南部地域乗合タクシーの導入について、検討を進めています。

### 3.1 南部地域の状況

- ▶ 南部地域は、平坦な地形であるため歩きやすく、その多くが庄内駅をはじめ三国駅、神崎川駅徒歩圏にあります。
- ▶ しかし、**庄本地区周辺はバス停が少なく交通不便地が存在しています。**
- ▶ 南部地域の外縁部を運行している市立豊中病院線は、加島駅と柴原駅を結んでいますが、**市域の最寄り鉄道駅である庄内駅にはアクセスしていません。**

#### ●南部地域における交通空白地と交通不便地域の状況



### 3.2 取組みの方向性

- ▶ 特に、高齢者の買い物や通院における移動手段のニーズは高く、自動車等に移動を頼っていた地域においては、対策が急がれています。その対策は重要であるものの、鉄道やバス路線で対応するほどのニーズは無く**持続可能で適正な規模の公共交通システムが必要です。**

#### ■新たな公共交通システム導入の考え方

市立豊中病院線廃止地域を中心に、最寄り鉄道駅に接続する新たな公共交通システムの導入を検討します。

##### ①交通不便地における移動手段の確保

交通不便地に居住する市民の日常生活を支援するため、移動手段を確保する。

##### ②鉄道駅等の都市拠点・地域拠点へのアクセス確保

日常生活に必要な医療施設や商業施設などの都市機能が集積した鉄道駅へのアクセスを図り、交通弱者の買い物や通院等における移動を支援する。

##### ③民間バス路線との競合の回避

地域全体の公共交通を総合的にとらえ、公的支援のあるサービスは民間サービスを補完するものとして位置付ける。

##### ④適正な手段の選択

ニーズに応じた適正な規模で、持続可能な公共交通とするため、路線バスの運行形態を基本に、車両の大きさや運行方法を選択する。

##### ⑤適正な料金の徴収

安易な無料化や安価な運賃は公平性や採算性に欠けるため、既存のバス路線の料金とのバランスを図る。

# 市内公共交通網の見直しについて

## 3.3 南部地域における新たな交通システムの概要

### (1) 運行方式

➤ 令和元年（2019年）10月から運行している「西部地域乗合タクシー」をベースとした、「デマンド型乗合タクシー」とします。

- 利用目的は高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定します。
- 持続可能な公共交通として、長く地元の方々の移動を支え続ける必要があるため、効率的な運行をめざして定時定路線ではなく、利用者から予約があった際に運行する『デマンド交通』とします。
- 既存のタクシーから利用者を奪うことの無い様、競合しない運行形態である必要があること、また、コミュニティバス等の定時定路線型の交通へのスムーズな移行を見据えるため、『定時定路線型』による運行とします。

### (2) 運行日、運行時間帯及び運行本数

➤ 運行日は平日のみとし、時間帯は、買い物や通院等の自由目的による移動を考慮し、概ね9時台から16時台とします。また、運行間隔は、概ね1本/時とします。

### (3) 運行車両

➤ 持続的な運行に向けて、当面は「セダン型タクシー」による運行で実証運行を行うものとし、需要状況に応じて、「ワゴン」等への変更について検討を行うものとしします。

### (4) 運賃

➤ 運賃は、当該地域を運行している既存バス路線の運賃を考慮し、均一料金による料金体系とし、路線バス料金と同程度とします。

### (5) 運営方法

➤ 事業主体は、交通不便地の改善を主体的に取組み、事業の収益性に左右されることなく継続的に行う必要があることから、豊中市とします。  
➤ 運行主体は、安全性確保等の観点から、道路運送法第4条で規定される一般旅客自動車運送事業者（タクシー事業者等）による運行を想定します。

### (6) 運行ルート（案）

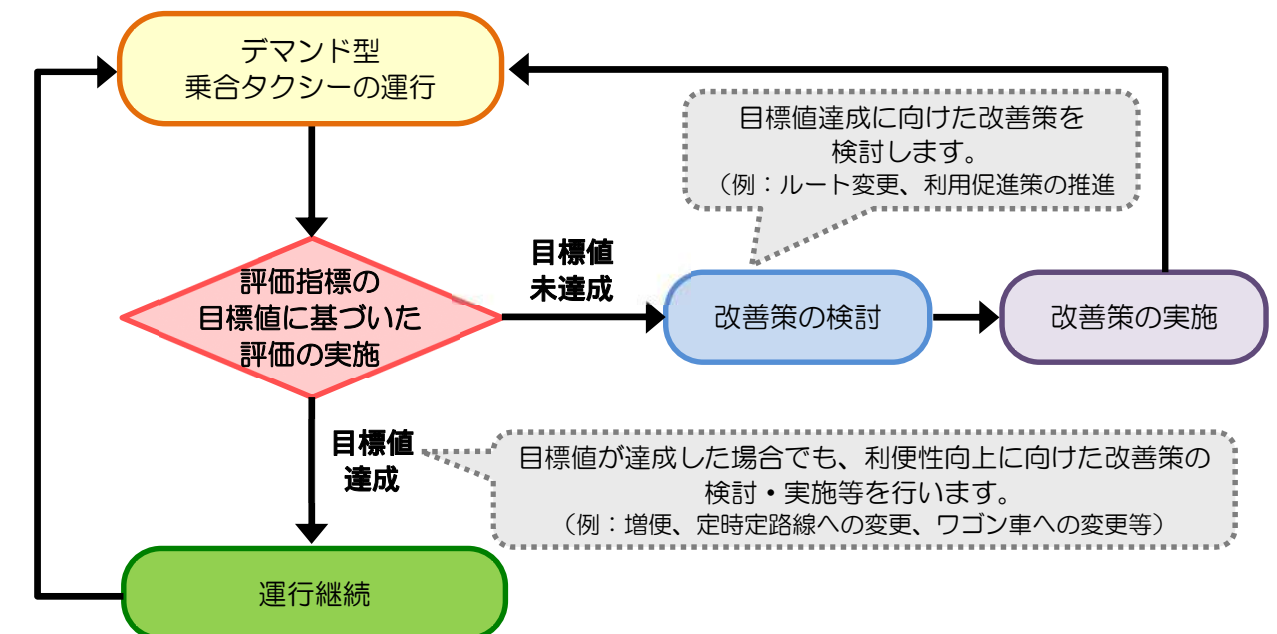
➤ 運行ルートは、南部地域等の交通不便地の改善を図ることを目的として、阪急庄内駅及び主要な公共施設と各地区を結ぶ東西に分割した2路線とします。

- 阪急庄内駅及び主要な公共施設である庄内出張所、市立庄内文化センター（市立庄内図書館・庄内介護予防センター（旧庄内老人福祉センター）・庄内公民館併設）、庄内ローズ文化ホール（市立庄内体育館併設）と各地区を結ぶルートとする。
- 既存の公共交通（路線バス）と並行する区間は、競合することなく、持続可能な公共交通の実現を考慮し、乗合タクシーでの利用はできないものとする。
- 停留所は、上記施設及び交通不便地内の住宅地に設置する。

### (7) 新たな交通システム評価フロー（イメージ）

➤ 持続的な運行を行うためには、明確な評価指標を設け、定期的に検証を行う必要があります。  
➤ 評価指標の目標が達成されない場合は、改善策の検討・実施を行い、目標が達成された場合でも利便性向上に向けた改善策の検討・実施を行います。

#### ●新たな交通システム評価フロー（イメージ）



地域の方々が利用しやすい交通となるように、また持続可能なものとなるように、見直しは継続的に実施していきます。



# 市内公共交通網の見直しについて

南部地域路線 ルート案  
東側ルート

令和3年(2021年)4月  
運行開始予定ルート案

**南部地域路線**

- 運行ルート (オレンジ色)
- 停留所 (黄色い丸)

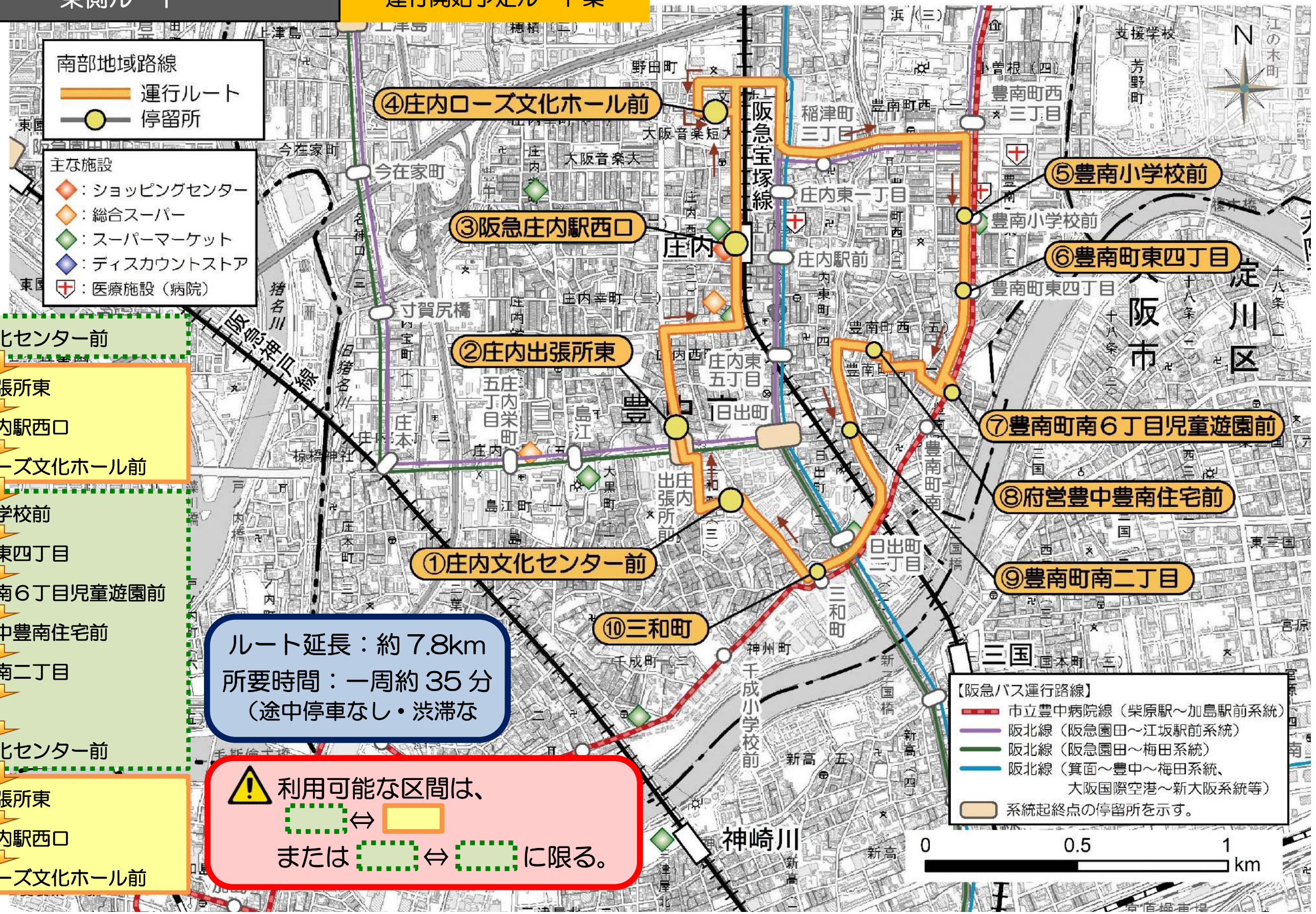
**主な施設**

- ショッピングセンター (赤い菱形)
- 総合スーパー (オレンジ色菱形)
- スーパーマーケット (緑色菱形)
- ディスカウントストア (青い菱形)
- 医療施設(病院) (赤い十字)

- ①庄内文化センター前
- ②庄内出張所東
- ③阪急庄内駅西口
- ④庄内ローズ文化ホール前
- ⑤豊南小学校前
- ⑥豊南町東四丁目
- ⑦豊南町南6丁目児童遊園前
- ⑧府営豊中豊南住宅前
- ⑨豊南町南二丁目
- ⑩三和町
- ①庄内文化センター前
- ②庄内出張所東
- ③阪急庄内駅西口
- ④庄内ローズ文化ホール前

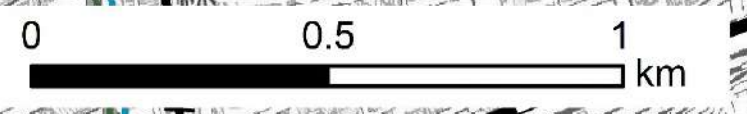
ルート延長：約 7.8km  
所要時間：一周約 35分  
(途中停車なし・渋滞なし)

⚠️ 利用可能な区間は、  
⇔ または ⇔ に限る。



**【阪急バス運行路線】**

- 市立豊中病院線 (柴原駅～加島駅前系統)
- 阪北線 (阪急園田～江坂駅前系統)
- 阪北線 (阪急園田～梅田系統)
- 阪北線 (箕面～豊中～梅田系統、大阪国際空港～新大阪系統等)
- 系統起終点の停留所を示す。





# 市内公共交通網の見直しについて




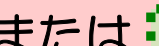

南部地域路線 ルート案  
東側ルート

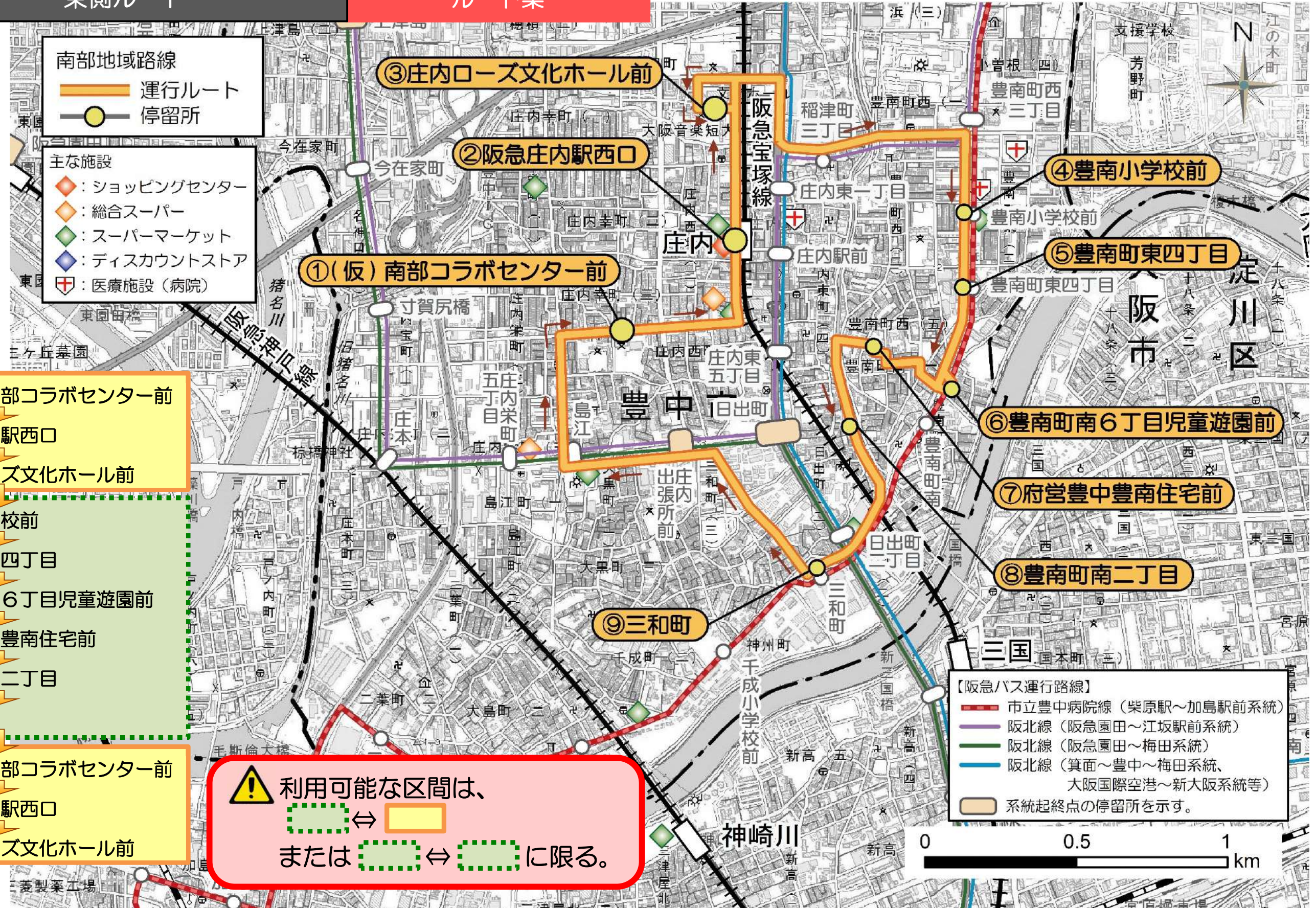
南部コラボセンター完成後  
ルート案

南部地域路線  
 運行ルート  
 停留所

主な施設  
 : ショッピングセンター  
 : 総合スーパー  
 : スーパーマーケット  
 : ディスカウントストア  
 : 医療施設 (病院)

- ① (仮) 南部コラボセンター前
- ↓
- ② 阪急庄内駅西口
- ↓
- ③ 庄内ローズ文化ホール前
- ↓
- ④ 豊南小学校前
- ↓
- ⑤ 豊南町東四丁目
- ↓
- ⑥ 豊南町南6丁目児童遊園前
- ↓
- ⑦ 府営豊中豊南住宅前
- ↓
- ⑧ 豊南町南二丁目
- ↓
- ⑨ 三和町
- ↓
- ① (仮) 南部コラボセンター前
- ↓
- ② 阪急庄内駅西口
- ↓
- ③ 庄内ローズ文化ホール前

 利用可能な区間は、  
 ⇔   
 または  ⇔  に限る。



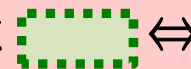





# 市内公共交通網の見直しについて

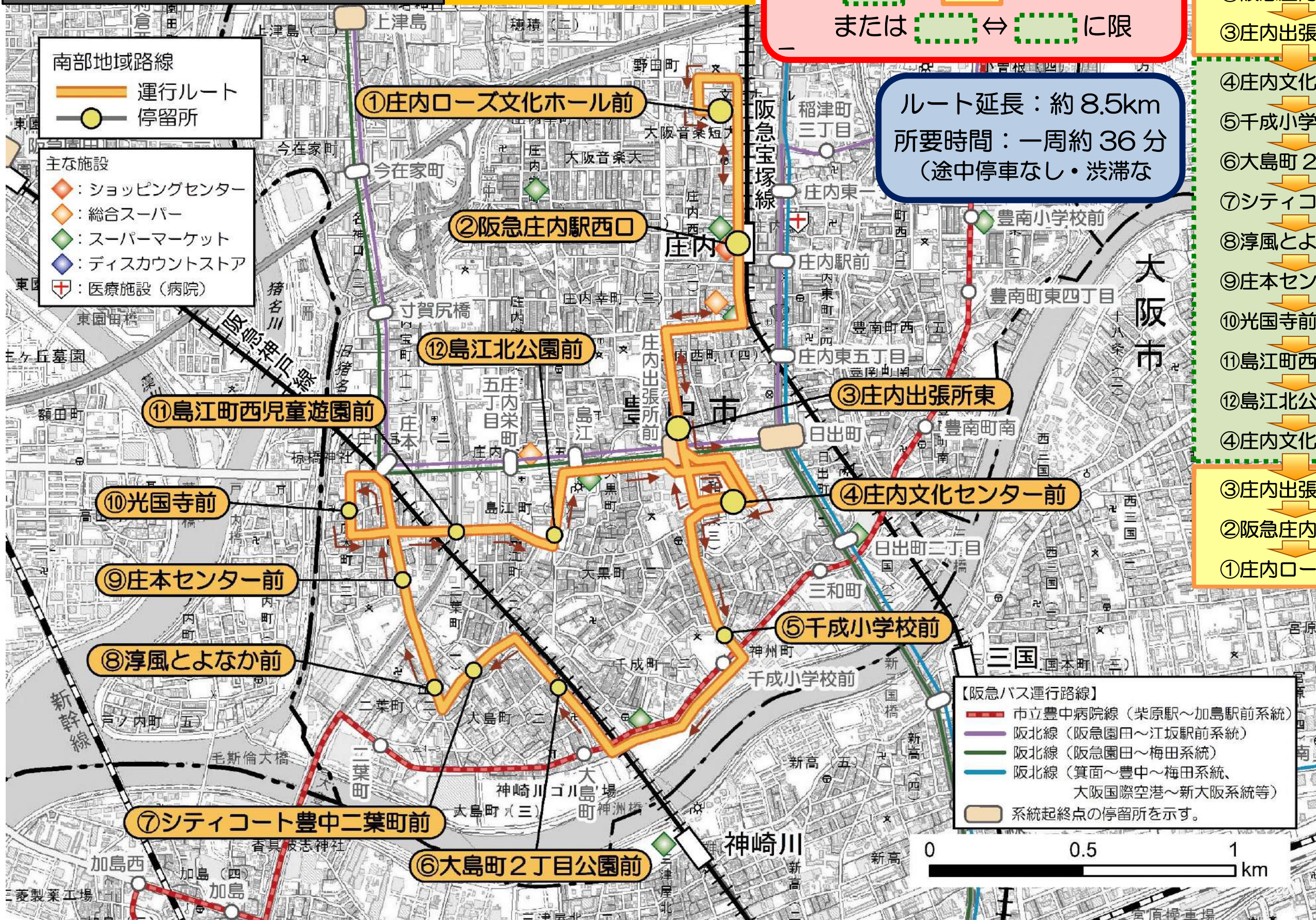
南部地域路線 ルート案  
西側ルート

令和3年(2021年)4月  
運行開始予定ルート案

⚠️ 利用可能な区間は、  
 ⇔   
 または  ⇔  に限

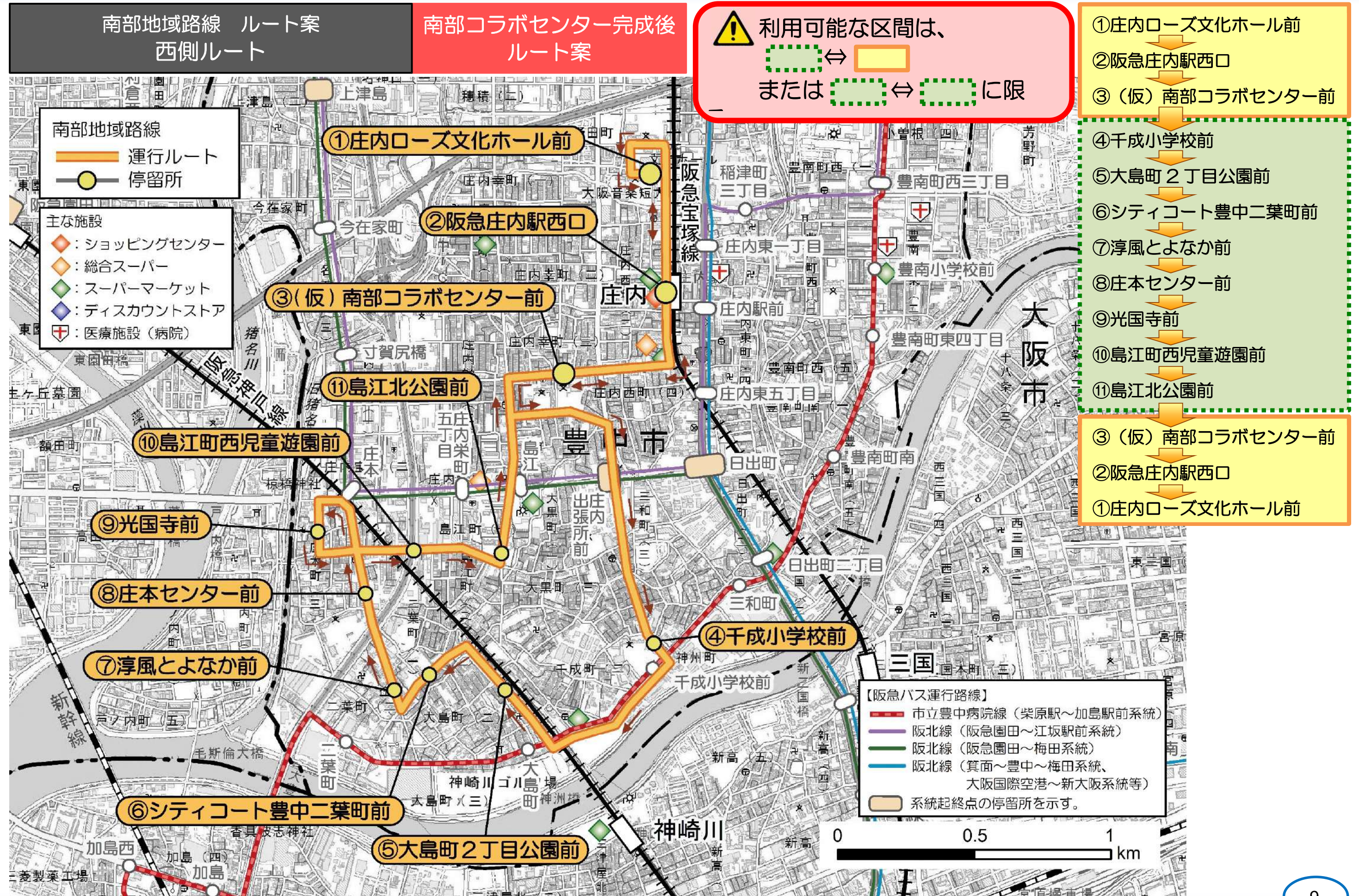
- ①庄内ローズ文化ホール前
- ②阪急庄内駅西口
- ③庄内出張所東
- ④庄内文化センター前
- ⑤千成小学校前
- ⑥大島町2丁目公園前
- ⑦シティコート豊中二葉町前
- ⑧淳風とよなか前
- ⑨庄本センター前
- ⑩光国寺前
- ⑪島江町西児童遊園前
- ⑫島江北公園前
- ④庄内文化センター前
- ③庄内出張所東
- ②阪急庄内駅西口
- ①庄内ローズ文化ホール前

ルート延長：約 8.5km  
 所要時間：一周約 36分  
 (途中停車なし・渋滞な





# 市内公共交通網の見直しについて





# 市内公共交通網の見直しについて

## 南部地域路線ルート案 停留所付近の状況【東側ルート】

①庄内文化センター前



②庄内出張所東



③阪急庄内駅西口



④庄内ローズ文化ホール前



⑤豊南小学校前



⑥豊南町東四丁目



⑦豊南町南六丁目児童遊園前



⑧府営豊中豊南住宅前



⑨豊南町南二丁目



⑩三和町





# 市内公共交通網の見直しについて

## 南部地域路線ルート案 停留所付近の状況【西側ルート】

①庄内ローズ文化ホール前



②阪急庄内駅西口



③庄内出張所東



④庄内文化センター前



⑤千成小学校前



⑥大島町2丁目公園前



⑦シティコート豊中二葉町前



⑧淳風とよなか前



⑨庄本センター前



⑩光国寺前



⑪島江町西児童遊園前



⑫島江北公園前





### ■南部地域意見交換会開催の状況について

➤ 以下のとおり、南部地域の各地域にて、意見交換会を開催しております。

地域	地区・校区		開催日時	場所	参加者数	延べ人数
南部地域	豊南校区	第1回	10月9日(水) 14:00~	共同利用施設豊南会館	6人	66人
		第2回	11月16日(水) 14:00~		10人	
		第3回	12月4日(水) 14:00~		11人	
	千成校区	第1回	10月10日(木) 14:00~	共同利用施設千成センター	9人	
	庄内西校区	第1回	10月8日(火) 14:00~	共同利用施設庄本センター	2人	
		第2回	11月7日(木) 19:30~		12人	
第3回		12月5日(木) 19:30~	16人			

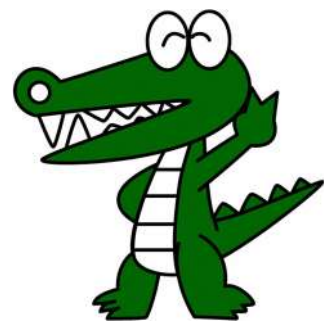
# (仮称)豊中市公共交通改善実施計画

## 【東西軸の強化施策・東西軸路線編】

(素案)



阪急バスキャラクター  
「バスケ、バスミン」



豊中市キャラクター  
「マチカネくん」

令和 年 ( 年 ) 月

豊 中 市





**(仮称)豊中市公共交通改善実施計画(素案)**  
**【東西軸の強化施策・東西軸路線編】**  
**目次**

1. 計画概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画区域	1
1.3 計画の位置付け	2
2. 施策の方向性	4
2.1 東西軸の現状	4
2.2 目的	5
2.3 東西軸路線運行の考え方	6
3. 事業内容	7
3.1 交通システム	7
3.2 運行系統	7
3.3 運行ルート	8
3.4 運行概要	26
3.4.1 運行日、運行時間帯、及び運行便数	26
3.4.2 ダイヤの設定	27
3.4.3 運賃	28
4. 運営方法	29
4.1 運行主体	29
4.2 持続可能な運行を目指して	29
5. 収支予測と市の負担	29
5.1 予測の考え方	29
5.1.1 1日あたり利用者数の算出方法	29
5.1.2 年間運行経費の算出方法	30
5.1.3 年間収入金額	30
5.2 需要予測と収支予測	30
5.3 市の負担	30
6. 期待される事業の効果	31
7. 事業実施予定期間	31
8. 事業評価	31
8.1 運行評価方法	31
8.2 評価スケジュール	32
8.3 運行評価指標	32
8.3.1 運行評価指標の考え方	32
8.3.2 運行評価指標の設定	32





# 1. 計画概要

## 1.1 背景と目的

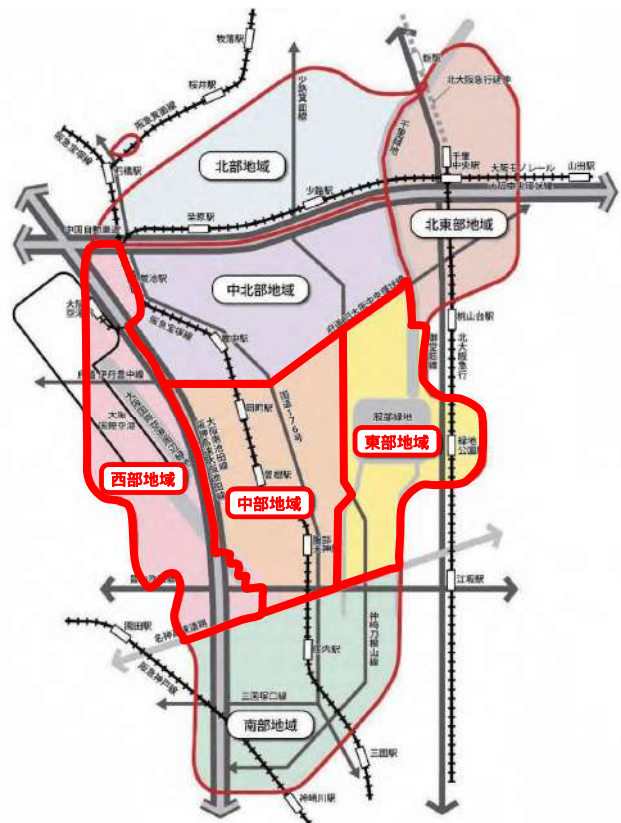
本市は、大阪国際空港や、高速道路・幹線道路などの広域交通に加え、阪急電鉄宝塚線・神戸線、北大阪急行電鉄南北線、大阪モノレールといった鉄道と、路線バスなどの地域交通の整備により、交通利便性が高いまちと評価されています。しかしながら、市域には、鉄道駅勢力圏及びバス停勢力圏から外れた、いわゆる交通不便地が存在し、その解消が求められていること、また、都市構造上南北方向に比べ、東西の結びつきが脆弱で、その流動が少ないことなどの課題があります。さらに、将来的には、バス路線網が充実している地域においても、人口減少とともにバス利用者が減少し、路線の縮小が懸念されること、自動車に頼って生活している地域においては、高齢化により、その運転が困難となり、新たな移動手段が求められることが想定されます。

このような状況を踏まえ、豊中市の公共交通等の改善の考え方と実施する施策をまとめた「豊中市公共交通改善計画」を平成31年（2019年）2月に策定いたしました。

本計画はこれを受けて、具体的な取組みを進めるための下部計画として、市域南側における都市軸の構築とネットワークの拡充、交通不便地の改善に資する施策として、東西方向に新規バス路線の運行に向けた施策として定めるものです。

## 1.2 計画区域

本計画の対象とする区域は、豊中市域のうち、都市計画マスタープランにおける地域区分による東部地域、中部地域、西部地域とします。

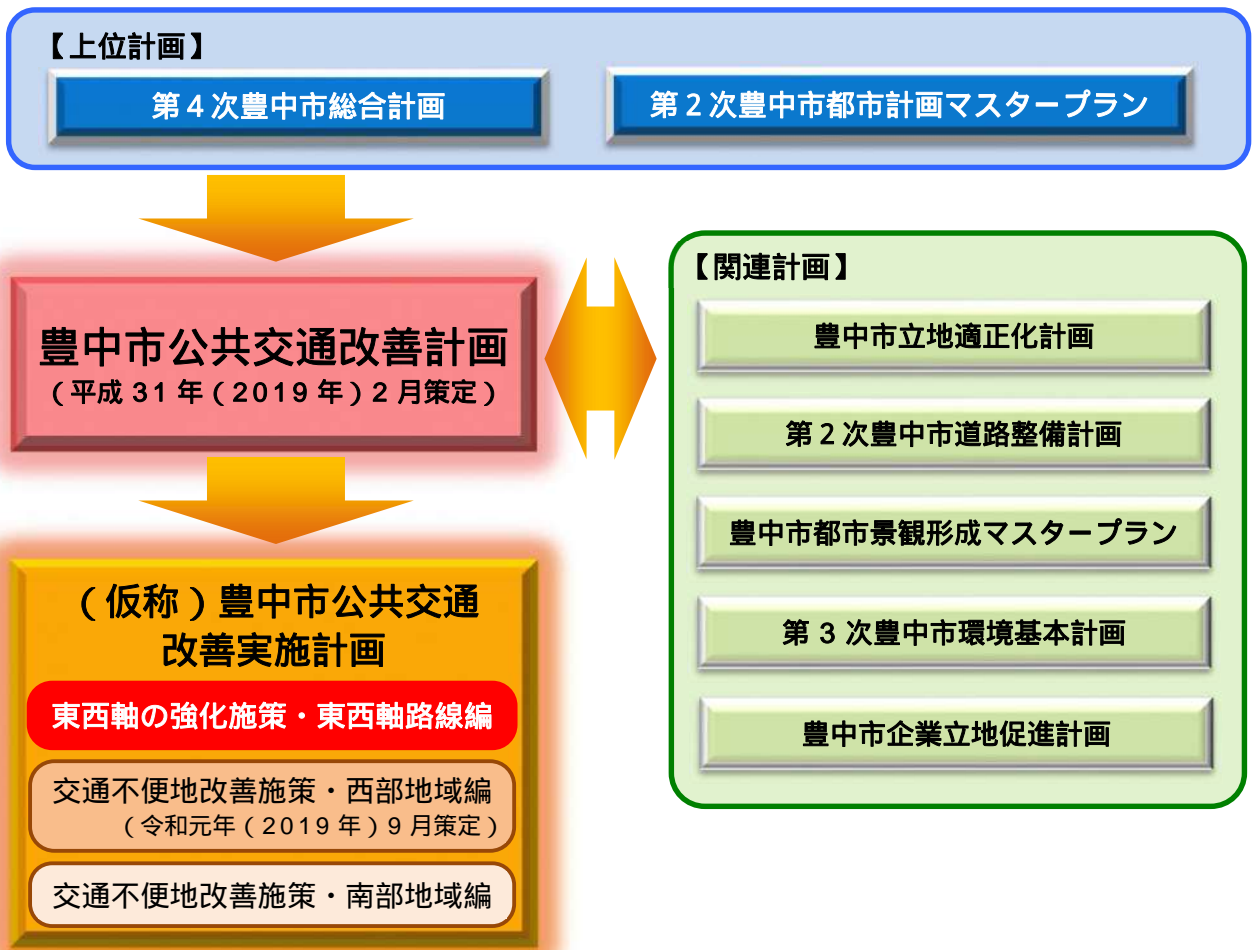


出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン  
(平成30年(2018年)4月 豊中市)

図 1.1 計画の区域

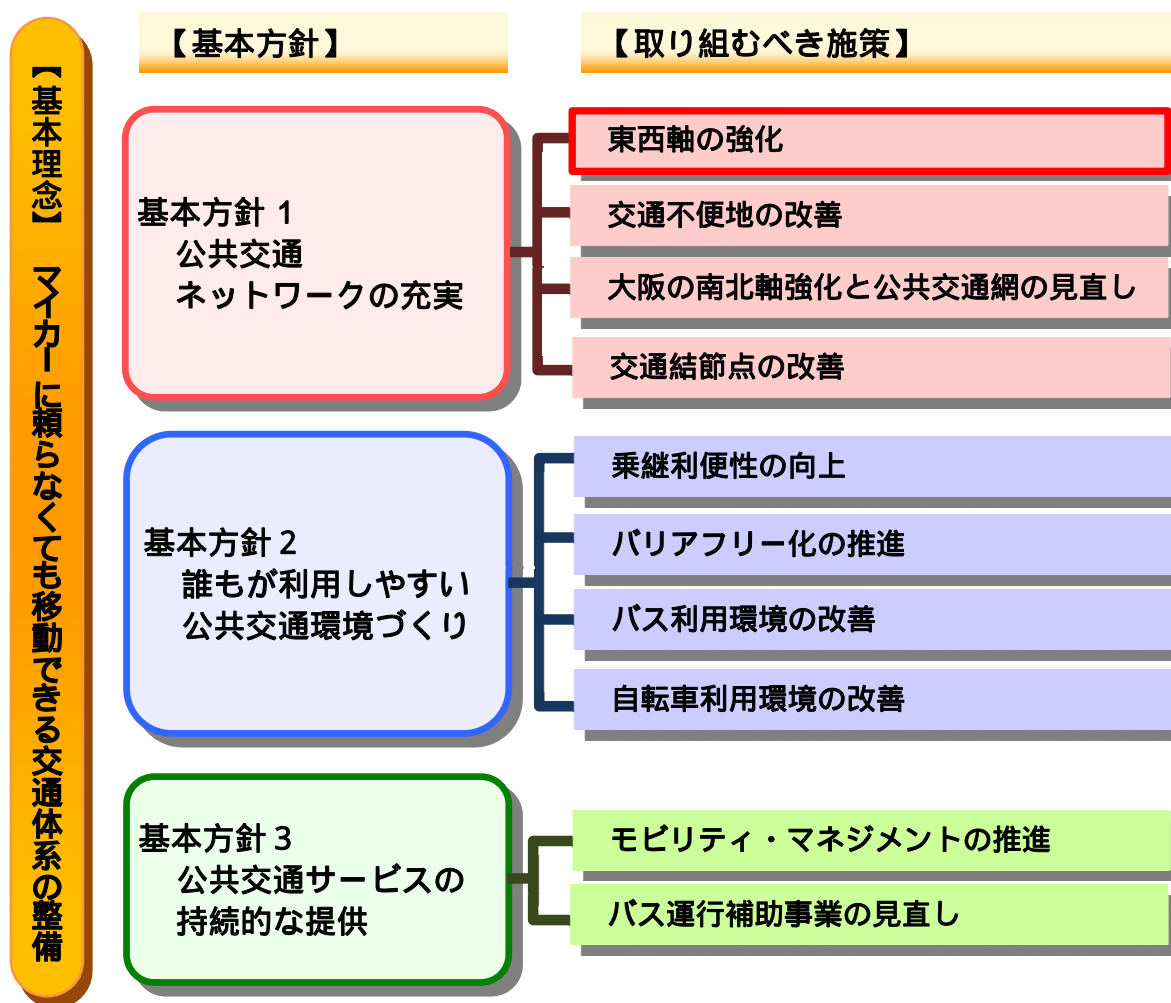
1 1.3 計画の位置付け

2 本計画は「豊中市公共交通改善計画」を受けて、具体的な取組みを進めるための下部計画  
3 として、定めるものです。



25 図 1.2 豊中市公共交通改善実施計画【東西軸の強化施策・東西軸路線編】の位置付け

1 豊中市公共交通改善計画では、「基本理念」、実現するために必要な 3 つの「基本方針」  
2 及び「取り組むべき施策」を以下のように定めており、本計画は取り組むべき施策のうち  
3 「東西軸の強化」に基づく施策となります。



26 図 1.3 豊中市公共交通改善計画における施策体系



## 2. 施策の方向性

### 2.1 東西軸の現状

本市は南北方向に阪急電鉄宝塚線、阪急電鉄神戸線及び北大阪急行電鉄が、市域北側の東西方向には大阪モノレールに加え、豊中駅、千里中央駅及び桃山台駅の各駅間を結ぶバス路線網が整備されていますが、市域南側においては、鉄道駅間を結ぶフィーダー路線のネットワークが粗く、東西方向の公共交通ネットワークが脆弱で交通不便地も存在します。

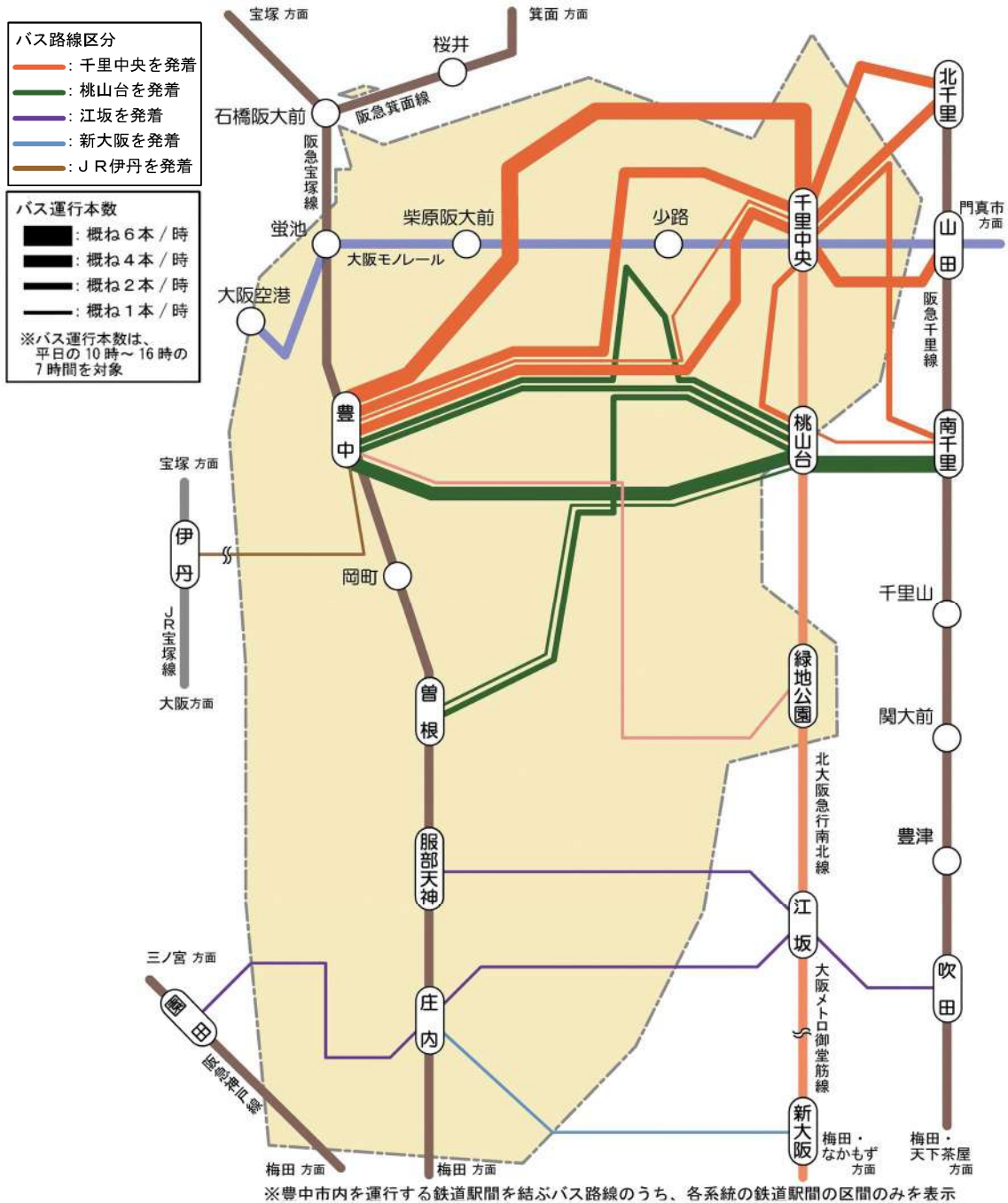


図 2.1 本市における東西方向の公共交通ネットワークの状況

2.2 目的

本市の公共交通ネットワークは、市域南側では市域北側と比べ、東西方向の公共交通ネットワークが脆弱であり、交通空白地や交通不便地もみられます。  
 そこで、市域南側において東西方向に新規バス路線を運行することで、都市軸の構築とネットワークの拡充、交通不便地の改善を図ります。

**各地域の連携を強化**  
 鉄道駅を中心とする拠点を結び、東部地域、中部地域及び西部地域の連携を強化します。

**交通不便地の改善**  
 西部地域や緑地公園周辺のバス路線が脆弱な地域にバスを運行し、交通不便地の改善を図ります。

**都市間連携の強化**  
 隣接市の中心部と豊中市内を直接結ぶことで、新たな流動を創造し、都市間の連携強化を図ります。

**文化・スポーツ軸の形成**  
 服部緑地、曾根及び原田にかけては、服部緑地、文化芸術センター、豊島公園、ふれあい緑地、スカイランド HARADA 等の施設が分布しており、文化・スポーツ軸の形成が期待されます。



出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン概要版（平成30年（2018年）4月 豊中市）

図 2.2 都市計画マスタープランにおける都市構造図



2.3 東西軸路線運行の考え方

東部地域、中部地域及び西部地域の中心地を結びます。  
 北大阪急行線、阪急宝塚線及び JR 宝塚線（JR 福知山線）の異なる鉄道路線の駅を結びます。  
 西部地域及び服部緑地周辺の交通不便地を通ります。  
 服部緑地、文化芸術センター、豊島公園、クリーンランドを結びます。  
 利用は通勤・通学目的及び買い物・通院等の自由目的等の多様な移動ニーズを対象とします。  
 新設を必要としない既存道路ネットワークを活用した路線とします。  
 既存バス路線やバス停を活用した路線とします。

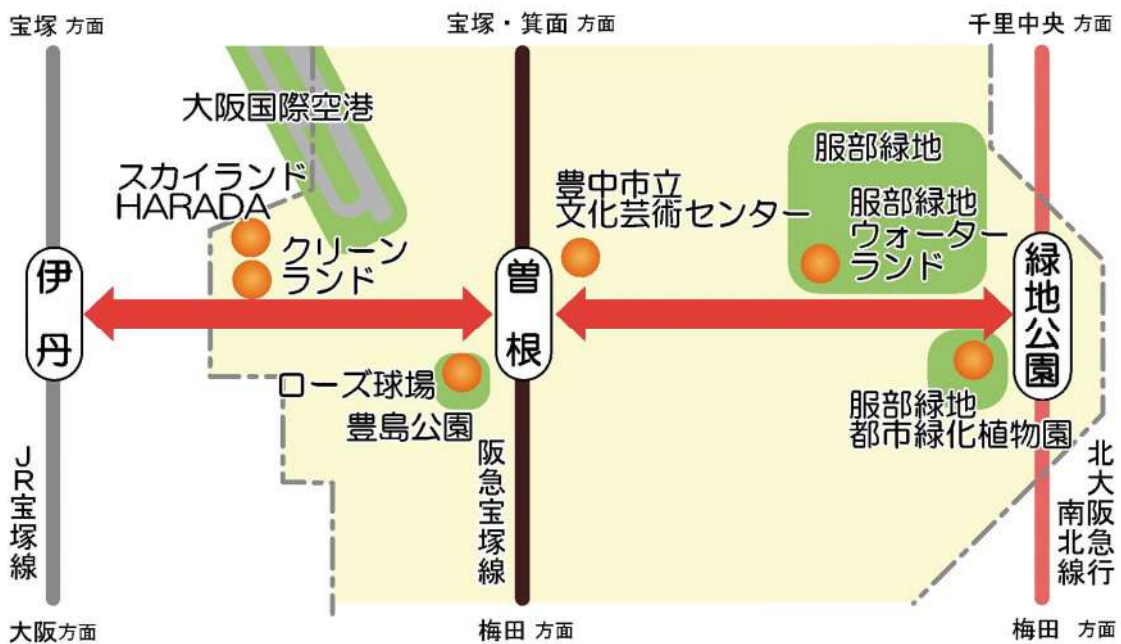


図 2.3 東西軸路線の運行ルートイメージ

阪急曽根



緑地公園前



1 3. 事業内容

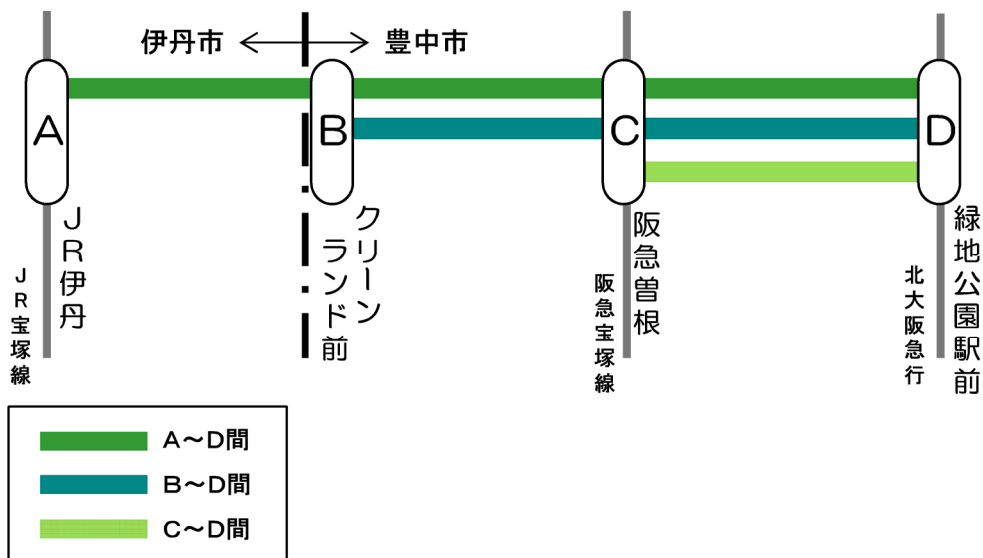
2 3.1 交通システム

3 前述の 2.3 の検討により、導入する交通システムは以下の通りとします。

- 4 ・交通モード：路線バス
- 5 ・運行形態：路線定期運行

8 3.2 運行系統

- 9 ・運行距離が長い路線であり効率的な運行を図るために、複数の運行系統を組み合わせた形態を検討します。



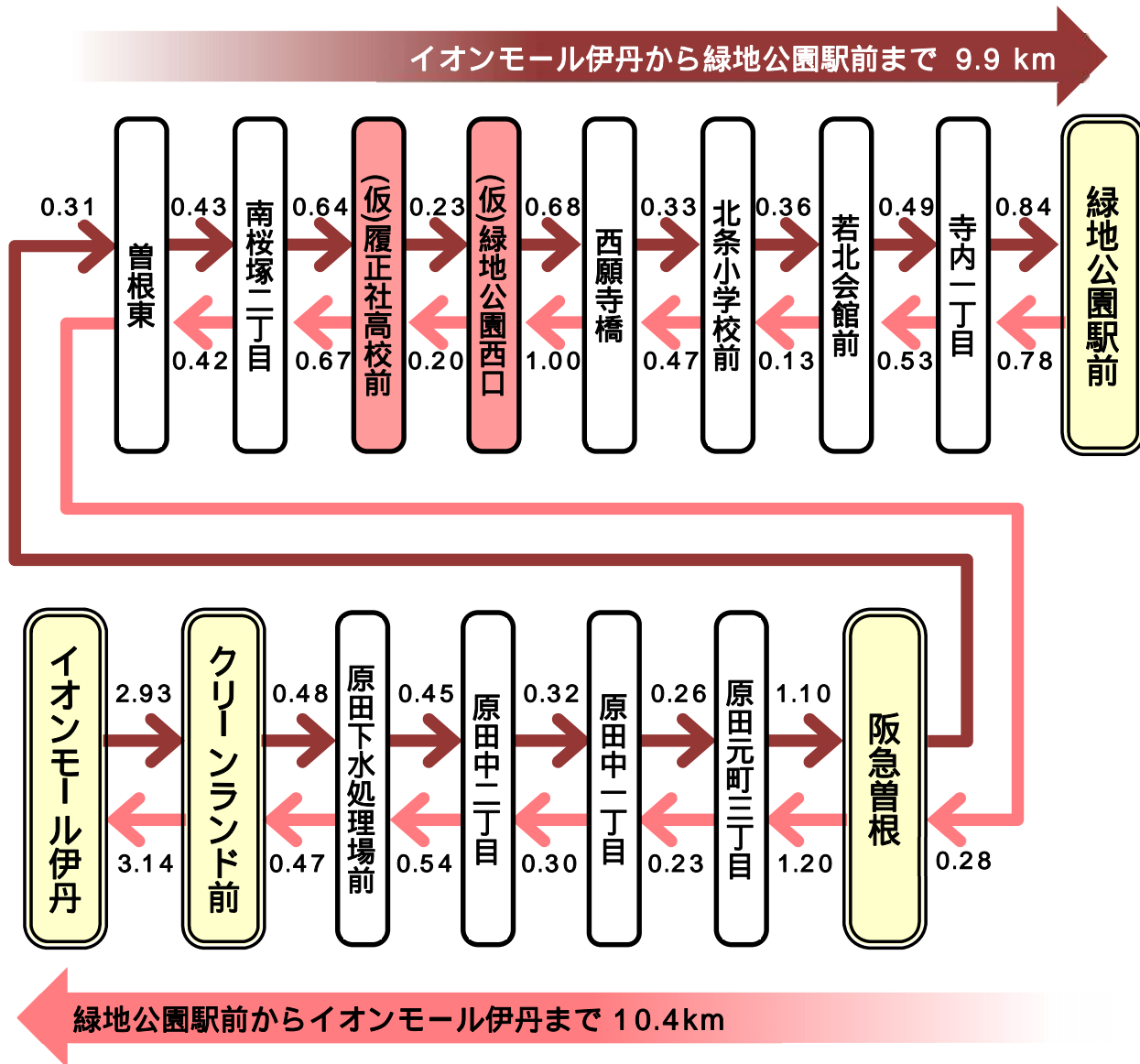
24 図 3.1 東西軸路線の運行系統（案）



### 3.3 運行ルート

ルートは北大阪急行緑地公園駅から阪急曽根駅を通り、JR伊丹駅を結ぶ延長約 10 km の路線とします。

停留所は、16 箇所とします。そのうち、(仮)緑地公園西口と(仮)履正社高校前の 2 箇所は新設とし、残りの 14 か所は、既存の停留所(市立豊中病院線、豊中市内線、クリーンランド線、岡町線)を活用します。



停留所間の数値は距離を示す。(単位: km)  
 停留所間距離は、地図上での計測による

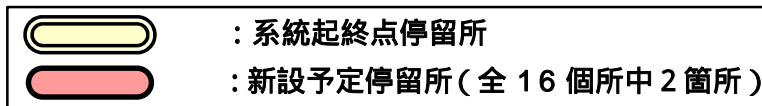


図 3.2 東西軸路線の路線図(案)

[緑地公園駅前~阪急曽根~クリーンランド前~イオンモール伊丹]

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36

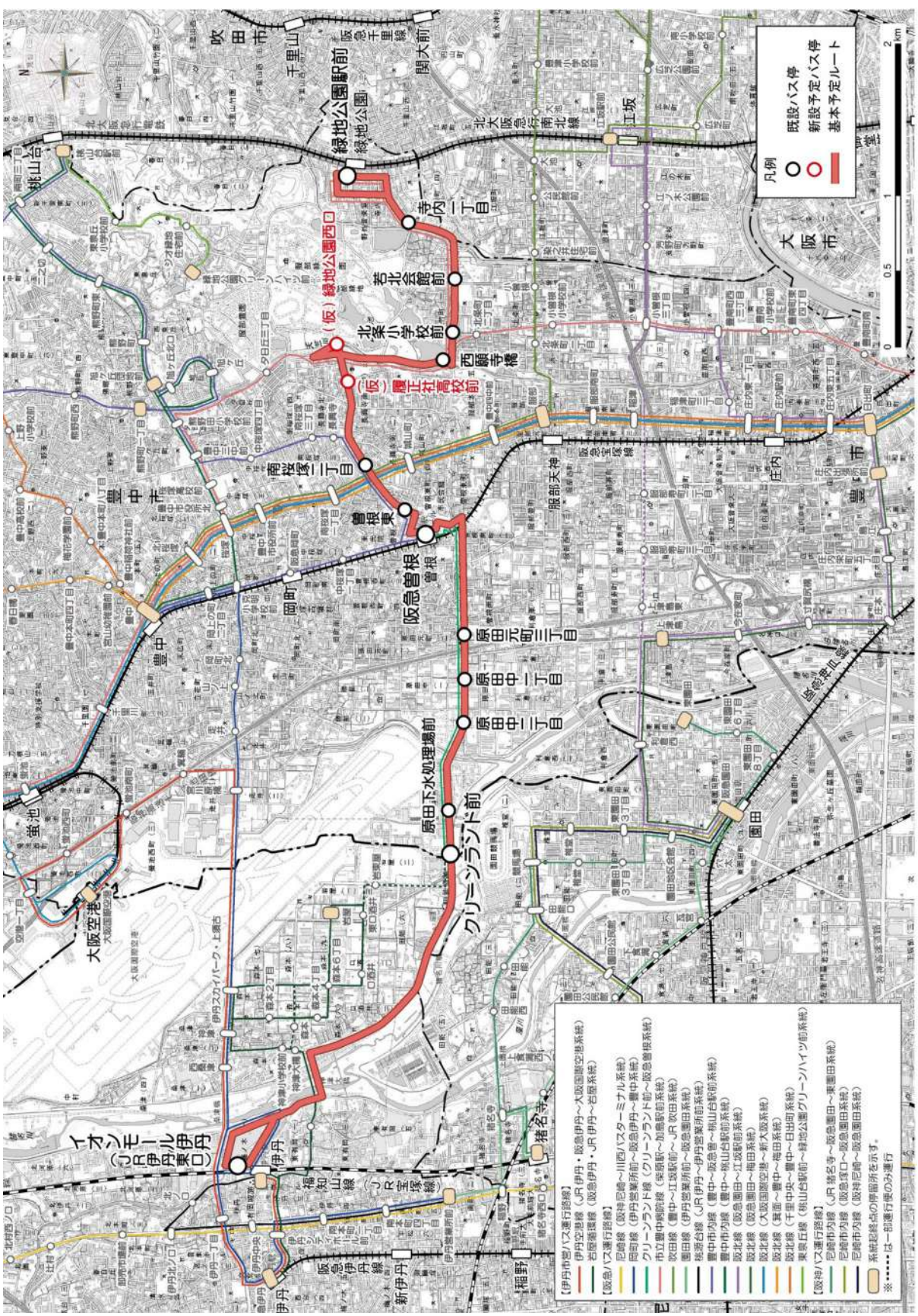


図 3.3 東西軸路線の運行ルート（案）〔緑地公園駅前～クリンランド前～阪急曽根～クリンランド前～JR伊丹〕





阪急曽根  
・イオンモール伊丹方面へ

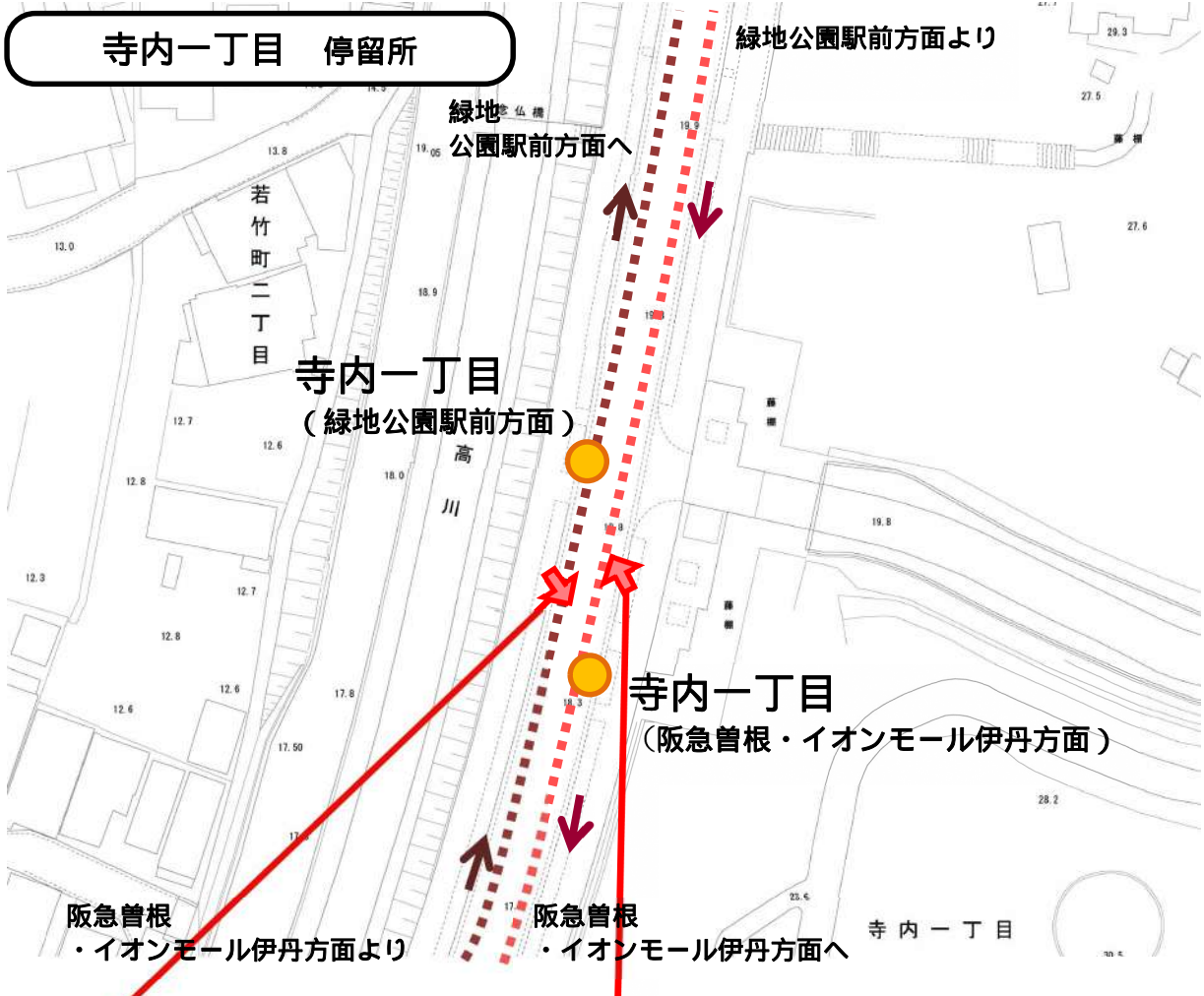


阪急曽根・イオンモール伊丹方面

イオンモール伊丹・阪急曽根方面からの降車扱いも当該のりばにおいて行います。

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- 37
- 38
- 39

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37  
38  
39



阪急曽根・イオンモール伊丹方面

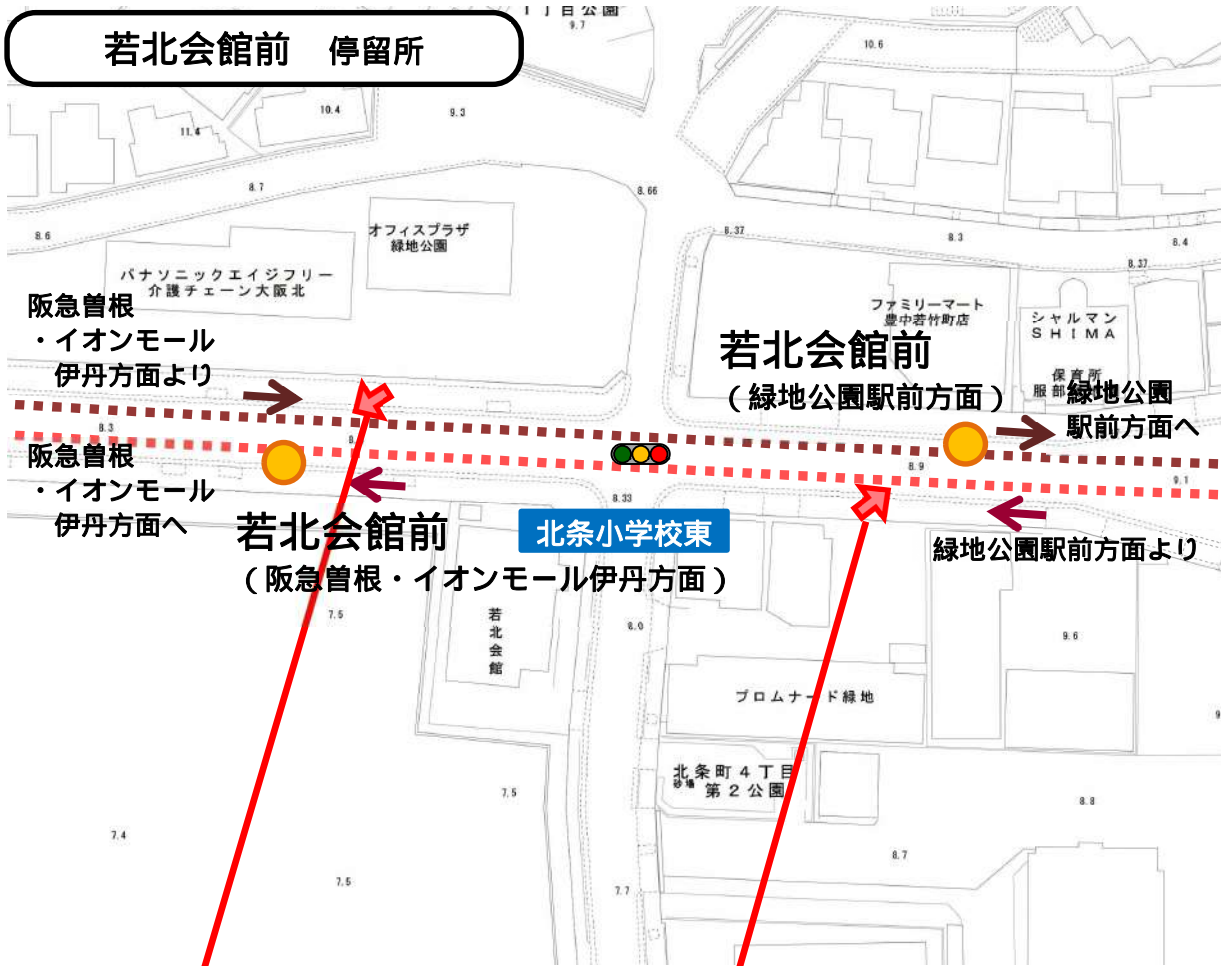


緑地公園駅前方面





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36  
37

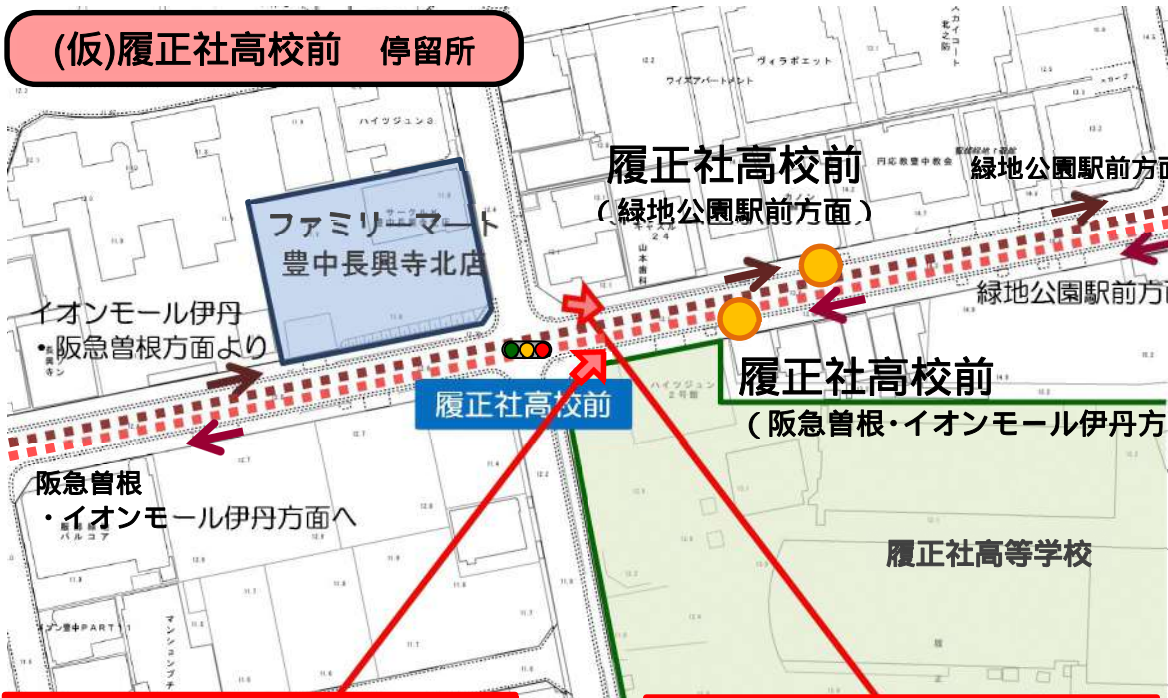


停留所の位置等は協議中であり、今後精査を行います。



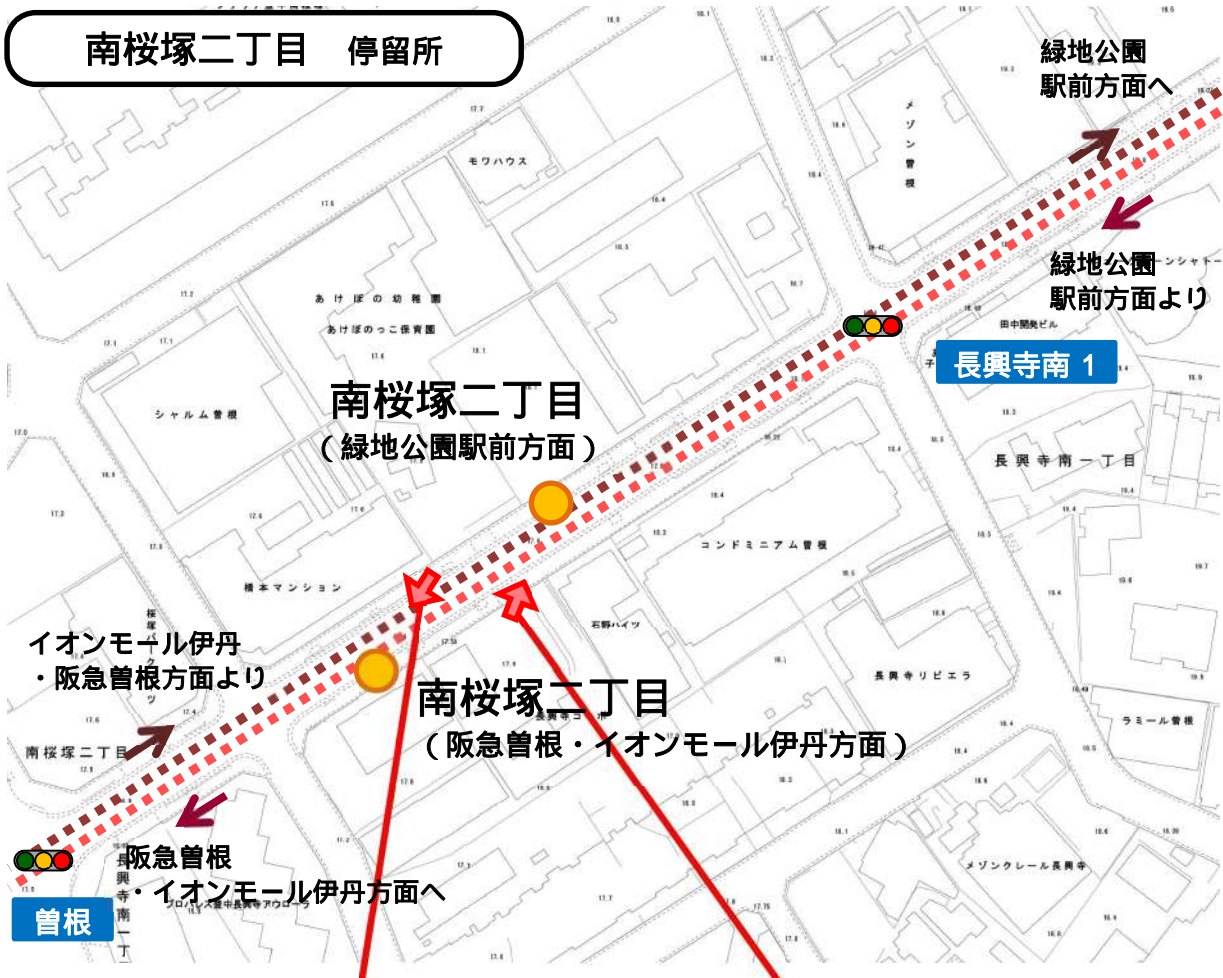
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34

**(仮)履正社高校前 停留所**



停留所の位置等は協議中であり、今後精査を行います。

1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26







1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22



既存バス路線(豊中市内線: 桃山台駅前~東豊中団地前~阪急曽根~豊中系統及び桃山台駅前~旭ヶ丘~阪急曽根~豊中系統等)の運用状況等を考慮する必要があり、事業者とともに引き続き検討を行うため、変更することがある。



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35

原田元町三丁目 停留所



1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35

**原田中一丁目 停留所**





1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26



阪急曽根・緑地公園駅前方面



イオンモール伊丹方面



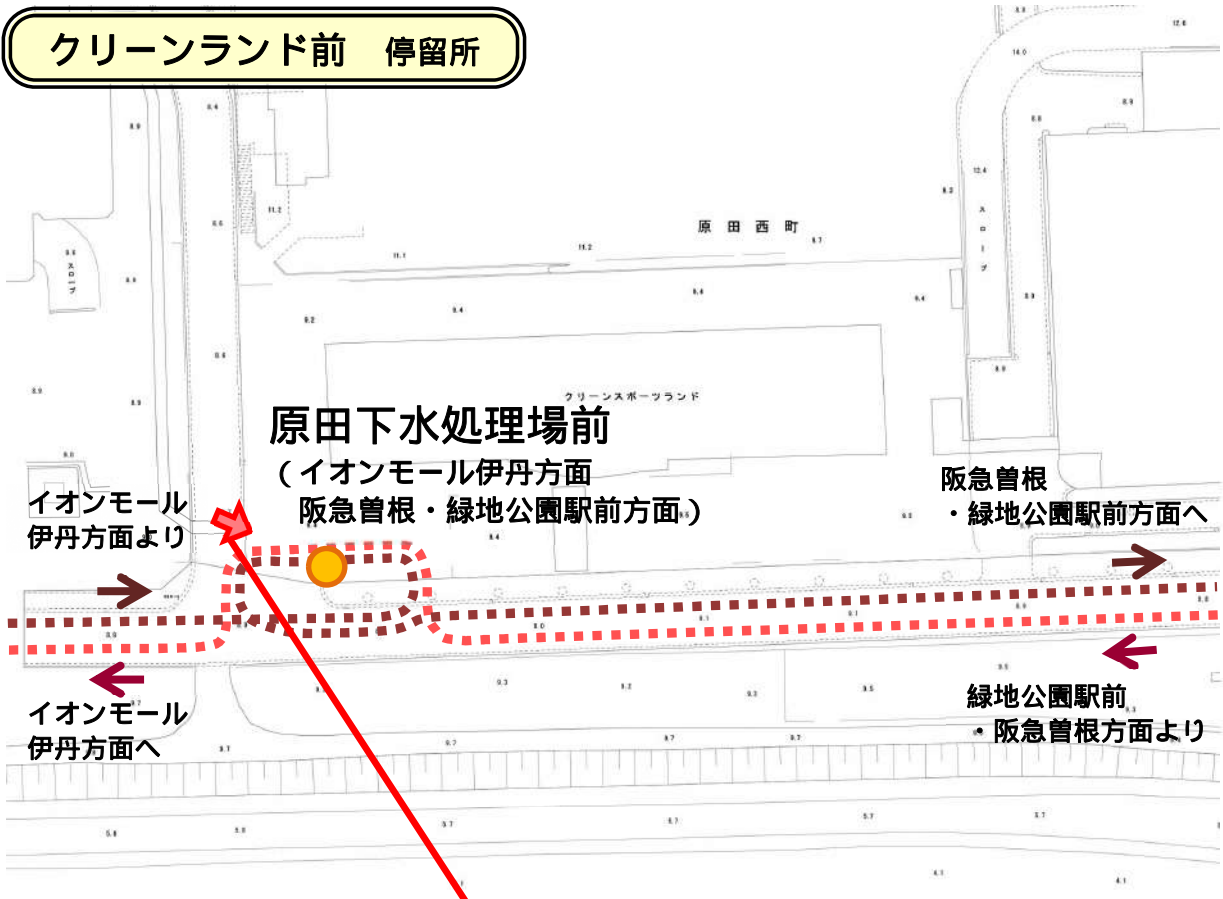
1  
2  
3  
4  
5  
6  
7  
8  
9  
10  
11  
12  
13  
14  
15  
16  
17  
18  
19  
20  
21  
22  
23  
24  
25  
26  
27  
28  
29  
30  
31  
32  
33  
34  
35  
36

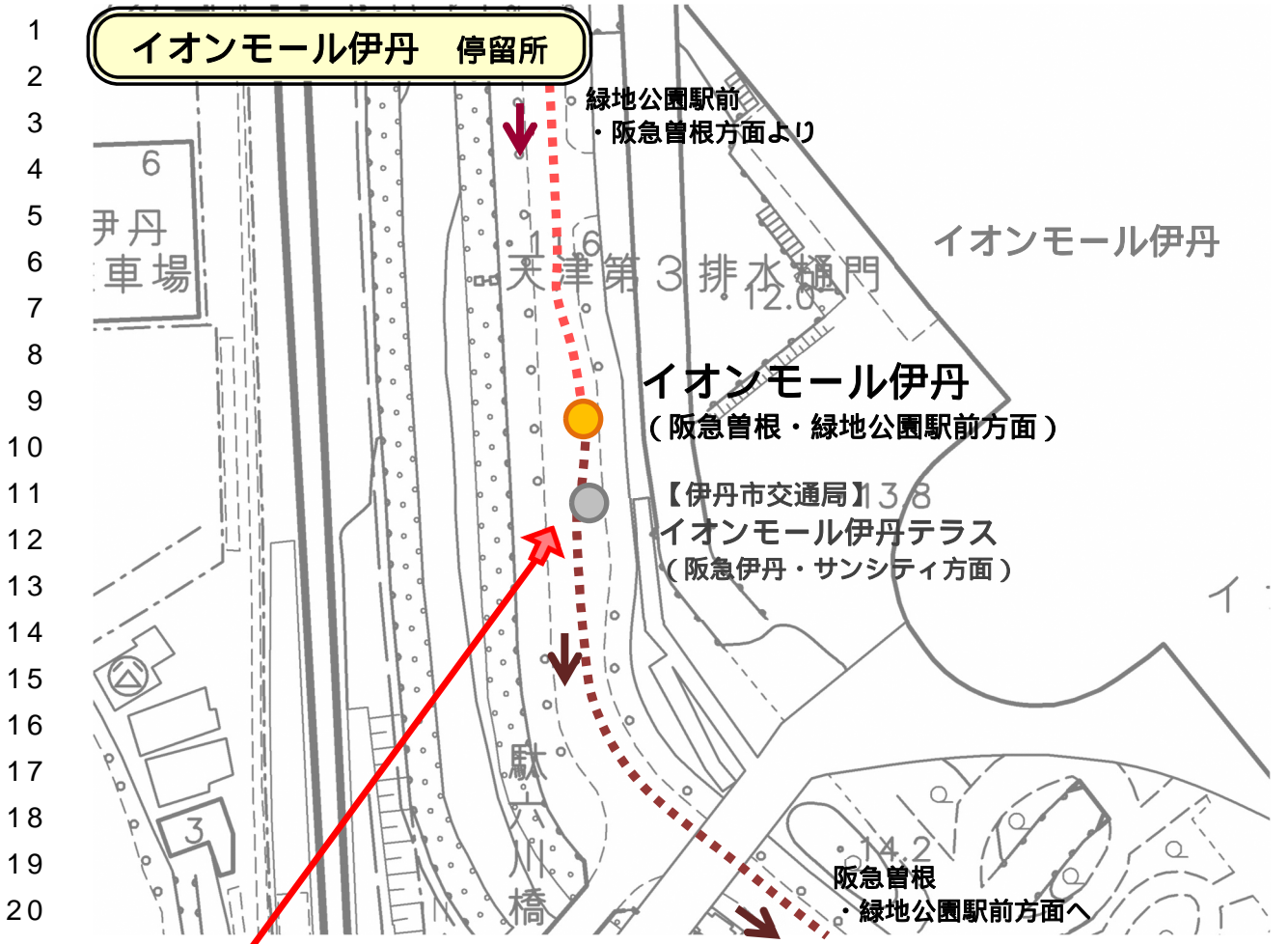
原田下水処理場前 停留所





1 クリーンランド前 停留所







### 3.4 運行概要

#### 3.4.1 運行日、運行時間帯及び運行便数

- 東西軸路線は、多様な移動目的で利用できる公共交通として、平日・土休日ともに運行します。
- 運行時間帯は、現在の路線状況及び需要予測等を踏まえ、平日、土休日の2区分とし、平日が7時台から21時台、土日祝日が7時台から20時台とします。
- 運行便数は、平日の通勤・通学時間帯となる7時台と8時台は2～3便/時、他の時間帯及び土休日は、1～2便/時とします。

東西軸路線の運行時間帯及び運行便数(時間帯別・運行区間別・運行日あたり合計)は、現時点の案であり、今後の協議・調整等により変更することがあります。

東西軸路線の運行時間帯

	運行時間帯(案)
平日	7時台から21時台
土休日	7時台から20時台

東西軸路線の運行便数(案)

	運行便数(案)
平日	7～8時台 : 2～3便/時 9～21時台 : 1～2便/時
	・緑地公園駅前発阪急曽根行 : 14便/日 ・緑地公園駅前発クリーンランド行 : 4便/日 ・緑地公園駅前発イオンモール伊丹行 : 6便/日 ・合計(緑地公園駅前発) : 24便/日 ・阪急曽根発緑地公園駅前行 : 13便/日 ・クリーンランド発緑地公園駅前行 : 4便/日 ・イオンモール伊丹発緑地公園駅前行 : 6便/日 ・合計(緑地公園駅前行) : 23便/日
土日祝日	7～20時台 : 1～2便/時
	・緑地公園駅前発阪急曽根行 : 13便/日 ・緑地公園駅前発イオンモール伊丹行 : 6便/日 ・合計(緑地公園駅前発) : 19便/日 ・阪急曽根発緑地公園駅前行 : 13便/日 ・イオンモール伊丹発緑地公園駅前行 : 6便/日 ・合計(緑地公園駅前行) : 19便/日

3.4.2 ダイヤの設定

ダイヤ案は、前述（3.4.1）の運行時間帯や運行便数をもとに、以下のとおりとします。

以下に示すダイヤは現時点のものであり、今後精査を進めます。

0:00 : 起点停留所発車時刻

0:00 : 終点停留所到着時刻

【平日】阪急曽根・イオンモール伊丹方面

緑地公園駅前	阪急曽根	クリーンランド前	イオンモール伊丹
7:00	7:19	7:31	-
7:30	7:49	8:01	-
8:00	8:19	8:31	-
8:20	8:39	-	-
8:40	8:59	-	-
9:00	9:19	9:31	9:45
9:30	9:49	-	-
10:00	10:19	10:31	10:45
10:40	10:59	-	-
11:20	11:39	-	-
12:00	12:19	12:31	12:45
12:40	12:59	-	-
13:20	13:39	-	-
14:00	14:19	14:31	14:45
14:40	14:59	-	-
15:20	15:39	-	-
16:00	16:19	16:31	16:45
16:40	16:59	-	-
17:20	17:39	17:51	-
18:00	18:19	18:31	18:45
18:40	18:59	-	-
19:20	19:39	-	-
20:00	20:19	-	-
21:00	21:19	-	-

【平日】阪急曽根・緑地公園駅前方面

イオンモール伊丹	クリーンランド前	阪急曽根	緑地公園駅前
-	7:45	7:57	8:16
-	8:15	8:27	8:46
-	-	8:50	9:09
-	8:59	9:11	9:30
-	-	10:00	10:19
10:00	10:14	10:26	10:45
-	-	11:10	11:29
11:00	11:14	11:26	11:45
-	-	12:00	12:19
-	-	13:10	13:29
13:00	13:14	13:26	13:45
-	-	14:00	14:19
-	-	15:10	15:29
15:00	15:14	15:26	15:45
-	-	16:00	16:19
-	-	17:10	17:29
17:00	17:14	17:26	17:45
-	18:10	18:22	18:41
-	-	19:10	19:29
19:00	19:14	19:26	19:45
-	-	20:00	20:19
-	-	20:30	20:49
-	-	21:30	21:49

【土休日】阪急曽根・イオンモール伊丹方面

緑地公園駅前	阪急曽根	クリーンランド前	イオンモール伊丹
7:40	7:59	8:11	8:25
8:20	8:39	-	-
9:00	9:19	9:31	9:45
9:40	9:59	-	-
10:20	10:39	-	-
11:00	11:19	11:31	11:45
11:40	11:59	-	-
12:20	12:39	-	-
13:00	13:19	13:31	13:45
13:40	13:59	-	-
14:20	14:39	-	-
15:00	15:19	15:31	15:45
15:40	15:59	-	-
16:20	16:39	-	-
17:00	17:19	17:31	17:45
17:40	17:59	-	-
18:20	18:39	-	-
19:00	19:19	-	-
20:00	20:19	-	-

【土休日】阪急曽根・緑地公園駅前方面

イオンモール伊丹	クリーンランド前	阪急曽根	緑地公園駅前
-	-	8:50	9:09
9:00	9:14	9:26	9:45
-	-	10:15	10:34
10:10	10:24	10:36	10:55
-	-	11:00	11:19
-	-	12:15	12:34
12:10	12:24	12:36	12:55
-	-	13:00	13:19
-	-	14:15	14:34
14:10	14:24	14:36	14:55
-	-	15:00	15:19
-	-	16:15	16:34
16:10	16:24	16:36	16:55
-	-	17:00	17:19
-	-	18:10	18:29
18:00	18:14	18:26	18:45
-	-	18:49	19:08
-	-	19:30	19:49
-	-	20:30	20:49



3.4.3 運賃

運賃は、当該地域を運行している既存バス路線の運賃を考慮し、距離制による料金体系を基本として、今後検討を進めます。

東西軸路線の料金（案）

・ 運賃は、「距離制による料金体系」を基本とする

													寺一丁目	緑地公園駅前
													220	220
													北条小学校前	220
													西願寺橋	220
													(仮)緑地公園西口	220
													(仮)麗正社高校前	220
													南桜塚	220
													曾根東	220
													阪急曾根	220
													原田元町三丁目	220
													原田一丁目	220
													原田中目	220
													原田中目	220
													原田下水道処理場前	220
													クリーンランド前	220
													イオンモール伊丹	220

- : 運賃設定にあたり協議が必要な区間
- : 特殊区間運賃制適用区間（豊中市内線：一乗車220円）
- : 特殊区間運賃制適用区間（クリーンランド線：一乗車220円）
- : 特殊区間運賃制間を跨ぐ区間（豊中市内線 クリーンランド線）

図 3.4 東西軸路線の料金（案）

1 4. 運営方法

2 4.1 運行主体

3 東西軸路線における運行主体は、本市の地域連携網を構築するバス路線であり、安全で  
4 効率的な運行も求められるため、一般乗合旅客自動車運送事業者が行うことを想定します。

5 また、地域の状況を熟知し、既存路線バスとのネットワークや利便性を考慮し、市内の  
6 路線バスを運行する一般乗合旅客自動車運送事業者である阪急バスを想定します。

7  
8 4.2 持続可能な運行を目指して

9 東西軸路線は、一般乗合旅客自動車運送事業者独自の運行が困難であると想定されるた  
10 め、市は運行経費に対して、必要な負担を行います。

11  
12 5. 収支予測と市の負担

13 5.1 予測の考え方

14 5.1.1 1日あたり利用者数の算出方法

15 1日あたり利用者数は、下記の考え方にに基づき算出します。

16  
17 ビッグデータによる時間帯別バス停勢圏内人口から  
18 移動人口を算出

19  
20 パーソントリップ調査による地域間流動をもとに、  
21 東西軸路線に関わる移動人口を算出

22  
23 既存バス停における獲得率（路線バス利用者数 ÷ バス停勢圏内人口）から  
24 各バス停の乗降者数を算出

25  
26 上記に既存路線バス路線の乗降者数を加え、  
27 東西軸路線の利用者とする。

28 特定施設に対する需要は考慮していない。



### 5.1.2 年間運行経費の算出方法

年間運行経費は、下記の考え方にに基づき算出しています。

- ・ 年間運行経費は、年間実走行距離と国土交通省による平成 30 年度京阪神ブロック（平均）の実車走行キロ当たりの原価（579.24 円）より算出。  
この原価には、事業者が安全を確保するために必要な適正利潤が含まれておらず、事業者が実際に運行する際の運行経費とは、異なる場合がある。
- ・ 車両等の新規購入費は考慮していない。
- ・ 総走行距離は、前述（3.4.1）において検討した各系統の運行便数とダイヤ案に基づいた回送を考慮し設定。
- ・ 運行経費については、路線として積算されるため、今回の算出値から乖離（かいり）する事もあるが、今後事業者と協議を進めていく。

### 5.1.3 年間収入金額

年間収入金額は、下記の考え方にに基づき算出しています。

- ・ 年間収入金額は、需要予測による利用者数（310 人/日）と 1 人あたり平均支払金額より算出。
- ・ 利用者は、現在の対象地域における流動状況や既存停留所の利用者数から算出しているため、**東西軸路線の運行によって生じる新たな流動や運行便数の増加による効果は評価できていない。これらの評価・目標設定は、今後精査を進めていく。**

## 5.2 需要予測と収支予測

東西軸路線の需要予測と収支予測を以下に示します。

1 日あたり利用者数	約 310 人/日
年間運行経費	約 93,000,000 円/年
年間収入金額	約 18,000,000 円/年
年間収支金額	約 75,000,000 円/年

## 5.3 市の負担

年間運行経費から年間収入金額を差し引いた赤字相当額については、市が負担するものとしてします。

## 6. 期待される事業の効果

東西軸路線が運行することによる期待される効果を以下に示します。

### 期待される主な効果

- ・ 東西軸及び鉄道駅間のフィーダー機能の強化による市内各地及び隣接市との連携強化
- ・ 交通不便地における移動手段の確保
- ・ 日常生活に必要な医療施設や商業施設などの都市機能が集積した鉄道駅へのアクセス確保
- ・ 外出機会及び交流機会の増加による地域活性化
- ・ 文化・スポーツ施設へのアクセス向上による文化・スポーツ活動の活性化

## 7. 事業実施予定期間

実証実験開始予定日：令和3年(2021年)4月1日

実証実験終了予定日：令和6年(2025年)3月31日

道路運送法第4条による運行とする。

- ・ 実証実験の結果を踏まえ、本格運行の運行内容を検討する。

## 8. 事業評価

### 8.1 運行評価方法

利用者、交通事業者及び市が各役割を担い、持続的な運行を行うためには、明確な評価指標を設け、定期的に検証を行う必要があります。

評価指標の目標が達成されない場合は、改善策の検討・実施を行い、目標が達成された場合でも利便性向上に向けた改善策の検討・実施を行います。

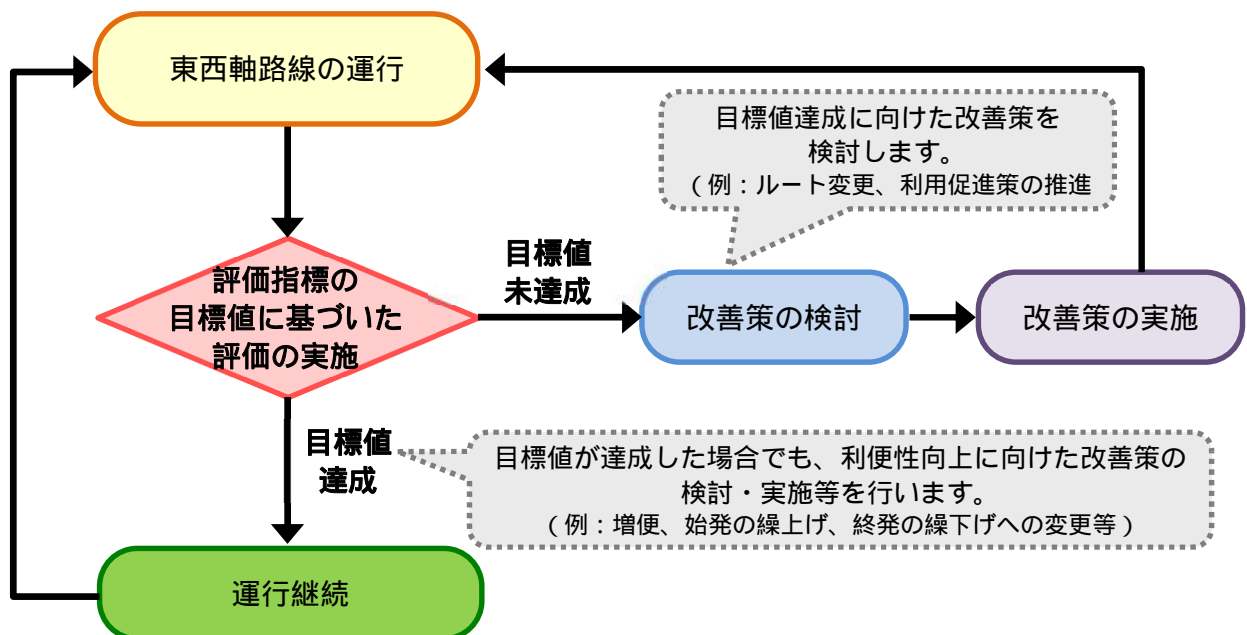


図 8.1 東西軸路線事業の評価フロー（イメージ）



## 8.2 評価スケジュール

運行開始から3年間を実証実験期間として運行し、東西軸路線の利用実態を把握したうえで、本格運行の可否を判断するものとします。

運行にあたっては、PDCAサイクルの考え方に基づき、客観的な判断ができるよう定量的な目標による評価を行い、達成状況の要因を整理し、さらなる見直しを検討・実施します。

評価は、豊中市地域公共交通協議会において毎年実施します。

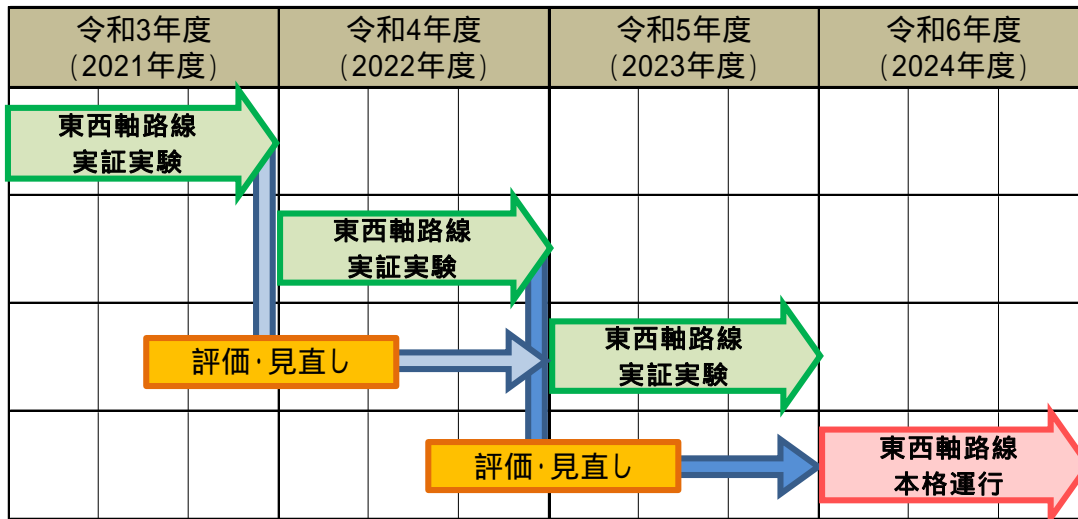


図 8.2 PDCAサイクルによる東西軸路線事業の推進・評価イメージ

## 8.3 運行評価指標

### 8.3.1 運行評価指標の考え方

施策評価は、「運行評価指標」を定め、運行継続・運行内容の見直しを行うものとします。考え方は以下のとおりです。

「運行評価指標」は、東西軸路線事業の目標を明示する「運行目標値」、改善の必要性を判断する「改善基準値」、事業の廃止を含めた継続可否の判断をする「見直し基準値」を設定します。

「運行評価指標」は、基本的に公表しますが、運行運営事業者の経営に関するデータは、非公表とします。

### 8.3.2 運行評価指標の設定

運行評価指標は以下のように定め、これらの項目を評価することで、事業としての方向性を検討します。

利用状況：一日当たりの利用者数

利用状況を評価するため、「一日当たりの利用者数」を調査します。一日当たりの利用者数の「運行目標値」、「改善基準値」、「見直し基準」を以下に示します。

1 表 8.1 運行評価指標「一日当たりの利用者数」の運行目標値・改善基準値・見直し基準の設定

運行評価指標	運行目標値	改善基準値	見直し基準値
(利用状況) 一日当たりの利用者数	バス運行補助事業の年間輸送人員(2018年度(平成30年度)実績)の一日あたり輸送人員となる『480人/日』とする	需要予測結果による『310人/日』とする	既存路線(バス運行補助事業路線)との重複区間内停留所の乗降者数(2014年度(平成26年度)乗降調査結果)となる『150人/日』とする

2 運行経費：市支出金額

3 東西軸路線事業を継続するためには、財政負担により賄われる運行経費も考慮する必要  
4 があるため、「市支出金額」を指標とします。

5 運行経費の「運行目標値」、「改善基準値」、「見直し基準」を以下に示します。

6 表 8.2 運行評価指標「運行経費」の運行目標値・改善基準値・見直し基準の設定

運行評価指標	運行目標値	改善基準値	見直し基準値
(運行経費) 市支出金額	バス運行補助事業の補助金額2018年度(平成30年度)となる『3,200万円/年』とする	収支予測結果を踏まえ、『7,500万円/年』とする	一日当たりの利用者数を150人/日とした場合における収支予測結果となる『8,400万円/年』とする。

7 市内の公共交通の満足度等

8 東西軸路線の運行による市域全体への効果を検証するため、「公共交通の利便性に対する  
9 満足度」等の指標を検討します。

10









**(仮称)豊中市公共交通改善実施計画【東西軸の強化施策・東西軸路線編】(素案)**

発行：豊中市  
編集：豊中市 都市基盤部 交通政策課  
発行年月：令和 年( 年) 月

〒561-8501 豊中市中桜塚3丁目1番1号  
TEL 06-6858-2340 FAX 06-6854-0492  
E-mail koutsuukikaku@city.toyonaka.osaka.jp

# その他の施策の実施状況について

## 1. 豊中市シェアサイクル実証実験について

### 1.1 目的

- シェアサイクルは、都市内に複数のポート（自転車の貸し出し・返却場所）を配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸し出し・返却が可能な、短時間・短距離の移動を目的とした新しい都市交通システムです。加えて、まちの活性化及び健康増進等の効果が期待され、豊中市では、公共交通網の弱い市域中南部において、南北の鉄道路線から東西への移動を補強する役割が期待できます。
- このため、シェアサイクルの本格導入を見据え、その有効性及び課題を明らかにすることを目的に実証実験を実施しています。

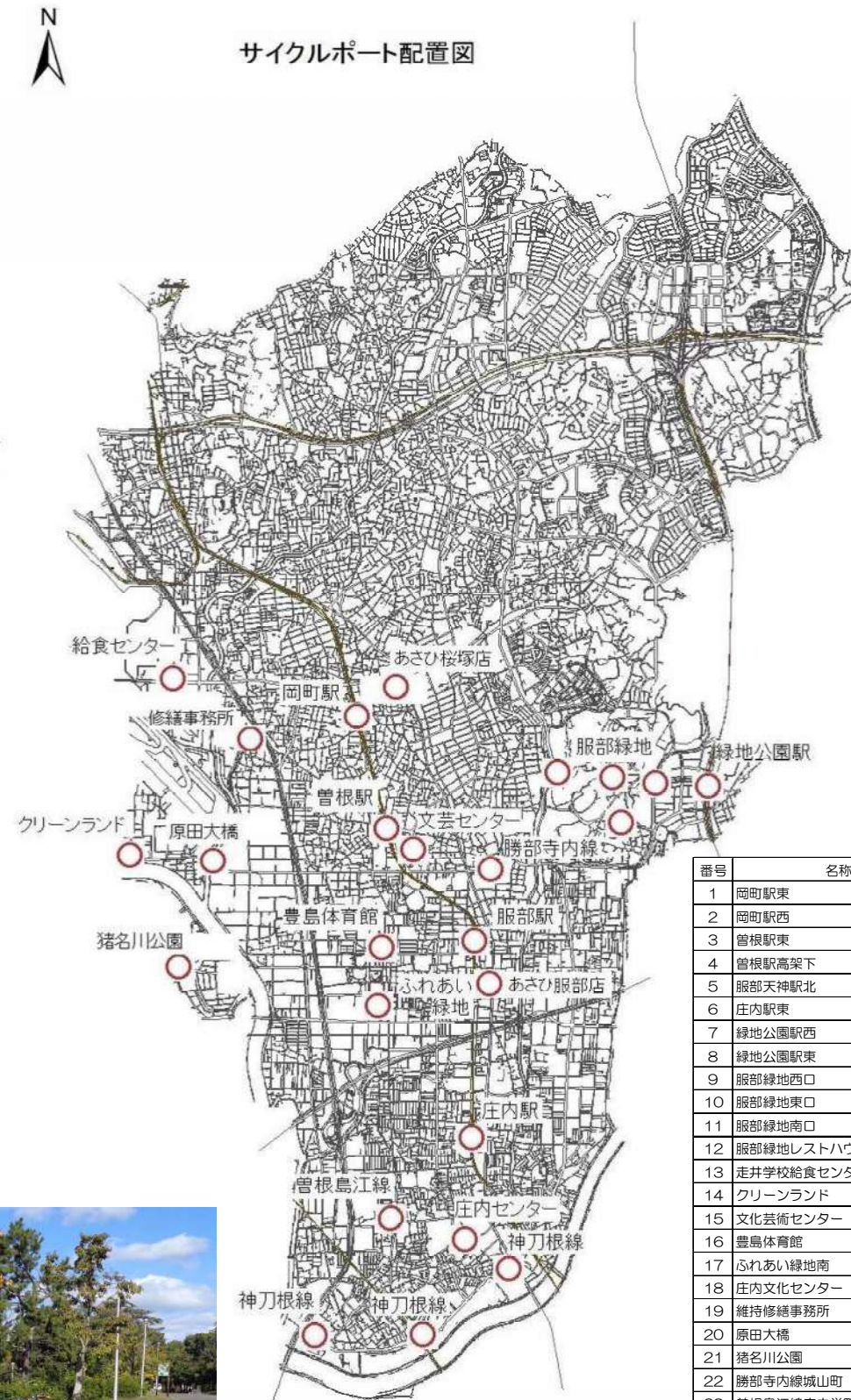
### 1.2 実験概要

- ・実施エリア：岡町駅以南の市域中南部
- ・ポート：道路、公園、公共施設及び民間施設等を活用し、上記エリア内に当初 27 箇所（194 ラック）を配置、令和 2 年（2020 年）1 月末現在 28 箇所（198 ラック）、今後増設予定
- ・自転車：電動自転車 市内合計約 70 台
- ・利用方法：スマートフォン等を利用し、ポート位置・空き情報確認、予約、解錠、返却及び支払いを行う
- ・料金：70 円/15 分、1000 円/12 時間
- ・期間：令和元年（2019 年）11 月 1 日～令和 4 年（2022 年）10 月 31 日

### 1.3 実施体制

- ・実験実施主体：豊中市
- ・運営事業者：OpenStreet 株式会社
- ・シェアサイクル名称：HELLO CYCLING

### 1.4 サイクルポート



番号	名称	所在地	管理区分	ラック台数
1	岡町駅東	中桜塚1丁目	道路	12
2	岡町駅西	岡町北1丁目	道路	10
3	曾根駅東	曾根東町3丁目	道路	19
4	曾根駅高架下	曾根東町3丁目	道路	16
5	服部天神駅北	服部元町1丁目	道路	10
6	庄内駅東	庄内東町1丁目	道路	8
7	緑地公園駅西	寺内2丁目	道路	10
8	緑地公園駅東	東寺内町	道路	8
9	服部緑地西口	服部緑地	府公園	8
10	服部緑地東口	服部緑地	府公園	8
11	服部緑地南口	服部緑地	府公園	8
12	服部緑地レストハウス前	服部緑地	府公園	8
13	走井学校給食センター	走井3丁目	施設用地	4
14	クリーンランド	原田西町	施設用地	4
15	文化芸術センター	曾根東町3丁目	施設用地	5
16	豊島体育館	服部西町4丁目	水路	5
17	ふれあい緑地南	服部寿町4丁目	水路	4
18	庄内文化センター	三和町3丁目	施設用地	5
19	維持修繕事務所	勝部3丁目	施設用地	4
20	原田大橋	原田中2丁目	道路	4
21	猪名川公園	利倉西2丁目	道路	4
22	勝部寺内線城山町	城山町2丁目	道路	4
23	曾根島江線庄内栄町	庄内栄町5丁目	道路予定地	4
24	神刀刀根山線二葉町	二葉町2丁目	道路	4
25	神刀刀根山線千成町	千成町2丁目	道路	4
26	神刀刀根山線神州町	神州町	道路	4
27	サイクルベースあさひ桜塚店	中桜塚2丁目	民間施設	10
28	サイクルベースあさひ服部店	服部南町1丁目	民間施設	4
計				198

【クリーンランド】



【曾根駅東】



【服部緑地西口】





# その他の施策の実施状況について

## 1.5 実証実験結果【令和元年（2019年）11月～12月の2か月間】

### (1) 利用状況

- 利用回数は2,443回であり、12月の利用回数は11月と比較して利用回数が1.26倍増加しています。
- 1日平均利用回数は約40回/日、1日あたり回転数は0.57回/台・日です。

#### 【利用回数の概要】

	2ヵ月合計	11月分	12月分	増減比
利用回数（回）	2,443	1,080	1,363	1.26
1日平均利用回数（回/日）	40.05	36.00	43.97	1.22
1日あたり回転数（回/日・台）	0.57	0.51	0.63	1.22

### (2) 利用エリア別利用回数

- 利用エリア別利用回数を見ると、市内ポート間の利用が約81%を占めており、市内⇄市外ポート間は約19%です。
- 市内ポート間の内訳を見ると、同一ポート間（貸出ポートと返却ポートが同一）が全体の約20%、市内別ポート間が約62%です。

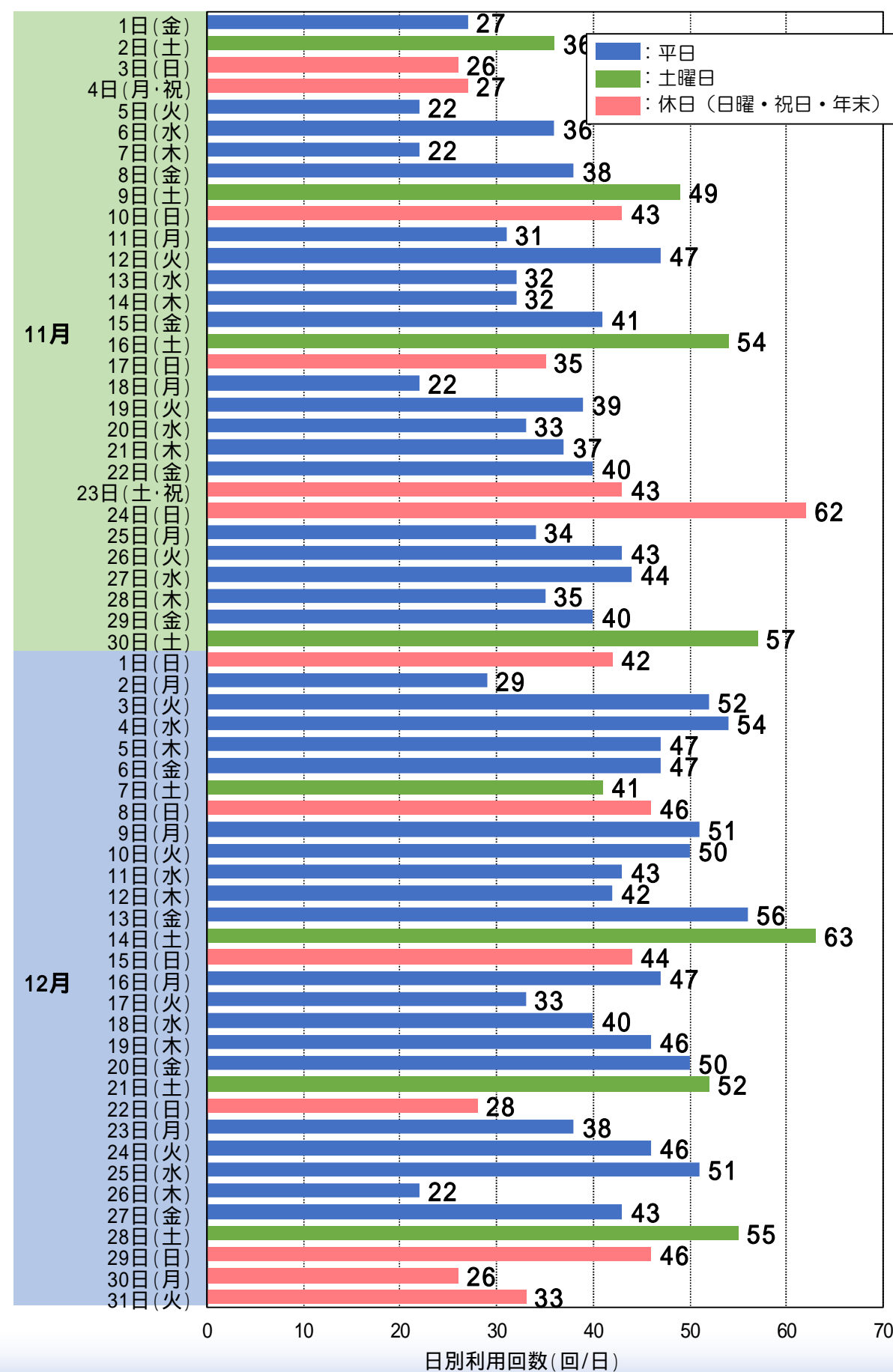
#### 【利用エリア別利用回数】

利用エリア区分	利用回数（回）	構成比
市内ポート間	1,985	81.3%
同一ポート間	481	19.7%
市内別ポート間	1,504	61.6%
市内⇄市外ポート間	458	18.7%
合計	2,443	100.0%

### (3) 日別利用状況

- 日別利用状況を見ると、11月は土曜日や休日（日曜・祝日）が平日に比べて、利用回数が多い日が見受けられます。12月は平日や土曜日の利用回数が多い日が見受けられます。

#### 【日別利用回数】



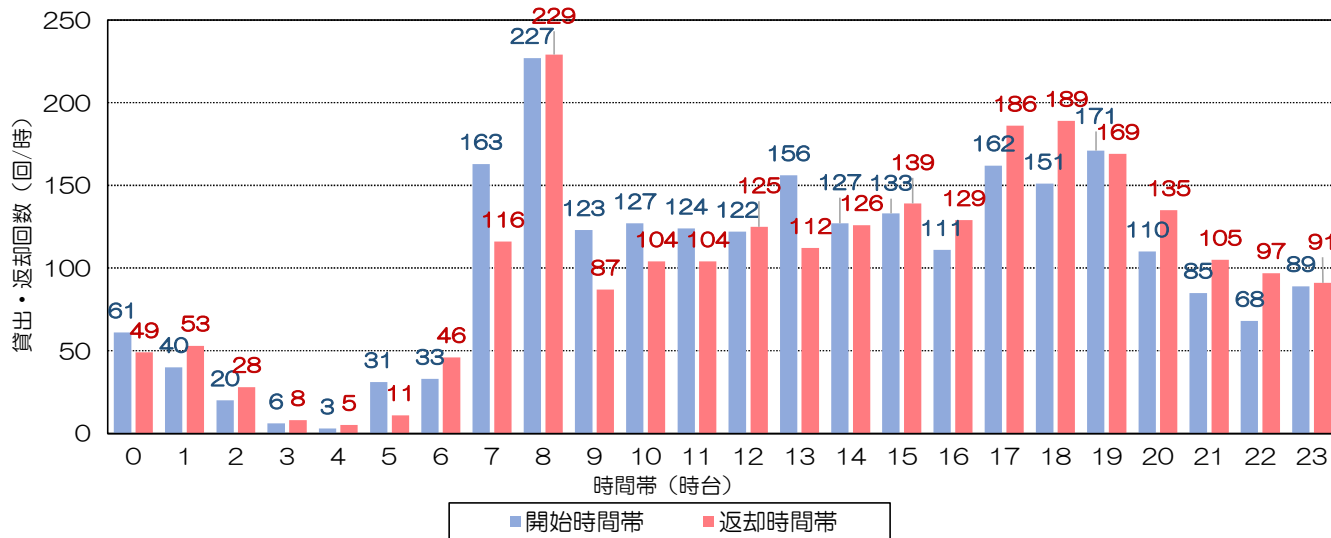
# その他の施策の実施状況について

## (4) 時間帯別利用状況

### 1) 全体

- 貸出・返却回数を時間帯別に見ると、貸出時間帯は「8時台」が227回と最も多く、次いで「19時台」が171回、「7時台」が163回、「17時台」が162回です。
- 返却時間帯は、「8時台」が229回と最も多く、次いで「18時台」が189回、「17時台」が186回、「19時台」が169回です。
- 貸出時間帯及び返却時間帯ともに、通勤・通学時間帯や帰宅時間帯で、利用が多くなっています。

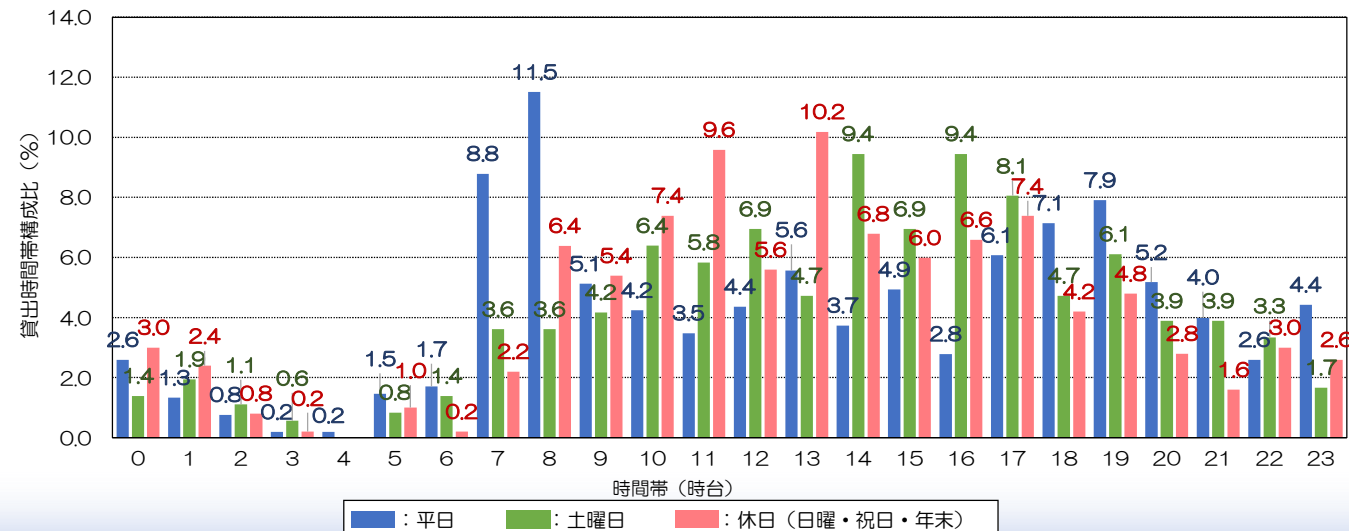
【時間帯別貸出・返却回数】



### 2) 曜日別貸出時間帯

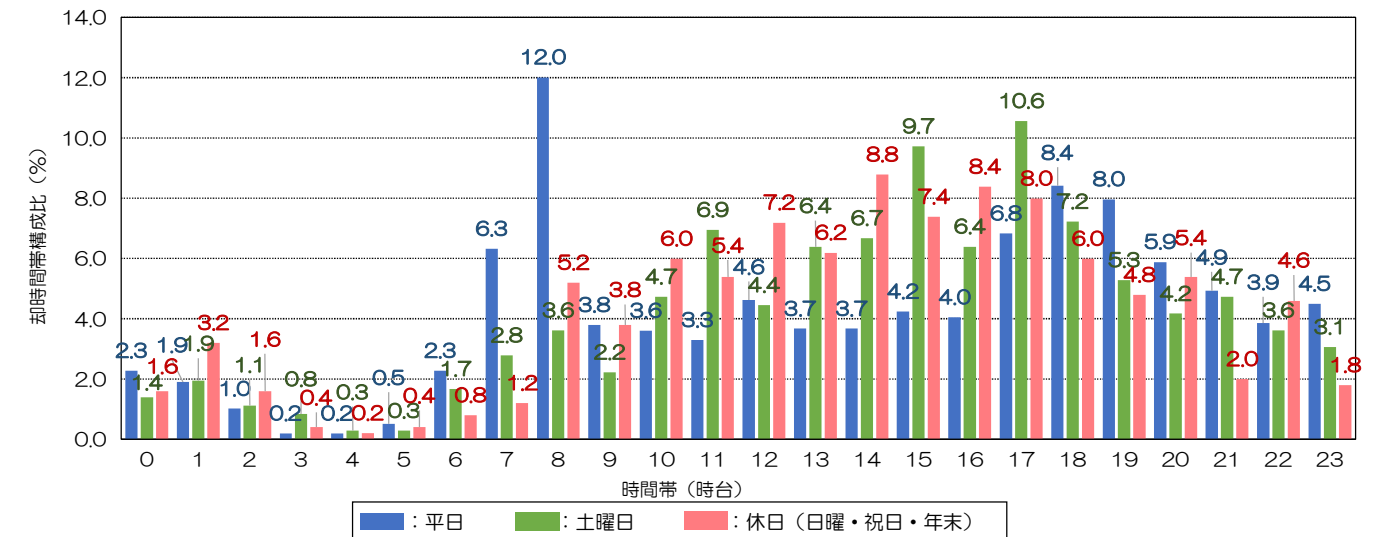
- 貸出時間帯の構成比を曜日別に見ると、平日は「8時台」が最も多く、次いで「7時台」、「19時台」、「18時台」の順です。
- 土曜日は「14時台」と「16時台」がともに最も多く、次いで「17時台」、「12時台」と「15時台」の順です。
- 休日（日曜・祝日・年末）は「13時台」が最も多く、次いで「11時台」、「10時台」と「17時台」の順です。

【曜日別貸出時間帯の構成比】



### 3) 曜日別返却時間帯

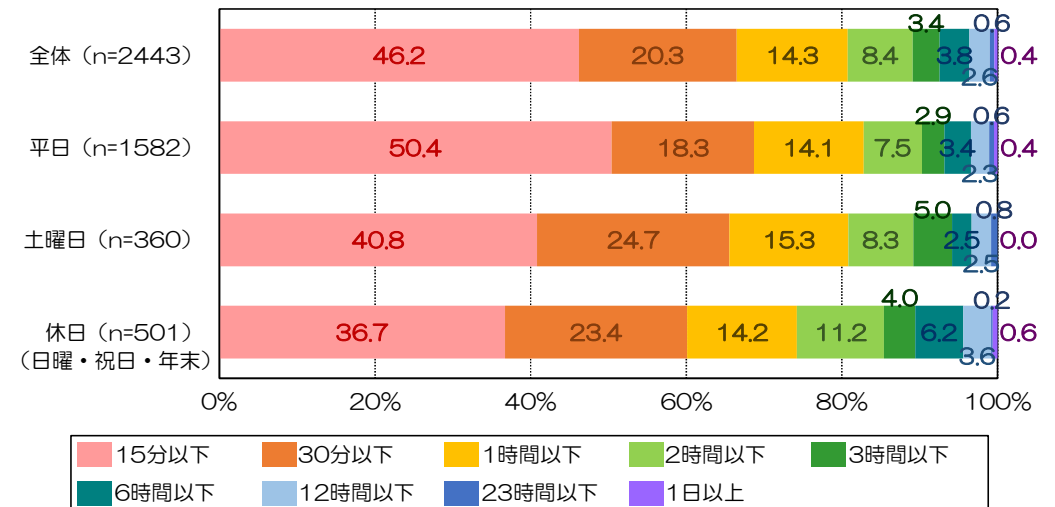
- 返却時間帯の構成比を曜日別に見ると、平日は「8時台」が最も多く、次いで「18時台」、「19時台」、「7時台」の順です。
- 土曜日は「17時台」が最も多く、次いで「15時台」、「18時台」、「11時台」の順です。
- 休日（日曜・祝日・年末）は「14時台」が最も多く、次いで「16時台」、「17時台」、「15時台」の順です。



## (5) 利用時間の状況

- 利用時間を見ると、全体及び曜日別ともに、「15分以下」が最も多く、次いで「30分以下」、「1時間以下」、「2時間以下」の順です。
- 休日（日曜・祝日・年末）及び土曜日は、平日に比べ「15分以下」の割合が少なく、「30分以下」、「2時間以下」等の割合が高くなっています。

【利用時間の構成比】





# その他の施策の実施状況について

## (6) ポート別利用状況（市内ポート対象）

- 市内に設置しているポートの利用状況を見ると、「北急緑地公園駅西」が最も多く、次いで「阪急曽根駅高架下」、「阪急服部天神駅北」、「阪急曽根駅東」、「緑地公園西口」の順です。
- 鉄道駅周辺や服部緑地公園内に設置しているポートが上位を占めています。

### 【市内ポート別利用状況】

順位	ポート名称	種別	設置ラック数	利用回数			総数の内訳			1日1ラックあたり利用回数
				貸出数	返却数	合計 (貸出数+返却数)	同一ポート間	市内別ポート間	市外ポート間	
1	北急緑地公園駅西	駅	10	276	278	554	23.5%	69.7%	6.9%	0.91
2	阪急曽根駅高架下	駅	16	220	212	432	36.1%	56.9%	6.9%	0.44
3	阪急服部天神駅北	駅	10	193	197	390	23.6%	70.3%	6.2%	0.64
4	阪急曽根駅東	駅	19	184	183	367	26.2%	66.5%	7.4%	0.32
5	服部緑地西口	周辺	8	164	173	337	12.5%	83.1%	4.5%	0.69
6	阪急庄内駅東	駅	8	162	161	323	18.6%	56.3%	25.1%	0.66
7	阪急岡町駅西	駅	10	153	161	314	28.0%	66.6%	5.4%	0.51
8	勝部寺内線城山町	周辺	4	122	124	246	13.0%	82.9%	4.1%	1.01
9	神崎刀根山線神州町	周辺	4	67	65	132	13.6%	45.5%	40.9%	0.54
10	サイクルベースあさひ桜塚店	周辺	10	66	65	131	18.3%	73.3%	8.4%	0.21
	北急緑地公園駅東	駅	8	73	58	131	42.7%	52.7%	4.6%	0.27
12	阪急岡町駅東	駅	12	64	60	124	21.0%	71.8%	7.3%	0.17
13	神崎刀根山線千成町	周辺	4	60	56	116	27.6%	45.7%	26.7%	0.48
14	服部緑地南口	周辺	8	60	55	115	13.9%	79.1%	7.0%	0.24
15	走井学校給食センター	周辺	4	53	58	111	1.8%	88.3%	9.9%	0.45
16	曽根島江線庄内栄町	周辺	4	51	48	99	16.2%	69.7%	14.1%	0.41
17	服部緑地レストハウス前	周辺	8	43	40	83	19.3%	69.9%	10.8%	0.17
	服部緑地東口	周辺	8	43	40	83	19.3%	67.5%	13.3%	0.17
19	維持修繕事務所	周辺	4	36	38	74	2.7%	94.6%	2.7%	0.30
20	クリーンランド	周辺	4	26	23	49	8.2%	85.7%	6.1%	0.20
	ふれあい緑地南	周辺	4	24	25	49	0.0%	81.6%	18.4%	0.20
22	豊島体育館	周辺	5	18	20	38	10.5%	71.1%	18.4%	0.12
23	文化芸術センター	周辺	5	17	20	37	21.6%	67.6%	10.8%	0.12
24	神崎刀根山線二葉町	周辺	4	16	15	31	0.0%	51.6%	48.4%	0.13
25	庄内文化センター	周辺	4	11	14	25	8.0%	64.0%	28.0%	0.10
26	猪名川公園	周辺	4	10	12	22	81.8%	0.0%	18.2%	0.09
27	原田大橋	周辺	4	7	8	15	40.0%	53.3%	6.7%	0.06
-	総数	-	193	2,219	2,209	4,428	21.7%	67.9%	10.3%	0.38

- ：利用割合が1番多い
- ：利用割合が2番目に多い
- ：利用割合が3番目に多い

## (7) ポート間利用状況

### 1) 市内ポートを起点とした返却ポートの状況

- 豊中市内のポートを起点とした返却ポートを見ると、「豊中市」での返却が最も多く、次いで、「隣接市区」、「その他市区」の順です。
- 隣接市区の内訳を見ると、「大阪市淀川区」が最も多く、次いで「池田市」、「尼崎市」の順です。
- その他市区の内訳を見ると、「その他大阪市（大阪市淀川区以外）」が最も多く、「茨木市」、「京都市中京区」の順です。

### 【市内ポートを起点とした返却ポート市区の内訳】

返却ポート市区	利用回数	構成比
豊中市	1,985	89.5%
隣接市区	178	8.0%
大阪市淀川区	144	6.5%
池田市	28	1.3%
尼崎市	6	0.3%
その他市区	56	2.5%
その他大阪市内	53	2.4%
茨木市	2	0.1%
京都市中京区	1	0.0%
総計	2,219	100.0%

### 【その他大阪市内の内訳】

大阪市北区	23
大阪市福島区	12
大阪市此花区	6
大阪市中央区	5
大阪市旭区	2
大阪市西区	2
大阪市西淀川区	1
大阪市天王寺区	1
大阪市東淀川区	1
合計	53

### 2) 市内ポートを終点とした貸出ポートの状況

- 豊中市内のポートを終点とした貸出ポートを見ると、「豊中市」での貸出が最も多く、次いで、「隣接市区」、「その他市区」の順です。
- 隣接市区の内訳を見ると、「大阪市淀川区」が最も多く、次いで「池田市」、「尼崎市」の順です。
- その他市区の内訳を見ると、「その他大阪市（大阪市淀川区以外）」が最も多く、「茨木市」、「京都市中京区」の順です。

### 【市内ポートを終点とした貸出ポート市区の内訳】

貸出ポート市区	利用回数	構成比
豊中市	1,986	89.9%
隣接市区	148	6.7%
大阪市淀川区	122	5.5%
池田市	20	0.9%
尼崎市	6	0.3%
その他市区	76	3.4%
その他大阪市内	73	3.3%
西宮市	2	0.1%
茨木市	1	0.0%
総計	2,210	100.0%

### 【その他大阪市内の内訳】

大阪市北区	45
大阪市福島区	9
大阪市中央区	7
大阪市西淀川区	3
大阪市都島区	2
大阪市浪速区	2
大阪市此花区	1
大阪市西区	1
大阪市天王寺区	1
大阪市東住吉区	1
大阪市東淀川区	1
合計	73



# その他の施策の実施状況について

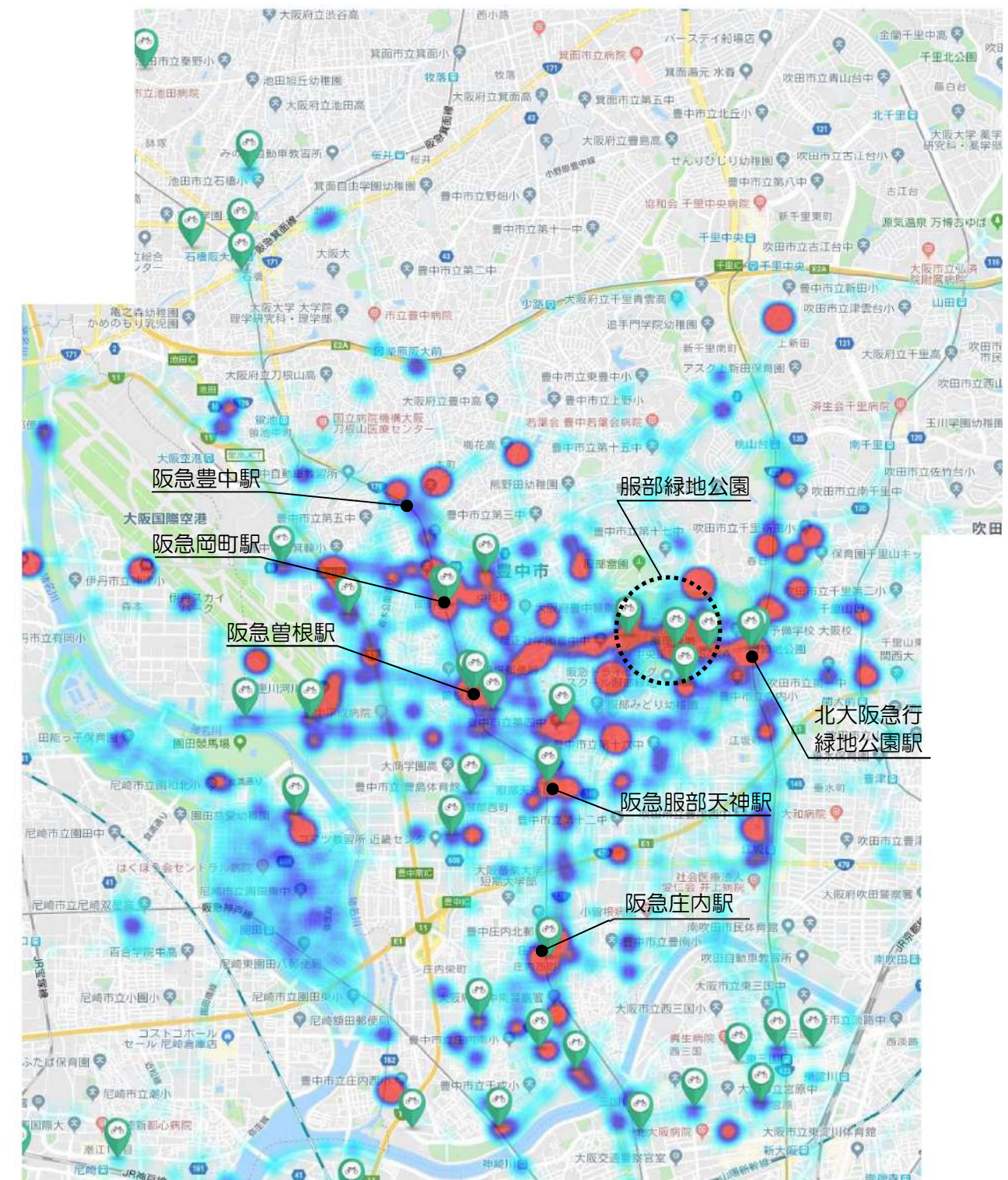
## (8) ポート間別利用回数

- ▶ ポート間別利用回数を見ると、「北急緑地公園駅西～服部緑地西口」間が最も多く、次いで「阪急服部天神駅北～勝部寺内線城山町」間、「阪急曽根駅高架下～阪急曽根駅高架下」間（同一ポート）、「北急緑地公園駅西～北急緑地公園駅西」間（同一ポート）、「阪急庄内駅東～曽根島江線庄内栄町」間の順です。
- ▶ 北急緑地公園駅、阪急曽根駅、阪急服部天神駅、阪急岡町駅等のポート利用が多く見受けられます。

## (9) ヒートマップ（利用実績マップ）

- ▶ 自転車の操作パネルに設置されたGPSで取得されるデータを管理画面のヒートマップ（利用実績マップ）で見ると、北大阪急行緑地公園駅周辺～服部緑地公園～阪急曽根駅周辺をはじめ、阪急豊中駅周辺、阪急曽根町駅周辺、阪急服部天神駅周辺、阪急庄内駅周辺の鉄道駅周辺等での利用が多くなっています。

【ヒートマップ（利用実績マップ）：令和元年（2019年）12月実績】



【ポート間別利用回数（上位30位）】

順位	利用ポート	利用回数
1	北急緑地公園駅西～服部緑地西口	154
2	阪急服部天神駅北～勝部寺内線城山町	97
3	阪急曽根駅高架下～阪急曽根駅高架下（同一ポート）	78
4	北急緑地公園駅西～北急緑地公園駅西（同一ポート）	65
5	阪急庄内駅東～曽根島江線庄内栄町	57
6	北急緑地公園駅西～阪急曽根駅高架下	55
7	北急緑地公園駅西～服部緑地南口	54
8	阪急岡町駅西～維持修繕事務所	49
9	阪急曽根駅東～阪急曽根駅東（同一ポート）	48
10	阪急服部天神駅北～阪急曽根駅東	47
11	阪急服部天神駅北～阪急服部天神駅北（同一ポート）	46
12	阪急曽根駅高架下～服部緑地西口	45
13	阪急岡町駅西～阪急岡町駅西（同一ポート）	44
13	阪急岡町駅西～走井学校給食センター	44
15	走井学校給食センター～サイクルベースあさひ桜塚店	37
16	阪急曽根駅高架下～グリーンランド	32
17	阪急庄内駅東～阪急庄内駅東（同一ポート）	30
17	北急緑地公園駅西～阪急曽根駅東	30
19	北急緑地公園駅東～北急緑地公園駅東（同一ポート）	28
20	阪急服部天神駅北～ふれあい緑地南	27
21	北急緑地公園駅西～セブンイレブン 大阪宮原4丁目店	24
21	阪急曽根駅東～勝部寺内線城山町	24
23	神崎刀根山線千成町～神崎刀根山線神州町（同一ポート）	23
24	阪急曽根駅高架下～阪急岡町駅西	22
24	阪急服部天神駅北～阪急岡町駅西	22
24	阪急曽根駅東～阪急岡町駅東	22
24	阪急曽根駅高架下～阪急岡町駅東	22
28	阪急曽根駅東～服部緑地西口	21
28	服部緑地西口～服部緑地西口（同一ポート）	21
30	服部緑地南口～勝部寺内線城山町	18



### 実証実験結果

【令和元年（2019年）11月～令和2年（2020年）1月の3か月間】

#### (1) 利用状況

- 利用回数は3,908回であり、1月の利用回数は11月と比較して利用回数が1.36倍増加しています。
- 1日平均利用回数は約42回/日、1日あたり回転数は0.61回/台・日です。

#### 【利用回数の概要】

	3か月合計	令和元年 (2019年)		令和2年 (2020年)	増減比 (11月 1月)
		11月分	12月分	1月分	
利用回数(回)	3,908	1,080	1,363	1,465	1.36
1日平均利用回数(回/日)	42.48	36.00	43.97	47.26	1.31
1日あたり回転数(回/日・台)	0.61	0.51	0.63	0.68	1.31

#### (2) 利用エリア別利用回数

- 利用エリア別利用回数を見ると、市内ポート間の利用が約83%を占めており、市内 市外ポート間は約17%です。

#### 【利用エリア別利用回数】

利用エリア区分	利用回数(回)	構成比
市内ポート間	3,231	82.7%
市内 市外ポート間	677	17.3%
合計	3,908	100.0%

