

■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	
		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 あきふみ 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 営業部担当	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 まきひろ 奥野 雅弘	
		北大阪急行電鉄株式会社	鉄道事業部	部長	はきお ひかる 萩尾 晃	
		大阪モノレール株式会社	運輸部	次長	なかかわ よしひこ 中川 義彦	
		阪急バス労働組合		副執行委員長	ひだ まちる 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 まきひこ 大南 昌彦	
		市民	公募市民	-	いけだ まきひろ 池田 昌博	
			-	さかぐち ゆうた 坂口 雄太		
	関係行政機関	国 交省	近畿運輸局 大阪運輸支局	総務企画部門	首席運輸 企画専門官	ほんだ やすひこ 本田 泰彦
				輸送部門	首席運輸 企画専門官	かわはら まさあき 河原 正明
		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	やくおうじ ひであき 薬王寺 秀彰	
市		豊中市	都市基盤部	部長	うえきた たかゆき 上北 隆之	

1. 計画に基づく取組みの効果

1.1 評価指標の達成状況

(1) 目標1：公共交通利用者数の維持・向上

- 鉄道利用者数は、現時点（平成30年（2018年））で475千人/日であり、計画策定時（平成28年（2016年））の466千人/日と比べて、約10千人/日増加しています。
- 路線バス利用者は、乗降調査が実施された場合に確認します。

表 目標1：公共交通利用者数の維持・向上における評価指標の達成状況

達成目標	項目	評価指標	指標の定義	指標の計測方法	取得方法	取得時期	計画策定時 平成31年 (2019年)	現時点 令和2年 (2020年)	考え方
目標1：公共交通利用者数の維持・向上									
公共交通利用状況	鉄道利用者数	鉄道乗降客数	市内各鉄道駅の乗降客数の合計	事業者報告	毎年度		466千人/日 (平成28年(2016年))	475千人/日 (平成30年(2018年))	現状維持
	路線バス利用者数	バス乗降客数	市内各バス停の乗降客数の合計	事業者報告	毎年度		101,618人/日 (平成27年(2015年))	乗降調査後更新予定	現状維持

(2) 目標2：公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上

- 公共交通の利便性に対する満足度のうち、公共交通の充実を理由に豊中市に住み続けたいと思う市民の割合は、現時点（令和元年（2019年））で50.4%であり、計画策定時（平成28年（2016年））の48.0%と比べ、約2.4%増加しています。

表 目標2：公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上における評価指標の達成状況

達成目標	項目	評価指標	指標の定義	指標の計測方法	取得方法	取得時期	計画策定時 平成31年 (2019年)	現時点 令和2年 (2020年)	考え方
目標2：公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上									
市民生活満足度	公共交通の利便性に対する満足度	市民の公共交通の利便性に対する満足度	豊中市が公共交通の利便性が高いまちだと思ふ市民の割合（～H30（2018）） 公共交通の充実を理由に豊中市に住み続けたいと思う市民の割合（H30（2018）～）	豊中市市民意識調査	隔年		80.7% (平成29年(2017年))	(廃止)	現状維持
							48.0% (平成29年(2017年))	50.4% (令和元年(2019年))	現状維持

(3) 目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上

- 交通空白地及び交通不便地以外の居住地人口割合のうち、交通空白地以外の割合は、現時点（令和2年（2020年））で100.0%を達成しています。交通不便地以外の割合は、現時点（令和2年（2020年））で87.2%であり、計画策定時（平成27年（2015年））から横ばいです。
- 交通空白地及び交通不便地以外の居住地割合のうち、交通空白地以外の割合は、現時点（令和2年（2020年））で100.0%を達成しています。交通不便地以外の割合は、現時点（令和2年（2020年））で82.9%であり、計画策定時（平成28年（2016年））から横ばいです。

※交通空白地：鉄道駅勢圏（半径1.0km）及びバス停勢圏（半径500m）以外の地域
 交通不便地：鉄道駅勢圏（半径800m）及びバス停勢圏（半径300m）以外の地域
 （バス停はピーク時運行本数が片道3本以上のバス停が対象、ピーク時とは平日の7時～8時台とする）

表 目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上における評価指標の達成状況

達成目標	項目	評価指標	指標の定義	指標の計測方法	取得方法	取得時期	計画策定時 平成31年 (2019年)	現時点 令和2年 (2020年)	考え方
目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上									
公共交通力パー率	市の総人口に対する交通空白地及び交通不便地以外の居住地人口割合	交通空白地及び交通不便地以外に居住する人口	施策実施による交通空白地及び不便地の変化を確認し、国勢調査の町丁目別人口を集計	計画の中で示す地図ベース	随時		交通空白地以外 99.8% (平成27年(2015年))	交通空白地以外 100.0% (令和2年(2020年))	増加
							交通不便地以外 87.2% (平成27年(2015年))	交通不便地以外 87.2% (令和2年(2020年))	
		鉄道駅及びバス停勢圏以外に居住する人口	施策実施による鉄道駅及びバス停勢圏外の変化を確認し、国勢調査の町丁目別人口を集計	計画の中で示す地図ベース	-		鉄道駅・バス停勢圏以外 91.9% (平成27年(2015年))	鉄道駅・バス停勢圏以外 92.8% (令和2年(2020年))	参考値
	市の居住地面積に対する交通空白地及び交通不便地以外の居住地割合	交通空白地及び交通不便地以外の面積割合	施策実施による交通空白地及び不便地の変化を確認し、居住地面積を集計	計画の中で示す地図ベース	随時		交通空白地以外 99.1% (平成28年(2016年))	交通空白地以外 100.0% (令和2年(2020年))	増加
							交通不便地以外 82.9% (平成28年(2016年))	交通不便地以外 82.9% (令和2年(2020年))	
		鉄道駅及びバス停勢圏以外に居住する人口	施策実施による鉄道駅及びバス停勢圏外の変化を確認し、居住地面積を集計	計画の中で示す地図ベース	-		鉄道駅・バス停勢圏以外 89.4% (平成28年(2016年))	鉄道駅・バス停勢圏以外 92.0% (令和2年(2020年))	参考値

豊中市公共交通改善計画について

1.2 交通空白地と鉄道駅・バス停勢圏外地域の推移

(1) 交通空白地・交通不便地の推移

1) 交通空白地の面積

- 交通空白地の面積は、令和2年(2020年)3月末時点で約0.02km²であり、令和元年(2019年)10月の西部地域乗合タクシーの運行に伴い、計画策定時(平成27年(2015年))の約0.31km²から減少しています。
- また、令和3年(2021年)4月予定の南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始により、交通空白地の面積は0.00km²になる予定です。
- なお、乗合タクシー及び東西軸路線バスの取組みを実施しない場合は、令和3年(2021年)4月時点で約1.15km²になるものと考えられます。

	交通空白地の面積 (km ²)	市域に占める割合	備考
平成31年(2019年)2月末時点	0.31	0.9%	豊中市公共交通改善計画策定時
令和2年(2020年)3月末時点	0.02	0.0%	西部地域乗合タクシー運行開始後(令和元年(2019年)10月1日以降)
令和3年(2021年)4月時点(予定)	0.00	0.0%	南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後
令和3年(2021年)4月時点【施策なし】	1.15	3.2%	【参考】施策の取組みなし(バス運行補助事業廃止のみ実施)

2) 交通空白地の人口

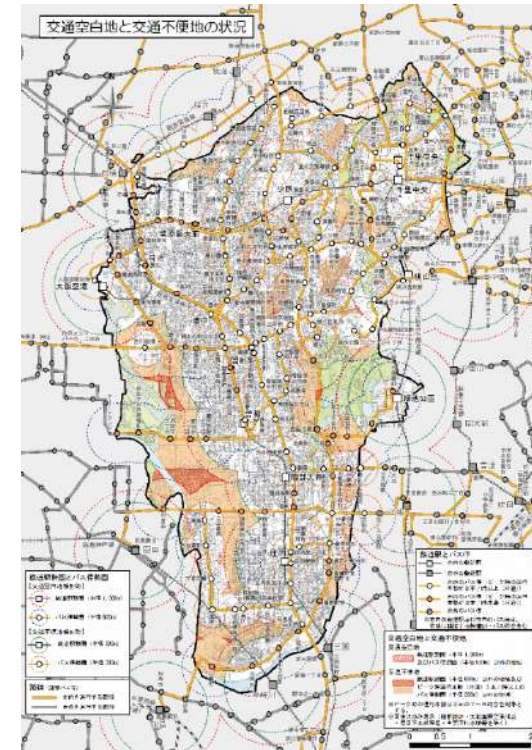
- 交通空白地の人口は、令和2年(2020年)3月末時点で168人であり、令和元年(2019年)10月の西部地域乗合タクシーの運行に伴い、計画策定時(平成27年(2015年))の951人から減少しています。
- また、令和3年(2021年)4月予定の南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始により、交通空白地の人口は0人になる予定です。
- なお、乗合タクシー及び東西軸路線バスの取組みを実施しない場合は、令和3年(2021年)4月時点で4,292人になるものと考えられます。

	交通空白地内人口 (人)	市人口に占める割合	備考
平成31年(2019年)2月末時点	951	0.2%	豊中市公共交通改善計画策定時
令和2年(2020年)3月末時点	168	0.0%	西部地域乗合タクシー運行開始後(令和元年(2019年)10月1日以降)
令和3年(2021年)4月時点(予定)	0	0.0%	南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後
令和3年(2021年)4月時点【施策なし】	4,292	1.1%	【参考】施策の取組みなし(バス運行補助事業廃止のみ実施)

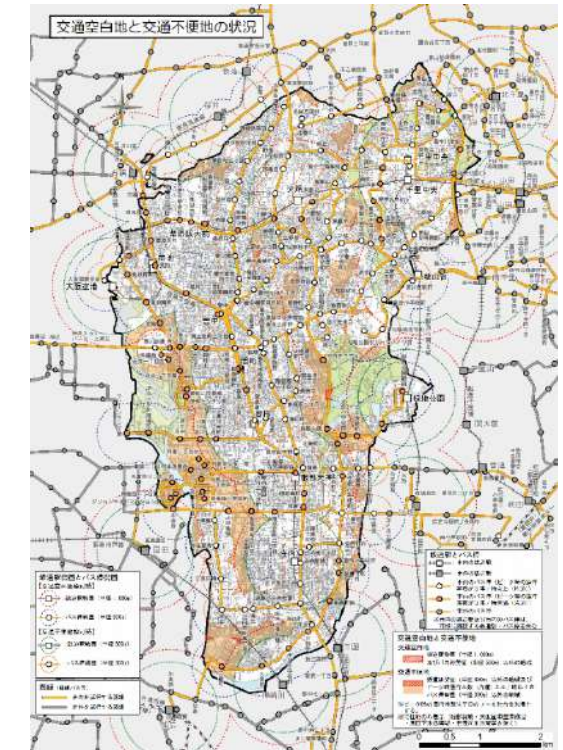
3) 交通不便地の状況

- 交通不便地は、サービス水準(ピーク時3本以上)の条件があるので変化ありません。

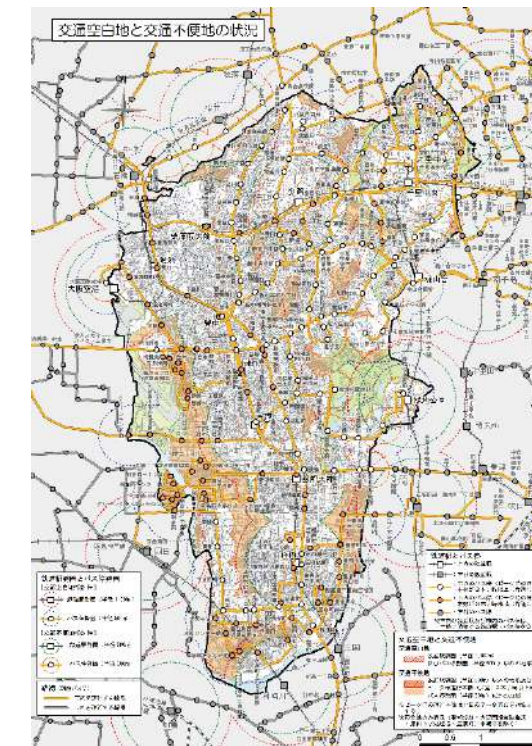
■平成31年(2019年)2月末時点
【豊中市公共交通改善計画策定時】



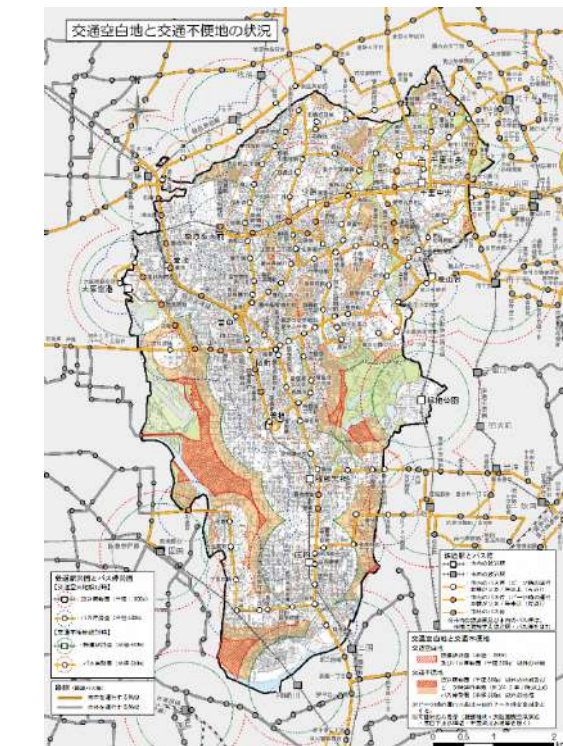
■令和2年(2020年)3月末時点
【西部地域乗合タクシー運行開始後
(令和元年(2019年)10月1日以降)】



■令和3年(2021年)4月時点(予定)
【南部地域乗合タクシー及び
東西軸路線バス運行開始後】

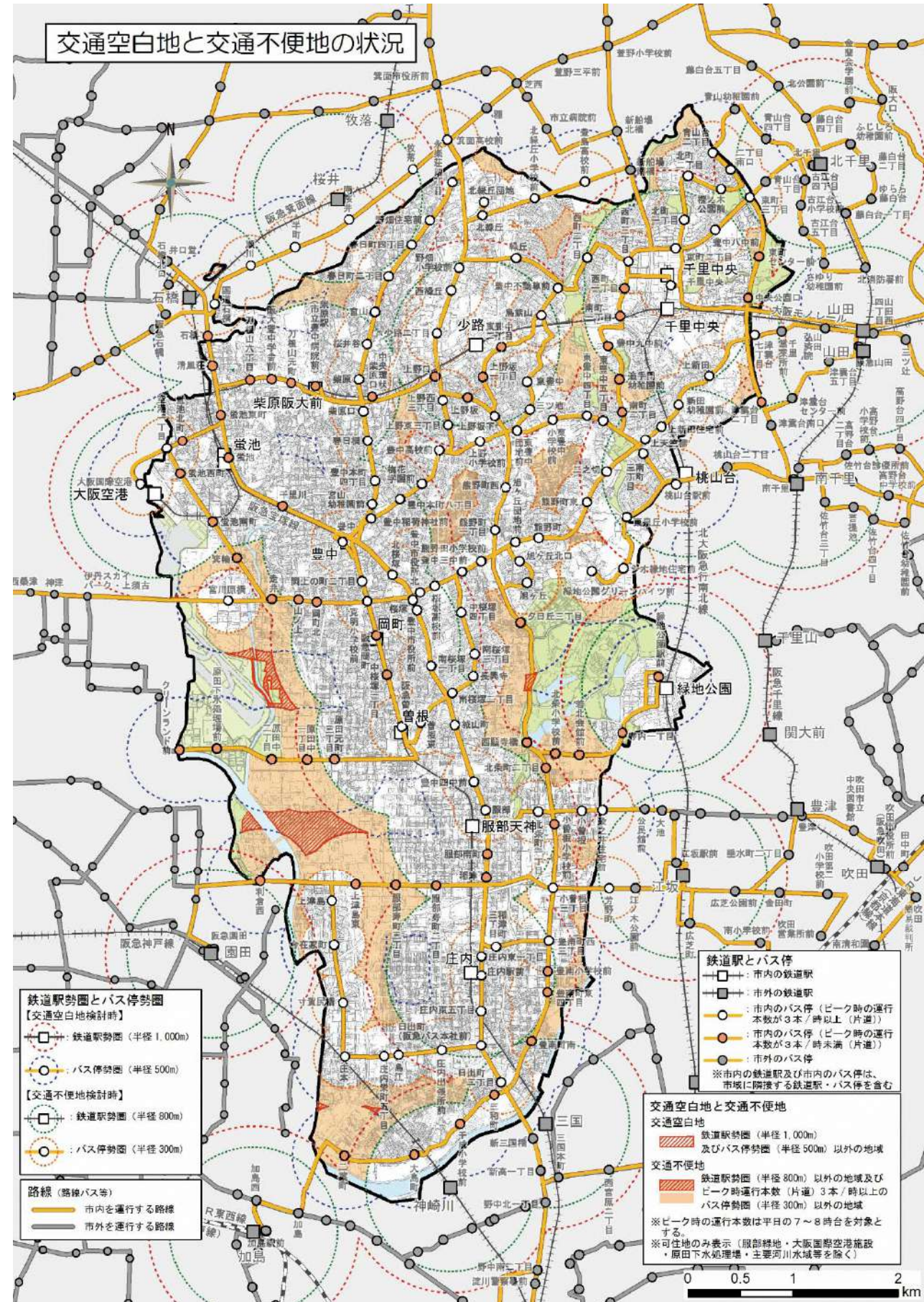


■令和3年(2021年)4月時点【施策なし】
【【参考】施策の取組みなし
(バス運行補助事業廃止のみ実施)】

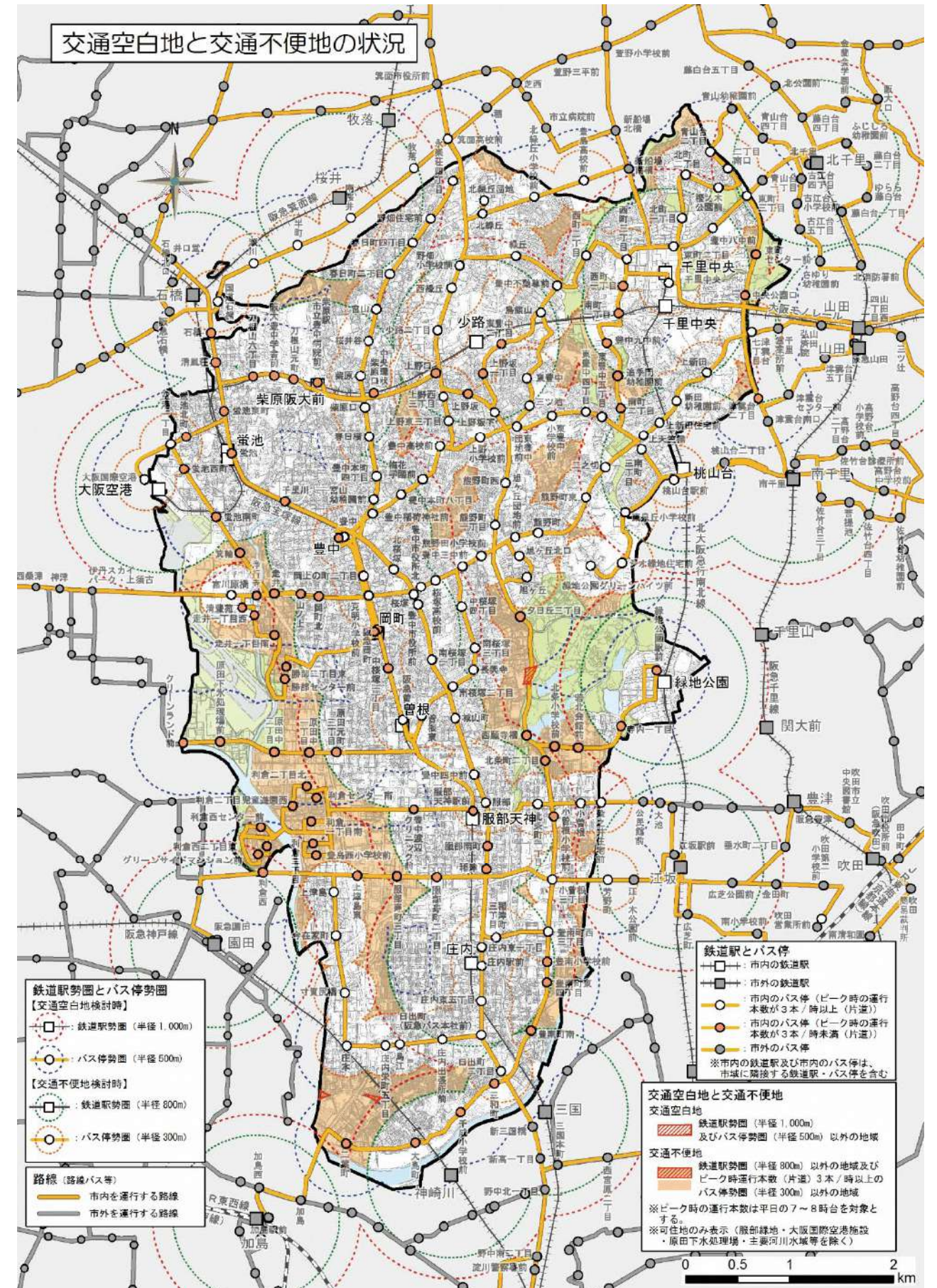


豊中市公共交通改善計画について

■平成31年(2019年)2月末時点 <再掲>
【豊中市公共交通改善計画策定時】

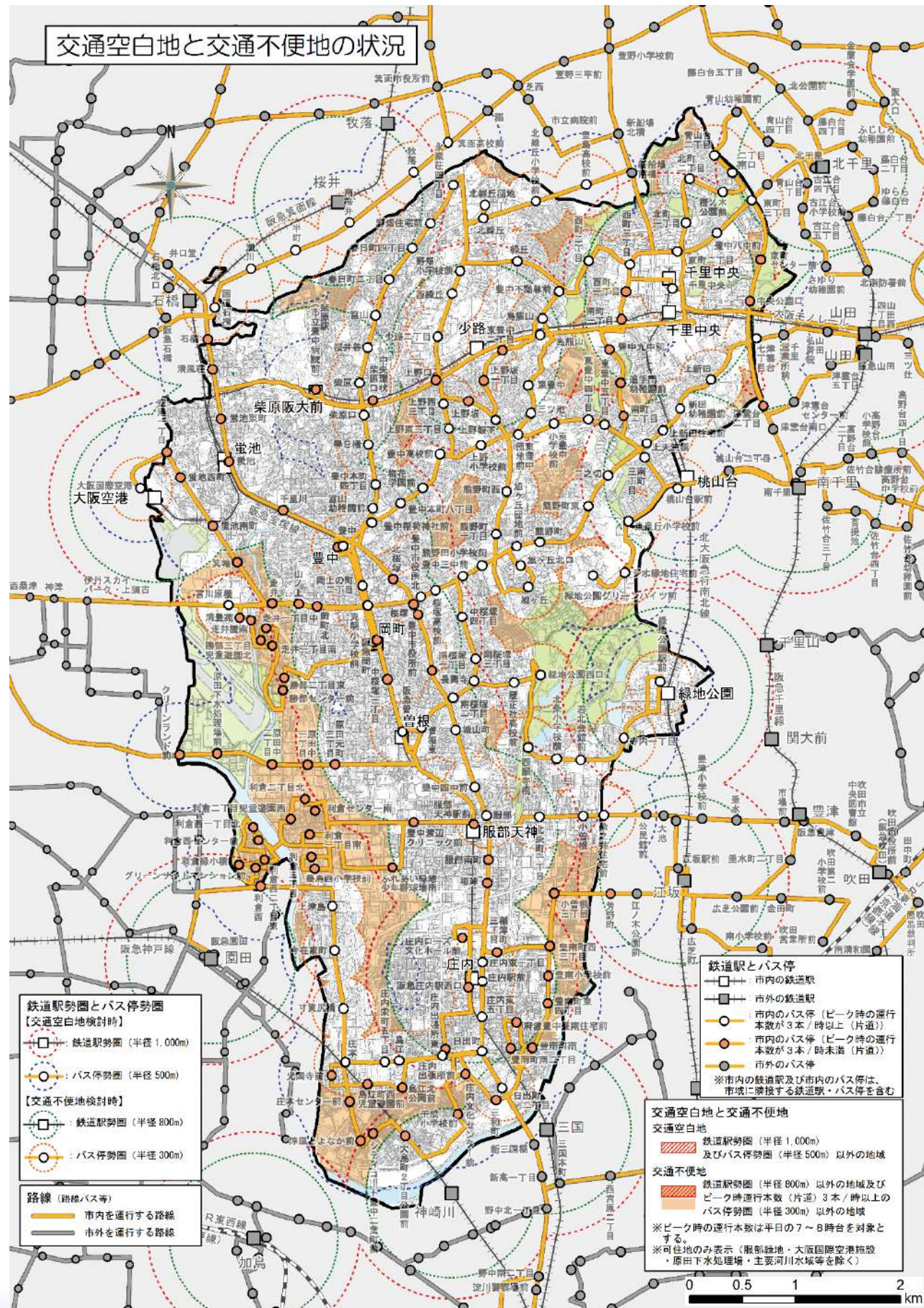


■令和2年(2020年)3月末時点 <再掲>
【西部地域乗合タクシー運行開始後（令和元年(2019年)10月1日以降）】

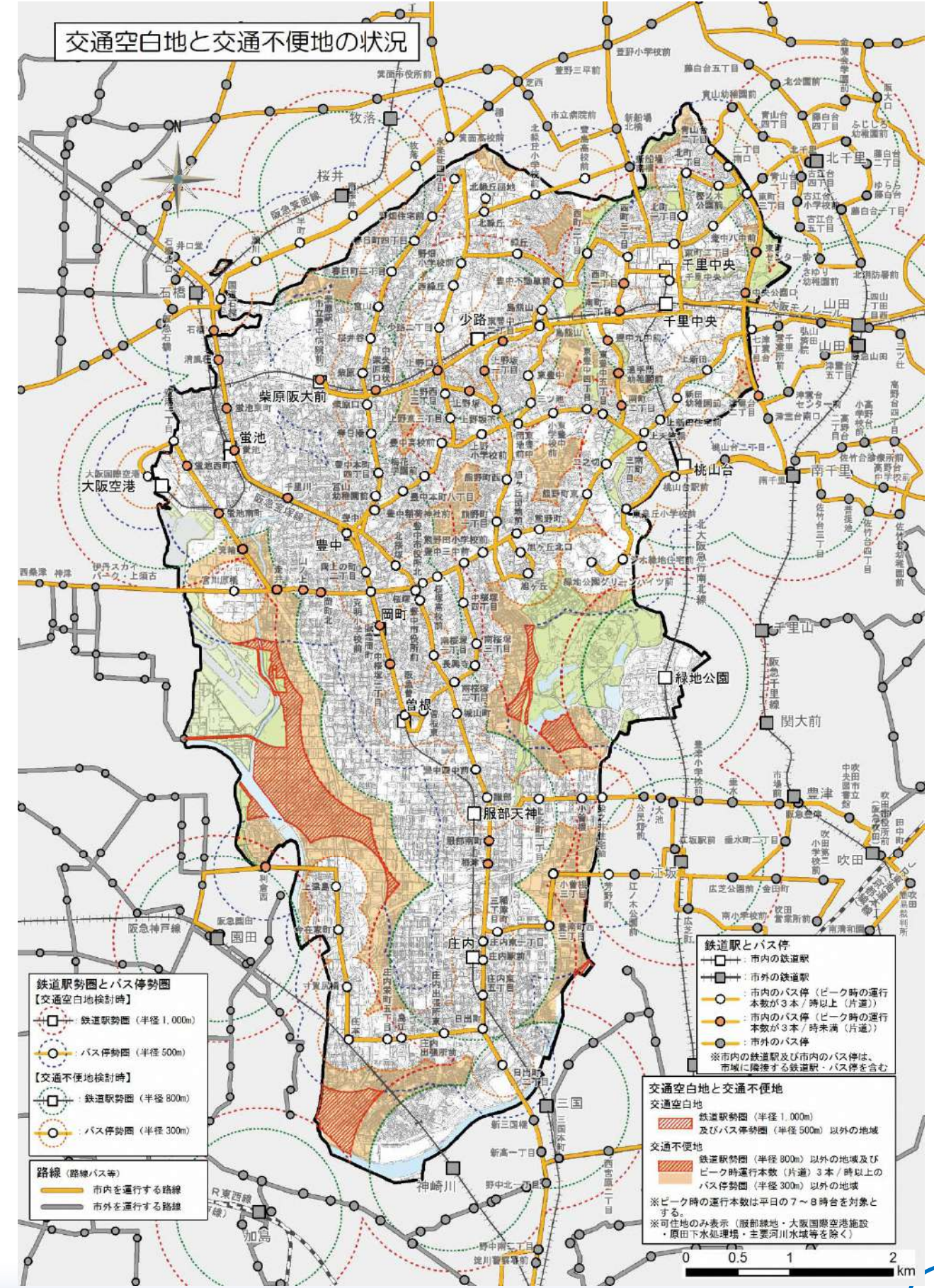


豊中市公共交通改善計画について

■令和3年（2021年）4月時点（予定） <再掲>
【南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後】



■令和3年（2021年）4月時点【施策なし】 <再掲>
【【参考】施策の取組みなし（バス運行補助事業廃止のみ実施）】



豊中市公共交通改善計画について

(2) 鉄道駅・バス停勢圏外地域の推移

- 前述の通り、交通不便地に変化は有りませんが、交通不便地の条件からピーク時の運行本数の条件を外し、各勢圏（距離条件のみ）外の地域を明示します。
- これは、高齢者の買い物、通院等の日常生活の状況などを現況の把握の為、さらに公共交通の利用しづらい地域を明確にするためです。

1) 鉄道駅・バス停勢圏外地域の面積

- 鉄道駅・バス停勢圏外地域の面積は、令和2年（2020年）3月末時点で約2.69km²であり、令和元年（2019年）10月の西部地域乗合タクシーの運行に伴い、計画策定時（平成27年（2015年））の約3.57km²から減少しています。
- また、令和3年（2021年）4月予定の南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始により、交通空白地の面積は2.29km²になる予定です。
- なお、乗合タクシー及び東西軸路線バスの取組みを実施しない場合は、令和3年（2021年）4月時点で約5.16km²になるものと考えられます。

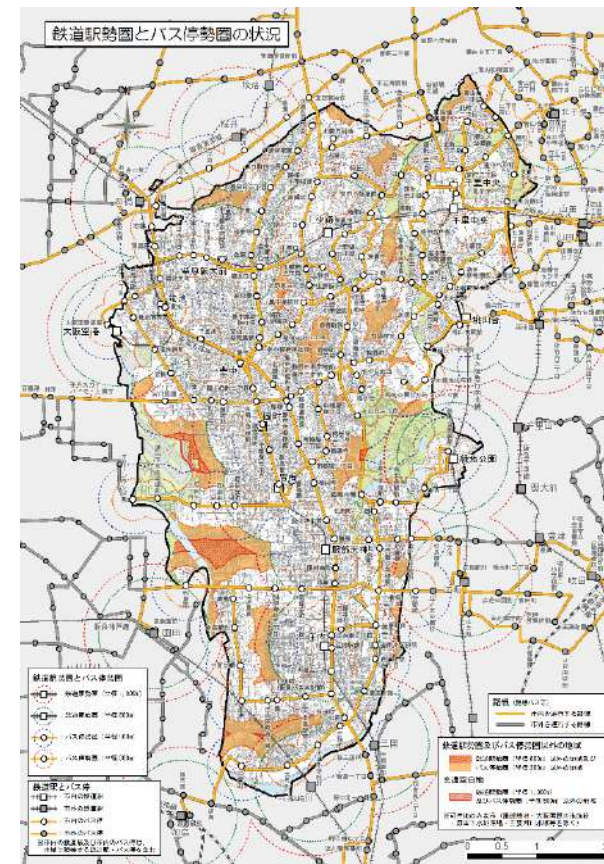
	勢圏外地域の面積 (km ²)	市域に占める割合	備考
平成31年(2019年)2月末時点	3.57	9.8%	豊中市公共交通改善計画策定時
令和2年(2020年)3月末時点	2.69	7.4%	西部地域乗合タクシー運行開始後(令和元年(2019年)10月1日以降)
令和3年(2021年)4月時点(予定)	2.29	6.3%	南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後
令和3年(2021年)4月時点【施策なし】	5.16	14.2%	【参考】施策の取組みなし(バス運行補助事業廃止のみ実施)

2) 鉄道駅・バス停勢圏外地域の人口

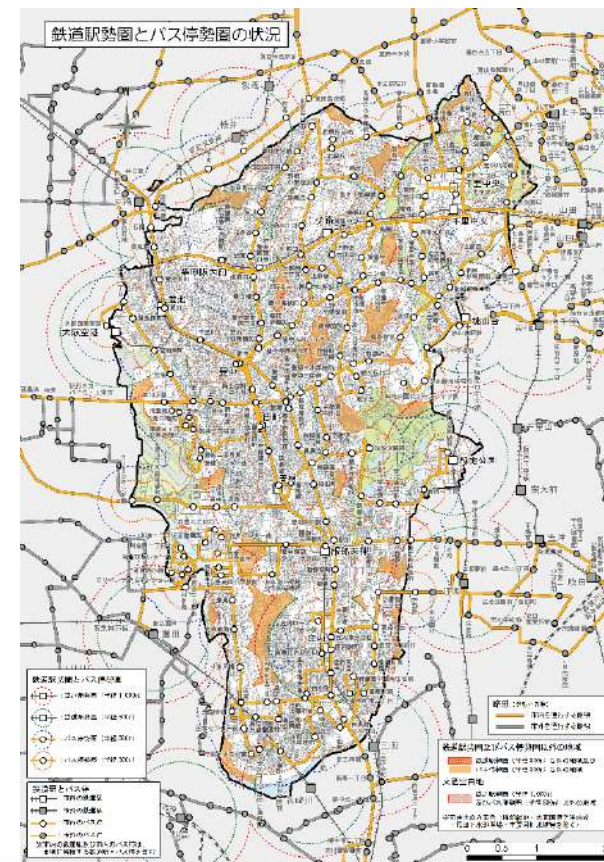
- 鉄道駅・バス停勢圏外地域の人口は、令和2年（2020年）3月末時点で28,515人であり、令和元年（2019年）10月の西部地域乗合タクシーの運行に伴い、計画策定時（平成27年（2015年））の32,100人から約3,600人減少しています。
- また、令和3年（2021年）4月予定の南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始により、交通空白地の人口は23,271人になるものと考えられます。
- なお、乗合タクシー及び東西軸路線バスの取組みを実施しない場合は、令和3年（2021年）4月時点で44,354人になるものと考えられます。

	勢圏外地域人口 (人)	市人口に占める割合	備考
平成31年(2019年)2月末時点	32,100	8.1%	豊中市公共交通改善計画策定時
令和2年(2020年)3月末時点	28,515	7.2%	西部地域乗合タクシー運行開始後(令和元年(2019年)10月1日以降)
令和3年(2021年)4月時点(予定)	23,271	5.9%	南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後
令和3年(2021年)4月時点【施策なし】	44,354	11.2%	【参考】施策の取組みなし(バス運行補助事業廃止のみ実施)

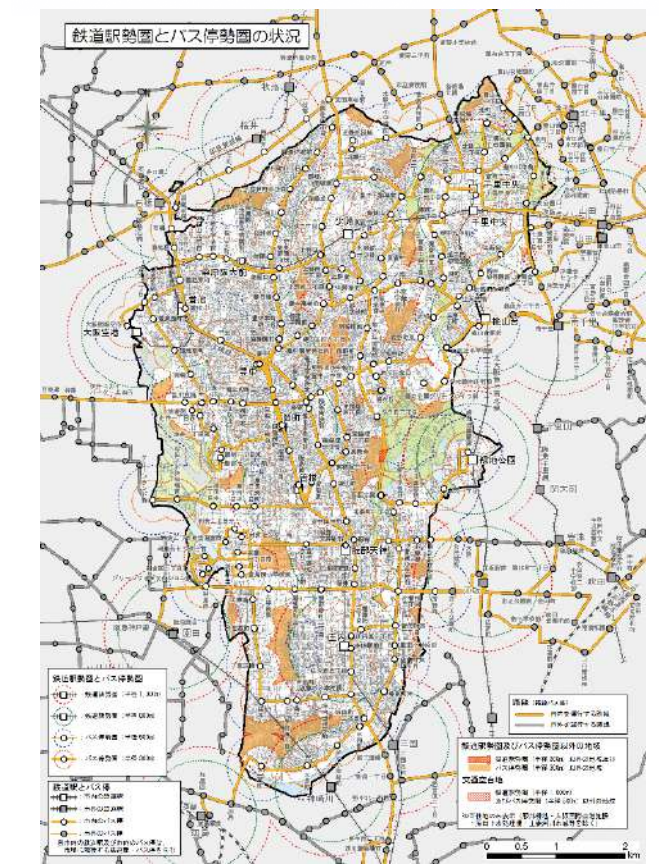
■平成31年（2019年）2月末時点
【豊中市公共交通改善計画策定時】



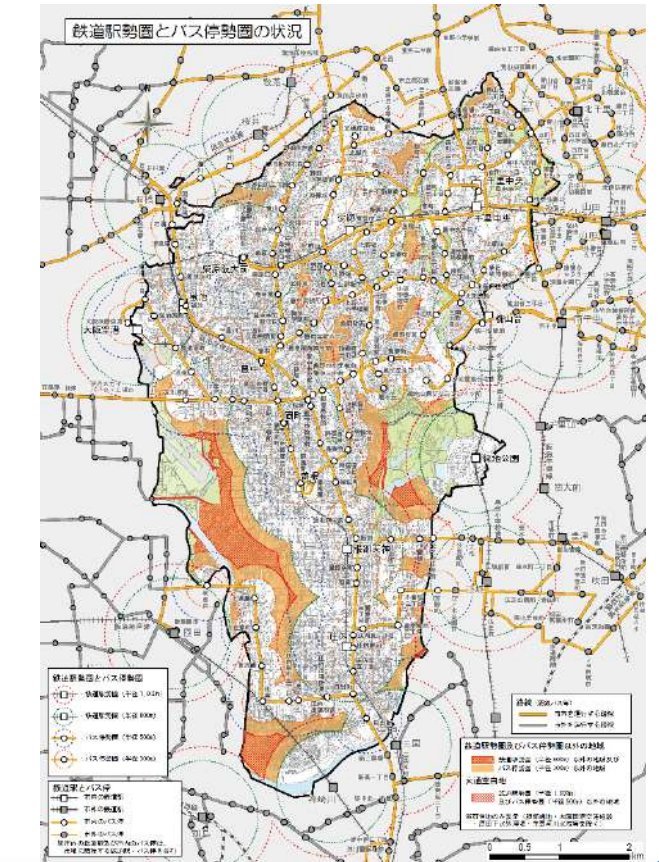
■令和3年（2021年）4月時点（予定）
【南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後】



■令和2年（2020年）3月末時点
【西部地域乗合タクシー運行開始後
(令和元年（2019年）10月1日以降)】

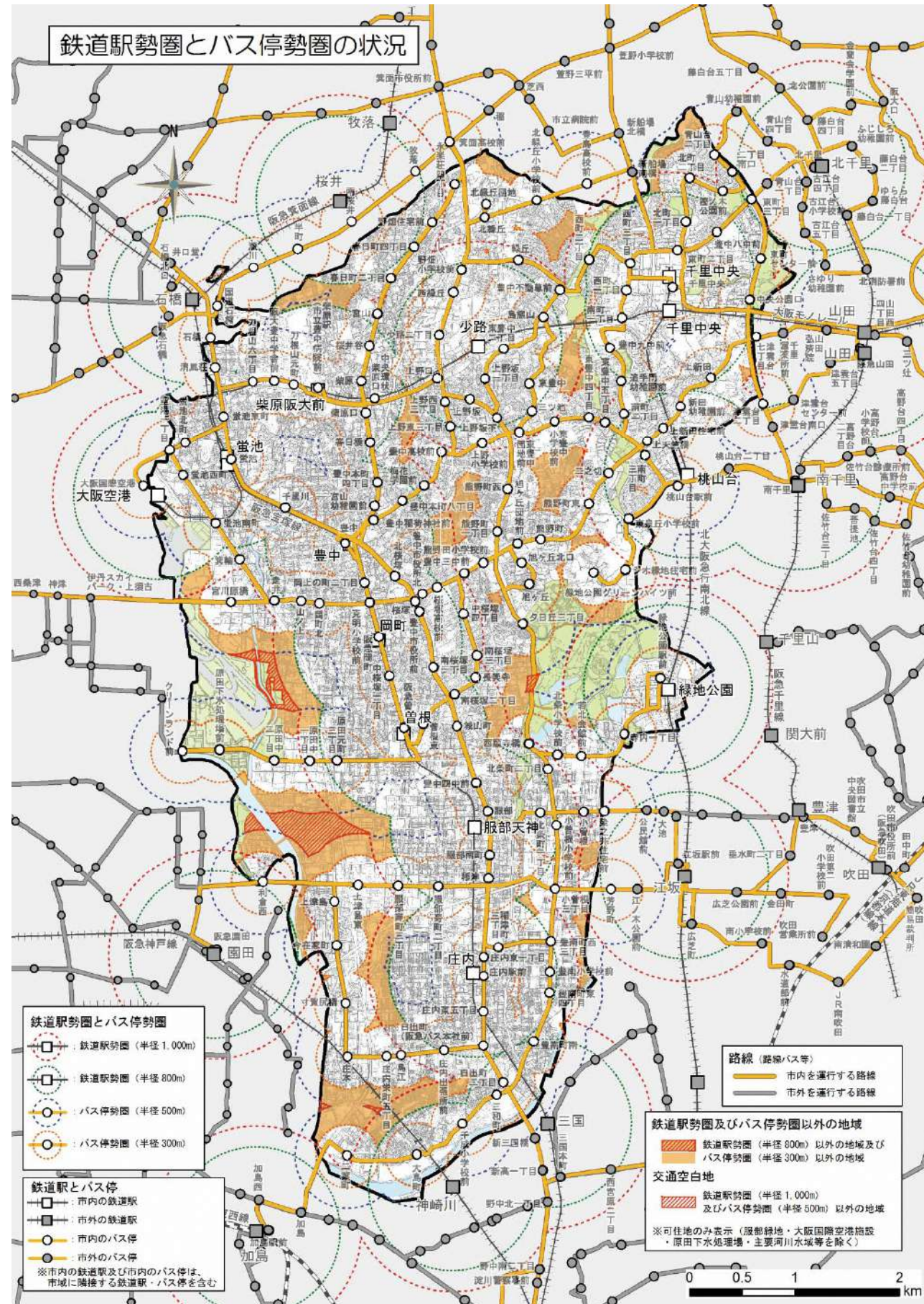


■令和3年（2021年）4月時点【施策なし】
【【参考】施策の取組みなし
(バス運行補助事業廃止のみ実施)】

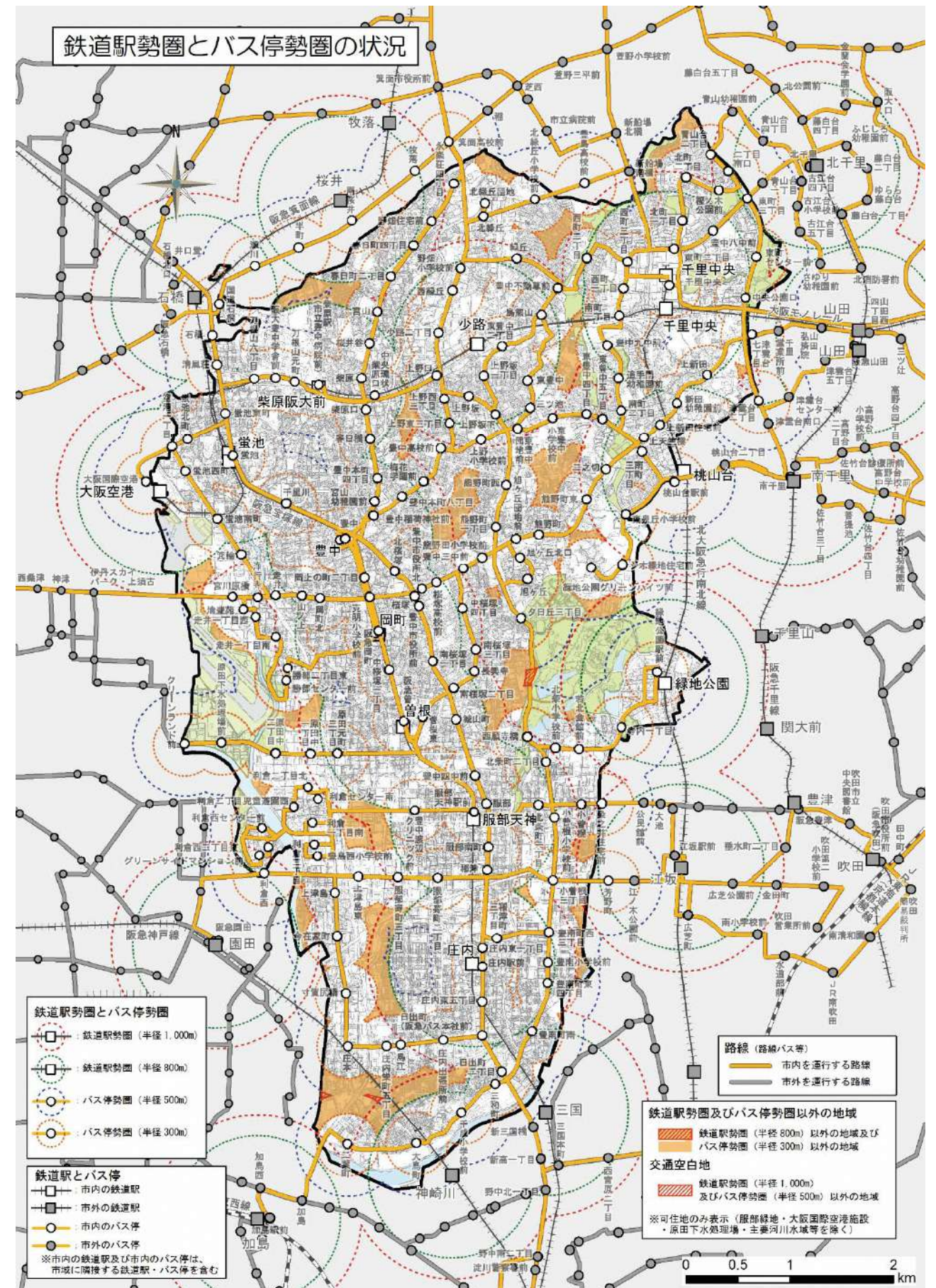


豊中市公共交通改善計画について

■平成31年(2019年)2月末時点 <再掲>
【豊中市公共交通改善計画策定時】

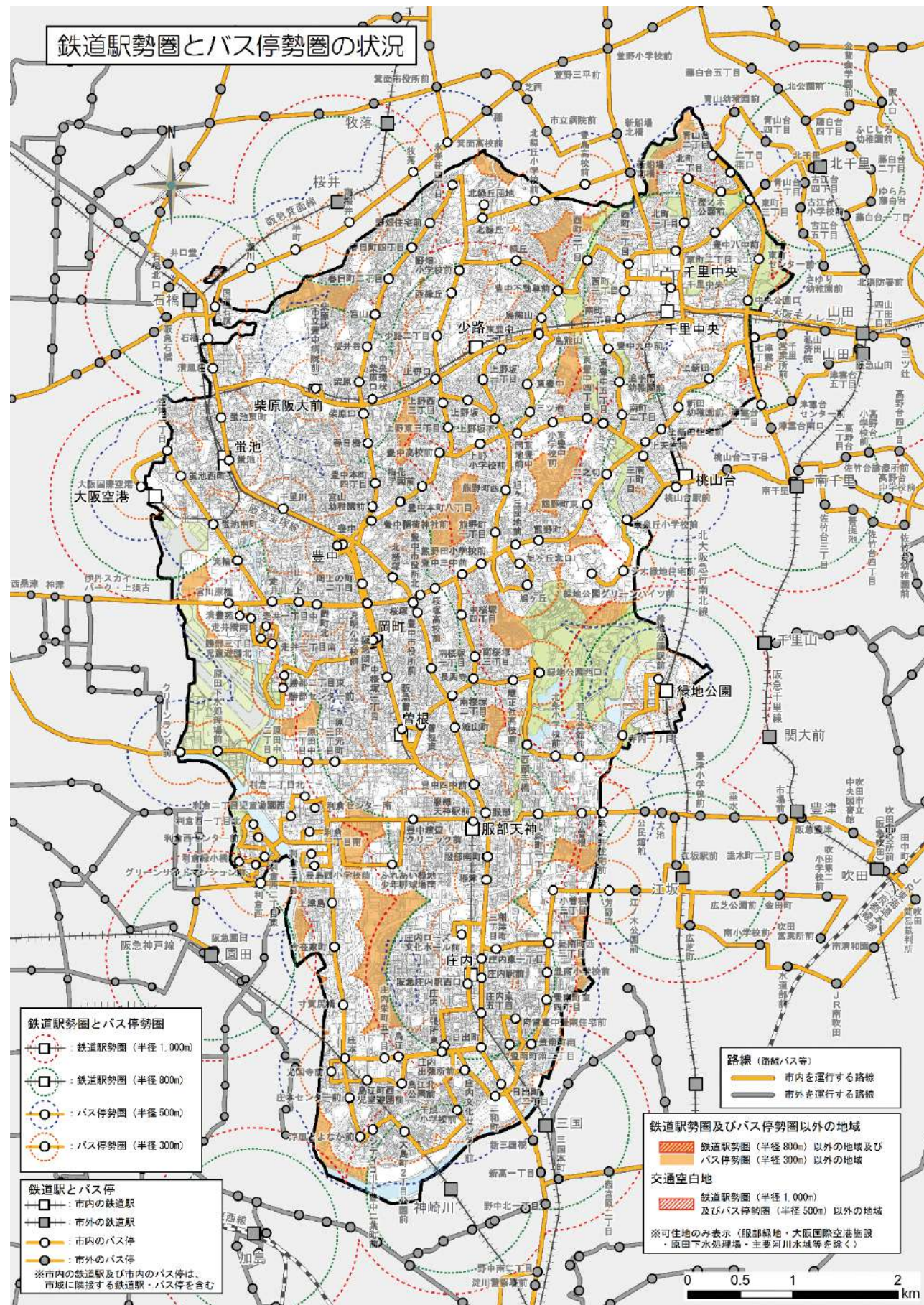


■令和2年(2020年)3月末時点 <再掲>
【西部地域乗合タクシー運行開始後 (令和元年(2019年)10月1日以降)】

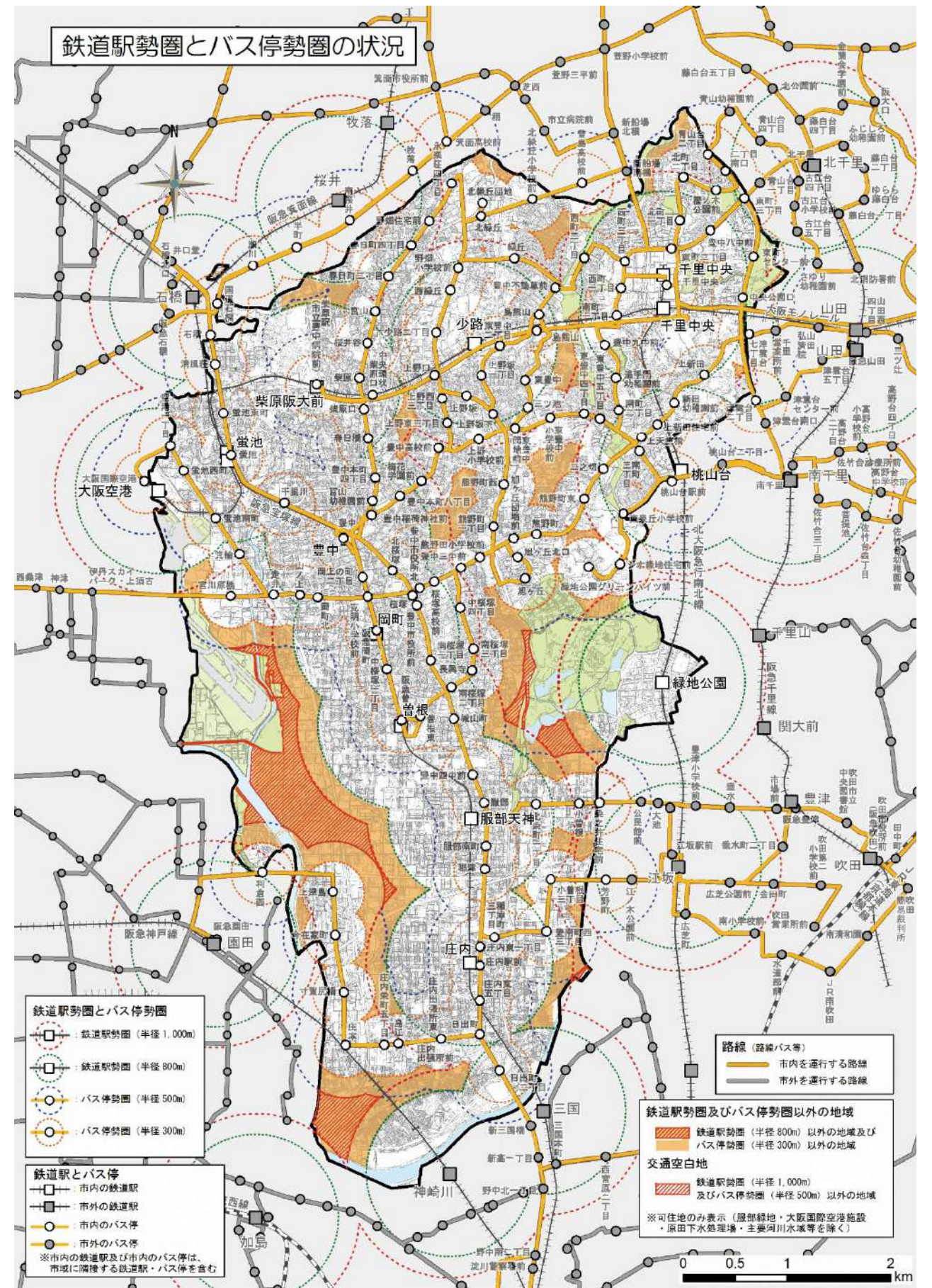


豊中市公共交通改善計画について

■令和3年(2021年)4月時点(予定) <再掲>
【南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後】



■令和3年(2021年)4月時点【施策なし】 <再掲>
【【参考】施策の取組みなし(バス運行補助事業廃止のみ実施)】



市内の公共交通について

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。

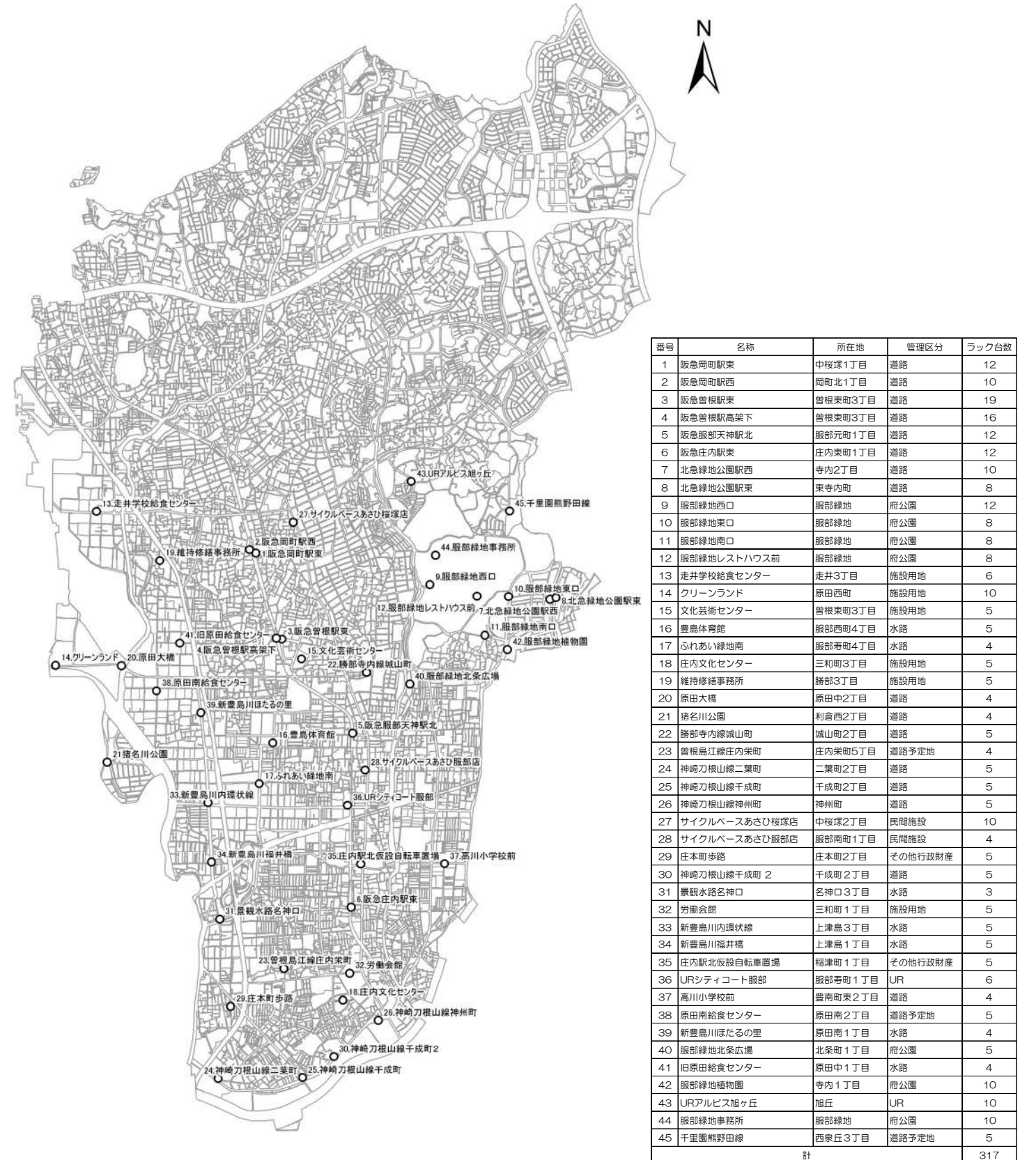
1.2 実験概要

- ・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）、令和 2 年（2020 年）6 月末現在 45 箇所（317 ラック）を配置、今後増設予定
- ・自転車：電動自転車 当初 70 台、現在 170 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



【曾根駅東】



【服部緑地西口】



市内の公共交通について

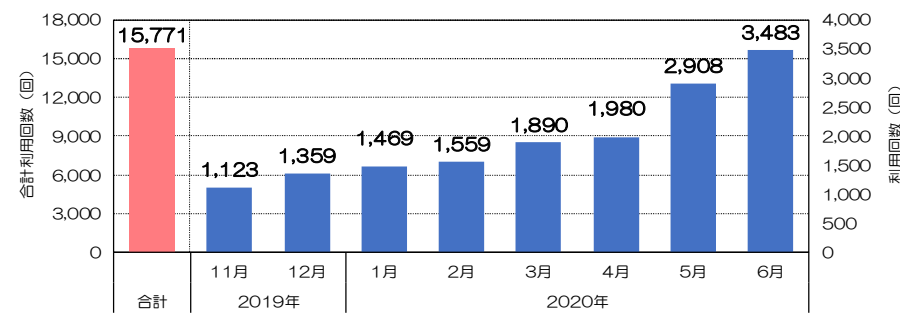
1.5 実証実験結果【令和元年（2019年）11月～令和2年（2020年）6月】

(1) 利用状況

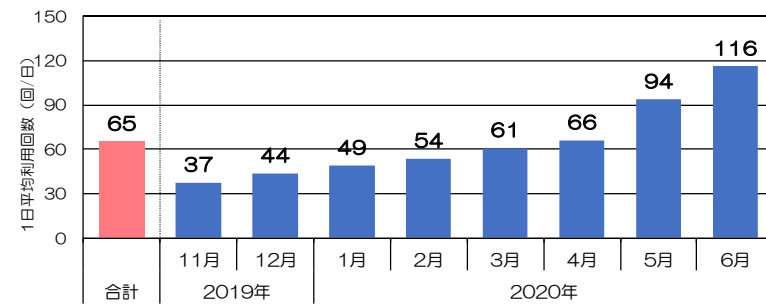
- 利用回数の合計は15,771回であり、令和2年（2020年）6月の利用回数は3,483回で令和元年（2019年）11月の開始以降、新型コロナウイルス感染拡大後も、3密とならないシェアサイクルの利用は増加傾向にあります。

【利用回数の概要】

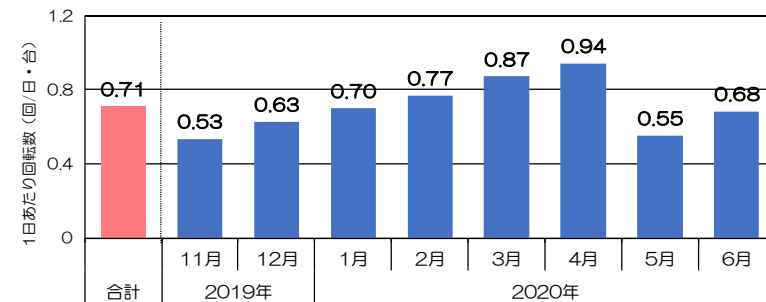
■ 合計利用回数



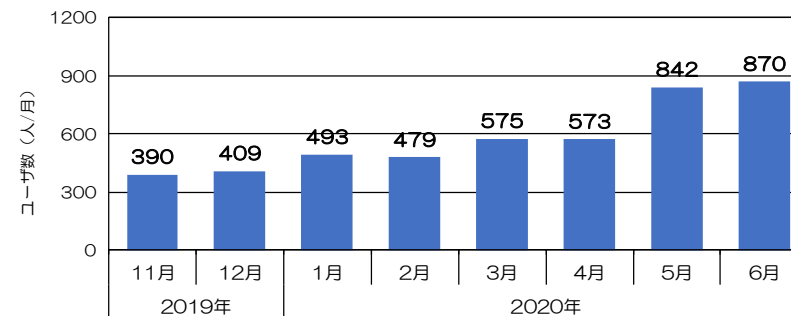
■ 1日平均利用回数



■ 1日あたり回転数



■ ユーザー数



(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、実験エリア内ポート間の利用が約79%を占めており、実験エリア内⇄市外ポート間は約17%です。
- 実験エリア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22%、実験エリア内別ポート間が約57%です。

【利用エリア別利用回数】

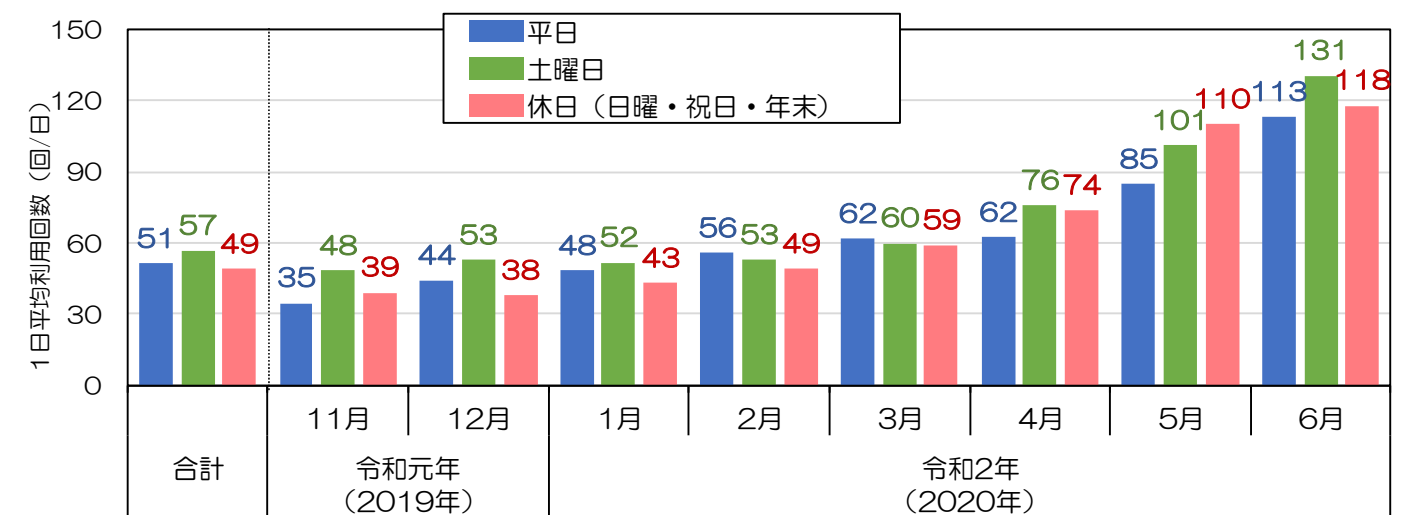
利用エリア区分	利用回数 (回)	構成比
実験エリア内ポート間	12,441	78.9%
同一ポート間	3,449	21.9%
実験エリア内別ポート間	8,992	57.0%
実験エリア内⇄その他市内ポート間	334	2.1%
実験エリア内⇄市外ポート間	2,644	16.8%
その他市内ポート間	218	1.4%
その他市内⇄市外ポート間	134	0.8%
合計	15,771	100.0%

※その他市内ポート：実証実験エリア以外の豊中市内のポート

(3) 曜日別利用状況

- 曜日別利用状況を見ると、令和2年（2020年）4月から6月にかけて土曜日や休日（日曜・祝日・年末）の利用回数は、平日と比べて多くなっています。

【曜日別利用回数】



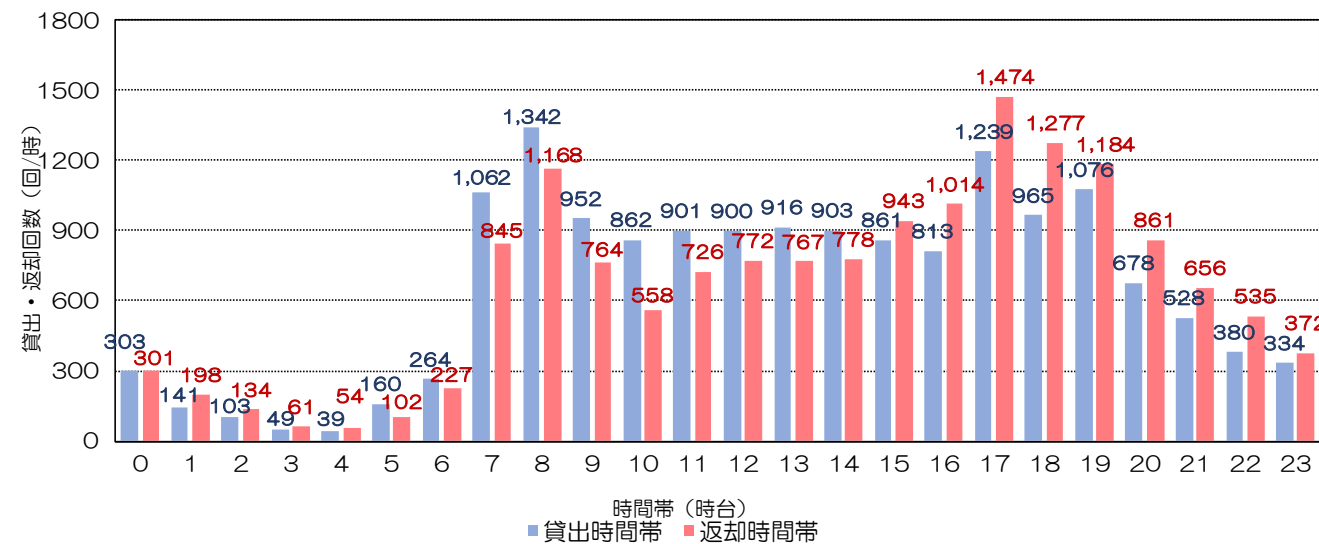
市内の公共交通について

(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1,342回と最も多く、次いで「17時台」が1,239回、「19時台」が1,076回、「7時台」が1,062回です。
- 返却時間帯は、「17時台」が1,474回と最も多く、次いで「18時台」が1,277回、「19時台」が1,184回、「8時台」が1,168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。

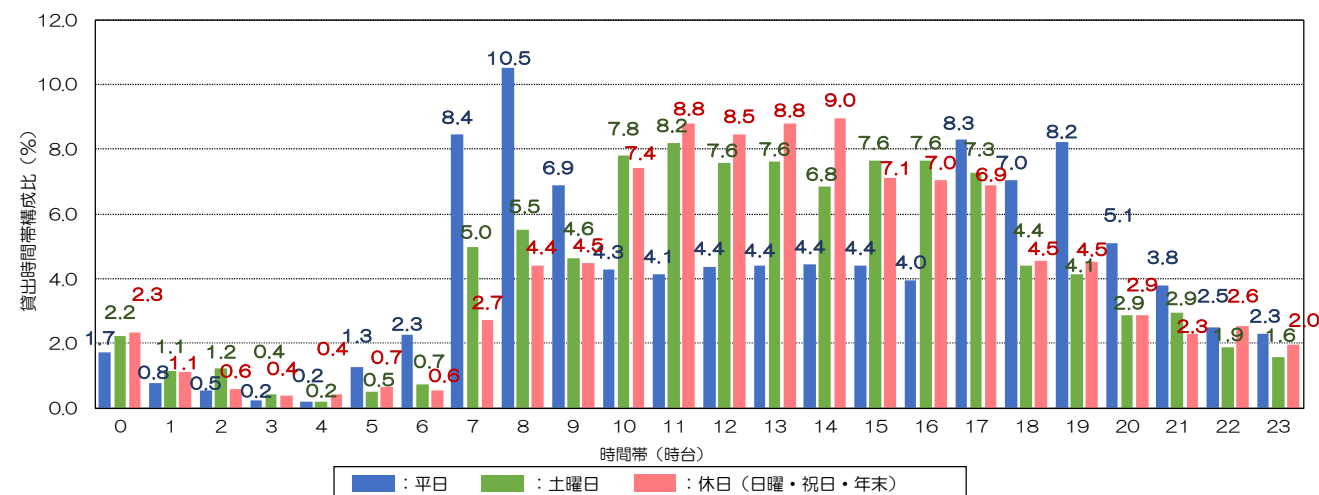
【時間帯別貸出・返却回数】



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」、「17時台」、「19時台」の順です。
- 土曜日は「11時台」が最も多く、次いで「10時台」、「12時台」、「13時台」、「15時台」、「16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「11時台」と「13時台」、「12時台」の順です。

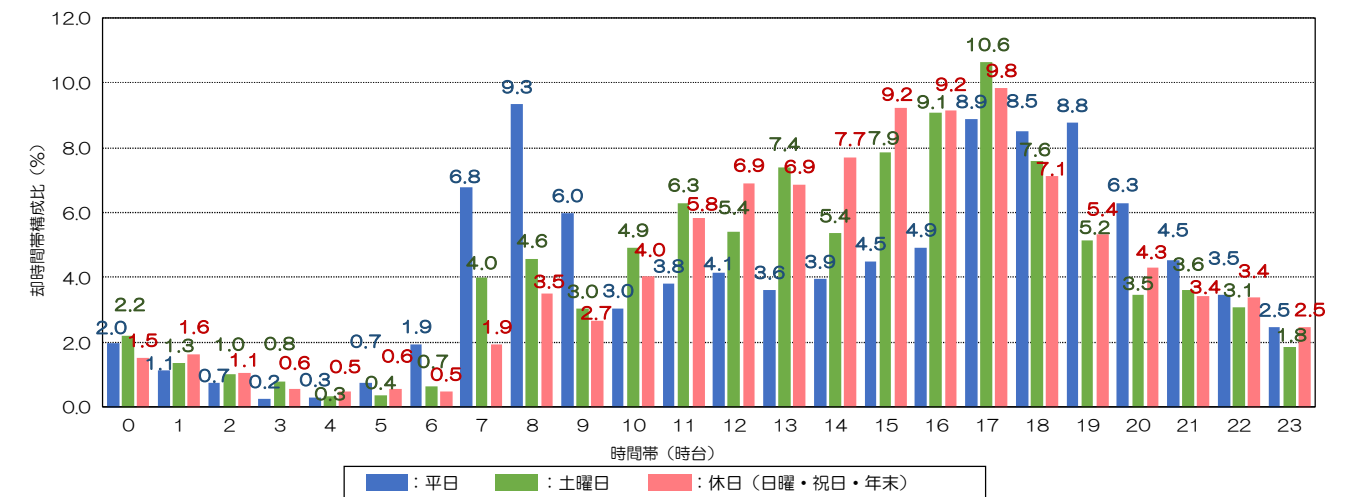
【曜日別貸出時間帯の構成比】



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「17時台」、「19時台」、「18時台」の順です。
- 土曜日は「17時台」が最も多く、次いで「16時台」、「15時台」、「18時台」の順です。
- 休日（日曜・祝日・年末）は「17時台」が最も多く、次いで「15時台」と「16時台」、「14時台」の順です。

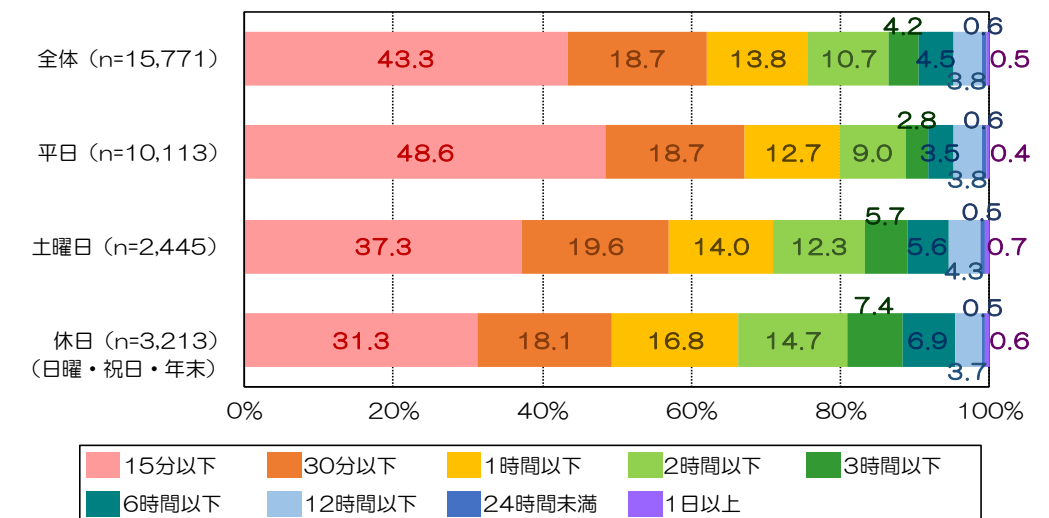
【曜日別返却時間帯の構成比】



(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。
- 土曜日、休日（日曜・祝日・年末）は、平日に比べて「15分以下」の割合が少なく、「1時間以下」、「2時間以下」の割合が高くなっています。

【利用時間の構成比】



市内の公共交通について

(6) ポート別利用状況（実験エリア内ポート対象）

- ▶ 実験エリア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「阪急服部天神駅北」、「阪急庄内駅東」、「阪急曽根駅高架下」、「阪服部緑地西口」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。

【実験エリア内ポート別利用状況】

※データは2020年6月の実績

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	その他ポート間	
1	北急緑地公園駅西	駅	10	303	309	612	21.2%	72.2%	6.5%	2.04
2	阪急服部天神駅北	駅	12	252	251	503	24.7%	69.8%	5.6%	1.40
3	阪急庄内駅東	駅	12	248	247	495	25.9%	60.2%	13.9%	1.38
4	阪急曽根駅高架下	駅	16	239	234	473	17.3%	78.4%	4.2%	0.99
5	服部緑地西口	周辺	12	145	150	295	4.7%	93.9%	1.4%	0.82
6	阪急曽根駅東	駅	19	120	119	239	26.8%	69.0%	4.2%	0.42
7	サイクルベースあさひ桜塚店	周辺	10	114	114	228	19.3%	70.6%	10.1%	0.76
8	勝部寺内線城山町	周辺	5	109	109	218	9.2%	83.9%	6.9%	1.45
9	阪急岡町駅東	駅	12	106	105	211	15.2%	79.1%	5.7%	0.59
10	URアルビス旭ヶ丘	周辺	10	101	102	203	26.6%	65.5%	7.9%	0.68
11	神崎刀根山線千成町	周辺	5	99	99	198	33.3%	50.5%	16.2%	1.32
12	服部緑地東口	周辺	8	95	94	189	16.9%	79.9%	3.2%	0.79
13	阪急岡町駅西	駅	10	90	95	185	18.4%	71.9%	9.7%	0.62
14	URシティコート服部	周辺	6	79	83	162	28.4%	53.7%	17.9%	0.90
15	北急緑地公園駅東	駅	8	72	70	142	63.4%	27.5%	9.2%	0.59
16	高川小学校前	周辺	4	62	62	124	4.8%	63.7%	31.5%	1.03
17	服部緑地植物園	周辺	10	59	61	120	25.0%	67.5%	7.5%	0.40
18	曽根島江線庄内栄町	周辺	4	59	60	119	13.4%	73.1%	13.4%	0.99
19	神崎刀根山線神州町	周辺	5	50	51	101	2.0%	42.6%	55.4%	0.67
20	千里園熊野田線	周辺	5	45	48	93	6.5%	76.3%	17.2%	0.62
21	服部緑地南口	周辺	8	36	43	79	20.3%	70.9%	8.9%	0.33
22	原田南給食センター	周辺	5	38	39	77	10.4%	74.0%	15.6%	0.51
23	新豊島川ほとりの里	周辺	4	39	37	76	2.6%	90.8%	6.6%	0.63
24	サイクルベースあさひ服部店	周辺	4	35	36	71	25.4%	64.8%	9.9%	0.59
25	服部緑地レストハウス前	周辺	8	31	39	70	34.3%	64.3%	1.4%	0.29
26	労働会館	周辺	5	34	34	68	8.8%	42.6%	48.5%	0.45
27	新豊島川内環状線	周辺	5	31	32	63	0.0%	58.7%	41.3%	0.42
28	庄内文化センター	周辺	5	30	32	62	9.7%	75.8%	14.5%	0.41
29	庄本町歩路	周辺	5	30	30	60	3.3%	73.3%	23.3%	0.40
30	走井学校給食センター	周辺	6	28	31	59	10.2%	30.5%	59.3%	0.33
31	神崎刀根山線二葉町	周辺	5	29	29	58	37.9%	48.3%	13.8%	0.39
32	クリーンランド	周辺	10	23	24	47	4.3%	89.4%	6.4%	0.16
33	庄内駅北仮設自転車置場	周辺	5	24	22	46	4.3%	69.6%	26.1%	0.31
34	維持修繕事務所	周辺	5	21	22	43	0.0%	97.7%	2.3%	0.29
35	新豊島川福井橋	周辺	5	20	20	40	30.0%	67.5%	2.5%	0.27
36	豊島体育館	周辺	5	18	21	39	0.0%	59.0%	41.0%	0.26
37	服部緑地事務所	周辺	10	18	21	39	5.1%	82.1%	12.8%	0.13
38	ふれあい緑地南	周辺	4	19	18	37	10.8%	81.1%	8.1%	0.31
39	文化芸術センター	周辺	5	16	17	33	30.3%	69.7%	0.0%	0.22
40	旧原田給食センター	周辺	4	15	12	27	14.8%	85.2%	0.0%	0.23
41	原田大橋	周辺	4	11	11	22	18.2%	59.1%	22.7%	0.18
42	猪名川公園	周辺	4	10	8	18	55.6%	38.9%	5.6%	0.15
43	服部緑地北条広場	周辺	5	5	7	12	33.3%	66.7%	0.0%	0.08
44	神崎刀根山線千成町2	周辺	5	5	5	10	0.0%	90.0%	10.0%	0.07
45	景観水路名神口	周辺	3	1	1	2	0.0%	100.0%	0.0%	0.02
-	総数	-	317	3,014	3,054	6,068	16.5%	55.8%	7.5%	0.64

: 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) 実験エリア内ポートを起点とした返却ポートの状況

- ▶ 実験エリア内のポートを起点とした返却ポートを見ると、「実験エリア内」での返却が最も多く、次いで、「その他市区」、「その他市内ポート」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「尼崎市」、「池田市」の順です。
- ▶ その他市区の内訳を見ると、「その他大阪市内（大阪市淀川区以外）」が最も多く、「茨木市」、「吹田市」の順です。

【実験エリア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
実験エリア内	2,692	89.4%
その他市内ポート	54	1.8%
隣接市区	211	7.0%
大阪市淀川区	171	5.7%
池田市	12	0.4%
尼崎市	28	0.9%
その他市区	53	1.8%
その他大阪市内	45	1.5%
茨木市	3	0.1%
吹田市	2	0.1%
西宮市	1	0.0%
摂津市	0	0.0%
その他市区	2	0.1%
総計	3,010	100.0%

【その他大阪市内の内訳】

大阪市北区	18
大阪市鶴見区	5
大阪市浪速区	5
大阪市都島区	4
大阪市住之江区	3
大阪市西区	2
大阪市	2
大阪市中央区	2
大阪市東淀川区	2
大阪市城東区	1
大阪市西淀川区	1
合計	45

※データは2020年6月の実績

2) 実験エリア内ポートを終点とした貸出ポートの状況

- ▶ 実験エリア内のポートを終点とした貸出ポートを見ると、「実験エリア内」での貸出が最も多く、次いで、「その他市区」、「その他市内ポート」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「尼崎市」、「池田市」の順です。
- ▶ その他市区の内訳を見ると、「その他大阪市内（大阪市淀川区以外）」が最も多く、「茨木市」、「吹田市」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
実験エリア内	2,692	88.3%
その他市内ポート	58	1.9%
その他市内ポート	234	7.7%
大阪市淀川区	189	6.2%
池田市	16	0.5%
尼崎市	29	1.0%
その他市区	63	2.1%
その他大阪市内	58	1.9%
茨木市	2	0.1%
吹田市	2	0.1%
西宮市	1	0.0%
摂津市	0	0.0%
その他市区	0	0.0%
総計	3,047	100.0%

【その他大阪市内の内訳】

大阪市北区	30
大阪市中央区	9
大阪市浪速区	4
大阪市住之江区	4
大阪市西区	3
大阪市都島区	3
大阪市福島区	2
大阪市西淀川区	1
大阪市鶴見区	1
大阪市東淀川区	1
合計	58

※データは2020年6月の実績

市内の公共交通について

(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、「阪急庄内駅東～曾根島江線庄内栄町」間、「阪急庄内駅東～市外」間、「北急緑地公園駅西～北急緑地公園駅西（同一ポート間）」間の順です。
- ▶ 北急緑地公園駅、阪急服部天神駅、阪急庄内駅等のポート利用が多く見受けられます。

【ポート間別利用回数（上位 30 位）】

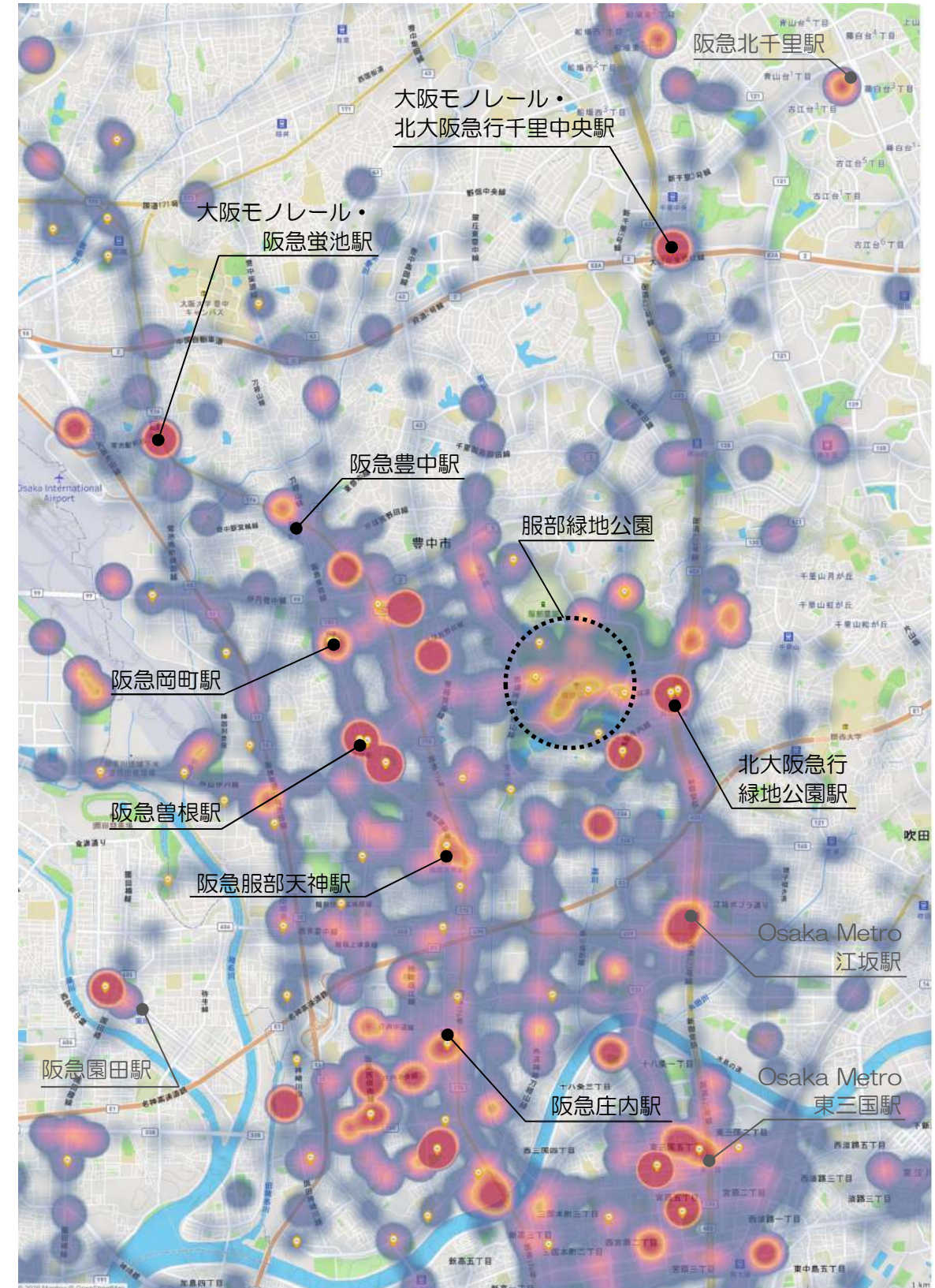
順位	利用ポート	利用回数
1	北急緑地公園駅西～服部緑地西口	154
2	阪急服部天神駅北～勝部寺内線城山町	108
3	阪急庄内駅東～曾根島江線庄内栄町	76
4	阪急庄内駅東～市外	68
5	北急緑地公園駅西～北急緑地公園駅西（同一ポート間）	65
6	阪急庄内駅東～阪急庄内駅東（同一ポート間）	64
7	阪急服部天神駅北～阪急服部天神駅北（同一ポート間）	62
8	阪急曾根駅高架下～服部緑地西口	57
9	神崎刀根山線神州町～市外	55
10	北急緑地公園駅西～サイクルベースあさひ桜塚店	54
11	阪急岡町駅東～UR アルビス旭ヶ丘	50
12	北急緑地公園駅東～北急緑地公園駅東（同一ポート間）	45
13	阪急曾根駅高架下～新豊島川ほたるの里	45
13	阪急曾根駅高架下～原田南給食センター	44
15	阪急曾根駅高架下～阪急曾根駅高架下（同一ポート間）	41
15	北急緑地公園駅西～千里園熊野田線	39
15	高川小学校前～市外	39
15	阪急曾根駅高架下～服部緑地東口	36
15	労働会館～市外	33
20	神崎刀根山線千成町～神崎刀根山線千成町（同一ポート間）	33
20	阪急曾根駅東～阪急曾根駅東（同一ポート間）	32
22	神崎刀根山線千成町～市外	32
23	大阪モノレール千里中央駅～大阪モノレール千里中央駅（同一ポート間）	32
23	神崎刀根山線千成町～庄本町歩路	30
25	走井学校給食センター～大阪モノレール 蛸池駅	30
25	北急緑地公園駅西～市外	29
27	阪急庄内駅東～庄内文化センター	29
28	阪急服部天神駅北～UR シティコート服部	29
29	阪急岡町駅西～維持修繕事務所	27
30	UR シティコート服部～市外	27

※データは 2020 年 6 月の実績

(9) ヒートマップ（利用実績マップ）

- ▶ 自転車の動きを見てみると、北大阪急行緑地公園駅周辺～服部緑地公園～阪急曾根駅周辺をはじめ、阪急豊中駅周辺、阪急曾根町駅周辺、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2年（2020年）6月下旬実績】



※集計期間：2020年6月24日～30日 / 集計対象利用回数：998件

市内の公共交通について

2. 自転車活用推進計画について

2.1 目的・背景

- 自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」（平成28年法律第113号）が平成29年（2017年）5月に施行されました。
- また、都道府県・市町村においても、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を含む計画を定めるよう努める旨を記しており、大阪府では「大阪府自転車活用推進計画」を令和元年（2019年）12月に策定しています。
- 豊中市においては、平成28年（2016年）7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定されたことを受け、ガイドラインと試験施工の効果検証結果を踏まえながら、歩行者と自転車利用者にとって、安心・安全に移動できる環境の整備と共に、自転車利用ルールの周知徹底とマナーの向上を目的とした「豊中市自転車ネットワーク計画」を平成31年（2019年）2月に策定しました。
- さらに、シェアサイクル実証実験など、自転車活用の機運の高まりもあることから、本市の交通体系における自転車の位置付けを明確にするとともに、自転車の通行空間及び利用環境の整備や安全利用の促進により、自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図るため、これらの考え方や施策を定めた「豊中市自転車活用推進計画」を策定します。
- 本計画は、国の自転車活用推進計画と整合していることから、法に定める市町村自転車活用推進計画（地方版自転車活用推進計画）として位置付けることとします。

2.2 計画策定までのスケジュール

- 計画策定までのスケジュールは、以下のとおり予定しています。

表 1 計画策定までのスケジュール

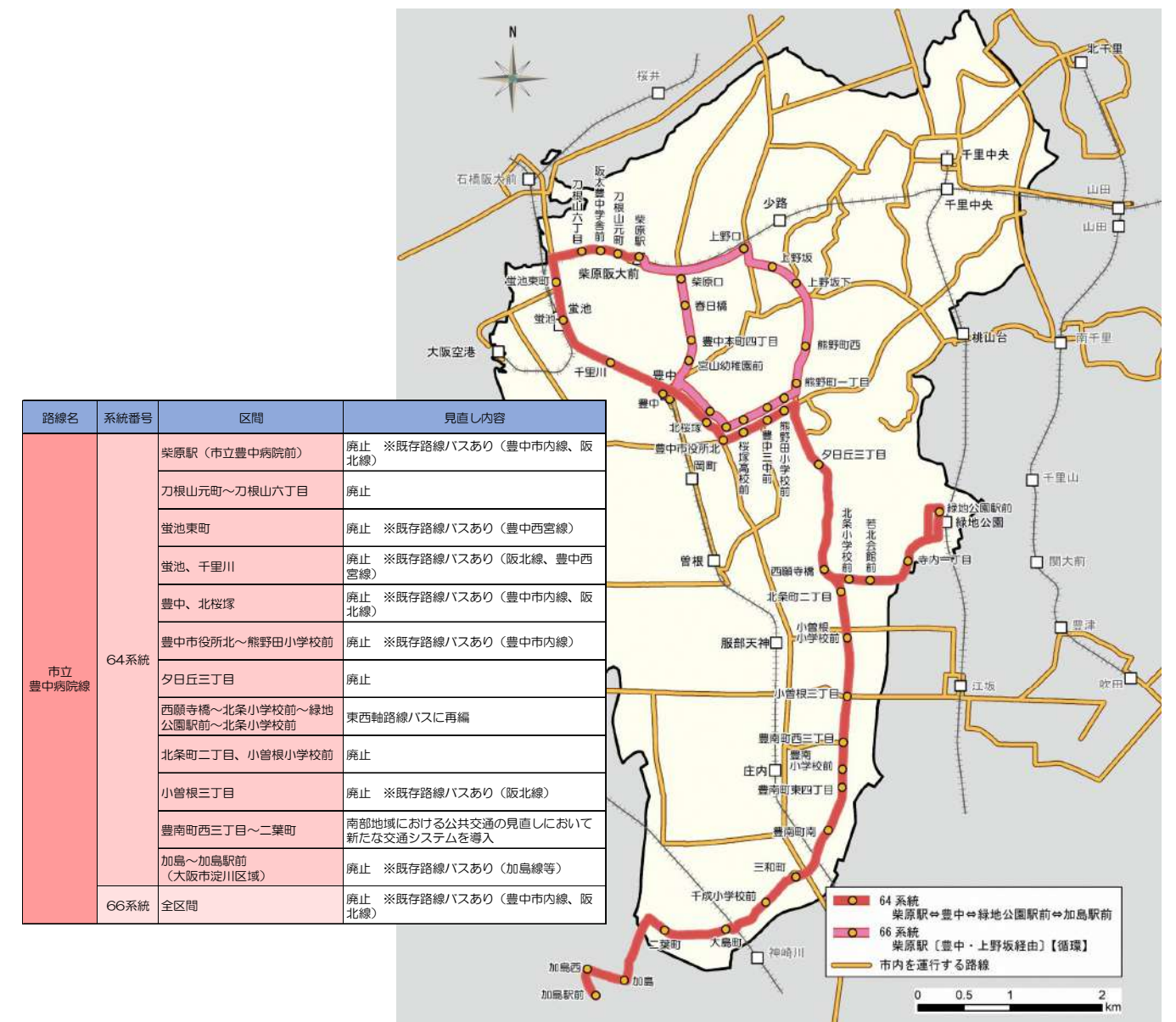
時期	実施内容
～6月	・現況・問題・課題の整理
7月～11月	・計画素案の検討・作成
12月～令和3年（2021年）1月	・パブリックコメントの実施 ・計画の成案化

3. 路線バスについて

3.1 市立豊中病院線の廃止

- 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」として病院直通のバス路線を阪急バスに運行依頼する形で運行開始し、市はバス運行補助事業により補助を行ってきました。
- 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、より効果的な事業への見直しが必要であるため、市立豊中病院線は、令和3年（2021年）4月に廃止します。

■令和3年（2021年）4月1日から廃止する市立豊中病院線



市内の公共交通について

3.2 新型コロナウイルス感染症対応に係る公共交通事業者支援事業について

(1) 事業概要

- ▶ 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用などを行い、公共交通を支えていく事業の実施に向けて検討しています。
- ▶ 感染予防対策や、3密を避けるための輸送量確保などを対象に支援を行うべく、実施に向けた事業内容の精査、調整などを進めています。

(2) 地方創生臨時交付金事業の活用事例（内閣府資料を引用）

- ▶ 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用事例の「12.公共的空間安全・安心確保事業」、「24.公共交通（バス、鉄道、旅客船、航空等）応援事業」、「25.地域公共交通機関の高度化支援事業」、「35.社会システム維持のための衛生確保事業」等の事例を参考に活用を検討しています。



本事例集の活用について

今は、地域のみんが力を合わせて、コロナという見えぬ敵と、知恵と工夫を出し合って、闘うときです。

国からでは目の届かない、地域の現場を知り尽くした皆さんだからこそできる独自の対策のために、1兆円の交付金が予算化されました。

本事例集は、皆様の、選択と実行のために、感染拡大の段階も踏まえた取組事例のご紹介や立案に当たっての代表的なチェック項目などを参考までに掲載しています。是非、ご活用ください！

目次	
第1部 新型コロナウイルス感染症に対する対応（医療提供体制の整備、感染拡大の防止策）として実施することが想定され、地方創生に資すると考えられるものの一例	● 本事例集の使い方（例）・・・P.2 ● 代表的なチェック項目（例）・・・P.3 ● 地方創生臨時交付金の取組例・・・P.5 ● 本事例集で紹介する大まかな目次・・・P.6 ● 主な支援対象者別の索引・・・P.7
第2部 新型コロナウイルス感染拡大の影響を受けた地域経済、住民生活の支援として実施することが想定され、地方創生に資すると考えられるものの一例	● 活用事例（第一部）・・・P.9 ● 活用事例（第二部）・・・P.29 ● 目的別・段階別にご紹介・・・P.66 ● 事例名一覧（全体）・・・P.76 ● 事例関連省庁・・・P.80 ● 留意点・・・巻末

12.公共的空間安全・安心確保事業

他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、公共施設、社会福祉関連施設、学校関連施設、食品販売店、交通機関など社会生活維持のために必要な施設において、地域の实情に応じて休業や活動の自粛を余儀なくされている方等の参画も得ながら、施設管理者・運営事業者が行うサーモグラフィーの設置や検温、隔壁の設置や個室化などを実施するために必要な経費の一部を支援。



緊急時対応段階 継続・回復段階

□個人 ■事業・団体 ■施設・地域
地域団体・中間支援組織/公共施設、社会生活に必要な施設

【目的】公共空間での感染機会を削減したい
【主な関連】内閣府地方創生推進室

35.社会システム維持のための衛生確保事業

警察署や交番、公共交通機関、卸売市場、介護関連施設その他食品製造・販売、清掃、運送などの社会生活を維持するために必要な施設における感染症対策にかかる消毒や施設整備等を実施するために必要な経費の一部を支援又は充当。なお、消毒関連事業者が業務を拡大する際に、営業休止要請等の影響を受けている事業者を雇用した際には奨励金等により支援。



緊急時対応段階 継続・回復段階

□個人 □事業・団体 ■施設・地域
社会生活に必要な施設

【目的】公共空間での感染機会を削減したい
【主な関連】内閣府地方創生推進室

24.公共交通（バス、鉄道、旅客船、航空等）応援事業

他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、経営に大きな影響を生じている公共交通機関及び関連事業者に対して、3密を避けるための運行に協力する場合や、収束後に利用を喚起するために便数や施設等の利用環境を整える場合に、奨励金等により支援。



緊急時対応段階 継続・回復段階

□個人 ■事業・団体 □施設・地域
交通事業

【目的】交通や物流を守りたい
【主な関連】国土交通省総合政策局地域交通課

25.地域公共交通機関の高度化支援事業

収束後の地域の移動を支えるため、経営に大きな影響を生じている地域公共交通機関に対し、他の支援施策の対象とならない又は超える部分について、収束後の経営持続化に資する省メンテナンスで環境性能に優れた車両・船舶への入替や施設管理の効率化等に関する取組に要する経費の一部を支援。



緊急時対応段階 継続・回復段階

□個人 ■事業・団体 □施設・地域
交通事業

【目的】交通や物流を守りたい
【主な関連】国土交通省総合政策局交通政策課

市内バス路線の再編について

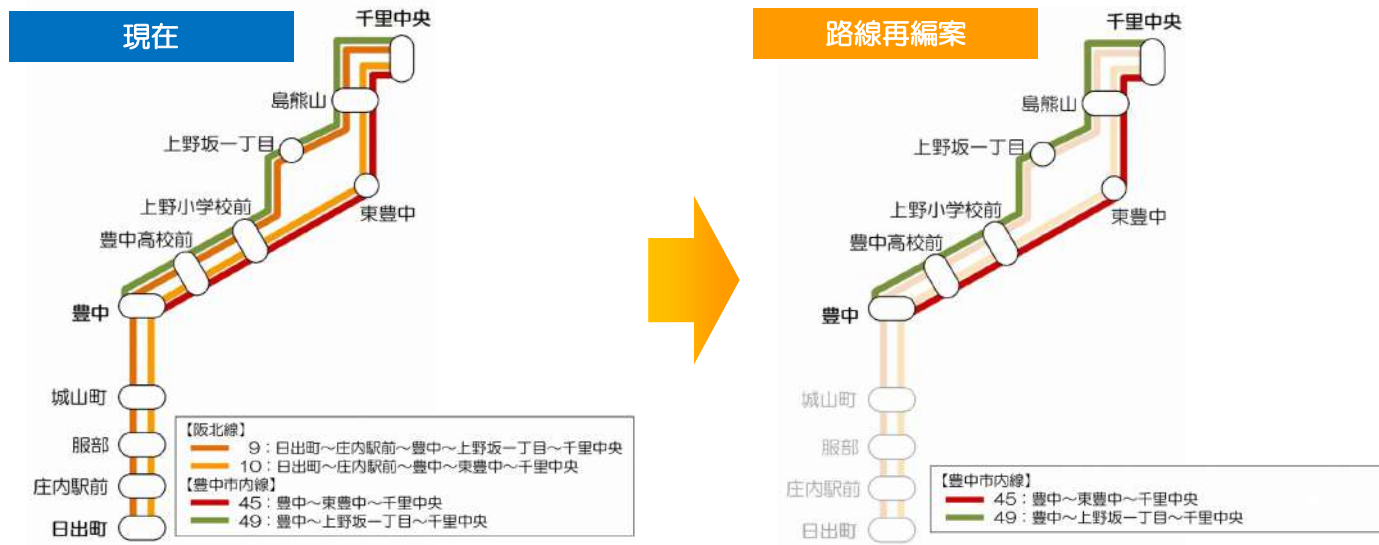
1. 阪急バス路線の再編について

1.1 阪北線及び吹田線の路線再編

- 市内を運行する路線バスのうち、阪北線及び吹田線について、路線の再編及び利用状況を考慮した運行本数の見直しが、令和2年(2020年)10月に実施される予定です。
- 本再編の一部に、路線(停留所)の廃止を含みます。

(1) 【阪北線】日出町～城山町～豊中～上野坂一丁目／東豊中～千里中央

日出町～豊中間は廃止となり、豊中～千里中央間は重複して運行している豊中市内線に集約されます。

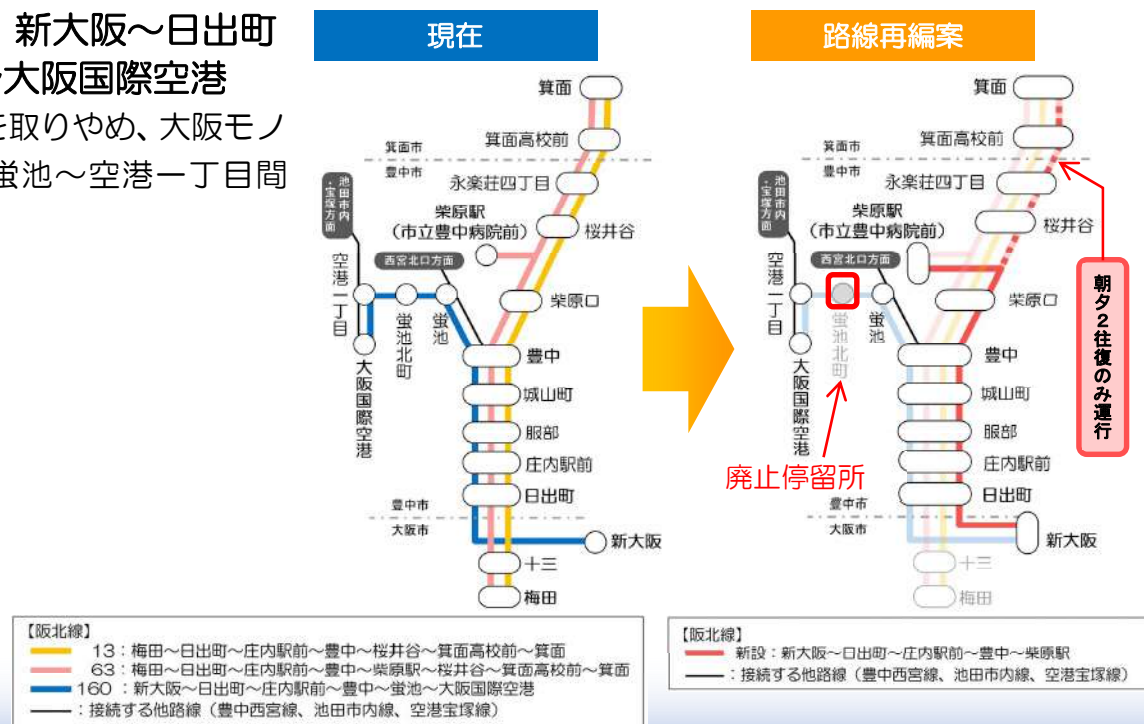


(2) 【阪北線】梅田～日出町～豊中～柴原駅～箕面

当該系統は路線が長大であるため、定時性の向上や運行効率化を図るために、運行区間の見直しが行われます。梅田から新大阪へ起終点が変更され、柴原駅(市立豊中病院前)から箕面間は朝夕2往復のみを維持し、他の便については、柴原駅が起終点となります。

(3) 【阪北線】新大阪～日出町～豊中～大阪国際空港

当該系統の運行を取りやめ、大阪モノレールと重複する蛸池～空港一丁目間を廃止します。



(4) 【阪北線】梅田～日出町～上津島～阪急園田

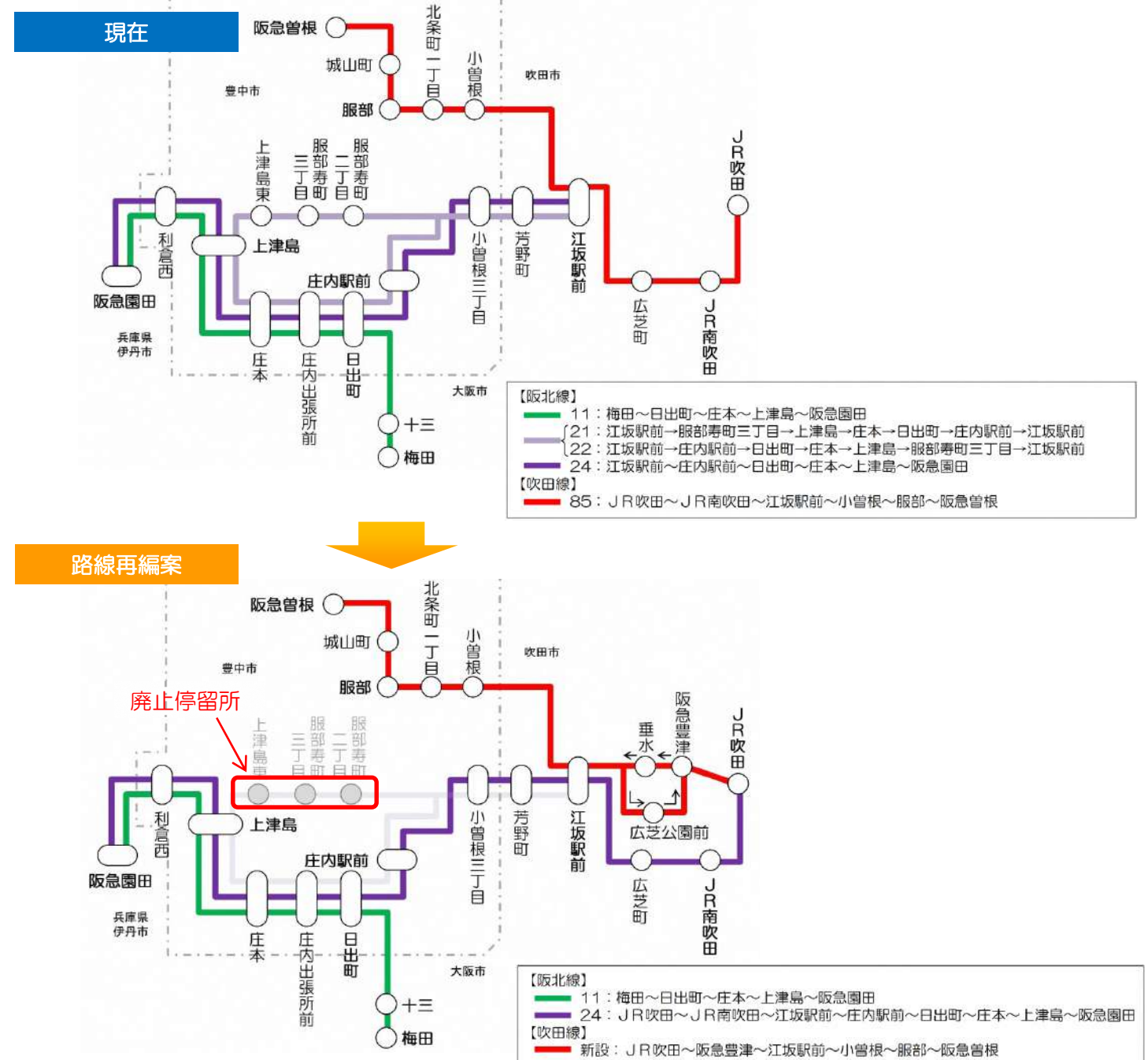
朝ラッシュ時や深夜時間帯の運行本数が見直され、昼間時間帯は現行の運行本数が維持されます。

(5) 【阪北線】江坂駅前～上津島～阪急園田

当該系統は、利用実態を踏まえた大幅な運行本数の見直しと、江坂駅前からJR南吹田を経てJR吹田までの運行区間延伸が行われます。また、朝ラッシュ時や夕方に運行している服部寿二丁目～上津島東間を運行する系統は廃止されます。

(6) 【吹田線】阪急曾根～服部～江坂駅前～JR南吹田～JR吹田

当該系統を廃止し、阪急曾根～服部～江坂駅前～阪急豊津～JR吹田を結ぶ系統が新設されます。なお、現行の運行本数は維持されます。



1.2 路線廃止の手続きについて

- バス路線を廃止する場合、通常は予定日の6月前までに、運輸局に届出しなければなりません。国では、関係自治体及び利害関係人に対して、路線の廃止が利用者の利便性を阻害しないことについての意見を聴取のうえ、路線廃止の手続を行うものとしています。
- 一方、旅客の利便を阻害しないと認められる場合には、30日前までに届け出を行うこととなっており、旅客の利便への影響は地域協議会にて協議（合意）され、大阪府下においては大阪府地域協議会にて、協議が行われます。
- 本協議会では、大阪府の地域協議会とは別に、改変について情報提供を行うものです。

(1) 地域協議会に協議する事項

①路線の休止又は廃止に係る事業計画等に関すること（道路運送法第15条関係）

道路運送法（抜粋）

（事業計画の変更）

第十五条の二 路線定期運行を行う一般乗合旅客自動車運送事業者は、路線（路線定期運行に係るものに限る。）の休止又は廃止に係る事業計画の変更をしようとするときは、その六月前（旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合にあつては、その三十日前）までに、その旨を国土交通大臣に届け出なければならない。

2 国土交通大臣は、一般乗合旅客自動車運送事業者が前項の届出に係る事業計画の変更（同項の国土交通省令で定める場合における事業計画の変更を除く。）を行った場合における旅客の利便の確保に関し、国土交通省令で定めるところにより、関係地方公共団体及び利害関係人の意見を聴取するものとする。

『旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合』とは…

道路運送施行規則（抜粋）

（一般乗合旅客自動車運送事業の事業計画の変更の特例）

第十五条の四 法第十五条の二第一項の旅客の利便を阻害しないと認められる国土交通省令で定める場合は、次に掲げる場合とする。

- 一 当該路線において他の一般乗合旅客自動車運送事業者が一般乗合旅客自動車運送事業を現に経営し、又は経営するものと見込まれる場合
- 二 当該路線の休止又は廃止について地域協議会（地域住民の生活に必要な旅客輸送の確保に関する協議会であつて、関係地方公共団体の長、地方運輸局長その他の関係者により構成されることその他の国土交通大臣が告示で定める要件を備えるものをいう。以下同じ。）において協議が調つた場合
- 三 前二号に掲げる場合のほか、旅客の利便を阻害しないと地方運輸局長が認めてあらかじめ公示する場合

(2) 本協議会での協議後の流れ

- 路線バス事業者が大阪府地域協議会に路線廃止の申し出が行われた際には、市に意見照会が行われます。市は、本協議会の意見を踏まえて、協議会あてに意見を回答します。

1. 豊中市西部地域乗合タクシー利用状況

1.1 運行状況

- 令和元年（2019年）10～12月、令和2年（2020年）1～5月の8カ月間の稼働日割合（実際に運行した日の割合）は、全体で92.6%（西部地域北路線：85.2%、西部地域南路線：82.4%）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44.6%（西部地域北路線：47.5%、西部地域南路線：41.6%）です。

【運行状況】

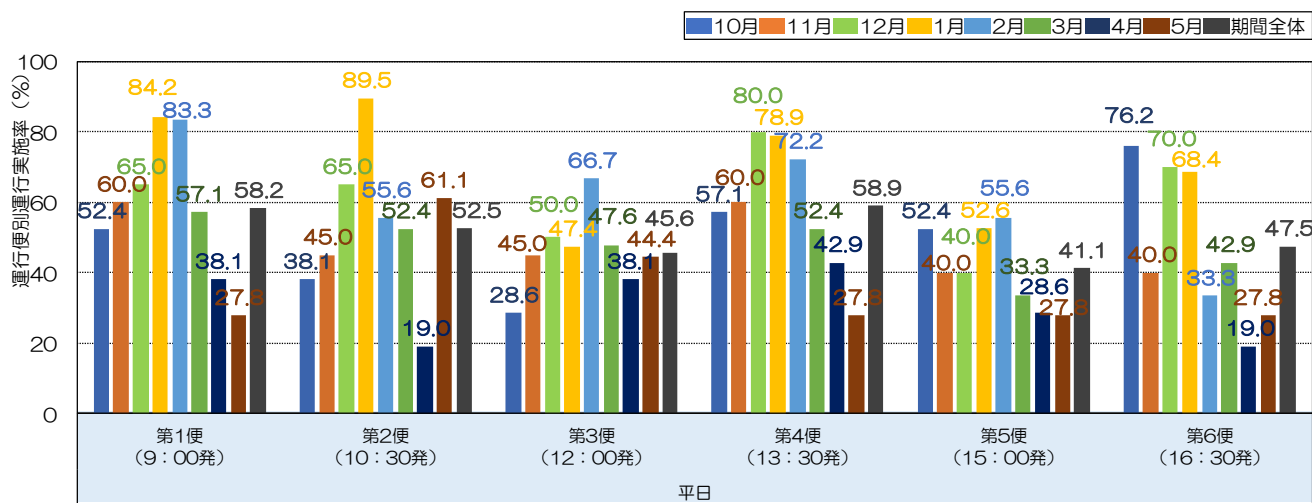
	稼働日割合 (%)			配車割合 (%)		
	月合計	平日	土日祝日	月合計	平日	土日祝日
全体	92.6%	99.4%	80.2%	44.6%	49.3%	31.7%
西部地域北路線	85.2%	94.9%	67.4%	47.5%	50.9%	38.1%
西部地域南路線	82.4%	96.8%	55.8%	41.6%	47.6%	25.3%

1.2 運行便別運行実施率

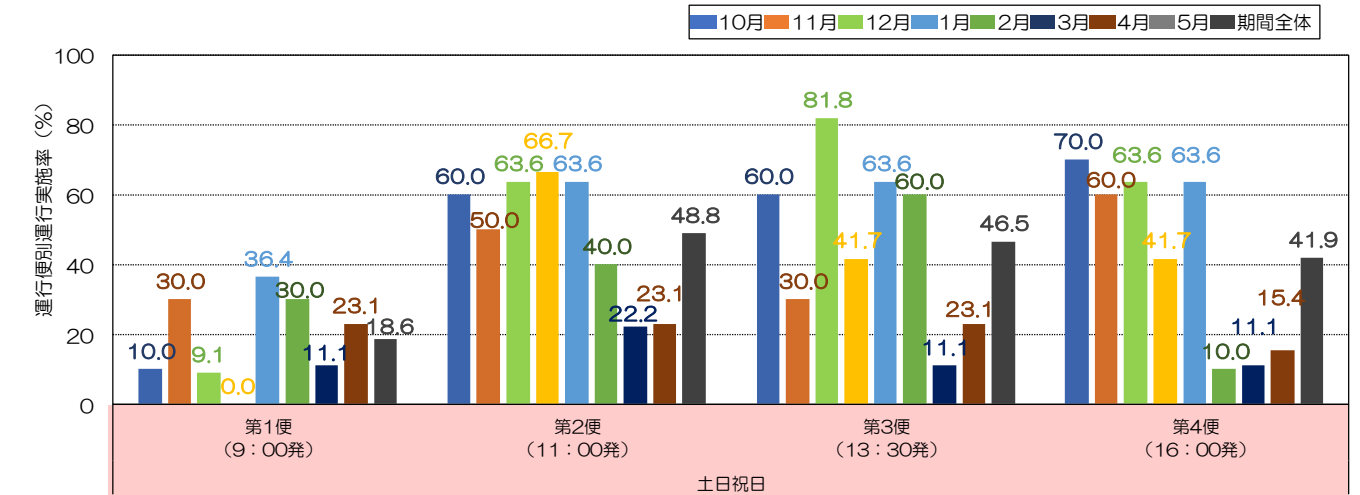
- 運行便別運行実施率（各運行便に対して実際に運行した便の割合）を見ると、西部地域北路線では、平日は第4便と第1便の割合が最も高く、次いで第2便の順です。土日祝日は第1便の割合が低くなっています。
- 西部地域南路線では、平日は第1便の割合が最も高く、次いで第4便の順です。土日祝日は第3便の割合が最も高く、次いで第2便の順です。

【西部地域北路線】

■平日

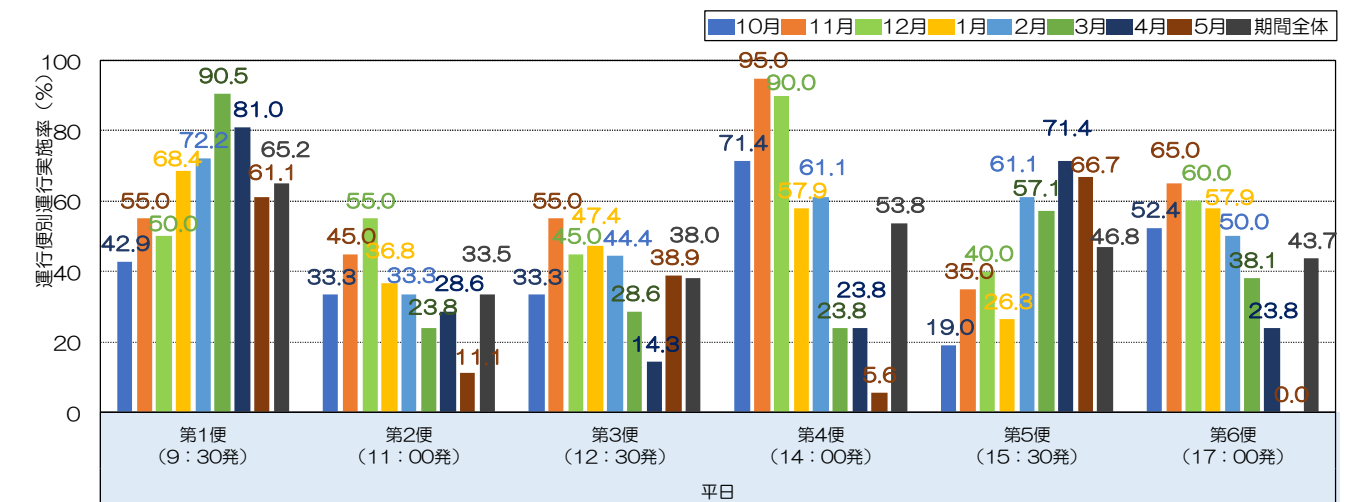


■土日祝日

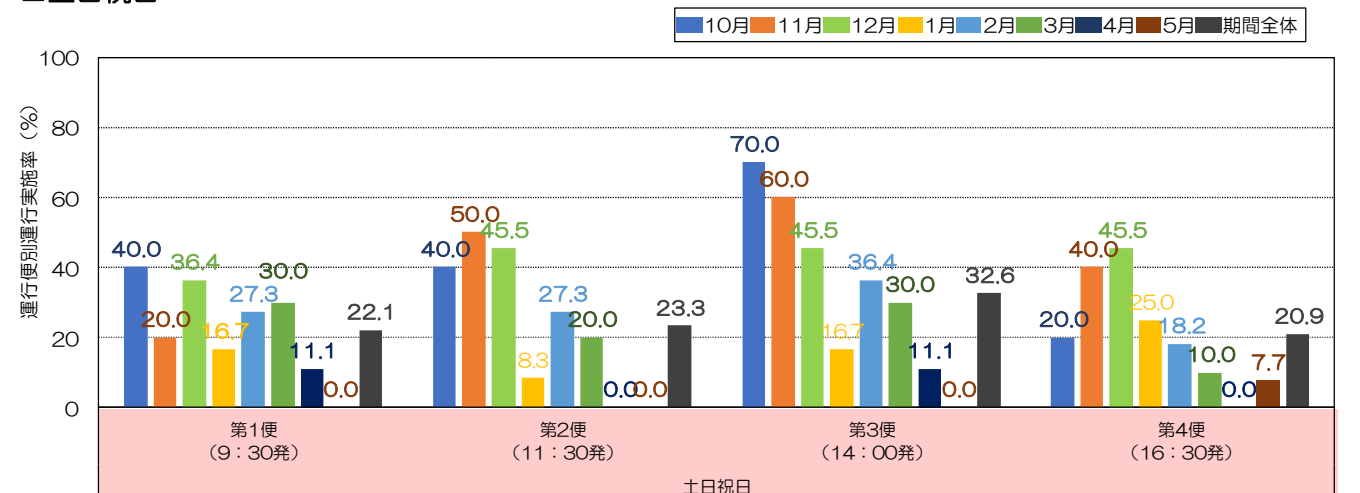


【西部地域南路線】

■平日



■土日祝日



豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

1.4 利用状況

- 令和元年（2019年）10月～令和2年（2020年）5月の8ヵ月間の利用者数は全体で1,775人、西部地域北路線が975人、西部地域南路線が800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、平日に比べて半数以下となっています。

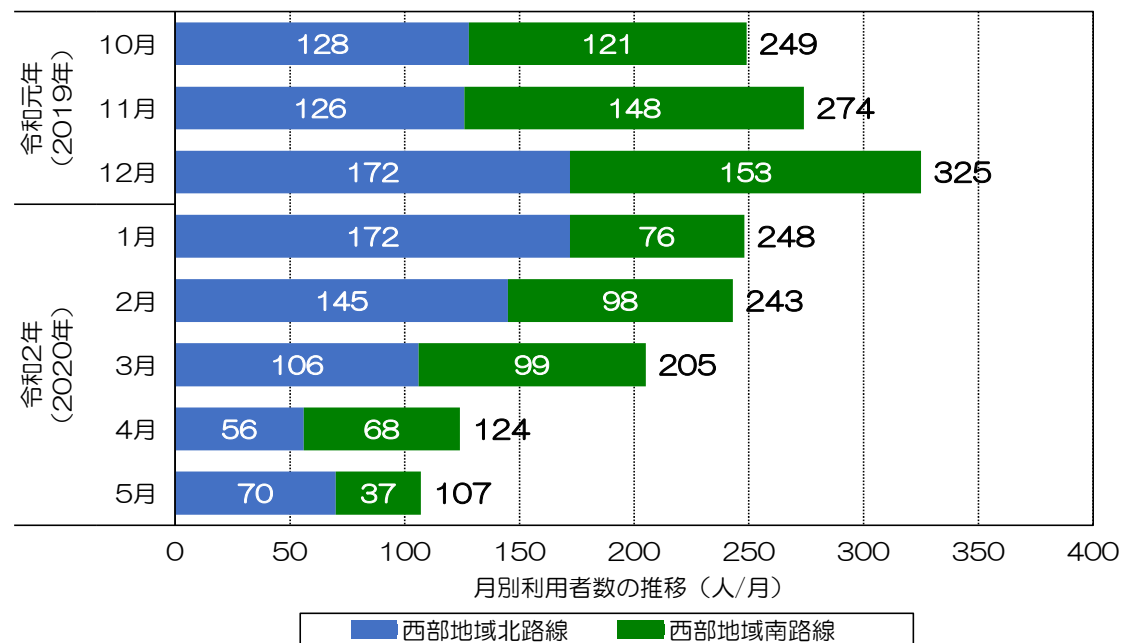
【利用状況】

		合計	西部地域北路線	西部地域南路線
利用者数 (人)	全日	1,775	975	800
	平日	1,437	765	672
	休日	338	210	128
1日あたり平均利用者数 (人/日)	全日	7.3	4.0	3.3
	平日	9.1	4.8	4.3
	休日	3.9	2.4	1.5
1台あたり平均利用者数 (人/台)	全日	1.54	1.59	1.49
	平日	1.54	1.58	1.49
	休日	1.55	1.60	1.47
【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

- 利用者数の推移を月単位で比較すると、運行開始の10月から12月にかけては増加傾向にありましたが、2020年1月から減少傾向にあります。
- 特に、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための国による緊急事態宣言が出された期間（令和2年（2020年）4月7日～5月27日）を含む4月から5月にかけての利用者は、他月と比べて大きく減少しています。

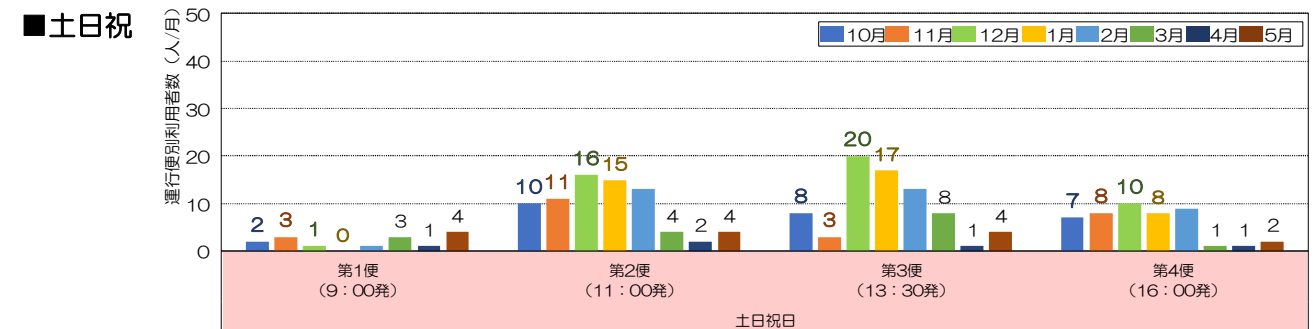
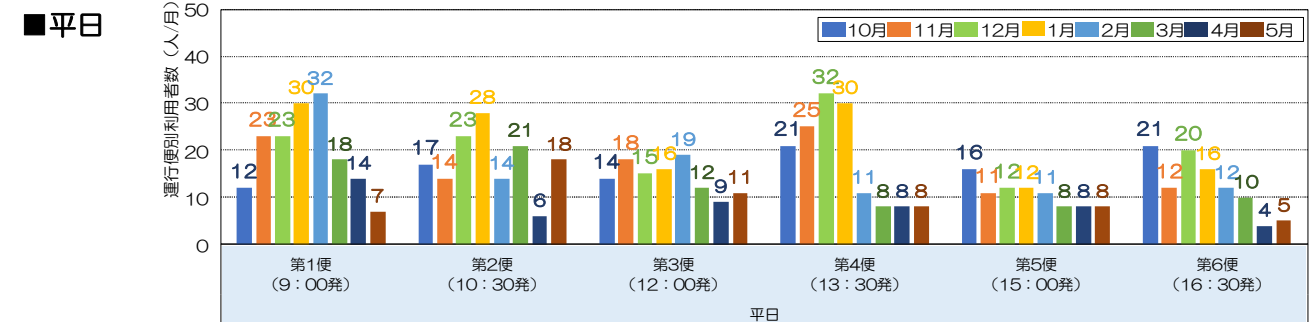
【利用者数の推移（月単位）】



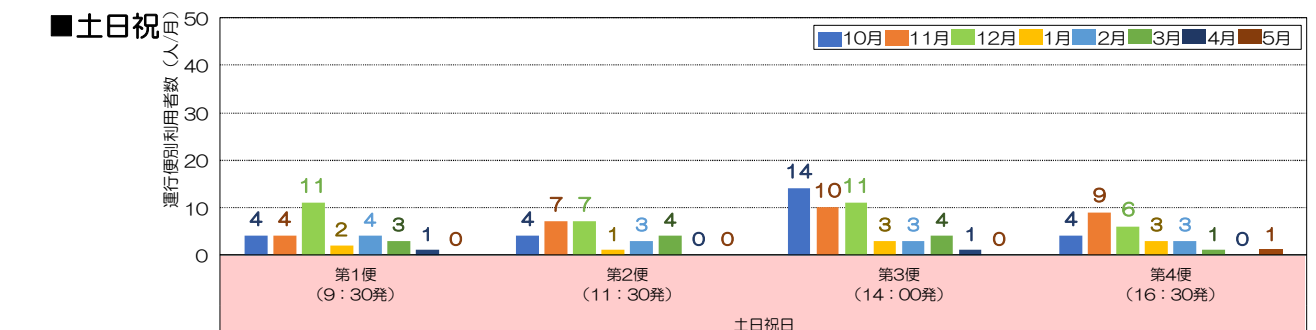
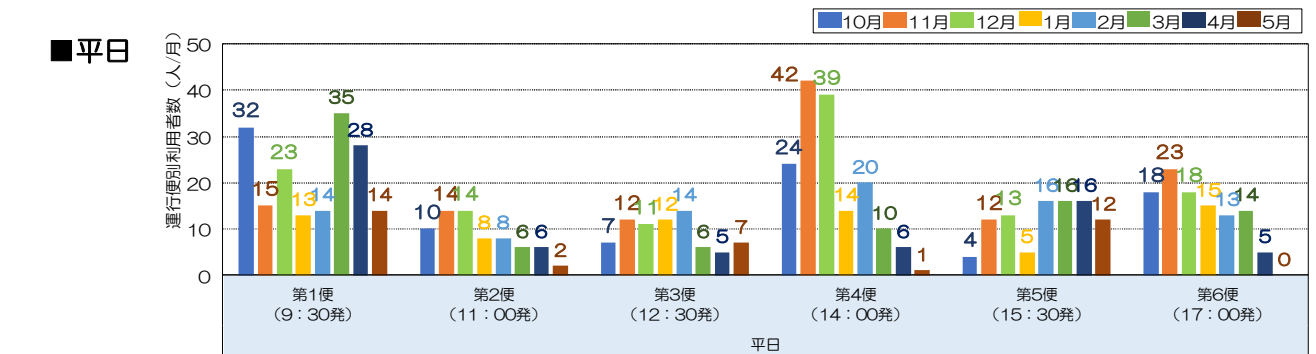
1.5 運行便別利用者数

- 西部地域北路線では、期間全体でみると、平日は第1便が最も多く、次いで第4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便での利用者数が多くなっています。
- 西部地域南路線では、期間全体で見ると、平日は第4便が最も多く、次いで第1便、第6便の順です。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】

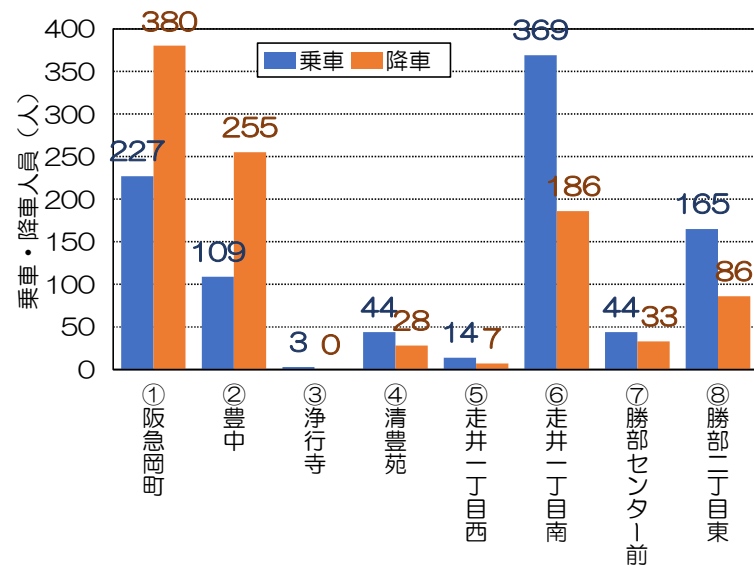


豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

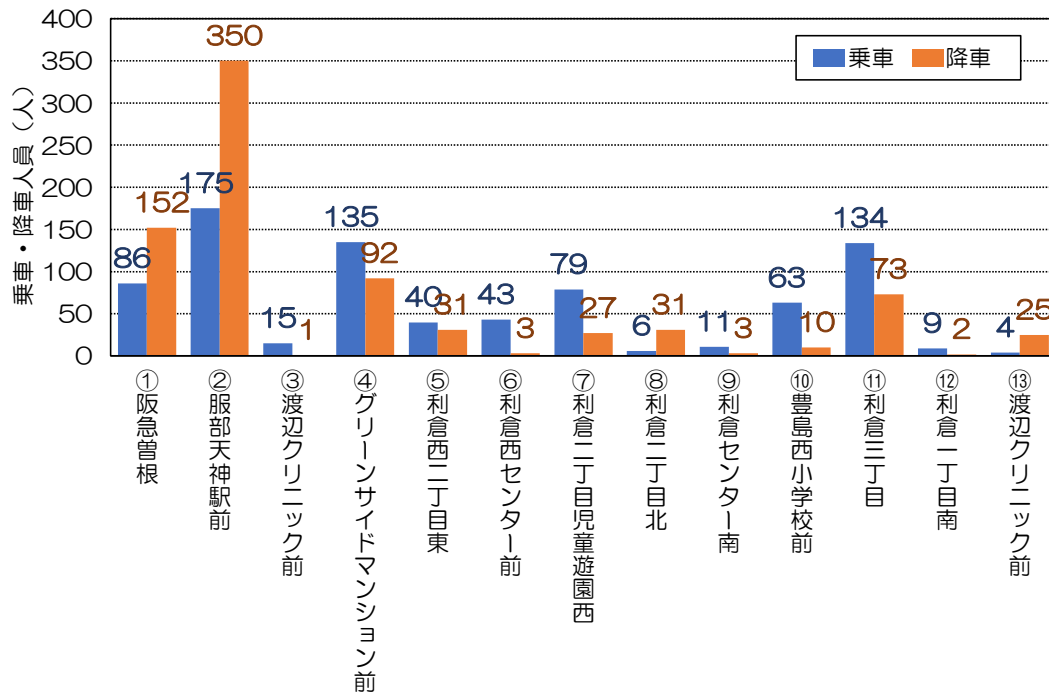
1.6 停留所別乗降者数

- 西部地域北路線の停留所別乗車人員は、「⑥走井一丁目南」が369人と最も多く、次いで「①阪急岡町」が227人、「⑧勝部二丁目東」が165人の順です。停留所別降車人員は、「①阪急岡町」が380人と最も多く、次いで「②豊中（阪急豊中駅）」が255人、「⑥走井一丁目南」が186人の順です。
- 西部地域南路線の停留所別乗車人員は、「②服部天神駅前」が175人と最も多く、次いで「④グリーンサイドマンション前」が135人、「⑪利倉三丁目」が134人の順です。停留所別降車人員は、「②服部天神駅前」が350人と最も多く、次いで「①阪急曽根」が152人、「④グリーンサイドマンション前」が92人の順です。

【西部地域北路線】



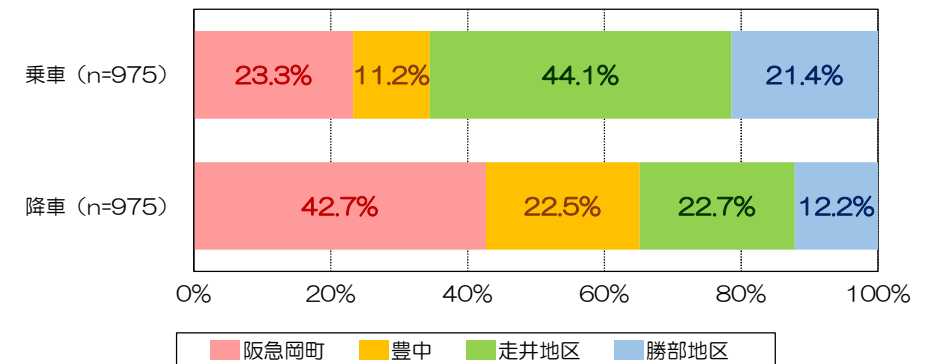
【西部地域南路線】



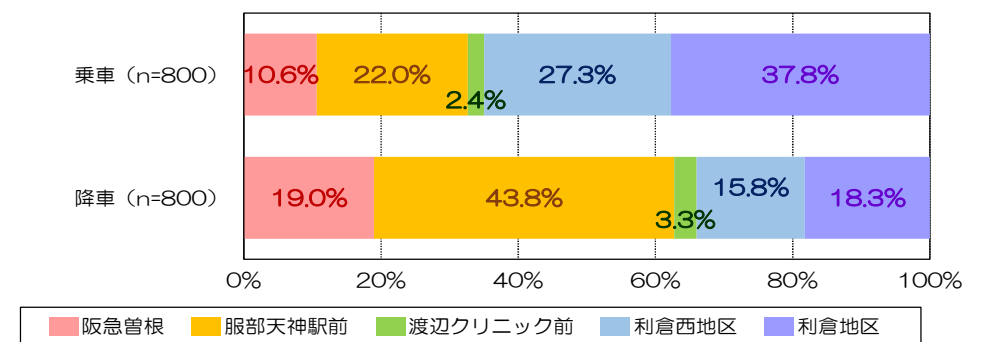
1.7 地域別乗降割合

- 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）」の順です。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」の順です。
- 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」が約4割を占め、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」の順です。降車は「服部天神駅前」が4割を超えており、次いで「阪急曽根」、「利倉地区」、「利倉西地区」、「渡辺クリニック前」の順です。
- 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】



豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

1.8 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35%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2.5%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）	64.3%	63.5%	67.8%
複数利用者（2人以上）	35.7%	36.5%	32.2%
2人	23.8%	23.9%	23.0%
3人	9.3%	9.9%	6.3%
4人	2.7%	2.6%	2.9%

【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）	61.8%	58.7%	71.3%	59.6%	52.8%	73.4%	64.4%	64.1%	66.3%
複数乗車便（2人/便以上）	38.2%	41.3%	28.7%	40.4%	47.2%	26.6%	35.6%	35.9%	33.7%
同時乗車有	33.2%	36.9%	22.0%	34.8%	42.5%	19.1%	31.4%	31.8%	28.9%
同時乗車無	5.0%	4.4%	6.7%	5.6%	4.7%	7.5%	4.2%	4.1%	4.8%

【全運行便における運行台数の割合】

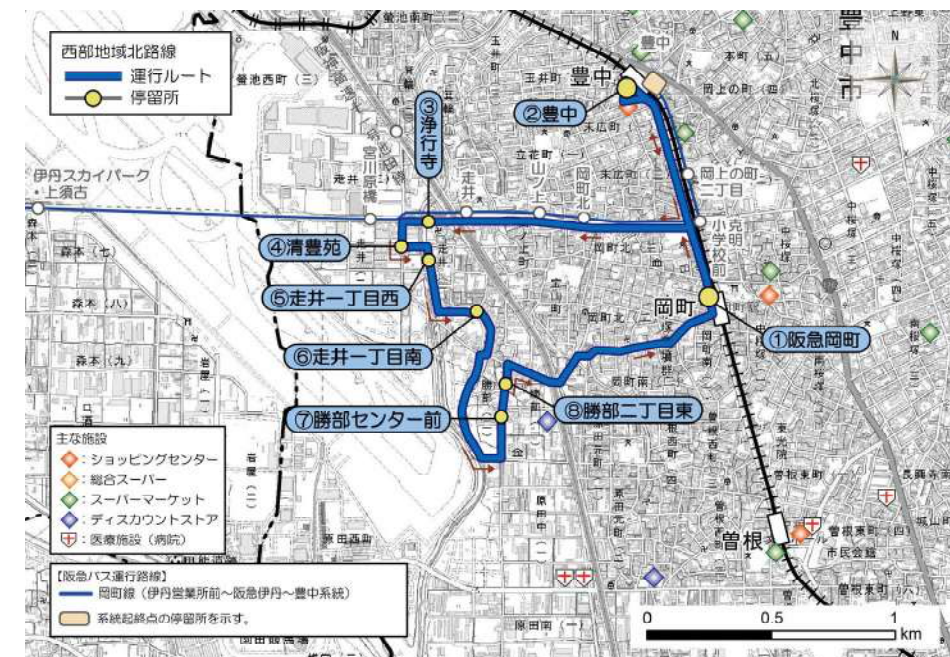
	全体	西部地域北路線	西部地域南路線
1台で運行	97.5%	97.3%	97.7%
複数台（2台以上）で運行	2.5%	2.7%	2.3%
2台	2.4%	2.7%	2.1%
3台	0.0%	0.0%	0.0%
4台	0.0%	0.0%	0.0%
5台	0.1%	0.0%	0.2%

1.9 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262人と最も多く、次いで阪急岡町⇒走井一丁目南が143人、勝部二丁目東⇒阪急岡町が123人、走井一丁目南⇒豊中が106人、阪急岡町⇒勝部二丁目東が55人の順です。

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	1	143	25	55	227
2 豊中				25	6	43	5	30	109
3 浄行寺		1					2		3
4 清豊苑		43					1		44
5 走井一丁目西	2	12							14
6 走井一丁目南	262	106						1	369
7 勝部センター前	29	15							44
8 勝部二丁目東	123	42							165
計	416	219	0	28	7	186	33	86	975

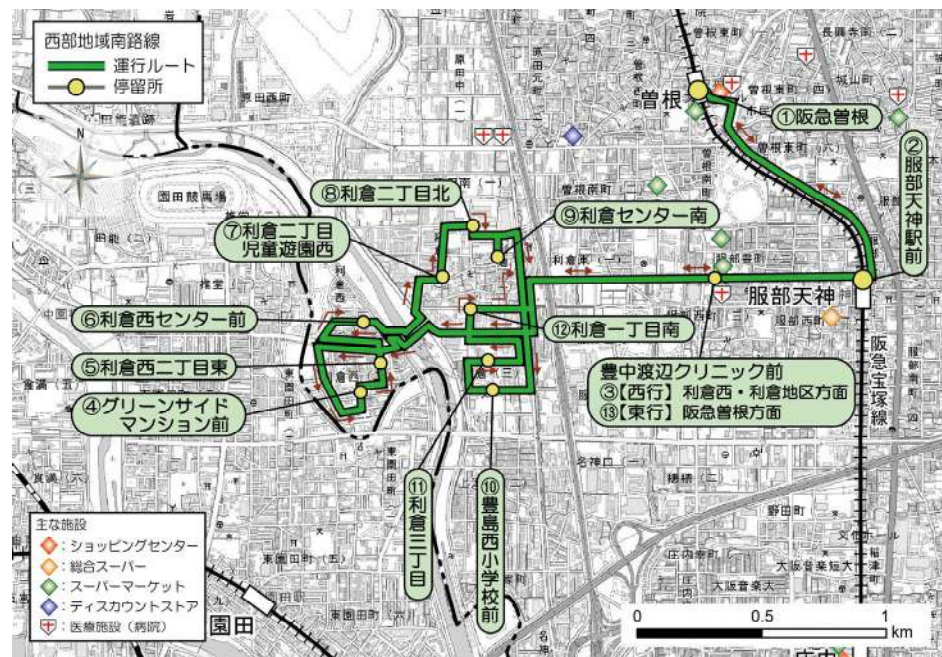


豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

(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117人と最も多く、次いでグリーンサイドマンション前⇒服部天神駅前が92人、服部天神駅前⇒利倉三丁目前が65人、服部天神駅前⇒グリーンサイドマンション前が59人、豊南西小学校前⇒服部天神駅前が46人の順です。

乗車停留所		降車停留所													
		1 阪急曽根	2 服部天神駅前	3 豊中渡辺クリニック前 〔西行〕	4 グリーンサイドマンション前	5 利倉西二丁目東	6 利倉西センター前	7 利倉二丁目児童遊園西	8 利倉二丁目北	9 利倉センター南	10 豊島西小学校前	11 利倉三丁目	12 利倉一丁目南	13 豊中渡辺クリニック前 〔東行〕	計
1 阪急曽根		2		23	19	2	20	4		8	7				85
2 服部天神駅前			1	59	11	1	5	27	3	2	65	2			176
3 豊中渡辺クリニック前 〔西行〕				10	1		2				1				15
4 グリーンサイドマンション前														10	135
5 利倉西二丁目東														1	40
6 利倉西センター前														2	43
7 利倉二丁目児童遊園西														7	79
8 利倉二丁目北															6
9 利倉センター南															11
10 豊島西小学校前															63
11 利倉三丁目															134
12 利倉一丁目南															9
13 豊中渡辺クリニック前 〔東行〕															4
計		152	350	1	92	31	3	27	31	3	10	73	2	25	800



豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

2. 豊中市西部地域乗合タクシーの見直しについて

2.1 西部地域乗合タクシー見直し案に対する意見公募結果

- 西部地域乗合タクシーの運行エリア（走井・勝部・利倉・利倉西地区）を対象に、西部地域乗合タクシーの現状（利用状況と運行実績）及び具体的見直しの方向性についての資料を令和2年3月に配布し、4月10日まで意見公募を実施しました。
- 意見公募の実施概要及び、主な意見と市の回答を以下に示します。

- 募集方法：各自治会にて回覧もしくは配布、市HPにて公開募集
- 募集期間：令和2年3月上旬（対象地域によって異なる）～4月10日（金）まで
- 募集方法：持参、郵便、電話、FAX、メール
- 意見者数：4人（個人：4人、団体：0人）
- 提出方法：郵便1人、電話2人、メール1人
- 意見数：7件

No.	いただいた意見	市の回答
1	・通勤、通学に利用したいので、運行時間を7:00頃からにしてほしい。	・通勤・通学及び帰宅時間帯は、タクシーの需要が多くなる時間帯であるため、これらを外した時間帯での運行となっています。今後、ピーク時間帯での対応の可能性について、引き続き検討を行います。
2	・増設する利倉緑小橋停留所をサニーハウス西豊中番号館と式番号館の間に設置してほしい。	・ご提案の場所は、道路幅員が狭く、カーブが続き、停留所での待合スペースが確保できないため、乗降時の安全性の観点から設置が困難です。今回増設する利倉緑小橋停留所は、利倉西二丁目の北側及び西側の方がともに、アクセス可能な位置として設定しています。
3	・増設する利倉西1丁目北停留所を川沿いに設置してほしい。	・いただいたご意見を参考に、利倉西1丁目北停留所は今回、川沿いに設置する形でご提案しております。
4	・車両規模をセダン型のタクシー車両からマイクロバスに変更し、予約制から定時定路線としてはどうか。	・西部地域乗合タクシーは、現時点では予約制による運行ですが、今後の需要に応じて、ワゴン車やバスへの変更及び定時定路線による運行へのスムーズな移行ができるようにしています。
5	・南路線を廃止になった阪急バス岡町加島線と勝部道を活用した巡回路線（利倉～豊島体育館～服部天神～服部寿センター～利倉）にしてはどうか。	・ルート及び地域内の停留所は、地元意見交換会による住民の皆様からの提案を踏まえて設定しています。地域のみなさまにご利用しやすいものにするため、今後も、地元意見交換会を継続的に実施し、ルート及び停留所について、定期的に見直しを行います。
6	・利用料金を単純化させ、200円としてはどうか。	・市内を運行する路線バスの初乗り料金（※均一料金区間も含む）を考慮し、同じ220円に合わせています。
7	・走井一丁目西停留所の位置を変えないで欲しい。	・浄行寺停留所の廃止及び走井一丁目中停留所の増設に伴い、走井地区内からの停留所へのアクセスを考慮し、走井橋南停留所として、走井一丁目西停留所を北へ移設することとし、今回ご提案しております。

2.2 利用状況・アンケート結果・意見公募結果等から抽出した改善点

- 利用状況や、アンケート結果、意見公募結果を踏まえ、整理済みの以下の4点の改善点をベースに、10月1日より運行内容の改善を行います。

① 運行ルート（停留所）の改善

停留所別の利用状況をみると、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となどから、「資料6 西部地域乗合タクシーの同意決議について」に示すとおり、**ルートの改変及び停留所の増設を行います。**

② 復路利用（外出先からの帰り・鉄道駅等⇒地域）の推進

外出先からの帰り（復路）に利用し難い状況にあると考えられ、外出時の状況により帰宅時間が流動的になることが原因と考えられるため、以下のとおり、**より直近まで予約を受け付けます。**

また、定時定路線での運行も効果的であると考えられます。そこで、次項に示すとおり条件を整理すると共に、「資料6 西部地域乗合タクシーの同意決議について」に示すとおり、**実証実験として一部運行便を定時定路線での運行を行い、その効果を検証します。**

運行便	予約受付期限
平日：第1便、第2便 休日：第1便	前日まで
平日：第3便～第6便 休日：第2便～第4便	2時間前まで

③ 運行時間の改善（拡充や調整）

始発時間の繰り上げた運行便を実験的に運行すべく、「資料6 西部地域乗合タクシーの同意決議について」に示すとおり、**第1便を繰り上げて運行します。**

④ 新規利用者の獲得

一度、予約・乗車してもらうことで、利用に対する抵抗の軽減が期待できるため、お試し利用の機会創出として、**10月のダイヤ改正に合わせて、地域住民へ配布予定の路線図・時刻表に『無料乗車券』を添付します。**

また、定時定路線での運行も効果的であると考えられます。そこで、次項に示すとおり条件を整理すると共に、「資料6 西部地域乗合タクシーの同意決議について」に示すとおり、**実証実験として一部運行便を定時定路線での運行を行い、その効果を検証します。**

豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

2.3 定時定路線型への移行に向けた条件整理と判断基準（案）

- 本乗合タクシーは、高齢者等の日常生活（買物・通院等）を支えていくため、地域と最寄り駅を継続的に運行することを目的として、デマンド型で運行しています。
- デマンド型と定時定路線型について、需要と経費の関係を見ると、定時定路線型はサービス水準が一定であれば、需要の大小にかかわらず運行経費は一定であるため、利用促進等により利用者が増加すると収入も増加し、収支が改善されます。一方、デマンド型は利用者の増加に伴い運行経費も増加する傾向にあります。
- こうした特徴から、定量的に需要とコストを試算しながら、需要と経費のコストの分岐点を判断基準に、適した運行方式に転換していくことが望ましいため、定時定路線化に向けた判断基準について、条件整理と判断基準の設定を行うものとしします。

【条件整理】

- 路線単独（北路線あるいは南路線のどちらか）での定時定路線化は、連続運行ができなくなる可能性が高くなるなど、車両運用の効率面から望ましくない。
また、各便の利用状況が異なるため、各運行便の利用状況を踏まえ、運行便ごとに検討を行う必要がある。
- 利用者が少数の場合、定められたルートを実行することで、目的地まで遠回りとなることもあるため、利便性が低下する恐れがある。
- デマンド型と定時定路線型の運行費用を比較して、需要の大きさにより、運行費用が逆転する分岐点が存在するため、需要が大きくなる運行便を対象に検討を行うべきであるが、デマンド交通を定時定路線化した場合に、需要がどのように変わっていくのかは明確な知見が無い。

【判断基準（案）】

上記条件整理を基に、今後、判断基準を明確にしていく必要があります。

案として、以下の条件を整理しますが、別途定時定路線型の運行について実証実験を行い、その効果を図り、その結果を基に再整理するものとしします。

○定時定路線化

- 西部地域北路線と西部地域南路線の連続運行の実施率が8割以上かつ、各便2件以上の予約が平均的にある運行便を定時定路線型への移行検討の対象とし、利用者及び住民の意見を踏まえ、定時定路線型へ移行するものとする。

○車両の大型化

- 2台以上の運行する割合が一定以上を占める運行便は、定時定路線型への移行の対象とすることに加え、車両大型化の検討を行うものとしします。
- 乗務員が、通常のタクシー業務から乗合タクシー業務へ交代する際に、車両の乗換え等の新たな課題が懸念されるため、終日借り上げで車両を大型化する等、広い視点で検討する。
- 一定以上とは、2台以上で運行する割合（ジャンボタクシーの運行経費を乗合タクシー2台で運行する運行経費で除した割合）として約75%とする。

2.4 定時定路線型運行の効果検証

- 効果検証は、現行で一定の利用のある便で行うことが望ましいと考えます。
- ダイヤ変更など他の条件に大きな変更がない状態で比較検討が必要です。

○実証実験の実施

- 現時点で利用が最多であること、先述の第1便繰り上げの影響がないこと、予約方法の変更によるサービス水準向上が見込めないことなどから、第4便を実験対象とします。
- 今年10月から1年間、道路運送法第21条に基づく実証実験として、第4便のみを対象に定時定路線型での運行を行います。

豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

3. 豊中市南部地域乗合タクシーの状況

3.1 事業概要

- 別紙「資料7 (仮称)豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・南部地域編】(案)」のとおり。

3.2 事業者の公募手続きについて

(1) 事業者公募の方法について

- 本業務は、本市における公共交通の新たな取り組みであり、受託者の経験、能力及び体制等の確認が必要なこと、また大枠の方向性を市において示したとしても、その効率性及び利便性については、事業者によって様々なアプローチが期待できるため、公募型プロポーザル方式により受託者を選定するものとします。

(2) 実施概要

- プロポーザルの実施概要は以下の通りを想定しています。

- ・業務名：(仮称)豊中市乗合タクシー(南部地域)運営業務委託
- ・業務の目的：本市では、公共交通を取り巻く環境の変化や、将来予測される新たな課題に備える必要から、本市における公共交通の現状や問題点・課題を整理し、具体的施策の方向性を定める「豊中市公共交通改善計画」を平成31年2月に策定し、さらに個別の具体的な施策については、実施計画を策定し、推進するものとしている。本業務は「豊中市公共交通改善計画」に定める施策のうち、市立豊中病院線の見直しに伴う。南部地域の交通不便地における高齢者等の買い物・通院等の目的による移動を支える乗合タクシー事業を行うものである。
- ・業務内容：デマンド型乗合タクシーの予約受付、運行、料金の収受
- ・履行期間：契約締結日から令和4年(2022年)3月31日
- ・対象事業者：道路運送法第21条第2項に定める国土交通大臣の許可を取得予定であるもの。かつ、道路運送法第4条に定める「一般乗合自動車運送事業」の許可を得ているもの、または運行開始後1年間の期間内に取得予定であるもの。

(3) 選定方法について

- 以下の項目について、事業者へ報告、提案をいただいたうえで、市の職員にて構成される審査委員会にて審査を行います。

- 事業者へ報告を求める項目
 - ・会社概要：設立年月日、資本金、従業員数、車両台数等
 - ・配置予定者：業務責任者や専従役員等
 - ・配置車両・営業所位置：配置予定車両のタイプ・台数、
営業所(車庫)と運行区域との距離等
 - ・業務実績：他市等での委託を受けた運送事業の受注実績 等
- 事業者へ提案を求める項目
 - ・業務運行の安全確保及び緊急時の対応の方針
乗務員の勤務管理や車両の整備体制等安全に対する取り組み
 - ・予約受付方法
予約の受付方法、受付時間、受付内容、連絡体制等
 - ・サービス向上の取り組み
 - ・予約受付の締切り時間
 - ・運行開始時期
 - ・UDタクシー(ユニバーサルデザインタクシー)など、高齢者・障がい者等の利用への配慮
 - ・苦情対応方針等
 - ・その他、環境対策や独自の取り組み等
 - ・運行1便当たりの運行費用見積り 等

豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

(4) 審査及び運行開始までの日程について

➤ 公募開始から運行開始までのスケジュールは、以下の通り予定しています。

表 1 公募開始から運行開始までのスケジュール（案）

実施内容	期間等	備考
①募集要項等の公表	令和2年（2020年）9月初旬	市ホームページに掲載
②質問の受付期限	令和2年（2020年）9月中旬	公表から約一週間後
③質問の回答	令和2年（2020年）9月中旬	質問受付期限から数日後
④提出書類の提出期限	令和2年（2020年）10月上旬	質問の回答から約一週間後
⑤第一次審査（書類審査）	令和2年（2020年）10月上旬	提出書類の提出期限から数日後
⑥第一次審査結果通知	令和2年（2020年）10月上旬	第一次審査（書類審査）から数日後
⑦第二次審査（プレゼンテーション）	令和2年（2020年）10月中旬	第一次審査結果通知から数日後
⑧審査結果の通知	令和2年（2020年）10月中旬	第二次審査（プレゼンテーション）から数日後
⑨事業内容の精査・協議	令和2年（2020年）10月下旬～11月上旬	
⑩委託契約の締結	令和2年（2020年）11月中旬	
⑪地域公共交通協議会	令和2年（2020年）11月下旬	道路運送法21条同意決議
⑫運輸局申請書類提出	令和3年（2021年）1月上旬	
⑬実証運行開始	令和3年（2021年）4月初旬	南部地域乗合タクシー運行開始

4. 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、親しみを覚えてもらうことが必要です。そこで、豊中市乗合タクシーに愛称を定めることとし、これを定めるにあたっては、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）

9月頃～：広報とよなか及び市HPにて愛称公募開始

～10月頃：募集締切

～11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

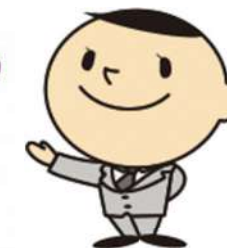


豊中市乗合タクシーの愛称が
どんなのになるのか楽しみだワニ☆

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！！



豊中市キャラクター
「マチカネくん」



阪急タクシー
イメージキャラクター
「タクロー君」

【経緯】

- 平成31年（2019年）2月に策定した豊中市地域公共交通改善計画の取り組むべき施策のうち、「交通不便地の改善」の施策実施にあたり、地域における利用ニーズを把握するため、実験運行を令和元年10月1日から運行を開始しており、令和2年10月1日から道路運送法第4条の許可のもと運行する予定である。
- 将来的なサービス水準の向上を目指し、定時定路線化の効果を測定するため、路線の一部（平日の第4便）について、令和2年10月1日から道路運送法第21条の許可のもと路線定期運行の実証運行を行う予定であり、運行を事業者に要望する。
- 平日の第4便については、通常は道路運送法第21条に基づく路線定期運行の実証実験を行うが、今後の状況次第では、道路運送法第4条に基づく区域運行を行う可能性もあるため、当該申請にもダイヤを設定しておくものとする。
- 以下の項目について、4条運行にかかる協議事項として同意決議を行う。

【道路運送法に基づく地域公共交通会議において協議する事項】

- ①区域運行に係る事業計画等に関する事（道路運送法第5条関係）
 - ・営業区域 ・運行系統及び運送の区間 等
- ②運賃に関する事（道路運送法第9条関係）
- ③使用車両の移動円滑化基準適用除外認定に関する事

道路運送法（抜粋）

（許可申請）

第五条 一般旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあつては、その代表者の氏名
- 二 経営しようとする一般旅客自動車運送事業の種別
- 三 路線又は**営業区域**、営業所の名称及び位置、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の一般旅客自動車運送事業の種別（一般乗合旅客自動車運送事業にあつては、路線定期運行（路線を定めて定期に運行する自動車による乗合旅客の運送をいう。以下同じ。）その他の国土交通省令で定める運行の様子の別を含む。）ごとに**国土交通省令で定める事項に関する事業計画**

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

第九条 4 一般乗合旅客自動車運送事業者が、地域における需要に応じ当該地域の住民の生活に必要な旅客輸送の確保その他の旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、**国土交通省令で定めるところにより、地方公共団体、一般乗合旅客自動車運送事業者、住民その他の国土交通省令で定める関係者が当該運送に係る運賃等について合意しているときは、当該一般乗合旅客自動車運送事業者は、第一項及び前項の規定にかかわらず、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもって足りる。**これを変更しようとするときも同様とする。

【協議後の流れ】

- 地域公共交通協議会での協議が整った後に、運行事業者に対し、「協議が調っていることの証明書」を交付し、運輸局へ各種申請を行う（標準処理期間は、概ね1ヵ月程度）。

【道路運送法第4条の許可のもとデマンド型運行に係る協議事項】

（案）

道路運送法第9条第4項、及び同法施行規則第9条第2項に掲げる協議が調っていることの証明書

令和2年7月30日開催の豊中市地域公共交通協議会において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

- 1 協議が調っている路線又は営業区域
豊中市西部地域及び中部地域
- 2 協議が調っている運行系統又は運送の区間
区域運行
別紙のとおり
- 3 協議が調っている運賃（料金）の種類、額及び適用方法

区 分	内 容
運 賃	<ul style="list-style-type: none"> ・現金にて以下の料金を徴収するものとする。 大人（中学生以上） 220円 小人（小学生以下） 110円 （1歳未満の乳児は無料。大人同伴の場合、大人1人につき小学生未満の幼児1人を無料とする。）
特別の適用方法	<ul style="list-style-type: none"> ・220円の回数乗車券11枚綴を1冊2,200円にて販売するものとする。 ・身体障害者手帳をお持ちの方など実施計画に割引対象者として定める者並びにその介護人及び付添人のうち必要と認められた者については、大人110円、小人50円とする。

- 4 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件適用する期間
なし

令和2年 7月●●日

豊中市地域公共交通協議会

会長 猪 井 博 登

■ 現行の運行概要

運行主体	豊中市
運行事業者	阪急タクシー株式会社
運行車両	セダン型タクシー車両（定員4名） ※一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両と兼用 ※定員を超える予約があった場合は増発便で対応
運行エリア	区域運行（※右記参照）
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 大人（中学生以上） 220円 小人（小学生以下） 110円 （1歳未満の乳児は無料。大人同伴の場合、大人1人につき小学生未満の幼児1人を無料とする。） 回数券：11枚綴り 2,200円 身体障害者手帳をお持ちの方など実施計画に割引対象者として定める者並びにその介護人及び付添人のうち必要と認められた者については、大人110円、小人50円
運行日	平日及び休日（土曜日・日祝日）ともに運行
運行本数	平日：6本/日、休日（土曜日・日祝日）：4本/日
運行予約	1週間前から下記期限まで予約受付 <ul style="list-style-type: none"> 平日 1～3便、休日 1・2便：前日の17時まで 平日 4～6便、休日 3・4便：当日の12時まで

■ 運行計画の変更内容【協議事項】

運行主体	豊中市
運行事業者	阪急タクシー株式会社
運行車両	セダン型タクシー車両（定員4名） ※一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両と兼用 ※定員を超える予約があった場合は増発便で対応
運行エリア	区域運行（※右記参照）
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 大人（中学生以上） 220円 小人（小学生以下） 110円 （1歳未満の乳児は無料。大人同伴の場合、大人1人につき小学生未満の幼児1人を無料とする。） 回数券：11枚綴り 2,200円 身体障害者手帳をお持ちの方など実施計画に割引対象者として定める者並びにその介護人及び付添人のうち必要と認められた者については、大人110円、小人50円
運行日	平日及び休日（土曜日・日祝日）ともに運行
運行本数	平日：6本/日、休日（土曜日・日祝日）：4本/日 （ダイヤ変更）
運行予約	1週間前から下記期限まで予約受付 <ul style="list-style-type: none"> 平日 1～2便、休日 1便：前日の17時まで 平日 3便・5～6便、休日 2～4便：2時間前まで

※表中の赤色文字部分が運行計画の変更内容箇所【協議事項】

■ 現行のルート

● 西部地域北路線

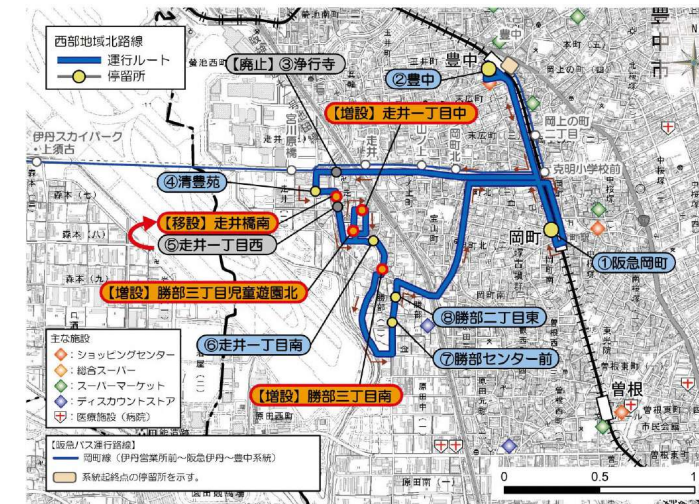


● 西部地域南路線

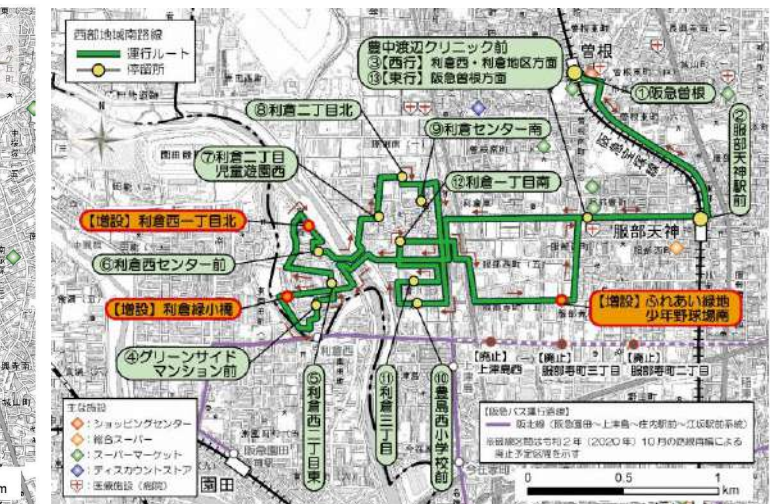


■ 変更後のルート【協議事項】

● 西部地域北路線



● 西部地域南路線



■ 現行と変更後のダイヤ【協議事項】

● 西部地域北路線ダイヤ

		平日											
		第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便	
区分	名称	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案
既設	① 阪急岡町	9:00	8:00	10:30	9:30	12:00	11:30	13:30	13:30	15:00	15:00	16:30	16:30
既設	② 豊中	9:05	8:05	10:35	9:35	12:05	11:35	13:35	13:35	15:05	15:05	16:35	16:35
廃止	③ 浄行寺	9:11	-	10:41	-	12:11	-	13:41	-	15:11	-	16:41	-
既設	④ 清豊苑	9:12	8:11	10:42	9:41	12:12	11:41	13:42	13:43	15:12	15:11	16:42	16:41
移設	⑤ 走井一丁目西	9:13	-	10:43	-	12:13	-	13:43	-	15:13	-	16:43	-
	- 走井橋南	-	8:12	-	9:42	-	11:42	-	13:44	-	15:12	-	16:42
増設	- 勝部三丁目児童遊園北	-	8:13	-	9:43	-	11:43	-	13:45	-	15:13	-	16:43
増設	- 走井一丁目中	-	8:14	-	9:44	-	11:44	-	13:46	-	15:14	-	16:44
既設	⑥ 走井一丁目南	9:14	8:15	10:44	9:45	12:14	11:45	13:44	13:48	15:14	15:15	16:44	16:45
増設	- 勝部三丁目南	-	8:16	-	9:46	-	11:46	-	13:48	-	15:16	-	16:46
既設	⑦ 勝部センター前	9:17	8:18	10:47	9:48	12:17	11:48	13:47	13:50	15:17	15:18	16:47	16:48
既設	⑧ 勝部二丁目東	9:18	8:19	10:48	9:49	12:18	11:49	13:48	13:50	15:18	15:19	16:48	16:49
既設	① 阪急岡町	9:22	8:23	10:52	9:53	12:22	11:53	13:52	13:57	15:22	15:23	16:52	16:53
既設	② 豊中	9:26	8:27	10:56	9:57	12:26	11:57	13:56	14:01	15:26	15:27	16:56	16:57

		休日(土曜日・日祝日)							
		第1便		第2便		第3便		第4便	
区分	名称	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案
既設	① 阪急岡町	9:00	9:00	11:00	11:00	13:30	13:30	16:00	16:00
既設	② 豊中	9:05	9:05	11:05	11:05	13:35	13:35	16:05	16:05
廃止	③ 浄行寺	9:11	-	11:11	-	13:41	-	16:11	-
既設	④ 清豊苑	9:12	9:11	11:12	11:11	13:42	13:41	16:12	16:11
移設	⑤ 走井一丁目西	9:13	-	11:13	-	13:43	-	16:13	-
	- 走井橋南	-	9:12	-	11:12	-	13:42	-	16:12
増設	- 勝部三丁目児童遊園北	-	9:13	-	11:13	-	13:43	-	16:13
増設	- 走井一丁目中	-	9:14	-	11:14	-	13:44	-	16:14
既設	⑥ 走井一丁目南	9:14	9:15	11:14	11:15	13:44	13:45	16:14	16:15
増設	- 勝部三丁目南	-	9:16	-	11:16	-	13:46	-	16:16
既設	⑦ 勝部センター前	9:17	9:18	11:17	11:18	13:47	13:48	16:17	16:18
既設	⑧ 勝部二丁目東	9:18	9:19	11:18	11:19	13:48	13:49	16:18	16:19
既設	① 阪急岡町	9:22	9:23	11:22	11:23	13:52	13:53	16:22	16:23
既設	② 豊中	9:26	9:27	11:26	11:27	13:56	13:57	16:26	16:27

● 西部地域南路線ダイヤ

		平日											
		第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便	
区分	名称	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案
既設	① 阪急曾根	9:30	8:00	11:00	10:00	12:30	12:00	14:00	13:56	15:30	15:30	17:00	17:00
既設	② 服部天神駅前	9:34	8:04	11:04	10:04	12:34	12:04	14:04	14:00	15:34	15:34	17:04	17:04
既設	③ 豊中渡辺クリニック前【西行】	9:36	8:06	11:06	10:06	12:36	12:06	14:06	14:02	15:36	15:36	17:06	17:06
増設	- 利倉緑小橋	-	8:11	-	10:11	-	12:11	-	14:11	-	15:41	-	17:11
既設	④ グリーンサイドマンション前	9:43	8:13	11:13	10:13	12:43	12:13	14:13	14:13	15:43	15:43	17:13	17:13
既設	⑤ 利倉西二丁目東	9:44	8:14	11:14	10:14	12:44	12:14	14:14	14:14	15:44	15:44	17:14	17:14
増設	- 利倉西一丁目北	-	8:15	-	10:15	-	12:15	-	14:15	-	15:45	-	17:15
既設	⑥ 利倉西センター前	9:45	8:16	11:15	10:16	12:45	12:16	14:15	14:16	15:45	15:46	17:15	17:16
既設	⑦ 利倉二丁目児童遊園西	9:47	8:18	11:17	10:18	12:47	12:18	14:17	14:18	15:47	15:48	17:17	17:18
既設	⑧ 利倉二丁目北	9:48	8:19	11:18	10:19	12:48	12:19	14:18	14:19	15:48	15:49	17:18	17:19
既設	⑨ 利倉センター南	9:49	8:20	11:19	10:20	12:49	12:20	14:19	14:20	15:49	15:50	17:19	17:20
既設	⑩ 豊島西小学校前	9:52	8:23	11:22	10:23	12:52	12:23	14:22	14:23	15:52	15:53	17:22	17:23
既設	⑪ 利倉三丁目	9:53	8:24	11:23	10:24	12:53	12:24	14:23	14:24	15:53	15:54	17:23	17:24
既設	⑫ 利倉一丁目南	9:55	8:26	11:25	10:26	12:55	12:26	14:25	14:26	15:55	15:56	17:25	17:26
増設	- ふれあい緑地少年野球場南	-	8:30	-	10:30	-	12:30	-	14:30	-	16:00	-	17:30
既設	⑬ 豊中渡辺クリニック前【東行】	9:59	8:32	11:29	10:32	12:59	12:32	14:29	14:32	15:59	16:02	17:29	17:32
既設	② 服部天神駅前	10:01	8:34	11:31	10:34	13:01	12:34	14:31	14:34	16:01	16:04	17:31	17:34
既設	① 阪急曾根	10:05	8:38	11:35	10:38	13:05	12:38	14:35	14:38	16:05	16:08	17:35	17:38

		休日(土曜日・日祝日)							
		第1便		第2便		第3便		第4便	
区分	名称	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案
既設	① 阪急曾根	9:30	9:30	11:30	11:30	14:00	14:00	16:30	16:30
既設	② 服部天神駅前	9:34	9:34	11:34	11:34	14:04	14:04	16:34	16:34
既設	③ 豊中渡辺クリニック前【西行】	9:36	9:36	11:36	11:36	14:06	14:06	16:36	16:36
増設	- 利倉緑小橋	-	9:41	-	11:41	-	14:11	-	16:41
既設	④ グリーンサイドマンション前	9:43	9:43	11:43	11:43	14:13	14:13	16:43	16:43
既設	⑤ 利倉西二丁目東	9:44	9:44	11:44	11:44	14:14	14:14	16:44	16:44
増設	- 利倉西一丁目北	-	9:45	-	11:45	-	14:15	-	16:45
既設	⑥ 利倉西センター前	9:45	9:46	11:45	11:46	14:15	14:16	16:45	16:46
既設	⑦ 利倉二丁目児童遊園西	9:47	9:48	11:47	11:48	14:17	14:18	16:47	16:48
既設	⑧ 利倉二丁目北	9:48	9:49	11:48	11:49	14:18	14:19	16:48	16:49
既設	⑨ 利倉センター南	9:49	9:50	11:49	11:50	14:19	14:20	16:49	16:50
既設	⑩ 豊島西小学校前	9:52	9:53	11:52	11:53	14:22	14:23	16:52	16:53
既設	⑪ 利倉三丁目	9:53	9:54	11:53	11:54	14:23	14:24	16:53	16:54
既設	⑫ 利倉一丁目南	9:55	9:56	11:55	11:56	14:25	14:26	16:55	16:56
増設	- ふれあい緑地少年野球場南	-	10:00	-	12:00	-	14:30	-	17:00
既設	⑬ 豊中渡辺クリニック前【東行】	9:59	10:02	11:59	12:02	14:29	14:32	16:59	17:02
既設	② 服部天神駅前	10:01	10:04	12:01	12:04	14:31	14:34	17:01	17:04
既設	① 阪急曾根	10:05	10:08	12:05	12:08	14:35	14:38	17:05	17:08

【道路運送法第21条の許可のもと定時定路線型運行に係る事項】

(案)

豊基交第●●号
令和2年(2020年)7月30日

阪急タクシー株式会社
代表取締役社長 鈴木 雅司 様

豊中市地域公共交通協議会
会長 猪井 博登

要 望 書

拝啓、盛夏の候、貴社ますますご繁栄のこととお喜び申し上げます。平素は豊中市地域公共交通協議会の運営にご理解ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、豊中市においては、本協議会において協議の上、令和元年10月1日から令和2年9月30日の期間において、区域運行でのデマンド型乗合タクシーの実証実験を行ってきたところであり、本実証実験の終了後には、その大部分について、実験結果を踏まえた改善を行った上で、道路運送法第4条に基づく運行に移行される予定です。

一方、本事業の将来像としては、さらなるサービス水準の向上のため路線定期運行を目指しており、その効果を検証するため、令和2年10月1日から令和3年9月30日の期間、本協議会において協議の上、合意された実証運行を下記のとおり実施します。

つきましては、貴社において実証運行の実施を要望します。

公共交通の利用者の利便性と安全確保を図るため、何卒よろしくお願い申し上げます。

敬具

【運行期間】

令和2年10月1日から令和3年9月30日

【運行ダイヤ】

別紙計画書のとおり

【運行ルート】

別紙計画書のとおり

【運行車両及び台数】

中型タクシー(4人乗り) 78両
ジャンボタクシー(9人乗り) 3両

豊中市地域公共交通協議会事務局(都市基盤部交通政策課)
担当:松原、播磨
電話:06-6858-2340 FAX:06-6854-0492
E-MAIL: koutsuukikaku@city.tovonaka.lg.jp

■ 現行の運行概要

運行主体	豊中市
運行事業者	阪急タクシー株式会社
運行車両	セダン型タクシー車両(定員4名) ※一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両と兼用 ※定員を超える予約があった場合は増発便で対応
運行エリア	区域運行(※右記参照)
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 大人(中学生以上) 220円 小人(小学生以下) 110円 (1歳未満の乳児は無料。大人同伴の場合、大人1人につき小学生未満の幼児1人を無料とする。) 回数券:11枚綴り2,200円 身体障害者手帳をお持ちの方など実施計画に割引対象者として定める者並びにその介護人及び付添人のうち必要と認められた者については、大人110円、小人50円
運行日	平日及び休日(土曜日・日祝日)ともに運行
運行本数	平日:6本/日、休日(土曜日・日祝日):4本/日
運行予約	1週間前から下記期限まで予約受付 <ul style="list-style-type: none"> 平日1~3便、休日1・2便:前日の17時まで 平日4~6便、休日3・4便:当日の12時まで

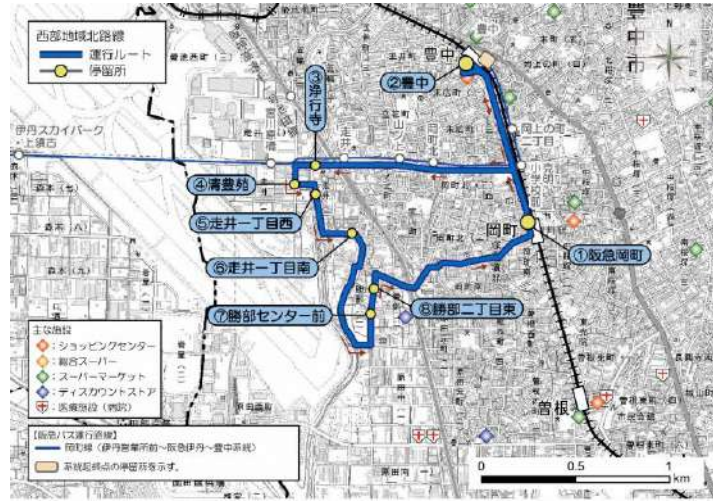
■ 運行計画の変更内容【協議事項】

運行主体	豊中市
運行事業者	阪急タクシー株式会社
運行車両	セダン型タクシー車両(定員4名)、ジャンボタクシー(定員9名) ※一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両と兼用 ※定員を超える予約があった場合は増発便で対応
運行エリア	路線定期運行(※次頁参照)
運賃	<ul style="list-style-type: none"> 大人(中学生以上) 220円 小人(小学生以下) 110円 (1歳未満の乳児は無料。大人同伴の場合、大人1人につき小学生未満の幼児1人を無料とする。) 回数券:11枚綴り2,200円 身体障害者手帳をお持ちの方など実施計画に割引対象者として定める者並びにその介護人及び付添人のうち必要と認められた者については、大人110円、小人50円
運行日	平日及び休日(土曜日・日祝日)ともに運行
運行本数	平日:6本/日、休日(土曜日・日祝日):4本/日(ダイヤ変更) 【うち道路運送法第21条の許可のもと定時定路線型で運行】 平日:1本/日(第4便)のみ(※次頁参照)

※表中の赤色文字部分が運行計画の変更内容箇所【協議事項】

■ 現行のルート

● 西部地域北路線

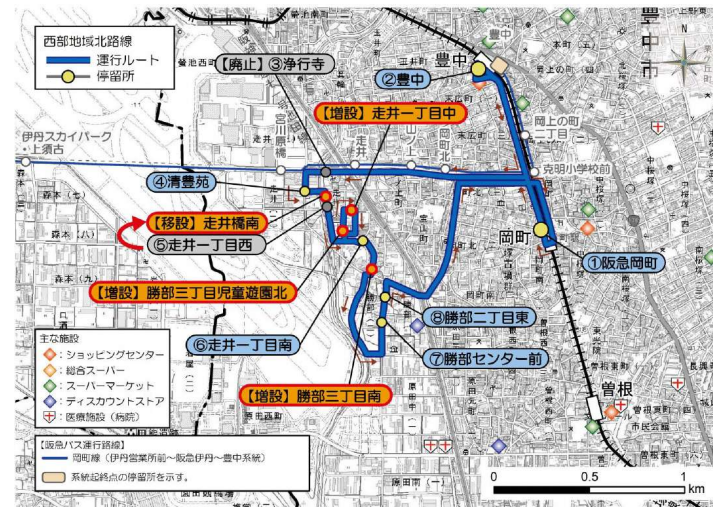


● 西部地域南路線



■ 変更後のルート【協議事項】

● 西部地域北路線



● 西部地域南路線



■ 現行と変更後のダイヤ【協議事項】

● 西部地域北路線ダイヤ

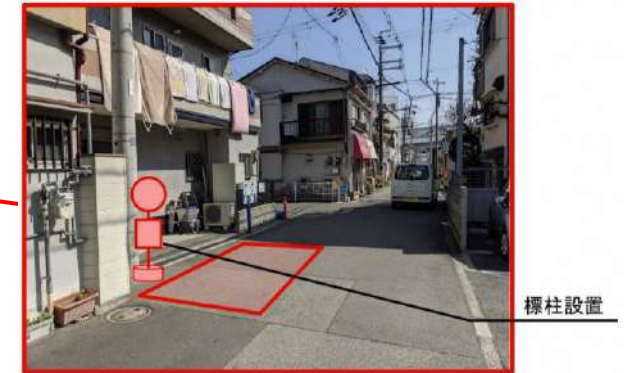
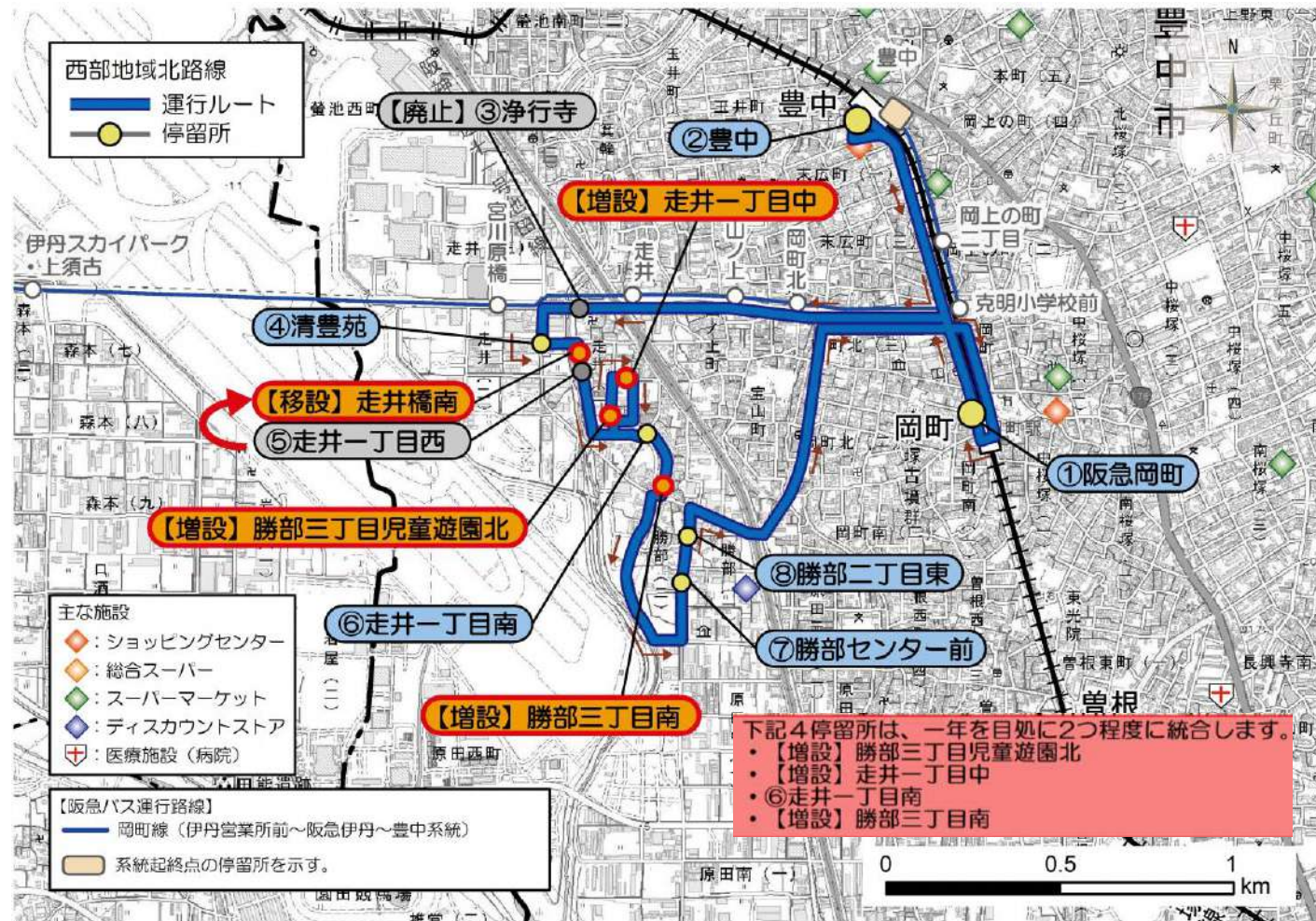
区分	名称	平日											
		第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便	
		現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案
既設	① 阪急岡町	9:00	8:00	10:30	9:30	12:00	11:30	13:30	13:30	15:00	15:00	16:30	16:30
既設	② 豊中	9:05	8:05	10:35	9:35	12:05	11:35	13:35	13:35	15:05	15:05	16:35	16:35
廃止	③ 浄行寺	9:11	-	10:41	-	12:11	-	13:41	-	15:11	-	16:41	-
既設	④ 清豊苑	9:12	8:11	10:42	9:41	12:12	11:41	13:42	13:43	15:12	15:11	16:42	16:41
移設	⑤ 走井一丁目西	9:13	-	10:43	-	12:13	-	13:43	-	15:13	-	16:43	-
増設	- 走井橋南	-	8:12	-	9:42	-	11:42	-	13:44	-	15:12	-	16:42
増設	- 勝部三丁目児童遊園北	-	8:13	-	9:43	-	11:43	-	13:45	-	15:13	-	16:43
増設	- 走井一丁目中	-	8:14	-	9:44	-	11:44	-	13:46	-	15:14	-	16:44
既設	⑥ 走井一丁目南	9:14	8:15	10:44	9:45	12:14	11:45	13:44	13:48	15:14	15:15	16:44	16:45
増設	- 勝部三丁目南	-	8:16	-	9:46	-	11:46	-	13:48	-	15:16	-	16:46
既設	⑦ 勝部センター前	9:17	8:18	10:47	9:48	12:17	11:48	13:47	13:50	15:17	15:18	16:47	16:48
既設	⑧ 勝部二丁目東	9:18	8:19	10:48	9:49	12:18	11:49	13:48	13:50	15:18	15:19	16:48	16:49
既設	① 阪急岡町	9:22	8:23	10:52	9:53	12:22	11:53	13:52	13:57	15:22	15:23	16:52	16:53
既設	② 豊中	9:26	8:27	10:56	9:57	12:26	11:57	13:56	14:01	15:26	15:27	16:56	16:57

● 西部地域南路線ダイヤ

区分	名称	平日											
		第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便	
		現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案	現行	変更案
既設	① 阪急曾根	9:30	8:00	11:00	10:00	12:30	12:00	14:00	13:56	15:30	15:30	17:00	17:00
既設	② 服部天神駅前	9:34	8:04	11:04	10:04	12:34	12:04	14:04	14:00	15:34	15:34	17:04	17:04
既設	③ 豊中渡辺クリニック前【西行】	9:36	8:06	11:06	10:06	12:36	12:06	14:06	14:02	15:36	15:36	17:06	17:06
増設	- 利倉緑小橋	-	8:11	-	10:11	-	12:11	-	14:11	-	15:41	-	17:11
既設	④ グリーンサイドマンション前	9:43	8:13	11:13	10:13	12:43	12:13	14:13	14:13	15:43	15:43	17:13	17:13
既設	⑤ 利倉西二丁目東	9:44	8:14	11:14	10:14	12:44	12:14	14:14	14:14	15:44	15:44	17:14	17:14
増設	- 利倉西一丁目北	-	8:15	-	10:15	-	12:15	-	14:15	-	15:45	-	17:15
既設	⑥ 利倉センター前	9:45	8:16	11:15	10:16	12:45	12:16	14:15	14:16	15:45	15:46	17:15	17:16
既設	⑦ 利倉二丁目児童遊園西	9:47	8:18	11:17	10:18	12:47	12:18	14:17	14:18	15:47	15:48	17:17	17:18
既設	⑧ 利倉二丁目北	9:48	8:19	11:18	10:19	12:48	12:19	14:18	14:19	15:48	15:49	17:18	17:19
既設	⑨ 利倉センター南	9:49	8:20	11:19	10:20	12:49	12:20	14:19	14:20	15:49	15:50	17:19	17:20
既設	⑩ 豊島西小学校前	9:52	8:23	11:22	10:23	12:52	12:23	14:22	14:23	15:52	15:53	17:22	17:23
既設	⑪ 利倉三丁目	9:53	8:24	11:23	10:24	12:53	12:24	14:23	14:24	15:53	15:54	17:23	17:24
既設	⑫ 利倉一丁目南	9:55	8:26	11:25	10:26	12:55	12:26	14:25	14:26	15:55	15:56	17:25	17:26
増設	- ふれあい緑地少年野球場南	-	8:30	-	10:30	-	12:30	-	14:30	-	16:00	-	17:30
既設	⑬ 豊中渡辺クリニック前【東行】	9:59	8:32	11:29	10:32	12:59	12:32	14:29	14:32	15:59	16:02	17:29	17:32
既設	② 服部天神駅前	10:01	8:34	11:31	10:34	13:01	12:34	14:31	14:34	16:01	16:04	17:31	17:34
既設	① 阪急曾根	10:05	8:38	11:35	10:38	13:05	12:38	14:35	14:38	16:05	16:08	17:35	17:38

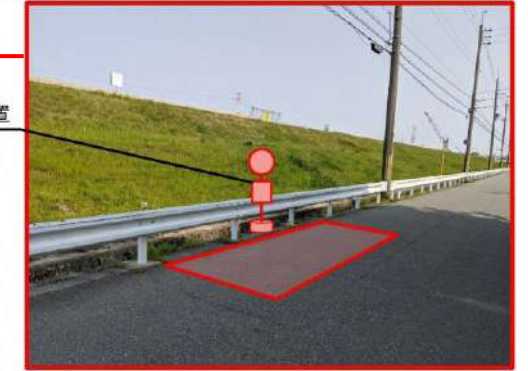
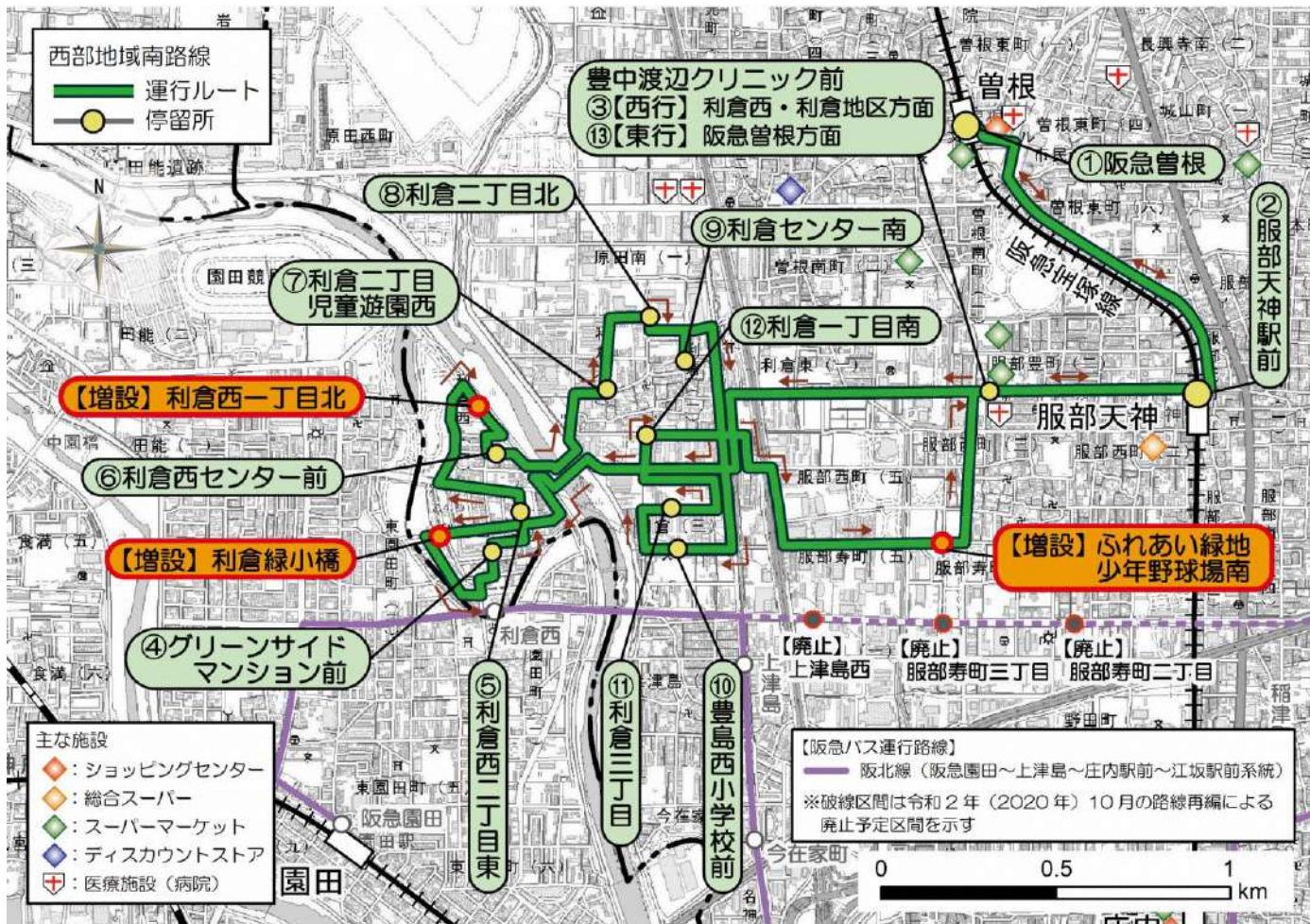
【西部地域北路線におけるルートの変更及び停留所の増設】

西部地域南路線においては、以下に示すルートの変更及び停留所の増設を10月1日より実施いたします。



【西部地域南路線におけるルートの変更及び停留所の増設】

西部地域南路線においては、以下に示すルートの変更及び停留所の増設を10月1日より実施いたします。



【使用車両の移動円滑化基準適用除外認定について】

- 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号）により、原則、乗合事業で使用する車両は、移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令（移動円滑化基準）に適合しなければならないが、移動円滑化基準適用除外自動車の認定要領の第 3 条第 4 項において、「車両総重量 5 t 以下であって乗車定員が 23 人以下の自動車」は移動円滑化基準適用除外の認定を申請することができるとしている。
- 西部地域乗合タクシーは、一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両で運行するため、移動円滑化基準適用除外の車両で運行することについて、合意を図るものである。

【使用車両】

- 車 種 : 一般乗用旅客自動車運送事業に使用する車両と兼用
(代表車種: トヨタ クラウンセダン)
- 乗客定員 : セダン型車両 4 名 (乗務員含めた定員は 5 名)、
- 使用車両数: セダン型車両 75 両

※ 車両については、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」の適用除外とする



豊中市公共交通改善実施計画

【交通不便地改善施策・南部地域編】

(素案)

令和2年(2020年)●月

豊中市

豊中市公共交通改善実施計画
【交通不便地改善施策・南部地域編】
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 南部地域の状況	4
2.2 市立豊中病院線の状況	5
2.2.1 運行状況	5
2.2.2 市立豊中病院線（64 系統）の現状と課題	6
2.3 施策実現の考え方	7
2.4 新たな交通システムの検討	8
2.4.1 交通モード	8
2.4.2 運行形態	10
3. 事業内容	12
3.1 交通システム	12
3.2 運行区域	12
3.3 運行ルート	12
3.3.1 南部地域東路線	13
3.3.2 南部地域西路線	26
3.4 運行概要	42
3.4.1 運行日、運行時間帯及び運行本数	42
3.4.2 ダイヤの設定	42
3.4.3 運賃	44
4. 運営方法	44
4.1 事業主体	44
4.2 運行主体	44
5. 収支予測と市の負担	45
5.1 予測の考え方	45
5.1.1 1日あたり利用者数の算出方法	45
5.1.2 年間運行経費の算出方法	45
5.1.3 年間収入金額	45
5.2 需要予測と収支予測	45
5.3 市の負担	45
6. 期待される事業の効果	46

7. 事業実施予定期間	46
8. 事業評価	48
8.1 運行評価方法	48
8.2 評価スケジュール	48
8.3 運行評価指標と運行改善参考指標	49
8.3.1 運行評価指標	49

1. 計画概要

1.1 背景と目的

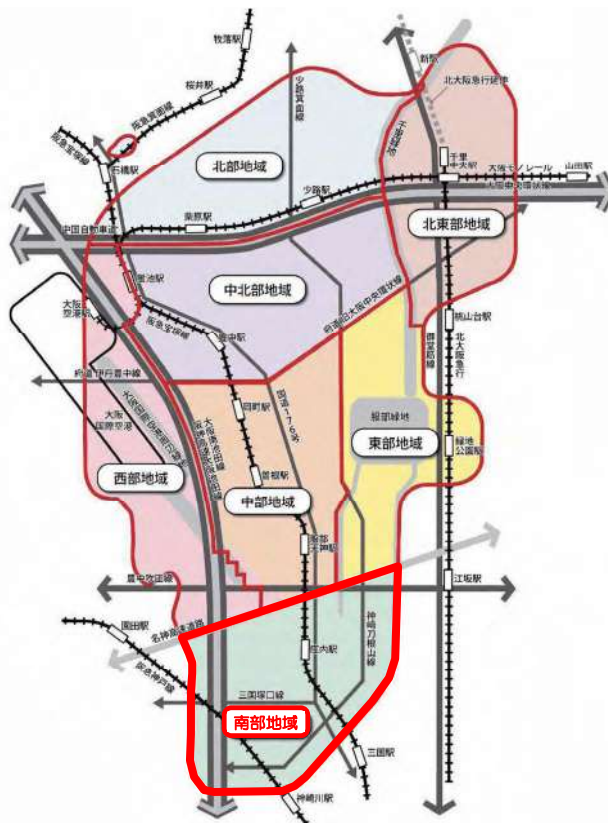
本市は、大阪国際空港や、高速道路・幹線道路などの広域交通に加え、阪急電鉄宝塚線・神戸線、北大阪急行電鉄南北線、大阪モノレールといった鉄道と、路線バスなどの地域交通の整備により、交通利便性が高いまちと評価されています。しかしながら、市域には、鉄道駅勢力圏及びバス停勢力圏から外れた、いわゆる交通不便地が存在し、その解消が求められていること、また、都市構造上南北方向に比べ、東西の結びつきが脆弱で、その流動が少ないことなどの課題があります。さらに、将来的には、バス路線網が充実している地域においても、人口減少とともにバス利用者が減少し、路線の縮小が懸念されること、自動車に頼って生活している地域においては、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



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

1.3 計画の位置付け

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として、定めるものです。

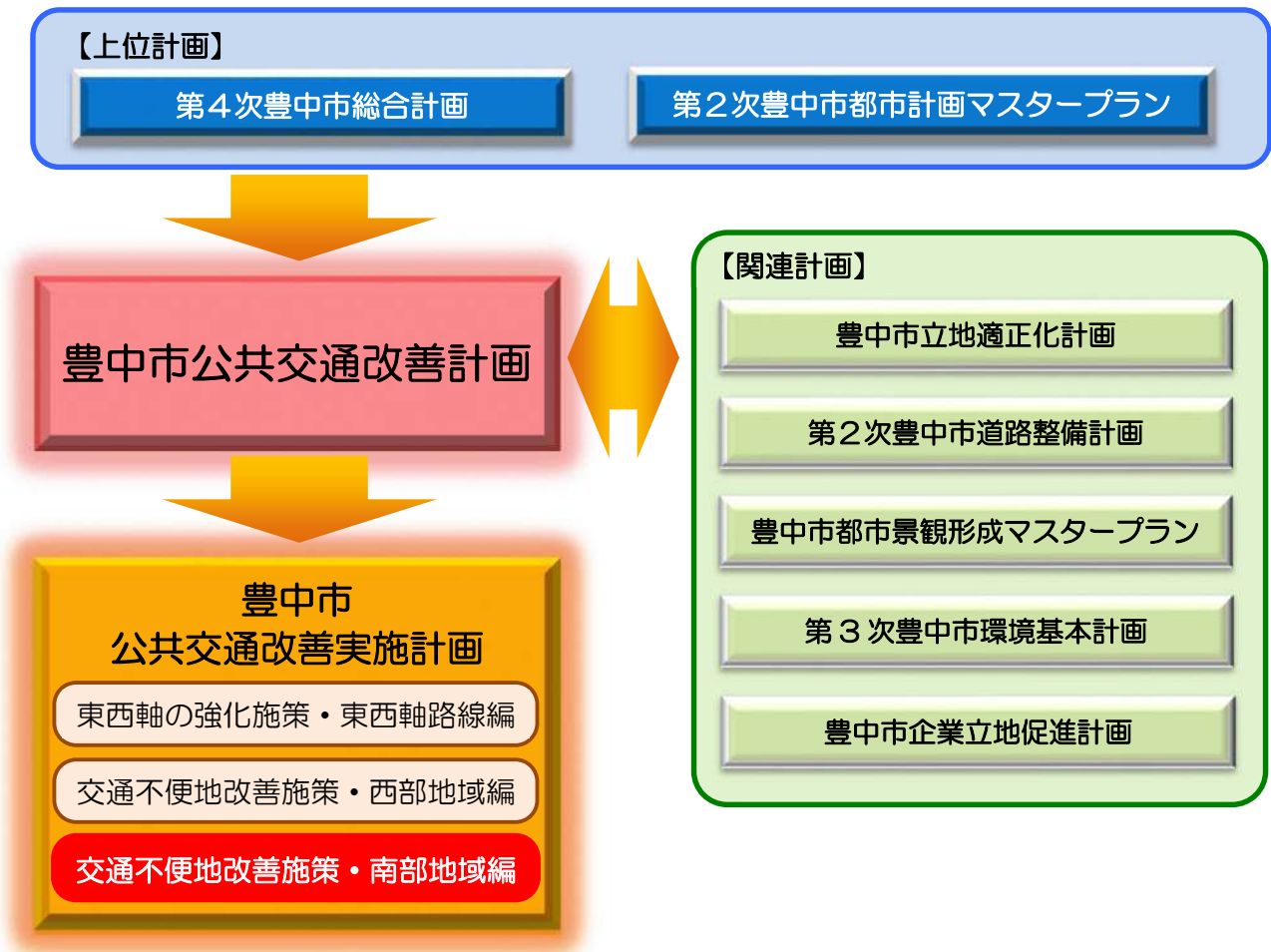


図 1.2 豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・南部地域編】の位置付け

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」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「②交通不便地の改善」及び「⑩バス運行補助事業の見直し」に基づく施策となります。



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 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。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。

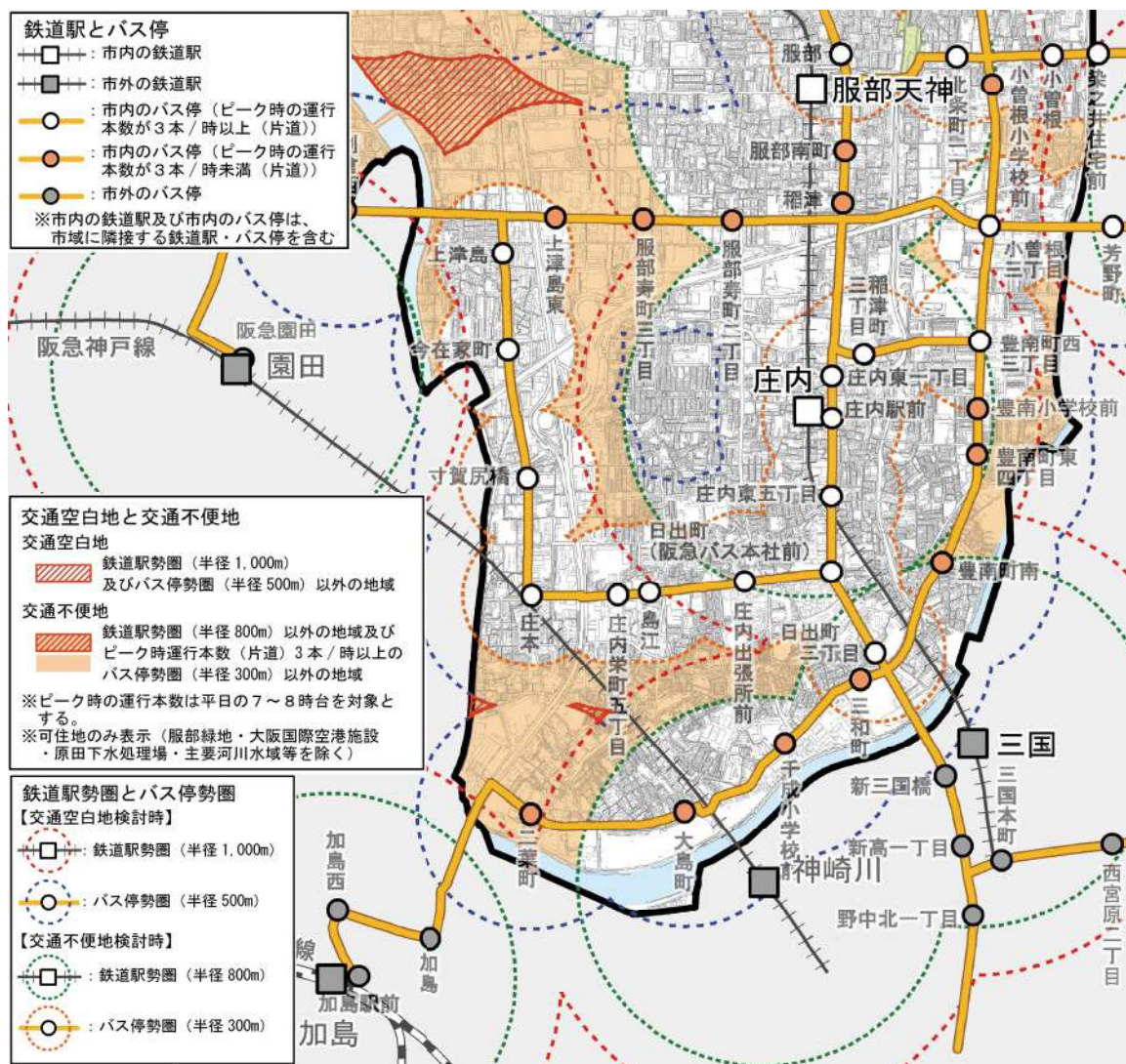


図 2.1 南部地域における交通空白地と交通不便地域の状況

2.2 市立豊中病院線の状況

2.2.1 運行状況

豊中市では、平成9年（1997年）の市立豊中病院の移転（岡上の町2丁目⇒柴原町）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、市立豊中病院線を運行開始し、当該路線への補助金交付を行っています。



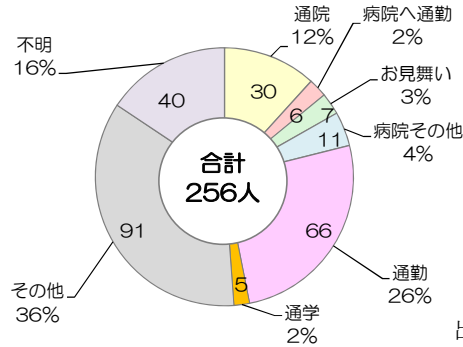
図 2.2 バス運行補助事業路線

2.2.2 市立豊中病院線（64 系統）の現状と課題

7 往復/日を平日のみ運行しており、年間約 1,700 万円の補助を実施しています。

営業距離が長く、一部は鉄道と路線が重複しています。また、市立豊中病院線の本来目的である病院利用者が全体の 2 割に留まっており、その目的を果たしているとは言い難い状況にあります。

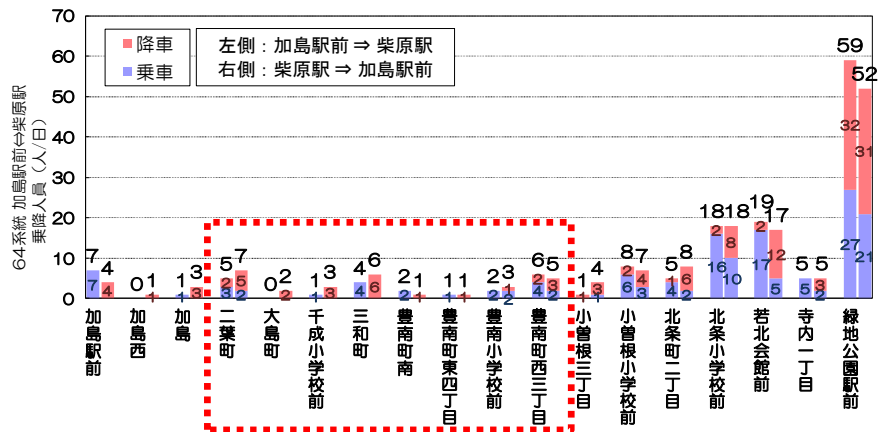
南部地域から直接柴原駅へ向かう利用は非常に少ない状況(1 便あたり 0.8 人)にあり、当該路線を維持する必要性に欠け、令和 3 年（2021 年）3 月末を持って廃止します。



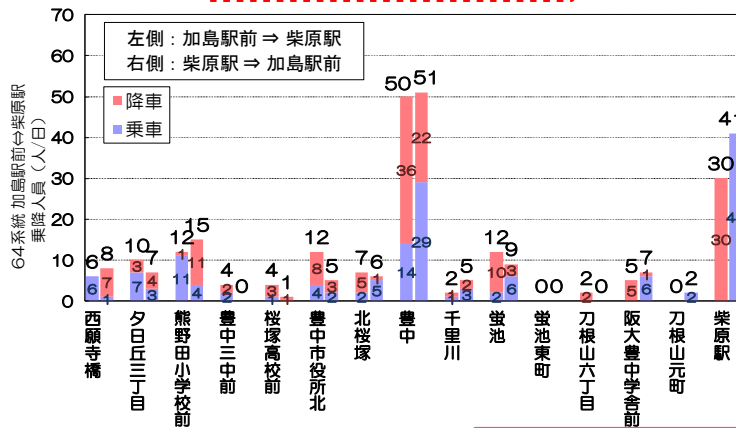
出典：平成 26 年（2014 年）阪急バス乗降調査

図 2.3 市立豊中病院線（64 系統）における利用者の利用目的

【加島駅前～ 緑地公園駅前間】



【西願寺橋～豊中～ 柴原駅前間】



○ 調査日の利用者合計
 加島駅前 ⇒ 柴原駅：150 人/日
 柴原駅 ⇒ 加島駅前：152 人/日

出典：平成 26 年（2014 年）阪急バス乗降調査

図 2.4 市立豊中病院線（64 系統）におけるバス停別乗降者数

2.3 施策実現の考え方

交通利便性が高い本市においても、一部には交通空白地や交通不便地が存在し、超高齢化社会が進展する中、その対策が求められています。

南部地域においては、庄本町、二葉町、大島町、島江町、大黒町などに広く交通不便地が存在しています。また、これらの地域には市立豊中病院線の廃止に伴い、交通空白地が発生します。

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なく、持続可能で適正な規模の公共交通システムが必要です。

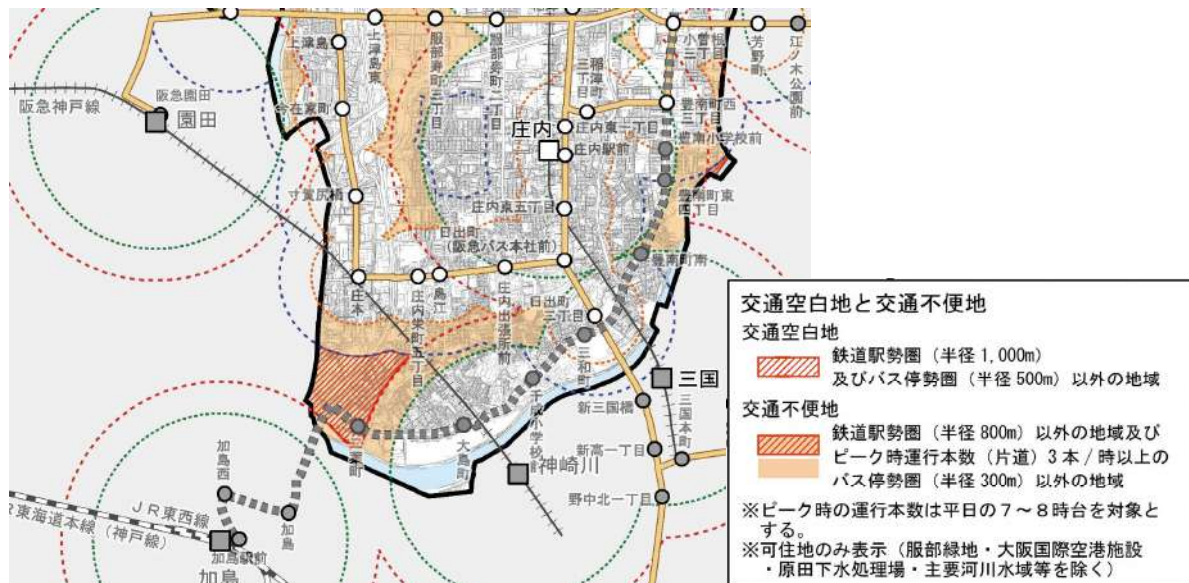


図 2.5 市立豊中病院線廃止に伴う交通空白地と交通不便地の状況

■新たな公共交通システム導入の考え方

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、移動手段を確保します。

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します。

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ます。

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します。

⑤適正な料金の徴収

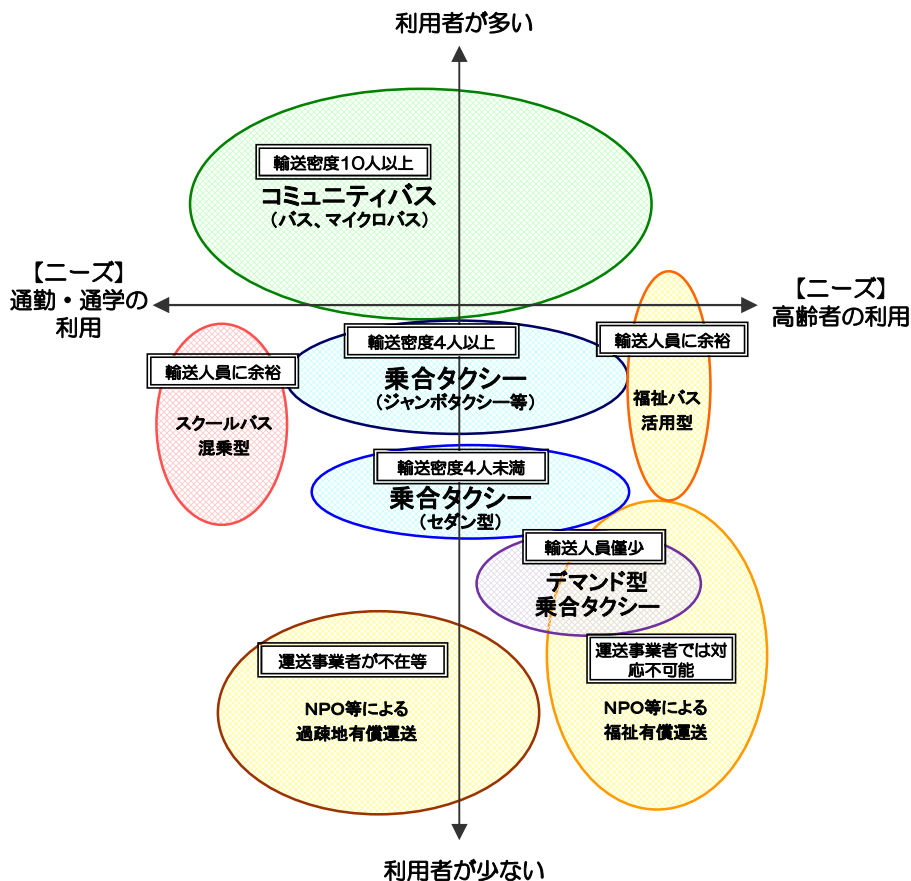
安易な無料化や安価な運賃は公平性や採算性に欠けるため、既存のバス路線の料金とのバランスを図ります。

2.4 新たな交通システムの検討

2.4.1 交通モード

一般に一度に輸送する人数が概ね 10 名以上となる場合は、バスによる対応が基本となっており、大型バスからマイクロバスまで様々な大きさや形状があります。一度に輸送する人数が 5~9 人、もしくはそれ以下の場合は、ジャンボタクシーまたはセダン型タクシーによる対応となることが多くなっています。

また、その運用方法もコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなどがあり、輸送規模やニーズに応じて適正な交通モードを選択する必要があります。



出典：地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組マニュアル（平成 24 年（2012 年）3 月 国土交通省）

図 2.6 利用形態による運行イメージ

【デマンド型交通とは】

デマンド型交通は、DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて運行したり、基本となる路線以外の停留所に立ち寄るなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。平成 18 年（2006 年）の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっている。

出典：デマンド型交通の手引き（国土交通省 中部運輸局 平成 25 年（2013 年）3 月）、なるほど！！
公共交通の勘どころ平成 27 年度版（国土交通省 九州運輸局 平成 28 年（2016 年）3 月）

導入を検討する新たな交通システムにおいて導入が想定される路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーについて、下表に整理します。

表 2.1 各交通モードの整理

	路線バス	コミュニティバス	乗合タクシー
イメージ			
概要	バス事業者が運営し、定時定路線で運行。本市では、主に鉄道駅等の拠点をつなぐ路線を運行。	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。	乗合バスとタクシーの中間的な役割を果たすものであり、車両定員11人未満の車両(ワンボックスカーやセダン型車両)を利用。 また、地域の需要に応じて、定時定路線型でなく予約等に基づいて運行を行うデマンド型交通(DRT: Demand Responsive Transport)の導入もある。
適用イメージ	人口密度が高く、需要が見込まれる地区で有効、効率的な運行が可能。	路線バスが運行されていない交通空白地や採算性の問題で路線バスが運行できなくなった地域で導入。	バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くでの停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行が可能。

導入する交通システムについて、上図と上表を参考に交通モードを選択します。

対象は、市立豊中病院線の運行地域を中心とする南部地域とし、当該路線の利用状況を踏まえ、利用者は僅少と想定し、利用目的は高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定するものとします。

導入地域： 南部地域
 利用者： 僅少と想定
 利用目的： 高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定



交通モードは
 『乗合タクシー（車両はセダン型）』

⇒ 1台の乗車定員を超える予約がある場合は増車により対応し、需要に応じて将来的にはワゴン車やバスへの変更も視野に入れる

2.4.2 運行形態

(1) 定時定路線とデマンド交通

道路運送法4条の規定に基づく「一般乗合旅客自動車運送事業」で運行可能な形態である「路線定期運行」にあたる定時定路線と「区域運行・フルデマンド」にあたるデマンド交通があり、各運行形態の概要とメリット・デメリットを以下に整理します。

表 2.2 路線定期型交通とデマンド型交通の一般的な特徴

定時定路線	デマンド交通
利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートを決められた時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降する。	予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

表 2.3 運行形態別のメリット・デメリット

	形態	導入に適した地域	メリット	デメリット
定時定路線	路線を定めて運行するものであり、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態。	利用者がある程度まとまっている地域での導入に適している(集落や団地などが点在している地域)。	<ul style="list-style-type: none"> ○ 様々な交通機関をつなぎ合わせる役割を担うことができる。 ○ 予約がいらない。 ○ バス停まで行けば必ず運行している。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利用者がいなくても運行するので、運行経費が必要。
デマンド交通	デマンド交通とは、定時・定路線のバス運行に対して、電話予約など利用者ニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つ。	利用者が広く点在している地域等、路線バスやコミュニティバス等による運行が困難な地域の導入に適している。	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事前予約により、利用者がいる場合のみ運行するため、経費を抑えることが期待できる。 ○ バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利用者にとって予約が必要である。 ○ 車両が小さいことから、一度に乗車できる人数が制限される。

定時定路線の場合、需要がなくても運行する必要があり、需要が少ない場合は非効率となります。

そこで、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。

乗合タクシーの運行形態は、需要が少ないことが想定されるため、効率的で持続可能な公共交通の確保に向け、『デマンド交通』で運行
 ⇒ 予め設定されている便数に対し、実際に運行された便数の割合が高い場合は、定時定路線への変更も検討

(2) デマンド交通の運行方式

デマンド型乗合タクシーは、路線バスと同様に公共交通網を構築するものであるため、路線バスのようにあらかじめルートやバス停を設定する『定路線型』とします。

- 運行ルートを分かりやすくすることで、利用しやすい交通モードになると考えます。
- また、デマンド型乗合タクシーが、既存のタクシーから利用者を奪うことになれば、タクシー運行の維持を妨げることになり、競合しない運行形態が望めます。
- さらに、需要が増加することにより、定時定路線による運行へのスムーズな移行が見据える必要があります。

デマンド型乗合タクシーの運行形態は、
あらかじめルートやバス停を設定し、
利用者からの予約があった場合に停留所間を運行する
『定路線型』で運行

3. 事業内容

3.1 交通システム

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。

- 交通モード：乗合タクシー（車両はセダン型）
- 運行形態：デマンド型交通
- 運行方式：定時定路線型

3.2 運行区域

運行区域は、南部地域全体と南部地域の鉄道駅周辺（庄内駅周辺）及び施設等を結ぶエリアを対象とします。

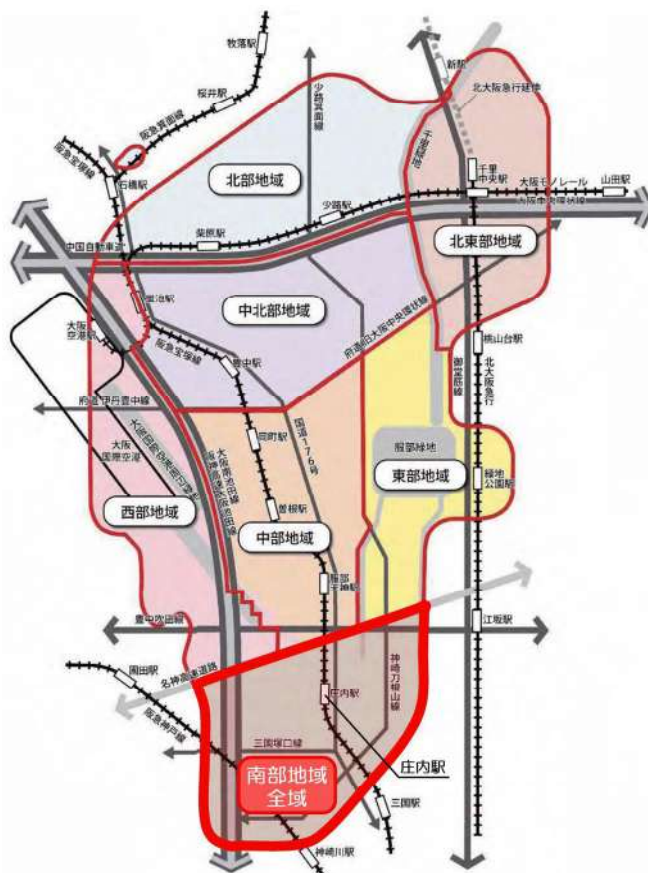


図 3.1 運行区域

3.3 運行ルート

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します。
- 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します。
- 停留所は、上記施設及び交通不便地内の住宅地に設置します。

3.3.1 南部地域東路線

南部地域東路線の運行ルートは、庄内駅と豊南地区を結ぶルートとします。

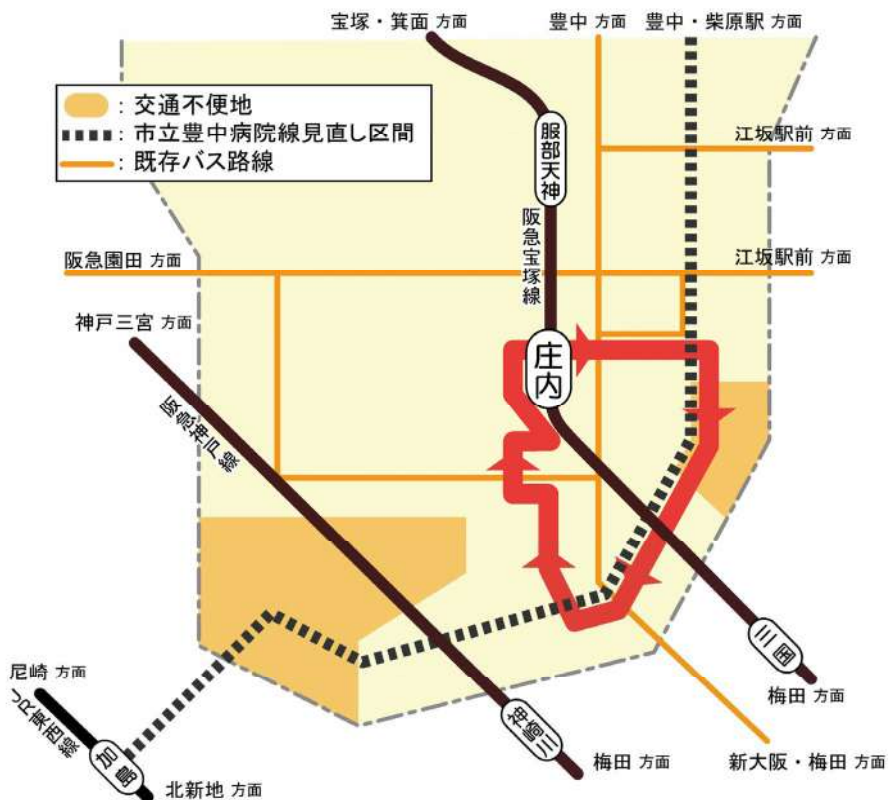
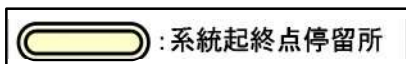


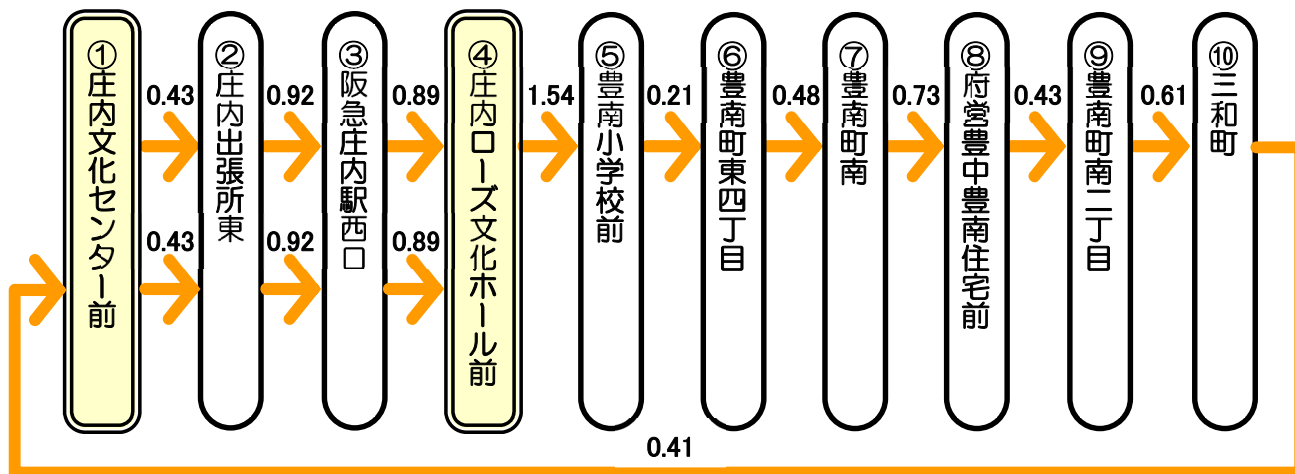
図 3.2 南部地域路線西側ルートイメージ

豊南地区内の停留所位置は、以下のとおりです。



※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。



庄内文化センター前から豊南地区を経て庄内ローズ文化ホールまで 8.9km

図 3.3 デマンド型乗合タクシー路線図【南部地域路線西側ルート】

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

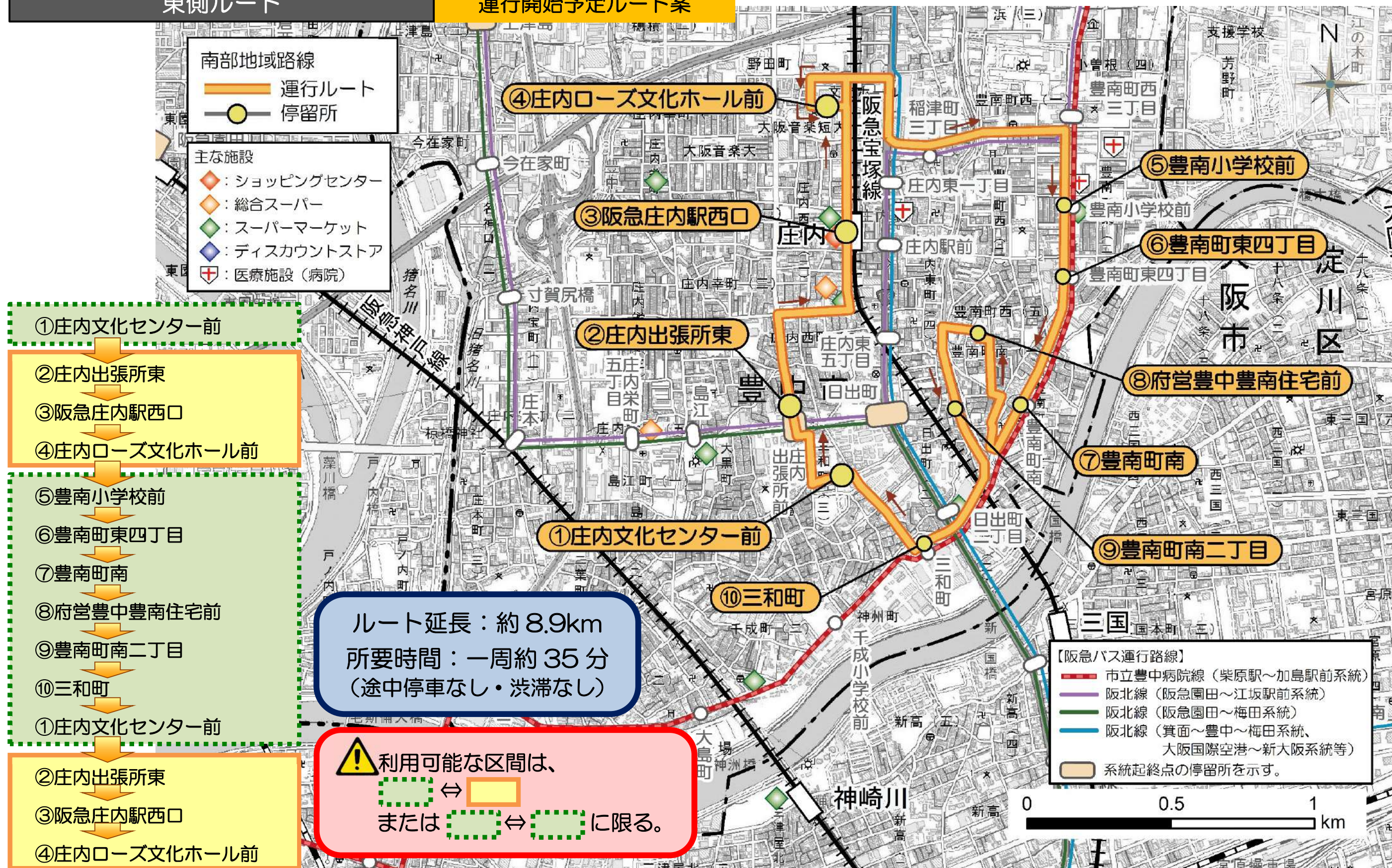


図 3.4 南部地域路線東側ルート案(令和3年(2021年)4月運行開始予定ルート案)

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

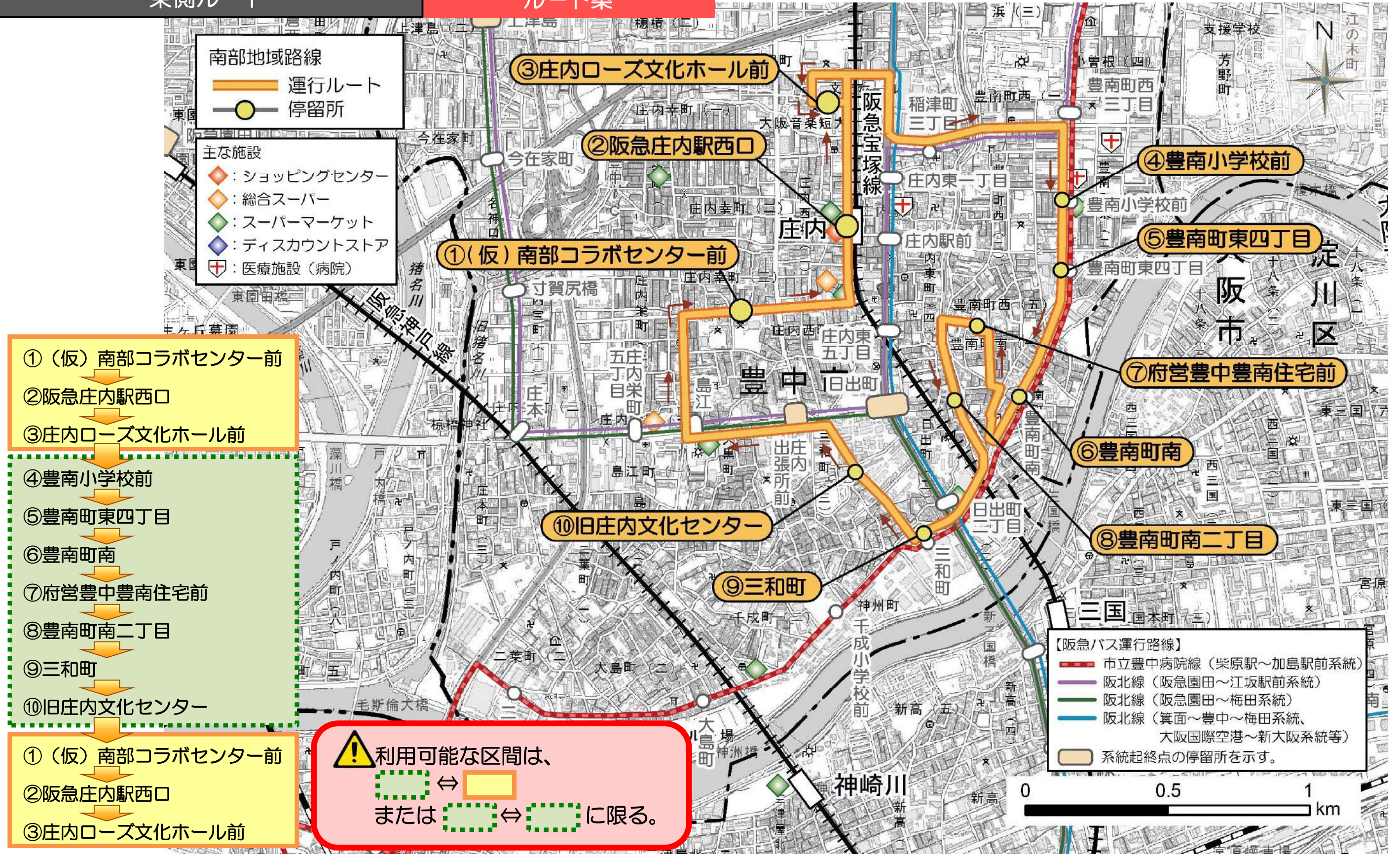
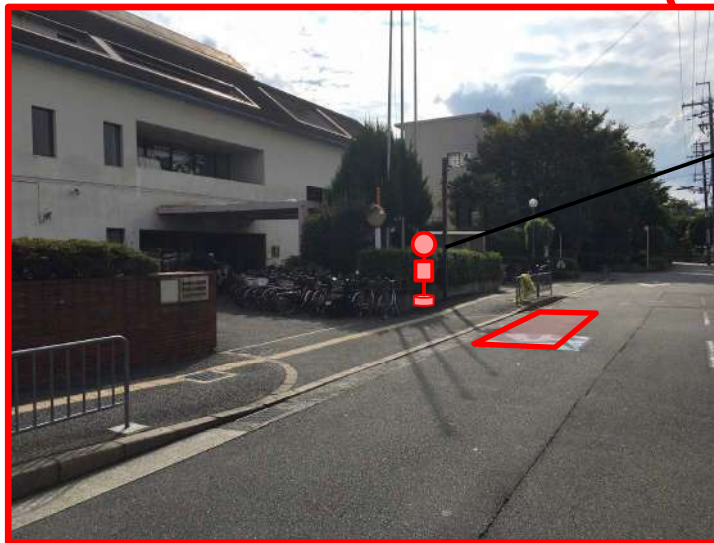


図 3.5 南部地域路線東側ルート案 (南部コラボセンター完成後ルート案)



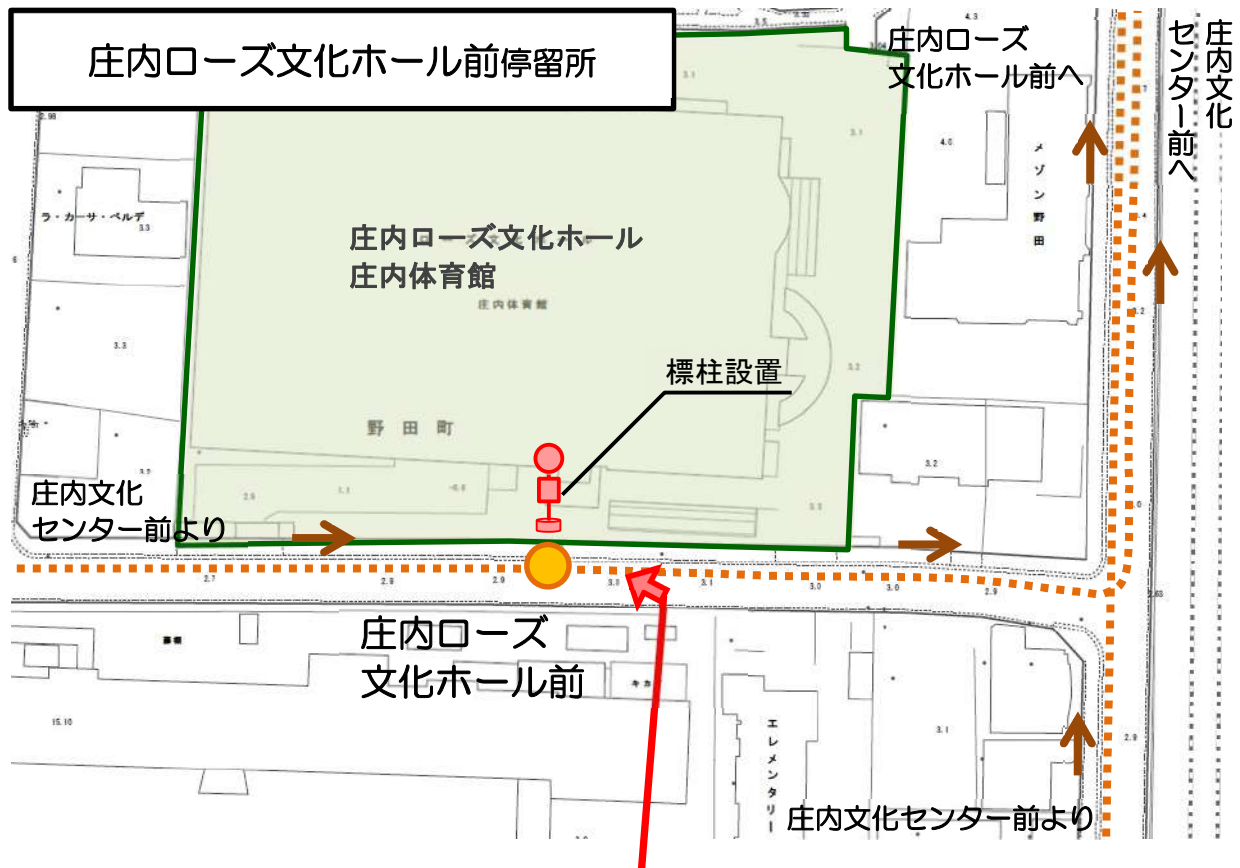
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
一方通行 (歩道有り)	市道	3.0m	-	6.0m	標柱	豊中市(市道orセンター)	西側ルート『①庄内文化センター前』と併用



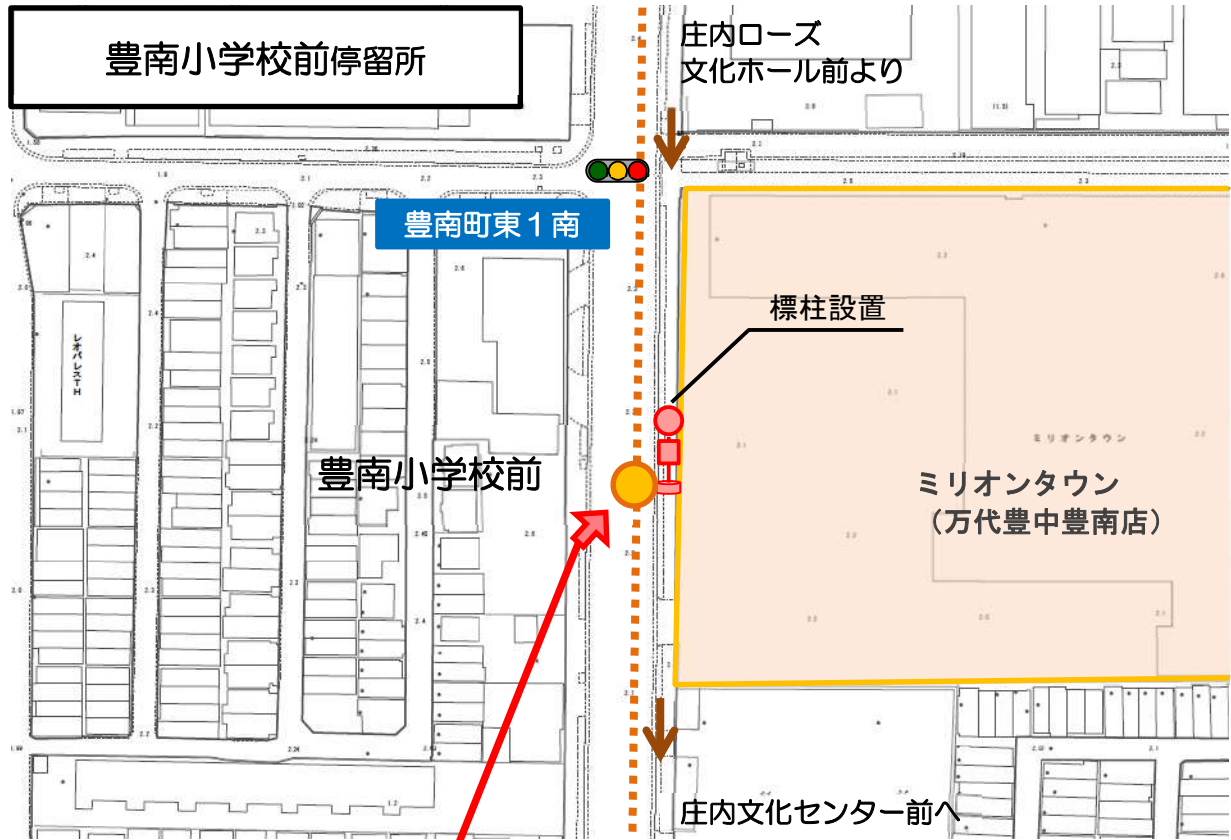
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	3.0m	3.5m	-	標柱	豊中市 (市道)	西側ルート『②庄内出張所 東』と併用



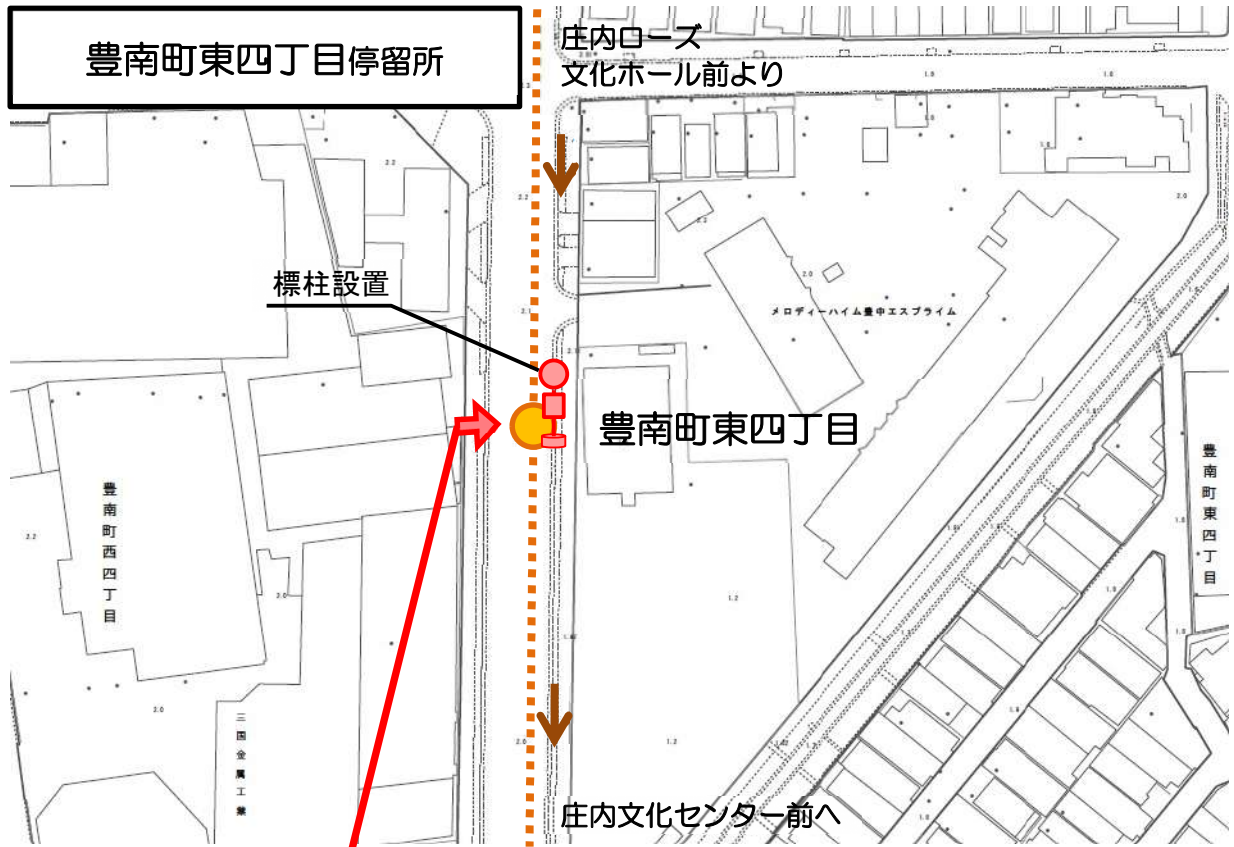
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (西側歩道有り)	市道	3.0m	2.7m	-	標柱	豊中市 (市道)	西側ルート『③阪急庄内駅西 口』と併用



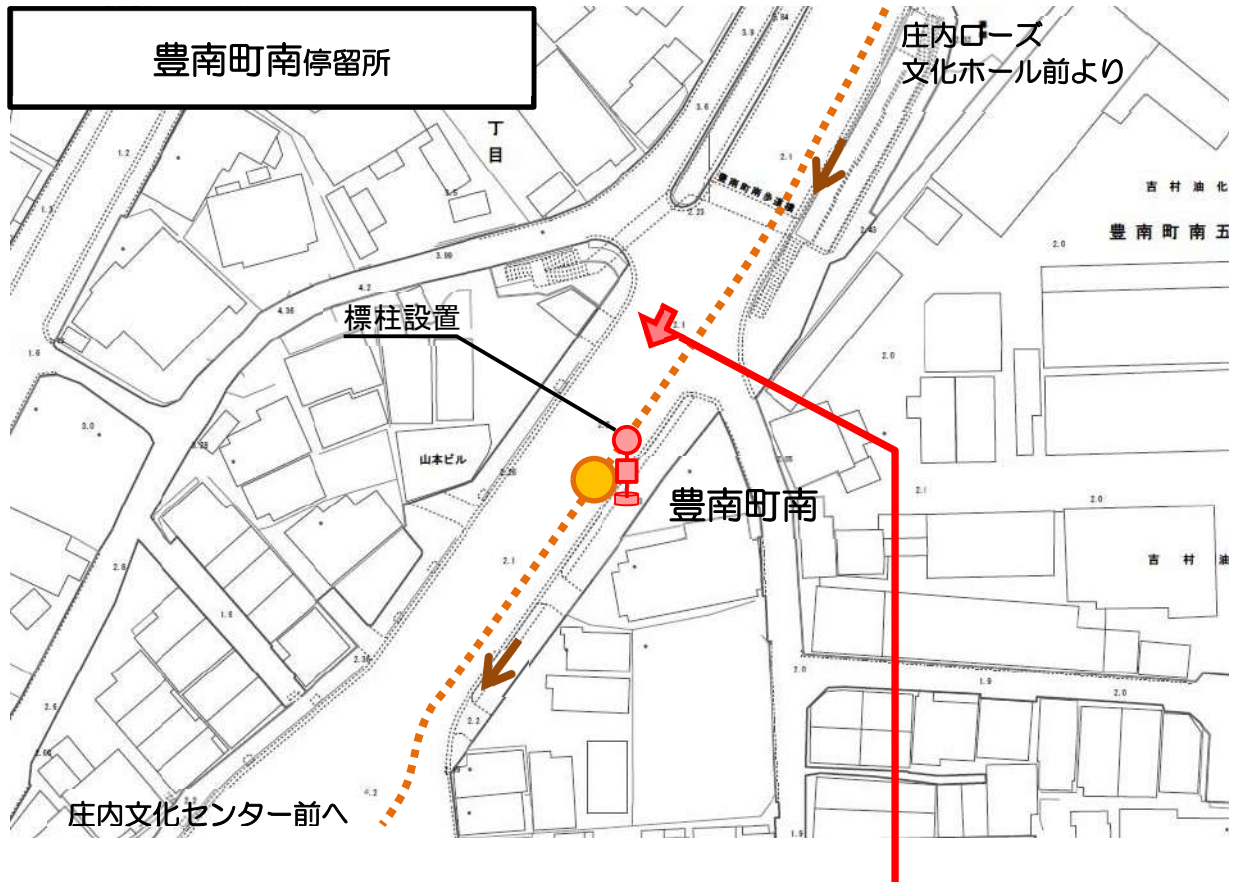
道路状況	幅員			情報案内 標示種別		備考
	歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし) (西側歩道有り)	市道	2.0m	-	6.0m	標柱	豊中市 (庄内ローズ文化ホール内)
						西側ルート『④庄内ローズ文 化ホール前』と併用



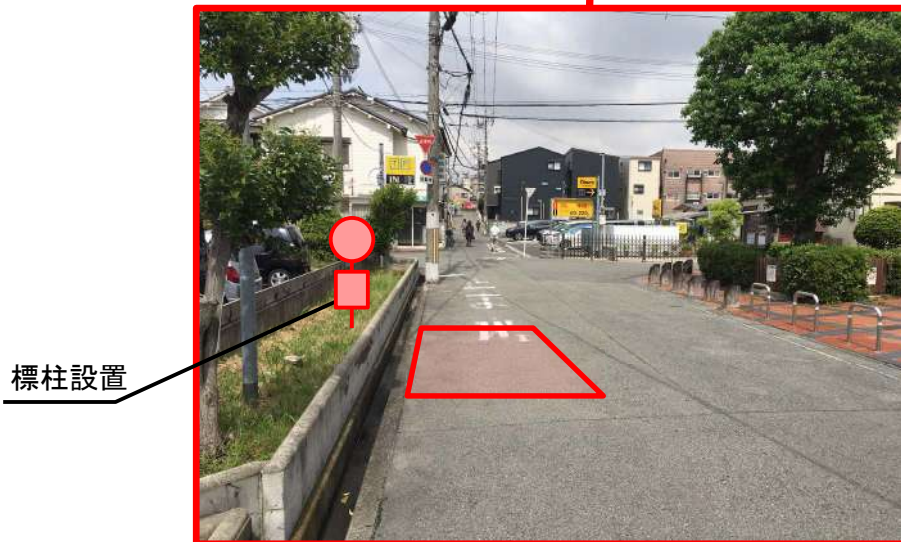
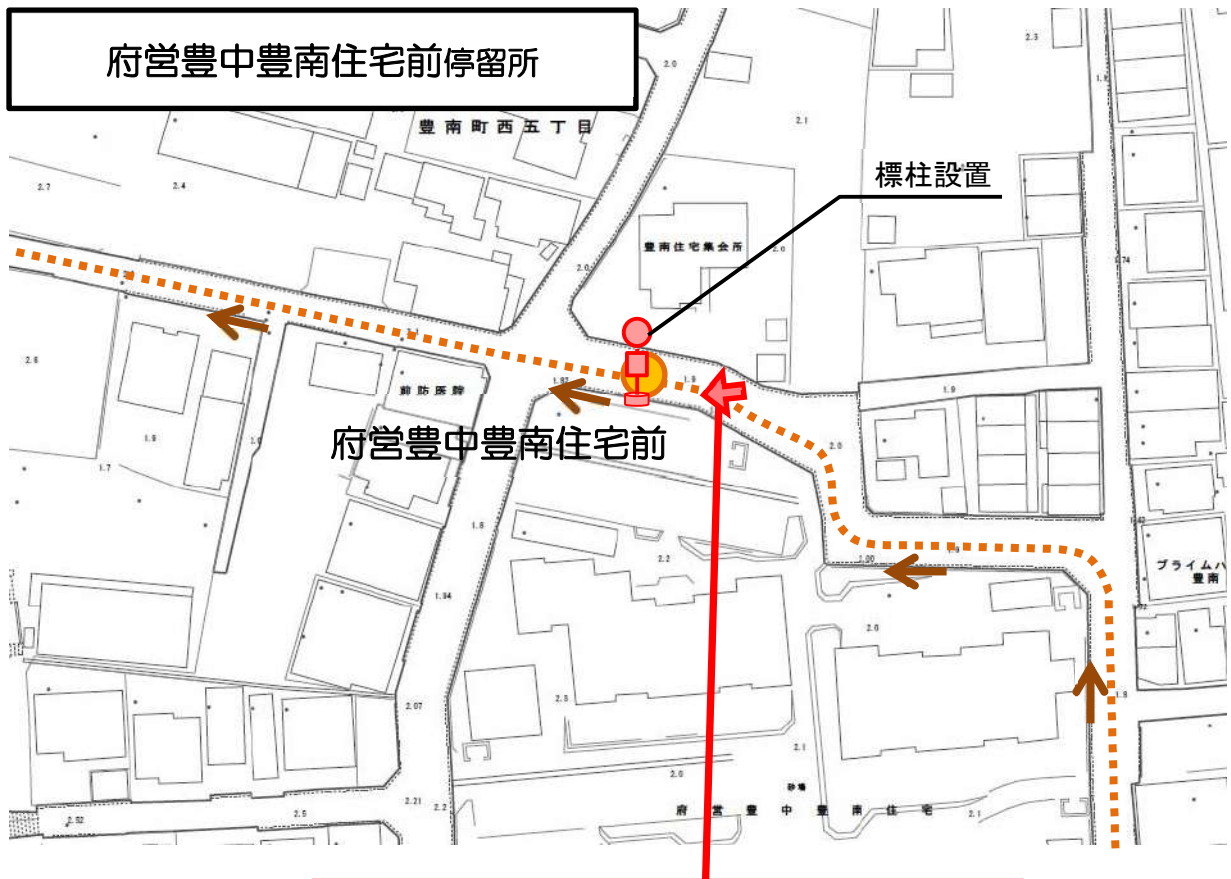
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	4.0m	5.5m	-	標柱	豊中市 (市道)	廃止予定の阪急バス市立豊 中病院線の停留所を活用



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	4.0m	5.5m	-	標柱	豊中市 (市道)	廃止予定の阪急バス市立豊 中病院線の停留所を活用



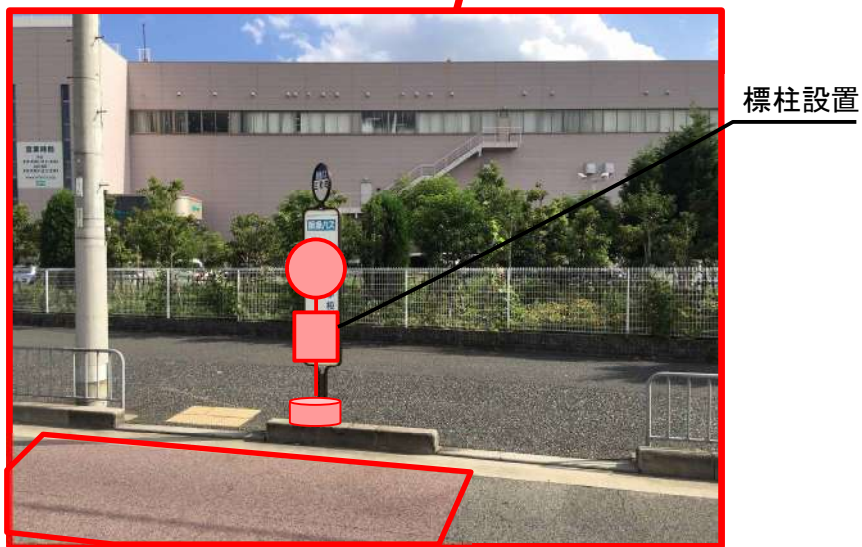
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	4.0m	6.2m	-	標柱	豊中市 (市道)	廃止予定の阪急バス市立豊 中病院線の停留所を活用



道路状況	幅員			情報案内 標示種別		備考
	歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし) 市道	-	-	6.0m	標柱	大阪府(府営住宅)	-



道路状況	幅員			情報案内 標示種別		備考	
	歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先		
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.5m	標柱	豊中市 (市道)	-



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
一方通行 (歩道有り)	市道	5.4m	-	6.0m (ゼブラ2.5m含)	標柱	豊中市 (市道)	廃止予定の阪急バス市立豊 中病院線の停留所を活用

3.3.2 南部地域西路線

南部地域西路線の運行ルートは、庄内駅と千成・庄本地区を結ぶルートとします。



図 3.6 南部地域路線西側ルートイメージ

千成・庄本地区内の停留所位置は、以下のとおりです。

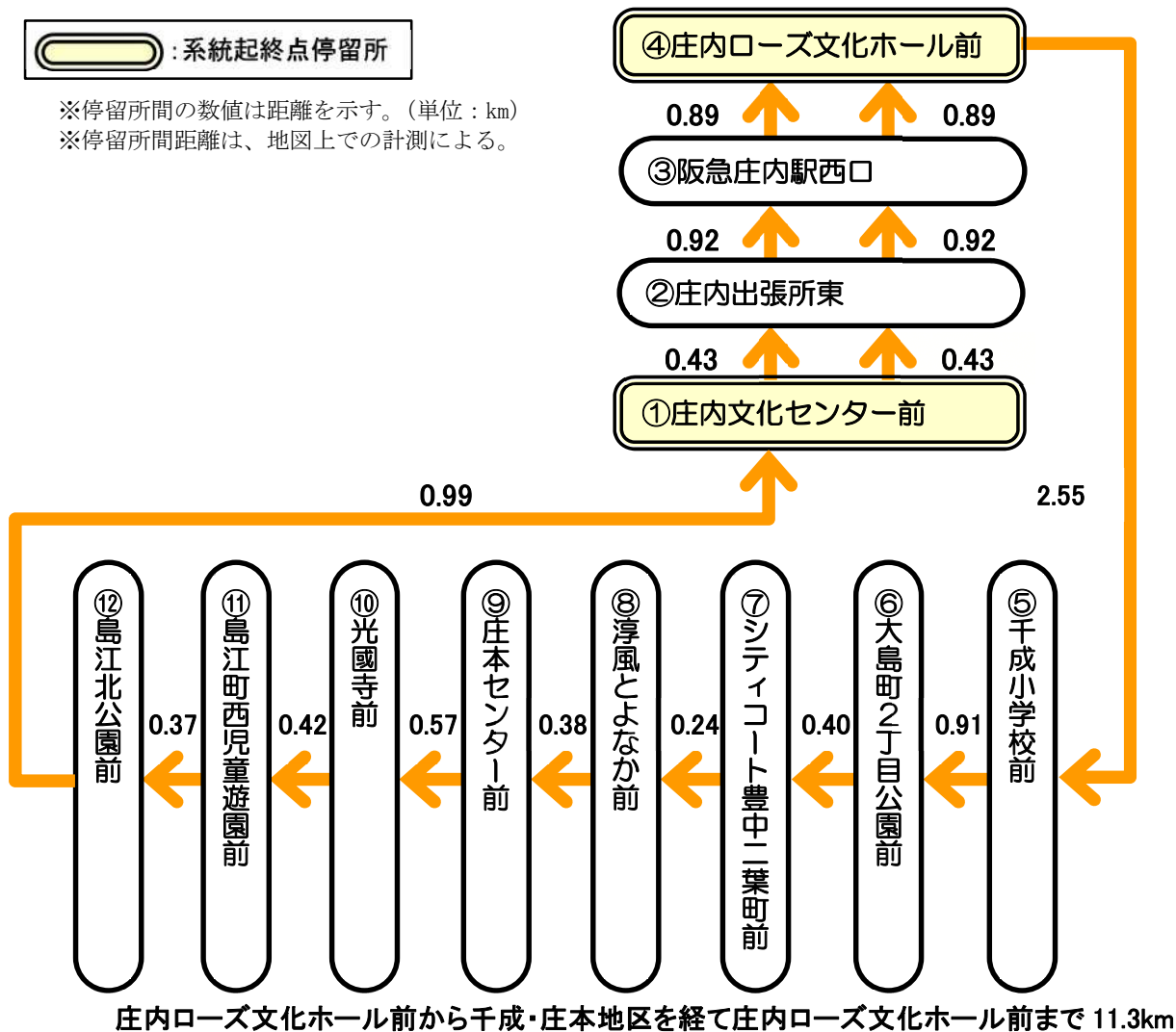


図 3.7 デマンド型乗合タクシー路線図【南部地域路線西側ルート】

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

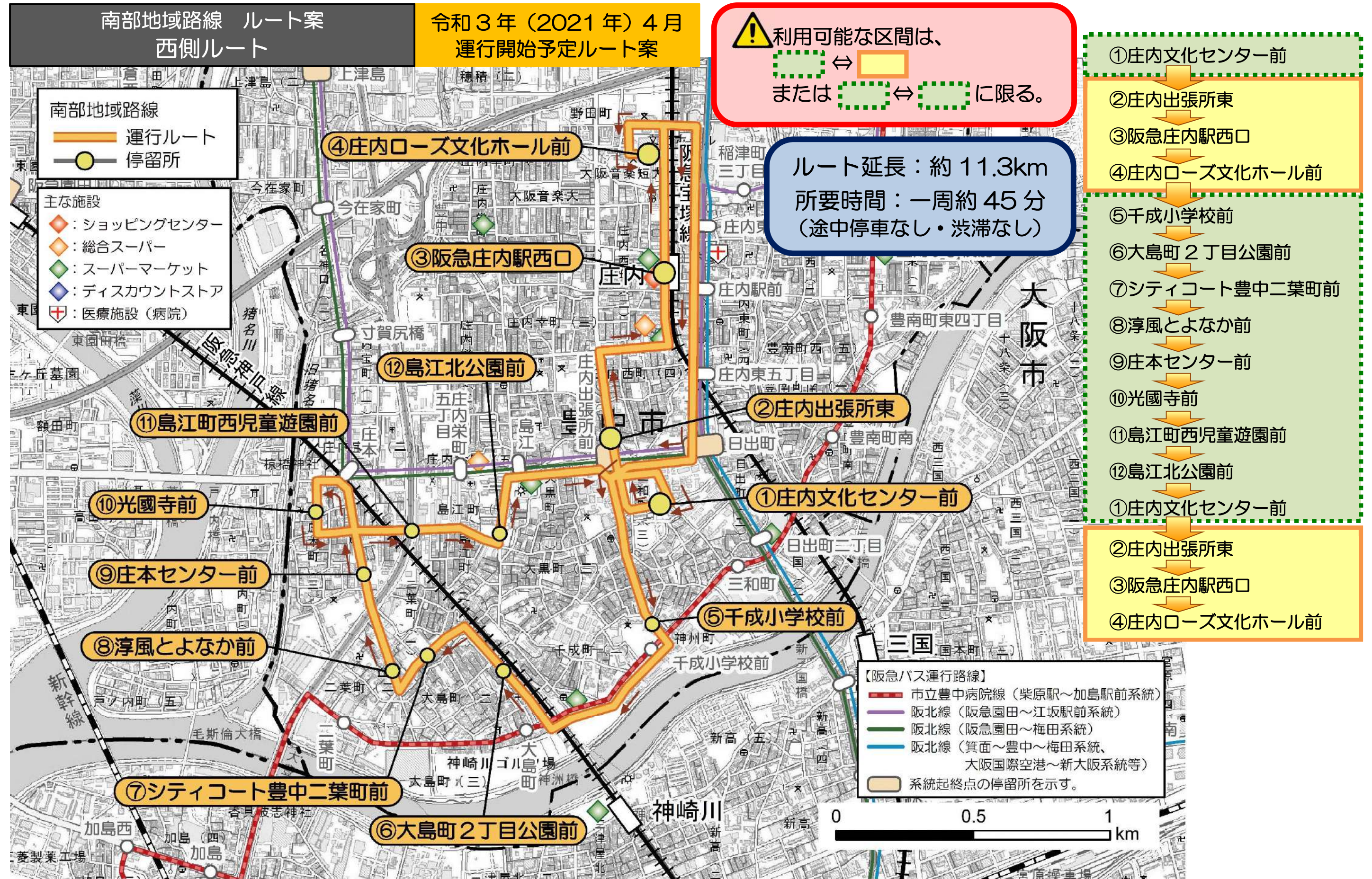
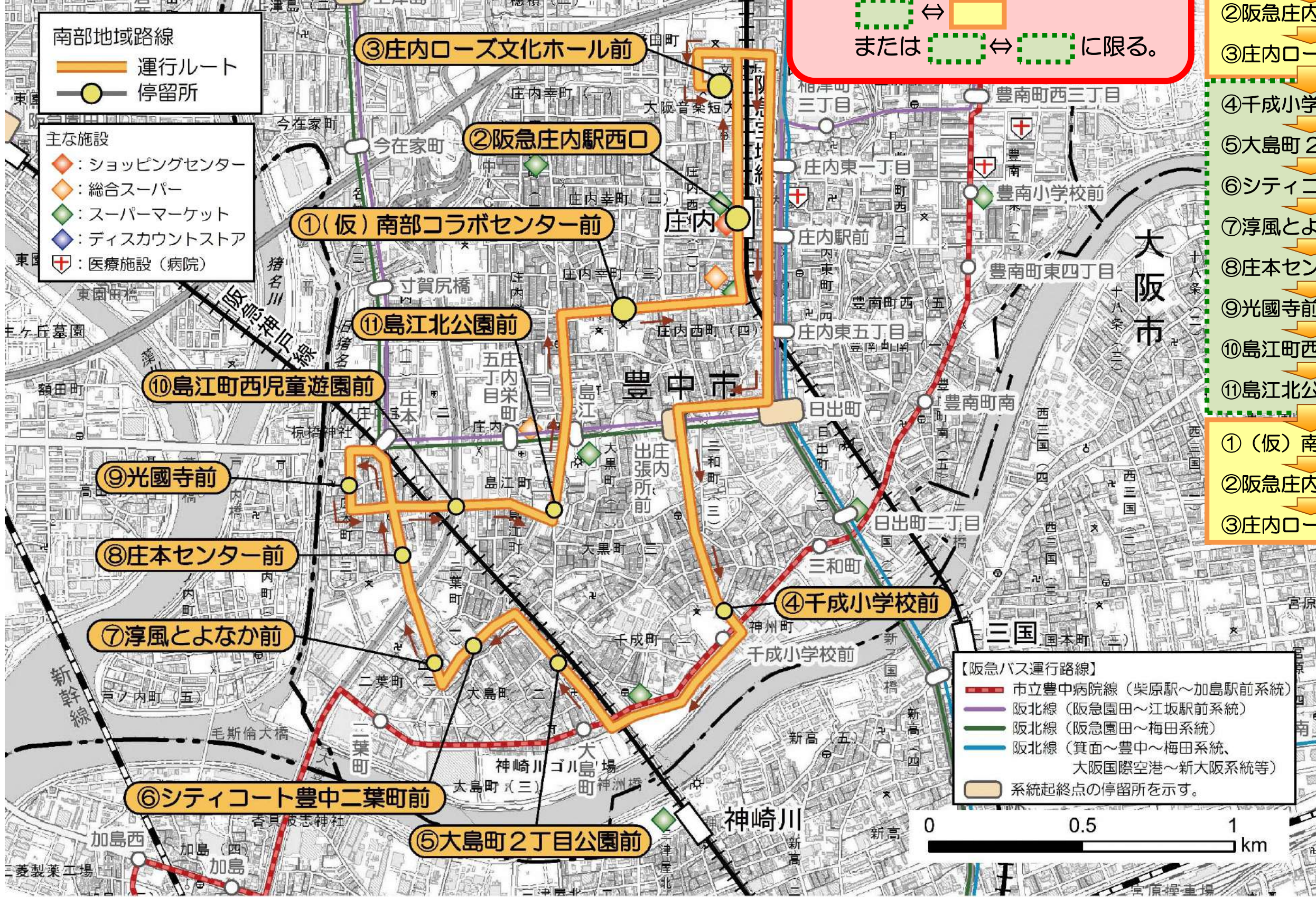


図 3.8 南部地域路線西側ルート案(令和3年(2021年)4月運行開始予定ルート案)

南部地域路線 ルート案
西側ルート

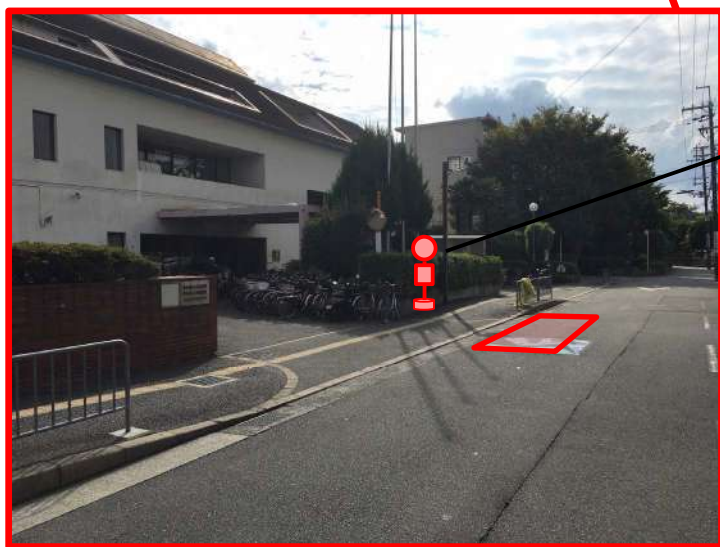
南部コラボセンター完成後
ルート案



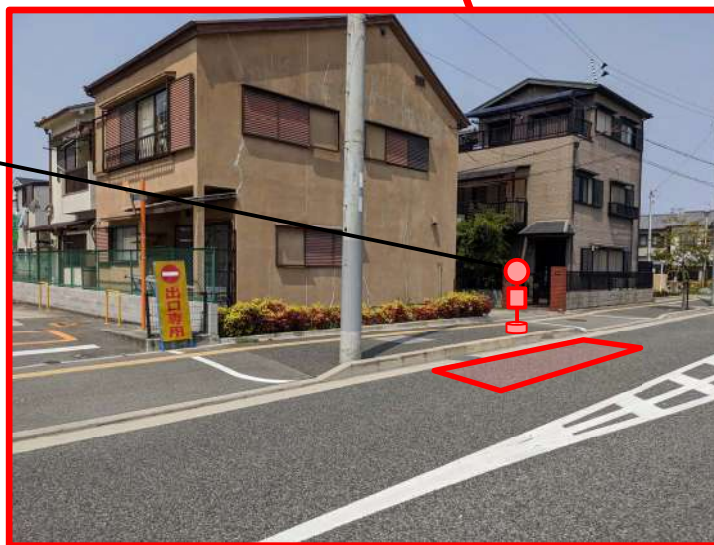
⚠ 利用可能な区間は、
 緑点 ⇄ 黄点
 または 緑点 ⇄ 緑点 に限る。

- 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 千成小学校前
- ⑤ 大島町2丁目公園前
- ⑥ シティコート豊中二葉町前
- ⑦ 淳風とよなか前
- ⑧ 庄本センター前
- ⑨ 光國寺前
- ⑩ 島江町西児童遊園前
- ⑪ 島江北公園前
- 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

図 3.9 南部地域路線西側ルート案 (南部コラボセンター完成後ルート案)



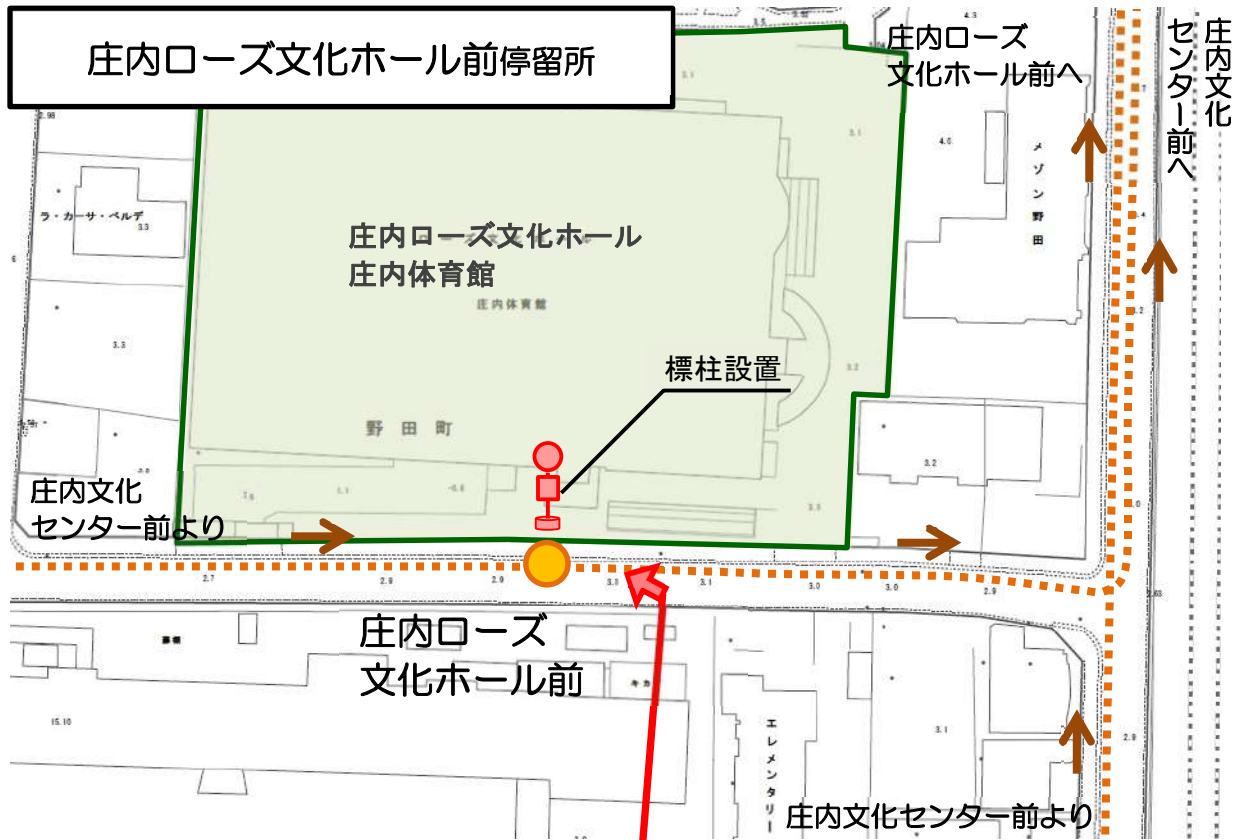
道路状況	幅員			情報案内 標示種別		備考	
	歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先		
一方通行 (歩道有り)	市道	3.0m	-	6.0m	標柱	豊中市(市道orセンター)	東側ルート『①庄内文化センター前』と併用



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	3.0m	3.5m	-	標柱	豊中市 (市道)	東側ルート『②庄内出張所 東』と併用



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (西側歩道有り)	市道	3.0m	2.7m	-	標柱	豊中市 (市道)	東側ルート『③阪急庄内駅西 口』と併用



道路状況	幅員			情報案内 標示種別		備考
	歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし) (西側歩道有り)	市道	2.0m	-	6.0m	標柱	豊中市(市道orセンター) 東側ルート『④庄内ローズ文化ホール前』と併用



庄本地区方面
・庄内ローズ文化ホール前へ

標柱設置

道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	4.5m	3.5m	-	標柱	豊中市 (市道)	-



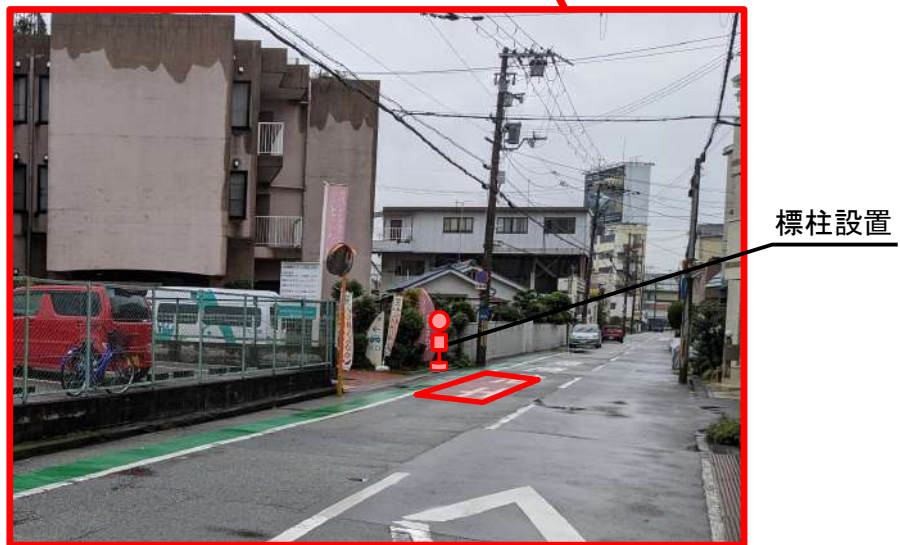
標柱設置



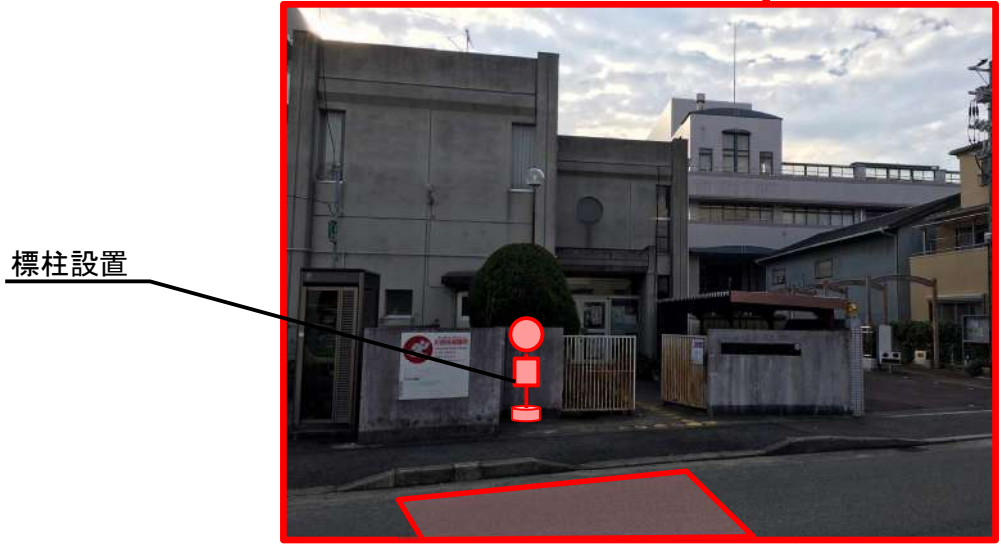
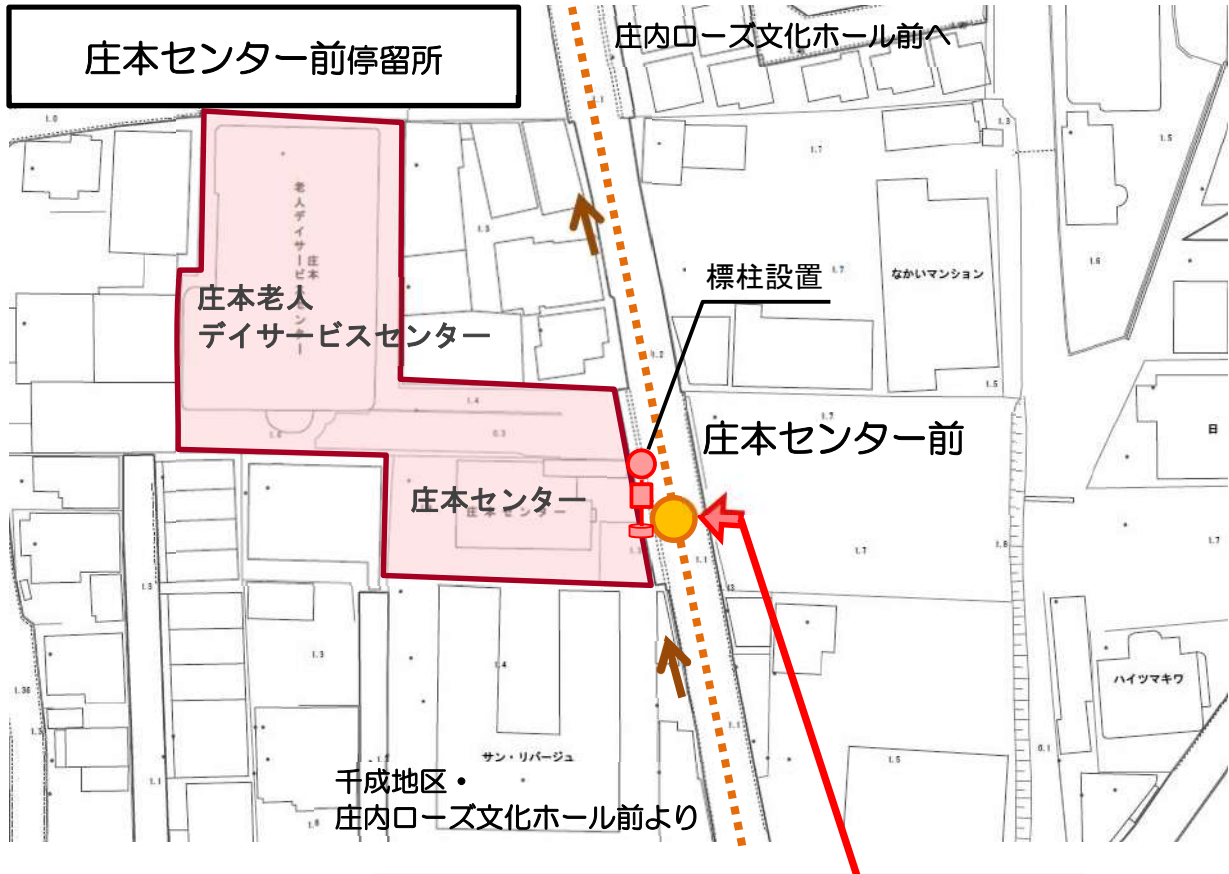
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (西側歩道有り)	市道	2.3m	2.8m	-	標柱	豊中市 (市道)	-



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	4.5m	3.5m	-	標柱	豊中市 (市道)	-



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道なし)	市道	1.5m (路肩)	2.5m	-	標柱	豊中市 (市道)	-



道路状況	幅員			情報案内 標示種別		備考	
	歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先		
対面通行(中央線なし) (西側歩道有り)	市道	1.5m	-	6.5m	標柱	豊中市(市道orセンター)	-



標柱設置

道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.8m	標柱	豊中市 (市道)	-



道路状況	幅員			情報案内 標示種別		備考	
	歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先		
対面通行(中央線なし) (歩道有り)	市道	1.7m	-	6.5m	標柱	豊中市 (市道)	-



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道なし)	市道	2.0m	-	6.5m	標柱	豊中市 (市道)	-

3.4 運行概要

3.4.1 運行日、運行時間帯及び運行本数

運行日は、平日のみとします。

運行時間帯の設定は、買い物や通院等の自由目的による移動を考慮し、平日の概ね9時から16時台とします。また、運行間隔は、概ね1本/時とします。

● デマンド型乗合タクシーの運行時間帯と運行本数

運行時間帯	平日のみ：9時台から16時台
運行間隔	概ね1本/時

3.4.2 ダイヤの設定

ダイヤの設定は、現地試走結果をもとに、予約がない停留所はとばして近道することも踏まえたダイヤとします。

利用のしやすさなどを考慮し、パターンダイヤとします。

● 南部地域路線東側ルートダイヤ

停留所名称	停留所間 所要時間(分)	平日						
		9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00
①庄内文化センター前	-	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00
②庄内出張所東	1	9:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01
③阪急庄内駅西口	4	9:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05
④庄内ローズ文化ホール前	3	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08
⑤豊南小学校前	5	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13
⑥豊南町東四丁目	1	9:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14
⑦豊南町南	2	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16
⑧府営豊中豊南住宅前	3	9:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19
⑨豊南町南二丁目	2	9:21	10:21	11:21	12:21	13:21	14:21	15:21
⑩三和町	2	9:23	10:23	11:23	12:23	13:23	14:23	15:23
①庄内文化センター前	3	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26
②庄内出張所東	1	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27
③阪急庄内駅西口	4	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31
④庄内ローズ文化ホール前	3	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34

● 南部地域路線西側ルートダイヤ

停留所名称	停留所間 所要時間(分)	平日						
①庄内文化センター前	-	9:26	10:26	11:26	12:26	13:26	14:26	15:26
②庄内出張所東	1	9:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27
③阪急庄内駅西口	4	9:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31
④庄内ローズ文化ホール前	3	9:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34
⑤千成小学校前	9	9:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41
⑥大島町2丁目公園前	3	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44
⑦シティコート豊中二葉町前	2	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46
⑧淳風とよなか前	1	9:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47
⑨庄本センター前	2	9:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49
⑩光國寺前	2	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51
⑪島江町西児童遊園前	2	9:53	10:53	11:53	12:53	13:53	14:53	15:53
⑫島江北公園前	2	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55
①庄内文化センター前	5	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00
②庄内出張所東	1	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01
③阪急庄内駅西口	4	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05
④庄内ローズ文化ホール前	3	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08

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、均一料金による料金体系とし、路線バスの初乗り料金と同程度とします。

● デマンド型乗合タクシーの運賃

- 運賃は、「均一料金制」を基本とし、路線バスの初乗り料金と同程度の 220 円とする。
- 小人（小学生以下）は 110 円とする（※ 1 歳未満の乳児は無料。また、大人が同伴の場合、大人 1 人につき小学生未満の幼児 1 人を無料とする。）。
- 11 枚つづり回数券（220 円×11 枚=2200 円）を販売する。
- 次のいずれかに該当する者並びにその介護人及び付添人のうち必要と認められた者については、大人 110 円、小人 50 円とする。
 - ① 身体障害者福祉法(昭和 24 年法律第 283 号)第 15 条第 4 項の規定に基づく身体障害者手帳の交付を受けている者
 - ② 都道府県知事（政令指定都市にあっては市長）の発行する知的障害者の療育手帳の交付を受けている者
 - ③ 児童福祉法(昭和 22 年法律第 164 号)第 12 条の 4 及び第 41 条から第 44 条までに規定する諸施設により養護等を受けている者であって、保護施設の長が発行する所定の運賃割引証を提出した者
 - ④ 精神保健及び精神障害者福祉に関する法律(昭和 25 年法律第 123 号)第 45 条の規定に基づく精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者

4. 運営方法

4.1 事業主体

事業主体は、交通不便地の改善を主体的に取り組み、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。

4.2 運行主体

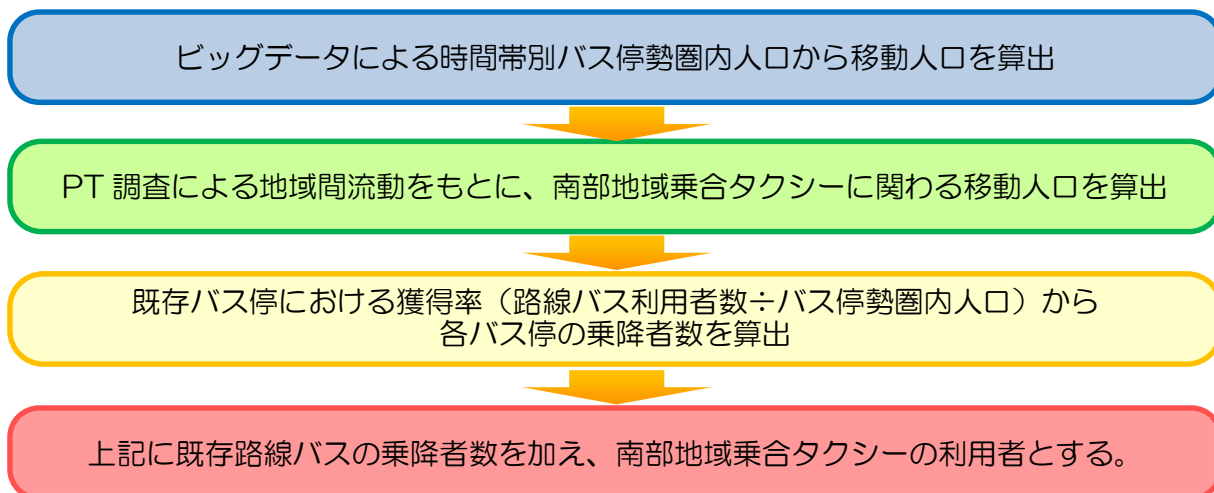
安全性確保等の観点から、道路運送法第 4 条で規定される一般旅客自動車運送事業者（タクシー事業者等）による運行を想定します。

5. 収支予測と市の負担

5.1 予測の考え方

5.1.1 1日あたり利用者数の算出方法

1日あたり利用者数は、下記の考え方に基づき算出します。



※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、下記の考え方に基づき算出しています。

- 年間運行経費は、大阪府地区における中型車タクシーの時間制運賃（上限料金を適用）より算出。
- 車両等の新規購入費は考慮していない。
- 1日あたりの実際に運行する割合となる稼働率は、1日あたり利用者数を1便あたり利用者数（堺市乗合タクシーの利用実績値（平成29年（2017年）度実績））と1日あたり運行便数で除して算出。

5.1.3 年間収入金額

年間収入金額は、下記の考え方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と予定する運賃より算出。

5.2 需要予測と収支予測

年間運行経費に対する収入金額は、以下のとおりと予測します。

1日あたり利用者数	約20人/日
年間運行経費	約10,000千円/年
年間収入金額	約1,000千円/年
年間収支金額	△約9,000千円/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扱います。

6. 期待される事業の効果

乗合タクシーが運行することにより期待される効果を以下に示します。

●期待される主な効果

- ・ 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
- ・ 高齢者等の外出機会の増加
- ・ 乗り合い利用による住民同士の交流機会の増加
- ・ 外出機会及び交流機会の増加による地域活性化

7. 事業実施予定期間

実施開始予定日：令和3年（2021年）4月1日

事業終了予定日：事業の終了は予定しない。

※ 運行開始から1年間は、道路運送法第21条による運行とし、運行開始1年後からは道路運送法第4条による運行とする。

●道路運送法

道路運送法には、路線バスやタクシーなどの“他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業”である『旅客自動車運送事業』について規定しており、公共交通を運行する場合に守るべき基本的な法律の1つになります。

公共交通は、運賃等（対価）をもらって運行することが基本となるため、原則として「緑ナンバー（事業用）」の車両を使用することになります。

ただし、例外的に「白ナンバー（自家用）」の車両を使用できる場合があり、白ナンバーで運行する公共交通を『自家用有償旅客運送』、緑ナンバーで運行する公共交通を『一般旅客自動車運送事業』といいます。

●一般旅客自動車運送事業の種類



※国土交通省資料をもとに作成

●本実施計画における乗合タクシーの運行について

- 一般的なタクシーは、国土交通大臣から道路運送法に基づき、定員 10 人以下の自動車を貸し切りで旅客を輸送する「一般乗用旅客自動車運送事業」の許可を得て、運行しています。
- 乗合タクシーは、路線バスと同様に不特定多数の方が乗り合わせる「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を得た事業者により運行する必要があります。
- 乗合タクシーを実施する地域の状況を踏まえ、速やかに運行する必要があるため、地域や期間を限定して乗合旅客の運送が可能となる道路運送法第 21 条で運行することとしました。
- 運行開始後、タクシー事業者により一般乗合旅客自動車運送事業の事業許可の取得に向けた手続きを進め、運行開始 1 年後に道路運送法第 4 条による運行開始を予定しています。

● 道路運送法第 21 条について

- 道路運送法第 21 条において、場合を以下の条件を満たす場合、一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合旅客の運送をできるものとしています。

- ① 災害の場合その他緊急を要するとき。
- ② 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

道路運送法第 21 条による運行は主に以下のものになります。

- 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難
- 運行する期間が 1 年以下
- イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、**実証運行**等、短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行
- 自治体等からの要請

期間を決めて実証運行を行う際に利用されるケースもあります。

※国土交通省資料をもとに作成

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。

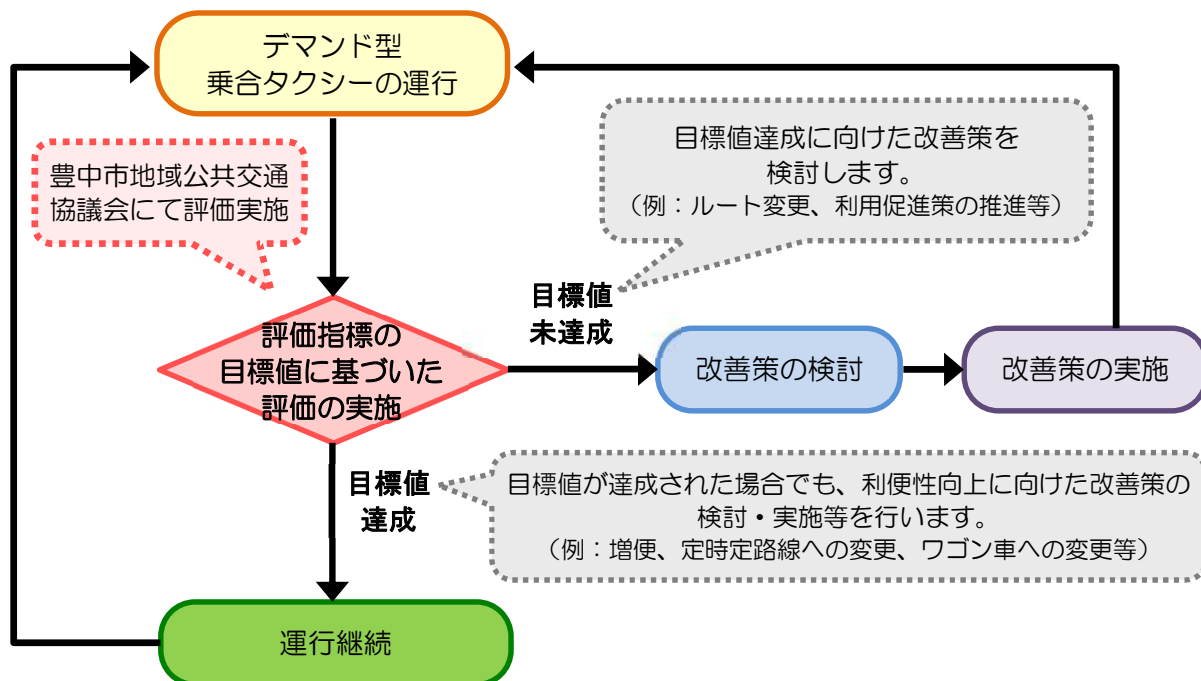


図 8.1 運行評価方法のイメージ

8.2 評価スケジュール

評価については、令和3年度（2021年度）内の運行に関する評価と、それに基づく改善を令和4年度（2022年度）の道路運送法4条に基づく運行開始時に反映していきます。それ以後は、年度ごとの運行結果を評価し翌々年度の運行に反映していきます。

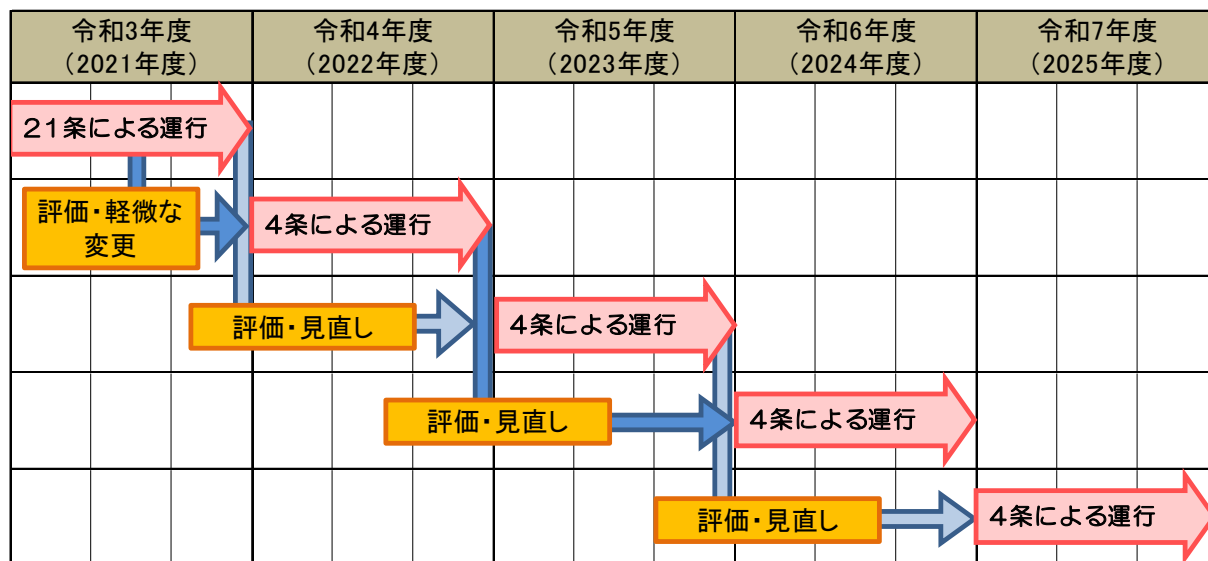


図 8.2 評価スケジュール

8.3 運行評価指標と運行改善参考指標

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、評価していきます。

考え方は以下のとおりです。

- ① 「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。
- ② 「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。
- ③ 「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。

この先未更新

8.3.1 運行評価指標

(1) 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。

①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。

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	需要予測結果による『20人/日』とする	運行目標値の50%である『10人/日』とする	改善基準値の50%である『5人/日』とする

②認知状況：認知度

乗合タクシー事業が地域の移動手段の選択肢として、住民の方々に認知されることが必要であると考えため、「認知度」を調査します。

乗合タクシー事業の認知状況を確認するためには、地域住民を対象にアンケート調査を実施します。また、経年変化の要素が大きくなると思われるため、毎年、改善基準値、見直し基準値を検討するものとします。

認知度の「運行目標値」、「改善基準値」、「見直し基準」を以下に示します。

表 8.2 運行評価指標「認知度」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
(認知状況) 認知率	周辺自治体のコミュニティバス等の認知度等を参考に『80%』とする	初年度は、沿線地区の高齢化率を参考に『30%』とする	初年度は、改善基準値の50%である『15%』とする

③運行経費：市支出金額

乗合タクシー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があるため、「市支出金額」を指標とします。

市支出金額は、乗合タクシーの運行形態がデマンド型であり、運行便数の増加によって市支出金額が増加傾向になるため、見直し基準値は設定しません。

なお、乗合タクシー事業が効率的に行われているのかという評価は必要であると考え、運行経費の「運行目標値」、「改善基準値」を以下に示します。

表 8.3 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	収支予測結果を踏まえ、『850万円/年』とする	運行目標値の約 1.5 倍である『1,300万円/年』とする	運行形態がデマンド型であるため設定しない

表 8.4 運行評価指標の概要一覧

大項目	小項目	指標の定義	指標の計測方法	取得方法	取得時期	考え方
利用状況	利用者数	利用者数の実数	路線全体の乗降客数	事業者報告	毎月	増加
認知状況	認知率	住民における事業の認知割合	住民向けアンケート調査により、認知率を確認	郵送アンケート	毎年度	増加
運行経費	市支出金額	財政負担により賄われる金額	総運行経費-総収入額	事業者報告	毎月	減少

表 8.5 各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。

(2) 運行評価の実施

乗合タクシー事業は、前述の運行評価指標を基に、乗合タクシー事業のあり方について検討します。

運行目標値、改善基準値及び見直し基準値に対して、その対応を以下に示します。

【運行目標値】

- ・ 運行目標値は、計画期間中の目標として定めるため、短期での達成状況に応じた改善策を示しません。

【改善基準値】

- ・ 改善基準値を下回る場合には、改善策を検討し、協議会に提示するものとします。

【見直し基準値】

- ・ 運行見直し基準値を下回る場合には、事業改善について、より積極的に改善策の検討実施を行うものとします。
- ・ 改善策を実施したうえで、3年以上連続で基準値を下回る場合には、市は事業の継続について判断するものとします。

運行評価の結果は、協議会に報告のうえ、乗合タクシー事業のあり方について協議を行い、市としての結論を得るものとします。

なお、市支出金額が一定額以下であれば、利用者数が少ないという理由で安易に乗合タクシー事業を終了するのではなく、適切な改善策を実施するとともに、セーフティネットとしての交通に対する考え方で事業を存続するなど、慎重な判断を行うものとします。

豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・南部地域編】

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 2 年（2020 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

豊中市公共交通改善実施計画

【東西軸強化施策編】

(素案)

令和2年(2020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 1. 計画概要

2 1.1 背景と目的

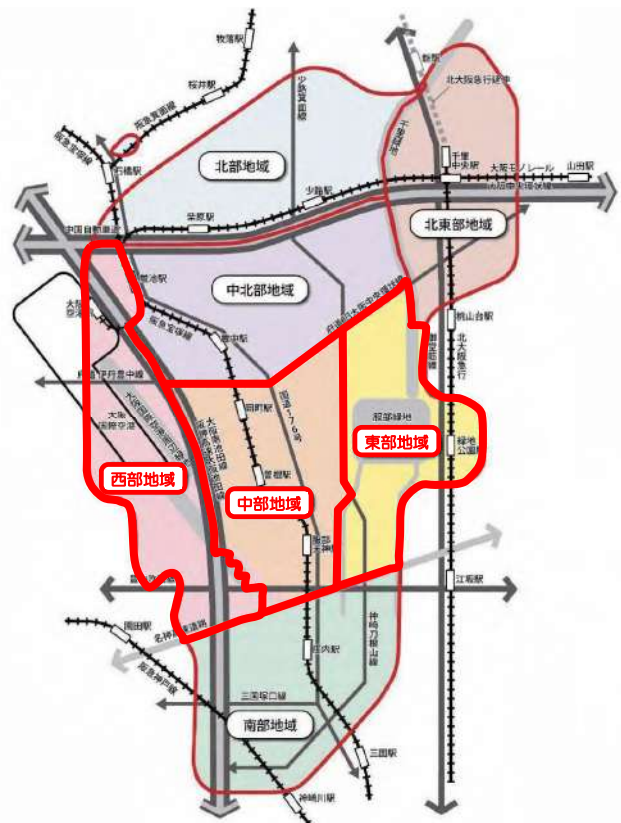
3 本市は、大阪国際空港や、高速道路・幹線道路などの広域交通に加え、阪急電鉄宝塚
4 線・神戸線、北大阪急行電鉄南北線、大阪モノレールといった鉄道と、路線バスなどの地
5 域交通の整備により、交通利便性が高いまちと評価されています。しかしながら、市域に
6 は、鉄道駅勢圏及びバス停勢圏から外れた、いわゆる交通不便地が存在し、その解消が求
7 められていること、また、都市構造上南北方向に比べ、東西の結びつきが脆弱で、その流
8 動が少ないことなどの課題があります。さらに、将来的には、バス路線網が充実している
9 地域においても、人口減少とともにバス利用者が減少し、路線の縮小が懸念されること、
10 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
11 たな移動手段が求められることが想定されます。

12 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
13 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。

14 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
15 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
16 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。

19 1.2 計画区域

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

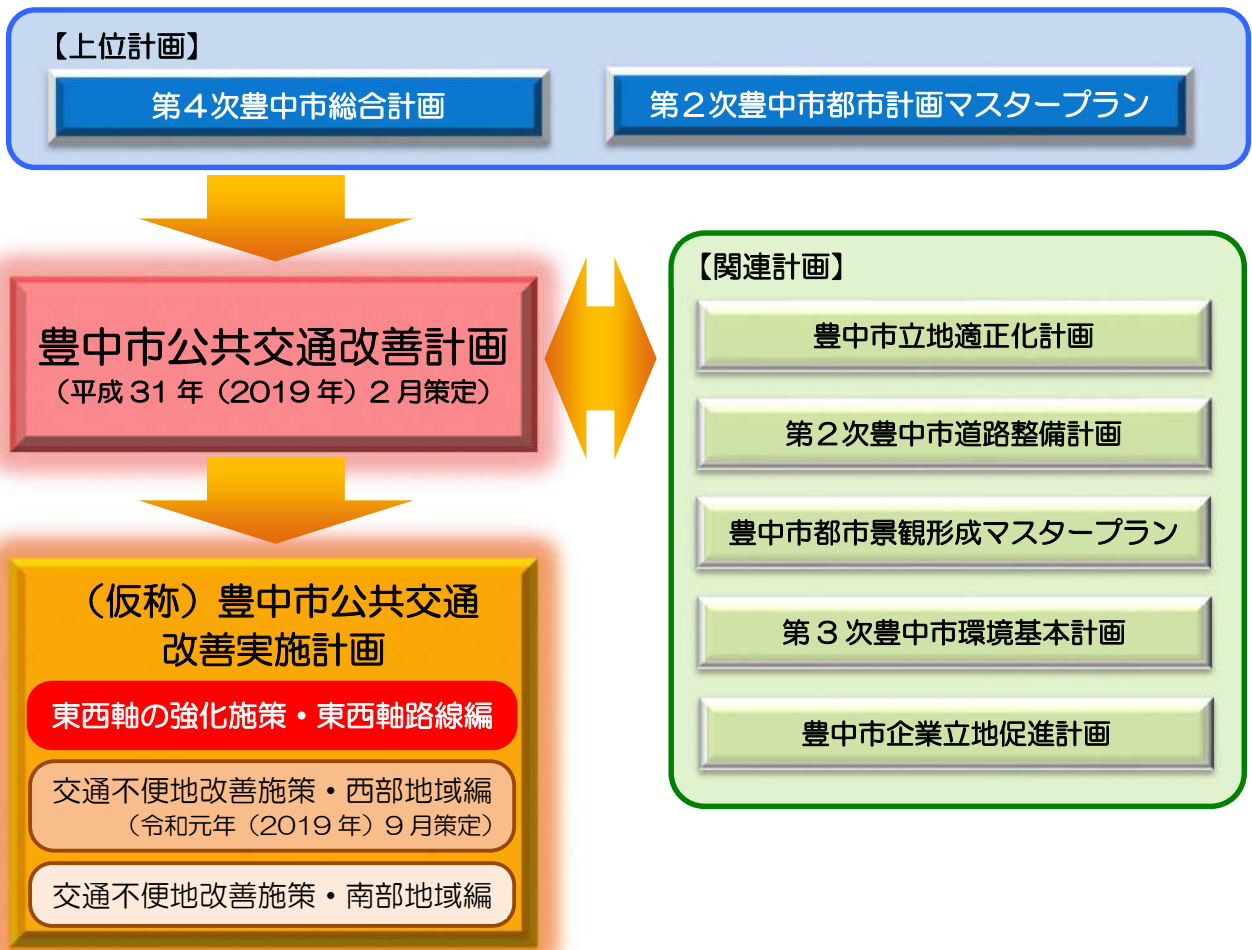


34 出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン
35 (平成30年(2018年)4月 豊中市)
36
37
38

39 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 「①東西軸の強化」に基づく施策となります。

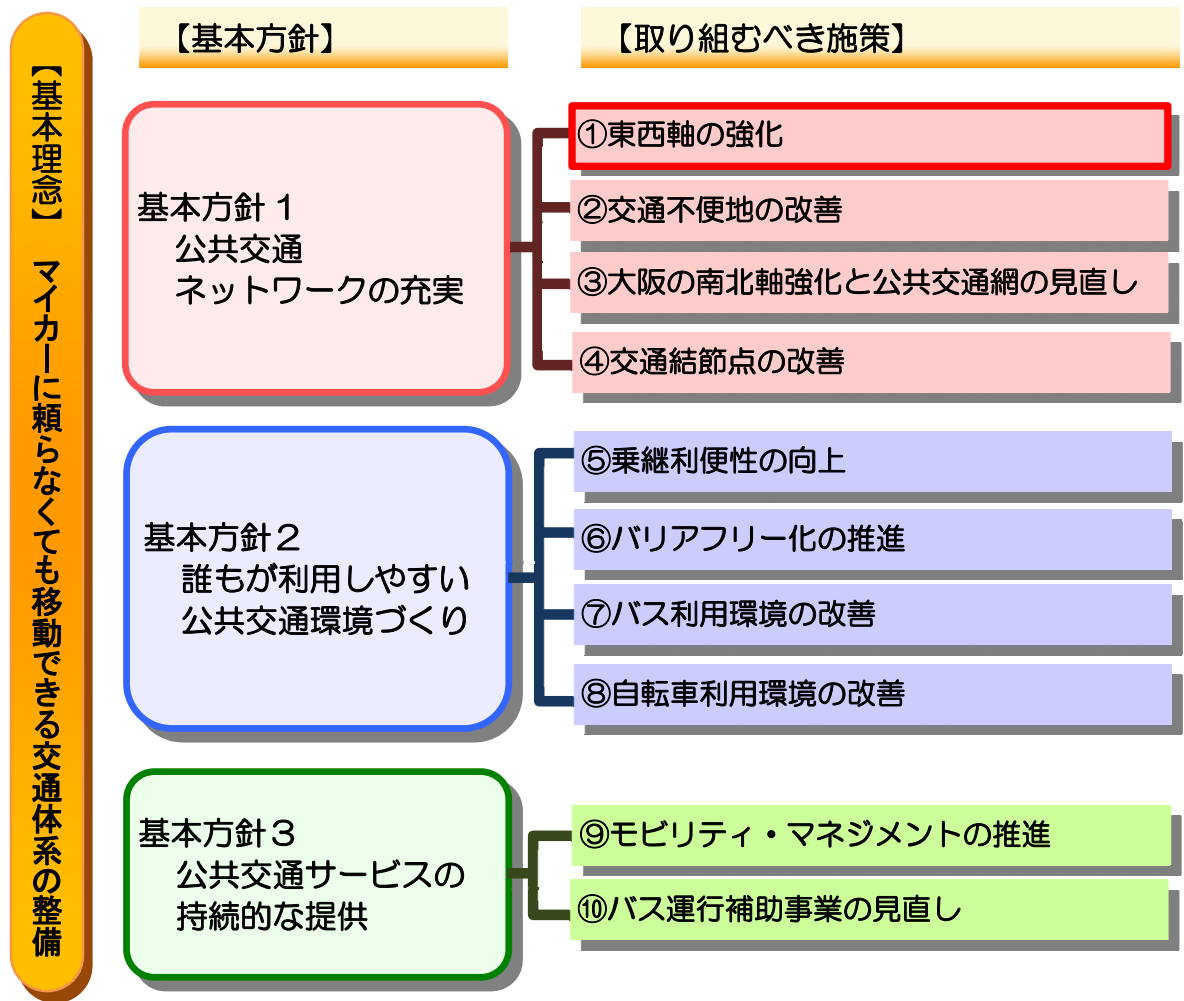


図 1.3 豊中市公共交通改善計画における施策体系

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。

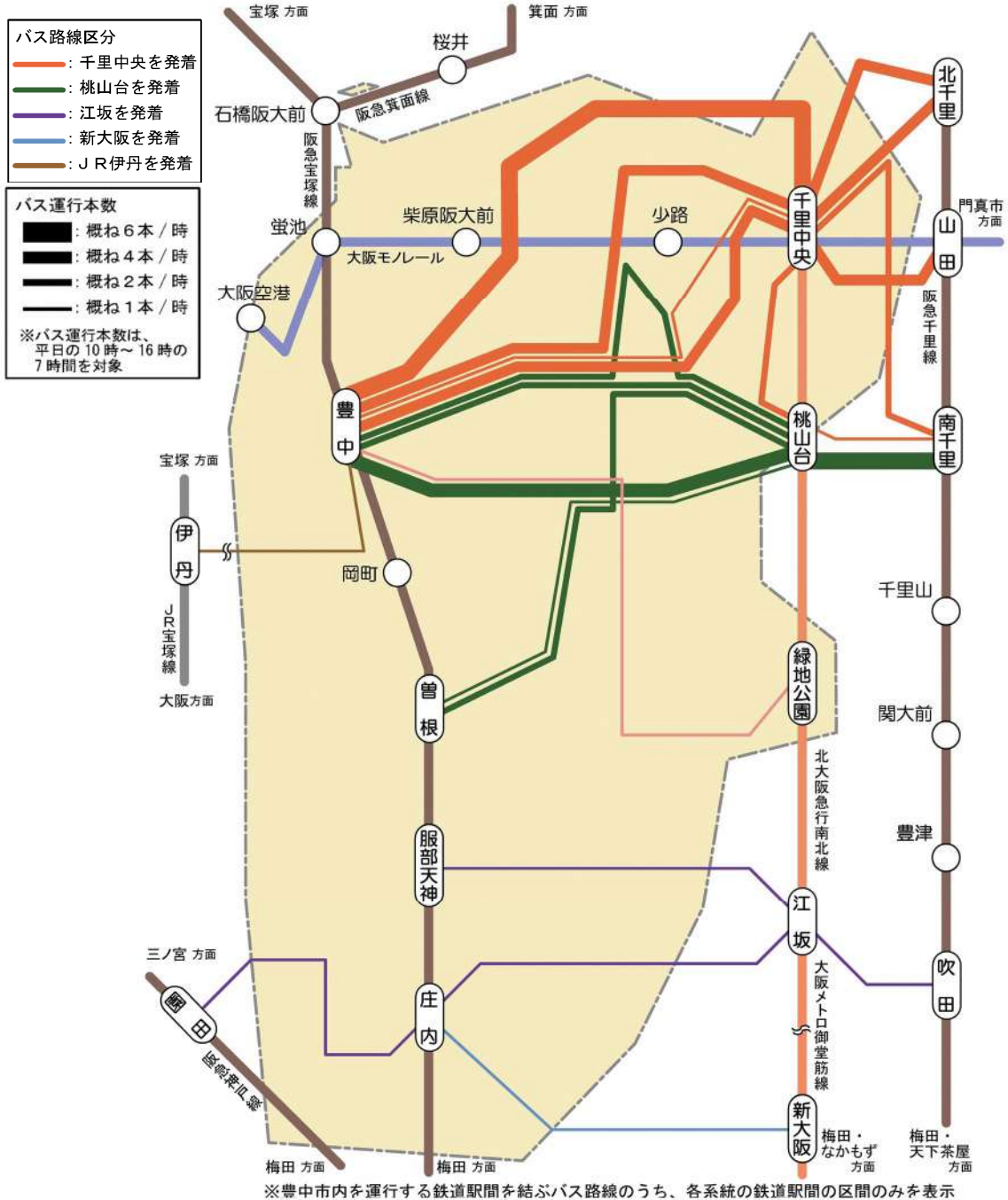


図 2.1 本市における東西方向の公共交通ネットワークの状況

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。

① 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。

② 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。

③ 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。

④ 文化・スポーツ軸の形成

服部緑地、曽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

- ① 東部地域、中部地域及び西部地域の中心地を結びます。
- ② 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。
- ③ 西部地域及び服部緑地周辺の交通不便地を通ります。
- ④ 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。
- ⑤ 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。
- ⑥ 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。
- ⑦ 既存バス路線やバス停を活用した路線とします。

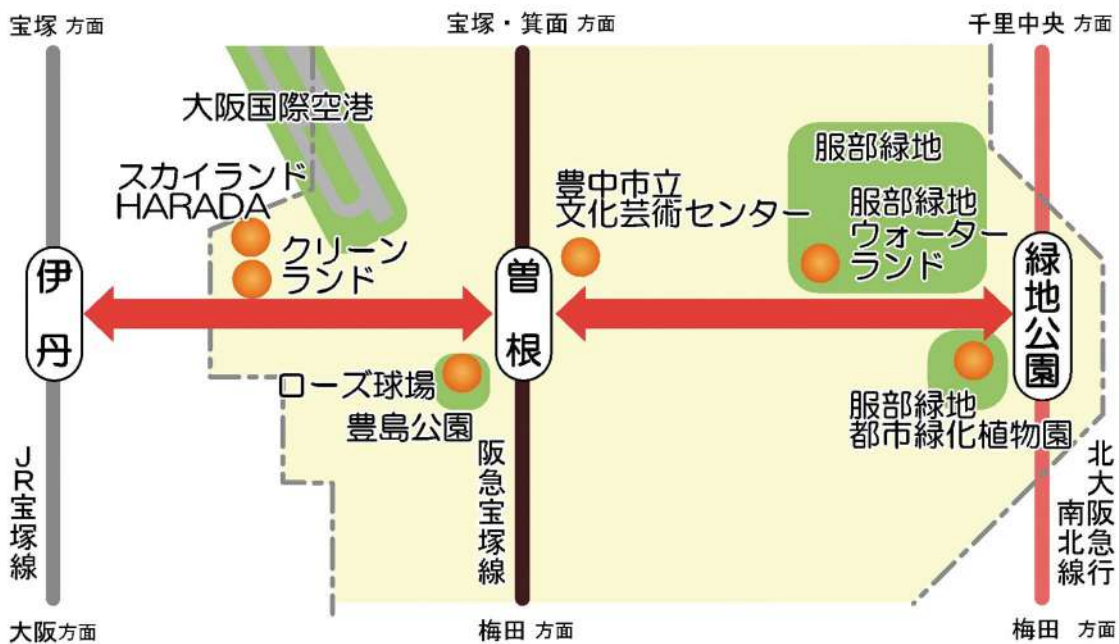


図 2.3 東西軸路線の運行ルートイメージ

■ 阪急曽根



■ 緑地公園前



1 3. 事業内容

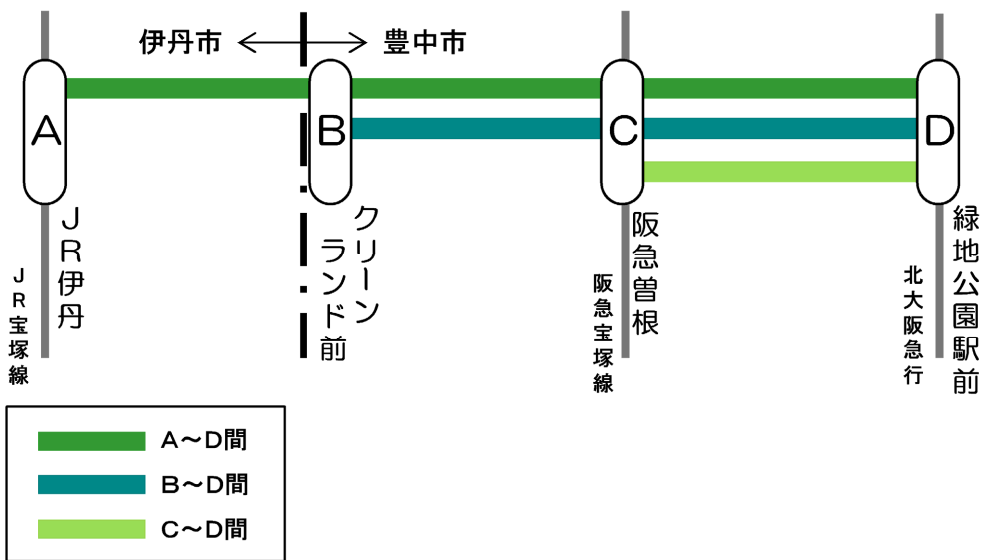
2 3.1 交通システム

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。



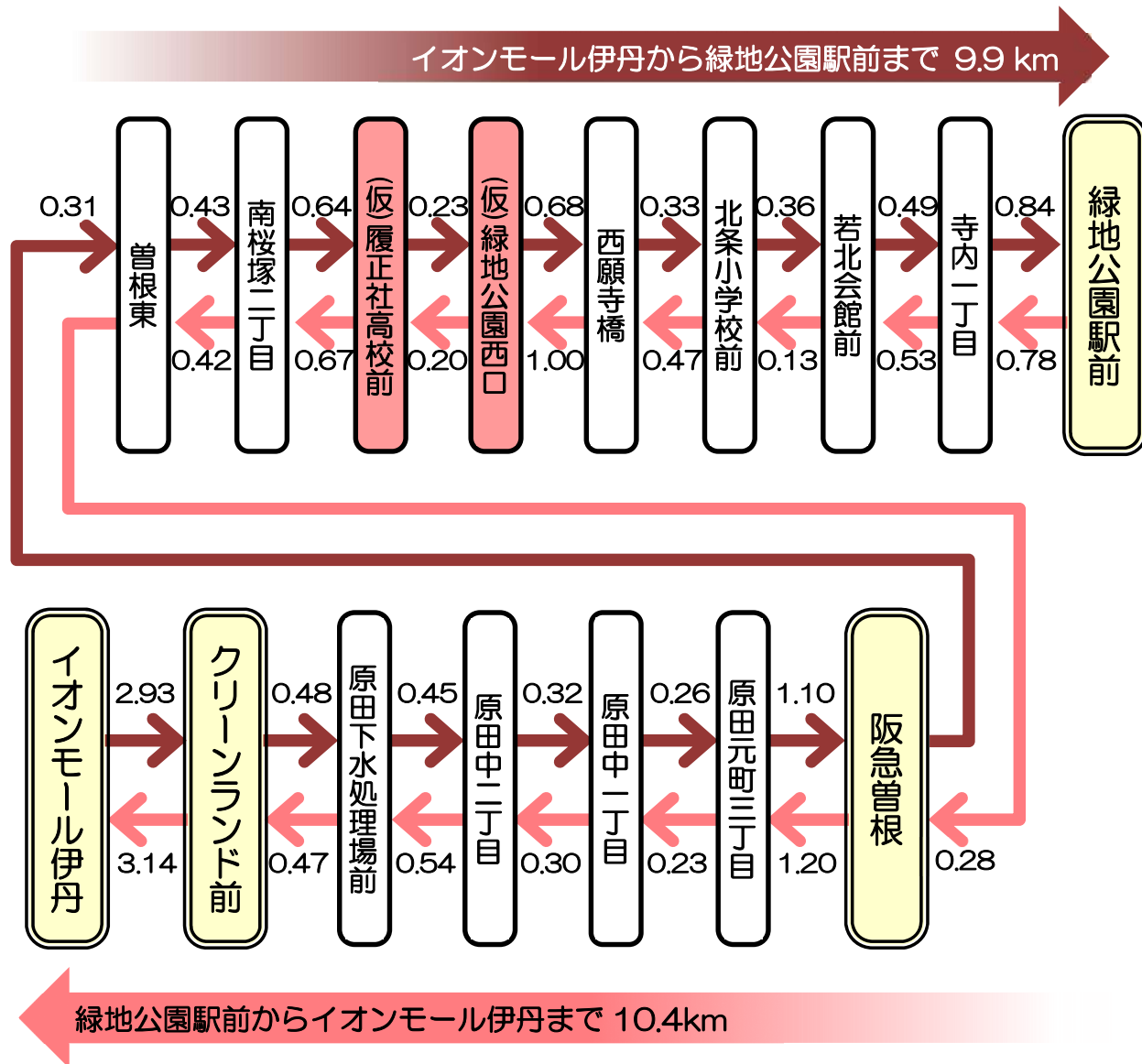
24 図 3.1 東西軸路線の運行系統（案）

25
26

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

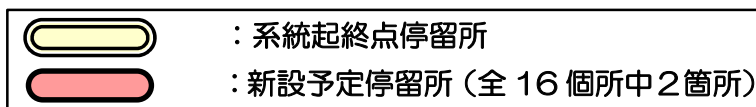


図 3.2 東西軸路線の路線図 (案)

[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

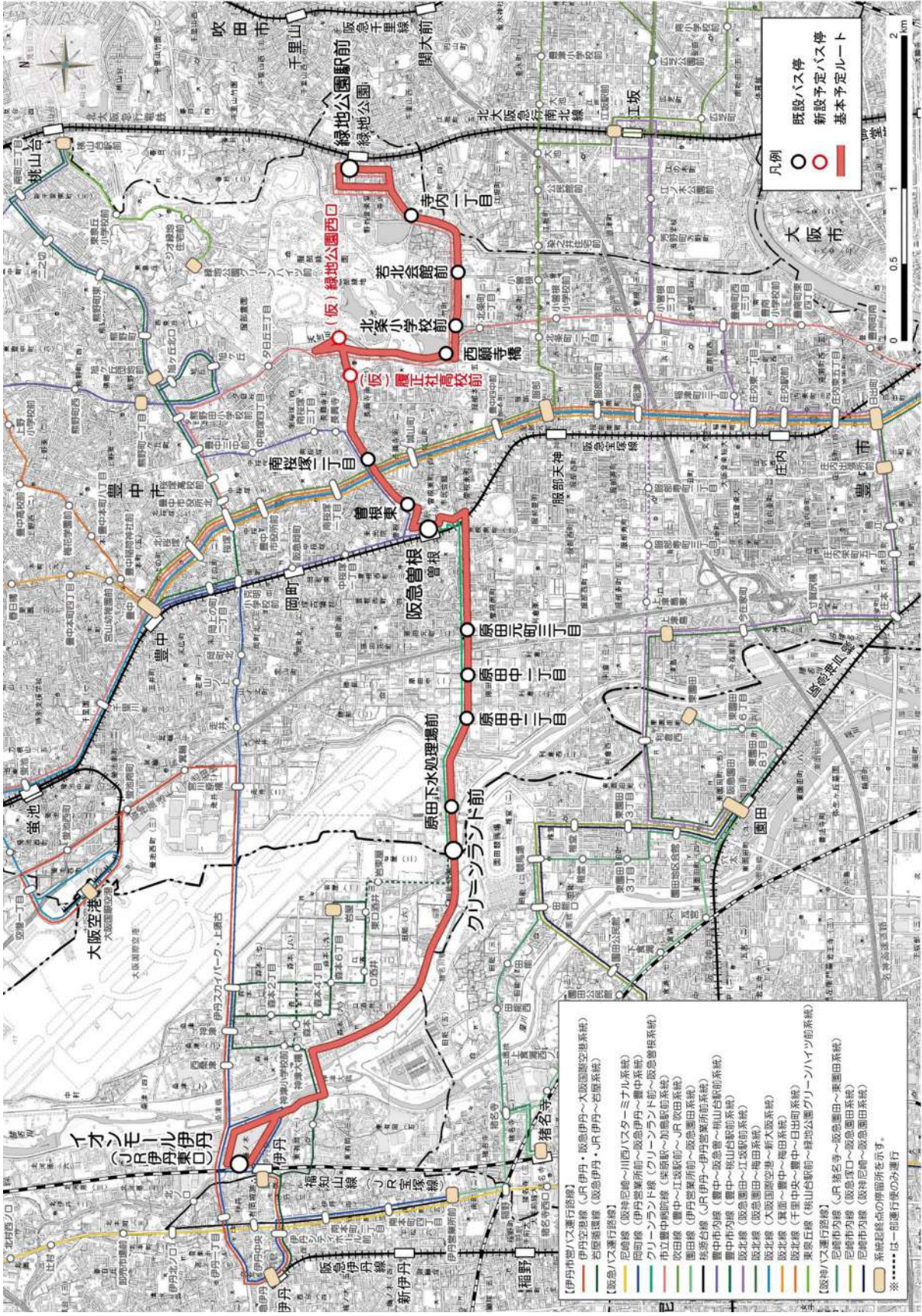


図 3.3 東西軸路線の運行ルート (案) [緑地公園駅前～クリーランド前～阪急曾根～グリーンランド前～JR伊丹]



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

寺内一丁目 停留所



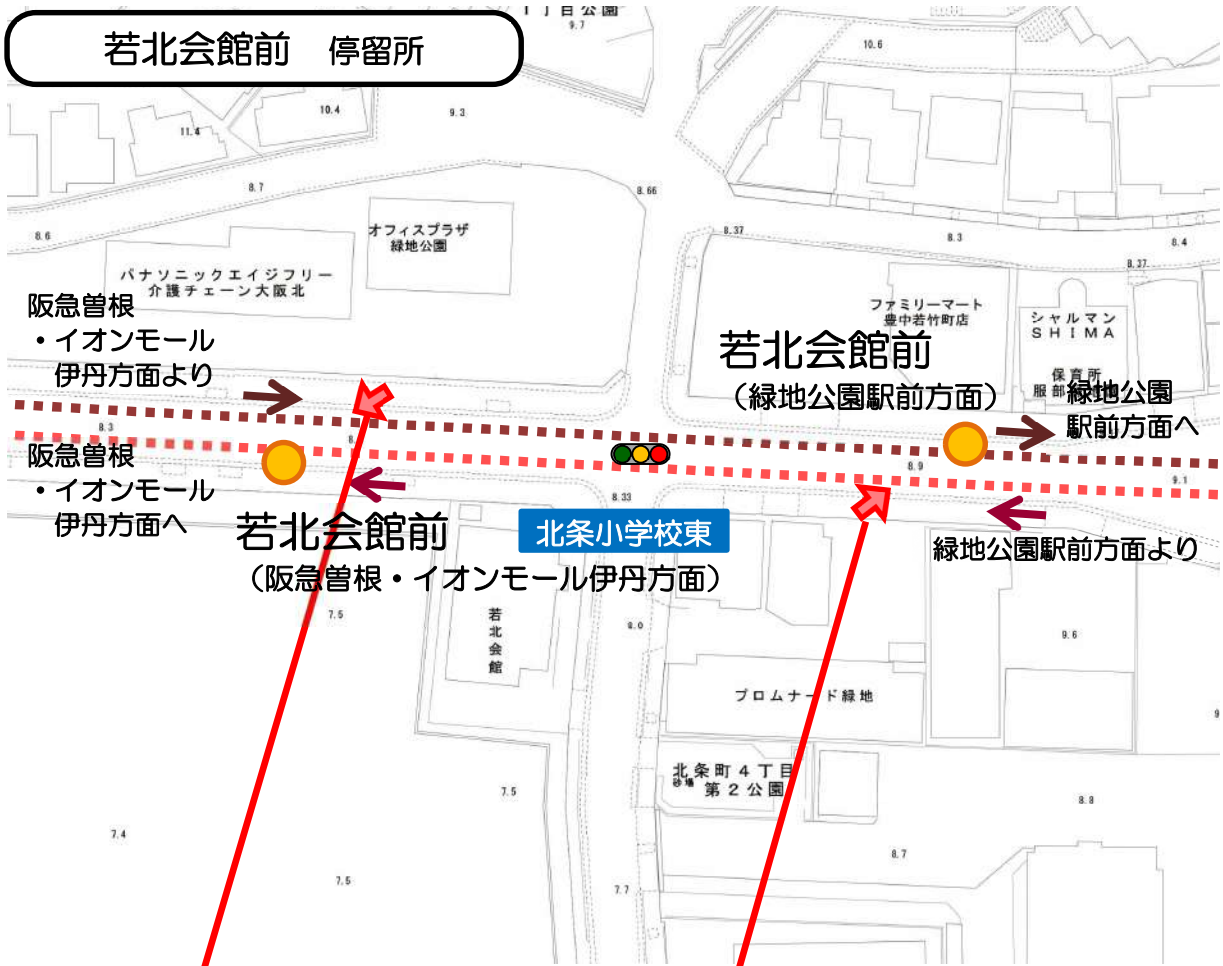
阪急曽根・イオンモール伊丹方面



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



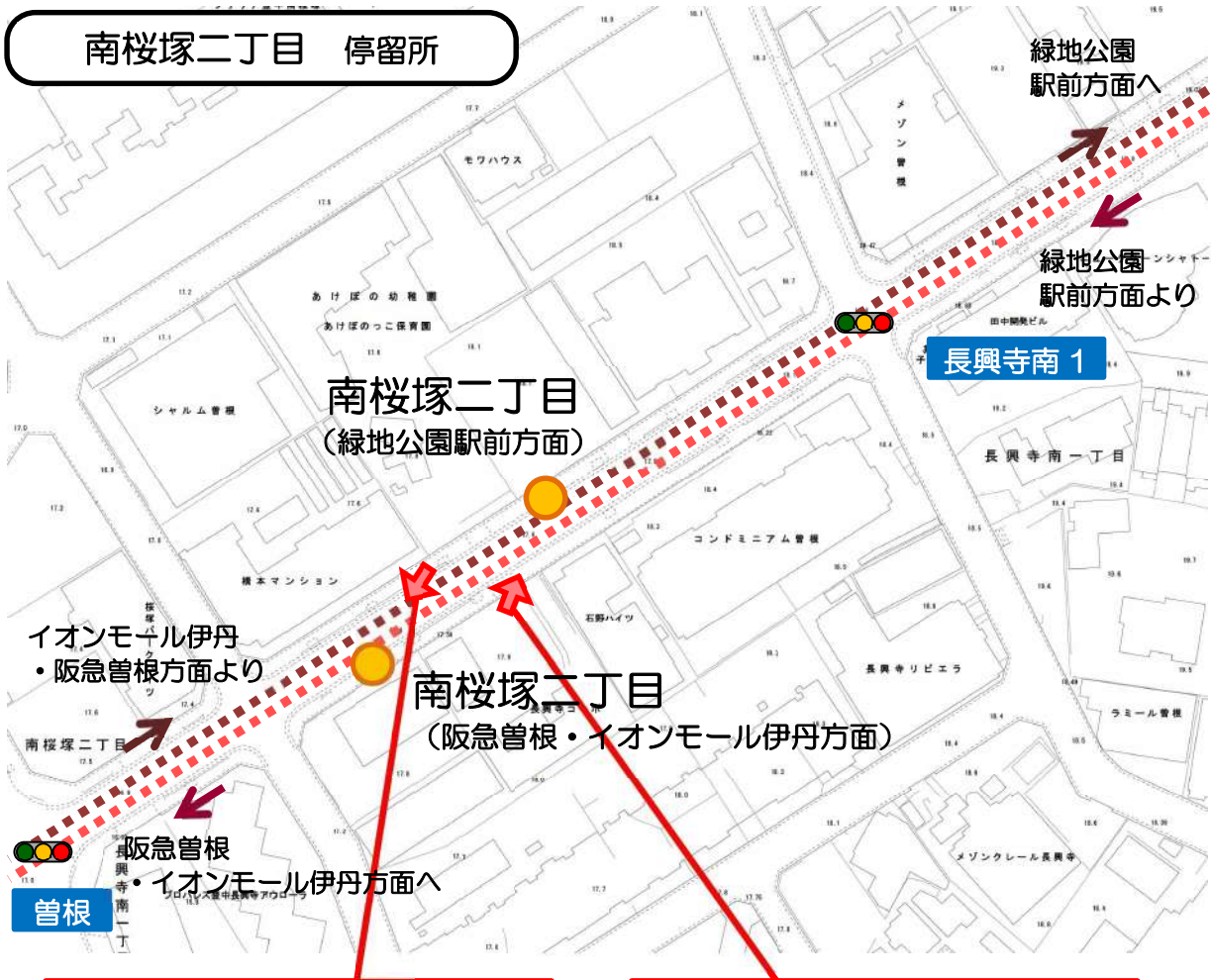
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37



※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

南桜塚二丁目 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



※ 既存バス路線（豊中市内線：桃山台駅前～東豊中団地前～阪急曾根～豊中系統及び桃山台駅前～旭ヶ丘～阪急曾根～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



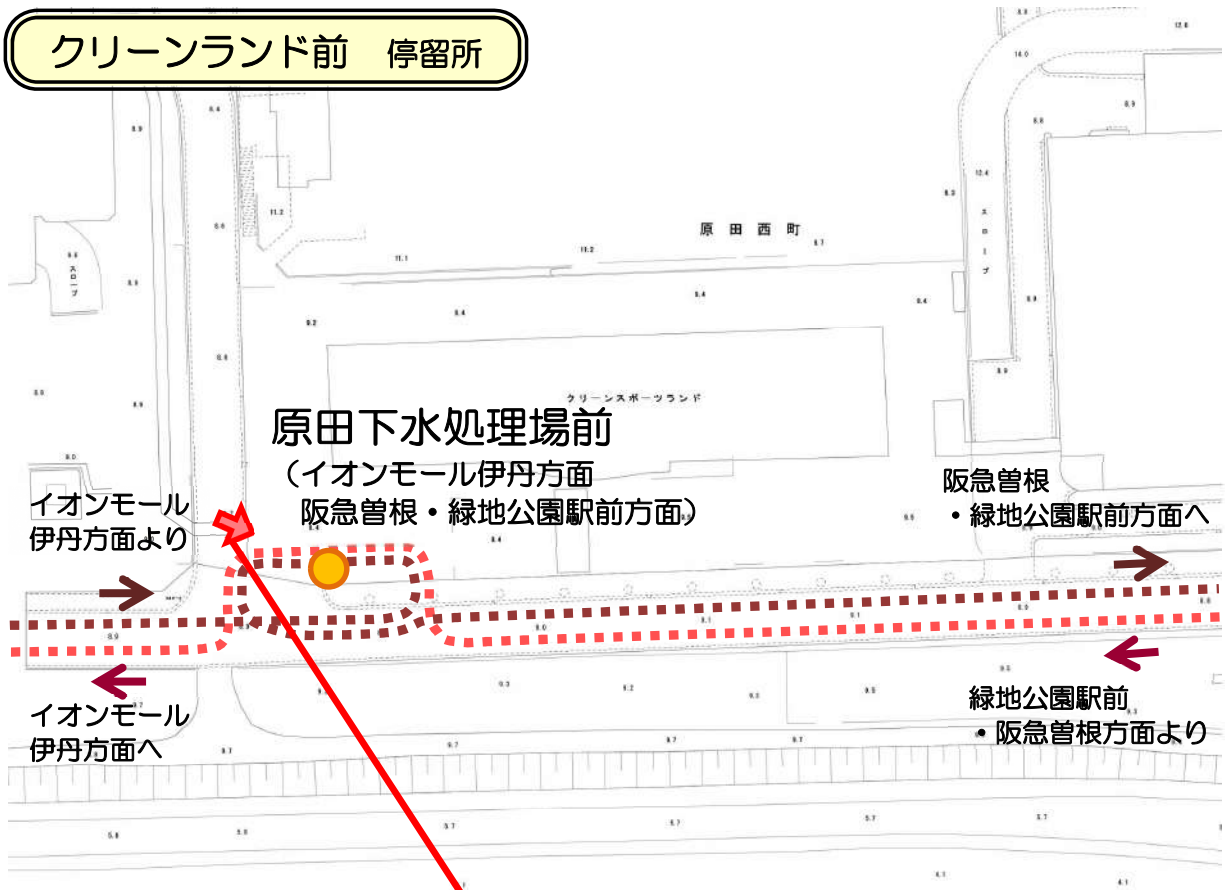
イオンモール伊丹方面



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



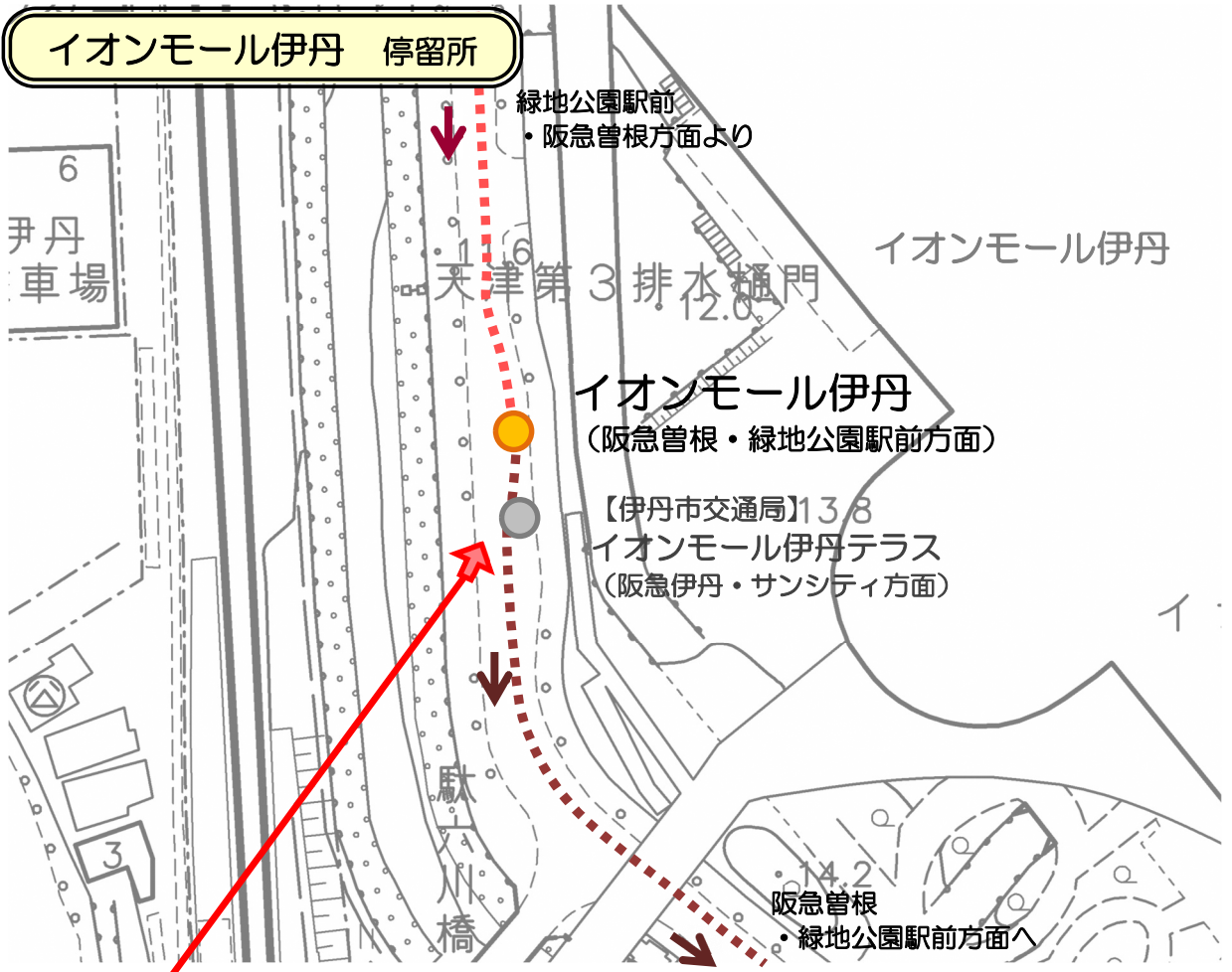
クリーンランド前 停留所



イオンモール伊丹方面
阪急曽根・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
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36



1 3.4 運行概要

2 3.4.1 運行日、運行時間帯及び運行便数

- 3 • 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。
- 4 • 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。
- 5 • 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。

10 ※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、
11 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。

13 ● 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

14 ● 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
	<ul style="list-style-type: none"> • 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
	<ul style="list-style-type: none"> • 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

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

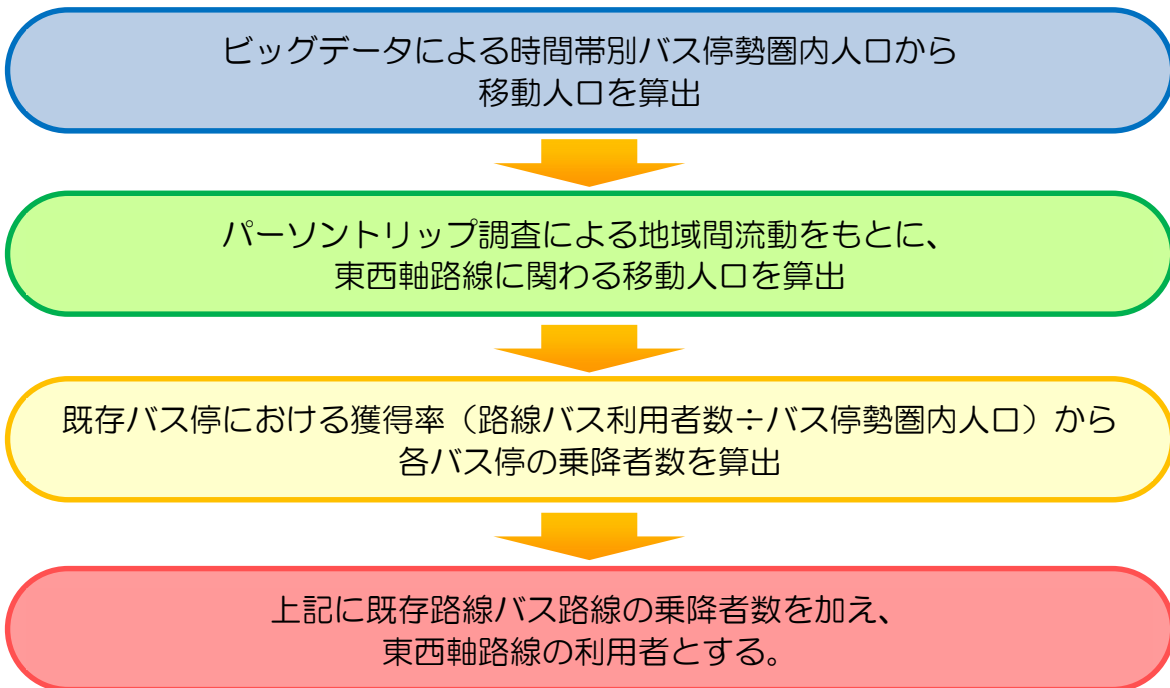
9 東西軸路線は、一般乗合旅客自動車運送事業者独自の運行が困難であると想定されるた
10 め、市は運行経費に対して、必要な負担を行います。

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。



※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。

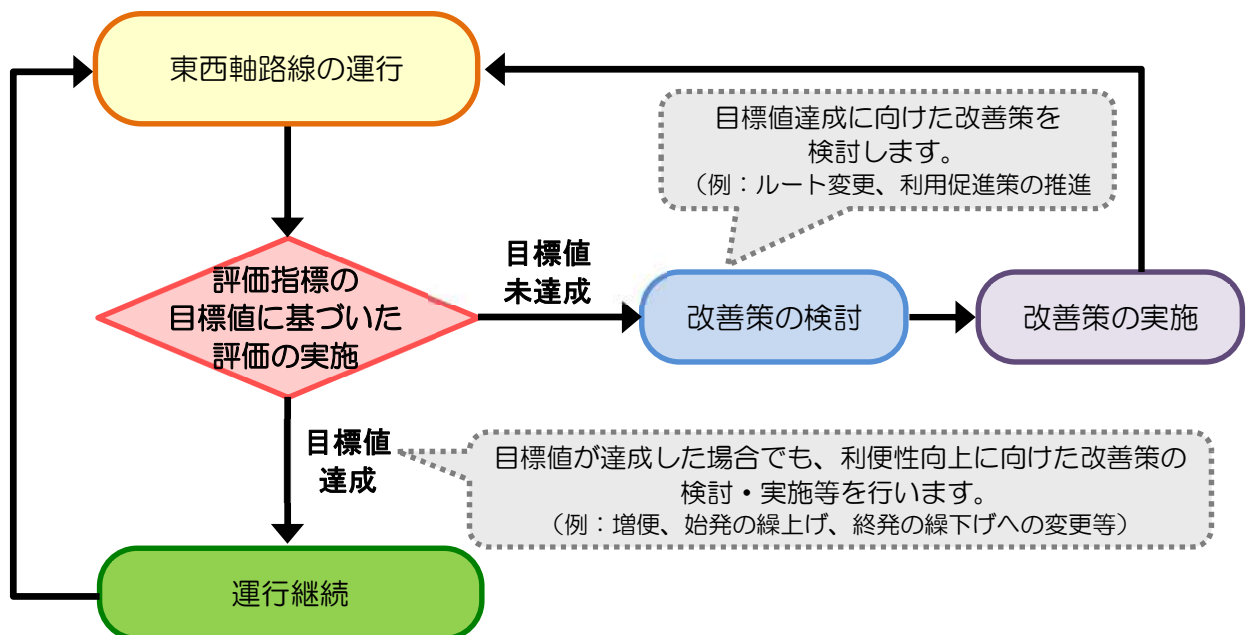


図 8.1 東西軸路線事業の評価フロー（イメージ）

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。

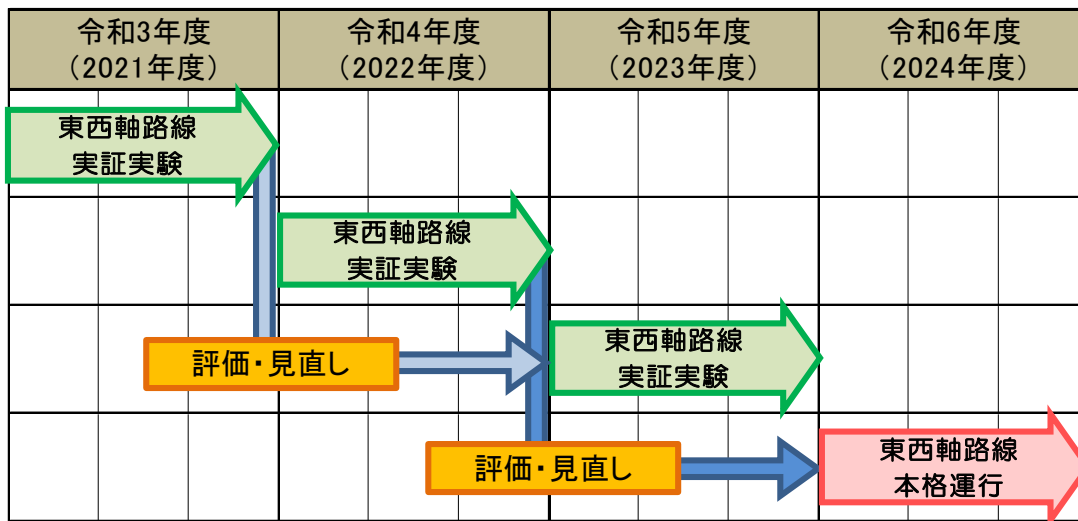


図 8.2 PDCAサイクルによる東西軸路線事業の推進・評価イメージ

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。

- ① 「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。
- ② 「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。

①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補助金額(2018年度(平成30年度)実績)相当の収入金額となる『1,000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 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	一日あたりの利用者数を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 ③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

