

■豊中市地域公共交通協議会 名簿

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		参事	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 営業部長	あだち ひさし 足立 壽	
		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	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 まさひろ 大南 昌彦	
	市民	公募市民			-	いけだ まさひろ 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	なかにし かつゆき 中西 克之
				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 交通戦略室	交通計画課	課長補佐	まつい とし まさ 松井 利公
			池田土木事務所	地域支援・ 企画課	課長	わたなべ きょうぞう 渡部 恭三
		警察	豊中警察署	交通課	課長	かねこ としのぶ 金子 善信
豊中南警察署			交通課	課長	いとう かずまさ 伊東 和正	
市	豊中市	都市基盤部	部長	うえきた たかゆき 上北 隆之		

1. 公共交通改善実施計画に基づく運行評価指標の達成状況

1.1 西部地域路線

- 一日あたりの利用者数は、令和3年（2021年）4月から9月までの6カ月平均で、8.7人/日であり、改善基準値の10人/日をやや下回っています。新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者減少が影響しているものと考えられます。
- 認知率は、令和3年度（2021年度）で85.1%であり、運行目標値の80%を上回っています。
- 市支出金額は、令和2年度（2020年度）で791万円/年であり、運行目標値の850万円/年を下回っています。

表 西部地域路線における運行評価指標の運行目標値・改善基準値・見直し基準値

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。

表 西部地域路線における運行評価指標の達成状況

●一日あたりの利用者数

	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)
一日当たりの利用者数	8.6人/日	8.2人/日	8.7人/日
備考	令和元年(2019年)10月運行開始(6カ月間)		令和3年(2021年)9月までの実績値(6カ月間)

●認知率

	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)
認知率	77.9%	86.8%	85.1%
住民アンケート実施時期	第2回: 令和元年(2019年)11~12月実施	第3回: 令和2年(2020年)10月実施	第3回: 令和3年(2021年)9~10月実施

●市支出額

	令和元年度 (2019年度)	令和2年度 (2020年度)	令和3年度 (2021年度)
市支出額	(394万円/年)	791万円/年	(484万円/年)
備考	令和元年(2019年)10月運行開始 令和元年(2019年)4月~令和2年(2020年)3月までの支出額		令和3年(2021年)4月~10月までの支出額

1.2 南部地域路線

- 一日あたりの利用者数は、令和3年（2021年）4月から9月までの6カ月平均で、3.6人/日であり、見直し基準値の5人/日をやや下回っています。新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者減少が影響しているものと考えられます。
- 認知率は、令和3年度（2021年度）で44.4%であり、改善基準値の30%を上回っています。西部地域路線では運行開始にあたり、運行地域において試乗会等の周知イベントを実施しましたが、南部地域路線は新型コロナウイルス感染症の拡大による影響により、周知イベントが実施できない中での運行開始に至っています。
- 市支出金額は、年度末までの輸送実績に基づいて確定する予定です。令和3年（2021年）4月から10月までの7カ月間で205万円です。

表 南部地域路線における運行評価指標の運行目標値・改善基準値・見直し基準値

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	900万円/年	1,350万円/年	現時点では、設定しません。

表 南部地域路線における運行評価指標の達成状況

	令和3年度 (2021年度)	備考
一日当たりの利用者数	3.6人/日	令和3年(2021年)4月運行開始(6カ月間)
認知率	44.4%	第2回住民アンケート結果: 令和3年(2021年)10~11月実施
市支出額	(205万円/円)	令和3年(2021年)4月~10月までの支出額

2. 豊中市西部地域乗合タクシー利用状況（令和元年（2019年）10月～令和3年（2021年）9月まで）

2.1 運行状況

- 令和2年（2020年）10月～令和3年（2021年）9月の1年間の稼働日割合（実際に運行した日の割合）は、95.6%（西部地域北路線：92.6%、西部地域南路線：83.3%）であり、1年前の同時期に比べ上昇しています。
- 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52.6%（西部地域北路線：57.2%、西部地域南路線：48.0%）であり、1年前の同時期に比べ上昇しています。

●令和2年（2020年）10月から令和3年（2021年）9月まで

	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	95.6%	100.0%	86.3%	52.6%	57.9%	35.7%
西部地域北路線	92.6%	100.0%	76.9%	57.2%	60.5%	46.8%
西部地域南路線	83.3%	100.0%	47.9%	48.0%	55.4%	24.6%

【参考】令和元年（2019年）10月から令和2年（2020年）9月まで

	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	94.6%	99.6%	84.8%	47.1%	52.3%	32.1%
西部地域北路線	83.7%	90.1%	71.2%	50.5%	54.5%	39.0%
西部地域南路線	74.1%	85.1%	52.8%	43.7%	50.1%	25.2%

2.2 利用者数の状況

- 令和2年（2020年）10月～令和3年（2021年）9月の1年間における利用者数は全体で3,056人、うち西部地域北路線が1,887人、西部地域南路線が1,169人です。
- 両路線で、休日の利用者数が平日より大きく下回る一方で、休日の1台あたり平均利用者数は平日とほぼ同水準を保っています。

●令和2年（2020年）10月から令和3年（2021年）9月まで

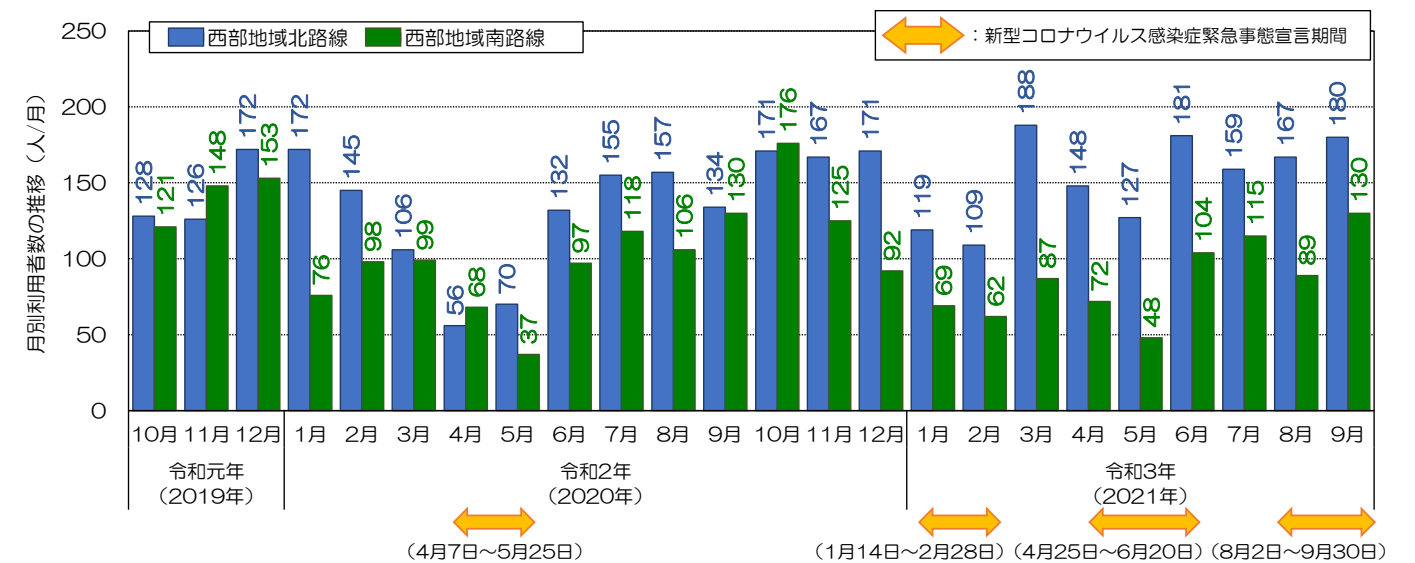
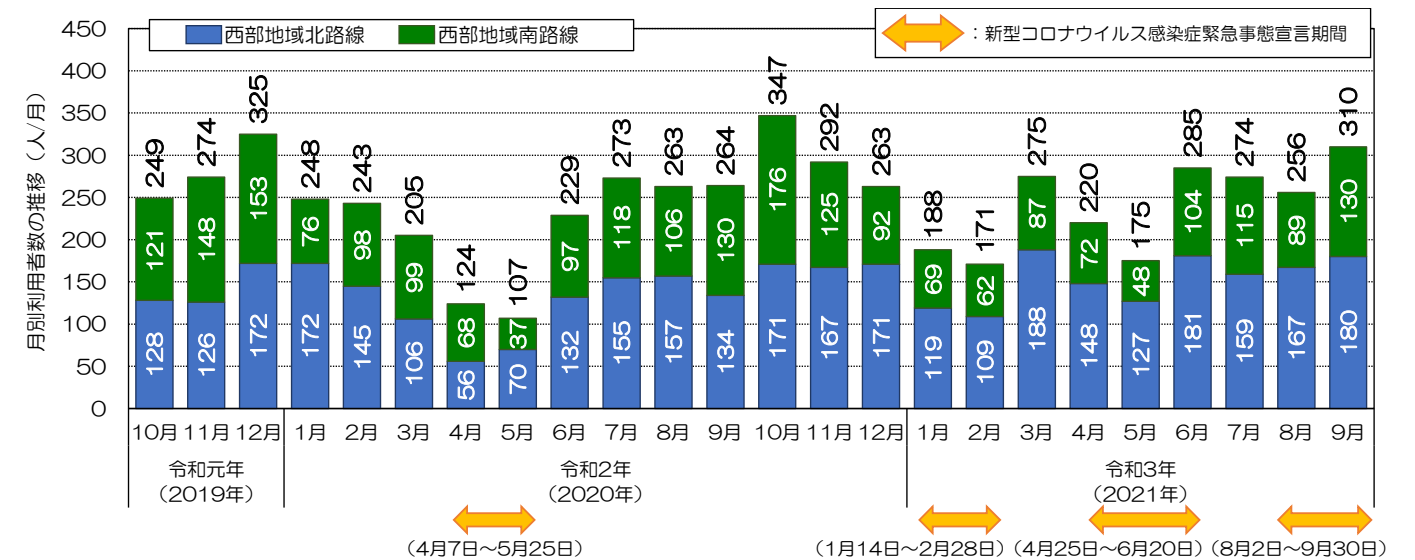
		合計	西部地域北路線	西部地域南路線
		利用者数 (人)	3,056	1,887
1日あたり平均利用者数 (人/日)	全日	8.4	5.2	3.2
	平日	10.3	6.2	4.1
	休日	4.3	2.9	1.4
1台あたり平均利用者数 (人/台)	全日	1.48	1.69	1.24
	平日	1.48	1.72	1.22
	休日	1.51	1.56	1.41
【参考】沿線人口 (人)		7,285	2,076	5,209

【参考】令和元年（2019年）10月から令和2年（2020年）9月まで

		合計	西部地域北路線	西部地域南路線
		利用者数 (人)	2,804	1,553
1日あたり平均利用者数 (人/日)	全日	7.6	4.2	3.4
	平日	9.6	5.2	4.4
	休日	3.8	2.4	1.5
1台あたり平均利用者数 (人/台)	全日	1.52	1.58	1.47
	平日	1.53	1.59	1.47
	休日	1.49	1.51	1.45
【参考】沿線人口 (人)		7,285	2,076	5,209

2.3 月別利用者数の推移

- 利用者の推移を月単位で比較すると、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のうち、1回目および2回目の緊急事態宣言で利用者の減少がみられますが、令和3年（2021年）6月以降はほぼ横ばい傾向にあります。

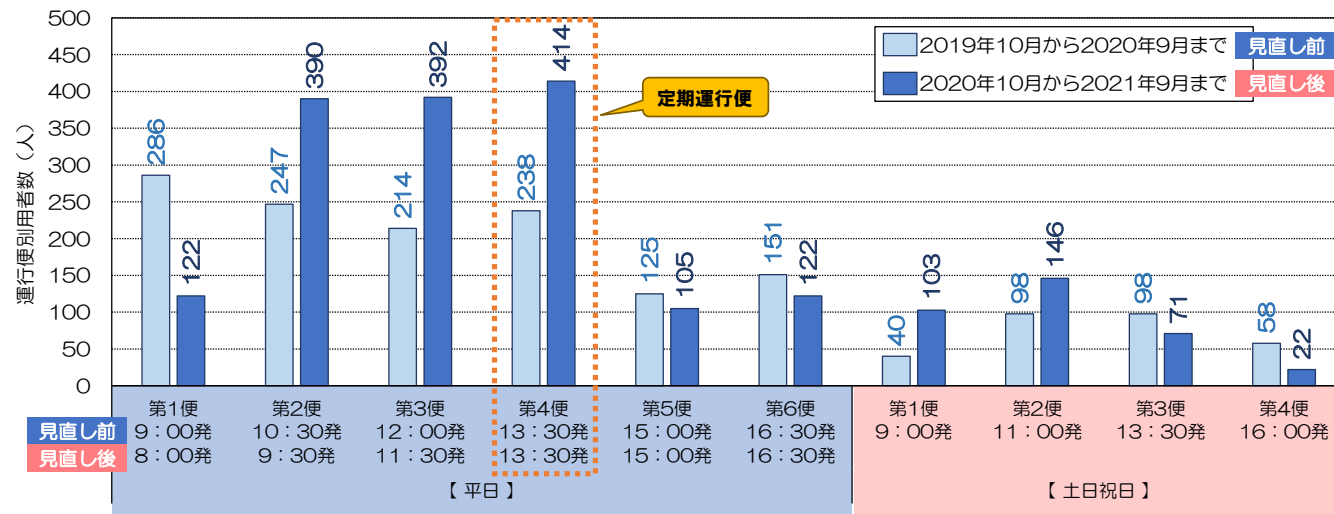


2.4 運行便別利用者数（令和2年10月（2020年）から令和3年（2021年）9月まで）

(1) 西部地域北路線

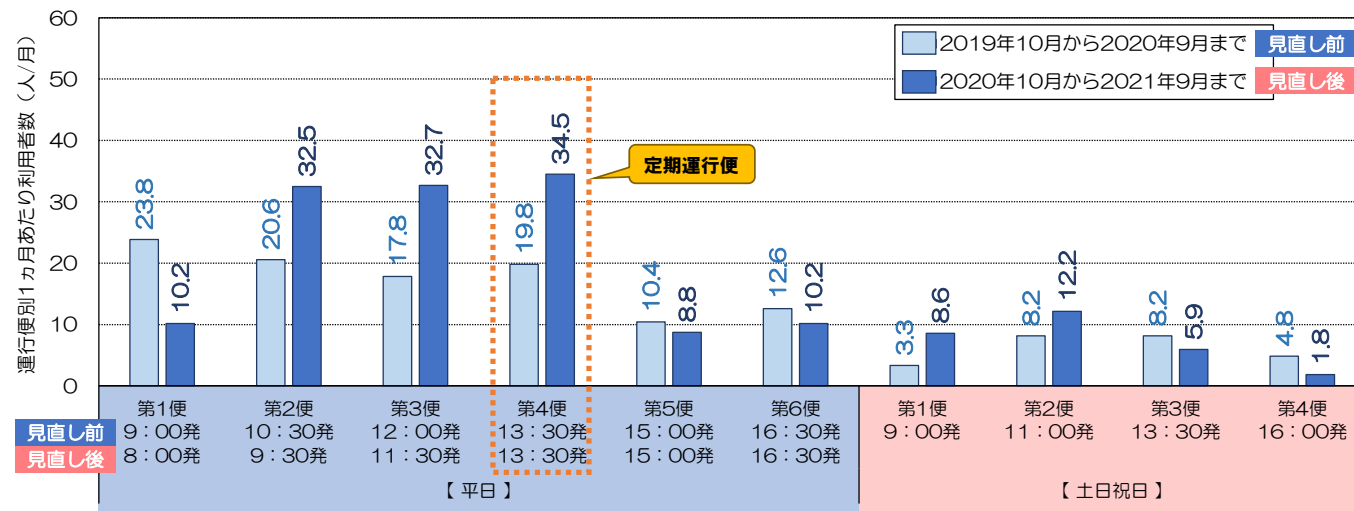
- 西部地域北路線の運行便別利用者数は、平日の第1便が前年に比べて大幅に減少している一方で、第2便、第3便、第4便は大幅に増加しています。土日祝日は第1便、第2便の利用者が多く、前年に比べて増加しています。
- 第2便、第3便は、定期運行である第4便とほぼ同じ水準の利用者数です。

●運行便別利用者数【西部地域北路線】



※時刻は阪急岡町の発車時刻を示す。

●運行便別1ヵ月あたり利用者数【西部地域北路線】

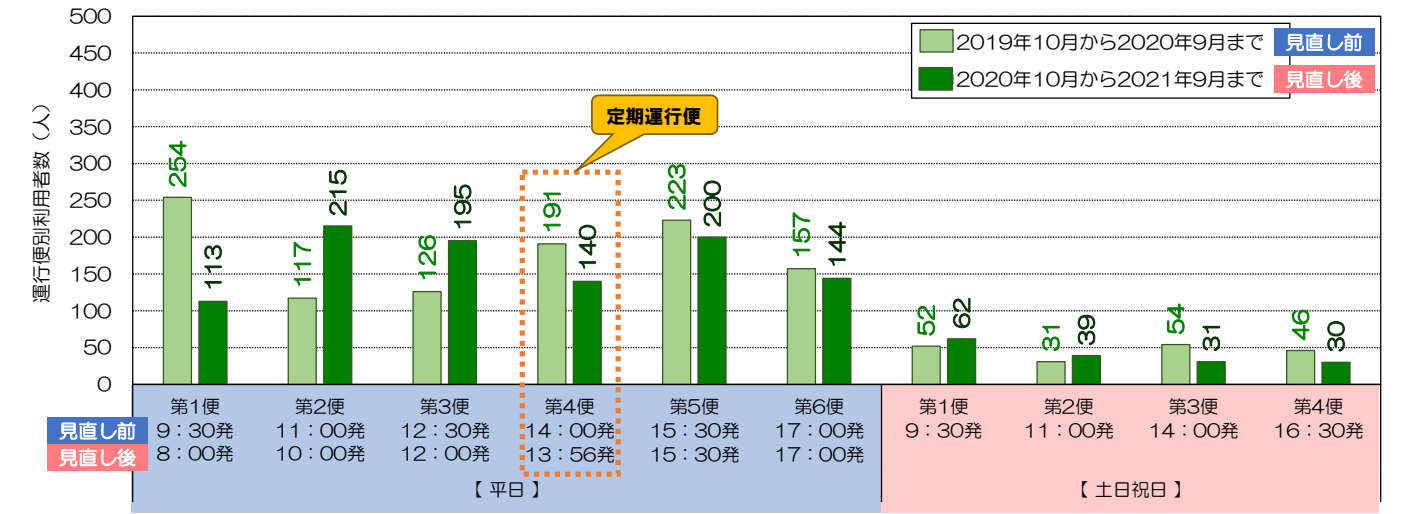


※時刻は阪急岡町の発車時刻を示す。

(2) 西部地域南路線

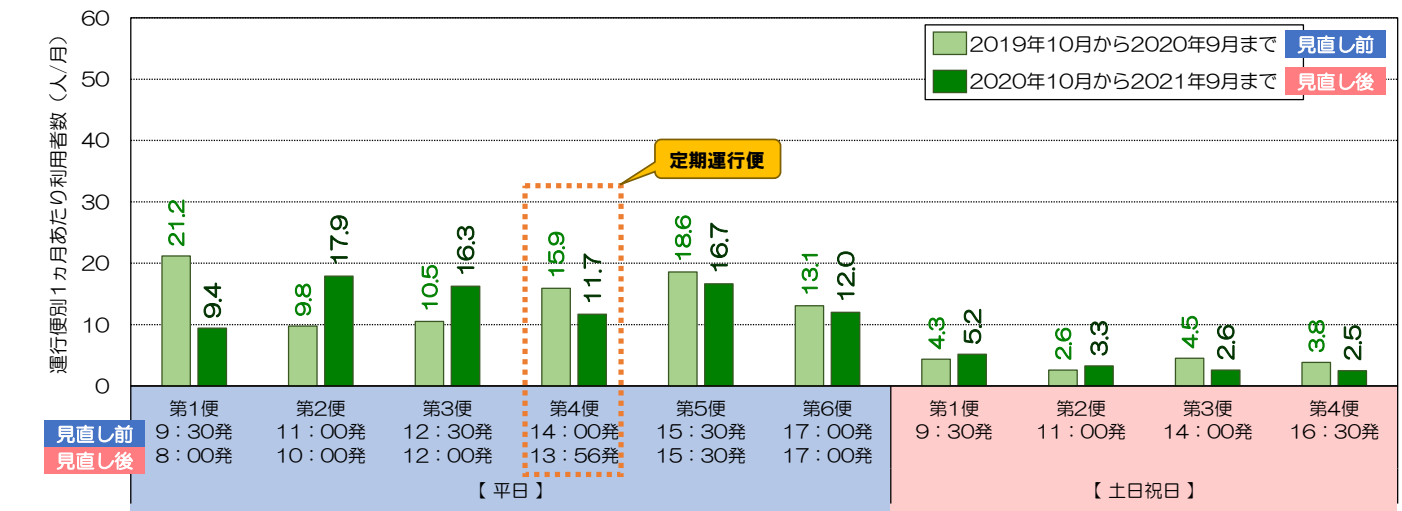
- 西部地域南路線は、西部地域北路線に比べて利用者数の水準が低い状況です。令和2年10月から令和3年9月においては、平日は第2便が最も多く、次いで第5便、第3便での利用者が多い状況です。
- 定期運行便である第4便は、5番目に利用者が多い便となっています。

●運行便別利用者数【西部地域南路線】



※時刻は阪急曽根の発車時刻を示す。

●運行便別1ヵ月あたり利用者数【西部地域南路線】



※時刻は阪急曽根の発車時刻を示す。

2.5 運行便別稼働率（令和2年10月（2020年）から令和3年（2021年）9月まで）

(1) 西部地域北路線

➤ 運行便別の稼働率（設定した運行便に対して実際に運行した便の割合）を見ると、平日は定期運行している第4便は100%で、第2便や第3便の稼働率が約6~7割以上です。休日は、第1便及び第2便において6割以上の月が見受けられます。

【平日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	設定日数
2020.10	32%	91%	77%	100%	27%	45%	22
2020.11	37%	84%	79%	100%	32%	32%	19
2020.12	30%	61%	70%	100%	48%	48%	23
2021.1	38%	62%	67%	100%	19%	19%	21
2021.2	44%	72%	78%	100%	39%	11%	18
2021.3	30%	78%	83%	100%	39%	43%	23
2021.4	52%	62%	90%	100%	14%	52%	21
2021.5	61%	56%	67%	100%	39%	28%	18
2021.6	41%	82%	91%	100%	45%	41%	22
2021.7	25%	75%	75%	100%	45%	40%	20
2021.8	38%	67%	71%	100%	24%	43%	21
2021.9	30%	65%	80%	100%	40%	30%	20
平均	38%	71%	77%	100%	34%	36%	-

【休日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	設定日数
2020.10	89%	67%	22%	11%	9
2020.11	55%	64%	36%	27%	11
2020.12	75%	75%	75%	25%	8
2021.1	50%	40%	40%	20%	10
2021.2	50%	50%	40%	0%	10
2021.3	50%	75%	50%	38%	8
2021.4	56%	67%	44%	0%	9
2021.5	62%	46%	38%	23%	13
2021.6	63%	50%	38%	13%	8
2021.7	64%	64%	45%	9%	11
2021.8	50%	70%	50%	30%	10
2021.9	80%	100%	60%	10%	10
平均	62%	64%	45%	17%	-

(2) 西部地域南路線

➤ 運行便別の稼働率（設定した運行便に対して実際に運行した便の割合）を見ると、平日は定期運行している第4便は100%であり、第3便の稼働率が6割以上の月が多く見受けられます。休日は、第1便の稼働率が高いが西部地域北路線と比べて低い状況です。

【平日】

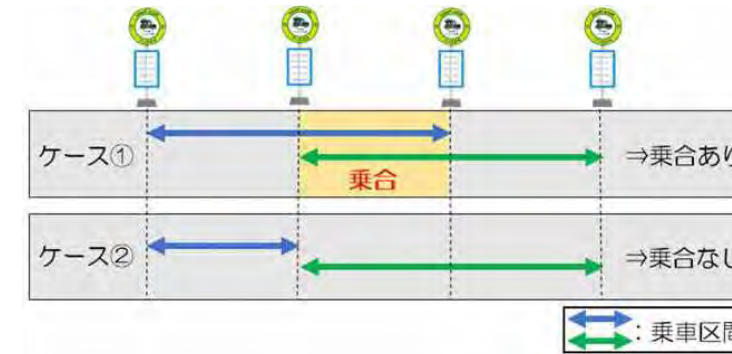
月	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	設定日数
2020.10	36%	73%	68%	100%	68%	73%	22
2020.11	21%	63%	63%	100%	89%	58%	19
2020.12	9%	43%	61%	100%	48%	35%	23
2021.1	5%	43%	48%	100%	38%	38%	21
2021.2	22%	50%	67%	100%	44%	39%	18
2021.3	13%	39%	65%	100%	57%	26%	23
2021.4	5%	57%	57%	100%	52%	10%	21
2021.5	17%	33%	39%	100%	33%	17%	18
2021.6	23%	59%	64%	100%	59%	27%	22
2021.7	45%	55%	65%	100%	45%	45%	20
2021.8	24%	52%	62%	100%	43%	24%	21
2021.9	90%	50%	50%	100%	55%	70%	20
平均	26%	52%	59%	100%	53%	38%	-

【休日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	設定日数
2020.10	33%	22%	33%	44%	9
2020.11	18%	27%	18%	27%	11
2020.12	50%	25%	50%	38%	8
2021.1	40%	30%	10%	20%	10
2021.2	40%	10%	0%	10%	10
2021.3	38%	25%	25%	13%	8
2021.4	44%	22%	11%	11%	9
2021.5	23%	8%	15%	8%	13
2021.6	50%	13%	50%	0%	8
2021.7	36%	18%	27%	0%	11
2021.8	40%	30%	30%	30%	10
2021.9	50%	20%	20%	0%	10
平均	39%	21%	24%	17%	-

2.6 運行便別乗合状況（令和2年10月（2020年）から令和3年（2021年）9月まで）

●乗合のイメージ



- ・ケース①
複数人が同時に乗車している区間があるため乗合あり
- ・ケース②
複数人が乗車しているが、区間が重複していないため乗合なし

(1) 西部地域北路線

➤ 運行便別の乗合率（稼働本数に対して同時に2人以上が乗車した区間がある便の割合）を見ると、平日は第2便、第3便で高い傾向にあるが、第5便はどの月も約3割以下となっています。休日は第1便、第2便で比較的高い乗合率が高い傾向にありますが、第4便ではほとんどの月で乗合がありません。

【平日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
2020.10	0%	75%	35%	23%	0%	30%
2020.11	29%	81%	67%	37%	17%	50%
2020.12	43%	64%	50%	26%	9%	36%
2021.1	25%	62%	64%	19%	0%	50%
2021.2	38%	54%	43%	22%	0%	0%
2021.3	14%	67%	53%	57%	33%	10%
2021.4	36%	69%	47%	24%	33%	9%
2021.5	18%	50%	58%	50%	0%	0%
2021.6	22%	50%	55%	59%	30%	0%
2021.7	40%	67%	60%	60%	22%	25%
2021.8	25%	71%	40%	38%	0%	33%
2021.9	50%	69%	75%	50%	13%	17%

【休日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便
2020.10	63%	17%	50%	0%
2020.11	50%	57%	25%	0%
2020.12	33%	83%	50%	0%
2021.1	20%	50%	0%	0%
2021.2	0%	40%	0%	-
2021.3	25%	17%	25%	33%
2021.4	20%	17%	25%	-
2021.5	13%	17%	0%	0%
2021.6	40%	25%	33%	0%
2021.7	14%	29%	0%	0%
2021.8	60%	29%	20%	0%
2021.9	25%	50%	17%	0%

(2) 西部地域南路線

➤ 平日は第2便で乗合率が高い傾向にありますが、定時運行をしている第4便では乗合率が低い状況です。休日は第1便で比較的高い傾向にありますが、第2便から第4便は稼働本数が少ないため乗合率にばらつきがあります。

【平日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
2020.10	50%	44%	20%	18%	47%	50%
2020.11	75%	50%	25%	16%	18%	36%
2020.12	0%	30%	21%	9%	9%	25%
2021.1	0%	44%	10%	5%	0%	38%
2021.2	0%	22%	17%	6%	13%	29%
2021.3	100%	33%	20%	9%	0%	17%
2021.4	0%	50%	0%	5%	9%	0%
2021.5	33%	83%	0%	6%	0%	0%
2021.6	60%	46%	29%	5%	23%	17%
2021.7	67%	64%	46%	10%	22%	33%
2021.8	100%	36%	15%	0%	11%	20%
2021.9	39%	40%	50%	15%	27%	43%

【休日】

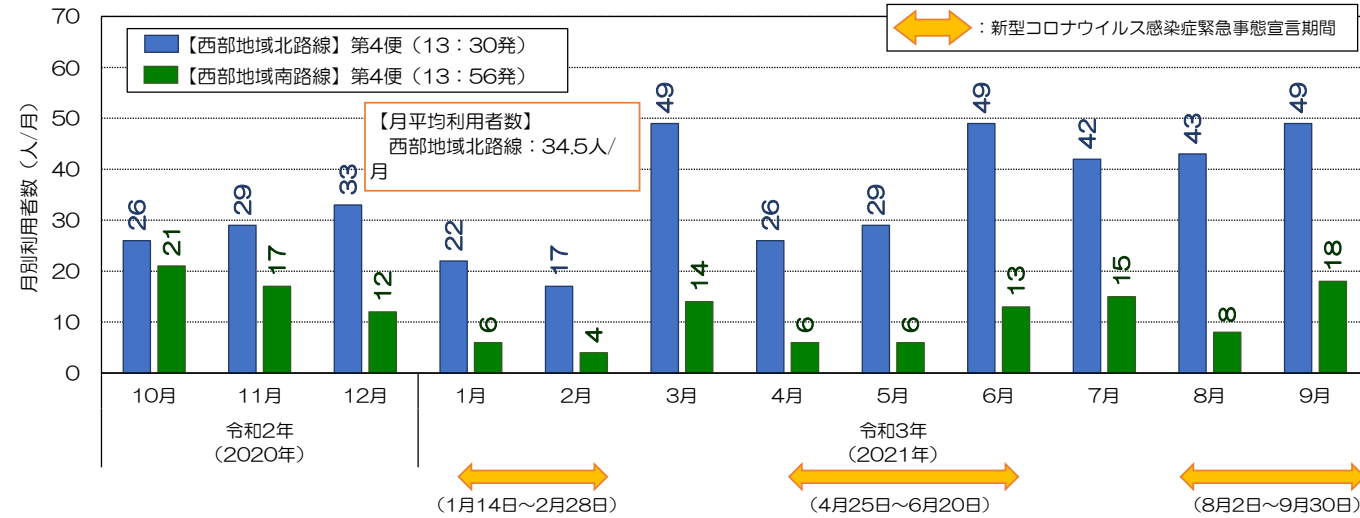
月	第1便	第2便	第3便	第4便
2020.10	67%	100%	0%	50%
2020.11	100%	100%	0%	0%
2020.12	25%	50%	0%	33%
2021.1	0%	33%	0%	50%
2021.2	25%	100%	-	0%
2021.3	67%	0%	50%	0%
2021.4	50%	0%	100%	100%
2021.5	33%	0%	0%	0%
2021.6	0%	100%	25%	-
2021.7	50%	0%	33%	-
2021.8	25%	0%	0%	33%
2021.9	0%	0%	0%	-

2.7 定期運行便の利用状況（令和2年10月（2020年）から令和3年（2021年）9月まで）

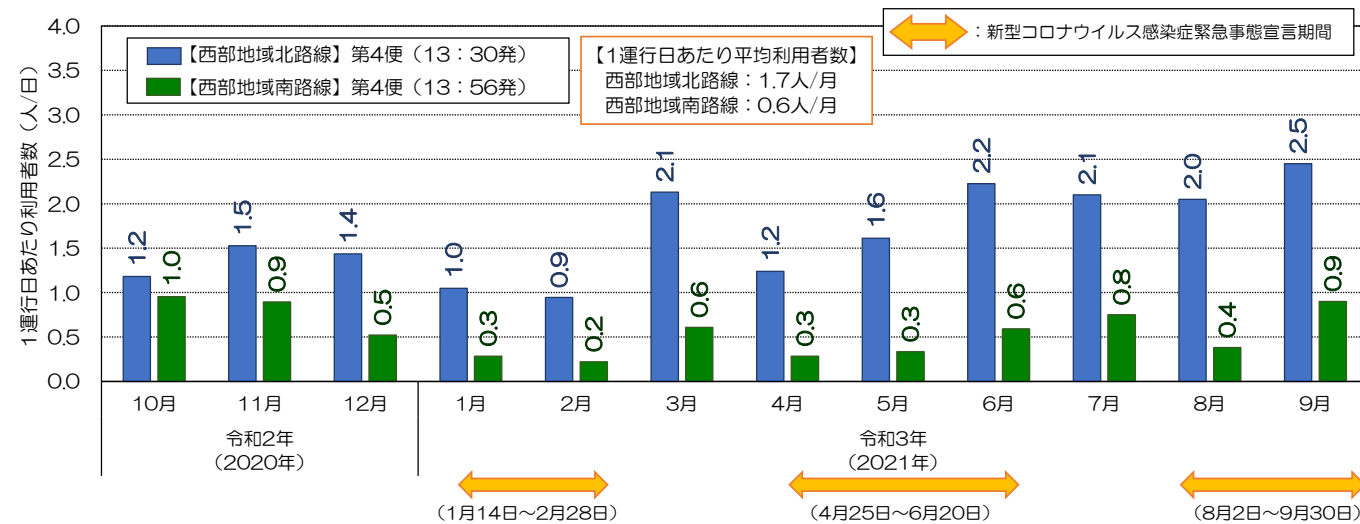
(1) 月別利用者数

- ▶ 定期運行便である平日第4便の月別利用者数の推移をみると、令和3年4月から同年6月にかけて利用者が増加し、その後横ばい傾向です。
- ▶ 1運行日あたりの利用者数は令和3年（2021年）6月以降、2.0人以上を保っています。

●月別利用者数【定期運行便（平日第4便）】



●1運行日あたり利用者数【定期運行便（平日第4便）】



(2) 乗車割合

- ▶ 定期運行便である平日第4便の乗車割合（運行した便に対して利用者が乗車した割合）を見ると、西部地域北路線は令和3年（2021年）1～2月は約5割でしたが、3月以降は概ね8割以上で推移しています。西部地域南路線は5割以下が多く見受けられ、西部地域北路線と比べて割合が低い状況です。

【南部地域北路線】

月	第4便	設定日数
2020.10	68%	22
2020.11	79%	19
2020.12	83%	23
2021.1	48%	21
2021.2	50%	18
2021.3	91%	23
2021.4	81%	21
2021.5	72%	18
2021.6	86%	22
2021.7	85%	20
2021.8	86%	21
2021.9	100%	20

【南部地域南路線】

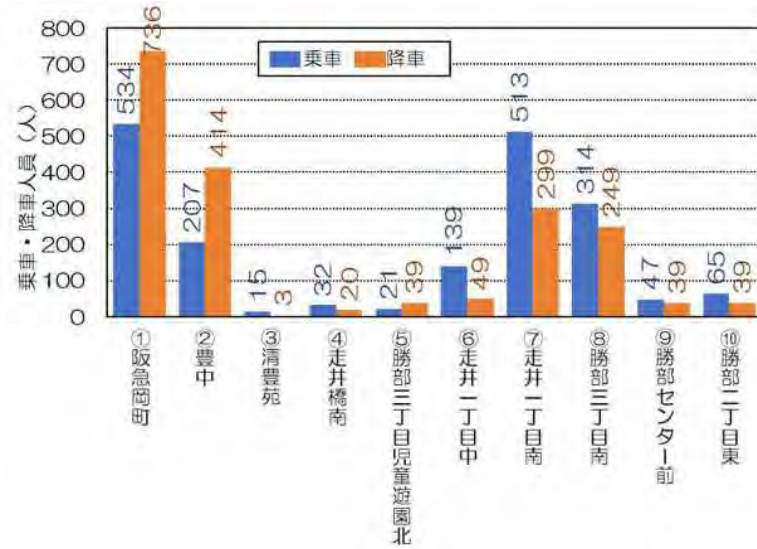
月	第4便	設定日数
2020.10	55%	22
2020.11	58%	19
2020.12	35%	23
2021.1	24%	21
2021.2	17%	18
2021.3	48%	23
2021.4	24%	21
2021.5	28%	18
2021.6	45%	22
2021.7	55%	20
2021.8	33%	21
2021.9	60%	20

2.8 停留所別乗降者数（令和2年（2020年）10月から令和3年（2021年）9月まで）

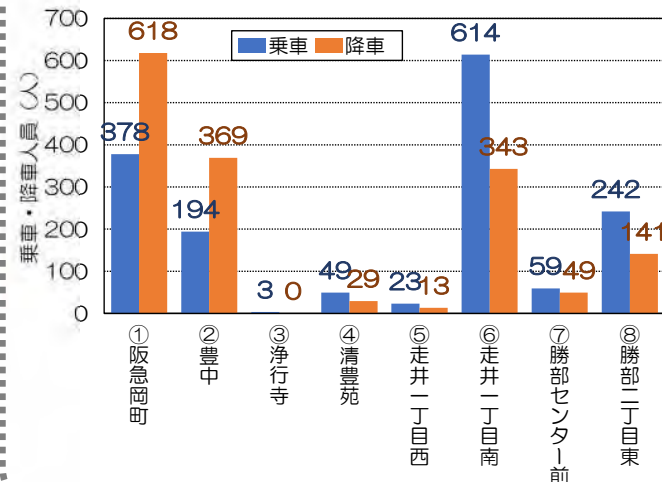
(1) 西部地域北路線

- 西部地域北路線の停留所別の乗降者数をみると、阪急岡町での乗車・降車が最も多い状況です。乗車は走井一丁目南が次いで多く、降車は豊中が次いで多い状況です。
- 駅での乗降を除くと、走井地区での乗降が多くを占めています。

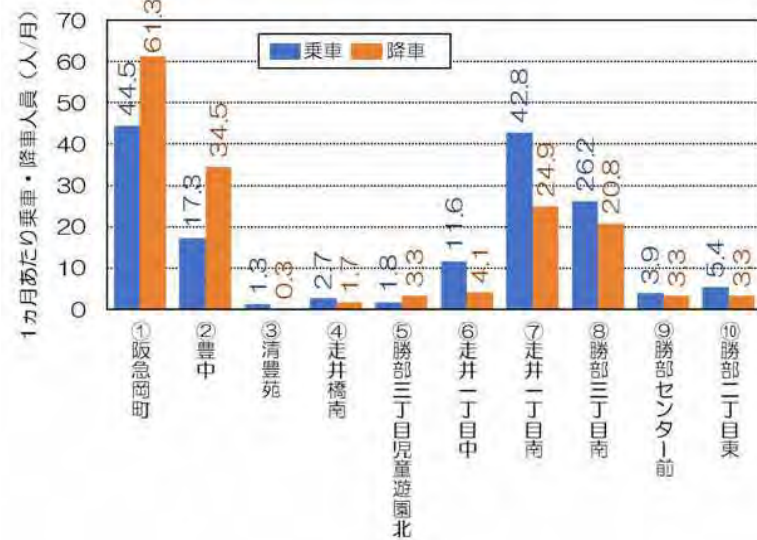
● 停留所別乗車・降車人員



【参考】令和元年（2019年）10月から令和2年（2020年）9月まで



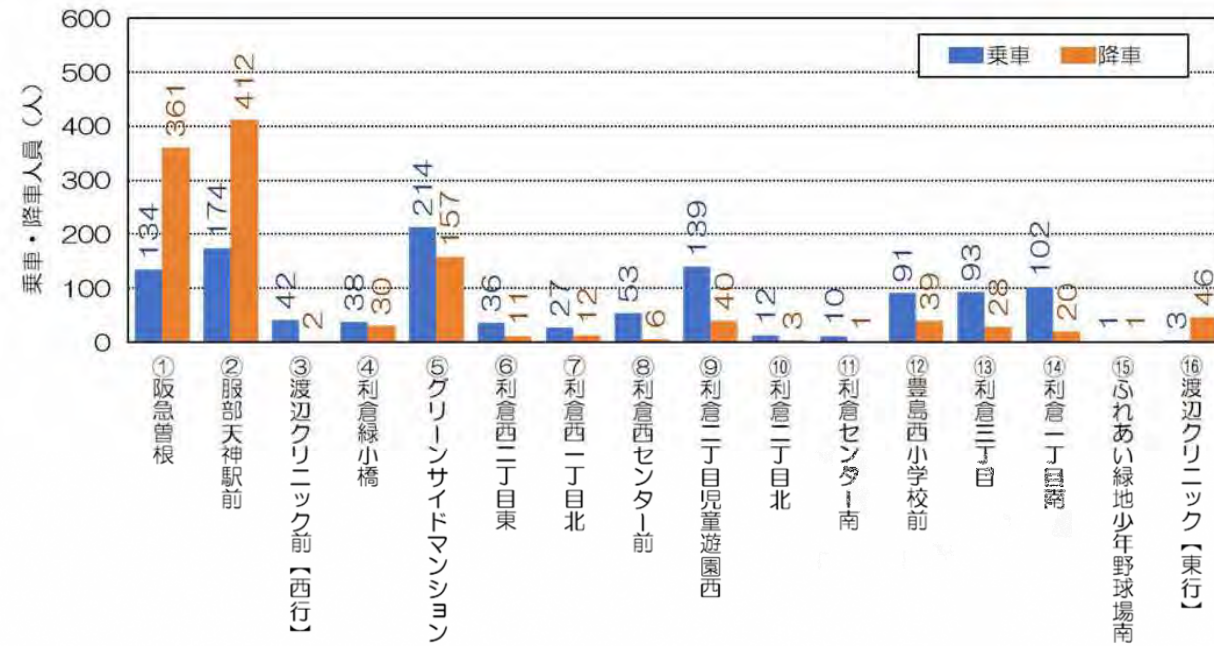
● 1ヵ月あたり停留所別乗車・降車人員



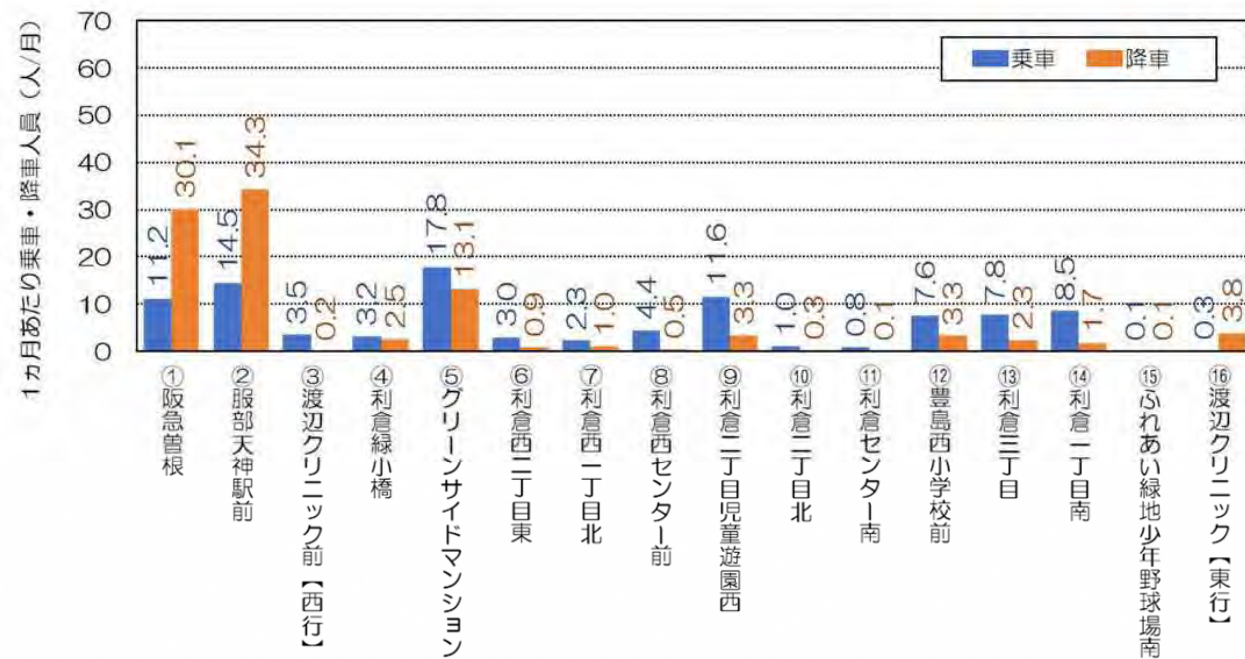
(2) 西部地域南路線

西部地域南路線の停留所別の乗降者数をみると、乗車はグリーンサイドマンションが最も多く、次いで服部天神駅前が多くなっています。降車は服部天神駅前が最も多く、次いで阪急曽根が多くなっています。

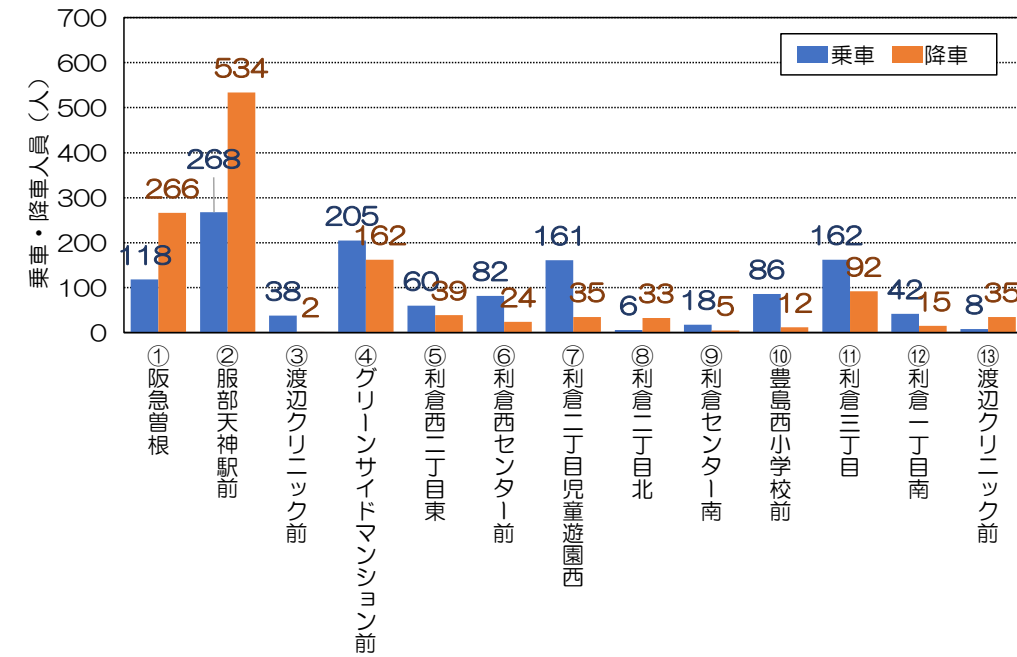
●停留所別乗車・降車人員



●1カ月あたり停留所別乗車・降車人員



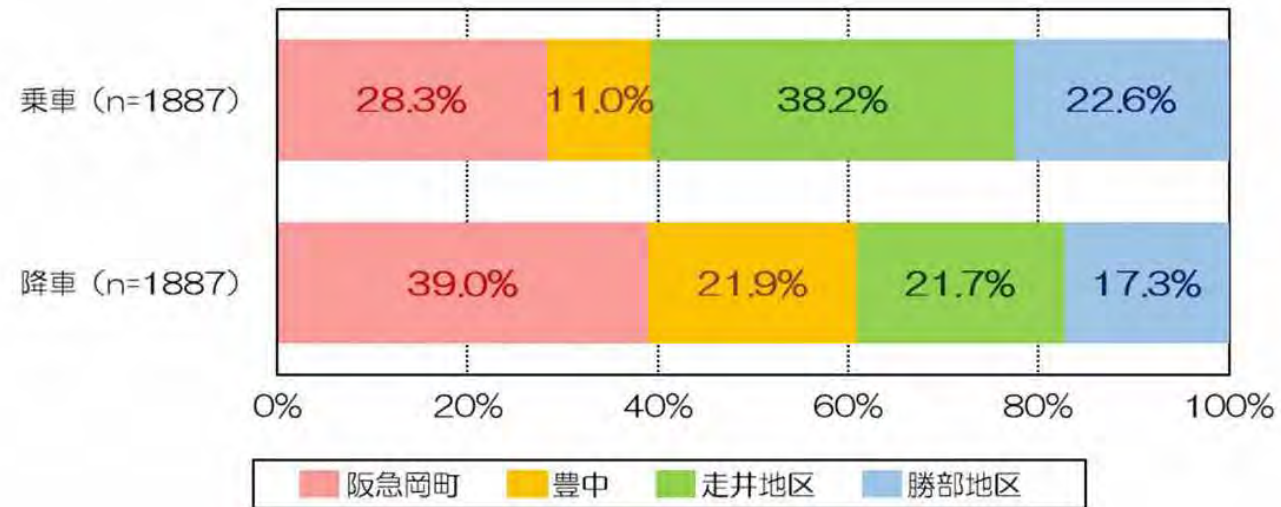
【参考】令和元年10月(2019年)から令和2年(2020年)9月まで



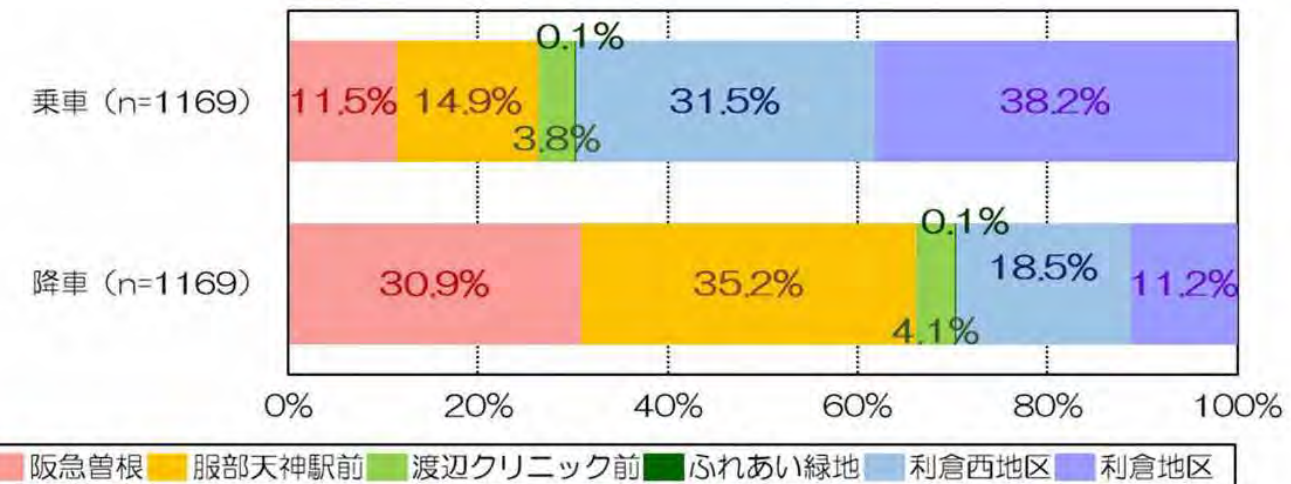
2.9 地域別乗降割合（令和2年10月（2020年）から令和3年（2021年）9月まで）

- ▶ 令和2年（2020年）10月から令和3年（2021年）9月の西部地域北路線の地域別乗降割合をみると、乗車は「走井地区」が約4割を占め、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」が約4割を占め、次いで「豊中（阪急豊中駅）」、「走井地区」、「勝部地区」の順です。
- ▶ 同時期の西部地区南路線の地域別乗降割合をみると、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」の順で利用者が多い状況です。降車は「服部天神駅前」が約35%、「阪急曽根」が約30%を占め、次いで「利倉西地区」、「利倉地区」の順です。乗車・降車いずれも「渡辺クリニック前」と「ふれあい緑地」の合計は5%未満です。
- ▶ 西部地域北路線、西部地域南路線ともに、鉄道駅での降車が60%以上を占めています一方で、乗車は西部地域北路線で約40%、西部地域南路線で約26%となっており、降車に比べて利用率が低い状況です。このことから、沿線地域から鉄道駅のトリップでは乗合タクシーを利用し、鉄道駅から沿線地域へのトリップでは他の交通手段を利用していることが考えられます。

【西部地域北路線】

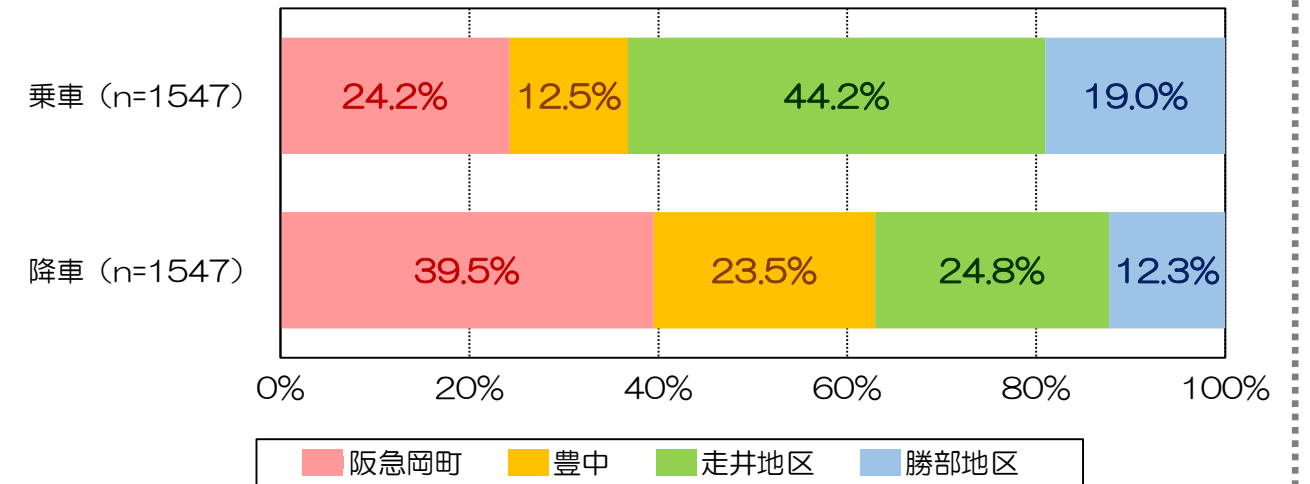


【西部地域南路線】

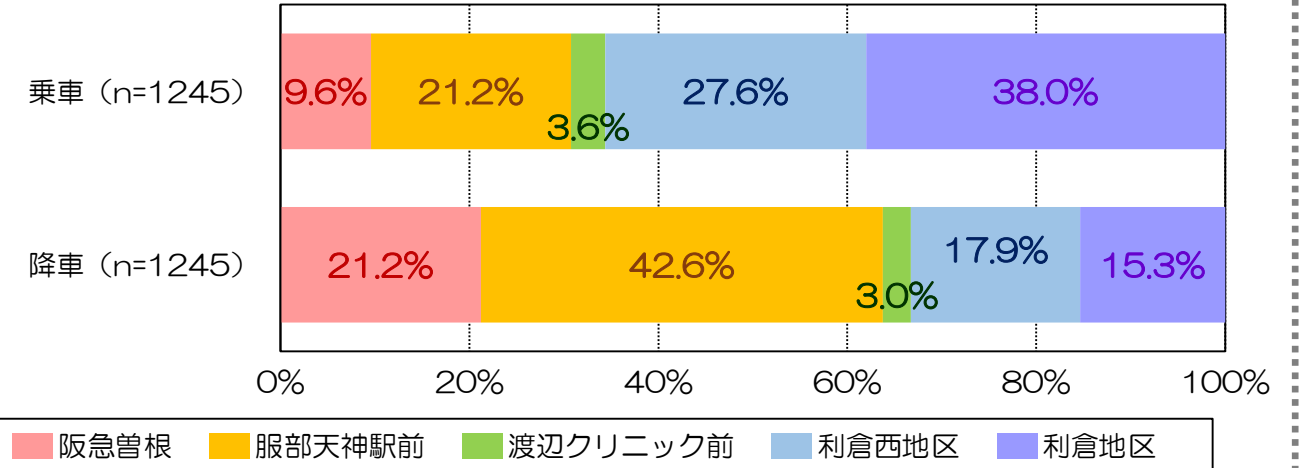


【参考】令和元年（2019年）10月から令和2年（2020年）9月まで

【西部地域北路線】



【西部地域南路線】

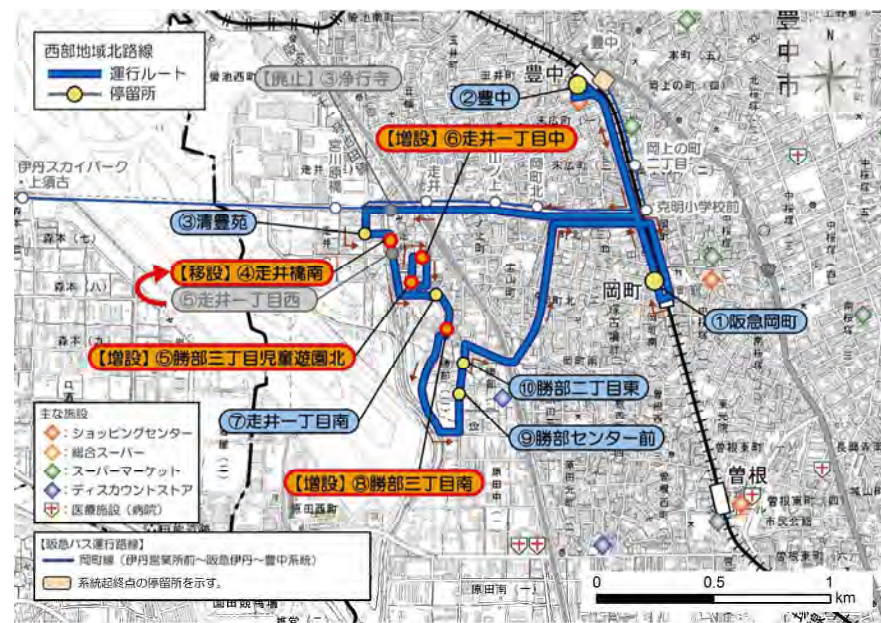


2.10 OD集計（令和2年（2020年）10月から令和3年（2021年）9月まで）

(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400人と最も多く、次いで「阪急岡町⇒走井一丁目南」が250人、「勝部三丁目南⇒豊中」が162人、「阪急岡町⇒勝部三丁目南」が158人、「勝部三丁目南⇒阪急岡町」が151人の順です。

乗車停留所 \ 降車停留所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	計
	阪急岡町	豊中	清豊苑	走井橋南	勝部三丁目児童遊園北	走井一丁目中	走井一丁目南	勝部三丁目南	勝部センター前	勝部二丁目東	
1 阪急岡町	3	4	1	9	32	25	250	158	30	26	538
2 豊中	0	0	2	11	8	25	47	91	9	12	205
3 清豊苑	2	12		0	0	0	1	3	0	0	18
4 走井橋南	15	18	0		0	0	0	0	0	0	33
5 勝部三丁目児童遊園北	11	10	0	0		0	0	0	0	0	21
6 走井一丁目中	79	59	0	0	0		0	0	0	0	138
7 走井一丁目南	400	106	0	0	0	0		0	0	2	508
8 勝部三丁目南	151	162	0	0	0	0	0		0	0	313
9 勝部センター前	33	15	0	0	0	0	0	0		0	48
10 勝部二丁目東	38	27	0	0	0	0	0	0	0		65
計	732	413	3	20	40	50	298	252	39	40	1,887



(2) 西部地域南路線

- 西部地域南路線のODを見ると、「グリーンサイドマンション⇒服部天神駅前」が138人と最も多く、次いで「服部天神駅前⇒グリーンサイドマンション」が116人、「利倉二丁目児童遊園西⇒服部天神駅前」が68人、「グリーンサイドマンション⇒阪急曽根」が67人、「利倉二丁目児童遊園西⇒阪急曽根」が65人の順です。

乗車停留所 \ 降車停留所	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	計
	阪急曽根	服部天神駅前	渡辺クリニック前【西行】	利倉緑小橋	グリーンサイドマンション	利倉西二丁目東	利倉西一丁目北	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	ふれあい緑地少年野球場南	渡辺クリニック前【東行】	
1 阪急曽根	0	2	1	23	30	4	3	0	13	2	0	28	21	7	1	0	135
2 服部天神駅前	0	1	1	2	116	2	3	3	20	1	1	8	7	6	0	0	171
3 渡辺クリニック前【西行】	0	0	0	6	11	5	6	3	6	0	0	2	0	4	0	0	43
4 利倉緑小橋	31	4	0		0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	38
5 グリーンサイドマンション	67	138	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	213
6 利倉西二丁目東	15	12	0	0	0		0	0	0	0	0	1	0	0	0	8	36
7 利倉西一丁目北	9	9	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	2	0	10	30
8 利倉西センター前	23	18	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	12	53
9 利倉二丁目児童遊園西	65	68	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	5	138
10 利倉二丁目北	2	10	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	12
11 利倉センター南	8	2	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	10
12 豊島西小学校前	38	51	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	1	90
13 利倉三丁目	44	47	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	91
14 利倉一丁目南	55	46	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0		0	1	103
15 ふれあい緑地少年野球場南	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	3
16 渡辺クリニック前【東行】	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		3
計	361	410	2	31	158	11	12	6	40	3	1	39	28	20	1	46	1,169



3. 豊中市南部地域乗合タクシー利用状況（令和3年（2021年）4月～9月まで）

3.1 運行状況

- 令和3年（2021年）4月～令和3年（2021年）9月の稼働日割合（実際に運行した日の割合）は、85.2%（南部地域東側ルート：36.1%、南部地域西側ルート：77.0%）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20.0%（西部地域北路線：11.2%、西部地域南路線：28.8%）です。

●令和3年（2021年）4月から令和3年（2021年）9月まで

	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	85.2%	88.5%	78.7%	20.0%	20.2%	19.5%
南部地域東側ルート	36.1%	41.8%	24.6%	11.2%	11.5%	10.2%
南部地域西側ルート	77.0%	79.5%	72.1%	28.8%	28.8%	28.7%

3.2 利用者数の状況

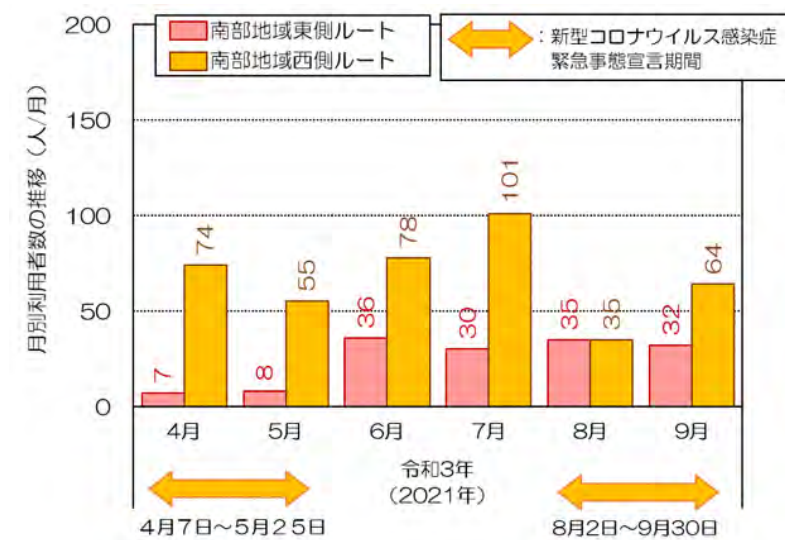
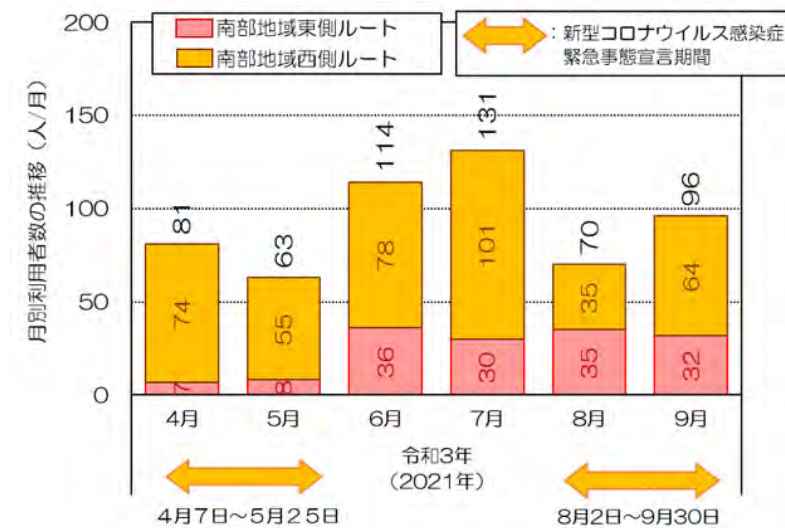
- 令和3年（2021年）4月～令和3年（2021年）9月における利用者数は全体で555人、うち南部地域東側ルートが148人、南部地域西側ルートが407人です。
- 両路線で、休日の1台あたり平均利用者数が平日を上回っています。

●令和3年（2021年）4月から令和3年（2021年）9月まで

		合計	南部地域東側ルート	南部地域西側ルート
利用者数 (人)	全日	555	148	407
	平日	413	112	301
	休日	142	36	106
1日あたり平均利用者数 (人/日)	全日	3.0	0.8	2.2
	平日	3.4	0.9	2.5
	休日	2.3	0.6	1.7
1台あたり平均利用者数 (人/台)	全日	1.42	1.36	1.45
	平日	1.40	1.33	1.43
	休日	1.49	1.44	1.51
【参考】沿線人口 (人)		31,747	11,978	19,769

3.3 月別利用者数の推移

- 利用者の推移を月単位で比較すると、南部地域東側ルートでは令和3年6月以降、月あたり30人台で推移しています。南部地域西側ルートでは令和3年8月に大きく利用者が減少したが、9月の利用者は64人まで回復しています。

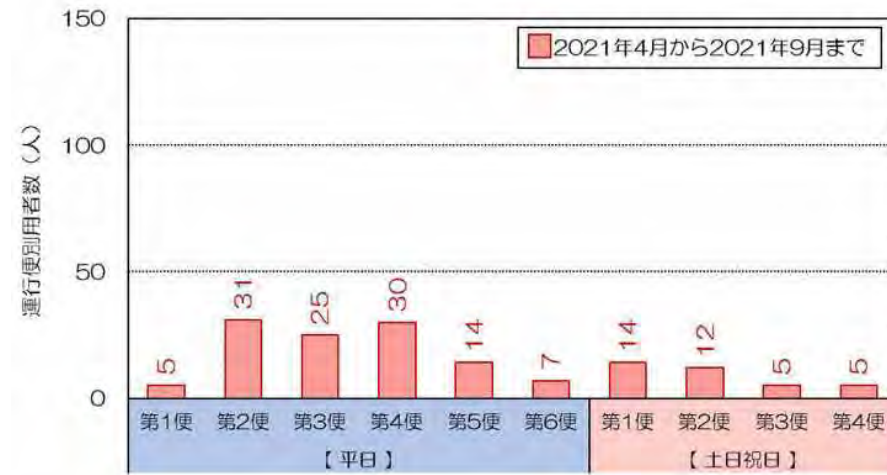


3.4 運行便別利用者数

(1) 南部地域東側ルート

➤ 平日の南部地域東側ルートの運行便別利用者数は、第2便、第3便、第4便が多く平日全体の約77%を占めています。休日は第1便、第2便の利用者が多い状況です。

●運行便別利用者数【南部地域東側ルート】



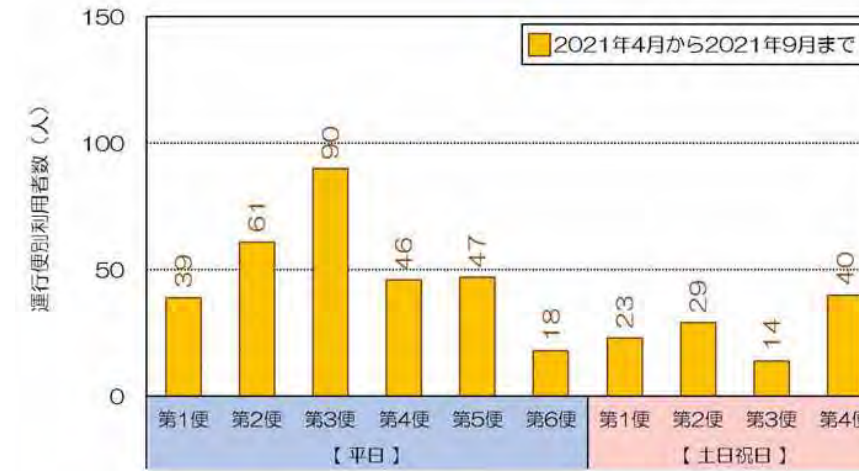
●運行便別1ヵ月あたり利用者数【南部地域東側ルート】



(2) 南部地域西側ルート

➤ 南部地域西側ルートは、平日は第3便が最も多く、次いで第2便、第5便の利用者が多い状況です。休日は第4便が最も多く、次いで第2便、第1便の利用者が多い状況です。

●運行便別利用者数【南部地域西側ルート】



●運行便別1ヵ月あたり利用者数【南部地域西側ルート】



3.5 運行便別稼働率

(1) 南部地域東側ルート

➤ 運行便別の稼働率（設定した運行便に対して実際に運行した便の割合）を見ると、平日は第2便と第4便でやや高い傾向にあるものの、いずれの月も50%に満たない状況です。また第1便、第5便、第6便は常に2割未満です。休日は、6月の第1便を除き25%以下です。

【平日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	設定日数
2021.4	0%	19%	0%	10%	5%	0%	21
2021.5	0%	6%	6%	11%	0%	0%	18
2021.6	0%	9%	23%	9%	9%	0%	22
2021.7	5%	25%	10%	20%	15%	15%	20
2021.8	5%	33%	29%	29%	10%	10%	21
2021.9	5%	45%	15%	30%	5%	0%	20

【休日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	設定日数
2021.4	0%	0%	0%	0%	9
2021.5	8%	8%	0%	0%	13
2021.6	63%	25%	25%	25%	8
2021.7	9%	18%	9%	18%	11
2021.8	0%	10%	10%	0%	10
2021.9	20%	10%	0%	10%	10

(2) 南部地域西側ルート

➤ 運行便別の稼働率（設定した運行便に対して実際に運行した便の割合）を見ると、平日は第3便の稼働率が4~6割以上の月が多く見受けられます一方で、第6便は9月を除き10%以下を推移しています。休日は、第4便の稼働率が高い状況です。

【平日】

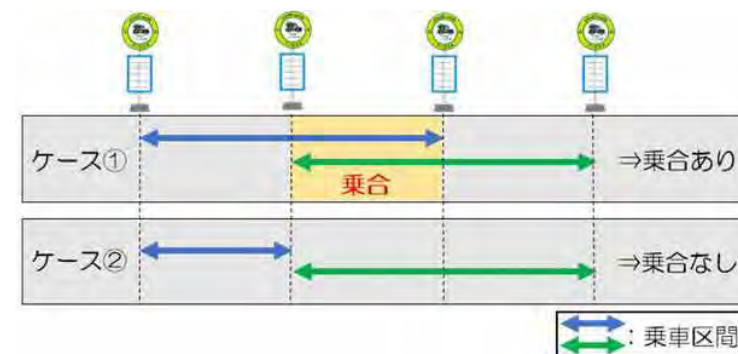
月	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	設定日数
2021.4	5%	43%	62%	43%	33%	10%	21
2021.5	6%	39%	67%	28%	17%	0%	18
2021.6	23%	27%	41%	32%	23%	5%	22
2021.7	45%	50%	45%	30%	25%	10%	20
2021.8	14%	29%	38%	0%	14%	10%	21
2021.9	25%	35%	55%	30%	45%	30%	20

【休日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	設定日数
2021.4	11%	22%	11%	67%	9
2021.5	8%	23%	8%	46%	13
2021.6	63%	50%	13%	75%	8
2021.7	27%	55%	27%	55%	11
2021.8	20%	10%	10%	60%	10
2021.9	10%	0%	0%	40%	10

3.6 運行便別乗合率

●乗合のイメージ図



- ・ケース①
複数人が同時に乗車している区間があるため乗合あり
- ・ケース②
複数人が乗車しているが、区間が重複していないため乗合なし

(1) 南部地域東側ルート

➤ 運行便別の乗合率（稼働本数に対して同時に2人以上が乗車した区間がある便の割合）を見ると、平日は8月以降、割合は低い状況ですがほとんどの便で乗合が発生しています。ただし、稼働本数が少ないため乗合率にばらつきがあります。

【平日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
2021.4	-	0%	-	0%	0%	-
2021.5	-	0%	0%	0%	-	-
2021.6	-	0%	80%	100%	100%	-
2021.7	0%	0%	0%	25%	67%	33%
2021.8	100%	14%	33%	17%	0%	50%
2021.9	100%	11%	33%	33%	100%	-

【休日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便
2021.4	-	-	-	-
2021.5	100%	100%	-	-
2021.6	60%	50%	0%	0%
2021.7	100%	50%	0%	0%
2021.8	-	0%	100%	-
2021.9	0%	0%	-	0%

(2) 南部地域西側ルート

➤ 平日は第6便以外、割合が低い状況であるものの多くの月・便で乗合が発生している一方で、休日は6月、7月を除いてほとんど乗合がありません。

【平日】

月	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便
2021.4	100%	11%	23%	22%	57%	0%
2021.5	100%	14%	50%	60%	33%	-
2021.6	40%	33%	22%	29%	40%	0%
2021.7	33%	30%	22%	33%	40%	100%
2021.8	33%	17%	0%	-	33%	0%
2021.9	40%	43%	36%	17%	22%	0%

【休日】

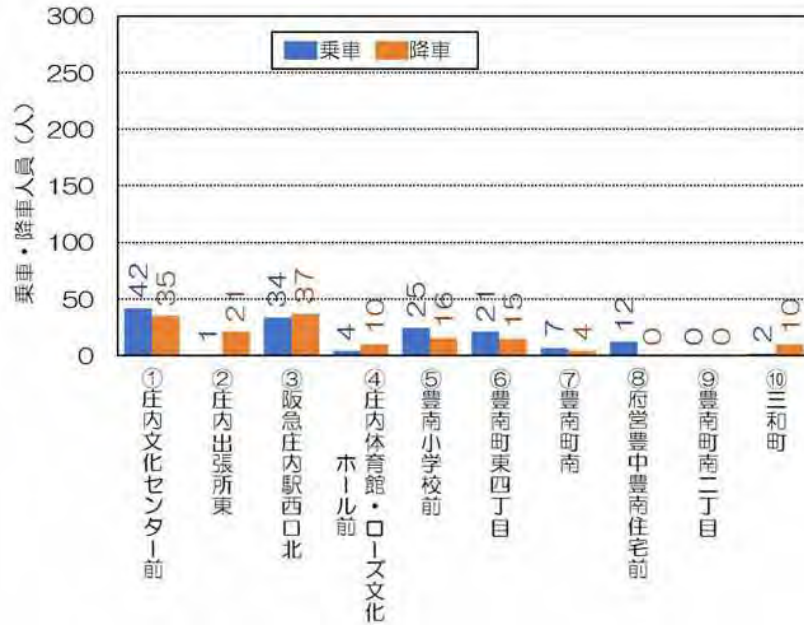
月	第1便	第2便	第3便	第4便
2021.4	0%	0%	0%	33%
2021.5	0%	33%	0%	0%
2021.6	60%	75%	100%	17%
2021.7	67%	33%	33%	17%
2021.8	0%	0%	0%	0%
2021.9	0%	-	-	0%

3.7 停留所別乗降者数（令和3年（2021年）4月から9月まで）

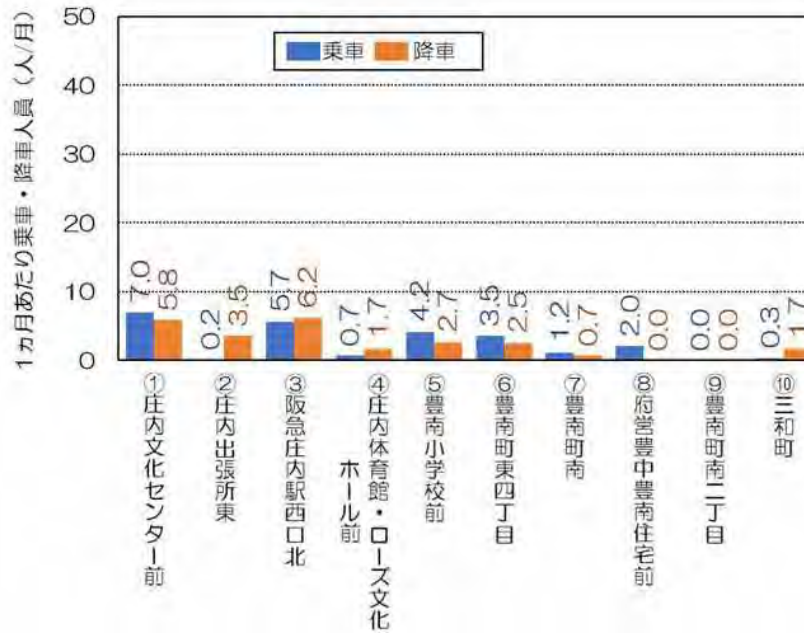
(1) 南部地域東側ルート

➤ 南部地域東側ルートの停留所別の乗降者数をみると、乗車は「庄内文化センター前」が最も多く、次いで「阪急庄内駅西口北」、「豊南小学校前」が多い状況です。降車は「阪急庄内駅西口北」が最も多く、次いで「庄内文化センター前」、「豊南小学校前」が多い状況です。

●停留所別乗車・降車人員



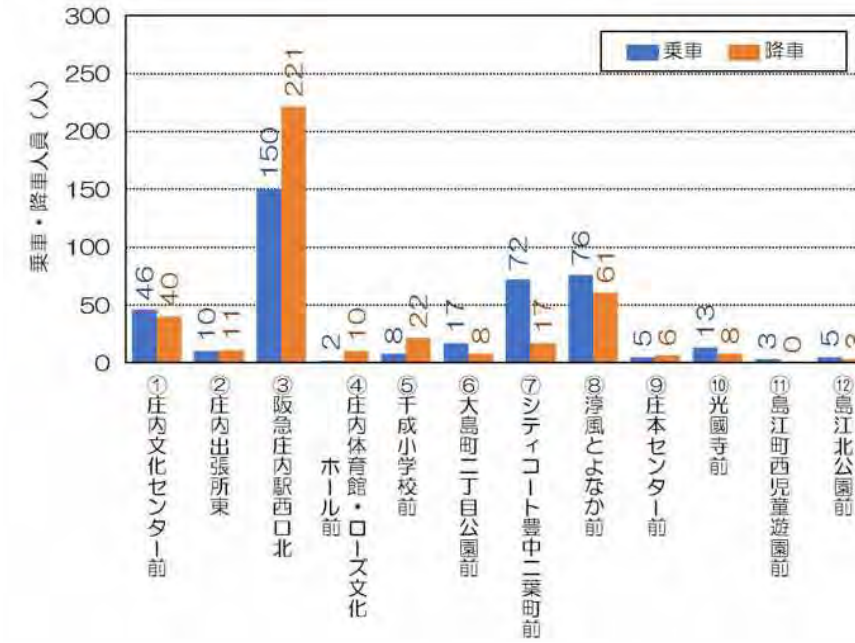
●1ヵ月あたり停留所別乗車・降車人員



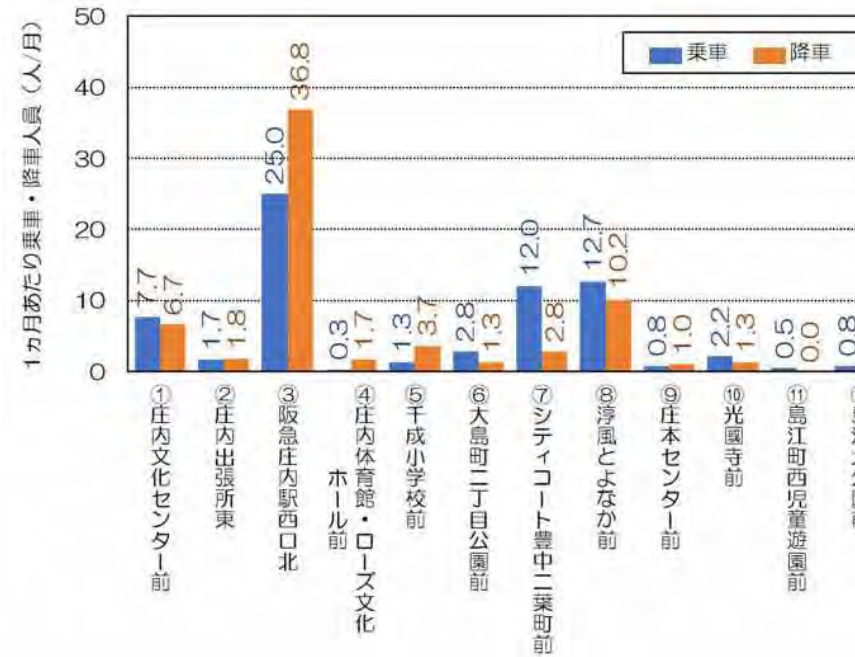
(2) 南部地域西側ルート

➤ 南部地域西側ルートの停留所別の乗降者数をみると、乗車・降車ともに「阪急庄内駅西口北」が最も多く、次いで「淳風とよなか前」が多い状況です。

●停留所別乗車・降車人員



●1ヵ月あたり停留所別乗車・降車人員

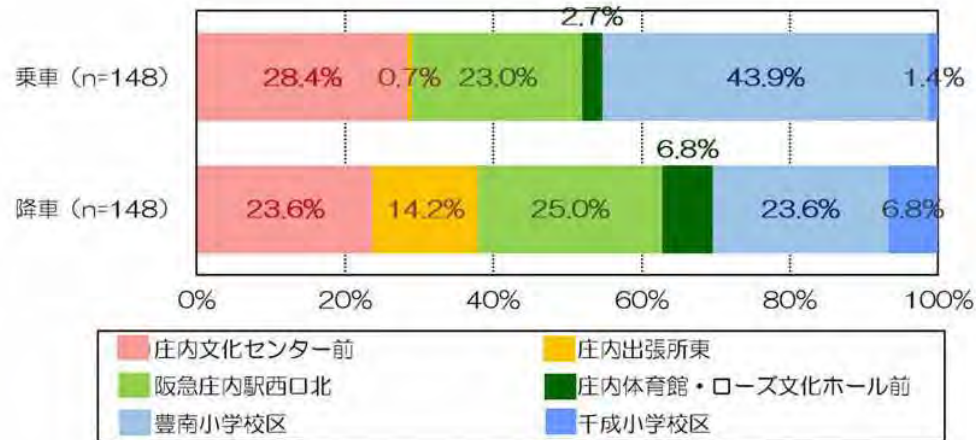


3.8 地域別乗降割合（令和3年（2021年）4月から令和3年（2021年）9月まで）

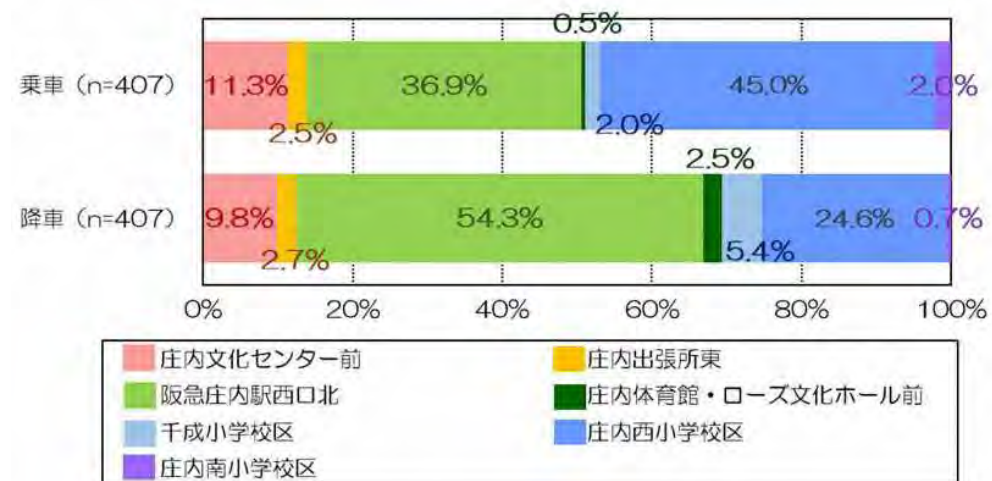
- 令和3年（2021年）4月から令和3年（2021年）9月の南部地域東側ルート地域別乗降割合をみると、乗車は「豊南地区」が約44%を占め最も多く、次いで「庄内文化センター前」、「阪急庄内駅西口北」の順で多い状況です。降車は「阪急庄内駅西口北」が約25%を占め最も多く、次いで「庄内文化センター前」、「阪急庄内駅西口北」の順で多い状況です。
- 同時期で南部地域西側ルート地域別乗降割合をみると、乗車は「庄内西小学校区」が約45%を占め最も多く、次いで「阪急庄内駅西口北」、「庄内文化センター前」の順で多い状況です。降車は「阪急庄内駅西口北」が約54%を占め最も多く、次いで「庄内西小学校区」、「庄内文化センター前」の順で多い状況です。

●令和3年（2021年）4月から令和3年（2021年）9月まで

【南部地域東側ルート】



【南部地域西側ルート】



3.9 OD集計 (令和3年(2021年)4月から令和3年(2021年)9月まで)

(1) 南部地域東側ルート

➤ 南部地域東側ルートのODを見ると、「庄内文化センター前⇒阪急庄内駅西口北」が20人と最も多く、次いで「阪急庄内駅西口北⇒豊南町東四丁目」が16人、「豊南小学校前⇒庄内文化センター前」が15人、「豊南町東四丁目⇒庄内出張所東」が14人の順です。

乗車停留所	降車停留所										計
	1 庄内文化センター前	2 庄内出張所東	3 阪急庄内駅西口北	4 庄内体育館・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	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		0	20	4	8	8	0	0	0	2	42
2 庄内出張所東	0		1	0	0	0	0	0	0	0	1
3 阪急庄内駅西口北	7	0		2	0	16	4	0	0	5	34
4 庄内体育館・ローズ文化ホール前	1	2	0		0	0	0	0	0	1	4
5 豊南小学校前	15	5	1	0		0	0	0	0	4	25
6 豊南町東四丁目	2	14	5	0	0		0	0	0	0	21
7 豊南町南	0	0	7	0	0	0		0	0	0	7
8 府営豊中豊南住宅前	5	0	1	6	0	0	0		0	0	12
9 豊南町南二丁目	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0
10 三和町	2	0	0	0	0	0	0	0	0		2
計	32	21	35	12	8	24	4	0	0	12	148

(2) 南部地域西側ルート

➤ 南部地域西側ルートのODを見ると、「阪急庄内駅西口北⇒淳風とよなか前」が76人と最も多く、次いで「シティコート豊中二葉町前⇒阪急庄内駅西口北」、「淳風とよなか前⇒阪急庄内駅西口北」が65人の順です。

乗車停留所	降車停留所												計
	1 庄内文化センター前	2 庄内出張所東	3 阪急庄内駅西口北	4 庄内体育館・ローズ文化ホール前	5 千成小学校前	6 大島町二丁目公園前	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 光國寺前	11 島江町西児童遊園前	12 島江北公園前	
1 庄内文化センター前		0	38	2	2	1	1	0	0	0	0	2	46
2 庄内出張所東	0		1	3	0	0	1	5	0	0	0	0	10
3 阪急庄内駅西口北	24	0		2	19	7	15	76	6	1	0	0	150
4 庄内体育館・ローズ文化ホール前	0	0	0		2	0	0	0	0	0	0	0	2
5 千成小学校前	0	0	5	1		0	0	0	0	0	0	2	8
6 大島町二丁目公園前	0	0	10	0	0		0	0	0	7	0	0	17
7 シティコート豊中二葉町前	1	4	65	4	0	0		0	0	0	0	0	74
8 淳風とよなか前	0	7	65	0	0	0	0		2	0	0	0	74
9 庄本センター前	0	0	5	0	0	0	0	0		0	0	0	5
10 光國寺前	0	0	13	0	0	0	0	0	0		0	0	13
11 島江町西児童遊園前	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0		0	3
12 島江北公園前	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0		5
計	25	11	210	12	23	8	17	81	8	8	0	4	407



4. 西部地域住民アンケート

4.1 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第4回アンケート調査を実施しました。

4.2 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沿線地域に800部/回配布

(4) 調査時期

- ▶ 令和3年（2021年）9月15日（水）～10月4日（月）

(5) 調査項目

- ① 普段の外出状況
- ② 西部地域乗合タクシーの認知状況や利用意向について
- ③ 西部地域乗合タクシーの事業効果について
- ④ 公共交通の必要性について
- ⑤ 属性

【参考】これまでのアンケート回答状況

第1回：800部配布（令和元年（2019年）8～9月実施）
回収部数：265票、回答率：33.1%

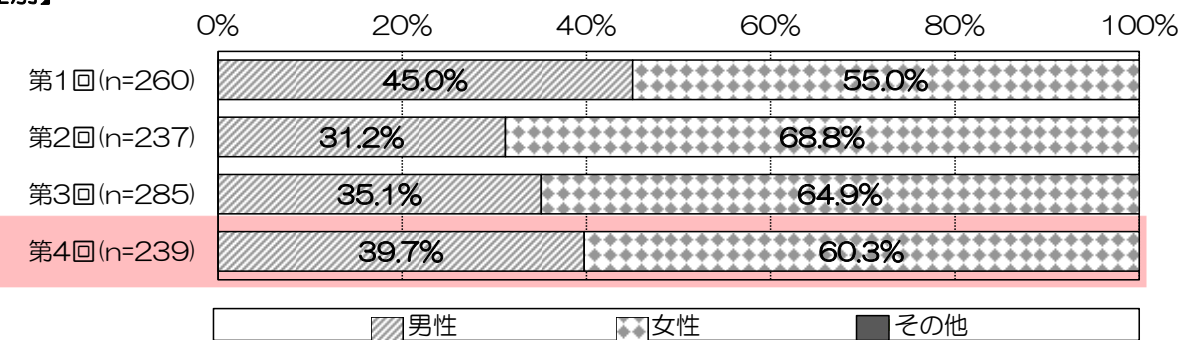
第2回：800部配布（令和元年（2019年）11～12月実施）
回収部数：240票、回答率：30.0%

第3回：800部配布（令和2年（2020年）10月実施）
回収部数：292票、回答率：36.5%

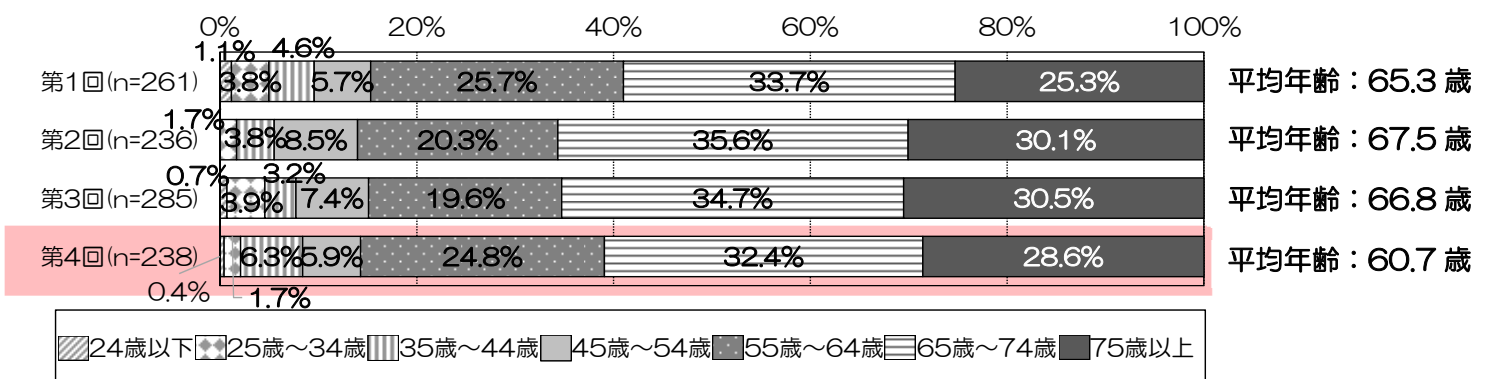
4.3 回答状況

- ▶ 回収部数が240票、回答率が30.0%です。
- ▶ 回答者の平均年齢は、60.7歳であり、高齢者及び10年以内に高齢者となる世代の割合が多い状況ですアンケートデータです。
- ▶ 回答者の住まいの地域は、西部地域南路線沿線の地域が6割以上を占め、「利倉西地区」が最も多い状況です。

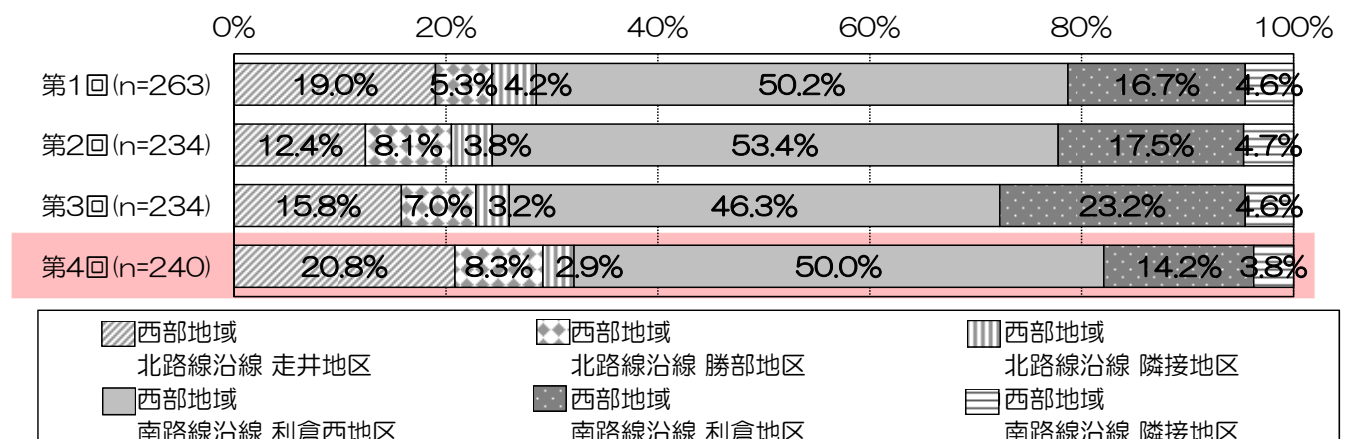
【性別】



【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

4.4 回答者属性〔第1回～第4回共通設問〕

- 普段の外出状況を見ると、「週に6日以上」外出する方は、年齢が高齢になるにつれて減少傾向にあります。また、第3回（令和元年11～12月実施）と比べると、全ての世代において、外出頻度が減少しており、新型コロナウイルス感染症に伴う「新たな生活様式」の影響が考えられます。
- 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55～64歳の方の割合が高く、「自転車」は全ての世代において保有割合が高く、75歳以上で約5割を占めています（※第1～3回と同じ傾向）。
- 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6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ります（※これまでの第1～3回と同じ傾向）。

【普段の外出頻度（年齢別）】

	週に6日以上	週に4～5日	週に2～3日	週に1日	2週間に1日	3週間に1日	1か月に1日以下	総計
全体(n=233)	24%	27%	31%	9%	4%	0%	4%	100%
20歳～54歳(n=34)	44%	26%	18%	6%	3%	0%	3%	100%
55歳～64歳(n=59)	42%	31%	17%	7%	0%	0%	3%	100%
65歳～74歳(n=75)	16%	28%	41%	11%	3%	0%	1%	100%
75歳以上(n=64)	5%	22%	41%	13%	11%	2%	8%	100%

【参考】第3回（令和2年11～12月実施）の結果

	週に6日以上	週に4～5日	週に2～3日	週に1日	2週間に1日	3週間に1日	1か月に1日以下	総計
全体(n=280)	33%	25%	31%	5%	2%	2%	3%	100%
20歳～54歳(n=43)	56%	28%	14%	2%	0%	0%	0%	100%
55歳～64歳(n=54)	54%	19%	22%	6%	0%	0%	0%	100%
65歳～74歳(n=97)	24%	31%	38%	2%	2%	1%	2%	100%
75歳以上(n=86)	17%	21%	37%	8%	5%	5%	7%	100%

【自動車等の保有状況（年齢別）】

	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=349、n=238)	42%	22%	11%	55%	0%	16%	147%
20歳～54歳(N=58、n=33)	45%	33%	18%	73%	0%	6%	176%
55歳～64歳(N=94、n=59)	54%	25%	15%	51%	0%	14%	159%
65歳～74歳(N=115、n=77)	47%	23%	10%	58%	1%	9%	149%
75歳以上(N=81、n=68)	25%	12%	3%	49%	0%	31%	119%

※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）】

	自動車	自動二輪・原付	その他	持っていない	総計
全体(N=280、n=238)	61%	21%	1%	34%	118%
20歳～54歳(N=42、n=34)	85%	29%	0%	9%	124%
55歳～64歳(N=73、n=59)	83%	29%	0%	12%	124%
65歳～74歳(N=92、n=76)	63%	24%	3%	32%	121%
75歳以上(N=72、n=68)	28%	7%	1%	69%	106%

※複数回答（運転免許証の保有状況）

4.5 普段の外出状況〔第1回～第3回共通設問〕

(1) 平日に一番よく行く外出先について

- 外出目的を年齢別で見ると、20～54歳は通勤の外出が5割以上、55歳以上では買い物目的の外出が5割以上～約7割を占めています（※第2回および第3回と同じ傾向）。
- 平日に一番よく行く外出先を見ると、豊中市内が約6割を占めています。外出先の内訳を見ると、隣接市は尼崎市の阪急園田駅周辺が最も多く、次いで豊中市内の阪急岡町駅周辺、阪急服部天神駅周辺です（※第2回および第3回と同じ傾向）。
- 外出目的を主な外出先で見ると、全ての外出先で「買い物」の割合が最も高い状況です。

【外出目的】

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体(n=236)	24%	0%	59%	11%	1%	4%	100%
20歳～54歳(n=34)	59%	3%	32%	3%	3%	0%	100%
55歳～64歳(n=57)	42%	0%	54%	0%	0%	4%	100%
65歳～74歳(n=75)	11%	0%	72%	9%	3%	5%	100%
75歳以上(n=68)	6%	0%	63%	26%	0%	4%	100%

【平日に一番よく行く外出先の内訳】

主な外出先	回答数	割合
豊中市内	135	57%
阪急岡町駅周辺	40	17%
阪急服部天神駅周辺	34	14%
阪急豊中駅周辺	20	8%
その他豊中市内	17	7%
阪急曾根駅周辺	12	5%
阪急庄内駅周辺	11	5%
(未回答)	1	0.4%
隣接市	94	40%
尼崎市	75	32%
阪急園田駅	64	27%
その他尼崎市	11	5%
(未回答)	0	0%
大阪市	12	5%
伊丹市	4	1.7%
吹田市	1	0.4%
池田市	1	0.4%
箕面市	0	0%
(未回答)	1	0.4%
その他大阪府内	3	1%
摂津市	1	0%
茨木市	1	0%
その他兵庫県内	3	1%
神戸市	1	0%
西宮市	1	0%
その他府県	1	0%
計	236	100%

【外出目的（主な外出先別）】

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体(n=236)	24%	0%	59%	11%	1%	4%	100%
豊中市内	阪急岡町駅周辺(n=39)	8%	0%	62%	23%	3%	100%
	阪急服部天神駅周辺(n=35)	14%	0%	66%	11%	0%	100%
	阪急豊中駅周辺(n=20)	5%	0%	60%	30%	5%	100%
隣接市	尼崎市(n=113)	19%	0%	70%	7%	1%	100%
	うち阪急園田駅周辺(n=101)	15%	0%	72%	8%	1%	100%
	大阪市(n=33)	39%	3%	45%	9%	3%	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

- ▶ 主な外出先を住まいの地区別に見ると、走井地区、勝部及び利倉地区では「豊中市内」の割合が最も高く、利倉西地区では「隣接市」が約6割を占めています。
- ▶ 主な外出先の内訳を住まいの地区別に見ると、走井地区や勝部地区では「阪急岡町駅周辺」、利倉西地区では「阪急園田駅周辺」、利倉地区では「阪急服部天神駅周辺」が最も多い状況です（※第2回および第3回と同じ傾向）。
- ▶ 主な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）と自転車ととも約3割、公共交通系が約4割を占めています（※第3回では自動車系と自転車系がともに約3割、公共交通系が約2割）。

【主な外出先（住まいの地区別）】

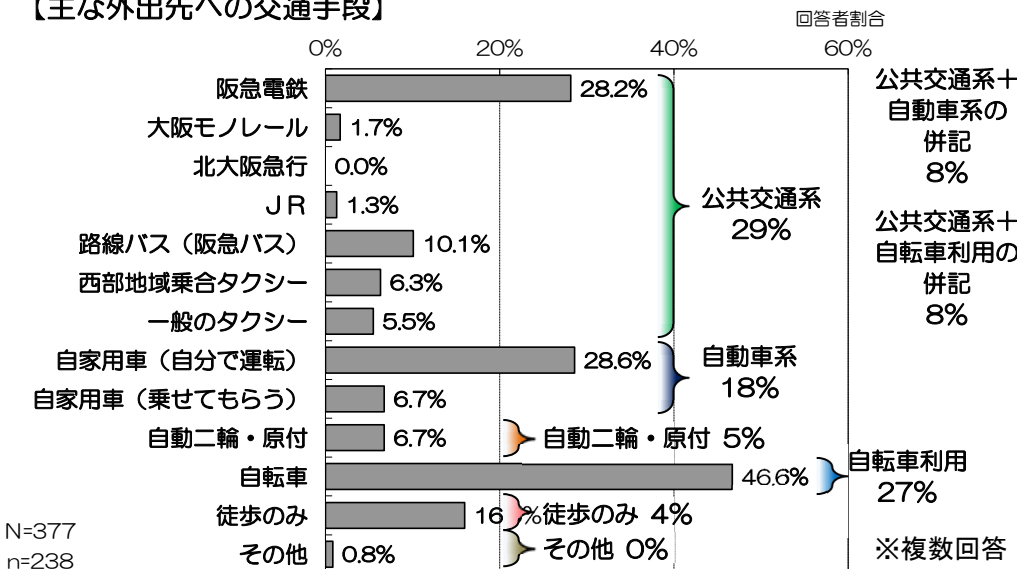
		豊中市内	隣接市	その他大阪府内	その他兵庫県内	その他府県	計
全体 (n=236)		57%	40%	1%	1%	0%	100%
西部地域 北路線沿線	走井地区 (n=48)	88%	10%	0%	0%	2%	100%
	勝部地区 (n=20)	85%	15%	0%	0%	0%	100%
隣接地区 (n=7)		100%	0%	0%	0%	0%	100%
西部地域 北路線沿線	利倉西地区 (n=120)	33%	63%	2%	3%	0%	100%
	利倉地区 (n=32)	72%	25%	3%	0%	0%	100%
隣接地区 (n=9)		78%	22%	0%	0%	0%	100%

【主な外出先の内訳（住まいの地区別）】

		豊中市内					
		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 北路線沿線	走井地区 (n=63)	24%	33%	2%	2%	3%	3%
	勝部地区 (n=28)	7%	50%	4%	0%	0%	0%
隣接地区 (n=11)		18%	0%	36%	0%	0%	9%
西部地域 南路線沿線	利倉西地区 (n=147)	1%	3%	3%	7%	5%	7%
	利倉地区 (n=44)	0%	2%	5%	36%	2%	9%
隣接地区 (n=12)		0%	0%	0%	58%	0%	0%

		豊中市内						隣接市		計
		大阪府内	吹田市	箕面市	池田市	伊丹市	阪急園田駅周辺	その他豊中市内		
西部地域 北路線沿線	走井地区 (n=63)	11%	2%	2%	2%	14%	3%	0%	100%	
	勝部地区 (n=28)	21%	4%	0%	7%	7%	0%	0%	100%	
隣接地区 (n=11)		27%	0%	0%	0%	9%	0%	0%	100%	
西部地域 南路線沿線	利倉西地区 (n=147)	7%	0%	1%	0%	1%	57%	8%	100%	
	利倉地区 (n=44)	16%	0%	0%	0%	2%	25%	2%	100%	
隣接地区 (n=12)		8%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	100%	

【主な外出先への交通手段】



※ 公共交通系、自動車系、公共交通系+自動車系の併記、その他の構成比は、代表交通手段に基づいて集計したものを示す。代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、利用手段の中から主な手段を示すものであり、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順としている。

(2) 休日に一番よく行く外出先について

- ▶ 外出目的を年齢別で見ると、全ての世代において「買い物」の外出が最も多い状況です（※第3回では65～74歳以上の方が「買い物」(7割以上)、20～54歳の方は「娯楽・レジャー」(約5割)の外出が最も多い状況です）。
- ▶ 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4割以上を占めています。外出先の内訳を見ると、隣接市は尼崎市の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、伊丹市です。
- ▶ 外出目的を主な外出先で見ると、上位を占めています主な外出先のいずれも「買い物」が最も多くを占めています（※第3回と同じ傾向）。

【外出目的】

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体 (n=207)	5%	0%	71%	3%	15%	6%	100%
20歳～54歳 (n=33)	9%	0%	55%	0%	33%	3%	100%
55歳～64歳 (n=55)	7%	0%	69%	2%	16%	5%	100%
65歳～74歳 (n=64)	2%	0%	81%	3%	9%	5%	100%
75歳以上 (n=54)	2%	0%	70%	7%	11%	9%	100%

【休日に一番よく行く外出先の内訳】

主な外出先	回答数	割合
隣接市	104	51%
尼崎市	57	28%
阪急園田駅	40	20%
その他尼崎市	16	8%
(未回答)	1	0%
伊丹市	21	10%
大阪市	20	10%
池田市	5	2.4%
箕面市	1	0%
吹田市	0	0%
(未回答)	0	0%
豊中市内	87	42%
阪急服部天神駅周辺	23	11%
阪急岡町駅周辺	18	9%
その他豊中市内	14	7%
阪急曾根駅周辺	13	6%
阪急豊中駅周辺	12	6%
阪急庄内駅周辺	7	3%
(未回答)	0	0.0%
その他兵庫県内	8	4%
西宮市	2	1.0%
神戸市	1	0%
川西市	1	0.5%
明石市	1	0.5%
三木市	1	0.5%
丹波市	1	0.5%

主な外出先	回答数	割合
その他大阪府内	4	2%
岸和田市	1	0.5%
その他府県	2	1%
京都府	1	0.5%
和歌山県	1	0.5%
計	205	100%

【外出目的（主な外出先別）】

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体 (n=207)	5%	0%	71%	3%	15%	6%	100%
豊中市内	阪急服部天神駅周辺 (n=23)	0%	0%	83%	4%	9%	100%
	阪急岡町駅周辺 (n=16)	0%	0%	75%	6%	13%	100%
隣接市	尼崎市 (n=75)	1%	0%	79%	5%	8%	100%
	うち阪急園田駅周辺 (n=53)	4%	0%	83%	4%	4%	100%
大阪市 (n=28)	7%	0%	68%	0%	25%	100%	
伊丹市 (n=30)	0%	0%	80%	0%	17%	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

- 主な外出先を住まいの地区別に見ると、走井地区、勝部地区及び利倉地区では「豊中市内」の割合が最も高く、利倉西地区では「隣接市」が約7割を占めています（※第3回と同じ傾向）。
- 主な外出先の内訳を住まいの地区別に見ると、走井地区や勝部地区では「阪急岡町駅周辺」、利倉西地区では「阪急園田駅周辺」、利倉地区では「阪急服部天神駅周辺」が最も多い状況です（※第3回と同じ傾向）。
- 主な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4割以上、自転車が2割以上、公共交通系が約3割を占めています（※第3回では自動車系と公共交通系が約3割、自転車系が約2割）。

【主な外出先（住まいの地区別）】

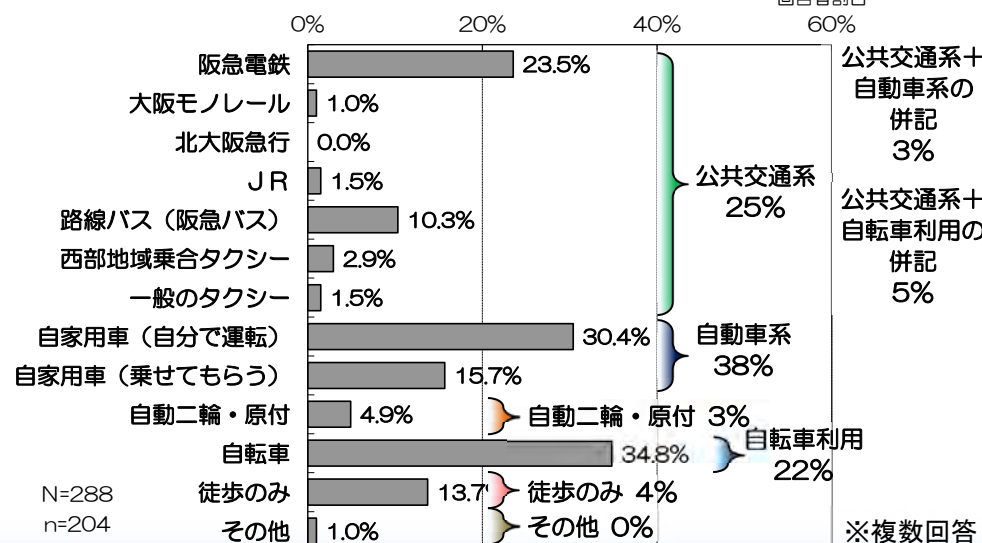
		豊中市内	隣接市	その他大阪府内	その他兵庫県内	その他府県	計
全体 (n=205)		42%	51%	2%	4%	1%	100%
西部地域	走井地区 (n=35)	74%	26%	0%	0%	0%	100%
北路線沿線	勝部地区 (n=18)	56%	39%	0%	0%	6%	100%
	隣接地区 (n=7)	86%	14%	0%	0%	0%	100%
西部地域	利倉西地区 (n=108)	19%	71%	4%	6%	0%	100%
北路線沿線	利倉地区 (n=28)	68%	25%	0%	4%	4%	100%
	隣接地区 (n=9)	56%	33%	0%	11%	0%	100%

【主な外出先の内訳（住まいの地区別）】

		豊中市内					
		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=43)	19%	26%	2%	2%	2%	9%
北路線沿線	勝部地区 (n=21)	5%	29%	5%	10%	0%	0%
	隣接地区 (n=10)	20%	0%	40%	0%	0%	0%
西部地域	利倉西地区 (n=112)	1%	0%	4%	6%	4%	4%
南路線沿線	利倉地区 (n=29)	0%	3%	10%	31%	3%	17%
	隣接地区 (n=11)	0%	0%	0%	36%	0%	9%

		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
西部地域	走井地区 (n=43)	7%	0%	0%	5%	23%	5%	0%	100%
北路線沿線	勝部地区 (n=21)	10%	0%	0%	5%	33%	0%	5%	100%
	隣接地区 (n=10)	10%	0%	0%	0%	30%	0%	0%	100%
西部地域	利倉西地区 (n=112)	15%	0%	1%	3%	8%	40%	14%	100%
南路線沿線	利倉地区 (n=29)	10%	0%	0%	0%	3%	10%	10%	100%
	隣接地区 (n=11)	18%	0%	0%	0%	0%	27%	9%	100%

【主な外出先への交通手段】

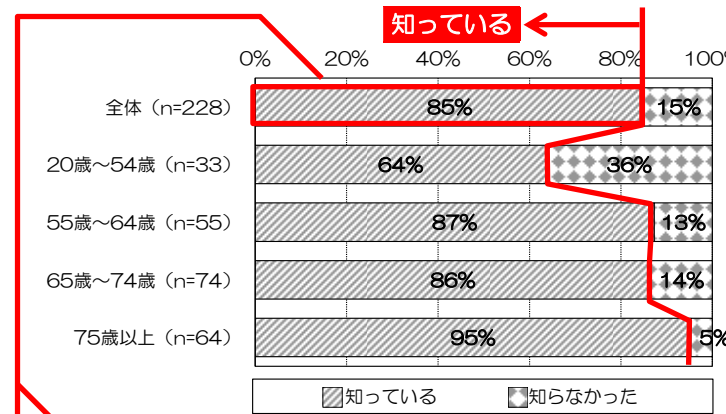


※ 公共交通系、自動車系、公共交通系+自動車系の併記、その他の構成比は、代表交通手段に基づいて集計したものを示す。
代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、利用手段の中から主な手段を示すものであり、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順としている。

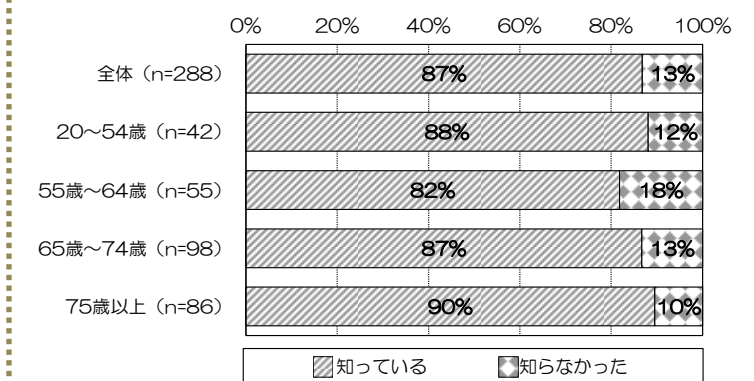
4.6 西部地域乗合タクシーの認知状況〔第2回・第3回一部共通設問〕

- 西部地域乗合タクシーの認知度を年齢別で見ると、20歳～54歳は6割以上、55歳～64歳、65歳～74歳、75歳以上では「知っている」が8割以上を占めています。
- 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歳～54歳は「近所の停留所を見て」、55歳～64歳と65歳～74歳は「広報「とよなか」、75歳以上は「町会からの配布物・回覧板」が最も多い状況です。

【西部地域乗合タクシーの認知度（年齢別）】



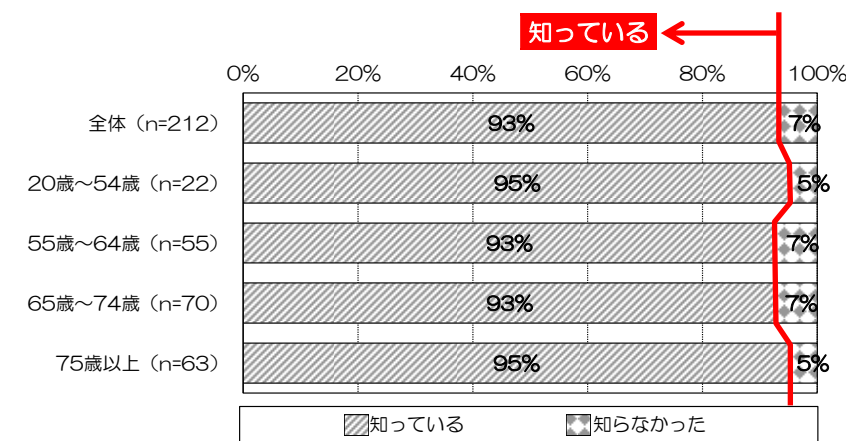
【参考】第3回（令和2年11～12月実施）の結果



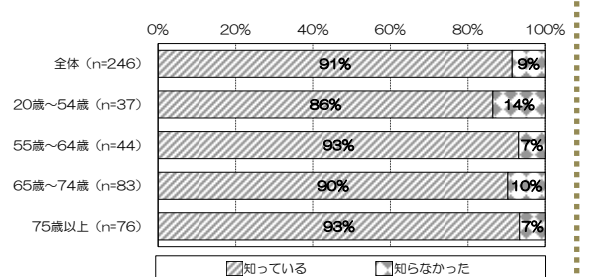
【西部地域乗合タクシーを知った方法（年齢別）】

	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=193)	31%	1%	31%	9%	1%	26%	1%	2%	100%
20歳～54歳 (n=21)	33%	0%	14%	0%	0%	52%	0%	0%	100%
55歳～64歳 (n=48)	38%	2%	23%	4%	0%	31%	0%	2%	100%
65歳～74歳 (n=63)	35%	0%	29%	8%	0%	25%	2%	2%	100%
75歳以上 (n=61)	20%	2%	44%	16%	2%	13%	2%	2%	100%

【住まいの近くにある停留所位置の認知状況（年齢別）】



【参考】第3回（令和2年11～12月実施）の結果

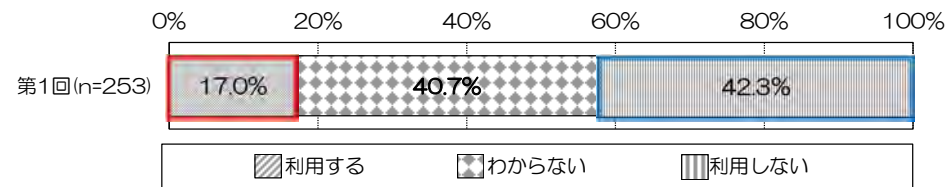


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

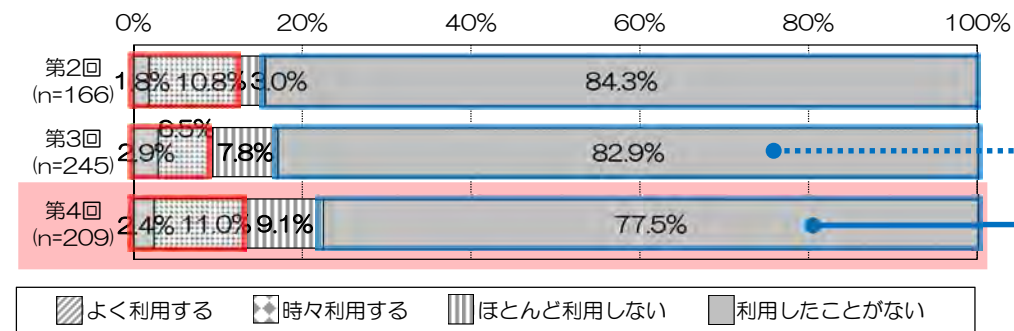
4.7 西部地域乗合タクシーの利用意向について

- ▶ 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7割以上を占めています（※第2回と同じ傾向）。
- ▶ 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」、「予約するのがめんどうだから」です。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ています。

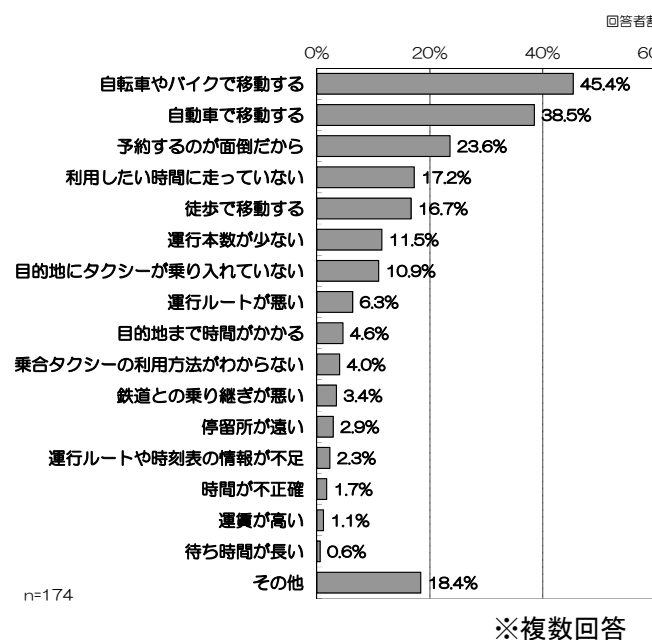
【西部地域乗合タクシーの利用意向（運行開始前）】



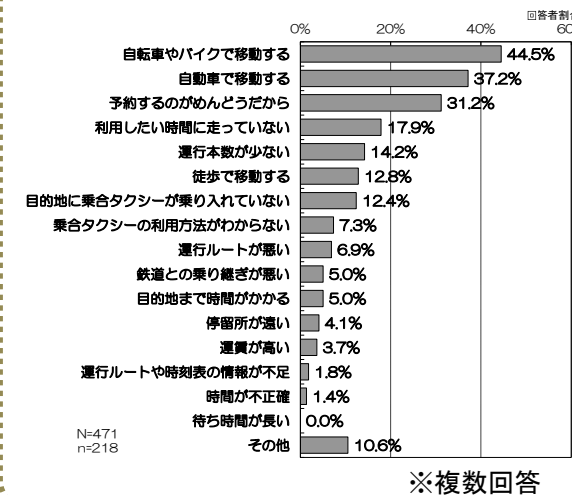
【西部地域乗合タクシーの利用状況（運行開始後）】



【西部地域乗合タクシーを利用しない理由】

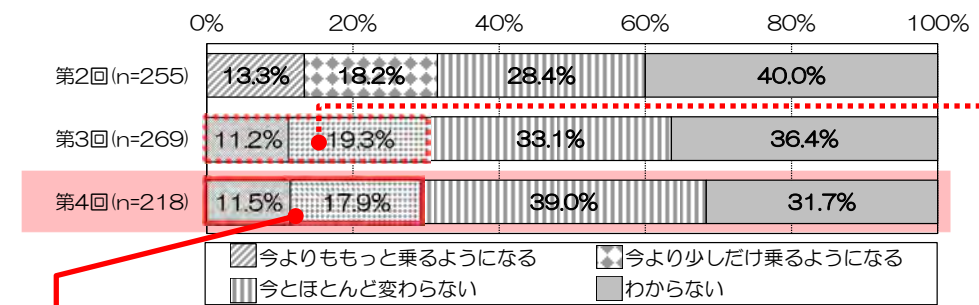


【参考】第3回（令和2年11~12月実施）の結果

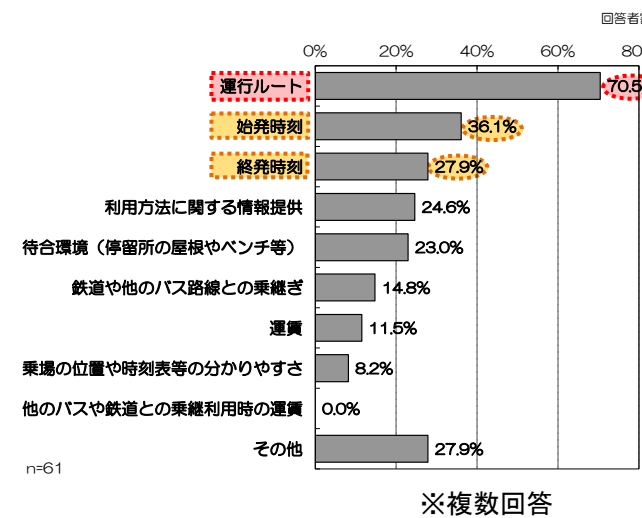


- ▶ 西部地域乗合タクシーのサービスが改善された場合における利用意向は、「今よりも乗るようになる（今よりもっと乗るようになる+今より少しだけ乗るようになる）」が約3割です（※第3回と同じ傾向）。
- ▶ 西部地域乗合タクシーの利用が増えるために必要な改善は、「運行ルート」が最も多く、次いで「始発時間」、「終発時間」の順です。また、「始発時間」、「終発時間」の回答者割合は、第3回と比べ高くなっています。

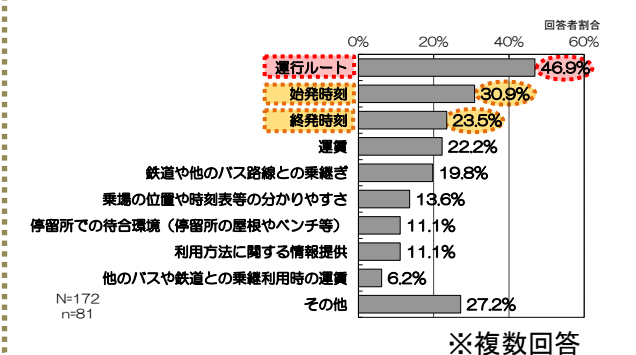
【西部地域乗合タクシーのサービスが改善された場合における利用意向】



【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】



【参考】第3回（令和2年11~12月実施）の結果

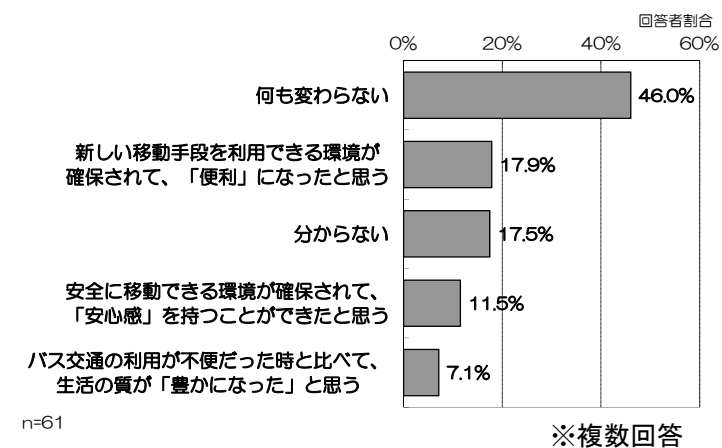


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

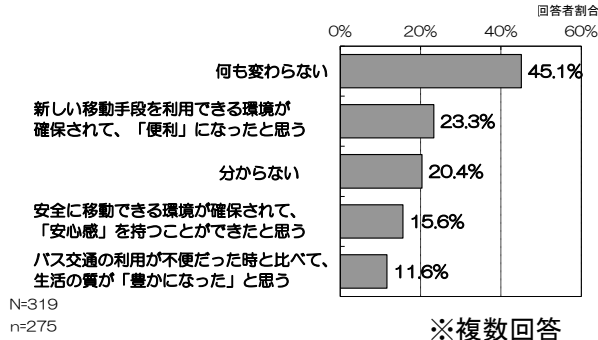
4.8 西部地域乗合タクシーの事業効果について

- ▶ 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「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」、「分からない」、「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」の順です。
- ▶ 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83%と最も多く、次いで「分からない」が11%、「外出する機会が増えた」が約2%です（※第3回と同じ傾向）。

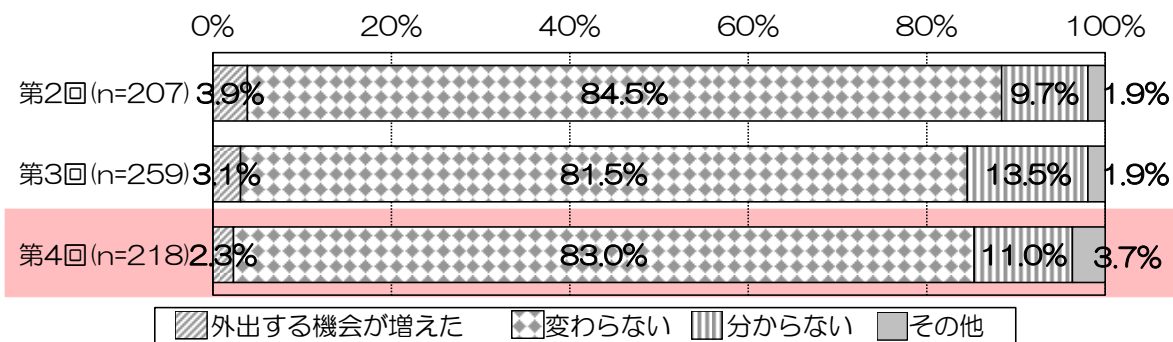
【西部地域乗合タクシーの運行による生活環境の変化】



【参考】第3回（令和2年11~12月実施）の結果



【西部地域乗合タクシーの運行による外出機会の変化】

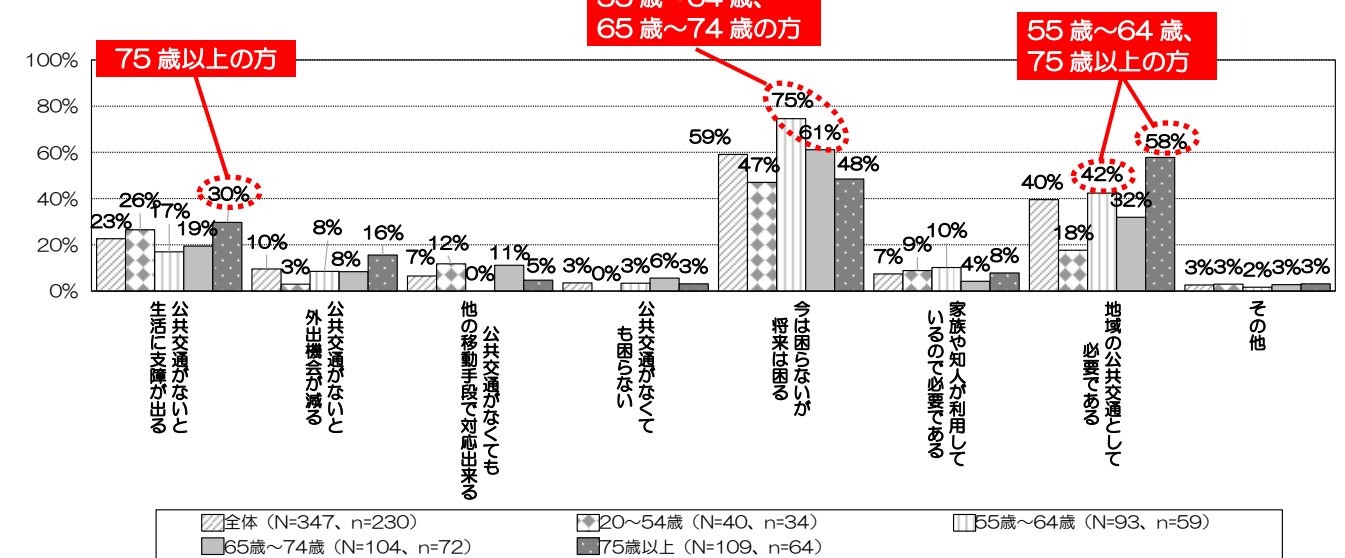


4.9 公共交通の必要性について〔第1回~第3回共通設問〕

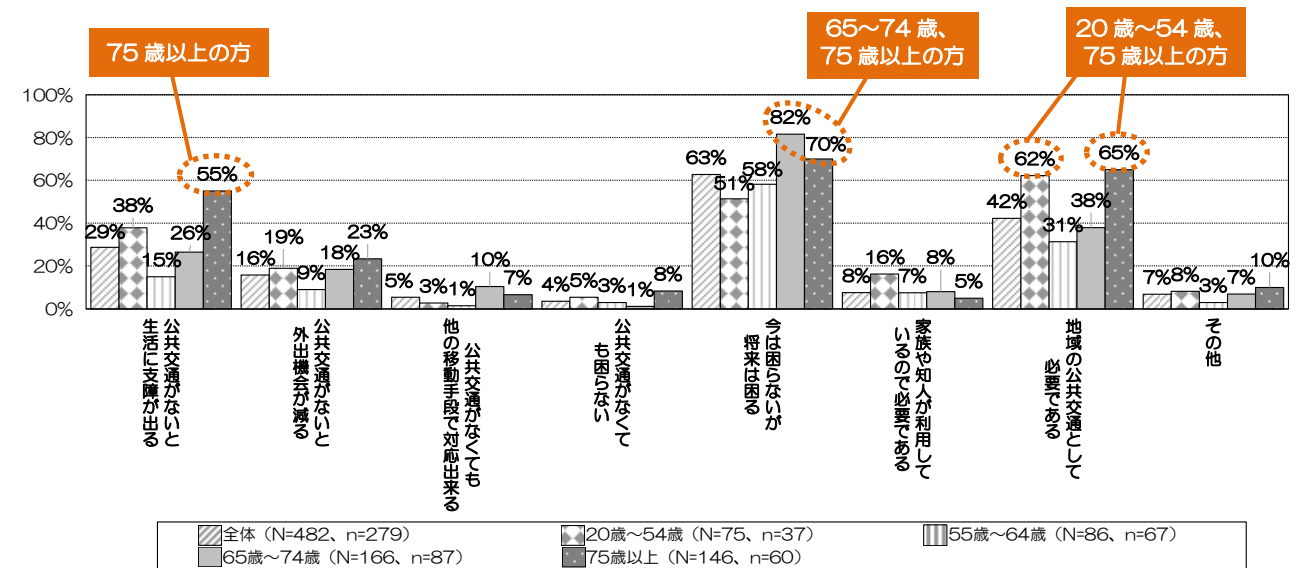
(1) 公共交通の必要性

- ▶ 公共交通の必要性は、「今は困らないが将来は困る」が最も多く、ついで「地域の公共交通として必要です」、「公共交通がないと生活に支障が出る」の順です（※第3回と同じ傾向）。
- ▶ 公共交通の必要性を年齢別に見ると、「今は困らないが将来は困る」は55歳~64歳及び65歳~74歳の方で多く、「地域の公共交通として必要です」が55歳~64歳及び75歳以上の方が多い状況です。また、「公共交通がないと生活に支障が出る」は75歳以上の方が多い状況です（※第3回と同じ傾向）。

【公共交通の必要性（年齢別）】



【参考】第3回（令和2年11~12月実施）の結果



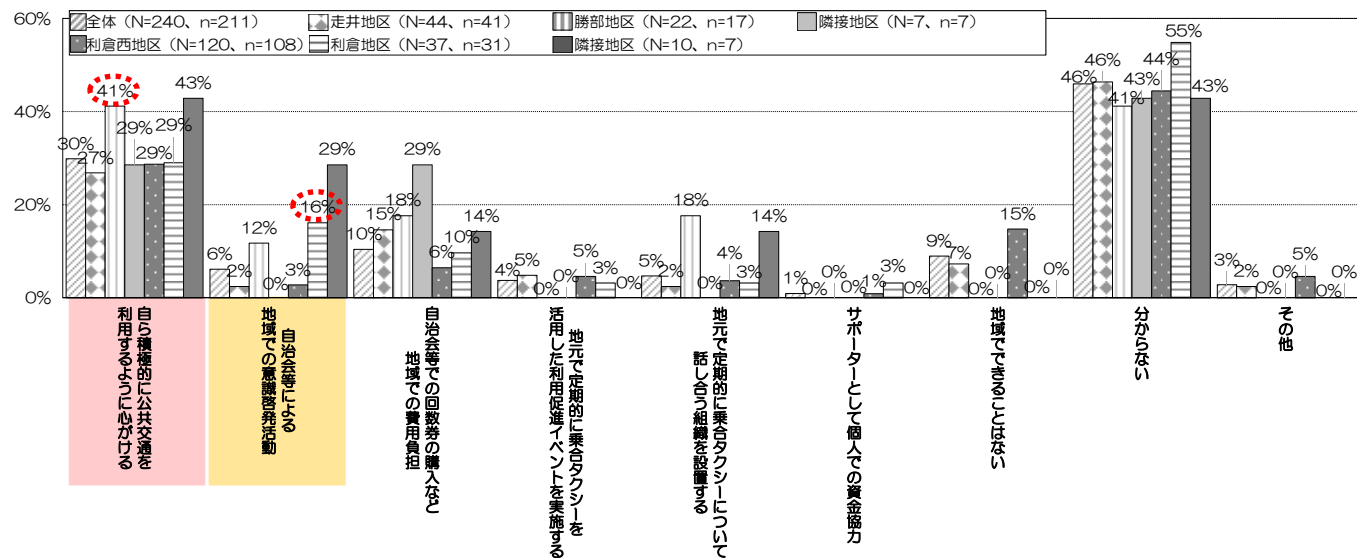
※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(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住まいの地区別に見ると、「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、次いで利倉西地区、利倉地区、走井地区の順です。
- 「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、次いで利倉西地区、勝部地区、走井地区の順です。

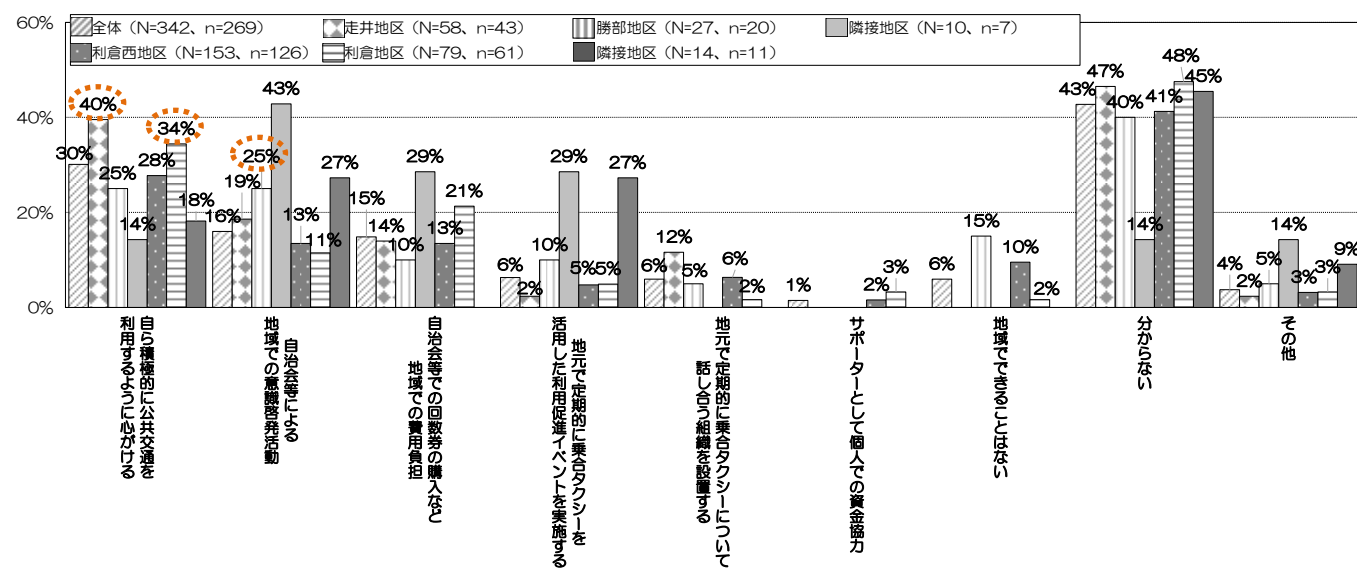
【公共交通の持続可能な運行を図るために地元や個人でできること（住まいの地区別）】

※隣接地区（西部地域北路線及び西部地域南路線）はサンプル数が少ないため参考扱い



※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）

【参考】第3回（令和2年11～12月実施）の結果

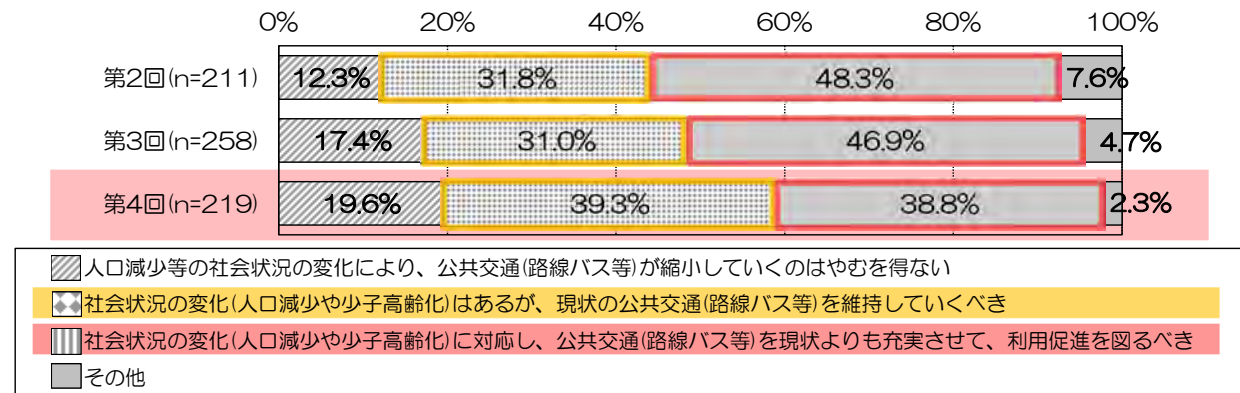


※複数回答（公共交通の持続可能な運行を図るために地元や個人でできること）

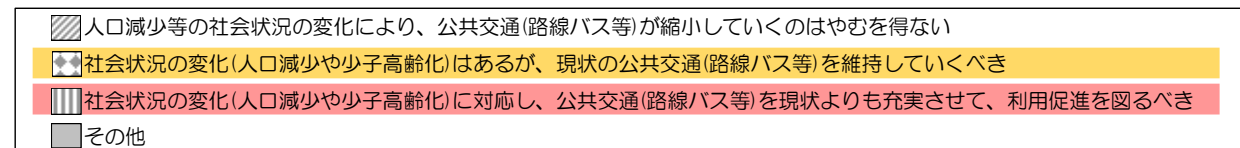
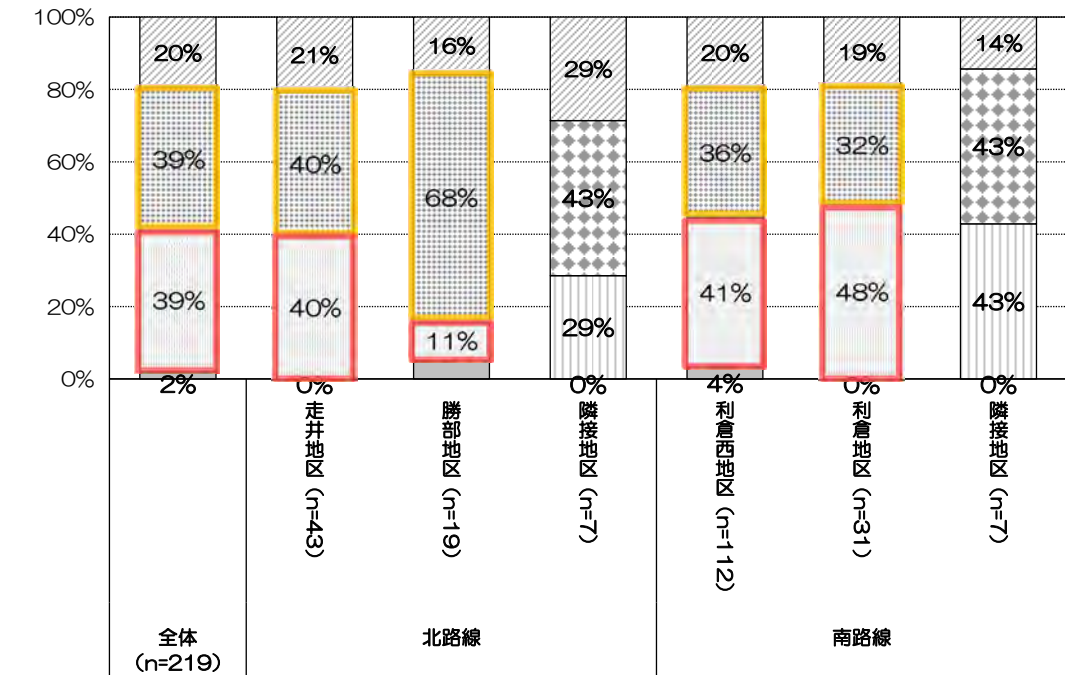
(3) 公共交通を維持・確保することの必要性

- 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割を占めています（※第3回と同じ傾向）。
- 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（68%）が最も多く、次いで走井地区（40%）、利倉西地区（36%）、利倉地区（32%）の順です。「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、利倉地区（48%）が最も多く、次いで利倉西地区（41%）、走井地区（40%）、勝部地区（約11%）の順です。

【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】



【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）】



※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

5. 南部地域住民アンケート

5.1 目的

- ▶ 南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・南部地域編）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第2回アンケート調査を実施しました。

5.2 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

- ▶ 南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

- ▶ 南部地域乗合タクシー沿線地域に900部/回配布

(4) 調査時期

- ▶ 令和3年（2021年）10月21日（木）～11月8日（月）

(5) 調査項目

- ① 普段の外出状況
- ② 南部地域乗合タクシーの認知状況や利用意向について
- ③ 南部地域乗合タクシーの事業効果について
- ④ 公共交通の必要性について
- ⑤ 属性

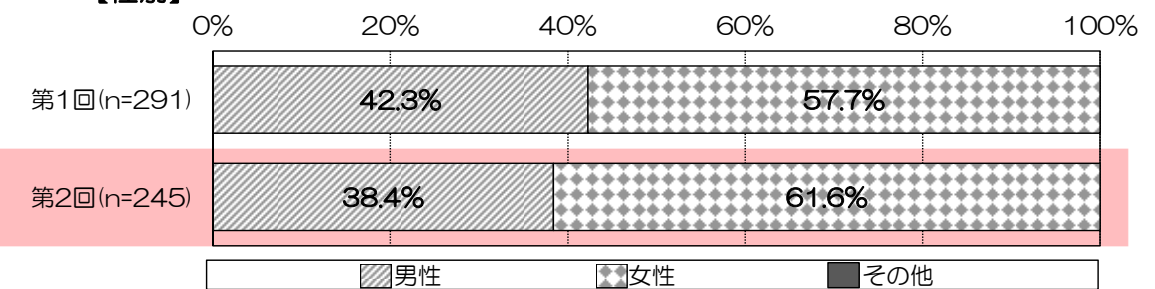
【参考】これまでのアンケート回答状況

第1回：900部配布（令和3年（2021年）1～2月実施）
回収部数：296票、回答率：32.9%

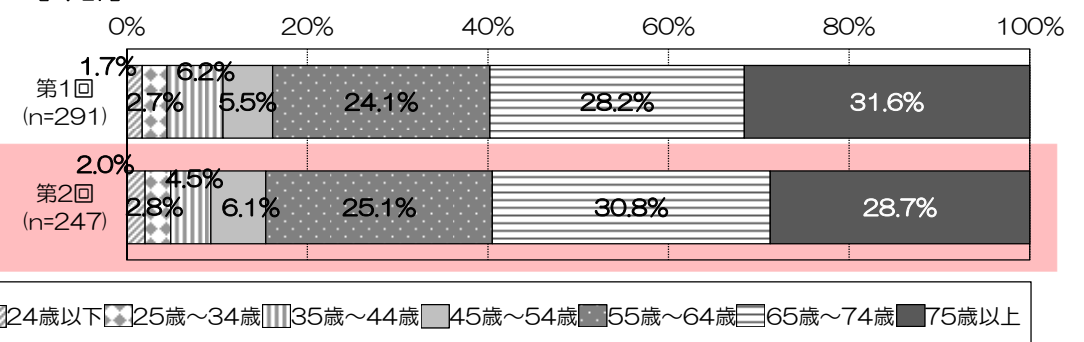
5.3 回答状況

- ▶ 回答部数は253票、回答率は28.1%です。
- ▶ 回答者の平均年齢は、65.8才であり、高齢者および10年以内に高齢者となる世代の割合が多いアンケートデータです。
- ▶ 回答者の住まいの地域は、南部地域南路線沿線のうち、「庄内南・千成」小学校区が4割以上で最も多く、次いで「豊南・庄内」小学校区が3割以上、「庄内西・島田」小学校区が2割以上の順です。

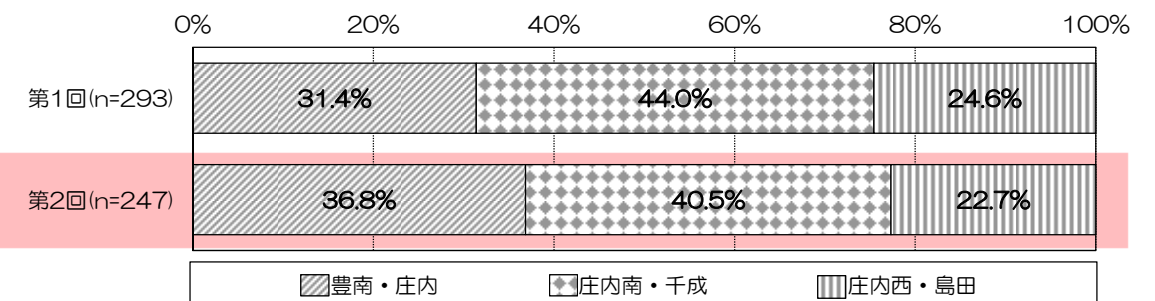
【性別】



【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

5.4 回答者属性

- 普段の外出頻度を年齢別に見ると、「週に6日以上」外出する方は、年齢が高齢になるにつれて減少傾向にあります。
- 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歳及び75歳以上の方の割合は他世代よりも低い状況です（※第1回と同じ傾向）。「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4割を占め、「持っていない」は75歳以上で3割以上を占めています（※第1回では「持っていない」は75歳以上で約5割）。
- 運転免許証の保有状況を年齢別に見ると、「自動車」は20～54歳、55～64歳で7～8割を占め、「持っていない」は、65～74歳、75歳以上で約6割を占めています（※第1回では「自動車」は65～74歳で約5割、「持っていない」は75歳以上で8割以上）。

【外出頻度（年齢別）】

	週に6日以上	週に4～5日	週に2～3日	週に1日	2週間に1日	3週間に1日	1か月に1日以下	総計
全体(n=239)	33%	25%	27%	8%	3%	0%	4%	100%
20～54歳(n=38)	50%	24%	18%	8%	0%	0%	0%	100%
55歳～64歳(n=62)	47%	26%	19%	3%	2%	0%	3%	100%
65歳～74歳(n=72)	28%	18%	38%	10%	1%	1%	4%	100%
75歳以上(n=66)	18%	32%	27%	12%	6%	0%	5%	100%

【自動車等の保有状況（年齢別）】

	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=338, n=242)	33%	21%	7%	58%	0%	20%	140%
20～54歳(N=65, n=37)	46%	38%	8%	70%	0%	14%	176%
55歳～64歳(N=97, n=62)	40%	24%	18%	68%	0%	6%	156%
65歳～74歳(N=95, n=75)	31%	20%	4%	52%	0%	20%	127%
75歳以上(N=80, n=67)	24%	12%	0%	49%	0%	34%	119%

【運転免許証の保有状況（年齢別）】

※複数回答（自動車等の保有状況）

	自動車	自動二輪・原付	その他	持っていない	総計
全体(N=279, n=244)	51%	15%	2%	47%	114%
20～54歳(N=44, n=37)	78%	19%	0%	22%	119%
55歳～64歳(N=76, n=61)	69%	26%	0%	30%	125%
65歳～74歳(N=83, n=75)	44%	12%	1%	53%	111%
75歳以上(N=74, n=69)	29%	7%	4%	67%	107%

※複数回答（運転免許証の保有状況）

【参考】南部地域住民アンケート第1回（令和3年1～2月実施）の結果

【自動車等の保有状況（年齢別）】

	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=402, n=292)	30%	19%	7%	57%	1%	24%	138%
20～54歳(N=86, n=47)	53%	34%	17%	68%	0%	11%	183%
55歳～64歳(N=105, n=70)	37%	19%	10%	67%	1%	16%	150%
65歳～74歳(N=105, n=82)	29%	20%	2%	59%	2%	16%	128%
75歳以上(N=100, n=89)	11%	12%	1%	43%	0%	45%	112%

【運転免許証の保有状況（年齢別）】

※複数回答（自動車等の保有状況）

	自動車	自動二輪・原付	その他	持っていない	総計
全体(N=329, n=290)	47%	13%	3%	49%	113%
20～54歳(N=62, n=47)	81%	34%	0%	17%	132%
55歳～64歳(N=86, n=69)	65%	23%	3%	33%	125%
65歳～74歳(N=86, n=82)	48%	5%	5%	48%	105%
75歳以上(N=90, n=88)	15%	2%	5%	81%	102%

※複数回答（自動車等の保有状況）

5.5 普段の外出状況

(1) 平日に一番よく行く外出先について

- 外出目的を年齢別で見ると、20～64歳は通勤の外出が5割以上、65～74歳では買い物目的の外出が約7割を占め、75歳以上は買い物と通院の外出が約4割です（※第1回では20～54歳は通勤の外出が7割以上、65歳以上では買い物目的が5～6割）。
- 平日に一番よく行く外出先を見ると、豊中市内が7割以上と最も多く、次いで大阪市が約2割を占めています。外出先の内訳を見ると、豊中市内の阪急庄内駅周辺が最も多く、次いで豊中市内のその他豊中市内、隣接市のその他大阪市内です（※第1回と同じ傾向）。
- 外出目的を主な外出先別に見ると、阪急庄内駅周辺やその他豊中市内は、「買い物」が5～6割を占め、大阪市は「通勤」と「買い物」がともに約4割を占めています（※第1回では庄内駅周辺やその他豊中市内は「買い物」が約6割、大阪市は「通勤」が約5割）。

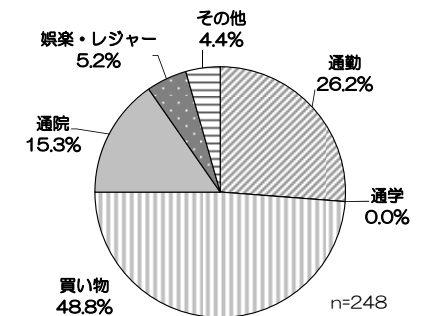
【外出目的（年齢別）】

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体(n=248)	26%	0%	49%	15%	5%	4%	100%
20～54歳(n=36)	50%	0%	33%	6%	6%	6%	100%
55歳～64歳(n=61)	52%	0%	41%	2%	3%	2%	100%
65歳～74歳(n=76)	16%	0%	67%	8%	5%	4%	100%
75歳以上(n=69)	3%	0%	42%	41%	7%	7%	100%

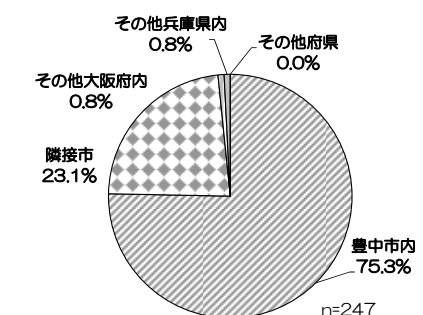
【平日に一番よく行く外出先の内訳】

主な外出先	回答数	割合
豊中市内	186	75%
阪急庄内駅周辺	134	54%
その他豊中市内	40	16%
阪急服部天神駅周辺	3	1%
阪急曽根駅周辺	2	1%
(未回答)	7	3%
隣接市	57	23%
大阪市	45	18%
その他大阪市内	21	9%
阪急三国駅周辺	13	5%
阪急神崎川駅周辺	9	4%
(未回答)	2	1%
吹田市	4	2%
伊丹市	4	1.6%
尼崎市	2	1%
池田市	1	0%
(未回答)	1	0.4%
その他大阪府内	2	1%
東大阪市	1	0.4%
守口市	1	0.4%
大東市	1	0.4%
その他兵庫県内	2	1%
宝塚市	2	1%
その他府県	0	0%
計	247	100%

【参考】外出目的



【参考】外出先



【外出目的（主な外出先別）】

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体(n=248)	26%	0%	49%	15%	5%	4%	100%
豊中市内	13%	0%	60%	16%	7%	4%	100%
阪急庄内駅周辺(n=134)	20%	0%	52%	16%	2%	9%	100%
その他豊中市内(n=44)	38%	0%	38%	13%	9%	3%	100%
隣接市	37%	0%	38%	14%	9%	2%	100%
阪急三国駅周辺(n=92)	35%	0%	34%	18%	9%	3%	100%
阪急神崎川駅周辺(n=65)	55%	0%	21%	13%	8%	3%	100%
その他大阪市内(n=38)							

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

- 主な外出先を住まいの地区別で見ると、全ての地区において豊中市内が最も高く、隣接市が2割以上を占めています（※第1回では全ての地区で豊中市内が最も高く、庄内南・千成」及び「庄内西・島田」は隣接市が約4割）。
- 主な外出先の内訳を住まいの地区別で見ると、全ての地区において阪急庄内駅周辺が最も多く、いずれの地区も大阪市の割合が約3割を占めています（※第1回では全ての地区で阪急庄内駅周辺が最も多く、「庄内南・千成」及び「庄内西・島田」は大阪市が約3割）。
- 外出先への交通手段を見ると、公共交通系と自転車利用がともに3割以上、自動車系（自分で運転+乗せてもらう）が約2割を占めています（※第1回と同じ傾向）。

【主な外出先（住まいの地区別）】

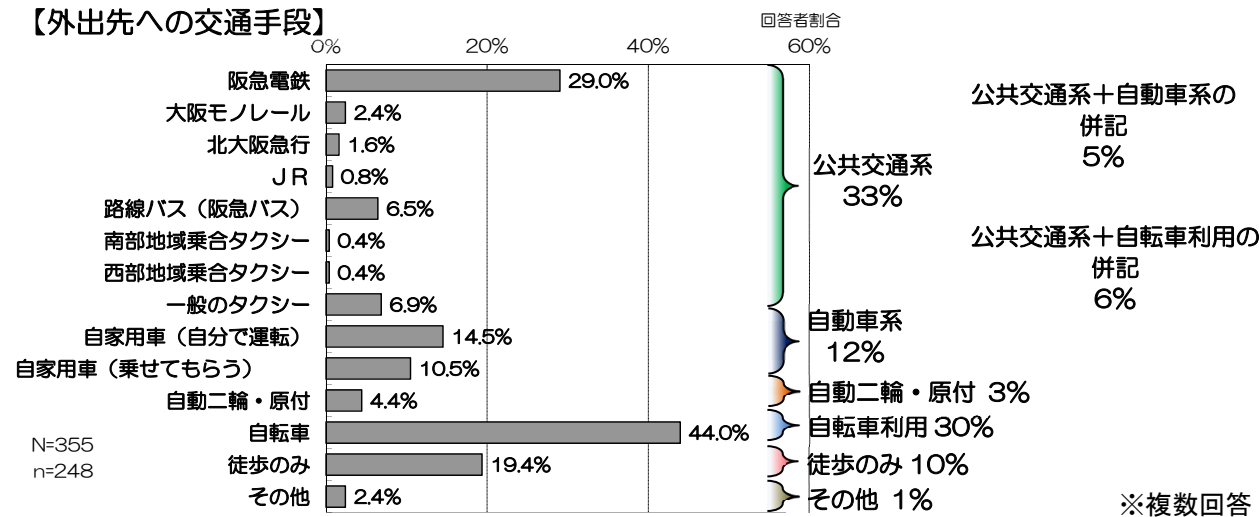
	豊中市内	隣接市	その他大阪府内	その他兵庫県内	その他府県	計	
全体 (n=247)	75%	23%	1%	1%	0%	100%	
南部地域路線	豊南・庄内 (n=91)	73%	24%	2%	1%	0%	100%
	庄内南・千成 (n=95)	76%	23%	0%	1%	0%	100%
	庄内西・島田 (n=56)	77%	23%	0%	0%	0%	100%

【主な外出先の内訳（住まいの地区別）】

	豊中市内						隣接市					
	阪急庄内駅周辺	阪急服部天神駅周辺	阪急曾根駅周辺	その他豊中市内	(未回答)	大阪府内	大阪府外	その他大阪府内	(未回答)			
全体 (n=347)	54%	39%	1%	1%	12%	2%	20%	4%	5%	10%	1%	
南部地域路線	豊南・庄内 (n=114)	58%	43%	1%	2%	11%	1%	30%	13%	1%	16%	0%
	庄内南・千成 (n=119)	61%	42%	1%	0%	14%	4%	31%	8%	11%	10%	2%
	庄内西・島田 (n=69)	62%	45%	1%	0%	14%	1%	29%	1%	17%	10%	0%

	隣接市										計
	吹田市	箕面市	池田市	伊丹市	尼崎市	(未回答)	その他大阪府内	その他兵庫県内	その他府県	(未回答)	
全体 (n=347)	4%	4%	4%	4%	4%	0%	4%	1%	1%	100%	
南部地域路線	豊南・庄内 (n=114)	6%	0%	0%	2%	1%	0%	2%	0%	2%	100%
	庄内南・千成 (n=119)	3%	0%	1%	1%	2%	1%	0%	1%	0%	100%
	庄内西・島田 (n=69)	0%	0%	0%	4%	1%	0%	0%	3%	0%	100%

【外出先への交通手段】



※ 公共交通系、自動車系、公共交通系+自動車系の併記、その他の構成比は、代表交通手段に基づいて集計したものを示す。代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、利用手段の中から主な手段を示すものであり、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順としている。

- 外出先への代表交通手段を主な外出先別に見ると、阪急庄内駅周辺は「自転車」が最も多く、次いで「公共交通系」です。その他豊中市内は「自動車系」が最も多く、次いで「自転車」です。その他大阪市内は「公共交通系」が約8割で最も多い状況です。阪急神崎川駅周辺は「公共交通系」が最も多く、阪急三国駅周辺は「自転車」が最も多い状況です（※第1回と概ね同じ傾向ですが、第1回ではその他豊中市内は「自転車」が最も多く、その他大阪市内は「公共交通系」が5割以上、阪急神崎川駅周辺は「徒歩のみ」が最も多かった）。

【外出先への代表交通手段（主な外出先別）】

	自動車系	自動車系（乗せてもらう）+公共交通系の併記	公共交通系	公共交通系+自転車利用の併記	自動二輪・原付	自転車利用	徒歩のみ	その他	
全体 (N=354, n=248)	18%	6%	35%	6%	4%	31%	11%	1%	
豊中市内	阪急庄内駅周辺 (N=193, n=135)	12%	5%	32%	9%	3%	38%	15%	0.7%
	その他豊中市内 (N=4, n=39)	33%	5%	21%	0%	3%	31%	10%	3%
隣接市	大阪市 (N=138, n=92)	14%	9%	57%	12%	1%	22%	7%	0%
	その他大阪市内 (N=58, n=37)	14%	8%	76%	16%	0%	8%	3%	0%
	阪急神崎川駅周辺 (N=44, n=27)	26%	11%	44%	15%	4%	19%	7%	0%
阪急三国駅周辺 (N=35, n=27)	7.4%	7%	37%	0%	0%	44%	11%	0%	

※複数回答（外出先への代表交通手段）

【参考】外出先への交通手段（主な外出先別）

	阪急電鉄	大阪モノレール	北大阪急行	JR	路線バス（阪急バス）	南部地域乗合タクシー	西部地域乗合タクシー	一般のタクシー
全体 (N=355, n=248)	29%	2%	2%	1%	6%	0%	0%	7%
豊中市内	阪急庄内駅周辺 (N=193, n=135)	27%	3%	0%	1%	7%	1%	8%
	その他豊中市内 (N=56, n=39)	13%	3%	3%	0%	5%	0%	5%
隣接市	大阪市 (N=139, n=92)	51%	2%	1%	2%	8%	0%	8%
	その他大阪市内 (N=58, n=37)	70%	3%	3%	0%	16%	0%	14%
	阪急神崎川駅周辺 (N=44, n=27)	37%	0%	0%	4%	4%	0%	7%
阪急三国駅周辺 (N=36, n=27)	33%	4%	0%	4%	0%	0%	4%	

	自家用車（自分で運転）	自家用車（乗せてもらう）	自動二輪・原付	自転車	徒歩のみ	その他	総計	
全体 (N=355, n=248)	15%	10%	4%	44%	19%	2%	143%	
豊中市内	阪急庄内駅周辺 (N=193, n=135)	12%	6%	4%	51%	22%	1%	143%
	その他豊中市内 (N=56, n=39)	23%	15%	3%	38%	26%	8%	144%
隣接市	大阪市 (N=139, n=92)	15%	10%	1%	37%	15%	0%	151%
	その他大阪市内 (N=58, n=37)	11%	11%	0%	27%	3%	0%	157%
	阪急神崎川駅周辺 (N=44, n=27)	30%	11%	4%	41%	26%	0%	163%
阪急三国駅周辺 (N=36, n=27)	11%	7%	0%	48%	22%	0%	133%	

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(2) 休日に一番よく行く外出先について

- 外出目的を年齢別で見ると、全ての世代で「買い物」目的の外出が最も多い状況です（※第1回と同じ傾向）。
- 休日に一番よく行く外出先を見ると、豊中市内が約6割と最も多く、次いで大阪市が約2割を占めています。外出先の内訳を見ると、豊中市内の阪急庄内駅周辺が最も多く、次いで隣接市のその他大阪市内、豊中市内のその他豊中市内です（※第1回と同じ傾向）。
- 外出目的を主な外出先別に見ると、全ての行き先で「買い物」の割合が最も高く、阪急庄内駅周辺や阪急神崎川駅周辺が8~9割、阪急三国駅周辺及びその他豊中市内、その他大阪市内、尼崎市が5~7割を占めています（※第1回と同じ傾向）。

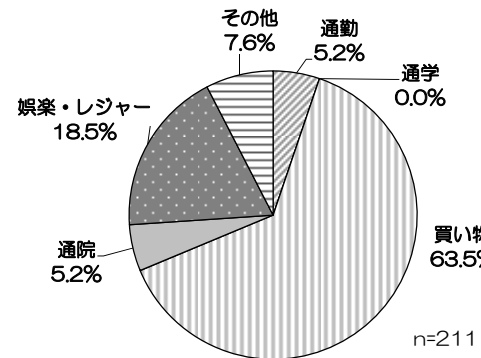
【外出目的（年齢別）】

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体(n=211)	5%	0%	64%	5%	18%	8%	100%
20~54歳(n=37)	8%	0%	62%	0%	24%	5%	100%
55歳~64歳(n=62)	5%	0%	61%	3%	23%	8%	100%
65歳~74歳(n=59)	7%	0%	68%	7%	14%	5%	100%
75歳以上(n=47)	0%	0%	64%	6%	17%	13%	100%

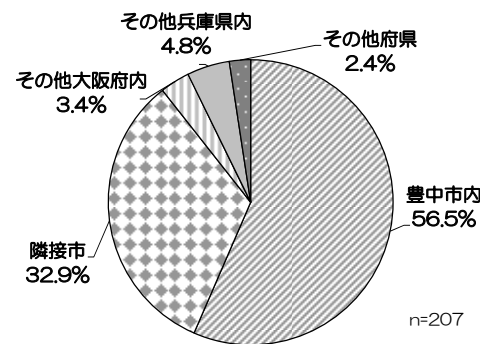
【休日に一番よく行く外出先の内訳】

主な外出先	回答数	割合
豊中市内	117	57%
阪急庄内駅周辺	87	42%
その他豊中市内	19	9%
阪急服部天神駅周辺	3	1%
阪急曾根駅周辺	3	1%
(未回答)	5	2%
隣接市	68	29%
大阪市	45	19%
その他大阪市内	25	11%
阪急三国駅周辺	9	4%
阪急神崎川駅周辺	6	3%
(未回答)	5	2%
吹田市	8	3%
尼崎市	7	3%
伊丹市	5	2.2%
箕面市	2	1%
池田市	1	0%
その他兵庫県内	10	5%
神戸市	3	1%
尼崎市	1	0.5%
川西市	1	0.5%
西宮市	2	1%
宝塚市	1	0.5%
宍粟市	1	0.5%
(未回答)	1	0.5%
その他大阪府内	7	3%
高槻市	2	1%
茨木市	1	0.5%
岬町	1	0%
(未回答)	3	1.4%
その他府県	5	2%
京都府	2	1%
奈良県	1	0.5%
鳥取県	1	0.5%
(未回答)	1	0.5%
計	207	100%

【参考】外出目的



【参考】外出先



【外出目的（主な外出先別）】

	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	総計
全体(n=211)	5%	0%	64%	5%	18%	8%	100%
豊中市内							
阪急庄内駅周辺(n=85)	2%	0%	84%	5%	5%	5%	100%
その他豊中市内(n=26)	8%	0%	50%	8%	19%	15%	100%
隣接市							
大阪市(n=67)	7%	0%	67%	4%	19%	1%	100%
その他大阪市内(n=31)	6%	0%	61%	3%	26%	3%	100%
阪急三国駅周辺(n=17)	12%	0%	71%	6%	12%	0%	100%
阪急神崎川駅周辺(n=13)	0%	0%	92%	0%	8%	0%	100%
尼崎市(n=13)	0%	0%	57%	0%	43%	0%	100%

- 主な外出先を住まいの地区別で見ると、全ての地区において豊中市内が最も多く、「豊南・庄内」、「庄内西・島田」小学校区は隣接市がともに約4割を占めています（※第1回と同じ傾向）。
- 主な外出先の内訳を住まいの地区別で見ると、「豊南・庄内」と「庄内南・千成」小学校区は阪急庄内駅周辺が最も多く、「庄内西・島田」小学校区は大阪市の割合が3割以上となっています（※第1回では全ての地区で阪急庄内駅周辺が最も多かった）。
- 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）」と「公共交通系」が約3割、「自転車利用」が2割以上を占め、平日よりも「自動車系」の割合が高い状況です（※第1回と同じ傾向）。

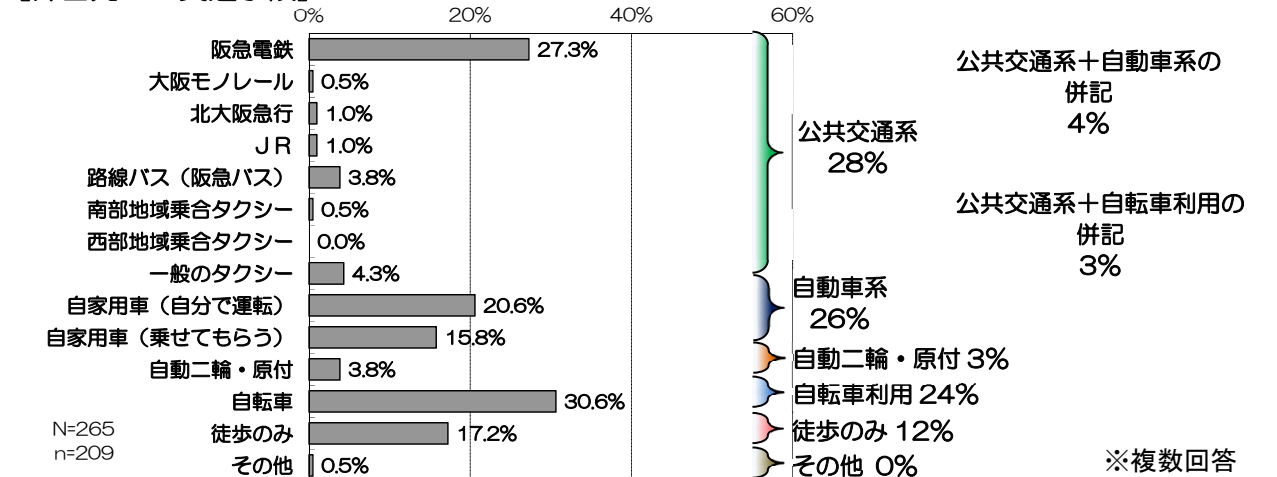
【主な外出先（住まいの地区別）】

	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=207)	57%	33%	3%	5%	2%	100%
南部地域路線						
豊南・庄内(n=76)	54%	36%	1%	9%	0%	100%
庄内南・千成(n=83)	58%	29%	6%	2%	5%	100%
庄内西・島田(n=45)	56%	38%	2%	2%	2%	100%

【主な外出先の内訳（住まいの地区別）】

	豊中市内						隣接市				計	
	豊南・庄内	庄内南・千成	庄内西・島田	その他豊中市内	(未回答)	大阪市内	吹田市	箕面市	池田市	伊丹市		尼崎市
全体(n=233)	51%	37%	1%	1%	9%	2%	29%	7%	6%	13%	3%	3%
南部地域路線												
豊南・庄内(n=85)	49%	42%	0%	1%	5%	1%	31%	9%	1%	16%	4%	4%
庄内南・千成(n=94)	51%	36%	2%	0%	10%	3%	24%	7%	5%	10%	2%	2%
庄内西・島田(n=49)	51%	29%	2%	4%	14%	2%	33%	2%	12%	16%	2%	2%

【外出先への交通手段】



※ 公共交通系、自動車系、公共交通系+自動車系の併記、その他の構成比は、代表交通手段に基づいて集計したものを示す。代表交通手段とは、複数の交通手段を利用した場合、利用手段の中から主な手段を示すものであり、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順としている。

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

- 外出先への代表交通手段を主な外出先別に見ると、阪急庄内駅周辺は「自転車」が最も多く、次いで「公共交通系」です。その他豊中市内は「自動車系」が最も多く、次いで「自転車」です。その他大阪市内は「公共交通系」が8割以上で最も多い状況です。阪急三国駅周辺は「自転車」が最も多く、次いで「公共交通系」及び「徒歩のみ」です。阪急神崎川駅周辺は「自動車系」、「公共交通系」、「自転車」が約3割を占めています（※第1回と同じ傾向）。

【外出先への代表交通手段（主な外出先別）】

	自動車系	自動車系(乗せてもらう)+公共交通系の併記	公共交通系	公共交通系+自転車利用の併記	自動二輪・原付	自転車利用	徒歩のみ	その他
全体 (N=265, n=209)	30%	4%	31%	3%	3%	24%	11%	0%
豊中市内								
阪急庄内駅周辺 (N=112, n=86)	16%	6%	24%	3%	2%	42%	15%	0%
その他豊中市内 (N=27, n=19)	42%	5%	11%	5%	11%	32%	5%	0%
隣接市								
大阪市 (N=90, n=66)	17%	8%	56%	5%	0%	17%	11%	0%
その他大阪市内 (N=43, n=30)	13%	7%	83%	7%	0%	3%	0%	0%
阪急三国駅周辺 (N=21, n=17)	6%	6%	29%	6%	0%	35%	29%	0%
阪急神崎川駅周辺 (N=19, n=13)	31%	15%	31%	0%	0%	31%	8%	0%

※複数回答（外出先への代表交通手段）

【参考】外出先への交通手段（主な外出先別）

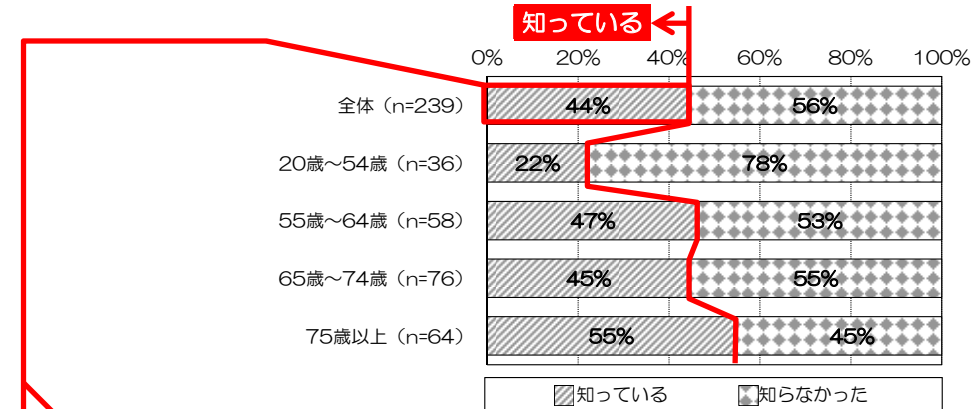
	阪急電鉄	大阪モノレール	北大阪急行	JR	路線バス(阪急バス)	南部地域乗合タクシー	西部地域乗合タクシー	一般のタクシー
全体 (N=265, n=209)	27%	0%	1%	1%	4%	0.5%	0%	4%
豊中市内								
阪急庄内駅周辺 (N=112, n=86)	20%	1%	0%	1%	5%	0%	0%	6%
その他豊中市内 (N=27, n=19)	5%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	5%
隣接市								
大阪市 (N=90, n=66)	56%	2%	0%	3%	5%	0%	0%	3%
その他大阪市内 (N=43, n=30)	83%	3%	0%	0%	10%	0%	0%	3%
阪急三国駅周辺 (N=21, n=17)	29%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	6%
阪急神崎川駅周辺 (N=19, n=13)	31%	0%	0%	8%	0%	0%	0%	0%

	自家用車(自分で運転)	自家用車(乗せてもらう)	自動二輪・原付	自転車	徒歩のみ	その他	総計
全体 (N=266, n=209)	21%	16%	4%	31%	17%	0%	127%
豊中市内							
阪急庄内駅周辺 (N=112, n=86)	13%	9%	2%	50%	23%	0%	130%
その他豊中市内 (N=27, n=19)	32%	16%	16%	47%	21%	0%	142%
隣接市							
大阪市 (N=90, n=66)	17%	9%	2%	24%	17%	0%	136%
その他大阪市内 (N=43, n=30)	10%	10%	3%	13%	7%	0%	143%
阪急三国駅周辺 (N=21, n=17)	12%	6%	0%	41%	29%	0%	124%
阪急神崎川駅周辺 (N=19, n=13)	31%	15%	0%	38%	23%	0%	146%

5.6 南部地域乗合タクシーの認知状況〔第1回・第2回一部共通設問〕

- 南部地域乗合タクシーの認知度を年齢別で見ると、「知っている」が20歳～54歳は約2割、55歳～64歳、65歳～74歳、75歳以上では約5割です。
- 南部地域乗合タクシーを知った方法を年齢別に見ると、全ての年代において「広報とよなか」の割合が高く、次いで「近所の停留所を見て」です。

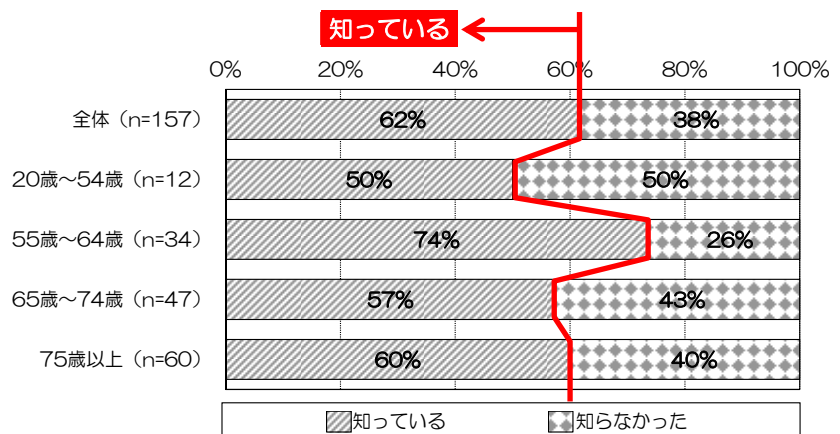
【西部地域乗合タクシーの認知度（年齢別）】



【西部地域乗合タクシーを知った方法（年齢別）】

	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・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=106)	51%	1%	4%	2%	5%	32%	3%	3%	100%
20歳～54歳 (n=8)	25%	0%	13%	13%	13%	13%	13%	13%	100%
55歳～64歳 (n=27)	37%	4%	7%	4%	4%	41%	4%	0%	100%
65歳～74歳 (n=34)	59%	0%	0%	0%	0%	38%	0%	3%	100%
75歳以上 (n=35)	63%	0%	0%	0%	9%	23%	3%	3%	100%

【住まいの近くにある停留所位置の認知状況（年齢別）】

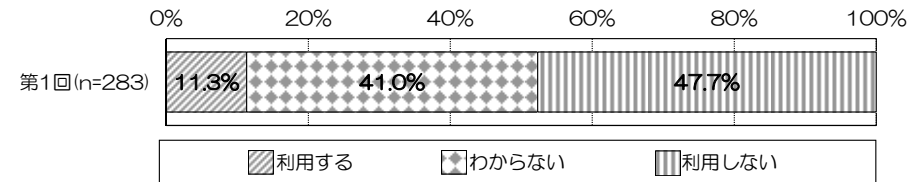


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

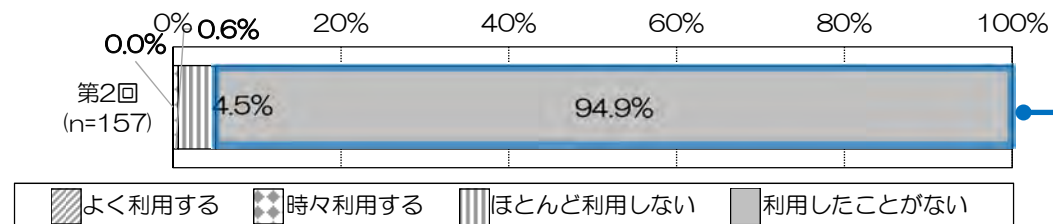
5.7 南部地域乗合タクシーの利用意向について

- ▶ 南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」が約9割を占めています。
- ▶ 南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」、「徒歩で移動する」です。現時点では、他の移動手段を利用できる状況にあるため、利用しないという理由となっています（※第1回と同じ傾向）。

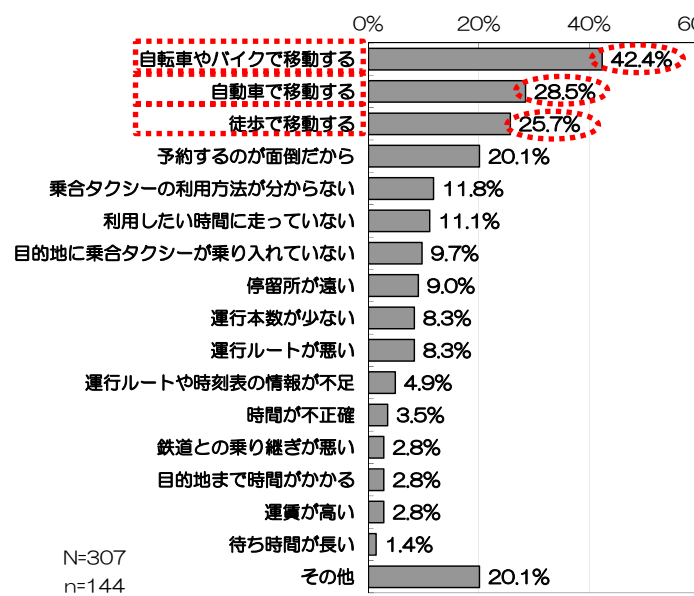
【南部地域乗合タクシーの利用意向（第1回）】



【南部地域乗合タクシーの利用状況】

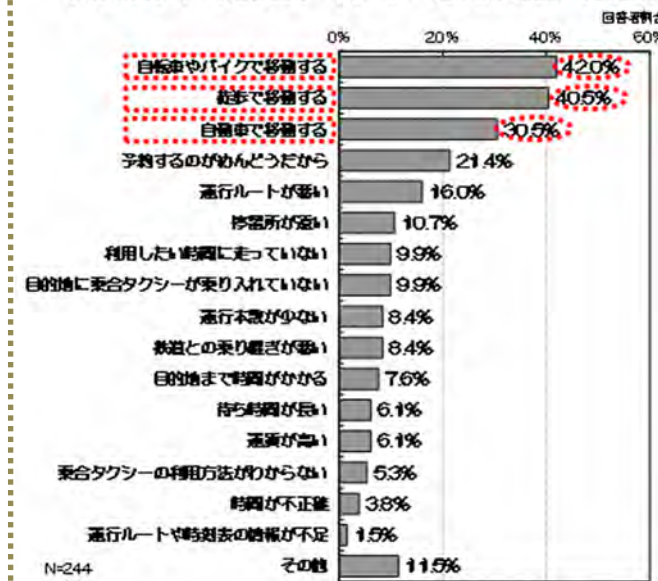


【南部地域乗合タクシーを利用しない理由】



※複数回答

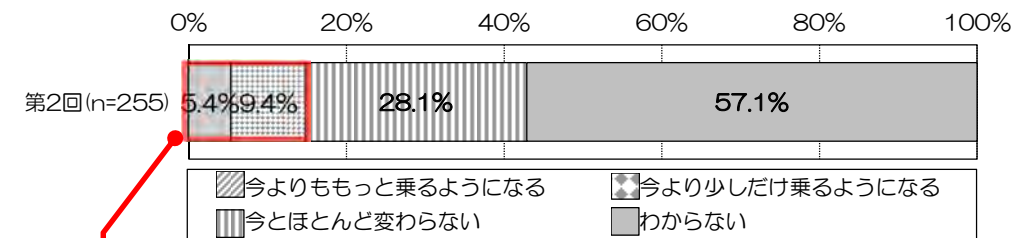
【参考】第1回（令和3年（2021年）1～2月実施）の結果



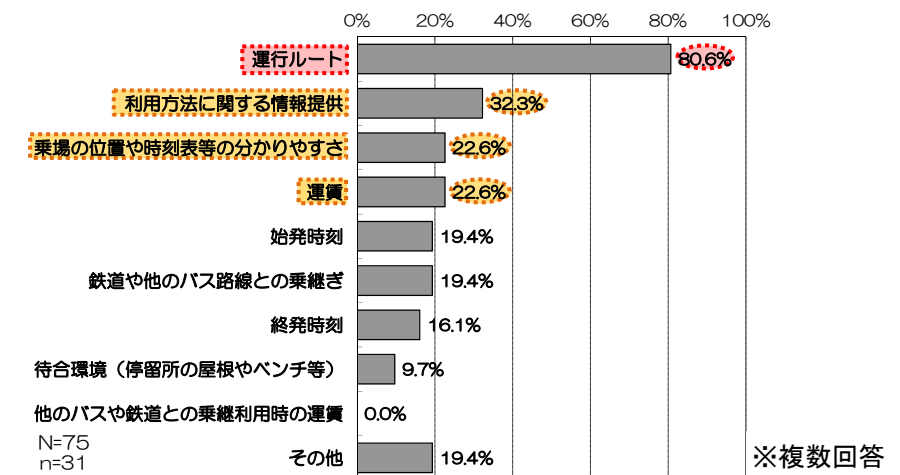
※複数回答

- ▶ 南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2割です。
- ▶ 南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「利用方法に関する情報提供」、「乗場の位置や時刻表等のわかりやすさ」「運賃」の順です。

【南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】



【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】



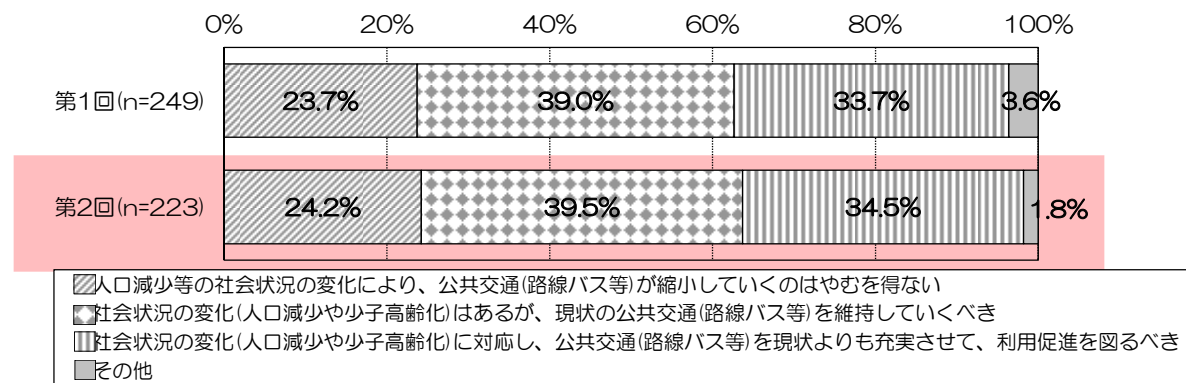
※複数回答

※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

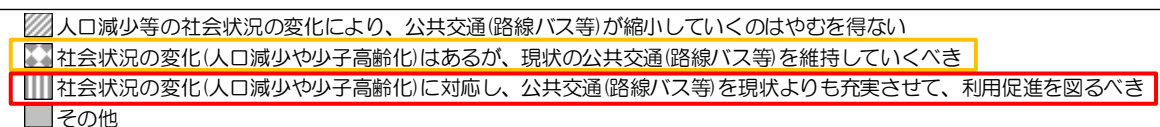
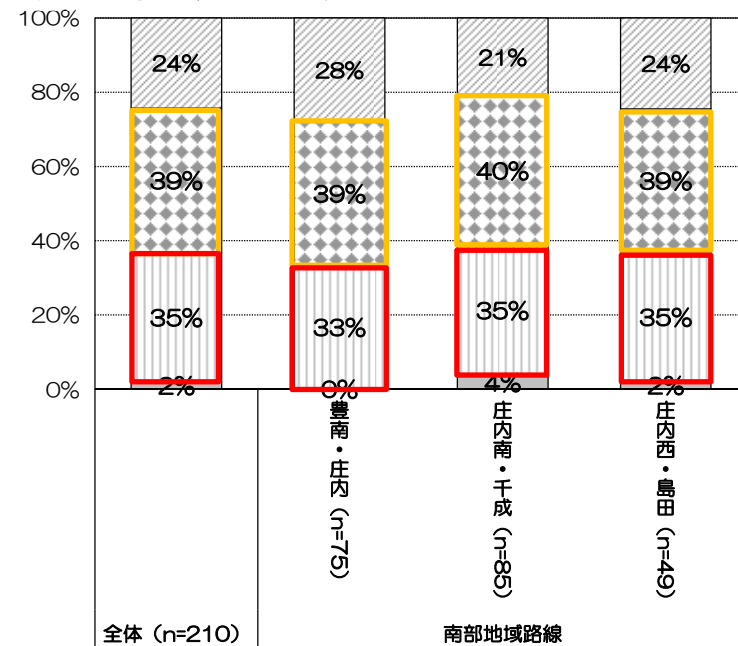
(3) 公共交通を維持・確保することの必要性

- 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7割以上を占めています(※第1回と同じ傾向)。
- 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、庄内南・千成小学校区(約40%)が最も多く、次いで豊南・庄内小学校区(約39%)、庄内西・島田小学校区(約39%)の順です。「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、庄内南・千成小学校区(約35%)、庄内西・島田小学校区(約35%)が最も多く、次いで豊南・庄内小学校区(約30%)の順です。

【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】

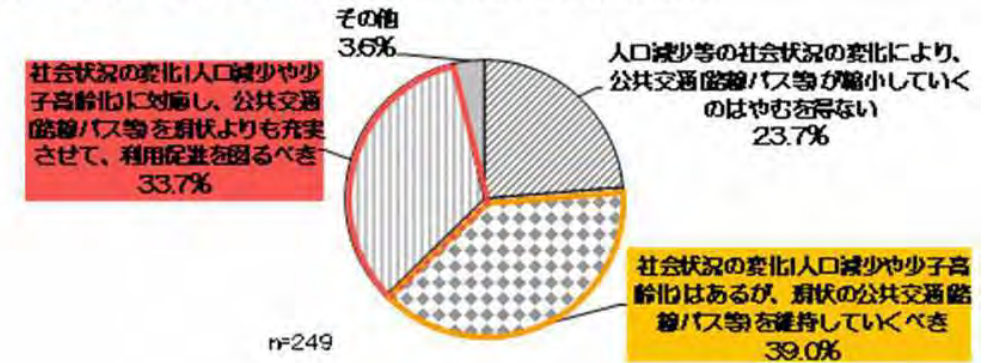


【公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由(地域別)】

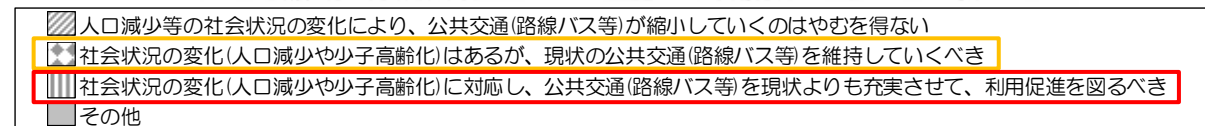
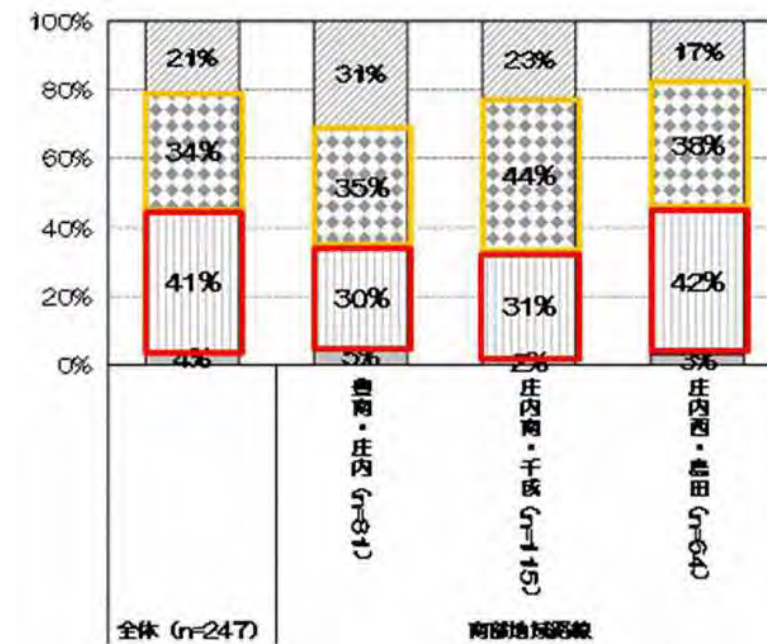


【参考】南部地域住民アンケート第1回(令和3年(2021年)1~2月実施)の結果

【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】



【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)】



※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

6. 豊中市乗合タクシーMina Notte（西部地域路線）利用者アンケート

6.1 目的

- ▶ 令和元年（2019年）10月より運行している豊中市乗合タクシーMina Notte（西部地域路線）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しました。

6.2 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）
- ▶ 豊中市乗合タクシーMina Notte（西部地域路線）利用者の方を対象として、直接聞き取り調査を行いました。

(2) 調査時期

- ▶ 令和3年（2021年）10月14日（木）、20日（水）24日（日）の3日間（平日2日、休日1日）

(3) 調査対象

- ▶ 豊中市乗合タクシーMina Notte 西部地域北路線及び西部地域南路線の2路線
- ▶ 対象期間における運行便の全利用者

※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

- ① 今回の外出目的と利用した交通手段について
- ② 豊中市乗合タクシーMina Notte 運行開始前後における外出する頻度について
- ③ 豊中市乗合タクシーMina Notte について
- ④ 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

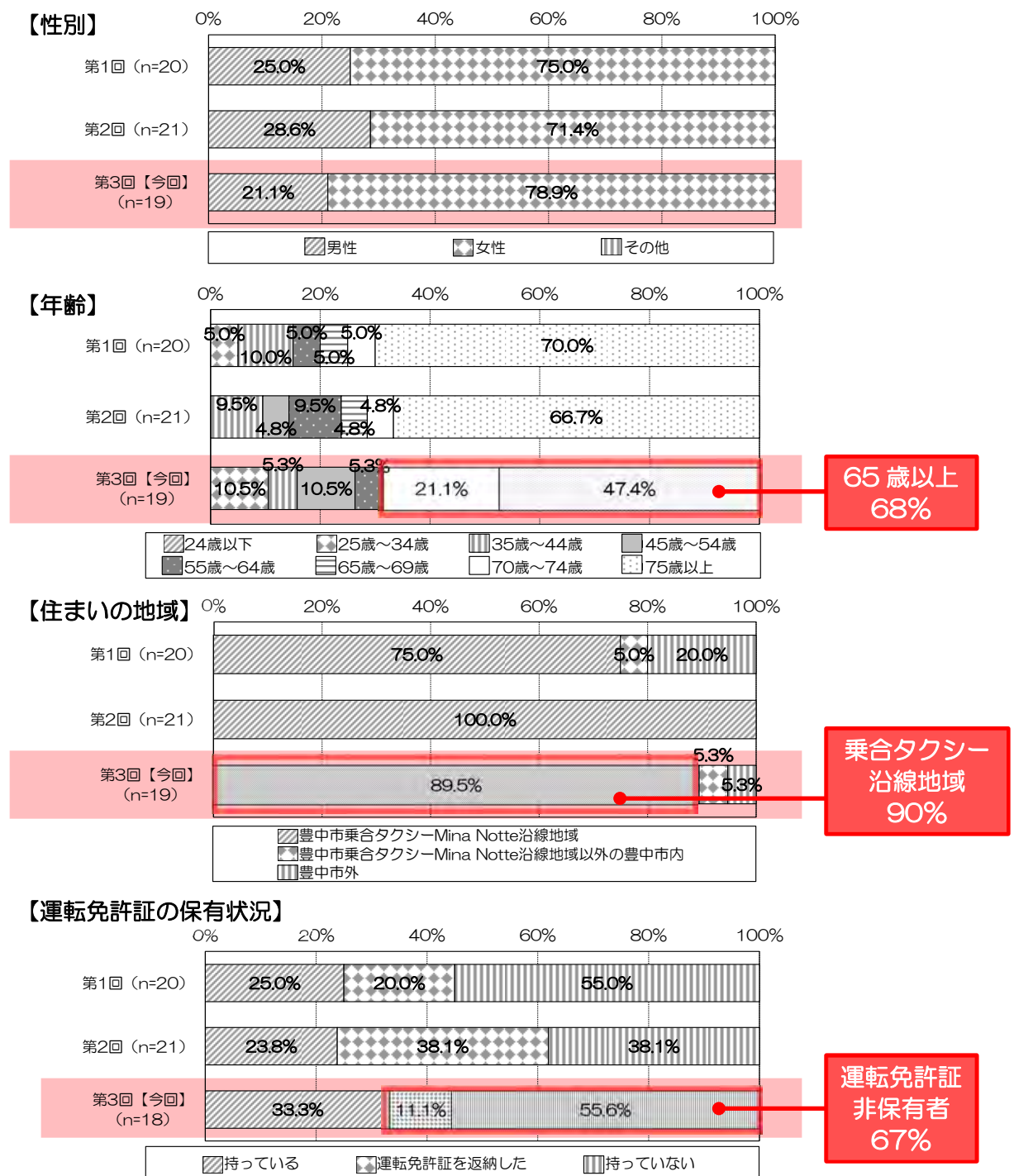
【参考】これまでの利用者アンケート回答状況

第1回（令和元年（2019年）12月実施）：20人（3日間合計）

第2回（令和2年（2020年）11月実施）：21人（3日間合計）

6.3 回答者属性

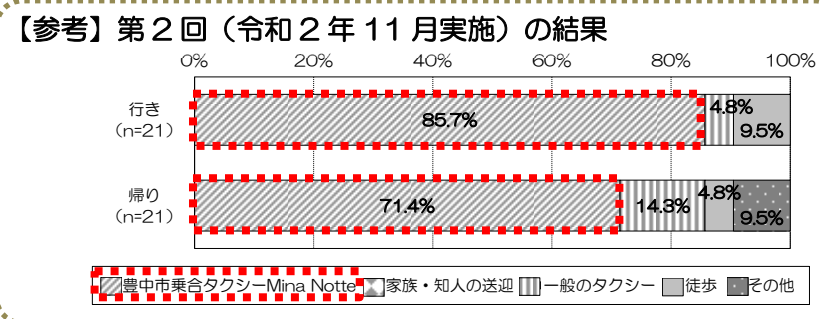
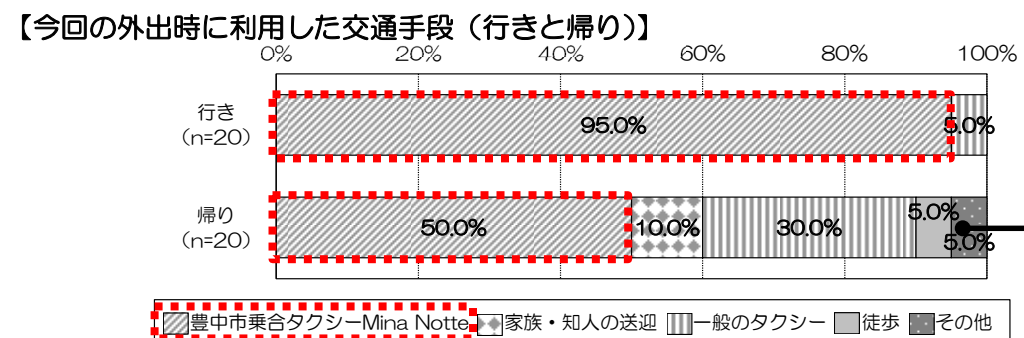
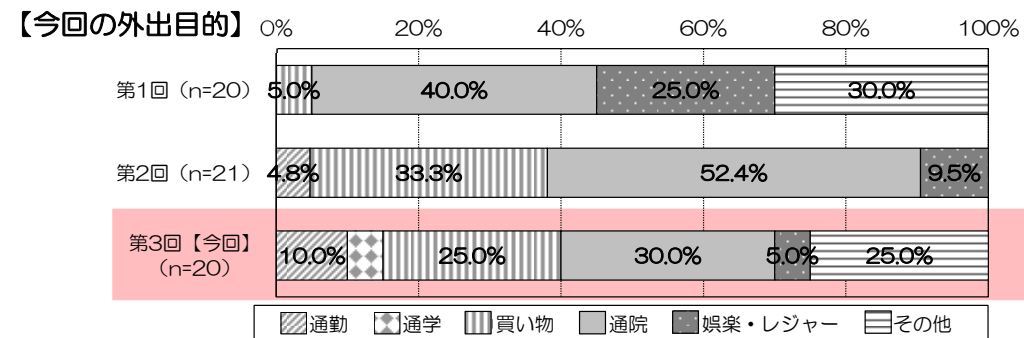
- ▶ 性別は、「女性」が約79%、「男性」が約21%です。
- ▶ 年齢は、「75歳以上」の方が約47%と最も多く、次いで「70歳～74歳」が約21%であり、65歳以上の方が約68%を占めています。
- ▶ 住まいの地域は、「豊中市乗合タクシーMina Notte 沿線地域」の方が約90%です。
- ▶ 運転免許証の保有状況は、「持っていない」が約56%と最も多く、次いで「持っている」が約33%、と「運転免許証を返納した」が約11%を占め、運転免許証を持っていない方が約67%を占めています。



※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

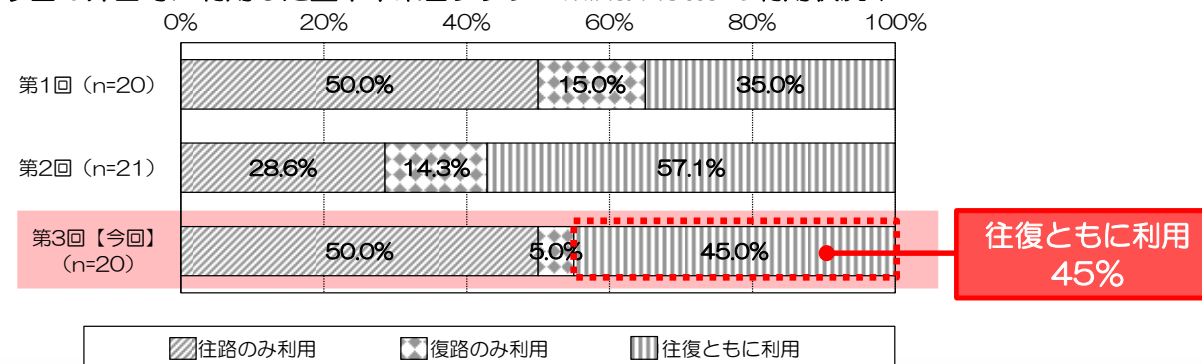
6.4 今回の外出目的と利用した交通手段

- 今回の外出目的は、「通院」が約30%最も多く、次いで「買い物」が約25%です。
- 今回の外出時に利用した行きの交通手段は、「豊中市乗合タクシーMina Notte」が約95%と最も多い状況です。
- 今回の外出時に利用した帰りの交通手段は、「豊中市乗合タクシーMina Notte」が約50%と最も多く、次いで「一般のタクシー」が約30%です。
- 今回の外出時に利用した豊中市乗合タクシーMina Notteの利用状況を見ると、「往路（行き）のみ利用」が約50%と約半数を占め、「往復（行きと帰り）ともに利用」が約45%、「復路（帰り）のみ利用」が約5%です。



『その他』の回答内容	回答者数(n=1)
路線バス	1

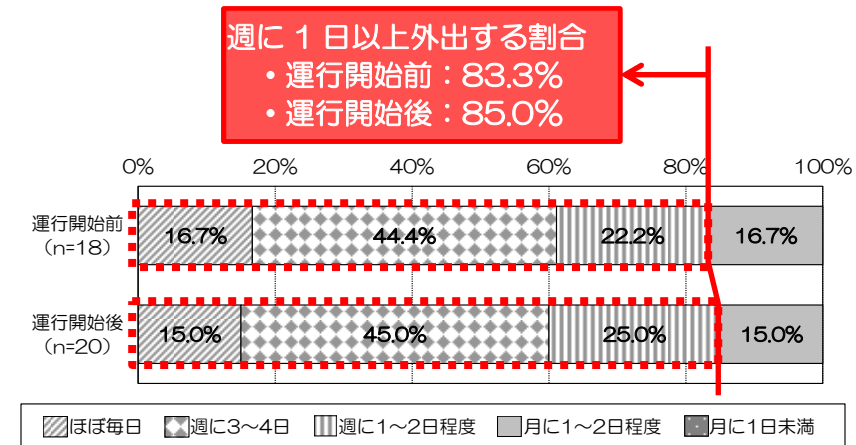
◆今回の外出時に利用した豊中市乗合タクシーMina Notteの利用状況◆



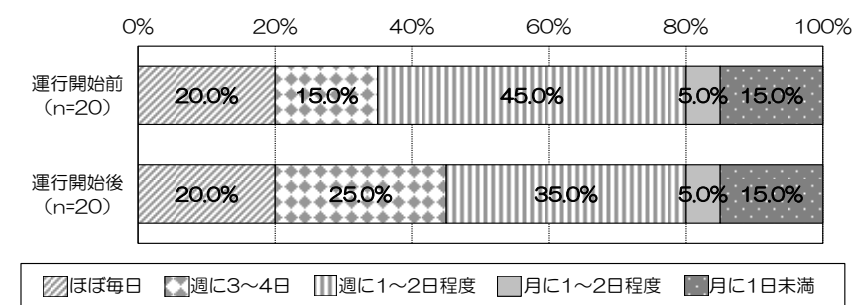
6.5 豊中市乗合タクシーMina Notte 運行開始前後における外出する頻度について

- 運行開始前及び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ともに2.8日/週であり、運行開始前及び運行開始後の大きな差は見受けられません。
- 運行開始前の移動手段は、「自転車・バイク」及び「一般のタクシー」が最も多く、次いで「徒歩」及び「家族・知人の送迎」、「路線バス」の順です。

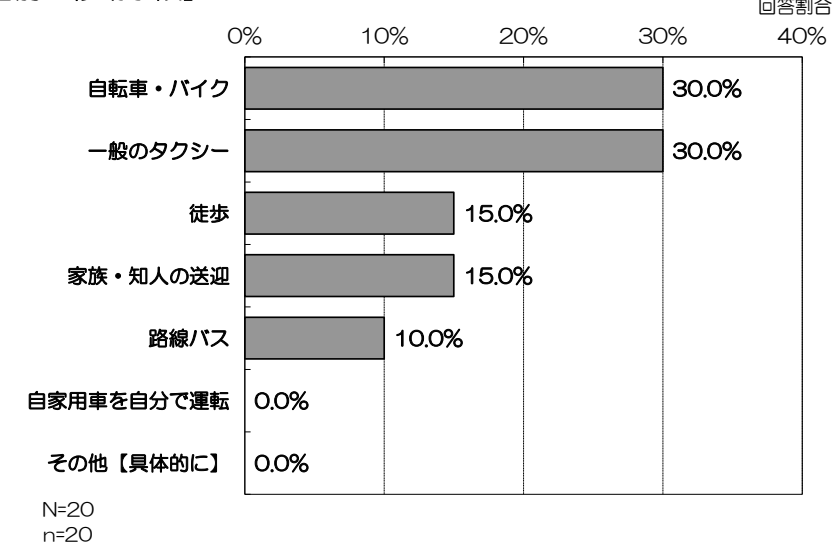
【豊中市乗合タクシーMina Notte 運行開始前後における外出する頻度】



【参考】第1回（令和元年12月実施）の結果



【運行開始前の移動手段】

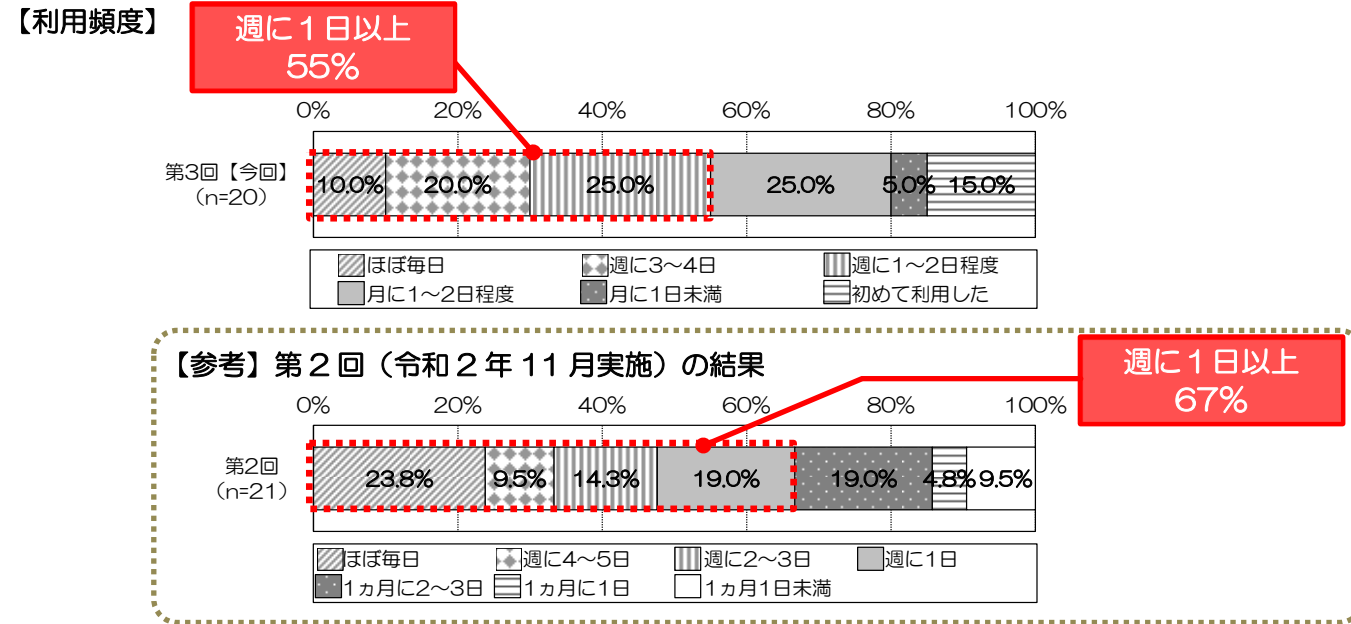


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

6.6 豊中市乗合タクシーMina Notte について

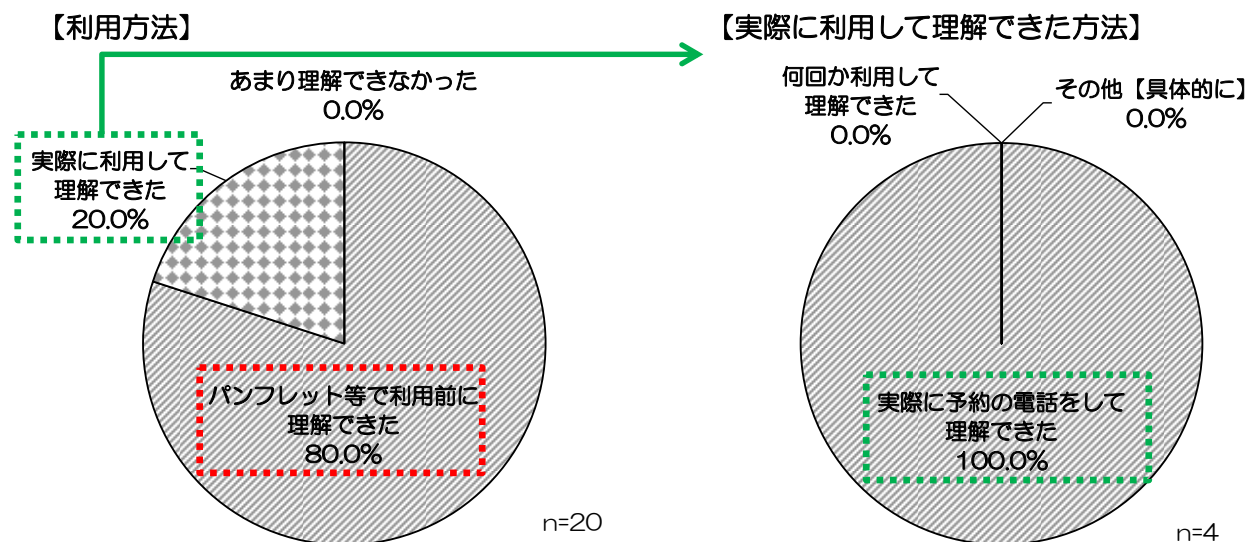
(1) 利用頻度

- 利用頻度は、「週に1~2日程度」と「月に1~2日程度」がともに約25%と最も多く、次いで「週に3~4日程度」が約20%、「初めて利用した」が約15%の順です。
- 『週に1日以上』が占める割合は半数以上を占めています。



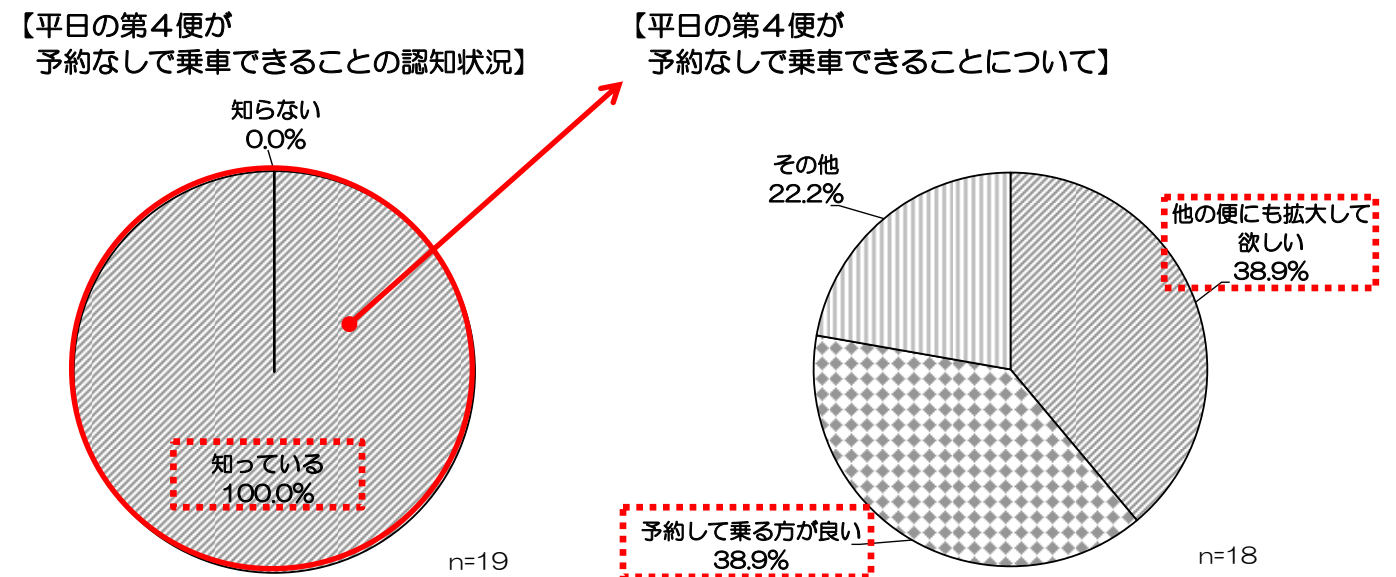
(2) 利用方法について

- 利用方法は、「パンフレット等で利用前に理解できた」が約80%と最も多く、次いで「実際に利用して理解できた」が約20%です。
- 実際に利用して理解できたと回答した方は、全ての方が「実際に予約の電話をして理解できた」と回答しています。



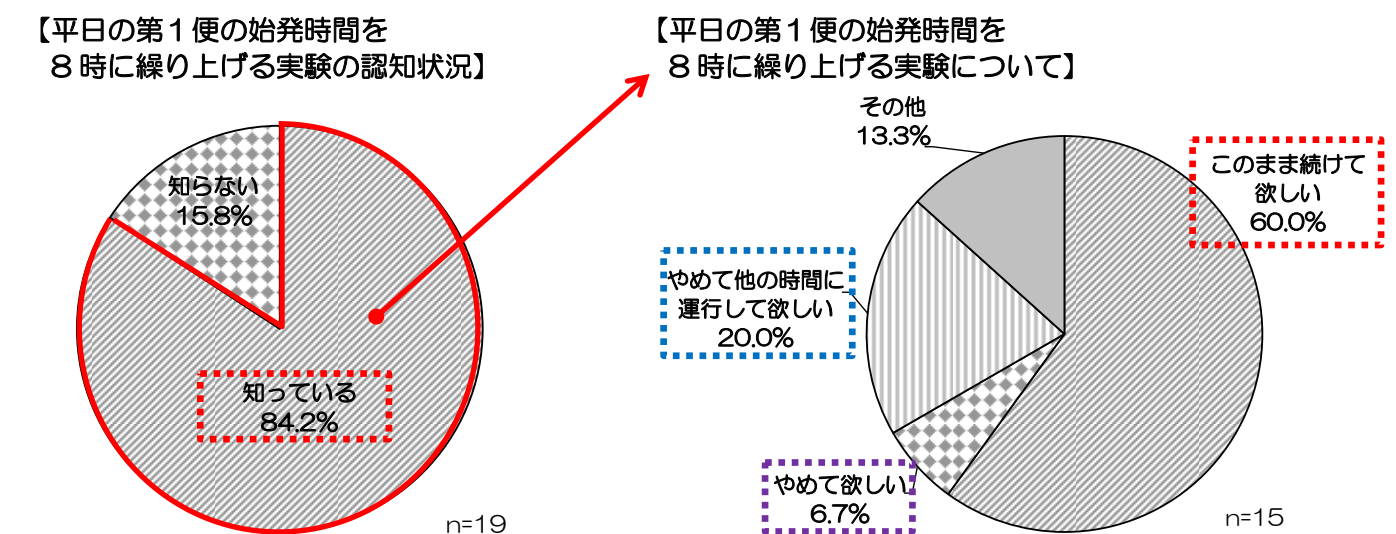
(3) 『平日第4便を対象とした定期路線運行』の認知状況

- 平日の第4便が予約なしで乗車できることの認知状況は、全ての方が「知っています」と回答しています。
- 平日の第4便が予約なしで乗車できることについては、「他の便にも拡大して欲しい」や「予約して乗る方が良い」がともに約39%です。



(4) 『平日第1便の始発時間8時に繰り上げたダイヤの実験実施』の認知状況

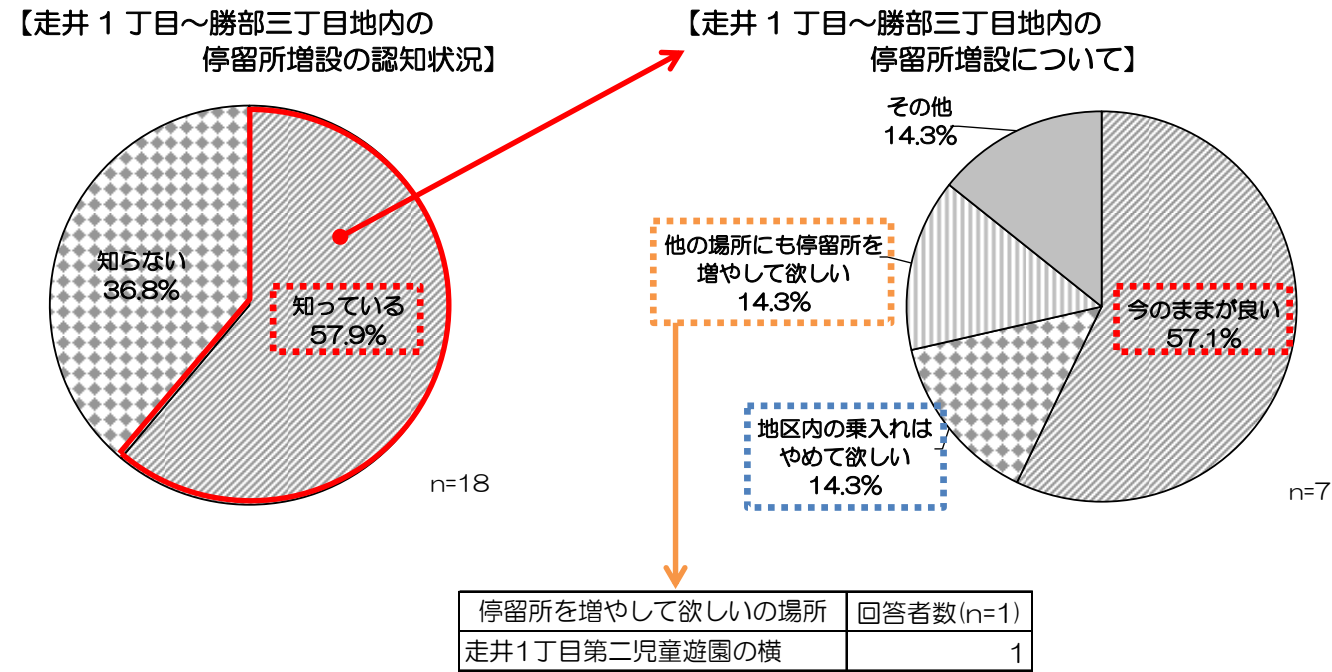
- 平日の第1便の始発時間を8時に繰り上げる実験を実施していることの認知状況は、「知っている」が約84%、「知らない」が約16%です。
- 平日の第1便の始発時間を8時に繰り上げる実験については、「このまま続けて欲しい」が約60%と最も多く、次いで「やめて他の時間に運行して欲しい」が約20%、「やめて欲しい」が約7%であり、実験の継続を望む方が約6割、実験をやめて欲しい方が約3割です。



※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(5) 『走井1丁目～勝部三丁目地内の停留所増設』の認知状況

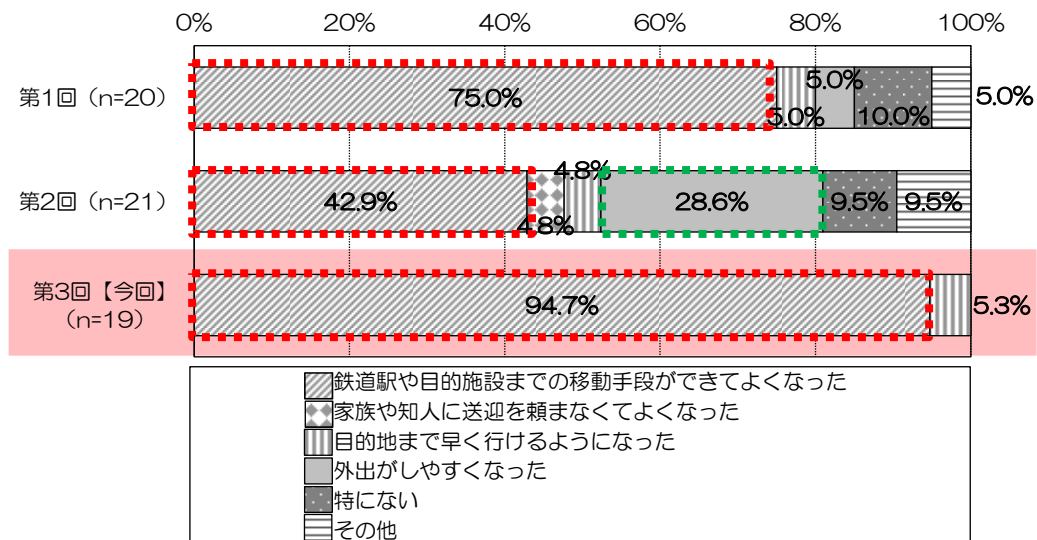
- 走井1丁目～勝部三丁目地内の停留所増設の認知状況は、「知っている」が約58%、「知らない」が約37%です。
- 走井1丁目～勝部三丁目地内の停留所増設については、「今のままが良い」が約57%、「地区内の乗入れはやめて欲しい」及び「他の場所にも停留所を増やしてほしい」がともに約14%です。



(6) 豊中市乗合タクシーMina Notte を利用して良かったと思うところ

- 豊中市乗合タクシーMina Notte 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かった」が約95%と最も多い状況です。

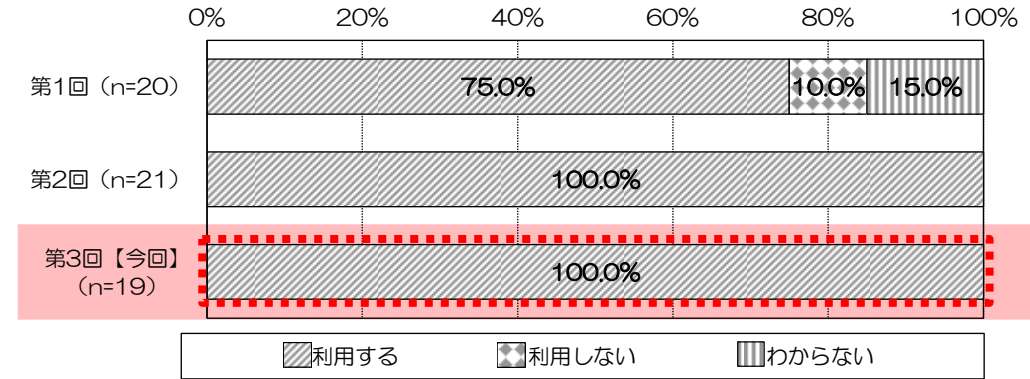
【豊中市乗合タクシーMina Notte を利用して良かったところ】



(7) 西部地域乗合タクシーの利用意向

- 今後の利用意向は、全ての回答者が「利用する」と回答しています。

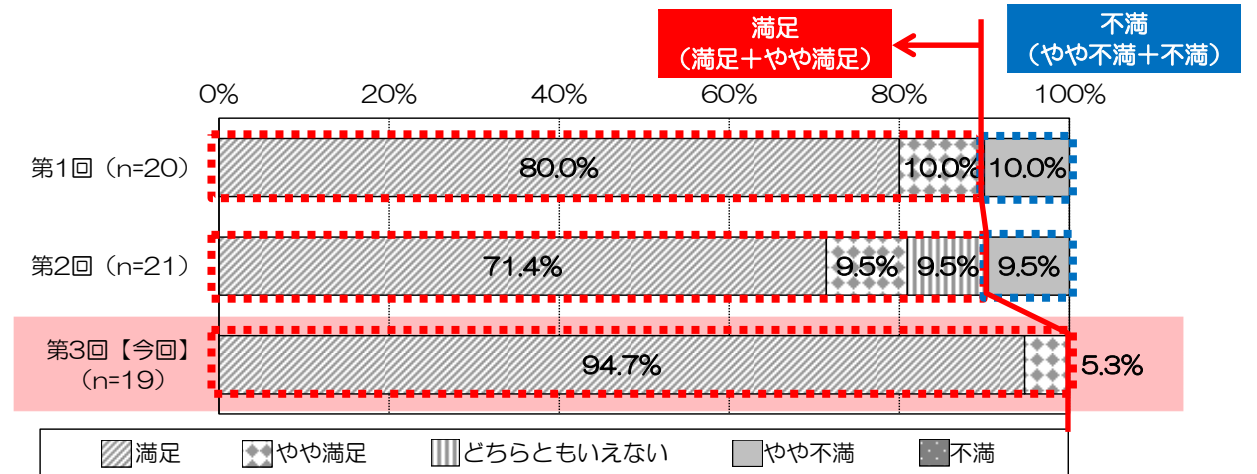
【今後の利用意向】



(8) 豊中市乗合タクシーMina Notte の満足度

- 豊中市乗合タクシーMina Notte の満足度は、全ての方が「満足（満足+やや満足）」と回答しています。

【豊中市乗合タクシーMina Notte の満足度】



※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

7. 豊中市乗合タクシーMina Notte（南部地域路線）利用者アンケート

サンプル数が少ないため
参考扱い

7.1 目的

- 令和3年（2021年）4月より運行している南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・南部地域編）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しました。

7.2 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）
- 豊中市乗合タクシーMina Notte（南部地域路線）利用者の方を対象として、直接聞き取り調査を行いました。

(2) 調査時期

- 令和3年（2021年）10月14日（木）、20日（水）24日（日）の3日間（平日2日、休日1日）

(3) 調査対象

- 豊中市乗合タクシーMina Notte 南部地域路線（東側ルート及び獅子側ルート）の路線
- 対象期間における運行便の全利用者

※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

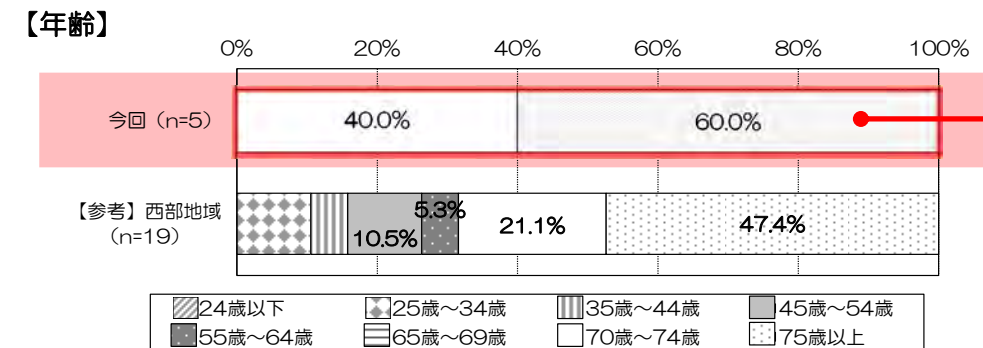
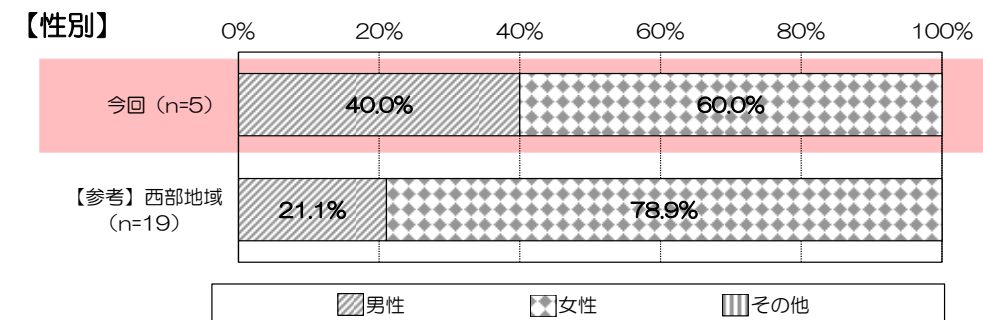
- ① 今回の外出目的と利用した交通手段について
- ② 豊中市乗合タクシーMina Notte 運行開始前後における外出する頻度について
- ③ 豊中市乗合タクシーMina Notte について
- ④ 属性

(5) 回答状況

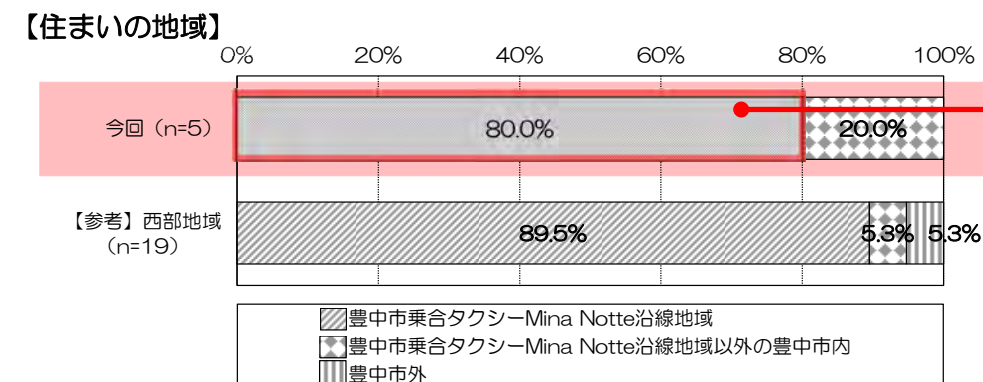
- 回答者数：5人（3日間合計）
- ※復路便利用者及び複数日利用者の回答は含まない

7.3 回答者属性

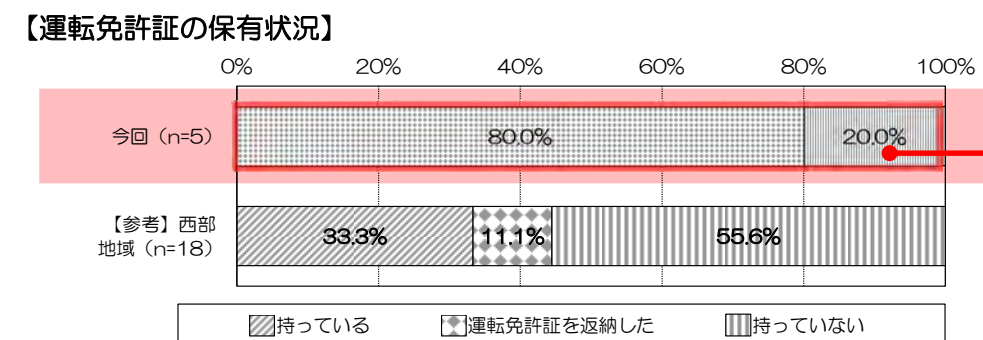
- 性別は、「女性」が約60%、「男性」が約40%です。
- 年齢は、「75歳以上」の方が約60%と最も多く、次いで「70歳～74歳」が約40%であり、全ての方が65歳以上です。
- 住まいの地域は、「豊中市乗合タクシーMina Notte 沿線地域」の方が約80%です。
- 運転免許証の保有状況は、「運転免許証を返納した」が約80%と最も多く、次いで「持っていない」が約20%を占め、全ての方が運転免許証を持っていない状況です。



65歳以上
100%



乗合タクシー
沿線地域
80%



運転免許証
非保有者
100%

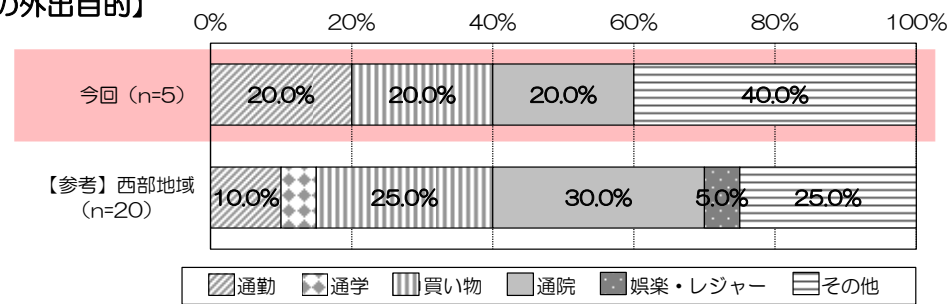
※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

サンプル数が少ないため
参考扱い

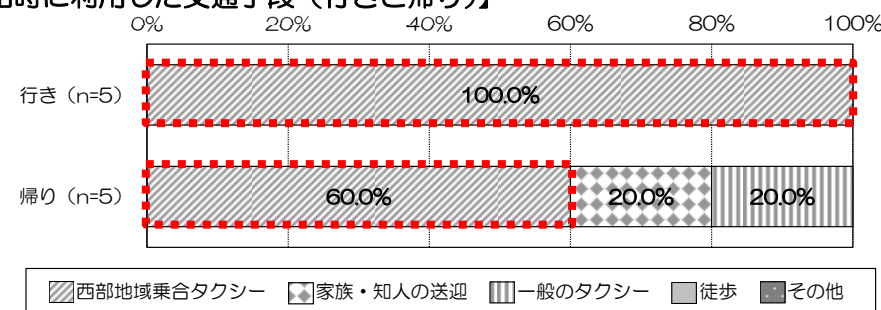
7.4 今回の外出目的と利用した交通手段

- 今回の外出目的は、「通勤」、「買い物」及び「通院」がともに約 20%です。
- 今回の外出時に利用した行きの交通手段は、全ての方が「豊中市乗合タクシーMina Notte」を回答しています。
- 今回の外出時に利用した帰りの交通手段は、「豊中市乗合タクシーMina Notte」が約 60%と最も多く、次いで「家族・知人の送迎」及び「一般のタクシー」がともに約 20%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、「往復（行きと帰り）ともに利用」が約 60%と半数以上を占め、「往路（行き）のみ利用」が約 40%です。

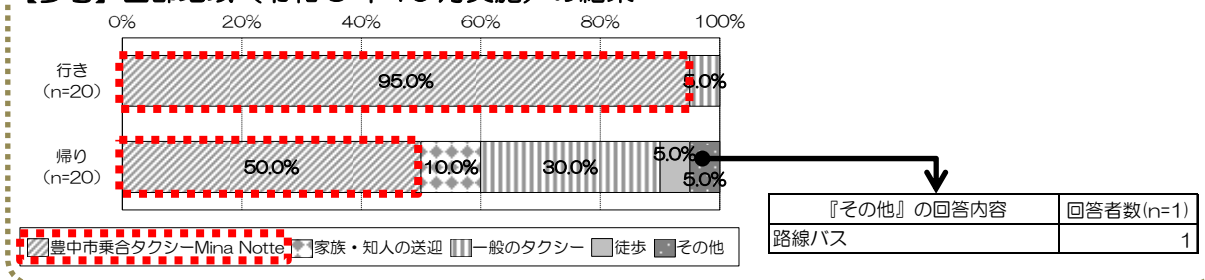
【今回の外出目的】



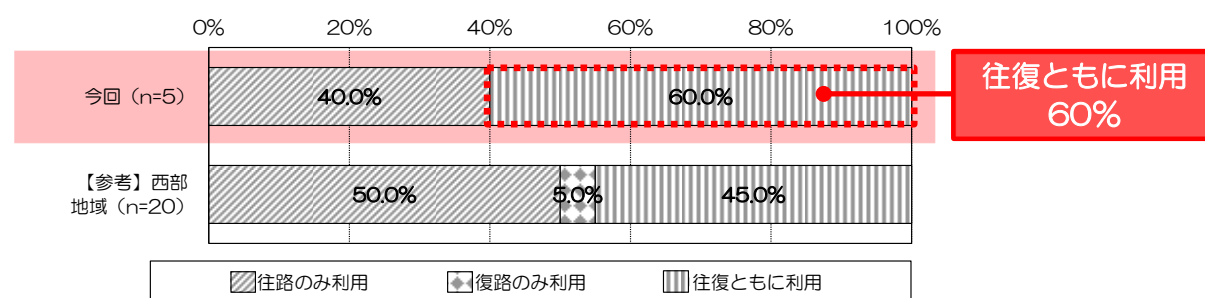
【今回の外出時に利用した交通手段（行きと帰り）】



【参考】西部地域（令和3年10月実施）の結果



◆今回の外出時に利用した豊中市乗合タクシーMina Notteの利用状況◆

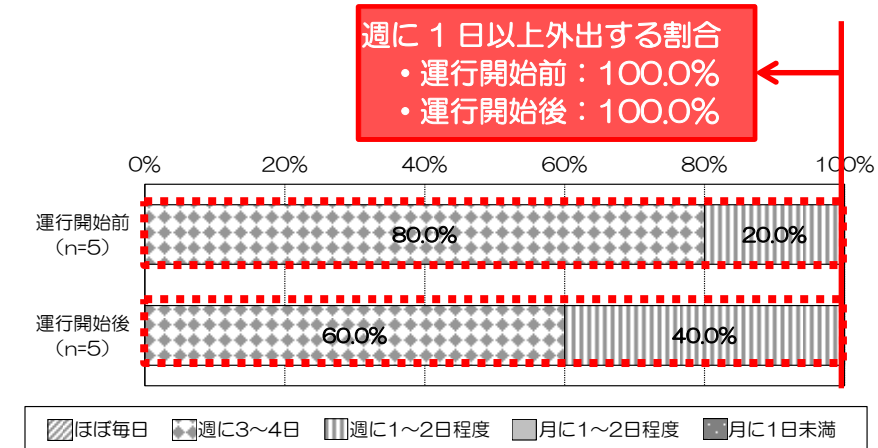


サンプル数が少ないため
参考扱い

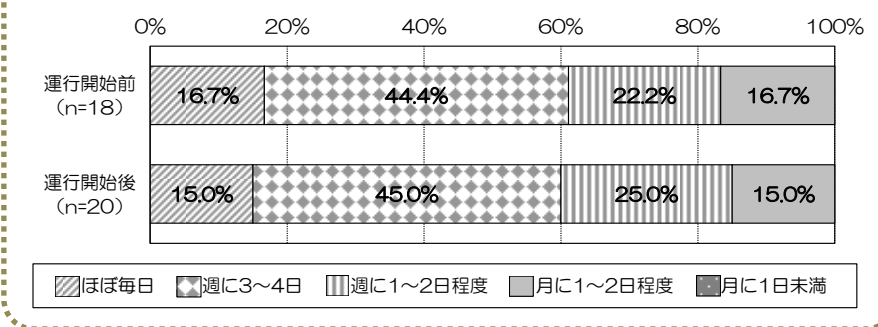
7.5 豊中市乗合タクシーMina Notte 運行開始前後における外出する頻度について

- 運行開始前及び運行開始後における外出頻度は、運行開始前の外出頻度が 3.1 日/週、運行開始後の外出頻度が 2.7 日/週です。
- 運行開始前の移動手段は、「徒歩」が最も多く、次いで「自転車・バイク」、「一般のタクシー」及び「路線バス」の順です。

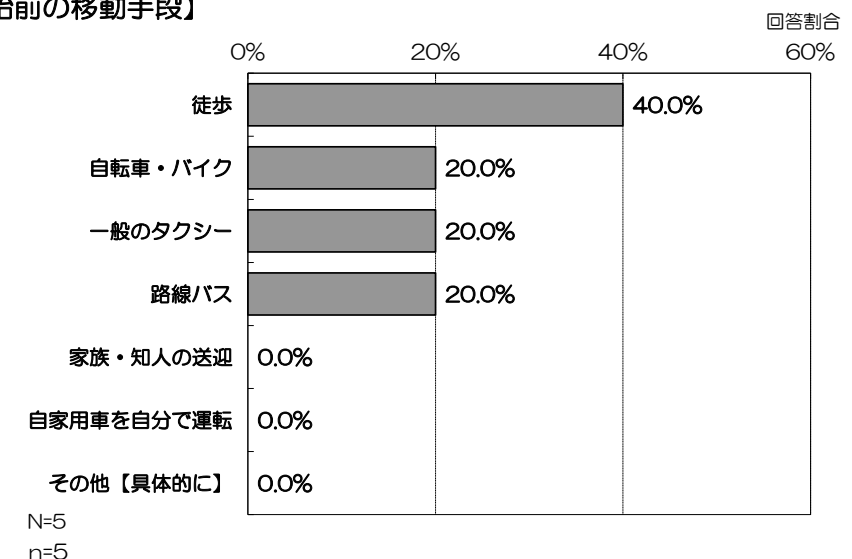
【豊中市乗合タクシーMina Notte 運行開始前後における外出する頻度】



【参考】西部地域（令和3年10月実施）の結果



【運行開始前の移動手段】



※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

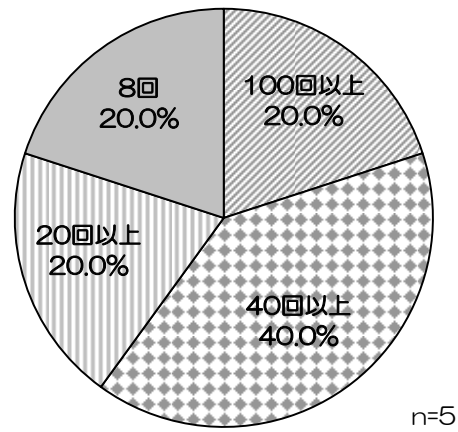
サンプル数が少ないため
参考扱い

7.6 豊中市乗合タクシーMina Notte について

(1) 利用回数

- 利用回数は、「40回以上」が約40%と最も多く、次いで「100回以上」、「20回以上」及び「8回」がともに約20%です。

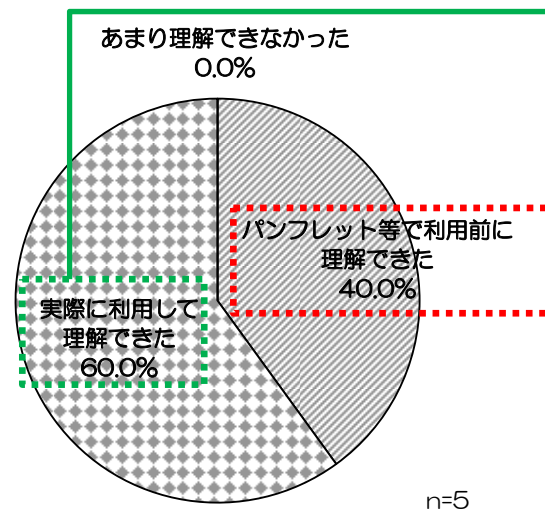
【利用回数】



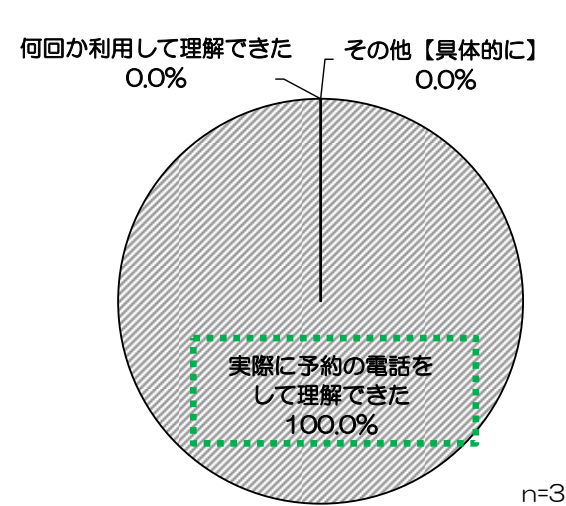
(2) 利用方法について

- 利用方法は、「実際に利用して理解できた」が約60%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40%です。
- 実際に利用して理解できたと回答した方は、全ての方が「実際に予約の電話をして理解できた」と回答しています。

【利用方法】



【実際に利用して理解できた方法】

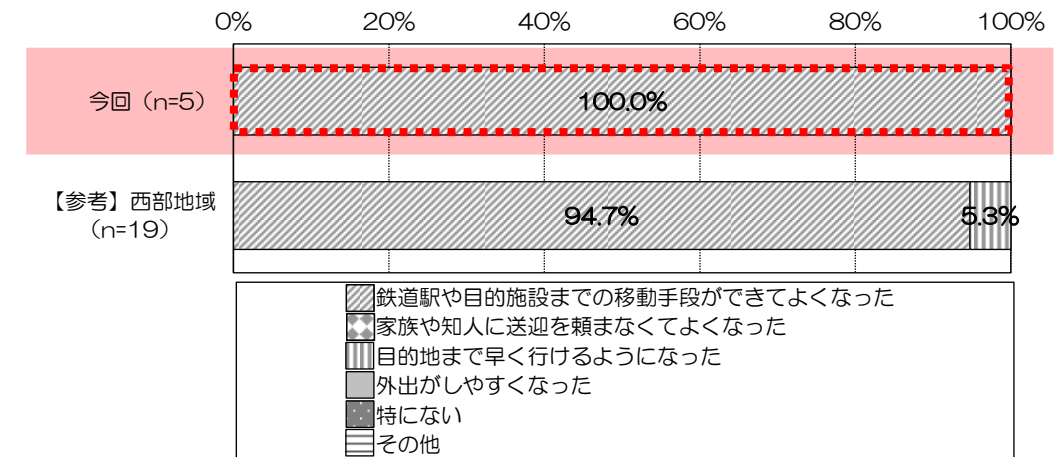


サンプル数が少ないため
参考扱い

(3) 豊中市乗合タクシーMina Notte を利用して良かったと思うところ

- 豊中市乗合タクシーMina Notte を利用して良かったところは、全ての方が「鉄道駅や目的施設までの移動手段ができてよかった」と回答しています。

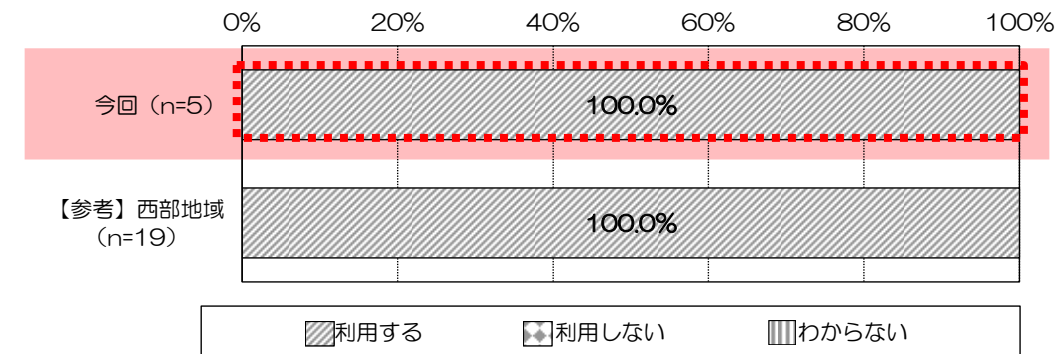
【豊中市乗合タクシーMina Notte を利用して良かったところ】



(4) 西部地域乗合タクシーの利用意向

- 今後の利用意向は、全ての回答者が「利用する」と回答しています。

【今後の利用意向】



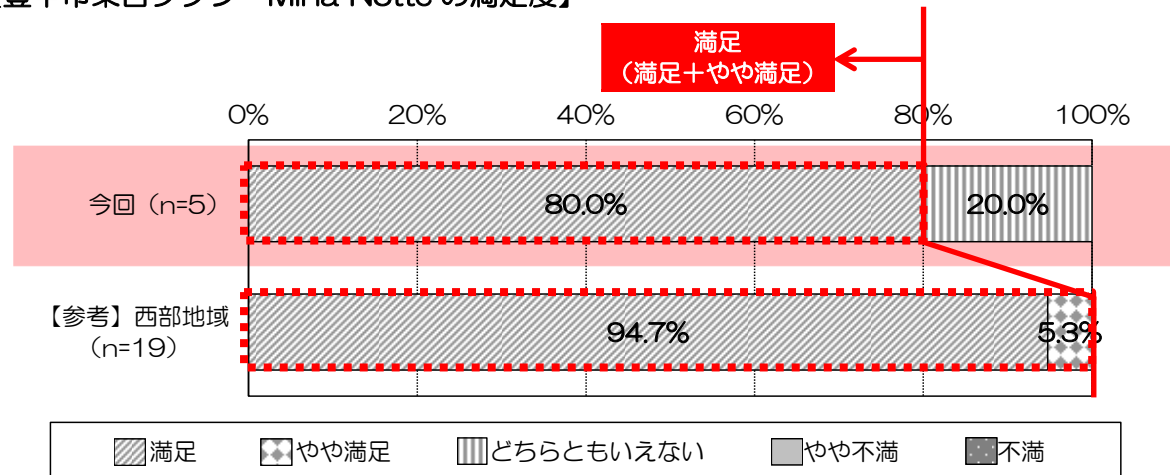
※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

サンプル数が少ないため
参考扱い

(5) 豊中市乗合タクシーMina Notte の満足度

- 豊中市乗合タクシーMina Notte の満足度は、「満足（満足+やや満足）」が約 80%と最も多く、次いで「どちらでもない」が約 20%です。

【豊中市乗合タクシーMina Notte の満足度】



※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

8. 道路運送法第 21 条に基づく平日第 4 便の路線定期運行について

- 西部地域乗合タクシー事業の第 4 便は路線定期運行の実証実験として 21 条を根拠法に実施しており、令和 3 年（2021 年）9 月 30 日にて当該実験期間が終了しました。
- 一方で、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によって、正常に実証実験の検証ができていないことから、実証運行を 1 年間延長することとしました。
- よって、地域公共交通協議会を開催の上、道路運送法第 21 条に基づく運行維持または、道路運送法 4 条許可に基づく路線新設申請が必要でしたが、どちらも行われていませんでした。

○今後の方針

市長名で次頁に示す運行依頼文を発出し、本協議にもやむを得ず事後となるが説明を行うこととし、道路運送法第 21 条に基づく実証実験期間を令和 4 年（2022 年）9 月 30 日（1 年間）まで延長申請

10 月 18 日に道路運送法第 21 条に基づく許可を受けた

⇒なお、10 月 1 日から 18 日の道路運送法第 21 条の許可を受けるまでの取り扱いは、デマンド交通として予約を受け付けながら運行を実施し、停留所等に利用者がある場合は、臨時に利用確認を行い、旅客輸送を実施しました。

●運行依頼文（要望書）

豊基交第 1025 号
令和 3 年（2021 年）10 月 5 日

阪急タクシー株式会社
代表取締役社長 大熊 清司 様

豊中市長 長内繁樹

要 望 書

拝啓、仲秋の候、貴社ますますご繁栄のこととお喜び申し上げます。平素は本市交通行政の推進及び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、本市においては、豊中市地域公共交通協議会において協議の上、令和元年 10 月 1 日から区域運行でのデマンド型乗合タクシーの実証実験を含む運行を実施し、さらなるサービス水準の向上に向け路線定期運行の効果検証のための実証運行を、令和 2 年 10 月 1 日から令和 3 年 9 月 30 日までの期間実施いたしました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の感染拡大などの状況もあり、乗客の動態が不安定となり、当該実証運行期間では有効な効果検証を行うことが困難でした。

つきましては、令和 4 年 9 月 30 日までの期間、引き続き貴社において実証運行を実施することを要望します。

なお、本実証実験は豊中市地域公共交通協議会での協議を基に開始されていることを鑑み、本要望書の発出については、各委員にその旨周知を行います。

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：許可日から令和 4 年 9 月 30 日

運 行 ダ イ ヤ：別紙のとおり

運 行 ル ー ト：別紙のとおり

運行車両及び台数：中型タクシー（4 人乗り）75 両、ジャンボタクシー（9 人乗り）3 両

豊中市役所 都市基盤部 交通政策課
担当：播磨、田川
電話：06-6858-2340 FAX:06-6854-0492
E-MAIL：koutsuukikaku@city.toyonaka.lg.jp

●実証実験期間の延長に係る通知文

豊基交第 1025 号
令和 3 年（2021 年）10 月 5 日

豊中市地域公共交通協議会
委員各位

豊中市長 長内繁樹
(公 印 省 略)

本市西部地域乗合タクシー事業における実証実験期間の延長について（通知）

拝啓、仲秋の候、委員各位におかれましては、ますますご繁栄のこととお喜び申し上げます。平素は本市交通行政の推進及び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、本市においては、豊中市地域公共交通協議会において協議の上、令和元年 10 月 1 日から区域運行でのデマンド型乗合タクシーの実証実験を含む運行を実施し、さらなるサービス水準の向上に向け路線定期運行の効果検証のための実証運行を、令和 2 年 10 月 1 日から令和 3 年 9 月 30 日までの期間実施いたしました。

しかしながら、新型コロナウイルス感染症の感染拡大などの状況もあり、乗客の動態が不安定となり、当該実証運行期間では有効な効果検証を行うことが困難でした。

つきましては、令和 4 年 9 月 30 日までの期間、引き続き実証運行を実施することといたしました。

なお、本実証実験は豊中市地域公共交通協議会での協議を基に開始されていることを鑑み、委員各位に通知を行うものです。

本件の経緯等につきましては、改めて 12 月開催予定の次回協議会にて説明をさせていただきますが、ご不明点やご意見等ございましたら下記連絡先までご連絡をいただきますようお願いいたします。

敬具

豊中市 都市基盤部 交通政策課
担当：播磨、田川
電話：06-6858-2340 FAX:06-6854-0492
E-MAIL：koutsuukikaku@city.toyonaka.lg.jp

1. 【西部地域路線】実施中の実証実験について

- ▶ 令和2年（2020年）10月から実施している実証実験について、利用状況を踏まえ、令和4年（2022年）10月に見直しを行う予定としています。
- ▶ 下記の実証実験内容に対する今後の対応について、市としての見直し案を作成し、地元との協議を進めていく予定です。

1.1 実証実験の内容

- ▶ 令和2年（2020年）10月から実施している実証実験の内容について、以下に示します。

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、**ルートの改変及び停留所の増設を実施。**

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、**より直近までの予約受付を実施。**

また、定時定路線での運行も効果的だと考えられるため、**実証実験として一部運行便を定時定路線での運行を実施。**

運行便	予約受付期限
平日：第1便、第2便 休日：第1便	前日17時まで
平日：第3便、第5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

始発時間の繰り上げた運行便を実験的に運行すべく、**第1便を繰り上げて運行。**

④ 新規利用者の獲得

定時定路線での運行も効果的だと考えられるため、**実証実験として平日第4便を定時定路線による運行を実施。**

■ 変更前（令和2年（2020年）9月まで）のルート

● 西部地域北路線



● 西部地域南路線



■ 現行（令和2年（2020年）10月以降）のルート

● 西部地域北路線



● 西部地域南路線



■ 変更前（令和元年（2019年）9月まで）と
現行（令和2年（2020年）10月以降）のダイヤ

● 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	
				変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行
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	

区分		名称		休日（土曜日・日祝日）							
				第1便		第2便		第3便		第4便	
				変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行
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

区分		名称		平日											
				第1便		第2便		第3便		第4便		第5便		第6便	
				変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行
既設	①	阪急曽根	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	阪急曽根	10:05	8:38	11:35	10:38	13:05	12:38	14:35	14:38	16:05	16:08	17:35	17:38	

区分		名称		休日（土曜日・日祝日）							
				第1便		第2便		第3便		第4便	
				変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行	変更前	現行
既設	①	阪急曽根	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	阪急曽根	10:05	10:08	12:05	12:08	14:35	14:38	17:05	17:08	

1.2 実証実験実施における課題・評価

- 令和2年（2020年）10月から実施している実証実験の実施による課題・評価を以下に示します。

① 停留所の増設

走井地区での増設停留所は、走井1丁目中での一定の利用が見受けられたが、地区内への乗り入れに対して、生活道路への安全性に対する意見もある。

⇒ 地区内の生活道路に車両が流入している結果を踏まえ、ルート及び停留所の設置や地域内における生活道路の安全性を考慮する必要がある。

② 路線定期運行

西部地域北路線の運行便（平日第4便）は、デマンド型の運行便に比べて、利用者が大きく伸びているという状況には至っていない。また、西部地域南路線の運行便（平日第4便）は利用者が減少している。

⇒ 停留所に行って、乗車定員以上の利用により、乗車できない場合があることが心配で、当該便の利用を控えているという利用者がいる。また、利用者が極端に少ない停留所も含め、全ての停留所を運行するため、デマンド型の運行便と比べて所要時間がかかっている。

路線定期運行でも安心して利用できるよう、乗車定員を超える利用に 대응することのできる運行形態の実現と、利用者の利便を損なわないよう、利用者が少ない区間の運行の見直しが必要です。

③ 早朝便の運行

第1便の利用者は減少しているが、全体の利用者は増加している。ダイヤ改正前における第1便の利用者は、ダイヤ改正後の第2便、第3便を利用され、早朝時間の新たなニーズに 대응されているとも考えられる。

⇒ 継続して利用状況を見極めていく必要がある。

1.3 今後の取組みの方向性

(1) 見直しの方針

- これまでの利用実績（停留所別乗降者数）をもとに、西部地域路線における各ルートの停留所の取扱いなどについて、市試案を作成し、令和4年（2022年）10月の見直しをめぐり、地元と協議を進めます。
- 市案の検討は以下のとおりです。

① 路線定期運行の見直し

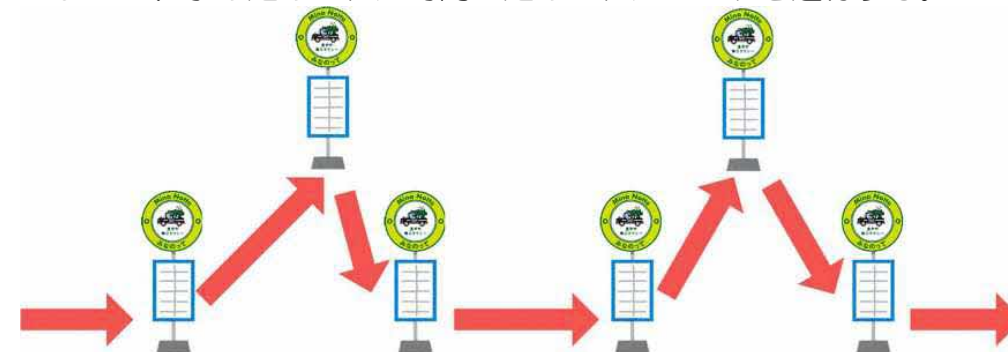
- 効率的な運行と、経路上の安全性向上を目的に、路線定期運行による停留所を利用者が多い停留所に集約し、運行しない停留所は事前に予約があった場合のみ経由する『ハイブリット型』の導入を検討する。
- 続行便運行の確約など、安心して利用できる環境の整備に向けた検討を行う。
- 利用状況等データによる実施対象便の選定を行い、路線定期運行の廃止規準の調整、公表について検討する。

② 停留所見直し

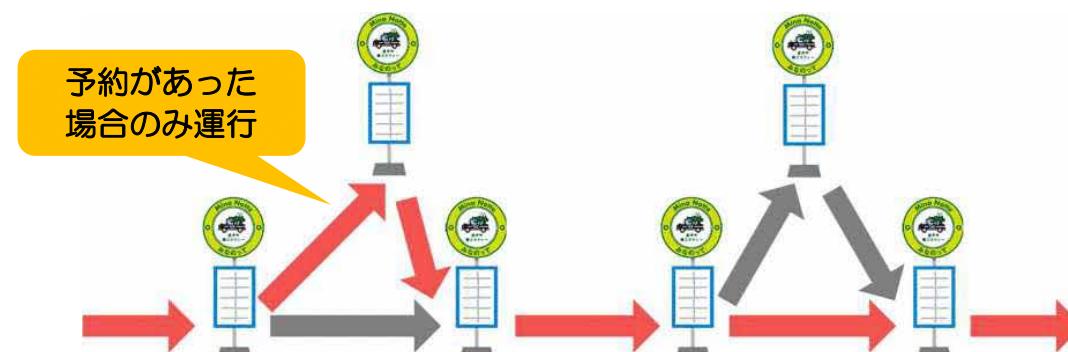
- 利用者の少ない停留所は廃止の検討対象とするが、地域内のバランス等総合的に勘案することとする。

■ 路線定期運行『ハイブリット型』のイメージ

- 現在の路線定期運行（平日第4便）
路線バスのように、予め定められた時間に定められたルートを運行する。



- 路線定期運行『ハイブリット型』
基本的には予め定められた時間に定められたルートを運行し、所定の停留所で乗降を行い、“予約が必要な停留所と迂回ルート”を設定し、予約があった場合のみ乗り入れて運行する。



(2) 西部地域北路線の運行見直し

- 利用実績等を踏まえ、「⑤勝部三丁目児童遊園北」は、「⑥走井一丁目中」及び「⑦走井一丁目南」に集約し、廃止を検討します。
- 路線定期運行は、利用実績等を踏まえ経由する停留所を集約するものとし、「③清豊苑」、「④走井橋南」、「⑥走井一丁目中」、「⑨勝部センター前」、「⑩勝部二丁目東」の5停留所は、事前に予約があった場合のみ運行する方法への変更を検討します。
- 路線定期運行を廃止する（予約制に戻す）見直し基準及び利用状況をリアルタイムに利用者数を公開する仕組みづくりを同時に検討し、住民や利用者が現状を把握しやすくなるような取組みを検討します。
- 平日の第二便及び第三便は、路線定期化の検討も可能と考えられるため、対象運行便の拡大について地元と協議を進めていくものとします。

●西部地域北路線の運行ルート改善案（令和4年10月予定）

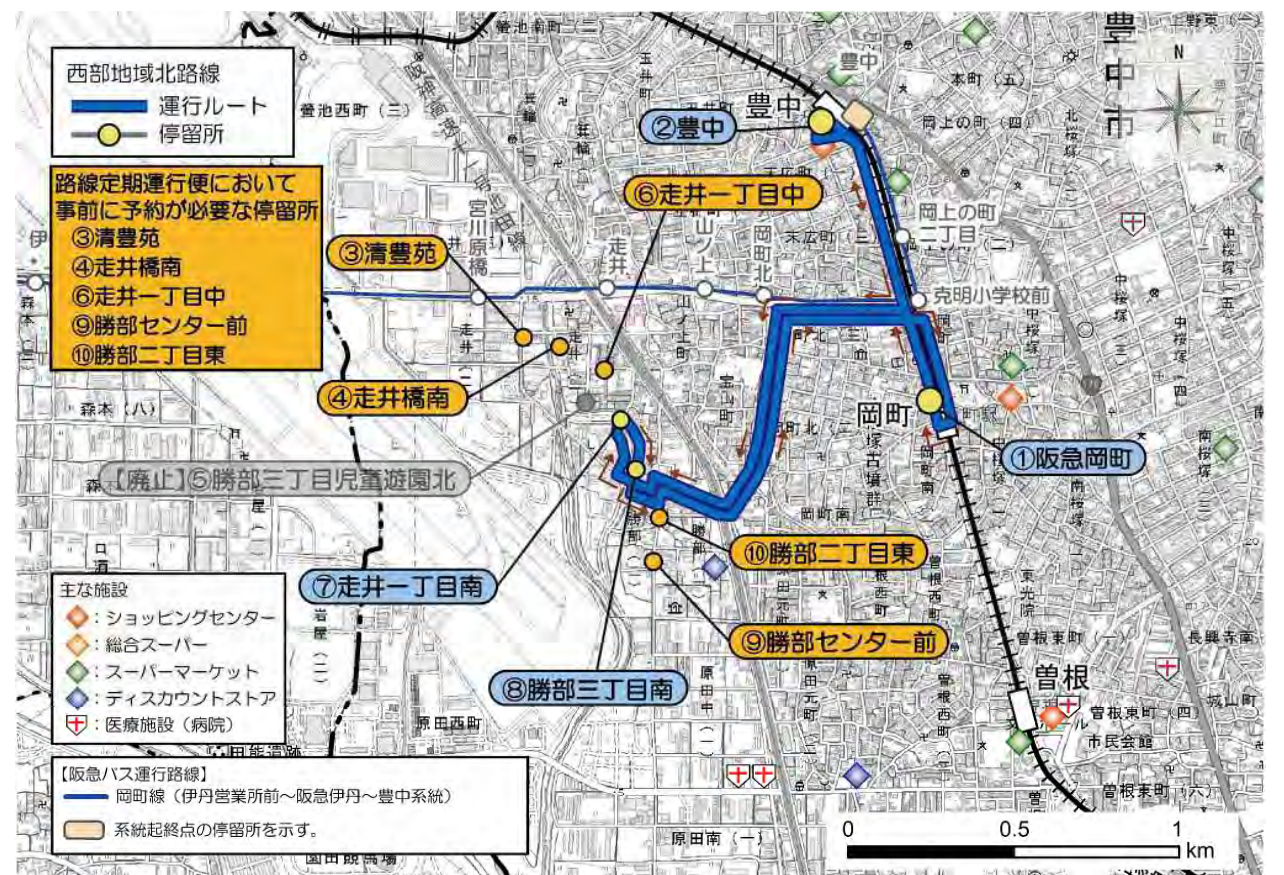
	年間乗降者数 (人/年)		月平均利用者数 (人/月)		停留所の 存続	路線定期 運行対象の 停留所	備考
	乗車	降車	乗車	降車			
1 阪急岡町	534	—	44.5	—	継続	○	
2 豊中	207	—	17.3	—	継続	○	
3 清豊苑	15	3	1.3	0.3	継続	×	新型コロナウイルス感染症拡大による入館制限を設定する期間があったため、モニタリングを継続
4 走井橋南	32	20	2.7	1.7	継続	×	モニタリングを継続
5 勝部三丁目児童遊園北	21	39	1.8	3.3	廃止	—	6及び7に集約を検討
6 走井一丁目中	139	49	11.6	4.1	継続	×	地区内の運行に対して、住民から生活道路の安全性に対する意見有り
7 走井一丁目南	513	299	42.8	24.9	継続	○	
8 勝部三丁目南	314	249	26.2	20.8	継続	○	
9 勝部センター前	47	39	3.9	3.3	継続	×	
10 勝部二丁目東	65	39	5.4	3.3	継続	×	
1 阪急岡町	—	736	—	61.3	継続	○	
2 豊中	—	414	—	34.5	継続	○	
計	1,887	1,887	157.3	157.3	—	—	

※年間乗降者数及び月平均利用者数は、令和2年（2020年）10月から令和3年（2021年）9月の実績値

●西部地域北路線の運行ルート案（令和4年10月予定）



●西部地域北路線の路線定期運行による運行ルート案（令和4年10月予定）



【暫定版】西部地域北路線のダイヤイメージ（令和4年10月予定）

		平日						休日（土曜日・日祝日）			
		第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第1便	第2便	第3便	第4便
常設	① 阪急岡町	8:00	9:30	11:30	13:30	15:00	16:30	9:00	11:00	13:30	16:00
常設	② 豊中	8:05	9:35	11:35	13:35	15:05	16:35	9:05	11:05	13:35	16:05
予約	③ 清豊苑	8:11	↓	↓	↓	15:11	16:41	9:11	11:11	13:41	16:11
予約	④ 走井橋南	8:12	↓	↓	↓	15:12	16:42	9:12	11:12	13:42	16:12
廃止	⑤ 勝部三丁目児童遊園北	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
予約	⑥ 走井一丁目中	8:14	↓	↓	↓	15:14	16:44	9:14	11:14	13:44	16:14
常設	⑦ 走井一丁目南	8:15	9:45	11:45	13:47	15:15	16:45	9:15	11:15	13:45	16:15
常設	⑧ 勝部三丁目南	8:16	9:46	11:46	13:48	15:16	16:46	9:16	11:16	13:46	16:16
予約	⑨ 勝部センター前	8:18	↓	↓	↓	15:18	16:48	9:18	11:18	13:48	16:18
予約	⑩ 勝部二丁目東	8:19	↓	↓	↓	15:19	16:49	9:19	11:19	13:49	16:19
常設	① 阪急岡町	8:23	9:53	11:53	13:57	15:23	16:53	9:23	11:23	13:53	16:23
常設	② 豊中	8:27	9:57	11:57	14:01	15:27	16:57	9:27	11:27	13:57	16:27
予約の受付期限		前日の17時まで	予約不要			2時間前まで		前日の17時まで	2時間前まで		

- 常設：デマンド型運行便での予約があった場合及び路線定期運行便で運行する停留所
- 予約：デマンド型運行便及び路線定期運行便ともに予約があった場合のみ運行する停留所
（※利用する際は常にに予約が必要な停留所）

※ダイヤの時刻は現行のものであり、運行事業者と協議・調整を経て設定するものとします。

(3) 西部地域南路線の運行見直し

- 利用実績等を踏まえ、「⑩利倉二丁目北」及び「⑪利倉センター南」の統合、「⑮ふれあい緑地少年野球場南」の廃止を検討します。
- 路線定期運行は、利用実績等を踏まえ、実験終了を検討します。路線定期運行を継続する場合でも、経由する停留所を集約するものとし、「④利倉緑小橋」、「⑥利倉西二丁目東」、「⑦利倉西一丁目北」、「⑩利倉二丁目北」及び「⑪利倉センター南」（※⑩と⑪は、統合後の停留所が対象）の停留所は、事前に予約があった場合のみ運行する方法への変更を検討します。

●西部地域南路線の運行ルート改善案（令和4年10月予定）

	年間乗降者数 (人/年)	月平均利用者数 (人/月)		停留所の 存続	路線定期 運行対象の 停留所	備考
		乗車	降車			
1 阪急曽根	134	-	11.2	-	継続	○
2 服部天神駅前	174	-	14.5	-	継続	○
3 渡辺クリニック前	42	2	3.5	0.2	継続	○
4 利倉緑小橋	38	30	3.2	2.5	継続	×
5 グリーンサイドマンション	214	157	17.8	13.1	継続	○
6 利倉西二丁目東	36	11	3.0	0.9	継続	×
7 利倉西一丁目北	27	12	2.3	1.0	継続	×
8 利倉西センター前	53	6	4.4	0.5	継続	○
9 利倉二丁目児童遊園西	139	40	11.6	3.3	継続	○
10 利倉二丁目北	12	3	1.0	0.3	11と統合	×
11 利倉センター南	10	1	0.8	0.1	10と統合	×
12 豊島西小学校	91	39	7.6	3.3	継続	○
13 利倉三丁目	93	28	7.8	2.3	継続	○
14 利倉一丁目南	102	20	8.5	1.7	継続	○
15 ふれあい緑地少年野球場南	1	1	0.1	0.1	廃止	-
16 渡辺クリニック	3	46	0.3	3.8	継続	○
1 服部天神駅前	-	412	-	34.3	継続	○
2 阪急曽根	-	361	-	30.1	継続	○
計	1,169	1,169	97.4	97.4	-	-

※年間乗降者数及び月平均利用者数は、令和2年（2020年）10月から令和3年（2021年）9月の実績値

2. 【南部地域路線】実施中の実証実験について

2.1 運行概要

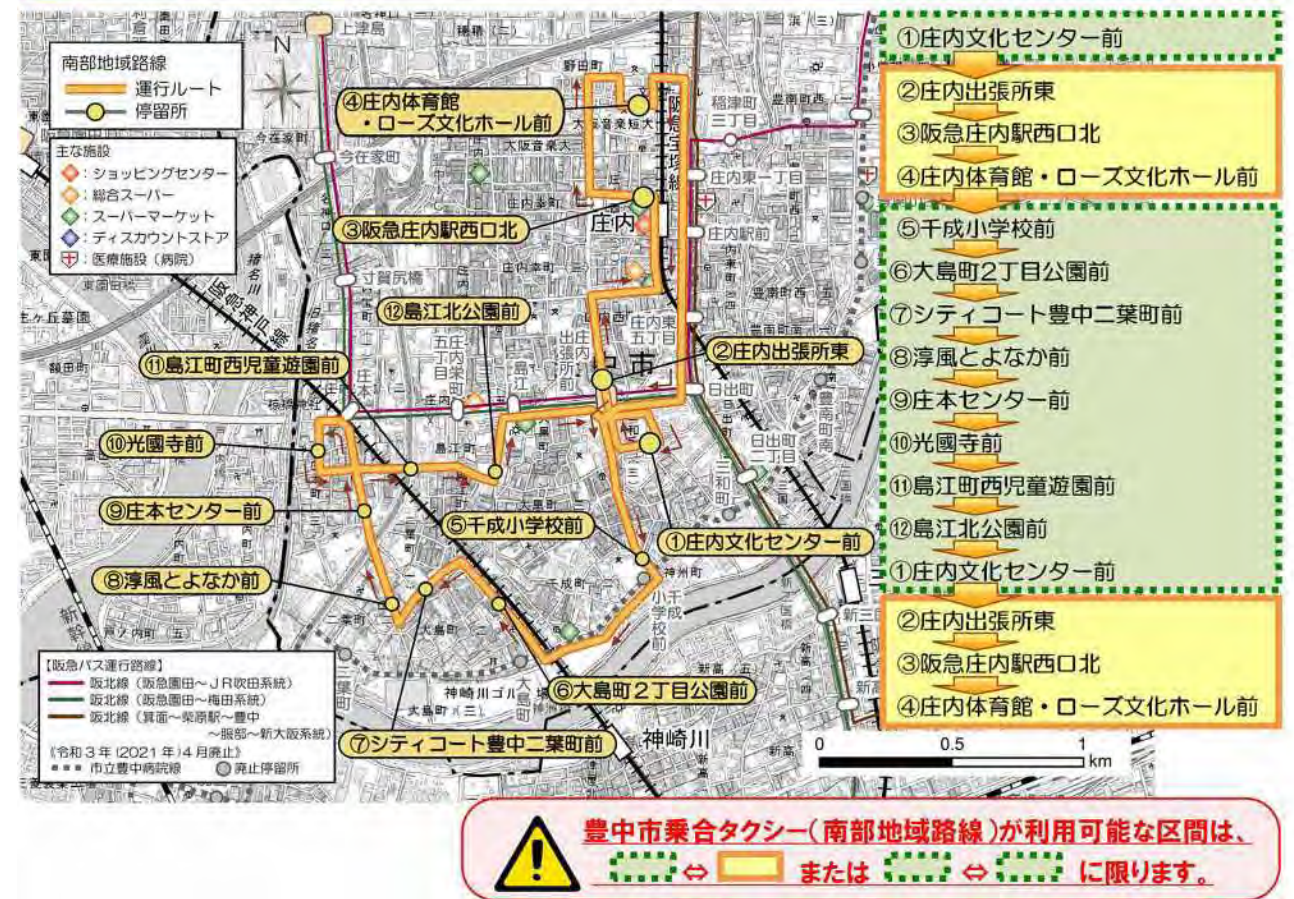
- ▶ 南部地域路線は、令和3年（2021年）4月から運行開始しており、南部地域東側ルートと南部地域西側ルートの2ルートで運行しています。



時刻表【南部地域路線東側ルート】※ 道路交通事情等により遅着することがあります。

停留所名称	平日						休日（土曜日・日祝日）			
	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第1便	第2便	第3便	第4便
① 庄内文化センター前	8:00	9:30	11:00	13:00	15:00	16:30	10:00	12:00	14:30	16:30
② 庄内出張所東	8:01	9:31	11:01	13:01	15:01	16:31	10:01	12:01	14:31	16:31
③ 阪急庄内駅西口北	8:05	9:35	11:05	13:05	15:05	16:35	10:05	12:05	14:35	16:35
④ 庄内体育館・ローズ文化ホール前	8:08	9:38	11:08	13:08	15:08	16:38	10:08	12:08	14:38	16:38
⑤ 豊南小学校前	8:13	9:43	11:13	13:13	15:13	16:43	10:13	12:13	14:43	16:43
⑥ 豊南町東四丁目	8:14	9:44	11:14	13:14	15:14	16:44	10:14	12:14	14:44	16:44
⑦ 豊南町南	8:16	9:46	11:16	13:16	15:16	16:46	10:16	12:16	14:46	16:46
⑧ 府営豊中豊南住宅前	8:19	9:49	11:19	13:19	15:19	16:49	10:19	12:19	14:49	16:49
⑨ 豊南町南二丁目	8:21	9:51	11:21	13:21	15:21	16:51	10:21	12:21	14:51	16:51
⑩ 三和町	8:23	9:53	11:23	13:23	15:23	16:53	10:23	12:23	14:53	16:53
① 庄内文化センター前	8:26	9:56	11:26	13:26	15:26	16:56	10:26	12:26	14:56	16:56
② 庄内出張所東	8:27	9:57	11:27	13:27	15:27	16:57	10:27	12:27	14:57	16:57
③ 阪急庄内駅西口北	8:31	10:01	11:31	13:31	15:31	17:01	10:31	12:31	15:01	17:01
④ 庄内体育館・ローズ文化ホール前	8:34	10:04	11:34	13:34	15:34	17:04	10:34	12:34	15:04	17:04
備考	以降、南部地域路線西側ルートとして運行						以降、南部地域路線西側ルートとして運行			
予約の受付期限	前日の17時まで		2時間前まで		前日の17時まで		2時間前まで			

運行ルート【南部地域路線西側ルート】



時刻表【南部地域路線西側ルート】※ 道路交通事情等により遅着することがあります。

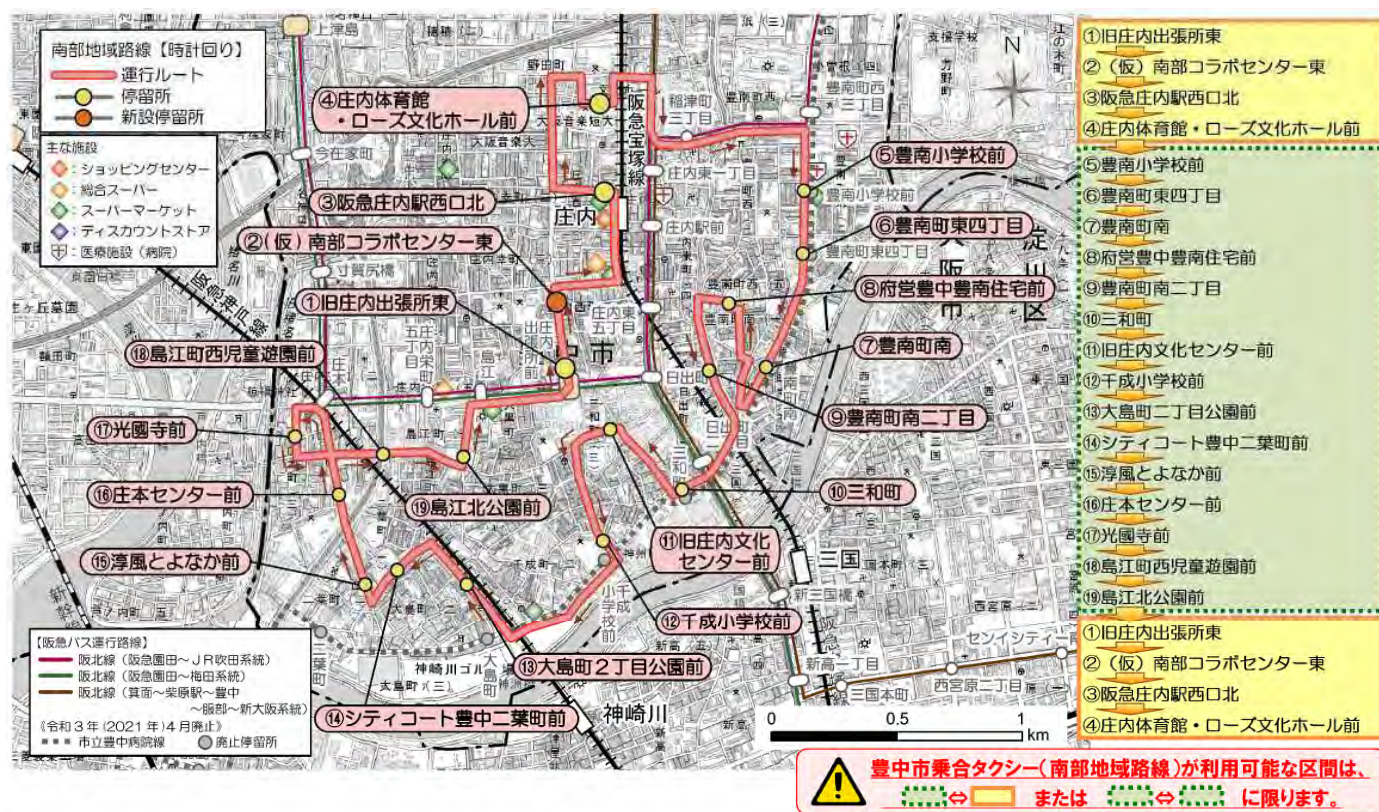
停留所名称	平日						休日（土曜日・日祝日）			
	第1便	第2便	第3便	第4便	第5便	第6便	第1便	第2便	第3便	第4便
① 庄内文化センター前	8:00	9:56	11:26	13:26	15:26	16:56	10:26	12:26	14:56	16:56
② 庄内出張所東	8:01	9:57	11:27	13:27	15:27	16:57	10:27	12:27	14:57	16:57
③ 阪急庄内駅西口北	8:05	10:01	11:31	13:31	15:31	17:01	10:31	12:31	15:01	17:01
④ 庄内体育館・ローズ文化ホール前	8:08	10:04	11:34	13:34	15:34	17:04	10:34	12:34	15:04	17:04
⑤ 千成小学校前	8:15	10:11	11:41	13:41	15:41	17:11	10:41	12:41	15:11	17:11
⑥ 大島町2丁目公園前	8:18	10:14	11:44	13:44	15:44	17:14	10:44	12:44	15:14	17:14
⑦ シティコート豊中二葉町前	8:20	10:16	11:46	13:46	15:46	17:16	10:46	12:46	15:16	17:16
⑧ 淳風とよなか前	8:21	10:17	11:47	13:47	15:47	17:17	10:47	12:47	15:17	17:17
⑨ 庄本センター前	8:23	10:19	11:49	13:49	15:49	17:19	10:49	12:49	15:19	17:19
⑩ 光國寺前	8:25	10:21	11:51	13:51	15:51	17:21	10:51	12:51	15:21	17:21
⑪ 島江町西児童遊園前	8:27	10:23	11:53	13:53	15:53	17:23	10:53	12:53	15:23	17:23
⑫ 島江北公園前	8:29	10:25	11:55	13:55	15:55	17:25	10:55	12:55	15:25	17:25
① 庄内文化センター前	8:34	10:30	12:00	14:00	16:00	17:30	11:00	13:00	15:30	17:30
② 庄内出張所東	8:35	10:31	12:01	14:01	16:01	17:31	11:01	13:01	15:31	17:31
③ 阪急庄内駅西口北	8:39	10:35	12:05	14:05	16:05	17:35	11:05	13:05	15:35	17:35
④ 庄内体育館・ローズ文化ホール前	8:42	10:38	12:08	14:08	16:08	17:38	11:08	13:08	15:38	17:38
予約の受付期限	前日の17時まで		2時間前まで		前日の17時まで		2時間前まで			

2.2 運行内容の改善

- 令和3年(2021年)4月から実施している実証実験について、利用状況を踏まえ、令和5年(2023年)4月に見直しを行う予定です。
- 下記の実証実験内容に対する今後の対応について、市としての見直し案の検討を行い、地元との協議を進めていく予定です。
- これまでの利用実績(停留所別乗降者数)や利用者等のニーズをもとに、南部地域路線における見直しの方針(案)は以下のとおりです。

- ① (仮称)南部コラボセンターの開設(令和5年(2023年)2月予定)に合わせて、南部地域路線のルート(仮称)南部コラボセンター経由に変更
- ② 要望の多い地域内アクセスの確保に向けて、現在の西側ルートと東側ルートの併合、片方向の循環ルートから両方向回りでの運行実施、地域内への乗入れの可能性等について検討を進める(※(仮称)南部コラボセンター経由に変更時に合わせて実施を想定)

●南部地域路線【時計回り】の運行ルート暫定案(令和5年2月予定)



●南部地域路線【反時計回り】の運行ルート暫定案(令和5年2月予定)



2.3 今後のスケジュール

- 令和5年(2023年)2月の見直し実施(予定)に向けて、実証実験内容に対する今後の対応について、市としての見直し案を作成し、地元との協議を進めていく予定です。

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484千人/日であり、計画策定時（平成28年（2016年））の446千人/日と比べて、約18千人/日増加しています。
- 路線バス利用者は、乗降調査の実施予定が無い為、交通系ICカード実績による推計値をモニタリングしていきます。
- なお、令和2年（2020年）は、新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、鉄道及び路線バス利用者は大きく減少している状況にあるため、次回の評価時には、利用者減少による影響が想定されます。

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

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	現在値 〔計画策定時 平成31年 (2019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	公共交通利用者数	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	446千人/日 (平成28年(2016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))	現状維持
			【参考】バス乗降者数 (交通系ICカード実績による推計値)	市内各バス停の乗降客数の合計	事業者報告	毎年度	116,429人/日 (平成30年(2018年))	—

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	平成30年 (2018年)	令和元年 (2019年)	現時点 令和2年 (2020年)
目標1：公共交通利用者数の維持・向上						
公共交通利用状況	公共交通利用者数	鉄道利用者数	鉄道乗降客数	475千人/日	484千人/日	(公表後更新予定)
		路線バス利用者数	【参考】バス乗降者数 (交通系ICカード実績による推計値)	116,429人/日	118,489人/日	104,368人/日

(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3年（2021年））が集計中です。なお、前回調査時（令和元年（2019年））では50.4%となっています。

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

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	現在値 〔計画策定時 平成31年 (2019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)) 〔平成29年で廃止〕 48.0% (平成29年(2017年))	現状維持

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	令和元年 (2019年)	現時点 令和3年 (2021年)
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	50.4%	集計中

豊中市公共交通改善計画について

(3) 目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上

- 交通空白地は、現時点（令和3年（2021年））で0%となりました。
 - 交通不便地は、計画策定時（平成27年（2015年））と比べ減少しており、不便地以外の居住地の割合は人口で94.1%、面積で83.4%となっています。
- ※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

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	現在値 〔計画策定時 平成31年 (2019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								
公共交通力バ－率	公共交通力バ－率	交通空白地等以外の居住地面積割合 〔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〕	市の居住地面積に対する交通空白地及び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)) 交通不便地以外 82.9% (平成28年(2016年))	増加
		交通空白地等以外の人口割合 〔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〕	市の総人口に対する交通空白地及び不便地以外に居住する人口の割合	施策実施による交通空白地及び不便地の変化を確認し、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)) 交通不便地以外 87.2% (平成27年(2015年))	増加

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	令和2年 (2020年)	現時点 令和3年 (2021年)
目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上					
公共交通力バ－率	公共交通力バ－率	交通空白地等以外の居住地面積割合 〔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〕	交通空白地及び不便地以外の面積割合	交通空白地以外 100.0%	交通空白地以外 100.0%
			鉄道駅及びバス停勢圏以外の面積割合 【参考値】	交通不便地以外 82.9%	交通不便地以外 83.4%
		交通空白地等以外の人口割合 〔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〕	交通空白地及び不便地以外に居住する人口	鉄道駅・バス停勢圏以外 92.0%	鉄道駅・バス停勢圏以外 92.8%
			交通空白地及び不便地以外に居住する人口 【参考値】	交通空白地以外 100.0%	交通空白地以外 100.0%
			交通不便地以外 87.2%	交通不便地以外 94.1%	
			鉄道駅・バス停勢圏以外 92.8%	鉄道駅・バス停勢圏以外 94.2%	

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3年（2021年）4月時点で約0.00km²となり、令和元年（2019年）10月の西部地域乗合タクシー及び令和3年（2021年）4月の南部地域乗合タクシーと東西軸路線バスの運行に伴い、計画策定時（平成27年（2015年））の約0.31km²から解消しています。
- 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かった場合は、令和3年（2021年）4月時点で約1.15km²になっていたと考えられます。

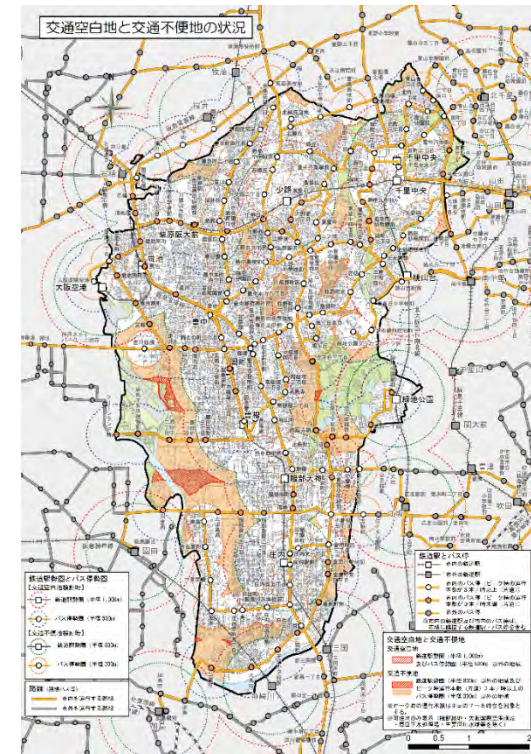
	交通空白地の面積 (km ²)	市域に占める割合	備考
平成31年（2019年）2月末時点	0.31	0.9%	豊中市公共交通改善計画策定時
令和2年（2020年）3月末時点	0.02	0.0%	西部地域乗合タクシー運行開始後（令和元年（2019年）10月1日以降）
令和3年（2021年）4月時点	0.00	0.0%	南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後（令和3年（2021年）4月1日以降）
令和3年（2021年）4月時点【施策なし】	1.15	3.2%	【参考】施策の取組みなし（バス運行補助事業廃止のみ実施）

2) 交通空白地の人口

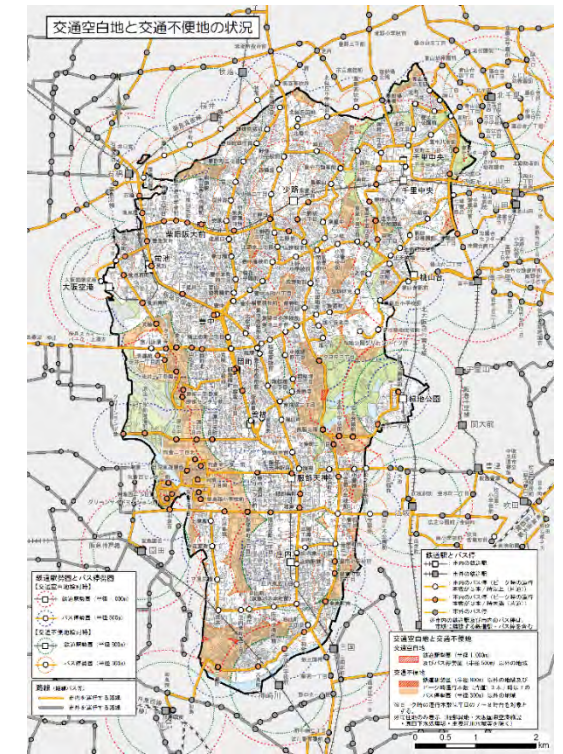
- 交通空白地の人口は、令和3年（2021年）4月時点で0人となり、令和元年（2019年）10月の西部地域乗合タクシー及び令和3年（2021年）4月の南部地域乗合タクシーと東西軸路線バスの運行に伴い、計画策定時（平成27年（2015年））の951人から解消しています。
- なお、乗合タクシー及び東西軸路線バスの取組みを実施しなかった場合は、令和3年（2021年）4月時点で4,292人に増加していたと考えられます。

	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	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1日以降）
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）

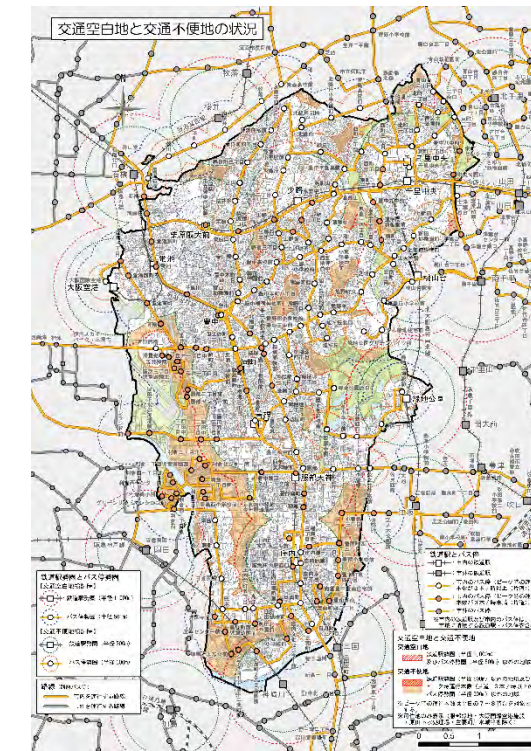
■平成31年（2019年）2月末時点
【豊中市公共交通改善計画策定時】



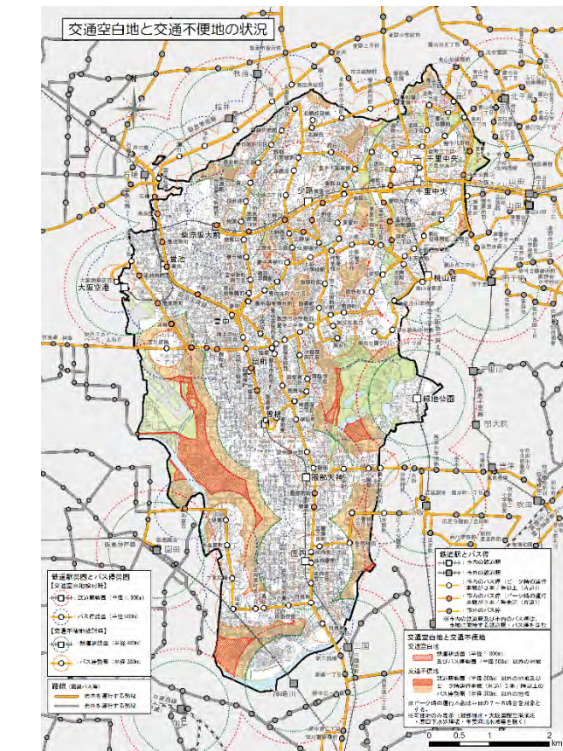
■令和2年（2020年）3月末時点
【西部地域乗合タクシー運行開始後
（令和元年（2019年）10月1日以降）】



■令和3年（2021年）4月時点
【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

3) 交通不便地の面積

- ▶ 交通不便地の面積は、令和3年（2021年）4月時点で約5.55km²となり、令和3年（2021年）4月の南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バスの運行に伴い、計画策定時（平成27年（2015年））の約5.72km²から約0.17km²解消しています。
- ▶ 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かった場合は、令和3年（2021年）4月時点で約6.13km²になっていたと考えられます。

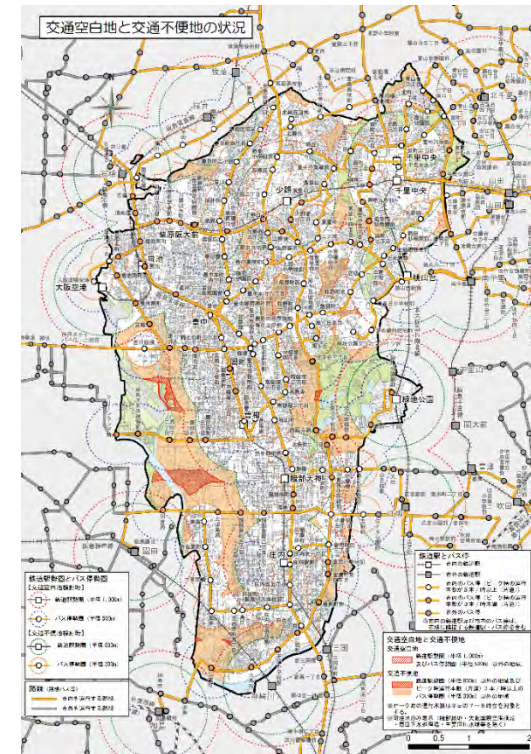
	交通不便地の面積 (km ²)	市域に占める割合	備考
平成31年（2019年）2月末時点	5.72	15.7%	豊中市公共交通改善計画策定時
令和2年（2020年）3月末時点	5.72	15.7%	西部地域乗合タクシー運行開始後（令和元年（2019年）10月1日以降）
令和3年（2021年）4月時点	5.55	15.3%	南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後（令和3年（2021年）4月1日以降）
令和3年（2021年）4月時点【施策なし】	6.13	16.8%	【参考】施策の取組みなし（バス運行補助事業廃止のみ実施）

4) 交通不便地の人口

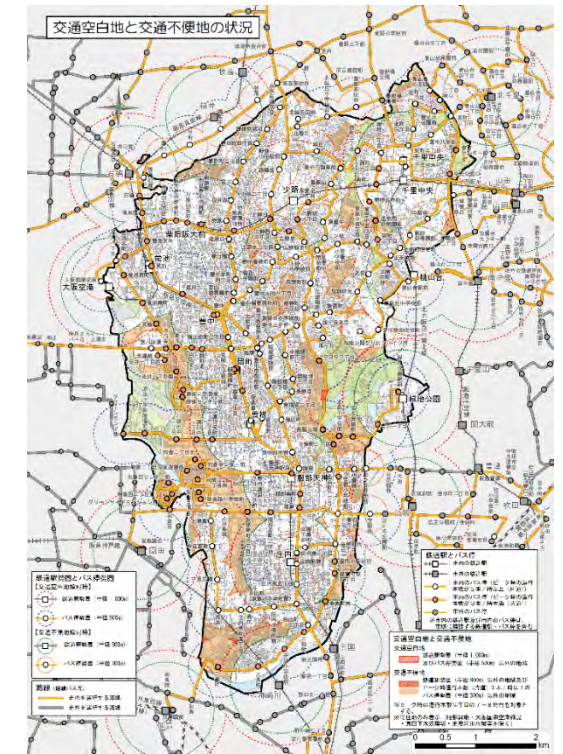
- ▶ 交通不便地の人口は、令和3年（2021年）4月時点で46,470人となり、令和3年（2021年）4月の南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バスの運行に伴い、計画策定時（平成27年（2015年））の50,337人から3,867人解消しています。
- ▶ なお、乗合タクシー及び東西軸路線バスの取組みを実施しなかった場合は、令和3年（2021年）4月時点で54,696人に増加していたと考えられます。

	交通不便地内人口 (人)	市人口に占める割合	備考
平成31年（2019年）2月末時点	50,337	12.7%	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	50,337	12.7%	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	46,470	11.8%	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1日以降）
令和3年（2021年）4月時点【施策なし】	54,696	13.8%	【参考】施策の取組みなし（バス運行補助事業廃止のみ実施）

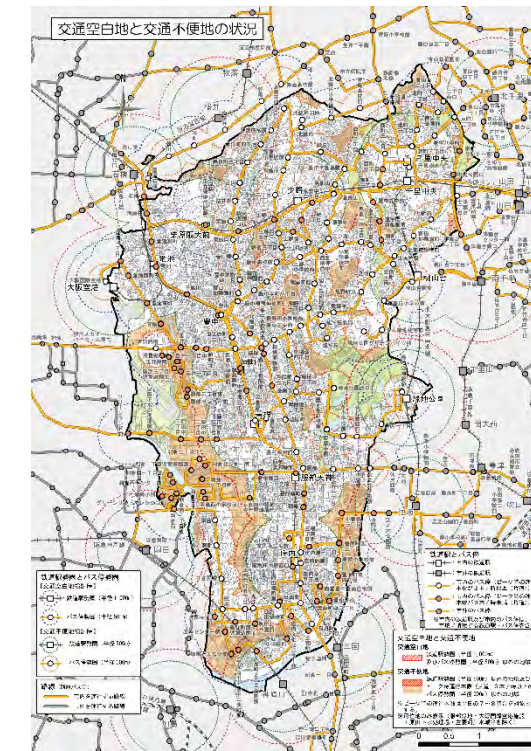
■平成31年（2019年）2月末時点
【豊中市公共交通改善計画策定時】



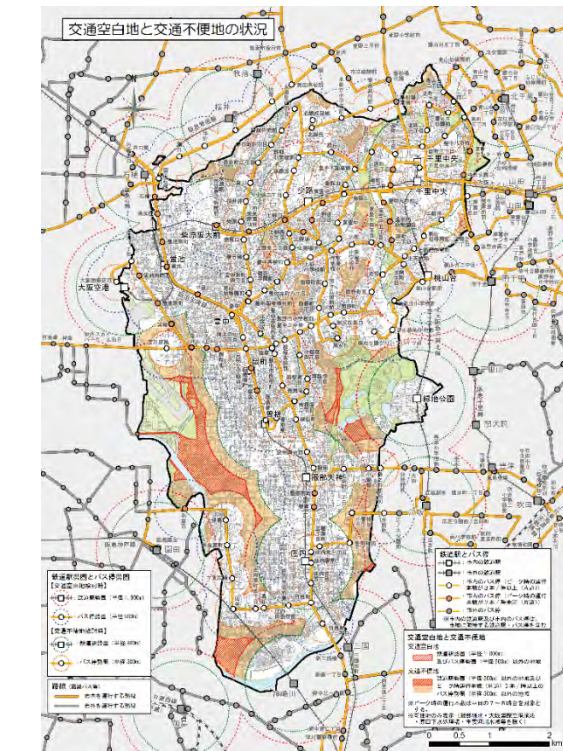
■令和2年（2020年）3月末時点
【西部地域乗合タクシー運行開始後
（令和元年（2019年）10月1日以降）】



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

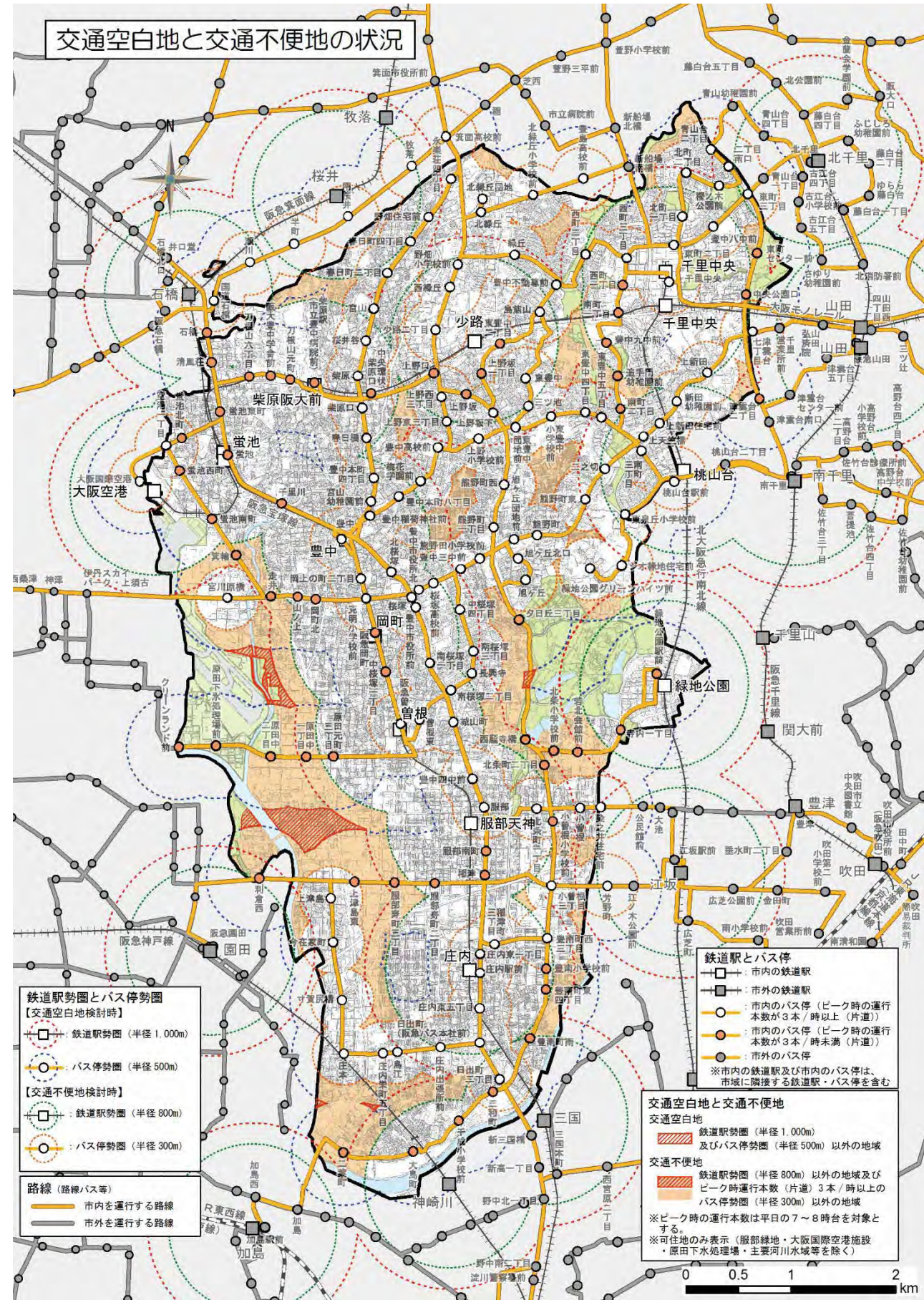


■令和3年（2021年）4月時点【施策なし】
【【参考】施策の取組みなし
（バス運行補助事業廃止のみ実施）】

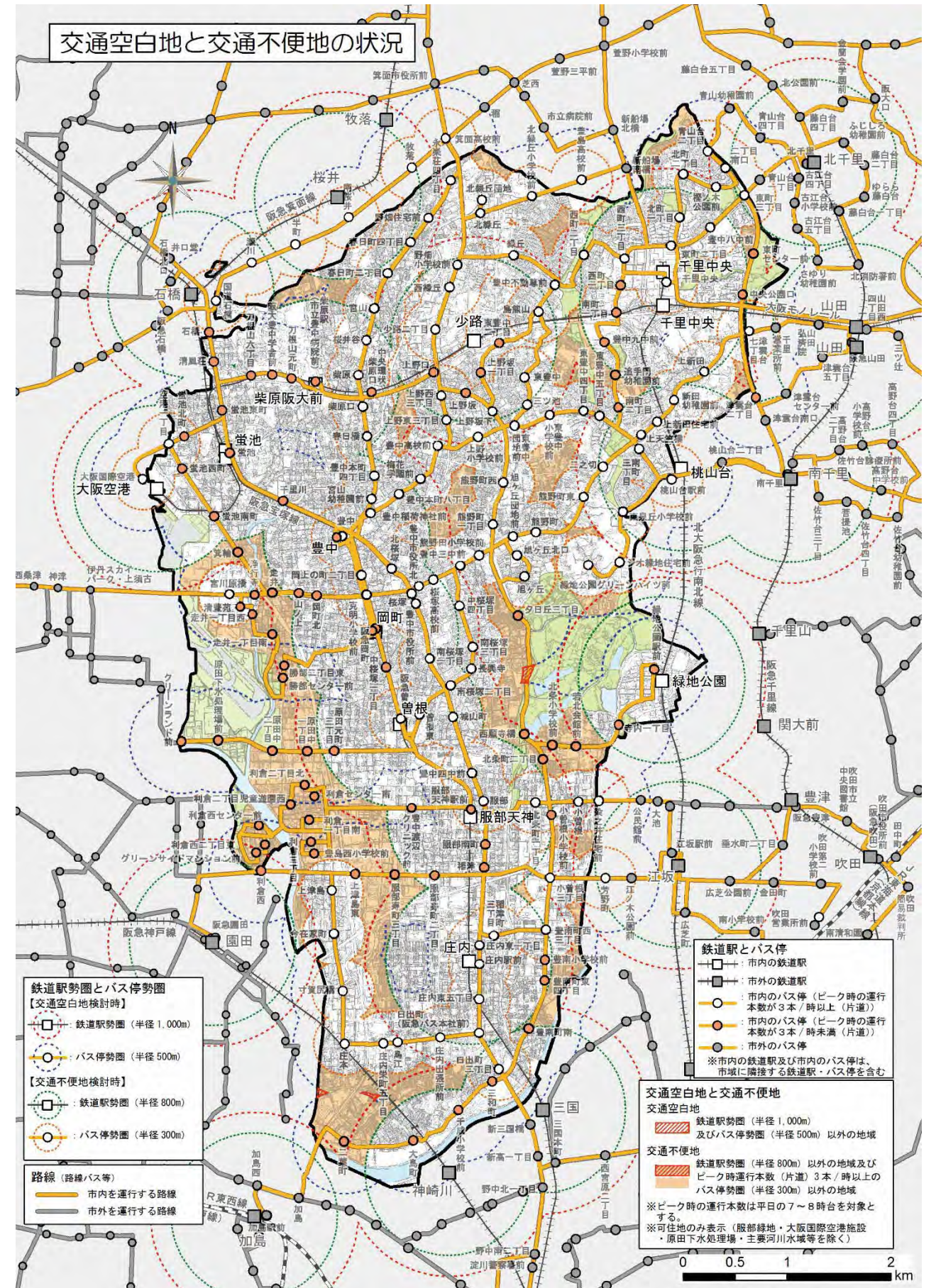


豊中市公共交通改善計画について

■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】

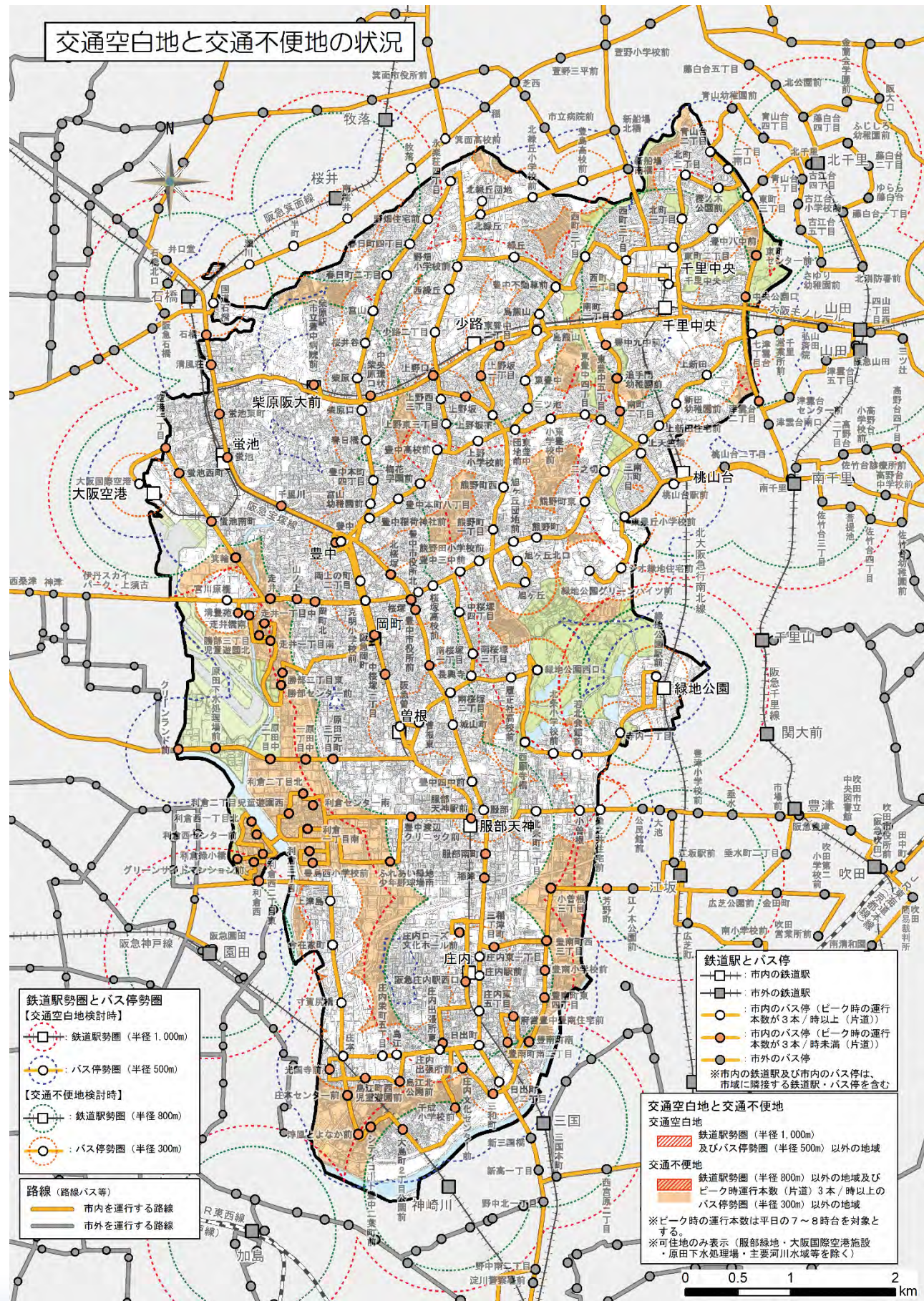


■令和2年(2020年)3月末時点 <再掲>
 【西部地域乗合タクシー運行開始後 (令和元年(2019年)10月1日以降)】

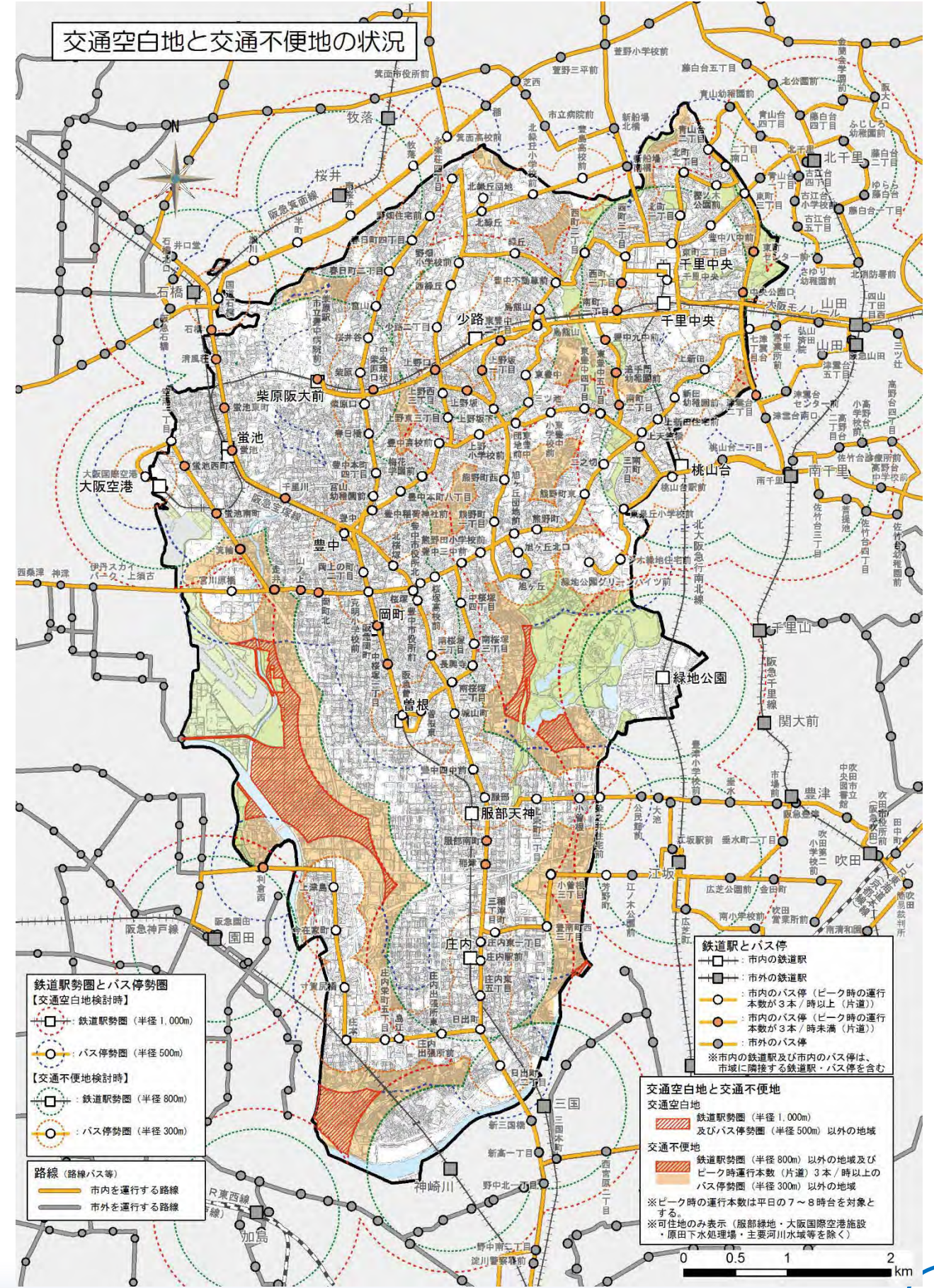


豊中市公共交通改善計画について

■令和3年（2021年）4月時点 <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、さらに公共交通を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3年（2021年）4月時点で約2.42km²であり、令和元年（2019年）10月の西部地域乗合タクシー及び令和3年（2021年）4月の南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バスの運行に伴い、計画策定時（平成27年（2015年））の約3.57km²から約1.15km²減少しています。
- 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かった場合は、令和3年（2021年）4月時点で約5.16km²に拡大していたと考えられます。

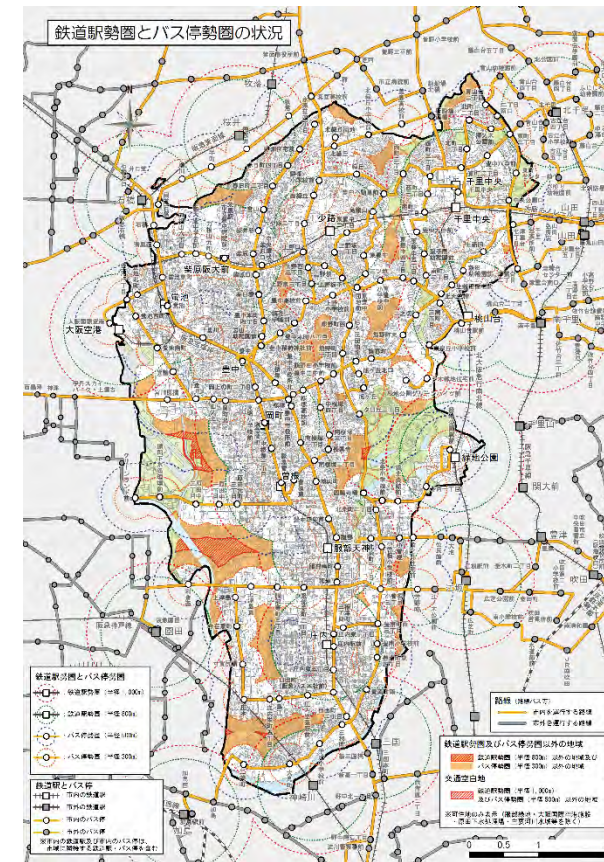
	勢圏外地域の面積 (km ²)	市域に占める割合	備考
平成31年(2019年)2月末時点	3.57	9.8%	豊中市公共交通改善計画策定時
令和2年(2020年)3月末時点	2.69	7.4%	西部地域乗合タクシー運行開始後(令和元年(2019年)10月1日以降)
令和3年(2021年)4月時点	2.42	6.7%	南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バス運行開始後(令和3年(2021年)4月1日以降)
令和3年(2021年)4月時点【施策なし】	5.16	14.2%	【参考】施策の取組みなし(バス運行補助事業廃止のみ実施)

2) 鉄道駅・バス停勢圏外地域の人口

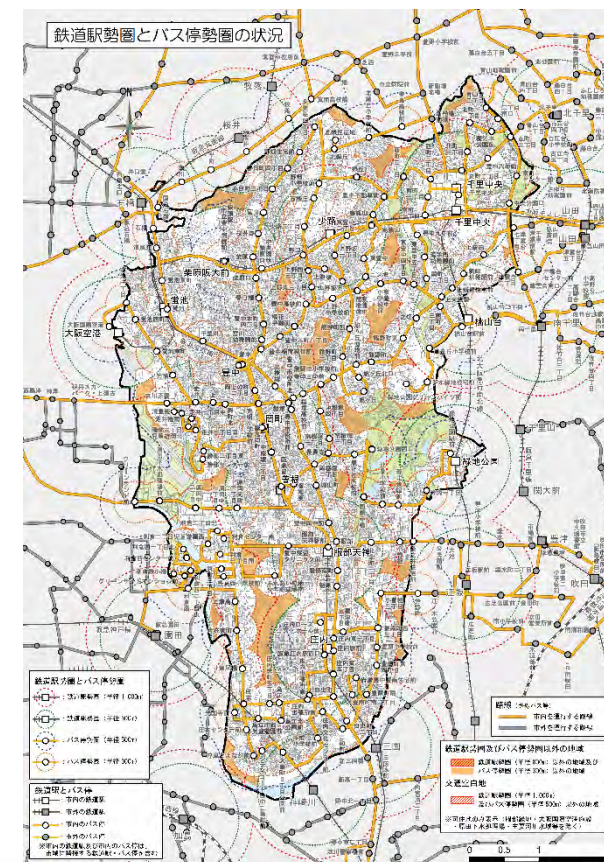
- 鉄道駅・バス停勢圏外地域の人口は、令和3年（2021年）4月時点で23,371人であり、令和元年（2019年）10月の西部地域乗合タクシー及び令和3年（2021年）4月の南部地域乗合タクシー及び東西軸路線バスの運行に伴い、計画策定時（平成27年（2015年））の32,100人から約8,700人減少しています。
- なお、乗合タクシー及び東西軸路線バスの取組みを実施しなかった場合は、令和3年（2021年）4月時点で44,354人に増加していたと考えられます。

	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	23,371	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1日以降)
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)

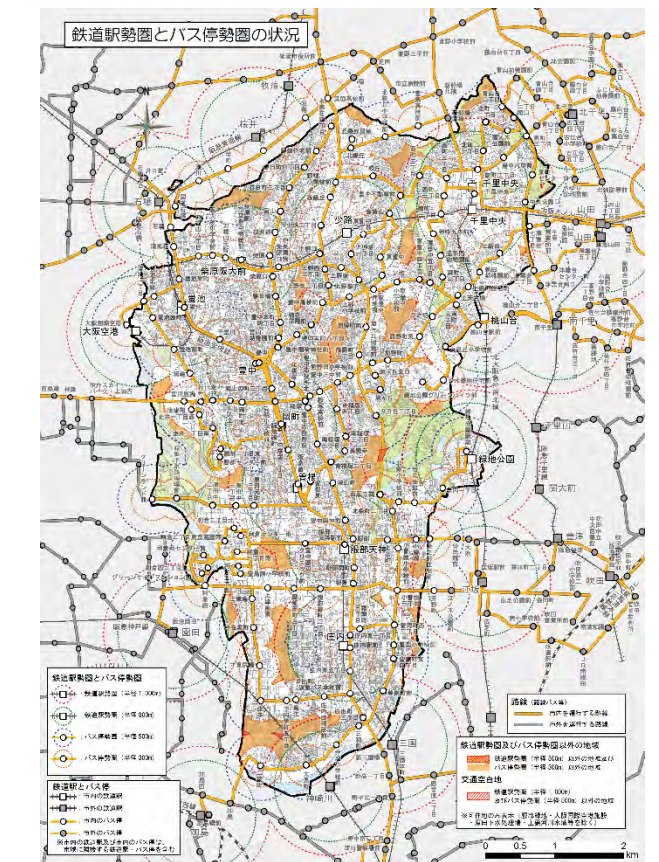
■平成31年（2019年）2月末時点
【豊中市公共交通改善計画策定時】



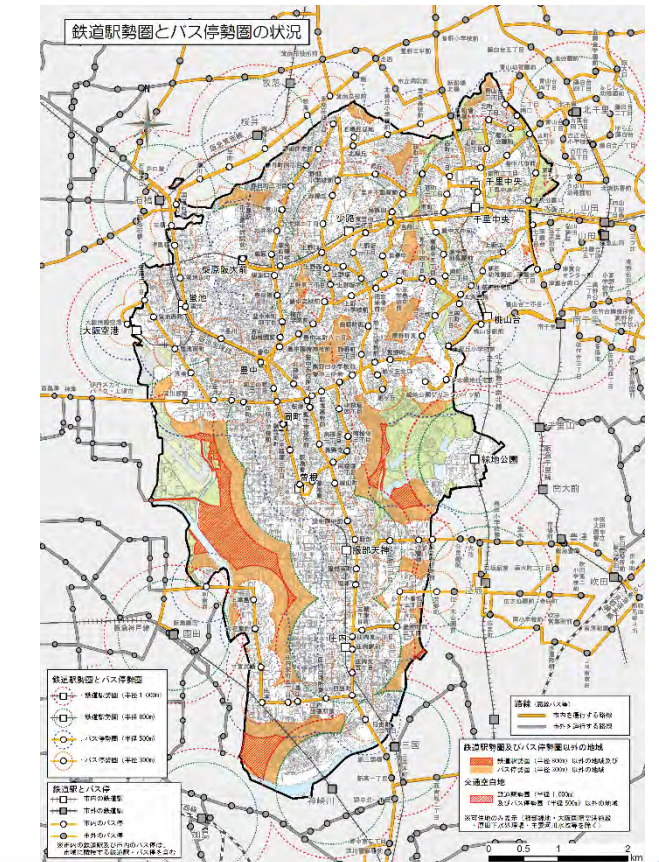
■令和3年（2021年）4月時点
【南部地域乗合タクシー及び
東西軸路線バス運行開始後】



■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)】

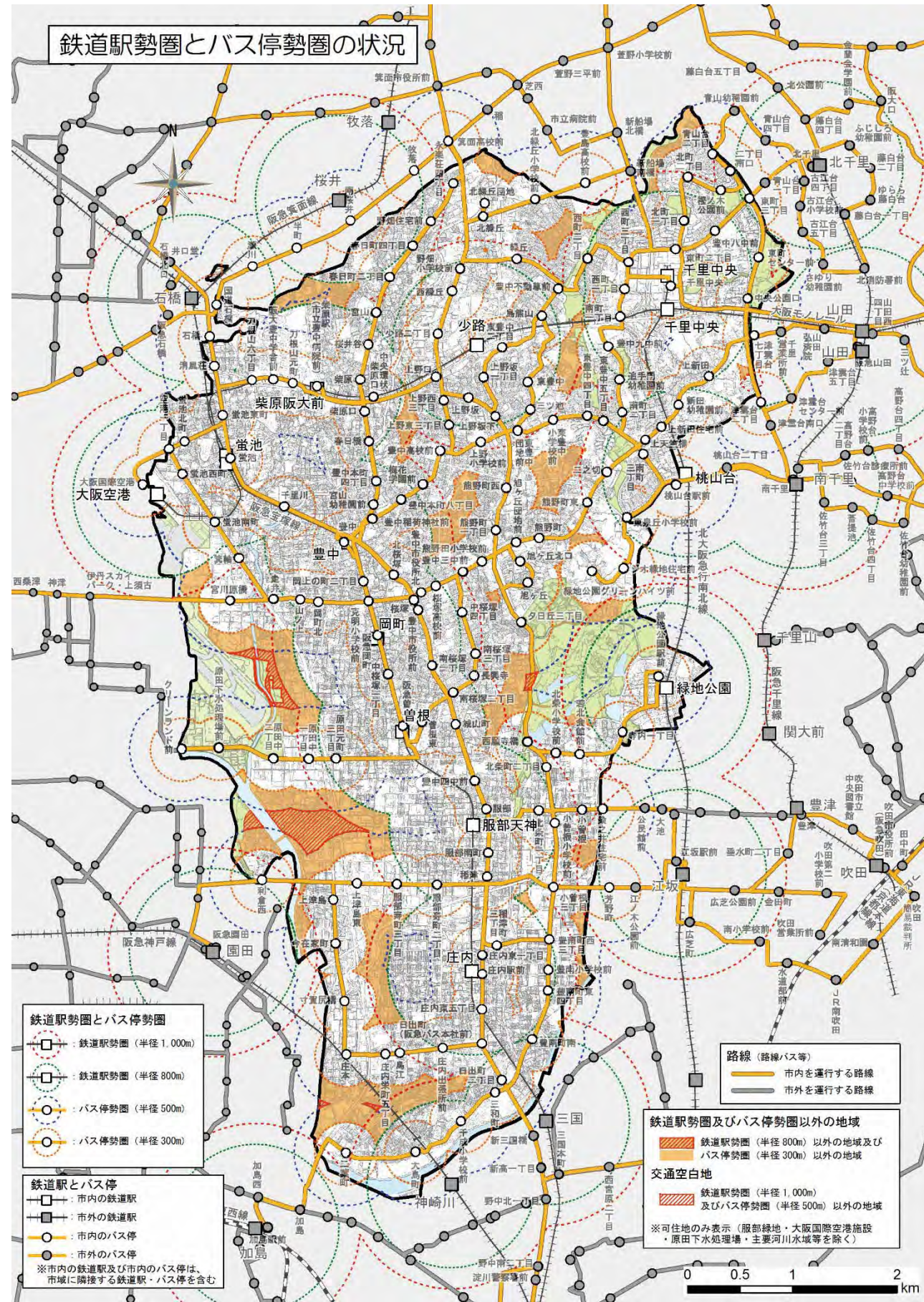


■令和3年（2021年）4月時点【施策なし】
【【参考】施策の取組みなし
(バス運行補助事業廃止のみ実施)】

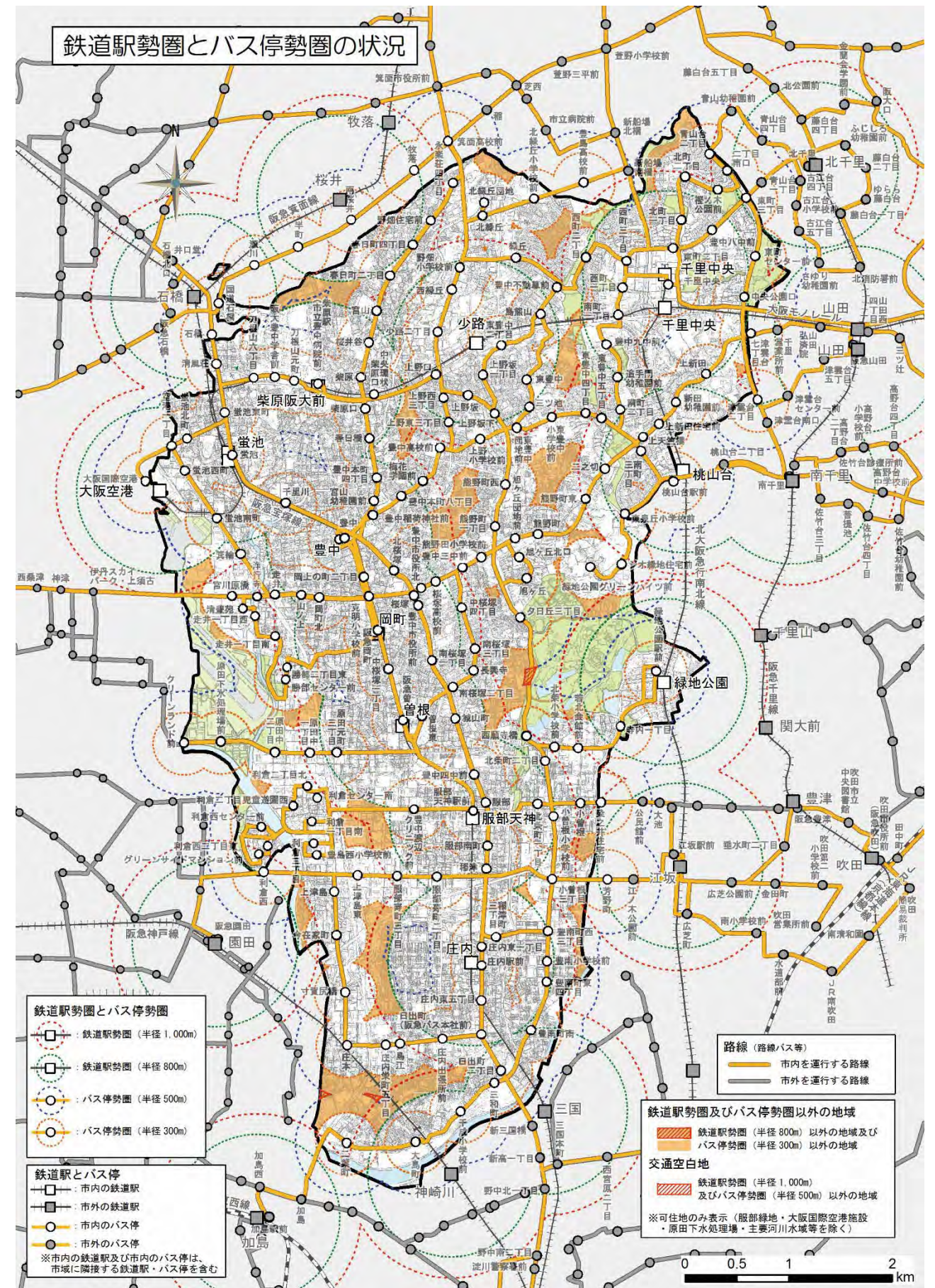


豊中市公共交通改善計画について

■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】

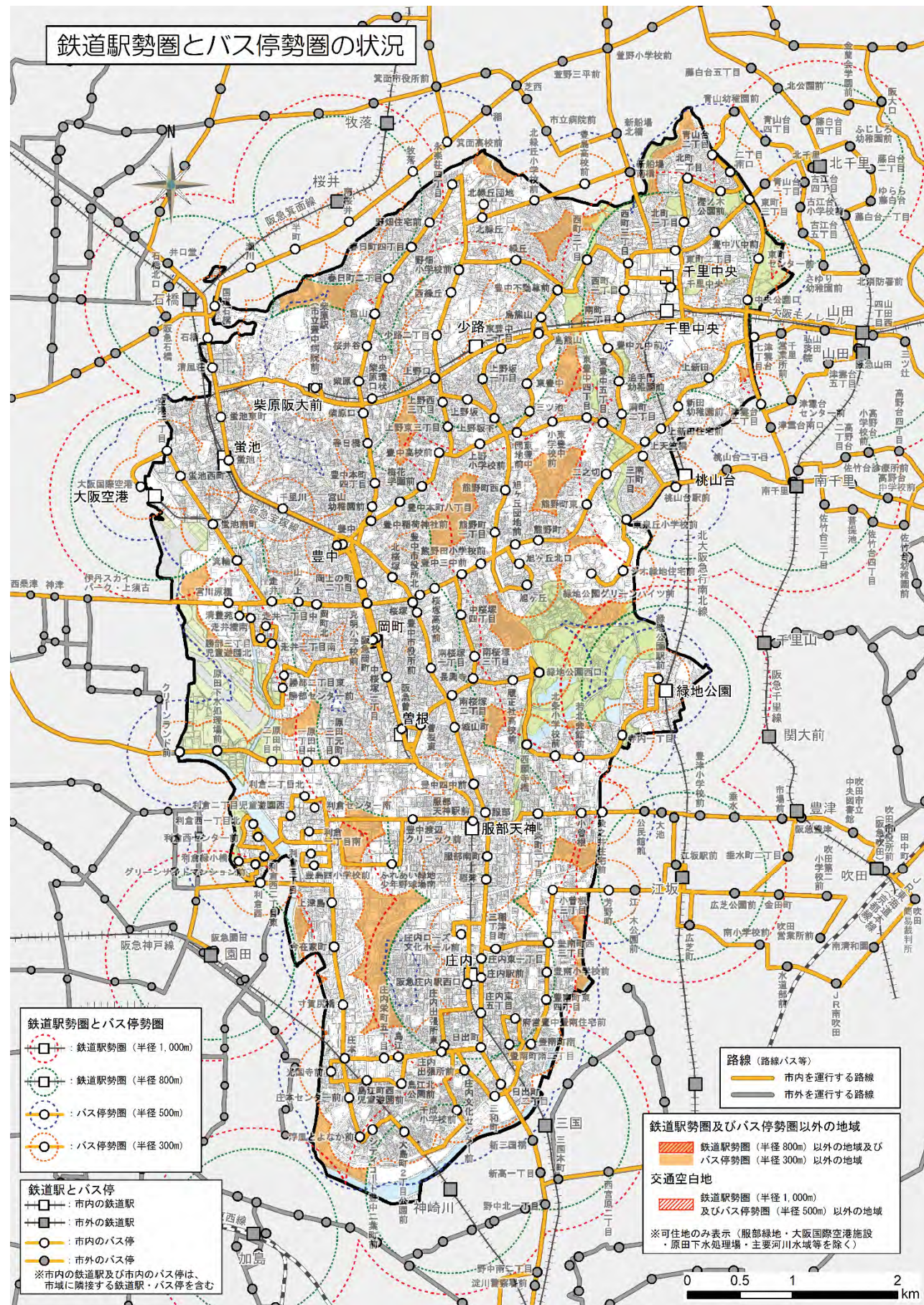


■令和2年(2020年)3月末時点 <再掲>
【西部地域乗合タクシー運行開始後 (令和元年(2019年)10月1日以降)】

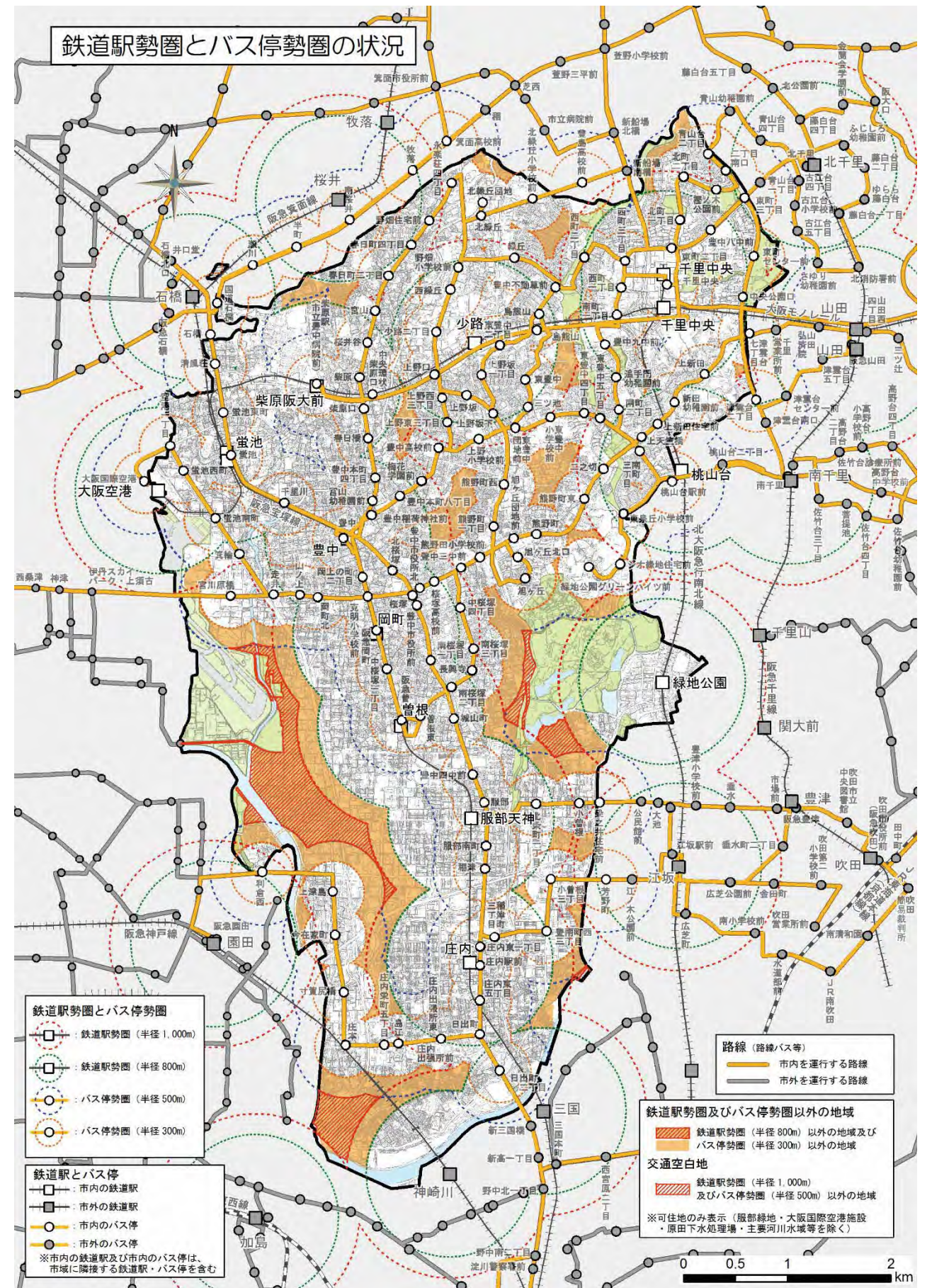


豊中市公共交通改善計画について

■令和3年(2021年)4月時点 <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)】



2. 取り組むべき施策について

2.1 豊中市公共交通改善計画における取り組むべき施策

- ▶ 豊中市公共交通改善計画（平成31年（2019年）2月策定）の基本理念「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備」を実現するために、3つの基本方針と10の取り組むべき施策を定めています。

● 豊中市公共交通改善計画における施策体系



出典：豊中市公共交通改善計画（平成31年（2019年）3月 豊中市）

2.2 ① 東西軸の強化

(1) 概要

- ▶ 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ることを目的として、路線バス『豊中東西線』を令和3年4月1日から運行を開始しています。
- ▶ 運行状況等は、資料5に記載しています。

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、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。

● 都市計画マスタープランにおける都市構造図



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）

(4) 運行開始に係る情報発信等の取組み

➢ 新型コロナウイルス感染症拡大による影響を踏まえ、豊中東西線の出発式及びバスの試乗会等のイベント開催は見合わせる形となりましたが、利用者の獲得を目的として、潜在利用者への周知、運行内容や本バスの魅力などの発信する取組みを行いました。

① 阪急バスと「豊中市内における路線バス運行にかかる協定」を締結

豊中市では、令和3年(2021年)3月30日に阪急バス株式会社と4月から路線バス「豊中東西線」を運行することや、市内のバス路線の維持向上についての相互協力を行っていくことについて協定を締結しました。



② 広報とよなか3月号特集記事の掲載

広報とよなか3月号の特集「市内の移動もっと便利に」として、豊中東西線の開通、豊中市乗合タクシーの運行地域拡大(南部地域乗合タクシーの運行開始)、シェアサイクル実証実験のエリア拡大の記事を掲載しています。



③ 市ホームページの活用による情報発信

豊中市のホームページにおいて、豊中東西線の運行開始を告知する「市長ブログ(動画サイト)」ページや豊中東西線の運行概要を紹介するページを開発しています。



④ 路線バス「豊中東西線」運行開始の告知チラシ・ポスターを作成・配布

沿線地域の小・中学校(小学校7校、中学校5校)及び履正社中学・高校の通学児童・生徒をはじめ、市の施設(地域包括支援センター、母子保健課、いびき等)、鉄道駅(北大阪急行緑地公園駅、阪急曽根駅等)において、ポスターの掲示やチラシの配布・配架を行いました。



④ SNS等の活用による情報発信

豊中市によるSNSサイトにおいて、豊中東西線の運行開始に関する情報発信を実施しています。

- ・ 豊中市子ども未来部子ども相談課公式ツイッター「ほっぺちゃん通信【豊中市子ども相談課公式】」(Twitter)
- ・ 豊中市公式Instagram「andToyonaka」(Instagram)



⑥ 「服部緑地パークライフ VOL.29 2021 Winter」への記事掲載

服部緑地の魅力や様々な取組みに関する情報を発信する「服部緑地パークライフ」に、服部緑地西中央広場の出入口にある緑橋に「服部緑地西口」停留所を新設する記事を掲載しました。



⑦ 阪急沿線情報紙「TOKK」への記事掲載

阪急電鉄の全駅をはじめ、京阪神の主要スポットで毎号30万部を配布する、スタイリッシュなフリーペーパー阪急沿線情報紙「TOKK」に、阪急バス豊中東西線の開通についての記事を掲載しました。

2.3 ② 交通不便地の改善

(1) 概要

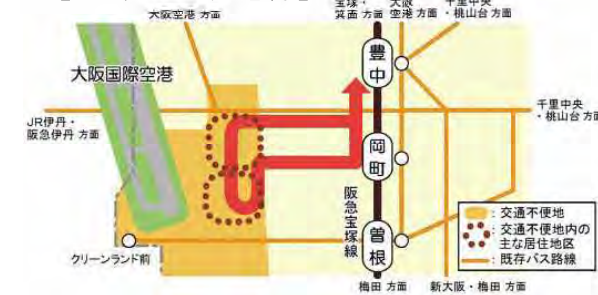
- ▶ 西部地域では、広く存在する交通空白地を含む交通不便地において、高齢者等の日常生活（買物・通院等）を支えていくため、地域と最寄り駅をつなぐ西部地域乗合タクシーを令和元年（2019年）10月から運行を開始しています。
- ▶ 南部地域では、バス運行補助事業の見直しに伴う市立豊中病院線の廃止により、新たに発生する交通空白地を解消し、庄本地区周辺等の交通不便地に居住する市民の交通利便性の確保を目的に、南部地域乗合タクシーを令和3年（2021年）4月1日から運行を開始しています。

■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
西部地域などに存在する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。

●ルートイメージ

【西部地域北路線】



【西部地域南路線】



【南部地域路線】



出典：豊中市公共交通改善計画
(平成31年(2019年)3月 豊中市)

【参考】豊中東西線沿線のトピック

クリーンランドひろば（最寄りバス停：クリーンランド）

クリーンランド内にある令和2年（2020年）9月にオープンした広場です。約3,000平方メートルの芝生広場や、全長15mのボルダリング遊具2基を設置、遊歩道沿いには健康遊具や「あずまや」などを配置しています。



出典：豊中市伊丹市クリーンランド広報誌 クリーンランドだより Vol.6 (令和3年9月発行)

原田緩衝緑地（最寄りバス停：原田中二丁目）

緩衝緑地Ⅱ期事業の計画地で、現在は「緑と食品のリサイクルプラザ」や「緑化樹木見本園」、「記念樹の森」など、主に緑地保全及び緑化推進行政を図る施設が設置されています。豊中市では、千里川を挟んで空港の滑走路に隣接し、飛行機を真下から鑑賞することができる原田緩衝緑地を利活用した魅力的なスポットの整備に向けた事業化を検討しています。

○利活用イメージ図 ※確定したものではなく、あくまでイメージとして想定したもの

【基本コンセプト】大地と大空を体験できる賑わいの交流拠点



出典：原田緩衝緑地の事業方針（豊中市資料）

(2) 西部地域乗合タクシー

- ▶ 西部地域乗合タクシーは、令和元年（2019年）10月から運行を開始しています。
- ▶ 令和2年（2020年）10月に以下に示すダイヤ改正を実施しています。
- ▶ 運行の現状及び見直しの方向性は資料2、資料3に記載しています。

●令和2年（2020年）10月実施のダイヤ改正の概要

- ・ルートの改編及び停留所を増設・移設
- ・原則、2時間前まで予約を受け付け
- ・平日第4便を予約不要の路線（路線定期運行）として試験運行
- ・平日の始発時間（第1便）を8時に繰り上げ、第2便・第3便のダイヤを変更

●ダイヤ改正告知チラシの配布

ダイヤ改正の概要をはじめ利用方法等を掲載した運行概要パンフレットを広報とよなか令和2年（2020年）10月号と一緒に沿線地域を対象に配布



(3) 南部地域乗合タクシー

- ▶ 南部地域乗合タクシーは、令和3年（2021年）4月1日から運行を開始しています。
- ▶ 運行の現状及び見直しの方向性は資料2、資料3に記載しています。

●広報とよなか3月号特集記事の掲載

広報とよなか3月号の特集「市内の移動 もっと便利に」として、豊中市乗合タクシーの運行地域拡大（南部地域乗合タクシーの運行開始）の記事を掲載



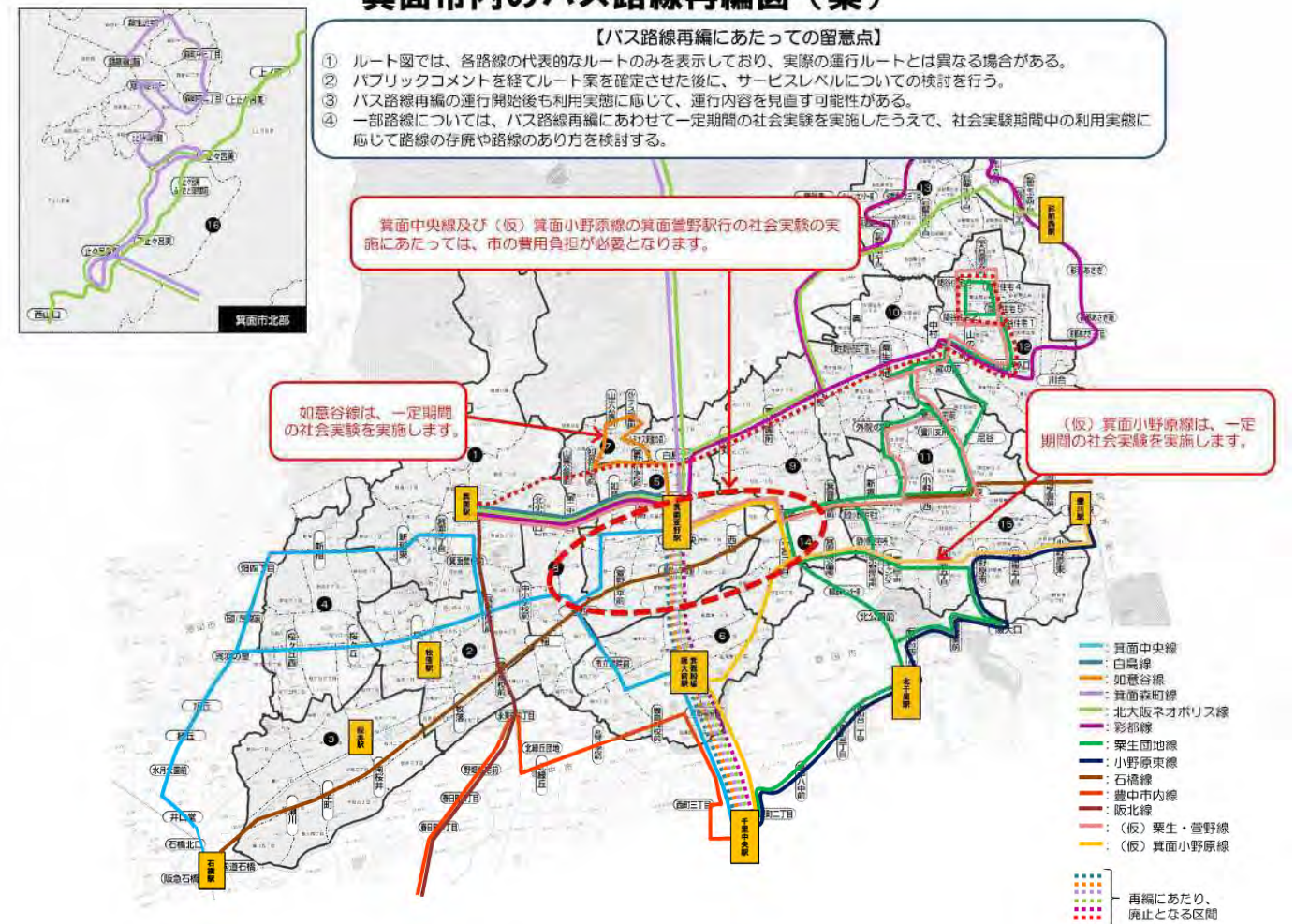
2.4 ③ 大阪の南北軸の強化と公共交通網の見直し

- ▶ 北大阪急行延伸事業は、千里中央駅から北へ約2.5km延伸するもので、平成28年度（2016年度）に着工し、令和5年度（2023年度）の開業に向けて、事業が進められています。
- ▶ 北大阪急行延伸事業に合わせ、箕面市域内等のバス路線が新駅（箕面萱野駅）を中心としたルートに再編されます。このため、千里中央を起終点とするバス路線について、開業の令和5年度（2023年度）に向け、バス事業者及び箕面市等の近隣市と協議を進めていきます。

【参考】箕面市内のバス路線再編図（案）

- ・箕面市内を運行するバス路線の多くが箕面萱野駅に集積するものとされています。

箕面市内のバス路線再編図（案）



出典：第44回箕面市地域公共交通活性化協議会資料（令和3年（2021年）9月14日開催）

2.5 ④ 交通結節点の改善

(1) 千里中央駅前広場再整備

- 千里中央地区活性化基本方針の実現に向けた取り組みが府や地元企業等と官民協働のもと進められています。
- この取り組みに合わせ、同地区のさらなる活性化を図る指針として策定された「千里中央地区活性化基本計画」に基づき、当該地区が抱える交通問題の解決をめざし、将来の交通需要を考慮した安全で快適な駅前空間の実現に向けて、周辺道路も含めた基盤整備の具体的な検討を進めます。
- 今年度は、「千里中央活性化基本計画」における基盤整備計画に基づき検討された地区内及び周辺道路の区画や線形整備計画について、関係部局と連携し、土地区画整理事業の事業化支援と、相乗効果が期待できる周辺整備計画も含めた詳細検討を進めるとともに、地権者や事業者、関係機関との協議・調整を行っています。

(2) 服部天神駅前広場整備

- 土地区画整理事業と街路事業が融合した「沿道整備街路事業」による駅前広場の無電柱化を含む整備と服部踏切から国道176号までの府道豊中吹田線の無電柱化に取り組み、駅利用者の安全性と利便性の向上及び駅前の顔として、魅力的な広場空間の整備と交通結節点としての機能向上を図るために、事業を進めています。
- 今年度は、用地取得のため用地交渉を実施するとともに、大阪府からの委託を受けて服部踏切から国道176号までの府道豊中吹田線の無電柱化に向けた詳細設計を実施しています。

●服部天神駅前広場整備事業の事業概要

服部天神駅前広場整備事業の概要

1. 目的
服部天神駅前における地域の顔としての魅力的な広場空間の確保と駅利用者の安全性、利便性の確保等、交通結節点としての機能強化を図るため、駅前広場の整備を進めます。

2. 経過
服部天神駅前広場については、昭和41年7月に駅前周辺の再開発（防災建築街区造成事業）に合わせて事業認可を取得し整備に着手しましたが、事業実施に至りませんでした。
その後、整備手法の検討や関係者との協議を重ね、事業協力を求めて来た結果、平成11年新たに創設された制度で、土地区画整理事業と街路事業が融合した沿道整備街路事業の導入により、事業着手の目的が整いました。

3. 駅前広場の整備内容

- 安心・安全に利用できる空間の確保
 - 踏切周辺及び改札出口付近に滞留場所の確保
 - 歩行空間の確保（幅員5m以上の歩道整備）
 - 無電柱化の実施
- 交通結節点としての機能強化
 - ロータリーの設置
 - 福祉車両、タクシー乗降場の設置
 - 一般車両送迎場の設置

駅前広場整備の計画平面図

位置図

航空写真

整備スケジュール案

年度	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)
スケジュール	調査・調査	調査・調査	調査・調査	調査・調査	調査・調査	調査・調査	調査・調査
整備内容	調査・調査	調査・調査	調査・調査	調査・調査	調査・調査	調査・調査	調査・調査

注：本スケジュールは、関係機関等との協議により変更となる場合があります。

出典：豊中市資料

●千里中央地区活性化基本計画 概要版（抜粋）〔1/3〕

千里中央地区においては、地区が担うべき役割や機能など、今後のまちづくりのあり方を示した『千里中央地区活性化ビジョン』が豊中市により平成26年3月に策定され、これをもとに、官民協働の合意形成の場となる「千里中央地区活性化協議会」（地区内に土地または建物を保有する官民の関係者等が参画）が、平成28年7月に発足しました。
『千里中央地区活性化基本計画』は上記協議会が平成28～30年度の3ヶ年で策定しました。

第1章 基本計画の位置づけ

※ 計画の対象範囲は「東町エリア」とする。（P6参照）

- 本基本計画は『活性化ビジョン』で示された「まちづくりの理念と方向性」の実現に向け、近年の周辺状況の変化を踏まえながら、官民協働による適切な役割分担のもと、今後概ね10年程度の期間に関係者が取り組むべき方向性や方針を示し、千里中央地区のさらなる活性化を図る指針として定めたものです。

第2章 千里中央地区「東町エリア」の将来像

◆将来像



出典：千里中央地区活性化基本計画概要版
（平成31年（2019年）3月策定 千里中央地区活性化協議会）

●千里中央地区活性化基本計画 概要版（抜粋）〔2/3〕

第3章 まちづくりの取組み方針

方向性1：北大阪の中核的な都市拠点形成

- 北大阪の中核的な都市拠点にふさわしい高次都市機能を導入する。
- バス乗降場等を集約・再配置や乗継利便性の向上により、ターミナル機能を強化する。
- 千里ニュータウンの顔となる、賑わいやコミュニティの核になるシンボル空間を形成する。

方向性2：千里ニュータウンの地区センター機能を充実する

- 千里に住まう多世代のニーズを満たす生活利便機能を充実する。
- 多様な都市魅力や価値を創造する文化交流機能を充実する。
- 駐車場の適正な配置・運用により、交通負荷を低減する。
- 自転車・バイクのアクセス動線に応じた利用しやすい自転車駐車場等を整備する。

方向性3：快適な回遊動線や広場空間を充実・再構築する

- 高質で連続した歩行者ネットワークの拡充により、地区全体の回遊性を高める。
- デッキを含む歩行者動線に沿って賑わいや潤いのある連続した街並みを形成する。
- 周辺の緑豊かな環境と連携した、緑の回遊ネットワークや憩いの場を創出する。

方向性4：環境配慮や防災性向上を目指したインフラ整備や取組みを推進する

- 施設の機能更新等にあわせて、効率的なエネルギー利用を促進する。
- 環境に対する市民意識の更なる向上を図り、環境にやさしいライフスタイルを実践する。
- 「人的被害の抑制」「立地企業の事業継続の確保」を図るため、災害対策の整備に取り組む。
- 平常時から勉強会や訓練を定期的に開催し、防災意識の啓発・高揚や地域連携の強化を図る。

方向性5：エリアマネジメントや市民参加により持続的・発展的にまちを育てる

- 地域・事業者等が連携し、パブリックスペースの利活用を促進することで、地区全体での賑わい創出・情報発信に取り組む。（イベント等の企画・運営、エリアプロモーション等）
- 公共空間の質の高い維持管理・改善により、地区内の快適性・回遊性を向上する。（広告物・サインの自主ルール策定、清掃等の管理水準の向上、放置自転車対策等）

第4章 官民協働による千里中央地区「東町中央ゾーン」の再整備

「東町中央ゾーン」再整備コンセプト ※再整備の検討範囲は、既に再整備が完了した東町エリアの北側等を除く「東町中央ゾーン」とする。（P6参照）

都市格に適した高質で賑わいの絶えないまちを実現

多様な魅力に富む競争力ある一大商業核を形成

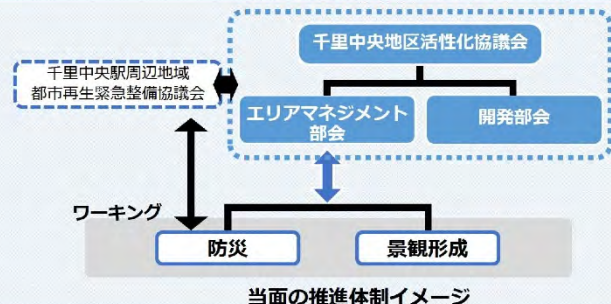
地区課題の解決にとどまらない未来志向のより良いまちづくり

回遊しやすい歩行者中心のまち、来街者や周辺居住者のサードプレイスを提供

千里中央地区「東町中央ゾーン」再整備計画 ※詳細は次頁以降に記載

第5章 『基本計画』の推進等

- 地区活性化に向けた各種事業は、事業実施主体が『基本計画』に基づき実施する。
- 協議会は、その進行管理を主な役割とし、必要に応じて『基本計画』で示した取組み方針に沿った事業の実現に向けた協議・調整などに取り組む。
- 当面は右図のような体制により『基本計画』を推進する。
- 今後、事業の進捗に応じて効率的・効果的な組織の再編を行い、地区の将来像の実現に取り組んでいく。

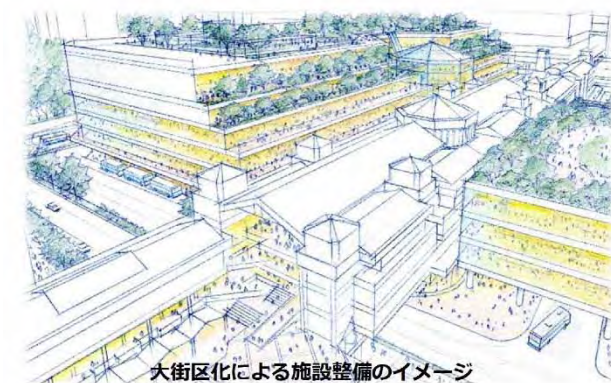
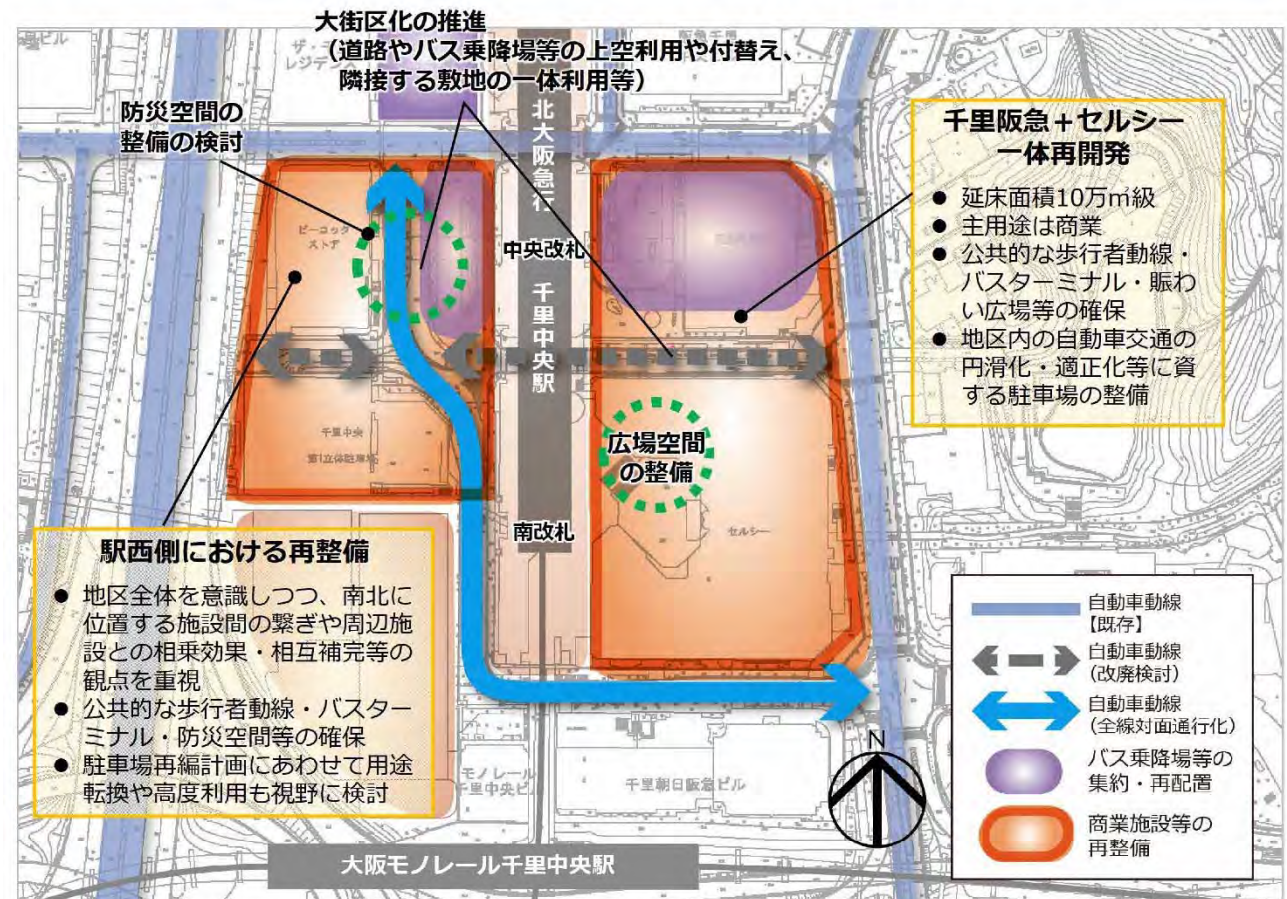


出典：千里中央地区活性化基本計画概要版
（平成31年（2019年）3月策定 千里中央地区活性化協議会）

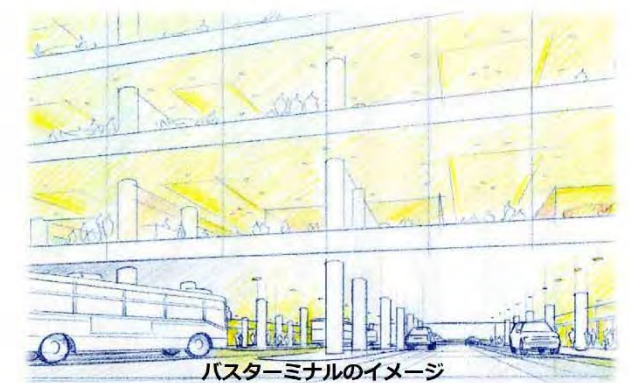
●千里中央地区活性化基本計画 概要版（抜粋）〔3/3〕

施設配置計画

- 大街区化等による商業施設等の再整備の推進
- 広場空間（セルシー広場を継承した新たな広場等）の整備や環境創出となる屋上緑化等の導入
- 東町中央ゾーン全体で偏りなく回遊が生まれ、賑わうよう、東西両街区に商業施設等を配置
- 施設間のバリアを極力感じさせないような一体感を持たせるとともに、東町中央ゾーン全体で店舗・サービス等に一大商業核にふさわしい多様性を備え、周辺に立地する商業拠点並みの施設規模を確保
- 北大阪の都市拠点にふさわしい高次都市機能の導入や、多様なニーズに対応した生活利便機能等の導入
- 民間施設の更新等と一体的に公共施設の整備や都市機能の導入等を図り、再整備を効率化



大街区化による施設整備のイメージ



バスターミナルのイメージ

※本イメージ図は、都市計画等の制度を活用し、公益的空間の創出や回遊性の向上を図るため、道路上空利用を想定した場合の例示であり、確定したものではありません。

出典：千里中央地区活性化基本計画概要版
（平成31年（2019年）3月策定 千里中央地区活性化協議会）

2.7 ⑤ 乗継利便性の向上

(1) 阪急豊中駅での乗り継ぎ改善の実施

- 阪急豊中駅バスのりばでは、運行本数が少ないバスのりばの集約によるバスのりばのコンパクト化に向けた検討結果（第6回協議会資料5-2（令和元年（2019年）7月5日開催）を踏まえ、鉄道駅⇄バスのりば間の乗継移動の時間短縮や身体的な負担軽減を図るためにバスのりばの集約によるバスのりばのコンパクト化をバス事業者の協力を得て、実施しています。
- また、阪急豊中駅は運行本数が多いバスのりばにも関わらず、定時運行を確保するために必要な「待機バス」が設置されおらず、バスおりばの降車バスを待機スペースとして活用している状況にあります。そこで、北側の駅前広場内のバスのりば集約により創出されたスペースを待機バスとして活用しています。

【変更前】阪急豊中駅バスのりば



主な方面・行先	
1番のりば	北緑丘団地、千里中央、箕面市役所前、箕面、柴原駅（市立豊中病院前）
2番のりば	西緑丘、上野坂一丁目、東豊中団地前、千里中央
3番のりば	上野坂、東豊中団地前、桃山台駅前、津雲台七丁目
4番のりば	豊中市役所北、阪急曽根、旭ヶ丘、桃山台駅前、津雲台七丁目、緑地公園駅前、豊南町南、加島駅前、上野坂、柴原駅（市立豊中病院前）
5番のりば	豊中市役所前、日出町、梅田、新大阪
6番のりば	イオンモール伊丹、阪急伊丹
7番のりば	大阪国際空港、阪大豊中学舎前、柴原駅（市立豊中病院前）、西宮北口

【変更後】阪急豊中駅バスのりば



主な方面・行先	
1番のりば	北緑丘団地、千里中央、箕面、柴原駅前(市立豊中病院前)
2番のりば	西緑丘、上野坂一丁目、東豊中団地前、千里中央
3番のりば	上野坂、東豊中団地前、桃山台駅、津雲台七丁目
4番のりば	豊中市役所北、阪急曽根駅、旭ヶ丘、桃山台駅、津雲台七丁目
5番のりば	豊中市役所前、庄内駅前、日出町、新大阪、イオンモール伊丹、阪急伊丹
7番のりば	伊丹市役所前、西宮北口

5番のりば・6番のりば
5番のりばに集約

旧6番のりば
待機バスとして活用

※阪急バス株式会社HPデータをもとに一部編集

(2) 千里中央バスのりばにおける現状と改善の方向性

- 千里中央バスのりばは、豊中市内を運行する路線をはじめ、近隣の吹田市、茨木市、箕面市、池田市、豊能町を起終点とする路線も乗入れており、北摂地域の主要な交通結節点となっています。
- 千里中央における現況と問題点を把握するために検討を行いました。検討結果を以下に示します。

① 千里中央バスのりばの現状と問題点

千里中央は、北大阪急行線千里中央駅（地下駅）の地上部にある商業施設せんちゅうばるの西側と東側に駅前広場が整備されています。バスのりばは、西側の駅前広場に5か所、東側の駅前広場の南側に5か所、旧千里セルシー東側に1箇所、千里ライフサイエンスセンタービルの北側に1箇所、合計12か所設置されています。また、西側の駅前広場、豊中市千里文化センター（コラボ）の1階部分、旧千里セルシー東側及び千里ライフサイエンスセンタービルの北側の4か所にバスおりばが設置されています。

バスのりば及びバスおりばともに、複数箇所に散在しており、鉄道駅⇄バスのりば・おりば間の移動時間や距離にバラツキがある状況にあります。



※阪急バス株式会社HPデータをもとに一部編集

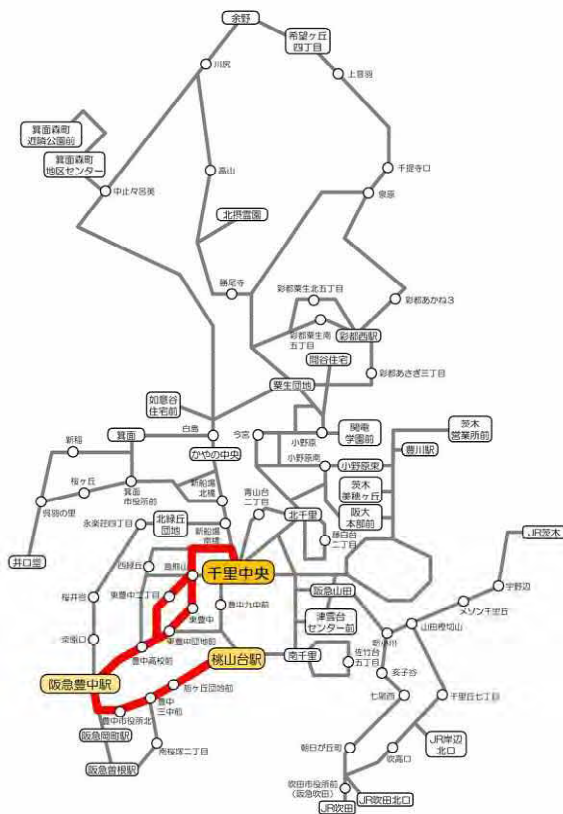
主な方面・行先	
1番のりば	東豊中、東豊中団地前、上野坂一、豊中高校前、阪急豊中駅、旭ヶ丘、桃山台駅
2番のりば	北緑丘団地、阪急豊中駅、阪急曽根駅、旭ヶ丘
3番のりば	西緑丘、少路二丁目、上野西（三）、阪急豊中駅
4番のりば	佐竹台、高野台、津雲台センター前、津雲台七丁目、南町（二）、桃山台駅、南千里、阪急山田、千里営業所前
4番のりば	箕面森町近隣公園前、箕面森町地区センター（白鳥では降車できません。）、北摂公園（粟生団地まで止まりません。）、希望ヶ丘四丁目
5番のりば	小野原、粟生団地、間谷住宅 ※5番のりばから発車する便はすべて、北千里では降車できません（次は北公園前に停まります）。
6番のりば	関西学院千里国際キャンパス、小野原東（深夜バスのみ）、開電学園前、今宮三丁目、阪急小野原住宅前、小野原西五丁目
6番のりば	下井、豊川一丁目、記念公園西口、茨木英穂ヶ丘、阪大医学部病院前、阪大本部前、阪急山田
7番のりば	（箕面）市立病院前、箕面市役所前、呉羽の里、ルミナス箕面の森、如意谷住宅前、余野、彩都西駅、希望ヶ丘四丁目、粟生団地、彩都粟生北方面
8番のりば	北町（二）、青山台（二）、北千里、阪大医学部病院前
9番のりば	東町（三）、北千里、古江台、藤白台
10番のりば	阪急山田、新小川、亥子谷、七尾西、吹田市役所前（阪急吹田）、JR吹田、JR岸辺北口、メゾン千里丘、JR茨木、原町二丁目
11番のりば	（箕面）市立病院前、白鳥、如意谷、箕面
[直行シャトルバス]	かやの中央（みのおキューズモール）
12番のりば	北千里、小野原東、豊川駅
ニューム・ジェット	（ニューム・ジェット店休日には運休致します。）
夜行高速バス	高速バスのご案内はこちら

② 千里中央における各バスのりばの行き先について

千里中央の各バスのりばの行き先は、地図上で見た際に、経由地・行先が概ね隣接するのりばにまとまるように設定されています。

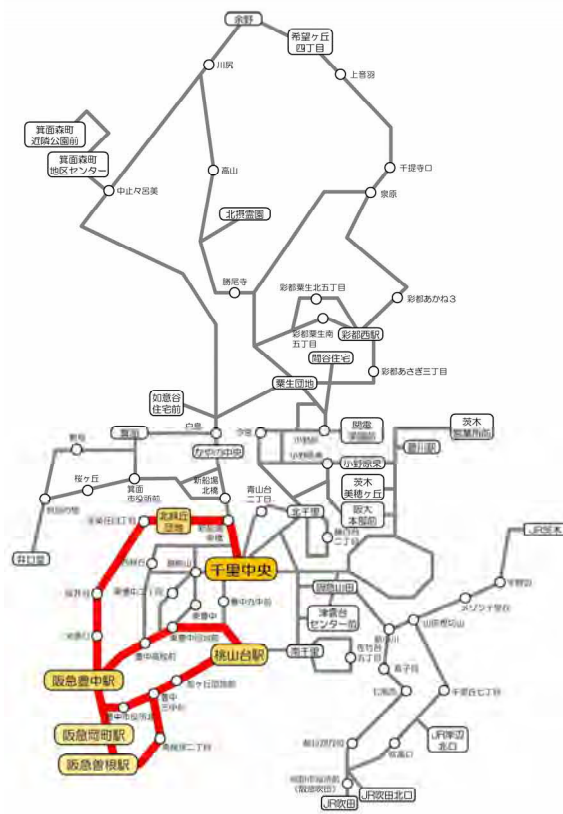
1番のりば

東豊中、東豊中団地前、上野坂一、豊中高校前、阪急豊中駅、旭ヶ丘、桃山台駅



2番のりば

北緑丘団地、阪急豊中駅、阪急曽根駅、旭ヶ丘、桃山台駅



3番のりば

西緑丘、少路二丁目、上野西(三)、阪急豊中駅



5番のりば

小野原、粟生団地、間谷住宅



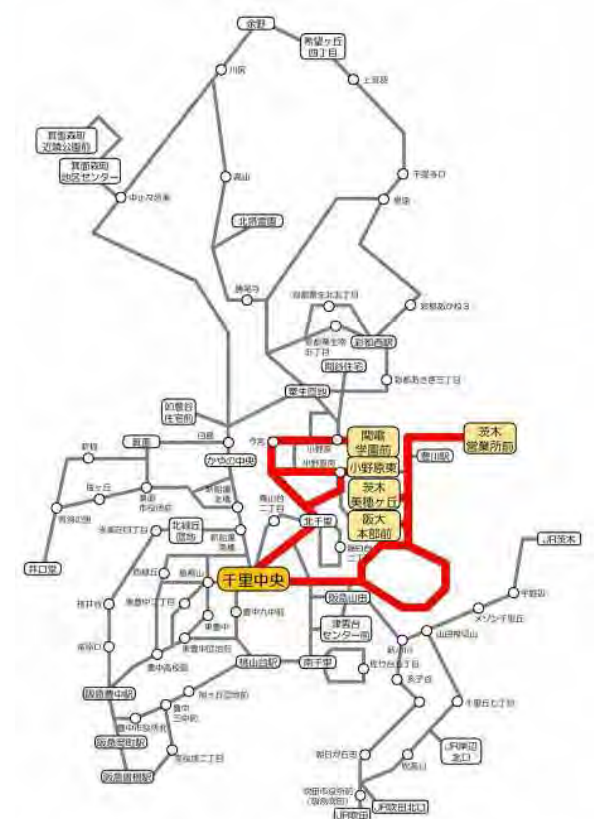
4番のりば

佐竹台、高野台、津雲台センター前、津雲台七丁目、南町(二)、桃山台駅、南千里、阪急山田、千里営業所前、箕面森町近隣公園前、北摂霊、希望ヶ丘四丁目



6番のりば

関西学院千里国際キャンパス、小野原東(深夜バスのみ)、関電学園前、阪急小野原住宅南、小野原西五丁目、下井、茨木美穂ヶ丘、阪大医学部病院前、阪大本部前、阪急山田



●千里中央バスのりばの状況



7 番のりば

(箕面)市立病院前、箕面市役所前、呉羽の里、ルミナス箕面の森、如意谷住宅前、余野、彩都西駅、希望ヶ丘四丁目、粟生団地、彩都粟生北方面



9 番のりば

東町(三)、北千里、古江台、藤白白



8 番のりば

北町(二)、青山台(二)、北千里、阪大医学部病院前



10 番のりば

阪急山田、新小川、亥子谷、七尾西、吹田市役所前(阪急吹田)、JR吹田、JR岸辺北口、メゾン千里丘、JR茨木、原町二丁目



11 番のりば

(箕面)市立病院前、白島、如意谷、箕面かやの中央(みのおキューズモール)



12 番のりば

北千里、小野原東、豊川駅



③ 千里中央バスのりばの課題

- バスのりば及びバスおりばともに、複数箇所に散在しており、鉄道駅⇄バスのりば・おりば間の移動時間や距離にバラツキがあり、乗継ぎによる負担を軽減させるためにバスのりば・おりばの集約がもてられます。
- 11 番バスのりばは、西側駅前広場内の島部に設置されており、地上部からのアクセスが出来ず、ペDESTリアンデッキあるいは地下通路からの階段に限定されており、バリアフリー化によるアクセス経路が求められます。
- 運行本数が多いバスのりば・おりばにも関わらず、バスおりばが 4 か所に散在しており、定時運行を確保するために必要な「待機バス」がピーク時間帯では不足する状況が見受けられます。



11 番バスのりばの状況



西側駅前広場の状況

④ 千里中央バスのりばの改善(案)

• 交通結節機能強化を図るバスのりば・おりばの集約

「千里中央地区活性化基本計画」に基づき、北大阪急行延伸による千里中央を起終点とする路線バス等の再編に合わせたバスのりば・おりばの集約・再配置に向けて、関係機関との協議・調整も含め、検討を進めていきます。また、バスのりば・おりばの集約・再配置と合わせて、「待機バス」の配置の検討も行います。

2.9 ⑥ バリアフリー化の推進

(1) 鉄道駅舎のバリアフリー化（可動式ホーム柵導入の推進）

- 鉄道駅舎のバリアフリー化は、鉄道駅利用者のホームからの転落を防止するために可動式ホーム柵の整備を鉄道事業者により進められています。
- 今年度は、大阪モノレール柴原阪大前駅での整備が8月に完了し、可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部補助を行っています。

【豊中市での取組み】可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部補助

鉄道駅利用者のホームからの転落を防止する目的で設置される可動式ホーム柵の導入を推進するため、鉄道事業者に対し可動式ホーム柵整備に要する経費の一部を補助しています。

- 平成 28 年度（2016 年度）
～平成 29 年度（2017 年度）：北大阪急行千里中央駅、緑地公園駅
- 平成 30 年度（2018 年度）：大阪モノレール千里中央駅
- 令和元年度（2019 年度）：大阪モノレール大阪空港駅、蛍池駅
- 令和 2 年度（2020 年度）：大阪モノレール少路駅
- 令和 3 年度（2021 年度）：大阪モノレール柴原阪大前駅（8 月 28 日使用開始）
- 中長期：阪急電鉄の駅での整備（予定）

●可動式ホーム柵設置状況 （北大阪急行電鉄千里中央駅）



●可動式ホーム柵設置状況 （大阪モノレール千里中央駅）



(2) バス停留所及び車両等のバリアフリー化

- バス車両のバリアフリー化は、バスの乗降が容易な低床構造であるノンステップバスの導入をバス事業者により進められています。
- 今年度も、ノンステップバス導入費用の一部補助を実施し、ノンステップバスの普及を促進します

【豊中市での取組み】ノンステップバスの導入にかかる費用の一部補助

ノンステップバスの導入を推進するため、「ノンステップバス導入計画」に基づき、バス事業者に対し経費補助をしています。

●市内のバス路線で運行しているノンステップバス



ノンステップバス導入台数
（令和 2 年度末時点）
実績台数：58 台（63.0%）
※ 路線の実走行距離が概ね半数以上の路線が対象
※ () はノンステップバスが占める割合を示す。

出典：豊中市資料

(3) （仮称）豊中市移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）の策定

- 平成 30 年（2018 年）5 月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の一部が改正され、新たに移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）制度が創設されました。バリアフリーマスタープランとは市町村が目標・戦略をたてて面的整備を推進するため、バリアフリー化の方針を示すものです。
- 法改正を受け豊中市では、現行の「豊中市交通バリアフリー化の基本方針」を発展的に見直し、「（仮称）豊中市移動等円滑化促進方針（バリアフリーマスタープラン）」を策定することで、さらなるバリアフリー化の推進をめざします。
- 策定までのスケジュールは、令和 2 年度は庁内調整会議、市民アンケート、障害者団体等ヒアリングを基に素案を作成しており、今年度（令和 3 年度）は策定協議会やパブリックコメントを経て策定及び公表を予定しています。

2.11 ⑦ バス利用環境の改善

(1) バス停へのベンチ・上屋の設置

- バス停へのベンチ・上屋の設置を継続して実施していきます。

【豊中市での取組み】バス停ベンチ設置の推進

市民からの要望が多いバス停ベンチの設置を推進するため、バス事業者が実施するバス停のベンチ設置に要する費用の1/2を市が補助を行っています。なお、ベンチ設置個所は、要望を踏まえバス事業者と市が協議し決定します。

(2) バス運行情報の提供

- 前述の「交通結節点の改善」、「乗り継ぎ拠点の改善」、「分かりやすい乗継情報の提供」及び「バス待合環境の整備」とあわせて、バス運行情報の提供方法について、引き続き、検討を進めていきます。
- 交通結節点や乗り継ぎ拠点及びコンビニエンスストア等の活用によるバス待合環境等と合わせて、バス事業者が導入しているバスロケーションシステムの活用等によるバス運行情報の提供方法について、引き続き、検討を進めていきます。

【バス事業者による取組み】

バス接近情報や運休情報の情報提供（阪急バス株式会社）

阪急バスでは、バスロケーションシステムを導入しており、豊中市を含む全路線でのサービスの利用が可能です。スマートフォン、パソコンなどの各種端末で、リアルタイムな運行状況及び乗車停留所や降車停留所までの到着予想時刻が確認できます。また、事前登録することで、停留所へのバス接近状況をメールで受信することもできます。

バス停留所の標柱に設置しているQRコードをスマートフォンやタブレットPCで読み取ることで、阪急バスホームページ内のバスの運休情報へ簡単にアクセスすることができます。

● バスロケーションシステムによるバス接近情報提供



● 停留所でのQRコード設置による情報提供



出典：阪急バス株式会社HP

2.12 ⑧ 自転車利用環境の改善

- 自転車活用に関する施策を総合的・計画的に推進するため、令和3年（2021年）3月に「豊中市自転車活用推進計画」を策定しています。
- 「自転車交通の役割拡大に応じた良好な都市環境の形成」「自転車の活用推進による健康社会の実現」「交通安全啓発や施設整備等による安心・安全社会の実現」の3つの目標と、それに基づく9つの施策により、市民の健康増進とまちの活性化を図り、環境にやさしいまちづくりを進めます。
- 今年度は、「豊中市自転車活用計画」に基づき、シェアサイクルの拡充を進めます。
- シェアサイクル利用状況については、資料6に記載しています。

●豊中市自転車活用推進計画における目標と施策他体系



出典：豊中市自転車活用推進計画（令和3年（2021年）1月 豊中市）

2.13 ㊟ モビリティ・マネジメントの推進

(1) 転入者モビリティ・マネジメントの実施

- 市内への転入届の提出時に、公共交通関連情報の提供として、阪急バスが作成した「阪急バスのノリセツ」の配布を実施しています。
- 市内への転入者を対象に、公共交通を実際に利用してもらう機会づくりの創出を図るために、「お試し乗車券」の配布に向けた検討を進めます。

【阪急バスでの取組み】バス事業者によるガイドブックの作成

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

●阪急バスのノリセツ



出典：阪急バス株式会社 HP

2.14 ㊟ バス運行補助事業の見直し

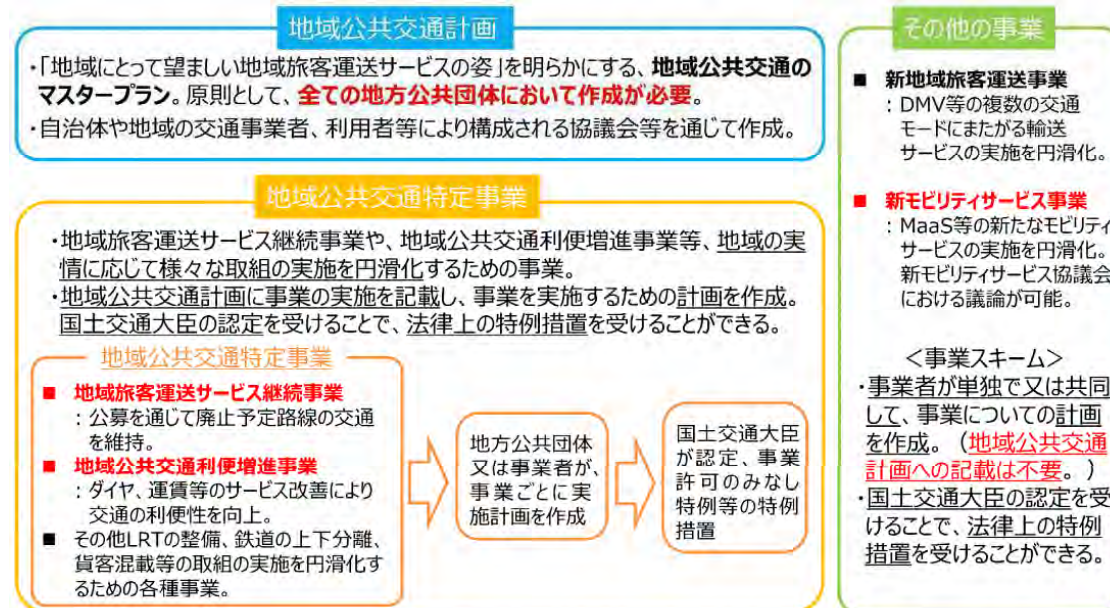
- 補助の目的を、従来の公共施設へのアクセス確保から、都市軸の強化、交通不便地の改善など、市域における公共交通が抱える課題の改善に資する路線の整備へ見直すものとし、令和3年（2021年）3月31日に市立豊中病院線（64系統・66系統）を廃止、クリーンランド線（96系統）を東西軸の強化として豊中東西線に再編しました。
- また、市立豊中病院線の廃止により、東部地域から南部地域にかけて、廃止されるバス停が多数生じ、南部地域には交通空白地が発生することから、新たに発生する交通空白地を解消し、庄本地区周辺等の交通不便地に居住する市民の交通利便性の確保を目的に、南部地域乗合タクシーを令和3年（2021年）4月1日から運行を開始しています。

3. 地域公共交通活性化再生法改正の概要

3.1 地域公共交通活性化再生法とは

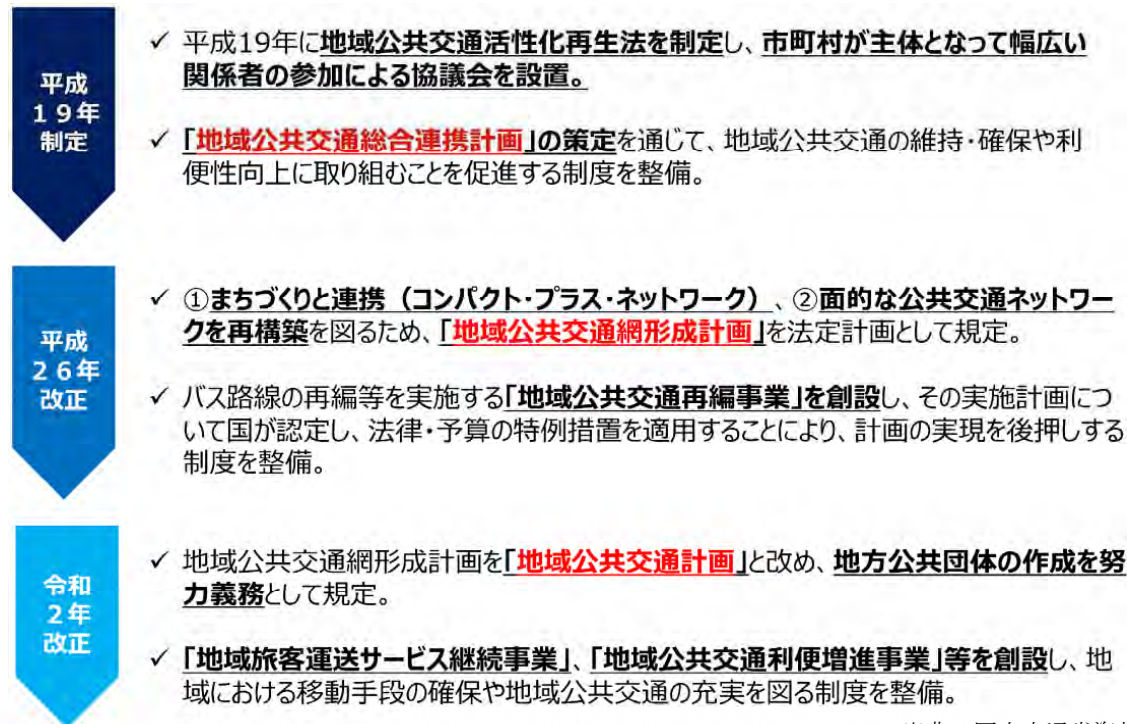
- ▶ 地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定めたものであり、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律です。
- ▶ 令和2年（2020年）11月27日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）の改正が施行され、**市町村による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化**されました。

● 地域公共交通活性化再生法の基づく主な事業



出典：国土交通省資料

● 地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

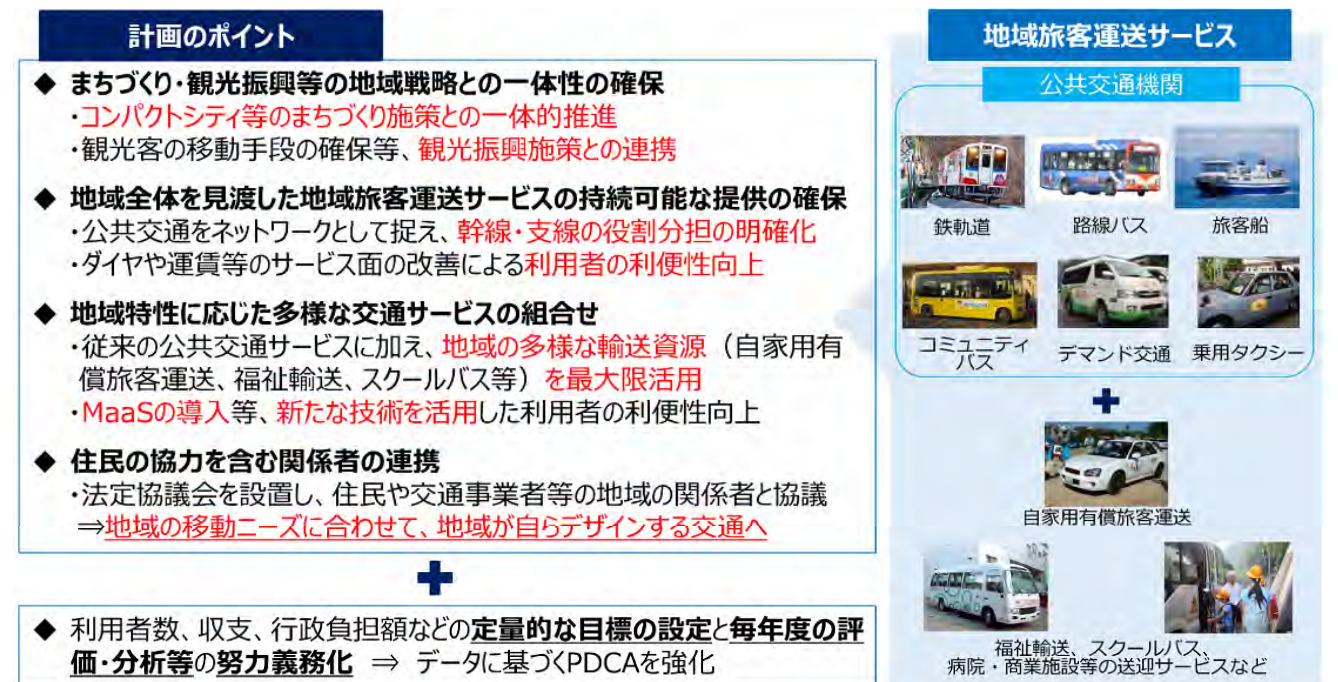


出典：国土交通省資料

3.2 地域公共交通計画とは

- ▶ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「**地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿**」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**です。
- ▶ 地方公共団体は、**地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない**とされています。

● 地域公共交通計画のポイントと地域旅客運送サービスのイメージ



出典：国土交通省資料

1. 公共交通改善実施計画に基づく運行評価指標の達成状況

1.1 一日当たりの利用者数

- 一日あたりの利用者数は、令和3年（2021年）4月から9月までの6カ月平均で、379.6人/日（平日：446.1人/日、休日：247.0人/日）です。
- 令和3年（2021年）10月は457.4人/日（平日：531.0人/日、休日：302.9人/日）です。
- 改善基準値となる310人/日を上回る結果となっています。

表 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

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

表 運行評価指標「一日当たりの利用者数」における評価指標の達成状況

（単位：人/日）

	全日	【参考】 平日	【参考】 休日
4月	240.4	266.9	176.6
5月	274.9	352.8	167.0
6月	382.1	433.9	239.8
7月	466.8	559.0	299.2
8月	396.6	456.2	271.4
9月	439.4	523.1	272.0
10月	457.4	531.0	302.9
平均	379.6	446.1	247.0

※ICカード利用実績、実数は約1.3～1.4倍程度と想定される。

1.2 市支出金額

- 市支出金額は、令和3年（2021年）4月からの運行開始から約半年であり、年度末までの輸送実績をもって事業費が確定するため、未確定の状態です。
- なお、市支出金額は一日あたりの利用者数の状況を踏まえると、改善基準値となる7,500万円/年を下回るものと想定されます。

表 運行評価指標「市支出金額」の運行目標値・改善基準値・見直し基準

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。

2. 豊中東西線利用状況（令和3年（2021年）4月～10月まで）

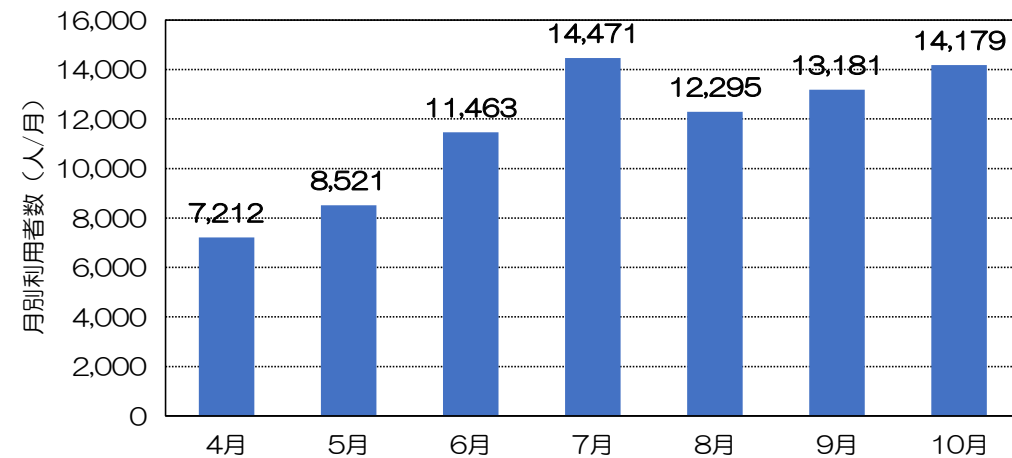
2.1 概要

- 今年（令和3年（2021年））4月から運行開始した豊中東西線の利用状況を把握するために、交通系ICカードによる利用実績（※阪急バスよりデータ提供）をもとに、利用状況を取りまとめました。

2.2 利用者数

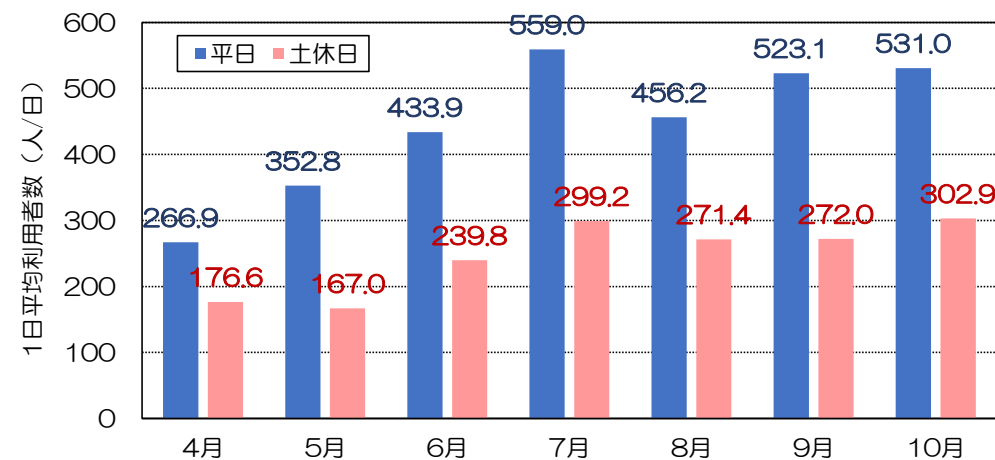
(1) 月別利用者数

- 運行開始した4月は7,212人/月でしたが、7月には14,471人/月と約2倍に増加し、10月は14,179人/月です。



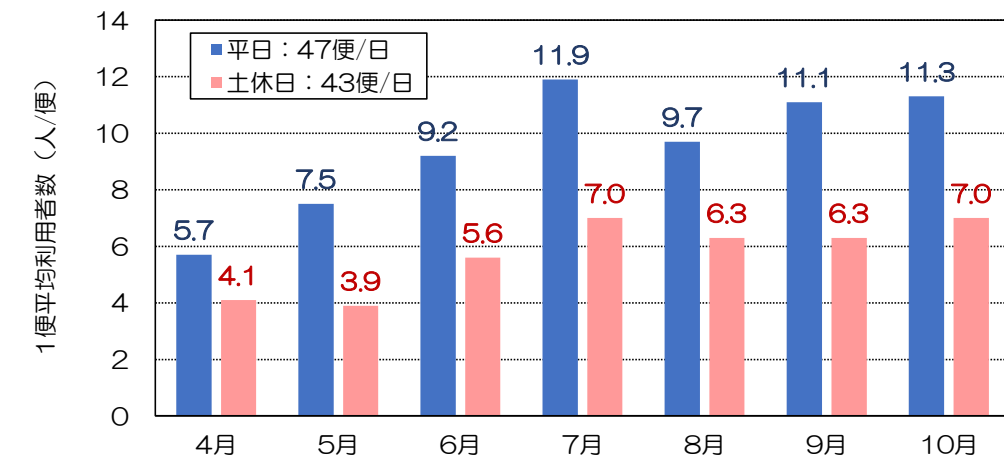
(2) 1日平均利用者数

- 4月は平日が約267人/日、休日が約177人/日でしたが、7月は平日が約559人/日と約2.1倍、休日が約299人/日と約1.7倍であり、10月は約531人/日、休日が約303人/日です。



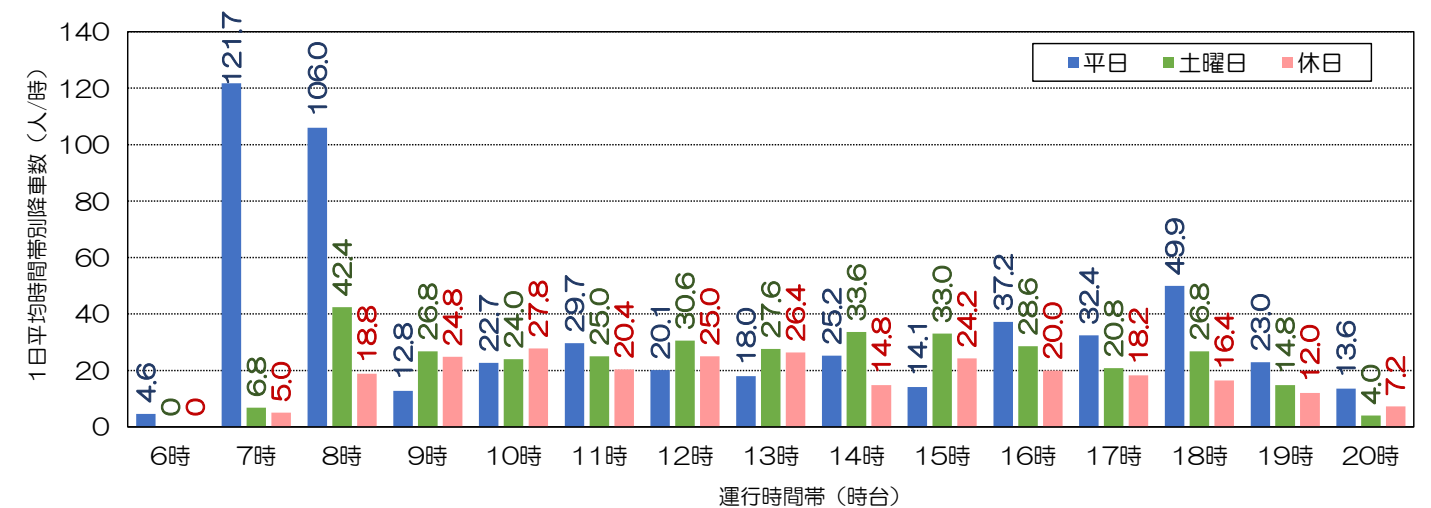
(3) 1便平均利用者数

- 4月は平日が約5.7人/便、休日が約4.1人/便でしたが、7月は平日が約11.9人/便と約2.1倍、休日が約7.0人/便と約1.7倍であり、10月は約11.3人/便、休日が約7.0人/便です。



2.3 利用時間帯（降車時間帯）

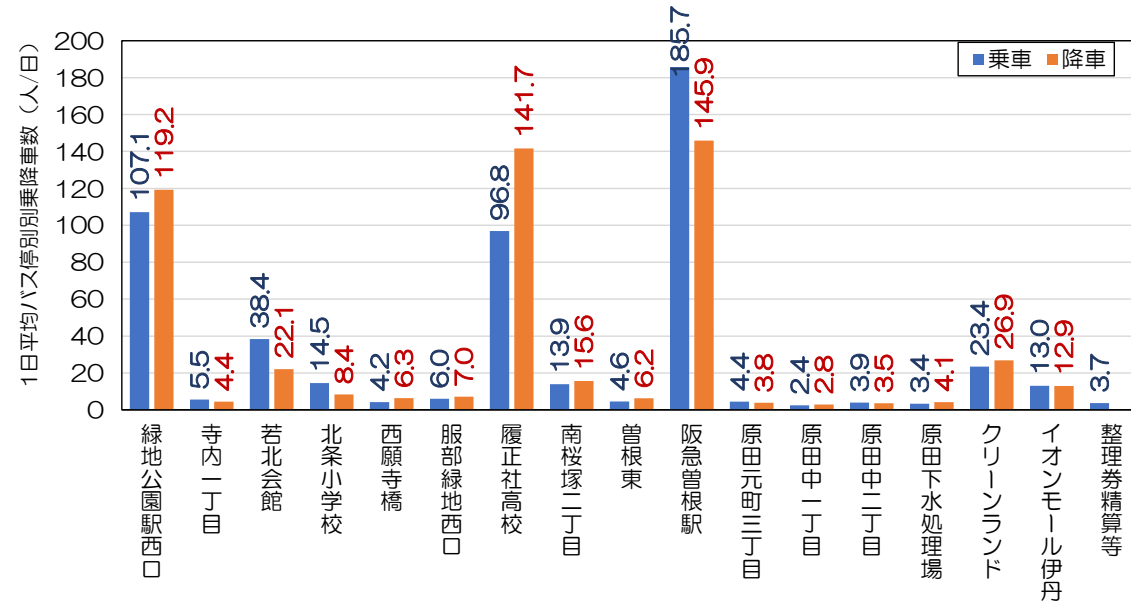
- 令和3年（2021年）10月における1日平均降車時間帯別利用者数（降車時に交通系ICカードで支払いをした時間帯）を見ると、平日は「7時台」が最も多く、次いで「8時台」、「18時台」、「16時台」の順です。
- 土曜日は「8時台」が最も多く、次いで「14時台」、「15時台」、「12時台」の順で、休日は「10時台」が最も多く、次いで「13時台」、「12時台」、「9時台」の順です。
- 平日は朝の通勤・通学時間帯に利用者が集中しており、土曜日や休日は平日と比べて大きなピークは見受けられません。



2.4 停留所別乗降者数（令和3年（2021年）10月の1日平均）

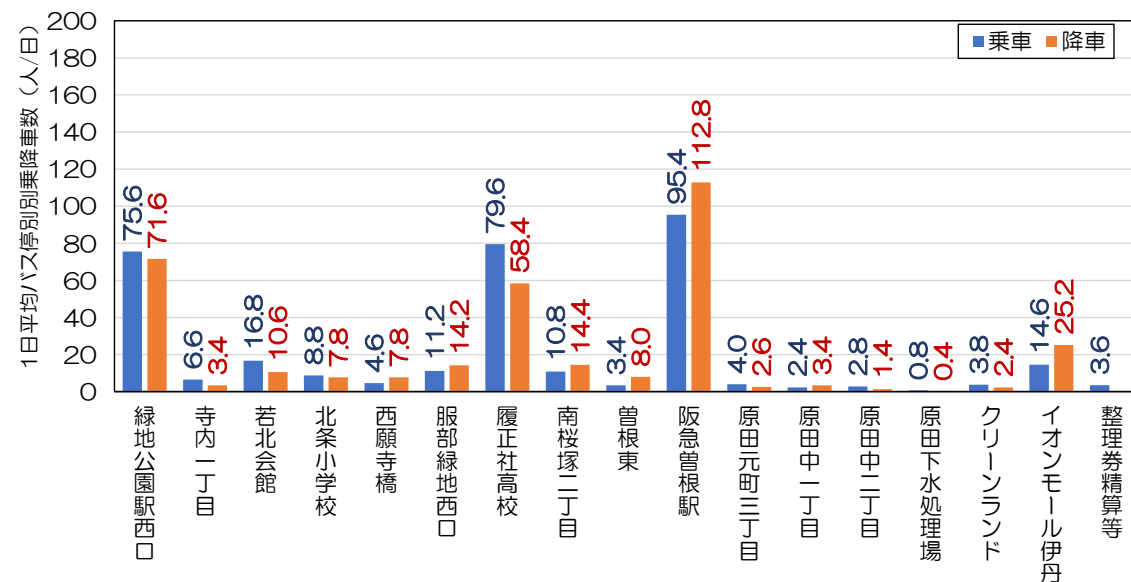
(1) 平日

- ▶ 令和3年（2021年）10月における1日平均停留所別乗降者数を見ると、平日の乗車は「阪急曽根駅」が約186人/日で最も多く、次いで「緑地公園駅西口」が約107人/日、「履正社高校」が約97人/日、「若北会館」が38人/日の順です。
- ▶ 降車は「阪急曽根駅」が約146人/日で最も多く、次いで「履正社高校」が142人/日、「緑地公園駅西口」が約119人/日、「クリーンランド」が約27人/日の順です。



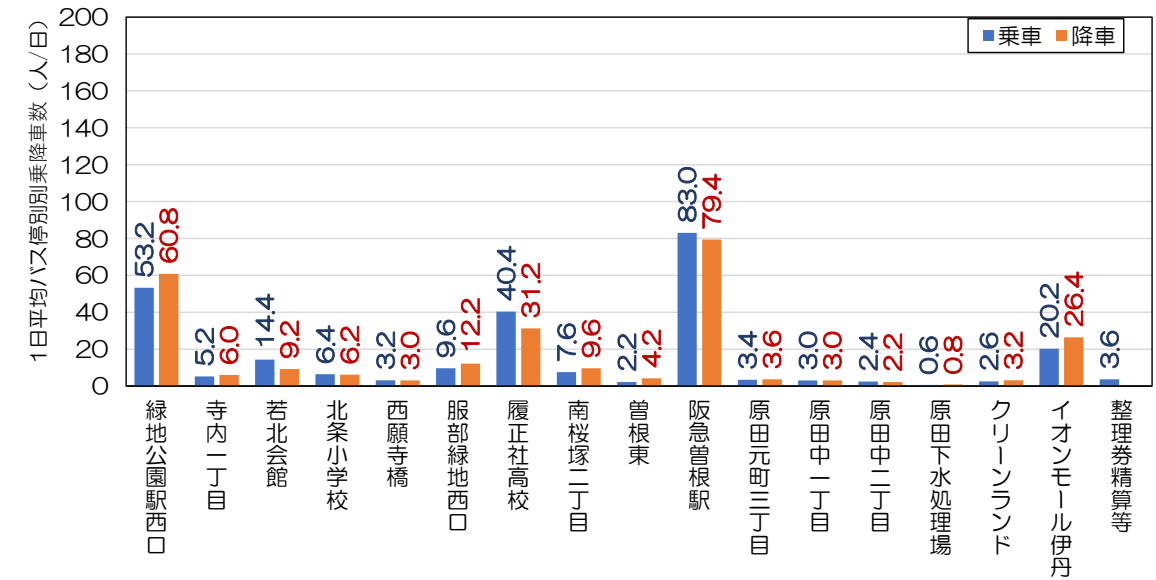
(2) 土曜日

- ▶ 土曜日の乗車は「阪急曽根駅」が約95人/日で最も多く、次いで「履正社高校」が約80人/日、「緑地公園駅西口」が約76人/日、「若北会館」が17人/日の順です。
- ▶ 降車は「阪急曽根駅」が約113人/日で最も多く、次いで「緑地公園駅西口」が72人/日、「履正社高校」が約58人/日、「イオンモール伊丹」が約25人/日の順です。



(3) 休日

- ▶ 休日の乗車は「阪急曽根駅」が約83人/日で最も多く、次いで「緑地公園駅西口」が約53人/日、「履正社高校」が約40人/日、「イオンモール伊丹」が20人/日の順です。
- ▶ 降車は「阪急曽根駅」が約79人/日で最も多く、次いで「緑地公園駅西口」が61人/日、「履正社高校」が約31人/日、「イオンモール伊丹」が約26人/日の順です。



※整理券精算等：乗車口に設置しているカードリーダーに交通系ICカードをタッチされていない状態で乗車し、降車時に交通系ICカードで清算した場合を示す（降車停留所のみ把握可能な状態）。

【豊中東西線の路線図】



(3) 休日

- 休日は「履正社高校⇒阪急曽根駅」が約 25 人/日で最も多く、次いで「阪急曽根駅⇒緑地公園駅西口」が約 23 人/日、「緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅」が約 20 人/日、「阪急曽根駅⇒履正社高校」が約 16 人/日、「緑地公園駅西口⇒履正社高校」及び「阪急曽根駅⇒イオンモール伊丹」が約 12 人/日の順です。

降車バス停	緑地公園駅西口	寺内一丁目	若北会館	北条小学校	西願寺橋	服部緑地西口	履正社高校	南桜塚二丁目	曽根東	阪急曽根駅	原田元町三丁目	原田中一丁目	原田中二丁目	原田下水処理場	クリーンランド	イオンモール伊丹	合計
乗車バス停																	
緑地公園駅西口		0.6	4.4	2.6	0.8	1.6	12.0	4.8	1.4	19.6	0.8				0.6	4.0	53.2
寺内一丁目	0.2				0.2				0.2	3.0	0.6					1.0	5.2
若北会館	8.2					0.2			0.2	5.6						0.2	14.4
北条小学校	4.2									1.6						0.6	6.4
西願寺橋	1.8	0.2								0.8						0.4	3.2
服部緑地西口	1.6							0.2		6.8				0.2		0.8	9.6
履正社高校	11.0		0.4						0.6	25.2	0.4					2.8	40.4
南桜塚二丁目	4.2			0.2						1.4						1.8	7.6
曽根東	1.0	0.2			0.2		0.4									0.4	2.2
阪急曽根駅	22.6	4.8	4.2	3.0	1.4	9.6	16.2	1.6	0.2		0.6	2.6	1.8	0.6	2.2	11.6	83.0
原田元町三丁目	0.8	0.2							0.2	1.0						1.2	3.4
原田中一丁目										3.0							3.0
原田中二丁目							0.2			1.2						1.0	2.4
原田下水処理場										0.6						0.2	0.6
クリーンランド	0.6					0.2		0.4		1.2					0.2	0.2	2.6
イオンモール伊丹	2.8			0.4	0.4	0.4	2.2	2.6	1.4	7.6	1.2	0.4	0.4	0.2	0.2		20.2
整理券清算等	1.8		0.2			0.2	0.2			0.8							3.5
合計	60.8	6.0	9.2	6.2	3.0	12.2	31.2	9.6	4.2	79.4	3.6	3.0	2.2	0.8	3.2	26.4	261.0

※整理券清算等：乗車口に設置しているカードリーダーに交通系 IC カードをタッチされていない状態で乗車し、降車時に交通系 IC カードで清算した場合を示す（降車停留所のみ把握可能な状態）。

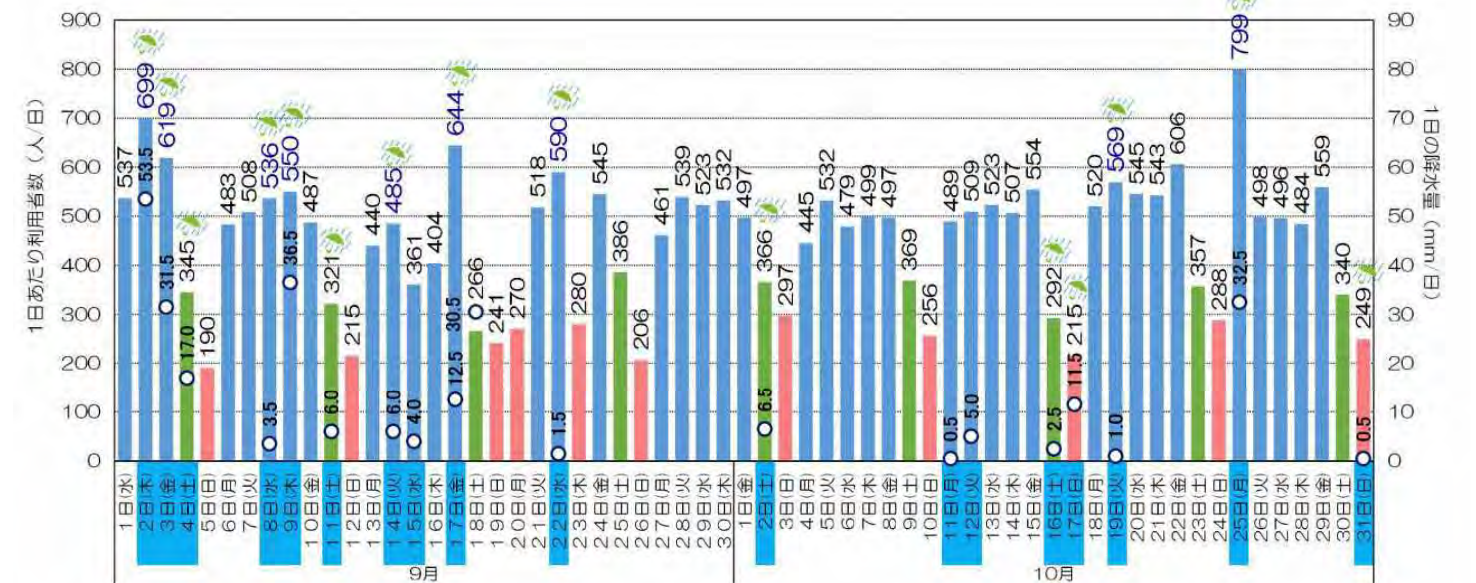
■：上位1～10位までのOD
 ■：上位11～20位までのOD

【豊中東西線の路線図】



2.6 雨天時における利用者の状況（令和3年（2021年）9月～10月）

- 雨天時における利用者の状況（令3年（2021年）9月～10月）を見ると、平日は豊中東西線の運行時間帯に降水量が確認された運行日（※利用者数の上部に傘マークがある日）において、利用者が他の天候時と比べて増加傾向が見受けられます。
- 土曜日や休日は、豊中東西線の運行時間帯に降水量が確認された運行日において、他の天候時と比べて大きな変化は見受けられません。



■（日）：降水量が観測された日を示す。



■：豊中東西線の運行時間帯に降水量が確認された日を示す。

※豊中東西線の運行時間帯 平日：6時台～20時台、土曜日・休日：7時台～20時台

※降水量はアメダスの豊中観測所における観測値による（※国土交通省気象庁HPの過去の気象データ検索結果）

※豊中観測所：豊中市蛸池西町 大阪航空測候所

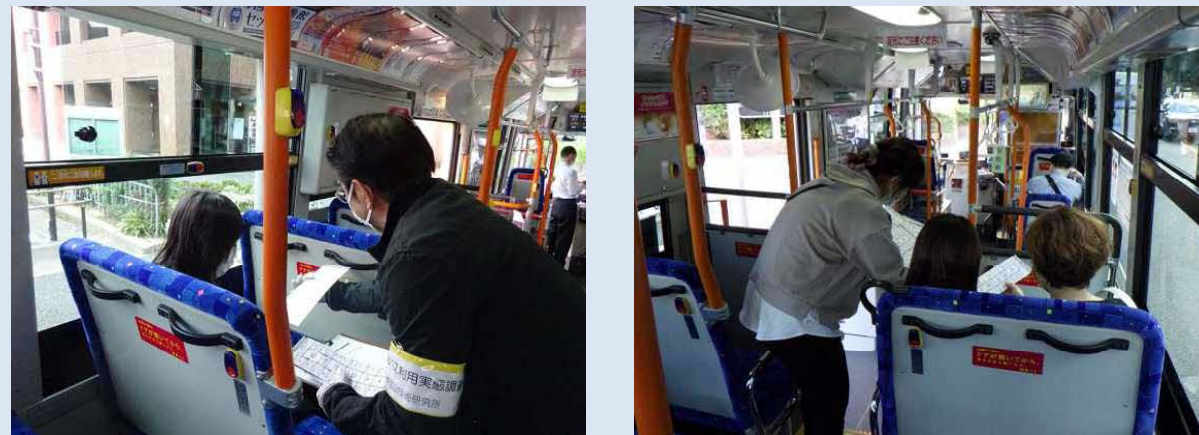
4. 豊中東西線バス利用実態調査結果

4.1 調査概要

- 今年4月から運行開始した豊中東西線の利用実態を把握するために、以下の調査実施要領に基づき、バス利用実態調査を実施しました。

- (1) 調査対象：豊中東西線の利用者
- (2) 調査日時：【平日】令和3年(2021年)10月19日(火)
 ・始発便から終発便まで(6時台~20時台の約15時間)
 【休日】令和3年(2021年)10月17日(日)
 ・始発便から終発便まで(7時台~20時台の約14時間)
- (3) 調査方法：
 ・調査員が乗車する利用者に対して、乗車バス停をチェックした乗車カードを配布し、降車時に回収し、降車バス停をチェックする。
 ・乗車した利用者は、乗車時に受け取った乗車カードの調査項目について回答していただき、降車時に回収箱へ投函していただく。
- (4) 主な調査項目：
 ・運賃の支払い方法
 ・利用頻度
 ・利用目的
 ・鉄道・路線バス等との乗継の有無
 ・お住まいの地域
 ・バス利用者属性(年齢・性別)
 ・バス停間OD

【調査時の様子】



【豊中東西線の路線図】



4.2 利用者数

- 平日(令和3年(2021年)10月19日(火))の利用者数は合計625人/日、1便平均利用者が13.3人/便です。
- 休日(令和3年(2021年)10月17日(日))の利用者数は合計285人/日、1便平均利用者が6.6人/便です。

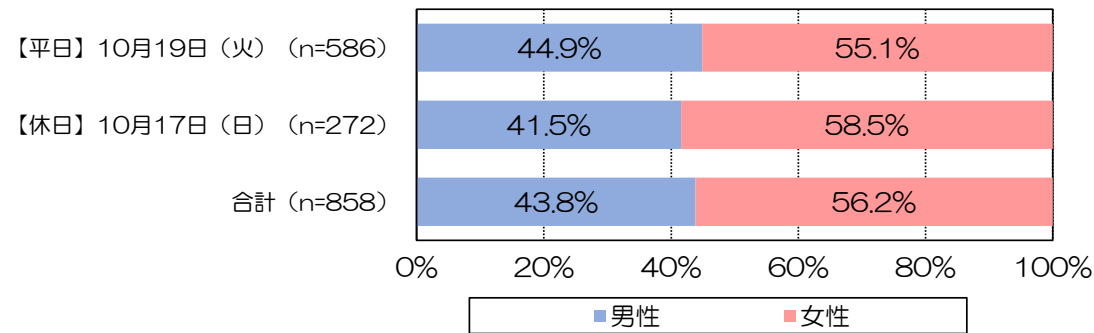
●豊中東西線の利用者数

	利用者数 (人/日)	1便平均 (人/便)	1日運行便 (便/日)
【平日】10月19日(火)	625	13.3	47
【休日】10月17日(日)	285	6.6	43
合計	910	10.1	90

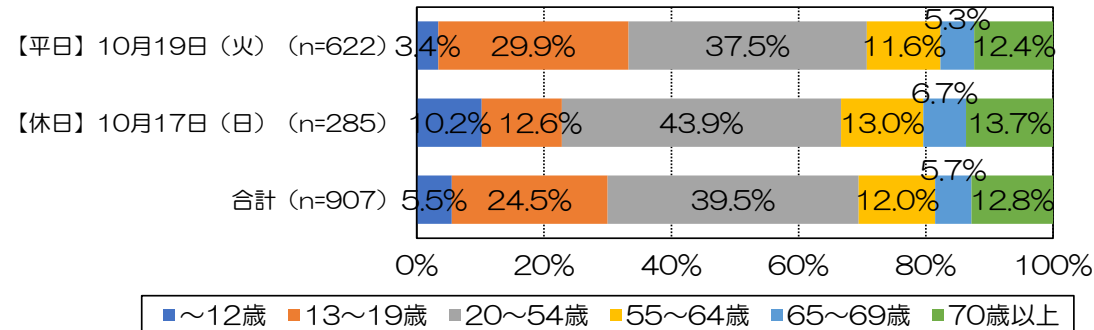
4.3 利用者属性

- ▶ 性別を見ると、平日は「女性」が約55%、「男性」が約45%、休日は「女性」が約59%、「男性」が約42%です。
- ▶ 年齢を見ると、平日は「20～54歳」が約38%と割合が最も高く、次いで「13～19歳」が約30%、「70歳以上」が約12%で、休日は「20～54歳」が約44%と割合が最も高く、次いで「70歳以上」が約14%、「55～64歳」が約13%です。
- ▶ お住まいの地域を見ると、平日は「豊中東西線の沿線地域」が約38%と割合が最も高く、次いで「その他」が約34%、「その他豊中市」が約21%で、休日は「豊中東西線の沿線地域」が約46%と割合が最も高く、次いで「その他豊中市」が約28%、「その他」が約18%です。

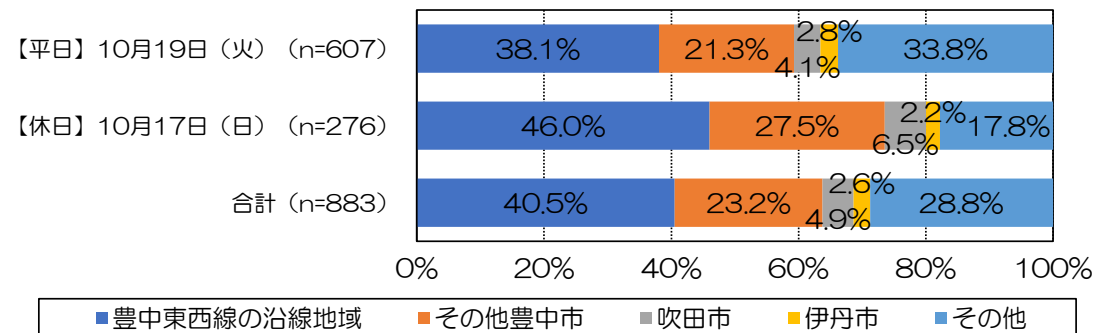
●性別



●年齢



●お住まいの地域



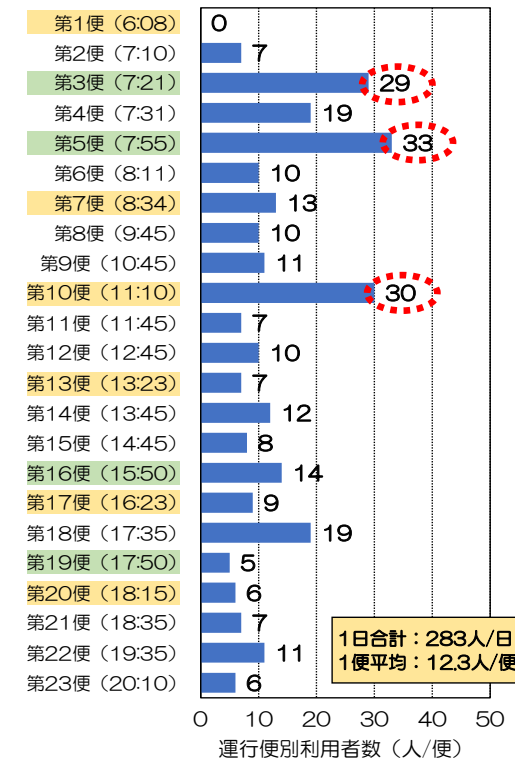
4.4 運行便別利用者数

(1) 平日 (令和3年(2021年)10月19日(火))

- ▶ 平日の運行便別利用者数を見ると、阪急曽根駅・イオンモール伊丹方面は「第5便」が33人/便と最も多く、次いで「第10便」が30人/便、「第3便」が29人/便であり、朝の通勤・通学時間帯や昼間時間帯の一部運行便での利用が多い状況です。
- ▶ 緑地公園駅西口方面は「第3便」が44人/便で最も多く、次いで「第4便」が39人/便、「第2便」が38人/便であり、主に履正社中学・高校への朝の通学時間帯での利用が多い状況です。

●緑地公園駅西口

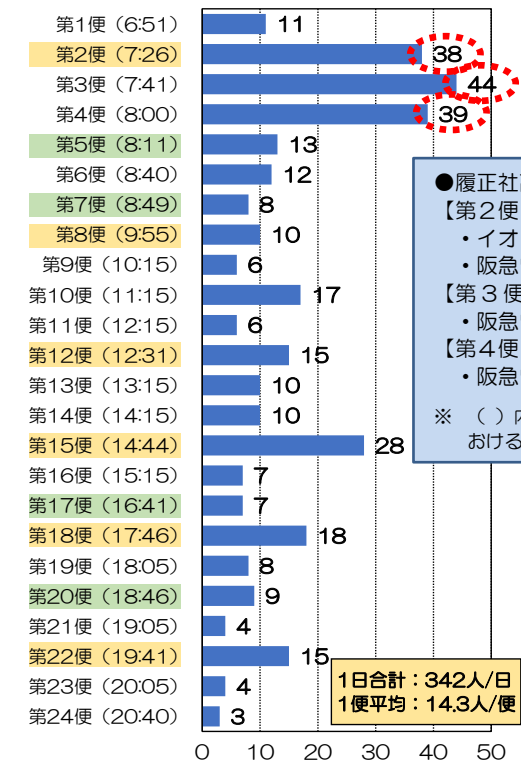
⇒阪急曽根駅・イオンモール伊丹方面



■イオンモール伊丹行き
■クリーンランド止
※無着色は阪急曽根駅止
※時刻は緑地公園駅西口の発車時刻を示す。

●イオンモール伊丹・阪急曽根駅

⇒緑地公園駅西口方面



■イオンモール伊丹発
■クリーンランド発
※無着色は阪急曽根駅発
※時刻は阪急曽根駅の発車時刻を示す。

●履正社高校までの利用状況
【第2便 (25人)】
・イオンモール伊丹から: 3人/便
・阪急曽根駅から: 21人
【第3便 (36人)】
・阪急曽根駅から: 34人
【第4便 (30人)】
・阪急曽根駅から: 28人
※ () 内の人数は阪急曽根駅発車時における乗車人員を示す。

●朝の通学時間帯における阪急曽根駅発緑地公園駅西口方面の様子

・第3便 (7:41 発)



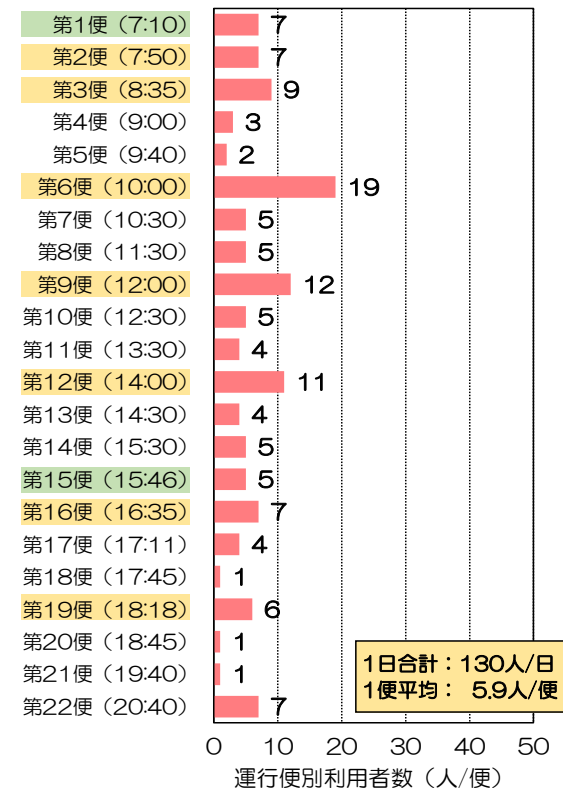
・第4便 (8:00 発)



(2) 休日（令和3年（2021年）10月17日（日））

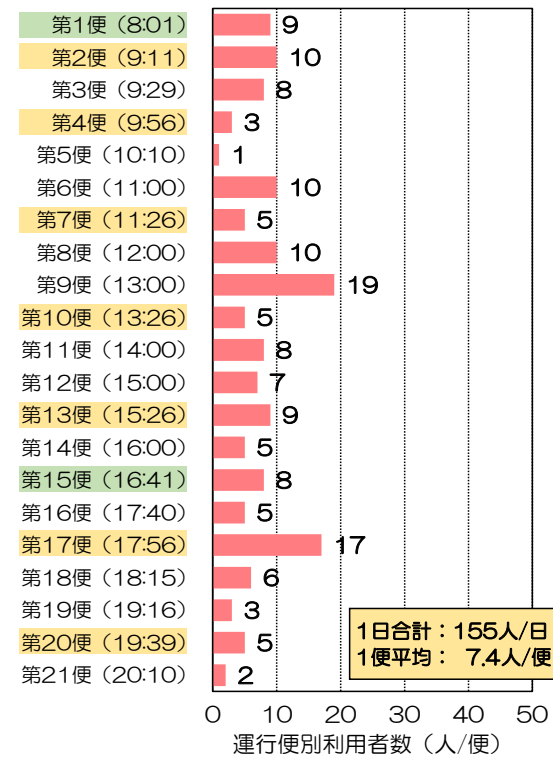
- 平日の運行便別利用者数を見ると、阪急曽根駅・イオンモール伊丹方面は「第6便」が19人/便で最も多く、次いで「第9便」が12人/便、「第12便」が11人/便であり、平日と比べ、10人/便以下の便が多い状況です。
- 緑地公園駅西口方面は「第9便」が19人/便で最も多く、次いで「第17便」が17人/便、「第2便」、「第6便」、「第8便」がともに10人/便であり、平日と比べ、10人/便以下の便が多い状況です。

●緑地公園駅西口 ⇒阪急曽根駅・イオンモール伊丹方面



■ : イオンモール伊丹行き
■ : クリーンランド止
※無着色は阪急曽根駅止
※時刻は緑地公園駅西口の発車時刻を示す。

●イオンモール伊丹・阪急曽根駅 ⇒緑地公園駅西口方面

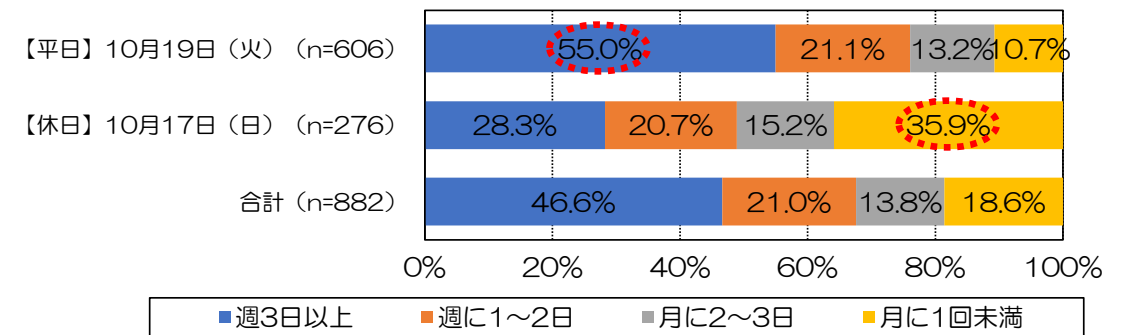


■ : イオンモール伊丹発
■ : クリーンランド発
※無着色は阪急曽根駅発
※時刻は阪急曽根駅の発車時刻を示す。

4.5 利用頻度

- 平日は「週3日以上」が約55%と最も割合が高く、次いで「週に1~2日」が約21%、「月に2~3日」が約13%の順です。
- 休日は「月に1回未満」が約36%と割合が最も高く、次いで「週に3日以上」が約28%、「週に1~2日」が約21%の順です。
- 平日は利用頻度が高い状況です方の利用が多く、休日は平日に比べて利用頻度が低い方の割合が高い状況です。

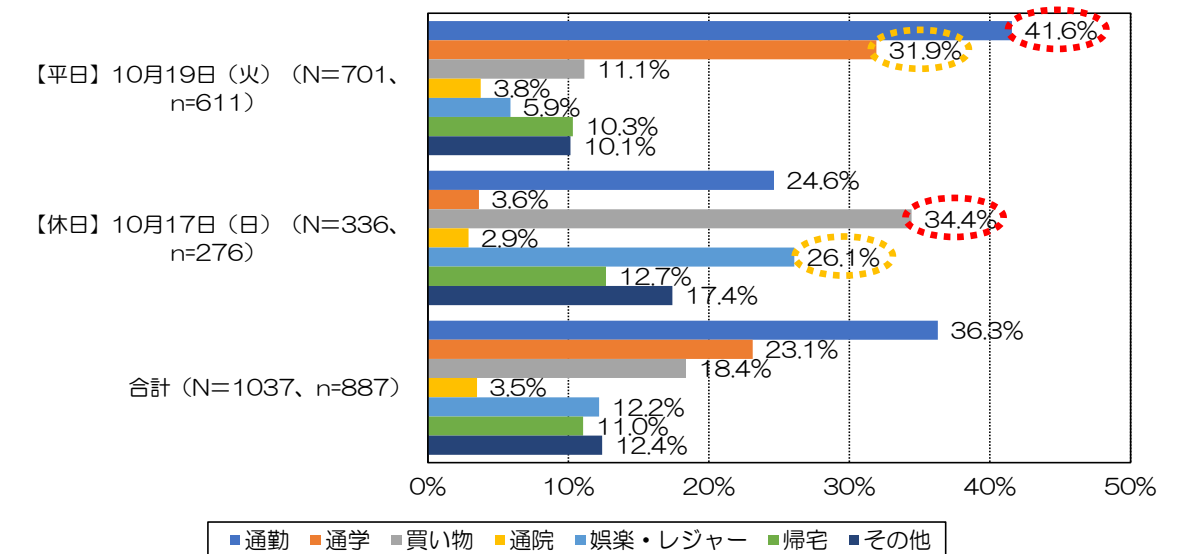
●利用頻度



4.6 利用目的

- 平日は「通勤」が約42%と最も割合が高く、次いで「通学」が約32%の順です。
- 休日は「買い物」が約34%と最も割合が高く、次いで「娯楽・レジャー」が約26%、「通勤」が約25%の順です。
- 平日は「通勤」や「通学」での利用目的の割合が高く、休日は「買い物」や「娯楽・レジャー」等の多様な利用目的の割合が高い状況です。

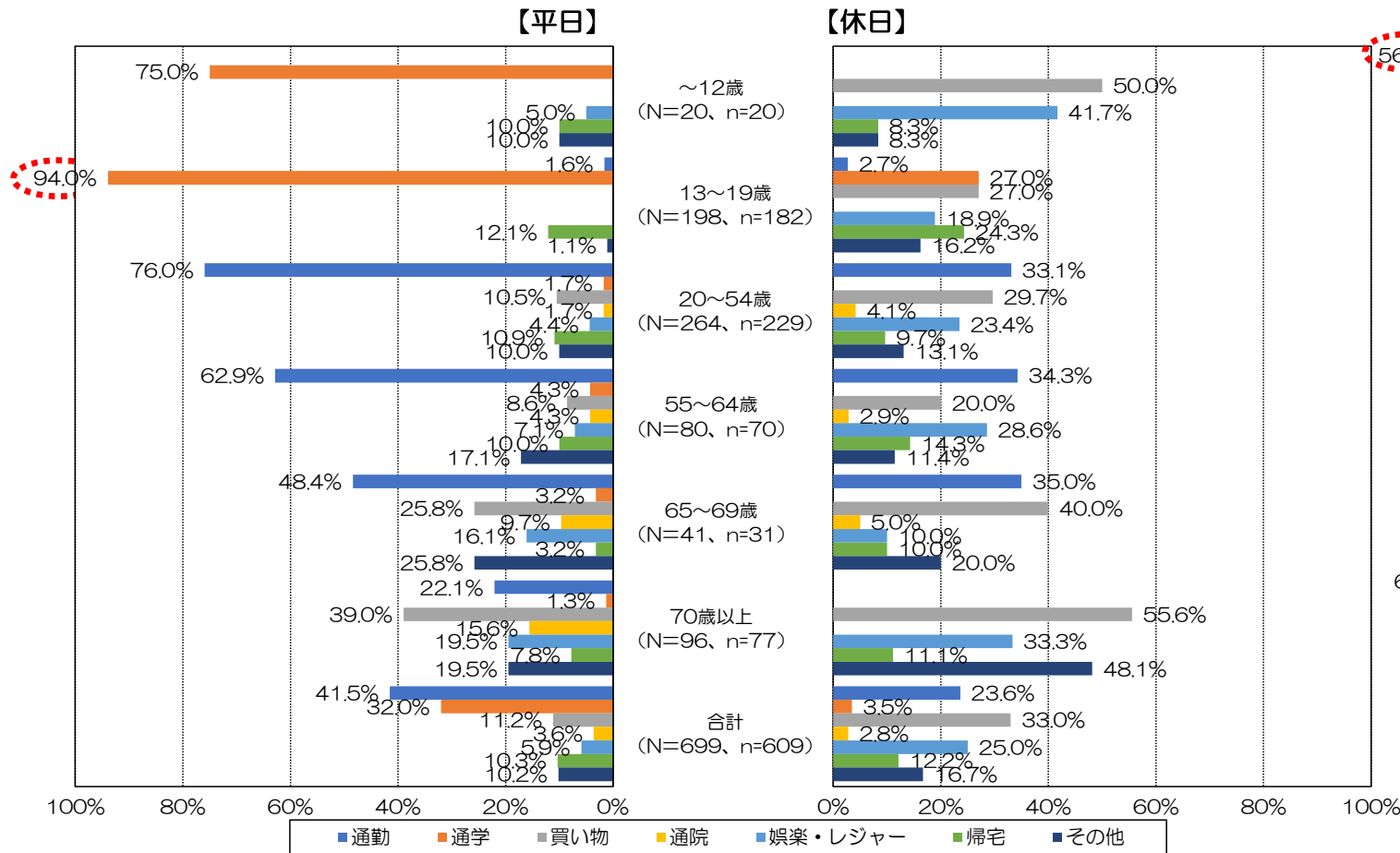
●利用目的（※複数回答）



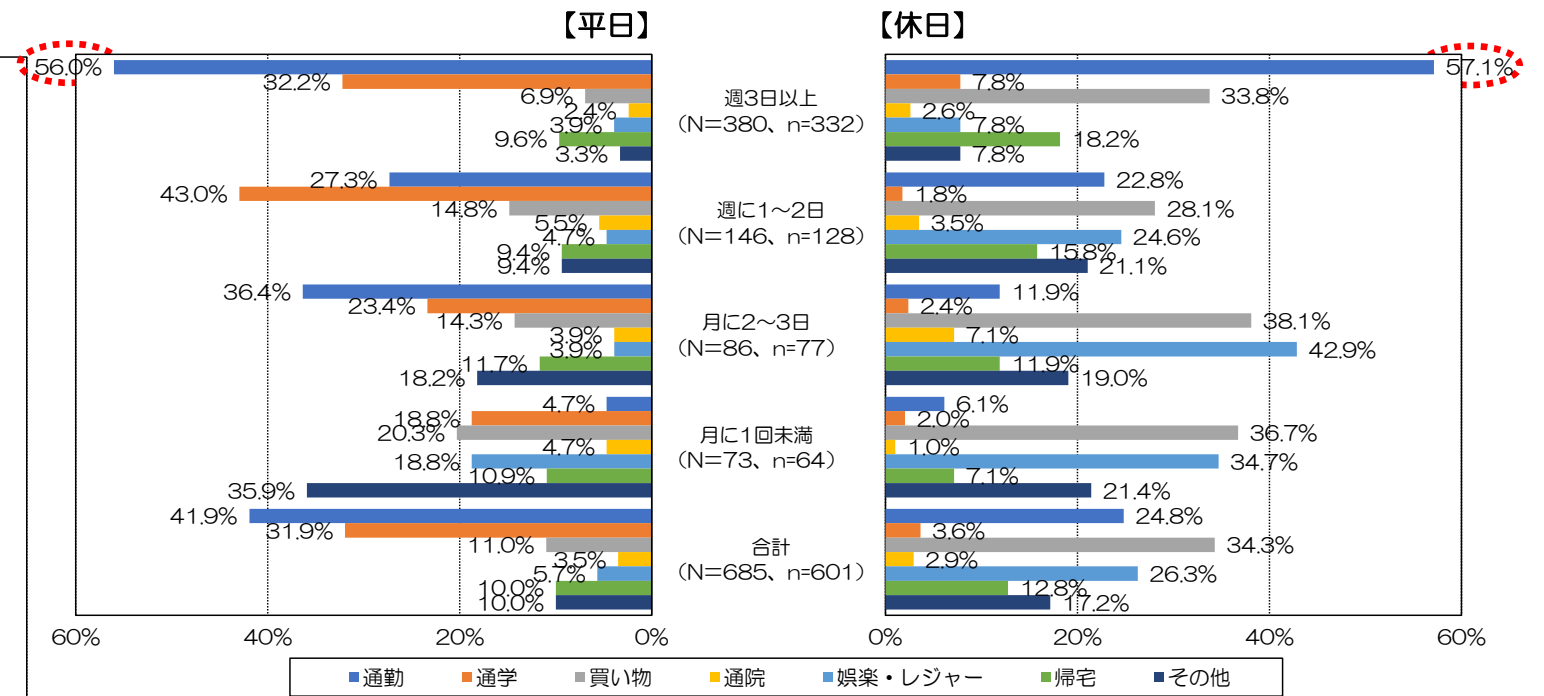
- ▶ 平日における利用目的を年齢別に見ると、19歳以下（12歳以下と13～19歳）は「通学」の割合が高く、20～69歳（20～54歳、55～64歳、65～69歳）は「通勤」の割合が高い状況です。
- ▶ 65～69歳及び70歳以上は、他の世代と比べて「買い物」、「通院」、「娯楽・レジャー」の多様な外出目的の割合が高い状況です。
- ▶ 休日における利用目的を年齢別に見ると、20～69歳（20～54歳、55～64歳、65～69歳）は「通勤」の割合が高く、平日と比べて、「買い物」、「娯楽・レジャー」の多様な外出目的の割合が高い状況です。

- ▶ 平日における利用目的を利用頻度別に見ると、週3日以上、週に1～2日及び月に2～3日は、「通勤」や「通学」の割合が高い状況です。月に1回未満は「買い物」や「娯楽・レジャー」の割合が他の利用頻度と比べて高い状況です。
- ▶ 休日における利用目的を利用頻度別に見ると、週3日以上は「通勤」の割合が最も高い状況です。
- ▶ 利用頻度が月に2～3日及び月に1回未満は「買い物」や「娯楽・レジャー」の割合が高い状況です。

●利用目的（年齢別）（※複数回答）



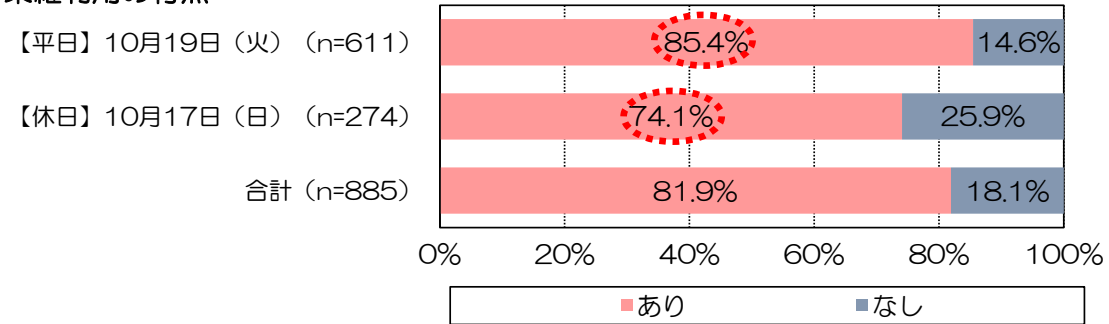
●【平日】利用目的（利用頻度別）（※複数回答）



4.7 乗継利用の有無

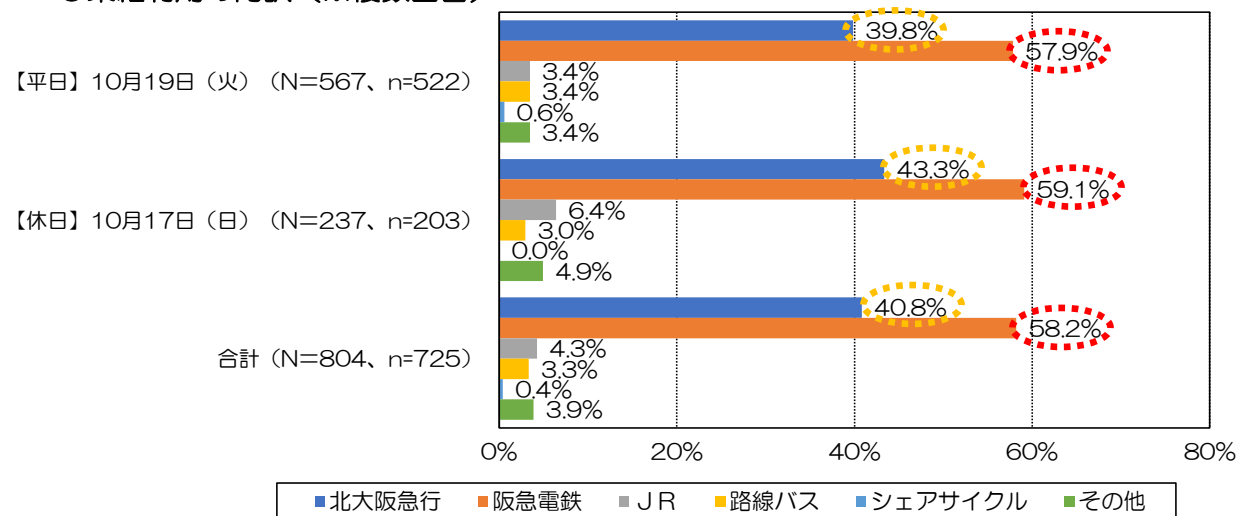
- 他の交通との乗継が「ある」と回答した方は、平日で約 85%、休日で約 74%です。
- 平日及び休日ともに、他の交通との乗り継ぎの割合が高い状況です。

●乗継利用の有無



- 乗継利用の内訳をみると、平日及び休日ともに、「阪急電鉄」の割合が最も高く、次いで「北大阪急行」の順です。

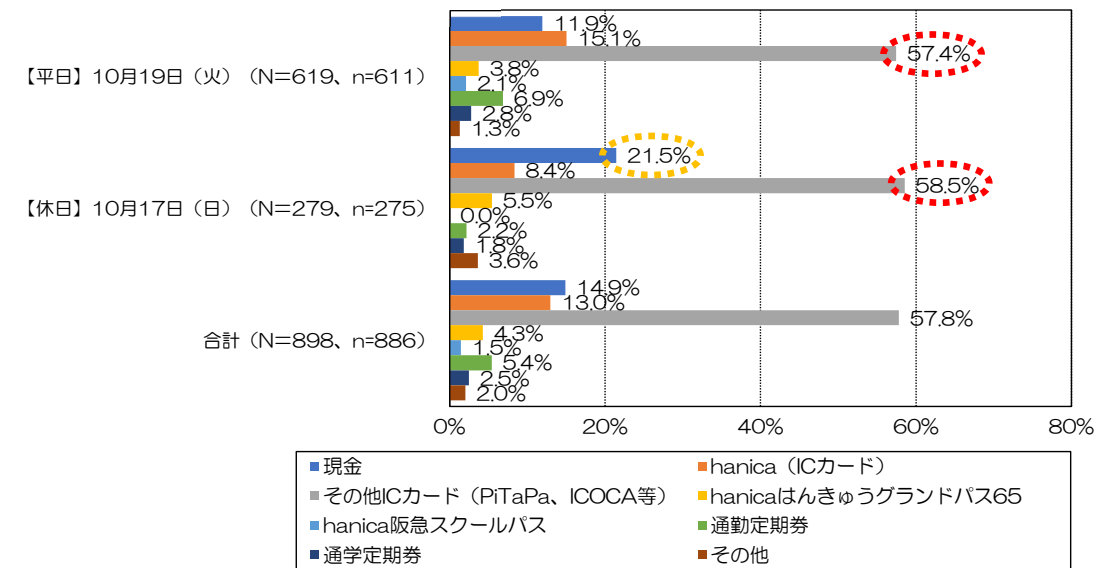
●乗継利用の内訳 (※複数回答)



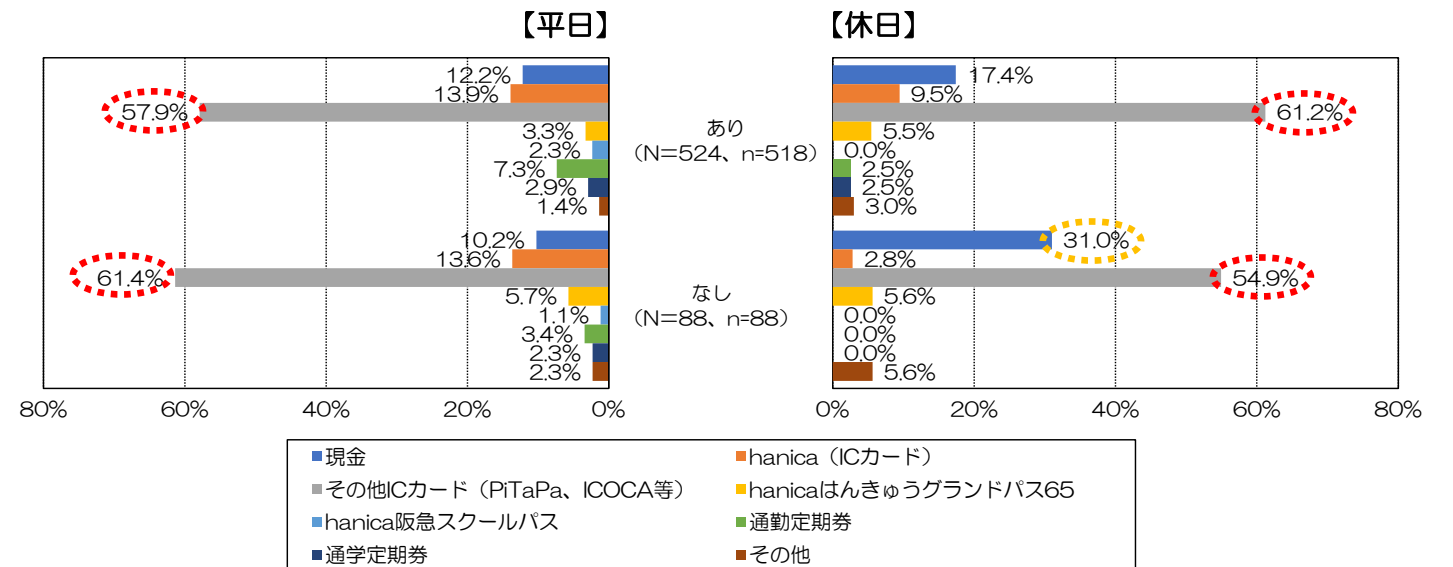
4.8 運賃の支払い方法

- 運賃の支払い方法は、平日及び休日ともに、「その他 IC カード (PiTaPa、ICOCA 等)」の割合が最も高い状況です。
- 「現金」の割合は、平日よりも休日の方が高い状況です。
- 乗継利用の有無別で見ると、平日は大きな差は見受けられないが、休日は他の交通との乗り継ぎが無い人は、「現金」の割合が乗り継ぎが有る人よりも高い状況です。

●運賃の支払い方法 (※複数回答)



●運賃の支払い方法 (乗継利用の有無別) (※複数回答)



- 平日の利用頻度別で見ると、「その他 IC カード (PiTaPa、ICOCA 等)」の割合は利用頻度に関係なく最も高い状況です。
- 利用頻度が少ない月に 2~3 日は、「現金」の割合が、週に 3 日以上及び週に 1~2 日と比べて高い状況です。
- 休日の利用頻度別で見ると、「その他 IC カード (PiTaPa、ICOCA 等)」の割合は利用頻度に関係なく最も高い状況です。
- 利用頻度が少ない週に 1~2 日、月に 2~3 日、月に 1 回未満は、「現金」の割合が週に 3 日以上と比べて高い状況です。

【参考】路線バス（阪急バス）で利用可能な交通系 IC カード

阪急バス・阪神バス IC カード乗車券 「hanica (ハニカ)」

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

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

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

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

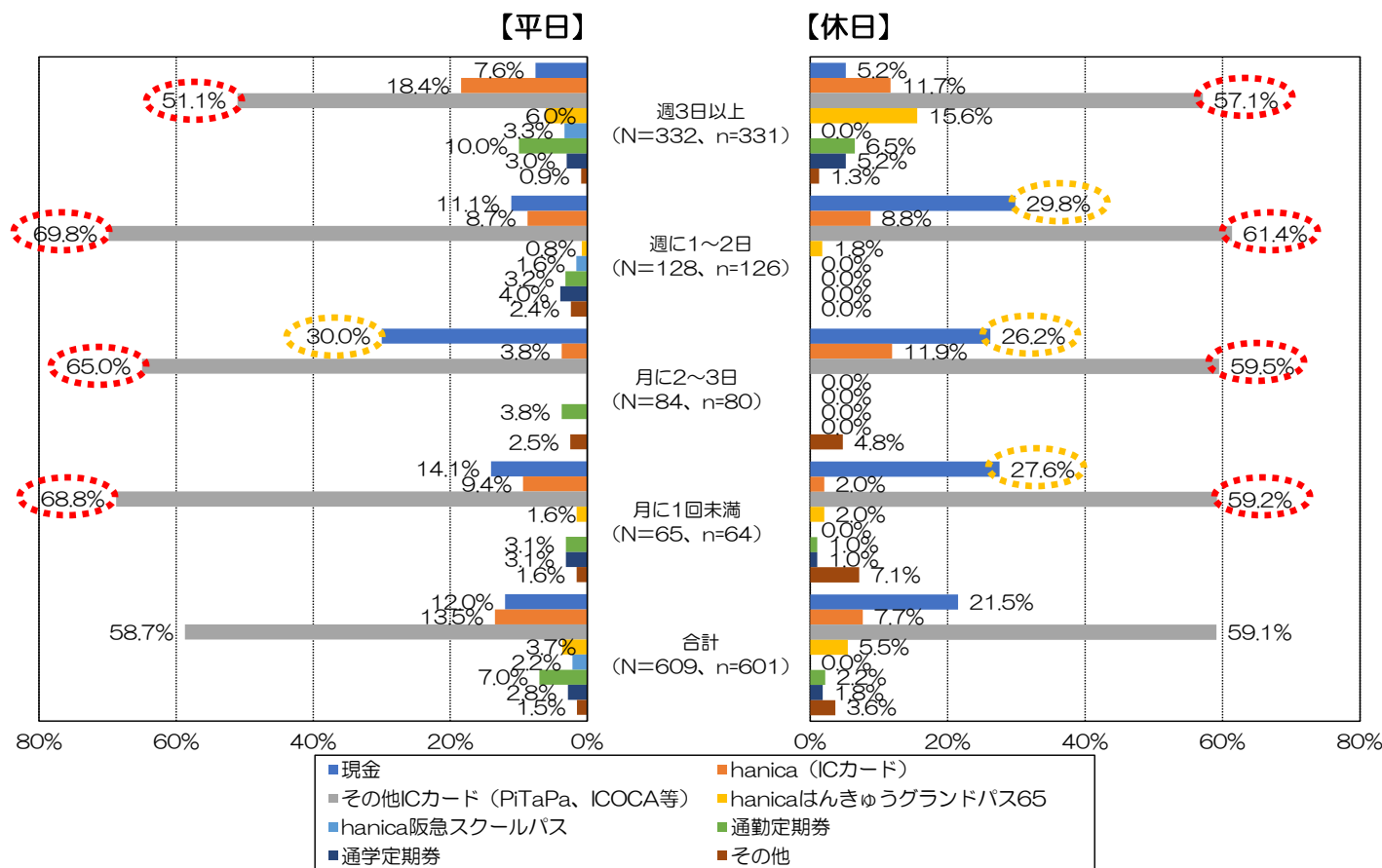


出典：阪急バス株式会社HP



出典：阪急バス株式会社HP

●運賃の支払い方法（利用頻度別）（※複数回答）



高齢者向け阪急バス全線フリー定期券

「hanica はんきゅうグランドパス 65」

65 歳以上の方を対象とした、阪急バス・阪神バスのすべての区間（※一部路線を除く）で利用可能な IC カードの定期券です。

通用期間 1 年 (41,900 円) を購入した場合、1 日あたり約 115 円となります。

出典：阪急バス株式会社HP



使い方は、乗る時と降りる時に IC カード
読取機にタッチ！！

「学期別」&「学年」通学 IC 定期券

「hanica 阪急スクールバス」

券面表示運賃区間内なら、毎日の通学路線以外の路線でも利用可能で、学校帰り、休日及び塾や習い事へ通う時など多目的に利用できます。

定期券の種類は、学期別をはじめ夏休みなどの長期休みの間も使える学年定期もあります。また、阪神バスとの相互利用も可能です。

券面表示運賃区間外は、
一律 160 円 (小児 80 円) の
乗り越し運賃で利用可能

このスクールバス 310 の場合、
310 円区間内なら、どこでも乗り放題

出典：阪急バス株式会社HP



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



阪急バスキャラクター
「バスケ」、「バスミン」

4.9 OD集計

(1) 【平日】緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅・イオンモール伊丹方面

- 「履正社高校⇒阪急曽根駅」が68人/日で最も多く、次いで「緑地公園駅西口⇒履正社高校」が45人/日、「緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅」が37人/日、「阪急曽根駅⇒クリーンランド」が24人/日です。

●【平日】緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅・イオンモール伊丹方面

乗車バス停	降車バス停																計
	1 緑地公園駅西口	2 寺内一丁目	3 若北会館	4 北条小学校	5 西願寺橋	6 服部緑地西口	7 履正社高校	8 南桜塚二丁目	9 曽根東	10 阪急曽根駅	11 原田元町三丁目	12 原田中一丁目	13 原田中二丁目	14 原田下水処理場	15 クリーンランド	16 イオンモール伊丹	
1 緑地公園駅西口			15	13	3	3	45	16	2	37				1	1	1	137
2 寺内一丁目										2							2
3 若北会館								1	1	10						2	14
4 北条小学校										1							1
5 西願寺橋										1							1
6 服部緑地西口										5				3	1	9	
7 履正社高校									4	68					5	77	
8 南桜塚二丁目										4					1	5	
9 曽根東												1					1
10 阪急曽根駅										2	2	2	2	24	3	35	
11 原田元町三丁目																	
12 原田中一丁目																	
13 原田中二丁目																	
14 原田下水処理場																	
15 クリーンランド															1	1	
16 イオンモール伊丹																	
計			15	13	3	3	45	17	7	128	2	2	3	3	28	14	283

【豊中東西線の路線図】



(2) 【平日】イオンモール伊丹・阪急曽根駅⇒緑地公園駅西口方面

- 「阪急曽根駅⇒履正社高校」が113人/日で最も多く、次いで「履正社高校⇒阪急曽根駅」が48人/日、「若竹会館⇒緑地公園駅西口」が35人/日、「阪急曽根駅⇒緑地公園駅西口」が29人/日、「クリーンランド⇒阪急曽根駅」が22人/日です。

●【平日】イオンモール伊丹・阪急曽根駅⇒緑地公園駅西口方面

乗車バス停	降車バス停																計
	1 イオンモール伊丹	2 クリーンランド	3 原田下水処理場	4 原田中二丁目	5 原田中一丁目	6 原田元町三丁目	7 阪急曽根駅	8 曽根東	9 南桜塚二丁目	10 履正社高校	11 服部緑地西口	12 西願寺橋	13 北条小学校	14 若北会館	15 寺内一丁目	16 緑地公園駅西口	
1 イオンモール伊丹																	
2 クリーンランド																	
3 原田下水処理場																	
4 原田中二丁目																	
5 原田中一丁目																	
6 原田元町三丁目																	
7 阪急曽根駅																	
8 曽根東																	
9 南桜塚二丁目																	
10 履正社高校																	
11 服部緑地西口																	
12 西願寺橋																	
13 北条小学校																	
14 若北会館																	
15 寺内一丁目																	
16 緑地公園駅西口																	
計		2	1			1	38	2	3	118	7	2	5	9	5	149	342

【豊中東西線の路線図】



(4) 【休日】 緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅・イオンモール伊丹方面

➤ 「履正社高校⇒阪急曽根駅」が21人/日で最も多く、次いで「阪急曽根駅⇒イオンモール伊丹（JR伊丹駅東口）」が19人/日、「緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅」が18人/日、「緑地公園駅西口⇒履正社高校」が13人/日です。

●【休日】 緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅・イオンモール伊丹方面

乗車バス停	降車バス停																計
	1 緑地公園駅西口	2 寺内一丁目	3 若北会館	4 北条小学校	5 西願寺橋	6 服部緑地西口	7 履正社高校	8 南桜塚二丁目	9 曽根東	10 阪急曽根駅	11 原田元町三丁目	12 原田中一丁目	13 原田中二丁目	14 原田下水処理場	15 クリーンランド	16 イオンモール伊丹	
1 緑地公園駅西口			2	5	1	3	13	4	1	18		1				4	52
2 寺内一丁目										1	3					3	7
3 若北会館										4						4	4
4 北条小学校										2						2	2
5 西願寺橋										2						3	5
6 服部緑地西口										9						9	9
7 履正社高校										21	1					22	22
8 南桜塚二丁目										1						2	3
9 曽根東																	
10 阪急曽根駅										1	3				1	19	24
11 原田元町三丁目																	
12 原田中一丁目																	
13 原田中二丁目																	
14 原田下水処理場																2	2
15 クリーンランド																	
16 イオンモール伊丹																	
計			2	5	1	3	13	4	1	58	5	4			1	33	130

【豊中東西線の路線図】



(5) 【休日】 イオンモール伊丹・阪急曽根駅⇒緑地公園駅西口方面

➤ 「阪急曽根駅⇒緑地公園駅西口」が21人/日で最も多く、次いで「阪急曽根駅⇒履正社高校」が18人/日「阪急曽根駅⇒服部緑地西口」が14人/日、「若竹会館⇒緑地公園駅西口」が13人/日、「履正社高校⇒緑地公園駅西口」が11人/日です。

●【休日】 イオンモール伊丹・阪急曽根駅⇒緑地公園駅西口方面

乗車バス停	降車バス停																計
	1 イオンモール伊丹	2 クリーンランド	3 原田下水処理場	4 原田中二丁目	5 原田中一丁目	6 原田元町三丁目	7 阪急曽根駅	8 曽根東	9 南桜塚二丁目	10 履正社高校	11 服部緑地西口	12 西願寺橋	13 北条小学校	14 若北会館	15 寺内一丁目	16 緑地公園駅西口	
1 イオンモール伊丹			1				9		4			1			1	4	20
2 クリーンランド							1				1					2	2
3 原田下水処理場							1									1	1
4 原田中二丁目																	
5 原田中一丁目							5									5	5
6 原田元町三丁目															1	1	1
7 阪急曽根駅								1	3	18	14	2	1	6	9	21	75
8 曽根東										1	1				1	4	7
9 南桜塚二丁目																5	5
10 履正社高校														1		11	12
11 服部緑地西口																4	4
12 西願寺橋																2	2
13 北条小学校																7	7
14 若北会館														1		13	14
15 寺内一丁目																	
16 緑地公園駅西口																	
計			1				16	1	7	20	15	4	1	7	12	71	155

【豊中東西線の路線図】



5. 履正社中学・高校の通学に関するアンケート結果

5.1 目的

- ▶ 今年4月から運行開始した豊中東西線の沿線にある履正社中学・高校における通学の状況及び豊中東西線に対するニーズを把握し、今後の運行内容の改善に活用するために、履正社中学・高校の生徒を対象とした通学に関するアンケートを実施しました。

5.2 実施概要

(1) 調査方法・調査対象者

- ▶ 履正社中学・高校の協力を得て、中学生及び高校生の全生徒を対象としました。

(2) 調査時期

- ▶ 令和3年(2021年)9月下旬(※9月30日(木)に回収)

(3) 調査項目

- ① 普段の通学方法
- ② 雨の日や荷物の多い日などにおける通学方法
- ③ 路線バス(阪急バス)の通学定期券の保有状況
- ④ 豊中東西線の利用状況
- ⑤ 豊中東西線を利用しない理由
- ⑥ 豊中東西線の行き先の認知状況
- ⑦ 豊中東西線の改善すべき項目

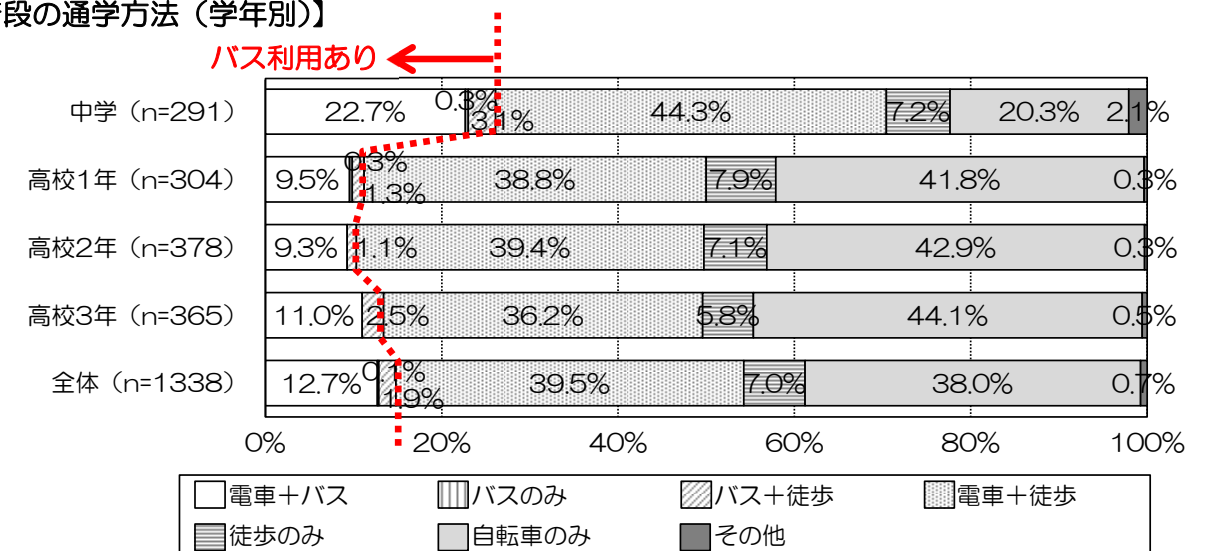
5.3 回答状況

- ▶ 有効回答部数は1,372部(中学(1年~3年):295部、高校1年:313部、高校2年:392部、高校3年:372部)です。

5.4 普段の通学方法

- ▶ 普段の通学方法を見ると、中学では「電車+徒歩」が最も多く、次いで「電車+バス」、「自転車のみ」の順です。高校では学年別での大きな差はなく、「自転車のみ」が最も多く、次いで「電車+徒歩」、「電車+バス」の順です。
- ▶ バス利用(電車+バス、バスのみ、バス+徒歩の合計)が占める割合は、中学が約26%と最も多く、高校は約10%~13%であり、中学での利用割合が高い状況です。

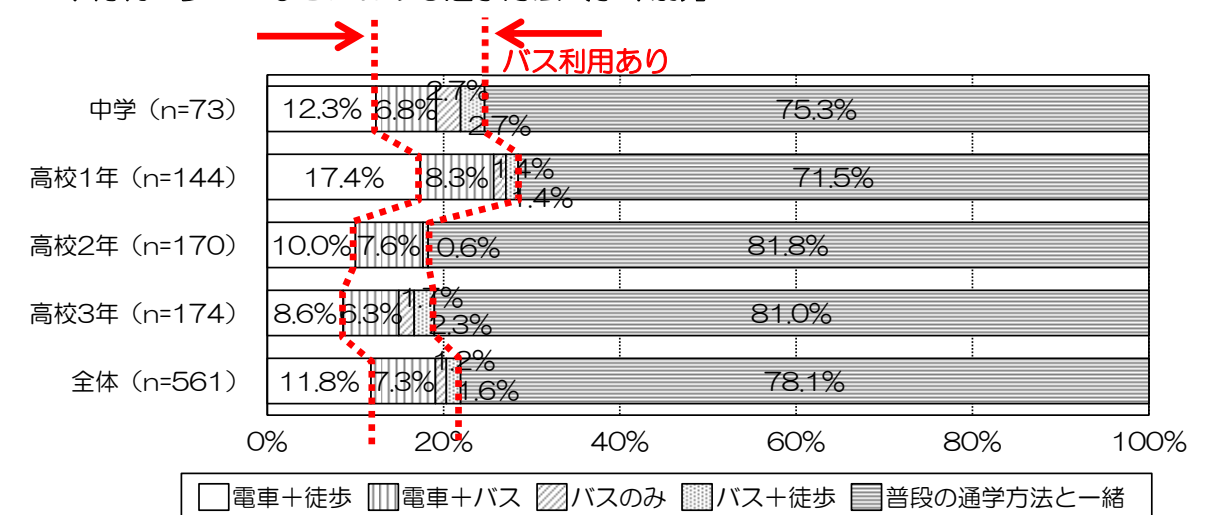
【普段の通学方法(学年別)】



5.5 雨の日や荷物の多い日などにおける通学方法

- ▶ 普段の通学方法で鉄道やバスを利用しない方(自転車のみ、徒歩のみ、その他)を対象に見ると、約7~8割は「普段の通学方法と一緒に」です。
- ▶ 通学方法を変更する場合における内訳をみると、各学年ともに、「電車+徒歩」が最も多く、次いで「電車+バス」の順であり、バス利用が占める割合は約1割前後です。

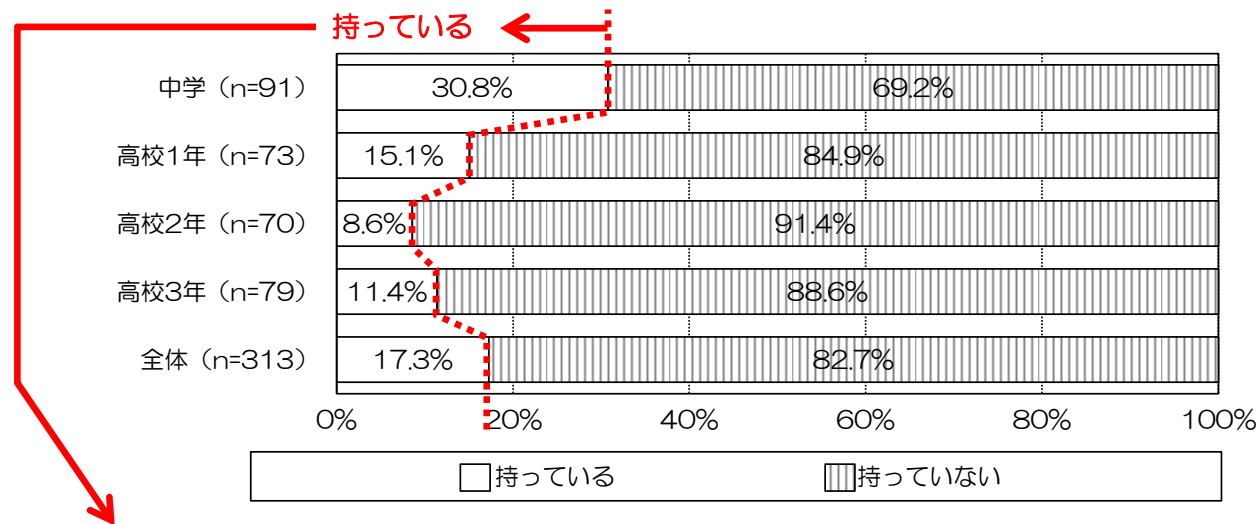
【雨の日や荷物の多い日などにおける通学方法(学年別)】



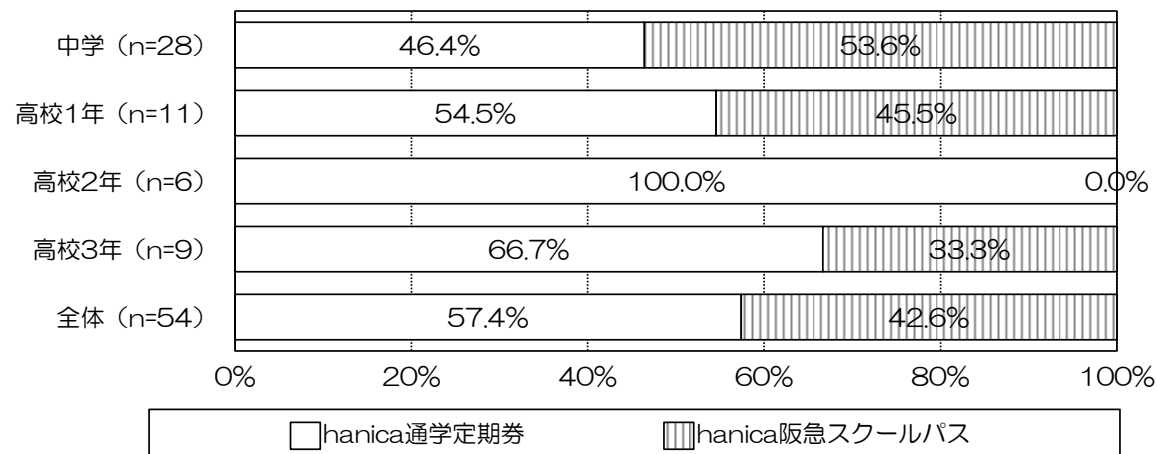
5.6 路線バス（阪急バス）の通学定期券の保有状況

- 普段の通学方法及び雨の日や荷物の多い日などにおける通学方法において、バスを利用する（電車＋バス、バスのみ、バス＋徒歩）と回答した方を対象に見ると、「持っている」の割合は中学で約31%と最も割合が高い状況です。
- 持っている方の通学定期券の種別を見ると、中学は「hanica 通学定期券」と「hanica 阪急スクールパス」の割合がほぼ同じ、高校は「hanica 通学定期券」の割合が高い状況です。

【路線バス（阪急バス）の通学定期券の保有状況（学年別）】



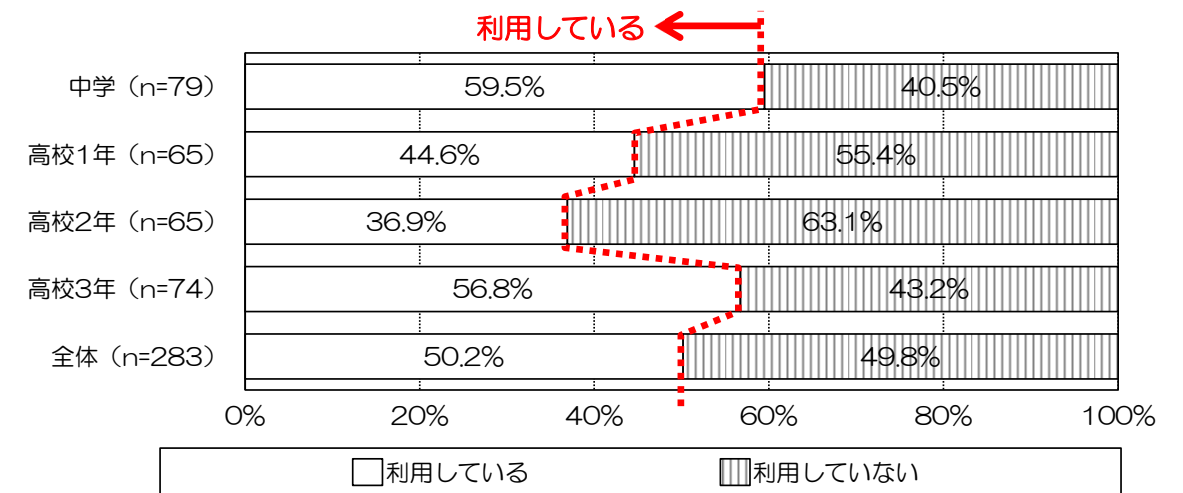
【保有する通学定期券種別（学年別）】



5.7 豊中東西線の利用状況

- 普段の通学方法及び雨の日や荷物の多い日などにおける通学方法において、バスを利用する（電車＋バス、バスのみ、バス＋徒歩）と回答した方を対象に見ると、「利用している」の割合は、中学が約60%と最も高く、次いで高校3年が約57%、高校1年が約45%、高校2年が約37%の順であり、高校では学年によりばらつきが見受けられます。

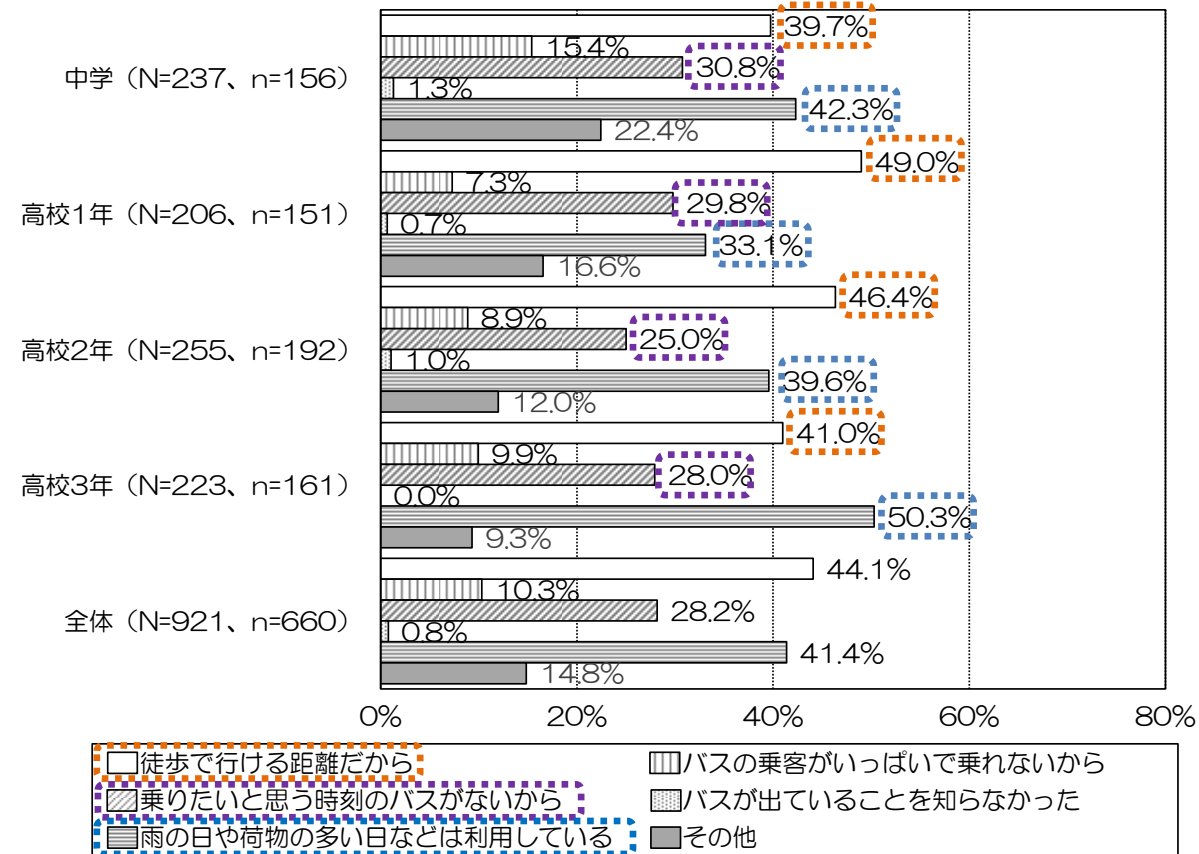
【豊中東西線の利用状況（学年別）】



5.8 豊中東西線を利用しない理由

- 普段の通学方法でバスを利用しない方を対象に見ると、各学年ともに「徒歩で行ける距離だから」や「雨の日や荷物の多い日などは利用している」の割合が高い状況です。
- また、各学年ともに「乗りたいと思う時刻のバスがないから」の割合も3番目に高くなっています。

【豊中東西線を利用しない理由（学年別）】※複数回答



【参考】履正社中学・高校までの距離と所要時間

●徒歩の場合

- ・阪急曾根駅から：約17分、約1.3km
(市道曾根服部緑地線経由)
- ・緑地公園駅西口から：約22分、約1.7km
(服部緑地円形花壇～みどり橋経由)

※距離は地図上の計測による。歩行速度1.3m/秒*で算出。

●豊中東西線利用の場合

- ・阪急曾根駅から：約5分、約1.3km
- ・緑地公園駅西口から：約9分、約3.0km

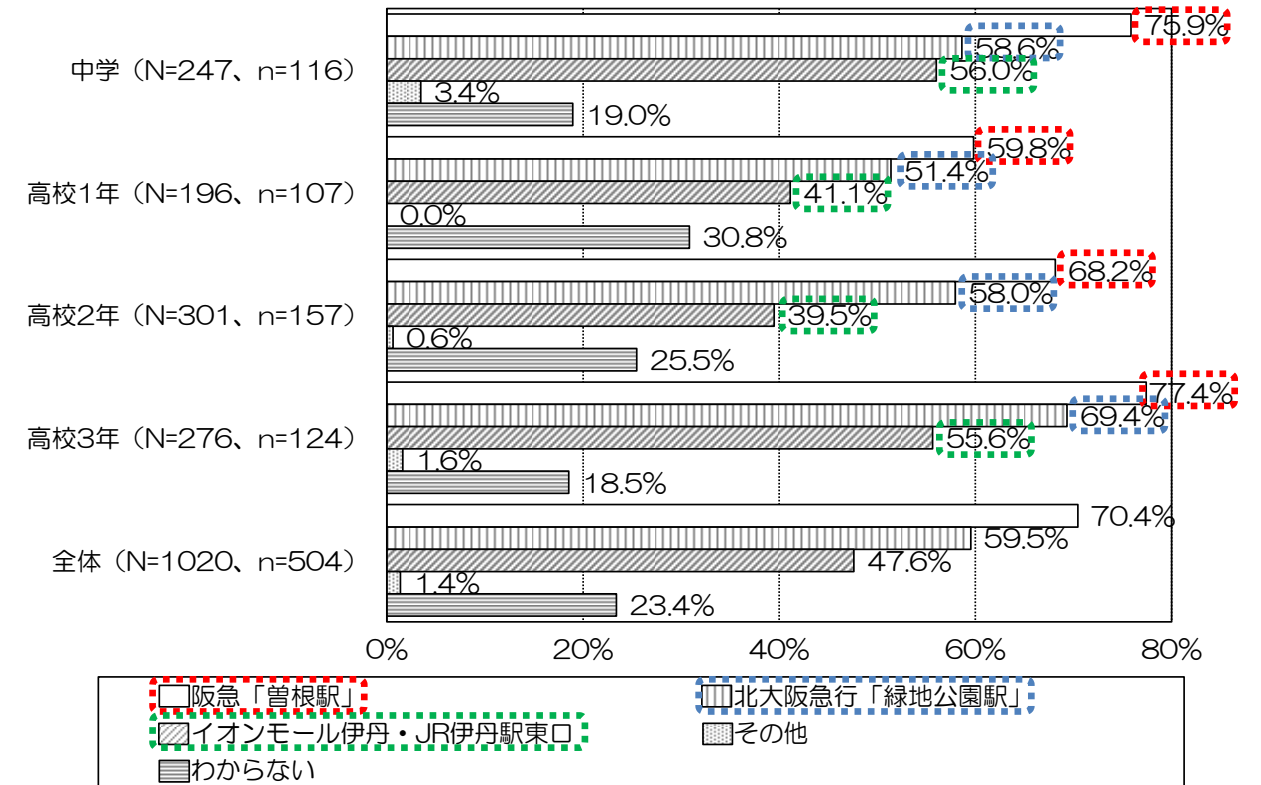
出典：阪急バス経路検索結果による（阪急バス株式会社HP内）

*歩行者の歩行速度のうち健常者の平均値による（増補改訂版道路の移動円滑化整備ガイドライン（2015年5月 財団法人国土技術研究センター））

5.9 豊中東西線の行き先の認知状況

- 行き先を見ると、各学年ともに、「阪急「曾根駅」」の割合が最も高く、次いで「北大阪急行「緑地公園駅」」、「イオンモール伊丹・JR伊丹駅東口」の順です。
- 豊中東西線の行き先が「わからない」の割合は、学年別で見ると約2~3割です。

【豊中東西線の行き先の認知状況（学年別）】※複数回答



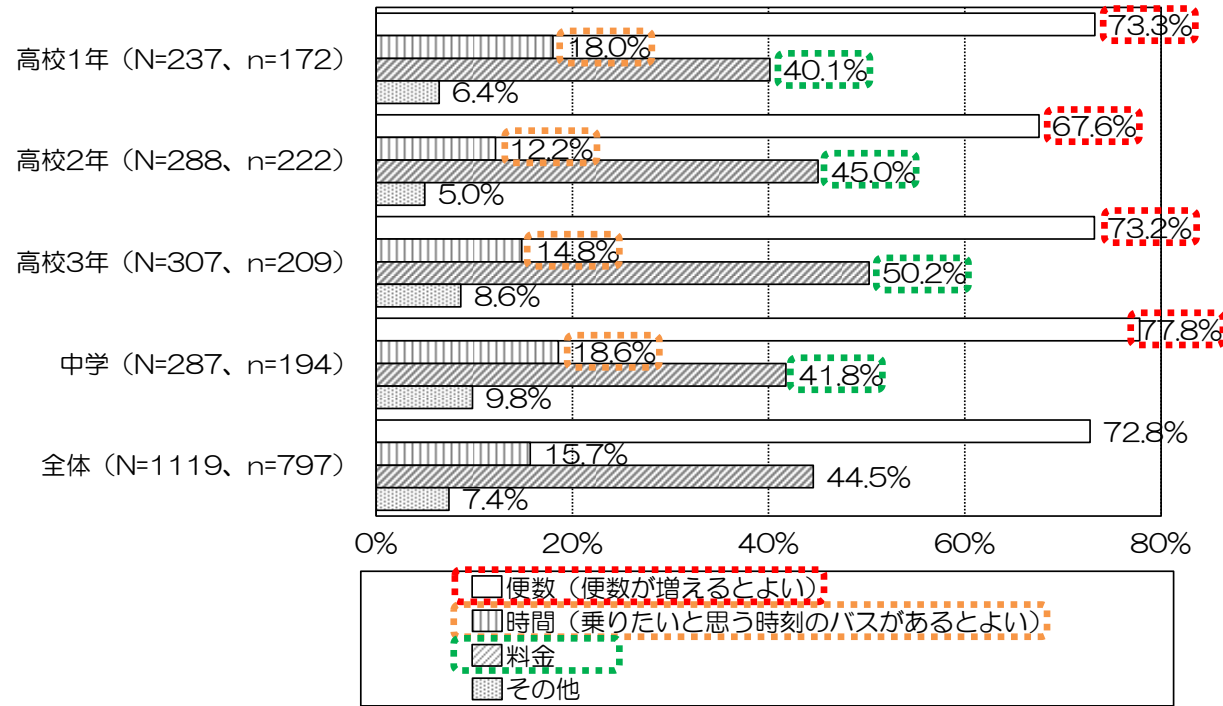
【参考】豊中東西線の路線図



5.10 豊中東西線の改善すべき項目

➤ 改善すべき項目は、各学年ともに「便数（便数が増えるとよい）」の割合が最も高く、次いで「料金」、「時間（乗りたいと思う時刻のバスがあるとよい）」の順です。

【改善すべき項目（学年別）】※複数回答



【参考】豊中東西線の運賃

イオンモール伊丹	210	クリーンランド	220	阪急曾根駅	220	西願寺橋	220	緑地公園駅西口	220
----------	-----	---------	-----	-------	-----	------	-----	---------	-----

● 緑地公園駅西口～阪急曾根駅～イオンモール伊丹

出典：路線別運賃一覧表（吹田営業所）（阪急バス株式会社）

● 履正社高校停留所までの運賃

- ・ 阪急曾根駅から 220 円
- ・ 緑地公園駅西口から 220 円
- ・ イオンモール伊丹（JR 伊丹駅東口）から 240 円

【乗るバス停と乗りたいと思う時刻】※時間（乗りたいと思う時刻のバスがあるとよい）と回答した方

■ 阪急曾根駅

乗りたい時刻	回答者数
7:10	1
7:15	1
7:20	1
7:30	1
7:35	1
7:40	1
7:45	4
7:50	8
7:53	1
7:55	2
7:58	1
8:00	1
8:06	1
8:10	1
土曜日に7時台を運行	2
土曜日7:41	1
always	1
電車の到着時刻+4分	1
計	30

○ 阪急曾根駅時刻表（緑地公園駅西口方面）

平日	
行先/時	[95] 履正社高校 経由
	北条小学校 経由
	緑地公園駅(西口)
6	51
7	26 41
8	00 11 40 49

■ 緑地公園駅西口

乗りたい時刻	回答者数
6:55	1
7:00	1
7:35	1
7:40	3
7:45	2
7:50	1
8:00	1
計	10

○ 緑地公園駅西口時刻表（阪急曾根駅・イオンモール伊丹方面）

平日	
行先/時	[95] 北条小学校 経由
	履正社高校 経由
	阪急曾根駅・イオンモール伊丹
6	08
7	曾 10 ク 21 曾 31 ク 55
8	曾 11 34

ク=[95]阪急曾根駅→クリーンランド 止
曾=[95]阪急曾根駅 止

■ 履正社高校（方面不明）

乗りたい時刻	回答者数
15:20	1
15:25	2
15:30	7
15:35	2
15:40	3
15:50	2
16:00	1
16:15	1
16:30	1
16:40	1
17:00	1
17:25	2
17:30	2
18:30	2
18:35	1
18:45	1
19:00	1
19:40	1
20:00	2
1時間に3本ずつ程度	1
夕方の方が増えれば	1
計	36

■ 履正社高校（緑地公園駅西口方面）

乗りたい時刻	回答者数
15:35	1
15:45	1
17:30	1
18:25	1
20:20	1
計	5

■ 履正社高校（阪急曾根駅・イオンモール伊丹方面）

乗りたい時刻	回答者数
15:20	1
15:30	1
計	2

○ 履正社高校時刻表（緑地公園駅西口方面）

平日	
行先/時	[95] 北条小学校 経由
	緑地公園駅(西口)
14	20 49
15	20
16	46
17	51
18	10 51
19	10 46
20	10 45

○ 履正社高校時刻表（阪急曾根駅・イオンモール伊丹方面）

平日	
行先/時	[95] 阪急曾根駅・イオンモール伊丹
14	曾 54
15	ク 59
16	32
17	曾 44 ク 59
18	24 曾 44
19	曾 44
20	曾 19

ク=[95]阪急曾根駅→クリーンランド 止
曾=[95]阪急曾根駅 止

6. 市の考える課題と今後の方向性

課題①

履正社高校・中学校生徒の登下校時において、多くの利用者がいる状況ですが、現在のダイヤが通学時間に合っている状況にないため、通学・下校の時間に合わせたダイヤ設定が求められる。

- 令和4年（2022年）4月（予定）に現行の乗務員と車両運用内で対応可能な範囲でのダイヤ見直しを検討します。

課題②

伊丹市内の約3km（クリーンランド～JR伊丹駅東口（イオンモール伊丹）間）がドアクローズになっているため、当該区間（伊丹市内）への停留所の設置について、その効果の検討が求められる。

- 利用状況などを鑑みて、令和5年（2023年）4月に実験内容の見直し実施予定ですため、そのタイミングをめざして本検討を実施します。

○緑地公園駅西口



○阪急曽根駅



○イオンモール伊丹（JR伊丹東口）



1. 豊中市シェアサイクル実証実験の概要

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、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：市域全域（令和3年（2021年）11月12日～）
- ・ポート：道路、公園、公共施設及び民間施設等を活用し、75箇所（570ラック）を配置（11月12日現在）
- ・自転車：電動自転車 現在 265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、1,000円/12時間
- ・実験期間：令和元年（2019年）11月1日～令和4年（2022年）10月31日

【参考】これまでの経緯

令和元年（2019年）11月1日	ポート：26箇所	ラック：190	自転車 70台
令和2年（2020年）4月25日	ポート：46箇所	ラック：322	自転車 170台
令和3年（2021年）4月20日	ポート：52箇所	ラック：384	自転車 170台
6月3日	ポート：54箇所	ラック：399	自転車 195台

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

【阪急曽根駅東】



【エトレとよなか】



【大阪空港】



◆シェアサイクルの使い方

アプリをダウンロード

ご利用には会員登録が必要です。
アプリストアから「HELLO CYCLING」をダウンロード。

会員登録方法 ～簡単ステップ3～

Step 1
アカウント登録
Yahoo! JAPAN ID、Facebook ID、メールアドレスなどで簡単登録できます。
※メールアドレスで登録の際は名前、メールアドレス、パスワード、電話番号認証が必要です。

Step 2
アンケート回答
10秒で解答できる簡単アンケートに回答します。

Step 3
決済方法登録
クレジットカードやキャリア決済などご希望の決済方法を登録します。
※クレジットカードで決済の際は、クレジットカード番号、カード有効期限、セキュリティコード*入力が必要です。
*カード背面にある入票番号のこと

利用開始方法

電源ON → 言語選択 → 暗証番号入力、又はICカードをかざす

一時駐輪後再利用

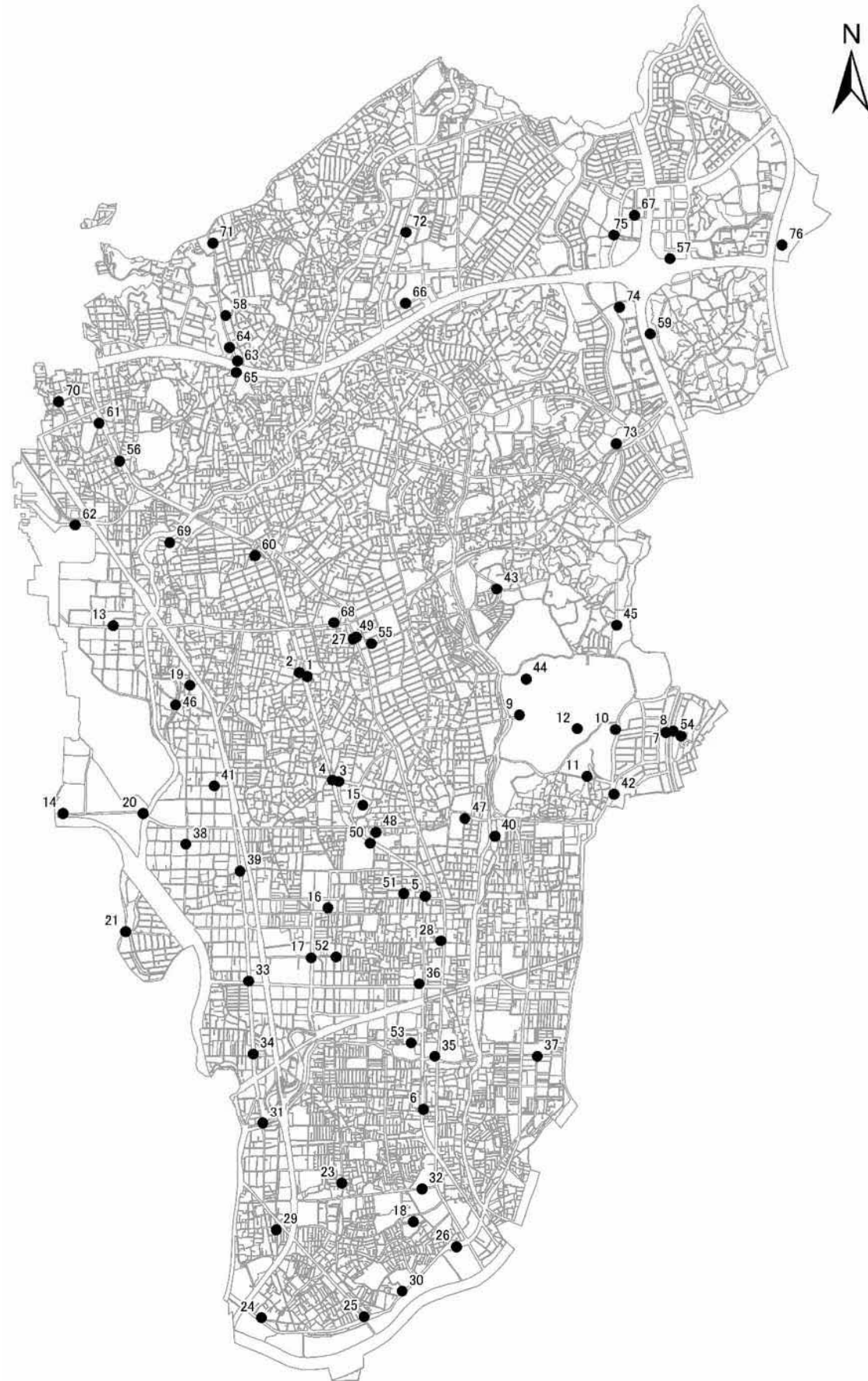
電源ON → 暗証番号入力、又はICカードをかざす

返却方法

電源ON → RETURN → 「1」を選択

返却後、返却完了メールを必ずご確認ください

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	阪急岡町駅東	中桜塚1丁目	道路	16
2	阪急岡町駅西	岡町北1丁目	道路	10
3	阪急曽根駅東	曽根東町3丁目	道路	23
4	阪急曽根駅高架下	曽根東町3丁目	道路	18
5	阪急服部天神駅北	服部元町1丁目	道路	12
6	阪急庄内駅東	庄内東町1丁目	道路	12
7	北急緑地公園駅西	寺内2丁目	道路	10
8	北急緑地公園駅東	東寺内町	道路	8
9	服部緑地西口	服部緑地	府公園	12
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	6
14	クリーンランド	原田西町	施設用地	10
15	文化芸術センター	曽根東町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	5
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	欠番			
23	曽根島江線庄内栄町	庄内栄町5丁目	道路予定地	6
24	神崎刀根山線二葉町	二葉町2丁目	道路	5
25	神崎刀根山線千成町	千成町2丁目	道路	5
26	神崎刀根山線神州町	神州町	道路	5
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
29	庄本町歩路	庄本町2丁目	その他行政財産	5
30	神崎刀根山線千成町2	千成町2丁目	道路	5
31	景観水路名神口	名神口3丁目	水路	3
32	労働会館	三和町1丁目	施設用地	5
33	新豊島川内環状線	上津島3丁目	水路	5
34	新豊島川福井橋	上津島1丁目	水路	5
35	庄内駅北仮設自転車置場	稲津町1丁目	その他行政財産	10
36	URシティコート服部	服部寿町1丁目	UR	6
37	高川小学校前	豊南町東2丁目	道路	4
38	原田南給食センター	原田南2丁目	道路予定地	5
39	新豊島川ほたるの里	原田南1丁目	水路	4
40	服部緑地北条広場	北条町1丁目	府公園	5
41	旧原田給食センター	原田中1丁目	水路	4
42	服部緑地植物園	寺内1丁目	府公園	10
43	URアルビス旭ヶ丘	旭丘	UR	10
44	服部緑地事務所	服部緑地	府公園	10
45	千里園熊野田線	西泉丘3丁目	道路予定地	5

番号	名称	所在地	管理区分	ラック台数
46	勝部緑地帯	勝部2丁目	道路	5
47	公社豊中団地	服部本町5丁目	府公社	10
48	URシティコート曽根東町	曽根東町6丁目	UR	6
49	豊中市役所西	中桜塚3丁目	施設用地	5
50	豊島公園	曽根南町1丁目	市公園	5
51	服部天神駅西第1自転車駐車場	服部豊町1丁目	駐輪場	9
52	ふれあい緑地東	服部寿町3丁目	市公園	5
53	庄内体育館・ローズ文化ホール	野田町	施設用地	5
54	北急緑地公園駅東広場	東寺内町	道路	10
55	豊中市役所南	中桜塚3丁目	施設用地	10
56	モノレール蛍池駅	蛍池中町3丁目	モノ・既設	8
57	モノレール千里中央駅	新千里東町1丁目	モノ・既設	10
58	ティーズカレッジ大阪大学前	柴原町4丁目	民間・既設	15
59	あさひ千里中央	上新田1丁目	あさひ・既設	10
60	エトレとよなか	玉井町1丁目	エトレ	10
61	蛍池公園	蛍池中町4丁目	公園	5
62	大阪空港	蛍池西町3丁目	関西AP	20
63	柴原体育館	柴原町4丁目	スポーツ	6
64	市立豊中病院	柴原町4丁目	病院	10
65	かがやき	刀根山元町5丁目	かがやき	4
66	羽鷹池公園	少路1丁目	公園	10
67	千里中央駅北第2バイク駐車場	新千里西町1丁目	整備センター	10
68	大門公園	北桜塚1丁目	公園	5
69	久保公園	玉井町3丁目	公園	4
70	蛍池人権平和センター	蛍池北町2丁目	人権	4
71	柴原浄水場	宮山町3丁目	上下水	5
72	あさひ豊中緑丘店	西緑丘1丁目	あさひ	4
73	二ノ切池公園	東豊中町5丁目	公園	5
74	OPH新千里南町	新千里南町1丁目	府公社	10
75	OPH新千里西町	新千里西町2丁目	府公社	10
76	千里体育館	新千里東町3-8-1	スポーツ	10
計		75箇所		570

市域北部に17箇所ポートを増設
(令和3年(2021年)11月12日~)

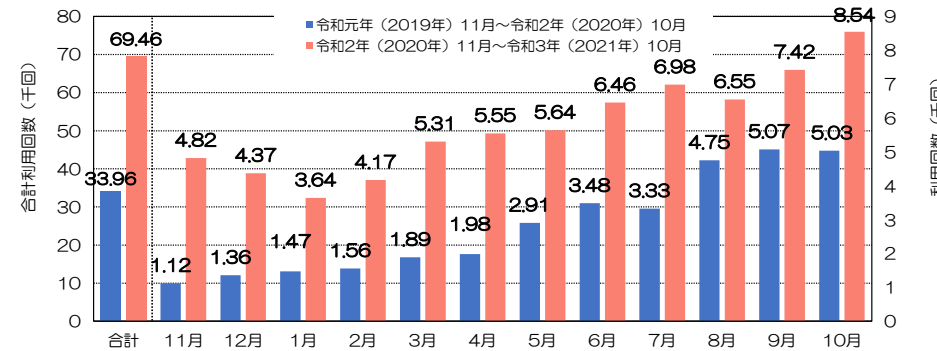
2. 利用実績【1年間（令和2年（2020年）11月～令和3年（2021年）10月）】

2.1 利用状況の推移

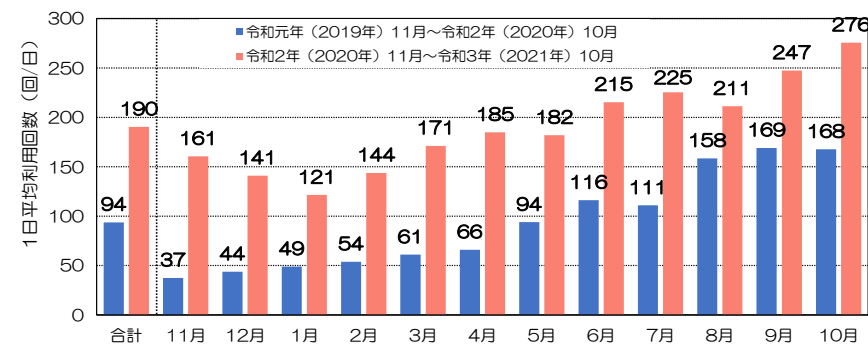
- 利用回数の合計は約69千回、令和3年（2021年）10月の利用回数は約8,544回です。
- 合計利用回数は当初の7.6倍に増加しており、新型コロナウイルス感染拡大後も、3密としないシェアサイクルの利用は増加傾向です。

【利用回数の概要】

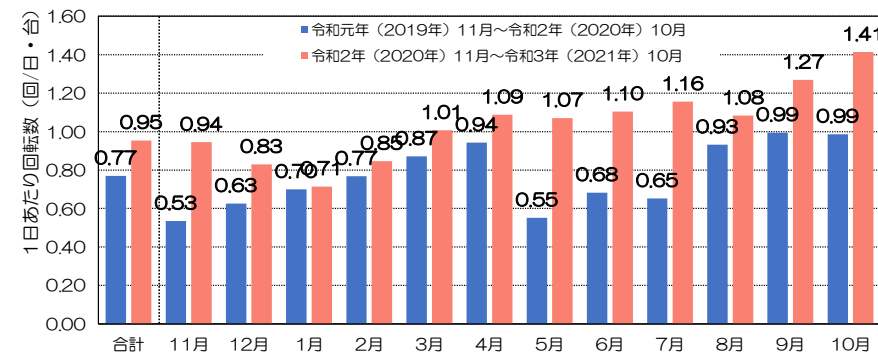
■ 合計利用回数



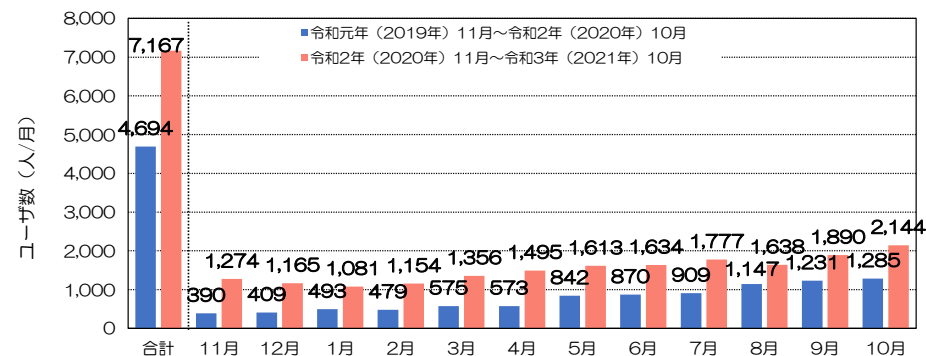
■ 1日平均利用回数



■ 1日あたり回転数



■ ユーザー数



2.2 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75%を占めており、市内エリア内⇔市外ポート間は約25%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14%、内別ポート間が約62%です。

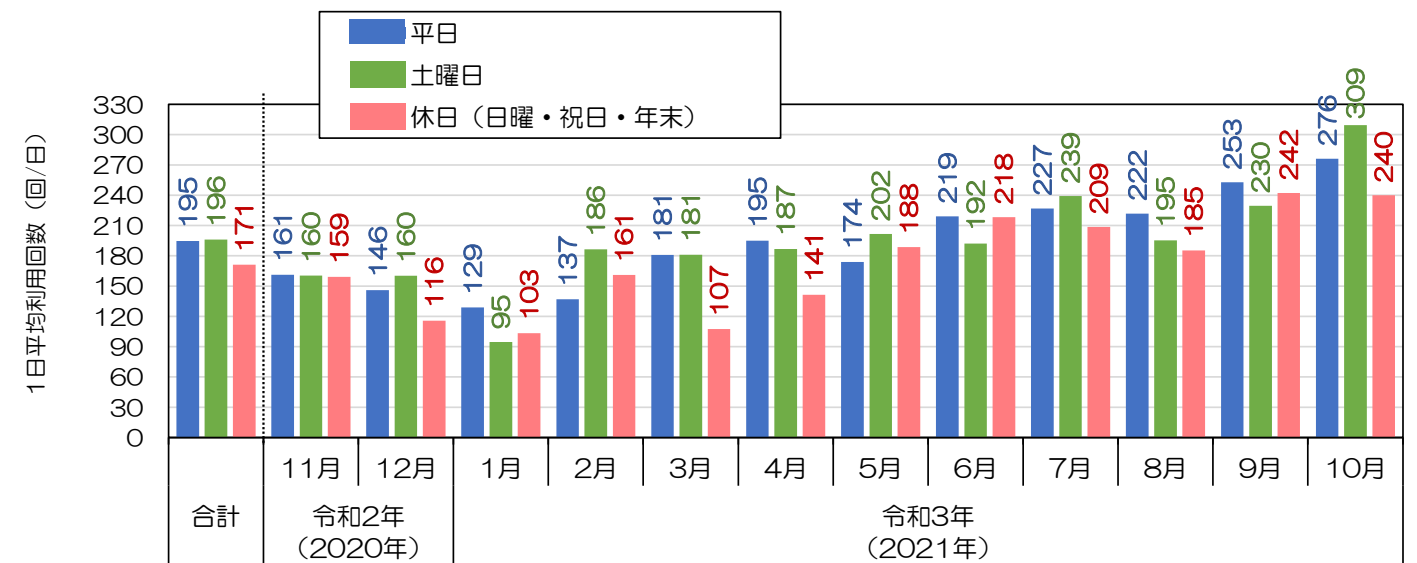
【利用エリア別利用回数】

利用エリア区分	利用回数(回)	構成比
市内ポート間	52,349	75.4%
同一ポート間	9,588	13.8%
別ポート間	42,761	61.6%
市内⇔市外ポート間	17,055	24.6%
合計	69,404	100.0%

2.3 曜日別利用状況

- 曜日別利用状況を見ると、令和3年（2021年）2月、5月の休日（日曜・祝日・年末）の利用回数は、平日と比べて多く、それ以外の月は平日の方が多い状況です。

【曜日別利用回数】

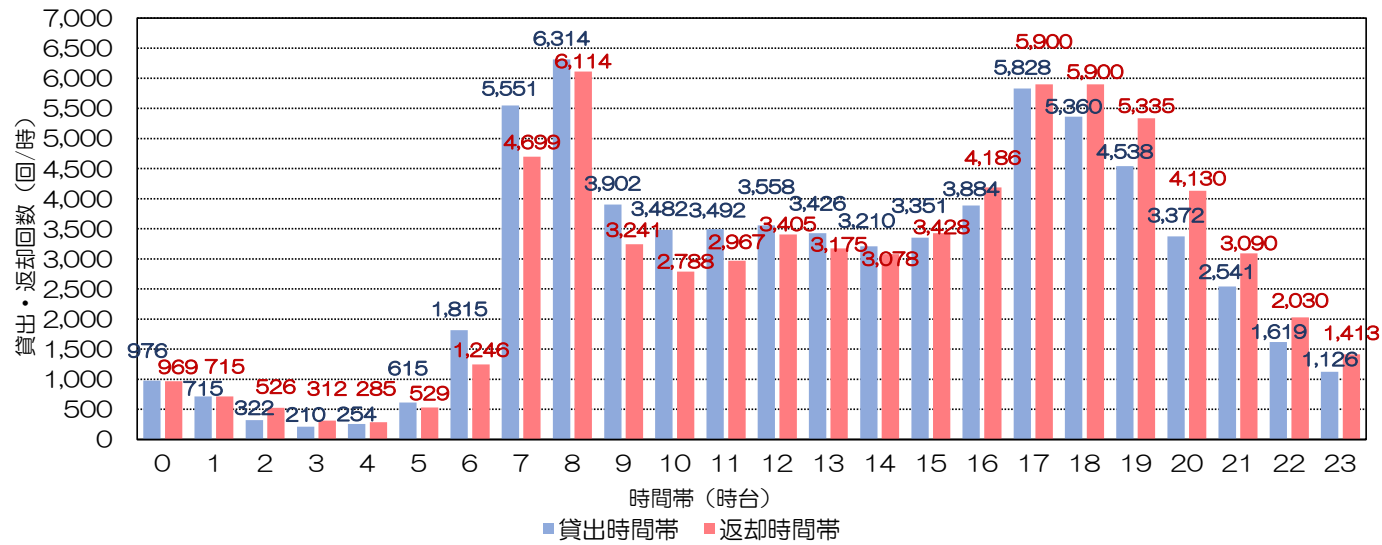


2.4 時間帯別利用状況

(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6,314回と最も多く、次いで「17時台」が5,828回、「7時台」が5,551回、「18時台」が5,360回です。
- 返却時間帯は、「8時台」が6,114回と最も多く、次いで「17時台」・「18時台」が5,900回、「19時台」が5,335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における利用が多い状況です。

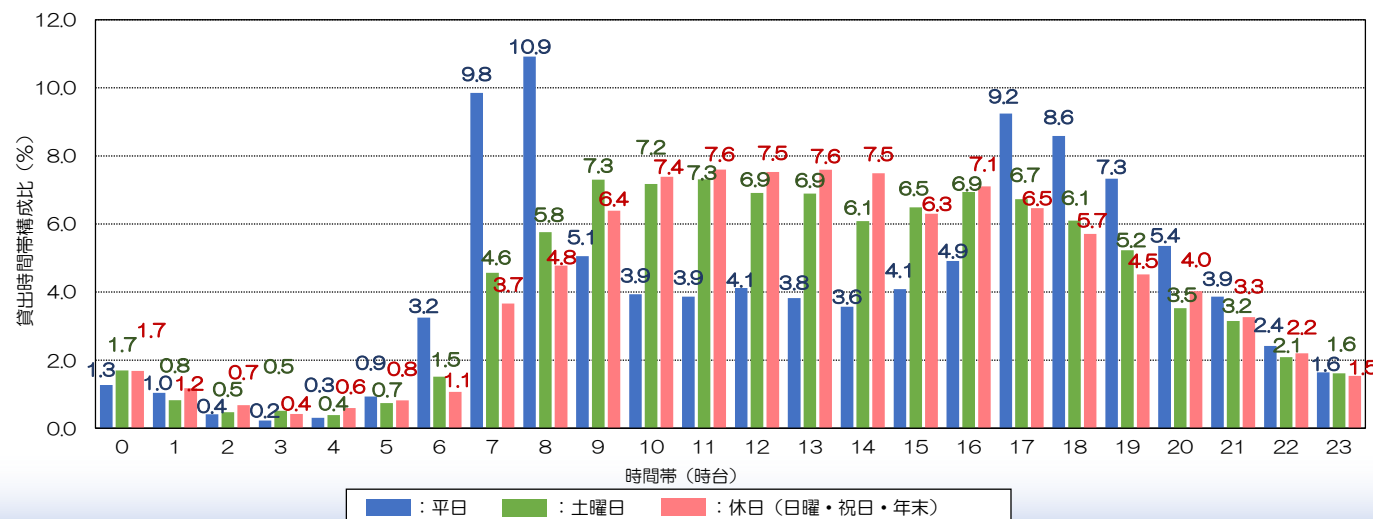
【時間帯別貸出・返却回数】



(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」、「18時台」、「19時台」の順です。
- 土曜日は「9時台」と「11時台」が最も多く、次いで「10時台」、「16時台」・「12時台」・「13時台」の順です。
- 休日（日曜・祝日・年末）は「11時台」・「13時台」が最も多く、次いで「12時台」・「14時台」、「10時台」の順です。

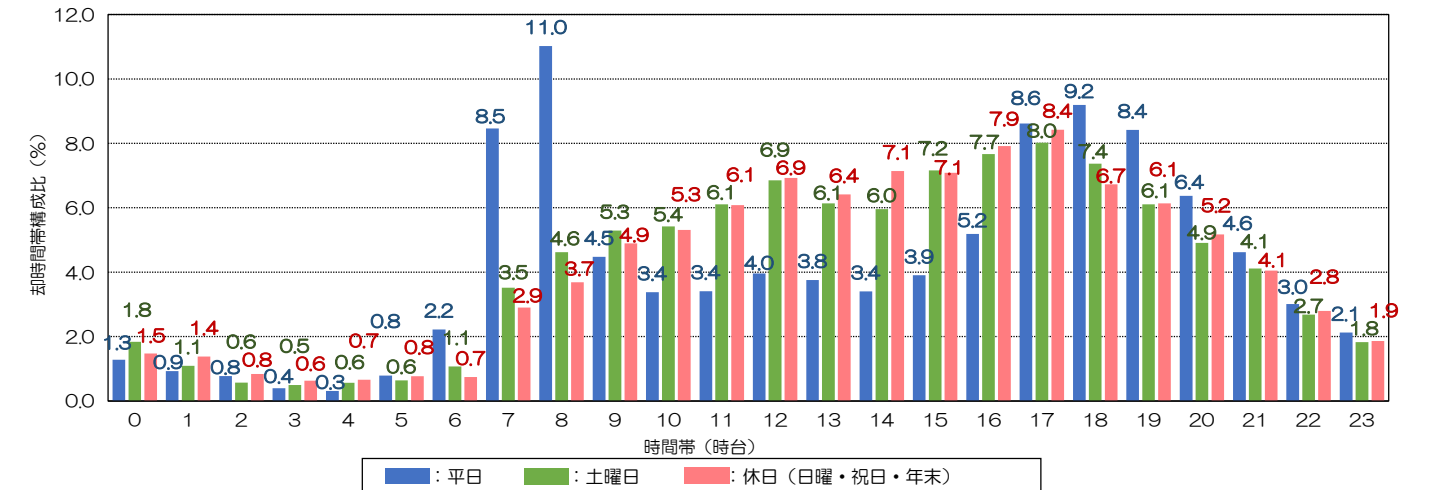
【曜日別貸出時間帯の構成比】



(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」、「17時台」、「7時台」の順です。
- 土曜日は「17時台」が最も多く、次いで「16時台」、「18時台」、「15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「16時台」、「14時台」・「15時台」の順です。

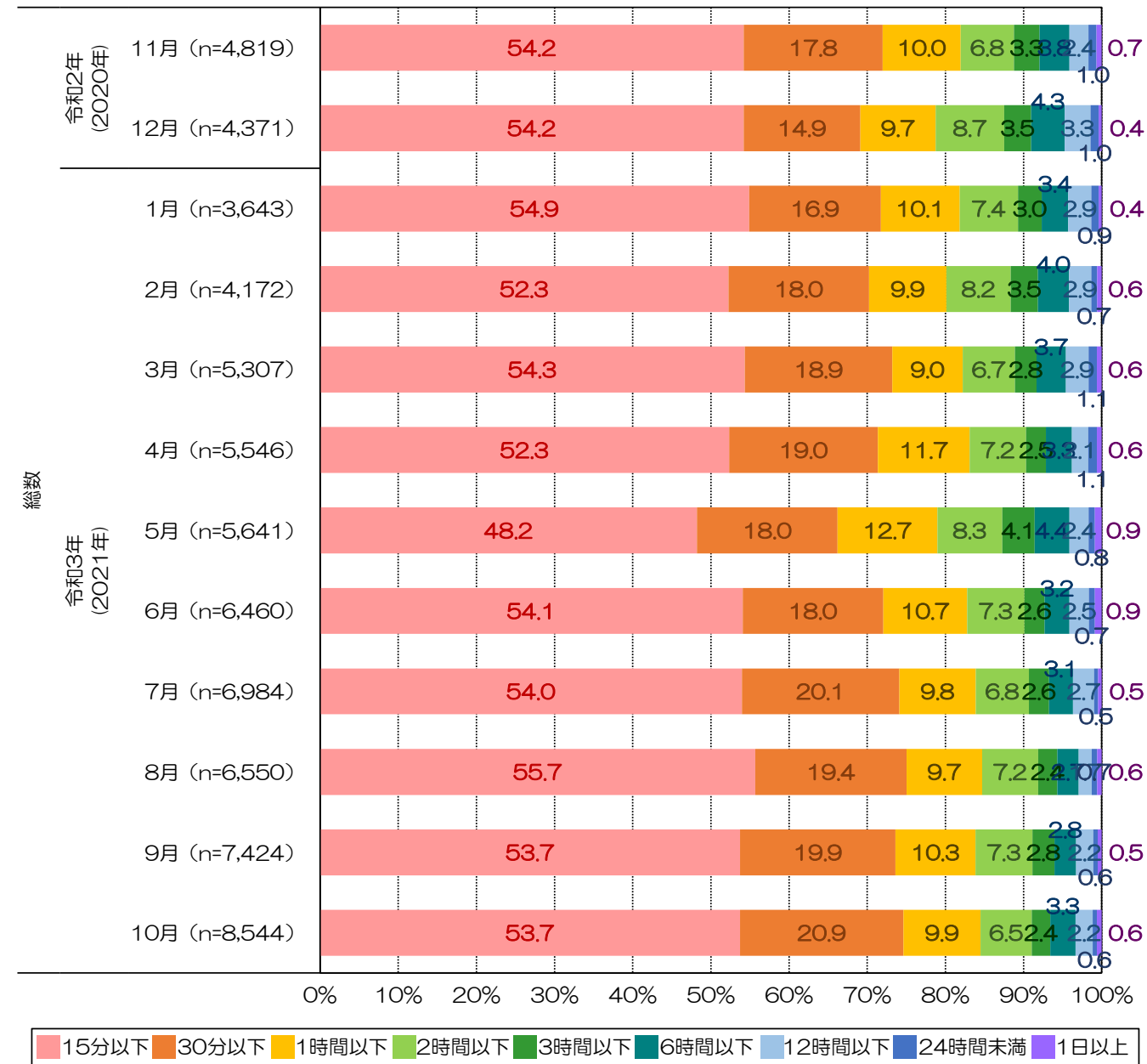
【曜日別返却時間帯の構成比】



2.5 利用時間の推移

➤ 利用時間の推移を見ると、横ばい傾向にあり、「15分以下」が5割以上を占めています。

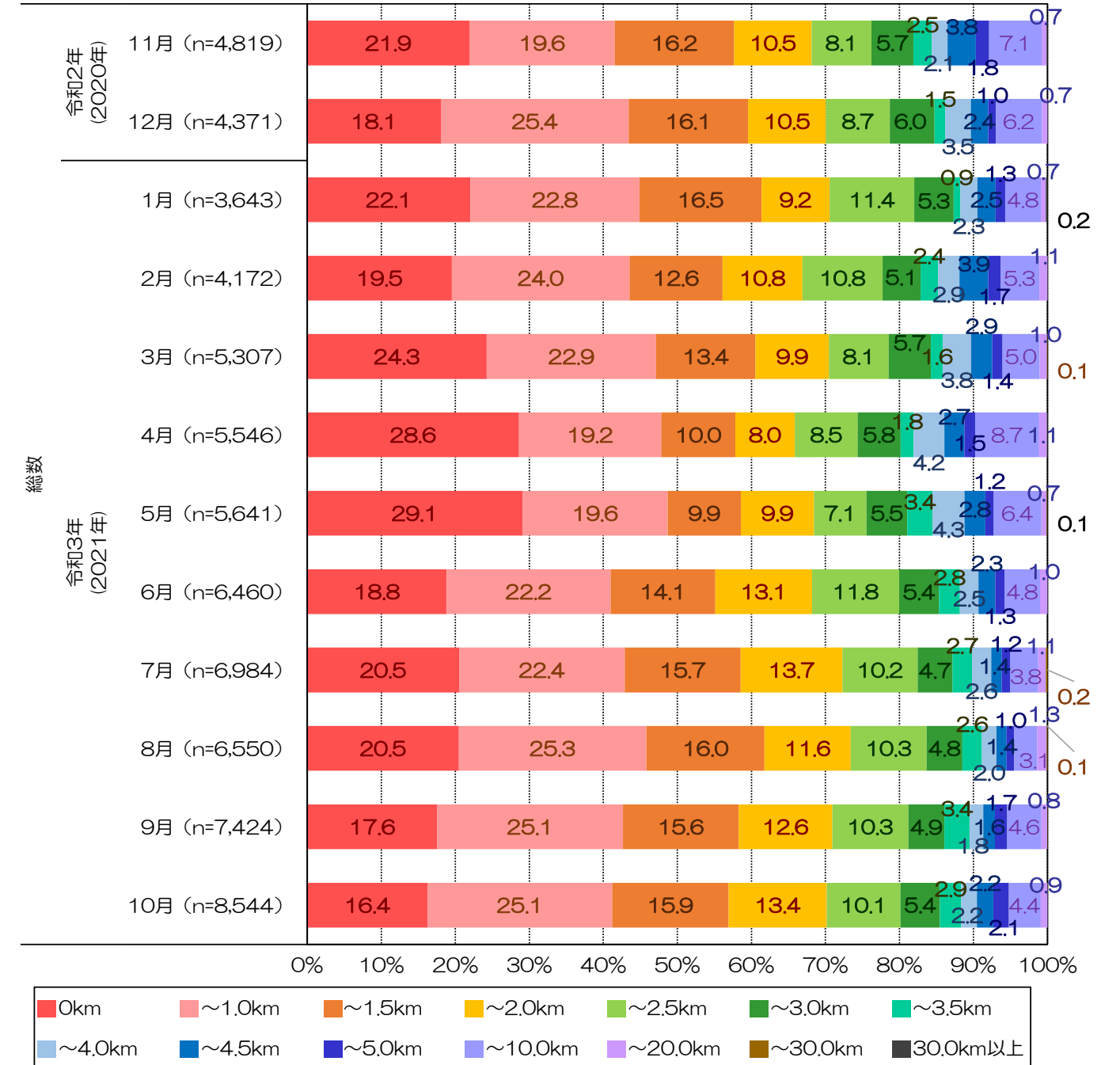
【利用時間の構成比】



2.6 利用距離の推移

➤ 利用距離の推移を見ると、4月から5月にかけて、「0km（同一サイクルポート間の利用）」の割合が高くなったが、6月以降は減少傾向にあり、約2割となっています。

【利用距離の推移】



2.7 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、「阪急曽根駅高架下」が最も多く、次いで「北急緑地公園駅西」、「阪急服部天神駅北」、「阪急庄内駅東」、「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おり、利用回数も多い状況です。

【市内ポート別利用状況（令和3年（2021年）10月実績）】

順位	ポート名称	種別	設置ラック数	利用回数			総数の内訳		
				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	阪急曽根駅高架下	駅	18	556	566	1,122	15.5%	78.3%	6.1%
2	北急緑地公園駅西	駅	10	544	550	1,094	13.2%	78.6%	8.2%
3	阪急服部天神駅北	駅	12	447	449	896	18.5%	72.3%	9.2%
4	阪急庄内駅東	駅	12	407	413	820	18.0%	67.0%	15.0%
5	服部緑地西口	周辺	12	299	297	596	10.7%	82.6%	6.7%
6	モノレール千里中央駅	駅	10	278	278	556	29.9%	23.4%	46.8%
7	URアルビス旭ヶ丘	周辺	10	251	248	499	12.4%	72.3%	15.2%
8	阪急曽根駅東	駅	23	196	207	403	12.9%	67.0%	20.1%
9	北急緑地公園駅東	駅	8	194	195	389	21.6%	37.5%	40.9%
10	公社豊中団地	周辺	10	183	186	369	15.7%	74.0%	10.3%
11	神崎刀根山線千成町	周辺	5	184	182	366	19.7%	53.0%	27.3%
12	高川小学校前	周辺	4	182	182	364	5.5%	47.8%	46.7%
13	千里園熊野田線	周辺	5	180	181	361	12.2%	64.0%	23.8%
14	阪急岡町駅西	駅	10	152	148	300	22.0%	70.0%	8.0%
14	服部緑地東口	周辺	8	150	150	300	9.3%	69.3%	21.3%
16	新豊島川ほたるの里	周辺	4	143	144	287	2.8%	95.1%	2.1%
17	阪急岡町駅東	駅	16	134	136	270	12.6%	77.8%	9.6%
18	モノレール蛍池駅	駅	8	133	133	266	15.0%	54.9%	30.1%
19	あさひ千里中央	周辺	10	126	128	254	14.2%	46.1%	39.8%
20	URシティコート服部	周辺	6	118	119	237	18.6%	59.5%	21.9%
21	クリーンランド	周辺	10	116	120	236	2.5%	94.9%	2.5%
21	神崎刀根山線神洲町	周辺	5	118	118	236	5.9%	48.3%	45.8%
23	曽根島江線庄内栄町	周辺	6	116	112	228	8.8%	59.6%	31.6%
24	URシティコート曽根東町	周辺	6	112	113	225	24.9%	67.6%	7.6%
24	服部天神駅西第1自転車駐車場	周辺	9	112	113	225	15.1%	72.9%	12.0%
26	北急緑地公園駅東広場	周辺	10	104	105	209	18.2%	41.6%	40.2%
27	服部緑地事務所	周辺	10	94	92	186	2.2%	88.2%	9.7%
28	豊中市役所南	周辺	10	84	82	166	6.0%	78.3%	15.7%
29	ティースカレッジ大阪大学前	周辺	15	81	79	160	40.0%	29.4%	30.6%
30	服部緑地南口	周辺	8	80	78	158	6.3%	76.6%	17.1%
31	服部緑地植物園	周辺	10	77	77	154	11.7%	65.6%	22.7%
32	豊島体育館	周辺	5	66	69	135	8.9%	71.9%	19.3%
33	旧原田給食センター	周辺	4	63	66	129	1.6%	96.1%	2.3%
34	新豊島川福井橋	周辺	5	62	63	125	12.8%	57.6%	29.6%
34	ふれあい緑地東	周辺	5	62	63	125	17.6%	60.8%	21.6%
36	豊島水路名神西	周辺	3	61	63	124	3.2%	86.3%	10.5%
37	豊中市役所西	周辺	5	60	61	121	13.2%	75.2%	11.6%
38	勝部緑地帯	周辺	5	60	60	120	0.0%	98.3%	1.7%
39	サイクルベースあさひ桜塚店	周辺	10	62	57	119	10.1%	79.8%	10.1%
40	新豊島川内環状線	周辺	5	58	56	114	8.8%	73.7%	17.5%
41	サイクルベースあさひ服部店	周辺	4	52	53	105	9.5%	65.7%	24.8%
42	庄内駅北設自転車駐車場	周辺	10	49	53	102	17.6%	62.7%	19.6%
43	ふれあい緑地南	周辺	4	48	50	98	0.0%	91.8%	8.2%
43	原田南給食センター	周辺	5	49	49	98	4.1%	92.9%	3.1%
45	神崎刀根山線二葉町	周辺	5	49	48	97	6.2%	66.0%	27.8%
46	庄内町歩路	周辺	5	45	48	93	8.6%	83.9%	7.5%
47	走井学校給食センター	周辺	6	43	44	87	9.2%	83.9%	6.9%
48	庄内体育館・ローズ文化ホール	周辺	5	41	45	86	14.0%	69.8%	16.3%
49	服部緑地リストハウス前	周辺	8	40	41	81	0.0%	84.0%	16.0%
50	服部緑地北条広場	周辺	5	39	40	79	12.7%	73.4%	13.9%
51	庄内文化センター	周辺	5	37	38	75	0.0%	78.7%	21.3%
52	豊島公園	周辺	5	32	34	66	12.1%	71.2%	16.7%
53	文化芸術センター	周辺	5	29	29	58	10.3%	72.4%	17.2%
54	猪名川公園	周辺	4	24	25	49	36.7%	30.6%	32.7%
55	神崎刀根山線千成町2	周辺	5	20	24	44	13.6%	47.7%	38.6%
56	原田大橋	周辺	4	20	20	40	5.0%	72.5%	22.5%
-	総数	-	452	7,149	7,206	14,355	13.9%	68.1%	18.0%

 : 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

2.8 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

- 市内のポートを起点とした返却ポートを見ると、「市内」での返却が最も多く、次いで「その他市区」、「隣接市区」の順です。
- 隣接市区の内訳を見ると、「吹田市」が最も多く、次いで「大阪市」、「池田市」の順です。
- その他市区の内訳を見ると、「茨木市」が最も多く、次いで「門真市」、「摂津市」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（令和3年（2021年）10月実績）】

返却ポート市区	利用回数	構成比
市内	5,910	82.0%
隣接市区	1,261	17.5%
吹田市	641	8.9%
大阪市	422	5.9%
尼崎市	86	1.2%
池田市	112	1.6%
その他市区	32	0.4%
茨木市	10	0.1%
摂津市	7	0.1%
西宮市	3	0.0%
その他の市	12	0.2%
総計	7,203	100.0%

【その他の市の内訳】	
守口市	8
門真市	3
京都市	1

(2) 市内ポートを終点とした貸出ポートの状況

- 市内のポートを終点とした貸出ポートを見ると、「市内」での貸出が最も多く、次いで「その他市区」、「隣接市区」の順です。
- 隣接市区の内訳を見ると、「吹田市」が最も多く、次いで「大阪市」、「池田市」の順です。
- その他市区の内訳を見ると、「茨木市」が最も多く、次いで「守口市」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（令和3年（2021年）10月実績）】

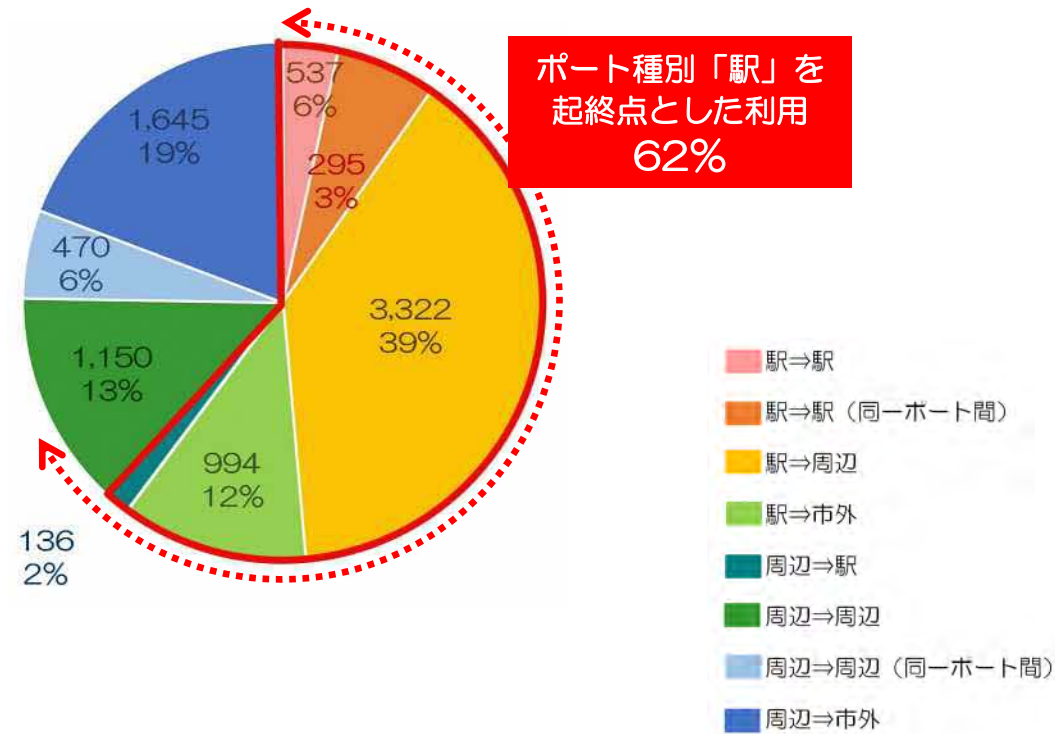
貸出ポート市区	利用回数	構成比
市内	5,910	81.4%
隣接市区	1,310	18.1%
吹田市	644	8.9%
大阪市	456	6.3%
尼崎市	78	1.1%
池田市	132	1.8%
その他市区	36	0.5%
茨木市	12	0.2%
西宮市	4	0.1%
摂津市	1	0.0%
その他の市	19	0.3%
総計	7,256	100.0%

【その他の市の内訳】	
守口市	11
門真市	4
長岡京市	2
東大阪市	1
神戸市	1

2.9 ポート種別利用状況

- ▶ ポート種別利用状況を見ると、「駅⇒周辺」間が最も多く、次いで「駅⇒駅（同一ポート間）」間、「周辺⇒市外」間、「周辺⇒周辺」間の順です。
- ▶ ポート種別「駅」を起終点とした利用が約6割を占めています。

【ポート種別利用状況（令和3年（2021年）10月実績）】



2.10 ポート間別利用回数

- ▶ ポート間別利用回数を見ると、「大阪モノレール千里中央駅～市外」間が最も多く、次いで「北急緑地公園駅西～服部緑地西口」間、「阪急曽根駅高架下～クリーンランド」間、「高川小学校前～市外」間、「北急緑地公園駅東～市外」間の順です。

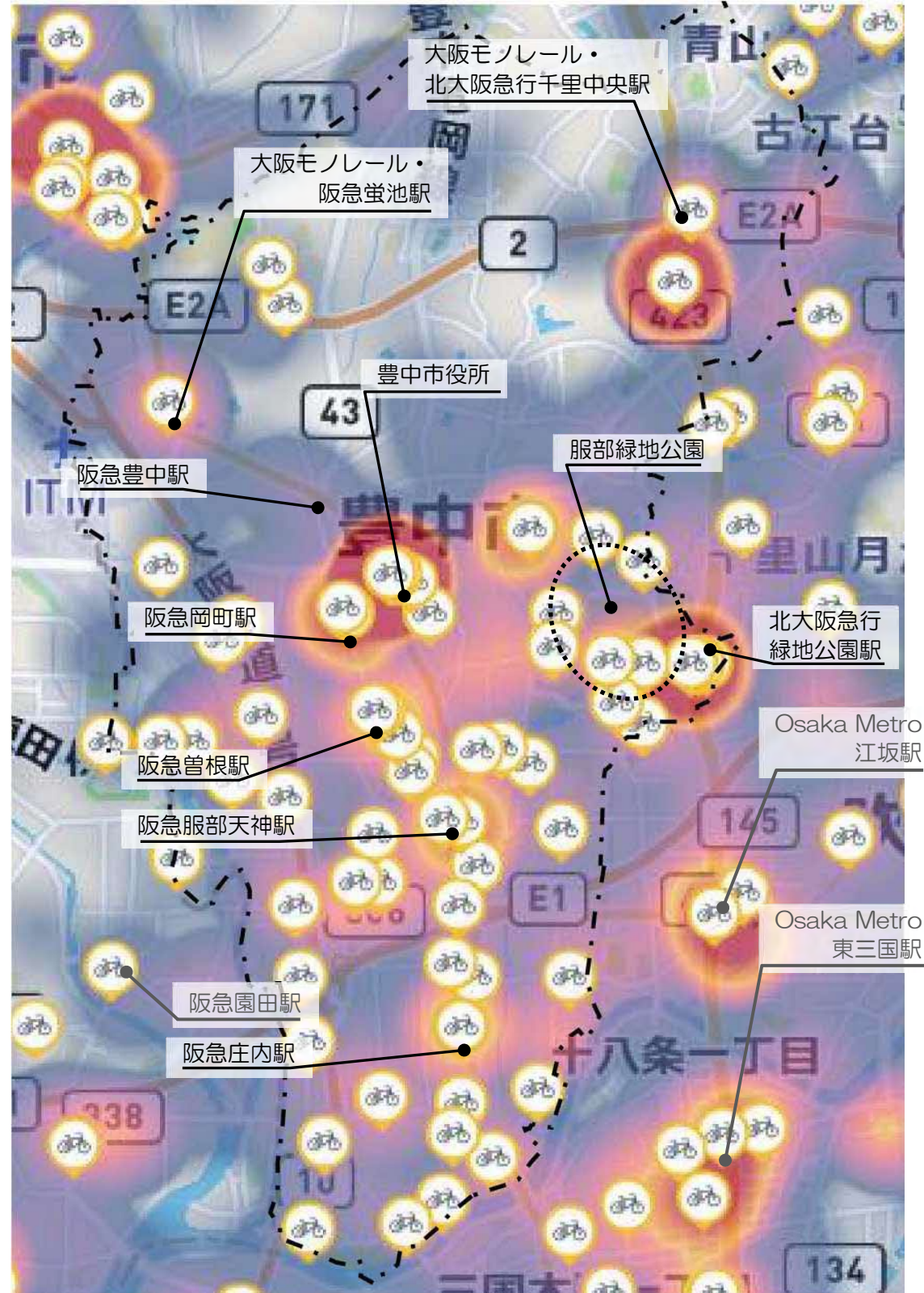
【ポート間別利用回数：上位30位（令和3年（2021年）10月実績）】

順位	利用ポート	種別	利用回数
1	大阪モノレール千里中央駅～市外	駅～市外	260
2	北急緑地公園駅西～服部緑地西口	駅～周辺	180
3	阪急曽根駅高架下～クリーンランド	駅～周辺	173
4	高川小学校前～市外	周辺～市外	170
5	北急緑地公園駅東～市外	駅～市外	159
6	北急緑地公園駅西～千里園熊野田線	駅～周辺	152
7	阪急曽根駅高架下～新豊島川ほたるの里	駅～周辺	148
8	阪急服部天神駅北～公社豊中団地	駅～周辺	137
9	阪急庄内駅東～市外	駅～市外	123
10	神崎刀根山線神州町～市外	周辺～市外	108
11	サイクルベースあさひ千里中央店～市外	周辺～市外	101
12	阪急曽根駅高架下～旧原田給食センター	駅～周辺	100
13	神崎刀根山線千成町～市外	周辺～市外	100
13	北急緑地公園駅西～UR アルビス旭ヶ丘	駅～周辺	100
15	阪急庄内駅東～高川小学校前	駅～周辺	99
15	阪急庄内駅東～曽根島江線庄内栄町	駅～周辺	94
15	北急緑地公園駅西～市外	駅～市外	90
15	阪急曽根駅高架下～阪急曽根駅高架下（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	87
15	千里園熊野田線～市外	周辺～市外	86
20	北急緑地公園駅東広場～市外	周辺～市外	84
20	阪急庄内駅東～景観水路名神口	駅～周辺	84
22	阪急服部天神駅北～阪急服部天神駅北（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	83
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）	駅～駅（同一ポート間）	83
23	阪急服部天神駅北～市外	駅～市外	82
25	阪急庄内駅東～UR シティコート服部	駅～周辺	81
25	阪急曽根駅東～市外	駅～市外	81
27	大阪モノレール 堂池駅～市外	駅～市外	80
28	UR アルビス旭ヶ丘～市外	周辺～市外	76
29	阪急庄内駅東～阪急庄内駅東（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	74
30	北急緑地公園駅西～服部緑地事務所	駅～周辺	74

2.11 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～阪急曽根駅周辺をはじめ、北大阪急行緑地公園駅周辺、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3年（2021年）10月下旬実績】



※集計期間：令和3年（2021年）10月25日～31日

豊中市公共交通改善計画関連 工程表

