

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月から令和4年（2022年）3月までの1年間平均で、380.8人/日（平日：448.1人/日、土休日：247.2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】	【参考】
			平日	休日
令和3年 (2021年)	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
	11月	452.8	529.2	299.9
	12月	414.3	488.6	258.4
令和4年 (2022年)	1月	354.5	434.8	227.3
	2月	355.8	418.1	243.6
	3月	332.2	383.1	207.8
平均		380.8	448.1	247.2

※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。

令和3年度輸送実績（事業者報告）

輸送人員	総数	日平均
	182,437人	500人/日

1.2 市支出金額

- 市支出金額は、令和3年（2021年）4月から令和4年（2022年）3月までの1年間で、5,700万円/年です。
- 改善基準値となる7,500万円/年を下回る結果となっています。

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。

表 運行評価指標「市支出金額」における評価指標の達成状況

	令和3年度 (2021年度)	備考
市支出額	5,663万円/年	令和3年度(2021年度)の支出額

2. 豊中東西線利用状況（令和3年（2021年）4月～令和4年（2022年）3月まで）

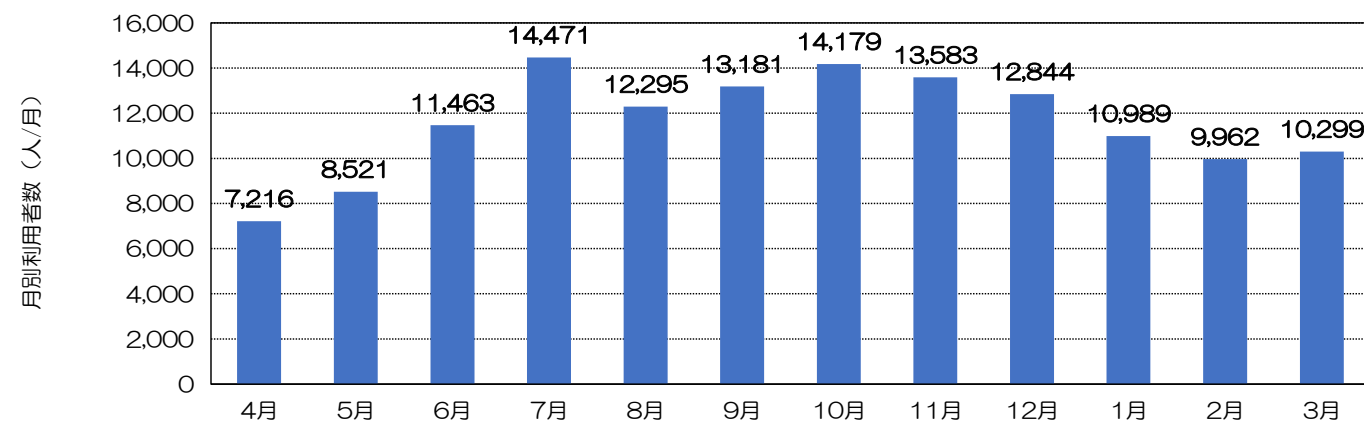
2.1 概要

- ▶ 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

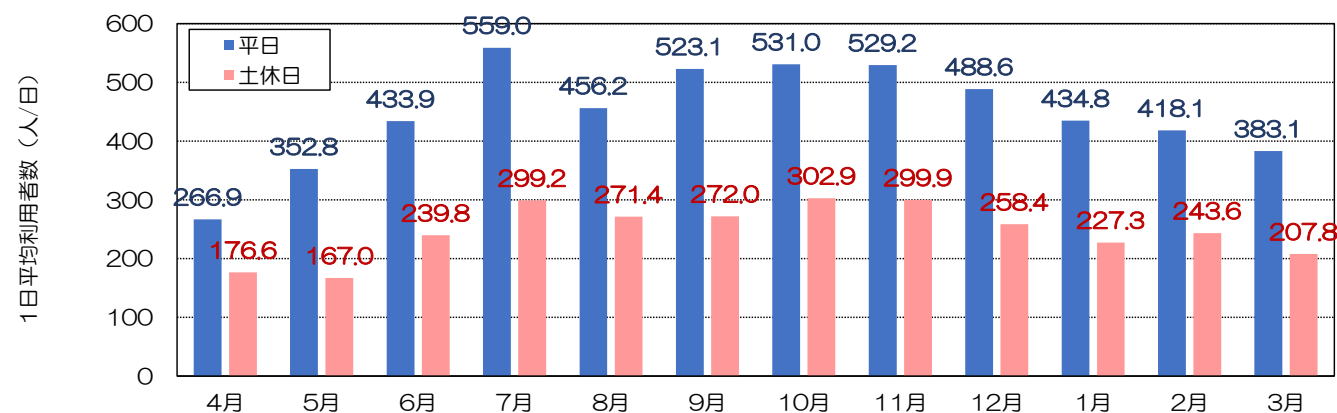
(1) 月別利用者数

- ▶ 運行開始した令和3年（2021年）4月は7,216人/月でしたが、7月には14,471人/月と約2倍に増加しています。
- ▶ 10月以降は減少し、令和4年（2022年）3月は10,299人/月です。



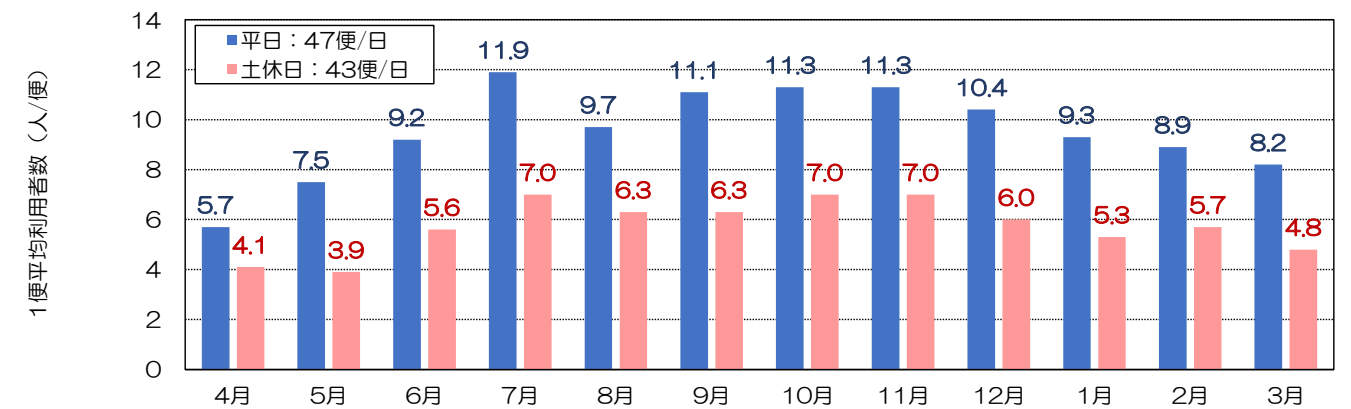
(2) 1日平均利用者数

- ▶ 令和3年（2021年）4月は平日が約267人/日、土休日が約177人/日でしたが、7月は平日が約559人/日と約2.1倍、土休日が約299人/日と約1.7倍に増加しています。
- ▶ 令和4年（2022年）3月は約383人/日、土休日が約208人/日です。



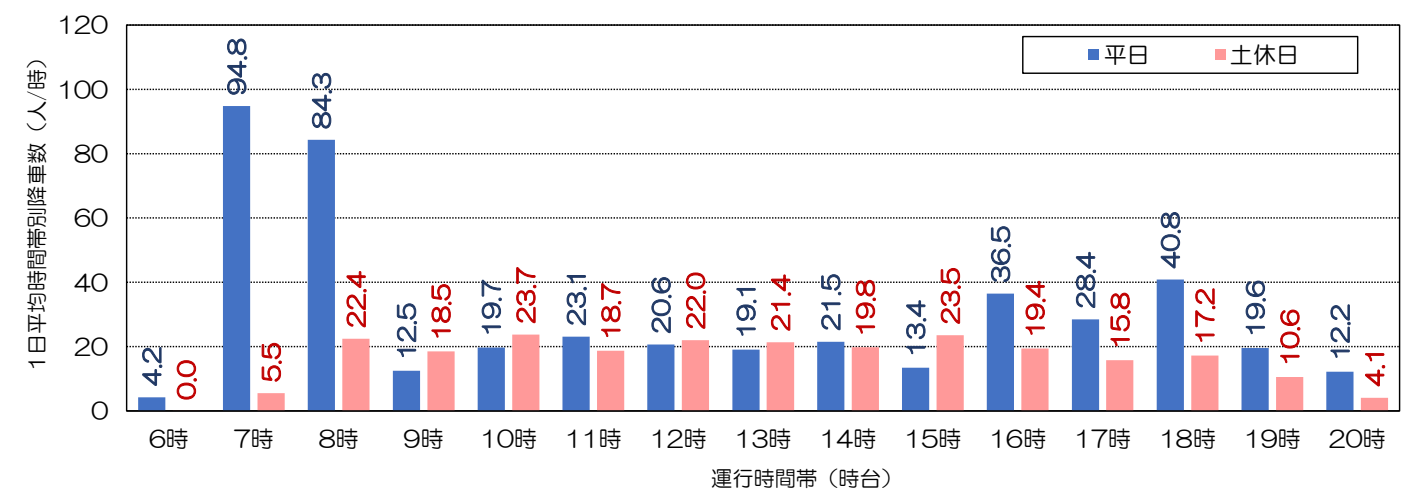
(3) 1便平均利用者数

- ▶ 令和3年（2021年）4月は平日が約5.7人/便、土休日が約4.1人/便でしたが、7月は平日が約11.9人/便と約2.1倍、土休日が約7.0人/日と約1.7倍に増加しています。
- ▶ 令和4年（2022年）3月は約8.2人/便、土休日が約4.8人/日です。



2.3 利用時間帯（降車時間帯）（令和3年度（2021年度）の1日平均）

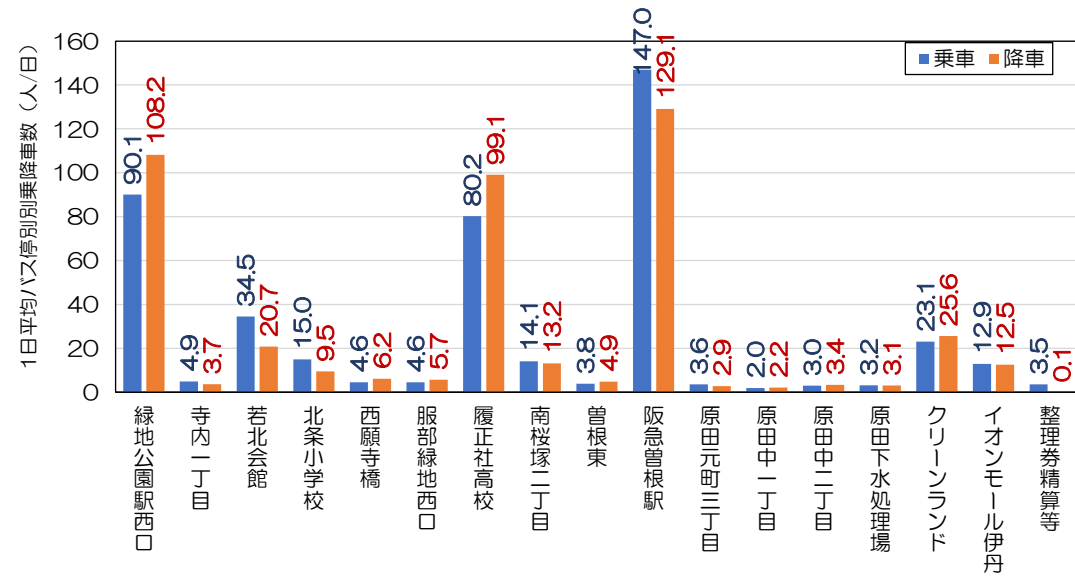
- ▶ 令和3年度（2021年度）における1日平均降車時間帯別利用者数（降車時に交通系ICカードで支払いをした時間帯）を見ると、平日は「7時台」が最も多く、次いで「8時台」、「18時台」、「16時台」の順です。
- ▶ 土休日は「10時台」が最も多く、次いで「15時台」、「12時台」、「13時台」の順です。
- ▶ 平日は朝の通勤・通学時間帯に利用者が集中しており、土休日は平日と比べて大きなピークは見受けられません。



2.4 停留所別乗降者数（令和3年度（2021年度）の1日平均）

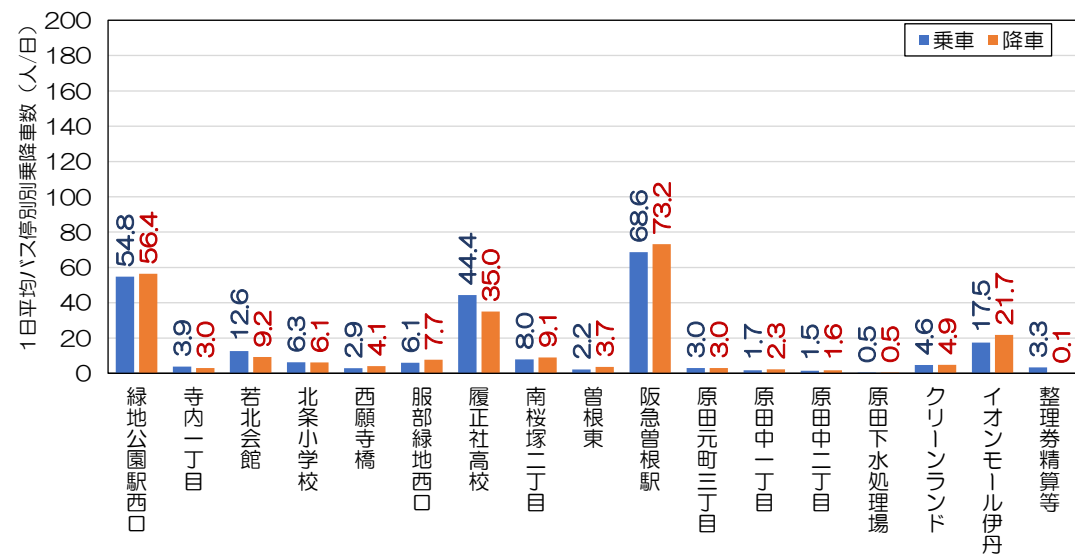
(1) 平日

- ▶ 令和3年度（2021年度）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147人/日で最も多く、次いで「緑地公園駅西口」が約90人/日、「履正社高校」が約80人/日、「若北会館」が35人/日の順です。
- ▶ 降車は「阪急曽根駅」が約129人/日で最も多く、次いで「緑地公園駅西口」が約108人/日、「履正社高校」が99人/日、「クリーンランド」が約26人/日の順です。



(2) 土休日

- ▶ 土休日の乗車は「阪急曽根駅」が約69人/日で最も多く、次いで「緑地公園駅西口」が約55人/日、「履正社高校」が約44人/日、「イオンモール伊丹」が18人/日の順です。
- ▶ 降車は「阪急曽根駅」が約73人/日で最も多く、次いで「緑地公園駅西口」が56人/日、「履正社高校」が約35人/日、「イオンモール伊丹」が約22人/日の順です。



※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。

【豊中東西線の路線図】



2.5 OD集計（令和3年度（2021年度）の1日平均）

(1) 平日

- ▶ 令和3年度（2021年度）における1日平均のODを見ると、平日は「阪急曽根駅⇒履正社高校」が約72人/日で最も多く、次いで「履正社高校⇒阪急曽根駅」が約51人/日、「若北会館⇒緑地公園駅西口」が約27人/日、「緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅」が約26人/日、「履正社高校⇒緑地公園駅西口」及び「緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅」が約25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	曾根東	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	整理券清算等	合計
乗車バス停																		
緑地公園駅西口	0.2	0.4	14.1	6.3	4.1	1.7	23.0	8.3	2.8	26.3	0.3	0.2	0.1	0.1	0.3	1.9		90.1
寺内一丁目	0.4	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.5	0.6	0.2	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4		4.9
若北会館	27.4	0.0			0.0	0.0	0.1	0.4	0.1	5.1	0.0					1.3		34.5
北条小学校	12.0	0.0				0.2	0.0	0.9	0.0	1.7						0.2		15.0
西願寺橋	2.9	0.1	0.0				0.0	0.1	0.1	1.1	0.0	0.0			0.1	0.2		4.6
服部緑地西口	1.7	0.0	0.1	0.0			0.0	0.1	0.1	2.3	0.1				0.0	0.2		4.6
履正社高校	25.0	0.6	0.1	0.0	0.0	0.0		0.1	1.1	51.0	0.5	0.0	0.0	0.0	0.1	1.7		80.2
南桜塚二丁目	8.4	0.4	0.1	0.6	0.0	0.1	0.1		0.1	3.5	0.0	0.1		0.0	0.0	0.6		14.1
曾根東	2.2	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.9	0.2		0.1		0.0				0.1		3.8
阪急曽根駅	24.5	1.7	5.6	2.2	1.6	3.3	71.7	1.6	0.0	0.0	0.9	1.8	2.8	2.9	22.5	3.8		147.0
原田元町三丁目	0.6	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.1		0.1	1.5			0.0		0.9			3.6
原田中一丁目	0.1	0.0						0.0	0.0	1.8					0.0			2.0
原田中二丁目	0.1		0.0							2.7					0.2			3.0
原田下水処理場	0.1							0.0	0.0	3.1					0.0			3.2
クリーンランド	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	21.6	0.2				0.9			23.1
イオンモール伊丹	1.6	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	1.8	0.7	0.1	3.7	0.8	0.1	0.4	0.1	2.6	0.0		12.9
整理券清算等	0.8	0.1	0.2	0.1	0.1	0.1	0.7	0.2	0.0	0.9	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1	3.5
合計	108.2	3.7	20.7	9.5	6.2	5.7	99.1	13.2	4.9	129.1	2.9	2.2	3.4	3.1	25.6	12.5	0.1	450.1

※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。

■：上位1～10位までのOD
■：上位11～20位までのOD

(2) 土休日

- ▶ 土休日は「履正社高校⇒阪急曽根駅」が約28人/日で最も多く、次いで「阪急曽根駅⇒履正社高校」が約21人/日、「緑地公園駅西口⇒阪急曽根駅」が約18人/日、「阪急曽根駅⇒緑地公園駅西口」が約17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	曾根東	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	整理券清算等	合計
乗車バス停																		
緑地公園駅西口	0.3	0.2	5.1	2.9	2.5	1.8	11.6	4.7	1.9	18.1	0.3	0.2	0.3	0.0	0.6	4.3		54.8
寺内一丁目	0.1	0.0		0.1	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	2.3	0.0	0.0			0.0	0.8		3.9
若北会館	7.4	0.0				0.0	0.1	0.1	0.1	4.1	0.0	0.0			0.0	0.6		12.6
北条小学校	4.3	0.0				0.0		0.3	0.0	1.3					0.0	0.3		6.3
西願寺橋	1.6	0.0	0.0				0.0		0.0	0.8					0.0	0.3		2.9
服部緑地西口	1.7	0.0	0.0	0.0				0.1	0.1	3.4	0.0				0.0	0.5		6.1
履正社高校	12.6	0.0	0.2	0.0	0.0			0.0	0.9	28.3	0.3	0.0	0.0		0.1	2.0		44.4
南桜塚二丁目	4.3	0.2	0.1	0.3	0.0	0.1	0.1		0.0	1.2	0.0	0.0	0.1		0.1	1.6		8.0
曾根東	1.2	0.1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.4	0.1		0.0		0.0				0.2		2.2
阪急曽根駅	17.3	1.8	3.0	2.5	1.1	4.5	20.8	1.8	0.1	0.0	0.6	2.0	0.9	0.3	3.7	8.1		68.6
原田元町三丁目	0.3	0.0	0.0			0.0	0.1			0.9						1.7		3.0
原田中一丁目	0.1	0.0						0.0	0.0	1.4					0.0	0.1		1.7
原田中二丁目	0.2									1.0						0.2		1.5
原田下水処理場	0.1							0.0		0.2					0.0	0.1		0.5
クリーンランド	0.5	0.0	0.0			0.0	0.1	0.0	0.0	3.4	0.0				0.6			4.6
イオンモール伊丹	3.6	0.4	0.6	0.3	0.3	0.7	1.5	1.5	0.3	5.7	1.7	0.1	0.4	0.1	0.3	0.0		17.5
整理券清算等	0.7	0.1	0.1	0.0	0.0	0.3	0.4	0.2	0.0	1.0					0.0	0.0	0.1	3.3
合計	56.4	3.0	9.2	6.1	4.1	7.7	35.0	9.1	3.7	73.2	3.0	2.3	1.6	0.5	4.9	21.7	0.1	241.7

※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。

■：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】



3. 東西軸バス路線（豊中東西線）の改善に向けた検討について

3.1 検討概要

- 履正社高校・中学校生徒の登校に対応したダイヤの見直しを令和4年（2022年）4月に実施しています。
- 東西軸バス路線（豊中東西線）の改善に向けた検討として、以下の示す検討を行っており、各検討項目の状況を示します。

- ① クリーンランド～イオンモール伊丹（JR伊丹駅東口）間における停留所の設置
- ② クリーンランド～イオンモール伊丹（JR伊丹駅東口）間におけるサービス水準の見直し
- ③ 中型バスから大型バスによる運行可能性の検証

3.2 クリーンランド～イオンモール伊丹（JR伊丹駅東口）間における停留所の設置

- 現在の伊丹市内の約3km（クリーンランド～イオンモール伊丹（JR伊丹駅東口）間）は、停留所がないため、利用者が少ない状況であると考えられることから、市域間を跨ぐ東西軸機能強化を図るために、当該区間（伊丹市内）への停留所の設置について検討を行っています。
- 当該区間周辺には、スカイランド HARADA、伊丹スカイパーク等の施設が立地し、これらの施設へのアクセスが可能になることで、豊中市域と伊丹市域間を結ぶ東西軸の機能強化が期待できるものと考えます。
- 周辺には、伊丹市営バス（伊丹空港線、岩屋循環線）及び阪急バス（岡町線）が運行しています。各路線との役割分担のほか、利用促進への有効性なども踏まえ、関係機関と協議・調整を進め、検討します。

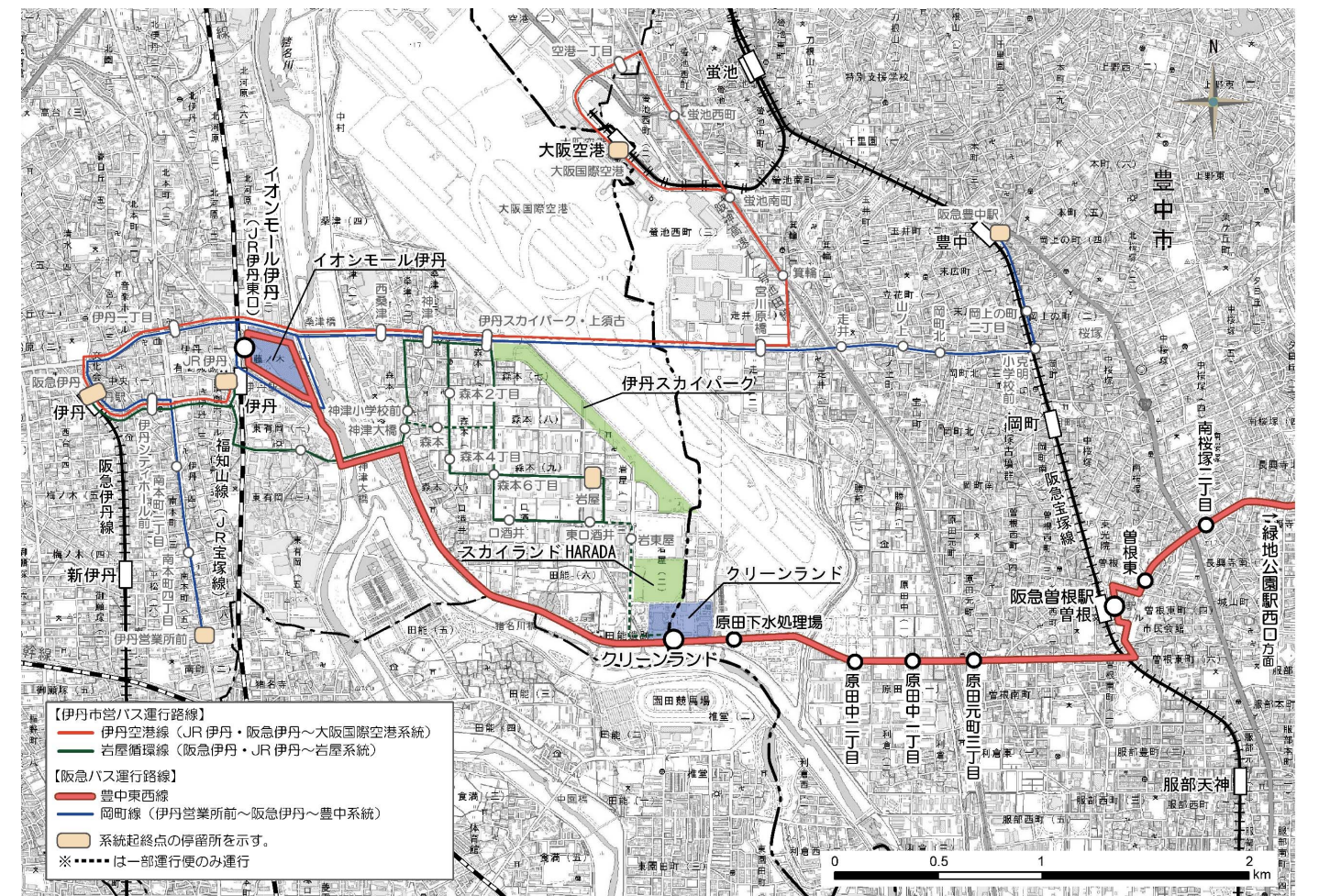
●クリーンランド～イオンモール伊丹（JR伊丹駅東口）間周辺における路線バスの運行状況 (1/2)

伊丹市営バス 伊丹空港線	・25系統：阪急伊丹・JR伊丹～神津～伊丹空港	平日 37便/日（概ね2～3便/時） 土休日 37便/日（概ね2～3便/時）
	・20系統：阪急伊丹・JR伊丹⇒神津⇒岩屋⇒森本4丁目⇒JR伊丹・阪急伊丹⇒松ヶ丘 （※阪急伊丹・JR伊丹⇒神津⇒岩屋間は22系統で運行）	平日 2便/日 土休日 0便/日（運行なし）
伊丹市営バス 岩屋循環線	・22系統：阪急伊丹・JR伊丹⇒神津⇒岩屋⇒森本4丁目⇒JR伊丹・阪急伊丹	平日 阪急伊丹・JR伊丹⇒岩屋方面32便/日（概ね2～3便/時） 岩屋⇒JR伊丹・阪急伊丹方面30便/日（概ね2便/時） 土休日 阪急伊丹・JR伊丹⇒岩屋方面29便/日（概ね2便/時） 岩屋⇒JR伊丹・阪急伊丹方面29便/日（概ね2便/時）
	・23系統：阪急伊丹・JR伊丹⇒神津⇒クリーンランド前⇒岩屋⇒森本4丁目⇒JR伊丹・阪急伊丹	平日 5便/日 土休日 3便/日
	・24系統：松ヶ丘⇒阪急伊丹・JR伊丹⇒岩屋⇒森本4丁目⇒神津⇒イオンモール伊丹⇒JR伊丹・阪急伊丹	平日 1便/日 土休日 0便/日（運行なし）

●クリーンランド～イオンモール伊丹（JR伊丹駅東口）間周辺における路線バスの運行状況 (2/2)

阪急バス 岡町線	・81系統：イオンモール伊丹～神津～阪急豊中駅	平日 5便/日 土休日 10便/日	イオンモール伊丹～阪急豊中駅間 ・平日：概ね1便/時 ・土休日：概ね1～2便/時
	・82系統：阪急伊丹～イオンモール伊丹～神津～阪急豊中駅	平日 5便/日 土休日 5便/日	
	・82系統：伊丹営業所～阪急伊丹～イオンモール伊丹～神津～阪急豊中駅	平日 4便/日 土休日 0便/日（運行なし）	
	・84系統：阪急伊丹⇒イオンモール伊丹⇒神津⇒阪急豊中駅	平日 0便/日（運行なし） 土休日 2便/日	

●東西軸バス路線（豊中東西線）の伊丹市域周辺におけるバスネットワーク



3.3 クリーンランド～イオンモール伊丹（JR伊丹駅東口）間におけるサービス水準の見直し

- ▶ クリーンランド～JR伊丹駅東口（イオンモール伊丹）間の運行本数が少ない状況（平日：6往復/日、土休日：7往復/日）を踏まえ、サービス水準の見直し検討を行っています。
- ▶ サービス水準の見直し案として、以下に示すとおり、現行ダイヤを含め5案の運行区ごとのサービス水準の比較検討を行いました。
- ▶ この比較検討の結果をもとに、クリーンランド～JR伊丹駅東口（イオンモール伊丹）間のサービス水準の向上に向け、検討を進めていきます。

● 豊中東西線サービス水準見直し案について

概要	案1：現行ダイヤ	案2：イオンモール伊丹1便/時確保	案3：休日のみイオンモール伊丹1便/時確保	案4：イオンモール伊丹乗入れ見直し	案5：1台増車による運行		
	便数と案1との増減	便数	便数	増減	便数	増減	
サービス水準	平日	西行 緑地公園駅西口～阪急曽根駅	23便/日	17便/日	-6便/日	23便/日	0便/日
		阪急曽根駅～クリーンランド	10便/日	15便/日	5便/日	10便/日	0便/日
		クリーンランド～イオンモール伊丹	6便/日	13便/日	7便/日	6便/日	0便/日
		東行 阪急曽根駅～緑地公園駅西口	24便/日	18便/日	-6便/日	24便/日	0便/日
	クリーンランド～阪急曽根駅	10便/日	15便/日	5便/日	10便/日	0便/日	
	イオンモール伊丹～クリーンランド	6便/日	13便/日	7便/日	6便/日	0便/日	
	休日	西行 緑地公園駅西口～阪急曽根駅	22便/日	14便/日	-8便/日	22便/日	-4便/日
		阪急曽根駅～クリーンランド	9便/日	13便/日	4便/日	9便/日	-4便/日
クリーンランド～イオンモール伊丹		7便/日	13便/日	6便/日	7便/日	0便/日	
東行 阪急曽根駅～緑地公園駅西口		21便/日	14便/日	-7便/日	21便/日	-4便/日	
クリーンランド～阪急曽根駅	9便/日	13便/日	4便/日	9便/日	-6便/日		
イオンモール伊丹～クリーンランド	7便/日	13便/日	6便/日	7便/日	0便/日		
運行経費	現行の経費で運行（4台/日で運行）	現行の経費で運行（4台/日で運行）	現行の経費で運行（4台/日で運行）	現行の経費で運行（4台/日で運行）	1台増車により運行経費増加（5台/日で運行）		
	97,000千円/年	97,000千円/年	97,000千円/年	97,000千円/年	121,250千円/年		
評価	現状と変わらず、東西軸路線/バスの運行目的のひとつである「都市間連携の強化」の実現は厳しいサービス水準のままとする。	阪急曽根駅～イオンモール伊丹間のサービス水準を大きく向上できるが、利用者の約8割（令和3年10月平日における交通系ICカード利用実績）を占める緑地公園駅西口～阪急曽根駅間におけるサービス水準が大きく低下し、利用者の減少が考えられる。	休日におけるイオンモール伊丹への買物客等の確保として、行き帰りに利用できるようなサービス水準を確保する。しかし、緑地公園駅西口～阪急曽根駅間におけるサービス水準が大きく低下し、利用者の減少が考えられる。	緑地公園駅西口～阪急曽根駅間におけるサービス水準の向上は期待できるが、東西軸路線/バスの運行目的のひとつである「都市間連携の強化」を満たさない運行形態となり、運行目的そのもの見直しが必要である。	緑地公園駅西口～阪急曽根駅間におけるサービス水準を維持させながら、かつ阪急曽根駅～イオンモール伊丹間のサービス水準を大きく向上できる。しかし、運行規模を現行の4台/日から5台/日に増強するため、運行経費が現行の1.25倍となると考えられる。		

※便数について
見直しにより運行しない区間を示す

※便数の増減について
5便/日以上増加
1～4便/日増加
増減なし
-1～-4便/日減少
-5便/日以下減少

3.4 中型バスから大型バスによる運行可能性の検証

- ▶ 東西軸路線バス（豊中東西線）は、令和3年（2021年）3月まで運行していた市立豊中病院線中型バス（乗車定員約60名）4台を活用して、運行しています。
- ▶ 履正社高校・中学校生徒の登校等の短時間に対応した輸送力の増強を図るために、更なる増便は、新たな車両の購入が必要となることから、大型バスによる運行の可能性に向けた検討を行っています。
- ▶ 運行事業者（阪急バス）による大型バス車両の試走実験を実施した結果、課題は以下のとおりです。
- ▶ 引き続き、大型バスによる運行に向けた検討を進めていきます。

● 大型バス車両の試走実験による課題

- ①みどり橋北交差点の交差点改良が必要
- ②みどり橋交差点～服部緑地ウォーターランド間は大型車同士の離合が困難
- ③田能遺跡付近の水管橋下での離合通行が困難なため、運行ルートの変更が必要



※写真のバス車両は通常運行時の中型バスである。



水道管橋下付近での離合が困難



※写真のバス車両は通常運行時の中型バスである。

【大型バス車両の試走実験による課題箇所】

