

■豊中市地域公共交通協議会 名簿

資料1

種別		所属		役職	氏名	
会長	学識経験者	富山大学 都市デザイン学部	都市・交通デザイン学科	准教授	いのい 猪井 ひろと 博登	
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 野津 としあき 俊明	
		伊丹市交通局		次長	すま 須磨 あきふみ 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 営業部	部長	かわさき 川崎 しょうじ 祥司	
		阪急電鉄株式会社	都市交通事業本部 交通プロジェクト推進部	部長	おくの 奥野 まさひろ 雅弘	
		北大阪急行電鉄株式会社	鉄道事業部	部長	もてき 茂木 ひろやす 裕康	
		大阪高速鉄道株式会社	運輸部	次長	なかがわ 中川 よしひこ 義彦	
		阪急バス労働組合		副執行委員長	ひだ 白田 まちる 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 大南 まさひこ 昌彦	
	市民	公募市民		-	あおき 青木 はじめ 一	
				-	たなか 田中 てるお 照夫	
	関係行政機関	国 交省	近畿運輸局 大阪運輸支局	輸送部門	首席運輸 企画専門官	こもり 小森 なるひと 成人
				総務企画部門	首席運輸 企画専門官	ごとう 後藤 たかゆき 孝行
		大阪府	都市整備部 交通道路室	都市交通課	参事	しみず 清水 あきら 章
			池田土木事務所	地域支援・ 企画課	課長	みなみお 南尾 かずひろ 一広
		警察	豊中警察署	交通課	課長	たなか 田中 ひろふみ 博文
豊中南警察署			交通課	課長	うちかわ 父川 しんご 真吾	
市		豊中市	都市基盤部	部長	うえきた 上北 たかゆき 隆之	

1. 公募型プロポーザルの審査結果

1.1 豊中市西部地域乗合タクシー運営業務委託プロポーザル審査の経緯

➤ 運行業務委託事業者は次に示す経過より決定しています。

表 1 公募開始から運行開始までのスケジュール

実施内容	時期	備考
①募集要項等の公表	4月8日(月)	市ホームページに掲載
②参加表明書および質問事項の提出期限	4月17日(水)	申込者：計2者
③質問事項への回答	4月22日(月)	市ホームページに掲載
④応募書類提出期限	5月7日(火)	
⑤第一次審査(書類審査)の実施	5月9日(木)	
⑥第二次審査(プレゼン審査)の実施	5月16日(木)	
⑦結果通知の発送・公表	5月17日(金)	市ホームページに掲載

1.2 運行事業者の選定結果

➤ 申込者2者のうち、選定された事業者の名称と所在地を以下に示します。

- 事業者名：阪急タクシー株式会社
- 所在地：大阪府豊中市服部南町3丁目5番12号
- 優秀提案事業者の選定理由(※講評ポイント)：

近隣市での乗合交通において国土交通省から表彰を受けるなどの実績があり、また当該業務に直接携わっており、経験を生かした業務実施が期待できる。また、阪急電鉄各駅の専用・共用乗場の利用、同グループの阪急バス停留所を活用する際の協議など、事業者独自の利点が見られる。サービス水準、受付時間等については、市の想定を上回る提案となっているうえ、豊中市内の交通状況にも精通しており、運営面、費用面の両面から適切な運営が期待できる。

2. 計画の検討状況

2.1 事業概要

➤ 別紙「資料3 豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・西部地域編】(案)」のとおりです。

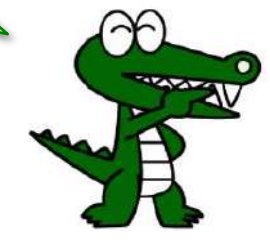
2.2 運行開始までのスケジュール

➤ 運行開始までのスケジュールは、以下のとおり予定しています。

表 2 運行開始までのスケジュール

実施内容	時期	備考
①地域公共交通協議会における道路運送法第21条同意決議	7月5日(金)	※ 本日の協議会
②運行事業者との委託契約の締結	7月中旬	※ 近日中に締結予定
③運輸局申請書類の提出	7月上旬～中旬	※ 標準処理期間約2カ月
④運行説明会・試乗会の実施	9月中旬～下旬	※ 西部地域北路線及び南路線の沿線地域で実施
⑤実験運行開始	10月1日(火)	

乗合タクシーを利用する際に必要な予約の方法、停留所で乗車する時や降車時の料金支払い方法等を実際に体験できる『運行説明会・試乗会』を運行事業者の阪急タクシーの協力のもと、9月に開催する予定だワニ☆



豊中市キャラクター「マチカネくん」

皆様に利用していただける『西部地域乗合タクシー』を目指して、一緒に頑張ります!!



阪急タクシーイメージキャラクター「タクロー君」

豊中市公共交通改善実施計画

【交通不便地改善施策・西部地域編】

(素案)

令和 年（ 年） 月

豊 中 市

豊中市公共交通改善実施計画（素案）
【交通不便地改善施策・西部地域編】
目次

1. 計画概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画区域	1
1.3 計画の位置付け	2
2. 施策の方向性	4
2.1 西部地域の状況	4
2.2 施策実現の考え方	5
2.3 新たな交通システムの検討	6
3. 事業内容	9
3.1 交通システム	9
3.2 運行区域	9
3.3 運行ルート	9
3.3.1 西部地域北路線	10
3.3.2 西部地域南路線	20
3.4 運行概要	34
3.4.1 運行日、運行時間帯及び運行本数	34
3.4.2 ダイヤの設定	34
3.4.3 運賃	35
4. 運営方法	35
4.1 事業主体	35
4.2 運行主体	35
5. 収支予測と市の負担	36
5.1 予測の考え方	36
5.1.1 1日あたり利用者数の算出方法	36
5.1.2 年間運行経費の算出方法	36
5.1.3 年間収入金額	36
5.2 需要予測と収支予測	36
5.3 市の負担	36
6. 期待される事業の効果	37
7. 事業実施予定期間	37
8. 事業評価	39
8.1 運行評価方法	39
8.2 評価スケジュール	39
8.3 運行評価指標と運行改善参考指標	40
8.3.1 運行評価指標	40

1 1. 計画概要

2 1.1 背景と目的

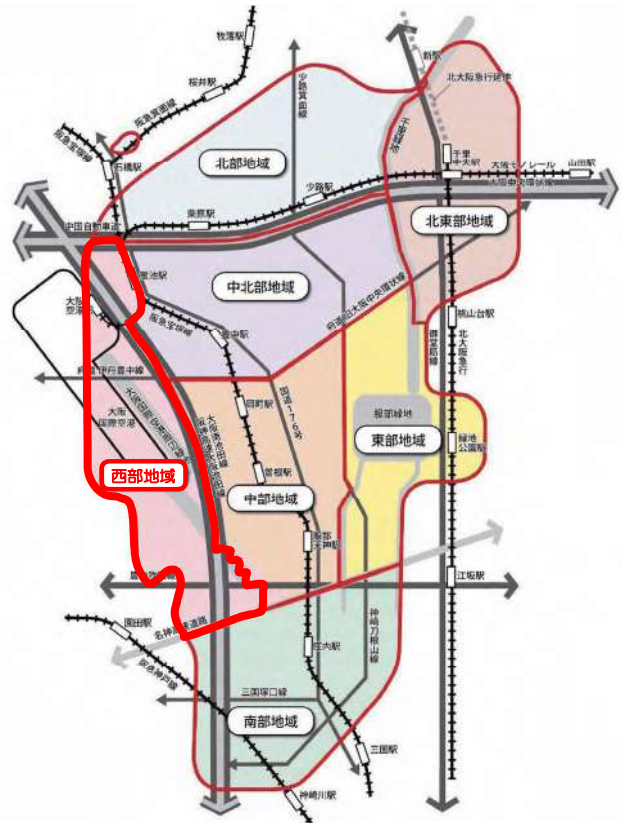
3 本市は、大阪国際空港や、高速道路・幹線道路などの広域交通に加え、阪急電鉄宝塚線・
4 神戸線、北大阪急行電鉄南北線、大阪モノレールといった鉄道と、路線バスなどの地域交
5 通の整備により、交通利便性が高いまちと評価されています。しかしながら、市域には、
6 鉄道駅勢圏及びバス停勢圏から外れた、いわゆる交通不便地が存在し、その解消が求めら
7 れていること、また、都市構造上南北方向に比べ、東西の結びつきが脆弱で、その流動が
8 少ないことなどの課題があります。さらに、将来的には、バス路線網が充実している地域
9 においても、人口減少とともにバス利用者が減少し、路線の縮小が懸念されること、自動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

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

14 本計画はこれを受けて、具体的な取組みを進めるための下部計画として、特に交通不便
15 地が広く分布する西部地域を対象とした交通不便地の改善に資する施策として定めるもの
16 です。

18 1.2 計画区域

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



22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35 出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン
36 (平成30年(2018年)4月 豊中市)

37 図 1.1 計画の区域

1 1.3 計画の位置付け

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

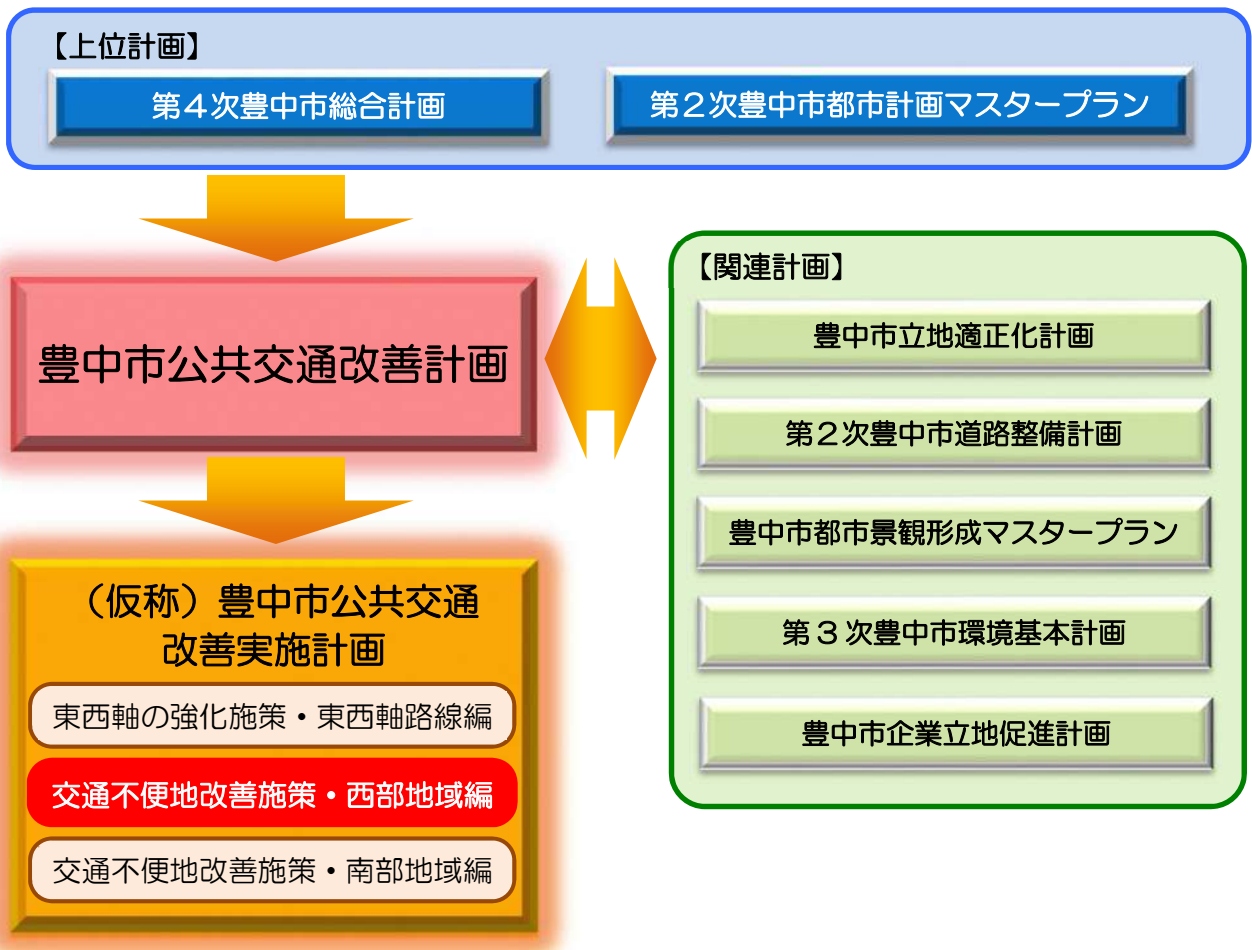


図 1.2 豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・西部地域編】の位置付け

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

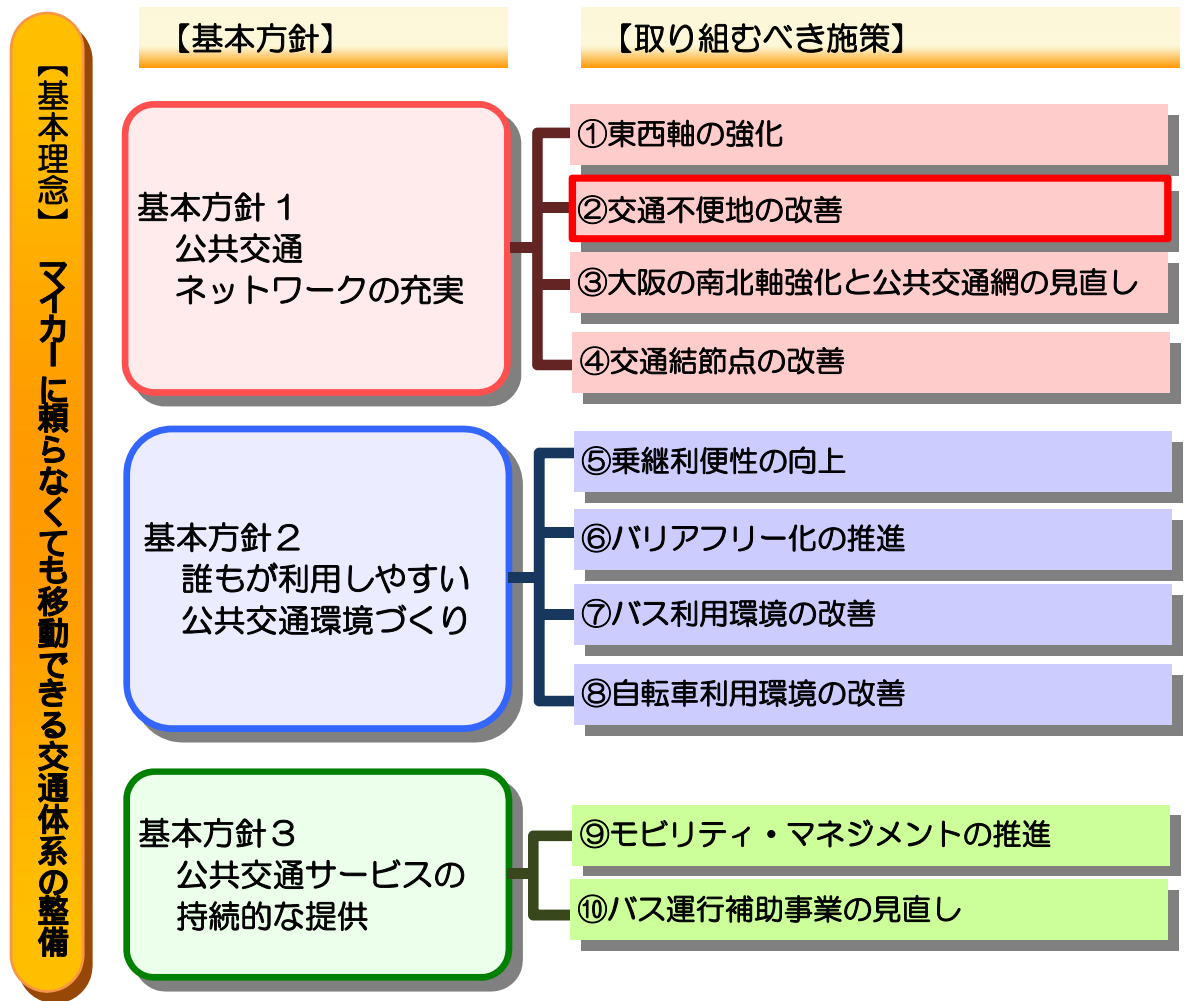


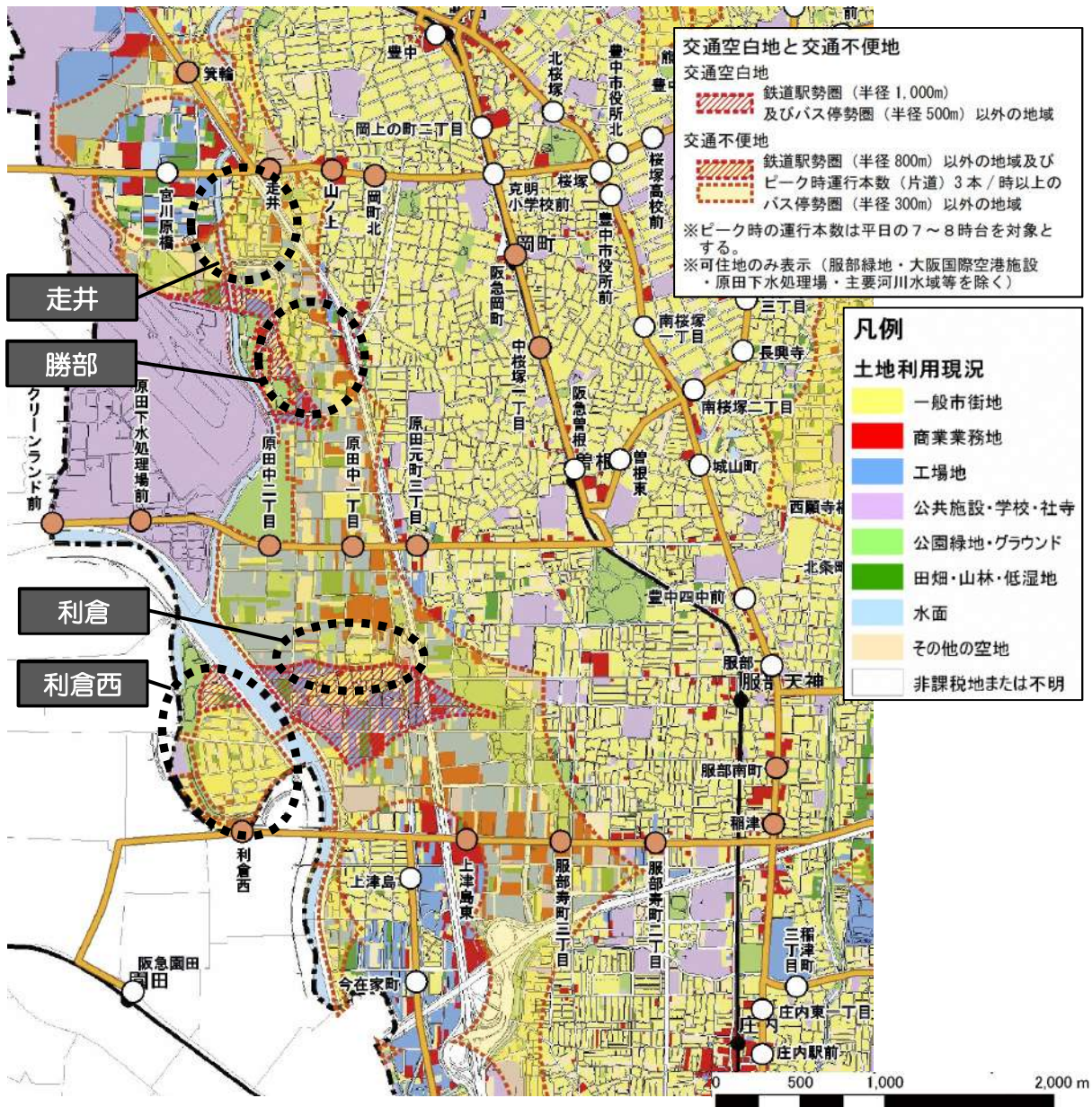
図 1.3 豊中市公共交通改善計画における施策体系

1 2. 施策の方向性

2 2.1 西部地域の状況

3 交通空白地を含む交通不便地が広く存在する西部地域は、空港周辺という立地特性から、
4 空港関連施設や運輸業、製造業などの事業所が集積する中、旧集落が点在しています。
5 また、利倉西は土地区画整理事業によるまちづくりが行われ、地区内には住宅地が多
6 くみられます。

7 交通不便地の改善にあたっては、このうち現在居住地となっており、かつ豊中市立地
8 適性化計画における、居住誘導区域を優先的に進めるものとします。よって短中期的に
9 交通不便地の改善を図る地区としては、走井、勝部、利倉及び利倉西とします。



出典：土地利用現況図（平成28年（2016年））

図 2.1 土地利用現況図

1 2.2 施策実現の考え方

2 交通利便性が高い本市においても、一部には交通空白地や交通不便地が存在し、超高齢
3 化社会が進展する中、その対策が求められています。また、西部地域の交通不便地からは
4 公共交通による移動手段の確保に向けた要望もあります。

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

9
10 ■新たな公共交通システム導入の考え方

11 ①交通不便地における移動手段の確保

12 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、
13 移動手段を確保します。

14 ②鉄道駅等の都市拠点・地域拠点へのアクセス確保

15 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
16 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。

17 ③民間バス路線との競合の回避

18 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
19 スを補完するものとして位置付けます。

20 ④適正な手段の選択

21 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
22 形態を基本に、車両の大きさや運行方法を選択します。

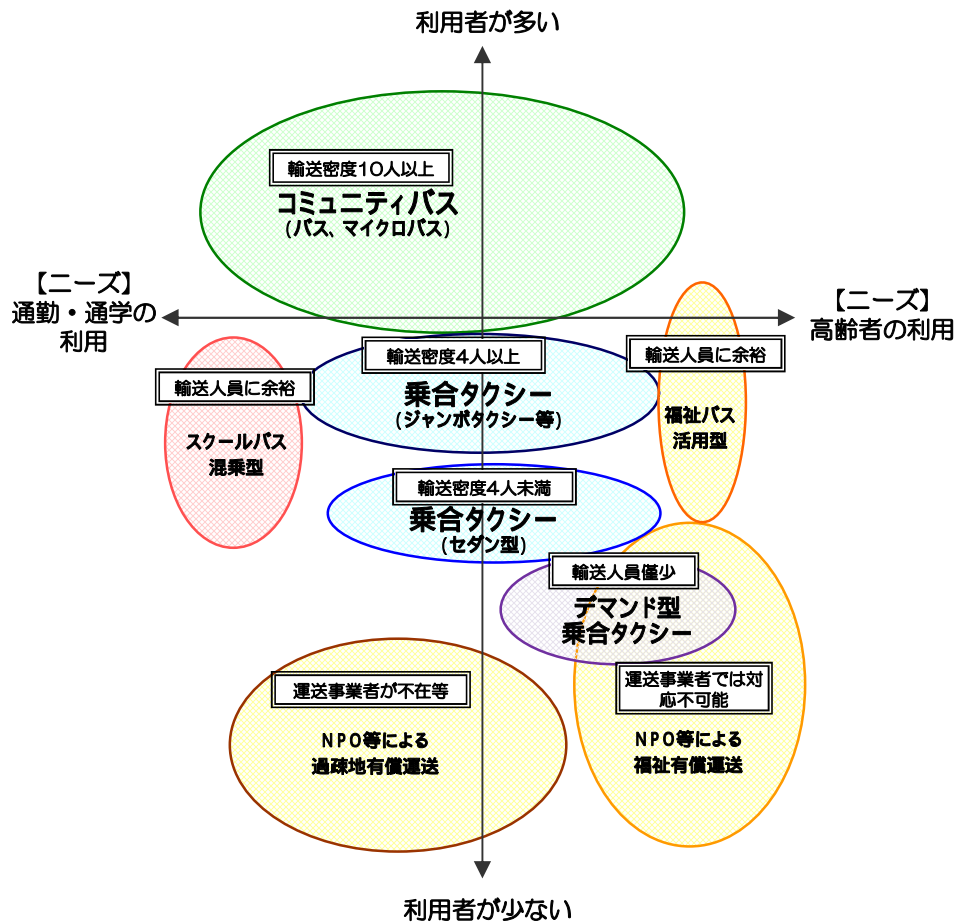
23 ⑤適正な料金の徴収

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

2.3 新たな交通システムの検討

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

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



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

図 2.2 利用形態による運行イメージ

【デマンド型交通とは】

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

出典：デマンド型交通の手引き（国土交通省 中部運輸局 平成 25 年（2013 年）8 月）なるほど！！
公共交通の勘どころ平成 27 年度版（国土交通省 九州運輸局 平成 28 年（2016 年）3 月）

1 (1) 交通モード

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

5 表 2.1 各交通モードの整理

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

22 導入する交通システムについて、上図と上表を参考に交通モードを選択します。

23 地域は西部地域を対象とし、本格導入に至らなかったコミュニティバス(エコラボ bus)
24 運行時の需要を踏まえ、利用者は僅少、利用目的は高齢者等の買い物・通院等の日常利用
25 を想定するものとします。

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



31 交通モードは
32 『乗合タクシー(車両はセダン型)』
33 ⇒ 1台の乗車定員を超える予約がある場合は増車により対応し、需要に応じて
34 将来的にはワゴン車やバスへの変更も視野に入れる

1 (2) 運行形態

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

4 そこで、持続可能な公共交通として、長く地元の方々の移動を支え続ける必要があるため、
5 効率的な運行をめざして定時定路線ではなく、利用者から予約があった際に運行する
6 『デマンド型交通』とします。

7 あらかじめ設定されている便数に対し、実際に運行された便数の割合が高い場合は、定
8 時定路線への変更や、車両の大型化等を検討します。

9
10 運行形態は『デマンド型交通』

11
12
13 (3) 運行方式

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

16 具体的には、ルート・停留所をあらかじめ設定し、予約がある停留所同士を結ぶ区間の
17 み運行するものとし、予約がない区間は近道をして運行するため、ルート以外の区間も運
18 行できるものとします。

19
20 運行方式は『定路線型』

- 21
22
- 23 ・ 運行ルートを分かりやすくすることで、利用しやすい交通モードになると考えます。
 - 24 ・ また、デマンド型乗合タクシーが、既存のタクシーから利用者を奪うことになれば、
25 タクシー運行の維持を妨げることになり、競合しない運行形態が望まれます。
 - 26 ・ さらに、需要が増加した際は、定時定路線による運行へのスムーズな移行ができるこ
27 とも見据える必要があります。
- 28
29

3. 事業内容

3.1 交通システム

前述の 2.3 の検討により、導入する交通システムは以下の通りとします。

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

3.2 運行区域

運行区域は、西部地域全体と中北部地域～中部地域の鉄道駅周辺（豊中駅周辺・岡町駅周辺・曽根駅周辺・服部天神駅周辺）及び施設等を結ぶエリアを対象とします。

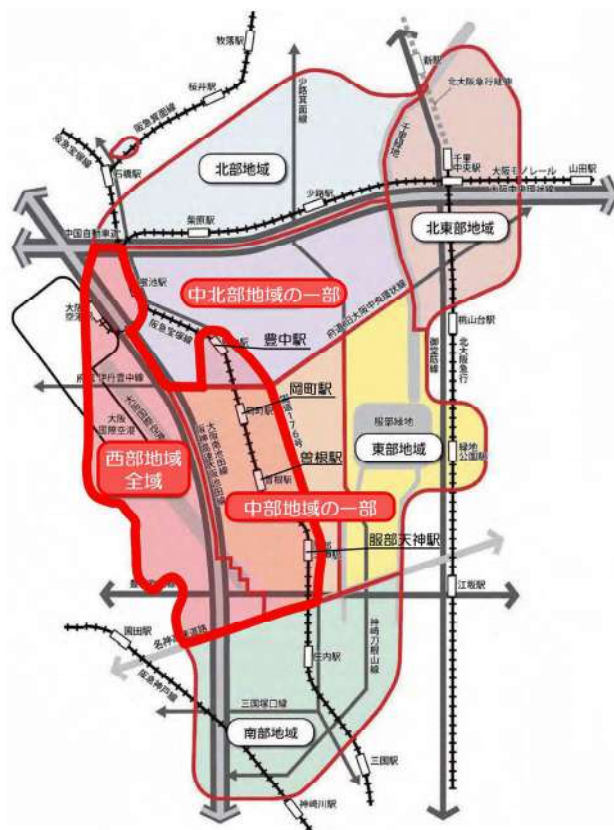


図 3.1 運行区域

3.3 運行ルート

運行ルートは、西部地域等の交通不便地の改善を図ることを目的として「西部地域北路線」と「西部地域南路線」の2路線を設定します。

- 停留所は、地元意見交換会による住民からの提案も踏まえ、交通空白地や交通不便地内の住宅地に設置します。
- ルートは、地元意見交換会による住民からの提案を踏まえて設定します。

3.3.1 西部地域北路線

西部地域北路線の運行ルートは、岡町駅・豊中駅と走井・勝部地区を結ぶルートとします。

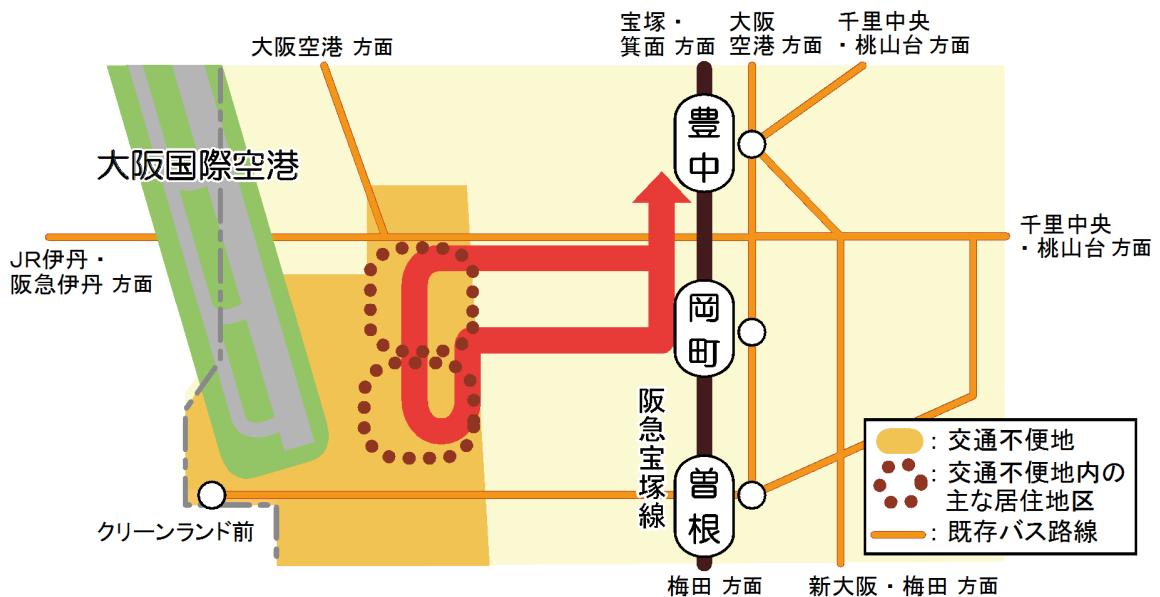
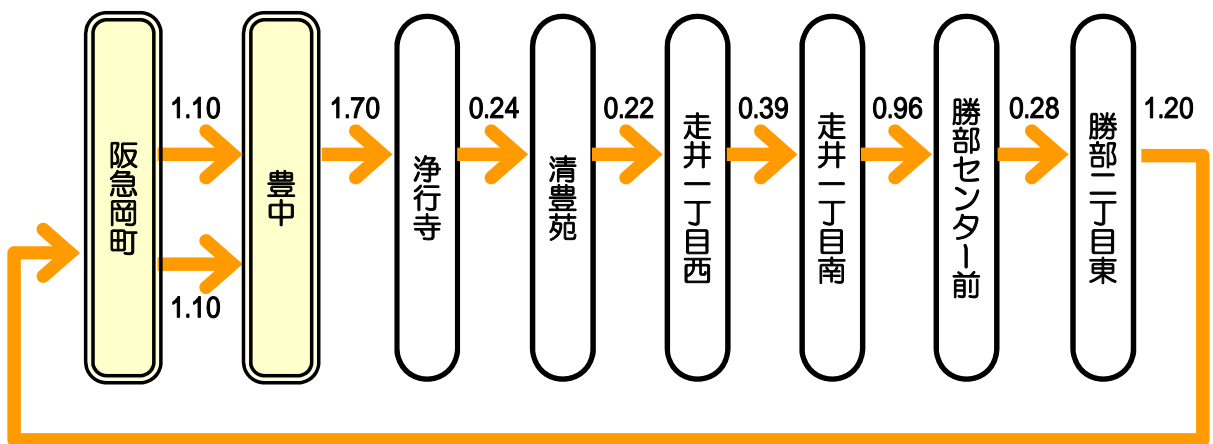


図 3.2 西部地域北路線ルートイメージ

走井・勝部地区内の停留所位置は、以下のとおりです。

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



阪急岡町から走井・勝部地区を経て豊中まで 7.2km

系統起終点停留所

※豊中⇄浄行寺間は、路線バス（岡町線）と並走する区間であるため、
デマンド型乗合タクシー利用できないものとする。
〔路線バス利用（豊中⇄宮川原橋あるいは走井）〕

図 3.3 デマンド型乗合タクシー路線図【西部地域北路線】

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

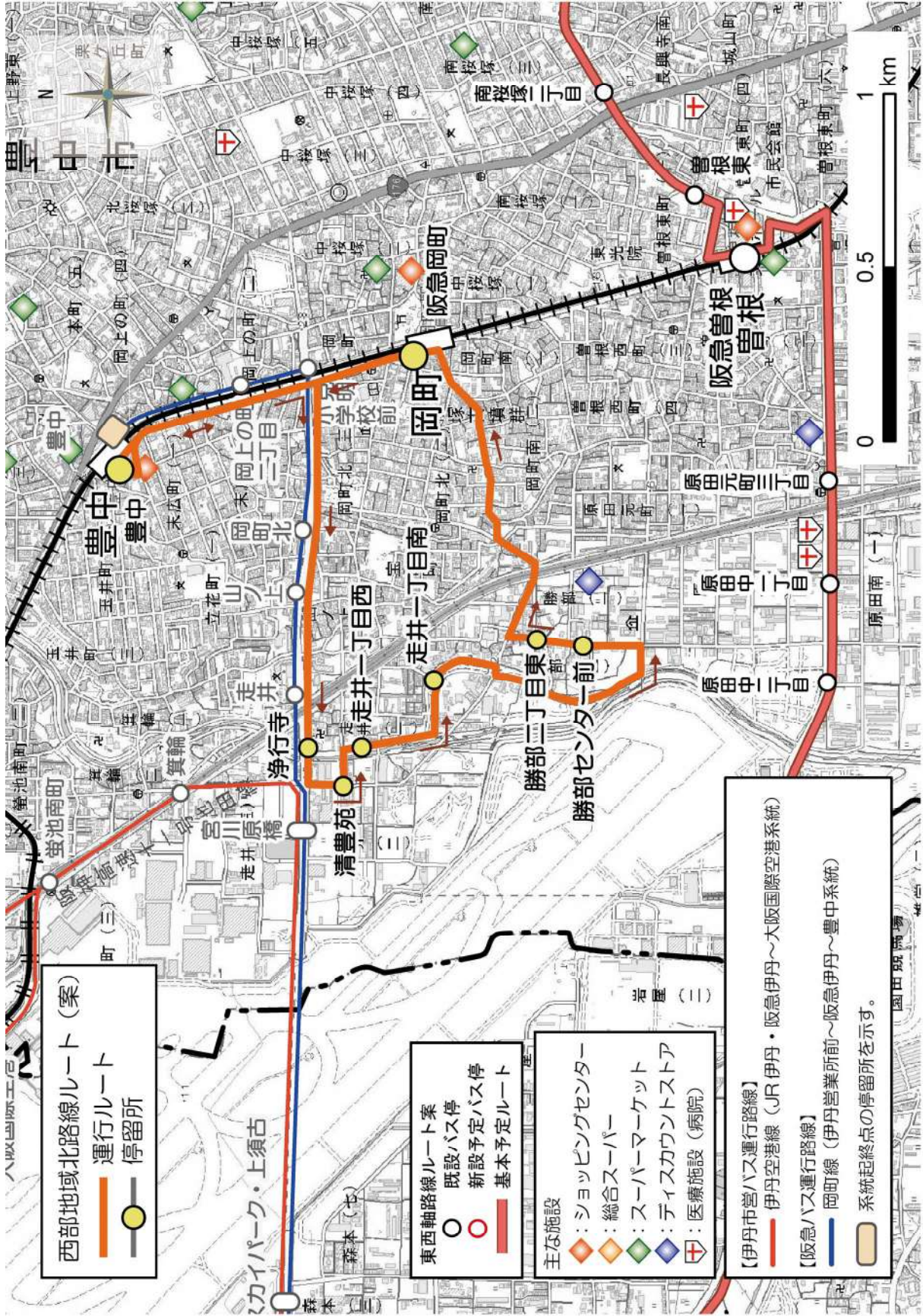
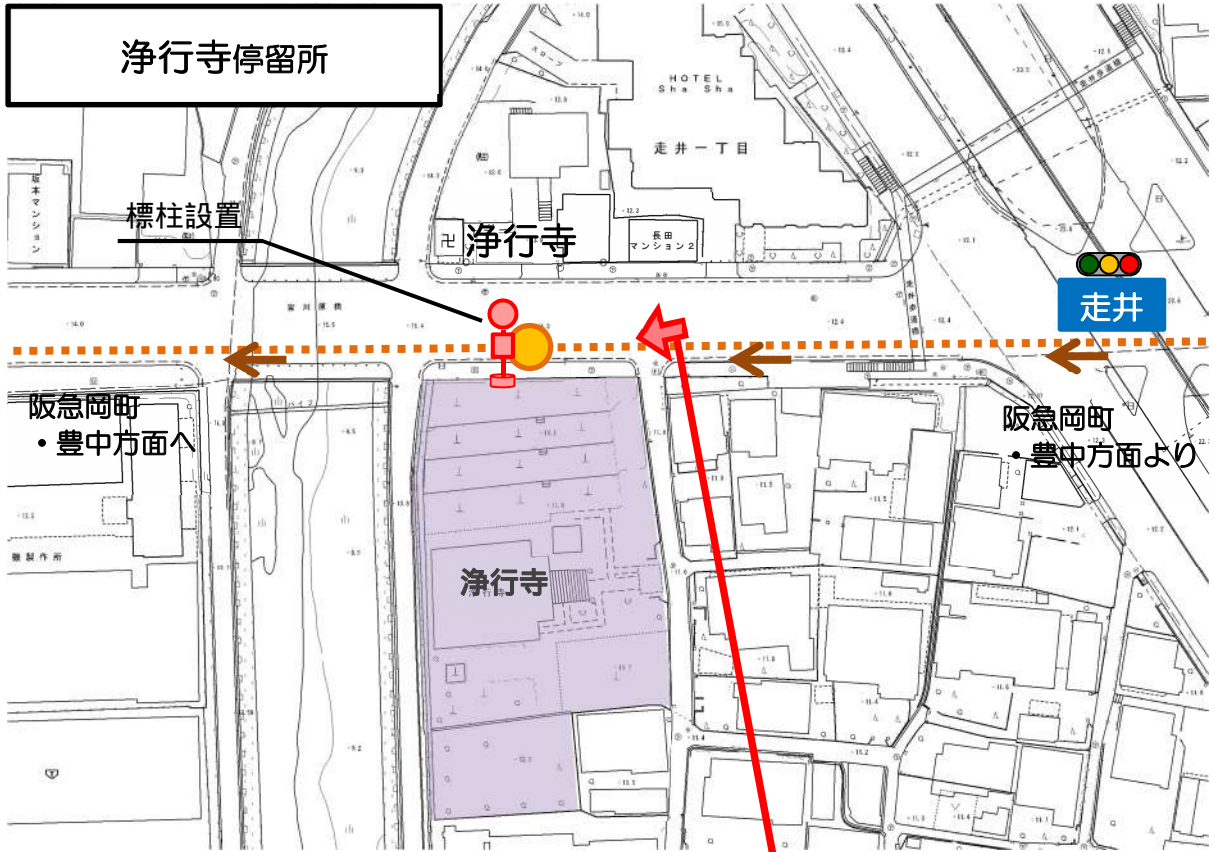


図 3.4 デマンド型乗合タクシー運行ルート【西部地域北路線】

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



標柱設置



道路状況		幅員	情報案内 標示種別	
		全幅 (車道)	種別	占用先
対面通行 (歩道有)	府道	6.0m (片側)	標柱	大阪府 (府道)

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



道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
施設内ロータリー	私有地	-	標柱	清豊苑

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

走井一丁目西停留所



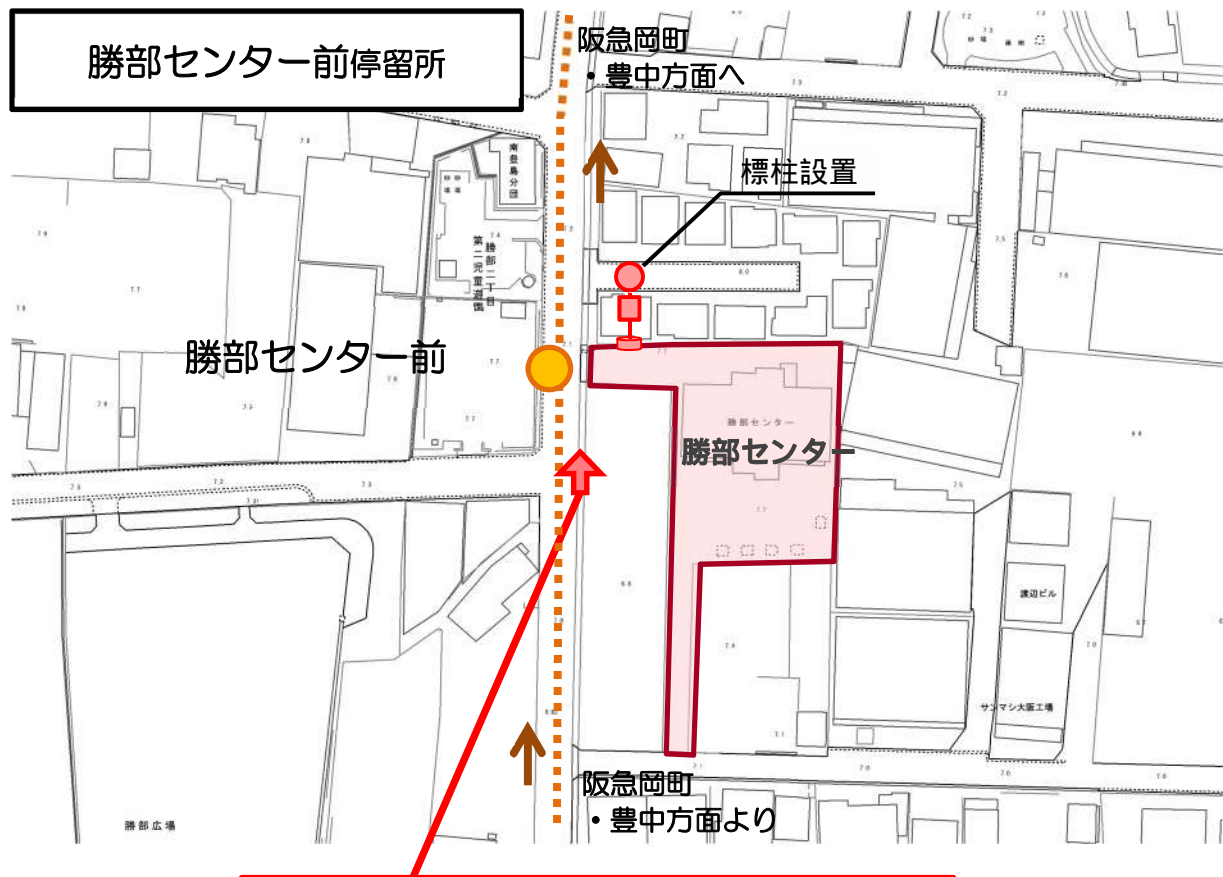
道路状況		幅員	情報案内 標示種別	
		全幅 (車道)	種別	占用先
対面通行	市道	3.5m	看板	大阪府

1
2
3
4
5
6
7
8
9



道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
一方通行	市道	7.5m	標柱	豊中市 (市道)

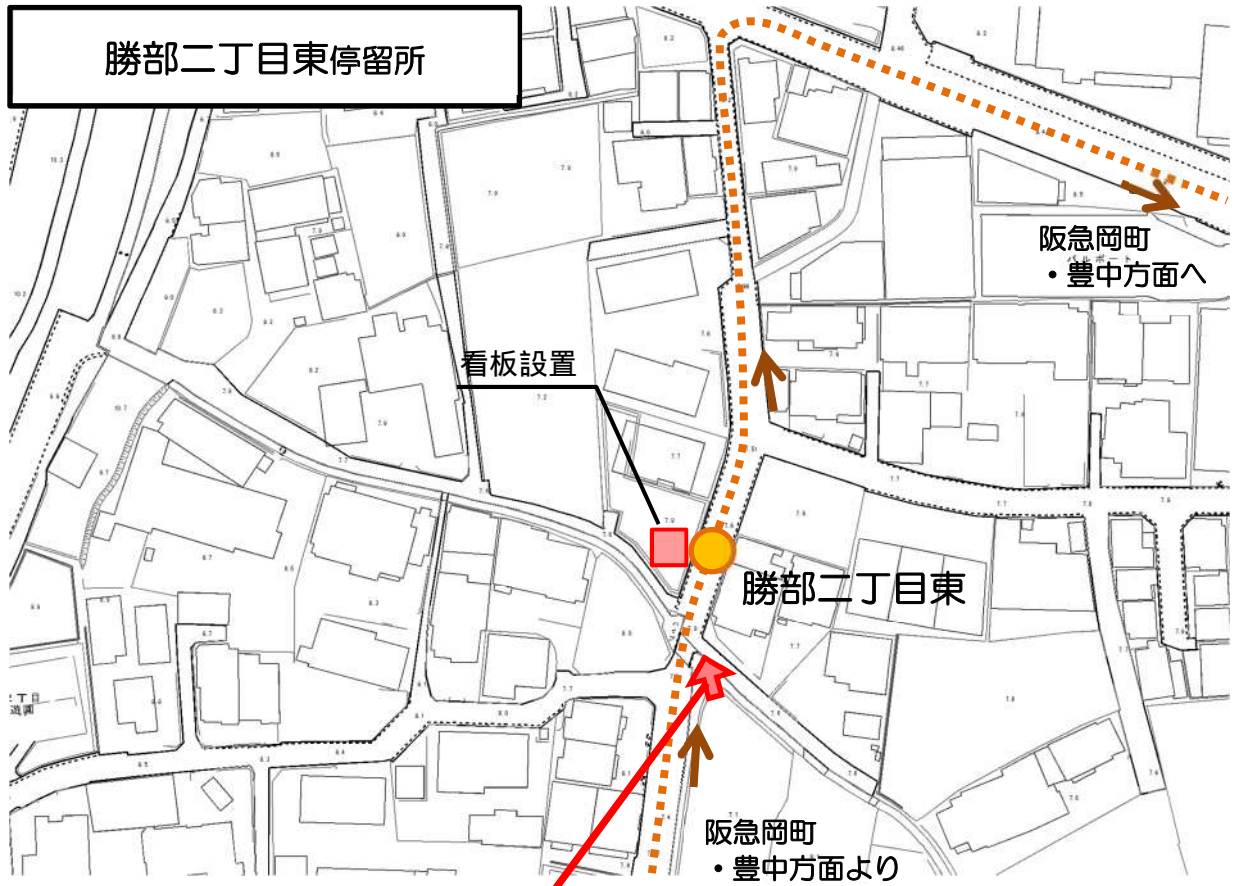
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12



標柱設置

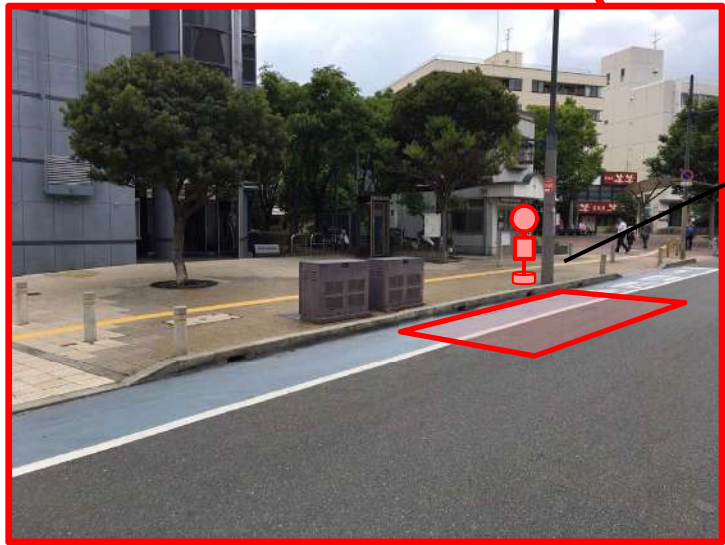
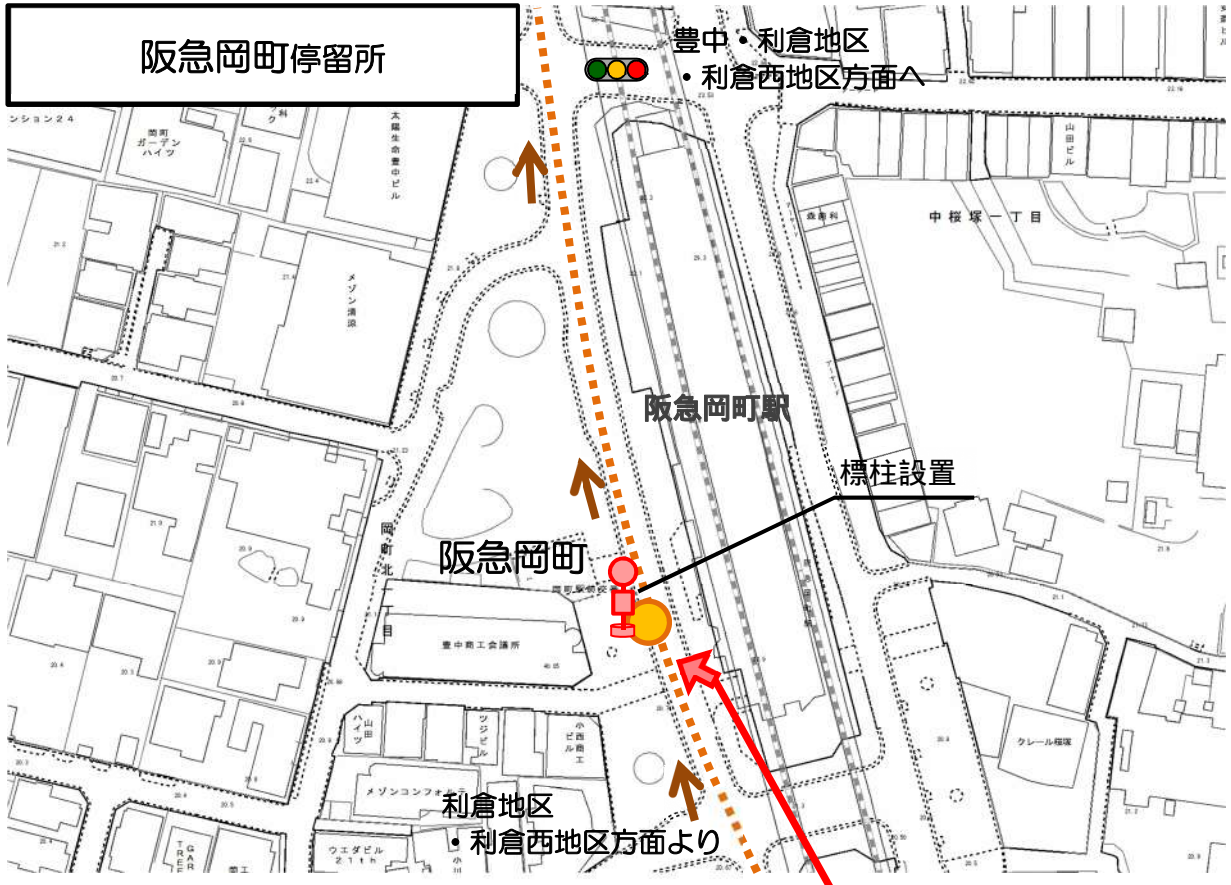
道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
対面通行(中央線なし)	市道	6.0m	標柱	豊中市 (勝部センター内)

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



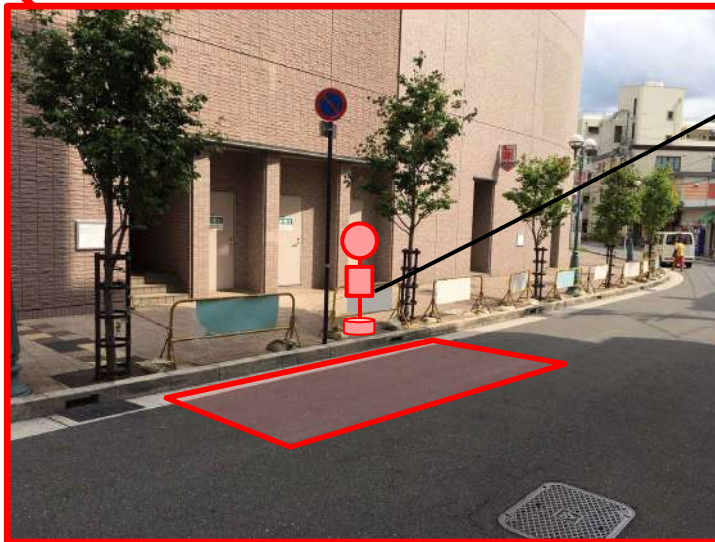
道路状況		幅員	情報案内 標示種別	
		全幅 (車道)	種別	占用先
一方通行	市道	5.0m	看板	関西エアポート(株)

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



道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
一方通行	市道	6.0m	標柱	豊中市 (市道)

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



標柱設置

道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
一方通行	市道	5.0m	標柱	豊中市 (市道)

3.3.2 西部地域南路線

西部地域南路線の運行ルートは、曾根駅・服部天神駅と利倉・利倉西地区を結ぶルートとします。

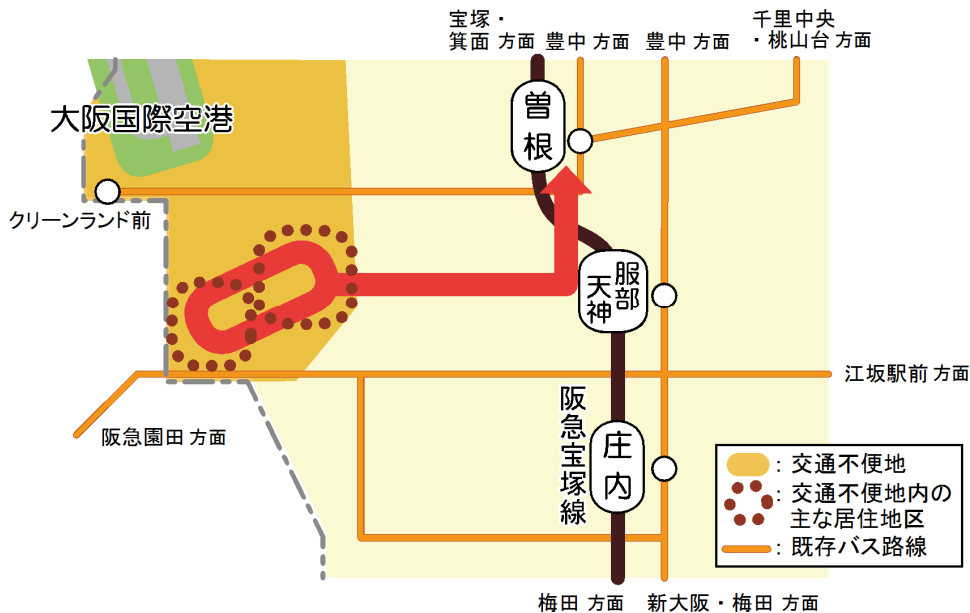
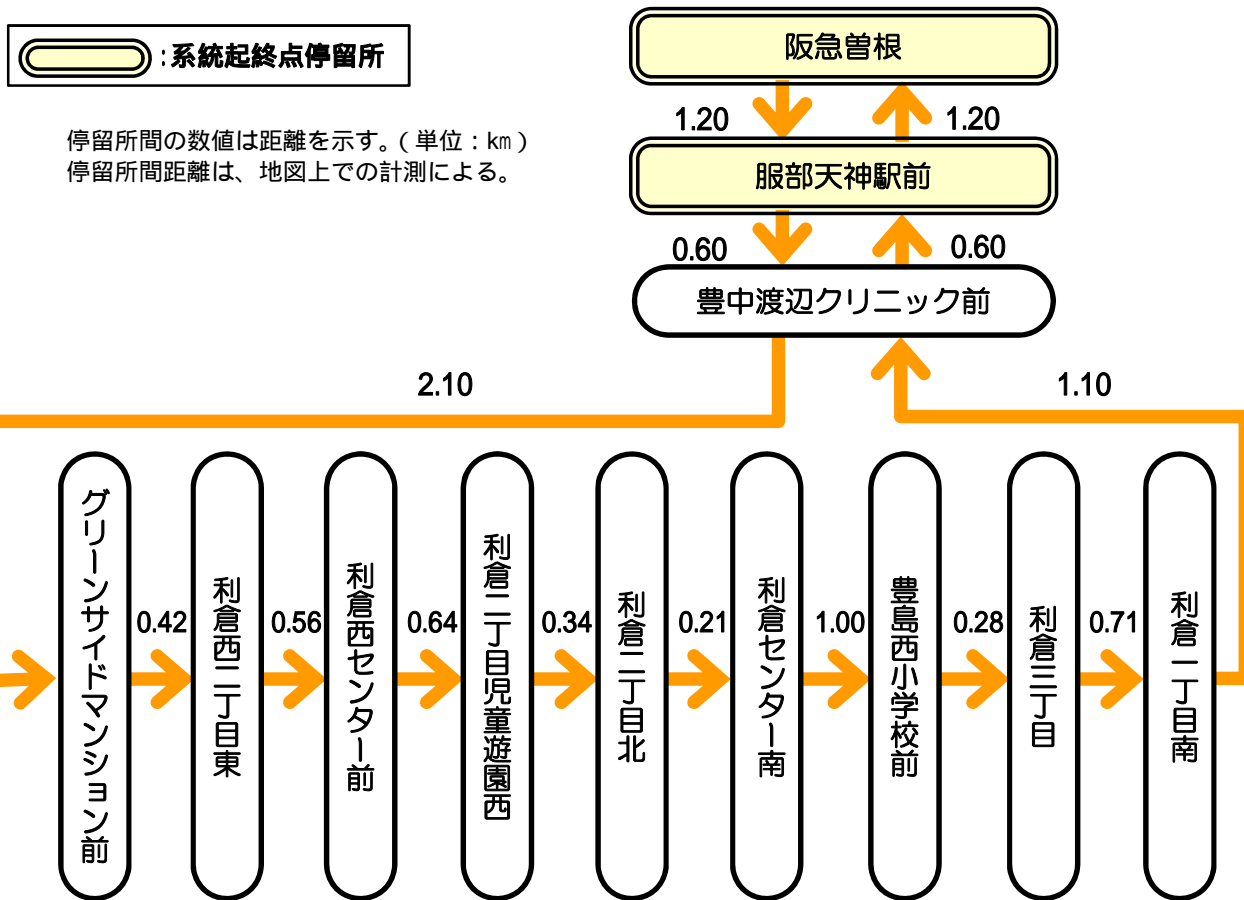


図 3.5 西部地域南路線ルートイメージ

利倉・利倉西地区内の停留所位置は、以下のとおりです。



阪急曾根から利倉西・利倉地区を経て阪急曾根まで 11.0km

図 3.6 デマンド型乗合タクシー路線図【西部地域南路線】

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

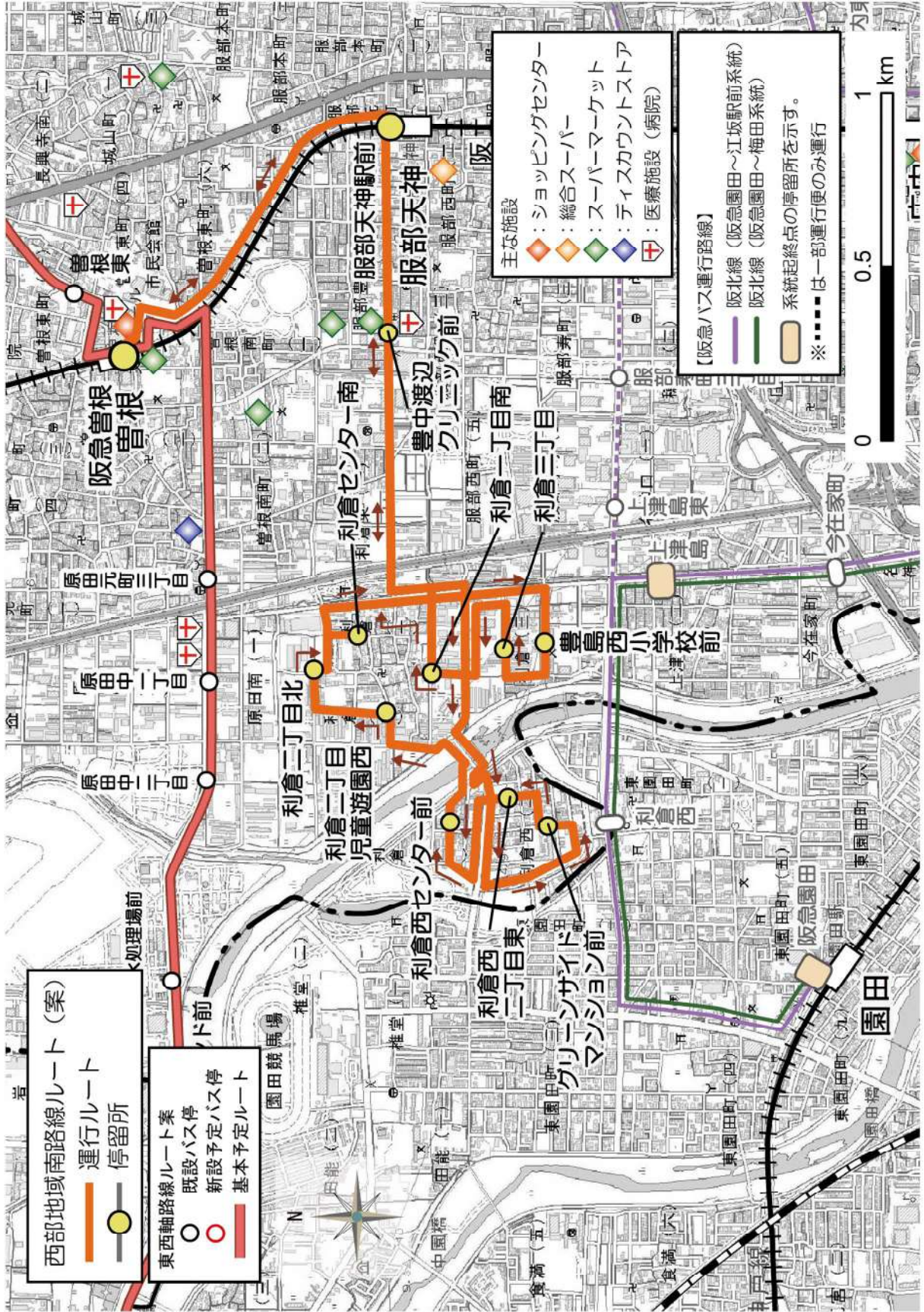
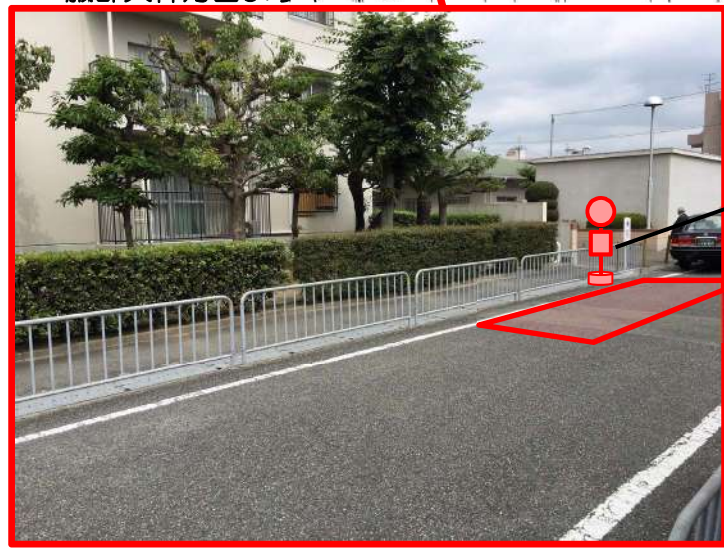
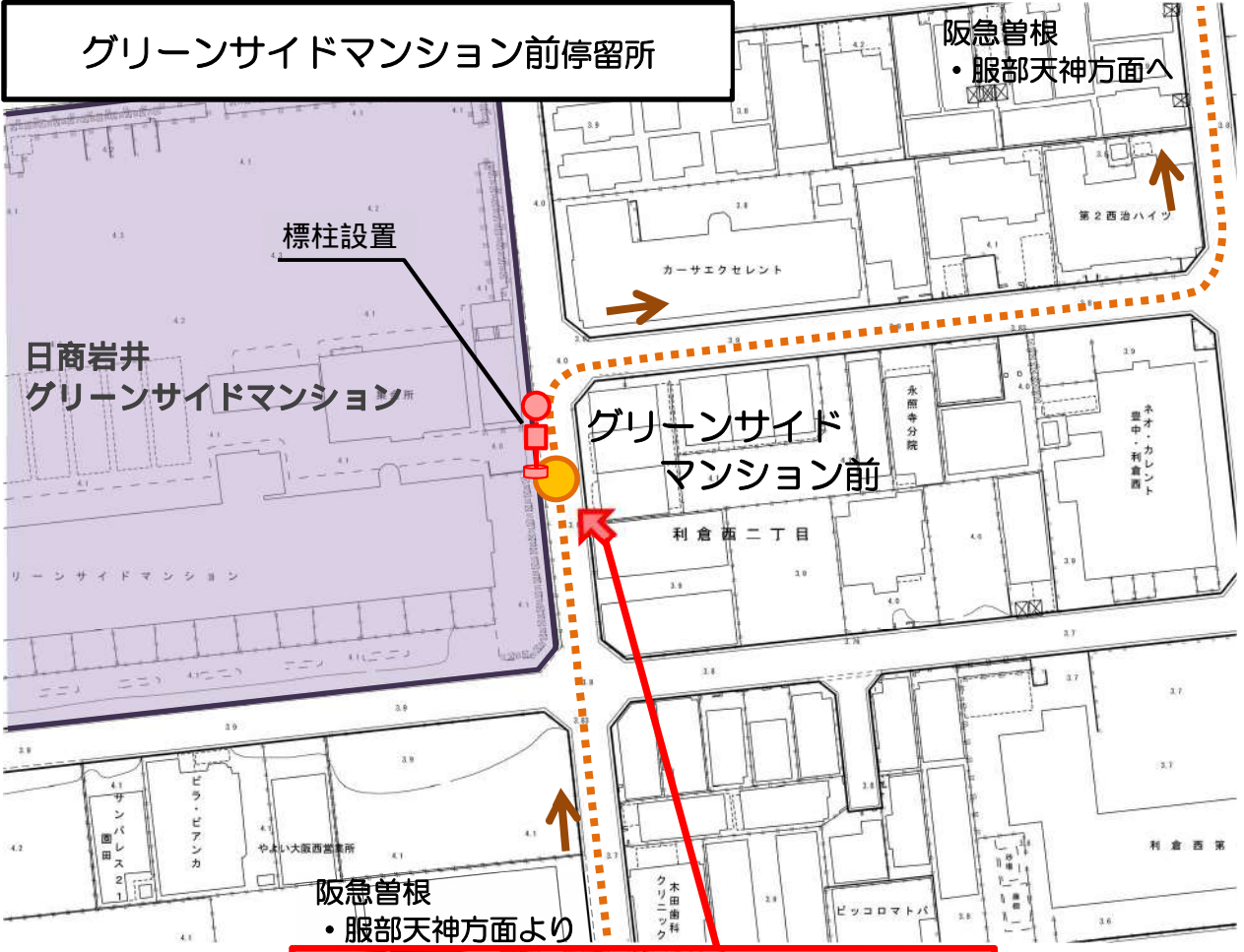


図 3.7 デマンド型乗合タクシー運行ルート【西部地域南路線】

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

グリーンサイドマンション前停留所

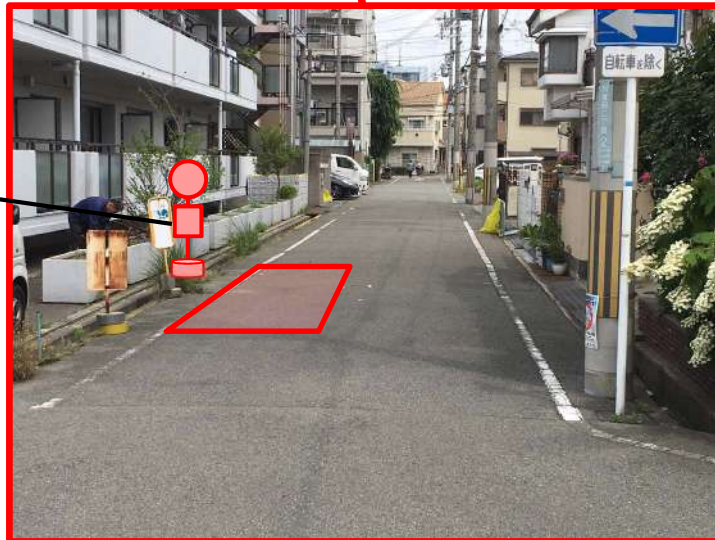


道路状況		幅員	情報案内 標示種別	
		全幅 (車道)	種別	占用先
一方通行	市道	5.0m	標柱	豊中市 (市道)

1
2
3
4
5
6
7
8
9



標柱設置



道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
一方通行	市道	6.0m	標柱	豊中市 (市道)

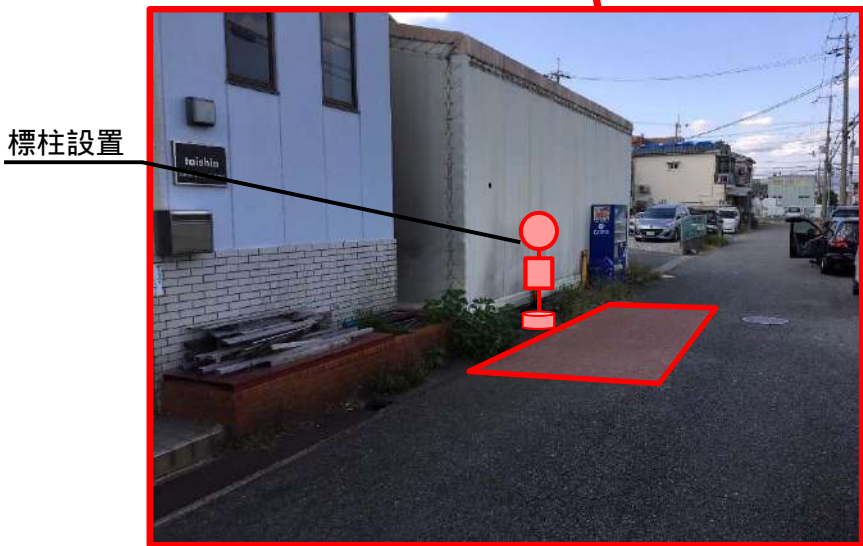
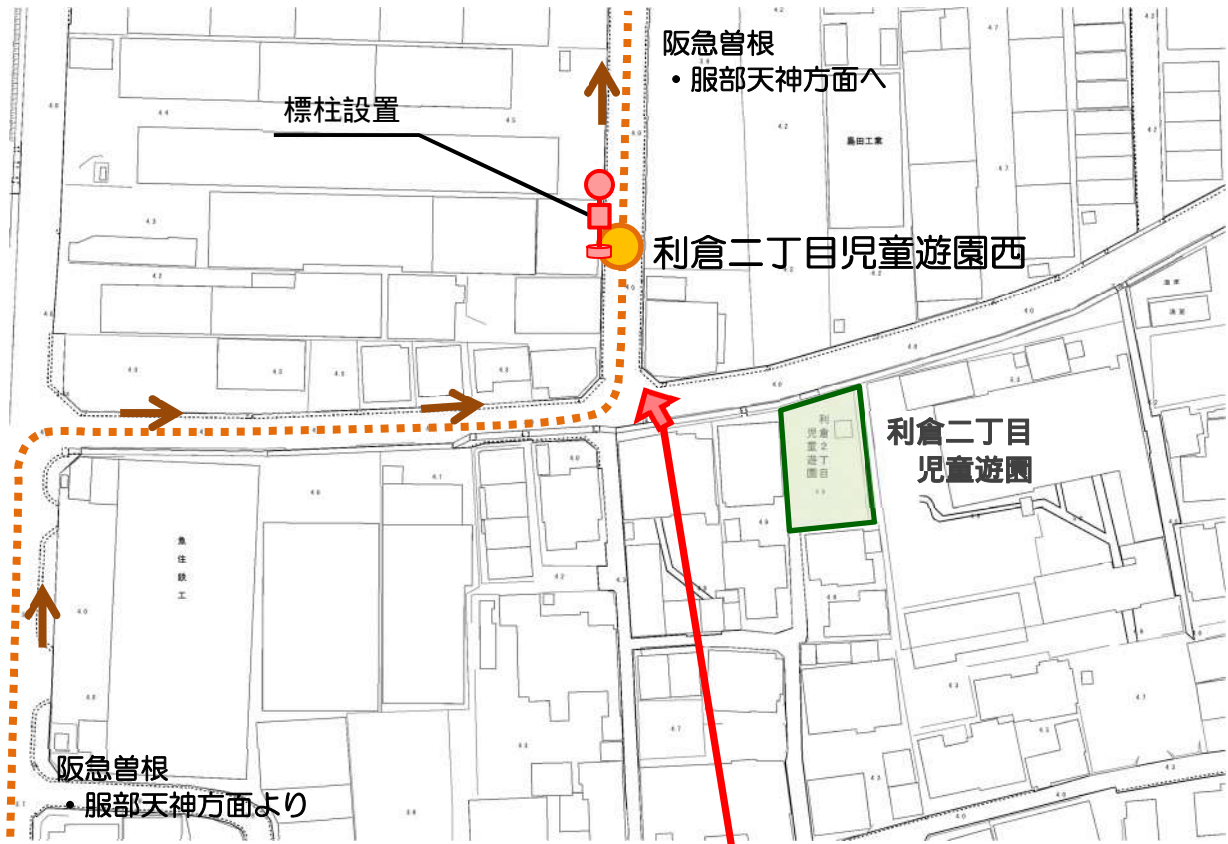
1
2
3
4
5



道路状況		幅員	情報案内 標示種別	
		全幅 (車道)	種別	占用先
一方通行	市道	6.0m	標柱	豊中市 (利倉西センター内)

1
2
3

利倉二丁目児童遊園西停留所



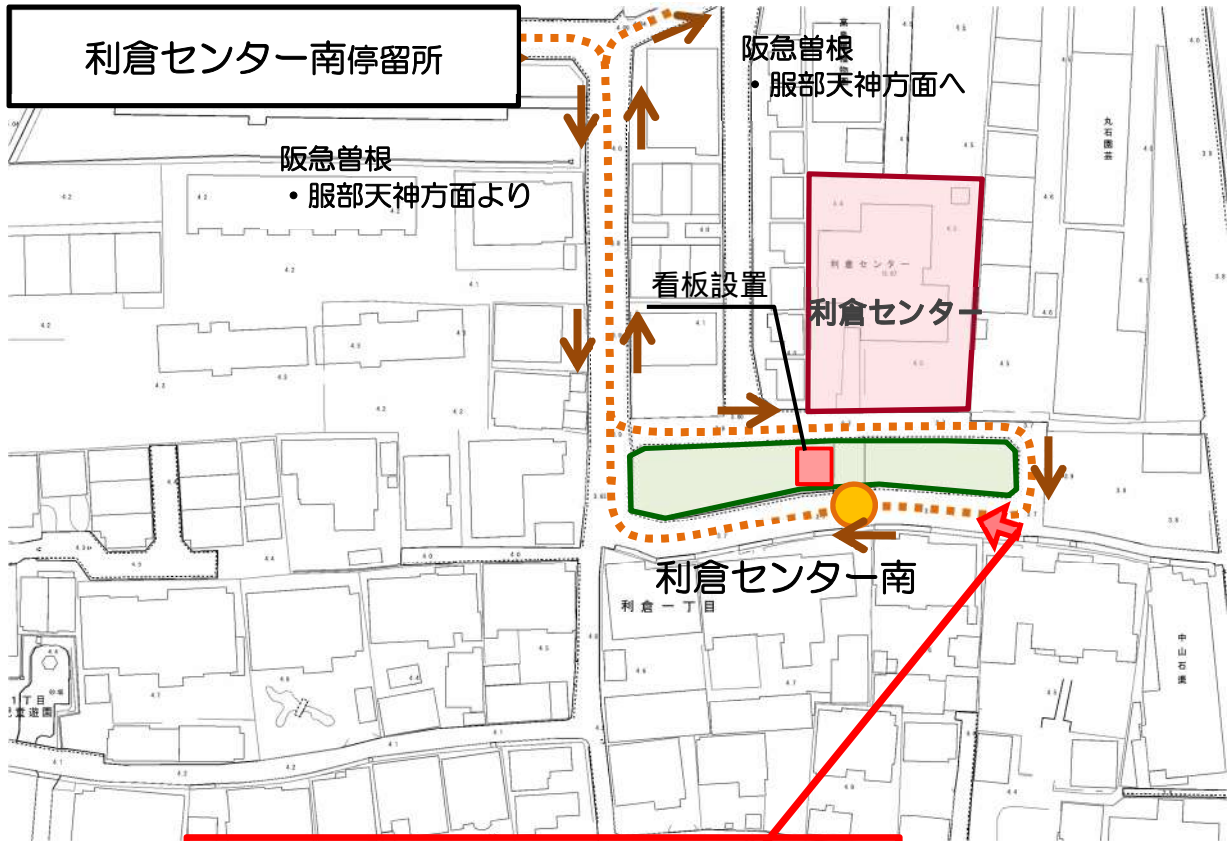
道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
対面通行(中央線なし)	市道	6.5m	標柱	豊中市 (市道)

1
2
3



道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
対面通行(中央線なし)	市道	5.5m	標柱	豊中市 (市道)

1
2
3

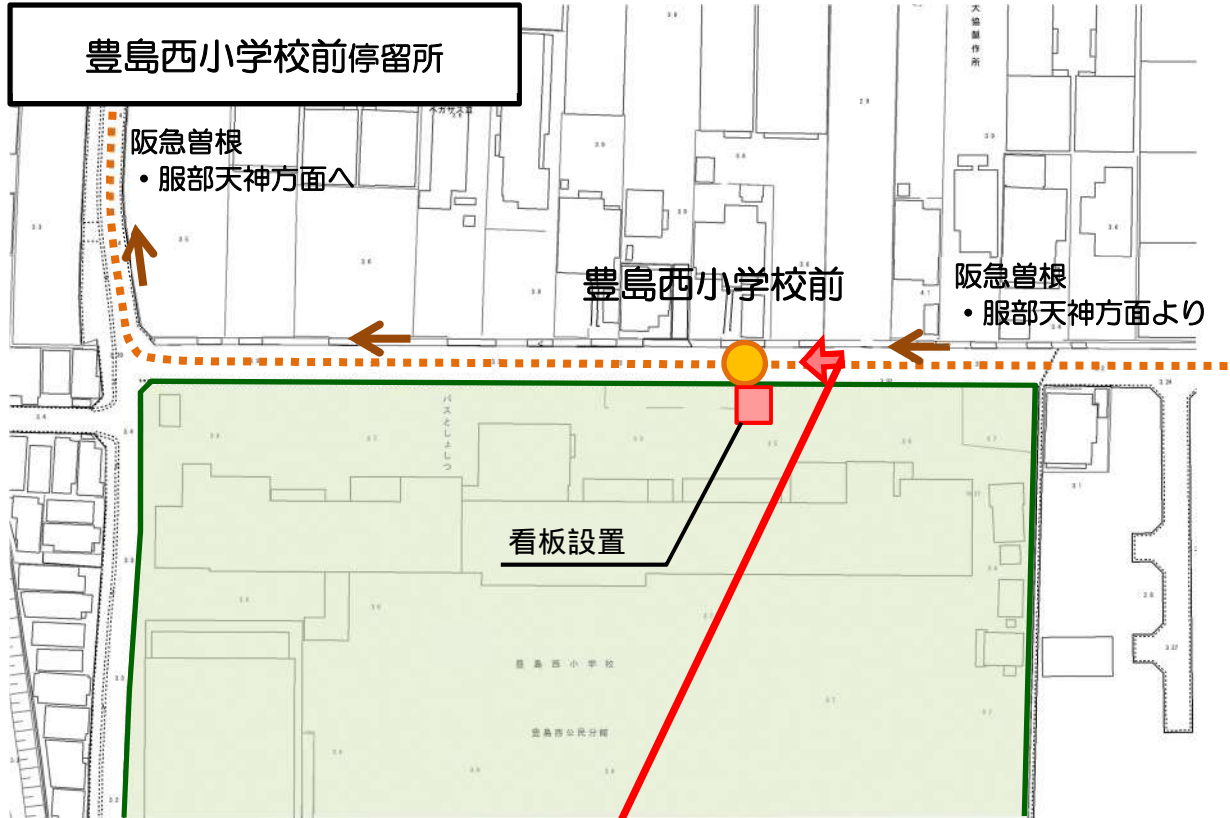


看板設置



道路状況		幅員	情報案内 標示種別	
		全幅 (車道)	種別	占用先
対面通行(中央線なし)	市道	6.0m	看板	関西エアポート(株) (フェンス取付)

1
2
3



看板設置

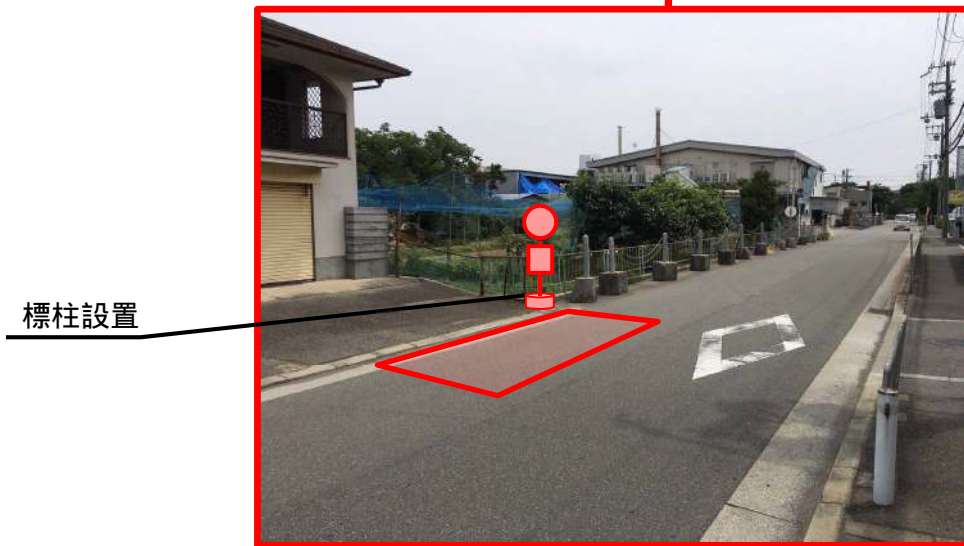
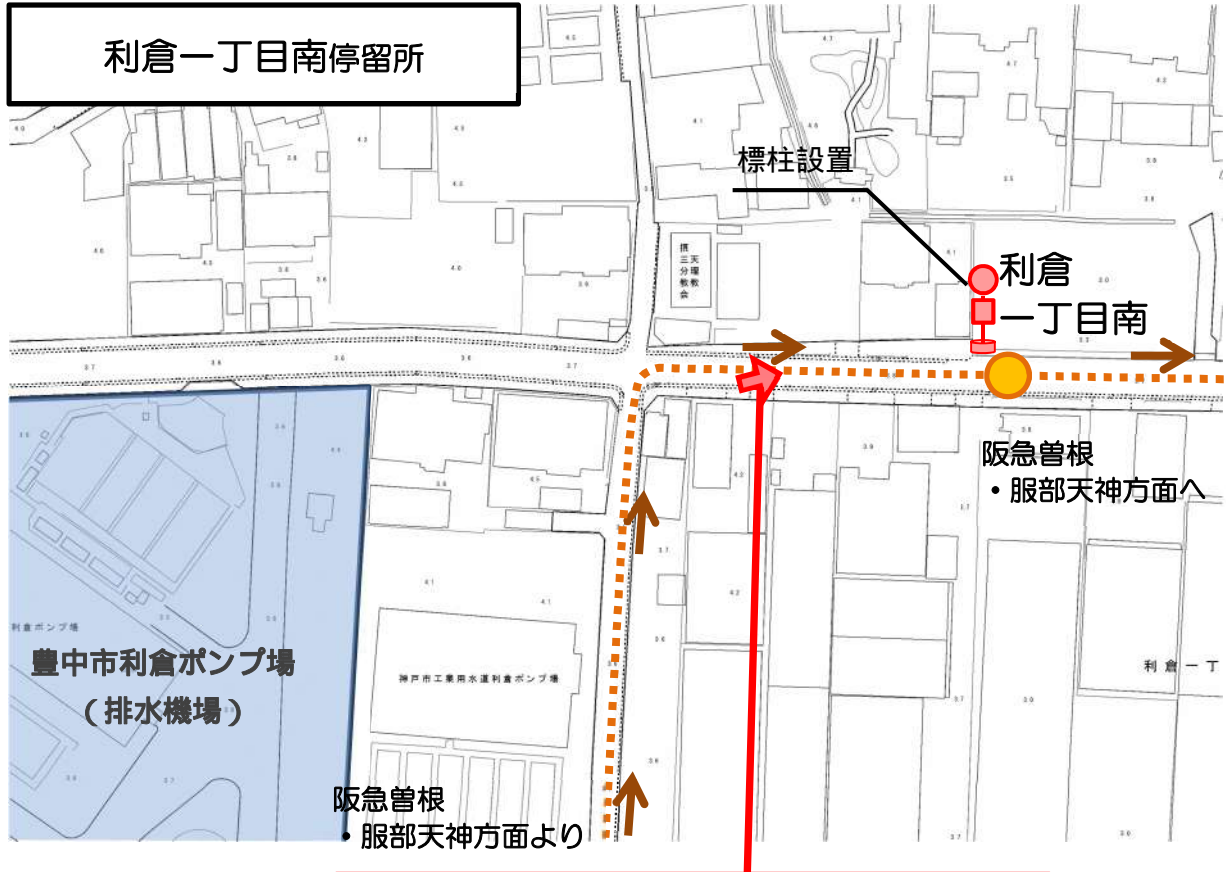
道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
一方通行	市道	6.0m	看板	豊中市 (豊島西小学校敷地内)

1
2
3



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

1
2
3



道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
対面通行(中央線なし)	市道	5.5m	標柱	豊中市 (市道)

豊中渡辺クリニック前停留所



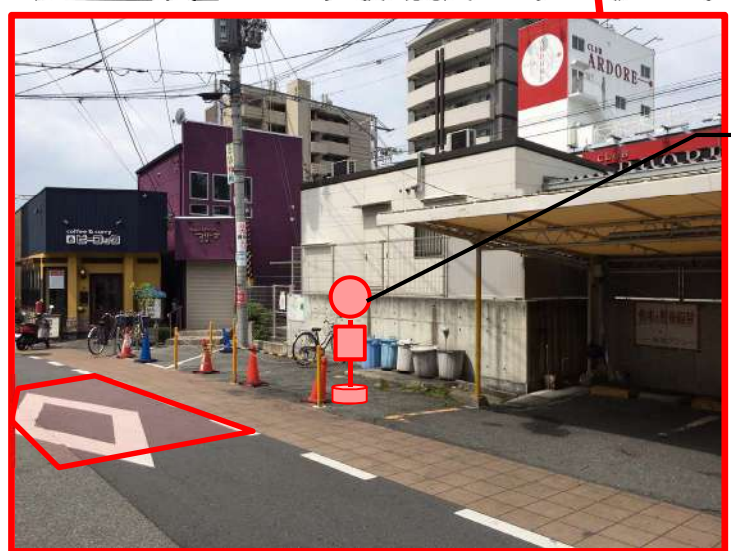
看板設置(東行)



標柱設置(西行)

道路状況		幅員 全幅 (車道)	情報案内 標示種別	
			種別	占用先
対面通行(中央線なし)	府道	6.5m	看板 (東行)	阪急オアシス (フェンス取付)
			標柱 (西行)	豊中渡辺クリニック (敷地内)

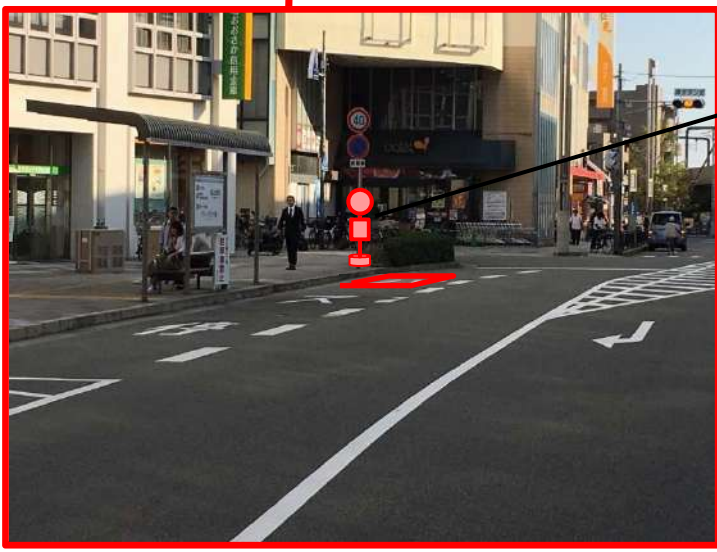
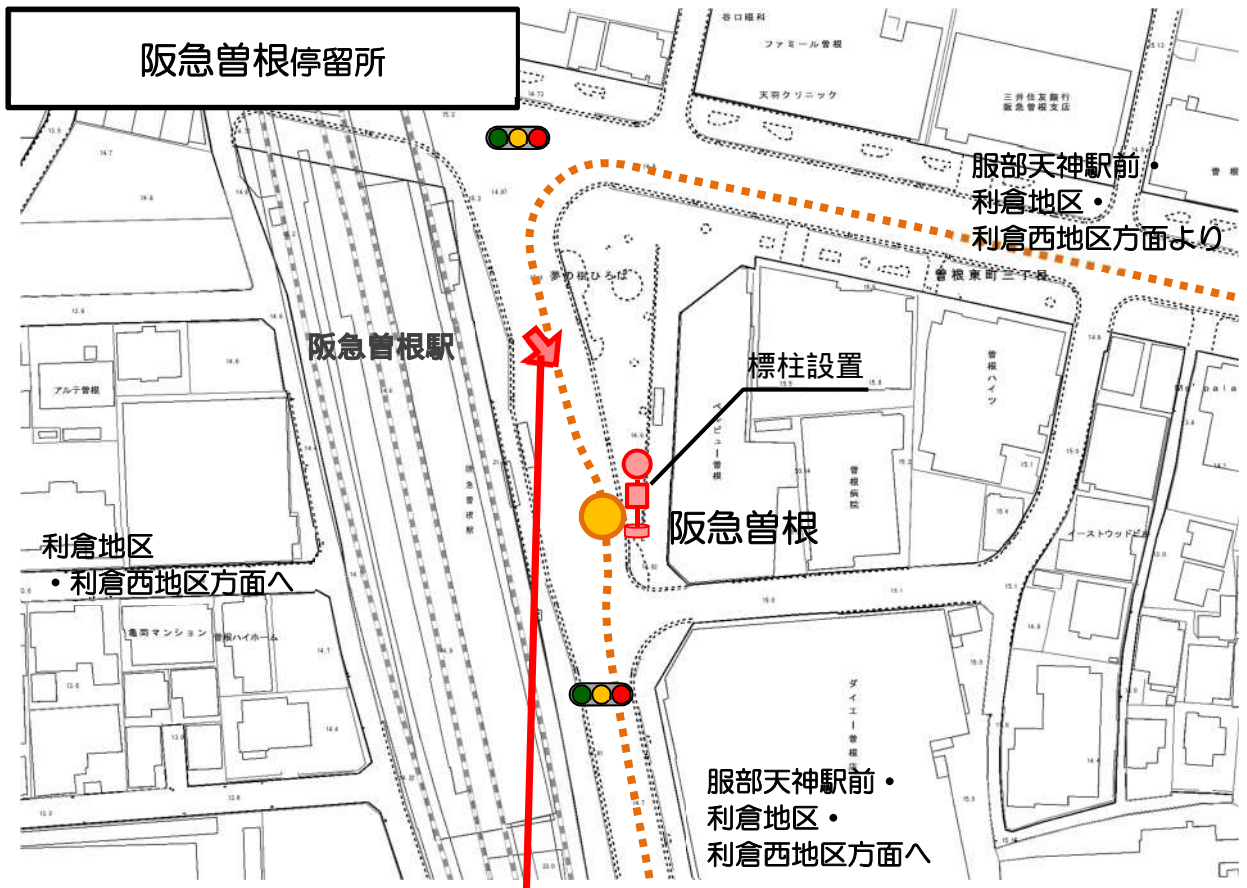
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14



標柱設置

道路状況		幅員	情報案内 標示種別	
		全幅 (車道)	種別	占用先
対面通行(中央線なし)	市道	7.0m	標柱	阪急タクシー(株) (タクシーのりば敷地内)

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10



標柱設置

道路状況		幅員	情報案内 標示種別	
		全幅 (車道)	種別	占用先
対面通行 (歩道有り)	市道	15.0m	標柱	豊中市 (市道)

3.4 運行概要

3.4.1 運行日、運行時間帯及び運行本数

運行日は、平日及び休日（土曜日・日祝日）ともに運行します。

運行時間帯の設定は、買い物や通院等の自由目的による移動を考慮し、平日の概ね9時台から16時台とします。また、運行本数は、平日が6本/日、休日（土曜日・日祝日）が4本/日とします。

● デマンド型乗合タクシーの運行時間帯案との運行本数案

運行時間帯	平日・休日（土曜日・日祝日）： 9時台から16時台
運行本数	平日 : 6本/日 休日（土曜日・日祝日） : 4本/日

3.4.2 ダイヤの設定

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

利用のしやすさなどを考慮し、パターンダイヤとします。

● 西部地域北路線ダイヤ案

停留所名称	停留所間所要時間(分)	平日						休日(土曜日・日祝日)			
		9:00	10:30	12:00	13:30	15:00	16:30	9:00	11:00	13:30	16:00
阪急岡町	-	9:00	10:30	12:00	13:30	15:00	16:30	9:00	11:00	13:30	16:00
豊中	3	9:03	10:33	12:03	13:33	15:03	16:33	9:03	11:03	13:33	16:03
浄行寺	3	9:06	10:36	12:06	13:36	15:06	16:36	9:06	11:06	13:36	16:06
清豊苑	1	9:07	10:37	12:07	13:37	15:07	16:37	9:07	11:07	13:37	16:07
走井一丁目西	1	9:08	10:38	12:08	13:38	15:08	16:38	9:08	11:08	13:38	16:08
走井一丁目南	1	9:09	10:39	12:09	13:39	15:09	16:39	9:09	11:09	13:39	16:09
勝部センター前	3	9:12	10:42	12:12	13:42	15:12	16:42	9:12	11:12	13:42	16:12
勝部二丁目東	1	9:13	10:43	12:13	13:43	15:13	16:43	9:13	11:13	13:43	16:13
阪急岡町	3	9:16	10:46	12:16	13:46	15:16	16:46	9:16	11:16	13:46	16:16
豊中	3	9:19	10:49	12:19	13:49	15:19	16:49	9:19	11:19	13:49	16:19

● 西部地域南路線ダイヤ案

停留所名称	停留所間所要時間(分)	平日						休日(土曜日・日祝日)			
		9:25	10:55	12:25	13:55	15:25	16:55	9:25	11:25	13:55	16:25
阪急曽根	-	9:25	10:55	12:25	13:55	15:25	16:55	9:25	11:25	13:55	16:25
服部天神駅前	2	9:27	10:57	12:27	13:57	15:27	16:57	9:27	11:27	13:57	16:27
豊中渡辺クリニック前	2	9:29	10:59	12:29	13:59	15:29	16:59	9:29	11:29	13:59	16:29
グリーンサイドマンション前	7	9:36	11:06	12:36	14:06	15:36	17:06	9:36	11:36	14:06	16:36
利倉西センター前	1	9:37	11:07	12:37	14:07	15:37	17:07	9:37	11:37	14:07	16:37
利倉西二丁目東	1	9:38	11:08	12:38	14:08	15:38	17:08	9:38	11:38	14:08	16:38
利倉二丁目児童遊園西	2	9:40	11:10	12:40	14:10	15:40	17:10	9:40	11:40	14:10	16:40
利倉二丁目北	1	9:41	11:11	12:41	14:11	15:41	17:11	9:41	11:41	14:11	16:41
利倉センター南	1	9:42	11:12	12:42	14:12	15:42	17:12	9:42	11:42	14:12	16:42
豊島西小学校前	3	9:45	11:15	12:45	14:15	15:45	17:15	9:45	11:45	14:15	16:45
利倉三丁目	1	9:46	11:16	12:46	14:16	15:46	17:16	9:46	11:46	14:16	16:46
利倉一丁目南	2	9:48	11:18	12:48	14:18	15:48	17:18	9:48	11:48	14:18	16:48
豊中渡辺クリニック前	4	9:52	11:22	12:52	14:22	15:52	17:22	9:52	11:52	14:22	16:52
服部天神駅前	2	9:54	11:24	12:54	14:24	15:54	17:24	9:54	11:54	14:24	16:54
阪急曽根	3	9:57	11:27	12:57	14:27	15:57	17:27	9:57	11:57	14:27	16:57

3.4.3 運賃

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

● デマンド型乗合タクシーの運賃案

- ・運賃は、「均一料金制」を基本とし、路線バスの初乗り料金と同程度の220円とする。
- ・小人（小学生以下）は110円とする（※1歳未満の乳児は無料。また、大人が同伴の場合、大人1人につき小学生未満の幼児1人を無料とする。）。
- ・11枚つづり回数券（220円×11枚＝2200円）を販売する。
- ・次のいずれかに該当する者並びにその介護人及び付添人のうち必要と認められた者については、大人110円、小人50円とする。

①身体障害者福祉法(昭和24年法律第283号)第15条第4項の規定に基づく身体障害者手帳の交付を受けている者

②都道府県知事（政令指定都市にあっては市長）の発行する知的障害者の療育手帳の交付を受けている者

③児童福祉法(昭和22年法律第164号)第12条の4及び第41条から第44条までに規定する諸施設により養護等を受けている者であって、保護施設の長が発行する所定の運賃割引証を提出した者

④精神保健及び精神障害者福祉に関する法律(昭和25年法律第123号)第45条の規定に基づく精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている者

4. 運営方法

4.1 事業主体

事業主体は、交通不便地の改善を主体的に取り組み、事業の収益性に左右されることなく継続的に行う必要があることから、豊中市とします。

4.2 運行主体

安全性確保等の観点から、道路運送法第4条で規定される一般旅客自動車運送事業者（タクシー事業者等）とし、プロポーザルによる選定の結果、阪急タクシー株式会社にて、運行を行います。

5. 収支予測と市の負担

5.1 予測の考え方

5.1.1 1日あたり利用者数の算出方法

1日あたり利用者数は、下記の考え方に基づき算出します。

ビッグデータによる時間帯別バス停勢圏内人口から移動人口を算出

PT調査による地域間流動をもとに、西部地域乗合タクシーに関わる移動人口を算出

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

上記に既存路線バスの乗降者数を加え、西部地域乗合タクシーの利用者とする。

特定施設に対する需要は考慮していない。

5.1.2 年間運行経費の算出方法

年間運行経費は、下記の考え方に基づき算出しています。

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

5.1.3 年間収入金額

年間収入金額は、下記の考え方に基づき算出しています。

- 年間収入金額は、需要予測による利用者数と予定する運賃より算出。

5.2 需要予測と収支予測

年間運行経費に対する収入金額は、以下のとおりと予測します。

1日あたり利用者数	約20人/日
年間運行経費	約10,000千円/年
年間収入金額	約1,500千円/年
年間収支金額	△約8,500千円/年

5.3 市の負担

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

6. 期待される事業の効果

乗合タクシーが運行することによる期待される効果を以下に示します。

●期待される主な効果

- 交通不便地における移動手段の確保
- 日常生活に必要な医療施設や商業施設などの都市機能が集積した鉄道駅へのアクセス確保
- 高齢者等の外出機会の増加
- 乗り合い利用による住民同士の交流機会の増加
- 外出機会及び交流機会の増加による地域活性化

7. 事業実施予定期間

実施開始予定日：令和元年（2019年）10月1日

事業終了予定日：事業の終了は予定しない。

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

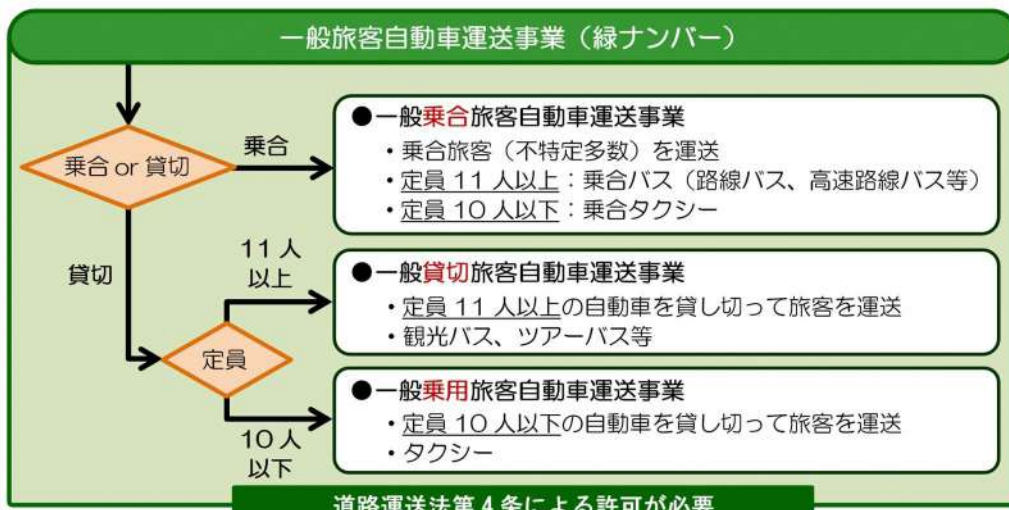
●道路運送法

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

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

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

●一般旅客自動車運送事業の種類



国土交通省資料をもとに作成

1
2 ●本実施計画における乗合タクシーの運行について

- 3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
- 一般的なタクシーは、国土交通大臣から道路運送法に基づき、定員 10 人以下の自動車を貸し切りで旅客を輸送する「一般乗用旅客自動車運送事業」の許可を得て、運行しています。
 - 乗合タクシーは、路線バスと同様に不特定多数の方が乗り合わせる「一般乗合旅客自動車運送事業」の許可を得た事業者により運行する必要があります。
 - 乗合タクシーを実施する地域の状況を踏まえ、速やかに運行する必要があるため、地域や期間を限定して乗合旅客の運送が可能となる道路運送法第 21 条で運行することとしました。
 - 運行開始後、タクシー事業者により一般乗合旅客自動車運送事業の事業許可の取得に向けた手続きを進め、運行開始 1 年後に道路運送法第 4 条による運行開始を予定しています。

14 ● 道路運送法第 21 条について

- 15
16 ● 道路運送法第 21 条において、場合を以下の条件を満たす場合、一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者が乗合旅客の運送をできるものとしています。

- 17
18
19
- ① 災害の場合その他緊急を要するとき。
 - ② 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

20 道路運送法第 21 条による運行は主に以下のものになります。

- 21
22
23
24
- 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難
 - 運行する期間が 1 年以下
 - イベント客の輸送、鉄道の工事運休に伴う代替バス、**実証運行**等、短期間に限定して実施され、かつ、期間の延長が予定されない運行
 - 自治体等からの要請

期間を決めて実証運行を行う際に利用されるケースもあります。

国土交通省資料をもとに作成

8. 事業評価

8.1 運行評価方法

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

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

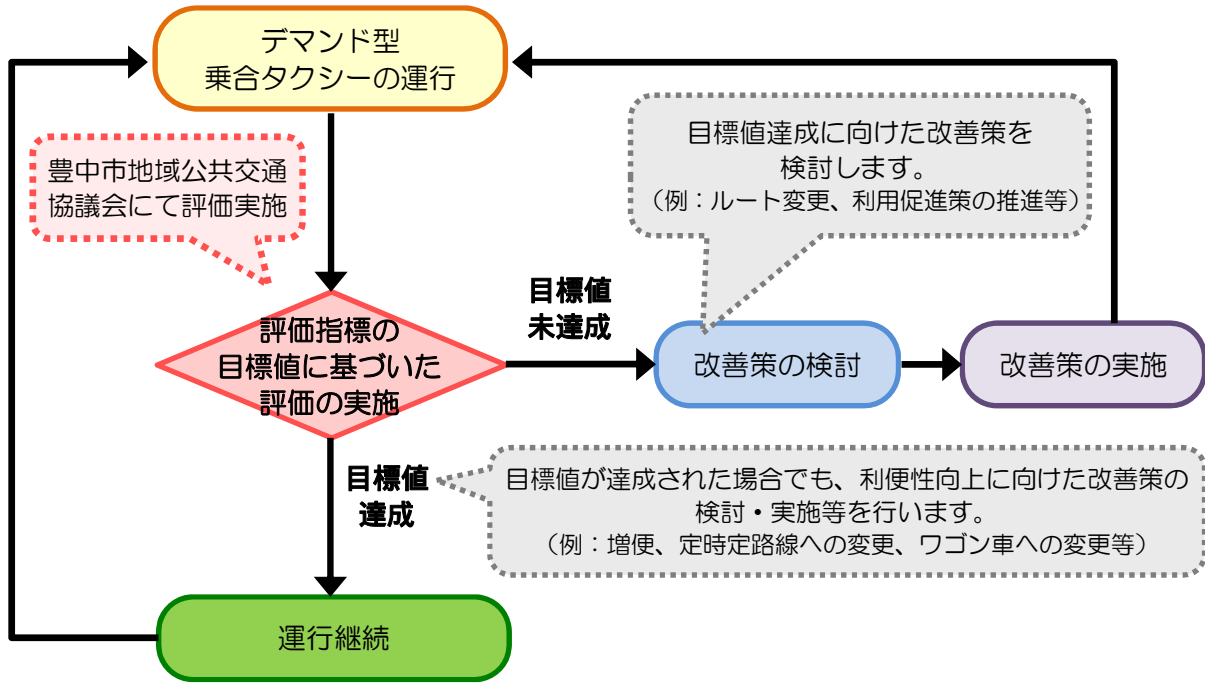


図 8.1 運行評価方法のイメージ

8.2 評価スケジュール

評価については、令和元年度（2019年度）内の運行に関する評価と、それに基づく改善を令和2年度（2020年度）の道路運送法4条に基づく運行開始時に反映していきます。

それ以後は、年度ごとの運行結果を評価し翌々年度の運行に反映していきます。

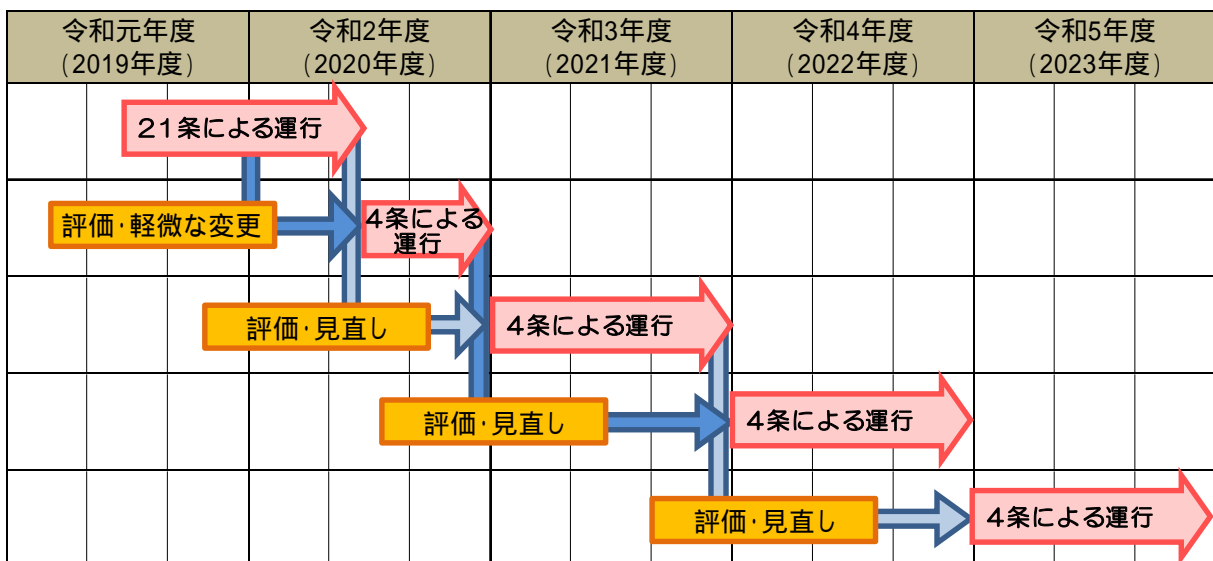


図 8.2 評価スケジュール

8.3 運行評価指標と運行改善参考指標

施策評価指標は、運行継続・運行内容の見直しの判定をする「運行評価指標」と、見直しの参考とする「運行改善参考指標」とに分けて検討を行い、評価していきます。

考え方は以下のとおりです。

- ① 「運行評価指標」は、乗合タクシー事業の目標を明示する「運行目標値」、改善の必要性を判断する「改善基準値」、事業の廃止を含めた継続可否の判断をする「見直し基準値」を設定します。
- ② 「運行改善参考指標」は、目標値を設定せず、運行計画内容の見直しを行う際の参考とします。その内容は今後検討します。
- ③ 「運行評価指標」及び「運行改善参考指標」は、基本的に公表しますが、運行運営事業者の経営に関するデータは、非公表とします。

8.3.1 運行評価指標

(1) 運行評価指標の設定

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

利用状況：一日当たりの利用者数

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

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

運行評価指標	運行目標値	改善基準値	見直し基準値
(利用状況) 一日当たりの利用者数	需要予測結果による『20人/日』とする	運行目標値の50%である『10人/日』とする	改善基準値の50%である『5人/日』とする

認知状況：認知度

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

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

認知度の「運行目標値」、「改善基準値」、「見直し基準」を以下に示します。

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

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

1 運行経費：市支出金額
 2 乗合タクシー事業を継続するためには、財政負担により賄われる運行経費も考慮する必
 3 要があるため、「市支出金額」を指標とします。
 4 市支出金額は、乗合タクシーの運行形態がデマンド型であり、運行便数の増加によって
 5 市支出金額が増加傾向になるため、見直し基準値は設定しません。
 6 なお、乗合タクシー事業が効率的に行われているのかという評価は必要であると考え、
 7 運行経費の「運行目標値」、「改善基準値」を以下に示します。
 8

9 表 8.3 運行評価指標「運行経費」の運行目標値・改善基準値・見直し基準の設定

運行評価指標	運行目標値	改善基準値	見直し基準値
(運行経費) 市支出金額	収支予測結果を踏まえ、 『850万円/年』とする	運行目標値の約 1.5 倍 である『1,300万円/年』 とする	運行形態がデマンド型 であるため設定しない

10
11

表 8.4 運行評価指標の概要一覧

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

12
13

表 8.5 各運行評価指標の運行目標値・改善基準値・見直し基準値一覧

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

14

1 (2) 運行評価の実施

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

4 運行目標値、改善基準値及び見直し基準値に対して、その対応を以下に示します。

5 **【運行目標値】**

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

8 **【改善基準値】**

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

10 **【見直し基準値】**

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

15
16 運行評価の結果は、協議会に報告のうえ、乗合タクシー事業のあり方について協議を行
17 い、市としての結論を得るものとします。

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

21
22
23

豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・西部地域編】（素案）

発行：豊中市
編集：豊中市 都市基盤部 交通政策課
発行年月：令和元年（2019年） 月

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

【経緯】

- ▶ 平成31年（2019年）2月に策定した豊中市地域公共交通改善計画の取り組むべき施策のうち、「交通不便地の改善」の施策実施にあたり、地域における利用ニーズを把握するため、実験運行を行う予定である。
- ▶ 実験運行については、プロポーザルで選定したタクシー事業者により、道路運送法第21条の許可（以下「21条許可」という。）を受け実施する。なお、21条許可の申請に先立ち、地域公共交通協議会において、実験運行の内容について協議する。

道路運送法（抜粋）

（乗合旅客の運送）
 第二十一条 一般貸切旅客自動車運送事業者及び一般乗用旅客自動車運送事業者は、次に掲げる場合に限り、乗合旅客の運送をすることができる。
 一 災害の場合その他緊急を要するとき。
 二 一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合において、一時的な需要のために国土交通大臣の許可を受けて地域及び期間を限定して行うとき。

【地域公共交通協議会に協議する事項】

- ①区域運行に係る事業計画等に関すること（道路運送法第5条関係）
 - ・営業区域 ・運行系統及び運送の区間 等
- ②運賃に関すること（道路運送法第9条関係）

道路運送法（抜粋）

（許可申請）
 第五条 一般旅客自動車運送事業の許可を受けようとする者は、次に掲げる事項を記載した申請書を国土交通大臣に提出しなければならない。
 一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名
 二 経営しようとする一般旅客自動車運送事業の種別
 三 路線又は営業区域、営業所の名称及び位置、営業所ごとに配置する事業用自動車の数その他の一般旅客自動車運送事業の種別（一般乗合旅客自動車運送事業にあっては、路線定期運行（路線を定めて定期に運行する自動車による乗合旅客の運送をいう。以下同じ。）その他の国土交通省令で定める運行の様子の別を含む。）ごとに国土交通省令で定める事項に関する事業計画

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

【協議後の流れ】

- ▶ 地域公共交通協議会の合意が取れた後に、運行事業者に対し、「協議が調っていることの証明書」を交付し、運輸局へ各種申請を行う（標準処理期間は、概ね2ヵ月程度）。

（案）

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

令和元年7月5日開催の豊中市地域公共交通協議会において、下記事項に関し、協議が調ったことを証明する。

記

- 協議が調っている路線又は営業区域
豊中市西部地域及び中部地域
- 協議が調っている運行系統又は運送の区間
区域運行
別紙「豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・西部地域編】」（以下実施計画という）のとおり
- 協議が調っている運賃（料金）の種類、額及び適用方法

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

- 適用する期間又は区間その他の条件を付す場合には、その条件適用する期間（実験運行期間）
道路運送法第21条による許可は、令和元年10月1日から令和2年9月30日迄とし、道路運送法第4条の許可が認められた時点で廃止の手続きを行う。

令和元年 7月●●日
 豊中市地域公共交通協議会
 会長 猪井博登

具体的実施施策の検討状況について

1. 公共交通ネットワークの充実

1.1 東西軸の強化

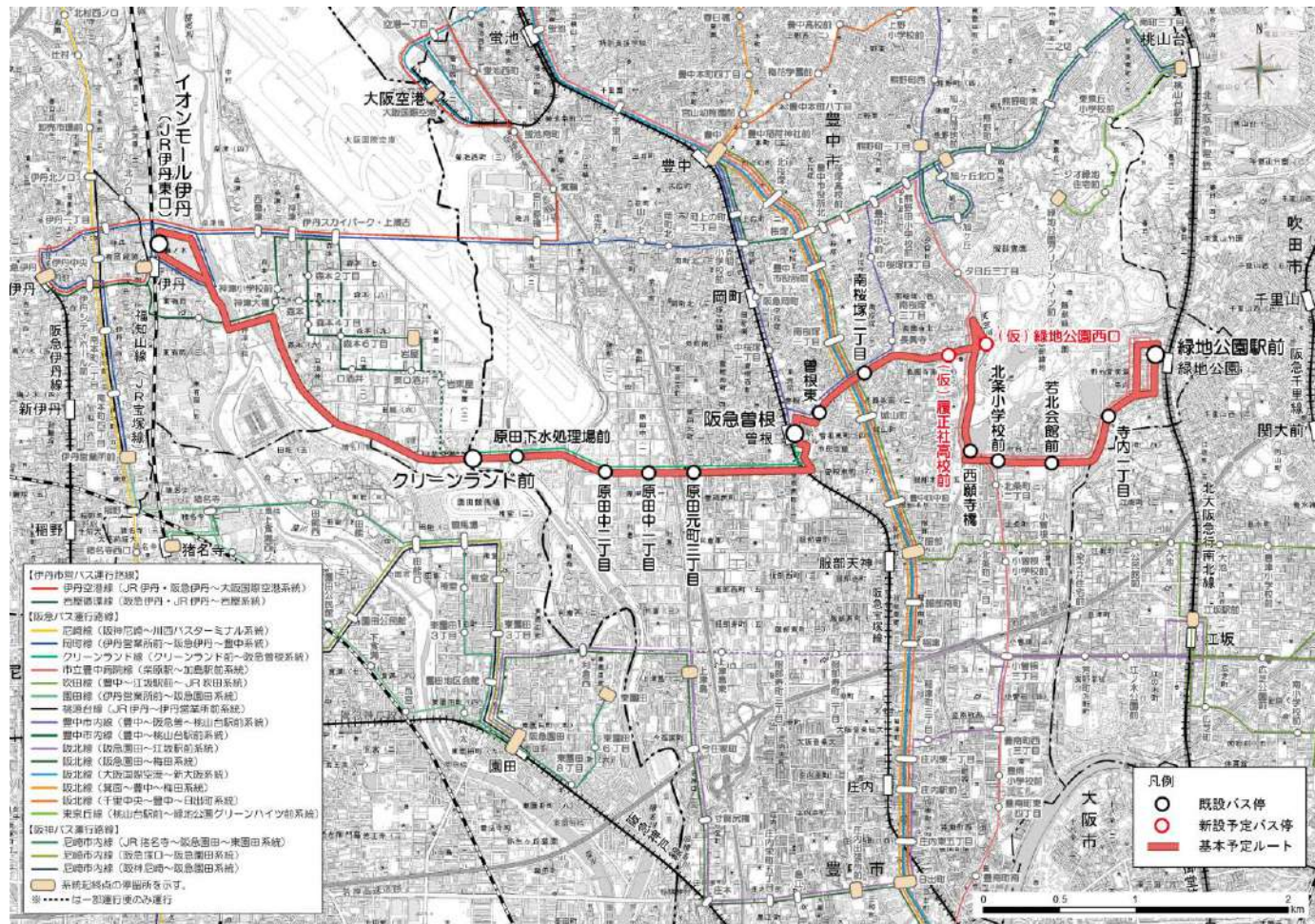
(1) 概要

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

(2) 取組みの方向性

- 北大阪急行延伸線開業に合わせ、箕面市域内等のバス路線が新駅を中心としたルートに再編されます。千里中央駅を起点とした箕面方面へのバス路線の見直しに合わせて、東西軸路線バスの運行を予定していましたが、開業時期が令和2年度(2020年度)から令和5年度(2023年度)に変更となったため、令和3年度(2021年度)からの運行開始に向けて、バス事業者や関係機関とともに準備を進めていきます。【⇒新規取組み】
- 具体的な運行内容等については、「(仮称)豊中市公共交通改善実施計画【東西軸路線バス編】(素案)」として、作成します。【⇒新規取組み】

■ 東西軸路線の運行ルート(案)【緑地公園駅前～阪急曽根～クリーンランド前～イオンモール伊丹】



1.2 交通不便地の改善

(1) 概要

- 事業概要は、別紙「資料3 豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・西部地域編】(案)」のとおりです。

(2) 取組みの方向性

- 西部地域乗合タクシーを令和元年(2019年)10月からの運行開始に向けて、準備を進めています。【⇒新規取組み】
- 西部地域乗合タクシー沿線地域の西部地域住民と西部地域乗合タクシー利用者を対象としたアンケートを実施します。【⇒新規取組み】

(3) 西部地域住民アンケート調査概要

1) 目的

- 西部地域で運行予定である西部地域乗合タクシーの沿線地域を対象に、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)の運行評価指標として活用するためのアンケート調査を実施します。

2) 調査実施概要

【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)

【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
(※平成31年4月1日時点の人口:5,952人)
- ①西部地域北路線ルート(走井1~3丁目、勝部1~3丁目、箕輪3丁目、原田中1~2丁目)
- ②西部地域南路線ルート(利倉西1~2丁目、利倉1~3丁目、上津島3丁目、原田南1~2丁目)

【調査頻度】

- ・西部地域乗合タクシー運行開始前と運行開始後(計2回)に実施

【調査項目】

- ・運行開始前
普段の外出状況、西部地域乗合タクシーの利用意向、将来における外出、公共交通の必要性、属性等
- ・運行開始後
普段の外出状況、西部地域乗合タクシーの認知状況や利用意向、事業効果等、公共交通の必要性、属性等

(4) 西部地域乗合タクシー利用者アンケート

1) 目的

- ▶ 西部地域で運行予定である西部地域乗合タクシーの利用者を対象に、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）の運行参考評価指標としての活用や利用者ニーズを把握するためのアンケート調査を実施します。

2) 調査実施概要

【調査方法】

- 乗務員が乗車するお客様に対して、調査票を配布する等の方法で実施

【調査項目（例）】

- ① OD（起点・終点）
- ② 性別（男性・女性）
- ③ 年齢（小学生以下（～12歳）、中学生以上の学生（13～19歳）、成人1（20～54歳）、成人2（55～64歳）、高齢者1（65歳～74歳）、高齢者2（75歳以上））
- ④ 利用頻度（週3日以上、週に1～2日、月に2～3日、月に1回未満）
- ⑤ 外出先（鉄道駅周辺・その他豊中市内・豊中市外）
- ⑥ 利用目的（通勤・通学・買い物・通院・娯楽・その他）
- ⑥ 鉄道への乗継または鉄道からの乗継の有無（有・無）

1.3 大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し

(1) 概要

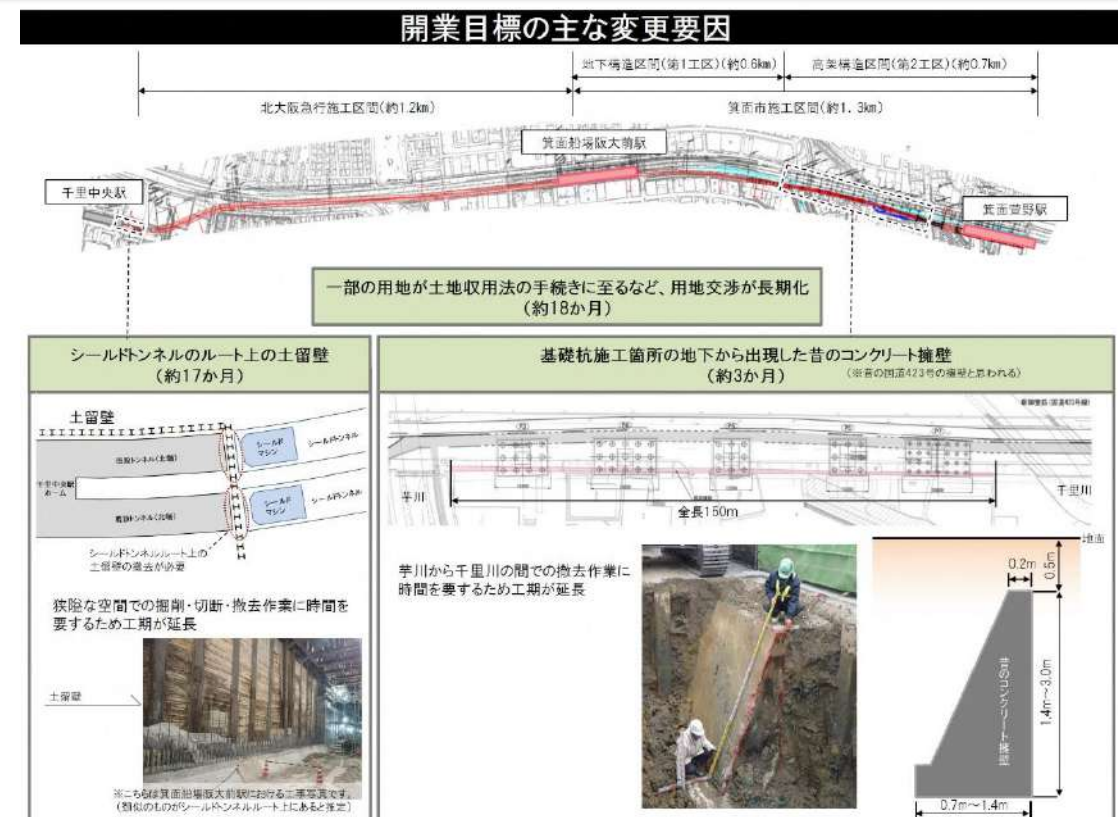
- ▶ 北大阪急行延伸事業は、千里中央駅から北へ約 2.5 km 延伸するもので、平成 28 年度（2016 年度）から事業を進めていましたが、工程の見直しが必要となり、開業目標を令和 2 年（2020 年）から令和 5 年度（2023 年度）に変更となりました。

(2) 取組みの方向性

- ▶ 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。
〔⇒継続取組み〕

■ 開業目標の見直し理由

- ① 一部の用地が土地収用法の手続きに至るなど、用地交渉が長期化したことによって工事着手が遅延しました。
- ② 基礎杭施工箇所に昔のコンクリート擁壁があることが判明し、その撤去に時間を要したため工期が延長となりました。
- ③ シールドトンネル掘削箇所に土留壁があることが判明し、狭隘な空間での撤去作業に時間を要するため、工期が延長となりました。



出典：箕面市HP

1.4 交通結節点の改善

(1) 概要

- 北大阪急行延伸を契機に大きく変貌する千里中央地区と駅前広場が未整備である服部天神駅について、駅前広場の整備に向けた取組みを進めます。

(2) 千里中央駅前広場整備

1) 概要

- 千里中央地区の具体的な取組み内容を示す『千里中央地区活性化基本計画』が平成31年(2019年)3月に策定され、今後は、同計画に基づき、官民が連携して千里中央駅周辺の再整備に向けた取組みを進め、同地区の魅力向上を図ります。
- まちづくりの基本方針として、北大阪の中核的な都市拠点の形成が挙げられており、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としています。

2) 取組みの方向性

- 今後の千里中央駅前広場等の再整備に向け、関係部局と連携し、基盤整備にかかる技術的検討及び事業手法の具体的な検討を行います。〔⇒新規取組み〕
- 地権者や事業者、関係機関との協議・調整を行います。〔⇒新規取組み〕

(3) 服部天神駅前広場整備

1) 概要

- 服部天神駅周辺の地域拠点としての機能強化や、駅利用者の利便性向上等をめざし、将来の関連計画との整合を図りながら、都市計画決定された駅前広場整備に向けた取組みを進めます。

2) 取組みの方向性

- 駅前広場整備に向けた検討、調査を進めていきます。〔⇒新規取組み〕

■ 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**
- 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**
- 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**
- 施設の機能更新等に合わせ、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行い、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。

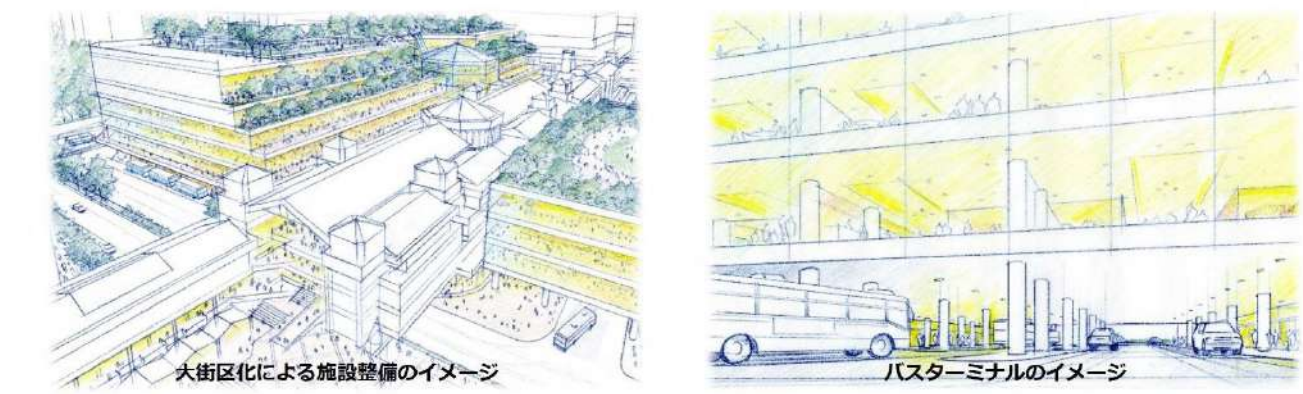
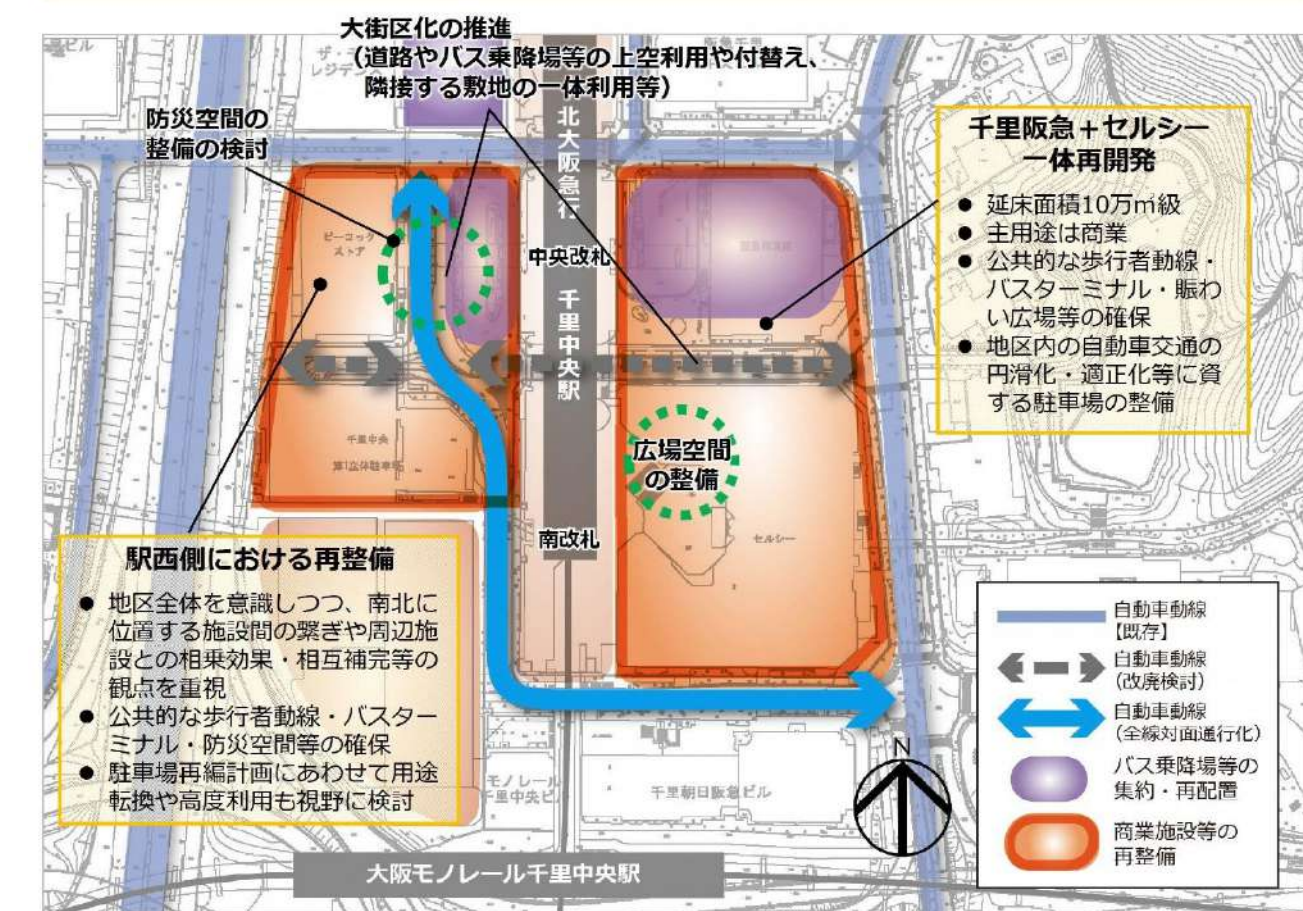
当面の推進体制イメージ

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



※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. 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり

2.1 乗継利便性の向上

- 自動車は、現在地から目的地までの移動をほぼ単一の乗り物として利用可能ですが、公共交通を利用すると、鉄道、バス及び徒歩と乗継ぎが必要で、公共交通の利用を促すには、この乗継ぎの利便性を向上させることが重要です。
- このため、交通結節点である駅前広場の整備の他、乗継拠点の改善、分かりやすい乗継情報の提供等について推進します。

(1) 乗継拠点の改善

1) 概要

- バス相互の乗継拠点において、乗継ぎによる負担を軽減させるために、乗継場所の集約、待合空間の確保・改善を検討します。

2) 取組みの方向性

- 基本方針1 公共交通ネットワークの充実における「④交通結節点の改善」と合わせて、実施に向けた検討を進めていきます。〔⇒新規検討〕
- 本市の多くの地域へアクセス可能な阪急豊中駅を対象に、現況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 阪急豊中駅バスのりばの現状

阪急豊中駅は、駅前広場が整備されており、バスのりばが豊中駅北側の駅前広場に6か所、駅前広場に隣接する国道176号に1箇所の合計7か所で設置されています。また、豊中駅南側にはバスおりばが設置されています。



※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	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、阪急曾根、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、阪大豊中舎前、柴原駅(市立豊中病院前)、西宮北口

② 阪急豊中駅における各バスのりばの行き先について

阪急豊中駅の各バスのりばの行き先は、地図上で見た際に、概ね時計回りとなるように、経由地・行先別に設定されています。

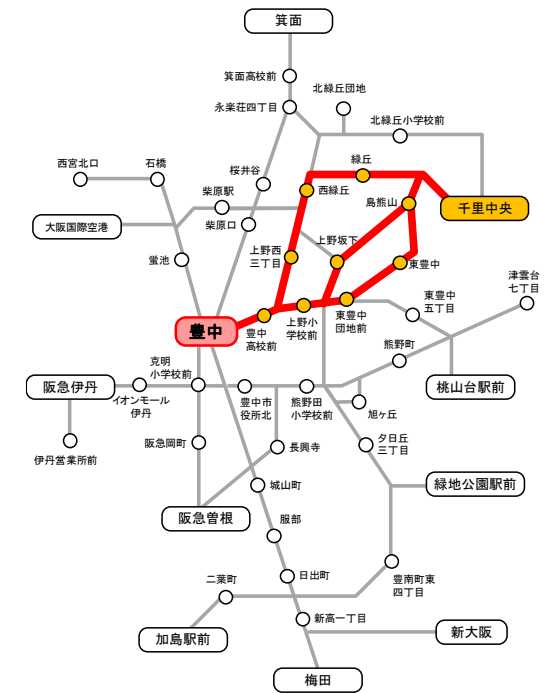
1番のりば

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)



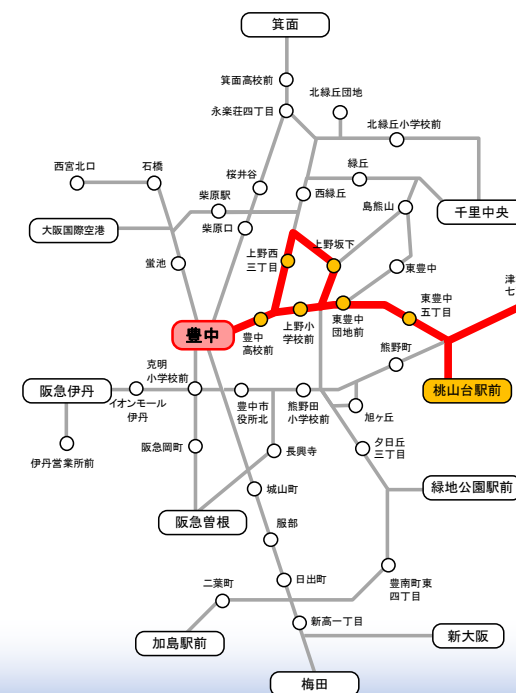
2番のりば

西緑丘、上野坂一丁目、東豊中団地前、千里中央



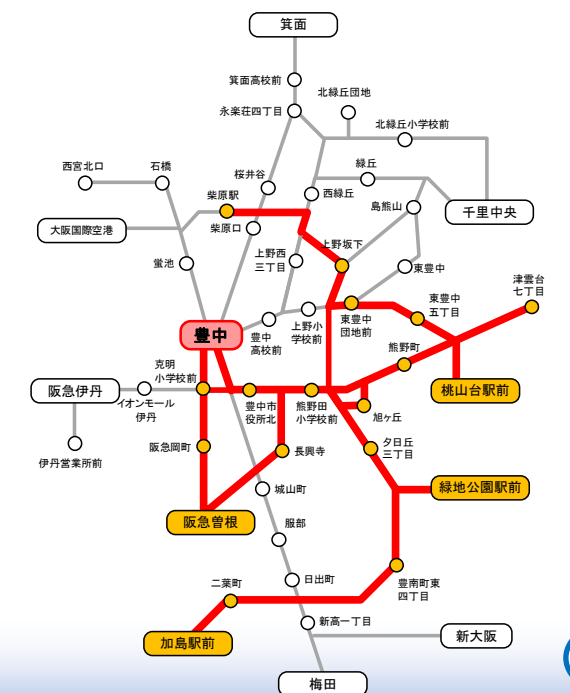
3番のりば

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、阪急曾根、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)



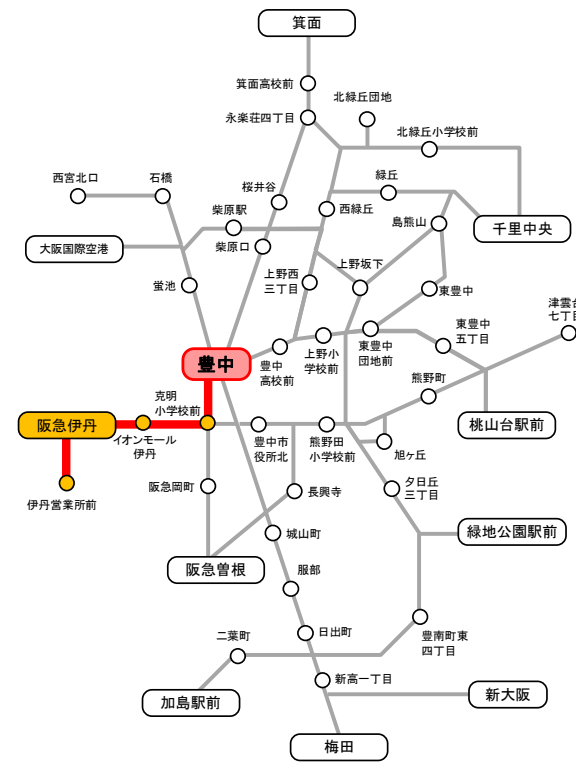
5番のりば

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



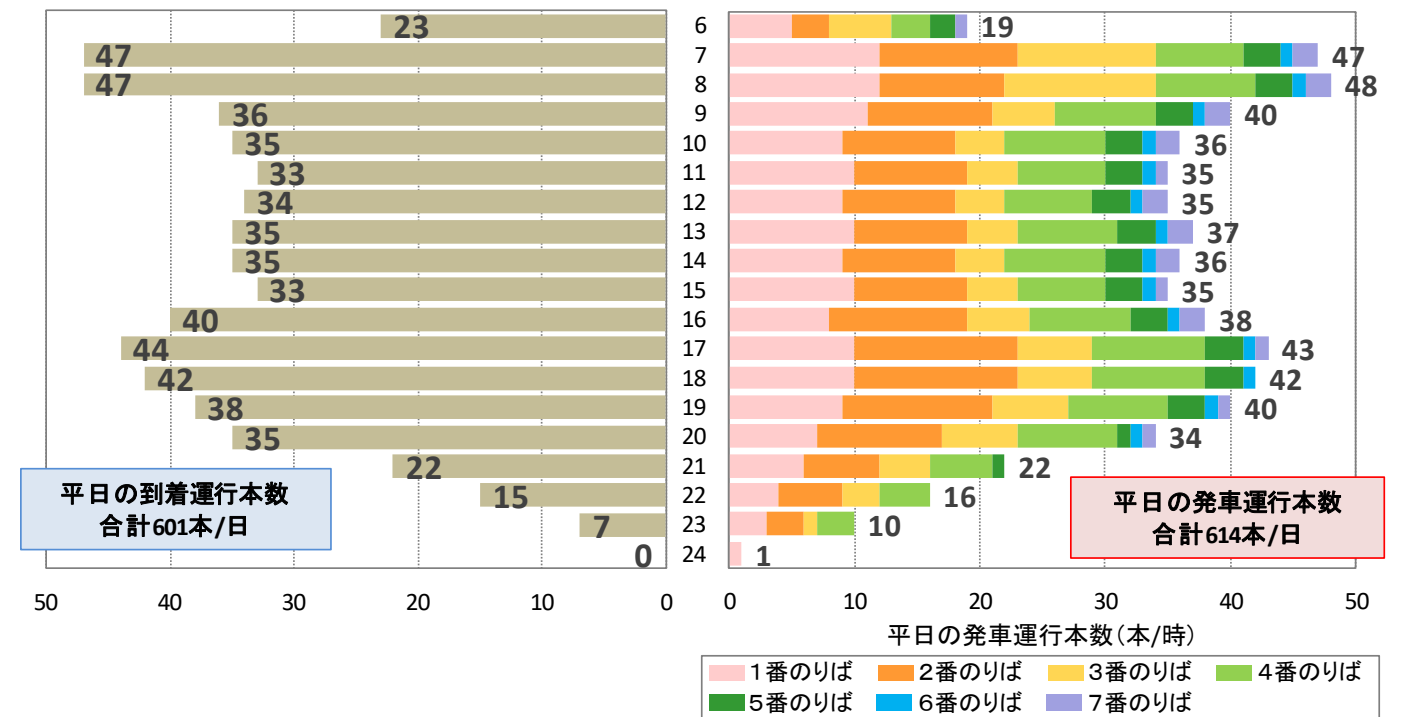
③ 阪急豊中駅バスのりばの課題

- ピーク時間帯において、運行本数が多いバスのりばと少ないバスのりばの両者が存在している。特に、5番のりば、6番のりば、7番のりばの運行本数は、ピーク時においても1~3本/時と、他ののりばの半数以下となっています。
- 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「待機バース」が設置されていません(※待機場所は、バスおりばの「降車バース」を活用している状況です)。

●阪急豊中駅降車バースの状況



●阪急豊中駅バスのりばの時間帯別運行状況



④ 阪急豊中駅バスのりばの改善(案)

- 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**
北側の駅前広場内にある5番のりば、6番のりばは、ピーク時を含む終日における運行本数が1~3本/時であることから、バスのりばの集約を図り、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に向け、バス事業者との調整・協議も含め、検討を進めていきます。
- 待機バース設置可能性の検討**
北側の駅前広場内のバスのりば集約により創出されるスペース等を活用した「待機バース」の設置可能性について、バス事業者との調整・協議も含め、検討を進めていきます。

(2) 乗継割引制度の導入

1) 概要

- 市内のバス路線は、相互の乗継ぎにおいて割引が実施されておらず、料金負担が大きくなっています。このため、この負担を軽減するよう、乗継割引運賃の導入可能性について検討を進めます
- また、既存の「一日乗車券」や「環境(エコ)定期券制度」等の活用や鉄道との乗継割引の可能性についても検討します。

2) 取組みの方向性

- バス相互間の乗継ぎ料金の負担軽減を図るために、既存の「一日乗車券」や「環境(エコ)定期券制度」等の活用等の実施に向けた検討を進めていきます。〔⇒新規検討〕
- 既存の「一日乗車券」や「環境(エコ)定期券制度」等の活用をはじめ新たな企画乗車券の発行の可能性も含め、検討を進めていきます。

【バス事業者による取組み】環境(エコ)定期券制度の導入(阪急バス株式会社)

阪急バスでは、土曜日、日曜日・祝日に、通勤定期券をご利用のお客様のご同伴の家族の方が、大人 100 円、小人 50 円で乗車できる「環境(エコ)定期券制度」を導入しています。また、通勤定期券をお持ちのお客様は、券面表示区間以外をご利用の場合も 100 円で乗車できます。

●環境(エコ)定期券制度



「環境(エコ)定期券制度」

「環境(エコ)定期券」は、ご家族での外出でバスなどの公共交通機関を利用することにより地球温暖化の原因となるCO₂を抑制する、環境にやさしい制度です。

おトク! バス通勤定期券をお持ちのお客様が、ご家族とともにバスにご乗車いただく場合、ご家族の乗車運賃を割引運賃でご利用いただけます。

- 対象となる定期券
通勤定期券
※券面区間外でも100円でご利用いただけます。
- ご利用できる日
土曜日、日曜日、祝日、お盆・年末年始ダイヤ
- 運賃
大人100円/小児50円
※一部対象外の路線があります。お現金のみご利用となります。

降車時に「環境(エコ)定期券」とお伝えください!
詳しくは阪急バスホームページをご覧ください。

出典：阪急バス株式会社資料

(3) 分かりやすい乗継情報の提供

1) 概要

- 目的地までの乗継ぎがスムーズに行えるよう、乗換え路線、乗継ぎするバス停の場所、時間等の分かりやすい情報提供を検討します。
- ターミナル等において、乗り場案内、行き先案内、目的地までの所要時間等の情報提供や行きたいところに行くには、どのバスに乗車したらよいか、一目で分かる情報提供を図るために、分かりやすいシステムの導入を検討します。
- また、スマートフォンやタブレット等を利用した乗継情報の取得方法について、その動向を見ながら情報提供による案内の実現に努めます。

2) 取組みの方向性

- バス相互間の乗継ぎがスムーズに行えるよう、乗換え路線、乗継ぎするバス停の場所、時間等の分かりやすい乗継情報の提供を図るために検討を進めていきます。〔⇒新規検討〕

3) 取組み状況

- 「乗継ぎ時刻表」の作成に向けた検討を行います。スムーズに乗り継ぎできる便の組み合わせに関する情報提供(乗り継ぎ時刻表の作成等など)を行うことで利用者の利便性向上を図ります。

【事例】公共交通「乗継ぎ時刻表」の作成(熊本県八代市)

八代市では、公共交通でのお出かけ範囲の拡大や乗継ぎするために必要なバス停の場所や時間等を紹介することを目的に八代市を6地域に分けた「乗りつぎ時刻表(地域版)」を作成しています。また、「公共交通マップ(地域版)」と路線バス・乗合タクシーの乗り方などを紹介している「公共交通の使い方(地域版)」も作成しています。

●八代市公共交通乗継ぎ時刻表(地域別)



八代市公共交通乗継ぎ時刻表(地域別)の一例として、八代市中心部版と八代市街地・東陽交流センター間の乗継ぎ時刻表が示されています。

八代市中心部版(平成31年1月版)

乗りつぎワザ大公開! 上手に乗りついでおかけをもっと楽しもう!

八代市街地・東陽交流センター「せせらぎ」

市街地東陽バスから路線バスに乗りついでいつもより早くお出かけ! 八代市街地から東陽交流センター「せせらぎ」まで

路線バス: ⑧ 種山線 (初乗り150円) ⑨ 八農分校線 (上層200円)

市街地東陽バス: ① みなバス ② まちバス ③ ゆめバス

バス停: 八代駅、八代市役所前、新八代駅西口、千代小学校前、種山、東陽交流センター「せせらぎ」

時刻表: 八代駅 9:38 (乗車) / 10:28 (乗換) / 10:41 (乗換) / 10:44 (乗換) / 10:50 (乗換) / 11:17 (乗換) / 11:16 (乗換)

出典：熊本県八代市HP

2.2 バリアフリー化の推進

(1) 概要

- 市民の移動手段を確保し、誰もが気軽に出かけられるよう、鉄道駅舎、バス停留所及び車両等のバリアフリー化を推進します。
- 鉄道駅施設では、鉄道事業者が実施する可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部を補助します。路線バスでは、バス事業者が実施するノンステップバス導入にかかる費用の一部を補助します。
- また、千里中央駅前広場再整備に合わせ、駅改札口、バスターミナル、駅前広場及び各施設間を結ぶ歩行空間ネットワークにおけるバリアフリー化を行います。

(2) 取組みの方向性

- 鉄道駅舎、バス停留所及び車両等のバリアフリー化は、鉄道事業者が実施する可動式ホーム柵の整備やバス事業者が実施するノンステップバス導入にかかる費用の一部補助も合わせて、継続して実施します。〔⇒継続実施〕
- 千里中央駅前広場再整備に合わせた歩行空間ネットワークにおけるバリアフリー化は、平成31年(2019年)3月策定した「千里中央地区活性化基本計画」に基づいて、中長期における取組みとして、検討を進めていきます。〔⇒中長期における取組み〕

1) 鉄道駅舎のバリアフリー化

- 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、大阪モノレールの大阪空港駅、蛍池駅の2駅での整備が予定されており、可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部補助を行う予定です。

【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、緑地公園駅での整備
- 平成30年度(2018年度) : 大阪モノレール千里中央駅での整備
- 令和元年度(2019年度) : 大阪モノレール大阪空港駅、蛍池駅での整備(予定)
- 中長期 : 大阪モノレールの上記以外の駅、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、ノンステップバスの導入をノンステップバスの導入にかかる費用の一部補助と合わせて、実施する予定です。

【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 (平成30年度時点)

実績台数：60台(61.2%)

- ※ 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) 千里中央駅前広場再整備に合わせた歩行空間ネットワークにおけるバリアフリー化

- 千里中央駅前広場再整備に合わせた歩行空間ネットワークにおけるバリアフリー化は、千里中央地区の今後概ね10年程度の期間に取り組みべき方向性や方針を示した「千里中央地区活性化基本計画(平成31年(2019年)3月策定)」で示す歩行者・自転車動線計画に基づいて、今後、関係者間での検討・協議の上、具体化を図っていきます。

2.3 バス利用環境の改善

- バス路線が集積している千里中央駅や豊中駅などのバスターミナルは、目的地に行く際、どの路線で行くことが可能か、かつ最短で移動できるのか、どこのバス乗り場から乗れば良いのかといったことは、慣れていないと分かりにくく、利用しづらい状況が一部に見受けられます。また、市内には、ベンチや上屋等が設置されていない等、バス待合環境が十分ではないバス停もあります。
- そこで、ターミナル等での運行情報やバス停案内等、誰でも分かりやすく利用できる情報提供や快適に使えるバス待合環境の改善等を行います。

(1) バス待合環境の整備

1) 概要

- バス待合・乗継環境の向上を図るため、バス停にベンチ・上屋の設置を推進します。また、バス停周辺に立地する店舗等との連携により、バス運行情報の提供や店舗等で買い物・休憩等をしながらバスを待つことができる待合環境改善に向けた検討を行います。

2) 取組み状況の方向性

- バス停へのベンチ・上屋の設置は、継続して実施します。【⇒継続実施】
- バス停周辺に立地する店舗との連携によるバス運行情報の提供や店舗等でバスを待つことができる待合環境改善を図るために、市内のコンビニエンスストア等の活用について、検討を進めていきます。【⇒新規検討】

a) □バス停へのベンチ・上屋の設置

- 新たにバス停へのベンチ・上屋の設置を実施していきます。

【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。

b) バス待合環境改善に向けたコンビニエンスストア等の活用

- 近年、コンビニエンスストアでは、新規オープンや店舗改装に合わせ、店舗内のスペースを活用し、店舗で購入した商品を飲食できる休憩スペース（イートインスペース）を設置している店舗が増加しています。
- 本市のバス停周辺に立地するコンビニエンスストアは、17箇所あります。
- バス待合環境改善を図るために、コンビニエンスストアの活用可能性に向けた検討を進めていきます。

■ 豊中市内のバス停に隣接するコンビニエンスストア一覧

	バス停	名称
1	豊中稲荷神社前	ファミリーマート 豊中本町1丁目店
2	北緑丘小学校前	ファミリーマート 豊中緑丘店
3	上野東三丁目	ローソン 豊中上野東店
4	少路二丁目	ミニストップ 豊中少路店
5	北町一丁目	セブンイレブン 豊中新千里北町店
6	服部	ファミリーマート 服部駅前店
7	稲津	セブンイレブン 豊中服部南町4丁目店
8	庄内駅前	ファミリーマート 庄内東町4丁目店
9	若北会館前	ファミリーマート 豊中若竹町店
10	夕日丘三丁目	ファミリーマート 豊中夕日丘店
11	豊中市役所北	ファミリーマート 豊中中桜塚店
12	小曾根小学校前	セブンイレブン 豊中浜1丁目店
13	千成小学校前	ローソン 豊中神州町店
14	空港一丁目	セブンイレブン 大阪空港前店
15	原田中二丁目	ファミリーマート 豊中原田南店
16	上新田住宅前	ローソンストア100 新千里南町店
17	東豊中団地前	セブンイレブン 東豊中4丁目店

【事例】バス待合環境改善のに向けた「バスの駅」設置事業の実施（京都市交通局）

京都市交通局では、上屋やベンチなどを設置することが困難なバス停や狭い歩道での利用者が多いバス停の環境改善を図るため、「バスの駅」設置事業を実施しています。この事業は、バス停に近接する民間等の土地などを提供してもらい、上屋・ベンチなどを備えた「バスの駅」を設置する事業です。また、コンビニエンスストアのイートインスペースにモニター型バス接近表示器を設置し、屋外にもベンチを設置したコンビニ連携「バスの駅」の整備も実施しています。

●コンビニ連携「バスの駅」の整備状況（「バスの駅」サークルK西京極店）



出典：京都市交通局広報資料（平成27年9月19日公表）

(2) バス運行情報の提供

1) 概要

- ▶ 市民及び本市を訪れる観光やビジネス等の来訪者が分かりやすく、利用しやすい交通環境をめざすために、公共交通の乗り方・乗継ぎに関する案内、バスロケーションシステムの導入による運行情報提供等の充実を図ります。

2) 取組みの方向性

- ▶ 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、検討を進めていきます。【⇒新規検討】
- ▶ 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、検討を進めていきます。

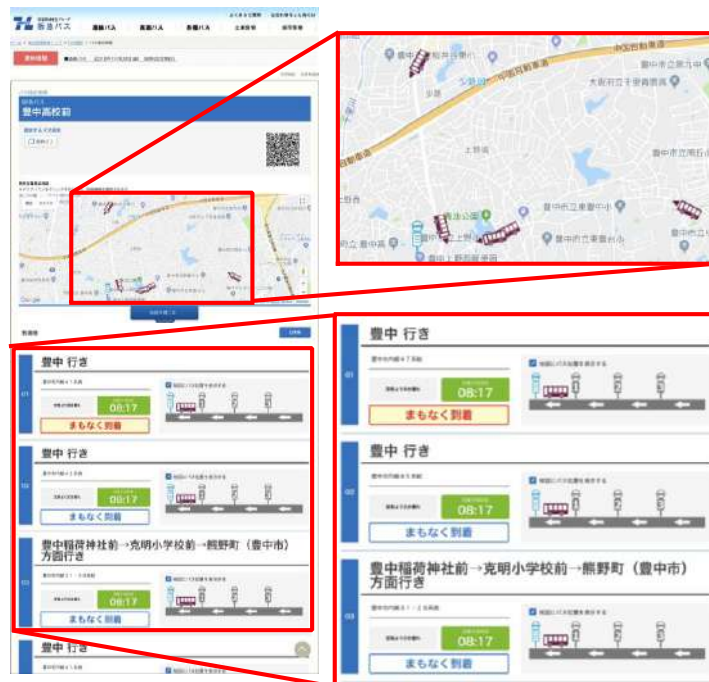
【バス事業者による取組み】

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



● 阪急バスホームページでの運休情報提供イメージ



出典：阪急バス株式会社HP

2.4 自転車利用環境の改善

(1) 概要

- ▶ 道路や交通状況に応じた安全で快適な自転車利用環境を創出するため、平成28年（2016年）12月に制定された自転車活用推進法を踏まえ、国のガイドラインに基づいた自転車ネットワーク計画を平成31年（2019年）2月に策定しました。今後、本計画に基づき、自転車の通行位置・方向を示す路面標示などの自転車通行空間の整備を行います。また、各駅において自転車と公共交通とのスムーズなアクセスの確保と、迷惑駐輪のない安全で快適な歩行空間の確保を目的として、利便性の高い駐輪場の整備に取り組みます。
- ▶ また、公共交通と目的地との間のラスト1マイルを担う新たな公共交通としてシェアサイクルの導入を検討します。

(2) 取組みの方向性

- ▶ シェアサイクルについては、今年度、公募・事業者選定及び実証実験の実施を行います。【⇒継続実施】
- ▶ シェアサイクルの実証実験は、岡町駅以南の市域中南部を対象に、駅周辺、公園、公共施設及びコンビニエンスストア等民間施設にサイクルポートを設置する予定で、今年度から令和4年度末（2022年度末）まで実施する予定です。
- ▶ 自転車通行空間整備については、5箇年計画で阪急西側南線、阪急西側庄内線、及び曽根服部緑地線等、約3kmの整備を進めます。【⇒継続実施】
- ▶ 駐輪場の整備については、少路駅及び千里中央地区等の駐輪場の再整備を検討します。【⇒継続実施】

■ シェアサイクル実証実験事業

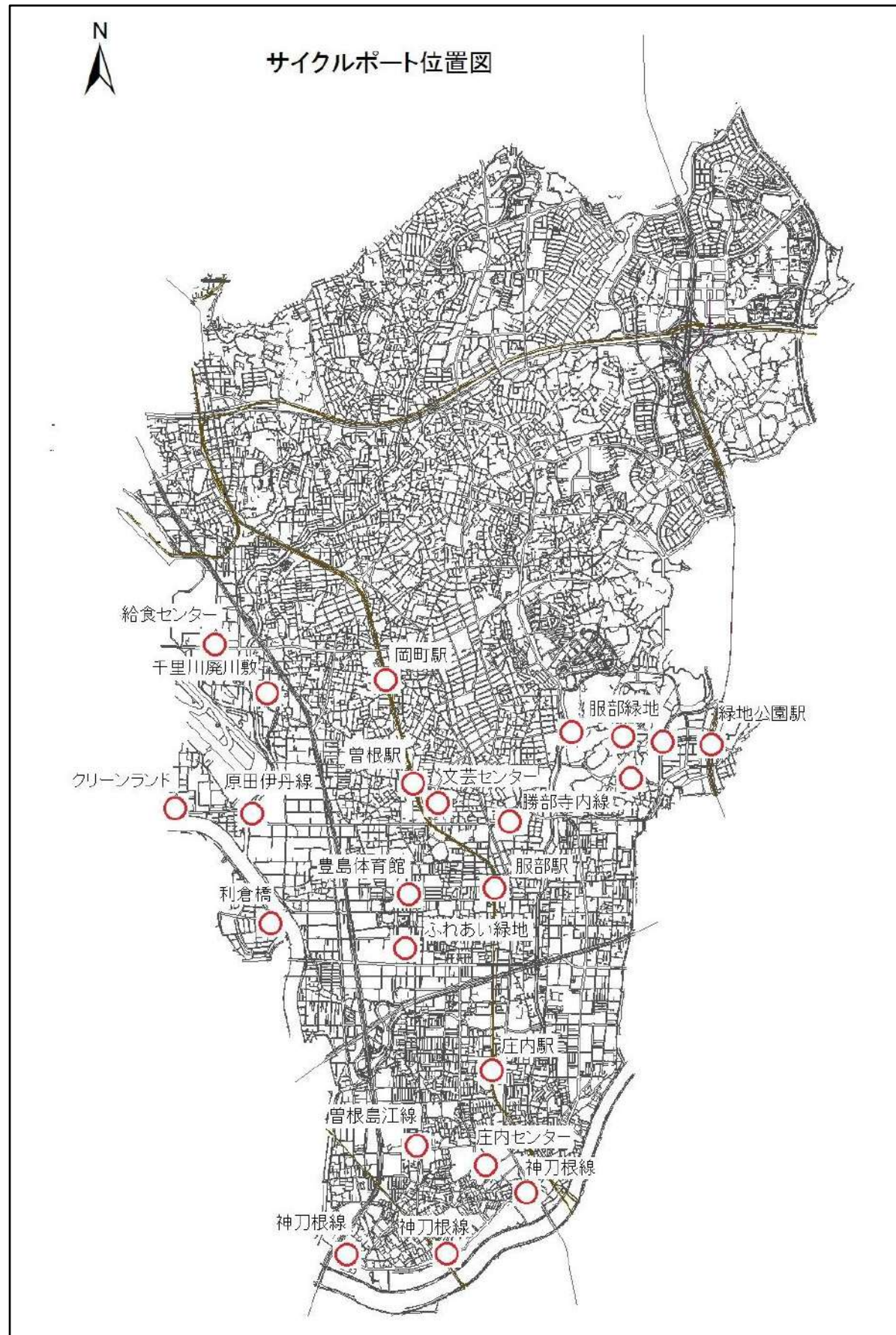
- ・実施エリア：岡町駅以南の市域中南部
- ・サイクルポート：駅周辺、公園、公共施設及びコンビニエンスストア等民間施設
箇所数未定（※自転車ラックを設置）
- ・自転車：電動自転車を想定、台数未定
- ・利用方法：スマートフォンやICカードにより、空き状況の確認、予約、貸出・返却及び利用料金の支払いを行う
- ・料金：未定
- ・期間：3年程度

■ シェアサイクルの利用方法例（※OpenStreetの場合）



出典：OpenStreetHP

■ サイクルポート位置図（案）



■ 今後の予定

○令和元年度（2019年度）：関係者協議
業者選定手法の検討、公募準備
公募・事業者選定
事業準備・実施

※以後、令和4年度頃（2022年度頃）まで実証実験を行い、事業の本格導入を判断

3. 公共交通サービスの持続的な提供

3.1 モビリティ・マネジメントの推進

- 公共交通は、地域社会を支える移動手段としての役割が期待されますが、利用者である市民が実際に利用しなければ、一定のサービスレベルを維持することはできません。
- このため、公共交通の利便性を高める取組みとともに、市民一人一人が過度に自動車に依存した行動を見つめなおし、無理のない範囲で自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメントを推進します。

(1) 公共交通利用促進の啓発・教育

1) 概要

- 公共交通利用促進を図るために、公共交通をテーマとしたイベントの開催や、出前講座等、市民向けの啓発・教育の実施について検討します。

2) 取組みの方向性

- 乗合タクシーの利用促進を図るため、運行開始前に予約方法や乗車方法を実際に体験していただく説明会を兼ねた利用啓発を実施します。〔⇒新規取組み〕
- 東西軸バス路線開業に合わせ、その周知と利用促進を図るため、沿線関係者と協働した啓発イベントの実施に向けた検討を進めます。〔⇒新規検討〕

【事例】利用者説明会の開催（埼玉県小川町）

小川町では、「公共交通空白地域」の解消及び「高齢者等の外出を支援する公共交通施策」として、デマンド型交通の導入に向けた取り組みを進め、「デマンドタクシー実証実験運行」を平成 29 年 1 月～3 月に実施し、平成 30 年 4 月から本格運行を開始しています。本格運行の開始にあたり、デマンドタクシーの利用方法等を住民の方にお知らせする説明会を導入地域で実施しています。

●利用者説明会の開催告知チラシ



開催日時と場所	開催日時と場所																																							
<table border="1"> <tr><th>日</th><th>時間</th><th>場所</th></tr> <tr><td>3月8日(木)</td><td>14時</td><td>豊上公会堂</td></tr> <tr><td>3月9日(金)</td><td>14時</td><td>小川町豊村センター</td></tr> <tr><td>3月10日(土)</td><td>10時</td><td>朝霞区民センター</td></tr> </table>	日	時間	場所	3月8日(木)	14時	豊上公会堂	3月9日(金)	14時	小川町豊村センター	3月10日(土)	10時	朝霞区民センター	<table border="1"> <tr><th>日</th><th>時間</th><th>場所</th></tr> <tr><td>2月17日(土)</td><td>10時</td><td>パトリアおがわ</td></tr> <tr><td>2月20日(火)</td><td>14時</td><td>八潮田会館</td></tr> <tr><td>2月21日(水)</td><td>14時</td><td>大塚コミュニティセンター</td></tr> <tr><td>2月22日(木)</td><td>14時</td><td>東小川自治会館</td></tr> <tr><td>2月23日(金)</td><td>14時</td><td>大河公民館</td></tr> <tr><td>2月24日(土)</td><td>10時</td><td>リリックおがわ</td></tr> <tr><td>2月27日(火)</td><td>14時</td><td>竹沢公民館</td></tr> <tr><td>2月28日(水)</td><td>14時</td><td>みどりが丘自治会館</td></tr> </table>	日	時間	場所	2月17日(土)	10時	パトリアおがわ	2月20日(火)	14時	八潮田会館	2月21日(水)	14時	大塚コミュニティセンター	2月22日(木)	14時	東小川自治会館	2月23日(金)	14時	大河公民館	2月24日(土)	10時	リリックおがわ	2月27日(火)	14時	竹沢公民館	2月28日(水)	14時	みどりが丘自治会館
日	時間	場所																																						
3月8日(木)	14時	豊上公会堂																																						
3月9日(金)	14時	小川町豊村センター																																						
3月10日(土)	10時	朝霞区民センター																																						
日	時間	場所																																						
2月17日(土)	10時	パトリアおがわ																																						
2月20日(火)	14時	八潮田会館																																						
2月21日(水)	14時	大塚コミュニティセンター																																						
2月22日(木)	14時	東小川自治会館																																						
2月23日(金)	14時	大河公民館																																						
2月24日(土)	10時	リリックおがわ																																						
2月27日(火)	14時	竹沢公民館																																						
2月28日(水)	14時	みどりが丘自治会館																																						

出典：埼玉県小川市HP

3.2 バス運行補助事業の見直し

- 現在、本市においては市立豊中病院及びクリーンスポーツランドへのアクセス確保を目的に2路線3系統のバス路線に対して運行補助を行っていますが、市立豊中病院線に関しては病院の利用者が全体の2割に満たない状況にあり、クリーンランド線に関しては余熱利用施設であるクリーンスポーツランドが閉館となっています。
- このため、当初の役割は終えたものと判断し、市域における公共交通の抱える課題の解消に資する効果的な補助に向けた見直しを行います。

(1) 概要

- バス運行補助事業の見直し実施により、市立豊中病院線 64 系統を廃止した場合、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します。
- 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の導入について検討します。
- 昨年度（平成 30 年度（2018 年度））は、市の補助路線である豊中病院線を含めた南部地域全体の公共交通の見直しのために、施策の方向性と施策概要に係る説明会を開催しています。

(2) 取組みの方向性

- バス運行補助事業の見直しによる影響がある南部地域を対象に、南部地域乗合タクシーの導入に向けた意見交換会を開催します。〔⇒新規取組み〕
- 意見交換会では、令和 3 年度（2021 年度）の運行開始を予定している南部地域乗合タクシーについて、ルートやバス停等の設定の合意形成を図るものとします。

■ 南部地域路線ルート（案）イメージ

- ・市立豊中病院線見直しに伴う、南部地域の廃止となるバス停や南部地域の交通空白地や交通不便地を対象に、鉄道駅までの公共交通によるアクセスを確保。
- ・南部地域の庄内駅を結ぶ路線。
- ・バス停は、市立豊中病院線見直しに伴い廃止となる既存バス停と交通空白地や交通不便地に隣接する地域を想定。



