

第9回 豊中市地域公共交通協議会 次第

開催日時：令和2年12月3日（木）14：00～16：00

開催方法：WEB開催及びとよなか男女共同参画推進センターすてっぷ
(エトレ豊中5階) セミナー室

●道路運送法に係る決議事項及びそれに関する経過報告事項

1. 乗合タクシー事業について

●報告案件等

2. 東西軸バス路線について
3. その他の施策について
4. 今後のスケジュールについて
5. その他

■豊中市地域公共交通協議会 名簿

資料 1

種別		所属		役職	氏名	
会長	学識 経験者	富山大学 都市デザイン学部	都市・交通デザイン学科	准教授	いのい ひろと 猪井 博登	
		大阪大学大学院 人間科学研究科	附属未来共創センター	特任講師	いしづか ゆうこ 石塚 裕子	
委員	交通事業者	阪急バス株式会社	自動車事業本部 営業企画部	部長	のづ としあき 野津 俊明	
		伊丹市交通局		次長	す ま あきふみ 須磨 昭文	
		大阪タクシー協会の 定める代表者	阪急タクシー株式会社	取締役 営業部担当	かわさき しょうじ 川崎 祥司	
		阪急電鉄株式会社	都市交通事業本部 交通プロジェクト推進部	部長	おくの まさひろ 奥野 雅弘	
		北大阪急行電鉄株式会社	鉄道事業部	部長	はぎお ひかる 萩尾 晃	
		大阪モノレール株式会社	運輸部	次長	なかかわ よしひこ 中川 義彦	
		阪急バス労働組合		副執行委員長	ひ た 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			-
					-	さかくら ゆうた 坂口 雄太
	関係行政機関	国 交省	近畿運輸局 大阪運輸支局	総務企画部門	首席運輸 企画専門官	ほんだ やすひこ 本田 泰彦
				輸送部門	首席運輸 企画専門官	かわはら まさあき 河原 正明
		大阪府	都市整備部 交通道路室	都市交通課	参事	しみず あきら 清水 章
			池田土木事務所	地域支援・ 企画課	課長	みなみお かずひろ 南尾 一広
		警察	豊中警察署	交通課	課長	たなか ひろふみ 田中 博文
豊中南警察署			交通課	課長	やくおうじ ひであき 薬王寺 秀彰	
市		豊中市	都市基盤部	部長	うえきた たかゆき 上北 隆之	

1. 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2年（2020年）9月の1年間）

1.1 運行状況

- 令和元年（2019年）10月～令和2年（2020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、全体で94.6%（西部地域北路線：83.7%、西部地域南路線：74.1%）である。
- 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47.1%（西部地域北路線：50.5%、西部地域南路線：43.7%）である。

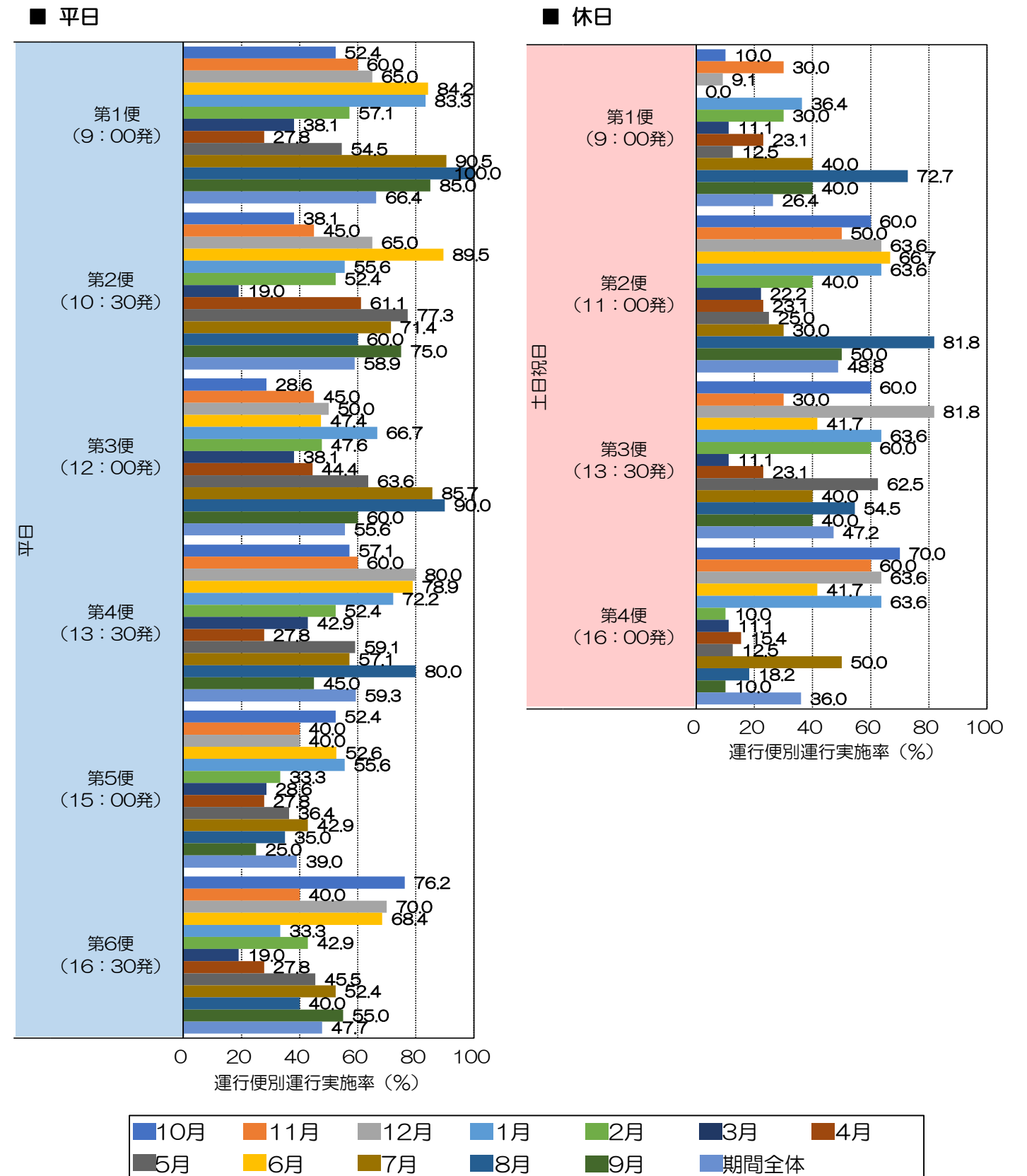
【運行状況】

	稼働日割合 (%)			配車割合 (%)		
	月合計	平日	土日祝日	月合計	平日	土日祝日
全体	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%

1.2 運行便別運行実施率の月別推移

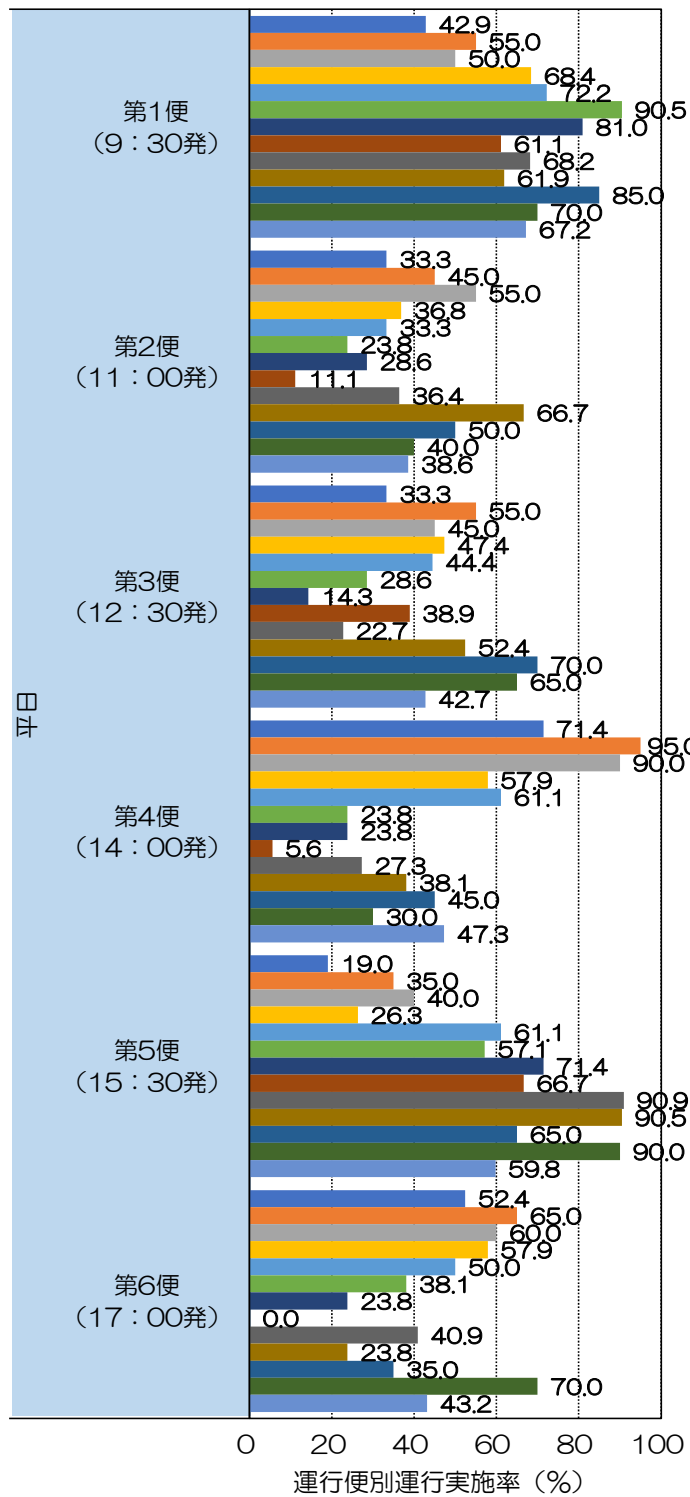
- 令和元年（2019年）10月～令和2年（2020年）9月の1年間における運行便別運行実施率（各運行便に対して実際に運行した便の割合）の月別推移を見ると、各便ともに、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための国による緊急事態宣言が出された期間（令和2年（2020年）4月7日～5月27日）を含む4月から5月にかけての利用者は、他月と比べて大きく減少している。
- 西部地域北路線では、平日は第1便から第4便目の割合が最も高く、第5便や第6便は低い傾向にある。土日祝日は第1便の割合が低くなっている。
- 西部地域南路線では、平日は第1便や第5便の割合が最も高く、第2便や第3便は低い傾向にある。土日祝日は第1便や第4便の割合が高い傾向にある。

【運行便別運行実施率の月別推移：西部地域北路線】

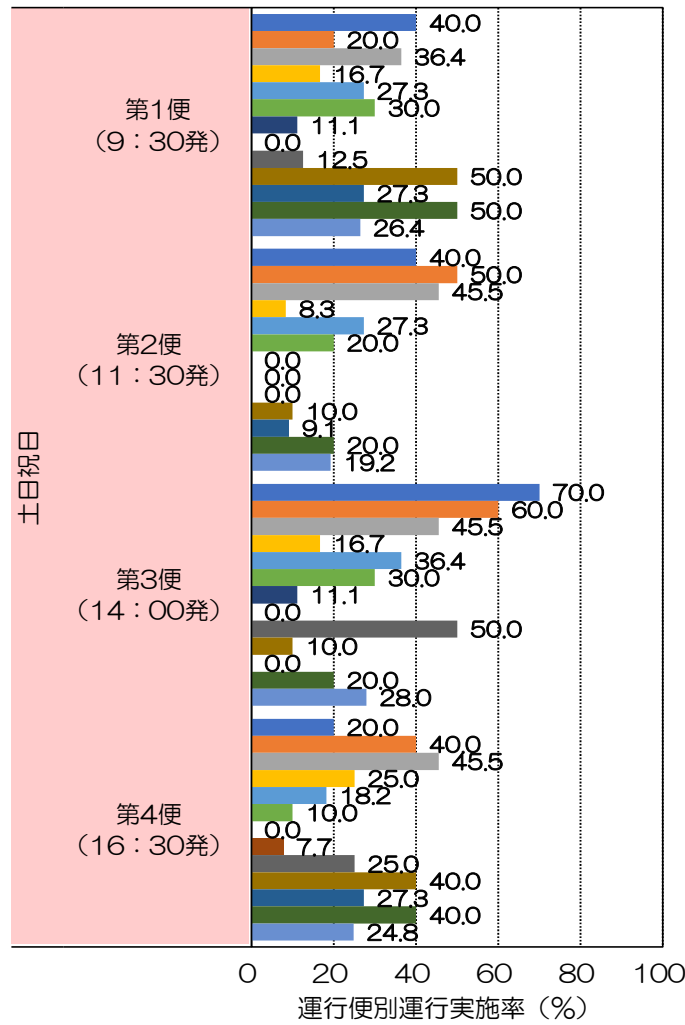


【運行便別運行実施率：西部地域南路線】

■ 平日



■ 休日



1.3 利用状況

- 令和元年（2019年）10月～令和2年（2020年）9月の1年間における利用者数は全体で2,804人、西部地域北路線が1,553人、西部地域南路線が1,251人である。
- 西部地域北路線及び西部地域南路線ともに、土日祝日の利用状況（1日あたり平均利用者数）は、平日に比べて半数以下となっている。

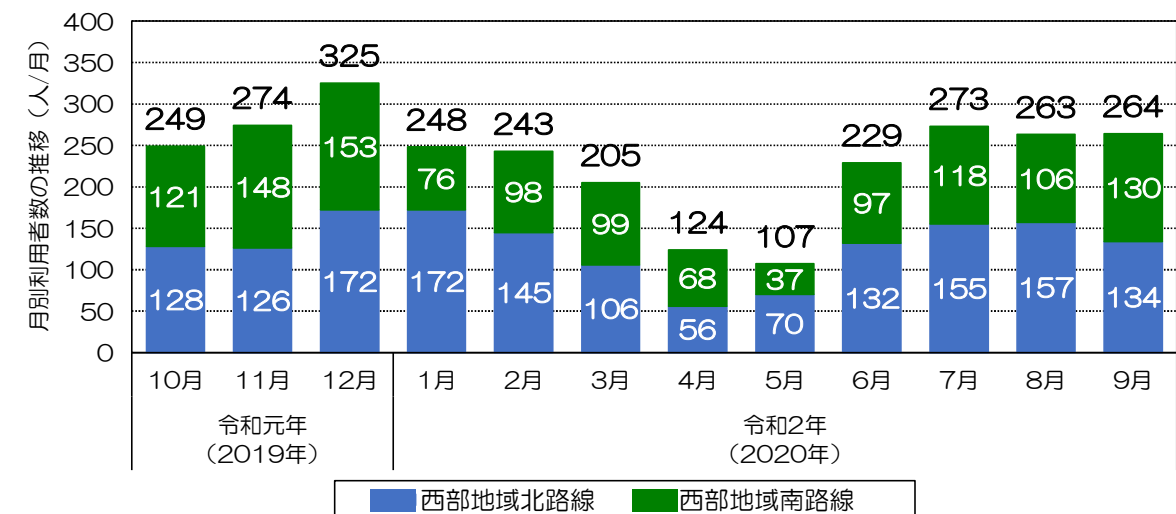
【利用状況】

		合計	西部地域北路線	西部地域南路線
利用者数（人）	全日	2,804	1,553	1,251
	平日	2,327	1,259	1,068
	休日	477	294	183
1日あたり平均利用者数（人/日）	全日	7.7	4.2	3.4
	平日	9.4	5.1	4.3
	休日	4.0	2.5	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

※沿線人口は令和2年（2020年）10月1日現在

- 利用者数の推移を月単位で比較すると、運行開始の10月から12月にかけて、増加傾向にあったが2020年1月から減少し、新型コロナウイルス感染症拡大防止のための国による緊急事態宣言が出された期間（令和2年（2020年）4月7日～5月27日）を含む4月から5月にかけての利用者は、他月と比べて大きく減少している。
- 6月以降は増加しており、7月から9月にかけては、ほぼ横ばい傾向にある。

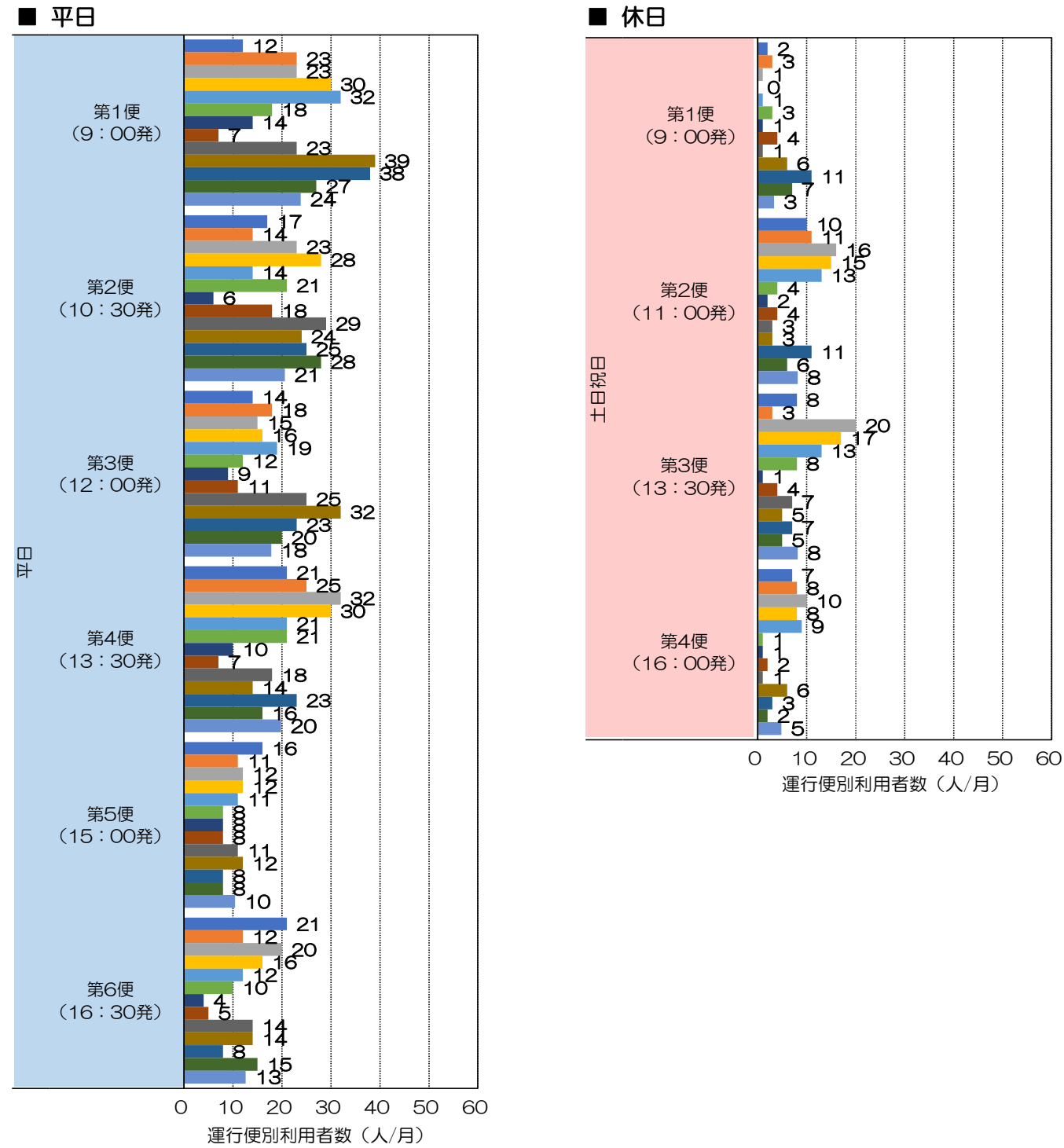
【利用者数の推移（月単位）】



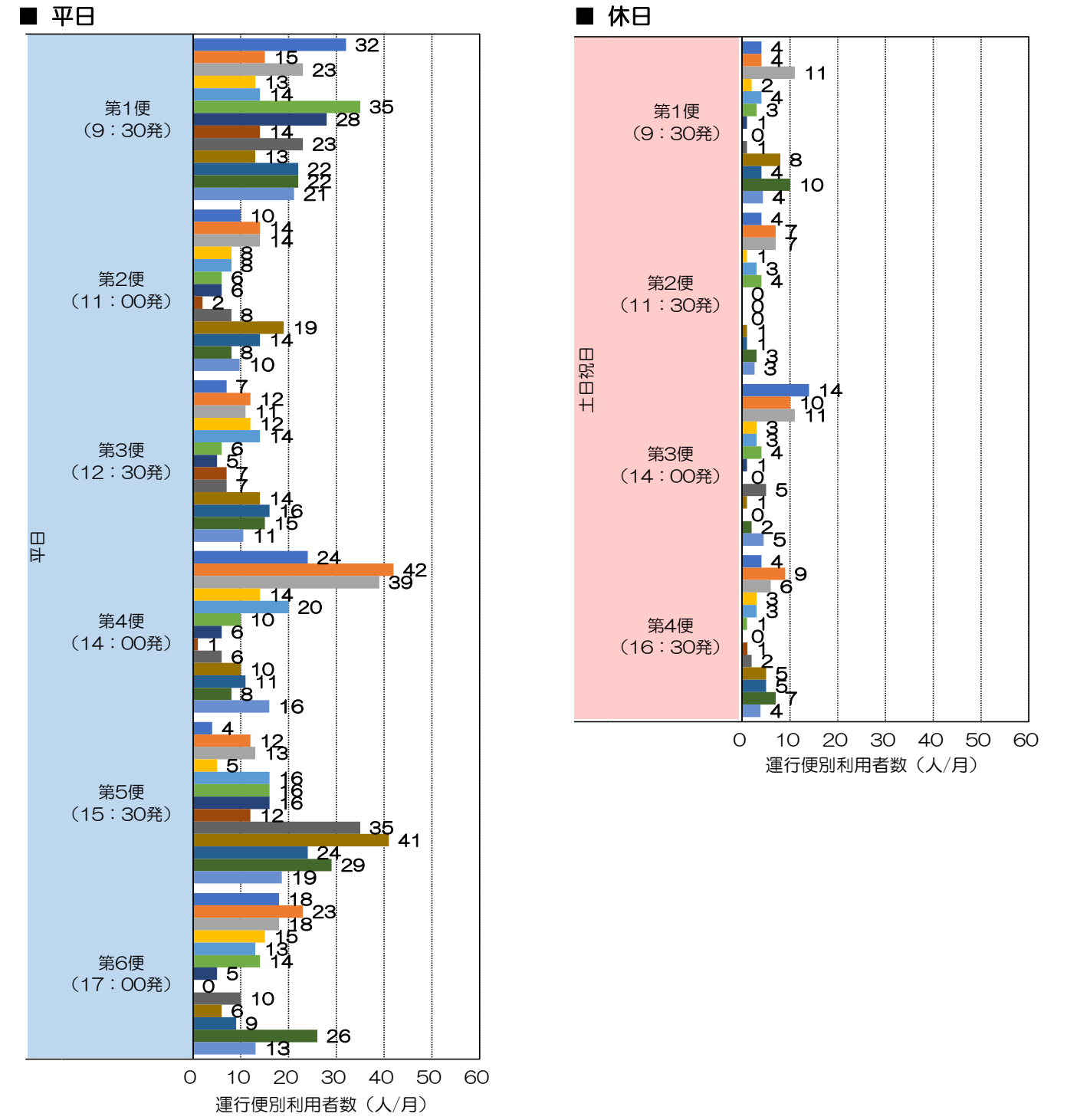
1.4 運行便別利用者数の月別推移

- 西部地域北路線では、期間全体で見ると、平日は第1便が最も多く、次いで第4便、第2便の順である。土日祝日は昼間時間帯の第2便や第3便での利用者数が多くなっている。
- 西部地域南路線では、期間全体で見ると、平日は第4便が最も多く、次いで第5便、第1便の順である。土日祝日は第3便の利用者数が最も多くなっている。

【運行便別利用者数の月別推移：西部地域北路線】



【運行便別利用者数の月別推移：西部地域南路線】

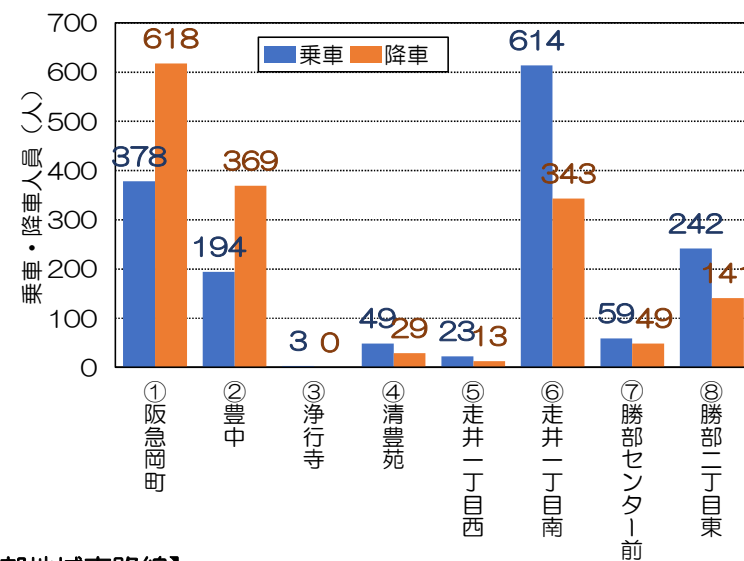


10月 11月 12月 1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 期間平均

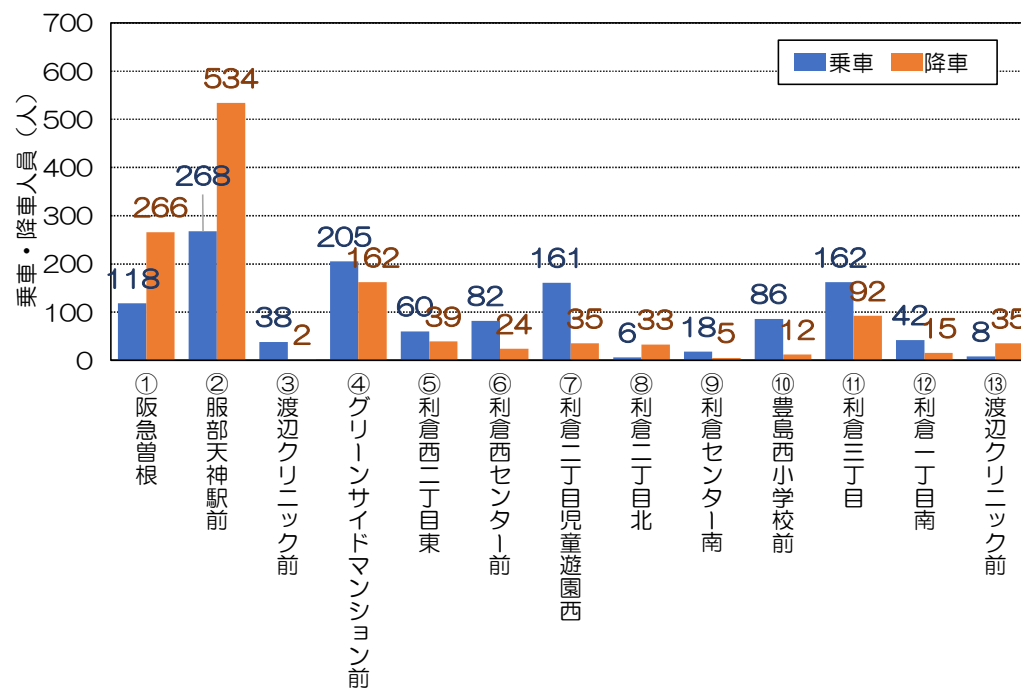
1.5 停留所別乗降者数

- 西部地域北路線の停留所別乗車人員は、「⑥走井一丁目南」が614人と最も多く、次いで「①阪急岡町」が378人、「⑧勝部二丁目東」が242人の順である。停留所別降車人員は、「①阪急岡町」が618人と最も多く、次いで「②豊中（阪急豊中駅）」が369人、「⑥走井一丁目南」が343人の順である。
- 西部地域南路線の停留所別乗車人員は、「②服部天神駅前」が268人と最も多く、次いで「④グリーンサイドマンション前」が205人、「⑪利倉三丁目」が162人の順である。停留所別降車人員は、「②服部天神駅前」が534人と最も多く、次いで「①阪急曽根」が266人、「④グリーンサイドマンション前」が162人の順である。

【西部地域北路線】



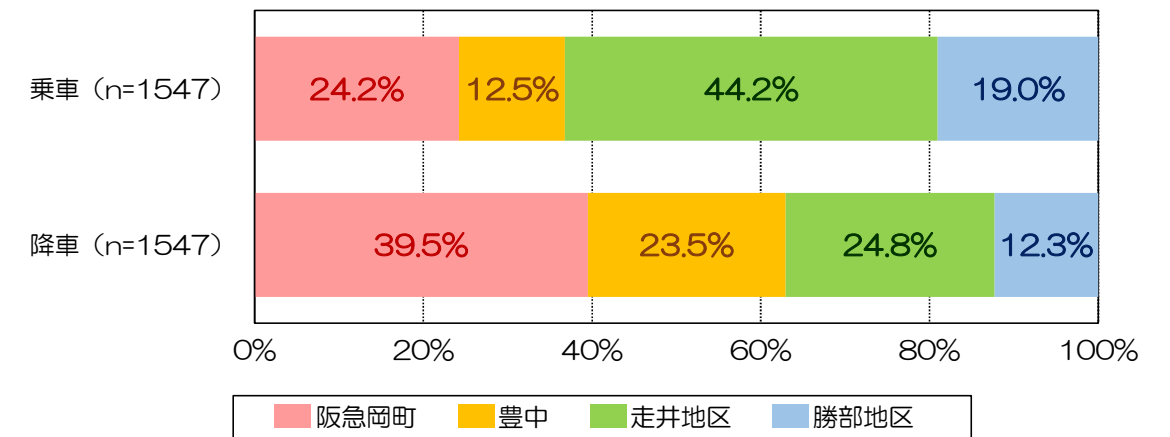
【西部地域南路線】



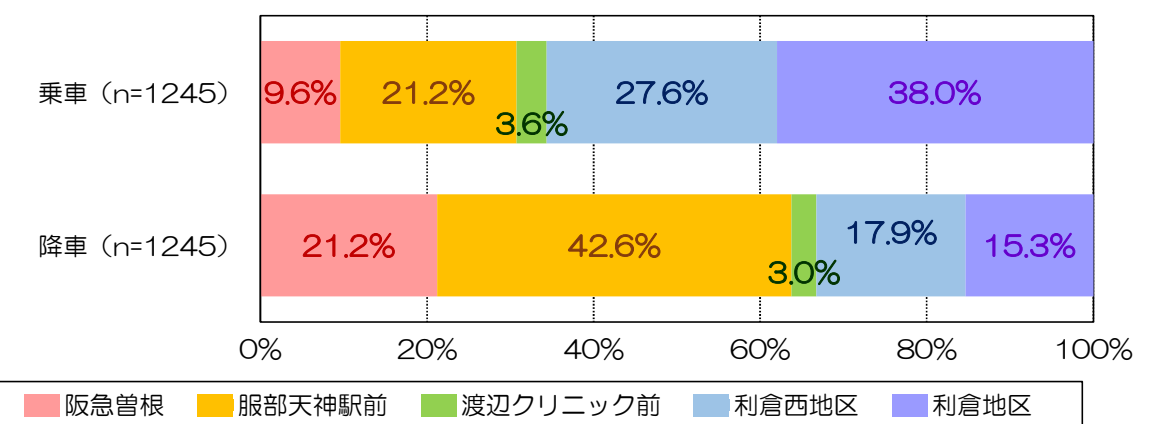
1.6 地域別乗降割合

- 西部地域北路線の地域別乗降割合を見ると、乗車は「走井地区」が約45%を占め、次いで「阪急岡町」、「勝部地区」、「豊中（阪急豊中駅）」の順である。降車は「阪急岡町」が約40%を占め、次いで「走井地区」、「豊中（阪急豊中駅）」、「勝部地区」の順である。
- 西部地域南路線の地域別乗降割合を見ると、乗車は「利倉地区」が約40%を占め、次いで「利倉西地区」、「服部天神駅前」、「阪急曽根」、「渡辺クリニック前」の順である。降車は「服部天神駅前」が40%を超えており、次いで「阪急曽根」、「利倉西地区」、「利倉地区」、「渡辺クリニック前」の順である。
- 西部地域北路線及び西部地域南路線ともに、沿線地域から鉄道駅への利用が多く、鉄道駅から沿線地域への利用が少ないため、沿線地域から鉄道駅へは西部地域乗合タクシーを利用し、鉄道駅から沿線地域へは他の移動手段を利用しているものと考えられる。

【西部地域北路線】



【西部地域南路線】



1.7 1台あたり乗合利用及び1便あたりの運行台数

- 運行便の車両別に乗車人員を見ると、全運行車両のうち平日・休日ともに約40%が2名以上である。
- 運行便別における乗合状況（2名以上が乗車している区間が存在する運行便の割合）を見ると、全運行便のうち約40%は乗合で運行している。
- 複数台数（2台以上）での運行は、全体の約2.7%です。2台での運行が多くを占め、5台での運行が1回である。

【全運行車両における乗車人員の内訳】

	全日	平日	休日
単独利用者（1人）	61.4%	61.3%	61.6%
複数利用者（2人以上）	38.6%	38.7%	38.4%
2人	25.0%	24.8%	25.7%
3人	10.7%	10.9%	10.1%
4人	2.9%	3.0%	2.6%

【全運行便における乗合利用の割合】

	全体			西部地域北路線			西部地域南路線		
	全日	平日	休日	全日	平日	休日	全日	平日	休日
単独乗車便（1人/便）	59.5%	56.7%	72.7%	57.3%	51.8%	71.9%	62.1%	61.5%	74.4%
複数乗車便（2人/便以上）	40.5%	43.3%	27.3%	42.7%	48.2%	28.1%	37.9%	38.5%	25.6%
同時乗車有	31.1%	33.5%	19.3%	33.3%	38.7%	19.0%	28.5%	28.5%	19.8%
同時乗車無	9.4%	9.8%	8.1%	9.4%	9.5%	9.1%	9.4%	10.0%	5.8%

【全運行便における運行台数の割合】

	全体	西部地域北路線	西部地域南路線
1台で運行	97.3%	96.5%	98.2%
複数台（2台以上）で運行	2.7%	3.5%	1.8%
2台	2.6%	3.5%	1.7%
3台	0.0%	0.0%	0.0%
4台	0.0%	0.0%	0.0%
5台	0.1%	0.0%	0.1%

1.8 OD集計

(1) 西部地域北路線

- 西部地域北路線のODを見ると、走井一丁目南⇒阪急岡町が399人と最も多く、次いで阪急岡町⇒走井一丁目南が241人、走井一丁目南⇒豊中が214人、勝部二丁目東⇒阪急岡町が177人、豊中⇒走井一丁目南が102人の順である。

乗車停留所	降車停留所								計
	1 阪急岡町	2 豊中	3 浄行寺	4 清豊苑	5 走井一丁目西	6 走井一丁目南	7 勝部センター前	8 勝部二丁目東	
1 阪急岡町				3	1	241	38	94	378
2 豊中				26	12	102	8	46	194
3 浄行寺		1					2		3
4 清豊苑		46					1		49
5 走井一丁目西	2	21							23
6 走井一丁目南	399	214						1	614
7 勝部センター前	38	21							59
8 勝部二丁目東	177	65							242
計	619	368	0	29	13	343	49	141	1,562



(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前⇒服部天神駅前が144人と最も多く、次いで利倉三丁目⇒服部天神駅前が136人、服部天神駅前⇒グリーンサイドマンション前が109人、利倉二丁目児童遊園西⇒阪急曽根が100人、服部天神駅前⇒利倉三丁目が82人、豊島西小学校前⇒服部天神駅前が59人の順である。

乗車停留所	降車停留所													計
	1 阪急曽根	2 服部天神駅前	3 豊中渡辺クリニック前 〔西行〕	4 グリーンサイドマンション前	5 利倉西二丁目東	6 利倉西センター前	7 利倉二丁目児童遊園西	8 利倉二丁目北	9 利倉センター南	10 豊島西小学校前	11 利倉三丁目	12 利倉一丁目南	13 豊中渡辺クリニック前 〔東行〕	
1 阪急曽根	3			38	22	2	25	4		10	9			118
2 服部天神駅前			2	109	16	4	8	29	5	2	82	10		268
3 豊中渡辺クリニック前〔西行〕	1			15	1		2				1			38
4 グリーンサイドマンション前	46	144											15	205
5 利倉西二丁目東	21	38											1	60
6 利倉西センター前	24	53									1		4	82
7 利倉二丁目児童遊園西	100	52											9	161
8 利倉二丁目北	2	4												6
9 利倉センター南		13												18
10 豊島西小学校前	27	59												86
11 利倉三丁目	21	136												162
12 利倉一丁目南	14	28												42
13 豊中渡辺クリニック前〔東行〕	2	6												8
計	266	533	2	162	39	24	35	33	5	12	93	15	35	1,254



2. 豊中市西部地域乗合タクシー利用状況 (令和2年(2020年)10月)

2.1 運行状況

- 令和2年(2020年)10月の稼働日割合(実際に運行した日の割合(※定期運行の平日第4便を除く))は、全体で96.8%(西部地域北路線:96.8%、西部地域南路線:90.3%)である。
- 配車割合(設定ダイヤに対して実際に運行した便の割合(※定期運行の平日第4便を除く))は、全体で56.5%(西部地域北路線:54.1%、西部地域南路線:58.9%)である。

【運行状況】

	稼働日割合 (%)			配車割合 (%)		
	月合計	平日	土日祝日	月合計	平日	土日祝日
全体	96.8%	100.0%	88.9%	56.5%	61.8%	40.3%
西部地域北路線	96.8%	100.0%	88.9%	54.1%	56.4%	47.2%
西部地域南路線	90.3%	100.0%	66.7%	58.9%	67.3%	33.3%

※稼働日割合及び配車割合は、定期運行の平日第4便を除いた実績

2.2 利用状況

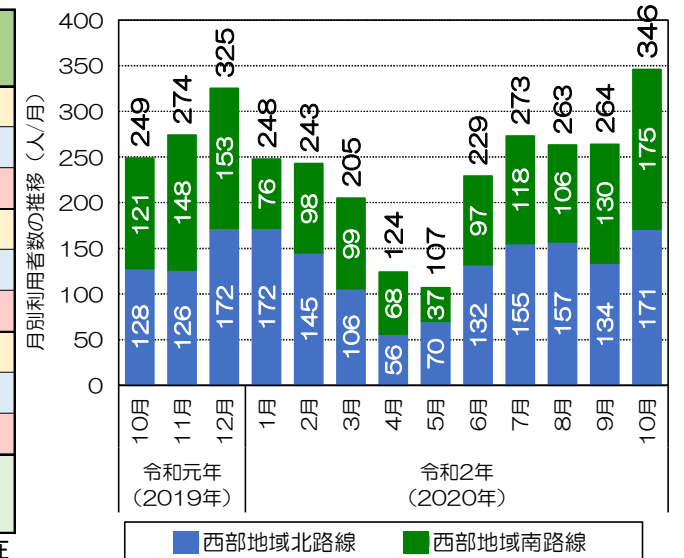
- 令和2年(2020年)10月の利用者数は全体で347人、西部地域北路線が171人、西部地域南路線が176人である。

【利用状況】

		合計	西部地域北路線	西部地域南路線	
		利用者数(人)	全日 347	171	176
			平日 296	141	155
		休日 51	30	21	
1日あたり平均利用者数(人/日)	全日	11.2	5.5	5.7	
	平日	13.5	6.4	7.0	
	休日	5.7	3.3	2.3	
1台あたり平均利用者数(人/台)	全日	1.67	1.69	1.64	
	平日	1.65	1.68	1.63	
	休日	1.76	1.76	1.75	
【参考】沿線人口(人)		7,285	2,076	5,209	

※沿線人口は令和2年(2020年)10月1日現在

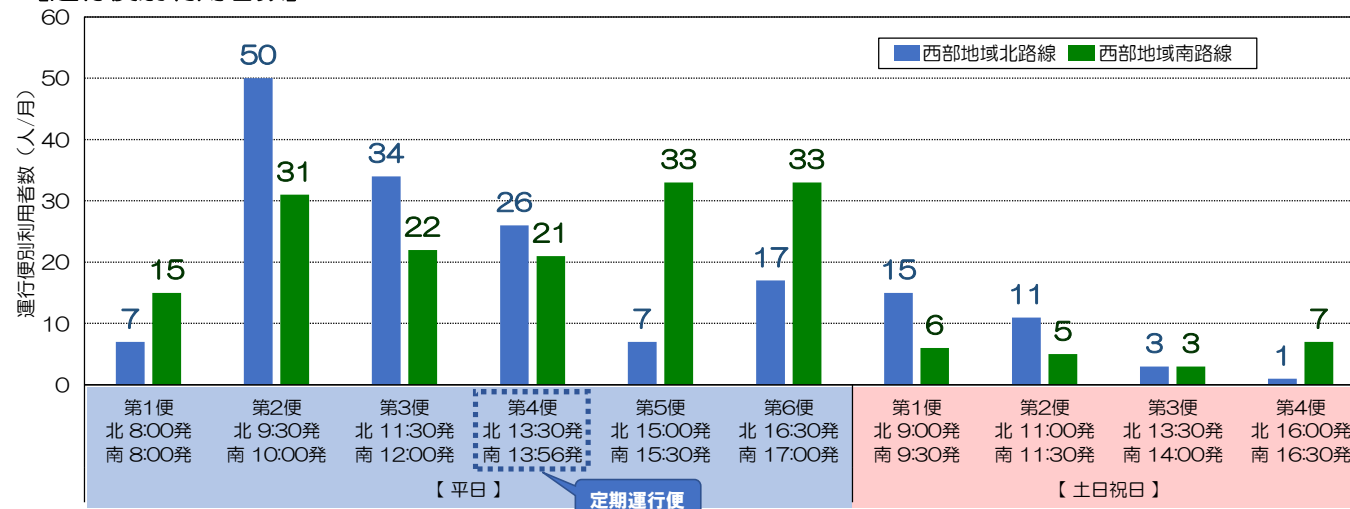
【利用者数の推移(月単位)】



2.3 運行便別利用者数

- ▶ 西部地域北路線では、平日は第2便が最も多く、次いで第3便、第4便の順である。土日祝日は第1便や第2便での利用者数が多い。
- ▶ 西部地域南路線では、平日は第5便及び第6便がともに最も多く、次いで第2便の順である。土日祝日の利用者数は各便ともに10人/月以下となっている。

【運行便別利用者数】

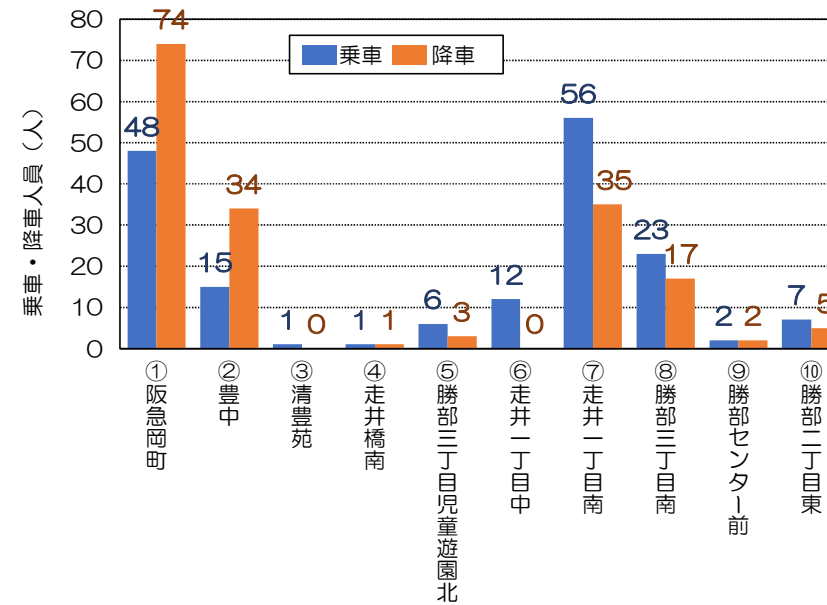


2.4 停留所別乗降者数

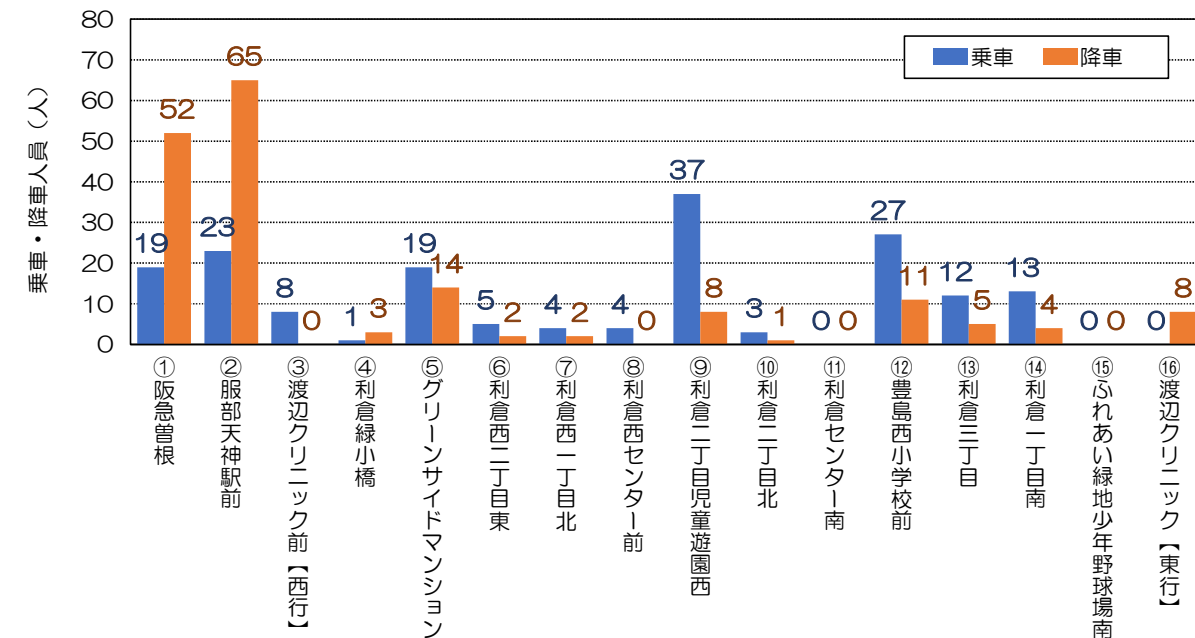
- ▶ 西部地域北路線の停留所別乗車人員は、「⑥走井一丁目南」が56人と最も多く、次いで「①阪急岡町」が48人、「⑧勝部三丁目南」が35人の順である。停留所別降車人員は、「①阪急岡町」が74人と最も多く、次いで「⑥走井一丁目南」が35人、「②豊中（阪急豊中駅）」が34人の順である。
- ▶ 西部地域南路線の停留所別乗車人員は、「⑨利倉二丁目児童遊園北」が37人と最も多く、次いで「⑫豊島小学校前」が27人、「②服部天神駅前」が23人の順である。停留所別降車人員は、「②服部天神駅前」が65人と最も多く、次いで「①阪急曽根」が52人、「⑤グリーンサイドマンション前」が14人の順である。

【停留所別乗降者数】

■ 南部地域北路線



■ 南部地域南路線



■ 南部地域北路線



■ 南部地域南路線



2.5 『無料乗車券』の利用状況

- ▶ 令和2年（2020年）10月のダイヤ改正のお知らせチラシに添付していた『無料乗車券』の利用件数は29件/月である（※令和2年（2020年）10月の1ヵ月間）。

3. 西部地域住民アンケート

3.1 目的

- ▶ 西部地域乗合タクシーの沿線地域を対象に、住民の生活実態・交通行動等の公共交通に対するニーズをはじめ公共交通改善実施計画（交通不便地域改善施策・西部地域編）の運行評価指標及び運行改善参考指標として活用するための第3回アンケート調査を実施した。

3.2 アンケート調査実施概要

(1) 調査方法

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

(2) 調査対象者

- ▶ 西部地域乗合タクシーを運行する地区に在住する20歳以上の市民

(3) 調査規模

- ▶ 西部地域乗合タクシー沿線地域に800部/回配布

(4) 調査時期

- ▶ 令和2年（2020年）10月2日（金）～10月20日（火）

(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

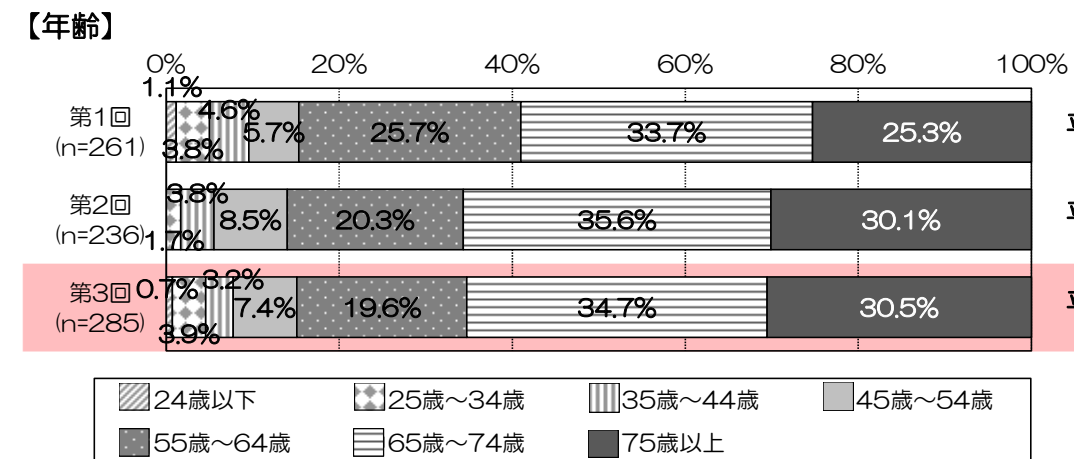
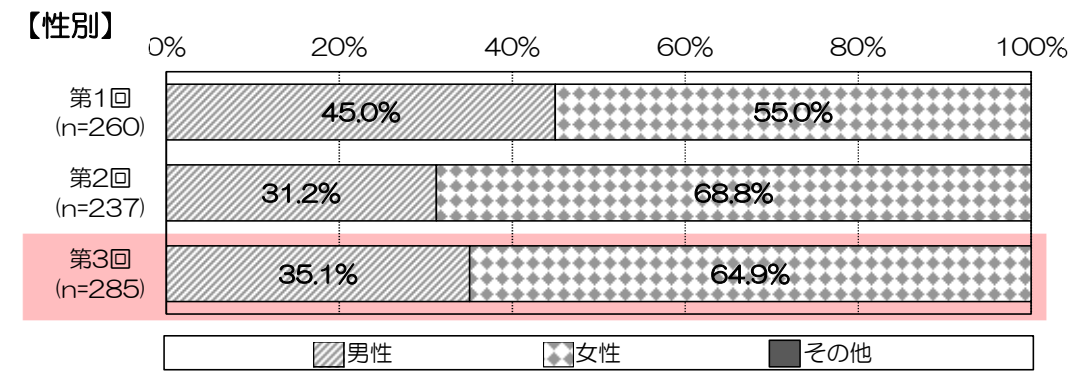
3.3 回答状況

- ▶ 回収部数が292票、回答率が36.5%である。
- ▶ 回答者の平均年齢は、66.8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アンケートデータである。
- ▶ 回答者の住まいの地域は、西部地域南路線沿線の地域が7割以上を占め、「利倉西地区」が最も多い。

【アンケート回答状況】

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

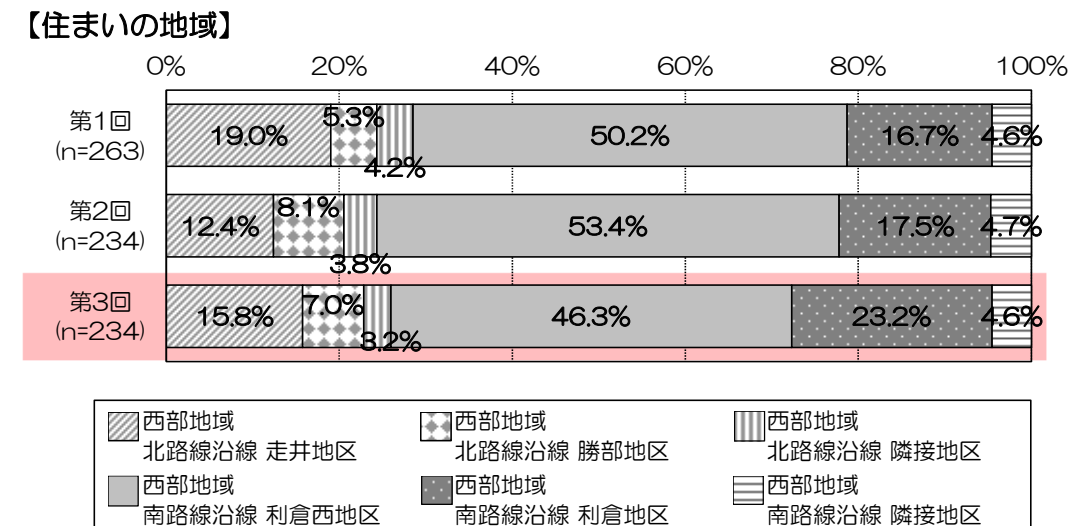
第2回：800部配布
（令和元年11～12月実施）
回収部数：240票
回答率：30.0%



平均年齢：65.3歳

平均年齢：67.5歳

平均年齢：66.8歳



【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

3.4 回答者属性〔第1回～第3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る。また、第2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」の影響が考えられる。
- 自動車等の保有状況を年齢別に見ると、「自動車（自分で運転する）」は65～74歳の方の割合が高く、「自転車」は全ての世代において保有割合が高く、75歳以上で5割以上を占める（※第1～2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る（※これまでの第1～2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=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%

※第3回より外出頻度の区分を細分化している

【参考】第2回（令和元年11～12月実施）の結果

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

【自動車等の保有状況（年齢別）】

	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=415、n=281)	41%	22%	10%	61%	1%	14%	148%
20歳～54歳(N=74、n=43)	58%	30%	7%	70%	0%	7%	172%
55歳～64歳(N=92、n=55)	42%	29%	15%	65%	0%	16%	167%
65歳～74歳(N=150、n=99)	52%	21%	12%	59%	0%	8%	152%
75歳以上(N=99、n=84)	18%	14%	5%	56%	2%	23%	118%

※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=326、n=284)	54%	19%	1%	41%	115%
20歳～54歳(N=54、n=43)	79%	30%	0%	16%	126%
55歳～64歳(N=66、n=56)	68%	23%	0%	27%	118%
65歳～74歳(N=116、n=98)	60%	26%	1%	32%	118%
75歳以上(N=90、n=87)	26%	3%	1%	72%	103%

※複数回答（運転免許証の保有状況）

3.5 普段の外出状況〔第1回～第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割を占める（※第2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割を占める。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、阪急岡町駅周辺である（※第2回と同じ傾向）。
- 外出目的を主な外出先で見ると、阪急服部天神駅周辺や阪急園田駅周辺では「買い物」の割合が最も高く、大阪市は「通勤」が8割以上を占める。

【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=281)	21%	0%	58%	13%	3%	5%	100%
20歳～54歳(n=43)	53%	0%	40%	2%	0%	5%	100%
55歳～64歳(n=54)	37%	0%	56%	2%	0%	6%	100%
65歳～74歳(n=97)	11%	0%	68%	9%	6%	5%	100%
75歳以上(n=87)	6%	0%	56%	30%	3%	5%	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	169	58%
阪急服部天神駅周辺	51	18%
阪急岡町駅周辺	39	13%
その他豊中市内	34	12%
阪急曾根駅周辺	18	6%
阪急豊中駅周辺	17	6%
阪急庄内駅周辺	7	2%
(未回答)	3	1%
隣接市	114	39%
尼崎市	95	33%
阪急園田駅	82	28%
その他尼崎市	8	3%
(未回答)	5	2%
大阪市	14	5%
伊丹市	3	1%
吹田市	1	0%
箕面市	1	0%
その他大阪府内	3	1%
豊能町	2	1%
茨木市	1	0%
その他兵庫県内	3	1%
神戸市北区	1	0%
芦屋市	1	0%
(未回答)	1	0%
その他府県	0	0%
計	289	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=288)	22%	0%	57%	13%	3%	5%	100%
豊中市内	阪急服部天神駅周辺(n=50)	12%	0%	68%	6%	8%	100%
	阪急岡町駅周辺(n=39)	10%	0%	62%	26%	3%	100%
	その他豊中市内(n=33)	30%	0%	39%	18%	9%	100%
隣接市	尼崎市(n=95)	17%	0%	74%	7%	2%	100%
	うち阪急園田駅周辺(n=82)	12%	0%	79%	7%	1%	100%
	大阪市(n=14)	86%	0%	7%	7%	0%	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割を占める（※第2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（※第2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）と自転車とともに約3割、公共交通系が約2割を占める（※第2回では自動車系が約4割、公共交通系と自転車系とともに約2割）。

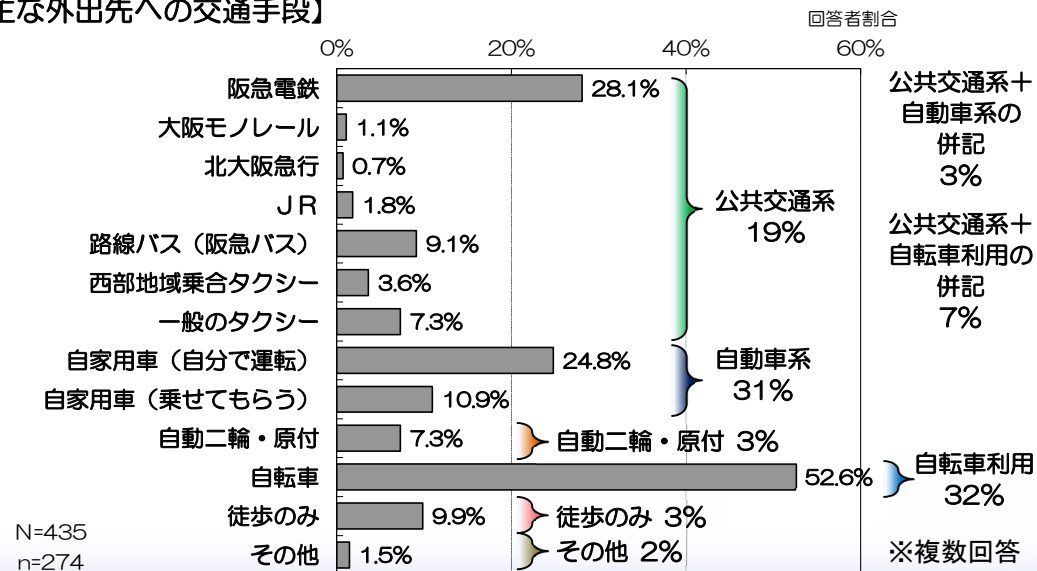
【主な外出先（住まいの地区別）】

	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=282)	58%	40%	1%	1%	0%	100%
西部地域						
走井地区 (n=45)	98%	2%	0%	0%	0%	100%
北路線沿線						
勝部地区 (n=20)	85%	10%	0%	5%	0%	100%
隣接地区 (n=9)	78%	22%	0%	0%	0%	100%
西部地域						
利倉西地区 (n=131)	31%	67%	1%	2%	0%	100%
北路線沿線						
利倉地区 (n=64)	70%	27%	3%	0%	0%	100%
隣接地区 (n=13)	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						尼崎市		計
		阪急豊中駅周辺	阪急岡町駅周辺	阪急曾根駅周辺	阪急服部天神駅周辺	阪急庄内駅周辺	その他豊中市内	阪急園田駅周辺	その他尼崎市	
西部地域	走井地区 (n=43)	33%	49%	9%	0%	0%	7%	2%	0%	100%
北路線沿線	勝部地区 (n=19)	5%	53%	11%	5%	0%	16%	0%	5%	100%
	隣接地区 (n=9)	11%	11%	22%	0%	11%	22%	0%	0%	100%
西部地域	利倉西地区 (n=125)	1%	4%	3%	8%	2%	14%	55%	4%	100%
南路線沿線	利倉地区 (n=60)	0%	0%	10%	57%	2%	7%	15%	3%	100%
	隣接地区 (n=12)	0%	0%	0%	42%	17%	17%	0%	0%	100%

【主な外出先への交通手段】



(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（※第2回では55歳以上の方が「買い物」（5割以上）、20～54歳の方は「娯楽・レジャー」（約6割）の外出が最も多い）。
- 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割以上を占める。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、次いで大阪市、豊中市内の阪急岡町駅周辺、阪急服部天神駅周辺である（※第2回と同じ傾向）。
- 外出目的を主な外出先で見ると、上位を占める主な外出先のいずれも「買い物」が最も多くを占める（※第2回では大阪市が「買い物」と「娯楽・レジャー」がともに約4割）。

【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=251)	3%	0%	67%	4%	20%	6%	100%
20歳～54歳 (n=41)	10%	0%	51%	0%	34%	5%	100%
55歳～64歳 (n=53)	4%	0%	62%	4%	23%	8%	100%
65歳～74歳 (n=86)	1%	0%	77%	0%	15%	7%	100%
75歳以上 (n=71)	1%	0%	66%	13%	15%	4%	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	138	53%
尼崎市	83	32%
阪急園田駅	49	19%
その他尼崎市	26	10%
(未回答)	8	3%
大阪市	33	13%
伊丹市	19	7%
吹田市	1	0%
箕面市	1	0%
(未回答)	1	0%
豊中市内	107	41%
阪急岡町駅周辺	24	9%
阪急服部天神駅周辺	24	9%
阪急豊中駅周辺	15	6%
阪急曾根駅周辺	15	6%
阪急庄内駅周辺	15	6%
その他豊中市内	12	5%
(未回答)	2	1%
その他兵庫県内	10	4%
西宮市	5	2%
川西市	2	1%
丹波市	1	0%
三木市	1	0%
加東市	1	0%

主な外出先	回答数	割合
その他大阪府内	2	1%
豊能町	1	0%
富田林市	1	0%
その他府県	2	1%
滋賀県	1	0%
和歌山県	1	0%
計	259	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=258)	3%	0%	66%	4%	21%	6%	100%
豊中市内							
阪急岡町駅周辺 (n=24)	4%	0%	71%	13%	8%	4%	100%
阪急服部天神駅周辺 (n=23)	0%	0%	74%	4%	22%	0%	100%
隣接市							
尼崎市 (n=83)	2%	0%	78%	2%	13%	4%	100%
うち阪急園田駅周辺 (n=47)	2%	0%	83%	2%	9%	4%	100%
大阪市 (n=33)	3%	0%	52%	0%	36%	9%	100%
伊丹市 (n=19)	0%	0%	68%	0%	26%	5%	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割を占める（※第2回では、走井地区と利倉地区が「豊中市内」、勝部地区と利倉西地区が「隣接市」が最も多い）。
- 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（※第2回は勝部地区が「その他豊中市」と「伊丹市」が最も多く、他地区は同じ傾向）。
- 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、自転車系が2割以上、公共交通系が約2割を占める（※第2回では自動車系が約3割、公共交通系が2割以上、自転車系が約2割）。

【主な外出先（住まいの地区別）】

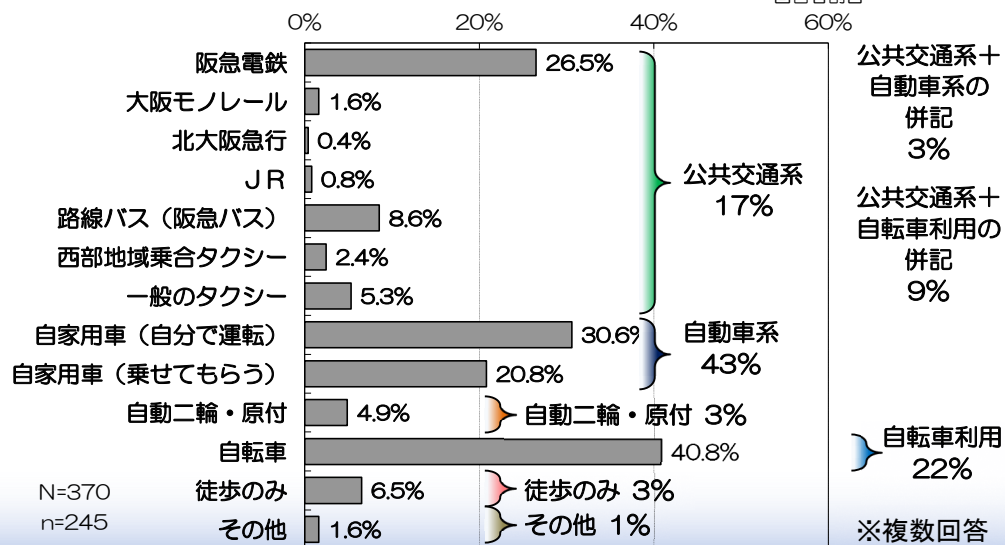
		豊中市内	隣接市	その他大阪府内	その他兵庫県内	その他府県	計
全体 (n=252)		40%	54%	1%	4%	1%	100%
西部地域北路線沿線	走井地区 (n=39)	79%	18%	0%	3%	0%	100%
	勝部地区 (n=17)	59%	41%	0%	0%	0%	100%
	隣接地区 (n=6)	67%	33%	0%	0%	0%	100%
西部地域南路線沿線	利倉西地区 (n=120)	18%	75%	1%	5%	1%	100%
	利倉地区 (n=59)	53%	41%	2%	5%	0%	100%
	隣接地区 (n=11)	27%	64%	0%	0%	9%	100%

【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=36)	28%	42%	6%	0%	0%	6%
	勝部地区 (n=17)	0%	29%	12%	0%	12%	6%
	隣接地区 (n=6)	17%	0%	33%	0%	0%	17%
西部地域南路線沿線	利倉西地区 (n=106)	3%	2%	4%	4%	6%	3%
	利倉地区 (n=52)	2%	0%	10%	33%	10%	6%
	隣接地区 (n=10)	0%	10%	0%	10%	10%	0%

		尼崎市						計	
		大阪市	吹田市	箕面市	池田市	伊丹市	阪急園田駅周辺		その他尼崎市
西部地域北路線沿線	走井地区 (n=36)	8%	3%	0%	0%	6%	0%	3%	100%
	勝部地区 (n=17)	12%	0%	0%	0%	24%	6%	0%	100%
	隣接地区 (n=6)	17%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	100%
西部地域南路線沿線	利倉西地区 (n=106)	16%	0%	1%	0%	8%	36%	19%	100%
	利倉地区 (n=52)	17%	0%	0%	0%	8%	13%	2%	100%
	隣接地区 (n=10)	10%	0%	0%	0%	0%	20%	40%	100%

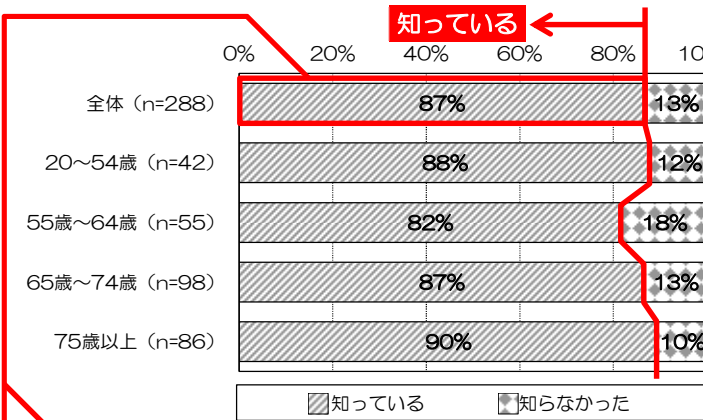
【主な外出先への交通手段】



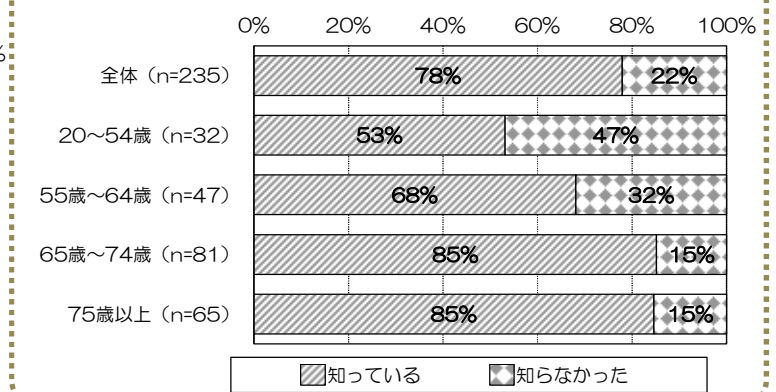
3.6 西部地域乗合タクシーの認知状況〔第2回・第3回一部共通設問〕

- 西部地域乗合タクシーの認知度を年齢別で見ると、全ての世代において「知っている」が8割以上を占め、前回よりも認知度が向上している。
- 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歳と55歳～64歳は「近所の停留所を見て」、65歳～74歳は「広報「とよなか」及び「町会からの配布物・回覧板」、75歳以上は「町会からの配布物・回覧板」が最も多い。

【西部地域乗合タクシーの認知度（年齢別）】



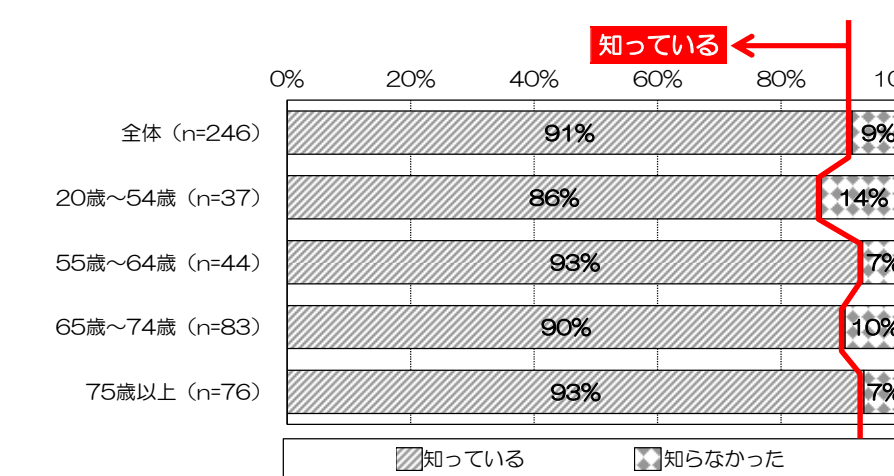
【参考】第2回（令和元年11～12月実施）の結果



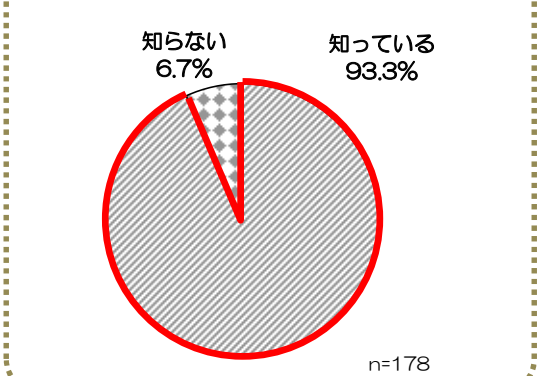
【西部地域乗合タクシーを知った方法（年齢別）】

	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=245)	31%	2%	30%	7%	5%	22%	1%	0%	100%
20歳～54歳 (n=36)	31%	3%	11%	0%	3%	50%	3%	0%	100%
55歳～64歳 (n=45)	29%	4%	27%	2%	7%	31%	0%	0%	100%
65歳～74歳 (n=83)	37%	1%	37%	4%	5%	16%	0%	0%	100%
75歳以上 (n=75)	28%	3%	32%	17%	5%	11%	3%	1%	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2回（令和元年11～12月実施）の結果

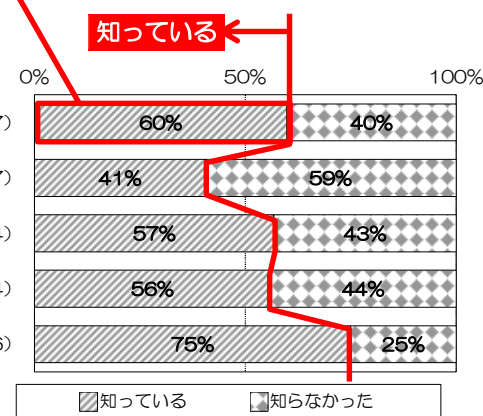


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

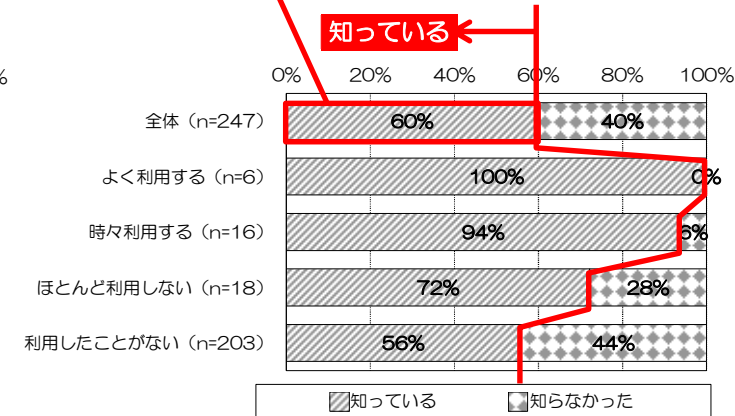
3.7 西部地域乗合タクシーダイヤ改正の認知状況

- 令和2年（2020年）10月に実施した西部地域乗合タクシーダイヤ改正の認知度を年齢別で見ると、「知っている」と回答した方は20歳～54歳で約4割と認知状況が低い。また、利用状況別に見ると、西部地域乗合タクシーを利用する方では認知状況が高い。
- ダイヤ改正を知った方法を年齢別に見ると、いずれの世代も「広報「とよなか」」の割合が最も高く、65歳以上では「町会からの配布物・回覧板」の割合も高い。
- 広報とよなか10月号の中に綴じていたダイヤ改正のお知らせチラシの認知度を年齢別に見ると、いずれの世代も「知っている」が高い割合を占めている。

【ダイヤ改正の認知状況（年齢別）】



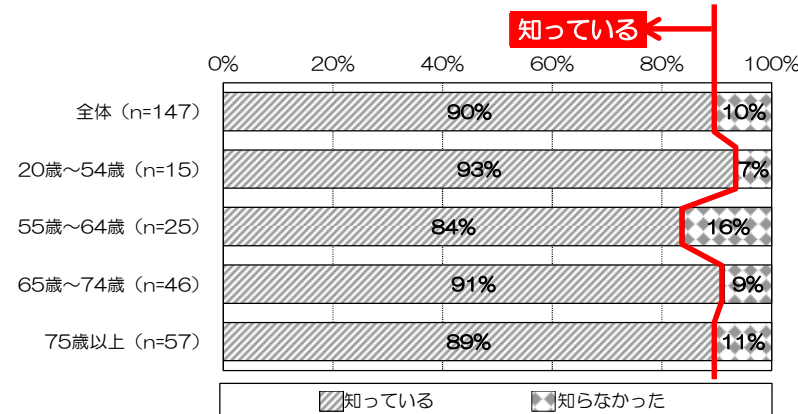
【ダイヤ改正の認知状況（利用状況別）】



【ダイヤ改正を知った方法（年齢別）】

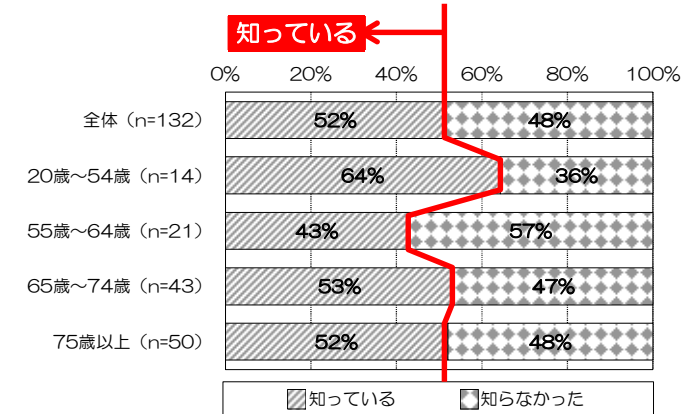
	広報「とよなか」	豊中市ホームページ	町会からの配布物・回覧板	知人・友人・ご近所の方から教えてもらった	近所の停留所を見て	今回のアンケートで知った	その他	総計
全体 (n=142)	46%	1%	36%	3%	11%	2%	1%	100%
20歳～54歳 (n=15)	53%	0%	20%	0%	20%	7%	0%	100%
55歳～64歳 (n=23)	48%	0%	26%	9%	17%	0%	0%	100%
65歳～74歳 (n=45)	44%	0%	42%	2%	11%	0%	0%	100%
75歳以上 (n=55)	44%	2%	40%	2%	5%	4%	4%	100%

【ダイヤ改正のお知らせチラシの認知度（年齢別）】

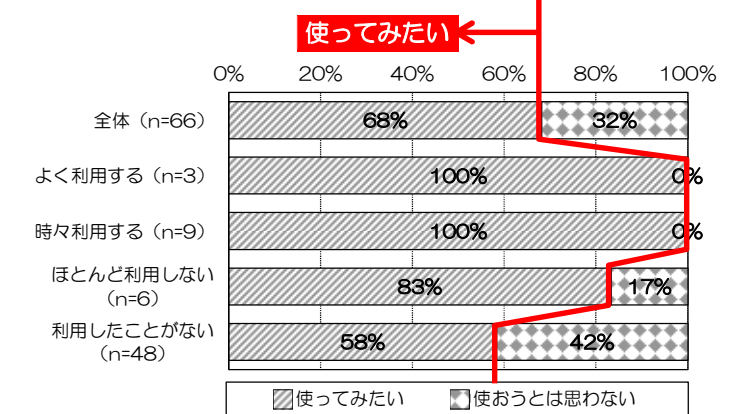


- お知らせチラシに添付していた『無料乗車券』の認知状況を年齢別に見ると、20歳～54歳の若年層で「知っている」の割合が高く、高齢者ではやや認知度が低くなっている。
- 『無料乗車券』の利用意向を利用状況別に見ると、利用する方（よく利用する+時々利用する+ほとんど利用しないの合計）では利用意向が高く、利用したことがない方も約6割で利用意向がある（※サンプル数が少ないため参考扱い）。

【お知らせチラシに添付していた『無料乗車券』の認知状況（年齢別）】



【『無料乗車券』の利用意向（利用状況別）】
※サンプル数が少ないため参考扱い

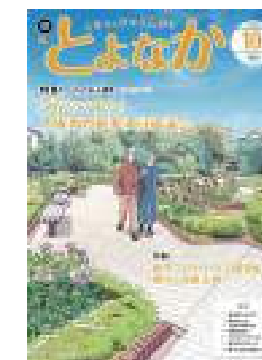


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

【お知らせチラシに添付していた『無料乗車券』】

ダイヤ改正のお知らせチラシは、沿線地域を対象に広報とよなか10月号の中に綴じて配布している。西部地域乗合タクシーの利用促進を図るために、ダイヤ改正のお知らせチラシには『無料乗車券』を添付した。

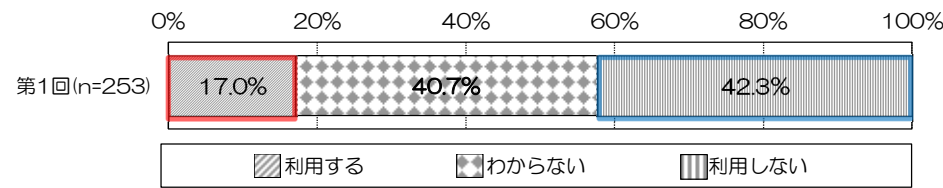
『無料乗車券』の取扱件数
29件/月
(※令和2年10月実績)



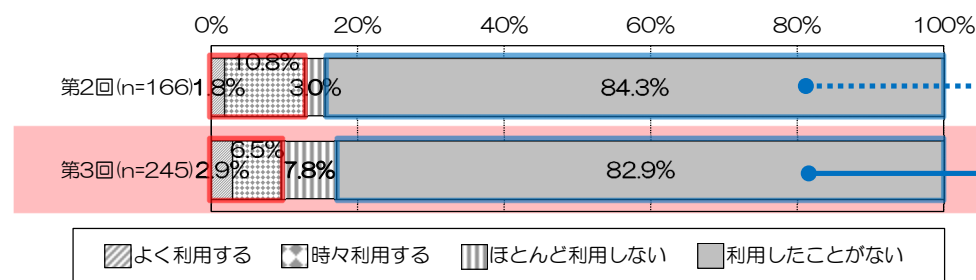
3.8 西部地域乗合タクシーの利用意向について

- ▶ 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8割以上を占める（※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ろだから」である。現時点では、他の移動手段を利用できる状況にあるという理由が上位を占めている。
- ▶ また、運行開始後の第2回では、「乗合タクシーの利用方法がわからない」が3番目であったが、今回は8番目に下がっている。

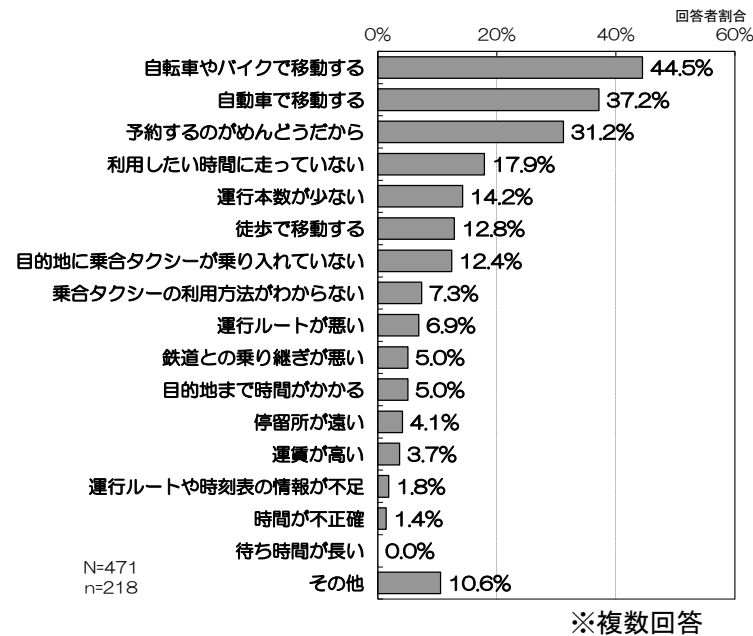
【西部地域乗合タクシーの利用意向（運行開始前）】



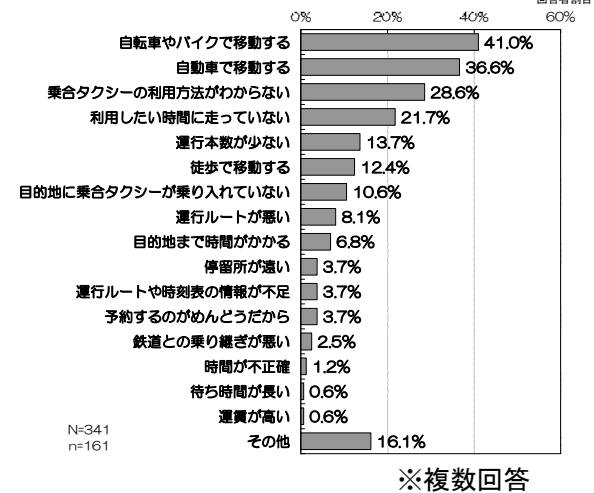
【西部地域乗合タクシーの利用状況（運行開始後）】



【西部地域乗合タクシーを利用しない理由】

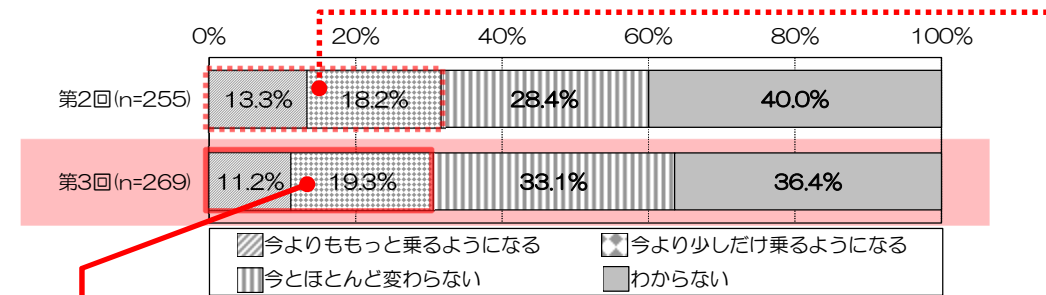


【参考】第2回（令和元年11~12月実施）の結果

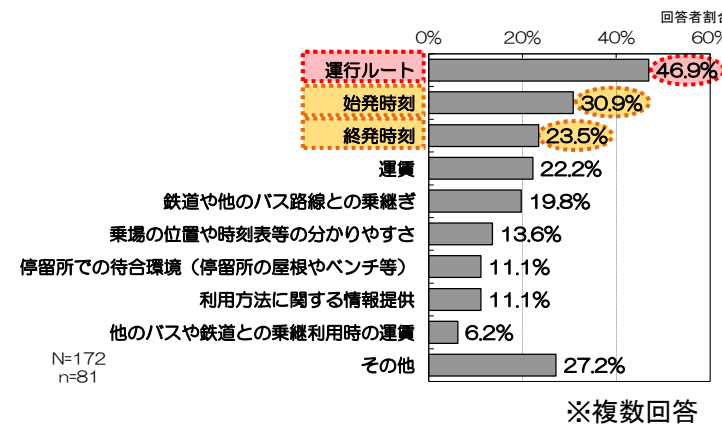


- ▶ 西部地域乗合タクシーのサービスが改善された場合における利用意向は、「今よりも乗るようになる（今よりもっと乗るようになる+今より少しだけ乗るようになる）」が約3割である（※第2回と同じ傾向）。
- ▶ 西部地域乗合タクシーの利用が増えるために必要な改善は、「運行ルート」が最も多く、次いで「始発時間」、「終発時間」の順である。また、「始発時間」、「終発時間」の回答者割合は、第2回と比べ低くなっている。

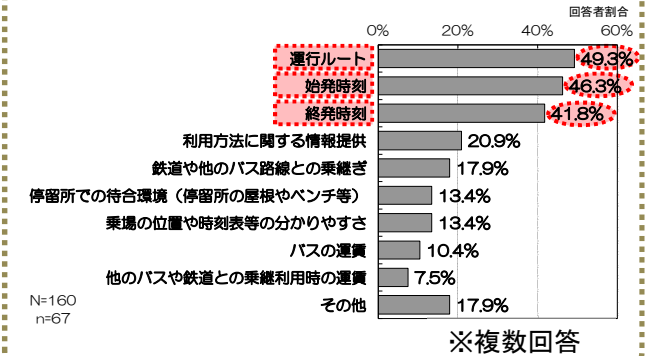
【西部地域乗合タクシーのサービスが改善された場合における利用意向】



【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2回（令和元年11~12月実施）の結果

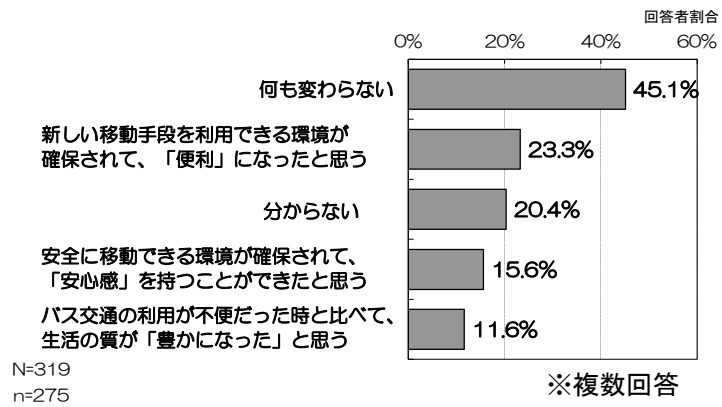


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

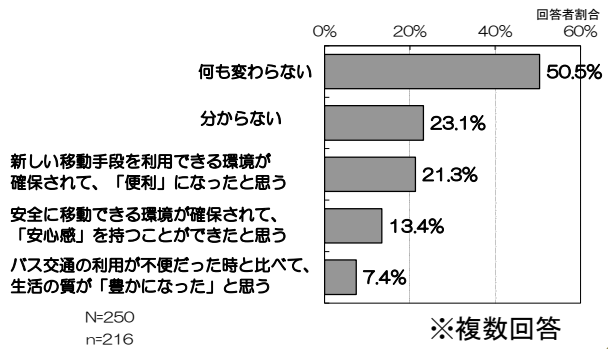
3.9 西部地域乗合タクシーの事業効果について

- ▶ 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」の順である。
- ▶ 西部地域乗合タクシーの運行による外出機会の変化は、「変わらない」が約82%以上と最も多く、次いで「分からない」が約14%、「外出する機会が増えた」が約3%である（※第2回と同じ傾向）。

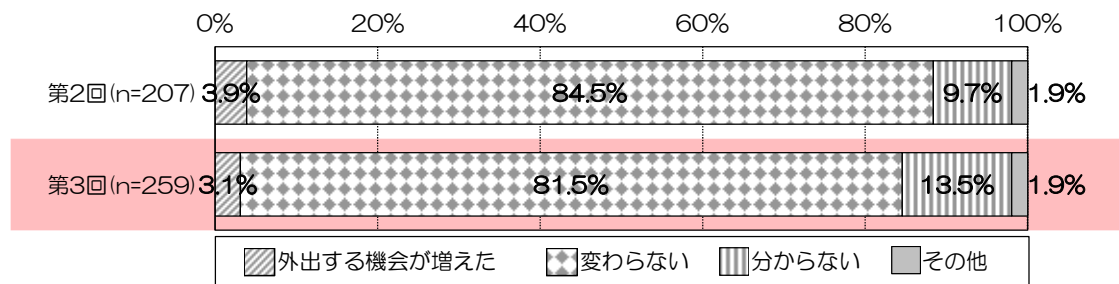
【西部地域乗合タクシーの運行による生活環境の変化】



【参考】第2回（令和元年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】

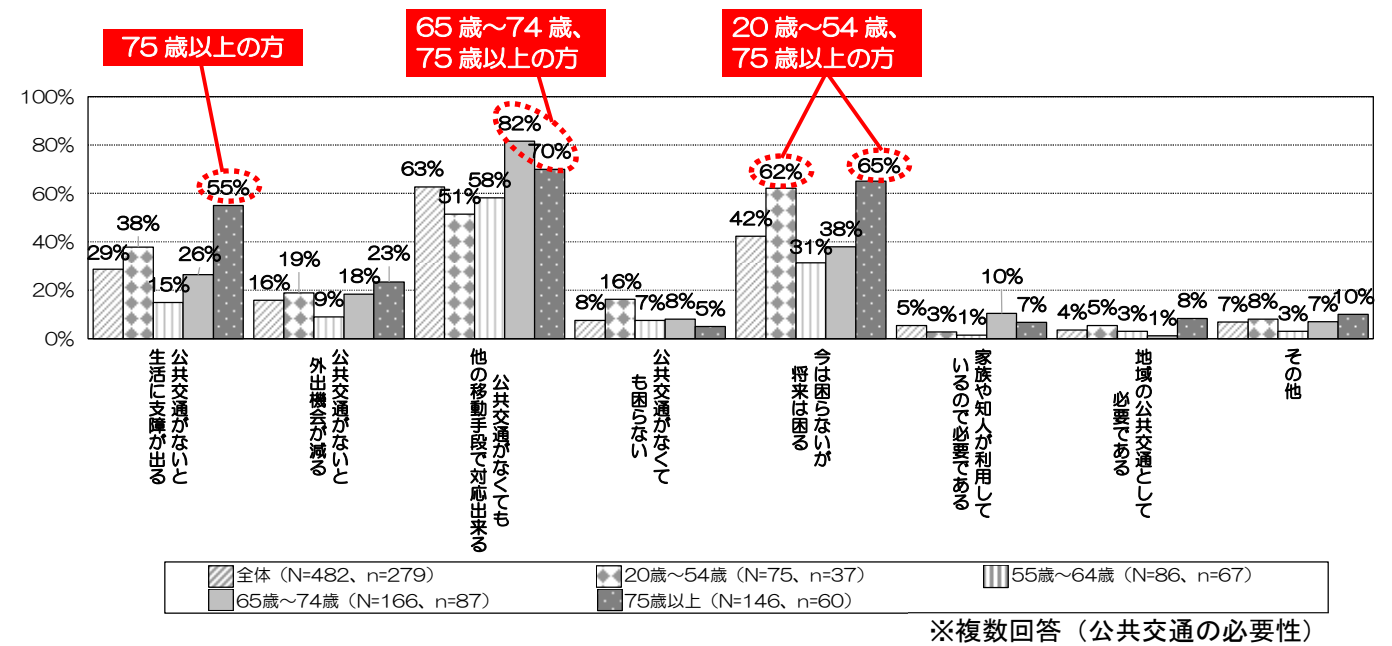


3.10 公共交通の必要性について〔第1回～第3回共通設問〕

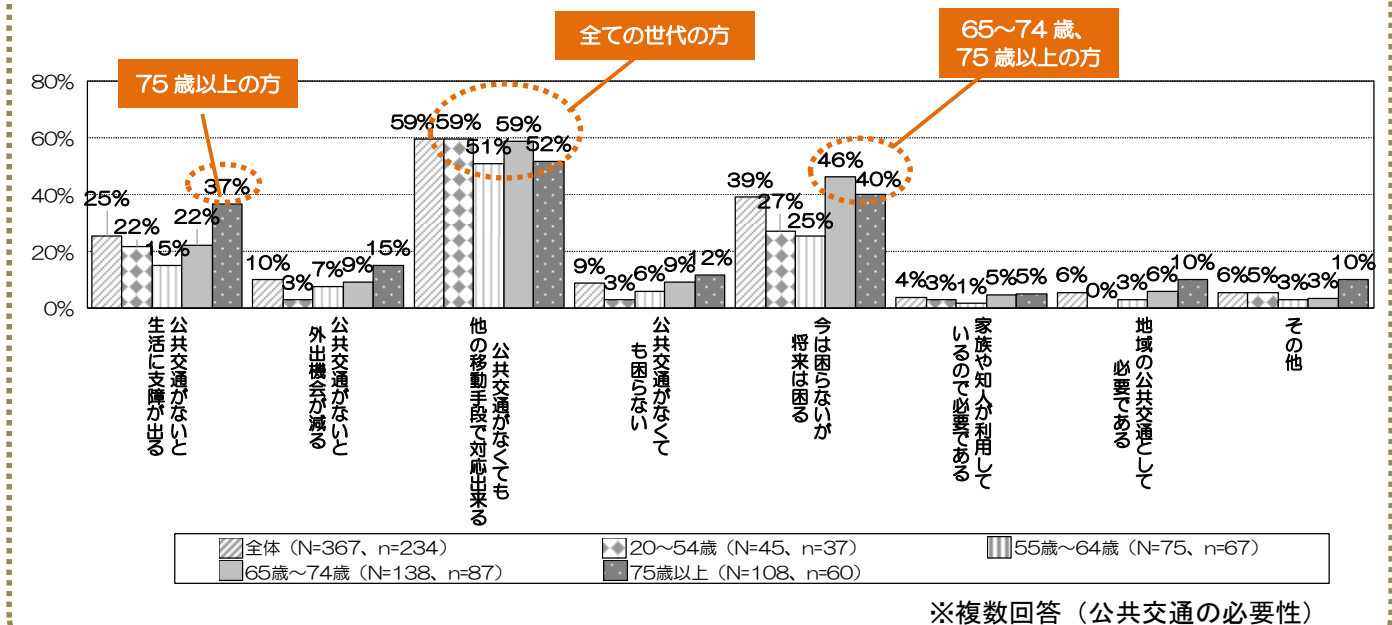
(1) 公共交通の必要性

- ▶ 公共交通の必要性は、「公共交通がなくても他の移動手段で対応できる」が最も多く、ついで「今は困らないが将来は困る」、「公共交通がないと生活に支障が出る」の順である（※第2回と同じ傾向）。
- ▶ 公共交通の必要性を年齢別に見ると、「公共交通がなくても他の移動手段で対応できる」は65歳～74歳及び75歳以上の方で多く、「今は困らないが将来は困る」が20歳～54歳及び75歳以上の方が多い。また、「公共交通がないと生活に支障が出る」は75歳以上の方が多い。

【公共交通の必要性（年齢別）】



【参考】第2回（令和元年11～12月実施）の結果



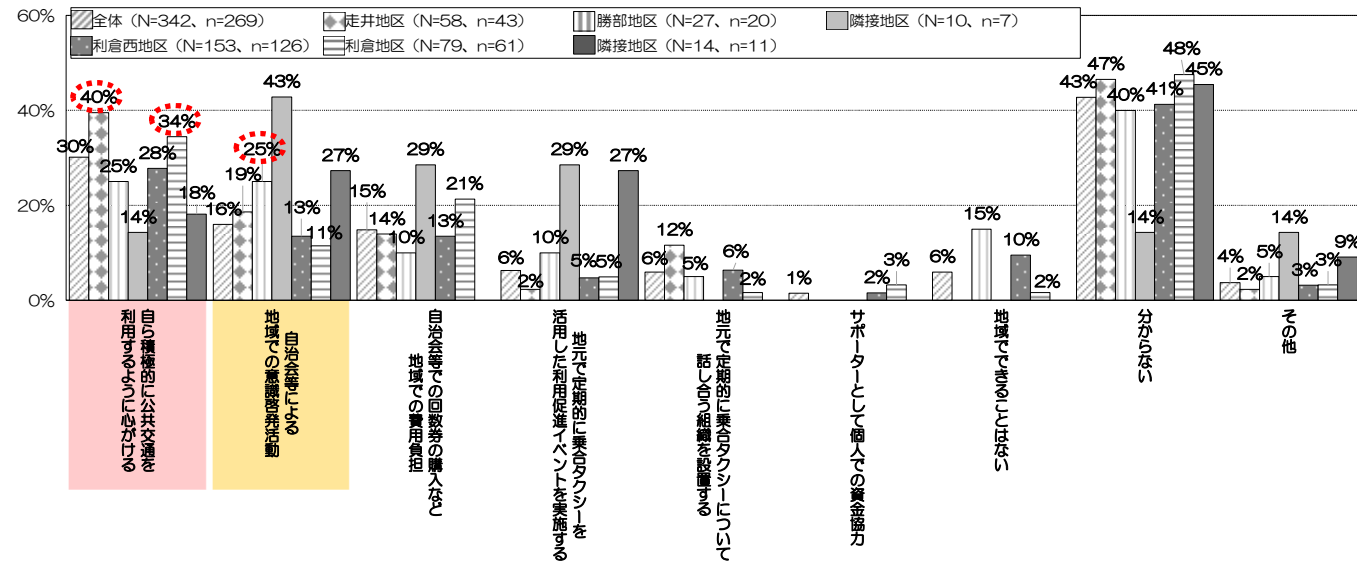
※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(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、走井地区が最も多く、次いで利倉地区、利倉西地区、走井地区の順である。
- 「自治会等による地域での意識啓発活動」は、勝部地区が最も多く、次いで走井地区、利倉西地区、利倉地区の順である。

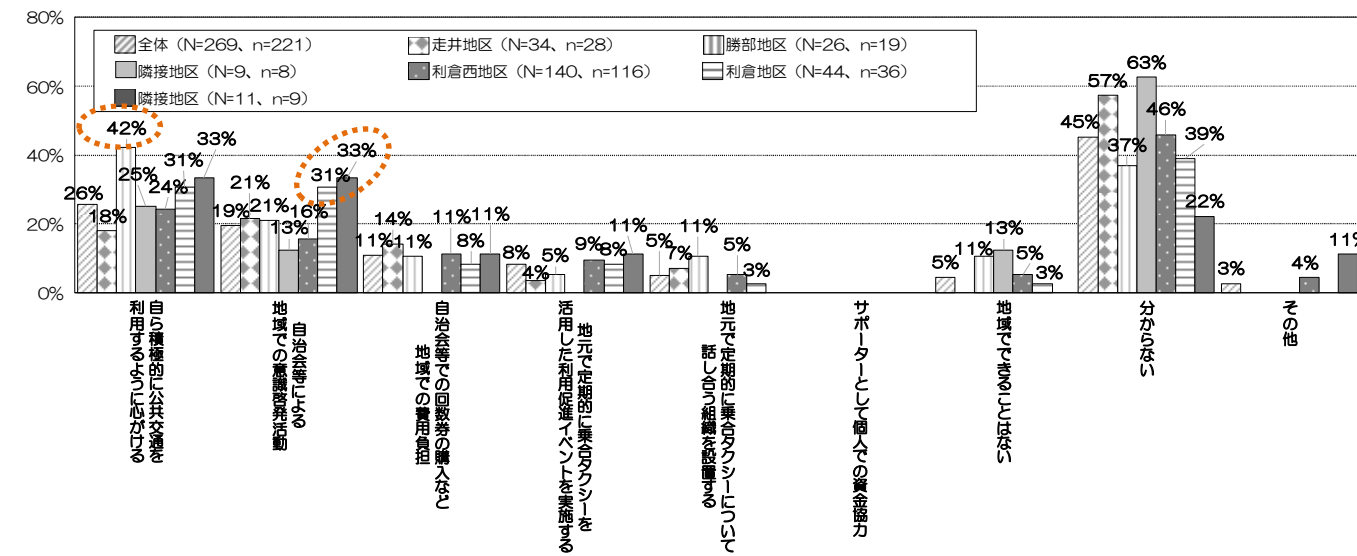
【公共交通の持続可能な運行を図るために地元や個人でできること（住まいの地区別）】

※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2回（令和元年11～12月実施）の結果

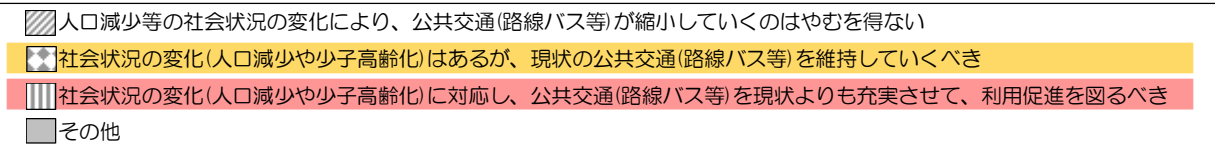
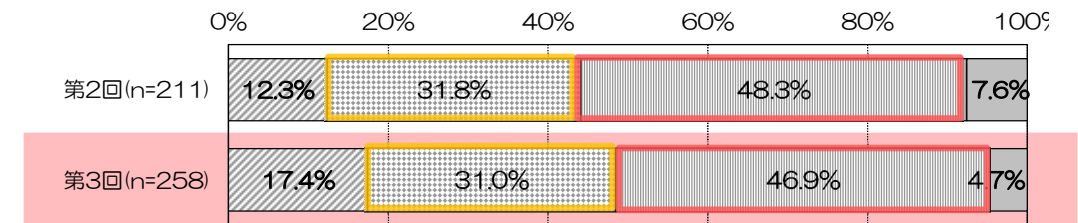


※複数回答（公共交通の持続可能な運行を図るために地元や個人でできること）

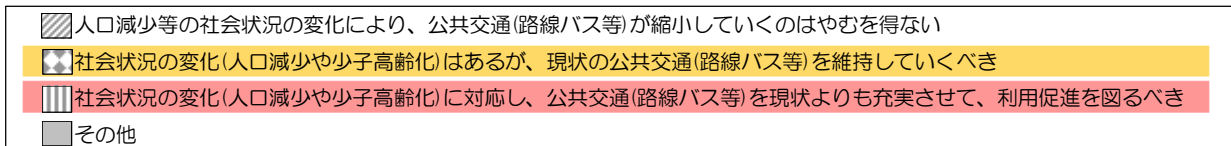
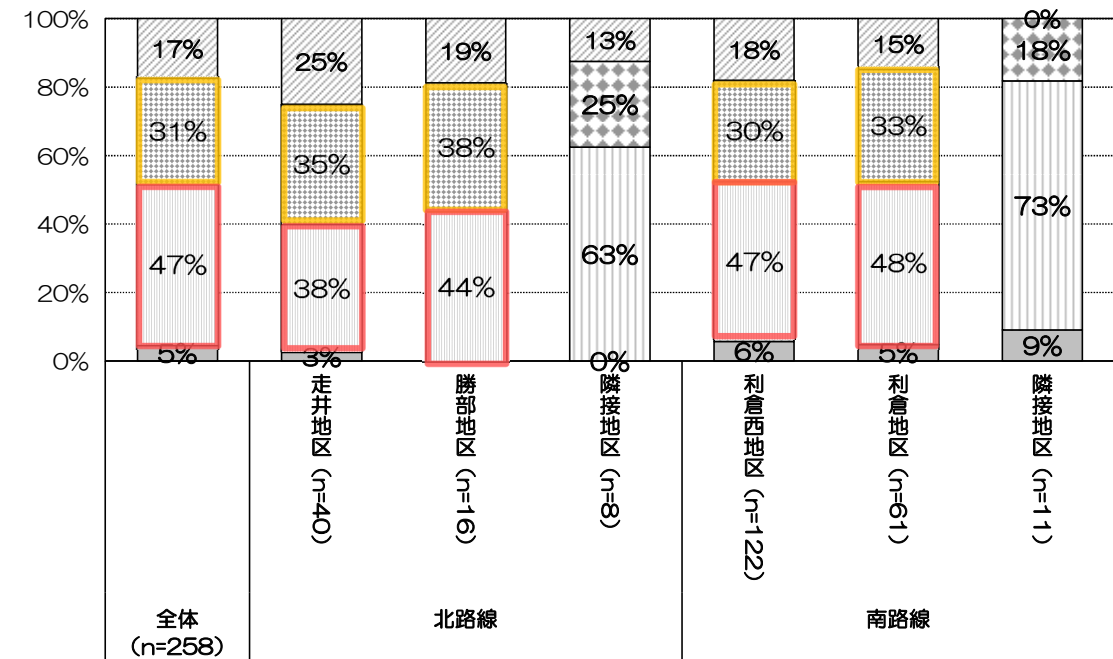
(3) 公共交通を維持・確保することの必要性

- 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割を占める（※第8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（約38%）が最も多く、次いで走井地区（約35）、利倉地区（約33%）、利倉西地区（約30%）の順である。「社会状況の変化(人口減少や少子高齢化)に対応し、公共交通(路線バス等)を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」は、利倉地区（約48%）が最も多く、次いで利倉西地区（約47%）、勝部地区（約44%）、走井地区（約44%）の順である。

【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）】



※表示析数の関係により、計算値が一致しないことがある

4. 西部地域乗合タクシー利用者アンケート

4.1 目的

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

4.2 アンケート調査実施概要

(1) 調査方法

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

(2) 調査時期

- 令和2年（2020年）11月1日（日）、5日（木）10日（火）の3日間（平日2日、休日1日）

(3) 調査対象

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

※往復利用の方は、どちらかの利用時を対象とする

(4) 調査項目

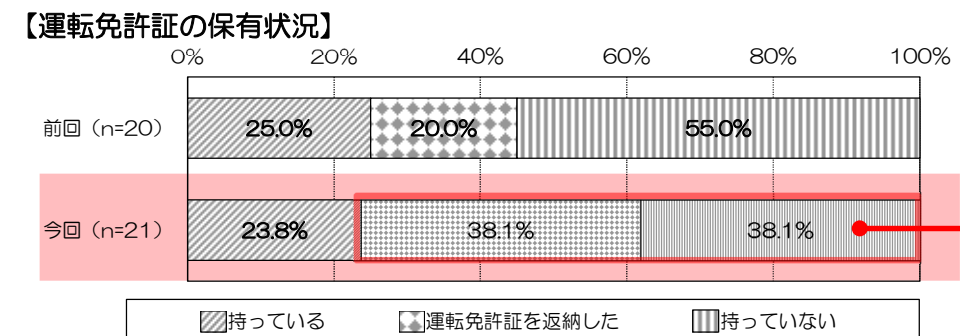
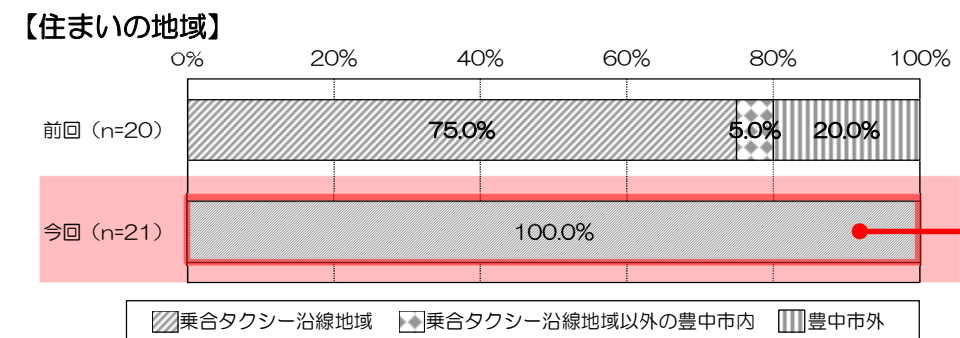
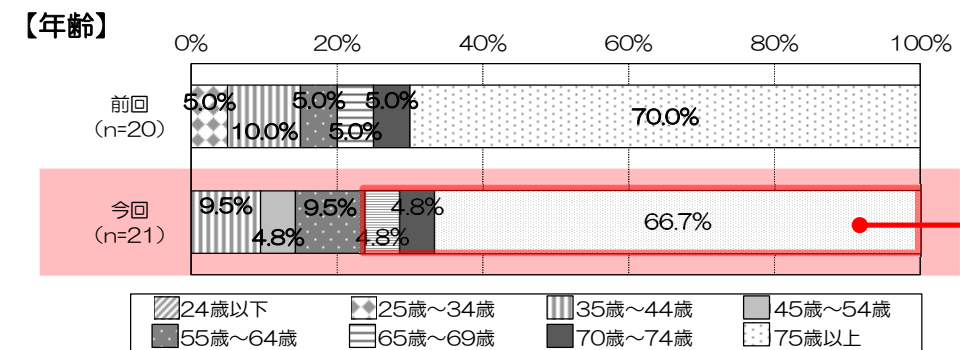
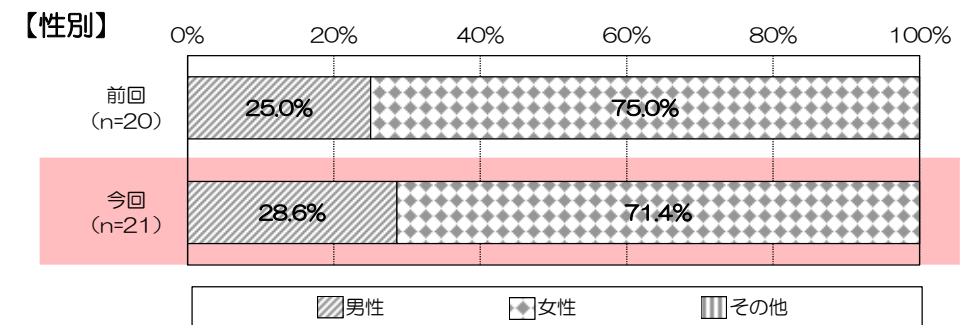
- ① 今回の外出目的と利用した交通手段について
- ② 西部地域乗合タクシーの利用状況
- ③ 西部地域乗合タクシーダイヤ改正の認知状況
- ④ 西部地域乗合タクシーの利用意向
- ⑤ 属性

(5) 回答状況

- 回答者数：21人（3日間合計）
 ※復路利用者及び複数日利用者の回答は含まない
 【参考】利用者数：大人26人（3日間合計）
 うち { 復路利用者数：12人（3日間合計）
 複数日利用者数：3人（3日間合計）

4.3 回答者属性

- 性別は、「女性」が約71%、「男性」が約29%である。
- 年齢は、「75歳以上」の方が約67%と最も多く、次いで「55歳～64歳」が約10%であり、**65歳以上の方が約76%**を占めている。
- 住まいの地域は、**回答者の全ての方が「乗合タクシー沿線地域」**である。
- 運転免許証の保有状況は、「持っていない」と「運転免許証を返納した」がともに約38%と最も多く、次いで「持っている」が約24%を占め、**運転免許証を持っていない方が約76%**を占めている。

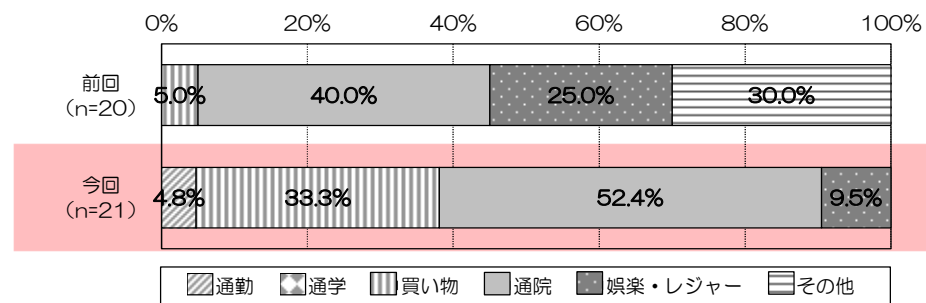


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

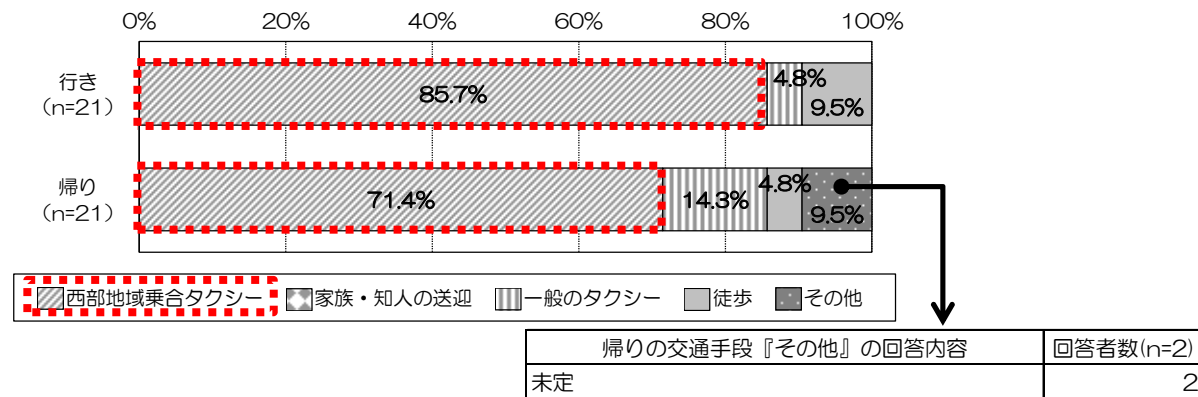
4.4 今回の外出目的と利用した交通手段

- 今回の外出目的は、「通院」が約 52%最も多く、次いで「買い物」が約 33%、「娯楽・レジャー」が約 10%である。
- 今回の外出時に利用した行きの交通手段は、「西部地域乗合タクシー」が約 86%と最も多く、次いで「徒歩」が約 10%である。
- 今回の外出時に利用した帰りの交通手段は、「西部地域乗合タクシー」が約 71%と最も多く、次いで「一般のタクシー」が約 15%、である。
- 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 57%と半数以上を占め、「往路（行き）のみ利用」が約 29%、「復路（帰り）のみ利用」が約 14%である。

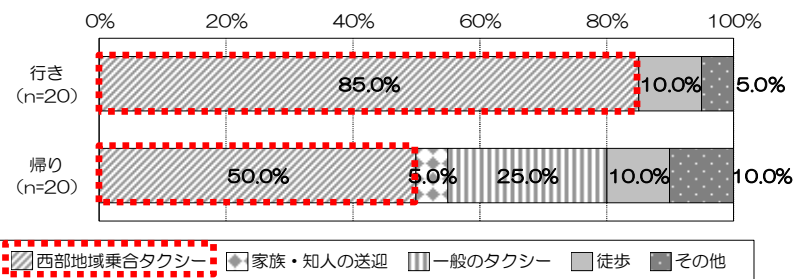
【今回の外出目的】



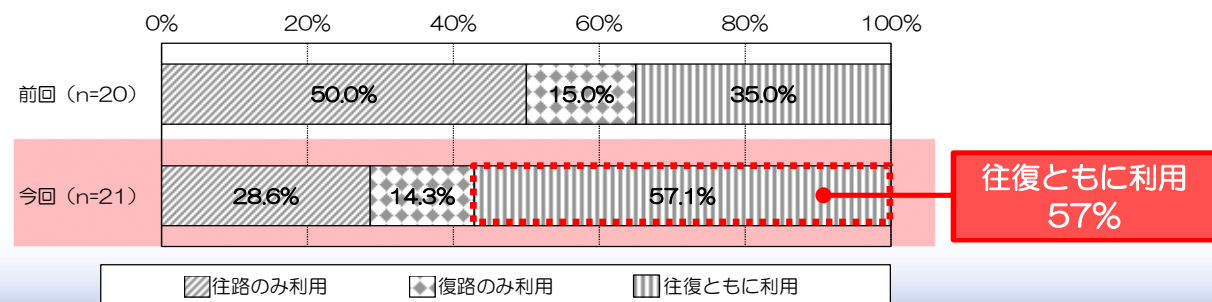
【今回の外出時に利用した交通手段（行きと帰り）】



【参考】前回（令和元年12月実施）の結果



◆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◆

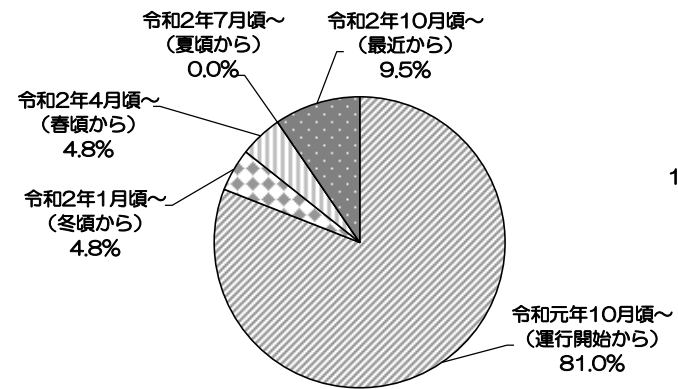


4.5 西部地域乗合タクシーの利用状況

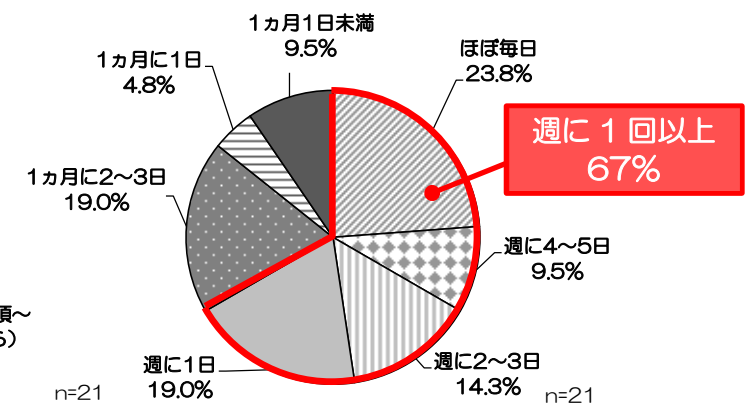
(1) 利用開始時期と利用頻度

- 西部地域乗合タクシーの利用を開始した時期は、「令和元年10月頃～（運行開始から）」が約 81%と最も多く、次いで「令和2年10月頃～（最近から）」が約 10%である。
- 利用頻度は、「ほぼ毎日」が約 24%と最も多く、次いで「週に1回」と「1カ月に2～3日」がともに約 19%、「週に2～3日」が約 14%の順である。週に1回以上の利用は全体の約 7割を占める。

【利用開始時期】



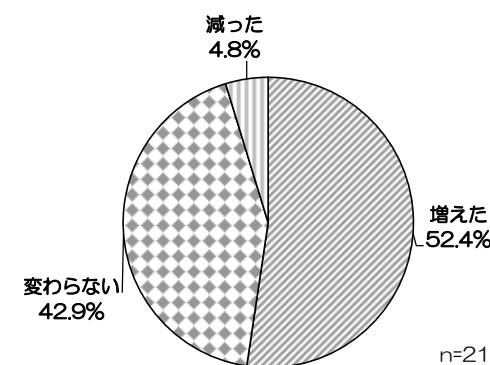
【利用頻度】



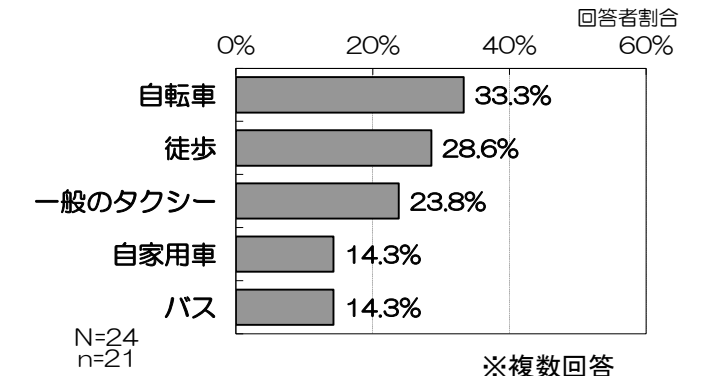
(2) 乗合タクシーの利用による外出頻度の変化と利用する前の移動手段

- 乗合タクシーの利用による外出頻度の変化は、「増えた」が約 52%と最も多く、次いで「変わらない」が約 43%である。
- 乗合タクシーを利用する前の移動手段は、「自転車」が最も多く、次いで「徒歩」、「一般のタクシー」の順である。

【乗合タクシーの利用による外出頻度の変化】



【乗合タクシーを利用する前の移動手段】

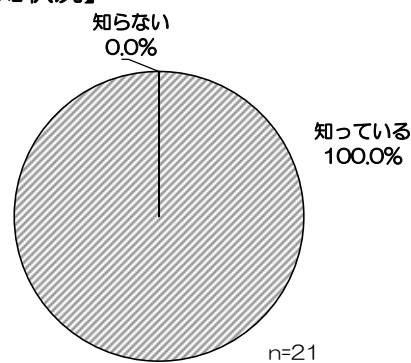


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

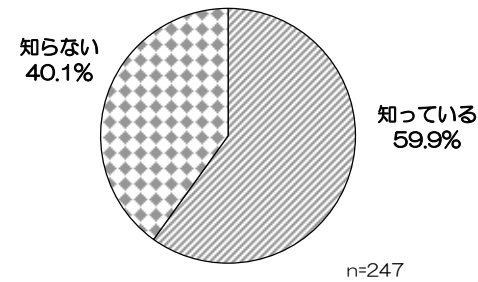
4.6 西部地域乗合タクシーダイヤ改正の認知状況

- 令和2年（2020年）10月に実施した西部地域乗合タクシーダイヤ改正の認知度は、全ての方が「知っている」と回答している。
- ダイヤ改正を知った方法は、「広報「とよなか」」が約65%と最も高く、次いで「町会からの配布物・回覧板」が約15%、「知人・友人・ご近所の方から教えてもらった」が約10%の順である。
- お知らせチラシに添付していた『無料乗車券』の認知状況は、「知っている」が約30%である。本調査の回答者も65歳以上が7割以上を占めていることから、西部地域住民アンケート結果と同様の傾向があると考えられる（※住民アンケート結果では、高齢者の認知度がやや低い傾向にある）。

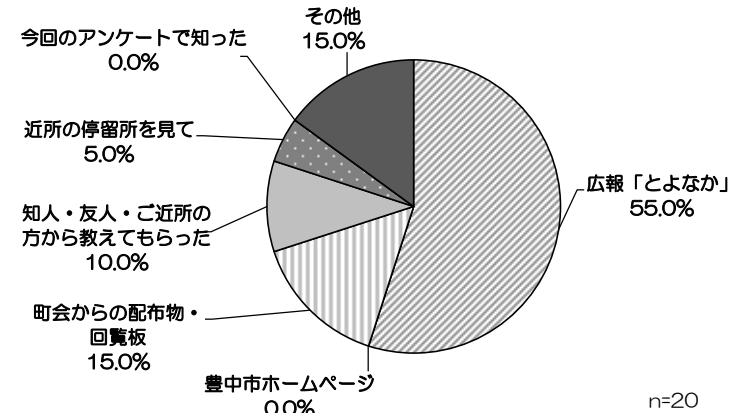
【ダイヤ改正の認知状況】



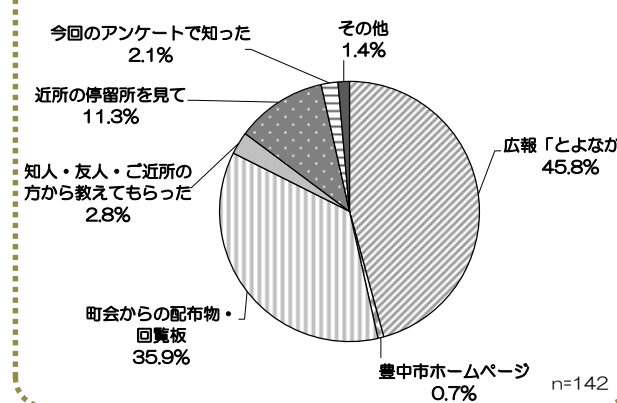
【参考】西部地域住民アンケート結果



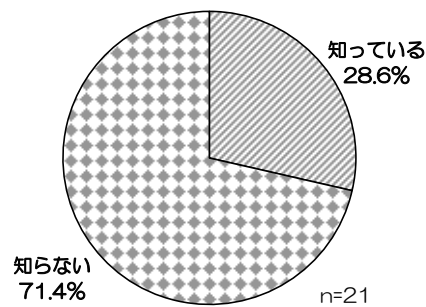
【ダイヤ改正を知った方法】



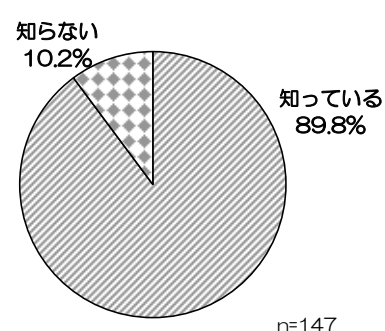
【参考】西部地域住民アンケート結果



【お知らせチラシに添付していた『無料乗車券』の認知状況】



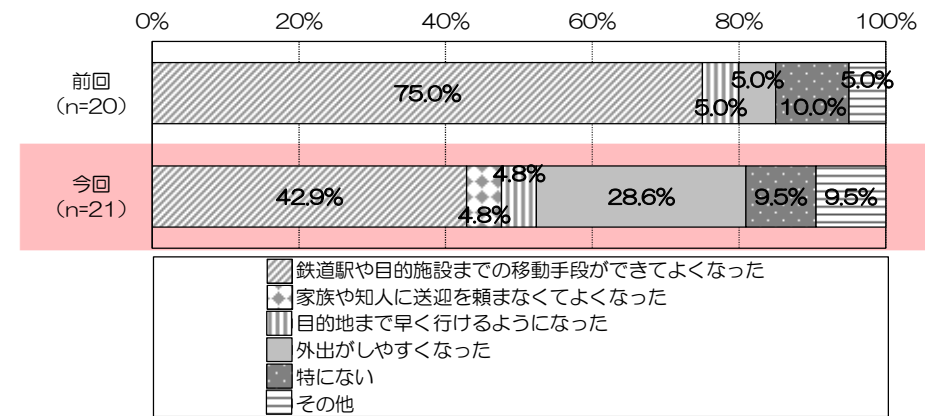
【参考】西部地域住民アンケート結果



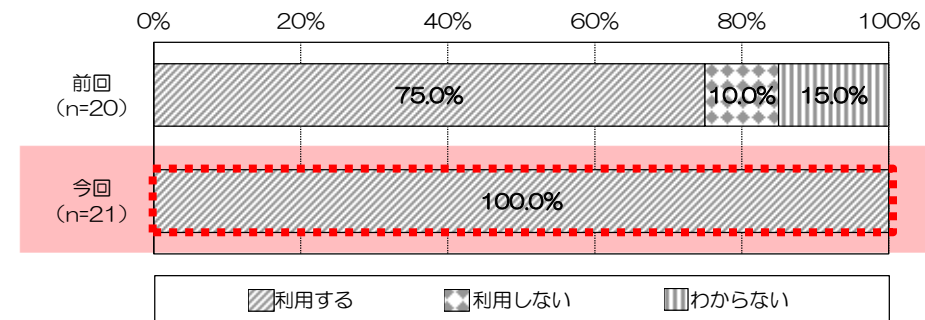
4.7 西部地域乗合タクシーの利用意向

- 西部地域乗合タクシーを利用して良かったところは、「鉄道駅や目的施設までの移動手段ができてよかった」が約43%と最も多く、次いで「外出がしやすくなった」が約29%の順である。
- 今後の利用意向は、全ての回答者が「利用する」と回答している。
- 西部地域乗合タクシーの満足度は、「満足（満足+やや満足）」が約81%を占めている。また、「不満（やや不満+不満）」は約10%と前回と同じである。

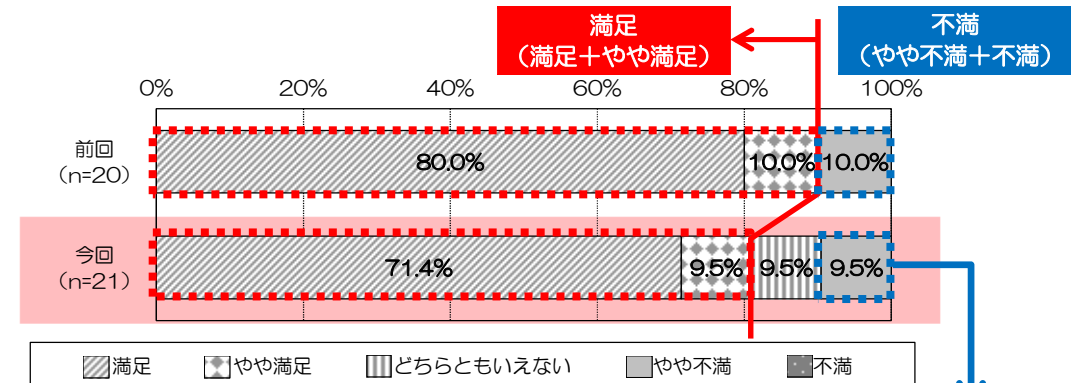
【西部地域乗合タクシーを利用して良かったところ】



【今後の利用意向】



【西部地域乗合タクシーの満足度】



不満・やや不満の理由	回答者数(n=2)
便数が少ない、予約が不便	1
朝に予約したい	1

※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. 豊中市乗合タクシーの愛称決定について

5.1 経緯

- 豊中市乗合タクシー事業は、広く市民が利用する交通手段であり、広く市民の方々に知っていただき、親しみを持ってもらうことが必要です。そこで、豊中市乗合タクシーに愛称を定めることとし、これを決めるにあたっては、広く市民を対象に公募を実施し、愛称選考委員会による審査を経て、愛称を決定した。

9月1日（火）～30日（水）：広報とよなか及び市HPにて愛称公募開始
 ～11月：協議、検討、愛称決定（市にて決定）
 12月3日（木）：地域公共交通協議会や市ホームページ等にて愛称公表
 令和3年（2021年）4月～：愛称運用開始

5.2 愛称公募の実施状況

(1) 広報とよなか（2020年9月号）



乗合タクシーの愛称を募集

「とよなか」9月号に掲載された乗合タクシーの愛称募集に関する記事の抜粋。記事には、乗合タクシーの愛称を募集する目的、募集期間、募集対象、募集方法、注意事項などが詳しく記載されている。また、募集期間のスケジュールも示されている。

乗合タクシーの愛称を募集

「とよなか」9月号に掲載された乗合タクシーの愛称募集に関する記事の抜粋。記事には、乗合タクシーの愛称を募集する目的、募集期間、募集対象、募集方法、注意事項などが詳しく記載されている。また、募集期間のスケジュールも示されている。

乗合タクシーの愛称を募集

「とよなか」9月号に掲載された乗合タクシーの愛称募集に関する記事の抜粋。記事には、乗合タクシーの愛称を募集する目的、募集期間、募集対象、募集方法、注意事項などが詳しく記載されている。また、募集期間のスケジュールも示されている。

(2) 豊中市ホームページ ■トップページ



- 2020年8月31日 「ふれあい緑地自然学習館」への参加者募集 (8月分)
- 2020年8月31日 10月1日(木曜)「千里親子ふれあい広場」
- 2020年8月30日 豊中市乗合タクシーの愛称を募集します
- 2020年8月29日 「千歳にはんぶん」のおやすみのお知らせ
- 2020年8月29日 「エコポイントチケット「とよなか」還元」第三子の取り換え受付準備中!

■愛称募集概要ページ

豊中市 Toyonaka City

豊中市乗合タクシーの愛称募集について

本乗合タクシーは、一般のタクシーとは異なり、乗客利用目的を問わずに愛称、乗客が愛さる愛称・愛称のみを募集していただきます。

「とよなか」9月号に掲載された乗合タクシーの愛称募集に関する記事の抜粋。記事には、乗合タクシーの愛称を募集する目的、募集期間、募集対象、募集方法、注意事項などが詳しく記載されている。また、募集期間のスケジュールも示されている。

募集期間

令和3年（2021年）8月1日（火曜）～9月30日（水曜）

募集対象

豊中市に在住または、在住：豊中市外

備考

本募集により、採択作品1名を含む入選作品を決定いたします。採択作品は乗合タクシー事業の愛称として、採択日から1年間有効となります。なお、採択日には採択の連絡を行います。

募集方法

入選作品の募集には、以下の作品から応募するものとさせていただきます。また、採択作品及び入選作品に採択の連絡があった場合から採択作品の応募は終了となります。採択作品は、採択日から1年間有効となります。

募集対象

豊中市に在住または、在住：豊中市外

備考

本募集により、採択作品1名を含む入選作品を決定いたします。採択作品は乗合タクシー事業の愛称として、採択日から1年間有効となります。なお、採択日には採択の連絡を行います。

(3) 愛称募集チラシ

■ 表面

豊中市乗合タクシー 愛称募集!

募集期間: 令和2年9月1日(火)~9月30日(水)

募集内容

「豊中市乗合タクシー」の愛称を募集します。
本乗合タクシーは、一般のタクシーとは異なる、停留所や運行経路をあらかじめ定め、予約があった後・区間のみを運行しています。公共交通の利便性が比較的高い「交通不便地」を対象に、高齢者の日常生活（買い物・通院等）を支えていくため、地域と密着の駅をつなぐ公共交通として令和2年10月より西部地域にて運行を行ってあり、来年4月からは、南部地域への拡充を予定しております。

採用等

市の選考により、採用作品1点を各町入選作品を最大5点決定し、副賞を贈呈します。採用作品は市乗合タクシー事業の愛称として、停留所や区間等に使用します。なお、採用者には事前に連絡を行います。

副賞

入選作品の応募者には、以下の物品から副賞をお選びいただけます。
なお、採用作品及び入選作品に希望の応募があった場合でも副賞は最大5名とさせていただきます。抽選にて決定します。

- 豊中市乗合タクシー回数券（220円×11枚綴り）1冊
- 阪急バスIC乗車券「hanica」（1,620円相当分）1枚
- 阪急バス1日乗車券（豊中市内線：事前予約が必要）3枚

応募

決定の応募用紙（裏面）にて、郵送、FAX、もしくはメールにて下記応募先にご応募ください。
※メールの場合は件名に「愛称募集」と記載し、本文にお名前、年齢、住所等、質問事項等詳細な内容を記載してください。

お問い合わせ・応募先

〒561-8501 豊中市中塚塚3-1-1
豊中市役所 都市基盤部 交通政策課 担当：播磨、松所
電話 06-6858-2340 FAX 06-6854-0492
Mail: koutsuukikaku@city.toyonaka.osaka.jp
HP: <https://www.city.toyonaka.osaka.jp/machi/koutsuanzen/koutsutaisaku/noriaitaxishou.html>

■ 裏面

豊中市乗合タクシー愛称応募用紙

お名前 _____ 年齢 _____

ご住所 〒 _____

※「採択作品(賞)」採択後まで豊中市内に自動のり台乗車券と乗車券に記入下さい。(郵送品)

※「採択作品(賞)」採択後まで豊中市内に市営のり台乗車券に記入下さい。(郵送品)

〒 _____ 電話 _____ FAX _____

郵便 _____

〒 _____

※応募用紙を1作品につき、1枚提出してください。

募集要項

- ・応募資格：年齢、性別、国籍（日本・アジア、白人、クォーツ・多国籍含む可）
- ・応募の趣意は採択後から、採択した際の結果に通知し、採択された場合は関係機関へ送付していただきます。
- ・作品は採択まで未発表のものとし、採択後であっても採択の趣意は採択後関係機関へ送付し、採択された場合は関係機関へ送付していただきます。採択後は採択された作品は、関係機関へ送付し、関係機関へ送付していただきます。
- ・採択作品は採択後関係機関へ送付していただきます。
- ・採択作品は採択後関係機関へ送付していただきます。
- ・採択作品は採択後関係機関へ送付していただきます。

お問い合わせ先：〒561-8501 豊中市中塚塚3-1-1
豊中市役所 都市基盤部 交通政策課 電話 06-6858-2340 FAX 06-6854-0492
Mail: koutsuukikaku@city.toyonaka.osaka.jp

5.3 豊中市乗合タクシーの愛称決定

➤ 合計 30 名（市民 24 名、市職員 6 名）・47 件の応募があり、市民の皆様が親しまれ、多くの方にご利用いただきたいとの思いで選考した結果、下記の愛称に決定した。

Mina Notte (ミナノッテ)

- ・愛称の理由：みんなに乗ってほしいから。イタリア語風？おしゃれな感じで。
- ・応募者：61 歳（長興寺南在住）

■ 愛称募集の選考結果

結果	愛称	応募者		選考理由
		年齢	住所	
採用作品	Mina Notte (ミナノッテ)	61 歳	長興寺南	斬新で、乗り物を一言で表せている。響きが可愛い。
入賞	マチカネタクシー	91 歳	豊南町東	豊中市の施策であるとわかりやすく、覚えやすい。
入賞	マチカゴ	-	庁内	マチカネくんのイラストが目につかびそう。通称の響きが良い。
入賞	とよなカー	23 歳	上野西	音が爽やかで、親しみやすい。
入賞	ノリッコ	78 歳	北桜塚	言いやさく、乗合っぽさが出ている。

1. 利用状況（R元.10～R2.9の1年間）

1.1 運行状況

- 令和元年（2019年）10月～令和2年（2020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、全体で94.6%（西部地域北路線：83.7%、西部地域南路線：74.1%）である。
- 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47.1%（西部地域北路線：50.5%、西部地域南路線：43.7%）である。

【運行状況】

	稼働日割合 (%)			配車割合 (%)		
	月合計	平日	土日祝日	月合計	平日	土日祝日
全体	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%

1.2 利用状況

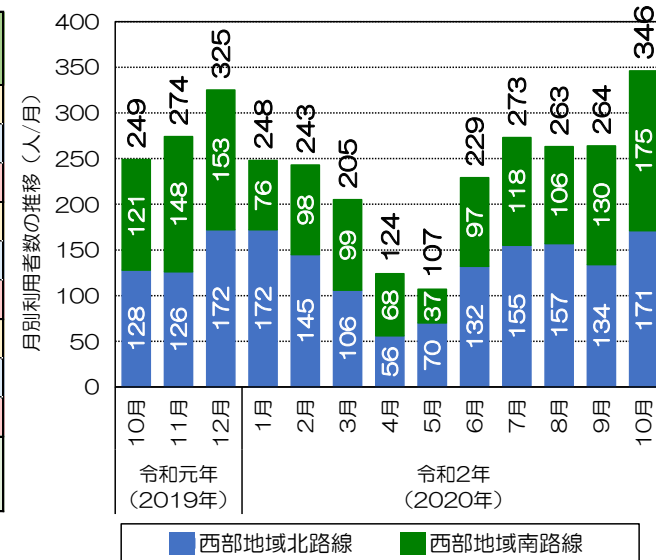
- 令和元年（2019年）10月～令和2年（2020年）9月の1年間における利用者数は全体で2,804人、西部地域北路線が1,553人、西部地域南路線が1,251人である。
- コロナ禍にあっても、8割～9割利用が減少した路線バスに比べ、約半減程度と影響が少なかった。これは、エッセンシャルな移動に使われている証左であると考えられる。

【利用状況】

		合計	西部地域北路線	西部地域南路線
		利用者数 (人)	全日	2,804
	平日	2,327	1,259	1,068
	休日	477	294	183
1日あたり平均利用者数 (人/日)	全日	91.7	4.2	3.1
	平日	115.2	5.2	4.0
	休日	45.5	2.4	1.4
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

※沿線人口は令和2年（2020年）10月1日現在

【利用者数の推移（月単位）】



2. 10月度運行内容見直しの効果について

2.1 実施内容

- 令和2年10月に以下の通りの見直しを行った。

(1) ルートの改変および停留所の増設・移設

北路線・南路線各3か所の停留所を増設（1か所移設）

(2) 予約受付の拡充

AMは前日迄、PMは当日正午迄受付であったものを、原則2時間前までの受付に拡充

(3) 路線定期運行の実証実験

平日第4便（午後1番の便）について実験的に定期運行を実施

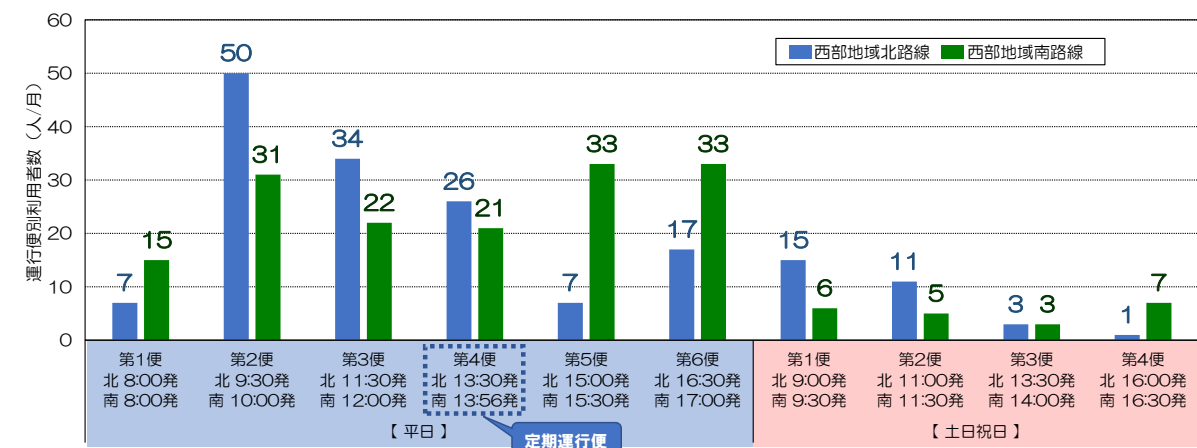
(4) 平日始発時間の繰り上げ

北路線が9時、南路線が9時半であった始発時間を、両路線朝8時に繰り上げ

2.2 利用状況への影響(効果)

- 10月の利用者数は全体で347人、北路線が171人、南路線が176人である。見直し前は、コロナ禍を除き、250～300人/月程度で推移しており、**約25%利用者増。**⇒(1)停留所の増設と、(2)予約受付の拡充が功を奏したと思われる。
- 定期運行化した第4便については、直近で25人/月程度の利用が、47人/月に**倍増。**⇒定期運行は、一定の効果があるものと思われる。
- 始発時間を繰上げた第1便の利用者は**22人/月**。第2便は81人/月で合計103人/月。従来の第一便は直近で50人/月程度、第2便は35人/月程度の合計85人/月程度の利用。⇒既存のニーズに応えながら、早朝利用のニーズに応えられていると思われる。⇒早朝便の需要については、継続的に確認が必要。
- 令和2年（2020年）10月のダイヤ改正のお知らせチラシに添付していた『無料乗車券』の利用件数は29件/月である（※令和2年（2020年）10月の1ヵ月間）。

【運行便別利用者数】



1. 運行事業者の決定報告

1.1 豊中市南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

➤ 運行业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	9月1日(火)	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	9月16日(水)	提出者：計3者
③質問事項への回答	9月23日(水)	市ホームページに掲載
④応募書類提出期限	10月6日(火)	提出者：計2者
⑤第一次審査(書類審査)の実施	10月8日(木)	
⑥第二次審査(プレゼン審査)の実施	10月20日(火)	
⑦結果通知の発送・公表	10月23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)：

当市西部地域での実績において、その取組みは真摯であり、経験を生かした業務実施が期待できる。また、阪急グループの広報誌の活用など、事業者独自の利点が見られる。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4 豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・南部地域編】(案)」のとおりです。

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運行事業者との委託契約の締結	12月中旬(予定)	
②地域公共交通協議会における道路運送法第4条同意決議	12月3日(木)	※ 本日の協議会
③運輸局申請書類の提出	令和3年1月上旬	※ 標準処理期間約1カ月
④運行説明会の実施	令和3年3月中旬～下旬	※ 沿線地域で実施
⑤試乗会の実施		※ 沿線地域で実施
⑥実験運行開始	4月1日(木)	

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『試乗会』を運行事業者の阪急タクシーの協力のもと、3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」



阪急タクシー
イメージキャラクター
「タクロー君」

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

3. 南部地域乗合タクシーの運行に係る地域公共交通協議会への協議

3.1 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4条の許可（以下「4条許可」という。）を受け実施する。なお、4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。

3.2 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）
- ③使用車両の移動円滑化基準適用除外認定に関すること

道路運送法（抜粋）

（許可申請）

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

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

（一般乗合旅客自動車運送事業の運賃及び料金）

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

3.3 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1カ月程度）。

3.4 道路運送法第4条の許可のもとデマンド型運行に係る協議事項

（案）

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

令和2年12月3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
豊中市南部地域
- 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
なし

令和2年12月●●日

豊中市地域公共交通協議会
会長 猪井博登

3.5 使用車両の移動円滑化基準適用除外認定について

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

【使用車両】

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

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



豊中市公共交通改善実施計画

【交通不便地改善施策・南部地域編】

令和2年（2020年）12月

豊中市

豊中市公共交通改善実施計画
【交通不便地改善施策・南部地域編】
目次

1. 計画概要	1
1. 計画概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画区域	1
1.3 計画の位置付け	2
2. 施策の方向性	4
2.1 南部地域の状況	4
2.2 市立豊中病院線の状況	5
2.2.1 運行状況	5
2.2.2 市立豊中病院線（64 系統）の現状と課題	6
2.3 施策実現の考え方	7
2.4 新たな交通システムの検討	8
2.4.1 交通モード	8
2.4.2 運行形態	10
3. 事業内容	12
3.1 交通システム	12
3.2 運行区域	12
3.3 運行ルート	12
3.3.1 南部地域東路線	13
3.3.2 南部地域西路線	26
3.4 運行概要	42
3.4.1 運行日、運行時間帯及び運行本数	42
3.4.2 ダイヤの設定	42
3.4.3 運賃	43
4. 運営方法	43
4.1 事業主体	43
4.2 運行主体	43
5. 収支予測と市の負担	44
5.1 予測の考え方	44
5.1.1 1日あたり利用者数の算出方法	44
5.1.2 年間運行経費の算出方法	44
5.1.3 年間収入金額	44
5.2 需要予測と収支予測	44
5.3 市の負担	44

6. 期待される事業の効果	45
7. 事業実施予定期間	45
8. 事業評価	46
8.1 運行評価方法	46
8.2 評価スケジュール	46
8.3 運行評価指標と運行改善参考指標	47
8.3.1 運行評価指標	47

1. 計画概要

1.1 背景と目的

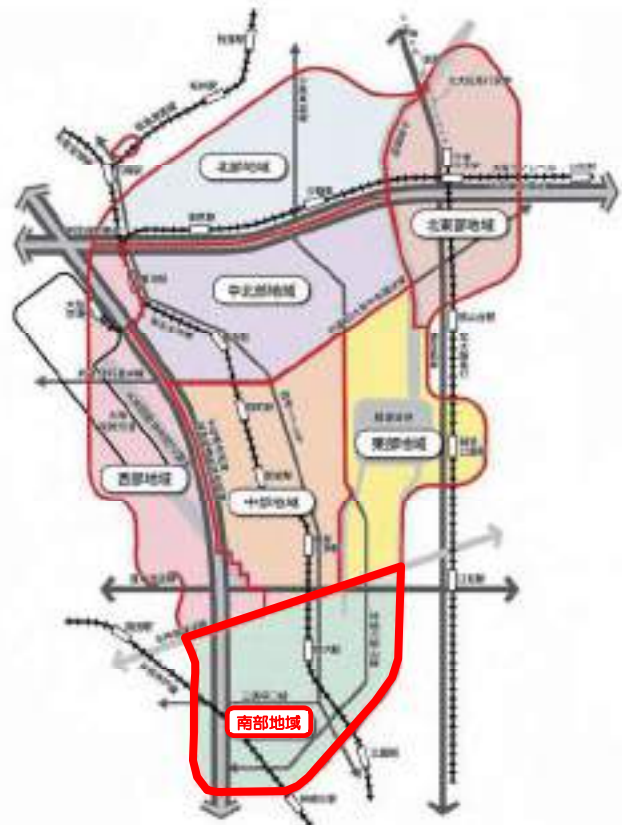
本市は、大阪国際空港や、高速道路・幹線道路などの広域交通に加え、阪急電鉄宝塚線・神戸線、北大阪急行電鉄南北線、大阪モノレールといった鉄道と、路線バスなどの地域交通の整備により、交通利便性が高いまちと評価されています。しかしながら、市域には、鉄道駅勢力圏及びバス停勢力圏から外れた、いわゆる交通不便地が存在し、その解消が求められていること、また、都市構造上南北方向に比べ、東西の結びつきが脆弱で、その流動が少ないことなどの課題があります。さらに、将来的には、バス路線網が充実している地域においても、人口減少とともにバス利用者が減少し、路線の縮小が懸念されること、自動車に頼って生活している地域においては、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

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

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

1.2 計画区域

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



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

図 1.1 計画の区域

1.3 計画の位置付け

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

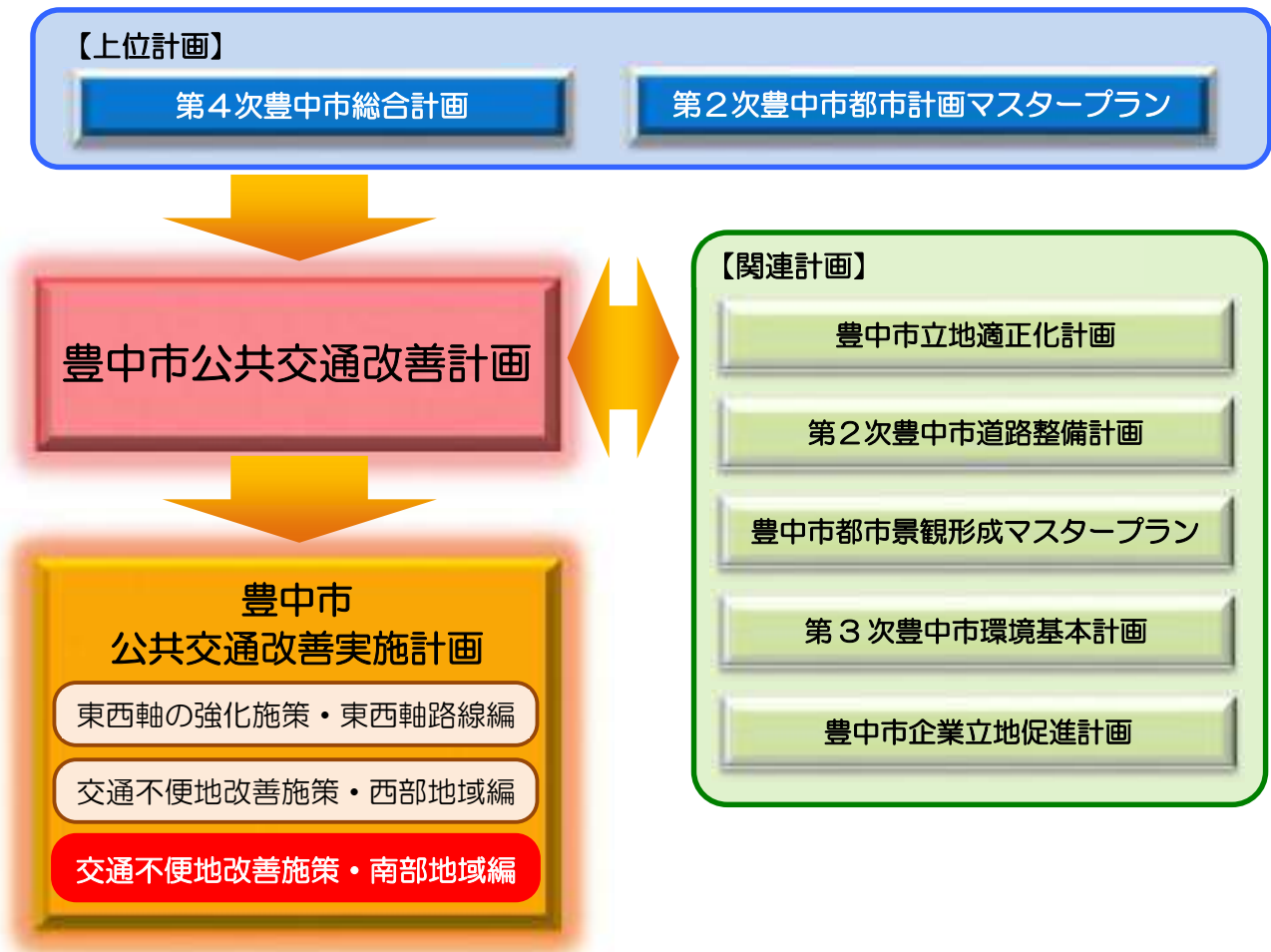


図 1.2 豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・南部地域編】の位置付け

豊中市公共交通改善計画では、「基本理念」、実現するために必要な 3 つの「基本方針」及び「取り組むべき施策」を以下のように定めており、本計画は取り組むべき施策のうち「②交通不便地の改善」及び「⑩バス運行補助事業の見直し」に基づく施策となります。



図 1.3 豊中市公共交通改善計画における施策体系

2. 施策の方向性

2.1 南部地域の状況

南部地域は、平坦な地形であるため歩きやすく、その多くが庄内駅をはじめ三国駅、神崎川駅徒歩圏にあります。

しかし、庄本地区周辺はバス停が少なく交通不便地が存在しています。

南部地域の外縁部を運行している市立豊中病院線は、加島駅と柴原駅を結んでいますが、市域の最寄り鉄道駅である庄内駅にはアクセスしていません。

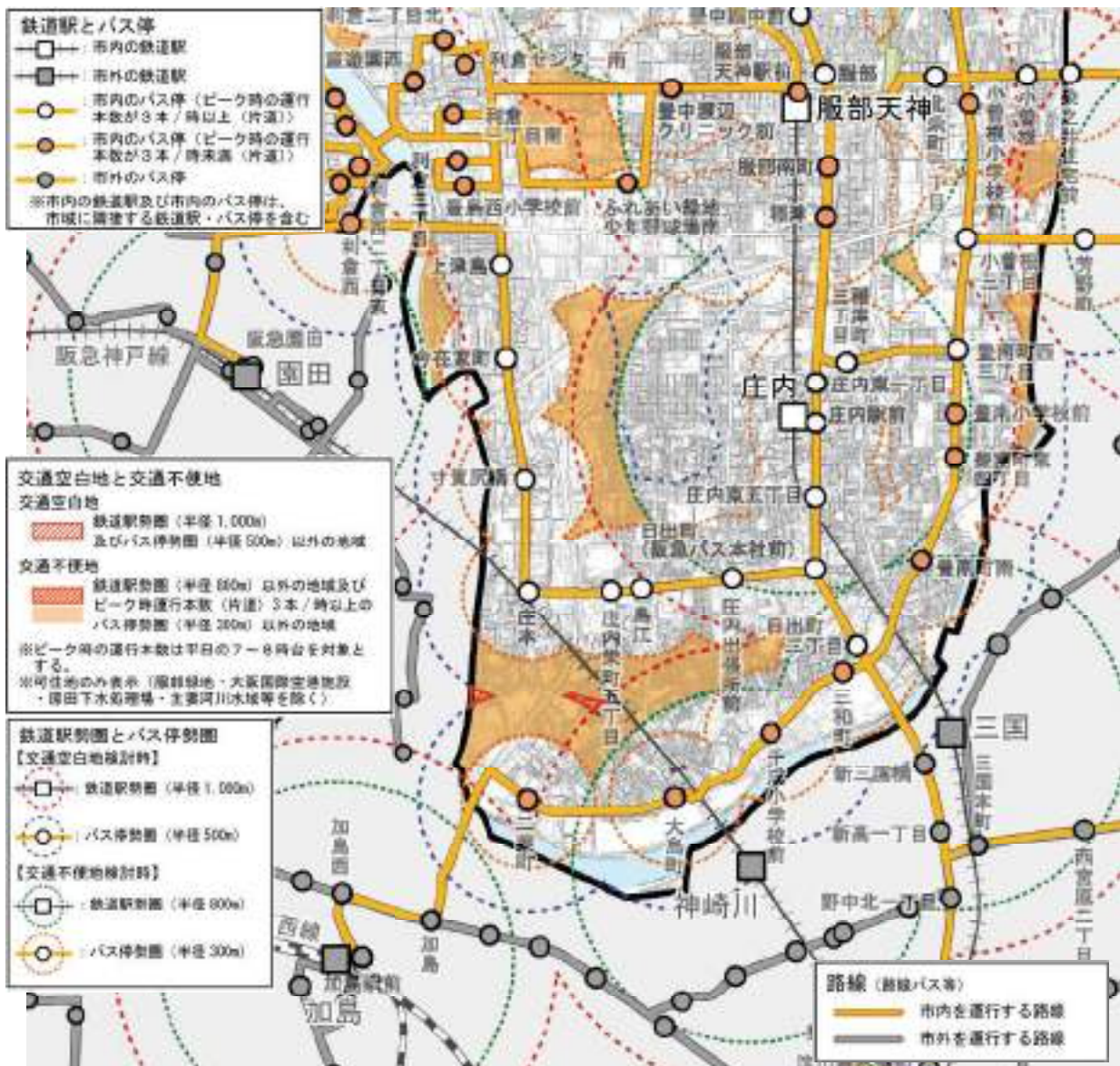


図 2.1 南部地域における交通空白地と交通不便地域の状況

2.2 市立豊中病院線の状況

2.2.1 運行状況

豊中市では、平成9年（1997年）の市立豊中病院の移転（岡上の町2丁目⇒柴原町）に伴い、南部地域から市立豊中病院へのアクセス確保を目的に、市立豊中病院線を運行開始し、当該路線への補助金交付を行っています。



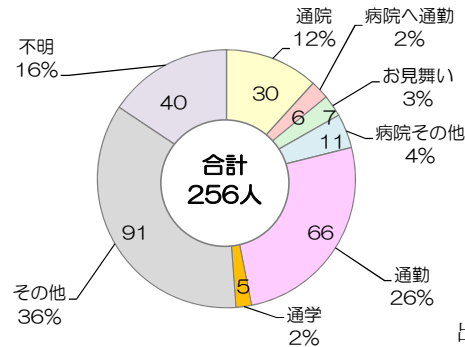
図 2.2 バス運行補助事業路線

2.2.2 市立豊中病院線（64 系統）の現状と課題

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

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

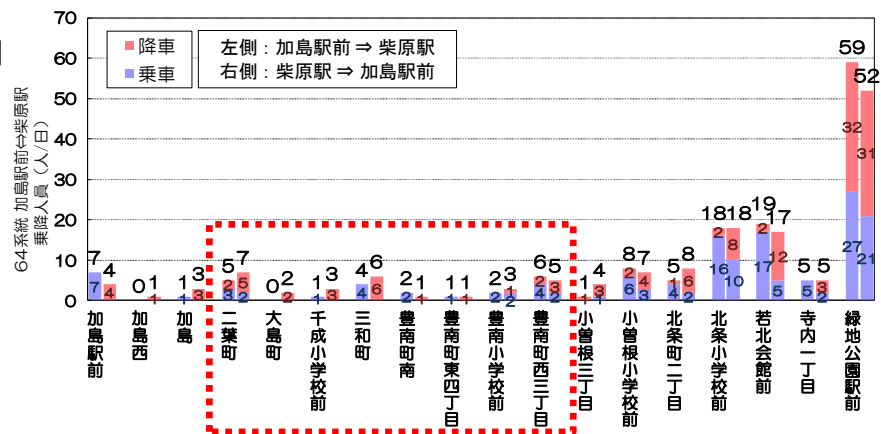
南部地域から直接柴原駅へ向かう利用は非常に少ない状況(1 便あたり 0.8 人)にあり、当該路線を維持する必要性に欠け、令和 3 年（2021 年）3 月末を持って廃止します。



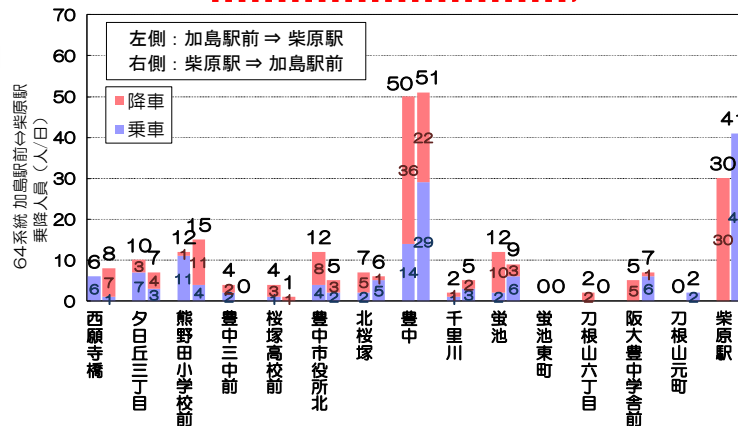
出典：平成 26 年（2014 年）阪急バス乗降調査

図 2.3 市立豊中病院線（64 系統）における利用者の利用目的

【加島駅前～ 緑地公園駅前間】



【西願寺橋～豊中～ 柴原駅前間】



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

出典：平成 26 年（2014 年）阪急バス乗降調査

図 2.4 市立豊中病院線（64 系統）におけるバス停別乗降者数

2.3 施策実現の考え方

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

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

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



図 2.5 市立豊中病院線廃止に伴う交通空白地と交通不便地の状況

■新たな公共交通システム導入の考え方

①交通不便地における移動手段の確保

交通不便地に居住する市民の日常生活を支援するため、移動手段を確保します。

②鉄道駅等の都市拠点・地域拠点へのアクセス確保

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

③民間バス路線との競合の回避

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

④適正な手段の選択

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

⑤適正な料金の徴収

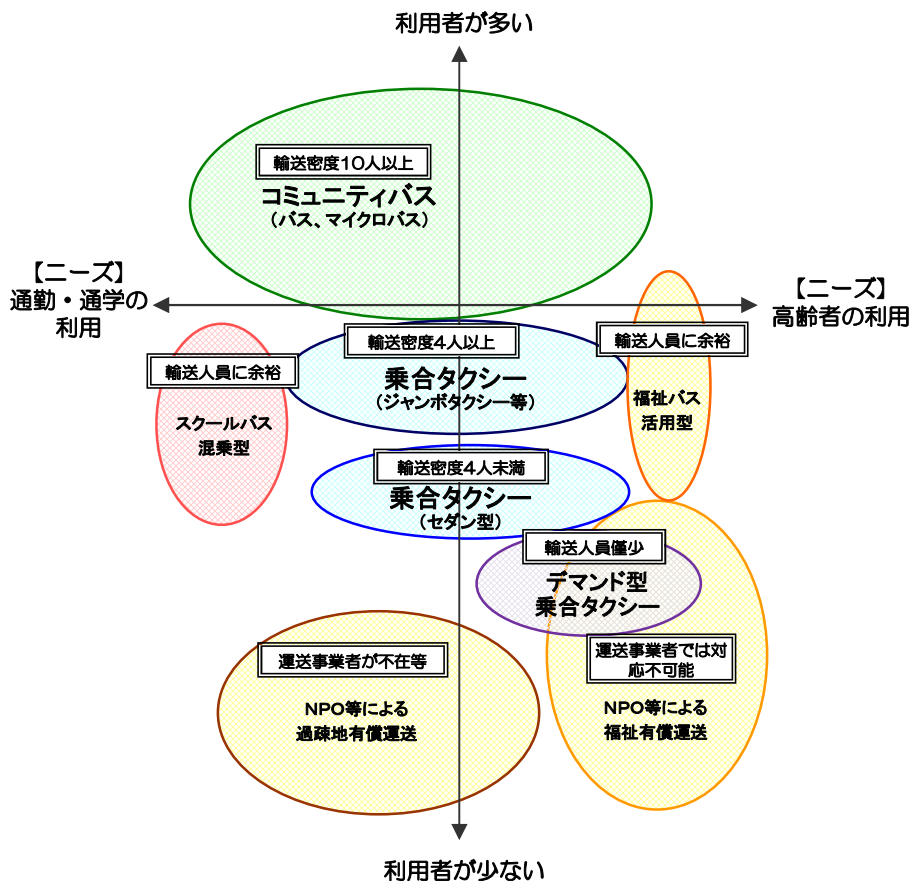
安易な無料化や安価な運賃は公平性や採算性に欠けるため、既存のバス路線の料金とのバランスを図ります。

2.4 新たな交通システムの検討

2.4.1 交通モード

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

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



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

図 2.6 利用形態による運行イメージ

【デマンド型交通とは】

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

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

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

表 2.1 各交通モードの整理

	路線バス	コミュニティバス	乗合タクシー
イメージ			
概要	バス事業者が運営し、定時定路線で運行。本市では、主に鉄道駅等の拠点を結ぶ路線を運行。	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。

導入する交通システムについて、上図と上表を参考に交通モードを選択します。

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

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



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

2.4.2 運行形態

(1) 定時定路線とデマンド交通

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

表 2.2 路線定期型交通とデマンド型交通の一般的な特徴

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

表 2.3 運行形態別のメリット・デメリット

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

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

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

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

(2) デマンド交通の運行方式

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

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

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

3. 事業内容

3.1 交通システム

前述の 2.3 の検討により、導入する交通システムは以下の通りとします。

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

3.2 運行区域

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

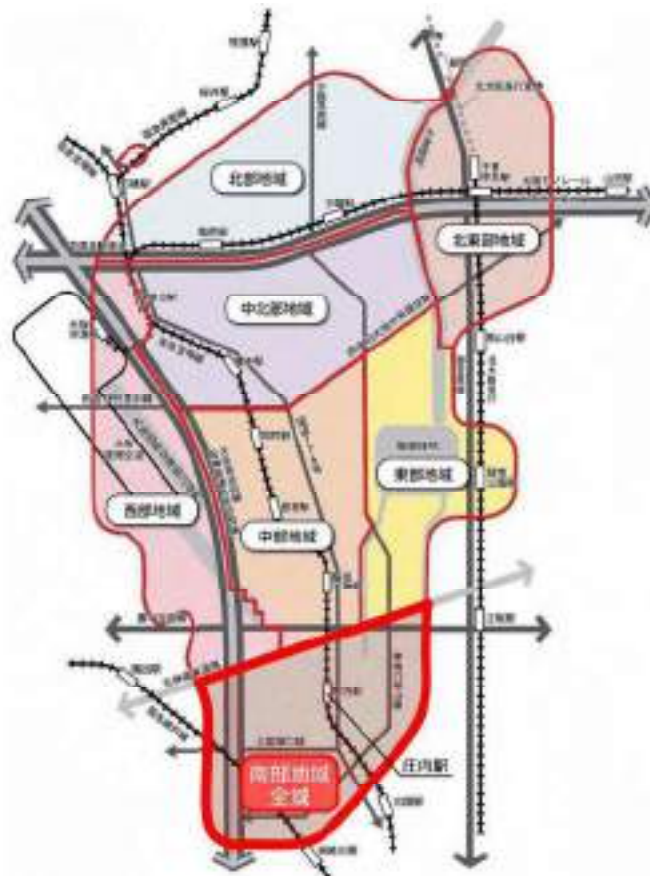


図 3.1 運行区域

3.3 運行ルート

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

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

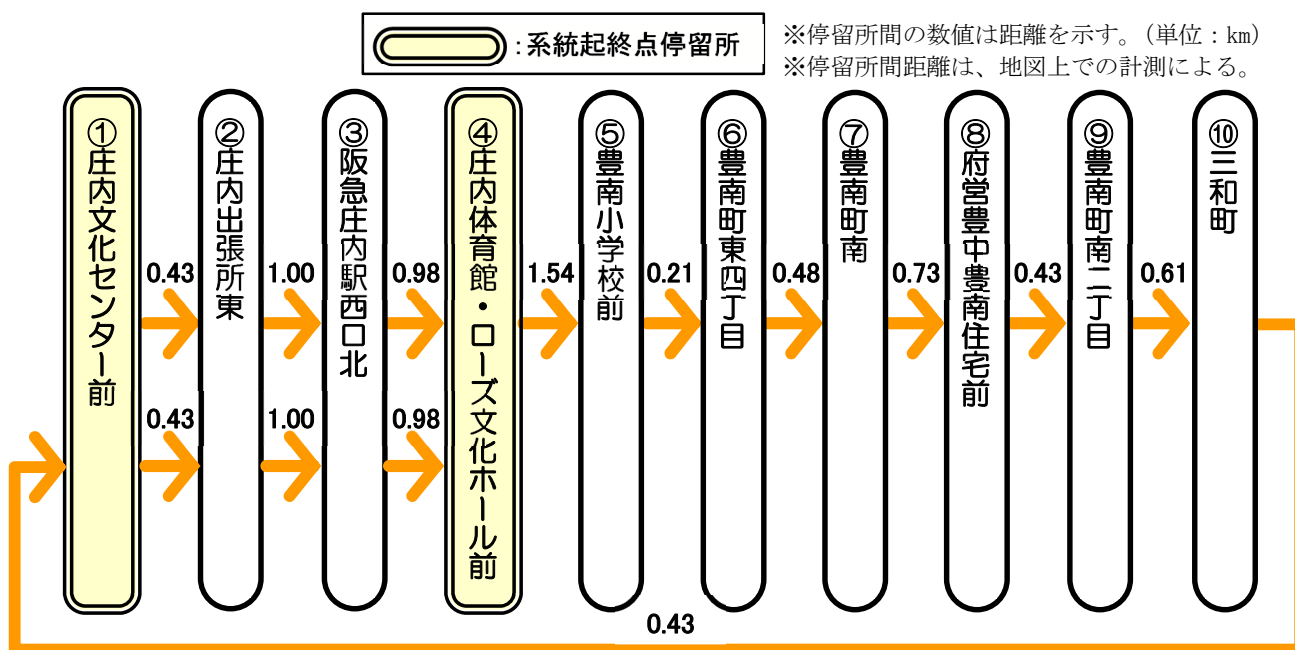
3.3.1 南部地域東路線

南部地域東路線の運行ルートは、庄内駅及びその周辺施設と豊南地区を結ぶルートとします。



図 3.2 南部地域路線西側ルートイメージ

豊南地区内の停留所位置は、以下のとおりです。



庄内文化センター前から豊南地区を経て庄内体育館・ローズ文化ホール前まで9.1km

図 3.3 デマンド型乗合タクシー路線図【南部地域路線西側ルート】

南部地域路線 ルート案
東側ルート

令和3年(2021年)4月
運行開始予定ルート案



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

南部地域路線 ルート案
東側ルート

南部コラボセンター完成後
ルート案

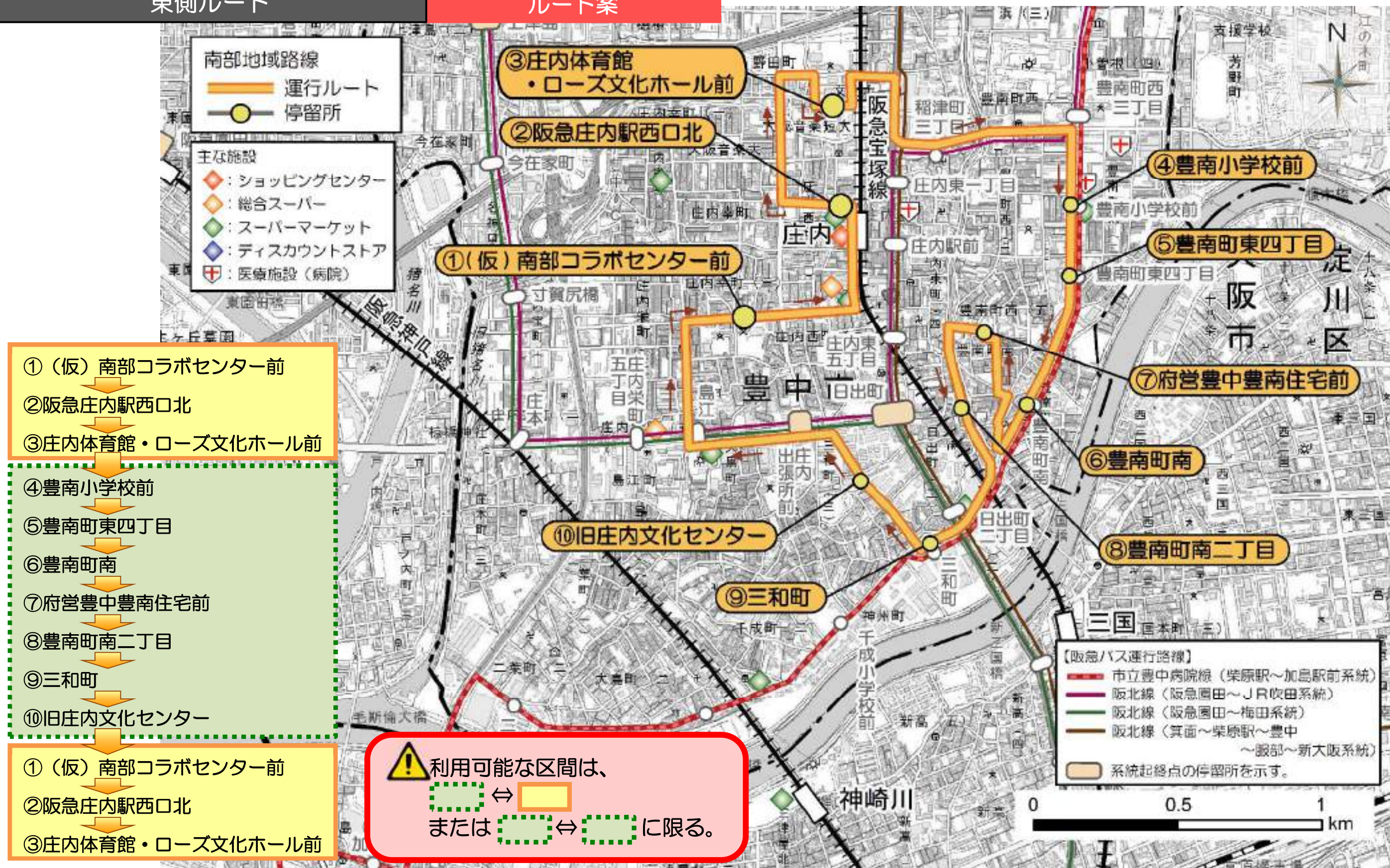
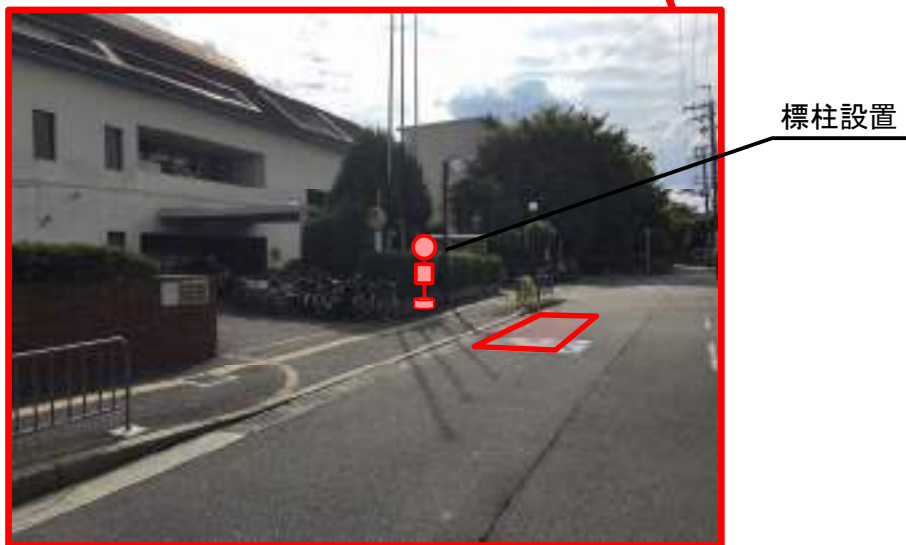
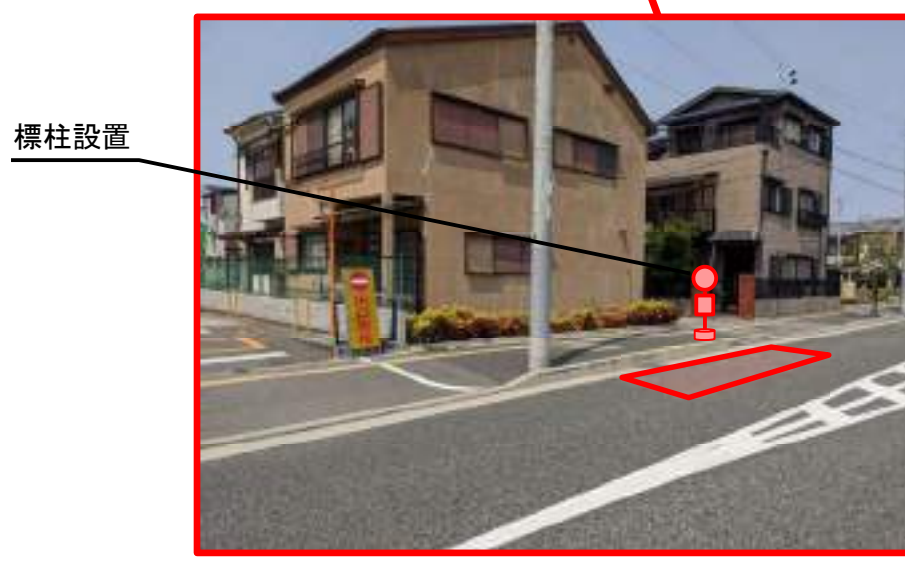


図 3.5 南部地域路線東側ルート案(南部コラボセンター完成後ルート案)



.....: 豊南地区から阪急庄内駅西口北への運行便のルート
: 庄内文化センター前を起点とする運行便のルート

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



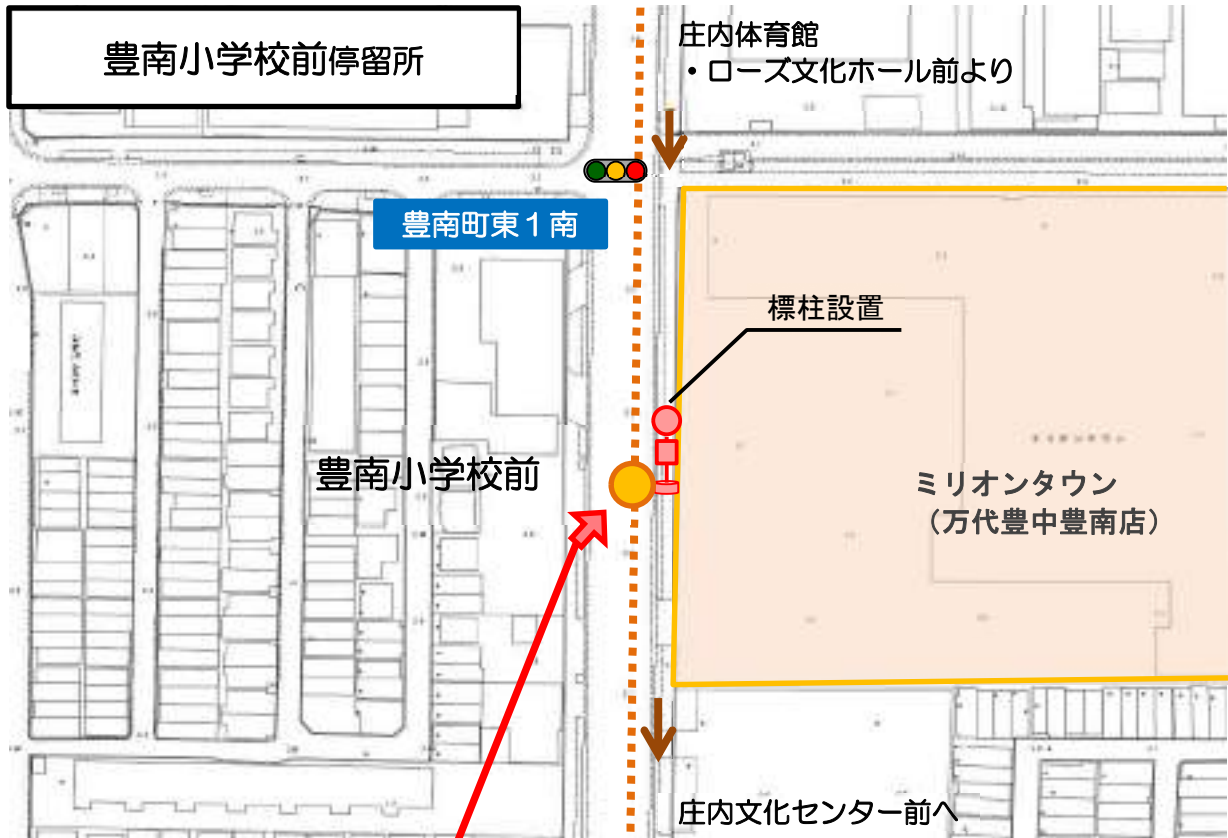
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	3.0m	3.5m	-	標柱	豊中市 (市道)	西側ルート『②庄内出張所 東』と併用



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.0m	標柱	豊中市 (市道)	西側ルート『③阪急庄内駅西 口北』と併用



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



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



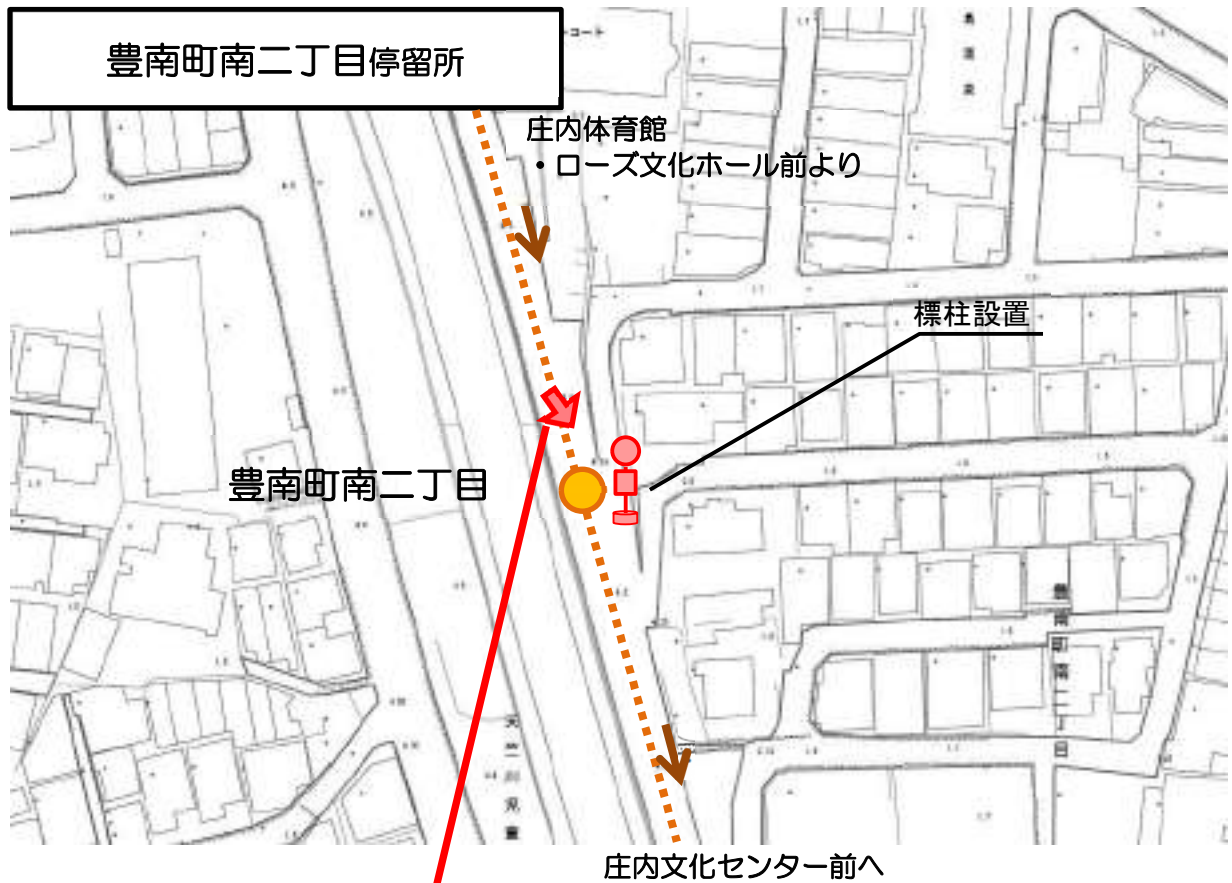
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	4.0m	5.5m	-	標柱	豊中市 (市道)	廃止予定の阪急バス市立豊 中病院線の停留所を活用



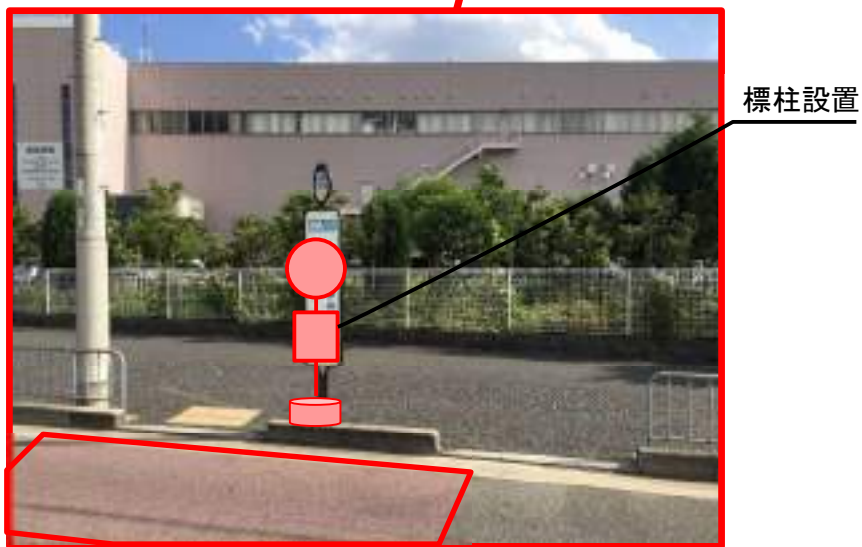
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (歩道有り)	市道	4.0m	6.2m	-	標柱	豊中市 (市道)	廃止予定の阪急バス市立豊 中病院線の停留所を活用



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



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



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

3.3.2 南部地域西路線

南部地域西路線の運行ルートは、庄内駅及びその周辺施設と干成・庄本地区を結ぶルートとします。



図 3.6 南部地域路線西側ルートイメージ

千成・庄本地区内の停留所位置は、以下のとおりです。

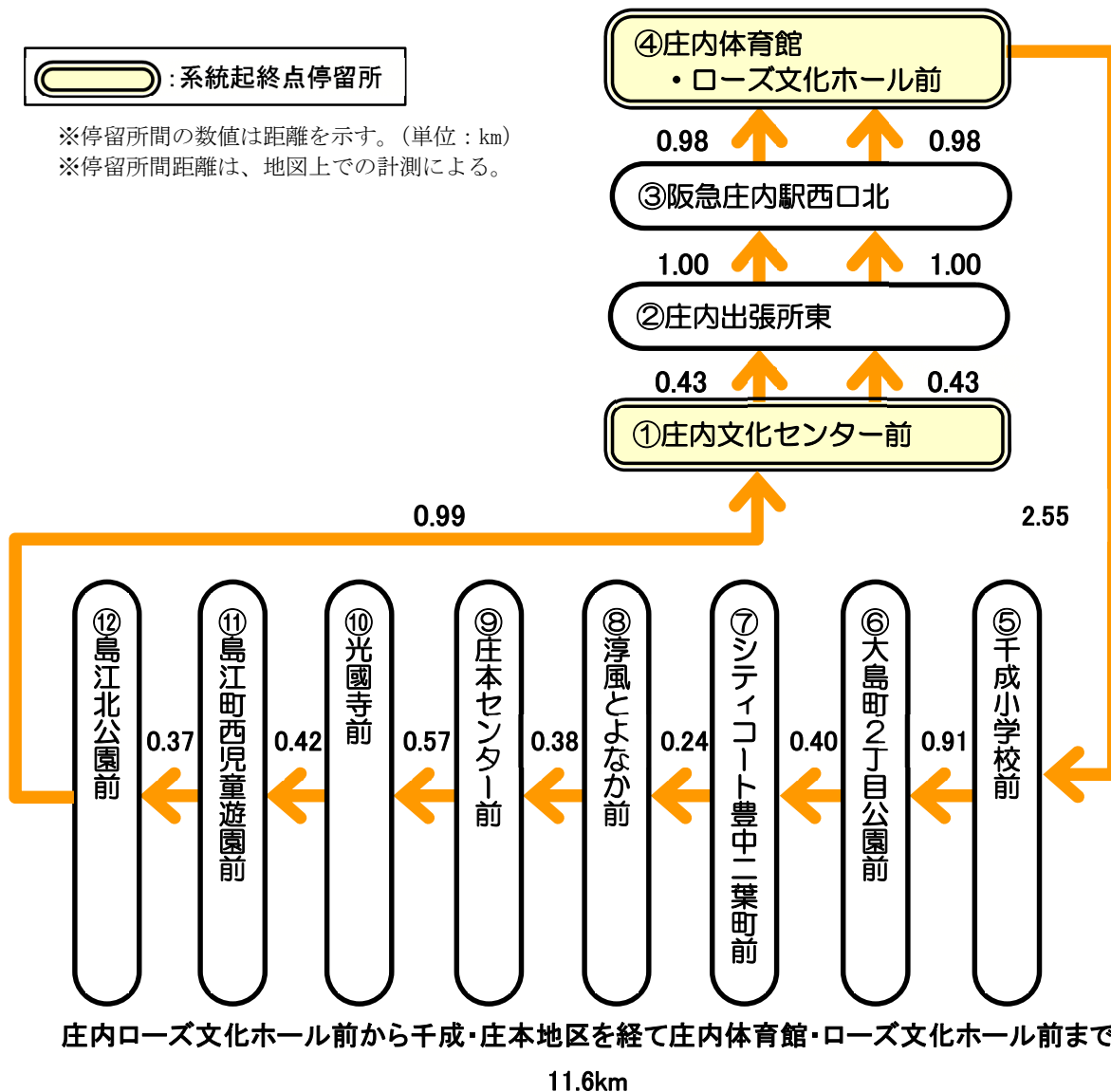


図 3.7 デマンド型乗合タクシー路線図【南部地域路線西側ルート】

南部地域路線 ルート案
西側ルート

令和3年(2021年)4月
運行開始予定ルート案

⚠️ 利用可能な区間は、
⇔ または ⇔ に限る。

ルート延長：約 11.6km
所要時間：一周約 45分
(途中停車なし・渋滞なし)

- 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2丁目公園前
- ⑦シティコート豊中二葉町前
- ⑧淳風とよなか前
- ⑨庄本センター前
- ⑩光國寺前
- 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
- 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

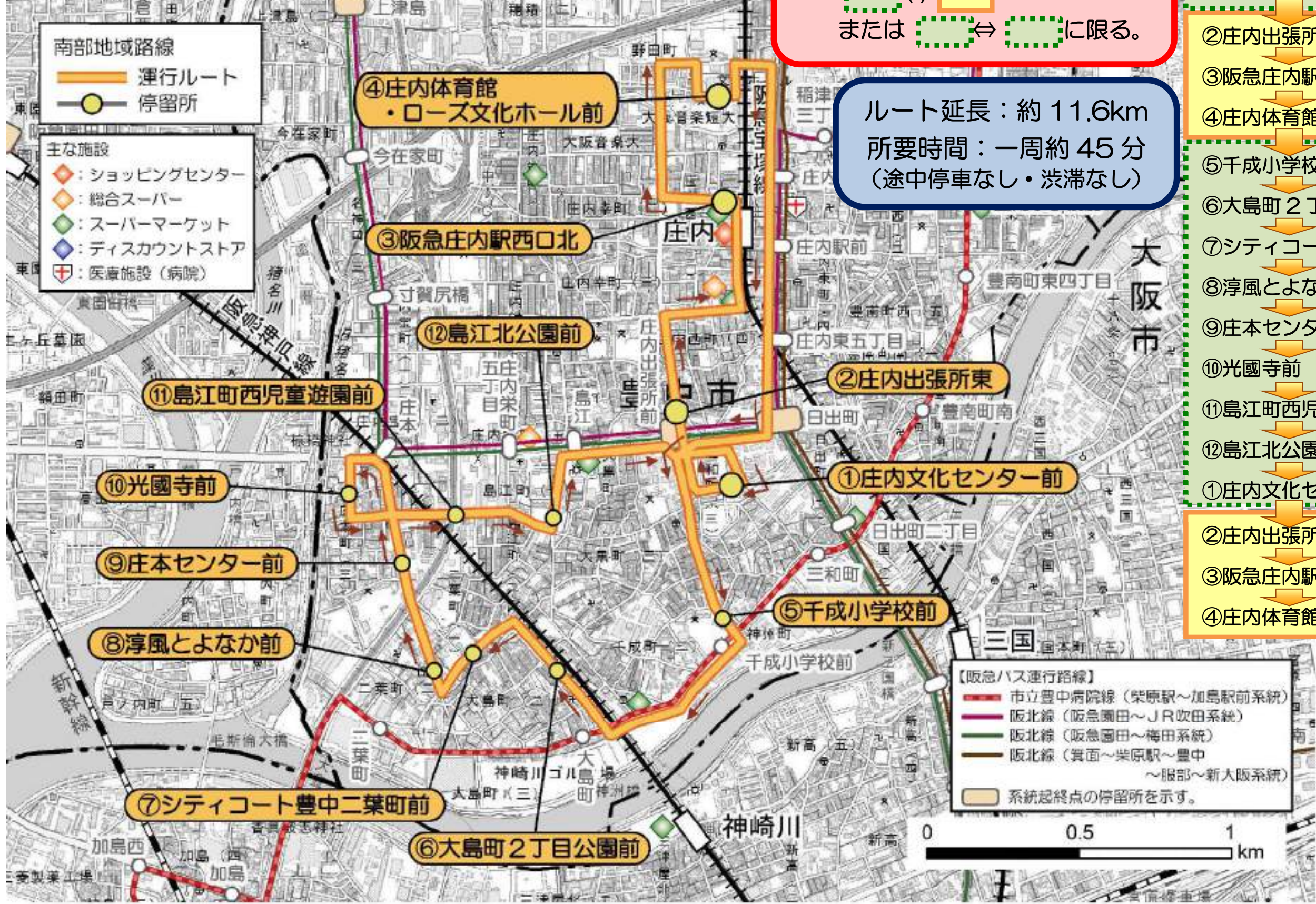





図 3.8 南部地域路線西側ルート案(令和3年(2021年)4月運行開始予定ルート案)

南部地域路線 ルート案
西側ルート

南部コラボセンター完成後
ルート案

⚠️ 利用可能な区間は、
⇔ 
または  ⇔  に限る。

- ① (仮) 南部コラボセンター前
- ② 阪急庄内駅西口北
- ③ 庄内体育館・ローズ文化ホール前
- ④ 千成小学校前
- ⑤ 大島町2丁目公園前
- ⑥ シティコート豊中二葉町前
- ⑦ 淳風とよなか前
- ⑧ 庄本センター前
- ⑨ 光國寺前
- ⑩ 島江町西児童遊園前
- ⑪ 島江北公園前
- ① (仮) 南部コラボセンター前
- ② 阪急庄内駅西口北
- ③ 庄内体育館・ローズ文化ホール前

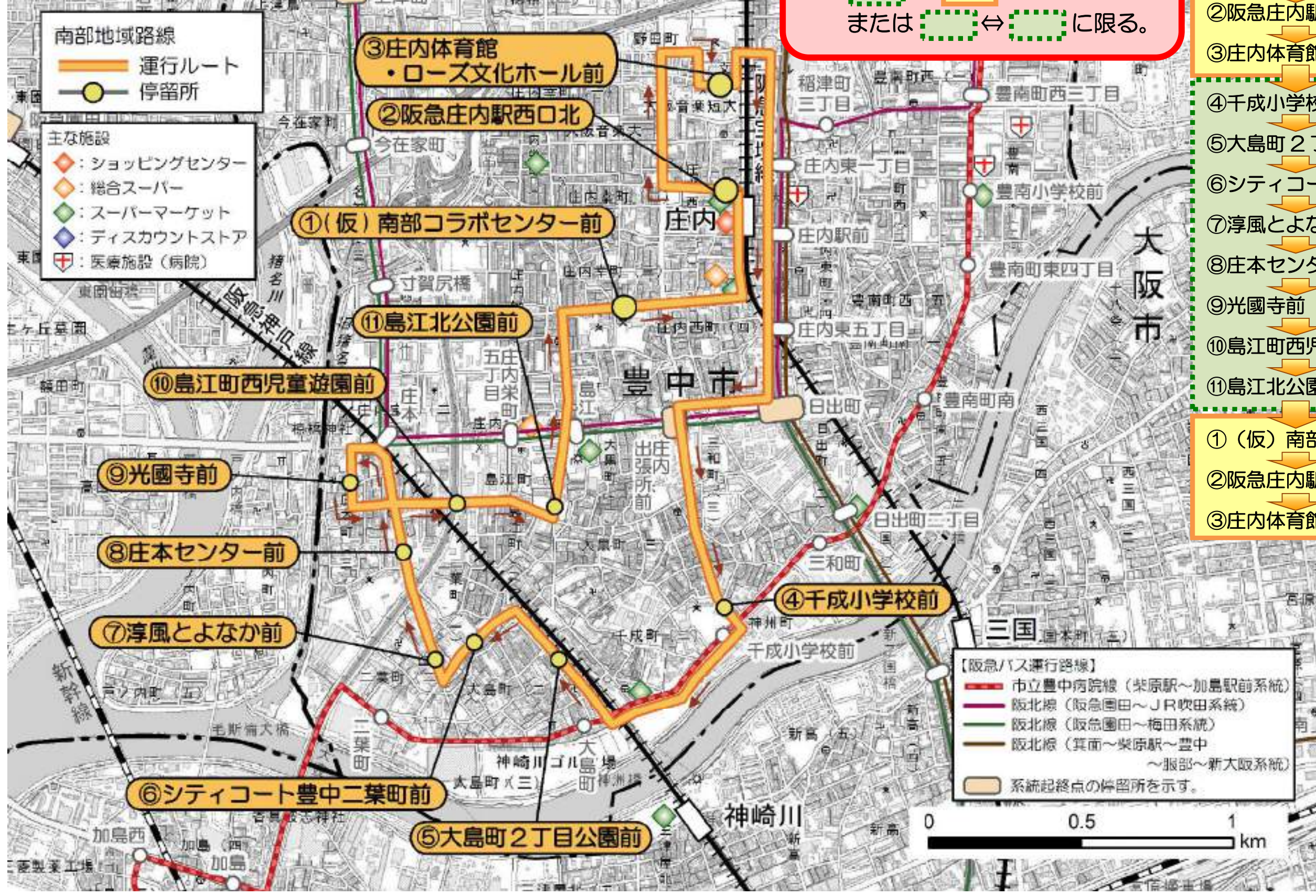
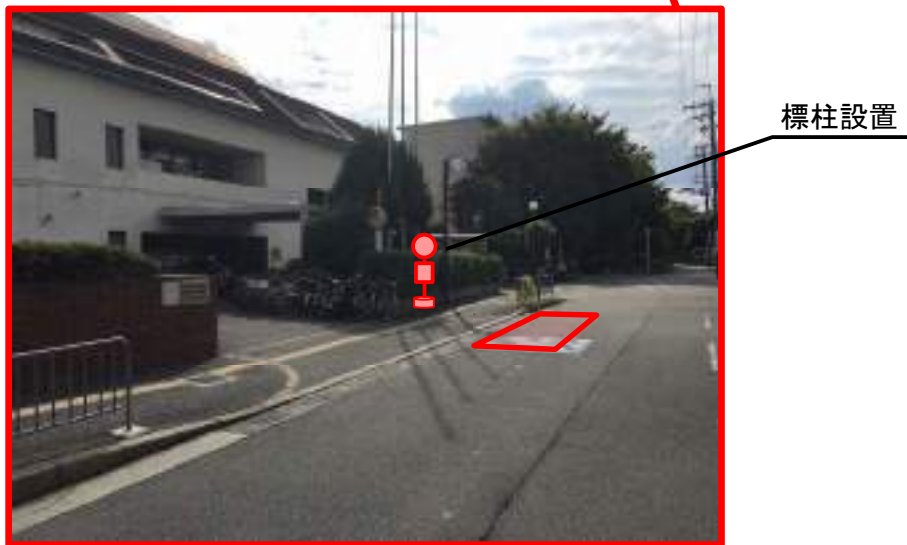


図 3.9 南部地域路線西側ルート案 (南部コラボセンター完成後ルート案)



.....: 豊南地区から阪急庄内駅西口北への運行便のルート
: 庄内文化センター前を起点とする運行便のルート

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



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



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.0m	標柱	豊中市 (市道)	東側ルート『③阪急庄内駅西 口北』と併用



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



庄本地区
・庄内文化センター前へ

標柱設置

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



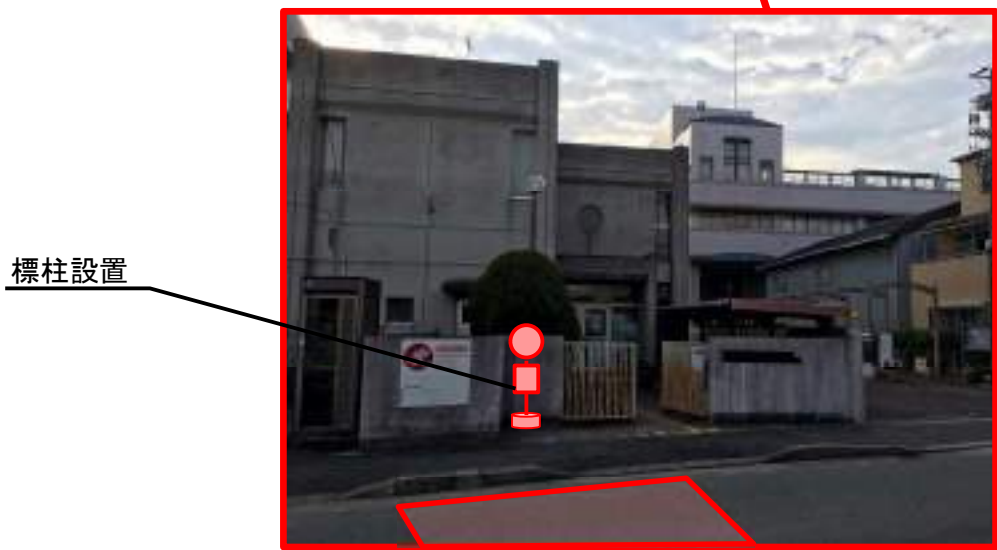
道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行 (西側歩道有り)	市道	2.3m	2.8m	-	標柱	豊中市 (市道)	-



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



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



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



道路状況		幅員			情報案内 標示種別		備考
		歩道	車道 (片側)	車道 (全幅)	種別	占用先	
対面通行(中央線なし)	市道	-	-	6.8m	標柱	豊中市 (市道)	10月13日・14日は 祭事のため利用不可



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



標柱設置

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

3.4 運行概要

3.4.1 運行日、運行時間帯及び運行本数

運行日は、平日のみとします。

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

● デマンド型乗合タクシーの運行時間帯と運行本数

運行時間帯	平日のみ：9時台から16時台
運行間隔	概ね1本/時

3.4.2 ダイヤの設定

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

利用のしやすさなどを考慮し、パターンダイヤとします。

● 南部地域路線ダイヤ（西側ルート・東側ルート）

	停留所名称	停留所間 所要時間(分)	平日						休日				
			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	
南部地域 路線東側 ルート	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	1	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	4	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	3	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	5	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	1	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	2	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	3	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	2	8:21	-	9:51	11:21	13:21	15:21	16:51	10:21	12:21	14:51	16:51
	⑩三和町	2	8:23	-	9:53	11:23	13:23	15:23	16:53	10:23	12:23	14:53	16:53
兼用 区間	①庄内文化センター前	3	8:26	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	1	8:27	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	4	8:31	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	3	8:34	8:08	10:04	11:34	13:34	15:34	17:04	10:34	12:34	15:04	17:04
南部地域 路線西側 ルート	⑤千成小学校前	9	-	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	3	-	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	2	-	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	1	-	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	2	-	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	2	-	8:25	10:21	11:51	13:51	15:51	17:21	10:51	12:51	15:21	17:21
	⑪鳥江町西児童遊園前	2	-	8:27	10:23	11:53	13:53	15:53	17:23	10:53	12:53	15:23	17:23
	⑫鳥江北公園前	2	-	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	5	-	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	1	-	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	4	-	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	3	-	8:42	10:38	12:08	14:08	16:08	17:38	11:08	13:08	15:38	17:38	

※表中の **〇〇:〇〇**（太文字下線ありの時刻）は、南部地域路線東側ルート及び南部地域路線西側ルートにおける起点停留所の発車時刻を示す。

3.4.3 運賃

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

● デマンド型乗合タクシーの運賃

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

4. 運営方法

4.1 事業主体

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

4.2 運行主体

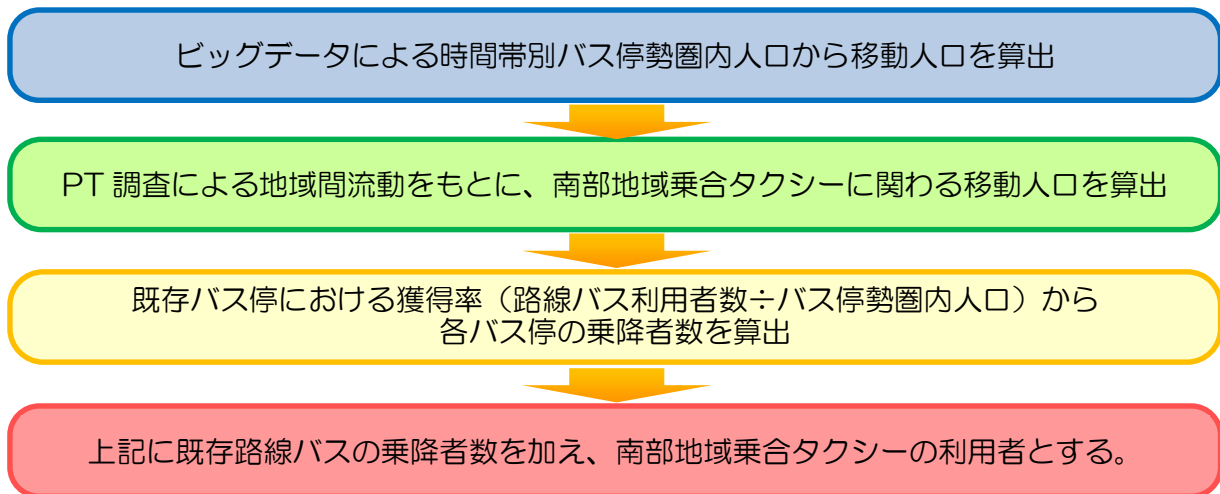
安全性確保等の観点から、道路運送法第 4 条で規定される一般旅客自動車運送事業者（タクシー事業者等）による運行を想定します。

5. 収支予測と市の負担

5.1 予測の考え方

5.1.1 1日あたり利用者数の算出方法

1日あたり利用者数は、下記の考え方に基づき算出します。



※特定施設に対する需要は考慮していない。

5.1.2 年間運行経費の算出方法

年間運行経費は、下記の考え方に基づき算出しています。

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

5.1.3 年間収入金額

年間収入金額は、下記の考え方に基づき算出しています。

- 年間収入金額は、需要予測による利用者数と予定する運賃より算出。

5.2 需要予測と収支予測

年間運行経費に対する収入金額は、以下のとおりと予測します。

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

5.3 市の負担

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

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り期待される効果を以下に示します。

●期待される主な効果

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

7. 事業実施予定期間

実施開始予定日：令和3年（2021年）4月1日

事業終了予定日：事業の終了は予定しない。

●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

8. 事業評価

8.1 運行評価方法

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

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

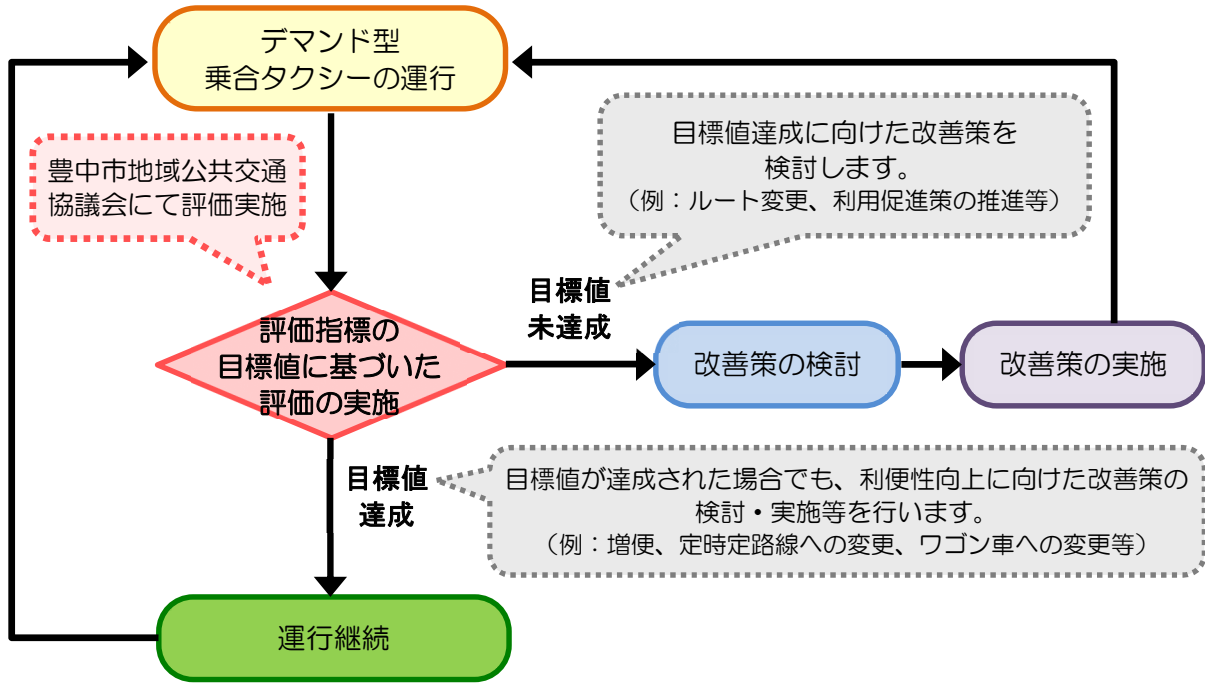


図 8.1 運行評価方法のイメージ

8.2 評価スケジュール

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

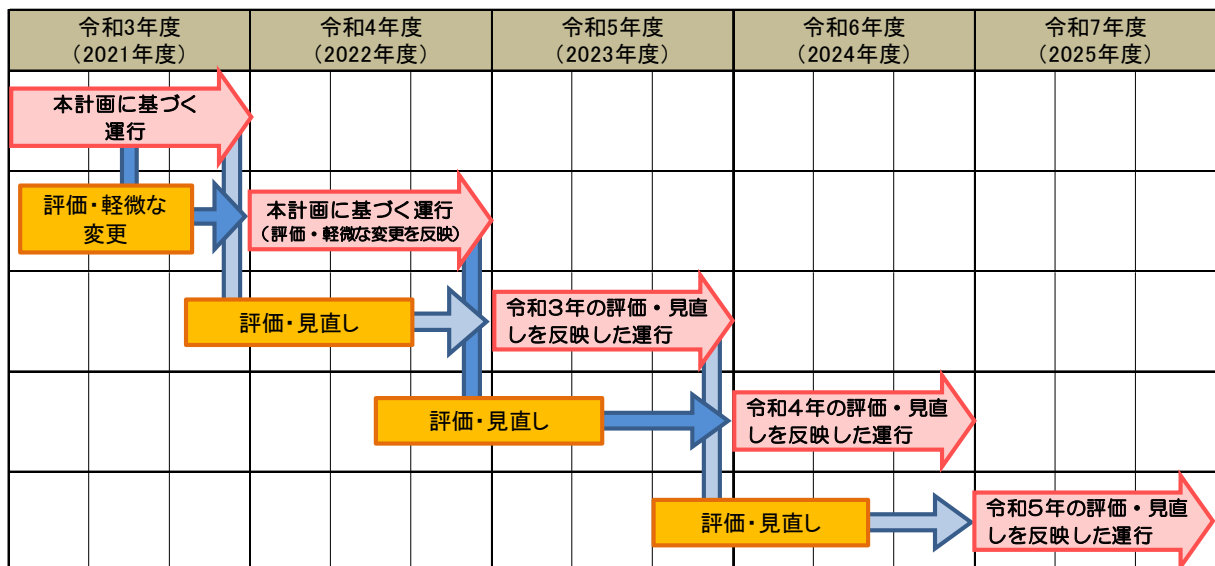


図 8.2 評価スケジュール

8.3 運行評価指標と運行改善参考指標

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

考え方は以下のとおりです。

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

8.3.1 運行評価指標

(現時点での内容は西部地域実施計画と同様、今後精査します。)

(1) 運行評価指標の設定

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

①利用状況：一日当たりの利用者数

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

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

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

②認知状況：認知度

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

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

認知度の「運行目標値」、「改善基準値」、「見直し基準」を以下に示します。

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

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

③運行経費：市支出金額

乗合タクシー事業を継続するためには、財政負担により賄われる運行経費も考慮する必要があるため、「市支出金額」を指標とします。

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

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

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

運行評価指標	運行目標値	改善基準値	見直し基準値
(運行経費) 市支出金額	収支予測結果を踏まえ、『900万円/年』とする	運行目標値の約 1.5 倍である『1,350万円/年』とする	運行形態がデマンド型であるため設定しない

表 8.4 運行評価指標の概要一覧

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

表 8.5 各運行評価指標の運行目標値・改善基準値・見直し基準値一覧

大項目	小項目	運行目標値	改善基準値	見直し基準値
		事業実施に当たっての目標値とする。計画期間中の目標として定め、短期での目標達成は求めないものとする。	事業実施に当たって、短期で達成されるべき目標値とする。この目標値を下回る場合は、具体的な対策を実施する。	事業実施に当たって、最低限達成すべき基準値とする。この目標値を下回る場合は、事業継続について検討を行う。
利用状況	利用者数	20人/日	10人/日	5人/日
認知状況	認知率	80%	30%	15%
運行経費	市支出金額	900万円/年	1,350万円/年	現時点では、設定しません。

(2) 運行評価の実施

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

運行目標値、改善基準値及び見直し基準値に対して、その対応を以下に示します。

【運行目標値】

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

【改善基準値】

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

【見直し基準値】

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

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

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

豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・南部地域編】

発 行：豊中市
編 集：豊中市 都市基盤部 交通政策課
発行年月：令和 2 年（2020 年）12 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

1. 検討の経緯

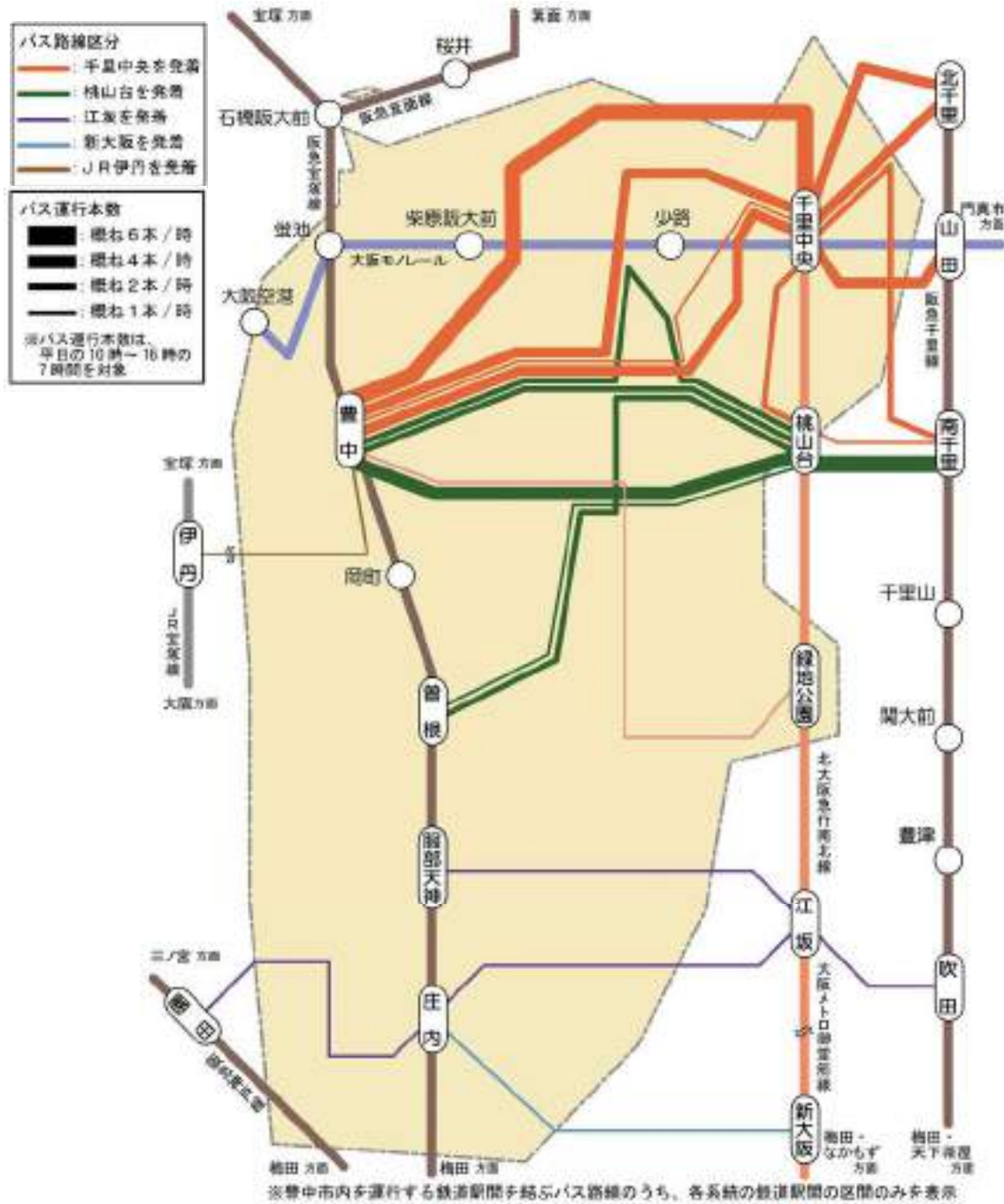
1.1 東西軸の現状と問題点

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

1.2 目的

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

● 本市における東西方向の公共交通ネットワークの状況



- ① 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、菅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）

1.3 東西軸路線運行の考え方

- ① 東部地域、中部地域及び西部地域の中心地を結びます。
- ② 北大阪急行線、阪急宝塚線及び JR 宝塚線（JR 福知山線）の異なる鉄道路線の駅を結びます。
- ③ 西部地域及び服部緑地周辺の交通不便地を通ります。
- ④ 服部緑地、文化芸術センター、豊島公園、クリーンランドを結びます。
- ⑤ 利用は通勤・通学目的及び買い物・通院等の自由目的等の多様な移動ニーズを対象とします。
- ⑥ 新設を必要としない既存道路ネットワークを活用した路線とします。
- ⑦ 既存バス路線やバス停を活用した路線とします。

● 東西軸路線の運行ルートイメージ



1.4 事業内容

- 令和3年（2021年）4月1日からの運行開始に向けて、バス事業者や関係機関とともに検討・準備を進めている。
- 具体の事業内容等については、資料6「(仮称)豊中市公共交通改善実施計画【東西軸路線バス編】」を参照願いたい。
- また、東西軸路線の路線図〔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〕と新設停留所については、次ページに示す。なお、新設停留所の工事は、12月末からの実施予定である。

1.5 申請手続きについて

- 市から当該路線の運行に係る要望書を阪急バス株式会社に提出のうえ、阪急バスの一般路線として、運行予定である。

2. 出発式イベント等について

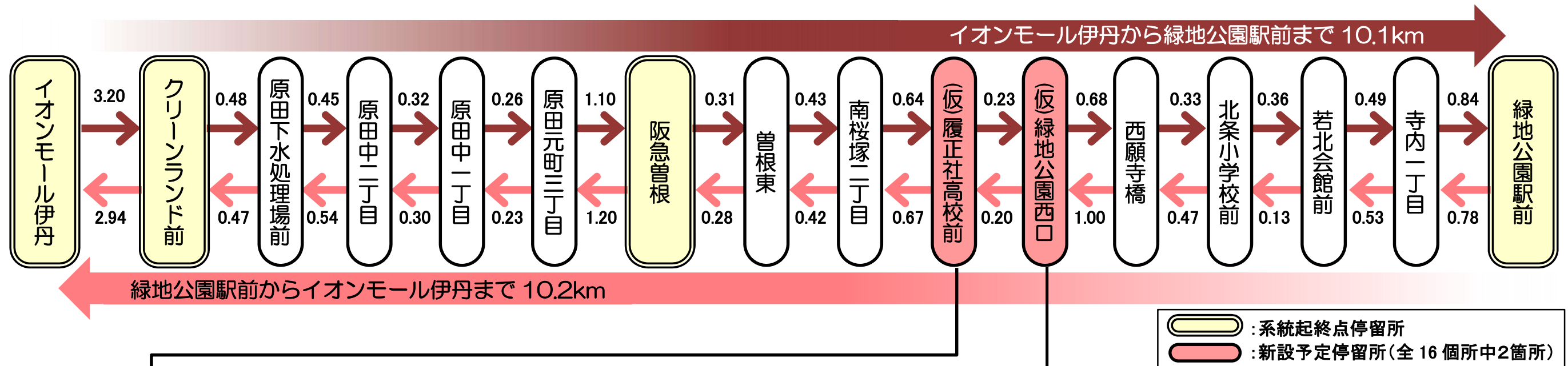
- 令和2年（2021年）4月1日から東西軸路線バスの運行に先立ち、利用者の獲得を目的として、潜在利用者への周知、運行内容や本バスの魅力などの発信を予定しており、以下のような施策の実施について検討を進めている。

3月下旬に出発式及び東西軸路線バス試乗会の開催に向けて、検討を進めている。

- ① 東西軸路線バス出発式
運行開始前に、出発を記念した式典の実施を検討中。
 - ・日時：令和2年（2021年）3月下旬
 - ・場所：曽根駅周辺
 - ・内容：主催者挨拶、来賓祝辞等
- ② 東西軸路線バス試乗会
出発式開催時に特別便として阪急曽根～イオンモール伊丹～阪急曽根～緑地公園駅前間を運行することを検討中（※運行区間は今後運行事業者と協議）。
- ③ 東西軸路線バス運行にかかる協定式
本市と阪急バス(株)との運行にかかる協定についてその締結を機会にPRを実施。
- ④ 周辺市、沿線施設、沿線事業所等へのPRおよび共同でのPR
伊丹市やイオンモール伊丹、履正社高校や緑地公園等沿線施設等と協議のうえ、資料の配架や先方のPR媒体などを活用した形での広報について取組みを検討中。
- ⑤ バスを使った楽しみ方の周知
ルート、周辺見どころ、ダイヤ、バスの乗り方などをまとめた紙を作成し、前号の沿線施設等への配架や、可能であれば鉄道駅等への配架、当市広報誌を活用したPR等を実施予定。

● 東西軸路線の路線図〔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〕と新設停留所

※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



(仮称)豊中市公共交通改善実施計画

【東西軸の強化施策・東西軸路線編】



阪急バスキャラクター
「バースケ、バスミン」



豊中市キャラクター
「マチカネくん」

令和2年（2020年）12月

豊 中 市

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

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

1 1. 計画概要

2 1.1 背景と目的

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

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

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

19 1.2 計画区域

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

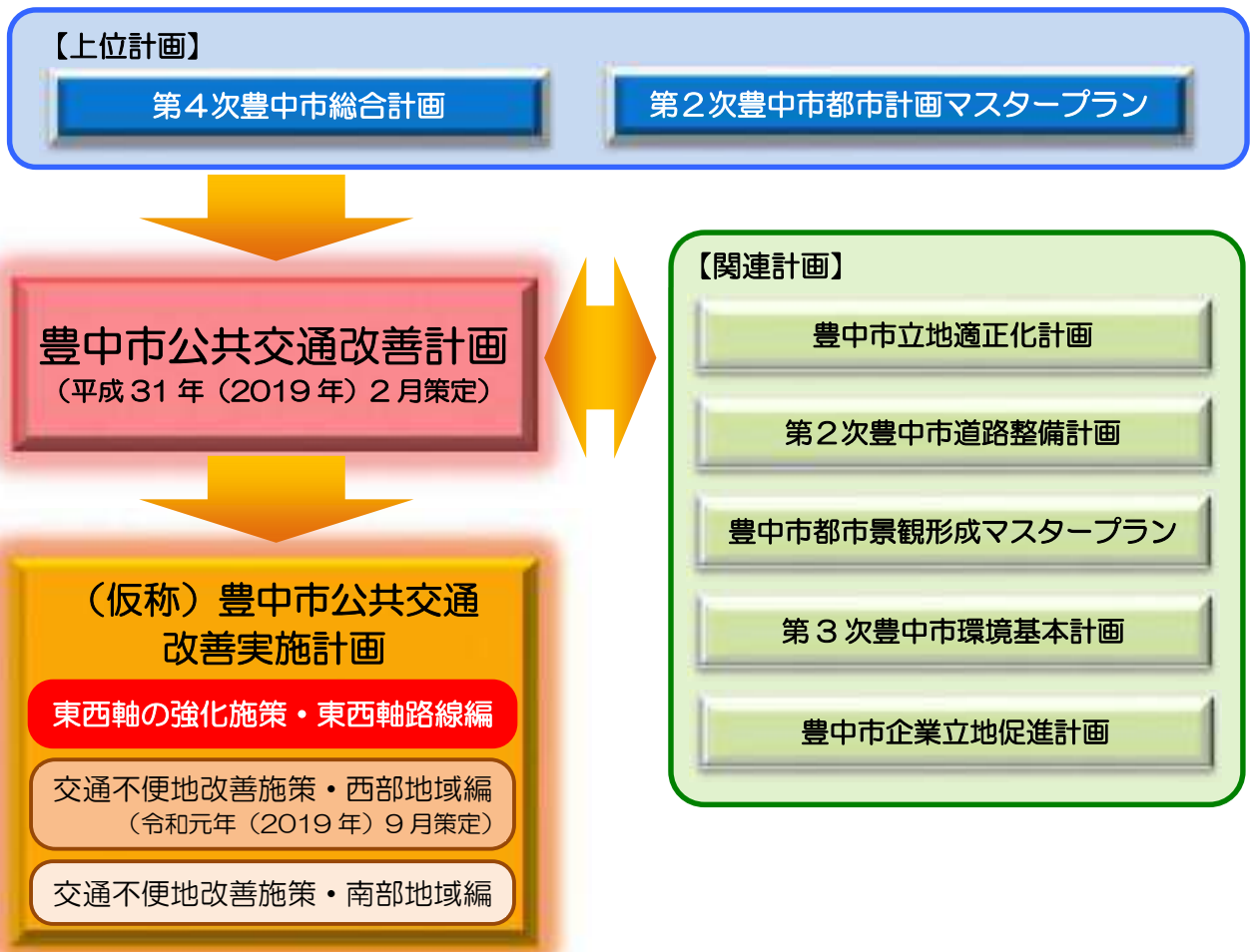


34 出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン
35 (平成30年(2018年)4月 豊中市)
36
37
38

39 図 1.1 計画の区域

1 1.3 計画の位置付け

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



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

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

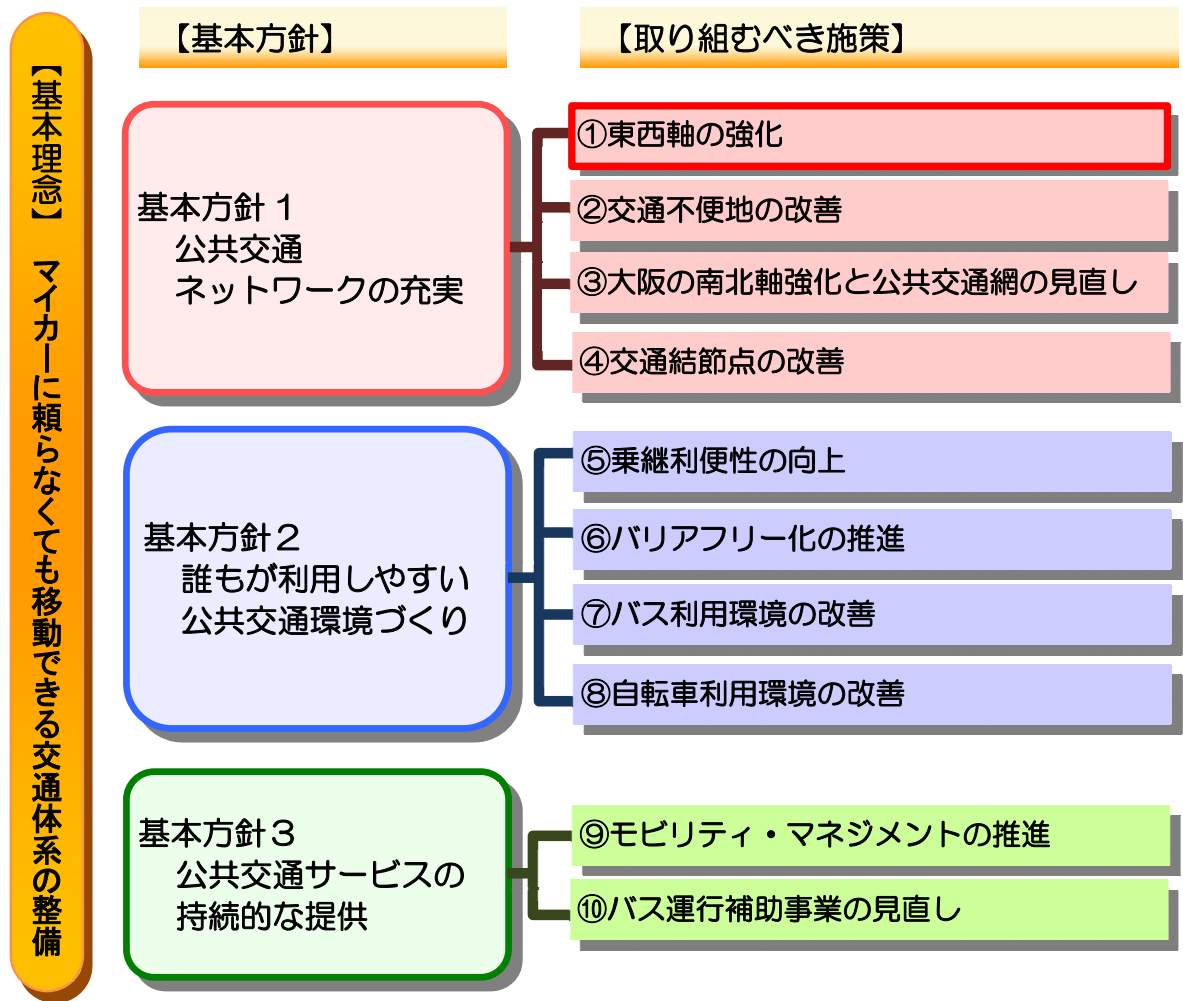


図 1.3 豊中市公共交通改善計画における施策体系

2. 施策の方向性

2.1 東西軸の現状

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

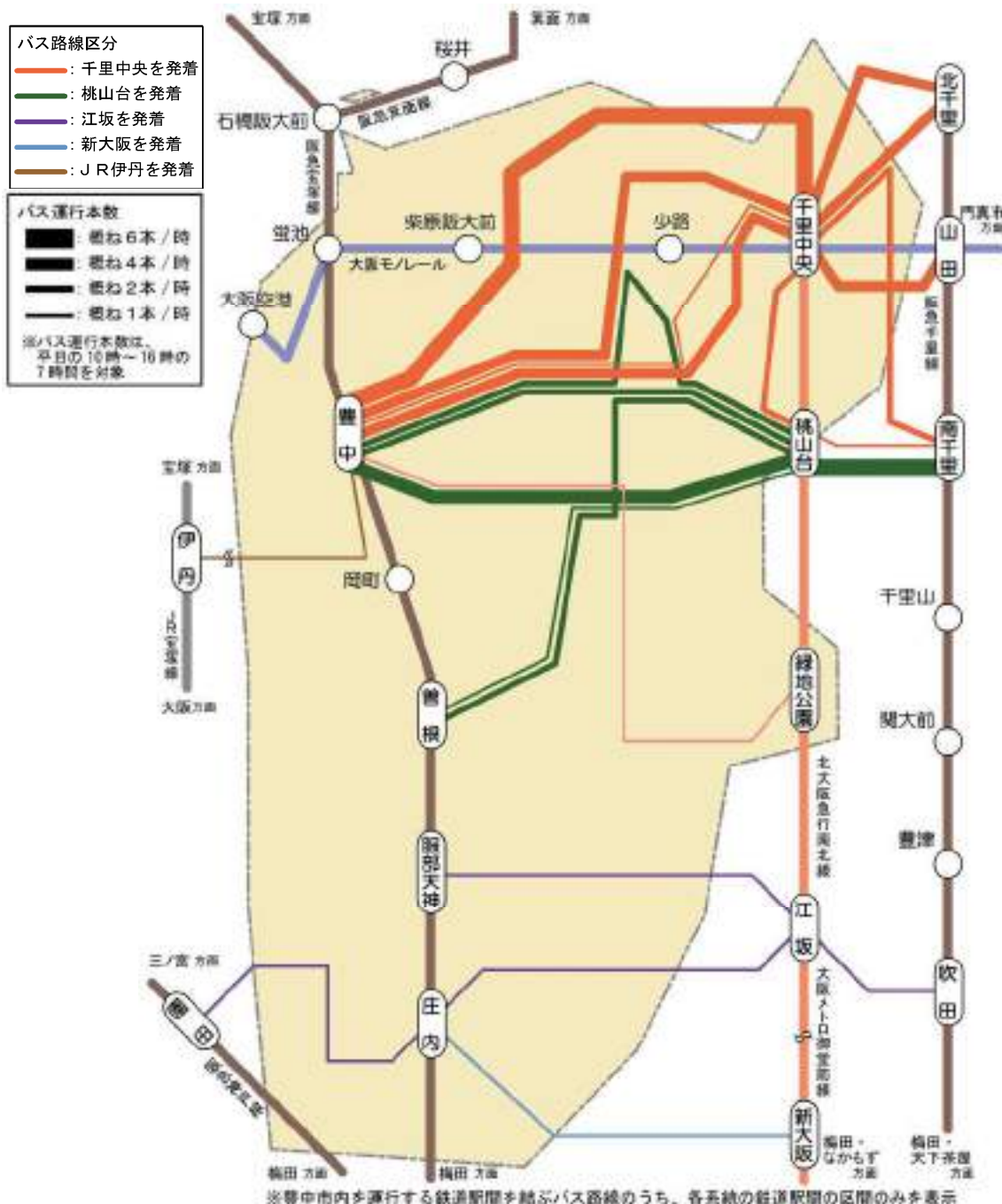


図 2.1 本市における東西方向の公共交通ネットワークの状況

2.3 東西軸路線運行の考え方

- ① 東部地域、中部地域及び西部地域の中心地を結びます。
- ② 北大阪急行線、阪急宝塚線及び JR 宝塚線（JR 福知山線）の異なる鉄道路線の駅を結びます。
- ③ 西部地域及び服部緑地周辺の交通不便地を通ります。
- ④ 服部緑地、文化芸術センター、豊島公園、クリーンランドを結びます。
- ⑤ 利用は通勤・通学目的及び買い物・通院等の自由目的等の多様な移動ニーズを対象とします。
- ⑥ 新設を必要としない既存道路ネットワークを活用した路線とします。
- ⑦ 既存バス路線やバス停を活用した路線とします。

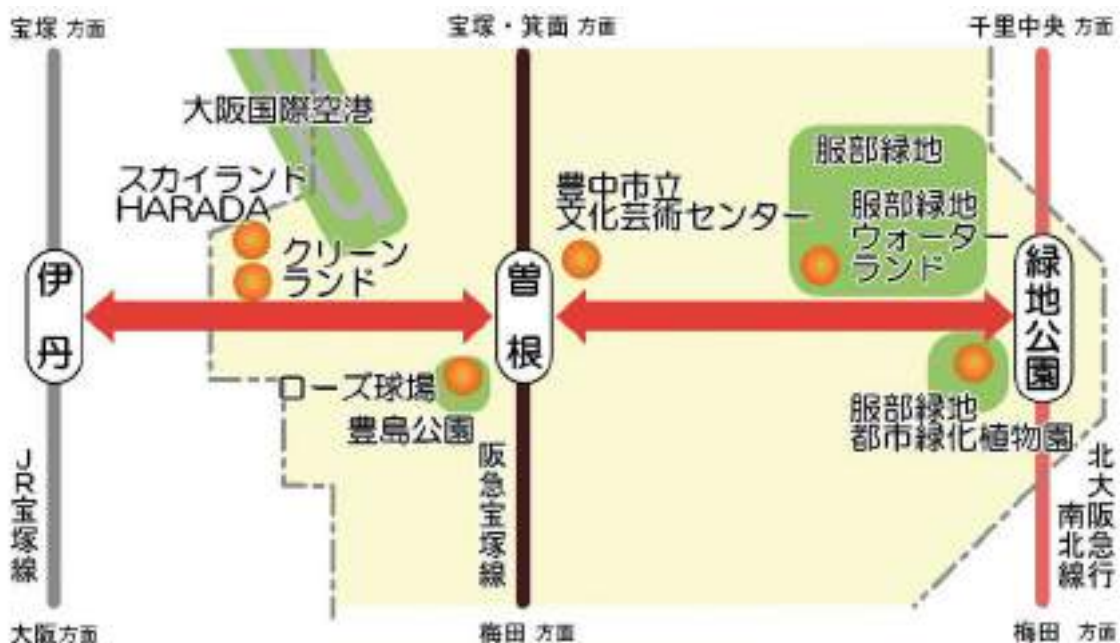


図 2.3 東西軸路線の運行ルートイメージ

■ 阪急曽根



■ 緑地公園前



1 3. 事業内容

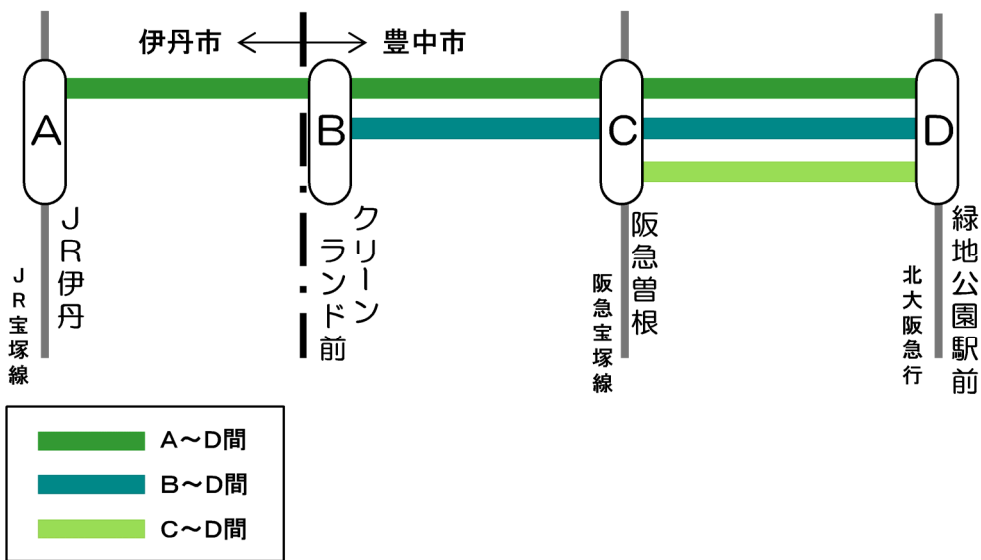
2 3.1 交通システム

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

- 4 • 交通モード：路線バス
- 5 • 運行形態：路線定期運行

8 3.2 運行系統

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



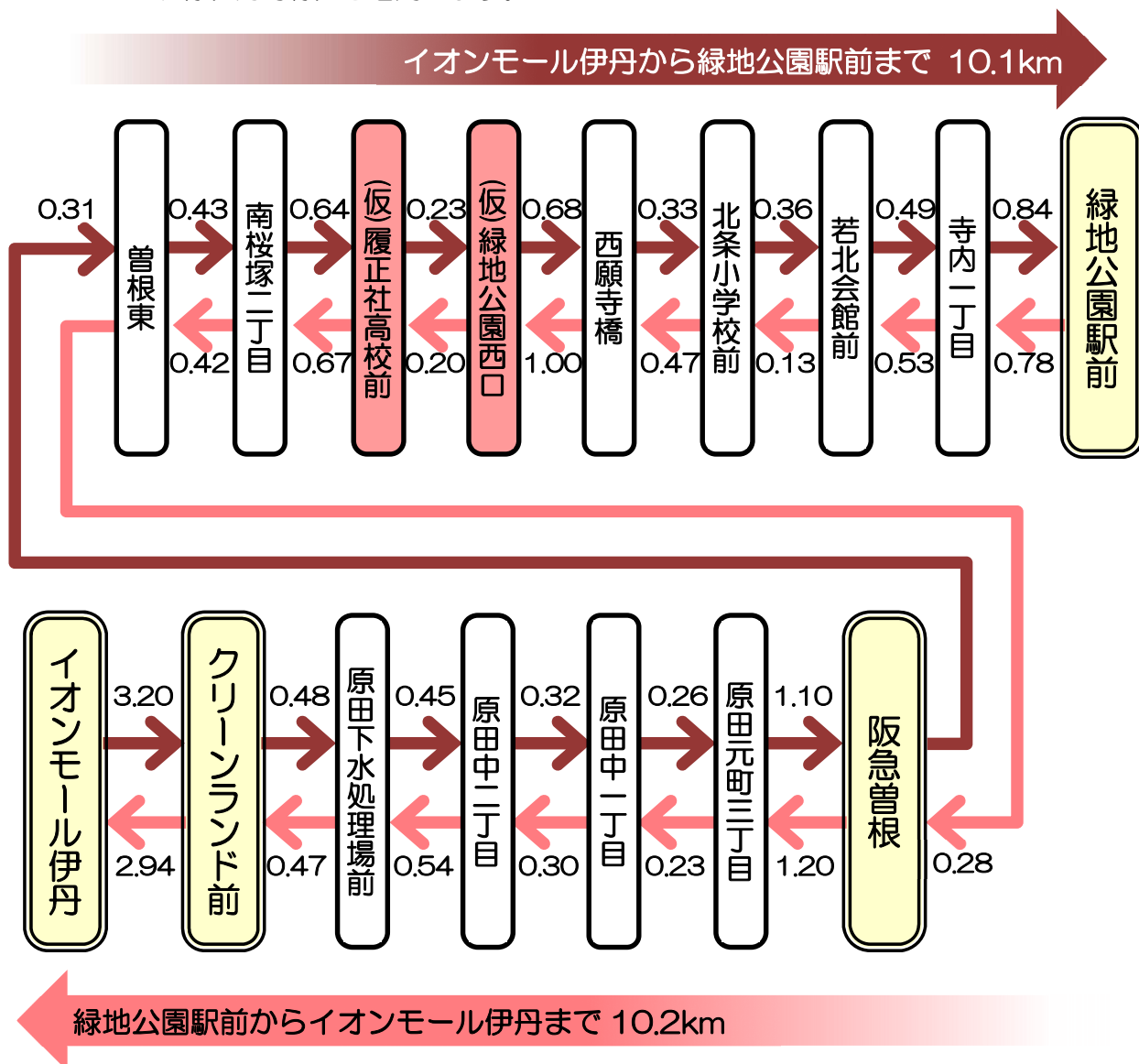
24 図 3.1 東西軸路線の運行系統（案）

25
26

3.3 運行ルート

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

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



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

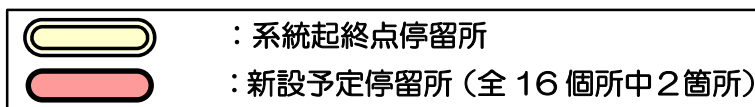


図 3.2 東西軸路線の路線図 (案)

[緑地公園駅前～阪急曽根～クリーンランド前～イオンモール伊丹]

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



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



※イオンモール伊丹・阪急曽根方面からの降車扱いも当該のりばにおいて行います。

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

寺内一丁目 停留所



阪急曽根・イオンモール伊丹方面



緑地公園駅前方面



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

若北会館前 停留所



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



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



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



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

(仮)履正社高校前 停留所



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

南桜塚二丁目 停留所



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



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



原田元町三丁目 停留所



阪急曽根・緑地公園駅前方面



イオンモール伊丹方面



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

原田中一丁目 停留所



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

原田中二丁目 停留所



阪急曽根・緑地公園駅前方面



IONモール伊丹方面

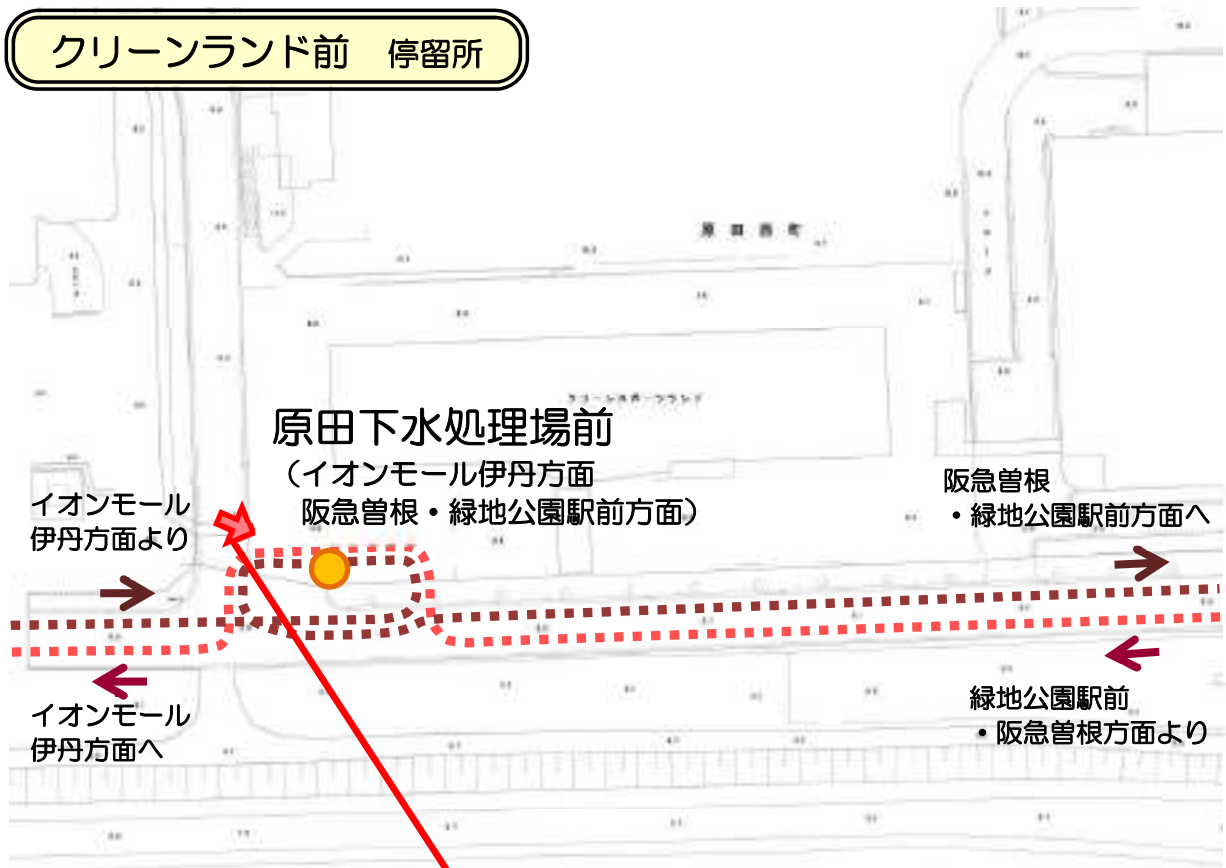


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36

原田下水処理場前 停留所



クリーンランド前 停留所



イオンモール伊丹方面
阪急曽根・緑地公園駅前方面



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

イオンモール伊丹 停留所



1 3.4 運行概要

2 3.4.1 運行日、運行時間帯及び運行便数

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

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

13 ● 東西軸路線の運行時間帯

	運行時間帯（案）
平日	7時台から21時台
土休日	7時台から20時台

15 ● 東西軸路線の運行便数（案）

	運行便数（案）
平日	7～8時台 : 2～3便/時 9～21時台 : 1～2便/時
	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地公園駅前発阪急曽根行 : 14便/日 ・緑地公園駅前発クリーンランド行 : 4便/日 ・緑地公園駅前発イオンモール伊丹行 : 6便/日 ・合計（緑地公園駅前発） : 24便/日 ・阪急曽根発緑地公園駅前行 : 13便/日 ・クリーンランド発緑地公園駅前行 : 4便/日 ・イオンモール伊丹発緑地公園駅前行 : 6便/日 ・合計（緑地公園駅前行） : 23便/日
土日祝日	7～20時台 : 1～2便/時
	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地公園駅前発阪急曽根行 : 13便/日 ・緑地公園駅前発イオンモール伊丹行 : 6便/日 ・合計（緑地公園駅前発） : 19便/日 ・阪急曽根発緑地公園駅前行 : 13便/日 ・イオンモール伊丹発緑地公園駅前行 : 6便/日 ・合計（緑地公園駅前行） : 19便/日

3.4.2 ダイヤの設定

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

※以下に示すダイヤは現時点のものであり、今後精査を進めます。

0:00 : 起点停留所発車時刻

0:00 : 終点停留所到着時刻

【平日】 阪急曽根・イオンモール伊丹方面

緑地公園駅前	阪急曽根	クリーンランド前	イオンモール伊丹
6:15	6:34	6:46	7:00
7:05	7:24	7:36	-
7:30	7:49	8:01	-
7:55	8:14	8:26	-
8:20	8:39	-	-
8:40	8:59	-	-
9:25	9:44	-	-
10:00	10:19	10:31	10:45
10:25	10:44	-	-
11:25	11:44	-	-
12:00	12:19	12:31	12:45
12:25	12:44	-	-
13:25	13:44	-	-
14:00	14:19	14:31	14:45
14:25	14:44	-	-
15:25	15:44	-	-
16:00	16:19	16:31	16:45
16:25	16:44	-	-
17:20	17:39	17:51	-
18:00	18:19	18:31	18:45
18:35	18:54	-	-
19:30	19:49	-	-
20:00	20:19	-	-
21:00	21:19	-	-

【平日】 阪急曽根・緑地公園駅前方面

イオンモール伊丹	クリーンランド前	阪急曽根	緑地公園駅前
7:15	11:14	7:41	8:00
-	7:53	8:05	8:24
-	8:18	8:30	8:49
-	8:38	8:50	9:09
-	-	9:10	9:29
-	-	9:55	10:14
-	-	10:55	11:14
11:00	11:14	11:26	11:45
-	-	11:55	12:14
-	-	12:55	13:14
13:00	13:14	13:26	13:45
-	-	13:55	14:14
-	-	14:55	15:14
15:00	15:14	15:26	15:45
-	-	15:55	16:14
-	-	16:55	17:14
17:00	17:14	17:26	17:45
-	18:10	18:22	18:41
-	-	19:05	19:24
19:00	19:14	19:26	19:45
-	-	20:00	20:19
-	-	20:30	20:49
-	-	21:30	21:49

【土休日】 阪急曽根・イオンモール伊丹方面

緑地公園駅前	阪急曽根	クリーンランド前	イオンモール伊丹
7:40	7:59	8:11	8:25
8:20	8:39	-	-
9:00	9:19	9:31	9:45
9:30	9:49	-	-
10:00	10:19	10:31	10:45
10:30	10:49	-	-
11:30	11:49	-	-
12:00	12:19	12:31	12:45
12:30	12:49	-	-
13:30	13:49	-	-
14:00	14:19	14:31	14:45
14:30	14:49	-	-
15:30	15:49	-	-
16:00	16:19	16:31	16:45
16:30	16:49	-	-
17:35	17:54	-	-
18:15	18:34	-	-
19:05	19:24	-	-
20:00	20:19	-	-

【土休日】 阪急曽根・緑地公園駅前方面

イオンモール伊丹	クリーンランド前	阪急曽根	緑地公園駅前
-	-	8:50	9:09
8:40	8:54	9:06	9:25
-	-	10:00	10:19
10:00	10:14	10:26	10:45
-	-	11:00	11:19
11:00	11:14	11:26	11:45
-	-	12:00	12:19
-	-	13:00	13:19
13:00	13:14	13:26	13:45
-	-	14:00	14:19
-	-	15:00	15:19
15:00	15:14	15:26	15:45
-	-	16:00	16:19
-	-	17:00	17:19
17:00	17:14	17:26	17:45
-	-	18:05	18:24
-	-	18:45	19:04
-	-	19:35	19:54
-	-	20:30	20:49

3.4.3 運賃

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

● 東西軸路線の料金（案）

- ・ 運賃は、「距離制による料金体系」を基本とする

														緑地公園駅前
													寺内	220
													若会館北	220
													北条小学校前	220
													西願寺橋	220
													(仮)緑地公園西口	220
													(仮)慶正社高校前	220
													南桜塚	220
													曾根東	220
													阪急曾根	220
													原田元町三丁目	220
													原田中一丁目	220
													原田中二丁目	220
													原田下水処理場前	220
													クリーンランド前	220
													イオンモール伊丹	210

- : 210円区間（伊丹市営バス同調区間運賃適用区間）
- : 220円区間（特殊区間運賃適用区間（一区））
- : 240円区間（特殊区間運賃適用区間（二区））

図 3.4 東西軸路線の料金（案）

1 4. 運営方法

2 4.1 運行主体

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

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

7
8 4.2 持続可能な運行を目指して

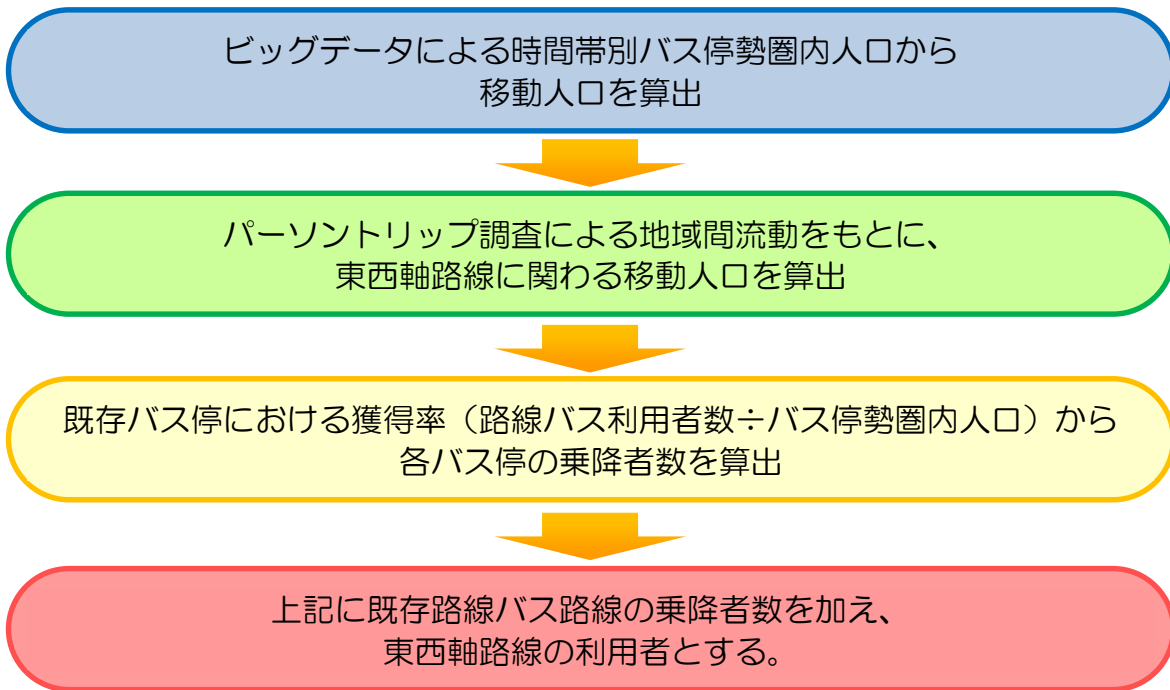
9 東西軸路線は、一般乗合旅客自動車運送事業者独自の運行が困難であると想定されるた
10 め、市は運行経費に対して、必要な負担を行います。

11
12 5. 収支予測と市の負担

13 5.1 予測の考え方

14 5.1.1 1日あたり利用者数の算出方法

15 1日あたり利用者数は、下記の考え方にに基づき算出します。



※特定施設に対する需要は考慮していない。

5.1.2 年間運行経費の算出方法

年間運行経費は、下記の考え方にに基づき算出しています。

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

5.1.3 年間収入金額

年間収入金額は、下記の考え方にに基づき算出しています。

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

5.2 需要予測と収支予測

東西軸路線の需要予測と収支予測を以下に示します。

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

5.3 市の負担

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

6. 期待される事業の効果

東西軸路線が運行することによる期待される効果を以下に示します。

●期待される主な効果

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

7. 事業実施予定期間

実証実験開始予定日：令和3年(2021年)4月1日

実証実験終了予定日：令和6年(2025年)3月31日

※道路運送法第4条による運行とする。

- 実証実験の結果を踏まえ、本格運行の運行内容を検討する。

8. 事業評価

8.1 運行評価方法

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

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

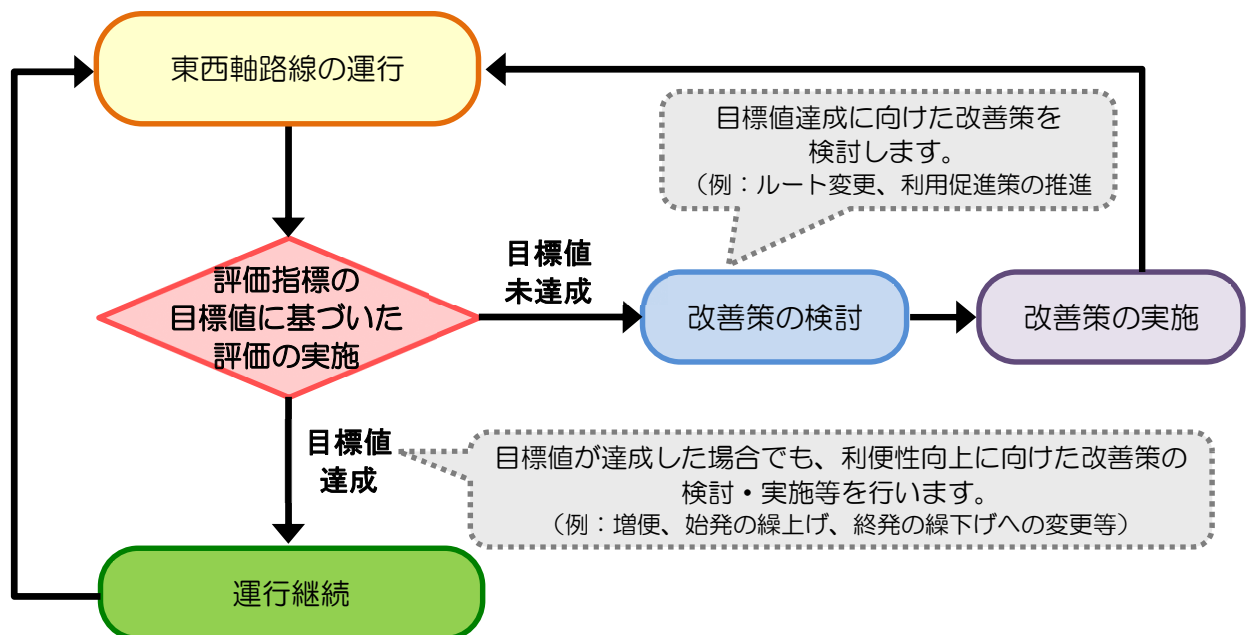


図 8.1 東西軸路線事業の評価フロー (イメージ)

8.2 評価スケジュール

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

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

評価は、豊中市地域公共交通協議会において毎年実施します。

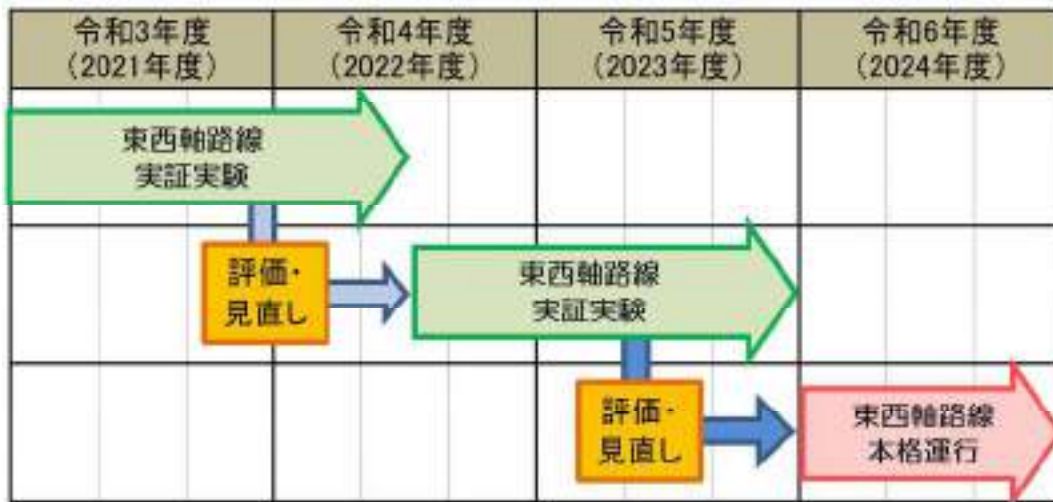


図 8.2 PDCAサイクルによる東西軸路線事業の推進・評価イメージ

8.3 運行評価指標

8.3.1 運行評価指標の考え方

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

- ① 「運行評価指標」は、東西軸路線事業の目標を明示する「運行目標値」、改善の必要性を判断する「改善基準値」、事業の廃止を含めた継続可否の判断をする「見直し基準値」を設定します。
- ② 「運行評価指標」は、基本的に公表しますが、運行運営事業者の経営に関するデータは、非公表とします。

8.3.2 運行評価指標の設定

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

①利用状況：一日当たりの利用者数

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

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

運行評価指標	運行目標値	改善基準値	見直し基準値
(利用状況) 一日当たりの利用者数	バス運行補助事業の補助金額(2018年度(平成30年度)実績)相当の収入金額となる『1,000人/日』とする	需要予測結果による『310人/日』とする	既存路線(バス運行補助事業路線)との重複区間内停留所の乗降者数(2014年度(平成26年度)乗降調査結果)となる『150人/日』とする

2 ②運行経費：市支出金額

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

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

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

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

7 ③市内の公共交通の満足度等

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

10

(仮称) 豊中市公共交通改善実施計画【東西軸の強化施策・東西軸路線編】

発 行：豊中市
編 集：豊中市 都市基盤部 交通政策課
発行年月：令和 2 年（2020 年）12 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

シェアサイクルについて

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ある。加えて、まちの活性化及び健康増進等の効果が期待され、豊中市では、公共交通網の弱い市域中南部において、南北の鉄道路線から東西への移動を補強する役割が期待できる。
- 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る。

1.2 実験概要

- ・実施エリア：岡町駅以南の市域中南部
- ・ポート：道路、公園、公共施設及び民間施設等を活用し、上記エリア内に当初 27 箇所（194 ラック）、令和 2 年（2020 年）10 月末現在 45 箇所（317 ラック）を配置、今後増設予定
- ・自転車：電動自転車 当初 70 台、現在 170 台
- ・利用方法：スマートフォン等を利用し、ポート位置・空き情報確認、予約、解錠、返却及び支払いを行う
- ・料金：70 円/15 分、1000 円/12 時間
- ・実験期間：令和元年（2019 年）11 月 1 日～令和 4 年（2022 年）10 月 31 日

1.3 実施体制

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

【阪急曽根駅東】



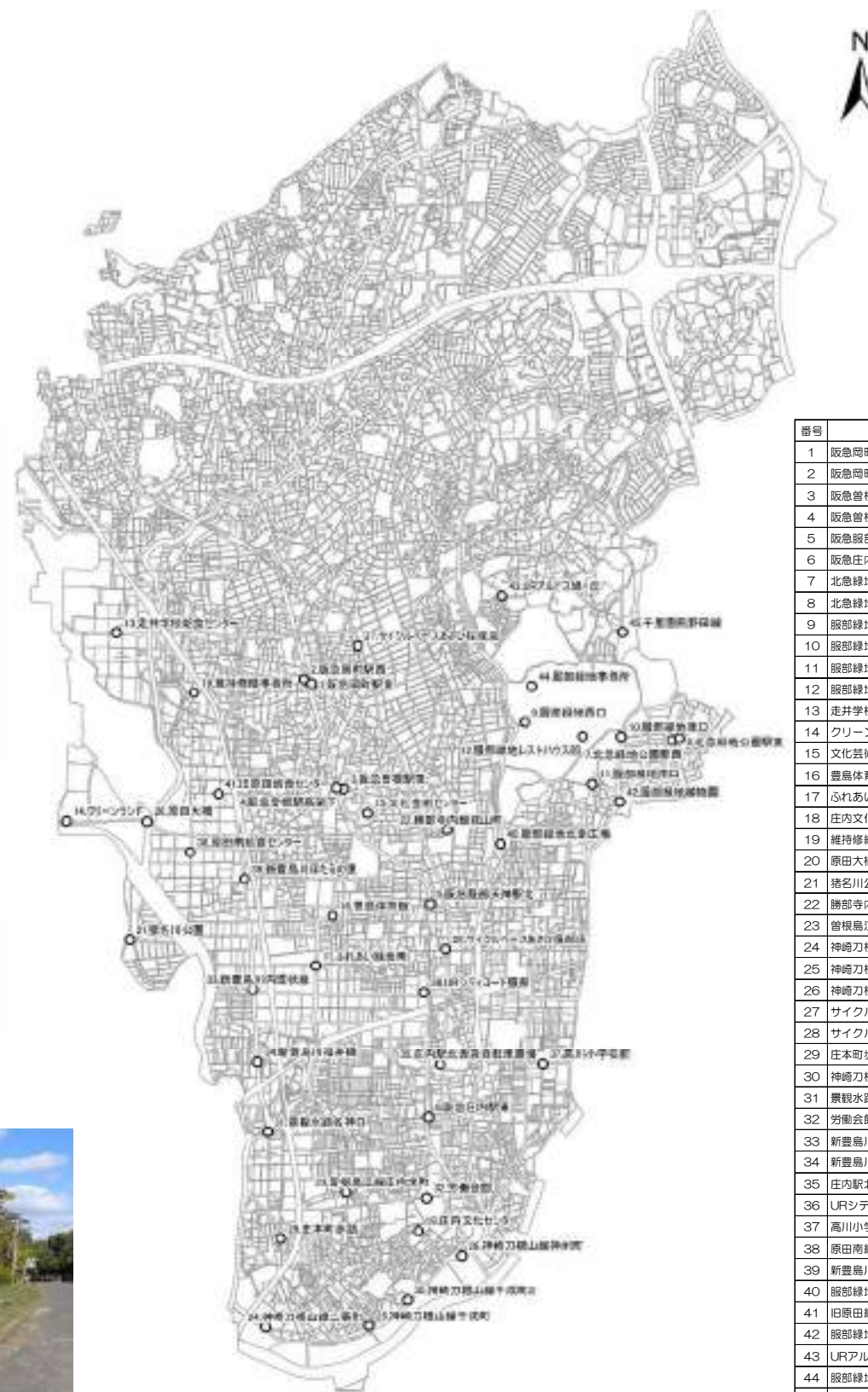
【阪急岡町駅東】



【服部緑地西口】



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	12
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	19
4	阪急曽根駅高架下	曽根東町3丁目	道路	16
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	服部東町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	膳部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	膳部寺内緑城山町	城山町2丁目	道路	5
23	曽根島江津庄内栄町	庄内栄町5丁目	道路予定地	4
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	豊島水路名神口	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	庄内駅北阪設自転車置場	福津町1丁目	その他行政財産	5
36	URシティコート服部	服部南町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	新豊島川ぼたるの里	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
計				317

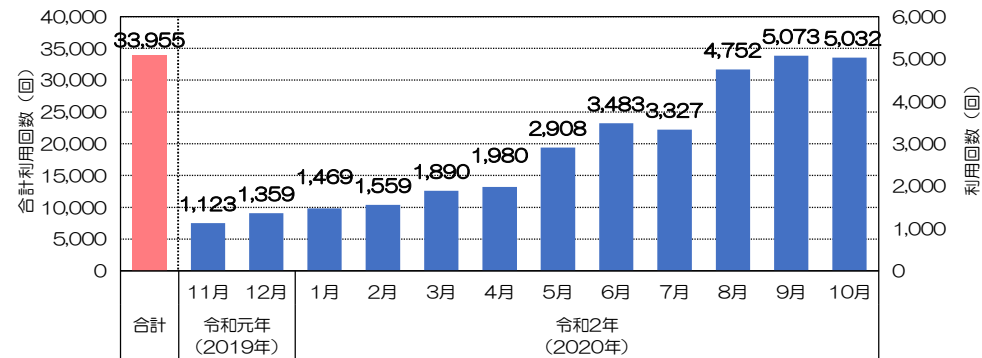
2. 利用実績【1年間（令和元年（2019年）11月～令和2年（2020年）10月）】

2.1 利用状況の推移

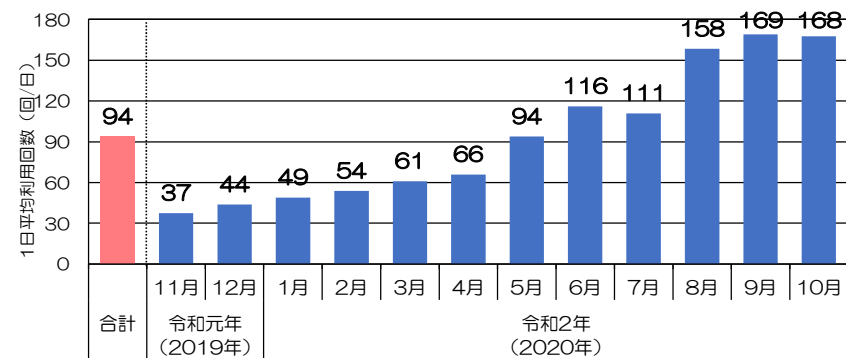
- 利用回数の合計は33,955回、令和2年（2020年）10月の利用回数は5,032回であり、令和元年（2019年）11月の開始時点の4.5倍に増加し、新型コロナウイルス感染拡大後も、3密とならないシェアサイクルの利用は増加傾向にある。

【利用回数の概要】

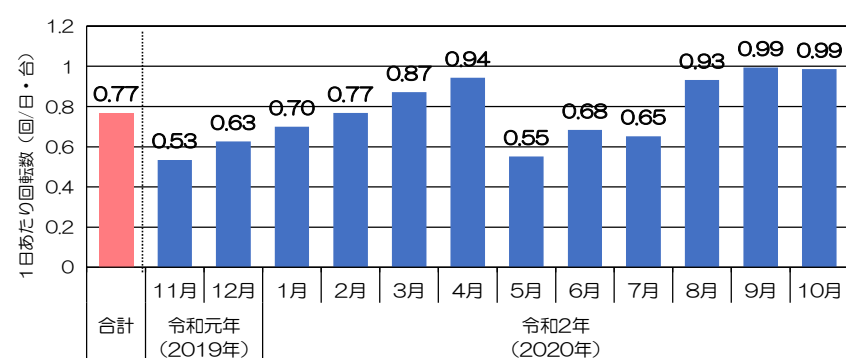
■ 合計利用回数



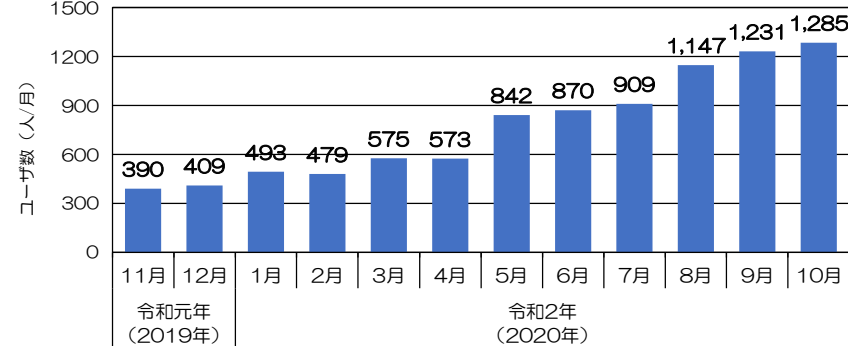
■ 1日平均利用回数



■ 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、実験エリア内ポート間の利用が約80%を占めており、実験エリア内⇄市外ポート間は約15%である。
- 実験エリア内ポート間の内訳を見ると、同一ポート間（貸出ポートと返却ポートが同一）が全体の約19%、実験エリア内別ポート間が約60%である。

【利用エリア別利用回数】

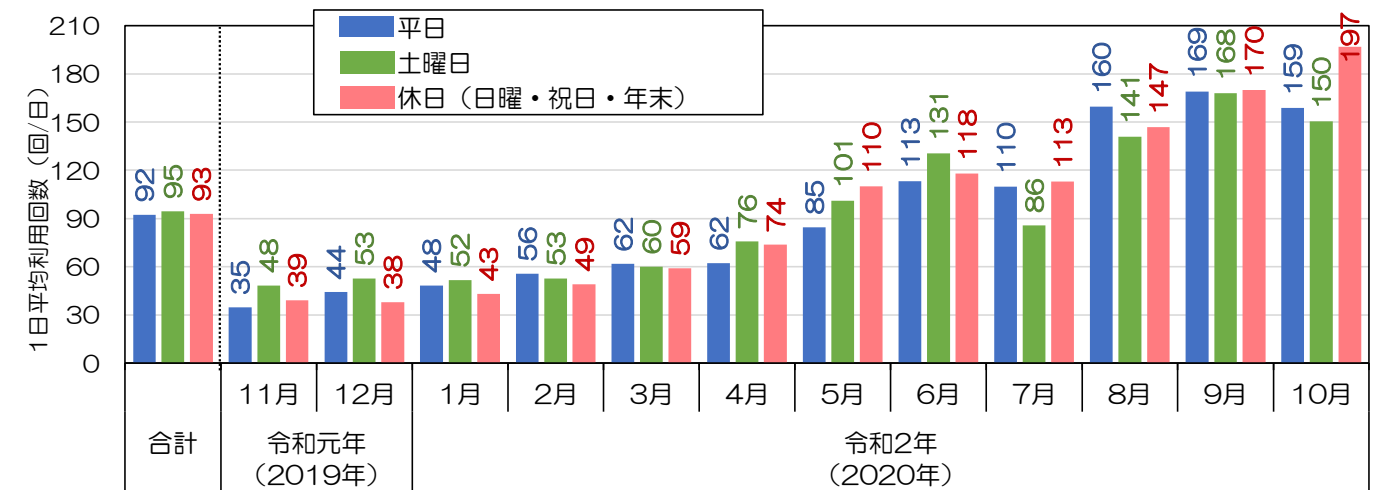
利用エリア区分	利用回数 (回)	構成比
実験エリア内ポート間	27,020	79.6%
同一ポート間	6,521	19.2%
実験エリア内別ポート間	20,499	60.4%
実験エリア内⇄その他市内ポート間	873	2.6%
実験エリア内⇄市外ポート間	5,095	15.0%
その他市内ポート間	560	1.6%
その他市内⇄市外ポート間	407	1.2%
合計	33,955	100.0%

※その他市内ポート：実証実験エリア以外の豊中市内のポート

2.3 曜日別利用状況

- 曜日別利用状況を見ると、令和2年（2020年）10月の休日（日曜・祝日・年末）の利用回数は、平日と比べて多いが、それ以外は大きな差異はない。

【曜日別利用回数】

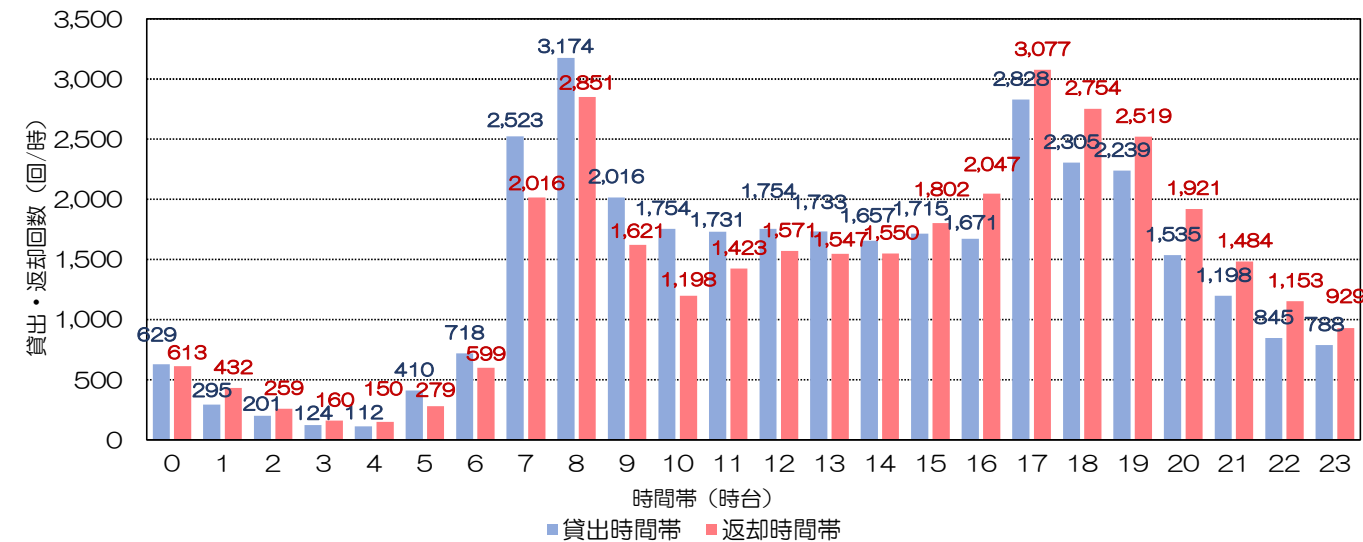


2.4 時間帯別利用状況

(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3,174回と最も多く、次いで「17時台」が2,828回、「7時台」が2,523回、「18時台」が2,305回である。
- 返却時間帯は、「17時台」が3,077回と最も多く、次いで「8時台」が2,851回、「18時台」が2,754回、「19時台」が2,519回である。
- 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。

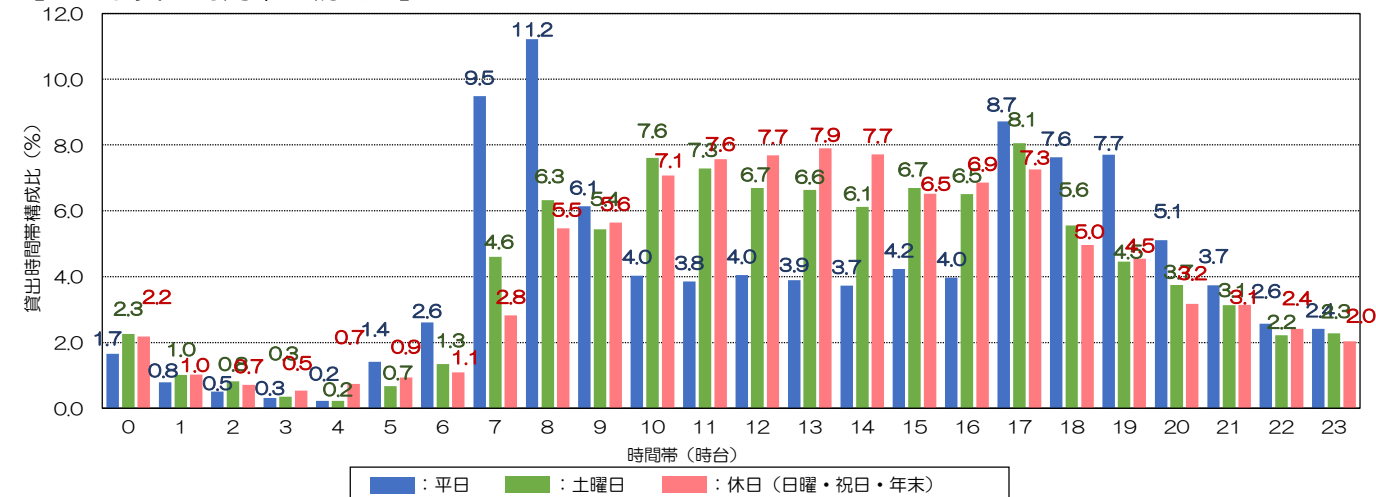
【時間帯別貸出・返却回数】



(2) 曜日別貸出時間帯

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

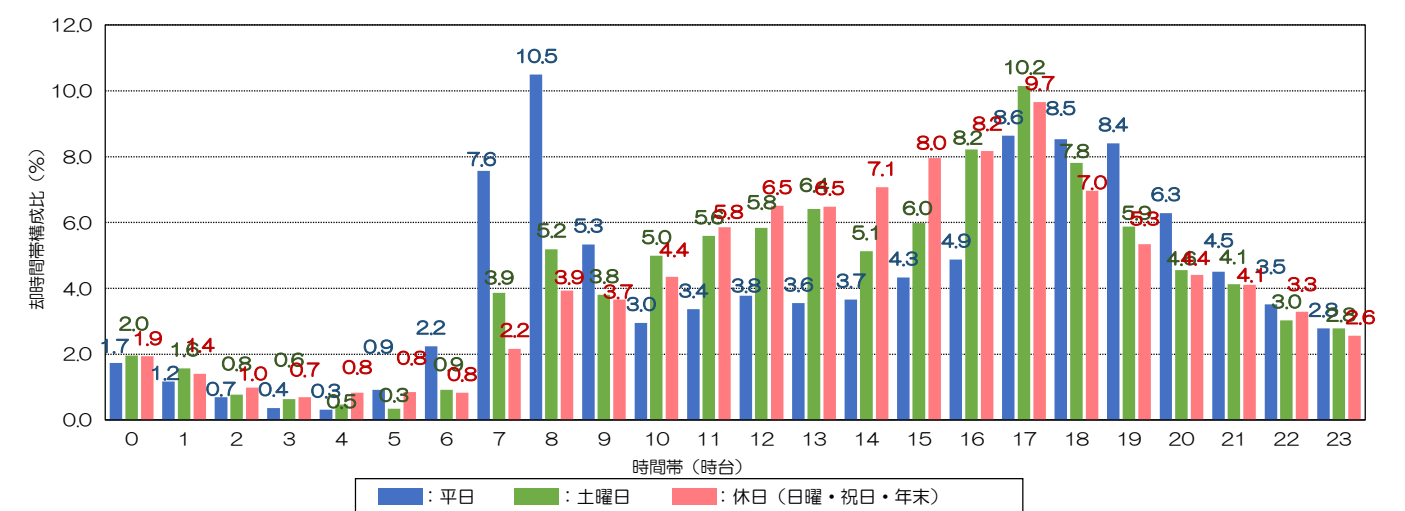
【曜日別貸出時間帯の構成比】



(3) 曜日別返却時間帯

- 返却時間帯の構成比を曜日別に見ると、平日は「8時台」が最も多く、次いで「17時台」、「18時台」、「19時台」の順である。
- 土曜日は「17時台」が最も多く、次いで「16時台」、「18時台」、「13時台」の順である。
- 休日（日曜・祝日・年末）は「17時台」が最も多く、次いで「16時台」と「15時台」、「14時台」の順である。

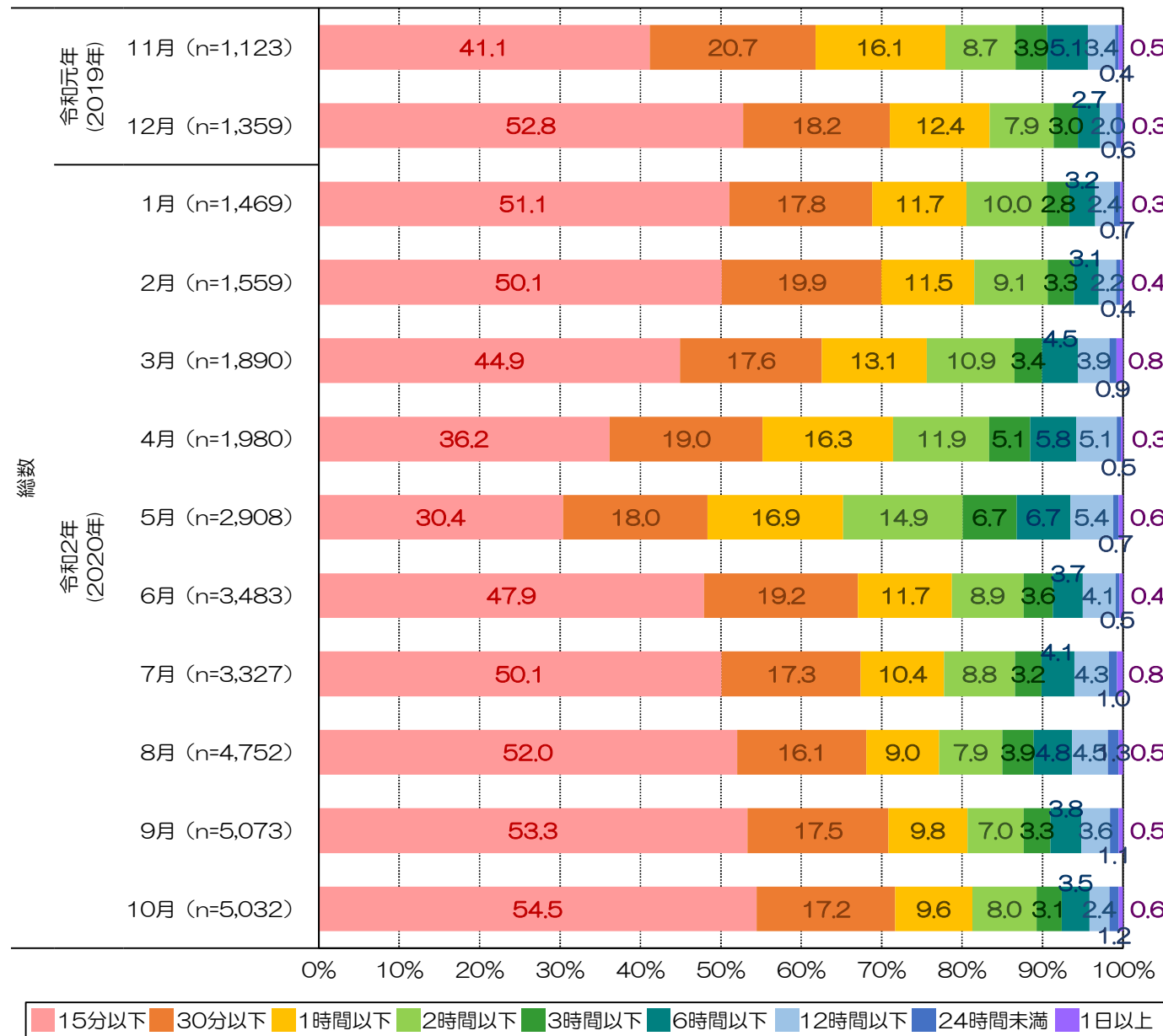
【曜日別返却時間帯の構成比】



2.5 利用時間の推移

- 利用時間の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発出された4月から緊急事態解除宣言が発出された5月にかけて、「15分以下」の割合が低くなったが、6月以降は増加傾向にあり、5割以上を占める。

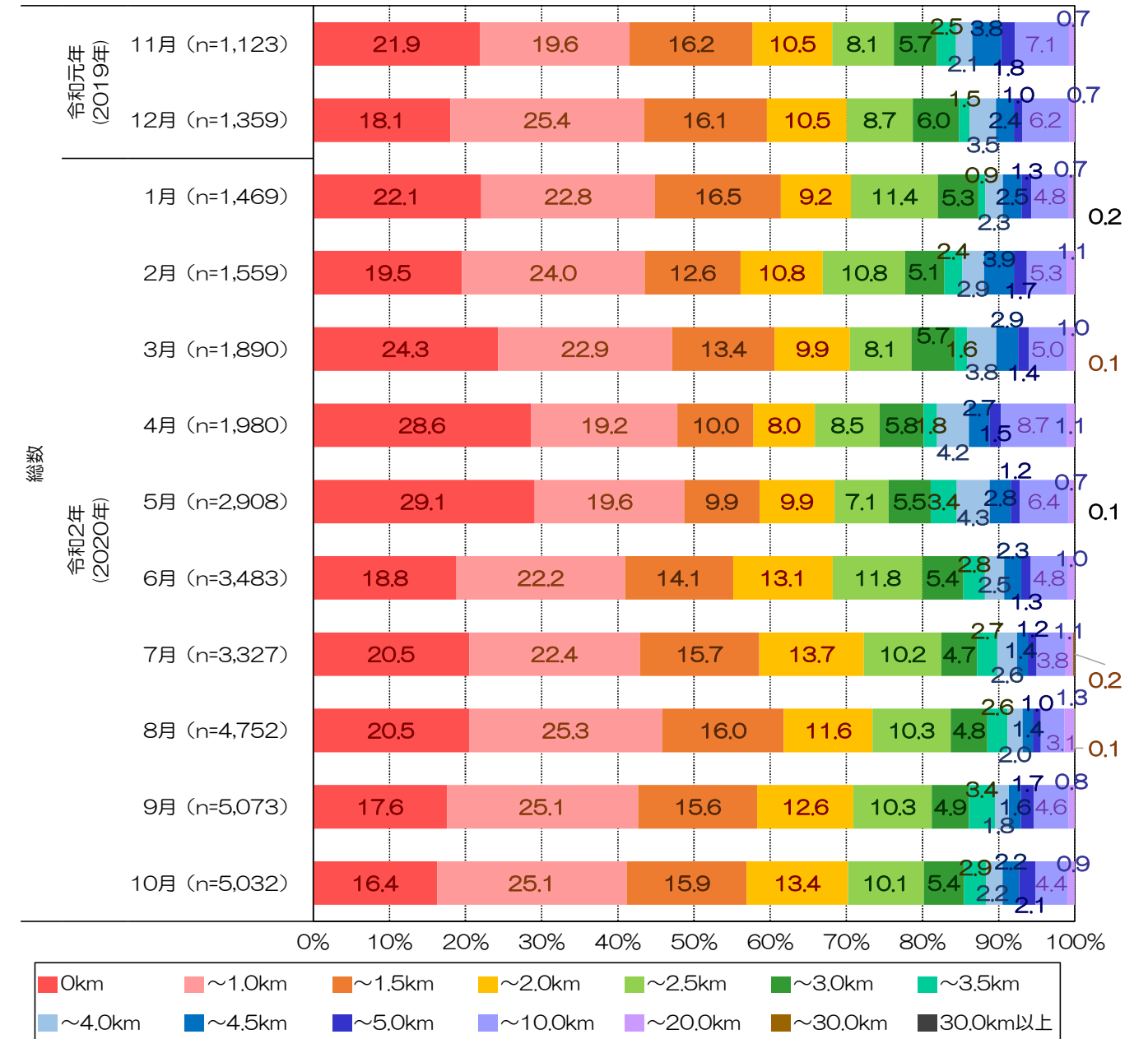
【利用時間の構成比】



2.6 利用距離の推移

- 利用距離の推移を見ると、新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発出された4月から緊急事態解除宣言が発出された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割となっている。

【利用距離の構成比】



2.7 ポート別利用状況（実験エリア内ポート対象）

- 実験エリア内に設置しているポートの利用状況を見ると、「北急緑地公園駅西」が最も多く、次いで「阪急曽根駅高架下」、「阪急服部天神駅北」、「阪急庄内駅東」、「阪服部緑地西口」の順である。
- 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にある。

【実験エリア内ポート別利用状況（令和2年（2020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			1日1ラック あたりの 利用回数
				貸出数	返却数	合計 (貸出数+返却数)	同一 ポート間	市内別 ポート間	その他 ポート間	
1	北急緑地公園駅西	駅	10	485	489	974	19.9%	74.3%	5.7%	0.27
2	阪急曽根駅高架下	駅	16	409	403	812	18.7%	78.2%	3.1%	0.14
3	阪急服部天神駅北	駅	12	357	362	719	18.4%	74.5%	7.1%	0.17
4	阪急庄内駅東	駅	12	304	306	610	18.7%	68.4%	13.0%	0.14
5	服部緑地西口	周辺	12	261	260	521	18.4%	77.7%	3.8%	0.12
6	北急緑地公園駅東	駅	8	166	161	327	44.0%	46.2%	9.8%	0.11
7	URアルビス旭ヶ丘	周辺	10	157	156	313	16.6%	79.2%	4.2%	0.09
8	阪急曽根駅東	駅	19	147	152	299	16.1%	79.9%	4.0%	0.04
9	勝部寺内線城山町	周辺	5	144	145	289	13.1%	82.4%	4.5%	0.16
10	神崎刀根山線千成町	周辺	5	120	123	243	12.3%	64.6%	23.0%	0.13
11	服部緑地東口	周辺	8	123	118	241	19.9%	76.8%	3.3%	0.08
12	阪急岡町駅東	駅	12	111	111	222	20.7%	74.8%	4.5%	0.05
13	サイクルベースあさひ桜塚店	周辺	10	103	106	209	23.0%	67.0%	10.0%	0.06
14	新豊島川ほたるの里	周辺	4	101	101	202	4.0%	93.6%	2.5%	0.14
15	阪急岡町駅西	駅	10	102	98	200	24.0%	71.0%	5.0%	0.06
16	服部緑地南口	周辺	8	90	92	182	5.5%	93.4%	1.1%	0.06
17	千里園熊野田線	周辺	5	91	90	181	8.8%	80.7%	10.5%	0.10
18	曾根島江線庄内茶町	周辺	4	90	86	176	8.0%	64.8%	27.3%	0.12
19	高川小学校前	周辺	4	76	80	156	15.4%	60.3%	24.4%	0.11
20	URシティコート服部	周辺	6	68	72	140	20.0%	52.1%	27.9%	0.06
21	クリーンランド	周辺	10	70	69	139	2.9%	91.4%	5.8%	0.04
22	神崎刀根山線神州町	周辺	5	66	63	129	4.7%	53.5%	41.9%	0.07
23	服部緑地植物園	周辺	10	66	62	128	10.9%	78.1%	10.9%	0.04
24	服部緑地レストハウス前	周辺	8	61	60	121	28.1%	68.6%	3.3%	0.04
25	走井学校給食センター	周辺	6	54	54	108	9.3%	24.1%	66.7%	0.05
26	豊島水路名神口	周辺	3	48	47	95	0.0%	92.6%	7.4%	0.09
27	庄本町歩路	周辺	5	44	48	92	0.0%	93.5%	6.5%	0.05
28	新豊島川内環状線	周辺	5	46	46	92	19.6%	62.0%	18.5%	0.05
29	神崎刀根山線二葉町	周辺	5	40	40	80	25.0%	62.5%	12.5%	0.04
30	庄内駅北仮設自転車置場	周辺	5	37	43	80	17.5%	62.5%	20.0%	0.04
31	庄内文化センター	周辺	5	40	38	78	12.8%	85.9%	1.3%	0.04
32	原田南給食センター	周辺	5	40	38	78	0.0%	89.7%	10.3%	0.04
33	豊島体育館	周辺	5	35	40	75	18.7%	76.0%	5.3%	0.04
34	旧原田給食センター	周辺	4	37	34	71	5.6%	88.7%	5.6%	0.05
35	服部緑地事務所	周辺	10	33	36	69	17.4%	65.2%	17.4%	0.02
36	サイクルベースあさひ服部店	周辺	4	31	31	62	29.0%	64.5%	6.5%	0.04
37	服部緑地北条広場	周辺	5	31	31	62	16.1%	83.9%	0.0%	0.03
38	新豊島川福井橋	周辺	5	26	26	52	19.2%	71.2%	9.6%	0.03
39	ふれあい緑地南	周辺	4	25	24	49	16.3%	79.6%	4.1%	0.03
40	維持修繕事務所	周辺	5	24	23	47	8.5%	89.4%	2.1%	0.03
41	猪名川公園	周辺	4	20	21	41	24.4%	34.1%	41.5%	0.03
42	原田大橋	周辺	4	19	18	37	10.8%	59.5%	29.7%	0.03
43	労働会館	周辺	5	17	18	35	5.7%	42.9%	51.4%	0.02
44	神崎刀根山線千成町2	周辺	5	12	16	28	21.4%	50.0%	28.6%	0.02
45	文化芸術センター	周辺	5	13	13	26	23.1%	65.4%	11.5%	0.01
-	総数	-	317	4,440	4,450	8,890	14.7%	57.1%	7.1%	0.08

 : 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) 実験エリア内ポートを起点とした返却ポートの状況

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

【実験エリア内ポートを起点とした返却ポート市区の内訳（令和2年（2020年）10月実績）】

返却ポート市区	利用回数	構成比
実験エリア内	4,015	90.4%
その他市内ポート	71	1.6%
隣接市区	275	6.2%
大阪市淀川区	211	4.8%
尼崎市	39	0.9%
池田市	25	0.6%
その他市区	79	1.8%
その他大阪市内	64	1.4%
茨木市	6	0.1%
吹田市	4	0.1%
西宮市	3	0.1%
その他市区	2	0.0%
総計	4,440	100.0%

〔その他大阪市内の内訳〕	
大阪市北区	33
大阪市中央区	7
大阪市東淀川区	5
大阪市都島区	5
大阪市城東区	2
大阪市西区	2
大阪市	2
大阪市天王寺区	2
大阪市福島区	2
大阪市西淀川区	1
大阪市大正区	1
大阪市此花区	1
大阪市浪速区	1
合計	64

(2) 実験エリア内ポートを終点とした貸出ポートの状況

- 実験エリア内のポートを終点とした貸出ポートを見ると、「実験エリア内」での貸出が最も多く、次いで「隣接市区」、「その他市区」、「その他市内ポート」の順である。
- 隣接市区の内訳を見ると、「大阪市淀川区」が最も多く、次いで「尼崎市」、「池田市」の順である。
- その他市区の内訳を見ると、「その他大阪市内（大阪市淀川区以外）」が最も多く、次いで「茨木市」、「吹田市」及び「摂津市」の順である。

【市内ポートを終点とした貸出ポート市区の内訳（令和2年（2020年）10月実績）】

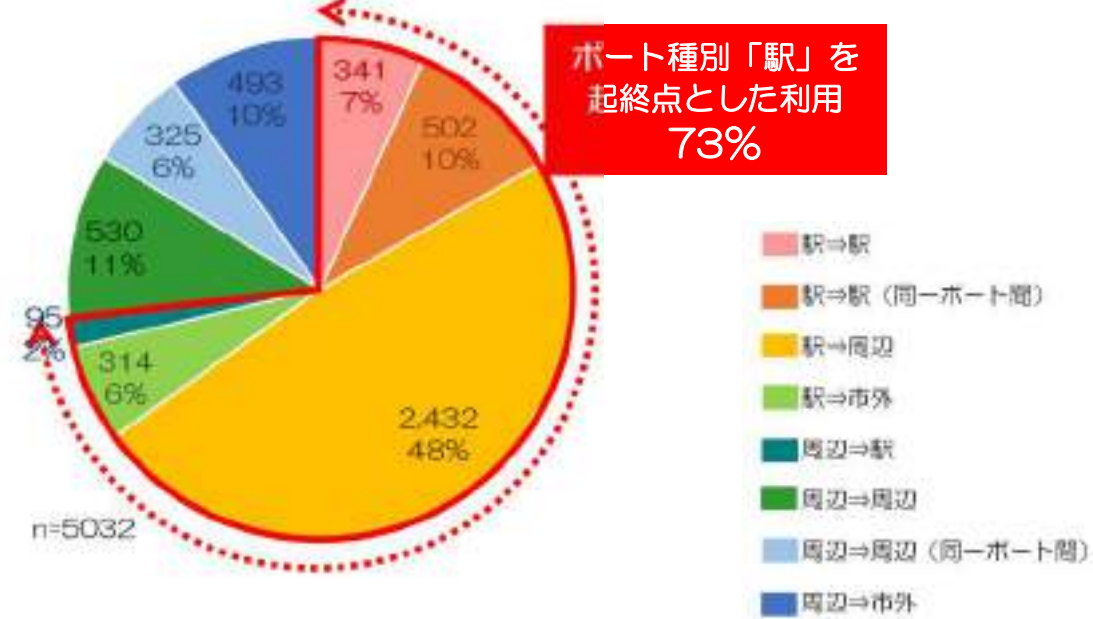
貸出ポート市区	利用回数	構成比
実験エリア内	4,015	90.5%
その他市内ポート	67	1.5%
隣接市区	268	6.0%
大阪市淀川区	229	5.2%
尼崎市	39	0.9%
池田市	16	0.4%
その他市区	87	2.0%
その他大阪市内	69	1.6%
茨木市	7	0.2%
吹田市	5	0.1%
摂津市	5	0.1%
西宮市	1	0.0%
総計	4,437	100.0%

〔その他大阪市内の内訳〕	
大阪市北区	37
大阪市中央区	7
大阪市住之江区	4
大阪市西区	4
大阪市福島区	4
大阪市浪速区	3
大阪市都島区	2
大阪市	2
大阪市東淀川区	1
大阪市西淀川区	1
大阪市港区	1
大阪市大正区	1
大阪市天王寺区	1
大阪市東住吉区	1
合計	69

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⇒周辺」間、「周辺⇒市外」間の順である。
- ▶ ポート種別「駅」を起終点とした利用が7割以上を占める。

【ポート種別利用状況（令和2年（2020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、「北急緑地公園駅西～服部緑地西口」間が最も多く、次いで「阪急服部天神駅北～勝部寺内線城山町」間、「北急緑地公園駅西～北急緑地公園駅西（同一ポート間）」間、「阪急庄内駅東～曽根島江線庄内栄町」間、「阪急庄内駅東～阪急庄内駅東（同一ポート間）」間の順である。

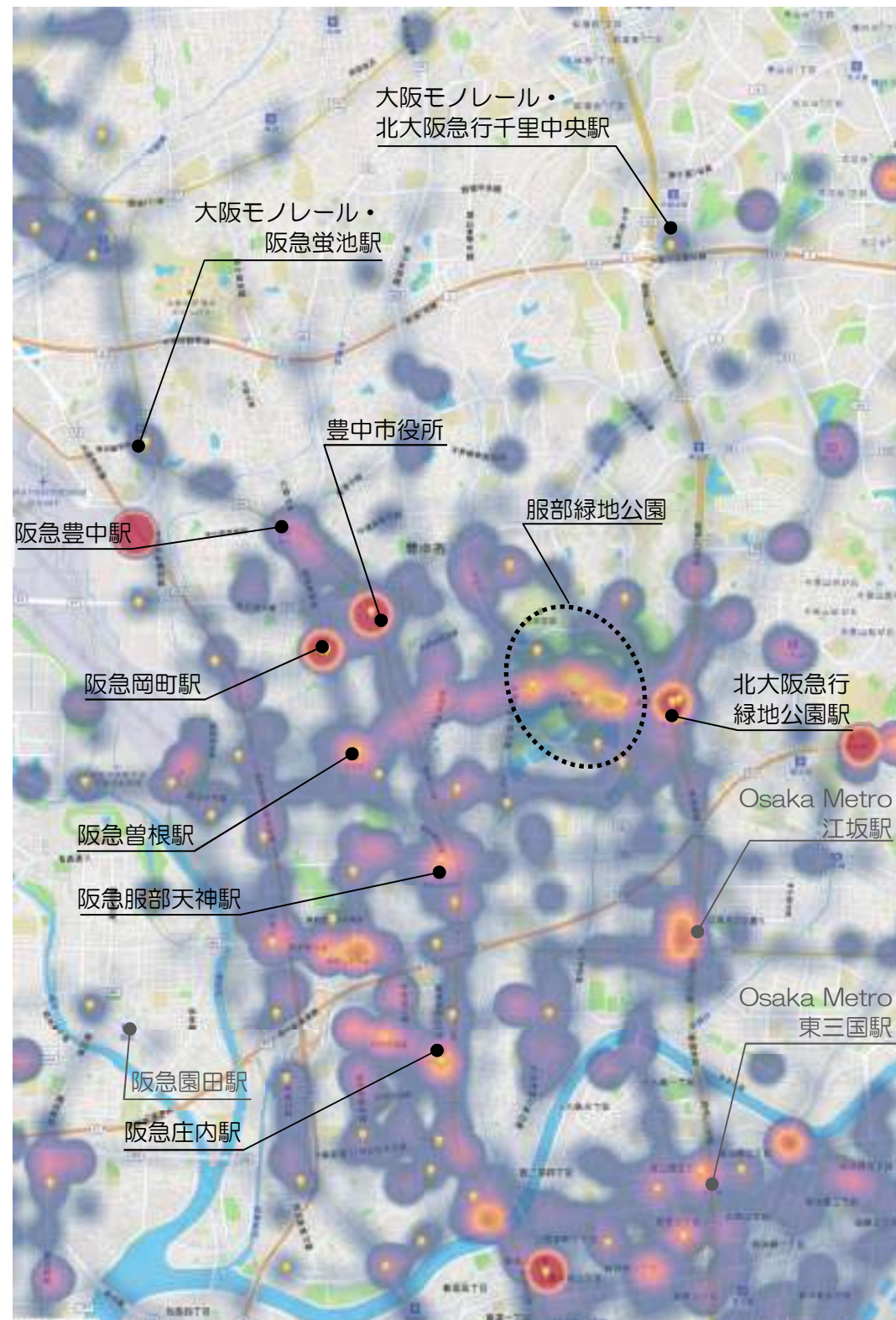
【ポート間別利用回数：上位30位（令和2年（2020年）10月実績）】

順位	利用ポート	種別	利用回数
1	北急緑地公園駅西～服部緑地西口	駅～周辺	1,474
2	阪急服部天神駅北～勝部寺内線城山町	駅～周辺	1,037
3	北急緑地公園駅西～北急緑地公園駅西（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	793
4	阪急庄内駅東～曽根島江線庄内栄町	駅～周辺	707
5	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）	615
6	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）	593
7	阪急庄内駅東～市外	駅～市外	572
8	北急緑地公園駅東～北急緑地公園駅東（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	562
9	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）	559
10	阪急曽根駅高架下～クリーンランド	駅～周辺	554
11	阪急曽根駅高架下～服部緑地西口	駅～周辺	480
12	阪急曽根駅高架下～新豊島川ほたるの里	駅～周辺	454
13	神崎刀根山線千成町～市外	周辺～市外	406
13	北急緑地公園駅西～千里園熊野田線	駅～周辺	389
15	神崎刀根山線神州町～市外	周辺～市外	378
15	北急緑地公園駅西～服部緑地南口	駅～周辺	370
15	北急緑地公園駅西～市外	駅～市外	338
15	阪急岡町駅西～維持修繕事務所	駅～周辺	338
15	阪急岡町駅東～UR アルビス旭ヶ丘	駅～周辺	334
20	阪急岡町駅西～阪急岡町駅西（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	328
20	阪急曽根駅高架下～北急緑地公園駅西	駅～駅	314
22	阪急曽根駅東～阪急曽根駅東（同一ポート間）	駅～駅（同一ポート間）	312
23	阪急曽根駅東～服部緑地西口	駅～周辺	276
23	走井学校給食センター～大阪モノレール 蛍池駅	周辺～駅	274
25	阪急服部天神駅北～市外	駅～市外	267
25	神崎刀根山線千成町～庄本町歩路	周辺～周辺	262
27	神崎刀根山線千成町～神崎刀根山線千成町（同一ポート間）	周辺～周辺（同一ポート間）	255
28	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）	242
29	サイクルベースあさひ桜塚店～サイクルベースあさひ桜塚店（同一ポート間）	周辺～周辺（同一ポート間）	237
30	阪急庄内駅東～庄内文化センター	駅～周辺	235

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、阪急豊中駅周辺、阪急曽岡町駅周辺、豊中市役所周辺、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る。

【ヒートマップ（利用実績マップ）：令和2年（2020年）10月下旬実績】



※集計期間：令和2年（2020年）10月25日～31日／集計対象利用回数：1,494件

3. 利用者アンケート

3.1 調査概要

(1) 調査目的

- 豊中市シェアサイクル実証実験における利用者を対象にアンケートを実施し、シェアサイクル事業の本格実施に向けた、有効性や課題の検証を目的とする。

(2) 調査時期

- 令和2年(2020年)9月28日(月)～10月8日(木)の11日間

(3) 調査対象

- 調査日以前に豊中市でHELLO CYCLINGのシェアサイクルを利用したユーザー

(4) 調査項目

- ①属性(性別、年齢、住まいの地域)
- ②シェアサイクルの利用状況(利用目的、利用理由、利用前後での行動変化など)
- ③シェアサイクルに対する意見(満足度、便利だと思うサイクルポートの設置場所、今後の利用意向、要望など)

(5) 回答インセンティブ

- HELLO CYCLING 無料30分券(15分×2回)〔70円割引×2回〕

※インセンティブの付与は事業者による負担で実施

(6) 回答状況

- 配信数: 1,000人
- 回答者数: 299人
- 回答率: 29.9%

調査対象者の方を対象に、HELLO CYCLING アプリの「お知らせ・通知」によりアンケート依頼を行い、ユーザーの皆様からアンケートにご回答いただきました。

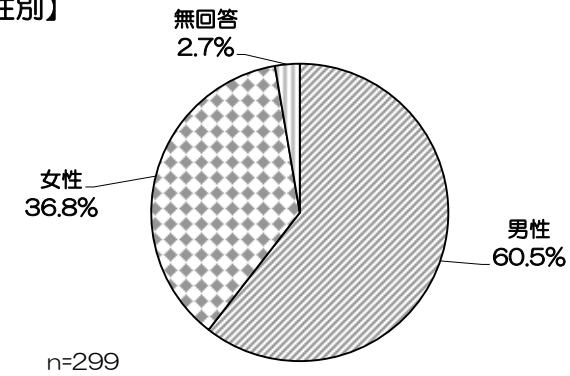


※画像はイメージです。

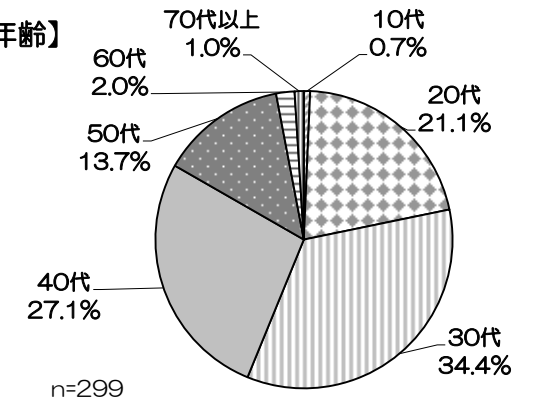
3.2 回答者属性

- 回答者の性別は、「男性」が約61%、「女性」が約37%である。
- 年齢は、「30代」が約34%と最も多く、次いで「40代」が約27%、「20代」が約21%、「50代」が14%である。
- 住まいの地区は、「豊中市」が約63%と最も多く、次いで「大阪市」が約10%、「その他大阪府」が約8%である。また、HELLO CYCLINGのシェアサイクルサービスエリアである隣接市(大阪市、池田市、吹田市、尼崎市の合計)の方が約21%である。

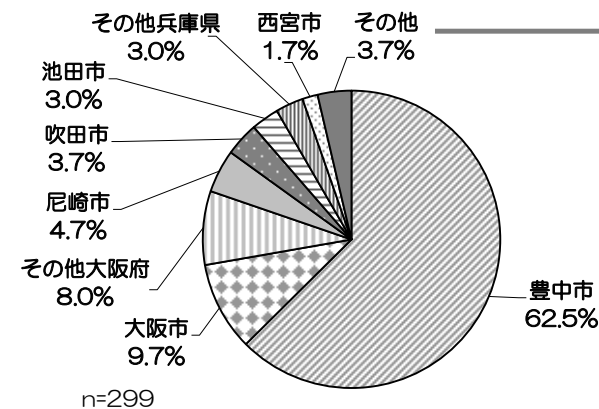
【性別】



【年齢】



【住まいの地区】



その他の内訳

福島県	1
埼玉県	1
東京都	5
千葉県	1
滋賀県	1
京都府	1
奈良県	1
合計	11

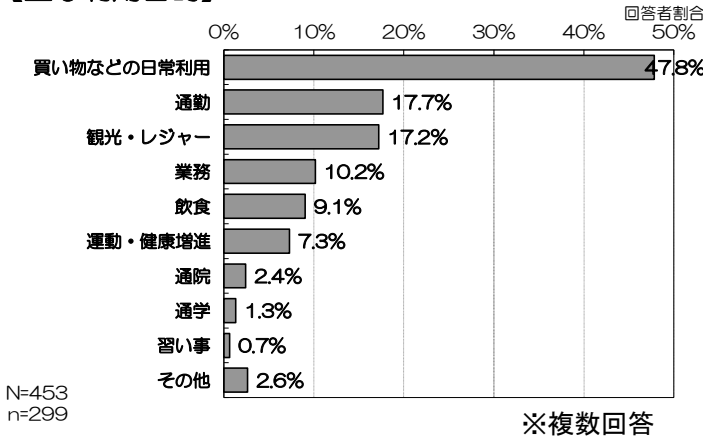
※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

3.3 利用状況

(1) 主な利用目的

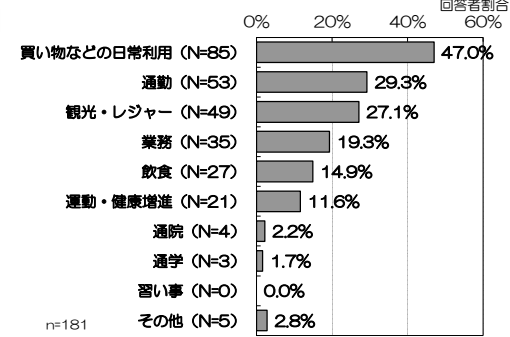
- 主な利用目的は、「買い物などの日常利用」が最も多く、次いで「通勤」、「観光・レジャー」、「業務」、「飲食」の順である。

【主な利用目的】

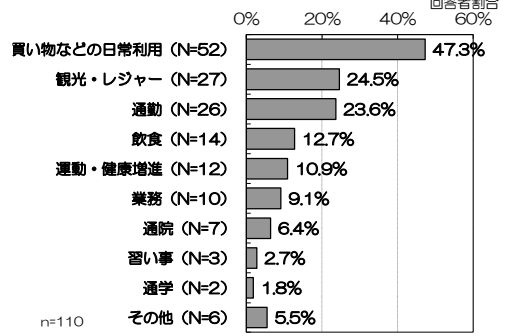


【参考】

【主な利用目的（男性）】



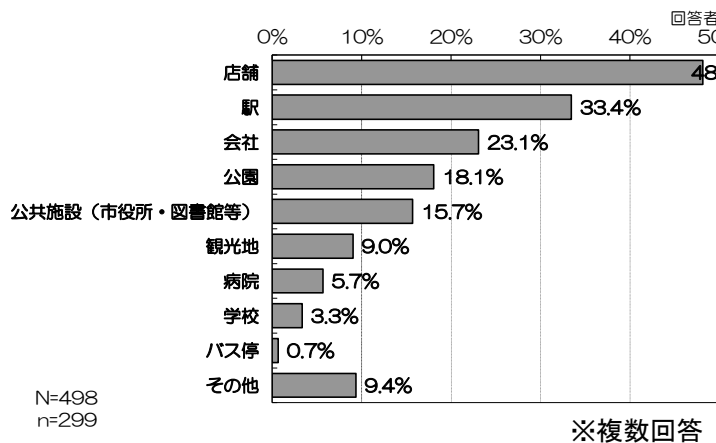
【主な利用目的（女性）】



(2) 主な行き先

- 主な行き先は、「店舗」が最も多く、次いで「駅」、「会社」、「公園」、「公共施設（市役所・図書館等）」の順である。
- 店舗と回答した方の具体的な行き先は、「スーパー」が最も多く、次いで「各種小売店」、「各種飲食店」の順である。

【主な行き先】



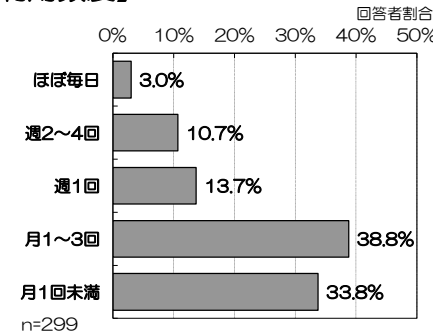
「店舗」と回答した方
具体的な行き先の内訳（複数回答可）

スーパー	69
各種小売店	60
各種飲食店	49
サービス店	27
コンビニ	22
その他	13
銭湯	2
公設市場	1
ハウスメーカー	1
銀行	1
不動産屋	1
書店	1
パン屋	1
居酒屋	1
ドラッグストア	1
ホームセンター	1
商業施設	1
コインランドリー	1
合計	240

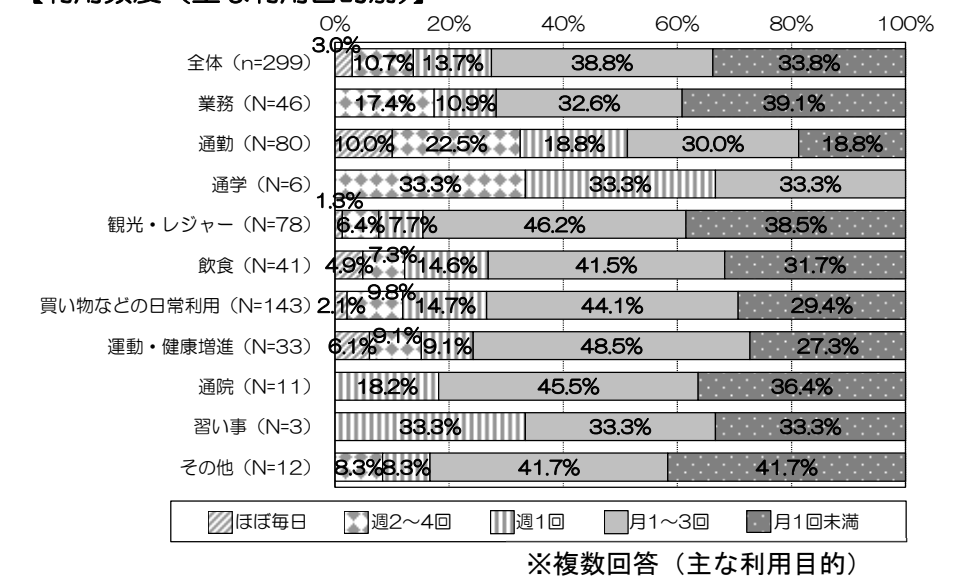
(3) 利用頻度

- 利用頻度は、全体では「月1～3回」及び「月1回未満」がともに約34%と最も多く、次いで「週1回」が約14%、「週2～4回」が約11%、「ほぼ毎日」が約3%である。「週1回以上（ほぼ毎日+週2～4回+週1回）」の利用は全体の約3割である。
- 利用頻度を主な利用目的別で見ると、週1回以上（ほぼ毎日+週2～4回+週1回）の割合は、「通学」が約67%（※サンプル数が少ないため参考扱い）と最も高く、次いで「通勤」が約53%である。また、週1日未満（月1～3回+月1回未満）の割合は「観光・レジャー」が約85%と最も高い。

【利用頻度】



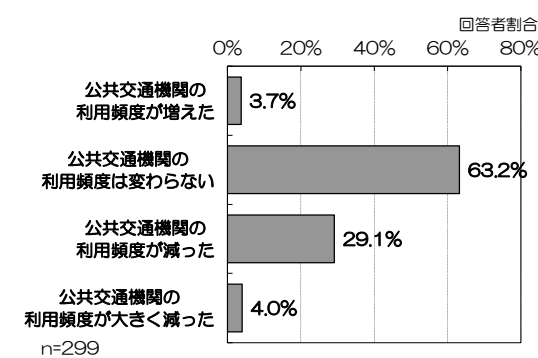
【利用頻度（主な利用目的別）】



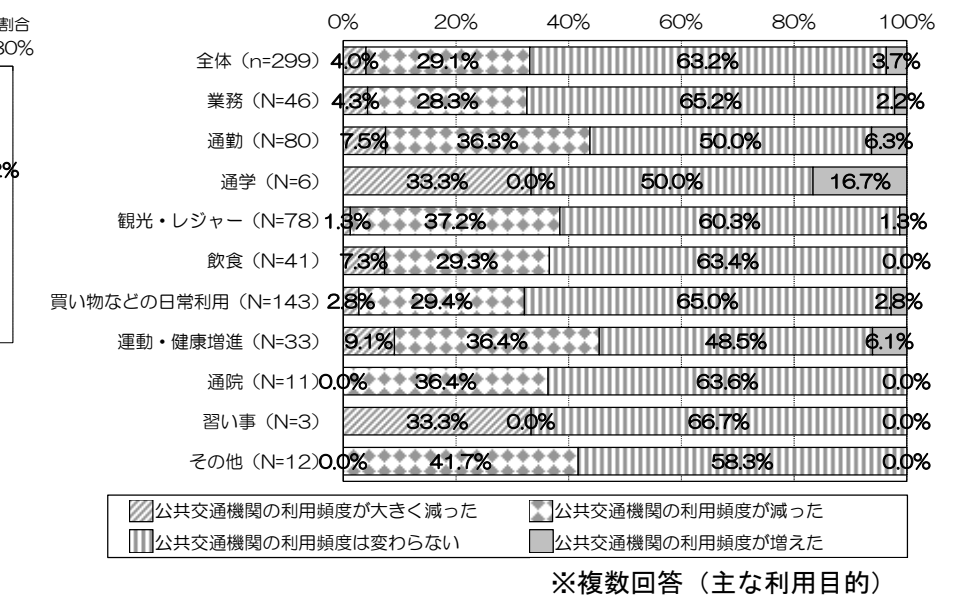
(4) 公共交通機関の利用頻度の変化

- 公共交通機関の利用頻度の変化は、「利用頻度は変わらない」が約63%で最も多い。
- 公共交通機関の利用頻度の変化を主な利用目的別で見ると、利用頻度が減った（利用頻度が減った+利用頻度が大きく減った）割合は、「運動・健康増進」が約46%と最も高く、次いで「通勤」が約44%、「観光・レジャー」が約39%である。

【公共交通機関の利用頻度の変化】



【公共交通機関の利用頻度の変化（主な利用目的別）】

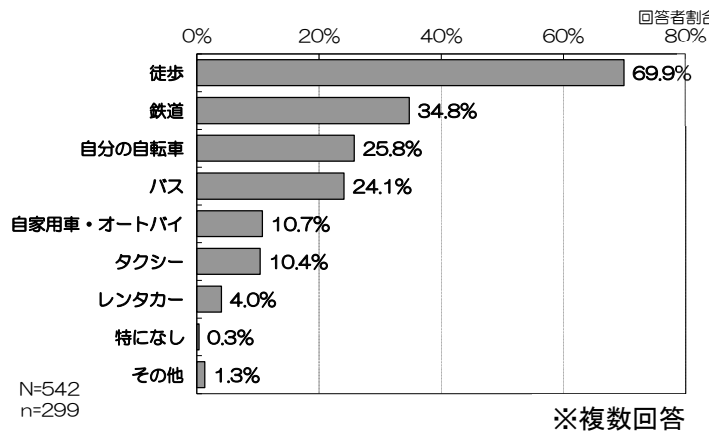


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(5) シェアサイクルを利用する前の移動手段

- シェアサイクルを利用する前の移動手段は、「徒歩」が約70%で最も多く、次いで「鉄道」が約35%、「自分の自転車」が約26%、「バス」が約24%の順である。
- 徒歩と回答した方を対象に、シェアサイクルを利用し始めた理由を見ると、「シェアサイクルを利用する方が短い時間で目的地へ行けるため」が最も多く、次いで「シェアサイクルを利用する方が時間を有効に使えるため」「サイクルポートが近くにあるため」の順である。
- 自分の自転車と回答した方を対象に、自分の自転車からシェアサイクルの利用に切り替えた理由を見ると、「自宅から離れた出先等で利用するため」が最も多く、次いで「自分の自転車を使用するより、シェアサイクルを利用した方が安い」である。
- 自分の自転車と回答した方を対象に、シェアサイクルによる自転車の所有の見直しについて見ると、「シェアサイクルを利用するが、自転車所有は見直さない」が最も多い。
- バス又は鉄道と回答した方を対象に、シェアサイクルを利用し始めた理由を見ると、「シェアサイクルを利用する方が短い時間又は同等の時間で目的地へ行けるため」が最も多く、次いで「シェアサイクルを利用する方が目的地までの費用が抑えられるため」、「バス又は鉄道を利用し、目的地に行くためには乗り換えがあり不便であるため」の順である。

【シェアサイクルを利用する前の移動手段】



「徒歩」と回答した方
シェアサイクルを利用し始めた理由の内訳（複数回答可）

シェアサイクルを利用する方が短い時間で目的地へ行けるため	186
シェアサイクルを利用する方が時間を有効に使えるため	109
サイクルポートが近くにあるため	98
心身のリフレッシュのため	32
その他	8
楽しそうだったから。電チャリがどんなものか知りたかったから。	1
Uberの配達のため	1
真夏の暑い日に徒歩だと大変な為	1
会社に自転車を置いて帰る日があるため	1
夫婦で出かける時一台自転車を持っているから	1
駅で借りていたレンタルサイクルが無くなった為	1
足を傷めて運動不足になったので	1
乗り捨て（片道）利用が可能のため	1
総回答数	433
回答者数	209

「バス」又は「鉄道」と回答した方
シェアサイクルを利用し始めた理由の内訳（複数回答可）

シェアサイクルを利用する方が短い時間又は同等の時間で目的地へ行けるため	87
シェアサイクルを利用する方が目的地までの費用が抑えられるため	67
バス又は鉄道を利用し、目的地に行くためには乗り換えがあり不便であるため	60
健康増進、体力向上、心身のリフレッシュのため	51
サイクルポートが近くにあるため	45
3密を避けるため	35
地球環境に優しいため	5
その他	3
終電による	1
バスの時間を気にせずに出かけられる	1
バスの本数が少なく、終バスが早いので。	1
総回答数	356
回答者数	144

「自分の自転車」と回答した方
シェアサイクルによる自転車の所有の見直しについて

シェアサイクルを利用するが、自転車所有は見直さない	61
シェアサイクルを利用し、自転車所有を見直す可能性がある	10
わからない	4
シェアサイクルは利用せず、自転車所有は見直さない	1
合計	76

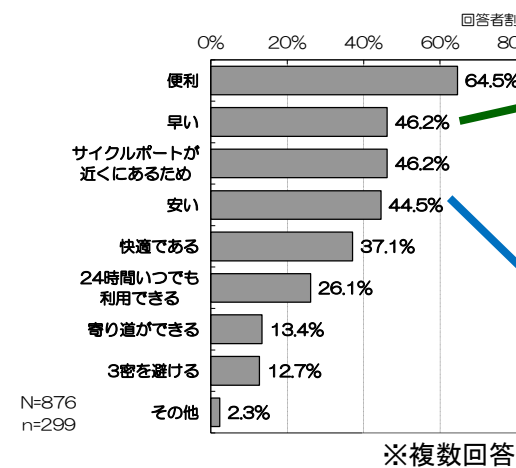
「自分の自転車」と回答した方
自分の自転車からシェアサイクルの利用に切り替えた理由の内訳

自宅から離れた出先等で利用するため	20
電動自転車だから	20
自分の自転車を使用するより、シェアサイクルを利用した方が安い	11
家庭の自転車が不足	6
行き先に十分な自転車駐輪場が無い	8
会社等の業務で利用するため	2
その他	10
片道のみ利用したいから	3
出勤時雨でも濡り濡れしていたら	1
駐車場の料金がかかるため、天気が心配な日にはシェアサイクルを利用しています。	1
雨天時の片道利用	1
悪天候	1
シェアサイクルの方が早く目的地に行けるから。	1
飲み会への参加で帰りは電車	1
降り酒を飲むから	1
合計	77

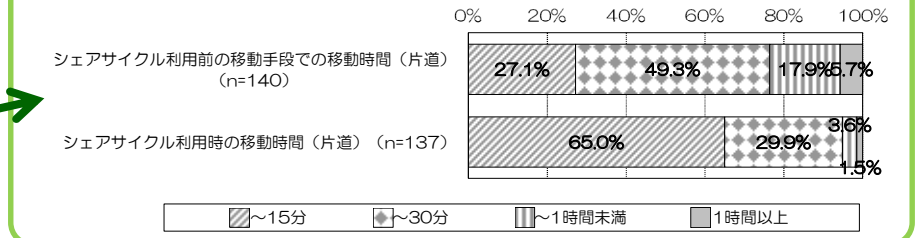
(6) シェアサイクルを利用し始めた理由

- シェアサイクルを利用し始めた理由は、「便利」が約65%で最も多く、次いで「早い」と「サイクルポートが近くにあるため」がともに約46%、「安い」が約45%、「快適である」が約37%の順である。
- 早いと回答した方を対象に、シェアサイクル利用前の移動手段の移動時間（片道）を見ると、「～30分」が約49%と最も多く、次いで「～15分」が約27%であったものが、シェアサイクル利用時の移動時間（片道）を見ると、「～15分」が約65%と最も多く、次いで「～30分」が約30%となっている。
- 安いと回答した方を対象に、シェアサイクル利用前の移動手段の交通費（片道）を見ると、「200円以上」が約56%と最も多く、次いで「無料～100円」が約23%、「100～200円未満」が約21%であったものが、シェアサイクルを利用した場合の交通費（片道）を見ると、「100～200円未満」が約50%と最も多く、次いで「無料～100円」が約40%となっている。

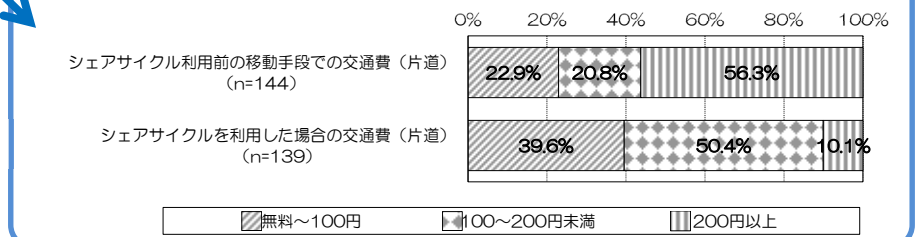
【シェアサイクルを利用し始めた理由】



「早い」と回答した方
移動時間の状況（シェアサイクル利用前の移動手段とシェアサイクル利用時）



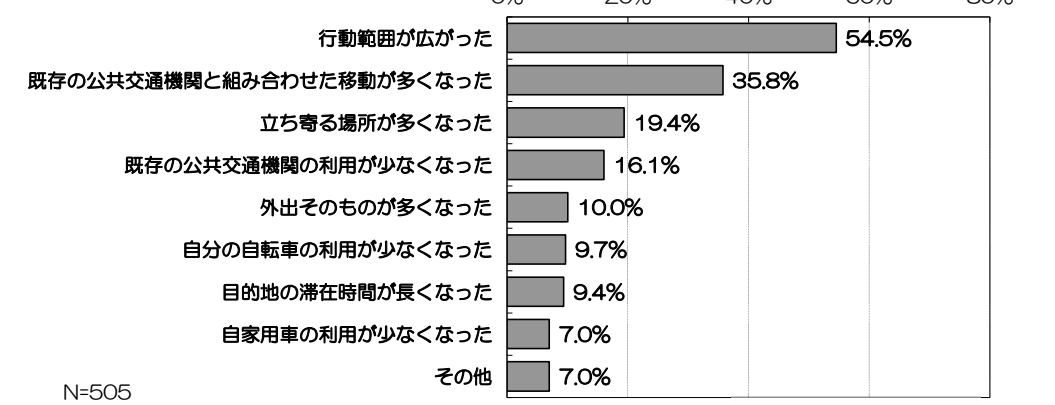
「安い」と回答した方
交通費の状況（シェアサイクル利用前の移動手段とシェアサイクル利用時）



(7) シェアサイクルの利用開始前と比較した自身の行動の変化

- シェアサイクルの利用開始前と比較した自身の行動の変化は、「行動範囲が広がった」が約55%で最も多く、次いで「既存の公共交通機関と組み合わせた移動が多くなった」が約36%、「立ち寄る場所が多くなった」が約19%の順である。

【シェアサイクルの利用開始前と比較した自身の行動の変化】

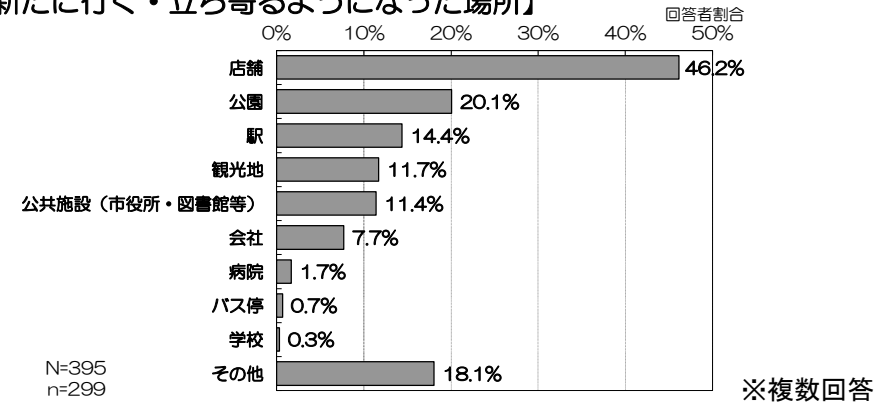


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(8) シェアサイクルの利用により新たに行く・立ち寄るようになった場所

- シェアサイクルの利用により新たに行く・立ち寄るようになった場所は、「店舗」が約46%で最も多く、次いで「公園」が約20%、「駅」が約14%、「観光地」が約12%、「公共施設（市役所・図書館等）」が約11%の順である。

【シェアサイクルの利用により新たに行く・立ち寄るようになった場所】

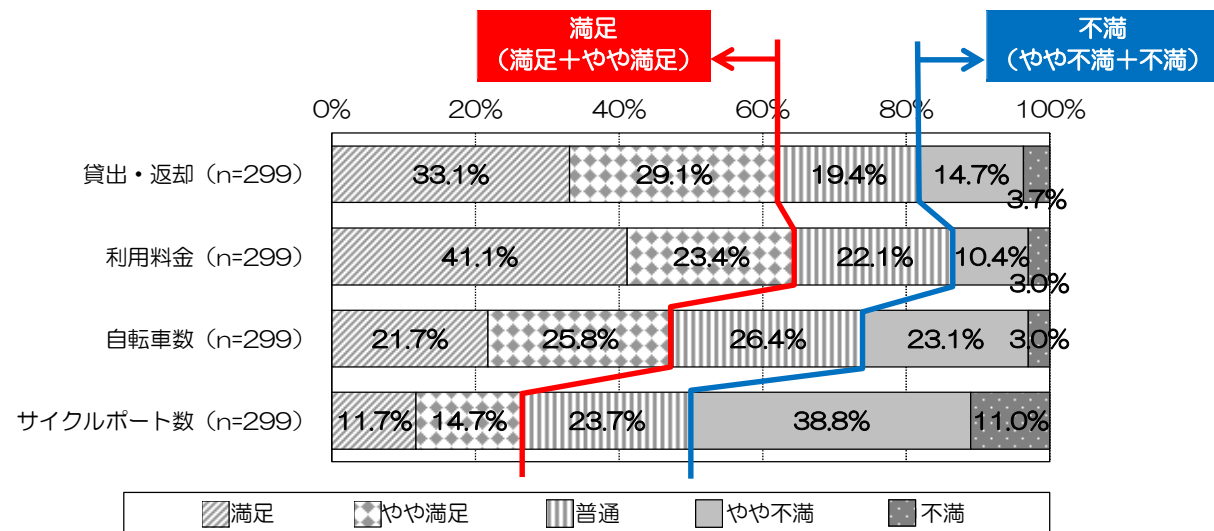


3.4 シェアサイクルの評価・要望

(1) シェアサイクルの利用満足度

- シェアサイクルの利用満足度「満足（満足+やや満足）」の割合を見ると、【貸出・返却】が約62%、【利用料金】が約65%、【自転車数】が約48%、【サイクルポート数】が約26%である。
- 【貸出・返却】及び【利用料金】は「満足（満足+やや満足）」の割合が高いのに対して、【サイクルポート数】の「不満（やや不満+不満）」の割合が高い。

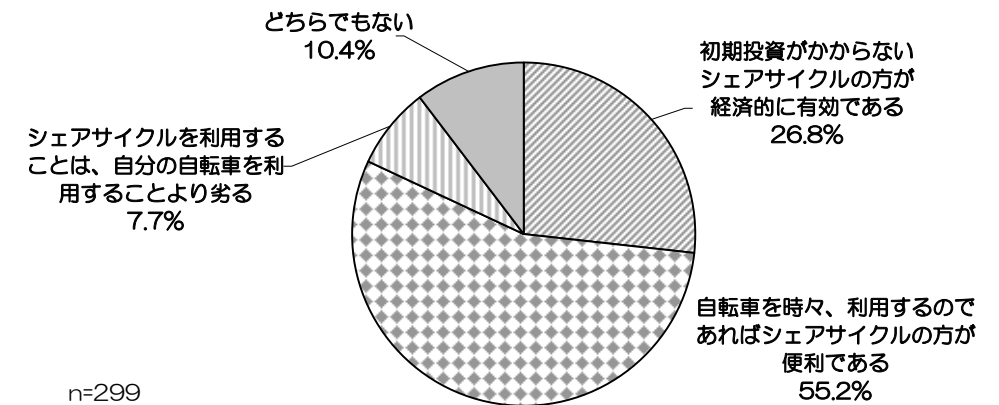
【シェアサイクルの利用満足度】



(2) 自分の自転車を所有することと比較して、シェアサイクルを利用する評価

- 自分の自転車を所有することと比較して、シェアサイクルを利用する評価は、「自転車を時々、利用するのであればシェアサイクルの方が便利である」が約55%で最も多く、次いで「初期投資がかからないシェアサイクルの方が経済的に有効である」が約27%、「どちらでもない」が約10%、「シェアサイクルを利用することは、自分の自転車を利用することより劣る」が約8%である。

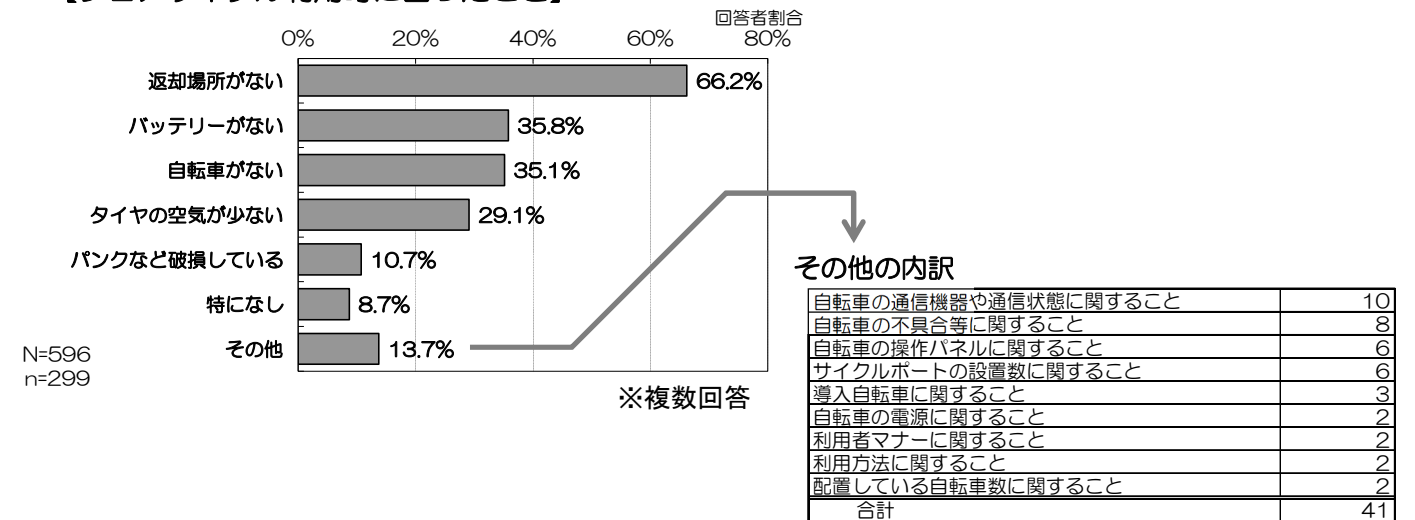
【自分の自転車を所有することと比較して、シェアサイクルを利用する評価】



(3) シェアサイクル利用時に困ったこと

- シェアサイクル利用時に困ったことは、「返却場所がない」が約66%と最も多く、次いで「バッテリーがない」が約36%、「自転車がない」が約35%、「タイヤの空気が少ない」が約29%の順である。

【シェアサイクル利用時に困ったこと】



その他の内訳

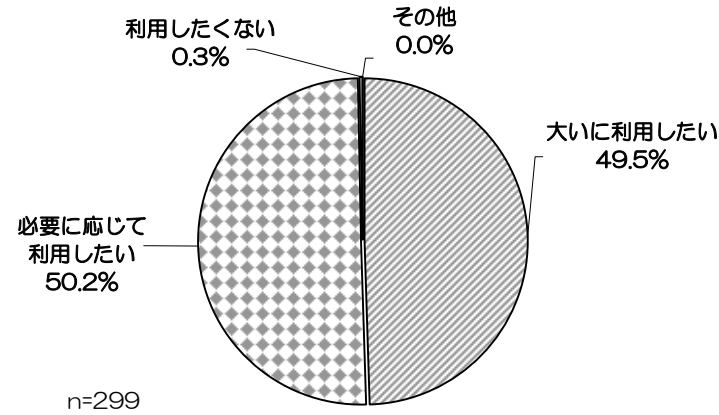
自転車の通信機器や通信状態に関すること	10
自転車の不具合等に関すること	8
自転車の操作パネルに関すること	6
サイクルポートの設置数に関すること	6
導入自転車に関すること	3
自転車の電源に関すること	2
利用者マナーに関すること	2
利用方法に関すること	2
配置している自転車数に関すること	2
合計	41

※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) 利用意向

- 利用意向を見ると、「必要に応じて利用したい」と「大いに利用したい」がともに約 50% である。
- 今後の利用意向については、肯定的な回答が大多数を占める。

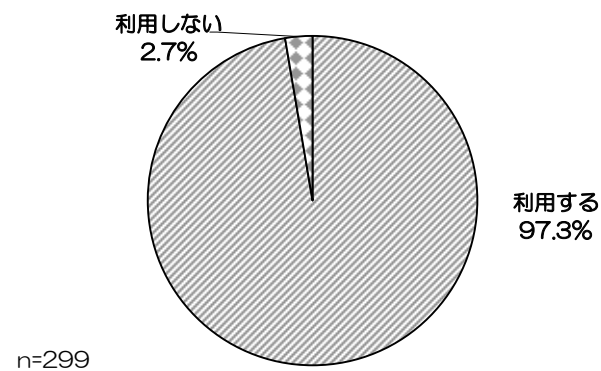
【利用意向】



(5) サイクルポート設置拡充による利用意向

- サイクルポート設置拡充による利用意向を見ると、「利用する」が約 97% であり、肯定的な回答が大多数を占める。

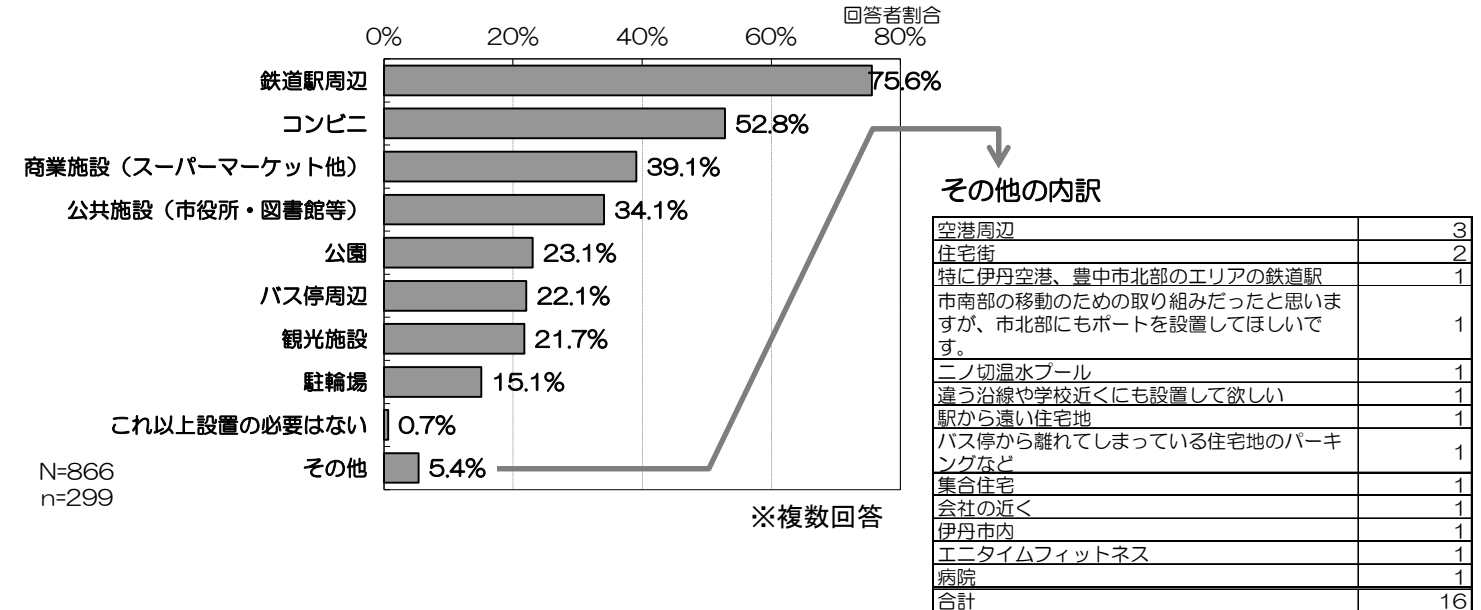
【サイクルポート設置拡充による利用意向】



(6) サイクルポートがあると便利だと思う場所

- サイクルポートがあると便利だと思う場所は、「鉄道駅周辺」が約 76% と最も多く、次いで「コンビニ」が約 53%、「商業施設」が約 39%、「公共施設（市役所・図書館等）」が約 34% である。
- 「鉄道駅周辺」の回答割合が高いが、鉄道駅周辺に整備されている「駐輪場」の回答割合は低い。

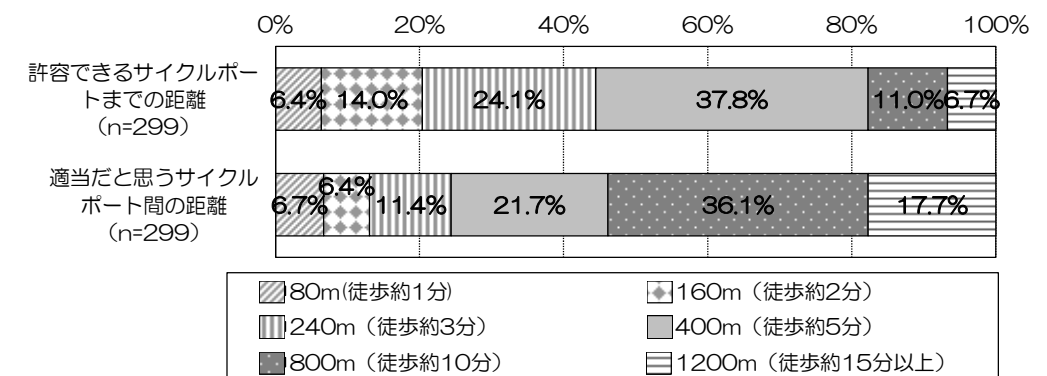
【サイクルポートがあると便利だと思う場所】



(7) サイクルポートまでの距離とサイクルポート間の距離

- 許容できるサイクルポートまでの距離は、「400m（徒歩約 5 分）」が約 38% と最も多く、次いで「240m（徒歩約 3 分）」が約 24%、「160m（徒歩約 2 分）」が約 14% の順である。
- 適当だと思うサイクルポート間の距離は、「800m（徒歩約 10 分）」が約 36% と最も多く、次いで「400m（徒歩約 5 分）」が約 22%、「1200m（徒歩約 15 分以上）」が約 18% の順である。

【許容できるサイクルポートまでの距離と適当だと思うサイクルポート間の距離】

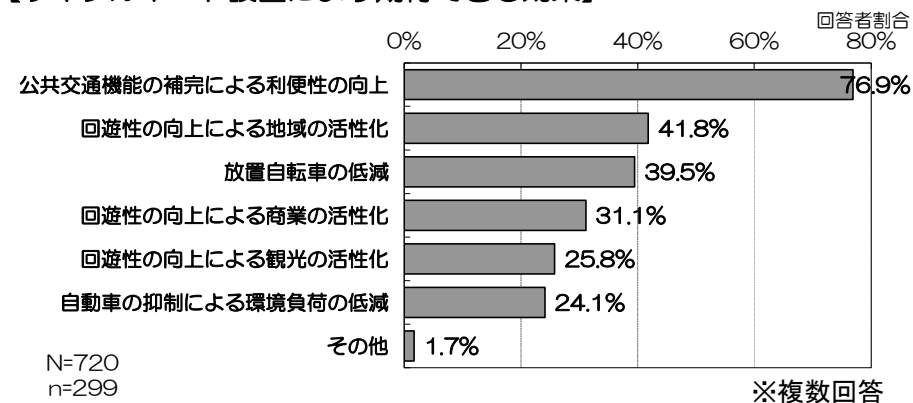


※表示桁数の関係により、計算値が一致しないことがある

(8) サイクルポート設置により期待できる効果

- サイクルポート設置により期待できる効果は、「公共交通機能の補完による利便性の向上」が約77%と最も多く、次いで「回遊性の向上による地域の活性化」が約42%、「放置自転車の低減」が約40%、「回遊性の向上による商業の活性化」が約31%の順である。

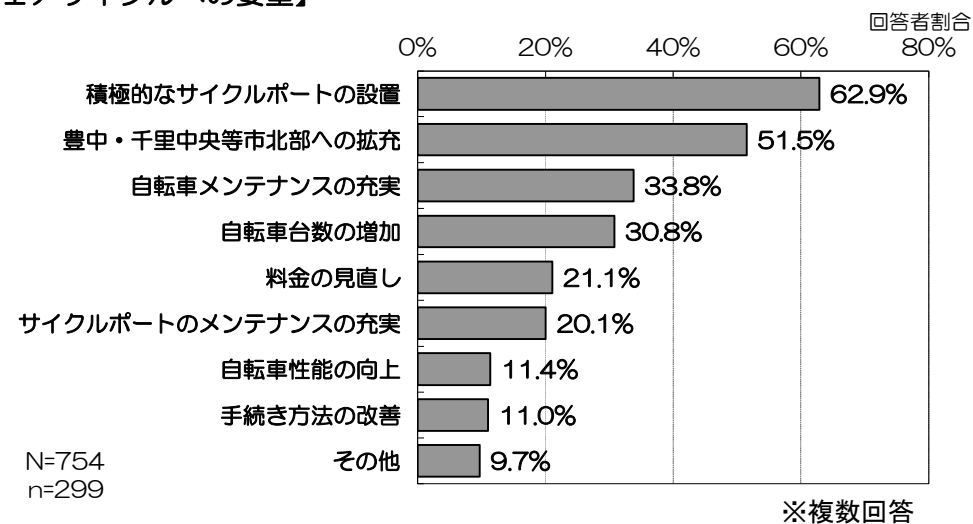
【サイクルポート設置により期待できる効果】



(9) 豊中市内のシェアサイクルへの要望

- 豊中市内のシェアサイクルへの要望は、「積極的なサイクルポートの設置」が約63%と最も多く、次いで「豊中・千里中央等市北部への拡充」が約51%、「自転車メンテナンスの充実」が約34%、「自転車台数の増加」が約31%の順である。
- サイクルポートの増設及びサービスエリアの拡大に関する要望の割合が高い。

【豊中市内のシェアサイクルへの要望】



※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. 今後の方向性について

4.1 実証実験により見えてきた効果

- **公共交通の機能補完**
鉄道駅を起終点とした利用が大部分を占めており、鉄道駅等から目的地までの移動の移動手段としてのラスト1マイルを担う新たな公共交通としての役割が期待できます。
- **東西方向の移動を補強する移動手段**
市域南側においては、鉄道駅間を結ぶ路線バスのネットワークが粗く、東西方向の公共交通ネットワークが脆弱で交通不便地も存在している。シェアサイクルの利用状況を見ると、北大阪急行緑地公園駅周辺～服部緑地公園～阪急曽根駅周辺をはじめ、阪急曽岡町駅周辺、阪急服部天神駅周辺、阪急庄内駅周辺の鉄道駅周辺等での利用が多く、東西方向の移動を補強する移動手段としての役割が期待できます。
- **シェアサイクル事業による地域活性化**
利用者アンケートでは、シェアサイクルの利用により新たに行く・立ち寄るようになった場所として、『店舗』、『公園』、『駅』等の回答が多く、新たな流動が創出されているものと考えられる。本格導入時の「まちのにぎわい創出」への貢献が期待できる。

4.2 実証実験により見えてきた課題

- **鉄道駅周辺等のサイクルポートにおける自転車の台数調整方法の検討が必要**
鉄道駅周辺のサイクルポートは利用が多いため、通勤時間帯や帰宅時間帯において、貸出自転車や返却可能なサイクルポートが不足する状況が発生している。自転車の再配置による調整も必要であるが、台数調整の方法を更に検討するとともに、近隣のポート増設や少し離れたサイクルポートの利用を促すような仕組みを検討することも必要である。
- **実施エリアの拡大による更なる需要の発掘の検討が必要**
利用者アンケートでは、『積極的なサイクルポートの設置』や『豊中・千里中央等市北部への拡充』等、シェアサイクルの対象エリアの拡大とサイクルポートの拡充を望む回答が多い。実施エリアの拡大は、利便性の向上及び更なる需要の発掘につながると考えられ、運営費用の増加とのバランスを考慮した上で、エリアの拡大とポートの増設を検討することが必要である。
- **ニーズに応じたサイクルポートの拡充が必要**
利用者アンケートでは、サイクルポートがあると便利だと思う場所として『鉄道駅周辺』の回答割合が高く、鉄道駅周辺に整備されている「駐輪場」の回答割合は低い。サイクルポートの拡充にあたっては、便利で視覚的にPRにもなる駅近くの公共空間を活用する等、ニーズに応じたサイクルポートの拡充が必要である。

4.3 今後の方向性

- 道路上及び公園内ポート設置が可能となるように、公的位置づけの補強として、自転車活用推進計画及び都市再生特別措置法に基づく占用特例の活用を図るための都市再整備計画の策定を進める。
- 令和元年(2019年)11月から実施しているシェアサイクル実証実験について、利便性の向上を図るとともに本格導入を見据え、対象エリアの拡大・サイクルポートの増設を実施する。
- 実証実験の結果を検証し、公共交通を補完する新たな都市交通システムとしての位置づけ、役割を強化するため、実験から本格実施への移行を進める。

5. 豊中市自転車活用推進計画について

5.1 豊中市自転車活用推進計画とは

- 豊中市においては、放置自転車対策や交通安全教育・啓発、走行空間の整備、シェアサイクル実証実験などの施策を実施し、一定の成果を上げてきている。しかしながら、健康志向の高まりや新型コロナウイルス対策に適した移動手段として利用ニーズが増大している中、全市的な通行空間の整備、自転車による危険運転の防止、ニーズに合った駅周辺駐輪場の整備、シェアサイクル実証実験の本格化など様々な課題に対応し、本市における自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図るため、これらの考え方や施策を定めた計画を策定するものとする。

※ 具体的内容等については、資料8「豊中市自転車活用推進計画（素案）」を参照

5.2 パブリックコメントの実施

- 本計画については、今回の協議会にていただいたご意見等を反映し、会長確認を踏まえたものを市の最終案としてとりまとめ、委員の皆さまにご送付させていただくとともに、以下のとおり、意見公募手続（パブリックコメント）を実施する。

• 募集期間

令和2年（2020年）12月14日（月）～令和3年（2021年）1月8日（金）

• 募集方法

持参、郵送、FAX、電子メール

• 閲覧場所

市ホームページ、交通政策課窓口、市政情報コーナー、庄内出張所、新千里出張所

• 意見の取扱いについて

提出された意見について、類似意見を集約するなど整理しその概要を市ホームページ等で報告するとともに、提出された意見や委員の皆さまのご意見を踏まえたものを市の最終案とし、市長決済を経て、「豊中市自転車活用推進計画」を令和3年（2021年）1月に策定する予定である。

豊中市自転車活用推進計画

(素案)

令和 2 年 (2020 年) 12 月

豊中市

豊中市自転車活用推進計画（素案）

目次

1. 豊中市自転車活用推進計画について	1
1.1 計画策定の背景と目的	1
1.2 計画期間	1
1.3 計画の区域	1
1.4 計画の位置づけ	2
2. 自転車を取り巻く環境	3
2.1 自転車の特性	3
2.2 社会の動向	6
2.3 上位・関連計画	11
2.3.1 自転車活用推進計画（国）	11
2.3.2 大阪府自転車活用推進計画	12
2.3.3 第4次豊中市総合計画	13
2.3.4 第2次豊中市都市計画マスタープラン	14
2.3.5 豊中市公共交通改善計画	16
2.3.6 第3次豊中市環境基本計画	17
3. 豊中市の現状	18
3.1 豊中市の概況	18
3.1.1 地勢・気象	18
3.1.2 人口	20
3.1.3 人口密度	21
3.1.4 土地利用状況	23
3.1.5 道路状況	24
3.1.6 交通状況	25
3.1.7 施設立地状況	27
3.1.8 市民の健康に関する状況	29
3.2 自転車の利用状況	31
3.2.1 代表交通手段分担率	31
3.2.2 自転車関連事故の状況	34
3.2.3 市民アンケートの結果	36
3.2.4 自転車通行空間整備に関するアンケート	38
3.3 自転車に関するこれまでの取組み	39
3.3.1 豊中市自転車ネットワーク計画	39
3.3.2 放置自転車対策	41
3.3.3 交通安全教室・啓発	50

3.3.4 シェアサイクル実証実験	52
3.3.5 豊中市サイクリングロード計画	54
3.3.6 豊中市における自転車に関する施策	56
3.3.7 市内自転車保有台数	57
4. 問題と課題	58
5. 目標	63
6. 実施施策	64
6.1 施策体系	64
6.2 目標 1 自転車交通の役割拡大に応じた良好な都市環境の形成	65
6.2.1 施策① 自転車通行空間整備の推進	65
6.2.2 施策② 放置自転車対策の推進	69
6.2.3 施策③ シェアサイクルの推進	71
6.3 目標 2 自転車の活用推進による健康社会の実現	73
6.3.1 施策④ 自転車利用促進の啓発	73
6.3.2 施策⑤ 自転車通勤の促進	73
6.3.3 施策⑥ 散走の推進	74
6.4 目標 3 交通安全啓発や施設整備等による安心・安全社会の実現	75
6.4.1 施策⑦ 交通安全教育・啓発の推進	75
6.4.2 施策⑧ 交通安全対策の推進	78
6.4.3 施策⑨ 災害時における自転車活用の推進	78
7. 実現に向けて	79
7.1 推進体制	79
7.2 目標と評価	80
参考資料	81
・用語集	81

1. 豊中市自転車活用推進計画について

1.1 背景と目的

自転車^(※1)は手軽に利用でき、時間的制約が少なく、経済的で環境にも優しい交通手段として、多くの人々に利用されています。一方で様々な問題も顕在化し、これに対応するため、自転車道の整備や放置自転車対策、交通事故防止対策等が実施されてきました。このような中、環境負荷の低減、国民の健康増進など新たな課題に対応するため、交通の安全を図りつつ、自転車の利用を促進し、自動車への依存度を低減させることによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が平成29年(2017年)5月に施行され、平成30年(2018年)6月には、国の「自転車活用推進計画」が、令和元年(2019年)12月には「大阪府自転車活動推進計画」が策定されました。また、同法11条には、「市町村自転車活用推進計画」を定めるよう努めなければならない旨が記されています。

豊中市においては、放置自転車対策や交通安全教育・啓発、走行空間の整備、シェアサイクル実証実験などの施策を実施し、一定の成果を上げてきました。しかしながら、健康志向の高まりや新型コロナウイルス対策に適した移動手段として利用ニーズが増大している中、全市的な通行空間の整備、自転車による危険運転の防止、ニーズに合った駅周辺駐輪場の整備、シェアサイクル実証実験の本格化など様々な課題に対応し、本市における自転車活用の総合的かつ計画的な推進を図るため、これらの考え方や施策を定めた計画を策定するものです。

1.2 計画期間

計画期間は、5箇年程度の令和7年度(2025年度)までとします。

1.3 計画区域

計画区域は、「豊中市全域」とします。

1.4 計画の位置づけ

豊中市自転車活用推進計画は、国の「自転車活用推進計画」及び「大阪府自転車活用推進計画」を勘案し、「豊中市総合計画」及び「豊中市都市計画マスタープラン」などの市の上位計画や関連計画との連携・整合を図り、本市の自転車活用の現状・課題に応じた自転車の政策に関する最上位計画として位置づけ、自転車活用推進法第 11 条に基づく計画とします。

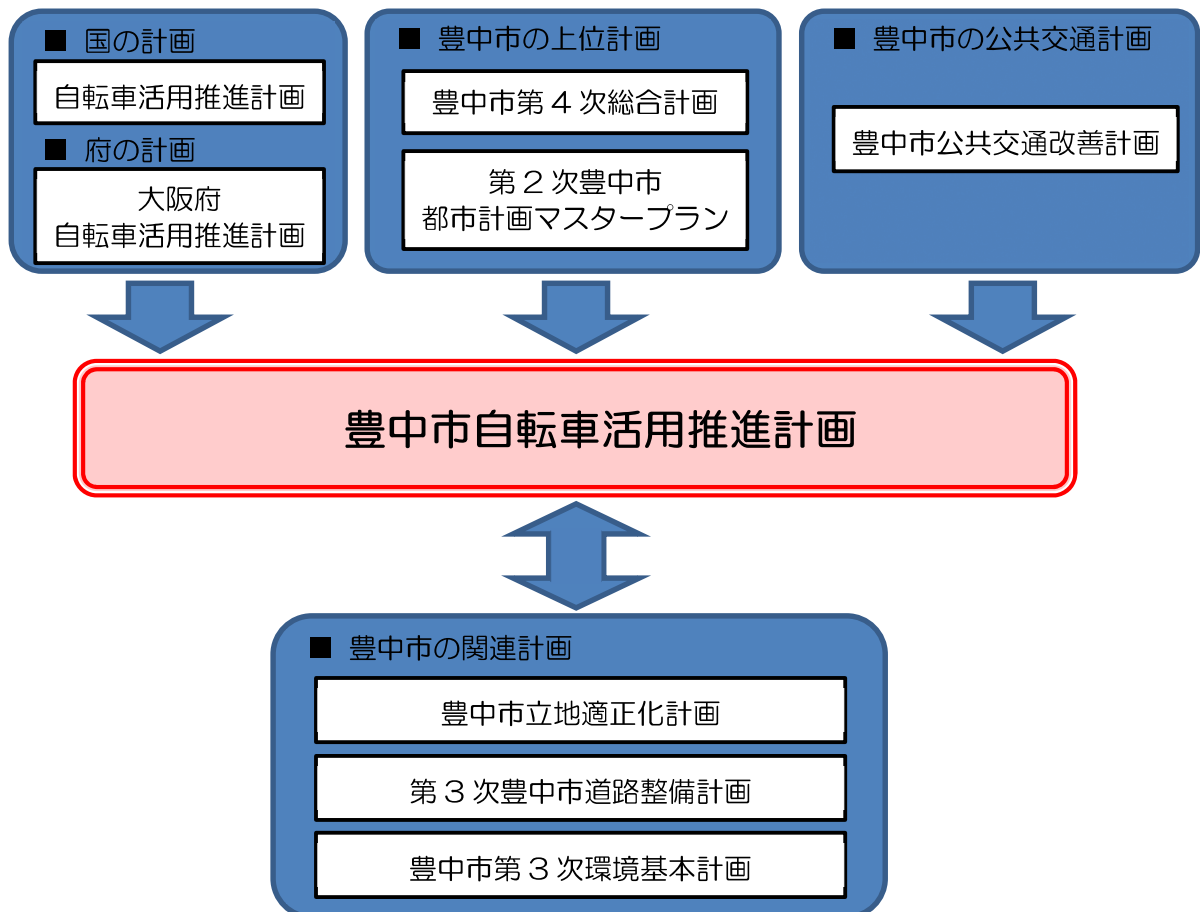


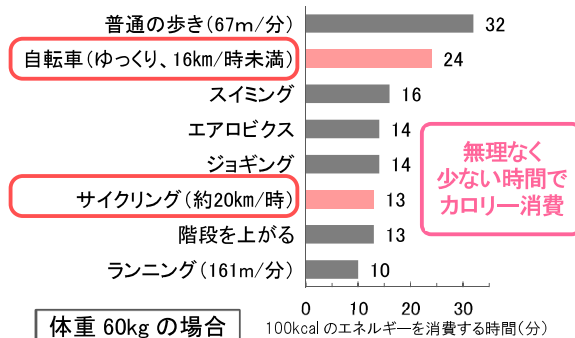
図 1.1 豊中市自転車活用推進計画の位置づけ

2. 自転車を取り巻く環境

2.1 自転車の特性

(1) 健康増進

自転車は、通勤通学や買物など、日常生活において利用することで、目的地まで移動しながら適度な運動をすることができます。また、自転車はジョギングなどに比べて膝などへの負担が軽い上に、エネルギー消費が高く、健康増進に効果的な乗り物です。

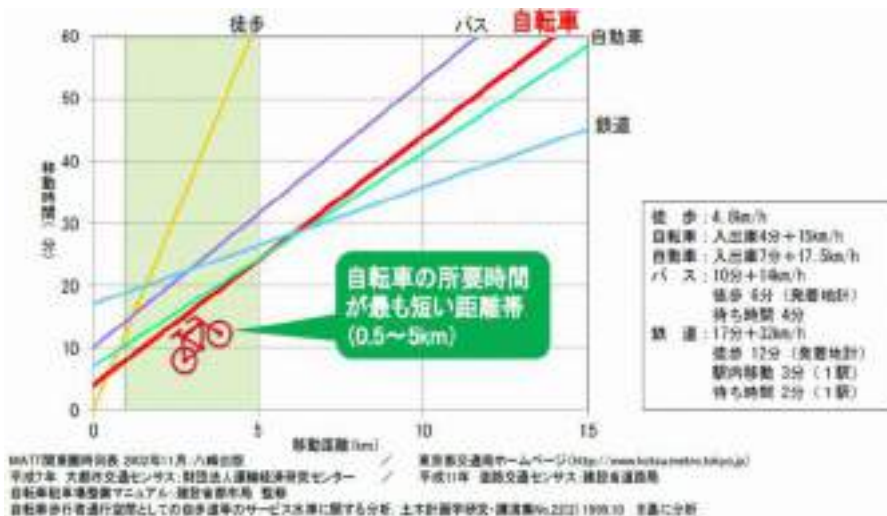


出典：健康づくりのための運動指針 2006（厚生労働省）

図 2.1 活動内容別の 100kcal のエネルギー消費量

(2) 移動時間節約

自転車はいつでも手軽に利用でき、通勤通学や買物など、日常生活における短い距離の移動に最適な交通手段です。また、自転車は渋滞に巻き込まれることも無く、最短距離で目的地に移動することができることから、都市内における500m～5kmの移動において、最も効果的な交通手段とされています。



出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会

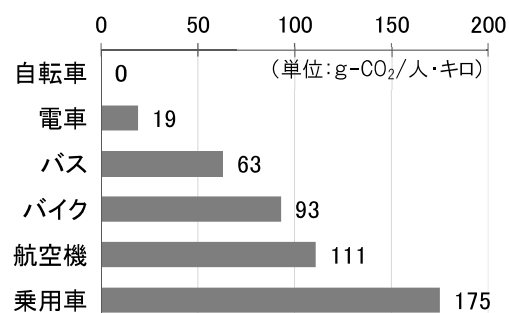
図 2.2 交通手段による移動距離に係る時間の比較

(3) 経済的

自転車は燃料を必要としないため、ガソリン代などの費用がかかりません。また、車体本体は税金もかからず、購入価格、メンテナンス費用、保険料や駐車料金も安価であり、利用コストが非常に経済的な移動手段です。

(4) 環境に優しい

自転車は自動車などとは異なり、ガソリンなどの化石燃料を必要としないことからCO₂排出量もゼロであり、環境に優しい乗り物です。



出典：2004年国土交通省データ

図 2.3 交通手段による CO₂ 排出量の比較

(5) 渋滞解消と駐車場の削減

自動車は概ね2m×5mの車体と速度に応じた車間距離を必要とし、自転車は0.6m×2mのスペースで済むため、自動車から自転車への利用転換が進めば、渋滞解消と駐車場の削減につながります。

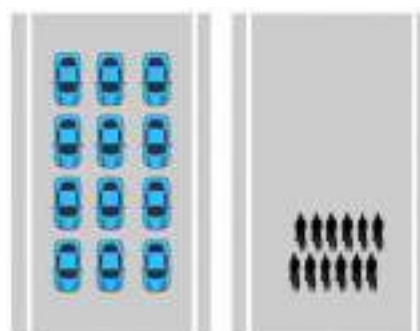


図 2.4 自動車と自転車の占有空間の比較

(6) 街の活性化

自転車は、時間を気にせず、気軽に目的地を回遊できることから、まちへの来街回数や滞留時間が増加すると言われています。超高齢社会が進展する中、自転車利用の促進により、回遊性の向上を図り、外出の機会や範囲を維持・拡大させることは、地域の活力の維持・活性化につながります。

また、来店者は、自動車利用よりも自転車利用の方が1週間あたりの来店回数及び買物金額が大きいという調査結果（宇都宮市）が見られる例もあります。

表 2.1 来店回数及び買物金額の比較
(平成 18 年(2006 年) 宇都宮市)

	週 当たり 来店 回数 a	1回の買物 (平均)		1週間の買物	
		荷物 または 袋の数 b	買物 金額 c	荷物 または 袋の数 a×b	買物 金額 a×c
自動車 (郊外店)	1.4	2.8	7,789円	3.92	10,905 円
自転車 (中心市街地)	3.4	1.8	3,691円	6.12	12,549 円

出典：宇都宮市自転車のまち推進計画

(7) コンパクトシティ^(*)の移動手段

都市機能を集約させ、高度な土地利用による効率的で利便性が高い持続可能な都市を目指すコンパクトシティ化の動きが広がっており、短距離の移動において最も効率的であり、燃料の消費を必要としない自転車は、コンパクトシティに適した移動手段と言えます。

(8) 観光振興

自転車の観光利用は、点在する観光資源を結び、新たな発見を促すなど、観光振興において大きな力を発揮します。近年、外国人のインバウンド^(※3)も含め、自転車での散策や長距離を走るロングライドなどの観光スタイルを提供する自治体も全国で増えており、地域特性に応じた魅力的なコンテンツ^(※4)を提供することで、観光の活性化を図ることができます。



図 2.5 自転車観光で人気のしまなみ海道

(9) 福祉的移動補助

自転車は電動化も進んでおり歩行機能が少し落ちてきた高齢者にとって、荷物も運べる重要な移動手段となります。また近年、レジャー・スポーツ利用だけでなく、視覚障がい者などの移動手段として有効な、二人乗り用のタンデム自転車の公道走行を解禁する府県が増えています。超高齢化やバリアフリー^(※5)化への対応が求められる中で、自転車は有効な移動手段となり得る可能性を持つものです。



図 2.6 タンデム自転車^(※6)

※大阪府では平成 28 年（2016 年）8 月にタンデム自転車の公道走行が解禁

(10) 子育て層の移動手段

子どもの保育園・幼稚園への送迎や、子どもを連れての日常の買物等の移動などにおいて、手軽で小回りが利く子ども乗せ自転車の需要が拡大しています。

特に電動アシスト自転車は、子どもを2人乗せても、漕ぎ出しが楽でふらつかないため、子育て層に人気が高まっています。



図 2.7 子ども2人乗せ電動アシスト自転車

(11) 災害時の移動手段

阪神淡路大震災や東日本大震災の時に、活躍した交通手段が自転車です。公共交通が機能不全する中で、車が大渋滞で動けなくても、塀や家屋が倒壊して道幅が狭くなっている場合、自転車なら移動や物を運ぶことが可能です。

(12) 3密（密閉、密集、密接）の回避

新型コロナウイルス感染拡大を抑えるための「3密」を避ける生活様式による移動手段として、改めて自転車に注目が集まっています。

2.2 社会の動向

利用者の経済性・健康志向及び環境面への配慮などから、都市部における自転車の利用が増大する一方で、自転車に関する事故が増加していることを背景として、道路上での自転車通行等に関する法制度の改正や取組みが実施されています。

近年では、国土交通省と警察庁が連携し、平成24年（2012年）に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を平成28年（2016年）に改訂し、平成25年（2013年）12月及び平成27年（2015年）6月に自転車利用に関する道路交通法の一部改正、平成31年（2019年）4月に自転車に関する道路構造令の改正が行われています。

【安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの概要】

I. 自転車通行空間の計画

- 自転車ネットワーク計画の作成を進めるため、計画目標の設定、自転車ネットワーク路線の選定、整備形態の選定など計画作成手順を提示
- 車の速度や交通量等に応じ、車道通行を基本とした整備形態の選定の考え方、目安を提示
- 整備にあたり、道路空間の再配分や道路拡幅の可能性、速度の見直しによる整備形態の変更を検討するとともに、整備が困難な場合は、整備可能な当面の整備形態、代替路の検討などの対応を提示



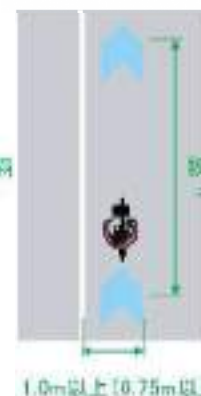
II. 自転車通行空間の設計

- 自転車道、自転車専用通行帯、車道混在における設計の基本的な考え方（分離工作物、幅員、路面表示^(*7)等）を提示
- 直接的に接続するなどの交差点部における設計の考え方を示し、自動車と分離又は混在させる自転車専用通行帯の対応案を提示

【歩道あり】



【歩道なし】



III. 利用ルールの徹底

- 全ての利用者へのルール周知（学校教育、免許証更新時等）
- ルール遵守のインセンティブ^(*8)の付与（児童等への自転車運転免許証の交付、事故の危険性周知等）
- 指導取締り（悪質、危険な違反への検挙措置等）

IV. 自転車利用の総合的な取組

- 駐停車・駐輪対策として、自転車専用通行帯区間での駐車禁止規制等の実施と取締り等の取組みを提示
- 利用促進として、自転車マップ作成、レンタサイクル導入等の取組みを提示

■平成28年（2016年）7月の改定の主なポイント

- ①段階的な計画策定方法の導入
- ②暫定形態（車道混在等）の積極的な活用
- ③路面表示の仕様の標準化
- ④自転車道は一方通行を基本
- ⑤路面のカラー舗装や連続したラインは車道混在では使用しない

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年（2016年）7月改訂 国土交通省・警察庁）

【道路交通法の一部改正の概要】

- 自転車の路側帯通行に関する規定（平成 25 年（2013 年）12 月施行）



出典：悪質・危険運転者対策、自転車利用者対策について（平成25年（2013年）12月1日施行 道路交通法）リーフレット（大阪府警察本部ホームページ）

図 2.8 自転車の路側帯通行に関する規定の概要

- 自転車運転者講習制度

（平成 27 年（2015 年）6 月施行（令和 2 年（2020 年）6 月一部改正））



出典：自転車運転者講習制度チラシ（警察庁ホームページ）

図 2.9 自転車運転者講習制度の概要

【自転車に関する道路構造令の改正の概要】

背景・必要性

- 過去10年間で、交通事故件数全体が約4割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまっており、歩行者・自転車・自動車が適切に分離された自転車通行空間の整備が重要。
- 用地上の制約から、自転車道の整備は全国的に差んでおらず、幅員がより狭くてすむ自転車専用通行帯（道交法に基づく通行区分の指定）について、道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け、自転車通行空間の整備を加速する必要。

改正概要

- 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。
- ただし、自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した**自転車道**を設置。

【自転車通行帯】(新たに規定)



【自転車道】



効果

- 用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備の可能性が拡大。

出典：自転車に関する道路構造令の改正（平成31年（2019年）4月25日施行）（国土交通省ホームページ）

図 2.10 自転車に関する道路構造令の改正概要

表 2.2 自転車に関する法制度等の変化 (1/2)

年月		法制度等	主な内容等
昭和35年 (1960年)	12月	道路交通法(改正)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車は「軽車両」、車道通行が原則
昭和45年 (1970年)	4月	自転車道の整備等に関する法律	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全・健康の増進の両面から、自転車が安全に通行することができる自転車道の整備に関する措置
	-	道路構造令(改正) 道路交通法(改正)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車歩行者道の規定の新設 ● 緊急措置的に自転車の歩道通行を認める。
昭和53年 (1978年)	5月	道路交通法(改正)	<ul style="list-style-type: none"> ● 「普通自転車(*9)の歩道通行可」の標識がある歩道で自転車の通行が可能 ● 「自転車横断帯(*10)」が導入
昭和55年 (1980年)	11月	自転車の安全利用の促進及び自転車駐車場の整備に関する法律(自転車法)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の交通に係る事故の防止と交通の円滑化 ● 放置自転車の急増に伴う自転車駐車場整備・撤去・附置義務の規定 ● 自転車等の適正な利用や利用者の利用促進
平成5年 (1993年)	12月	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律(改正自転車法)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車駐車総合対策として、放置自転車の撤去対策の充実や防犯も考慮 ● 原付も対象
平成13年 (2001年)	4月	道路構造令(改正)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間整備の方向性 ● 自転車道・自転車歩行者道・歩道の設置条件等の明確化
平成19年 (2007年)	7月	新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会提言	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車を都市における重要な交通手段として位置づけ ● 「人優先」「バランス」「パートナーシップ」の3つの基本事項
	10月	自転車利用環境整備ガイドブックの策定	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車通行空間における各整備手法の特徴・検討順位・検討事項・留意事項等の整理
平成20年 (2008年)	6月	改正道路交通法及び同施行令の施行	<ul style="list-style-type: none"> ● 普通自転車の歩道通行可能要件の見直し ● 道路標識等で指定された場合(歩道通行可) ● 運転者が児童・幼児・70歳以上の場合 など
平成21年 (2009年)	7月	自転車通行空間の設計のポイント	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車ネットワーク路線のうち幹線道路において自転車通行空間の設計を行う際に参考となる情報の整理
平成23年 (2011年)	10月	「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の進捗について」(警察庁通達)	<ul style="list-style-type: none"> ● 自転車の原則車道走行を促すことを柱とする自転車交通秩序実現のための総合対策の推進 ● 自転車歩道通行可の規制の見直し及び自転車横断帯の撤去 ● 自転車利用者へ、ルール周知と安全教育を推進し、指導・取り締まりを強化する など

表 2.3 自転車に関する法制度等の変化 (2/2)

年月	法制度等	主な内容等
平成24年 (2012年)	4月	<p>みんなにやさしい自転車環境・安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた提言</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省と警察庁が安全で快適な自転車の走行環境と歩行者の安全性を高めることを目指して設置した検討委員会の提言 自転車ネットワーク計画の策定手順や整備形態の選定の考え方を提示 自転車通行空間の設計や利用ルールの周知徹底、総合的な取り組みなどを提示
	11月	<p>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省と警察庁が連携し、自転車通行空間のネットワーク化や通行ルールの徹底などを進めるための「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を発出
平成25年 (2013年)	12月	<p>改正道路交通法施行</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車などの軽車両が通行できる路側帯^(*11)が、道路の左側部分に設けられた路側帯に限定
		<p>交通政策基本法</p> <ul style="list-style-type: none"> 政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定め、実現に向けて必要な交通に関する基本的な施策が定められており、「自転車」も交通の一手段として明記
平成27年 (2015年)	6月	<p>改正道路交通法施行</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車運転者講習制度が導入され、自転車運転中に信号無視等の指定された14の危険行為を3年以内に2回以上繰り返した14歳以上の者に対して、都道府県公安委員会が講習を受けるよう命令。講習を受講しない者に対しては5万円以下の罰金
平成28年 (2016年)	3月	<p>「自転車ネットワーク計画策定の早期進展」と「安全な自転車通行空間の早期確保」に向けた提言</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省が設置した「安全で快適な自転車利用環境創出の促進に関する検討委員会」による提言として、自転車ネットワーク計画の策定が進まない要因を検討し、安全性の向上を第一に、道路や交通状況に応じた自転車通行空間整備を促進するための方策などを提示
	7月	<p>安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインの一部改定</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土交通省と警察庁が連携し、身近な移動手段として重要な役割を担う自転車の安全で快適な利用環境を創出する取組みをさらに推進するため、平成24年(2012年)11月に策定した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の一部を改定
平成29年 (2017年)	5月	<p>自転車活用推進法施行</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車活用の推進に関する施策の基本となる事項を定め、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進 市町村は、自転車活用推進計画を定めるよう努めなければならない。
平成31年 (2019年)	4月	<p>改正道路交通法施行</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置 自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/hの道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置
令和2年 (2020年)	6月	<p>「あおり運転」に対する罰則化</p> <ul style="list-style-type: none"> 以下の運転行為に対する罰則を創設 <ul style="list-style-type: none"> ① 通行妨害目的で、交通の危険のおそれのある方法により一定の違反(車間距離不保持、急ブレーキ禁止違反等)をした場合(懲役3年・罰金50万円以下) ② ①により著しい危険(高速での停車等)を生じさせた場合(懲役5年・罰金100万円以下) 免許の取消処分の対象に追加

2.3 上位・関連計画

2.3.1 自転車活用推進計画（国）

自転車活用推進計画は、国により、平成30年（2018年）6月に策定されており、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、自転車の活用の推進に関する総合的かつ計画的な推進を図るものとしています。

自転車活用推進計画では、自転車の活用推進に関する以下4つの目標と18の施策を掲げています。

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策1. 自転車通行空間の計画的な整備推進
- 施策2. 路外駐車場等の整備及び違法駐車取締りの推進
- 施策3. シェアサイクルの普及促進
- 施策4. 地域のニーズに応じた駐輪場の整備推進
- 施策5. 自転車のIoT化の促進
- 施策6. まちづくりと連携した総合的な取組の実施

目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策7. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
- 施策8. サイクルスポーツ振興の推進
- 施策9. 自転車を活用した健康づくりの推進
- 施策10. 自転車通勤等の促進

目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策11. 国際的なサイクリング大会等の誘致
- 施策12. 世界に誇るサイクリング環境の創出

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

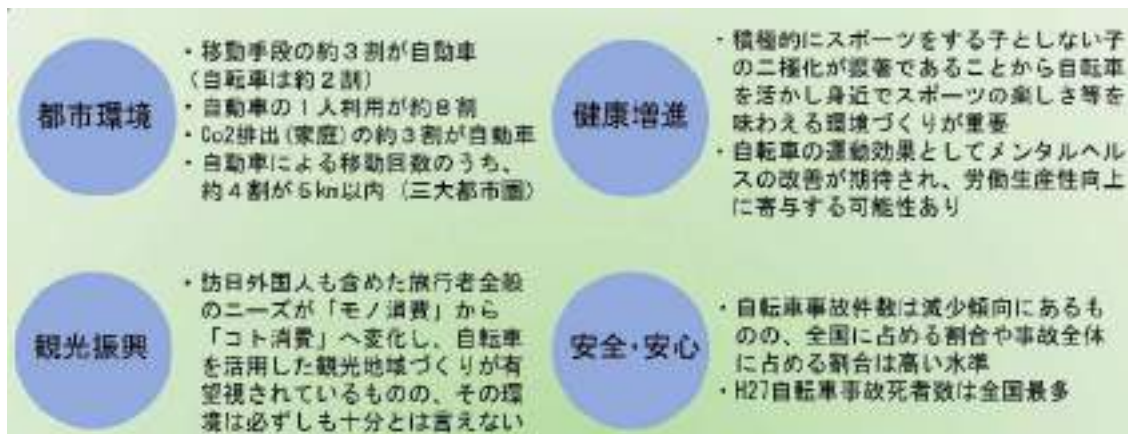
- 施策13. 安全性の高い自転車普及の促進
- 施策14. 自転車の点検整備の促進
- 施策15. 自転車の安全利用の促進
- 施策16. 学校における交通安全教育の推進
- 施策17. 自転車通行空間の計画的な整備推進（施策1と同様）
- 施策18. 災害時における自転車活用の推進

出典： 地方版自転車活用推進計画 策定の手引き（案）（国土交通省）

2.3.2 大阪府自転車活用推進計画

大阪府自転車活用推進計画は、令和元年（2019年）12月に策定されており、2025年大阪・関西万博の開催決定等を踏まえ、大阪府の自転車政策に関する最上位計画として位置づけられています。

自転車を巡る現状及び課題として、「都市環境」、「健康増進」、「観光振興」、「安全・安心」の視点で示しており、自転車の活用推進に関する4つの目標を掲げています。



出典：大阪府自転車活用推進計画（令和元年（2019年）12月 大阪府）

図 2.11 自転車を巡る現状及び課題



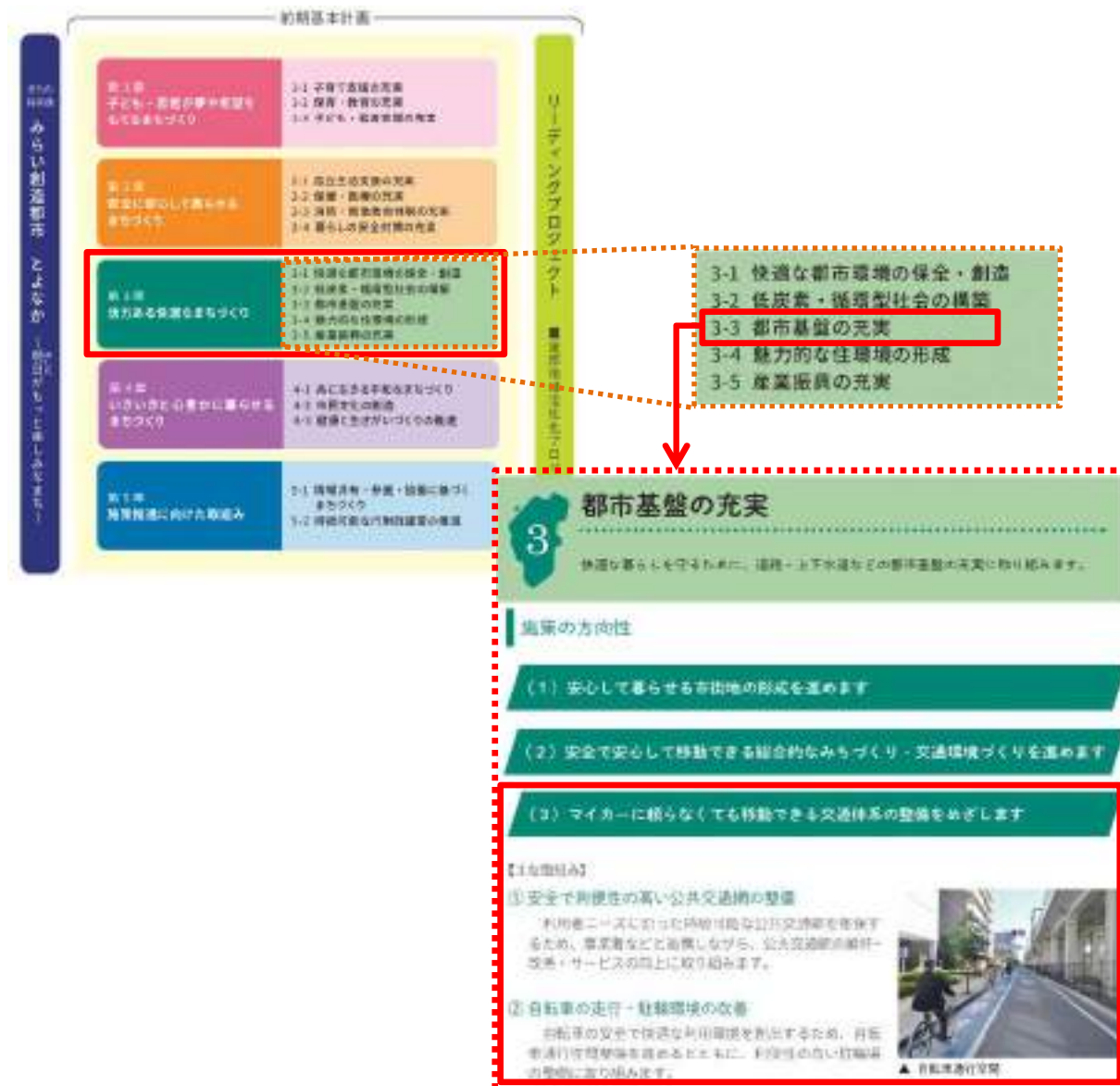
出典：大阪府自転車活用推進計画（令和元年（2019年）12月 大阪府）

図 2.12 目標及び実施すべき施策

2.3.3 第4次豊中市総合計画

第4次豊中市総合計画は、平成29年（2017年）12月に策定され、まちの将来像「みらい創造都市 とよなか ～明日がもっと楽しみなまち～」の実現に向けた5つの施策体系を定め、市民・事業者・行政が本市の課題を共有するとともに、自治の基本原則のもと、それぞれの役割を意識しながら、協働して取り組むことを定めています。

また、「施策体系3 活力ある快適なまちづくり」の中で、公共交通に関する施策の方向性として、「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備をめざします」と位置づけています。



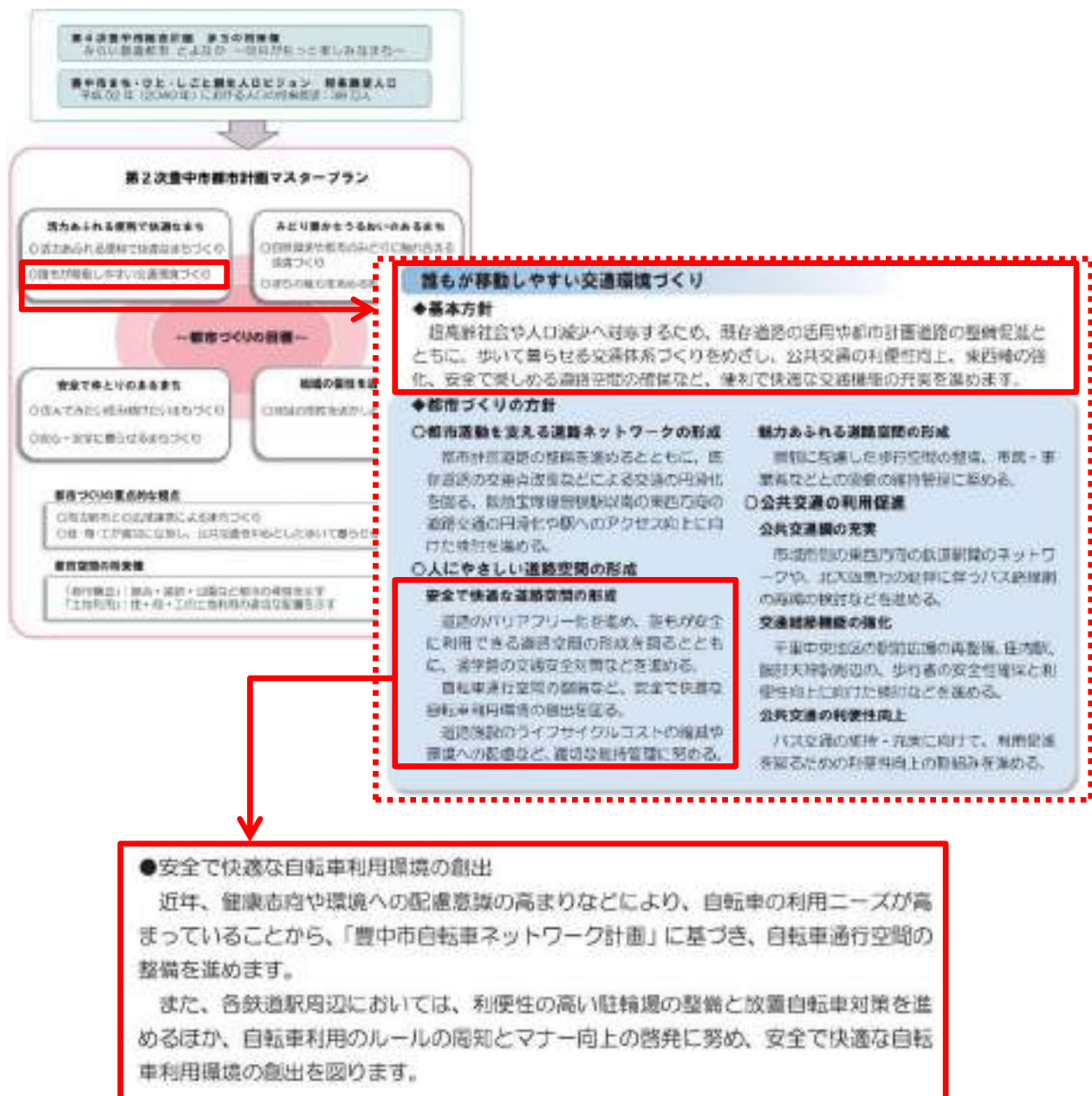
出典：第4次豊中市総合計画（平成29年（2017年）12月 豊中市）

図 2.13 総合計画の施策体系と公共交通に関する施策の方向性

2.3.4 第2次豊中市都市計画マスタープラン

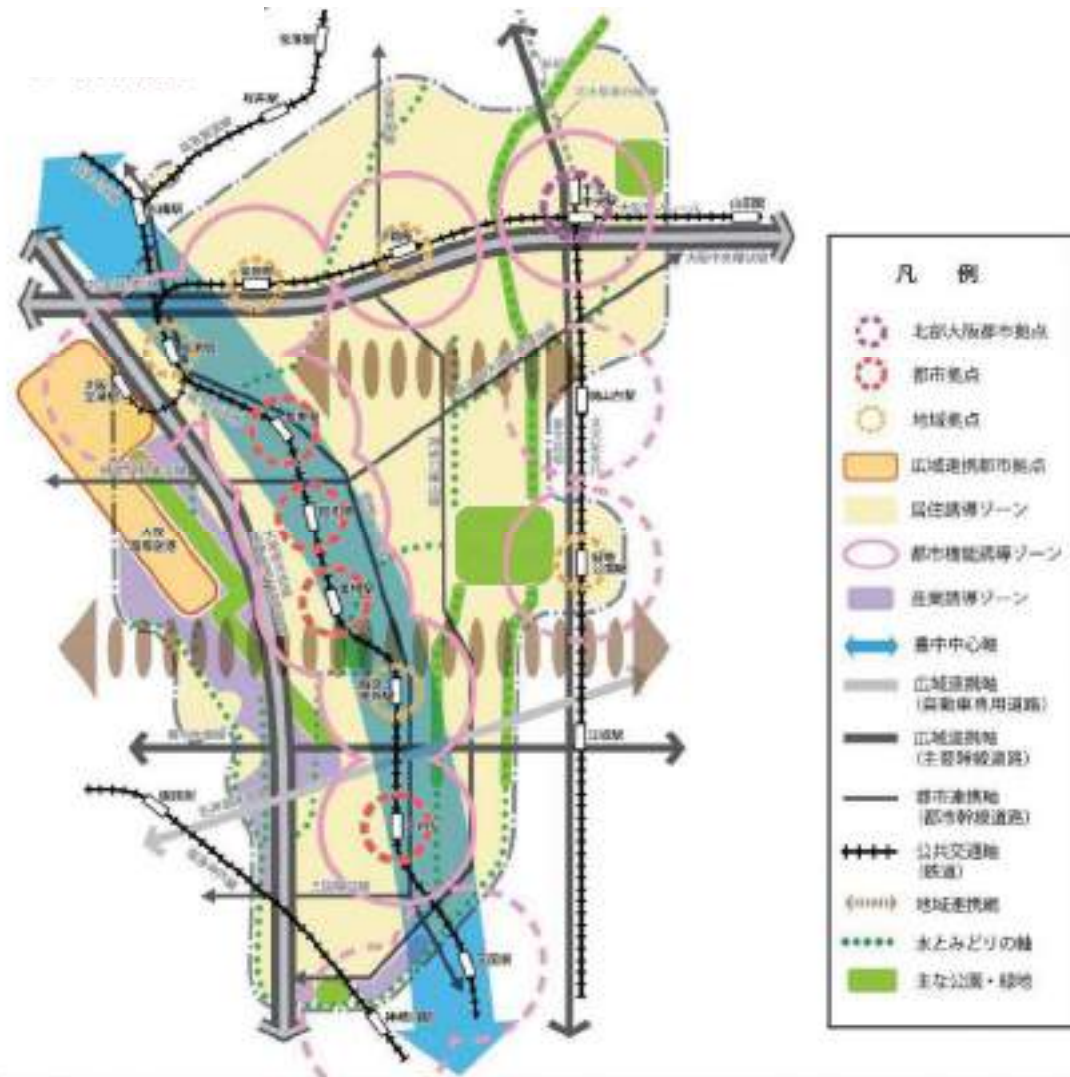
都市計画マスタープランは、平成30年（2018年）4月に策定され、「第4次豊中市総合計画」が掲げるまちの将来像や「豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」の将来展望人口を踏まえ、都市づくりの課題に対応するため、都市づくりの4つの目標とその実現に向けた重点的な視点を示しています。

都市づくりの目標のうち、「目標① 活力あふれる便利で快適なまち」の中で、「誰もが移動しやすい交通環境づくり」を設定し、その実現に向けた方針において、自転車走行空間の整備、利便性の高い駐輪場の整備と放置自転車対策の推進、自転車利用のルールの周知とマナー向上の啓発などを進めるものとしています。



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

図 2.14 都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標と方針



拠点	北部大阪都市拠点	商業・業務機能や高次都市機能が集積する北部大阪の中心的な拠点
	都市拠点	豊中駅・庄内駅周辺は商業・業務の中心、同町駅は公共サービスの中心、曾根駅は文化・スポーツの中心として、都市全体に活力を与える拠点
	地域拠点	市民の日常生活を支える都市空間の形成を図る拠点
ゾーン	広域連携都市拠点	人・物・情報が活発に行き交う交流の拠点
	居住誘導ゾーン	公共交通の沿線地域で居住の誘導により人口密度の維持を図るゾーン
	都市機能誘導ゾーン	鉄道の徒歩圏で市民生活や都市活動に必要な都市機能の立地を図るゾーン
	産業誘導ゾーン	広域交通に恵まれた立地特性を活かし、流通業務施設などの事業所の集積を図るゾーン
都市軸	豊中中心軸	国道 176 号および阪急宝塚線に沿った区域でさまざまな都市機能の集積により、市全体に活力を与える軸
	広域連携軸	自動車専用道路および主要幹線道路で構成される周辺都市などとの広域的なネットワークを図る軸
	都市連携軸	都市幹線道路で構成される市内および隣接都市との連携を促進する軸
	公共交通軸 地域連携網	鉄道で構成される公共交通軸とバス路線で構成される地域連携網のネットワーク
	水とみどりの軸	公園・緑地や河川などで形成されるうるおいを創出する軸

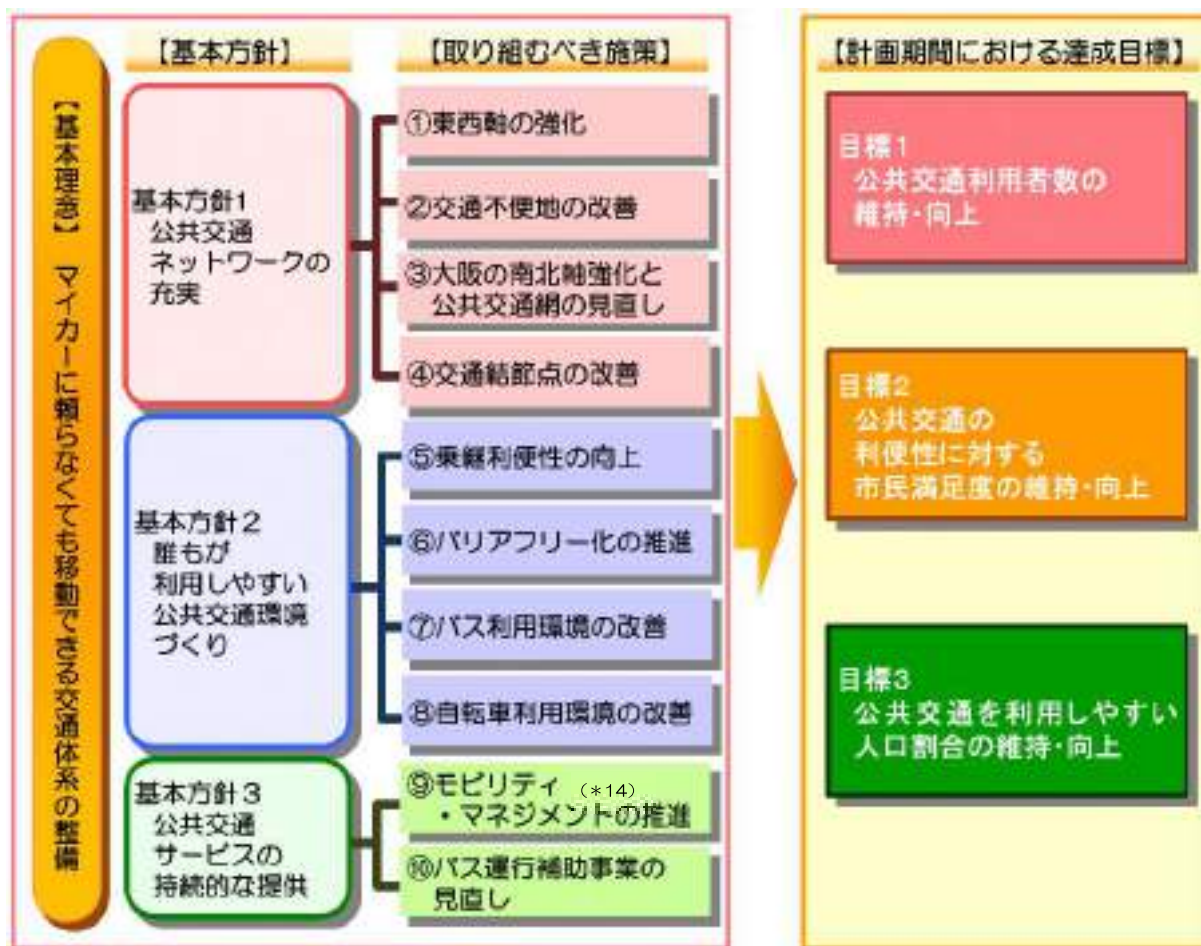
出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン概要版（平成30年（2018年）4月 豊中市）

図 2.15 都市構造図

2.3.5 豊中市公共交通改善計画

豊中市公共交通改善計画は、平成31年（2019年）2月に策定されています。豊中市は、公共交通の利便性の高いまちと評価されていますが、市域南側における脆弱な公共交通網や西部地域等の交通空白地・交通不便地の存在等の問題があります。また、人口減少・少子高齢化^(*12)が進展し、バス利用者も減少傾向にある中、公共交通を維持していくには、市民の利用を促す取組みが必要であるため、「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備」を基本理念とし、3つの基本方針に基づく10の施策を実施することにより、公共交通を改善していくものとしています。

基本方針のうち、「基本方針② 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり」の中で、取り組むべき施策として「自転車利用環境の改善」を設定しており、自転車通行空間の整備、利便性の高い駐輪場の整備、ラスト1マイル^(*13)を担う新たな公共交通としてシェアサイクルの導入等を推進するものとしています。



出典：豊中市公共交通改善計画（平成31年（2019年）2月 豊中市）

図 2.16 基本方針と取り組むべき施策、達成目標

2.3.6 第3次豊中市環境基本計画

第3次豊中市環境基本計画は、平成30年（2018年）3月に策定され、豊中市環境基本条例に基づき、市のめざす目標と施策の枠組みを明らかにし、市民・事業者・行政のパートナーシップのもとに総合的に環境問題に対応すべく、環境に関わる諸施策の取組みの指針として示しています。

5つの環境目標のうち、「持続可能な低炭素社会づくり」における目標達成のために取り組むことの中で、「環境に配慮した運輸部門における施策の推進」のひとつに、「安全で快適な自転車利用環境の創出」を設定しています。



出典：第3次豊中市環境基本計画（平成30年（2018年）3月 豊中市）

図 2.17 基本方針と取り組むべき施策、達成目標

3. 豊中市の現状

3.1 豊中市の概況

3.1.1 地勢・気象

本市は、北部の丘陵地、中央部の段丘（台地）、南部及び西部の低地の大きく3地域で構成されており、北部に高く南部に向かって標高が低くなっています。

北部の丘陵地は標高が概ね50m～130m、中部の台地は標高10m～50m、南部の平地では標高が10m以下となっています。

丘陵地と台地の間に南ないし南西に流下する猪名川、千里川、天竺川や、南部を西に貫流する神崎川などの河川により、豊中市の地形は、丘陵地として千里丘陵、刀根山丘陵、台地として豊中台地、低地として猪名川低地、西大阪平野などに区分されます。

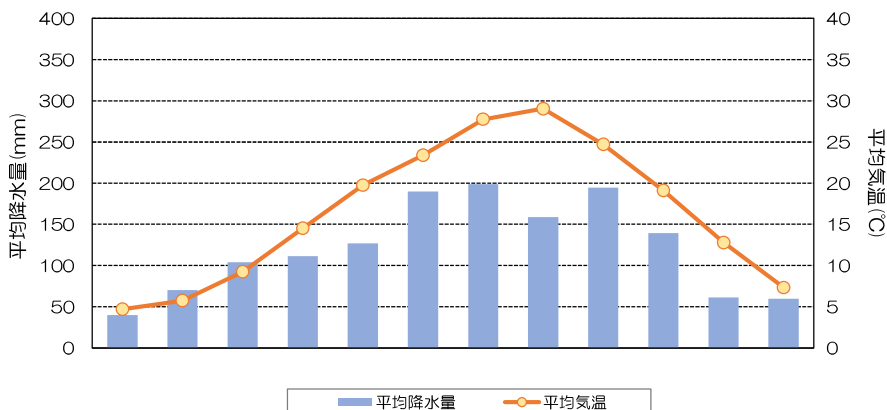
気象は、瀬戸内海型に属しており、溫和・少雨です。平成22年（2010年）～平成31年・令和元年（2019年）の月平均気温は、16.5℃、年間降水量1454.6mmです。



※平成25年（2013年）12月21日に阪急宝塚線服部駅が服部天神駅、令和元年（2019年）10月1日に阪急宝塚線石橋駅が石橋阪大前駅、大阪モノレール柴原駅から柴原阪大前駅に駅名を改称している。

出典：豊中市資料

図 3.1 本市の河川位置図



※豊中観測所における平成22年（2010年）～平成31年・令和元年（2019年）の気温と降水量の月平均値
出典：国土交通省気象庁資料

図 3.2 本市の平均気温と降水量

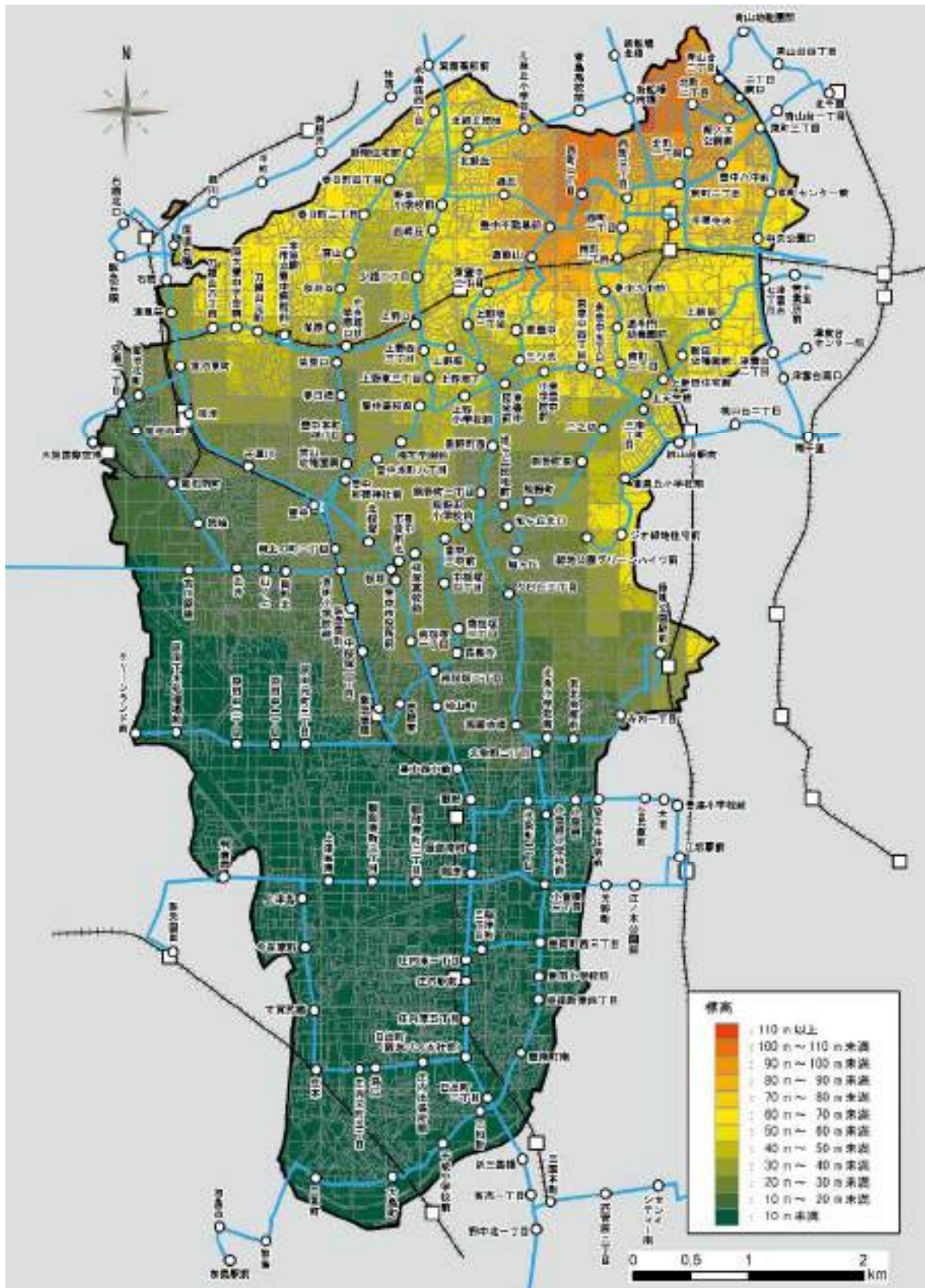


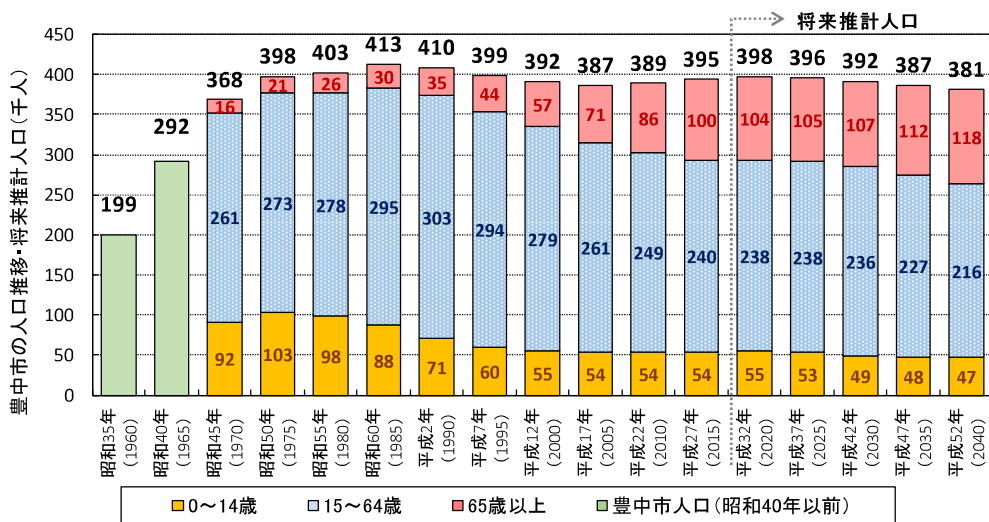
図 3.3 豊中市の地勢（標高）の状況

3.1.2 人口

豊中市の人口は、昭和60年（1985年）をピークに平成17年（2005年）まで減少傾向にありましたが、この年を起点に微増傾向へと転じており、平成27年（2015年）で約39.5万人です。

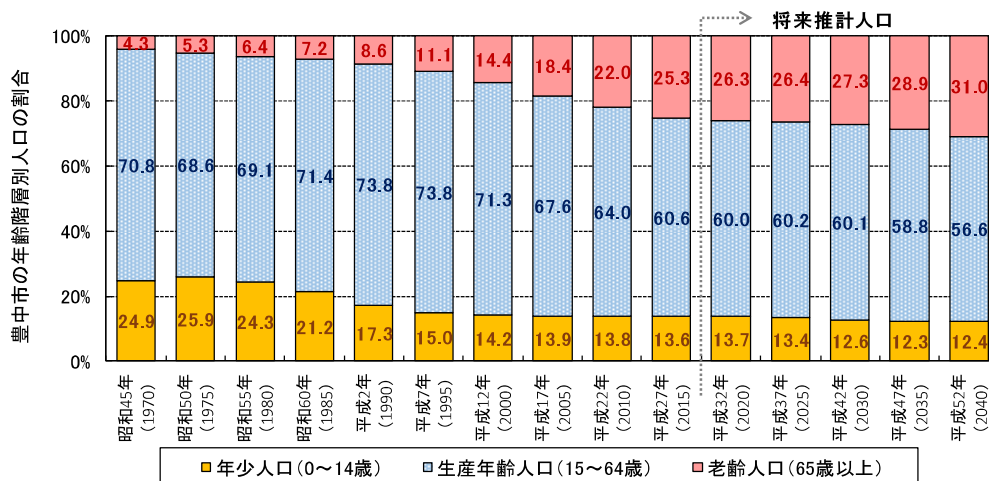
高齢化率（65歳以上人口割合）は増加傾向にあり、平成27年（2015年）時点で25.3%と、超高齢社会（高齢化率が21%以上）に突入しています。年少人口は平成17年（2005年）まで減少し、その後横ばいで、平成27年（2015年）時点では13.6%です。

今後も少子高齢化が進行し、さらに人口が減少傾向になるものと予測されています。



※昭和35年（1960年）から平成27年（2015年）は各年10月1日現在
 ※将来推計人口：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）による
 出典：国勢調査（*12）（昭和35年（1960年）～平成27年（2015年））、豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）

図 3.4 豊中市の人口推移と将来推計人口

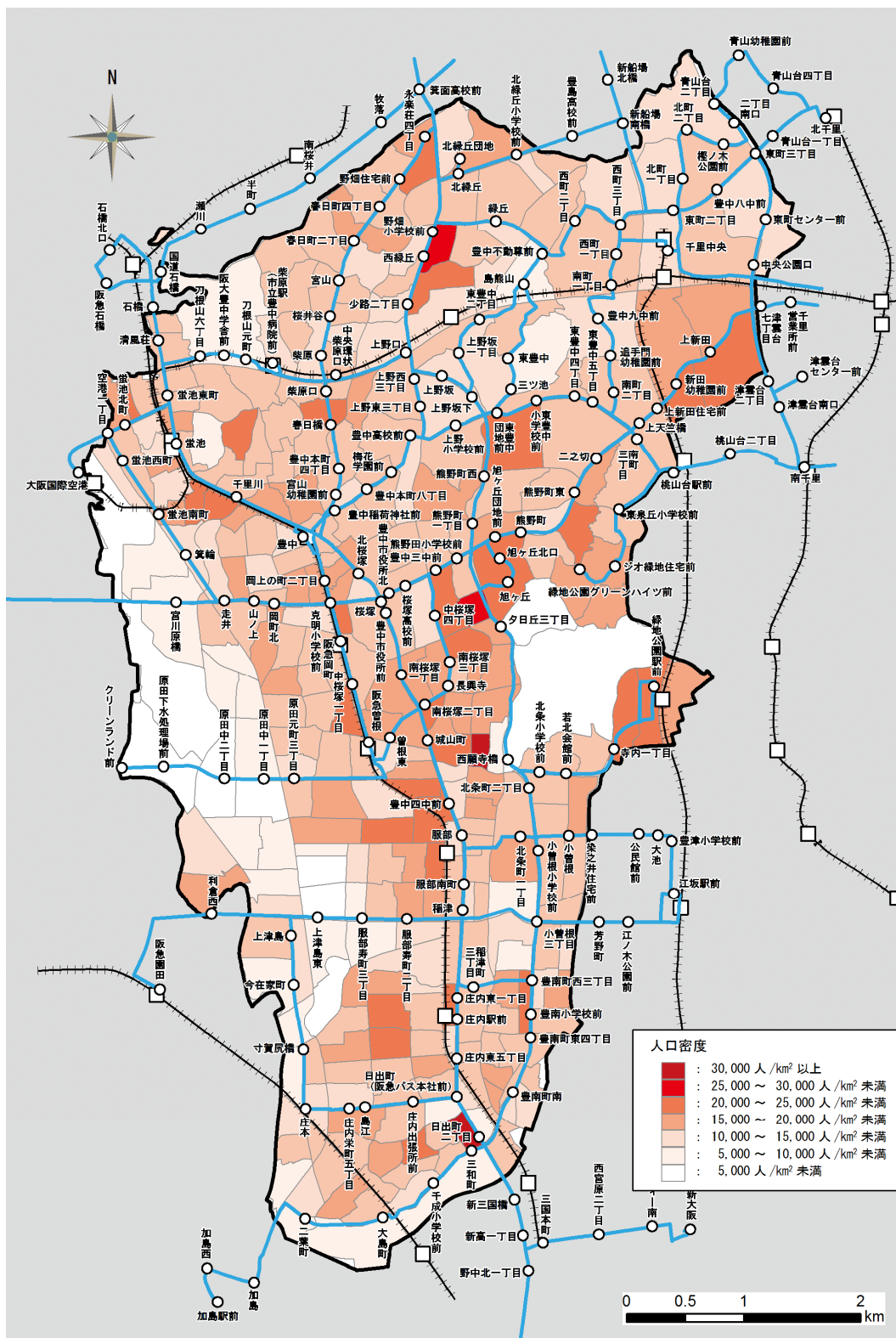


※昭和45年（1970年）から平成27年（2015年）は各年10月1日現在
 ※将来推計人口：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）による
 出典：国勢調査（昭和45年（1970年）～平成27年（2015年））、豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）

図 3.5 豊中市の年齢階層別人口割合の推移と将来推計人口

3.1.3 人口密度

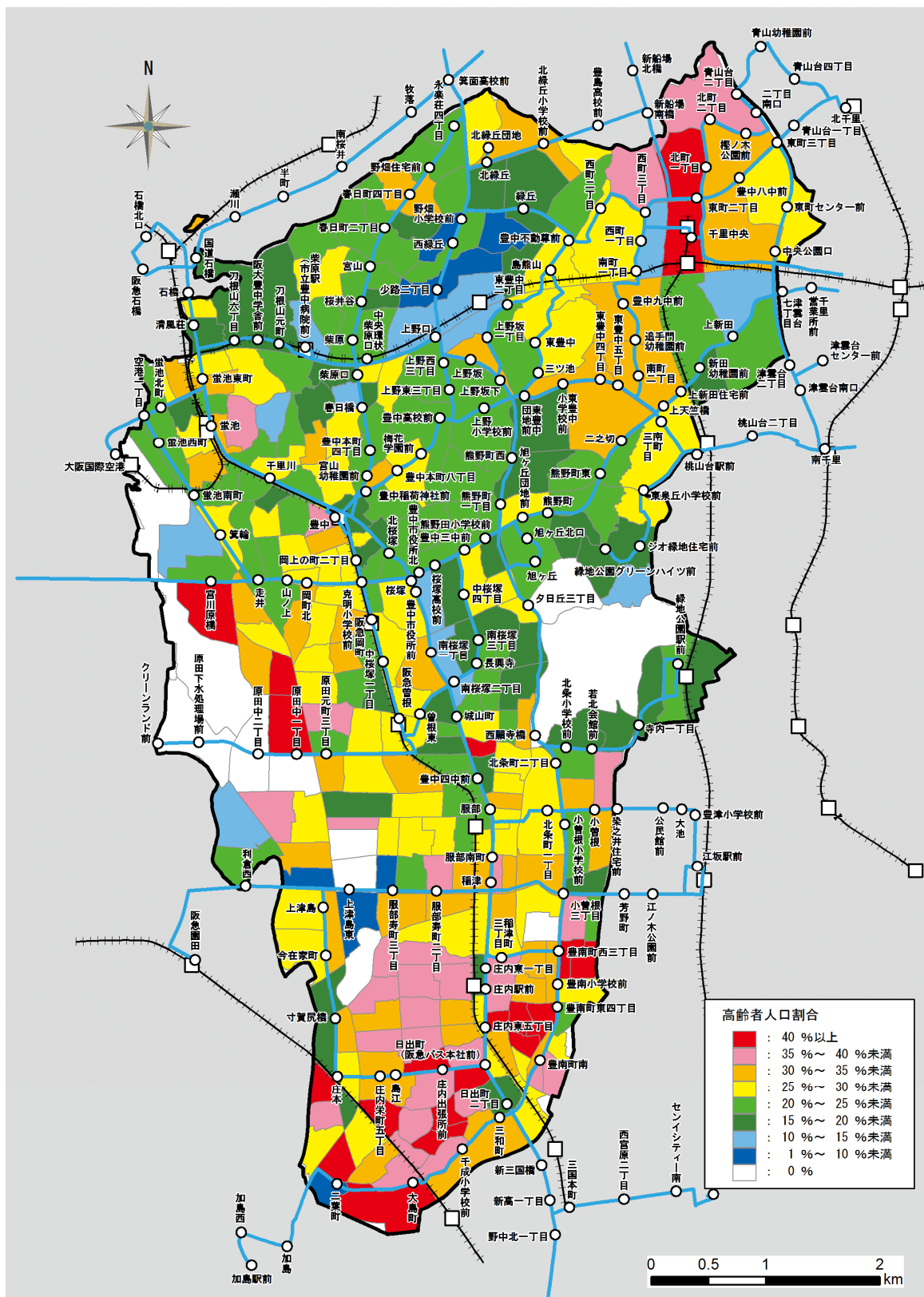
町丁目別に人口密度をみると、比較的新しく建てられたマンションや団地の集合住宅が立地する町丁目において、人口密度が高くなっています。



※平成27年(2015年)10月1日現在
出典：平成27年(2015年)国勢調査

図 3.6 豊中市の町丁目別人口密度

町丁目別に高齢者人口割合をみると、40%を超過している町丁目、北東部地域、南部地域及び西部地域などの一部で見受けられます。



※平成27年(2015年)10月1日現在
出典：平成27年(2015年)国勢調査

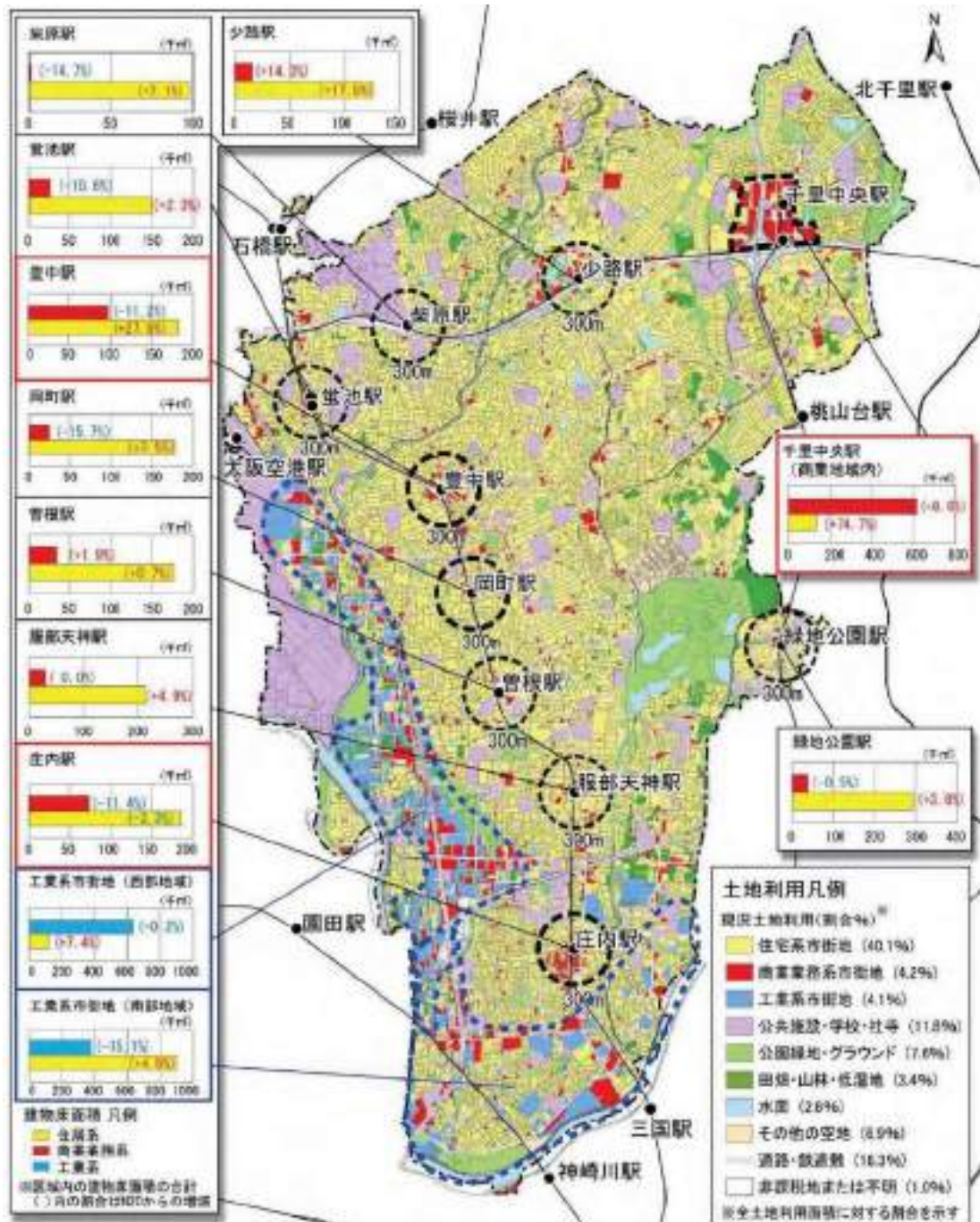
図 3.7 豊中市の町丁目別高齢者人口割合

3.1.4 土地利用状況

住居系市街地は、市域の広い範囲に及んでおり、主に公共交通の利便性の高い地域にみられます。

商業業務系市街地は、千里中央駅・豊中駅・庄内駅をはじめとする鉄道駅周辺などに集積しています。千里中央駅周辺では複合的な都市機能が立地し、北部大阪の広域拠点として機能充実がみられ、豊中駅・庄内駅周辺では商業・業務施設の減少がみられます。

工業系市街地は、西部地域や南部地域に分布しており、西部地域では工業集積地において住宅の増加がみられ、南部地域では住宅と事業所の混在が進んでいます。



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

図 3.8 土地利用現況図（平成 28 年（2016 年））

3.1.5 道路状況

国道176号が市域の北西部から中央部を南北に縦断しており主軸となっています。その他、府道大阪池田線、府道豊中亀岡線～市道神崎刀根山線、国道423号が南北軸を形成しています。

東西軸では、府道大阪中央環状線が市北部を横断しており主軸となっています。その他、府道伊丹豊中線～府道旧大阪中央環状線、市道原田伊丹線～勝部寺内線、国道479号～府道西宮豊中線が東西軸を形成しています。

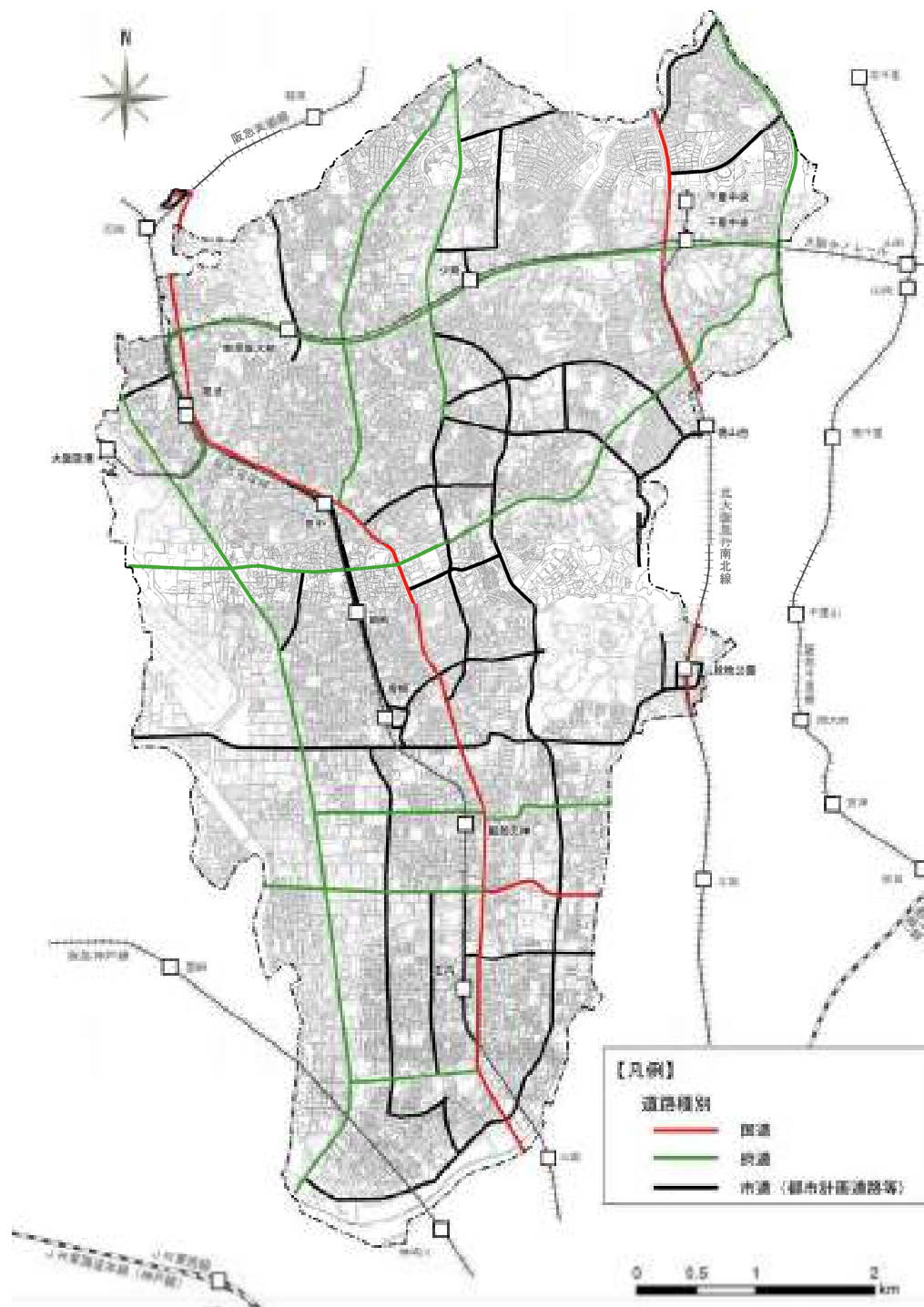


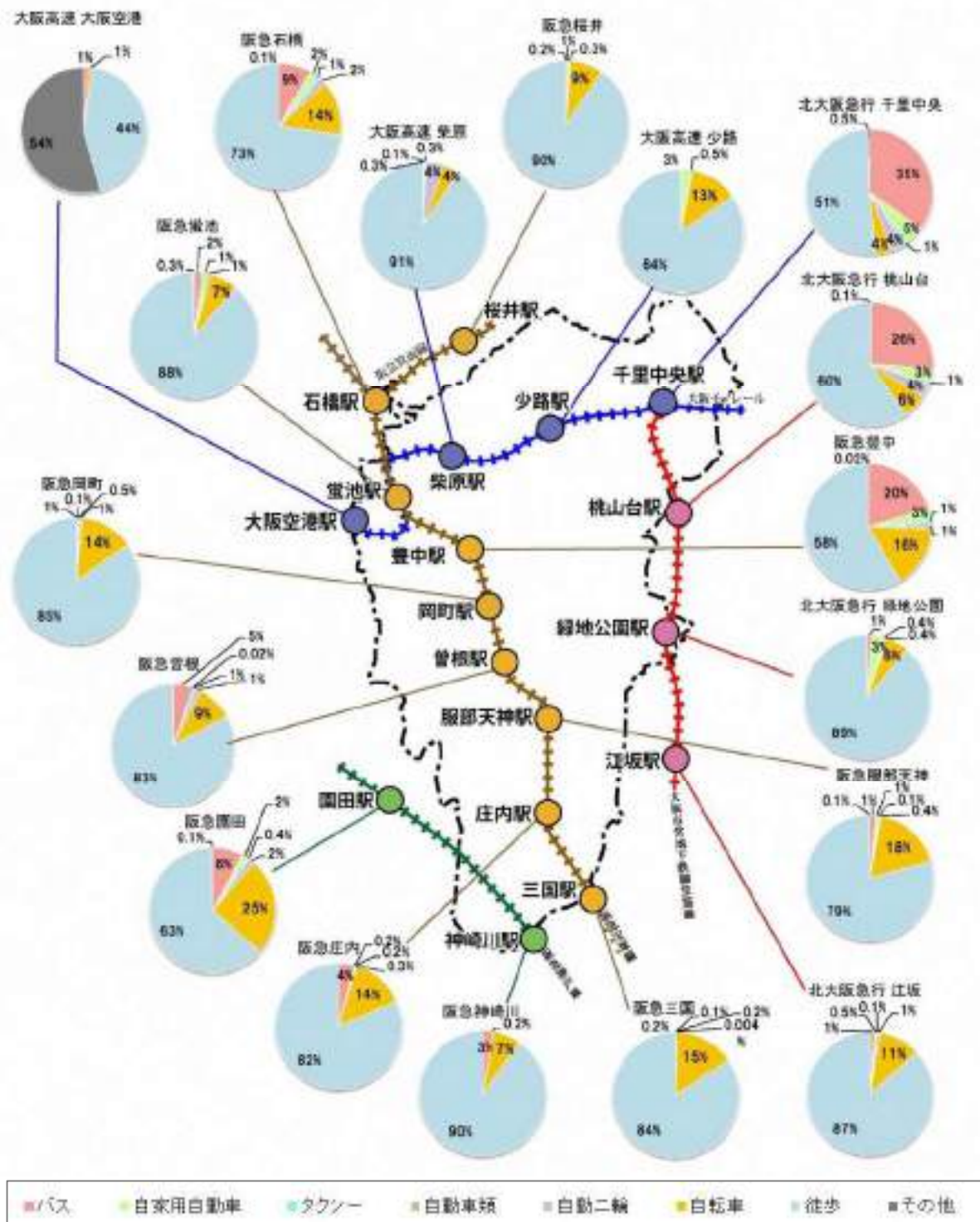
図 3.9 主要な道路網図

3.1.6 交通状況

(1) 鉄道

南北に阪急宝塚線、神戸線、北大阪急行線が、東西に大阪モノレールが通っています。

駅への交通アクセス手段の中で、自転車の分担率は服部天神駅が 18%と最も高く、豊中駅、庄内駅、岡町駅、少路駅がいずれも 13%以上で高くなっています。



出典：平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査（*16・17）（平日、鉄道端末手段）

図 3.10 駅別 目的別 鉄道端末手段別 割合（※乗降計）

(2) バス路線

バスの運行は、豊中駅と千里中央駅や桃山台駅を結ぶ路線が多くなっています。市域西側及び南側では、バス路線及び運行が少ない状況です。



出典：阪急バス株式会社HP
令和2年（2020年）10月30日現在

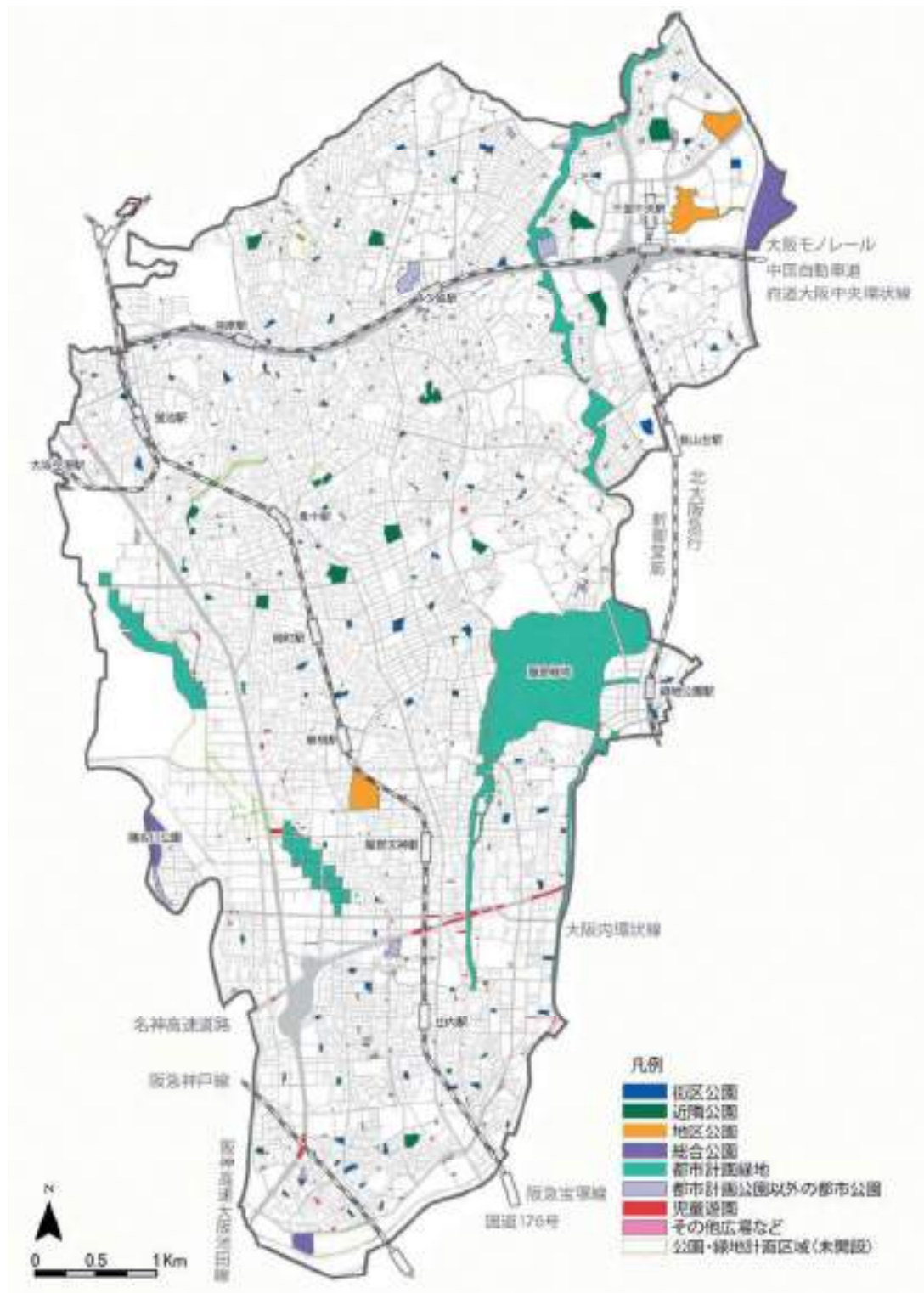
図 3.11 バス路線

3.1.7 施設立地状況

(1) 公園・緑地

広域から人が集まる憩い・レジャーの公園として、市中央東部に府営公園服部緑地が立地しています。

その他各種公園は市域全般に広く分布しています。



出典：第2次豊中市みどりの基本計画 平成30年(2018年)3月(豊中市)

図 3.12 公園・緑地の分布状況

(2) 高校・大学・専門学校

市内には高校が10校立地しており、そのほとんどが市の北半分に立地しています。通学に自転車を利用する生徒も多く見られます。

大学は、大阪大学が市北部に、大阪音楽大学・短期大学が市南部に立地しています。

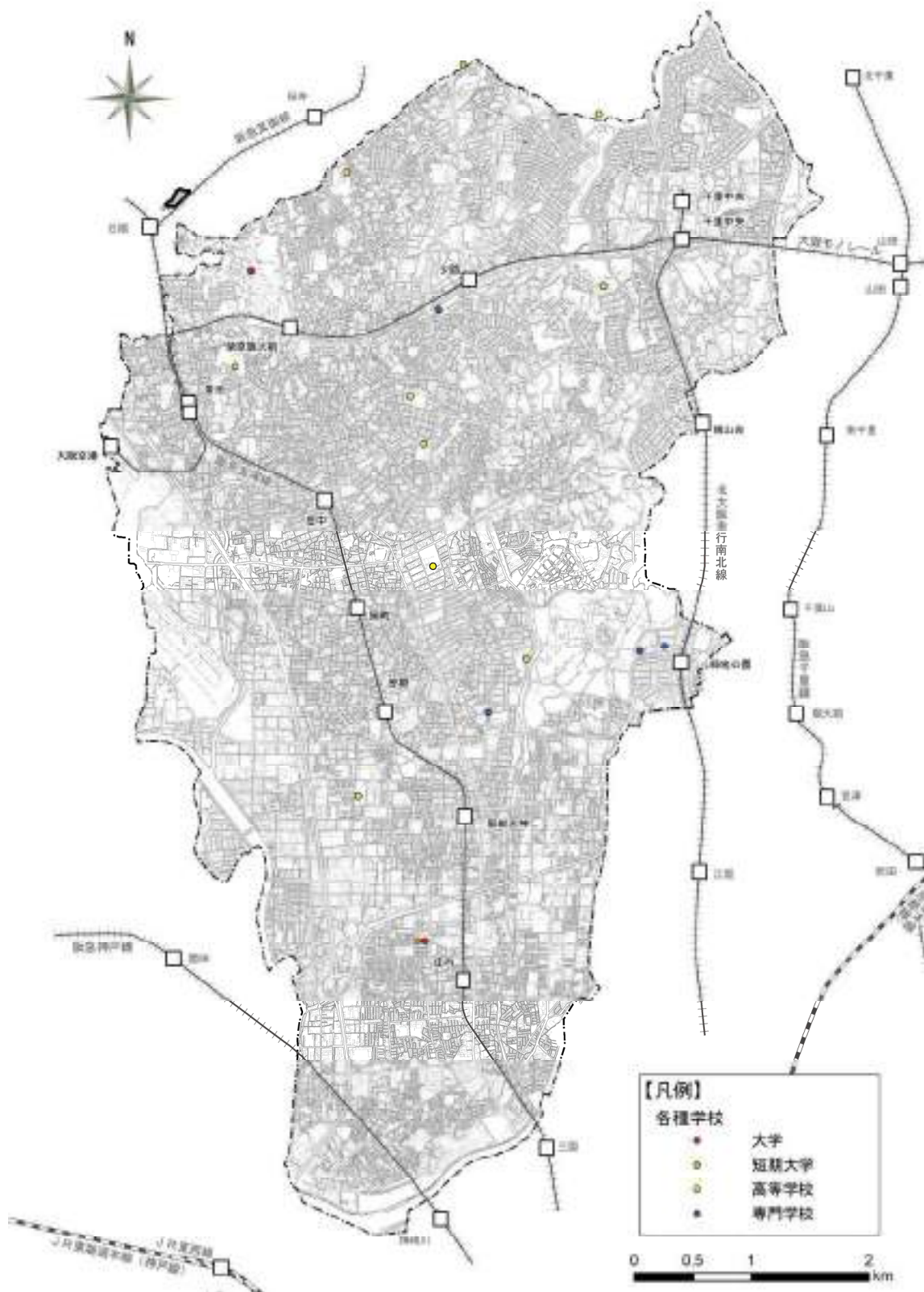


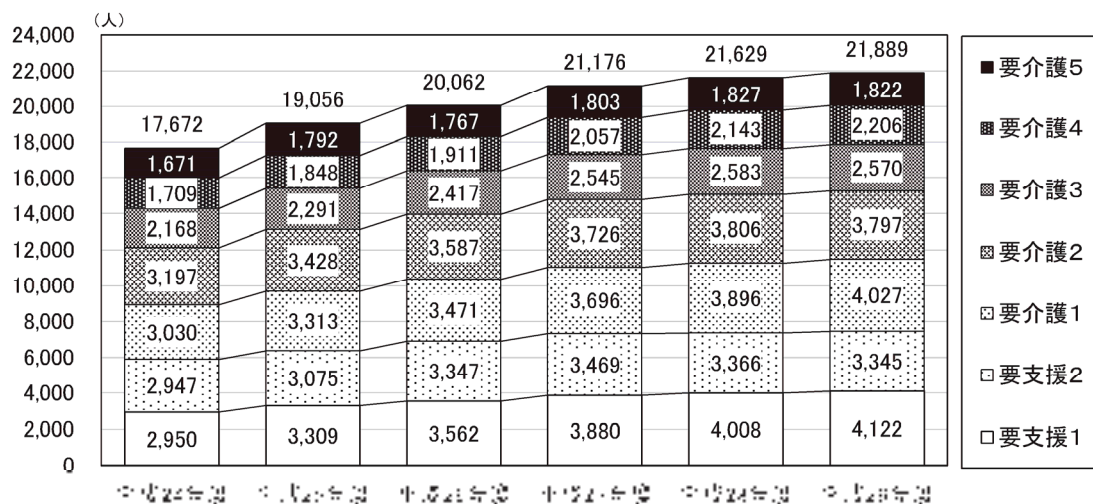
図 3.13 高校・大学・専門学校の分布状況

3.1.8 市民の健康に関する状況

(1) 介護保険認定者の状況

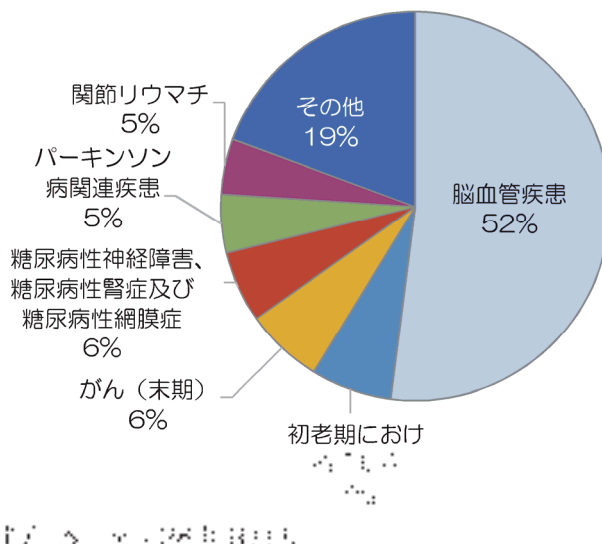
本市の要介護認定者数は増加傾向にあり、平成 24 年度（2012 年度）に比べて平成 29 年度（2017 年度）は約 1.2 倍増加しています。

40 歳～65 歳の介護保険第 2 号被保険者で、特定疾病により要介護認定を受けた方の原因疾患は、脳血管疾患が多く、約 5 割を占めています。



出典：第 3 期豊中市国民健康保険特定健康診査等実施計画（平成 30 年（2018 年）3 月 豊中市）

図 3.14 要介護認定者数の推移



出典：第 3 期豊中市国民健康保険特定健康診査等実施計画（平成 30 年（2018 年）3 月 豊中市）

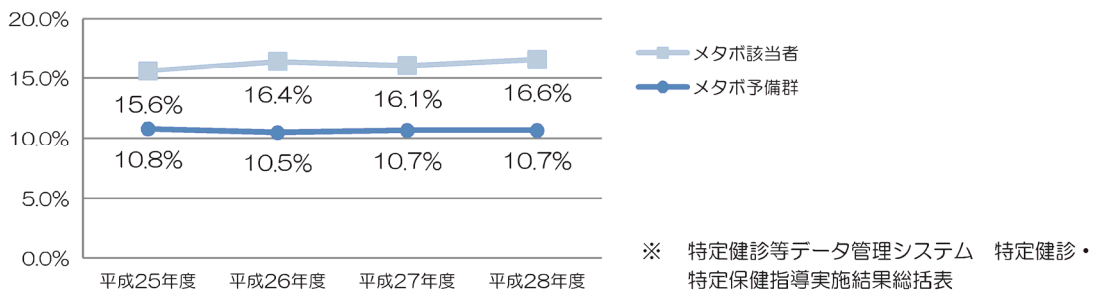
図 3.15 介護保険第 2 号被保険者の介護認定原因疾患の割合

(2) メタボリックシンドローム^(*18) 該当者等の状況

メタボリックシンドローム該当者・予備群の割合をみると、平成 25 年度（2013 年度）から平成 28 年度（2016 年度）で大きな変動なく推移しています。

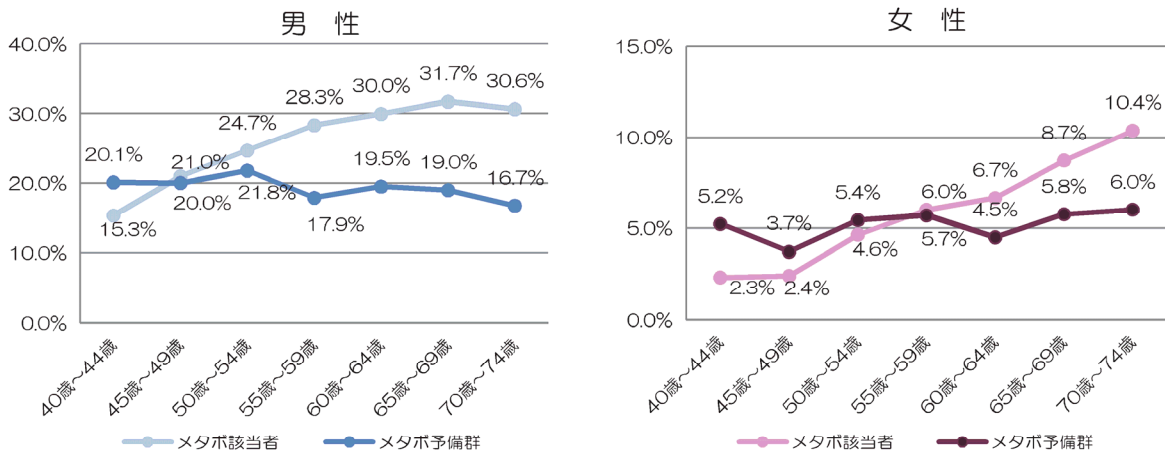
年齢階層別にみると、40 歳代はメタボリックシンドローム予備群の割合の方が高くなっていますが、年齢が上がるにつれメタボリックシンドローム該当者の割合の方が高くなっています。

男女を比較すると男性のメタボリックシンドローム該当者割合が女性の約 3.5 倍、予備群は約 3.3 倍となっています。



出典：第 3 期豊中市国民健康保険特定健康診査等実施計画（平成 30 年（2018 年）3 月 豊中市）

図 3.16 メタボリックシンドローム該当者・予備群の推移（平成 28 年度（2016 年度））



※ KDB 厚生労働省様式（様式 6-8）メタボリックシンドローム該当者・予備群

出典：第 3 期豊中市国民健康保険特定健康診査等実施計画（平成 30 年（2018 年）3 月 豊中市）

図 3.17 性年齢階級別メタボリックシンドローム該当者・予備群の割合（平成 28 年度（2016 年度））

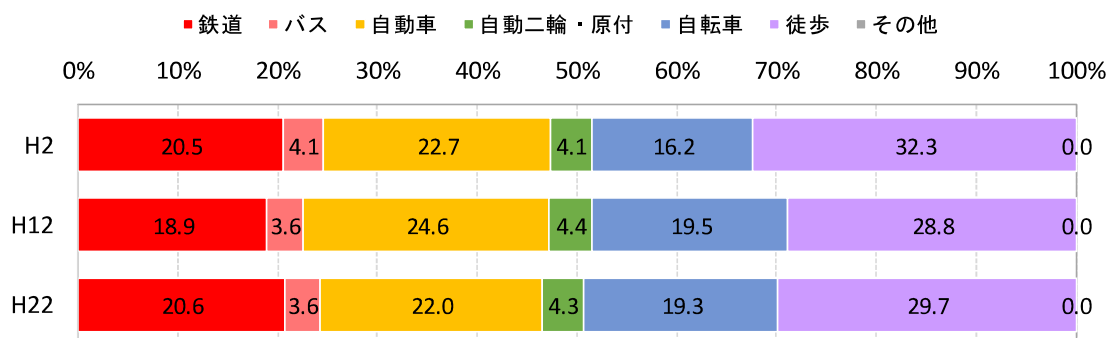
3.2 自転車の利用状況

3.2.1 代表交通手段分担率

(1) 市域全体

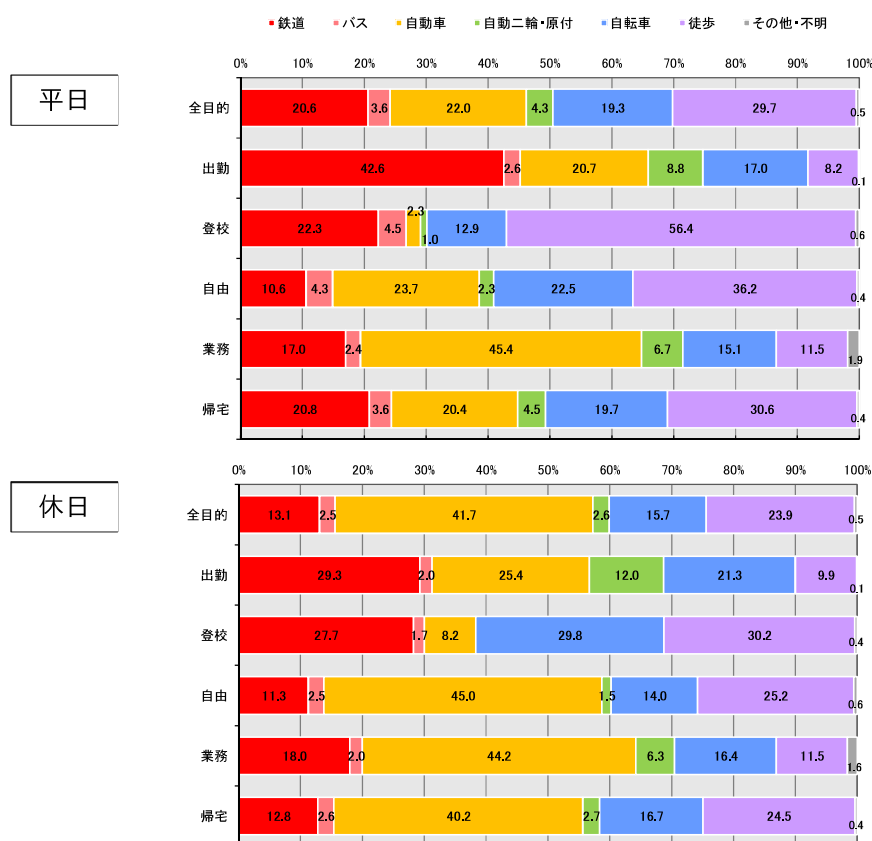
代表交通手段^(*19)に占める自転車の割合は、約19%となっており、平成2年(1990年)と比べると高くなっていますが、平成12年(2000年)から平成22年(2010年)ではほぼ横ばいとなっています。

目的別にみると、平日は自由目的が22.5%で最も高く、次いで出勤17.0%となっている。休日は登校が29.8%と最も高く、次いで出勤21.3%となっています。



出典：パーソントリップ調査

図 3.18 パーソントリップ調査による代表交通手段分担率の推移



出典：平成22年(2010年)パーソントリップ調査

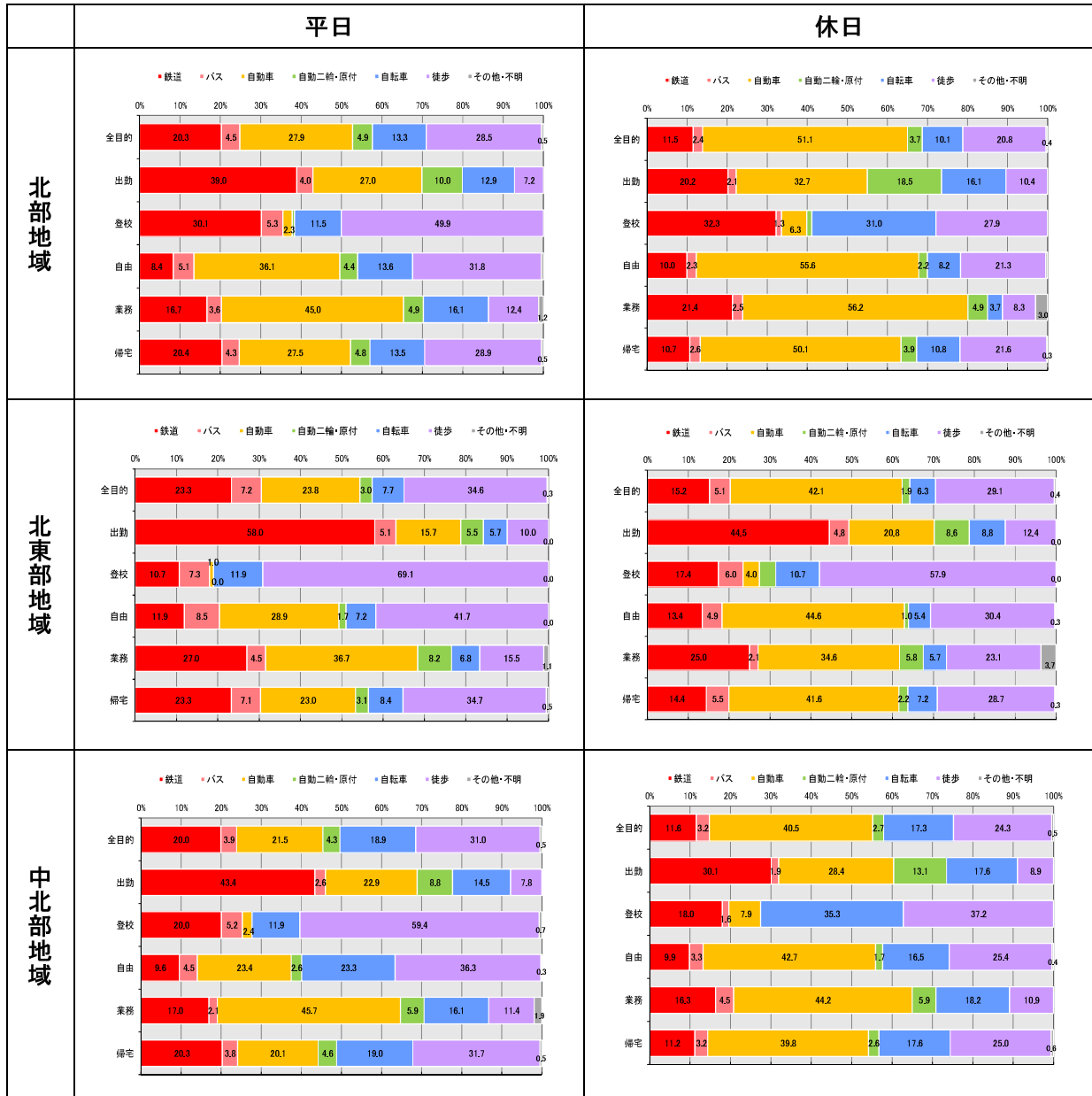
図 3.19 平成22年(2010年)パーソントリップ調査による目的別代表交通手段分担率

(2) 地域別

地域別にみると、平日の代表交通手段では、南部地域が32.2%と最も高く、次いで中部地域が27.9%となっています。坂が多い北東部地域は7.7%とかなり低くなっています。

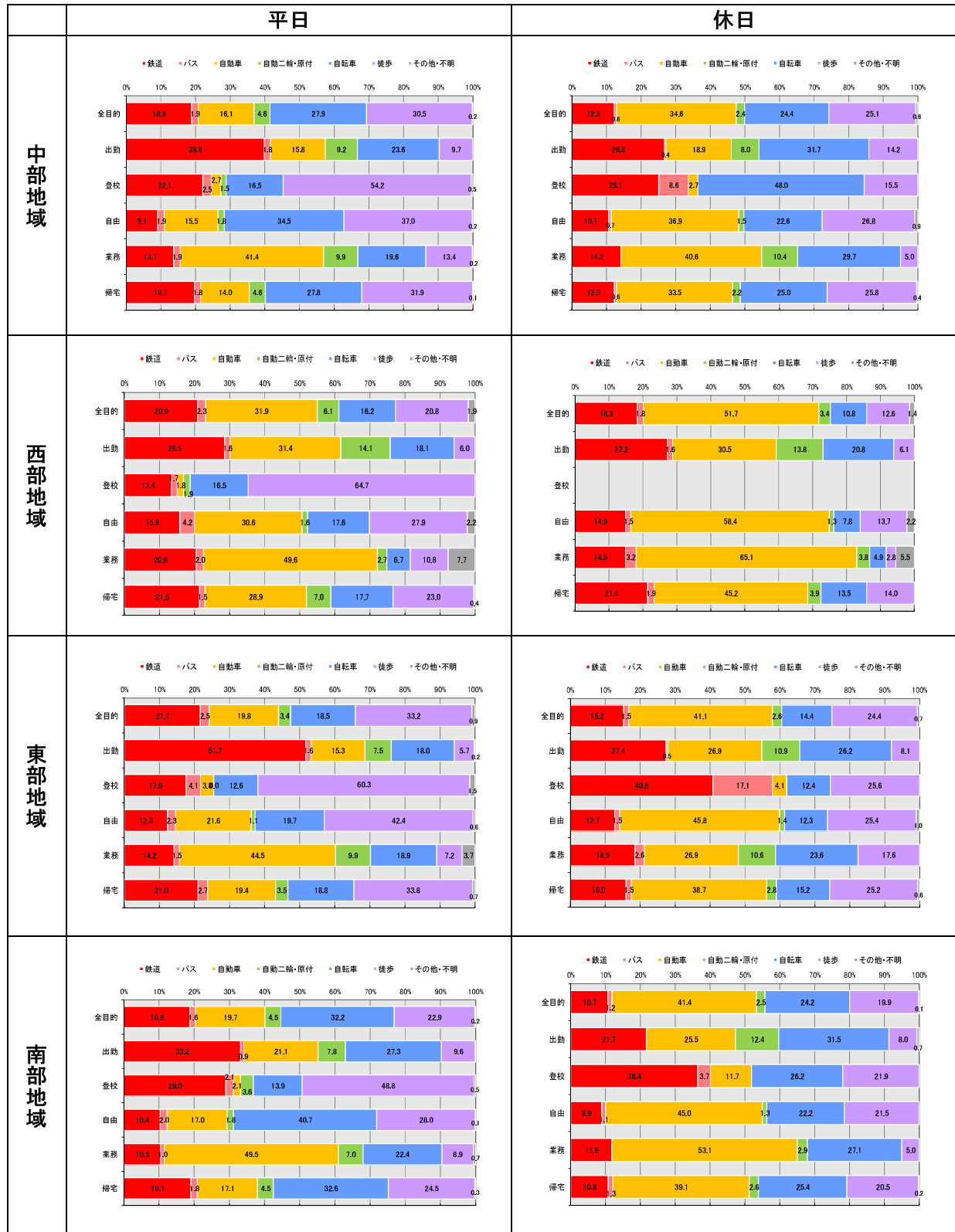
目的別にみると、平日の自由目的で、南部地域が40.7%、中部地域が34.5%と非常に高くなっており、両地域で自転車利用がかなり多いことがわかります。

表 3.1 平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査による目的別代表交通手段分担率



出典：平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査

表 3.2 平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査による目的別代表交通手段分担率（続き）



出典：平成 22 年（2010 年）パーソントリップ調査

3.2.2 自転車関連事故の状況

自転車関連事故は平成 28 年（2016 年）の 1 年間に 318 件発生しており、減少傾向となっています。全交通事故に占める割合は約 30%と全国値より非常に高く、大阪府内の数値と同程度となっており、横ばい傾向となっています。

人口あたりの自転車関連事故件数は、1,000 人あたり 0.8 件/年となっており、府内市町村の中では比較的少ない方です。

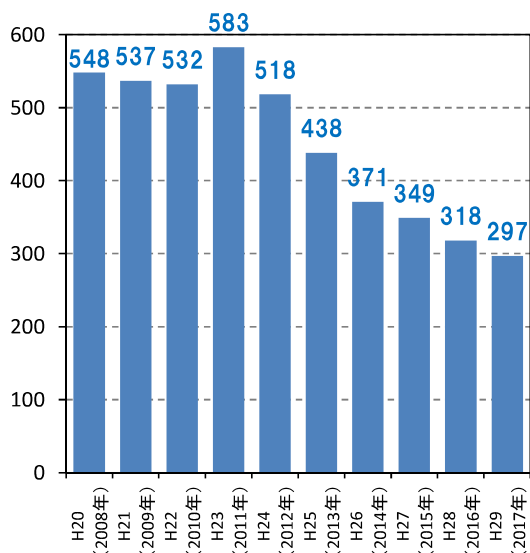


図 3.20 豊中市における自転車関連事故件数の推移

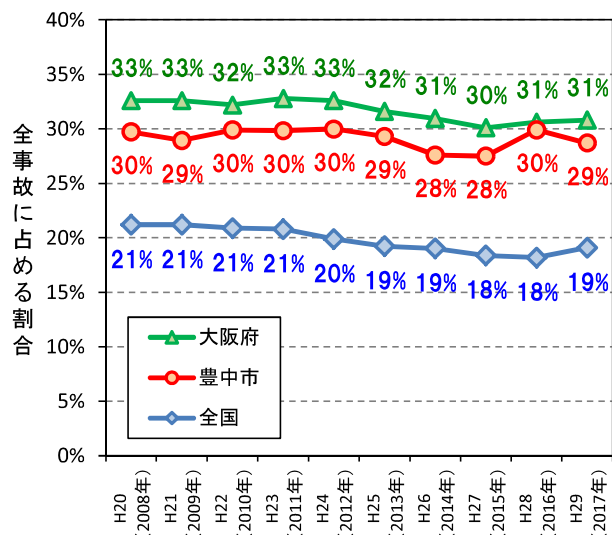


図 3.21 全交通事故に占める自転車関連事故の割合の推移と比較

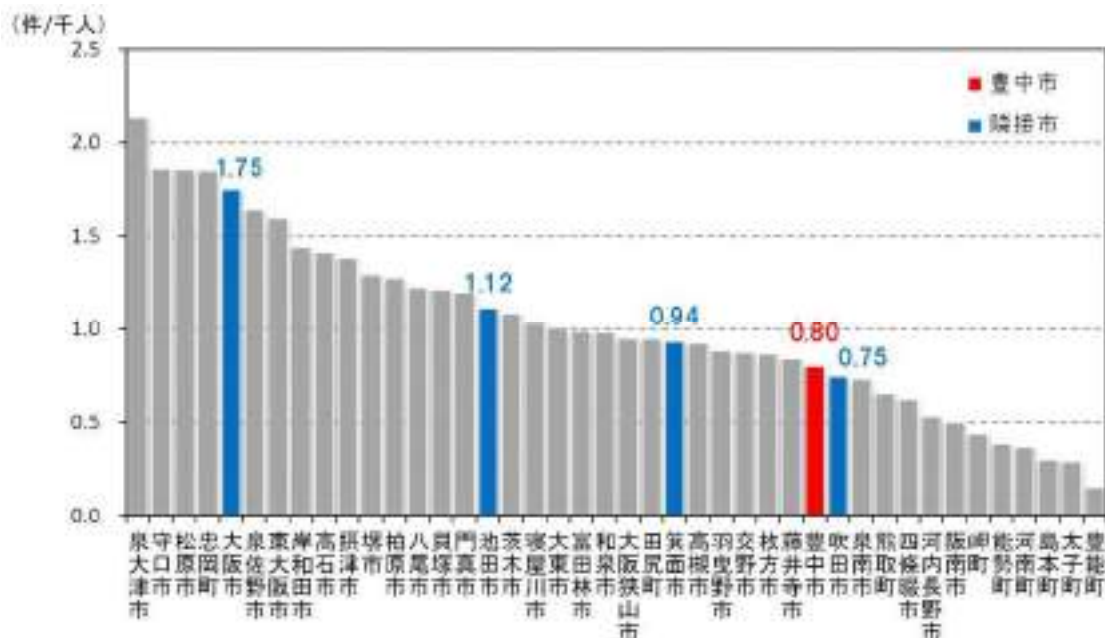
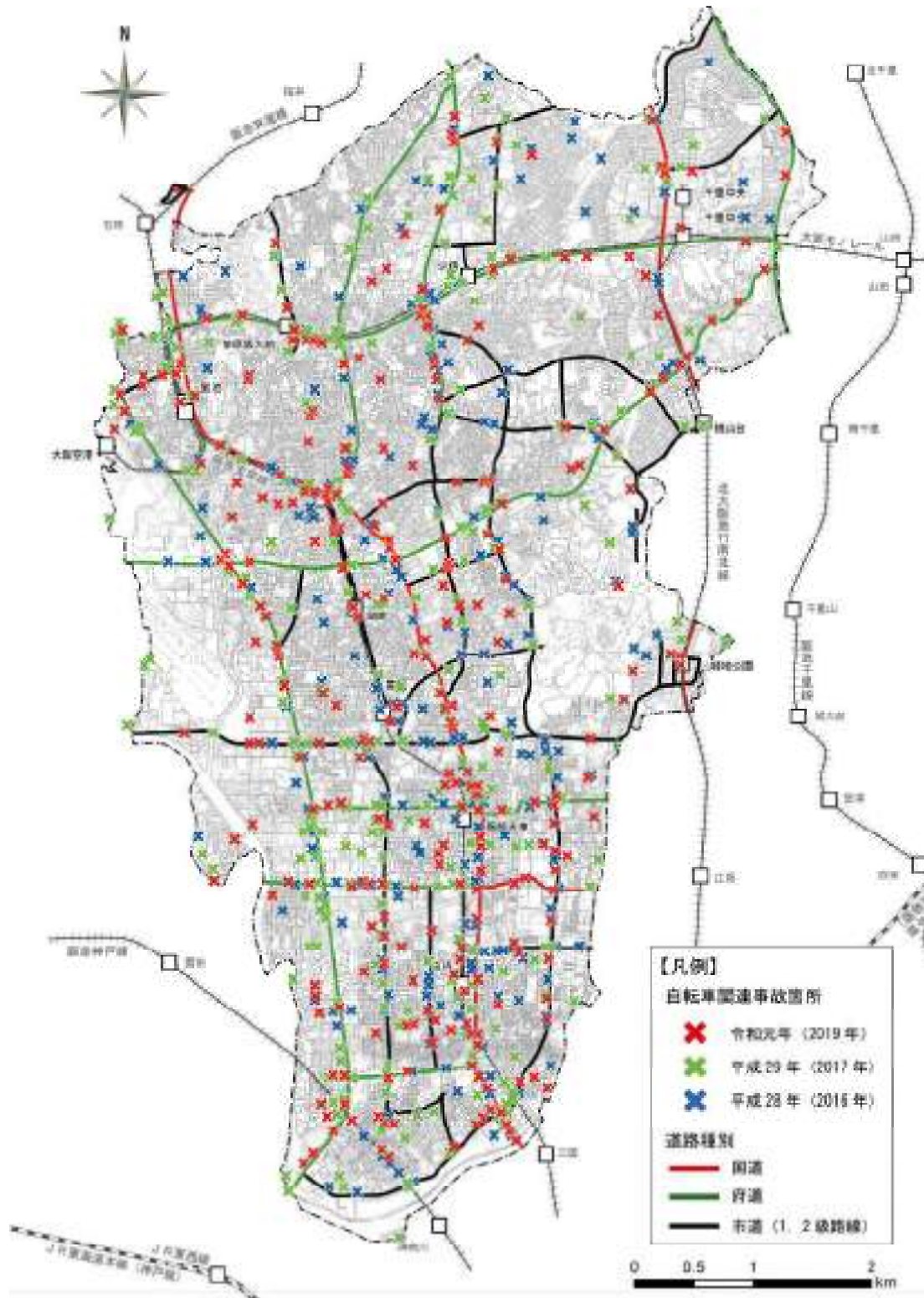


図 3.22 大阪府内市町村における人口千人当たりの自転車関連事故件数の比較 (平成 28 年 (2016 年))

自転車関連事故は幹線道路上で多く発生しており、市北東部では密度が低く、市南部で密度が高くなっています。

特に豊中駅、服部天神駅周辺で事故の発生密度が高くなっています。



出典：大阪府警察 HP の事故発生マップから地図上に転写

図 3.23 自転車関連事故発生位置図（平成 28 年（2016 年））

3.2.3 市民アンケートの結果

平成26年(2014年)に実施した「公共交通利用状況調査」をもとに、移動に対する市民の意識として、移動制約の状況、通勤・通学、買い物及び通院時における移動状況をまとめます。

通勤・通学における自転車利用の割合は、南部、東部、中部、西部地域が比較的高く自動車よりも高くなっています。

買物での自転車利用割合は約25%と徒歩の次に非常に高く、通院においても約18%と高くなっています。

表 3.3 実施概要

対象者	豊中市在住の満15歳以上の男女8,000人
対象者抽出方法	住民基本台帳から無作為抽出
調査期間	平成26年(2014年)9月10日(水)~24日(水)
配布・回収方法	郵送配布、郵送回収
有効回答数	3,154件(有効回収率39.4%)

(1) 通勤・通学



図 3.24 自転車利用の頻度

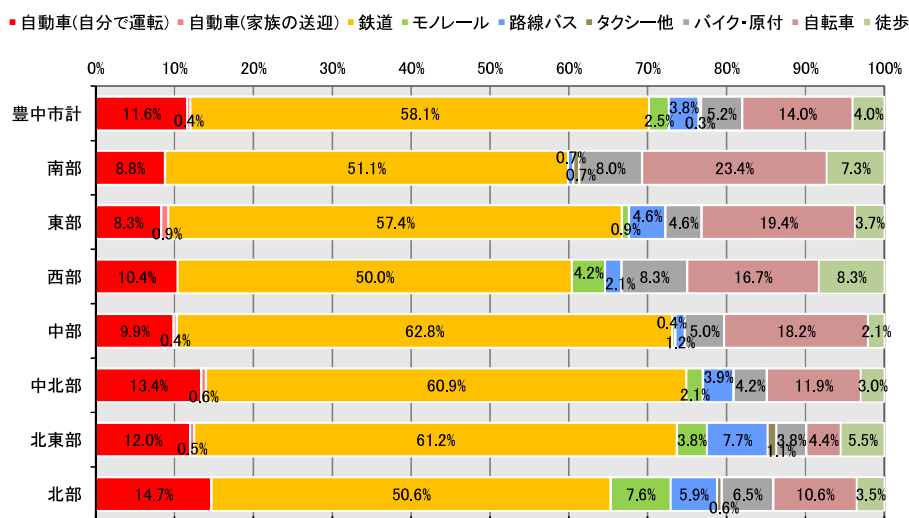


図 3.25 地域別交通手段の割合

(2) 買物



図 3.26 買物における自転車利用の頻度



図 3.27 買物における交通手段の割合

(3) 通院



図 3.28 通院における自転車利用の頻度



図 3.29 通院における交通手段の割合

3.2.4 自転車通行空間整備に関するアンケート

今後、市内に自転車通行空間を展開するにあたり、試験的に路面への自転車のピクトグラム^(*20)の設置（市道東豊中線）と路面着色による自転車通行帯を整備（市道阪急西側北線、市道阪急東側線）し、その整備効果について検証するため実施した駐輪場利用者・沿道住民アンケート調査（平成28年（2016年）11～12月実施）をもとに、今後の自転車走行空間の整備について、以下にまとめます。

今後の自転車通行空間の整備については、「進めるべき」、「状況や場所に応じて進めるべき」という回答が、駐輪場利用者・沿道住民では約10割、交通事業者では約9割となっています。

自転車通行空間の整備方法は、安全性に優る路面着色による自転車通行帯が支持されています。

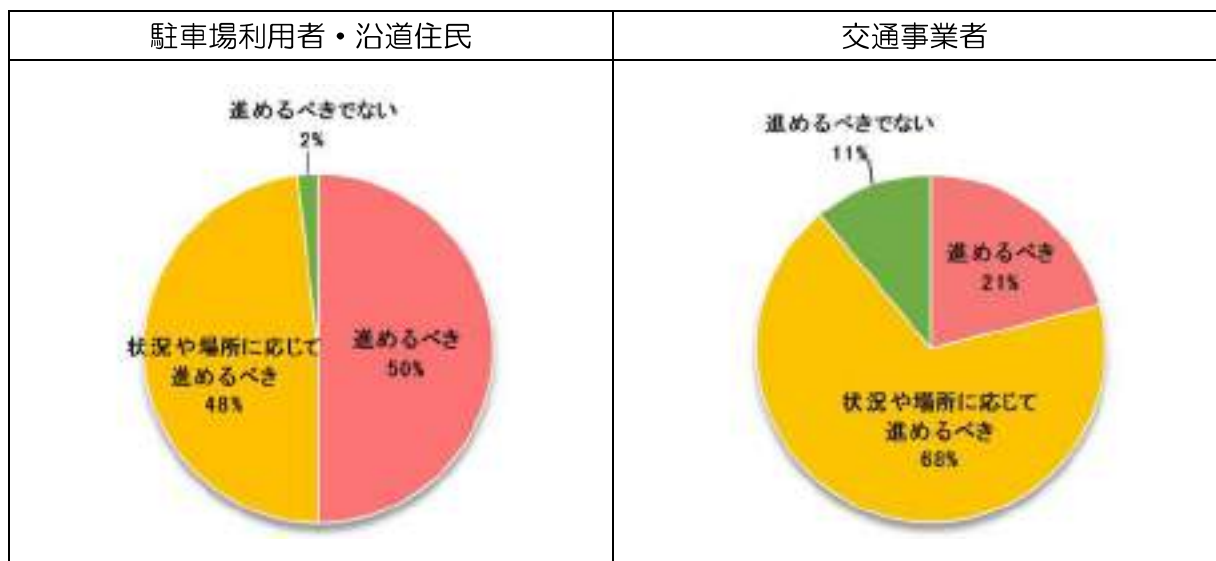


図 3.30 今後の自転車通行空間の整備

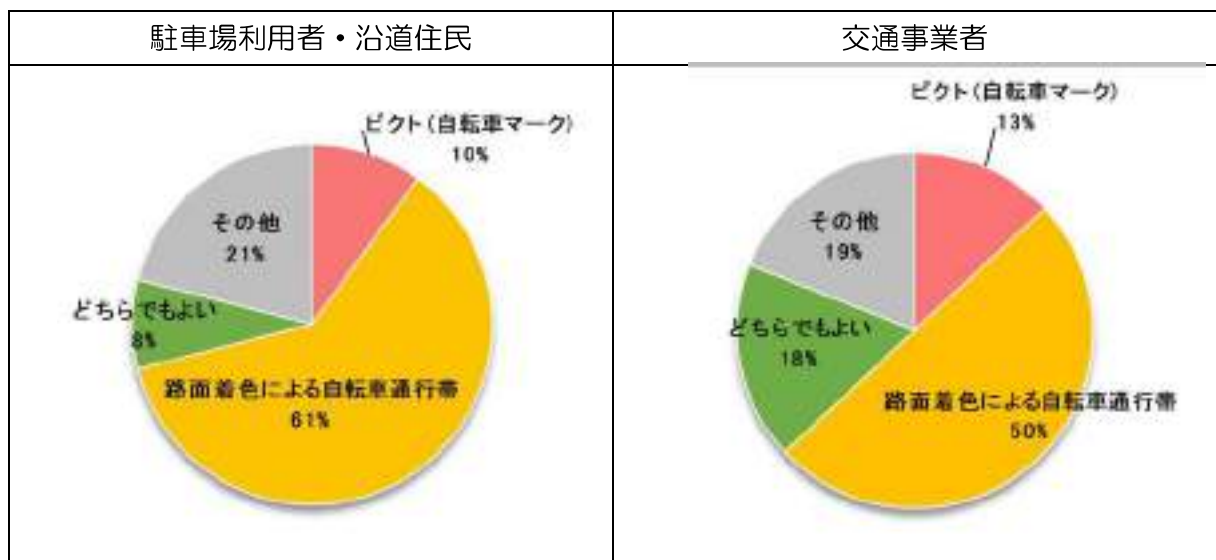


図 3.31 今後の自転車通行空間の整備方法

3.3 自転車に関するこれまでの取組み

3.3.1 豊中市自転車ネットワーク計画

豊中市自転車ネットワーク計画は、歩行者と自転車利用者にとって、安心・安全に移動できる環境の整備と共に、自転車利用ルールの周知徹底とマナーの向上を目的とし、平成31年（2019年）2月に策定されています。

自転車ネットワーク路線の選定にあたっては、各個別路線に詳細な優先順位を付けるのではなく、7つの「自転車ネットワーク路線選定の視点」を考慮し、優先度を6段階のグループに分類し、関係機関と調整を図りながら、整備を進めるものとしています。

【優先度の設定方法】

「自転車ネットワーク路線選定の視点」の中で、項目の重要度や数値基準等を設定し、優先度のグループ分けを行いました。特に自転車関連事故の削減に重点を置き、各視点を組み合わせて以下の考え方で優先度を設定しています。

●優先度設定における基準設定

項目1：自転車交通量が多い（700台以上/12h）路線
項目2：歩行者交通量が多い（600人以上/12h）路線
項目3：自転車事故が多いとして抽出された路線
項目4：小学校の通学路と重複する路線

●自転車ネットワーク路線優先度設定

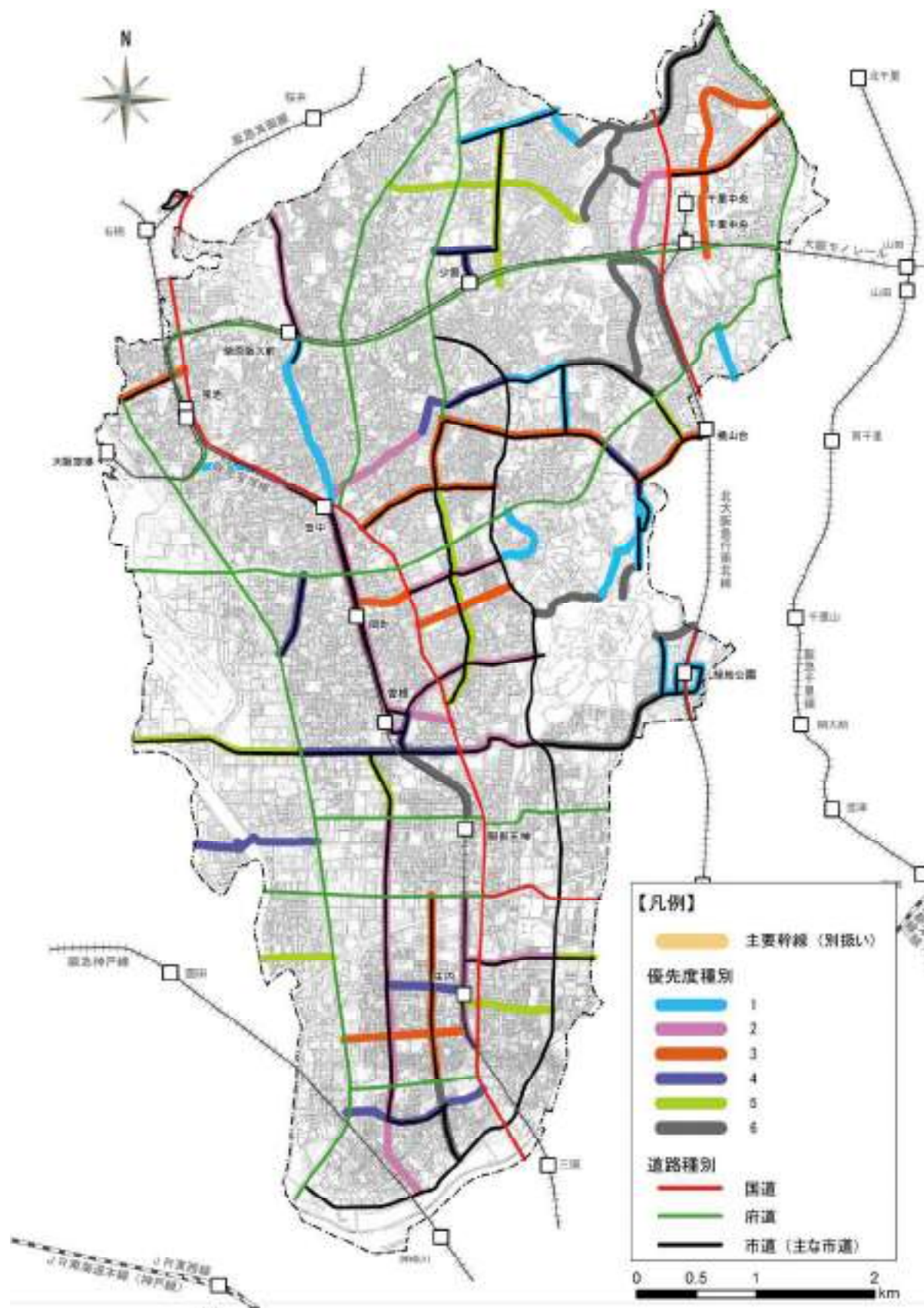
優先度等	延長	路線等
優先度1	約1.6 km	阪急西側南線、阪急西側庄内線ほか
	うち一部整備済み路線 約 3 km	阪急東側線、阪急西側北線、東豊中線
優先度2	約1.2 km	新千里1,2,3号線、平塚熊野田線ほか
優先度3	約 7 km	勝部寺内線、利倉園田線ほか
優先度4	約 9 km	曽根箕面線、原田伊丹線ほか
優先度5	約 8 km	千里園熊野田線、刀根山線ほか
優先度6	約1.1 km	新千里4,5号線、上野新田線ほか
小 計	約6.2 km	5.3路線
主要幹線	国道 約1.2 km	国道176号、国道479号ほか
	府道 約3.7 km	旧大阪中央環状線、大阪吹田箕面線ほか
	うち一部整備済み路線 約 3 km	豊中亀岡線、伊丹豊中線
	市道 約 9 km	神崎刀根山線
小 計	約5.8 km	
合 計	約12.0 km	

※優先度1、2については、5か年計画（平成31年度（2019年度）から平成35年度（2023年度）まで）で整備予定。

ただし、国道および府道については、各道路管理者に整備を求めてまいります。

出典：豊中市自転車ネットワーク計画（平成31年（2019年）2月 豊中市）

図 3.32 自転車ネットワーク路線優先度設定



出典：豊中市自転車ネットワーク計画（平成31年（2019年）2月 豊中市）

図 3.33 自転車ネットワーク路線と整備優先順位

3.3.2 放置自転車対策

駅前広場等公共空間における自転車等の放置による通行障害、環境悪化及び機能低下を防止するため、放置自転車対策を実施しています。

放置自転車対策としては、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」及び「豊中市自転車等の放置の防止等に関する条例」に基づき放置禁止区域の指定、駐輪場の整備、駅周辺での整理・警告・移動、保管・返還等を実施しています。

① 放置自転車対策の沿革

豊中市では、豊中市自転車等の放置の防止等に関する条例を昭和61年（1986年）に施行し、昭和62年（1987年）から駅周辺放置禁止区域の指定、自転車保管所の設置、自転車駐車場の設置の取組みを実施しています。

市内全ての鉄道駅及び隣接する鉄道駅を対象に駅周辺放置禁止区域（13区域）を指定し、自転車駐車を設置しています。また、自転車保管所は豊中駅北自転車保管所、服部南自転車保管所の2箇所を設置しています。

表 3.4 放置自転車対策の沿革

年	沿革
昭和56年（1981年）	自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律施行
昭和61年（1986年）	豊中市自転車等の放置の防止等に関する条例施行
昭和62年（1987年）	駅周辺放置禁止区域の指定 （千里中央駅、蛸池駅、庄内駅、緑地公園駅） 自転車保管所の設置（服部南・千里中央駅北） 自転車駐車場の設置（庄内駅北・庄内駅東）
昭和63年（1988年）	駅周辺放置禁止区域の指定（石橋阪大前駅）
平成元年（1989年）	駅周辺放置禁止区域の指定（桃山台駅、神崎川駅）
平成2年（1990年）	駅周辺放置禁止区域の指定（豊中駅、曾根駅）
平成3年（1991年）	駅周辺放置禁止区域の指定（服部天神駅）
平成6年（1994年）	駅周辺放置禁止区域の指定（柴原阪大前駅）
平成12年（2000年）	駅周辺放置禁止区域の指定（岡町駅） 自転車保管所の設置（豊中駅北）
平成16年（2004年）	駅周辺放置禁止区域の指定（少路駅）
平成18年（2006年）	阪急豊中・曾根コイン式時間貸し駐輪場設置
平成23年（2011年）	自転車保管所の閉鎖（千里中央駅北）
平成24年（2012年）	保管所管理業務委託
平成26年（2014年）	整理移動保管業務を一括委託
平成27年（2015年）	庄内駅周辺の料金を利便性に応じ改定
平成29年（2017年）	民間駐輪場整備助成事業開始
平成30年（2018年）	緑地公園駅、曾根駅の駐輪場の民営化 自転車駐車場の設置（庄内駅前庁舎）

出典：豊中市資料

② 禁止区域と自転車駐車場

〔1〕 石橋阪大前駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
石橋阪大前自転車駐車場
自転車専用
☎ 072-761-5468



〔2〕 蛍池駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
蛍池駅東自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6841-0857
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
モノレール蛍池駅自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 06-6841-0869
- ③ (株) 阪急レールウェイサービス
阪急蛍池駐輪センター
自転車・ミニバイク(原付)・自転車二輪
☎ 06-6849-0777
- ④ (公財) 自転車駐車場整備センター
モノレール蛍池駅第2自転車駐車場
自転車・原付・大型
☎ 06-6841-0869
- ⑤ (公財) 自転車駐車場整備センター
モノレール蛍池駅バイク駐車場
中型・大型
☎ 06-6841-0869



〔3〕 豊中駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
豊中駅東第1自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6854-6432
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
豊中駅東第2自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6848-8158
- ③ (株) 阪急レールウェイサービス
阪急豊中南駐輪センター
自転車・ミニバイク(原付)・自転車二輪
☎ 06-6840-8858
- ④ (株) 阪急レールウェイサービス
阪急豊中北駐輪センター
自転車・ミニバイク(原付)・自転車二輪
☎ 06-6840-8858
- ⑤ (株) 阪急レールウェイサービス
エコステーション21 阪急豊中
自転車専用
☎ 06-6373-5387
- ⑥ (公財) 自転車駐車場整備センター
豊中駅西自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6854-6432





〔4〕 岡町駅

- ① (株) 阪急レールウェイサービス
阪急岡町駐輪センター(北)
自転車・ミニバイク(原付)
☎ 06-6840-0031
- ② (株) 阪急レールウェイサービス
阪急岡町駐輪センター(南)
自転車・ミニバイク(原付)・自転車
☎ 06-6840-0031



〔5〕 曾根駅

- ① ㈱アーキエムエス
曾根駅東自転車駐車場
自転車専用
☎ 0800-333-3321
- ② (株) 阪急レールウェイサービス
阪急曾根駐輪センター
自転車・ミニバイク(原付)・自転車
☎ 06-6850-4411
- ③ (株) 阪急レールウェイサービス
エコステーション21 阪急曾根
自転車専用
☎ 06-6373-5387



〔6〕 服部天神駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
服部天神駅東第1自転車駐車場
自転車・原付・大型
☎ 06-6863-0024
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
服部天神駅東第2自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6863-0024
- ③ (公財) 自転車駐車場整備センター
服部天神駅西第1自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6863-6752
- ④ (公財) 自転車駐車場整備センター
服部天神駅西第2自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6863-6752
- ⑤ (公財) 自転車駐車場整備センター
服部天神駅西第3自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6863-6752





(7) 庄内駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅東第1自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6334-0704
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅東第4自転車駐車場
自転車・中型
☎ 06-6334-0704
- ③ (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅北自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6334-0703
- ④ (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅西自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6333-6137
- ⑤ (公財) 自転車駐車場整備センター
庄内駅前庁舎自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6334-0704



(8) 千里中央駅

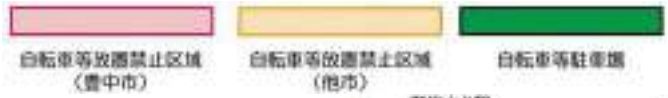
- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅北自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 06-6834-5482
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅西自転車駐車場
自転車・原付・大型
☎ 090-1959-4529
- ③ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅中自転車駐車場
自転車専用
☎ 090-5328-6779
- ④ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅東第1自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6835-5882
- ⑤ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅東第2自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6835-5882
- ⑥ (公財) 自転車駐車場整備センター
千里中央駅東第3自転車駐車場
原付専用
☎ 06-6835-5882



(9) 桃山台駅

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
桃山台駅自転車駐車場
自転車・原付・中型
☎ 06-6835-6336
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
桃山台駅第2自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 06-6835-6336





〔10〕 緑地公園駅

- ① (株)アーキエムズ
緑地公園駅西自転車駐車場
自転車専用
☎ 0800-333-3321
- ② (株)アーキエムズ
緑地公園駅東自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 0800-333-3321
- ③ (株)アーキエムズ
緑地公園駅西バイク駐車場
原付・中型・大型
☎ 0800-333-3321



〔11〕 少路

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
少路駅自転車駐車場
自転車・原付・中型・大型
☎ 06-6855-2293



〔12〕 柴原阪大前

- ① (公財) 自転車駐車場整備センター
柴原阪大前駅自転車駐車場
自転車・原付
☎ 06-6852-5954
- ② (公財) 自転車駐車場整備センター
柴原阪大前駅第2自転車駐車場
自転車専用
☎ 06-6852-5954



〔13〕 神崎川駅



③ 市内鉄道駅における自転車駐車場の設置・利用状況

市内全ての鉄道駅に自転車駐車場を設置しており、各自転車駐車場の利用状況を見ると、一時利用では、利用状況が高い自転車駐車場が見受けられ、定期契約では、利用率が50%以下の自転車駐車場が一部で見受けられます。

表 3.5 自転車駐車場の設置・利用状況（平成30年（2018年）実績）〔1/2〕

駅名	番号	名称	収容台数		利用率	利用区分	
			定数	利用数		定期契約	一時利用
蛍池	1	蛍池駅東自転車駐車場	366	208	57%	○	○
	2	モノレール蛍池駅自転車駐車場	682	892	131%	○	○
	3	阪急蛍池駐輪センター	193	153	79%	○	
	4	モノレール蛍池駅第2自転車駐車場	162	127	78%	○	○
	5	モノレール蛍池駅バイク駐車場	31	22	71%	○	○
		計		1,434	1,402	98%	-
豊中	1	豊中駅東第1自転車駐車場	1,813	1,633	90%	○	○
	2	豊中駅東第2自転車駐車場	741	715	96%	○	○
	3	阪急豊中南駐輪センター	406	271	67%	○	
	4	阪急豊中北駐輪センター	1,253	926	74%	○	○
	5	エコステーション阪急豊中(含豊中東)	233	413	177%		○
	6	豊中駅西自転車駐車場	130	662	509%		○
	計		4,576	4,620	101%	-	-
岡町	1	阪急岡町駐輪センター	1,250	779	62%	○	○
	2	阪急岡町北駐輪センター	688	304	44%	○	○
		計		1,938	1,083	56%	-
曾根	1	曾根駅東自転車駐車場	132	84	64%	○	○
	2	阪急曾根駐輪センター	1,311	829	63%	○	○
	3	エコステーション阪急曾根	377	738	196%		○
		計		1,820	1,651	91%	-
服部天神	1	服部天神駅東第1自転車駐車場	1,332	895	67%	○	○
	2	服部天神駅東第2自転車駐車場	241	154	64%	○	○
	3	服部天神駅西第1自転車駐車場	460	194	42%	○	○
	4	服部天神駅西第2自転車駐車場	134	82	61%	○	○
	5	服部天神駅西第3自転車駐車場	1,095	563	51%	○	○
		計		3,262	1,888	58%	-
庄内	1	庄内駅東第1自転車駐車場	310	200	65%	○	○
	2	庄内駅西自転車駐車場	1,427	931	65%	○	○
	3	庄内駅北自転車駐車場	866	476	55%	○	○
	4	庄内駅東第4自転車駐車場	276	252	91%	○	○
	5	庄内駅前庁舎自転車駐車場	100	438	438%		○
	6	庄内駅北仮設自転車置場	50	50	100%		○
	計		3,029	2,347	77%	-	-
神崎川	1	神崎川駅自転車駐車場	595	304	51%	○	○
		計		595	304	51%	-

出典：豊中市資料

表 3.6 自転車駐車場の設置・利用状況（平成 30 年（2018 年）実績）〔2/2〕

駅名	番号	名称	収容台数		利用率	利用区分	
			定数	利用数		定期契約	一時利用
千里中央	1	千里中央駅北自転車駐車場	1,334	893	67%	○	○
	2	千里中央駅北第2バイク駐車場	178	58	33%	○	
	3	千里中央駅西自転車駐車場	507	341	67%	○	○
	4	千里中央駅中自転車駐車場	348	378	109%	○	○
	5	千里中央駅東第1自転車駐車場	262	181	69%	○	○
	6	千里中央駅東第2自転車駐車場	866	771	89%	○	○
	7	千里中央駅東第3自転車駐車場	69	84	122%		○
	8	千里中央駅東第4自転車駐車場	74	69	93%	○	
	9	千里中央駅モノレール駐輪センター	818	751	92%	○	○
	10	千里中央駅中バイク駐車場	28	90	321%		○
		計	4,484	3,616	81%	-	-
桃山台	1	桃山台駅自転車駐車場	268	256	96%	○	○
	2	桃山台駅第2自転車駐車場	116	115	99%	○	○
		計	384	371	97%	-	-
緑地公園	1	緑地公園駅西自転車駐車場	735	657	89%	○	○
	2	緑地公園駅東自転車駐車場	423	264	62%	○	○
	3	緑地公園駅西バイク駐車場	50	49	98%	○	○
		計	1,208	970	80%	-	-
柴原	1	柴原駅自転車駐車場	267	232	87%	○	○
	2	柴原駅第2自転車駐車場	114	36	32%	○	
		計	381	268	70%	-	-
少路	1	少路駅自転車駐車場	680	674	99%	○	○
		計	680	674	99%	-	-
合計		46か所 合計	23,791	19,194	81%	-	-

出典：豊中市資料

④ 放置自転車の状況

鉄道駅周辺の放置自転車禁止区域内における放置自転車台数は、減少傾向にあり、令和元年度（2019年度）では355台となっています。鉄道駅別に見ると、庄内駅が最も多く、次いで豊中駅、服部天神駅、岡町駅の順となっています。

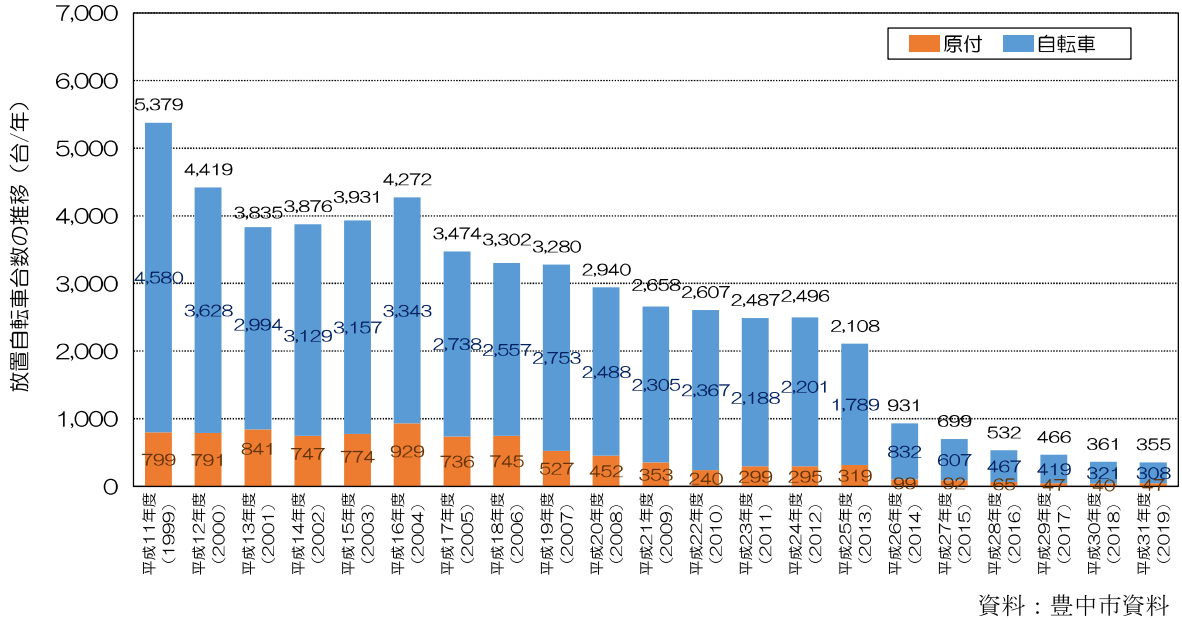


図 3.34 放置自転車禁止区域内における放置自転車等移動保管（撤去）台数の推移

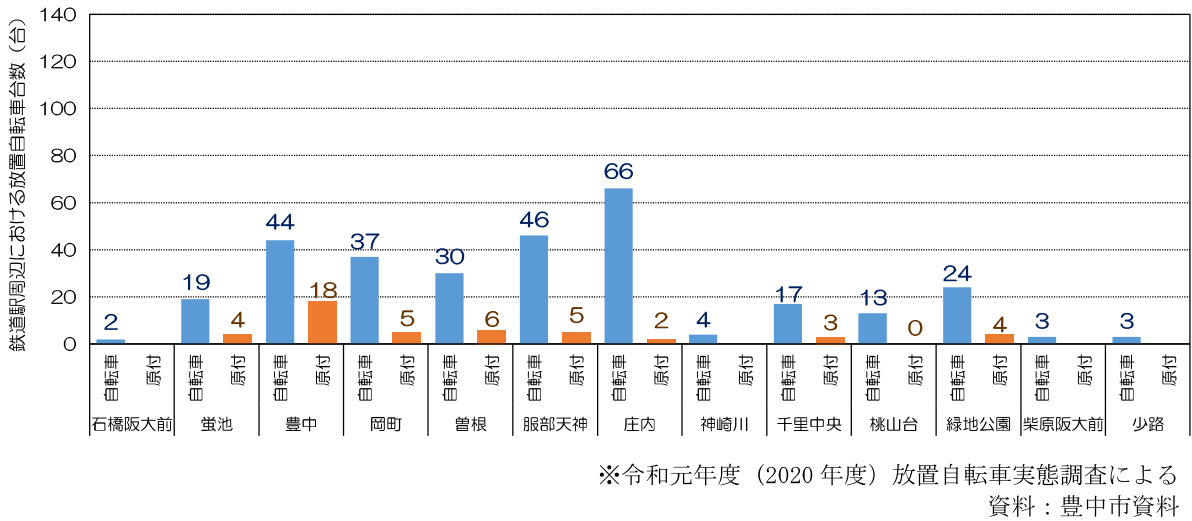


図 3.35 放置自転車禁止区域内における放置自転車台数（令和元年度（2020年度））

3.3.3 交通安全教室・啓発

全ての市民が、交通ルール・マナーを遵守するよう以下に示す交通安全教育・啓発等を実施しています。

① 「交通事故をなくす運動」豊中市推進協議会

本協議会は、市民、事業者、教育関係、警察及び行政で組織され、豊中市における「交通事故をなくす運動」の企画及び連絡調整を図り、交通マナー及び人命尊重の高揚に努め、交通事故の絶滅を期することを目的に設置されています。

② 交通安全教育

交通ルール・マナーを幅広い世代・対象に教育するため、保育所から高等学校までの児童・生徒、自動車運転者、老人クラブのリーダー及び地域住民を対象に交通安全教室等を実施しています。

平成 30 年度（2018 年度）における交通安全教室としては、下記等を実施しています。

表 3.7 交通安全教室等の開催実績（平成 30 年度（2018 年度）実績）

対象	開催回数	参加者数		
		児童・生徒	大人	合計
保育園	9	829	175	1,004
幼稚園	19	2,521	802	3,323
こども園	31	4,022	1,464	5,486
小学校	31	11,432	581	12,013
支援学校	2	340	144	484
中学校	5	2,200	103	2,303
高等学校	3	1,003	29	1,032
運転者講習会	14	0	276	276
老人クラブ	3	0	33	33
その他	31	956	1,266	2,222
合計	148	23,303	4,873	28,176

出典：豊中市資料



図 3.36 交通安全教室開催状況

③ 交通安全運動

市民に広く、交通安全思想の普及・浸透を図るため、活動期間を設定し、交通安全運動を実施しています。

平成 30 年度における交通安全運動等としては、下記を実施しています。

表 3.8 交通安全運動等の開催実績（平成 30 年度（2018 年度）実績）

運動名	期間	主な事業	場所
春の全国交通安全運動	4月6日 ～4月15日	交通安全フェアinとよなか	きたしん豊中広場
		三世代参加体験型交通安全教室	豊中自動車教習所
		野外交通安全教室	大塚公園
		街頭キャンペーン	市内各所
夏の交通事故防止運動	7月1日 ～7月31日	広報誌、庁内放送、ポスター、リーフレットによる啓発	各学校・市施設
秋の全国交通安全運動	9月21日 ～9月30日	交通安全フェア	阪急ドライビングスクール服部緑地
		とよなかわくわくフェスタ	豊中自動車教習所（台風のため中止）
		野外交通安全教室	大塚公園
		交通安全大会	
		街頭キャンペーン	市内各所
年末の交通事故防止運動	12月1日 ～12月31日	広報誌、庁内放送、ポスターリーフレット、横断幕による啓発	市施設
自転車のマナーアップ強化月間	11月1日 ～11月30日	街頭啓発	阪急曽根駅前等

出典：豊中市資料

④ 自転車の交通安全教育・啓発

自転車マナーアップ強化月間に合わせて街頭啓発を実施するとともに、自転車のルール・マナーが守られていない箇所及び改善要望のある箇所・路線等で街頭啓発を実施しています。

また、毎月 8 日の「自転車安全指導日」に合わせ、街頭キャンペーンを実施しています。

⑤ 交通安全指導者マニュアルの策定・普及

誰もが気軽に交通安全教育を実施でき、交通安全について話し合うきっかけとして活用されることを目的に、交通ルールを指導する要領を示す、豊中市独自の「交通安全指導者マニュアル」を令和 2 年（2020 年）6 月に作成しています。現在その PR と普及に努めています。

3.3.4 シェアサイクル実証実験

シェアサイクルは、都市内に複数のポート（自転車の貸し出し・返却場所）を配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸し出し・返却が可能な、短時間・短距離の移動を目的とした新しい都市交通システムです。加えて、まちの活性化及び健康増進等の効果が期待され、豊中市では、公共交通網の弱い市域中南部において、南北の鉄道路線から東西への移動を補強する役割が期待できます。

このため、シェアサイクルの本格導入を見据え、その有効性及び課題を明らかにすることを目的に実証実験を令和元年（2019年）11月から実施しています。

【実験概要】

- ・ 実施エリア：岡町駅以南の市域中南部
- ・ ポート：道路、公園、公共施設及び民間施設等を活用し、上記エリア内に当初27箇所（194ラック）、令和2年（2020年）6月末現在45箇所（317ラック）、を配置、今後増設予定
- ・ 自転車：電動自転車 当初70台、現在170台
- ・ 利用方法：スマートフォン等を利用し、ポート位置・空き情報確認、予約、解錠、返却及び支払いを行う
- ・ 料金：70円/15分、1000円/12時間
- ・ 実施期間：令和元年（2019年）11月1日
～令和4年（2022年）10月31日

【実施体制】

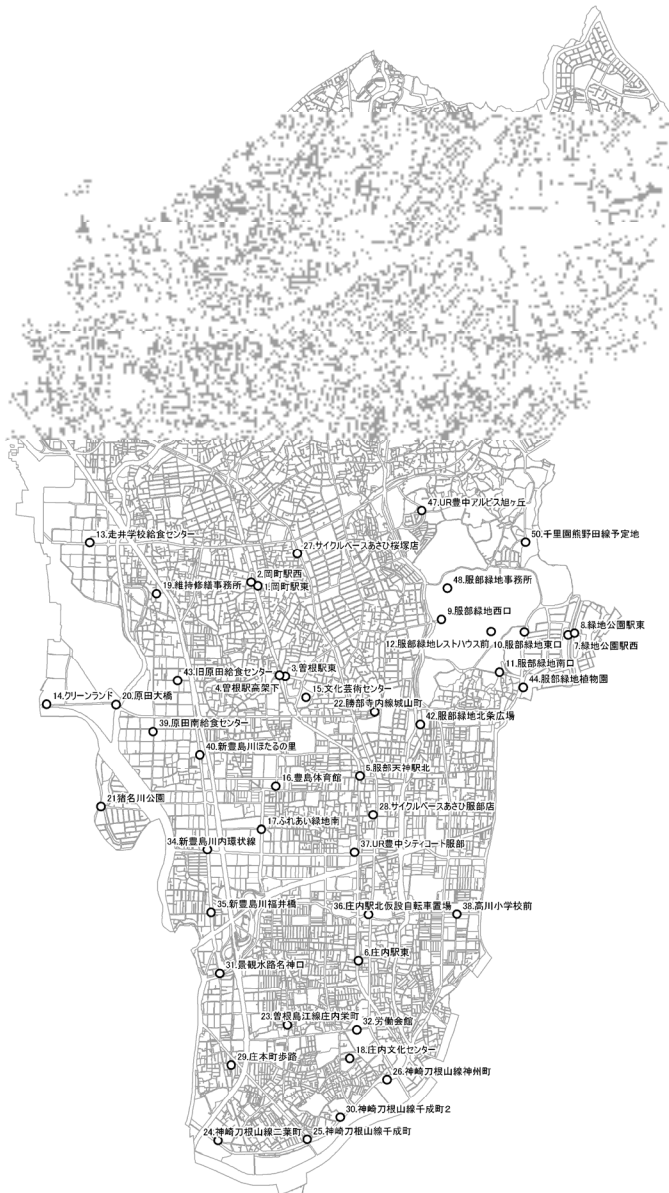
- ・ 実験実施主体：豊中市
- ・ 運営事業者：OpenStreet 株式会社
- ・ シェアサイクル名称：HELLO CYCLING

【曽根駅東】



【服部緑地西口】





番号	名称	所在地	管理区分	ラック台数
1	豊田駅前	中松塚1丁目	道路	12
2	豊田駅西	豊田北1丁目	道路	10
3	宮根駅前	宮根東3丁目	道路	19
4	宮根駅高地下	宮根東3丁目	道路	16
5	服部天神駅北	服部元町1丁目	道路	12
6	庄内駅前	庄内東町1丁目	道路	12
7	緑地公園駅西	寺内2丁目	道路	10
8	緑地公園駅東	東寺内町	道路	8
9	服部緑地西口	服部緑地	府公園	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	グリーンランド	原田西町	施設用地	10
15	文化芸術センター	宮根東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	ふたけMビル南	服部東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	豊田3丁目	施設用地	5
20	豊田大橋	豊田中2丁目	道路	4
21	豊田川公園	利倉西2丁目	道路	4
22	豊田寺内緑地山側	城山町2丁目	道路	5
23	宮根江津江津内栄町	庄内東町5丁目	道路予定地	4
24	神崎刀根山線千成町	千成町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	サイクルバスあさひ修理店	中松塚2丁目	民間施設	10
28	サイクルバスあさひ服部店	服部南町1丁目	民間施設	4
29	庄内町歩道	庄内東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	豊田名路名神口	名神口3丁目	水路	3
32	羽地会館	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	新豊島川内環状線	上津島1丁目	水路	5
35	庄内駅北飯沼自転車道	飯沼町1丁目	その他行政財産	5
36	UFC豊中シティコート服部	服部南町1丁目	UFC	6
37	豊田小学校前	豊田南東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	新豊島川わたるの里	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	UFC豊中アルビス旭ヶ丘	旭丘	UFC	10
44	服部緑地事務所	服部緑地	府公園	10
45	千里園熊野田線予定地	西条丘3丁目	道路予定地	5
計				317

図 3.37 サイクルポート位置図

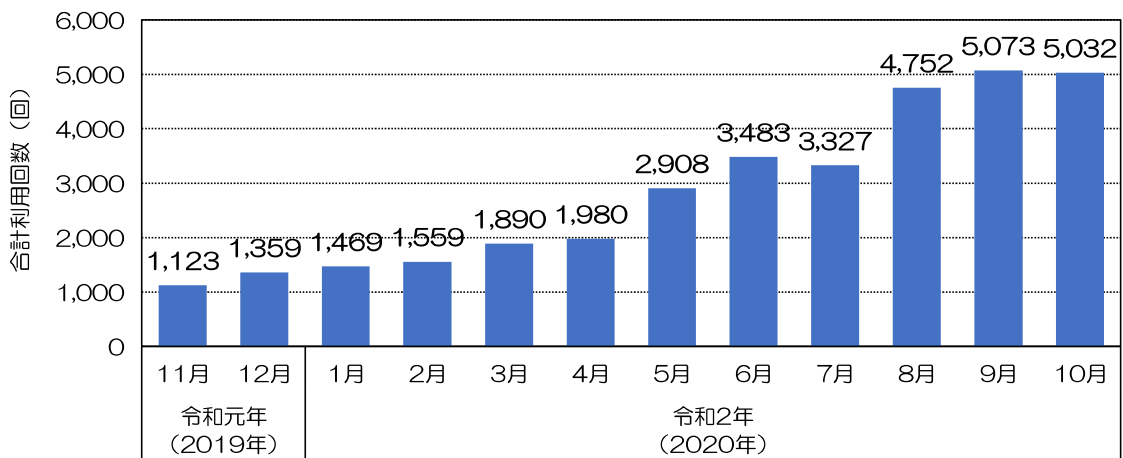


図 3.38 シェアサイクル利用回数の推移

3.3.5 豊中市サイクリングロード計画

豊中市サイクリングロード計画は、市内に点在する親水空間や緑の空間を結び、サイクリングやウォーキングで回遊できるネットワークを整備することを目的とし、平成6年(1994年)に策定されています。千里中央公園から服部緑地、高川、神崎川及び猪名川等を結ぶ計画であり、全体構想のうち、千里緑地ルートは、平成12年度(2000年)に完成しています。



出典：とよなかしサイクリングロード（平成13年3月作成 豊中市）

図 3.39 豊中市サイクリングロード計画における全体構想



出典：とよなかしサイクリングロード（平成 13 年 3 月作成 豊中市）

図 3.40 千里緑地ルート（平成 12 年度（2000 年）完成）

3.3.6 豊中市における自転車に関する施策

豊中市における自転車に関する施策は、前述のものを含め、下記の通りです。

表 3.9 豊中市における自転車に関する施策

施策名	内容	策定・実施年月	部	課
土地利用の調整に関する条例施行規則（開発行為等協議）	豊中市土地利用の調整に関する条例施行規則において、自転車駐車場の設置に関する事項を開発行為等を行う際の基準（※豊中市自転車駐車場設置要綱とリンク）として位置付けている。	平成16年 (2016年) 4月	都市計画 推進部	開発審査課
地域防災計画 被災建築物応急危険度 判定	地震発災直後、必要な場合に、被災建築物応急危険度判定業務を行わなければならない。そこで、多ければ一日に数百人の応援判定士が判定業務を行うことになる。そして、判定士の現地への交通手段として、車の台数不足・道路が通行不可等の場合、自転車が有効と考えられるため、その時に必要台数の調達ができる仕組みが必要となる。	-		建築審査課
第3次環境基本計画	第3次環境基本計画の第4章目標達成のために取り組むこととして、「4.2持続可能な低炭素社会づくり」の「4-2-3環境に配慮した運輸部門における施策の推進」にて「②安全で快適な自転車利用環境の創出」を掲げている。	平成30年 (2018年) 3月	環境部	環境政策課
第2次地球温暖化防止 地域計画	第2次地球温暖化防止地域計画の第2章「豊中市で展開する地球温暖化対策」として、豊中市の特徴を活かした取組みの推進「豊中の特長③充実した公共交通網 マイカーからのCO ₂ 排出を抑制し、環境にやさしい交通をめざそう」の取組み項目①公共交通・自転車等の利用促進を掲げている。	平成30年 (2018年) 3月		
第4次地球温暖化対策 実行計画	第4次地球温暖化対策実行計画の第4章「目標達成に向けた取組み」として、「1.日常業務において実施する取組み（ソフト対策）」の「(5) ガソリン・軽油の削減（公用車）」、「①すべての職場における取組み」で自転車の利用促進を掲げている。	平成30年 (2018年) 3月		
自転車通行空間 整備事業	歩行者と自転車利用者にとって、安心・安全に移動できる環境を整備する。	平成27年度 (2015年度) ～	都市基盤部	基盤整備課
民間駐輪場 整備助成事業	自転車等の放置防止対策として、駅周辺の空き地や空き店舗を活用した民間による利便性の高い駐輪場整備を促進するため、その経費の一部を助成している。	平成29年 (2017年) 6月		
交通安全街頭啓発	毎月8日の自転車の安全指導日、自転車マナーアップ強化月間、春秋の全国交通安全運動期間に合わせて、指摘箇所における自転車マナー啓発を行っている。	通年		
交通安全教室	こども園、幼稚園、保育所、小学校、中学校、高校、一般企業、地域などに正しい自転車の乗り方の講話や実技、シミュレータなどで交通安全教育を行っている。	通年		
放置自転車の移動・保管	放置禁止区域内及び放置禁止区域外の公共の場所に放置されている自転車等について、警告札を取り付けた後、なお、一定期間放置されているものについては、移動し、保管する。	通年		
標示、標識 及び看板等の設置	放置禁止区域内の公衆の見やすい場所に、区域表示及び区域標識を設置する。 放置自転車の苦情があった場所に、放置禁止の看板等を設置する。	通年		

出典：豊中市資料

3.3.7 庁内自転車保有台数

豊中市庁内における自転車は、合計約 250 台を保有しており、市民や事業所等への訪問時をはじめ市内施設への移動等の業務で利用されています。

表 3.10 庁内自転車の保有状況一覧

部・局	課	電動アシスト自転車	シティサイクル	実用車	その他	主な用途
総務部	行政総務課				1	現在は使っていません
財務部	固定資産税課	6				現地調査
	施設課	2				市有施設の管轄業務、現地調査、工事現場巡視
市民協働部	くらし支援課	6				地域団体や事業所訪問用
	庄内出張所		1			出張所用務
	人権政策課 (人権平和センター豊中)		3			連絡用
	人権政策課 (人権平和センター豊池)		1			連絡用
福祉部	障害福祉課	3				障害福祉対象者宅訪問用
	障害福祉センターひまわり	4				障害福祉対象者宅訪問用
	長寿安心課	13				・要支援・要介護認定調査用、訪問用
	福祉事務所	14	2			家庭訪問・病院訪問等
	福祉事務所(労働会館)	5	11			家庭訪問・病院訪問等
	地域共生課	2				地域団体・市民の訪問、公民館・地域活動支援センター等への移動など
環境部	公園みどり推進課		3			業務での使用
健康医療部	健康政策課	9				家庭訪問等
	保健予防課	2				ケース患者等訪問用
	母子保健課	14	3			保健師訪問用
	保険給付課	1				住宅改修現地調査
	保険収納課	8	2			滞納者宅訪問
都市経営部	広報戦略課	1				取材
教育委員会	庄内公民館		3			公民分館等への連絡
	児童生徒課(生徒指導係)	3				出先機関のため、本庁やその他関係機関への移動用
	児童生徒課(支援教育係)	5				学校看護師の配置校への移動、巡回相談時の各学校への移動
	児童生徒課庄内少年文化館	3				家庭訪問・ポスティング等に使用
都市活力部	産業振興課		2			南部地域の事業所訪問時に使用
消防局	消防総務課		1			事務連絡用
	南消防署		1			立入検査用
	新千里消防署		1			事務連絡用
子ども未来部	こども事業課	61				各公立こども園との連絡等
	こども相談課 子育て支援センターほっぺ	6				育児支援家庭訪問等
	こども相談課 こども家庭相談係	2				児童虐待対応・家庭訪問等
	こども相談課 児童発達支援センター	6				本庁連絡用・療育相談訪問用
	総務課	1	3			本庁・出先等移動用
上下水道局	窓口課		1			現場調査等
	給排水サービス課		1			本庁や現場への移動用
	水道建設課	2	1			近隣への移動用
	水道維持課		3			本庁連絡用等
	下水道建設課	1	4			現場等への移動
	下水道管理課	1	3			現場監督・調査業務
	下水道施設課	1				本局連絡、近距離移動用
	猪名川流域 下水道事務所建設課		5			場内移動用
	猪名川流域 下水道事務所維持課	4	10			場内移動用
小計		186	65	0	1	-
計			252			-

出典：豊中市資料

4. 問題と課題

自転車は、買物や通勤・通学、子供の送迎等、日常生活における身近な移動手段として利用されるだけでなく、自転車を楽しむこと、環境にやさしいこと、健康によいこと、地域活性化に資すること等の効果があり、多くの人に利用されているが、それを取り巻く環境は、次のように多様化しています。

【都市環境】

家庭から排出される二酸化炭素の約3割が自動車から排出されている中、自動車による移動は、一人での利用が約8割、5km以内の利用が約4割を占めることから、地球温暖化対策や渋滞対策を進める上で、短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組み合わせを含めた自転車の利用へ転換することが求められています。

また、コンパクトシティの形成等のまちづくりを進める上で、身近でアクセシビリティ^(*21)の高い交通手段である自転車の利用促進は、地域を支える移動手段確保の観点から重要です。さらに、新型コロナウイルス感染症対策として、自転車利用のニーズは高まっています。

【健康増進】

糖尿病が強く疑われる人や、高齢者の要介護者等数が年々増加しており、メタボリックシンドロームやロコモティブシンドローム^(*22)の予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものです。

また、自転車による運動効果としてメンタルヘルスの改善も期待されており、健康経営の観点から自転車通勤が労働生産性の向上に寄与する可能性も秘めており、自転車は、健康社会の構築に貢献するものであり、その推進が求められています。

【安全・安心】

平成29年（2017年）中の自転車乗用中の死者のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割と高水準である等、利用者の安全意識の醸成が課題です。このような状況において、自転車の安全利用を図るためには、交通ルールの周知と安全教育を推進することが重要であるとともに、消費者が安全性の高い製品を購入することや、購入後に定期的な点検整備を行うことも重要です。

さらに、東日本大震災の被災地では、発災後の移動手段として自転車の利用が増加していること等を踏まえて、自転車が有する機動性を活かすことにより、災害時における地域の安全・安心を向上させることが必要です。

以上の一般的課題に加え、本市特有の課題は次の通りです。

①安全な自転車通行空間の整備

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成28年（2016年）7月 国土交通省道路局・警察庁交通局）」では、自転車の安全な通行空間として、自転車道、自転車専用通行帯、自転車と自動車を混在通行とする道路（車道混在）の三つの整備形態が定められていますが、本市においては、これらの整備が大幅に不足しており、その整備が必要です。

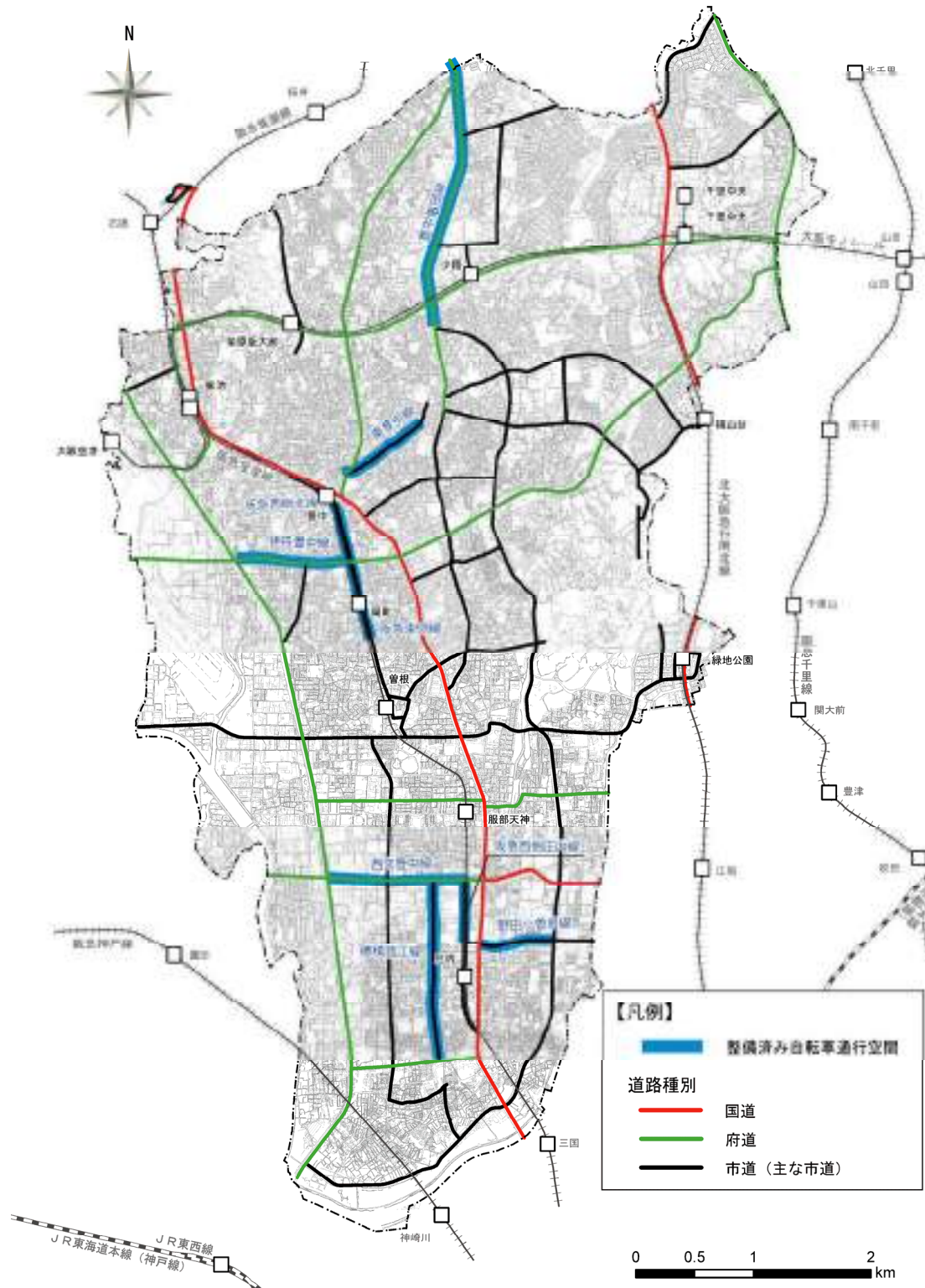


図 4.1 自転車通行空間の整備状況

●自転車通行空間の整備形態

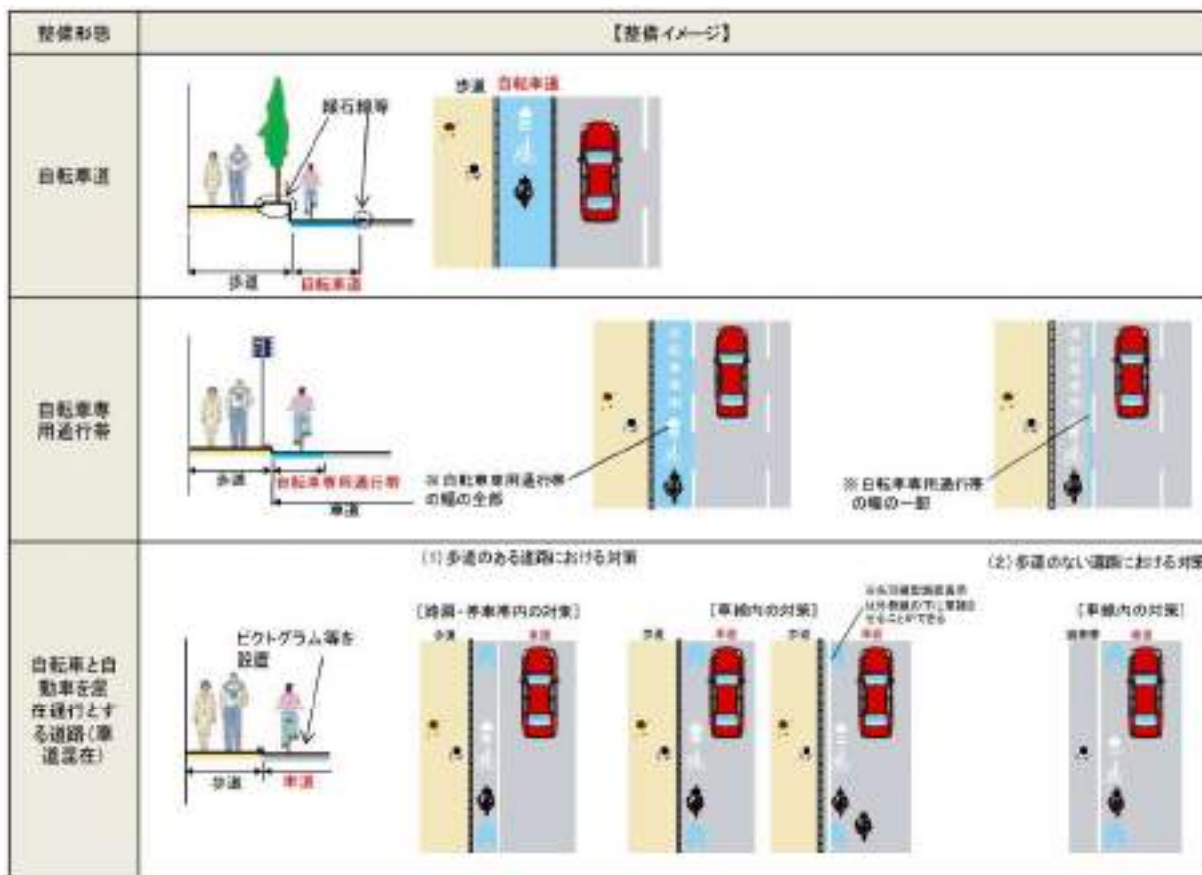
「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」で規定されている自転車通行空間の整備形態は次のとおりです。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在（自転車と自動車を 車道で混在）

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年（2016 年）7 月 国土交通省 道路局・警察庁 交通局）

図 4.2 交通状況を踏まえた整備形態の選定（完成形態）の考え方



出典：安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（平成 28 年（2016 年）7 月 国土交通省 道路局・警察庁 交通局）

図 4.3 基本的な整備形態（イメージ）

②鉄道駅周辺での駐輪問題の解決

各鉄道駅周辺の放置自転車は、これまでの取組みにより減少していますが、未だ存在しており、特定の場所や土日、夕方～夜の時間等で問題となっており、通行障害や環境悪化を引き起こしています。



図 4.4 放置自転車の状況

各駅周辺の自転車等放置禁止区域^(*23)においては、駐輪場が整備され、放置自転車台数を上回る自転車駐車場容量を確保していますが、動線上にない、鉄道駅から離れている、構造的に利用しにくい等の理由により、十分に活用されていません。定期利用では、予約待ちが出ている状況も見受けられます。

表 4.1 自転車駐車場における定期利用の予約待ち（待機）状況

駅名	番号	名称	定期 利用定数	契約台数	利用率 (%)	待機数	利用区分	
							定期 契約	一時 利用
豊中	1	豊中駅東第1自転車駐車場	1,577	1,069	67.8	86	○	○
	2	豊中駅東第2自転車駐車場	585	496	84.8	249	○	○
服部天神	5	服部天神駅西第3自転車駐車場	995	422	42.4	27	○	○
庄内	4	庄内駅東第4自転車駐車場	128	120	93.8	10	○	○
千里中央	3	千里中央駅西自転車駐車場	97	85	87.6	63	○	○
	4	千里中央駅中自転車駐車場	282	267	94.7	129	○	○
桃山台	1	桃山台駅自転車駐車場	58	57	98.3	70	○	○
	2	桃山台駅第2自転車駐車場	97	94	96.9	52	○	○
少路	1	少路駅自転車駐車場	503	456	90.7	19	○	○
合計		合計	4,322	3,066	70.9	705	-	-

※待機数（予約待ち件数）は直営自転車駐車場のみ（民間等が運営する自転車駐車場は除く）
出典：豊中市資料

以上により、鉄道駅周辺の駐輪問題を解決するため、駐輪場整備、駐輪場の効率的な運用、移動・保管および啓発等の放置自転車対策が必要です。

③シェアサイクルの公共交通としての役割強化

シェアサイクルは、個人所有の自転車とは異なり、不特定多数が利用する移動手段であり、出発地から目的地までの一連の移動の一部としても利用可能なことから、来訪者や地域住民の広範な移動目的に利用され、公共交通の機能補完、観光の推進、地域の活性化のほか、放置自転車の削減等、様々な地域課題に対応するための公共性を有する交通手段です。

本市においては、公共交通の機能補完等その有効性及び課題を明らかにすることを目的に岡町駅以南の市域中南部において、令和元年（2019年）11月1日から3年間の実証実験を実施していますが、今後は実験結果を踏まえながら、公共的な交通としての位置づけを明確にし、その役割強化を図る必要があります。

また、役割強化を図るため、エリアの拡大とサイクルポートの増設を実施する必要がありますが、利便性の高い路上ポート及び公園内ポート設置が可能となるような条件整理が必要です。



図 4.5 サイクルポート設置状況

5. 目標

本市における自転車に関する様々な課題の解決に向け、以下に示す3つの目標を設定します。

目標1 自転車交通の役割拡大に応じた良好な都市環境の形成

コンパクトなまちづくりに加えて、新型コロナ危機を契機に、今後、人々の働く場所、住む場所の選択肢を広げるとともに、規模の異なる複数の拠点が形成され、役割分担をしていく形が考えられ、様々なニーズ、変化に柔軟に対応できるまちづくりが求められます。

このような中、自転車は経済的で時間的制約が少なく、回遊性に優れていることから、都市内における5km未満の移動に最も効果的な移動手段と考えられており、上記まちづくりを担う交通手段として期待されます。また、本市は、東西市域間が5km未満であり、南北の鉄道路線（駅）との連絡等、自転車交通の役割は増々拡大していくものと考えられます。

このため、市内をネットワークされた自転車通行空間整備や、交通結節点^(*24)でのスムーズな移動を確保するための放置自転車対策、多様な移動手段を確保するためのシェアサイクルの推進等、今後のまちづくりを支える良好な都市環境の形成を進めます。

目標2 自転車の活用推進による健康社会の実現

自転車は、移動手段としての効果だけでなく、健康増進、環境負荷の軽減、高齢者や子育て層の移動補助等に効果があると考えられています。また、自転車に乗ることそのものを楽しんだり、自転車で各地をめぐる市内の魅力を楽しんだりすることもできます。

このため、その活用を推進することにより、市民一人一人の健康を増進し、まちの活性化を促し、環境にやさしいまちづくりが進むよう、自転車の利用促進を啓発し、様々な対象の利用を推進し、自転車を楽しめる環境づくりを進め、健康社会の実現を目指します。

目標3 交通安全啓発や施設整備等による安心・安全社会の実現

市民が、歩行者、自転車、自動車の特性を理解・尊重し、交通ルールを遵守することにより、自身と周りの安全確保に努めることができるようになる必要があります。また、利用目的に応じた良質で利用しやすく、安全性の高い自転車の普及とともに、交通安全施設整備を実施し、自転車通行空間の安全性向上を図ります。さらに災害時における人々の移動や輸送手段としての自転車の有効活用を図ります。これらにより、安心・安全社会の実現をめざします。

6. 実施施策

6.1 施策体系

3つの目標における取組むべき施策を以下に示します。

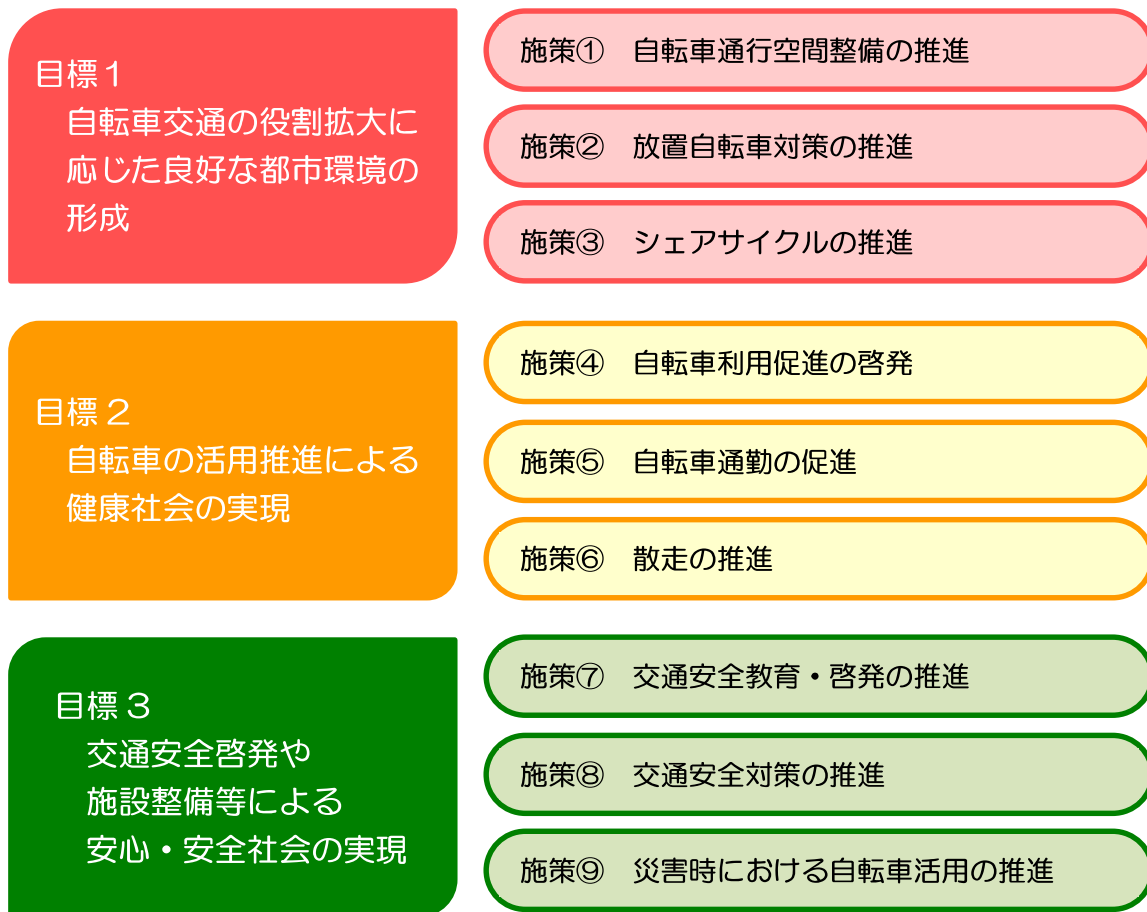


図 6.1 施策体系

6.2 目標 1 自転車交通の役割拡大に応じた良好な都市環境の形成

6.2.1 施策① 自転車通行空間整備の推進

○歩行者と自転車利用者にとって、安心・安全に移動できる環境整備を図るため、平成 31 年（2019 年）2 月に策定した「豊中市自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車通行空間の整備を進めます。

「豊中市自転車ネットワーク計画」

- ・自転車走行空間ネットワーク路線の選定にあたり、各個別路線に詳細な優先順位を付けるのではなく、7つの「自転車ネットワーク路線選定の視点」を考慮し、優先度を6段階のグループに分類し、関係機関と調整を図りながら、整備を進めます。
- ・平成 28 年（2016 年）7 月に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省道路局・警察庁交通局）では、道路の状況により選定基準による整備形態が当面困難な場合、かつ車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上しなければならない場合は、自転車道から自転車専用通行帯もしくは車道混在、自転車専用通行帯から車道混在での整備が可能となっています。
- ・豊中市自転車ネットワーク計画の概要を以下に示します。

●めざすべき将来像

●テーマ（将来像）

すべての道路利用者が、
安全で快適に通行できる道路環境の実現

●コンセプト（基本理念）

自転車の、安全で快適かつ便利な利用環境の整備とともに、通行ルールの遵守を促し秩序ある交通環境の確保をはかる。

●自転車ネットワーク路線の選定

●ネットワーク路線選定の視点

視点 1	自転車通行空間が整備又は整備が予定されている路線
視点 2	自転車と共に、歩行者及び自動車の交通量も多い路線
視点 3	自転車利用が多い駅、集客施設等の周辺の路線
視点 4	自転車関連事故が多い路線
視点 5	小学校の周辺や通学路、中学・高校生の自転車通学路
視点 6	隣接する自治体の自転車ネットワークに接続する路線
視点 7	自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線

●豊中市の整備形態

ガイドラインでは、道路の状況により法定基準による整備形態が当面困難な場合、かつ車道を通行する自転車利用者の安全性を速やかに向上しなければならない場合は、自転車道から自転車専用通行帯もしくは車道混在、自転車専用通行帯から車道混在での整備が可能となっております。

当市においても道路状況により早期の整備を推進し、効果発現させるため「車道混在型」を基本とし整備を進めます。

●整備の優先順位の考え方

○各個別路線に詳細な優先順位を付けるのではなく、7つの「自転車ネットワーク路線選定の視点」を考慮し、優先度を6段階のグループに分類し、関係機関と調整をとりながら、整備を進めます。

○国道及び市道は、市域の骨格をなしており、別段いで早期の整備を求めていくものとし、また、同様に市道神崎刀根山線についても、市域の骨格をなす幹線道路であるため、別段いで早期の整備を進めていくものとし、

【優先度の検定方法】

「自転車ネットワーク路線選定の視点」の中で、項目の重要度や評価基準等を設定し、優先度のグループ分けを行いました。特に自転車関連事故の削減に重点を置き、各視点を組み合わせて以下の考え方で優先度を検定しています。

●優先度設定における基準設定

項目1：自転車交通量が多い（700台以上/12h）路線

項目2：歩行者交通量が多い（600人以上/12h）路線

項目3：自転車事故が多いとして抽出された路線

項目4：小学校の通学路と重複する路線

●自転車ネットワーク路線優先度設定

優先度等		延長	路線等	
優先度 1		約 1.6 km	阪急西側南線、阪急西側庄内線ほか	
	うち一部整備済み路線	約 3 km	阪急東側線、阪急西側北線、東豊中線	
優先度 2		約 1.2 km	新千里 1, 2, 3 号線、平塚熊野田線ほか	
優先度 3		約 7 km	勝部寺内線、利倉園田線ほか	
優先度 4		約 9 km	曾根箕面線、原田伊丹線ほか	
優先度 5		約 8 km	千里園熊野田線、刀根山線ほか	
優先度 6		約 1.1 km	新千里4,5号線、上野新田線ほか	
小 計		約 6.2 km	5.3 路線	
主要幹線	国道	約 1.2 km	国道176号、国道479号ほか	
	府道		約 3.7 km	旧大阪中央環状線、大阪吹田箕面線ほか
		うち一部整備済み路線	約 3 km	豊中亀岡線、伊丹豊中線
	市道	約 9 km	神崎刀根山線	
小 計		約 5.8 km		
合 計		約 12.0 km		

※優先度 1、2 については、5 か年計画（平成 31 年度（2019 年度）から平成 35 年度（2023 年度）まで）で整備予定。

ただし、国道および府道については、各道路管理者に整備を求めてまいります。

【穂積菰江線】

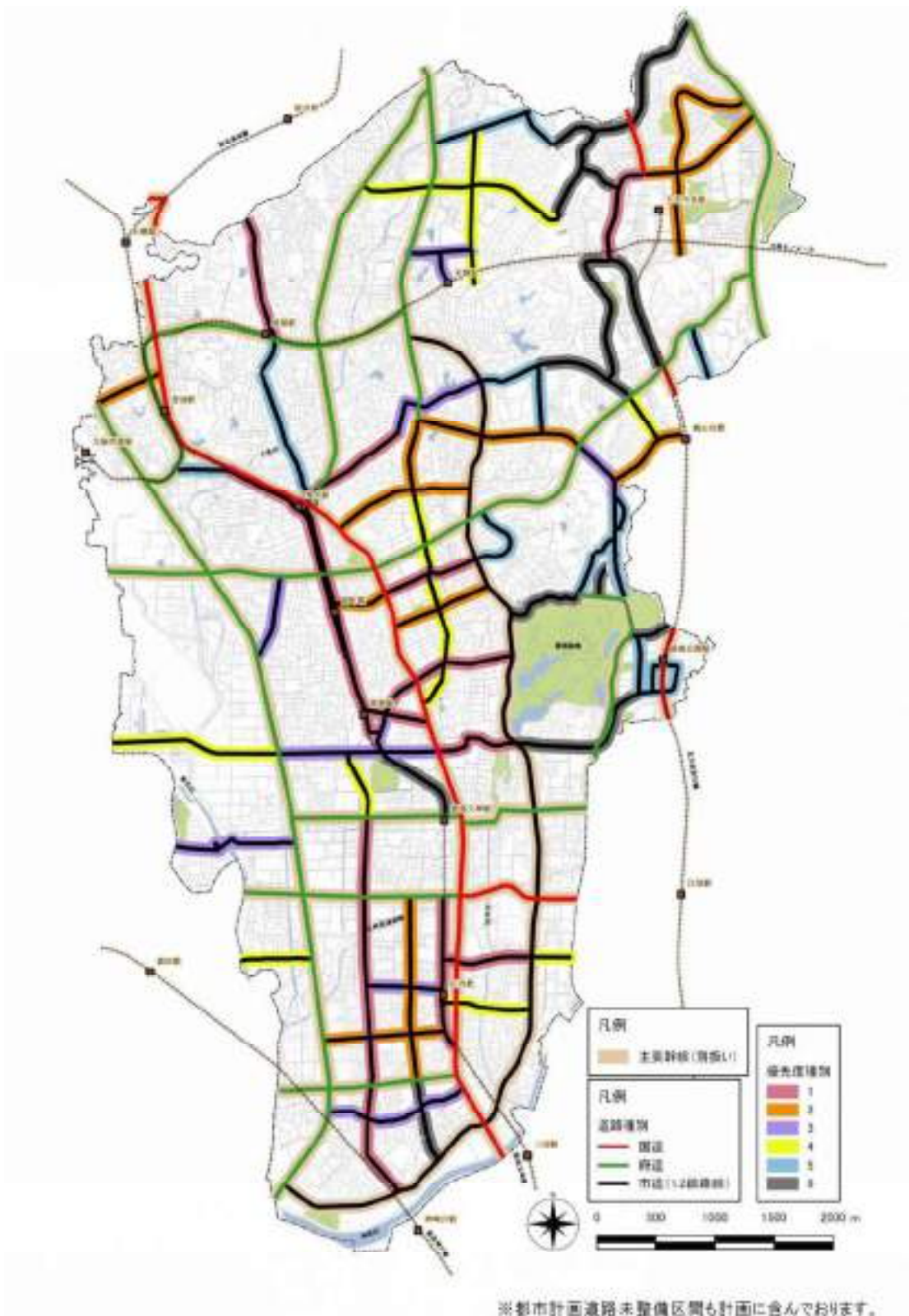


【野田小曾根線】



図 6.2 自転車走行空間整備済み区間

●自転車ネットワーク路線と整備優先順位



出典：豊中市自転車ネットワーク計画（平成31年（2019年）2月 豊中市）

6.2.2 施策② 放置自転車対策の推進

- 自転車と鉄道等の交通結節点である駅前広場等公共空間における自転車等の放置による通行障害、環境悪化及び機能低下を防止するため、放置自転車対策を実施します。
- 放置自転車対策は、①駐輪場の整備、②移動・保管、③啓発の3点の方向から推進します。
- 放置自転車対策は、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」及び「豊中市自転車等の放置の防止等に関する条例」に基づき実施します。

取組① 駐輪場の整備

①-1 駅周辺の公的駐輪場整備

- ・市及び鉄道事業者は、通勤、通学及び買物等の自転車利用に対応するため、一般公共の用に供される自転車等駐車場（以下、公的駐輪場という）を放置禁止区域内の必要な場所に必要な数で適切な仕様で整備します。
- ・現在、駅周辺の公的駐輪場は、（公財）自転車駐車場整備センターが設置・管理するもの、鉄道事業者が設置・管理するもの及び市の許可を得て民間が設置・管理するものがありますが、今後は、個々の状況に適した体制・手法の設置・管理を検討・実施していきます。
- ・公的駐輪場は、安全が確保され、単純な必要数を満足させるだけでなく、定期と一時利用、方面と距離、施設構造による利便性及び自転車等形状の違い等の需要に適切に対応したものを整備します。今後この詳細需要について検討整理し、目標を設定します。
- ・公的駐輪場の整備は、条例に記載する自転車及び原動機付自転車だけでなく、自動二輪車用も検討します。
- ・公的駐輪場は、必要となる改善及び長寿命化修繕等を検討・実施します。
- ・公的駐輪場の整備は、下記の項目等を検討・実施します。

<公的駐輪場の整備>

事業名	内容	実施時期
少路駅自転車駐車場	駅前広場地下に増設	令和2年度
桃山台駅自転車駐車場	緑地帯に増設	令和2年度地元協議
千里中央地区	千里中央地区再整備事業に合わせて駐輪場を再整備	
各駅詳細需要の検討整理	各駅の詳細な需要に応じた必要駐輪場台数を検討	令和3年度～

①-2 民間駐輪場の整備推進

- ・「豊中市民間駐輪場整備助成事業」の活用等、駅周辺の一般利用が可能な民間駐輪場の整備が推進されるよう支援を検討・実施します。
- ・「豊中市自転車駐車場設置要綱」に基づき、新築される建築物の用途及び規模に応じ、必要な駐輪場設置を推進します。

①-3 駐輪場の効率的運用

- 公的駐輪場について、ICカード化、自動ゲート化及び無人化等を促進します。
- 地域全体の利用率向上を図るため、各駐輪場の需要に応じた弾力的な料金体系を検討・実施します。
- 駐輪場の位置、内容、料金、空き状況等について、ホームページ等で分かりやすい最新の情報が提供できるよう検討・実施します。

取組② 移動・保管の実施

- 自転車等の放置により、駅周辺の環境が著しく悪化している地域について、条例に基づき放置禁止区域に指定することとしており、現在13駅周辺地域で指定しています。
- 禁止区域内に放置されている自転車について、少しでも通行しやすいよう整理し、自転車等利用者が自ら移動すべき旨の警告を行い、なお、放置されているものについて、市が移動し、保管所において保管します。
- 保管した自転車は、基本的に所有者に通知し、定められた手数料を受取り、返還します。
- 整理、警告、移動、保管及び返還は、一体的な業務として効率的・効果的に進めるよう検討・実施します。
- 移動等は、適切な場所、曜日、時間、頻度及び体制で行うよう検討・実施します。
- 返還時に徴収する手数料は、移動、保管及び返還に要した費用として、適切な料金となるよう、必要な時期に見直しをします。

取組③ 啓発の推進

- 市は、関係者と協力して自転車等を放置しないよう啓発を実施します。
- 啓発は、駅周辺等の街頭、イベント開催時、教育の場、広報誌及びホームページ等様々な形態で実施します。
- 駅周辺での放置自転車の整理、警告及び移動を行う際、広く市民への啓発となるよう配慮します。
- 自転車等放置防止の啓発は、効果的・効率的に行うため、自転車走行マナーの啓発や交通安全全般の啓発も合わせて計画し、単独又は複合的に実施します。

6.2.3 施策③ シェアサイクルの推進

(1) シェアサイクルの位置づけ

シェアサイクルは、個人所有の自転車とは異なり、不特定多数が利用可能で、出発地から目的地までの一連の移動の一部として、鉄道やバスからの乗り換えも可能なことから、既存の公共交通を補完する新たな都市交通システムです。

市においては、南北の鉄道路線（鉄道駅）から東西等への移動を補強する移動手段として、また、地域活性化等様々な効果を発揮する移動手段として、事業者の協力を得ながら市が推進する事業とします。

(2) シェアサイクルの役割・効果

- ①公共交通の機能補完、特に南北の鉄道路線（鉄道駅）から東西への移動を補強する
- ②時間的制約が少なく、ルートを選択が自由で経済的であることから、回遊性に優れ、移動目的地も簡単に追加でき、地域活性化に資する
- ③自転車の総量が減少し、駐輪需要も減少、また、目的地近くまで移動可能で、これらにより放置自転車の削減に寄与する。
- ④災害時、鉄道や自動車が不通であっても、自転車は可能である場合が多く、移動手段の確保に資する
- ⑤一般の自転車と同様、健康増進、自動車利用の抑制、環境負荷の軽減等の効果を発揮
- ⑥コロナウイルス対策として「三つの密」を回避する移動手段として、その需要は高まっている。

(3) 市の役割

- ①市内におけるシェアサイクル事業の運営は民間事業者に委ね、全体を統括する。
- ②サイクルポートとして公共用地を提供する。
- ③シェアサイクル利用者が、多く走行する通行空間の整備を優先的に推進する。

(4) 今後の進め方

- ・道路上及び公園内ポートの増設が可能となるように、公的位置づけの補強として、本計画及び都市再生特別措置法^(*25)に基づく占用特例の活用を図るための都市再整備計画の策定を進めます。
- ・令和元年(2019年)11月から実施しているシェアサイクル実証実験について、利便性の向上を図るとともに本格導入を見据え、対象エリアの拡大・サイクルポートの増設を実施します。
- ・実証実験の結果を検証し、公共交通を補完する新たな都市交通システムとしての位置づけ、役割を強化するため、実験から本格実施への移行を進めます。

【曾根駅東】



【服部緑地西口】

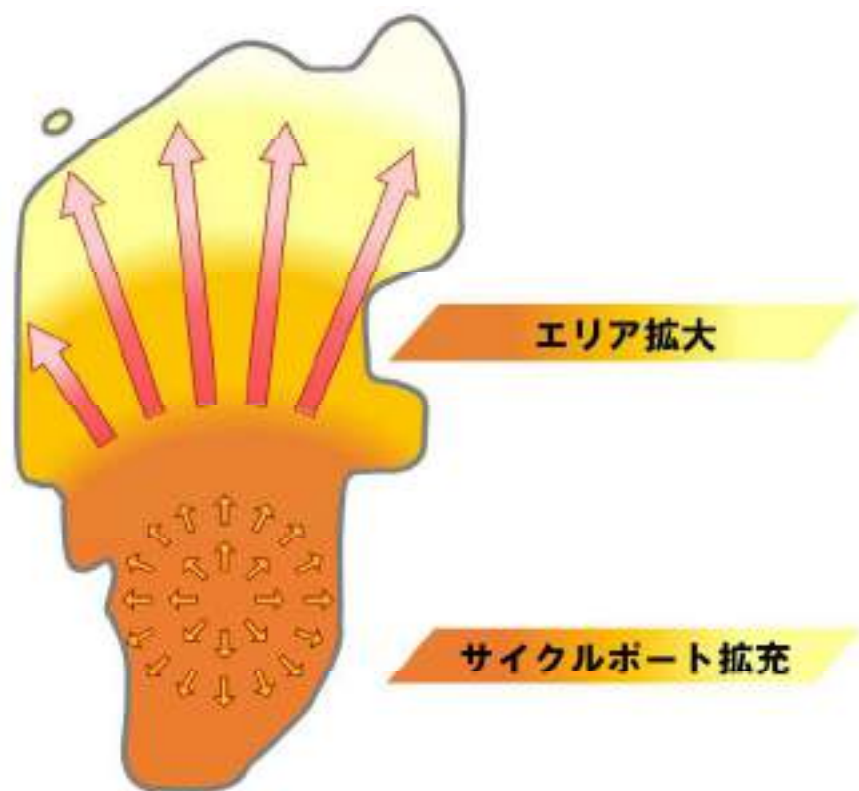


図 6.3 シェアサイクルエリア拡大とサイクルポート拡充のイメージ

<シェアサイクルの現状と目標>

	現状 (令和元年 11 月)	目標 (令和 7 年 11 月)
月間利用回数 (回)	1,127	34,000
月間利用者数 (人)	390	6,800
サイクルポート数(箇所)	27	170

6.3 目標2 自転車の活用推進による健康社会の実現

6.3.1 施策④ 自転車利用促進の啓発

- 自転車は、子どもから高齢者まで幅広い世代が利用できる身近で便利な乗り物であり、自動車から自転車への転換を促すことにより、環境負荷の軽減が図られ、渋滞が緩和されます。また、自転車を利用することによって、健康づくりや余暇の充実が図られ、地域や仲間とのふれあい、つながりを深めることができます。このようなことから、その利用促進に向けた啓発を実施します。
- 国は、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」において、自転車の活用を推奨しており、市においても、一層の促進を図ります。
- 啓発は、国や府の動きを見ながら、その意義や効果が分かりやすい、様々な形態・手法で取り組むものとします。

6.3.2 施策⑤ 自転車通勤の促進

- 自転車には、前述の通り様々な効果がありますが、自転車通勤を導入することによって、事業者や従業員には下記のようなメリットがあり、国は、「自転車活用推進官民連携協議会（*26）」と連携し、自転車通勤を拡大するための取組を進めています。市においても、この動向を見ながら、その取り組みを支援します。
- 国は、令和元年（2019年）5月に企業等において、自転車通勤制度導入を検討する際や、制度の見直しを行う際の参考とするため、「自転車通勤導入に関する手引き」を作成しています。また、令和2年4月に、企業等における自転車通勤の推進に関する自主的な取組を促進することを目的に、自転車通勤を推進する企業・団体に対する認定制度である「『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクト」を創設しています。
- 市役所においても、上記メリットがあること及び事業者に自転車通勤を推奨する者として、率先して自転車通勤を推進し、宣言プロジェクトへの応募を検討します。現状及び目標は下記の通りです。

<市役所内における自転車通勤の現状と目標>



	令和2年4月現在	令和7年度目標
自転車を主な通勤手段としている者	1,011人 26.0%	27.0%（40人程度増）

『自転車通勤推進企業』宣言プロジェクトとは

自転車通勤を積極的に推進する事業者の取組を広く発信し、ひいては企業活動における自転車通勤や業務利用の拡大を図るため、自転車通勤を推進する企業・団体を認定する制度です。

○ 概要

自転車通勤を導入する企業・団体が自転車活用推進本部長（国土交通大臣）が認定し、自転車通勤の取組を広く発信（事業所単位で申請可）

	宣言企業	優良企業
認定要件	以下の3項目全てを満たす企業・団体 1 自転車通勤の取組を推進 2 交通安全教育を年1回実施 3 自転車通勤推進委員会等への加入を義務化	自転車通勤者が、100名以上又は全従業員の全数以上とするため、無償での取組を行う事業者から、推薦の推薦の取組や取組の取組を推進的に取組し、特に優れた企業・団体を認定
期間	5年間有効（更新可）	宣言企業の有効期間（更新可）
認定ロゴ		

出典：国土交通省ホームページ

<自転車通勤を導入することによる事業者と従業員のメリット>

事業者	<ul style="list-style-type: none"> • 経費の削減：通勤手当や固定経費などが削減 • 生産性の向上：時間管理や集中力、対人関係、仕事の成果など、生産性の向上が期待される • イメージアップ：環境にやさしい、健康的といった事業者のイメージアップや社会的な評価につながる • 雇用の拡大：従業員の自転車通勤を認めることで雇用範囲が広がり、雇用の拡大につながる
従業員	<ul style="list-style-type: none"> • 通勤時間の短縮：自転車は近・中距離での通勤時間の短縮に効果的であり、定時性が優れている • 身体面の健康増進：自転車通勤は内臓脂肪を燃やすため、体力・筋力の維持・増進に役立つ。さらに、がんや心臓疾患による死亡・発症リスク軽減が期待される • 精神面の健康増進：自転車通勤は気分・メンタルの向上につながる

出典：自転車通勤導入に関する手引き（令和元年（2019年）5月 自転車活用推進官民連携協議会）

6.3.3 施策⑥ 散走の推進

- 自転車を活用し、市内各所を散歩感覚で巡り、その場所、その時間ならではの出会いや発見を楽しむ「散走」。速く走る、早く着くことが目的ではなく、ゆっくりとペダルをこぎ進むプロセスを楽しみ、暮らしにささやかな刺激をもたらす「散走」を推進します。
- 平成6年にサイクリングロード計画を策定し、これに基づき、千里中央公園から二ノ切池公園までのルートが完成していますが、自転車通行空間整備の路線を活用し、神崎川や猪名川につながる「散走ルート」を検討します。
- 市内の名所旧跡、観光・絶景スポットと「散走ルート」を検討します。
- 散走の意味や楽しみ方の案内を検討します。



図 6.4 市内における散走のイメージ

6.4 目標3 交通安全啓発や施設整備等による安心・安全社会の実現

6.4.1 施策⑦ 交通安全教育・啓発の推進

- 全ての市民が、交通ルール・マナーを遵守し、自身と周りの安全確保に努めることができるよう交通関係法令に基づく交通安全教育・啓発・指導（以下、啓発等という）を推進します。
- 啓発等は、対象の世代及び所属に適した内容、場所及び時期・時間に実施します。
- 啓発等は、知識や意識が定着するよう継続的に行うと共に、認知度を高めるためにも集中して実施します。
- 啓発等は、自立性を尊重し、きめ細かく、ニーズに沿った内容とするためにも、行政だけでなく、市民、事業者及び警察等様々な主体が協働で取り組みます。
- 啓発等は、効果的・効率的に行うため、歩行者も含めた交通安全全般、自転車単独の交通安全及び自転車の放置禁止も合わせて計画し、単独又は複合的に実施します。
- 啓発等は、様々な機会、形態及び手法を活用します。

取組① 交通安全教育の推進

- ・警察など関係機関と連携しながら、学校教育の場のみならず、地域活動のなかでも交通安全教育が実施されるよう、より一層取組みを進めます。
- ・交通ルール・マナーを幅広い世代に教育するため、保育所から高等学校までの児童・生徒、自動車運転者、老人クラブのリーダー及び地域住民を対象に交通安全教室等を実施します。
- ・幼児には視聴覚教材や模擬道路を使っての正しい道路の歩き方を中心に指導し、小学生にはこれらに加え、自転車の安全な乗り方や点検の仕方などを指導します。中高生には自転車シミュレータを使った自転車安全教室を実施します。
- ・保育所、幼稚園及びこども園では親子で受講できるような企画を行います。
- ・誰もが気軽に交通安全教育を実施でき、交通安全について話し合うきっかけとして活用されることを目的に、交通ルールを指導する要領を示す、豊中市独自の「交通安全マニュアル」を平成27（2015年）年6月に作成しています。今後はこれを活用し、各々が主体となって学習できる仕組みを構築します。

<交通安全教室等の実施計画>

名称等	対象	目標回数 (回/年)	目標人数 (人/年)
交通安全教室	保育所	10	850
	幼稚園	20	3,900
	こども園	35	5,700
	小学校	41	16,500
	支援学校	2	500
	中学校	10	4,300
	高等学校	5	1,500
	小計		123
安全運転者講習会	自動車運転者	35	700
高齢者講習会	老人クラブのリーダー	5	50
その他交通安全教室	地域住民等	35	2,700
	計	198	36,700

※施設数の変動に応じて数値を変動することがあります。

取組② 交通安全啓発の推進

- ・人通りの多い駅周辺や交通上問題のある場所などを中心に街頭啓発を行うとともに、全国交通安全運動のイベントや各種講習会の場を通じて交通安全啓発に取り組みます。
- ・交通マナーの改善要望がある箇所を中心に、警察や地域と連携して街頭啓発を実施します。
- ・市民に広く自転車マナーの順守を図るため、随時警察とも連携しながら街頭啓発を実施します。

＜交通安全運動等の実施計画＞

運動名	期間	主な事業
春の全国交通安全運動	4月の10日間	交通安全フェア in とよなか
		三世代参加体験型交通安全教室
		野外交通安全教室
		街頭キャンペーン
夏の交通事故防止運動	7月の1箇月間	広報誌、庁内放送、ポスターリーフレットによる啓発
秋の全国交通安全運動	9月の10日間	交通安全フェア
		とよなかわくわくフェスタ
		野外交通安全教室
		交通安全大会 街頭キャンペーン
自転車のマナーアップ強化月間	11月の1箇月間	街頭啓発
年末の交通事故防止運動	12月の1箇月間	広報誌、庁内放送、ポスターリーフレット、横断幕による啓発

【交通安全教室】



【交通安全運動】



図 6.5 交通安全教育及び交通安全運動の取組み状況



出典：大阪府警察本部HP

図 6.6 自転車安全利用五則

<「交通事故をなくす運動」豊中市推進協議会の下での実施>

「交通事故をなくす運動」豊中市推進協議会は、市民、事業者、教育関係、警察及び行政で組織され、運動の企画及び連絡調整を図り、交通事故の絶滅を期することを目的としています。市内における交通安全教育・啓発・指導は、ここで協議し、様々な主体が協働で取り組むことを基本に実施します。

6.4.2 施策⑧ 交通安全対策の推進

○交通事故の防止に向けて、交通安全施設の整備*を進めるとともに、通学路においては、市民や関係機関と共同した対策を進めます。また、交通環境を阻害する放置自転車等や、めいわく駐車については、警察と連携した対策に取り組みます。

*自転車に関する交通安全施設の整備とは、安全で快適な通行空間整備の他、標識、さく、街灯、カーブミラー、区画線等の設置並びに歩道設置及び交差点改良等に関する事業をいいます。

○「豊中市通学路整備プログラム」に基づき、通学路等の安全対策を継続的に実施します。

○自転車指導啓発重点地区・路線を中心として、事故多発場所及び時間帯を重点的に、悪質・危険な違反に対する積極的な交通指導取締を警察と連携し、実施します。

○めいわく駐車対策について、警察と連携して実施します。自転車通行空間上の違法駐車取締の推進等により、自転車通行空間の確保を促進します。

○自転車利用者や自転車運転者に対する指導・取締の重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進します。

6.4.3 施策⑨ 災害時における自転車活用の推進

○災害時、公共交通機関や自動車の機能が著しく低下した状況の代替交通手段として自転車の活用を推進します。

○市においては、災害時の代替参集手段としての活用を推進します。

○災害活動時の移動手段として、市内で保有する自転車の情報共有化を図り、有効活用できるよう検討します。

○災害時の災害活動及び通勤手段として、シェアサイクルの優先的利用について検討します。

○災害時の災害活動及び通勤手段として、駅周辺から撤去した放置自転車の活用について検討します。

7. 実現に向けて

7.1 推進体制

本計画の推進にあたっては、市・地域・関係機関が情報や課題等の共有化を図り、連携・協働して、施策を推進するとともに、国・府・近隣市町とも連携を図りながら取組みます。

また、確実な計画の推進を図るために、PDCAサイクル^(*28)に基づいて、3つの目標の実現に向けた柔軟な見直しによる進行管理を行います。

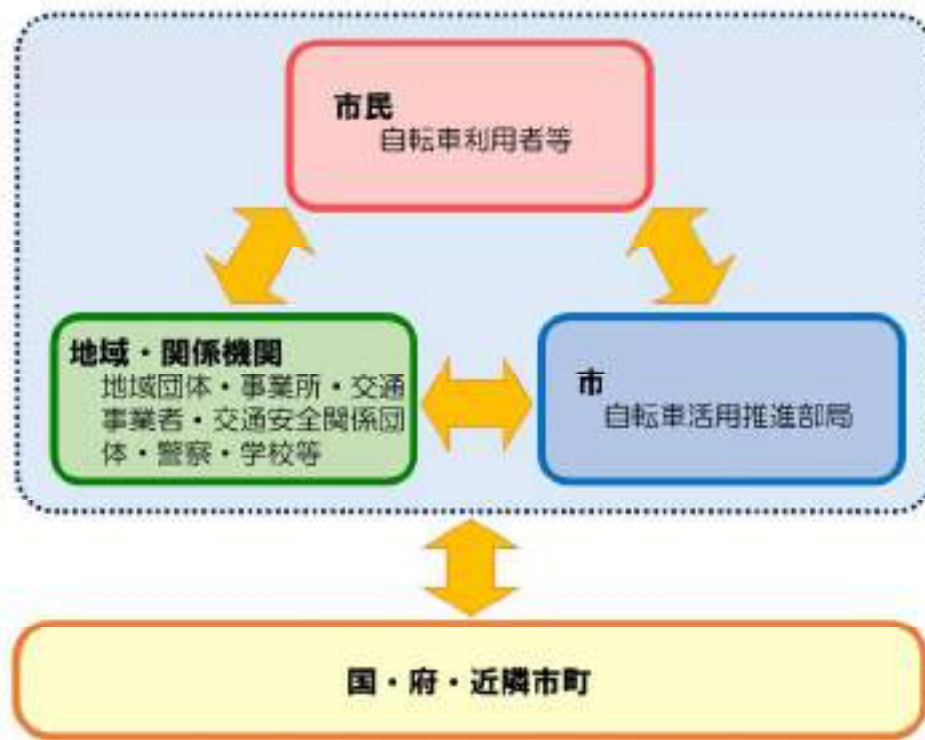


図 7.1 推進体制のイメージ



図 7.2 PDCAサイクルによる進捗管理イメージ

7.2 目標と評価

本計画については、毎年施策の進捗状況等に関するフォローアップを行います。明確な目標や指標を設定した施策については、それに基づく評価を行い、必要に応じて取組みの見直しを行います。

また、本計画は、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位・関連計画の改定、国や大阪府における関連法令・計画の見直し、社会情勢の変化等にも配慮し、必要に応じて見直しを行うものとします。

参考資料

用語集

*1：自転車〔P.1〕

ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（シールにより運転する車を除く。）であって、身体障害者用の車いす及び歩行補助車等以外のもの（道路交通法第2条第1項第11号の2）。普通自転車とそれ以外に分類され、一般的に「自転車」と言えば普通自転車のことを指し、本計画においても同様である。

*2：コンパクトシティ〔P.4〕

郊外への都市的土地利用の拡大の抑制、中心市街地の活性化等を図るため、暮らしに必要な諸機能が近接し、効率的で持続可能な都市政策のこと。

*3：インバウンド〔P.5〕

外国人が訪れてくる旅行。訪日外国人旅行者。

*4：コンテンツ〔P.5〕

内容、中身。

*5：バリアフリー〔P.5〕

障害者や高齢者などの生活に不便な障害を取り除こうという考え方。道や床の段差をなくしたり、階段の代わりに緩やかなスロープを作ったり、電卓や電話のボタンなどに触れば分かる印を付けたりするのがその例。

*6：タンデム自転車〔P.5〕

複数のサドルとペダルを装備し、複数人が前後に並んで乗り同時に駆動することができる自転車。普通自転車ではないので自転車歩行者道は通行不可。各都道府県によって公道の走行の可否が規定されている。（平成29年4月現在、16府県で公道を走行可能）

*7：路面表示〔P.6〕

道路標識、区画線及び道路標示に関する命令に規定されていない、法定外の路面に描かれた表示。法定で規定されている場合は「路面標示」と記す。

*8：インセンティブ〔P.6〕

やる気や行動を引き出すための刺激、動機付け。具体的には、特典や優遇措置などが挙げられる。

***9：普通自転車〔P.9〕**

車体の大きさ、構造が次の基準を満たす二輪または三輪の自転車で、他の車両をけん引していないもの。

- ①長さ 190cm 以内および幅 60cm 以内。
- ②側車をつけていない。(補助輪は除く)
- ③運転者席が一つで、それ以外の乗車装置がない。(幼児用座席は除く)
- ④ブレーキが、走行中簡単に操作できる位置にある。
- ⑤歩行者に危害を及ぼすおそれがある鋭利な突出部がない。

一般的によく利用されているシティサイクルやロードバイクなどのほとんどの自転車はこれに該当する。なお、「普通自転車歩道通行可」の規制が実施されている歩道を通行できる自転車は、普通自転車に限られる。

***10：自転車横断帯〔P.9〕**

道路交通法により道路において道路標識等によって指示された自転車の横断場所のこと。自転車横断帯が設置されている交差点を横断する場合、自転車は自転車横断帯を通らなければならない。

***11：路側帯〔P.10〕**

歩道がない道路で、歩行者の安全のために設けられた、道路端の白の実線によって車道部分と区分された帯状の部分。

***12：少子高齢化〔P.16〕**

少子化と高齢化が同時に進行している状況。

***13：ラスト1 マイル〔P.16〕**

最寄り駅やバス停と自宅あるいは目的地の間の短距離や特定の敷地内、区域内等比較的狭い範囲内の移動のことをいう。

***14：モビリティ・マネジメント〔P.16〕**

地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしく)利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するもので、一人一人の住民や一つ一つの職場組織等に、環境や健康などに配慮した交通行動を働きかけ、自発的な行動の転換を促していく取組み。

***15：国勢調査〔P.20〕**

総務省統計局が5年ごとに全国民を対象にその地域分布、基本的特性、経済的屬性、住宅環境等を調査する統計のこと。

*16：パーソントリップ調査〔P.25〕

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえる調査。京阪神では10年に1回実施。

*17：トリップ〔P.25〕

人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数える。

*18：メタボリックシンドローム〔P.30〕

内臓肥満に高血圧・高血糖・脂質代謝異常が組み合わさることにより、心臓病や脳卒中などになりやすい病態

*19：代表交通手段〔P.31〕

1回のトリップで複数の交通手段を使用する場合のその中の主な交通手段。代表交通の判断の優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順となっている。

*20：ピクトグラム〔P.38〕

絵文字、絵言葉のこと。図記号の一種。表現対象である事物や情報から視覚イメージを抽出、抽象化し、文字以外のシンプルな図記号によって表したものを。

*21：アクセシビリティ〔P.58〕

障害者や高齢者等も含めたすべての人々にとってサービスがどれくらい利用しやすいかの度合いを示す指標

*22：ロコモティブシンドローム〔P.58〕

（ロコモ：運動器症候群）加齢に伴う筋力の低下や関節や脊椎の病気、骨粗しょう症などにより運動器の機能が衰えて、要介護や寝たきりになることの高リスクの高い状態を表す言葉

*23：自転車等放置禁止区域〔P.61〕

道路等の良好な環境の確保及びその機能低下の防止を図り、良好な都市環境の確保と交通の円滑化を図るため、「豊中市自転車等の放置の防止等に関する条例」を昭和61年（1986年）8月に制定した。道路等のうち、特に自転車等の放置を防止する必要があると認める区域を自転車等放置禁止区域に指定して自転車及び原動付き自転車を移動し保管している。

*24：交通結節点〔P.63〕

複数の交通機関を利用する場合に乗換え・乗継が行われる場所や施設のこと。

***25：都市再生特別措置法〔P.71〕**

「都市再生緊急整備地域」において、民間事業者による都市計画提案、既存の用途地域等に基づく規制を適用除外とした上で自由度の高い新たな都市計画を定める「都市再生特別地区」といった都市計画上の措置を設けるとともに、当該地域内の認定されたプロジェクトに対する金融支援措置（無利子貸付、出資・社債等取得、債務保証）を講じるなど、思い切った特例措置を講じることとしており、平成14年（2002年）3月に成立、同年6月に施行されている。

***26：自転車活用推進官民連携協議会〔P.73〕**

自転車活用推進本部と自転車に関係する団体とで創設。「自転車通勤の拡大」、「良質な自転車の供給」、「交通安全教育の推進」、「サイクルツーリズムの推進」の取組みについて統一的な広報テーマの下、広報啓発活動等を行うことにより、国民に対して、自転車の良さ、交通マナー等についてPRする。

***27：通学路交通安全プログラム〔P.78〕**

平成24年、全国で登下校中の児童生徒が死傷する事故が相次いで発生したことから、平成24年8月に各小学校の通学路において関係機関と連携して緊急合同点検、対策内容の協議を実施。引き続き通学路の安全確保に向けた取組を行うため、関係機関の連携体制を構築し児童生徒が安全に通学できるように通学路の安全確保を図る取組み。

***28：PDCA サイクル〔P.80〕**

Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、改善の流れを次の計画に生かしていくプロセスのこと。

豊中市自転車活用推進計画（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2年（2020年）12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

1. 第8回豊中市地域公共交通協議会での主な意見と市の回答

1.1 協議会の開催方式について

No.	いただいた意見	市の回答
1	・ 書面開催等について、その位置づけにかかる条規の改正を検討すべきではないか。	・ 市役所全体で検討を進めており、会議等出席について、その定義を①臨席、②WEB 会議、③意見の応答を含む書面のやり取りのいずれかとする旨の規定を規則で定める予定です。
2	・ 傍聴が不可能となっていることの代替措置は？	・ 基準日となる7月30日に資料を公表するとともに、その後速やかに事前説明の議事録を公表し、通常の開催より早いタイミングで、情報提供を行う事により対応しました。

1.2 資料2：豊中市公共交通改善計画について

No.	いただいた意見	市の回答
1	・「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」の上昇理由は？	・ 詳細な理由は、把握していません。
2	・ 今後とも、環境問題、高齢社会への対応、豊中市の「都市格」の向上には、公共交通の充実が不可欠である。今後とも当計画の実施状況を随時、利用者・市民ニーズをパブリックコメントなどで確認しながら PDCA サイクルを回し、計画のローリング状況を公表していただきますようお願いしたい。	・ 市民アンケート調査等を実施し、利用者、市民ニーズに応える改善を進めるとともに、公表についてもホームページ等を利用し、対応していきます。

1.3 資料3：市内の公共交通について

No.	いただいた意見	市の回答
1	・ シェアサイクル導入にあたって、当初、市内の東西移動の補強に加え、市職員の市内の移動に供することを主目的として挙げていたが、市内の東西移動の補強のみを本事業の主目的に変更したのか？	・ 事業目的は、既存公共交通の機能補完としており、脆弱な東西方向の移動や公共施設間の移動など、市民および市職員の移動を挙げています。
2	・ シェアサイクル整備について、利用者の移動目的を分析することにより行政としての目的を明確にし、利用率が最大となるようサイクルポートの配置を行う必要があると考える。 ・ 通勤・通学需要の吸収を例に挙げると、拠点駅に多台数収容ポート、住宅地域に少台数収容のサイクルポートを密に配置する等の工夫が必要ではないかと考える。	・ 現在のサイクルポート配置は、鉄道駅をハブ（拠点）と考え、そこに集中した場合の対応状況などを勘案し、周辺の住宅地、市有施設などのポート数を検討・配置しています。 ・ サイクルポートの密度向上が利用率向上につながることから、利用状況や周辺状況を踏まえ進めていきます。
3	・ 現在は、道路・公共施設の公共用地のみのポート設置となっているが、今後民有地へのポート設置を推進することは検討しているのか。	・ 市有施設以外についても拡充を進めています。現時点では、UR 都市機構や大阪府住宅供給公社の集合住宅内の用地にサイクルポートを設置しています。
4	・ シェアサイクル実証実験の現段階での有効性及び課題の検討状況に関する資料はないのか。	・ 実証実験に関する報告は、本協議会で報告を行うほか、資料をホームページ等にも掲載しています。
5	・ シェアサイクル事業については、将来的には単体の事業にとどまらず、他の交通事業者とも連携を図りながら MaaS（Mobility as a service）の考え方のもと、鉄道・路線バス・タクシーなどと一体的な利用を可能とすることが有益と考える。実現にあたっては上位の計画での検討が必要かと思うが、方向性として検討してもら	・ シェアサイクル事業について、多種の交通の連携が重要であるのはご指摘の通りと考えます。MaaS は様々な交通課題の解決手法のひとつとして、諸外国のほか、最近では都市部においても導入や実証実験が行われています。現時点では、MaaS の実装は検討しておりませんが、大きな枠組みでの統合なども視野に、先進事例研究や本市で解決すべき課題抽出が必要と考えます。

	えると幸いである。	
--	-----------	--

No.	いただいた意見	市の回答
6	<ul style="list-style-type: none"> シェアライドシステムの取り組みについては、順次整備されている自転車走行レーンの走行ルールが徹底せず、自転車による歩道の走行や逆走も多いようである。市民への広報も必要であると感じている。 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車活用推進計画の中においても、ルールの周知などを必要なものとして挙げており、啓発等について積極的に取り組んでいきます。

1.4 資料4：市内バス路線の再編について

No.	いただいた意見	市の回答
1	<ul style="list-style-type: none"> 阪急バスの路線再編は著しく利便性が後退するエリアも存在する。特に大阪空港への阪急バス路線の縮減は、交通のシームレス化という観点では弊害が多くある。例えば、旭ヶ丘、東豊中方面から伊丹空港に向かう場合は、路線バス・阪急電鉄・大阪モノレールの乗継が必要となり、運賃面も高額になる。 本件に関しては、阪急バス・阪急電鉄・大阪モノレールの乗継割引制度やゾーン運賃制度の検討をお願いしたい。堺市内では、阪堺電車と南海バスをセットにした「お出かけ応援」を実現している。特に、阪急バスの南北軸の整理統合・廃上にあたっては、阪急電鉄が容易(安価)に活用できる仕組みが必要であると感じている。なお交通系 IC カード利用に関する開発コスト負担は、国費の活用もご検討していただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 堺市内の阪堺電車(軌道)は、運賃処理システムの停留所ネットワーク構成が路線バスに準拠したものであったため、軌道と路線バス間の相互利用に対する制度設計が可能であったと聞いています。実際に、鉄道と路線バスとの間での乗継割引の実施には、システム上の互換性等種々の課題もありますが、今後も実現に向けた検討を進めていきます。 <p>(阪急バスからの回答)</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗継割引については、交通系 IC カードを用いる手法が一般的ですが、上記の通り、ソフト開発(改修)に係るコストが高額である事に加え、割引によって生じる減収分を事業者単独で負担する事は難しいと考えております。また、交通系 IC カードシステムの導入時には、自治体様等から一定の補助をいただいた経緯もございますが、ソフト開発(改修)のみに関して、改めて補助金等をいただく事は困難と認識しております。

1.5 資料5：豊中市乗合タクシー事業の実施状況について

No.	いただいた意見	市の回答
1	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況について。今後の増便等や車両大型化等の運行拡充を検討する際、特殊要因による影響は、加味したうえで利用状況を判断するのか。今後、道路運送法4条による運行へ移行した後も、短期間の数値の多寡で拙速に判断するのではなく、地域住民の利用の意向や長期的な傾向を確認のうえで、判断をする必要があると考える。 	<ul style="list-style-type: none"> 新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響等の特殊要因を加味した利用状況や、地元の方々や利用者の方々との意見交換等を踏まえ、改善を進めていきます。
2	<ul style="list-style-type: none"> ホームページ等、電話以外の手段での予約は検討していないのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 事業継続性の観点から、タクシー事業者の既存の仕組みの中で事業を実施していくことが肝要と考えており、新規に多額の費用をかけて予約システムを構築することなどは検討していません。
3	<ul style="list-style-type: none"> 西部地域乗合タクシーの第4便の定時定路線化にあたっては、市民への周知はどのように行うことを想定しているのか。他の運行便との差別化を明確に行わなければ、混乱を招く懸念がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 停留所への掲示、広報誌配布に合わせて案内チラシを西部地域に配布しました。また、乗合タクシーの予約受付時に利用者の方へダイヤ改正の案内を行いました。

1.6 資料 7：豊中市公共交通改善実施計画【交通不便地改善施策・南部地域編】（素案）

No.	いただいた意見	市の回答
1	<ul style="list-style-type: none"> 本市南西部（庄本等）では、阪急庄内駅より至近の阪急神崎川駅や JR 加島駅へのアクセス需要も一定程度あるかと考えるが、これらの駅への乗り入れ、もしくは市内至近地への停留所設置の検討は難しいのか。 	<ul style="list-style-type: none"> 阪急神崎川駅や阪急三国駅等への乗り入れについての検討は行いましたが、市域外への乗り入れは関係機関との協議が整わないため困難です。また、市内至近地への停留所の設置については、地域の方からの強い要望がないことや、停留所の設置について道路条件により難しい状況があることなどから、現在のところ実施予定はありません。

1.7 資料 8：豊中市公共交通改善実施計画【東西軸強化施策編】（素案）

No.	いただいた意見	市・交通事業者の回答
1	<ul style="list-style-type: none"> 想定ダイヤについて。平日朝の時間帯における伊丹方面と阪急曽根駅・北大阪急行緑地公園駅間の設定はないことは、どういった理由があるのか。双方向ともに一定の通勤・通学需要があると考え、また、朝の時間帯の運行を確保することで、夕方の復路の利用も期待できると考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤは運行本数などのイメージであり、当該需要なども踏まえて検討を進めています。
2	<ul style="list-style-type: none"> 更なる東西軸の強化、特に吹田市との交通連携強化が必要である。特に、吹田市との交通改善は、中核市連合（NATS）の取り組みにおいても必要である。 (1) 桃山台・南千里方面へのバス運行の改善により、豊中方面から南千里駅の交通結節の改善をお願いしたい。現在、桃山台での乗り換えが必要で、運賃も倍増する。第 1 段階としてしては、バスの乗継割引を事業者を検討をお願いしたい。 (2) 今回の緑地公園ルートについては次期検討事項として、関西大学方面（吹田市域）への延伸を検討してもらいたい。 (3) 阪急曽根駅・阪急庄内駅から新大阪駅へのバスダイヤの充実を検討してもらいたい。 	<p>（阪急バスからの回答）</p> <ul style="list-style-type: none"> 桃山台駅前～豊中間を運行している豊中市内線について、現行のダイヤ編成で、桃山台駅前から南千里へ延長運転を行うと、新規の乗務員・車両の投資が必要となります。北大阪急行桃山台駅と比較して鉄道乗客数の少ない阪急南千里駅への延長は、需要が不透明であり、費用対効果を考慮すると難しいと考えています。 北大阪急行緑地公園駅から阪急千里線の千里山駅・関大前駅へ最短経路でのアクセスの場合、周辺道路の幅員や走行環境を踏まえると、路線バスの中型車両による運行は困難と考えられ、マイクロバス等の小型バスによる運行になると思われます。また、吹田市では、千里山・佐井寺・春日地区を対象として、新たな公共交通の導入を検討しており、令和 3 年度秋頃に千里山駅、南千里駅及び緑地公園駅を結ぶ乗合交通（バス）の試験運行を予定しています。今後、必要に応じて連携を図ってまいります。 阪急宝塚線の曽根駅・庄内駅沿線から国道 176 号線を経由し新大阪を結ぶ路線は、本年 10 月に若干の増便（新大阪発着：10 往復→12 往復）を行っていますが、運行区間の大半を鉄道（阪急宝塚線）と並走している事から利用者は少なく、現状の乗車人員の状況を踏まえると増便は難しい状況です。

1.8 公共交通基本条例等制定の提案について

No.	いただいた意見	市の回答
1	<ul style="list-style-type: none"> 国レベルでは交通政策基本法が制定され、一部地方自治体でも関連条例が制定されている。豊中市も公共交通を基軸とするまちづくりを実施するにあたり、その理念を明記した基本条例、市民憲章の制定をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ご指摘の通り、一部地方自治体においては、公共交通基本条例などが制定されています。条例制定した場合の効果や、必要性などについて、先進事例も参考にしながら研究してまいります。

2. 市の補助事業について

2.1 事業概要

- ▶ 新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用し、以下の2つの補助事業を創設し、9月定例会にて増額補正のうえ、事業を実施中である。

2.2 背景、要望等

- ▶ 公共交通事業者は、コロナ禍の緊急事態宣言下において利用者が大幅に減少した中でも、市民生活を支えるため運行を継続したが、経営環境は著しく、事業の継続が危ぶまれている。
- ▶ 日本バス協会から国土交通省、大阪バス協会から大阪府、大阪タクシー協会から各市に、支援について要望書が提出されている。
- ▶ 市は、阪急バス株式会社、大阪空港交通株式会社、大阪タクシー協会からの支援要望を受付。
- ▶ 国土交通省近畿運輸局から、支援について特段の配慮を求める事務連絡を発出された。

事業1 豊中市道路運送事業者感染予防対策支援事業

概要	新型コロナウイルス感染症感染予防に要した費用を支援
対象	市内に営業所を持つバス事業者及びタクシー事業者
算定基準	令和2年(2020年)4月1日以降に支出した感染予防費用(防護シート、消毒液等)について、事業者ごとに、タクシー車両及びバス車両1台当たり1万円を上限に要した費用の全額を支援
予算額	700万円(阪急バス+大阪空港交通 車両約100台×2×上限1万円 +豊中市内のタクシー車両約1,000台のうち、500台×上限1万円)

事業2 豊中市道路運送事業継続支援事業

概要	3密を避けるための輸送量を保持したことに要した費用を支援
対象	市内に営業所を持つバス事業者(阪急バス(株)と大阪空港交通(株))
算定基準	緊急事態宣言下において、実際の運行に必要な経費と、乗客数に応じた運行を行った場合との経費の差額を支援
予算額	4,780万円(実際運行最小ダイヤと期間中実ダイヤとの差から算出)



資料10

吹田市千里山地区 乗合交通導入について

令和2年12月3日(木)
吹田市

(2) バスネットワーク

- ▶ 市内を運行する路線バスは3社(阪急バス、近鉄バス、京阪バス)あり、鉄軌道駅の主要駅と住宅地や主要施設とアクセス

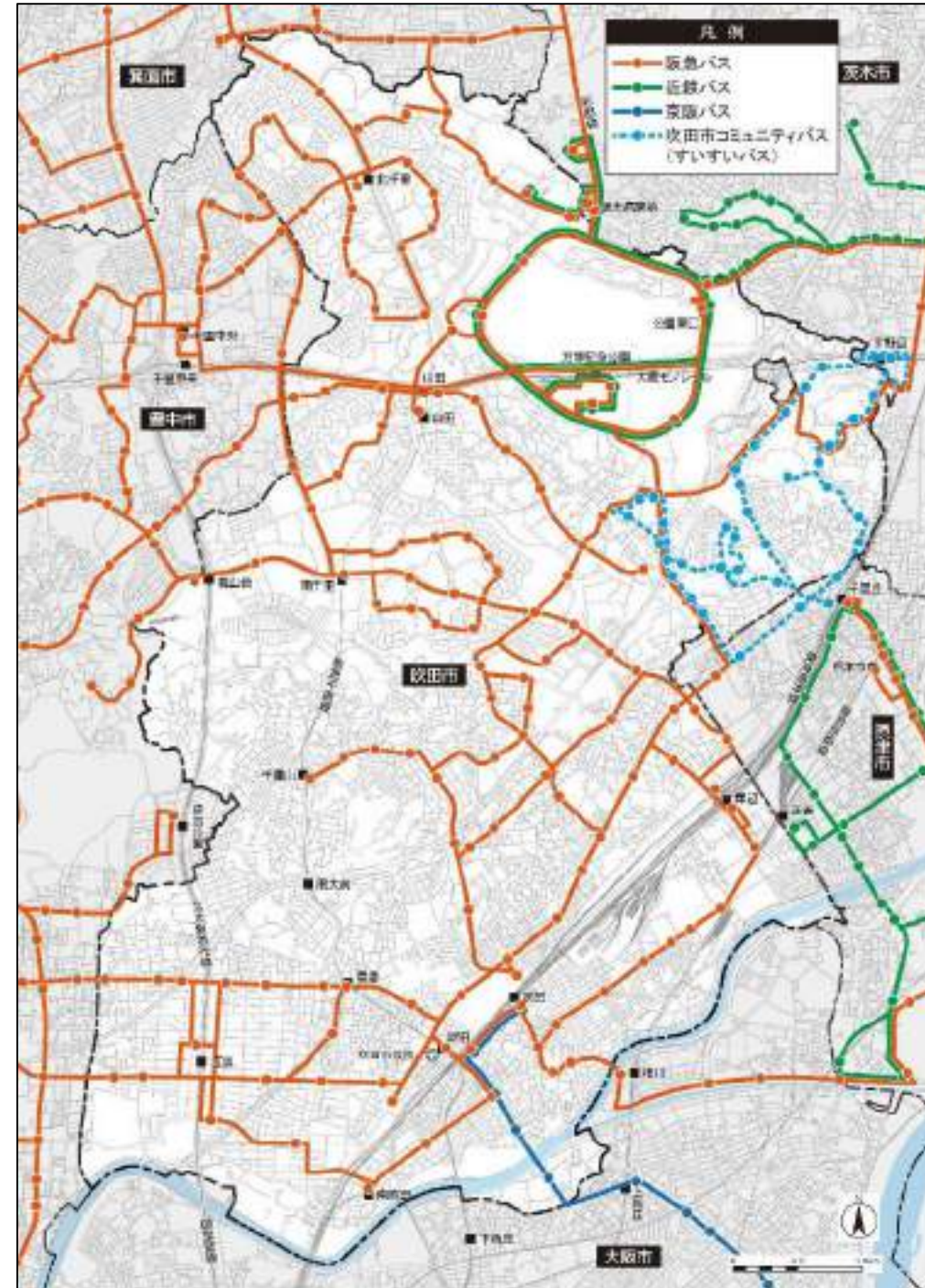


図-2 路線バスネットワークの状況

1-2. 公共交通空白地

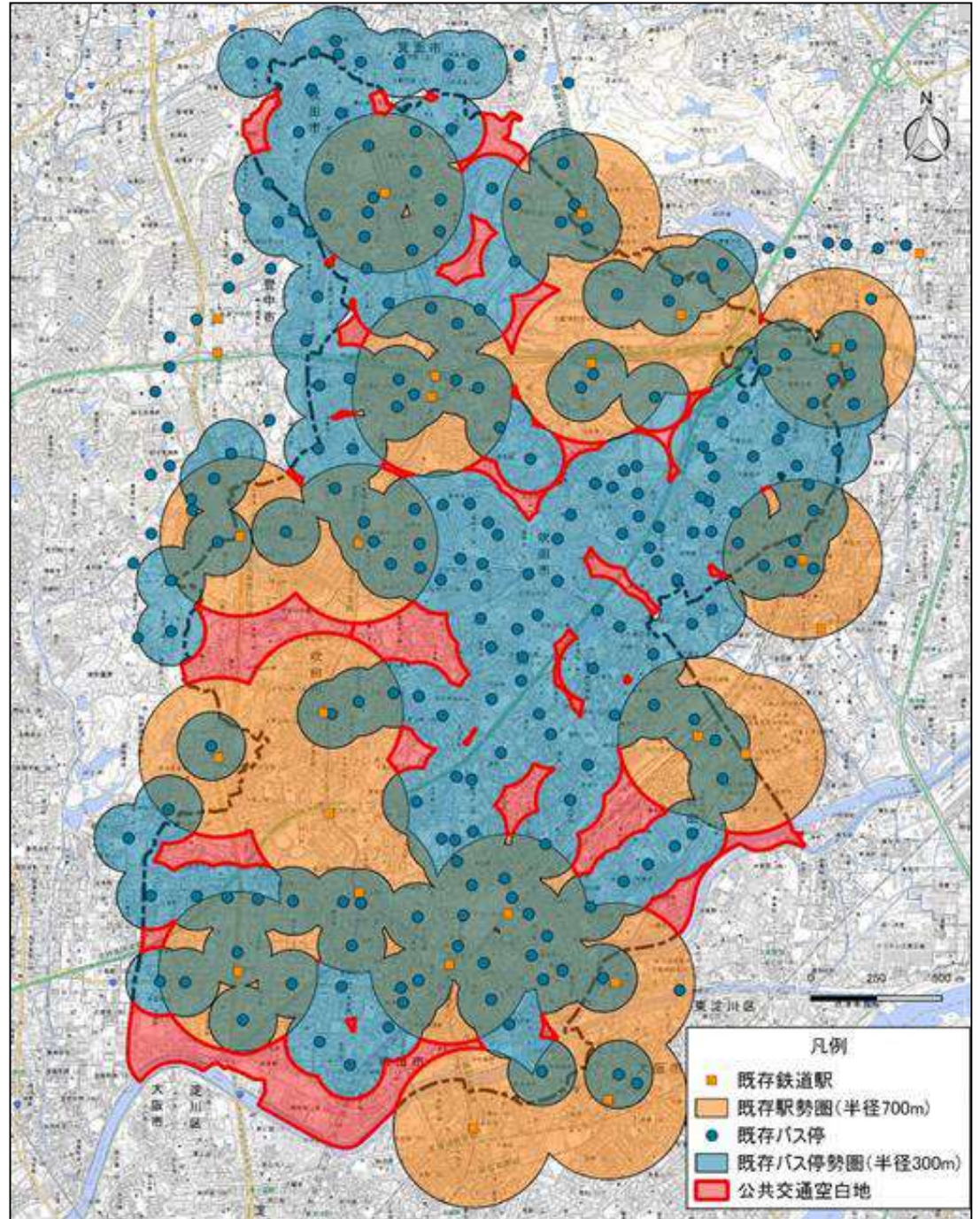


図-3 公共交通空白地域

資料:千里山地区等における交通対策に係る調査及び検討業務(H31.3)



2. 千里山地区の現況について

地区の特性	
1.地形の概況	千里山地区は、東に阪急千里線、西に北大阪急行線に挟まれた区域で、東西約1.4km、南北約1.7kmの広がりを持つ。地区内の標高は約40～70m程度で起伏があり、駅との標高差は最大約30mとなっている。
2.地域の高齢化の状況	地区内では、千里山西1, 3～6丁目において65歳以上人口の割合が20%以上となっている。
3.バス路線の概況	地区内にはバス路線はない。周辺地域には、駅間を結ぶ民間の路線バスとして、桃山台駅～南千里駅間、南千里駅～岸辺駅・吹田駅間、千里山駅～吹田駅間などの区間で運行されている。
4.道路の概況	地区の西側には国道423号(新御堂筋)、北側には大阪府道135号豊中摂津線が位置している。一方、地区内は狭い道路が網目状に交錯しており、広い幅員を持つ道路が乏しい。

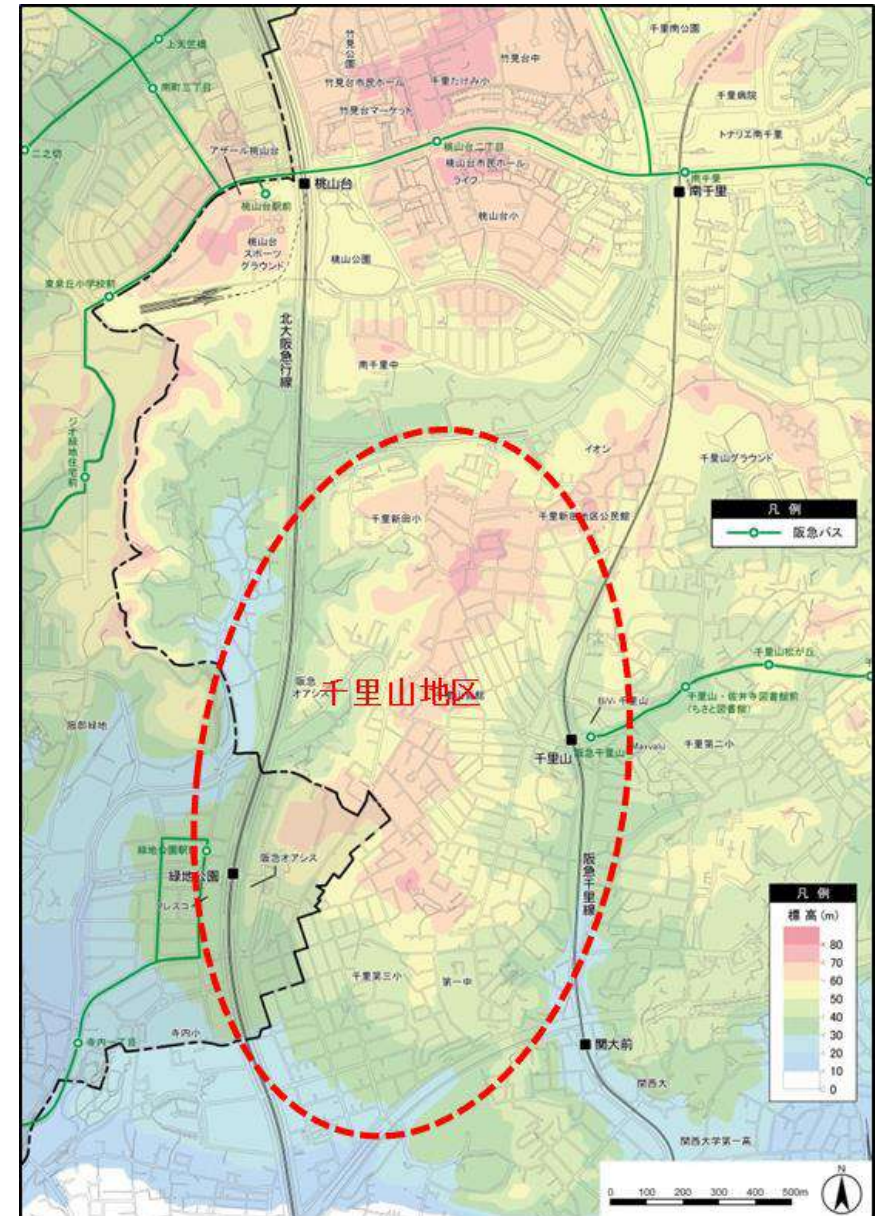


図-1 千里山地区の位置



- 吹田市は、交通機関に恵まれた状況ではあるが、対象とする千里山地区は路線バスが提供されていない交通空白地域であり、また鉄道駅からの高低差が大きく、高齢者等の移動制約者にとっては、生活しづらい環境となっている。
- 千里山地区の住民にとって、買い物・通院等の生活に必要な各種施設が利用できる「生活の足」を確保することで、「便利で安全な暮らし」の提供を目指すことが求められる。

- 鉄道駅勢圏内でバス停勢圏外となる地域は、千里山地区と万博公園周辺に比較的まとまって存在
- 千里山地区の当該地域内は宅地が多く、万博公園周辺では万博公園の敷地が大部分を占めている

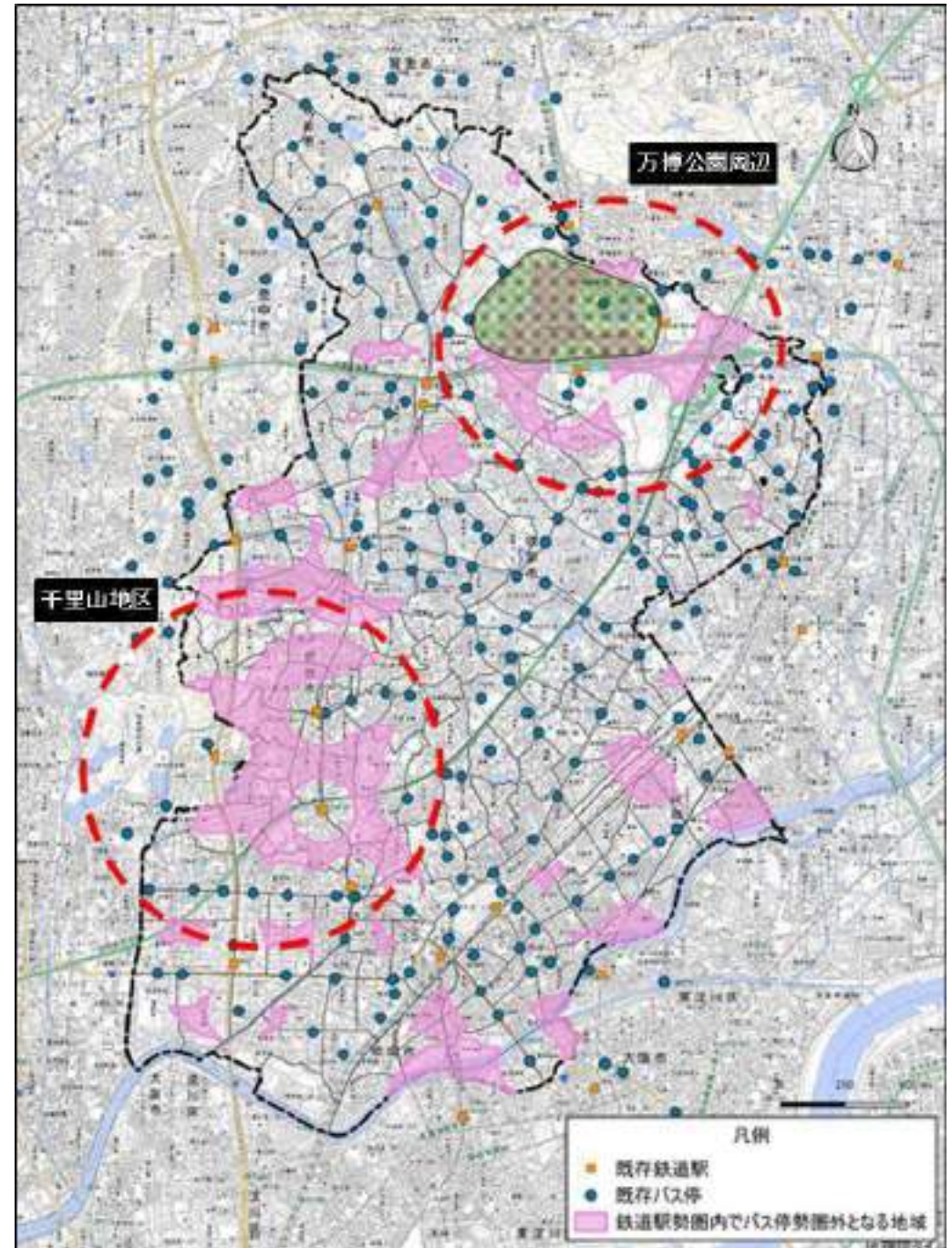


図-2 鉄道駅勢圏内でバス停勢圏外となる範囲

資料:千里山地区等における交通対策に係る調査及び検討業務(H31.3)



3 千里山地区における乗合交通検討について

(1) 千里山地区における乗合交通検討等の経過

- 1 【平成16年度】
市内のコミュニティバス導入候補地域として、千里丘地区と千里山地区を抽出
- 2 【平成18年2月】
千里丘地区においてコミュニティバスの試験運行を開始
- 3 【平成21年度】
「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく、「吹田市地域公共交通活性化協議会」を設立
- 4 【平成22年3月】
「吹田市地域公共交通総合連携計画」を策定。乗合交通の導入について、施策メニューとして記載
- 5 【平成23年4月】
千里丘地区におけるコミュニティバスが本格運行に移行
- 6 【平成29年度】
千里山地区において乗合交通の導入の検討
- 7 【平成30年春】
都市計画道路「千里山佐井寺線」の開通に伴い、千里山駅東側において新規バス路線の乗入れが開始
- 8 【平成31年2月】
千里山地区において乗合交通の試験運行の実施（平成31年2月16日（土）～3月1日（金）の14日間）



3-1. 平成29年度の検討概要

(1) 地域の市民の利用意向把握(アンケート調査結果概要)

アンケート名:「吹田市千里山地区等における公共交通の導入検討に関するアンケート調査」

調査内容 : 普段の外出の状況と外出に関する考え、
公共交通の導入に対しての利用意向と希望する諸条件

実施期間 : 平成29年10月20日(金)～11月6日(月)

アンケート配布数 : 1,000票

アンケート配布地域: 千里第二小学校、千里第三小学校、千里新田小学校の3小学校区
桃山台小学校校区内の千里山竹園2丁目、春日3丁目、4丁目の一部
佐井寺2丁目～4丁目



アンケート結果の概要

- 外出の状況は、週1回以上外出する人の合計は90%以上である。
- 外出に関する思いは、不便を感じている人、感じていない人は概ね同等である。不便を感じている人は公共交通が無いこと、地形が急峻なことについての回答が多い。外出時の不便を感じている居住地は、春日、千里山竹園、千里山松が丘、千里山高塚、佐井寺、千里山西などである。少数回答ではあるが、江坂町、円山町も外出の際の不便を感じている。
- 公共交通が導入された場合、利用する旨の意向が多く、小型バスの場合でも同様である。
- 運賃は選択肢の中で最も安価であった200円が適当と捉えられている。
- 経路で立ち寄りを求められている施設は、商業地である「イオン南千里店」(希望合計比:21%)、地域の交通の要所の「阪急南千里駅」(希望合計比:18.5%)が多い。



3-2. 平成30年度の検討概要(実証実験の実施)

(1) 実証実験の概要

運行概要	
1. 運行形態	定時定路線運行とする。
2. 運行期間	平成31年2月16日(土)～3月1日(金)の14日間
3. 運行日	平日、休日(祝祭日含む)
4. 運行時間帯	8時～19時
5. 運行ダイヤ	1時間に1便
6. 運賃	実証実験であるため、運賃は無料。
7. 対象者	特に利用制限は行わない。
8. 運行地域	千里山駅西側地域
9. 運行者	千里山バス株式会社(一般貸切旅客自動車運送事業の許可を受けた事業者)

運行概要

10.運行ルート	<p>運行ルートは以下の考えを基に設定した。</p> <ol style="list-style-type: none">①公共交通空白地を経由する。②千里山駅、南千里駅及び緑地公園駅を経由する。③一周あたりの所要時間は1時間未満とする。④できる限り小型バスの導入が望まれている地域(千里山西、千里山竹園)を経由する。⑤できる限り需要の高い商業施設等を経由する。⑥バスが安全に通行できる道路幅員を確保する。 <ul style="list-style-type: none">・道路幅員(通常の道路): 5.66m以上(内車道の幅員は4.66m以上)・道路幅員(一方通行とされている道路): 3.58m以上(内車道の幅員は2.58m以上)・直角旋回占有幅: 4.2m以上
11.停留所	<p>停留所は以下の考えを基に設定した。</p> <ol style="list-style-type: none">①千里山駅、南千里駅及び緑地公園駅に停車する。②上記の駅間を結ぶルート上にある、需要の高い商業施設に停車する。③バス停留所の間隔は300mから500mを基本とする。④乗客が安全に乗降できる位置に設置する(具体的には以下の条件を想定) <ul style="list-style-type: none">・乗客が歩道に直接乗降できる。・乗客がバスを安全に待つことができる・バスを待つ乗客が歩行者の交通の妨げにならない。

3-3. 実証実験運行ルート及びバス停留所

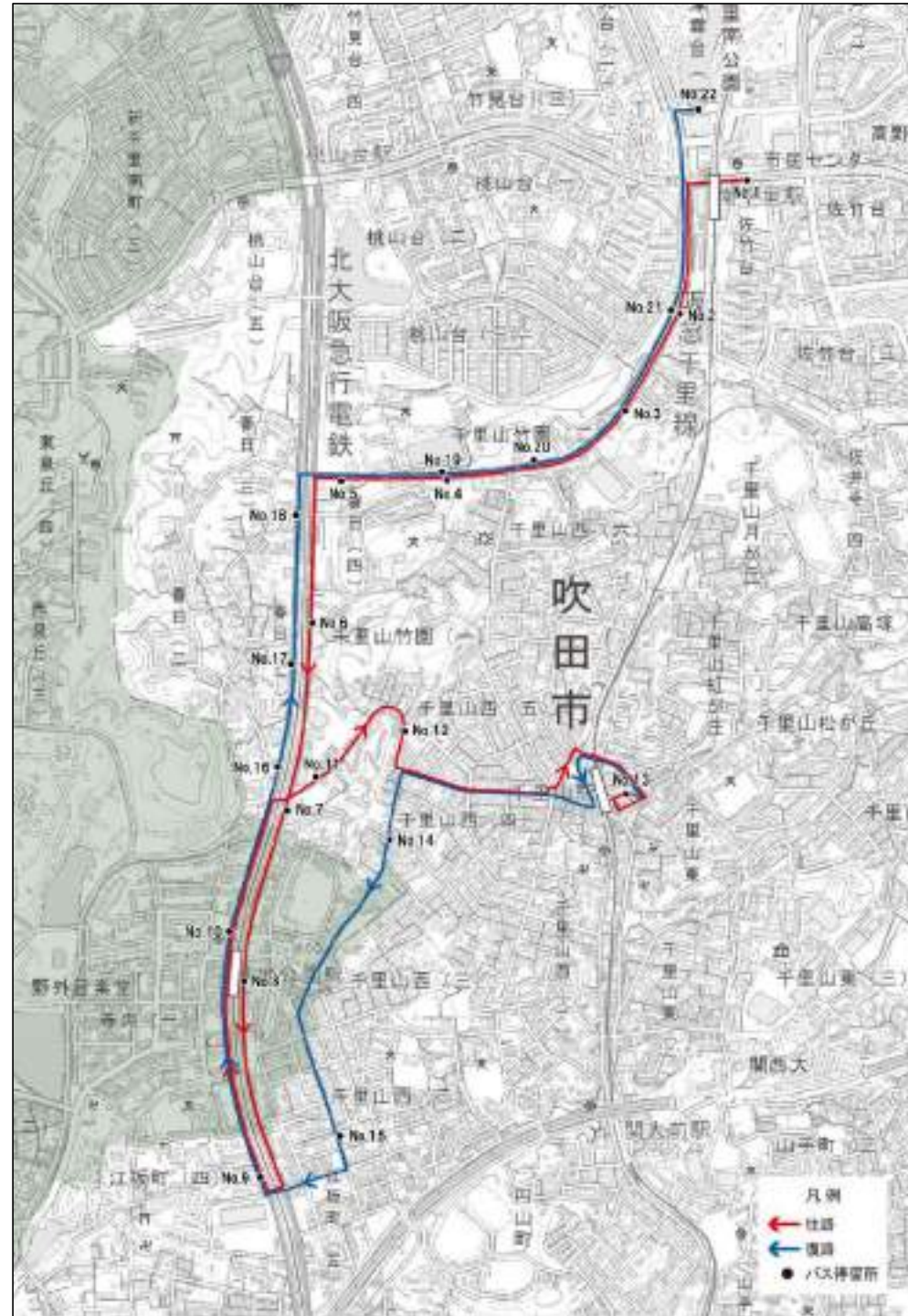


図-1 実証実験運行ルート及び停留所位置図



(1) 利用状況

① 日ごとの乗車人数

- 14日間の乗車人数は、計3,349人、最多日は2月24日(日)の359人、最少日は2月19日(火)の155人
- 1日あたりの平均乗車人数は239.2人/日、1便あたりの平均乗車人数は21.7人/便

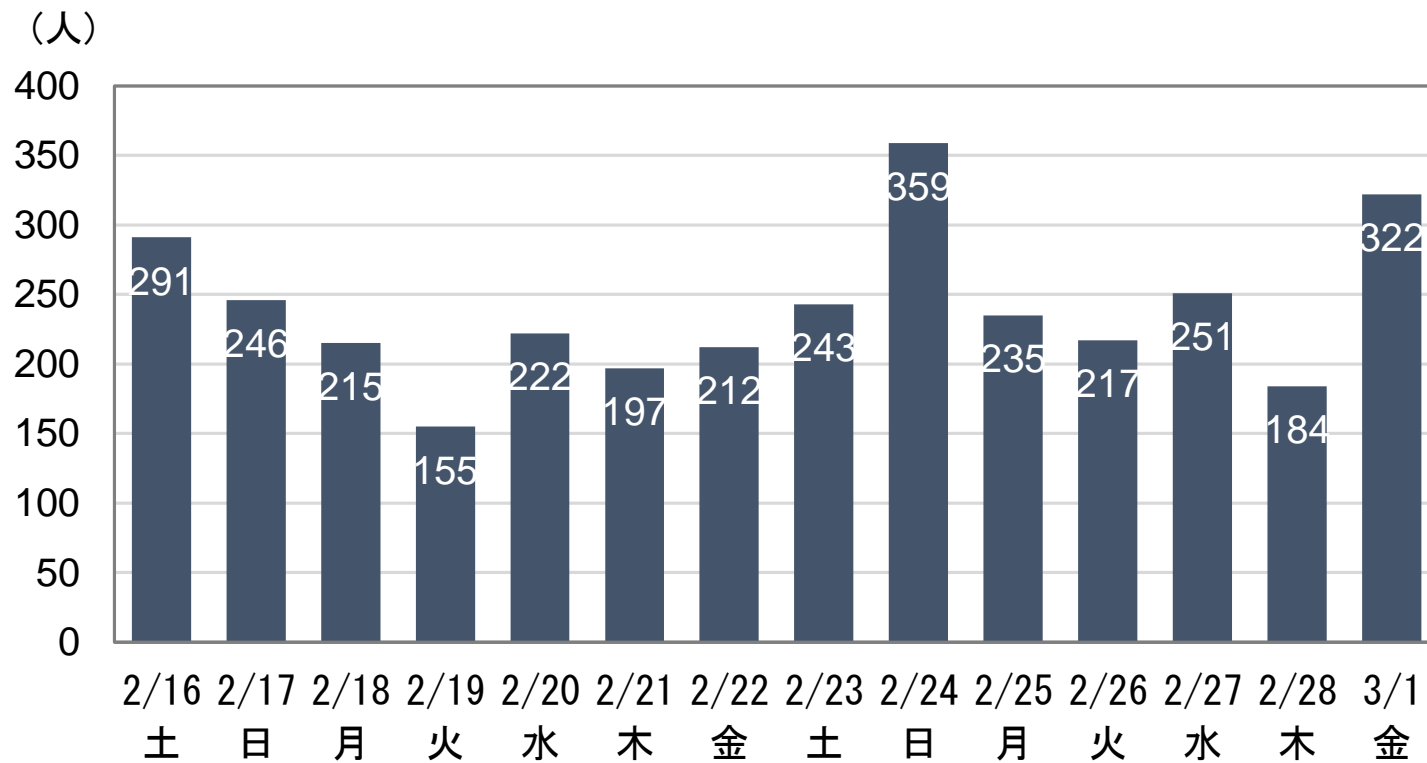


図-2 日別乗車人数



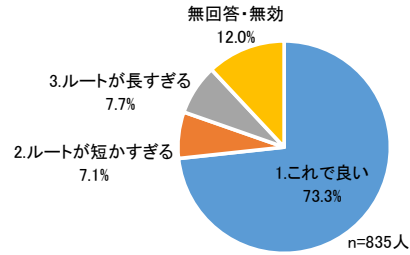
(2) 乗客アンケート調査

調査概要	
実施時期	実証実験バス運行期間中。 平成31年2月16日(土)～3月1日(金)の14日間
調査対象	期間中全便の乗客全員
調査手法	車内配布・郵送回収(車内回収も可)
調査内容	<ul style="list-style-type: none">・乗車回数・乗車目的及び乗車区間・実証実験バスの評価・バスサービスが開始した場合の利用意向・地域に望ましい公共交通のサービス形態・属性及び身体状態 等
回収数	期間中の乗車人数3,349人(利用状況調査による)に対して、アンケート回収数は2,238通であり、回収率は66.8%であった。



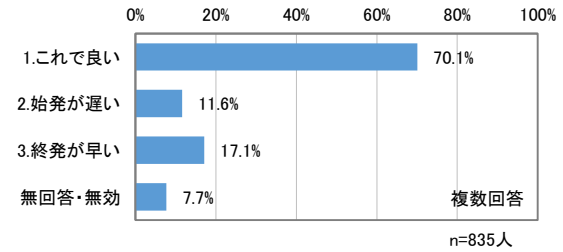
ルートの評価

ルートについて、約73%が「これで良い」との評価であった。



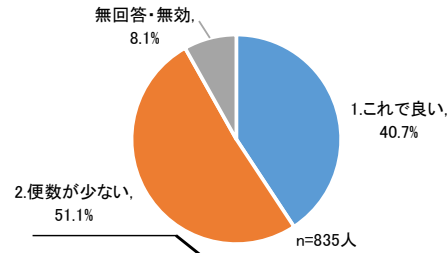
運行時間帯の評価

約70%が「これで良い」との評価であった。始発と終発の要望としては、始発7時台、終発20時台が多かった。

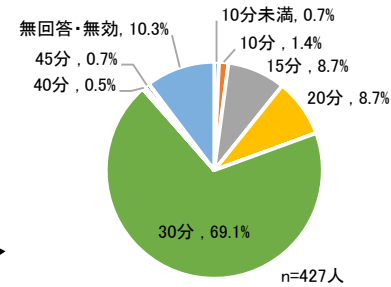


便数の評価

便数について、「少ない」という評価が約51%であった。

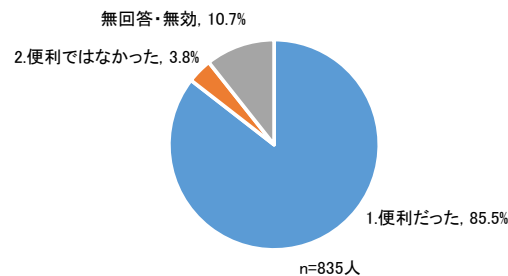


希望の便数としては、30分おきが最も多かった。



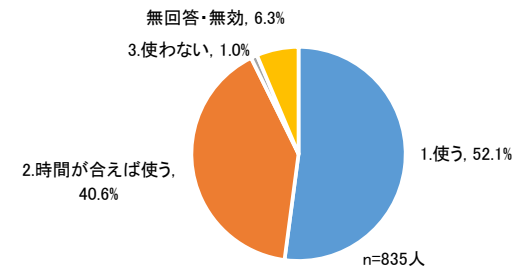
このバスは便利だったか

総合評価として、「このバスは便利だった」という評価が約86%であった。



またこのバスを使うか

またこのバスを「使う」または「時間が合えば使う」という前向きな評価が約93%であった。

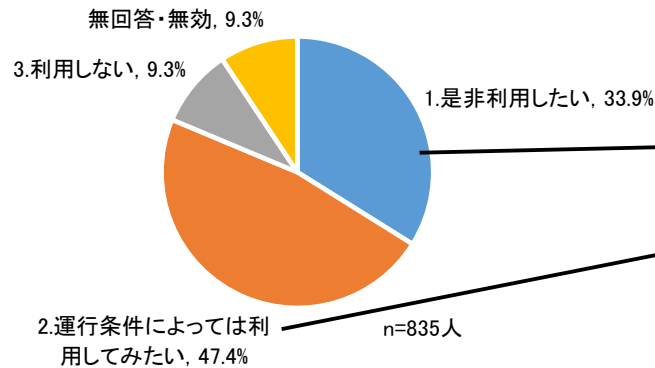




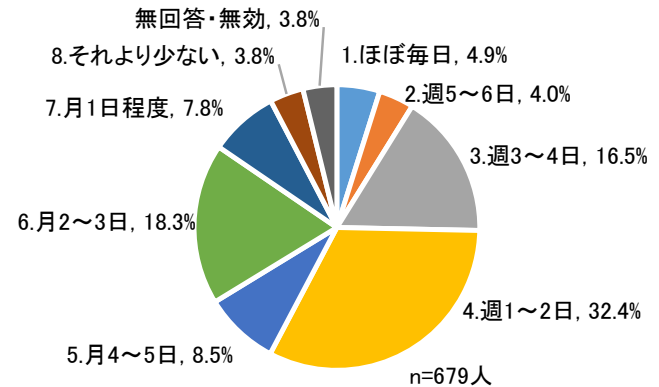
【バスサービス(有償)が開始した場合の利用意向など】

今後 200 円で運行する場合利用するか

「是非利用したい」または「運行条件によっては利用してみたい」の計で約 81%であった。

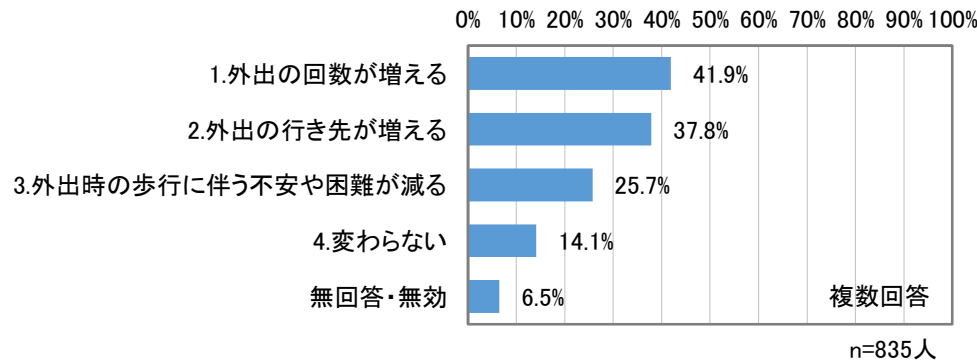


「是非利用したい」または「運行条件によっては利用してみたい」と回答した人において、利用する場合の頻度としては、週 1~2 日程度が約 32%で最も多く、ほぼ毎日~週 3 日程度の頻度で利用するとした回答は約 25%であった。



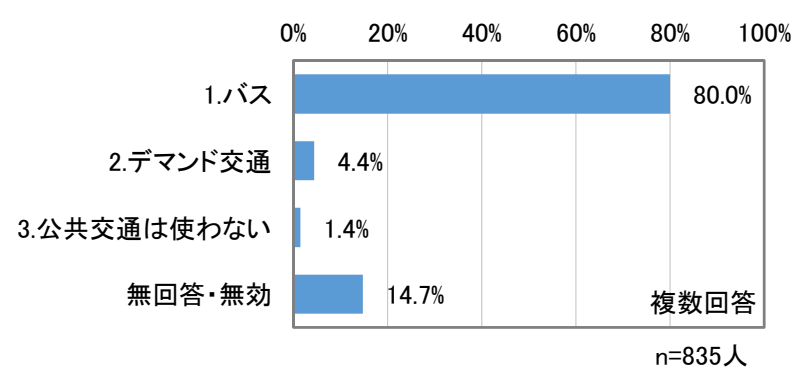
このようなバスの運行で外出がどのように変わるか

バスの運行に伴う外出行動の変化としては、「外出の回数が増える」が約 42%で最も多く、ついで「外出の行き先が増える」が約 38%であった。



この地域の公共交通としてどのようなものがあれば使うか

この地域の望ましい公共交通としては、「バス」が最も多かった。



4. 千里山地区乗合交通試験運行実施計画（案）

4-1. 運行ルート設定の考え方

- ①公共交通空白地を経由する。
- ②千里山駅、南千里駅及び緑地公園駅を経由する。
- ③一周あたりの所要時間は1時間程度とする。
- ④できる限り小型バスの導入が望まれている地域（千里山西、千里山竹園）を経由する。
- ⑤できる限り需要の高い商業施設等（イオン南千里、南千里駅周辺施設）を経由する。
- ⑥バスが安全に通行できる道路幅員を確保する。
 - ・ 道路幅員(通常の道路)^{※1}: 5.66m以上(内車道の幅員は4.66m以上)
 - ・ 道路幅員(一方通行とされている道路)^{※2}: 3.58m以上(内車道の幅員は2.58m以上)
 - ・ 直角旋回占有幅^{※3}: 4.2m以上
- ⑦平成30年度実証実験バスの運行ルートを基本とする(改善案)。
 - ※1 車道の幅員: バスの幅員(2.08m) × 2 + 0.5
道路幅員: 車道の幅員(4.66m) + 通行人が歩行するスペース(1.00m)
 - ※2 車道の幅員: バスの幅員(2.08m) + 0.5
道路幅員: 車道の幅員(2.58m) + 通行人が歩行するスペース(1.00m)
 - ※3 バスが直角に曲がる際に必要となる曲がり先の車道の幅員

【導入車両の諸元】

項目		日野ポンチョ（ショートボディ）
車体寸法	全長(m)	6.290
	全幅(m)	2.080
	全高(m)	3.100
	ホイールベース(m)	4.125
最小回転半径(m)		6.700（必要幅員 4.240）
適用最低道路幅員(m)		3.580
乗車定員(人) 【座席＋立席＋乗務員】		29 【10+18+1】
バリアフリー対応		ノンステップエリア座席数6人 車いす用スロープ板(着脱式) 車椅子1台(車いす固定装置有り)
外観図		



4-2. 停留所設定の考え方

- ①千里山駅、南千里駅及び緑地公園駅に停車する。
- ②上記の駅間を結ぶルート上にある、需要の高い商業施設に停車する。
- ③バス停留所の間隔は300mから500mを基本とする。
- ④乗客が安全に乗降できる位置に設置する(具体的には以下の条件を想定)
 - 乗客が歩道(路側帯のみなし歩道を含む)に直接乗降できる。
 - 乗客がバスを安全に待つことができる
 - バスを待つ乗客が歩行者の交通の妨げにならない
- ⑤平成30年度実証実験バスの停留所を基本とする(改善案)。

停留所については、実証実験バスの停留所を基本とするが、計3回の地域公共交通会議、地先同意また、交通の安全を所管する警察との協議により、多少前後することとなった。

4-3. 運行ルート及び停留所(案)

バス停No.8、No.10は豊中市域に設置

豊中市域を通過(新御堂筋側道)

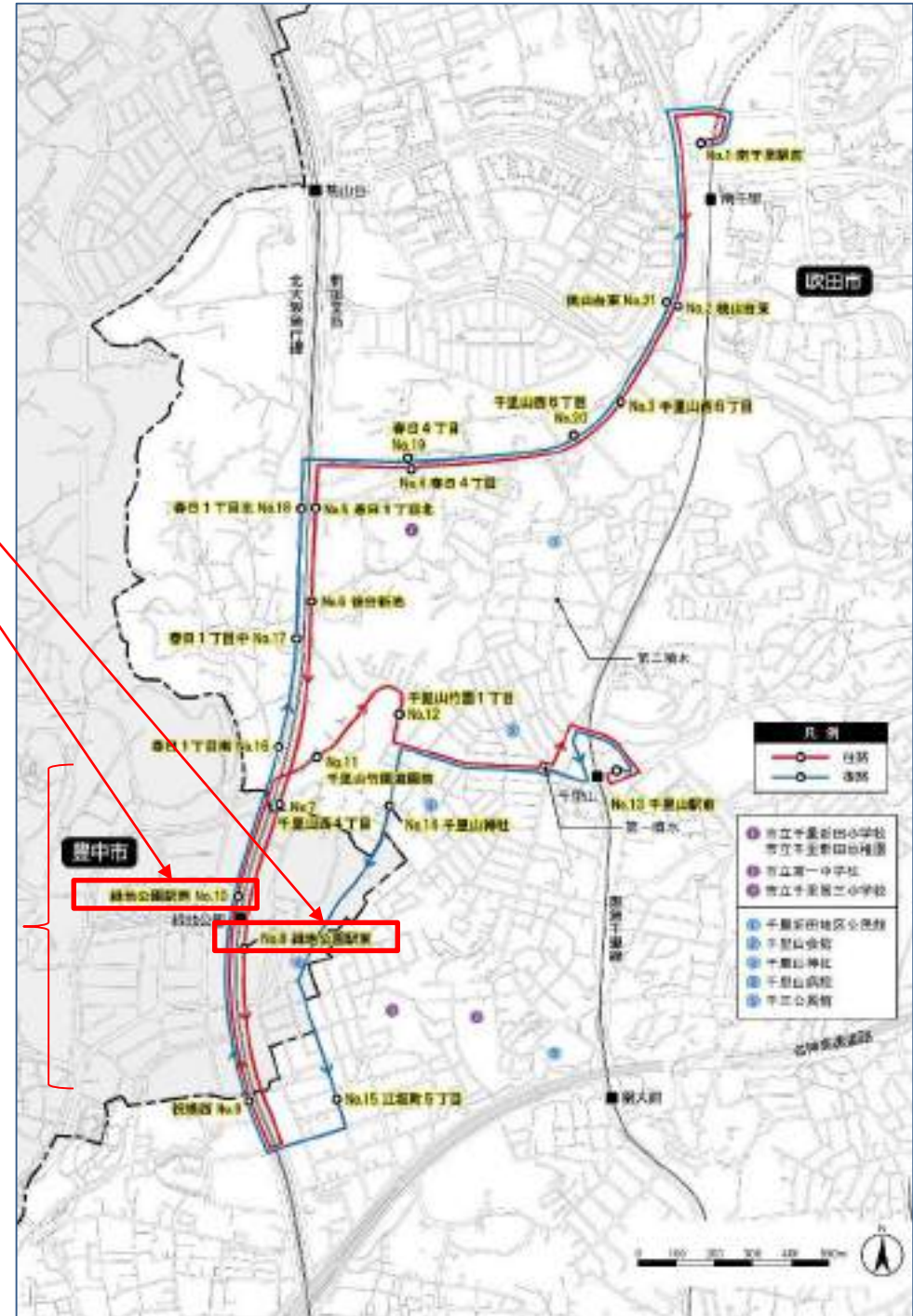
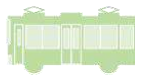


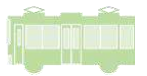
図-1 千里山地区乗合交通試験運行の停留所(案)

バス停留所No.8周辺写真

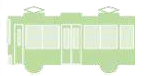


No.8	緑地公園駅東	宗東寺内モータープール

バス停留所No.8平面図

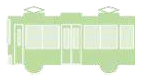


バス停留所No.10周辺写真



<p>No.10 緑地公園駅西</p>	<p>※緑地公園駅西 自転車駐車場</p>																																	
<p>道路幅員境界</p> <table border="1"> <caption>道路幅員境界 (Road Width Boundary) Diagram Data</caption> <thead> <tr> <th>区間</th> <th>幅員 (m)</th> <th>特徴</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩道 (左側)</td> <td>2.0</td> <td>バス乗降場所</td> </tr> <tr> <td>バス乗降場所</td> <td>0.5</td> <td>バス乗降場所</td> </tr> <tr> <td>バス乗降場所</td> <td>0.3</td> <td>バス乗降場所</td> </tr> <tr> <td>バス乗降場所</td> <td>0.2</td> <td>バス乗降場所</td> </tr> <tr> <td>バス乗降場所</td> <td>0.0</td> <td>バス乗降場所</td> </tr> <tr> <td>道路423号 下り(2車線)</td> <td>3.0</td> <td>道路423号 下り(2車線)</td> </tr> <tr> <td>分譲界</td> <td>3.0</td> <td>分譲界</td> </tr> <tr> <td>道路423号 下り(2車線)</td> <td>3.0</td> <td>道路423号 下り(2車線)</td> </tr> <tr> <td>道路423号 下り(2車線)</td> <td>0.5</td> <td>道路423号 下り(2車線)</td> </tr> <tr> <td>道路423号 下り(2車線)</td> <td>0.5</td> <td>道路423号 下り(2車線)</td> </tr> </tbody> </table> <p>北大阪急行線</p>		区間	幅員 (m)	特徴	歩道 (左側)	2.0	バス乗降場所	バス乗降場所	0.5	バス乗降場所	バス乗降場所	0.3	バス乗降場所	バス乗降場所	0.2	バス乗降場所	バス乗降場所	0.0	バス乗降場所	道路423号 下り(2車線)	3.0	道路423号 下り(2車線)	分譲界	3.0	分譲界	道路423号 下り(2車線)	3.0	道路423号 下り(2車線)	道路423号 下り(2車線)	0.5	道路423号 下り(2車線)	道路423号 下り(2車線)	0.5	道路423号 下り(2車線)
区間	幅員 (m)	特徴																																
歩道 (左側)	2.0	バス乗降場所																																
バス乗降場所	0.5	バス乗降場所																																
バス乗降場所	0.3	バス乗降場所																																
バス乗降場所	0.2	バス乗降場所																																
バス乗降場所	0.0	バス乗降場所																																
道路423号 下り(2車線)	3.0	道路423号 下り(2車線)																																
分譲界	3.0	分譲界																																
道路423号 下り(2車線)	3.0	道路423号 下り(2車線)																																
道路423号 下り(2車線)	0.5	道路423号 下り(2車線)																																
道路423号 下り(2車線)	0.5	道路423号 下り(2車線)																																

バス停留所No.10平面図





4-4. 運行時間

○運行時間: 8時台～19時台までの運行

利用者像の想定をふまえ、通院・買い物等の日常生活での利用を想定した運行時間帯とする。

○運行便数: 11便

○運行間隔: 所要時間は1周60分程度の運行ピッチ

○運休日: 1月1日～3日

運休日は、すいすいバスと同様に1月1日～3日までとする。



4-5. 運賃

- 受益者負担の原則に従い、先行事例(すいすいバス)をもとに、1乗車1回200円の有償運送とする。
- 子ども(小学生以下)、身障者等の運賃はすいすいバスと同様とする。
 - ・子ども(小学生以下): 1乗車1回100円
 - ・身体障がい者手帳、療育手帳、精神障がい者保険福祉手帳の交付を受けている人: 半額(介護者1人も半額)

