

1. 評価指標について

1.1 現在の評価指標

- 評価指標のうち、目標1：公共交通利用者数の維持・向上の「路線バス利用者数」及び目標2：公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上の「公共交通の利便性に対する満足度」は、以下のとおり、継続してモニタリングを行うものとします。
- 目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上の「交通空白地等以外の居住地面積割合」及び「交通空白地等以外の人口割合」は、豊中市乗合タクシー及び東西軸路線バスの運行開始に伴い、市内の交通空白地が解消されたことから、評価指標の見直しに向けた検討を進めています。

●豊中市公共交通改善計画における評価指標

達成目標	項目	評価指標	指標の定義	指標の計測方法	取得方法	取得時期	計画策定時 平成31年 (2019年)	考え方	現時点 令和4年 (2022年)
目標1：公共交通利用者数の維持・向上									
公共交通利用状況	公共交通利用者数	鉄道利用者数	鉄道乗降客数	市内各鉄道駅の乗降客数の合計	事業者報告	毎年度	446千人/日 (平成28年 (2016年))	現状維持	357 千人/日 (事業者報告)
		路線バス利用者数	バス乗降客数 【(参考) バス乗降者数 (交通系ICカード実績による推計値)】	市内各バス停の乗降客数の合計	事業者報告	毎年度	101,618人/日 (平成27年 (2015年))	現状維持	-
			バス乗降者数 (交通系ICカード実績による推計値)	市内各バス停の乗降客数の合計	事業者報告	毎年度	116,429人/日 (平成30年 (2018年))	-	91,414 人/日
目標2：公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上									
市民生活満足度	公共交通の利便性に対する満足度	市民の公共交通の利便性に対する満足度	豊中市が公共交通の利便性が高いまちだと思える市民の割合(～平成30年(2018年))	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(平成30年(2018年)～)	豊中市市民意識調査	隔年	80.7% (平成29年 (2017年)) [平成29年で廃止]	隔年	-
							48.0% (平成29年 (2017年))		45.7% (令和3年 (2021年))
目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上									
公共交通力ハイク	交通空白地等以外の居住地面積割合 【市の居住地面積に対する交通空白地及び交通不便地以外の居住地面積割合】	交通空白地及び不便地以外の面積割合	交通空白地及び不便地以外の面積割合	施策実施による交通空白地及び不便地の面積を調査し、居住地面積を集計	計画の中で示す地図ベース	随時	交通空白地以外 99.1% (平成28年 (2016年)) 交通不便地以外 82.9% (平成28年 (2016年))	増加	交通空白地以外 100.0% 交通不便地以外 83.4%
		交通空白地等以外の人口割合 【市の総人口に対する交通空白地及び交通不便地以外の居住人口割合】	交通空白地及び不便地以外に居住する人口	施策実施による交通空白地及び不便地の面積を調査し、国勢調査の町丁目別人口を集計	計画の中で示す地図ベース	随時	交通空白地以外 99.8% (平成27年 (2015年)) 交通不便地以外 7.2% (平成27年 (2015年))	増加	交通空白地以外 100.0% 交通不便地以外 94.1%
							-		鉄道駅・バス停勢圏内 94.2%

鉄道利用者数は事業者報告による乗降客数をもとに評価を継続

路線バス利用者数は交通系ICカード実績による推計値をもとに評価を継続

公共交通の利便性に対する満足度は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をもとに評価を継続

豊中市公共交通改善計画に基づく取組みにより、交通空白地が解消されたことから、新たな評価指標を検討

1.2 目標3（公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上）における評価指標の見直し

(1) 評価指標の見直しの方向性

- 目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上における評価指標の見直しの方向性として、豊中公共交通改善計画策定後における取り組むべき施策の取組状況及び豊中市における交通の問題点と課題を踏まえ、以下に示します。

豊中市公共交通改善計画策定後における取り組むべき施策の主な取組状況

- 【①東西軸の強化】路線バス豊中東西線の運行（令和3年（2021年）4月～）
- 【②交通不便地の改善】西部地域乗合タクシーの運行（令和元年（2019年）10月～）
南部地域乗合タクシーの運行（令和3年（2021年）4月～）
- 【⑩バス運行補助事業の見直し】市立豊中病院線（64系統・66系統）を廃止、クリーンランド線（96系統）を東西軸の強化として豊中東西線に再編（令和3年（2021年）3月まで運行）
南部地域乗合タクシーの運行（令和3年（2021年）4月～）

豊中市公共交通改善計画に基づく取組みにより交通空白地が解消

豊中市における交通の問題点と課題

- 超高齢化社会への対応
通勤・通学利用によるバス利用者が減少し、需要規模に応じた減便や路線の廃止などが懸念される
- 社会経済状況の変化への対応
交通需要の量的・質的な変化や交通ニーズの多様化に対して、柔軟かつ的確な対応が必要である
- 鉄道駅間を結ぶフィーダー路線の南北格差緩和への対応
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市域北側と比べて粗く、交通不便地も存在する
- 公共交通利用が不便な地域の存在
依然として市内には、鉄道駅やバス停から遠い地域や鉄道駅勢圏内であっても標高差がある地域等、公共交通利用が不便な地域が存在する
- 不十分な自転車利用環境
自転車通行空間は十分でなく、自転車と歩行者の事故の多い状況にあり、自転車利用者をはじめとした道路利用者の安全意識の醸成も求められる
- 交通事業者をとりまく厳しい社会情勢への対応
公共交通の担い手不足の問題がより顕著となっており、従来どおりの運行を維持・継続することが困難な状況であり、運行本数の削減や路線の廃止など、事業の縮小化が憂慮される

目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上における評価指標の見直しの方向性

①地形的条件（距離・高低差）による交通が不便な地域の抽出

②本市の実情を踏まえたサービス水準の検討

(2) 評価指標の見直しの方向性に基づく検討

① 評価指標設定の考え方

- 「目標3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上」における評価指標の見直しにあたっては、鉄道駅等に接続するフィーダー路線等を整備することにより、交通が不便な地域を改善することを基本とします。
- 今後、「地形的条件（距離・高低差）による交通が不便な地域の抽出」及び「本市の実情を踏まえたサービス水準の検討」を踏まえ、評価指標及び取組むべき施策の検討を行います。

② 地形的条件（距離・高低差）による交通が不便な地域の抽出

(ア) 鉄道駅及びバス停から見た距離の状況

- 現行の鉄道駅勢圏（半径 800m）及びバス停勢圏（半径 300m）をもとに、現時点における交通が不便な地域を抽出しました。
- 鉄道駅勢圏外（半径 800m 外）及びバス停勢圏外（半径 300m 外）の地域は、市域面積に対して約 5.7%、市人口に対して約 5.2%です。

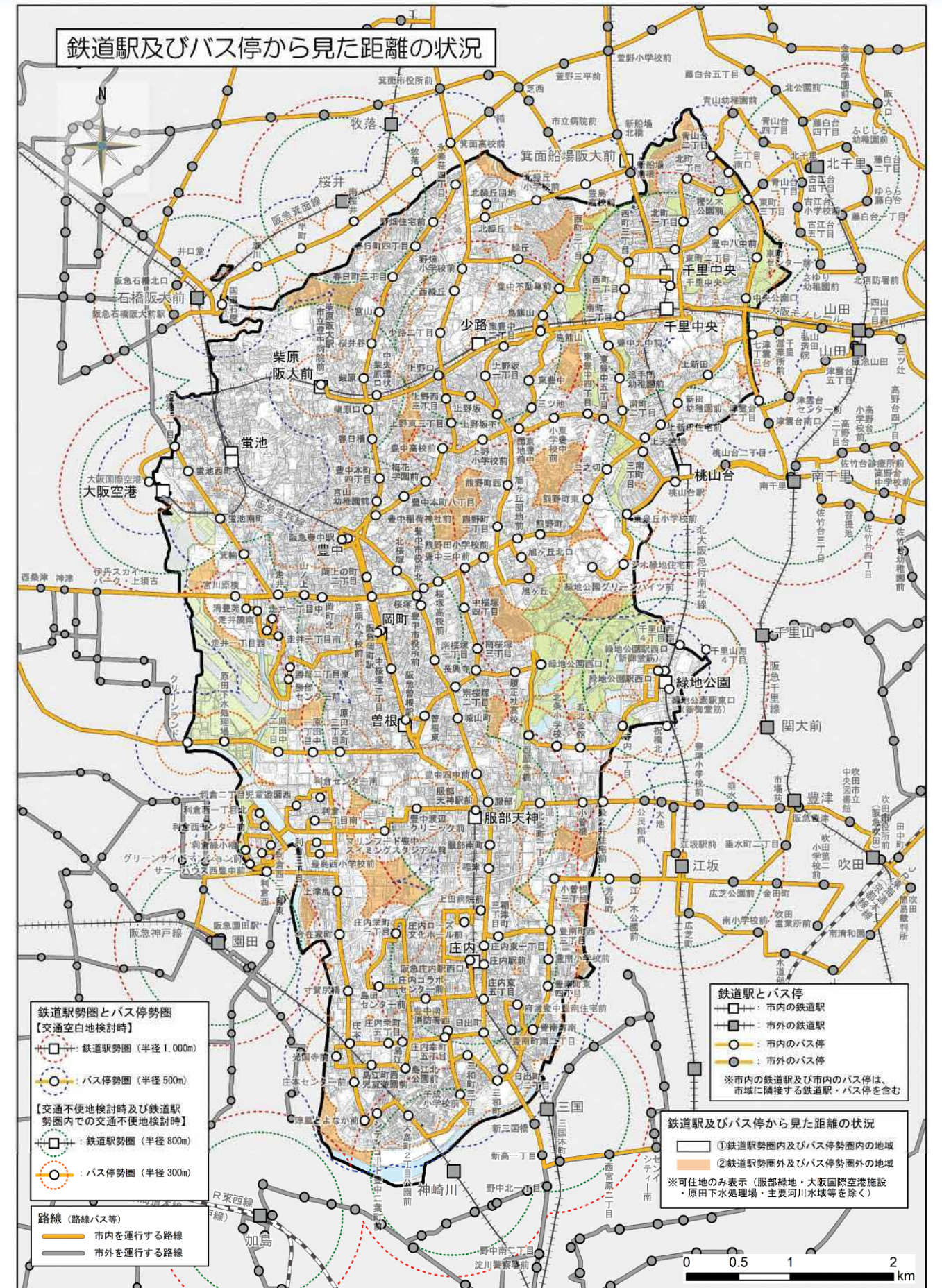
■ 各エリアの面積

	面積 (km ²)	市域に占める割合
① 鉄道駅勢圏内及びバス停勢圏内の地域	30.12	82.8%
② 鉄道駅勢圏外及びバス停勢圏外の地域	2.09	5.7%
【参考】交通空白地	0.00	0.0%
【参考】可住地以外（服部緑地・大阪国際空港等）の地域	4.19	11.5%

■ 各エリアの人口（R2国勢調査ベース）

	市域全体	市域全体に占める割合
① 鉄道駅勢圏内及びバス停勢圏内の地域	380,649	94.8%
② 鉄道駅勢圏外及びバス停勢圏外の地域	20,909	5.2%
【参考】交通空白地	0	0.0%

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある。
 ※各エリアの面積は、可住地を対象とする。
 ※各エリアの面積は、地図上の計測による。
 ※豊中市域の面積は「令和5年全国都道府県市区町村別面積調（国土交通省 国土地理院）」による。
 ※人口は、令和2年（2020年）10月1日現在による（国勢調査結果）。

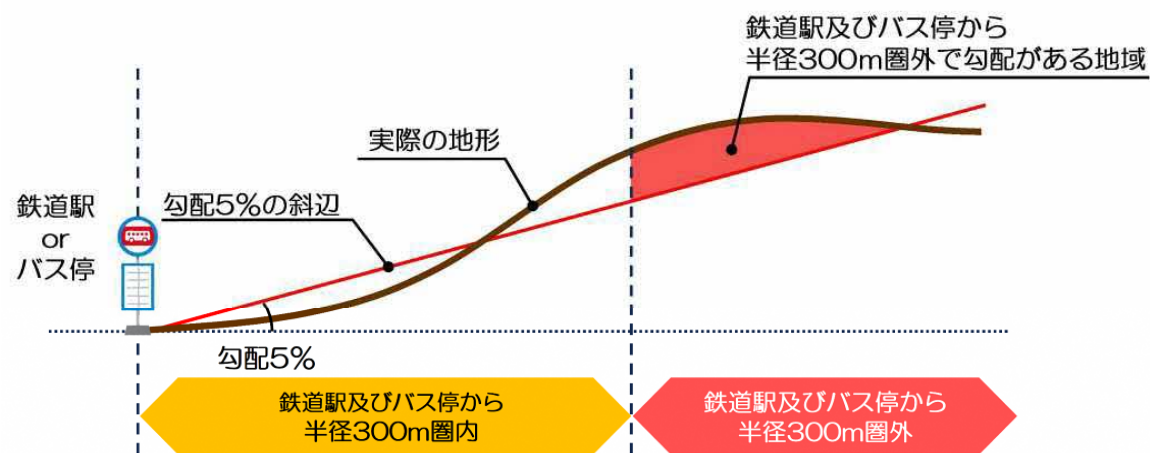


※ 令和6年（2024年）4月時点
 ※ 乗合タクシー「Mina Notte」の令和6年（2024年）4月からの運行内容を反映している
 ※ 北大阪急行線の延伸（令和6年（2024年）3月23日開業予定）に伴う箕面市域における路線バス（阪急バス）の再編内容は反映していない

(イ) 鉄道駅及びバス停から見た距離と勾配の状況

- 路線バス及び乗合タクシー「Mina Notte」は、鉄道駅からのフィーダーの役割を担っています。交通が不便な地域では、フィーダーの役割を担う交通モードの導入等による支援を想定します。
- 既往文献（バスサービスハンドブック（平成18年11月土木学会））におけるバス停勢圏の考え方を踏まえ、フィーダーの役割を担う交通モードのバス停勢圏は半径300mと設定します。
- 設定の対象は、鉄道駅及びバス停（乗合タクシー「Mina Notte」停留所含む）とし、半径300m圏外であり、バリアフリー基準である勾配が5%超過の地域は、勾配による影響がある地域と考えます。
- そこで、鉄道駅勢圏及びバス停勢圏を300mとし、「鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%超過）」と「鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がない地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%以下）」を抽出しました。
- 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%超過）は、市域面積に対して約0.5%、市人口に対して約0.4%です（※各エリアの面積及び各エリアの人口のうち、「鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%超過）」参照）。
- 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がない地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%以下）は、市域面積に対して約17.7%、市人口に対して約18.4%です（※各エリアの面積及び各エリアの人口のうち、「鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がない地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%以下）」参照）。

● 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域のイメージ



- 本市の鉄道駅及びバス停から見た勾配の状況を踏まえたエリアの分類は以下のとおりとなります。

- ① 鉄道駅及びバス停から半径300m圏内の地域
- ② 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%超過）
- ③ 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がない地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%以下）

■ 各エリアの面積

	面積(km ²)	市域に占める割合
① 鉄道駅及びバス停から半径300m圏内の地域	25.58	70.3%
② 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%超過）	0.18	0.5%
③ 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がない地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%以下）	6.44	17.7%
【参考】可住地以外（服部緑地・大阪国際空港等）の地域	4.19	11.5%

■ 各エリアの人口（R2国勢調査ベース）

	市域全体	市域全体に占める割合
① 鉄道駅及びバス停から半径300m圏内の地域	325,949	81.2%
② 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%超過）	1,761	0.4%
③ 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がない地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%以下）	73,848	18.4%

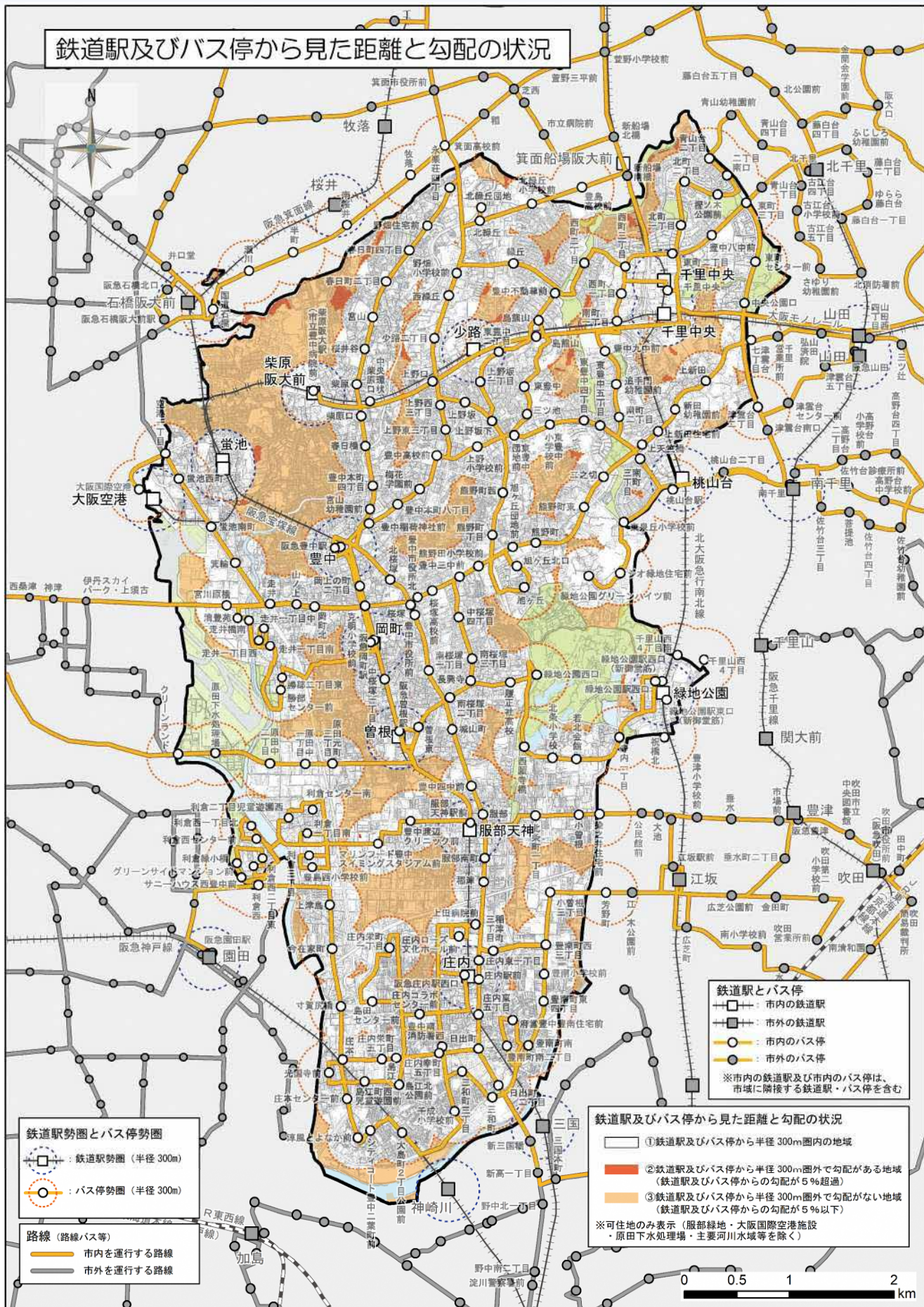
※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある。

※各エリアの面積は、可住地を対象とする。

※各エリアの面積は、地図上の計測による。

※豊中市域の面積は「令和5年全国都道府県市区町村別面積調（国土交通省 国土地理院）」による。

※人口は、令和2年（2020年）10月1日現在による（国勢調査結果）。

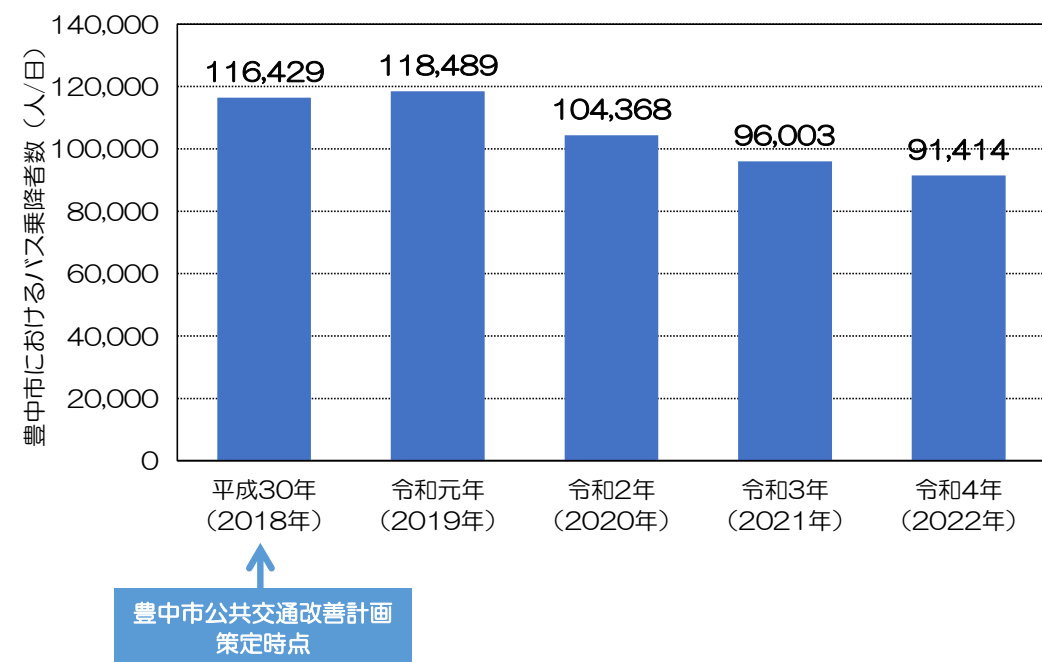


※ 令和6年(2024年)4月時点
 ※ 乗合タクシー「Mina Notte」の令和6年(2024年)4月からの運行内容を反映している
 ※ 北大阪急行線の延伸(令和6年(2024年)3月23日開業予定)に伴う箕面市域における路線バス(阪急バス)の再編内容は反映していない

③本市の実情を踏まえたサービス水準の検討

- 現行における交通不便地の定義は、バス停においてサービス水準(ピーク時運行本数(片道)3本/時以上のバス停勢圏(半径300m)以外の地域)を設定しています。
- 豊中市乗合タクシー及び東西軸路線バスの運行開始により、交通空白地は解消しましたが、豊中市乗合タクシーの運行エリアは依然として、交通不便地となっています。
- また、市内の路線バスは、需要規模に応じた減便や廃止による見直しを実施されており、主に市域南側において、ピーク時運行本数(片道)3本/時以上のバス停が僅少となっています。
- 豊中市の実施する施策(乗合タクシー「Mina Notte」等)を評価する指標としてのサービス水準については、本市の実態に合わせて基準を見直す必要があると考えます。

【参考】豊中市におけるバス乗降者数の推移

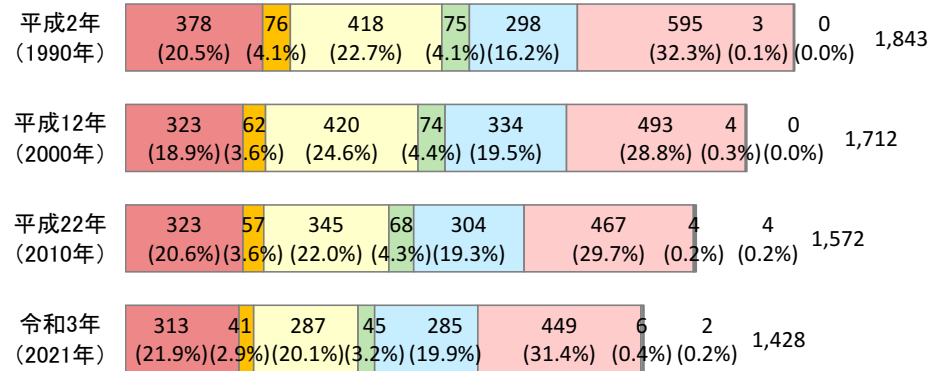


※交通系 IC カード実績による推計値
 ※新型コロナウイルス感染症拡大以降、阪急バス全体の利用者数は回復傾向にあるが、依然として感染拡大以前の水準まで回復していない状況にある
 出典：株式会社阪急バス資料

【参考】豊中市における代表交通手段の推移

- 豊中市における代表交通手段の推移を見ると、平成22年（2010年）と比べて、各代表交通手段のトリップは、減少傾向にあります。
- 代表交通手段別の分担率は、概ね同様の傾向にあります。

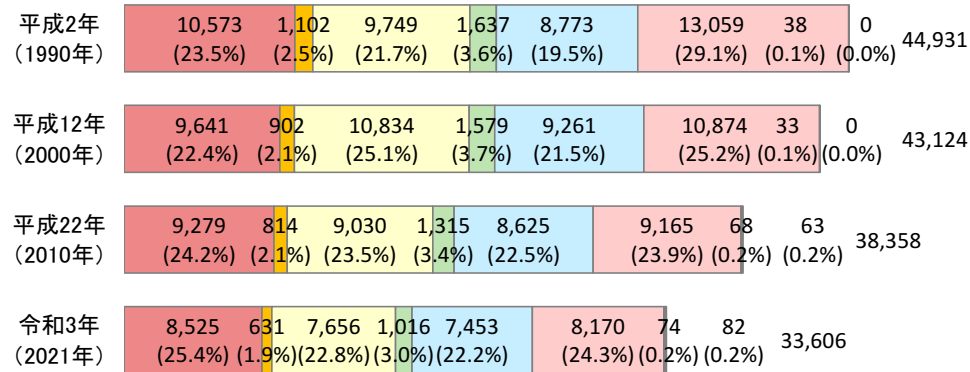
●豊中市における代表交通手段の推移



■鉄道 ■バス □自動車 ■自動二輪・原付 □自転車 ■徒歩 ■その他 ■不明

※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある

【参考】大阪府における代表交通手段の推移



■鉄道 ■バス □自動車 ■自動二輪・原付 □自転車 ■徒歩 ■その他 ■不明

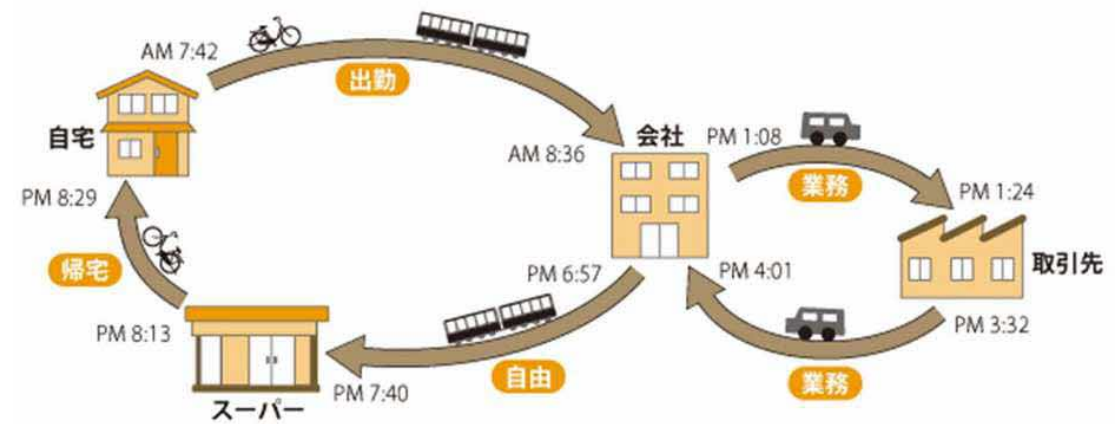
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある

出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年（2021年））

【参考】パーソントリップ（PT）調査の概要

- パーソントリップ（PT）調査（パーソン=人、トリップ=動き）とは、「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」動いたのかについて調査し、人の1日の全ての動きを捉えるものです。
- 京阪神都市圏では昭和45年（1970年）に第1回パーソントリップ調査を実施し、その後10年間隔（昭和55年（1980年）、平成2年（1990年）、平成12年（2000年）、平成22年（2010年））で実施し、近年は令和3年（2021年）に実施しています。

●人の1日の動きのイメージ



出典：京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ

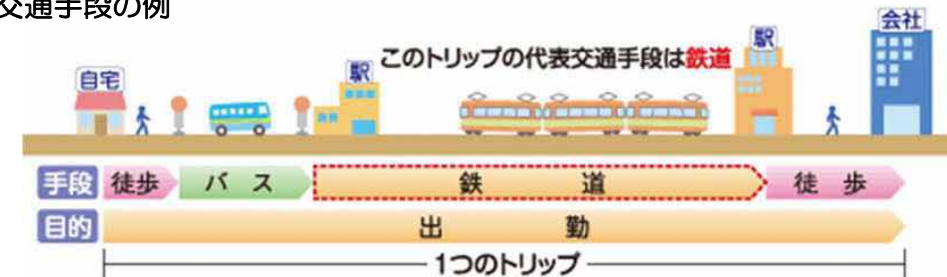
【トリップ】

- 人がある目的を持って「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位を言う。
- トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップとして数える。

【代表交通手段】

- 1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としている。
- 代表交通手段は、鉄道→バス→自動車→二輪車→徒歩の順で、最も優先順位が高いものとしている。

●代表交通手段の例



出典：京阪神都市圏交通計画協議会ホームページ