

■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 | |
| 委員 | 交通事業者 | 阪急バス株式会社 | 自動車事業部 | 部長 | のす としあき 野津 俊明 | |
| | | 伊丹市交通局 | | 次長 | にしもと ひでよし 西本 秀吉 | |
| | | 大阪タクシー協会の 定める代表者 | 阪急タクシー株式会社 営業部 | 部長 | かわさき 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 | もてき ひろやす 茂木 裕康 | |
| | | 大阪高速鉄道株式会社 | 運輸部 | 次長 | しらね ただし 白根 忠 | |
| | | 阪急バス労働組合 | | 副執行委員長 | みはら やすし 三原 靖司 | |
| | | 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 まさひこ 大南 昌彦 | |
| | 市民 | 公募市民 | | | - | あおき はじめ 青木 一 |
| | | | | | - | たなか てるお 田中 照夫 |
| | 関係行政機関 | 国 交省 | 近畿運輸局 大阪運輸支局 | 輸送部門 | 首席運輸 企画専門官 | ごとう たかゆき 後藤 孝行 |
| | | | | 総務企画部門 | 首席運輸 企画専門官 | いなざわ ひさよし 稻沢 文啓 |
| | | 大阪府 | 都市整備部 交通道路室 | 都市交通課 | 課長補佐 | うえさわ てつや 植澤 徹也 |
| | | | 池田土木事務所 | 地域支援・ 企画課 | 課長 | ゆあさ やすのり 湯浅 泰則 |
| | | 警察 | 豊中警察署 | 交通課 | 課長 | よしみ あきひこ 吉見 明彦 |
| 豊中南警察署 | | | 交通課 | 課長 | きしもと けいた 岸本 景太 | |
| 市 | | 豊中市 | 都市基盤部 | 部長 | うえきた たかゆき 上北 隆之 | |

1. 意見交換会等開催の目的と開催概要

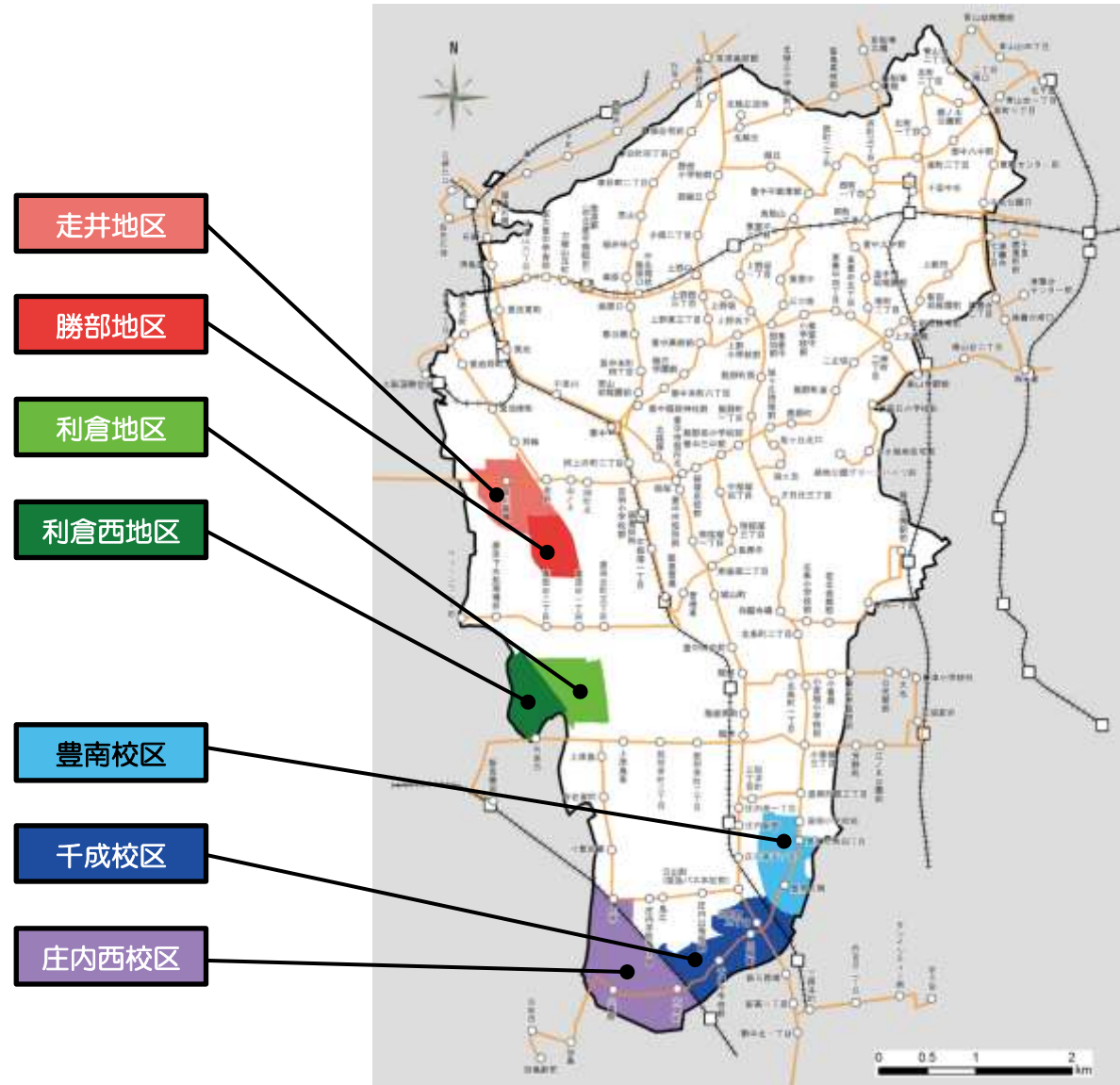
1.1 目的

- 先行して対策の検討が必要と考えられる、交通空白地・交通不便地への対策方針や実施スキームについて地元にて意見交換を行う。

1.2 開催概要

- 公共交通改善計画における施策のうち、交通不便地の改善及びバス運行補助事業の見直しによる影響がある西部地域や南部地域を対象に計7地区で開催した。
- 対象自治会の会長を介して、チラシで案内のうえ、意見交換会を開催した。
- 参加者は、現時点（平成30年10月24日時点）西部地域延べ250人、南部地域延べ42人である。

■ 意見交換会等の開催地区



■ 意見交換会の開催概要

| 地域 | 地区・校区 | 開催日時 | 場所 | 参加者数 | 延べ人数 | |
|-------|-------|-----------------|------------------|--------------|------|------|
| 西部地域 | 走井地区 | 第1回 | 5月26日(土) 19:00~ | 共同利用施設 | 35人 | 250人 |
| | | 第2回 | 7月10日(火) 19:00~ | 走井センター | 42人 | |
| | 勝部地区 | 第1回 | 5月29日(火) 19:00~ | 共同利用施設 | 17人 | |
| | | 第2回 | 7月12日(木) 19:00~ | 勝部センター | 21人 | |
| | 利倉地区 | 第1回 | 5月28日(月) 19:00~ | 共同利用施設 | 22人 | |
| | | 第2回 | 7月11日(水) 19:00~ | 利倉センター | 10人 | |
| 利倉西地区 | 第1回 | 6月14日(木) 19:00~ | 共同利用施設 | 47人 | 42人 | |
| | 第2回 | 7月25日(水) 19:00~ | 利倉西センター | 31人 | | |
| | 第3回 | 8月27日(月) 19:00~ | 利倉西センター | 25人 | | |
| 南部地域 | 豊南校区 | 8月31日(金) 19:00~ | 共同利用施設豊南会館 | 16人 | 42人 | |
| | 千成校区 | 8月28日(金) 19:00~ | 共同利用施設千成センター | 10人 | | |
| | 庄内西校区 | 第1回 | 9月4日(火) 19:00~ | 共同利用施設庄本センター | | 5人 |
| | | 第2回 | 10月23日(火) 19:00~ | 共同利用施設庄本センター | | 11人 |

■ 意見交換会開催時の様子



■ 意見交換会開催案内チラシ



2. 地元意見交換会での主な意見

| No. | 主な意見 | 市の回答 | 意見があった地域・校区 | | | | | | |
|-----|---|---|-------------|------|------|-------|------|------|-------|
| | | | 西部地域 | | | | 南部地域 | | |
| | | | 走井地区 | 勝部地区 | 利倉地区 | 利倉西地区 | 豊南校区 | 千成校区 | 庄内西校区 |
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> 早期の運行開始を求める。平成 32 年度の運行開始予定を繰り上げて欲しい。 | <ul style="list-style-type: none"> 新たな公共交通の導入は、地域の皆さん及び関係者の意見を聞きながら形づくる必要があります。また、予算が必要な新規施策であり、実施するにはその根拠として、協議会や地元意見交換会を通じて策定した計画に基づくことが必要と考えており、一定の期間が必要です。しかしながら、皆さんの意見を踏まえ、可能な限り早期に実現するよう、検討を進めます。 | ○ | ○ | ○ | ○ | | | |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> 例えば、ケガにより長距離の歩行が困難な場合や高齢者が買い物等の荷物が多い場合などの限定的な事情において、停留所での乗降ではなく、自宅付近まで乗入れることは出来ないか。 | <ul style="list-style-type: none"> 通常時からドア to ドア型の輸送を行う場合、自宅から目的地まで個別に移動する「特定の個別輸送」となり、既存のタクシーと同等の交通サービスとなるため、タクシー事業者との競合関係になるものため難しいと考えます。 | ○ | | | | | | |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅までではなく、市役所や市立豊中病院までのルートも検討して欲しい。 | <ul style="list-style-type: none"> デマンド型乗合タクシーの導入の考え方は、「交通不便地における移動手段の確保」、「鉄道駅等の都市拠点・地域拠点へのアクセス確保」等であり、日常生活（買物、通院等）を支える移動環境を確保するものです。 鉄道駅周辺には商業施設をはじめ病院等が立地しており、一定の生活サービスを楽しむことが可能です。 既設の公共交通が利用でき、広域的な移動の支援が可能になります。まずは鉄道駅へのアクセス確保を図るルートで実施し、他の施設へのアクセスは今後の需要に応じ見直しを行うものとします。 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 4 | <ul style="list-style-type: none"> 通勤、通学も対象とするべきである。 | <ul style="list-style-type: none"> デマンド型乗合タクシーの導入の考え方や平成 25 年まで運行していたコミュニティバス（エコラボ bus）運行時の通勤・通学利用の実績を踏まえ、高齢者等の日常生活（買物、通院等）を支える移動環境を確保するものとします。 運行開始以降、一定の需要規模が確保できる状況が確認できる場合、実現に向けた検討を行うものとします。 | | | | ○ | | | |
| 5 | <ul style="list-style-type: none"> 利倉西地区の買い物や通勤等の日常生活における主な外出先は阪急園田駅方面であるため、利倉西地区と阪急園田駅を結ぶルートも検討してほしい。 | <ul style="list-style-type: none"> 以下の3点から現時点での接続の実施は難しいものと考えております。 <ul style="list-style-type: none"> ①現在のバス路線網（利倉西地区の南側にある利倉西バス停から阪急園田と梅田・江坂駅を結ぶ路線が運行）との競合を防ぐ必要があること ②市の施策としての位置づけ及び市の施設との関連付けが必要であること ③スピード感をもって検討を進める必要があること 今回は市内の駅に接続し、運行を行いながら問題点を整理し、協議状況も踏まえた見直しを行う必要があると考えます。 また、利倉西地区の南側にある利倉西バス停から既存路線バスの地域内へのバス車両の乗入れは、道路幅員が狭いため、困難な状況です。 | | | | ○ | | | |

| No. | 主な意見 | 市の回答 | 意見があった地域・校区 | | | | | | | |
|-----|--|---|-------------|------|------|-------|------|------|-------|---|
| | | | 西部地域 | | | | 南部地域 | | | |
| | | | 走井地区 | 勝部地区 | 利倉地区 | 利倉西地区 | 豊南校区 | 千成校区 | 庄内西校区 | |
| 6 | ・ 低廉な金額（100円等）としてほしい。 | ・ 市内を運行している阪急バス利用者との公平性や、既存の交通への影響を鑑み、低廉な料金とすることはできません。 | ○ | | ○ | ○ | | | | |
| 7 | ・ 高齢者の利用が多いと考えられるので、高齢者を対象とした料金割引等を検討して欲しい。 | ・ 本市では、公共交通利用において高齢者の料金割引施策は行っていません。導入する場合、一部地域だけではなく、全市的に導入する必要があると考えています。 ・ 公共交通が充実することにより、高齢者の外出機会の増加、健康増進及びまちのにぎわい創出等が期待されます。高齢者をはじめとした料金割引の施策についても、上記の様な効果が期待できるものと考えており、今後の状況を見ながら、福祉部局との協議や検討を行います。 | ○ | | ○ | ○ | | | | |
| 8 | ・ 手押し車や、車いす等の大きな荷物の取扱いについても検討しておいてほしい。 | ・ 通常のタクシー車両に積載が可能であれば、基本的には運搬可能と考えます。利用しやすいものとなるよう検討を進めてまいります。 | ○ | | | | | ○ | | ○ |
| 9 | ・ デマンド型乗合タクシーではなく、定時定路線型のコミュニティバス（小型のバスやワンボックス）を運行してほしい。 | ・ 平成25年まで運行していたコミュニティバス（エコラボ bus）運行時の需要も踏まえ、現時点では、持続可能性を優先し、デマンド型での運行が適切であると考えます。 ・ 運行は、需要規模に応じたデマンド型乗合タクシーとして、セダン型の車両を予定しています。開始後、需要が多い場合は、ワンボックス型やデマンド型から定時定路線への移行等の見直しを行います。 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | | | ○ |
| 10 | ・ 高齢等で耳が聞こえづらい人などのために電話以外の予約方法を確保してほしい。 | ・ FAXでの予約等について、事業者と協議を進めます。 | ○ | | | | | | | |
| 11 | ・ 予約受付時間は、出来るだけ出発時間近くまで受け付けてほしい。 | ・ 予約受付時間の期限を設定するにあたり、運行する事業者との協議が必要です。予約受付時間の期限は、利用者の利便性を考慮し、運行する事業者と設定します。 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | |
| 12 | ・ 対象地域から鉄道駅までの沿道にある公共施設、商業施設、病院や郵便局等の近くに停留所を設置してほしい。 | ・ 既存の路線バスと行き先が重複していない場合は、停留所設置が可能であるか関係機関との協議を踏まえたうえで、設置の検討を行います。 | | ○ | ○ | | | ○ | ○ | ○ |

3. 意見交換会の開催を踏まえた現在の状況について

3.1 西部地域

➤ 西部地域の4地区（走井地区、勝部地区、利倉地区、利倉西地区）においては、デマンド型乗合タクシーでの運行に向けて、ルートやバス停等の設定について、概ねの合意を得た状況であり、関係機関等との協議を進めながら、協議を行い、精査を進めます。

3.2 南部地域

➤ 市の補助路線である豊中病院線を含めた南部地域全体の公共交通の見直しのために、施策の方向性と施策概要について、説明会を開催しました。
➤ バス運行補助事業の対象路線である市立豊中病院線の存続を求める声をはじめ、デマンド型乗合タクシーの接続先等について、ご意見等をいただいております。今後引き続き、意見を聞きながら検討をしていくものとしします。

1. 東西軸路線の運行について

1.1 目的

- 本市の公共交通ネットワークは、南北方向に阪急宝塚線、阪急神戸線及び北大阪急行が、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、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見られます。
- 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。

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る。

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る。

④ 文化・スポーツ軸の形成

- 服部緑地、曾根及び原田にかけては、服部緑地、文化芸術センター、豊島公園、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る。

1.2 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ぶ
- 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ぶ
- ③ 西部地域及び服部緑地公園周辺の交通不便地を通る
- 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ぶ
- 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する
- 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する
- ⑦ 既存バス路線やバス停を活用した路線とする



図 1.1 都市計画マスタープランにおける都市構造図

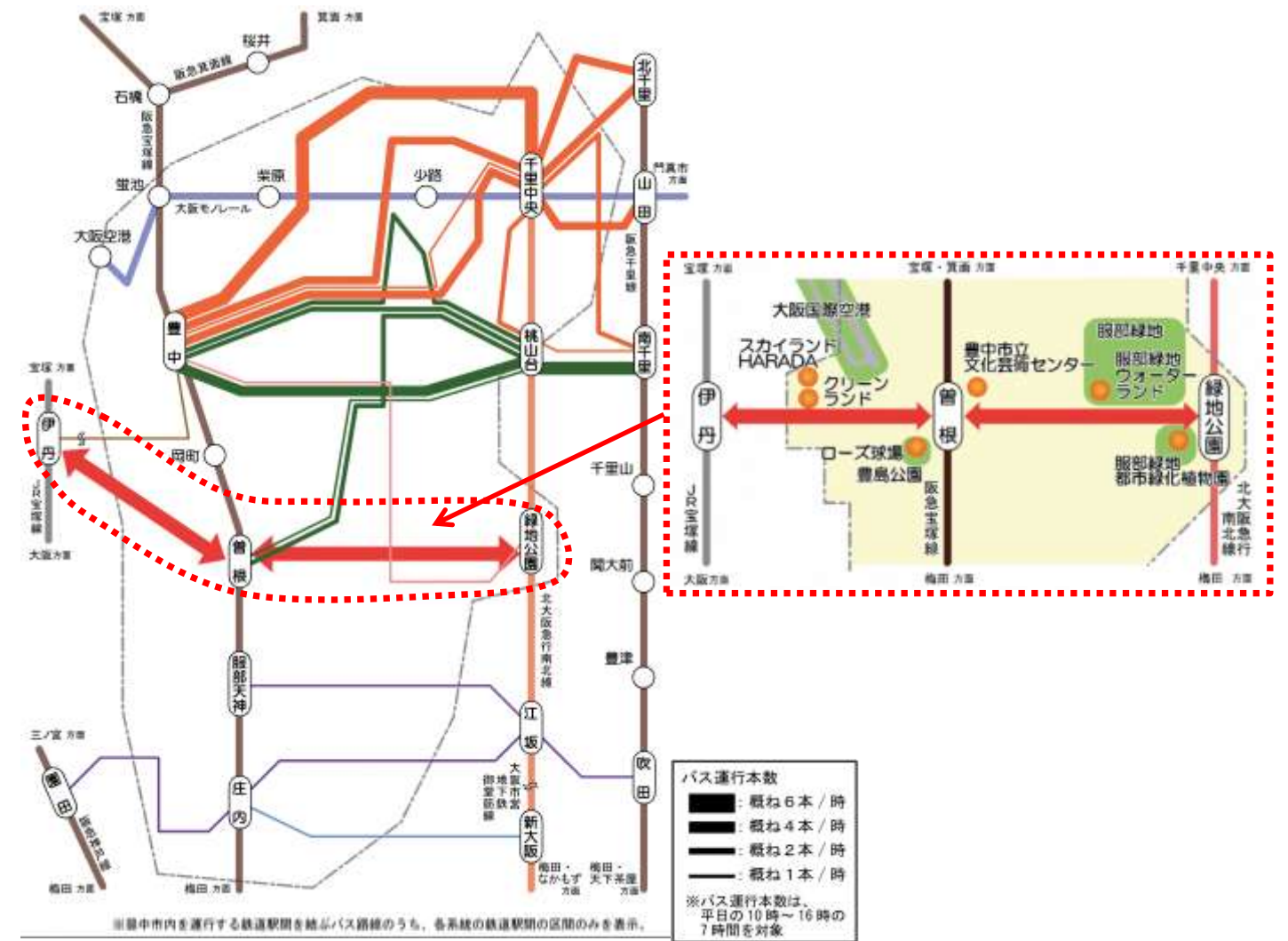


図 1.2 東西軸路線の運行ルートイメージ

1.3 導入すべき交通システム

- 東西軸路線の整備にあたって、導入が想定される主な交通システムの整理及び評価を行います。

表 1.1 東西軸路線の整備における交通システムの比較

| | LRT | BRT | 路線バス | コミュニティバス |
|--------|---|---|--|---|
| イメージ |  |  |  |  |
| 概要 | Light Rail Transitの略。従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい都市公共交通システム | 通常の路線バスよりも高速に運行し、都市の幹線的交通を担うバスシステム。連節バス、専用走行路、専用レーン、優先レーン、PTPS(公共車両優先システム)等を組み合わせて定時性、速達性を確保。BRTとはBus Rapid Transit(バス高速輸送システム)の略 | 民間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 |
| 適用イメージ | 従来の路面電車と同じ道路上の路面走行が可能のため、高架構造物の築造が物理的に困難な都心部等において既存の道路空間を活用した導入が可能 | 専用走行空間を有し、一般自動車と共存して運行する。通常の路線バスよりも高速に運行し、都市あるいは都市圏内の幹線で導入地形的にLRTが導入できない地域に有効 | 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 |
| 評価 | 道路上に軌道敷設する場合、単線3m、複線6m以上の軌道敷の幅員(必要な最低幅員)が必要であり、市内での導入空間は限定される(国道176号、新千里3号線等)。当該地域では、導入空間が確保された道路が無い。 × | 連節バス導入は、走行空間や車両の転回空間等が必要となる。また、速達性・定時性の確保に向けた専用レーン、優先レーン、PTPSの導入も求められる。当該地域では、速達性・定時性の確保への対応が可能な道路がなく、導入は困難な状況にある。 × | 鉄道駅の拠点を結ぶ幹線軸を運行し、買い物や通院等の自由目的をはじめ通勤・通学目的の需要への対応が想定される路線であるため、路線バスによる対応が望まれる。 ○ | コミュニティバスは、路線バスを補完する交通システムとしての位置付けが望まれるため、東西軸路線の導入目的と異なる。 △ |

東西軸路線の整備にあたって導入すべき交通システムとして『**路線バス**』を対象とする。

2. 運行概要

2.1 運行系統

- 東西軸路線の運行の目的(「1.1 目的」参照)を踏まえ、運行は路線定期運行とします。
- 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(図 2.2 参照)。
- 停留所は 16 箇所とし、うち新規設置の停留所は 2 箇所です。
- 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合わせた形態を検討します。

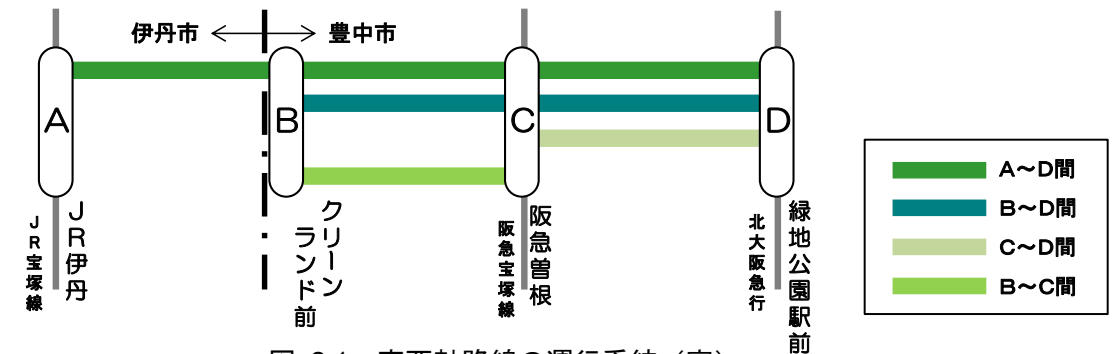


図 2.1 東西軸路線の運行系統(案)

2.2 運行日、運行時間帯、及び運行便数

- 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・休日ともに運行します。
- 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、土日祝日の2区分とし、平日が7時台から20時台、土日祝日が7時台から20時台とします。
- 運行間隔は、平日の通勤・通学時間帯となる7時台と8時台及び通勤・通学目的や自由目的の外出からの帰宅時間帯となる16時台から18時台は2~3便/時、他の時間帯及び土日祝日は、1便/時とします。

● 東西軸路線の運行時間帯

| | 運行時間帯(案) |
|------|-----------|
| 平日 | 7時台から20時台 |
| 土日祝日 | 7時台から20時台 |

● 東西軸路線の運行本数(案)

| | 運行時間帯(案) |
|------|--------------------|
| 平日 | 7~8時台 : 2~3便/時 |
| | 9~15時台 : 1便/時 |
| | 16~18時台 : 2便/時 |
| | 19~20時台 : 1便/時 |
| | 合計 : 20便/日(20往復/日) |
| 土日祝日 | 7~20時台 : 概ね1本/時 |
| | 合計 : 12便/日(12往復/日) |

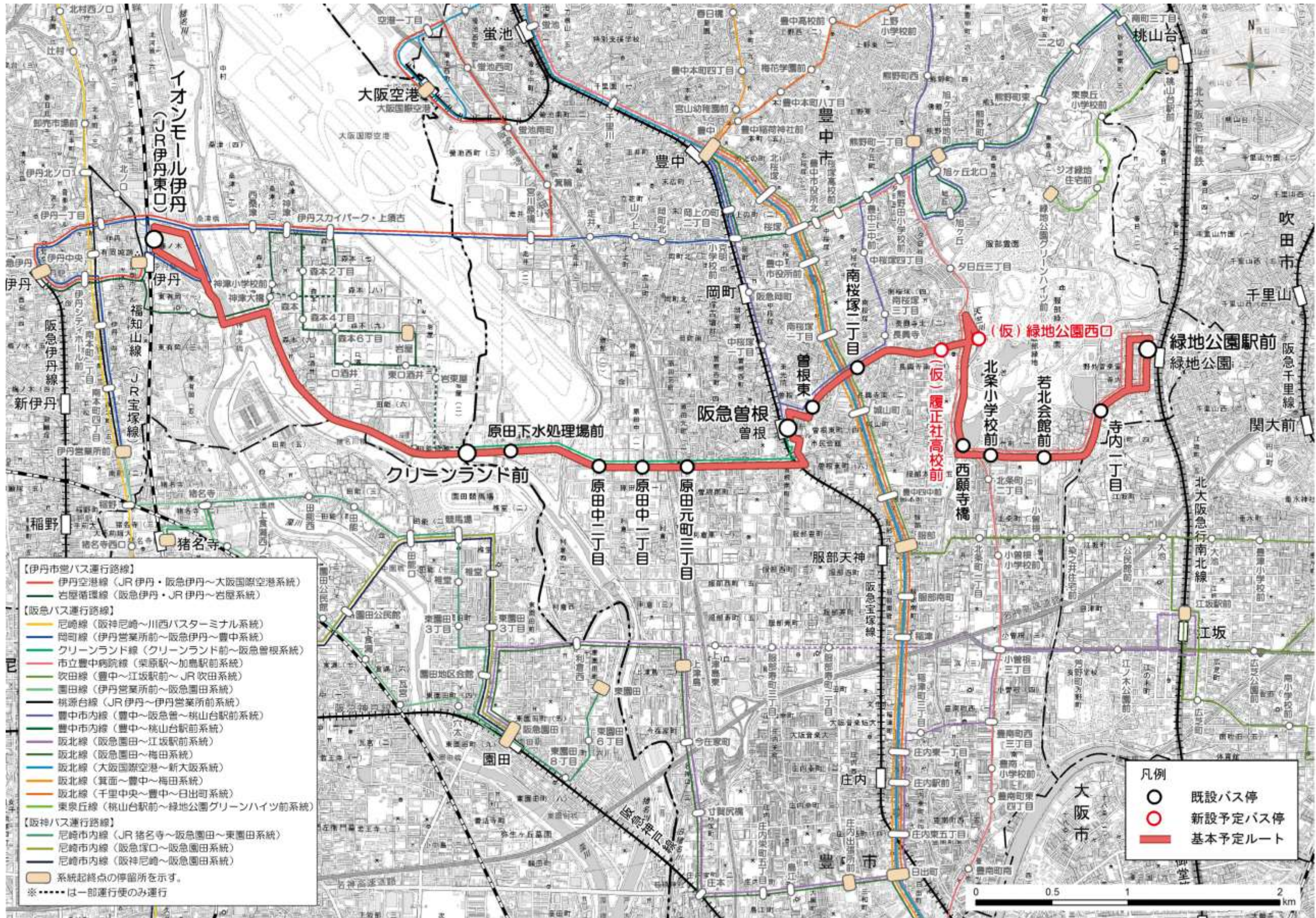
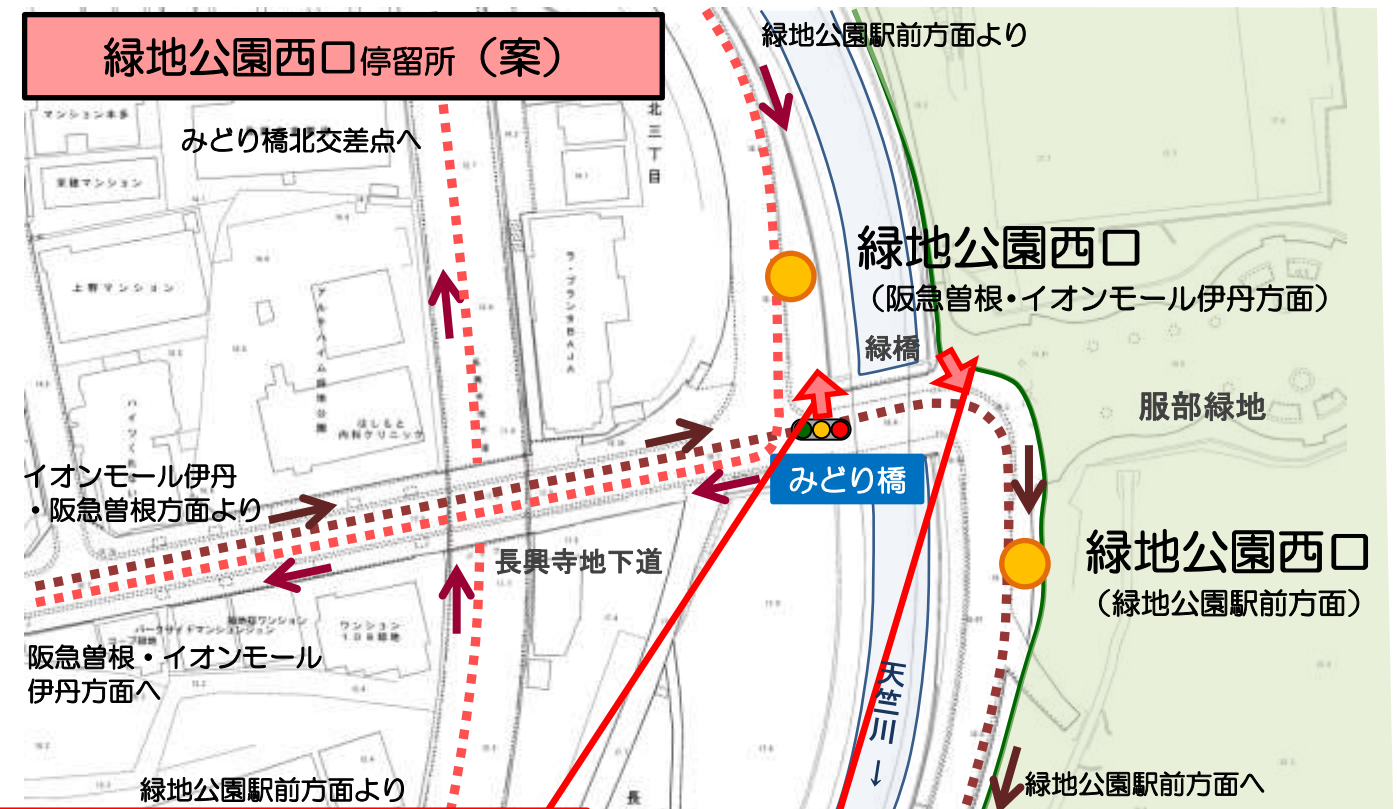
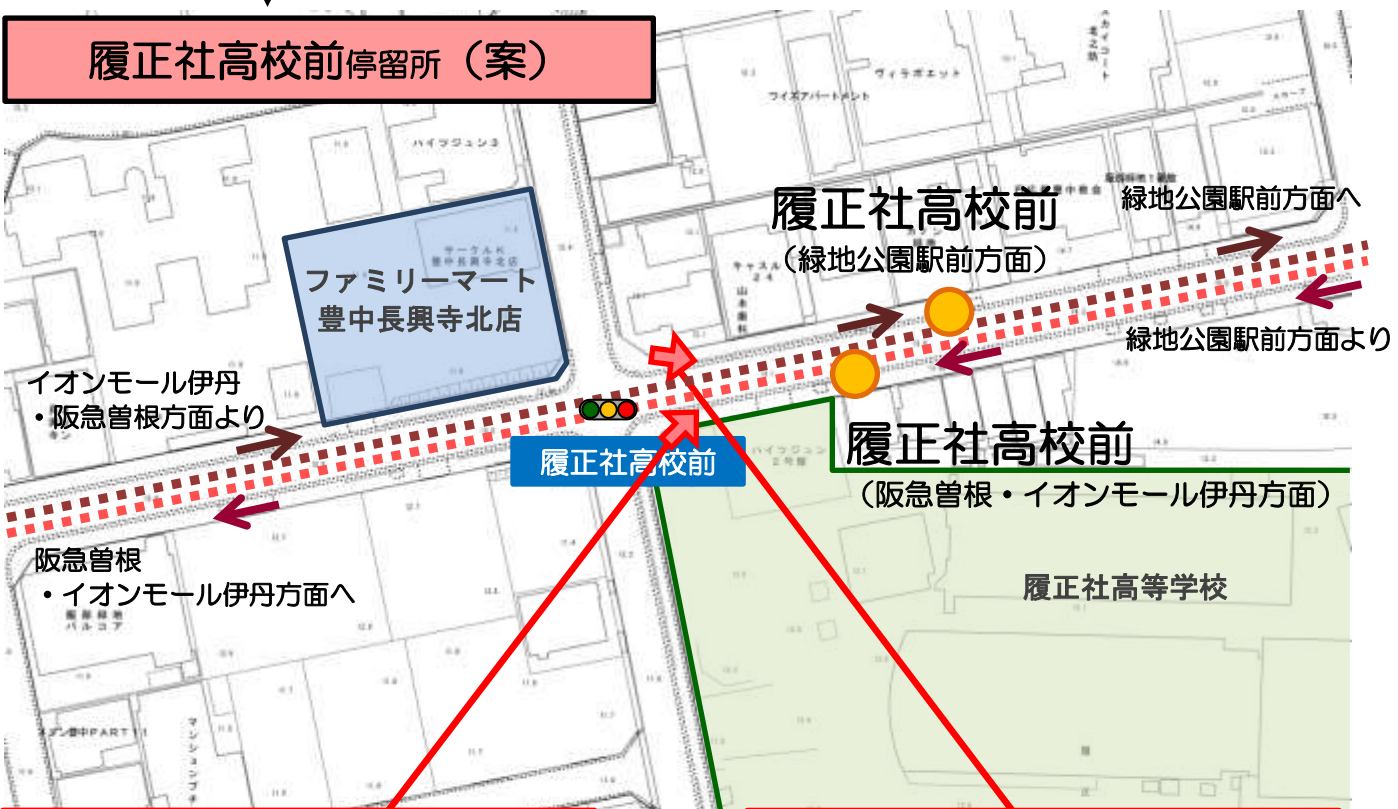
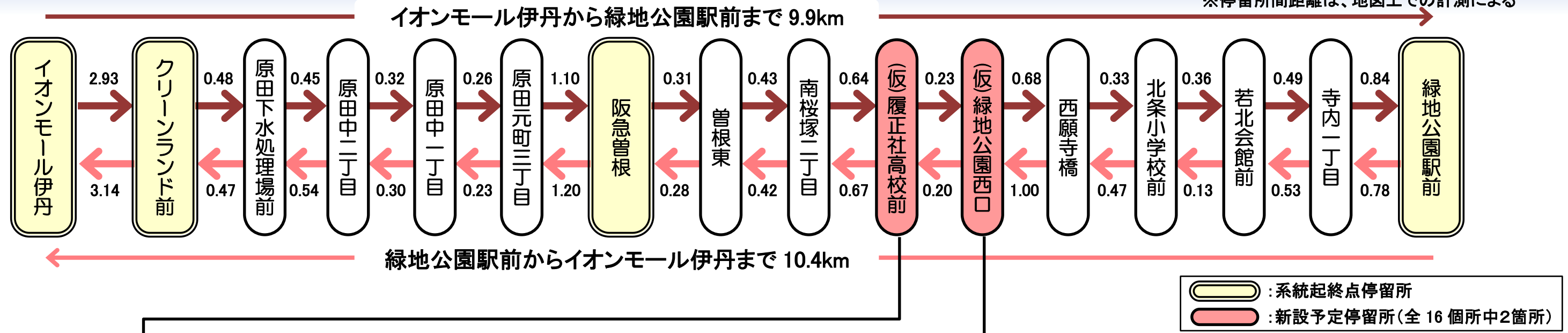


図 2.2 東西軸路線の運行ルート (案) [緑地公園駅前～阪急曾根～クリーンランド前～イオンモール伊丹]

※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



※停留所の位置等は協議中であり、今後精査を行います。

図 2.3 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] と新設停留所 (案)

2.3 料金

- 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

2.4 運営方法

(1) 運行主体

- 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。
- 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。

(2) 持続的な運行を目指して

- 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め、市は運行経費に対して、必要な負担を行います。

2.5 需要予測と収支予測

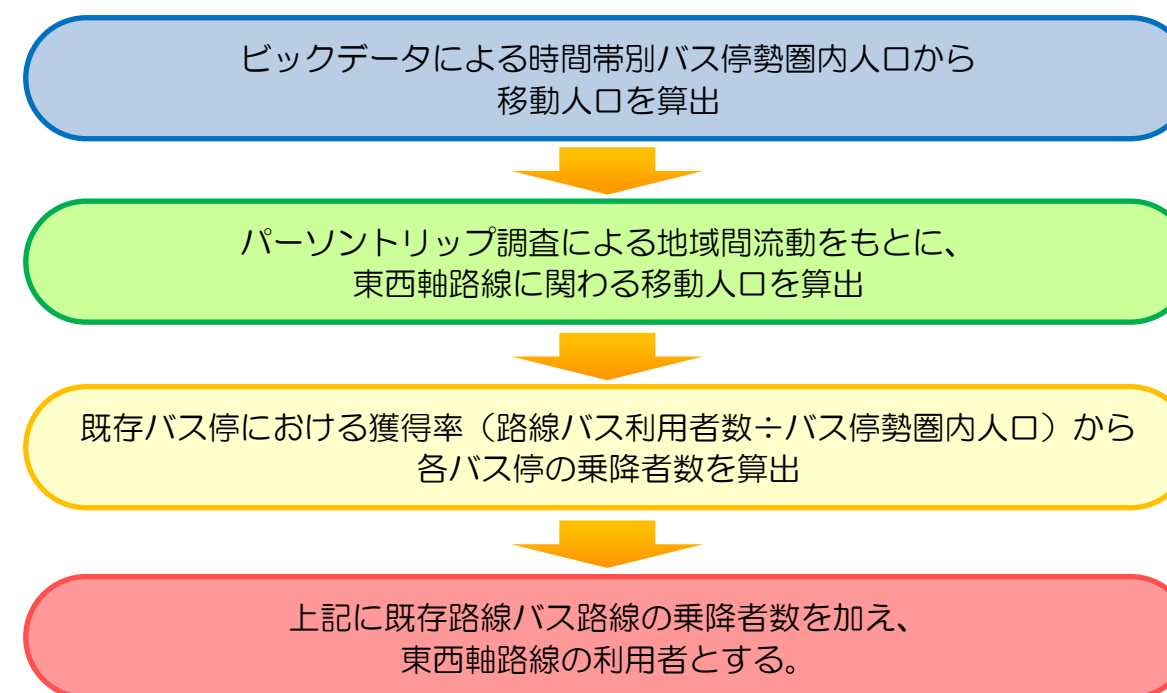
(1) 需要予測と収支予測

- 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96,000,000円/年 |
| 年間収入金額 | 約17,000,000円/年 |
| 年間収支金額 | △約79,000,000円/年 |

(2) 1日あたり利用者数の算出方法

- 1日あたり利用者数は、下記の考え方にに基づき算出しています。



※特定施設に対する需要は考慮していない。

(3) 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28年度京阪神ブロック（平均）の実車走行キロ当たりの原価（564.01円）より算出。
- ・ 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（2.2）において検討した運行便数全てを緑地公園駅前～イオンモール伊丹間を運行するものとして算出。
- ・ 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。

(4) 年間収入金額の算出方法

- 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。

2.6 持続可能な運行に向けて

- 運行開始から4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。
- 利用者増となるような仕組み、啓発を検討します。



図 2.4 PDCAサイクルによる東西軸路線事業の推進・評価イメージ

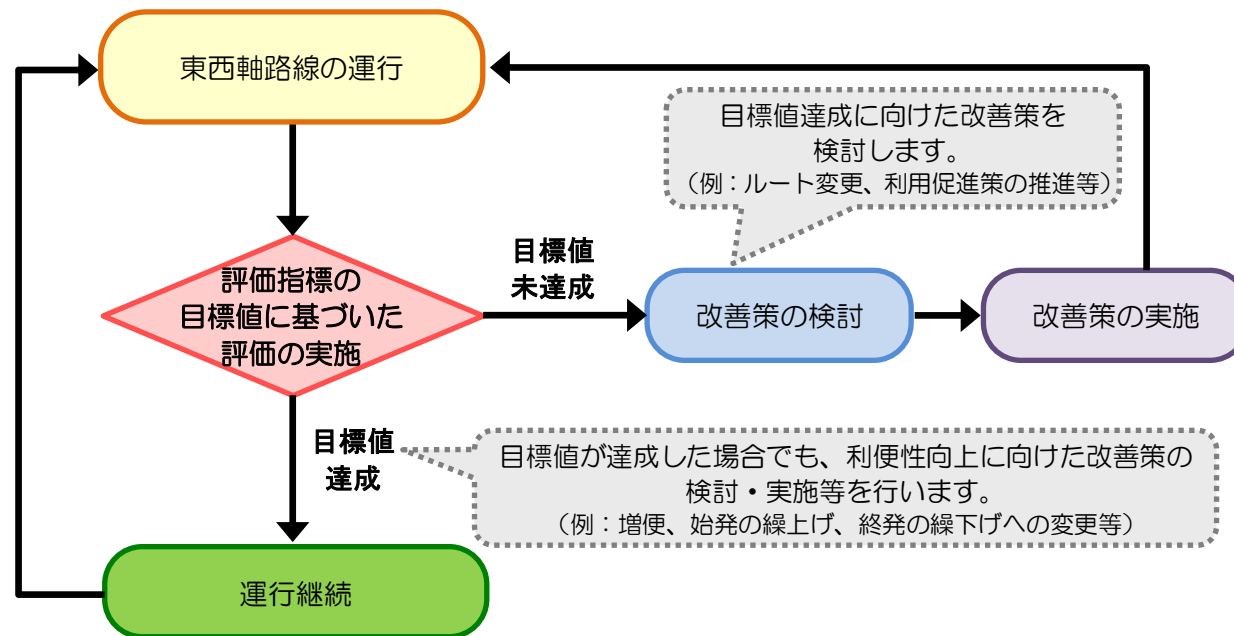


図 2.5 東西軸路線事業の評価フロー (イメージ)

1. デマンド型乗合タクシーの運行について

1.1 西部地域

(1) 取組みの方向性

- 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。また、西部地域の交通不便地からは公共交通による移動手段の確保に向けた要望もあります。
- 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無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。

(2) 西部地域の状況

- 交通空白地や交通不便地が存在する西部地域は、空港周辺という立地特性から、空港関連施設や運輸業、製造業などの事業所が集積する中、旧集落が点在しています。また、利倉西は土地区画整理事業によるまちづくりが行われ、地区内には住宅地が多く見られます。
- 交通不便地内の主な住宅地は、走井、勝部、利倉、利倉西があります。

■新たな公共交通システム導入の考え方

①交通不便地における移動手段の確保

西部地域などに存在する交通空白地を含む交通不便地に居住する市民の日常生活を支援するため、移動手段を確保する。

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する。

③民間バス路線との競合の回避

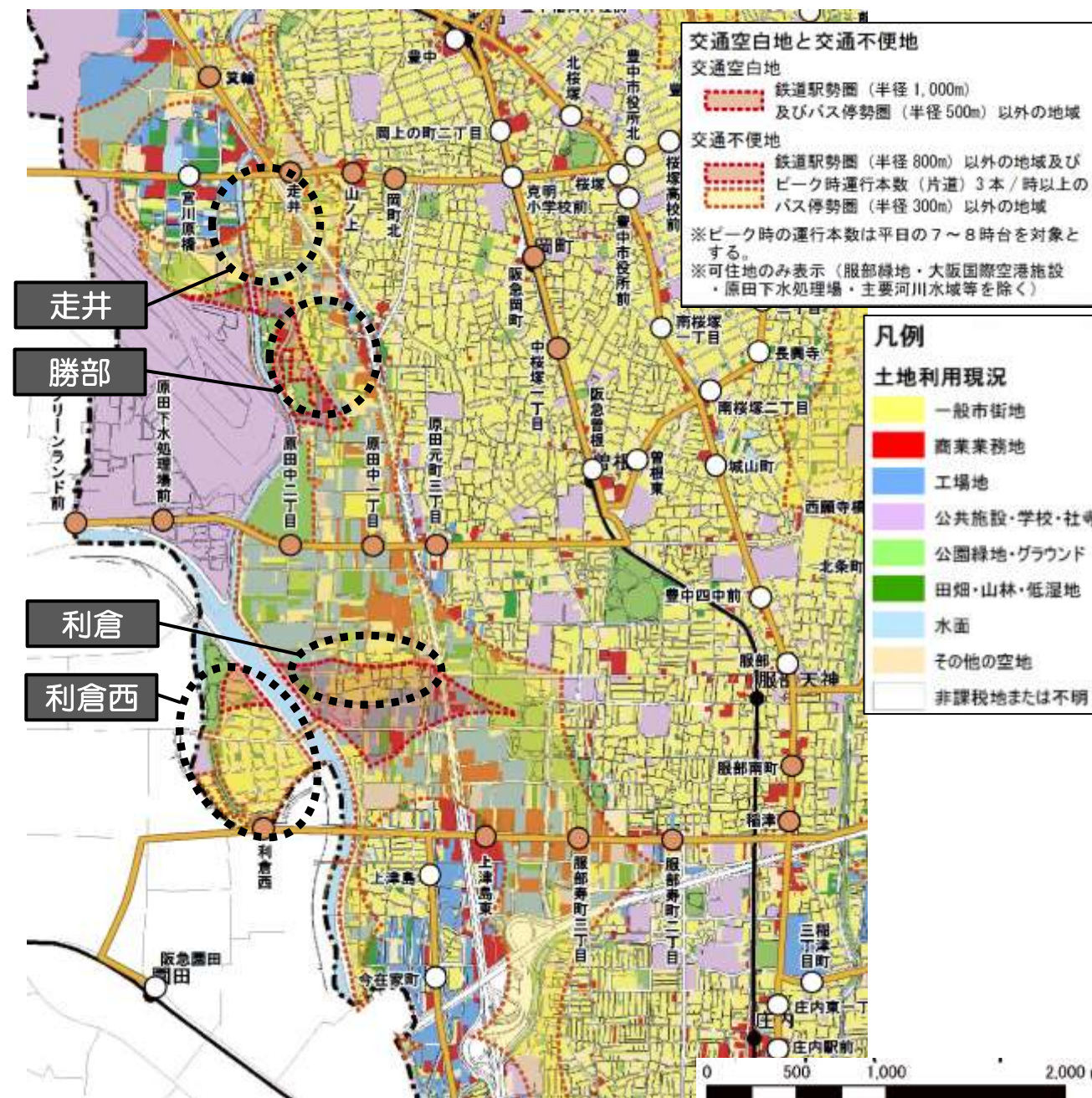
地域全体の公共交通を総合的にとらえ、公的支援のあるサービスは民間サービスを補完するものとして位置付ける。

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する。

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る。

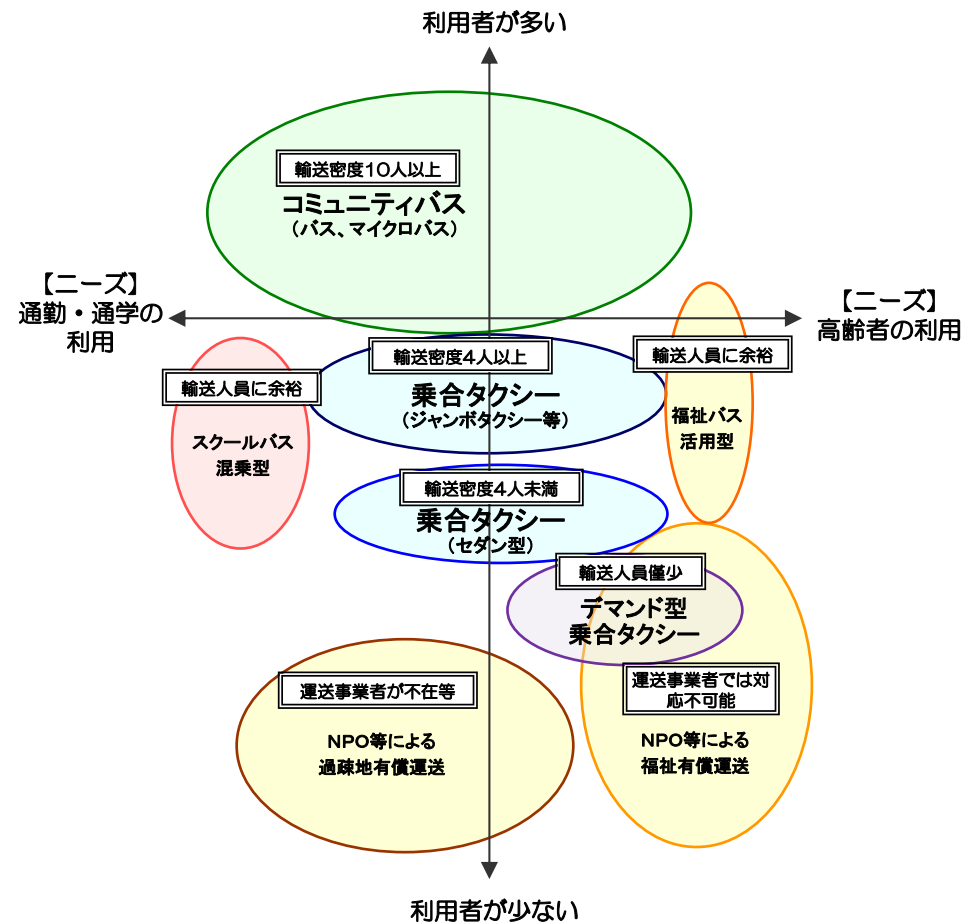


出典：土地利用現況図（平成28年）

図 1.1 土地利用現況図

(3) 新たな交通システムの検討

- 一般に一度に輸送する人数が概ね 10 名以上となる場合は、バスによる対応が基本となっており、大型バスからマイクロバスまで様々な大きさや形状があります。一度に輸送する人数が 5~9 人、もしくはそれ以下の場合は、ジャンボタクシーまたはセダン型タクシーによる対応となることが多くなっています。
- また、その運用方法もコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなどがあり、輸送規模やニーズに応じて適正な交通モードを選択する必要があります。



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

図 1.2 利用形態による運行イメージ

【デマンド型交通とは】

デマンド型交通は、DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)と呼ばれ、「デマンド」とは要望のことで、乗客から事前に連絡（予約）を受けて運行したり、基本となる路線以外の停留所に立ち寄るなど、乗客の要望を運行に反映できる運行形態をいう。運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地(OD)の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。平成 18 年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：デマンド交通の手引き（国土交通省 中部運輸局 平成 25 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 3 月）

- 導入を検討する新たな交通システムにつ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 1.1 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、自宅近くに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、左図と上表を参考に交通モードを選択します。
- 地域は西部地域を対象とし、本格導入に至らなかったコミュニティバス（エコラボ bus）運行時の需要を踏まえ、利用者は僅少、利用目的は高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定するものとします。

導入地域：西部地域

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

コミュニティバス（エコラボ bus）の運行当初の目標値と実績

【運行開始前の利用者見込み】

1 日あたり利用者数：454 人/便

【実績】

- ・平成 22 年度：76 人/日（1.74 人/便）
- ・平成 23 年度：93 人/日（2.11 人/便）
- ・平成 24 年度：105 人/日（2.32 人/便）

※ 平成 22 年 12 月～平成 25 年 3 月に実証運行を実施

(4) 運行形態の検討

- 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 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 | 利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートと定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。 | 利用者が一定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）。 | ○ 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。 ○ 予約がいらぬ。 ○ バス停まで行けば必ず運行している。 | ○ 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 | 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。 | 利用者が広く点在している地域で、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。 | ○ 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。 | ○ 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。
- 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や、車両の大型化等を検討します。

(5) デマンド交通の運行方式（案）

- 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。
- 具体的には、ルート・バス停を予め設定し、予約がある停留所同士を結ぶ区間のみ運行するものとし、予約がない区間は近道をして運行するため、ルート以外の区間も運行できるものとしします。

- 運行ルートを知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まれます。
- さらに、需要が増加した際は、定時定路線による運行へのスムーズな移行が出来ることも見据える必要があります。

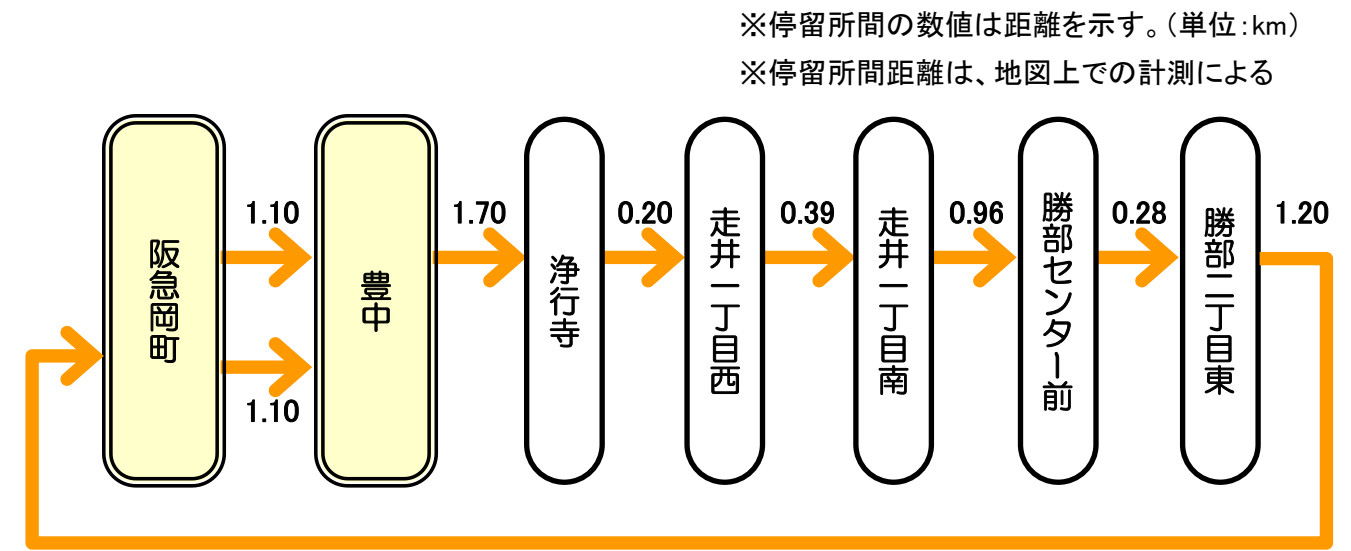
(6) 運行ルート（案）

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

- バス停は、地元意見交換会による住民からの提案も踏まえ、交通空白地や交通不便地内の住宅地に設置
- ルートは、地元意見交換会による住民からの提案を踏まえ、以下のルートを設定

1) 西部地域北路線

- 西部地域北路線の運行ルートは、岡町駅・豊中駅と走井・勝部地区を結ぶルートとします。
- 走井・勝部地区内の停留所は、以下に示す案を想定しており、関係機関と協議を進めます。
- 停留所設置検討箇所は、P5～P7 参照。
- 停留所名称は、地元と調整し、精査予定です。



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

阪急岡町から走井・勝部地区を経て豊中まで 6.9km

○ : 系統起終点停留所

図 1.3 デマンド型乗合タクシー路線図（案）【西部地域北路線】

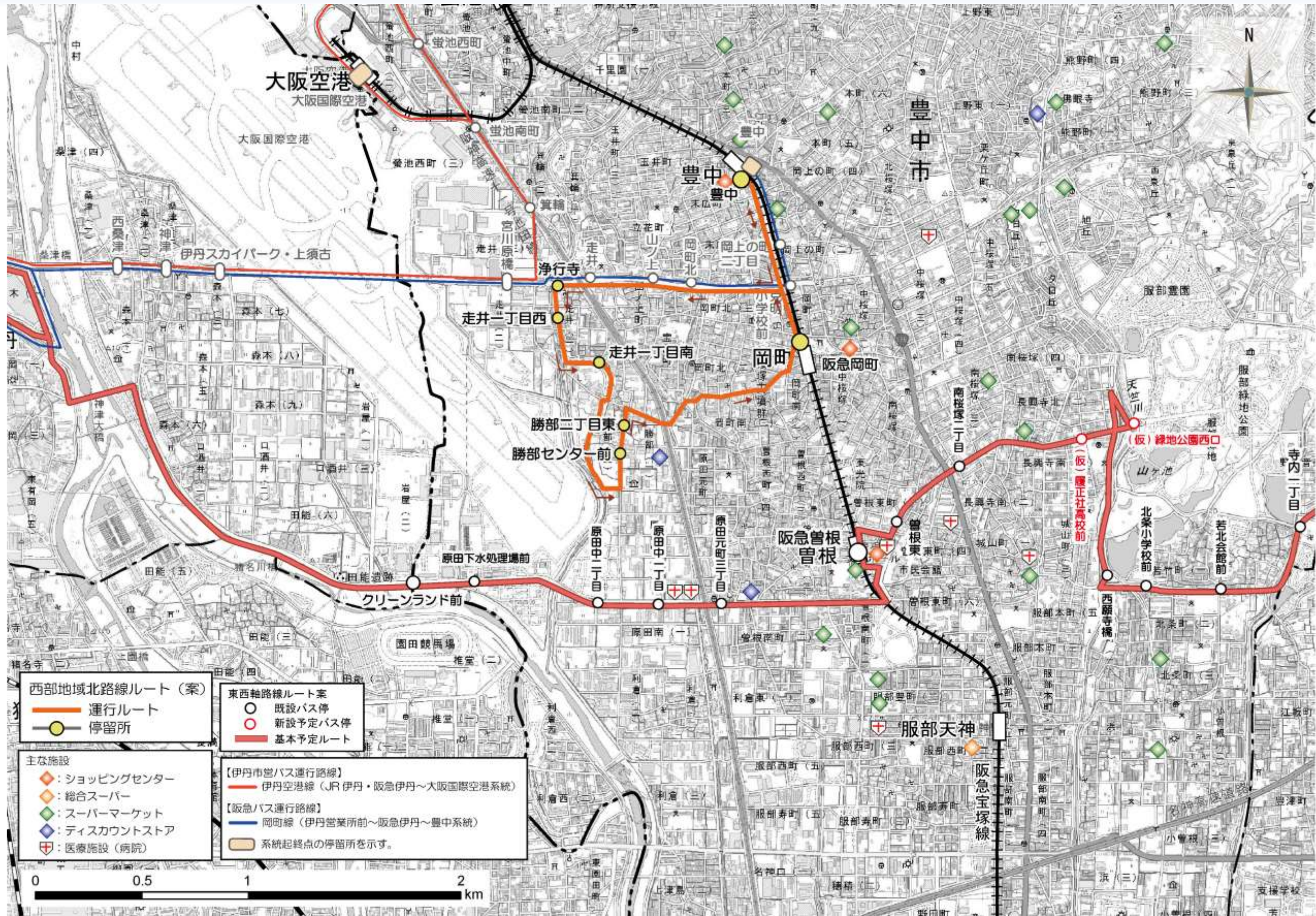
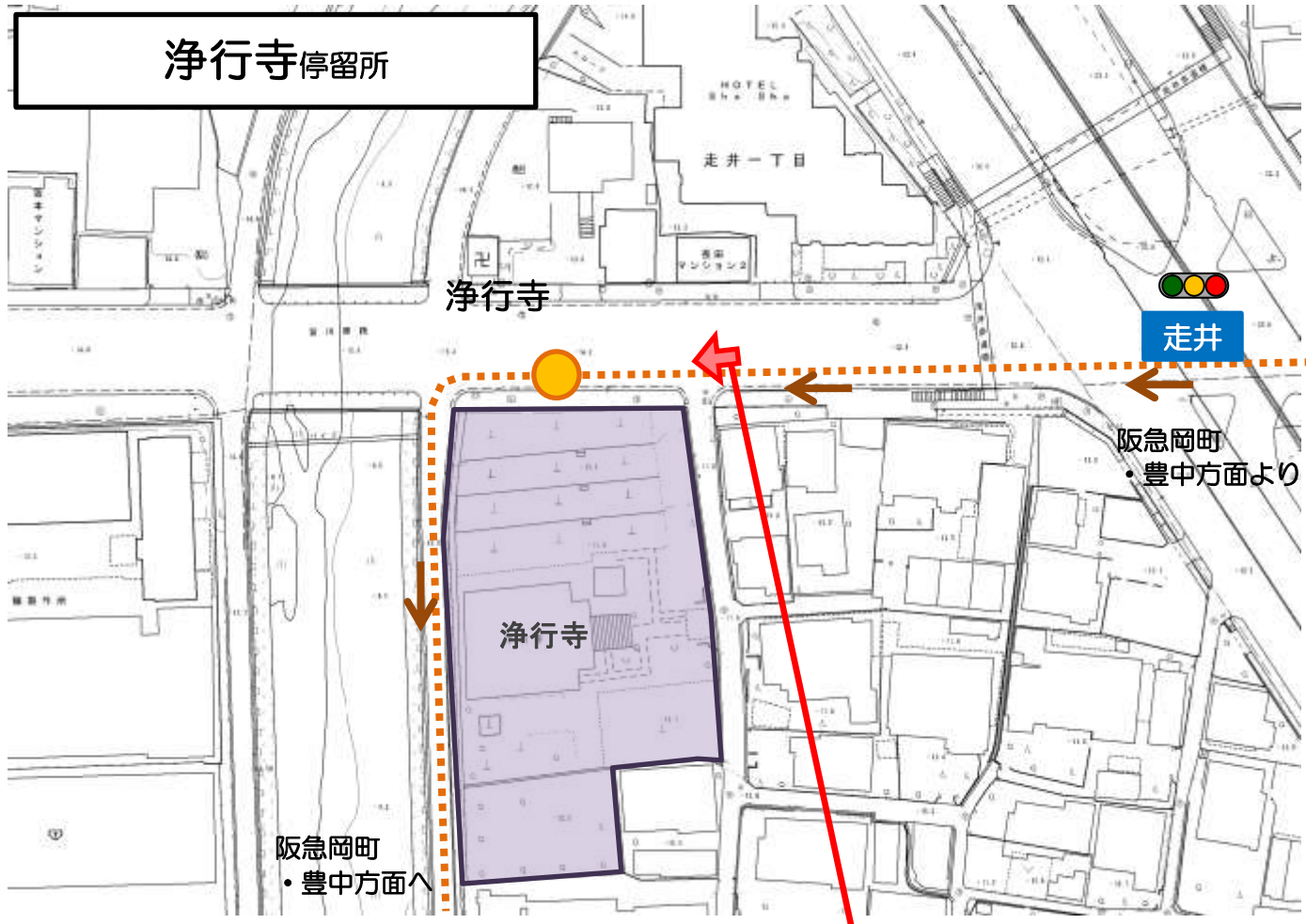
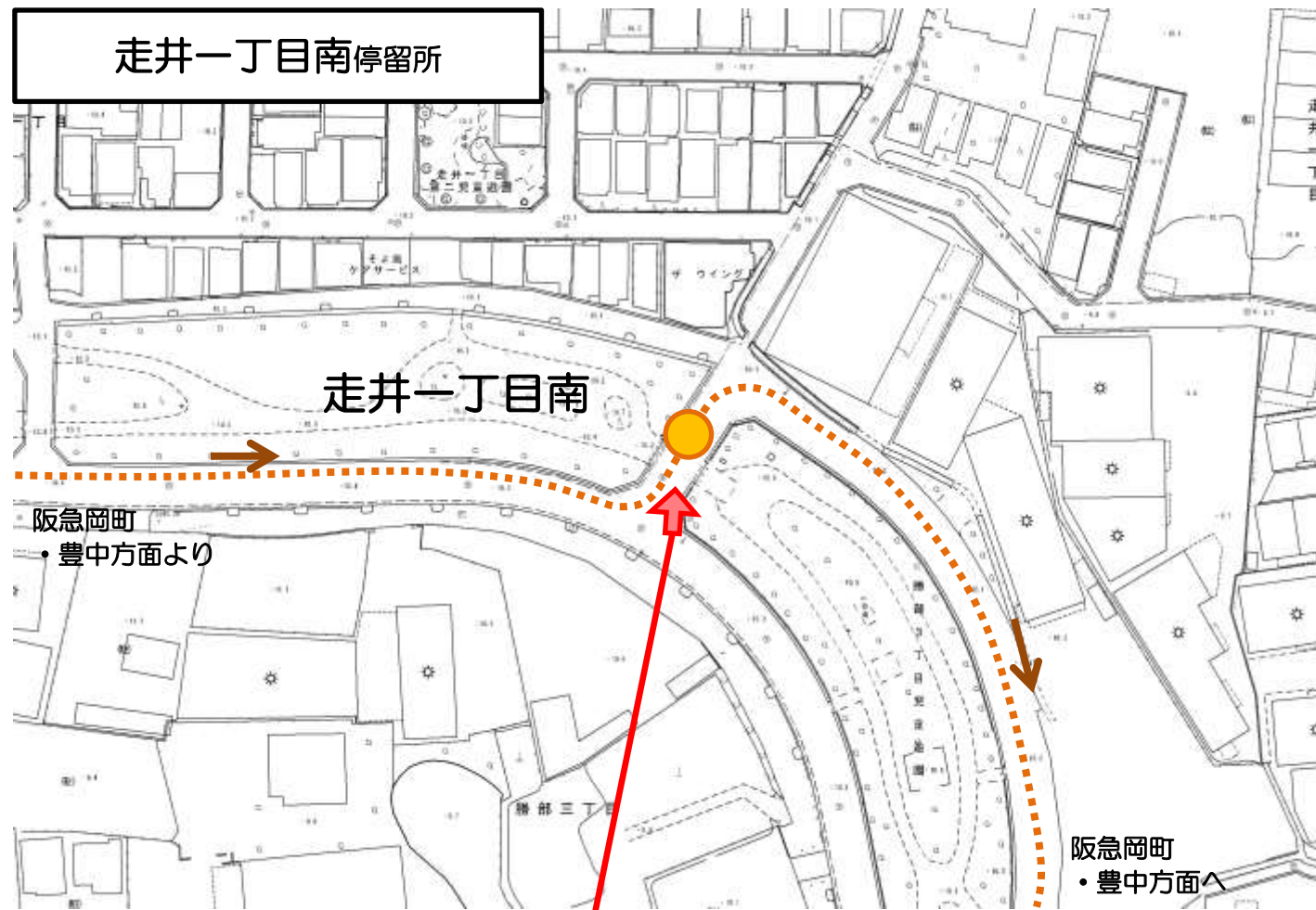


図 1.4 デマンド型乗合タクシー運行ルート (案)【西部地域北路線】







3) 西部地域南路線

- ▶ 西部地域南路線の運行ルートは、曾根駅・服部天神駅と利倉・利倉西地区を結ぶルートとします。
- ▶ 利倉・利倉西地区内の停留所位置は、以下に示す案を想定しており、関係機関と協議を進めます。
- ▶ 停留所設置検討箇所は、P9~P13 参照。
- ▶ 停留所名称は、地元と調整し、精査予定です。

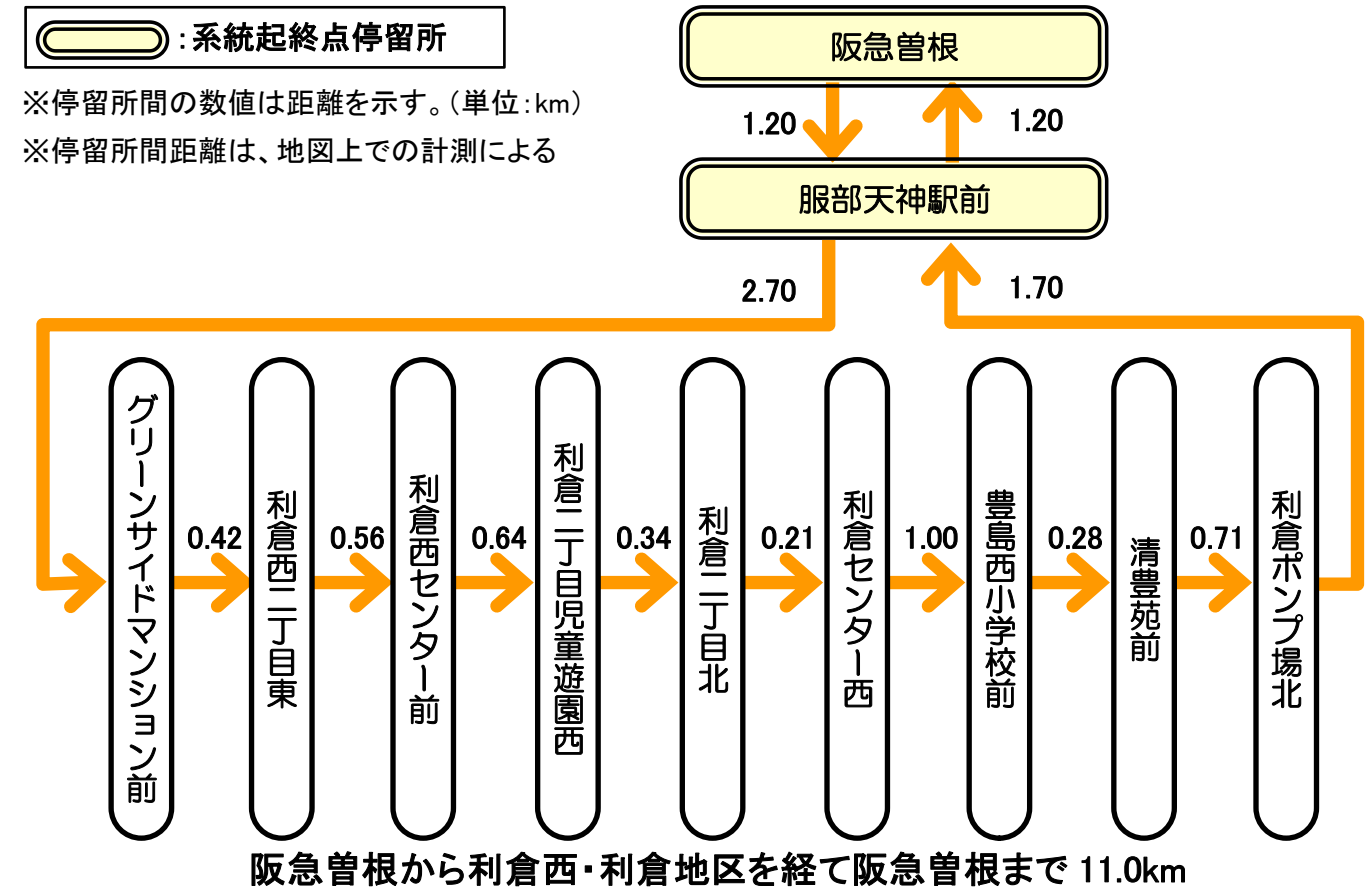


図 1.5 デマンド型乗合タクシー路線図 (案)【西部地域南路線】

【阪急園田駅への接続について】

地元からは、阪急園田駅接続への要望が強いですが、既存バス路線との競合や市の施策としての位置付けの整理、尼崎市との協議等、課題が多岐に渡ることから、現段階では難しいものと考えており、運行開始後、利用状況や問題点を整理しながら、必要に応じ、改めて検討します。

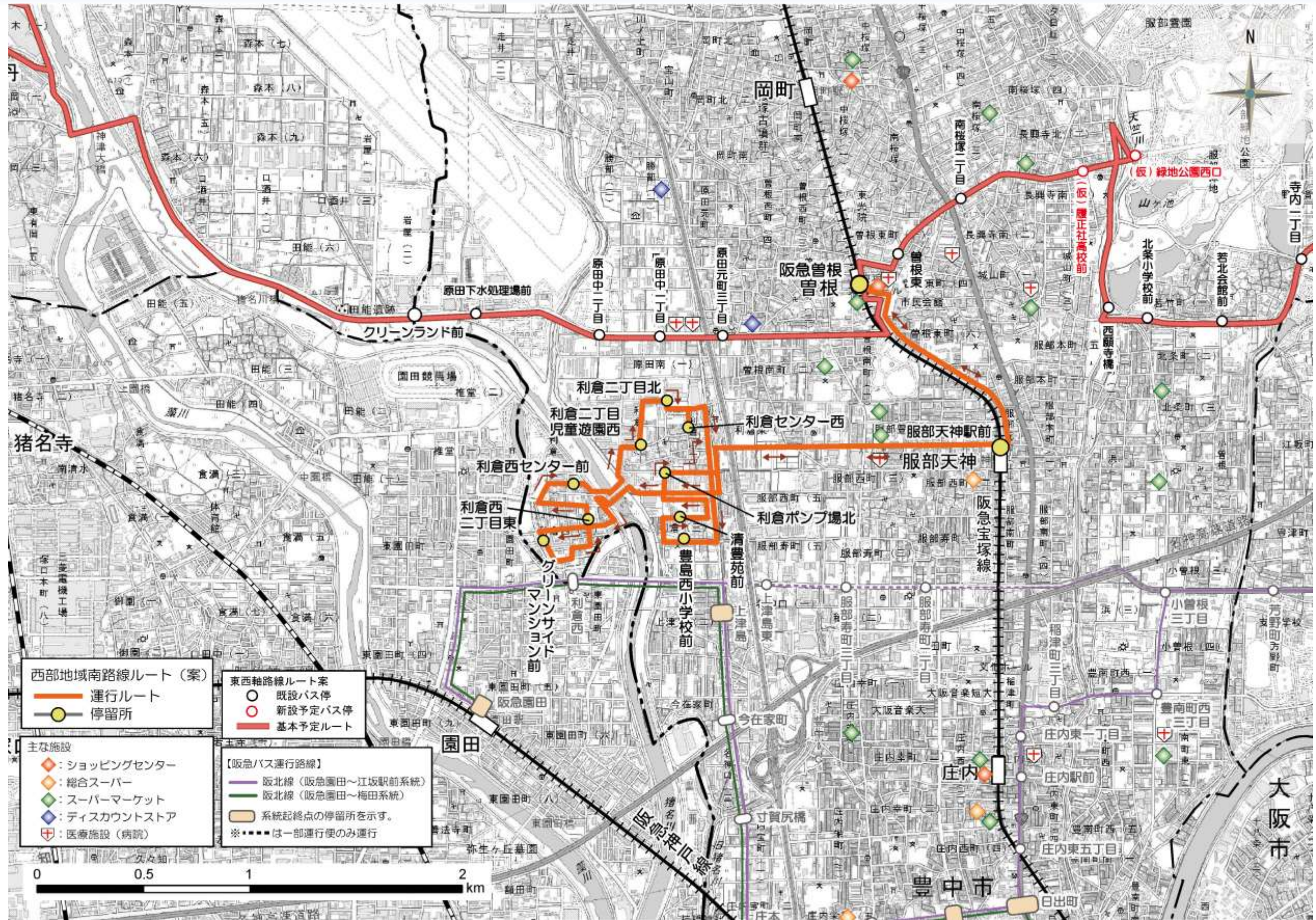


図 1.6 デマンド型乗合タクシー運行ルート (案)【西部地域南路線】

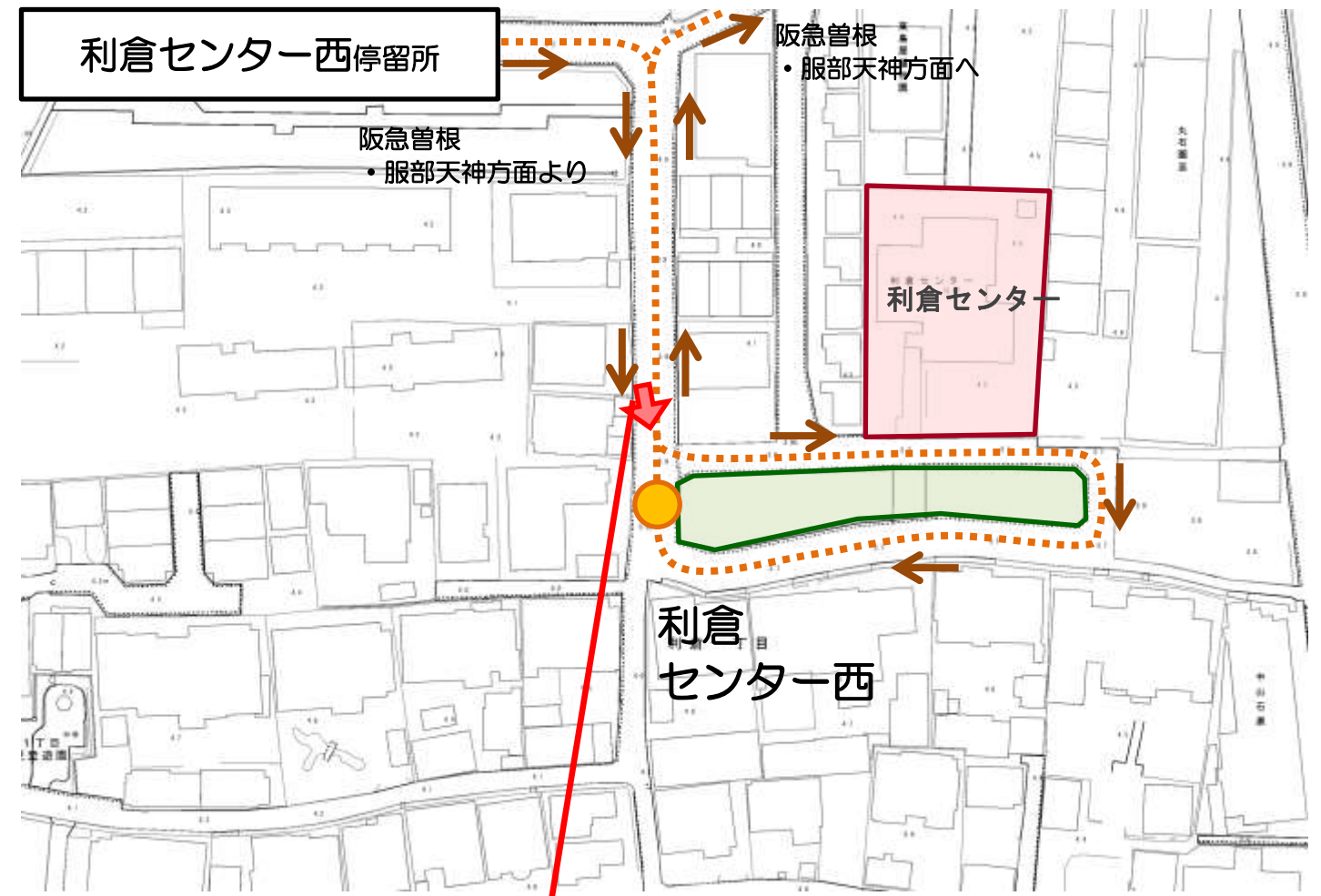
グリーンサイドマンション前停留所

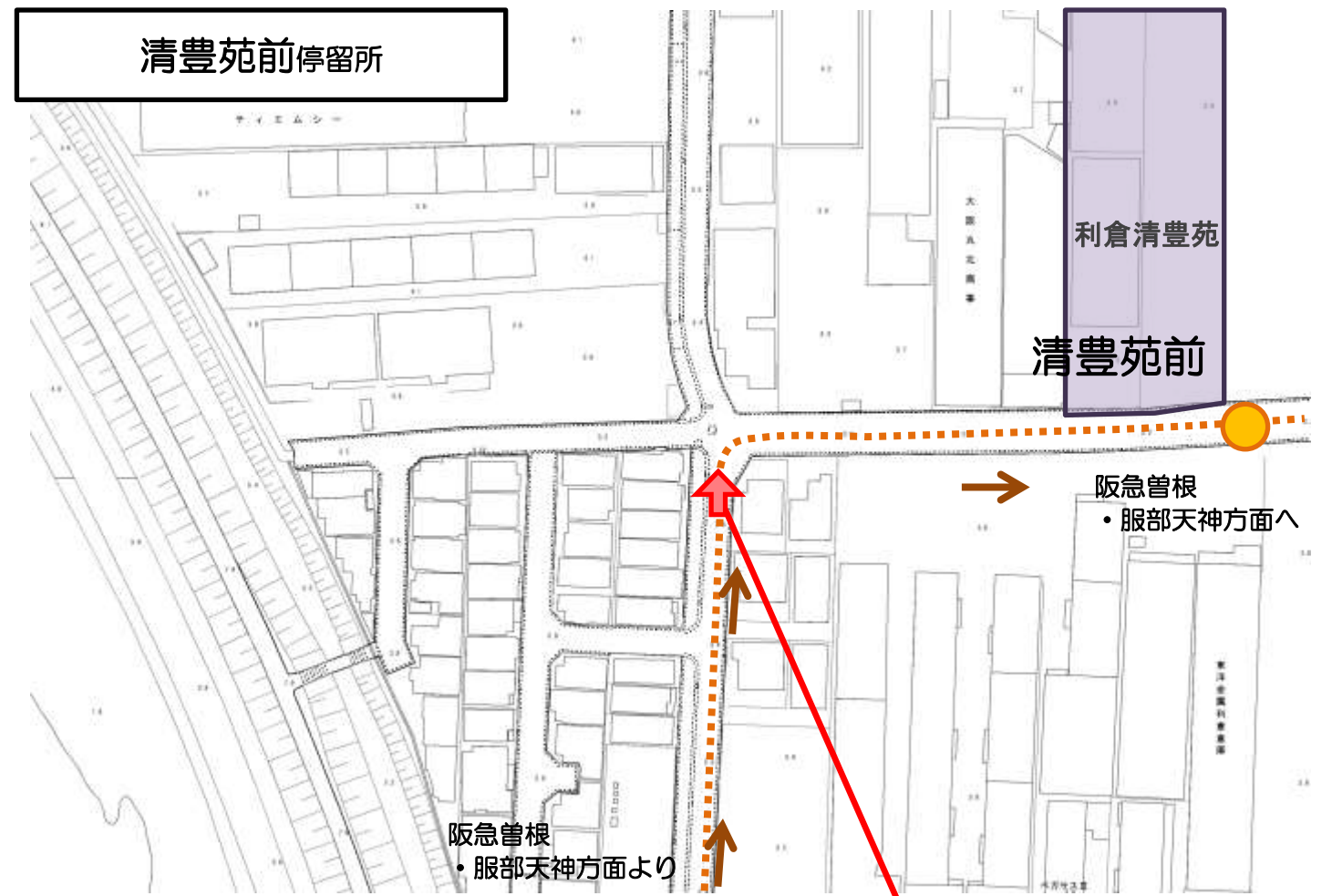
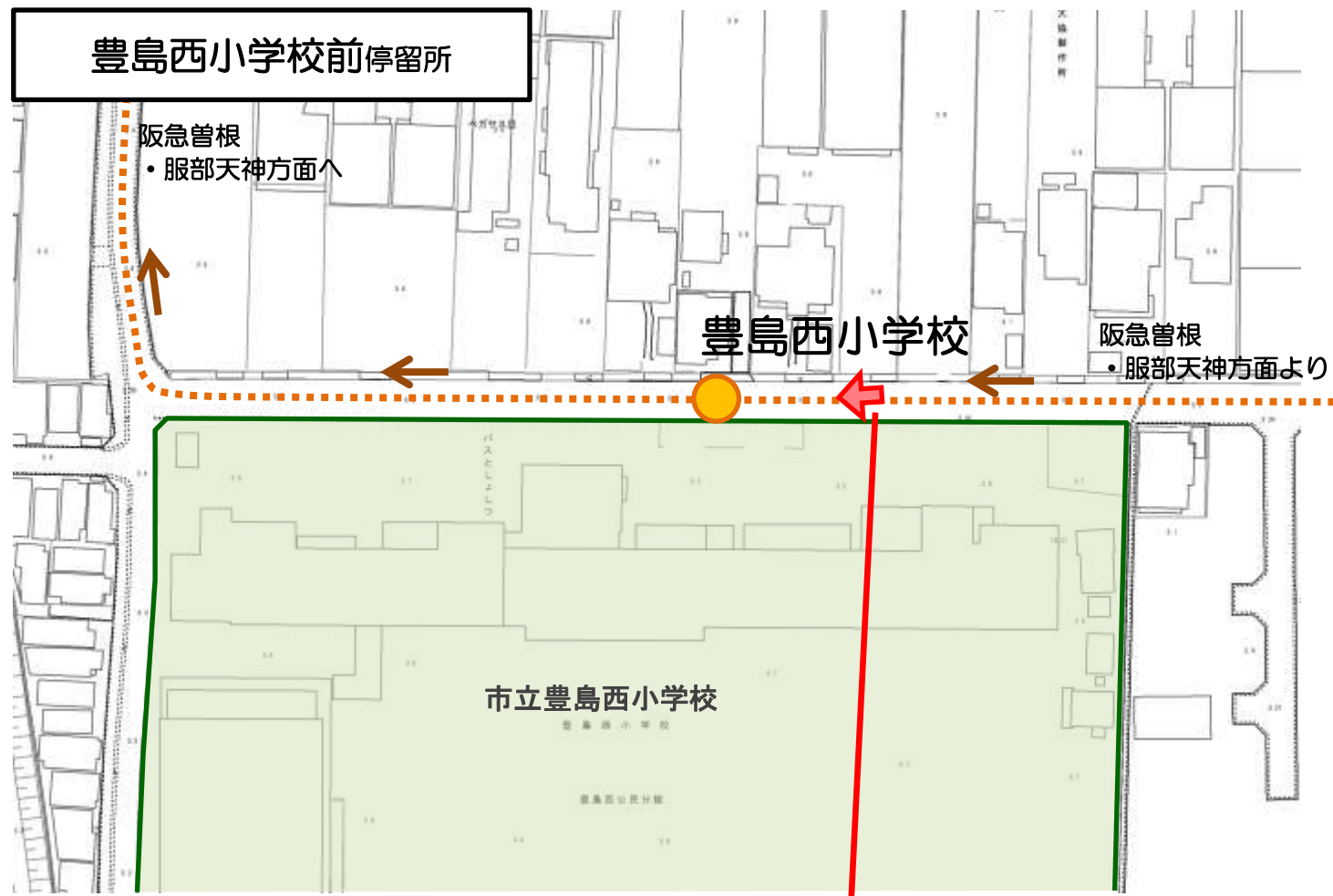


利倉西二丁目東停留所











(7) 運行概要

1) 運行日、運行時間帯及び運行本数

- ▶ デマンド型乗合タクシーは、需要が少ない地域を運行するため、地域住民の利用ニーズの把握を行う必要があります。
- ▶ 運行日は、運行開始時には平日のみとし、需要状況を踏まえて、運行日の拡大を図るものとします。
- ▶ 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(案)との運行本数(案)

| | |
|-------|-------------------------------------|
| 運行時間帯 | 平日9時台から16時台 |
| 運行本数 | 9~16時台 : 概ね1本/時 合計 : 8本/日(8往復/日) |

2) ダイヤ(案)

- ▶ 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でき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、パターンダイヤとすることを想定します。

● 西部地域北路線ダイヤ案(案)

| 停留所名称 | ダイヤイメージ | 停留所間所要時間(分) | ダイヤ案 | | | | | | | | |
|---------|---------|-------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| | | | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | |
| 阪急岡町 | ●●:00 | - | | | | | | | | | |
| 豊中 | ●●:03 | 3 | 9:03 | 10:03 | 11:03 | 12:03 | 13:03 | 14:03 | 15:03 | 16:03 | |
| 浄行寺 | ●●:06 | 3 | 9:06 | 10:06 | 11:06 | 12:06 | 13:06 | 14:06 | 15:06 | 16:06 | |
| 走井一丁目西 | ●●:07 | 1 | 9:07 | 10:07 | 11:07 | 12:07 | 13:07 | 14:07 | 15:07 | 16:07 | |
| 走井一丁目南 | ●●:08 | 1 | 9:08 | 10:08 | 11:08 | 12:08 | 13:08 | 14:08 | 15:08 | 16:08 | |
| 勝部センター前 | ●●:11 | 3 | 9:11 | 10:11 | 11:11 | 12:11 | 13:11 | 14:11 | 15:11 | 16:11 | |
| 勝部二丁目東 | ●●:12 | 1 | 9:12 | 10:12 | 11:12 | 12:12 | 13:12 | 14:12 | 15:12 | 16:12 | |
| 阪急岡町 | ●●:15 | 3 | 9:15 | 10:15 | 11:15 | 12:15 | 13:15 | 14:15 | 15:15 | 16:15 | |
| 豊中 | ●●:18 | 3 | 9:18 | 10:18 | 11:18 | 12:18 | 13:18 | 14:18 | 15:18 | 16:18 | |

● 西部地域南路線ダイヤ案（案）

| 停留所名称 | ダイヤイメージ | 停留所間所要時間(分) | ダイヤ案 | | | | | | | |
|---------------|---------|-------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | 9:25 | 10:25 | 11:25 | 12:25 | 13:25 | 14:25 | 15:25 | 16:25 |
| 阪急曽根 | ●●:25 | - | 9:25 | 10:25 | 11:25 | 12:25 | 13:25 | 14:25 | 15:25 | 16:25 |
| 服部天神駅前 | ●●:27 | 2 | 9:27 | 10:27 | 11:27 | 12:27 | 13:27 | 14:27 | 15:27 | 16:27 |
| グリーンサイドマンション南 | ●●:36 | 9 | 9:36 | 10:36 | 11:36 | 12:36 | 13:36 | 14:36 | 15:36 | 16:36 |
| 利倉西センター前 | ●●:37 | 1 | 9:37 | 10:37 | 11:37 | 12:37 | 13:37 | 14:37 | 15:37 | 16:37 |
| 利倉西二丁目東 | ●●:38 | 1 | 9:38 | 10:38 | 11:38 | 12:38 | 13:38 | 14:38 | 15:38 | 16:38 |
| 利倉二丁目児童遊園西 | ●●:40 | 2 | 9:40 | 10:40 | 11:40 | 12:40 | 13:40 | 14:40 | 15:40 | 16:40 |
| 利倉二丁目北 | ●●:41 | 1 | 9:41 | 10:41 | 11:41 | 12:41 | 13:41 | 14:41 | 15:41 | 16:41 |
| 利倉センター西 | ●●:42 | 1 | 9:42 | 10:42 | 11:42 | 12:42 | 13:42 | 14:42 | 15:42 | 16:42 |
| 豊島西小学校前 | ●●:45 | 3 | 9:45 | 10:45 | 11:45 | 12:45 | 13:45 | 14:45 | 15:45 | 16:45 |
| 利倉三丁目西 | ●●:46 | 1 | 9:46 | 10:46 | 11:46 | 12:46 | 13:46 | 14:46 | 15:46 | 16:46 |
| 利倉ポンプ場北 | ●●:47 | 1 | 9:47 | 10:47 | 11:47 | 12:47 | 13:47 | 14:47 | 15:47 | 16:47 |
| 服部天神駅前 | ●●:53 | 6 | 9:53 | 10:53 | 11:53 | 12:53 | 13:53 | 14:53 | 15:53 | 16:53 |
| 阪急曽根 | ●●:56 | 3 | 9:56 | 10:56 | 11:56 | 12:56 | 13:56 | 14:56 | 15:56 | 16:56 |

3) 料金

➤ 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料金（案）

・ 運賃は、「均一料金制」を基本とし、路線バスの初乗り料金（220円）と同程度とします。

(8) 運営方法（案）

1) 事業主体

➤ 事業主体は、交通不便地の改善を主体的に取組み、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。

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。

(9) 需要予測と収支予測

1) 需要予測と収支予測

| | |
|-----------|----------------|
| 1日あたり利用者数 | 約20人/日 |
| 年間運行経費 | 約8,000,000円/年 |
| 年間収入金額 | 約1,100,000円/年 |
| 年間収支金額 | △約7,000,000円/年 |

2) 1日あたり利用者数の算出方法

➤ 1日あたり利用者数は、資料3の東西軸路線の運行における需要予測と収支予測の1日あたり利用者数の算出方法と同じ方法です（資料3P5参照）。

3) 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が、今後の事業者との協議や公募時の提案によって、大きく変動する可能性があります。

- ・ 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日あたりに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年度実績））と1日あたり運行便数で除して算出。

4) 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と予定する運賃より算出。

(10) 新たな交通システム評価フロー（イメージ）

- 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。

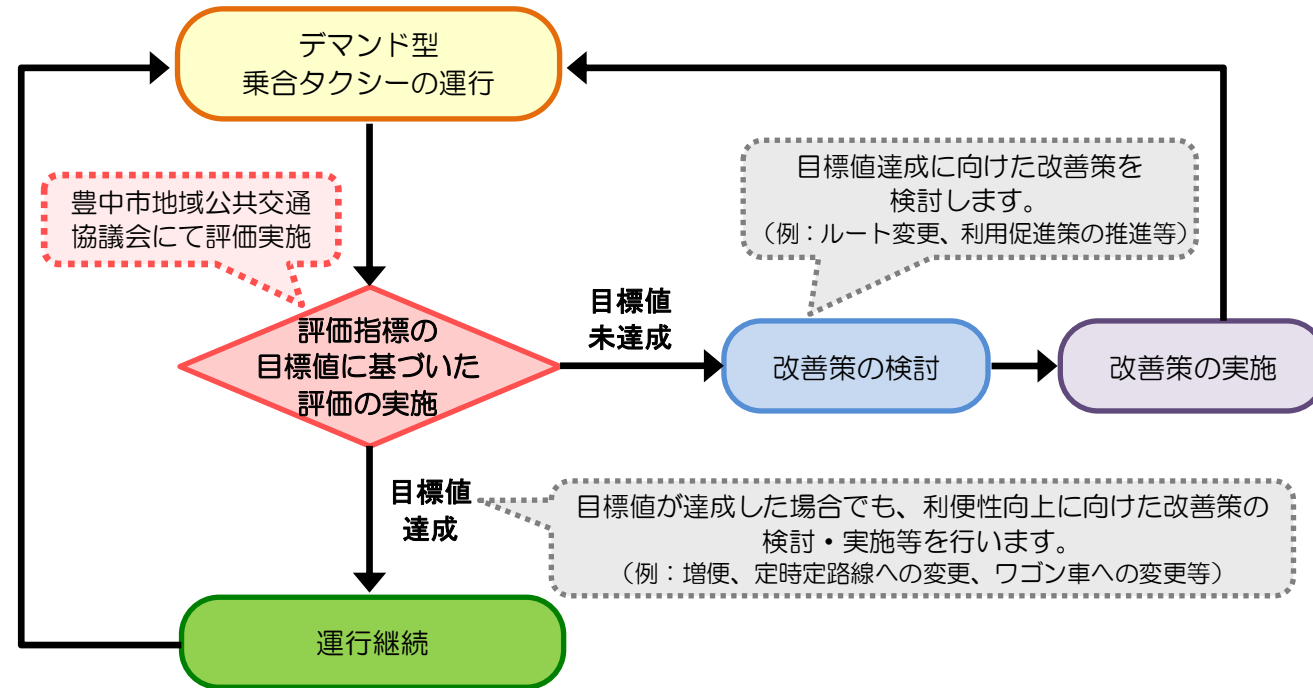


図 1.7 新たな交通システム評価フロー（イメージ）

1.2 南部地域

(1) バス運行補助事業について

- 現在、本市においては市立豊中病院及びクリーンスポーツランドへのアクセスを目的に2路線3系統のバス路線に対して運行補助を行っていますが、市立豊中病院線に関しては病院の利用者が2割に満たない状況にあり、クリーンスポーツランドに関しては施設（クリーンスポーツセンター）が廃止されています。
- 当初の役割は終わったものと判断し、市域における公共交通の抱える課題の解消に資する効果的な運行補助への転換に向けた見直しを行います。

(2) 現状と課題

- 豊中市におけるバス運行補助事業について、路線・系統別の現況と課題を以下に示します。

■補助路線の運行にかかる経緯と現状

市立豊中病院の移転（平成9年）に伴うアクセス確保、クリーンスポーツセンターのオープン（平成10年）による利用者の利便性を図るために、計2路線を赤字補填にて運行しています。一部、交通空白地を解消する機能を有していますが、南部地域から市立豊中病院への利用は少なく、またクリーンスポーツセンターの閉館（平成28年3月）により、当初の運行目的と現状が乖離（かいり）していることから、より効果的な補助事業への見直しが求められます。

■系統別に見た現状と課題

【市立豊中病院線（64系統）】

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。営業距離が長く長大路線であり、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市立豊中病院の利用者が全体の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。また、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、抜本的な見直しが必要です。

【市立豊中病院線（66系統）】

7便/日を平日のみ運行しており、年間約350万円の補助を実施しています。利用者数は少ないが、経路が短いため補助額は比較的少ない状況です。また、利用者の約半数が柴原駅を利用していますが、アンケート結果では市立豊中病院の利用が非常に少ない状況です。また、既存バス路線とすべてのバス停で重複しています。

【クリーンランド線（96系統）】

7往復/日を全日運行しており、年間約900万円の補助を実施しています。利用者は少なく、クリーンスポーツランドの廃止に伴い、クリーンランド職員の利用が殆どです。中間バス停での利用者は、全て阪急曽根駅を起終点とした利用です。当初の目的は失っていますが、今後公園整備やクリーンランド展望台解放等の行事開催の予定などもあるため、これらの公共施設へのアクセスの必要性は残っており、そのあり方について検討が必要です。

■市立豊中病院線及びクリーンランド線における利用者数

（平成26年度阪急バス乗降調査より）

●市立豊中病院線 64系統・66系統

| 便数 | 市立豊中病院線 | | |
|------|------------------|------------------|------|
| | 64系統往路 (加島駅発) | 64系統復路 (柴原駅発) | 66系統 |
| 1 | 30 | 14 | 10 |
| 2 | 24 | 21 | 17 |
| 3 | 29 | 22 | 14 |
| 4 | 20 | 24 | 21 |
| 5 | 18 | 17 | 6 |
| 6 | 15 | 34 | 4 |
| 7 | 14 | 20 | 10 |
| 8 | | | |
| 9 | | | |
| 計 | 150 | 152 | 82 |
| 1便平均 | 21.4 | 21.7 | 11.7 |

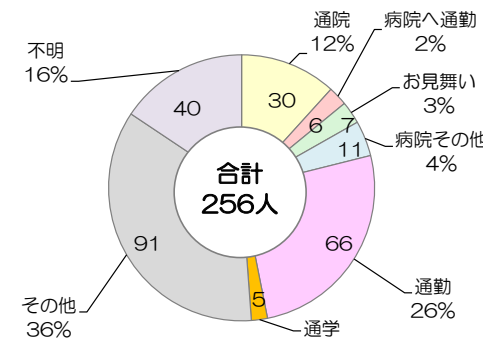
●クリーンランド線 96系統

| 便数 | クリーンランド線 | | | |
|------|------------------------|----------------------------|------------------------|----------------------------|
| | 96系統往路 (曾根駅発) 平日 | 96系統復路 (クリーンランド発) 平日 | 96系統往路 (曾根駅発) 休日 | 96系統復路 (クリーンランド発) 休日 |
| 1 | 7 | 1 | 6 | 4 |
| 2 | 21 | 1 | 1 | 3 |
| 3 | 10 | 1 | 8 | 8 |
| 4 | 6 | 19 | 5 | |
| 5 | 1 | 14 | 2 | |
| 6 | 7 | 4 | | |
| 7 | 1 | 10 | | |
| 8 | 0 | | | |
| 9 | 0 | | | |
| 計 | 53 | 50 | 22 | 15 |
| 1便平均 | 7.6 | 7.1 | 4.4 | 5 |

■市立豊中病院線及びクリーンランド線における利用者の利用目的

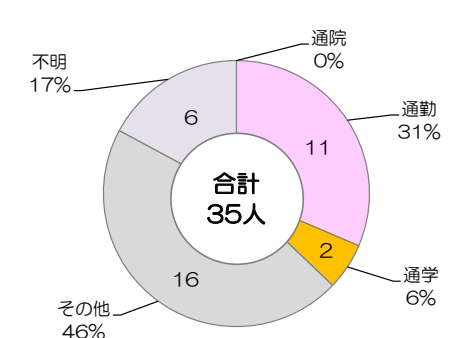
（平成26年度阪急バス乗降調査より）

●市立豊中病院線 64系統 (加島駅前～柴原駅)



※平日のみ運行

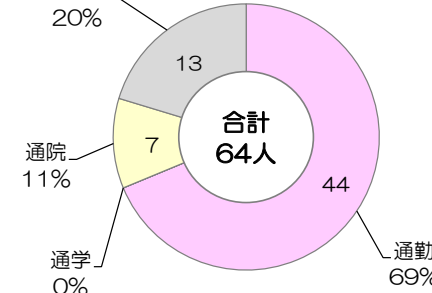
●市立豊中病院線 66系統 (柴原駅→豊中→柴原駅)



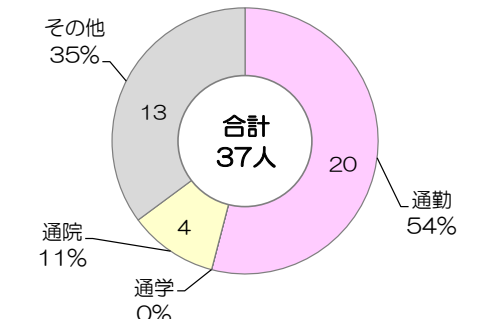
※平日のみ運行

●クリーンランド線 96系統 (阪急曾根～クリーンランド前)

【平日】



【休日】



(3) 補助見直しの考え方

➤ 現状と課題を踏まえ、補助路線の見直しを図る際の考え方は以下のとおりです。

■補助見直しの考え方

①補助目的の見直し

補助の目的を、従来の公共施設へのアクセス確保から、都市軸の強化、交通不便地の改善など、市域における公共交通が抱える課題の改善に資する路線の整備へ見直す。

②補助スキームの見直し

従来の赤字補填型の補助スキームから、より効果的なキームへの転換を検討する。

○市立豊中病院線の見直し

①64系統の見直し

・南側区間の見直し

市立豊中病院の外来患者のうち、南部地域からの患者は約5%と少なく、OD調査結果からも南部地域から柴原駅（市立豊中病院前）への流動が他区間と比べて少ないため、北条二丁目以南の必要性は低い。

・緑地公園駅～豊中駅区間の見直し

当該区間は、バス運行補助事業から一般のバス路線としての見直しについて、バス事業者と協議を行う。

・豊中駅～柴原駅区間の見直し

当該区間は、鉄道（阪急宝塚線及び大阪モノレール）と重複しており、必要性は低い。

②66系統の見直し

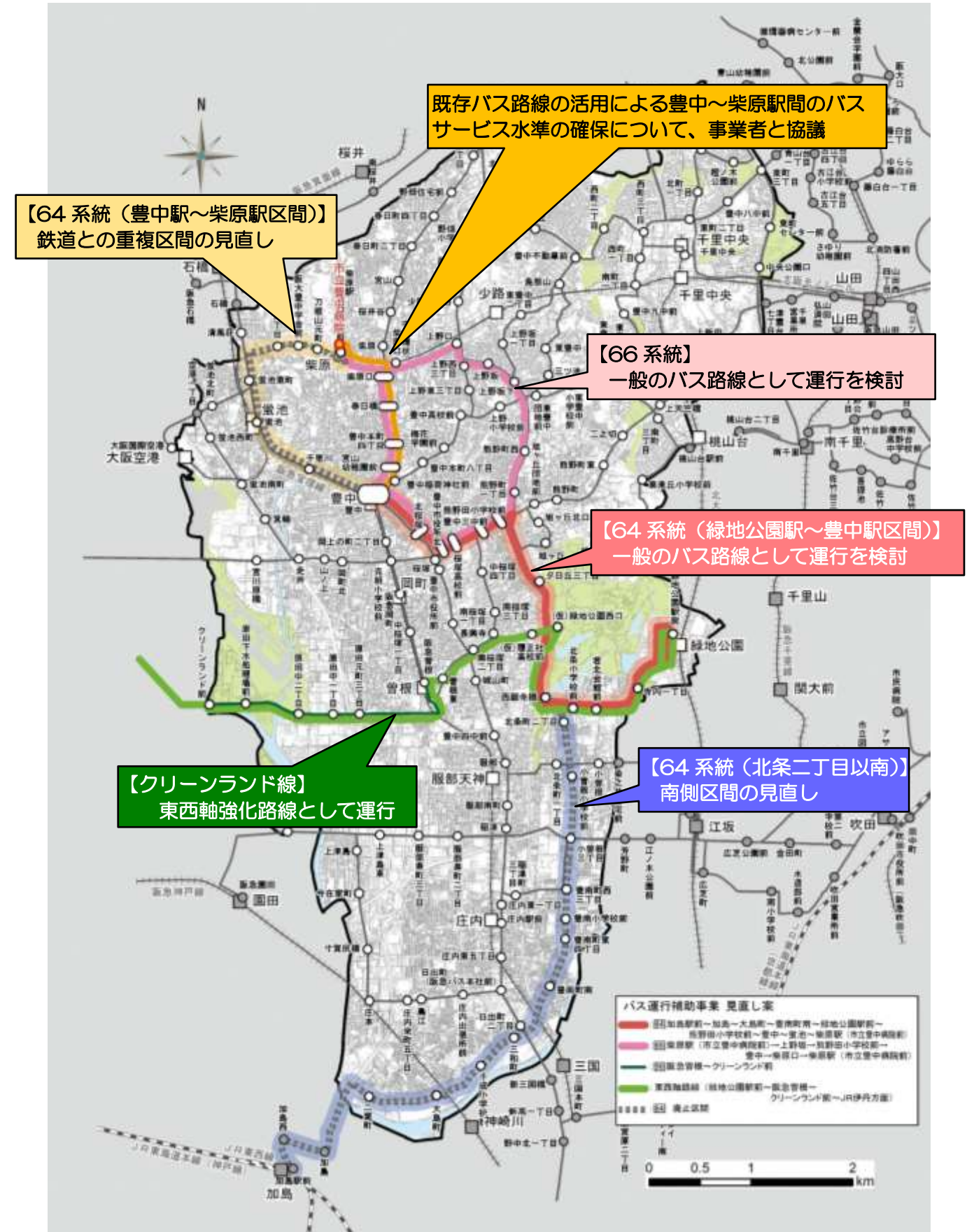
66系統は、バス運行補助事業から一般のバス路線としての見直しについて、バス事業者と協議を行う。

○クリーンランド線の見直し

・クリーンランド線は、東西軸強化路線として拡充を検討する。

バス運行補助事業の運行を市域全体の公共交通の見直しに再編

■バス運行補助事業見直しイメージ



(4) 補助路線見直し後の課題とその対応

【補助路線の見直しに伴い発生する課題とその対応】

①交通空白地の発生

64 系統の南側区間を廃止した場合、東部地域から南部地域にかけて、廃止されるバス停が多数生じ、南部地域には交通空白地が発生する。



○南部地域の公共交通利便性の確保

新たに発生する交通空白地を解消し、庄本地区周辺等の交通不便地に居住する市民の交通利便性の確保を目的に、新たな交通システムの導入の検討をする。導入検討の考え方を以下に示す。

- ①最寄り駅に接続すること
- ②利用者数に応じて接続可能な方式とすること
- ③現行の補助路線のバス停をできる限りカバーすること
- ④受益者負担の観点から適切な料金を徴収すること
- ⑤既存の路線バスとの競合を避ける事

②豊中駅⇄柴原駅間のサービス水準の低下

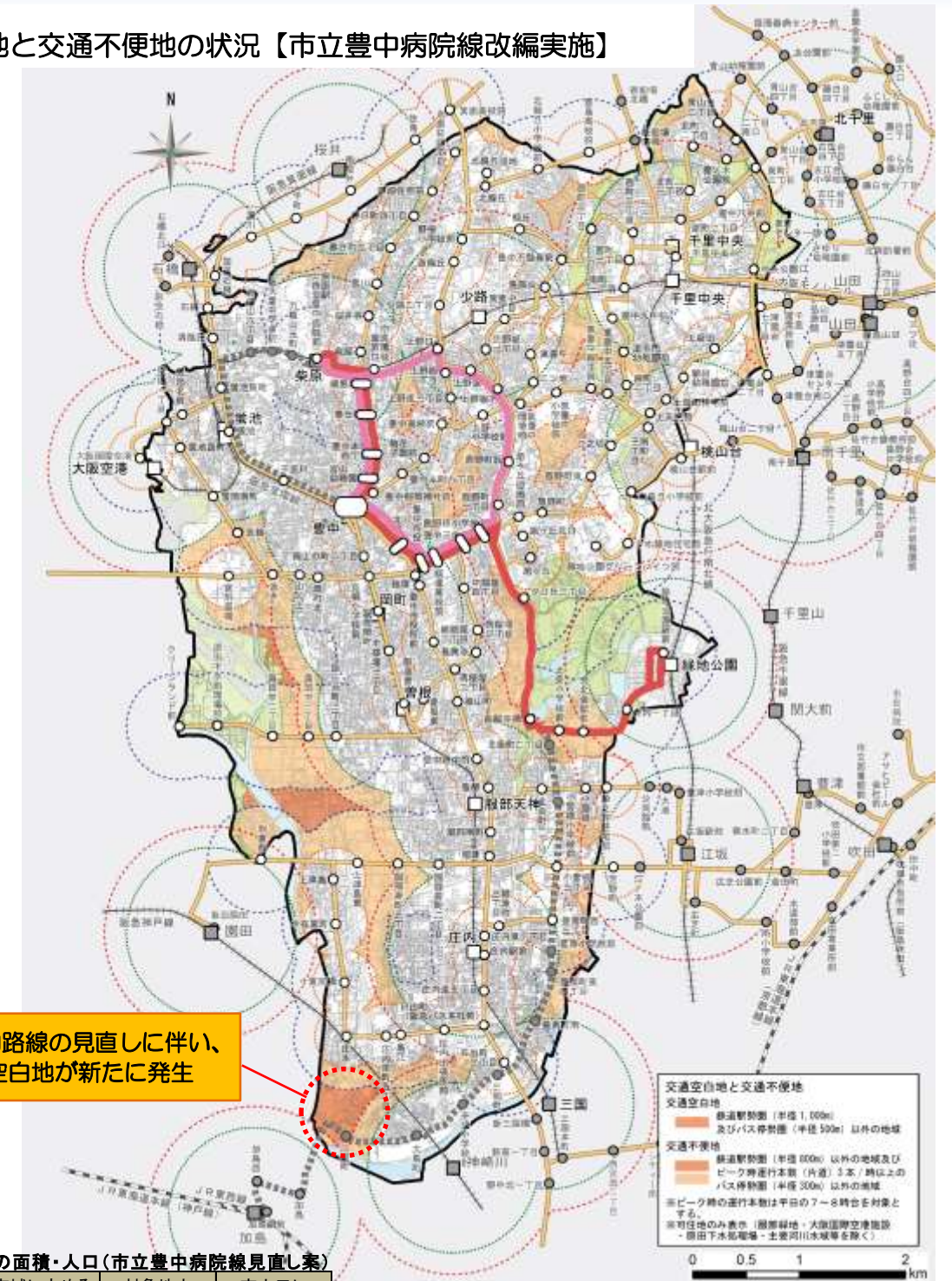
64 系統の鉄道との重複区間廃止により、豊中駅⇄柴原駅間を運行するバスの便数が減少する。



○民間バス路線との連携

既存のバス路線を活用し、豊中駅⇄市立豊中病院間のバス運行便数の拡充によりアクセスを図れるよう、交通事業者と協議を行う。

■交通空白地と交通不便地の状況【市立豊中病院線改編実施】



運行補助路線の見直しに伴い、
交通空白地が新たに発生

■交通空白地及び交通不便地の面積・人口（市立豊中病院線見直し案）

| | 面積 (km ²) | 市域に占める割合 | 対象地内人口 (人) | 市人口に占める割合 |
|-------|-----------------------|----------|------------|-----------|
| 交通空白地 | 0.52 | 1.4% | 1,828 | 0.5% |
| 交通不便地 | 5.72 | 15.7% | 51,676 | 13.1% |
| 豊中市域 | 36.39 | - | 395,479 | - |

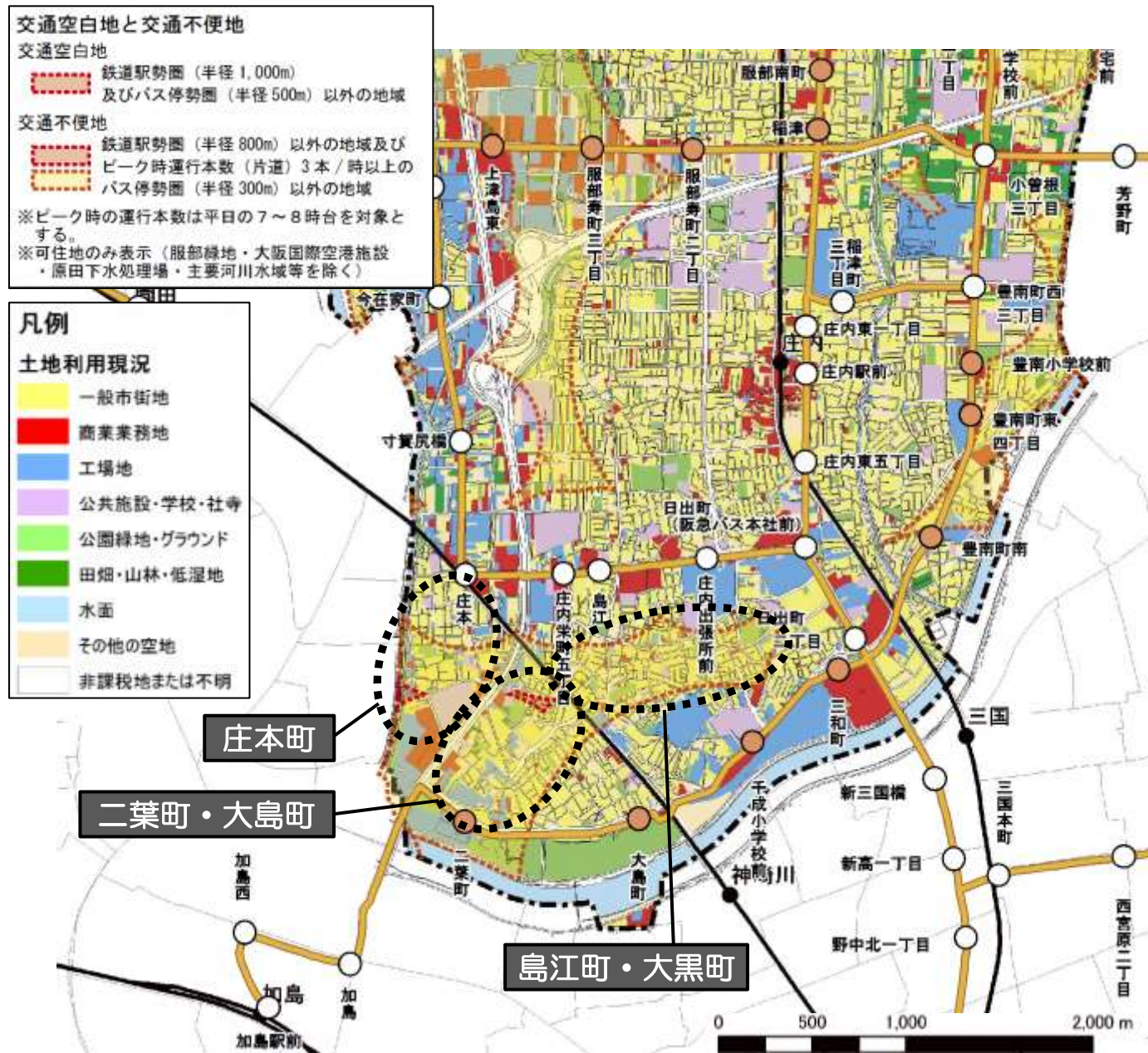
【参考】現況の交通空白地及び交通不便地の面積・人口

| | 面積 (km ²) | 市域に占める割合 | 対象地内人口 (人) | 市人口に占める割合 |
|-------|-----------------------|----------|------------|-----------|
| 交通空白地 | 0.31 | 0.9% | 951 | 0.2% |
| 交通不便地 | 5.72 | 15.7% | 50,337 | 12.7% |

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある。
 ※公共交通空白地及び公共交通不便地の面積は、地図上の計測による。
 ※豊中市域の面積は「平成26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。
 ※人口は平成27年10月1日現在による。

(5) 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、庄内駅にはアクセスしていません。



出典：土地利用現況図（平成28年）

図 1.8 土地利用現況図

(6) 導入する交通システムの運行概要

- ▶ 導入する交通システムについては、西部地域と同様とします。
- ▶ 対象地域は、市立豊中病院線 64 系統の南側区間の見直し区間及び庄本地区周辺等の交通不便地とし、現在の市立豊中病院線の需要を踏まえ、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



交通モードは西部地域と同様『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

- ▶ 導入する交通システムの運行形態、運行日、運行便数及び料金は、西部地域において導入する新たな交通システムと同様とします。

- 交通モード：乗合タクシー（セダン型タクシー車両）
- 運行形態：予約式定時定路線型デマンド交通
- 運行日及び運行便数：平日のみ運行、8便程度/日
- 料金：路線バスの初乗り運賃（220円）と同程度

(7) 運行ルート（案）

➤ 運行ルートは、市立豊中病院線の見直しに伴う、南部地域の交通不便地の改善を図ることを目的として「南部地域路線」を設定します。

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

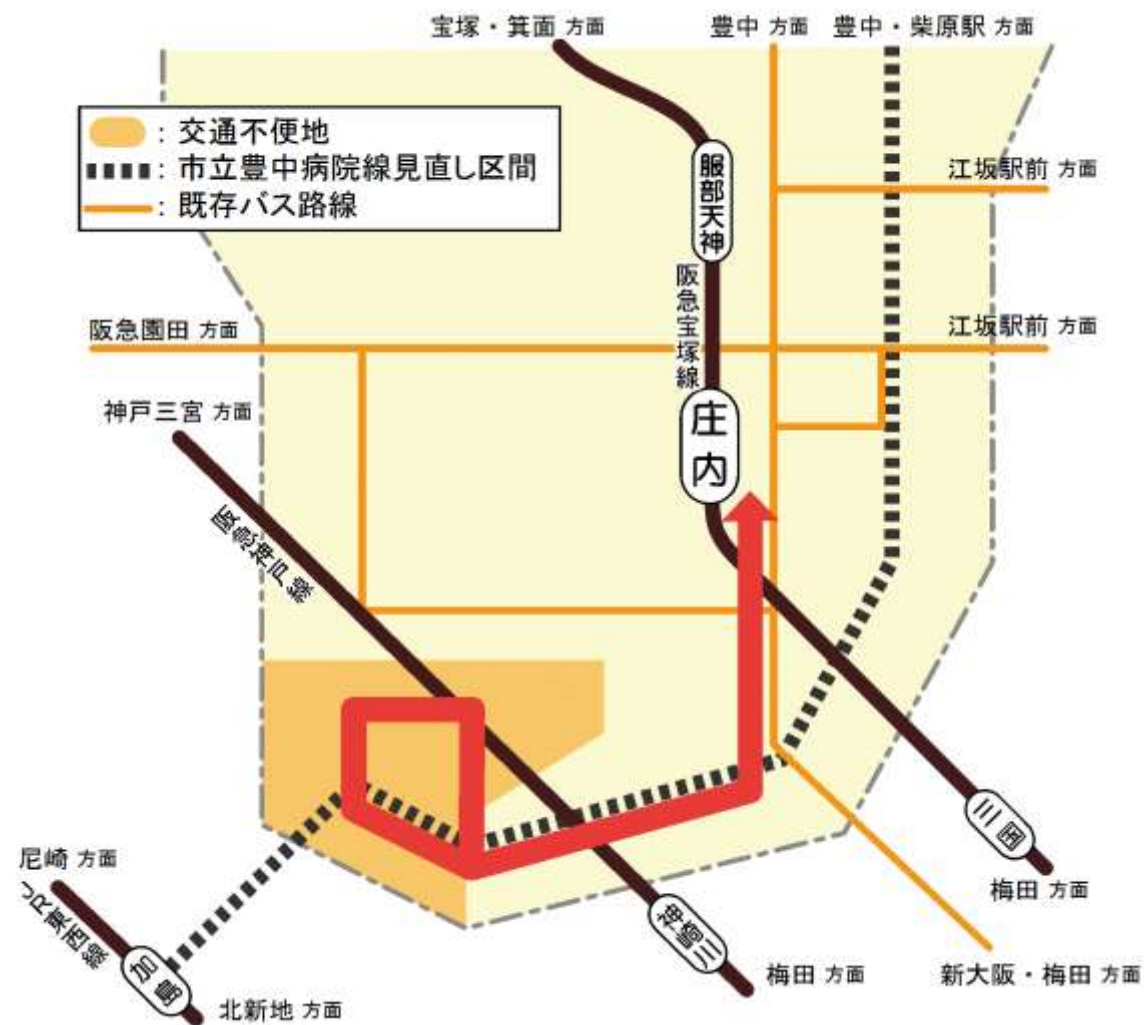


図 1.9 デマンド型乗合タクシー運行イメージ

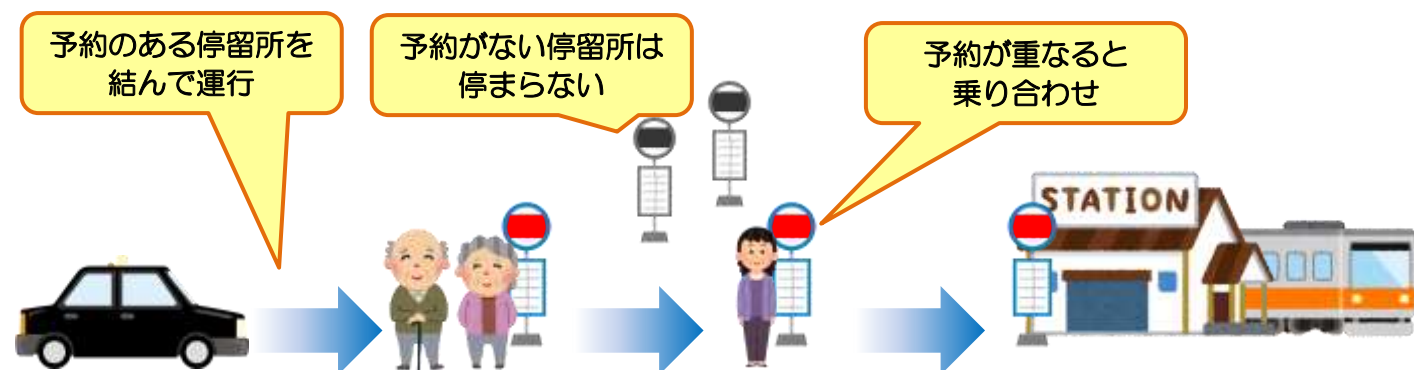
1.3 【参考】デマンド型乗合タクシーの概要

■ デマンド型乗合タクシーってどんな乗り物？

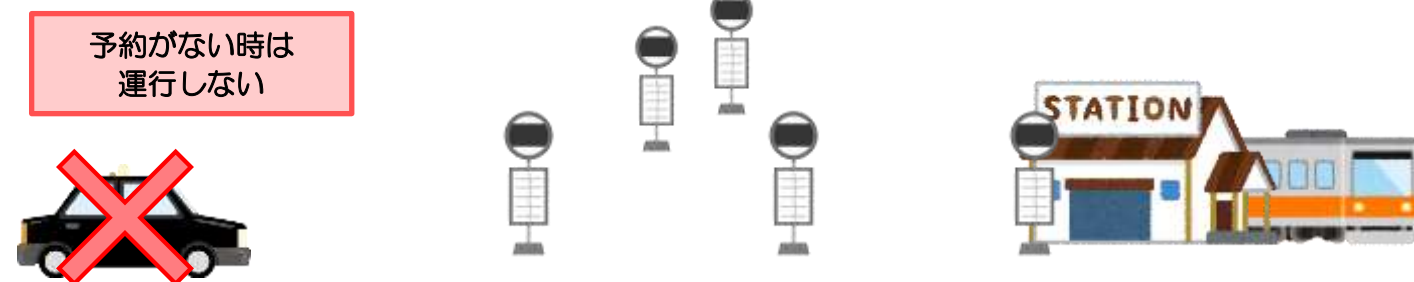
・事前に予約が必要で、路線バスのように停留所や運行時刻が決まっています。

- ・西部地域や南部地域における交通不便地と鉄道駅を結ぶルートで運行します。
- ・路線バスと違って、利用にあたっては必ず電話予約が必要です。
- ・一般のタクシーとは異なり、予約が重なった場合は、路線バスのように乗り合わせるの利用となります。
- ・決まった停留所を時刻表にしたがって走ります。ただし、予約がない停留所はとばして近道することがあります。
- ・予約がない便は運行しません。

【予約がある時】



【予約がない時】



・どなたでもご利用できます。運行は平日のみで、昼間に概ね 1 本/時です。

- ・デマンド型乗合タクシーはどなたでもご利用いただけます。
- ・運行日は、平日のみとします。
- ・運行時間帯は、平日の概ね 9 時台から 16 時台とします。
- ・運行間隔は、概ね 1 本/時とします
- ・運賃は、「均一料金制」を基本とし、路線バスの初乗り料金（220 円）と同程度とします。

■ デマンド型乗合タクシーの予約方法や利用方法は？

① 予約方法

- ・決められた期間内に電話で予約します。
※ 予約できる期限は、前日まで or 当日 2 時間前など、運行する事業者との調整・協議で決定する予定です。
- ・電話がつながると、以下の内容をオペレーターにお伝えください。

- ・「デマンド型乗合タクシー」を予約すること
- ・利用する方のお名前と連絡先（電話番号）
- ・利用する人数（おとな〇人、子ども〇人）
- ・利用する日付、ルート名(〇〇方面)、便(時刻)、乗車する停留所、降車する停留所
- ・車いす、ベビーカー、手押し車、大きな荷物などの有無（車両に積めない場合があるため、事前に確認します）

※帰りの便も利用される場合は、行きの便とあわせて予約できます。
※予約の変更や取り消しは速やかにお電話ください。キャンセル料はかかりません。
※車両の定員(4名)を超える場合には車両を追加して運行します。

② 利用方法

- ・予約した時刻までに乗車する停留所に来てください。発車時刻までに停留所に来られない場合はご利用できません。
- ・乗合タクシーが停留所に到着後、運転手に「お名前」と「降車する停留所」を伝えてください。
- ・運賃は現金で乗車時にお支払いください。

車両には一般のタクシーと区分できる『デマンド型乗合タクシー』の表示をします

※予約が重なった場合は、乗り合わせるのご利用となります。
※予約のない停留所には停車しないため、近道して運行する場合があります。
※忘れ物は、運行事業者へお問合せください。

※堺市乗合タクシーパンフレットを参考に作成

問題点と課題

① 人口減少・高齢化社会への対応

当市の人口は平成32年をピークに減少に転じると推計されており、現在バス交通網が充実している地域においてもバス利用者が減少し、路線の廃止などが懸念されます。また、高齢者人口の増加は続き、マイカーを主な移動手段としている地域では、高齢により運転が困難になり、新たな移動手段のニーズが生じる可能性が高まります。

② バス利用者の減少

バス利用者は、平成4年をピークに減少を続け、平成27年にはピーク時の約6割まで減少しており、今後、民間事業として採算が合わない路線も出る可能性があります。

③ 市域南側における脆弱な公共交通網

本市は南北方向に阪急宝塚線、阪急神戸線及び北大阪急行が、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、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。

④ 交通空白地・交通不便地の存在

全国と比較すると恵まれている状況ではありますが、交通空白地については、西部地域等に一部存在し、交通不便地については、西部地域に広く分布し、東部地域などに散見される状況です。

⑤ 自転車通行空間の環境

平坦地に位置する市域南側では自転車の分担率が高く、特に南部及び中部地域においては約30%を占めます。一方で、自転車通行空間は十分でなく、自転車と歩行者の事故は増加しています。

⑥ 転換期を迎えたバス運行補助

バス運行補助事業路線である市立豊中病院線は、病院への利用が2割に満たず、特に南部地域からの利用者は非常に少ない状況です。またクリーンランド線では、当初の目的であったクリーンスポーツランドが廃止され、通勤利用が半数以上を占める状況です。

基本理念・基本方針と取り組むべき施策

【基本理念】

マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備

本市は、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り組みが必要です。

このため、本計画は「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です。

【基本方針】

基本方針1 公共交通ネットワークの充実

- 東西の繋がりが弱い市域南側において、地域連携網としてのバス路線の整備により、地域活性化を推進する。
- 交通不便地を改善するため、地域ニーズに応じた、鉄道駅等へのアクセス交通の整備を行う。
- 交通結節点及び地域の顔として機能する駅前広場整備を推進する。

基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり

- バスの安全性・利便性・快適性の向上を図るため、利用環境を改善する。
- 自転車に関わる事故の減少と利便性向上のため利用環境を改善する。
- 公共交通のバリアフリー化を推進する。

基本方針3 公共交通サービスの持続的な提供

- 市民、事業者及び行政で連携しながら、過度に自動車に頼る状態から、公共交通の利用を促す取り組みを進める。
- 現状に合わなくなってきたバス運行補助事業路線の見直しを図り、持続可能な公共交通網の構築に取り組む。

【取り組むべき施策】

- ①東西軸の強化
- ②交通不便地の改善
- ③大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し
- ④交通結節点の改善
- ⑤乗継利便性の向上
- ⑥バリアフリー化の推進
- ⑦バス利用環境の改善
- ⑧自転車利用環境の改善
- ⑨モビリティ・マネジメントの推進
- ⑩バス運行補助事業の見直し

【計画期間における達成目標】

1.公共交通利用者数の維持・向上

2.公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上

3.交通不便地・空白地に居住する人口割合の減少

公共交通ネットワークの充実や公共交通環境の整備などのハード的な施策と、ソフト施策的な利用促進等を総合的に推進することで、3つの目標を達成することを計画における計画年度内の目標とします。

1. 公共交通改善計画における目標

1.1 計画における目標の考え方

- 本計画は、『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、「公共交通ネットワークの充実」、「誰もが利用しやすい公共交通環境づくり」及び「公共交通サービスの持続的な提供」を基本方針として、さまざまな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です。
- これらの基本方針に基づく施策を進め、基本理念を実現するため、計画期間中に達成すべき具体的な目標定め、その実現を目指します。

1.1.1 計画目標の設定

- 計画の目標を以下の通り設定します。
- なお、問題点・課題、基本理念、基本方針、取組むべき施策及び目標は別紙【資料5】のとおりです。
- 下記目標を含め、評価指標および具体的な目標数値を整理します。

計画期間における達成目標

| |
|------------------------------|
| 目標 1.公共交通利用者数の維持・向上 |
| 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 |
| 目標 3.交通不便地・空白地に居住する人口割合の減少 |

2. 公共交通改善計画における評価指標

2.1 評価指標の考え方

- 豊中市公共交通改善計画の基本理念の実現に向けた進捗を管理するため、評価指標・目標値を定め、定期的に状況を把握するものとします。
- 目標に対する到達点を見極め、PDCA サイクル（立案（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、管理します。
- 個別の施策についても、計画における達成目標とは別に、評価指標を定めます。
- 評価は、「豊中市地域公共交通協議会」において定期的に実施します。

2.2 評価指標・目標値の必要性

- 目標の達成に向けて実施する施策について、その効果が発現しているか確認することで、状況に応じたスケジュールや施策内容等の見直しができます。
- 市民に対して、施策の取組み状況を伝えるとともに、積極的に公共交通を利用する意識を醸成させることが期待できます。
- 事業実施主体にとって、計画における施策の効果を確認し、さらなる施策実施に向けたモチベーション（動機付け）となることが期待できます。

3. 公共交通改善計画全体における評価指標

3.1 評価指標・目標値の考え方

- 施策の実施量を示すアウトプット指標だけでなく、可能な限り施策の実施により発生する効果・成果を表すアウトカム指標を設定します。
- PDCA サイクルに基づいた効果の計測と状況に応じた計画の見直しができるように、比較的容易に計測ができる評価指標・目標値を設定します。

3.2 評価指標

- 公共交通改善計画における達成目標に関する評価指標（案）を以下に示します。これを参考に各施策の効果等の検証方法の検討を進めます。

表 3.1 豊中市公共交通改善計画 評価指標（案）

| 達成目標 | 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 |
|------|----------|------------------------|--|---|--------------|------|------|
| 目標 1 | 公共交通利用状況 | 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 | 現状維持 |
| | | 路線バス利用者数 | バス乗降客数 | 市内各バス停の乗降客数の合計 | 事業者報告 | 毎年度 | 現状維持 |
| 目標 2 | 市民生活 | 公共交通の利便性に対する満足度（全市） | 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う市民の割合（～H30） 公共交通の充実を理由に豊中市に住み続けたいと思う市民の割合（H30～） | 豊中市市民意識調査 | 隔年 | 現状維持 |
| | | 公共交通の利便性に対する満足度（交通不便地） | 交通不便地の住民における公共交通利便性に対する満足度 | 自身の住居地が公共交通が便利であると感じている住民の割合 | アンケート | 毎年度 | 向上 |
| 目標 3 | 公共交通カバー率 | 交通空白地及び不便地の居住地人口割合 | 市の総人口（居住地面積）に対する交通空白地及び不便地内に居住する人口（居住地面積）の割合 | （市の総人口（居住地面積）－（鉄道駅勢圏内人口（面積）＋バス停勢圏内人口（面積）））/市の総人口（居住地面積） | 計画の中で示す地図ベース | 随時 | 減少 |
| | | 交通不便地域及び交通空白地の居住地面積割合 | | | 計画の中で示す地図ベース | 随時 | 減少 |

4. 主要施策における評価指標

4.1 評価指標・目標値の考え方

- 公共交通改善計画の主要施策における評価指標は以下に示します。
- 施策評価にかかる評価指標は、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**」に分類します。

- ① 「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。
- ② 運行評価指標は、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」、改善の必要性を判断する「改善基準値」、事業の目標を明示する「運行目標値」を設定します。
- ③ 「運行改善参考指標」は、目標値を設定せず、他の項目と合わせ、運行計画内容の見直しを行う際の参考とします。

- 評価実施にあたり、評価実施手順（フロー）、運行計画内容の見直し結果の反映時期等について、今後検討します。
- 各評価指標の目標値をはじめ、各指標の優先順位等、今後、精査が必要です。
- 一部の評価指標は、アンケート調査が必須となります。実施事業における利用者を対象とした「車内アンケート調査」と、地域住民を対象とした「郵送アンケート」の2種類を想定しています。

4.2 東西軸路線の運行に関する指標

4.2.1 運行評価指標

- 東西軸路線の運行に関する運行評価指標項目（案）を以下に示します。これを参考に今後検討をすすめます。

表 4.1 東西軸路線の運行に関する運行評価指標項目（案）

| 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 | 路線利用者数 | 利用者数の実数 | 路線全体の乗車人員 | 事業者報告 | 毎年度 | 増加 |
| | バス停別乗降客数 | 利用者数の実数 | バス停毎の乗降客数 | 事業者報告 | 毎年度 | 増加 |
| 認知度 | 認知率 | 市民における事業の認知割合 | アンケート調査により、認知率を確認 | アンケート | 毎年度 | 増加 |
| 運行経費 | 収支率 | 総運行経費に対する総収入額の割合 | 総収入額/総運行経費 | 事業者報告 | 毎年度 | 増加 |

4.2.2 運行改善参考指標

- 東西軸路線の運行に関する運行改善参考指標を以下に示します。これを参考に今後検討をすすめます。

表 4.2 東西軸路線の運行に関する運行改善参考指標（案）

| 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 |
|------|----------------|--------------------------|---------------------------------|-------------------|------|
| 利用状況 | 1便あたり利用者数 | 利用者数の実数 | 1便あたりの乗車人員 | 事業者報告 | 毎年度 |
| | 利用者の所属 | 利用者の各所属割合 | アンケート調査により、属性を調査（住所地、年齢、職場・学校等） | 車内アンケート | 毎年度 |
| 利用目的 | 利用者の目的 | 利用者の利用目的割合 | アンケート調査により、利用目的を調査（買物、通勤通学、通院等） | 車内アンケート | 毎年度 |
| 運行経費 | 市支出金額 | 運行にかかる市の年間財政負担額 | 年間負担額 | 市報告 | 毎年度 |
| | 利用者一人あたりの財政負担額 | 利用者一人当たりの運行にかかる市の年間財政負担額 | 年間負担額/年間利用者数 | 事業者報告 報告（利用者数） | 毎年度 |

4.3 乗合タクシーの運行に関する指標

4.3.1 運行評価指標

▶ 乗合タクシーの運行に関する評価指標（案）を以下に示します。これを参考に今後検討をすすめます。

表 4.3 乗合タクシーの運行に関する評価指標（案）

| 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 |
| | 停留所乗降客数 | 利用者数の実数 | 停留所毎の乗降客数 | 事業者報告 | 毎月 | 増加 |
| 認知度 | 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 | 総運行経費 | 総運行経費-総収入額 | 事業者報告 | 毎月 | 減少 |

4.3.2 運行改善参考指標

▶ 乗合タクシーの運行に関する運行改善参考指標（案）を以下に示します。これを参考に今後検討をすすめます。

表 4.4 デマンド型乗合タクシーの運行に関する評価指標（案）

| 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 |
|------|----------------|--------------------------------|----------------------------------|-----------|------|
| 利用状況 | 1便あたり利用者数 | 1便あたりの利用者数 | 利用者数/実際に運行した便数 | 事業者報告 | 毎月 |
| | 運行実施率 | 予定運行便数に対して実際に運行した便数の割合 | 実際に運行した便数/予定運行便数（ダイヤで設定している運行便数） | 事業者報告 | 毎月 |
| | 乗合状況 | 1便あたりの利用者数 | デマンド型乗合タクシーの利用者数/実際に運行した便数 | 事業者報告 | 毎月 |
| | 利用者における地域住民の割合 | 該当路線の沿線住民における利用率（路線別評価） | アンケート調査により、当該路線の利用実態を確認 | 車内アンケート | 毎年度 |
| 利用目的 | 利用者の目的 | 利用者の利用目的割合 | アンケート調査により、利用目的を調査（買物、通勤通学、通院等） | 車内アンケート | 毎年度 |
| 運行経費 | 利用者一人あたりの財政負担額 | 利用者1人当たりの運行に係る市の年間財政負担額 | 年間負担額/年間利用者数 | 事業者報告 | 毎年度 |
| 市民生活 | 住民の外出回数 | 運行開始前後における市民の外出回数の変化 | 運行開始前後の外出回数の確認 | 郵送アンケート | 毎年度 |
| | 公共交通満足度 | 運行開始前後における市民の公共交通利便性に対する満足度の変化 | 豊中市が公共交通の利便性が高いまちだと思ふ市民の割合 | 豊中市市民意識調査 | 隔年 |

■豊中市公共交通改善計画にかかる目標について

1. 公共交通利用者数の維持・向上
2. 公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上
3. 事務局として確定できておらず、下記A～D案を想定しています。

A案：交通不便地・空白地に居住する人口割合の減少

- ・現行案。公共交通網を整備し、交通を使いにくい人の割合を減少させるという意図であるが、当該地域の人を追い出す意図に見え、マイナスイメージとして取られかねない点は問題と考えている。

B案：交通不便地、空白地の減少

- ・面積に着目してその減少を目的とする案。上記マイナスイメージはないが、工業系用地の不便地等の面積減少は目的ではなく、居住者に対して評価すべきと考えれば適切でない。

C案：公共交通の利用に支障のある人口割合の減少

- ・「利用に支障がある人」は項目として一見わかりやすいが、物理的距離で利用しがたい人に加え、バリアで利用できない人、病気等個人的な理由による人等対象が大きくなり、定義付け、評価項目の選定が難しい。

D案：交通不便地における公共交通確保地割合の向上

- ・乗合タクシーによる交通不便地の改善を目標に落とし込んだ案。交通不便地を、ピーク時3本の縛りによるものと、物理的な距離（バス停 300～500m、駅 800～1,000m の部分）によるものに分類し、ピーク時の縛りによるものは一応利用はできると定義し、物理的な距離で利用しがたい後者の割合を減らすことを目的とするもの。再度新しい指標を定める作業が必要。

豊中市公共交通改善計画構成案について

1. 豊中市公共交通改善計画の位置付け

- 豊中市公共交通改善計画は、「豊中市総合計画」及び、「豊中市都市計画マスタープラン」など上位計画や関連計画と整合を図りつつ、「豊中市立地適正化計画（平成 30 年度成案化予定）」との連携による豊中市における公共交通のマスタープランとして策定します。
- また、豊中市公共交通改善計画の下部計画として、新規に実施する施策の具体的内容を示した「（仮称）豊中市公共交通改善実施計画」を別途定めるものとします。

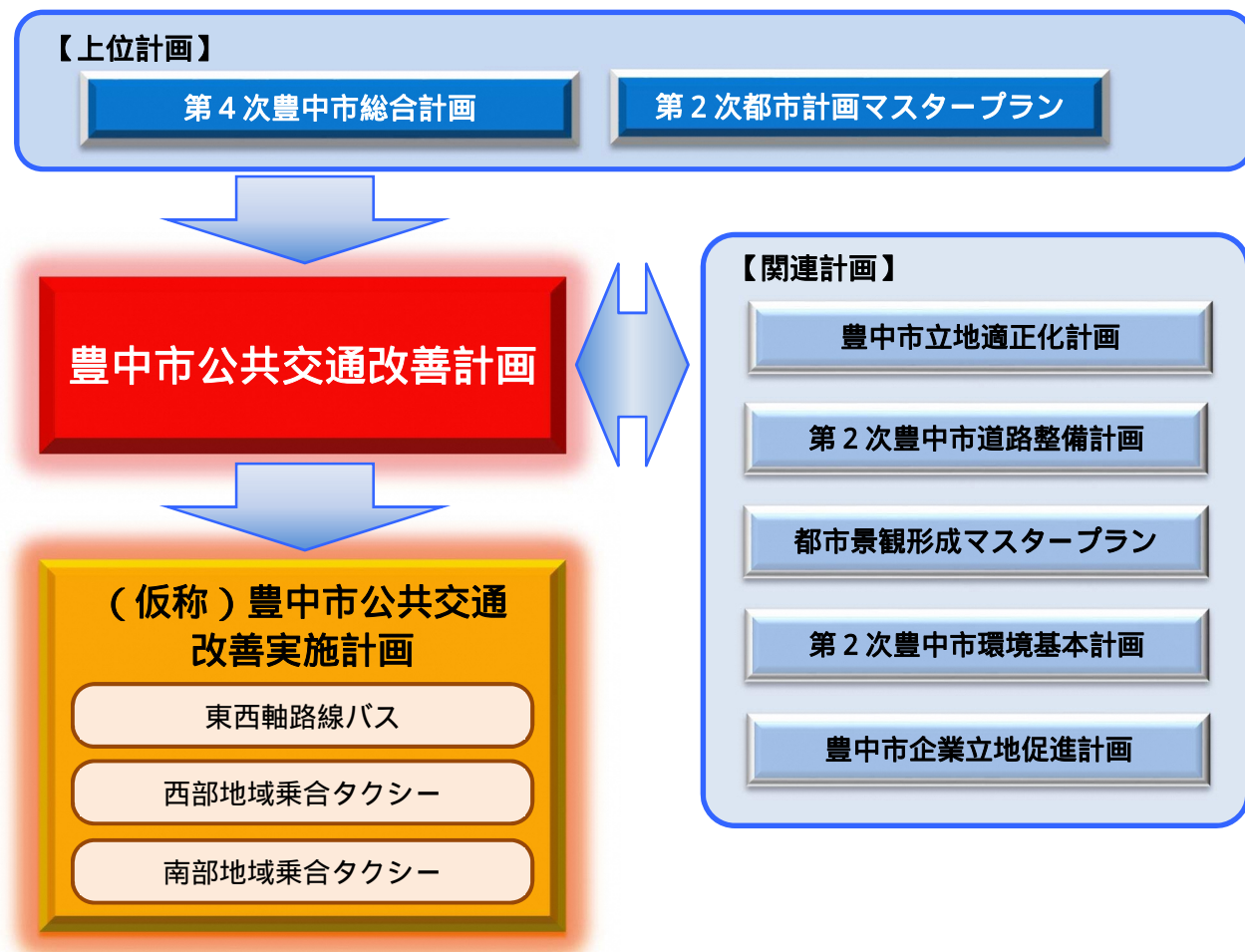


図 1.1 豊中市公共交通改善計画の位置付け

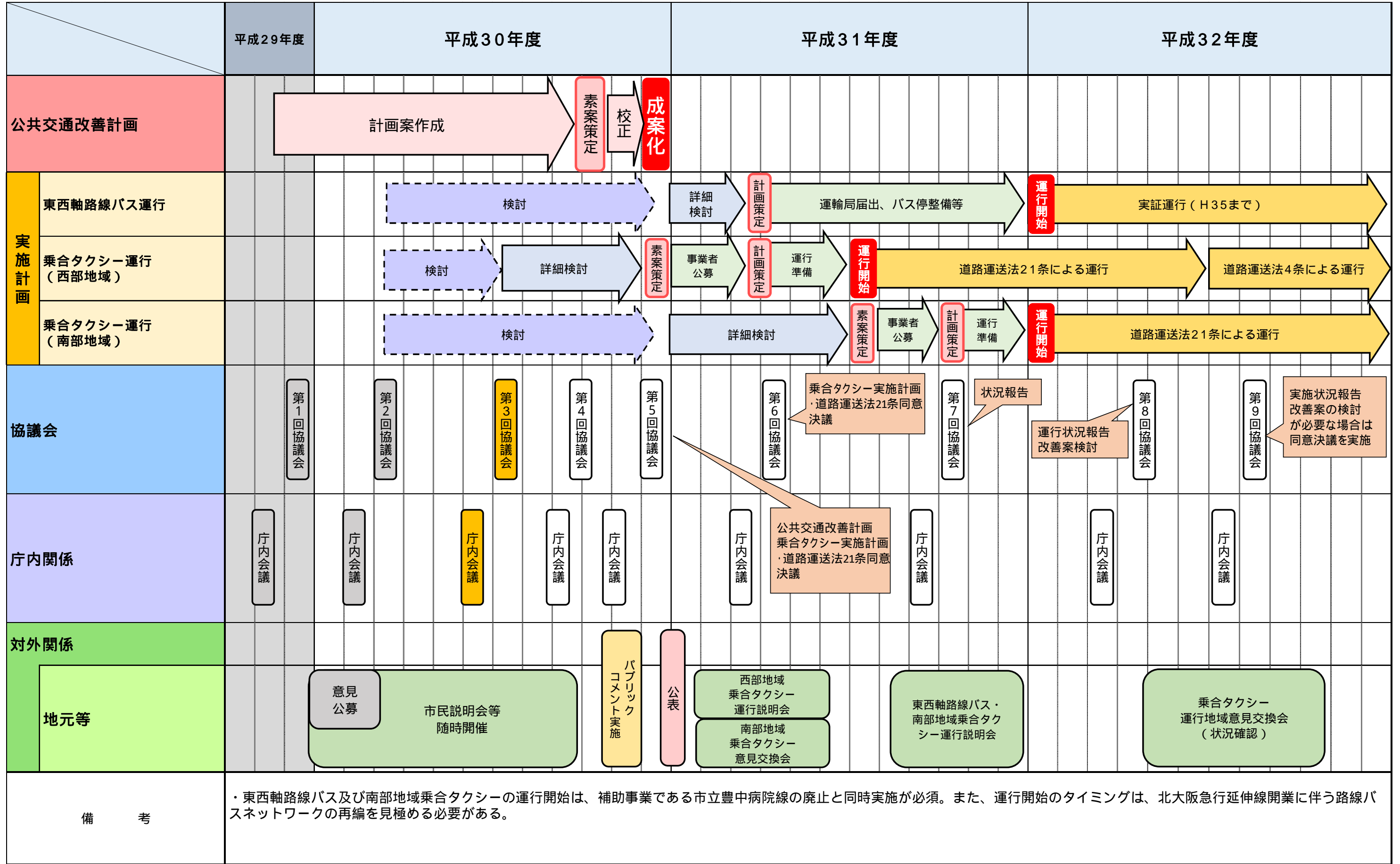
2. 豊中市公共交通改善計画目次構成（案）

| 豊中市公共交通改善計画 | |
|---|---|
| <p>1. 計画概要</p> <ul style="list-style-type: none"> 1.1 背景と目的 1.2 計画期間 1.3 計画の区域 1.4 本計画の位置づけ <p>2. 豊中市における交通の現状について</p> <ul style="list-style-type: none"> 2.1 上位計画と関連計画 <ul style="list-style-type: none"> 2.1.1 第 4 次豊中市総合計画 2.1.2 第 2 次豊中市都市計画マスタープラン 2.1.3 豊中市立地適正化計画 2.2 豊中市における公共交通に関する主な取組みの経緯 2.3 公共交通を取り巻く概況 <ul style="list-style-type: none"> 2.3.1 地勢 2.3.2 人口 2.4 公共交通の現状 <ul style="list-style-type: none"> 2.4.1 鉄道 2.4.2 路線バス 2.4.3 タクシー 2.4.4 自転車 2.4.5 高齢者 2.5 人の移動状況 <ul style="list-style-type: none"> 2.5.1 トリップ数の推移 2.5.2 代表交通手段の状況 2.5.3 地域別の移動状況 2.5.4 市内外の移動状況 2.5.5 鉄道駅端末交通手段の状況 2.6 まちづくりに関する取組みの状況 2.7 交通空白地と交通不便地の状況 <ul style="list-style-type: none"> 2.6.1 鉄道駅勢圏の状況 2.6.2 交通空白地と交通不便地 <p>3. 問題点と課題</p> | <p>4. 基本理念と基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> 4.1 基本理念 4.2 基本方針 4.3 まちづくり計画等を踏まえた公共交通体系の将来像 <p>5. 取組むべき施策</p> <ul style="list-style-type: none"> 5.1 施策体系 5.2 基本方針 公共交通ネットワークの充実 <ul style="list-style-type: none"> 5.2.1 東西軸の強化 5.2.2 交通不便地の改善 5.2.3 大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し 5.2.4 交通結節点の改善 5.3 基本方針 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり <ul style="list-style-type: none"> 5.3.1 乗継利便性の向上 5.3.2 バリアフリー化の推進 5.3.3 バス利用環境の改善 5.3.4 自転車利用環境の改善 5.4 基本方針 公共交通サービスの持続的な提供 <ul style="list-style-type: none"> 5.4.1 モビリティ・マネジメントの推進 5.4.2 バス運行補助事業の見直し <p>6. 取組の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 6.1 実施スケジュール 6.2 実施主体 6.3 計画の推進・管理体制 6.4 各主体の役割 6.5 目標と評価指標の設定 |

（仮称）豊中市公共交通改善実施計画

- 1. 東西軸路線バス編
- 2. 西部地域乗合タクシー編
- 3. 南部地域乗合タクシー編

豊中市公共交通改善計画 実施スケジュール（案）



1. 買い物・通院時における移動状況

➤ 平成 26 年に実施した「公共交通利用状況調査」をもとに、買い物及び通院目的における移動状況をもとにまとめます。調査概要は以下のとおりです。

- ・調査方法：郵送による配布・回収、無記名方式
- ・調査期間：平成 26 年 9 月 10 日（水）～9 月 24 日（水）
- ・調査規模：本市在住の満 15 歳以上の男女 8,000 人
- ・回収率：39.4%（有効回答数：3,154 部）

1.1 買い物目的での移動状況

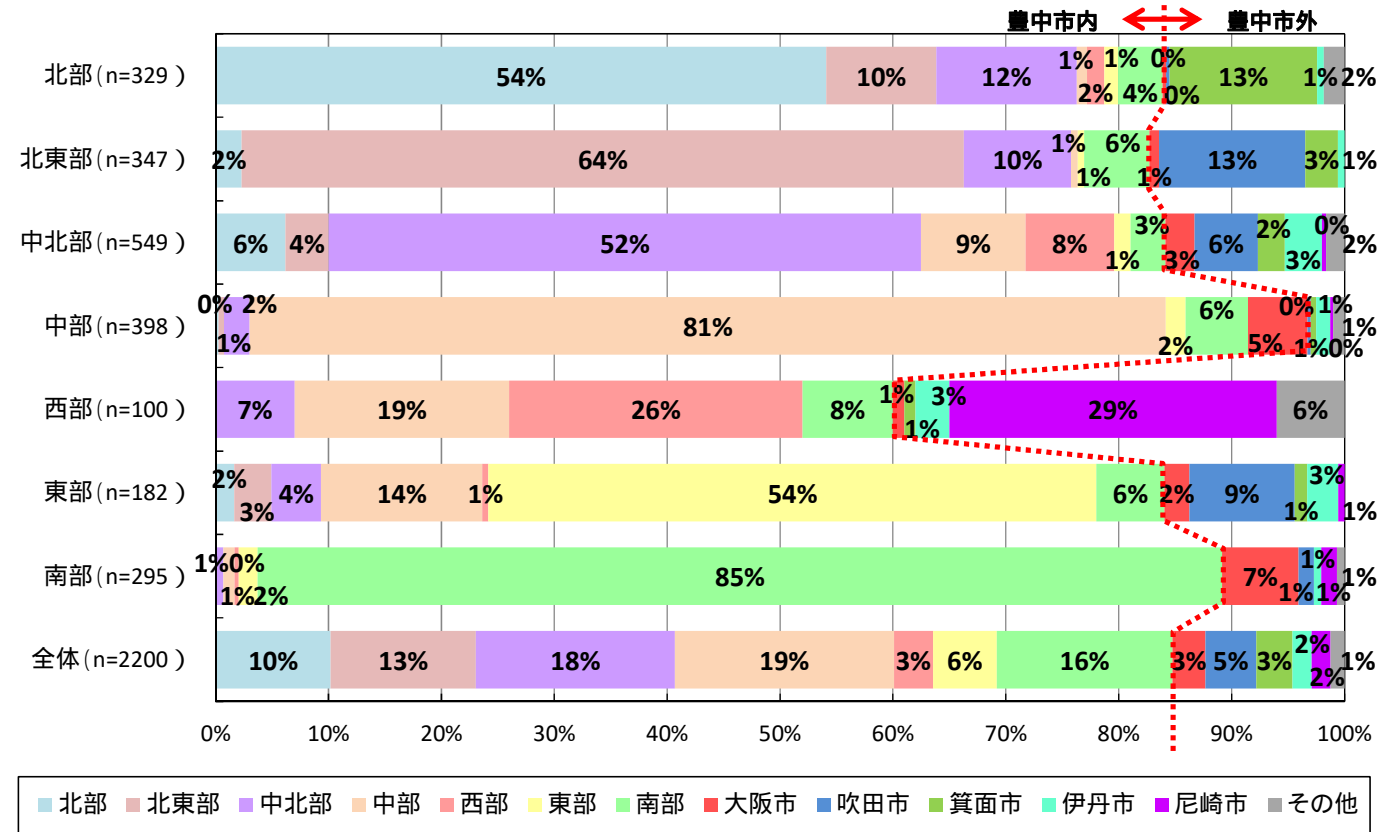
➤ 地域別に買い物目的での移動状況を以下に示します。

【最もよく行く買い物先】

➤ 最もよく行く買い物先を地域別で見ると、各地域ともに地域内が最も多く、西部以外では 5 割以上を占めており、中部や南部では 8 割以上を占めています。

➤ 西部は、豊中市外が占める割合が 4 割以上を占めており、尼崎市が全体の約 3 割を占めています。

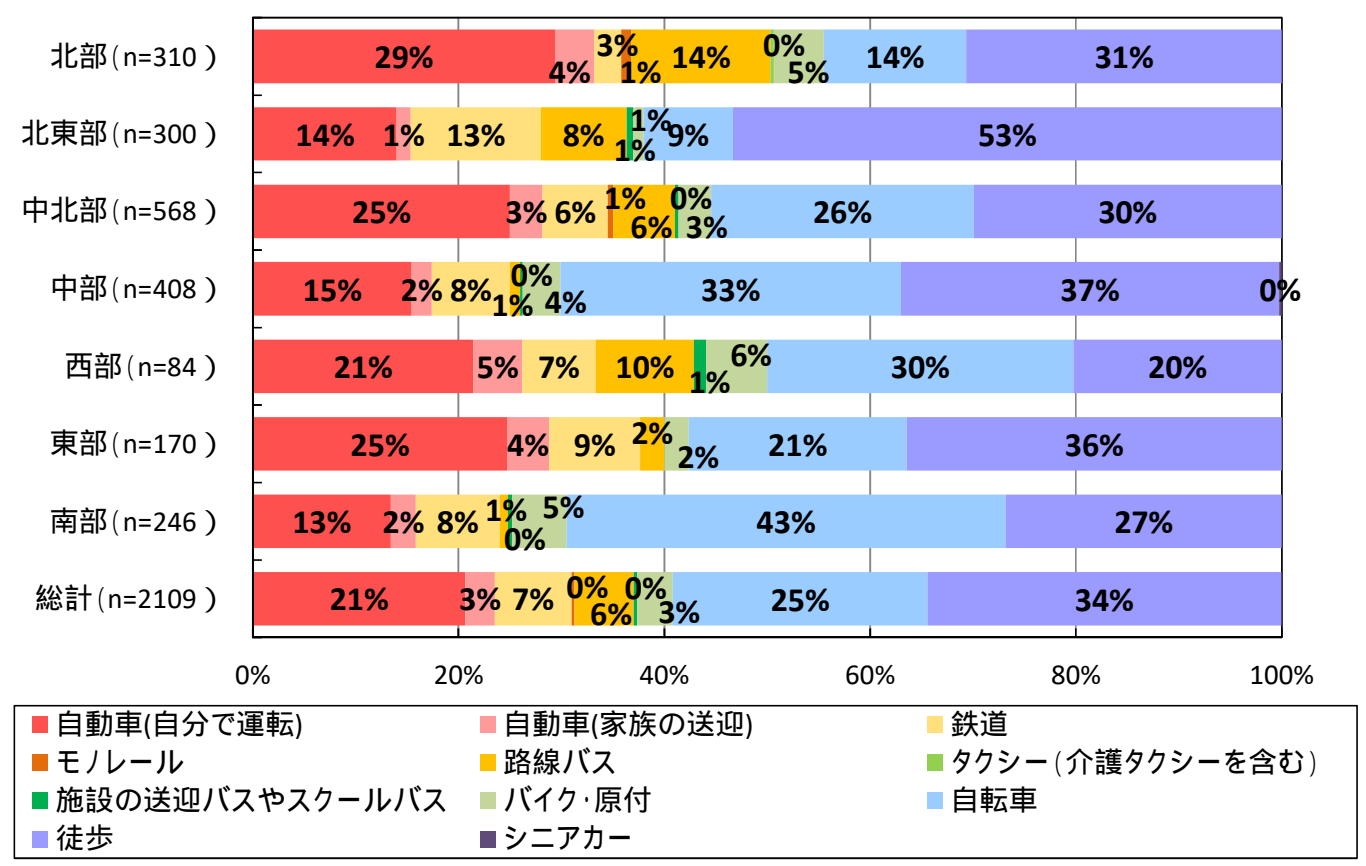
地域別で見た最もよく行く買い物先



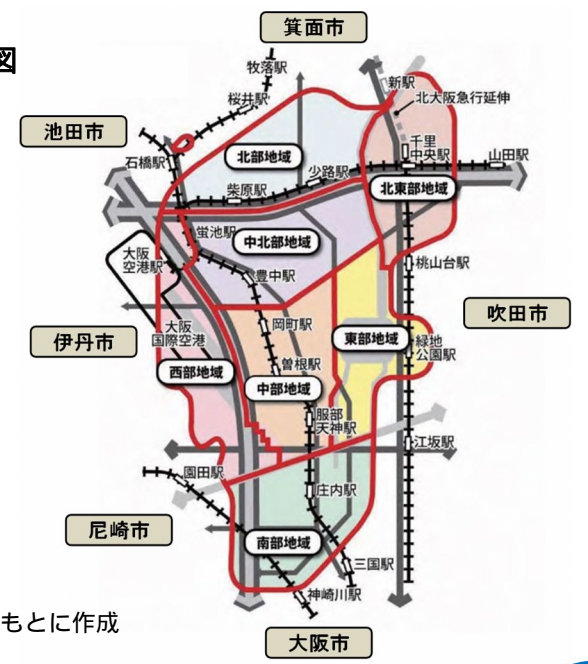
【最もよく行く買い物先への移動時における代表交通手段】

- 最もよく行く買い物先への移動時における代表交通手段を地域別で見ると、自動車（自分で運転 + 家族の送迎）は北部が最も多く、次いで東部、中北部、西部の順に多くなっています。
- 自転車は、南部地域が最も多く、次いで中部、西部、中北部の順であり、平坦地の地域で多くなっています。

地域別で見た最もよく行く買い物先への移動時における代表交通手段



【参考】地域区分図

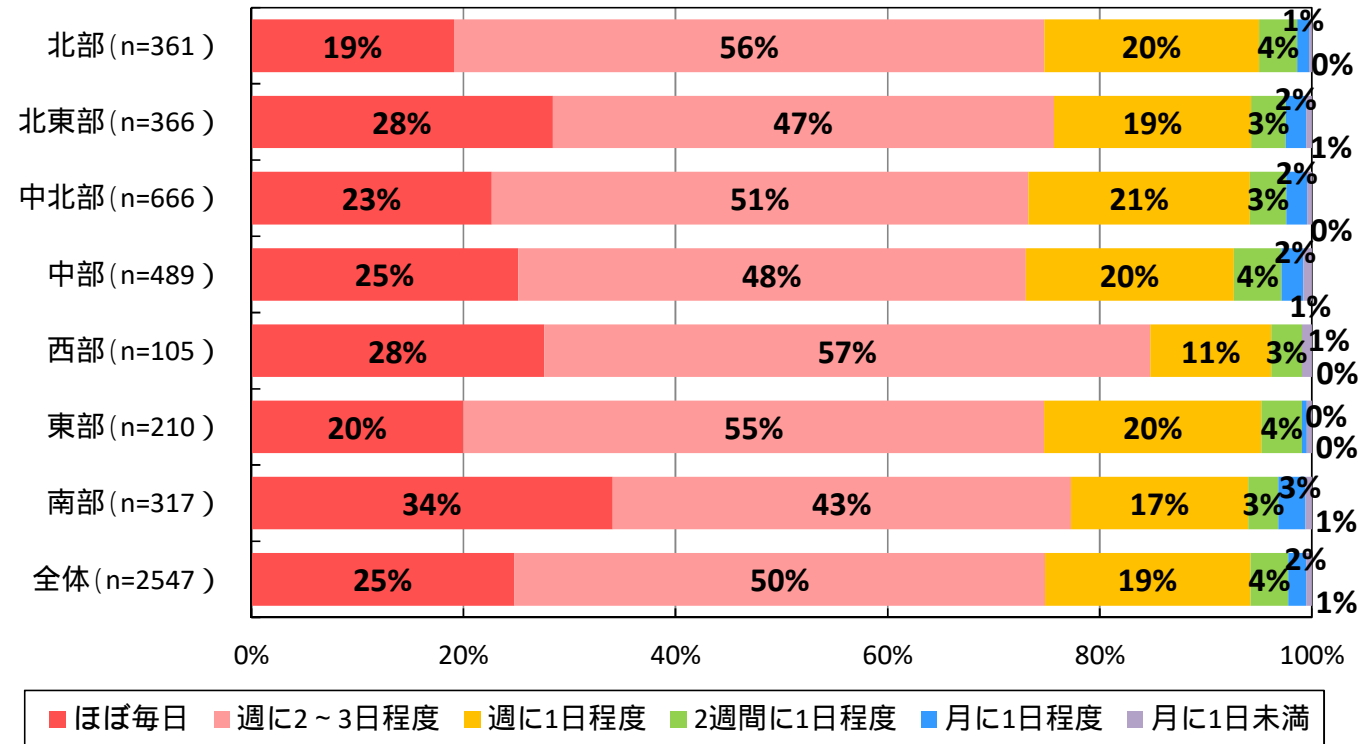


地域区分図は豊中市都市計画マスタープランをもとに作成

【最もよく行く買い物先への頻度】

➤ 最もよく行く買い物先への頻度を地域別で見ると、全ての地域において、週に2~3日以上が7割以上を占めています。

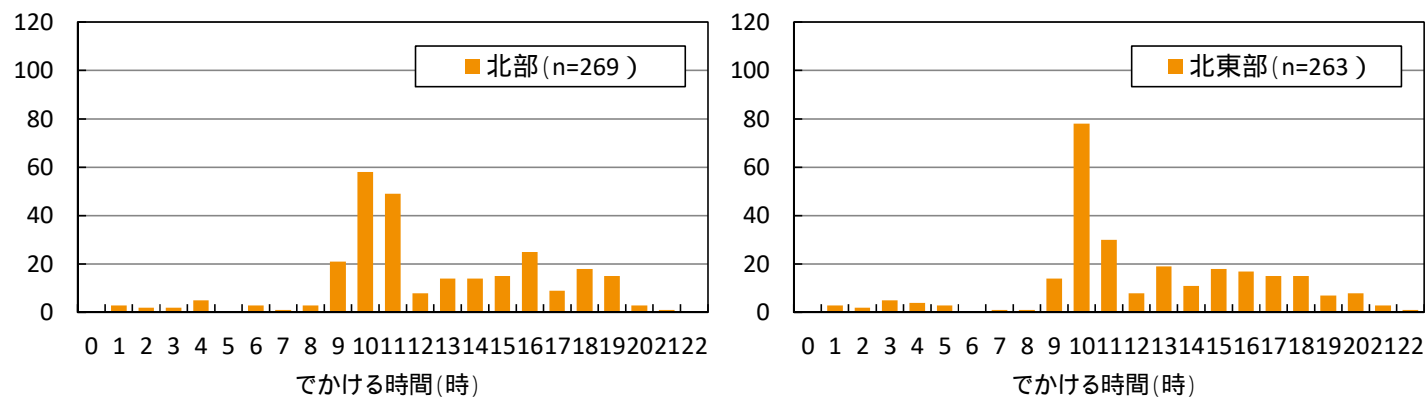
地域別に見た最もよく行く買い物先への頻度



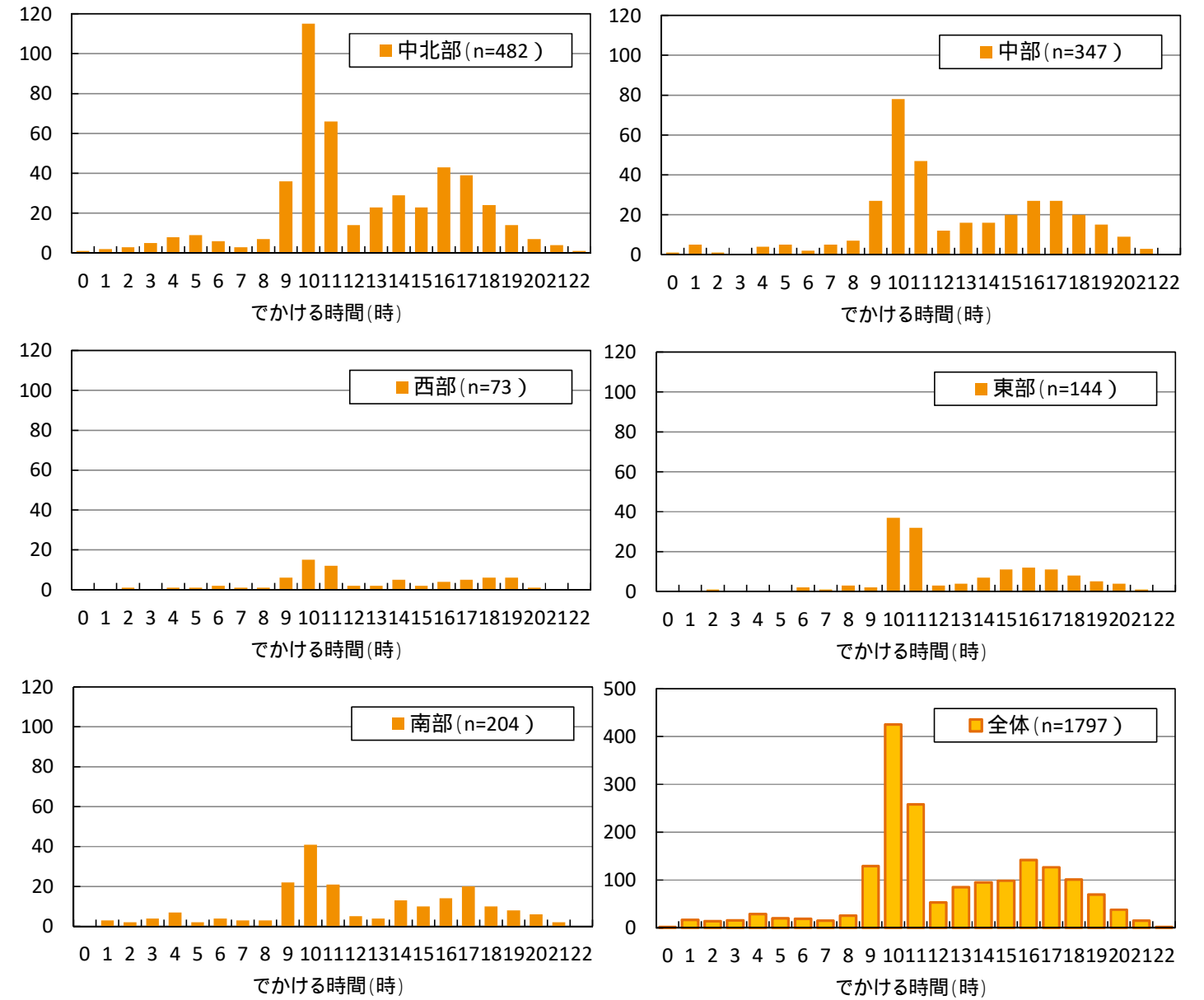
【最もよく行く買い物先へのでかける時間】

➤ 最もよく行く買い物先へのでかける時間を地域別で見ると、全ての地域において、10時台が最も多くなっています。

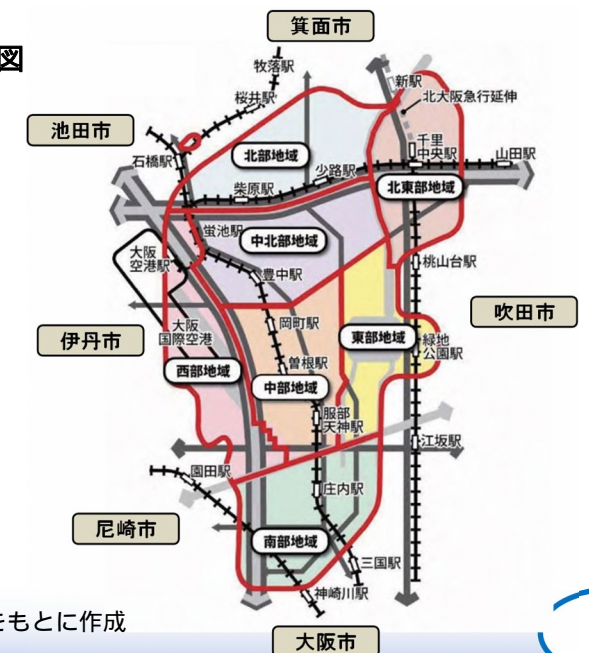
地域別に見た最もよく行く買い物先へのでかける時間 (1/2)



地域別に見た最もよく行く買い物先へのでかける時間 (2/2)



【参考】地域区分図



地域区分図は豊中市都市計画マスタープランをもとに作成

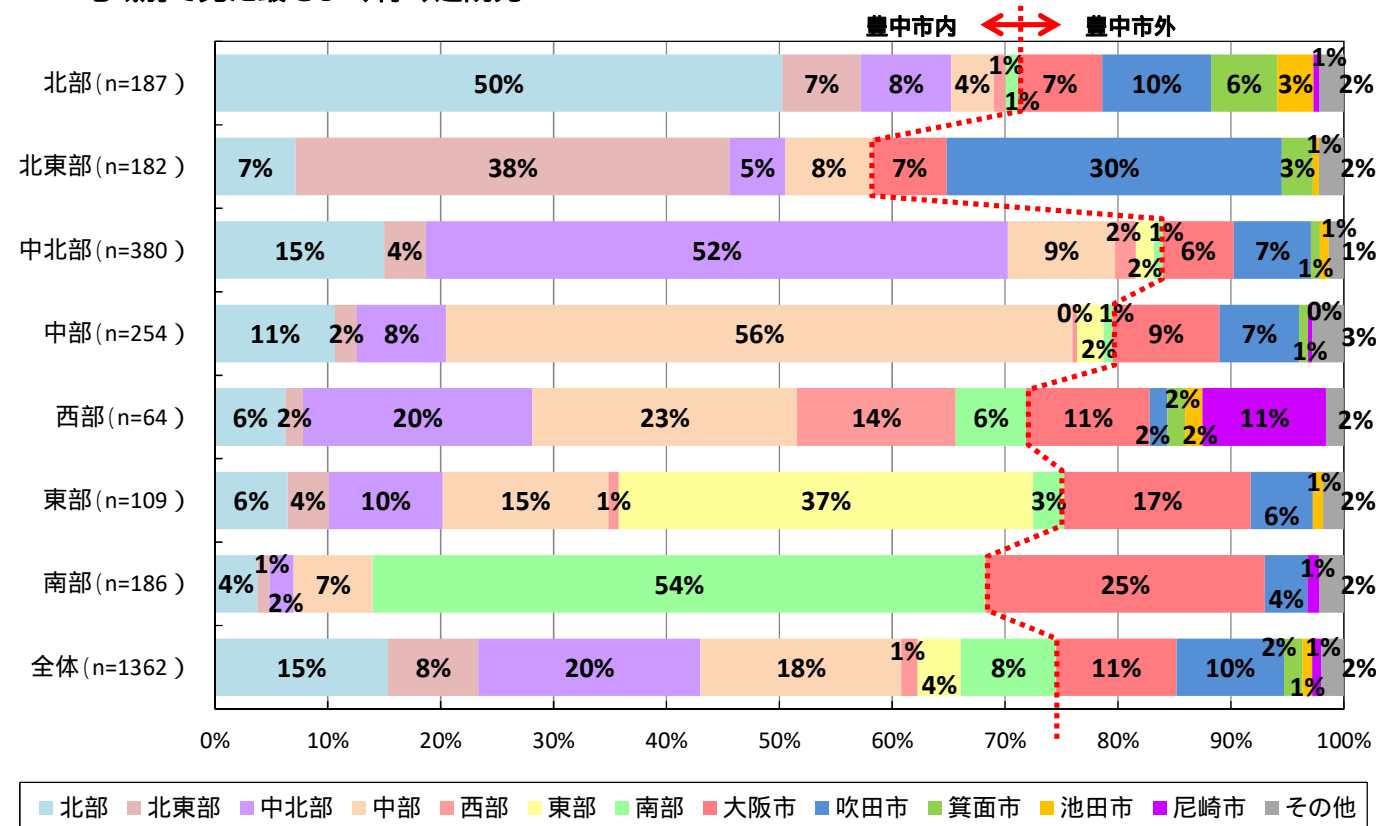
1.2 通院目的での移動状況

➤ 地域別に通院目的での移動状況を以下に示します。

【最もよく行く通院先】

- 最もよく行く通院先を地域別で見ると、西部以外では地域内が最も多く、西部では地域外の通院先が全体の8割以上を占めており、中部が最も多く、次いで中北部の順である。
- 豊中市外の通院先は、北東部では吹田市が3割を占め、南部地域では大阪市が約3割を占める。

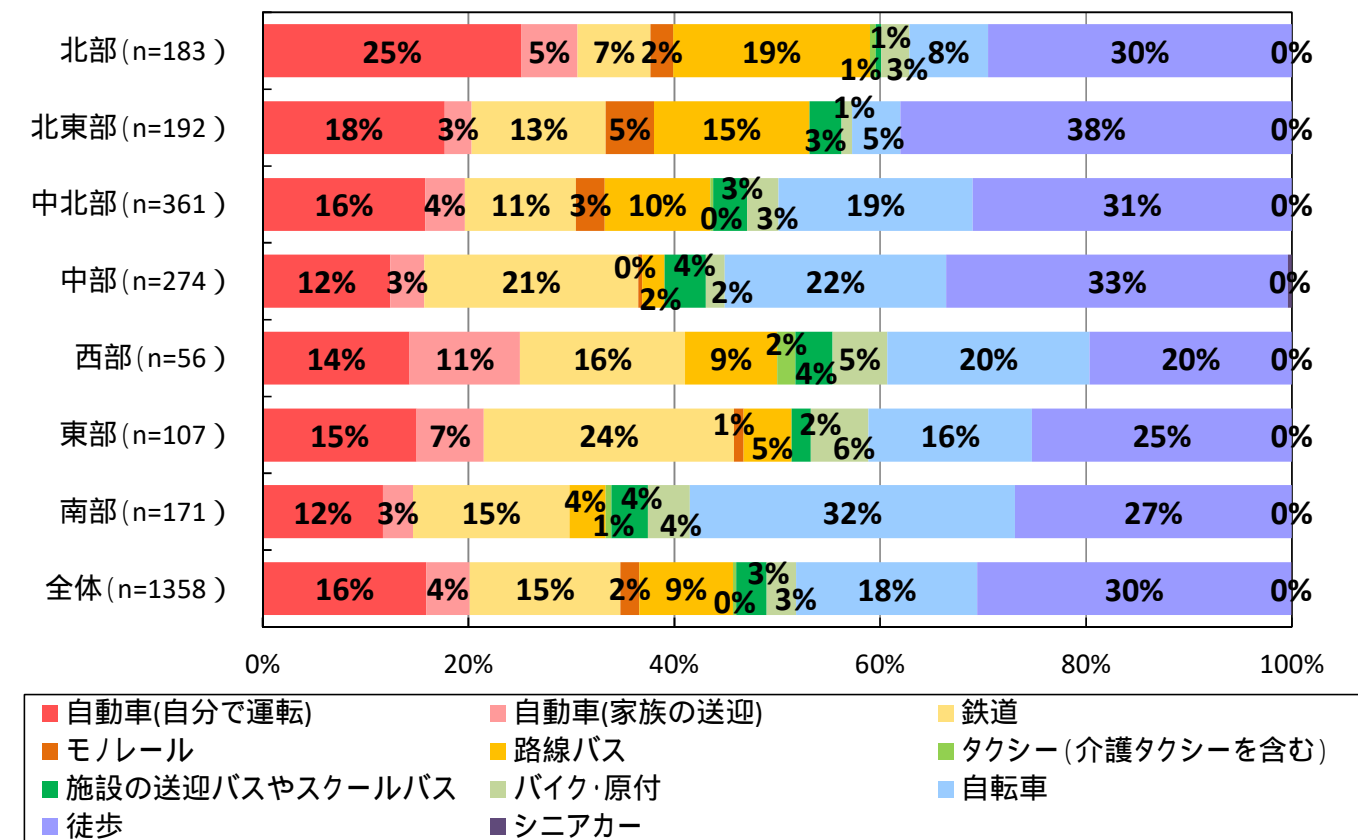
地域別で見た最もよく行く通院先



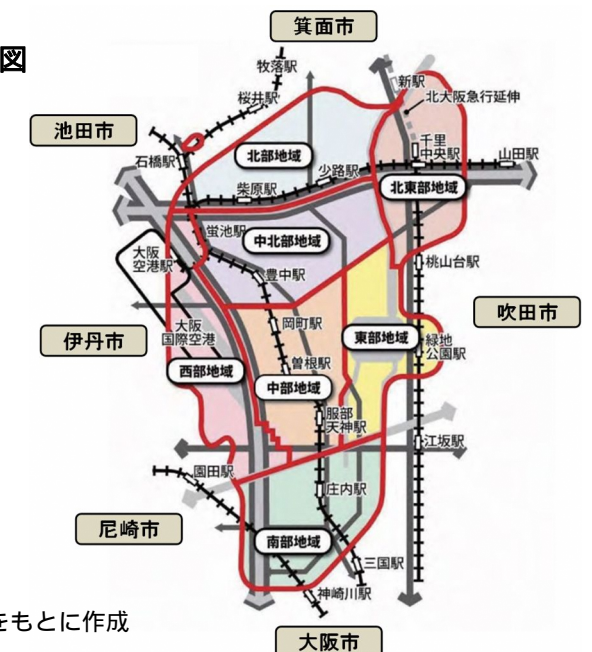
【最もよく行く通院先への移動時における代表交通手段】

- 最もよく行く買い物先への移動時における代表交通手段を地域別で見ると、北部、北東部、中北部、中部、東部において、徒歩が最も多くなっています。
- 自転車は、南部地域が最も多く、次いで中部、西部、中北部の順であり、平坦地の地域で多くなっています。

地域別で見た最もよく行く通院先への移動時における代表交通手段



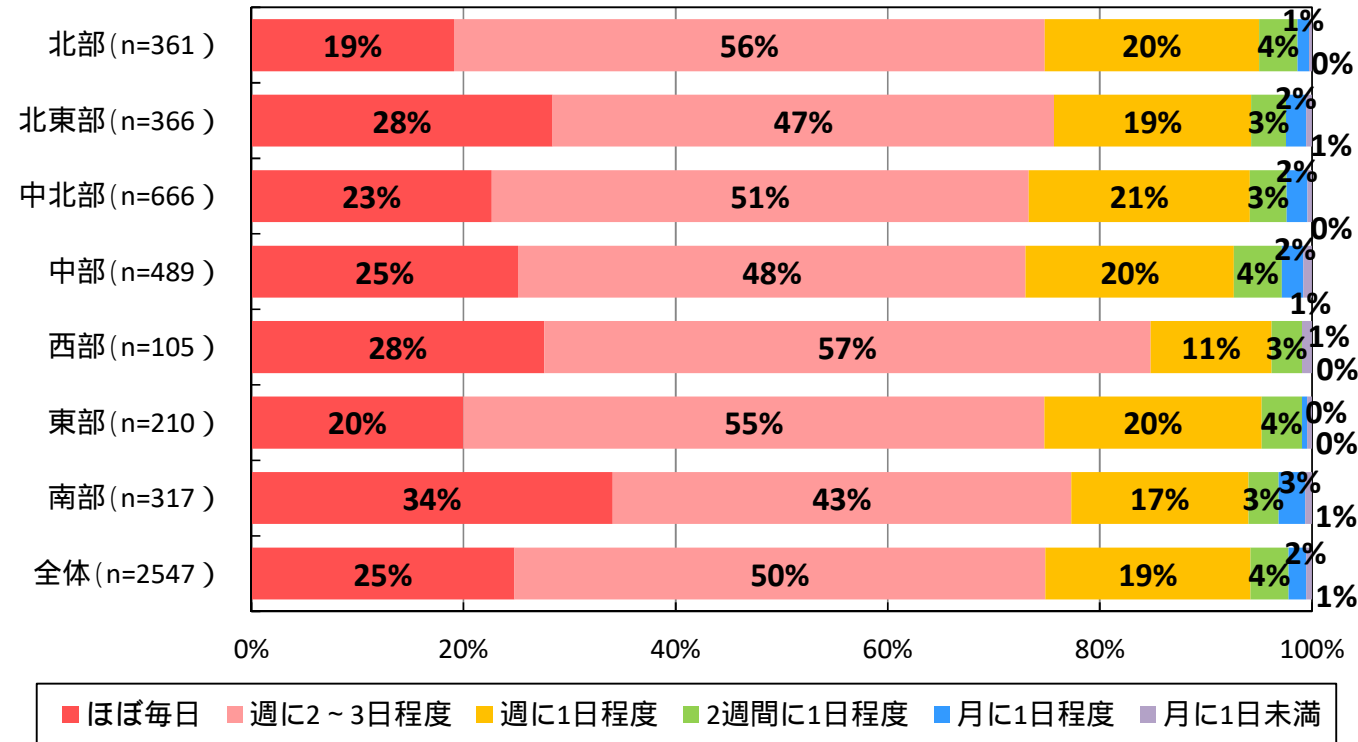
【参考】地域区分図



【最もよく行く通院先への頻度】

➤ 最もよく行く通院先への頻度を地域別で見ると、週に2~3日以上が西部で8割以上、西部以外では7割以上を占めています。

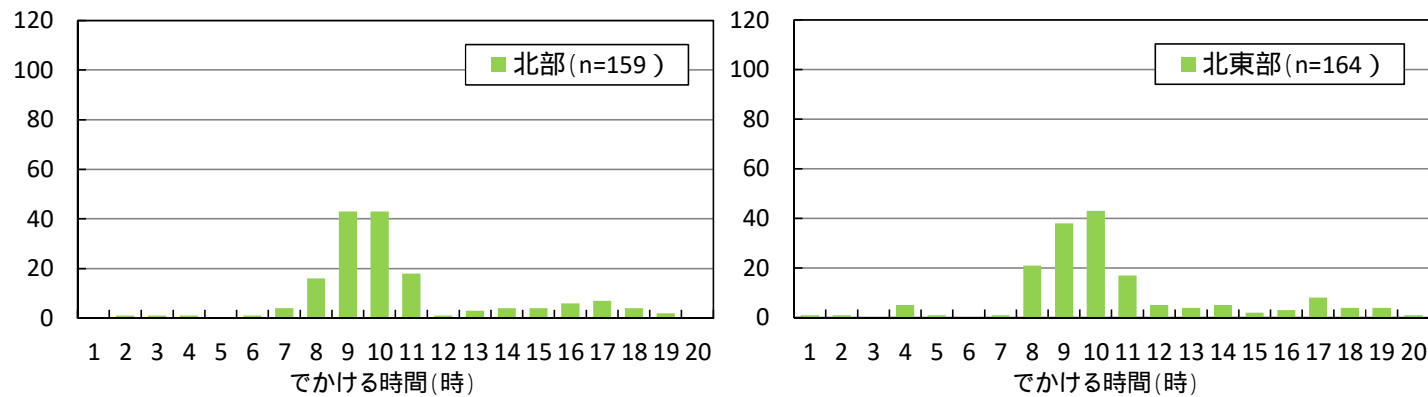
地域別に見た最もよく行く通院先への頻度



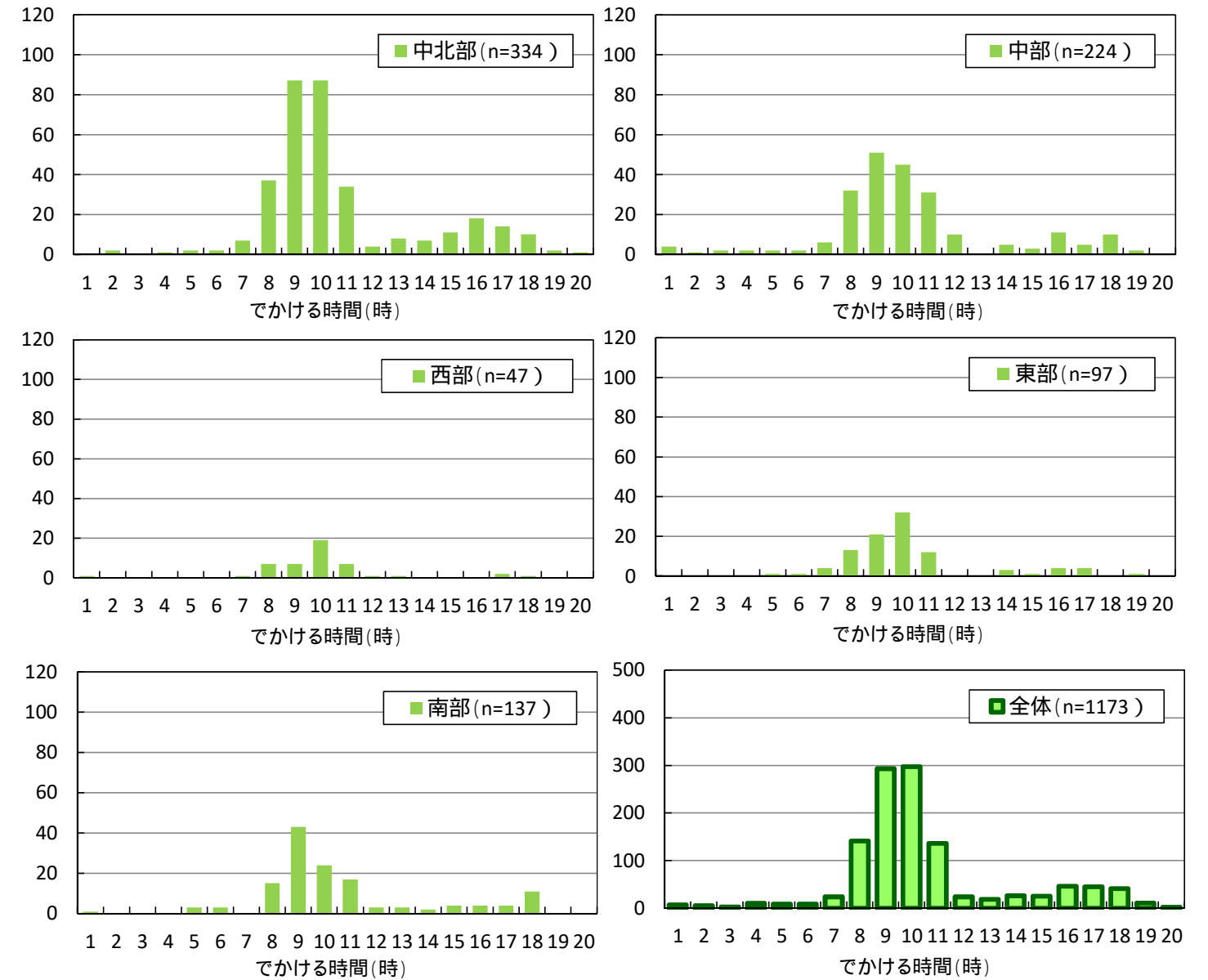
【最もよく行く通院先へのでかける時間】

➤ 最もよく行く通院先へのでかける時間を地域別で見ると、全ての地域において、9時台から10時台にかけて、多くなっています。

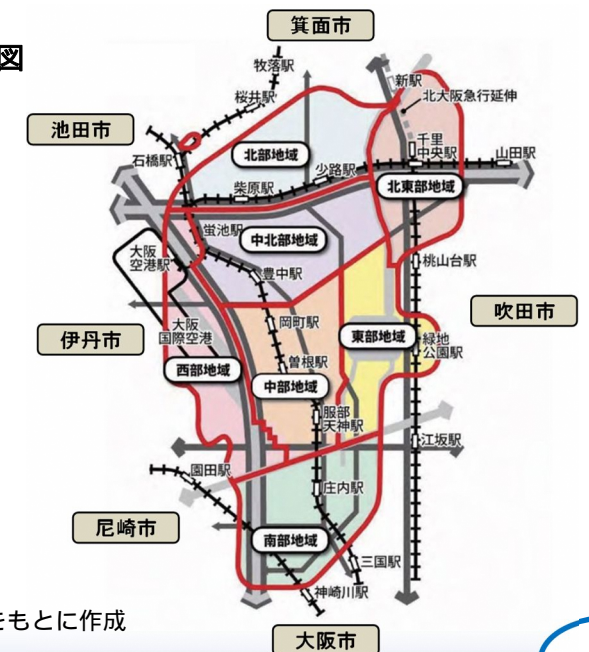
地域別に見た最もよく行く買い物先へのでかける時間 (1/2)



地域別に見た最もよく行く買い物先へのでかける時間 (2/2)



【参考】地域区分図



地域区分図は豊中市都市計画マスタープランをもとに作成