

これまでの検討内容

需要予測の精査について

需要予測については、事業許可を視野に入れ精査する必要があるため、国土交通省からの指摘や関係者との協議を踏まえ、需要予測手法について下記のとおり詳細検討する。

1. ゾーニングについて

鉄道間の取り合いも含めて精査を行う。具体的には、以下を考慮し、最小単位は町丁目単位として設定する。

- ・各駅の駅勢圏（基本的に駅から半径 1km 圏）
- ・パーソントリップ調査の最小ゾーン（入力ゾーン）区分
- ・町丁目区分

2. 需要予測手法について

近畿地方交通審議会の需要予測モデルを基に、箕面市及び近隣地域のゾーンごとの交通特性、転換特性を考慮した需要予測を行う。

また、将来人口フレーム、特に開発人口については、事業の進展と計画人口の定着に関する不確実性を考慮し、複数のシナリオの下での予測を実施する。

ゾーン毎に下記の項目を整理する。

- ・地形条件、道路混雑状況等外的要因を分析し指標化
- ・アンケート結果に基づく交通行動を分析し指標化
- ・バス路線計画を考慮
- ・上記指標等を基にゾーン毎に行動変容（交通手段転換割合）を検討
- ・人口分布、計画人口等を精査

現況再現の確認

を踏まえ、需要予測モデルから算出される各手段の選択確率に係数を乗じる方法により需要予測（現況再現）を行い、断面輸送量、各駅の利用者数の誤差は 10%以内であることを確認し、2～3%以内を目指す。

需要顕在化の傾向を他路線の事例をもとに想定

既往の鉄道整備事例より、当初想定した需要が顕在化するまでには開業から数年の時間がかかるとも考えられるため、他路線の事例を参考にしながら、その傾向を想定する。

将来需要予測を実施

上記モデルを用いて、延伸後のサービスレベルを踏まえた将来需要予測を行う。

事業性向上方策について

1. 整備利益の還元について

(1) 整備利益の還元事例

鉄道整備には多額の資金を要するが、鉄道・駅整備により、沿線の土地所有者・開発者等が一定の利益を享受することから、受益者負担の原則及び鉄道事業者の負担軽減の観点から、鉄道事業費の一部を駅周辺からの開発者負担により整備を促進する手法が、従来より行われている。（かつての運輸政策審議会答申において、「開発利益を発生することが予想される路線については、地方公共団体が開発利益を吸収し、鉄道事業者に還元する措置を講ずることが望ましい」とされている。）

最近整備された鉄道路線において、沿線開発者負担による整備がなされた路線は以下の通りである。

| 路線名 | 地元・開発者負担の内容 | 助成制度 | |
|----------------------------------|--------------------|---|----------------|
| 臨海副都心線（りんかい線） （東京臨海高速鉄道（株）） | 新木場～東京テレポート間（第1期） | 総事業費 1,280 億円のうち臨海副都心の開発者である都による開発者負担金が 630 億円 東雲駅：地元請願により江東区が半分を負担） | （助成制度適用なし） |
| | 東京テレポート - 大崎間（第2期） | 品川シーサイド駅：駅の建設費の約半分を日本たばこ、鹿島建設の2社で負担 天王洲アイル駅：駅の建設費の約半分を駅周辺の22社（天王洲総合開発協議会加盟）で分担 | 公団P線補助 |
| 横浜市営地下鉄 | 中山～日吉間 | 総建設費約 2,500 億円のうち、約 290 億円が開発者負担金（都市基盤整備公団） | ニュータウン補助・地下鉄補助 |
| 京阪奈新線（近鉄けいはんな線） （奈良生駒高速鉄道（株）） | 生駒～学研奈良登美ヶ丘 | 約 840 億円の事業費のうち、100 億円が開発者負担金（近鉄不動産（株）） | ニュータウン補助 |
| みなとみらい線 （横浜高速鉄道（株）） | 都市開発事業者等による受益者負担 | 事業費の約 1 / 4 にあたる約 500 億円を、新駅周辺の土地利用者（三菱地所、都市公団、横浜市、三菱重工等）から、受益者負担金として横浜市の都市交通基盤整備基金を通じて建設事業費に充当 | 公団P線補助 |
| | 請願駅（新高島） | 横浜市港湾局、横浜市土地開発公社など開発者負担（約 200 億円の駅設置費の全額） | |
| 大阪モノレール （大阪高速鉄道（株）） | 彩都線（1期） | 総工費 222 億円（当初計画）のうち、インフラ外部 52 億円の 2/3（約 35 億円）を都市基盤整備公団、阪急電鉄等 6 社の大口地権者が負担 | - |

出典：『鉄道ジャーナル』平成 10 年 6 月号
都市計画論文集 No.39-3（日本都市計画学会）
土木計画学研究・講演集 Vol.28（土木学会）
横浜市交通局ホームページ
『鉄道ジャーナル』平成 11 年 5 月号

(2) 北急延伸における整備利益の還元について

想定利益

北大阪急行線の延伸においては、沿線がすでに市街地化されており、前ページで示したような市街地（臨海部）開発を前提とした開発者の負担は困難と考えられる。

一方、沿線の土地の所有者にとっては、駅ができることで土地の魅力が向上し、土地の資産価値が上昇するとともに、その土地が生み出す収益の増加等の利益が生じると考えられる。また、所有施設へのアクセシビリティが向上する。

なお、事業許可を視野に入れ、鉄道事業としての出入り口の担保の考え方について、あわせて検討する。

還元の考え方について

(仮称)箕面船場駅周辺について

(仮称)箕面船場駅では、出入り口を民地に設ける計画となっており、用地買収を見込んでいる。

一方、土地所有者としては、鉄道の出入り口があることで、鉄道へのアクセシビリティがきわめて高くなるとともに、鉄道と直結した建物の建設も可能となり、その土地の魅力・価値は上昇すると考えられる。

よって、整備利益の還元としては、以下が考えられる。

- 1) 民地内の出入り口の建設費の負担
- 2) 民地内の出入り口及び昇降設備の維持・管理費の負担

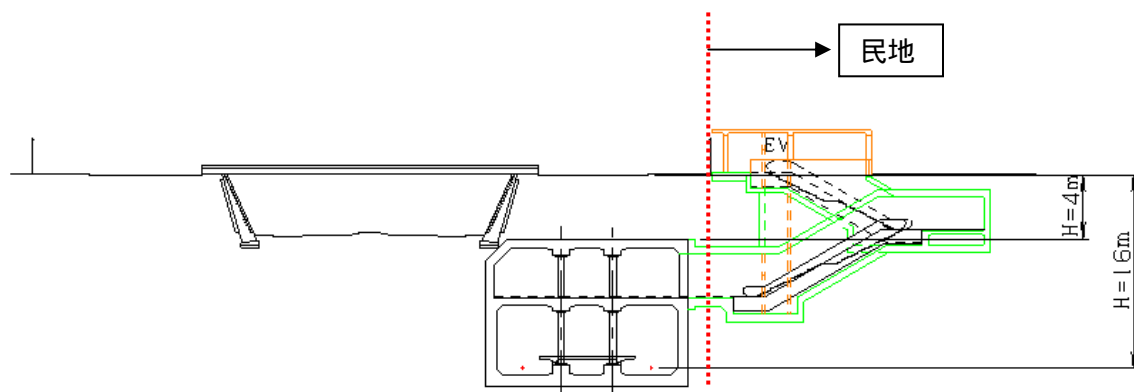


図 (仮称)箕面船場駅における出入り口の設置イメージ

(仮称)新箕面駅周辺について

(仮称)新箕面駅は、高架案の場合ホーム・ラッチ階が2Fレベルとなり、高さをかやのさんぺい橋に合わせて、利用者の動線の円滑化を図る計画となっている。また、駅前広場は1Fレベルとなるため、駅前広場とのアクセス利便性を考慮し、広場に接続する昇降設備を設置する計画である（下図参照）。

この昇降設備はかやのさんぺい橋に直結する形での設置を計画しているため、駅前広場と商業施設との接続の利便性も向上すると考えられ、鉄道利用者だけでなく、商業施設の利用者の利用も相当数にのぼると考えられることから、昇降設備の整備により商業施設（ディベロッパー）側に受益が生じる。

よって、整備利益の還元としては、以下が考えられる。

- 1) かやのさんぺい橋に接続する昇降設備の建設費の負担
- 2) 昇降設備の維持・管理費の負担



図 (仮称)新箕面駅における昇降設備の設置イメージ

(3) 駅部一体整備による整備利益の還元について

鉄道事業費の一部を駅周辺の開発者負担により整備を促進する手法が従来より行われているが、本沿線は既に市街地化されており、周辺地域から整備利益の還元を求めることは困難な状況。一方、駅出入口付近は人の流れも多く、大きなメリットが生じる。

このため、駅部一体整備による整備利益の還元について、整備財源面・運営管理面から検討を行う。また、駅とまちとの一体感や賑わい創出にもつながることが想定され、今後、公民連携して取り組むことが望まれる。

駅部一体整備の整備事例

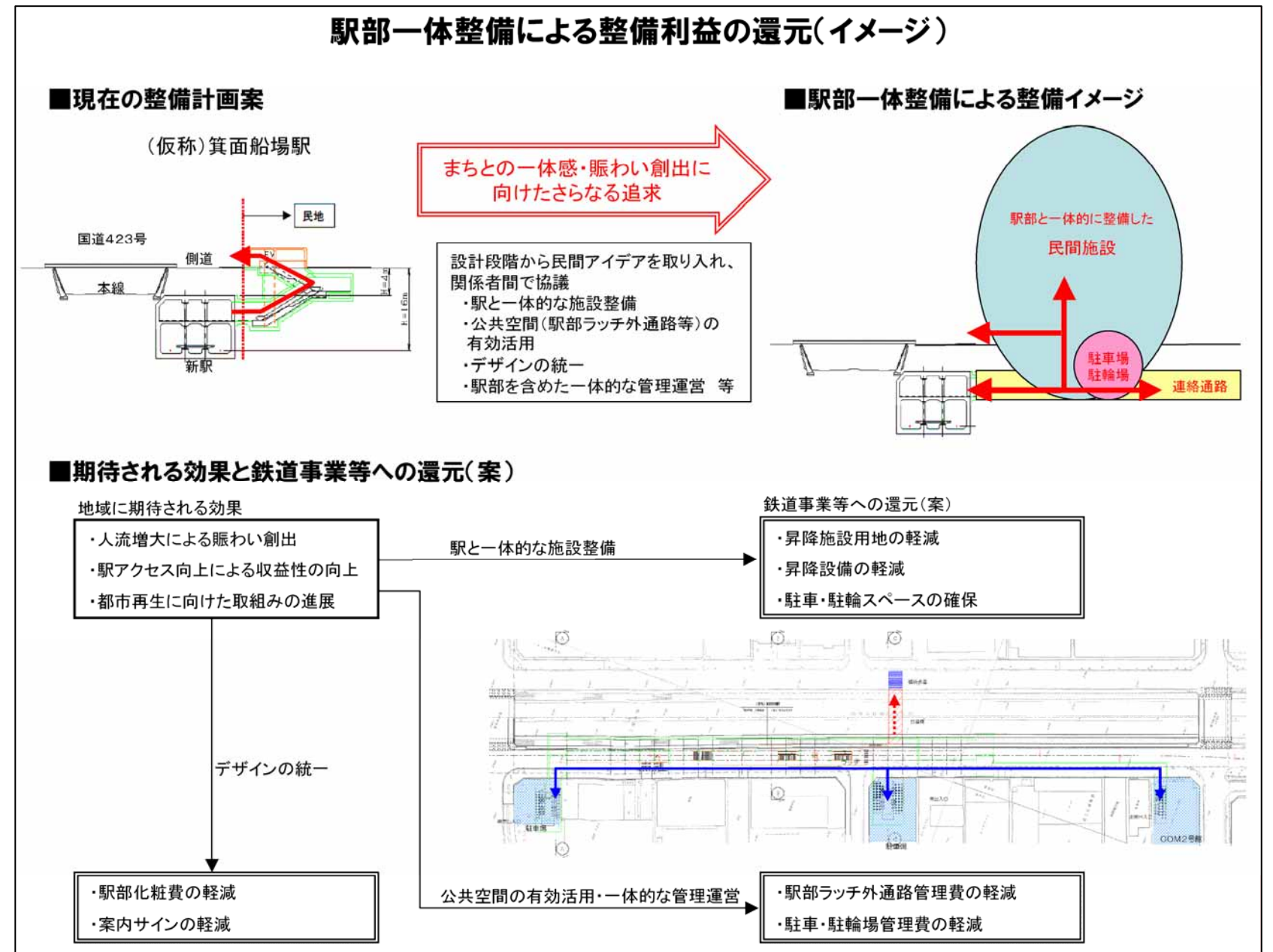
みなとみらい線は、諸条件から道路や河川下に駅を設置することとなり、各駅舎の深度が大きい状況にあった。この場合、歩行者道線の迷路化、方向感覚の喪失、地下空間における圧迫感、及び視認性の欠如が懸念された。また、それぞれの駅が横浜市の都心に位置すること、観光路線でありながら全線地下構造であるため港町ヨコハマの景色に触れることができないことから、駅を整備するにあたり、地区を代表する駅として、各駅に個性的な空間を持たせること、オープンスペースの積極的な確保、視認性の高い快適な空間の確保、**周辺都市施設及び建築計画との一体化を図り路線価値を高めること**、が基本設計方針として示された。

その中で、鉄道の整備費用が高騰している時代において、行政や鉄道事業者が過大な負担をしないよう、様々な方策がとられた。

みなとみらい駅は、みなとみらい 21 中央地区の中央部に位置し、クィーンズスクエアの地下に鉄道駅をビルと一体的に整備した。この結果、地下に吹き抜けが設けられ、駅のホームから吹き抜けを介して建物が見上げられ、ビルからも電車や人の動きが見える我が国で最初の駅となった。また、**仮土留の共通化などにより、全体の鉄道建設事業費が縮減**された。



箕面船場駅での整備利益還元のイメージ
右図のとおり。



2. 事業性向上に向けての工夫の事例

建設費(維持管理費)負担の軽減とあわせて、「市民に愛される鉄道」となるための取り組みとして、下記のような事例がある。

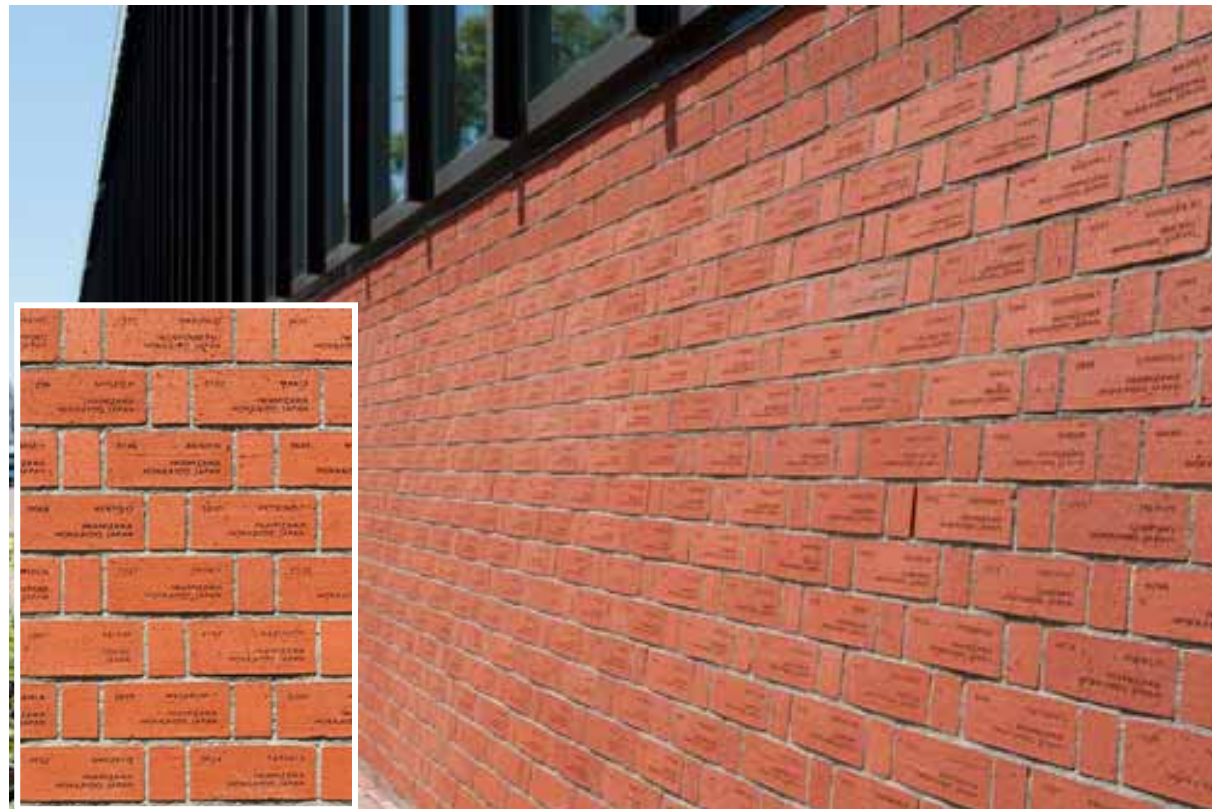
今後市民からの寄附を募るにあたっては、このような事例を参考としながら、本計画独自の取り組みを検討することが望まれる。

刻印レンガの募集: JR 北海道岩見沢駅

2000年に焼失した旧岩見沢駅舎を新設した際に、「岩見沢レンガプロジェクト(開催期間2006年4月～2006年9月)」を立ち上げ、一般からHPなどで参加を募り、参加者の名前を刻んだレンガで駅舎を創った。

鉄道の要所として発展した岩見沢の歴史や文化を象徴するレンガを用いた市民参加型のプロジェクトにより、町おこしの意味合いが強い。

- ・主催：岩見沢レンガプロジェクト事務局
- ・共催：岩見沢商工会議所
- ・協力：岩見沢市、JR 北海道
- ・募集本数：5,000本(応募本数4,777本)
- ・参加費：1,500円
- ・刻印内容：受付番号、氏名(イニシャル)・出身地



出典：岩見沢レンガプロジェクト事務局 HP

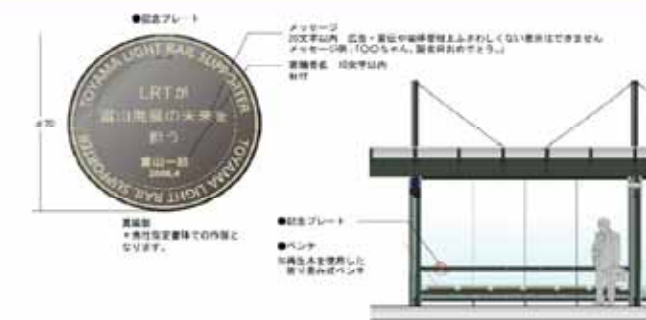
駅の命名権の販売等: 富山ライトレール

沿線地域の企業・住民が「支える」意識を持つ仕組みとして、スポンサー付きベンチや駅の命名権の販売、電停の個性化・広告スペース設置等を行っている。

- ・スポンサー付きベンチ：1基5万円、168基
 - ・駅の命名権：インテック本社前は1,500万円(永久)
 - ・プラットホーム広告：半面(タテ1,700mm×ヨコ1,867mm) 21,000円/月(税込)
全面(タテ1,700mm×ヨコ3,749mm) 42,000円/月(税込)
- デザイン料、作成料、施工料は別途必要

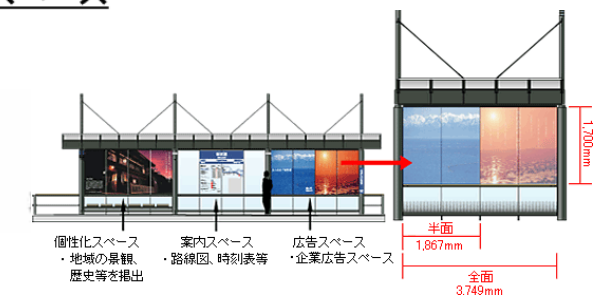
○スポンサー付きベンチ

- ・スポンサー付きベンチの募集
1基5万円、168基



○駅の命名権、電停の個性化・広告スペース

- ・駅の命名権の販売
「インテック本社前」、「粟島(大阪屋ショップ前)」
- ・電停個性化スペース
電停内に、地域の個性を紹介するスペースを設け、地域の伝統や企業広告などを表現し、PRに使用。
(スペース数: 富山駅北6面、その他駅2面)



出典：国土交通省鉄道局 HP、富山ライトレール(株)HP

命名権の販売の事例としては、このほかに平成筑豊鉄道(第三セクター)、いすみ鉄道(第三セクター)の事例等がある。

【平成筑豊鉄道】

- ・35駅中33駅の命名権の販売(新たな収入元の確保が狙い)
- ・料金：250万円/年～40万円/年(消費税は含まない)

【いすみ鉄道】

- ・全14駅の命名権の販売
- ・料金：200万円/年～100万円/年(消費税は含まない)

1. かやの中央地区周辺の状況

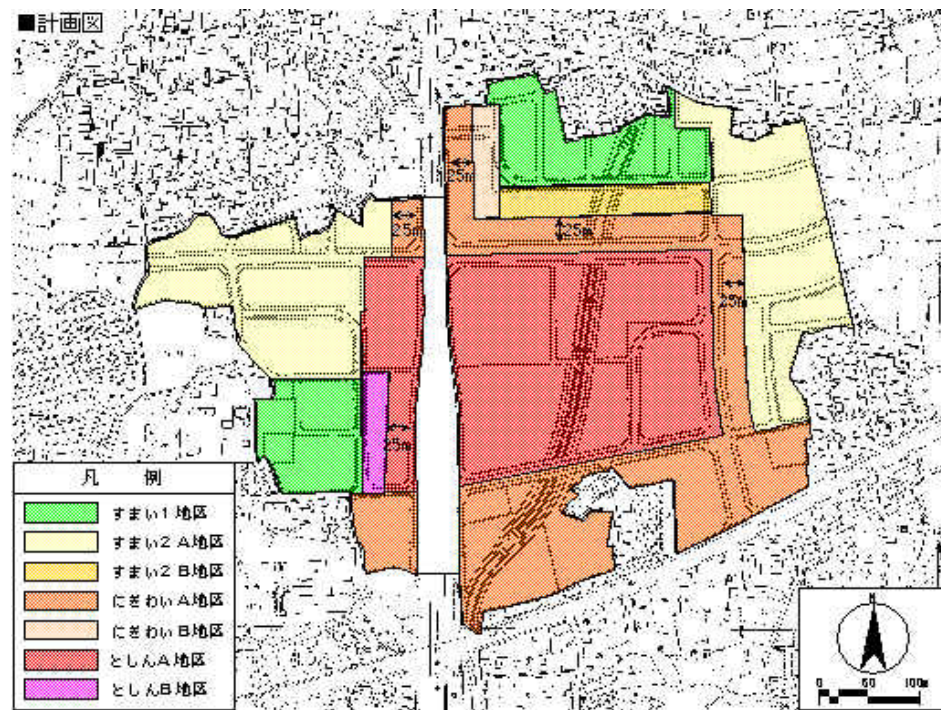
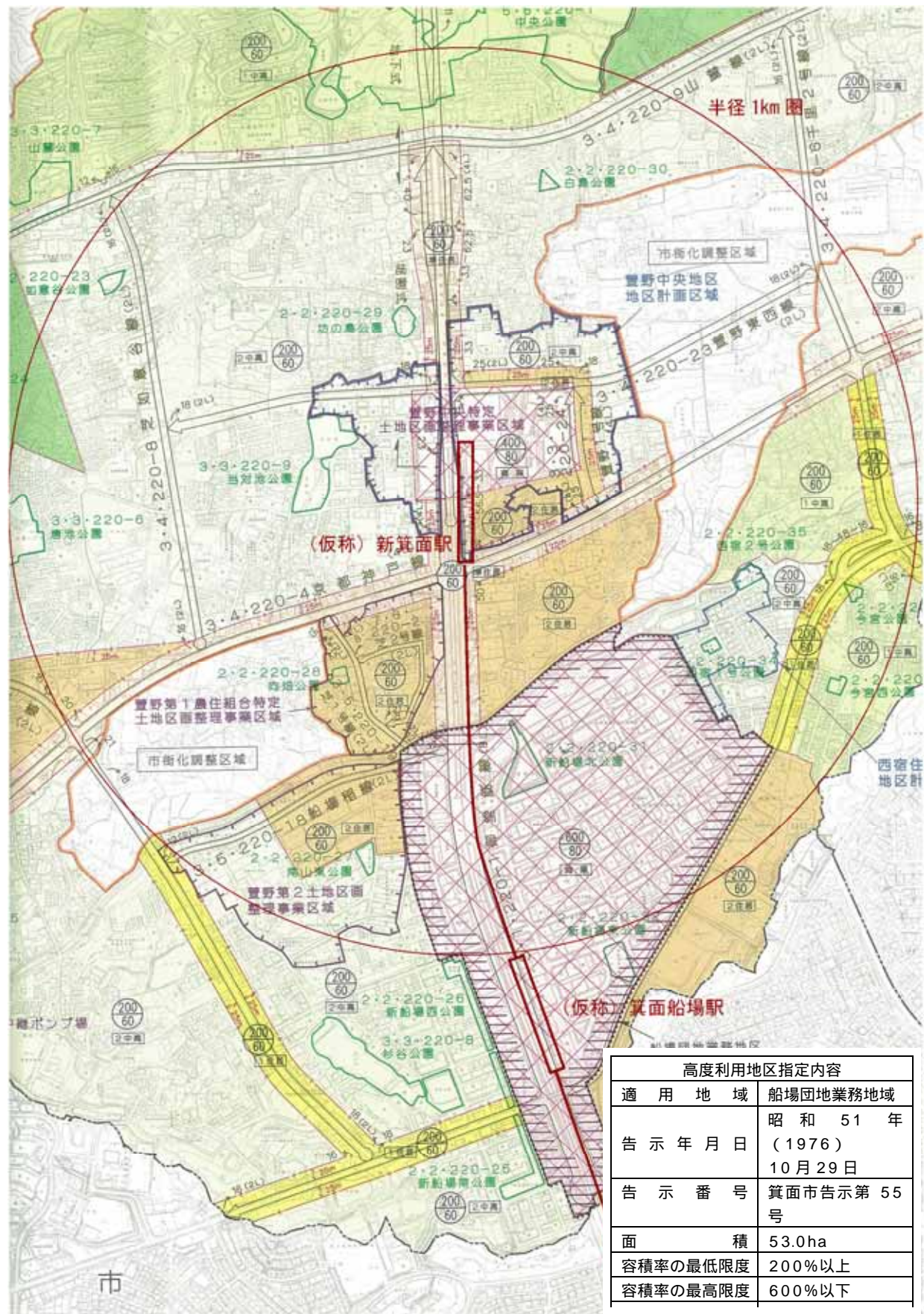


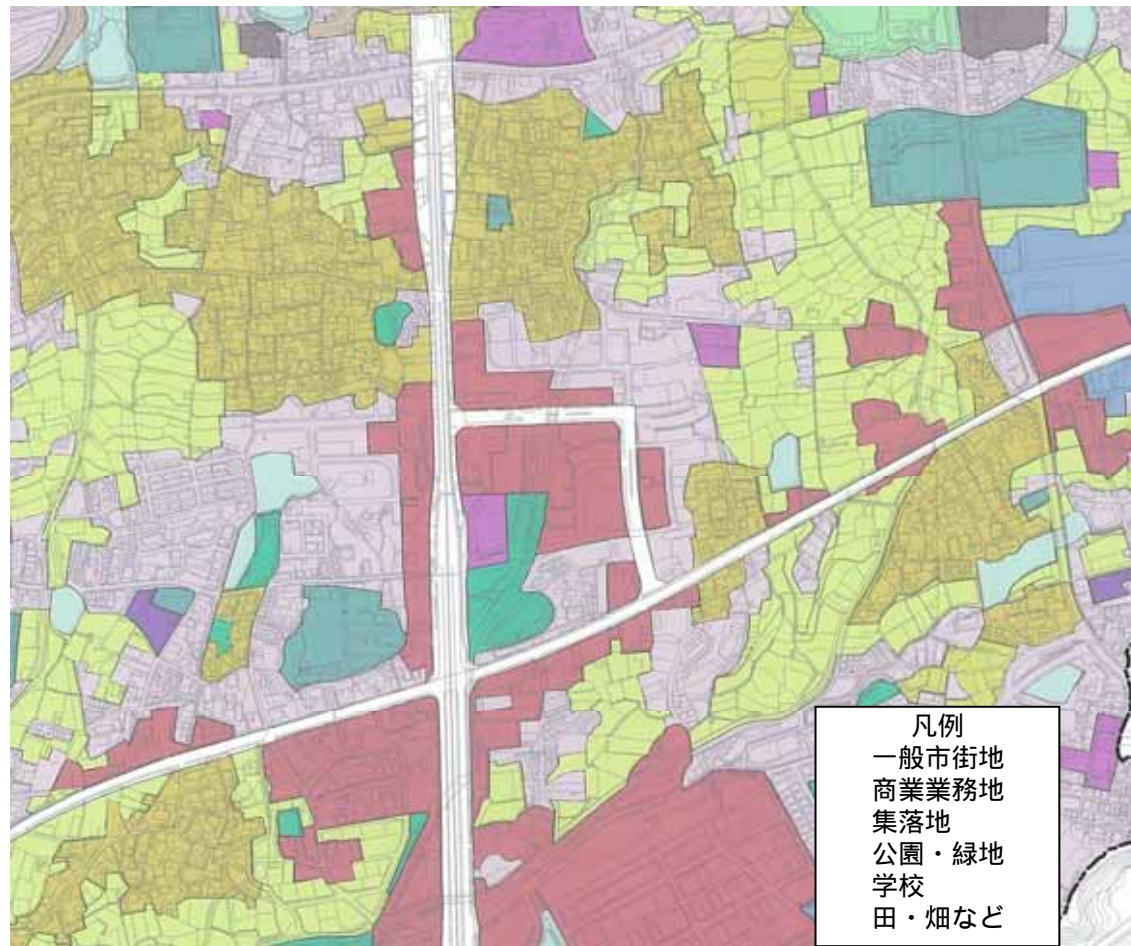
図 かやの中央地区地区計画計画図

| | | かやの中央地区 (箕面新都心) | 西部 | 東部 |
|----------------------|--|--|---|---------|
| 面積 | 山麓線以北 | | 10.7 ha | 9.0 ha |
| | R171～山麓線 | 22.6ha | 86.2 ha | 50.0 ha |
| | R171以南 | | 44.4 ha | 86.4 ha |
| | 半径 1km 圏 | 22.6ha | 141.3ha | 145.4ha |
| 用途地域 (容積率 / 建ぺい率) | <ul style="list-style-type: none"> ・商業地域 (400/80) ・第2種住居地域 (200/60) ・準住居地域(200/60) ・第2種中高層住居専用地域 (200/60) ・地区計画 | <ul style="list-style-type: none"> ・第2種中高層住居専用地域 (200/60) ・市街化調整区域 ・準住居地域(200/60) | <ul style="list-style-type: none"> ・商業地域 (400/80) ・第2種住居地域 (200/60) ・準住居地域(200/60) ・第2種中高層住居専用地域 (200/60) ・市街化調整地域 | |
| 現在の土地利用 | <ul style="list-style-type: none"> ・平成15年10月にまち開きを行い、商業施設が集積してる。 ・現市営かやの中央駐車場及び市民広場は駅前広場用地として確保された土地である。 | <ul style="list-style-type: none"> ・国道171号以南に市街化調整区域が残っている。 ・未整備の都市計画道路萱野東西線、芝如意谷線沿いに低未利用地が存在している。 | <ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域が南北に長い形で残っている。 | |

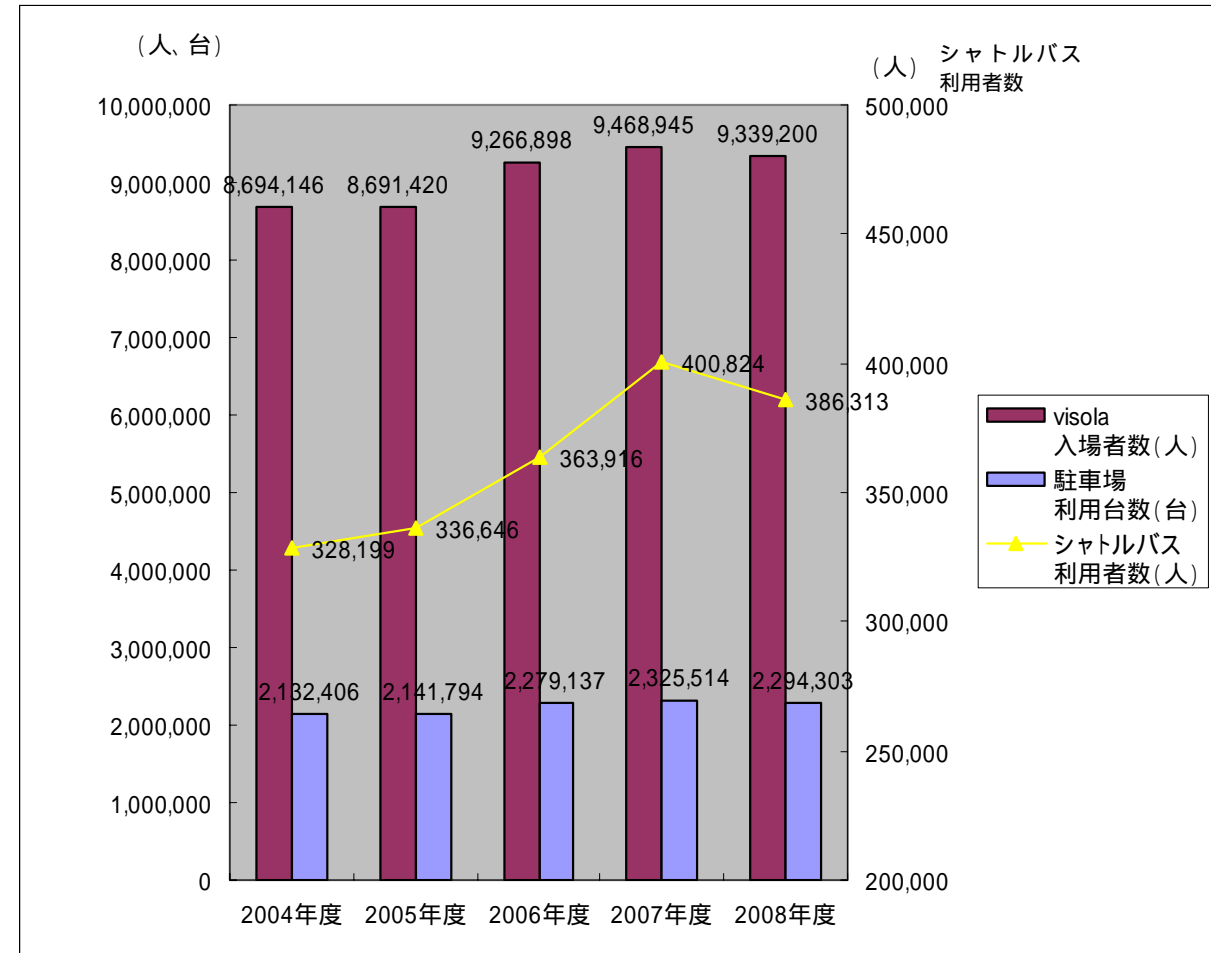


| 高度利用地区指定内容 | |
|------------|---------------------------|
| 適用地域 | 船場団地業務地域 |
| 告示年月日 | 昭和51年 (1976) 10月29日 |
| 告示番号 | 箕面市告示第55号 |
| 面積 | 53.0ha |
| 容積率の最低限度 | 200%以上 |
| 容積率の最高限度 | 600%以下 |

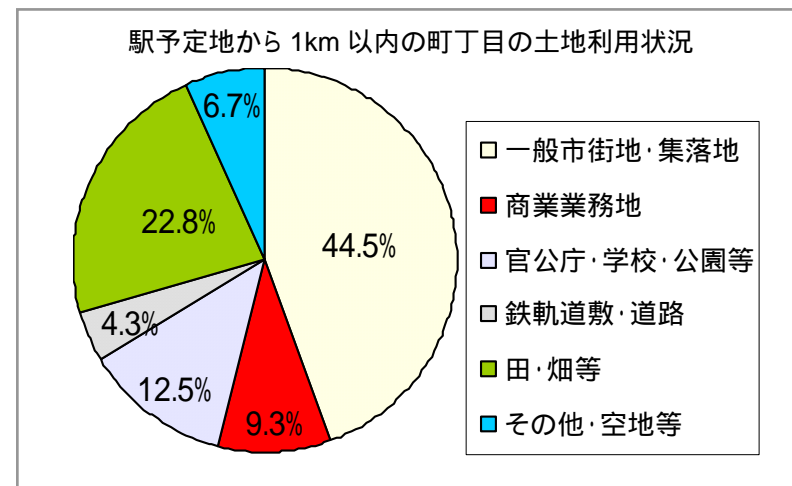
| 凡 例 | | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|--|-------------------|
| | 市 域 界 | ・全域都市計画区域 | |
| | 市街化区域界 | ・市街化調整区域との区分線 | |
| | 用途地域界 | : 地形、地物による地域界 (原則としてその中心) : 後退線、その他見通し線による地域界 | |
| | 上段:容積率 下段:建ぺい率 の制限 | ・いずれも%以下 : 同一用途地域内で異なる場合の境界線 | |
| 平成20年(2008)8月8日告示 大阪府告示第1440号 | | | |
| 用途地域 色 別 | 種 別 | 面積 | 容積率 |
| | 第一種低層 住居専用地域 | 外壁後退:敷地境界線より 1.5m以上 約104ha (道路に接する部分を除く) (5.2%) | 建築物の高さ の限度 10m |
| | | — 約203ha (10.2%) | |
| | | — 約342ha (17.2%) | |
| | 第二種低層 住居専用地域 | 建築物の高さの限度 10m 約4.1ha (0.2%) | |
| | 第一種中高層 住居専用地域 | — 約414ha (20.9%) | |
| | | — 約456ha (20.9%) | |
| | 第二種中高層 住居専用地域 | — 約511ha (25.7%) | |
| | | — 約5.3ha (2.7%) | |
| | 第一種住居地域 | — 約39ha (2.0%) | |
| | | — 約194ha (9.8%) | |
| | 第二種住居地域 | — 約65ha (3.3%) | |
| | | — 約0.7ha (0.1%) | |
| | 準住居地域 | — 約34ha (1.7%) | |
| | | — 約3.3ha (1.6%) | |
| | 近隣商業地域 | — 約2.2ha (0.1%) | |
| | | — 約20ha (1.0%) | |
| | 商業地域 | — 約75ha (3.8%) | |
| | | — 約5.3ha (2.7%) | |
| 市街化区域面積 約1,985ha | | 計約 1,985ha | |
| 市街化調整区域面積 約2,799ha | | (100%) | |
| 都市計画区域面積 約4,784ha | | | |
| | 防火地域 | | 高度利用地区 ※指定内容別掲 |
| | 準防火地域 | | 特別業務地区 |
| | 外壁後退距離 1.5m以上の区域 (道路に接する部分を除く) | | 市街地開発事業 |
| | | | 地区計画 |
| | 都市計画道路 | | 風致地区 |
| | 都市高速鉄道 | | |
| | 都市計画公園 | | |
| | その他の 都市計画施設 | | |



visola 入場者数の推移等



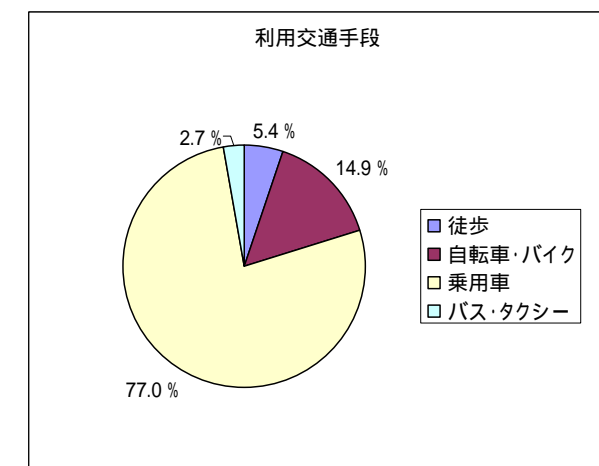
| | visola 入場者数(人) | シャトルバス 利用者数(人) | 駐車場 利用台数(台) |
|--------|-------------------|-------------------|----------------|
| 2004年度 | 8,694,146 | 328,199 | 2,132,406 |
| 2005年度 | 8,691,420 | 336,646 | 2,141,794 |
| 2006年度 | 9,266,898 | 363,916 | 2,279,137 |
| 2007年度 | 9,468,945 | 400,824 | 2,325,514 |
| 2008年度 | 9,339,200 | 386,313 | 2,294,303 |



visola 来店者の利用交通手段

| 交通手段 | 割合 |
|---------|---------------|
| 徒歩 | 5.4% (126) |
| 自転車・バイク | 14.9% (350) |
| 乗用車 | 77.0% (1803) |
| バス・タクシー | 2.7% (63) |
| 合計 | 100.0% (2342) |

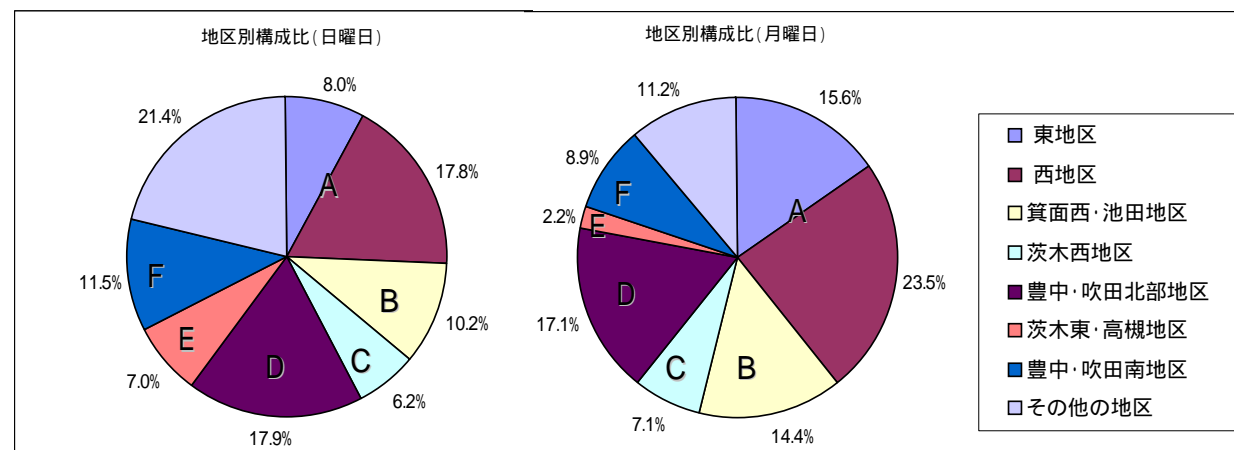
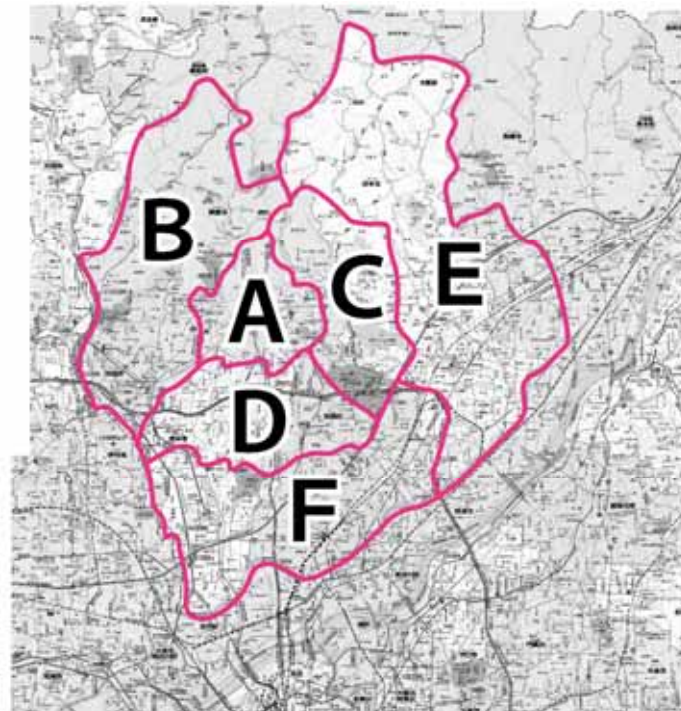
カッコ内はサンプル数



visola 来店者の地区別構成比

| | | 日曜日 | 月曜日 | 合計 | |
|--------|-----------|------|------|------|------|
| A | 箕面中央 | 東地区 | 8.0 | 15.6 | 10.2 |
| | | 西地区 | 17.8 | 23.5 | 19.5 |
| | 小計 | 25.8 | 39.1 | 29.7 | |
| B | 箕面西・池田地区 | 10.2 | 14.4 | 11.5 | |
| C | 茨木西地区 | 6.2 | 7.1 | 6.5 | |
| D | 豊中・吹田北部地区 | 17.9 | 17.1 | 17.7 | |
| E | 茨木東・高槻地区 | 7.0 | 2.2 | 5.6 | |
| F | 豊中・吹田南地区 | 11.5 | 8.9 | 10.7 | |
| その他の地区 | | 21.4 | 11.2 | 18.3 | |
| 合計 | | 100 | 100 | 100 | |

2008年10月調査、単位%



2. 箕面船場地区の状況

(1) 特別業務地区の概要

箕面船場団地地区は、昭和 45 年の開業以来、卸売団地として発展してきた。箕面市の都市計画では、卸売業を営む店舗、事務所が集中立地しているこの地区の環境の保護を行うため、昭和 48 年に特別業務地区として指定し、建築条例を定めて学校や図書館、病院、風俗営業等の建築制限を行ってきた。

しかし、昨今の社会経済情勢の変化のもとで、船場団地内の事業規模の縮小や経営破綻により、空地の発生や土地の売却が相次ぐようになった。その結果、業務団地の開業当時想定していなかったパチンコ店などの土地利用が行われるようになり、物流機能の低下や周辺住宅地への影響が心配される事態となった。

そこで、平成 17 年 3 月、特別業務地区建築条例の改正を行い、パチンコ店やゲームセンター、畜舎などの建築制限を追加した。

現在も共同住宅等の建設など、団地内の土地利用動向の変化は続いており、船場団地の新たな商業・産業空間の形成と発展に向け建築制限等の見直しは今後も必要になると考えられる。

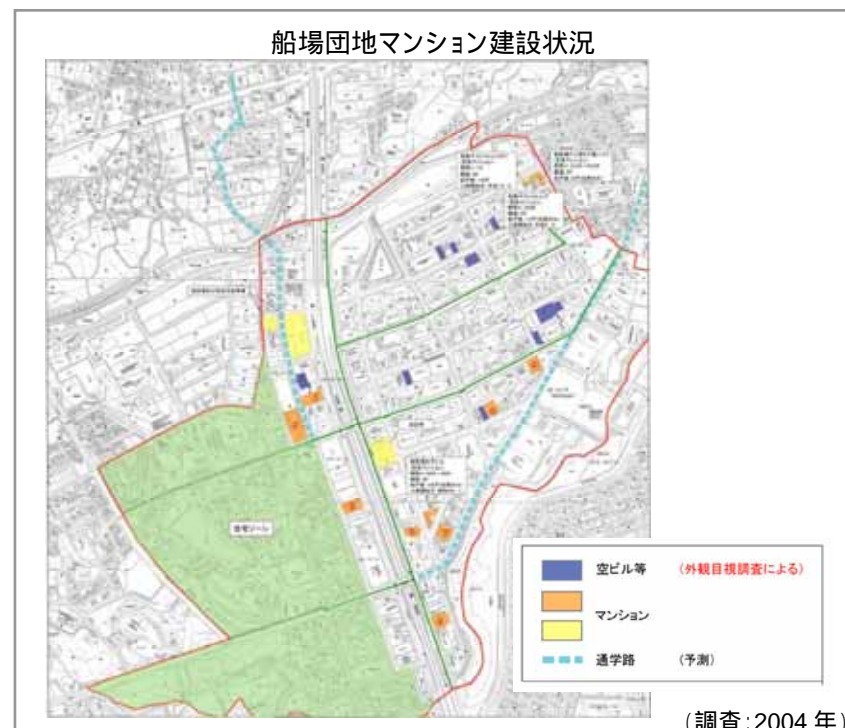
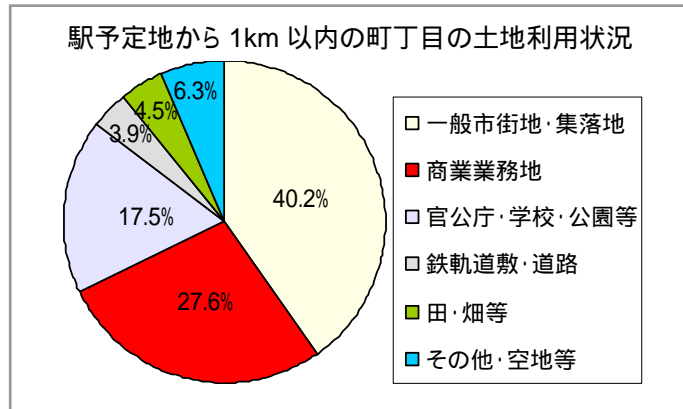
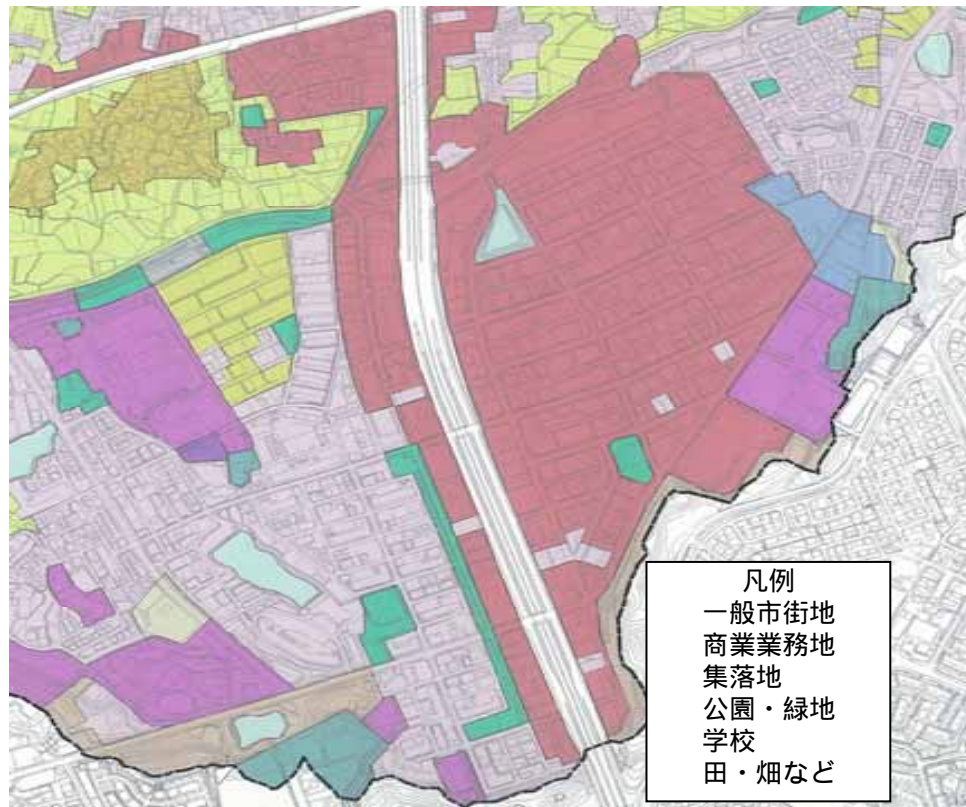
【特別用途地区】

特別用途地区は、用途地域内において特別の目的からする土地利用の増進、環境の保護をはかるために定める地区で、当該用途地域の指定を補完するもの。

箕面市では、卸売業に供する店舗、事務所等が集中立地している地区の環境を保護するため、コム・アート・ヒル(船場地区)の商業地域を**特別業務地区に指定**している。この地区では、箕面市特別業務地区建築条例により、風俗営業、パチンコ屋、ホテルや病院等の制限を付加して用途地域を補完し、土地利用の純化を図っている。

特別業務地区内において建築してはならない建築物(箕面市特別業務地区建築条例 第三条別表)

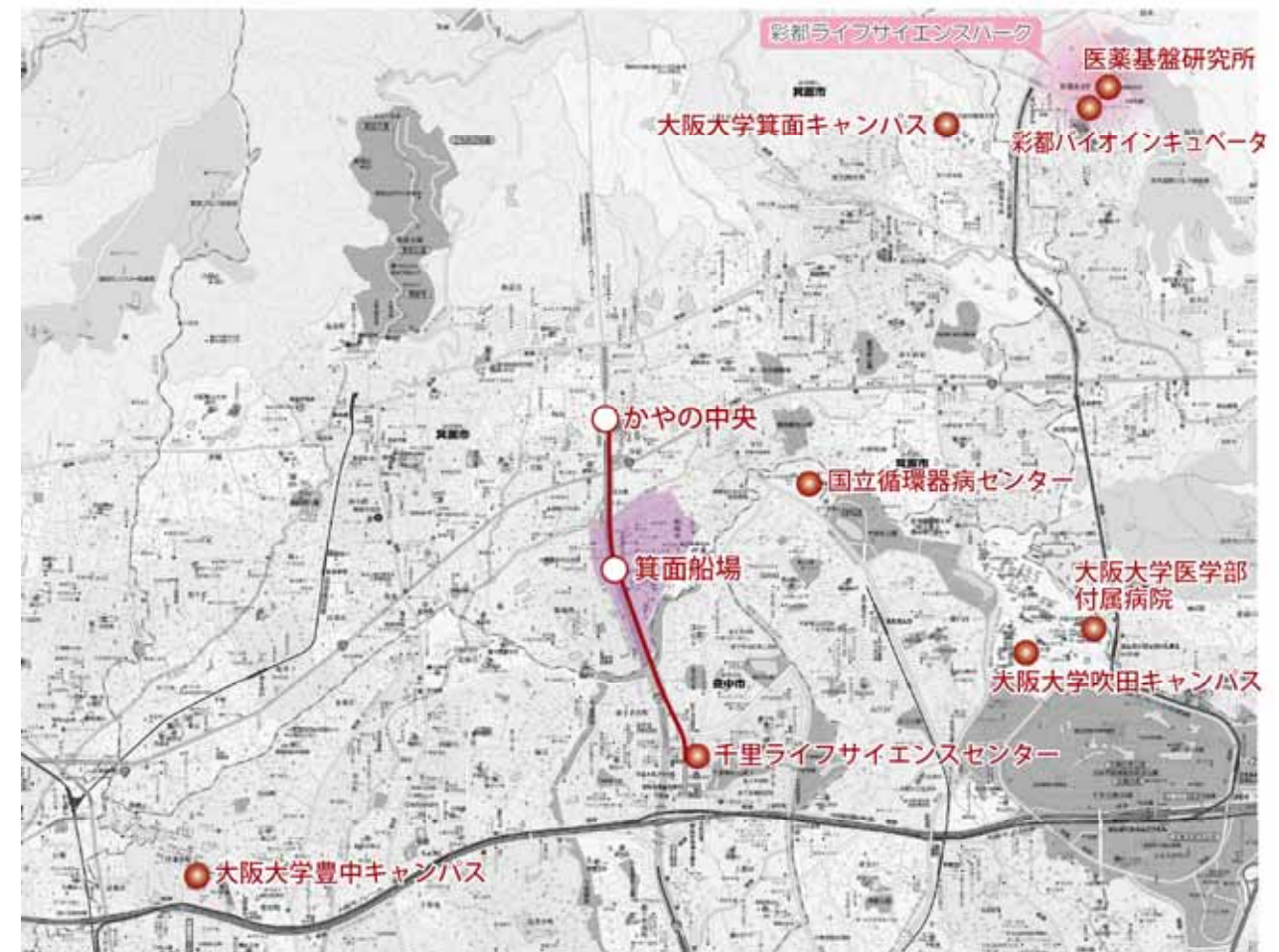
- 一 学校、図書館その他これらに類するもの
- 二 病院又は診療所(患者の収容施設を有しないものを除く。)
- 三 ホテル又は旅館
- 四 劇場、映画館、演芸場又は観覧場
- 五 キャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの
- 六 ぱちんこ屋
- 七 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律(昭和二十三年法律第二百二十二号)第二条第一項第八号に係るもの
- 八 風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律第二条第六項に規定する店舗型性風俗特殊営業又は同条第九項に規定する店舗型電話異性紹介営業に係るもの
- 九 ボーリング場、スケート場又は水泳場
- 十 住宅及び共同住宅(事務所、卸売店舗その他これらに類する用途を含むもののうち規則で定めるものを除く。)
- 十一 畜舎(床面積の合計が十五平方メートル以下のものを除く。)



(2) 周辺の地域資源(大学等)について

まち開きから40年以上が経過し、まちの更新期を迎えつつある船場地区は、鉄道延伸によりこれまで展開してきた繊維卸商の流通拠点としてのまちから大きく転換する可能性を有している。

これまで活かし切れていなかった地域資源にも着目し、新たなまちづくりの方向性を検討することが望まれる。



(3) SSOK 入場者数等

〔SSOK 提供データより〕

| | |
|--------------------|--|
| 年間の営業日数 | 3 2 2 日 |
| 年間の来客数 | 2 8 0 万人 |
| 平日、土曜日、日曜日の1日平均来客数 | 平日 6,500 人 土曜 11,000 人 日曜 14,000 人 |
| 来客手段別割合（年間） | 車・・・9 1 万台 バイク・・・1 1 万台 |
| シャトルバスの利用者数（年間） | 6 4 万人（阪急直行バスの片道乗員数） |
| 来客の地域別 | 近郊が大半を占めている （下記の地域で8割以上を占める） 豊中（全体の約2割）以下、吹田・箕面・大阪市・茨木・高槻・宝塚・池田・西宮・伊丹・尼崎の順 |

〔参考：平成 14 年 12 月 7 日(土)、8 日(日)に実施した SSOK 利用者に対するアンケート調査結果〕

居住地構成

- ・SSOK 利用者の居住地は、豊中市（23.5%）、箕面市（16.3%）、吹田市（15.8%）で半数以上を占める。
- ・利用者の居住地は北大阪地域、大阪市内で約8割を占めるため、SSOK の主な商圏は北大阪地域、大阪市内であると考えられる。

表 居住地構成

| 市町村名 | サンプル数 | 構成比(%) |
|------|-------|--------|
| 豊中市 | 82 | 23.5 |
| 箕面市 | 57 | 16.3 |
| 吹田市 | 55 | 15.8 |
| 大阪市 | 24 | 6.9 |
| 茨木市 | 24 | 6.9 |
| 高槻市 | 15 | 4.3 |
| 池田市 | 12 | 3.4 |
| 宝塚市 | 11 | 3.2 |
| 枚方市 | 7 | 2 |
| 川西市 | 7 | 2 |
| 尼崎市 | 6 | 1.7 |
| 西宮市 | 6 | 1.7 |
| 不 明 | 6 | 1.7 |
| 伊丹市 | 5 | 1.4 |
| 寝屋川市 | 4 | 1.1 |
| 京都市 | 3 | 0.9 |
| 堺市 | 3 | 0.9 |
| 豊能町 | 3 | 0.9 |
| その他 | 19 | 5.7 |
| 合計 | 349 | 100 |

利用交通手段

表 居住地別利用交通手段

| 市町村名 | 行政コード | 徒歩 | 自転車 | バイク (原付を含む) | 路線バス | タクシー | 自動車 | 地下鉄 (北大阪急 行線)*1 | モノレール | 〔再掲〕 鉄道 *1、*2計 | その他 | 不明 | 合計 |
|--------|-------|-----|-----|----------------|------|------|------|-----------------------|-------|----------------------|-----|-----|------|
| 豊中市 | 27203 | 6 | 2 | 4 | 10 | 0 | 39 | 9 | 1 | 10 | 1 | 10 | 82 |
| 箕面市 | 27220 | 7 | 2 | 8 | 4 | 0 | 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 57 |
| 吹田市 | 27205 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 35 | 9 | 4 | 13 | 0 | 3 | 55 |
| 大阪市 | 27100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 | 1 | 11 | 2 | 1 | 24 |
| 茨木市 | 27211 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 13 | 1 | 4 | 5 | 0 | 3 | 24 |
| 高槻市 | 27207 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 | 2 | 0 | 2 | 1 | 1 | 15 |
| 池田市 | 27204 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 12 |
| 宝塚市 | 28214 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 11 |
| 枚方市 | 27210 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 7 |
| 川西市 | 28217 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 7 |
| 尼崎市 | 28202 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6 |
| 西宮市 | 28204 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 6 |
| 伊丹市 | 28207 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 寝屋川市 | 27215 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 4 |
| 京都市 | 26100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 3 |
| 堺市 | 27201 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 |
| 豊能町 | 27321 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| その他・不明 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 7 | 3 | 10 | 1 | 2 | 25 |
| 合計 | | 14 | 8 | 14 | 19 | 0 | 194 | 46 | 19 | 65 | 7 | 28 | 349 |
| 構成比(%) | | | | | | | | | | | | | |
| 豊中市 | 27203 | 7% | 2% | 5% | 12% | 0% | 48% | 11% | 1% | 12% | 1% | 12% | 100% |
| 箕面市 | 27220 | 12% | 4% | 14% | 7% | 0% | 54% | 0% | 0% | 0% | 0% | 9% | 100% |
| 吹田市 | 27205 | 0% | 0% | 2% | 5% | 0% | 64% | 16% | 7% | 24% | 0% | 5% | 100% |
| 大阪市 | 27100 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 42% | 42% | 4% | 46% | 8% | 4% | 100% |
| 茨木市 | 27211 | 0% | 4% | 0% | 8% | 0% | 54% | 4% | 17% | 21% | 0% | 13% | 100% |
| 高槻市 | 27207 | 0% | 7% | 0% | 0% | 0% | 67% | 13% | 0% | 13% | 7% | 7% | 100% |
| 池田市 | 27204 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 75% | 0% | 0% | 0% | 8% | 17% | 100% |
| 宝塚市 | 28214 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 73% | 9% | 18% | 27% | 0% | 0% | 100% |
| 枚方市 | 27210 | 0% | 29% | 0% | 0% | 0% | 43% | 14% | 14% | 29% | 0% | 0% | 100% |
| 川西市 | 28217 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 86% | 14% | 0% | 14% | 0% | 0% | 100% |
| 尼崎市 | 28202 | 0% | 0% | 17% | 0% | 0% | 50% | 33% | 0% | 33% | 0% | 0% | 100% |
| 西宮市 | 28204 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 50% | 33% | 0% | 33% | 0% | 17% | 100% |
| 伊丹市 | 28207 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| 寝屋川市 | 27215 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 50% | 0% | 50% | 50% | 0% | 0% | 100% |
| 京都市 | 26100 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 33% | 0% | 33% | 33% | 33% | 0% | 100% |
| 堺市 | 27201 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 67% | 33% | 0% | 33% | 0% | 0% | 100% |
| 豊能町 | 27321 | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% | 0% | 0% | 0% | 0% | 0% | 100% |
| その他・不明 | | 4% | 0% | 0% | 0% | 0% | 44% | 28% | 12% | 40% | 4% | 8% | 100% |
| 合計 | | 4% | 2% | 4% | 5% | 0% | 56% | 13% | 5% | 19% | 2% | 8% | 100% |

SSOK の無料送迎バス利用者については、送迎バスの前の交通手段を示す

SSOK までの送迎バスの利用状況

