

1. 計画に基づく取組みの効果

1.1 評価指標の達成状況

(1) 目標1：公共交通利用者数の維持・向上

- 鉄道利用者数は、現時点（令和2年（2020年））で301千人/日であり、計画策定時（平成28年（2016年））の446千人/日と比べて、約145千人/日減少しており、新型コロナウイルス感染症拡大による影響と考えられます。
- 路線バス利用者は、交通系ICカード実績による推計値をモニタリングしていきます。
- 路線バス利用者数（※交通系ICカード実績による推計値）は、現時点（令和3年（2021年））で約96千人/日であり、計画策定時（平成30年（2018年））の約116千人/日と比べて、約20千人/日減少しており、新型コロナウイルス感染症拡大による影響と考えられます。

表 目標1：公共交通利用者数の維持・向上における評価指標

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
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
		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	101,618人/日 (平成27年(2015年))	現状維持
			【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	116,429人/日 (平成30年(2018年))	-

表 目標1：公共交通利用者数の維持・向上における評価指標の達成状況

達成目標	項目	評価指標	指標の定義	令和元年 (2019年)	令和2年 (2020年)	現時点 令和3年 (2021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	鉄道利用者数	鉄道乗降客数		484千人/日 (豊中市統計書)	321千人/日 (豊中市統計書)	301千人/日 (事業者報告)
	路線バス利用者数	【参考】バス乗降者数 (交通系ICカード実績による推計値)		118,489人/日	104,368人/日	96,003人/日

(2) 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

- 公共交通の利便性に対する満足度のうち、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は、前回調査時（令和3年（2021年））では45.7%となっています。

表 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
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う市民の割合 (~H30(2018))	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〕	現状維持	
			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(2018)~)					48.0% (平成29年(2017年))

表 目標2：公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上における評価指標の達成状況

達成目標	項目	評価指標	指標の定義	令和元年 (2019年)	現時点 令和3年 (2021年)
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		50.4%	45.7%

(3) 目標 3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上

- 交通空白地は、令和 3 年（2021 年）で 0%となりました。
- 交通不便地は、計画策定時（平成 27 年（2015 年））と比べ減少しており、不便地以外の居住地の割合は人口で 94.1%、面積で 83.4%となっています。

※交通空白地：鉄道駅勢圏（半径 1.0km）及びバス停勢圏（半径 500m）以外の地域
 交通不便地：鉄道駅勢圏（半径 800m）及びバス停勢圏（半径 300m）以外の地域
 （バス停はピーク時運行本数が片道 3 本以上のバス停が対象、ピーク時とは平日の 7 時～8 時台とする）

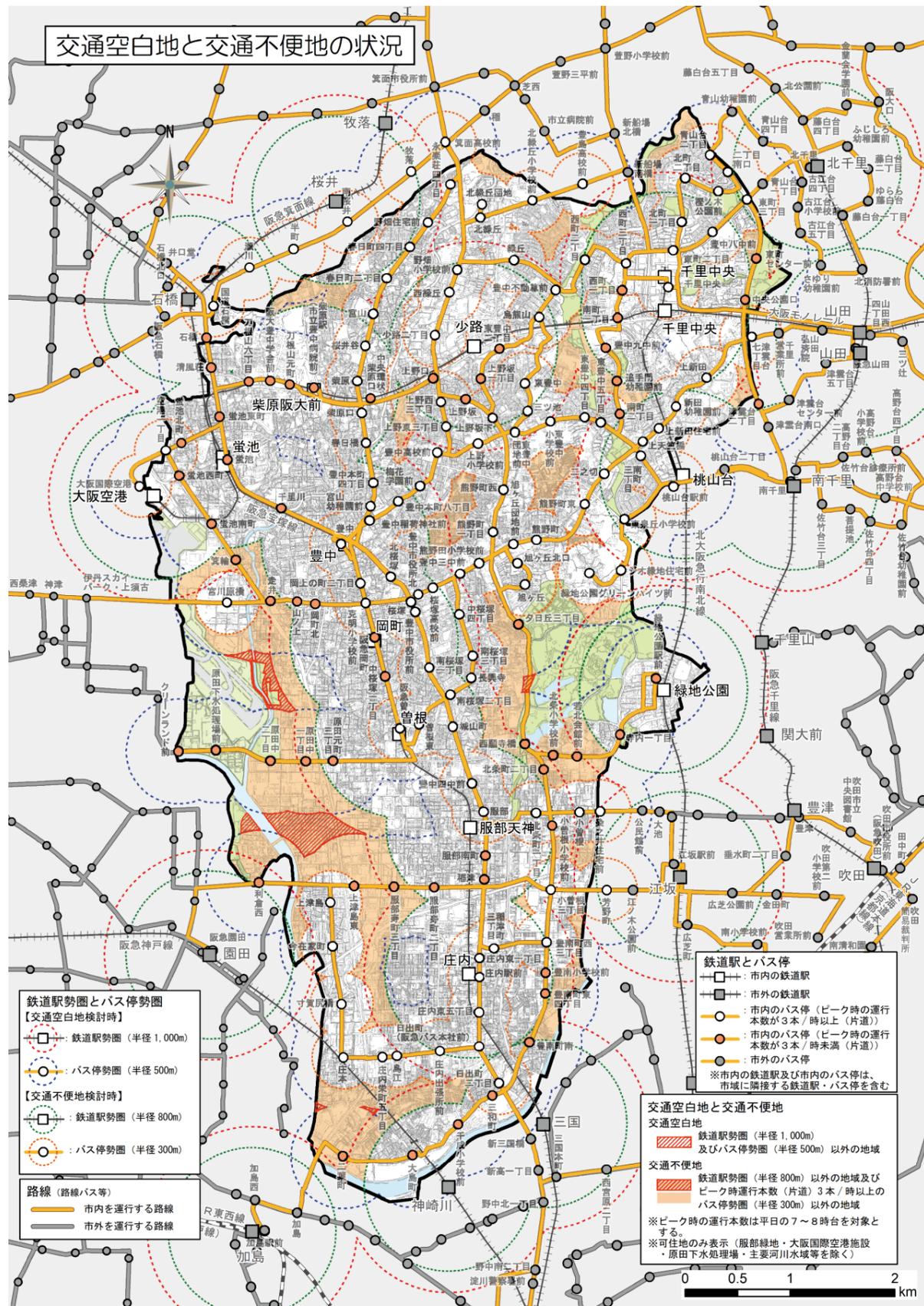
表 目標 3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上における評価指標

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
目標 3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上								
公共交通力バ－率	公共交通力バ－率	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割合）	市の居住地面積に対する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変化を確認し、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地人口割合）	市の総人口に対する交通空白地及び不便地以外に居住する人口の割合	施策実施による交通空白地及び不便地の変化を確認し、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 87.2% （平成 27 年（2015 年））	増加

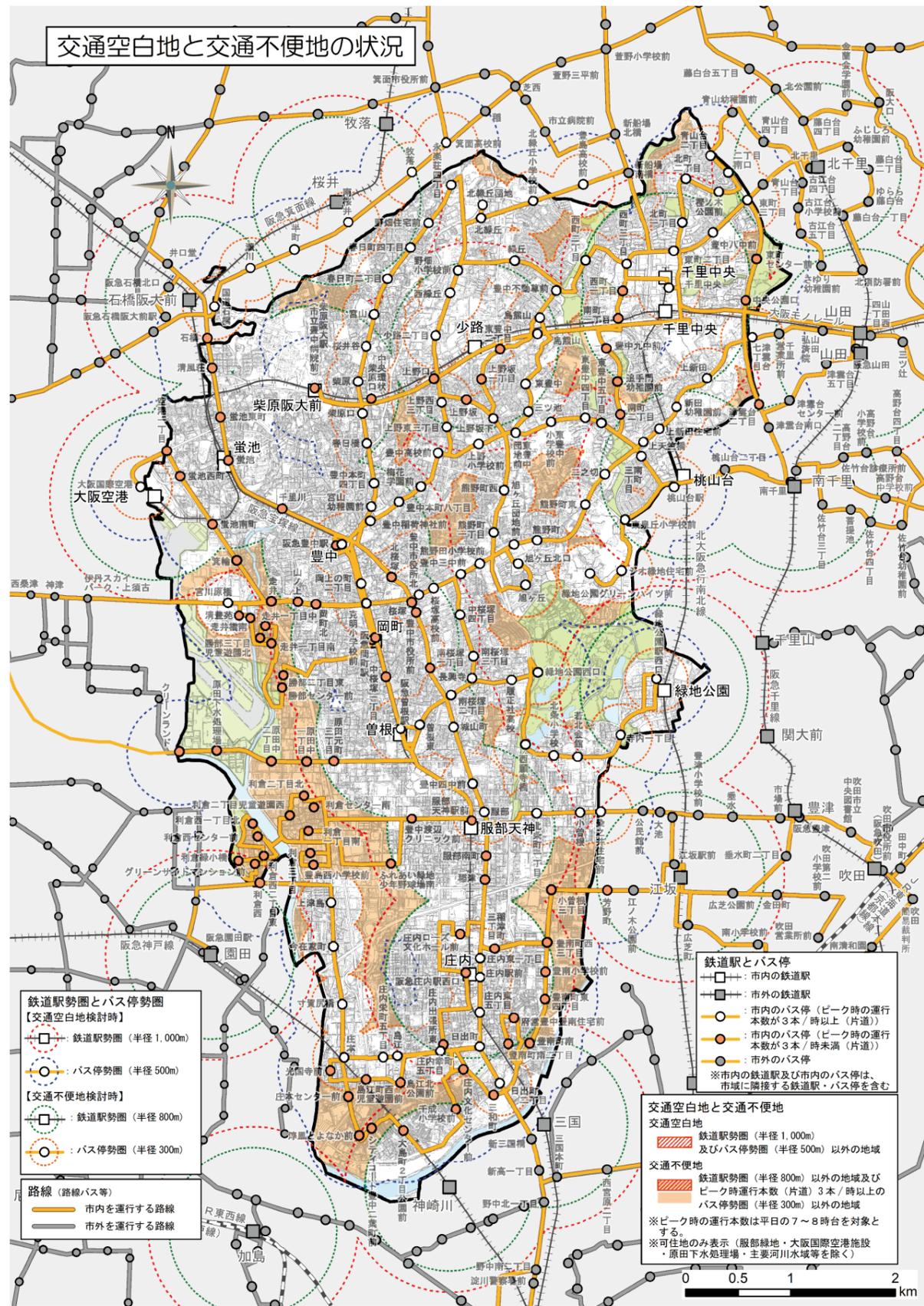
表 目標 3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上における評価指標の達成状況

達成目標	項目	評価指標	指標の定義	令和 2 年 (2020 年)	現時点 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					
公共交通力バ－率	公共交通力バ－率	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割合）	交通空白地及び不便地以外の面積割合	交通空白地以外 100.0%	交通空白地以外 100.0%
			鉄道駅及びバス停勢圏以外の面積割合【参考値】	交通不便地以外 82.9%	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地人口割合）	交通空白地及び不便地以外に居住する人口	鉄道駅・バス停勢圏以外 92.0%	鉄道駅・バス停勢圏以外 92.8%
			鉄道駅及びバス停勢圏以外に居住する人口【参考値】	交通空白地以外 100.0%	交通空白地以外 100.0%
			交通不便地以外 87.2%	交通不便地以外 94.1%	
			鉄道駅・バス停勢圏以外 92.8%	鉄道駅・バス停勢圏以外 94.2%	

■平成31年（2019年）2月末時点
【豊中市公共交通改善計画策定時】



■令和4年（2022年）6月末時点
【現時点】



【参考】市民意識調査における公共交通の利便性に対する満足度の低下について

- 公共交通の利便性に対する満足度のうち、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は、前回調査時（令和3年（2021年））では45.7%となっており、令和元年（2019年）調査時の50.4%と比べて、約5%減少しています。
- 市民意識調査のアンケートデータより、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変化の状況（令和元年（2019年）調査と令和3年（2021年）調査）を把握します。

(1) 調査概要

1) 調査の目的

第4次豊中市総合計画前期基本計画の進行管理として実施する政策評価の各施策指標のうち、市民意識調査による定量化が必要なデータの収集を図り、加えて、市民満足度やニーズを把握し、政策展開の方向性の検討材料として活用することを目的としています。

2) 調査設計

a) 調査対象者

豊中市に居住する満18歳以上の男女 8,000人

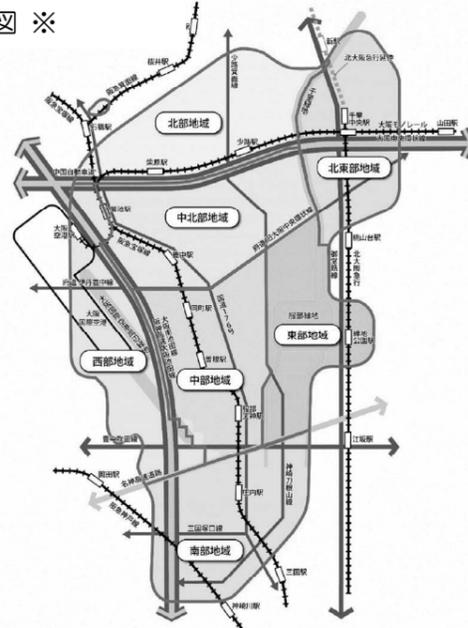
b) 調査対象者の抽出方法

令和3年（2021年）7月9日現在の住民基本台帳から無作為抽出

c) 地域区分

本調査における地域区分は、「豊中市都市計画マスタープラン」に基づくものです。

●地域区分図 ※



地域	地域区分
北部	大阪中央環状線以北の地域及び千里緑地以西の地域
北東部	千里ニュータウンおよび上新田からなる地域
東部	北大阪急行・御堂筋線沿線地域で天竺川以東および名神高速道路以北の地域
中北部	阪急宝塚線沿線地域で千里緑地以西および旧大阪中央環状線以北の地域
中部	阪急宝塚線沿線地域で旧大阪中央環状線以南および名神高速道路以北の地域
西部	阪神高速道路および大阪国際空港周辺緑地以西の地域と阪急堂池駅周辺の地域
南部	名神高速道路以南の地域

※令和元年10月1日より駅名変更

・阪急宝塚線・箕面線「石橋」駅⇒「石橋阪大前」駅

・大阪モノレール「楽原」駅⇒「楽原阪大前」駅

出典：令和3年度 豊中市市民意識調査

d) 調査対象者の抽出内訳

地域別、性別、年齢別の抽出内訳は、以下の通りです。

属性		満18歳以上人口 (実数・人)	構成比 (抽出率・%)	標本数 (発送数・件)
地域別	北部	44,273	12.9	1,035
	北東部	46,776	13.7	1,094
	東部	37,082	10.8	867
	中北部	77,435	22.6	1,811
	中部	69,389	20.3	1,623
	西部	15,250	4.5	357
	南部	51,876	15.2	1,213
性別	男性	160,023	46.8	3,741
	女性	182,058	53.2	4,259
年齢別	18歳・19歳	7,524	2.2	178
	20歳代	40,177	11.7	936
	30歳代	47,617	13.9	1,114
	40歳代	62,544	18.3	1,464
	50歳代	57,758	16.9	1,353
	60歳代	42,186	12.3	984
	70歳以上	84,275	24.6	1,971
計		339,517	100.0	8,000

出典：令和3年度 豊中市市民意識調査

e) 調査方法および調査期間

- ・調査方法：郵送による配布・回収とWEBアンケートの併用（無記名方式）
- ・調査期間：令和3年7月30日（金）～8月23日（月）

※アンケート発送から2週間経過後、「豊中市市民意識調査へのご協力のお礼」のはがきを送付

f) 回答状況

- ・回収率：44.4%（3,530人）
- ・回答方法：WEB（22.8%） 郵送（77.2%）

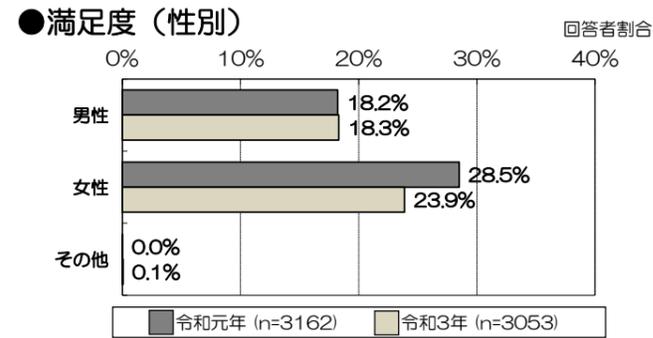
(2) まとめ

- 市民満足度調査のアンケート結果をもとに、中北部地域、中部地域、南部地域における女性の満足度が減少していることが把握できました。
- 当該地域では、市内を運行する路線バス（阪急バス）のうち、阪北線及び吹田線を対象に路線再編と減便が令和2年（2020年）10月に実施されており、阪急豊中駅～服部～日出町の区間で減便（※概ね3便/時・片方向⇒1便/時・片方向に減便）となった影響が考えられます。
- また、阪急電鉄は、令和3年3月13日（土）に、最終列車の時刻を繰り上げるダイヤ改正を実施していますが、これによる影響も考えられます。

(3) 分析結果

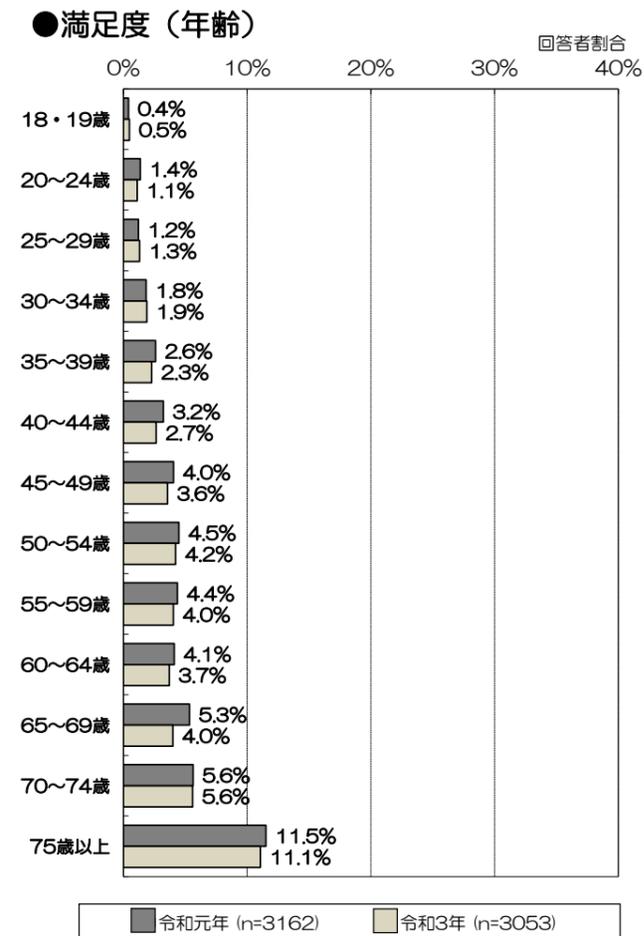
1) 性別

➤ 令和3年（2021年）の満足度は、令和元年（2019年）と比べて、男性はほぼ横ばいであるが、女性は約5%減少しています。



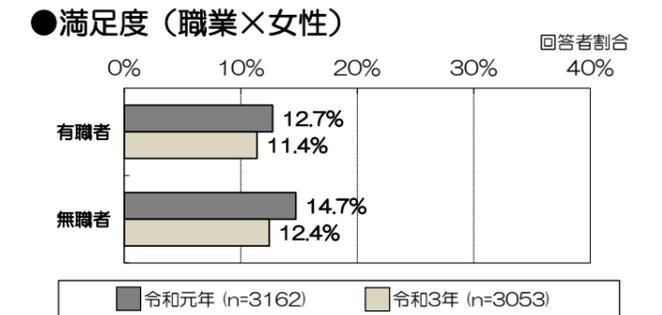
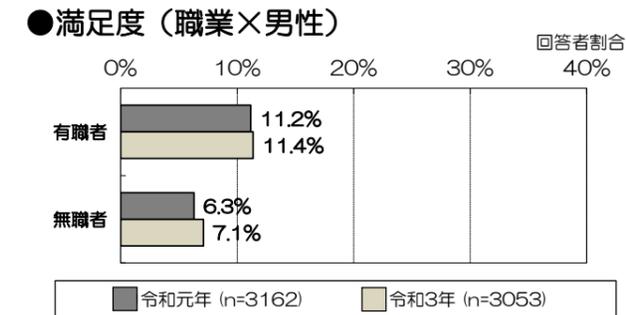
2) 年齢

➤ 令和3年（2021年）の満足度は、令和元年（2019年）と比べて、35～39歳から65～69歳及び75歳以上の世代において、僅かに減少しています。



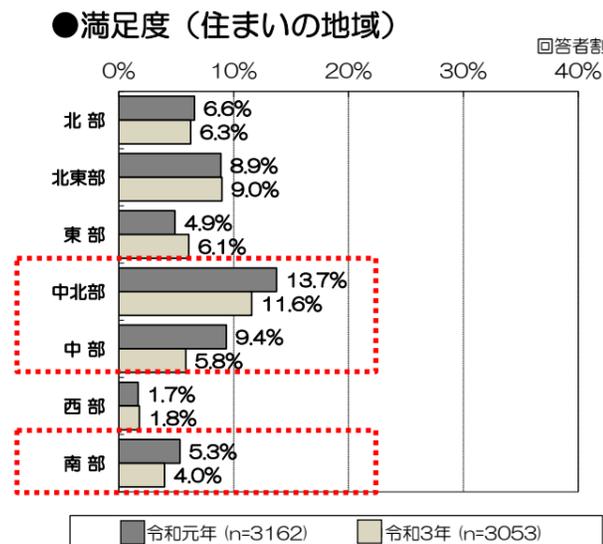
3) 職業

➤ 令和3年（2021年）の満足度は、令和元年（2019年）と比べて、男性の有職者及び無職者ともに減少の傾向は見受けられませんが、女性の有職者及び無職者ともに減少しています。

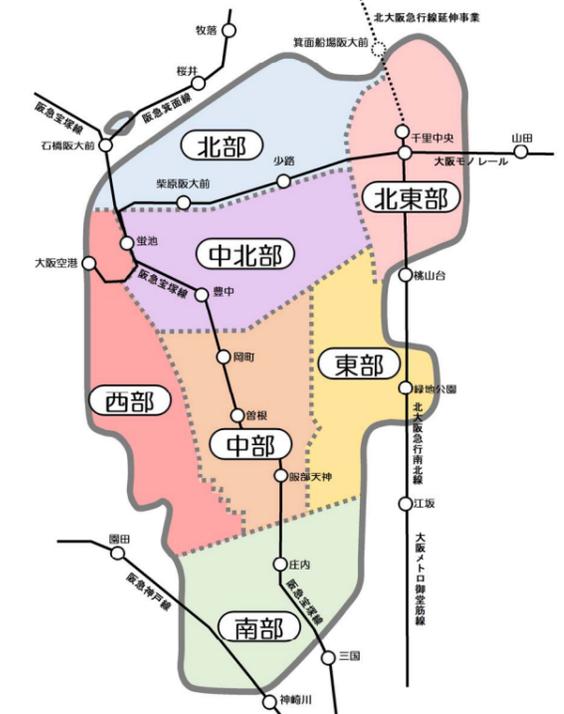


4) 住まいの地域

➤ 令和3年（2021年）の満足度は、令和元年（2019年）と比べて中北部地域、中部地域、南部地域で減少しています。
 ➤ 令和3年（2021年）の満足度を性別で見ると、令和元年（2019年）と比べて、中北部地域、中部地域、南部地域において、女性の方が男性よりも大きく減少しています。
 ➤ 令和3年（2021年）の満足度を職業別（有職者及び無職者の2区分）で見ると、令和元年（2019年）と比べて、中北部地域、中部地域、南部地域において、有職者及び無職者ともに減少しています。



【参考】地域区分



- 阪北線のうち、日出町～城山町～豊中～上野坂一丁目／東豊中～千里中央系統、梅田～日出町～豊中～柴原駅～箕面系統及び新大阪～日出町～豊中～大阪国際空港系統が重複する区間（豊中～服部～日出町間）は、計3便/時・片方向の運行便数でしたが、令和2年（2020年）10月の路線再編により、新大阪～日出町～豊中～柴原駅（市立豊中病院前）・箕面系統のみとなり、1便/時・片方向の運行となりました。

【阪北線における運行状況（平日）の変遷〔服部停留所〕】

●令和2年（2020年）10月ダイヤ改正以前

平日	発車予定時刻表		服部 停留所
	庄内駅前 経由	小曾根→江坂駅前 経由	
行先	[9][10][13][63][160] 日出町→新三国橋 経由 梅田・新大阪	[86] 垂水町二丁目→阪急豊津 経由 吹田市役所前(阪急吹田) →JR吹田	[85] JR南吹田 経由 JR吹田
6	新 48	20	50
7	梅 11	30	10
8	梅 11	39	09
9	× 11	× 31	× 48
10	梅 11	× 31	新 48
11	梅 11	× 31	× 48
12	梅 11	× 31	新 48
13	梅 11	× 31	× 48
14	梅 11	× 31	新 48
15	梅 11	× 31	× 48
16	× 11	× 31	新 48
17	梅 11	× 36	新 48
18	梅 11	× 31	新 48
19	梅 11	× 36	39
20	× 01	梅 11	29
21	× 01	× 30	
22	×=[9][10][13][63][160]日出町止		
注	梅=[13][63]十三→梅田行 新=[160]新大阪行		

道路状況等により遅延が生じることがあります P 21-02 2019/04 阪急バス株式会社

●令和2年（2020年）10月ダイヤ改正以降

平日	発車予定時刻表		服部 停留所
	庄内駅前 経由	小曾根→江坂駅前 経由	
行先	[50] 日出町 経由 新大阪	[86] 垂水町二丁目→阪急豊津 経由 吹田市役所前(阪急吹田)→JR吹田	
6		江 35	50
7	19	江 10	30
8	25	江 09	39
9	28	39	
10	28	39	
11	28	39	
12	28	39	
13	28	39	
14	28	39	
15	28	39	
16	28	39	
17	28	40	
18	28	江 10	40
19		江 09	39
20		29	
21			
22	江=[86]江坂駅前止		
注			

道路状況等により遅延が生じることがあります P 21-02 2020/10 阪急バス株式会社

※阪急バス株式会社資料をもとに一部加筆

【参考】阪急電鉄ダイヤ改正の概要（令和3年（2021年）3月13日（土）実施）

- 阪急電鉄は、令和3年（2021年）3月13日（土）に、全線（神戸線・宝塚線・京都線）で、最終列車の時刻を繰り上げるダイヤ改正を実施しています。
- 豊中市を運行する宝塚線では、平日及び土曜・休日ダイヤともに、大阪梅田発雲雀丘花屋敷ゆき最終列車「普通」を24:10発に15分繰り上げています。

■大阪梅田駅における主な行先別の最終列車の発車時刻

■宝塚線(下り) <<箕面方面は変更ありません>>

行先	現行	変更	繰り上げ時間
宝 塚	23:48	23:48	変更なし
雲雀丘花屋敷	24:25	24:10	15分繰り上げ

■宝塚駅における主な行先別の最終列車の発車時刻

■宝塚線(上り) <<箕面方面は変更ありません>> (カッコ内は土曜・休日ダイヤの時刻)

行先	現行	変更	繰り上げ時間
大 阪 梅 田	23:47 (23:46)	23:34 (23:26)	13分(20分)繰り上げ
雲雀丘花屋敷	24:26	24:26	変更なし

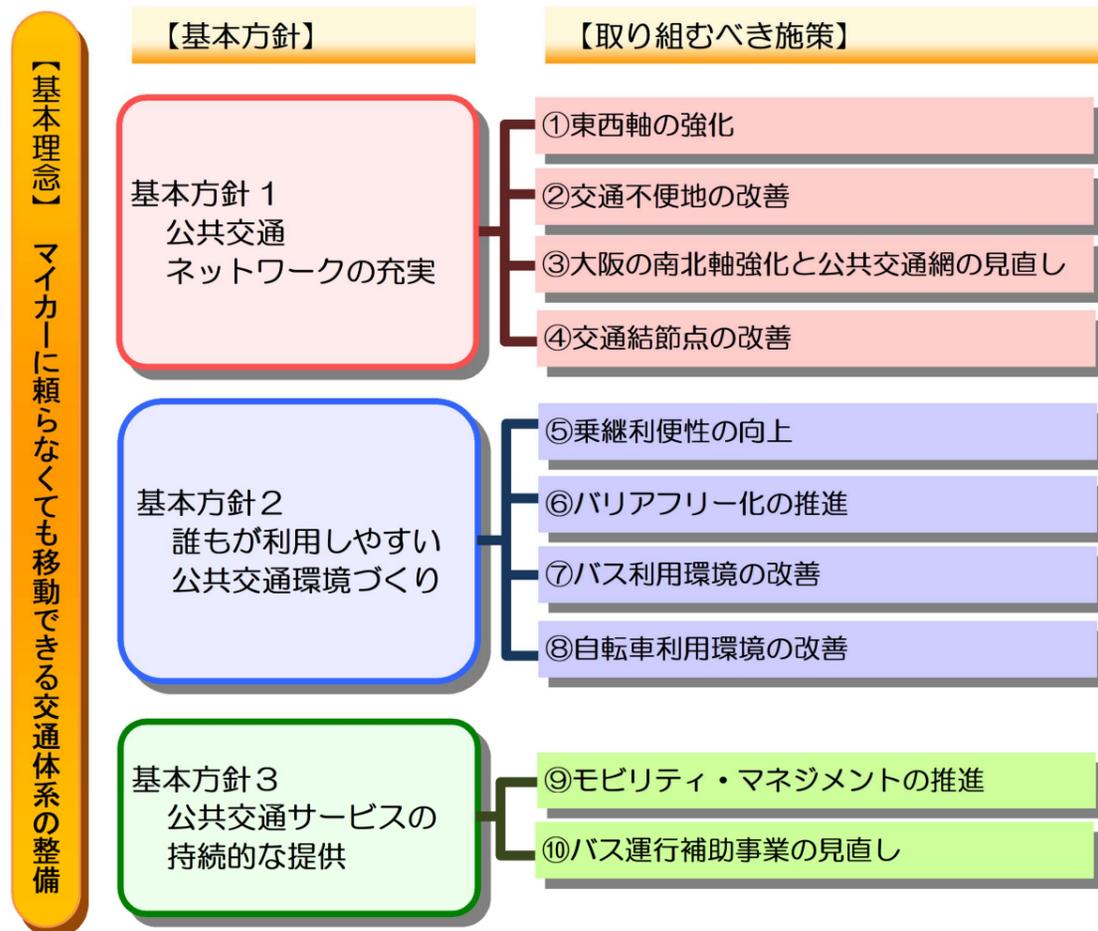
出典：阪急電鉄株式会社ニュースリリース資料（2021年2月12日発表資料）

2. 取り組むべき施策について

2.1 豊中市公共交通改善計画における取り組むべき施策

- ▶ 豊中市公共交通改善計画（平成 31 年（2019 年）2 月策定）の基本理念「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備」を実現するために、3 つの基本方針と 10 の取り組むべき施策を定めています。

● 豊中市公共交通改善計画における施策体系



出典：豊中市公共交通改善計画（平成 31 年（2019 年）3 月 豊中市）

2.2 ① 東西軸の強化

(1) 概要

- ▶ 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ることを目的として、路線バス『豊中東西線』を令和 3 年（2021 年）4 月 1 日から運行を開始しています。
- ▶ 運行の現状及び見直しの方向性は資料 5 に記載しています。

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、曽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）

(3) 沿線地域における東西軸活性化に向けた主な取組み

- 路線バス『豊中東西線』が運行する沿線地域を対象とした東西軸活性化に向けた主な取組みを以下に示します。

A 大阪国際空港周辺地域整備構想の策定（令和4年（2022年）3月）

騒音、環境、安全への対策を最優先としつつ、空港と共生し、共に発展することをめざして、大阪国際空港周辺地域の都市基盤となる施設などの整備の方向性を示す「大阪国際空港周辺地域整備構想」を策定しました。

本構想に基づき、「空港とともに歩む利便性の高い快適なまちづくり」を基本理念に掲げ、広域的な交通・交流の拠点として、地域の発展に大きく寄与する重要な社会資源である大阪国際空港を活かしながら、都市の利便性を支える基盤を確保し、だれもが快適に暮らし、働くことのできるまちづくりをめざして、(仮称)原田緩衝緑地などの都市計画緑地の整備を通じた地域の活性化や共同利用施設の整備の充実などに取り組みます。

基本理念 空港とともに歩む
利便性の高い快適なまちづくり

将来像

大阪国際空港周辺地域の将来は・・・

多様な世代や立場の人々が、快適な住環境の中で地域への愛着をもって暮らしています。

様々な企業が立地し、創造的なものづくりなどが生まれ、地域に暮らす人々の働く場が確保されています。

空港の魅力を楽しむことができる様々な拠点に人々が集まり、にぎわいのあるまちとなっています。

基本方針 空港を活かした魅力あるまちづくり

空港周辺対策事業により整備した共同利用施設を充実させるほか、新たに飛行機が観賞できる魅力的な拠点を整備するなど、地域の発展に大きく寄与する重要な社会資源である空港を活かした魅力あるまちづくりを進めます。

働く場が生まれる創造性のあるまちづくり

様々な企業が安定して操業できる環境を形成し、産業活動に不可欠な都市基盤の整備水準を確保するほか、空港運営者との連携により移転補償跡地を活用した企業立地を進めるなど、地域に暮らす人々の働く場を生み出し、創造的なものづくりなどが生まれるまちづくりを進めます。

住んでみたい住み続けたいまちづくり

快適で安心・安全に暮らすことのできる住環境を形成するため、暮らしを支える都市基盤の整備水準を確保するなど、優れた利便性や就労環境を活かしながら、誰もが「住んでみたい」「住み続けたい」と思えるようなまちづくりを進めます。

出典：大阪国際空港周辺地域整備構想（令和4年（2022年）3月策定 豊中市）

B 原田緩衝緑地の整備

原田緩衝緑地は、緩衝緑地Ⅱ期事業の計画地で、現在は「緑と食品のリサイクルプラザ」や「緑化樹木見本園」、「記念樹の森」など、主に緑地保全及び緑化推進行政を図る施設が設置されています。

豊中市では、千里川を挟んで空港の滑走路に隣接し、飛行機を真下から鑑賞することができる原田緩衝緑地を活用した魅力的なスポットの整備に向けた事業化を検討しています。また、前述の「大阪国際空港周辺地域整備構想」の重点事業の一つに挙げられています。

○利活用イメージ図 ※確定したのではなく、あくまでイメージとして想定したもの

【基本コンセプト】大地と大空を体験できる賑わいの交流拠点



出典：原田緩衝緑地の事業方針（豊中市資料）

C 服部緑地のPMO型指定管理について

大阪府では、民間ノウハウをより積極的に活用し、公園利用者のサービスを高め、公園の魅力向上を図ることを目的に、公園の維持管理に加え、施設整備（ハード事業）からイベント企画・立案（ソフト事業）まで、公園全体の管理運営を行う指定管理者を決定しました。

服部緑地

～多様な人と自然がつながるサードプレイス～
心・体・社会が元気になる公園
Hattori Well-being Park



- ◆魅力向上事業の提案
- 【ハード事業】
 - ・カフェ、スケートボード場等の新設、レストハウス等の改修
 - 【ソフト事業】
 - ・大規模アウトドアイベント、スポーツ教室の開催等

出典：提案概要（府営公園の指定管理候補者（PMO型）の選定結果について 大阪府HP）

2.4 ② 交通不便地の改善

(1) 概要

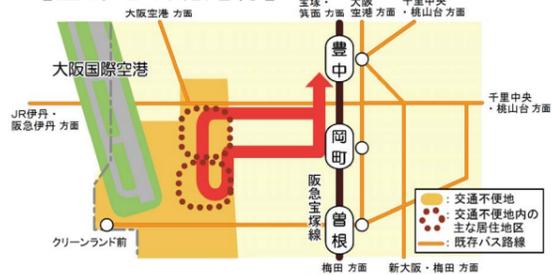
- 西部地域では、広く存在する交通空白地を含む交通不便地において、高齢者等の日常生活（買物・通院等）を支えていくため、地域と最寄り駅をつなぐ西部地域乗合タクシーを令和元年（2019年）10月1日から運行開始しています。
- 南部地域では、バス運行補助事業の見直しに伴う市立豊中病院線の廃止により、新たに発生する交通空白地を解消し、庄本地区周辺等の交通不便地に居住する市民の交通利便性の確保を目的に、南部地域乗合タクシーを令和3年（2021年）4月1日から運行開始しています。

■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。

●ルートイメージ

【西部地域北路線】



【西部地域南路線】



【南部地域路線】



出典：豊中市公共交通改善計画
(平成31年(2019年)3月 豊中市)

(2) 西部地域乗合タクシー

- 西部地域乗合タクシーは、令和元年（2019年）10月1日から運行を開始しています。
- 令和4年（2022年）10月1日に以下に示すダイヤ改正を実施しています。
- 運行の現状は資料2に記載しています。

●令和4年（2022年）10月実施のダイヤ改正の概要

- ・ルートの改編及び停留所を増設・名称変更・廃止
- ・原則、1時間前まで予約を受け付け（※これまででは2時間前）
- ・西部地域北路線は平日の第2便、第3便、第4便を予約不要の路線定期便として運行
- ・西部地域南路線は全ての便を予約が必要な予約運行便に変更

●ダイヤ改正告知チラシの配布

ダイヤ改正の概要をはじめ利用方法等を掲載した運行概要パンフレットを広報とよなか令和4年(2022年)10月号と一緒に沿線地域を対象に配布

豊中市乗合タクシー Mina Noite (みなのおつて)
西部地域北路線
(豊中駅・岡町駅⇄走井・勝部地区)

ダイヤ改正の主な内容(令和4年(2022年)10月1日(土)実施)
 ・予約受付期間を見直し、1時間前まで予約を受け付けます。
 ・平日の第2便、第3便、第4便を予約不要の路線定期便として運行します。
 ・停留所名称を⑤勝部児童遊園北から⑤走井一丁目に変更します。
 ・⑩勝部二丁目東→①飯島岡町間のルートを変更します。

運行ルート【西部地域北路線】

利用方法

予約運行便(平日第2便~第4便以外) 10月1日(土)から予約受付開始
 飯島タクシー株式会社 06-6379-3973
 (受付時間 9:00~17:00)
 ・平日第1便、休日第1便、前日の17時までは、平日第1便、休日第1便の1時間前まで
 ※前日までの一週間前から予約ができます。
 ・以下の内容をオペレーターにお伝えください。

時刻表【西部地域北路線】※道路交通事情等により遅延することがあります。

区間	平日				休日(土曜日・日曜日)					
	発車	到着	発車	到着	発車	到着	発車	到着		
区間① 飯島岡町	8:00	8:00	11:30	13:30	15:00	15:00	9:00	11:00	13:30	16:00
区間② 走井	8:05	8:35	11:35	13:35	15:05	15:35	9:05	11:05	13:35	16:05
区間③ 勝部	8:11	8:45	11:45	13:45	15:11	15:41	9:11	11:11	13:41	16:11
区間④ 走井一丁目	8:12	8:44	11:44	13:44	15:12	15:42	9:12	11:12	13:42	16:12
区間⑤ 走井一丁目西	8:13	8:45	11:45	13:45	15:13	15:43	9:13	11:13	13:43	16:13
区間⑥ 走井一丁目東	8:14	8:46	11:46	13:46	15:14	15:44	9:14	11:14	13:44	16:14
区間⑦ 走井一丁目南	8:15	8:47	11:47	13:47	15:15	15:45	9:15	11:15	13:45	16:15
区間⑧ 勝部三丁目	8:16	8:48	11:48	13:48	15:16	15:46	9:16	11:16	13:46	16:16
区間⑨ 勝部二丁目	8:16	8:50	11:49	13:49	15:16	15:48	9:16	11:16	13:48	16:16
区間⑩ 飯島岡町	8:23	8:57	11:57	13:57	15:23	15:57	9:23	11:23	13:53	16:23
区間⑪ 走井	8:27	11:01	12:01	14:01	15:27	15:57	9:27	11:27	13:57	16:27

(3) 南部地域乗合タクシー

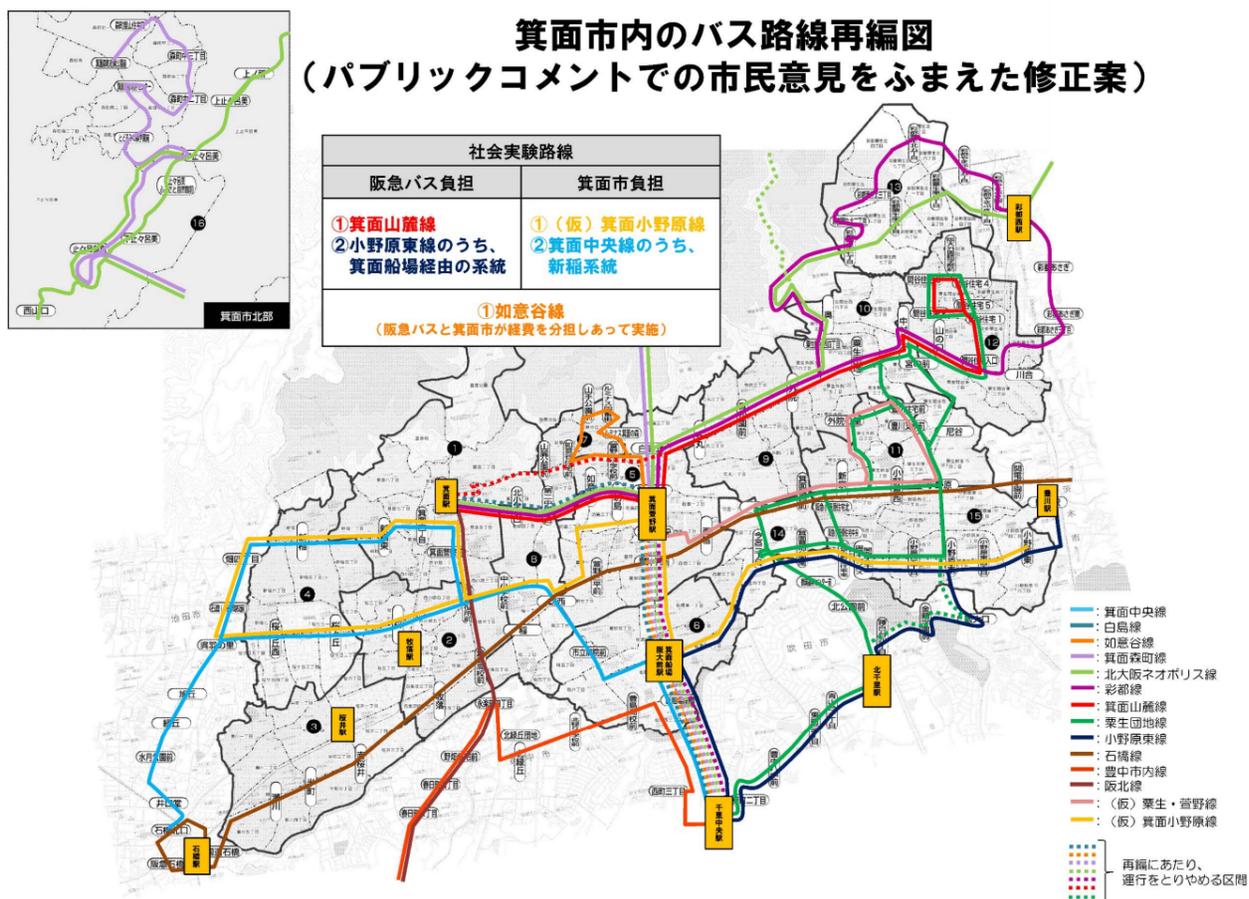
- 南部地域乗合タクシーは、令和3年（2021年）4月1日から運行を開始しています。
- 運行の現状及び見直しの方向性は資料2、資料3に記載しています。

2.6 ③ 大阪の南北軸の強化と公共交通網の見直し

- ▶ 北大阪急行延伸事業は、千里中央駅から北へ約 2.5 km 延伸するもので、平成 28 年度（2016 年度）に着工し、令和 5 年度（2023 年度）の開業に向けて、事業が進められています。
- ▶ 北大阪急行延伸事業に合わせ、箕面市域内等のバス路線が新駅（箕面萱野駅）を中心としたルートに再編されます。このため、千里中央を起終点とするバス路線について、開業の令和 5 年度（2023 年度）に向け、バス事業者及び箕面市等の近隣市と情報共有を行っています。

【参考】箕面市内のバス路線再編図（案）

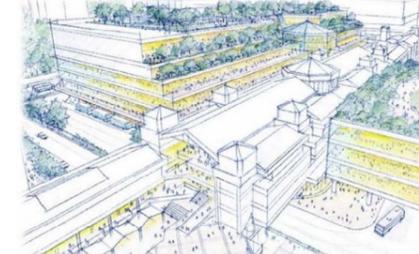
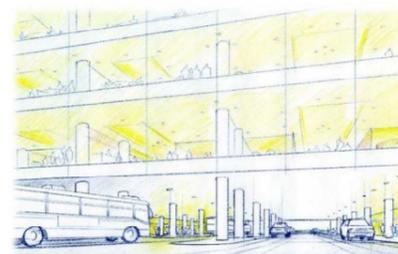
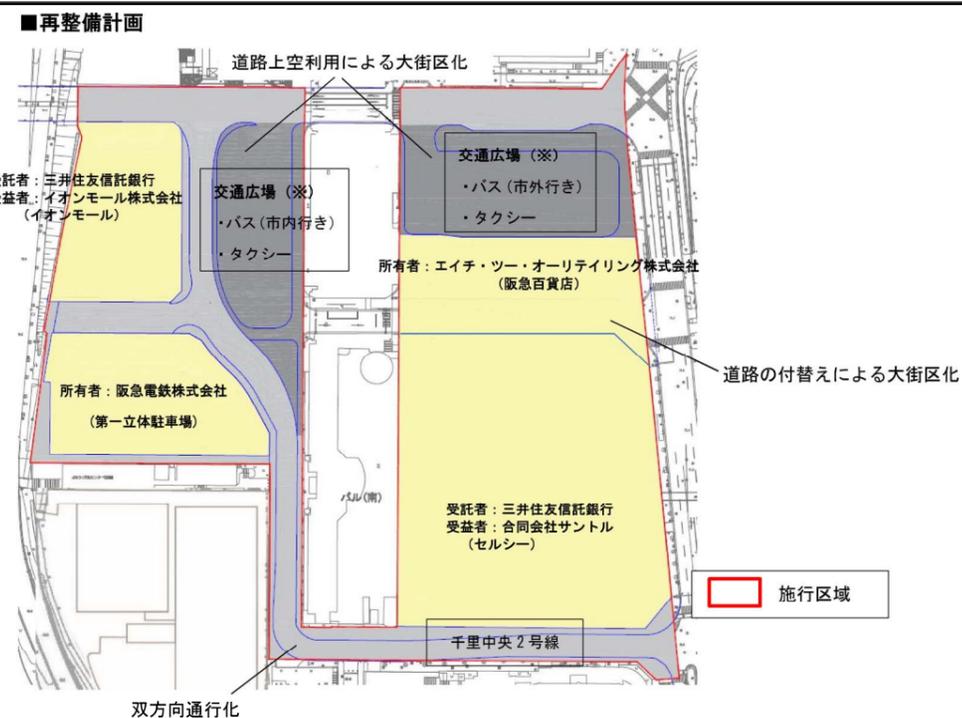
- ・箕面市内を運行するバス路線の多くが箕面萱野駅に集積するものとされています。



2.7 ④ 交通結節点の改善

(1) 千里中央駅前広場再整備

- ▶ 千里中央地区活性化ビジョンの実現に向けた取組みが府や地元企業等と官民協働のもと進められています。この取組みに合わせ、同地区のさらなる活性化を図る指針として、策定された「千里中央地区活性化基本計画」に基づき、当該地区が抱える交通問題の解決をめざし、将来の交通需要を考慮した安全で快適な駅前空間の実現に向けて、周辺道路も含めた基盤整備の具体的な検討を進めます。
- ▶ 「千里中央地区活性化基本計画」に基づき官民協働のもと進めてきた、千里阪急百貨店、セルシー、ピーコックストア、第一立体駐車場を施工区域とした「千里中央地区 東町中央ゾーン」の再整備において、計画の進捗状況をお知らせするため、「千里中央地区 東町中央ゾーン再整備事業の検討概要」を令和 4 年（2022 年）2 月に公表しています。
- ▶ 今年度は、「千里中央活性化基本計画」における基盤整備計画に基づき検討された地区内及び周辺道路の区画や線形整備計画について、関係部局と連携し、土地区画整理事業の事業化支援と、相乗効果が期待できる周辺整備計画も含めた詳細検討を進めるとともに、地権者や事業者、関係機関との協議・調整を行います。



【千里中央地区活性化基本計画より抜粋】

資料：千里中央地区 東町中央ゾーン再整備事業の検討概要（豊中市 令和 4 年（2022 年）2 月）

(2) 服部天神駅前広場整備

- ▶ 土地区画整理事業と街路事業が融合した「沿道整備街路事業」による駅前広場の無電柱化を含む整備と服部踏切から国道 176 号までの府道豊中吹田線の無電柱化に取り組み、駅利用者の安全性と利便性の向上及び駅前の顔として、魅力的な広場空間の整備と交通結節点としての機能向上を図るために、事業を進めています。
- ▶ 今年度は、用地取得のため用地交渉を実施するとともに、大阪府からの委託を受けて服部踏切から国道 176 号までの府道豊中吹田線の無電柱化に向けた詳細設計を実施しています。

●服部天神駅前広場整備事業の事業概要

1. 目的

服部天神駅前における地域の顔としての魅力的な広場空間の確保と駅利用者の安全性、利便性の確保等、交通結節点としての機能強化を図るため、駅前広場の整備を進めます。

2. 経過

服部天神駅前広場については、昭和41年7月に駅前周辺の再開発（防災建築街区造成事業）に合わせて事業認可を取得し整備に着手しましたが、事業実施に至りませんでした。

その後、整備手法の検討や関係者との協議を重ね、令和3年8月に事業協力を得られたため、駅前広場用地を土地区画整理事業の換地手法を用いて確保し、街路事業により駅前広場整備を行う沿道整備街路事業に着手しました。

3. 駅前広場の整備内容

- 安心・安全に利用できる空間の確保
 - 踏切周辺及び改札出口付近に滞留場所の確保
 - 歩行空間の確保（幅員5m以上の歩道整備）
 - 無電柱化の実施
- 交通結節点としての機能強化
 - ロータリーの設置
 - 福祉車両、タクシー乗降場の設置
 - 一般車両送迎場の設置

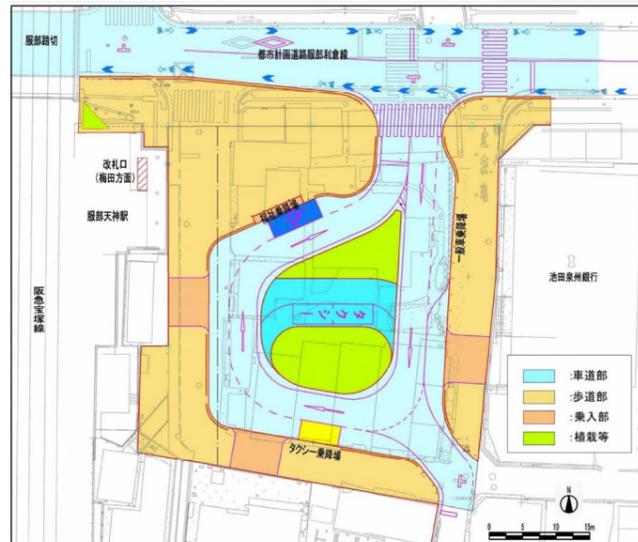
●航空写真



●位置図



●駅前広場整備の計画平面図



●整備スケジュール案

年度	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)	R6 (2024)	R7 (2025)
スケジュール	調査(測量等)	街路事業計画作成	街路詳細設計	区画整理事業計画作成	区画整理実施設計	区画工事	駅前広場整備	
	事業化検討調査	建物調査等	街路事業計画作成	街路詳細設計	区画整理事業計画作成	区画整理実施設計	駅前広場整備	
				●街路事業認可(駅前広場)	●土地区画整理事業認可	●換地処分	●土地区画整理事業終了認可	

注)本スケジュールは、関係機関等との協議により変更となる場合があります。

出典：豊中市資料

(3) 神崎川橋上駅構想

- ▶ 市では、平成 30 年（2018 年）6 月に「新・神崎川橋上駅設置構想の検討」を市の基本政策に掲げ、神崎川駅周辺の今後のまちづくりのあり方について、関係機関である、大阪府、大阪市、阪急電鉄（株）と議論を深めてきました。
- ▶ 今後の主たる取組み項目を「魅力と賑わいの創出」、「多様な世代の居住」、「防災機能の強化」として、神崎川駅周辺のまちづくりの方向性を令和 4 年（2022 年）2 月にとりまとめています。

●神崎川駅周辺のまちづくりの方向性におけるゾーニングイメージ

(※豊中市による検討イメージ)

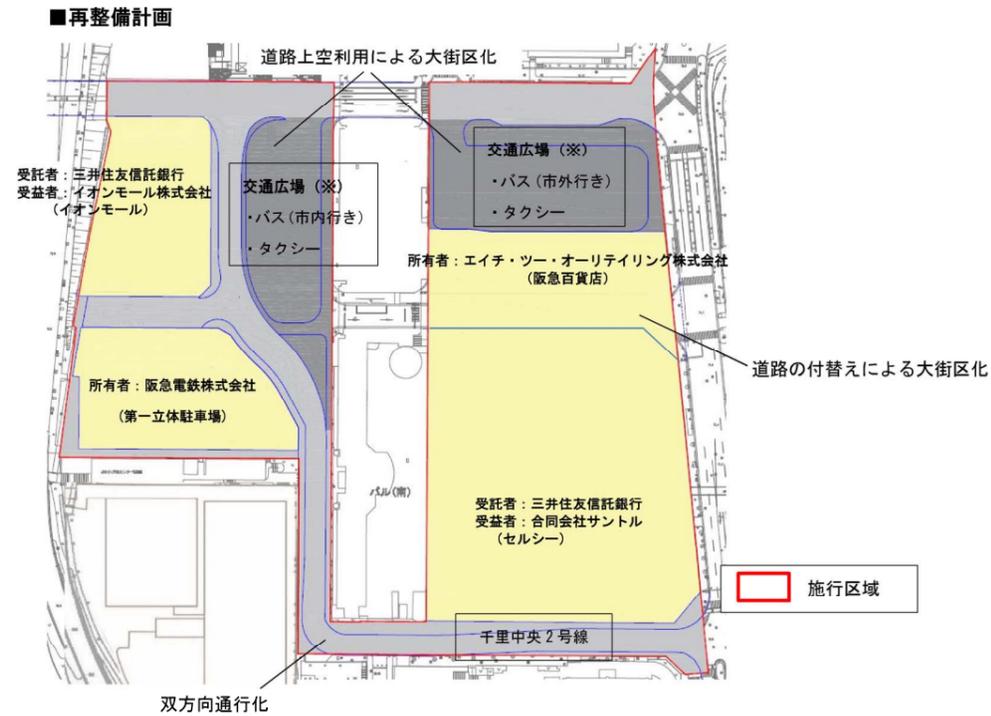


出典：神崎川駅周辺のまちづくりの方向性（令和 4 年（2022 年）2 月 豊中市）

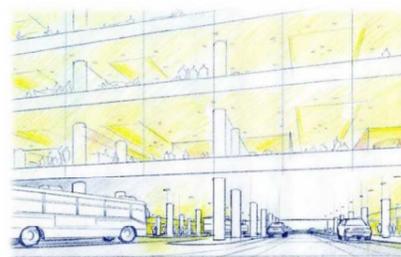
2.8 ⑤ 乗継利便性の向上

(1) 千里中央バスのりばにおける改善の方向性

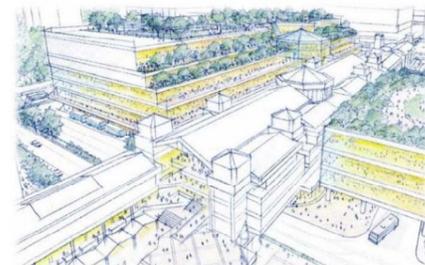
- 千里中央駅前広場再整備に合わせて、千里中央バスのりばにおける乗継拠点の改善に向けた検討を進めていきます。



■再整備イメージ



交通広場のイメージ
(※) 建物の低層階を利用 (道路上空利用) した場合



大街区化による施設整備のイメージ

【千里中央地区活性化基本計画より抜粋】

資料：千里中央地区 東町中央ゾーン再整備事業の検討概要（豊中市 令和4年（2022年）2月）

2.9 ⑥ バリアフリー化の推進

(1) 鉄道駅舎のバリアフリー化（可動式ホーム柵導入の推進）

- 鉄道駅舎のバリアフリー化は、鉄道駅利用者のホームからの転落を防止するために可動式ホーム柵の整備を鉄道事業者により進められており、北大阪急行および大阪モノレールでのホームドア設置が完了し、市内13駅のうち7駅でのバリアフリー化が行われています。
- 阪急電鉄では、全駅（計84駅）でのバリアフリー設備の整備を推進するために、鉄道駅バリアフリー料金制度の活用を令和5年（2023年）4月から実施する予定です。

【豊中市での取組み】可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部補助

鉄道駅利用者のホームからの転落を防止する目的で設置される可動式ホーム柵の導入を推進するため、鉄道事業者に対し可動式ホーム柵整備に要する経費の一部を補助しています。

- ・平成28年度（2016年度）～平成29年度（2017年度）：北大阪急行千里中央駅、緑地公園駅
- ・平成30年度（2018年度）：大阪モノレール千里中央駅
- ・令和元年度（2019年度）：大阪モノレール大阪空港駅、蛸池駅
- ・令和2年度（2020年度）：大阪モノレール少路駅
- ・令和3年度（2021年度）：大阪モノレール柴原阪大前駅
- ・中長期：阪急電鉄の駅での整備（予定）

●可動式ホーム柵設置状況 （北大阪急行電鉄千里中央駅）



●可動式ホーム柵設置状況 （大阪モノレール千里中央駅）



【鉄道事業者による取組み】鉄道駅バリアフリー料金制度の活用によるバリアフリー設備の整備を推進（阪急電鉄株式会社）

阪急電鉄では、全駅にホーム柵を設置するとともに、全駅のバリアフリー化を目指すために、令和3年（2021年）12月に国により創設された「鉄道駅バリアフリー料金制度」を活用し、バリアフリー設備の整備を推進します。

●可動式ホーム柵設置状況（十三駅）

令和5年（2023年）4月から実施予定の「鉄道駅バリアフリー料金制度」の活用による鉄道駅バリアフリー料金は、普通券及び入場券では現在の大人運賃に対して10円、通勤定期券では一定の金額が加算される予定であり、加算される金額分の全てをバリアフリー設備の整備費等に充当することになっています。



2.10 ⑦ バス利用環境の改善

(2) バス停留所及び車両等のバリアフリー化

- バス車両のバリアフリー化は、バスの乗降が容易な低床構造であるノンステップバスの導入をバス事業者により進められています。
- 事業者から申請があった場合は、ノンステップバス導入費用の一部補助により、ノンステップバスの普及を促進します。

【豊中市での取り組み】 ノンステップバスの導入にかかる費用の一部補助

ノンステップバスの導入を推進するため、「ノンステップバス導入計画」に基づき、バス事業者に対し経費補助をしています。

●市内のバス路線で運行しているノンステップバス



ノンステップバス導入台数
(令和3年度(2021年度)末時点)
実績台数：63台(64.9%)

- ※ 路線の実走行距離が概ね半数以上の路線が対象
- ※ () はノンステップバスが占める割合を示す。

出典：阪急バス

(3) 豊中市バリアフリーマスタープラン(移動等円滑化促進方針)の策定

- 平成30年(2018年)5月に「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の一部が改正されたことを受け、豊中市では、市域全体のバリアフリー化に関する方針を示す「豊中市バリアフリーマスタープラン(移動等円滑化促進方針)」を令和4年(2022年)3月に策定しました。
- 本計画では、これまでの「豊中市交通バリアフリー化の基本方針(平成14年(2002年))」を踏襲しつつ、「だれもが気軽に出かけられるまちづくり」を基本理念に、市域全体を対象にバリアフリーを推進するエリアとして位置づけ、生活関連経路を含む道路や施設のバリアフリー化、心のバリアフリーの取り組み推進を図ります。

(1) バス停へのベンチ・上屋の設置

- バス停へのベンチ・上屋の設置を継続して実施していきます。

【豊中市での取り組み】 バス停ベンチ設置の推進

市民からの要望が多いバス停ベンチの設置を推進するため、バス事業者が実施するバス停のベンチ設置に要する費用の1/2を市が補助を行っています。なお、ベンチ設置個所は、要望を踏まえバス事業者と市が協議し決定します。

(2) バス運行情報の提供

- 前述の「交通結節点の改善」、「乗り継ぎ拠点の改善」、「分かりやすい乗継情報の提供」及び「バス待合環境の整備」とあわせて、バス運行情報の提供方法について、引き続き、検討を進めていきます。
- 交通結節点や乗り継ぎ拠点及びコンビニエンスストア等の活用によるバス待合環境等と合わせて、バス事業者が導入しているバスロケーションシステムの活用等によるバス運行情報の提供方法について、引き続き、検討を進めていきます。

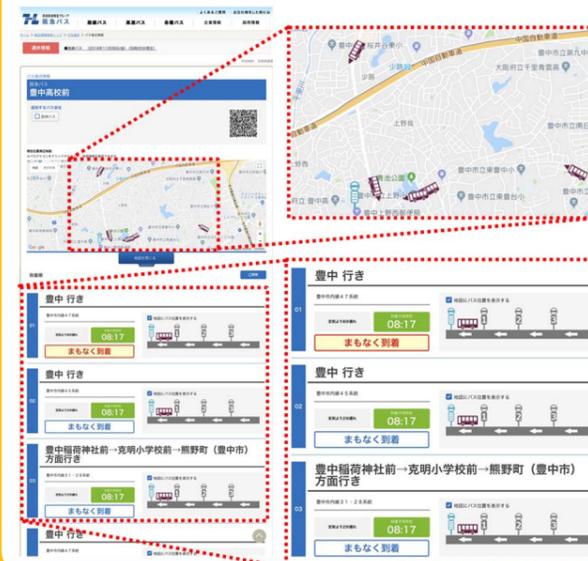
【バス事業者による取り組み】

バス接近情報や運休情報の情報提供(阪急バス株式会社)

阪急バスでは、バスロケーションシステムを導入しており、豊中市を含む全路線でのサービスの利用が可能です。スマートフォン、パソコンなどの各種端末で、リアルタイムな運行状況及び乗車停留所や降車停留所までの到着予想時刻が確認できます。また、事前登録することで、停留所へのバス接近状況をメールで受信することもできます。

バス停留所の標柱に設置しているQRコードをスマートフォンやタブレットPCで読み取ることで、阪急バスホームページ内のバスの運休情報へ簡単にアクセスすることができます。

●バスロケーションシステムによるバス接近情報提供



●停留所でのQRコード設置による情報提供



出典：阪急バス株式会社 HP

2.12 ⑧ 自転車利用環境の改善

- 自転車活用に関する施策を総合的・計画的に推進するため、令和3年（2021年）3月に「豊中市自転車活用推進計画」を策定しています。
- 「自転車交通の役割拡大に応じた良好な都市環境の形成」「自転車の活用推進による健康社会の実現」「交通安全啓発や施設整備等による安心・安全社会の実現」の3つの目標と、それに基づく9つの施策により、市民の健康増進とまちの活性化を図り、環境にやさしいまちづくりを進めます。
- 今年度は、「豊中市自転車活用計画」に基づき、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は、既存の公共交通の補完、地域活性化、都市間連携等の効果が確認され、大きな問題もなかったことから令和4年（2022年）11月から事業を本格化しています。
- シェアサイクル実施状況については、資料6に記載しています。

●豊中市自転車活用推進計画における目標と施策他体系



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

施策① 自転車通行空間整備の推進

施策② 放置自転車対策の推進

施策③ シェアサイクルの推進

目標2

自転車の活用推進による健康社会の実現

施策④ 自転車利用促進の啓発

施策⑤ 自転車通勤の促進

施策⑥ 散走の推進

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

施策⑦ 交通安全教育・啓発の推進

施策⑧ 交通安全対策の推進

施策⑨ 災害時における自転車活用の推進

出典：豊中市自転車活用推進計画（令和3年（2021年）1月 豊中市）

2.13 ⑨ モビリティ・マネジメントの推進

(1) 転入者への無料乗車券の配布

- 令和4年度（2022年度）7月から12月に期間における市内への転入者を対象に、公共交通を実際に利用してもらう機会づくりの創出を図るために、無料乗車券のついた公共交通利用案内の配布を実施しています。
- 令和4年（2022年）9月末時点で、転入者に2,191枚を配布し、無料乗車券の利用が131枚であり、利用割合が6%となっています。

●無料乗車券付き公共交通利用案内

- ・対象者：令和4年（2022年）7月から12月までの転入者に配布
 - ・配布期間：7月～9月⇒利用期限12月末まで、10月～12月⇒利用期限3月末まで
 - ・利用可能範囲：豊中市内及び一部周辺市の鉄道駅停留所まで（※下記資料参照）
 - ・利用状況をモニタリングし、次年度以降も継続していくか検討を行うものとする
- 【参考】令和3年（2021年）7月から12月までの転入世帯数：5,264世帯

■配布及び利用実績（令和4年（2022年）9月末時点）

- ・配布枚数：2,191枚
- ・無料乗車券利用実績：131枚（7月：15枚、8月：55枚、9月：61枚、）

無料乗車券の裏面にはアンケート設問を設定

下記アンケートにご記入ください。

阪急バスのご利用は はじめてですか？ はい・いいえ	ご自宅の最寄り停留所 ()
---------------------------------	-------------------



(2) 公共交通マップの作成と配布

- 市内への転入届の提出時に、公共交通関連情報の提供として、阪急バスが作成した「阪急バスのノリセツ」の配布を昨年度から実施しています。
- 市内への転入者を対象に、公共交通を実際に利用してもらう機会づくりの創出を図るために、市内の公共交通の情報を分かり易く伝えるための公共交通マップを作成し、転入者等に前述の無料乗車券付き公共交通利用案内と合わせて配布及び市の施設の窓口等に配架します。また、本市ホームページからもダウンロードが可能です。

● 豊中市公共交通マップ

- 用紙サイズ：A2 裏表 1 枚カラー刷り、十字折り
- 乗合タクシーやシェアサイクルの情報を載せることで事業の周知を図る。

公共交通を利用して出かけよう!
こんなメリットがあります!

- 環境にやさしい
- 家計にやさしい
- 健康増進効果

豊中市公共交通マップ
豊中市都市局建設部企画課 発行
発行年度：2022年7月

マイカーに頼らなくても出かけられるように

豊中市は、交通利便の向上と暮らしの豊かさを追求し、新車・中古車の購入や中古車の売却、カーシェアリングの活用など、さまざまな交通手段の活用を促進し、公共交通の利便性を高めるために「豊中市公共交通マップ」を作成しました。

乗合タクシー「MinaNotte」

豊中市の中心部から離れた地域と最寄り駅を結ぶ専用バスとして、MinaNotteが活躍しています。MinaNotteは、豊中市公共交通マップでご確認ください。

ご利用は予約が必要! 乗合タクシー株式会社 06-6863-6141

シェアサイクル

市内のポータル自転車専用「遊歩帯」で自転車の貸出・返しが可能です。

利用方法

- スマートフォンアプリをダウンロード
- ポールの場所、空き状況を確認
- 予約
- 利用・返却

利用料金

- 利用開始料: 130円、以降100円/15分
- 利用料: 1,800円/12時間

豊中市公共交通マップ
全版4号（2022年）7月版

●バスの乗り方 ●取組みと乗車マナー
●おトクな情報 ●バス路線図

2021年6月

【阪急バスでの取組み】バス事業者によるガイドブックの作成

市内を運行する阪急バスでは、阪急バスの基本の乗り方、阪急バス・阪神バス共通ICカード乗車券「hanica」等のお得な情報、取組みや乗車マナー等をまとめた「阪急バスのノリセツ」を作成しており、阪急バスのホームページからも見ることができます。

● 阪急バスのノリセツ

阪急バスとは?
こんな専用です

経路検索

1 時刻表をチェック

2 バスの系統番号と行き先をチェック

3 阪急バスの乗車口は「後ろの扉」です

4 バスの扉が開いたら

5 バスを降りる前に

6 バスから降りる際に運賃をお支払いください

出典：阪急バス株式会社 HP

2.14 ⑩ バス運行補助事業の見直し

- 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ものとし、令和3年（2021年）3月31日に市立豊中病院線（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しました。
- また、市立豊中病院線の廃止により、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ことから、新たに発生する交通空白地を解消し、庄本地区周辺等の交通不便地に居住する市民の交通利便性の確保を目的に、南部地域乗合タクシーを令和3年（2021年）4月1日から運行を開始しています。

「豊中市公共交通改善計画」の中間見直しについて

1. 「豊中市公共交通改善計画」の中間見直し必要性の整理

1.1 背景

(1) 「豊中市公共交通改善計画」の計画期間と更新時期

- 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月に策定しました。
- この計画の期間は、令和元年度(2019年度)から令和10年度(2028年度)までの10年間としています。
- この計画は適切な時期に更新を行うこととしており、令和6年度(2024年度)末に、地域活性化再生法に基づく計画として改定を行うことを検討しています。

(2) 「豊中市公共交通改善計画」策定以降における交通施策の変遷

- 「豊中市公共交通改善計画」の策定以降における交通施策の変遷としては、次の事項があげられます。

- ①地域活性化再生法に基づく地域公共交通計画の策定が努力義務とされていること。
- ②千里中央駅周辺の再整備、豊中駅周辺再整備構想、服部天神駅前広場整備事業及び神崎川橋上駅構想などの大規模事業を考慮する必要性が生じてきたこと。
- ③公共交通利用状況アンケート調査(令和4年(2022年)5月実施)から、新たに対応すべき問題・課題が明らかになってきたこと。
- ④「豊中市公共交通改善計画」に掲げた、東西軸路線バスの運行、補助路線の見直し、乗合タクシーの運行、自転車活用推進計画の策定、シェアサイクルなどの各種取組みが実施されるようになってきたこと。

1.2 今後の進め方

- (仮称)豊中市地域公共交通計画策定及び事業実施のスケジュールは、以下のように想定しています。

令和4~5年度(2022~2023年度)計画検討、法定協議会への移行
令和6年度(2024年度)(仮称)豊中市地域公共交通計画策定

1.3 法定協議会の設置について

- 現在の豊中市公共交通協議会は、市の条例に基づく付属機関であり、かつ「道路運送法」に基づく「地域公共交通会議」の役割を有しています。
- (仮称)豊中市地域公共交通計画の策定にあたっては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づく、法定協議会を設置する必要があります。
- したがって、これまでの豊中市公共交通協議会を市が主体となり地域全体の公共交通のあり方や活性化方策の協議ができる体制の強化を図るために、「道路運送法」および「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の規定に基づく法定協議会に位置付けるものとします。

1.4 中間見直しに向けた課題の整理

(1) 法定計画への移行に係る課題

- 令和2年(2020年)の活性化再生法の改正に伴い、従来の「地域公共交通網形成計画」に代わる新たな法定計画として、地域公共交通計画の作成が努力義務化されたことから、現行の「豊中市公共交通改善計画」を改定し、豊中市の地域公共交通計画としていくことが課題となります。
- その際には、「豊中市公共交通改善計画」に、地域活性化再生法で定められている記載事項を記載するとともに、取組内容の充実、実効性の確保などの面で拡充させ、新たな計画としていくことが必要となります。

(2) 大規模事業に係る課題

- 千里中央地区再編、北大阪急行線延伸事業、豊中駅周辺再整備構想、服部天神駅前広場整備事業及び神崎川橋上駅構想、の鉄道駅周辺の整備による公共交通の拠点機能の向上、鉄道駅周辺地区の都市機能の充実が進むことを考慮した将来の公共交通のあり方の検討が課題となります。
- 庄内コラボセンター、豊中市(仮称)中央図書館の整備により、公共交通で連絡すべき交流拠点が增加することを考慮したバス交通をはじめとしたネットワークの改善・充実が課題となります。
- このほか、三国塚口線関連事業による道路基盤の整備充実も、路線バスや乗合タクシーなどのあり方を検討する上で考慮する必要があります。

(3) 公共交通利用状況調査から明らかになった課題

- 今回実施した公共交通利用状況調査結果は、前回調査(平成26年(2014年)9月実施)と比べて、次のような変化が見られます。

- ①通勤・通学の外出頻度の低下(ほぼ毎日が1割減少)と鉄道・バスの利用割合の減少
- ②買い物・通院等の外出頻度の低下(3~4割減少)と鉄道・バスの利用割合の減少

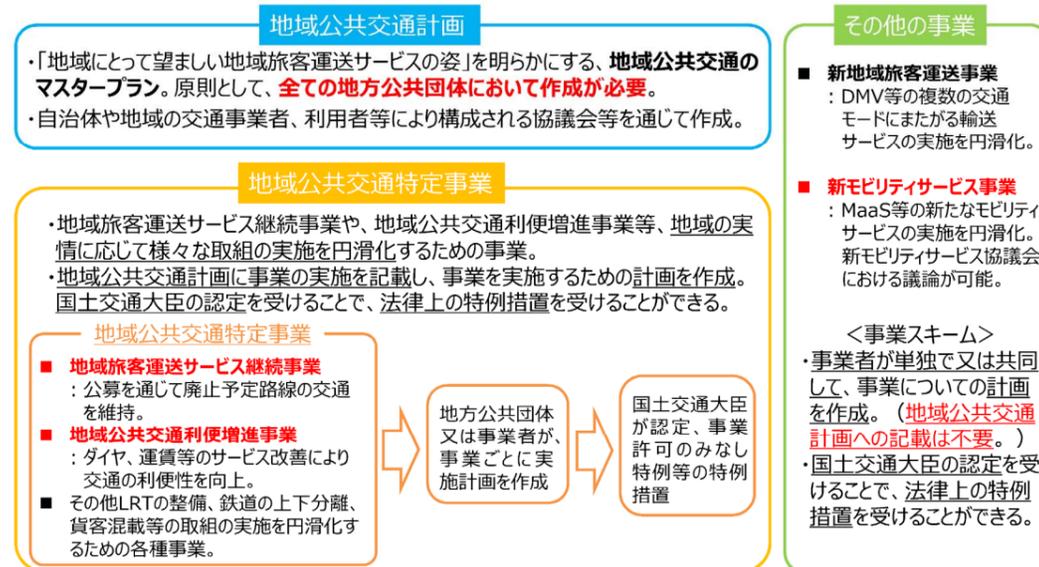
- 新型コロナウイルス禍に伴い、人々のライフスタイルや公共交通の利用の仕方にも変化が生じており、こうした状況を踏まえた対応方策が課題となっています。
- 豊中市乗合タクシー(Mina Notte)の認知度は低く、シェアサイクルは認知されていますが利用者は少ない状況(2%)にあります。
- このため、今後とも新たな取組みのPRと利用促進、利用者ニーズを的確に捉えた施策の検討が課題となっています。

2. 地域公共交通活性化再生法改正の概要

2.1 地域公共交通活性化再生法とは

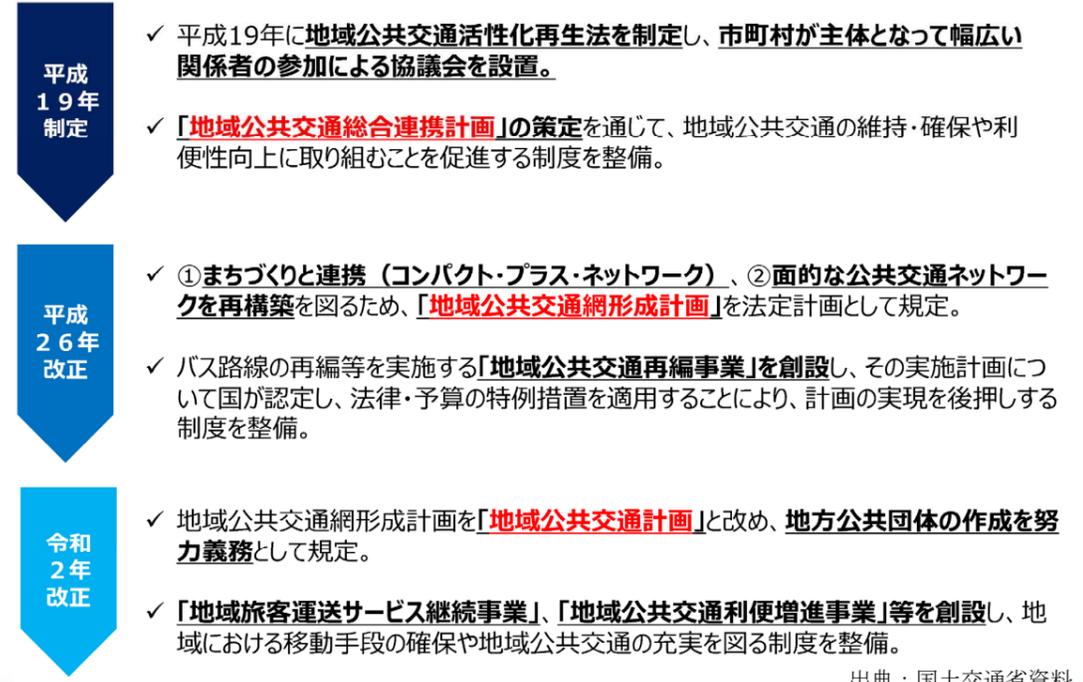
- ▶ 地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定めたものであり、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組み等を推進する法律です。
- ▶ 令和2年（2020年）11月27日に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（地域公共交通活性化再生法）の改正が施行され、**市町村による「地域公共交通計画」の策定が努力義務化**されました。

● 地域公共交通活性化再生法の基づく主な事業



出典：国土交通省資料

● 地域公共交通活性化再生法の制定・改正の変遷

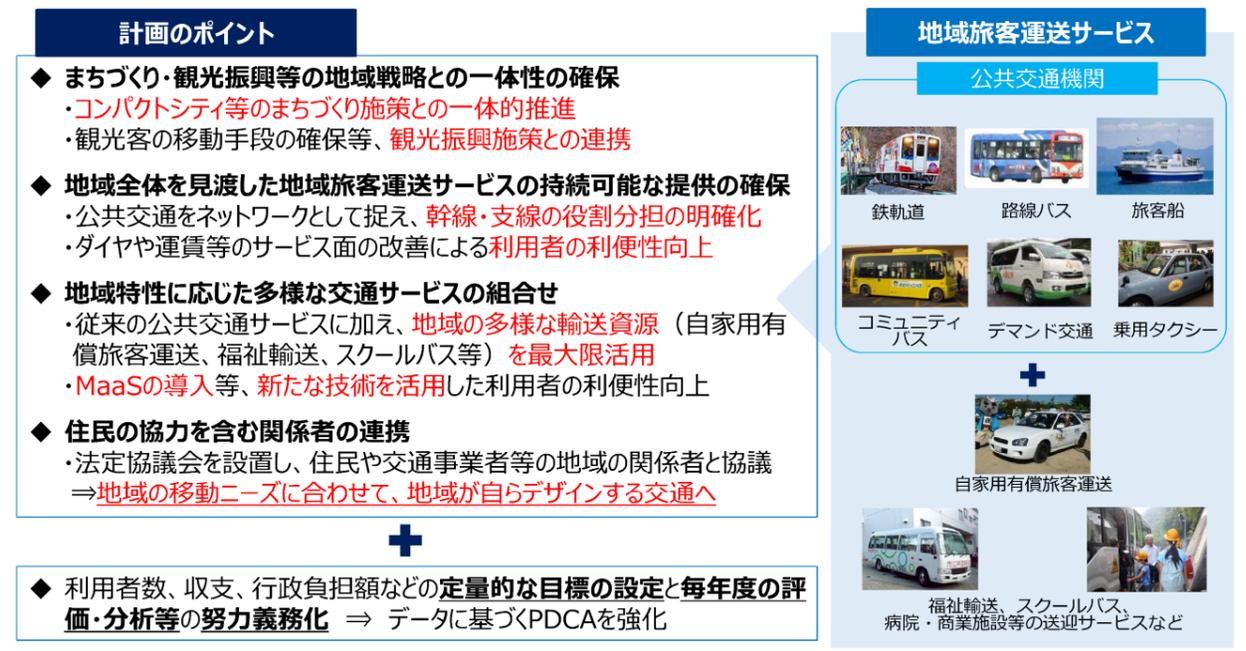


出典：国土交通省資料

2.2 地域公共交通計画とは

- ▶ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「**地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿**」を明らかにする**地域公共交通のマスタープラン**です。
- ▶ 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならないとされています。

● 地域公共交通計画のポイントと地域旅客運送サービスのイメージ



出典：国土交通省資料

3. 各大规模事业等の概要

3.1 公共交通に関連する大规模事业等

➤ 今後の豊中市の公共交通のあり方を検討していく上で、大きな影響を及ぼす大规模事业等としては、次の事业があげられます。

① 北大阪急行線延伸事业

千里中央駅から箕面萱野駅へ約2.5km延伸するもので、令和5年度（2023年度）開業に向けて事业が進められています。

② 千里中央駅周辺の再整備

平成31年（2019年）3月に策定した「千里中央地区活性化基本計画」に基づき、官民協働のもと「千里中央地区 東町中央ゾーン」の再整備の検討が進められています。

③ 豊中駅周辺再整備構想

平成9年（1997年）に策定した「豊中駅前のまちづくりについて（基本方針）」に基づいて、優先的に取り組むべき内容を取りまとめた「豊中駅周辺再整備構想」を令和3年（2021年）9月に策定しています。

④ 豊中市（仮称）中央図書館基本構想

令和3年（2021年）2月に策定した「豊中市（仮称）中央図書館基本構想」に基づき、（仮称）中央図書館の整備に向けた検討が進められています。

⑤ 原田緩衝緑地の整備

千里川を挟んで空港の滑走路に隣接し、飛行機を真下から鑑賞することができる原田緩衝緑地を活用した魅力的なスポットの整備に向けた事業化を検討しています。

⑥ 服部天神駅前広場整備事业

服部天神駅前における地域の顔としての魅力的な広場空間の確保と交通結節点としての機能強化を図るため、駅前広場の整備を進めています。

⑦ 庄内コラボセンターの整備

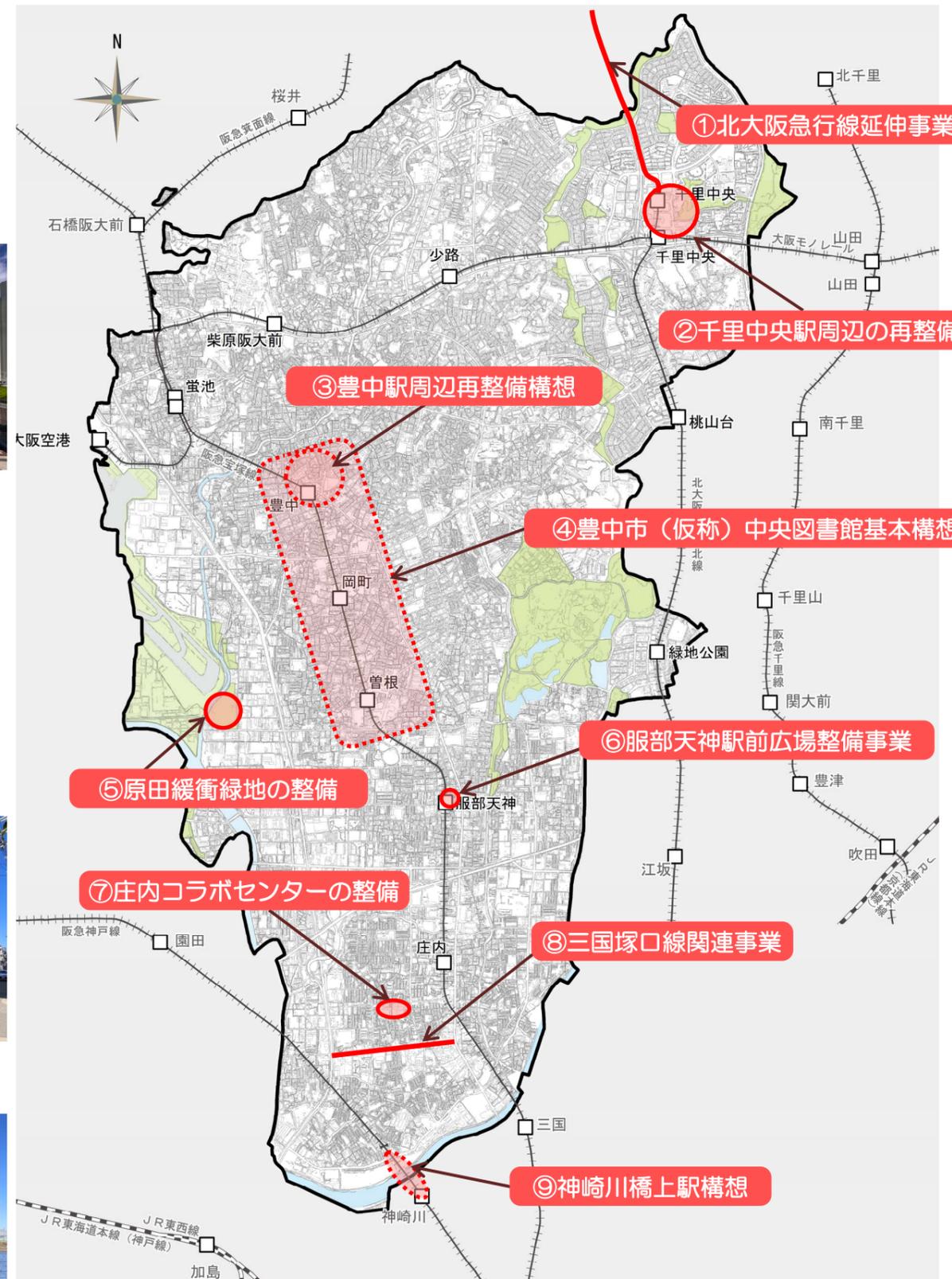
南部地域の施設を統合し地域の新たな拠点となる9つの施設が入居する庄内コラボセンターの整備を令和5年（2023年）2月開設に向けて進めています。

⑧ 三国塚口線関連事业

国道176号から主要地方道大阪池田線までの約1.1kmの区間を対象に現在の2車線から4車線化に向けた事业が進められています。

⑨ 神崎川橋上駅構想

平成30年（2018年）6月に「新・神崎川橋上駅設置構想の検討」を市の基本政策に掲げ、神崎川駅周辺の今後のまちづくりのあり方について検討が進められています。



4. 公共交通利用状況調査からみた問題・課題

4.1 公共交通利用状況調査の概要

(1) 調査方法

- 日ごろの移動の状況や、公共交通をどのように利用されているか、また、市の施策に対してのご意見・ご要望を確認することで、今後の公共交通施策の検討や改善策の参考とさせていただくため、アンケート調査を実施しました。

(2) 調査の実施方法

- 公共交通利用状況調査は、次の方法により調査を実施しました。

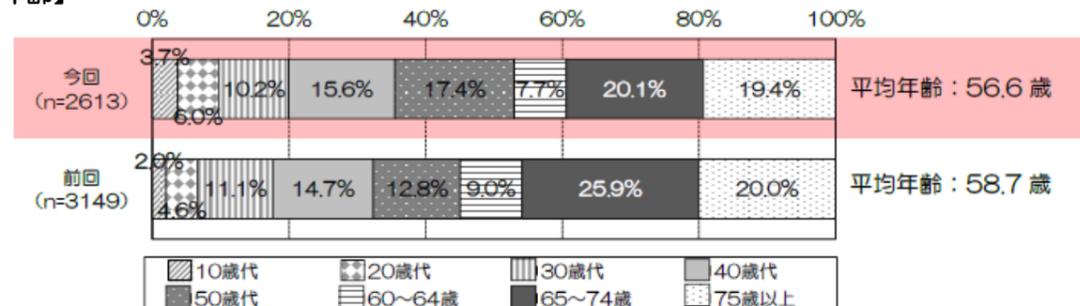
表 アンケート調査の実施概要

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・郵送および電子回収
②調査対象者	本市在住の15歳以上の市民
③調査規模	市内全域：合計8,000部/回配布
④調査時期	令和4年（2022年）5月12日（木）～5月30日（月）
⑤調査項目	【日常の外出について】通勤・通学時、買い物時、通院時、通勤・通学、買い物、通院以外の移動 【豊中市乗合タクシー（Mina Notte）について】認知状況 【シェアサイクル実証実験について】認知状況 【属性】

(3) 回答状況

- 回収部数が2,618部、回答率が32.7%です。
- 回答者の平均年齢は56.6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、約半数を占めるアンケートデータです。

【年齢】



【【参考】前回の公共交通利用状況調査の回答状況

- ・配布部数：8,000部（平成26年（2014年）9月実施）
- 回収部数：3,154部、回答率：39.4%

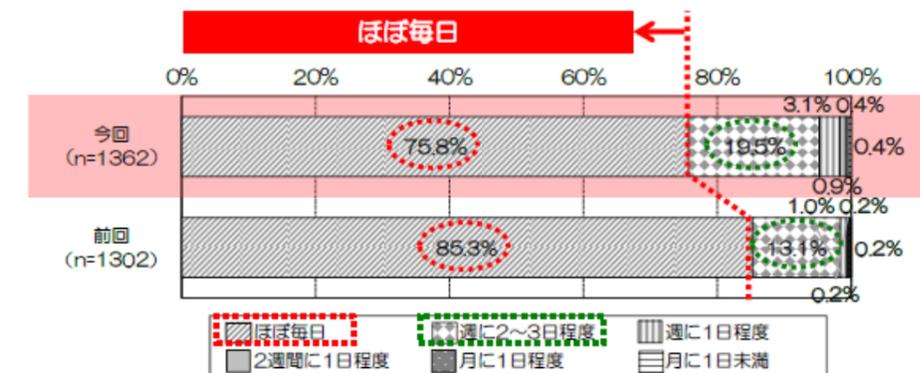
4.2 公共交通利用状況調査からみた問題・課題

(1) 前回調査からの主な変化

1) 通勤・通学の外出頻度

- 通勤・通学の外出頻度は、「ほぼ毎日」の割合が約76%と最も高く、次いで「週に2~3日程度」が約20%です。
- 前回調査時と比べて、「ほぼ毎日」の割合が約10%減少し、「週に2~3日程度」が約6%増加しています。

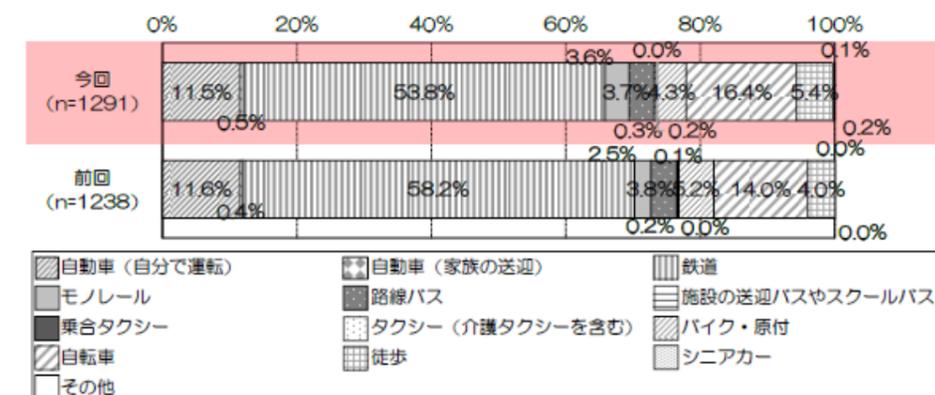
【通勤・通学の外出頻度】



2) 通勤・通学の移動手段（代表交通手段）

- 通勤・通学の代表交通手段を見ると、「鉄道」の割合が約54%と最も高く、次いで「自転車」が約16%、「自動車（自分で運転）」が約12%の順です。
- 前回調査時と比較すると、「鉄道」が約4%減少し、「自転車」が約2%、「徒歩」が約1%増加しています。

【通勤・通学の代表交通手段】



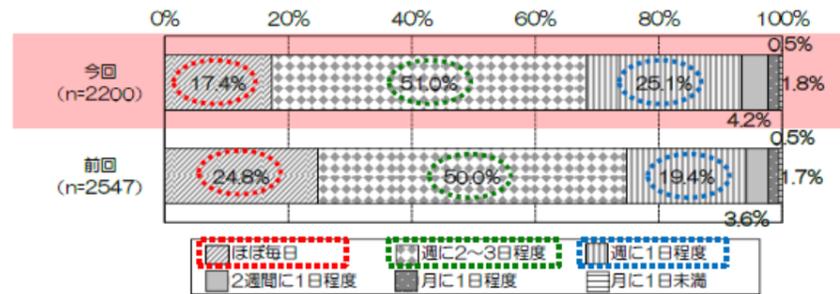
【サンプル数の見方について】

- ・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。

3) 最もよく行く買い物先への外出頻度

- 買い物の外出頻度は、「週に2~3日程度」の割合が約51%と最も高く、次いで「週に1日程度」が約25%です。
- 前回調査時と比べて、「ほぼ毎日」の割合が約7%減少し、「週に1日程度」が約6%増加しています。

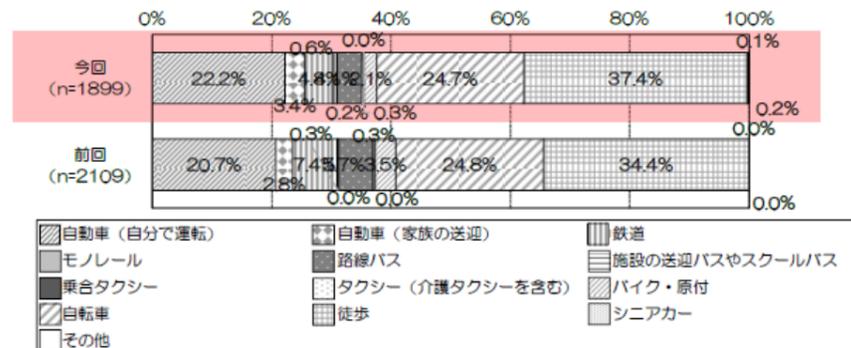
【買い物の外出頻度】



4) 最もよく行く買い物先への移動手段 (代表交通手段)

- 買い物先への代表交通手段を見ると、「徒歩」の割合が約37%と最も高く、次いで「自転車」が約25%、「自動車 (自分で運転)」が約22%の順です。
- 前回調査時と比較すると、「鉄道」が約3%、「路線バス」が約2%減少し、「徒歩」が約3%、「自転車」が約2%増加しています。

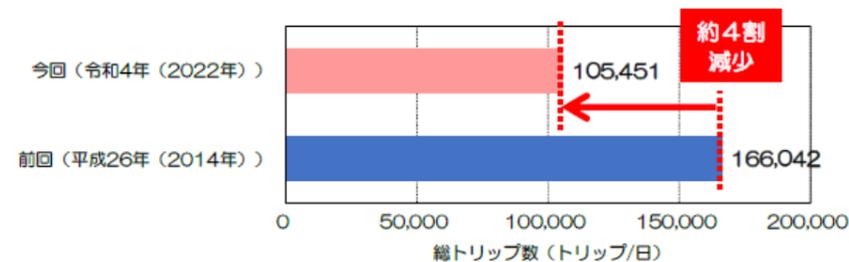
【買い物先への代表交通手段】



5) 買い物の総トリップ数の推移

- 買い物の総トリップ数は、前回調査時と比べて、新型コロナウイルス感染症拡大以降も外出頻度が低下しており、約60,600トリップ/日減少しています。

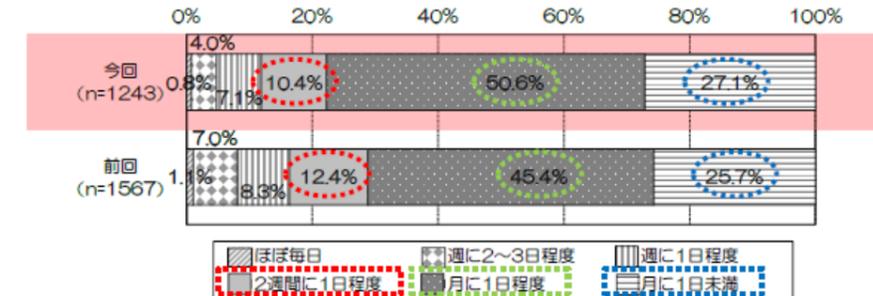
【買い物の総トリップ数の推移】



6) 最もよく行く通院先への外出頻度

- 通院の外出頻度は、「月に1日程度」の割合が約51%と最も高く、次いで「月に1日未満」が約27%です。
- 前回調査時と比べて、「週に2~3日程度」の割合が約3%、「2週間に1日程度」が約2%減少し、「月に1日程度」が約5%増加しています。

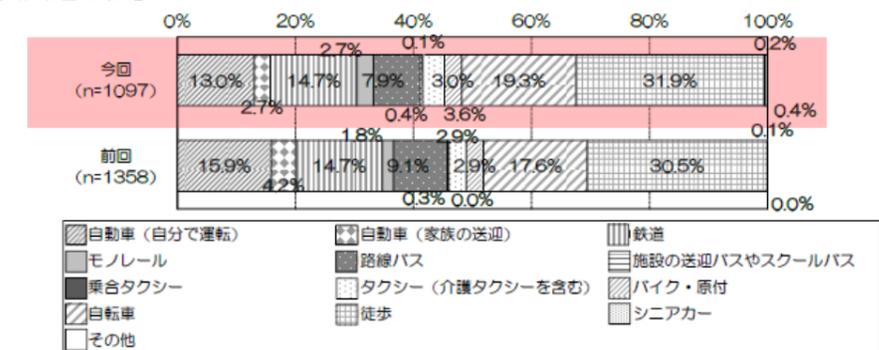
【通院の外出頻度】



7) 最もよく行く通院先への移動手段 (代表交通手段)

- 通院先への代表交通手段を見ると、「徒歩」の割合が約32%と最も高く、次いで「自転車」が約19%、「鉄道」が約15%の順です。
- 前回調査時と比較すると、「自動車 (自分で運転)」が約3%減少し、「自転車」が約2%増加しています。

【通院先への代表交通手段】



8) 通院の総トリップ数の推移

- 通院の総トリップ数は、前回調査時と比べて、新型コロナウイルス感染症拡大以降も外出頻度が低下しており、約2,980トリップ/日減少しています。

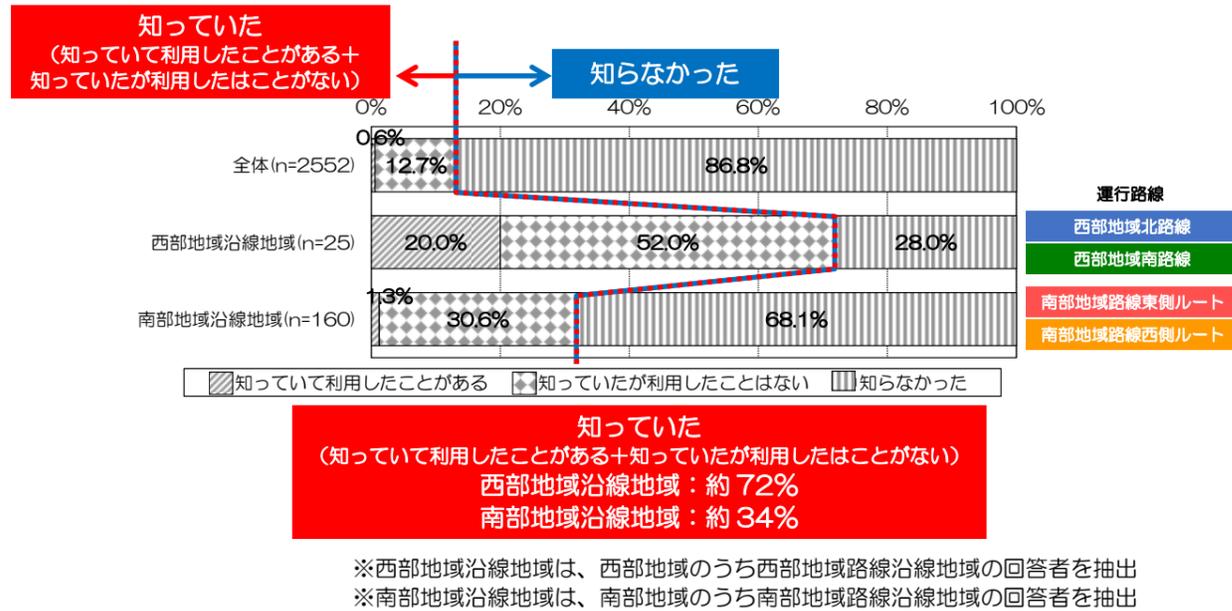
【通院の総トリップ数の推移】



9) 豊中市乗合タクシー (Mina Notte)について

- 豊中市乗合タクシー (Mina Notte) の認知状況を見ると、「知らなかった」の割合が約 87%と最も高く、次いで「知っていたが利用したことはない」が約 13%です。
- 豊中市乗合タクシー (Mina Notte) の運行路線がある地域では、西部地域では「知っていた (知っていて利用したことがある+知っていたが利用したことがない)」の割合 72%と高くなっていますが、南部地域においては 34%と西部地域に比べ低くなっています。

【豊中市乗合タクシー (Mina Notte) の認知状況 (沿線地域別)】



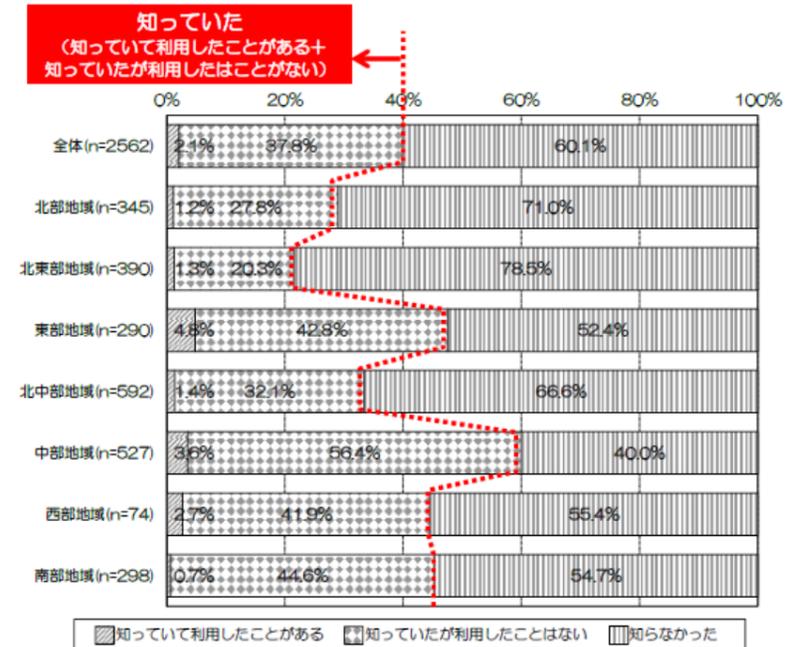
■豊中市乗合タクシー Mina Notte

地域にある停留所と最寄りの鉄道駅をつなぐ新しい公共交通です。電話予約し、路線バスのように乗合でタクシー車両に乗っていただき、運賃は路線バスと同じ金額で、目的地まで皆さんをお運びします。市の西部地域では令和元年 (2019年) 10月から運行開始しており、南部地域では令和3年 (2021年) 4月から運行しています。

10) シェアサイクル実証実験の認知状況 (住まいの地域別)

- シェアサイクル実証実験の認知状況を見ると、「知らなかった」の割合が約 60%と最も高く、次いで「知っていたが利用したことはない」が約 38%です。
- シェアサイクル実証実験の認知状況を住まいの地域別で見ると、「知っていた (知っていて利用したことがある+知っていたが利用したことがない)」の割合は東部地域、中部地域、西部地域、南部地域で 40%以上となっています。

【シェアサイクル実証実験の認知状況 (住まいの地域別)】



■シェアサイクル実証実験について

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実施しました。

実験概要

実施エリア：市全域

ポート：道路、公園、公共施設及び民間施設等を活用し、85箇所配置 (令和4年 (2022年) 2月増設含む)

自転車：電動自転車 市内合計 265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：利用開始 30分 130円、以降延長 100円/15分、1,800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