

豊中市 公共交通改善計画

概要版



令和6年（2024年）●月 改定



豊中市公共交通改善計画について

背景と目的

豊中市（以下、「本市」という。）では、マイカーに頼らなくても移動できる公共交通網の形成を目指し、鉄道駅勢圏及びバス停勢圏から外れた、いわゆる交通空白地の解消や、市域南側における東西方向の結びつきの強化等、本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。

その後、社会情勢、ライフスタイルの変化により、公共交通の利用者の減少や運転士不足の問題等が進行し、路線の収縮が懸念されています。また、自動車に頼って生活している地域においては、今後、更なる高齢化により、その運転が困難となり、新たな移動手段が求められることが想定されます。一方で、次世代モビリティの発展や、MaaSやDX（デジタルトランスフォーメーション）を活用した交通サービスのデジタル化への対応も必要です。

このような状況の中、「豊中市公共交通改善計画」の計画期間の中間年度に、施策の実施成果と課題をまとめ、より利便性の高い公共交通の実現を目指し計画の見直しを行いました。

なお、本計画は、令和2年（2020年）11月に施行された「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」に基づく地域公共交通計画として策定するものです。

計画の期間と対象地域

本計画の目標年度は、令和10年度（2028年度）までとし、対象とする区域は、「豊中市全域」とします。

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」との連携による本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、本計画を受け、新規に実施する施策の具体的内容を示した「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。

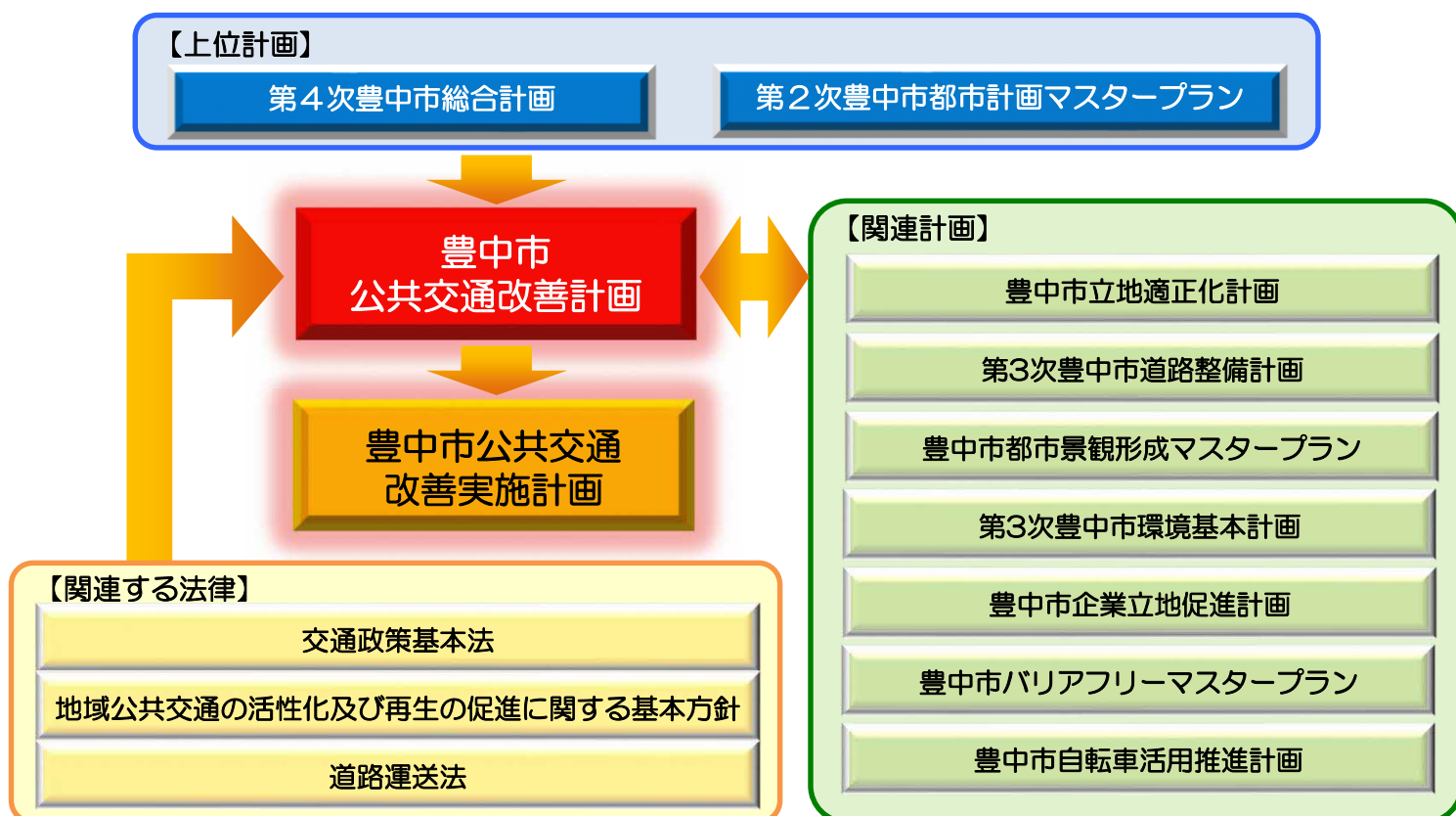
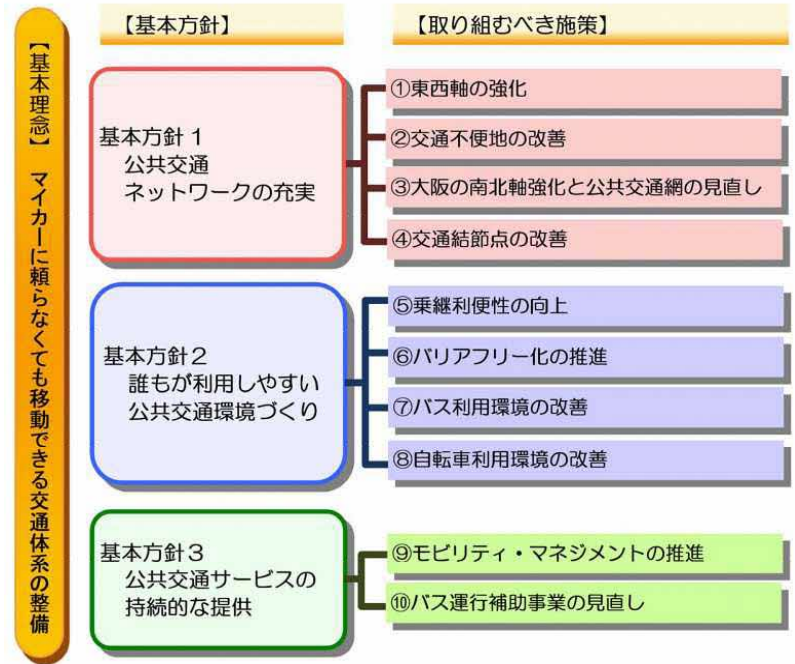


図.1 豊中市公共交通改善計画の位置付け

計画に基づく取組みの状況と評価

現計画（平成31年（2019年）3月策定）における取組み施策の実施状況と評価を下記に示します。



出典：豊中市公共交通改善計画（平成31年（2019年）3月 豊中市）

図.2 現計画における基本方針と取り組むべき施策、達成目標

基本方針1 公共交通ネットワークの充実	
取り組むべき施策	①東西軸の強化
概要	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、市域南側において東西方向に新規バス路線を運行。
取組み状況	○路線バス豊中東西線の運行（令和3年（2021年）4月～）
評価	東西軸の強化に係る取組みは、路線バス『豊中東西線』の運行により、概ね計画通り進められており、今後も継続的な取組みの推進が必要。
取り組むべき施策	②交通不便地の改善
概要	交通空白地や交通不便地における移動手段の確保及び鉄道駅等の都市拠点・地域拠点へのアクセス確保等を図るために、新たな公共交通システムを西部地域及び南部地域に導入。
取組み状況	○西部地域乗合タクシーの運行（令和元年（2019年）10月～） ○南部地域乗合タクシーの運行（令和3年（2021年）4月～）
評価	交通不便地の改善は、西部地域の『西部地域乗合タクシー』及び南部地域の『南部地域乗合タクシー』の運行により、概ね計画通り進められており、今後も継続的な取組みの推進が必要。
取り組むべき施策	③大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し
概要	北大阪急行延伸線開業に合わせ、箕面市内等のバス路線が新駅を中心としたルートに再編される。これに伴い、千里中央駅を起点とした箕面方面へのバス路線の見直しを進める。
取組み状況	○北大阪急行延伸事業の開業（令和6年（2024年）3月開業） ○千里中央を起終点とした箕面市方面バス路線の再編（令和6年（2024年）3月実施）
評価	大阪の南北軸強化と公共交通網の見直しは、北大阪急行南北線延伸区間の開業（令和6年（2024年）3月）に合わせ、路線バスルートの再編が実施されたため、完了。
取り組むべき施策	④交通結節点の改善
概要	北大阪急行延伸を契機に大きく変貌する千里中央地区と駅前広場が未整備である服部天神駅について、駅前広場の整備に向けた取組みを進める。
取組み状況	△千里中央駅前広場再整備 △服部天神駅前広場整備
評価	千里中央駅前広場再整備及び服部天神駅前広場整備事業は、進捗が遅れているものの、引き続き整備事業の推進に向けた連携の推進が必要。

凡例 ○：実施、△：一部未実施、×：未実施

豊中市における交通の問題点と課題

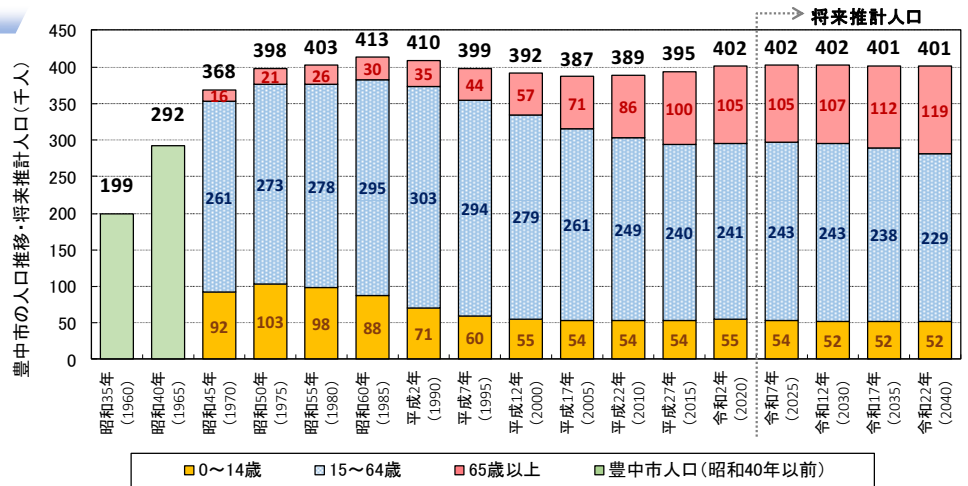
基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり	
取り組むべき施策	⑤乗継利便性の向上
概要	交通結節点である駅前広場の整備の他、乗継拠点の改善、乗継料金の軽減、分かりやすい乗継情報の提供等について推進する。
取組み状況	△バス相互の乗継拠点において、乗継場所の集約、待合空間の確保・改善、ダイヤの調整等の改善を検討 ○阪急豊中駅バスのりばにおけるバス運用状況を踏まえたのりば集約とバス待機バースの増設 △料金負担を軽減する乗継割引運賃の導入可能性を検討 △乗換え路線、乗継ぎするバス停の場所、時間等の分かりやすい情報提供を検討
評価	引き続き、ハード・ソフト面での交通案内の充実に向けた検討を行うとともに、今後はスマートフォン等の活用による分かりやすい案内方法の検討も必要。 また、乗継による料金負担の軽減に向けた乗継割引運賃の導入に向けた検討も必要。
取り組むべき施策	⑥バリアフリー化の推進
概要	市民の移動手段を確保し、誰もが気軽に出かけられるよう、鉄道駅舎、バス停留所及び車両等のバリアフリー化を推進。
取組み状況	○可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部を補助（市内13駅のうち7駅でのバリアフリー化が完了、残りの6駅においても鉄道駅バリアフリー化料金制度により可動式ホーム柵整備が行われる予定） ○ノンステップバス導入にかかる費用の一部を補助 △千里中央駅前広場再整備に合わせた駅改札口、バスターミナル、駅前広場及び各施設間を結ぶ歩行空間ネットワークにおけるバリアフリー化
評価	可動式ホーム柵の整備にかかる補助は完了。引き続き、誰もが利用しやすい車両等の環境整備が必要。
取り組むべき施策	⑦バス利用環境の改善
概要	ターミナル等での運行情報やバス停案内等、誰でも分かりやすく利用できる情報提供や快適に使えるバス待合環境の改善等を行う。
取組み状況	○バス停へのベンチ・上屋の設置を推進 △バス停周辺に立地する店舗等との連携による待合環境改善に向けた検討 ○公共交通の乗り方・乗継ぎに関する案内、バスロケーションシステムの導入による運行情報提供等の充実
評価	引き続き、待合環境改善や運行情報提供等の充実を図る取組みに向けた検討が必要。
取り組むべき施策	⑧自転車利用環境の改善
概要	拠点地までのアクセス性・安全性を向上させ、適切に交通ネットワークの一翼を構成させるため、自転車利用環境の改善を行う。
取組み状況	○「豊中市自転車活用推進計画」を策定（令和3年（2021年）1月） ○自転車通行空間の整備を推進 ○シェアサイクル実証実験（令和元年（2019年）11月～） ○シェアサイクル事業の本格化（令和4年（2022年）11月～） ○散走モデルプランを作成・配布（令和4年度（2022年度）～） ○高齢者を対象とした自転車利用促進イベントの開催（令和4年（2022年）11月実施）
評価	引き続き、「豊中市自転車活用推進計画」に基づく取組みを推進。
基本方針3 公共交通サービスの持続的な提供	
取り組むべき施策	⑨モビリティ・マネジメントの推進
概要	公共交通の利便性を高める取組みとともに、市民一人一人が過度に自動車に依存した行動を見つめなおし、無理のない範囲で自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメントを推進。
取組み状況	△公共交通をテーマとしたイベントの開催や、出前講座等、市民向けの啓発・教育の実施についての検討 ○無料乗車券付き公共交通利用案内の配布（令和4年度から実施） ○公共交通マップの作成・配布（令和4年度から実施）
評価	転入者等を対象とした公共交通に係る情報発信による利用促進を行っており、今後も積極的な情報発信等による効果的な利用促進・意識啓発の継続した取組みが必要。
取り組むべき施策	⑩バス運行補助事業の見直し
概要	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。
取組み状況	○市立豊中病院線（64系統・66系統）を廃止、クリーンランド線（96系統）を東西軸の強化として豊中東西線に再編（令和3年（2021年）3月まで運行） ○南部地域乗合タクシーの運行（令和3年（2021年）4月～）
評価	バス運行補助事業の見直しは、市立豊中病院線の廃止に伴う『南部地域乗合タクシー』の運行開始及びクリーンランド線の再編による路線バス『豊中東西線』の運行開始が計画通り実施されたため完了。

① 超高齢化社会への対応

本市の人口は、今後も現状を維持するものと予測されていますが、高齢者人口の増加は続くものとされています。通勤・通学利用によるバス利用者が減少し、需要規模に応じた減便や路線の廃止などが懸念されます。また、マイカーなどを主な交通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くなります。

●本市の人口推移と人口推計

本市の人口は、令和2年（2020年）以降、現状を維持するものと予測されていますが、高齢化は今後も進行するものと推計されています。



※昭和35年（1960年）から令和2年（2020年）は各年10月1日現在
 ※将来推計人口：第4次豊中市総合計画後期基本計画（令和5年（2023年）3月 豊中市）による
 出典：国勢調査（昭和35年（1960年）～令和2年（2020年））

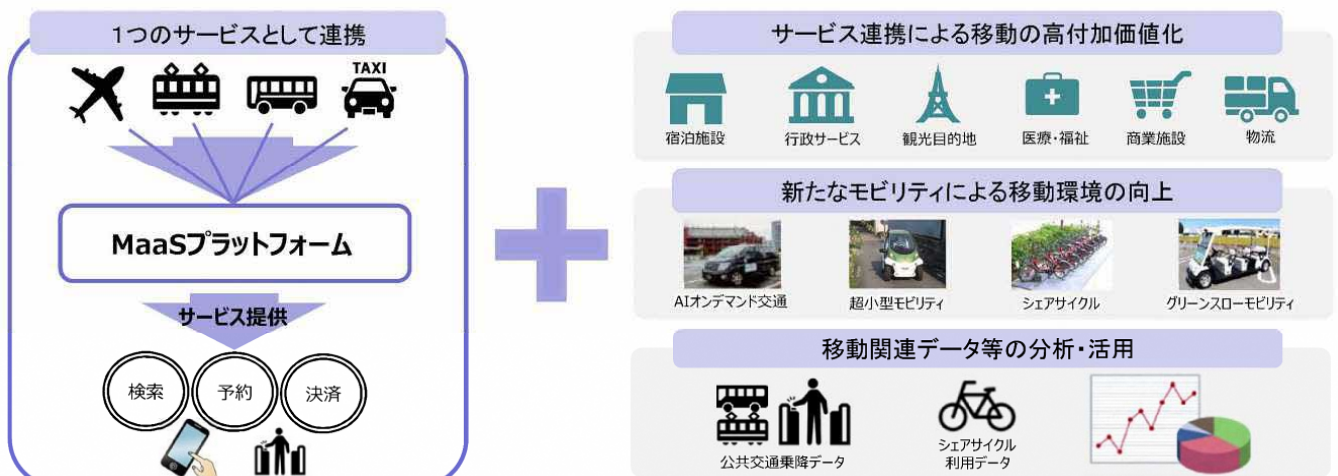
図.3 豊中市の人口推移と将来推計人口

② 社会経済状況の変化への対応

高齢化の進展や産業構造の変化、新型コロナウイルス感染症の拡大を契機としたライフスタイルやワークスタイルの多様化の進展など、本市の交通を取り巻く環境は変化しており、社会経済状況の変化から生じる交通需要の量的・質的な変化や交通ニーズの多様化に対して、柔軟かつ的確に対応していくことが必要です。また、新技術の導入など社会情勢の変化への対応も求められます。

●新技術の活用

近年、交通分野においては、ICTの活用が飛躍的に高まっており、AIの活用、自動運転に代表されるように新たな技術の導入や、都市・地方が抱える交通サービスの諸課題を解決することめざしたMaaSの導入・実証実験の実施やライドシェアの検討が各地で行われており、運送サービスの質の向上が求められます。



出典：国土交通省資料

図.4 MaaS等のデジタルを活用した「共創」（連携・協働）イメージ

③ 新たな交通支援の検討

交通空白地は、豊中東西線及び西部地域及び南部地域での乗合タクシー「Mina Notte」を運行する等の取組みにより、令和3年（2021年）4月に解消しました。しかしながら、依然として市内には、鉄道駅やバス停から遠い地域や鉄道駅勢圏内であっても標高差がある地域が存在します。

●本市における交通支援検討地域の状況

鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%超過）は、市域面積に対して約0.5%、市人口に対して約0.4%です。また、鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がない地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%以下）は、市域面積に対して約19.9%、市人口に対して約18.4%です。

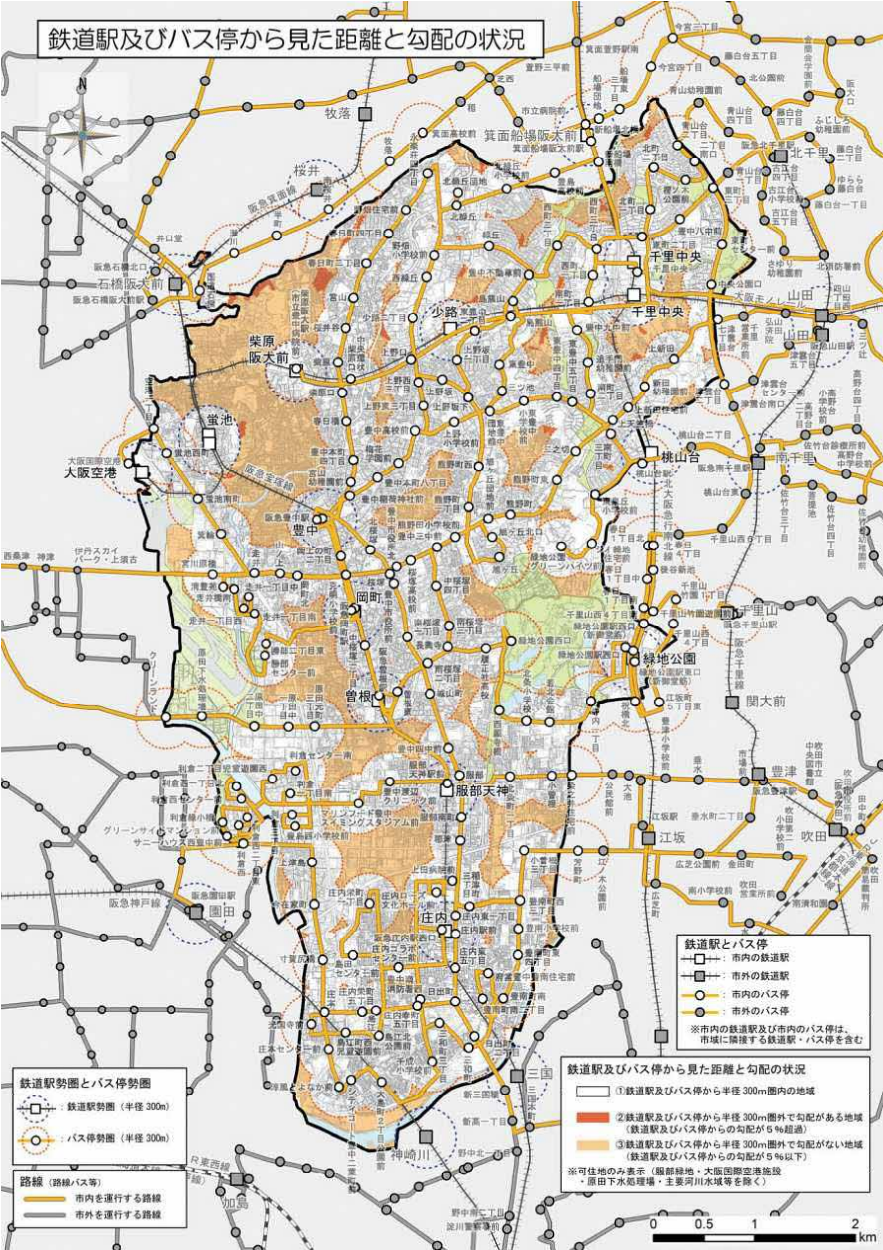


図.5 豊中市における交通支援検討地域の状況

【定義】

- 交通支援検討地域
- ・ 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%超過）
 - ・ 鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がない地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が5%以下）

【豊中市における交通支援検討地域の状況】

	面積(km ²)	市域に占める割合	対象地域内人口(人)	市人口に占める割合
鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がある地域 (鉄道駅及びバス停からの勾配が5%超過)	0.17	0.5%	1,649	0.4%
鉄道駅及びバス停から半径300m圏外で勾配がない地域 (鉄道駅及びバス停からの勾配が5%以下)	6.42	19.9%	73,723	18.4%

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

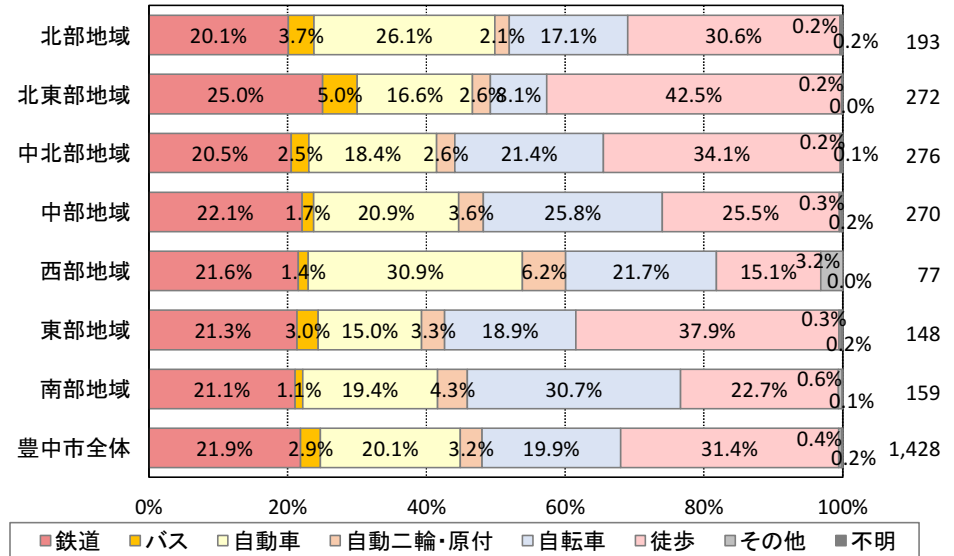
④ 脱炭素社会の推進に向けた仕組みづくり

めぐまれた公共交通網を形成している本市においても、自動車の分担率は高く、特に西部地域においては約31%を占めます。

脱炭素社会に貢献するため、公共交通利用促進の取組みやシェアサイクルのエリア拡大が必要です。また、GX推進のため、環境にやさしい車両の導入によるカーボンニュートラルの実現に向けた取組みが求められます。

●本市の代表交通手段の状況

自動車の分担率は、西部地域が約31%と最も高く、次いで北部地域が約26%、中部地域が約21%であり、本市全体の約20%を上回っています。



出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年（2021年））

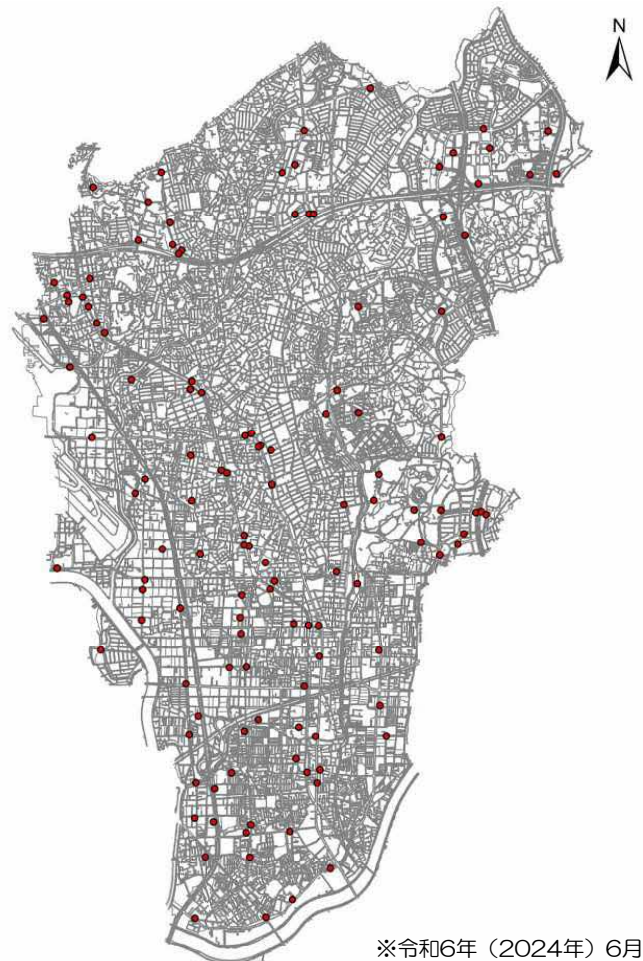
図.6 地域別にみた代表交通手段分担率の状況

●シェアサイクルポートの設置状況

本市のシェアサイクル事業は、中南部エリアから事業を開始・増設したこともあり、北部のポート密度が低い状況にあります。



図.7 サイクルポート設置状況
(上：北阪急曽根駅東、下：服部緑地西口)



※令和6年（2024年）6月現在

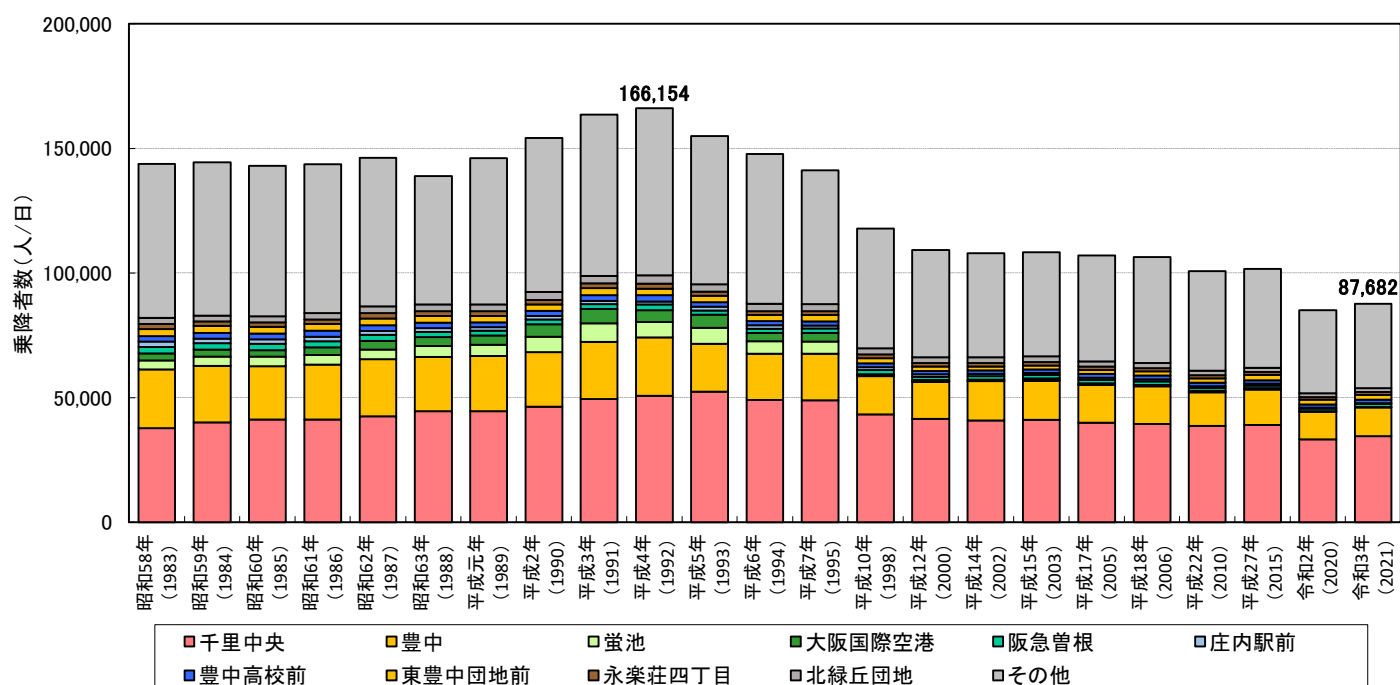
図.8 シェアサイクルポートの設置状況

⑤ 交通事業者をとりまく厳しい社会情勢への対応

バス利用者は平成4年（1992年）をピークに減少し続け、令和4年（2022年）にはピーク時の約5割まで減少し、経営環境が厳しい状況にあります。また、乗務員不足と高齢化問題が深刻化しており、公共交通の担い手不足の問題がより顕著となっています。そのため、従来どおりの運行を維持・継続することが困難な状況であり、運行本数の削減や路線の廃止など、事業の縮小化が憂慮されています。

●本市のバス利用者数の推移

平成4年（1992年）の約166千人/日をピークに減少しています。これは、大阪モノレールの全線開通（平成9年（1997年））に伴う平行路線（千里中央～蛍池～大阪国際空港系統）の廃止、関西国際空港の開港（平成6年（1994年））により大阪国際空港が国内線のみとなったこと、高齢化の進行に伴い、通勤でのバス利用者が減少していること等が影響して減少しており、さらに令和2年（2020年）には新型コロナウイルス感染症の感染拡大によりピーク時の約5割まで減少しました。また、乗務員不足への対応に伴い、阪北線（梅田系統）が令和5年（2023年）11月5日に廃止となっています。



出典：豊中市統計書、阪急バス株式会社資料

図.9 豊中市内の主なバス停の乗降者数の推移

■ 千里中央



■ 豊中



施策の実施方針

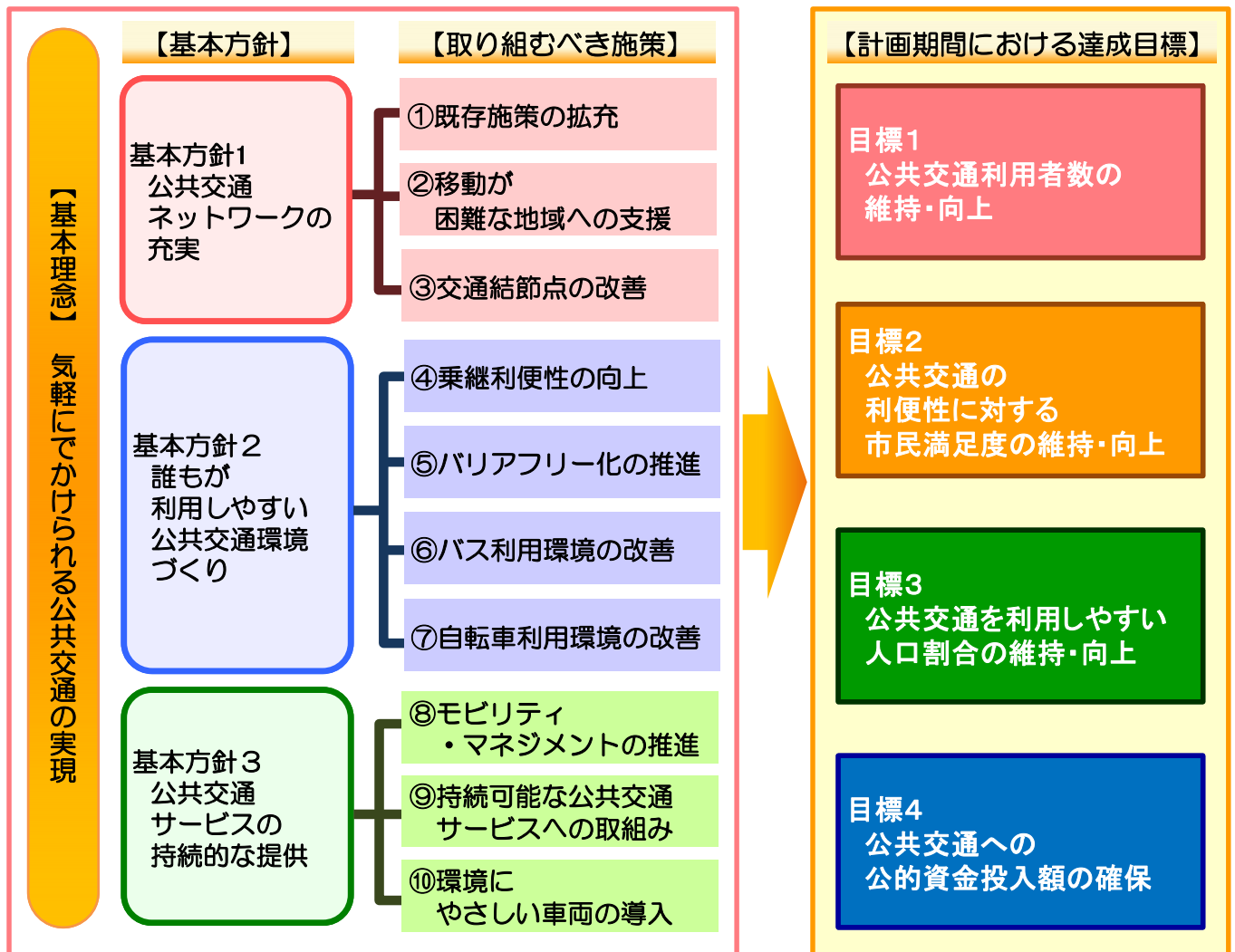
●基本理念

気軽にでかけられる公共交通の実現

少子高齢化の進展や新型コロナウイルス感染症拡大を契機とした新たな生活様式の普及によるバス利用者の減少や、運転手不足の深刻化により、公共交通事業をとりまく環境は非常に厳しい状況にあります。また、公共交通の利便性が高いまちと評価されている本市においても、鉄道駅やバス停から遠い地域や標高差がある地域等、さらなる交通支援が必要な地域も存在しています。これらの問題に対応するため、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、だれもが気軽にでかけられる公共交通を実現するものです。

●基本方針と取り組むべき施策、達成目標

本計画の基本理念や基本方針、取り組むべき施策、達成目標を以下に示します。



目指すべき公共交通体系

●豊中市における公共交通の将来像

本市では、既に鉄道、路線バス、乗合タクシー「Mina Notte」等により、高い水準の公共交通ネットワークが構築されているため、現在の利便性の高いネットワークを維持していくことを基本とします。

一方、市内には路線バスの乗り入れが困難な地域や標高差がある地域があるため、路線バスの利用が困難な方や地域も存在します。乗合タクシー「Mina Notte」等の新たな移動手段の検討も行い、効率的で利便性の高い公共交通とすることをめざします。

表.1 公共交通の役割分担と位置付け

機能分類	役割	対象
広域基幹交通 (鉄道)	・ 市内と他都市を結び、本市の骨格を形成する重要な役割を担い、広域的な公共交通の軸となる路線	阪急電鉄宝塚線・神戸線 北大阪急行電鉄南北線 大阪モノレール
広域基幹交通 (バス)	・ 市内と隣接都市を結び、本市の骨格を形成する重要な役割を担い、鉄道を補完する広域的な公共交通の軸となる路線	阪急バス（栗生団地線、小野原東線、吹田市内線、千里ニュータウン線、阪大病院線、メゾン千里丘線、箕面中央線、岡町線、吹田線、豊中東西線、阪北線等） 伊丹市営バス（伊丹空港線） 空港リムジンバス 高速バス
基幹交通 (バス)	・ 市内各地域と市内の複数の拠点を結び、鉄道駅間のフィーダー機能を担い、かつ市内の基幹軸となる路線	阪急バス（千里ニュータウン線、豊中市内線、阪北線）
支線交通 (バス)	・ 主に市内各地域と拠点を結ぶ路線	阪急バス（千里ニュータウン線、豊中市内線、東泉丘線）
地域内交通	・ 路線バスが乗り入れ困難な地域の生活圏内の移動を支え、最寄り鉄道駅等の拠点へのアクセス手段を担う路線 ・ タクシーは、他の公共交通機関が運行していない時間帯をはじめ地域住民及び来訪者等の移動ニーズに応じたドアtoドアの輸送が対応可能な移動手段であるため、本市の公共交通手段として位置付ける	乗合タクシー「Mina Notte」 （西部地域路線、南部地域路線） タクシー

表.2 都市拠点の役割分担と位置付け

機能分類	役割	対象
北部大阪 都市拠点	・ 商業・業務機能や高次都市機能が集積する北部大阪の中心的な拠点	千里中央駅周辺
都市拠点	・ 豊中駅・庄内駅周辺は商業・業務の中心、岡町駅は公共サービスの中心、曽根駅は文化・スポーツの中心として、都市全体に活力を与える拠点	豊中駅、岡町駅、曽根駅、庄内駅の各鉄道駅周辺
地域拠点	・ 市民の日常生活を支える都市空間の形成を図る拠点	蛍池駅、服部天神駅、緑地公園駅、柴原阪大前駅、少路駅の各鉄道駅周辺
広域連携 都市拠点	・ 人・物・情報が活発に行き交う交流の拠点	大阪国際空港及び大阪空港駅の周辺



図.10 豊中市における公共交通の将来イメージ

取組むべき施策

基本方針1 公共交通ネットワークの充実

- 豊中市乗合タクシー事業及び豊中東西線バス事業について、維持・拡充により、地域活性化を推進します。
- 交通支援検討地域において、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います。
- 交通結節点及び地域の顔として機能する駅前広場の整備を推進します。

① 既存施策の拡充

(1) 東西軸の強化【継続・拡充】

市域南側における東西方向の交通アクセスを改善するため、令和3年（2021年）4月より豊中東西線を運行開始しています。

運行は阪急バスが行い、市は運行経費の一部を補助しています。東西軸の活性化を支える公共交通として、また、隣接市を結ぶバスネットワークとして地域間連携の取組みを検討します。



図.11 豊中東西線

(2) 豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」の利便性向上の取組み【継続・拡充】

豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」は、市の西部地域では令和元年（2019年）10月から、南部地域では令和3年（2021年）4月から運行開始しています。

今後も、運行方法等に関する意見交換を継続して行い、定期的に利便性向上を図るダイヤ改正や見直し等、運行継続に向けた取組み、利用促進等の推進や社会情勢に合わせた運賃改定を実施します。



図.12 豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」

② 移動が困難な地域への支援

(1) 移動が困難な地域への新たな公共交通システムの導入【新規】

交通利便性が高い本市においても、一部には移動が困難な地域が存在し、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。

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

公共交通システムは、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、デマンド型交通の導入を検討します。

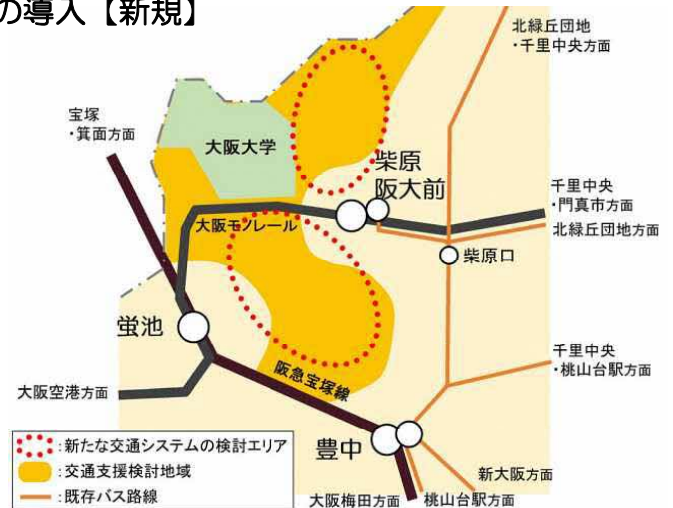


図.13 新たな公共交通システムの検討エリアイメージ

③ 交通結節点の改善

鉄道とバス等末端交通手段との乗換え利便性の向上と地域活性化を図るため、駅前広場整備の推進が必要となっており、北大阪急行延伸を契機に大きく変貌する千里中央地区、駅前広場を整備中である服部天神駅、神崎川橋上駅設置構想に基づく神崎川駅周辺地区及び豊中駅周辺再整備構想に基づく豊中駅周辺について、駅前広場の整備に向けた取組みを進めます。

- | | |
|--------------------|--------------------|
| (1) 千里中央駅前広場整備【継続】 | (3) 神崎川橋上駅構想【新規】 |
| (2) 服部天神駅前広場整備【継続】 | (4) 豊中駅周辺再整備構想【新規】 |

基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり

- 公共交通のバリアフリー化を推進します。
- 公共交通の安全性・利便性・快適性の向上を図るため、利用環境を改善します。
- 自転車が関わる事故の減少と利便性向上のため、利用環境を改善します。

④ 乗継利便性の向上

(1) 乗継拠点の改善【継続】

乗継拠点のある停留所において、乗継ぎによる負担を軽減させるために、乗継場所の集約、待合空間の確保・改善、ダイヤの調整、情報提供等の改善を検討します。

(2) 運賃施策の検討【継続】

相互の乗継ぎにおいて、料金負担を軽減するよう、乗継割引運賃の導入可能性について検討を進めます。また、既存の「一日乗車券」等の活用、MaaSを活用した鉄道との乗継割引及びモバイルチケット等のキャッシュレス決済の導入可能性についても検討します。

(3) 分かりやすい情報発信の促進・改善【継続・拡充】

目的地までの乗継ぎがスムーズに行えるよう、乗換え路線、乗継ぎするバス停の場所、時間等の分かりやすい情報提供を検討します。

(4) 新技術を活用した移動の検討【新規】

電動キックボード等の特定小型原付やグリーンスローモビリティ等、ラストワンマイルを担う新たな交通手段について、交通安全等の課題を整理した上で、地域の特性を踏まえ、適切な利用環境等を検討します。また、MaaSの活用、AI配車によるオンデマンド交通や自動運転等の実現可能性について検討します。

⑤ バリアフリー化の推進

(1) 誰もが利用しやすい環境整備及び車両導入への支援【継続】

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。また、UDタクシー導入促進に取り組みます。

⑥ バス利用環境の改善

(1) バス待合環境の整備【継続】

バス待合・乗継環境の向上を図るため、バス停ベンチ設置に要する費用の一部を市が補助します。また、バスを安全・快適に待つことができるよう、バス事業者、交通管理者及び道路管理者等と協力し、バス停留所の安全確保に努めます。

(2) バス運行情報の提供【継続】

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。

⑦ 自転車利用環境の改善

(1) 自転車活用推進計画に基づく取組みの推進【新規】

令和3年（2021年）1月に策定した「豊中市自転車活用推進計画」に基づく施策に取り組むとともに、令和4年（2022年）11月に本格化へ移行しているシェアサイクル事業を推進します。また、自転車を活用し、各所を散歩感覚で巡り、その場所、その時間ならではの出会いや発見を楽しむ「散走」や高齢者等への電動自転車乗り方教室等の取組みも継続して行います。

取り組むべき施策

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、公共交通の利用を促す取組みを進めます。
- 市民の暮らしを支える公共交通サービスの構築を図るため、公共交通の維持・確保に向けた取組みを進めます。
- 脱炭素社会に対応した持続可能な交通システムの構築に向けた取組みを進めます。

⑧ モビリティ・マネジメントの推進

(1) 公共交通利用促進の啓発・教育【継続】

公共交通利用促進を図るために、公共交通をテーマとしたイベントの開催や、出前講座等、市民向けの啓発・教育の実施や企業の働きかけについて検討します。

(2) 公共交通に関する情報提供の実施【継続】

公共交通の情報を分かりやすく伝え、利用促進につながる公共交通マップ及び時刻表等の作成やバスロケーションシステムの活用等による情報提供等を推進します。

(3) 転入者及び免許返納者等へのモビリティ・マネジメントの実施【継続】

転入者及び免許証返納者を対象に、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、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及びバス事業者が作成した「阪急バスのノリセツ」の配布を実施しており、引き続き取組みを実施します。

また、市内バス交通の利用促進を図るために、市内バス事業者の一日乗車券やプリペイド式交通系ICカード「hanica」の普及に向けた検討も行います。

⑨ 持続可能な公共交通サービスへの取組み

(1) 公共交通事業の担い手確保に向けた支援【新規】

サービスの拡充を図り、利便性の向上、利用者の拡大を図るためには、運転士や整備士等の公共交通の担い手を確保し、事業者の体制を整えることが必要であるため、本市も積極的に関与した取組みの実施や支援を検討します。

(2) 周辺・関連領域との連携・協働の取組み【新規】

公共交通だけでなく、学校や病院、介護施設等様々な分野において移動における担い手不足の問題が深刻化しています。

本市においても、商業、医療、福祉、教育、エネルギー等、関連部局や関係機関とともに持続可能で利便性の高い地域交通が確保されるよう、連携・協働による取組について検討します。



出典：国土交通省資料

図.14 他分野との共創イメージ

⑩ 環境にやさしい車両の導入

(1) 環境負荷低減を図り誰もが利用しやすい車両の導入支援【新規】

令和32年（2050年）のカーボンニュートラル達成に向け、エコカー・ゼロエミッション車両の導入による公共交通の脱化石燃料化（交通GX（グリーン・トランスフォーメーション））の実現を見据えた方策や導入する際の支援制度等を検討します。



図.15 阪急バスにおいて導入したEVバス車両

実施主体とスケジュール

本計画の基本理念を実現するためには、市民・交通事業者・行政の3者が協働のもと、それぞれの役割を認識しながら一体となって取り組むとともに適切な進行管理を行うことが不可欠です。下記に示す取り組むべき施策について、実施（に關与する）主体と実施スケジュールに基づいて、各施策の取組みを推進していきます。

表.3 実施主体と実施スケジュール

基本理念	基本方針	取り組むべき施策		実施主体				スケジュール				
		施策・事業	市民等	交通事業者	行政	その他	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)	令和8年度 (2026年度)	令和9年度 (2027年度)	令和10年度 (2028年度)	
気軽にでかけられる公共交通の実現	基本方針1 公共交通ネットワークの充実	①既存施策の拡充										
		(1) 東西軸の強化【継続・拡充】	地域住民	バス事業者	豊中市	-		実施				
		(2) 豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みんなのって）」の利便性向上の取組み【継続・拡充】	地域住民	タクシー事業者	豊中市	-		実施				
		②移動が困難な地域への支援										
		(1) 移動が困難な地域への新たな公共交通システムの導入【新規】	地域住民	タクシー事業者等	豊中市	民間事業者等	検討	実施				
		③交通結節点の改善										
		(1) 千里中央駅前広場整備【継続】	商業関係者等	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市	-		検討・実施				
		(2) 服部天神駅前広場整備【継続】	-	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市	-	実施					
		(3) 神崎川橋上駅構想【新規】	商業関係者等	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市	-		検討・実施				
		(4) 豊中駅周辺再整備構想【新規】	商業関係者等	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市	-		検討・実施				
	基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり	④乗継利便性の向上										
		(1) 乗継拠点の改善【継続】	-	鉄道事業者・バス事業者	豊中市	民間事業者等		検討・実施				
		(2) 運賃施策の検討【継続】	-	鉄道事業者・バス事業者	豊中市	民間事業者等		検討・実施				
		(3) 分かりやすい情報発信の促進・改善【継続・拡充】	-	鉄道事業者・バス事業者	豊中市	民間事業者等		検討・実施				
		(4) 新技術を活用した移動の検討【新規】	-	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市・大阪府・国土交通省	民間事業者等		検討・実施				
		⑤バリアフリー化の推進										
		(1) 誰もが利用しやすい環境整備及び車両導入への支援【継続】	-	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市・大阪府・国土交通省	-		検討・実施				
		⑥バス利用環境の改善										
		(1) バス待合環境の整備【継続】	-	バス事業者	豊中市	-		検討・実施				
		(2) バス運行情報の提供【継続】	商業関係者等	バス事業者	豊中市	-		検討・実施				
	基本方針3 公共交通サービスの持続的な提供	⑦自転車利用環境の改善										
		(1) 自転車活用推進計画に基づく取組みの推進【新規】	-	シェアサイクル事業者	豊中市・大阪府	-		検討・実施				
⑧モビリティ・マネジメントの推進												
(1) 公共交通利用促進の啓発・教育【継続】		教育機関・市民等	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市	民間事業者等		実施					
(2) 公共交通に関する情報提供の実施【継続】		-	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市	民間事業者等		実施					
(3) 転入者及び免許返納者等へのモビリティ・マネジメントの実施【継続】		-	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市	民間事業者等		実施					
⑨持続可能な公共交通サービスへの取組み												
(1) 公共交通事業の担い手確保に向けた支援【新規】		-	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市・大阪府・国土交通省	-		検討・実施					
(2) 周辺・関連領域との連携・協働の取組み【新規】		商業関係者等	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市・大阪府・国土交通省	民間事業者等		検討・実施					
⑩環境にやさしい車両の導入												
(1) 環境負荷低減を図り誰もが利用しやすい車両の導入支援【新規】	-	バス事業者・タクシー事業者	豊中市・大阪府・国土交通省	-		検討・実施						

取組みの推進

計画の推進・管理体制

本計画の推進にあたっては、PDCAサイクルに基づいて、基本理念の実現に向けた柔軟な見直しによる進行管理を行います。また、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画・関連計画の改定、国や大阪府における関連する法令・計画の見直し、社会情勢の変化などにも配慮して、適宜見直しを行うものとします。

各施策実施状況の評価は、「豊中市地域公共交通協議会」において、毎年実施します。計画全体の評価は、5年に1度（目標年度の令和10年度（2028年度））実施します。

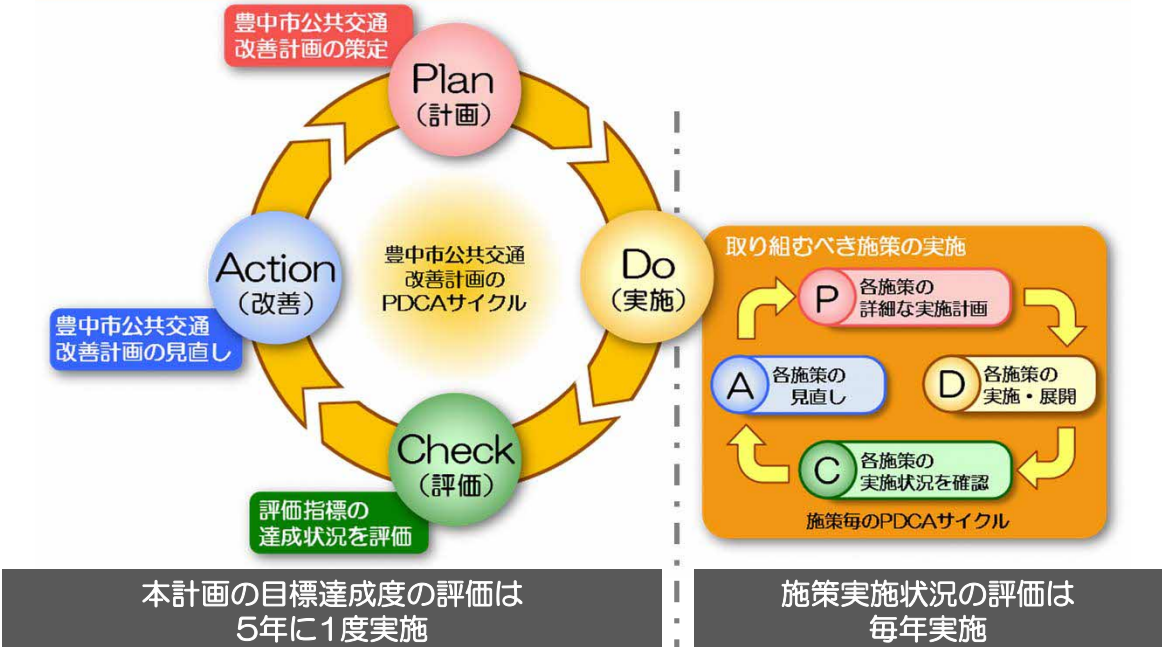


図.16 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

各主体の役割

本計画における基本理念の実現にあたっては、「市民」、「交通事業者」、「行政」それぞれの主体が、果たすべき役割を十分に理解し、協働・連携により、取り組む必要があります。

公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通をめざします。

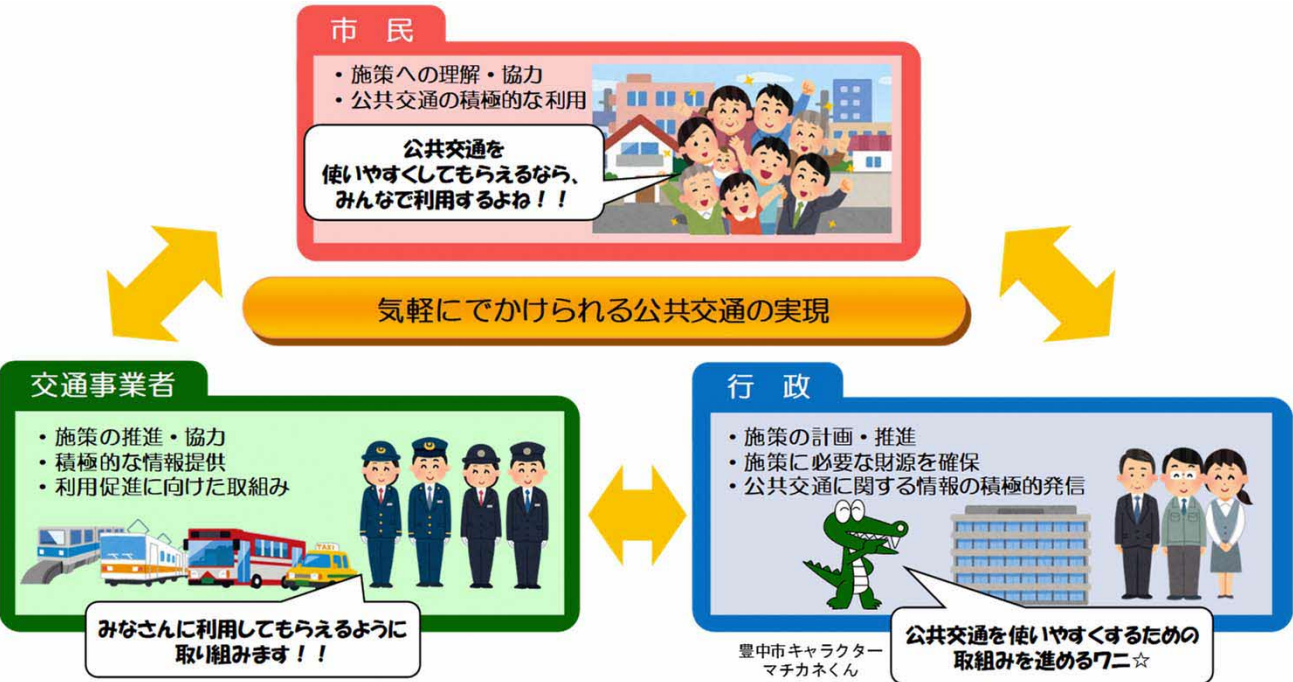


図.17 各主体の役割イメージ

目標と評価指標

本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サイクルに基づいて管理します。

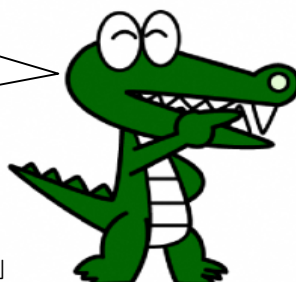
個別の施策についても、計画全体の達成目標とは別に、評価指標を定めるものとし、評価は、「豊中市地域公共交通協議会」において定期的に実施します。

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とし、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。

表.4 豊中市公共交通改善計画における評価指標

達成目標	項目	評価指標	指標の定義	基準値 (当初策定時)	現況値 (中間見直し)	目標値
目標 1：公共交通利用者数の維持・向上						
利用状況	公共交通	鉄道利用者数	鉄道乗降客数	446 千人/日 (平成 28 年 (2016 年))	357 千人/日 (令和 4 年 (2022 年))	現況値以上
		路線バス利用者数	バス乗降客数	116,429 人/日 (平成 27 年 (2015 年))	91,414 人/日 (令和 4 年 (2022 年))	現況値以上
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						
満足度	市民生活	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	48.0% (平成 29 年 (2017 年))	48.9% (令和 5 年 (2023 年))	現況値以上
目標 3：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上						
カバー率	公共交通	交通支援検討地域の面積割合	交通支援検討地域が市域の面積に占める割合	—	20.5% 令和 6 年 (2024 年)	現況値以下
		交通支援検討地域の人口割合	交通支援検討地域に居住する人口割合	—	18.8% 令和 6 年 (2024 年)	現況値以下
目標 4：公共交通への公的資金投入額の確保						
負担額	市の額	公共交通に係る公的資金投入額	公共交通事業における公的資金投入額	—	6,900 万円/年 (令和 5 年 (2023 年))	施策に応じて必要額を確保

気軽にでかけられる公共交通の実現に向けてみんなで協力して進めていくワニ☆



豊中市キャラクター「マチカネくん」

豊中市公共交通改善計画 概要版

令和6年(2024年)●月 改定

豊中市都市基盤部
交通政策課

〒561-8501 豊中市中桜塚3丁目1番1号
【TEL】06-6858-2340 【FAX】06-6854-0492
【E-mail】koutsuukikaku@city.toyonaka.osaka.jp

