豊中市
公共交通改善計画

豊中市

令和 6 年（2024 年）●月　改定

豊中市公共交通改善計画

目次

第 1 章 豊中市公共交通改善計画について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
第 1 節 計画概要 ・・・ 2
1 背景と目的 ・・・ 2
2 計画期間 ・・・ 2
3 計画の区域 ・・・ 2
4 計画の位置づけ ・・ 3
5 本計画とSDGsとの関わり ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
第 2 章 豊中市における交通の現状について ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 7
第 1 節 上位計画と関連計画 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 8
1 第4次豊中市総合計画 ・・ 8
2 第2次豊中市都市計画マスタープラン ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 9
3 豊中市立地適正化計画改定版 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 12
第 2 節 交通網整備の経過 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 14
1 交通網整備の経過 ・・ 14
第 3 節 公共交通を取り巻く概況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 17
1 地勢 ・・ 17
2 人口 ・・ 19
3 移動に対する市民の意識 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
第 4 節 公共交通網の現状 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
1 鉄道 ・・ 38
2 路線バス ・・・ 42
3 タクシー ・・・ 47
4 自転車 ・・ 48
第 5 節 人の移動状況 ・・ 49
1 発生集中量の状況 ・・ 49
2 代表交通手段の状況 ・・ 49
3 外出率と1人あたりトリップ数の推移 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 51
4 市内々と市内外の移動状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 52
5 市内外の移動状況 ・・ 53
6 地域別の移動状況 ・・ 54
7 鉄道駅端末交通手段の状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 61
第 6 節 まちづくりに関する取組みの状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 62
1 豊中市におけるまちづくり事業 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 62
第 7 節 交通空白地と交通支援検討地域の状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 63
1 鉄道駅勢圏の状況 ・・ 63

２交通空白地 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 65
３交通支援検討地域 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 66

第 ３ 章 問題点と課題 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 69
第 １ 節 計画に基づく取組みの状況と評価・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 70
第 ２ 節 豊中市における交通の問題点と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 80

第 ４ 章 基本理念と基本方針 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 85
第 １ 節 基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 86
第 ２ 節 基本方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 86
第 ３ 節 目指すべき公共交通体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 87
１豊中市における公共交通の考え方 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 87
２豊中市における公共交通の将来像 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 88

第 ５ 章 取り組むべき施策 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 91
第 １ 節 施策体系・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 92
第 ２ 節 取り組むべき施策・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 93

第 ６ 章 取組みの推進 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 111
第 １ 節 実施主体と実施スケジュール・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・112
第 ２ 節 各主体の役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・113
第 ３ 節 計画の推進・管理体制・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・114
第 ４ 節 目標と評価指標の設定・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・116
１ 計画目標の考え方と設定 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・116
２ 評価指標の設定 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・118

参考資料 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 123
参考１ 用語集 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・124

第１章　豊中市公共交通改善計画について

第１章 豊中市公共交通改善計画について

第１節 計画概要

1 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(*1)及びバス停勢圏(*2)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(*3)や DX（デジタルトランスフォーメーション）(*4)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「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく地域公共交通計画として策定するものです。

2 計画期間

本計画の目標年度は、令和 10 年度（2028 年度）までとします。

また、目標の達成状況や社会・経済情勢などの変化に対応した次期計画を策定する予定です。

3 計画の区域

本計画の対象とする区域は、「豊中市全域」とします。

（*）印の付いている用語は、巻末の用語集に説明を記載しています。

4 計画の位置づけ

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、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。

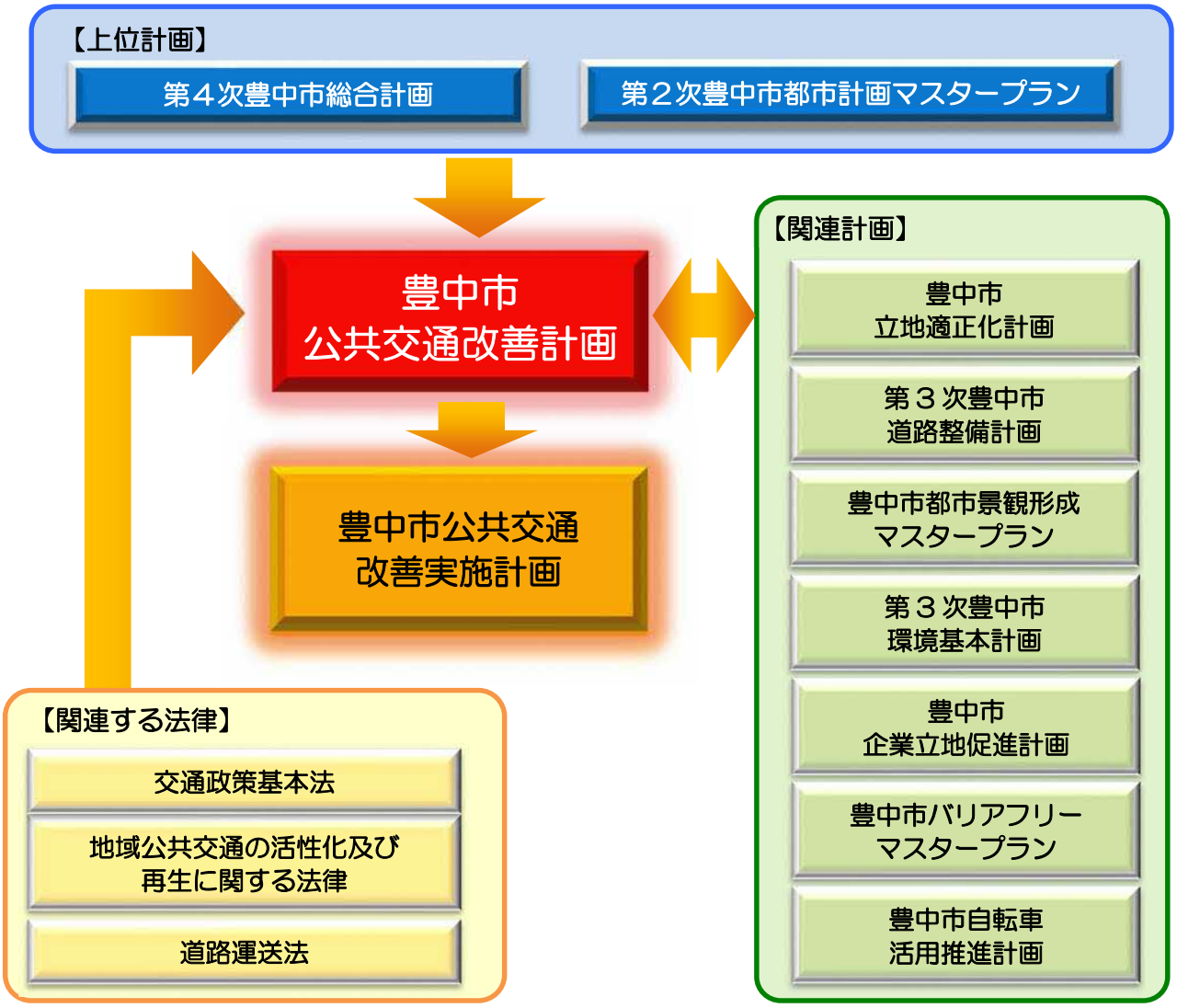


図 1.1　豊中市公共交通改善計画の位置づけ

5 本計画と SDGs との関わり

SDGs（持続可能な開発目標）とは、世界をよりよいものにするために、平成 27 年（2015 年）に国連サミットで定められた令和 12 年（2030 年）を期限とする、先進国を含む国際社会全体の 17 のゴール（目標）とそれを実現するための 169 のターゲットのことです。

本市は、令和 2 年度（2020 年度）「SDGs 未来都市」に選定され、「SDGs 未来都市計画」を策定しました。この計画に基づき、市民全員で SDGs を推進するため「40 万人のとよなか未来バトン」を合言葉に、取り組んでいます。

本計画の上位計画である「第 4 次豊中市総合計画」における取組みの方向性と SDGs に掲げられた理念や目標はおおむね合致しており、本計画を着実に取り組むことが、SDGs の達成につながるものと考えています。

SDGs の 17 のゴールのうち、本計画に特に関連するゴールは、「3 すべての人に健康と福祉を」、「7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに」、「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」、「11 住み続けられるまちづくりを」、「13 気候変動に具体的な対策を」、「17 パートナーシップで目標を達成しよう」です。本計画が目指す将来像を実現することによって SDGs のゴールを達成できるよう、本計画の取組みを推進します。

表 1.1　本計画が寄与すると考えられる SDGs のゴールと対応する主なターゲット

ゴール	ゴールの内容及び対応する主なターゲット
	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する 〔ターゲット 3.6〕 ・2020 年までに 、世界の道路交通事故による死傷者を半減させる。
	すべての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する 〔ターゲット 7.1〕 ・2030 年までに 、安価かつ信頼できる現代的エネルギーサービスへの普遍的アクセスを確保する。
	強靭（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る 〔ターゲット 9.1〕 ・すべての人々に安価で公平なアクセスに重点を置いた経済発展と人間の福祉を支援するために、地域・越境インフラを含む質の高い、信頼でき、持続可能かつ強靭（レジリエント）なインフラを開発する。
	包摂的で安全かつ強靭 レジリエント で持続可能な都市及び人間居住を実現する 〔ターゲット 11.2〕 ・2030 年までに 、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる 〔ターゲット 13.3〕 ・気候変動の緩和、適応、影響軽減及び早期警戒に関する教育、啓発、人的能力及び制度機能を改善する。
	持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する 〔ターゲット 17.17〕 ・さまざまなパートナーシップの経験や資源戦略を基にした、効果的な公的、官民、市民社会のパートナーシップを奨励・推進する。

１
２
３
４
５

第２章　豊中市における交通の現状について

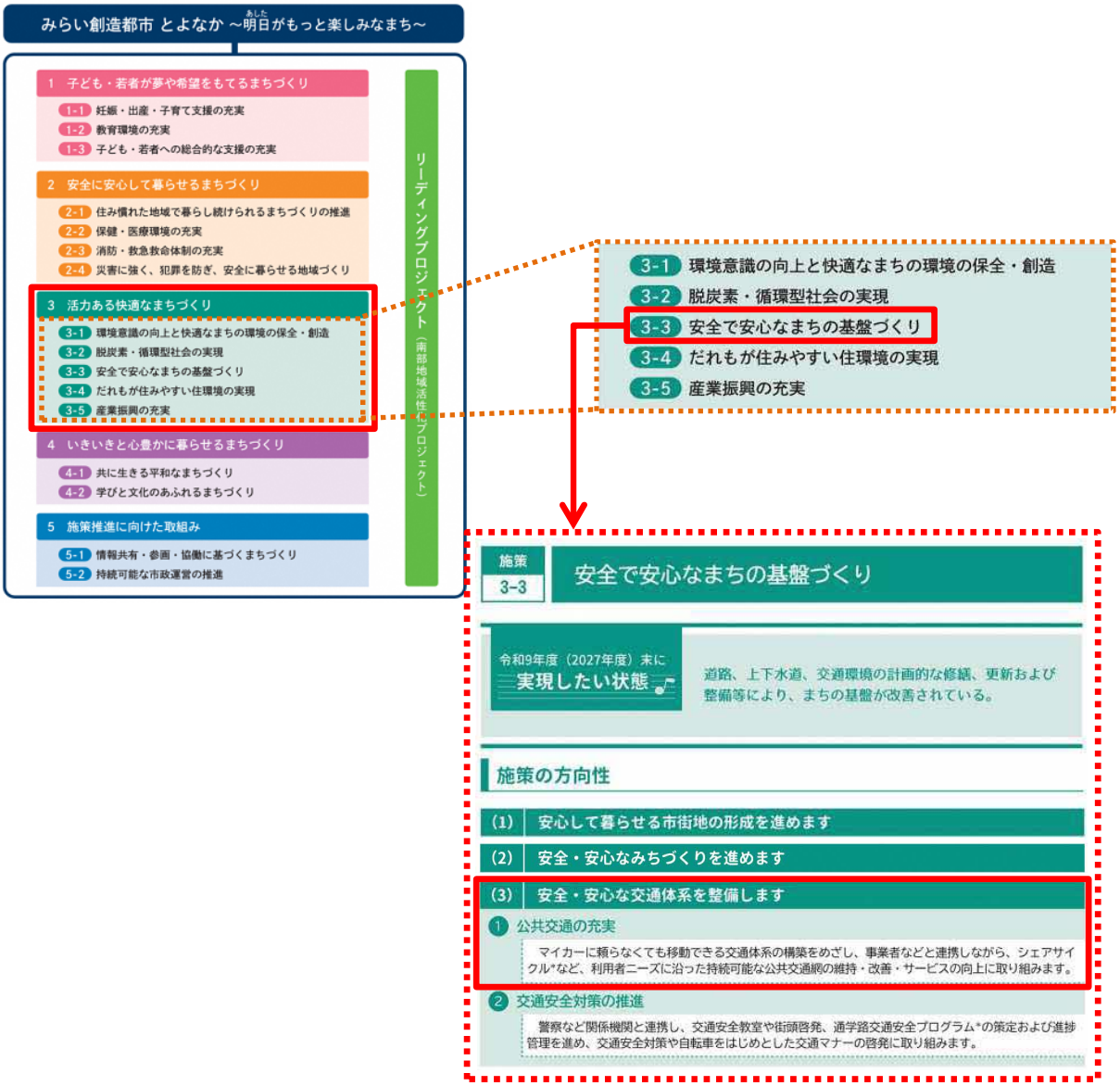
第２章　豊中市における交通の現状について

第１節　上位計画と関連計画

1　第４次豊中市総合計画

第４次豊中市総合計画は、平成 29 年（2017 年）12 月に策定され、まちの将来像「みらい創造都市 とよなか　～明日がもっと楽しみなまち～」の実現に向けた 5 つの施策体系を定め、市民・事業者・行政が本市の課題を共有するとともに、自治の基本原則のもと、それぞれの役割を意識しながら、協働して取り組むことを定めています。

また、「施策 3-3　安全で安心なまちの基盤づくり」の中で、公共交通に関する施策の方向性として、「安全・安心な交通体系を整備します」と位置づけています。



出典：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）

図 2.1　総合計画の施策体系と公共交通に関する施策の方向性

2 第２次豊中市都市計画マスタープラン

第２次豊中市都市計画マスタープランは、平成 30 年（2018 年）４月に策定され、「第４次豊中市総合計画」が掲げるまちの将来像や「豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」の将来展望人口を踏まえ、都市づくりの課題に対応するため、都市づくりの４つの目標とその実現に向けた重点的な視点を示しています。

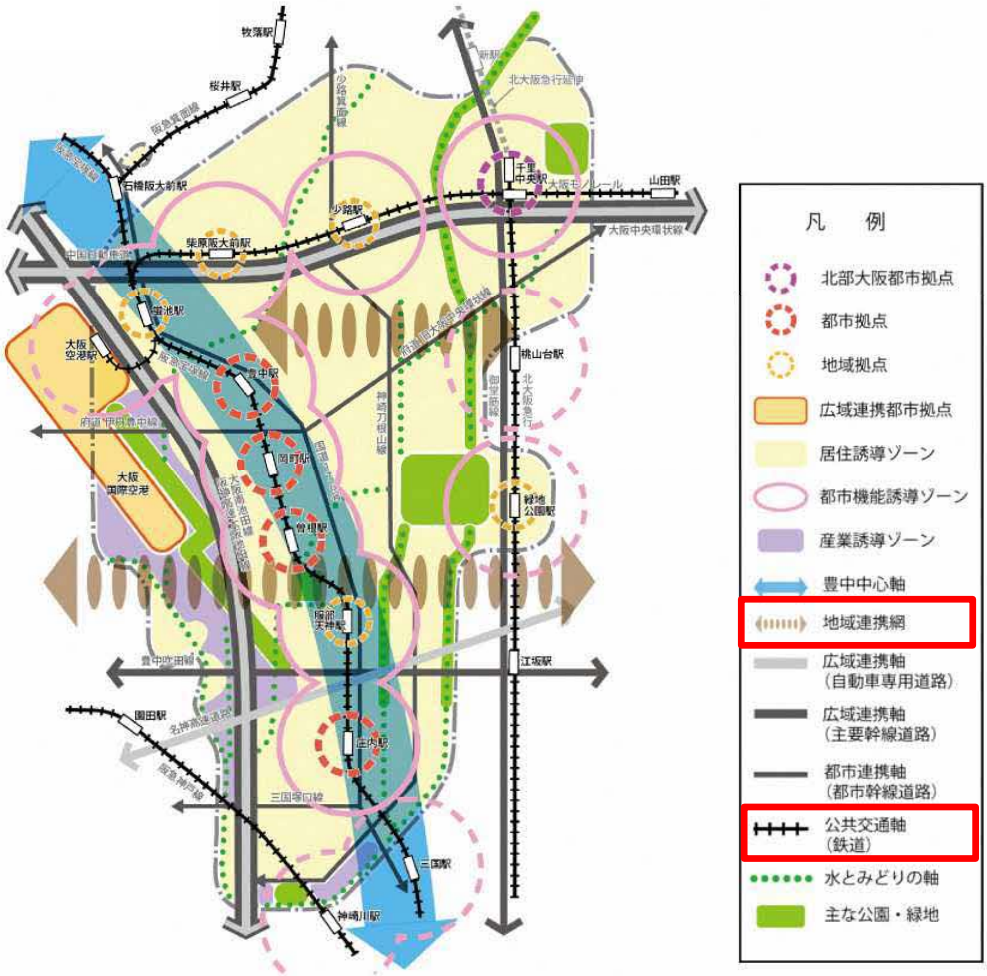
都市づくりの目標のうち、「目標① 活力あふれる便利で快適なまち」の中で、「誰もが移動しやすい交通環境づくり」を設定し、その実現に向けた方針において、公共交通の利便性向上、東西軸の強化など、便利で快適な交通機能の充実を進めるものとしています。

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）

図 2.2　都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標と方針

また、都市づくりの目標を実現するための都市空間の将来あるべき姿を示した「都市構造図」において、交通ネットワークと連携したコンパクトで利便性の高い都市空間を形成するため、都市構造を構成する要素として、様々な都市機能が集積する「拠点」、土地利用の基本的な枠組みを示す「ゾーン」、都市活動を支える交通体系や保全すべき自然環境の連なりを示す「都市軸」を位置づけています。

このうち「拠点」では都市活動や生活を支える拠点として各鉄道駅と大阪国際空港の周辺を、「都市軸」は鉄道 (*5) で構成される「公共交通軸」と市域内から拠点へのアクセスや拠点間の接続、さらには周辺都市を連絡するバス路線で構成される「地域連携網」を設定しています。

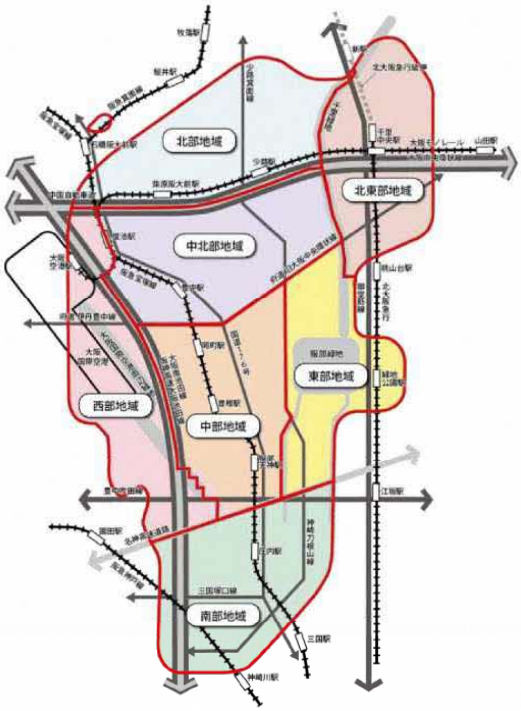


拠点	北部大阪都市拠点	商業・業務機能や高次都市機能が集積する北部大阪の中心的な拠点
	都市拠点	豊中駅・庄内駅周辺は商業・業務の中心、岡町駅は公共サービスの中心、曽根駅は文化・スポーツの中心として、都市全体に活力を与える拠点
	地域拠点	市民の日常生活を支える都市空間の形成を図る拠点
	広域連携都市拠点	人・物・情報が活発に行き交う交流の拠点
ゾーン	居住誘導ゾーン	公共交通の沿線地域で居住の誘導により人口密度の維持を図るゾーン
	都市機能誘導ゾーン	鉄道駅の徒歩圏で市民生活や都市活動に必要な都市機能の立地を図るゾーン
	産業誘導ゾーン	広域交通に恵まれた立地特性を活かし、流通業務施設などの事業所の集積を図るゾーン
都市軸	豊中中心軸	国道 176 号及び阪急宝塚線に沿った区域でさまざまな都市機能の集積により、市全体に活力を与える軸
	広域連携軸	自動車専用道路及び主要幹線道路で構成される周辺都市などとの広域的なネットワークを図る軸
	都市連携軸	都市幹線道路で構成される、市内及び隣接都市との連携を促進する軸
	公共交通軸 地域連携網	鉄道で構成される公共交通軸とバス路線で構成される地域連携網のネットワーク
	水とみどりの軸	公園・緑地や河川などで形成されるうるおいを創出する軸

出典：豊中市立地適正化計画改定版（令和 6 年（2024 年）2 月　豊中市）

図 2.3　都市計画マスタープランにおける都市構造図

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	千里ニュータウン及び上新田からなる千里緑地以東の地域
中北部	阪急宝塚線沿線地域で千里緑地以西及び府道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府道旧大阪中央環状線以南及び名神高速道路以北の地域
西部	阪神高速大阪池田線、大阪国際空港周辺緑地及び阪急蛍池駅以西の地域
東部	北大阪急行・御堂筋線沿線地域で天竺川以東及び名神高速道路以北の地域
南部	名神高速道路以南の地域



出典：豊中市立地適正化計画改定版（令和６年（2024 年）２月　豊中市）

図 2.4　都市計画マスタープランにおける地域区分図

3 豊中市立地適正化計画改定版

第２次豊中市都市計画マスタープランに示す「都市空間の将来像」では、居住・都市機能・産業の各誘導ゾーンや、バス路線充実に向けた地域連携網を設定し、居住の拡散防止による利便性の高い住環境の維持、事業所の操業環境の確保や生活サービス機能の維持・充実とともに、歩いて暮らせる都市づくりに取り組むものとしています。豊中市立地適正化計画は、その「都市空間の将来像」の実現のため、公共交通網の活用や居住と都市機能の誘導を目指す包括的計画として、平成 31 年（2019 年）１月に策定し、令和 ６年（2024 年）２月に改定しました。豊中市立地適正化計画改定版における「基本的な方針」、「誘導方針」及び「誘導区域」について、以下に示します。

（1）基本的な方針

＜基本的な方針＞
本市の特性を活かした土地利用誘導と拠点の魅力向上により、
多世代の人々に選ばれる都市づくり

（2）誘導方針

方針 1.　居住と産業の適切な土地利用誘導（ターゲット：多世代）

①居住と産業のそれぞれを誘導する区域を設定

◆居住誘導区域での良好な住環境の保全・形成

◆産業誘導区域での企業立地促進施策による産業振興の推進

②公共交通網で結ばれた拠点の魅力向上による居住誘導

◆地域特性を活かした各拠点の魅力向上

◆老朽公共施設の再編に伴う公共施設の多機能化と複合化による利便性向上

◆広域的拠点の特性を活かす都市機能の誘導による地域から市全域の活性化

方針 2.　南部地域の活力を高める都市づくり（ターゲット：子育て世代）

◆公共施設再編による地域拠点の形成

◆学校再編による教育環境の向上

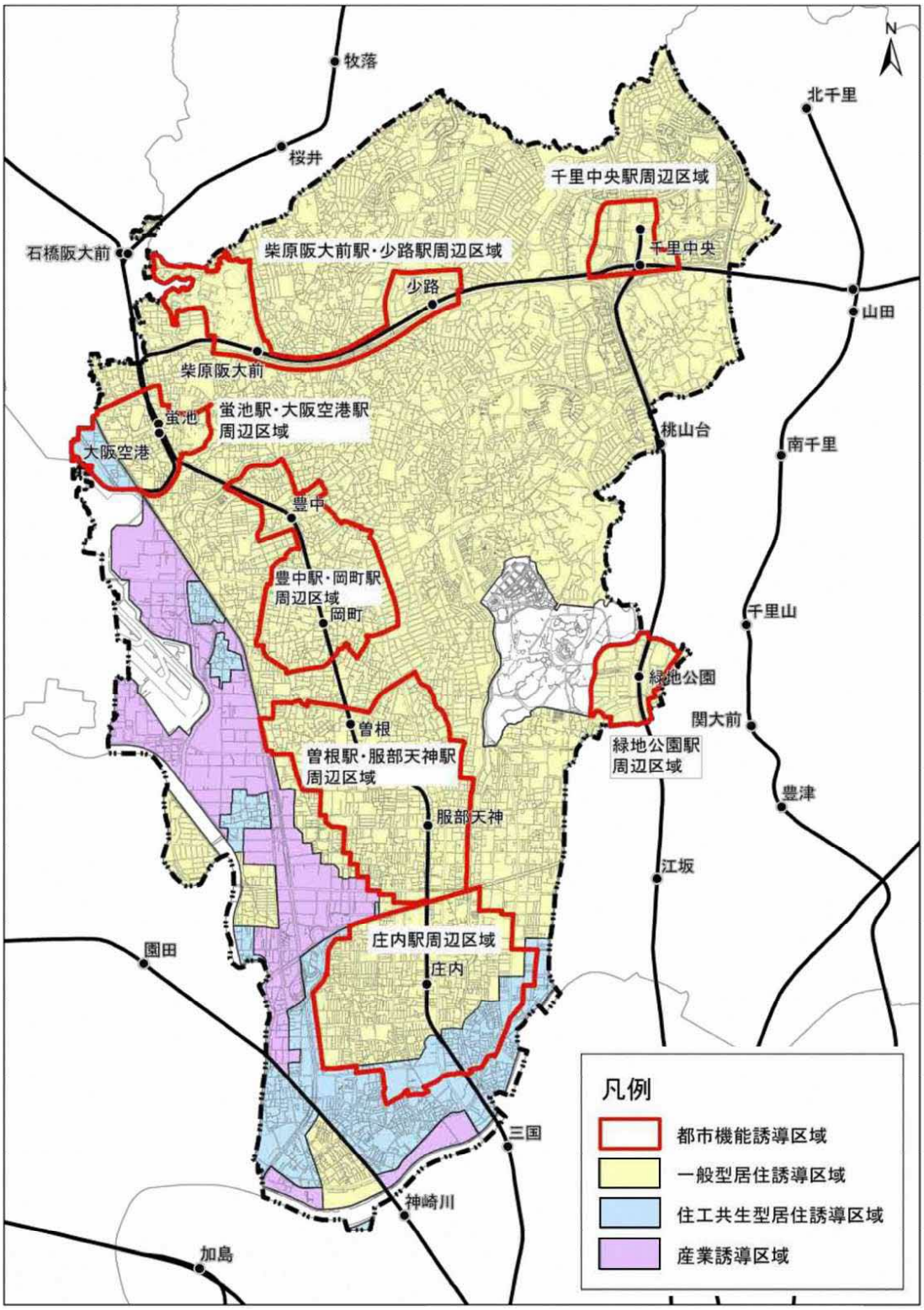
（3）立地適正化計画に定める誘導区域

立地適正化計画では、公共交通の沿線地域などで居住の誘導を図る「居住誘導区域」と、駅周辺などで多様な都市機能の誘導を図る「都市機能誘導区域」を定めるものとされています。本計画では、さらに、市街地特性を活かした土地利用を誘導するため、事業所の誘導を図る「産業誘導区域」を本市独自の誘導区域として設定するとともに、「居住誘導区域」については、主に住居系市街地において定める「一般型居住誘導区域」と、工業系市街地において、住宅と事業所が共生する土地利用の誘導を図る「住工共生型居住誘導区域」に区分して設定します。

また、用途地域の無指定地域及び大阪国際空港敷地の一部については、誘導区域設定の対象外とします。

（4）全市的な誘導区域

全市的な土地利用の誘導区域を以下に示します。



※　一般型居住誘導区域・住工共生型居住誘導区域・都市機能誘導区域は、「土砂災害特別警戒区域」、「土砂災害警戒区域」、「生産緑地地区（生産緑地法第 14 条による行為の制限が解除されたものを除く）」、「特別緑地保全地区」、「保安林」を除きます。

※　災害リスクについては、豊中市総合ハザードマップに示す情報を確認するなど、事前に把握しておくことが重要です。

出典：豊中市立地適正化計画改定版（令和 6 年（2024 年）2 月　豊中市）

図 2.5　全市的な土地利用の誘導区域

第 2 節　交通網整備の経過

1　交通網整備の経過

本市の前身である豊中村は、昭和２年（1927 年）４月に町制の施行により豊中町となり、昭和 11 年（1936 年）10 月に豊中町、麻田村、桜井谷村、熊野田村が合併して豊中市が誕生 (注 1) しました。

鉄道は、明治 43 年（1910 年）３月に阪急電鉄宝塚線の前身である箕面有馬電気軌道株式会社が梅田（現在の大阪梅田）～宝塚間及び石橋（現在の石橋阪大前）～箕面公園（現在の箕面）間で開業し、沿線は住宅地として開けはじめました。市内の駅は、岡町・服部天神の二つでしたが、開通の翌月に蛍池ができ、町の発展に伴い大正元年（1912 年）５月曽根、大正２年（1913 年）10 月豊中、昭和 26 年（1951 年）５月庄内が開設され、現在の６駅になり、市街地は駅を中心にしだいに発展していきました。

昭和 45 年（1970 年）２月に北大阪急行電鉄株式会社が江坂～万博中央口間で営業開始し、大阪市営地下鉄御堂筋線との相互乗り入れによる運行が行われ、万国博覧会が終了した翌日からは現在の千里中央～江坂間で運行されています。また、令和 6 年（2024 年）３月 23 日に千里中央～箕面萱野間が開業しました。

阪急宝塚線では、自動車の渋滞や市街地の分断等の問題解消に向け、昭和 57 年（1982 年）から平成 13 年（2001 年）にかけて行われた阪急宝塚線連続立体交差事業により、曽根から豊中にかけて線路が高架となり、14 箇所の踏切が撤去されています。

また、大阪モノレールの整備が進められ、平成２年（1990 年）に千里中央～南茨木間、平成６年（1994 年）9 月に柴原（現在の柴原阪大前）～千里中央間、平成９年（1997 年）４月に大阪空港～柴原（現在の柴原阪大前）間が営業を開始し、現在の鉄道ネットワークが形成されました。

バスは、昭和２年（1927 年）８月に阪急バス株式会社の前身である豊中乗合自動車株式会社が豊中駅前から豊中中学校前（現在の府立豊中高校）間の約 1.4km、昭和７年（1932 年）７月に桜井谷村営バスが豊中駅前から箕面間の約 5.7km でそれぞれ運行開始し、その後もバスネットワークが拡大していきました。昭和 33 年（1958 年）６月に旭ヶ丘団地、昭和 35 年（1960 年）９月に東豊中団地への乗り入れを開始し、現在の市内各地域と鉄道駅を結ぶバスネットワークが形成されました。

道路は、昭和 10 年（1935 年）８月に現在の国道 176 号（当時名称：大阪池田線）が完成しています。昭和 38 年（1963 年）７月に日本で初めてとなる高速道路である名神高速道路（栗東 IC～尼崎 IC）が開通し、市内には豊中インターチェンジが設置されました。昭和 42 年（1967 年）８月に阪神高速道路 11 号池田線（福島ランプ～豊中北ランプ）、昭和 45 年（1970 年）３月に大阪中央環状線、新御堂筋（国道 423 号）が開通しており、現在の道路ネットワークが構築されました。

空港は昭和 14 年（1939 年）１月に大阪第２飛行場として開場しています。昭和 34 年（1959 年）7 月に大阪国際空港となり、関西国際空港が開港する平成６年（1994 年）９月まで、国際線が発着する空の玄関口としての役割を担いました。

注 1：昭和 22 年（1947 年）に中豊島村、南豊島村、小曽根村が、昭和 28 年（1953 年）に新田村のうち大字上新田が、昭和 30 年（1955 年）に庄内町が編入し現在の市域となる。

表 2.1　本市における交通の歴史（1/2）

年号	項目	鉄道	モノレール	バス等	自転車	道路	空港	計画等
明治43年（1910年）3月	箕面有馬電気軌道（株）（現：阪急電鉄）梅田～宝塚間（現：大阪梅田駅、宝塚駅）、石橋～箕面公園間（現：石橋阪大前駅、箕面駅）開業、市内には岡町・服部天神停留所を開設（現：岡町駅・服部天神駅）	○						
4月	箕面有馬電気軌道（株）　蛍池停留所を開設（現：蛍池駅）	○						
大正元年（1912年）5月	箕面有馬電気軌道（株）　曽根停留所を開設（現：曽根駅）	○						
大正2年（1913年）10月	箕面有馬電気軌道（株）　豊中停留所を開設（現：豊中駅）	○						
大正7年（1918年）2月	箕面有馬電気軌道（株）は阪神急行電鉄（株）に社名を変更	○						
昭和2年（1927年）8月	豊中乗合自動車会社が豊中駅前～豊中中学校前（現：府立豊中高校）間の約1．4kmを営業開始			○				
昭和7年（1932年）7月	桜井谷村営バスが豊中駅前～箕面間の約5．7kmを営業開始			○				
昭和8年（1933年）12月	阪神合同バス（株）が桜井谷村営バスを吸収合併			○				
昭和10年（1935年）8月	大阪池田線が完成（現：国道176号）					○		
昭和14年（1939年）1月	大阪第二飛行場が開場（現：大阪国際空港）						○	
昭和18年（1943年）10月	阪神急行電鉄（株）は京阪電気鉄道（株）と統合し、京阪神急行電鉄（株）に改称	○						
昭和20年（1945年）9月	大阪第二飛行場が米極東空軍伊丹航空基地として占領軍に接収						○	
昭和21年（1946年）6月	阪神合同バス（株）は阪急バス（株）に社名変更			○				
昭和26年（1951年）5月	京阪神急行電鉄（株）　庄内駅を開設	○						
10月	伊丹航空基地と民間航空会社との共同使用が開始						○	
昭和33年（1958年）3月	占領軍が伊丹航空基地を日本政府に全面返還　「大阪空港」として使用開始						○	
6月	阪急バス（株）　旭ヶ丘団地と鉄道駅を結ぶ路線を運行開始			○				
昭和34年（1959年）7月	大阪空港は「大阪国際空港」に改称、第1種空港に指定						○	
昭和35年（1960年）4月	大阪市営バス　梅田～豊中駅前間運行開始			○				
9月	阪急バス（株）　東豊中団地と鉄道駅を結ぶ路線を運行開始			○				
昭和38年（1963年）5月	阪急バス（株）　千里ニュータウン線でワンマン運転開始			○				
7月	名神高速道路（栗東ＩＣ～尼崎ＩＣ）開通、豊中ＩＣを設置（※日本で初めて開通した高速道路）					○		
昭和39年（1964年）6月	大阪～東京間にジェット機就航						○	
昭和40年（1965年）11月	伊丹市営バス　空港線（ＪＲ伊丹駅・阪急伊丹駅～大阪国際空港）運行開始			○				
昭和42年（1967年）8月	阪神高速道路　11号池田線　福島ランプ～豊中北ランプ間開通					○		
昭和44年（1969年）2月	阪神高速道路　11号池田線　豊中北ランプ～大阪空港ランプ間開通					○		
昭和45年（1970年）2月	北大阪急行電鉄（株）　万博中央口～江坂間営業開始	○						
3月	北大阪急行電鉄（株）　万国博会場線の営業を終了　千里中央～江坂間営業開始	○						
9月	中国縦貫自動車道（吹田ＩＣ～豊中ＩＣ間）、阪神高速道路　11号池田線大阪空港ランプ～池田ランプ間、大阪中央環状線、新御堂筋（国道423号）開通	○						
昭和48年（1973年）4月	京阪神急行電鉄（株）は、阪急電鉄（株）に社名変更					○		
昭和50年（1975年）3月	北大阪急行電鉄（株）　緑地公園駅開設					○		
昭和52年（1977年）4月	大阪市営バス　梅田～豊中駅間廃止			○				
昭和57年（1982年）11月	阪急宝塚線連続立体交差事業工事開始（※自動車の渋滞や市街地の分断といった問題を解消するため高架工事を行い、服部元町から刀根山まで14か所の踏切を撤去）	○						

年号	まち（豊中市）での主な出来事
明治29年（1896年）4月	豊中村・麻田村・桜井谷村・熊野田村・中豊島村・南豊島村・小曽根村・庄内村・新田村になる
明治43年（1910年）7月	箕面有馬電気軌道（株）　豊中村、箕面村、神津村に電気供給開始
8月	
大正3年（1914年）8月	箕面有馬電気軌道（株）　豊中運動場周辺の豊中住宅地　分譲開始
大正4年（1915年）8月	第1回全国中等学校優勝野球大会を豊中運動場で開催
昭和2年（1927年）4月	豊中村は町制の施行により豊中町となる
昭和3年（1928年）6月	豊中町で水道の給水開始
昭和11年（1936年）10月	豊中町、麻田村、桜井谷村、熊野田村が合併、豊中市となる
昭和13年（1938年）8月	市役所旧庁舎が完成
昭和14年（1939年）3月	市章を制定
昭和22年（1947年）3月	中豊島村、南豊島村、小曽根村を編入
昭和28年（1953年）7月	三島郡新田村のうち大字上新田を編入
昭和29年（1954年）7月	岡上の町に市立豊中病院が開院
昭和30年（1955年）1月	豊能郡庄内町を編入、現市域になる
昭和33年（1958年）9月	庄内にスーパーマーケット（山ニストアー）開店
昭和37年（1962年）5月	市役所庁舎（第一庁舎）が完成
昭和39年（1964年）5月	待兼山町の大阪大学豊中キャンパス内で、50～30万年前のワニ（マチカネワニ）の化石が発見
昭和41年（1966年）10月	千里ニュータウン構想に基づき新千里北町が完成 キンモクセイとバラが市の木と花に決まる

※ 歴史の項目の記載事項に該当する交通モード（*6）に『○』を示す。また、着色部は現在の豊中市域で運行・整備されている時期を示す。

※ 豊中市の主な出来事での年表部の着色は、豊中市制の時期を示す。

表 2.2　本市における交通の歴史（2/2）

年号	項目	鉄道	モノレール	バス等	自転車	道路	空港	計画等
昭和61年（1986年）12月	阪急電鉄（株）　ダイヤ改正により豊中駅が急行停車駅に	○						
平成2年（1990年）6月	大阪モノレール　千里中央～南茨木間営業開始		○					
平成6年（1994年）9月	関西国際空港の開設に伴い、大阪国際空港の発着便は国内線のみに						○	
平成9年（1997年）11月	大阪モノレール　柴原（現：柴原阪大前）～千里中央間営業開始		○					
平成9年（1997年）4月	阪急宝塚線上り線　（曽根駅南～豊中駅北間）高架化	○						
平成9年（1997年）11月	大阪モノレール　大阪空港～柴原（現：柴原阪大前）間営業開始		○					
平成9年（1997年）11月	阪急宝塚線下り線　（曽根駅南～豊中駅北間）高架化	○						
平成10年（1998年）2月	バス運行補助路線　市立豊中病院線運行開始			○				
平成11年（1999年）7月	バス運行補助路線　クリーンランド線運行開始			○				
平成11年（1999年）7月	大阪国際空港ターミナルビル　リニューアルオープン						○	
平成13年（2001年）3月	阪急宝塚線連続立体交差事業完了	○						
平成15年（2003年）8月	阪急電鉄（株）　ダイヤ改正により蛍池駅が急行停車駅に	○						
平成16年（2004年）8月	阪急電鉄（株）　ポストペイ方式の交通系ＩＣカード「ＰｉＴａＰａ」利用開始	○						
平成18年（2006年）1月	阪急電鉄（株）　プリペイド方式の交通系ＩＣカード「ＩＣＯＣＡ」が利用可能に	○	○					
平成18年（2006年）2月	北大阪急行電鉄（株）・大阪モノレール　交通系ＩＣカード「ＰｉＴａＰａ」・「ＩＣＯＣＡ」利用開始		○					
平成21年（2009年）3月	阪急バス（株）　交通系ＩＣカード「ＰｉＴａＰａ」・「ＩＣＯＣＡ」市内全路線で利用可能に			○				
平成22年（2010年）12月	豊中市コミュニティバス「エコラボｂｕｓ（利倉循環線）」の実証運行開始（※曽根駅と原田・利倉地域を結び、多くの人に公共交通を利用してもらい二酸化炭素の排出を抑えることを目的に運行。クリーンランド線は運行休止。）			○				
平成24年（2012年）4月	阪急バス（株）・阪急田園バス（株）・阪神バス（株）で利用可能なプリペイド方式の交通系ＩＣカード「ｈａｎｉｃａ」を導入			○				
平成25年（2013年）3月	阪急電鉄（株）・北大阪急行電鉄（株）・大阪モノレール　交通系ＩＣカード全国相互利用サービス開始			○				
平成25年（2013年）3月	豊中市コミュニティバス「エコラボｂｕｓ」の実証運行終了　運行休止していたバス運行補助路線「クリーンランド線」運行開始			○				
平成26年（2014年）12月	阪急バス（株）　岡町加島線が廃止			○				
平成28年（2016年）4月	阪急バス（株）　交通系ＩＣカード全国相互利用サービス開始			○				
平成29年（2017年）2月	北大阪急行電鉄（株）　北大阪急行線延伸事業（千里中央～新箕面（仮称））約2.5km）市内で工事開始				○			
平成30年（2018年）3月	阪急バス（株）　バスロケーションサービスを豊中市を含む全路線で提供開始					○		
令和元年（2019年）2月	「豊中市公共交通改善計画」の策定						○	
令和元年（2019年）10月	西部地域デマンド型乗合タクシー事業の開始							
令和元年（2019年）11月	シェアサイクルの実証実験の開始						○	
令和2年（2020年）10月	阪急バス（株）　阪北線及び吹田線の路線再編実施			○				
令和3年（2021年）1月	「豊中市自転車活用推進計画」の策定							○
令和3年（2021年）3月	バス運行補助路線　市立豊中病院線の廃止			○				
令和4年（2022年）4月	東西軸バス路線（豊中東西線）の運行開始			○				
令和4年（2022年）4月	南部地域デマンド型乗合タクシー事業の開始			○				
令和4年（2022年）4月	阪急バス（株）　千里ニュータウン線で電気バスを導入・運行開始			○				
令和4年（2022年）11月	シェアサイクル本格実施							
令和5年（2023年）11月	阪急バス（株）　阪北線（梅田系統）・豊中西宮線・空港宝塚線が廃止			○				
令和6年（2024年）3月	北大阪急行電鉄（株）　北大阪急行電鉄南北線延伸区間（千里中央～箕面萱野　約2.5km）	○						
令和6年（2024年）3月	阪急バス（株）　北大阪急行電鉄南北線延伸区間に伴う豊中市内線の一部及び阪北線（新大阪～柴原阪大前駅・箕面系統）での運行内容変更を実施			○				

年号	まち（豊中市）での主な出来事
平成4年（1992年）11月	市役所第二庁舎が完成
平成7年（1995年）1月	阪神・淡路大震災で府内最大の被害
平成9年（1997年）11月	市立豊中病院が柴原町に移転
平成13年（2001年）4月	特例市に移行
平成20年（2008年）2月	千里文化センター「コラボ」オープン
平成24年（2012年）4月	中核市に移行
平成29年（2017年）1月	豊中市立文化芸術センター　グランドオープン
令和5年（2023年）2月	庄内コラボセンター「ショコラ」　オープン

出典：新修豊中市史「第二巻 通史２（近代・現代）」、豊中市資料、阪急電鉄株式会社 HP、北大阪急行電鉄株式会社 HP、大阪高速鉄道株式会社 HP、阪急バス株式会社 HP、伊丹市交通局 HP、関西エアポート株式会社 HP、阪神高速道路株式会社 HP

第 3 節　公共交通を取り巻く概況

1 地勢

本市は、北部の丘陵地、中央部の段丘（台地）、南部及び西部の低地の大きく 3 地域で構成されており、北部に高く南部に向かって標高が低くなっています。

北部の丘陵地は標高が概ね 50m～130m、中部の台地は標高 10m～50m、南部の平地では標高が 10m 以下となっています。

丘陵地と台地の間に南ないし南西に流下する猪名川、千里川、天竺川や、南部を西に貫流する神崎川などの河川により、本市の地形は、丘陵地として千里丘陵、刀根山丘陵、台地として豊中台地、低地として猪名川低地、西大阪平野などに区分されます。

丘陵地には、北東部を中心にひろがる千里丘陵と北西部に分布する刀根山丘陵があり、これらは千里川によって区分されています。千里丘陵は、なだらかな丘陵地で、その大部分が千里ニュータウンなどの住宅地となっています。刀根山丘陵は、待兼山、刀根山を含む小規模な丘陵地で、豊中市域はなだらかな地形でありますが、箕面市側は急斜面となっています。

中央部の段丘（台地）は、丘陵部の周辺部や低地との間に広くみられる平坦な地形です。地形的位置や標高などによって高位・中位・低位に区分され、高位段丘は千里丘陵の周辺部や刀根山丘陵の尾根頂部、中位段丘は桜塚付近の中央部に、低位段丘は猪名川と千里川沿いにそれぞれまとまってみられます。

低地は、猪名川と神崎川沿いに広がってみられ、千里川や天竺川沿いの谷底部などにもわずかにみられます。南部にひろがる西大阪平野は大部分が標高 4m 以下であり、市内で最も地盤が低い地域です。また、天竺川沿いは台地以南の約 1km の間で天井川となっており、低地の猪名川沿いには自然堤防などの微高地がみられます。

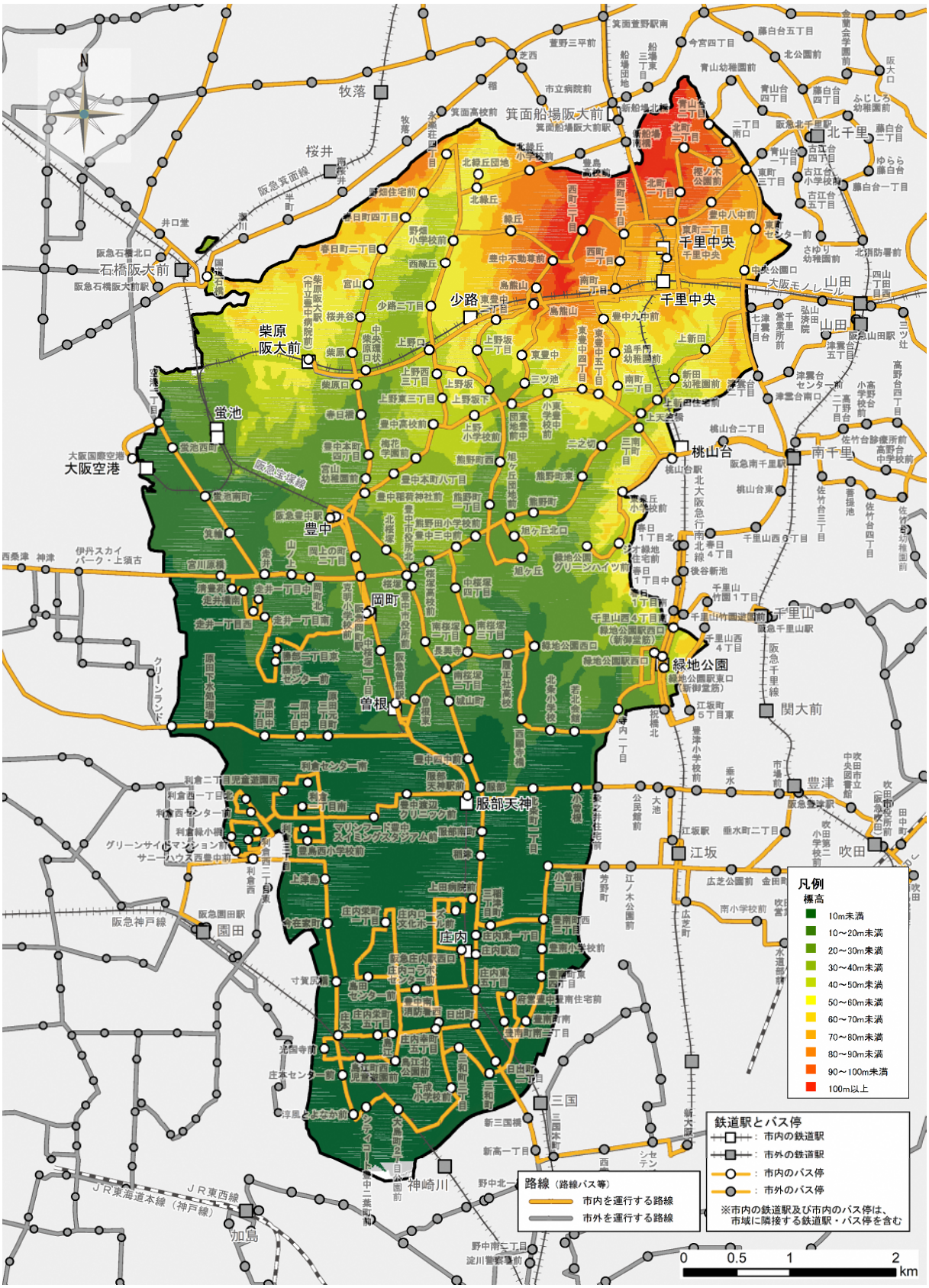


図 2.6　豊中市の地勢（標高）の状況

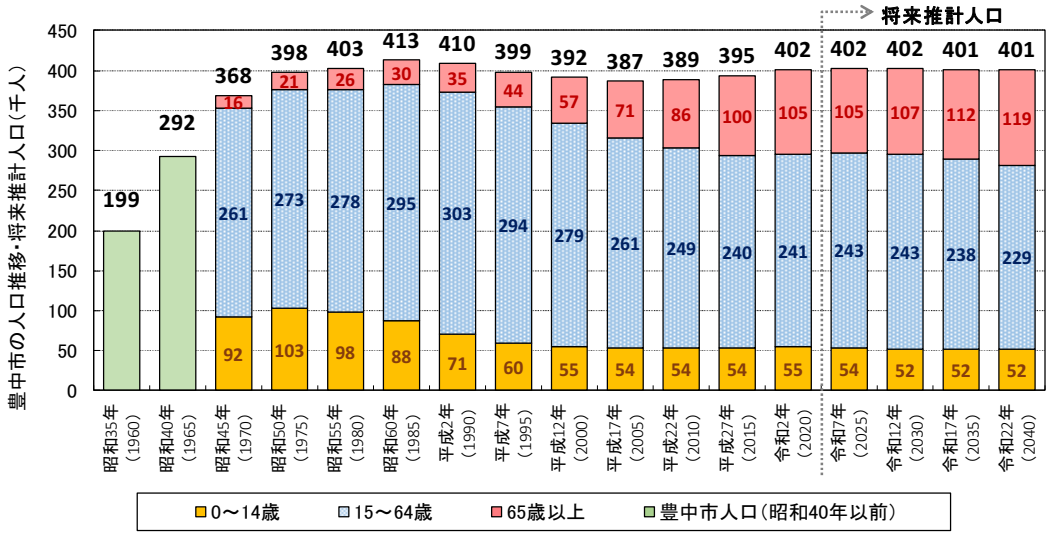
2 人口

（1）人口の推移

本市の人口は、昭和 60 年（1985 年）をピークに平成 17 年（2005 年）まで減少傾向にありましたが、この年を起点に微増傾向へと転じており、令和 2 年（2020 年）で約 40 万人です。

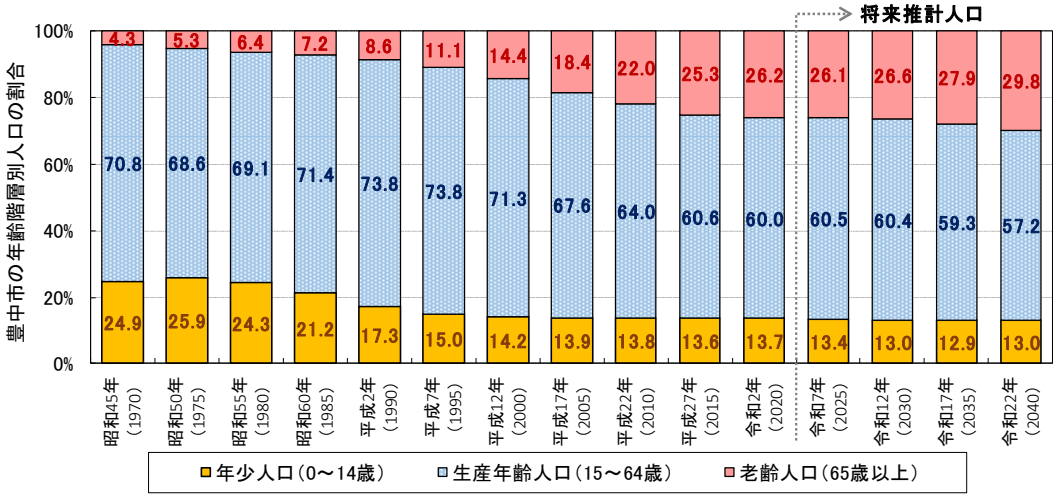
高齢化率[*7]（65 歳以上人口割合）は増加傾向にあり、令和 2 年（2020 年）時点で約 26%と、超高齢社会（高齢化率が 21%以上）に突入しています。年少人口は平成 17 年（2005 年）まで減少し、その後横ばいで、令和 2 年（2020 年）時点では約 14%です。

今後は、本市において、さまざまな取組みを推進することにより、現状の 40 万人を維持するものと予測されています。



※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 2.7　豊中市の人口推移と将来推計人口

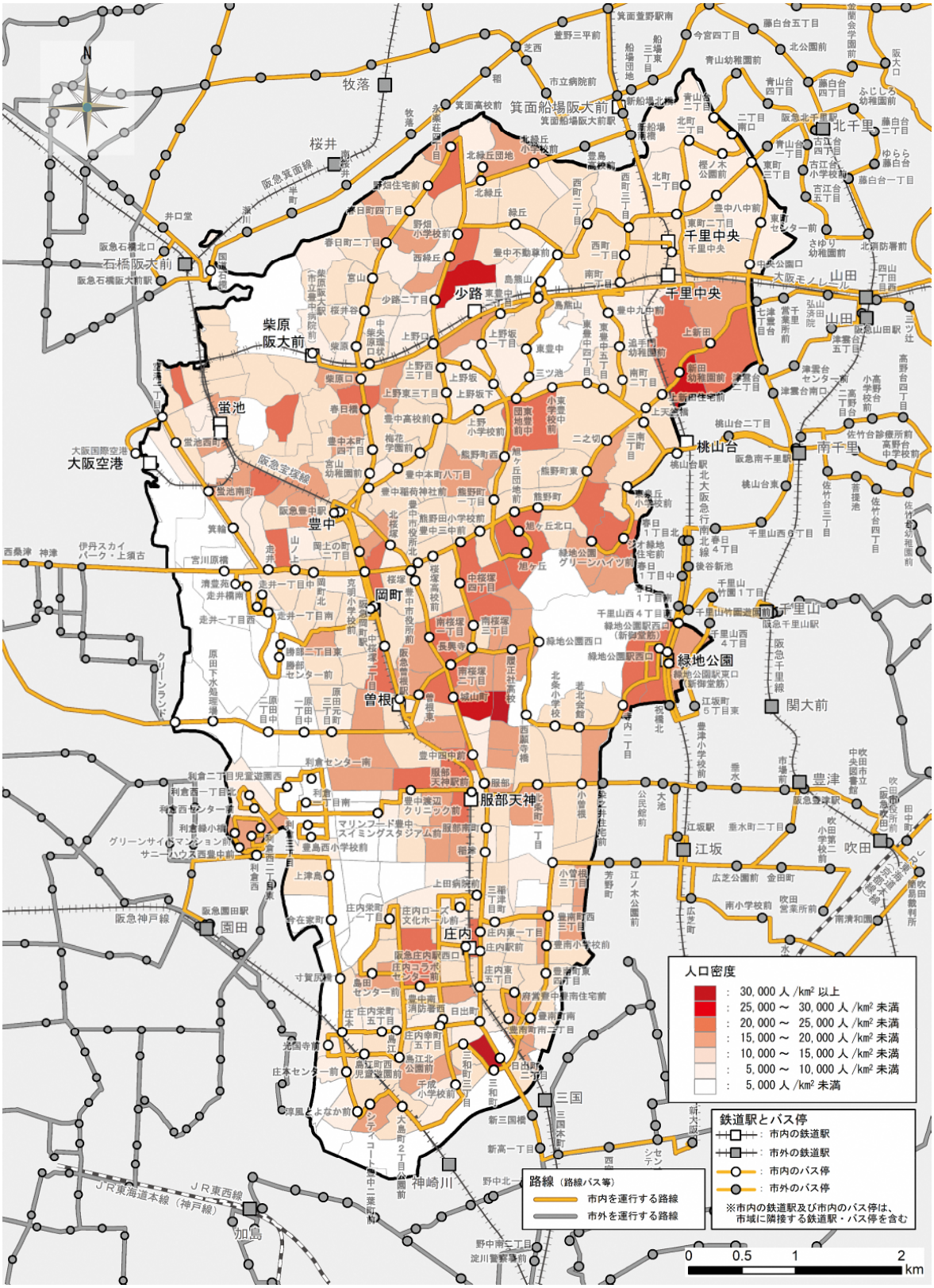


※昭和 45 年（1970 年）から令和 2 年（2020 年）は各年 10 月 1 日現在
※将来推計人口：第 4 次豊中市総合計画後期基本計画（令和 5 年（2023 年）3 月　豊中市）による
出典：国勢調査（昭和 35 年（1960 年）～令和 2 年（2020 年））

図 2.8　豊中市の年齢階層別人口割合の推移

（2）人口密度

町丁目別に人口密度をみると、比較的新しく建てられたマンションや団地の集合住宅が立地する町丁目において、人口密度が高くなっています。



※令和２年（2020 年）10 月１日現在
出典：令和２年（2020 年）国勢調査

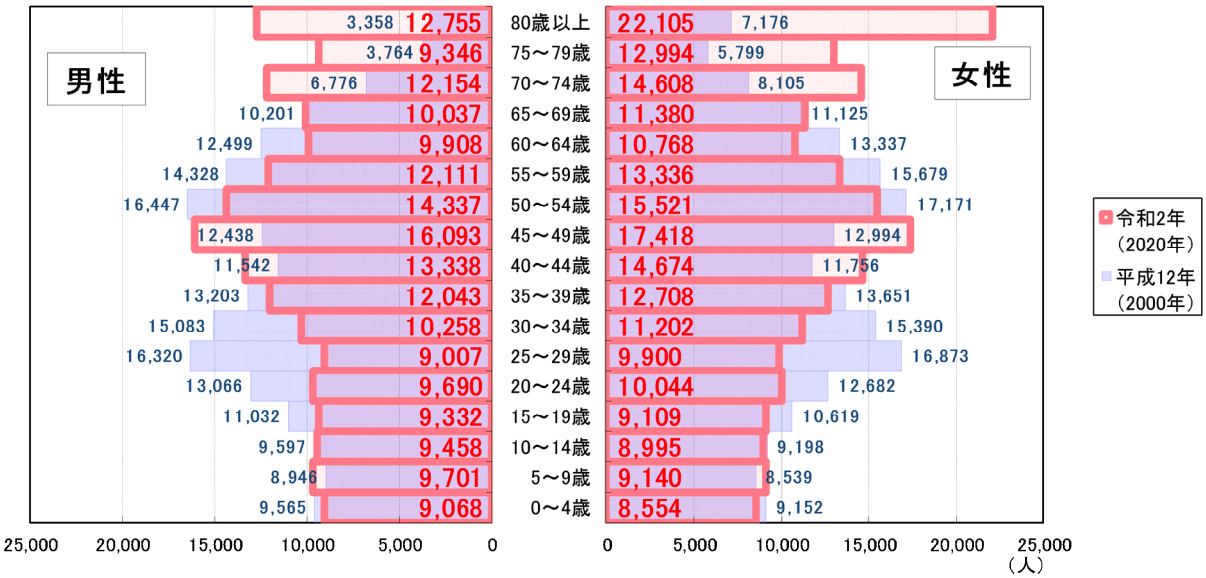
図 2.9　豊中市の町丁目別人口密度

（3）年齢別人口

人口ピラミッドによる年齢別比較をみると、生産年齢人口の中でも、特に「15 歳から 34 歳」、「50 歳から 64 歳」の人口が減少しています。

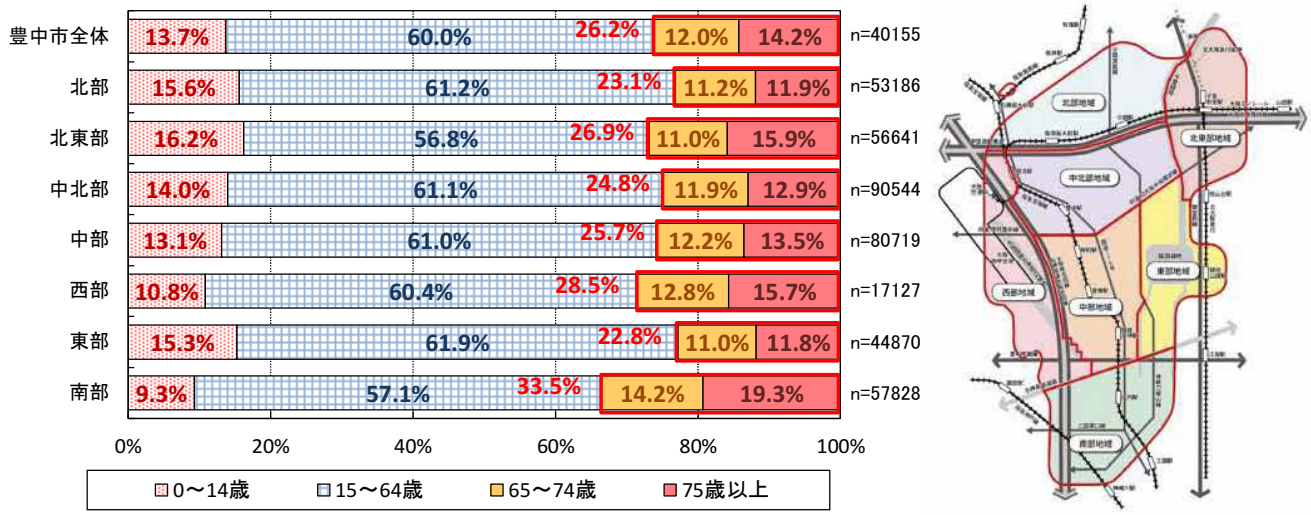
地域別の状況をみると、14 歳以下の年少人口の割合は、北部地域、北東部地域及び東部地域が他の地域と比べると高く、65 歳以上の高齢者人口の割合は、南部地域では約 34%となるなど、市域全域で高齢化率が約 26%となる状況となっています。

町丁目別に高齢者人口割合をみると、40%を超過している町丁目が、西部地域及び南部地域の一部で見受けられます。



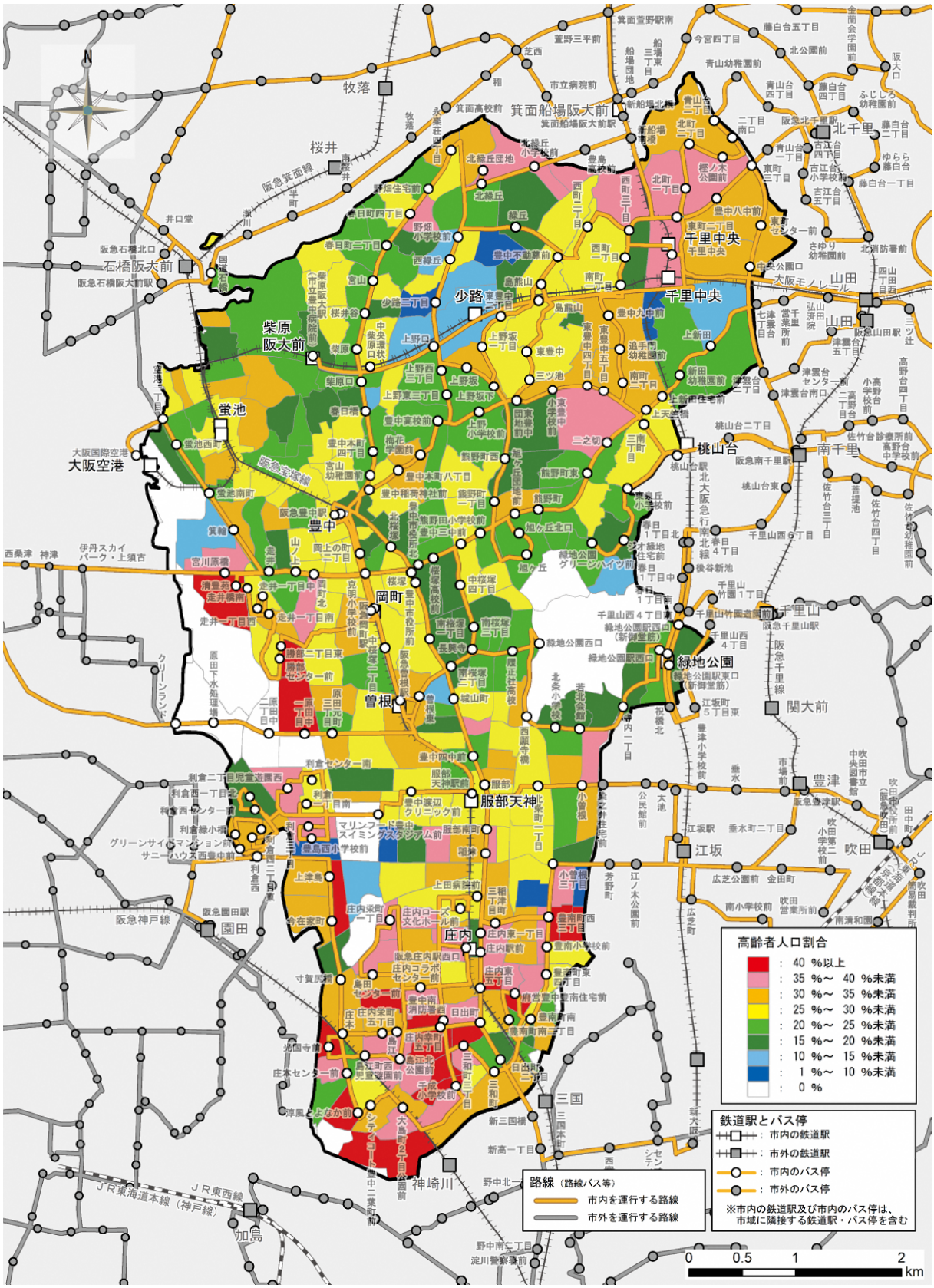
※各年 10 月 1 日現在
出典：国勢調査（平成 12 年（2000 年）、令和 2 年（2020 年））

図 2.10　人口ピラミッドによる年齢別比較



※令和 2 年（2020 年）10 月 1 日現在
※地域区分図は、「豊中市立地適正化計画改定版（令和 6 年（2024 年）2 月 豊中市）」による
出典：国勢調査（令和 2 年（2020 年））

図 2.11　地域別年齢構成割合



※令和２年（2020 年）10 月１日現在
出典：令和２年（2020 年）国勢調査

図 2.12　豊中市の町丁目別高齢者人口割合

3 移動に対する市民の意識

（1）公共交通利用状況調査による市民の移動状況

令和４年（2022 年）５月に実施した「公共交通利用状況調査」をもとに、移動に対する市民の意識として、移動制約の状況、通勤・通学、買い物及び通院時における移動状況をまとめます。

1）調査概要

a）調査方法

公共交通利用状況調査は、次の方法により調査を実施しています。

表 2.3　公共交通利用状況調査の実施概要

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(*8) 実証実験について】認知状況 【属　性】

2）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。

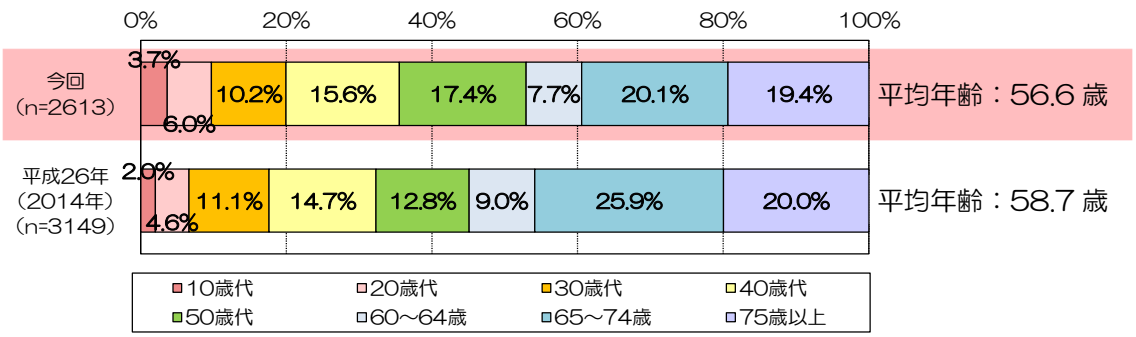


図 2.13　回答者の年齢

【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%

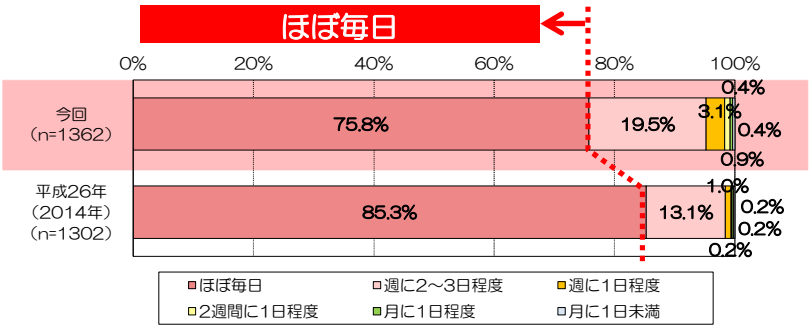
3）通勤・通学目的での移動状況

a）最もよく行く通勤・通学先の外出頻度

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・通学の外出頻度を年齢別で見ると、「ほぼ毎日」の割合は 10 歳代で最も高く、年代が上がるにつれて、「週に 2～3 日程度」が増加しています。

【通勤・通学の外出頻度】



【通勤・通学の外出頻度（年齢別）】

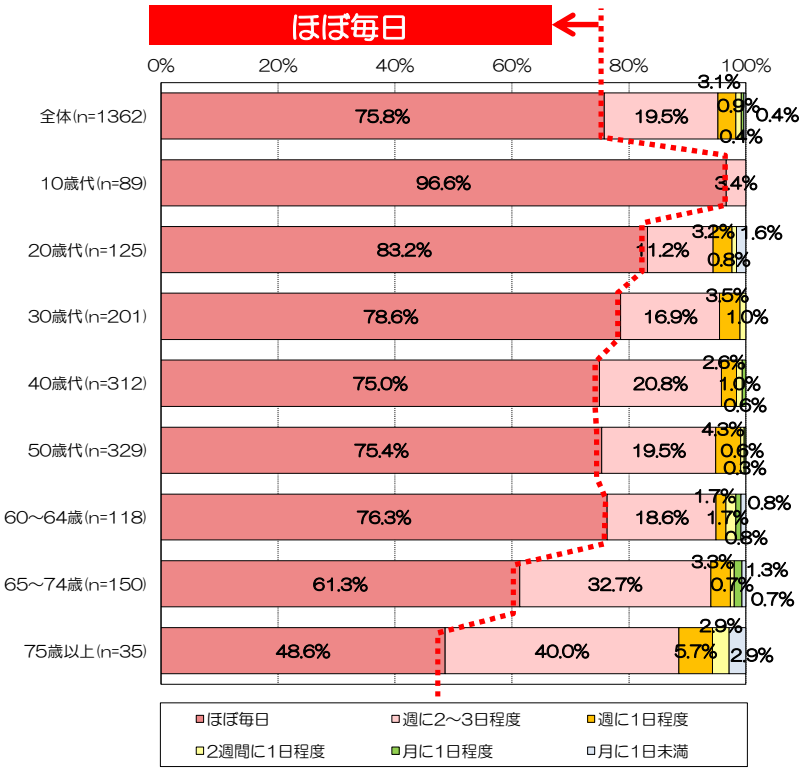


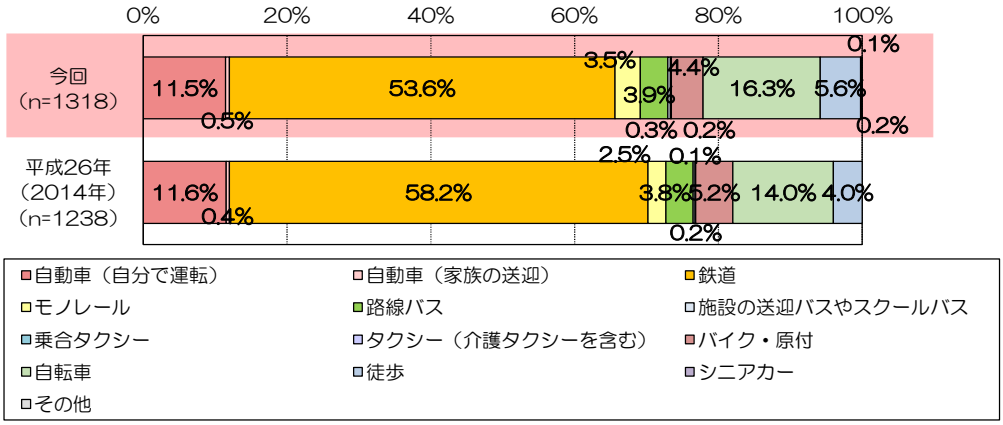
図 2.14　最もよく行く通勤・通学先の外出頻度

b）最もよく行く通勤・通学先への代表交通手段（*9）

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を住まいの地域別で見ると、「モノレール」は北部地域や西部地域、「路線バス（*10）」は北部地域、東部地域、中北部地域、「自転車」は南部地域において、他地域と比べて割合が高くなっています。

【通勤・通学の代表交通手段】



【通勤・通学の代表交通手段（住まいの地域別）】

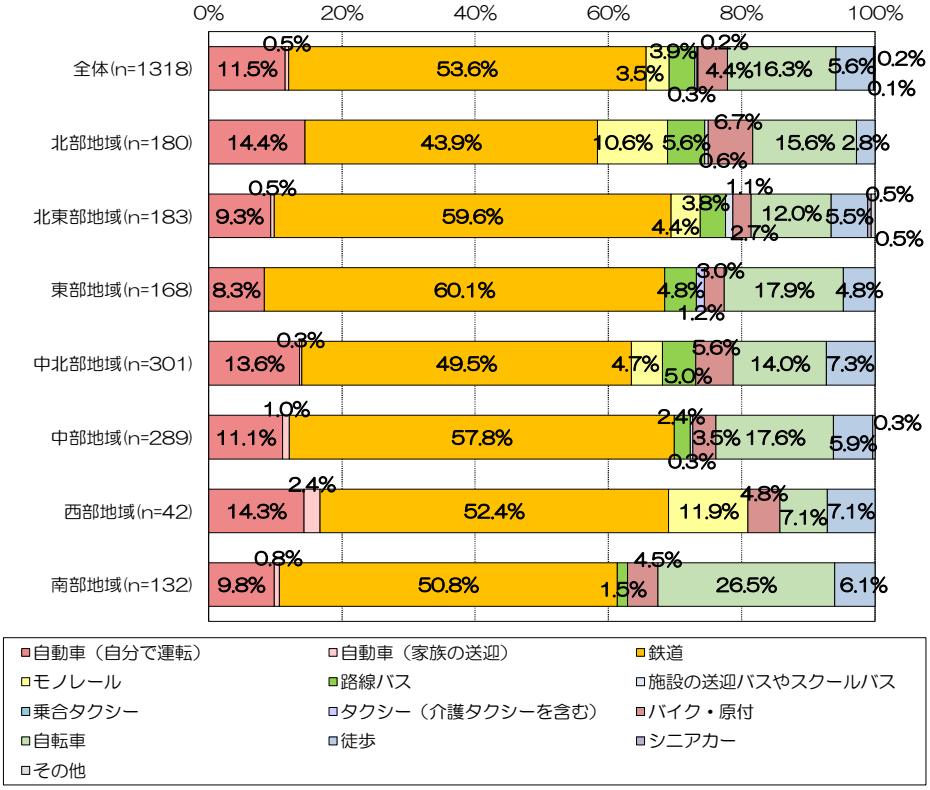


図 2.15　最もよく行く通勤・通学先への代表交通手段

c）最もよく行く通勤・通学先

通勤・通学先は、全ての地域で大阪市が最も多く、次いで豊中市内、吹田市の順です。また、前回調査時とほぼ同じ傾向です。

通勤・通学の総トリップ(*11)数は、前回調査時と比べて、約 1,200 トリップ/日増加しています。

【通勤・通学の外出先とトリップ数】

＜今回（令和４年（2022 年））＞

（単位：トリップ/日）

		外出先（目的地）																			合計
		豊中市内								豊中市外										特定できず	
		北部地域	北東部地域	東部地域	中北部地域	中部地域	西部地域	南部地域	豊中市内（不詳）	大阪市	吹田市	箕面市	池田市	茨木市	その他大阪府内	兵庫県伊丹市	兵庫県尼崎市	その他兵庫県内	その他		
住まいの地域（出発地）	北部地域	1,172	731	236	587	968	441	204	2,291	6,383	2,088	1,614	1,015	549	1,704	31	29	1,715	466	356	22,580
	北東部地域	129	2,103	506	62	425	97		853	8,646	3,024	1,758	459	1,266	3,101	0	416	851	862	484	25,042
	東部地域	536	999	367	611	942	98	409	1,733	8,761	4,960	687	89	551	856	243	50	495	298	211	22,896
	中北部地域	1,877	1,498	736	1,926	1,674	663	698	3,554	11,365	2,075	1,291	2,308	1,333	2,225	475	870	4,001	398	397	39,364
	中部地域	193	96	754	1,313	4,285	2,076	871	2,513	14,033	1,819	471	1,184	289	1,930	378	605	3,260	957	851	37,878
	西部地域	140	0	0	646	123	97	89	661	2,125	31	332	253	0	113	204	430	128	200	331	5,903
	南部地域	298	0	189	236	812	381	3,342	1,145	6,218	1,287	0	487	200	877	258	705	1,973	504	478	19,390
合計		4,345	5,427	2,788	5,381	9,229	3,853	5,613	12,750	57,531	15,284	6,153	5,795	4,188	10,806	1,589	3,105	12,423	3,685	3,108	173,053

＜前回（平成 26 年（2014 年））＞

（単位：トリップ/日）

		外出先（目的地）																			合計
		豊中市内								豊中市外										特定できず	
		北部地域	北東部地域	東部地域	中北部地域	中部地域	西部地域	南部地域	豊中市内（不詳）	大阪市	吹田市	箕面市	池田市	茨木市	その他大阪府内	兵庫県伊丹市	兵庫県尼崎市	その他兵庫県内	その他		
住まいの地域（出発地）	北部地域	1,015	1,179	275	1,751	844	364	457	1,228	7,914	1,157	430	1,035	1,359	1,753	146	421	1,064	773	0	23,165
	北東部地域	146	1,444	391	204	95	0	132	446	10,797	2,615	1,187	24	651	1,853	261	289	847	1,069	358	22,809
	東部地域	0	440	48	312	1,332	0	803	1,140	6,750	1,224	446	234	373	1,115	289	191	1,378	1,256	62	17,393
	中北部地域	643	1,557	320	2,855	1,782	430	453	3,125	18,794	3,404	1,284	777	606	3,455	337	426	1,936	2,415	589	45,188
	中部地域	475	72	26	636	3,134	1,009	1,782	2,438	14,785	2,174	1,129	378	550	2,466	720	440	2,151	1,271	785	36,421
	西部地域	557	0	0	1,002	22	310	0	828	2,094	234	191	269	0	137	424	282	508	149	52	7,059
	南部地域	0	146	0	178	899	657	2,902	987	8,953	964	146	893	193	454	201	429	666	612	513	19,793
合計		2,836	4,838	1,060	6,938	8,108	2,770	6,529	10,192	70,087	11,772	4,813	3,610	3,732	11,233	2,378	2,478	8,550	7,545	2,359	171,828

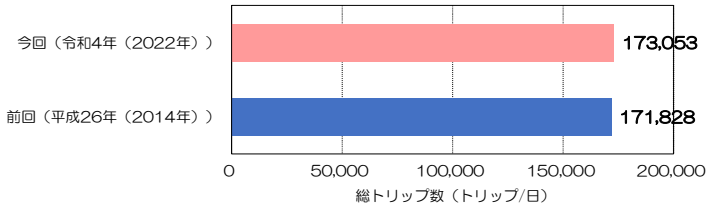
＜増減状況＞

（単位：トリップ/日）

		外出先（目的地）																			合計
		豊中市内								豊中市外										特定できず	
		北部地域	北東部地域	東部地域	中北部地域	中部地域	西部地域	南部地域	豊中市内（不詳）	大阪市	吹田市	箕面市	池田市	茨木市	その他大阪府内	兵庫県伊丹市	兵庫県尼崎市	その他兵庫県内	その他		
住まいの地域（出発地）	北部地域	157	-448	-39	-1,164	124	77	-253	1,063	-1,531	931	1,184	-20	-810	-49	-115	-392	651	-307	356	-585
	北東部地域	-17	659	115	-142	330	97	-132	407	-2,151	409	571	435	615	1,248	-261	127	4	-207	126	2,233
	東部地域	536	559	319	299	-390	98	-394	593	2,011	3,736	241	-145	178	-259	-46	-141	-883	-958	149	5,503
	中北部地域	1,234	-59	416	-929	-108	233	245	429	-7,429	-1,329	7	1,531	727	-1,230	138	444	2,065	-2,017	-192	-5,824
	中部地域	-282	24	728	677	1,151	1,067	-911	75	-752	-355	-658	806	-261	-536	-342	165	1,109	-314	66	1,457
	西部地域	-417	0	0	-356	101	-213	89	-167	31	-203	141	-16	0	-24	-220	148	-380	51	279	-1,156
	南部地域	298	-146	189	58	-87	-276	440	158	-2,735	323	-146	-406	7	423	57	276	1,307	-108	-35	-403
合計		1,509	589	1,728	-1,557	1,121	1,083	-916	2,558	-12,556	3,512	1,340	2,185	456	-427	-789	627	3,873	-3,860	749	1,225

：上位1位から5位までのトリップ数を示す。
：上位6位から10位までのトリップ数を示す。
：下位10位から6位までのトリップ数を示す。
：下位5位から1位までのトリップ数を示す。

【通勤・通学の総トリップ数の推移】



※ トリップ数は、アンケート結果に拡大係数を乗じた値としている。
※ 拡大係数は、10 歳代（15～19 歳）、20 歳代、30 歳代、40 歳代、50 歳代、60～64 歳、65～74 歳、75 歳以上の年齢層別に、平成 26 年 10 月 1 日現在の豊中市人口統計÷アンケートのサンプル数としている。
※ 各サンプルの外出頻度について、ほぼ毎日を 1 回／日、週に 2～3 日程度を 7 分の 2.5 回／日、週 1 日程度を 7 分の 1 回／日、2 週間に 1 日程度を 14 分の 1 回／日、月に 1 日程度を 30 分の 1 回／日、月に 1 日未満を 60 分の 1 回／日として、トリップ数の算出に反映している。

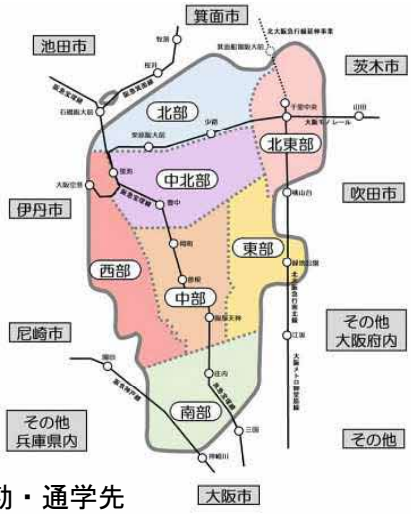


図 2.16　地域別でみた最もよく行く通勤・通学先

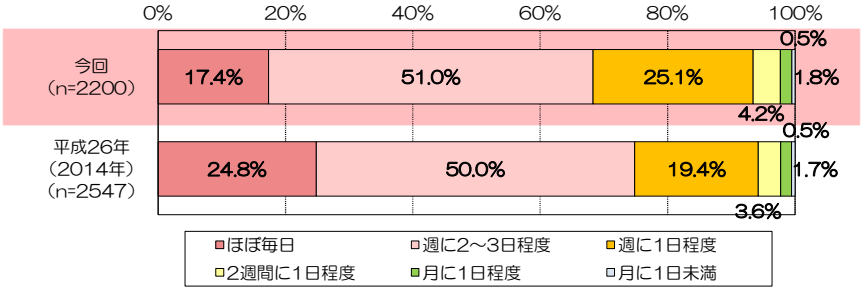
4）買い物目的での移動状況

a）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。

買い物の外出頻度を年齢別で見ると、年代が上がるにつれて、「ほぼ毎日」の割合が増加し、「週に 1 日程度」が減少しています。

【買い物の外出頻度】



【買い物の外出頻度（年齢別）】

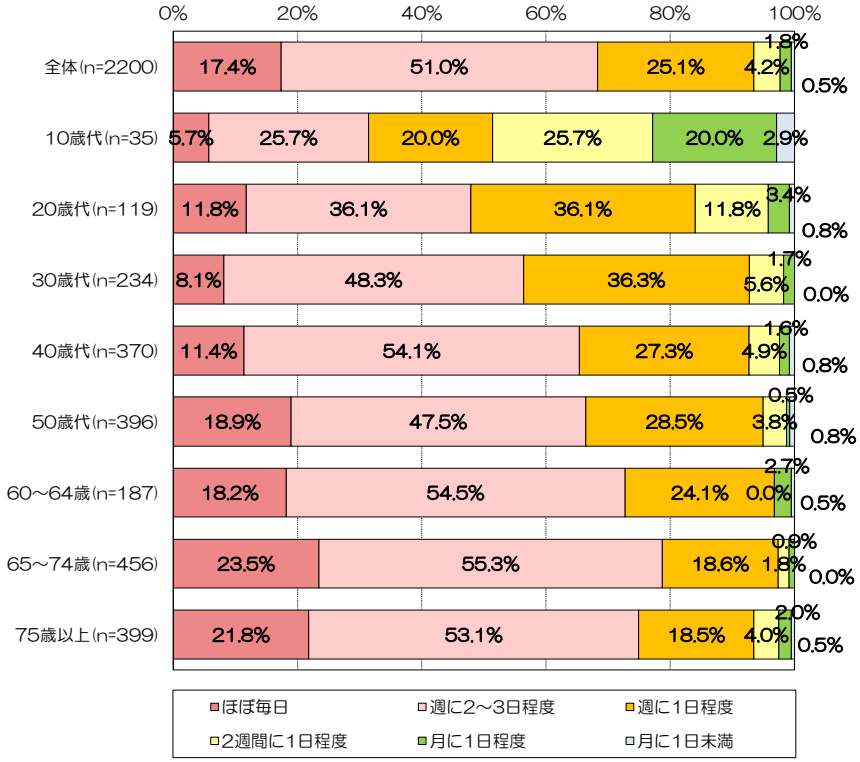


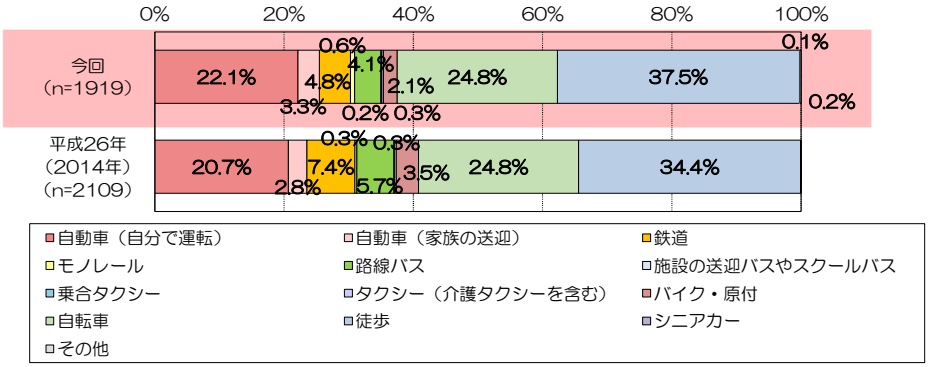
図 2.17　最もよく行く買い物先への外出頻度

b）最もよく行く買い物先への代表交通手段

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%、「自動車（自分で運転）」が約 2%増加しています。

買い物先への代表交通手段を住まいの地域別で見ると、「自転車」は中部地域、西部地域、南部地域、「徒歩」は北東部地域において、他地域と比べて割合が高くなっています。

【買い物先への代表交通手段】



【買い物先への代表交通手段（住まいの地域別）】

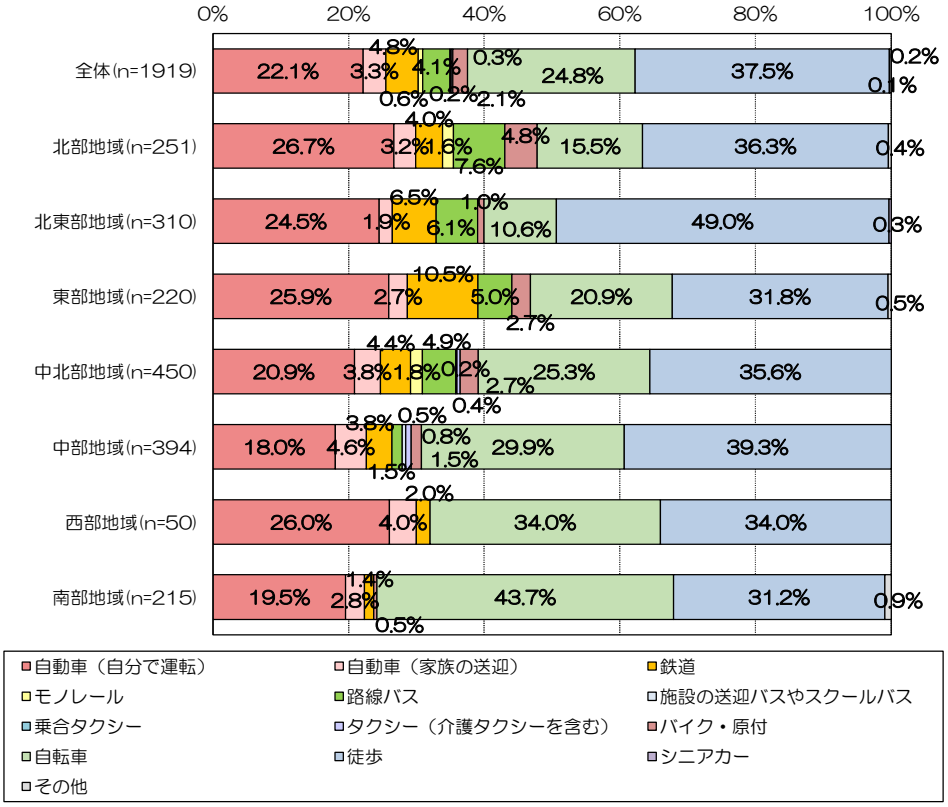


図 2.18　最もよく行く買い物先への代表交通手段

c）最もよく行く買い物先

買い物先は、全ての地域において地域内が最も多くなっています。また、前回調査時とほぼ同じ傾向です。

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の影響もあることから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。

【買い物の外出先とトリップ数】

＜今回（令和４年（2022 年））＞

（単位：トリップ/日）

		外出先（目的地）																	
		豊中市内							豊中市外										
		北部地域	北東部地域	東部地域	中北部地域	中部地域	西部地域	南部地域	大阪市	吹田市	箕面市	池田市	その他大阪府内	兵庫県伊丹市	兵庫県尼崎市	その他兵庫県内	その他	特定できず	合計
住まいの地域（出発地）	北部地域	7,689	1,046	74	1,078	68	88	97	154	188	874	541	21	0	0	0	0	415	12,333
	北東部地域	217	12,431	10	527	21	0	89	57	2,144	535	97	244	0	0	31	0	366	16,769
	東部地域	31	466	5,092	1,428	1,913	0	883	107	1,482	121	0	0	29	0	0	0	514	12,066
	中北部地域	717	780	281	17,248	2,337	1,639	483	182	254	136	72	113	38	38	12	34	1,032	25,396
	中部地域	0	2	287	541	18,102	86	1,504	74	55	6	0	0	282	83	0	0	739	21,761
	西部地域	0	0	0	280	90	1,116	80	151	0	19	88	0	130	576	50	0	59	2,639
	南部地域	0	0	74	469	21	0	12,342	661	71	0	0	0	54	34	0	0	761	14,487
合計		8,654	14,725	5,818	21,571	22,552	2,929	15,478	1,386	4,194	1,691	798	378	533	731	93	34	3,886	105,451

＜前回（平成 26 年（2014 年））＞

（単位：トリップ/日）

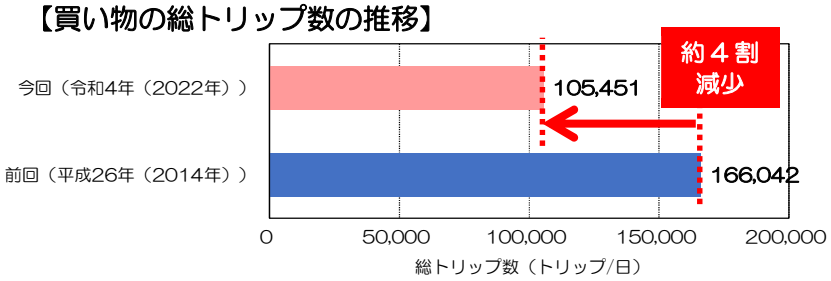
		外出先（目的地）																	
		豊中市内							豊中市外										
		北部地域	北東部地域	東部地域	中北部地域	中部地域	西部地域	南部地域	大阪市	吹田市	箕面市	池田市	その他大阪府内	兵庫県伊丹市	兵庫県尼崎市	その他兵庫県内	その他	特定できず	合計
住まいの地域（出発地）	北部地域	9,000	1,512	151	1,432	53	104	388	22	24	1,675	520	0	28	0	0	0	6,374	21,283
	北東部地域	378	10,032	116	1,589	9	0	728	114	2,169	183	0	0	22	0	0	0	10,372	25,712
	東部地域	92	220	5,207	205	1,117	137	292	181	599	38	0	0	194	10	0	0	3,345	11,637
	中北部地域	1,137	533	345	13,181	2,087	2,141	568	330	1,189	350	221	0	550	27	73	0	17,930	40,662
	中部地域	20	36	439	533	16,080	0	660	605	62	75	14	0	348	20	39	0	13,958	32,889
	西部地域	0	0	0	351	771	1,703	165	22	0	22	161	0	135	1,164	0	0	3,294	7,788
	南部地域	0	0	279	70	111	146	13,216	929	218	0	0	20	36	134	20	0	10,892	26,071
合計		10,627	12,333	6,537	17,361	20,228	4,231	16,017	2,203	4,261	2,343	916	20	1,313	1,355	132	0	66,165	166,042

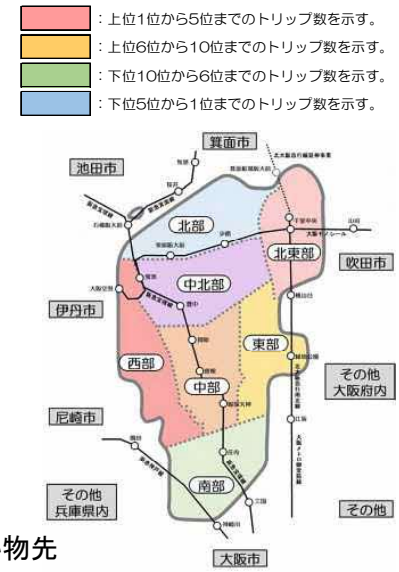
＜増減状況＞

（単位：トリップ/日）

		外出先（目的地）																	
		豊中市内							豊中市外										
		北部地域	北東部地域	東部地域	中北部地域	中部地域	西部地域	南部地域	大阪市	吹田市	箕面市	池田市	その他大阪府内	兵庫県伊丹市	兵庫県尼崎市	その他兵庫県内	その他	特定できず	合計
住まいの地域（出発地）	北部地域	-1,311	-466	-77	-354	15	-16	-291	132	164	-801	21	21	-28	0	0	0	-5,959	-8,950
	北東部地域	-161	2,399	-106	-1,062	12	0	-639	-57	-25	352	97	244	-22	0	31	0	-10,006	-8,943
	東部地域	-61	246	-115	1,223	796	-137	591	-74	883	83	0	0	-165	-10	0	0	-2,831	429
	中北部地域	-420	247	-64	4,067	250	-502	-85	-148	-935	-214	-149	113	-512	11	-61	34	-16,898	-15,266
	中部地域	-20	-34	-152	8	2,022	86	844	-531	-7	-69	-14	0	-66	63	-39	0	-13,219	-11,128
	西部地域	0	0	0	-71	-681	-587	-85	129	0	-3	-73	0	-5	-588	50	0	-3,235	-5,149
	南部地域	0	0	-205	399	-90	-146	-874	-268	-147	0	0	-20	18	-100	-20	0	-10,131	-11,584
合計		-1,973	2,392	-719	4,210	2,324	-1,302	-539	-817	-67	-652	-118	358	-780	-624	-39	34	-62,279	-60,591

【買い物の総トリップ数の推移】





※ トリップ数は、アンケート結果に拡大係数を乗じた値としている。

※ 拡大係数は、10 歳代（15～19 歳）、20 歳代、30 歳代、40 歳代、50 歳代、60～64 歳、65～74 歳、75 歳以上の年齢層別に、平成 26 年 10 月 1 日現在の豊中市人口統計÷アンケートのサンプル数としている。

※ 各サンプルの外出頻度について、ほぼ毎日を 1 回／日、週に 2～3 日程度を 7 分の 2.5 回／日、週 1 日程度を 7 分の 1 回／日、2 週間に 1 日程度を 14 分の 1 回／日、月に 1 日程度を 30 分の 1 回／日、月に 1 日未満を 60 分の 1 回／日として、トリップ数の算出に反映している。

図 2.19　地域別でみた最もよく行く買い物先

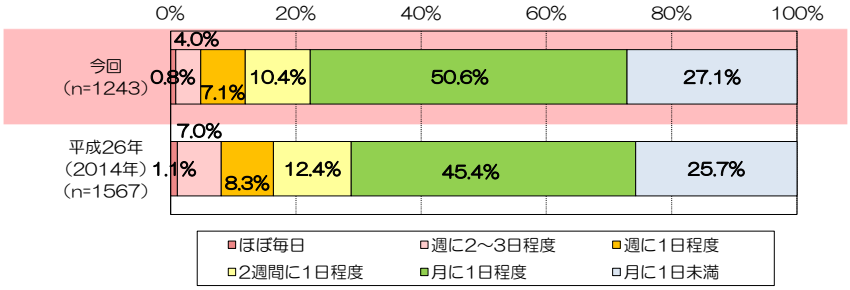
5）通院目的での移動状況

a）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。

通院の外出頻度を年齢別で見ると、65～74歳及び75歳以上は、「月に１日未満」の割合が他世代と比べて少なく、「月に１日程度」が多くなっています。

【通院の外出頻度】



【通院の外出頻度（年齢別）】

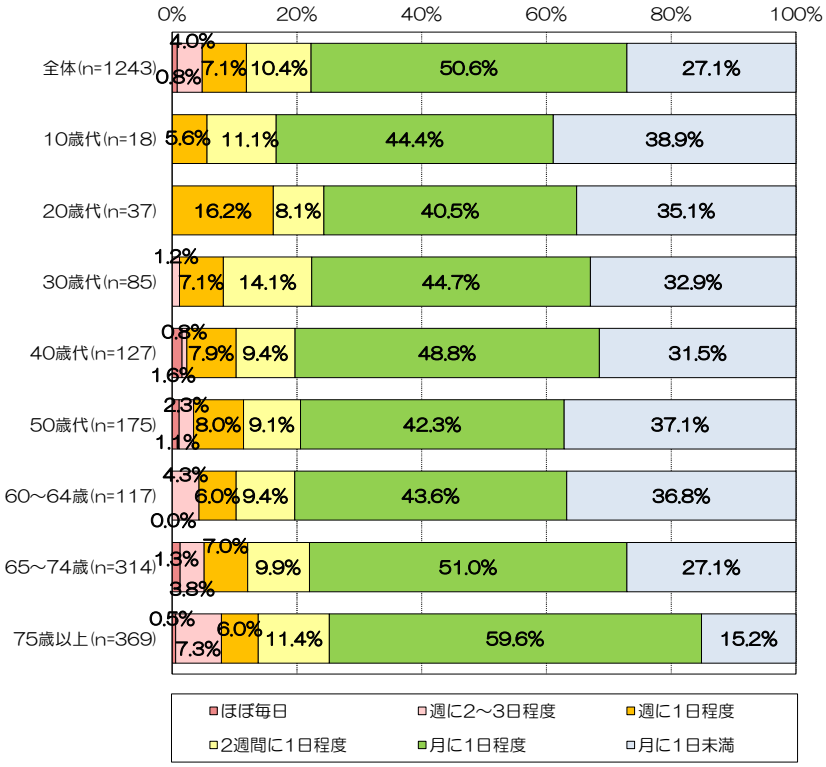


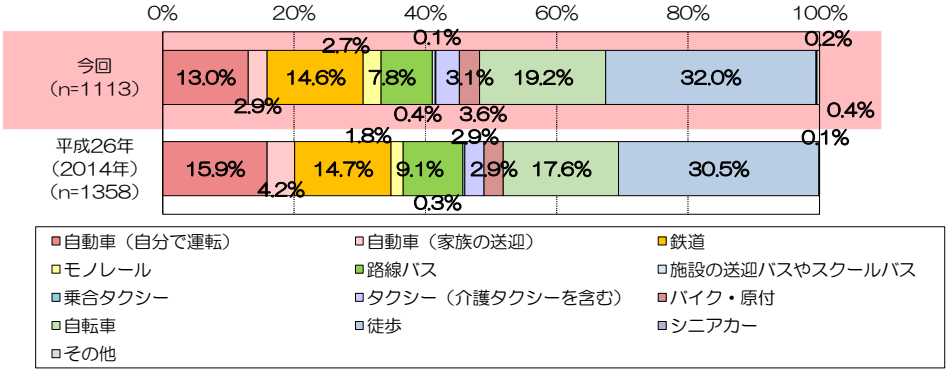
図 2.20　最もよく行く通院先への外出頻度

b）最もよく行く通院先への代表交通手段

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を住まいの地域別で見ると、「自動車（自分で運転）」は北部地域、「路線バス」は北部地域、北東部地域、中北部地域、「徒歩」は北東部地域において、他地域と比べて割合が高くなっています。

【通院先への代表交通手段】



【通院先への代表交通手段（住まいの地域別）】

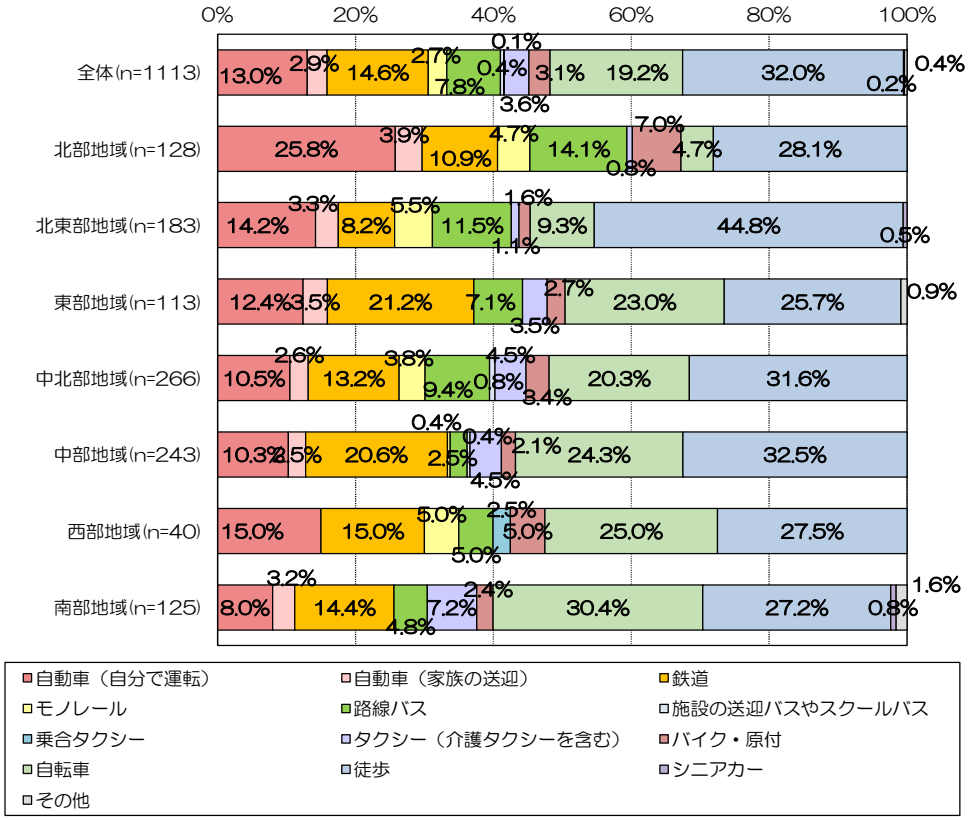


図 2.21　最もよく行く通院先への代表交通手段

c）最もよく行く通院先

通院先は、多くの地域において地域内が最も多く、市外へは大阪市や吹田市が多くなっています。また、前回調査時とほぼ同じ傾向です。

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の感染拡大以降も外出頻度が低下しており、約 3,000 トリップ/日減少しています。

【通院の外出先とトリップ数】

＜今回（令和４年（2022 年））＞

（単位：トリップ/日）

		外出先（目的地）																
		豊中市内							豊中市外								特定できず	合計
		北部地域	北東部地域	東部地域	中北部地域	中部地域	西部地域	南部地域	大阪市	吹田市	箕面市	池田市	その他大阪府内	兵庫県尼崎市	その他兵庫県内	その他		
住まいの地域（出発地）	北部地域	207	109	6	136	3	6	10	116	25	8	2	0	0	16	0	67	711
	北東部地域	83	496	5	27	9	0	3	45	188	41	0	0	0	5	0	163	1,065
	東部地域	190	34	146	58	270	0	77	21	88	3	4	0	0	0	0	92	983
	中北部地域	191	216	27	692	434	20	15	128	56	3	5	10	0	57	0	299	2,153
	中部地域	70	12	19	98	1,165	0	57	205	94	7	17	1	0	28	0	452	2,225
	西部地域	4	0	0	49	24	27	7	26	31	0	6	0	7	3	0	45	229
	南部地域	6	0	6	5	48	0	439	72	58	0	0	3	84	0	0	246	967
合計		751	867	209	1,065	1,953	53	608	613	540	62	34	14	91	109	0	1,364	8,333

＜前回（平成 26 年（2014 年））＞

（単位：トリップ/日）

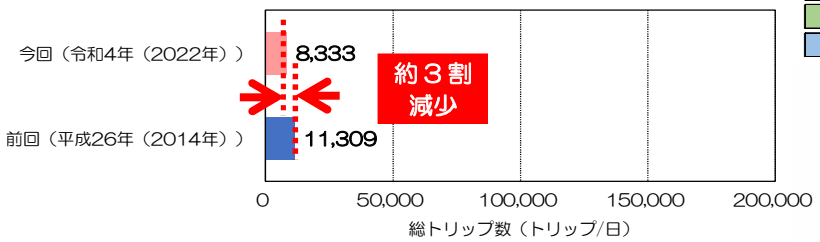
		外出先（目的地）																
		豊中市内							豊中市外								特定できず	合計
		北部地域	北東部地域	東部地域	中北部地域	中部地域	西部地域	南部地域	大阪市	吹田市	箕面市	池田市	その他大阪府内	兵庫県尼崎市	その他兵庫県内	その他		
住まいの地域（出発地）	北部地域	532	48	0	72	31	3	29	63	80	46	53	10	1	16	0	421	1,405
	北東部地域	84	522	0	56	67	0	0	45	181	17	22	13	0	3	5	632	1,647
	東部地域	211	126	40	1,100	309	40	49	124	131	5	14	4	0	31	0	739	2,923
	中北部地域	80	13	57	94	1,031	2	5	114	75	4	0	21	1	9	0	763	2,269
	中部地域	7	2	0	86	98	76	11	45	4	1	4	0	40	4	0	142	520
	西部地域	24	12	219	43	126	2	31	78	13	0	24	2	0	1	0	221	796
	南部地域	30	3	0	7	56	0	722	327	52	0	0	2	11	53	0	486	1,749
合計		968	726	316	1,458	1,718	123	847	796	536	73	117	52	53	117	5	3,404	11,309

＜増減状況＞

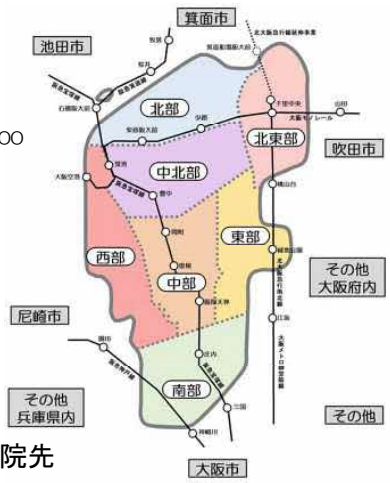
（単位：トリップ/日）

		外出先（目的地）																
		豊中市内							豊中市外								特定できず	合計
		北部地域	北東部地域	東部地域	中北部地域	中部地域	西部地域	南部地域	大阪市	吹田市	箕面市	池田市	その他大阪府内	兵庫県尼崎市	その他兵庫県内	その他		
住まいの地域（出発地）	北部地域	-325	61	6	64	-28	3	-19	53	-55	-38	-51	-10	-1	0	0	-354	-694
	北東部地域	-1	-26	5	-29	-58	0	3	0	7	24	-22	-13	0	2	-5	-469	-582
	東部地域	-21	-92	106	-1,042	-39	-40	28	-103	-43	-2	-10	-4	0	-31	0	-647	-1,940
	中北部地域	111	203	-30	598	-597	18	10	14	-19	-1	5	-11	-1	48	0	-464	-116
	中部地域	63	10	19	12	1,067	-76	46	160	90	6	13	1	-40	24	0	310	1,705
	西部地域	-20	-12	-219	6	-102	25	-24	-52	18	0	-18	-2	7	2	0	-176	-567
	南部地域	-24	-3	6	-2	-8	0	-283	-255	6	0	0	1	73	-53	0	-240	-782
合計		-217	141	-107	-393	235	-70	-239	-183	4	-11	-83	-38	38	-8	-5	-2,040	-2,976

【通院の総トリップ数の推移】



：上位1位から5位までのトリップ数を示す。
：上位6位から10位までのトリップ数を示す。
：下位10位から6位までのトリップ数を示す。
：下位5位から1位までのトリップ数を示す。



※ トリップ数は、アンケート結果に拡大係数を乗じた値としている。
※ 拡大係数は、10 歳代（15～19 歳）、20 歳代、30 歳代、40 歳代、50 歳代、60～64 歳、65～74 歳、75 歳以上の年齢層別に、平成 26 年 10 月 1 日現在の豊中市人口統計÷アンケートのサンプル数としている。
※ 各サンプルの外出頻度について、ほぼ毎日を 1 回／日、週に 2～3 日程度を 7 分の 2.5 回／日、週 1 日程度を 7 分の 1 回／日、2 週間に 1 日程度を 14 分の 1 回／日、月に 1 日程度を 30 分の 1 回／日、月に 1 日未満を 60 分の 1 回／日として、トリップ数の算出に反映している。

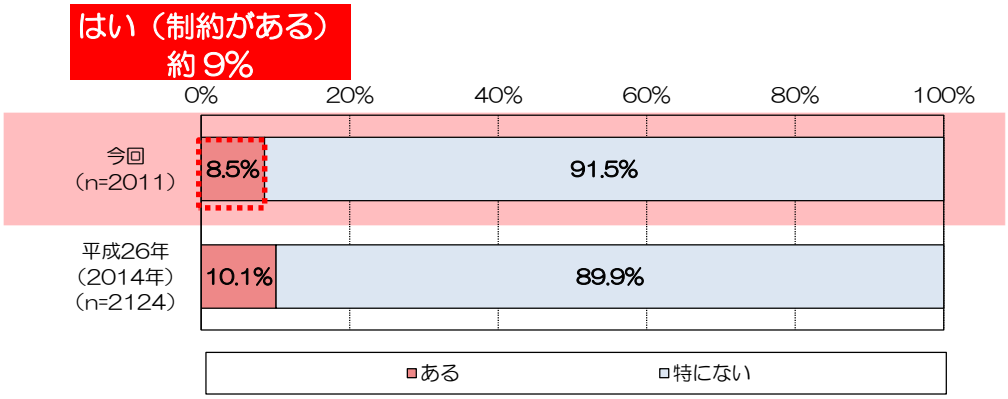
図 2.22　地域別でみた最もよく行く通院先

6）公共交通が不便なことによる日常生活の移動制約について

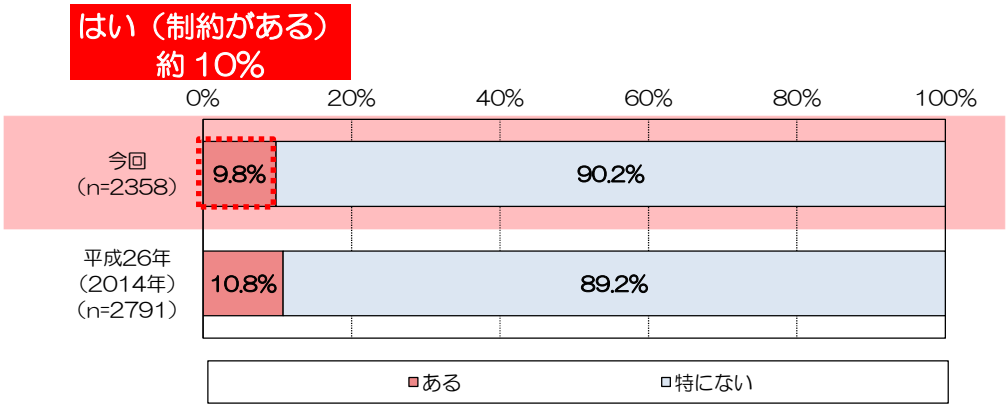
a）移動制約の有無

公共交通が不便なことによる日常生活での移動制約を見ると、「ある」の割合は通勤・通学で約 9%、買い物で約 10%、通院で約 11%です。また、前回調査時とほぼ同じ傾向です。

【通勤・通学での移動制約の有無】



【買い物での移動制約の有無】



【通院での移動制約の有無】

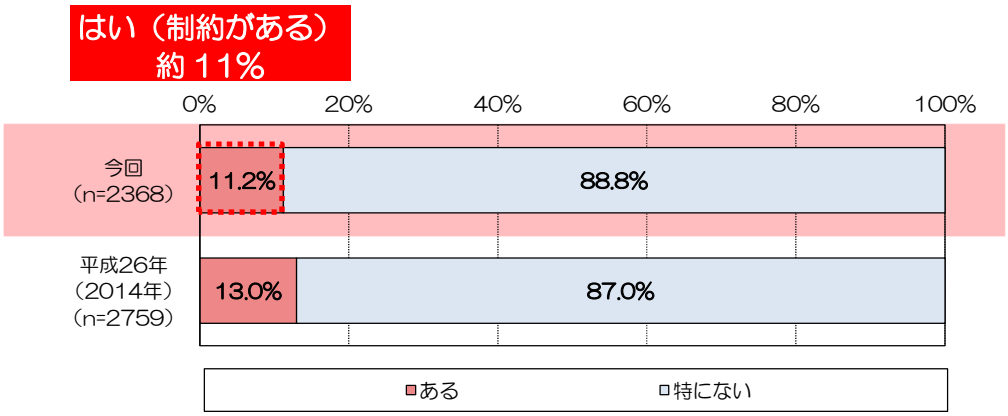


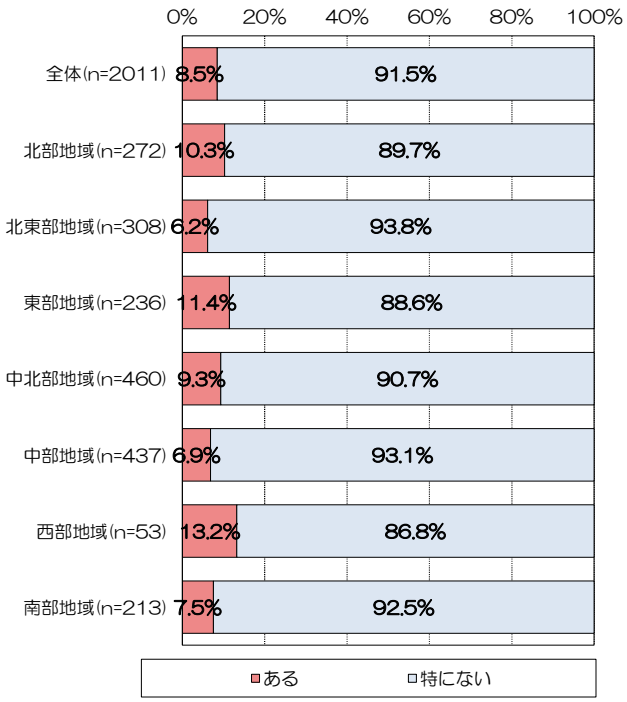
図 2.23　豊中市における移動に制約を感じる人の状況

b）通勤・通学における移動制約の状況

通勤・通学での移動制約の有無を住まいの地域別で見ると、「ある」の割合は 10%前後となっています。西部地域で約 13%と最も高く、次いで東部地域が約 11%です。

年齢別で見ると、「ある」の割合は 10 歳代から 60～64 歳にかけて、10%前後となっており、特に割合の高い世代は見受けられません。

【通勤・通学での移動制約の有無（住まいの地域別）】



【通勤・通学での移動制約の有無（年齢別）】

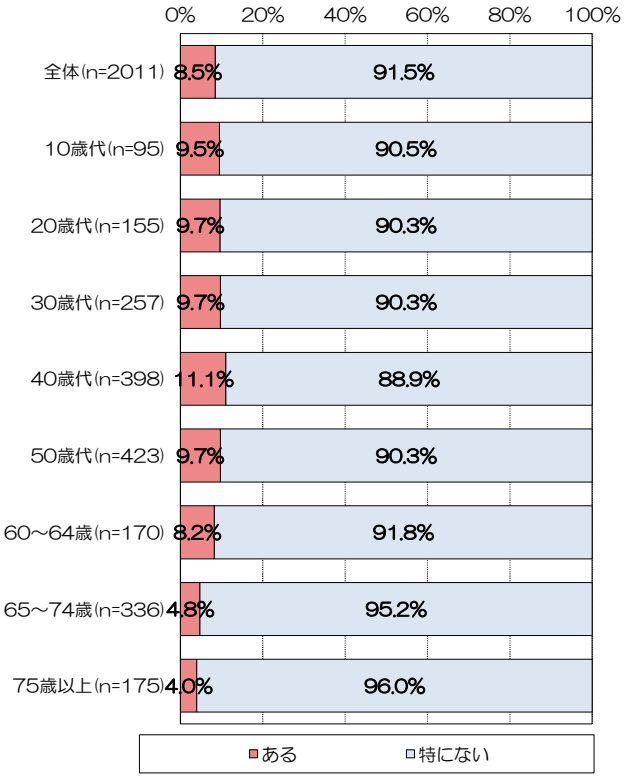


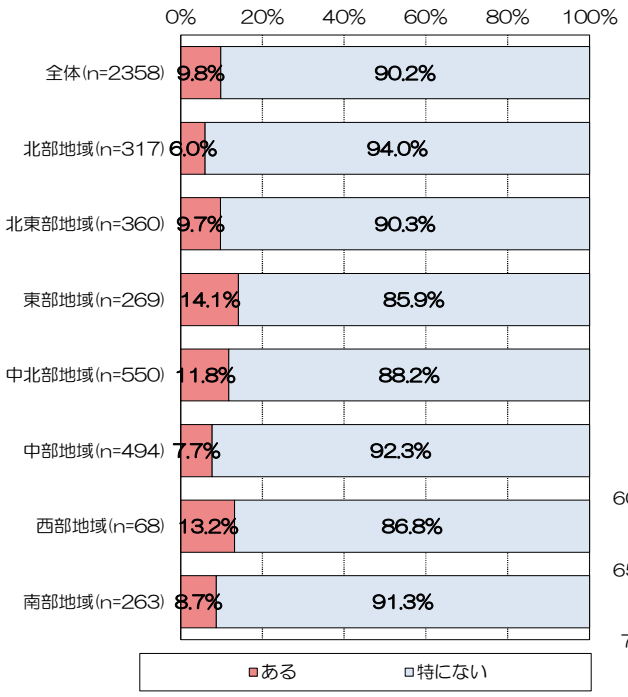
図 2.24　豊中市で通勤・通学における移動に制約を感じる人の割合（年齢別・地域別）

c）買い物における移動制約の状況

買い物での移動制約の有無を住まいの地域別で見ると、「ある」の割合は 10%前後となっています。東部地域で約 14%と最も高く、次いで西部地域が約 13%です。

年齢別で見ると、「ある」の割合は 75 歳以上で約 17%と最も高くなっています。

【買い物での移動制約の有無（住まいの地域別）】



【買い物での移動制約の有無（年齢別）】

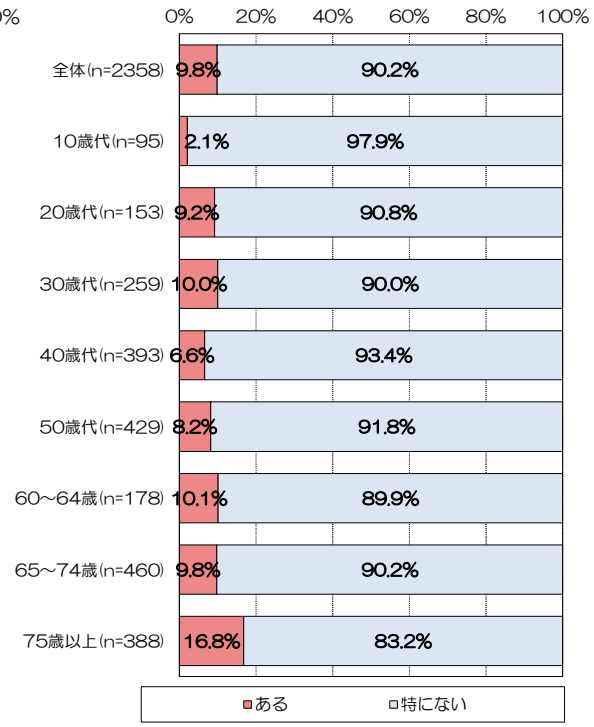


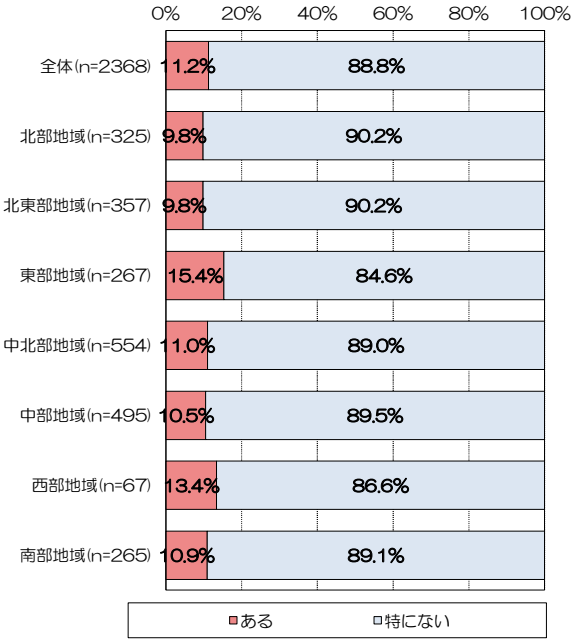
図 2.25　豊中市で買い物における移動に制約を感じる人の割合（年齢別・地域別）

d）通院における移動制約の状況

通院での移動制約の有無を住まいの地域別で見ると、「ある」の割合は 10%前後となっています。東部地域で約 15%と最も高く、次いで西部地域が約 13%です。

年齢別で見ると、「ある」の割合は 75 歳以上で約 24%と最も高く、次いで 65～74 歳が約 15%です。

【通院での移動制約の有無（住まいの地域別）】



【通院での移動制約の有無（年齢別）】

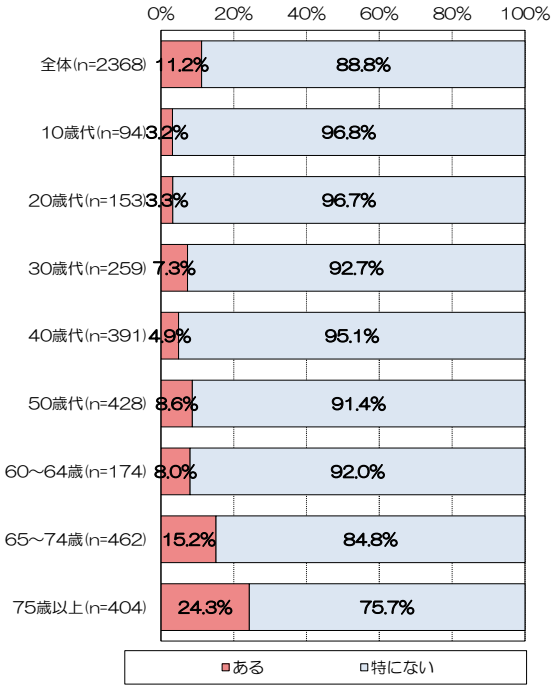
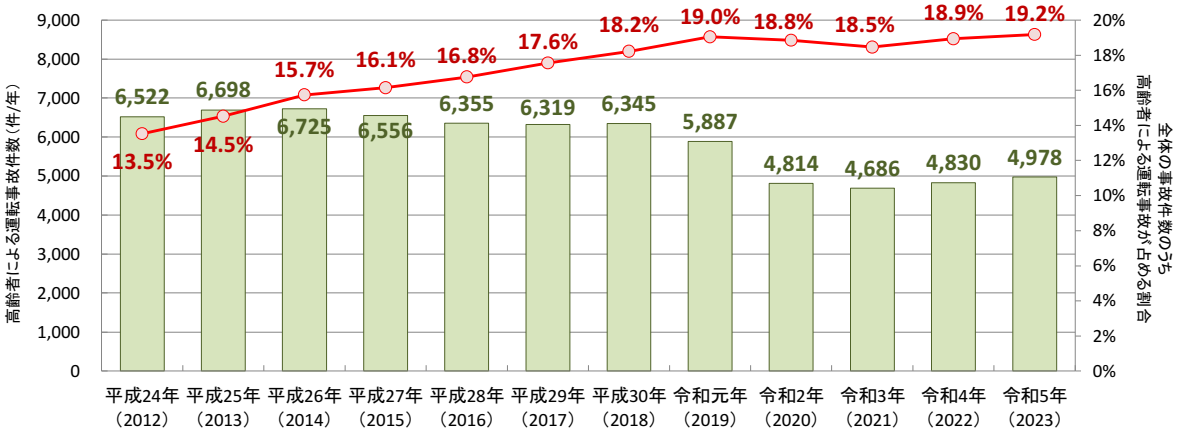


図 2.26　豊中市で通院における移動に制約を感じる人の割合（年齢別・地域別）

（2）高齢者による運転事故等の状況

大阪府における高齢者による運転事故の件数は近年減少傾向にありますが、全ての事故における高齢者による運転事故が占める割合は年々上昇しています。また、平成 29 年（2017 年）３月には、高齢者による交通事故を防止するため、認知症などに対する対策が強化された改正道路交通法 (*12) が施行されています。



（単位：件/年）

	平成24年（2012）	平成25年（2013）	平成26年（2014）	平成27年（2015）	平成28年（2016）	平成29年（2017）	平成30年（2018）	令和元年（2019）	令和2年（2020）	令和3年（2021）	令和4年（2022）	令和5年（2023）
大阪府全体の事故件数	48,212	46,110	42,729	40,607	37,920	35,997	34,832	30,914	25,543	25,388	25,509	25,951
うち高齢者による運転事故件数	6,522	6,698	6,725	6,556	6,355	6,319	6,345	5,887	4,814	4,686	4,830	4,978
高齢者による運転事故割合	13.5%	14.5%	15.7%	16.1%	16.8%	17.6%	18.2%	19.0%	18.8%	18.5%	18.9%	19.2%

出典：大阪の交通白書（令和 5 年（2023 年）版（一財）大阪府交通安全協会）

図 2.27　大阪府における交通事故に占める高齢運転者の割合

（3）高齢者による運転免許証自主返納の状況

大阪府における運転免許証の自主返納件数は令和 5 年（2023 年）で約 2.4 万件、高齢者は約 2.2 万件です。

令和元年（2019 年）以降、自主返納件数が減少しており、高齢者ドライバーによる運転事故防止の観点から、自主返納促進の取組みと運転免許返納者が安心して暮らせる公共交通網の整備が求められます。

表 2.3　運転免許証自主返納件数の推移

（単位：件/年）

	総数	うち 65歳以上	65歳以上が占める割合
平成25年	11,337	10,772	95.0%
平成26年	23,770	21,946	92.3%
平成27年	31,861	29,451	92.4%
平成28年	34,734	32,061	92.3%
平成29年	35,933	33,391	92.9%
平成30年	33,460	31,325	93.6%
令和元年	46,619	43,244	92.8%
令和2年	39,270	36,118	92.0%
令和3年	35,804	33,027	92.2%
令和4年	30,595	28,234	92.3%
令和5年	23,880	21,939	91.9%

出典：大阪の交通白書（平成 30 年（2018 年）版、令和 5 年（2023 年）版　（一財）大阪府交通安全協会）

第 4 節　公共交通網の現状

1　鉄道

（1）鉄道ネットワーク

南北に阪急電鉄宝塚線（６駅）、神戸線（駅は無し）、北大阪急行電鉄（２駅）、東西に大阪モノレール（５駅）が運行しています。

北大阪急行電鉄は、千里中央駅から箕面萱野駅を結ぶ北大阪急行電鉄南北線延伸区間が令和６年（2024 年）３月 23 日に開業しました。

■ 阪急電鉄

■ 北大阪急行電鉄

■ 大阪モノレール

図 2.28　鉄道ネットワークの状況

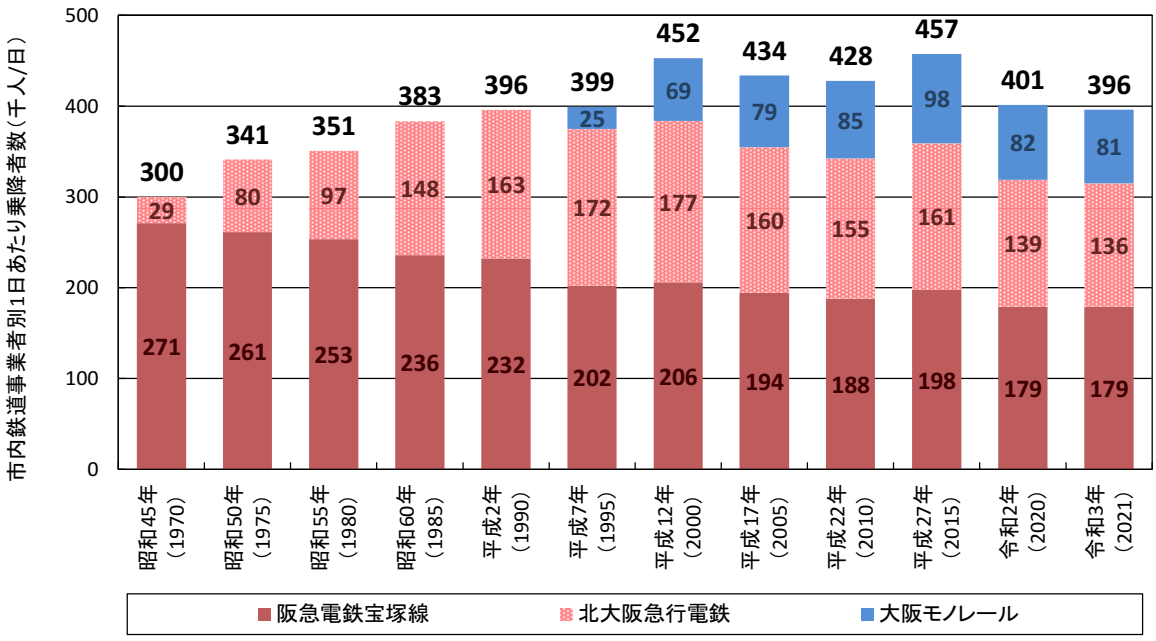
（2）鉄道利用者数の推移

阪急電鉄宝塚線は、平成 22 年（2010 年）から平成 27 年（2015 年）にかけて約 10 千人/日増加していましたが、令和元年（2019 年）12 月初旬から流行が拡大した新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、令和３年（2021 年）で 179 千人/日です。

北大阪急行電鉄は、平成 22 年（2010 年）から平成 27 年（2015 年）にかけて増加しましたが、同じく新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、令和３年（2021 年）で約 136 千人/日です。

大阪モノレールは、平成２年（1990 年）６月の千里中央～南茨木間での開業以降増加していましたが、同じく新型コロナウイルス感染症の影響により減少し、令和 ３ 年（2021 年）で約 81 千人/日です。

阪急電鉄及び大阪モノレールにおいては、新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機としたライフスタイルの変化等に対応するためにダイヤ改正が実施されています。



※ 大阪モノレールは、以下の年次・区間で開業（市内のみ記載）
- 平成２年（1990 年）６月千里中央～南茨木(6.7km）開業
- 平成６年（1994 年）９月柴原～千里中央(3.5km）開業
- 平成９年（1997 年）４月大阪空港～柴原（3.1 km）開業

※ 北大阪急行電鉄の昭和 45 年（1970 年）は 11 月６日実施の交通量調査による（日本万国博覧会の開催期間は昭和 45 年（1970 年）３月 15 日～９月 13 日）

※ 阪急電鉄宝塚線のうち、昭和 45 年（1970 年）～昭和 55 年（1980 年）は乗車人員の２倍を乗降人員とした。

※ 大阪モノレールの総数は市内５駅（大阪空港、蛍池、柴原、少路、千里中央）の乗降者数の合計値

※ 北大阪急行電鉄の総数は、南北線３駅（千里中央、桃山台（吹田市）、緑地公園）の乗降者数の合計値

※ 阪急電鉄宝塚線の総数は、市内鉄道駅６駅（庄内、服部天神、曽根、岡町、豊中、蛍池）の乗降者数の合計値

出典：大阪府統計年鑑（昭和 46 年度（1971 年度）～令和４年度（2022 年度））

図 2.29　市内鉄道事業者別乗降者数の推移

(3) 豊中市周辺の鉄道事業

1) 事業路線

a) 大阪モノレール延伸事業

門真市駅から（仮称）瓜生堂駅を結ぶ約 8.9 ㎞の路線であり、令和 15 年（2033 年）の開業目標で事業が進められています。大阪都心から放射状に延びる既存鉄道を環状方向に結節することによる広域的な鉄道ネットワークの形成及び沿線地域の活性化が期待されます。

b) なにわ筋線

大阪駅（うめきたエリア）と JR 難波駅及び南海新今宮駅を結ぶ路線であり、令和 12 年度（2030 年度）末の開業目標で事業が進められています。既存の路線を利用し、新大阪駅、大阪駅（うめきたエリア）、JR 難波駅及び南海新今宮駅が直結され、関西国際空港へのアクセス向上が期待されます。

c) Osaka Metro 中央線（仮称）森之宮新駅

Osaka Metro 中央線森ノ宮駅から（仮称）森之宮新駅を結ぶ約 1.1km の路線であり、令和 10 年（2028 年）春の開業目標で事業が進められています。Osaka Metro は、大阪府・市を中心にまちづくりの開発計画が進む「森之宮」を東の拠点として位置づけており、西の拠点として位置づける「夢洲」と合わせて東西軸の強化を行うことで、大阪の発展に寄与することを目指しています。

2) 構想路線

a) なにわ筋連絡線

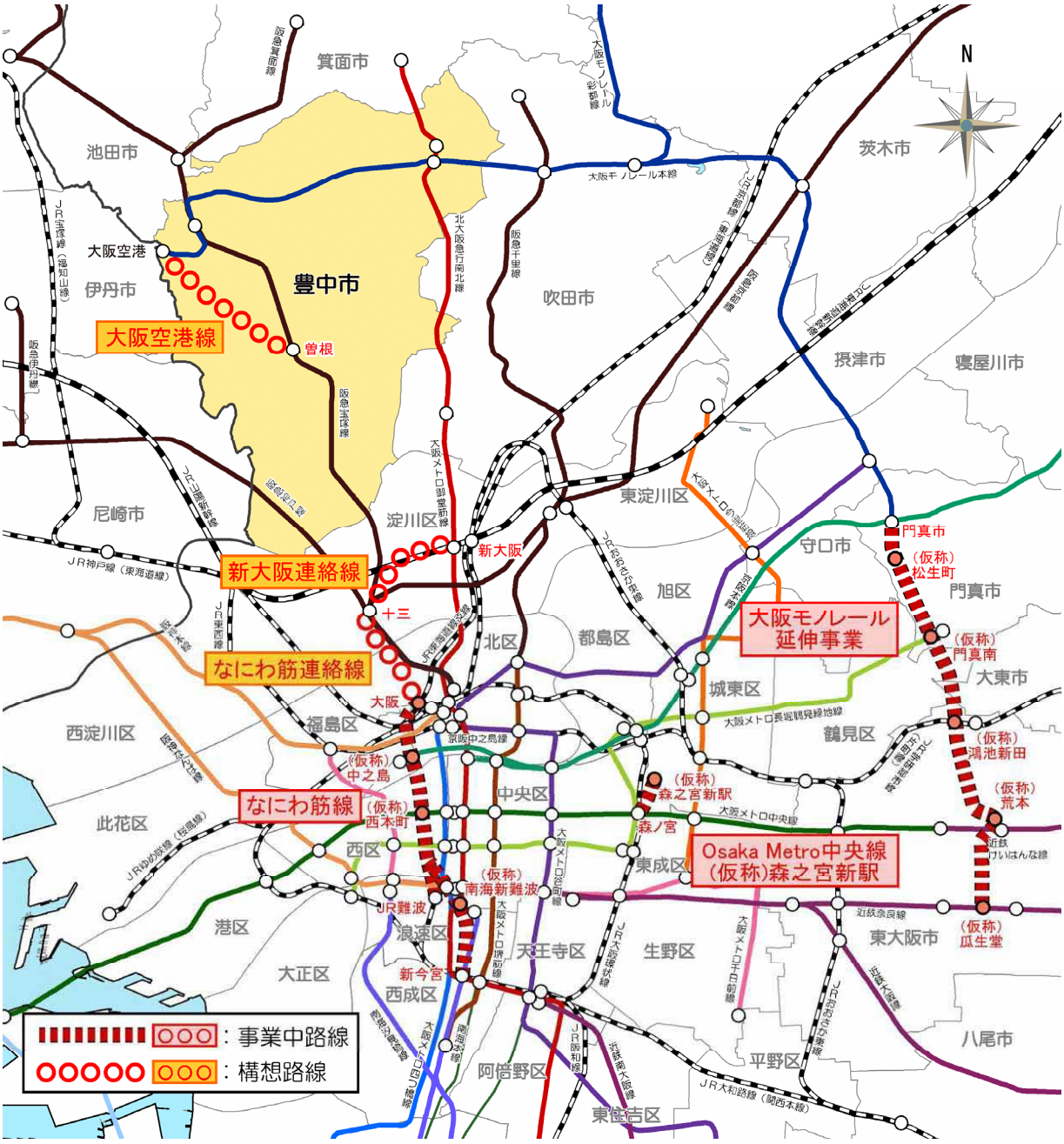
大阪駅（うめきたエリア）から阪急十三駅までを連絡し、なにわ筋線と接続する路線であり、阪急各線（京都線・宝塚線・神戸線）と関西国際空港や大阪南部地域とのアクセス向上が期待されます。

b) 新大阪連絡線

阪急十三駅から新大阪駅までを連絡し、なにわ筋連絡線を経由し、なにわ筋線と接続する路線であり、阪急沿線（京都・神戸・宝塚方面）と新大阪駅とのアクセス向上ほか、なにわ筋連絡線及びなにわ筋線を介して新大阪駅と大阪都心南部・大阪府南部・関西国際空港とのアクセス向上が期待されます。

c) 大阪空港線

阪急曽根駅から大阪国際空港までを連絡し、阪急宝塚線と接続する路線であり、梅田駅と大阪国際空港が直結され、空港アクセス交通のバスから鉄道への転換の促進が期待されます。



出典：大阪府 HP（都市整備部　交通道路室都市交通課）、近畿圏における空港アクセス鉄道ネットワークに関する調査結果（平成 30 年（2018 年）4 月 11 日　国土交通省近畿運輸局）、大阪市高速電気軌道株式会社 HP

図 2.30　鉄道の事業中路線と構想路線

2 路線バス

（1）バスネットワーク

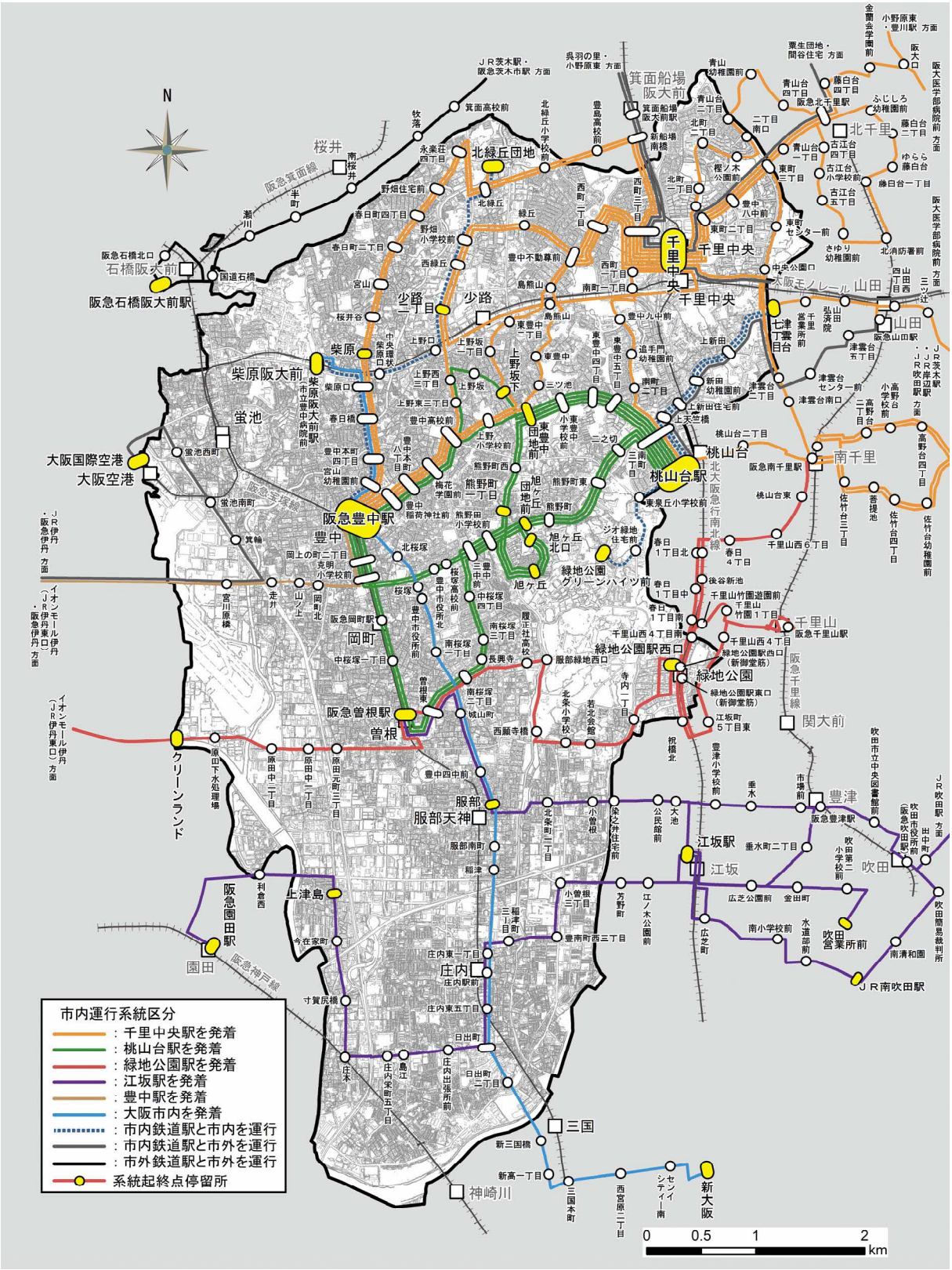
市内の路線バスは、市内のほぼ全域において、阪急バス株式会社により運行されており、大阪国際空港と隣接する伊丹市（阪急伊丹・ＪＲ伊丹方面）を結ぶ路線のみ伊丹市交通局により運行されています。

市域北側では、市内各地域と阪急豊中駅、千里中央、桃山台駅を結ぶ路線、市域南側では、主に南部地域と阪急豊中駅、イオンモール伊丹、江坂駅、阪急園田駅及び新大阪を結ぶ路線により、バスネットワークが形成されています。

箕面市内の多くのバス路線は、千里中央駅を起終点としていましたが、令和 6 年（2024 年）3 月の北大阪急行電鉄南北線延伸区間（千里中央～箕面萱野）の開業に伴い、箕面萱野駅を中心としたルートに再編しています。

■ 阪急バス株式会社

■ 伊丹市交通局



出典：阪急バス株式会社 HP
※令和６年（2024 年）４月１日現在

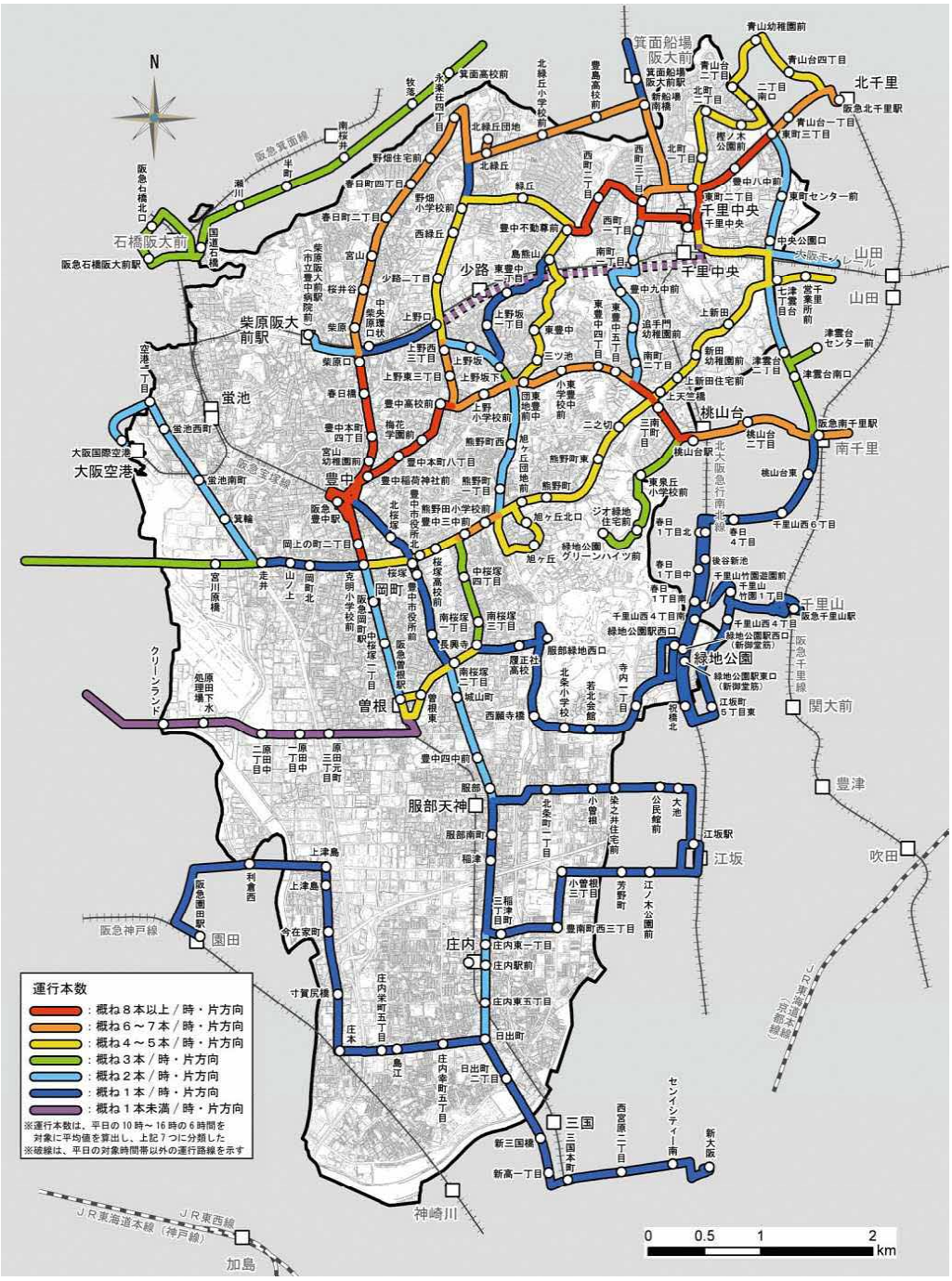
図 2.31　バスネットワークの状況

（2）バスサービス水準

平日の昼間時間帯におけるバスサービス水準をみると、豊中（阪急豊中駅）⇔千里中央及び豊中（阪急豊中駅）⇔桃山台駅前を結ぶ路線などが運行している市域北側の地域では、一部区間を除き、概ね４～５本/時・片方向以上となっています。

市域南側では、複数の路線が重複する区間を除き、概ね１～２本/時・片方向以下となっています。

市域西側及び市域南側は、バス路線及び運行本数が他地域と比べて少ない傾向にあります。



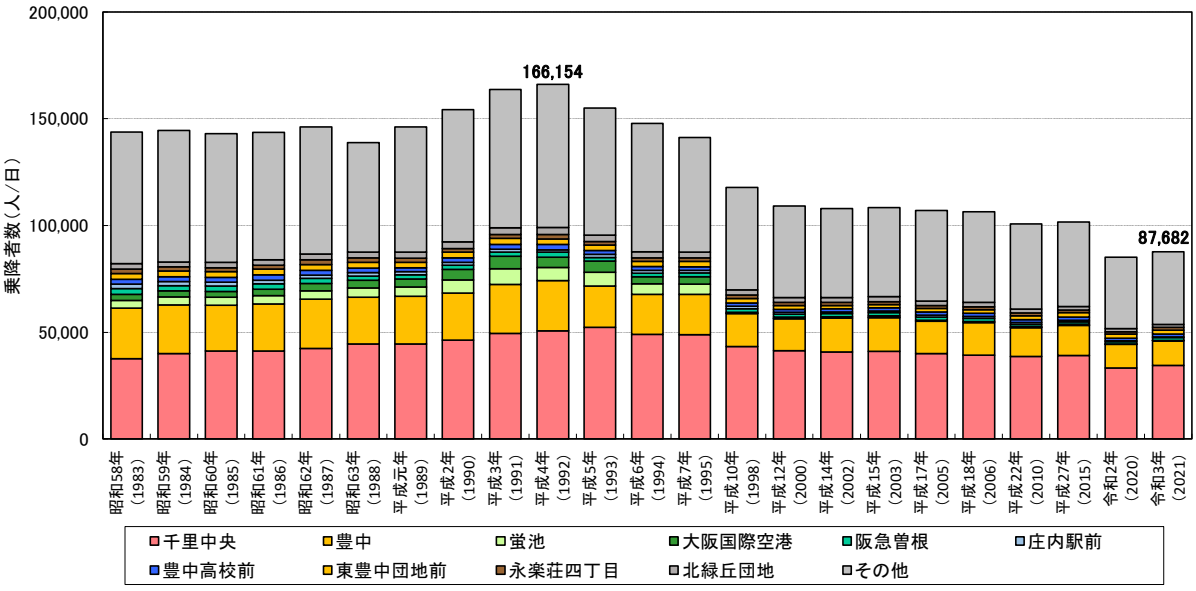
出典：阪急バス株式会社 HP
※令和６年（2024 年）４月１日現在

図 2.32　バスサービス水準の状況

（3）バス利用者数の推移

令和３年（2021 年）の市内バス停別乗降者数をみると、豊中市内方面をはじめ、吹田市、箕面市、茨木市など各方面からの路線が集まる「千里中央」が約 35 千人/日と最も多く、次いで、豊中市内各方面や大阪市、吹田市、伊丹市方面からの路線が集まる「豊中」が約 12 千人/日であり、バスターミナル（＊13）の役割を担っています。

推移をみると、平成４年（1992 年）の約 166 千人/日をピークに、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、関西国際空港の開設（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の影響や、令和２年（2020 年）の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が、令和３年（2021 年）は微増しています。



出典：豊中市統計書、阪急バス株式会社資料

図 2.33　豊中市内の主なバス停の乗降者数の推移

■ 千里中央

■ 豊中

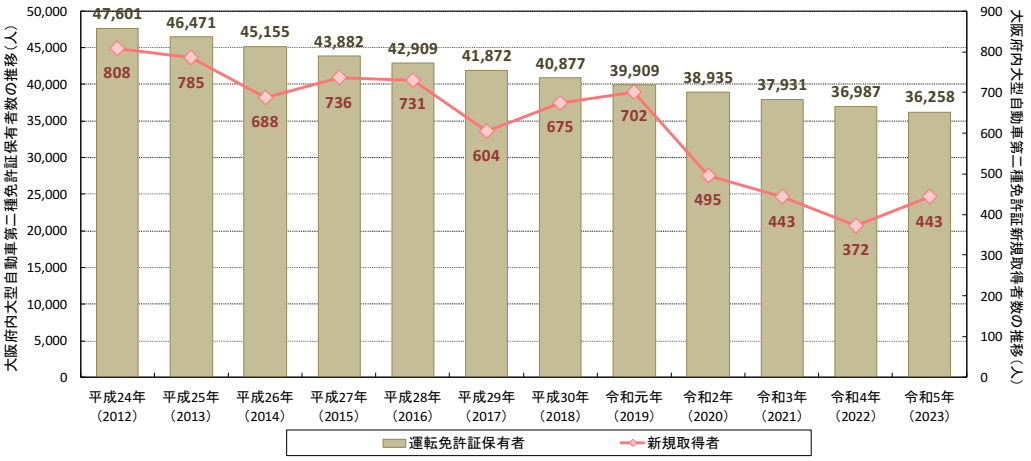
（4）バス乗務員の状況

乗務員に必要な大型自動車第二種免許証の保有者数、新規免許取得者数はともに減少傾向にあり、保有者の高齢化も進行しています。このため、定年等による退職者数を採用者数が補えない状況が全国的にみられ、今後もさらに深刻化するものと考えられます。

バス事業者は、乗務員確保に向けた取組みを行っていますが、拘束時間や賃金などの問題もあり、全国の路線バス事業者の８割は、運転手不足を抱えているというデータもあります。

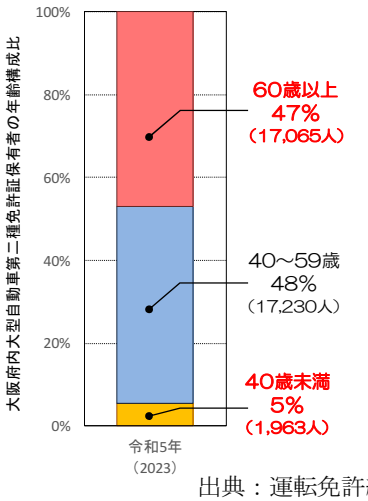
今後、乗務員不足に対応できない場合、安全運行やコンプライアンスの面から、バス路線の規模を乗務員数に応じた路線規模へ縮小せざるを得なくなることが想定され、黒字路線であっても減便や廃止となることも懸念されます。

豊中市内を運行する路線においても、利用者減少による採算性の悪化だけではなく、乗務員不足への対応を図るために、バス路線の運行本数等の見直し及び路線廃止が実施されています。



出典：運転免許統計（平成 24 年（2012 年）版～令和 5 年（2023 年）版　警察庁）

図 2.34　大阪府における大型自動車第二種免許証保有者数の推移



出典：運転免許統計
（令和 5 年（2023 年）版　警察庁）

図 2.35　大阪府における大型自動車第二種免許証保有者の年齢構成

■ 路線バス車内での中吊りポスターの活用

■ 路線バス車内での運転席後部液晶ディスプレイの活用

図 2.36　バス乗務員確保に向けた取組み例

3 タクシー

市内のタクシー事業者は 14 社、配置車両台数は 718 台であり、他の公共交通機関が運行していない時間帯における地域住民の生活の移動や来訪者の移動等に即時対応可能な移動手段としての役割を担っています。

■ 千里中央

大阪市域交通圏（大阪市、堺市、東大阪市、守口市、八尾市、門真市、豊中市、吹田市）における法人タクシーの実働 1 日 1 車あたり輸送人員の推移をみると、平成 30 年（2018 年）以降、減少傾向にあります。

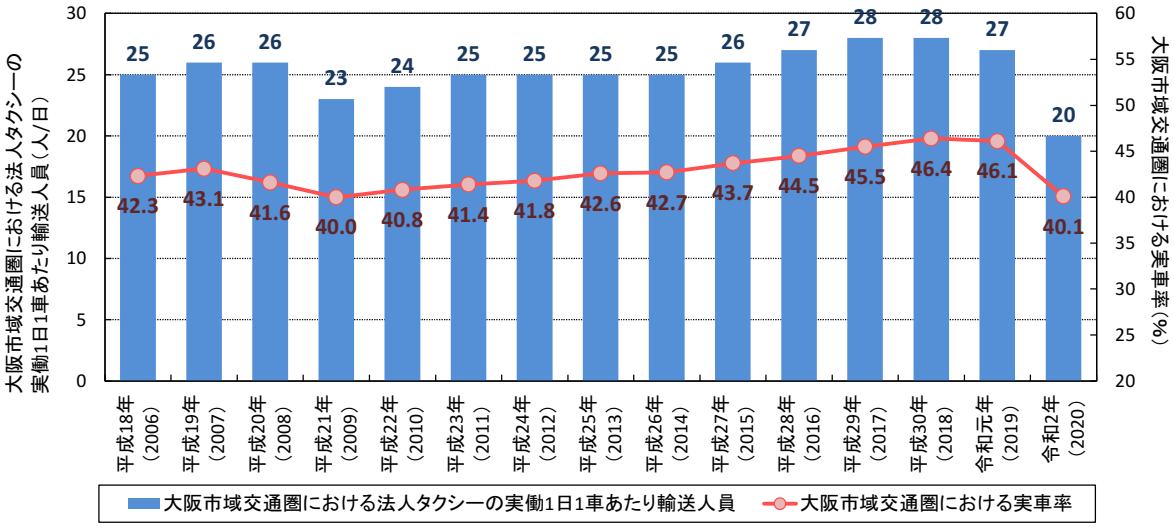
また、大阪市域交通圏における実車率（実車キロ/実走キロ）は、平成 21 年（2009 年）以降は微増傾向にありましたが、令和元年（2019 年）以降は減少しています。これは、車両の実際の走行キロ数の内、実際にタクシー利用者を乗車した状態で走行したキロ数の割合であり、50%を下回ると輸送効率が悪いとされており、当該交通圏の輸送効率に改善の余地があります。

表 2.4　市内のタクシー事業者数、営業所数及び配置車両台数

	事業者数	営業所数	配置車両台数
豊中市	14社	15ヵ所	718台

※令和 3 年（2021 年）3 月 31 日時点

出典：大阪におけるタクシー事業の現況（令和 4 年（2022 年）1 月　一般社団法人大阪タクシー協会）



出典：大阪におけるタクシー事業の現況（平成 29 年（2017 年）1 月・令和 4 年（2022 年）1 月　一般社団法人大阪タクシー協会）

図 2.37　大阪府全体における法人タクシーの 1 日あたり輸送人員及び大阪市域交通圏における実車率の推移

4 自転車

（1）自転車の利用状況

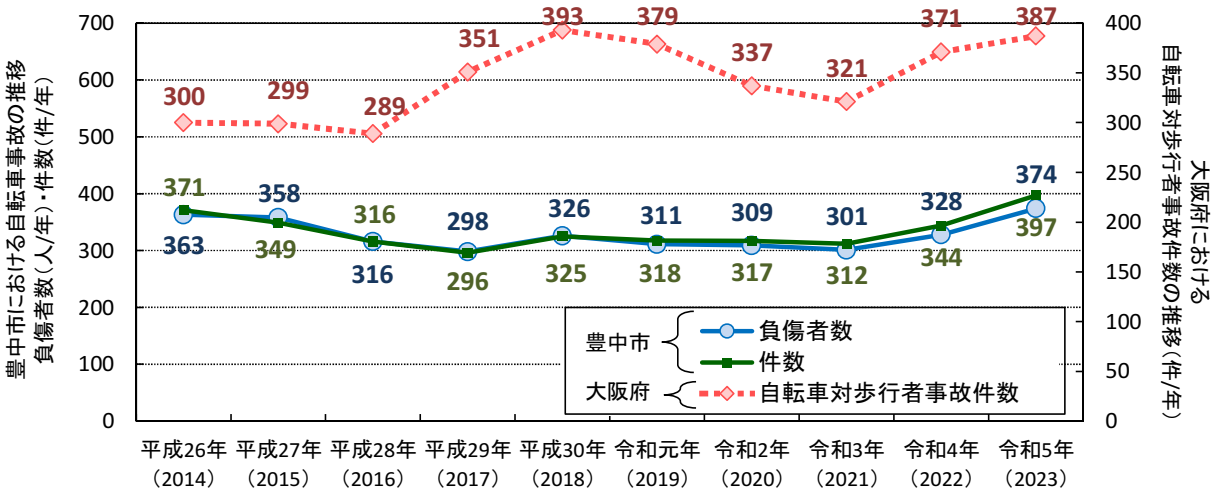
市内における自転車の交通手段分担率（*14）は、全国平均の約 12%に対して約 20%と高水準ですが、これは大阪府の平均である約 22%よりは低く、北摂７市で５番目の水準です。また南部においては、約 31%と高い割合で自転車の利用が行われている状況です。

近年、道路交通法の改正等が行われ、平成 27 年（2015 年）６月には、一定の危険な違反行為をして２回以上摘発された自転車運転者に講習が義務付けられるなど規制が強化され、令和５年（2023 年）４月には、自転車利用者において「ヘルメット着用」が努力義務化されることになりました。また、自転車の交通違反に反則金を納付させる、いわゆる「青切符」による取締りの導入を盛り込んだ道路交通法改正案が令和 ６ 年（2024 年）５月 17 日に可決・成立するなど、マナーや啓発を含めたそのあり方が問題となっています。

（2）自転車事故の状況

本市における自転車の事故に着目すると、令和５年（2023 年）の発生件数は 374 件です。自転車事故件数は、令和４年(2022 年）から増加しており、全事故における自転車事故の割合は、平成 30 年（2018 年）以降増加傾向です。

大阪府における自転車対歩行者事故は、平成 30 年（2018 年）から令和３年（2021 年）にかけて減少傾向にありましたが、令和４年（2022 年）は増加しています。



		平成24年（2012）	平成25年（2013）	平成26年（2014）	平成27年（2015）	平成28年（2016）	平成29年（2017）	平成30年（2018）	令和元年（2019）	令和2年（2020）	令和3年（2021）	令和4年（2022）	令和5年（2023）
豊中市	市内交通事故発生件数(件/年)	1,736	1,501	1,354	1,271	1,069	1,036	1,061	926	913	841	953	1,051
	自転車の事故が占める割合	29.8%	29.2%	27.4%	27.5%	29.6%	28.6%	30.6%	34.3%	34.7%	37.1%	36.1%	37.8%

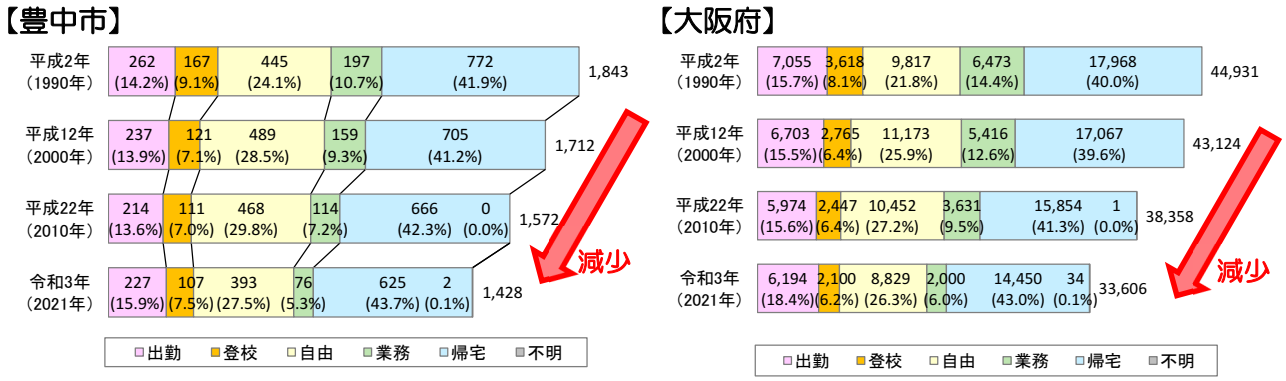
出典：大阪の交通白書（令和５年版　（一財）大阪府交通安全協会）

図 2.38　豊中市における自転車の交通事故件数
及び大阪府における自転車対歩行者事故件数の推移

第 5 節　人の移動状況

1　発生集中量の状況

本市における発生集中量の推移を見ると、平成 22 年（2010 年）と比べて出勤目的のトリップのみ増加しています。それ以外は減少していますが、特に業務目的の減少が顕著に見受けられます。また、目的別の分担率をみると、出勤目的は増加し、自由目的及び業務目的は減少しています。



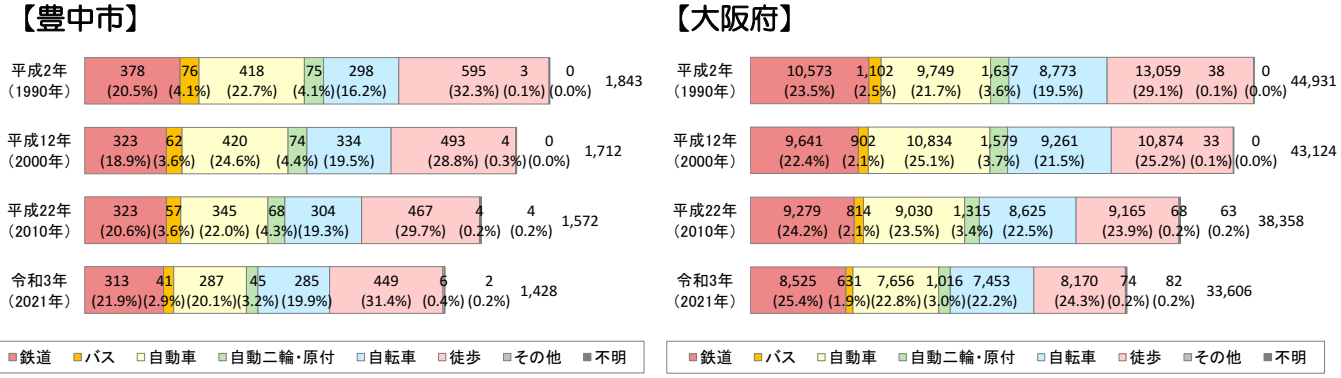
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
出典：近畿圏パーソントリップ調査 (*15)

図 2.39　豊中市及び大阪府における発生集中量の推移

2　代表交通手段の状況

（1）代表交通手段の推移

代表交通手段の推移を見ると、平成 22 年（2010 年）と比べて、各代表交通手段ともに減少傾向にあります。代表交通手段別の分担率は、概ね同様の傾向にあります。

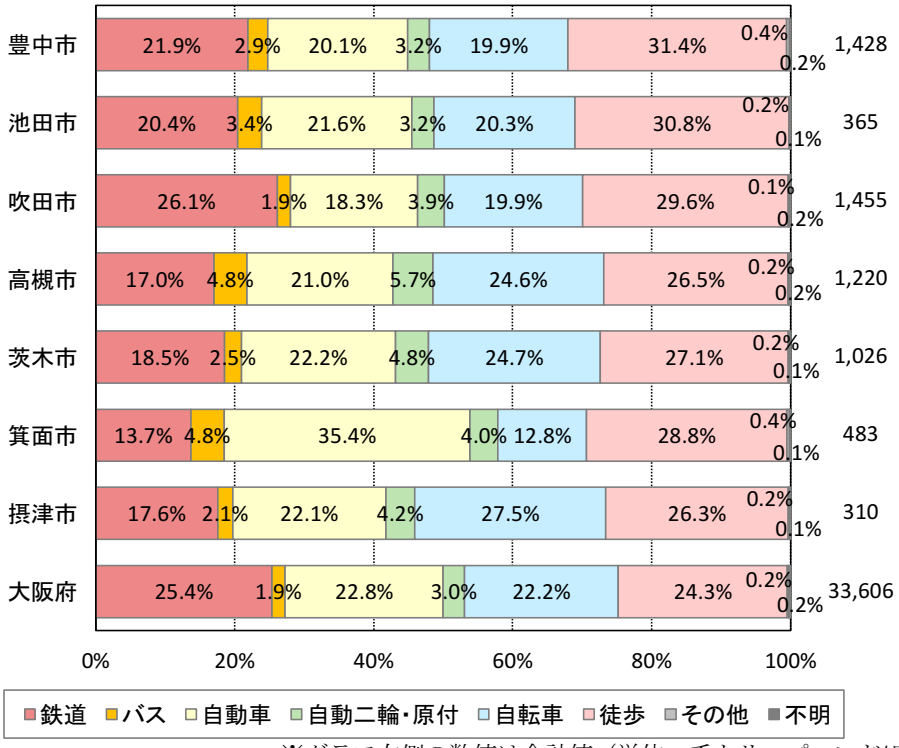


※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.40　豊中市及び大阪府における代表交通手段の推移

（2）北摂７市との比較

北摂７市で比べると、本市は公共交通（鉄道＋バス）の分担率が吹田市に次いで高くなっています。また、徒歩の分担率は北摂７市の中で最も高くなっています。鉄道の分担率は吹田市に次いで高く、バスは箕面市、高槻市、池田市に次いで４番目に高くなっています。



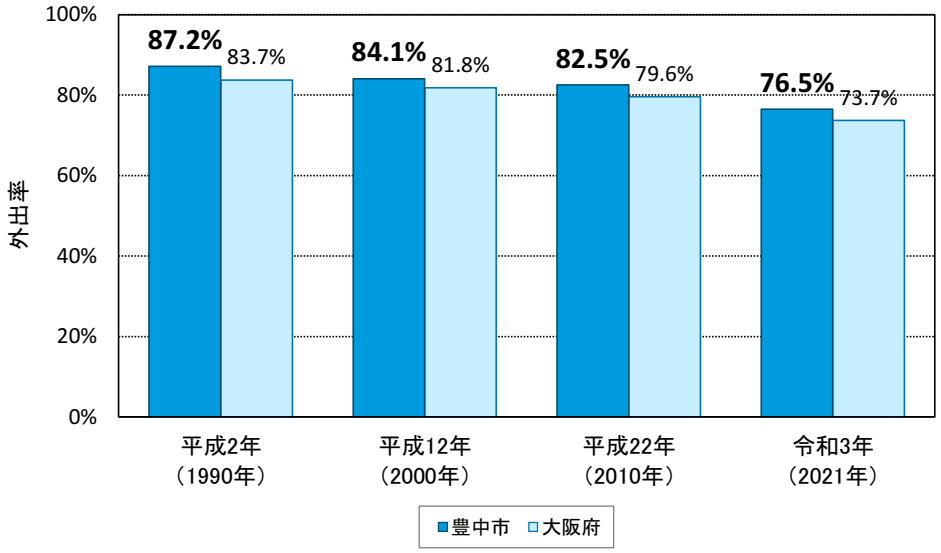
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

図 2.41　北摂７市及び大阪府における代表交通手段分担率の状況

3 外出率と１人あたりトリップ数の推移

（1）外出率の推移

外出率は減少傾向にあります。平成 22 年（2010 年）と比べて約 6%減少しています。大阪府と比較すると、外出率はやや高い傾向にあります。

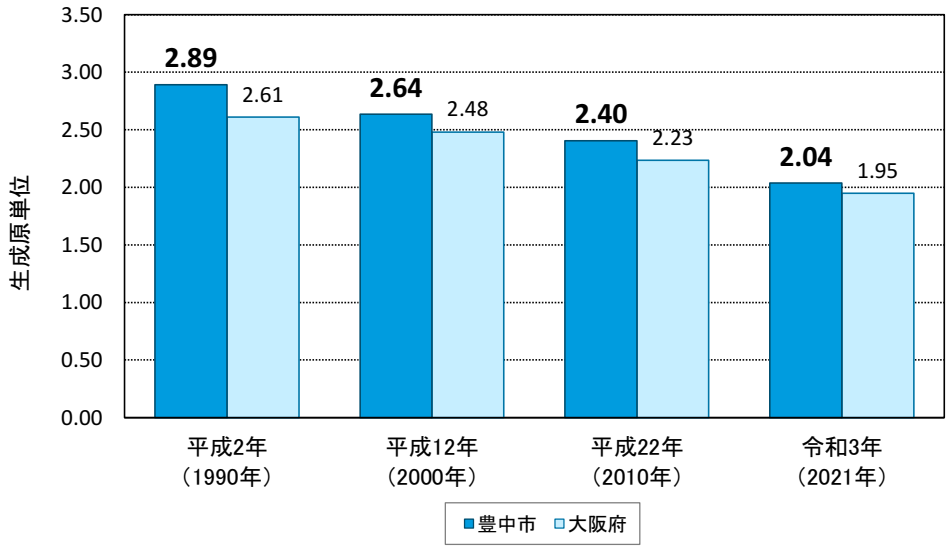


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.42　外出率の推移

（2）１人１日あたりトリップ数の推移

生成原単位 (＊16) は減少傾向にあります。大阪府と比較すると、生成原単位はやや高い傾向にあります。

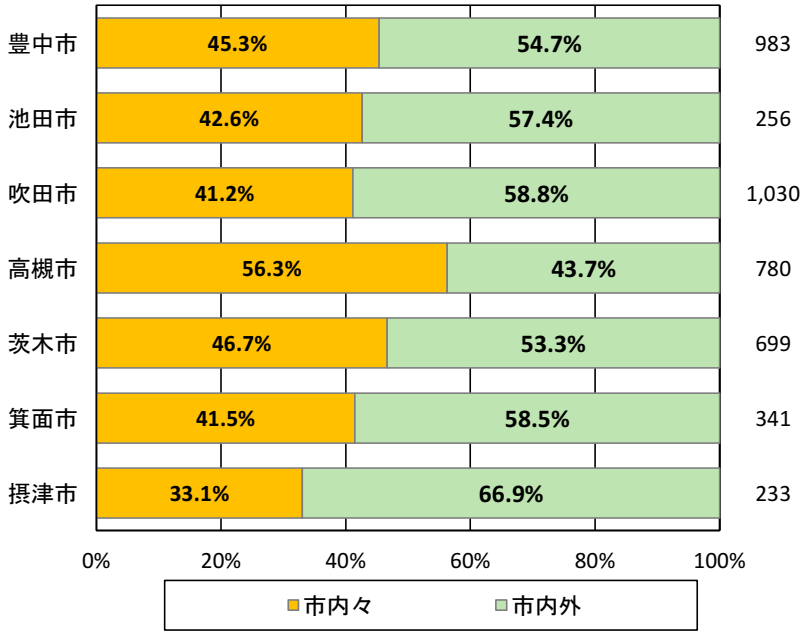


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.43　生成原単位の推移

4　市内々（*17）と市内外（*18）の移動状況

北摂７市における移動について、市内々と市内外に分けてみると、本市の市内々での移動が占める割合は約 45%であり、高槻市、茨木市に次いで３番目に高い状況です。



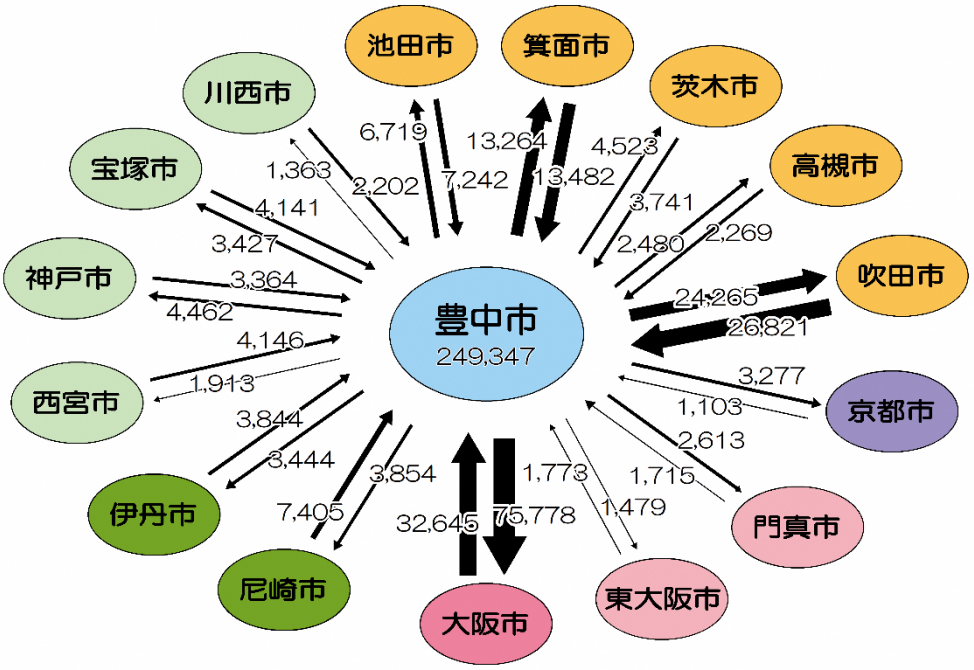
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップ/日）
※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

図 2.44　北摂７市における市内々と市内外の移動の構成比

5 市内外の移動状況

本市を起終点とする市外との移動状況をみると、隣接する「大阪市」との移動が最も多く、次いで「吹田市」、「箕面市」、「池田市」、「尼崎市」の順です。

そのうち、本市を起点とする移動（帰宅・不明を除く）の目的をみると、本市から大阪市への移動では「出勤」が半数以上を占めています。一方で、本市から吹田市及び箕面市への移動では、「出勤」と「自由」がともに４割程度を占めており、大阪市とは異なった結びつきとなっています。



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 2.45　市内外との移動状況

表 2.5　豊中市を起終点とした移動目的の構成比

起点	→	終点	総トリップ数（トリップ/日）	移動目的構成比			
				出勤	登校	自由	業務
豊中市	→	大阪市	75,778	65.8%	6.9%	15.3%	11.9%
	→	吹田市	24,265	41.8%	6.1%	39.4%	12.7%
	→	箕面市	13,264	43.0%	6.2%	44.0%	6.8%
	→	池田市	6,719	26.9%	17.4%	50.2%	5.5%
	→	茨木市	4,523	41.7%	23.3%	18.8%	16.3%
大阪市	→	豊中市	32,645	41.9%	4.6%	31.7%	21.8%
吹田市	→		26,821	29.4%	10.8%	50.8%	9.0%
箕面市	→		13,482	23.5%	12.6%	56.7%	7.2%
尼崎市	→		7,405	52.9%	11.8%	13.9%	21.4%
池田市	→		7,242	36.8%	24.4%	35.6%	3.2%

※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年（2021 年））

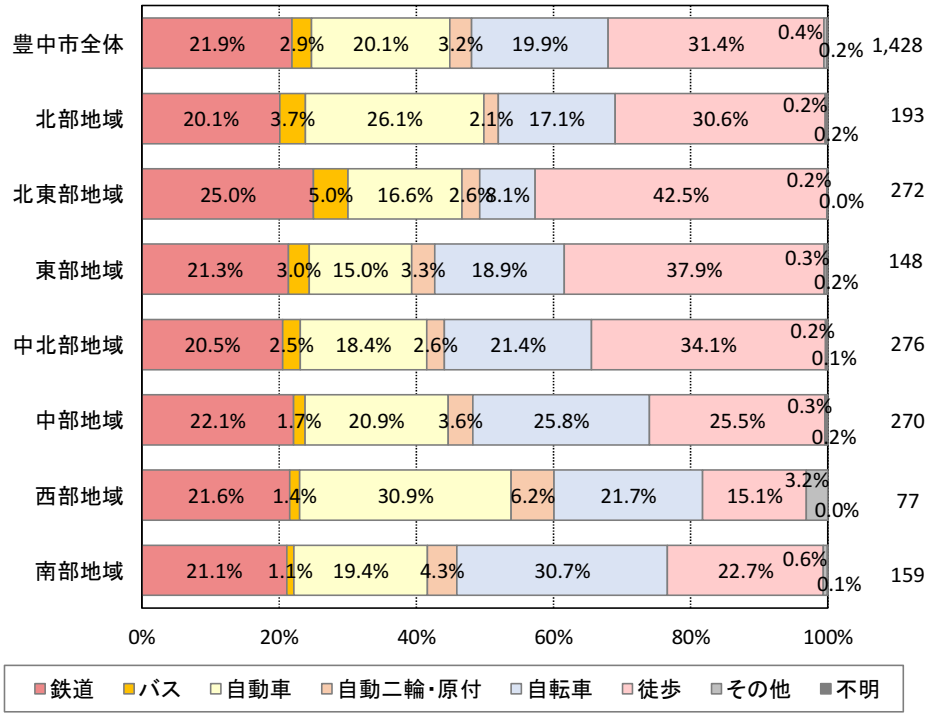
6 地域別の移動状況

（1）地域別の代表交通手段

代表交通手段の分担率を地域別にみると、バスの分担率は、北東部地域で約 5%と最も高く、次いで北部地域が約 4%、東部地域が約 3%であり、本市全体の約 3%を上回っています。

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。

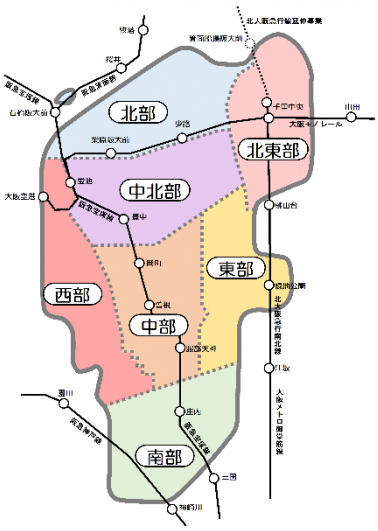
自転車の分担率は、南部地域が約 31%と最も高く、次いで中部地域が約 26%、西部地域が約 22%、中北部地域が約 21%であり、本市全体の約 20%を上回っています。



※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップ/日）
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 2.46　地域別に見た代表交通手段分担率の状況

【参考】地域区分図



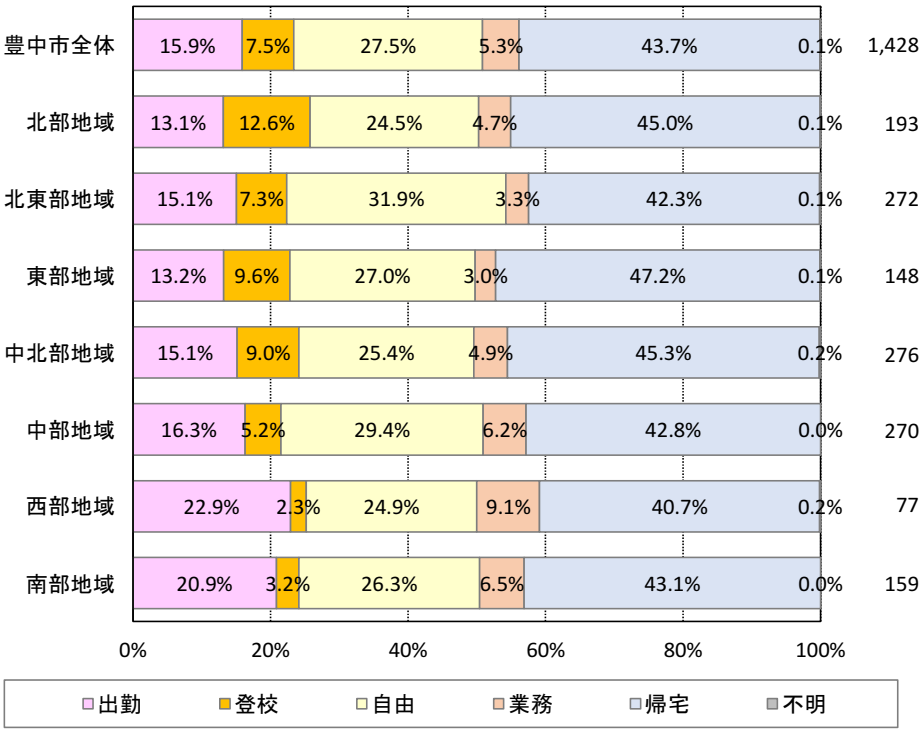
（2）地域別の移動目的

地域別の移動目的をみると、通勤目的は、西部地域で約 23%と最も高く、次いで南部地域が約 21%、中部地域が約 16%であり、本市全体の約 16%を上回っています。

登校目的は、北部地域で約 13%と最も高く、次いで東部地域が約 10%、中北部地域が約 9%であり、本市全体の約 8%を上回っています。

自由目的は、北東部地域で約 32%と最も高く、次いで中部地域で約 29%であり、本市全体の約 28%を上回っています。

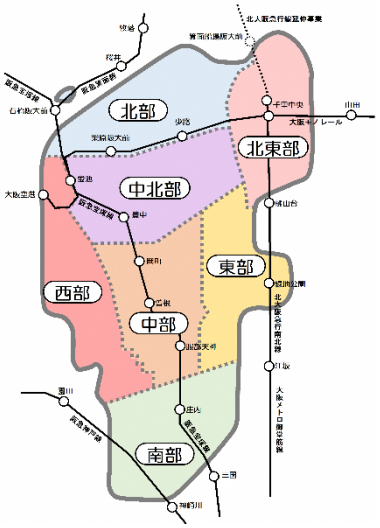
業務目的は、西部地域が約 9%と最も高く、次いで南部地域で約 7%、中部地域で約 6%であり、本市全体の約 5%を上回っています。



※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップ/日）
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 2.47　地域別に見た移動目的の状況

【参考】地域区分図



（3）各地域を起終点とする流動状況

地域別に移動状況をみると、西部地域を除く ６ 地域では地域内々の移動が最も多く、全体的に約 30%～38%を占めていますが、西部地域では約 14%、東部地域では約26%となっており、この２地域においては他地域と比べて、地域内々の流動の割合が低くなっています。

1）北部地域

北部地域内々が最も多く、次いで大阪市、箕面市、中北部地域、吹田市の順です。

2）北東部地域

北東部地域内々が最も多く、次いで吹田市、大阪市、箕面市、中北部地域の順です。

3）東部地域

発生集中のトリップ数（＊19）は、西部地域に次いで少なくなっています。東部地域内々が最も多く、次いで大阪市、吹田市、中部地域、中北部地域の順です。

4）中北部地域

中北部地域内々が最も多く、次いで大阪市、北部地域、中部地域、吹田市の順です。

5）中部地域

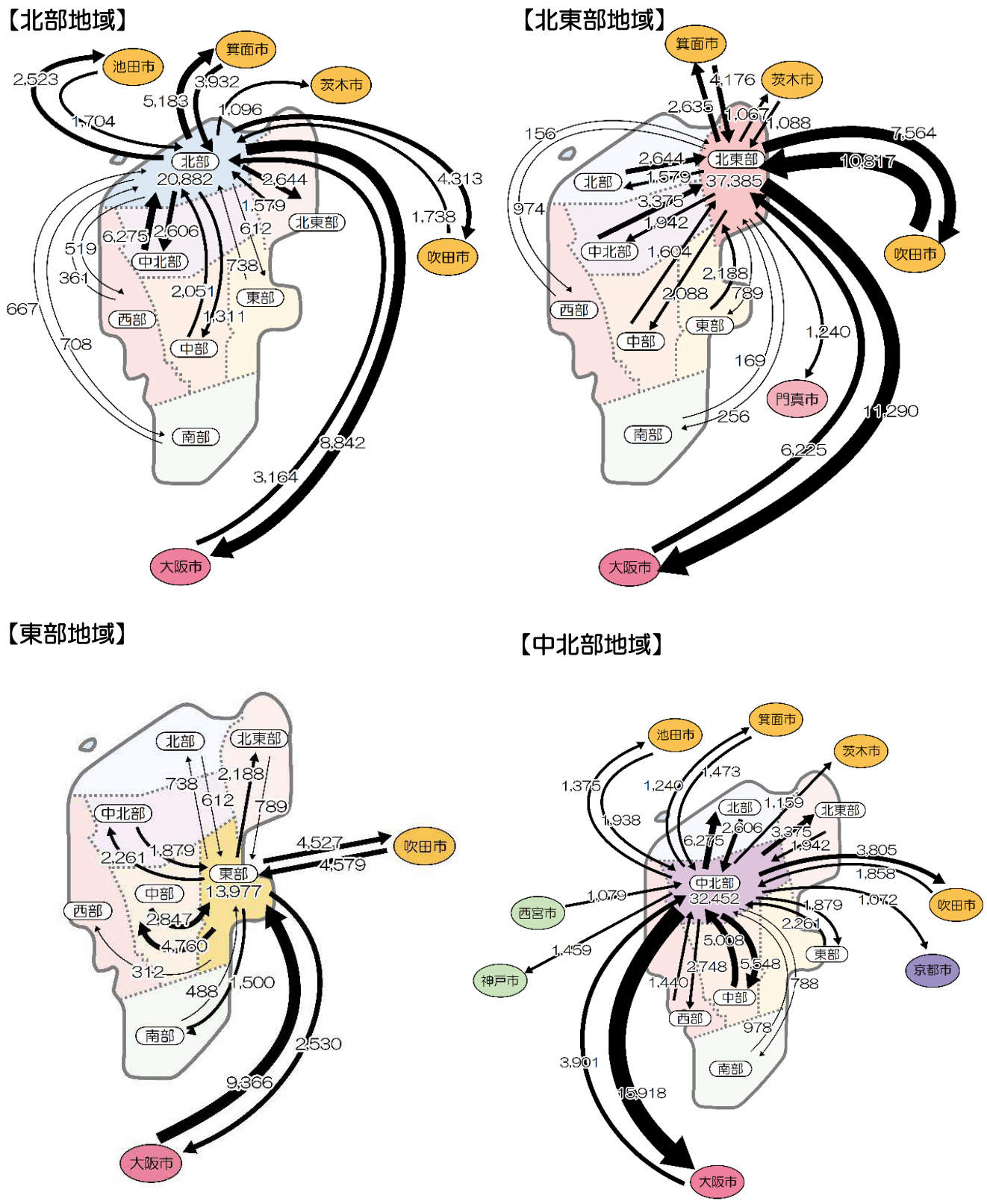
中部地域内々が最も多く、次いで大阪市、中北部地域、南部地域、東部地域の順です。

6）西部地域

発生集中のトリップ数は、地域別の中で最も少なくなっています。市外の大阪市が最も多く、次いで中部地域、中北部地域、西部地域内々、尼崎市の順です。

7）南部地域

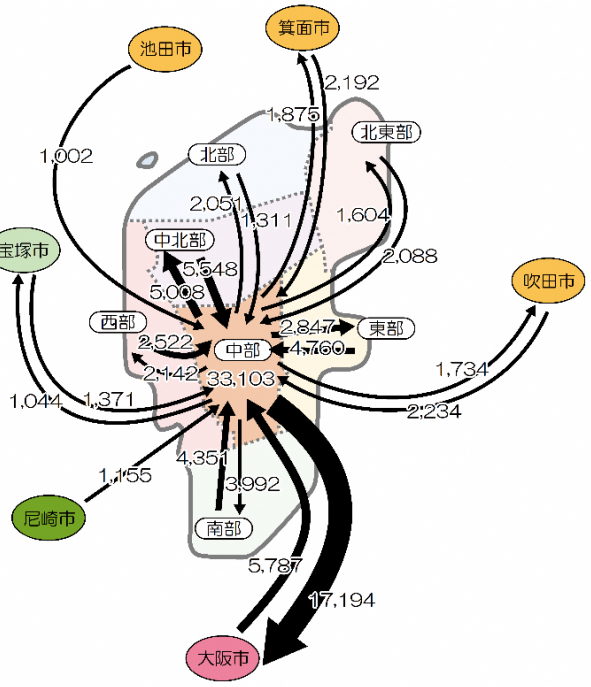
南部地域内々が最も多く、次いで大阪市、中部地域、吹田市、東部地域、西部地域の順である。



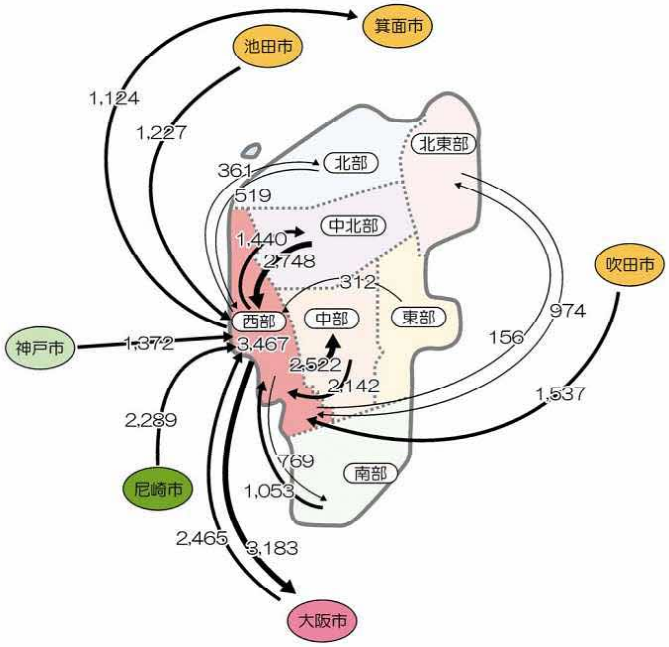
※市内各地域⇔市外は千トリップ/日以上のみ表示
出典：第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（令和 3 年（2021 年））

図 2.48　各地域における地域間流動の状況（1/2）

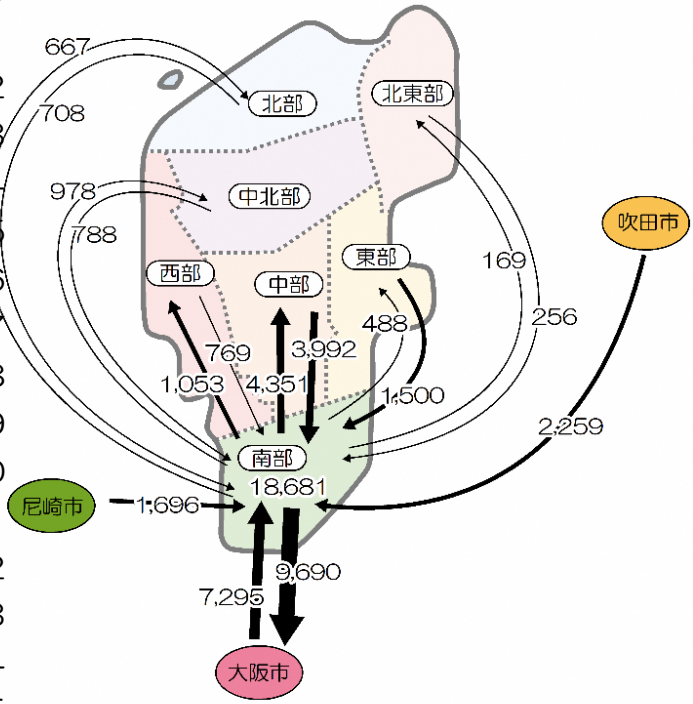
【中部地域】



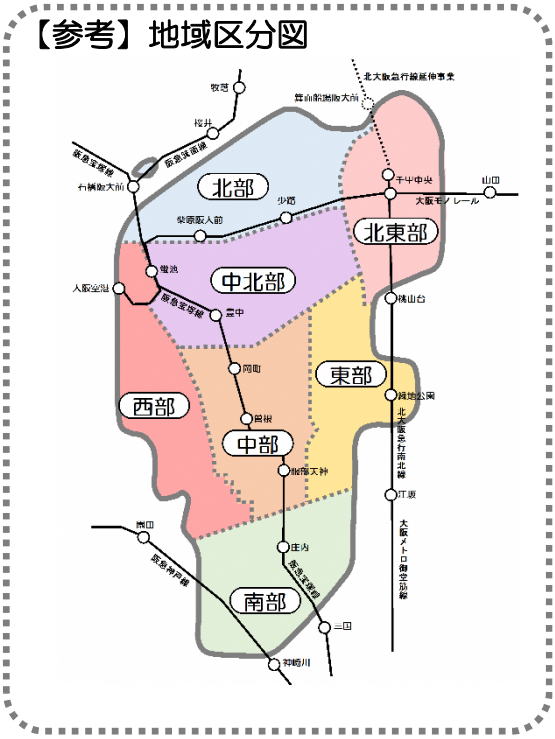
【西部地域】



【南部地域】

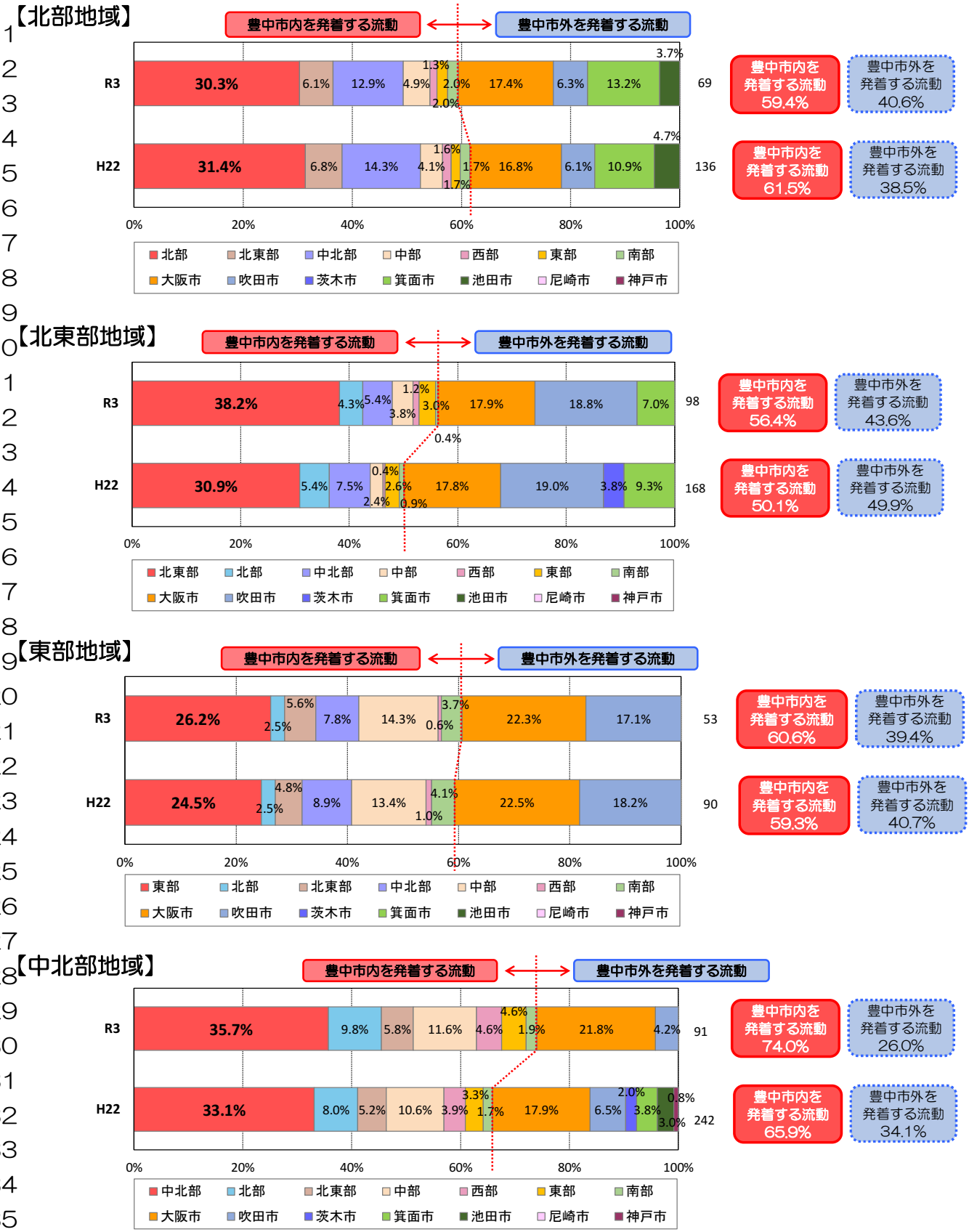


【参考】地域区分図



※市内各地域⇔市外は千トリップ/日以上のみ表示
出典：第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（令和 3 年（2021 年））

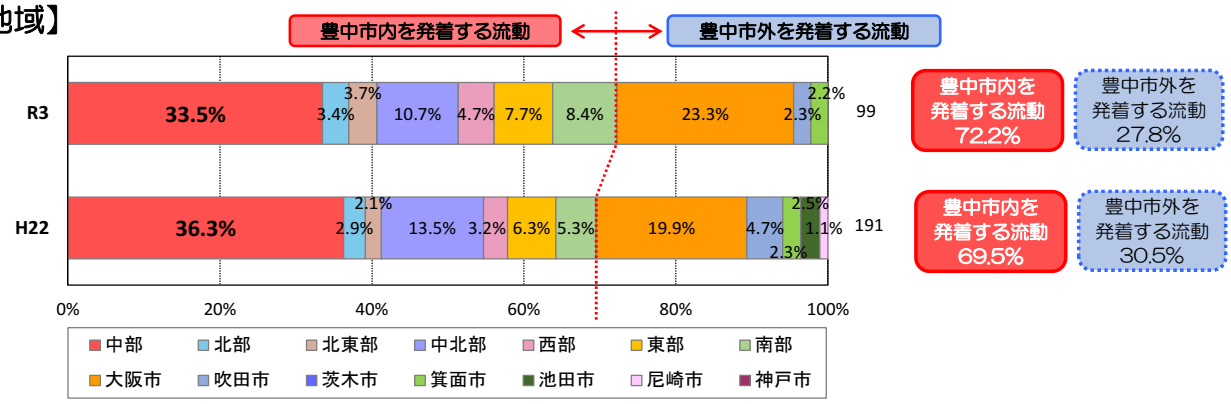
図 2.49　各地域における地域間流動の状況（2/2）



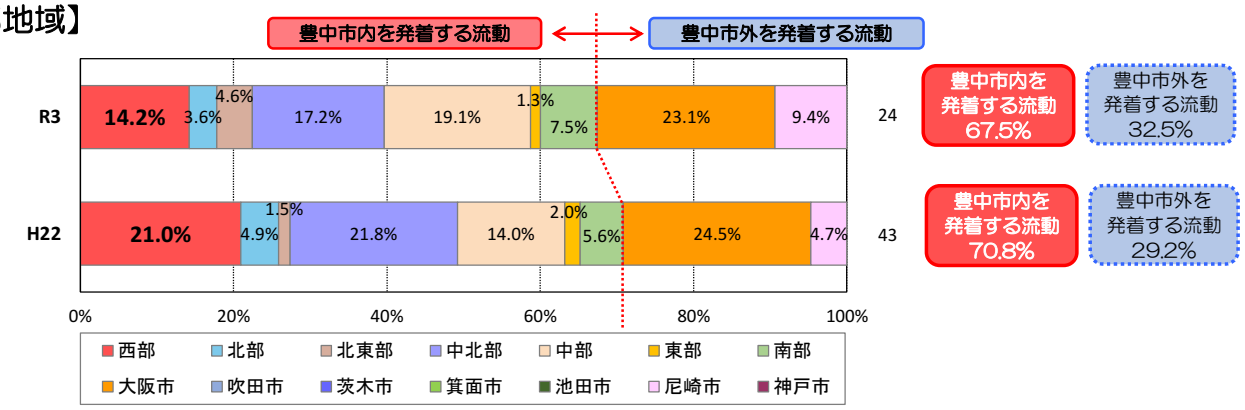
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップ/日）
※市内各地域⇔市外は二千トリップ/日以上のみ表示
※令和３年（2021 年）と平成 22 年（2010 年）との比較
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.50　各地域における地域間流動の状況（1/2）

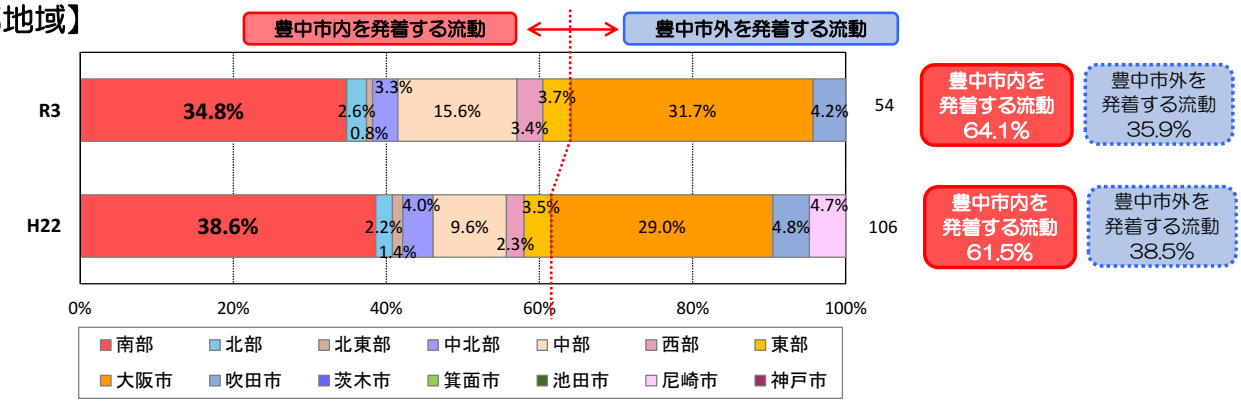
【中部地域】



【西部地域】



【南部地域】



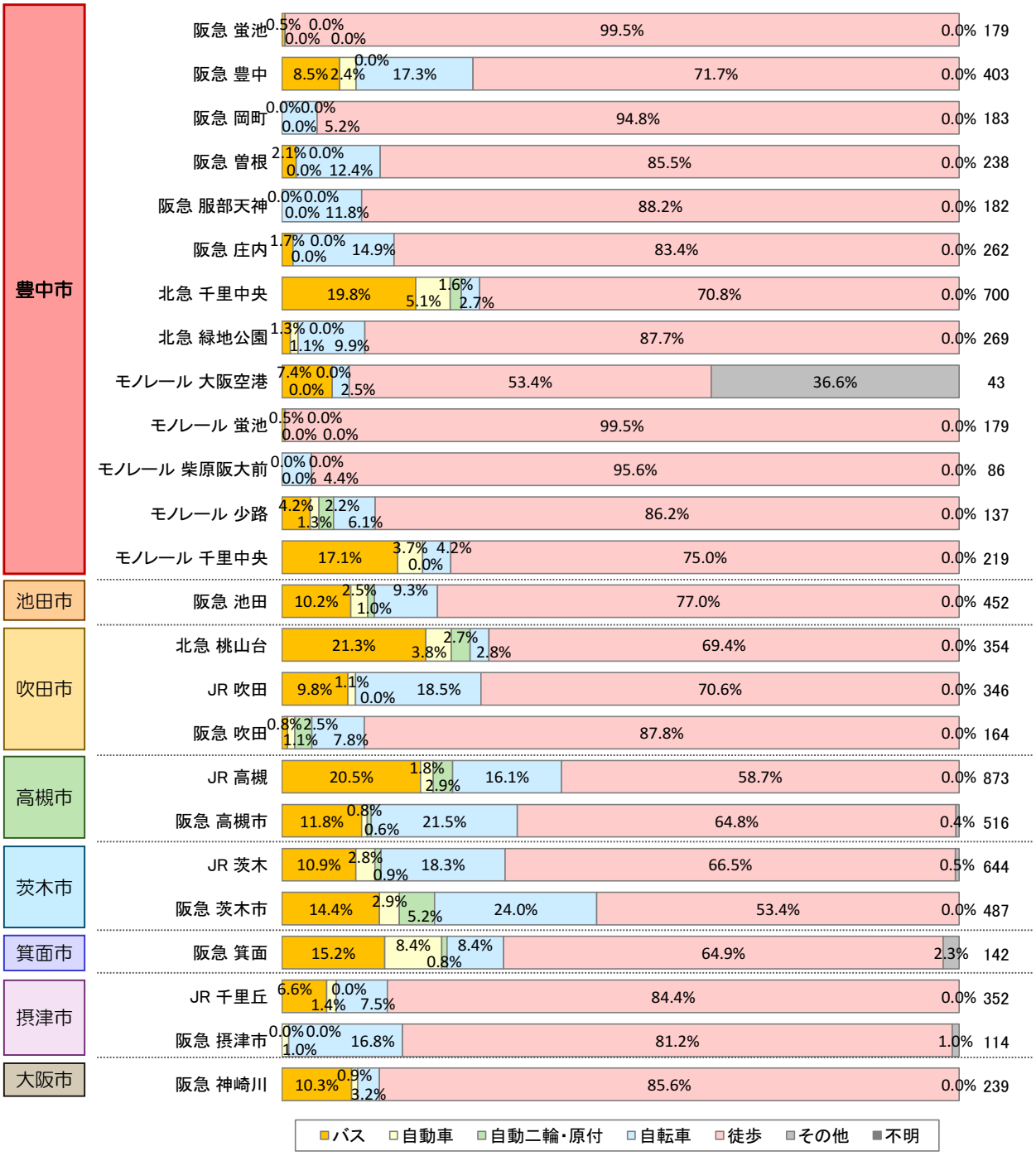
※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップ/日）
※市内各地域⇔市外は二千トリップ/日以上のみ表示
※令和３年（2021 年）と平成 22 年（2010 年）との比較
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.51　各地域における地域間流動の状況（2/2）

7 鉄道駅端末交通手段（＊20）の状況

市内及び市域に隣接する最寄りの鉄道駅における鉄道駅端末交通手段の分担率をみると、豊中市内の各鉄道駅において、徒歩が多く占めています。

また、北急千里中央、モノレール千里中央、北急桃山台及びＪＲ高槻は、北摂７市の主要駅の中でもバスの分担率が高くなっています。



※表示桁の関係により合計値が一致しないことがある
※豊中市外の鉄道駅は、北摂７市の主要鉄道駅及び豊中市域に隣接する神崎川駅が対象
※グラフ右側の数値は合計値（単位：百トリップ/日）
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 2.52　鉄道駅端末交通手段の分担状況

第 6 節　まちづくりに関する取組みの状況

1　豊中市におけるまちづくり事業

第４次豊中市総合計画における公共交通に関わる主なまちづくり事業は次の通りです。

表 2.6　第４次豊中市総合計画における公共交通に関わる主なまちづくり事業

政策	施策	施策の方向性	事業名	事業内容
活力ある快適なまちづくり	脱炭素・循環型社会の実現	脱炭素社会の実現に向けた取組みを進めます	地球温暖化対策の推進	○2050年度までに温室効果ガス排出量を実質ゼロとする脱炭素社会の実現に向けて、市域における温室効果ガス排出量の抑制として、再生可能エネルギーの導入促進、一人ひとりの行動変容を促す普及啓発、カーボンオフセット等の事業を実施します。 ○市の事務事業から排出される温室効果ガス排出量を実質ゼロにするため、脱炭素化を推進します。
	安全で安心なまちの基盤づくり	安心して暮らせる市街地の形成を進めます	密集市街地等整備事業	○庄内・豊南町地区における密集市街地について、住環境の改善と防災性の向上に向けた取り組みを進め、安全・安心に暮らせるまちづくりを推進するため、整備計画に基づく道路・緑道等の公共施設整備や木造住宅等の除却費補助等を行います。
			交通安全整備事業	○だれもが気軽に出かけられる安心・安全で快適なまちづくりのため、歩道の「狭い」「勾配がきつい」「段差・凹凸がある」等の問題を解消する拡幅や改良の歩道整備、自転車の安全で快適な利用環境を創出する自転車通行空間整備、及び多様な個性の人々が社会的障壁を感じることなく出かけられる共生社会を実現するバリアフリー化の推進に取り組みます。
		安全・安心なみちづくりを進めます	街路整備事業	○だれもが安全で安心して暮らせる、災害に強い快適なまちづくりのため、都市活動を支える道路ネットワーク、防災ネットワークの形成として、都市計画道路の体系的な整備に取り組みます。
		安全・安心な交通体系を整備します	交通対策事業	○交通体系の円滑化を進めるために、関係機関との連携・調整を図ります。 ○市民生活の利便に資するとともに、路上駐車を解消するために、道路交通の安全と円滑化を図ります。 ○鉄軌道駅で、視覚障害者等鉄道利用者がホームから転落することを防止するために、可動式ホーム柵（*21）及びホームドアの整備を促進します。
	だれもが住みやすい住環境の実現	地域特性を活かした都市の拠点づくりを進めます	千里ニュータウン再生推進事業	○「千里ニュータウン再生指針2018」に基づき、千里ニュータウン再生を推進する取組みを進めるために、千里ニュータウンの整った都市基盤や周辺の高度な都市機能を活かし、市民・事業者・行政が連携してまちの活性化を図ります。
			都市・地域拠点の活性化推進事業	○都市・地域拠点の活性化の推進のため、にぎわいと魅力ある都市空間の形成を目指します。 ○服部天神駅周辺地区において市民の日常生活拠点の確保のため、整備を進めます。
			南部地域活性化構想の推進	○人口減少や少子化など、南部地域の抱える課題の解決に向けて、南部地域活性化構想を推進します。
			空港を活かしたまちづくり推進事業	○大阪国際空港及び周辺地域の活性化を図るため、空港周辺場外用地の利活用や空港を活かしたまちづくりの取組みを進めます。 ○大阪国際空港周辺緑地事業の緩衝緑地Ⅱ期事業の計画地で、隣接する千里川土手が観光スポットとなっていることから、空港への親しみの醸成や大阪国際空港周辺地域の活性化を目的に、千里川土手と原田緑地の一体的な整備を進めます。
	産業振興の充実	地域産業を支援し、投資・消費・働く場が活性化するための体制をつくります	産業振興事業	○新・産業振興ビジョンでは、「産業が地域社会を支え、生活を豊かにする好循環を生むまち」を本市産業の目指す姿としています。これは、市内産業のさらなる集積に加え、個々の事業者と労働者一人ひとりの生産性や事業所の経営力、商業集積地の集客力の向上を図ることで地域経済の好循環を形成し、自律発展・成長する都市を目指すものです。 ○本市では、この産業の目指す姿を実現するために、①「産業の集積をつくる」、②「地域経済の好循環をつくる」、③「まちに活力とにぎわいを生み出す」の3つの基本方針に基づき、施策展開を行います。

第 7 節　交通空白地と交通支援検討地域の状況

1　鉄道駅勢圏の状況

本市における鉄道駅勢圏（半径 1,000m）の面積は約 27km^2、市域全体に対して約75％であり、市域の７割以上を占めています。

西部地域の広い範囲において、鉄道駅勢圏外の地域となっています。また、北部地域の北緑丘周辺、中北部地域の熊野町周辺、中部地域の中桜塚東部～長興寺東部周辺、東部地域の旭ヶ丘周辺及び北条町周辺、南部地域の庄本町周辺において、鉄道駅勢圏外の地域が見受けられます。

表 2.7　鉄道駅勢圏の現状

	半径1,000m		【参考】半径800m	
	面積（km^2）	市域に占める割合	面積（km^2）	市域に占める割合
鉄道駅勢圏	27.3	74.9%	20.5	56.2%
豊中市域	36.39	－	36.39	－

※面積は可住地が対象

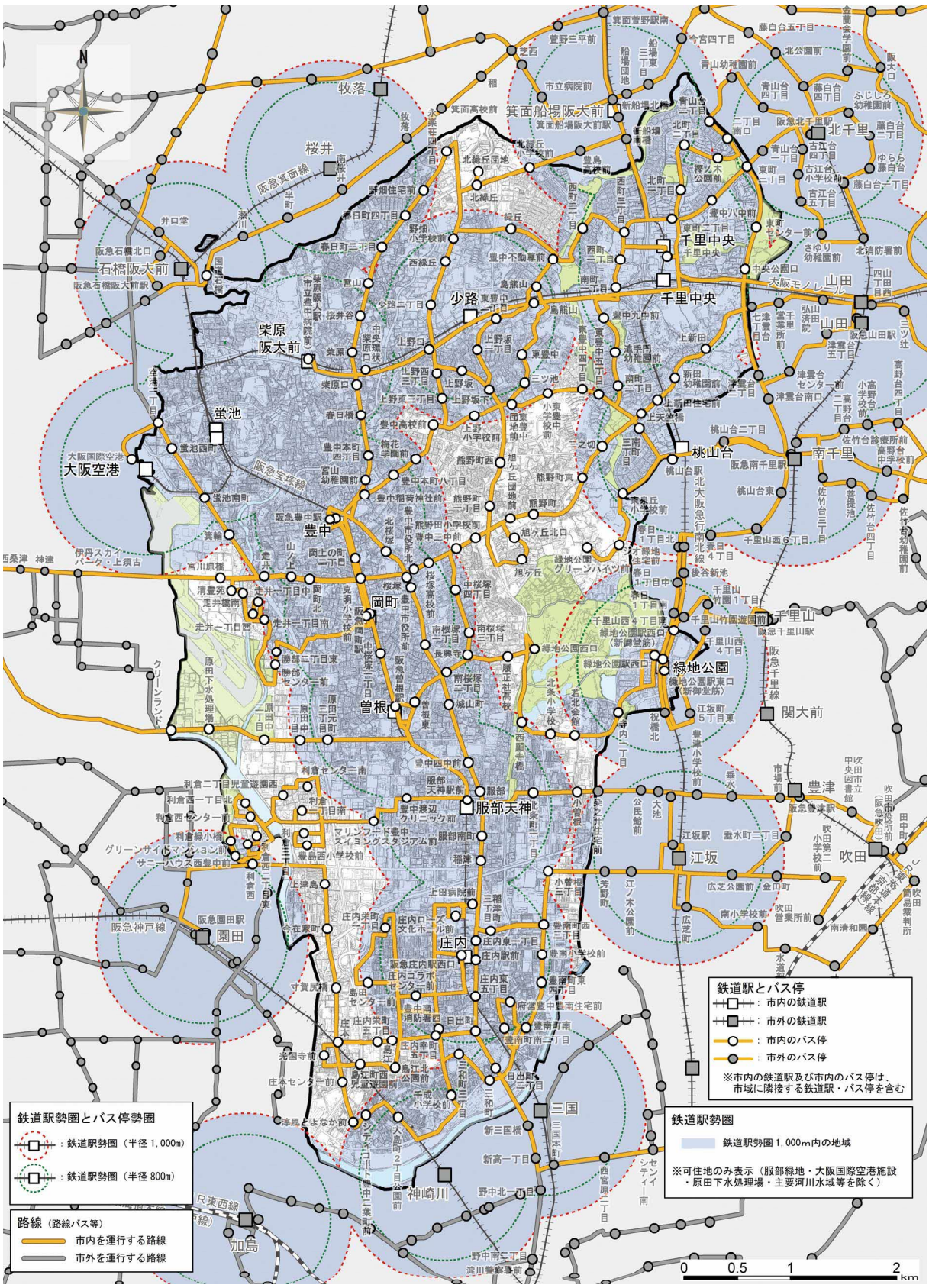


図 2.53　豊中市における鉄道駅勢圏の状況

2 交通空白地

（1）考え方

交通空白地に明確な定義はありませんが、一般的に国が「交通に対する基本的な需要が適切に充足される地域」として定めた鉄道駅勢圏及びバス停勢圏から外れた地域とされています。

本市においては、過去に交通の利便性の低い地域について様々な場で議論されてきましたが、改めて立地条件や高齢化の進展を考慮し駅（バス停）勢圏を定め、本市における交通空白地を定義します。

交通空白地：鉄道駅勢圏（半径 1,000m）及びバス停勢圏（半径 500m）以外の地域

（2）豊中市の現状

本市における交通空白地は、令和元年（2019 年）には一定の交通空白地が存在していましたが、豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」及び豊中東西線の運行開始に伴い、令和３年（2021 年）４月に解消しています。

表 2.8　豊中市における交通空白地の状況

	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
令和元年（2019年）	0.31	0.9%	951	0.2%
令和3年（2021年）	0.00	0.0%	0	0.0%
豊中市域	36.39	－	395,479	－

※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、可住地を対象とする
※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（2015 年）10 月 1 日現在による（※公共交通改善計画策定当時の数値である）

表 2.9　【参考】全国の状況

	空白地面積	空白地人口
バス500m圏外 鉄道1km圏外	36,477km^2 （我が国の可住地面積の約30%）	7,351千人 （我が国の人口の約5.8%）

出典：平成 23 年度（2011 年度）国土交通省調査による

3 交通支援検討地域

（1）交通不便地に代わる新たな基準の設定

豊中市公共交通改善計画の策定時（平成 31 年（2019 年）２月）においては、交通不便地を鉄道駅勢圏（半径 800m）以外の地域及びピーク時運行本数（片道）３本/時以上のバス停勢圏（半径 300m）以外の地域と定義していました。

しかしながら、鉄道駅勢圏（半径 800m）内においても、勾配等の影響により、移動が困難な地域も存在していることや、市内バス路線の需要規模に応じた減便や廃止により、ピーク時運行本数（片道）３ 本以上のバス停が減少していることを踏まえ、都市及び地域拠点への接続について支援が必要な地域やサービス水準について見直し、鉄道駅勢圏及びバス停勢圏 300m 以外の地域を新たに交通支援検討地域として設定します。

（2）考え方

路線バス及び乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」は、鉄道駅からのフィーダー（*22）の役割を担っています。交通が不便な地域では、フィーダーの役割を担う交通モードの導入等による支援を想定します。また、既往文献（バスサービスハンドブック改訂版（令和６年１月 土木学会））におけるバス停勢圏の考え方を踏まえ、フィーダーの役割を担う交通モードのバス停勢圏は半径 300m と設定します。

設定の対象は、鉄道駅及びバス停（乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」停留所含む）とし、半径 300m 圏外であり、バリアフリー（*23）基準である勾配が 5%超過の地域は、勾配による影響がある地域と考えます。そこで、鉄道駅勢圏及びバス停勢圏を 300m とし、「鉄道駅及びバス停から半径 300m圏外で勾配がある地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が 5%超過）」と「鉄道駅及びバス停から半径 300m圏外で勾配がない地域（鉄道駅及びバス停からの勾配が 5%以下）」を抽出しました。

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）

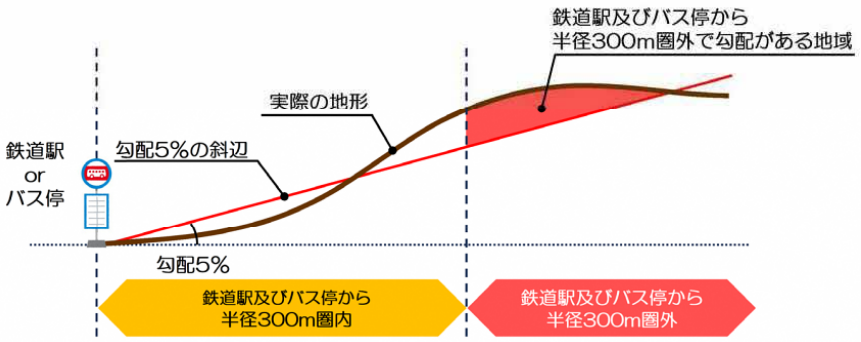


図 2.54　鉄道駅及びバス停から半径 300m圏外で勾配がある地域のイメージ

（3）豊中市の現状

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。

表 2.10　豊中市における交通支援検討地域の状況

■各エリアの面積

	面積（km^2）	市域に占める割合
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%
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%

■各エリアの人口（R2国勢調査ベース）

	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）	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）	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）

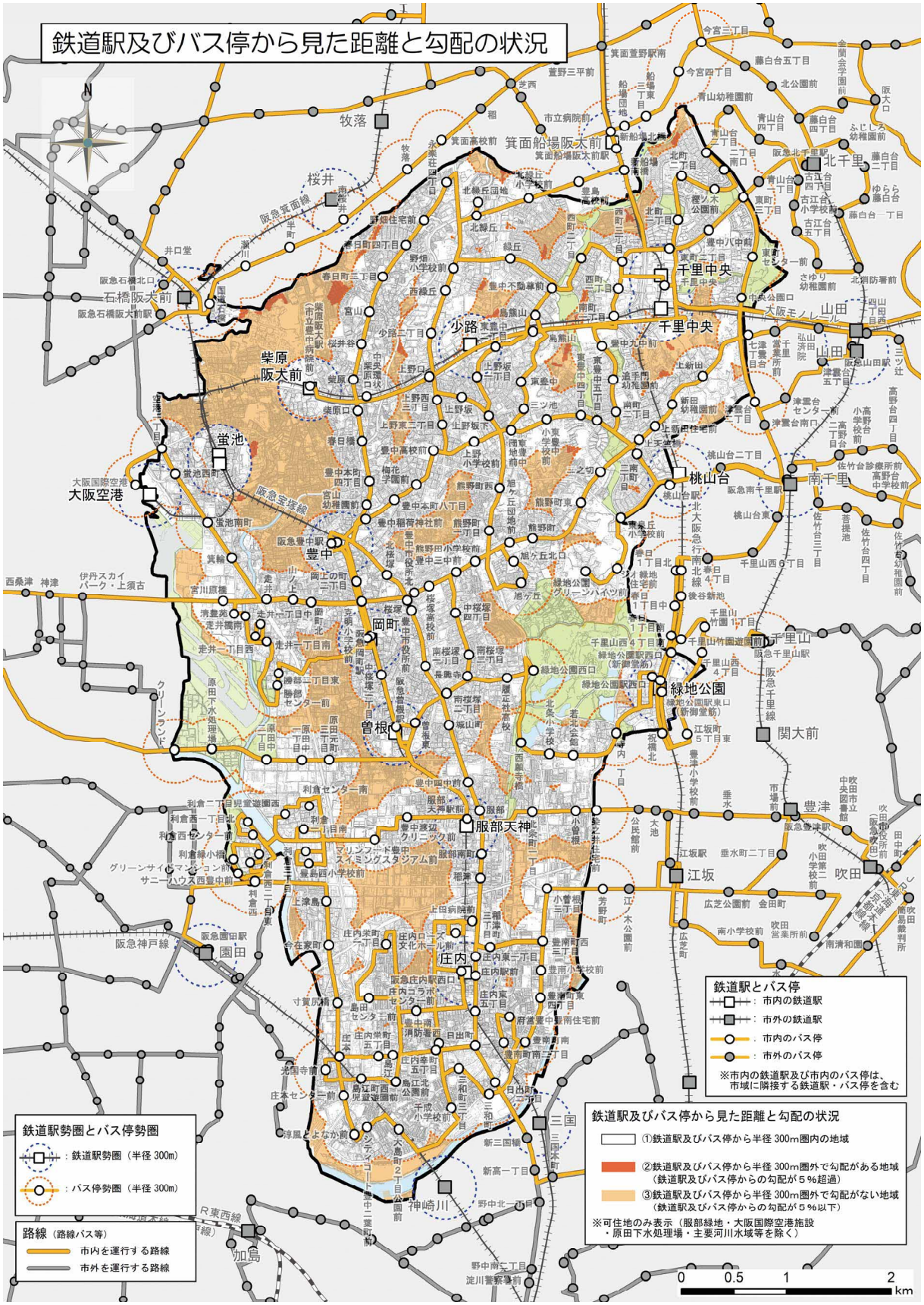


図 2.55　豊中市における交通支援検討地域の状況

第 3 章　問題点と課題

第 3 章 問題点と課題

第 1 節 計画に基づく取組みの状況と評価

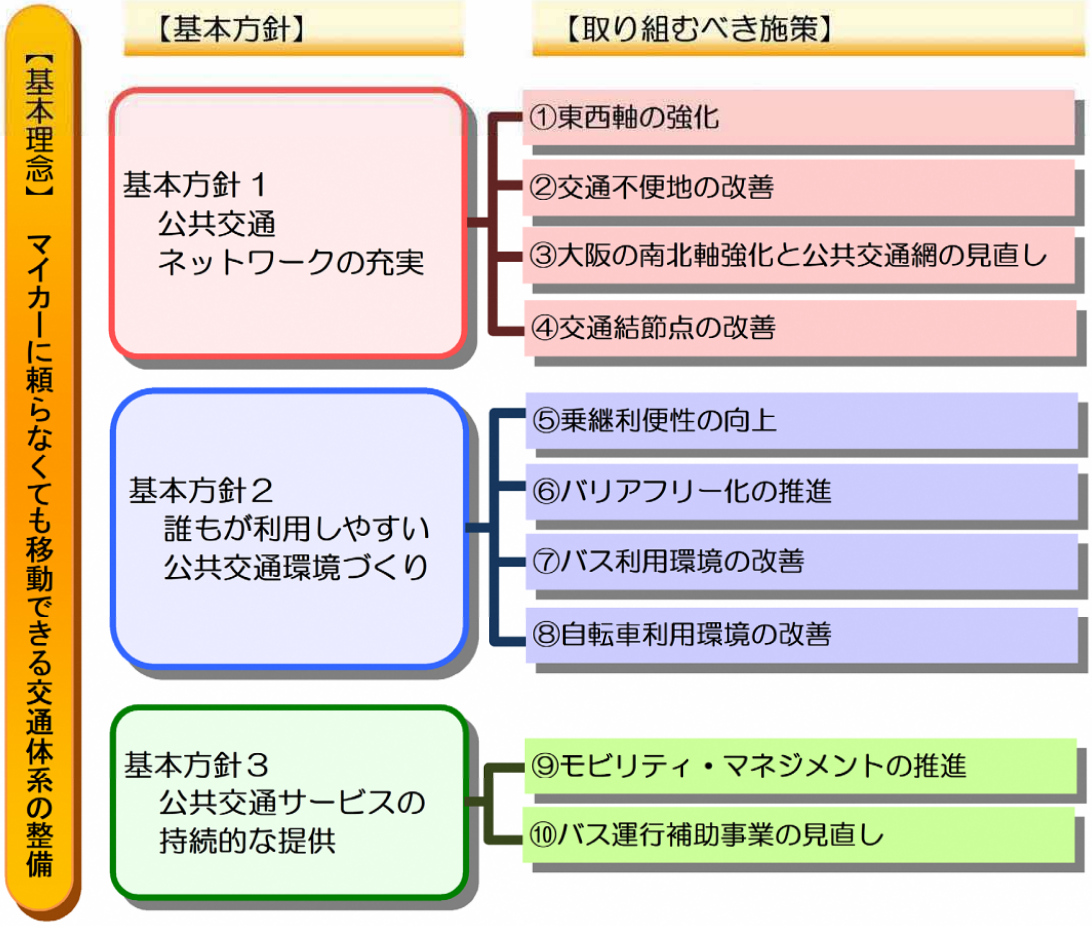
現計画における取組み施策の実施状況と評価を下記に示します。

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。

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



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 3.1　現計画における基本理念・基本方針及び取り組むべき施策

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。

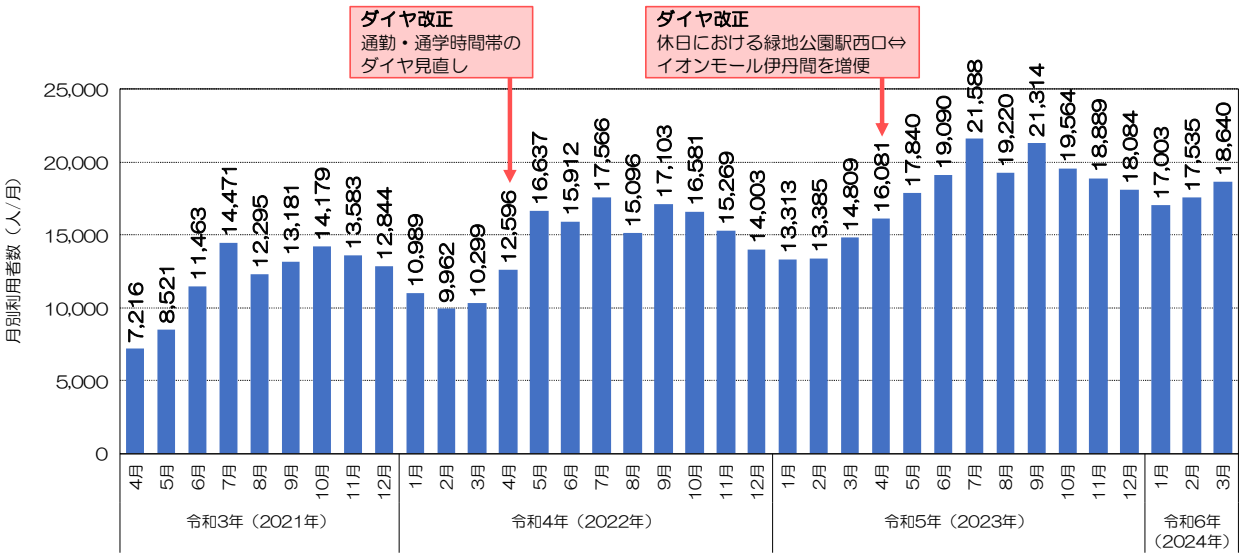
凡例　○：実施、△：一部未実施、×：未実施

■ 路線バス豊中東西線の運行

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ることから、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を結ぶ路線バス豊中東西線を令和３年（2021 年）４月１日より運行しています。運行は阪急バス株式会社が行い、市は運行経費の一部を補助しています。

図 3.2　豊中東西線（緑地公園駅西口）

利用者数は、運行開始した令和３年（2021 年）４月は 7,216 人/月でしたが、令和４年（2022 年）４月及び令和５年（2023 年）４月のダイヤ改正以降、増加傾向にあり、令和６年（2024 年）３月は 18, 640 人/月と約 2.6 倍に増加しています。



※利用者数は、交通系 IC カード(*24)による利用実績（※阪急バス株式会社よりデータ提供）

図 3.3　路線バス豊中東西線における月別利用者数の推移

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

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	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。

凡例　○：実施、△：一部未実施、×：未実施

■ 豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」の運行

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、電話予約し、路線バスのように乗合でタクシー車両に乗車するものです。交通空白地の改善を目的として本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。

本事業は、利用状況やアンケート調査等利用者、住民の方々のご意見を踏まえた見直しを定期的に実施しています。

図 3.4　豊中市乗合タクシー「Mina Notte」（左：阪急岡町、右：阪急庄内駅西口北）

西部地域路線における利用者の推移を月単位で比較すると、西部地域路線全体で令和３年（2021 年）６月から令和４年（2022 年）５月にかけて、ほぼ横ばい傾向にありましたが、それ以降は増加傾向にあります。西部地域北路線では、令和６年（2024 年）４月から、平日全便を予約不要の路線定期運行を行っています。

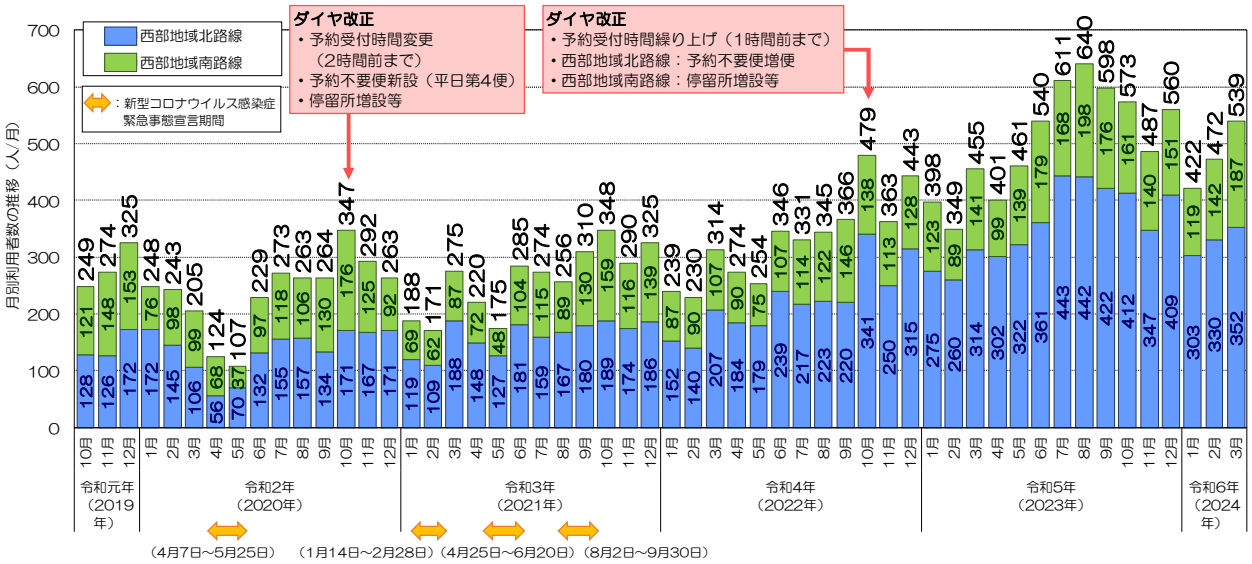


図 3.5　西部地域路線における利用者の推移

南部地域路線における利用者の推移を月単位で比較すると、南部地域路線全体で、令和５年（2023 年）１月までは概ね横ばい傾向でしたが、令和５年（2023 年）２月のルート改正以降は増加傾向にあります。

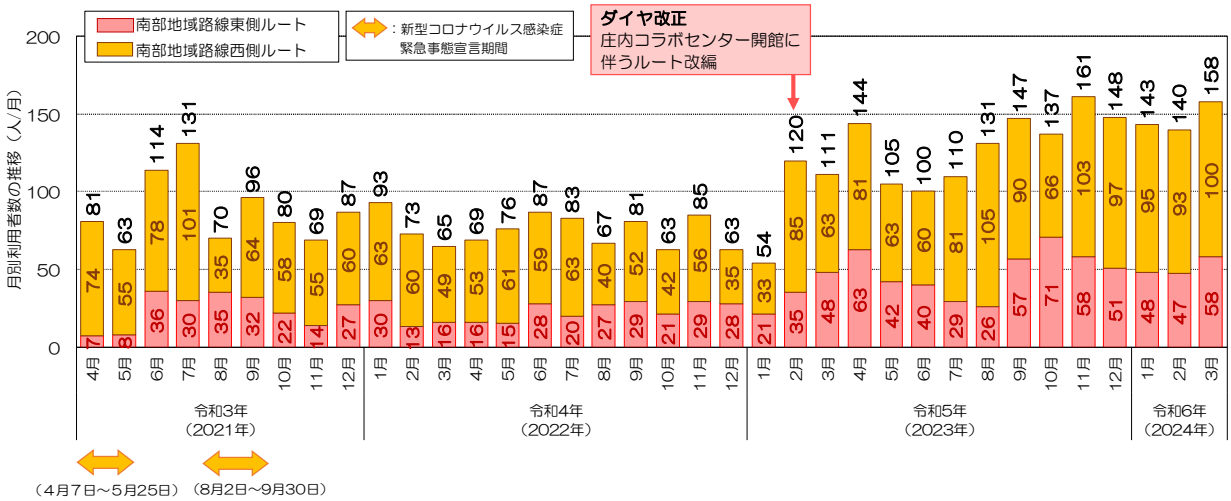


図 3.6　南部地域路線における利用者の推移

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

1

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	③大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し
概要	北大阪急行電鉄南北線延伸区間の開業に合わせ、箕面市域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	○北大阪急行電鉄南北線延伸区間の開業 （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、北大阪急行電鉄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。

2

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	④交通結節点（*25）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

3
4
5
6

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、乗継ぎ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。

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	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フリ―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(*26)導入にかかる費用の一部を補助（ノンステップバス導入台数：令和 5 年度（2023 年度）末時点で 68 台（78.2%）） △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。

凡例　○：実施、△：一部未実施、×：未実施

■ 鉄道駅における可動式ホーム柵の整備

本市では、鉄道駅での視覚障害者をはじめとする利用者のプラットホームからの転落や走行中の列車との接触事故の防止を目的とした、可動式ホーム柵の導入を推進する目的で、鉄道事業者に対し可動式ホーム柵整備に要する費用の一部を補助しています。

北大阪急行電鉄株式会社及び大阪モノレールはホームドアの設置が完了しており、市内 13 駅のうち７駅でバリアフリー化が行われています。

残りの６駅を有する阪急電鉄株式会社では、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月から実施しています。

図 3.7　可動式ホーム柵設置状況（北大阪急行電鉄千里中央駅）

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	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（*27）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。

凡例　○：実施、△：一部未実施、×：未実施

図 3.8　バス停ベンチ設置状況（旭ヶ丘北口バス停）

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	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。

凡例　○：実施、△：一部未実施、×：未実施

■ 豊中市シェアサイクル事業の本格化

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、鉄道、バス等公共交通を補完する役割が期待できます。

令和元年（2019 年）11 月から３年間の実証実験を開始し、公共交通の補完等の効果が確認されたことから、令和４年（2022 年）11 月から本格化に移行しています。

図 3.9　サイクルポート設置状況（左：阪急曽根駅東、右：服部緑地西口）

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(*28)の推進
概要	公共交通の利便性を高める取組みとともに、市民一人ひとり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 （令和５年度から阪急バス株式会社実施） ○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。

凡例　○：実施、△：一部未実施、×：未実施

■ 無料乗車券付き公共交通利用案内及び公共交通マップの配布

市内への転入者及び運転免許返納者を対象に、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の配布を実施しています。

また、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、転入者等へ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ています。

図 3.10　公共交通マップ及び無料乗車券付き公共交通利用案内

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	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。

凡例　○：実施、△：一部未実施、×：未実施

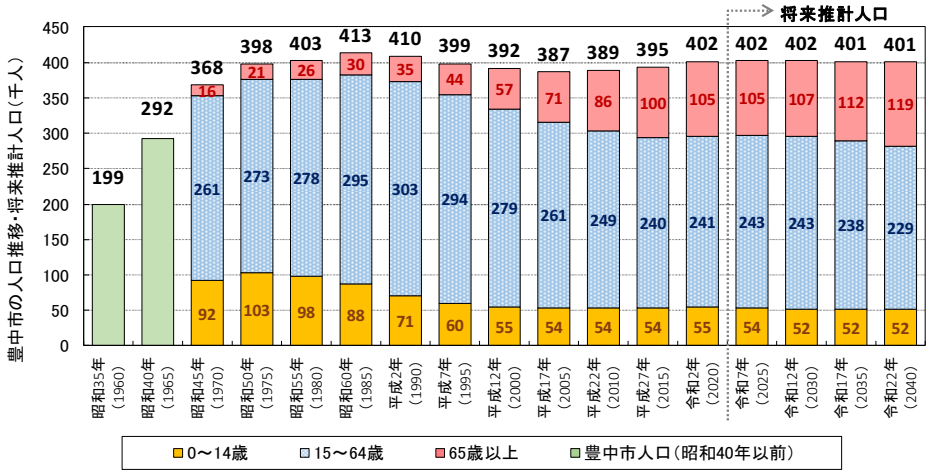
第 2 節　豊中市における交通の問題点と課題

① 超高齢社会への対応

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

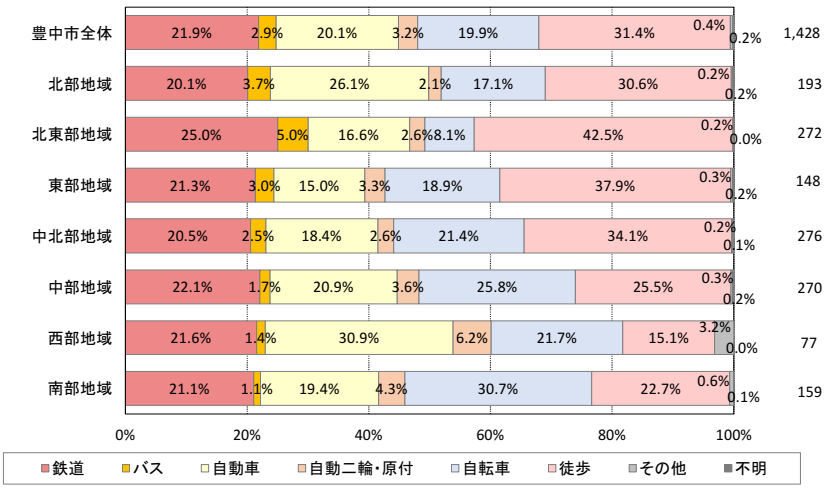
本市の人口は、令和２年（2020 年）以降、現状を維持するものと予測されていますが、高齢化は今後も進行するものと推計されています。



※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））

●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。



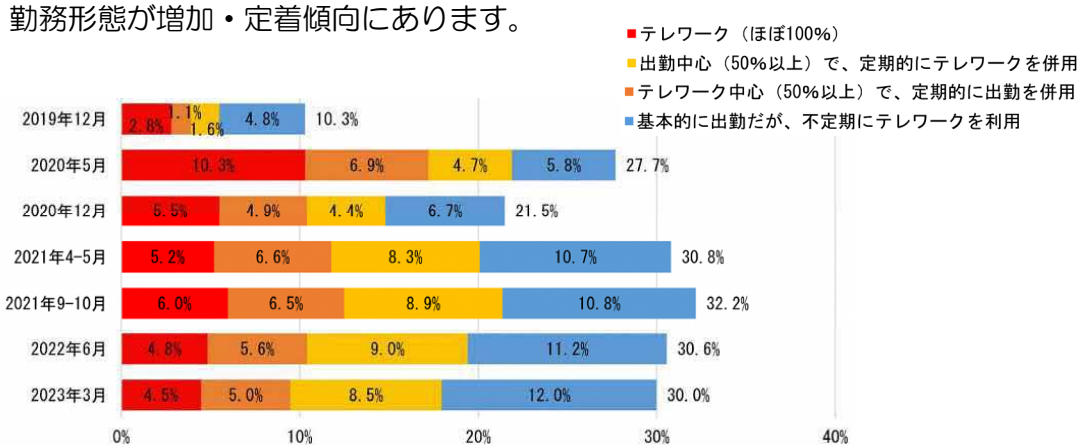
出典：第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（令和 3 年（2021 年））

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感染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。

●テレワーク実施頻度の変化（全国）

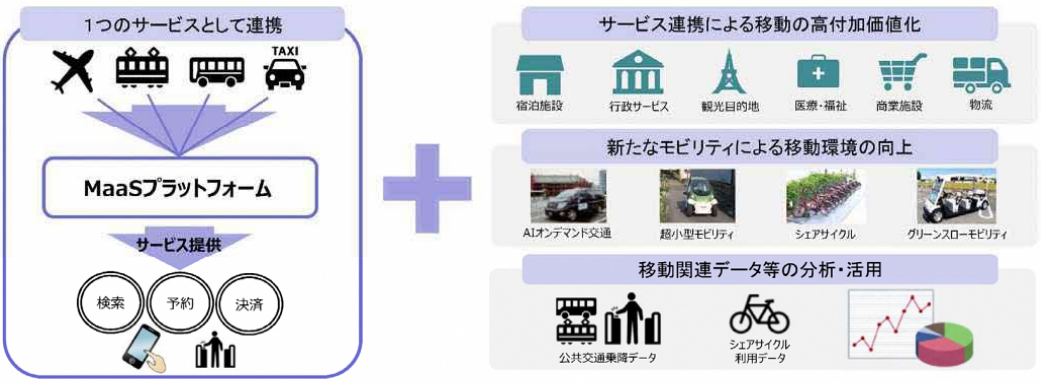
新型コロナウイルス感染症の感染拡大を契機とした就業者のテレワークの実施頻度の変化をみると、令和５年（2023 年）では、テレワークと出勤を併用する勤務形態が増加・定着傾向にあります。



出典：第６回 新型コロナウイルス感染症の影響下における生活意識・行動の変化に関する調査（令和５年（2023 年）４月 内閣府）

●新技術の活用

近年、交通分野においては、ICT [*29] 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目指した 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。



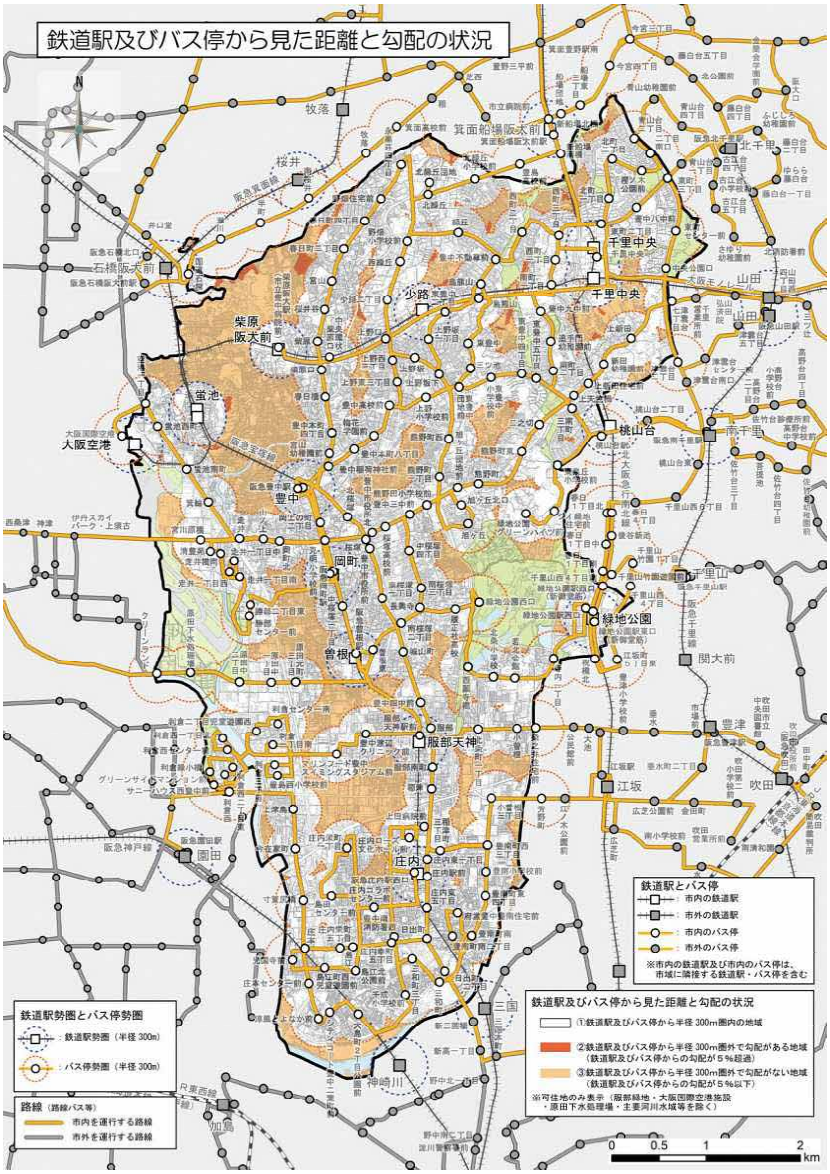
出典：国土交通省資料

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（みなのって）」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。



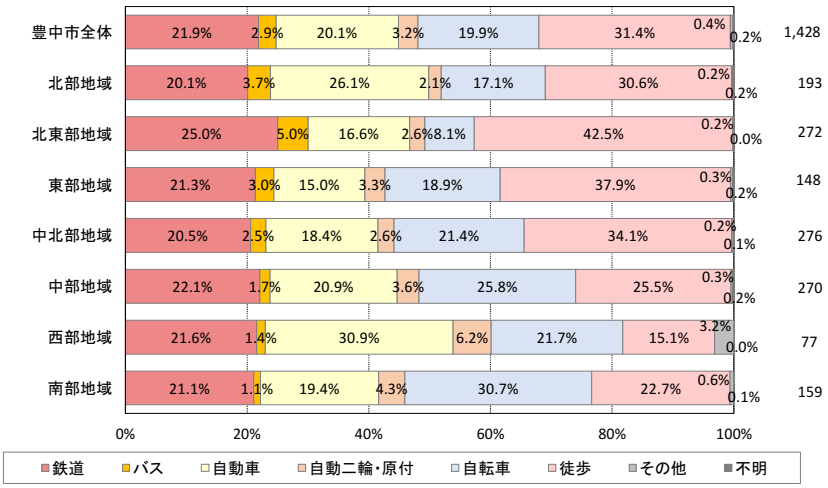
④ 脱炭素社会の推進に向けた仕組みづくり

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、環境にやさしい車両の導入により、カーボンニュートラル（*30）の実現に向け GX（*31）の推進に取組みます。

●本市の代表交通手段の状況

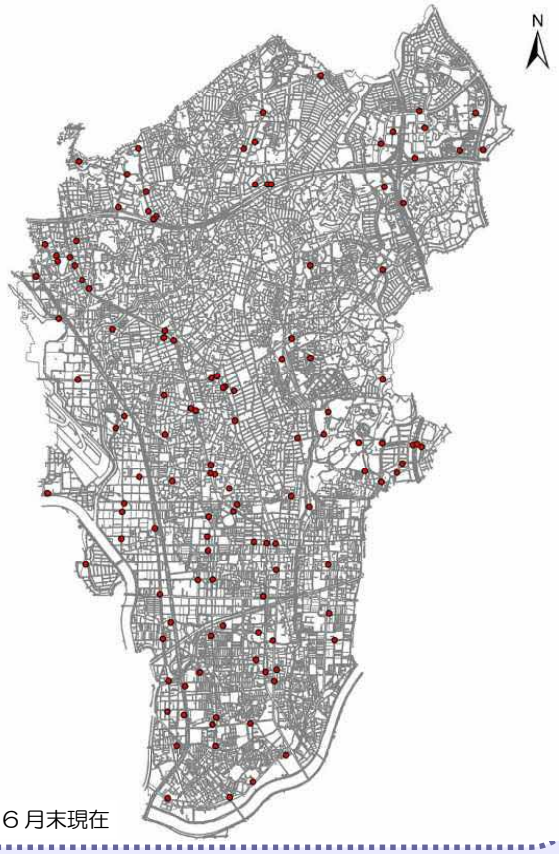
自動車の分担率は、西部地域が約 31%と最も高く、次いで北部地域が約 26%、中部地域が約 21%であり、本市全体の約 20%を上回っています。



出典：第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（令和 3 年（2021 年））

●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。



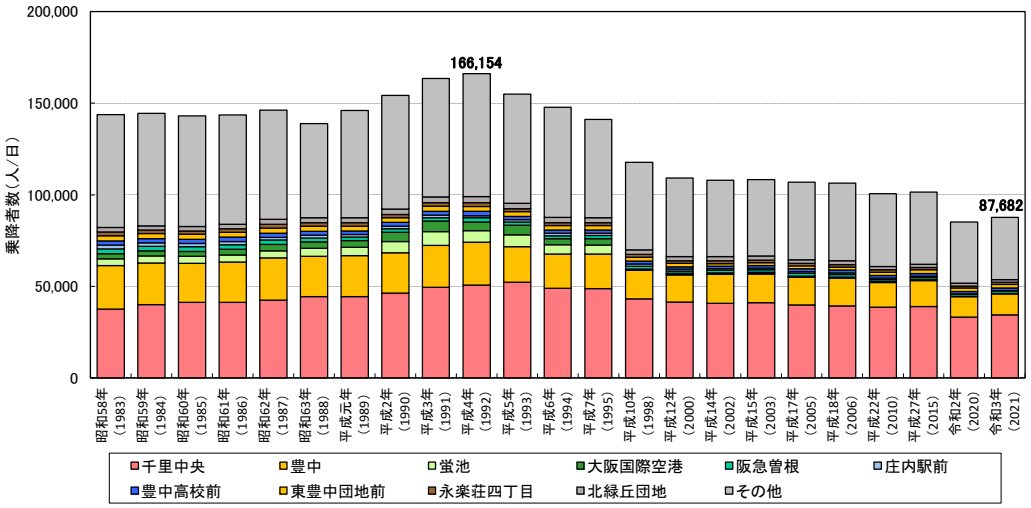
※令和６年（2024 年）６月末現在

⑤ 交通事業者を取り巻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２年（2020 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、従来通りの運行を維持・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、関西国際空港の開設（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

第４章　基本理念と基本方針

第４章 基本理念と基本方針

第１節 基本理念

上位・関連計画をはじめ、本市における交通の現状等を踏まえ、以下の通り本計画の基本理念を設定します。

気軽にでかけられる公共交通の実現

少子高齢化（*32）の進展や新型コロナウイルス感染症の感染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、運転士不足の深刻化により、公共交通事業を取り巻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。

第２節 基本方針

基本理念を踏まえたまちづくりと一体となった交通体系の実現のための基本方針を示します。

基本方針１　公共交通ネットワークの充実

○豊中東西線バス事業及び豊中市乗合タクシー事業について、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。

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。

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。

第 3 節　目指すべき公共交通体系

1　豊中市における公共交通の考え方

本市の公共交通は、主に不特定多数の方が利用できる移動手段である鉄道、路線バス、乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」、タクシーがあります。

公共交通は、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段の確保、交通支援検討地域でのニーズの対応が強く求められます。また、高齢者や障害のある人が自立的に生活できる環境整備の一環として、移動手段を確保することによって、外出機会の創出による健康増進、地域活性化への寄与も期待されます。

これらの公共交通と合わせて、パーソナルモビリティ、シェアモビリティ（カーシェアリング・シェアサイクル等）、グリーンスローモビリティ（*33）、MaaS、自動運転などの新技術の活用も図ることとします。

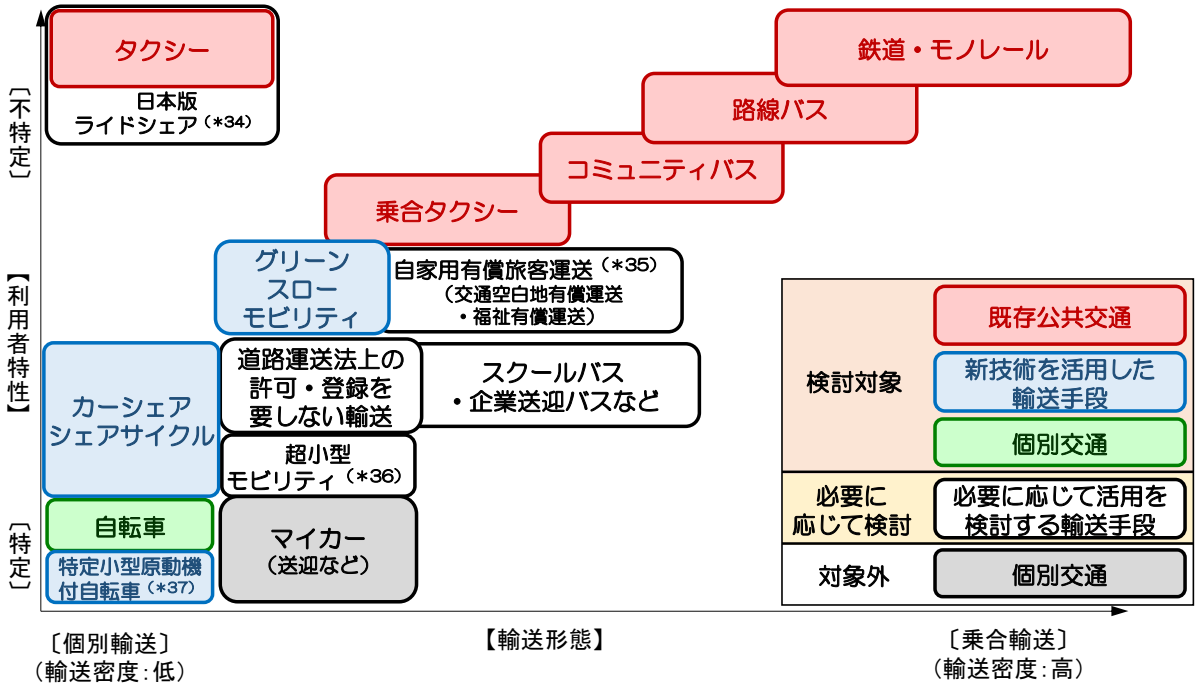


図 4.1　利用者特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ

2　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（みなのって）」等により、交通網が形成されていますが、一方で、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目指します。

表 4.1　公共交通の役割分担と位置づけ

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（粟生団地線、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づける	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 4.2　都市拠点の役割分担と位置づけ

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 4.2　豊中市における公共交通の将来イメージ

第５章　取り組むべき施策

第５章 取り組むべき施策

第１節 施策体系

本計画の基本理念を実現するために必要な３つの基本方針と取り組むべき施策を以下に示します。

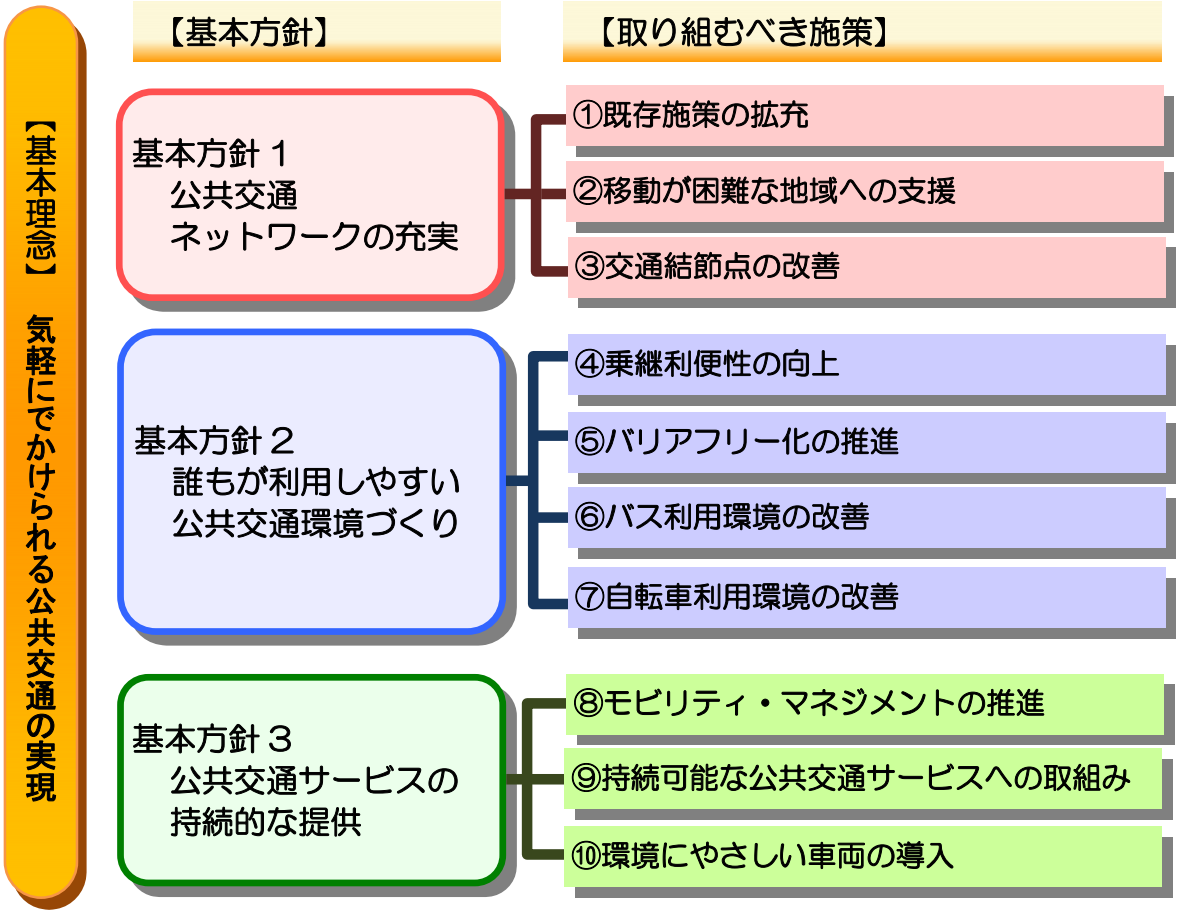


図 5.1　施策体系

1

第 2 節　取り組むべき施策

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既存施策の拡充（1/2）

（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。

運行は阪急バス株式会社が行い、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。

●豊中東西線（阪急曽根駅）

【豊中市の取組み】東西軸活性化アクションプランの策定

本市では、東西軸周辺地域に点在する様々な地域資源をみがき、つなぎ、人の往来や交流の促進等を図ることにより、多くの人が訪れ、また多様な事業者の出店先として選ばれるような、多彩な魅力を備えた区域へと発展することを目指し、東西軸の活性化に向けて地域の賑わいづくりや商業振興等の具体的な取組みをまとめた東西軸活性化アクションプランを令和５年（2023 年）３月に策定しました。

●東西軸活性化アクションプランに基づく事業イメージ

出典：東西軸活性化アクションプラン（令和５年（2023 年）３月　豊中市）

2
3
4

実施主体				スケジュール				
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）
地域住民	バス事業者	豊中市	－	実施				

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

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既存施策の拡充（2/2）

（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、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車し、目的地まで利用することができます（西部地域の一部運行便は電話予約不要で乗車可能）。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。

豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」を運行している地域は、地域住民との意見交換会を定期的に開催し、利用客の利便性をよくする方策（利用者が多い運行便は予約不要便への移行、利用者ニーズを踏まえたダイヤの見直し、停留所の増設及びルート見直し等）を検討・実施しています。

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。

●豊中市乗合タクシー「Mina Notte（みなのって）」（阪急岡町）

実施主体				スケジュール				
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）
地域住民	タクシー事業者	豊中市	-	実施				

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	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。

交通支援検討地域において、地域住民のニーズを把握し、移動需要に応じた交通システムの検討を行います。

●新たな公共交通システム導入の考え方

①移動が困難な地域における移動手段の確保
交通支援検討地域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。

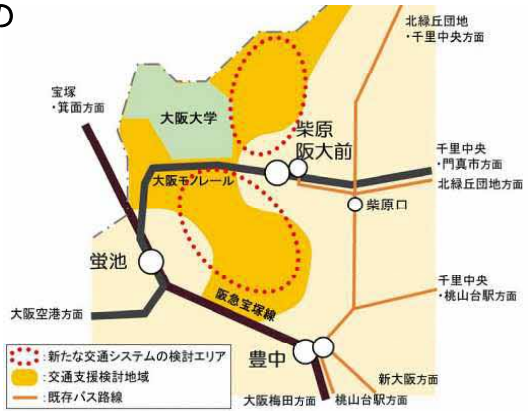
③既存の公共交通の補完
地域全体の公共交通を総合的にとらえ、公的支援のあるサービスは民間サービスを補完するものとして位置づけます。

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。

移動が困難な地域への新たな交通システムによる検討エリアイメージを以下に示します。

●新たな公共交通システムの検討エリアイメージ



実施主体				スケジュール				
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）
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				

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

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	③交通結節点の改善（1/4）

交通結節点は、人や物の輸送において、複数の同種または異種の交通手段の接続が行われる場所です。機能は、基本となる「乗換え機能」をはじめ、都市機能の誘導・集積を促進させ、都市内の中心的な拠点地区を形成する「拠点形成機能」及び都市の顔となる「ランドマークとしての機能」があります。

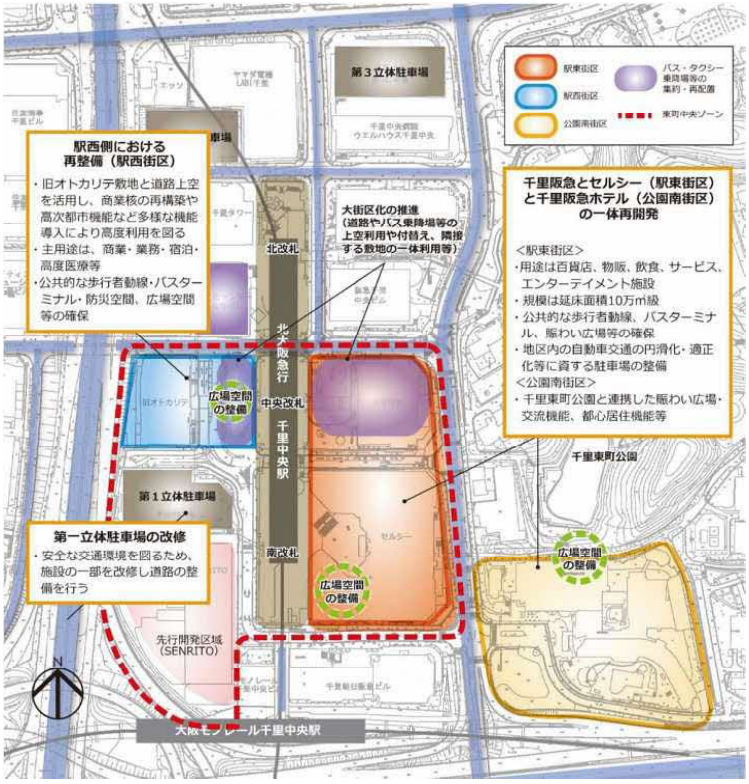
交通結節点の改善にあたっては、これら 3 つの機能に関する役割を果たしつつ、利便性を高めることが求められます。

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】

平成 30 年度（2018 年度）に千里中央地区活性化基本計画を策定し、官民協働によるまちづくりの検討を進めていましたが、新型コロナウイルスの影響をはじめとする様々な社会・経済状況の変化や千里中央公園の再整備など千里中央地区周辺の環境の変化に対応していくため、現時点の計画検討内容を反映した令和 6 年（2024 年）8 月に千里中央地区活性化基本計画〈改定版〉を策定しています。官民協働で再整備に取り組み、千里中央地区を、ビジネス・生活・集客のバランスの取れた北部大阪の都市拠点とし、千里らしい生活や働き方ができる、北部大阪をリードする〝新・千里スタイル〟のまちの実現に向けた取組みを進めています。

●千里中央地区「東町エリア」における施設配置計画



出典：千里中央地区活性化基本計画〈改定版〉
（豊中市 令和 6 年（2024 年）8 月改定）

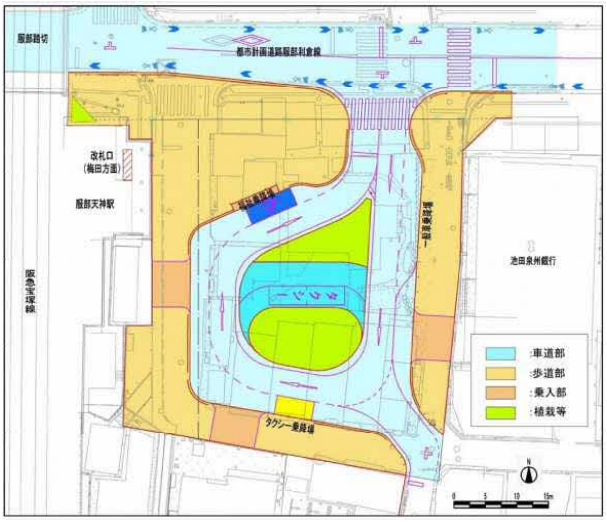
実施主体				スケジュール				
市民等	交通事業者	行政	その他	令和6年度（2024年度）	令和7年度（2025年度）	令和8年度（2026年度）	令和9年度（2027年度）	令和10年度（2028年度）
商業関係者等	鉄道事業者・バス事業者・タクシー事業者	豊中市	-	検討・実施				

基本方針１　公共交通ネットワークの充実	
取り組むべき施策	③交通結節点の改善（2/4）

（2）服部天神駅前広場整備【継続】

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ています。

●駅前広場整備の計画平面図



出典：豊中市資料

実施主体				スケジュール				
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）
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	-	実施				

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	③交通結節点の改善（3/4）

（3）神崎川橋上駅構想【新規】

神崎川駅周辺整備基本計画は、令和４年（2022 年）２月にとりまとめた「神崎川駅周辺まちづくりについて―まちづくりの方向性―」を踏まえ、関係者等との議論を行い、実現するための土地利用イメージなどを具体的に示したもので、令和６年（2024 年）３月に策定しています。今後は実現化に向けて関係者等の機運醸成を図り、南部地域の活性化や防災性の向上などにつながるまちづくりを目指します。

●神崎川駅周辺整備基本計画におけるイメージパース

出典：神崎川駅周辺整備基本計画（豊中市 令和６年（2024 年）３月）

実施主体				スケジュール				
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）
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１　公共交通ネットワークの充実	
取り組むべき施策	③交通結節点の改善（4/4）

（4）豊中駅周辺再整備構想【新規】

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とりまとめた「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。

実施主体				スケジュール				
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）
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	
取り組むべき施策	④乗継利便性の向上（1/4）

自動車は、現在地から目的地までの移動をほぼ単一の乗り物として利用可能ですが、公共交通を利用するとなると、鉄道やバス同士の同一モード間や鉄道とバス等の異なる交通モード間では乗継ぎが必要で、公共交通の利用を促すには、この乗継ぎの利便性を向上させることが重要です。

このため、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します。

（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。

【事例】カラーリングによるバスのりばの位置案内（岩手県滝沢市）

滝沢市では、滝沢市交流拠点複合施設「ビッグルーフ滝沢」のオープン（平成 29 年（2017 年）４ 月）、路線バス運行の効率化、さらには現在進めている市役所前の中心拠点整備（商業地）を見据え、市役所周辺のバス運行経路の見直しの実施に合わせて、市役所周辺の各バスのりばの待合環境等を整備しています。待合環境等の整備において、複数あるバスのりば毎にカラーリングを行い、バス標柱やバスシェルターの色とデジタルサイネージ（*39）等でののりば案内の色を統一し、わかりやすい情報提供を行っています。

●カラーリングしたバスのりばとデジタルサイネージによるのりば位置案内

出典：岩手県滝沢市都市整備部都市政策課 HP

実施主体				スケジュール				
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）
-	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	検討・実施				

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

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　④乗継利便性の向上（2/4）

（2）運賃施策の検討　【継続】

市内のバス路線は、相互の乗継ぎにおいて割引が実施されておらず、料金負担が大きくなっています。このため、この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。

【バス事業者による取組み】一日乗車券の導入（阪急バス株式会社）

阪急バス株式会社では、市内の均一料金適用区間となる豊中市内線や千里ニュータウン線等を対象範囲とした一日乗車券を営業所や鉄道駅の案内所で販売しています。一日乗車券は、指定日１日に限り、適用区間内を自由に乗降可能な定額料金の乗車券です。

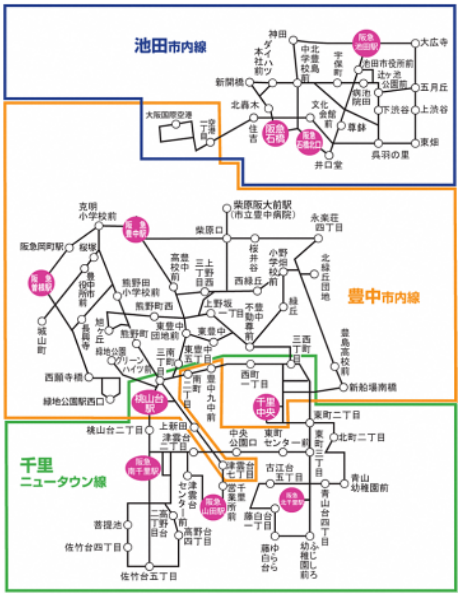
●一日乗車券

大人用　690 円

小児用　360 円

※実際の一日乗車券を撮影

●一日乗車券の適用範囲



※阪急バス株式会社資料をもとに一部編集

【事例】スマートフォンのアプリでバスに乗車できるモバイルチケットの導入（大阪シティバス株式会社）

大阪シティバス株式会社では、スマートフォンのアプリでバスに乗車できるモバイルチケット「バス回数券」及び「バス１日乗車券」を令和３年（2021 年）に導入しています。

各モバイルチケットは、アプリ内においてクレジットカード決済で購入できます。利用方法は、降車直前にアプリを起動し、 購入したチケットを有効化したうえで、運転士にチケット画面を呈示します。

●モバイルチケット画面のイメージ

※利用時における実際の画面
出典：大阪シティバス株式会社 HP

実施主体				スケジュール				
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）
-	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	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	
取り組むべき施策	④乗継利便性の向上（3/4）

（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。

ターミナル等において、乗り場案内、行き先案内、目的地までの所要時間等の情報提供や行きたいところに行くには、どのバスに乗車したらよいか、一目で分かる情報提供を図るために、分かりやすいシステムの導入を検討します。

また、スマートフォンやタブレット等を利用した乗継情報の取得方法について、その動向を見ながら情報提供による案内の実現に努めます。

【事例】バスターミナルや公共施設でのデジタルサイネージによる情報提供の実施（箕面市）

箕面市では、令和６年（2024 年）３月の北大阪急行延伸開業に合わせて、箕面市域内等のバス路線が箕面萱野駅を中心としたルートに再編されています。公共交通利用者の利便性向上を目的として、箕面萱野駅バスターミナルや市内主要施設各所にデジタルサイネージを設置し、利用者にとってわかりやすい公共交通情報の発信を行っています。

●箕面萱野駅バスターミナルにおけるデジタルサイネージによる情報提供の様子

※現地における設置状況

出典：箕面市地域創造部交通政策室 HP

実施主体				スケジュール				
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）
-	鉄道事業者・バス事業者	豊中市	民間事業者等	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	
取り組むべき施策	④乗継利便性の向上（4/4）

（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（*39）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（*40）や自動運転等の実現可能性について検討します。

【事例】AI オンデマンド交通『HANI＋（ハニタス）』の実証運行（豊能町）

豊能町では、阪急バス株式会社及び京都タクシー株式会社とともに、地域公共交通の課題解決に向けた AI オンデマンド交通（区域内不定期運行）の実証実験を令和５年（2023 年）10 月から令和６年（2024 年）２月に実施しています。

上記３者に加え、株式会社池田泉州銀行ホールディングス及び SWAT Mobility Japan 株式会社と共に本共創プラットフォームを構成し、AI オンデマンド交通の運行（地域交通の利便性向上）と『コトづくり』を連携した利用促進を図り、地域活性化、人流創出の増進に繋げるとともに 、利用データの収集及び人流分析により 、公共交通の最適化と地域住民の生活の質（QOL）（*41）向上を目指すものとして実施しています。

●AI オンデマンド交通『HANI＋（ハニタス）』運行時の様子

※実証運行時における現地の様子
出典：大阪府豊能町総合政策課 HP

実施主体				スケジュール				
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）
-	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				

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バリアフリー化の推進

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します。

（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】

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。

タクシー車両のバリアフリー化は、UD タクシー（ユニバーサルデザインタクシー）(＊42)の導入をタクシー事業者により進められています。本市においてもＵＤタクシー導入促進に取り組みます。

【事例】ユニバーサルデザインタクシー普及促進に向けた取組み（国土交通省）

国土交通省では、地域公共交通確保維持改善策事業（バリアフリー化設備等整備事業）として、バリアフリー化により移動に当たっての様々な障害の解消等がなされるよう、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することを目的とし福祉タクシー（空港アクセス又は観光周遊に使用するユニバーサルデザインタクシーを除く）を導入する場合に補助を実施しています。

〔補助対象事業者〕
○一般乗用旅客自動車運送事業者
○一般乗用旅客自動車運送事業者に車両を貸与する者
〔補助対象車両〕
○福祉タクシー
（空港アクセス又は観光周遊に使用するユニバーサルデザインタクシーを除く）
〔補助率〕
○1／3（上限額：60 万円）
※ただし、リフトを装備する車両は上限額 80 万円

出典：国土交通省資料

実施主体				スケジュール				
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）
-	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				

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

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	⑥バス利用環境の改善（1/2）

（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。

実施主体				スケジュール				
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）
-	バス事業者	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	
取り組むべき施策	⑥バス利用環境の改善（2/2）

（2）バス運行情報の提供【継続】

前述の「交通結節点の改善」、「乗継拠点の改善」、「分かりやすい情報発信の促進・改善」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。交通結節点や乗継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）

阪急バス株式会社では、バスロケーションシステムを導入しており、本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

※「QR コード」は株式会社デンソーウェーブの登録商標です

出典：阪急バス株式会社 HP

実施主体				スケジュール				
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）
商業関係者等	バス事業者	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	
取り組むべき施策	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】

本市では、自転車の利用を促進し、自動車への依存度を低減させることによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」が平成 29 年（2017 年）5 月に施行されたことを踏まえ、本市における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、「豊中市自転車活用推進計画」を令和 3 年（2021 年）1 月に策定しました。

この計画に基づく施策に取り組むとともに、鉄道、バス等公共交通を補完し、まちの活性化及び市民等の移動の利便性の向上を図る手段として、令和元年（2019 年）11 月から 3 年間の実証実験を経て、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。

実施主体				スケジュール				
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）
-	シェアサイクル事業者	豊中市・大阪府	-	検討・実施				

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

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	⑧モビリティ・マネジメントの推進（1/3）

モビリティ・マネジメント（Mobility　Management：MM）とは、渋滞、環境及び個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る暮らしから、鉄道、バス、自転車、徒歩など様々な移動手段をその時々に応じて「かしこく」使う暮らしへの転換を促す一般の方を対象としたコミュニケーションを中心とした交通施策です。

公共交通は、地域社会を支える移動手段としての役割が期待されますが、利用者である市民が実際に利用しなければ、一定のサービスレベルを維持することはできません。

このため、公共交通の利便性を高める取組みとともに、市民一人ひとり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します。

（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。

【事例】小学校における MM 教育の実施（兵庫県川西市）

川西市では、小学生を対象に私たち一人ひとりの移動手段や社会全体の交通を「人や社会、環境にやさしい」という観点から見直し、改善していくために自発的な行動を取れるような人間を育てることを目指したモビリティ・マネジメント教育を実施しています。

授業では、ゲームなどを通して車と公共交通が与える環境への影響を比較し、環境問題や移動の確保問題などの解決のために自分ができることを学んでいます。

●モビリティ・マネジメント教育（交通すごろく）実施の様子

出典：兵庫県川西市 HP（土木部　交通政策課）、
第 3 次川西市環境基本計画（令和 6 年(2024 年)3 月　川西市）

実施主体				スケジュール				
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）
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				

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	⑧モビリティ・マネジメントの推進（2/3）

（2）公共交通に関する情報提供の実施【継続】

バスを利用しない人は、距離、料金、時間の問題の他、バスの運行ルート、運行状況（ダイヤ）、乗継方法などが分かりづらいことを利用しない理由としていることも多いと考えられます。また、本市への来訪者にとっても、バスターミナル等から目的地まで、どのバスを利用して良いのか分かりづらいこともあります。

そこで、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。

実施主体				スケジュール				
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）
-	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				

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	⑧モビリティ・マネジメントの推進（3/3）

（3）転入者及び運転免許返納者等へのモビリティ・マネジメントの実施【継続】

転入者及び運転免許返納者を対象に、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。

実施主体				スケジュール				
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）
-	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				

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

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持続可能な公共交通サービスへの取組み（1/2）

（1）公共交通事業の担い手確保に向けた支援【新規】

現在、交通事業者における運転士や整備士等の公共交通の担い手の人材不足が深刻な問題となっており、新規路線整備や便数拡充等のサービス向上を行いたくても、対応できる乗務員が確保できず、減便等のサービス縮小を余儀なくされているケースが、全国でも多く発生しています。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。

【事例】ハローワークや交通事業者との連携による就職相談会の開催（兵庫県西宮市）

西宮市では、路線バスのサービス水準を確保するため、ハローワークとバス事業者で協力し、路線バスの運転士確保に向けた取組みとして、バスの運転士として働いてみたい・興味がある人及び運転の仕事を探している人を対象に、就職相談フェアを開催しています。

●路線バス運転士就職相談フェアチラシ

出典：兵庫県西宮市 HP、西宮市都市交通計画
（令和６年（2024）年２月変更　西宮市）

1

【事例】人材活用についての連携協定を締結（三重県桑名市・三重交通株式会社）

桑名市と三重交通株式会社では、「桑名市職員の 60 歳到達以降における三重交通株式会社への転籍に関する協定」を令和５年（2023 年）10 月に締結しています。

本協定は、60 歳に到達した消防職員が希望に基づいて三重交通株式会社へ転籍し、消防職員としての知識や経験を活かしてバス運転手として働くことが可能となるものです。消防職員が今までの業務で培った大型車両の運転技術や応急救護の知識・スキルなどを活かして乗務員として働くことで、現場業務の占める割合が大きい消防職員の怪我などのリスク低減や、乗務員不足の軽減、公共交通の維持・確保を図ることを目的としています。

また、伊勢市、鳥羽市、志摩市においても、令和６年（2024 年）１月に同様の協定を三重交通株式会社と締結しています。

実施主体				スケジュール				
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）
-	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				

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持続可能な公共交通サービスへの取組み（2/2）

（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るよう、連携・協働による取組みについて検討します。

●他分野との共創イメージ

出典：国土交通省資料

実施主体				スケジュール				
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）
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				

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

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	⑩環境にやさしい車両の導入

本市では、令和３年（2021 年）２月の吹田市と共同で宣言する「豊中市・吹田市気候非常事態共同宣言」の中で、「2050 年までに温室効果ガス排出量実質ゼロに向けて取り組む」ことを表明しており、環境負荷の少ない自動車の普及及び利用の促進に取り組み、運輸部門における CO_2 削減を図っていく必要があります。

このため、PHEV（*43）や EV（*44）、FCEV（*45）等、温室効果ガスの排出の少ないエコカー・ゼロエミッション車両（*46）の普及を促進し、公共交通の車両からも温室効果ガスの排出削減を進めます。

（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。

【バス事業者による取組み】EV バスの導入（阪急バス株式会社）

阪急バス株式会社では、CO_2 や大気汚染物質を排出しないゼロエミッション走行で環境にやさしい EV バスを令和４年（2022 年）４月に千里ニュータウン線（豊中市・吹田市）へ導入しており、順次導入・対象路線を拡大しています。

導入当初は、環境対応車両であるハイブリッドバスでも使用している白をベースカラーとしていましたが、令和６年（2024 年）３月に導入した EV バス以降は、戦後から変わらないベースカラーを踏襲したデザインに変更しています。

●導入した EV バス車両

実施主体				スケジュール				
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）
-	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				

第 6 章　取組みの推進

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

第 6 章　取組みの推進

第 1 節　実施主体と実施スケジュール

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（に関与する）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 6.1　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】	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	-	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・タクシー事業者	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・タクシー事業者	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				
		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				
	基本方針3　公共交通サービスの持続的な提供	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）転入者及び運転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				

第 2 節　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目指します。

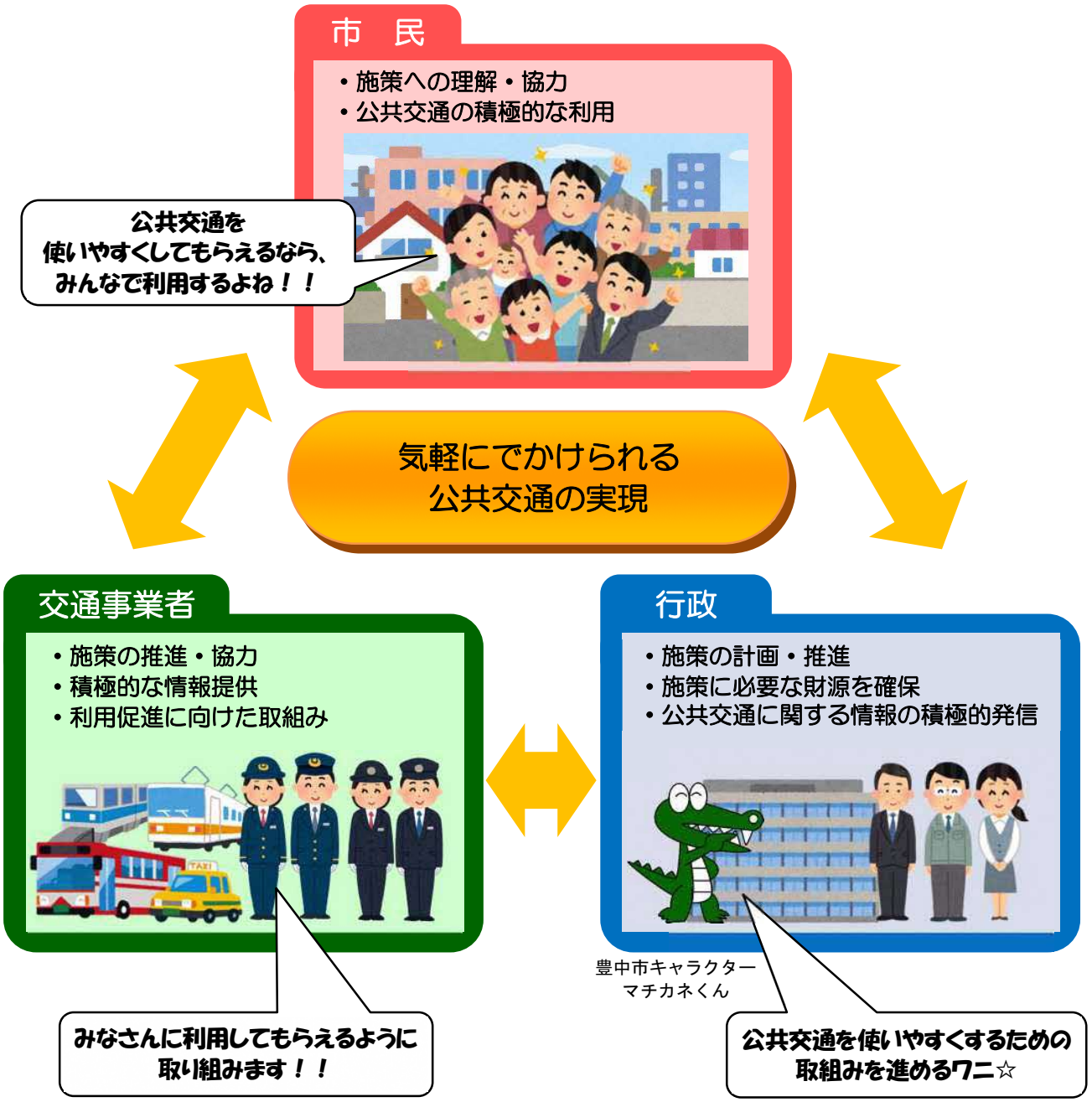


図 6.1　各主体による役割分担のイメージ

第 3 節　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(*47) 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。

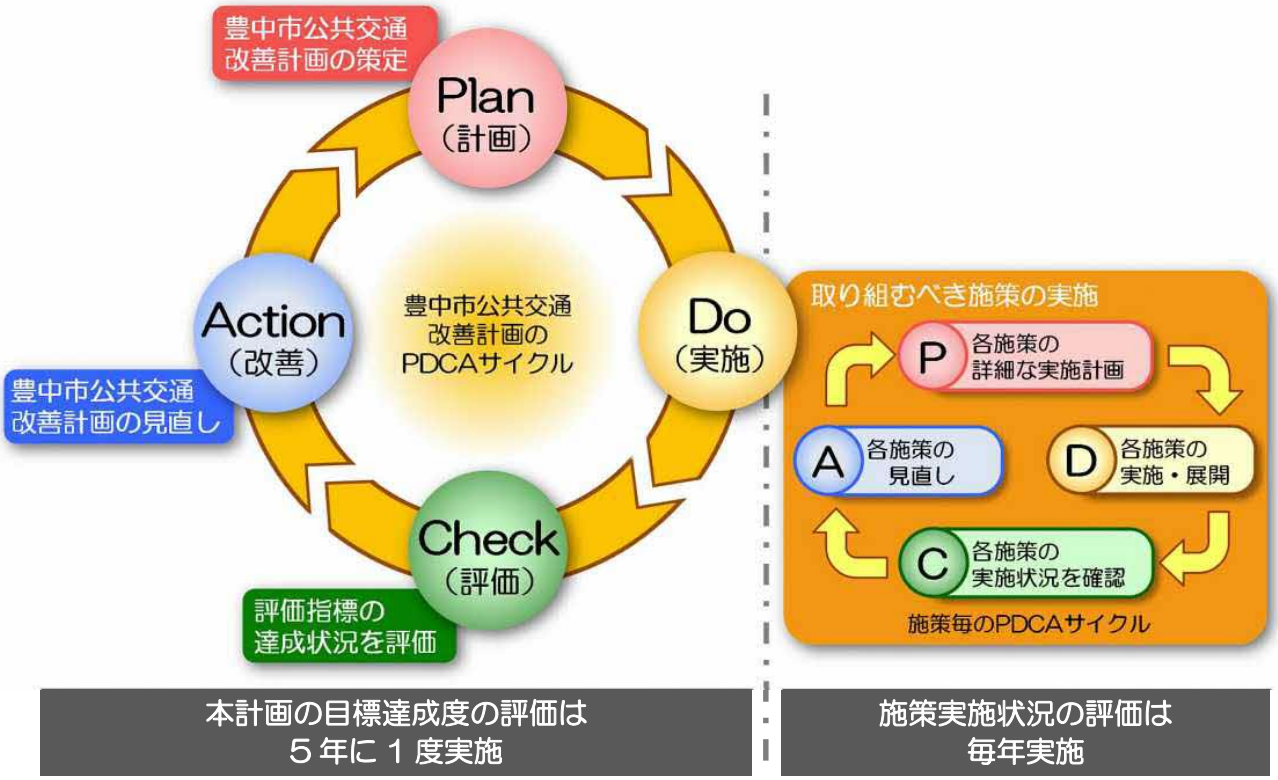
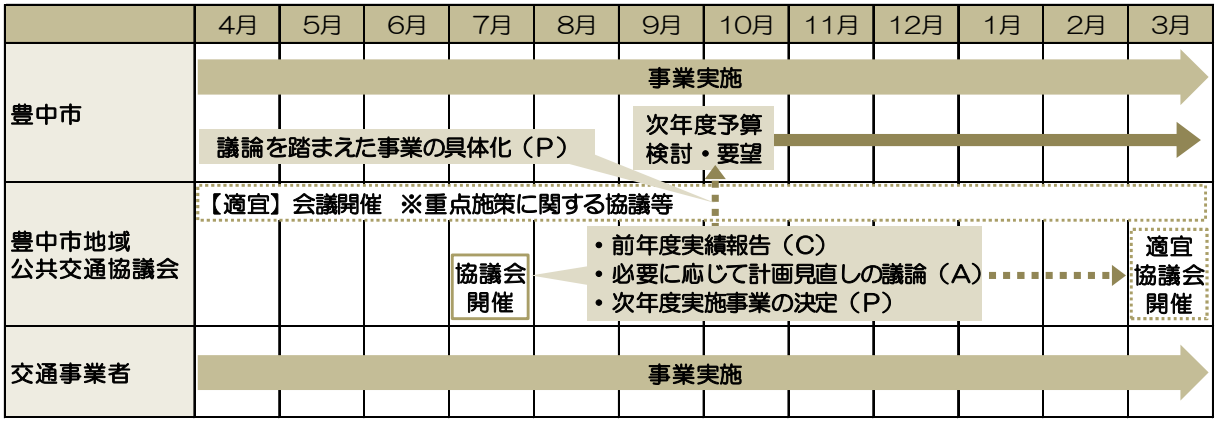


図 6.2　ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進・評価

短期の PDCA サイクルでは、原則として、年度ごとに協議会を 1 回以上開催し、前年度の実績報告や次年度の事業案についての調整等を行います。

ただし、地域公共交通ネットワークの再編など重点事業の実施に当たっては、通常のスケジュールに加え、適宜会議を開催して、事業を推進します。また、協議会における議論の内容を市ホームページ等に掲載することで、計画の進捗状況を確認できるようにします。

表 6.2　ＰＤＣＡサイクルによる計画推進の年間スケジュール



第 4 節　目標と評価指標の設定

1　計画目標の考え方と設定

本計画は、『気軽にでかけられる公共交通の実現』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、様々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取り組むべき施策を進め、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を定め、その実現を目指します。

本計画の基本理念や基本方針を踏まえ、公共交通の将来像としてあるべき姿に整備していくための達成目標を以下に示します。

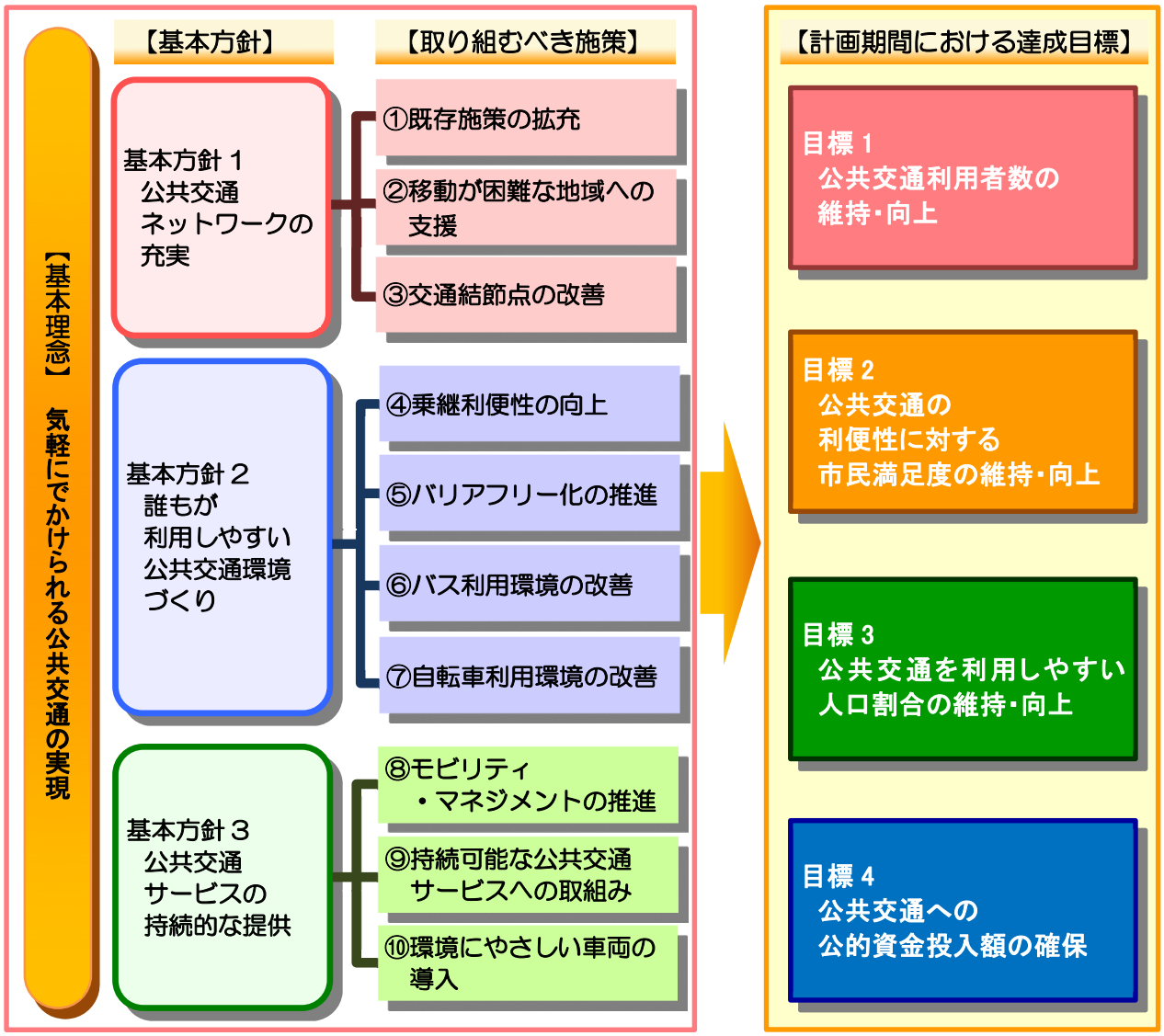


図 6.3　計画期間における達成目標の設定

表 6.3　基本方針・取り組むべき施策と計画期間における達成目標の関係

基本理念	基本方針	取り組むべき施策	実施主体				計画期間における達成目標			
		施策・事業	市民等	交通事業者	行政	その他	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 公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上	目標4 公共交通への公的資金投入額の確保
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	-	◎	◎	◎	◎
		（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】	地域住民	タクシー事業者	豊中市	-	◎	◎	◎	◎
		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	◎	◎	◎	◎
		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	-	◎	◎		
		（2）服部天神駅前広場整備【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	-	◎	◎		
		（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	-	○	○		
		（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	-	○	○		
	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・タクシー事業者	豊中市	民間事業者等	◎	◎		◎
		（2）運賃施策の検討 【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		◎		
		（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	◎	◎		◎
		（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	◎	◎	◎	
		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	-	◎	◎		◎
		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	-		◎		◎
		（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	-		◎		◎
		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	-	◎	◎		
	基本方針3 公共交通サービスの持続的な提供	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	◎	◎		◎
		（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	◎	◎		◎
		（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	◎	◎		◎
		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	-	○			
		（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	◎	◎		
		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	-	◎	◎		◎

◎：取り組むべき施策が達成目標に直接的に関係するもの
○：取り組むべき施策が達成目標に間接的に関係するもの

2 評価指標の設定

（1）評価指標の必要性

目標の達成に向けて実施する施策について、その効果が現れているかを確認することで、状況に応じたスケジュールや内容等の見直しができます。また、市民に対して、施策の取組み状況を具体的に伝えることが可能となるとともに、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。

また、事業主体にとって、計画における施策の効果を確認し、さらなる施策改善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。

（2）評価指標の考え方

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（*48）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（*49）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。

(3) 評価指標の設定

本計画における達成目標に関する評価指標を以下に示します。

表 6.4　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						
	公共交通利用状況	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30年（2018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						
	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	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						
	公共交通カバー率	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						
	市の負担額	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

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

1　（4）目標値設定の考え方

目標１：公共交通利用者数の維持・向上	
評価指標	鉄道利用者数
目標値設定の考え方	コロナ禍により利用者が激減し、コロナ禍前の利用者数に戻っていない状況ではあるが、現状の公共交通を維持するため、鉄道利用者数を現状値以上とする。
使用データ	市内各鉄道駅の乗降客数の合計値 ・基準値：平成 28 年（2016 年）事業者報告 ・現況値：令和４年（2022 年）事業者報告
計測方法	各鉄道事業者からの報告
取得時期	毎年

2

目標１：公共交通利用者数の維持・向上	
評価指標	路線バス利用者数
目標値設定の考え方	コロナ禍により利用者が激減し、コロナ禍前の利用者数に戻っていない状況ではあるが、現状の公共交通を維持するため、路線バス利用者数を現状値以上とする。
使用データ	市内各バス停の乗降客数の合計値 ・基準値：平成 30 年（2018 年）事業者報告 ・現況値：令和４年（2022 年）事業者報告
計測方法	バス事業者からの報告
取得時期	毎年

3

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	
評価指標	公共交通の利便性に対する満足度
目標値設定の考え方	各種施策の実施により、公共交通の利便性に対する市民満足度の向上を目指す。
使用データ	豊中市市民意識調査における公共交通の充実を理由に本市に住み続けたいと思う市民の割合 ・基準値：平成 29 年（2017 年）調査結果 ・現況値：令和５年（2023 年）調査結果
計測方法	公共交通の充実を理由に本市に住み続けたいと思うのうち、「思う」、「どちらかといえば思う」が占める割合
取得時期	隔年

4
5

目標３：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上	
評価指標	交通支援検討地域の面積割合
目標値設定の考え方	各種施策の実施により、交通支援検討地域の面積が市域の面積に占める割合を現況値以下に減少することを目指す。
使用データ	鉄道駅・路線バス・豊中市乗合タクシー等の停留所から半径 300m 以外の交通支援検討地域の面積が市域の面積に占める割合 ・基準値：（設定なし） ・現況値：令和６年（2024 年）４月時点の公共交通ネットワークに基づく算出結果
計測方法	本市における交通支援検討地域が占める面積を地図ベースより計測
取得時期	随時

目標３：公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上	
評価指標	交通支援検討地域の人口割合
目標値設定の考え方	各種施策の実施により、交通支援検討地域に居住する人口が市域全体の人口に占める割合を現況値以下に減少することを目指す。
使用データ	鉄道駅・路線バス・豊中市乗合タクシー等の停留所から半径 300m 以外の交通支援検討地域に居住する人口が市域全体の人口に占める割合 ・基準値：（設定なし） ・現況値：令和６年（2024 年）４月時点の公共交通ネットワークに基づく算出結果
計測方法	本市における交通支援検討地域に居住する人口を地図ベースより計測
取得時期	随時

目標４：公共交通への公的資金投入額の確保	
評価指標	公共交通に係る公的資金投入額
目標値設定の考え方	利用者増により運賃収入増を目指す一方、燃料費・人件費等運行に係る経費等についても増加する可能性があることから、令和５年度（2023 年度）水準の財政負担額を確保することを目指す。
使用データ	本市における公共交通事業に係る公的資金投入額（会計年度） ・基準値：（設定なし） ・現況値：令和５年度（2023 年度）における市の公的資金投入額
計測方法	本市における公共交通事業に係る公的資金投入額
取得時期	毎年

1
2
3
4

参考資料

参考1 用語集

＊1：**鉄道駅勢圏**〔P2〕

鉄道駅を中心とした、その駅を利用する人や貨物などが存在する範囲のこと。

＊2：**バス停勢圏**〔P2〕

バス停を中心とした、そのバス停を利用する人が存在する範囲のこと。

＊3：**MaaS**〔P2〕

Mobility as a Service（モビリティ・アズ・ア・サービス）を略したもので、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

＊4：**DX**〔P2〕

自治体におけるデジタル変革(デジタルトランスフォーメーション、DX)とは、自治体がデジタル技術も活用して、住民本位の行政、地域、社会を実現するプロセスのこと。

＊5：**鉄道**〔P9〕

レールを敷いた専用通路上を人と物を迅速かつ大量に運送する一切の設備と、人を含む事業のこと。法的には鉄道事業法に基づく鉄道と、軌道法に基づく軌道に分けられるが、一般的には共に鉄道と呼称されるため、本計画では区別をせず「鉄道」と記載する。

＊6：**交通モード**〔P15〕

交通手段のこと。

＊7：**高齢化率**〔P19〕

65 歳以上人口が総人口に占める割合。世界保健機構（WHO）や国連の定義によると、高齢化率が 7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」という。

＊8：**シェアサイクル**〔P23〕

自治体または民間事業者が設置する、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システム。

＊9：**代表交通手段**〔P25〕

移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、1 つのトリップの中でいくつかの

交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段という。第 5 回近畿圏パーソントリップ調査での優先順位は、航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順であり、最上位のものを代表交通手段としている。

出典：京阪神都市圏交通計画協議会 HP

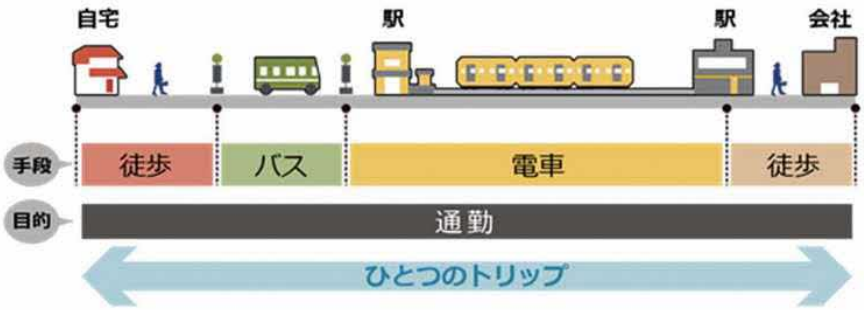
図.代表交通手段の優先度

＊10：**路線バス**〔P25〕

乗合バスの 1 つであり、正式には一般乗合旅客自動車運送事業といい、道路運送法による事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出等が必要となる。乗合バスには、路線バスのほか定期観光バス、長距離高速バスがある。本市では、阪急バス株式会社と伊丹市交通局により、運行されている。

＊11：**トリップ**〔P26〕

人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼ぶ。1 回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も 1 つのトリップと数える。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会 HP

図. トリップの例

＊12：**改正道路交通法**〔P37〕

高齢運転者による交通死亡事故対策や貨物自動車に係る事故防止対策の必要性から、道路交通法の一部を改正する法律が平成 27 年（2015 年）6 月 17 日に公布され、平成 29 年（2017 年）3 月 12 日に施行している。主な改正内容は、高齢者講習制度が改正されるとともに、準中型自動車免許の新設である。

＊13：**バスターミナル**〔P45〕

旅客の乗降のためバス事業用の自動車を同時に二両以上停留させることを目的とした施設であって、乗合バス事業者が自ら使用することを目的として設置したバスターミナ

ルを専用バスターミナルといい、それ以外のものを一般バスターミナルという。

＊14：**交通手段分担率**〔P48〕

トリップ全体から、それぞれの交通手段がどれくらい利用されているかを示す割合のこと。

＊15：**近畿圏パーソントリップ調査**〔P49〕

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調べるアンケート調査のこと。交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、移動状況を把握することができる。

京阪神都市圏では、昭和 45 年に第 1 回パーソントリップ調査を実施し、その後 10 年間隔で実施してきた。最新の第 5 回調査（平成 22 年（2010 年））では、近畿全域（2 府 4 県）の調査対象世帯に対して、郵送で調査票を配布・回収する方法で実施し、約 35 万世帯、約 74 万人の方から回答を得ている。

＊16：**生成原単位**〔P51〕

ある地域に居住する人が行う 1 人 1 日あたりの平均トリップ数をいう。

＊17：**市内々**〔P52〕

住んでいる市域内での移動を指す。

＊18：**市内外**〔P52〕

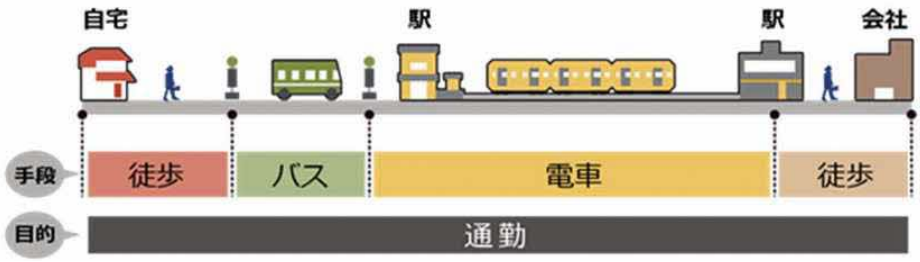
住んでいる市域から市外への移動を指す。

＊19：**発生集中のトリップ数**〔P56〕

ある地域から出発したトリップのトリップエンド数（発生量）と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数（集中量）の合計。

＊20：**駅端末交通手段**〔P61〕

出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から到着地）までに利用した交通手段のこと。下図でみると乗車端末手段は「バス」、降車端末手段は「徒歩」となる。交通手段が複数の場合の優先順位については、代表交通手段に従い決定する。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会 HP

図. 駅端末交通手段のイメージ

＊21：**可動式ホーム柵**〔P62〕

駅のホームで線路に面する部分に設置された可動式の開口部をもった仕切りであり、ホーム上の利用者への安全対策の一つで、線路内への転落事故や列車との接触事故を未然に防ぐ。

＊22：**フィーダー**〔P66〕

河川の支流という語源から、交通機関の支線のことを指す。幹線交通に交通を集中したり、幹線交通から交通を分散したりする役割を持つ。鉄道の場合には、バスやタクシー等の端末交通が、道路では幹線道路に接続する補助幹線道路や区画道路がこの役割を担う。

＊23：**バリアフリー**〔P66〕

高齢者や障害者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面の障壁を除去する考え方のこと。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者や障害者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

＊24：**交通系 IC カード**〔P71〕

鉄道やバスなどの公共交通機関で運賃決済時に利用できる集積回路（Integrated Circuit）を内部に組み込んだカードのこと。事前にチャージしてから利用するプリペイド式とクレジットカードなどから後で決済される後払いのポストペイ式がある。

＊25：**交通結節点**〔P74〕

複数の交通機関を利用する場合に乗換え・乗継ぎが行われる場所や施設のこと。

＊26：**ノンステップバス**〔P75〕

車いすやベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差をなくしたバスのこと。

＊27：**バスロケーションシステム**〔P76〕

バスの車載器の GPS 機能により、車両の現在位置を把握し、インターネットやスマートフォンなどを通じて、路線バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供するシステム。

＊28：**モビリティ・マネジメント**〔P78〕

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取組み。

＊29：**ICT**〔P81〕

Information and Communication Technology（インフォメーション・アンド・コミュニケーション・テクノロジー）を略したもので、情報通信技術。

＊30：**カーボンニュートラル**〔P83〕

令和２年（2020 年）10 月、政府は 2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言した。

「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なものを指す）から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なものを指す）を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味する。

＊31：**GX**〔P83〕

Green Transformation（グリーン・トランスフォーメーション）を略したもので、化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動のこと。

＊32：**少子高齢化**〔P86〕

出生数が減少し子どもの割合が低下することや、平均寿命の伸びなどにより高齢者の割合が増加すること。

＊33：**グリーンスローモビリティ**〔P87〕

時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待される。

＊34：**日本版ライドシェア**〔P87〕

地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和６年３月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする自家用車活用事業を国により創設。タクシー配車アプリデータ等を活用して、タクシーが不足する地域・時期・時間帯を特定し、地域の自家用車・一般ドライバーを活用して不足分を供給するもの。

＊35：**自家用有償運送**〔P87〕

バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービス。市町村やＮＰＯ法人等が、交通空白地において、当該地域の住民、観光旅客その他の当該地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」及び市町村やＮＰＯ法人等が、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象に、原則、ドア・ツー・ドアの個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。

＊36：**超小型モビリティ**〔P87〕

自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる１人～2 人乗り程度の車両をいう。その大きさや定格出力に応じて、３つの区分（第一種原動機付自転車、軽自動車（超小型モビリティ（型式指定車））、軽自動車（超小型モビリティ（認定車））に分かれている。

＊37：**特定小型原動機付自転車**〔P87〕

原動機付自転車のうち車体の大きさ及び構造が自転車道における他の車両の通行を妨げるおそれのないものであり、かつ、その運転に関し高い技能を要しないものである車として道路交通法施行規則で定める基準に該当するものをいう。原動機付自転車のうち、電動機の定格出力が 0.6kW 以下であって長さ 1.9m、幅 0.6m 以下かつ最高速度 20km/h 以下のものが該当する。

＊38：**デジタルサイネージ**〔P99〕

日本語では「電子看板」。屋外・店頭・交通機関などの公共空間で、ネットワークに接続されたディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムの総称。設置場所や時間帯によって変わるターゲットに向けて適切にコンテンツを配信可能である。

＊39：**ラストワンマイル**〔P102〕

交通結節点（鉄道駅、バス停など）から最終目的地（就労先、自宅、通院先など）までの移動のこと。

＊40：**デマンド交通**〔P102〕

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（2006 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。近年は、乗客から事前に連絡（予約）を受けて、AI（人工知能）を活用し、効率的な乗り合わせと走行ルートを判断して運行する AI デマンド交通を導入しているケースもある。

＊41：**QOL**〔P102〕

Quality of Life（クオリティ・オブ・ライフ）を略したもので、「人生の質」、「生活の質」あるいは「人生・生活の質」と訳される。

＊42：**UD タクシー（ユニバーサルデザインタクシー）**〔P103〕

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい"みんなにやさしい新しいタクシー車両"のこと。

＊43：**PHEV**〔P110〕

Plug-in Hybrid Electric Vehicle／Plug-in Hybrid Vehicle（プラグイン・ハイブリッド・エレクトリック・ヴィークル／プラグイン・ハイブリッド・ヴィークル）を略したもので、（電気）自動車。電気とガソリンで走る HEV に、外部から充電できる BEV の特性を組み合わせたもの。

＊44：**EV**〔P110〕

Electric Vehicle（エレクトリック・ヴィークル）を略したもので、日本語では電気自動車。ガソリン自動車はガソリンをエンジンで燃焼させ、車を駆動させるのに対して、電気自動車は電気を充電した蓄電池の電力でモーターを動かすことで車を駆動させる。

＊45：**FCEV**〔P110〕

Fuel Cell Electric Vehicle／Fuel Cell Vehicle（フューエル・セル・エレクトリック・ヴィークル／フューエル・セル・ヴィークル）を略したもので、（水素）燃料電池自動車。水素と酸素の化学反応によって電気を発生させる「燃料電池」を搭載しており、その電気で走行するもの。水素はステーションで補給する。

＊46：**ゼロエミッション車両**〔P110〕

Zero Emission Vehicle（ゼロ・エミッション・ヴィークル）を略したもので、走行時に CO_2 等の排出ガスを出さない電気自動車（EV）、燃料電池自動車（FCV）及びプラグイン・ハイブリッド自動車（PHV）を指す。主な特徴として、以下が挙げられる。

- 走行時に二酸化炭素等の排出ガスを一切出さない。
  （※PHV は EV モード走行時）
- 走行時の騒音・振動が少なく静か
- 電力を外部に取り出すことができ、非常時の電力源等として役立つ

＊47：**PDCA サイクル**〔P114〕

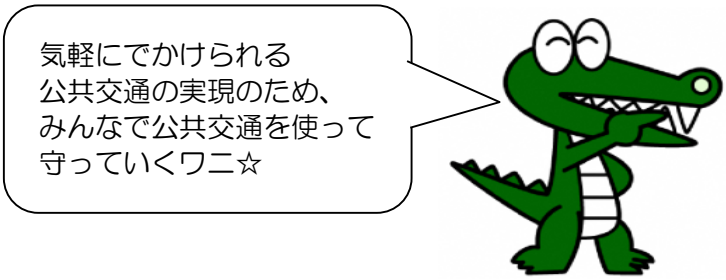
Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、改善の流れを次の計画に生かしていくプロセスのこと。

＊48：**アウトプット指標**〔P118〕

施策・事業を実施することによって直接発生した成果物・活動量（アウトプット：施策や事業をどれだけ実施したか、その量、頻度、時間など）を表す指標。

＊49：**アウトカム指標**〔P118〕

施策・事業を実施することによって発生した効果・成果（アウトカム：施策や事業の結果、成果、効果、満足度や便益など）を表す指標。



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

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