

第1回 豊中市地域公共交通協議会 次第

日時：平成30年（2018年）3月20日（火） 14：00～16：00

場所：豊中市役所第二庁舎 3階 会議室

1. 副市長挨拶
2. 会長・職務代理者の選任について
3. 傍聴要領の制定について
4. 豊中市地域公共交通協議会について
5. 豊中市の公共交通の現状について
6. 取組の方向性について
7. 今後の進め方について

■豊中市地域公共交通協議会 名簿

種別		所属		役職	氏名	
委員	学識 経験者	大阪大学大学院 工学研究科	地球総合工学専攻	助教	いのい ひろと 猪井 博登	
	交通事業者	阪急バス株式会社	自動車事業部	部長	のす としあき 野津 俊明	
		伊丹市交通局		次長	にしもと ひでよし 西本 秀吉	
		大阪タクシー協会の 定める代表者	阪急タクシー株式会社 営業部	部長	かわさき しょうじ 川崎 祥司	
		阪急電鉄株式会社	都市交通事業本部 都市交通計画部	部長	おくの まさひろ 奥野 雅弘	
		北大阪急行電鉄株式会社	鉄道事業部	部長	もてき ひろやす 茂木 裕康	
		大阪高速鉄道株式会社	運輸部	次長	しらね ただし 白根 忠	
		阪急バス労働組合		副執行委員長	みはら やすし 三原 靖司	
		大阪タクシー協会の 定める代表者の労働 組合	阪急タクシー労働組合	書記長	おおみなみ まさひこ 大南 昌彦	
		市民	公募市民		-	あおき はじめ 青木 一
			-	たなか てるお 田中 照夫		
	関係行政機関	国 交省	近畿運輸局 大阪運輸支局	輸送部門	首席運輸 企画専門官	たうち ふみお 田内 文雄
				総務企画部門	首席運輸 企画専門官	ゆかわ よしひこ 湯川 義彦
		大阪府	都市整備部交通道路室	都市交通課	課長補佐	うえざわ てつや 植澤 徹也
			池田土木事務所	地域支援・企画課	課長	ゆあさ やすのり 湯浅 泰則
		警察	豊中警察署	交通課	課長	はしもと じつお 橋本 実雄
			豊中南警察署	交通課	課長	いりえ せいじ 入江 誠治
		市	豊中市	都市基盤部	部長	やまもと ゆきひさ 山本 幸久

豊中市条例第45号

執行機関の附属機関に関する条例の一部を改正する条例

執行機関の附属機関に関する条例（昭和28年豊中市条例第38号）の一部を次のように改正する。

次の表の（現行）の欄に掲げる規定を同表の（改正後）の欄に掲げる規定に、傍線で示すように改める。

（ 現 行 ）			（ 改 正 後 ）			
（設置） 第1条 法律若しくはこれに基づく政令又は条例に別に定めのあるものを除くほか、市に執行機関の附属機関として、次の委員会を置く。			（設置） 第1条 法律若しくはこれに基づく政令又は条例に別に定めのあるものを除くほか、市に執行機関の附属機関として、次の委員会を置く。			
附属機関の属する執行機関	附属機関	担当事務	附属機関の属する執行機関	附属機関	担当事務	
市長	（省 略）		市長	（省 略）		
	豊中市情報化計画策定評価委員会	（省 略）		豊中市情報化計画策定評価委員会	（省 略）	
				豊中市地域公共交通協議会	豊中市公共交通改善計画の策定、評価その他の公共交通についての重要事項の調査審議に関する事務	
（省 略）			（省 略）			

附 則

この条例の施行期日は、市規則で定める。

豊中市規則第2号

執行機関の附属機関に関する条例の一部を改正する
条例の施行期日を定める規則

執行機関の附属機関に関する条例の一部を改正する条例（平成29年豊中市条例第45号）の施行期日は、平成30年3月20日とする。

豊中市規則第3号

豊中市地域公共交通協議会規則

(目的)

第1条 この規則は、執行機関の附属機関に関する条例（昭和28年豊中市条例第38号）第2条の規定に基づき、豊中市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）の組織及び運営その他協議会について必要な事項を定めることを目的とする。

(所掌事務)

第2条 協議会は、市長の諮問に応じて、豊中市公共交通改善計画の策定、評価その他の公共交通についての重要事項について調査審議し、その意見を答申するものとする。

(組織)

第3条 協議会は、委員18人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱する。

(1) 学識経験を有する者

(2) 交通事業関係者

(3) 市民

(4) 関係行政機関の職員

3 前項第3号に掲げる者は、公募により選考する。ただし、応募がなかったときその他やむを得ない理由があるときは、この限りでない。

(任期)

第4条 委員の任期は、2年とする。ただし、補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

2 委員は、前条第2項第3号の委員を除き、再任されることができる。

3 市長は、特別の理由があると認める場合は、第1項の規定にかかわらず、委員を解嘱することができる。

(会長)

第5条 協議会に会長を置く。

- 2 会長は、委員の互選によって定める。
- 3 会長は、協議会の事務を総理し、協議会を代表する。
- 4 会長に事故があるときは、あらかじめ会長の定めた委員が、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会は、会長が招集し、会長が議長となる。

- 2 協議会は、委員の過半数が出席しなければ会議を開くことができない。
- 3 協議会の議事は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(部会)

第7条 協議会が必要と認めるときは、協議会に部会を置くことができる。

- 2 部会は、会長が指名する委員で組織する。
- 3 部会に部会長を置き、部会に所属する委員のうちから会長が指名する。
- 4 部会長は、部会における審議状況及び結果を協議会に報告しなければならない。

(関係者の出席等)

第8条 会長は、必要があると認めるときは、関係者の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(庶務)

第9条 協議会の庶務は、都市基盤部交通政策課において処理する。

(委任)

第10条 この規則に定めるもののほか、協議会の運営について必要な事項は、会長が定める。

附 則

- 1 この規則は、平成30年3月20日から施行する。
- 2 この規則の施行後最初に招集される協議会並びに会長及びその職務を代理する者に事故がある場合その他会長の職務

を行う者がない場合における協議会の招集及び会長が決定されるまでの協議会の議長は，市長が行う。

豊中市地域公共交通協議会傍聴要領

(平成30年(2018年)3月20日施行)

1 目的

この要領は、豊中市地域公共交通協議会(以下「協議会」という。)の傍聴に関し必要な事項を定めることを目的とする。

2 傍聴定員

協議会を傍聴しようとする者(以下「傍聴者」という。)の定員は、10人とする。
ただし、開催しようとする会場の都合等を考慮し、これを増減することができる。

3 傍聴手続き

- (1) 傍聴者は、受付で所定の用紙に名前及び住所を記入しなければならない。
- (2) 傍聴の受け付けは、会議の開催時刻の概ね30分前から先着順に行うものとする。
ただし、受け付け開始時に傍聴定員を超える希望者があるときは、抽選により傍聴者を決定する。

4 傍聴できない者

次のいずれかに該当する者は、協議会を傍聴することができない。

- (1) 凶器その他、人に危害を与える恐れのある物を携帯している者
- (2) 酒気を帯びている者
- (3) 旗、のぼり、プラカードの類を携帯している者
- (4) 前各号に掲げる者のほか、議事を妨害し、又は人に迷惑を及ぼす恐れのある物を携帯している者

5 傍聴者の守るべき事項

傍聴者は、次に掲げる事項を守らなければならない。

- (1) 会場における言論に対して、拍手その他の方法により公然と可否を表明しないこと。
- (2) 放言、放歌等により騒ぎ立てないこと。
- (3) はち巻き、腕章、たすきの類を着用する等示威的行為をしないこと。
- (4) 飲食又は喫煙をしないこと。
- (5) みだりに席を離れ、又は他人に迷惑となる行為をしないこと。
- (6) 前各号に定めるもののほか、会場の秩序を乱し、又は議事進行の妨害となるような行為をしないこと。

6 撮影、録音等の禁止

傍聴者は、写真、ビデオ等の撮影、又は録音等をしてはならない。ただし、会長の許可を得た者は、この限りではない。

(案)

7 係員の指示

傍聴者は、係員の指示に従わなければならない。

8 違反に対する措置

会長は、傍聴者がこの要領に違反するときはこの要領の定めに従うことを命じ、その命令に従わないときは当該傍聴者を退場させることができる。

9 その他

この要領に定めるもののほか、協議会の傍聴に関し必要な事項は、会長が定める。

附 則

この要領は平成30年（2018年）3月20日から実施する。

審議会等の会議の公開の実施に関する要領

(平成13年10月 1日 施行)

第1 目的

この要領は、豊中市情報公開条例（平成13年豊中市条例第28号。以下「条例」という。）第23条の規定に基づく審議会等の会議の公開の実施に関し、必要な事項を定めることを目的とする。

第2 公開、非公開の決定

- 1 審議会等の会議の公開、非公開については、条例に基づき、当該審議会等がその会議において決定するものとする。ただし、新たに設置される審議会等であって、審議会等の設置の趣旨、目的等から当該審議会等の会議を公開することが条例に基づき明らかな場合は、当該審議会等を設置する執行機関が会議を公開することを決定することができる。
- 2 審議会等は、会議の公開、非公開を決定するときは、原則として、当該決定後に開催するすべての会議について、一括して決定するものとする。この場合において、条例第7条各号に掲げるいずれかの情報（以下「非公開情報」という。）に関し審議等を行う会議（その一部において非公開情報に関し審議等を行う場合を含む。）に限り非公開とする旨の決定を行うことができる。
- 3 審議会等は、個々の会議において審議等を行う情報が非公開情報に該当するか否かの決定権限を、あらかじめ当該審議会等の長（部会等にあつては、部会等の長）に委任することができるものとする。
- 4 審議会等は、会議を公開しないことを決定したときは、その理由を明らかにするものとする。
- 5 審議会等は、その所掌事項に変更があつた場合又は社会情勢に変化等があつた場合は、適宜会議の公開、非公開について見直しを行うものとする。

第3 公開の方法等

- 1 審議会等の会議の公開は、会議の傍聴を希望する者に、当該会議の傍聴を認めることにより行うものとする。
- 2 審議会等は、公開で行う会議については、あらかじめ傍聴を認める定員を定め、当該会議の会場に傍聴席を設けるものとする。ただし、公正かつ円滑な審議等が阻害されるおそれがあると認めるときは、モニターテレビによる傍聴ができる場所に傍聴席を設けることができる。
- 3 審議会等は、公開で行う会議については、当該会議の会議次第を傍聴者に配付するものとする。
- 4 審議会等は、会議を円滑に運営するため、傍聴に係る遵守事項等を定め、会場の秩序維持に努めるものとする。

第4 会議開催の周知

審議会等は、公開で行う会議の開催の周知を図るため、会議の開催日の1週間前までに、次の事項を記載した会議開催のお知らせ（様式第1号）を市政情報コーナー及び当該審議会等の事務局で市民等の閲覧に供するとともに、広報誌等の活用に努めるものとする。ただし、会議を緊急に開催する必要があるときは、この限りでない。

- (1) 会議の開催日時及び場所
- (2) 議題
- (3) 傍聴者の定員
- (4) 傍聴手続
- (5) 問い合わせ先
- (6) その他必要な事項

第5 情報の提供

1 審議会等は、会議を開催したときは、速やかに次に掲げる事項を記載した会議録（様式第2号）を作成するものとする。ただし、非公開情報に係る事項については、記載しないものとする。

- (1) 会議の名称
- (2) 開催日時及び場所
- (3) 公開の可否
- (4) 公開した場合は、傍聴者数
- (5) 公開しなかった場合（会議の一部について公開しなかった場合を含む。）は、その理由
- (6) 出席者
- (7) 議題
- (8) 審議等の概要（主な発言要旨）
- (9) 事務局

2 審議会等は、1の会議録及びこれに係る会議資料を市政情報コーナーにおいて市民等の閲覧に供するものとする。ただし、非公開で行った会議に係る会議資料（その一部を非公開で行った会議にあつてはその部分に係る会議資料）については、この限りでない。

3 市長は、審議会等の名称、所掌事項等の一覧表を作成し、市政情報コーナーにおいて、市民等の閲覧に供するものとする。

4 市長は、毎年度1回会議の公開の状況を取りまとめ、公表するものとする。

第6 その他

この要領に定めるもののほか、審議会等の会議の公開の実施について必要な事項は、別に定める。

附 則

- 1 この要領は、平成13年10月1日から施行する。
- 2 この要領の施行日前に審議会等の会議の公開に関する指針（平成11年6月1日策定）によりなされた手続その他の行為は、この要領によってなされたものとみなす。

会議開催のお知らせ

会議の名称	
開催日時	年(年) 月 日() 時～ 時
開催場所	
議 題	
傍聴者の定員	
傍聴手続	
問い合わせ先 (事務局)	電 話
そ の 他	

会 議 録

会議の名称			
開催日時	年(年) 月 日() 時 分～ 時 分		
開催場所		公開の可否	可・不可・一部不可
事務局	部	課	傍聴者数 人
公開しなかった理由			
出席者	委員		
	事務局		
	その他		
議題			
審議等の概要 (主な発言要旨)	別紙のとおり		

■ 協議会設置の背景と目的

本市は、公共交通の利便性の高い街と評価されていますが、人口減少・少子高齢化の進展及び北大阪急行線の延伸等、交通環境の変化が想定される中、西部地域等には交通不便地が存在し、市域南側は東西方向の結び付きが弱いなど、問題点も抱えています。

これらを踏まえ、本市の交通の現状を整理し、今後の改善の考え方と実施施策をまとめた「豊中市公共交通改善計画」を策定します。

その策定にあたっては、広く市民や交通事業者をはじめ関係者の意見を聞きながら進める必要があるため、豊中市地域公共交通協議会において当該計画にかかる意見聴取や調整を行います。

また、新たな交通システム等の施策を進めるうえでは、道路運送法に定まる機関での合意形成が必要な場面が想定されるため、道路運送法における「地域公共交通会議」としての合意形成も同時に行います。

■ 協議会の位置付け

・市としての位置付け

本協議会は、計画策定にかかる意見交換のみならず、新たな交通システム等の合意決議を行う可能性もあることから、地方自治法 138 条の 4 に基づく **附属機関** として **条例** により定めています。

・法における位置付け

計画検討は、「豊中市公共交通改善計画」が任意計画であるため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」における法定協議会ではなく、任意の協議会として運営します。

新たな交通システム等の実施には、道路運送法における地域の同意を得る必要があるため、「**道路運送法施行規則第九条の三**」に基づく **構成員** による「**地域公共交通会議**」としての役割も発生します。

【参考】所掌事務（本協議会が担う主な仕事）

・執行機関の附属機関に関する条例

豊中市公共交通改善計画の策定、評価その他の公共交通についての重要事項の調査審議に関する事務

・具体的実施項目

- (1) 「豊中市公共交通改善計画」策定に関し、市民及び関係者との意見交換及び協議を行うこと
- (2) 道路運送法の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項の協議を行うこと
- (3) 北大阪急行線延伸に伴うバス路線の再編に伴う協議を行うこと
- (4) 豊中市の公共交通の問題点、課題についての継続的な意見交換及び協議を行うこと

■ 地域公共交通に関する主な法律

地域公共交通に関する法律としては、バスやタクシー等の道路運送に関する総合法規である「道路運送法」のほか、平成 19 年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成 26 年に一部改正した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」）が、平成 25 年には「交通政策基本法」がそれぞれ施行されています。

・道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）

輸送の安全確保、利用者益護・増進を図るための法律です。バス・タクシーなど他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業は「旅客運送事業」とされており、事業を営むには国土交通大臣の許可が必要です。

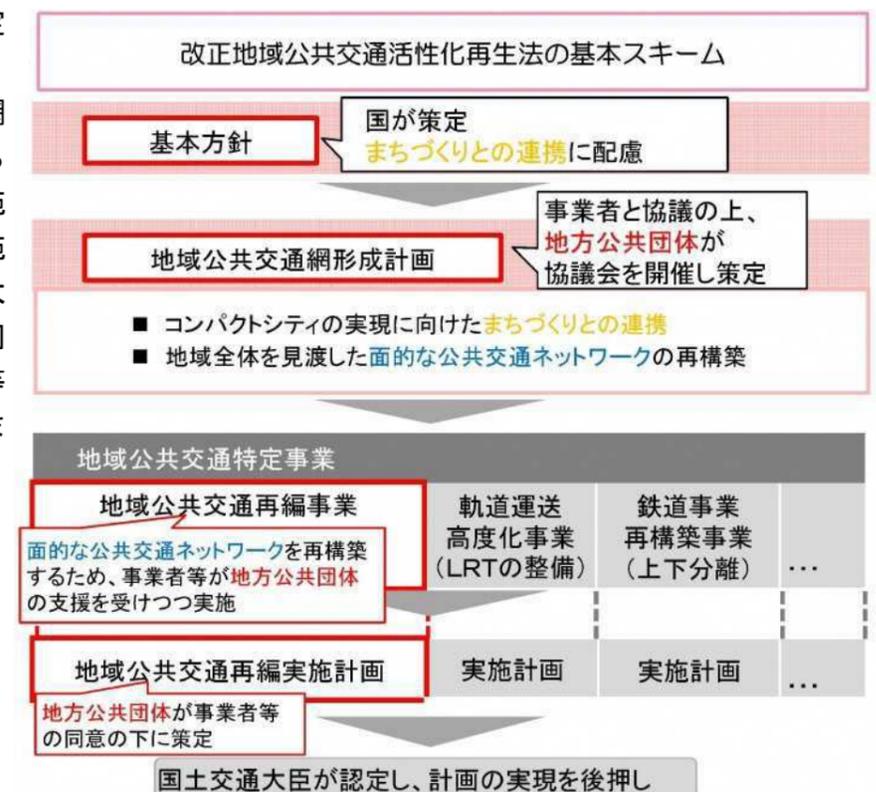
道路運送事業については、これまで累次の規制緩和が行われており、平成 14 年 2 月には乗合バス・タクシー事業の規制緩和（需給調整撤廃）、平成 18 年 10 月には自家用有償旅客運送の登録制度創設などの法改正が行われています。

・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）

平成 19 年に施行された法律であり、「地域公共交通」が“地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関”として定義付けられています。

また、平成 26 年には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 41 号）」が施行され、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために定められています。

市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められています。



出典：国土交通省資料

● 交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）

交通政策に関する基本理念や基本事項などを定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることで、交通に関する施策を総合的・計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的としています。

また、交通に関する施策の策定と実施についての**国や地方公共団体の責務、これらの施策への協力についての事業者や国民の責務・役割を定めるとともに、これら関係者相互の連携・協力などについて定めています。**

さらに、交通政策基本法に基づいて交通施策に関する基本的方針や目標、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策などについて定めた「交通政策基本計画」が、平成 27 年に閣議決定されています。

● 交通政策基本法の概要

【基本理念等】

- 交通の果たす以下の機能を将来にわたって発揮し、国民等の交通需要を充足
- 交通の機能の確保及び向上
 - 〔豊かな国民生活の実現、産業・観光等の国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応〕
- 交通による環境への負荷の低減
- 適切な役割分担、有機的・効率的な連携
- 連携等による施策の推進
- 交通の安全の確保

【関係者の責務・役割】

■ 国の責務

第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、**交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。**
情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

■ 地方公共団体の責務

基本理念にのっとり、交通に関し、**国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。**
情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

■ 交通関連事業者の責務

基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その**業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。**
 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うにあたっては、当該業務に係る**正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。**

■ 国民等の役割

基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

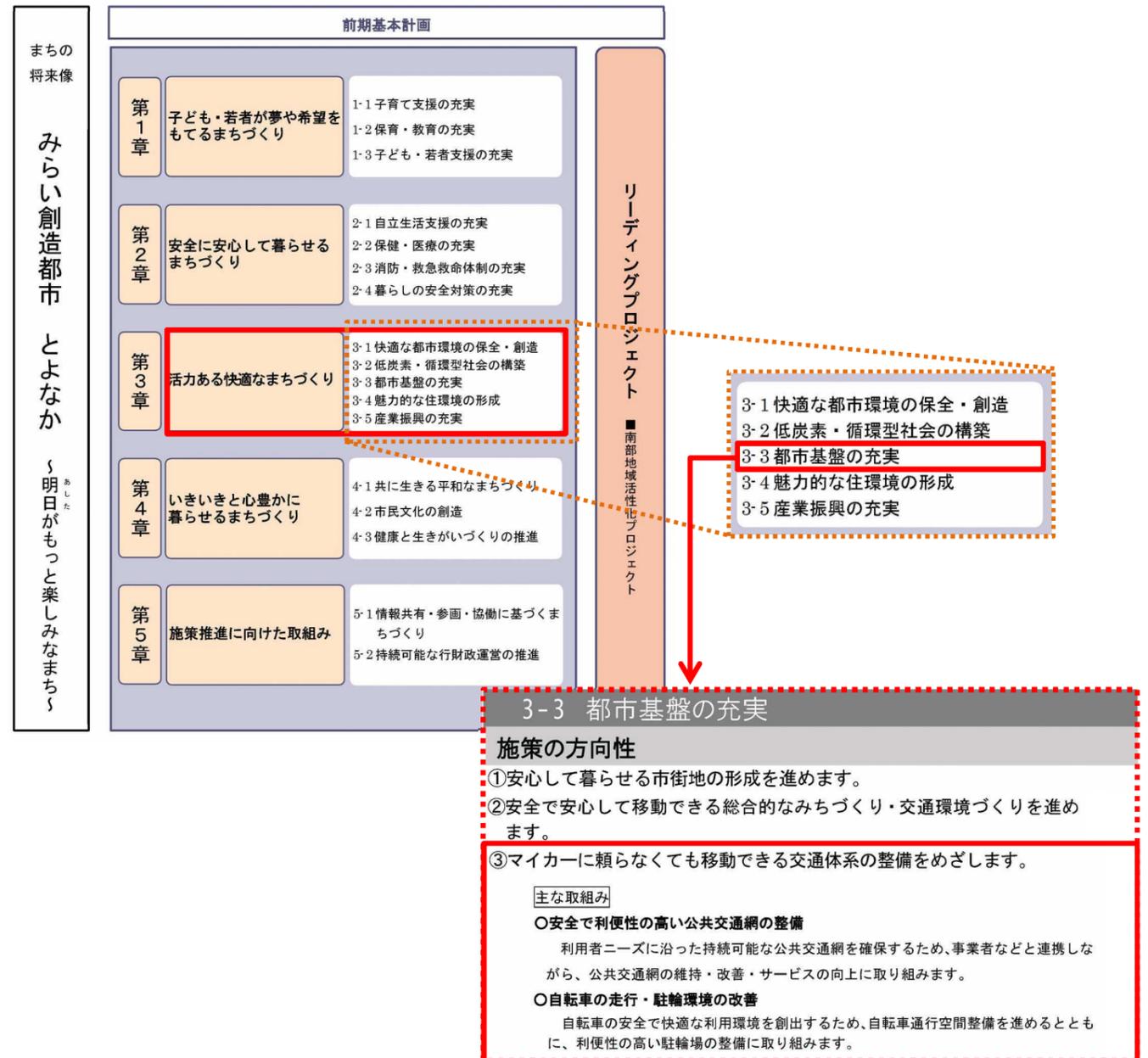
■ 上位計画について

● 第 4 次豊中市総合計画（計画期間：平成 30 年度～平成 39 年度）

第 4 次豊中市総合計画（素案）は、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、「施策体系 3 活力ある快適なまちづくり」の中で、公共交通に関する施策の方向性として、「**マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備をめざします**」と位置付けています。

● 総合計画における 7 つの施策体系と公共交通に関する施策の方向性

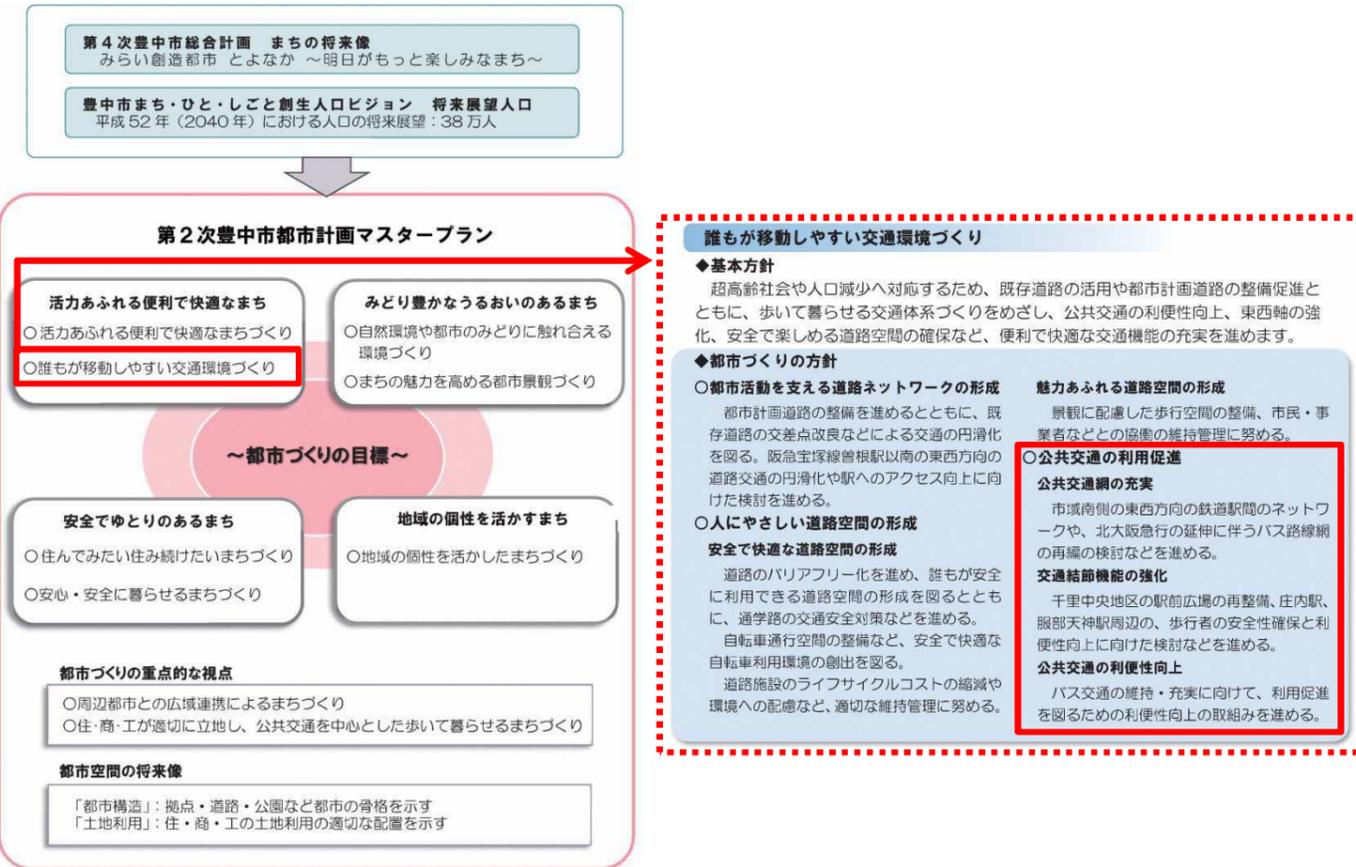


● 第2次豊中市都市計画マスタープラン（計画期間：平成30年度～平成39年度）

都市計画マスタープランは、「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、4つの都市づくりの目標と目標の実現に向けた今後の都市づくりの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「誰もが移動しやすい交通環境づくり」の中で、都市づくりの方針において、公共交通に関する方向性を示しています。

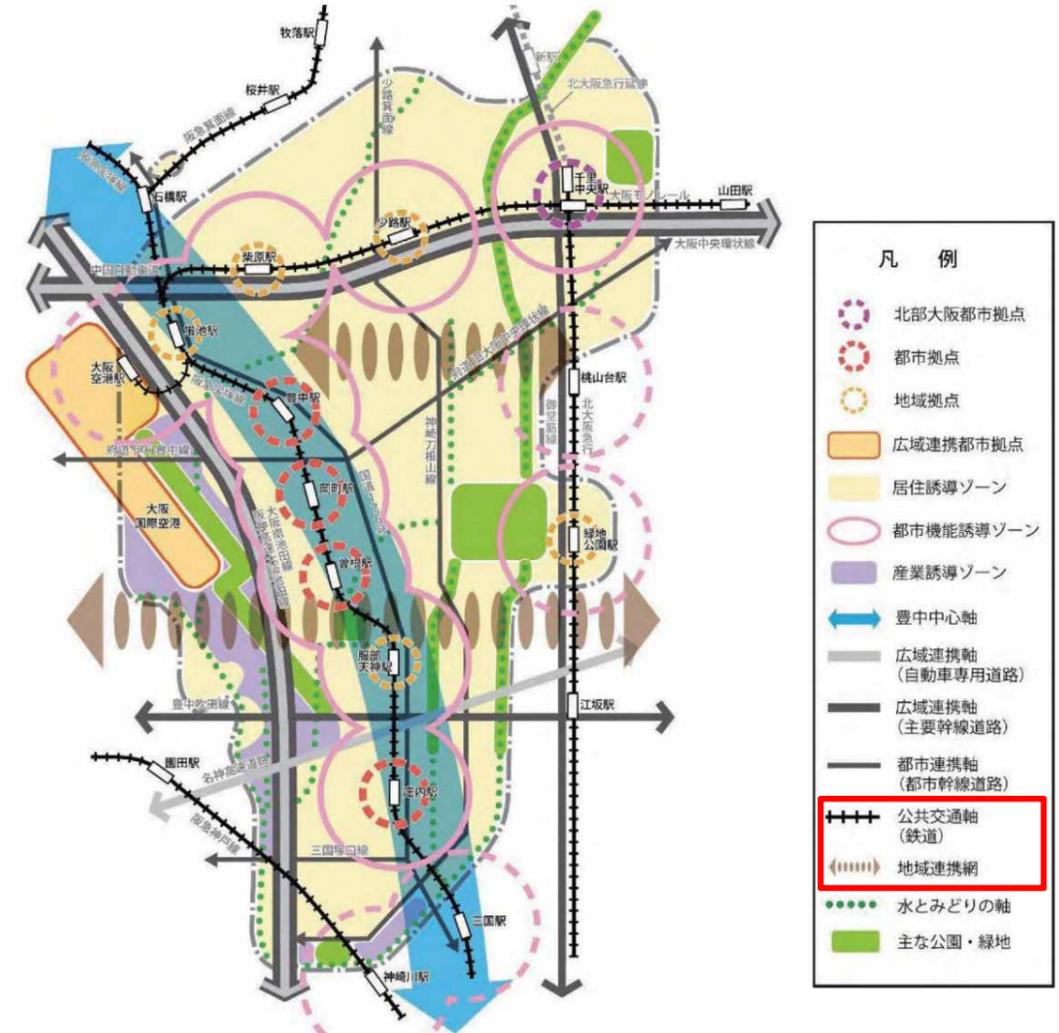
● 都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標



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、さまざま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」を示しています。

「都市軸」では、鉄道で構成される「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。

● 都市計画マスタープランにおける都市構造図



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、曾根駅は文化・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
ゾーン	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
	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
都市軸	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
	豊中中心軸	国道176号およ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	自動車専用道路およ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およ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

■ 豊中市における公共交通に関する主な取組みの経緯

・コミュニティバス（エコラボバス bus(利倉循環線)）の実証運行（平成 22 年 12 月）

豊中市では、この計画に基づいて、バス運行補助事業路線のクリーンランド線を活用し、平成 22 年 12 月から平成 25 年 3 月にかけて、利倉地域へ乗り入れるコミュニティバス（エコラボバス bus(利倉循環線)）の実証運行を行いました。本格運行には至らず、平成 25 年 4 月より、従前のルートでの運行を再開しています。



■ 実証運行当時のエコラボバス（利倉循環線）

・豊中市公共交通改善計画に関するこれまでの検討経緯

本計画は、「交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）」及び「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成 26 年法律第 41 号）」の施行を経て、本市の人口減少・少子高齢化の進展や北大阪急行線の延伸等を見越した将来の都市構造・交通の状況・課題を踏まえ、今後の具体的な考え方と実施施策をとりまとめるもので、平成 26 年度より検討を進めてきました。

● 豊中市公共交通改善計画の検討

平成 27 年 6 月：「豊中市の公共交通利用状況」公表

- ・既存調査結果を基に、人の流動、交通の分担率等を取りまとめ

平成 28 年 12 月：「公共交通のあり方検討報告書」公表

- ・本市における公共交通の現状や問題点・課題を整理
- ・公共交通のめざすべき姿に資する基本的な考え方を明確化

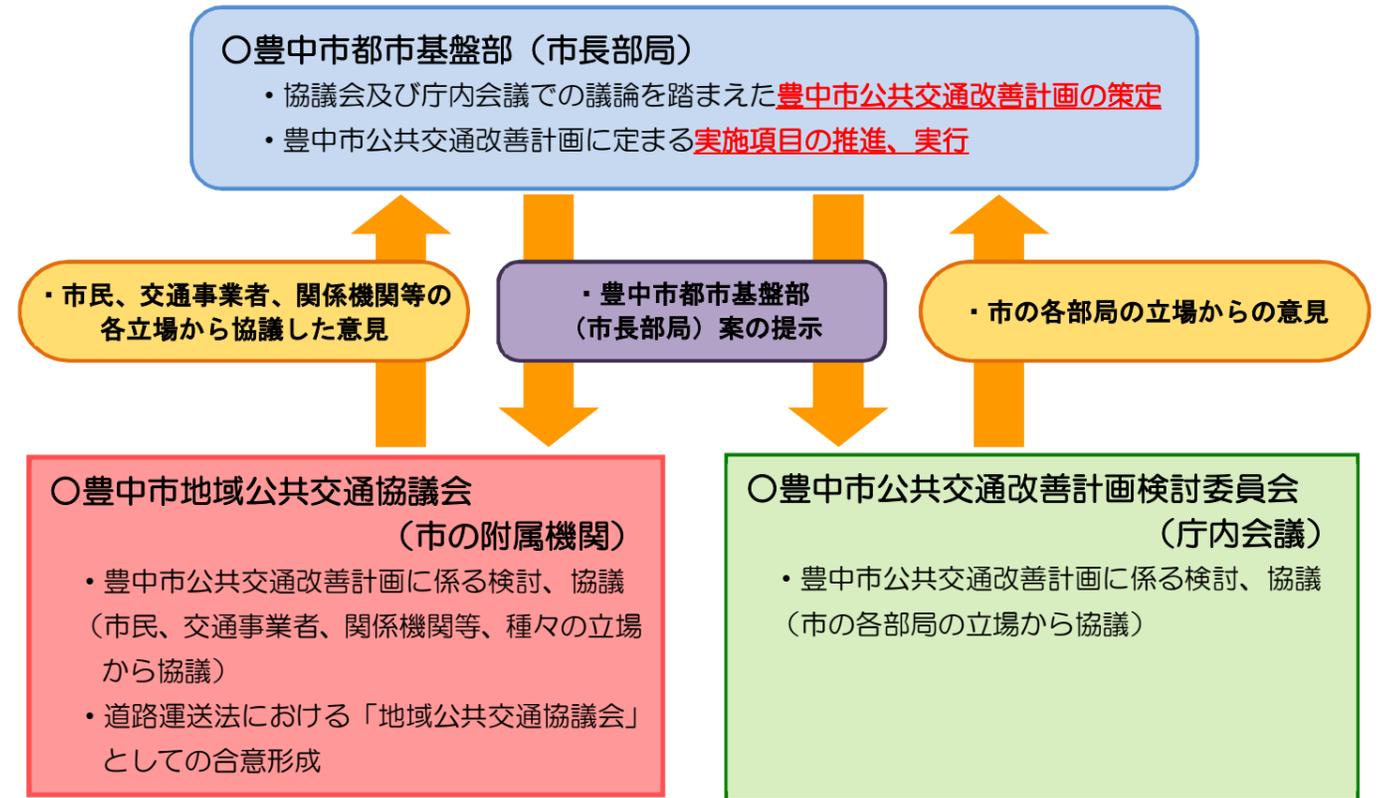
平成 29 年 10 月：「豊中市公共交通改善計画（行政素案）」公表

- ・「豊中市公共交通改善計画」の策定に向けた議論のたたき台として作成

■ 本協議会と行政機関との意思決定と計画策定方針について

本協議会で検討する内容については、市内部の各部局で構成する庁内会議でも検討を進めます。この各会議での協議内容は、相互に報告を行いながら、実施施策について検討を進め、最終的には、豊中市都市基盤部として、計画の策定と施策の実施を進めていきます。

これは、実施後の継続評価についても同様で、協議会での評価をもとに市としての判断を行っていきます。



■ 今後の進め方

計画策定及び事業実施のスケジュールは以下のように想定しています。

平成 29 年度 協議会設置

平成 30 年度 計画検討

平成 31 年度 計画策定、施策実施準備

平成 32 年度 施策実施

1. 公共交通を取り巻く概況

1.1 地勢

➤ 本市は、千里ニュータウンがある北東部の丘陵地や中央部の段丘（台地）、南部及び西部の平野で構成されています。

丘陵地は、市域の東部から北部にかけて広がる地域で、標高は30～100m程度です。千里川・天竺川などの河川による浸食谷が発達しているため、市西側の段丘部よりも地形はやや険しく、住宅地が広がっています。

段丘（台地）は、市域の西側にあたる天竺川沿岸から千里川北岸部にかけて広がる地域で、標高は10～60m程度です。丘陵に比較すると谷は浅く、勾配は緩やかで、段丘の縁辺部の斜面を除くと平坦な地形が広がっています。

南部の平地は、阪急服部天神駅から南側の地域で、標高は4m以下と市内で最も地盤が低く、神崎川の右岸や天竺川・高川の沿岸などには自然堤防による微高地（周囲よりも1～2m程度高い地形）が形成されています。

西部の平地は、大阪国際空港から北側の空港周辺及び千里川沿いの地域で、標高は4～15m程度です。

千里川沿いには微高地がみられ、河川に隣接する地域には旧河道の微低地（周囲よりも1m程度低い地形）が点在しています。

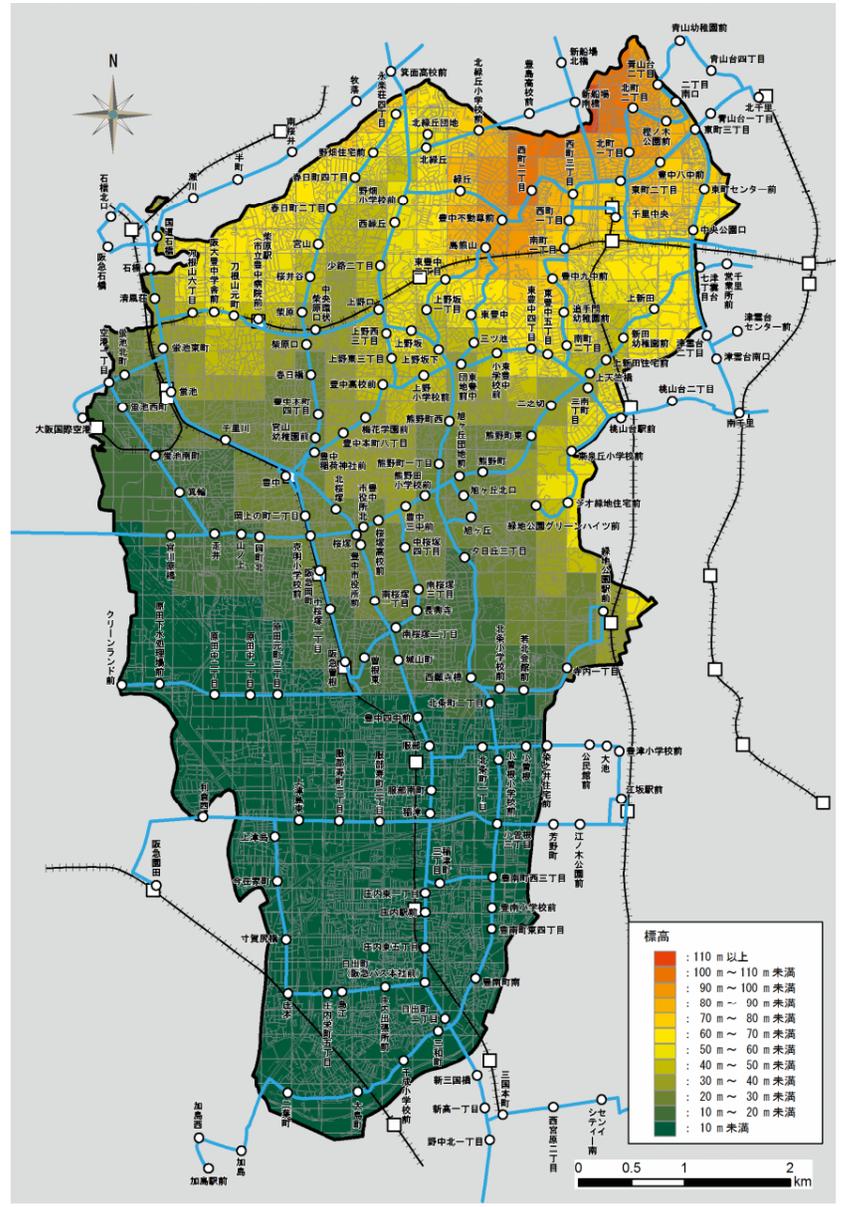
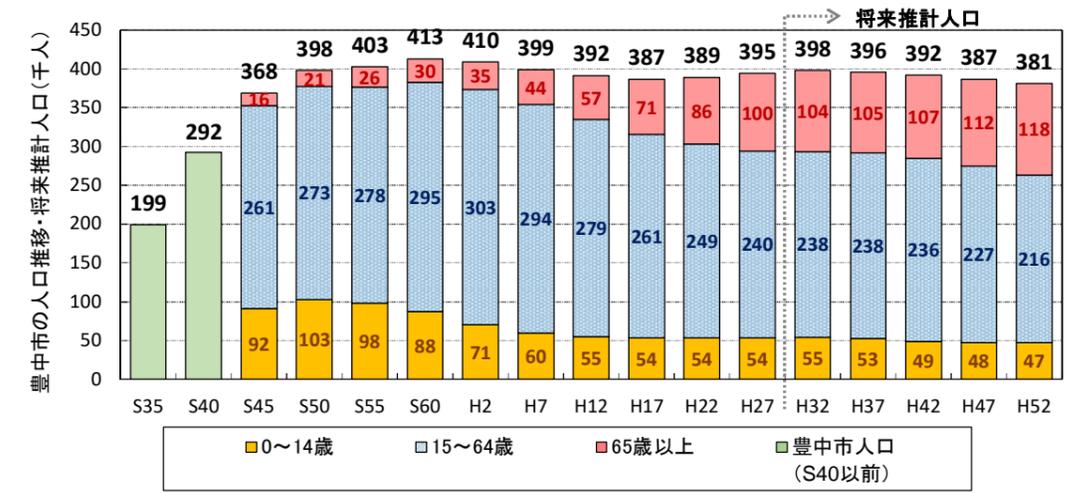


図 1.1 豊中市の地勢（標高）の状況

1.2 人口

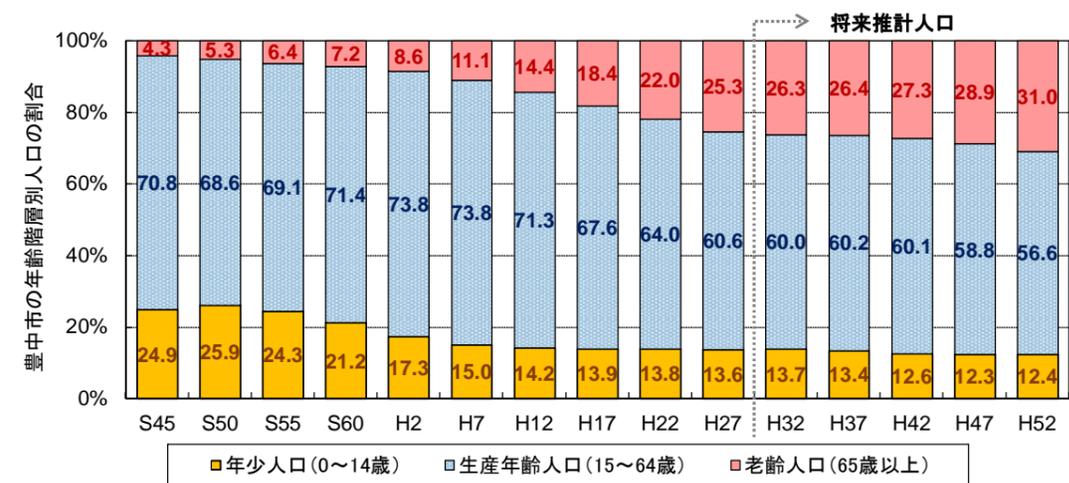
(1) 人口の推移

- 豊中市の人口は、昭和60年をピークに平成17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、平成27年で約39.5万人です。
- 高齢化率（65歳以上人口割合）は増加傾向にあり、平成27年時点で25.3%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年まで減少し、その後横ばいで、平成27年時点では13.6%です。
- 今後も少子高齢化が進行し、さらに人口が減少傾向にするものと予測されています。



※昭和35年から平成27年は各年10月1日現在
 ※将来推計人口：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年10月 豊中市）による
 出典：国勢調査（昭和35年～平成27年）、豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年10月 豊中市）

図 1.2 豊中市の人口推移と将来推計人口



※昭和45年から平成27年は各年10月1日現在
 ※将来推計人口：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年10月 豊中市）による
 出典：国勢調査（昭和45年～平成27年）、豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年10月 豊中市）

図 1.3 豊中市の年齢階層別人口の推移と将来推計人口

(2) 人口密度

- 町丁目別に人口密度をみると、曽根駅、服部天神駅周辺等で人口密度が高い町丁目が多くなっています。
- また、マンションや団地（都市再生機構（UR都市機構）等による団地）の集合住宅が立地する町丁目においても、人口密度が高くなっています。

■ 北緑丘団地



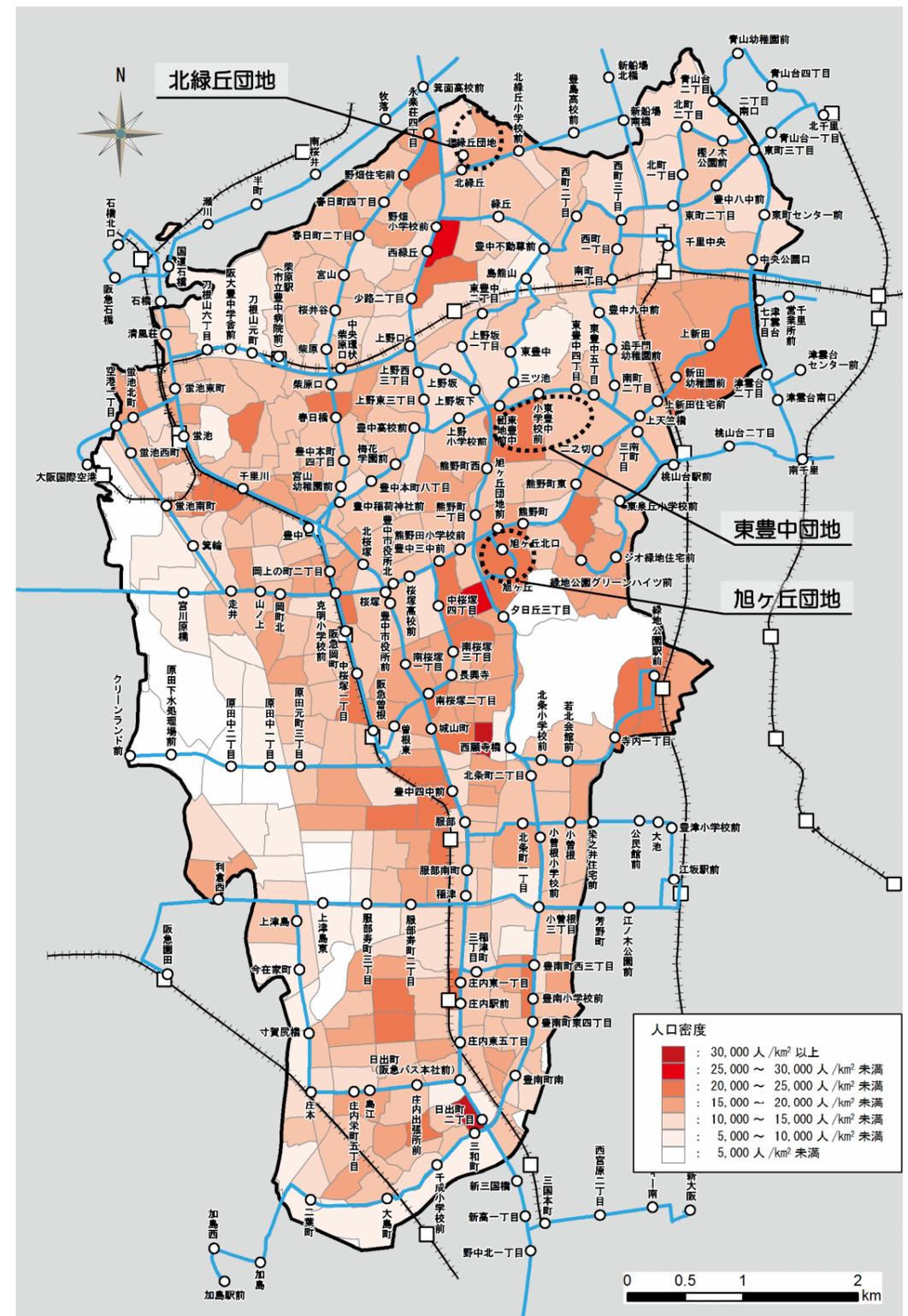
■ 東豊中団地



■ 旭ヶ丘団地



出典：独立行政法人都市再生機構（UR都市機構）ホームページ



※平成27年10月1日現在
出典：平成27年国勢調査

図 1.4 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29歳」、「45歳から59歳」の人口が減少しています。
- 地域別の状況をみると、北部地域、北東部地域及び東部地域では14歳以下の年少人口の割合が他の地域と比べると高く、南部地域及び北東部地域では65歳以上の高齢者人口の割合が高くなっています。
- 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あるが、北東部地域の千里ニュータウン内（新千里北町、新千里南町）や南部地域の庄内駅周辺（豊南西町、庄内東町、庄内幸町、三和町、大黒町）などで見受けられます。

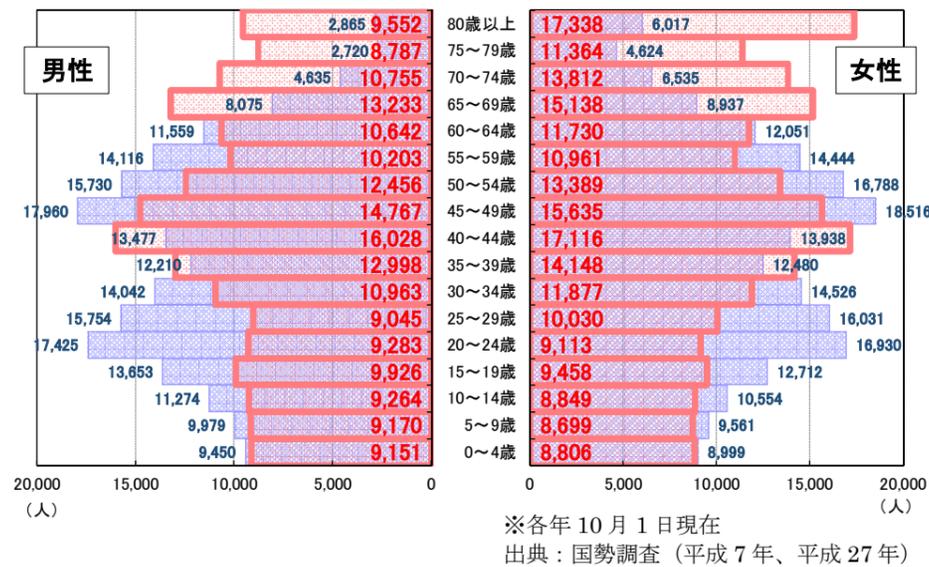
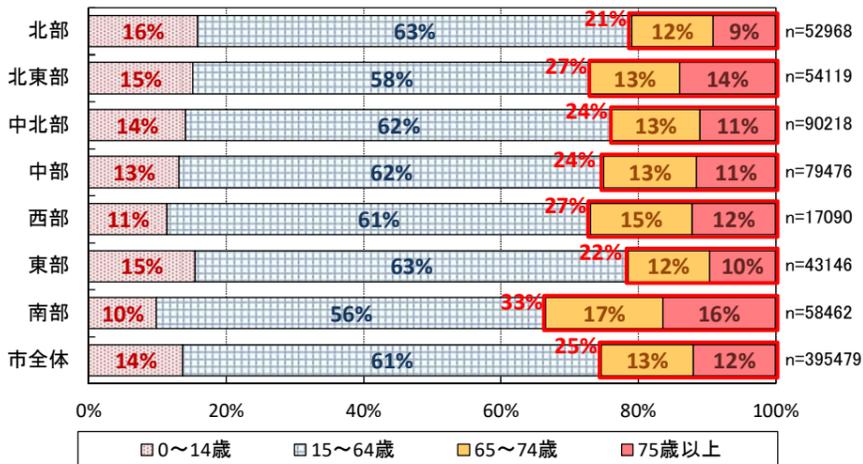
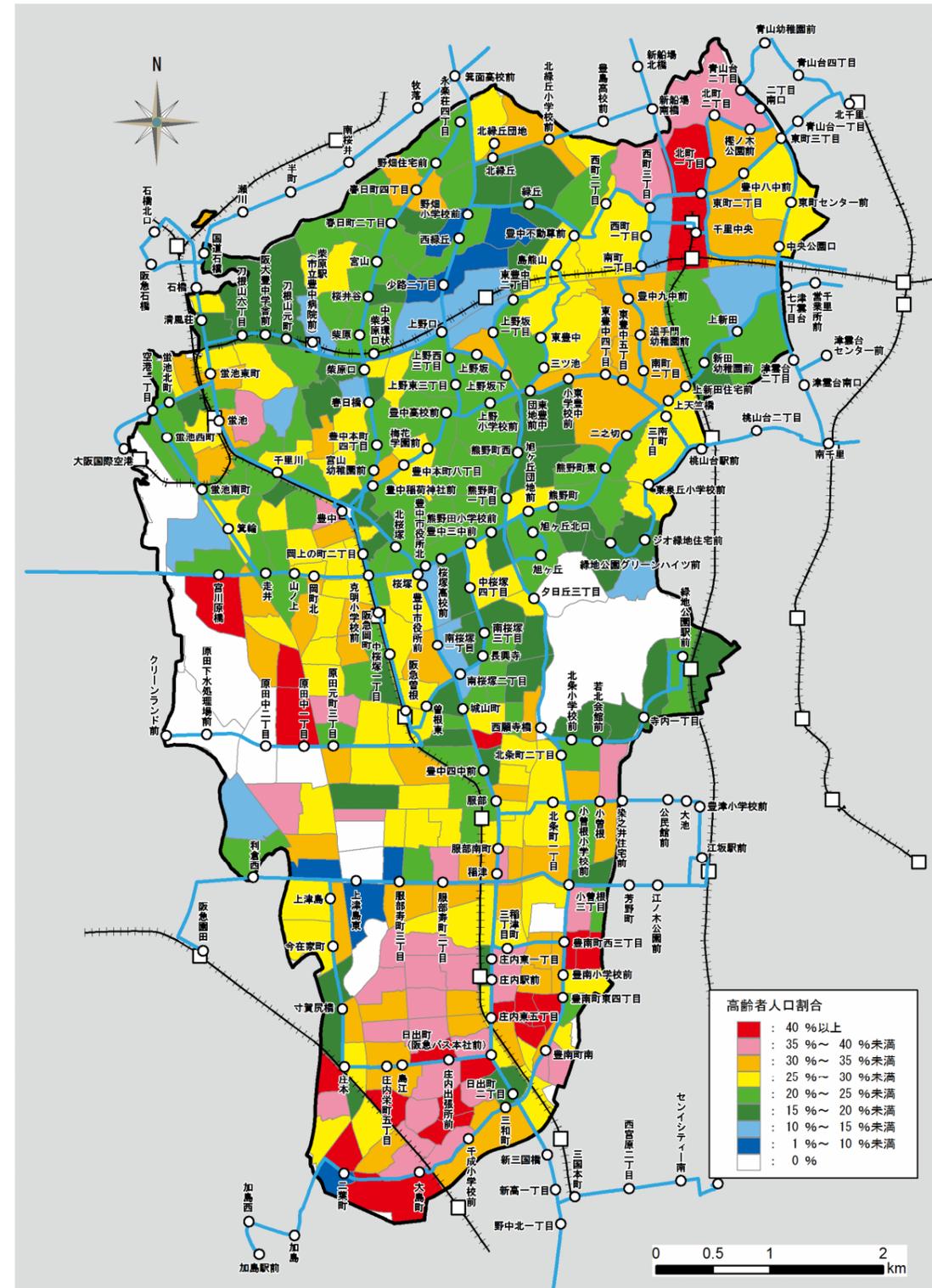


図 1.5 人口ピラミッドによる年齢別比較



※平成27年10月1日現在
出典：国勢調査（平成27年）
※地域区分図は、「豊中市都市計画マスタープラン（平成23年3月）」による

図 1.6 地域別年齢構成割合



※平成27年10月1日現在
出典：平成27年国勢調査

図 1.7 豊中市の町丁目別高齢者人口割合

2. 公共交通の現状

2.1 鉄道

(1) 鉄道ネットワーク

- ▶ 南北に阪急宝塚線（6 駅）、北大阪急行電鉄（2 駅）、東西に大阪高速鉄道（大阪モノレール）（5 駅）が運行しています。
- ▶ 北大阪急行は、現在の千里中央駅から箕面市の新箕面駅を結ぶ北大阪急行線延伸事業が平成 32 年度開業予定で進められています。

■ 阪急宝塚線



■ 北大阪急行電鉄



■ 大阪高速鉄道

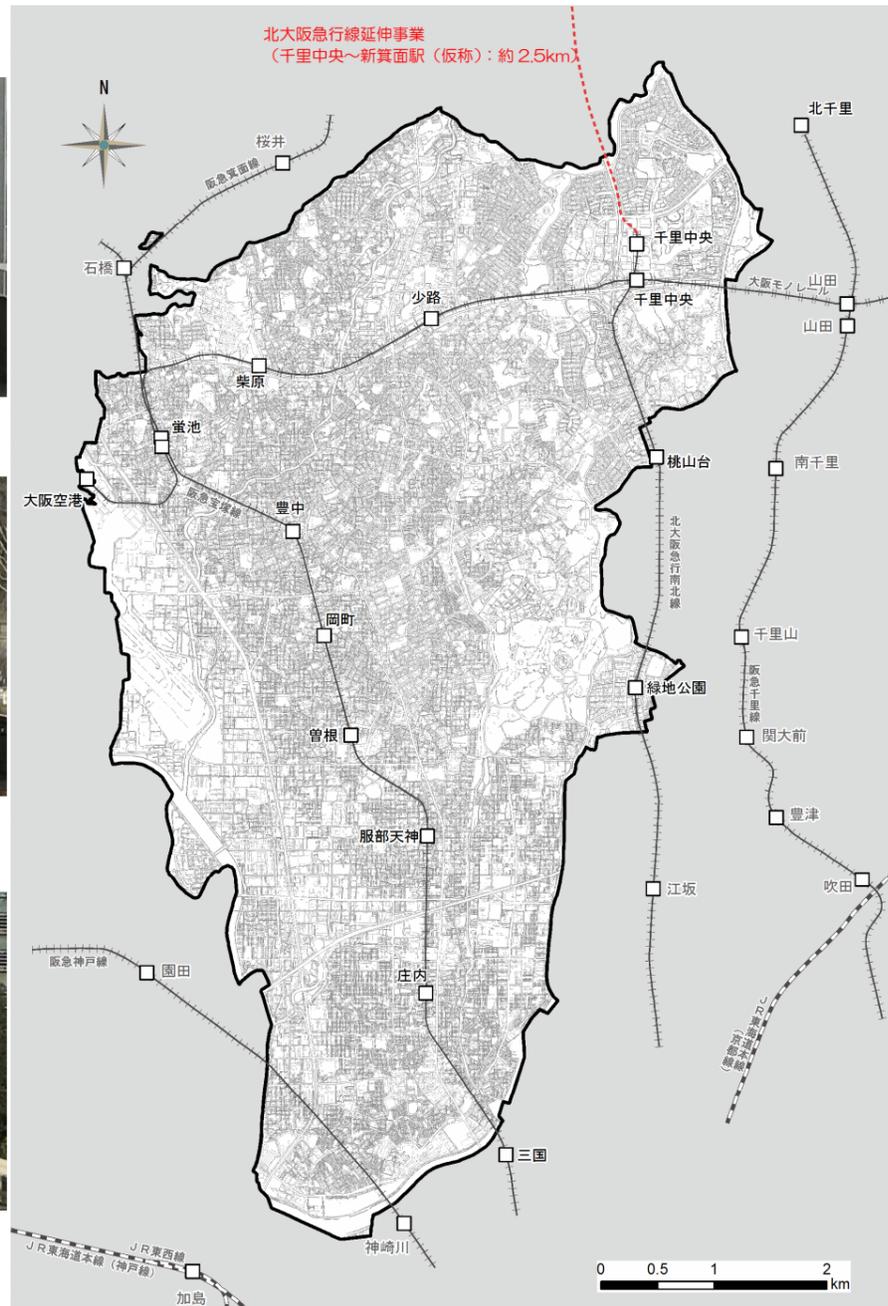
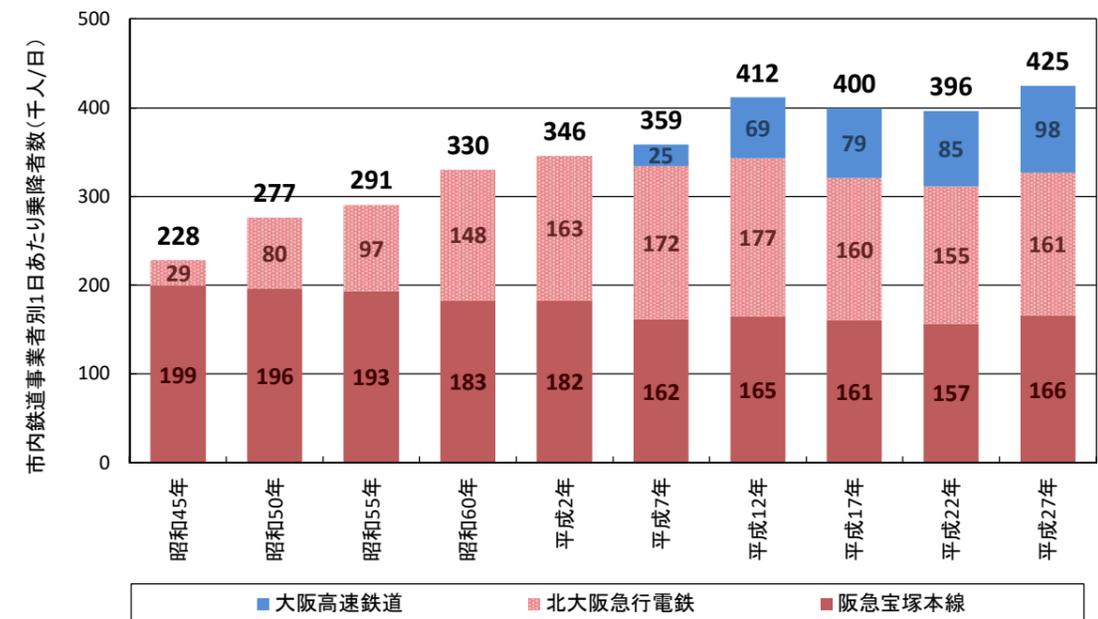


図 2.1 鉄道ネットワークの状況

(2) 鉄道利用者数の推移

- ▶ 阪急宝塚本線は、昭和 45 年から平成 22 年にかけて減少傾向にありましたが、平成 22 年から平成 27 年にかけて約 9 千人/日増加しており、平成 27 年で 166 千人/日です。
- ▶ 北大阪急行電鉄は、平成 12 年をピークに減少傾向にありましたが、平成 22 年から平成 27 年にかけて増加し、平成 27 年で 161 千人/日です。
- ▶ 大阪高速鉄道は、平成 2 年 6 月の千里中央～茨木市間での開業以降、増加しており、平成 27 年で 98 千人/日です。



※ 大阪高速鉄道は、以下の年次・区間で開業（市内のみ記載）

- ・平成 2 年 6 月千里中央～南茨木(6.6km) 開業
- ・平成 6 年 9 月柴原～千里中央(3.6km) 開業
- ・平成 9 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 3 月 15 日～9 月 13 日）

※ 阪急宝塚本線のうち、昭和 45 年～昭和 55 年は乗車人員の 2 倍を乗降人員とした。

※ 大阪高速鉄道の総数は市内鉄道駅 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

※ 阪急宝塚本線の総数は、市内鉄道駅 6 駅（庄内、服部天神、曾根、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～平成 28 年度）

図 2.2 市内鉄道事業者別乗降者数の推移

2.2 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営バスにより運行されています。
- 市域北側では、市内各地域と豊中（阪急豊中駅）、千里中央、桃山台駅前を結ぶ路線、市域南側では、主に南部地域と豊中、江坂駅前、阪急園田及び大阪市内を結ぶ路線により、バスネットワークが形成されています。

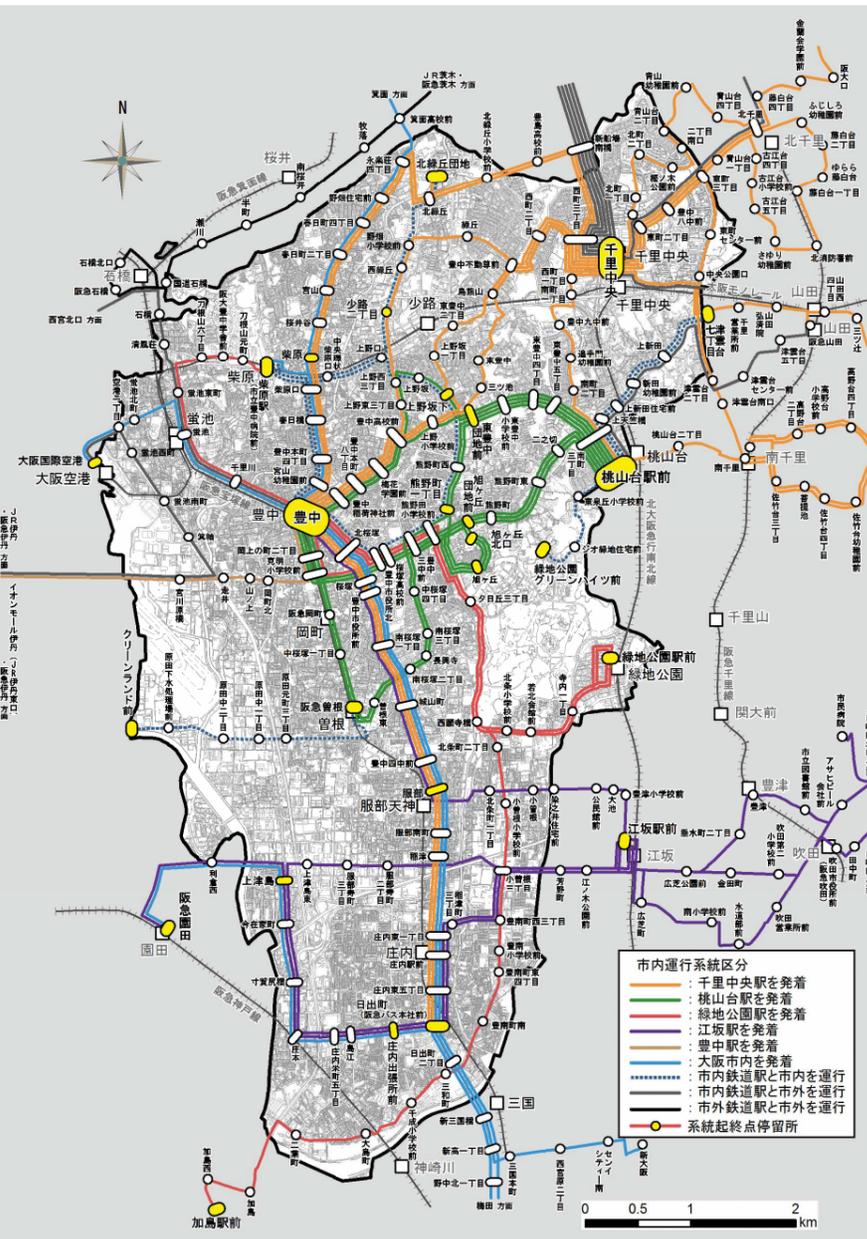
中心市街地である阪急豊中駅へは、多くの地域からバスでのアクセスが可能ですが、大規模商業施設が集積する千里中央へは、バスで直接アクセスが出来ない地域が存在します。

また、桃山台駅前を発着するバス路線がある中北部地域南側・東部地域北側・中部地域北側から千里中央へは、桃山台駅で北大阪急行に乗換え、あるいはバス利用で豊中（阪急豊中駅）を経由する必要があります（※桃山台駅発豊中経由千里中央行の系統を利用）。

■ 阪急バス



■ 伊丹市営バス

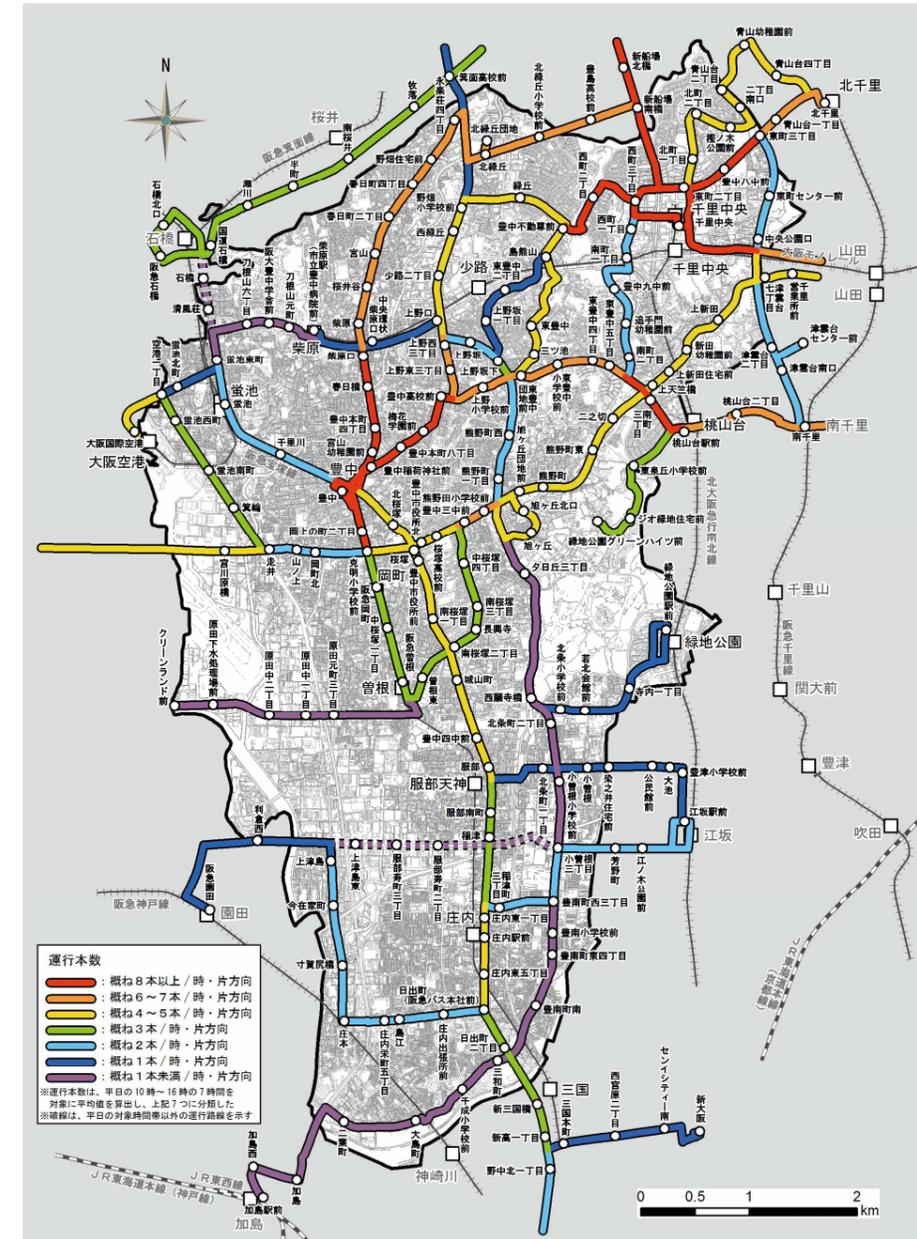


※平成 30 年 3 月 13 日現在

図 2.3 路線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 2~3 本/時・片方向以下となっています。
- 市域西部側及び市域南部側は、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。

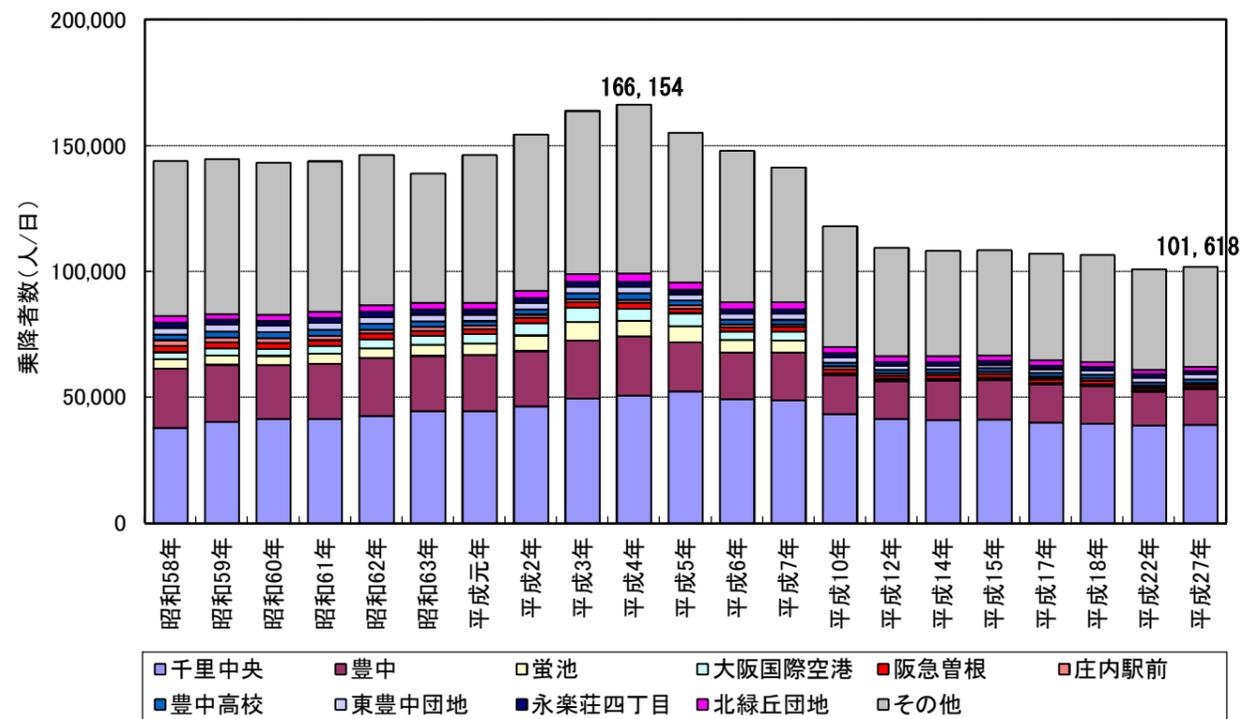


※平成 30 年 2 月 8 日現在

図 2.4 バスサービス水準の状況

(3) バス利用者数の推移

- 平成 27 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、豊能町など各方面からの路線が集まる「千里中央」が約 39 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、箕面市、伊丹市方面からの路線が集まる「豊中」が約 14 千人/日であり、バスターミナルの役割を担っています。
- 推移をみると、平成 4 年の 166 千人/日をピークに減少しており、平成 27 年にはピーク時の約 6 割まで減少しています。これは、大阪モノレールの全線開通（平成 9 年）に伴う平行路線（千里中央～蛍池～大阪国際空港系統）の廃止、関西国際空港の開港（平成 6 年）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いると考えられます。
- また、利用者の減少に伴い、JR 加島駅から主要地方道大阪池田線を通行し、岡町駅・豊中駅を経由し、柴原駅まで運行していた岡町加島線が平成 26 年 12 月 27 日に廃止となっています。



出典：豊中市統計書、阪急バス株式会社資料

図 2.5 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) バス運行補助事業

1) 概要

- 豊中市では、平成9年の市立豊中病院の移転（岡上の町2丁目⇒柴原町）に伴い、南部地域から市立豊中病院へのアクセス確保を目的に、市立豊中病院線を運行開始し、当該路線への補助金交付を行っています。
- また、西部地域に立地するごみ焼却施設「クリーンランド」及びごみ焼却施設の余熱利用施設「クリーンスポーツランド」のオープンに合わせて、施設へのアクセスを図るために、平成10年からクリーンランド線を運行開始し、補助金交付を行っています。平成22年12月から平成25年3月にかけて、利倉地域へ乗り入れるコミュニティバス（エコラボ bus（利倉循環線））の実証運行を実施しましたが、実証運行の終了に合わせ、平成25年4月より、従前のルートでの運行を再開しています。
- 現在のバス運行補助事業路線は交通空白地を解消する機能を有しているものの、南部地域から市立豊中病院への利用が少なく、またクリーンスポーツセンターの閉館（平成28年3月）により、当初の運行目的を一定達成していることから、より効果的な補助事業への見直しが求められる状況にあります。

表 2.1 バス運行補助事業路線の概要

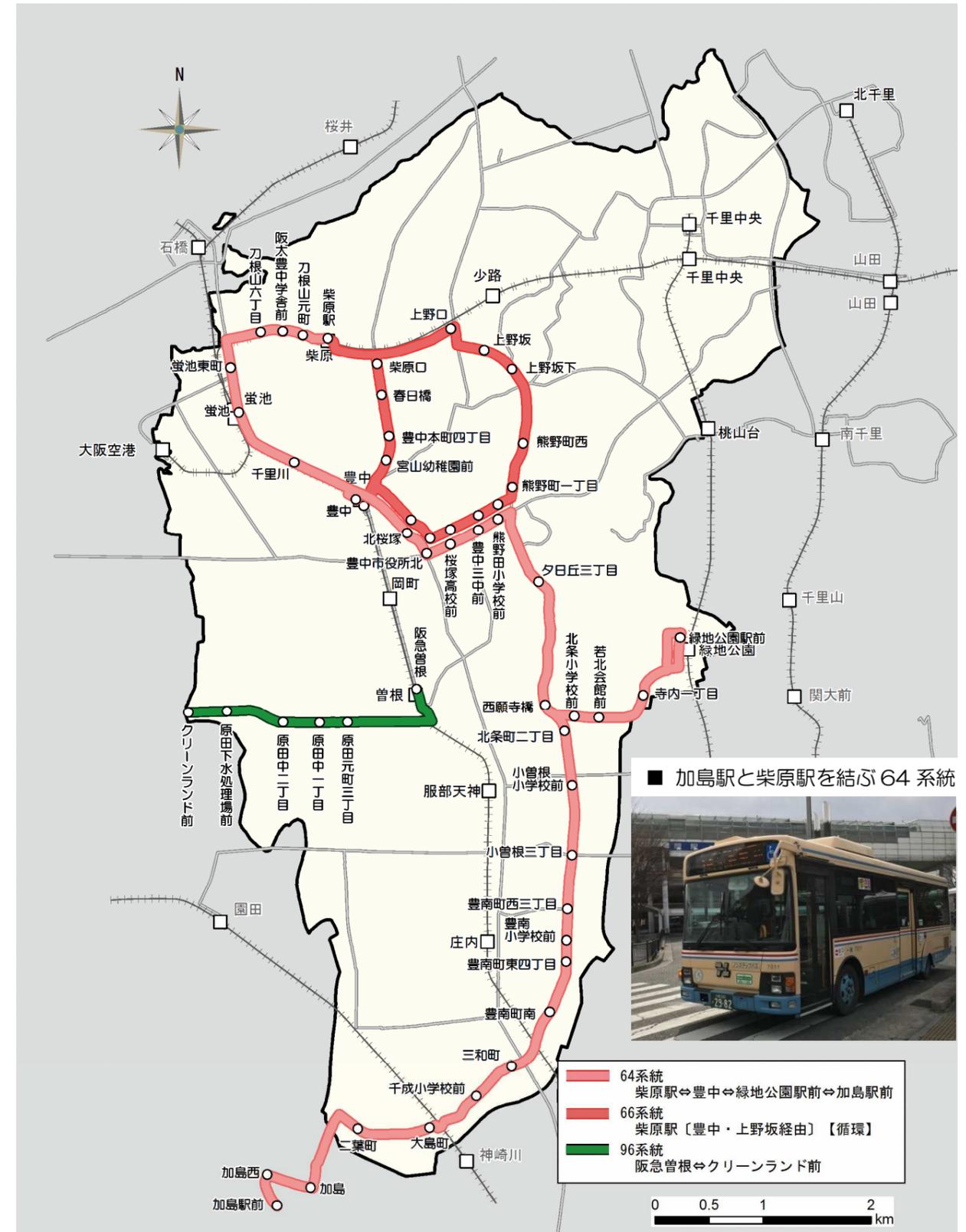
系統番号	運行区間	運行距離	所要時間	運賃	運行便数	運行開始日	
64	加島駅前～緑地公園駅前～熊野田小学校前～豊中～蛸池～柴原駅	約34.2km	66～69分	210 ^{※1} ～260円	平日	7往復/日	H9.11.4
					土日祝日	運休	
66	柴原駅⇒春日橋⇒豊中⇒熊野田小学校前⇒熊野町西⇒上野坂⇒上野口⇒柴原駅【循環】	約7.1km	34分	220円	平日	7便/日	H9.11.4
					土日祝日	運休	
96	阪急曽根～原田中一丁目～クリーンランド前	約5.4km	11分	220円	平日 ^{※2}	阪急曽根発: 9便/日 クリーンランド発: 7便/日	H10.2.1
					土曜日 ^{※2}	阪急曽根発: 5便/日 クリーンランド発: 3便/日	
					日曜日 ^{※2}	阪急曽根発: 4便/日 クリーンランド発: 3便/日	

※1: 大阪市営バス運賃同調区間（加島駅前～加島間のみ）適用区間のみ、他区間の初乗り運賃は220円

※2: 祝日は該当する曜日ダイヤで運行

2) 運行経費の状況

- 年間の補助金の推移をみると、平成11年度の約76.3百万円/年をピークに減少傾向にあり、平成17年度以降は約28.2百万円/年から約35.1百万円/年で推移しています（※コミュニティバス（エコラボ bus（利倉循環線））の実証運行を実施中の平成23年度から平成24年度を除く）。
- 平成28年度の補助金を路線別にみると、市立豊中病院線の64系統（加島駅前～柴原駅（市立豊中病院前））と66系統（豊中・上野坂経由【循環】）の2系統合計が約20.6百万円/年、クリーンランド線の96系統（阪急曽根～クリーンランド前）が約9.2百万円/年で、合計約29.7百万円/年となっています。



※現在、運行している市立豊中病院線（64系統及び66系統）、クリーンランド線（96系統）を対象。

図 2.6 バス運行補助事業路線の路線図

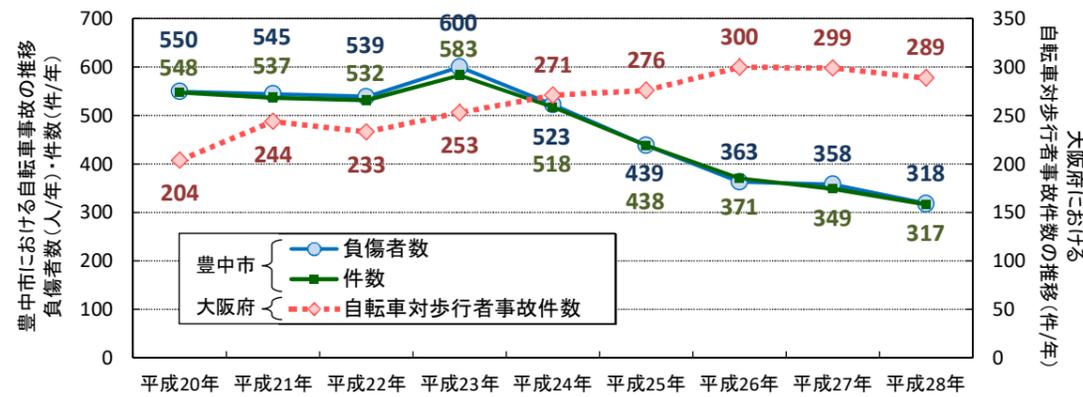
2.3 自転車

(1) 自転車の利用状況

- 市内における自転車の交通分担率は、全国平均の12.2%に対して19%と高水準ですが、これは大阪府の平均である22%よりは低く、北摂7市で4番目の水準です。さらに南部においては、32%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、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、大阪府においては「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行されるなど、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

- 豊中市における自転車の事故に着目すると、平成27年度の発生件数は317件です。自転車事故件数は、平成23年以降、減少傾向にあります。全事故における自転車事故の割合は平成20年以降、約3割で推移しています。
- 大阪府における自転車対歩行者事故は、平成20年から平成26年にかけて増加傾向にあり、近年は横ばいの傾向にあります。



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
豊中市 市内交通事故発生件数(件/年)	1,843	1,856	1,779	1,954	1,727	1,495	1,344	1,269	1,269
豊中市 自転車の事故が占める割合	29.7%	28.9%	29.9%	29.8%	30.0%	29.3%	27.6%	27.5%	29.8%

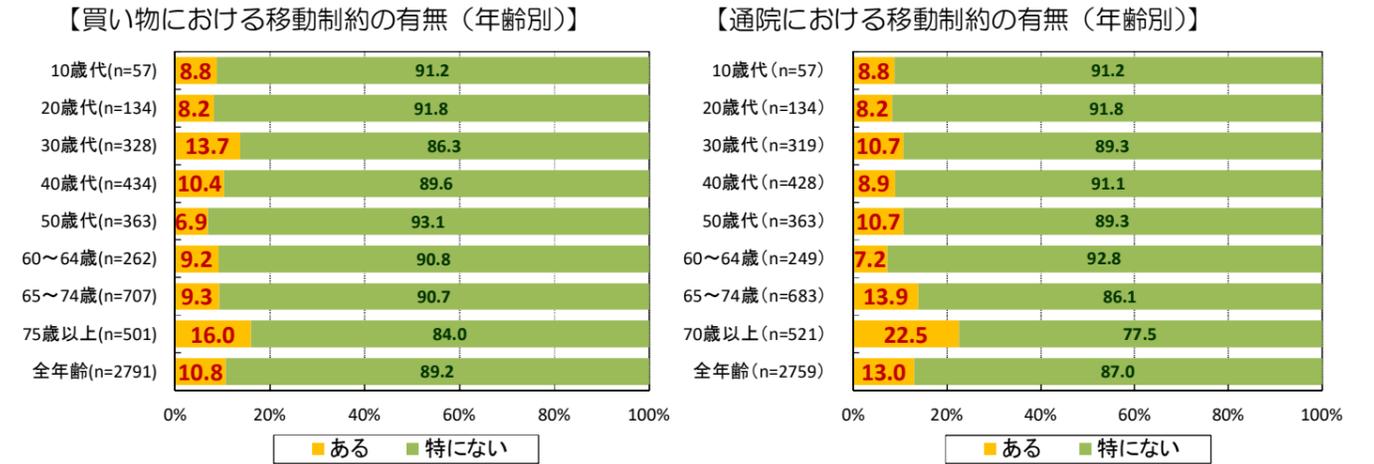
出典：豊中の交通事故 平成27年（「交通事故をなくす運動」豊中市推進協議会事務局 平成28年3月発行）、大阪の交通白書（平成28年度版（一財）大阪府交通安全協会）

図 2.7 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

2.4 高齢者

(1) 高齢者の交通

- 高齢者で移動制約を感じる人の割合は、買い物時においては、75歳以上が16.0%、65～74歳では9.3%で、75歳以上では全年代で最も高い水準となっており、通院時においても、75歳以上が22.5%、65～74歳では13.9%となっており、いずれも全年代で最も高い水準となっています。



出典：豊中市の公共交通状況調査（平成26年度実施）

図 2.8 豊中市における移動に制約を感じる人の年齢別割合

(2) 高齢者運転事故等の状況

- 高齢者による運転事故は、件数は近年減少にありますが、すべての事故に占める割合が年々上昇しており、高齢者の運転免許証返納の推進が課題となっています。まちづくりにおいては、運転免許証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ています。



(単位: 件/年)

	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
大阪府全体の事故件数	62,834	59,062	53,769	51,696	51,292	49,644	48,212	46,110	42,729	40,607	37,920
うち高齢者による運転事故件数	5,433	5,938	6,048	6,033	6,298	6,201	6,522	6,698	6,725	6,556	6,355
高齢者による運転事故割合	8.6%	10.1%	11.2%	11.7%	12.3%	12.5%	13.5%	14.5%	15.7%	16.1%	16.8%

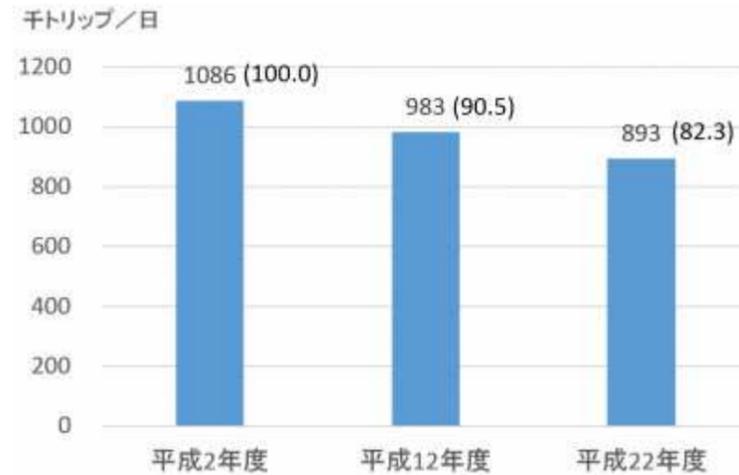
出典：大阪の交通白書（平成28年度版（一財）大阪府交通安全協会）

図 2.9 大阪府における交通事故に占める高齢運転者の割合

3. 人の移動状況

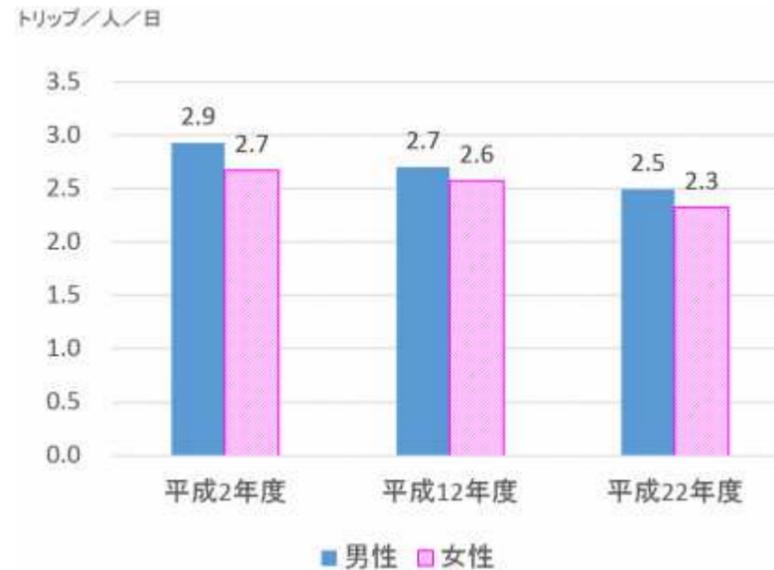
3.1 トリップ数の推移

- 本市在住者の総トリップ数は平成2年度から12年度、22年度と減少しています。平成22年度の総トリップ数は、平成2年度を100として82.3です。
- 本市在住者の1人1日あたりトリップ数（生成原単位）は、平成22年度が男性2.5、女性2.3であり、いずれも平成2年度から減少を続けています。



出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.1 本市在住者の総トリップ数の推移



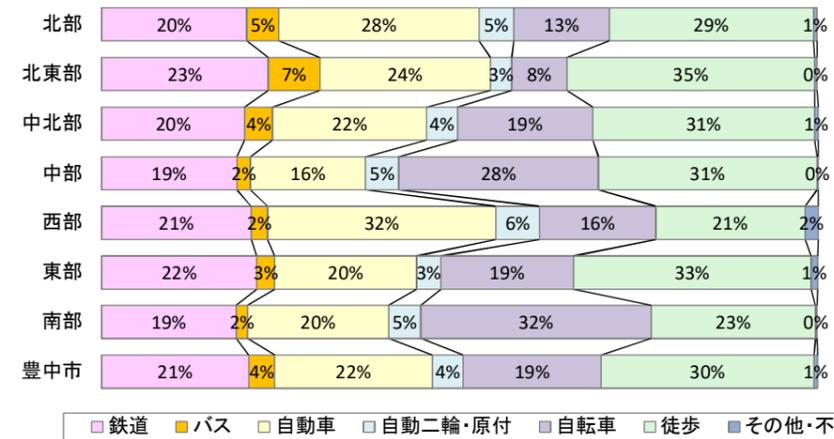
出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 3.2 豊中市在住者の1人1日あたり男女別トリップ数の推移

3.2 代表交通手段の状況

(1) 本市の状況

- 本市の代表交通手段の状況を地域別にみると、バスの分担率は、北東部地域が約7%と最も多く、次いで北部地域が5%であり、市全体の平均値である約4%を上回っています。
- 自動車分担率は、西部地域が約32%と最も多く、次いで北部地域が約28%、北東部地域が約24%であり、市全体の平均値である約22%を上回っています。また、自転車の分担率は、南部地域が約32%と最も多く、次いで中部地域が約28%であり、市全体の平均値である約19%を上回っています。

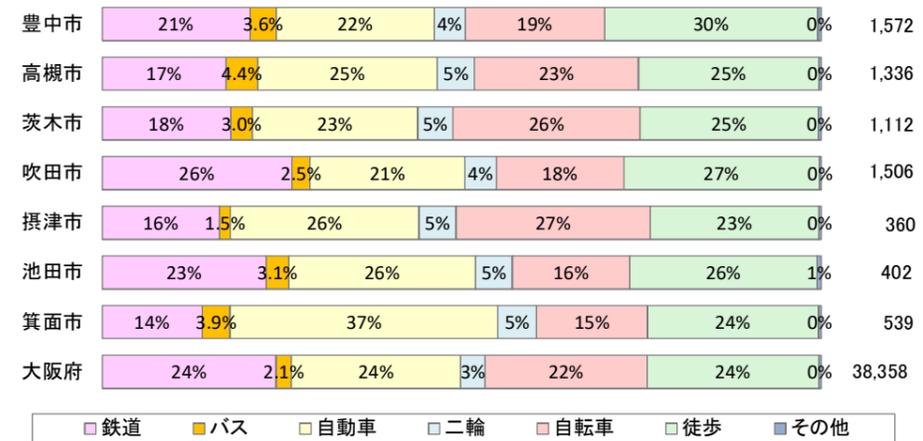


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 3.3 地域別にみた代表交通手段分担率の状況

(2) 北摂7市との比較

- 北摂7市及び大阪府全体で比べると、徒歩の分担率が高い状況にあります。バスの分担率は、大阪府全体よりも高く、北摂7市では、高槻市、箕面市、豊中市の順となっており、豊中市は北摂7市の中で3番目に高くなっています。

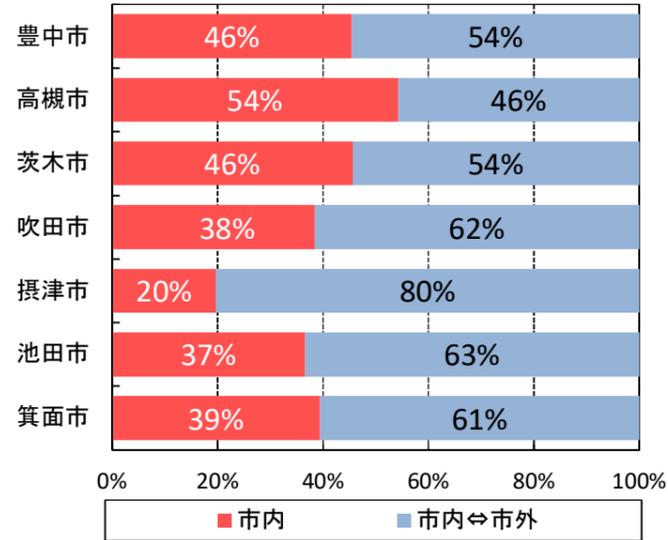


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 3.4 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

3.4 市内々と市内外の移動状況

➤ 北摂7市における移動状況（各市発着トリップ）を市内々と市内外に分けると、豊中市の市内々の移動割合は、約46%と北摂7市の中で2番目に多い状況です。



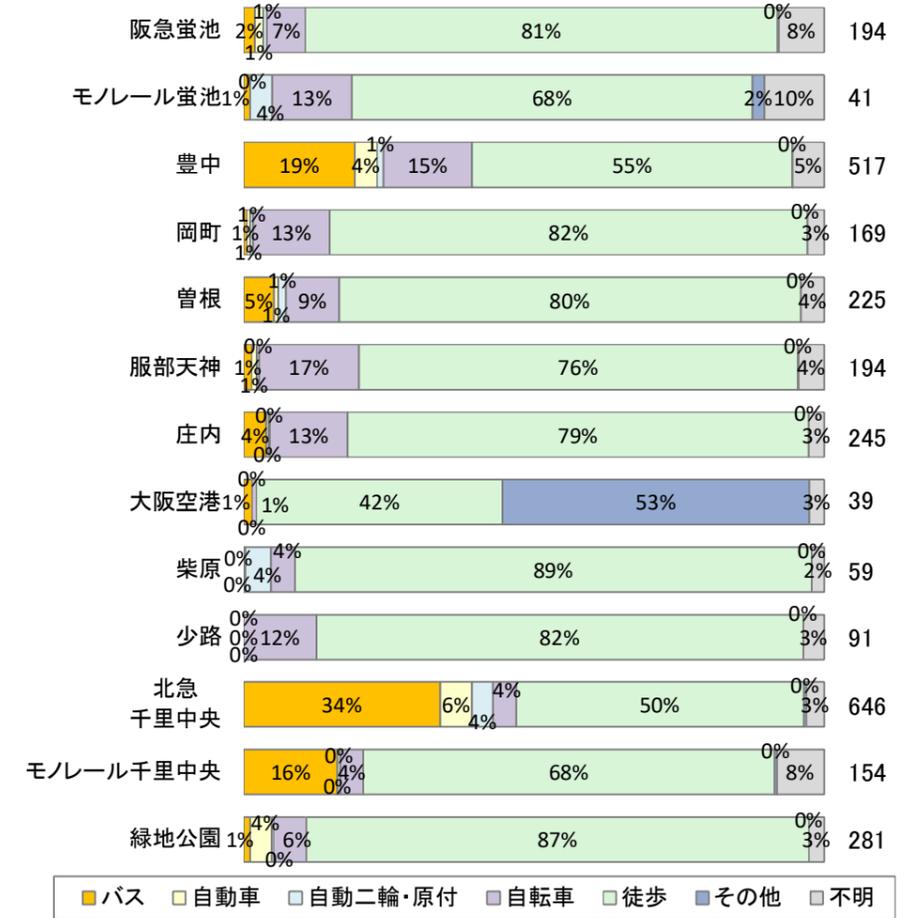
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 3.7 北摂7市における市内々と市内外の移動の構成比

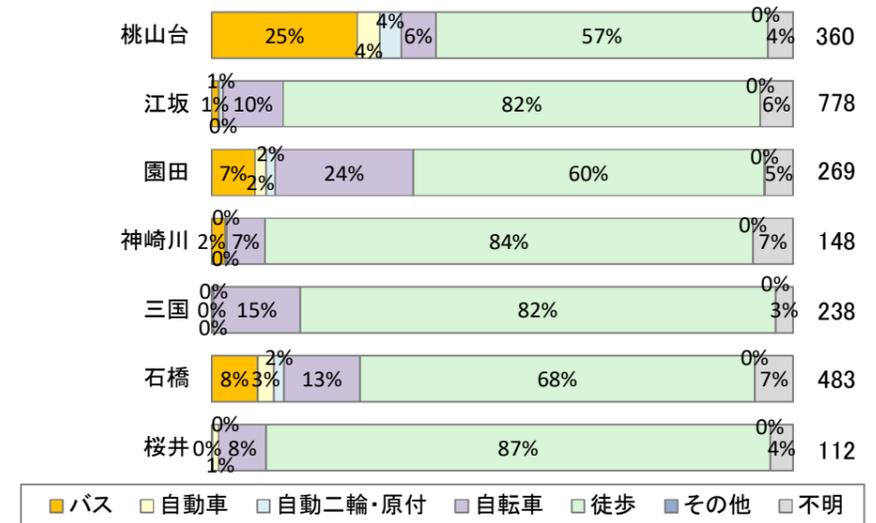
3.5 鉄道駅端末交通手段の状況

➤ 市内及び市域に隣接する最寄りの鉄道駅における駅端末交通手段をみると、豊中駅、北急千里中央駅、モノレール千里中央駅、桃山台駅は、徒歩の分担率が低く、バスの分担率が高い状況です。
 ➤ また、市域の中北部地域、中部地域や南部地域にある鉄道駅では、自転車の分担率が他の地域に比べて、高くなっています。

【市内鉄道駅】



【隣接市の鉄道駅】



※グラフ右側の数値は合計値（単位：百トリップ）
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 3.8 駅端末交通手段の分担状況

4. 交通空白地と交通不便地の状況

4.1 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 24.8 km²、市域全体に対して約 68.2% であり、市域の約 7 割を占めています。
- 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、北東部地域の新千里北町周辺、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 4.1 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	24.8	68.2%	18.8	51.5%
豊中市域	36.39	-	36.39	-

※面積は可住地が対象

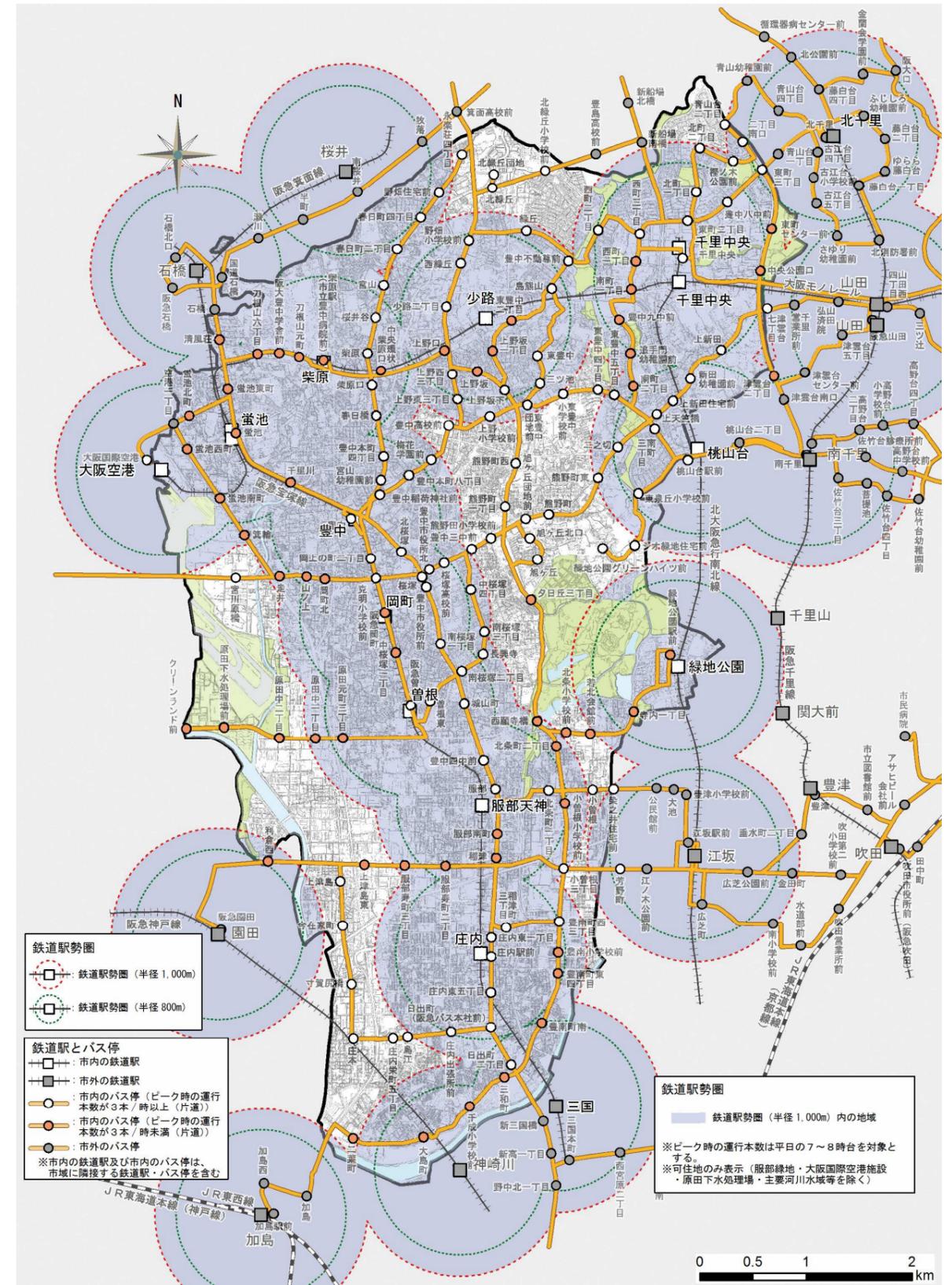
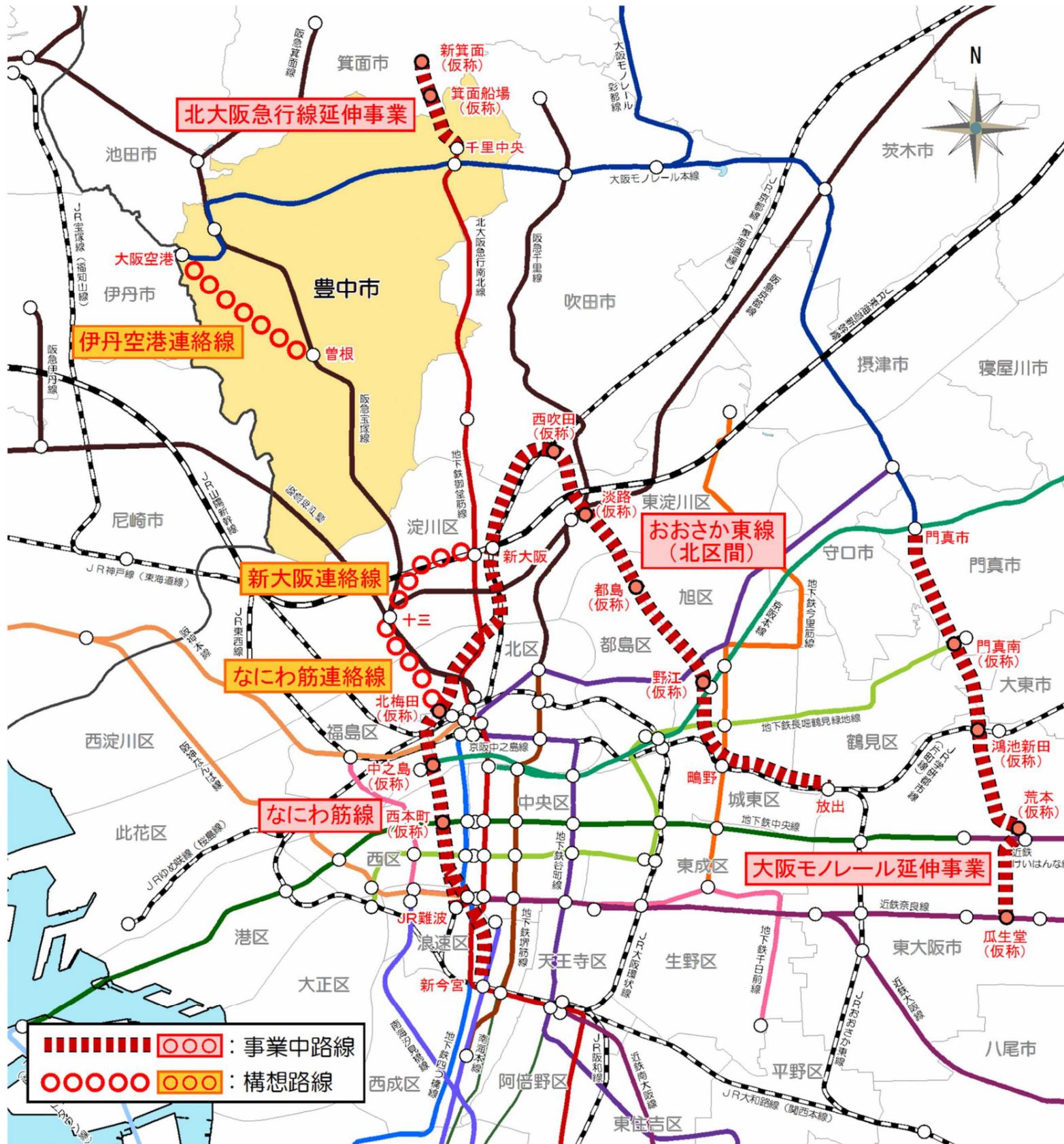


図 4.1 豊中市における鉄道駅勢圏の状況

5. 豊中市の公共交通を取り巻く状況（鉄道の事業中路線と構想路線）



【北大阪急行線延伸事業】

- 北大阪急行線は、現在の終点「千里中央駅」から北の箕面市に向かって約2.5km延伸し、「箕面船場駅(仮称)」と「新箕面駅(仮称)」の2つの新駅を平成32年度(2020年度)開業予定で、事業が進められています。
- 延伸により大阪の南北軸が強化されることで、大阪全体の活性化等が期待されます。

【おおさか東線(北区間)】

- 新大阪駅から放出駅を結ぶ約11.0kmの路線であり、平成30年度末(2018年度末)の開業目標で事業が進められています(※南区間の放出駅から久宝寺駅の区間(9.2km)は平成20年3月に開業)。
- 直結する新大阪駅やJR東西線経由での梅田等の大阪都心へのアクセス機能強化及び都心から放射状に延びる各鉄道と連絡による鉄道ネットワークの拡充が期待されます。

【大阪モノレール延伸事業】

- 門真市駅から瓜生堂駅を結ぶ約9.0kmの路線であり、平成41年度(2029年度)の開業目標で事業が進められています。
- 大阪都心部から放射状に形成された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東大阪新都心から大阪国際空港へのアクセス機能強化が期待されます。

【なにわ筋線】

- JR新大阪駅とJR難波駅及び南海汐見橋駅を結ぶ約10kmの路線であり、平成43年(2031年)春の開業予定で事業が進められています。
- 南海特急「ラピート」が(仮称)北梅田駅・JR新大阪駅へ直結することによる速達性向上やJR特急「はるか」がJR大阪環状線のダイヤに影響受けない定時性向上による関西国際空港へのアクセス改善等が期待されます。

【なにわ筋連絡線】

- (仮称)北梅田駅から阪急十三駅までを連絡し、なにわ筋線と接続する約2.5kmの路線であり、事業化に向けた検討が進められています。
- (仮称)北梅田駅において、なにわ筋線と接続することにより、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改善等が期待されます。

【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約2.1kmの路線であり、事業化に向けた検討が進められています。
- なにわ筋連絡線を経由し、なにわ筋線と接続することにより、JR新大阪駅と関西国際空港や大阪南部地域及び阪急各線(京都線・宝塚線・神戸線)とJR新大阪駅とのアクセス改善等が期待されます。

【伊丹空港連絡線】

- 阪急曾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約3.0kmの路線であり、事業化に向けた検討が進められています。
- 大阪・梅田と大阪国際空港及びなにわ筋線やなにわ筋連絡線等との連携による関西国際空港や大阪南部地域とのアクセス改善等が期待されます。

問題点と課題

① 人口減少・高齢化社会への対応

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

② バス利用者の減少

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

③ 市域南側における脆弱な公共交通網

本市は南北に鉄道軸、北部・北東部地域にはモノレール、中北部地域には充実したバス路線網が整備されている。また、南部地域は地形上高低差も少なく、東西の距離も短いため、歩行や自転車による移動が一般的である。一方、西部・中部・東部地域においては、鉄道駅間を含むバス路線網が脆弱で交通不便地も存在する。

④ 交通空白地・交通不便地の存在

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

⑤ 自転車通行空間の環境

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

⑥ 転換期を迎えたバス運行補助

バス運行補助事業路線である市立豊中病院線は、病院への利用が 2 割に満たず（64 系統は 12%）、特に南部地域からの利用者は非常に少ない状況である。またクリーンランド線では、運行当初の目的であったクリーンスポーツランドが廃止され、通勤利用が半数以上を占める状況であ

基本理念・基本方針と取組むべき施策

【基本理念】

マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備

■めざすべき公共交通の姿

全域が市街地であり、市内の各地域や各拠点が公共交通ネットワークで結ばれ、市域の大部分が公共交通の沿線地域となるコンパクトな都市構造が形成されている当市は、公共交通について一定の市民満足を得ています。しかし、今後の人口減少や、全市的な高齢化の進行等の課題に加え、北大阪急行線の延伸等、公共交通を取り巻く環境の変化等に備える必要があります。これらの課題にこたえと共に、上位計画のめざす将来の都市像の実現のため、市を中心とした自治体の施策と市民の公共交通利用向上の両輪をもって、誰もが暮らしやすく、健康で活力あるまちをめざし、より充実した都市構造を持ったまちの実現が必要です。

【基本方針】

公共交通ネットワークの充実

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

誰もが利用しやすい公共交通環境づくり

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

公共交通サービスの持続的な提供

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

【取組むべき施策】

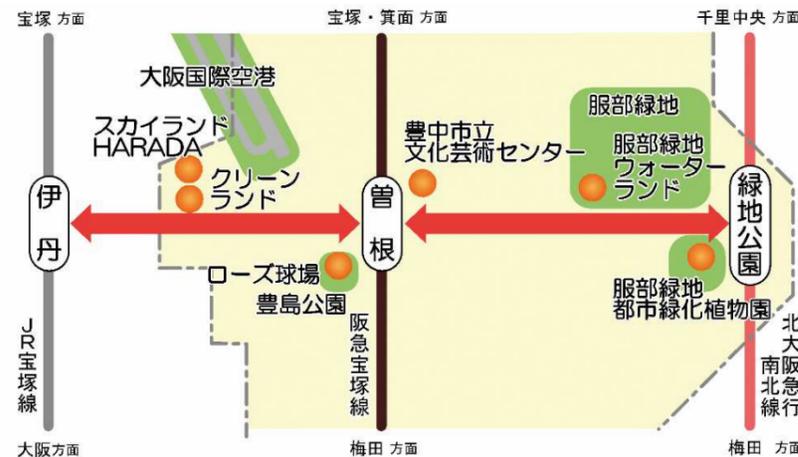
- ①東西軸の強化
- ②交通不便地の改善
- ③大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し
- ④交通結節点の改善
- ⑤乗継利便性の向上
- ⑥バリアフリー化の推進
- ⑦バス利用環境の改善
- ⑧自転車利用環境の改善
- ⑨モビリティ・マネジメントの推進
- ⑩バス運行補助事業の見直し

取組むべき施策の概要

公共交通ネットワークの充実

① 東西軸の強化

東西の繋がりが弱い市域南側において、地域連携網として、地域活性化に寄与する新規バス路線の整備を推進します。



●新規路線バスの運行イメージ

② 交通不便地の改善

交通不便地における交通環境を改善するため、当該地から鉄道駅等へのアクセスとなるデマンド型乗合タクシー^{※1}の整備を推進します。



●交通不便地における公共交通システムの運行イメージ

③ 大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し

北大阪急行線の延伸に伴い、千里中央駅を中心とする路線バス網の再編について検討します。

④ 交通結節点の改善

鉄道とバス等末端交通手段との乗換え利便性の向上と地域活性化を図るため、駅前広場整備を推進します。

誰もが利用しやすい公共交通環境づくり

⑤ 乗継利便性の向上

バス交通の利便性向上を図るため、バスの乗継ぎの改善について検討します。

⑥ バリアフリー化の推進

公共交通のバリアフリー化を図るため、鉄道駅の可動式ホーム柵の設置及びノンステップバスの導入等の施策を実施します。

⑦ バス利用環境の改善

バス交通の利便性向上を図るため、バスロケーションシステムの導入及びバス停ベンチの設置等、バス利用環境の改善を推進します。

⑧ 自転車利用環境の改善

自転車は近距離の移動手段として利用される一方、安全で快適な通行空間が確保されておらず、歩行者との事故が増加しています。このため、その利用空間の改善を検討します。

公共交通サービスの持続的な提供

⑨ モビリティ・マネジメントの推進

過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適切に利用する状態へと少しずつ変えていくよう、モビリティ・マネジメント^{※2}の推進を検討します。

⑩ バス運行補助事業の見直し

現在のバス運行補助は、当初目的と齟齬（そご）が生じていることから、東西軸の強化や交通不便地の改善の実施に合わせ、より効果的な補助とするよう、その制度を見直します。

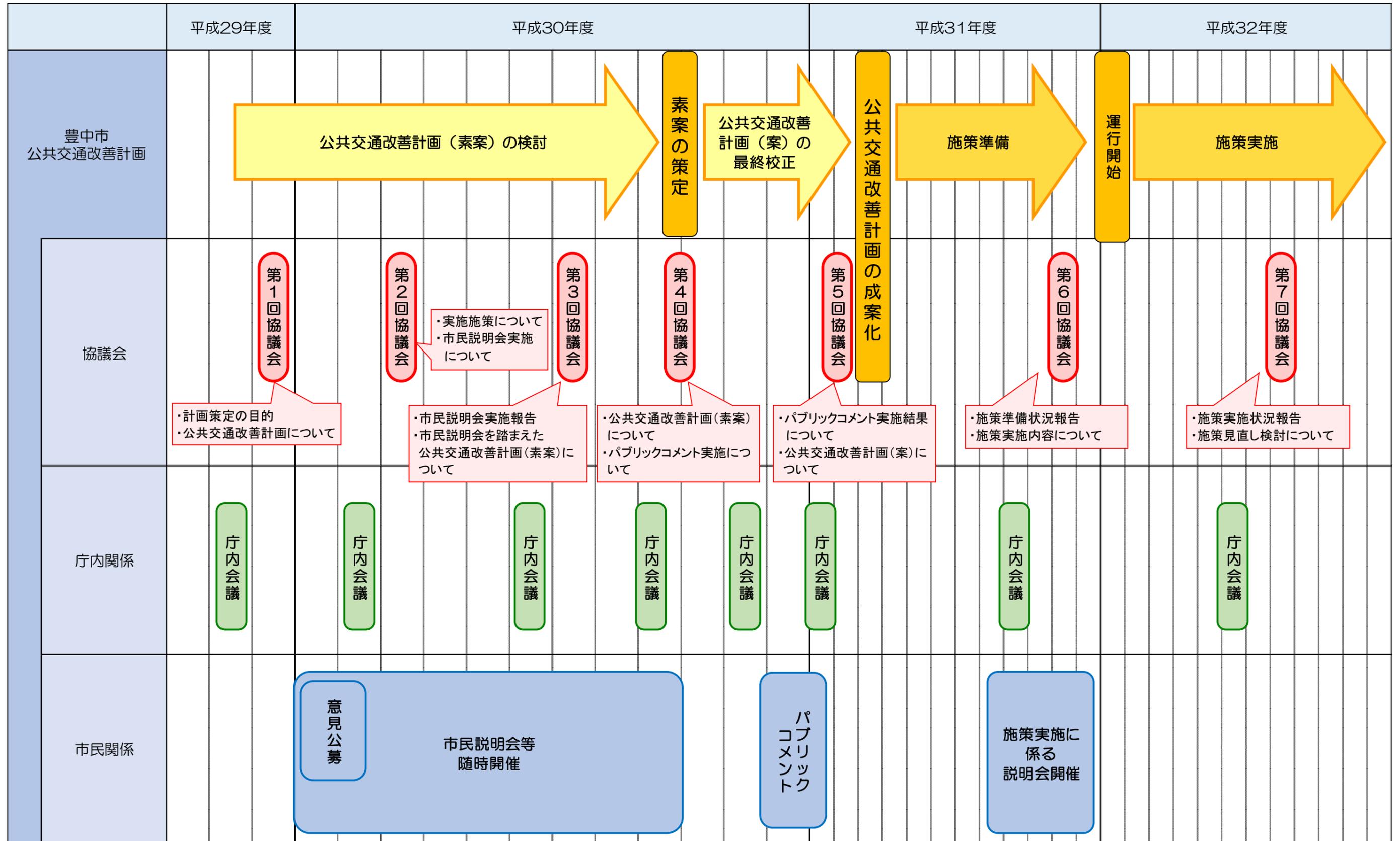
※1 デマンド型乗合タクシー

「デマンド」とは、「需要」、「要求」という意味であり、利用者それぞれの希望時間帯、乗車場所等の要望に応じて運行する運行形態の一種である。タクシーの便利さ、バス並みの料金で提供でき、利用前に電話で予約をすることで利用できる予約制乗合タクシーのこと。

※2 モビリティ・マネジメント (Mobility Management)

渋滞や環境、あるいは、個人の健康等の問題に配慮して、過度にクルマに頼る暮らしから、自転車、バス、鉄道、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のこと。

豊中市公共交通改善計画 スケジュール（案）



今後の進め方と協議会の到達点について

■ 市民説明の実施

豊中市公共交通改善計画の策定にあたっては、市民の方々の生活に直結する公共交通について取り扱うため、市民の方々のご意見を反映させる必要性が高いと考えています。

市民の方々に意見をいただく際には、様々な手法が考えられますが、次回協議会までに事務局にて実行する内容としては、全市的な意見公募と、現在公共交通にご意見をいただいている地域及び実施施策による影響が大きい地域の住民の方々との意見交換を行う予定としています。

・全市的な意見公募

本計画は、全市的な交通網について検討し、そのあり方や将来像について定めるものです。そのため、第一回協議会の資料を公開し、市の公共交通へのご意見を公募します。

実施時期：平成 30 年（2018 年）4 月から 6 月頃

目 的：協議会の立ち上げに伴う公共交通改善計画策定にあたり、公共交通のあり方について広く意見を求める。

対象地域：市全域

開催方法：市HPに掲載（第一回協議会の資料を公表し、ご意見を求める）

- ・市の公共交通全体としての問題点や考え方等について、ご意見をいただくことを想定。

運用方針：いただいた意見は、事務局にて取りまとめのうえ、協議会に報告し、個別具体的に回答は行わない。

・地域での意見交換会

先述のとおり、本計画は全市的な交通網のあり方について検討するものですが、実施施策として考えているバス運行補助事業路線の見直し及び交通不便地の改善等については、その具体的なあり方について地元の方々との検討を進め、精査する必要があるため、次回協議会の開催までには、以下のとおり意見交換会を開催します。

また、各施策の実施に伴い、影響が大きいと考えられる地域には、随時に説明会や意見交換会等を開催し、意見聴取や周知に努めていきます。

実施時期：平成 30 年（2018 年）4 月頃から随時

目 的：具体的な実施施策について、特に先行して対策の検討が必要と考えられる、交通空白地・不便地への対策方針や実施スキームについて地元にて意見交換を行う。

対象地域：交通空白地・不便地周辺地域

（西部地区：利倉、利倉西、勝部、原田、走井等）

開催方法：対象自治会を選定し、会長を介してご案内のうえ、意見交換会を実施。

運用方針：各地域で、比較的小規模に意見交換会を実施し、継続的に検討を進めていく。

■ 公共交通改善計画の策定

本計画の策定にあたっては、協議会でのご意見をはじめ、意見公募や意見交換会にていただいたご意見等を反映した案を事務局にて策定し、本協議会及び庁内検討委員会に随時提示しながら検討を進めていきます。さしあたって、次回協議会までには、本日のご意見、前述の意見公募、及び意見交換会等のご意見を踏まえた事務局素案をご提示する予定としております。

・本計画の構成（案）

本計画の構成は以下のように想定しており、現状を整理し、取り組むべき施策について提示する「公共交通改善計画」と、それに伴う施策の具体的な内容について定める実施計画とに分かれることを想定しております。

○豊中市公共交通改善計画

1. 現状と課題

計画の背景や市内公共交通の現状、関係法令等について整理し、本計画の計画年次や、見直しの時期とともに、課題を取りまとめます。

2. 基本的な考え方

市の現状と課題を受け、取り組むべき施策の策定に向けて基本的な考え方を示します。

3. 取り組むべき施策

基本的な考え方を基に、実施施策の方向性と実施項目について整理、提示します。

○取り組むべき施策の実施計画

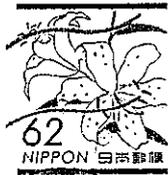
1. 具体的な施策実施手法

取り組むべき施策の整理を受けて、具体的な実施施策について検討し、提示します。具体的には以下の項目を想定しています。

- ◎「東西軸の強化に係る施策」、「交通不便地の改善」（乗合交通を運行する場合）
 - ・運行計画（実施交通モード、運行ルート、運行頻度）
 - ・運行の評価方法（PDCA サイクルに基づいた進行管理及び評価基準等）

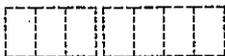
郵便はがき

5 6 1 8 5 0 1



豊中市地域公共交通協議会様

豊中市中桜塚三ー一ー一
豊中市都市基盤部交通政策課宛付



念願の「地域公共交通協議会」が発足したことを心からお慶びします。さて、協議会が私たち関係地域住民の声を十分汲んでいただくことを期待していますが、十二月市議会で「地域住民が参加できる「市民部会」が必要ではないか」との質問に対して「必要であれば部会を設置することが出来る。その判断は協議会が行う」との答弁だったとのことでした。そこで、是非「市民部会」を設置していただきますようお願いいたします。去る平成二十二年から三年余り実施されたコミバス実証運行事業は、利用者が少なく中止されざるを得なかったと聞いています。その時の関係組織はどうなっていたか調べてみました。関係事業者・役所・学経等で関係住民は参加していなかったようです。この轍を踏まないためにも今回は是非「市民部会」を設置していただきますようお願いいたします。