

豊中市南部地域における 将来の交通インフラの考え方 (素案)

令和4年(2022年)7月

豊中市

背景

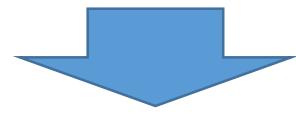
◆南部地域活性化基本計画

南部地域活性化基本計画においては、約20年後のみらいを見据えた将来像を描き、構想を推進するまちづくりのステップに取り組むことで、将来像を実現していくことをめざしている。

- ① 特色ある学びのフィールドと地域の連携を進める
- ② 地域の拠点や核をつなげ、人を呼び込む機能を高める
- ③ 様々なライフスタイルが実践でき、住み続けたい環境を創る

◆南部地域を取り巻く環境

- ・南部地域の周辺において、鉄軌道では大阪メトロなにわ筋線やなにわ筋線連絡線、リニア中央新幹線の大阪延伸や北陸新幹線の大阪開通なども計画されている。
- ・道路・街路においては、令和5年度末の尼崎市から内環状線へのアクセス改善や、今後においては、都市計画道路三国塚口線整備により、山手幹線を通じ阪神間からの南部地域への交通円滑化が図られる。
- ・今後20年間には大阪・関西万博やうめきた2期、新大阪駅周辺の整備事業が予定されており、南部地域は、空路、陸路、海路の広域交通の結節点となるポテンシャルを有している。



南部地域に子育て世代を呼び込み計画の目標を達成するためには、3ステップの共通のキーワード“**快適につなぐ**”ことのできる地域内交通インフラを整えつつ、立地特性を活かした広域のネットワークへのシームレスな連携の構築が求められる。

交通インフラの考え方

南部地域における将来の交通インフラの考え方では、今後20年間におけるまちの変化に対して、次世代モビリティサービスの活用なども視野に交通インフラの内容を取りまとめる。

目標と進行管理

目標指標	現状値	目標値		
		短期（5年）	中期（10年）	長期（20年）
南部地域の人口	58,462人	→ 維持	→ 維持	維持

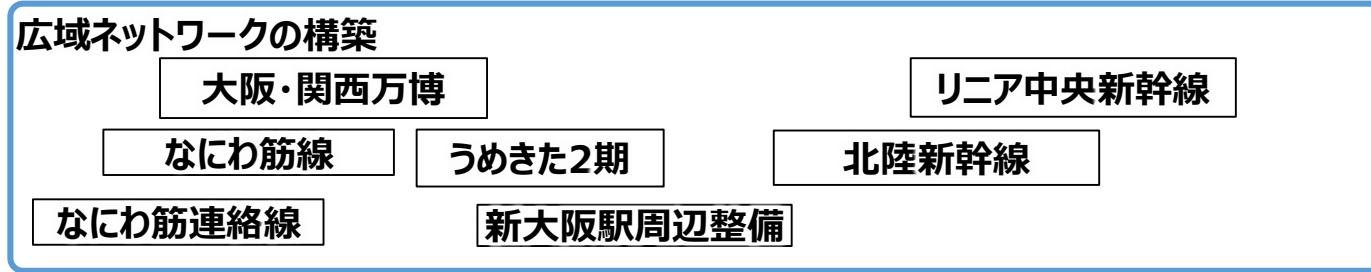
目標指標	現状値	目標値		
		短期（5年）	中期（10年）	長期（20年）
南部地域の高齢化率	33.2%	→ 低下	→ 低下	市平均

目標指標	現状値	目標値		
		短期（5年）	中期（10年）	長期（20年）
全年少人口に対する南部地域の年少人口の割合	10.6%	→ 向上	→ 向上	12.3%

南部地域の活性化に向けたまちづくりの方向性

① 特色ある学びのフィールドと地域の連携を進める

② 地域の拠点や核をつなげ、人を呼び込む機能を高める



③ 様々なライフスタイルが実践でき、住み続けたい環境をつくる。

<地域に居住のペルソナ像>

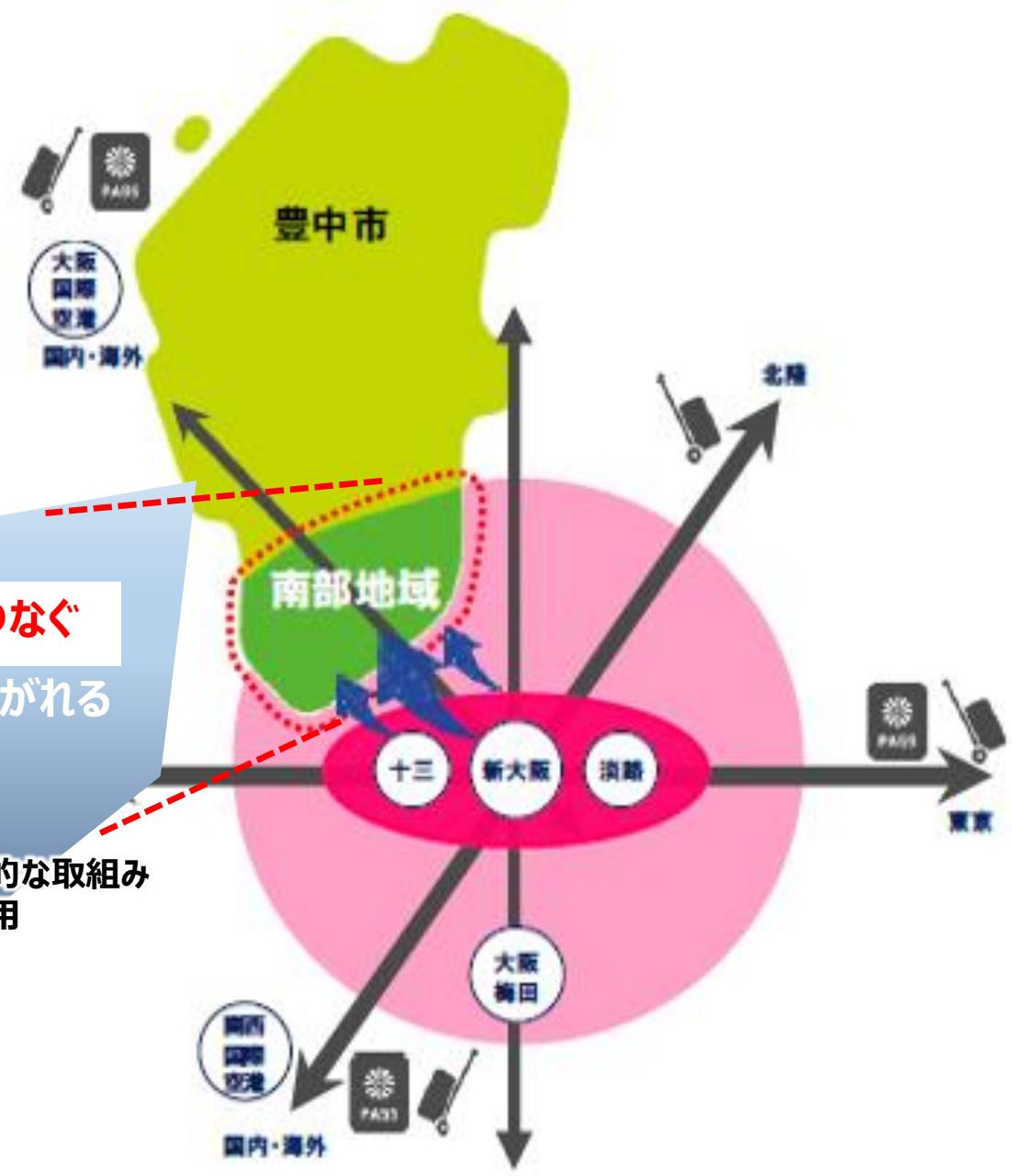


地域内を快適につなぐ
→ 広域にどこもつながれる

子育て世代に選ばれる南部地域

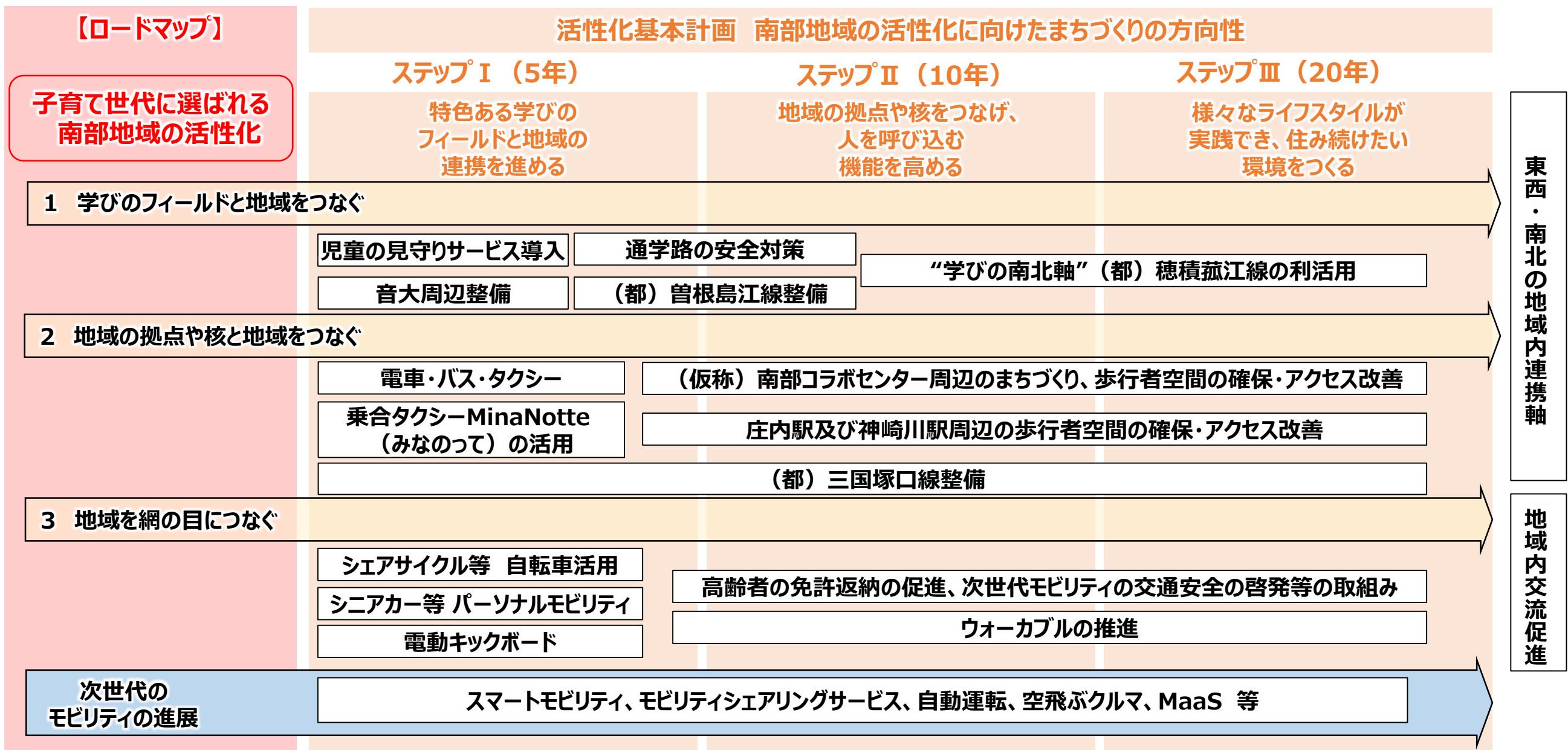
公共交通の利便性向上
乗合タクシー
シェアサイクル
バス
電車 等

ICTフィールド
・公共交通の実証的な取り組み
・最先端技術の活用
シェアサービス
MaaS
自動運転
空飛ぶクルマ
メタバース 等



将来のまちの姿から見る、地域内交通の考え方 = 3つの“つなぐ” 南部地域交通インフラとロードマップ（進め方）

- ◆ 【1 学びのフィールドと地域をつなぐ】【2 地域の拠点や核と地域をつなぐ】ことにより、南部地域の東西・南北の地域軸を創出する。
- ◆ 【3 地域を網の目につなぐ】により、活性化に必要不可欠な交流促進を創出する。
- ◆ ICTフィールドである南部地域では、次世代モビリティの導入の実証的な取り組みや最先端技術の活用等に積極的に取り組む。
- ◆ 3つの“つなぐ”により、将来を担う子供たち、さらにはそれを取り囲む様々な方に向けて、地域が発展していく交通インフラづくりを推進する。

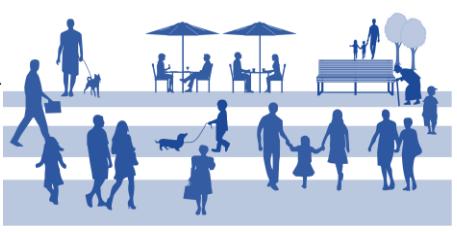


- | 子どもたちに向けて | 次代の子育て世代に向けて | 子育て世代に向けて | 全世代の市民に向けて | 事業者に向けて |
|--|--|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・こどもたちが住んで誇れるまちをつくるため、庄内さくら学園や(仮称)南校、大阪音楽大学などの学びの拠点と地域をスムーズにつなぐ。 | <ul style="list-style-type: none"> ・庄内駅前や梅田など、賑わい拠点で楽しめるよう、駅と地域とのアクセスを改善する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・行政手続きや悩み事、また診療など、「(仮称)南部コラボセンター」や「医療機関」と地域をスムーズにつなぐ。 | <ul style="list-style-type: none"> ・買い物やスポーツなど健康に暮らせるよう、公共施設跡地など新たな地域拠点と地域をつなぐ。 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通の結節点には、人、物流、情報が集まる。ニーズとシーズをつなぎ、新たな“何かしなくなる”を創出するため、新たな技術や次世代モビリティなどを積極的に取り入れる。 |

将来の交通インフラが整備された後の、様々な市民が“なにかしたくなる”ライフスタイル

憩う、歩く、感じる 快適なまち

(都) 三国塚口線や (都) 穂積菰江線、(都) 神崎刀根山線等の自動車が行きやすい道路がある一方、地域内は、人と自転車の移動を中心とした生活道路が多く、居心地が良く、憩う、歩く、感じる 快適なまち。



将来の居住者の声

子育て中の商店街で働くCさん

こどもは安心して預けられる場所がたくさんあるし、子育てと仕事を両立させるならこのまちが一番。

商店街にはグリーンスローモビリティで安全に来てもらえるし、配達も宅配ロボットがするから楽、また、遠方からの新鮮な海産物もそろえられるのは、このまちならではの。



まちが元気になる

将来の居住者の声

高齢者Aさん

免許がなくても、スマートモビリティをスマホから予約して、買い物やお医者さんに自由に行ける。とにかくどこに行くにも便利なので、久しぶりに海外旅行にでも行くかな。



まちに出たくなる

将来の居住者の声

大学生Bさん

毎日の移動は、電動キックボードが中心。今、流行りの音楽やカルチャーは身近にあるし、普段はオンラインでつながる東京の友達ともすぐに直接会いに行ける、このまちが“いいね”。



移動が楽しくなる

将来の居住者の声

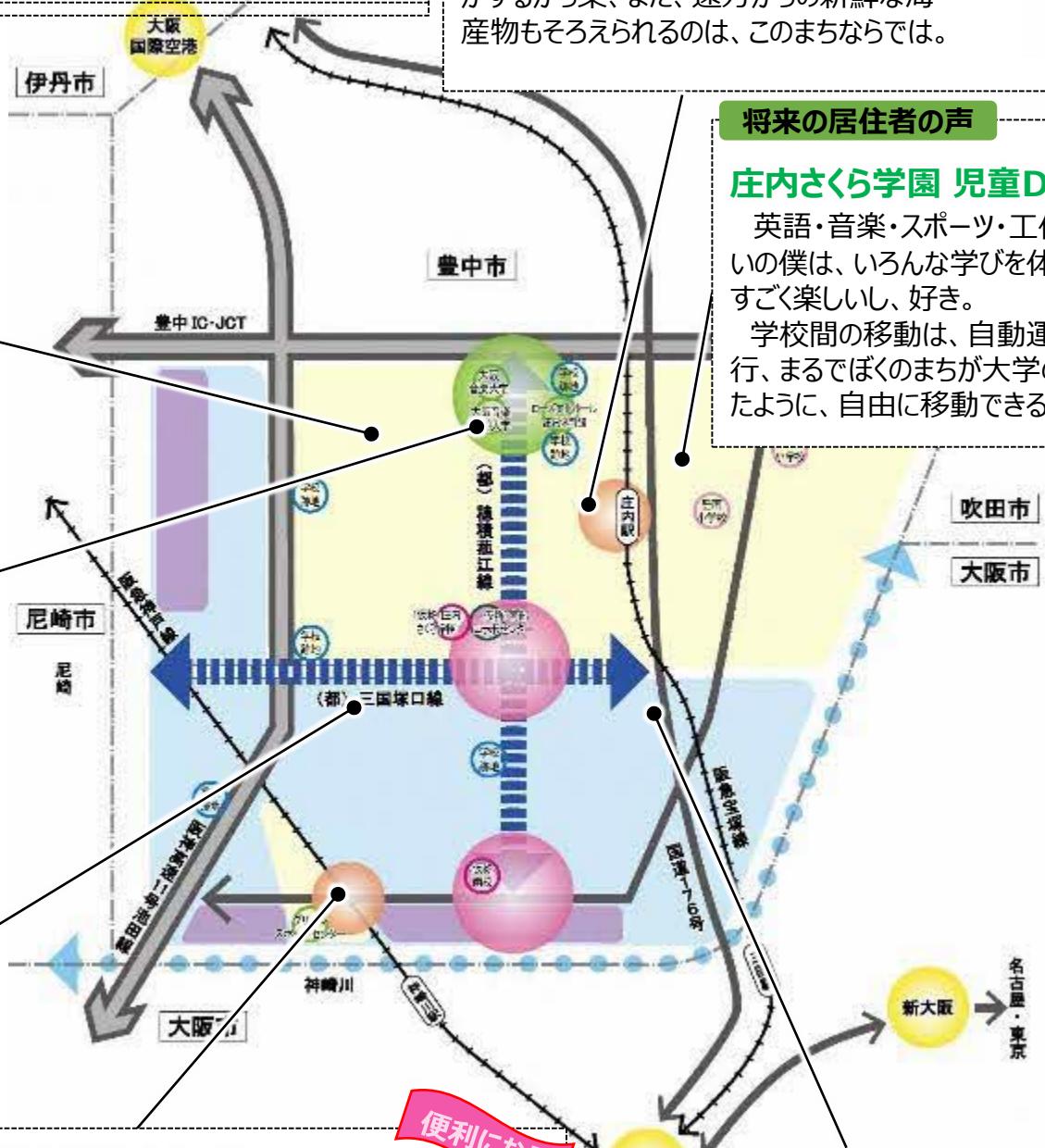
庄内さくら学園 児童Dさん

英語・音楽・スポーツ・工作、好奇心いっぱいの僕は、いろんな学びを体感できる学校がすごく楽しいし、好き。

学校間の移動は、自動運転送迎バスが運行、まるで僕のまちが大学のキャンパスになったように、自由に移動できるのがいいね。



学びやすくなる



- 小学校
- 義務教育学校
- 地域交流センター
- スポーツ・文化施設
- 学校給地
- 商業・にぎわい拠点
- 文化拠点
- 教育拠点
- 広域連携軸
- 都市連携軸
- 地域内連携軸
- 水辺ネットワーク
- 一般型居住誘導区域
- 住工具生型居住誘導区域
- 産業誘導区域

(都) 三国塚口線の将来イメージ

地区東西を横断する幹線道路として、4車線整備を事業中。バリアフリー化により、障害のある人、高齢者、妊産婦など、だれもが安心して利用できる道路。

安全になる

神崎川駅周辺の将来イメージ

地域の環状道路が整備され、鉄道と幹線道路の結節点として、重要な拠点機能を担う。神崎川の水辺空間を活かし、多様な人々が集い、安心して暮らせるまちづくりを目指す。

便利になる

国道176号の将来イメージ

国から大阪府へ移管され、都市間の連携する軸に加え、地域の骨格を形成する街路としての重要性が増している。豊中市を縦断する南北の軸として、交通機能とともに、無電柱化などによりまちなみを形成する軸としても期待。

美しくなる

“なにかしたくなる”ライフスタイル”実現に向けた課題や方向性

南部地域を担う人たちの生活の変化

地元愛に溢れ、長年まちに住みつづける高齢者（高齢者Aさん）

＜いまの困りごと＞

- 免許がなく、足腰も弱いので、気軽に使える移動手段があるといいな。
- 普段の買い物や通院に使えるし、少し離れた親戚の家にも行きたいな。



＜自動運転による新たなモビリティの活用＞

- 自動運転の小型バスを予約して、自宅から商店街や病院に行けるようになりました。
- 長らく会っていなかった孫の顔を見に行くことができ、良かった。普段の行動範囲が広がりました。

＜実現に向けての課題＞

- 高齢者等、パソコンやスマートフォンを使えない人でも予約できる方法の検討が必要。
- 新しいモビリティは法整備に加え、社会的受容性を高めていくことが安心感につながる。

地域の学び舎で青春のひと時を過ごす学生（大学生Bさん）

＜いまの困りごと＞

- 大学の近くで1人暮らしを始めたので、徒歩以外の移動手段が欲しいな。
- 友人と旅行に行くときに、移動手段や、途中の食事場所、宿の予約まで、簡単にできたらいいな。

＜実現に向けての課題＞

- 電動キックボードは、道路交通法に基づく、使い方のマナー啓発が必要。
- MaaSアプリは、パソコンやスマートフォンの利用が前提になるため、使いやすい仕様とすることが必要。



＜電動キックボード、MaaSの活用＞

- 電動キックボードを購入し、自宅から大学までの通学が楽になりました。
- MaaSアプリのおかげで、新幹線の予約や、友人宅までの在来線、バスの乗り継ぎなどが簡単にできました。

地域で子育てをしながら生業を営む事業者（商店街の事業者Cさん）

＜いまの困りごと＞

- 飲食店を経営していますが、時間のかかる配達を効率的にできたらいいな。
- 子育てと仕事、どちらもいそがしすぎて両立大変。

＜実現に向けての課題＞

- ドローンについては、飛行可能地域が限られているため、今後の法規制に合わせた運用が必要。
- 宅配ロボットについて、商店街やその周辺の道路においては、歩行者が多いため、事故の危険性を十分に留意しながら、管理・運用していくことが必要。
- 自動運転モビリティによる送迎については、道路をはじめとした基盤整備、民間企業への働きかけなど様々な要件を整えることが必要。



＜ドローンや宅配ロボットの活用＞

- ドローンを使って常連のお客さんへの配送ができるようになり、子育て中も助かっています。
- 食材も、商店街の八百屋さんから宅配ロボットで届けられるので、子供と遊びながら新しいメニューの開発をしています。
- こども園には、自動運転モビリティが送迎してくれるので、お迎えもいかに安心して働けます。

新しいコラボ学校でスクスクと育つ小学生（庄内さくら学園 小学生Dさん）

＜いまの困りごと＞

- 新しい義務教育学校に通っていますが、実技の授業で他の学校へ移動するときに、安全に移動できるシステムがあるといいな。

＜実現に向けての課題＞

- 自動運転が導入可能な路線を抽出し、ネットワーク整理が必要。



＜自動運転路線バスの活用＞

- 自動運転の路線バスを使って、学校間の移動が快適になりました。他の学校の友人もできて、楽しく学校に通っています。

南部地域ICTフィールドにおける次世代モビリティの展開

将来 必要となるインフラ事業や導入の考え方

◆次世代モビリティに期待すること

- 次世代のモビリティは、ちょっとした生活の移動、高齢者の移動、子供だけの移動等の様々な活動シーンにて、便利で快適な移動を提供してくれることが期待される。
- また、これらモビリティは、アクティビティの性格を持ち合わせるため、移動自体が楽しく、地域へ出かけるのが楽しくなることも期待できる。
- 南部地域では、これら新しい次世代のモビリティが、地域の活性化につながっていくものと考え、積極的に導入を受け入れていくことを検討していく。

◆次世代モビリティ導入における課題認識

導入に向けた課題① 乗継ぎ環境や走行空間の整備と確保

- 様々な次世代モビリティを活用していくためには、モビリティ間の乗継ぎ環境を整えていくことが必要となる。
- また、様々なモビリティが道路を走行すると、車両の大きさやスピードが異なるモビリティが混在し、かえって乗り心地や安全性が低下してしまう恐れがある。
- 南部地域においては、利用されていない空き地が点在していたり、公園があることを利用して、これらモビリティの円滑な乗継ぎが行えるような環境づくりを進めていくことが重要と言える。
- さらには、次世代モビリティを積極的に受け入れていくために、地域を縦断する（都）穂積菰江線等の道路では、実証的な取組みのモデル路線として考えていくことが想定される。

導入に向けた課題② 道路交通法等の法令の整備

- 次世代モビリティは、道路交通法等の法令を改正されなければ導入できないものもある。
- また、新しく導入される交通ルールを守っていくことも必要となる。

導入に向けた課題③ 社会的受容性の向上

- 例えば、自動運転は、ドライバーの負担を軽減し、目的地に駐車を確保しなくてもよいことや行動範囲が広がるなど便利である一方、「無人」での走行に安全性や信頼性に不安を感じる人も少なくない。
- 全国においても、実証実験として、利便性と合わせて利用者における安心感についても調査が行われており、開発や法令等へのフィードバックが進められている。

=実証中（エリア拡大）=

電動自転車シェアサイクル

HELLO CYCLING OpenStreet株式会社



= 試行段階の次世代のモビリティ =

小型モビリティ



T-COM(トヨタ車体)

ユニバーサルデザインのモビリティ



WHILL model C (WHILL株式会社)

ゆっくり走行するモビリティ



ランドカー (ヤマハ発動機)

空飛ぶクルマ



SD-XX (株式会社 SkyDrive)

ちよいのりモビリティ



Luup (株式会社Luup)

宅配ロボット



DeliRo (株式会社ZMP)

南部地域における交通インフラ事業 主な事業と今後の展開

現在 事業中のインフラ事業

(都) 三国塚口線の整備について

◆現状と取組み

事業中区间においては、現況の日あたりの交通量は、1万台を超え、ピーク時を中心として交通渋滞が発生しており、一部では歩道が未整備な状態となっている。都市計画決定区间においても、大阪府は事業化へ向けて検討しており、豊中市としては整備に向けた協議・調整を行うとともに、南部地域の活性化などに資するよう大阪府と連携してまちづくりに取り組む。



◆豊中市南部地域にとって期待される整備効果

地域外交通の利便性向上

兵庫県～豊中市南部地域～大阪市の東西軸が強化、交流促進、広域防災等の都市機能の向上が期待される。



神崎川駅周辺まちづくりについて

◆駅周辺の現況と課題整理

①駅周辺を取り巻く環境

駅周辺は、新大阪駅、大阪（大阪梅田）駅、大阪国際空港といった広域拠点に近接する立地環境にあり、新大阪駅から十三駅、淡路駅周辺を含む地域での広域拠点形成の動きや、新たな鉄道ネットワークの構想などのまちづくりの進展が見られる。また、豊中市南部地域においては、少子高齢化の課題解決を図る豊中市南部地域活性化基本計画が推進されており、周辺地域と連携したまちづくりが必要となる。



神崎川駅周辺位置図

②課題整理

<p>【賑わい・交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> バスやタクシーといった公共交通、自動車送迎のニーズへの対応 高齢者などが安全で便利に利用できる歩行者環境の整備 都心に近く、駅周辺に都市計画公園や河川の水辺空間などの資源を活用した賑わいの創出 	<p>【居住・住環境】</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活関連施設など、駅周辺の賑わいや利便性の向上と居住機能の充実 既存産業の操業環境を守りつつ、河川や公園が近接する環境を活かした良好な住環境の形成 密集市街地における住環境の改善 	<p>【防災】</p> <ul style="list-style-type: none"> 浸水想定区域、密集市街地などにおける防災対策の強化 下神崎川橋梁は、「桁高が低い」ことや、「橋脚が多い」ことなど、現行の基準を満たしておらず、橋梁自体が被災した場合、鉄道運行が不可となる可能性があるなど、市民生活に影響が大きい
--	---	--

◆まちづくりの基本方針

- 【基本方針】
- 賑わいと魅力ある、歩いて暮らせる拠点形成と水辺の魅力創出
 - 人口減少、少子高齢化に対応した、多様な世代が快適に暮らせる住環境の形成
 - 安心して暮らせるまちづくりを目指した、防災機能の強化、災害による被害低減

神崎川の水辺空間を活かし、多様な人々が集い、安心して暮らせるまちづくり

