

公共交通のあり方検討

報 告 書

平成28年12月

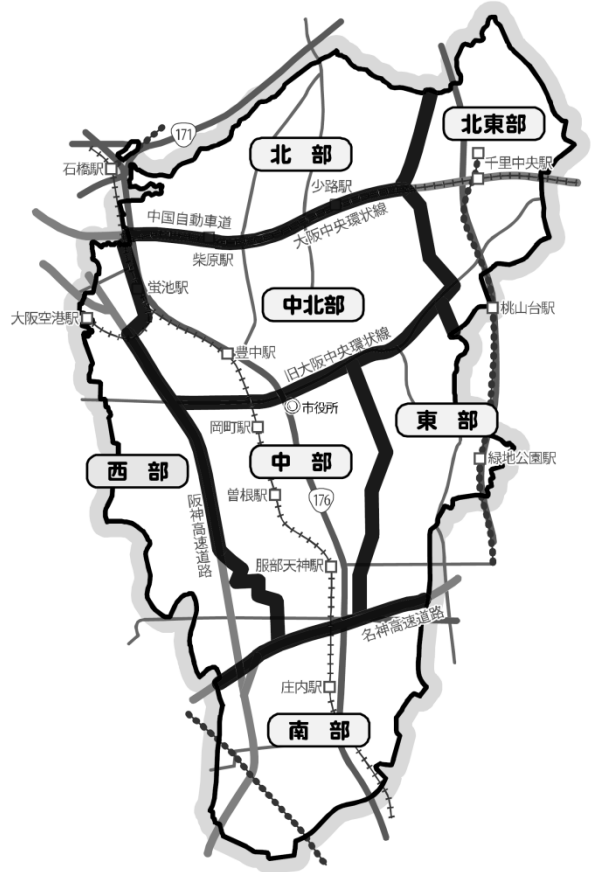
豊中市

【地域区分】

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

表 地域区分

地 域	地域区分
北 部	大阪中央環状線以北の地域および千里緑地以西の地域
北東部	千里ニュータウンおよび上新田からなる地域
中北部	阪急宝塚沿線地域で千里緑地以西および旧大阪中央環状線以北の地域
中 部	阪急宝塚沿線地域で、旧大阪中央環状線以南および名神高速道路以北の地域
西 部	阪神高速鉄道および大阪国際空港周辺緑地以西の地域と阪急蛸池駅周辺の地域
東 部	北大阪急行・御堂筋線沿線地域で天竺川以東および名神高速道路以北の地域
南 部	名神高速道路以南の地域



背景と目的

本市は、阪急宝塚線や神戸線、北大阪急行線、大阪モノレール線等の鉄道網と、路線バスのネットワークにより、公共交通に対する市民の満足度が高いまちです。

一方で、人口減少・少子高齢化社会の到来や、平成32年度に予定されている北大阪急行線の延伸事業など、公共交通を取り巻く環境の変化が予想され、新たな課題に備える必要があります。

このような背景から、平成27年度に「公共交通のあり方検討」に取組み、本市における公共交通の現状や問題点・課題を整理し、公共交通のめざすべき姿に資する基本的な考え方を明らかにしました。

今後は、これを基に、本市の公共交通のめざすべき姿実現のために、「公共交通改善計画」を策定し、具体的な取組みを進めていきます。

公共交通を取りまく市の現状

【概況】

- ・ 鉄道（阪急・北大阪急行・モノレール）、阪急バス、大阪国際空港等、市内の公共交通網は充実しています。
- ・ 北摂7市の中で徒歩の分担率が最も高くなっています。

【人の流れ】

- ・ 地域別の流動は、地区内での流動が上位を占めます。市外との流動では、大阪市との結びつきが強くなっています。

【市民の意識（アンケート調査より）】

- ・ 最寄り駅への移動手段は、徒歩が7割、自転車が2割弱です。また、買い物、通院目的において移動制約を高齢者ほど感じています。

【交通】

（鉄道）

- ・ 南北に阪急宝塚線(6駅)と北大阪急行(2駅)、東西に大阪モノレール(5駅)が運行され、市域の大部分が鉄道駅勢圏となっています。

（路線バス）

- ・ 南北軸の鉄道駅間を結ぶ東西方向のフィーダー路線は、中部・東部・西部・南部地域で、ネットワークが粗くサービス水準も低くなっています。
- ・ サービス水準（運行本数）は、北部・北東部・中北部・中部地域と比較し、東部・西部・南部が低い傾向にあります。

（利用者数）

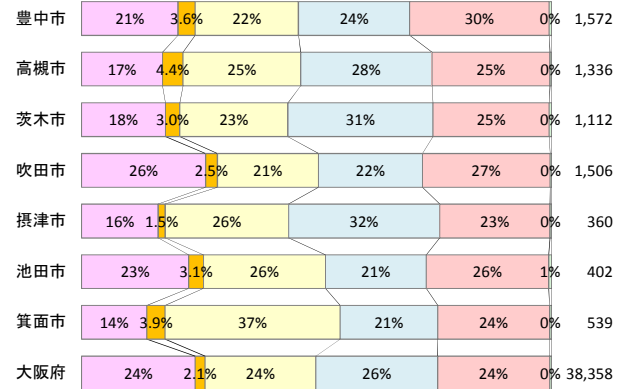
- ・ 鉄道、路線バスとも利用者数は減少傾向にあります。（岡町加島線がH26.12に廃止）

（自転車）

- ・ 駅まで自転車で移動している人について、中部・南部地域でその割合は高く、岡町駅、曾根駅、服部天神駅で東西に広く分布する傾向にあります。

【バス運行補助】

- ・ 2路線（3系統）の運行補助事業を実施しています。平成22～24年度は、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本格運行に至っていません。
- ・ 市立豊中病院線（64系統）は、市立豊中病院への利用が約2割にしか満たない状況にあります。クリーンランド線では通勤利用が半数以上を占めています。



■鉄道 ■バス ■自動車 ■二輪 ■徒歩 ■その他

※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図. 北摂7市及び大阪府における交通手段分担率

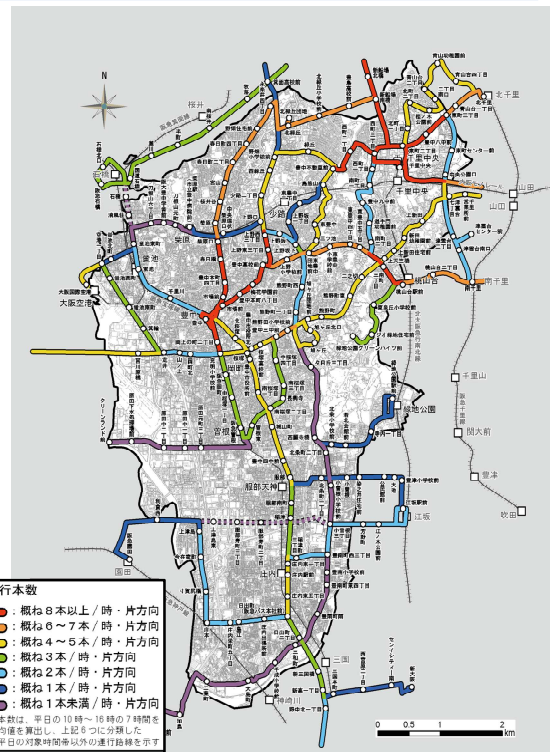


図. バスサービス水準の状況

社会的動向

【人口・高齢化率】

- 将来推計人口は減少（平成52年：381千人）が予測され、高齢化が進行（平成52年：30%）するとされています。
- 北東部（千里ニュータウン）、南部地域の高齢者割合が高くなっています。

【都市構造】

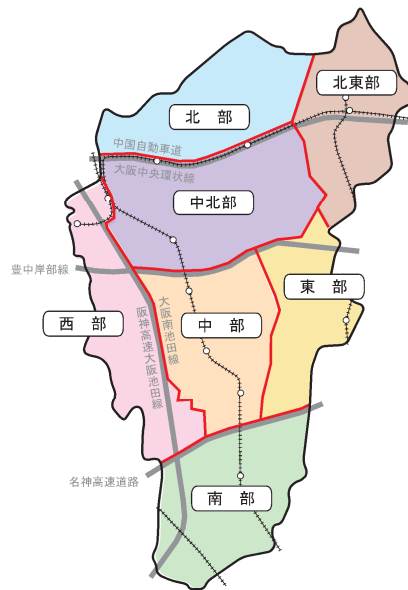
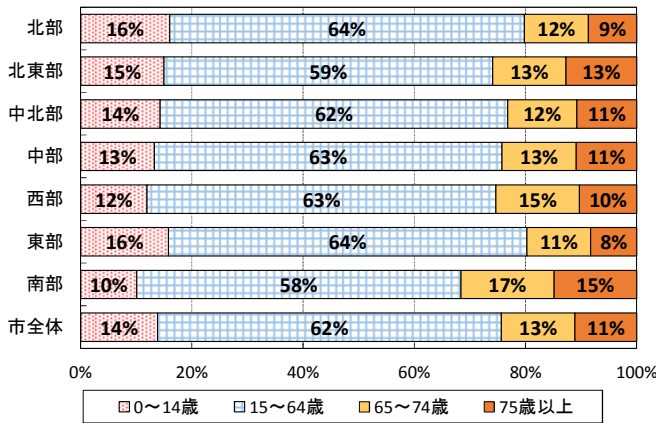
- 国では平成26年8月の都市再生特別措置法の一部改正により、立地適正化計画制度が創設されるなど、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の推進が進められています。

【主な関連事業】

- 千里中央地区の活性化、自転車通行空間の整備、バスロケーションシステムの導入、ノンステップバスの導入促進、バス停ベンチ設置補助、（仮称）文化芸術センターのグランドオープン(H28年度)

【近隣自治体のまちづくり】

- 国立循環器病研究センターが青山台から北大阪健康医療都市（JR岸辺駅北側）へ移転予定（平成30年度：吹田市）
- 北大阪急行線が延伸予定（平成32年度：箕面市）



※平成26年10月1日現在
出典：国勢調査に基づく推計値（平成26年）

図. 地域別年齢構成割合の状況

交通空白地と交通不便地

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、あらた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、本市における交通不便地を定義します。

【考え方】

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

交通不便地：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本以上のバス停勢圏（半径300m）以外の地域（※鉄道駅勢圏内は除く）

【豊中市の現状】

	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
交通空白地	0.31	0.9%	992	0.3%
交通不便地	5.72	15.7%	51,676	12.8%
豊中市域	36.39	-	403,260	-

※面積は、可住地が対象

【全国の現状】

	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年度国土交通省調査による

交通不便地と交通空白地の状況

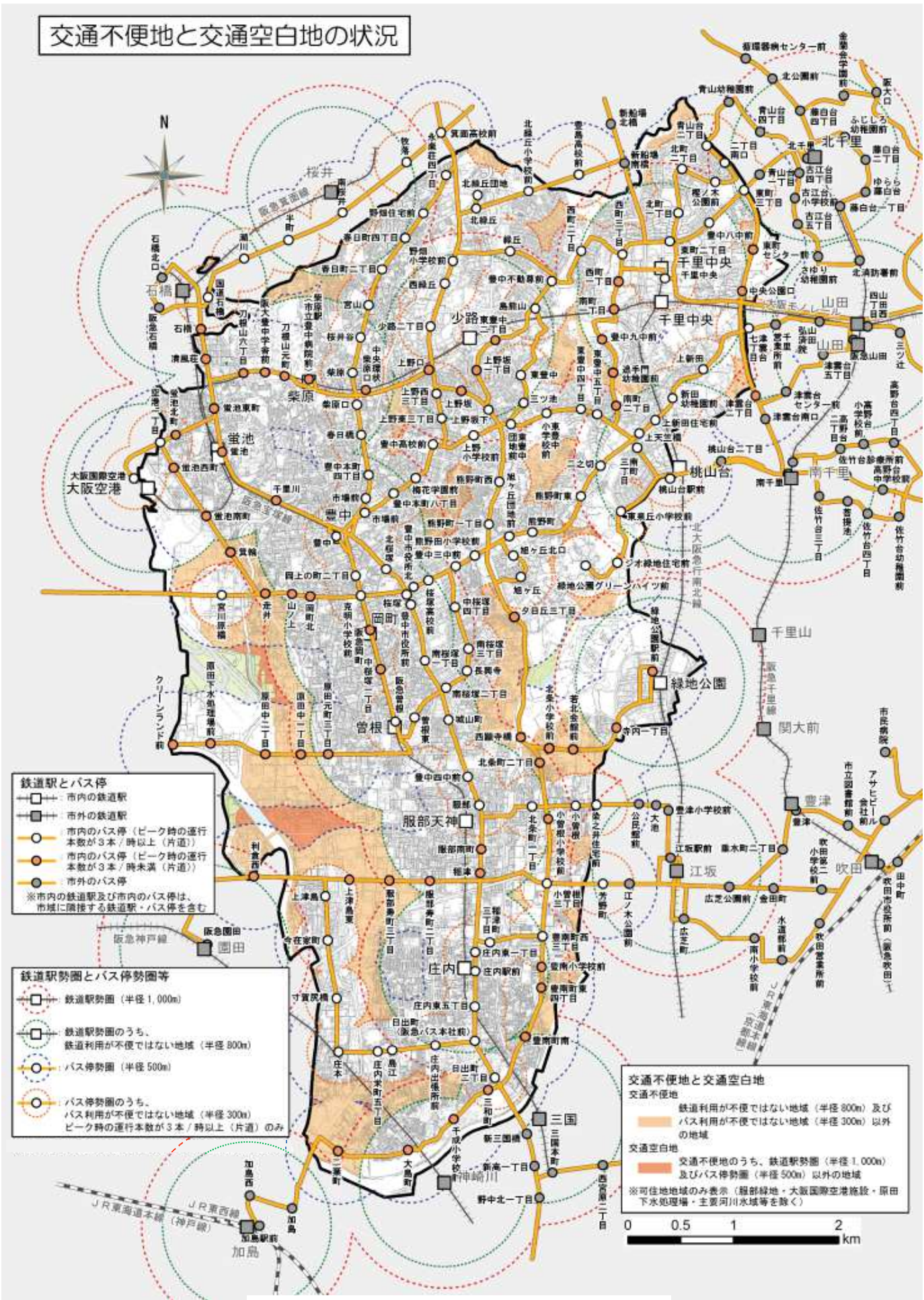


図. 本市における交通不便地と交通空白地の状況

市域における公共交通の抱える課題

【人口減少・高齢化社会への対応】

現在、バス交通網が充実している地域においても、将来の人口減少の進展に伴い、バス利用者が減少し、バス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移動手段としている交通不便地域においても、高齢化の進展により自動車の運転が困難になり、新たな移動手段のニーズが生じる可能性が高くなると考えられます。この現状から、持続可能なバス路線の構築や地域のニーズに応じた公共交通が求められます。

【バス利用における利便性の向上】

バス利用において、乗り継ぎやすい構造、時間、情報提供や、割引制度など、市域のバス利用者の増加を図るため、ハード、ソフト両面から乗り継ぎ利便性の向上に向けた取り組みが必要です。

【西部・中部・東部地域における公共交通網の拡充】

本市は南北に鉄道軸、北部・北東部にはモノレール、中北部地域には充実したバス交通網が整備されています。また、南部地域は地形上高低差もなく、東西の距離も短いため、自転車による移動が一般的で公共交通のニーズは低い状況にあります。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ため、当該地域間の公共交通網の拡充、ニーズを踏まえた公共交通ネットワークの構築が必要です。

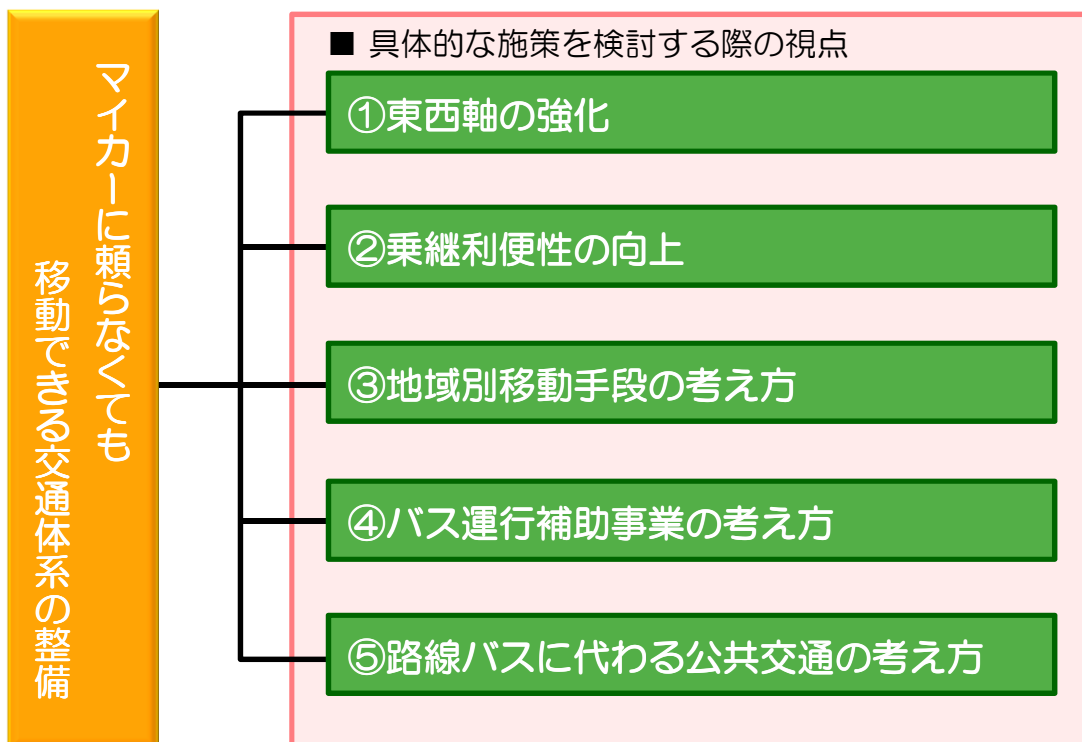
【バス運行補助事業の見直し】

現行のバス運行補助路線において、市立豊中病院線は市立豊中病院への利用が約2割にしか満たず、またクリーンランド線では通勤利用が半数以上を占める等の現状を踏まえ、補助事業の見直しも含めた効果的な補助のあり方の検討が必要です。

【交通不便地の解消】

主に西部や東部地域に見られる交通不便地について、既存バス路線の見直しや地域が主体となった新たな枠組みを用いた移動手段の構築により、その解消が求められます。

公共交通の目指すべき姿の基本的な考え方



各視点の具体的施策への反映

【東西軸の強化】

南北の鉄道軸、北部・北東部のモノレール、中北部の充実したバス路線網に比べ、公共交通軸が脆弱である西部・中部・東部地域において、地域間の結びつきを強め、地域の活性化や交通不便地の縮小を目指し、東西軸の強化に資するバス路線の整備を検討します。

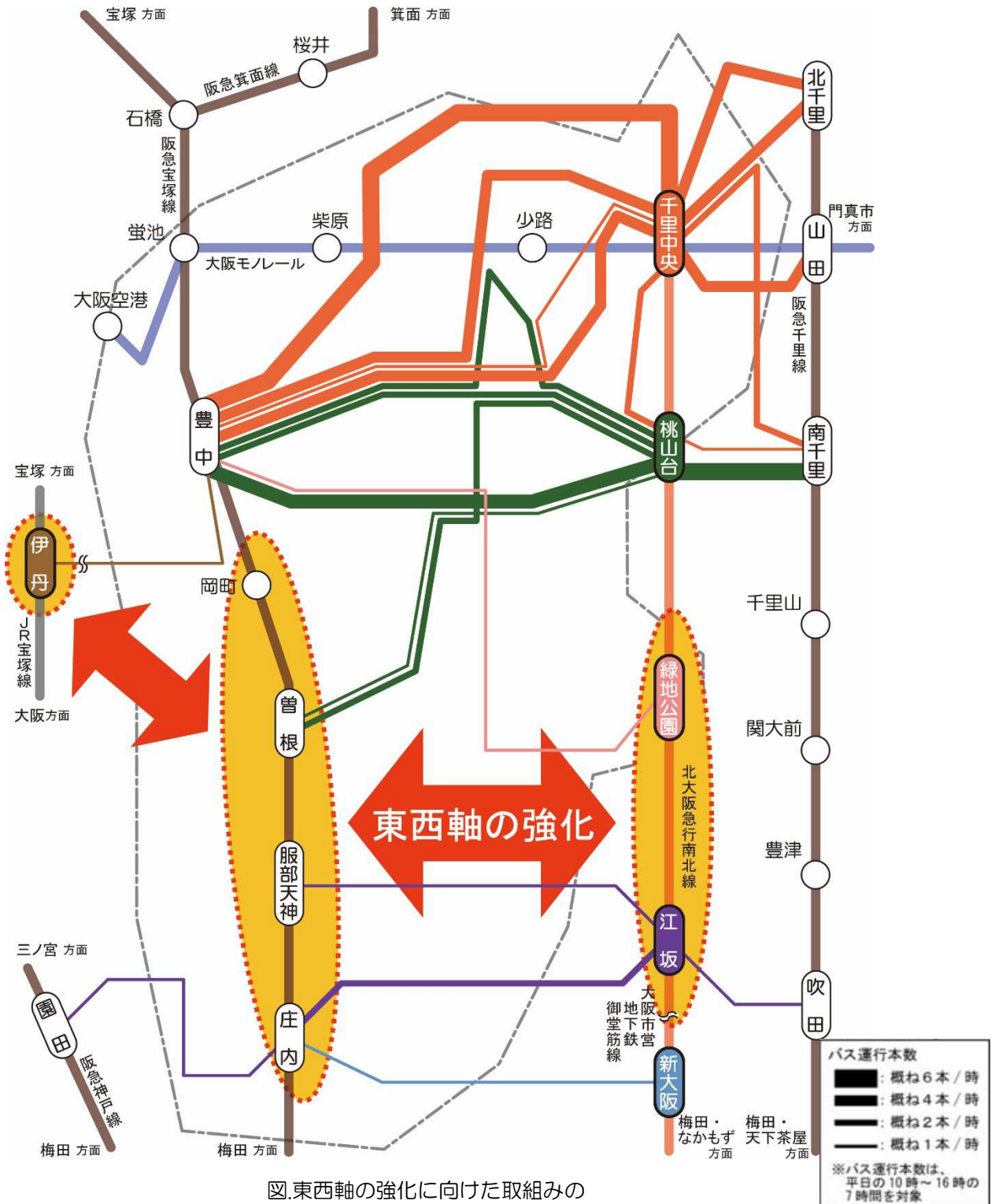


図.東西軸の強化に向けた取組みの方向性イメージ

【乗継利便性の向上】

人口減少・少子高齢化社会にあっても、既存のバス路線網を維持するためにはバス利用者を増加させる必要があります。その取り組みとして、市内のバス移動において、直接アクセス可能な地域が限定的である現状を踏まえ、新たな流動を創出するバス乗継拠点の整備や乗継方策の改善など乗継利便性の向上について検討します。

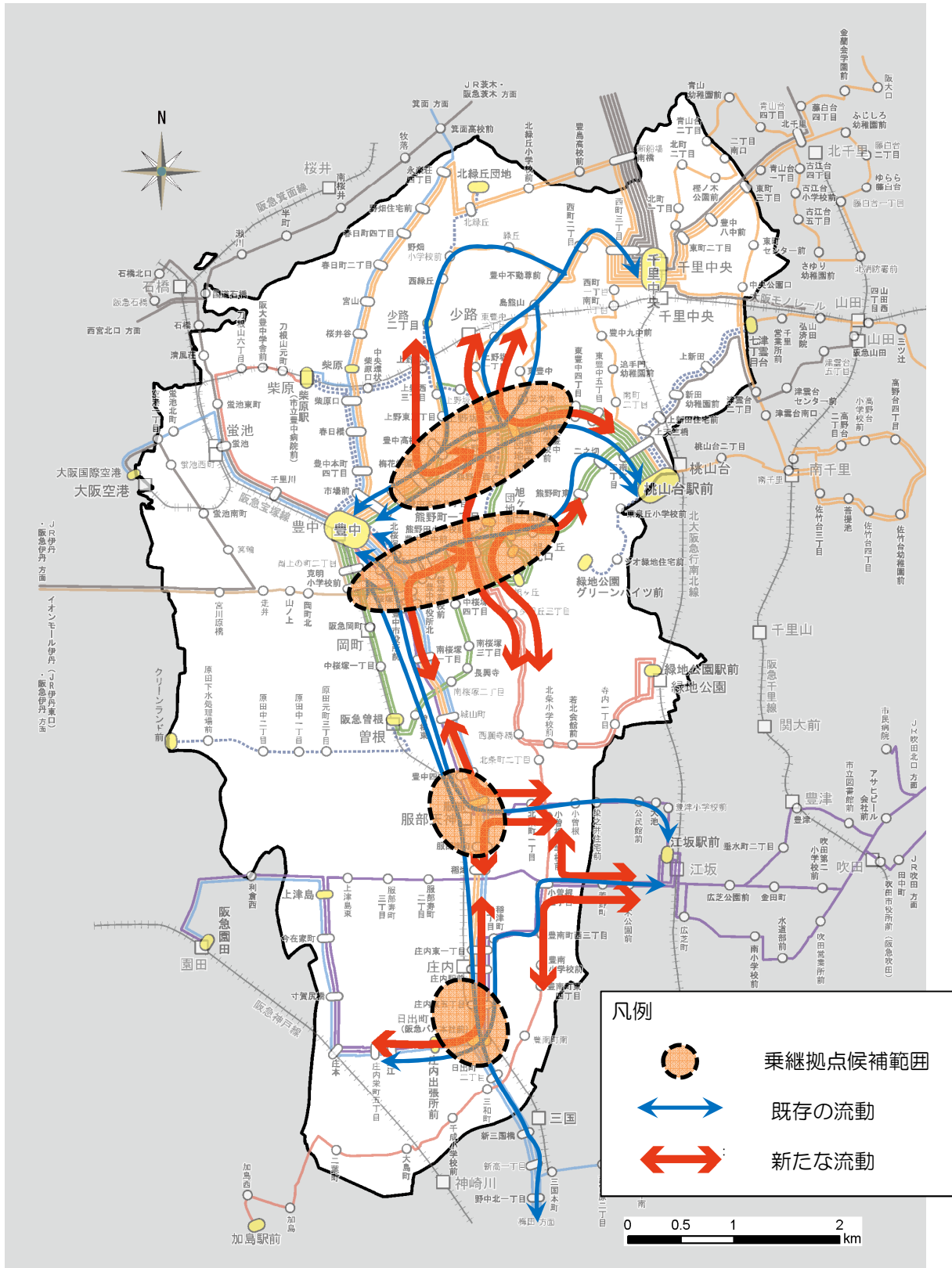


図.新たな流動のイメージ

【地域別移動手段の考え方】

地域における、現在の主要な交通手段や公共交通の整備状況、高低差などの地形条件を踏まえ、人口減少・少子高齢化社会の進展にあっても持続可能な公共交通を確保できるように地域特性に合わせた視点を施策展開に反映します。

地域別移動手段の考え方

地域	課題	移動手段の考え方
北部地域	・公共交通に対する満足度と重要度がともに市平均よりも高いが、自動車利用割合が市平均よりも高く、公共交通利用率の向上が課題。	・バスネットワークやサービス水準が充実した地域であるため、公共交通の利用促進を図る。
北東部地域	・バスネットワークが充実し、バス及び徒歩の利用割合が市平均よりも高い。高齢者人口割合が市内で2番目に高く、丘陵地に位置するため、高齢者に対応したモビリティの確保と更なる公共交通利用率の向上が課題。	・バスネットワークやサービス水準が充実した地域であるため、公共交通の利用促進を図る。 ・高齢者に対応した持続可能な地域公共交通の実現に向け、地域・運行事業者・行政の協働による交通システム導入に向けた仕組みづくりを研究。
中北部地域	・豊中駅を中心に各地域からのバスネットワークが充実しており、公共交通に対する満足度は高い。減少傾向にある公共交通利用の促進と交通結節点における乗継利便性の向上が課題。	・バスネットワークやサービス水準が充実した地域であるため、公共交通の利用促進を図る。 ・交通結節点の利便性向上を検討。
中部地域	・公共交通軸は南北方向に比べ、東西方向は脆弱であるが駅勢圏は東西方向に長い。自動車の利用割合が市平均に比べ低く、自転車利用が高い。減少傾向にある公共交通利用の促進と東西方向の公共交通軸の強化が課題。	・路線バスによる東西軸の連携強化を検討。 ・道路空間の再編等による歩行者・自転車の利用環境の整備推進を図る。
西部地域	・公共交通空白地が一部地域にあり、商業施設や医療施設が地域内での立地が少なく、生活のための移動を近隣地域の施設に依存するため、移動時の公共交通利用率向上が課題。公共交通に対する満足度が市平均を下回るが重要度は低い。	・路線バスによる東西軸の連携強化を検討。 ・道路空間の再編等による歩行者・自転車の利用環境の整備推進を図る。 ・高齢者に対応した持続可能な地域公共交通の実現に向け、地域・運行事業者・行政の協働による交通システム導入に向けた仕組みづくりを研究。
東部地域	・公共交通に対する満足度と重要度がともに市平均よりも高く、市内地域間の移動は中部地域が最も多いが、東西方向の公共交通軸は脆弱である。減少傾向にある公共交通利用の促進と東西方向の公共交通軸の強化が課題。	・路線バスによる東西軸の連携強化を検討。
南部地域	・自転車の利用割合が市平均よりも高く、自動車や徒歩が低い。高齢者人口割合が最も高く、公共交通利用率の向上が課題。公共交通に対する満足度は市平均よりも高いが、重要度は低い。	・道路空間の再編等による歩行者・自転車の利用環境の整備推進を図る。 ・高齢者に対応した持続可能な地域公共交通の実現に向け、地域・運行事業者・行政の協働による交通システム導入に向けた仕組みづくりを研究。

地域特性に応じた取り組みを進める

- 既存の鉄道や路線バスの利用促進を図る地域
- 徒歩や自転車の利用環境を改善する地域
- 高齢化の進展によりマイカーの運転が困難になり、新たな移動手段のニーズが高まる地域



【バス運行補助事業の考え方】

市立豊中病院及びクリーンスポーツランドへのアクセスを目的に運行補助を実施しているが、病院利用者が約2割にしか満たない事、クリーンスポーツセンターが廃止された事などから、当初の役割は終わったものと判断し、市域における公共交通の抱える課題の解消に資する効果的な運行補助について、補助スキームも含めて検討します。

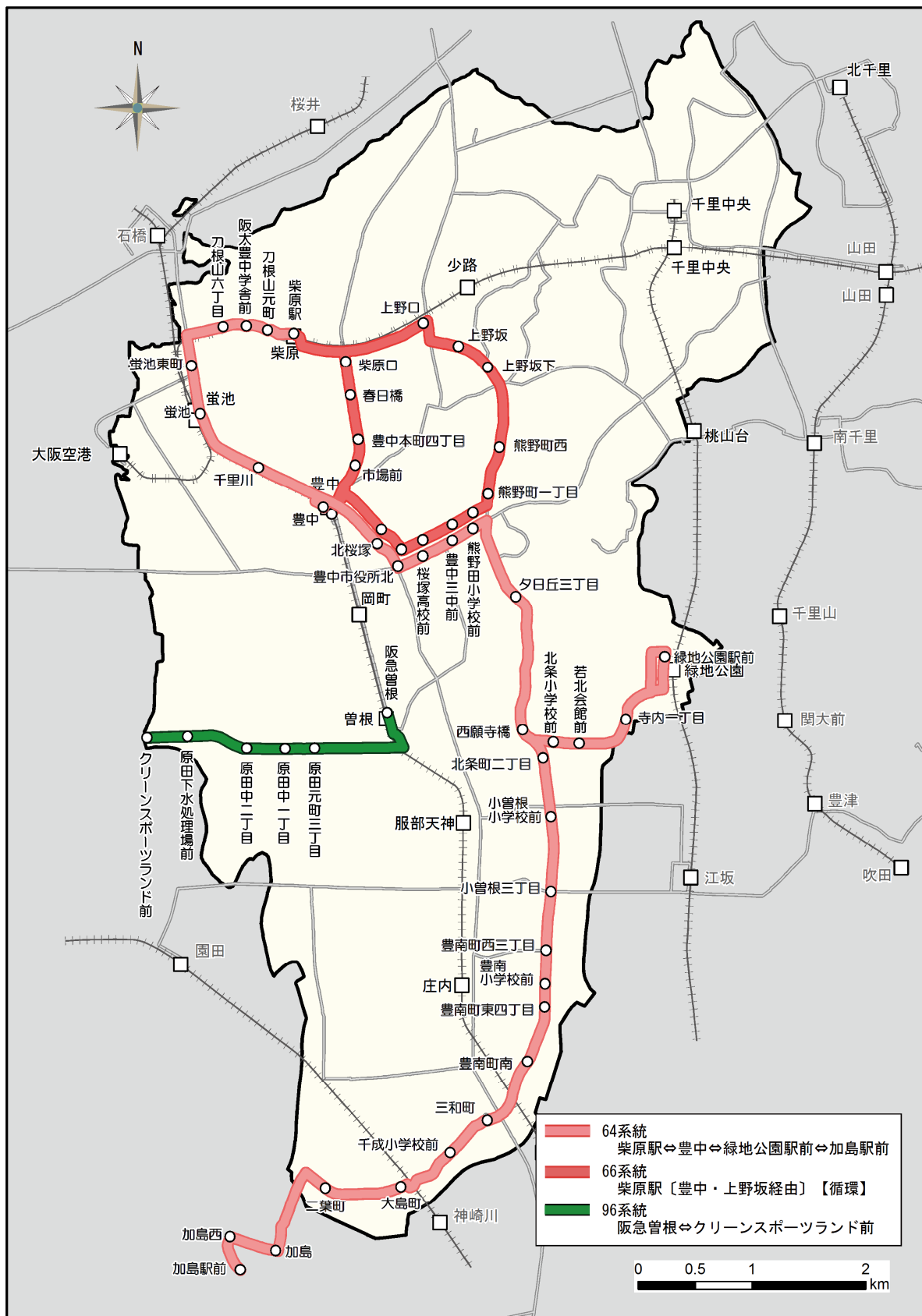


図.補助路線 路線図

【路線バスに代わる公共交通のあり方】

持続可能な公共交通を構築するため、鉄道や路線バス等の公共交通の維持改善は市が事業者と連携して取り組み、点在する交通不便地では、将来的には高齢化の進展に合わせ地域住民が主体となった新たな公共交通（デマンド交通等）の構築を研究します。

○公共交通と福祉交通の考え方

路線バスに代わる交通手段としては、一人では公共交通機関を利用することが困難な方への対応を目的とする「福祉交通」と、自力で移動が可能な不特定多数を対象とする「公共交通」が考えられます。

その中で、「福祉交通」については公共交通とはサービス形態が大きく異なり、路線バスに代わる公共交通としてはそぐわないため、今回の検討の対象外とします。

公共交通サービス

自力で移動が可能であり、不特定多数の利用者を対象とするもの

1. コミュニティバス

ニーズの高まりによっては、導入検討の必要があるが、過去に実証実験から本格運行に至らなかった事例があり、導入に当たってはニーズの精査が必要である。また、持続可能なシステムを構築するためには、他市導入事例の様な地域の強い発意による、地域が主体となった取り組みが望まれる。

2. デマンド交通

本市と人口密度が同規模である都市においては、デマンド対応型から定期定路線型への変更により運行している事例や、郊外の大規模住宅地では本格導入に至らなかった事例等もある。持続可能な地域公共交通となるためには、コミュニティバスの導入と同様に、地域の強い発意による、地域が主体となった取り組みが望まれる。

福祉交通サービス

一人では公共交通機関を利用することが困難な方への対応

3. 福祉タクシー・福祉有償運送

対象者が、要介護者や障がい者等に限られるが一定のニーズはあるものと考えられる。しかし、運用は各個人の実情に応じた対応になり、公共交通とは異なる考え方で運用される。特定利用者が対象の個別輸送となるため、公共交通とは大きくサービス形態が異なり、福祉交通としての役割の明示が求められる。

将来的なニーズの高まりに伴う社会情勢の変化等により、導入の可能性は残る。そのため、引き続き先進事例の収集や、市としての支援のあり方について、研究を進める。

今後の取組み

公共交通の目指すべき姿の実現を目指し、その具体的な取組みとして、東西軸の強化、乗継利便性の向上、バス運行補助事業の見直しについて検討し、「公共交通改善計画」の策定に取り組む。

豊中市公共交通改善計画

東西軸の強化

地域間の結び付きの強化、地域の活性化、交通不便地の縮小などに資するバス路線の整備

乗継利便性の向上

バス利用者の増加を目指し、新たな流動を創出するバス路線の整備など、利便性向上の具体化

バス運行補助事業の見直し

当初の役割を終えた運行補助を見なおし、効果的な補助事業への展開

今後のスケジュール

平成28～29年度	公共交通改善計画行政素案検討
平成30～31年度	公共交通改善計画検討協議会設置・検討
平成31年度	公共交通改善計画策定
平成32年度～	取組み施策の実施



地域別にみた公共交通の現状 (地域別カルテ)

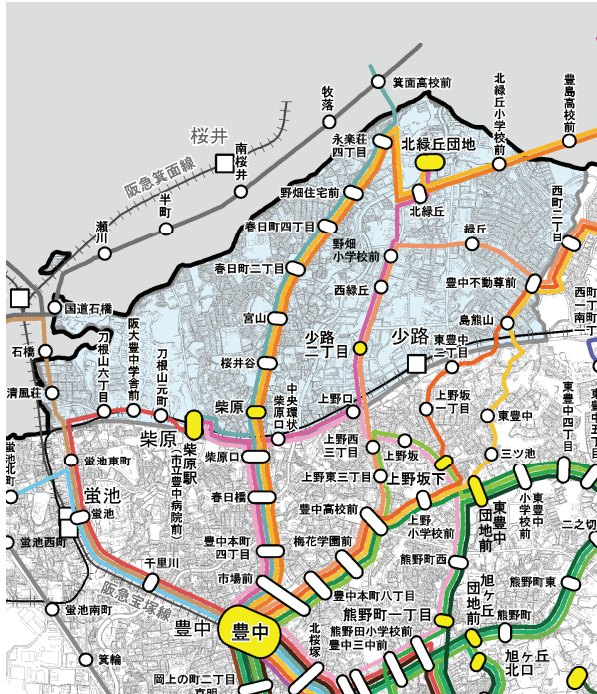
1. 北部地域

- ・ 市中部に位置し、商業施設が点在。地域内のバス路線・運行本数は多く、公共交通に対する満足度は高いが、自動車の分担率が高い。
- ・ 自由目的における移動時の公共交通利用率向上が課題。

【北部地域】

○ 人 □ : 53,557人 (H26年9月末)
 ○ 人口密度 : 10,896人/km² (H26年9月末)
 ○ 高齢者割合 : 20% (H26年9月末)

1) バスサービスの状況



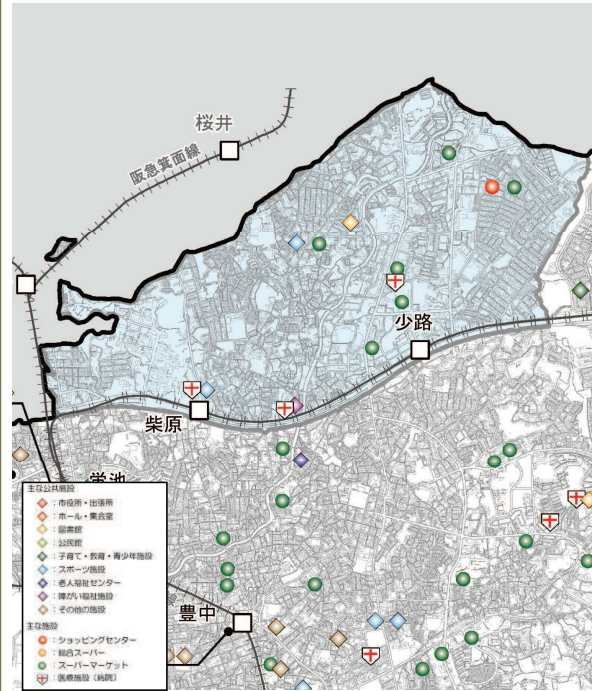
【バスネットワーク】

- ・ 路線バスは、主に豊中（阪急豊中駅）と千里中央、を結び路線が、地域内を複数路線で運行。また、一部区間は、梅田・日出町から豊中を経て箕面方面への路線が運行。
- ・ 柴原駅からは、南部地域や加島駅前方面を結ぶ路線等が運行。

【運行状況】

- ・ 豊中と千里中央を結ぶ豊中市内線は計835便/日、また、梅田・日出町から豊中を経て箕面方面を結ぶ阪北線は計31便/日、豊中と吹田市を結ぶ吹田市内線は計47便/日、柴原駅と南部地域や加島駅前方面等の路線がある市立豊中病院線は21便/日を運行。

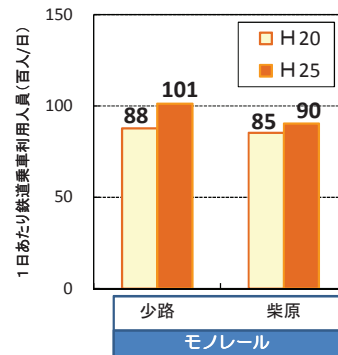
2) 施設立地の状況



【施設立地状況】

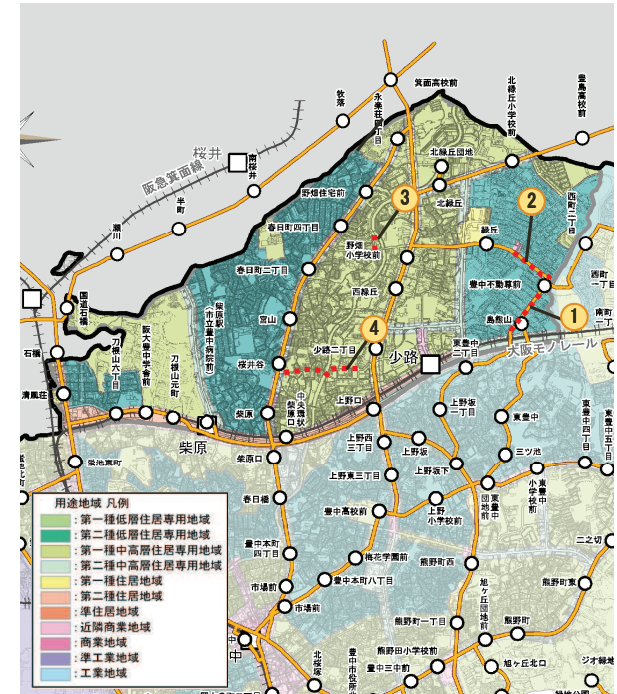
- ・ 地域内には、ショッピングセンターが1施設、スーパーマーケットが6施設立地。医療施設（病院）が市立豊中病院など3施設立地。

■ 各鉄道駅の乗降人員



出典：大阪府統計年鑑

3) まちづくりの状況



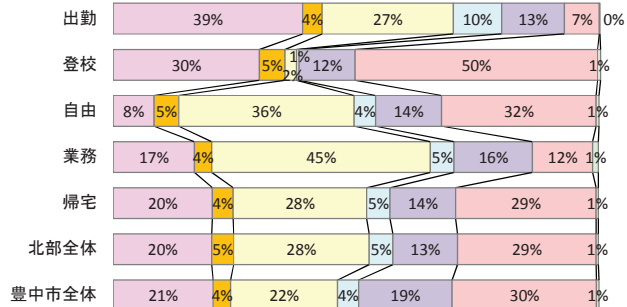
- ・ 緑丘地区や宮山地区、永楽荘地区では起伏に富んだ良好な住宅地。
- ・ 千里川沿いの地区では、既存集落や農地がある一方で、住宅団地が計画的に開発。
- ・ 曾根箕面線沿線や少路駅周辺では、生活利便施設の立地や更新が進行。

1. 北部地域

4) 地域内の移動状況

■ 移動目的別で見た 代表交通手段分担率

グラフ右側の数値は合計値
(単位:千トリップ/日)

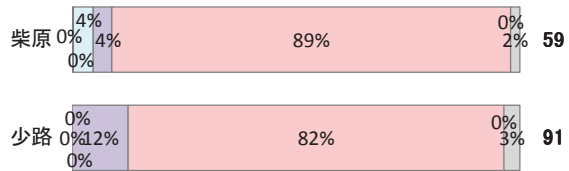


※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他・不明

■ 鉄道駅端末交通手段

グラフ右側の数値は合計値
(単位:百トリップ/日)



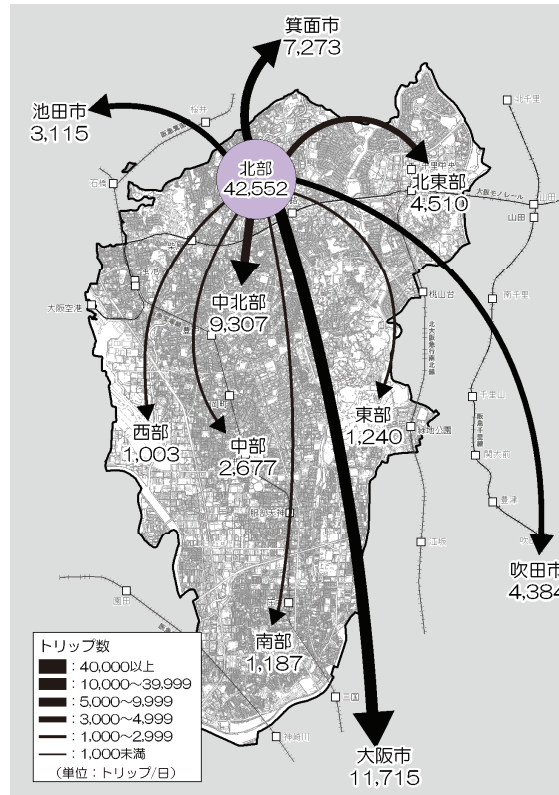
■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他 ■ 不明

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

- 代表交通手段は、市平均に比べ、自動車の利用の割合が高く、自転車の利用の割合が低い。
- 代表交通手段分担率を目的別に見ると、出勤や登校目的での鉄道利用、自由目的や業務目的での自動車利用割合が高い。
- 鉄道駅端末交通手段は、徒歩が占める割合が、各駅とも約8割を占める。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

5) 地域間の移動状況



トリップ数
 ■ : 40,000以上
 ■ : 10,000~39,999
 ■ : 5,000~9,999
 ■ : 3,000~4,999
 ■ : 1,000~2,999
 ■ : 1,000未満
 (単位: トリップ/日)

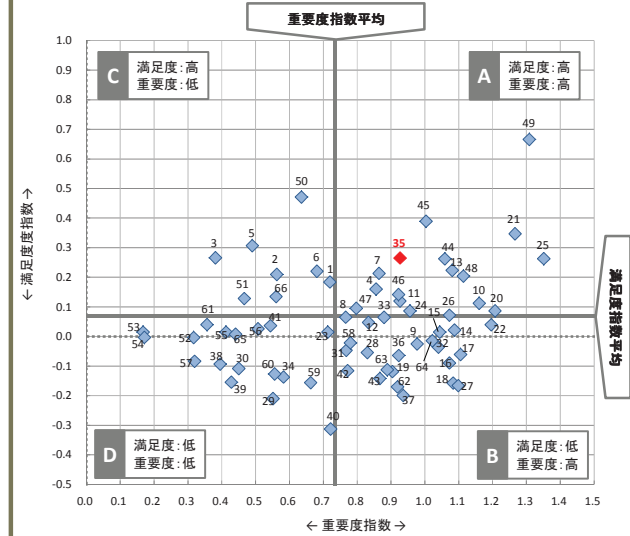
【地域間流動状況】

- 北部地域から他地域への移動状況を見ると、市外の大阪府が最も多く、次いで中北部地域、箕面市、北東部地域、吹田市、池田市の順となっている。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

6) 公共交通へのニーズ

■ 公共交通に対する満足度と重要度



出典: 平成25年度豊中市市民意識調査報告書
(平成26年4月 豊中市)

【公共交通に対する満足度と重要度の状況】

- 満足度は、市平均に比べ高く、66施策中5番目に高い。
- 重要度は、66項目中23番目である。

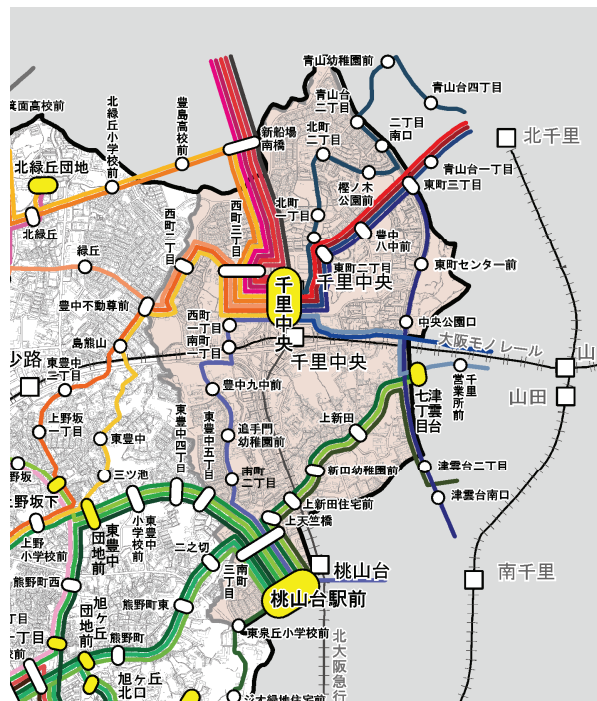
2. 北東部地域

・大阪市方面等への交通結節点で各種施設が多く立地。公共交通に対する満足度が高いため、鉄道の分担率が高く、他市への移動も多い。
 ・高い高齢化率への対応と、千里中央を起終点と市各地域を結ぶ路線バスの公共交通利用率の向上が課題。

【北東部地域】

○ 人 □ : 53,371人 (H26年9月末)
 ○ 人口密度 : 11,519人/km (H26年9月末)
 ○ 高齢者割合 : 26% (H26年9月末)

1) バスサービスの状況



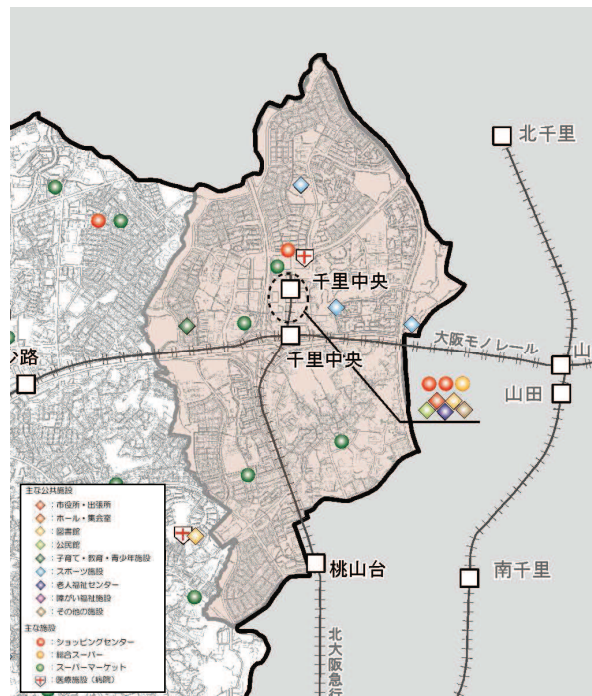
【バスネットワーク】

- ・路線バスは、主に豊中（阪急豊中駅）と隣接する箕面市、吹田市及び池田市等を結ぶ路線が、千里中央を中心とした放射状のネットワークを形成。
- ・豊中と結ぶ路線は複数の経路により構成。

【運行状況】

- ・豊中等の市内各地域を結ぶ豊中市内線は計835便/日、また、千里ニュータウン内を結ぶ千里ニュータウン線は計593便/日、主に箕面市東部を結ぶ粟生団地線は計357便/日、吹田市方面を結ぶ吹田市内線は計123便/日を運行。

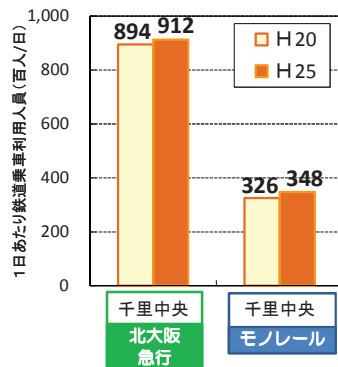
2) 施設立地の状況



【施設立地状況】

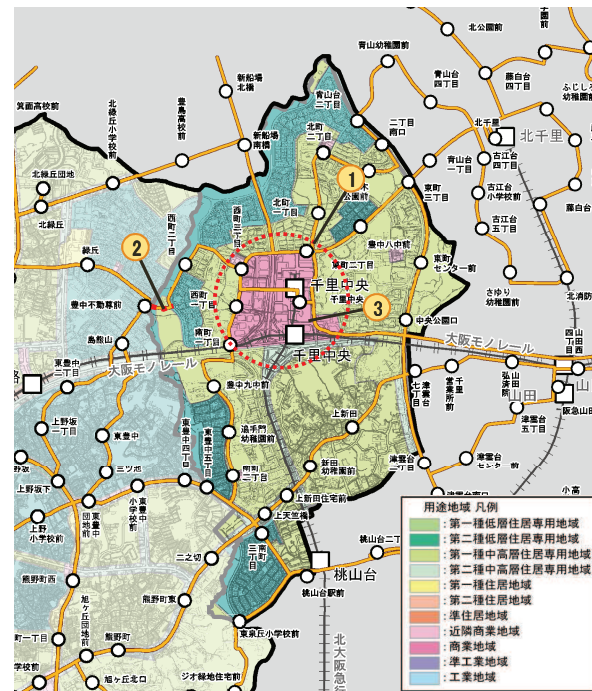
- ・地域内には、ショッピングセンターが3施設、スーパーマーケットが4施設立地。医療施設（病院）が1施設立地。

■ 各鉄道駅の乗降人員



出典：大阪府統計年鑑

3) まちづくりの状況



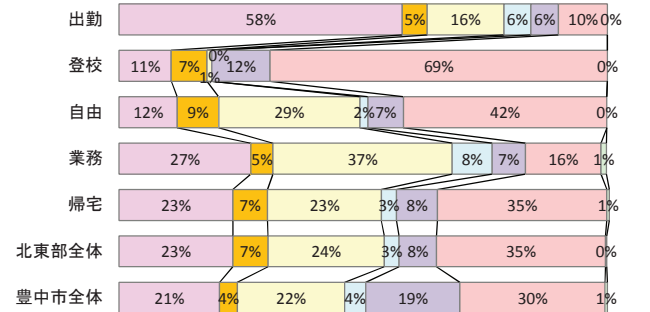
- ・北東部地域は、千里ニュータウンと上新田地区で構成。
- ・千里ニュータウンは、計画的に整備された都市基盤に集合住宅や戸建て住宅をはじめ、近隣センター等の商業機能が立地。
- ・千里中央地区は、北部大阪の都市拠点、本市の中心核として、商業・業務、情報、研究開発をはじめ、福祉や居住など多様な機能が充実。
- ・上新田地区は、マンションの建設が進行しているが、竹林なども残っている。

2. 北東部地域

4) 地域内の移動状況

■ 移動目的別で見た 代表交通手段分担率

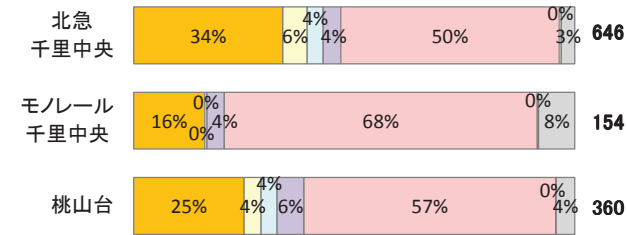
グラフ右側の数値は合計値 (単位: 千トリップ/日)



※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

■ 鉄道駅端末交通手段

グラフ右側の数値は合計値 (単位: 百トリップ/日)

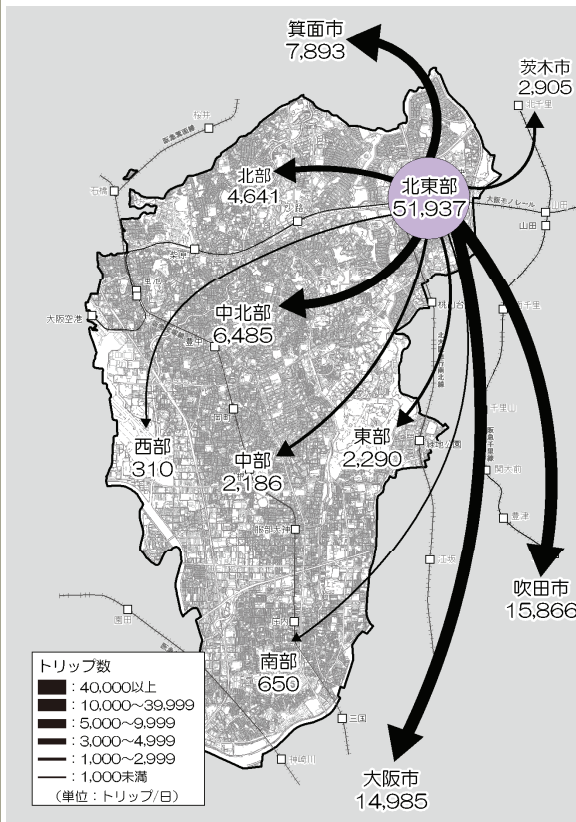


※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

- 代表交通手段は、市平均に比べ、バス、自動車や徒歩の利用の割合が高く、自転車の利用の割合が低い。
- 代表交通手段分担率を目的別に見ると、出勤目的での鉄道利用、登校目的や自由目的での徒歩、業務目的での自動車利用割合が高い。
- 鉄道駅端末交通手段は、バスが占める割合が、北急千里中央駅で3割以上、桃山台駅で約3割を占め、モノレール千里中央駅では徒歩利用が約7割を占める。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

5) 地域間の移動状況



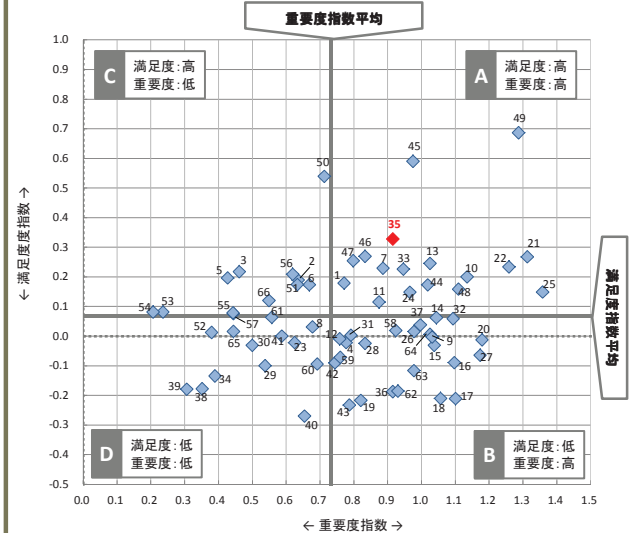
【地域間流動状況】

- 北東部地域から他地域への移動状況を見ると、吹田市が最も多く、次いで市外の大阪市、箕面市、中北部地域、北部地域の順となっている。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

6) 公共交通へのニーズ

■ 公共交通に対する満足度と重要度



【公共交通に対する満足度と重要度の状況】

- 満足度は、市平均に比べ高く、66施策中4番目に高い。
- 重要度は、66項目中27番目である。

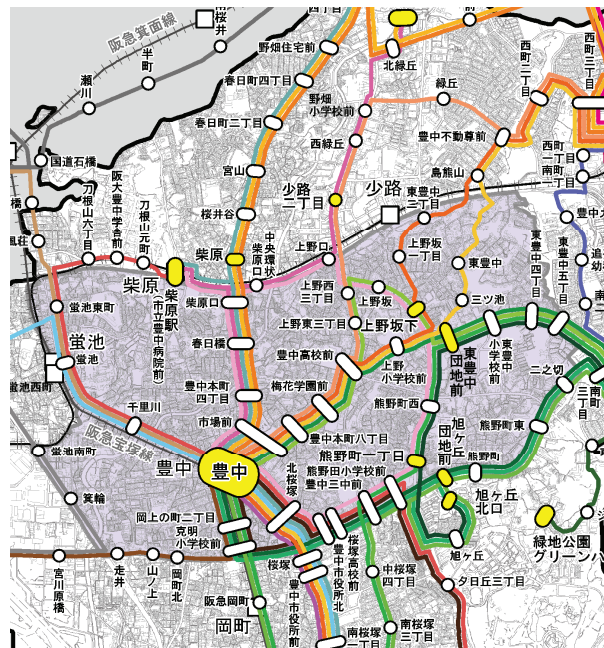
3. 中北部地域

- ・ 中心市街地の交通結節点で各種施設が多く立地。公共交通に対する満足度が高いため、鉄道の分担率が高く、他市への移動も多い。
- ・ 幹線道路における渋滞に解消と、減少傾向にある公共交通利用の促進が課題。

【中北部地域】

○ 人 □ : 91,830人 (H26年9月末)
 ○ 人口密度 : 13,236人/km² (H26年9月末)
 ○ 高齢者割合 : 23% (H26年9月末)

1) バスサービスの状況



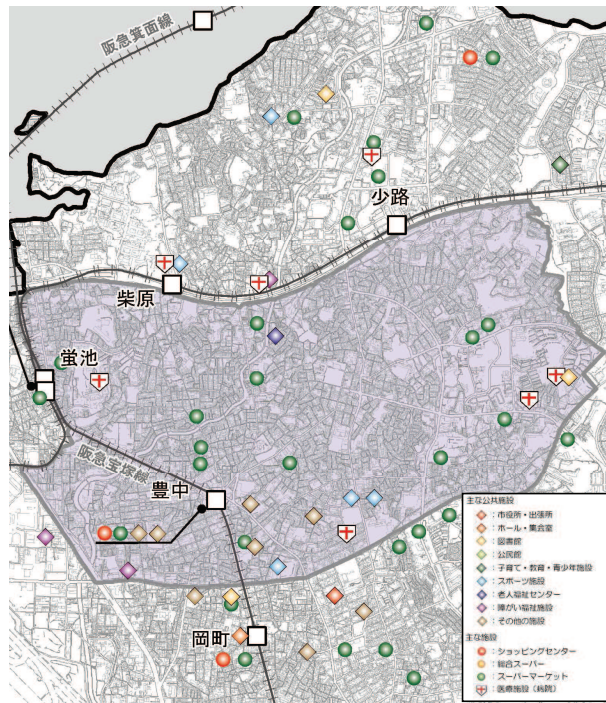
【バスネットワーク】

- ・ 路線バスは、主に豊中市内の各地域、隣接する箕面市、吹田市、大阪市及び伊丹市を結ぶ路線が、豊中（阪急豊中駅）を中心に中心とした放射状のネットワークを形成。
- ・ 千里中央や桃山台駅前と結ぶ路線は複数の経路により構成。

【運行状況】

- ・ 豊中市内の各地域を結ぶ豊中市内線は計835便/日、また、豊中と箕面、大阪空港、新大阪、梅田を結ぶ阪北線は計55便/日、豊中と吹田市を結ぶ吹田線は計45便/日、豊中と伊丹市を結ぶ岡町線は117便/日を運行。
- ・ バス路線の幹線である（主）大阪中央環状線の桜塚～八坂橋間や桜の町南交差点は主要渋滞箇所を選定

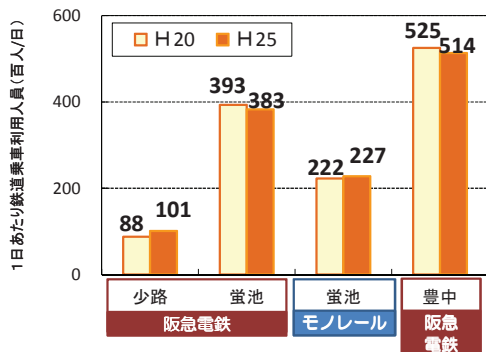
2) 施設立地の状況



【施設立地状況】

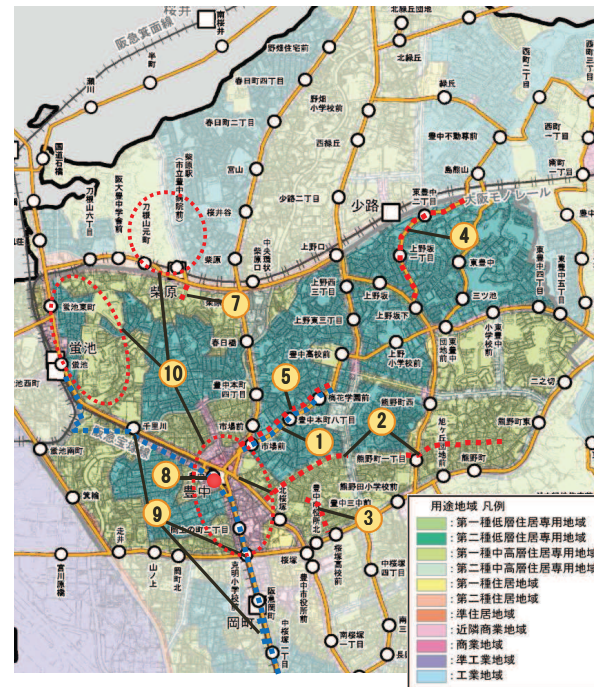
- ・ 地域内には、ショッピングセンターが1施設、スーパーマーケットが12施設立地。医療施設（病院）が4施設立地。

■ 各鉄道駅の乗降人員



出典：大阪府統計年鑑

3) まちづくりの状況



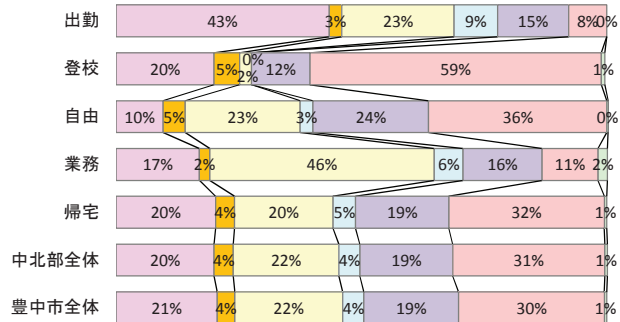
- ・ 郊外住宅地として開発され風致地区に指定されている東豊中地区、屋敷町の玉井、末広地区などの整然とした住宅地が立地。
- ・ 東豊中第一団地などの大規模住宅団地では、建物の更新時期に合わせ建替えが進行。
- ・ 豊中駅周辺には商業・業務機能が立地。

3. 中北部地域

4) 地域内の移動状況

■ 移動目的別で見た 代表交通手段分担率

グラフ右側の数値は合計値
(単位:千トリップ/日)

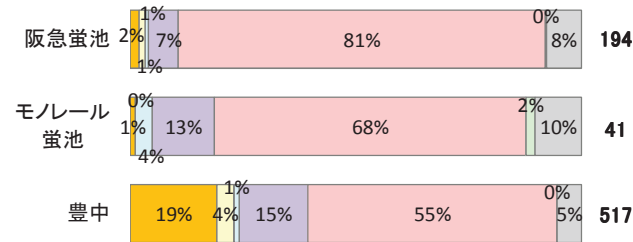


※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

□ 鉄道 □ バス □ 自動車 □ 自動二輪・原付 □ 自転車 □ 徒歩 □ その他・不明

■ 鉄道駅端末交通手段

グラフ右側の数値は合計値
(単位:百トリップ/日)



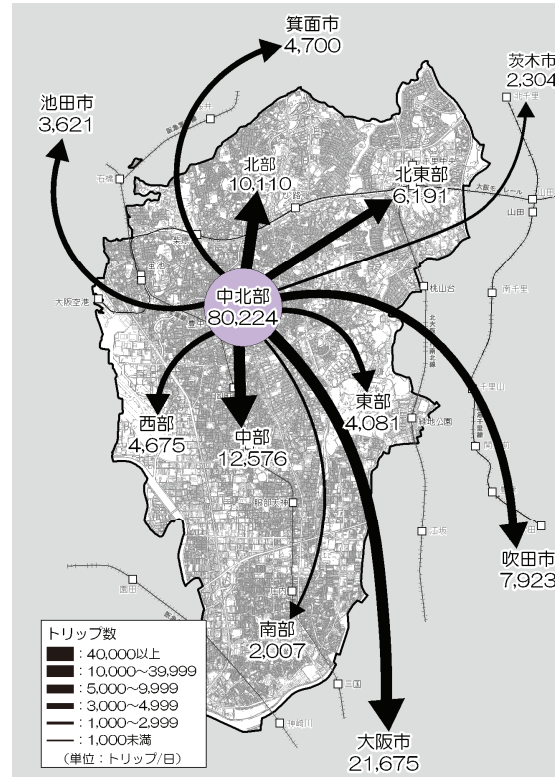
■ バス □ 自動車 □ 自動二輪・原付 □ 自転車 □ 徒歩 □ その他 □ 不明

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

- 代表交通手段は、市平均と同じ傾向にある。
- 代表交通手段分担率を目的別に見ると、出勤目的での鉄道利用、登校目的での徒歩、自由目的での徒歩・自転車利用、業務目的での自動車利用割合が市平均に比べ高い。
- 鉄道駅端末交通手段は、徒歩が占める割合が、蛸池駅では約8割を占め、豊中駅ではバスや自転車利用がともに約2割を占める。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

5) 地域間の移動状況



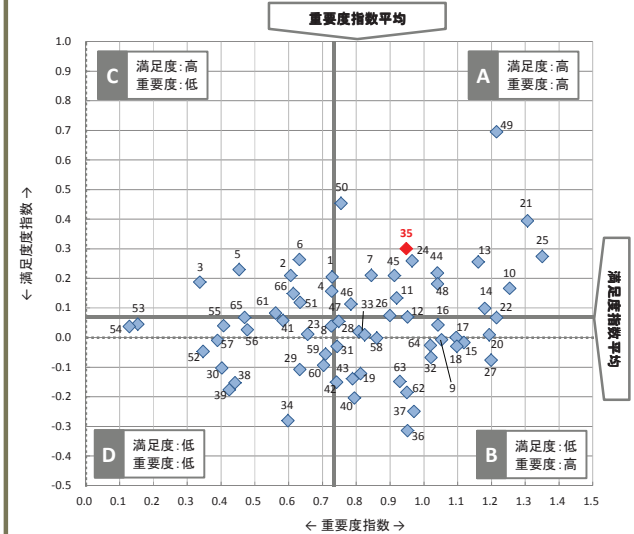
【地域間流動状況】

- 中北部地域から他地域への移動状況を見ると、市外の大阪市が最も多く、次いで中部地域、北部地域、吹田市、北東部地域、箕面市の順となっている。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

6) 公共交通へのニーズ

■ 公共交通に対する満足度と重要度



出典: 平成25年度豊中市市民意識調査報告書
(平成26年4月 豊中市)

【公共交通に対する満足度と重要度の状況】

- 満足度は、市平均に比べ高く、66施策中4番目に高い。
- 重要度は、66項目中24番目である。

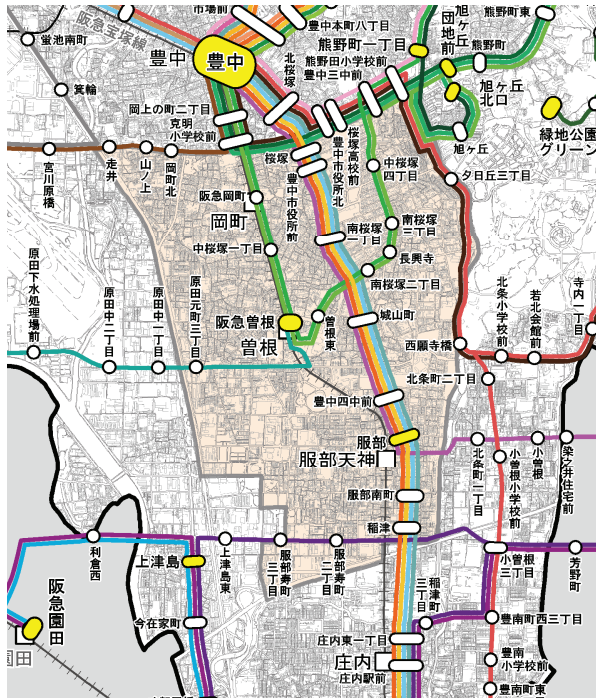
4. 中部地域

- ・地域中心部に鉄道が縦断し、商業施設が点在。公共交通に対する満足度が市平均をやや上回るが、自転車の分担率が高く、他市への移動も多い。
- ・減少傾向にある公共交通利用の促進と公共交通利用率向上が課題。

【中部地域】

- 人 □ : 81,024人 (H26年9月末)
- 人口密度 : 14,658人/km (H26年9月末)
- 高齢者割合 : 24% (H26年9月末)

1) バスサービスの状況



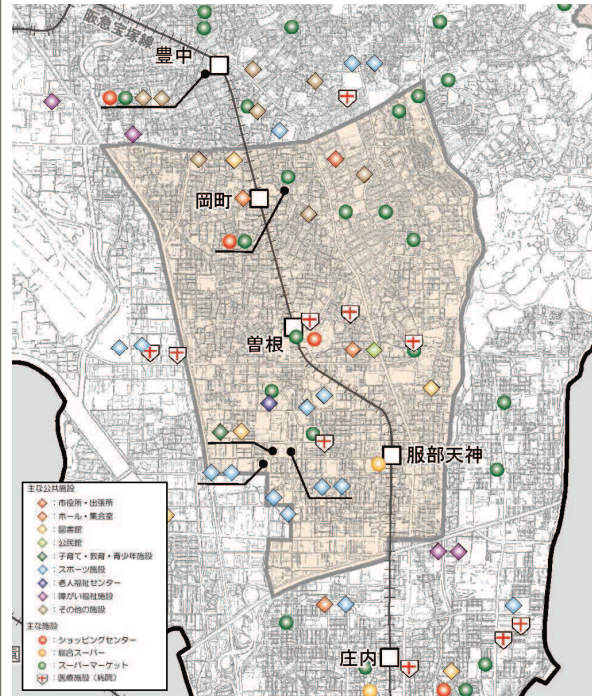
【バスネットワーク】

- ・路線バスは、主に豊中（阪急豊中駅）と日の出町、吹田市及び大阪市を結ぶ路線が、地域内を南北に運行。また、中部の一部区間は、豊中から阪急曾根を経て桃山台方面への路線も運行。
- ・また、阪急曾根駅からは、西部地域のクリーンランド（ごみ焼却施設）を結ぶ路線も運行。

【運行状況】

- ・豊中等と日の出町・大阪市を結ぶ阪北線は計82便/日、また、豊中と阪急曾根経由桃山台を結ぶ豊中市内線は計77便/日、豊中と吹田市を結ぶ吹田市内線は計47便/日、西部のクリーンランドへアクセス可能なクリーンランド線は16便/日を運行。

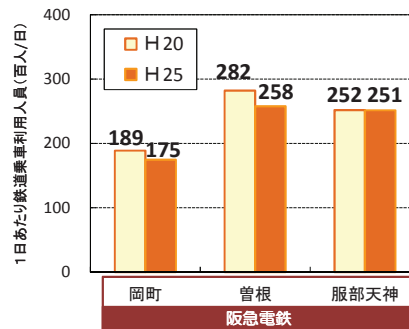
2) 施設立地の状況



【施設立地状況】

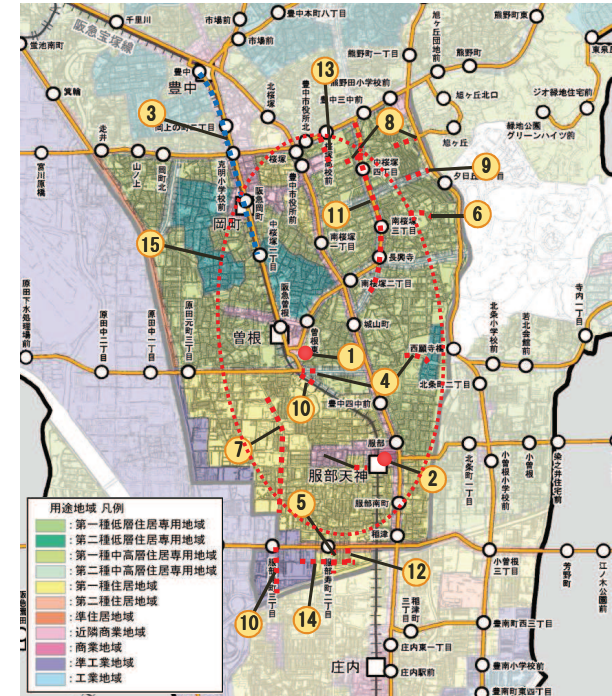
- ・地域内には、ショッピングセンターが2施設、スーパーマーケットが11施設立地。医療施設（病院）が4施設立地。
- ・地域北部に、豊中市役所が立地。

■各鉄道駅の乗降人員



出典：大阪府統計年鑑

3) まちづくりの状況



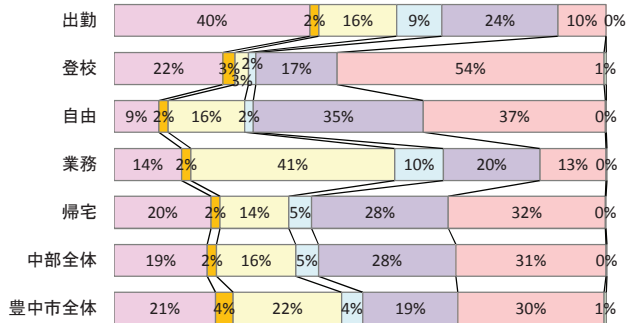
- ・阪急宝塚沿線には、郊外住宅地として開発された桜塚、岡町北・南地区などの低層の良好な住宅地が立地。
- ・岡町駅・服部天神駅では商業施設、曾根駅周辺は市の文化・レクリエーション施設、服部西部地区ではスポーツ施設が集積。

4. 中部地域

4) 地域内の移動状況

■ 移動目的別で見た 代表交通手段分担率

グラフ右側の数値は合計値
(単位:千トリップ/日)

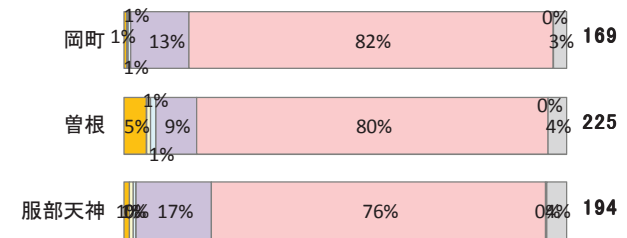


※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他・不明

■ 鉄道駅端末交通手段

グラフ右側の数値は合計値
(単位:百トリップ/日)



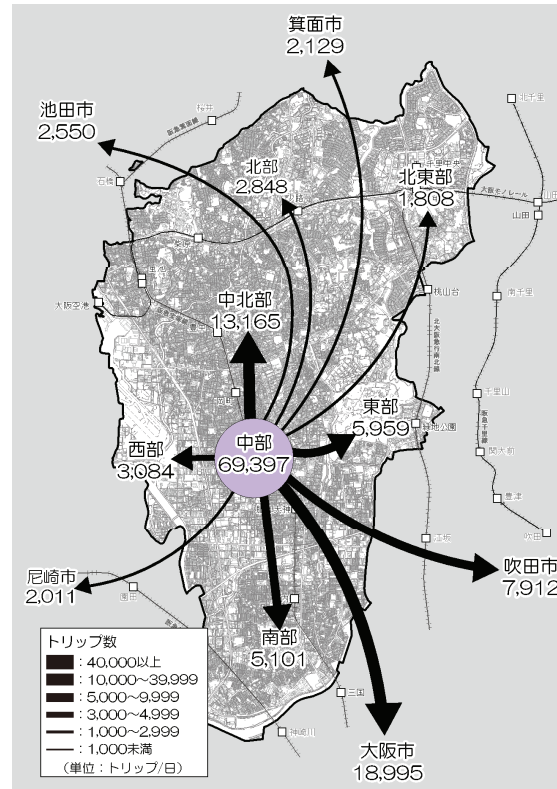
※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他 ■ 不明

- 代表交通手段は、市平均に比べ、自転車の利用の割合が高く、自動車の利用の割合が低い。
- 代表交通手段分担率を目的別に見ると、出勤目的での鉄道利用、登校目的での徒歩、自由目的での徒歩・自転車利用、業務目的での自動車利用割合が市平均に比べ高い。
- 鉄道駅端末交通手段は、徒歩が占める割合が、各駅ともに約8割を占め、服部天神駅では自転車利用が約2割を占める。

出典:第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

5) 地域間の移動状況



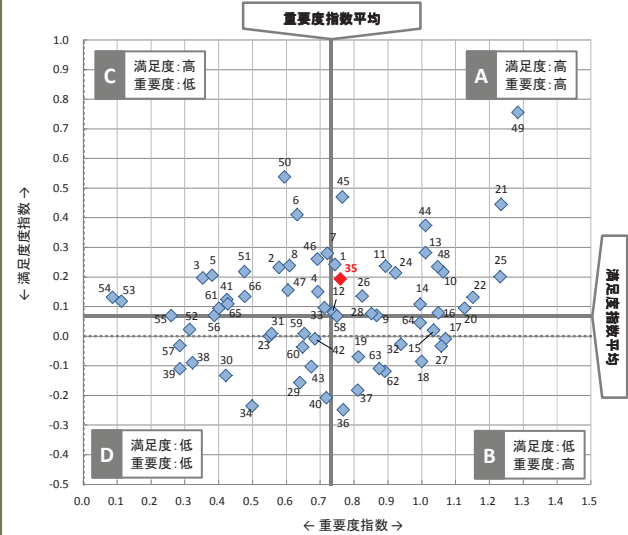
【地域間流動状況】

- 中部地域から他地域への移動状況を見ると、市外の大阪市が最も多く、次いで中北部地域、吹田市、東部地域、南部地域、西部地域の順となっている。

出典:第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

6) 公共交通へのニーズ

■ 公共交通に対する満足度と重要度



出典:平成25年度豊中市市民意識調査報告書
(平成26年4月 豊中市)

【公共交通に対する満足度と重要度の状況】

- 満足度は、市平均に比べ高く、66施策中21番目である。
- 重要度は、66項目中29番目である。

5. 西部地域

・バスの路線や運行本数が少ないため、公共交通に対する満足度が低いが需要度も低い。また、自動車の分担率も高い。
 ・商業施設や医療施設が少なく、生活のための移動を中北部～南部地域の施設に依存することから、同周辺への移動時の公共交通利用率向上が課題。

【西部地域】
 ○ 人 □ : 17,160人 (H26年9月末)
 ○ 人口密度 : 3,633人/km (H26年9月末)
 ○ 高齢者割合 : 25% (H26年9月末)

1) バスサービスの状況



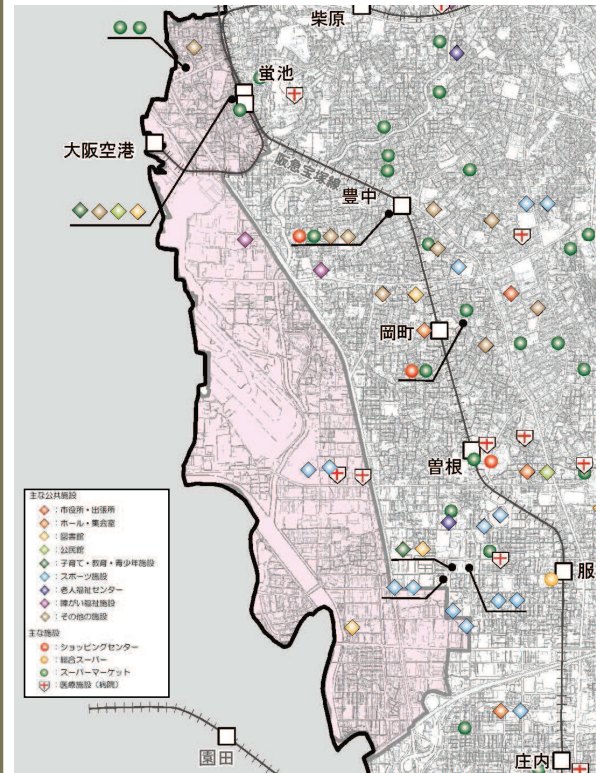
【バスネットワーク】

- ・路線バスは、阪急曽根駅とクリーンランド（ごみ焼却施設）を結ぶ路線と阪急園田と梅田、庄内駅前・江坂方面を結ぶ路線、豊中とJR・阪急伊丹を結ぶ路線が東西方向に運行。

【運行状況】

- ・阪急曽根駅とクリーンランドを結ぶクリーンランド線は16便/日、阪急園田と梅田、庄内駅前・江坂方面を結ぶ阪北線は83便/日、豊中とJR・阪急伊丹を結ぶ岡町線は117便/日を運行。

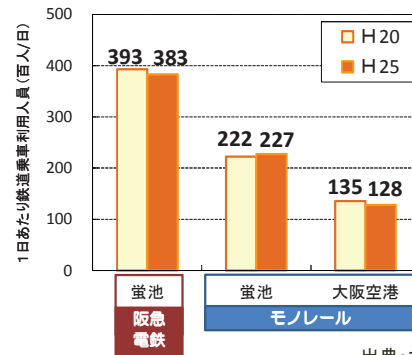
2) 施設立地の状況



【施設立地状況】

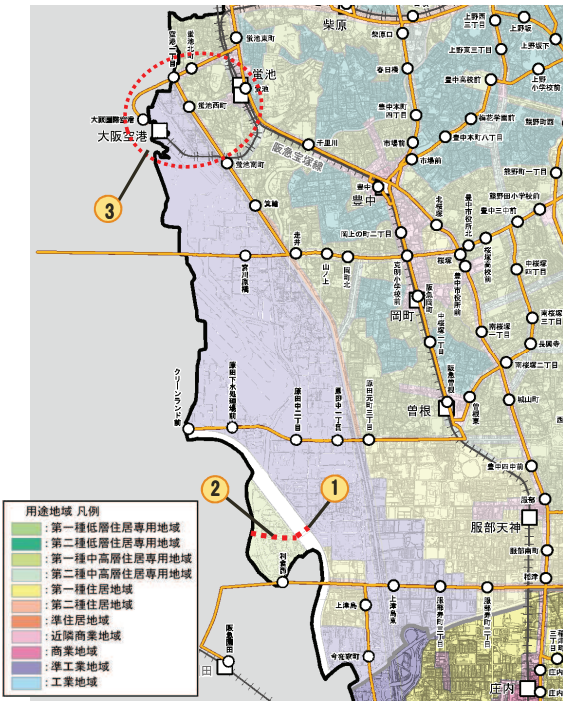
- ・地域内には、スーパーマーケットが1施設のみ立地。医療施設（病院）が2施設立地。

■ 各鉄道駅の乗降人員



出典:大阪府統計年鑑

3) まちづくりの状況



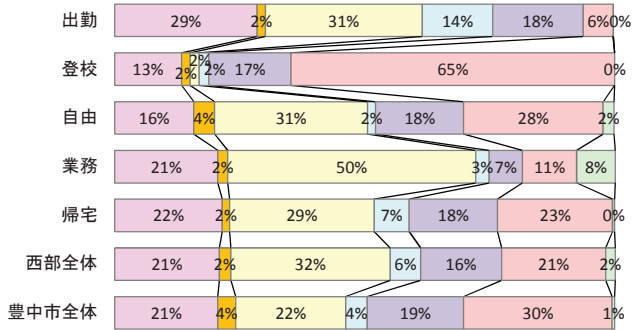
- ・大阪国際空港、名神高速豊中IC、阪神高速池田線などの広域幹線道路等による広域的な交通条件に恵まれ、高度経済成長に伴い、スプロール的に向上や流通業務施設が立地。
- ・蛸池駅周辺は商業地が形成し、大阪モノレールと阪急宝塚線の交通結節点となっている。

5. 西部地域

4) 地域内の移動状況

■ 移動目的別で見た 代表交通手段分担率

グラフ右側の数値は合計値
(単位: 千トリップ/日)

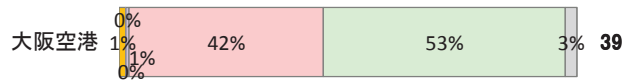


※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他・不明

■ 鉄道駅端末交通手段

グラフ右側の数値は合計値
(単位: 百トリップ/日)

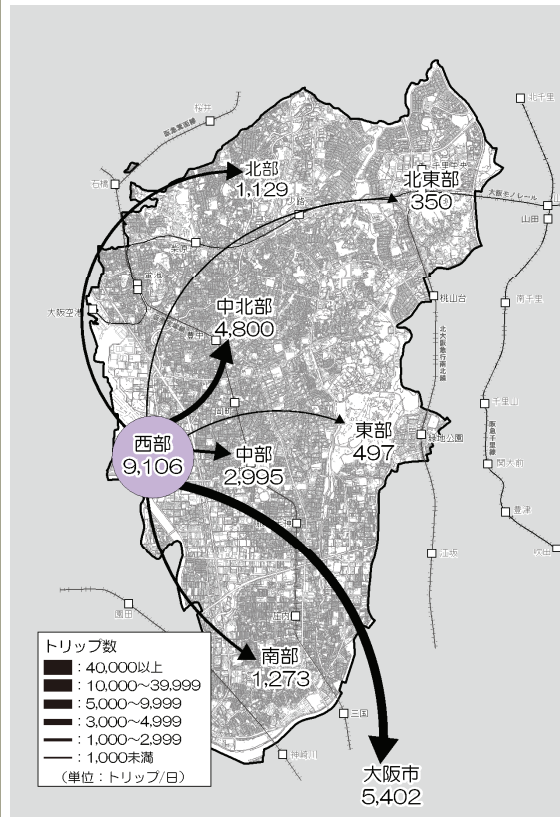


※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

- 代表交通手段は、市平均に比べ、自動車の利用の割合が高く、自転車や徒歩の利用の割合が低い。
- 代表交通手段分担率を目的別に見ると、出勤目的での鉄道・自動車利用、登校目的での徒歩、自由目的での自動車利用、業務目的での自動車利用割合が市平均に比べ高い。
- 鉄道駅端末交通手段は、主に大阪国際空港へのアクセスを示している状況にある。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

5) 地域間の移動状況



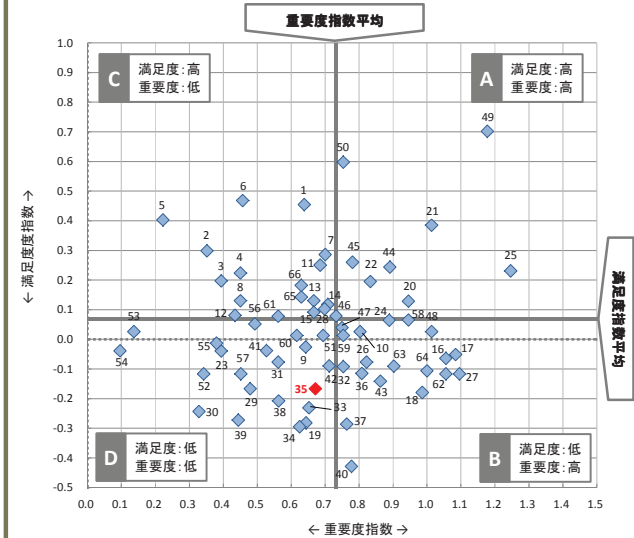
【地域間流動状況】

- 西部地域から他地域への移動状況を見ると、市外の大阪市が最も多く、次いで中北部地域、中部地域、南部地域、北部地域の順となっている。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

6) 公共交通へのニーズ

■ 公共交通に対する満足度と重要度



出典: 平成25年度豊中市市民意識調査報告書
(平成26年4月 豊中市)

【公共交通に対する満足度と重要度の状況】

- 満足度は、市平均に比べ低く、66施策中57番目である。
- 重要度は、66項目中35番目である。

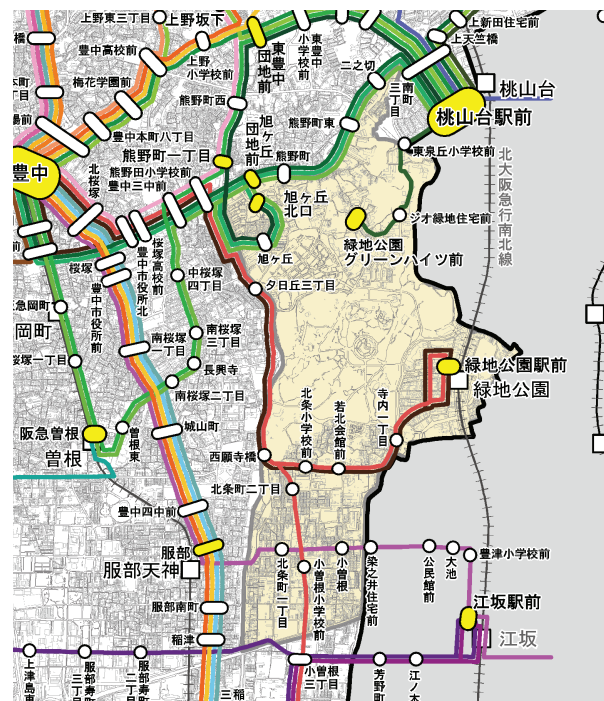
6. 東部地域

・地域中心部に服部緑地があり、地域が北側と南側に分断。北側はバスの運行本数が多いが南側は少ない。公共交通に対する満足度が平均をやや上回るが、徒歩の分担率が高く、他市への移動も多い。
 ・路線バスの市立豊中病院線の維持、減少傾向にある公共交通利用の促進及び公共交通利用率向上が課題。

【東部地域】

○ 人 □ : 43,283人 (H26年9月末)
 ○ 人口密度 : 11,180人/km (H26年9月末)
 ○ 高齢者割合 : 20% (H26年9月末)

1) バスサービスの状況



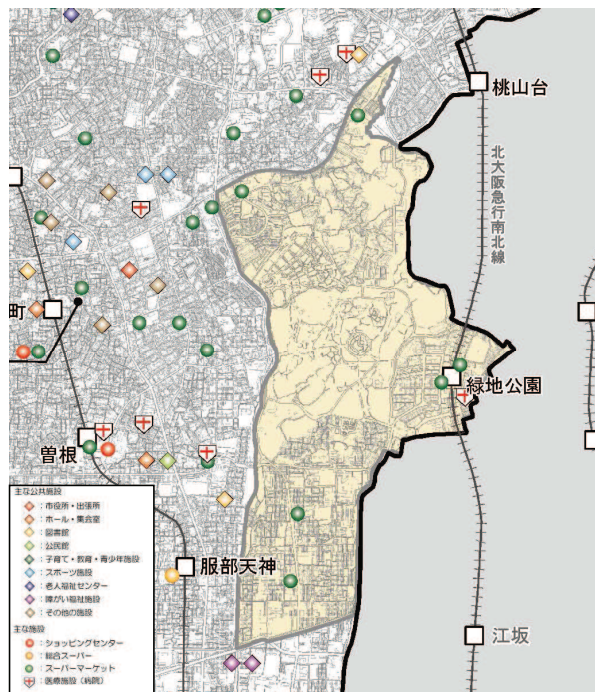
【バスネットワーク】

- ・路線バスは、豊中（阪急豊中駅）と桃山台駅を結ぶ路線が地域北側で運行。また、柴原駅・豊中と加島駅前を結ぶ路線が地域を南北方向に縦断。
- ・豊中・服部と江坂駅前方面を結ぶ路線が地域南部を東西方向に運行。

【運行状況】

- ・豊中（阪急豊中駅）と桃山台駅を結ぶ豊中市内線は計261便/日、緑地公園グリーンハイツ前と桃山台駅を結ぶ東泉丘線が142便/日、と阪急曾根経由桃山台を結ぶ豊中市内線は計77便/日、柴原駅・豊中と加島駅前を結ぶ市立豊中病院線が14便/日、豊中・服部と江坂駅前方面を結ぶ吹田線が46便/日運行。

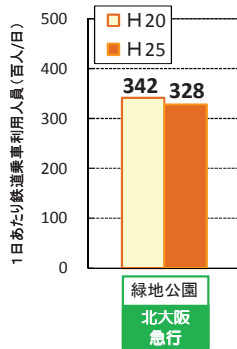
2) 施設立地の状況



【施設立地状況】

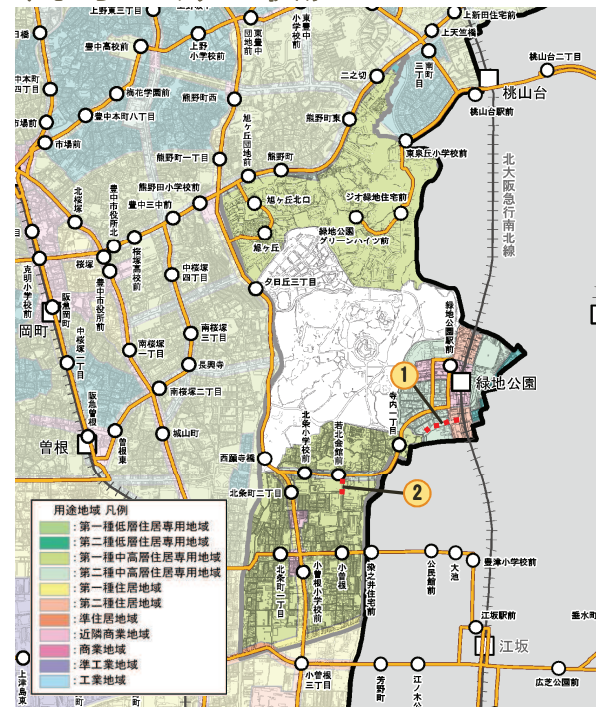
- ・地域内には、スーパーマーケットが6施設立地。医療施設（病院）が1施設立地。

■ 各鉄道駅の乗降人員



出典：大阪府統計年鑑

3) まちづくりの状況



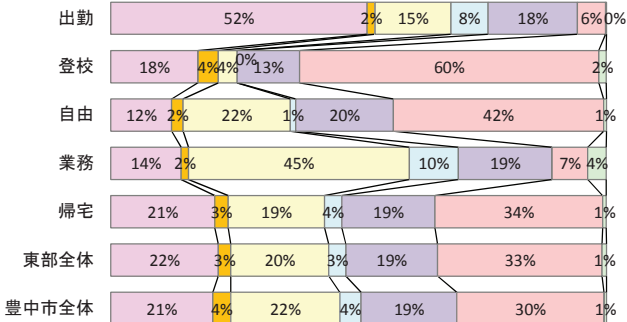
- ・寺内地区は土地区画整理事業により都市基盤が整備され、マンションが整然と立地した住宅地であり、緑地公園駅周辺は商業地が形成。
- ・東泉丘地区や東泉丘地区は中高層マンション主体の市街化が進行し、旭丘地区では大規模住宅団地で建物の更替時期による建て替えが完了。

6. 東部地域

4) 地域内の移動状況

■ 移動目的別で見た 代表交通手段分担率

グラフ右側の数値は合計値 (単位:千トリップ/日)



※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他・不明

■ 鉄道駅端末交通手段

グラフ右側の数値は合計値 (単位:百トリップ/日)

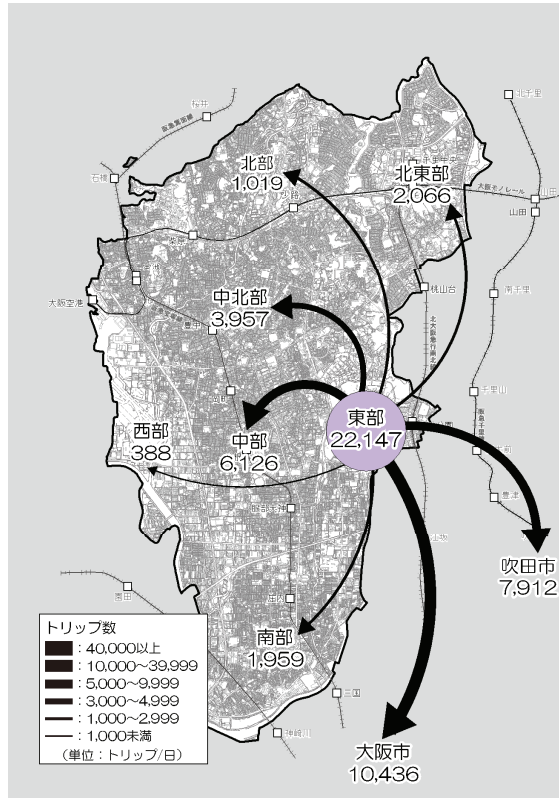


※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある

- 代表交通手段は、市平均に比べ、徒歩の利用の割合が高く、自動車の利用の割合が低い。
- 代表交通手段分担率を目的別に見ると、出勤目的での鉄道利用、登校目的や自由目的での徒歩、業務目的での自動車利用割合が市平均に比べ高い。
- 鉄道駅端末交通手段は、徒歩が占める割合が、各駅ともに約8割を占め、服部天神駅では自転車利用が約2割を占める。

出典:第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

5) 地域間の移動状況



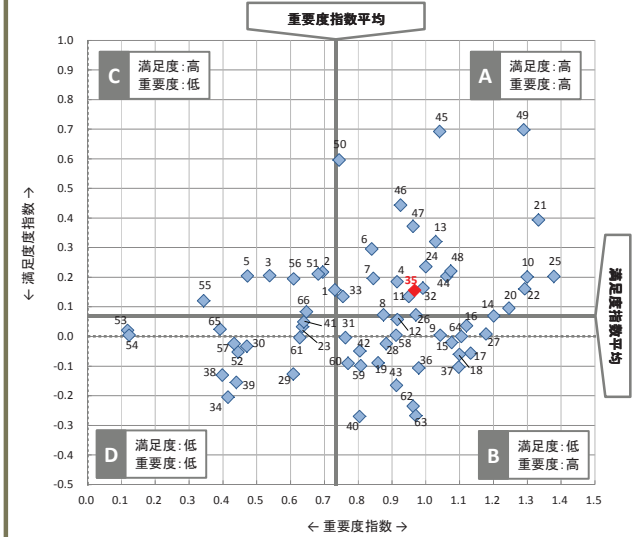
【地域間流動状況】

- 東部地域から他地域への移動状況を見ると、市外の大阪市が最も多く、次いで吹田市、中部地域、中北部地域、北東部地域、南部地域の順となっている。

出典:第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

6) 公共交通へのニーズ

■ 公共交通に対する満足度と重要度



出典:平成25年度豊中市市民意識調査報告書 (平成26年4月 豊中市)

【公共交通に対する満足度と重要度の状況】

- 満足度は、市平均に比べ高く、66施策中24番目である。
- 重要度は、66項目中25番目である。

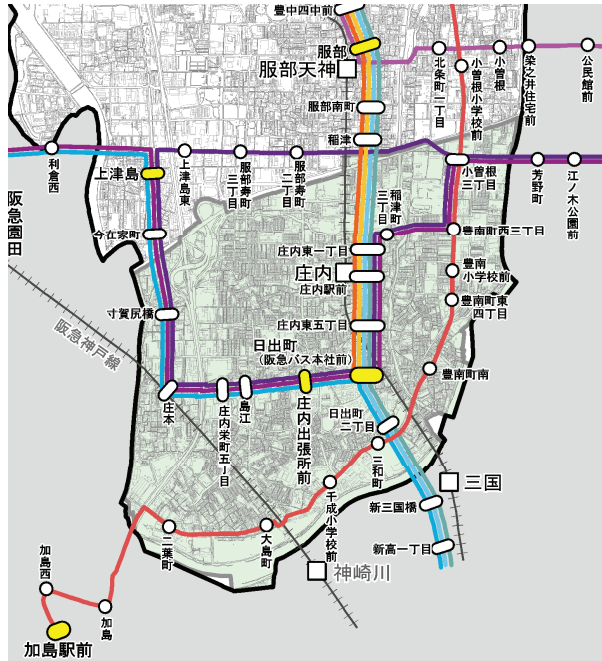
7. 南部地域

- ・市南部に位置し、商業施設が点在。公共交通に対する満足度が市平均より高いが、重要度は低い。自転車の分担率が高く、他市への移動も多い。
- ・高い高齢化率への対応、減少傾向にある公共交通利用の促進及び公共交通利用率向上が課題。

【南部地域】

○ 人 □ : 60,432人 (H26年9月末)
 ○ 人口密度 : 10,771人/km² (H26年9月末)
 ○ 高齢者割合 : 32% (H26年9月末)

1) バスサービスの状況



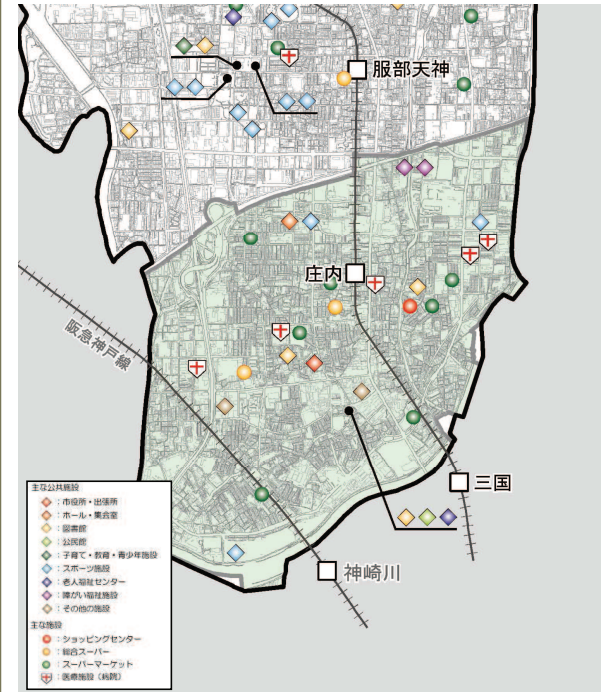
【バスネットワーク】

- ・路線バスは、豊中（阪急豊中駅）方面と日出町、大阪市を結ぶ路線が、地域内を南北に運行。また、阪急園田から梅田方面や江坂駅方面への路線も運行。
- ・加島駅前と北部地域の市立豊中病院を結ぶ路線も運行。

【運行状況】

- ・豊中（阪急豊中駅）方面と日出町、大阪市や阪急園田から梅田方面や江坂駅方面を結ぶ阪北線は計83便/日、南部地域と豊中、千里中央を結ぶ阪北線は計26便/日、加島駅前と北部地域の市立豊中病院を結ぶ市立豊中病院線は14便/日を運行。

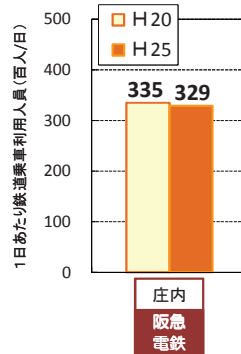
2) 施設立地の状況



【施設立地状況】

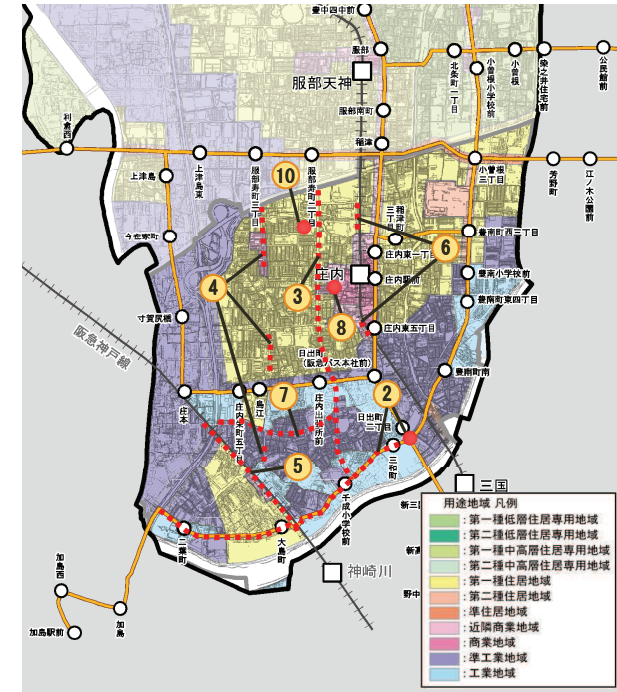
- ・地域内には、ショッピングセンターが1施設、スーパーマーケットが7施設立地。医療施設（病院）が5施設立地。

■ 各鉄道駅の乗降人員



出典：大阪府統計年鑑

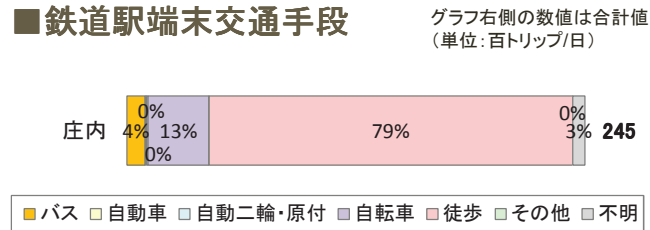
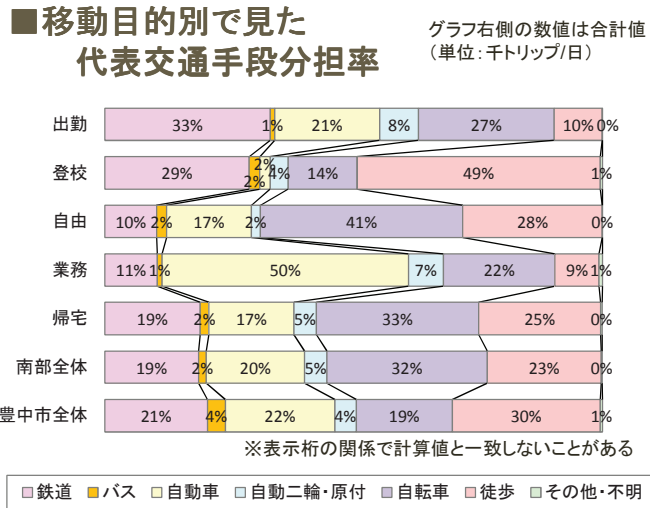
3) まちづくりの状況



- ・神崎川沿川や三国塚口線の周辺などには工場が立地し、工場地や住工混在地を形成。
- ・庄内駅周辺は本市の中心核として、商業・業務地を形成。野田地区では多様な住宅の建設が進行し、大阪音楽大学、文化ホール、体育館など文化施設が立地。

7. 南部地域

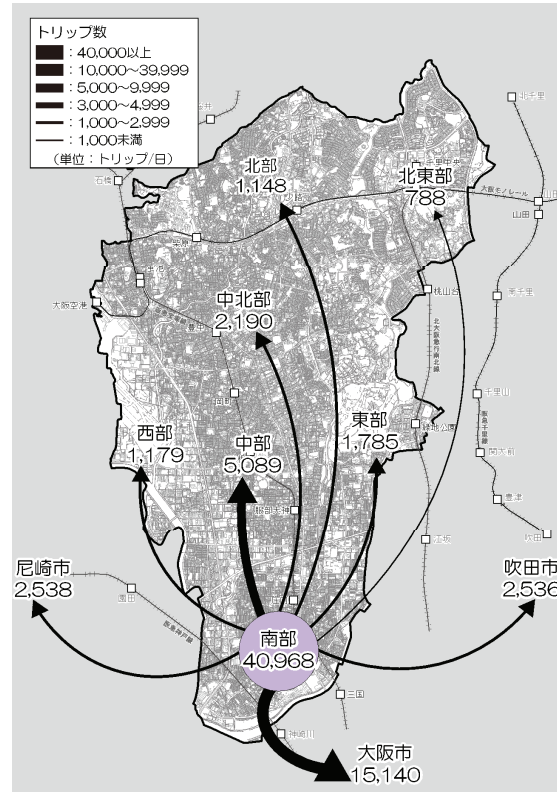
4) 地域内の移動状況



- 代表交通手段は、市平均に比べ、自転車の利用の割合が高く、自動車や徒歩の利用の割合が低い。
- 代表交通手段分担率を目的別に見ると、出勤目的での鉄道・自転車利用、登校目的での徒歩、自由目的での自転車利用、業務目的での自動車利用割合が市平均に比べ高い。
- 鉄道駅端末交通手段は、徒歩が占める割合が、約8割を占める。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

5) 地域間の移動状況



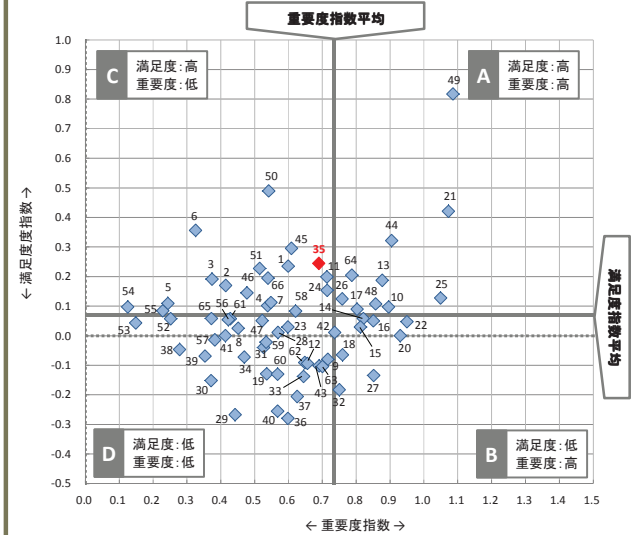
【地域間流動状況】

- 南部地域から他地域への移動状況を見ると、市外の大阪市が最も多く、次いで中部地域、尼崎市、吹田市、中北部地域の順となっている。

出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

6) 公共交通へのニーズ

■ 公共交通に対する満足度と重要度



出典: 平成25年度豊中市市民意識調査報告書
(平成26年4月 豊中市)

【公共交通に対する満足度と重要度の状況】

- 満足度は、市平均に比べ高く、66施策中7番目である。
- 重要度は、66項目中25番目である。

公共交通のあり方検討

報告書

平成28年（2016年）12月

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

T E L : 06-6858-2340

F A X : 06-6854-0492

E-m a i l : koutsuukikaku@city.toyonaka.osaka.jp