

■豊中市地域公共交通協議会 名簿

資料1

種別		所属		役職	氏名	
会長	学識 経験者	富山大学 都市デザイン学部	都市・交通デザイン学科	准教授	いのい ひろと 猪井 博登	
委員	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 交通プロジェクト推進部	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	ごとう たかゆき 後藤 孝行
				総務企画部門	首席運輸 企画専門官	いなざわ ひさよし 稻沢 文啓
		大阪府	都市整備部 交通道路室	都市交通課	課長補佐	うえさわ 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	よしみ あきひこ 吉見 明彦
豊中南警察署			交通課	課長	きしもと けいた 岸本 景太	
市		豊中市	都市基盤部	部長	うえきた たかゆき 上北 隆之	

1. 公共交通ネットワークの充実

1.1 東西軸の強化

(1) 目的

- 本市の公共交通ネットワークは、南北方向に阪急宝塚線、阪急神戸線及び北大阪急行、市域北側の東西方向には大阪モノレールがあり、また豊中駅、千里中央駅、桃山台駅の各駅間を結ぶバス網が整備されていますが、市域南側においては、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見られます。
- そこで、市域南側において東西方向に新規バス路線を運行することで、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ります。

① 各地域の連携を強化

- 鉄道駅を中心とする拠点を結び、東部地域、中部地域及び西部地域の連携を強化します。

② 交通不便地の改善

- 西部地域や緑地公園周辺のバス路線が脆弱な地域にバスを運行し、交通不便地の改善を図る。

③ 都市間連携の強化

- 隣接市の中心部と豊中市内を直接結ぶことで、新たな流動を創造し、都市間の連携強化を図る。

④ 文化・スポーツ軸の形成

- 服部緑地、曾根及び原田にかけては、服部緑地、文化芸術センター、豊島公園、スカイランド HARADA 等の施設が分布しており、文化・スポーツ軸の形成が期待される。

(2) 東西軸路線運行の考え方

- ① 東部地域、中部地域及び西部地域の中心地を結ぶ
- ② 北大阪急行線、阪急宝塚線及び JR 宝塚線（JR 福知山線）の異なる鉄道路線の駅を結ぶ
- ③ 西部地域及び服部緑地公園周辺の交通不便地を通る
- ④ 服部緑地、文化芸術センター、豊島公園、クリーンランドを結ぶ
- ⑤ 利用は通勤・通学目的及び買い物・通院等の自由目的等の多様な移動ニーズを対象とする
- ⑥ 新設を必要としない既存道路ネットワークを活用した路線とする
- ⑦ 既存バス路線やバス停を活用した路線とする



凡例

- 北府大府市拠点
- 都市拠点
- 地域拠点
- 広域連携都市拠点
- 居住誘導ゾーン
- 都市機能誘導ゾーン
- 商業誘導ゾーン
- 豊中中心軸
- 広域連携軸 (自動車専用道路)
- 立地連携軸 (主要幹線道路)
- 都市連携軸 (都市幹線道路)
- 公共交通軸 (鉄道)
- 地域連携軸
- 水とみどりの軸
- 公園・緑地

北府大府市拠点	商業・業務機能や高次都市機能が集積する北府大府の中心的な拠点
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、服部駅は文化・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
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
商業誘導ゾーン	広域交通に恵まれた立地特性を活かし、流通業施設などの事業所の集積を図るゾーン
豊中中心軸	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
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	鉄道で構成される公共交通軸とバス路線で構成される広域連携軸のネットワーク
地域連携軸	水とみどりの軸
公園・緑地	公園・緑地や河川などで形成されるうるおいを醸出する軸

図 1.1 都市計画マスタープランにおける都市構造図

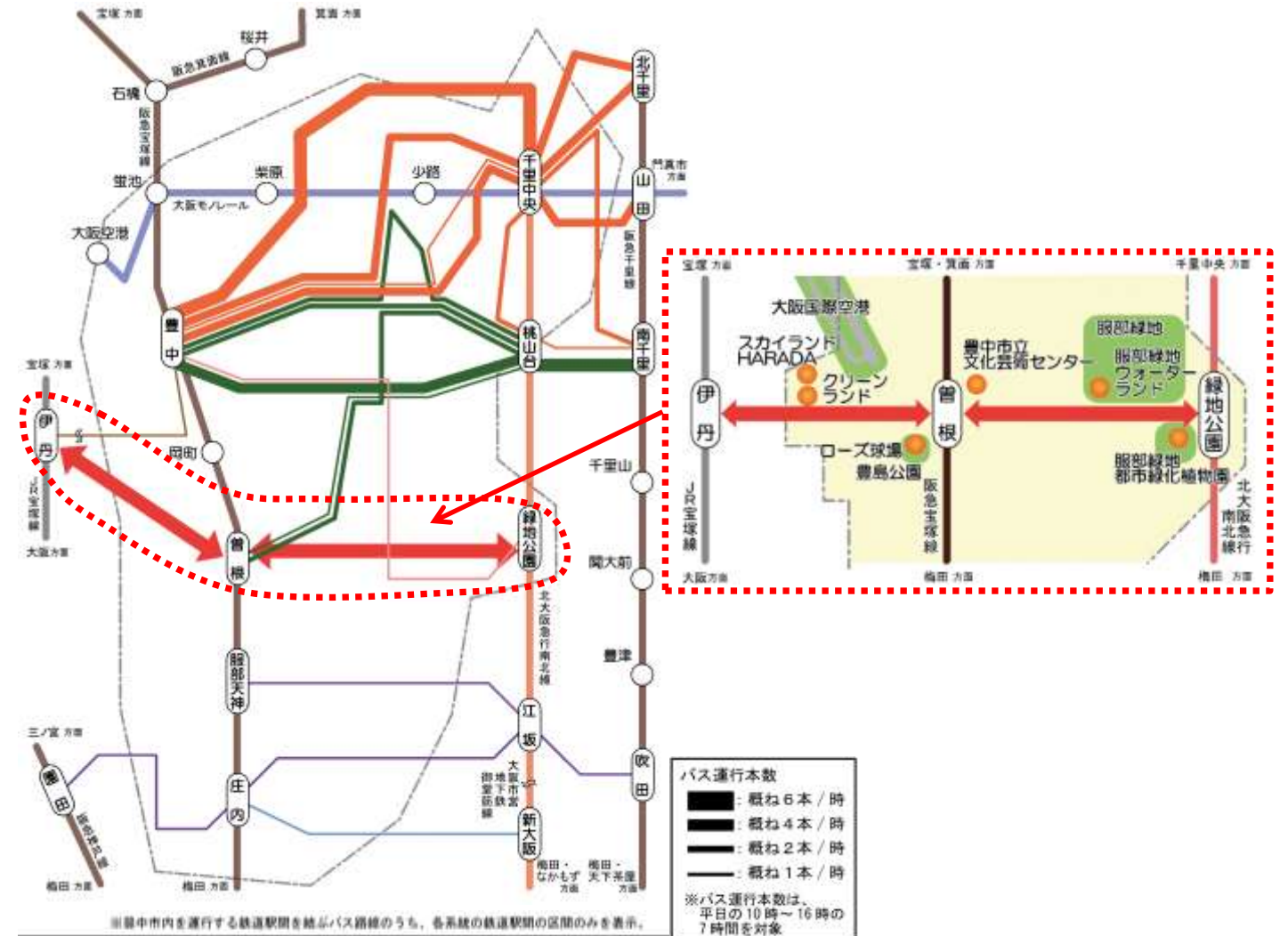


図 1.2 東西軸路線の運行ルートイメージ

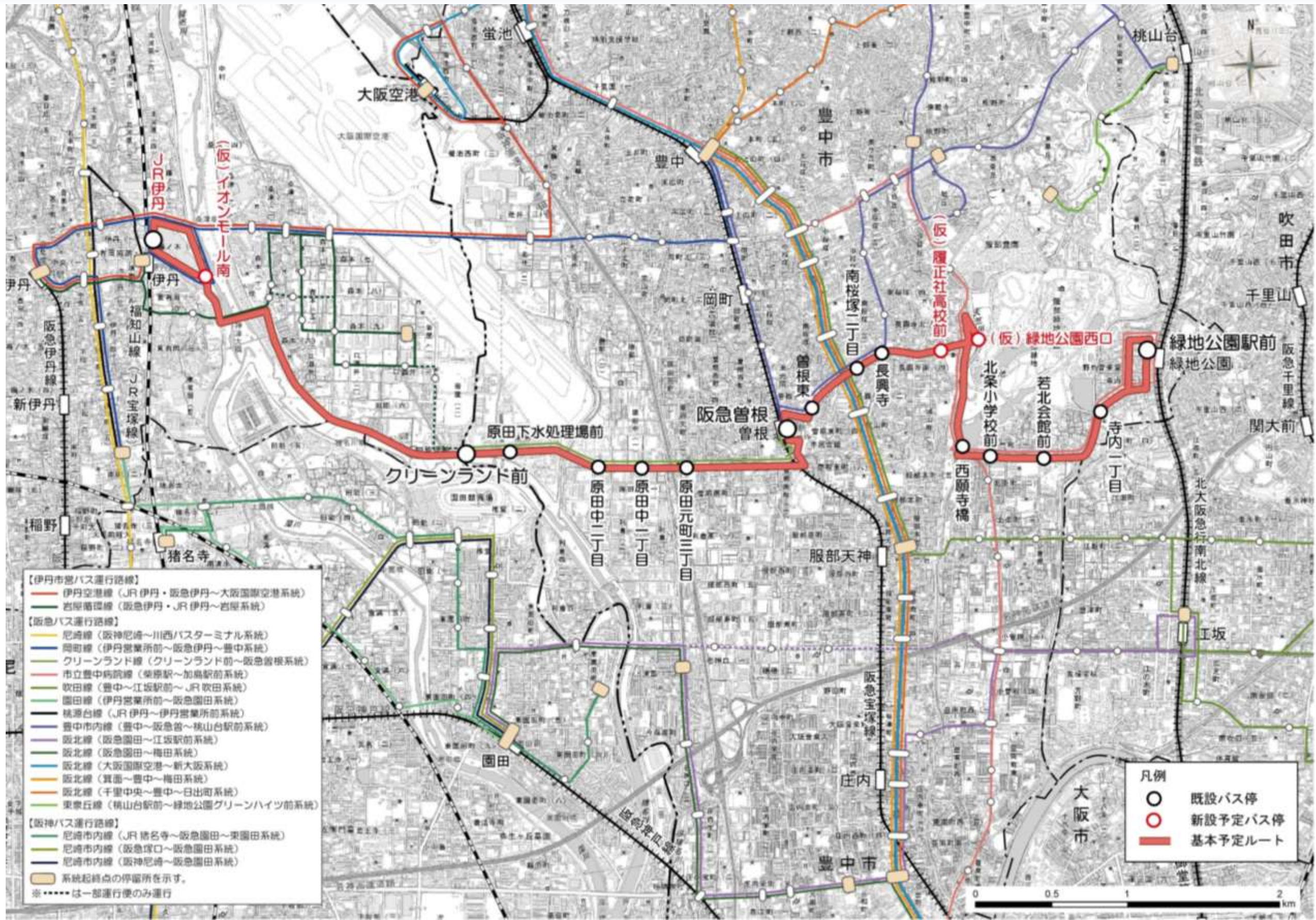


図 1.3 東西軸路線の運行ルート (案) [緑地公園駅前～阪急曽根～クリーンランド前～JR伊丹]

(3) 導入すべき交通システム

- 東西軸路線の整備にあたって、導入が想定される主な交通システムの整理及び評価を行います。

表 1.1 東西軸路線の整備における交通システムの比較

	LRT	BRT	路線バス	コミュニティバス
イメージ				
概要	Light Rail Transitの略。従来の路面電車から走行空間、車両等を向上させたもので、高い速達性、定時性、輸送力等を持った、人や環境に優しい都市公共交通システム	通常の路線バスよりも高速に運行し、都市の幹線の交通を担うバスシステム。連節バス、専用走行路、専用レーン、優先レーン、PTPS(公共車両優先システム)等を組み合わせ、定時性、速達性を確保。BRTとはBus Rapid Transit(バス高速輸送システム)の略	民間バス事業者が運営し、定時定路線で運行。本市では、主に鉄道駅等の拠点を結ぶ路線を運行。	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス
適用イメージ	従来の路面電車と同じ道路上の路面走行が可能のため、高架構造物の築造が物理的に困難な都心部等において既存の道路空間を活用した導入が可能	専用走行空間を有し、一般自動車と共存して運行する。通常の路線バスよりも高速に運行し、都市あるいは都市圏内の幹線で導入地形的にLRTが導入できない地域に有効	人口密度が高く、需要が見込まれる地区で有効、効率的な運行が可能	路線バスが運行されていない交通空白地や採算性の問題で路線バスが運行できなくなった地域で導入
評価	道路上に軌道敷設する場合、単線3m、複線6m以上の軌道敷の幅員(必要な最低幅員)が必要であり、市内での導入空間は限定される(国道176号、新千歳3号線等)。当該地域では、導入空間が確保された道路が無い。 ×	連節バス導入は、走行空間や車両の転回空間等が必要となる。また、速達性・定時性の確保に向けた専用レーン、優先レーン、PTPSの導入も求められる。当該地域では、速達性・定時性の確保への対応が可能な道路がなく、導入は困難な状況にある。 ×	鉄道駅の拠点間を結ぶ幹線軸を運行するため、買い物や通院等の自由目的をはじめ通勤・通学目的の需要への対応が想定される路線があるため、路線バスによる対応が望まれる。 ○	コミュニティバスは、路線バスを補完する交通システムとしての位置付けが望まれるため、東西軸路線の導入目的と異なる △



東西軸路線の整備にあたって導入すべき交通システムとして『路線バス』を対象とする。

(4) 運行概要(案)

1) 運行日(案)

- 東西軸路線は、多様な移動目的で利用できる公共交通として、平日・休日ともに運行します。

- 東西軸路線の運行日(案)
 - ・ 運行日は、「平日・休日」ともに運行

2) 運行時間帯(案)及び運行便数(案)

- 運行時間帯は、現在のクリーンランド線におけるダイヤ状況を踏まえ、平日、土日祝日の2区分とし、平日が7時台から20時台、土日祝日が7時台から20時台とします。
- 運行間隔は、平日の通勤・通学時間帯となる7時台と8時台及び通勤・通学目的や自由目的の外出からの帰宅時間帯となる16時台から18時台は2~3便/時、他の時間帯及び土日祝日は、1便/時とします。

● 東西軸路線の運行時間帯(案)

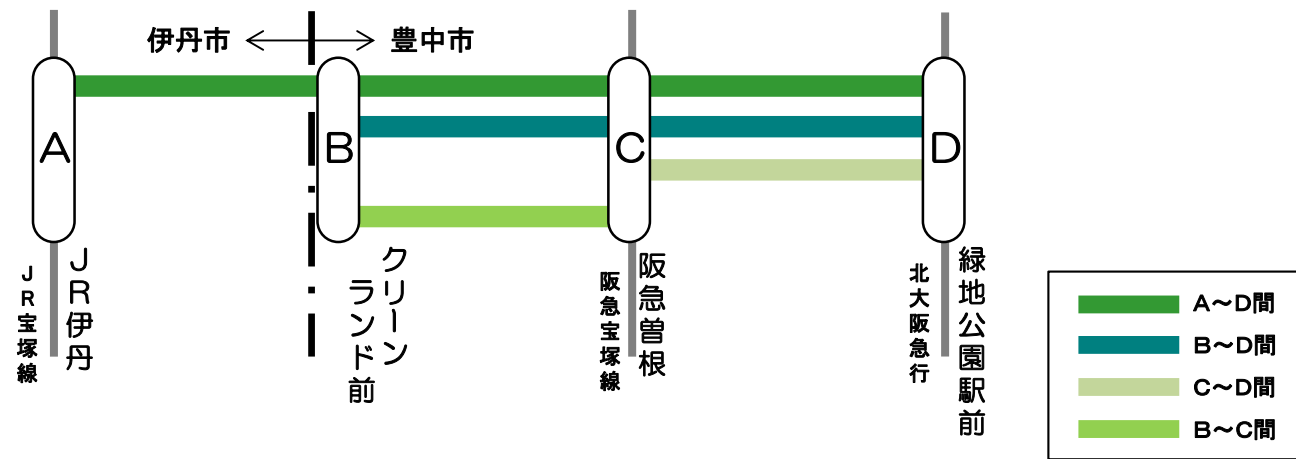
	運行時間帯(案)
平日	7時台から20時台
土日祝日	7時台から20時台

● 東西軸路線の運行本数(案)

	運行時間帯(案)
平日	7~8時台 : 2~3便/時
	9~15時台 : 1便/時
	16~18時台 : 2便/時
	19~20時台 : 1便/時
	合計 : 20便/日(20往復/日)
土日祝日	7~20時台 : 概ね1本/時
	合計 : 12便/日(12往復/日)

3) 運行系統 (案)

- 運行距離が長い路線であり効率的な運行を図るために、複数の運行系統を組合わせた形態を検討します。



4) 料金

- 運賃は、当該地域を運行している既存バス路線の運賃を考慮し、距離制による料金体系を基本とします。

- 東西軸路線の料金 (案)
 - ・ 運賃は、「距離制による料金体系」を基本とする

(5) 運営方法 (案)

1) 事業主体と運行主体

- 東西軸路線における運営主体と運行主体は、本市の地域連携網を構築するバス路線であり、安全で効率的な運行も求められるため、一般乗合旅客自動車運送事業者が行うことを想定します。
- また、地域の状況を熟知し、既存路線バスとのネットワークや利便性を考慮し、市内の路線バスを運行する一般乗合旅客自動車運送事業者である阪急バスを想定します。

2) 持続的な運行を目指して

- 東西軸路線は、一般乗合旅客自動車運送事業者独自の運行が困難であると想定されるため、運行経費に対して、補助金交付等を行います。
- バス事業者には赤字削減努力を促すインセンティブを与える補助制度を検討します。

(6) 持続可能な運行に向けて

- 運行開始から4年間を実証実験期間として運行し、東西軸路線の利用実態を把握したうえで、本格運行の可否を判断するものとします。
- 運行にあたっては、PDCAサイクルの考え方に基づき、客観的な判断ができるよう定量的な目標による評価を行い、達成状況の要因を整理し、さらなる見直しを検討・実施します。
- 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。

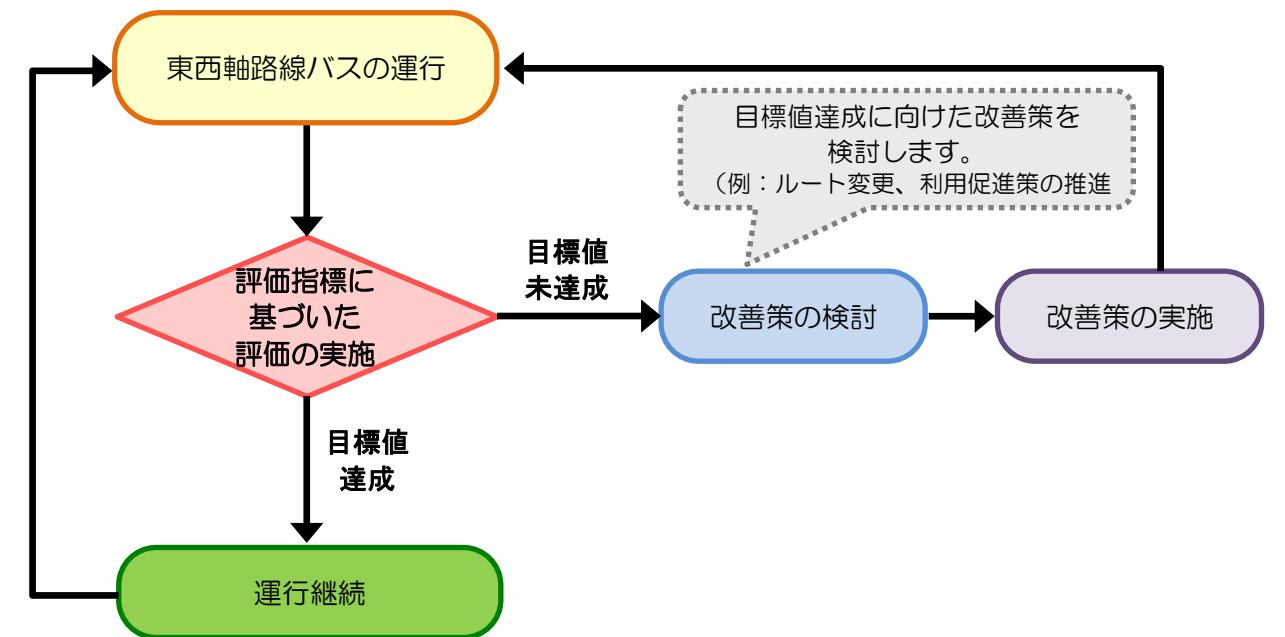


図 1.5 PDCAサイクルによる東西軸路線事業の推進・評価イメージと評価フローイメージ

1.2 交通不便地の改善

(1) 取組みの方向性

- 交通利便性が高い本市においても、一部には交通空白地や交通不便地が存在し、超高齢化社会が進展する中、その対策が求められています。また、西部地域の交通不便地からは公共交通による移動手段の確保に向けた要望もあります。
- 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無く、持続可能で適正な規模の公共交通システムが必要です。

■新たな公共交通システム導入の考え方

①交通不便地における移動手段の確保

西部地域などに存在する交通不便地に居住する市民の日常生活を支援するため、移動手段を確保する。

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する。

③民間バス路線との競合の回避

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付ける。

④適正な手段の選択

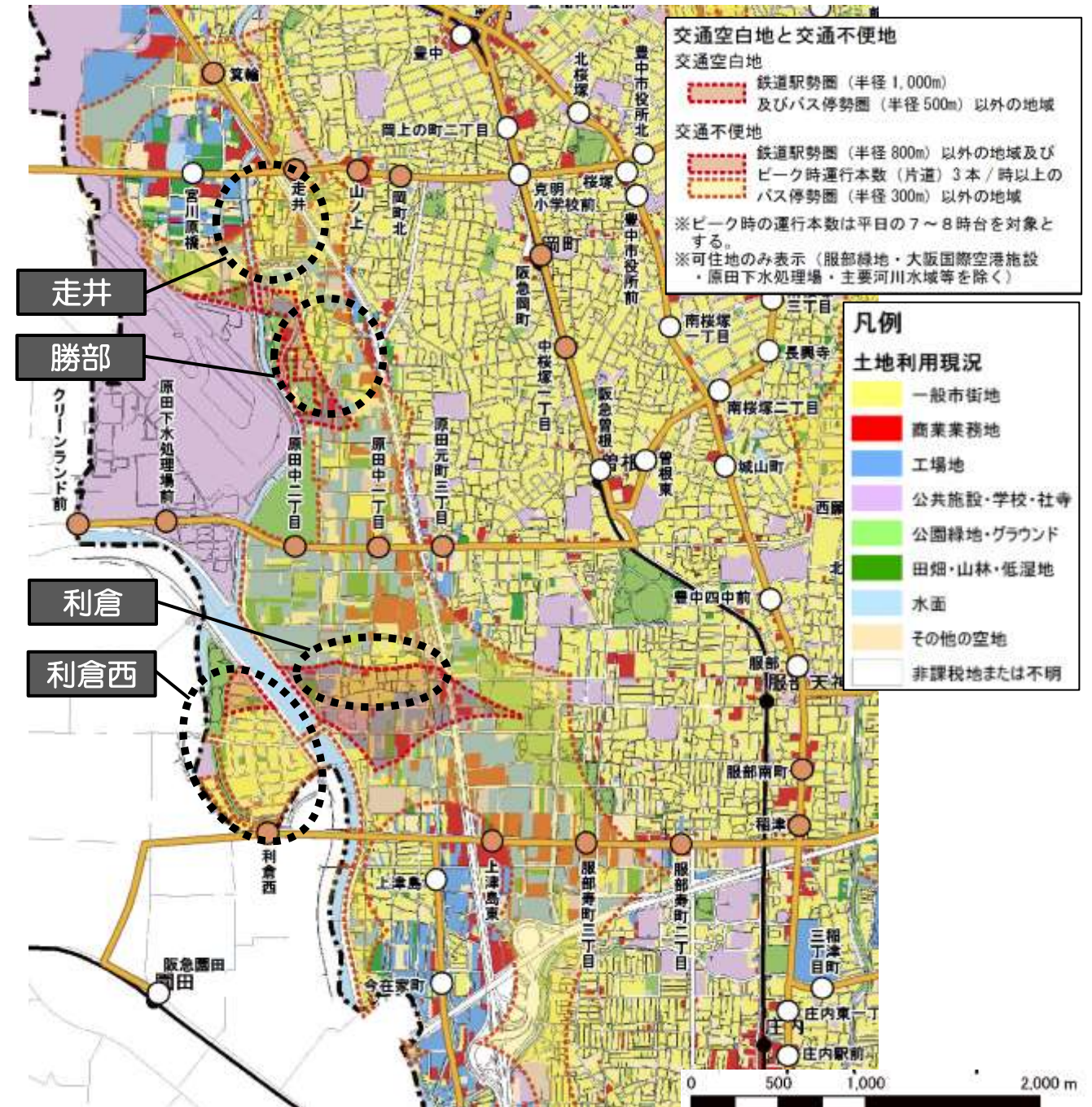
ニーズに応じた適正な規模で、持続可能な公共交通とするため、路線バスの運行形態を基本に、車両の大きさや運行方法を選択する。

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る。

(2) 西部地域の状況

- 交通空白地や交通不便地が存在する西部地域は、空港周辺という立地特性から、空港関連施設や運輸業、製造業などの事業所が集積する中、旧集落が点在しています。また、利倉西は土地区画整理事業によるまちづくりが行われ、地区内には住宅地が多く見られます。
- 交通不便地内の主な住宅地は、走井、勝部、利倉、利倉西があります。



出典：土地利用現況図（平成28年）




図 1.6 土地利用現況図

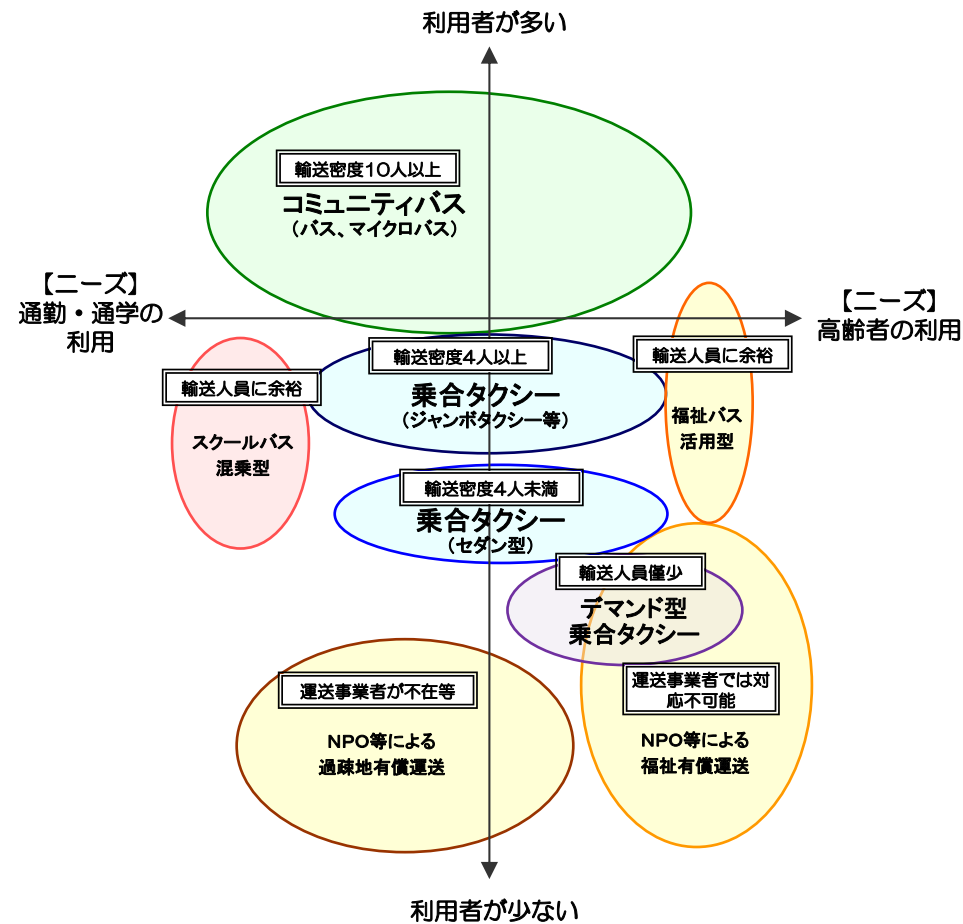
(3) 新たな交通システムの検討

- 一般に一度に輸送する人数が概ね 10 名以上となる場合は、バスによる対応が基本となっており、大型バスからマイクロバスまで様々な大きさや形状があります。一度に輸送する人数が 5~9 人、もしくはそれ以下の場合は、ジャンボタクシーまたはセダン型タクシーによる対応となることが多くなっています。
- また、その運用方法もコミュニティバスやデマンド型乗合タクシーなどがあり、輸送規模やニーズに応じて適正な交通モードを選択する必要があります。

- 導入を検討する新たな交通システムについて導入が想定される路線バス、コミュニティバス、乗合タクシーについて、下表に整理します。

表 1.2 各交通モードの整理

	路線バス	コミュニティバス	乗合タクシー
イメージ			
概要	バス事業者が運営し、定時定路線で運行。本市では、主に鉄道駅等の拠点を結ぶ路線を運行。	地域住民の利便性向上等のため一定地域内を運行するバスで、車両使用、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。	乗合バスとタクシーの中間的な役割を果たすものであり、車両定員11人未満の車両(ワンボックスカーやセダン型車両)を利用。また、地域の需要に応じて、定時定路線型でなく予約等に基づいて運行を行うデマンド交通(DRT: Demand Responsive Transport)の導入もある。
適用イメージ	人口密度が高く、需要が見込まれる地区で有効、効率的な運行が可能。	路線バスが運行されていない交通空白地や採算性の問題で路線バスが運行できなくなった地域で導入。	バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置やドア・ツー・ドアの運行が可能。



出典：地域公共交通確保・維持・改善に向けた取組マニュアル（平成 24 年 3 月 国土交通省）

図 1.7 利用形態による運行イメージ

- 導入する交通システムについて、左図と上表を参考に交通モードを選択します。
- 地域は交通空白地を含む交通不便地が広く分布する西部地域を対象とし、本格導入に至らなかったコミュニティバス（エコラボ bus）運行時の需要を踏まえ、利用者は僅少と想定し、利用目的は高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定するものとします。

【デマンド型交通とは】

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。

出典：デマンド交通の手引き（国土交通省 中部運輸局 平成 25 年 3 月）、なるほど！！公共交通の勘どころ 平成 27 年度版（国土交通省 九州運輸局 平成 28 年 3 月）

導入地域：西部地域

利用者：僅少と想定

利用目的：高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定

交通モードは『乗合タクシー（車両はセダン型）』

⇒ 1 台の乗車定員を超える予約がある場合は増車により対応し、需要に応じて将来的にはワゴン車やバスへの変更も視野に入れる

コミュニティバス（エコラボ bus）の運行当初の目標値と実績

【運行開始前の利用者見込み】

1 日あたり利用者数：454 人/便

【実績】

- ・平成 22 年度：76 人/日 (1.74 人/便)
- ・平成 23 年度：93 人/日 (2.11 人/便)
- ・平成 24 年度：105 人/日 (2.32 人/便)

※ 平成 22 年 12 月～平成 25 年 3 月に実証運行を実施

(4) 運行形態の検討

- 道路運送法4条の規定に基づく「一般乗合旅客自動車運送事業」で運行可能な形態である「路線定期運行」にあたる定時定路線と「区域運行・フルデマンド」にあたるデマンド交通があり、各運行形態の概要とメリット・デメリットを以下に整理します。

表 3 路線定期型交通とデマンド型交通の一般的な特徴

定時定路線	デマンド交通
利用者の有無にかかわらず、予め定められたルートと時刻に運行し、利用者は運行ルート上に設置されたバス停で乗降する。	予約があった時のみ運行する方式で、運行方式、運行ダイヤ、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。

表 4 運行形態別のメリット・デメリット

	形態	導入に適した地域	メリット	デメリット
定時定路線	路線を定めて運行するものであり、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態。	利用者がある程度まとまっている地域での導入に適している(集落や団地などが点在している地域)。	○ 様々な交通機関をつなぎ合わせる役割を担うことができる。 ○ 予約がいらない。 ○ バス停まで行けば必ず運行している。	○ 利用者がいなくても運行するので、運行経費が必要。
デマンド交通	デマンド交通とは、定時・定路線のバス運行に対して、電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つ。	利用者が広く点在している地域で、路線バスやコミュニティバス等による運行が困難な地域の導入に適している。	○ 事前予約により、利用者がいる場合のみ運行するため、経費を抑えることが期待できる。 ○ バス車両の通れない地域へも入り込みやすく、自宅近くに停留所の設置が可能となる。	○ 利用者にとって予約が必要である。 ○ 車両が小さいことから、一度に乗車できる人数が制限される。

- 定時定路線の場合、需要がなくても運行する必要があり、需要が少ない場合は非効率となります。
- そこで、持続可能な公共交通として、長く地元の方々の移動を支え続ける必要があるため、効率的な運行をめざして定時定路線ではなく、利用者から予約があった際に運行する『デマンド交通』とします。

乗合タクシーの運行形態は、需要が少ないことが想定されるため、効率的で持続可能な公共交通の確保に向け、『デマンド交通』で運行 ⇒ 予め設定されている便数に対し、実際に運行された便数の割合が高い場合は、定時定路線への変更も検討

(5) デマンド交通の運行方式(案)

- デマンド型乗合タクシーは、路線バスと同様に公共交通網を構築するものであるため、路線バスのようにあらかじめルートやバス停を設定する『定路線型』とします。

- 運行ルートを分かりやすくすることで、利用しやすい交通モードになると考えます。
- また、デマンド型乗合タクシーが、既存のタクシーから利用者を奪うことになれば、タクシー運行の維持を妨げることになり、競争しない運行形態が望まれます。
- さらに、需要が増加することにより、定時定路線による運行へのスムーズな移行が出来ることも見据える必要があります。

デマンド型乗合タクシーの運行形態は、あらかじめルートやバス停を設定し、利用者からの予約があった場合に停留所間を運行する『定路線型』で運

(6) 運行ルート(案)

- 運行ルートは、西部地域等の交通不便地の改善を図ることを目的として「西部地域北路線」と「西部地域南路線」の2路線を設定します。

- ルートを西部地域北路線と西部地域南路線の2コースで構成
- バス停は、交通空白地や交通不便地内の住宅地に設置
- ルートは、西部地域の交通空白地や交通不便地の北側地域と岡町駅や曾根駅、南側地域と曾根駅や庄内駅を結ぶ「案1」と、西部地域の交通空白地や交通不便地の北側地域と岡町駅、南側地域と服部天神駅を結ぶ「案2」を想定

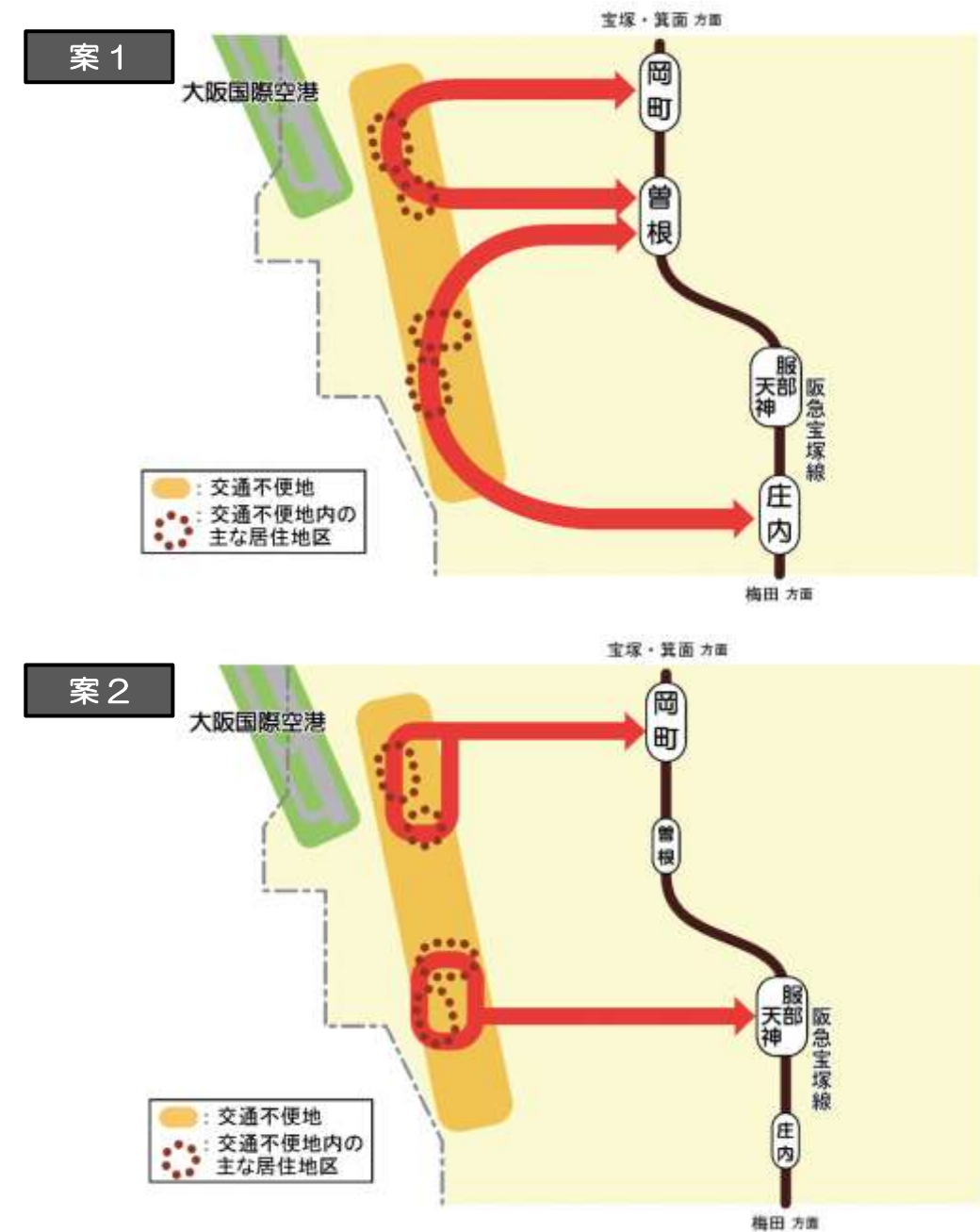


図 1.8 デマンド型乗合タクシー運行イメージ

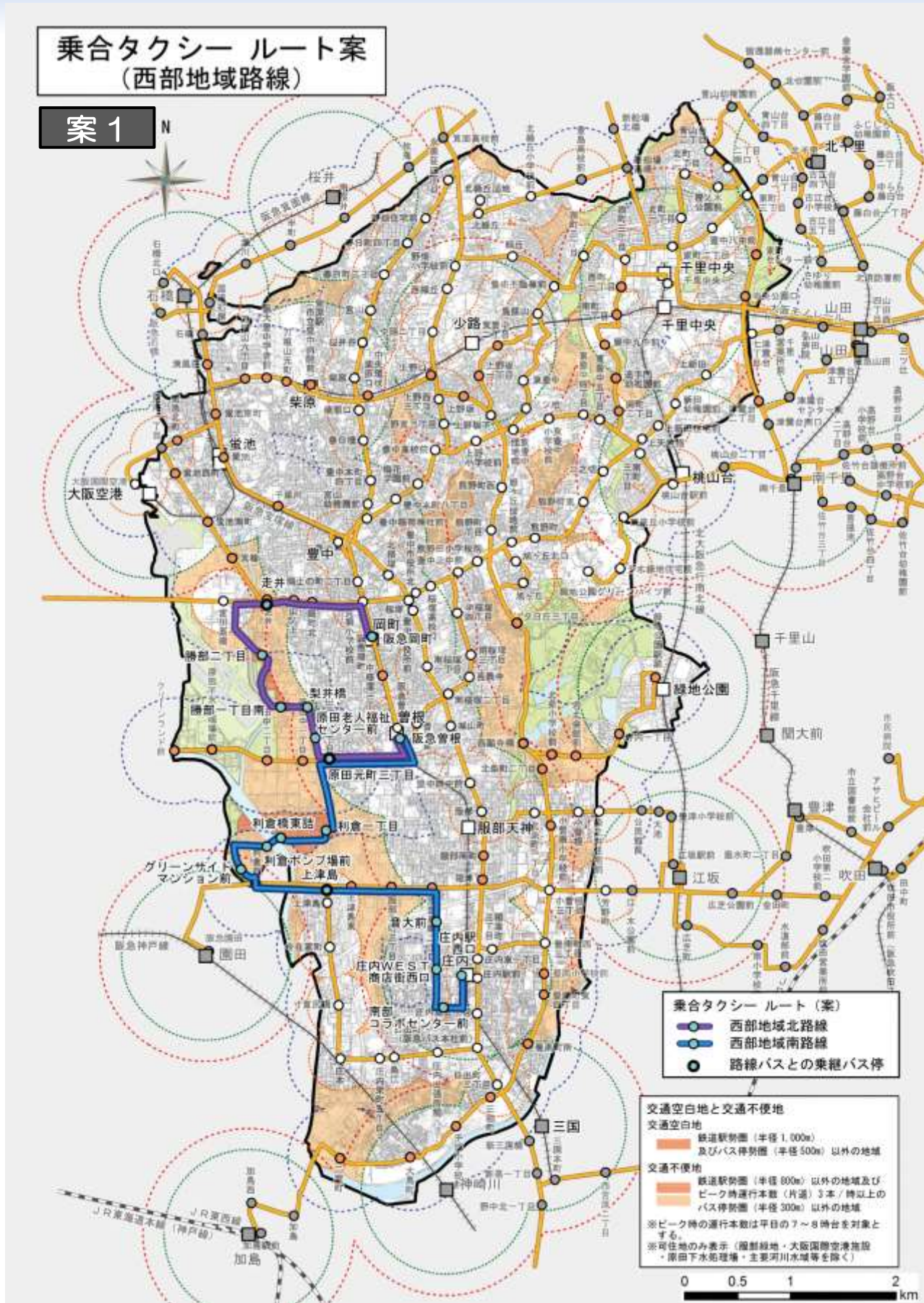


図 1.9 デマンド型乗合タクシー運行ルート (案)【案1】

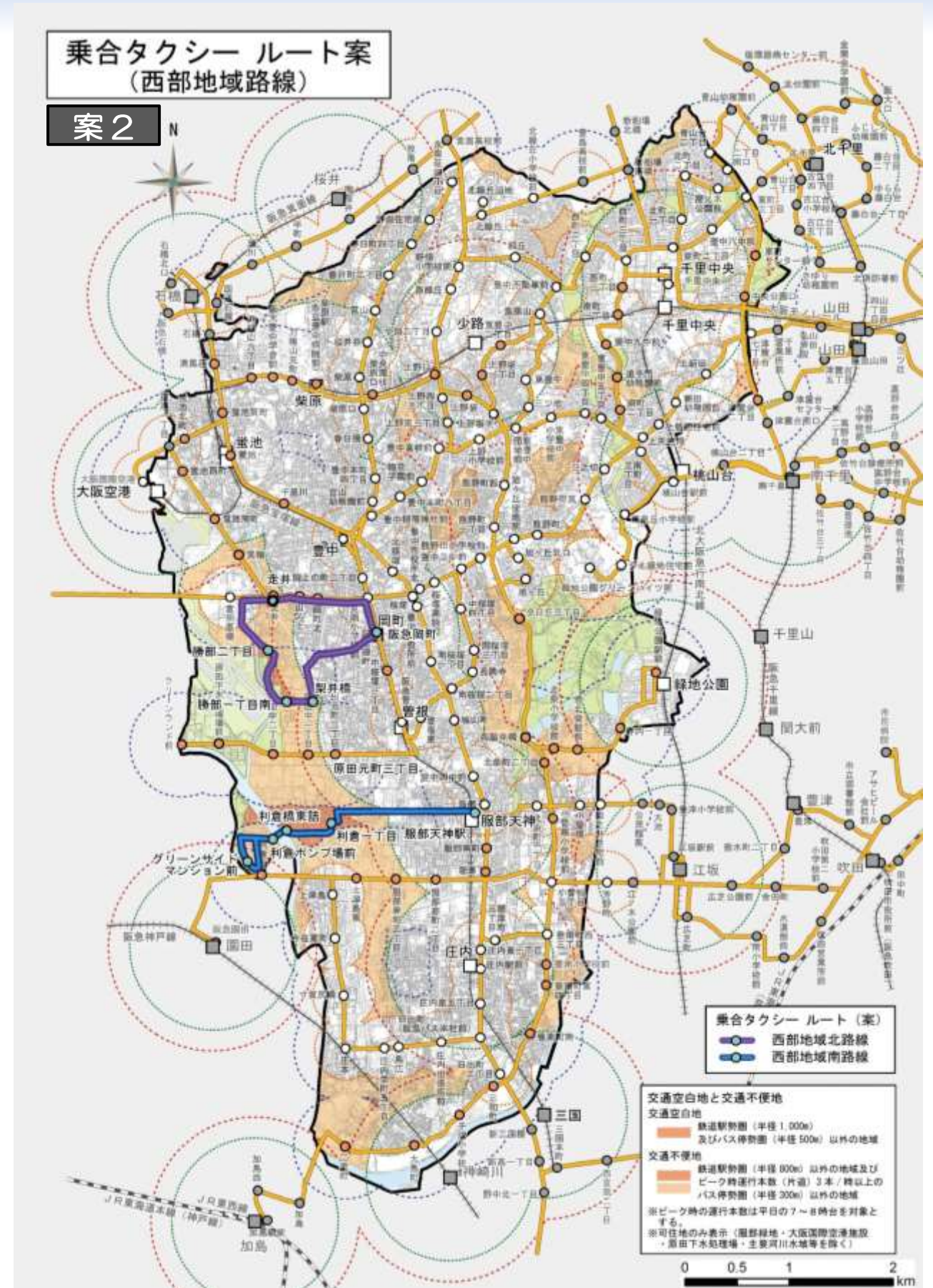


図 1.10 デマンド型乗合タクシー運行ルート (案)【案2】

(7) 運行概要

1) 運行日

- デマンド型乗合タクシーは、需要が少ない地域を運行するため、地域住民の利用ニーズの把握を行う必要があります。
- 運行日は、運行開始時には平日のみとし、需要状況を踏まえて、運行日の拡大を図るものとしてします。

2) 運行時間帯及び運行本数

- 運行時間帯の設定は、買い物や通院等の自由目的による移動を考慮し、平日の概ね9時台から16時台とします。
- また、運行間隔は、概ね1本/時とします。

● デマンド型乗合タクシーの運行時間帯（案）との運行本数（案）

運行時間帯	9時台から16時台
運行本数	9～16時台 : 概ね1本/時 合計 : 7本/日(7往復/日)

3) 運賃

- 運賃は、当該地域を運行している既存バス路線の運賃を考慮し、均一料金による料金体系とし、路線バスの初乗り料金と同程度とします。

● デマンド型乗合タクシーの料金（案）

- 運賃は、「均一料金制」を基本とし、路線バスの初乗り料金（220円）と同程度とします。

(8) 運営方法（案）

1) 事業主体

- 運営主体は、交通不便地の改善を主体的に取組み、事業の収益性に左右されることなく継続的に行う必要があることから、豊中市とします。

2) 運行主体

- 安全性確保等の観点から、道路運送法第4条で規定される一般旅客自動車運送事業者（タクシー事業者等）による運行を想定します。

(9) 導入すべき新たな交通システム

1) 導入すべき新たな交通システム

- ここまでの検討を踏まえ、導入すべき新たな交通システムを以下の通りとします。

- 交通モード：乗合タクシー（セダン型タクシー車両）
- 運行形態：予約式定時定路線型デマンド交通
- 運行日及び運行便数：平日のみ運行、7便程度/日
- 料金：路線バスの初乗り運賃（220円）と同程度

- 将来のあり方を、実際の利用者の方々と市、関係事業者とで共有し、ビジョンを定め、定期的な見直しを随時行うことで、持続可能なものとして堅持していく必要があります。

2) 新たな交通システム評価フロー（イメージ）

- 利用者、交通事業者、市の各役割を担い協働により、持続的な運行を行うためには、明確な評価指標を設け、定期的に検証を行う必要があります。
- 評価指標の目標が達成されない場合は、改善策の検討・実施を行い、目標が達成された場合でも利便性向上に向けた改善策の検討・実施を行います。
- 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。

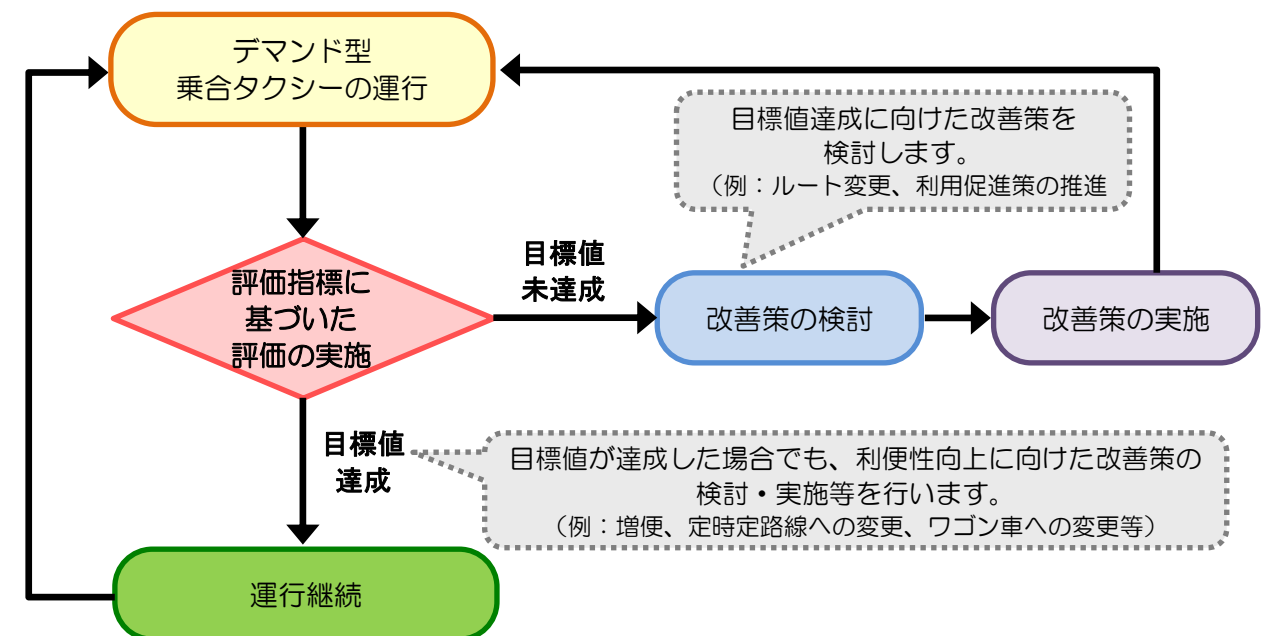


図 1.11 新たな交通システム評価フローイメージ

1.3 大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し

(1) 北大阪急行延伸事業の概要と期待される主な効果

1) 事業の概要

- ▶ 北大阪急行延伸事業は、江坂駅と千里中央駅を結ぶ北大阪急行南北線を千里中央駅から北へ約 2.5km 延伸するもので、平成 32（2020）年度の開業予定で進められています。
- ▶ （仮称）箕面船場駅は地下駅で、国道 423 号本線を跨ぐ新船場北橋と新船場南橋の間に設置されます。また、（仮称）新箕面駅は高架駅で、萱野中央特定土地区画整理事業により整備された箕面新都心（かやの中央）内に設置されます。
- ▶ （仮称）箕面船場駅や（仮称）新箕面駅の新駅周辺では、“新たなまち”の形成をめざしたまちづくりが進められています。



出典：北大阪急行株式会社 HP、パンフレット「きたきた通信」第 18 号（平成 28 年 7 月 北大阪急行線延伸推進会議）

図 1.12 北大阪急行延伸事業の概要

2) 主な効果

●大阪の南北軸の強化

- ▶ 南北に長い大阪府は、東海道・山陽新幹線、名神高速道路・新名神高速道路などの主要な「国土軸」と北大阪地域で接しています。
- ▶ 北大阪急行線延伸により、大阪の南北軸が強化されることで大阪全体の活性化につながることも、北大阪地域は関西北部から関西国際空港へのダイレクト輸送の発火点となることが期待されます。

●北大阪エリア全体の発展をめざして

◇各駅が機能分担した個性あるまちづくり

- ▶ それぞれの駅周辺が、地域性や歴史を踏まえた個性あるまちづくりを進め、機能分担していくことで、エリア全体の活性化が期待されます。

◇広域的な都市交通の再編

- ▶ 北大阪急行線の延伸を契機に、新名神高速道路やエキスポランド跡地にできるエンターテインメント施設からの交通需要や、千里中央周辺の交通集中への対応が図られます。



出典：北大阪急行株式会社 HP、パンフレット「きたきた通信」第 18 号（平成 28 年 7 月 北大阪急行線延伸推進会議）

図 1.13 各駅が機能分担した個性あるまちづくりと広域的な都市交通の再編

(2) 公共交通網の見直し

- ▶ 北大阪急行延伸線開業に合わせ、主に千里中央駅を起終点とした箕面市域方面への路線バスネットワークの再編が予定されており、豊中市の北側を運行する一部路線も対象となります。

1.4 交通結節点の改善

(1) 交通結節点とは

- 交通結節点は、人や物の輸送において、複数の同種又は異種の交通手段の接続が行われる場所です。
- 交通結節点の具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場、自由通路、階段及び歩道などが挙げられます。

■ 豊中駅



■ 千里中央駅



(2) 交通結節点が担う機能と役割

- 交通結節点の機能は、最も基本となる「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、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。

表 1.5 交通結節点の機能と役割

交通結節点の機能	機能の分類	各機能が果たす役割	代表的な施設
乗換え機能	交通結節機能	交通手段相互の乗り換え及び歩行が効率的かつスムーズに行えることが求められる最も基本的となる重要な機能	道路、乗降施設、駐車場、バス乗降場、自動車乗降場、乗り換え案内表示、運行情報提供施設、乗り換え待ちスペース、等
拠点形成機能	市街地拠点機能	都市(地区)の骨格を形成するとともに、都市(地区)活動の中心の場として周辺の各種都市機能を支援する機能	駅ビル等(都市内の立地により一定の役割を果たすが、デッキ・地下空間の利用での強化も可)
	交流機能	日常生活の中で人々が憩い、集い、語らう場としての役割を担う機能	滞留スペース、プラザ等(都市特性や駅特性に応じ導入を検討)
ランドマークとしての機能	景観機能	都市の顔としてふさわしい美しさとシンボル性を備えるために歴史や風土など、その都市を特徴づける機能	シンボル施設、緑等(基本的な導入施設)
	サービス機能	人々が集まる空間であるため、人々に対して各種情報、公共的なサービスの提供をする機能	トイレ、案内板、情報機能等(基本的な導入施設)
	防災機能	他の公園や街路などとともに都市内の公共的なオープンスペースとなり地震等の際の一時的避難場所、緊急活動の拠点としての機能	空間そのものが、防災活動拠点の場となる

※ 一般化時間による交通結節点の利便性評価手法(国土交通省国土技術政策総合研究所資料第297号 平成18年2月)をもとに作成

(3) 交通結節点の整備状況

- 市内鉄道駅における交通結節点の整備状況をみると、服部天神駅、庄内駅、緑地公園駅の3駅では駅前広場が未整備となっています。
- また、駅前広場が整備されてる場合でも、タクシーのりばが未整備の交通結節点が見受けられます。

表 1.6 市内鉄道駅における交通結節点の状況

路線・駅名	H27 乗降人員 (人/日)	施設				備考
		駅前 広場	バス のりば	タクシー のりば	駐輪場	
阪急電鉄 大阪モノレール	41,810 24,517	○	○	○	○	
阪急電鉄	豊中	○	○	○	○	
	岡町	○	○	○	○	
	曾根	○	○	○	○	
	服部天神	×	△※	○	○	※駅東側の国道176号に服部バス停あり
	庄内	×	△※	×	○	※駅東側の国道176号に庄内駅前バス停あり
北大阪急行 大阪モノレール	90,866 38,553	○	○	○	○	
北大阪急行	桃山台※	○※	○※	○※	○	※吹田市域に立地、駐輪場は豊中市及び吹田域内ともにあり
	緑地公園	×	△※	×	○	※駅西側の市道寺内14号線に緑地公園駅前バス停あり
大阪モノレール	少路	○	×※	×	○	※バス路線なし
	柴原	○	○	×	○	
	大阪空港	○	○	○	○	

(4) 交通結節点の改善に向けて

- 北大阪急行延伸を契機に大きく変貌する千里中央地区の具体的な取り組み内容を示す『千里中央地区活性化基本計画』を平成28～30年度の3ヶ年で策定を予定しており、平成29年度末時点の検討内容をとりまとめた「中間とりまとめ」が公表されています。まちづくりの基本方針として、交通機能の再編があげられており、鉄道延伸に伴いバス乗降場等を集約・再配置し、ターミナル機能を強化するとしています。
- 駅前広場が未整備である服部天神駅は、市内の踏切の中で最も交通量の多い服部踏切の安全確保と駅利用者の利便性向上や服部天神駅からふれあい緑地へのアプローチ向上に向けた歩行空間の整備等のあり方についてとりまとめた「服部天神駅周辺地区整備に向けた基本プラン(平成26年度策定)」に基づいて、交通結節点としての機能強化に向けた取り組みを進めます。

○千里中央地区活性化基本計画 中間とりまとめ

千里中央地区においては、担うべき役割や機能など、今後のまちづくりのあり方を示した『千里中央地区活性化ビジョン』が豊中市により平成26年3月に策定され、これをもとに、官民協働の合意形成の場となる「千里中央地区活性化協議会」（地区内に土地または建物を保有する官民の関係者等が参画）が、平成28年7月に発足しています。
『千里中央地区活性化基本計画』は、北大阪急行延伸を契機に大きく変貌する千里中央地区の具体的な取り組み内容を示すもので、上記協議会が平成28～30年度の3ヶ年で策定を予定しており、この「中間とりまとめ」は、平成29年度末時点の検討内容をとりまとめたものです。

1. 千里中央地区の将来像

◆地区の将来像

北大阪をリードする“新・千里スタイル”の実践・発信拠点

- ビジネスと生活・集客が適度にミックスし、バランスの取れた、魅力ある機能が展開するコンパクトな複合拠点
- 北大阪の中心拠点として、市民の愛着に根差したシンボリックなまち
- 千里らしい、安全・安心でサステナブルな生活、働き方を実現するまち
- あらゆる人にとって便利で、居心地よく、歩いて楽しいまち

◆取り組みの方向性

- ①千里の歴史・文化を継承し、新たな価値を創造し続ける北大阪の中核的な都市拠点を形成する。
- ②千里に住む人や訪れる人、多世代にわたる多様な人々のニーズに対応した都市機能を再編・導入する。
- ③わかりやすく快適な回遊動線・公共交通の乗換動線、賑わいや憩いの広場空間等を充実・再構築する。
- ④北大阪の拠点として、ICTの活用や環境配慮、防災性向上をめざしたインフラ整備や取り組みを推進する。
- ⑤官民連携によるエリアマネジメントや市民参加により、持続的・発展的にまちを育てる。

2. まちづくりの基本方針

◆地区センター機能の拡充

- 既にある多様な都市機能を時代の変化に合わせて再編・強化する。
- 商業機能の更新により、地区全体としての商業魅力、集客力、競争力を高める。
- 目的性の高い時間消費型の施設等、地区に不足している都市機能を導入する。
- 隣接エリアの柔軟な土地利用により、機能拡充・機能連携を図る。

◆パブリックスペースのあり方

- 既存のパブリックスペースが担っている機能・役割等を維持・継承する。
- 交通基盤の再整備や施設の機能更新に合わせて充実・再構築する。
- 興行的な利用と地域による利活用の適度なバランスにより、いつも賑わう場とする。
- エリアマネジメントに基づき、柔軟で質の高い維持管理・運営をめざす。

◆目指すべき空間や街並み・都市環境のあり方

- 千里NTの顔となる賑わいやコミュニティの核となるシンボル空間を形成する。
- デッキを含む歩行者動線に沿って賑わいや潤いのある連続した街並みを形成する。
- 周辺の緑豊かな環境と連携した、緑の回遊ネットワークや憩いの場を創出する。
- 自主ルール策定・運用により、賑わいとも調和した景観を形成する。

◆交通機能の再編

- わかりやすい歩行者ネットワークの拡充とバリアフリー化により回遊性を高める。
- 鉄道延伸に伴いバス乗降場等を集約・再配置し、ターミナル機能を強化する。
- 自動車交通の整序化と駐車場の適正な配置・運用により、交通負荷を低減する。
- 自転車・バイクのアクセス動線に応じた利用しやすい駐輪場を整備する。

3. 商業施設等の機能更新と一体となった交通機能の再編構想

北大阪随一の商業集積エリア実現に向けた大街区化等の推進や広場等の整備

- 千里ニュータウン内の一大商業集積エリアとして、高い集客力や競争力確保を図るため、大街区化（道路等の上空利用や付替え、隣接する敷地の一体利用等）等を推進
- 商業集積エリアの賑わい創出機能となる広場空間の整備や環境創出となる屋上緑化等の導入
- 多様なニーズに対応した高次都市機能や生活利便機能等の導入



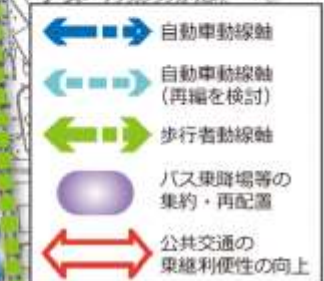
駅前広場の再編によるターミナル機能の強化

- バス乗降場等を中央改札付近に集約
- 行先方面別に東西にコンパクトに配置
- 商業施設等の機能更新と一体となった再整備（バリアフリー化、快適な待合空間等）



東町中央ゾーン～商業集積エリア～

交通施設と商業施設等の一体的な再整備を官民協働で進めるエリア



歩行者ネットワークの拡充と回遊性の向上

- 公共交通機関間（北大阪急行、大阪モノレール、路線バス等）の乗継利便性の改善
- 商業施設等の機能更新と一体となった利便性・快適性の高い、連続した歩行者空間の整備・バリアフリー化（昇降設備の整備等）
- 地区の内外を結ぶ歩行者動線の拡充



交通処理の適正化による交通負荷軽減

- バス・タクシーと一般車の動線を極力分離
- 地区全体として合理的な施設や駐車場の配置・運用の検討（路上駐車や路上荷捌きの抑制にも資する駐車場の相互利用・送迎による一時利用等）
- 商業施設等の機能更新に合わせた、官民連携による利用しやすい駐輪場の整備

※これらはイメージであり、今後、関係者間での検討・協議の上、具体化を図っていきます。

図 1.14 千里中央地区活性化基本計画中間とりまとめ

出典：「千里中央地区活性化基本計画」中間とりまとめ（平成29年度末時点 豊中市）

2. 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり

2.1 乗継利便性の向上

- 本市のバスネットワークは、豊中駅や千里中央駅を起終点とした放射状の路線網が形成され、鉄道駅間を結ぶフィーダー路線が多くを占めており、鉄道駅以外の地域間のアクセスが限定されています。
- 乗継利用時における負担を解消し、利便性及び快適性向上を図ることが必要であり、バスとバス、鉄道とバス間の乗り継ぎしやすさの確保、利用しやすい運賃体系の構築、分かりやすい情報発信等の取組みにより、公共交通の利便性向上を図ります。

(1) 乗継拠点の改善

- バス相互の乗継拠点において、乗継による負担を減らすために、乗り継ぎ場所の集約、待合空間の確保・改善、ダイヤの調整等の改善を検討します。

【事例】バス停集約等に係る実証実験の実施（広島市）

広島市では、市内中心部において、同一名称でありながら複数街区に分散しており、バス利用者にとってわかりづらくなっているバス停の集約について、バス事業者と連携しながら検討を進めています。

平成29年9月から11月にかけて、バス便数が多い相生通りにおいて、立町バス停を八丁堀あおぞら銀行前バス停に集約する実証実験を行っています。

集約に当たっては、バス停車スペースやバス利用者の待合スペースを拡大させるため、バス停の形状をストレート型に変更し、実験を行います。あわせて、実験期間中廃止する立町バス停を、時間帯別に荷捌きスペース及びタクシー待機所として開放する実験を実施しています。実験では、集約バス停付近の交通状況調査や利用者アンケートを実施し、バス停集約の実現に向けた課題や対策案を取りまとめます。

●バス停集約実証実験チラシ

(2) 乗継割引制度の導入

- 市内のバス路線は、バス間の乗り継ぎ時において、割引が実施されていないため、料金負担が大きくなります。
- バスからバスへの乗り継ぎ時における運賃抵抗を軽減するために、乗継割引運賃の導入可能性について、バス事業者と検討を進めます。
- また、乗継利用時における運賃抵抗の軽減に向けて、既存の企画乗車券「一日乗車券」等の活用についても検討します。

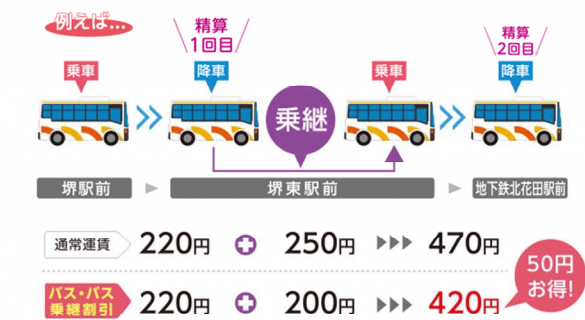
【事例】交通系 IC カードの活用による乗継割引制度の実施（南海バス等）

南海バス、南海ウイングバス金岡、南海ウイングバス南部では、交通系 IC カードでの利用時に 1 回乗り継ぐことに運賃を大人 1 人につき 50 円割引する乗継割引制度を導入しています。1 回目の清算時刻から 2 回目の清算が 2 時間以内であれば、何回でも割引されます。

●交通系 IC カード利用を対象としたバス・バス乗継割引

バス・バス乗継割引

1 回限り乗り継ぐごとに運賃を大人 1 人につき 50 円割引!! (小児は 20 円)
1 回目のご清算時刻から 2 回目のご清算が 2 時間以内であれば、何回でも割引いたします。
※ご清算時刻とは、降車または乗車の清算時刻です。



出典：南海バス株式会社HP

※昼割精算には適用いたしません。昼割精算時間帯は昼割残額を優先して運賃を引き去ります。
※泉北・河内長野リムジンバスには適用いたしません。

【バス事業者による取組み】一日乗車券の導入（阪急バス）

阪急バスでは、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。

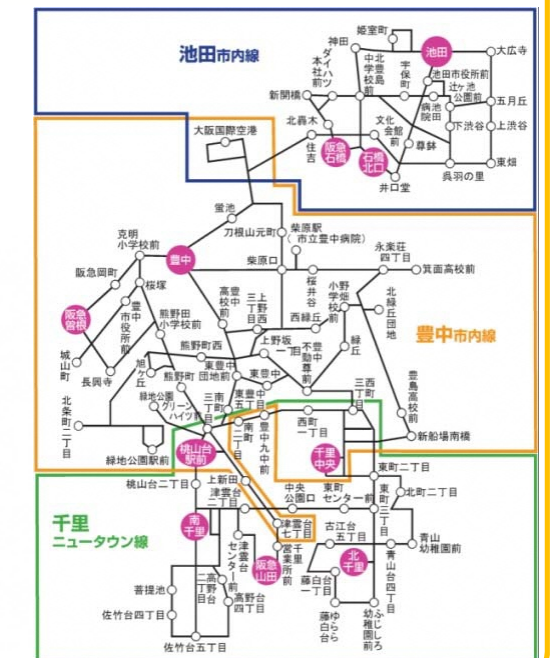
●一日乗車券

大人用 660 円
小児用 330 円



出典：阪急バス株式会社HP

●一日乗車券の適用範囲



(3) 分かりやすい乗継情報の提供

- 目的地までの乗り継ぎがスムーズに行えるよう、乗換え路線、乗継するバス停の場所、時間等のわ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、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、分かりやすいサインシステムの導入を検討します。

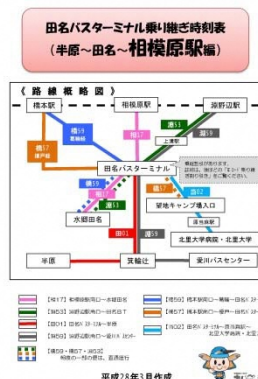
【事例】乗継拠点におけるバス乗継時刻表の作成（神奈川県愛甲郡愛川町）

平成 26 年 4 月に相模原市の「田名バスターミナル」が供用開始され、愛川町の「半原から淵野辺駅南口」間のバス路線は、原則的には田名バスターミナルでの乗り継ぎが必要となりましたが、このバスターミナルで「淵野辺駅」、「橋本駅」、「相模原駅」及び「北里大学病院」方面への路線バスに乗り継ぎができるようになりました。

このバスターミナルを上手に利用できるように、田名バスターミナルから各方面への「乗り継ぎ時刻表」を作成しています。普段、利用するバス停の時刻（情報）は各自で記入する形になっています。

●田名バスターミナル乗り継ぎ時刻表

【表面】



【裏面】

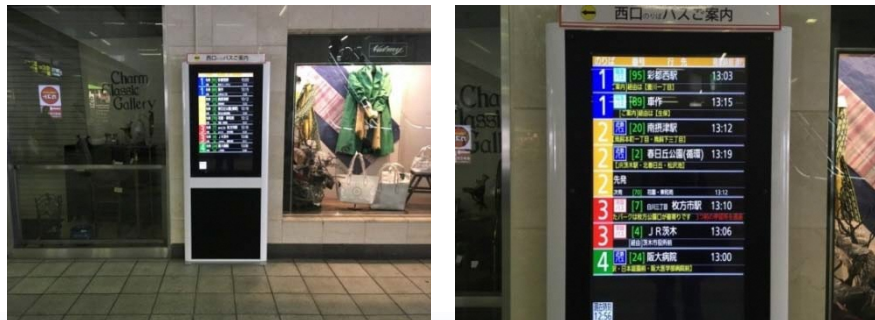
時刻表	相模原駅南口	相模原駅南口	相模原駅南口
半原 → 田名バスターミナル → 相模原駅南口	相模原駅南口 → 田名バスターミナル → 半原	相模原駅南口 → 田名バスターミナル → 半原	相模原駅南口 → 田名バスターミナル → 半原
平日	平日	平日	平日
06:30	06:30	06:30	06:30
07:00	07:00	07:00	07:00
07:30	07:30	07:30	07:30
08:00	08:00	08:00	08:00
08:30	08:30	08:30	08:30
09:00	09:00	09:00	09:00
09:30	09:30	09:30	09:30
10:00	10:00	10:00	10:00
10:30	10:30	10:30	10:30
11:00	11:00	11:00	11:00
11:30	11:30	11:30	11:30
12:00	12:00	12:00	12:00
12:30	12:30	12:30	12:30
13:00	13:00	13:00	13:00
13:30	13:30	13:30	13:30
14:00	14:00	14:00	14:00
14:30	14:30	14:30	14:30
15:00	15:00	15:00	15:00
15:30	15:30	15:30	15:30
16:00	16:00	16:00	16:00
16:30	16:30	16:30	16:30
17:00	17:00	17:00	17:00
17:30	17:30	17:30	17:30
18:00	18:00	18:00	18:00
18:30	18:30	18:30	18:30
19:00	19:00	19:00	19:00
19:30	19:30	19:30	19:30
20:00	20:00	20:00	20:00
20:30	20:30	20:30	20:30
21:00	21:00	21:00	21:00
21:30	21:30	21:30	21:30
22:00	22:00	22:00	22:00
22:30	22:30	22:30	22:30
23:00	23:00	23:00	23:00
23:30	23:30	23:30	23:30
24:00	24:00	24:00	24:00

出典：神奈川県愛甲郡愛川町 H P

【事例】運行情報モニターによる情報提供の実施（茨木市）

阪急茨木市駅では、運行情報モニターを駅改札外に設置し、複数バス事業者（近鉄バス、京阪バス、阪急バス）のバス発車時刻案内を行っています。

●阪急茨木市駅での運行情報モニターによるバス発車時刻案内



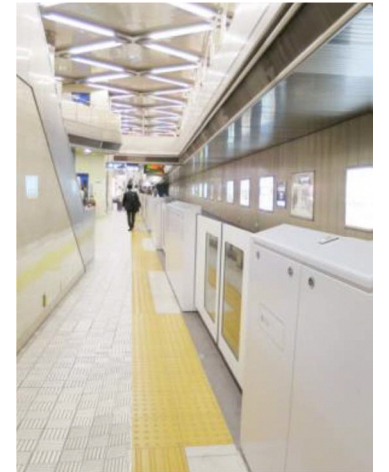
2.2 バリアフリー化の推進

- だれもが気軽に出かけられるよう、市民の移動手段を確保するために、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。
- 鉄道駅施設では、公共交通のバリアフリー化を推進するため、可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部補助を実施します。
- 路線バスでは、バス事業者が実施するノンステップバス導入にかかる費用の一部補助を実施します。
- また、千里中央駅前広場再整備に合わせ、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を行います。

【豊中市での取組み】可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部補助

鉄道駅利用者のホームからの転落を防止する目的で設置される可動式ホーム柵の導入を推進するため、鉄道事業者に対し可動式ホーム柵整備に要する経費の一部を補助しています。

●可動式ホーム柵設置イメージ（千里中央駅 1 番線ホーム）



出典：北大阪急行電鉄株式会社資料

- 平成 28 年度～平成 29 年度：北大阪急行の駅での整備
- 平成 30 年度～：大阪モノレールの駅での整備（予定）
- 中長期：阪急電鉄の駅での整備（予定）

【豊中市での取組み】ノンステップバスの導入にかかる費用の一部補助

ノンステップバスの導入を推進するため、「ノンステップバス導入計画」に基づき、バス事業者に対し経費補助をしています。

●市内のバス路線で運行しているノンステップバス



ノンステップバス導入台数（平成 29 年度時点）

実績台数：58 台（58.6%）

- ※ 路線の実走行距離が概ね半数以上の路線が対象
- ※ () はノンステップバスが占める割合を示す。

出典：豊中市資料

2.3 バス利用環境の改善

- バス路線が集積している千里中央駅や豊中駅などのバスターミナルは、目的地に行く際、どの路線で行くことが可能か、かつ最短で移動できるのか、どこのバス乗り場から乗れば良いのか、慣れていないとわかりにくく、利用しづらい状況が一部に見受けられます。また、市内には、ベンチや上屋等が設置されていない等、バス待合環境が十分ではないバス停もあります。
- そこで、ターミナル等での運行情報やバス停案内等、誰でもわ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います。

(1) バス待合環境の整備

- バス待合・乗継環境の向上を図るため、バス停にベンチ・上屋の設置を推進します。また、バス停周辺に立地する店舗等との連携により、バス運行情報の提供や店舗等で買い物・休憩等をしながらバスを待つことができる待合環境確保に向けた検討を行います。

【豊中市での取り組み】バス停ベンチ設置の推進

市民からの要望が多いバス停ベンチの設置を推進するため、バス事業者が実施するバス停のベンチ設置に要する費用の 1/2 を市が補助を行っています。なお、ベンチ設置個所は、要望を踏まえバス事業者と市が協議し決定します。

【事例】バス待合環境改善のに向けた「バスの駅」設置事業の実施（京都市交通局）

京都市交通局では、平成 25 年より、歩道が狭いことなどにより、上屋やベンチなどのバス停設備を設置することが困難なバス停や狭い歩道での利用者が多いバス停の環境改善を図るため、「バスの駅」設置事業を実施しています。「バスの駅」設置事業は、バス停に近接するバス停に近接する民間等の土地などを、所有者の好意により無償で提供してもらい上屋・ベンチなどを備えた「バスの駅」を設置する事業です。また、コンビニエンスストアのイートインスペースにモニター型バス接近表示器を設置し、屋外にもベンチを設置したコンビニ連携「バスの駅」の整備も実施しています。

出典：京都市交通局広報資料（平成 27 年 9 月 19 日公表）

●コンビニ連携「バスの駅」の整備状況（「バスの駅」サークルK西京極店）



(2) バス運行情報の提供

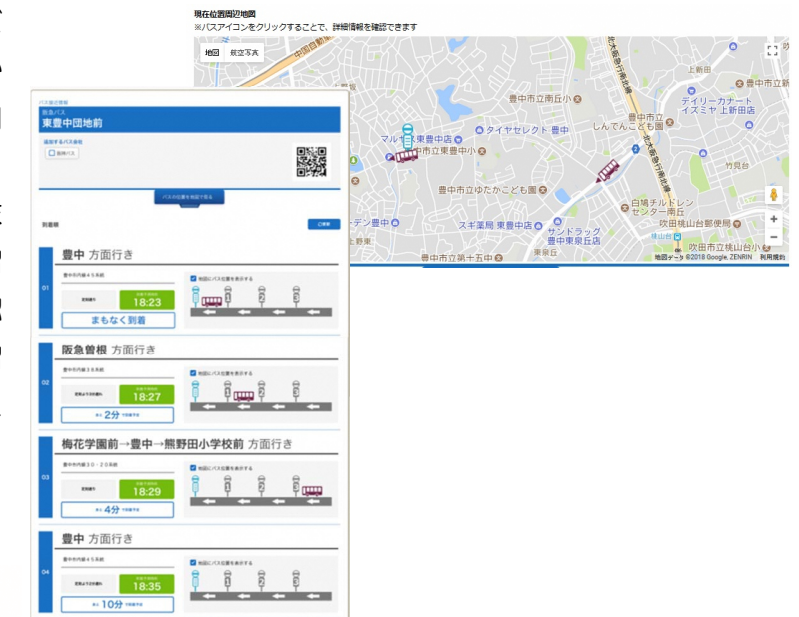
- 市民及び本市を訪れる観光やビジネス等の来訪者がわかりやすく、利用しやすい交通環境を目指すために、公共交通の乗り方・乗り継ぎに関する案内、バスロケーションシムの導入による運行情報等の充実を図ります。

【バス事業者による取り組み】バスロケーションシステムの活用による情報提供（阪急バス）

阪急バスでは、バスロケーションサービスを平成 28 年 3 月から開始し、順次サービスエリアを拡大し、平成 30 年 3 月 26 日から豊中市を含む全路線でのサービスの利用が可能になっています。

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およ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



出典：阪急バス株式会社HP

2.4 自転車利用環境の改善

- 自転車は、身近な交通手段であり、日常生活での移動手段として、通勤・通学時や買い物等で利用されており、特に南部地域での利用が多い状況にあります。また、自転車の利用には身体活動量の増加により、健康の維持・増進につながる面もあります。
- この身近な交通手段について、ターミナルまでのアクセス性・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ことを目的として、自転車利用環境の改善を行います。
- 自転車に限らず全ての道路利用者が、道路を安全に利用できる環境を実現するためには、ルール周知・安全教育、指導取締り、自転車通行空間の確保といった総合的な取り組みが必要であり、これらの取り組みによって自転車利用環境の改善を行うことは、歩行者等の安全にも寄与すると考えます。
- 本市においては、道路や交通状況に応じた安全で快適な自転車利用環境を創出するため、平成 28 年 12 月に制定された自転車活用推進法を踏まえ、国のガイドラインに基づいた自転車通行空間ネットワーク計画を策定し、その実施に取り組むとともに、各駅において自転車と公共交通とのスムーズなアクセスの確保と、安全で快適な歩行空間の確保を目的として、利便性の高い駐輪場の整備に取り組めます。

【豊中市での取り組み】自転車通行空間の整備

平成 26 年度にとりまとめた「豊中市自転車通行空間整備の考え方」に基づき、平成 27 年度から自転車通行空間の試験施工として、阪急西側北線と阪急東側線に自転車通行帯の整備、東豊中線には自転車マークを設置しています。現在、効果検証を行い、全市的なネットワーク計画の策定に取り組んでいます。

出典：豊中市資料

●自転車通行空間の整備 (阪急西側北線)



【豊中市での取り組み】駐輪場のあり方検討

本市の放置自転車対策は、昭和 61 年に「自転車等の放置の防止等に関する条例」を制定し、放置自転車の撤去を進めると共に、駐輪場の整備に取り組んでいます。駐輪場は設置してから約 30 年が経過していますが、依然として放置自転車が存在する一方で利用率の低い駐輪場もあります。また、現在では民間の駐輪場運営も一般的になるなど、社会状況が大きく変化しています。

これらのことから、駐輪場の問題点や課題を整理し、その形態・運営の見直しを平成 30 年度から実施しています。

●駐輪場の様子 (服部天神駅第 1 自転車駐輪場)



出典：豊中市資料

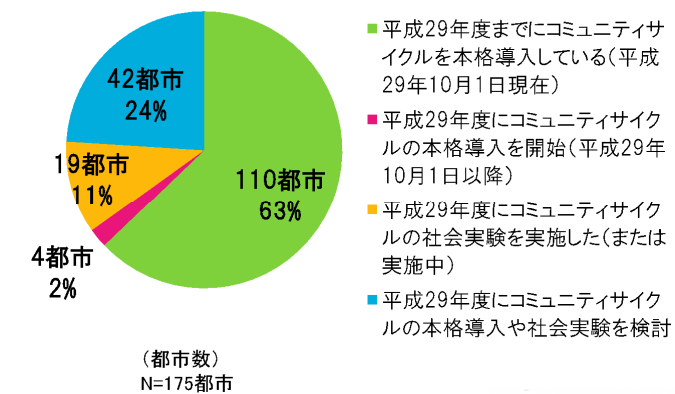
【事例】シェアサイクルの取組み

シェアサイクルは、街中に点在する専用駐輪場（サイクルポート）であれば、いつでもどこでも、自転車を借りたり返したりできるシステムです。

地球環境問題への対応や健康増進指向等から自転車利用に対するニーズが高まっており、これまでに整備が進められた自転車道を活用したコンパクトなまちづくりを支える主な交通手段としてのコミュニティサイクルの導入を進める都市が増加してきています。

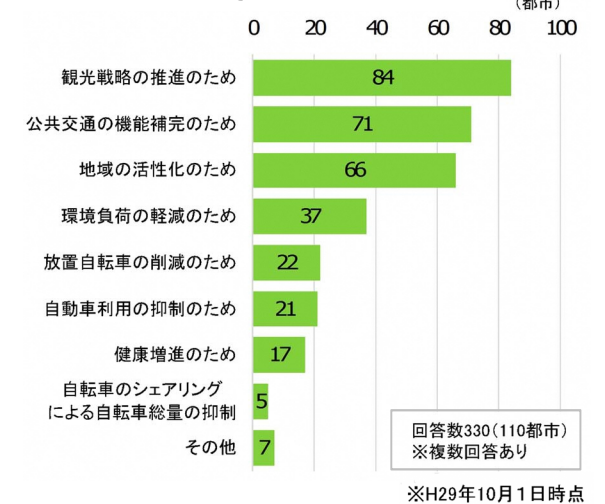
平成 29 年 10 月時点において全国 110 都市で実施しており、主な導入目的は、「観光推進」や鉄道やバスの「公共交通補完」、「地域活性化」が多くなっています。

●シェアサイクル実施状況



国土交通省の資料では「コミュニティサイクル」と表記されていますが、この資料では「シェアサイクル」とおなじものとして取り扱います。

●シェアサイクル導入目的



出典：8回全国コミュニティサイクル担当者会議資料(平成 30 年 3 月 9 日開催 国土交通省)

ユーザーのスマートフォンのアプリを活用し、貸出返却管理を行うことで、自転車の鍵管理は、ユーザーのスマートフォンと Bluetooth で自転車と接続して実施するシステムがあります。

また、サイクルポート間の移動を対象としたシステム(※返却するまで課金される料金体系)と、シェアサイクルを自宅やオフィス等において長時間無料で駐輪できる新たな事業モデル・料金体系(※一時駐輪の間は無課金で、かつ施錠した本人のみが再度解錠できるシステム)のシェアサイクルもあります。

運営体制は、これまでの行政による補助金・委託料前提の従来モデルから、行政は税金投入せずに民間資金を活用する事業モデルの確立を目指した取り組みを行っている都市もあります。

●シェアサイクルの導入(滋賀県大津市)

大津市では、平成 30 年 4 月に観光で大津を訪れた方や大津市民が、市内を巡れるよう中心市街地と三井寺、近江神宮周辺の観光エリアを中心に 66 箇所の専用ポートを配置しています。利用方法はスマートフォンで登録を行い、電子鍵を解錠・施錠します。



利用料金
 ・30分 100円
 ・1日パス 500円
 ・月額パス 2,500円
 ※一時駐輪時は課金されない

出典：滋賀県大津市HP

3. 公共交通サービスの持続的な提供

3.1 モビリティ・マネジメントの推進

- モビリティ・マネジメント（Mobility Management）とは、渋滞、環境及び個人の健康等の問題に配慮して、過度にクルマに頼る暮らしから、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、環境問題や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。
- 本市では、公共交通の利便性を高める取組みとともに、市民一人一人が過度に自動車に依存した行動を見つめなおし、無理のない範囲で自発的に変化することを促すモビリティ・マネジメントを推進します。

(1) 公共交通利用促進の啓発・教育

- 公共交通利用促進を図るために、市内の小中学校等の教育施設における公共交通に関する授業、バス乗車体験の実施、公共交通をテーマとしたシンポジウム等の開催、事業者へのエコ通勤優良事業所認証取得の呼びかけ等を積極的に推進します。

【事例】小学校におけるMM教育の実施（兵庫県川西市）

川西市は、環境や健康等のつながりに加え、国民運動であるクールチョイスや持続可能な発展のための教育（ESD）に関連した取組の一環としてMM教育（学校MM）を実施しています。地域の財産でもあるバスを使って、公共マナー・交通安全・環境問題等を知り、バスの大切さを学ぶMM教育をバス事業者の協力により実施しています。

●MM教育実施時の様子



出典：兵庫県川西市HP（土木部 交通政策課）

(2) 公共交通に関する情報提供の実施

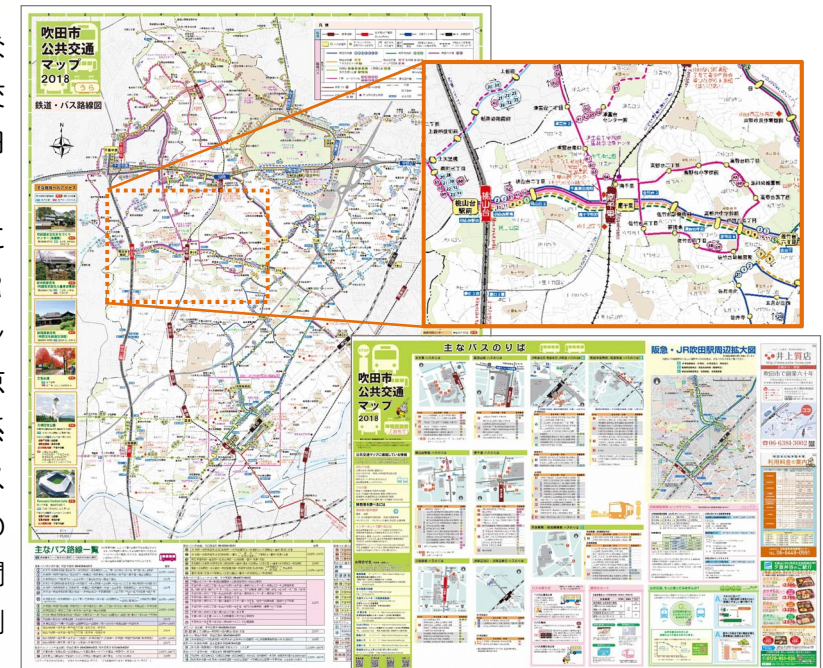
- バスを利用しない人の多くは、バスの運行ルート、運行状況（ダイヤ）、料金体系、乗継ぎの仕方などが分からないため利用しない、または分かりづらいことから利用抵抗があることを理由としていることが多いと考えられます。また、豊中市への来訪者にとっても、バスターミナル等から目的地まで、どのバスを利用して良いのか分かりづらいこともあります。
- そこで、公共交通の情報を分かりやすく伝え、利用促進につながるバスマップ及び時刻表等の作成やバスロケーションシステムの活用等による情報提供等を行います。

【事例】バスマップの作成（吹田市）

吹田市では、環境にやさしい電車やバスなどの公共交通をもっと知ってもらい、公共交通を利用してお出かけしてもらうため、吹田市公共交通マップを作成・配布しています。

市内全域を対象とした公共交通マップには、市内を運行する全ての鉄道事業者（JR西日本・阪急電鉄・北大阪急行・大阪モノレール）・バス事業者（阪急バス・近鉄バス・京阪バス）のルート図があり、バスルートは系統ごとに表示されています。また、主なバスのりば位置、便利な乗車券の紹介及びバスの乗り方等が記載されています。さらに、民間広告欄を設け、広告掲載料などを作成・印刷費用に充てています。

●吹田市公共交通マップ2018



出典：吹田市HP

(3) 転入者モビリティ・マネジメントの実施

- 市内への転入者が市役所や出張所への転入届の提出時に、公共交通関連情報の提供（公共交通の乗り方案内、公共交通マップ等の配布）を行います。
- 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」の配布に向けた検討も行います。

【事例】転入者モビリティ・マネジメントの取組み（福岡市）

福岡市では、福岡市への転入者を対象に、バス事業者が作成したバスガイドブックをはじめとした公共交通のパンフレット類を取りまとめた公共交通グッズを、区役所窓口を通じて配布し、公共交通の利用促進を図っています。

●福岡市への転入者を対象とした公共交通グッズ



出典：福岡市HP（住宅都市局 都市計画部 交通計画課）

【事例】バス事業者によるバスガイドブックの作成（西鉄バス株式会社）

西鉄バスの基本の乗り方等をまとめた取扱説明書と定期券やお得な乗車券等の商品ラインナップ等の役立つ情報が1冊になったもので、「バスの乗り方がよくわからない。」「どの乗車券や定期券がお得なの？」等の疑問や悩みもこの1冊で解決できるように作成しています。

●西鉄バスガイドブック2017（西鉄バスの取扱説明書）



出典：西日本鉄道株式会社HP

(4) ノーマイカーデーの推進

- 本市では、北摂地域における分散型ノーマイカーデーとして、毎月19日、20日の2日間に分けて実施しています。
- ナンバープレートの末尾番号が奇数の車は19日、ナンバープレートの末尾番号が偶数の車は20日にそれぞれマイカーを自粛し、電車・バス等の公共交通機関を利用する「ノーマイカーデー」を実施しており、今後、更なる取り組みの強化を図ります。

【事例】ノーマイカーデーの取組み（兵庫県豊岡市）

豊岡市では、環境都市「豊岡エコバレー」の実現に向け、地球温暖化の原因となる温室効果ガスの排出量を削減するとともに、公共交通の利用促進および日常生活における健康増進などの観点から、広く市民の皆さんに人と環境にやさしい自転車や公共交通などへ自発的に転換する契機として、「かっこいいクルマの使い方」を模索していただくことを目的として、毎月第2水曜日に「豊岡ノーマイカーデー」を実施しています。

市内を運行する全但バス（株）では、豊岡ノーマイカーデー当日に限り、市内バス路線が1日500円で乗り放題となるフリーチケットを発売している。また、豊岡ノーマイカーデー当日に指定店舗で、フリーチケットか定期券を提示することで、市内の指定店舗で、飲み物の無料提供や割引を受けられる「CLUB ZENTAN」を実施しています。

●豊岡ノーマイカーデーの概要

毎月第2水曜日は
豊岡ノーマイカーデーです！

環境都市「豊岡エコバレー」の実現に向けて、マイカー依存の生活を見つめなおし、市民のみなさんが自発的な公共交通利用に取り組んでいただくためのきっかけとして、毎月第2水曜日を「豊岡ノーマイカーデー」と定めています。

ねらい

- ① 地球温暖化の原因となるCO₂の排出量の削減
- ② 公共交通の利用促進
- ③ 健康増進（歩いて暮らすまちづくりの実現）

月に1回はバスや電車に乗ってみたり、自転車や徒歩で身体を動かしてみませんか？

豊岡ノーマイカーデーの参加特典！

特典1 健康・環境ポイント50ポイントがもらえる

特典2 全但バスのバス代がお得！ノーマイカーデーフリーチケット（1日フリー乗車券）（500円）

特典3 「ノーマイカーデーフリーチケット（1日フリー乗車券）」が「定期券（通勤・通学及び往復片道共）」の提示で、指定店で各種サービスが受けられる

特典 ノーマイカーデー限定！全但バス1日乗り放題フリーチケット 500円

毎月第2水曜日のみ ※豊岡ノーマイカーデーのみ

適用日 毎月第2水曜日のみ

販売場所 豊岡市内各営業所（豊岡、Alty1F、城崎、城崎温泉、ソーリストインフォメーションOZORO、出石）及び豊岡市内運行の路線バス車内販売（当日のみ）

※ユニフォーム、靴、カバンは持ちません。 ※豊岡市内へ乗車の場合は、乗車料、運賃の追加が必要になります。

毎月約200名がノーマイカーデーに参加。豊岡-東京1.5往復分の距離が削減され、500kgの二酸化炭素が1日で削減されています。

e通勤 合言葉は「乗って守ろう」e通勤プロジェクト

●公共交通の現状

市内のバスと鉄道は、日々利用者が減少し、大変厳しい状況にあります。市と行政の連携を以て維持できない公共交通機関を「乗って守ろう」という考え方に切り替え、地域の定着を図る公共交通を守り、次世代に引き継ごうという決意が「e通勤プロジェクト」です。

私たちの大切な定着を守るためには、市民の皆さんがバスや鉄道を利用していただくことが必要です。

●「e通勤プロジェクト」の概要

① コバスエクスプレスの運行（コバスの増強）

他府県からの特約の通勤時の利用の向上と、豊岡駅から他府県への通勤の促進を図るため、コバスエクスプレス（通勤）を運行しています。

② 通勤・通学定期券所持者のコバス利用の無料化

市内を営業地とする通勤定期券（全但バス、イノカ、イノカ）所持者は当該定期券の提示によりコバス全便が無料で利用できます（コバスエクスプレスを除く）。

③ 市内事業所へも「e通勤プロジェクト」への参加を呼びかけます。

「e通勤プロジェクト」は、市を挙げて公共交通による通勤や利用を促進するものです。市内の事業所にも「e通勤」を呼びかけます。

「e通勤」とは 「e」は「環境にやさしい（ecological：エコロジカル）」、「みんなの（everyone：エブリワン）」、「毎日（everyday：エブリデイ）」の「e」です。「毎日、みんなで、環境にやさしい通勤をしよう」という意味です。

出典：豊岡市公共交通情報誌「足ナビ」（平成29年度版） 豊岡市 都市整備部 都市整備課

3.2 バス運行補助事業の見直し

- 現在、本市においては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2路線3系統のバス路線に対して運行補助を行っていますが、市立豊中病院線に関しては市立豊中病院の利用者が全体の2割に満たない状況にあり、クリーンスポーツランドに関しては施設（クリーンスポーツセンター）が廃止されています。
- 当初の役割は終えたものと判断し、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への転換に向けた見直しを行います。

(1) 現状と課題

- 豊中市におけるバス運行補助事業について、路線・系統別の現況と課題を以下に示します。

■補助路線の運行にかかる経緯と現状

市立豊中病院の移転（平成9年）に伴うアクセス確保、クリーンスポーツセンターのオープン（平成10年）による利用者の利便性を図るために、計2路線を赤字補填にて運行しています。一部、交通空白地を解消する機能を有していますが、南部地域から市立豊中病院への利用は少なく、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ます。

■系統別に見た現状と課題

【市立豊中病院線（64系統）】

7往復/日を平日のみ運行しており、年間約1,700万円の補助を実施しています。営業距離が長く長大路線であり、一部は鉄道と路線が重複しています。また、市立豊中病院線の本来目的である市立豊中病院の利用者が全体の2割に留まっており、その目的を果たしているとは言い難い状況にあります。また、南部地域から直接柴原駅へ向かう利用は非常に少ない状況（1便あたり0.9人）にあり、当該路線を維持する必要性に欠け、抜本的な見直しが必要です。

【市立豊中病院線（66系統）】

7便/日を平日のみ運行しており、年間約350万円の補助を実施しています。利用者数は少ないが、経路が短いため補助額は比較的少ない状況です。また、利用者の約半数が柴原駅を利用していますが、アンケート結果では市立豊中病院の利用が非常に少ない状況です。また、既存バス路線とすべてのバス停で重複しています。

【クリーンランド線（96系統）】

7往復/日を全日運行しており、年間約900万円の補助を実施しています。利用者は少なく、クリーンスポーツランドの廃止に伴い、クリーンランド職員の利用が殆どです。中間バス停での利用者は、全て阪急曽根駅を起終点とした利用です。当初の目的は失っていますが、今後公園整備やクリーンランド展望台解放等の行事開催の予定などもあるため、これらの公共施設へのアクセスの必要性は残っており、そのあり方について検討が必要です。

■市立豊中病院線及びクリーンランド線における利用者数

（平成26年度阪急バス乗降調査より）

●市立豊中病院線 64系統・66系統

便数	市立豊中病院線		
	64系統往路 (加島駅発)	64系統復路 (柴原駅発)	66系統
1	30	14	10
2	24	21	17
3	29	22	14
4	20	24	21
5	18	17	6
6	15	34	4
7	14	20	10
8			
9			
計	150	152	82
1便平均	21.4	21.7	11.7

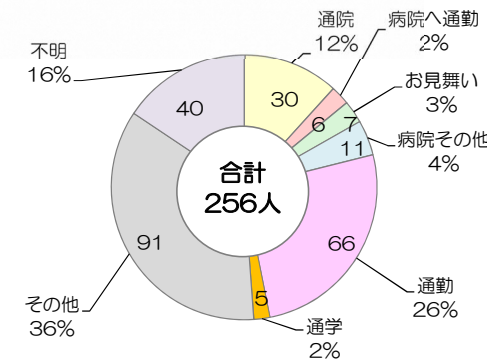
●クリーンランド線 96系統

便数	クリーンランド線			
	96系統往路 (曾根駅発) 平日	96系統復路 (クリーンランド発) 平日	96系統往路 (曾根駅発) 休日	96系統復路 (クリーンランド発) 休日
1	7	1	6	4
2	21	1	1	3
3	10	1	8	8
4	6	19	5	
5	1	14	2	
6	7	4		
7	1	10		
8	0			
9	0			
計	53	50	22	15
1便平均	7.6	7.1	4.4	5

■市立豊中病院線及びクリーンランド線における利用者の利用目的

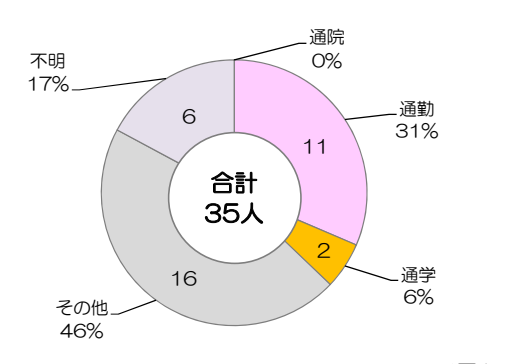
（平成26年度阪急バス乗降調査より）

●市立豊中病院線 64系統 (加島駅前～柴原駅)



※平日のみ運行

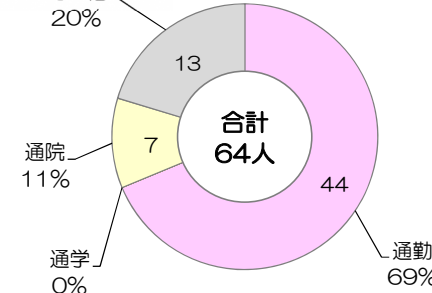
●市立豊中病院線 66系統 (柴原駅→豊中→柴原駅)



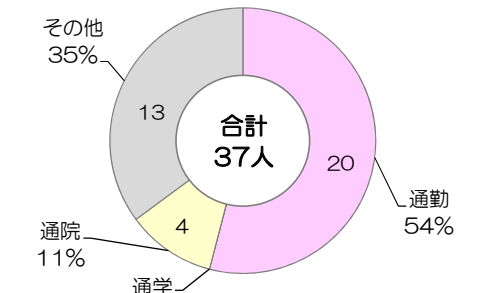
※平日のみ運行

●クリーンランド線 96系統 (阪急曽根～クリーンランド前)

【平日】



【休日】



(2) 補助見直しの考え方

➤ 現状と課題を踏まえ、補助路線の見直しを図る際の考え方は以下のとおりです。

■補助見直しの考え方

①補助目的の見直し

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。

②補助スキームの見直し

従来の赤字補填型の補助スキームからバス事業者のインセンティブが働くような補助スキームへの転換を検討する。

○市立豊中病院線の見直し

①64系統の見直し

・南側区間の見直し

市立豊中病院の外来患者のうち、南部地域からの患者は約5%と少なく、OD調査結果からも南部地域から柴原駅（市立豊中病院前）への流動が他区間と比べて少ないため、北条二丁目以南の必要性は低い。

・緑地公園駅～豊中駅区間の見直し

当該区間は、バス運行補助事業から一般のバス路線としての見直しについて、バス事業者と協議を行う。

・豊中駅～柴原駅区間の見直し

当該区間は、鉄道（阪急宝塚線及び大阪モノレール）と重複しており、必要性は低い。

②66系統の見直し

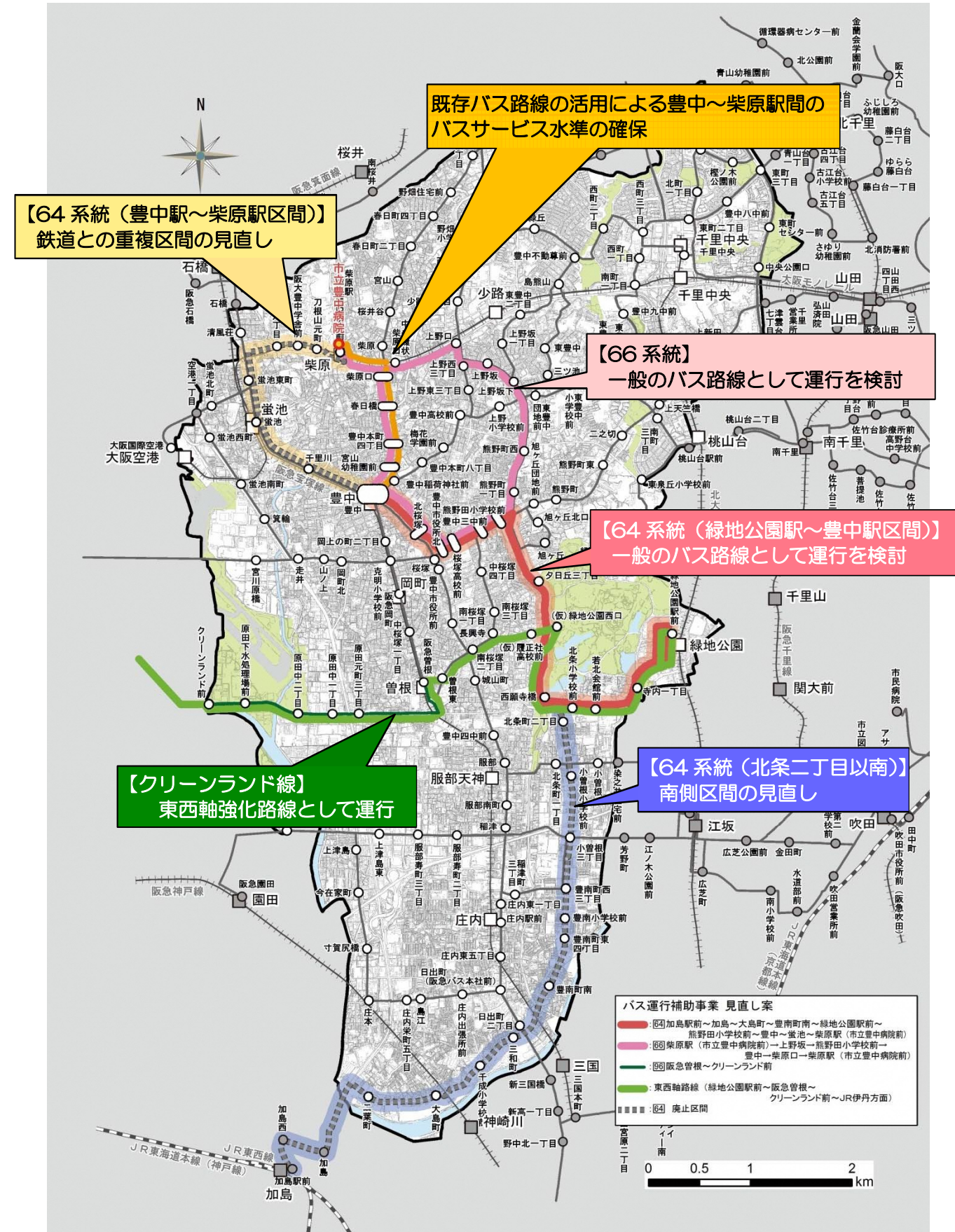
・66系統は、バス運行補助事業から一般のバス路線としての見直しについて、バス事業者と協議を行う。

○クリーンランド線の見直し

・クリーンランド線は、東西軸強化路線として拡充を検討する。

バス運行補助事業の運行を市域全体の公共交通の見直しに再編

■バス運行補助事業見直しイメージ



(3) 補助路線見直し後の課題とその対応

【補助路線の見直しに伴い発生する課題とその対応】

①交通空白地の発生

64 系統の南側区間を廃止した場合、東部地域から南部地域にかけて、廃止されるバス停が多数生じ、南部地域には交通空白地が発生する。



○南部地域の公共交通利便性の確保

新たに発生する交通空白地を解消し、庄本地区周辺等の交通不便地に居住する市民の交通利便性の確保を目的に、新たな交通システムの導入の検討をする。導入検討の考え方を以下に示す。

- ①最寄り駅に接続すること
- ②利用者数に応じて接続可能な方式とすること
- ③現行の補助路線のバス停をできる限りカバーすること
- ④受益者負担の観点から適切な料金を徴収すること
- ⑤既存の路線バスとの競合を避ける事

②豊中駅⇄柴原駅間のサービス水準の低下

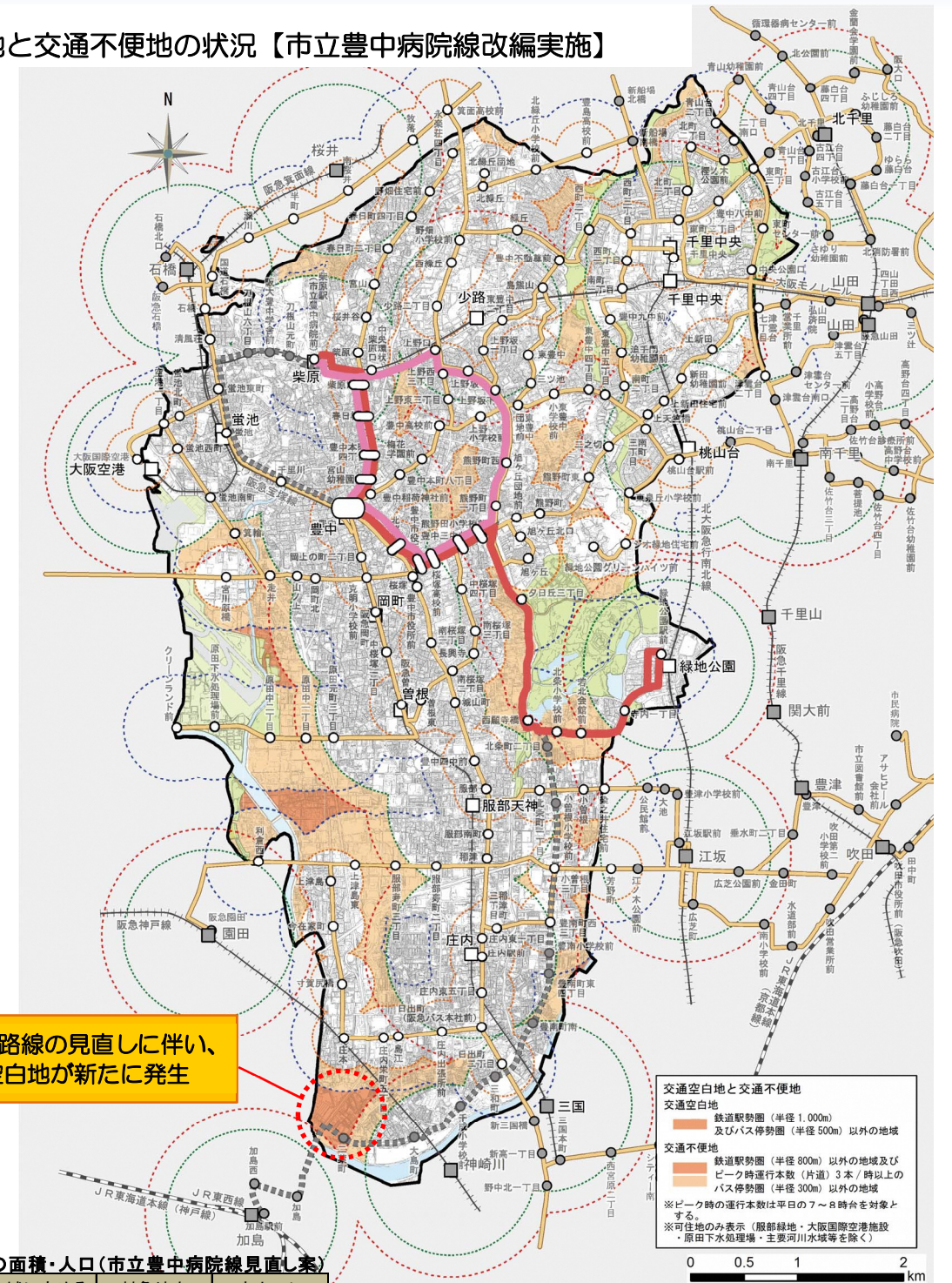
64 系統の鉄道との重複区間廃止により、豊中駅⇄柴原駅間を運行するバスの便数が減少する。



○民間バス路線との連携

既存のバス路線を活用し、豊中駅⇄市立豊中病院間のバス運行便数の拡充によりアクセスを図れるよう、交通事業者と協議を行う。

■交通空白地と交通不便地の状況【市立豊中病院線改編実施】



■交通空白地及び交通不便地の面積・人口(市立豊中病院線見直し案)

	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	0.52	1.4%	1,828	0.5%
交通不便地	5.72	15.7%	51,676	13.1%
豊中市域	36.39	-	395,479	-

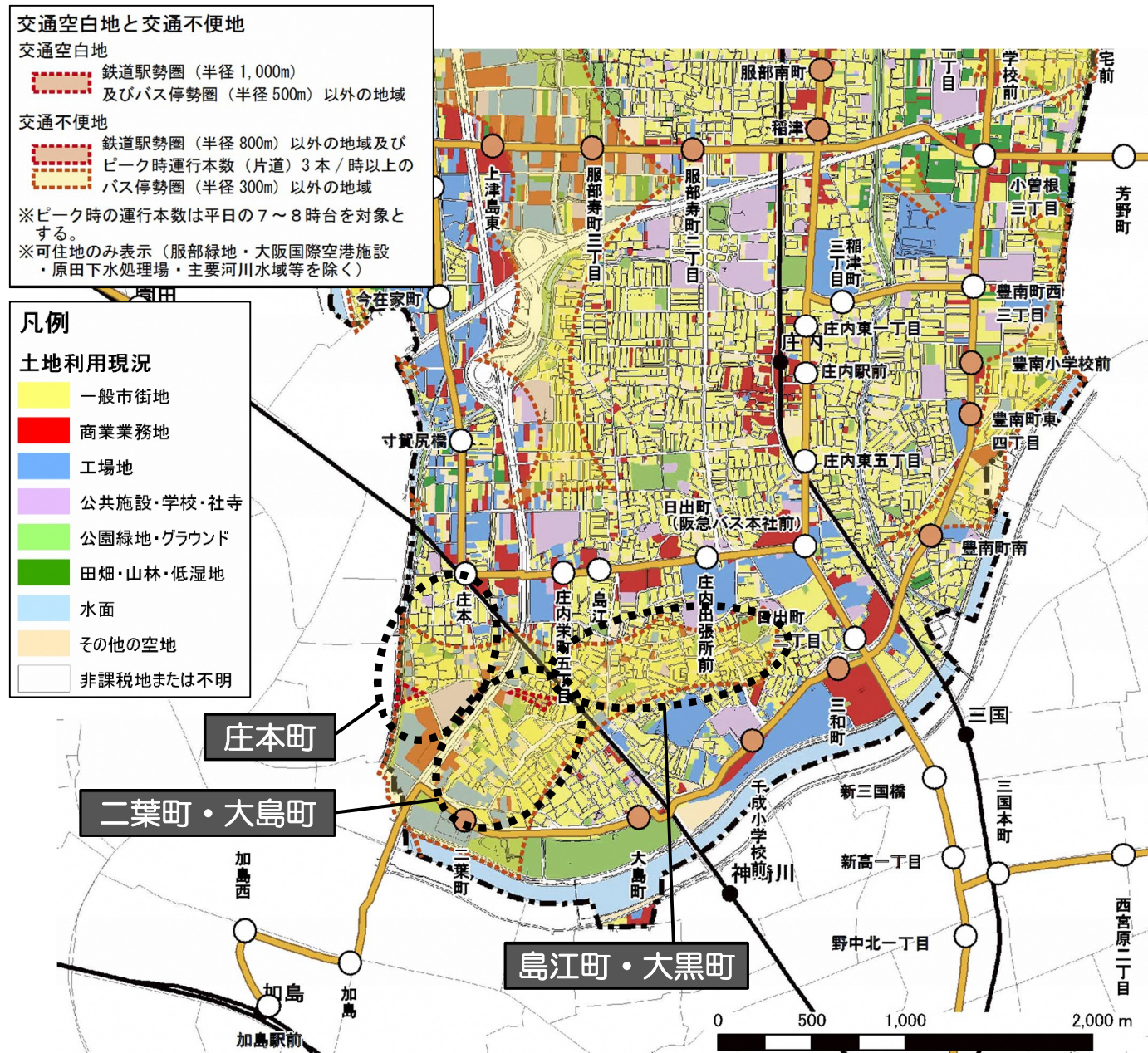
【参考】現況の交通空白地及び交通不便地の面積・人口

	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%	951	0.2%
交通不便地	5.72	15.7%	50,337	12.7%

※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、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10月1日現在による。

(4) 南部地域の状況

- ▶ 南部地域は、平坦な地形であるため歩きやすく、その多くが庄内駅をはじめ三国駅、神崎川駅徒歩圏にあります。
- ▶ しかし、庄本地区周辺はバス停が少なく交通不便地が存在しています。
- ▶ 南部地域の外縁部を運行している市立豊中病院線は、加島駅と柴原駅を結んでいますが、庄内駅にはアクセスしていません。



出典：土地利用現況図（平成 28 年）

図 1 土地利用現況図

(5) 導入する交通システム

- ▶ 導入する交通システムについては、西部地域と同様とします。
- ▶ 対象地域は、市立豊中病院線 64 系統の南側区間の見直し区間及び庄本地区周辺等の交通不便地とし、現在の市立豊中病院線の需要を踏まえ、利用者は僅少と想定し、利用目的は高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定するものとします。

導入地域： 南部地域
 利用者： 僅少と想定
 利用目的： 高齢者等の買い物・通院等の日常利用を想定

交通モードは西部地域と同様『乗合タクシー（車両はセダン型）』
 ⇒ 1 台の乗車定員を超える予約がある場合は増車により対応し、需要に応じて将来的にはワゴン車やバスへの変更も視野に入れる

- ▶ 導入する交通システムの運行形態、運行日、運行便数及び料金は、西部地域において導入する新たな交通システムと同様とします。

- 交通モード：乗合タクシー（セダン型タクシー車両）
- 運行形態：予約式定時定路線型デマンド交通
- 運行日及び運行便数：平日のみ運行、7 便程度/日
- 料金：路線バスの初乗り運賃（220 円）と同程度

(6) 運行ルート（案）

➤ 運行ルートは、市立豊中病院線の見直しに伴う、南部地域の交通不便地の改善を図ることを目的として「南部地域路線」を設定します。

- 市立豊中病院線見直しに伴う、南部地域の廃止となるバス停や南部地域の交通空白地や交通不便地を対象に、鉄道駅までの公共交通によるアクセスを確保。
- 南部地域の庄内駅を結ぶ路線。
- バス停は、市立豊中病院線見直しに伴い廃止となる既存バス停と交通空白地や交通不便地に隣接する地域に設置。

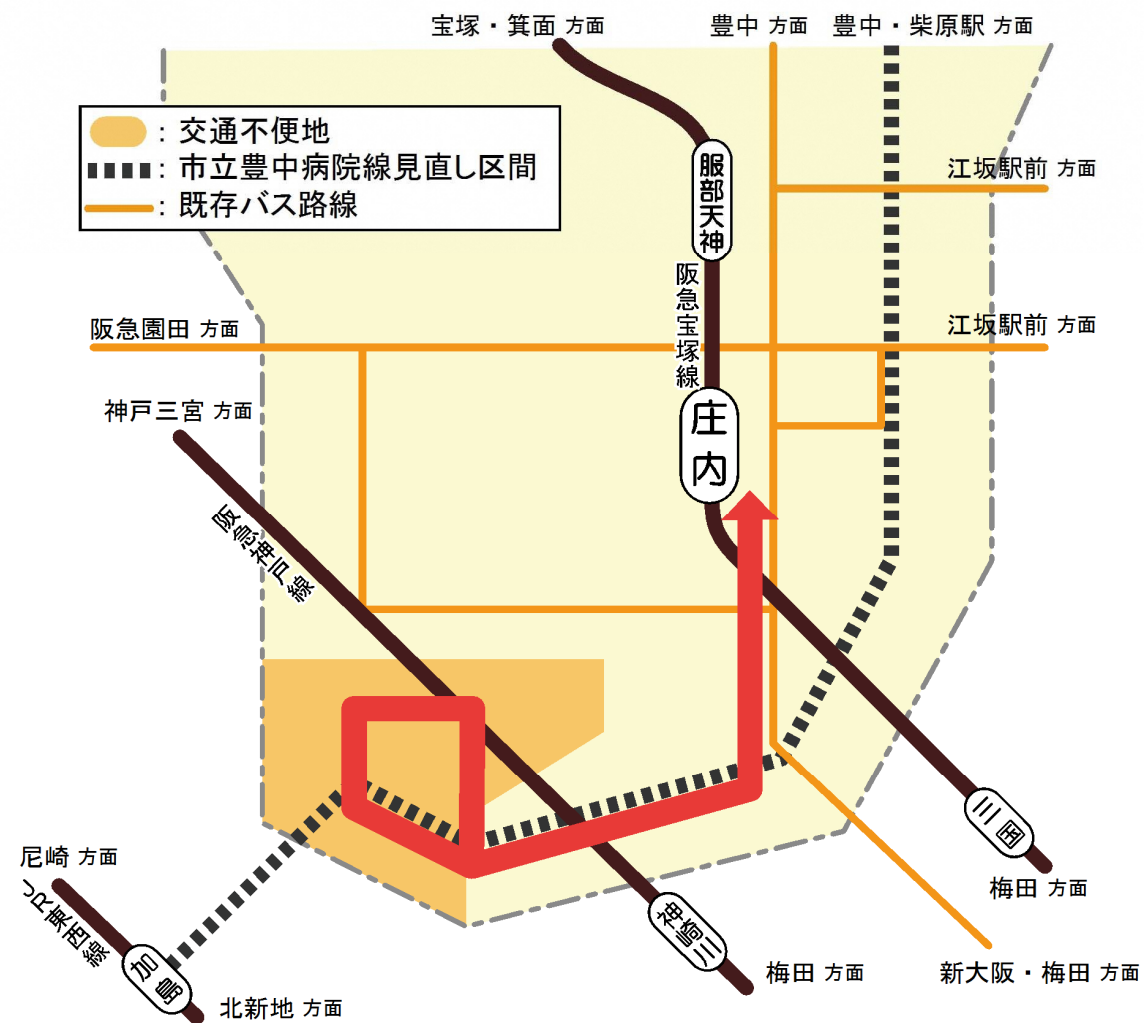


図 2 デマンド型乗合タクシー運行イメージ

■ 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。

前回協議会にてご説明させていただいたとおり、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っており、その状況は以下のとおりです。

• 全市的な意見公募

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市HPで公募しており、現在6名の方から提出をいただきました。

いただいたご意見と、ご意見に対する市の考えは資料6のとおりです。

実施時期：平成30年（2018年）4月24日から6月4日

開催方法：市HPに掲載（第一回協議会の資料を公表し、ご意見を求めたもの）

- 市の公共交通全体としての問題点や考え方等について、ご意見をいただいた。

• 地域での意見交換会（西部地域：交通不便地の改善）

交通不便地の改善については、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るため、以下のとおり西部地域において意見交換会を開催しました。継続的に協議を進めます。

開催日：平成30年（2018年）5月26日 19:00～21:00 走井地区（第1回）
平成30年（2018年）5月28日 19:00～21:00 勝部地区（第1回）
平成30年（2018年）5月29日 19:00～21:00 利倉地区（第1回）
平成30年（2018年）6月14日 19:00～21:00 利倉西地区（第1回）
以降継続開催予定

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きます。

• 地域での説明会（北部、中北部地域：補助路線の見直し）

補助路線の見直しに伴って、廃止となるバス停が出てきます。このため、廃止バス停の影響地域を対象に周知を図ります。

実施時期：平成30年（2018年）7月頃から随時

目的：バス停の廃止についての周知説明等を行う。

対象地域：廃止バス停影響地域（刀根山元町、刀根山、清風荘、待兼山町、螢池東町）

周知方法：対象自治会を選定し、各自治会の会長等と周知の方法について協議の上、説明を実施。

• 地域での意見交換会（南部地域：補助路線の見直し）

南部地域においても、補助路線の見直しに伴って廃止となるバス停が出てきます。さらに、当該地域においては、大きな交通空白地が発生することとなるため、西部地域にて協議中の乗合タクシーの導入を軸に実施施策について検討するため、廃止バス停の影響地域を対象に意見交換会を開催します。

実施時期：平成30年（2018年）7月頃から随時

目的：バス停の廃止についての周知説明等を行うとともに、実施する対策について周知を進めるとともに、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：廃止バス停影響地域

（豊南町、日出町、三和町、大国町、島江町、庄本町、双葉町、大島町、神州町、三国等）

開催方法：対象地域において、自治会長等と協議のうえ、意見交換会等を実施する。

運用方針：意見交換会にて継続的に協議を行う。

1. 公共交通への意見募集の実施結果

1.1 公共交通への意見募集の実施概要

- 募集内容：豊中市の公共交通が抱える問題点や将来像について
- 募集期間：平成30年4月27日（金）から6月4日（月）まで
- 募集方法：持参、郵送、FAX、電子メール
- 資料の閲覧場所：豊中市ホームページ、交通政策課（市役所第二庁舎4階）
- 意見者数：6人（個人：6人、団体：0団体）
- 提出方法：持参1人、郵送0人、FAX3人、電子メール2人
- 意見数：27件

■ 豊中市ホームページでの周知状況

The screenshots show the website's navigation menu with '公共交通' (Public Transport) highlighted. The main content area features a large yellow arrow pointing to the '豊中市の公共交通への意見募集について' link. The detailed page content includes:

- 意見募集の趣旨**: 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計画をまとめた「豊中市公共交通改善計画」を策定します。
- 対象者**:
 - ア 市の区域内に住居を有する者
 - イ 市の区域内に事務所又は事業所を有する個人及び法人その他の団体
 - ウ 市の区域内に存する事務所又は事業所に勤務する者
 - エ 市の区域内に存する学校に在学する者
 - オ 市税の納税義務者
 - カ アからオまでに掲げるもののほか、意見公募手続に係る計画等に利害関係を有するもの
- 意見募集期間**: 平成30年（2018年）4月27日（金）から6月4日（月）まで
- 条件**: あなたの考え、豊中市の公共交通が抱える問題点や、将来像についてご意見をお寄せください。
- 参考資料**: 豊中市地域公共交通協議会、会議録、配布資料
- 意見の提出方法・提出場所**: 「意見提出用紙」にご記入の上、持参（市役所第二庁舎4階 交通政策課窓口）、郵送、FAX、電子メールのいずれかの方法でお送りください。
- 意見の取扱いについて**: 提出された意見は、名前・連絡先等を抜き、公表されることをご了承ください。

1.2 公共交通への意見募集の実施概要

- ご意見の内容は、「豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策の概要に対する意見」であり、ご意見の概要は以下のとおりです。

分類	意見の概要
公共交通の現状について	<ul style="list-style-type: none"> 現在のバス路線のサービス水準や運行時間帯等の改善を望む意見
豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策の概要（①東西軸の強化）について	<ul style="list-style-type: none"> 早期実現を望む意見 運行ルートについての意見
豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策の概要（②交通不便地の改善）について	<ul style="list-style-type: none"> 運行形態（デマンド型乗合タクシー）についての意見 住民との協議の場を設けニーズを把握することを求める意見 運行ルートについての意見 新たな交通システムの導入を早期に求める意見 新たな交通システムの導入（試行）を市域全体への拡充を求める意見 公共交通について住民も意識醸成を図ることや評価基準の設定が必要であるとの意見 対象地域に関する意見
豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策の概要（④交通結節点の改善）について	<ul style="list-style-type: none"> 緑地公園駅前でのタクシー乗り場の整備を望む意見
豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策の概要（⑦バス利用環境の改善）について	<ul style="list-style-type: none"> バス待合環境の整備を望む意見
豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策の概要（⑩バス運行補助事業の見直し）について	<ul style="list-style-type: none"> 市立豊中病院線の存続を望む意見 市立豊中病院線の利用状況についての意見

➤ 公共交通への意見募集に対する対応は、以下に示す通りとします。

■公共交通の現状に対する意見

意見の概要	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 現在のバス路線のサービス水準や運行時間帯等の改善を望む意見 	<ul style="list-style-type: none"> 当該地域のバス路線は、豊中市公共交通改善計画における取り組むべき施策の概要「東西軸の強化」での対象路線として見直しを予定しており、施策実施に向けた検討を進めてまいります。

■豊中市公共交通改善計画における取り組むべき施策の概要（①東西軸の強化）に対する意見

意見の概要	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 「東西軸の強化」の早期実現を望む意見 運行ルートについての意見 <ul style="list-style-type: none"> ◇運行ルートが適切でない 	<ul style="list-style-type: none"> 東西軸の強化については、地域間の連携の強化による活性化も期待しており、早期の実現に向け検討を進めてまいります。 鉄道による南北軸に対して、東西方向に接続することで、東部、中部及び西部地域の連携強化や活性化を目的とするものです。沿線には、市立文化芸術センター、服部緑地及びクリーンランド等の施設が分布し、文化スポーツ軸の形成も期待しています。

■豊中市公共交通改善計画における取り組むべき施策の概要（②交通不便地の改善）に対する意見

意見の概要	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 運行形態（デマンド型乗合タクシー）についての意見 <ul style="list-style-type: none"> ◇予約が不便 ◇まちづくりに必要な施策であるべき ◇バス車両で運行して欲しい 住民との協議の場を設けニーズを把握することを求める意見 運行ルートについての意見 <ul style="list-style-type: none"> ◇詳細が明示されていない ◇接続する駅に不満 ◇ルートの提案 新たな交通システムの導入を早期に求める意見 新たな交通システムの導入を市域全体への拡充を求める意見 公共交通について住民も意識醸成を図ることや評価基準の設定が必要であるとの意見 対象地域に関する意見 <ul style="list-style-type: none"> ◇箕輪地区での実施を求める 	<ul style="list-style-type: none"> 運行形態については、地域の状況や利用者の特性、需要の大きさなどを踏まえて、最適な形態を考えることが重要になります。対象地域における需要が僅少であることが想定され、利用者が少ない状況においても持続可能な公共交通として、デマンド型乗合タクシーを提示しております。いただいたご意見を参考に、地域住民の方とともに施策実施に向けた検討を進めてまいります。 多くの市民参加による意見収集の手法として、交通空白地を含む広域で交通不便地を有する地域を対象に意見交換会を開催しております。意見交換会でのご意見・ニーズも踏まえ、施策実施に向けた検討を進めてまいります。 運行ルートや停留所については、いただいたご意見を参考に、地域住民の方とともに施策実施に向けた検討を進めてまいります。 地域公共交通の問題に対して、地域住民をはじめ関係者が共通の目的意識をしっかりと持つことが大事です。まず地域住民や関係者と十分な議論を行い、実施策を確定させたいと、実証実験に向けた検討を行う必要があります。 市内の多く地域では、路線バスにより公共交通ネットワークが形成されています。新たな公共交通の導入にあたっては、既存の路線バス等の公共交通サービスと競合することにより、結果的に地域公共交通の持続可能性に大きな影響を与えることも懸念されるため、市域全体の拡充は難しいものと考えます。 地域の支えなくして公共交通を維持していくことは困難です。このため、“自分たちが支えていかなければいけない”と感じてもらえるよう経営状況や利用状況の伝達をはじめ、愛着や親しみを持ってもらえ、公共交通を支える意識を醸成していくことの重要であると考えております。また、持続可能な公共交通を実現するうえで、継続的に見直しを行い改善を図る必要があるため、「見直し基準」等を設定し、状況の変化に応じて迅速・柔軟に見直しを行う仕組みの導入を検討してまいります。 交通不便地の改善の取り組みを行う対象地域は、市内でも交通空白地を含む広い交通不便地を有する地域を対象としており、優先して公共交通の導入が必要であると考えております。

■豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策の概要（④交通結節点の改善）に対する意見

意見の概要	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 緑地公園駅前でのタクシー乗り場の整備を望む意見 	<ul style="list-style-type: none"> 対象地域でのタクシー乗り場整備は、必要な道路幅員が確保できない状況にあり、現状では整備が困難です。タクシー乗り場を含む駅前広場の整備は、将来的な課題と認識しています。

■豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策の概要（⑦バス利用環境の改善）について

意見の概要	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> バス待合環境の整備を望む意見 	<ul style="list-style-type: none"> バス停におけるベンチ等の整備は、市が補助を行い、バス事業者により整備を推進しているところです。なお、バス停でのベンチ等の整備は、歩道幅員が十分に確保できる空間（歩道幅員が3m以上）が必要となります。

■豊中市公共交通改善計画における取組むべき施策の概要（⑩バス運行補助事業の見直し）について

意見の概要	市の考え方
<ul style="list-style-type: none"> 市立豊中病院線の存続を望む意見 市立豊中病院線の利用状況提示の要望 	<ul style="list-style-type: none"> 利用者が僅少な状態でバス運行補助事業を継続することは、望ましくないと考えております。また、市立豊中病院線の見直し実施にあたり、南部地域の市立豊中病院線沿線地域を対象として、最寄り鉄道駅へのアクセスが可能な新たな交通システムの導入に向けて、検討を進めているところです。 市立豊中病院線の利用状況について、既存資料による提示は可能です。

1. 人の移動状況

1.1 地域別の移動状況

▶ 地域別に目的別代表交通手段の状況を以下に示します。

【各地域における目的別代表交通手段の状況】

(1) 北部地域

・全移動目的において、自動車の分担率が豊中市全体よりも高く、自転車の分担率が低くなっています。

(2) 北東部地域

・全移動目的において、自転車の分担率が豊中市全体よりも低く、徒歩の分担率が高くなっています。

(3) 中北部地域

・全移動目的において、おおむね豊中市全体と同じ傾向にあります。

(4) 中部地域

・全目的と出勤、自由、帰宅における自転車の分担率が豊中市全体よりも高くなっています。

(5) 西部地域

・全目的と出勤において、自動車の分担率が豊中市全体よりも高くなっています。出勤

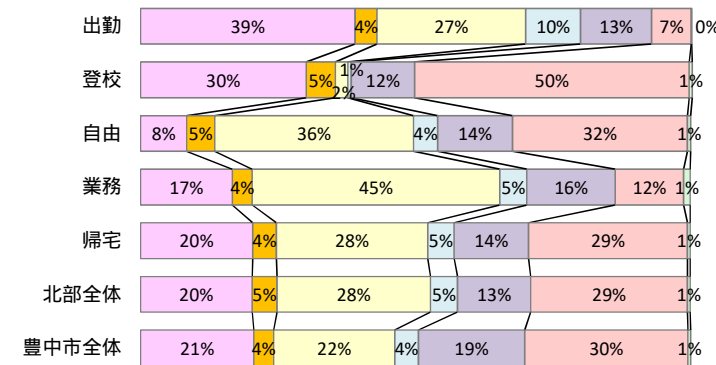
(6) 東部地域

・全移動目的において、おおむね豊中市全体と同じ傾向にありますが、出勤では鉄道の分担率が豊中市全体よりも高くなっています。

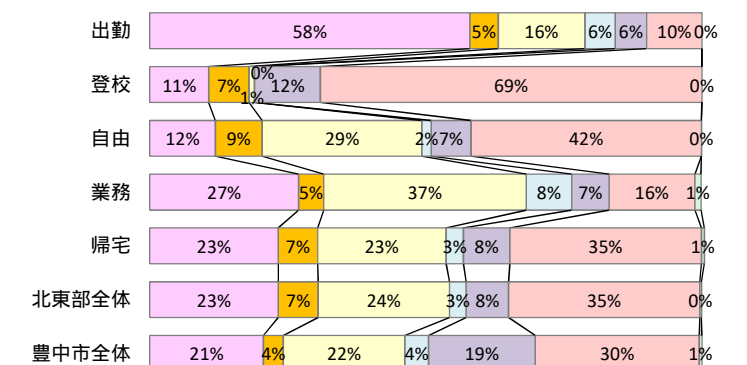
(7) 南部地域

・全目的と出勤、自由において、自転車の分担率が豊中市全体よりも高く、徒歩の分担率は豊中市全体よりも低くなっています。

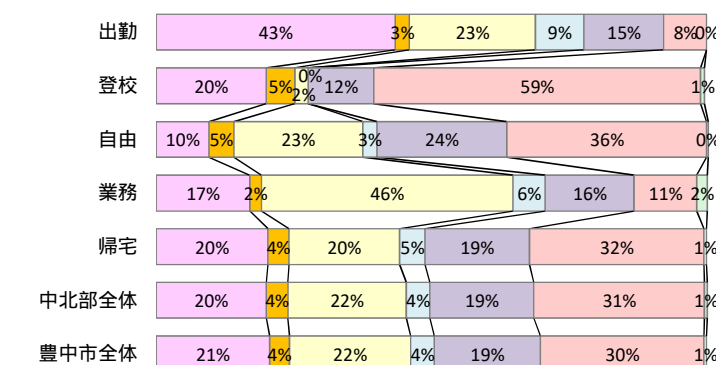
【北部地域】



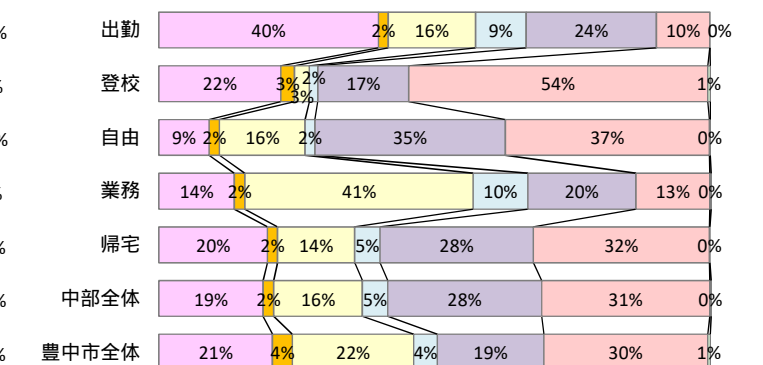
【北東部地域】



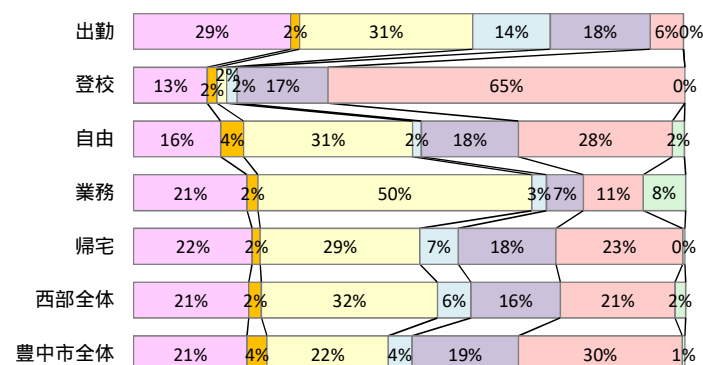
【中北部地域】



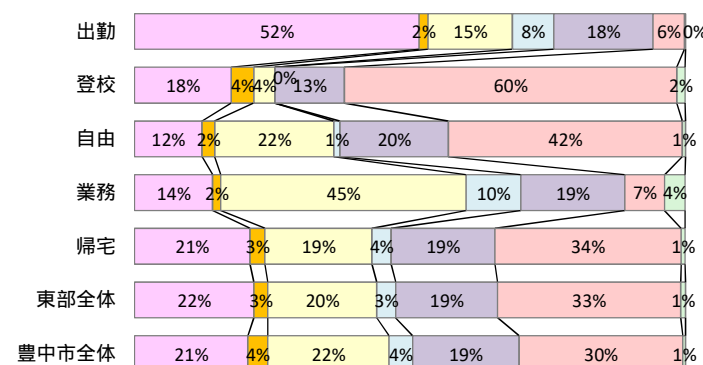
【中部地域】



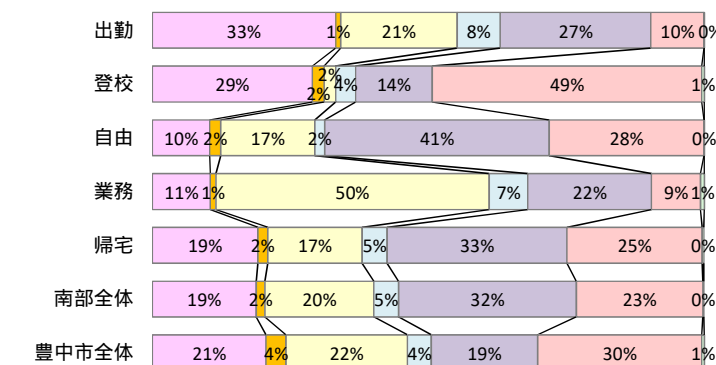
【西部地域】



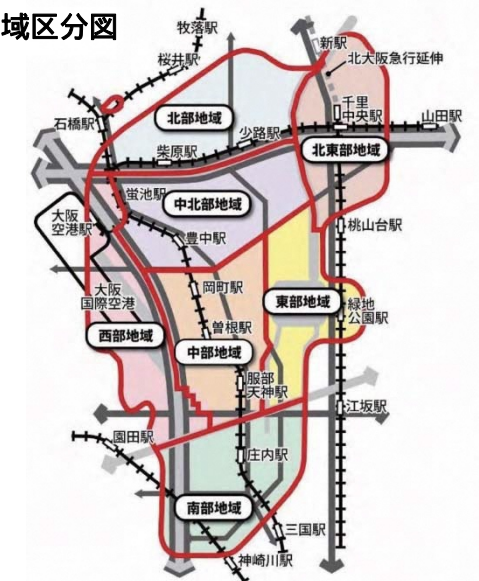
【東部地域】



【南部地域】



【参考】地域区分図



地域区分図は豊中市都市計画マスタープランによる
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 1.1 各地域における目的別代表交通手段の状況

2. 西部地域及び南部地域におけるまちづくりの方向性について

2.1 第2次豊中市都市計画マスタープラン

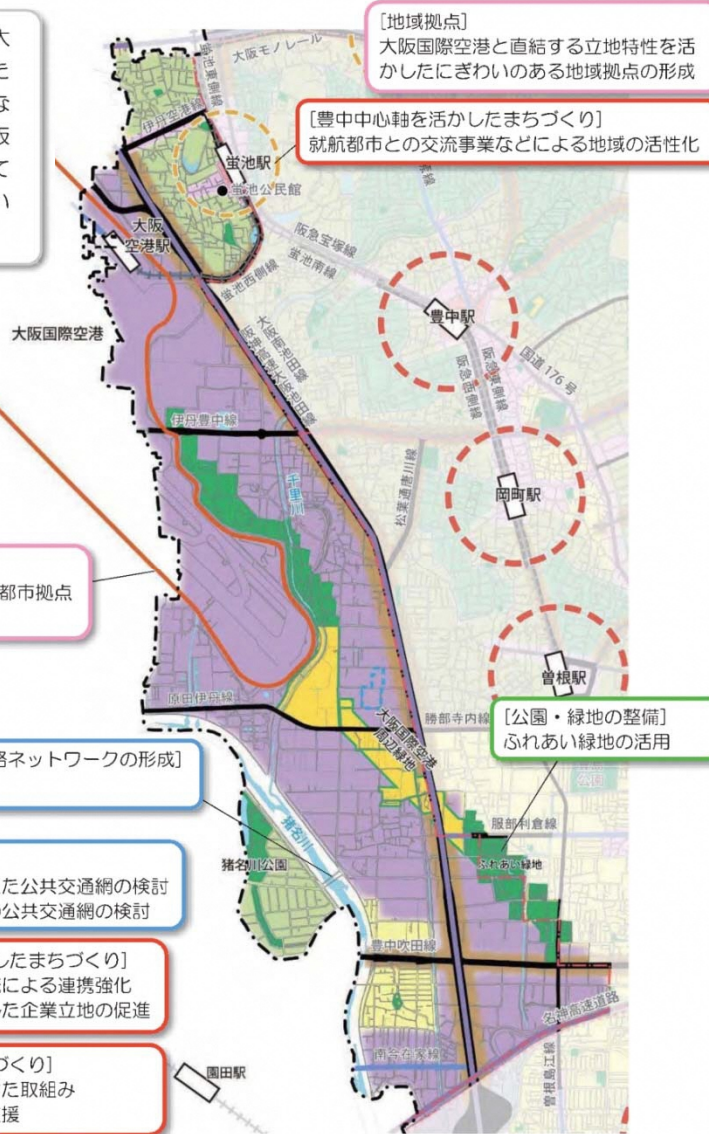
➤ 都市計画マスタープランにおける「都市づくりの方針」をもとに、西部地域及び南部地域の特色を生かす方針や取組みについて、以下に示します。

西部地域

西部地域は、大阪国際空港や名神高速道路、阪神高速大阪池田線、大阪南池田線などの広域幹線道路が通り、広域的な交通条件に恵まれた地域となっており、既存集落が点在するなか、流通業務施設や製造業などの事業所が集積した市街地が形成されています。豊池駅周辺は大阪モノレールと阪急宝塚線との交通結節点として、商業地が形成されています。また、点在する農地や大阪国際空港周辺緑地などが地域の憩いやうるおいの場となっています。



位置図



◆凡例（各地域共通）

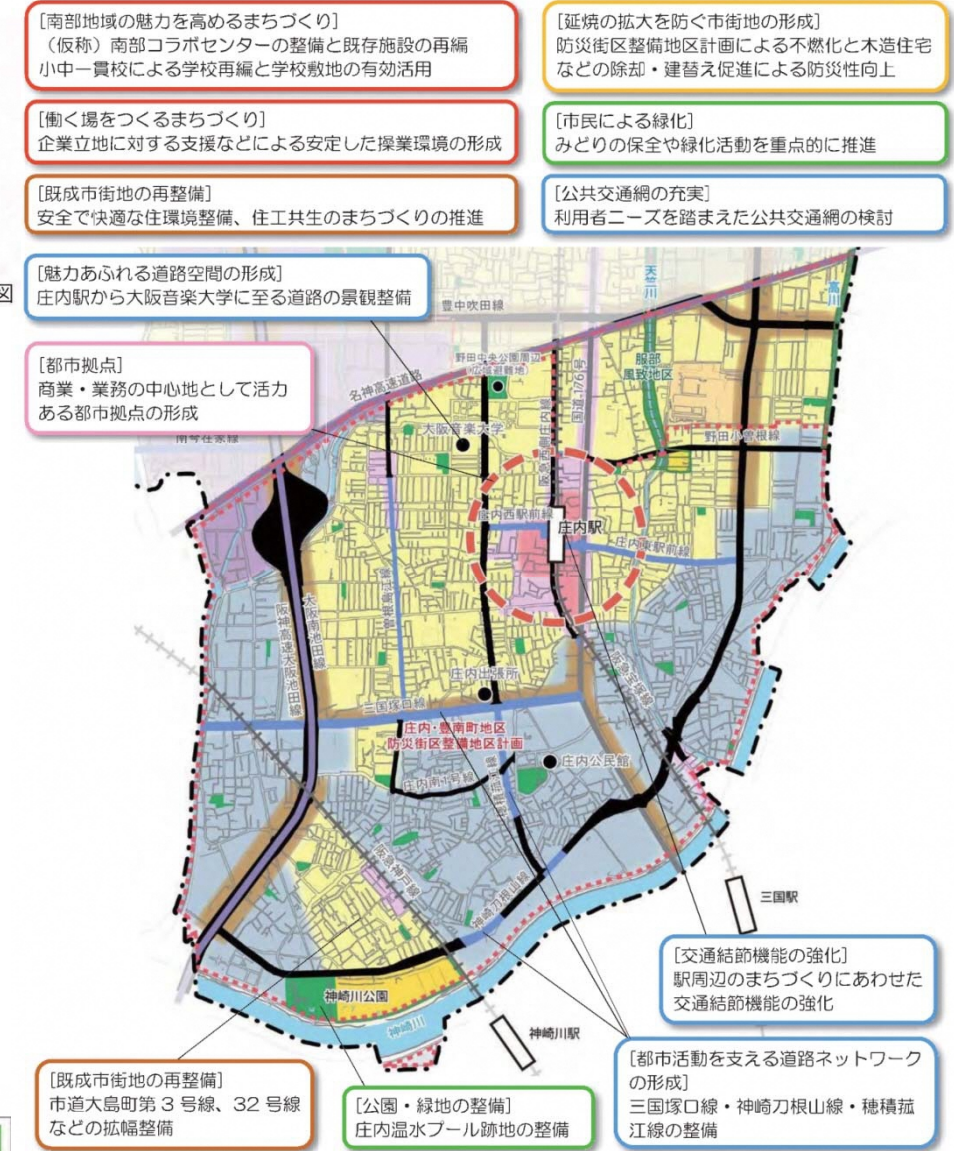
主要な道路・鉄道・公園など	土地利用の方針	拠点・地域のルールなど	「第3次都市づくりの方針」の対応
自動車専用道路	専用住宅市街地(低層)	都市拠点	活力あふれる便利で快適なまちづくり
都市計画道路(整備済)	専用住宅市街地(中高層)	地域拠点	誰もが移動しやすい交通環境づくり
都市計画道路(未整備)	一般住宅市街地	北部大阪都市拠点	自然環境や都市のみどりに触れ合える環境づくり
主な道路(都市計画道路以外)	高次都市機能集積市街地	広域連携都市拠点	まちの魅力を高める都市景観づくり
鉄道	商業業務市街地	地区計画	住んでみたい住み続けたいまちづくり
公園・緑地(整備済)	住商共生市街地	建築協定	安心・安全に暮らせるまちづくり
公園・緑地(未整備)	住工共生市街地	都市景観形成推進地区	地域の個性を活かしたまちづくり
河川・水路・池沼	産業集積市街地	景観形成協定	
地域区分境界	沿道市街地	緑地協定	
		風致地区	
		風致保安林	
		特別緑地保全地区	

南部地域

南部地域は、大阪市に隣接した地域特性から、高度経済成長期に都市基盤が未整備のまま、小規模な戸建住宅などが立ち並ぶ市街地や、庄内駅周辺にはにぎわいのある商業・業務地が形成されており、神崎刀根山線・三国塚口線周辺などでは工場と住宅の混在がみられます。野田町は土地区画整理事業により新たな市街地が整備されています。また、大阪音楽大学などの立地による文化的な環境が形成されています。



位置図



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4月 豊中市）

2.2 豊中市立地適正化計画（原案）

- 第2次豊中市都市計画マスタープランに示す、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の実現を図る立地適正化計画が今年度策定に向けて検討が進められています。
- 立地適正化計画（原案）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（ストーリー）

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）

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

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

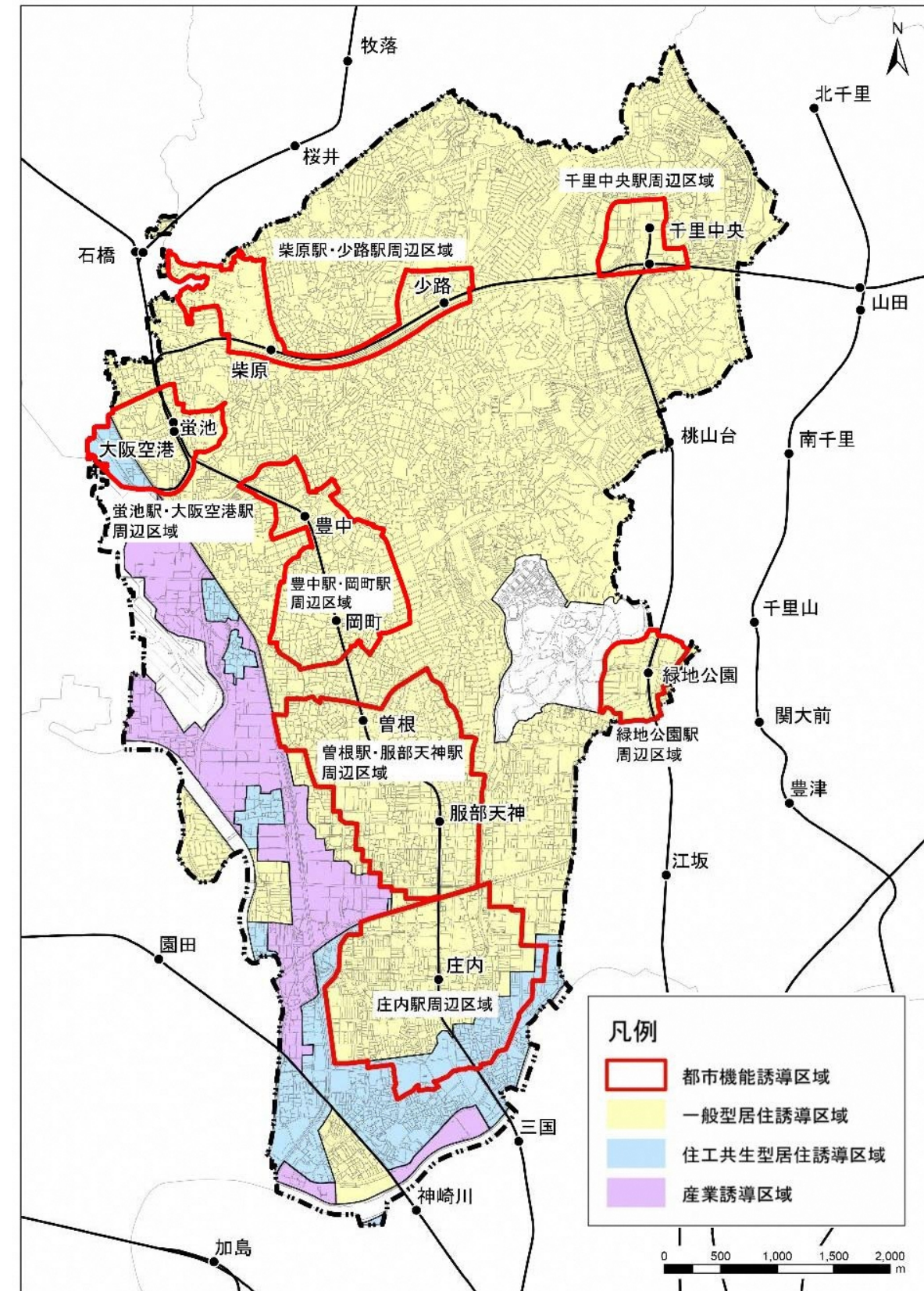
(3) 本計画に定める誘導区域

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。

本市計画では、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。

(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。



出典：2.2 豊中市立地適正化計画（原案）（平成30年5月 豊中市）

3. 公共交通の現状

3.1 タクシー

- 市内のタクシー事業者は15社、配置車両数は785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。
- 大阪府全体における法人タクシーの1日あたり輸送人員の推移を見ると、減少傾向にあります。
- また、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50%を下回ると輸送効率が悪いとされる実車率（実車キロ/実走キロ）は、近年は40%台前半で推移しています。

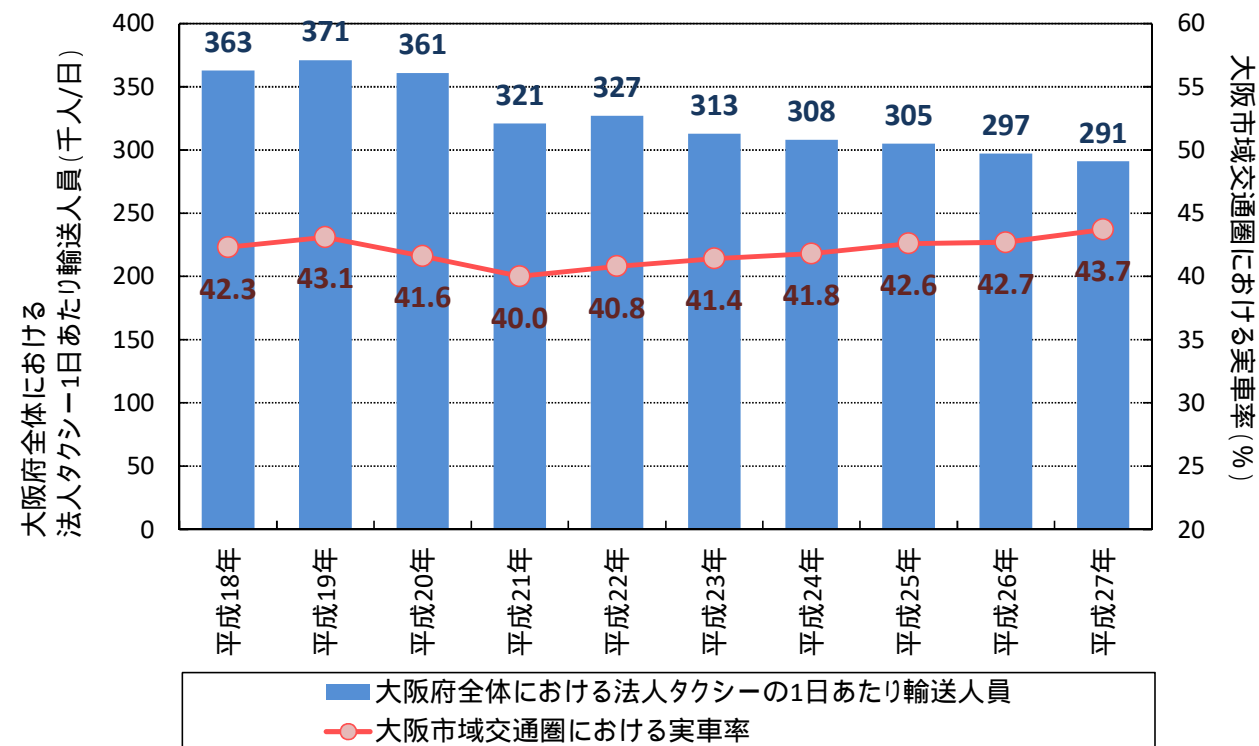
4. ホーム柵整備に対する標記について

- ホーム柵整備に対する標記は、「資料3 取組むべき施策の実施計画について」の2.2 バリアフリー化の推進（P2）においてご確認をお願いいたします。

表 3.1 市内のタクシー事業者数、営業所数及び配置車両数

	事業者数	営業所数	配置車両数
豊中市	15社	15ヵ所	785両

平成28年3月31日時点
出典：大阪におけるタクシー事業の現況（平成29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1月 一般社団法人大阪タクシー協会）

図 3.1 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

平成30年（2018年）年6月15日

豊中市地域公共交通協議会

猪井博登会長 様

委員の皆様へ

交通空白地をなくし西部地域にバスを走らせる連絡会

利倉連合町会会長 中川新一

勝部連合町会会長 石橋成一

走井自治会会長 奥野宗公

西部地域交通空白地・不便地に対する 30 年度中の実験運行についてのお願い

この度は、市の公共交通改善のためご尽力ありがとうございます。

私達は、西部地域の交通空白地・不便地の住民です。

平成 26 年（2014 年）12 月豊中病院・岡町・加島線が廃止されて 3 年半、地域住民は大変困っています。このため西部地域にバスを走らせてくださいと、昨年 2 月に署名を提出し・地域の自治会や老人会を中心に 6 月には西部地域にバスを走らせる連絡会（バスまたはタクシーを含みます。以下『連絡会』という）を作りました。要望書提出・市との懇談会（40 名以上の参加）を何度も重ね『30 年度から交通空白地の解消をしてください』と 1 年以上市にお願いし続けてきました。

現在、市は公共交通改善計画のなかで実現する（平成 30 年度計画策定 32 年度から運行。6 月 1 1 日懇談会では計画実施を 3 1 年度に前倒しの可能性もあるとのことのお話もありましたが、それでは 3 1 年度前半も無理ではないでしょうか）との立場です。

勿論、この計画は、私達地域住民も市と協力して、再度廃止されることがない利用しやすい持続可能な計画を作っていただくため、市と協力協同し取り組みたいと申し上げています。市の言われるように良い計画を作るためには充分検討する時間が必要なのかもしれません。

しかし、利倉・勝部・走井等の地域は切迫しています。私達は 32 年まで待てません。浅利(前)市長様も「スピード感を持って」と議会でもご答弁いただき長内(現)市長様も 5 月 30 日の懇談会で『交通空白地の早期解消』に本気で取り組まねばならないと言っていただきました。

どうか、この実態をご理解いただき、32 年度の運行までの間の暫定措置として、これらの地域だけでも 今年度（30 年度）から『実験運行』をしていただき、交通空白地をなくし、その運行結果を、32 年度運行の計画をより良いものにするよう反映してくださいと切にお願いしています。

まず、なぜ、ここまで私達（利倉・勝部・走井等）が何度も何度もお願いし続けているのか、その理由をお聞きください。資料提出させていただきました以下アンケート結果等、連絡会添付資料(※連絡会資料No.1～No.3)もご参照ください。

① 全く公共交通が無い

平成 26 年（2014 年）廃線から 3 年以上、アンケートにあるように一日一本もバスも走らないことが、どんなに通院や買い物等日常生活に不便であるか、岡町・曾根駅まで坂道もあり地域住民は日毎実感しています。

② この地域は他地域に比べ高齢化が進んでいます

65 歳以上の全人口に占める 高齢化率が市平均 25.3% に対し勝部 33.3% 利倉 30.2% 走井 32.8%で、高齢者の運転事故が問題になり免許更新に慎重な検査が行われる（返納を勧められる）75 歳以上の人では、市の平均 12% に対し、勝部 18%、利倉 14%、走井 19%と非常に高くなっています。（平成 29 年 4 月現在、住民基本台帳より）

しかし、買い物通院など必要に迫られ、80 歳越えても運転免許を返納したくてもできず、不安の声があちこちで聞こえます。事故が起きてからでは遅いです。

元気な人にとっての 1 年 2 年と、高齢者の 1 年 2 年は違います。この間バスを待ち望んで亡くなった方もいるのです。

また、自転車やバイクでも、転んで骨折等が報告され、いつまで乗れるのかと不安に思っている方が多いのです。駅やスーパーまで歩いている方も、高齢になり坂が多いので、押し車等で休み休み歩き、若い人が 20 分から 25 分で歩けても、その倍以上かかる事もあります。（急な坂道を避け遠回りして、坂のなだらかな道を迂回します）

③ 近くにスーパーや病院がありません

ご近所の方に買い物等を頼む場合も遠慮して「欲しいものの中から重いものを選んで、1 回頼まれるごとに何度も何度もお礼を言われるので、買ってきてあげる方が辛くなる。何とか早く走らせて」と市の説明会で元気な方が懇願される場面もありました。

しかし毎回とはいきません。たとえ別のところに住む息子・娘や身内でも毎回は遠慮してしまいます。お弁当を宅配してもらっている高齢者も多くいます。病院は、どうしても行かなければなりません。

④ タクシー代が高い上、当日予約が出来ません

自力で駅まで行けない・頼む人もない人は、タクシーを頼むのですがタクシー代は高いです。アンケートでは月 2 万円以上もいるという方もあり年金生活者にとっては深刻です。しかしもっと深刻なのは、最近ではタクシーが電話してもつかまらないことです。廃線当時と違い、雨の日だけでなく、今は、当日電話をしても予約できないと言っています。（1 週間前からと言われています）つかまらないので、なんとか歩いて池田線まで出て、タクシーを拾おうとしたら、運転手さんに「今は、タクシー乗り場で止めるように言われていてこんなところで客を拾ってはいけないと言われているので」と断られたと嘆いておられた方もあります。今では、このことは市も十分ご存じのことと思いますが「32 年度まで待てない・今年度中に、暫定的に実験運行を」と地域が強く願う大きな理由です。

⑤ 利用客が少なくなったのは空港被害によるもので、行政の責任です

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年制定）でも謳われているように、たとえ利用者が少なくても、交通権を保障することは、市としての最低の責務ではないでしょうか。その上、西部地域においては利用者が少なくなった原因は、空港騒音による被害に起因するものです。このための転居で世帯数が半減し利用が減り便数が減り、とうとう廃線になりました。今は転居後の安価な土地に交通手段を持つ若い人たちが転入していますが、古くから住んでいる地域の高齢者や住民は、簡単に転居できません。顔なじみの友達のいるところに住み続けたい気持ちもあります。交通弱者が取り残されています。

さらに、この地域は、空港だけでなくごみ焼却場・下水処理場等、他地域が反対するような施設も受け入れてきました。今も騒音に悩まされています。この地域は市の都市計画では産業誘導ゾーンという位置付です。産業優先で住民の生活は後回しと感じる住民もいます。大阪空港訴訟報告集会で、当時の林市長が「西部地域の住民の犠牲の上に成り立っていることを忘れてはいけない」と挨拶され、前浅利市長も6月議会で同じ立場でこの課題解決に早急に取り組む必要があるとご答弁いただきました。現・長内市長も5月30日懇談会で「今は何人であろうと交通空白地のことをしっかり対策したい。できるだけ早く解決するよう本気出して進めたい」と言っていました。

地域の犠牲のもとに交付される年間21億円もの航空機燃料譲与税は（平成27年度決算）文化芸術センターなどに使われていますが、騒音に起因して生活権まで脅かされている地域住民の足の確保には使われません。

以上のように、この便利な豊中市に、こんな地域がある事すら市内他地域の住民の皆さんも御存じないのではないのでしょうか。

この地域の緊急対策について、しばしば他地域との公平性を言われますが、署名提出時に、「公平というならこの地域は、今はマイナスだ。マイナスをゼロに戻してから言ってほしい」「他地域では反対するような施設が建っても我々は、今まで反対しなかった。（我慢してきた）我々がここまで（市役所まで）来て、こうして要望するのは今回初めてですよ。この署名の重み深く受け止めてほしい。」という地域住民の発言。

アンケート等で「陸の孤島」「見放されていると思う」という住民の声、その意味を、どうかきちんと受け止めて下さり、公共交通の充実・利便性向上の協議に先行して空白地解消を『交通政策の緊急課題』と位置づけ、まず平成30度の実験運行をしてくださるよう、協議会会長・委員の皆様にもご尽力いただきますよう心からお願い申し上げます。どうかよろしく申し上げます。

尚、実験運行の方法については、近畿運輸局から次の二つの方法をアドバイスをいただき市にお願いしてきました。

- ①協議会・運輸局の手続きなしに最短でできる、国土交通省の通達に基づく無償運行
- ②道路運送法の21条の2を運用して実験運行

そして私達はこの間市と懇談する中で、現在は、市にもご理解いただける方法として、「**②の『道路運送法21条の2に基づく実験運行』**を今年度早い時期に実現していただきたい」とお願いしているところでございます。

(この方法は、今年3月6日に初めて近畿運輸局で教えていただいて知りました)

これは「生活交通対象で、コミュニティバス導入に向けての実証運行を行う場合も含まれます。利用料は無料・有料どちらでも運行できるとのことです。(住民は利用料無償を望んでいるわけではありませんので有料にしてもらったら良いと思っています)

具体的には手続きは豊中市が事業者さんに要望書を出す。(将来的に運行を考えて)➡事業者さんが近畿運輸局に21条の2の許可申請をする(許可まで要する期間は2カ月) 実験運行の許可期間は1年だがルートや時間等見直してもう一度実験期間を1年間延ばすことが出来るので、32年度までつなげる。

これは協議会などの手続きを経ずに市からの要請書があれば、運輸局の許可を取得可能ですが、区域内の事業者が一つの場合は良いが複数の場合は調整が必要。市が個別に調整しても良いが、協議会が出来るのなら、そこに、この議題を出せば、関係事業者も運輸局も来ているので、早く調整が出来るのではないかとのアドバイスもいただきました。

以上のように、私達は、32年度までの繋ぎとして「緊急度の高い地域」を今年度(30年度)の早い時期に「市も言及してくださった道路運送法の21条の2に基づき実験運行」をしていただきたいと思っています。

現在、既に計画策定のための地域懇談会が開かれています。これをベースにすべての計画が出来るには時間がかかりますが、3地域については、緊急の対策として、現時点で一定の案をまとめ、計画にリンクする形で、実験運行を実施していただきたいとお願いしています。

そして、途中経過を30年度中に検討する西部地域全体の計画に反映させることで「計画をより利用しやすいもの」にしてくださるようお願いいたします。

このことを、ぜひ協議会で取りあげていただき、関係機関の皆様のご協力で、どうか一日も早く実現できるようご尽力いただきますよう、心からお願い申し上げます。

他市では、市と住民が協同で知恵を出し合い相談し、より良い公共交通が運行されていると聞きます。計画策定も、私達も市と一緒に努力したいと思っています。

どうかご理解いただきまして、協議会の皆さまのご尽力を心からお願い申し上げます。

西部地域バスアンケート結果からわかること

勝部・利倉・走井と、利倉西では傾向の違いはあるものの、地域にスーパー・商店や医療機関が無い中、『交通空白地・不便地』に住む住民、特に交通弱者である高齢者の日常生活権が保障されず困っている現状がわかります。

早く何か走らせてという訴えは切実です。

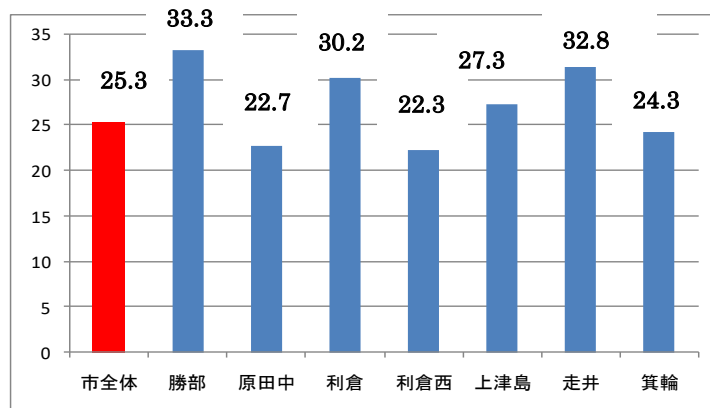
このアンケート（2017年8月実施）は、回答者総合計681、対象は、勝部連合町会151・利倉連合町会333・利倉西の2自治会197の加入者集計です。（走井93は別のアンケートを実施されました）

回収率は50%を超え、空白地を多く含む勝部・利倉では、今回配布対象でない住民基本台帳登録(2017年2月)世帯数から見ても50%を超える高回答率で、このアンケートは、住民の声を聞きとるに十分有効なものです。

男性対女性は約4対6の比率です。また、65歳以上が全体の約半分です。

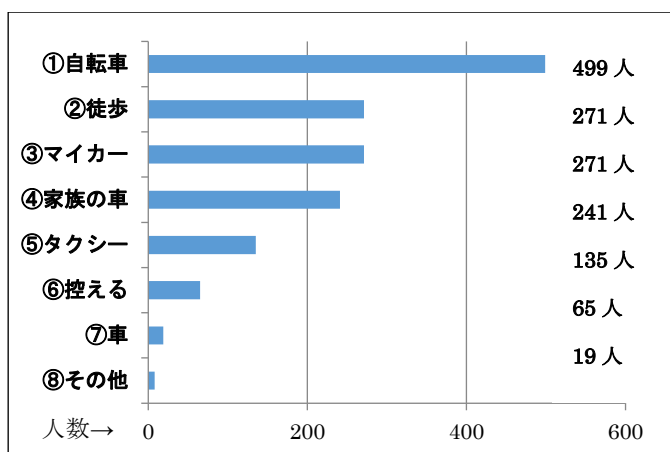
- ① 高齢化率（65歳以上）は、勝部・利倉・走井は市の平均より高く30%を超えているこれは、2017年4月現在、住民基本台帳より抽出しました。65歳以上の人口は、勝部地域は174人走井地域373人利倉地域は353人です。利倉西は768人です。

(%)



* 全人口に占める75歳以上の高齢化率 (%) 12 18 12 14 8 12 19 10

- ② 現在の移動手段は自転車バイクが73%（複数回答可）



- ① 自転車やバイクを利用する（73%）
- ② 徒歩（40%）
- ③ 自分でマイカーを運転する（40%）
- ④ 家族に車で送ってもらう（35%）
- ⑤ タクシーを利用する（20%）
- ⑥ 外出するのを控える（10%）
- ⑦ 近所の人や知人の車で送ってもらう（3%）
- ⑧ その他（1%）

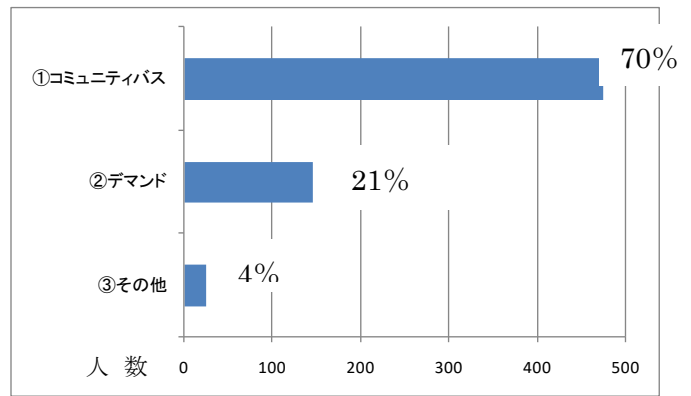
「ここは陸の孤島」という声も。高齢者も運転せざるを得ないのです。

③ 利用したいのは (複数回答可)

コミュニティバスが70% (476人)
「小さなバスで良い」との意見が多くあった。駅まで坂道。まずは最寄りの電車駅まで行ってほしい。

通勤者の場合 (利用したい人数)

	勝部	利倉	利倉西
コミュバス	58	70	31
デマンド	9	26	6
その他	1	8	3
回答者数	70	103	42



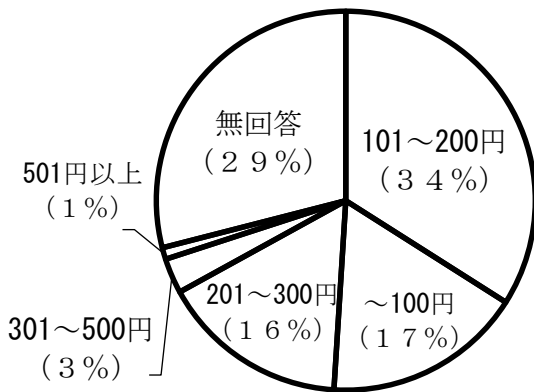
←左は、回答者の内、「通勤利用」と回答した人のみ抽出、利用希望を出してみました。(複数回答可)

④ 利用料金は200円までが過半数(走井でも同じ)

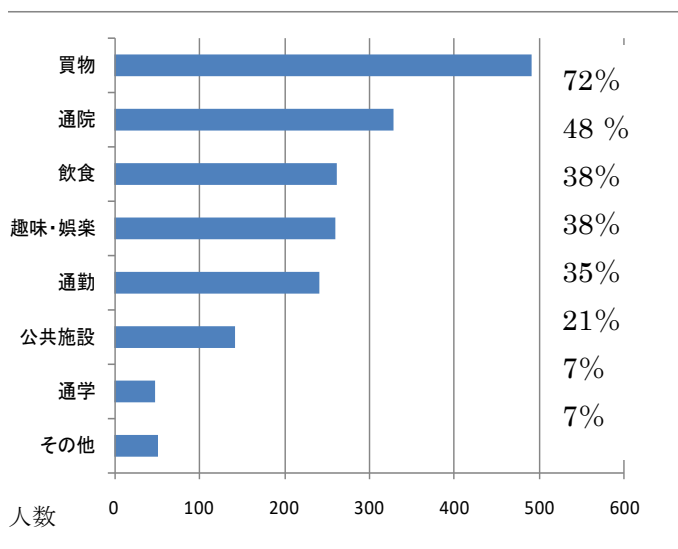
運賃により利用者数が左右される?

参考

- 市バス →高槻市は70歳以上の高齢者は大人220円が無料に
- コミュニティバス・タクシー(府下18市調査) → ㊦ 箕面市など8市が、高齢者や障害者は100円または半額 (箕面市は大人210円が70歳以上の高齢者・障害者は100円)
- ㊧ 全市民無料が羽曳野市等5市
- 福祉バス→池田市等3市が対象を高齢者・障害者等に限定したバスで無料となっています。(池田市は220円が60歳以上の高齢者・障害者・妊産婦は無料)



⑤ 外出目的は、(複数回答可)



買物72% (490人) 通院48% (328人)。

これを65歳以上の中で見ると、買物78%、通院61%となっていました。地域に商店・医療機関はありません!

「高齢者一人暮らし、買物通院にタクシー代1カ月2万円以上かかります」という声も。

(走井でも、買物77%、通院80%と同じような傾向です)

なお、それぞれの回数は、

買物は、週1日~2日(366人)と週3

~4日(168人)が多く、通院は月2~3日(123人)と月1日以下(103人)、趣味娯楽は週1~2日(83人)と月2~3日(77人)、飲食は、月2~3日(112人)週1日~2日(59人)が多かったです。通勤は毎日プラス週5~6日(187人)、週3~4日(36人)でした。

意見の中から一部紹介します

- ① 今は自転車や自動車を運転できているが、これから先不安という声が多くあり、駅や公共施設・豊中病院へのコミュニティバスなどの運行を切望する声が多くありました。特に高齢者は、駅まで坂道なので徒歩も自転車も困っている意見がいくつもありました。

「高齢者世帯二人ぐらしです。車の運転も無理になりました。買い物は荷物が重くて、自転車で行きますが、ぼつぼつ先が見えて来ました。友人に自転車で転んだ話をきくと、こわくなります。1000円位でバスがあれば、気軽に外出や習い事もしたいです。」

「70歳で運転を止めるので（現在68歳）是非お願いします」

「何もない街で豊中といえども陸の孤島です。小さなコミュニティバス（マイクロバスでよいので）を細かく走らせてほしい。80歳～90歳の年齢ぐらいはとても不安だと思います。」「利倉は駅も遠いしバスもない。（上津島まではあるのに！）お年寄りには交通が不便。利倉だけ、はみごにされているように思う。」

「市立てしま幼稚園が市立てしまこども園に変わり、通園バスも廃止となり大雨の日等、小さい子供連れではとても大変です。ぜひ運行してほしいです。」

「不便なため外出を控えています。私達の地域は、毎日の食品や生活のお店が無く、豊中市役所の支所もなく医療も無く、それぞれ行く交通も無く、高齢者には住みづらいです。ですから早急に交通の便をお願いします。お世話をかけますがよろしくをお願いします。

（90歳）」

又「家族や友人がここに来るのも（今は車で来たり元気な人はチャリンコで来るが）むつかしくなる」と自分たちが出かけにくいだけでなく、来客もまた来にくいという実態も。

- ② タクシーは高い上に、なかなか来てくれない。近くに買い物する店や病院が無く困っているという声も

「タクシーは、いつも無いと断られることが多い。特に雨の時は、前日からの予約が必要でいくら電話かけてもかからない。」「この地域はタクシーも来てくれないので、子供の病院の時雨が降っているとすごく不便」という声がいくつもありました。

「現状雨降り、通院、買い物などでタクシー呼ぶ。交通費の負担が。2万円以上かかります。これは大問題です。タクシーの半額負担とか介護タクシー利用無料券とか市で負担してください。高齢者一人、暮らしにとってとても今、問題です。」

「定期通院の時、タクシー代が片道3500円位で往復7000円が痛いです。」と切実な訴えも「特に、近くにスーパーがないことがすごく不便。歩くことが多いですが、いつまでも荷物を持って歩けない。」

また「平日でもバスがないのにタクシーもなかなかとまってくれなくて2か月足が痛くて困りました。」という声も。

- ③ 料金や運行形態についても

大きなバスでなく小型のバスやタクシー・利用は運行本数が左右するとの意見が多かったです。

「小さなコミュニティバス（マイクロバスでよいので）を細かく走らせてほしい。」

「デマント（タクシー）は即実性があると感じるが、コミュニティバスは運行本数にかかっていると思う。」「小規模でいいんです。利便性があれば皆さん利用されるはずです」 「コミュニティバスの運行について利用者が少なく費用対効果で問題がある

と聞いています。確実な利用客が必要なのでは？例えば、一中の自転車通学をバス通学に替えるだとか利用客を増やすことを考えてください。」

「乗車人数が少ないので大変だろうとは思いますが、前のように便数が減っても良いから運行していただけたら感謝いたします。廃止になってからは外出できません。」と一日も早く走らせてというお願いをされる方がいくつもありました

運賃も

「運賃もどこからどこまで乗っても同じ値段だと有難い。私の実家の地域では、70歳以上の方は、バス・地下鉄はタダだし、3人からだど、2人目は少し割引があったような記憶があります。」

「一人暮らしだから（年金生活です）できれば低料金でお願いします」。「尼崎市等では高齢者バスがあるが、豊中にはないので発行を検討して欲しい」

「乗れば乗るほどお得な回数券や、定期券があればいいなと思います。回数券は使用期限が長めが便利で利用者が増えるのではないのでしょうか。路線の再開期待します。頑張ってください！」

便数やルートもいろいろな意見が・・・

「バスの時間も朝、夕だけでなく、12時から3時までは便数があれば役所や阪急など大阪へ出るのが助かります。」

「岡町、曾根、伊丹イオンへのバスが走ればとてもうれしいです」

「小さなバスでいいので駅まで1時間に2本くらいほしいです」。

「地域運行バスが運行されても、バス停が近くにもできてほしいと思います。以前のバスは、バス停も遠く利用に不便でした。」

「利倉西からは、園田に出ることが多いが、豊中市の行う市民検診や市民病院、市役所・保健所・毎日の中学校通学・保育所等への交通機関は、豊中市民ですのでどうしても生活上必要です。以前は市の利倉センターがあったが今はないと、バス廃止以降市の対応が、住民の生活への配慮が無い」との指摘もいくつもありました。

「前は阪急曾根駅が最終でしたので今回は市役所経由市民病院行にすれば利用者も増えるのではないか。」

「以前運行されていたときは曾根行でしたが、正直あまり実用的ではないと感じました。豊中駅行や市役所など、行先のアンケートもされては如何でしょう。バスの運行、期待しております。」との意見も

「利倉西は豊中市に行くのに猪名川を渡らねばならず、橋や坂が弊害となります。新しく橋ができるようですが、地域のコミュニティがなされる上津島センターに行く道はどうなるのでしょうか。あの周辺に自転車や徒歩で至近距離に行きやすい道路に整備してほしい。高齢者や妊婦、乳幼児連れの母親など、公助が必要な人ほど行き辛い」

「公共施設も病院も阪急の駅も市役所も宝塚線の駅にもつながるルートをつくってもらって（阪急バスが園田から庄内、江坂にはいつているが）BIG BOYの前より北にそって原田や曾根ルート、あるいは勝部、市役所、市民病院につながるルートなど、今走っているルートにつけくわえたりはできませんか？あるいはそれがむりなら、交通空白のところの住民のみんなが困らないようタクシーチケットの保障をしてほしい。高齢になっても住みつづけられる町にしましょう！」

走井アンケートの結果について

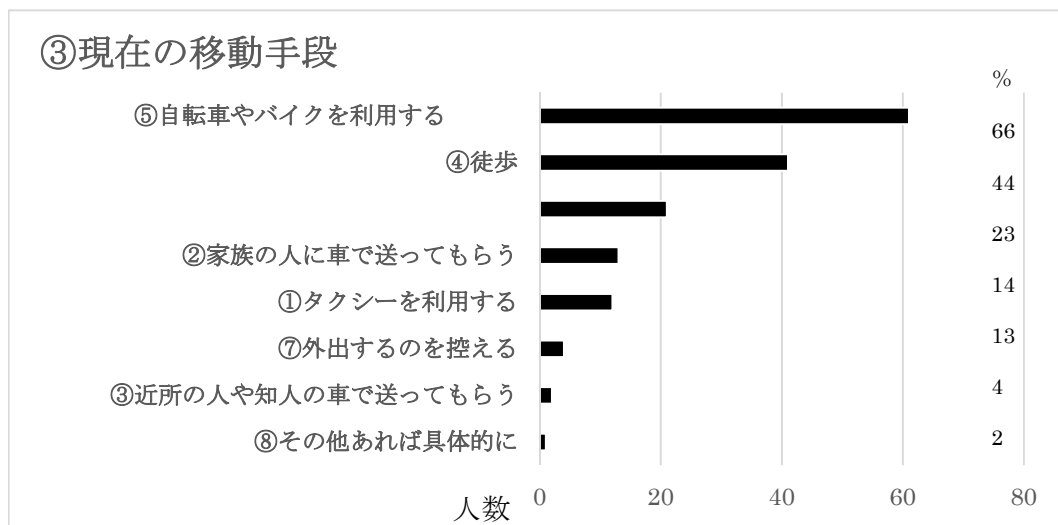
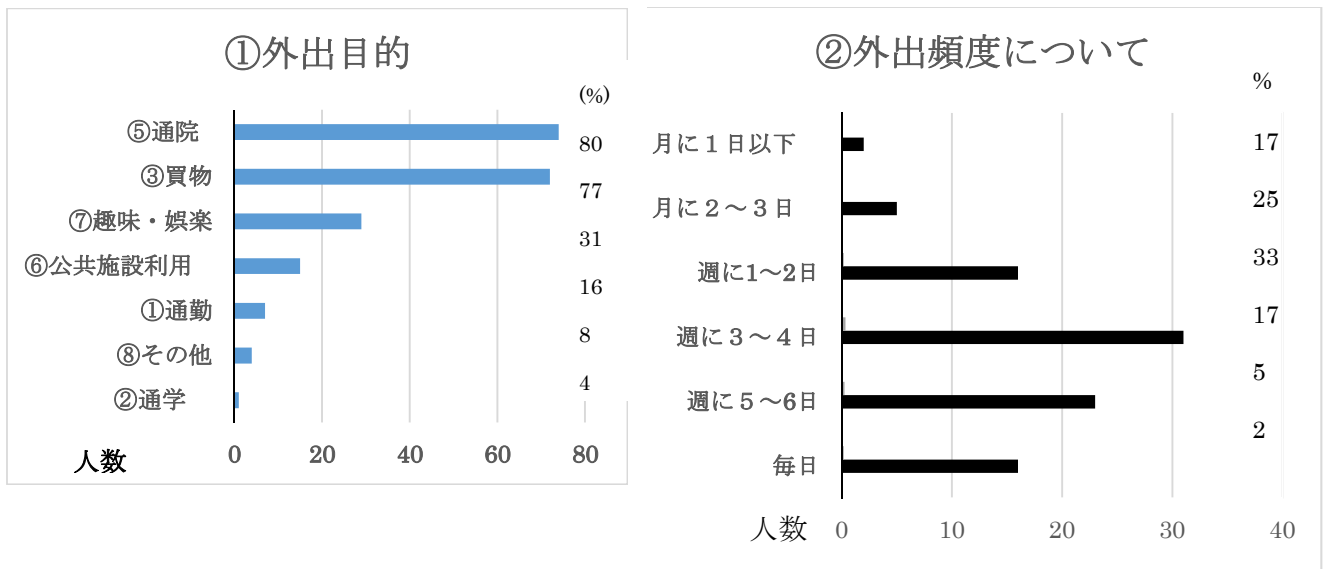
回答者数は93人(内60歳以上が75人で81%)、2017年8月実施。

結果、買い物通院に大変困っています。当面の対策が急務の人が多くいます。

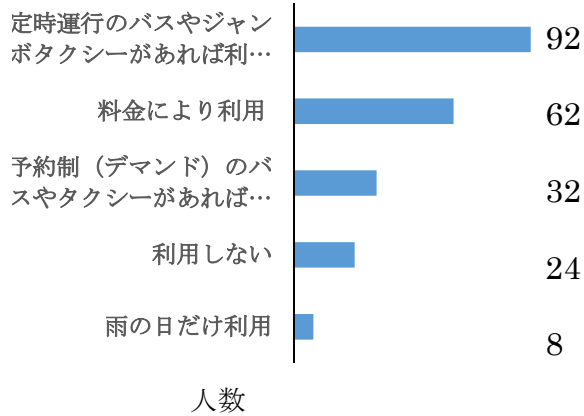
高齢化率は、32.8%と非常に高いです(箕輪校区の高齢化率24.3%)

(2017年4月現在、住民基本台帳より抽出)

男女比は約4：6でした。他地域(勝部・利倉・利倉西)も同じです。



④利用したいもの



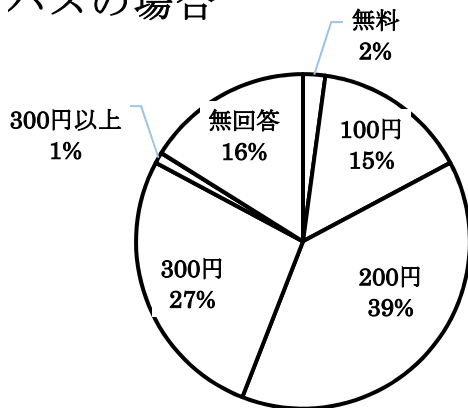
回答者年齢内訳

30歳代	0	
40歳代	9	
50歳代	9	
60歳代	31	75
70歳代	34	
80歳代	10	81%

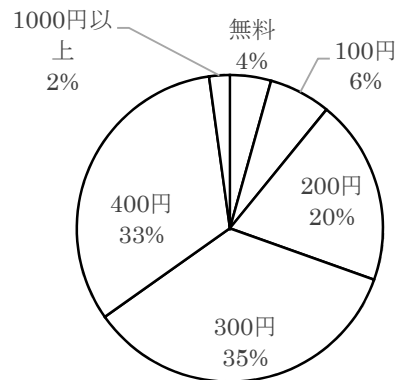
⑤料金について

利用するかどうかの要因に「運賃により利用するが」が70%と、料金が乗車率を左右する。（他地域のアンケートにこの項目はなかった。）

バスの場合



タクシーの場合



⑥ 職業は

会社員4人 自営業6人 専業主婦（夫）28人 パート10人 無職45人でした。

⑦ 自動車運転免許証について

車を保有して運転している人は22人、

『運転に不安を感じるようになったら、運転免許証を自主返納する』人

免許証を持っている人31人中 19人います。



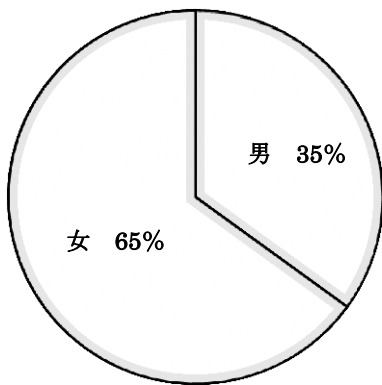
国の勧める高齢者の免許自主返上のためにも公共交通機関が必要です。

勝部 勝寿会のバスを走らせるアンケート結果

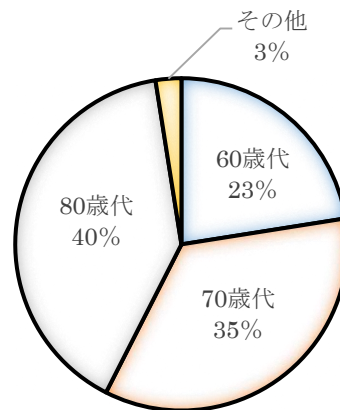
このアンケートは勝部の勝寿会会員 39 名、会員外 1 名合計 40 名の方からの回答によるものです。

① 年齢比率と男女比率

回答者男女比率

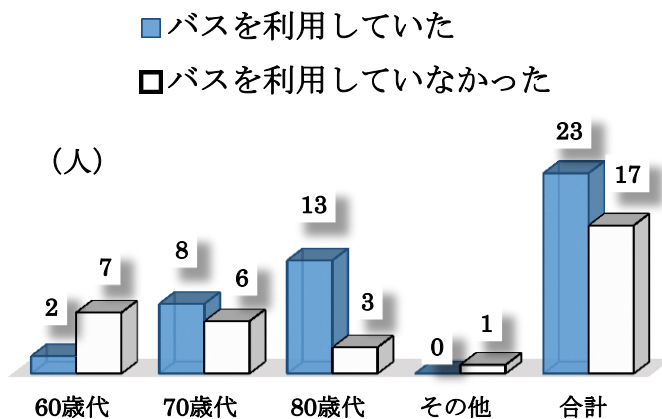


回答者年齢



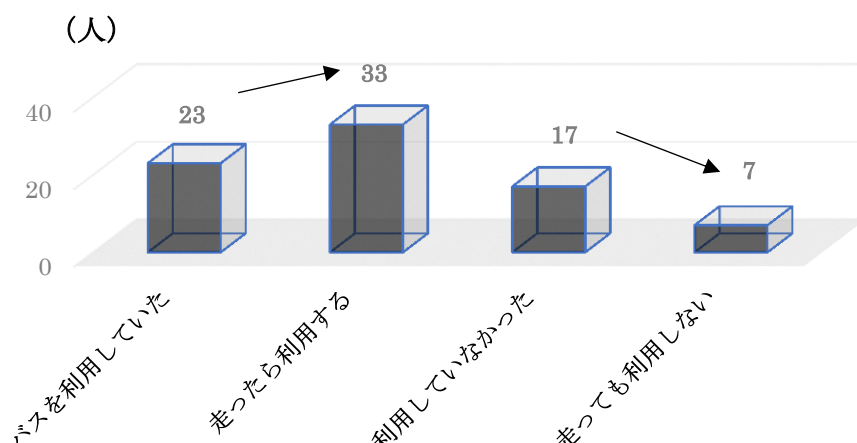
※ 回答者の 75%が 70 歳以上です。

② 廃線前の利用状況



※ 高齢化率が高い勝部ですが、年齢が高くなるごとに利用していた人が増えていることがわかる

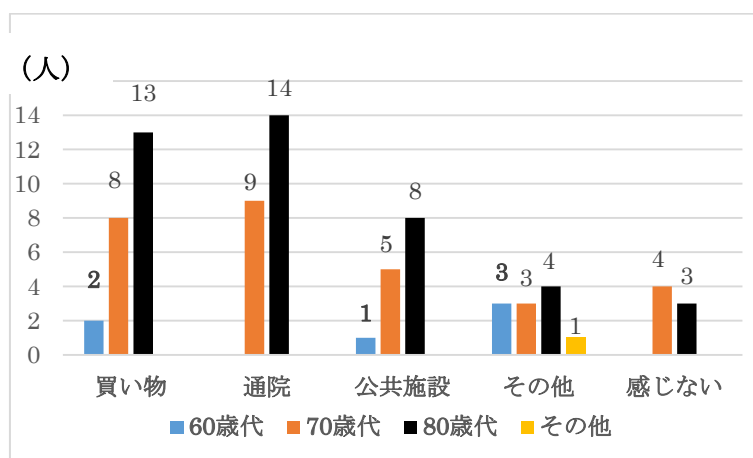
③ 廃止前の利用状況と走ったら利用する人の比較



※ 廃止前に利用しなかった人も、3年後の今、走ったら利用すると変わってきている。

70代80代は免許も返上したい人も増える、地域における75歳以上の高齢化比率は(2017年4月1日現在)市内平均12%、勝部は18%となっており、今後ますます、自力の移動が難しくなり、公共交通を早くと切望されるのがわかる

④ 不便を感じるもの



※西部地域全体のアンケートと同じく高齢者が困っているのは、買い物・通院です。