

豊中市 公共交通改善計画

概要版



平成31年(2019年)2月



豊中市公共交通改善計画について

背景と目的

本市は、大阪国際空港や、高速道路・幹線道路などの広域交通に加え、阪急電鉄宝塚線・神戸線、北大阪急行電鉄南北線、大阪モノレールといった鉄道と、路線バスなどの地域交通の整備により、交通利便性が高いまちと評価されています。

しかしながら、市域には、鉄道駅勢圏及びバス停勢圏から外れた、いわゆる交通不便地が存在し、その解消が求められていること、また、都市構造上南北方向に比べ、東西の結びつきが脆弱で、その流動が少ないことなどの課題があります。さらに、将来的には、バス路線網が充実している地域においても、人口減少とともにバス利用者が減少し、路線の縮小が懸念されること、自動車に頼って生活している地域においては、高齢化により、その運転が困難となり、新たな移動手段が求められることが想定されます。

このような状況を踏まえ、豊中市の公共交通等の改善の考え方と実施する施策をまとめた「豊中市公共交通改善計画」を策定するものです。

計画の期間

計画の期間は、平成31年度（2019年度）から平成40年度（2028年度）までの10年間とします。

計画の位置付け

豊中市公共交通改善計画は、「豊中市総合計画」及び、「豊中市都市計画マスタープラン」など上位計画や関連計画と整合を図りつつ、「豊中市立地適正化計画」との連携による豊中市における公共交通のマスタープランとして策定します。

また、豊中市公共交通改善計画の下部計画として、本計画を受け、新規に実施する施策の具体的内容を示した「（仮称）豊中市公共交通改善実施計画」を別途定めるものとします。

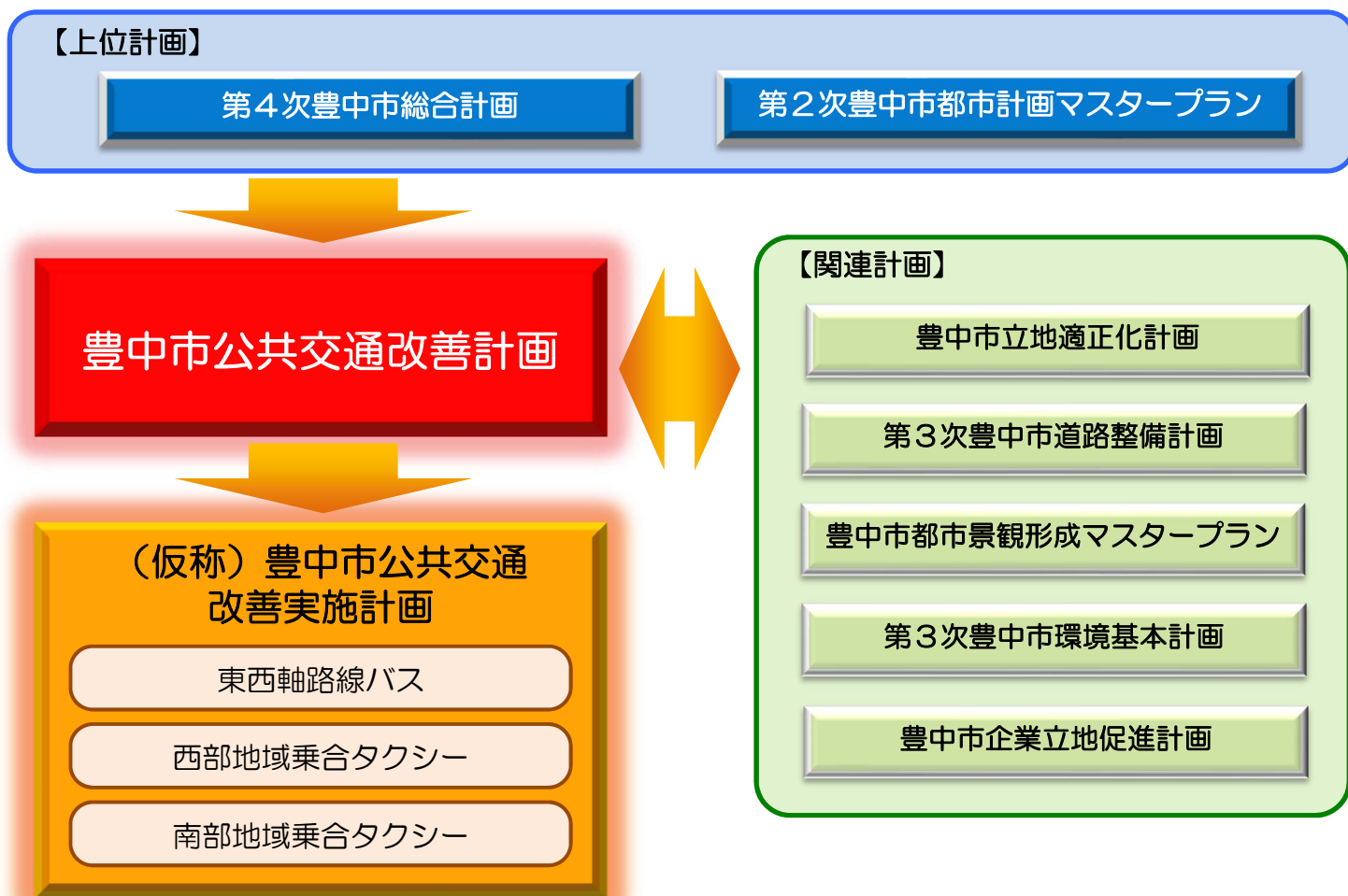


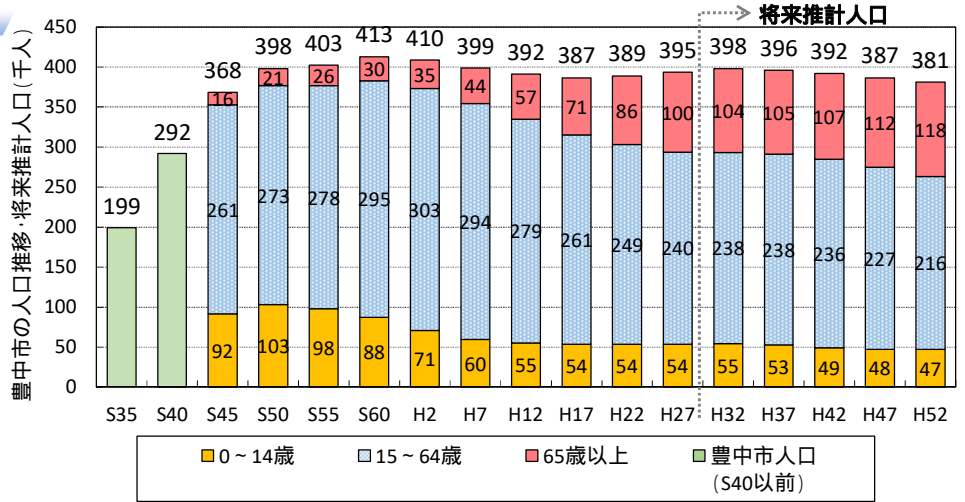
図.1 豊中市公共交通改善計画の位置付け

① 人口減少・超高齢化社会への対応

本市の人口は、平成32年（2020年）をピークに減少に転じると推計されており、現在バス交通網が充実している地域においてもバス利用者が減少し、路線の廃止などが懸念されます。また、高齢者人口の増加は続き、マイカーなどを主な移動手段としている地域では、高齢により運転が困難になり、新たな移動手段のニーズが生じる可能性が高くなります。

本市の人口推移と将来推計人口

本市の人口は、平成32年（2020年）をピークに減少に転じ、さらに少子高齢化も進行するものと推計されています。



※ 昭和35年（1960年）から平成27年（2015年）は各年10月1日現在
 ※ 将来推計人口：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）による
 出典：国勢調査（昭和35年（1960年）～平成27年（2015年））、豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）

図.2 豊中市の人口推移と将来推計人口

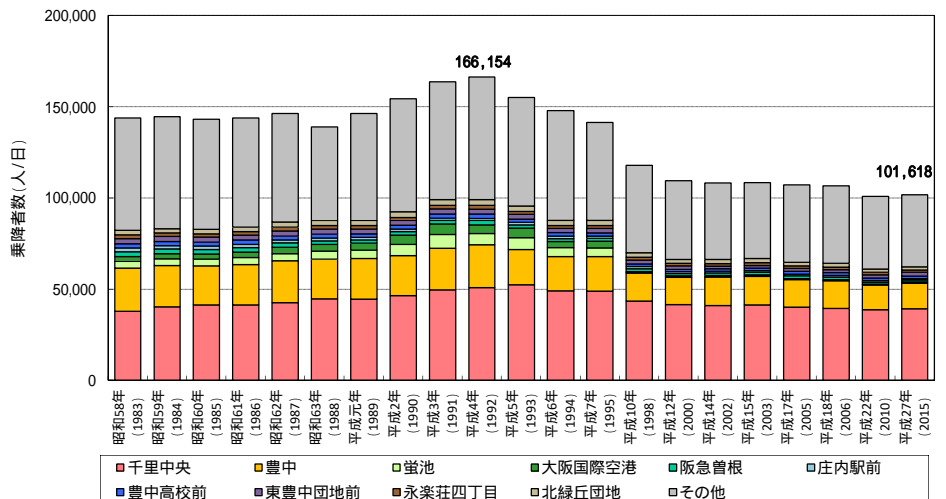
② バス利用者の減少

バス利用者は、平成4年（1992年）をピークに減少を続け、平成27年（2015年）にはピーク時の約6割まで減少しており、今後、民間事業として採算が合わない路線も出る可能性があります。

本市のバス利用者数の推移

市内のバス利用者は、平成4年（1992年）の約166千人/日をピークに減少しており、平成27年（2015年）にはピーク時の約6割まで減少しています。これは、大阪モノレールの全線開通（平成9年（1997年））に伴う平行路線（千里中央～蛍池～大阪国際空港系統）の廃止、関西国際空港の開設（平成6年（1994年））により大阪国際空港が国内線のみとなったこと、高齢化の進行に伴い、通勤でのバス利用者が減少していること等が影響していると考えられます。

また、利用者の減少に伴い、JR加島駅から主要地方道大阪池田線を通行し、岡町駅・豊中駅を経由し、柴原駅まで運行していた岡町加島線が平成26年（2014年）12月27日に廃止となっています。



出典：豊中市統計書、阪急バス株式会社資料

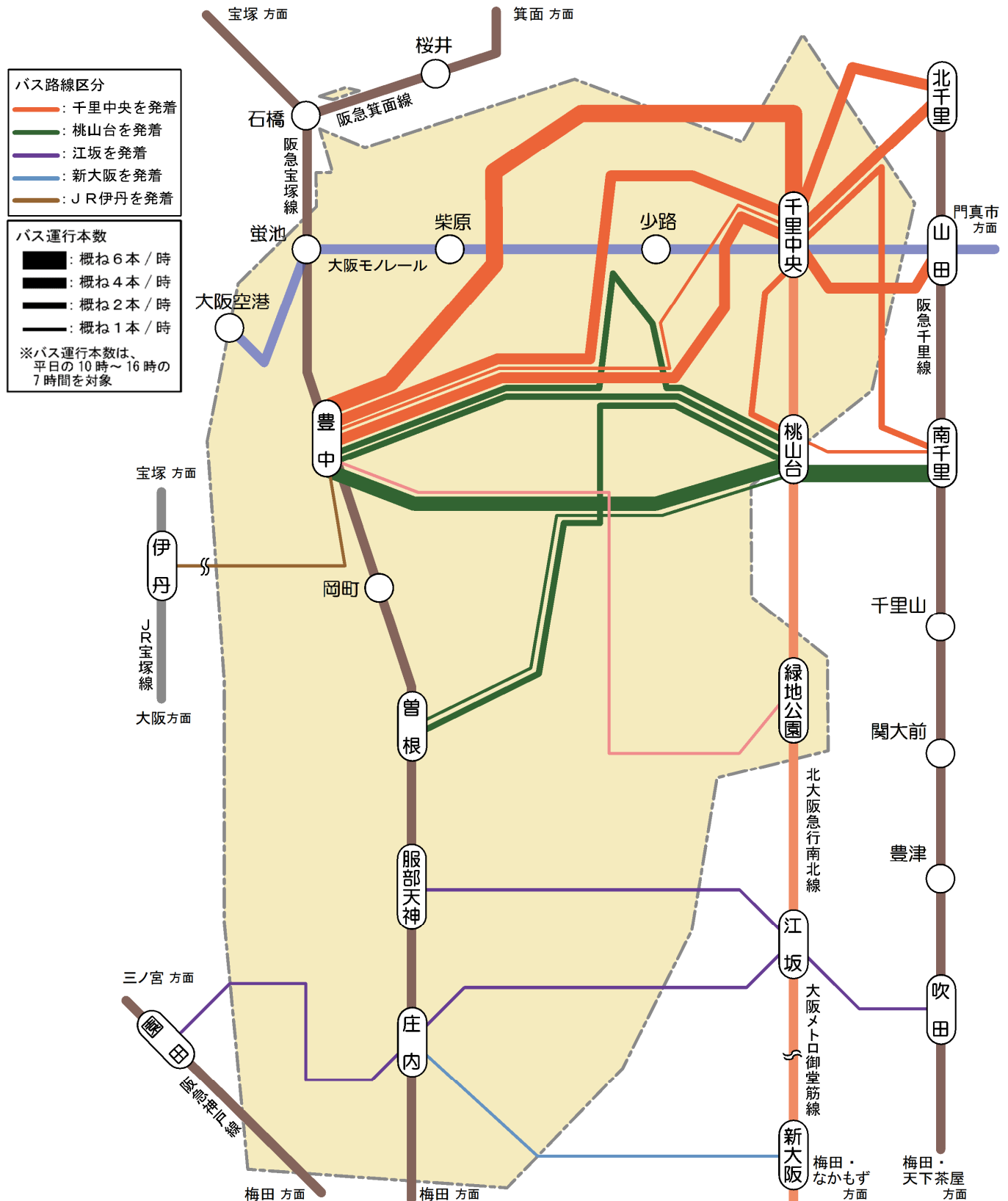
図.3 豊中市内の主なバス停の乗降人数の推移

豊中市における交通の問題点と課題

③ 市域南側における脆弱な公共交通網

本市は南北方向に阪急電鉄宝塚線、阪急電鉄神戸線及び北大阪急行電鉄が、市域北側の東西方向には大阪モノレールに加え、豊中駅、千里中央駅及び桃山台駅の各駅間を結ぶバス路線網が整備されていますが、市域南側においては、鉄道駅間を結ぶフィーダー路線のネットワークが粗く、東西方向の公共交通ネットワークが脆弱で交通不便地も存在します。

本市における東西方向の公共交通ネットワーク



※豊中市内を運行する鉄道駅間を結ぶバス路線のうち、各系統の鉄道駅間の区間のみを表示

図.4 本市における東西方向の公共交通ネットワーク

④ 交通空白地・交通不便地の存在

全国と比較すると恵まれている状況ではありますが、交通空白地については、西部地域等に一部存在し、交通不便地については、西部地域に広く分布し、服部緑地周辺などに散見される状況です。

交通空白地と交通不便地の状況

本市における交通空白地の面積は0.31km²であり、その割合は、全国の約30%に対し約0.9%です。交通空白地内の人口は約950人であり、市の人口に占める割合は約0.2%です。また、交通不便地の面積は5.72km²であり、市域全体に対して約15.7%です。交通不便地内の人口は約50,300人であり、市の人口に占める割合は約12.7%です。

【定義】

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/日以上、バス停勢圏（半径300m）以外の地域（※鉄道駅勢圏内は除く）

※ ピーク時とは、平日の午前7時～午前9時の間とする。

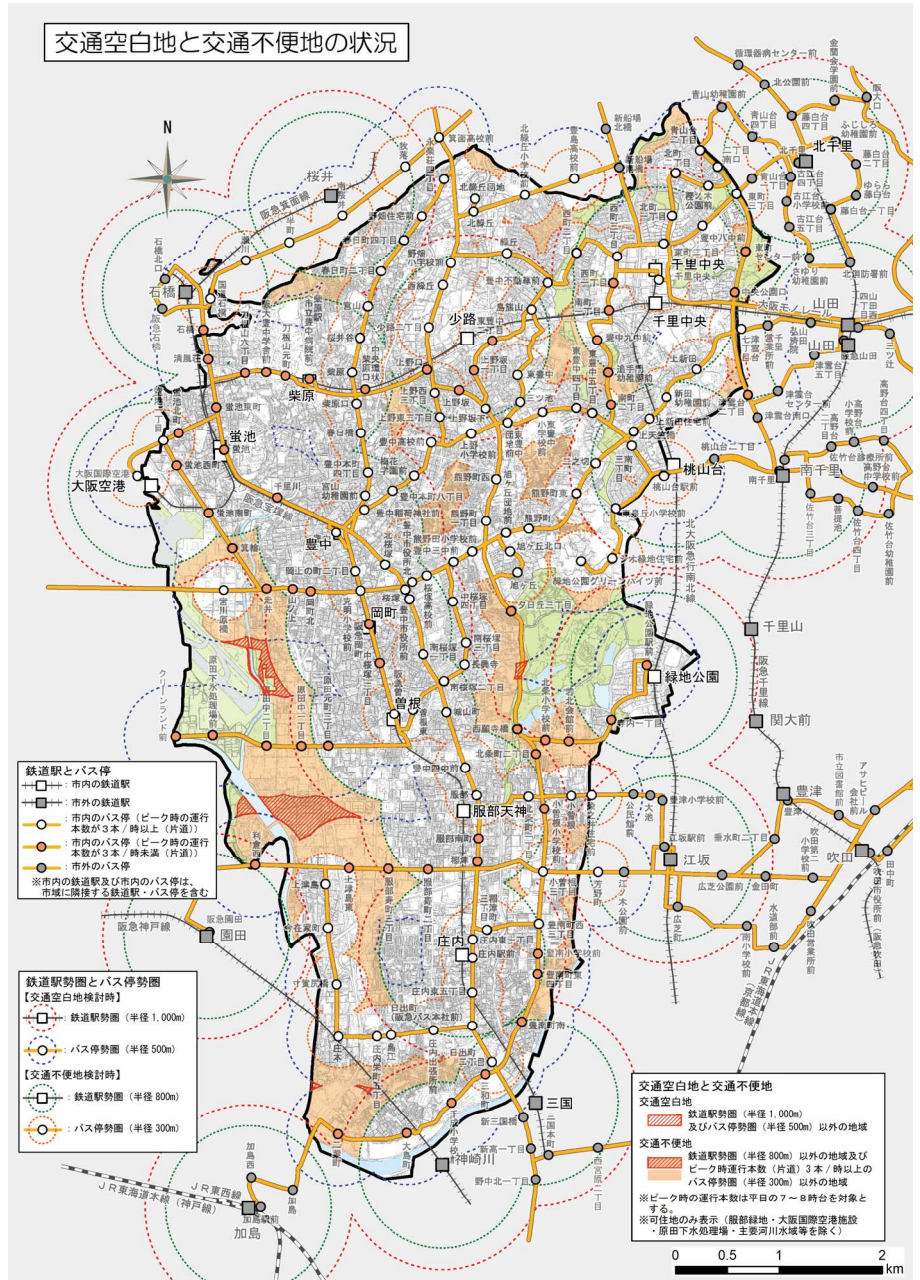


図.5 豊中市における交通空白地と交通不便地の状況

【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%	951	0.2%
交通不便地	5.72	15.7%	50,337	12.7%
豊中市域	36.39	-	395,479	-

【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（2011年度）国土交通省調査による

※表示桁の関係で計算値と一致しないことがある。
 ※面積は可住地が対象
 ※公共交通空白地及び公共交通不便地の面積は、地図上の計測による。
 ※豊中市域の面積は「平成26年全国都道府県市区町村別面積調（国土交通省 国土地理院）」による。
 ※人口は平成27年（2015年）10月1日現在による。

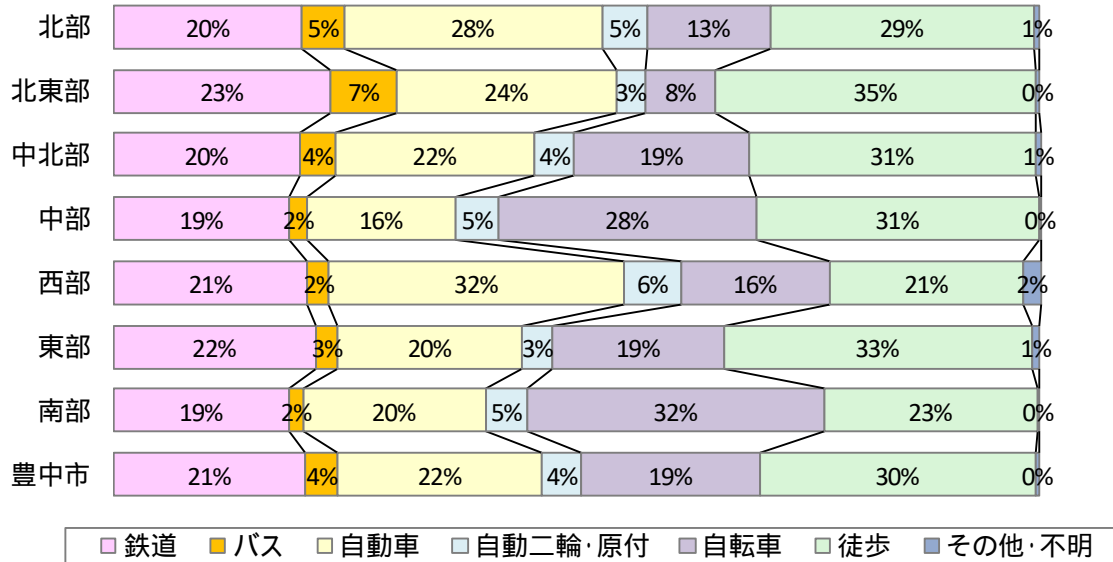
豊中市における交通の問題点と課題

⑤不十分な自転車利用環境

平坦地に位置する市域南側では自転車の分担率が高く、特に中部・南部地域においては約30%を占めます。一方で、自転車通行空間は十分でなく、自転車と歩行者の事故の多い状況は続いています。

本市の代表交通手段の状況

自転車の分担率は、南部地域が約32%と最も多く、次いで中部地域が約28%であり、市全体の平均値である約19%を上回っています。



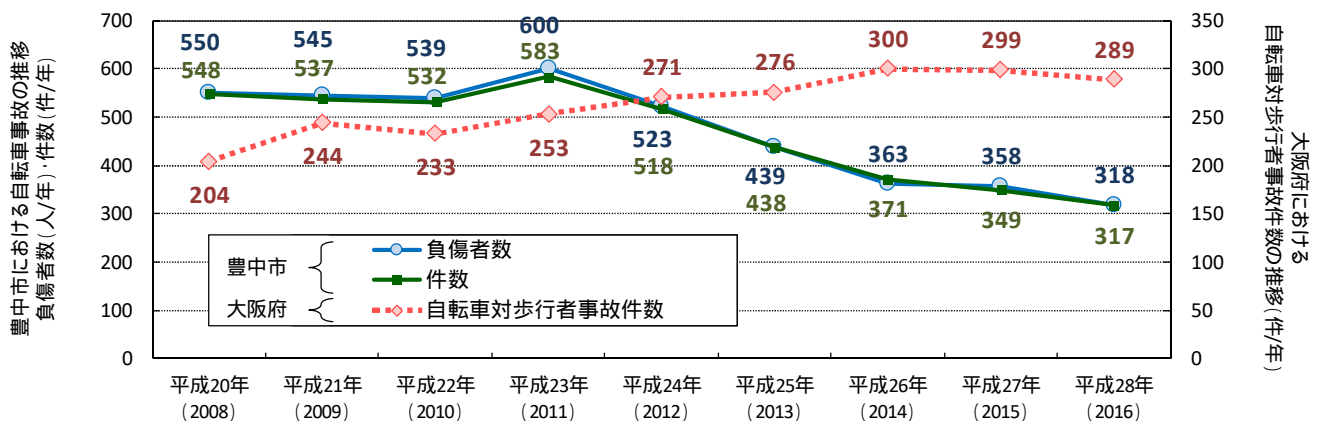
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年（2010年））

図.6 地域別にみた代表交通手段分担率の状況

自転車の交通事故の状況

豊中市における自転車事故件数は、平成23年（2011年）以降、減少傾向にあります。全事故における自転車事故の割合は平成20年（2008年）以降、約3割で推移しています。

大阪府における自転車対歩行者事故は、平成20年（2008年）から平成26年（2014年）にかけて増加傾向にありましたが、近年は横ばいの傾向です。



		平成20年 (2008)	平成21年 (2009)	平成22年 (2010)	平成23年 (2011)	平成24年 (2012)	平成25年 (2013)	平成26年 (2014)	平成27年 (2015)	平成28年 (2016)
豊中市	市内交通事故発生件数(件/年)	1,843	1,856	1,779	1,954	1,727	1,495	1,344	1,269	1,063
	自転車の事故が占める割合	29.7%	28.9%	29.9%	29.8%	30.0%	29.3%	27.6%	27.5%	29.8%

出典：豊中の交通事故 平成28年（「交通事故をなくす運動」豊中市推進協議会事務局 平成29年（2017年）3月発行）
大阪の交通白書（平成28年（2016年）版（一財）大阪府交通安全協会）

図.7 自転車の交通事故の推移

⑥ 転換期を迎えたバス運行補助

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

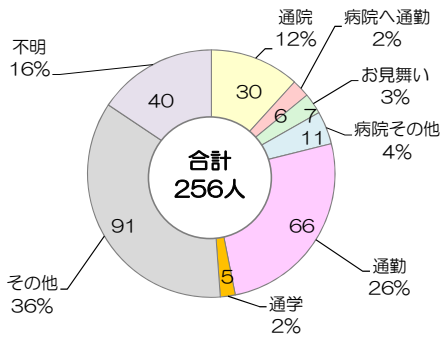
市立豊中病院線及びクリーンランド線における利用者の利用目的

(平成26年(2014年)阪急バス乗降調査より)

市立豊中病院線は、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。

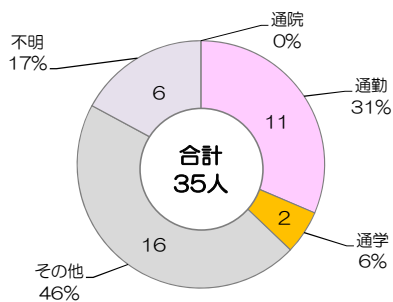
クリーンランド線は、利用者は少なく、クリーンスポーツランドの廃止に伴い、クリーンランドなどの職員の利用がほとんどです。

市立豊中病院線64系統
(加島駅前～柴原駅)



※平日のみ運行

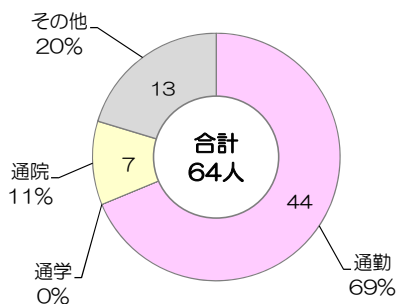
市立豊中病院線66系統
(柴原駅→豊中→柴原駅)



※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】

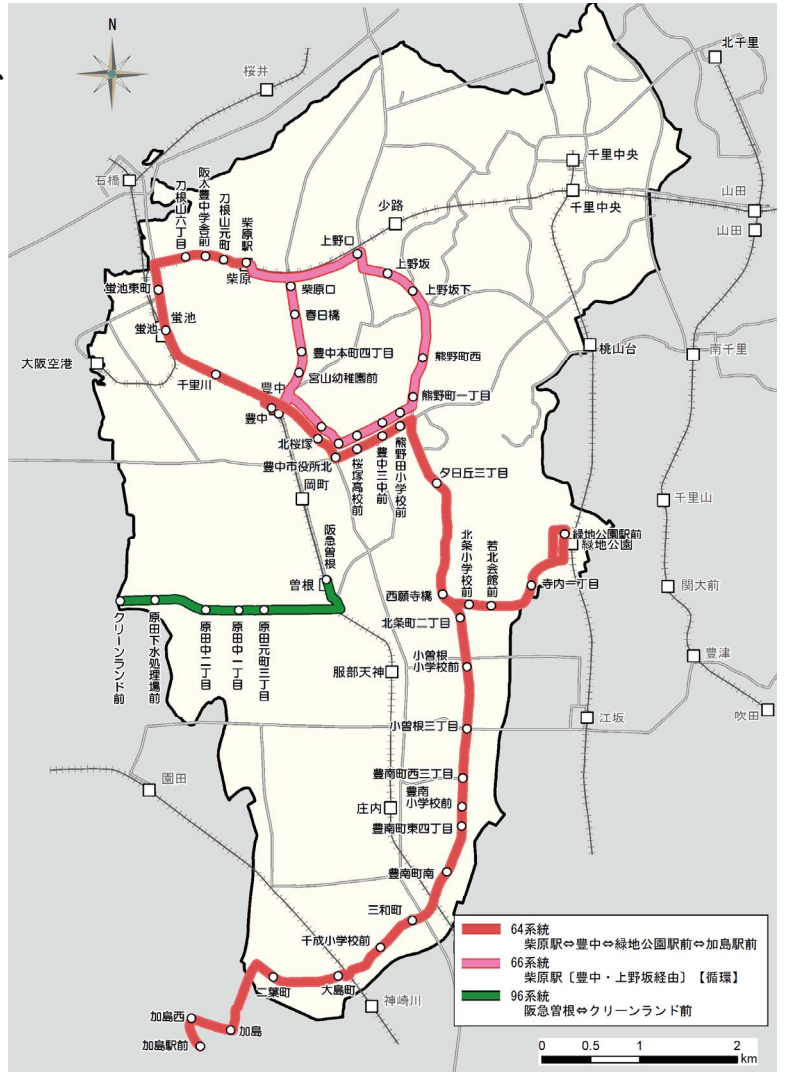
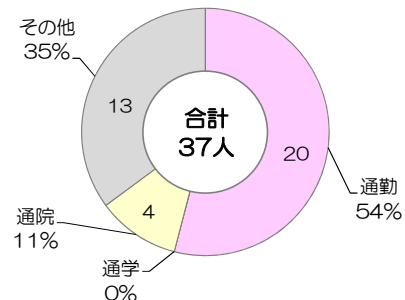


図.8 バス運行補助事業路線の路線図

施策の実施方針

基本理念(めざすべき公共交通の姿)

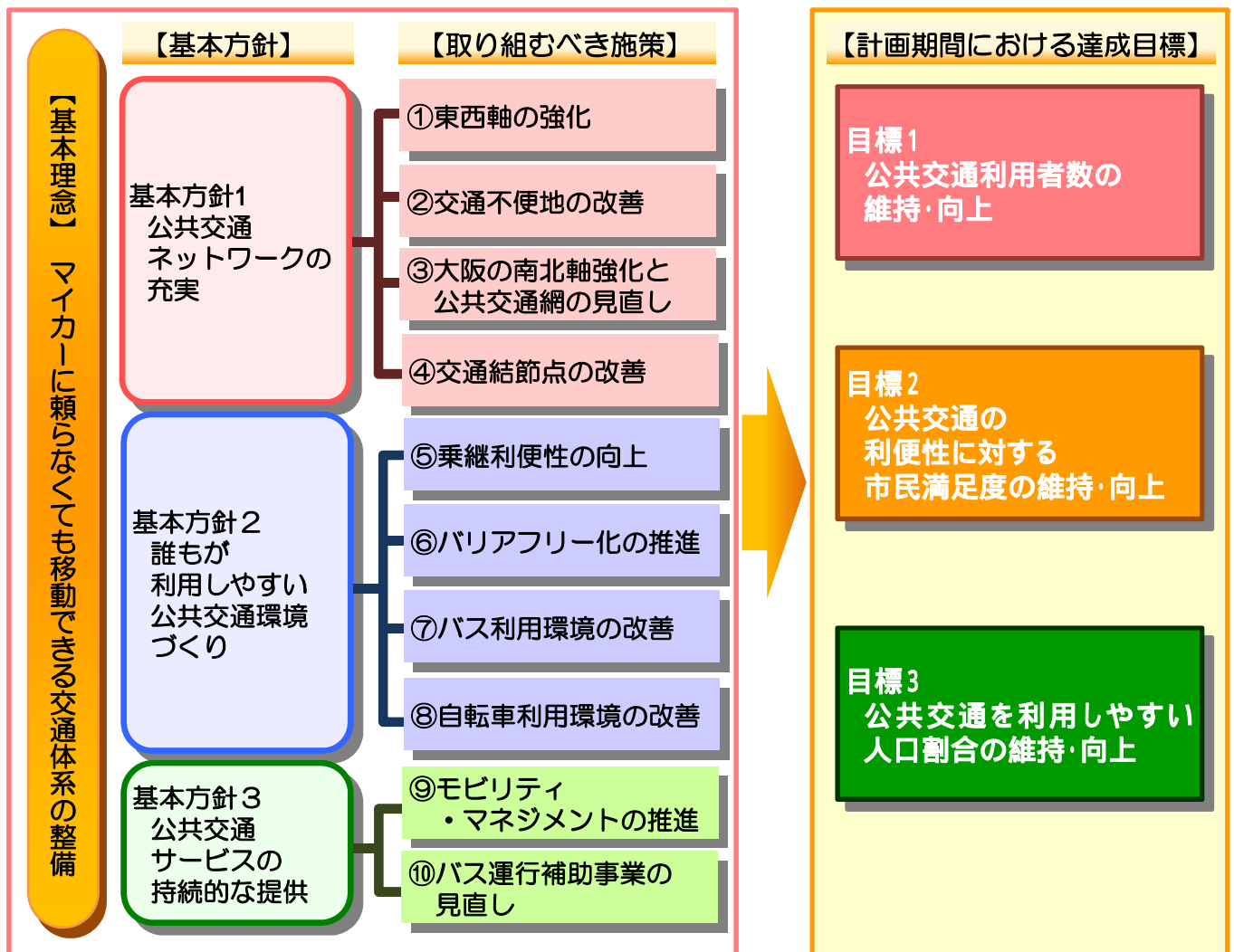
マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備

本市は、公共交通の利便性の高いまちと評価されていますが、市域南側における脆弱な公共交通網や西部地域等の交通空白地・交通不便地の存在等の問題があります。また、人口減少・少子高齢化が進展し、バス利用者も減少傾向にある中、公共交通を維持していくには、市民の利用を促す取り組みが必要です。

このため、本計画は「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備」を基本理念とし、3つの基本方針に基づく10の施策を実施することにより、公共交通を改善していくものです。

基本方針と取り組むべき施策、達成目標

本計画の基本理念や基本方針、取り組むべき施策、達成目標を以下に示します。



基本方針1 公共交通ネットワークの充実

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

東西軸の強化

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が、市域北側の東西方向には大阪モノレールに加え、豊中駅、千里中央駅及び桃山台駅の各駅間を結ぶバス路線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みられます。

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。

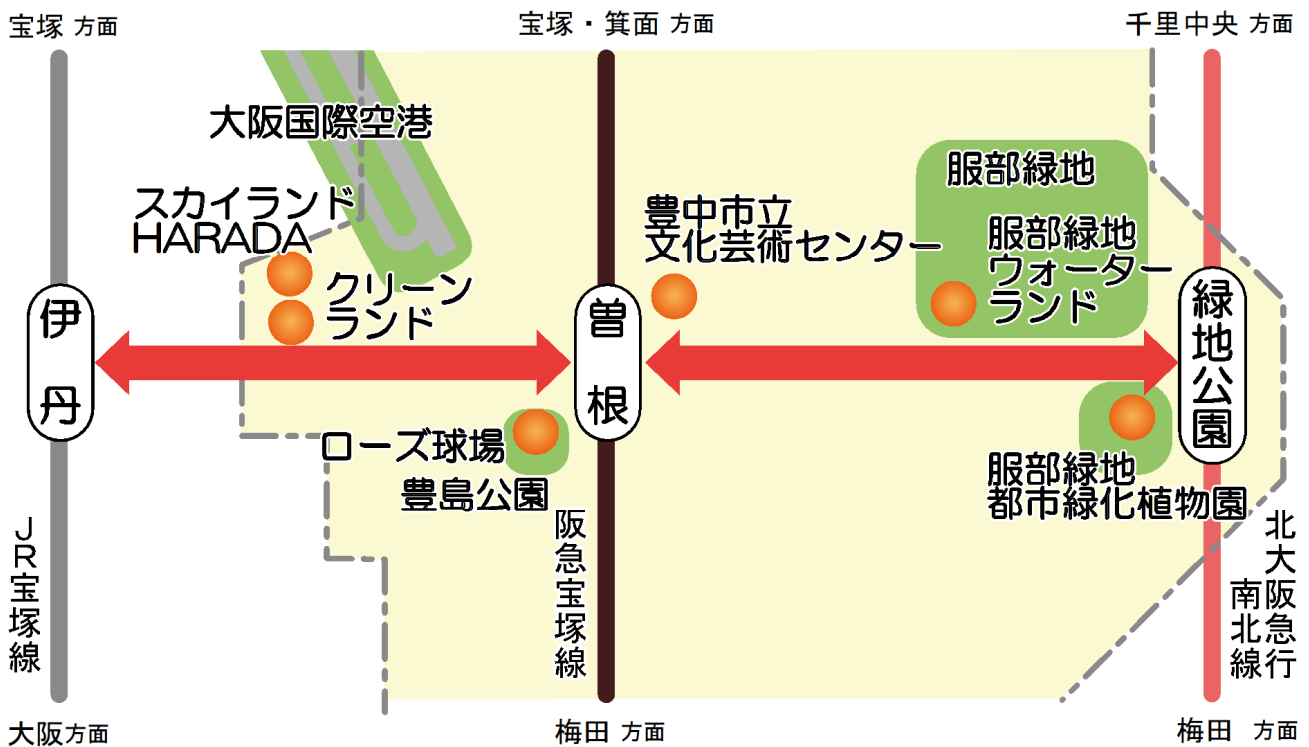


図.9 東西軸路線の運行ルートイメージ

■ 阪急曽根



■ 緑地公園駅前



取組むべき施策

交通不便地の改善

交通空白地を含む不便地が広く存在する西部地域に新たな公共交通システムを導入します。本格導入に至らなかったコミュニティバスの結果を踏まえ、利用者は僅少、目的は高齢者の買い物・通院等の日常利用を想定します。

導入するシステムは、路線バスに準じたものとし、鉄道駅からなる公共交通軸へのアクセスを図り、路線バスとともに地域連携網を形成する機能を有する「デマンド型乗合タクシー」とします。

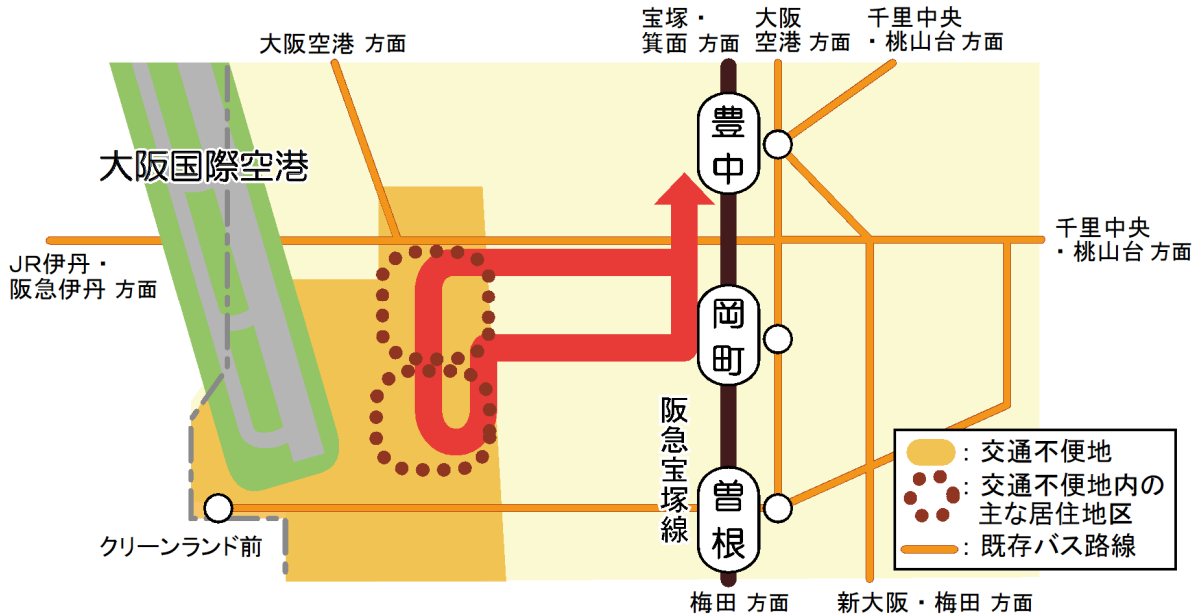


図.10 西部地域北路線ルート（案）イメージ

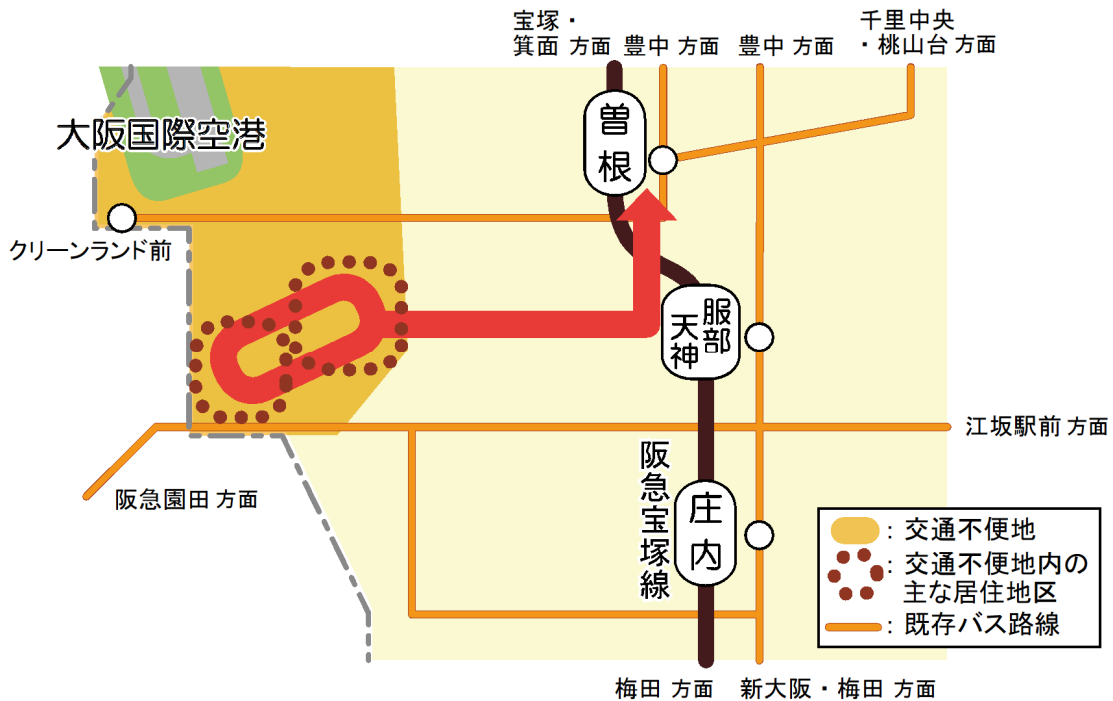


図.11 西部地域南路線ルート（案）イメージ

大阪の南北軸の強化と公共交通網の見直し

北大阪急行延伸事業は、千里中央駅から北へ約2.5km延伸するもので、平成32年度（2020年度）の開業目標で進められています。

これに合わせ、箕面市域内等のバス路線が新駅を中心としたルートに再編されます。これに伴い、千里中央駅を起点とした箕面方面へのバス路線の見直しを進めます。

交通結節点の改善

鉄道とバス等末端交通手段との乗換え利便性の向上と地域活性化を図るため、駅前広場整備の推進が必要となっており、北大阪急行延伸を契機に大きく変貌する千里中央地区と駅前広場が未整備である服部天神駅について、駅前広場の整備に取り組みます。

基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり

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

乗継利便性の向上

自動車は、現在地から目的地までの移動をほぼ単一の乗り物として利用可能ですが、公共交通を利用すると、鉄道、バス及び徒歩と乗継ぎが必要で、公共交通の利用を促すには、この乗継ぎの利便性を向上させることが重要です。このため、交通結節点である駅前広場の整備の他、乗継拠点の改善、乗継料金の軽減、分かりやすい乗継情報の提供等を推進します。

○ 乗継拠点の改善

バス相互の乗継拠点において、乗継ぎによる負担を軽減させるために、乗継場所の集約、待合空間の確保・改善、ダイヤの調整等の改善を検討します。

○ 乗継割引制度の導入

バス乗継利用に関する割引制度の導入を検討します。

○ 分かりやすい乗継情報の提供

目的地までの乗継ぎがスムーズに行えるよう、乗換え路線、乗継ぎするバス停の場所、時間等の分かりやすい情報提供を検討します。

バリアフリー化の推進

誰もが気軽に出かけられるよう、鉄道駅舎やバス停留所及び車両等のバリアフリー化を推進します。

鉄道駅施設に対しては、可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部補助、路線バスに対しては、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、駅改札口と駅前広場や各施設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。

バス利用環境の改善

ターミナル等での運行情報やバス停案内等、誰でも分かりやすく利用できる情報提供や快適に使えるバス待合環境の改善等を行います。

○ 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る待合環境の改善を検討します。

○ バス運行情報の提供

公共交通の乗り方・乗継ぎに関する案内、バスロケーションシステムの導入による運行情報提供等の充実を図ります。

自転車利用環境の改善

自転車は、日常生活での移動手段として、通勤・通学や買い物等で気軽に利用できる他、環境にやさしく健康の増進やまちの活性化につながる面もあります。この身近な交通手段について、拠点地までのアクセス性・安全性を向上させ、適切に交通ネットワークの一翼を構成させるため、自転車利用環境の改善を行います。

○ 自転車通行空間の整備

「豊中市自転車ネットワーク計画」を策定し、その実施に取り組みます。

○ シェアサイクル導入の検討

既存の公共交通と目的地との間のラスト1マイルを担う新たな公共交通としてシェアサイクルの導入を検討します。

取り組むべき施策

基本方針3 公共交通サービスの持続的な提供

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

モビリティ・マネジメントの推進

公共交通は、市民が実際に利用しなければ、一定のサービスレベルを維持することはできません。このため、公共交通の利便性を高める取組みとともに、市民一人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。

○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、公共交通をテーマとしたイベントの開催や、出前講座等、市民向けの啓発・教育の実施について検討します。

○公共交通に関する情報提供の実施

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推進します。

○転入者モビリティ・マネジメントの実施

市内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）を行うよう検討します。

○ノーマイカーデーの推進

本市では、毎月20日をマイカーの使用を自粛し、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」として定めており、引き続き取組みを実施します。

バス運行補助事業の見直し

本市において補助を行っている2路線3系統のバス路線について、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補助に向けた見直しを行います。

■市立豊中病院線の見直し

○64系統の見直し

- ・市立豊中病院の南部地域からの利用が少ないため、北条町二丁目以南は見直しとします。
- ・緑地公園～豊中駅の区間は、既存バス路線や東西軸路線と重複するため見直します。
- ・豊中駅～柴原駅の区間は、鉄道と重複するため見直します。

○66系統の見直し

- ・一般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います。

①交通空白地の発生

64系統の南側区間を廃止した場合、廃止されるバス停が生じ、南部地域には交通空白地が発生する。

また、従来から庄本地区周辺には交通不便地が存在している。

**南部地域へ新たな公共交通システムを導入
(基本方針1参照)**

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を廃止した場合、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

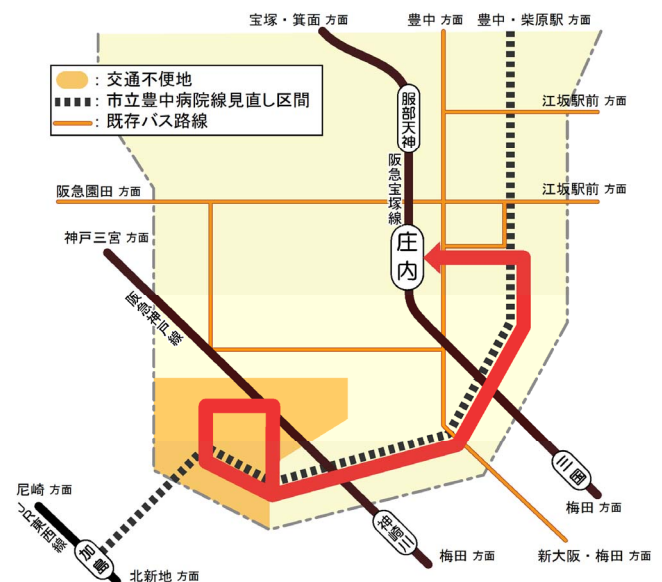


図.12 南部地域路線ルート(案)イメージ

実施主体とスケジュール

本計画の基本理念を実現するためには、市民・交通事業者・行政の3者が協働のもと、それぞれの役割を認識しながら一体となって取り組むとともに適切な進行管理を行うことが不可欠です。下記に示す各施策の実施（に關与する）主体と実施スケジュールに基づいて、各施策の取組みを推進していきます。

表.1 実施主体と実施スケジュール

基本理念	基本方針	取り組むべき施策	実施主体			実施スケジュール		
			市民等	交通事業者	行政	短期	中期	長期
マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備	基本方針1 公共交通ネットワークの充実	東西軸の強化	民間事業者 市民等	バス事業者	豊中市	■		
		交通不便地の改善	地域住民	タクシー事業者	豊中市	■		
		大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し		鉄道事業者 バス事業者	豊中市	■		
		交通結節点の改善	商業関係者	鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	豊中市	■		
	基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり	乗継利便性の向上		鉄道事業者 バス事業者	豊中市	■		
		バリアフリー化の推進		鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	豊中市 大阪府 国土交通省	■		
		バス利用環境の改善	商業関係者	バス事業者	豊中市	■		
		自転車利用環境の改善			豊中市 大阪府 国土交通省	■		
	基本方針3 公共交通サービスの持続的な提供	モビリティ・マネジメントの推進	教育機関 民間事業者 市民等	鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	豊中市	■		
		バス運行補助事業の見直し		バス事業者 タクシー事業者	豊中市	■		

※短期は0～5年、中期は6～10年、長期は10年以降を示す。

可能な限りマイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備に向けてみんなで協力して進めていくワニ☆



豊中市キャラクター「マチカネくん」

取組みの推進

計画の推進・管理体制

本計画の推進にあたっては、PDCAサイクルに基づいて、基本理念の実現に向けた柔軟な見直しによる進行管理を行います。また、総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画・関連計画の改定、国や大阪府における関連する法令・計画の見直し、社会情勢の変化などにも配慮して、適宜見直しを行うものとします。

各施策実施状況の評価は、「豊中市地域公共交通協議会」において毎年実施します。計画全体の評価は、5年に1度実施します。

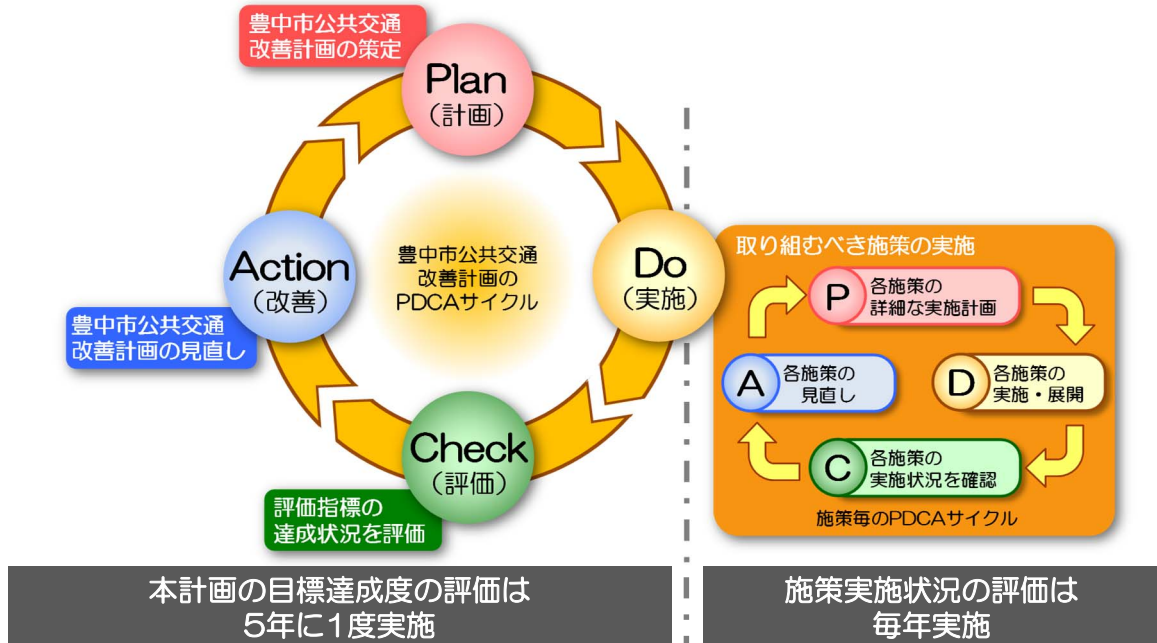


図.13 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

各主体の役割

本計画における基本理念の実現にあたっては、「市民」、「交通事業者」、「市」それぞれの主体が果たすべき役割を十分に理解し、協働・連携により、取り組む必要があります。

公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通をめざします。

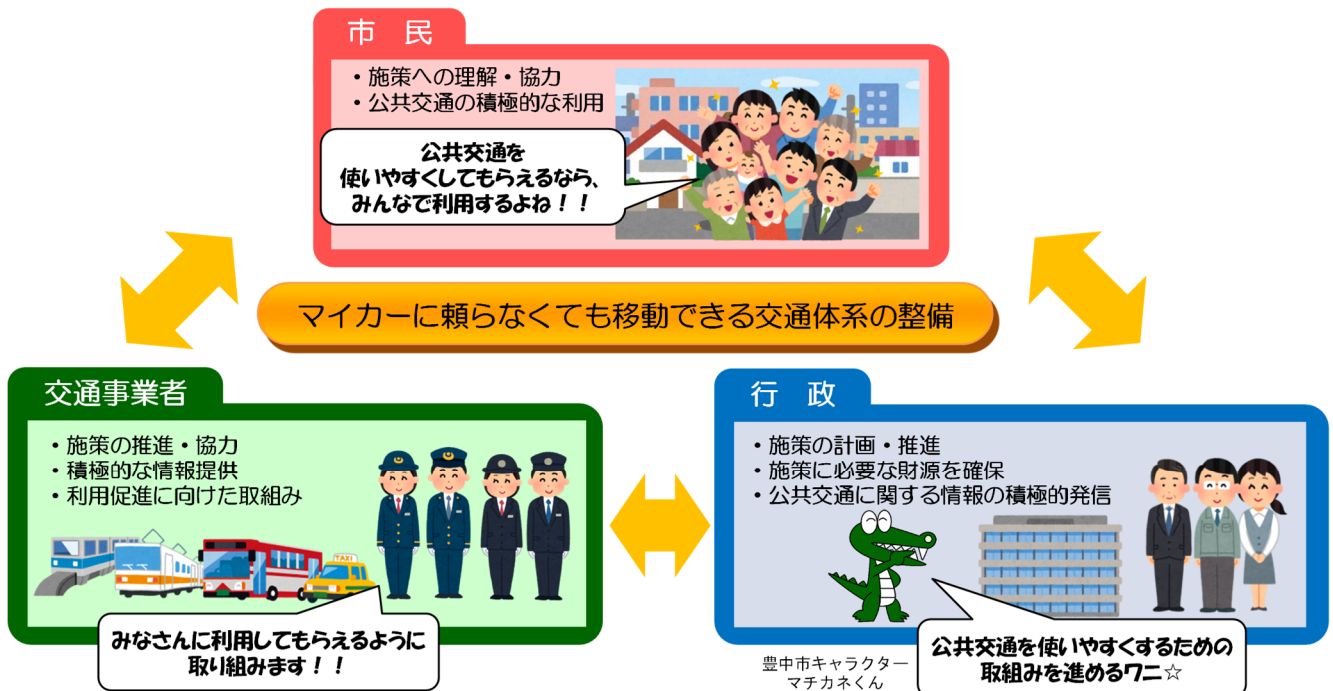


図.14 各主体の役割イメージ

目標と評価指標

本計画の基本理念の実現に向けた進捗を管理するため、評価指標・目標値を定め定期的に状況を把握します。目標に対する到達点を見極め、PDCAサイクルに基づいて管理します。

個別の施策についても、計画全体の達成目標とは別に評価指標を定めるものとし、評価は「豊中市地域公共交通協議会」において定期的に実施します。

評価指標・目標値は、施策の実施量を示すアウトプット指標だけでなく、可能な限り施策の実施により発生する効果・成果を表すアウトカム指標とし、PDCAサイクルに基づいた効果の計測と状況に応じた計画の見直しができるように、比較的容易に計測ができる設定とします。

表.2 豊中市公共交通改善計画における評価指標

達成目標	項目	評価指標	指標の定義	指標の計測方法	取得方法	取得時期	現在値	考え方
目標1: 公共交通利用者数の維持・向上								
公共交通利用状況	公共交通利用状況	鉄道利用者数	鉄道乗降客数	市内各鉄道駅の乗降客数の合計	事業者報告	毎年度	446千人/日 (平成28年(2016年))	現状維持
		路線バス利用者数	バス乗降客数	市内各バス停の乗降客数の合計	事業者報告	毎年度	101,618人/日 (平成27年(2015年))	現状維持
目標2: 公共交通の利便性に対する市民満足度の維持・向上								
市民生活満足度	公共交通の利便性に対する満足度	市民の公共交通の利便性に対する満足度	市民の公共交通の利便性に対する満足度	豊中市が公共交通の利便性が高いまちだと思ふ市民の割合(～H30(2018))	豊中市市民意識調査	隔年	80.7% (平成29年(2017年))	現状維持
				公共交通の充実を理由に豊中市に住み続けたいと思ふ市民の割合(H30(2018)～)			—	
目標3: 公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上								
公共交通力バ－率	公共交通力バ－率	交通空白地及び交通不便地以外の居住地人口割合	市の総人口に対する交通空白地及び不便地以外に居住する人口の割合	施策実施による交通空白地及び不便地の変化を確認し、国勢調査の町丁目別人口を集計	計画の中で示す地図ベース	随時	交通空白地以外 99.8% (平成27年(2015年)) 交通不便地以外 87.2% (平成27年(2015年))	増加
		交通空白地及び交通不便地以外の居住地割合	市の居住地面積に対する交通空白地及び不便地以外の面積割合	施策実施による交通空白地及び不便地の変化を確認し、居住地面積を集計	計画の中で示す地図ベース	随時	交通空白地以外 99.1% (平成28年(2016年)) 交通不便地以外 82.9% (平成28年(2016年))	増加

居住地面積は、服部緑地、大阪国際空港施設、原田下水処理場、主要河川水域等を除く

豊中市公共交通改善計画 概要版

平成31年(2019年)2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
【TEL】06-6858-2340 【FAX】06-6854-0492
【E-mail】koutsuukikaku@city.toyonaka.osaka.jp

