

豊中市 公共交通改善計画



平成31年(2019年)2月



はじめに

豊中市は、大都市に隣接し、高い交通利便性を背景として快適な暮らしに必要な都市基盤を築き、市民活力あふれる良好な住宅都市として発展してまいりました。

しかしながら、近年、人口減少・少子高齢化の進行、社会情勢の変化、ライフスタイルの多様化など、本市を取り巻く社会環境は大きく変化しつつあり、今後、新たな行政課題に直面することが予想されます。それらの課題に的確かつ柔軟に対応したまちづくりを進めていくため、平成 29 年（2017 年）12 月に「第 4 次豊中市総合計画」を策定するとともに、平成 30 年（2018 年）4 月には、総合計画がめざす将来像の実現に向けた都市計画の総合的な指針となる「第 2 次都市計画マスタープラン」を策定しました。

「第 2 次都市計画マスタープラン」では、都市づくりの重要な視点として、“周辺都市との広域連携によるまちづくり”と“住・商・工が適切に立地し、公共交通を中心とした歩いて暮らせるまちづくり”を掲げ、現在形成されている広域的な交通ネットワークを活かし、相互の都市で相乗効果が得られるまちづくりを進めるとともに、誰もが暮らしやすく、活力あるまちをめざすため、公共交通を中心とした歩いて暮らせるまちづくりを進めるものとしております。

一方、公共交通の現状に目を向ければ、モータリゼーションの進展や、社会経済状況の変化などによって、利用者が減少し、それによるサービス水準の低下等がさらに利用者を減少させる、いわゆる「負のスパイラル」に陥っている現状が全国的にみられます。これは、交通利便性が高いまちと評される本市にあっても例外ではなく、公共交通のサービス水準を維持していくためには、利用者の確保が必要です。

また、交通事業者においては、運転士不足により路線の維持が難しいといった状況も聞かれるとともに、当市域では、交通不便地が存在することや、東西の結び付きが弱いなど個別の課題が存在します。これらの状況を踏まえ、行政、交通事業者、市民が、それぞれの役割を十分に理解し、一体となって公共交通環境の改善に取り組んでいく必要があります。

そこで、当計画においては、市域の公共交通について、その現状と問題点を整理し、めざす将来像として「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備」を基本理念と定め、その実現に向けた基本方針、実施施策を取りまとめ、各主体の役割や目標を定めました。

今後は、本計画に基づいた施策を実施していくことで、全ての市民が交通で支えられ、充実した暮らしを送れるまちをめざしていきたいと考えていますので、関係各位のご理解とご協力をお願い申し上げます。

最後に、「豊中市公共交通改善計画」の策定にあたり、ご指導、ご助言、ご協力をいただきました多くの方々に、心よりお礼申し上げます。

平成 31 年（2019 年）2 月
豊 中 市

豊中市公共交通改善計画

目次

第 1 章 豊中市公共交通改善計画について	1
第 1 節 計画概要	2
1 背景と目的	2
2 計画期間	2
3 計画の区域	2
4 計画の位置付け	3
第 2 章 豊中市における交通の現状について	5
第 1 節 上位計画と関連計画	6
1 第 4 次豊中市総合計画	6
2 第 2 次豊中市都市計画マスタープラン	7
3 豊中市立地適正化計画	10
第 2 節 交通網整備の経過	12
1 交通網整備の経過	12
第 3 節 公共交通を取り巻く概況	15
1 地勢	15
2 人口	17
3 移動に対する市民の意識	21
第 4 節 公共交通網の現状	30
1 鉄道	30
2 路線バス	32
3 タクシー	37
4 自転車	38
第 5 節 人の移動状況	39
1 トリップ数の推移	39
2 代表交通手段の状況	40
3 地域別の移動状況	41
4 市内々と市内外の移動状況	45
5 鉄道駅端末交通手段の状況	45
第 6 節 公共交通に関する事業の取組み状況	47
1 コミュニティバスの運行	47
2 バス運行補助事業	47
3 バスロケーションシステムの活用による情報提供	52
4 ノンステップバスの導入	53
5 バス停ベンチの整備	53
6 鉄道駅における可動式ホーム柵の整備	54

7 豊中市周辺の鉄道事業	55
第 7 節 まちづくりに関する取組みの状況	57
1 豊中市におけるまちづくり事業	57
第 8 節 交通空白地と交通不便地の状況	58
1 鉄道駅勢圏の状況	58
2 交通空白地と交通不便地	60
第 3 章 問題点と課題	63
第 4 章 基本理念と基本方針	71
第 1 節 基本理念	72
第 2 節 基本方針	72
第 5 章 取り組むべき施策	73
第 1 節 施策体系	74
第 2 節 基本方針1 公共交通ネットワークの充実	75
1 東西軸の強化	75
2 交通不便地の改善	78
3 大阪の南北軸強化と公共交通網の見直し	83
4 交通結節点の改善	84
第 3 節 基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり	88
1 乗継利便性の向上	88
2 バリアフリー化の推進	91
3 バス利用環境の改善	92
4 自転車利用環境の改善	93
第 4 節 基本方針3 公共交通サービスの持続的な提供	95
1 モビリティ・マネジメントの推進	95
2 バス運行補助事業の見直し	98
第 6 章 取組みの推進	107
第 1 節 実施主体と実施スケジュール	108
第 2 節 各主体の役割	109
第 3 節 計画の推進・管理体制	110
第 4 節 目標と評価指標の設定	111
1 計画目標の考え方と設定	111
2 評価指標の設定	112
参考資料	115
参考 1 用語集	116
参考 2 豊中市地域公共交通協議会開催概要	123
参考 3 豊中市地域公共交通協議会委員名簿	124

第 1 章 豊中市公共交通改善計画について



第1章 豊中市公共交通改善計画について

第1節 計画概要

1 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。

2 計画期間

計画期間は、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。

また、目標の達成状況や社会・経済情勢などの変化に対応した次期計画を策定する予定です。

3 計画の区域

本計画の対象とする区域は、「豊中市全域」とします。

(*) 印の付いている用語は、巻末の用語集に説明を記載しています。

4 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^(*5)」及び、「豊中市都市計画マスタープラン^(*6)」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^(*7)」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。

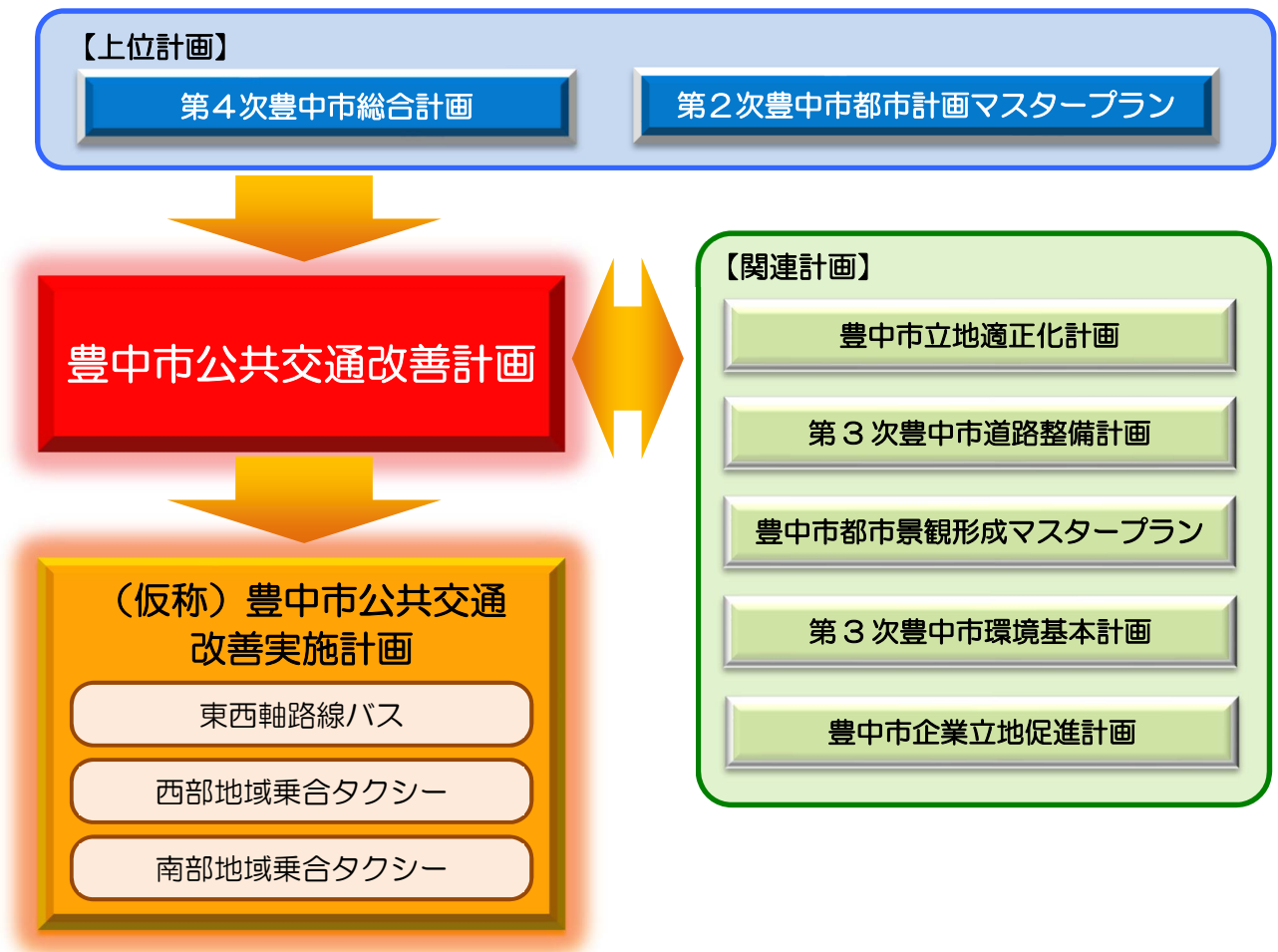


図 1.1 豊中市公共交通改善計画の位置付け

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

第2章 豊中市における交通の現状について



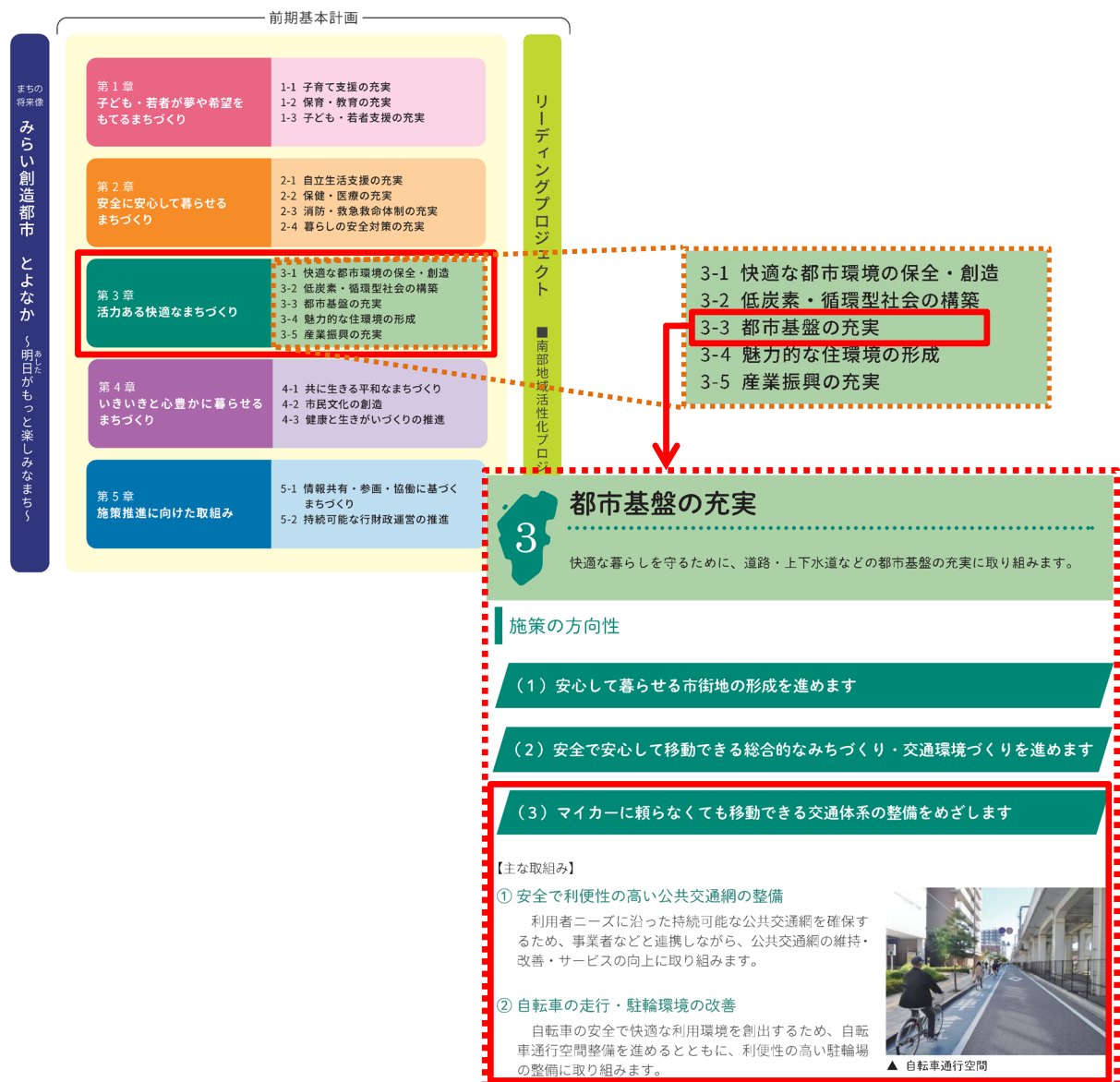
第2章 豊中市における交通の現状について

第1節 上位計画と関連計画

1 第4次豊中市総合計画

第4次豊中市総合計画は、平成29年（2017年）12月に策定され、まちの将来像「みらい創造都市 とよなか ～明日がもっと楽しみなまち～」の実現に向けた5つの施策体系を定め、市民・事業者・行政が本市の課題を共有するとともに、自治の基本原則のもと、それぞれの役割を意識しながら、協働して取り組むことを定めています。

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



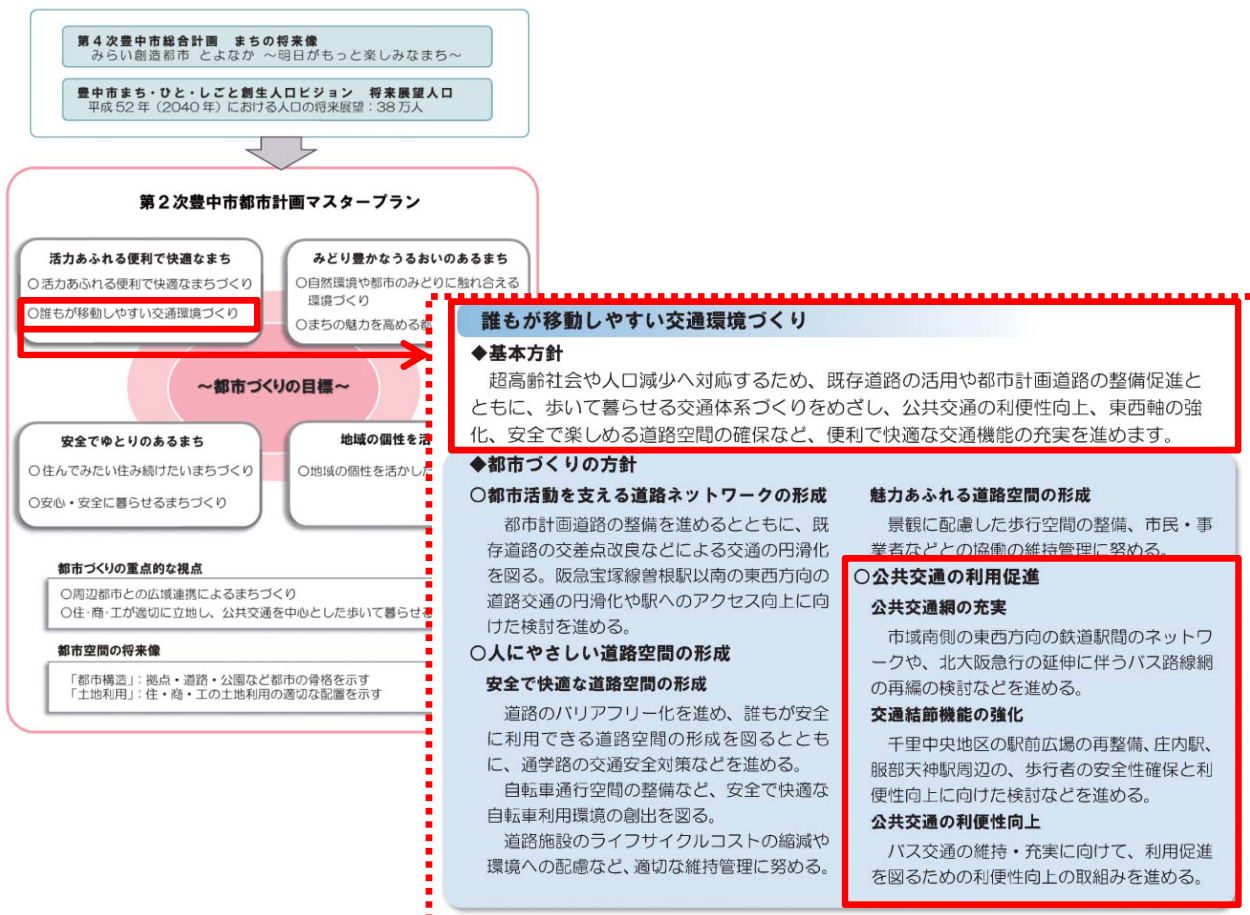
出典：第4次豊中市総合計画（平成29年（2017年）12月 豊中市）

図 2.1 総合計画の施策体系と公共交通に関する施策の方向性

2 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は、平成30年（2018年）4月に策定され、「第4次豊中市総合計画」が掲げるまちの将来像や「豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」の将来展望人口を踏まえ、都市づくりの課題に対応するため、都市づくりの4つの目標とその実現に向けた重点的な視点を示しています。

都市づくりの目標のうち、「目標① 活力あふれる便利で快適なまち」の中で、「誰もが移動しやすい交通環境づくり」を設定し、その実現に向けた方針において、公共交通の利便性向上、東西軸の強化、便利で快適な交通機能の充実などを進めるものとしています。

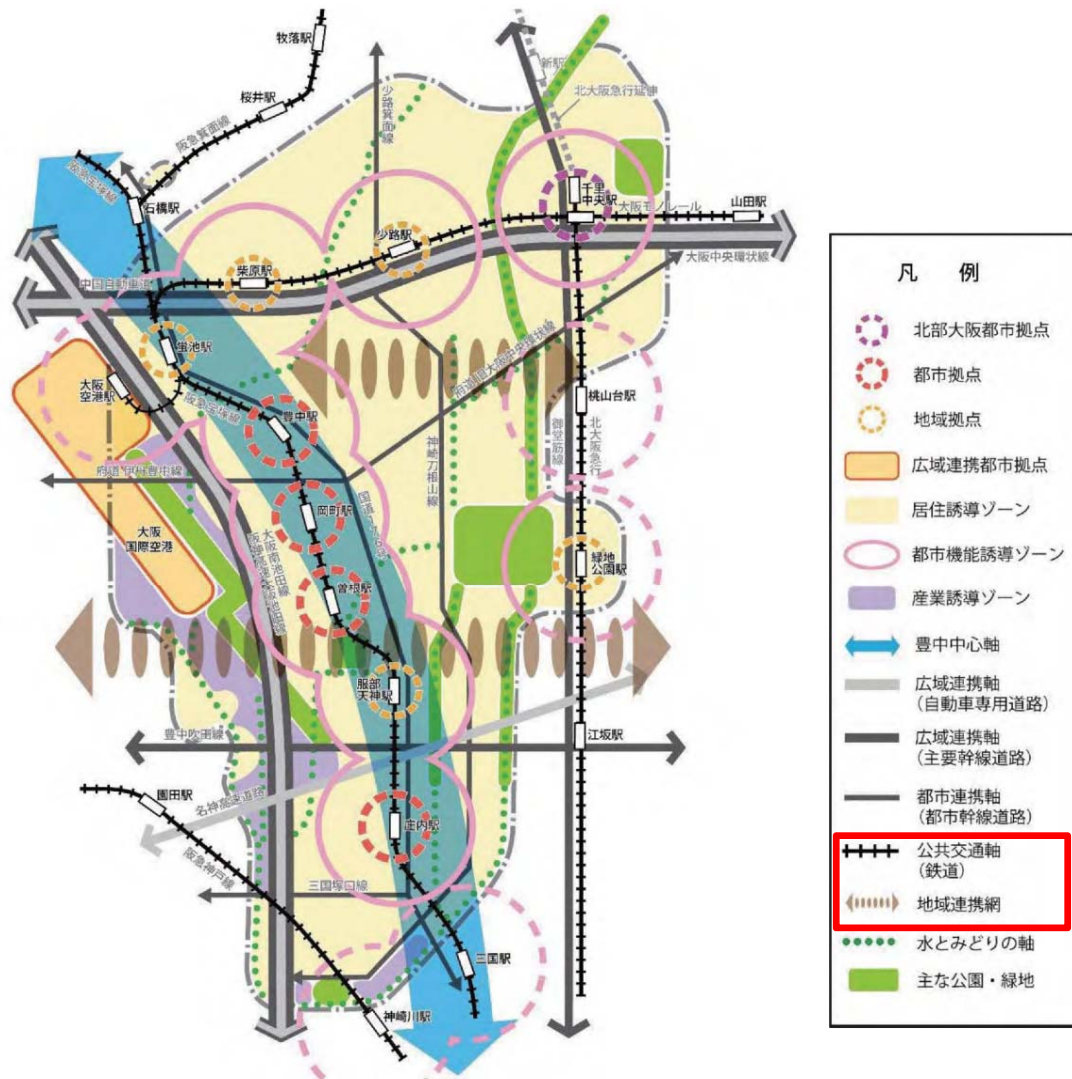


出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン概要版（平成30年（2018年）4月 豊中市）

図 2.2 都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標と方針

また、都市づくりの目標を実現するための都市空間の将来あるべき姿を示した「都市構造図」において、交通ネットワークと連携したコンパクトで利便性の高い都市空間を形成するため、都市構造を構成する要素として、様々な都市機能が集積する「拠点」、土地利用の基本的な枠組みを示す「ゾーン」、都市活動を支える交通体系や保全すべき自然環境の連なりを示す「都市軸」を位置付けています。

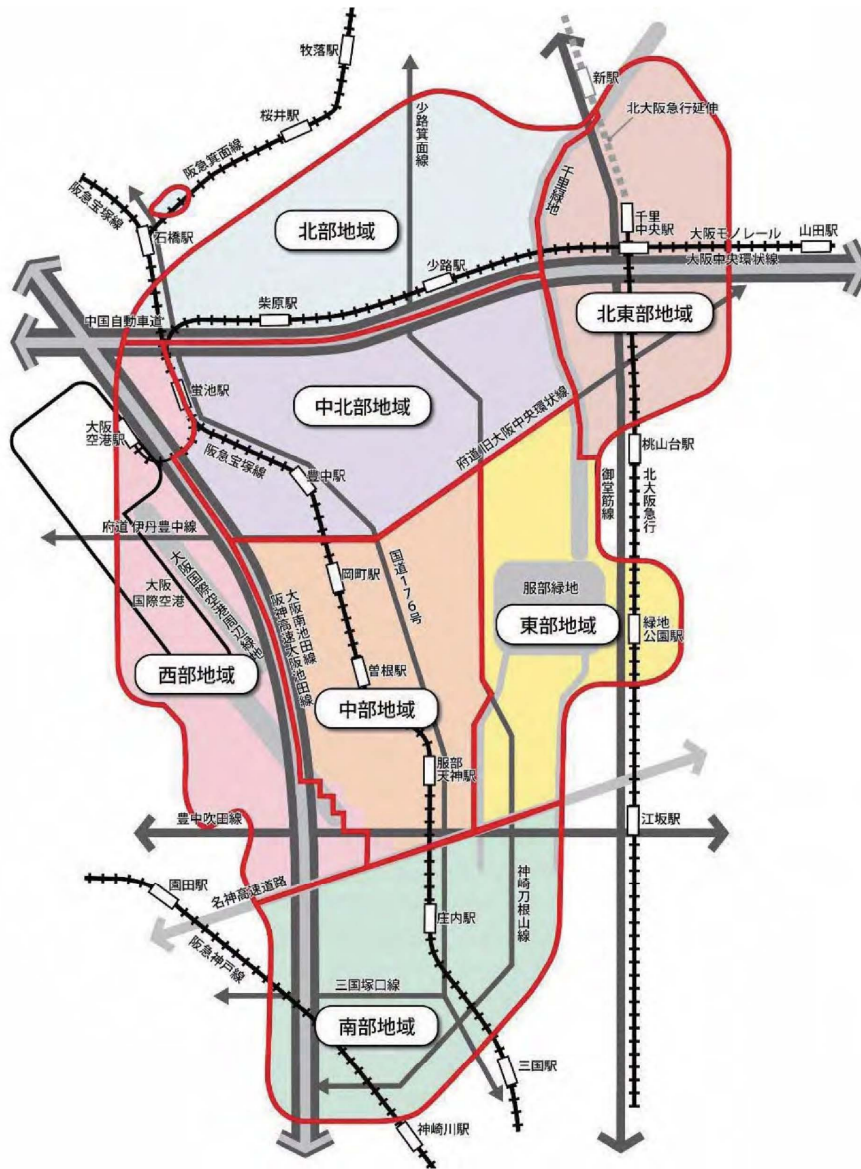
このうち「拠点」では都市活動や生活を支える拠点として各鉄道駅と大阪国際空港の周辺を、「都市軸」は鉄道で構成される「公共交通軸」と市域内から拠点へのアクセスや拠点間の接続、さらには周辺都市を連絡するバス路線で構成される「地域連携網」を設定しています。



拠点	北部大阪都市拠点	商業・業務機能や高次都市機能が集積する北部大阪の中心的な拠点
	都市拠点	豊中駅・庄内駅周辺は商業・業務の中心、岡町駅は公共サービスの中心、曾根駅は文化・スポーツの中心として、都市全体に活力を与える拠点
	地域拠点	市民の日常生活を支える都市空間の形成を図る拠点
	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
ゾーン	居住誘導ゾーン	公共交通の沿線地域で居住の誘導により人口密度の維持を図るゾーン
	都市機能誘導ゾーン	鉄道駅の徒歩圏で市民生活や都市活動に必要な都市機能の立地を図るゾーン
	産業誘導ゾーン	広域交通に恵まれた立地特性を活かし、流通業務施設などの事業所の集積を図るゾーン
都市軸	豊中中心軸	国道176号および阪急宝塚線に沿った区域でさまざまな都市機能の集積により、市全体に活力を与える軸
	広域連携軸	自動車専用道路および主要幹線道路で構成される周辺都市などとの広域的なネットワークを図る軸
	都市連携軸	都市幹線道路で構成される市内および隣接都市との連携を促進する軸
	公共交通軸 地域連携網	鉄道で構成される公共交通軸とバス路線で構成される地域連携網のネットワーク
	水とみどりの軸	公園・緑地や河川などで形成されるうるおいを創出する軸

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（2018年）4月 豊中市）

図 2.3 都市計画マスタープランにおける都市構造図



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千里緑地以东の地域
中 北 部	阪急宝塚線沿線地域で千里緑地以西および府道旧大阪中央環状線以北の地域
中 部	阪急宝塚線沿線地域で府道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	阪神高速大阪池田線、大阪国際空港周辺地域および阪急蛍池駅以西の地域
東 部	北大阪急行・御堂筋線沿線地域で天竺川以东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

出典：第2次豊中市都市計画マスタープラン（平成30年（2018年）4月 豊中市）

図 2.4 都市計画マスタープランにおける地域区分図

3 豊中市立地適正化計画

第2次豊中市都市計画マスタープランに示す、都市空間の将来像の実現をめざし、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を図る立地適正化計画が、平成31年（2019年）1月に公表されました。

立地適正化計画における「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

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）

①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

②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

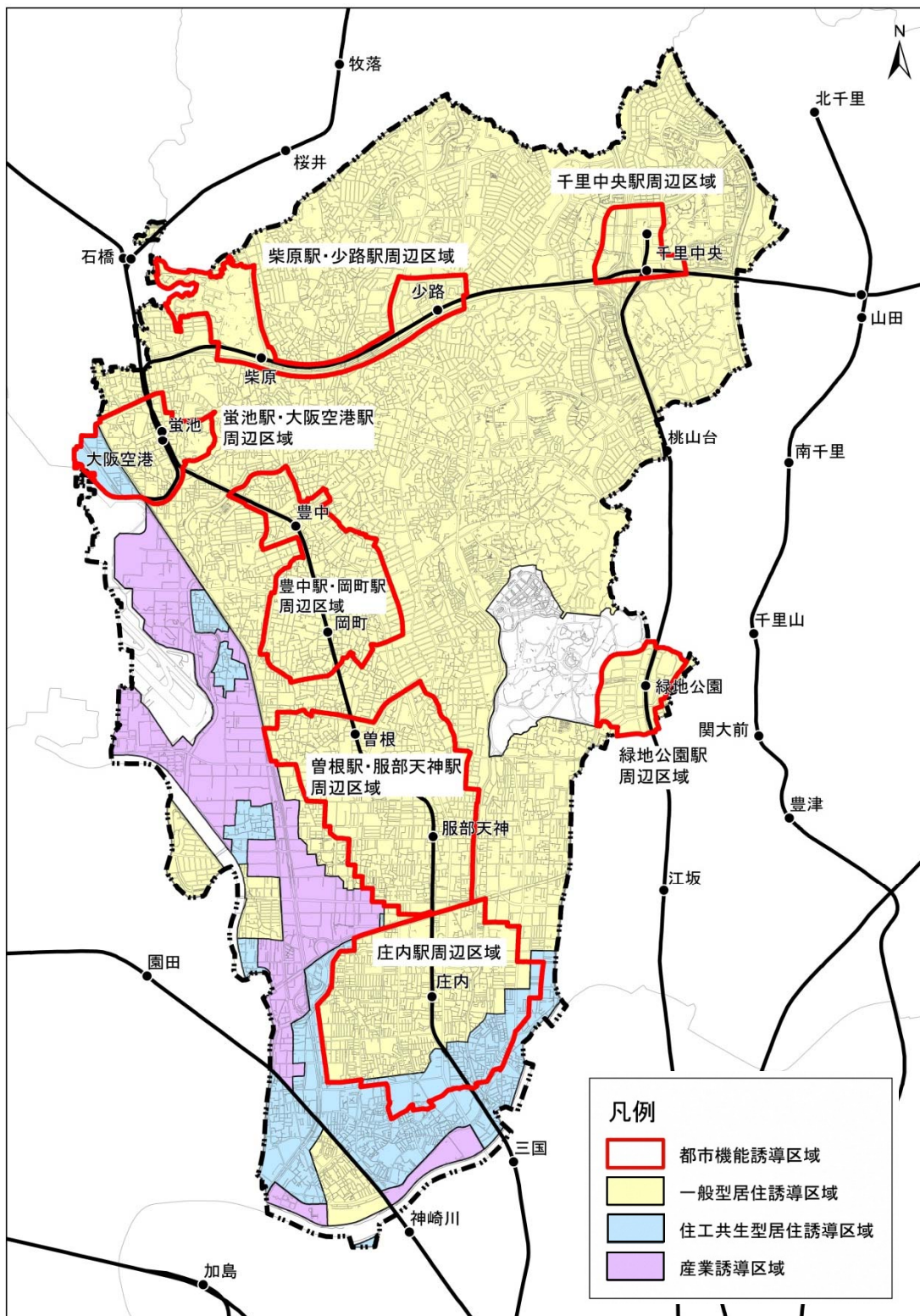
(3) 本計画に定める誘導区域

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。

また、用途地域の無指定地域及び大阪国際空港敷地の一部については、誘導区域設定の対象外とします。

(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。



※一般型居住誘導区域・住工共生型居住誘導区域・都市機能誘導区域は、「土砂災害特別警戒区域」、「土砂災害警戒区域」、「生産緑地地区」、「特別緑地保全地区」、「保安林」を除きます。

※災害リスクについては、豊中市浸水ハザードマップに示す情報を確認するなど、事前に把握しておくことが重要です。

出典：豊中市立地適正化計画（平成31年（2019年）1月 豊中市）

図 2.5 全市的な土地利用の誘導区域

第2節 交通網整備の経過

1 交通網整備の経過

豊中市の前身である豊中村は、昭和2年（1927年）4月に町制の施行により豊中町となり、昭和11年（1936年）10月に豊中町、麻田村、桜井谷村、熊野田村が合併して豊中市が誕生^{※1}しました。

鉄道は、明治43年（1910年）3月に阪急電鉄宝塚線の前身である箕面有馬電気軌道が開通し、沿線は住宅地として開けはじめました。市内の駅は、はじめ岡町・服部天神の二つでしたが、開通の翌月に蛍池ができ、町の発展に伴い明治45年（1912年）5月曾根、大正2年（1913年）10月豊中、昭和26年（1951年）5月庄内が開設され、現在の6駅になり、市街地は駅を中心にしだいに発展していきました。

昭和45年（1970年）2月に北大阪急行電鉄が江坂～万博中央口間で営業開始し、大阪市営地下鉄御堂筋線との相互乗り入れによる運行が行われ、万国博覧会が終了した翌日からは現在の千里中央～江坂間で運行されています。

阪急宝塚線では、自動車の渋滞や市街地の分断等の問題解消に向け、昭和57年（1982年）から平成13年（2001年）にかけて行われた阪急宝塚線連続立体交差事業により、曾根駅から豊中駅にかけて線路が高架となり、14箇所の踏切が撤去されています。

また、大阪モノレールの整備が進められ、平成2年（1990年）に千里中央～南茨木間、平成6年（1994年）9月に柴原～千里中央間、平成9年（1997年）4月に大阪空港～柴原間が営業を開始し、現在の鉄道ネットワークが形成されました。

バスは、昭和2年（1927年）8月に阪急バスの前身である豊中乗合自動車が豊中駅前から豊中中学校前（現在の府立豊中高校）間の約1.4km、昭和7年（1932年）7月に桜井谷村営バスが豊中駅前から箕面間の約5.7kmでそれぞれ運行開始し、その後もバスネットワークが拡大していきました。昭和33年（1958年）6月に旭ヶ丘団地、昭和35年（1960年）9月に東豊中団地への乗り入れを開始し、現在の市内各地域と鉄道駅を結ぶバスネットワークが形成されました。

道路は、昭和10年（1935年）8月に現在の国道176号（当時名称：大阪池田線）が完成しています。昭和38年（1963年）7月に日本で初めてとなる高速道路である名神高速道路（栗東IC～尼崎IC）が開通し、市内には豊中インターチェンジが設置されました。昭和42年（1967年）8月に阪神高速道路11号池田線（福島ランプ～豊中北ランプ）、昭和45年（1970年）3月に大阪中央環状線、新御堂筋（国道423号）が開通しており、現在の道路ネットワークが構築されました。

空港は昭和14年（1939年）1月に大阪第2飛行場として開場しています。昭和34年（1959年）7月に大阪国際空港となり、関西国際空港が開港する平成6年（1994年）9月まで、国際線が発着する空の玄関口としての役割を担いました。

※1：昭和22年（1947年）に中豊島村、南豊島村、小曾根村が、昭和28年（1953年）に新田村のうち大字上新田が、昭和30年（1955年）に庄内町が編入し現在の市域となる。

表 2.1 本市における交通の歴史 (1/2)

鉄道	モノレール	バス	道路	空港	年号	項目
○	○	○	○	○	(明治43年) 3月	市面有馬電気軌道(現:阪急電鉄) 梅田、宝塚間、石橋、箕面間開業
					(明治43年) 4月	箕面有馬電気軌道 箕池停留所開設(現:箕池駅)
					(大正元年) 5月	箕面有馬電気軌道 曾根停留所開設(現:曾根駅)
					(大正2年) 10月	箕面有馬電気軌道 豊中停留所開設(現:豊中駅)
					(大正7年) 2月	箕面有馬電気軌道(株)は阪神急行電鉄(株)に社名を変更
					(昭和2年) 8月	豊中乗合自動車会社が豊中駅前、豊中中学校前(現:府立豊中高校)間の約1.4kmを営業開始
					(昭和7年) 7月	桜井谷村営バスが豊中駅前、箕面間の約5.7kmを営業開始
					(昭和8年) 12月	阪神合同バス(株)が桜井谷村営バスを吸収合併
					(昭和10年) 8月	大阪池田線が完成(現:国道176号)
					(昭和14年) 1月	大阪第二飛行場が開場(現:大阪国際空港)
					(昭和18年) 10月	阪神急行電鉄(株)は京阪電気鉄道と統合し、京阪神急行電鉄(株)に改称
					(昭和20年) 9月	大阪第二飛行場が米極東空軍伊丹航空基地として占領軍に接収
					(昭和21年) 6月	阪神合同バス(株)は阪急バス(株)に社名変更
					(昭和25年) 5月	京阪神急行電鉄 庄内駅を開設
					(昭和26年) 10月	伊丹航空基地と民間航空会社との共同使用が開始
					(昭和33年) 3月	占領軍が伊丹航空基地を日本政府に全面返還「大阪空港」として使用開始
					(昭和33年) 6月	阪急バス 旭ヶ丘団地と鉄道駅を結ぶ路線を運行開始
					(昭和34年) 7月	大阪空港は「大阪国際空港」に改称、第1種空港に指定
					(昭和35年) 4月	大阪市営バス 梅田、豊中駅前間運行開始
					(昭和35年) 9月	阪急バス 東豊中団地と鉄道駅を結ぶ路線を運行開始
					(昭和38年) 5月	阪急バス 千里ニュータウン線でワンマン運転開始
					(昭和38年) 7月	名神高速道路(栗東IC、尼崎IC)開通、豊中ICを設置(※日本で初めて開通した高速道路)
					(昭和39年) 6月	大阪、東京間にジェット機就航
					(昭和40年) 11月	伊丹市営バス 空港線(JR伊丹駅、阪急伊丹駅、大阪国際空港)運行開始
					(昭和42年) 8月	阪神高速道路 11号池田線 福島ランプ、豊中北ランプ間開通
					(昭和44年) 2月	阪神高速道路 11号池田線 豊中北ランプ、大阪空港ランプ間開通
					(昭和45年) 3月	中国縦貫自動車道(吹田IC、豊中IC間)、阪神高速道路 11号池田線大阪空港ランプ、池田ランプ間、大阪中央環状線、新御堂筋(国道423号)開通
					(昭和45年) 2月	北大阪急行電鉄 万博中央口、江坂間営業開始
					(昭和45年) 9月	北大阪急行電鉄 万国博会場線の営業を終了、千里中央、江坂間営業開始
					(昭和33年) 9月	庄内にスーパーマーケット(山ニストア)開店
					(昭和30年) 1月	豊能郡庄内町を編入、現市域になる
					(昭和29年) 7月	岡上の町に市立豊中病院が開院
					(昭和28年) 7月	三島郡新田村のうち大字上新田を編入
					(昭和22年) 3月	中豊島村、南豊島村、小曾根村を編入
					(昭和14年) 3月	市章を制定
					(昭和13年) 8月	市役所旧庁舎が完成
					(昭和11年) 10月	豊中町、麻田村、桜井谷村、熊野田村が合併、豊中市となる
					(昭和3年) 6月	豊中町で水道の給水開始
					(昭和2年) 4月	豊中村は町制の施行により豊中町となる
					(昭和12年) 8月	第1回全国中等学校優勝野球大会を豊中運動場で開催
					(大正3年) 8月	箕面有馬電気軌道 豊中運動場周辺の豊中住宅地 分譲開始
					(明治43年) 7月	箕面有馬電気軌道 豊中村、箕面村、神津村に電気供給開始
					(明治22年) 4月	豊中村、小曾根村、新田村、桜井谷村、熊野田村、中豊島村、南豊島村、麻田村、庄内村、新田村になる
					(明治22年) 4月	まち(豊中市)での主な出来事

※ 歴史の項目の記載事項に該当する交通モード(*8)に『○』を示す。また、着色部は現在の豊中市域で運行・整備されている時期を示す。

※ 豊中市の主な出来事での年表部の着色は、豊中市制の時期を示す。

第2章 豊中市における交通の現状について

表 2.2 本市における交通の歴史 (2/2)

鉄道	モノレール	バス	道路	空港	年号	項目
○	○	○	○	○	(昭和48年) (1973年)	京阪神急行電鉄(株)は、阪急電鉄株式会社に社名変更
		○			(昭和50年) (1975年)	北大阪急行電鉄 緑地公園駅開設
					(昭和52年) (1977年)	大阪市営バス 梅田⇄豊中駅前廃止
					(昭和57年) (1982年)	阪急宝塚線連続立体交差事業工事開始(※自動車の渋滞や市街地の分断といった問題を解消するため高架工事を行い、服部元町から刀根山まで14か所の踏切を撤去)
					(昭和61年) (1986年)	阪急電鉄 ダイヤ改正により豊中駅が急行停車駅に
					(平成2年) (1990年)	大阪モノレール 千里中央⇄南茨木間営業開始
					(平成6年) (1994年)	関西国際空港の開設に伴い、大阪国際空港の発着便は国内線のみ
					(平成9年) (1997年)	阪急宝塚線上下り線 (曾根駅南⇄豊中駅北間) 高架化
					(平成9年) (1997年)	大阪モノレール 大阪空港⇄柴原間営業開始
					(平成9年) (1997年)	大阪モノレール 柴原⇄千里中央間営業開始
					(平成10年) (1998年)	バス運行補助路線 クリーンランド線運行開始
					(平成10年) (1998年)	バス運行補助路線 市立豊中病院線運行開始
					(平成11年) (1999年)	大阪国際空港ターミナルビル リニューアルオープン
					(平成13年) (2001年)	阪急宝塚線連続立体交差事業完了
					(平成15年) (2003年)	阪急電鉄 ダイヤ改正により池池駅が急行停車駅に
					(平成16年) (2004年)	阪急電鉄 ポストベイ方式の交通系ICカード「PiTapa」利用開始
					(平成18年) (2006年)	阪急電鉄 プリペイド方式の交通系ICカード「ICOCA」が利用可能に
					(平成21年) (2009年)	北大阪急行電鉄・大阪モノレール 交通系ICカード「PiTapa」・「ICOCA」利用開始
					(平成21年) (2009年)	阪急バス 交通系ICカード「PiTapa」・「ICOCA」市内全路線で利用可能に
					(平成22年) (2010年)	豊中市コミュニティバス「エコラボ」(利倉循環線)の実証運行開始 (※曾根駅と原田・利倉地域を結び多くの人に公共交通を利用してもらい二酸化炭素の排出を抑えることを目的に運行。クリーンランド線は運行休止)
					(平成24年) (2012年)	阪急バス・阪急田園バス・阪神バスで利用可能なプリペイド方式の交通系ICカード「hanica」を導入
					(平成25年) (2013年)	阪急電鉄・北大阪急行電鉄・大阪モノレール 交通系ICカード全国相互利用サービス開始
					(平成26年) (2014年)	豊中市コミュニティバス「エコラボ」の実証運行終了 運行休止していたバス運行補助路線「クリーンランド線」運行開始
					(平成26年) (2014年)	阪急バス 岡町加島線が廃止
					(平成28年) (2016年)	阪急バス 交通系ICカード全国相互利用サービス開始
					(平成29年) (2017年)	北大阪急行電鉄 北大阪急行延伸事業(千里中央駅⇄新箕面駅(仮称) 約2.5km)市内で工事開始
					(平成30年) (2018年)	阪急バス バスローテーションサービスを豊中市を含む全路線で提供開始
					(平成4年) (1992年)	市役所第一庁舎が完成
					(平成7年) (1995年)	阪神・淡路大震災で府内最大の被害
					(平成9年) (1997年)	市立豊中病院が柴原町に移転
					(平成13年) (2001年)	特別市に移行
					(平成24年) (2012年)	中核市に移行
					(平成29年) (2017年)	豊中市立文化芸術センター グランドオープン
						まち(豊中市)での主な出来事

出典：新修豊中市史「第二巻 通史2 (近代・現代)」、豊中市資料、阪急電鉄株式会社HP、北大阪急行電鉄株式会社HP、大阪高速鉄道株式会社HP、阪急バス株式会社HP、伊丹市交通局HP、関西エアポート株式会社HP、阪神高速道路株式会社HP

第3節 公共交通を取り巻く概況

1 地勢

本市は、北部の丘陵地、中央部の段丘（台地）、南部及び西部の低地の大きく3地域で構成されており、北部に高く南部に向かって標高が低くなっています。

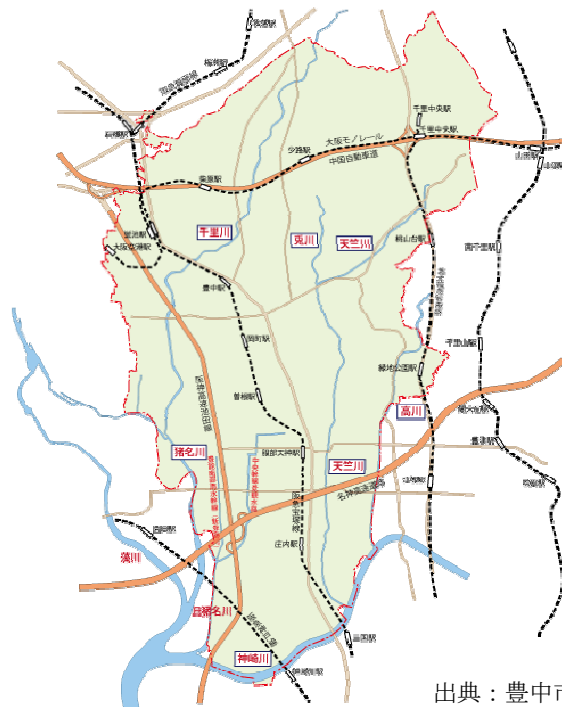
北部の丘陵地は標高が概ね 50m～130m、中部の台地は標高 10m～50m、南部の平地では標高が 10m 以下となっています。

丘陵地と台地の間に南ないし南西に流下する猪名川、千里川、天竺川や、南部を西に貫流する神崎川などの河川により、豊中市の地形は、丘陵地として千里丘陵、刀根山丘陵、台地として豊中台地、低地として猪名川低地、西大阪平野などに区分されます。

丘陵地には、北東部を中心にひろがる千里丘陵と北西部に分布する刀根山丘陵があり、これらは千里川によって区分されています。千里丘陵は、なだらかな丘陵地で、その大部分が千里ニュータウンなどの住宅地となっています。刀根山丘陵は、待兼山、刀根山を含む小規模な丘陵地で、豊中市域はなだらかな地形ではありますが、箕面市側は急斜面となっています。

中央部の段丘（台地）は、丘陵部の周辺部や低地との間に広くみられる平坦な地形です。地形的位置や標高などによって高位・中位・低位に区分され、高位段丘は千里丘陵の周辺部や刀根山丘陵の尾根頂部、中位段丘は桜塚付近の中央部に、低位段丘は猪名川と千里川沿いにそれぞれまとまってみられます。

低地は、猪名川と神崎川沿いに広がってみられ、千里川や天竺川沿いの谷底部などにもわずかにみられます。南部にひろがる西大阪平野は大部分が標高 4m 以下であり、市内で最も地盤が低い地域です。また、天竺川沿いは台地以南の約 1km の間で天井川となっており、低地の猪名川沿いには自然堤防などの微高地がみられます。



出典：豊中市資料

図 2.6 本市の河川位置図

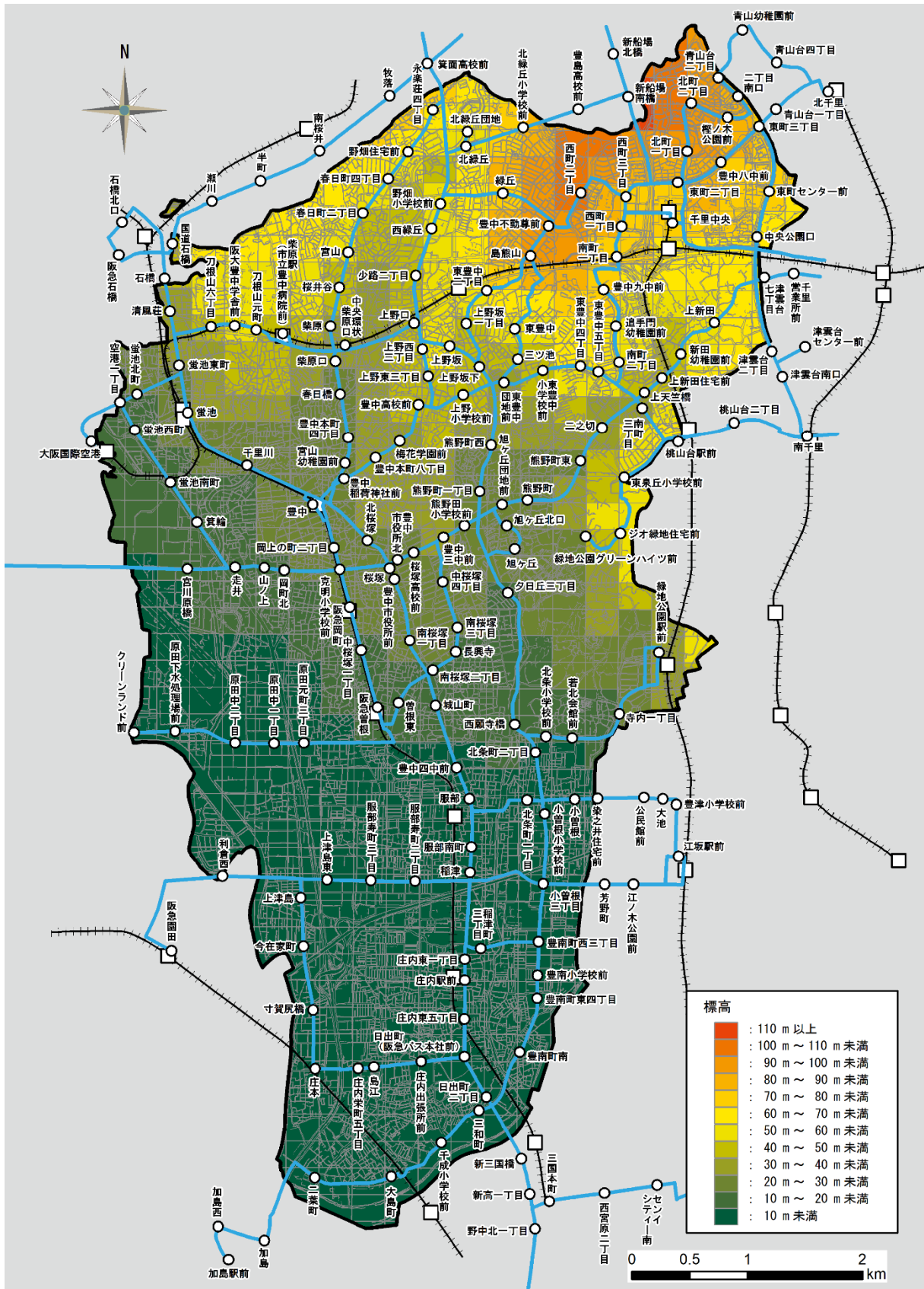


図 2.7 豊中市の地勢（標高）の状況

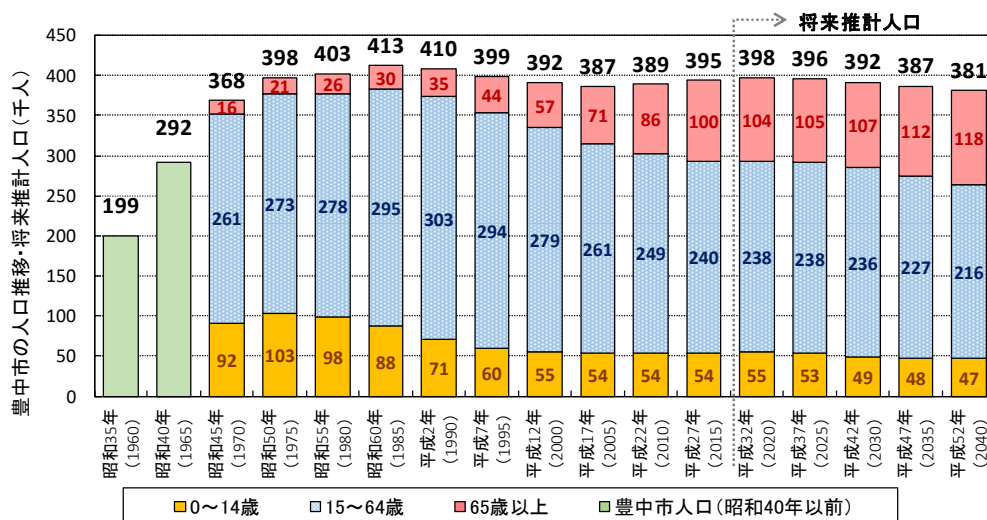
2 人口

(1) 人口の推移

豊中市の人口は、昭和60年（1985年）をピークに平成17年（2005年）まで減少傾向にありましたが、この年を起点に微増傾向へと転じており、平成27年（2015年）で約39.5万人です。

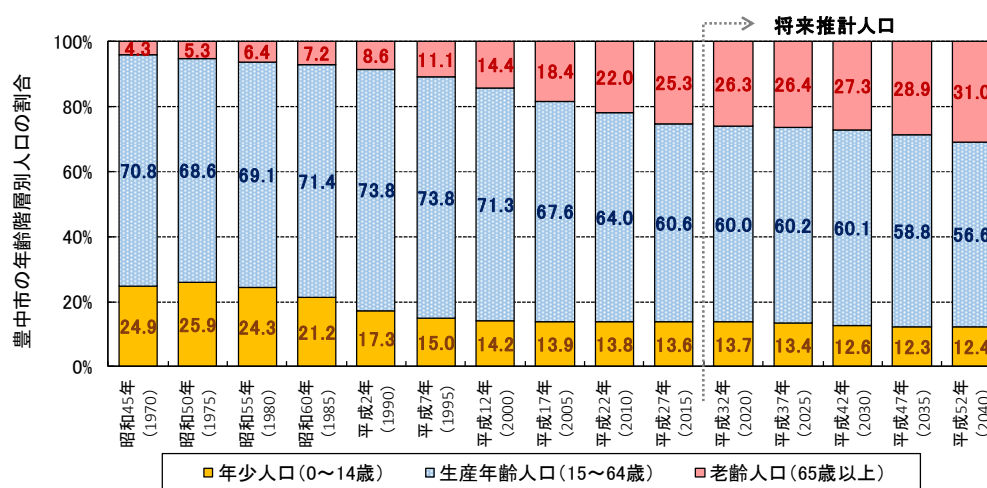
高齢化率^(*9)（65歳以上人口割合）は増加傾向にあり、平成27年（2015年）時点で25.3%と、超高齢社会（高齢化率が21%以上）に突入しています。年少人口は平成17年（2005年）まで減少し、その後横ばいで、平成27年（2015年）時点では13.6%です。

今後も少子高齢化^(*10)が進行し、さらに人口が減少傾向になるものと予測されています。



※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 2.8 豊中市の人口推移と将来推計人口

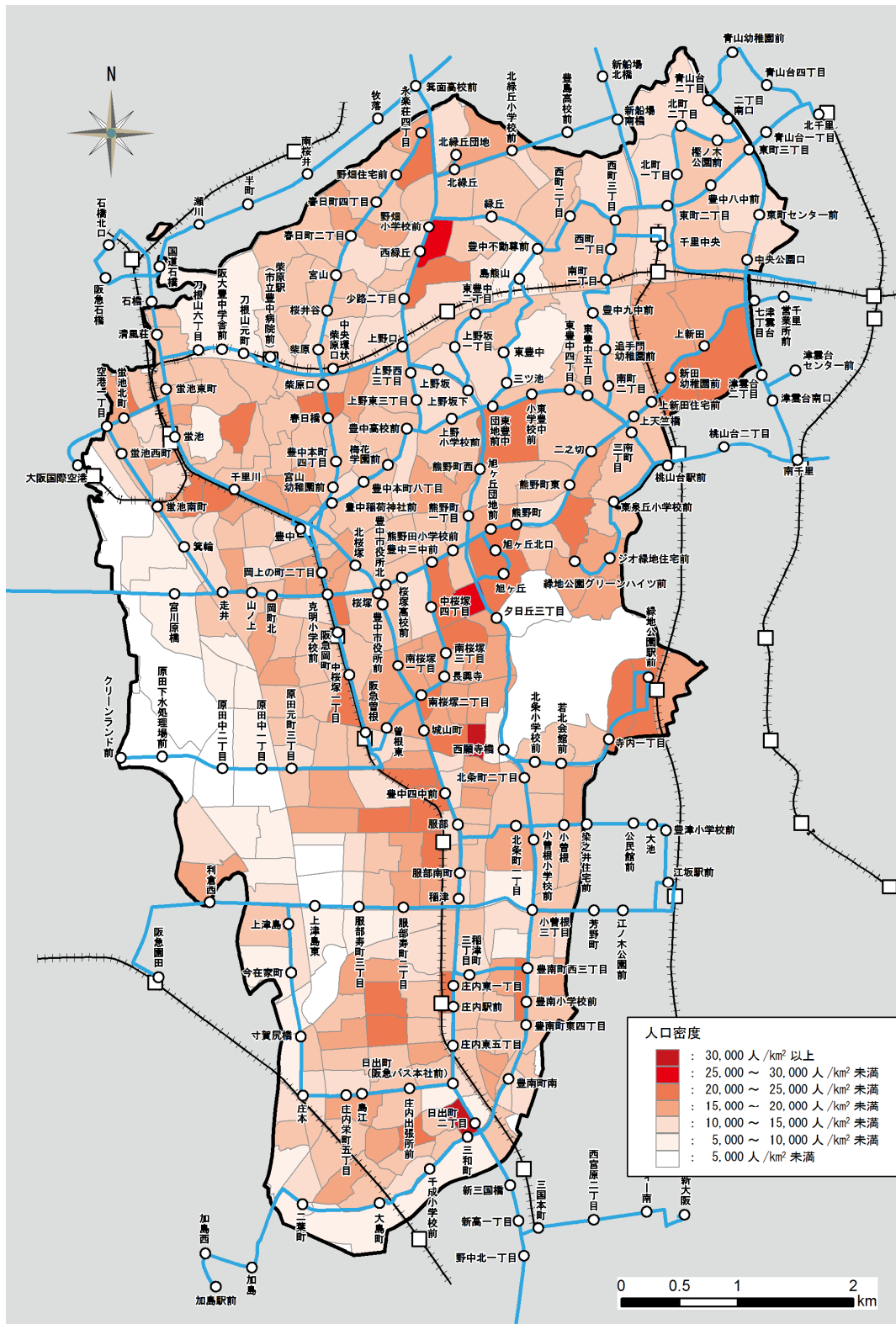


※昭和45年（1970年）から平成27年（2015年）は各年10月1日現在
 ※将来推計人口：豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）による
 出典：国勢調査（昭和45年（1970年）～平成27年（2015年））、豊中市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン（平成27年（2015年）10月 豊中市）

図 2.9 豊中市の年齢階層別人口割合の推移と将来推計人口

(2) 人口密度

町丁目別に人口密度をみると、比較的新しく建てられたマンションや団地の集合住宅が立地する町丁目において、人口密度が高くなっています。



※平成27年(2015年)10月1日現在
出典:平成27年(2015年)国勢調査

図 2.10 豊中市の町丁目別人口密度

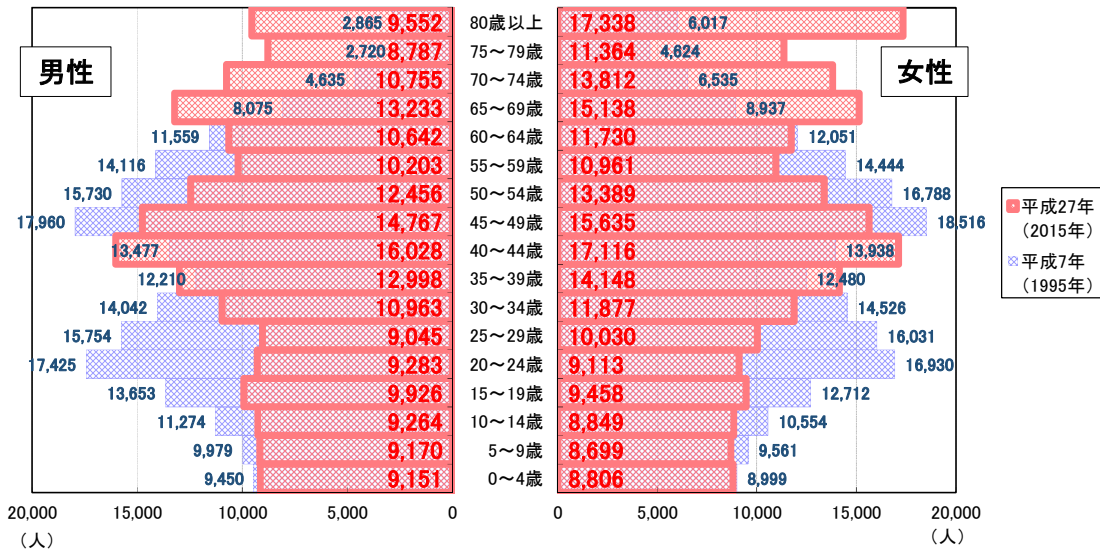
第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

(3) 年齢別人口

人口ピラミッドによる年齢別比較をみると、生産年齢人口の中でも、特に「15歳から29歳」、「45歳から59歳」の人口が減少しています。

地域別の状況をみると、14歳以下の年少人口の割合は、北部地域、北東部地域及び東部地域が他の地域と比べると高く、65歳以上の高齢者人口の割合は、南部地域では33%となるなど、市域全域で高齢化率が21%を超える状況となっています。

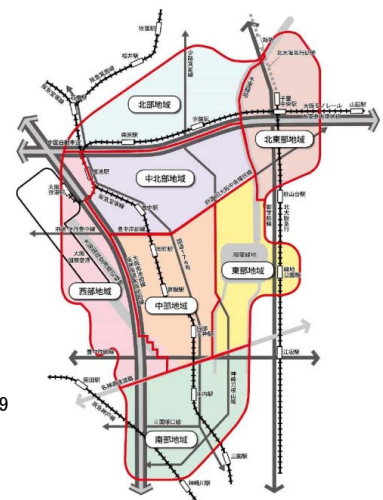
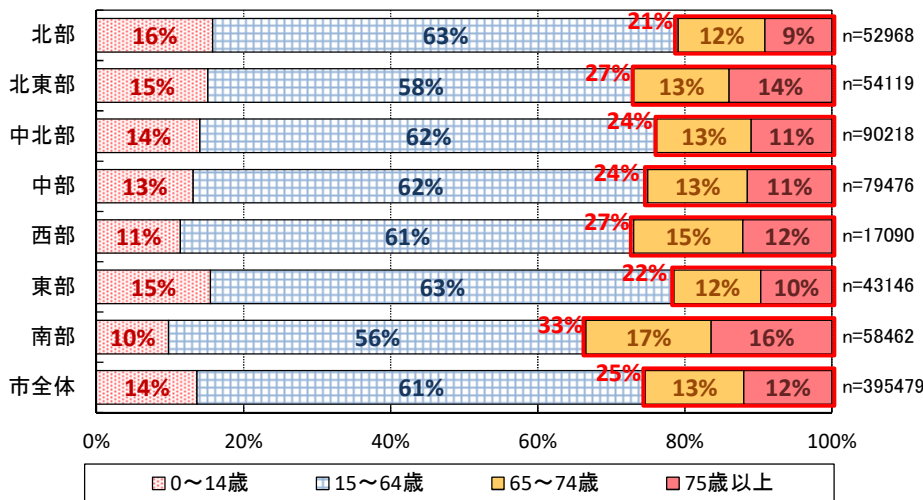
町丁目別に高齢者人口割合をみると、40%を超過している町丁目も、北東部地域、南部地域及び西部地域などの一部で見受けられます。



※各年10月1日現在

出典：国勢調査（平成7年（1995年）、平成27年（2015年））

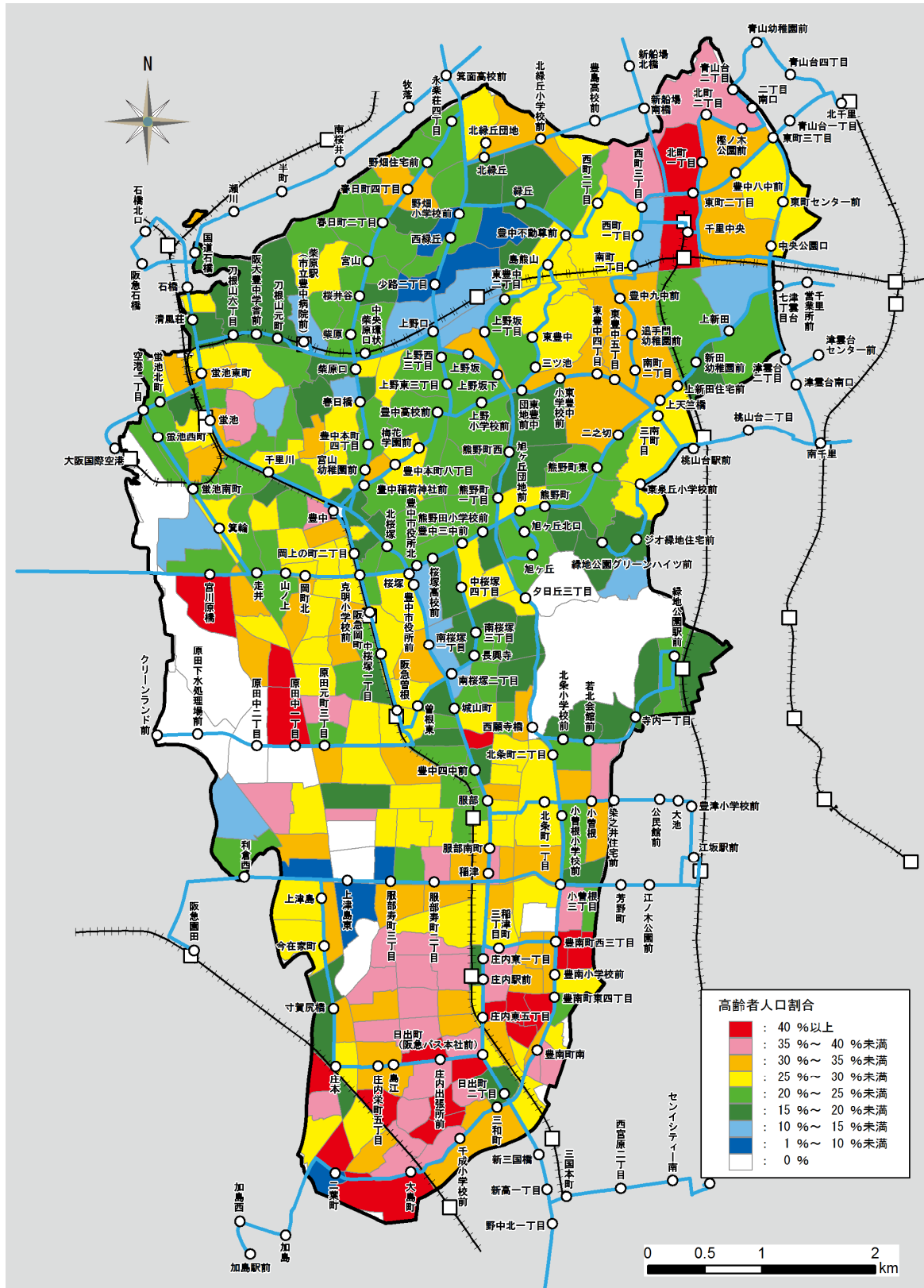
図 2.11 人口ピラミッドによる年齢別比較



※平成27年（2015年）10月1日現在

※地域区分図は、「第2次豊中市都市計画マスタープラン（平成30年（2018年）4月 豊中市）」による
出典：国勢調査（平成27年（2015年））

図 2.12 地域別年齢構成割合



※平成27年(2015年)10月1日現在
出典:平成27年(2015年)国勢調査

図 2.13 豊中市の町丁目別高齢者人口割合

3 移動に対する市民の意識

(1) 公共交通利用状況調査による市民の移動状況

平成26年(2014年)に実施した「公共交通利用状況調査」をもとに、移動に対する市民の意識として、移動制約の状況、通勤・通学、買い物及び通院時における移動状況をまとめます。

1) 通勤・通学目的での移動状況

地域別に通勤・通学目的での移動状況を以下に示します。

a) 最もよく行く通勤・通学先

最もよく行く通勤・通学先を地域別で見ると、各地域ともに大阪市が最も多く占めています。

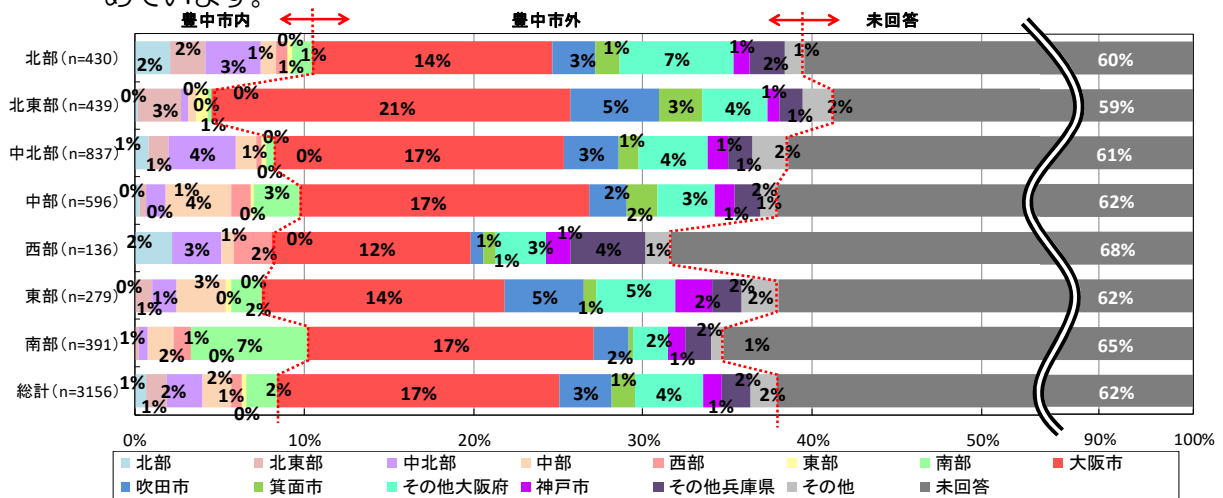


図 2.14 地域別でみた最もよく行く通勤・通学先

b) 最もよく行く通勤・通学先への移動時における代表交通手段

最もよく行く通勤・通学先への移動時における代表交通手段^(*11)を地域別で見ると、各地域とも鉄道での移動が最も多く占めています。自動車(自分で運転)は北部が最も多く、次いで北東部、中北部、中部の順となっています。

自転車は、南部地域が最も多く、次いで東部、中部、西部の順となっています。

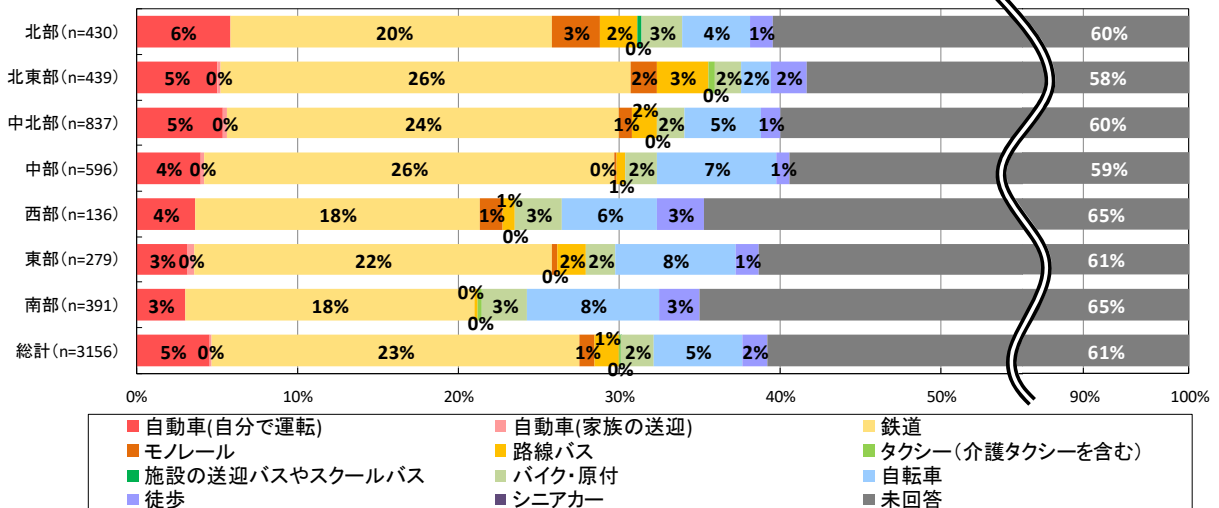


図 2.15 地域別でみた最もよく行く通勤・通学先への移動時における代表交通手段

c) 最もよく行く通勤・通学先への頻度

最もよく行く通勤・通学先への頻度は、全ての地域において、「ほぼ毎日」が3～4割前後を占めています。

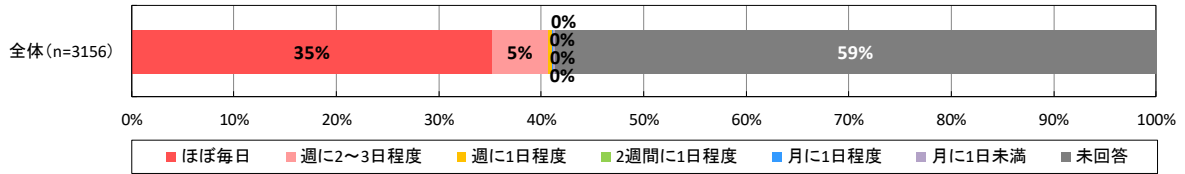


図 2.16 最もよく行く通勤・通学先への頻度

d) 最もよく行く通勤・通学先へのでかける時間

最もよく行く通勤・通学先へのでかける時間は、7～8時台が多くなっています。

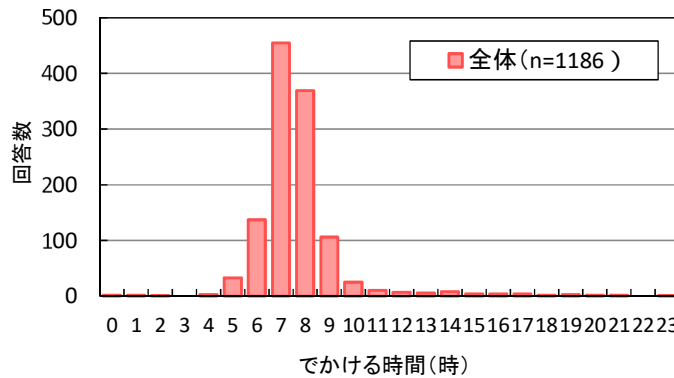


図 2.17 最もよく行く通勤・通学先へでかける時間

2) 買い物目的での移動状況

地域別に買い物目的での移動状況を以下に示します。

a) 最もよく行く買い物先

最もよく行く買い物先を地域別でみると、西部を除く各地域ともに地域内が最も多く占めています。

西部は、豊中市外が占める割合が約3割あり、地域別の中で最も多く占めています。尼崎市が全体の約2割を占めています。

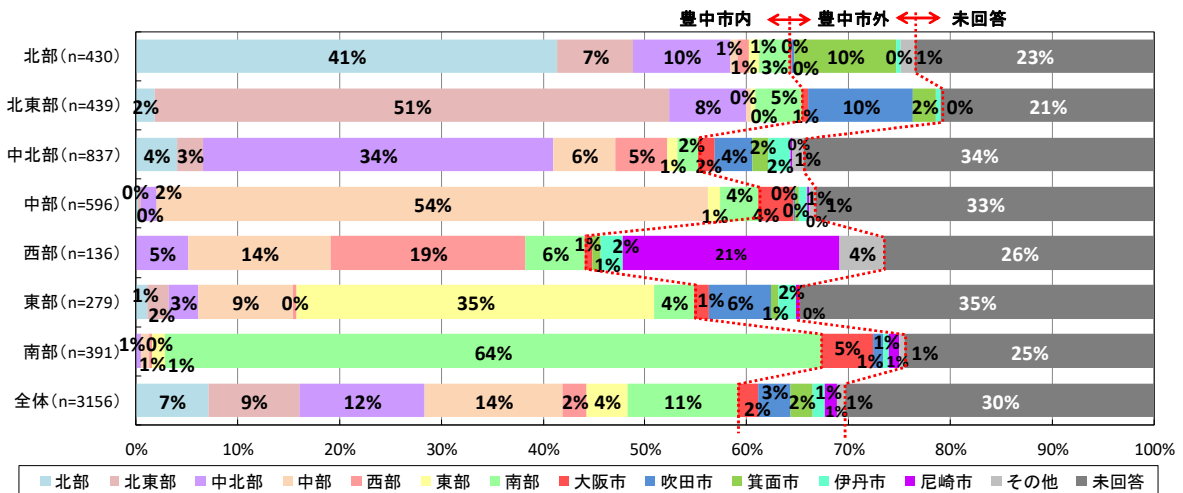


図 2.18 地域別でみた最もよく行く買い物先

b) 最もよく行く買い物先への移動時における代表交通手段

最もよく行く買い物先への移動時における代表交通手段を地域別でみると、自動車（自分で運転+家族の送迎）は北部が最も多く、次いで中北部、東部、西部の順に多くなっています。

自転車は、南部地域が最も多く、次いで中部、西部、中北部の順であり、平坦地の地域で多くなっています。

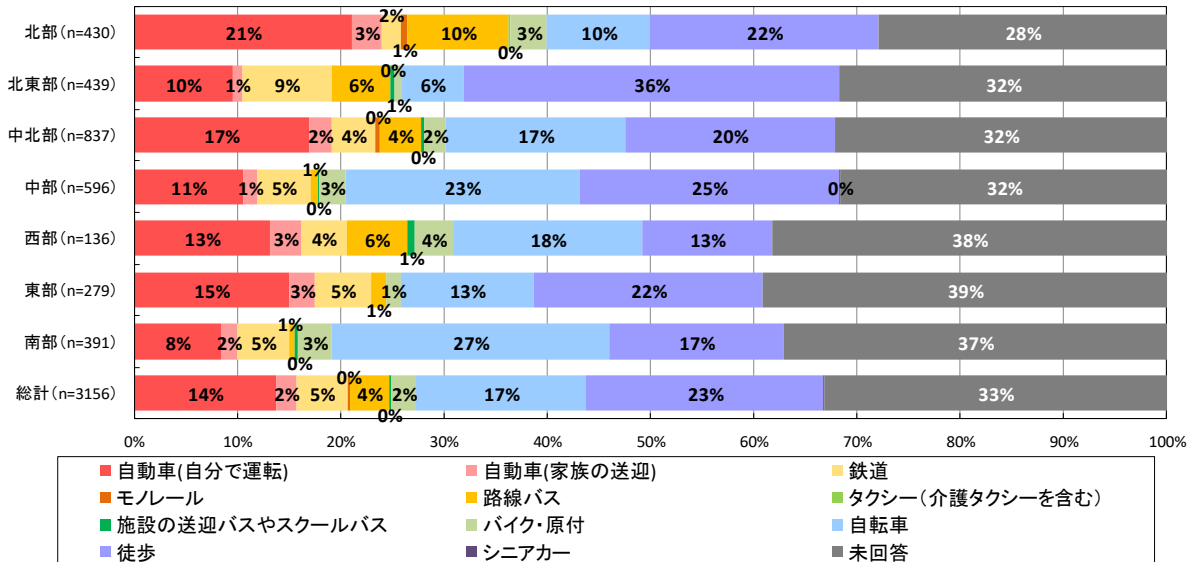


図 2.19 地域別でみた最もよく行く買い物先への移動時における代表交通手段

c) 最もよく行く買い物先への頻度

最もよく行く買い物先への頻度を地域別でみると、全ての地域において、週に2~3日以上が6割前後を占めています。

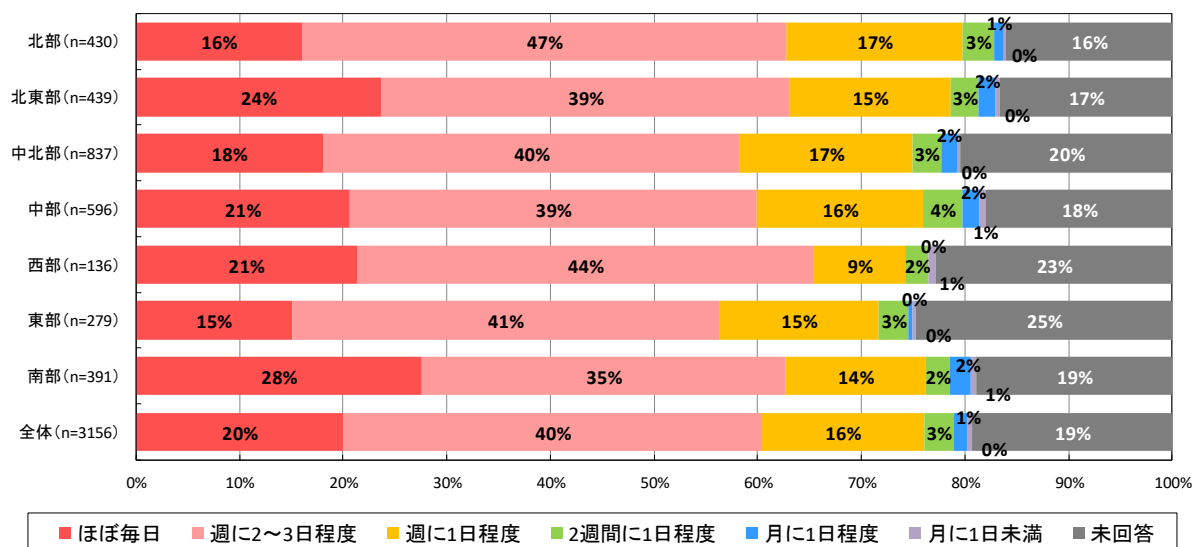


図 2.20 地域別でみた最もよく行く買い物先への頻度

d) 最もよく行く買い物先へのでかける時間

最もよく行く買い物先へのでかける時間は、10時台が最も多くなっています。

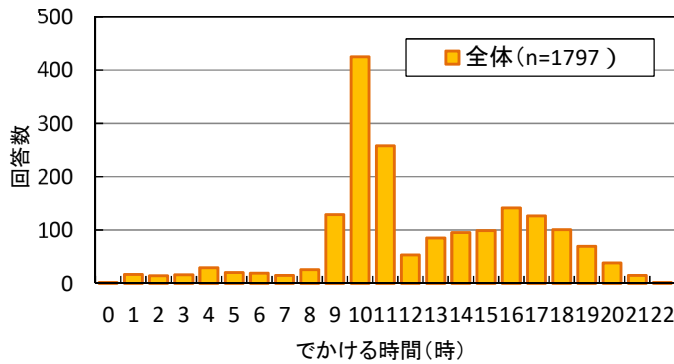


図 2.21 最もよく行く買い物先へでかける時間

3) 通院目的での移動状況

a) 最もよく行く通院先

最もよく行く通院先を地域別でみると、最もよく行く買い物先と比べて、未回答の割合が5~6割を占めています。

西部以外では地域内が最も多く、西部では地域外の通院先が多く占めています。

豊中市外の通院先は、北東部では吹田市が最も多く、南部地域では大阪市が最も多く占めています。

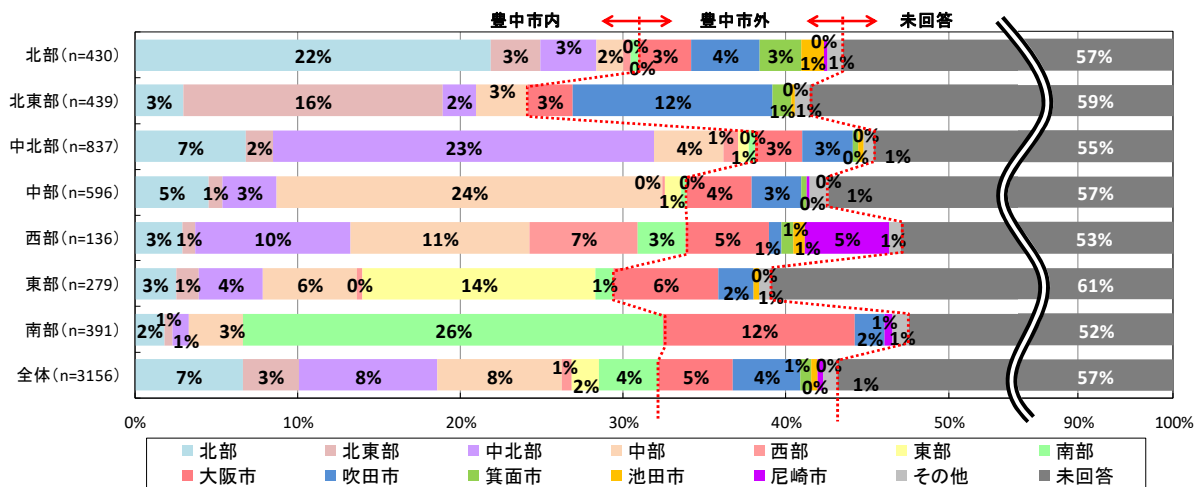


図 2.22 地域別でみた最もよく行く通院先

b) 最もよく行く通院先への移動時における代表交通手段

最もよく行く通院先への移動時における代表交通手段を地域別でみると、北部、北東部、中北部、中部、南部において、徒歩が最も多くなっています。

自転車は、南部地域が最も多く、次いで中部、西部、中北部の順であり、平坦地の地域で多くなっています。

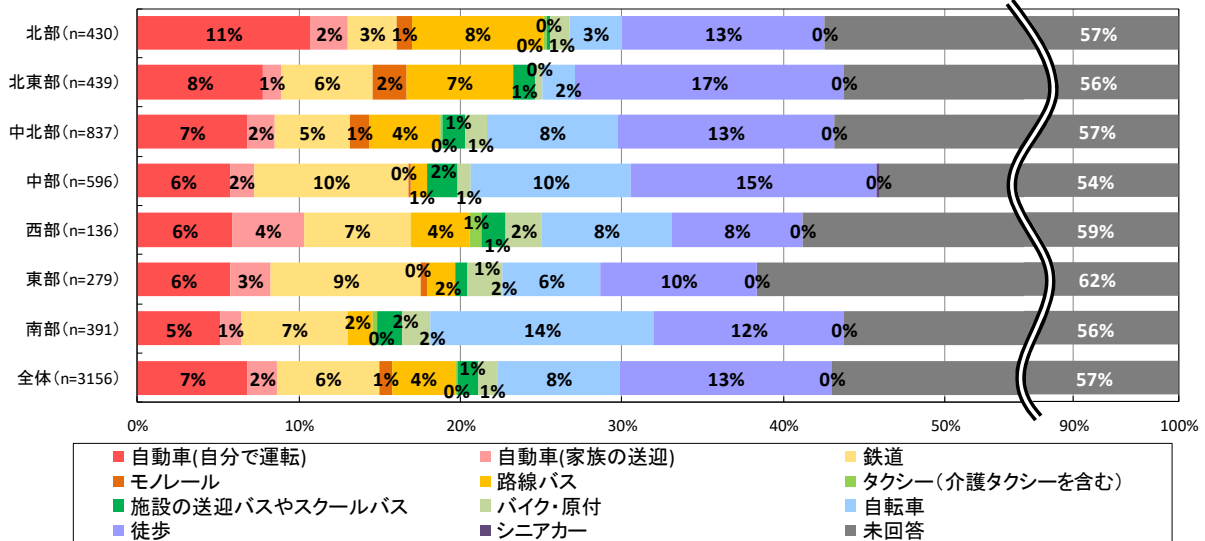


図 2.23 地域別でみた最もよく行く通院先への移動時における代表交通手段

c) 最もよく行く通院先への頻度

最もよく行く通院先への頻度を地域別でみると、全ての地域において、週に1日以上が1割未満となっています。

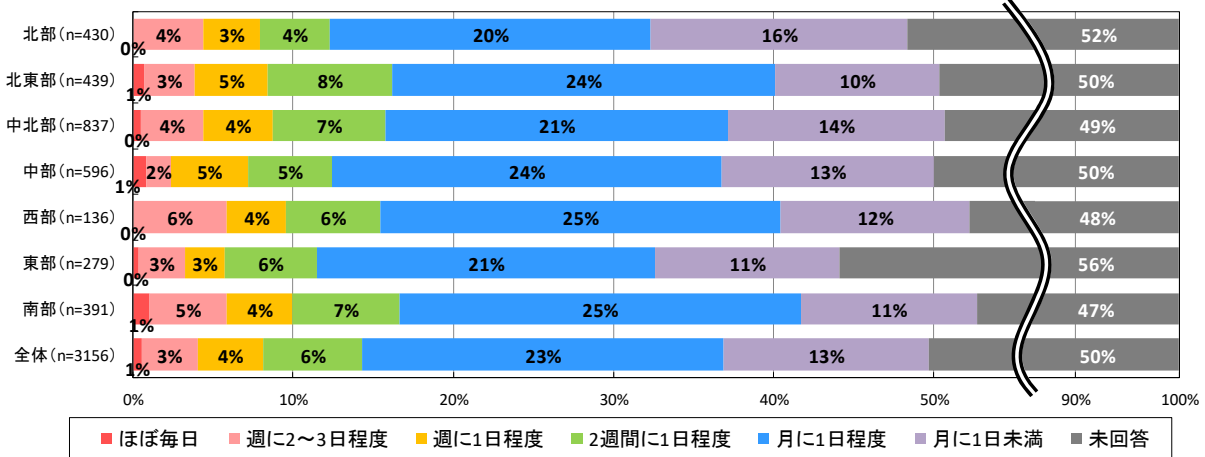


図 2.24 地域別でみた最もよく行く通院先への頻度

d) 最もよく行く通院先へのでかける時間

最もよく行く通院先へのでかける時間は、9時台から10時台にかけて、多くなっています。

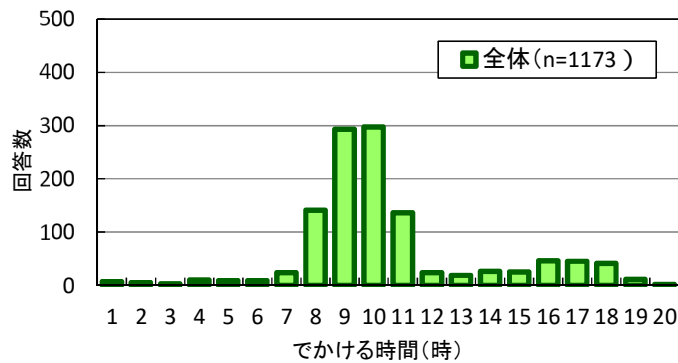


図 2.25 最もよく行く通院先へでかける時間

4) 公共交通が不便なことによる日常生活の移動制約について

a) 移動制約の有無

公共交通が不便なことにより何らかの移動制約を感じるがあると回答した方は、通勤・通学時で10.1%、買い物で10.8%、通院で13.0%です。

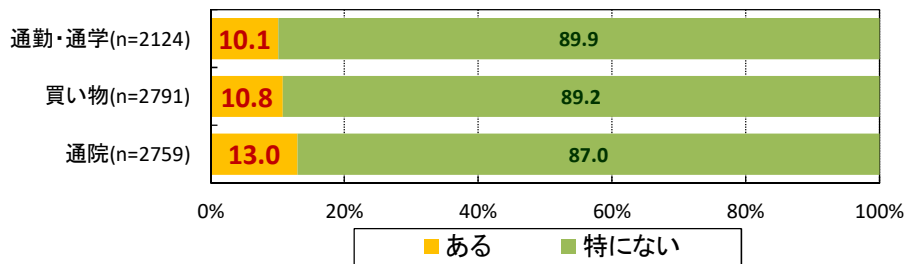
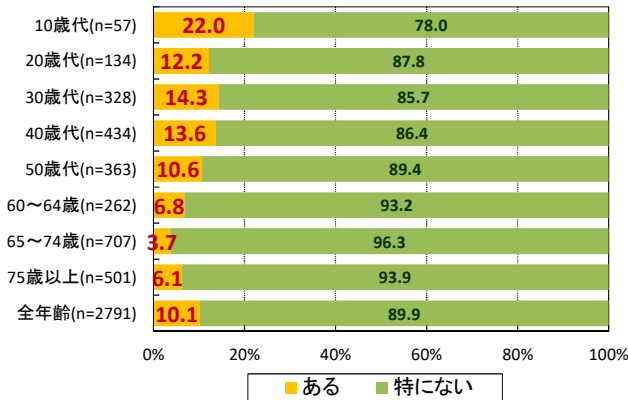


図 2.26 豊中市における移動に制約を感じる人の状況

b) 通勤・通学における移動制約の状況

通勤・通学の移動時において移動に制約を感じる人の割合を年齢別にみると、10歳代が22%で最も多く、次いで30歳代が14.3%、40歳代が13.6%です。地域別にみると、東部地域が14.6%と最も多く、次いで西部地域が14.0%、北部地域が13.5%です。

【通勤・通学における移動制約の有無（年齢別）】



【通勤・通学における移動制約の有無（地域別）】

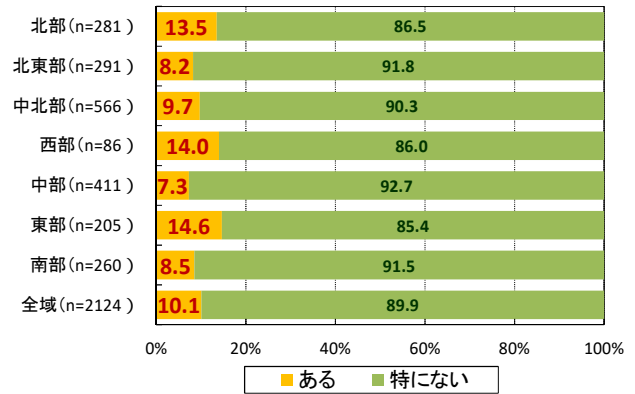
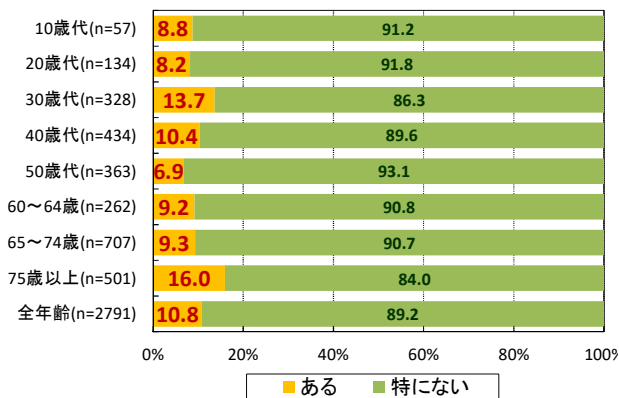


図 2.27 豊中市で通勤・通学における移動に制約を感じる人の割合（年齢別・地域別）

c) 買い物における移動制約の状況

買い物の移動時において移動に制約を感じる人の割合を年齢別にみると、75歳以上が16.0%で最も多く、次いで30歳代が13.7%、40歳代が10.4%です。地域別にみると、西部地域が20.3%と最も多く、次いで北部地域が14.3%、北東部地域が12.2%です。

【買い物における移動制約の有無（年齢別）】



【買い物における移動制約の有無（地域別）】

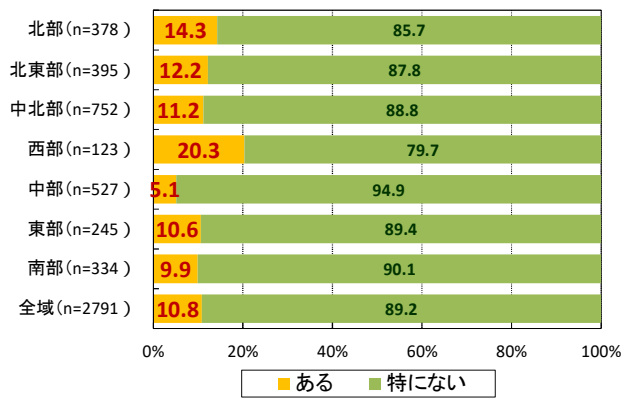
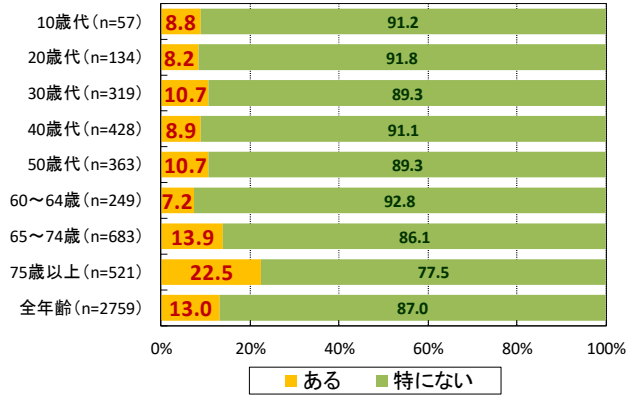


図 2.28 豊中市で買い物における移動に制約を感じる人の割合（年齢別・地域別）

d) 通院における移動制約の状況

通院の移動時において移動に制約を感じる人の割合を年齢別にみると75歳以上が22.5%で最も多く、次いで65～74歳が13.9%、30歳代と50歳代がともに10.7%です。地域別にみると、西部地域が22.1%と最も多く、次いで北部地域が18.9%、南部地域が14.8%、東部地域が13.7%です。

【通院における移動制約の有無（年齢別）】



【通院における移動制約の有無（地域別）】

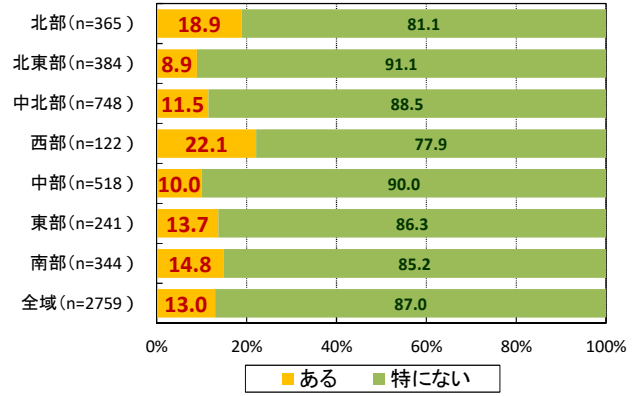
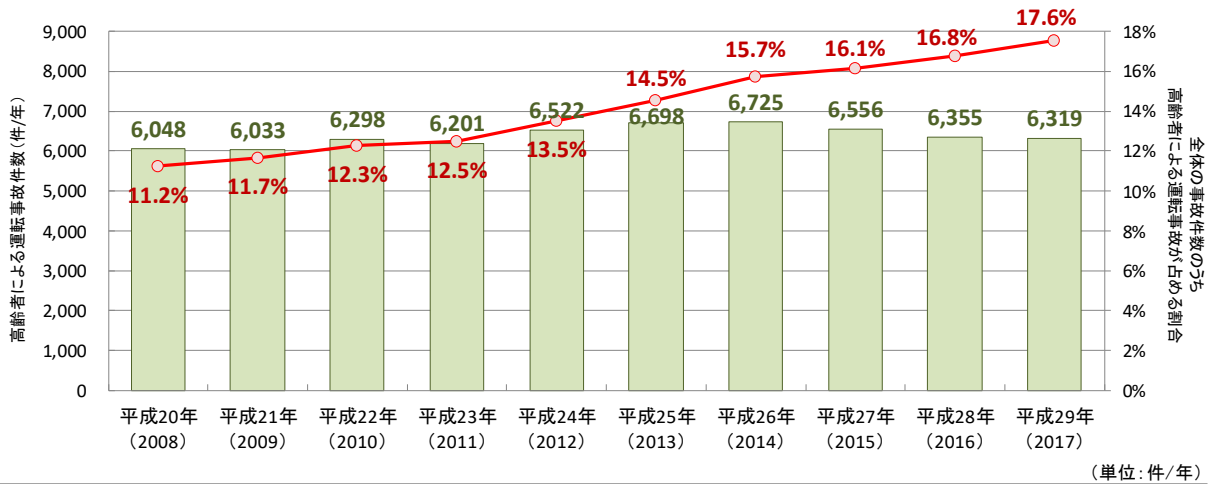


図 2.29 豊中市で通院における移動に制約を感じる人の割合（年齢別・地域別）

(2) 高齢者による運転事故等の状況

大阪府における高齢者による運転事故は、件数は近年減少傾向にありますが、全ての事故における高齢者による運転事故が占める割合が年々上昇しています。また、平成29年(2017年)3月には、高齢者による交通事故を防止するため、認知症などに対する対策が強化された改正道路交通法^(※12)が施行されています。

今後、さらなる高齢化が進む中、自動車の運転に不安を感じる高齢者が、自家用車に依存しなくとも生活の質を維持していくことが、課題となっています。まちづくりにおいては、運転免許証返納者が安心して暮らせる公共交通網の整備が求められています。



	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)	平成29年(2017)
大阪府全体の事故件数	53,769	51,696	51,292	49,644	48,212	46,110	42,729	40,607	37,920	35,997
うち高齢者による運転事故件数	6,048	6,033	6,298	6,201	6,522	6,698	6,725	6,556	6,355	6,319
高齢者による運転事故割合	11.2%	11.7%	12.3%	12.5%	13.5%	14.5%	15.7%	16.1%	16.8%	17.6%

出典：大阪の交通白書（平成29年（2017年）版）（一財）大阪府交通安全協会

図 2.30 大阪府における交通事故に占める高齢運転者の割合

● 高齢者による運転免許証自主返納件数が近年増加傾向

高齢者ドライバーが、身体機能の低下を自覚し、自らの安全と道路交通に与える影響を考慮して、運転免許証を自主返納する件数が近年増加傾向にあります。

大阪府では、運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた大阪府在住の65歳以上の方が、サポート企業・店舗において運転経歴証明書を提示することにより、様々な特典を受けることができる「高齢者運転免許自主返納サポート制度」の取り組みを行っています。

表 2.3 運転免許証自主返納件数の推移

	総数	うち65歳以上	65歳以上が占める割合
平成20年	1,563	1,508	96.5%
平成21年	1,280	1,211	94.6%
平成22年	1,092	1,030	94.3%
平成23年	1,032	960	93.0%
平成24年	7,506	7,118	94.8%
平成25年	11,337	10,772	95.0%
平成26年	23,770	21,946	92.3%
平成27年	31,861	29,451	92.4%
平成28年	34,734	32,061	92.3%
平成29年	35,933	33,391	92.9%

出典：大阪の交通白書（平成25年（2013年）版、平成29年（2017年）版）（一財）大阪府交通安全協会

第4節 公共交通網の現状

1 鉄道

(1) 鉄道ネットワーク

南北に阪急電鉄宝塚線（6 駅）、神戸線（駅は無し）、北大阪急行電鉄（2 駅）、東西に大阪モノレール（5 駅）が運行しています。

北大阪急行電鉄は、千里中央駅から箕面萱野駅を結ぶ北大阪急行線延伸事業が平成 32 年度（2020 年度）開業目標で進められています。

■ 阪急電鉄宝塚線



■ 北大阪急行電鉄



■ 大阪モノレール

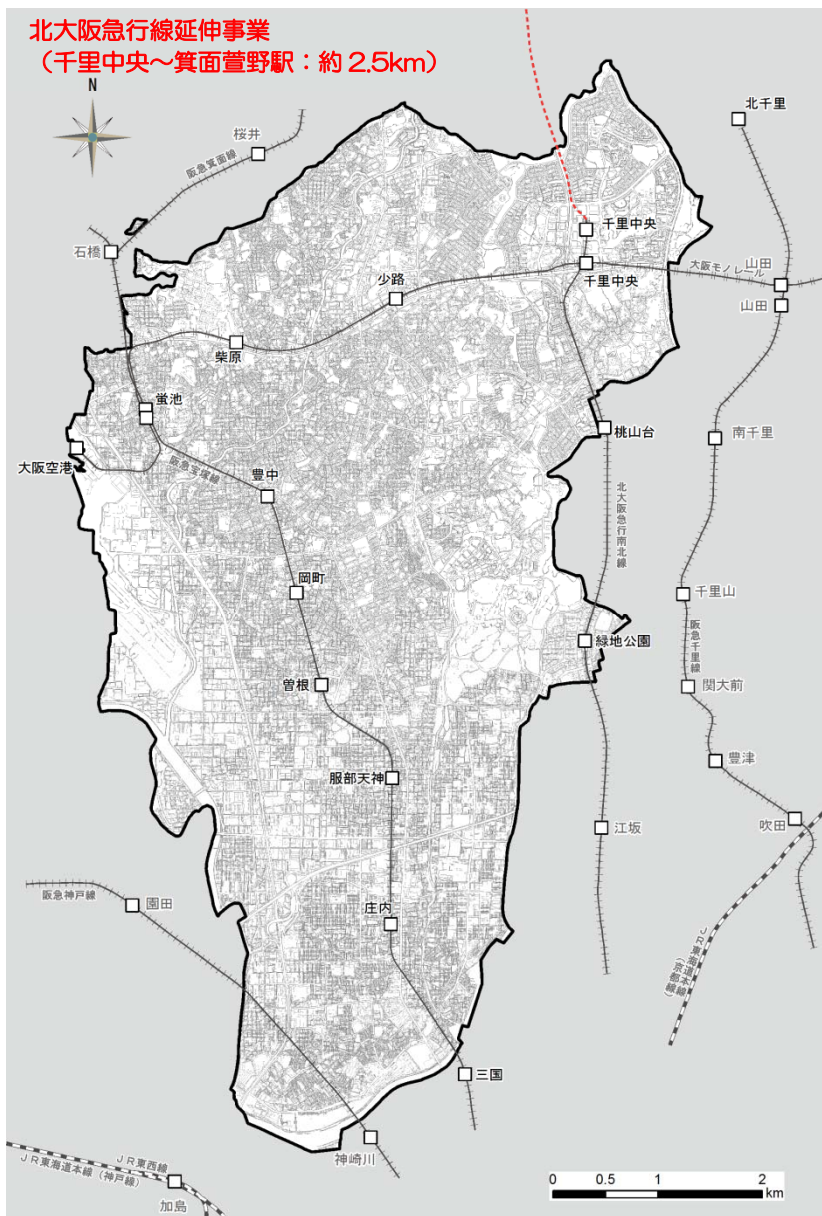


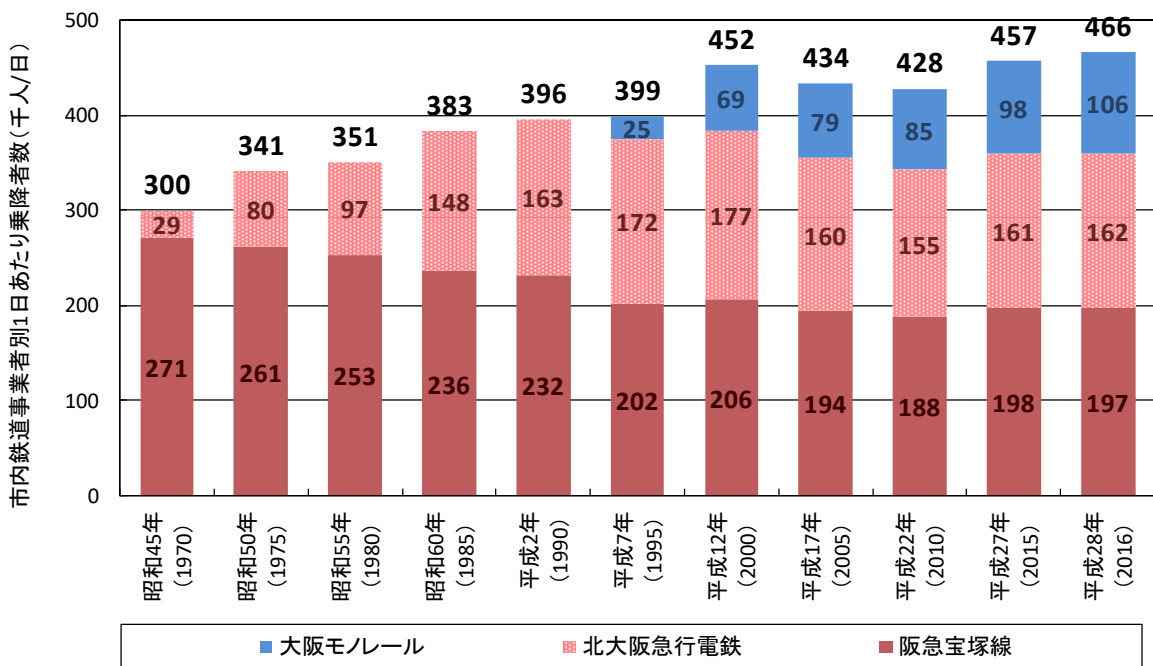
図 2.31 鉄道ネットワークの状況

(2) 鉄道利用者数の推移

阪急電鉄宝塚線は、昭和45年（1970年）から平成22年（2010年）にかけて利用者数は減少傾向にありましたが、平成22年（2010年）から平成28年（2016年）にかけて約9千人/日増加しており、平成28年（2016年）で197千人/日です。

北大阪急行電鉄は、平成12年（2000年）をピークに減少傾向にありましたが、平成22年（2010年）から平成28年（2016年）にかけて増加し、平成28年（2016年）で162千人/日です。

大阪モノレールは、平成2年（1990年）6月の千里中央～南茨木間での開業以降、増加しており、平成28年（2016年）で106千人/日です。



- ※ 大阪モノレールは、以下の年次・区間で開業（市内のみ記載）
 - ・平成2年（1990年）6月千里中央～南茨木(6.7km) 開業
 - ・平成6年（1994年）9月柴原～千里中央(3.5km) 開業
 - ・平成9年（1997年）4月大阪空港～柴原（3.1 km）開業
- ※ 北大阪急行電鉄の昭和45年（1970年）は11月6日実施の交通量調査による（日本万国博覧会の開催期間は昭和45年（1970年）3月15日～9月13日）
- ※ 阪急電鉄宝塚線のうち、昭和45年（1970年）～昭和55年（1980年）は乗車人員の2倍を乗降人員とした。
- ※ 大阪モノレールの総数は市内5駅（大阪空港、蛍池、柴原、少路、千里中央）の乗降者数の合計値
- ※ 北大阪急行電鉄の総数は、南北線3駅（千里中央、桃山台（吹田市）、緑地公園）の乗降者数の合計値
- ※ 阪急電鉄宝塚線の総数は、市内鉄道駅6駅（庄内、服部天神、曾根、岡町、豊中、蛍池）の乗降者数の合計値

出典：大阪府統計年鑑（昭和46年度（1971年度）～平成28年度（2016年度））

図 2.32 市内鉄道事業者別乗降者数の推移

2 路線バス

(1) バスネットワーク

市内の路線バスは、市内のほぼ全域において、阪急バスにより運行されており、大阪国際空港と隣接する伊丹市（阪急伊丹・JR伊丹方面）を結ぶ路線のみ伊丹市営バスにより運行されています。

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

阪急豊中駅へは、多くの地域からバスでのアクセスが可能ですが、商業施設、業務施設、文化施設等が集積する千里中央へは、バスで直接アクセスができない地域が存在します。

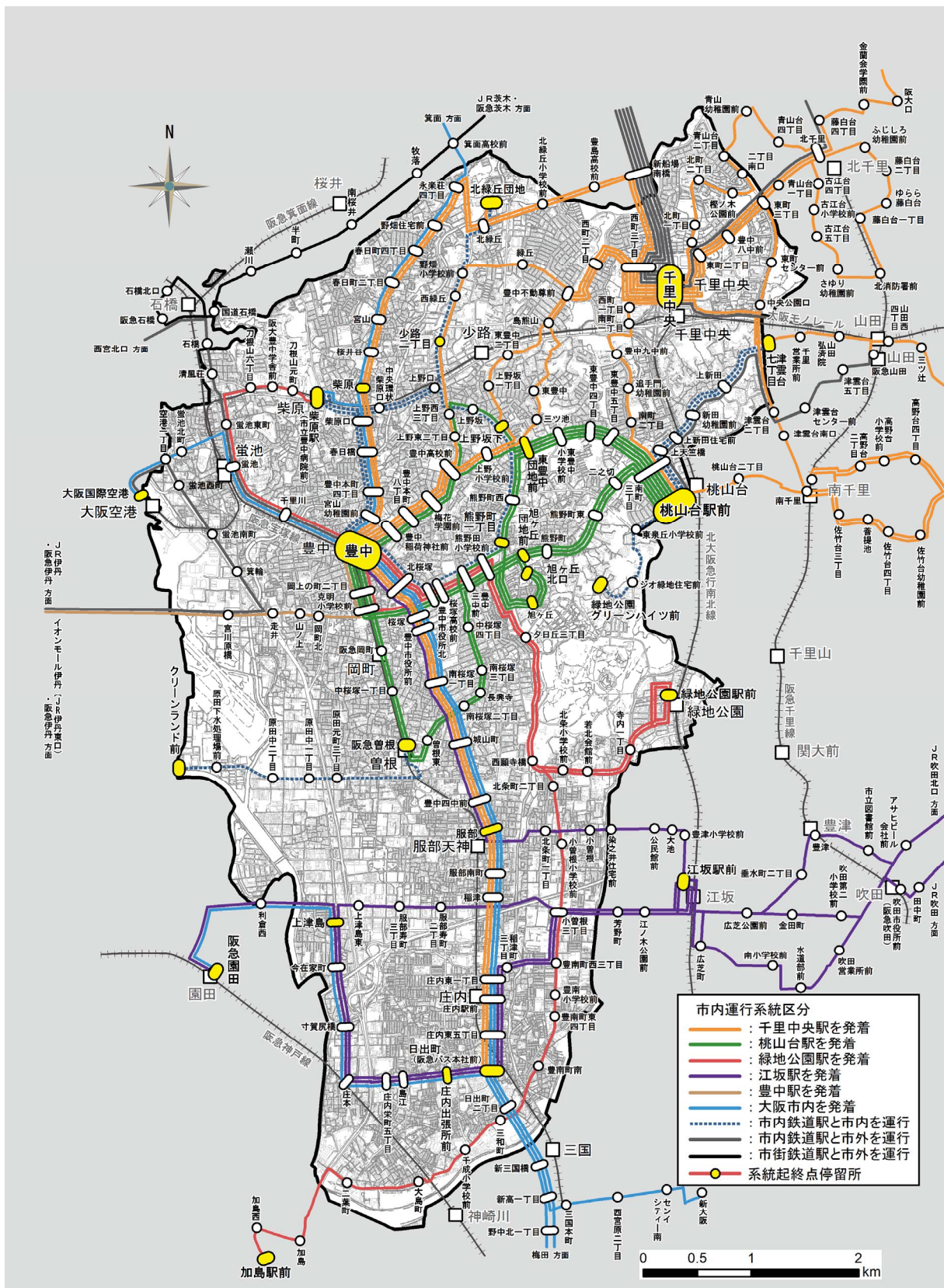
また、桃山台駅前を発着するバス路線がある中北部地域南側・東部地域北側・中部地域北側から千里中央へは、桃山台駅で北大阪急行に乗換え、あるいはバス利用で豊中（阪急豊中駅）を経由する必要があります（※桃山台駅前発豊中経由千里中央行の系統を利用）。

■ 阪急バス



■ 伊丹市営バス





出典：阪急バス株式会社HP
 ※平成31年（2019年）1月25日現在

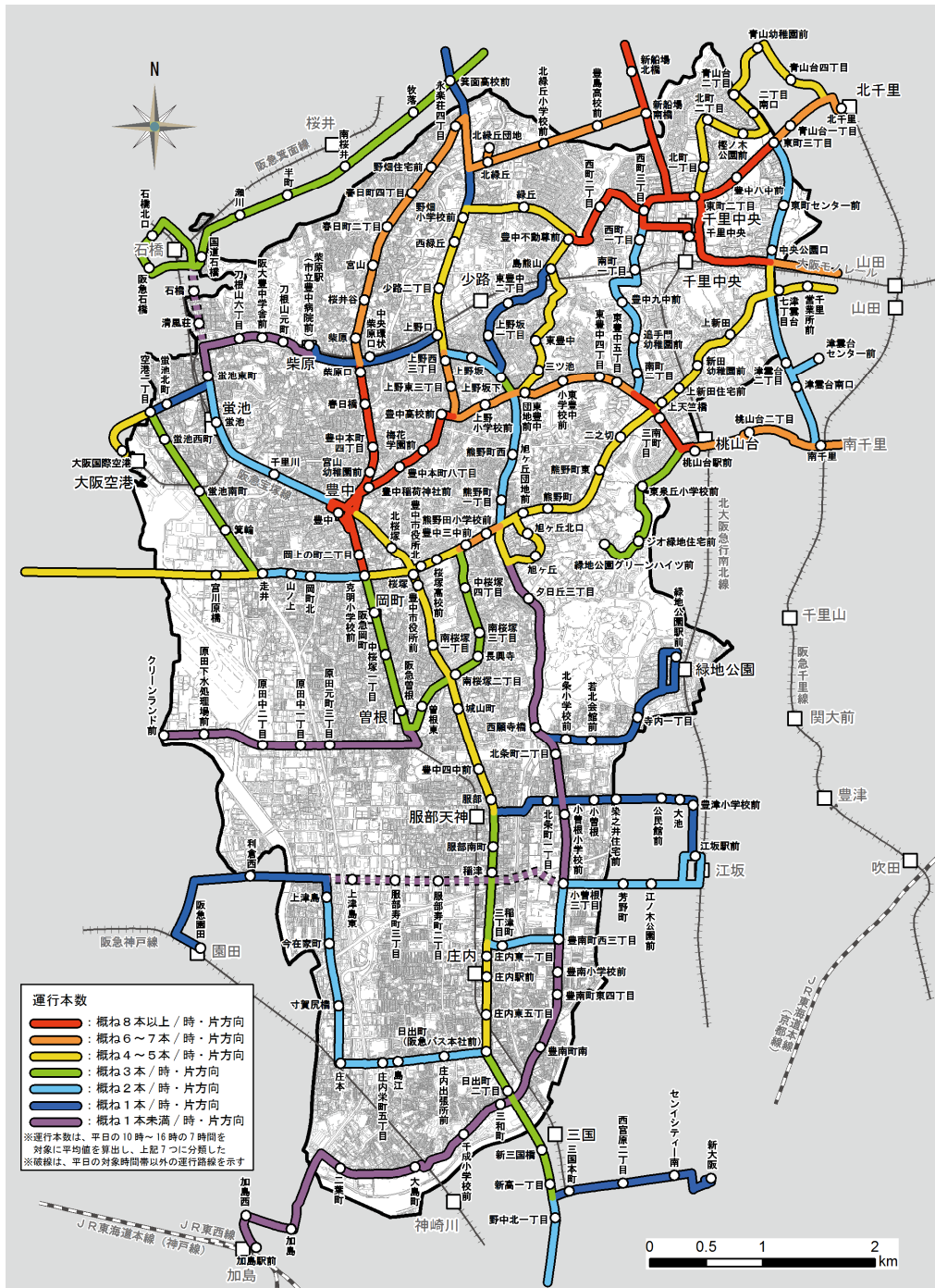
図 2.33 路線バスネットワークの状況

(2) バスサービス水準

平日の昼間時間帯におけるバスサービス水準をみると、豊中（阪急豊中駅）⇄千里中央及び豊中（阪急豊中駅）⇄桃山台駅前を結ぶ路線などが運行している市域北側の地域では、一部区間を除き、概ね4～5本/時・片方向以上となっています。

市域南側では、複数の路線が重複する区間を除き、概ね2～3本/時・片方向以下となっています。

市域西側及び市域南側は、バス路線及び運行本数が他地域と比べて少ない傾向にあります。



出典：阪急バス株式会社HP
※平成31年（2019年）1月25日現在

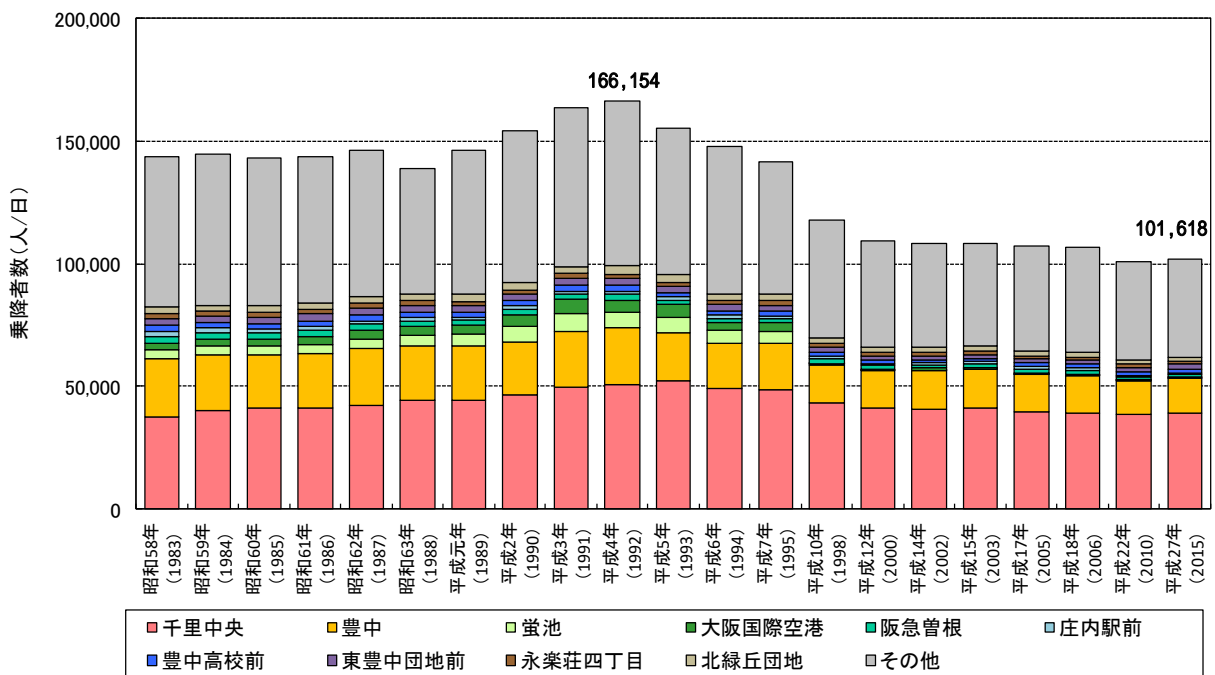
図 2.34 バスサービス水準の状況

(3) バス利用者数の推移

平成27年（2015年）の市内バス停別乗降者数をみると、豊中市内方面をはじめ、吹田市、箕面市、茨木市、豊能町など各方面からの路線が集まる「千里中央」が約39千人/日と最も多く、次いで、豊中市内各方面や大阪市、吹田市、箕面市、伊丹市方面からの路線が集まる「豊中」が約14千人/日であり、バスターミナル^(*13)の役割を担っています。

推移をみると、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、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 2.35 豊中市内の主なバス停の乗降者数の推移

■ 千里中央



■ 豊中



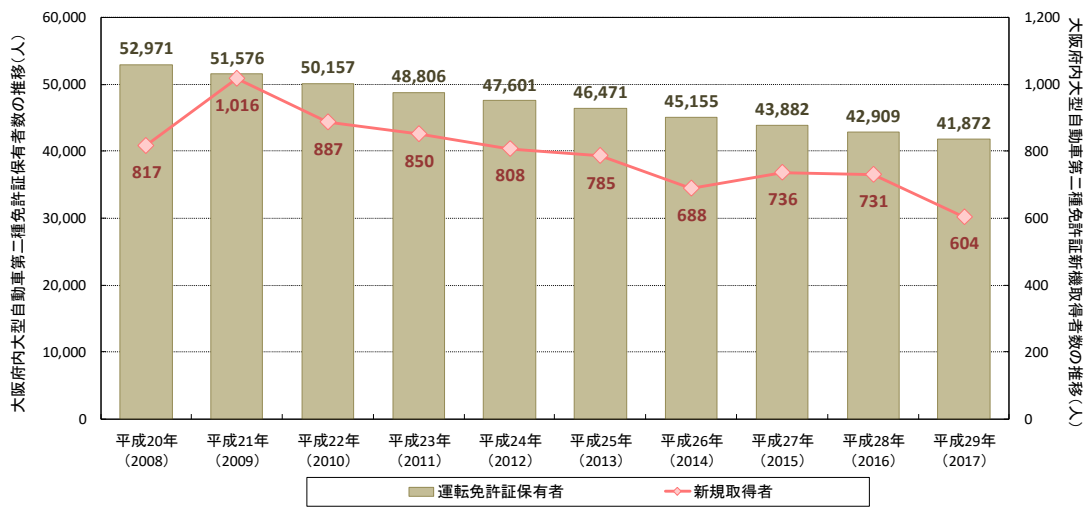
(4) バス乗務員の状況

乗務員に必要な大型自動車第二種免許証の保有者数、新規免許取得者数はともに減少傾向にあり、保有者の高齢化も進行しています。このため、定年等による退職者数を採用者数が補えない状況が全国的にみられ、今後もさらに深刻化するものと考えられます。

バス事業者は、乗務員確保に向けた取組みを行っていますが、拘束時間や賃金などの問題もあり、全国の路線バス事業者の8割は、運転手不足を抱えているというデータもあります。

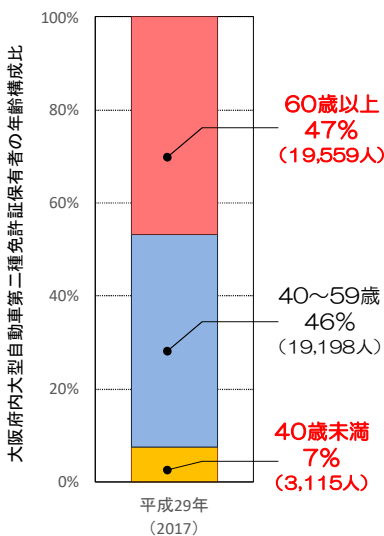
今後、乗務員不足に対応できない場合、安全運行やコンプライアンスの面から、バス路線の規模を乗務員数に応じた路線規模へ縮小せざるを得なくなるのが想定され、黒字路線であっても減便や廃止となることも懸念されます。

大阪府内においても、利用者減少による採算性の悪化だけではなく、乗務員不足への対応を図るために、バス路線の運行本数等の見直しが実施されています。



出典：運転免許統計（平成20年（2008年）版～平成29年（2017年）版 警察庁）

図 2.36 大阪府における大型自動車第二種免許証保有者数の推移



出典：運転免許統計（平成29年（2017年）版 警察庁）

図 2.37 大阪府における大型自動車第二種免許証保有者の年齢構成

■ 路線バス車内での中吊りポスターの活用



■ 路線バス車内での運転席後部液晶ディスプレイの活用



図 2.38 バス乗務員確保に向けた取組み例

3 タクシー

市内のタクシー事業者は 15 社、配置車両台数は 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みると、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。これは、車両の実際の走行キロ数の内、実際にタクシー利用者を乗車した状態で走行したキロ数の割合であり、50% を下回ると輸送効率が悪いとされており、当該交通圏の輸送効率に改善の余地があります。

■ 千里中央

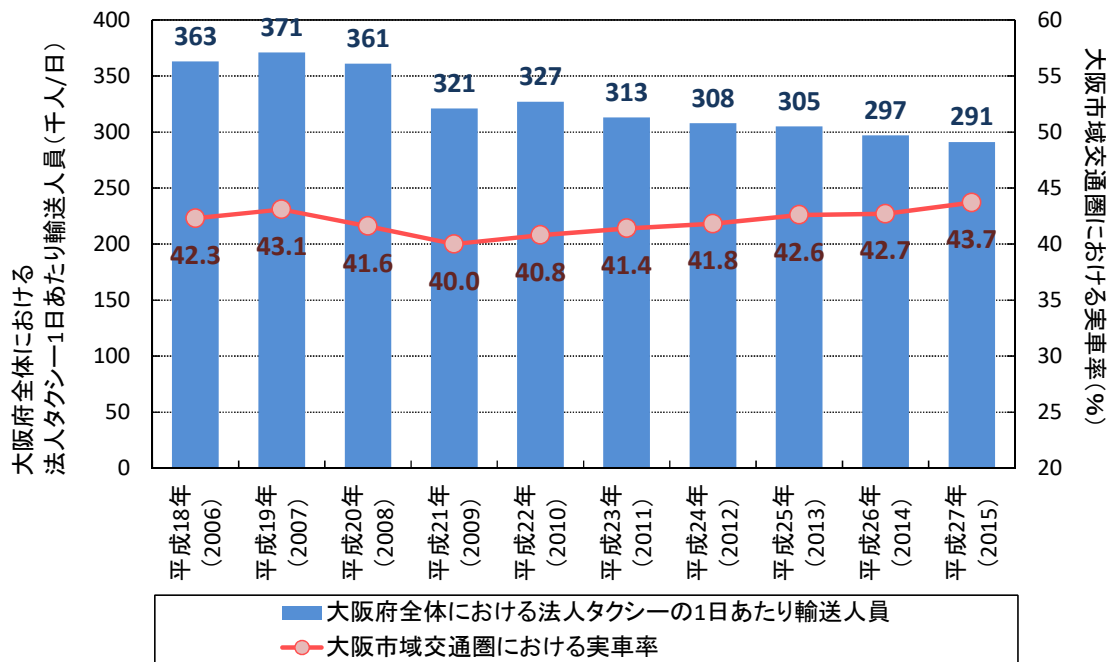


表 2.4 市内のタクシー事業者数、営業所数及び配置車両台数

	事業者数	営業所数	配置車両台数
豊中市	15社	15カ所	785台

※平成 28 年（2016 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（2017 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（2017 年）1 月 一般社団法人大阪タクシー協会）

図 2.39 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

4 自転車

(1) 自転車の利用状況

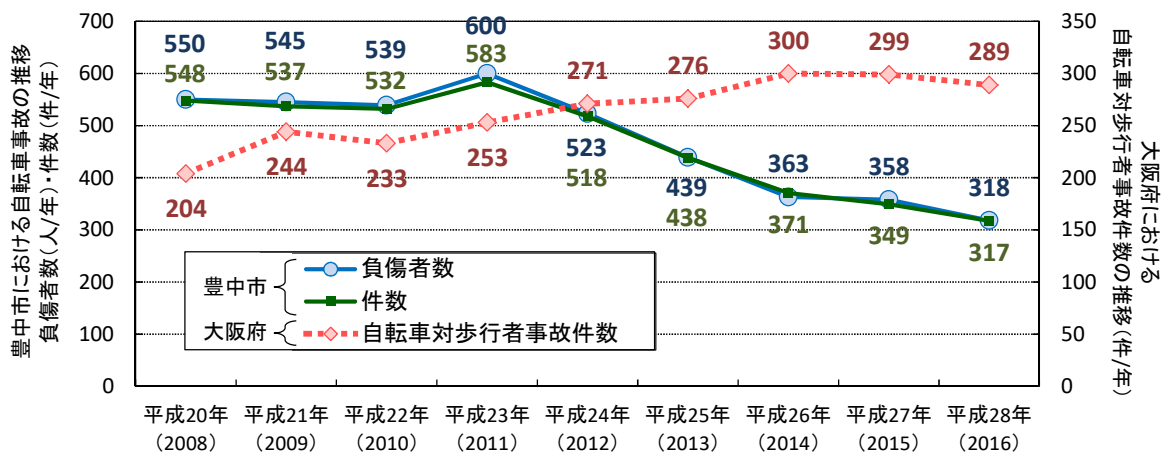
市内における自転車の交通手段分担率^(※14)は、全国平均の12.2%に対して19%と高水準ですが、これは大阪府の平均である22%よりは低く、北摂7市で4番目の水準です。また南部においては、32%と高い割合で自転車の利用が行われている状況です。

近年道路交通法の改正等が行われ、平成27年(2015年)6月には、一定の危険な違反行為をして2回以上摘発された自転車運転者に講習が義務付けられるなど規制が強化され、大阪府においては、平成28年(2016年)4月に「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例^(※15)」が施行されるなど、マナーや啓発を含めたそのあり方が問題となっています。

(2) 自転車事故の状況

豊中市における自転車の事故に着目すると、平成28年(2016年)の発生件数は317件です。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にあります。



		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 2.40 豊中市における自転車の交通事故件数及び大阪府における自転車対歩行者事故件数の推移

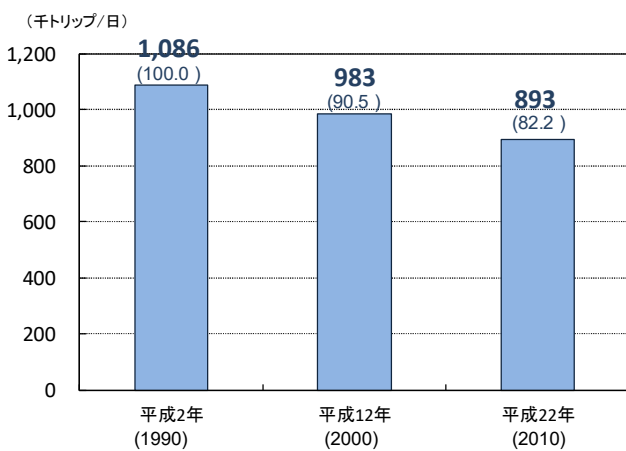
第5節 人の移動状況

1 トリップ(*16)数の推移

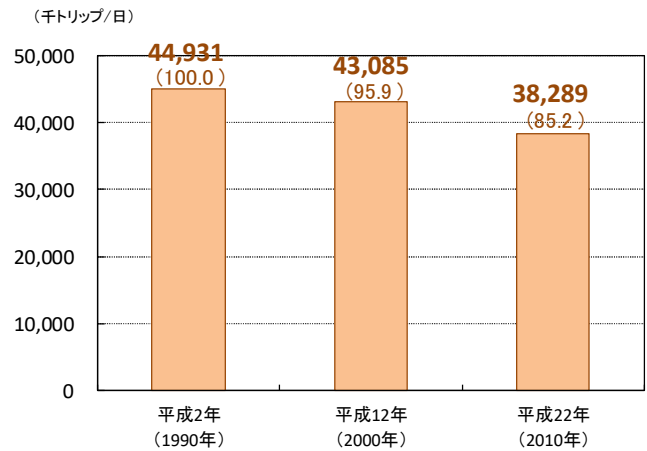
本市在住者の総トリップ数は平成2年(1990年)から平成12年(2000年)、平成22年(2010年)と減少しています。平成22年(2010年)の総トリップ数は、平成2年(1990年)を100として82.2です。また、大阪府全体においても総トリップ数は減少傾向にあります。

本市在住者の1人1日あたりトリップ数(生成原単位(*17))は、平成22年(2010年)が男性2.5、女性2.3であり、いずれも平成2年(1990年)から減少を続けています。

【豊中市在住者】



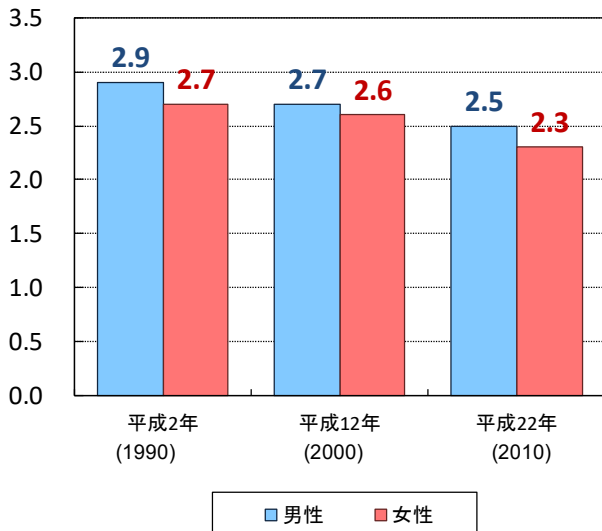
【大阪府】



出典：近畿圏パーソントリップ調査(*18)

図 2.41 豊中市在住者及び大阪府における総トリップ数の推移

(トリップ/人/日)

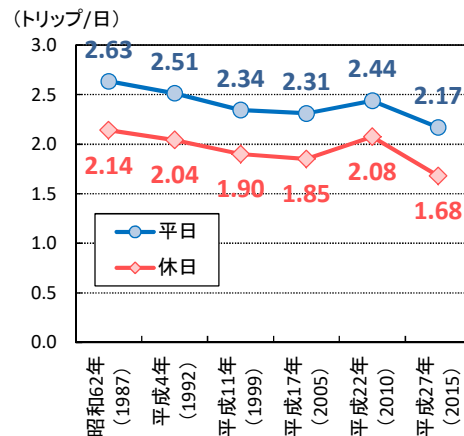


出典：近畿圏パーソントリップ調査

図 2.42 豊中市在住者の1人1日あたり男女別トリップ数の推移

●全国の都市における人の動きも減少傾向

概ね5年に1度、全国一斉に調査を実施している全国都市交通特性調査においても、1人1日あたりのトリップ数が減少傾向にあります。



出典：平成27年全国都市交通特性調査(全国PT調査)(*19)

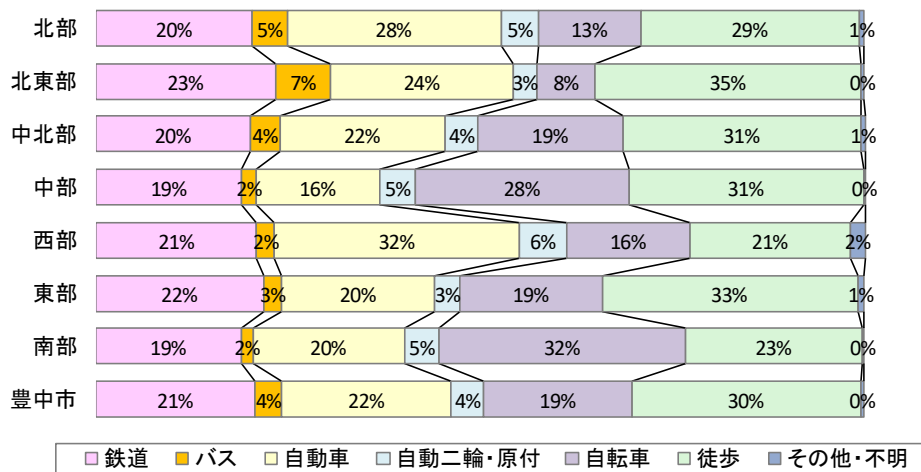
図 2.43 全国の都市における1人1日あたりトリップ数の推移

2 代表交通手段の状況

(1) 本市の状況

本市の代表交通手段の状況を地域別にみると、バスの分担率は、北東部地域が約 7%と最も多く、次いで北部地域が約 5%であり、市全体の平均値である約 4%を上回っています。

自動車の分担率は、西部地域が約 32%と最も多く、次いで北部地域が約 28%、北東部地域が約 24%であり、市全体の平均値である約 22%を上回っています。また、自転車の分担率は、南部地域が約 32%と最も多く、次いで中部地域が約 28%であり、市全体の平均値である約 19%を上回っています。

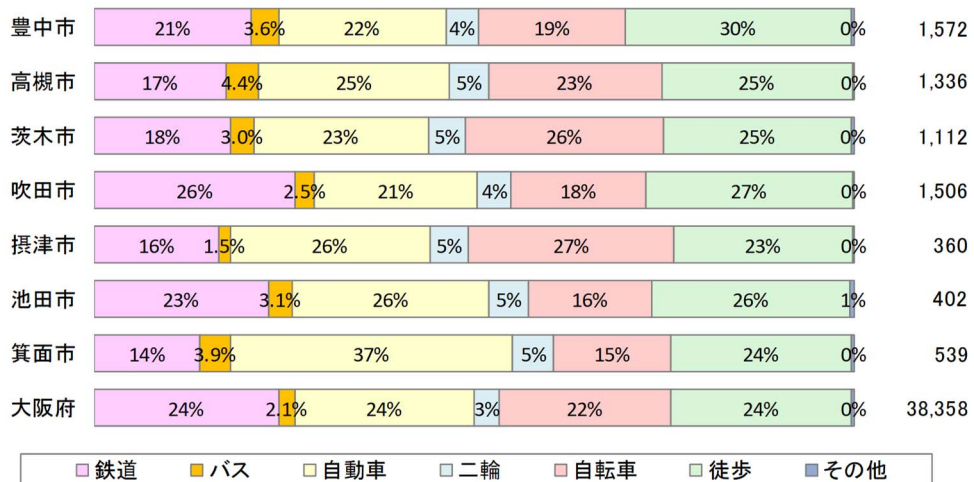


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年（2010年））

図 2.44 地域別にみた代表交通手段分担率の状況

(2) 北摂7市との比較

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



※グラフ右側の数値は合計値（単位：百トリップ）

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年（2010年））

図 2.45 北摂7市及び大阪府における代表交通手段分担率の状況

3 地域別の移動状況

地域別に移動状況を見ると、地域内々の流動が最も多く、全体的に30%~38%程度存在しますが、西部地域においては21.0%、東部地域において24.5%となっており、この2地域は突出して地域内々の流動が少なくなっています。

(1) 各地域から地域外への流動状況

1) 北部地域

市外の大阪市が最も多く、次いで中北部地域、箕面市、北東部地域、吹田市、池田市の順です。

2) 北東部地域

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、茨木市の順です。

3) 中北部地域

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、西部地域の順です。

4) 中部地域

市外の大阪市が最も多く、次いで中北部地域、東部地域、南部地域、吹田市、西部地域の順です。

5) 西部地域

発生集中のトリップ数^(※20)は、地域別の中で最も少なくなっています。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、尼崎市の順です。

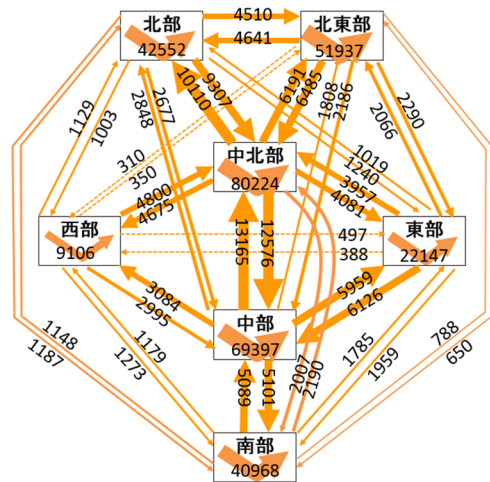
6) 東部地域

発生集中のトリップ数は、西部地域に次いで少なくなっています。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、南部地域の順です。

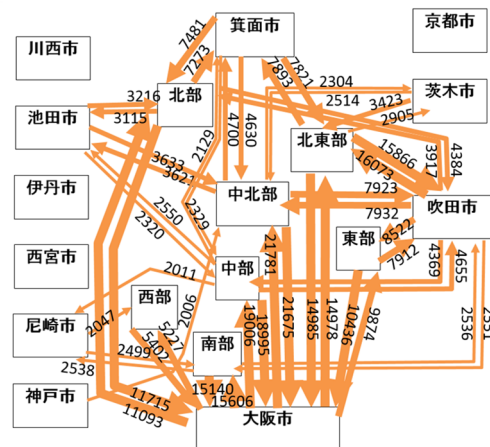
7) 南部地域

市外の大阪市が最も多く、次いで中部地域、吹田市、尼崎市、中北部地域、東部地域の順です。

豊中市内各地域間の平日・全目的・全代表交通手段(トリップ/日)



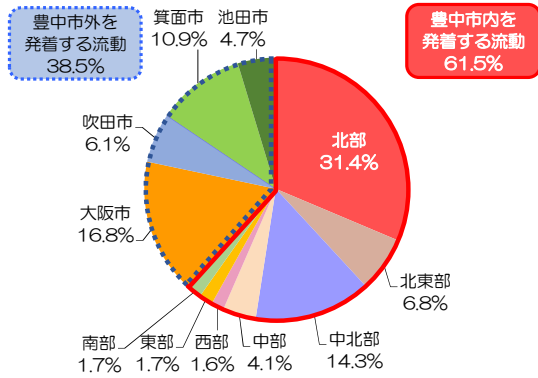
豊中市内各地域と市外との平日・全目的・全代表交通手段(トリップ/日)
(2千トリップ/日以上のみ表示)



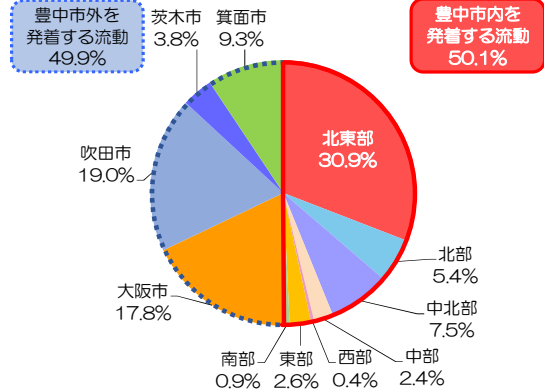
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査
(平成22年(2010年))

図 2.46 地域間流動の状況

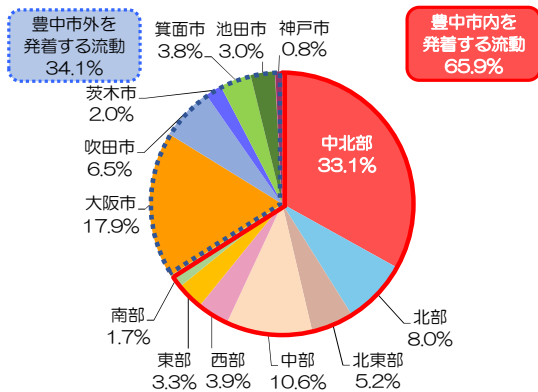
【北部地域】



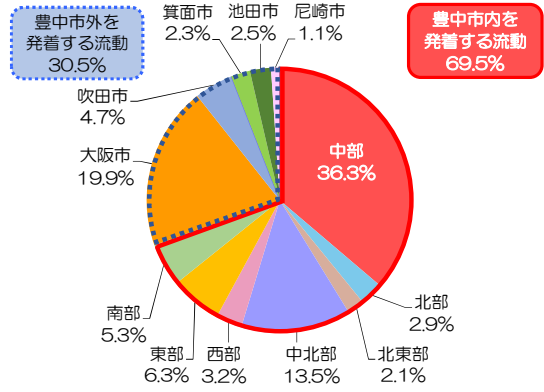
【北東部地域】



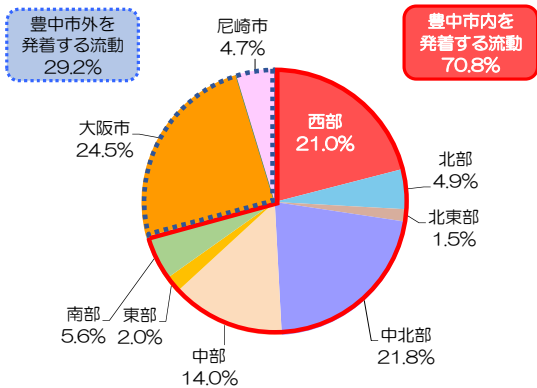
【中北部地域】



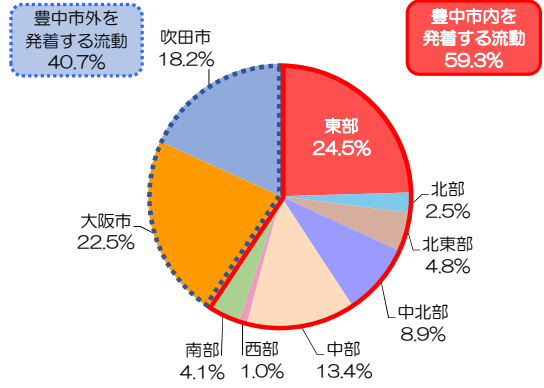
【中部地域】



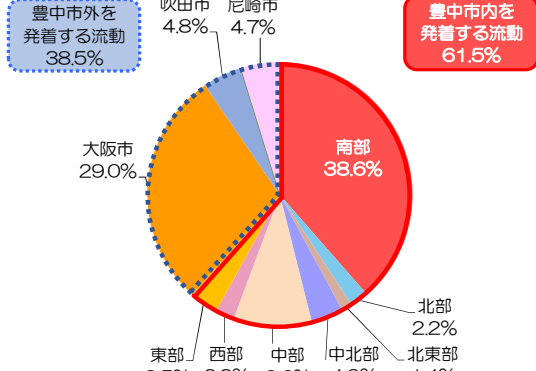
【西部地域】



【東部地域】



【南部地域】



※市内各地域⇄市外は、2千トリップ/日以上のみ集計

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 2.47 地域間流動状況の内訳

(2) 地域別の移動状況

1) 北部地域

登校を除く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、出勤、業務目的を除いて徒歩の分担率が高くなっています。

3) 中北部地域

全移動目的の合計において、概ね豊中市全体と同じ傾向にあります。

4) 中部地域

出勤、自由、帰宅における各目的及び、全移動目的の合計において、自転車の分担率が豊中市全体を上回っています。

5) 西部地域

登校を除く全移動目的において、自動車の分担率が豊中市全体を大きく上回っています。

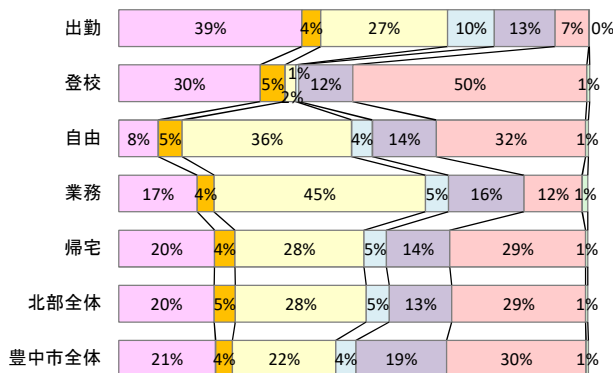
6) 東部地域

登校を除く全移動目的において、概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。

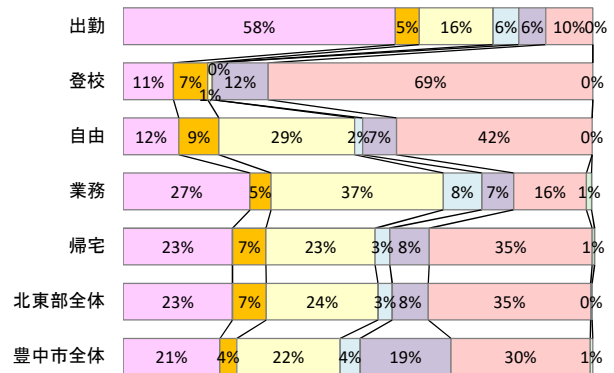
7) 南部地域

出勤、自由、帰宅の各目的及び全移動目的の合計において、自転車の分担率が豊中市全体を大きく上回っており、登校を除く全移動目的で、徒歩の分担率が、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】

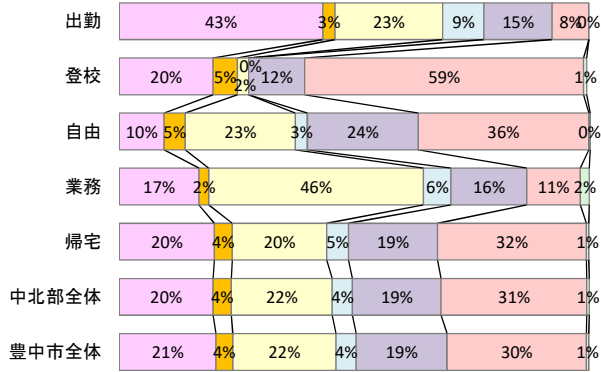


■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他・不明

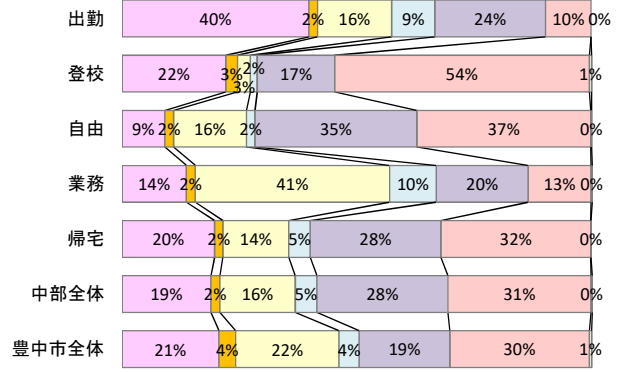
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年（2010年））

図 2.48 各地域における目的別代表交通手段の状況（1/2）

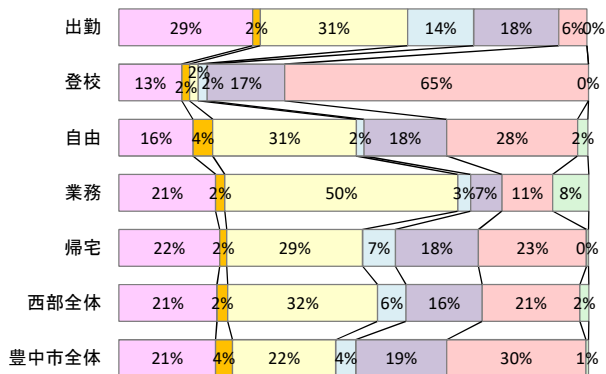
【中北部地域】



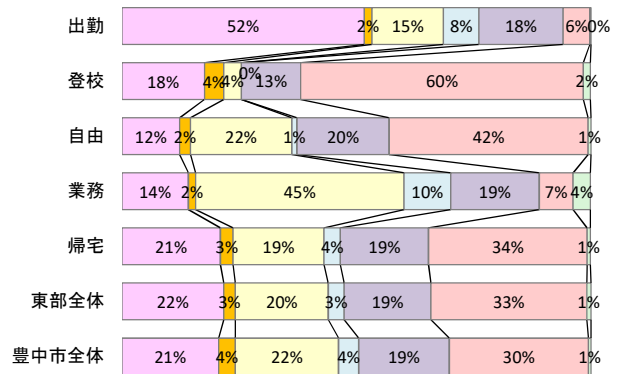
【中部地域】



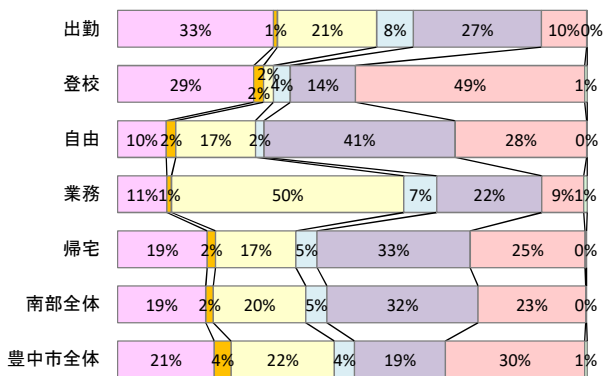
【西部地域】



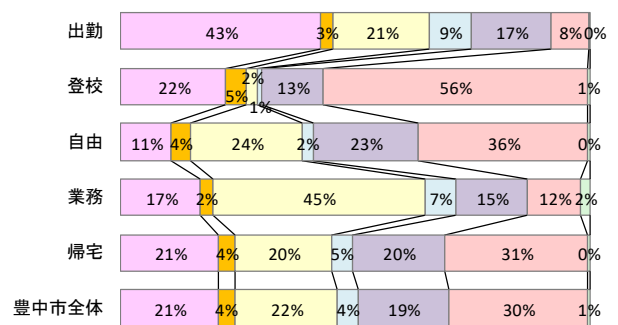
【東部地域】



【南部地域】



【豊中市全体】



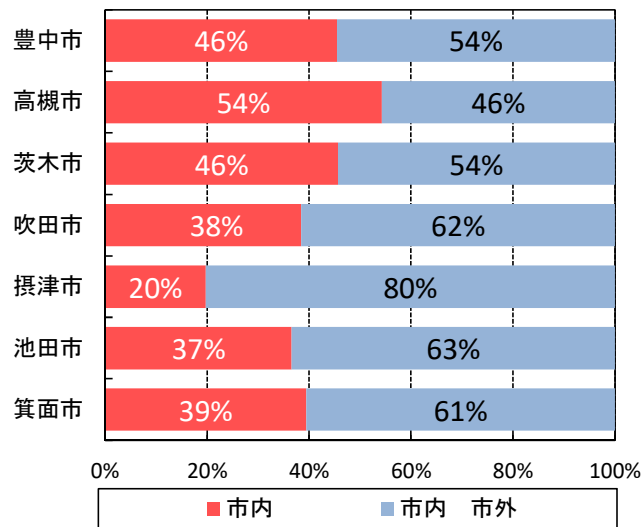
■ 鉄道 ■ バス ■ 自動車 ■ 自動二輪・原付 ■ 自転車 ■ 徒歩 ■ その他・不明

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 2.49 各地域における目的別代表交通手段の状況（2/2）

4 市内々^(*21)と市内外^(*22)の移動状況

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



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年（2010年））

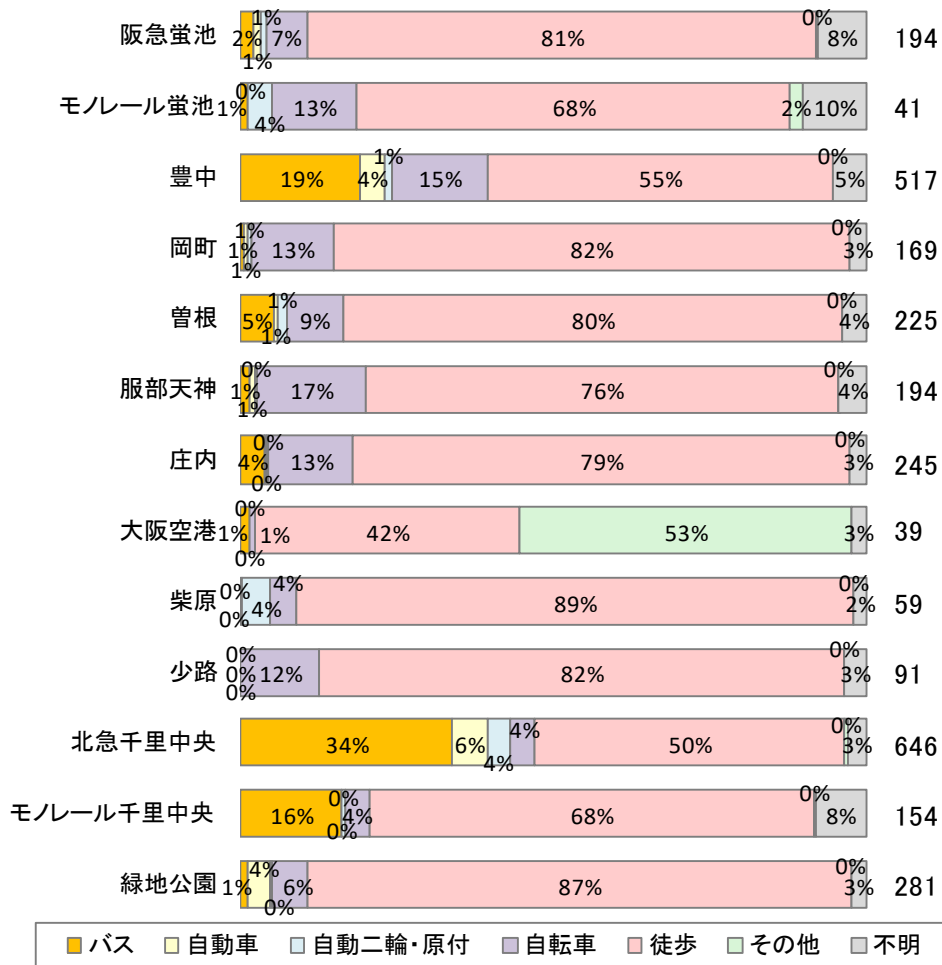
図 2.50 北摂7市における市内々と市内外の移動の構成比

5 鉄道駅端末交通手段^(*23)の状況

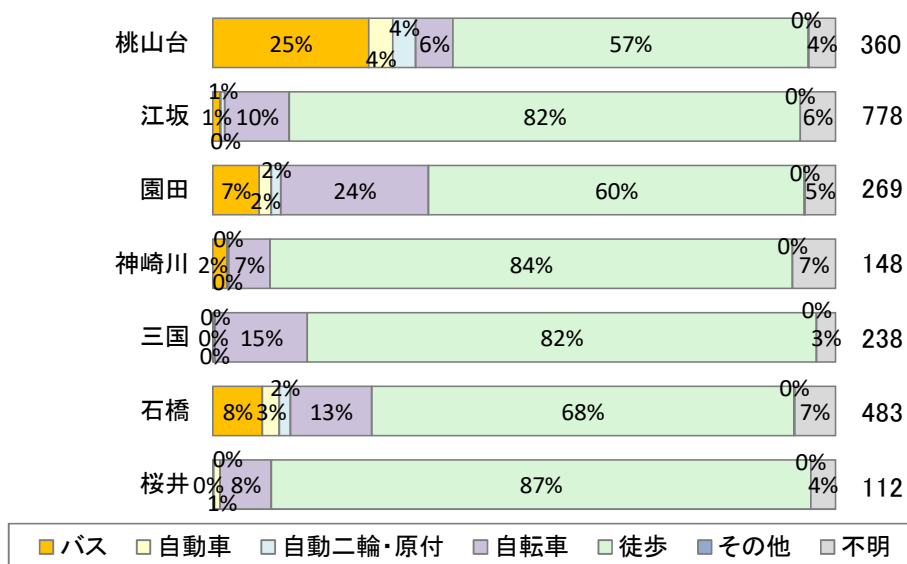
市内及び市域に隣接する最寄りの鉄道駅における駅端末交通手段をみると、豊中駅、北急千里中央駅、モノレール千里中央駅、桃山台駅は、徒歩の分担率が低く、バスの分担率が高い状況です。

また、市域の中北部地域、中部地域や南部地域にある鉄道駅では、自転車の分担率が他の地域に比べて、高くなっています。

【市内鉄道駅】



【隣接市の鉄道駅】



※グラフ右側の数値は合計値（単位：百トリップ）
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年（2010年））

図 2.51 駅端末交通手段の分担状況

第6節 公共交通に関する事業の取組み状況

1 コミュニティバス^(*24)の運行

豊中市では、バス運行補助事業路線のクリーンランド線を活用し、平成22年(2010年)12月から平成25年(2013年)3月にかけて、利倉地域へ乗り入れるコミュニティバス(エコラボ bus(利倉循環線))の実証運行を行いました。本格運行には至らず、平成25年(2013年)4月より、従前のルートでの運行を再開しています。



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/日

【実績】

- 平成22年度：76人/日
(2010年度)(1.74人/便)
- 平成23年度：93人/日
(2011年度)(2.11人/便)
- 平成24年度：105人/日
(2012年度)(2.32人/便)

※ 平成22年(2010年)12月～平成25年(2013年)3月に実証運行を実施

図 2.52 実証運行当時のエコラボ bus (利倉循環線)

2 バス運行補助事業

(1) 概要

豊中市では、平成9年(1997年)の市立豊中病院の移転(岡上の町2丁目⇒柴原町)に伴い、南部地域から市立豊中病院へのアクセス確保を目的に、市立豊中病院線を運行開始し、当該路線への補助金交付を行っています。

また、西部地域に立地するごみ処理施設「クリーンランド」の余熱利用施設「クリーンスポーツランド」のオープンに合わせて、施設へのアクセスを図るために、平成10年(1998年)からクリーンランド線を運行開始し、補助金交付を行っています。平成22年(2010年)12月から平成25年(2013年)3月にかけて、利倉地域へ乗り入れるコミュニティバス(エコラボ bus(利倉循環線))の実証運行を実施しましたが、実証運行の終了に合わせ、平成25年(2013年)4月より、従前のルートでの運行を再開しています。

現在のバス運行補助事業路線は交通空白地^(*25)を解消する機能を有しているものの、南部地域から市立豊中病院への利用が少なく、またクリーンスポーツランドの閉館(平成28年(2016年)3月)により、当初の運行目的を一定達成していることから、より効果的な補助事業への見直しが求められる状況にあります。

表 2.5 バス運行補助事業路線の概要

系統番号	運行区間	運行距離	所要時間	運賃	運行便数		運行開始日
					平日	土日祝日	
64	加島駅前～緑地公園駅前～熊野田小学校前～豊中～蛍池～柴原駅	柴原駅行き 約17.3km 加島駅前行き 約17.5km	66～69分	210 ^{※1} ～ 260円	平日 7往復/日	土日祝日 運休	平成9年 (1997年) 11月4日
66	柴原駅⇒春日橋⇒豊中⇒熊野田小学校前⇒熊野町西⇒上野坂⇒上野口⇒柴原駅【循環】	約7.1km	34分	220円	平日 7便/日	土日祝日 運休	平成9年 (1997年) 11月4日
96	阪急曽根～原田中一丁目～クリーンランド前	クリーンランド行き 約2.7km 阪急曽根行き 約2.9km	11分	220円	平日 ^{※2} 土曜日 ^{※2} 日曜日 ^{※2}	阪急曽根発:9便/日 クリーンランド発:7便/日 阪急曽根発:5便/日 クリーンランド発:3便/日 阪急曽根発:4便/日 クリーンランド発:3便/日	平成10年 (1998年) 2月1日

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

※2：祝日は該当する曜日ダイヤで運行

■ 64 系統：加島駅前⇄柴原駅



■ 66 系統：柴原駅⇒豊中⇒柴原駅【循環】

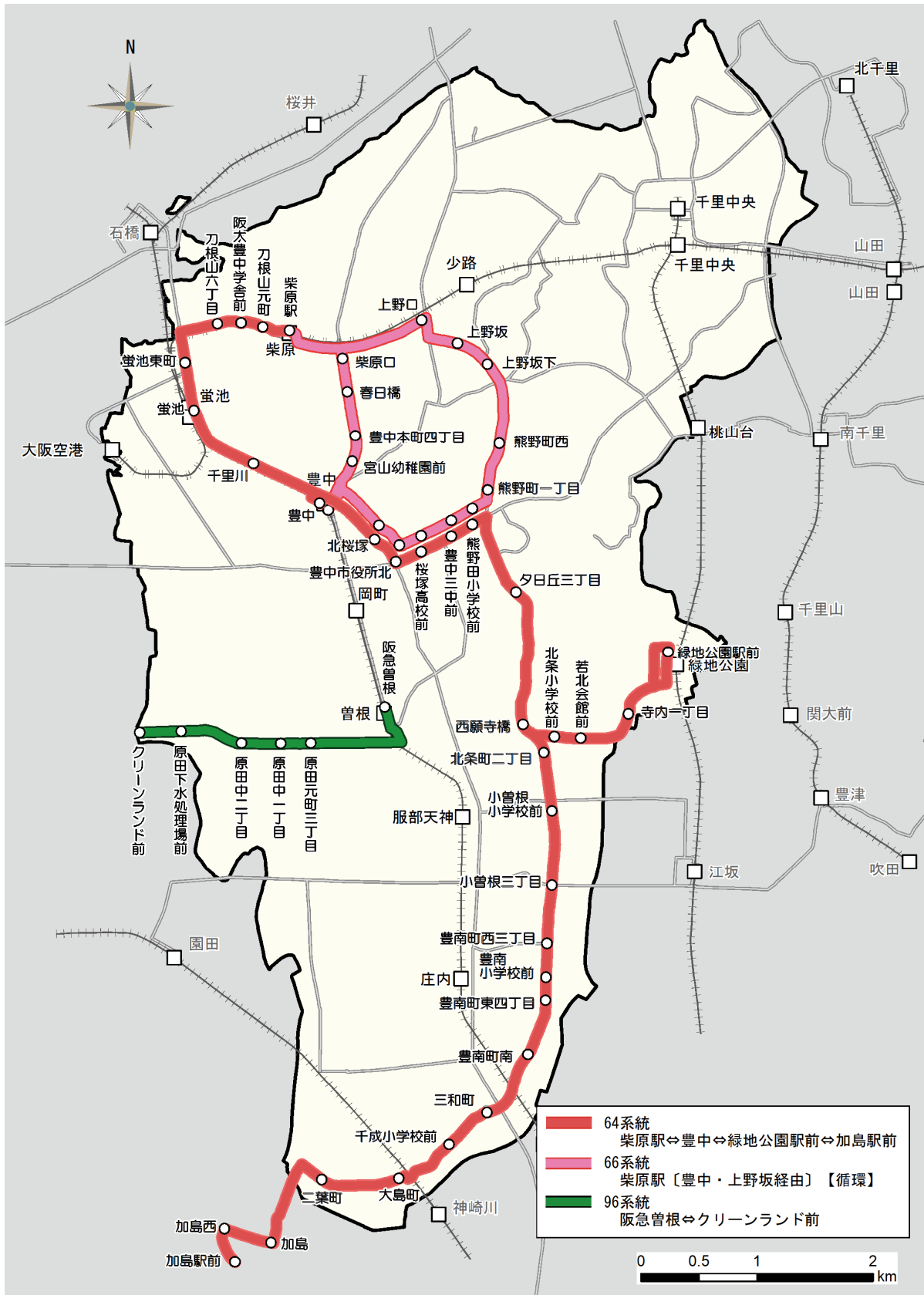


■ 96 系統：阪急曽根⇄クリーンランド前



(2) 運行経費の状況

平成28年度（2016年度）の補助金を路線別にみると、市立豊中病院線の64系統（加島駅前～柴原駅（市立豊中病院前））と66系統（豊中・上野坂経由【循環】）の2系統合計が約20.6百万円/年、クリーンランド線の96系統（阪急曽根～クリーンランド前）が約9.2百万円/年で、合計約29.7百万円/年となっています。



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

図 2.53 バス運行補助事業路線の路線図

(3) 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・系統別の現状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（1997年））及び、クリーンスポーツランドのオープン（平成10年（1998年））に伴うアクセス確保による利用者の利便性を図るために、計2路線、3系統のバス路線について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ランドの閉館（平成28年（2016年）3月）により、当初の運行目的と現状が乖離（かいり）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。

■系統別にみた現状と課題

【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、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的な目的である病院利用者が全体の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0.8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。

利用者数は少ないですが、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、既存バス路線と全てのバス停で重複しています。

【クリーンランド線（96系統）】

最大9便・片道/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、クリーンランドなどの職員の利用がほとんどです。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、クリーンランドでは、環境学習事業の一環として施設見学や展望フロアの一般開放などを実施していることに加え、現在、跡地整備事業として実施している緑地帯や緑地公園が今後オープン予定であるため、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(2014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

(単位:人)

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

※平日のみ運行

●クリーンランド線 96系統

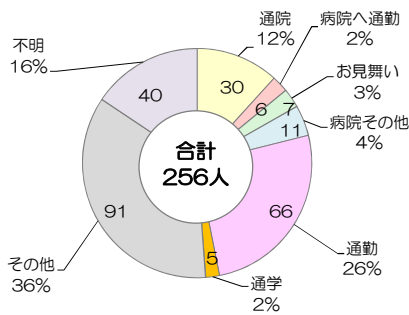
(単位:人)

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

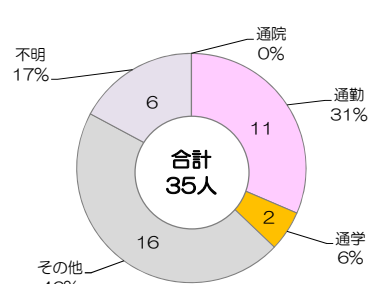
(平成26年(2014年)阪急バス乗降調査より)

●市立豊中病院線 64系統
(加島駅前～柴原駅)



※平日のみ運行

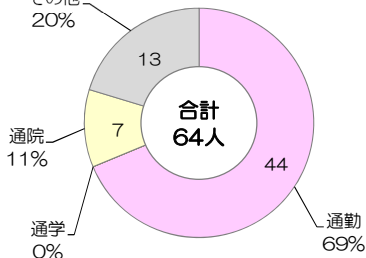
●市立豊中病院線 66系統
(柴原駅→豊中→柴原駅)



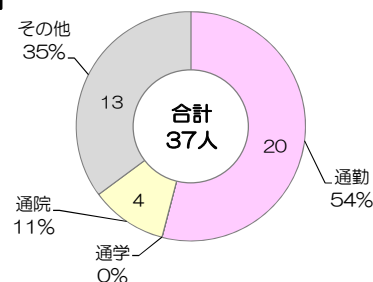
※平日のみ運行

●クリーンランド線 96系統 (阪急曾根～クリーンランド前)

【平日】



【休日】



3 バスロケーションシステム^(*26)の活用による情報提供

阪急バスでは、バスロケーションサービスを平成28年(2016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(2018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及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。

さらに、車内の案内表示モニターを活用し、駅到着予定時刻や乗継可能な鉄道発車時刻の案内を、豊中バス停等の鉄道との乗換え可能な主要バス停で行っています。



出典：阪急バス株式会社HP

図 2.54 バスロケーションシステムによるバス接近情報提供



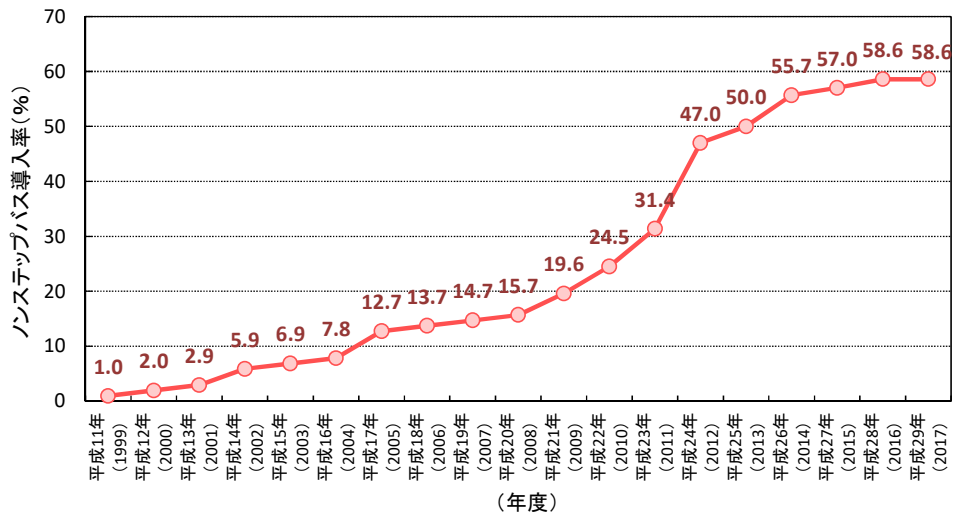
図 2.55 バス車内での駅到着予定時刻や乗継可能な鉄道発車時刻の案内の状況

4 ノンステップバス^(*)27)の導入

豊中市では、誰もが安全、円滑に移動できるバリアフリー^(*)28)化を進める一環として、平成11年度(1999年度)よりノンステップバスの導入を推進し、バスの利便性向上及び利用促進を図ってきました。

ノンステップバスの導入をより計画的かつ効率的に推進するため、豊中市と阪急バス株式会社との協働により、平成25年(2013年)3月に「ノンステップバス導入計画」を策定し、今後のバス車両の更新にあたっては、全てノンステップバスへ転換するものとして、継続的に取組みを進めています。

ノンステップバス導入台数は、平成29年度(2017年度)で58台であり、ノンステップバスが占める割合は約59%となっています。



※対象路線は豊中市内線・東泉丘線・阪北線・市立豊中病院線・クリーンランド線
出典：豊中市資料

図 2.56 ノンステップバス導入率の推移

5 バス停ベンチの整備

バス停ベンチについては、公共交通の利用促進やバリアフリー性の向上等の観点から設置の必要性が高く、市民の要望も多いものの、設置は進んでいないのが現状です。また、違法に設置されたベンチの老朽化やそれによる事故も問題となっています。

このため、豊中市では、バスの利便性・快適性の向上とともに、歩道における休憩の場としての活用を図るため、平成25年度(2013年度)から、阪急バスが実施するベンチ設置に対して、補助を行っています。



図 2.57 バス停ベンチ設置状況(旭ヶ丘北口バス停)

6 鉄道駅における可動式ホーム柵（*29）の整備

豊中市では、鉄道駅での視覚障害者をはじめとする利用者のプラットフォームからの転落や走行中の列車との接触事故の防止を目的とした、可動式ホーム柵の導入を推進する目的で、鉄道事業者に対し可動式ホーム柵整備に要する費用の一部を補助しています。

平成28年度（2016年度）から平成29年度（2017年度）にかけて、北大阪急行電鉄の市内2駅（千里中央、緑地公園駅）で整備されており、平成30年度（2018年度）末には大阪モノレール千里中央駅での整備が予定されています。また、阪急電鉄では平成30年度（2018年度）に十三駅（大阪市）で整備されており、導入駅拡大に向けた検討が進められています。



図 2.58 可動式ホーム柵設置状況（北大阪急行電鉄千里中央駅）

7 豊中市周辺の鉄道事業

(1) 事業路線

1) 北大阪急行線延伸事業

北大阪急行線は、現在の終点「千里中央駅」から北の箕面市に向かって約 2.5km 延伸し、「箕面船場阪大前駅」と「箕面萱野駅」の 2 つの新駅を平成 32 年度（2020 年度）開業目標で事業が進められています。延伸により大阪の南北軸が強化されることで、北大阪の活性化等が期待されます。

2) おおさか東線（北区間）

新大阪駅から放出駅を結ぶ北区間（約 11.1km）は、平成 31 年（2019 年）3 月 16 日に開業予定です。放出駅から久宝寺駅を結ぶ南区間は平成 20 年（2008 年）に既に開業しており、全線開業により新大阪駅や梅田等の大阪都心へのアクセス強化及び都心から放射状に延びる鉄道との連絡によるネットワークの拡充が期待されます。

3) 大阪モノレール延伸事業

門真市駅から（仮称）瓜生堂駅を結ぶ約 9.0 km の路線であり、平成 41 年（2029 年）の開業目標で事業が進められています。大阪都心から放射状に延びる既存鉄道を環状方向に結節することによる広域的な鉄道ネットワークの形成及び沿線地域の活性化が期待されます。

4) なにわ筋線

（仮称）北梅田駅と JR 難波駅及び南海新今宮駅を結ぶ約 7.4km の路線であり、平成 42 年度（2030 年度）末の開業目標で事業が進められています。既存の路線を利用し、新大阪、（仮称）北梅田及び難波が直結され、関西国際空港へのアクセス向上が期待されます。

(2) 構想路線

1) なにわ筋連絡線

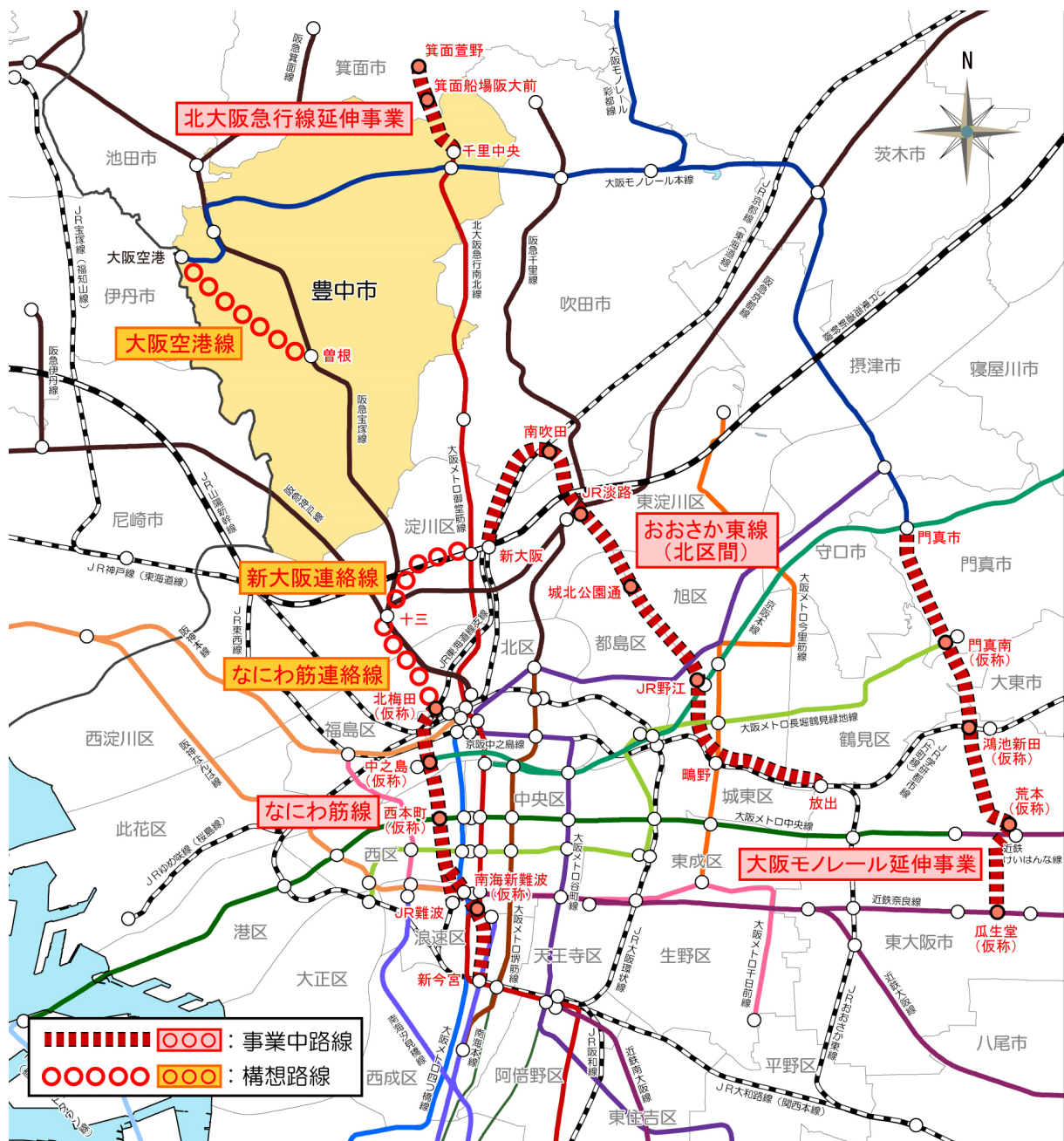
（仮称）北梅田駅から阪急十三駅までを連絡し、なにわ筋線と接続する約 2.5km の路線であり、阪急各線（京都線・宝塚線・神戸線）と関西国際空港や大阪南部地域とのアクセス向上が期待されます。

2) 新大阪連絡線

阪急十三駅から新大阪駅までを連絡し、なにわ筋連絡線を経由し、なにわ筋線と接続する約 2.1km の路線であり、新大阪駅と関西国際空港や大阪南部地域及び阪急各線（京都線・宝塚線・神戸線）と新大阪駅とのアクセス向上が期待されます。

3) 大阪空港線

阪急曽根駅から大阪国際空港までを連絡し、阪急宝塚線と接続する約 4.0km の路線であり、梅田駅と大阪国際空港が直結され、空港アクセス交通のバスから鉄道への転換の促進が期待されます。



出典：北大阪急行株式会社 HP、箕面市（地域創造部鉄道延伸室）HP、大阪外環状鉄道株式会社 HP、大阪府 HP（都市整備部 交通道路室都市交通課）、平成 28 年度第 3 回大阪府戦略本部会議資料（平成 29 年（2017 年）9 月 19 日開催）、近畿圏における空港アクセス鉄道ネットワークに関する調査結果（平成 30 年（2018 年）4 月 11 日 国土交通省近畿運輸局）

図 2.59 鉄道の事業中路線と構想路線

第7節 まちづくりに関する取組みの状況

1 豊中市におけるまちづくり事業

豊中市総合計画における公共交通に関わる主なまちづくり事業は次のとおりです。

表 2.6 豊中市総合計画における公共交通に関わる主なまちづくり事業

施策体系	施策	方向性	事業名	事業内容
活力ある快適なまちづくり	都市基盤の充実	安心して暮らせる市街地の形成	庄内地区住宅市街地総合整備事業	庄内地区で不足している道路・緑道、公園・広場等の公共施設の整備、木造住宅等の建替えや除却に関する補助を行います。
			豊南町地区住宅市街地総合整備事業	豊南町地区で不足している道路・緑道、公園・広場等の公共施設の整備、木造住宅等の建替えや除却に関する補助を行います。
			服部天神駅周辺地区整備(都市再開発事業費)	服部天神駅前広場整備に向け事業化検討を進めます。
		安全で安心して移動できる総合的なまちづくり・交通環境づくり	歩道改良整備事業	主要な道路のバリアフリー化を図るため、「歩道改良実施計画(改訂版)」に基づき、歩道改良整備を実施します。
			住居地区バリアフリー整備事業	生活道路等のバリアフリー整備を計画的かつ効果的に実施するため、地区単位で市民意見を反映しながら計画、設計、工事を順次進めます。中学校校区程度の単位で地区を設定し、平成32年度(2020年度)までに全ての地区の事業を完了する予定です。
			自転車通行空間整備事業	豊中市自転車ネットワーク計画に基づき、自転車通行空間の整備を進めます。
	魅力的な住環境の形成	地域特性を活かした都市の拠点づくり	千里中央地区再整備	平成25年度(2013年度)に策定した千里中央地区活性化ビジョンの実現に向け、平成28年度(2016年度)に設置した協議会を継続し、平成30年度(2018年度)末に策定する基本計画に基づき、官民協働のもと、再整備を含めた千里中央地区の活性化に向けた協議、調整を行います。
			中心市街地活性化の推進	豊中市中心市街地にぎわい事業助成を実施するとともに、岡町地区の都市再生整備計画を策定します。
			空港を活かしたまちづくり推進事業	大阪国際空港就航都市との交流事業による連携強化や、空港でのイベントへの参画等、また、空港周辺地域の活性化の取組みや緩衝緑地を含めた空港周辺のまちづくりについて、関係機関等と連携し進めます。
			南部地域活性化構想の推進	構想に掲げる「わたしたちが思い描くまち」の実現に向け、活性化に向けた取組みを進めます。構想に基づき、学校や学校跡地などを中心としてゾーンごとにまちづくりのコンセプトを設定するとともに、コンセプトに沿ったまちのイメージをバーチャルリアルティで見える化を図ります。
産業の振興の充実	地域産業の活性化による都市のにぎわいづくり	企業立地促進事業	企業立地促進計画に基づき、準工業地域・工業地域における住工混在防止に努め、工場地として適切な土地利用の誘導を図ります。	
施策推進に向けた取組み	基づくまちづくり 情報共有・参画・協働	地域課題の共有を図り、協働によるまちづくりの推進	(仮称)南部コラボセンター整備事業	南部地域の課題解決と魅力創造を目的とする(仮称)南部コラボセンター基本構想の実現に向け、地域拠点施設として整備する(仮称)南部コラボセンターの基本設計を行います。

第8節 交通空白地と交通不便地の状況

1 鉄道駅勢圏の状況

本市における鉄道駅勢圏（半径 1,000m）の面積は 24.8km²、市域全体に対して約 68.2%であり、市域の約 7 割を占めています。

西部地域の広い範囲において、鉄道駅勢圏外の地域となっています。また、北部地域の北緑丘周辺、北東部地域の新千里北町周辺、中北部地域の熊野町周辺、中部地域の中桜塚東部～長興寺東部周辺、東部地域の旭ヶ丘周辺及び北条町周辺、南部地域の庄本町周辺において、鉄道駅勢圏外の地域が見受けられます。

表 2.7 鉄道駅勢圏の現状

	半径1,000m		【参考】半径800m	
	面積(km ²)	市域に占める割合	面積(km ²)	市域に占める割合
鉄道駅勢圏	24.8	68.2%	18.8	51.5%
豊中市域	36.39	-	36.39	-

※面積は可住地が対象

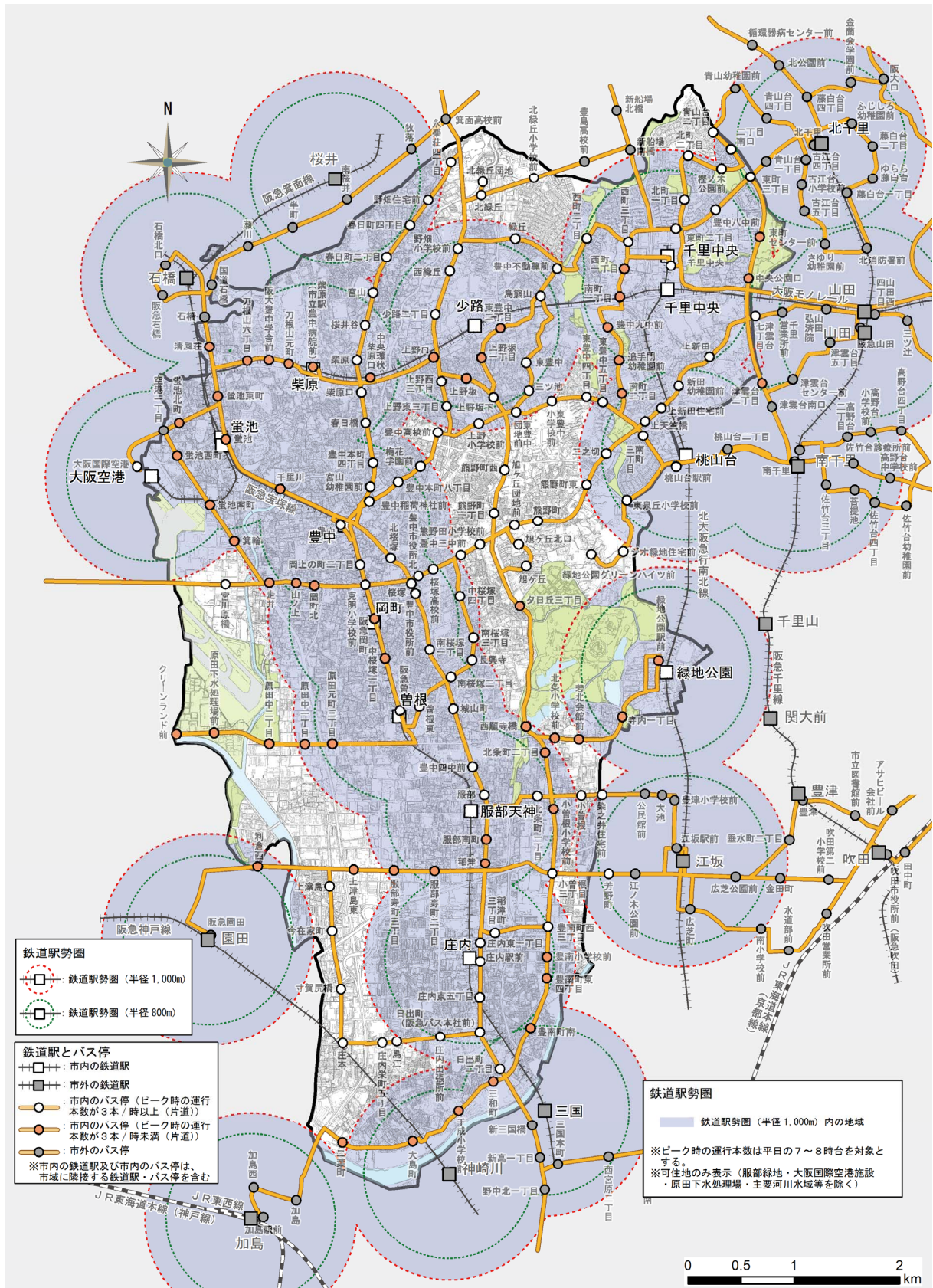


図 2.60 豊中市における鉄道駅勢圏の状況

2 交通空白地と交通不便地

(1) 考え方

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、改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、本市における交通空白地及び交通不便地を定義します。

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/時以上のバス停勢圏（半径 300m）以外の地域
 （※鉄道駅勢圏内は除く）

(2) 豊中市の現状

1) 交通空白地

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。

2) 交通不便地

本市における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。

表 2.8 豊中市における交通空白地と交通不便地の状況

	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	-

※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、可住地を対象とする。
 ※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(2015年)10月1日現在による。

表 2.9 【参考】全国の状況

	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

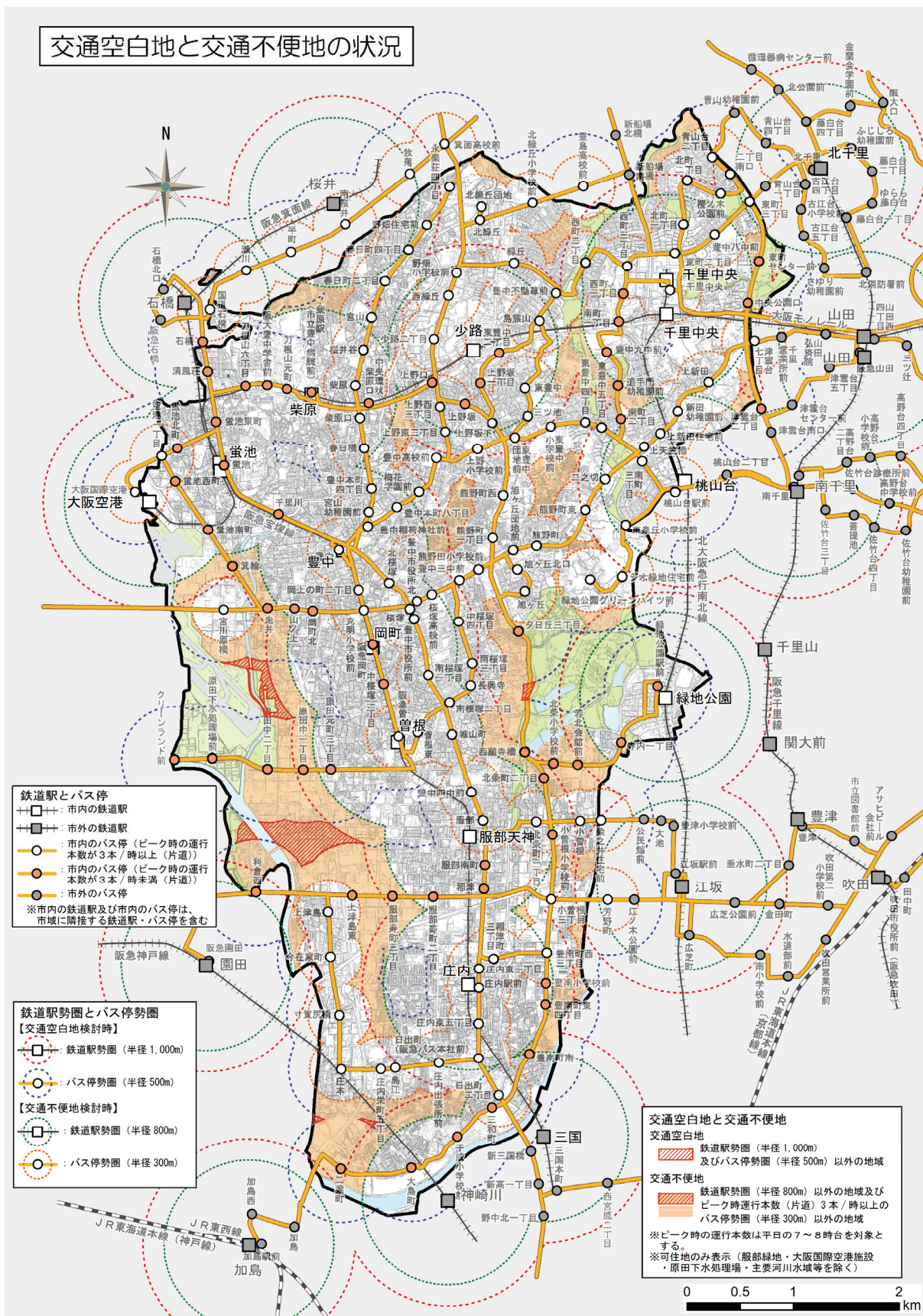


図 2.61 豊中市における交通空白地と交通不便地の状況

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

第3章 問題点と課題



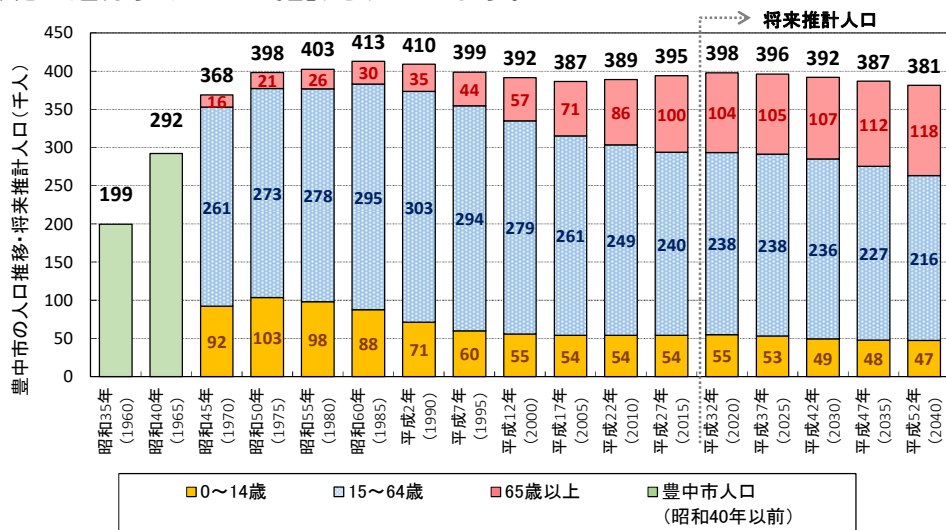
第3章 問題点と課題

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。

●本市の人口推移と人口推計

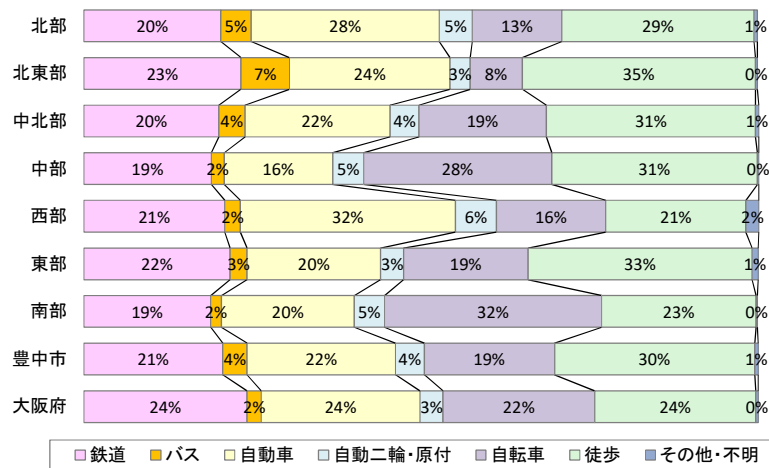
本市の人口は、平成32年(2020年)をピークに減少に転じ、さらに少子高齢化も進行するものと推計されています。



※ 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

●本市の代表交通手段の状況

自動車の分担率は、西部地域が約32%と最も多く、次いで北部地域が約28%、北東部地域が約24%であり、市全体の平均値である約22%を上回っています。



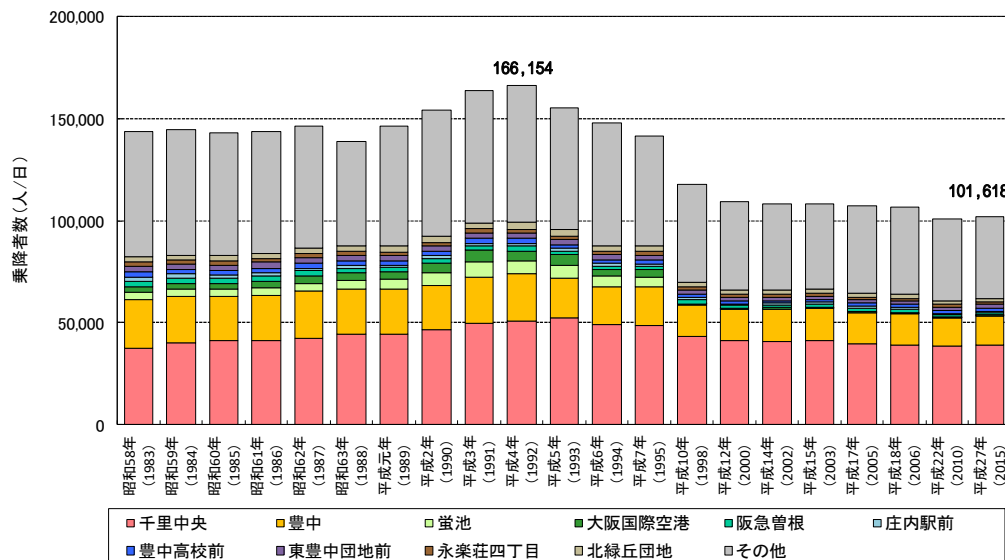
出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年(2010年))

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

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、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



■岡町加島線の廃止

加島岡町線は、加島駅と柴原駅及び庄内出張所前と柴原駅を結ぶ路線ですが、利用者の減少により、運行を継続することが困難な状況となり、平成26年(2014年)12月27日に廃止となっています。

【廃止系統】

- 75 系統：庄内出張所前～上津島～阪急岡町～豊中～柴原口～柴原駅(市立豊中病院前)
- 76 系統：加島駅前～上津島～阪急岡町～豊中～柴原口～柴原駅(市立豊中病院前)

③ 市域南側における脆弱な公共交通網

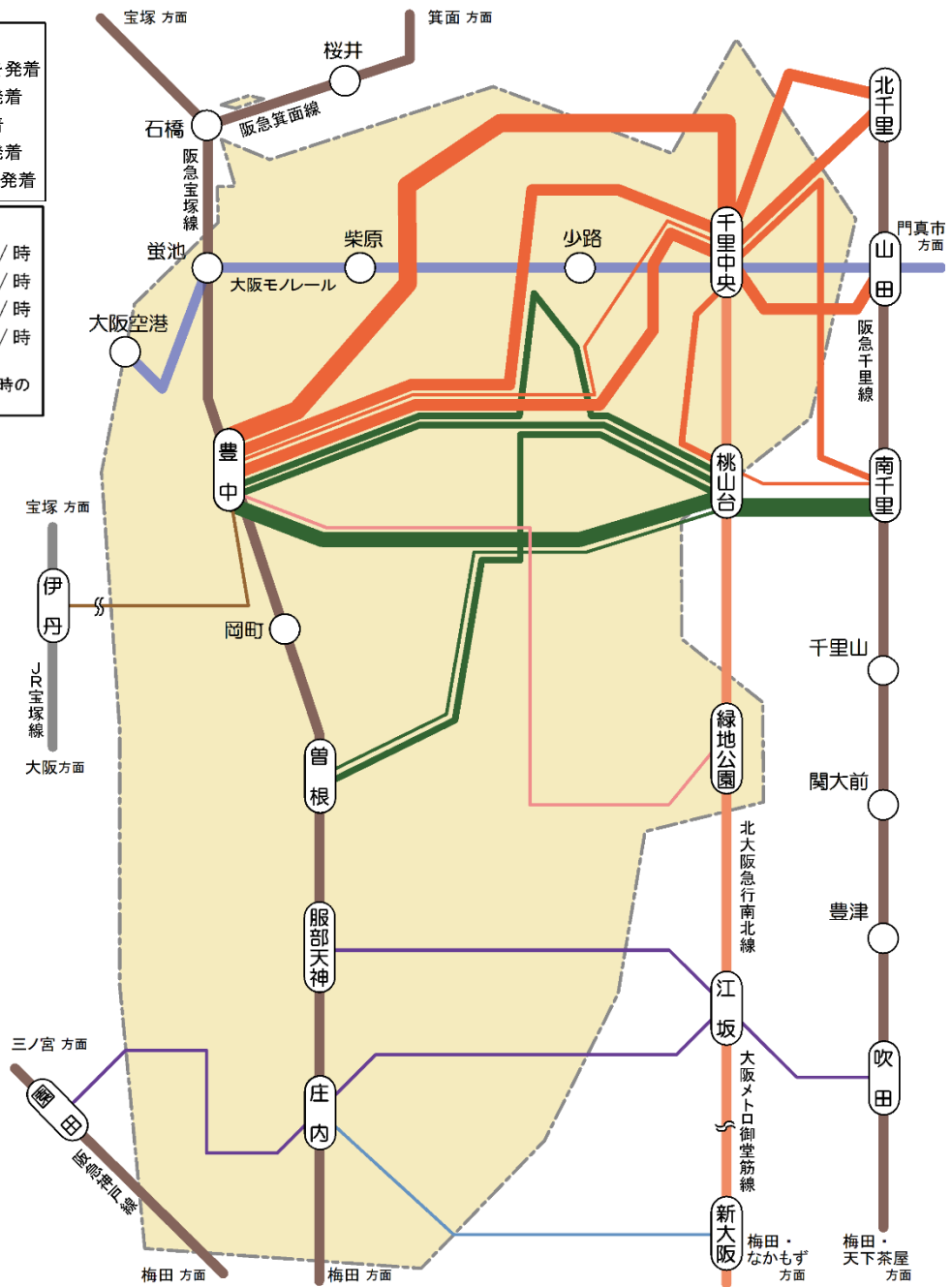
本市は南北方向に阪急電鉄宝塚線、阪急電鉄神戸線及び北大阪急行電鉄が、市域北側の東西方向には大阪モノレールに加え、豊中駅、千里中央駅及び桃山台駅の各駅間を結ぶバス路線網が整備されていますが、市域南側においては、鉄道駅間を結ぶフィーダー路線^(*)₃₀₎のネットワークが粗く、東西方向の公共交通ネットワークが脆弱で交通不便地も存在します。

●本市における東西方向の公共交通ネットワーク

バス路線区分	
— (赤線)	: 千里中央を発着
— (緑線)	: 桃山台を発着
— (紫線)	: 江坂を発着
— (青線)	: 新大阪を発着
— (茶色線)	: JR伊丹を発着

バス運行本数	
— (太線)	: 概ね6本/時
— (中太線)	: 概ね4本/時
— (細線)	: 概ね2本/時
— (最細線)	: 概ね1本/時

※バス運行本数は、平日の10時～16時の7時間を対象



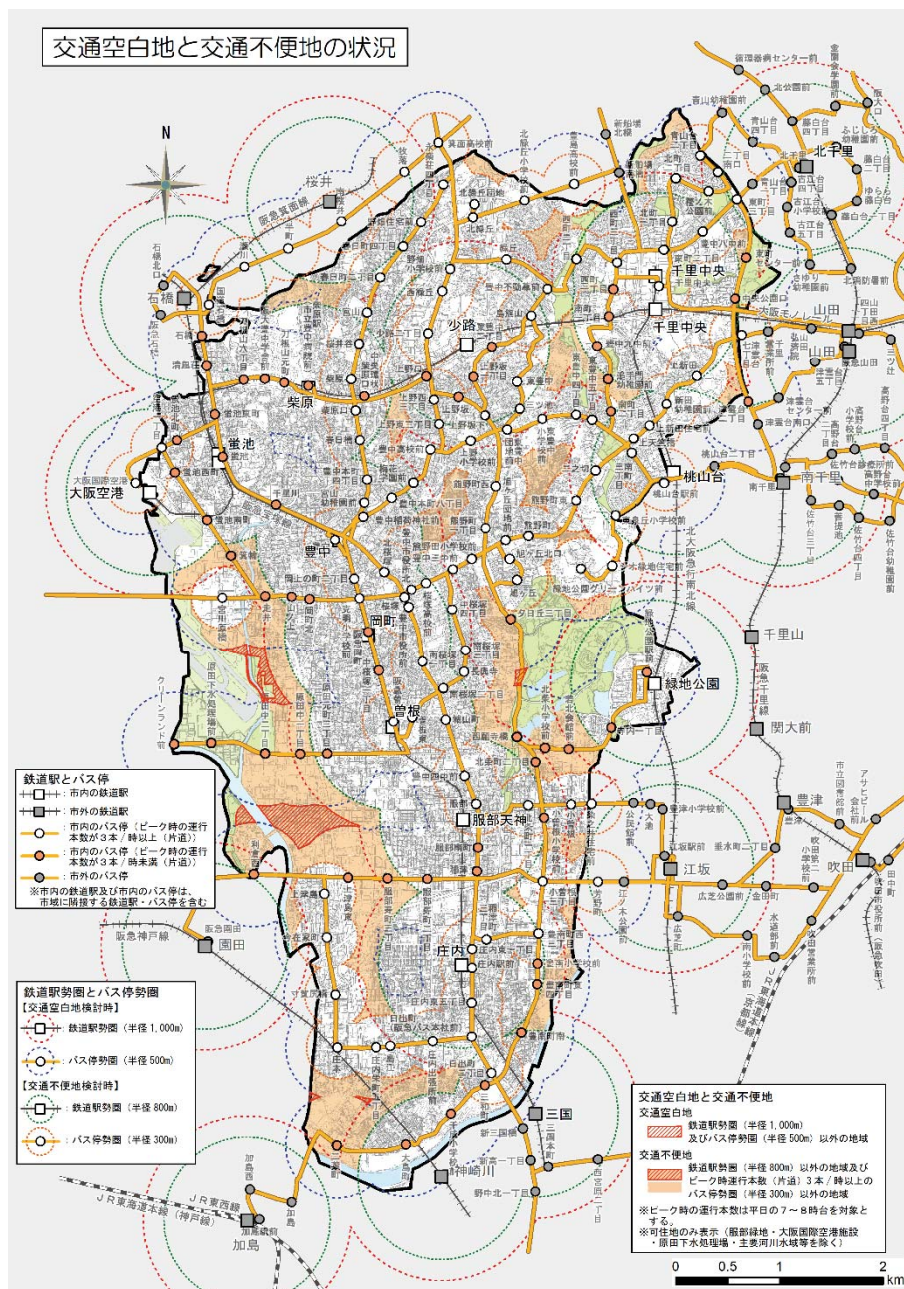
※豊中市内を運行する鉄道駅間を結ぶバス路線のうち、各系統の鉄道駅間の区間のみを表示

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。

●本市における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。

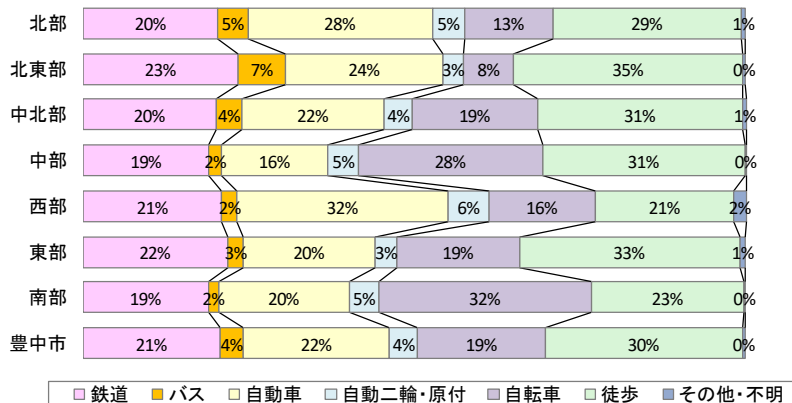


⑤ 不十分な自転車利用環境

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。

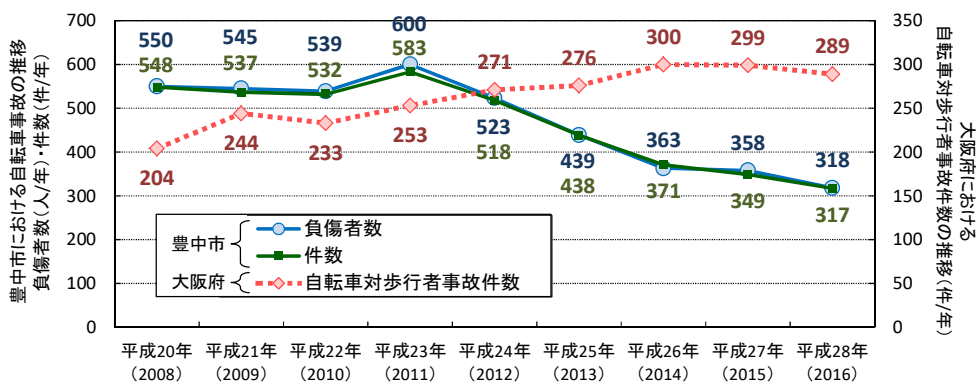


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年（2010年））

●本市の自転車事故の状況

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	1,269
豊中市 自転車の事故が占める割合	29.7%	28.9%	29.9%	29.8%	30.0%	29.3%	27.6%	27.5%	29.8%

出典：豊中の交通事故 平成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）

⑥ 転換期を迎えたバス運行補助

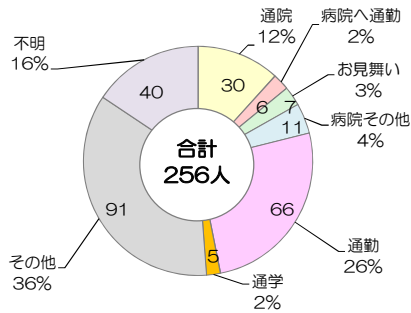
バス運行補助事業路線である市立豊中病院線は、病院への利用が2割に満たず、特に南部地域からの利用者は非常に少ない状況です。またクリーンランド線では、運行当初の目的であったクリーンスポーツランドが閉館となり、通勤利用が半数以上を占める状況です。

●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。

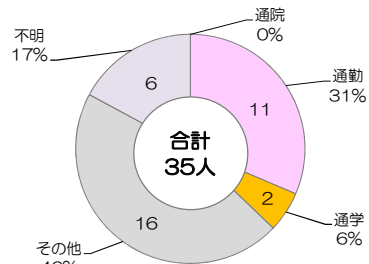
クリーンランド線は、利用者は少なく、クリーンスポーツランドの廃止に伴い、クリーンランドなどの職員の利用がほとんどです。

○市立豊中病院線 64 系統
(加島駅前～柴原駅)



※平日のみ運行

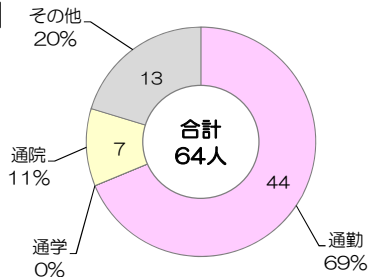
○市立豊中病院線 66 系統
(柴原駅→豊中→柴原駅)



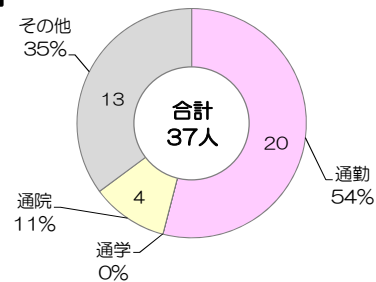
※平日のみ運行

○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】



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

第4章 基本理念と基本方針



第4章 基本理念と基本方針

第1節 基本理念

上位・関連計画をはじめ、本市における交通の現状等を踏まえ、以下のとおり本計画の基本理念を設定します。

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。

第2節 基本方針

基本理念を踏まえたまちづくりと一体となった交通体系の実現のための基本方針を示します。

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^(※31)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。

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。
- 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。
- 公共交通のバリアフリー化を推進します。

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、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きた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。

第5章 取り組むべき施策



第5章 取り組むべき施策

第1節 施策体系

本計画の基本理念を実現するために必要な3つの基本方針と取り組むべき施策を以下に示します。

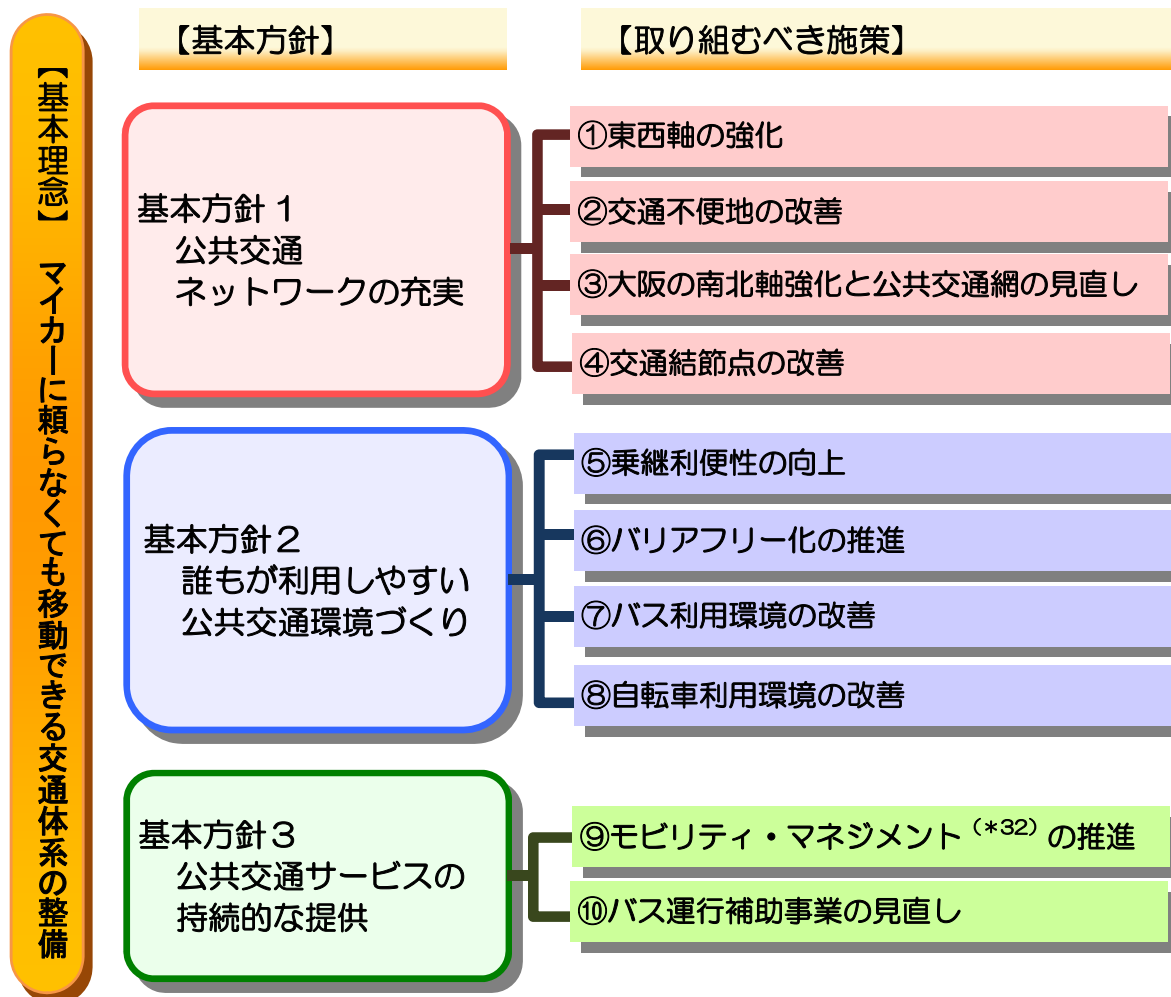


図 5.1 施策体系

第2節 基本方針1 公共交通ネットワークの充実

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線が、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。

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

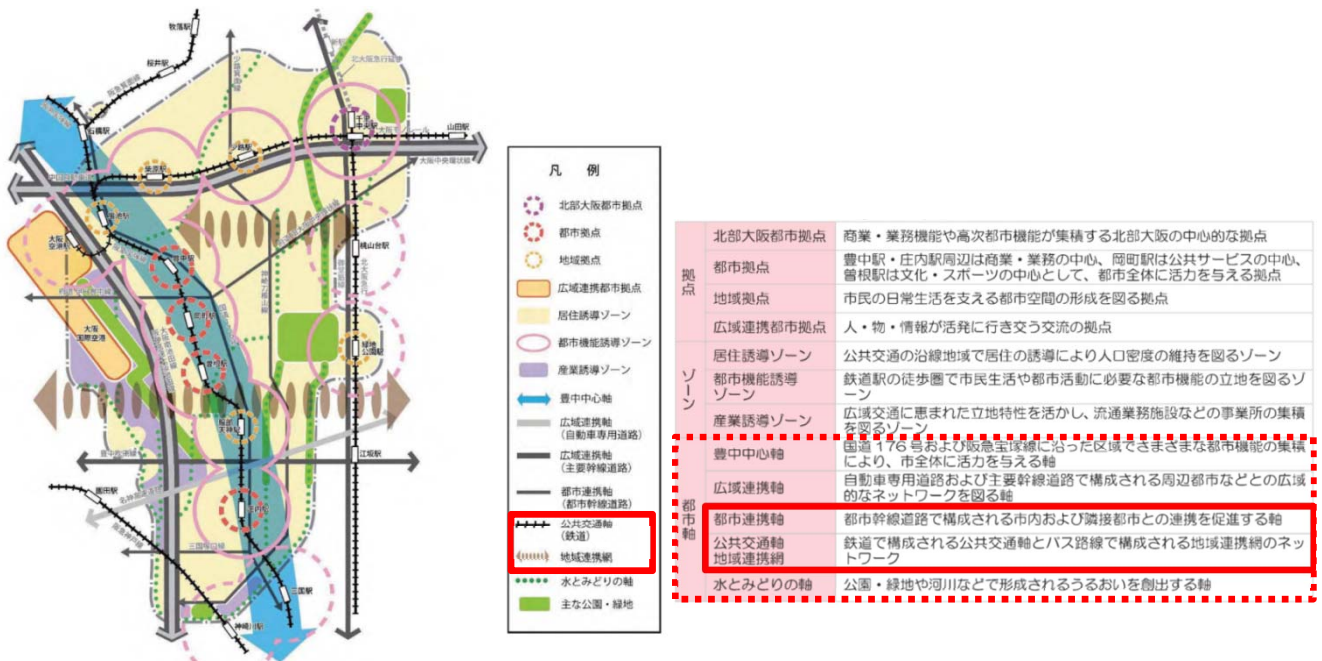
- ・ 西部地域や緑地公園周辺のバス路線が脆弱な地域にバスを運行し、交通不便地の改善を図ります。

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ります。

④ 文化・スポーツ軸の形成

- ・ 服部緑地、曽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、ふれあい緑地、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ます。



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（2018年）4月 豊中市）

図 5.2 都市計画マスタープランにおける都市構造図

(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びます。
- 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びます。
- ③ 西部地域及び服部緑地周辺の交通不便地を通ります。
- 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びます。
- 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します。
- 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します。
- ⑦ 既存バス路線やバス停を活用した路線とします。

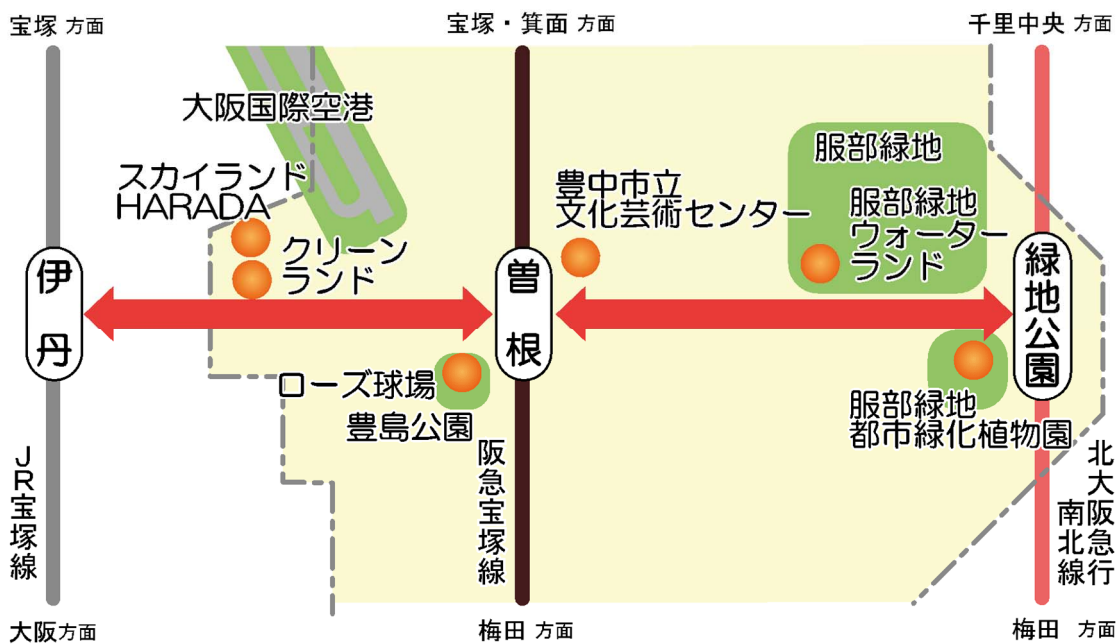


図 5.3 東西軸路線の運行ルートイメージ

■ 阪急曽根



■ 緑地公園前



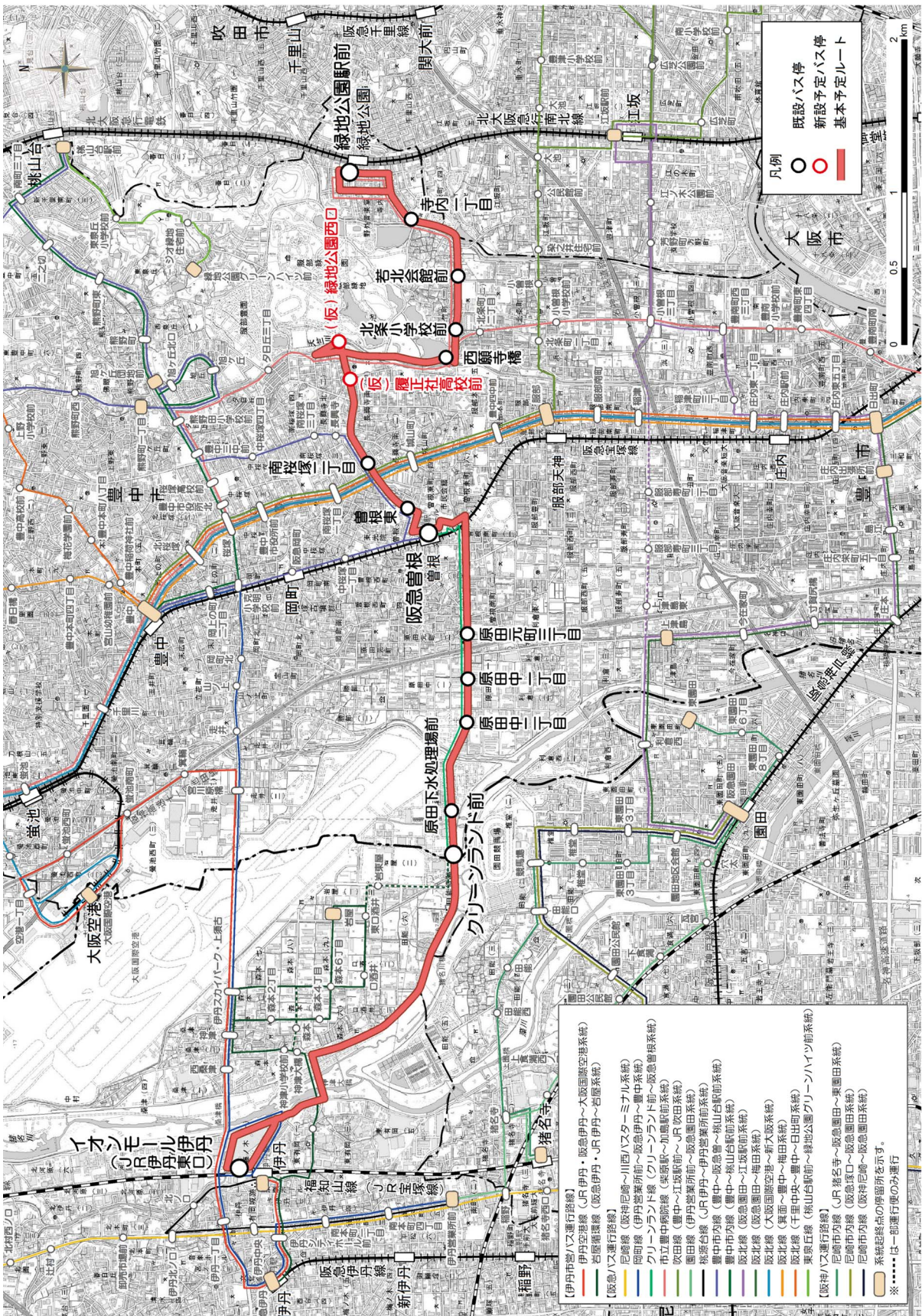


図 5.4 東西軸路線の運行ルート(案)〔緑地公園駅前～クリンランド前～阪急曾根～グリーンランド前～JR伊丹〕

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参 考 資 料

2 交通不便地の改善

(1) 取り組みの方向性

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なく、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、移動手段を確保します。

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します。

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ます。

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します。

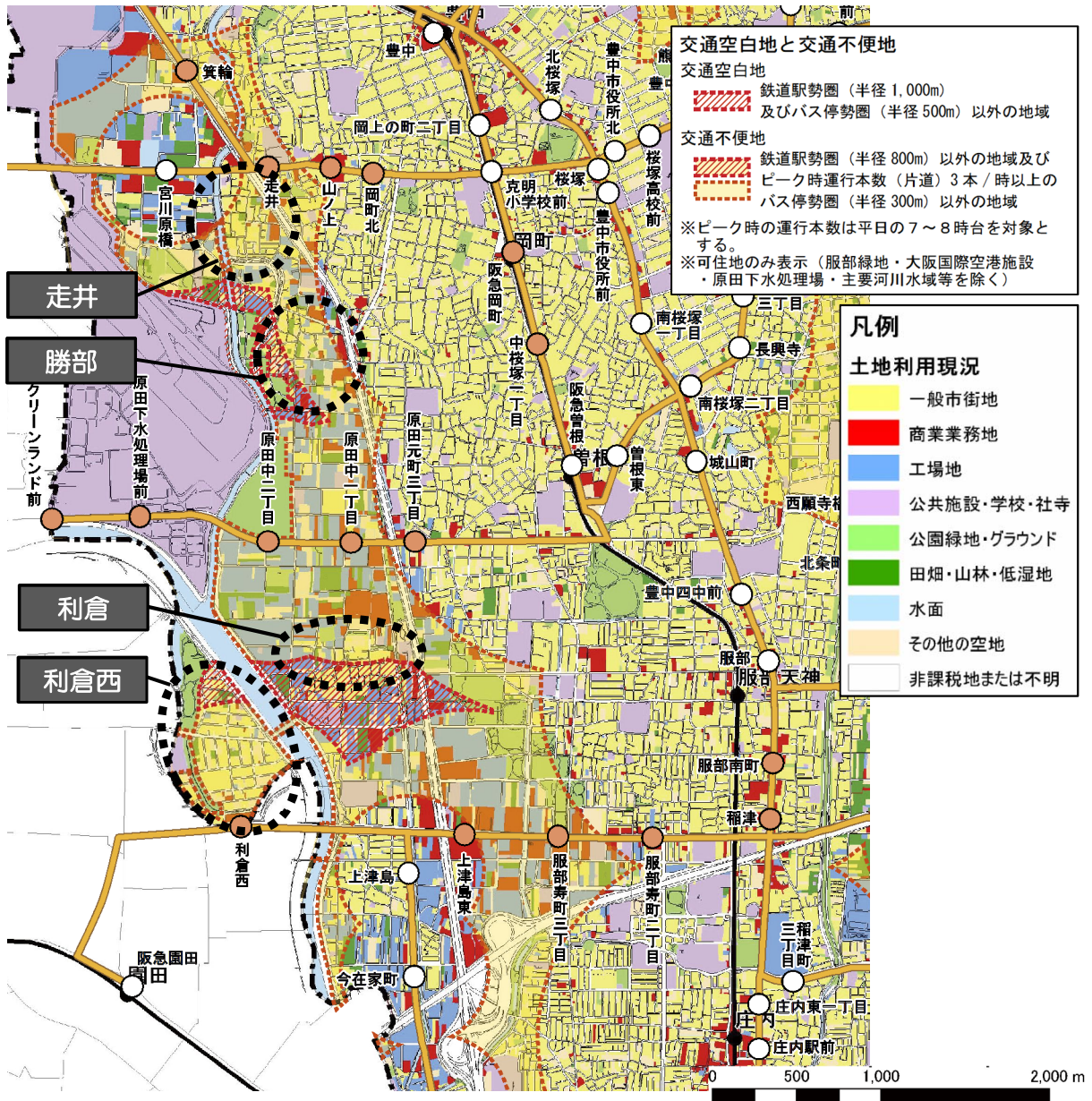
⑤適正な料金の徴収

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ります。

(2) 西部地域の状況

交通空白地を含む交通不便地が広く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みられます。

交通不便地の改善にあたっては、このうち現在居住地となっており、かつ豊中市立地適正化計画における、居住誘導区域を優先的に進めるものとします。よって短中期的に交通不便地の改善を図る地区としては、走井、勝部、利倉及び利倉西とします。



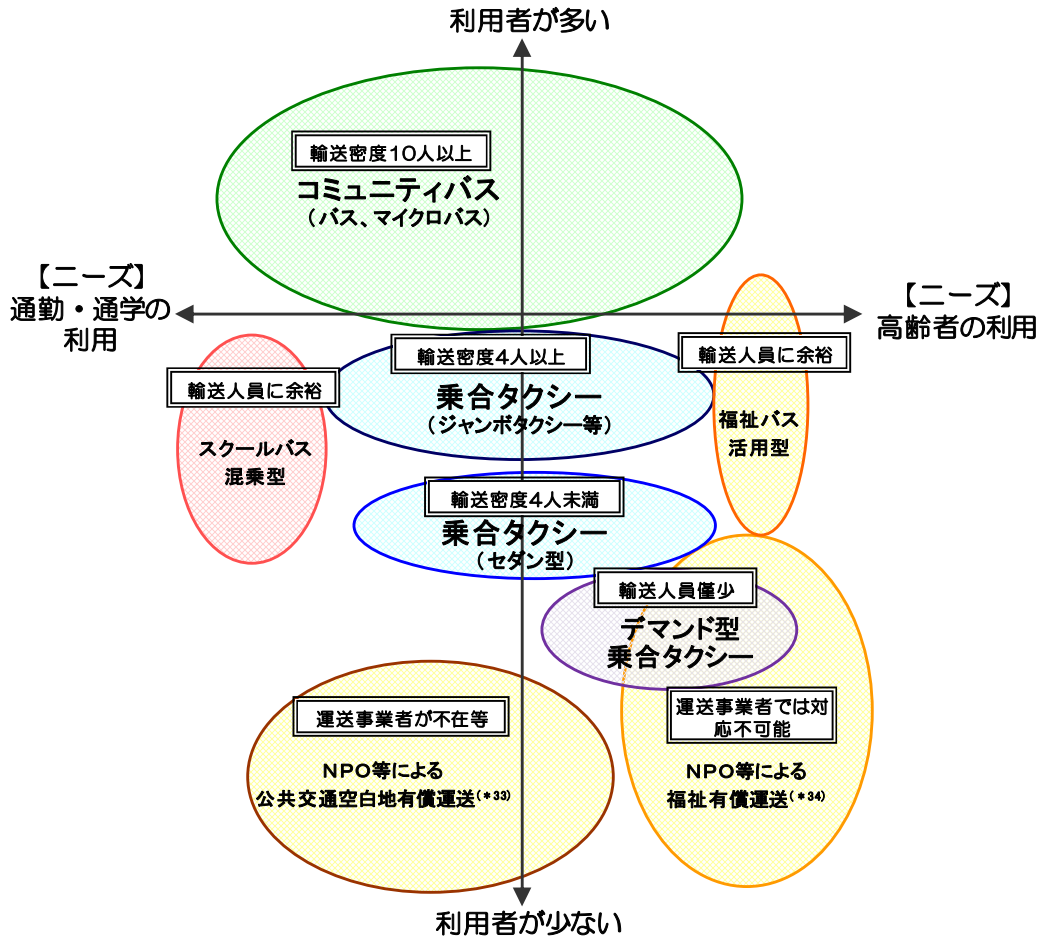
出典：土地利用現況図（平成28年（2016年） 豊中市）

図 5.5 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。



※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(2012年)3月 国土交通省)をもとに作成

図 5.6 利用形態による運行イメージ




【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(*35))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(2006年)の道路運送法(*36)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:デマンド型交通の手引き(国土交通省 中部運輸局 平成25年(2013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(2016年)3月)

導入を検討する新たな交通システムにお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 5.1 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型交通(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、自宅近くでの停留所の設置やドア・ツードアの運行が可能。

導入する交通システムについて、上図と上表を参考に交通モードを選択します。

地域は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、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：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

(4) 運行ルート(案)

デマンド型乗合タクシーのルート案を以下に示します。

1) 西部地域北路線

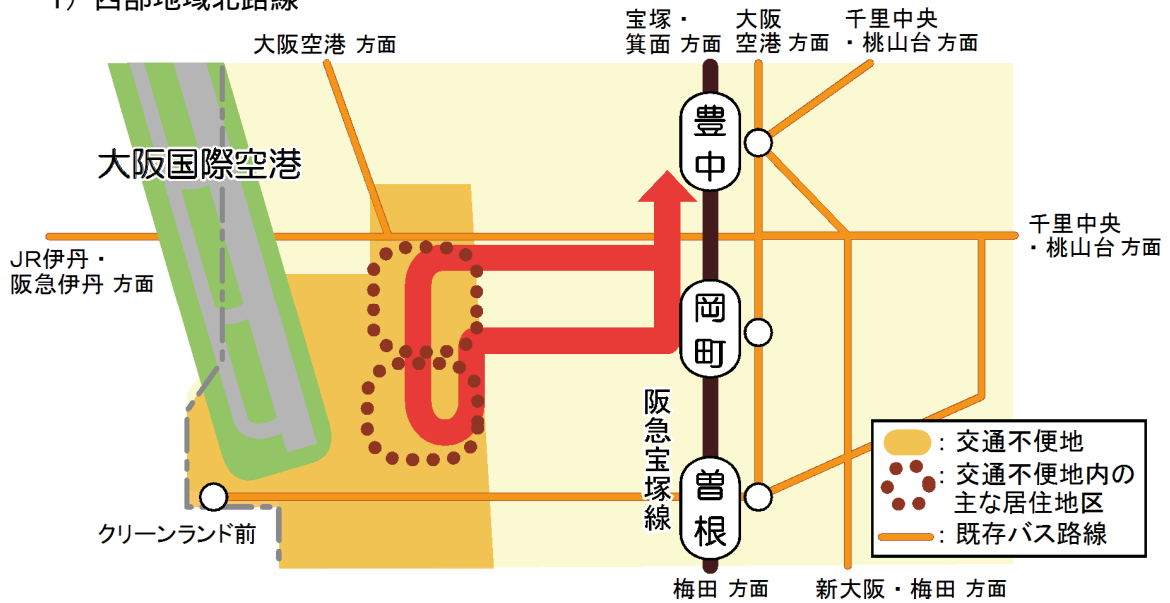


図 5.7 西部地域北路線ルート(案)イメージ

2) 西部地域南路線

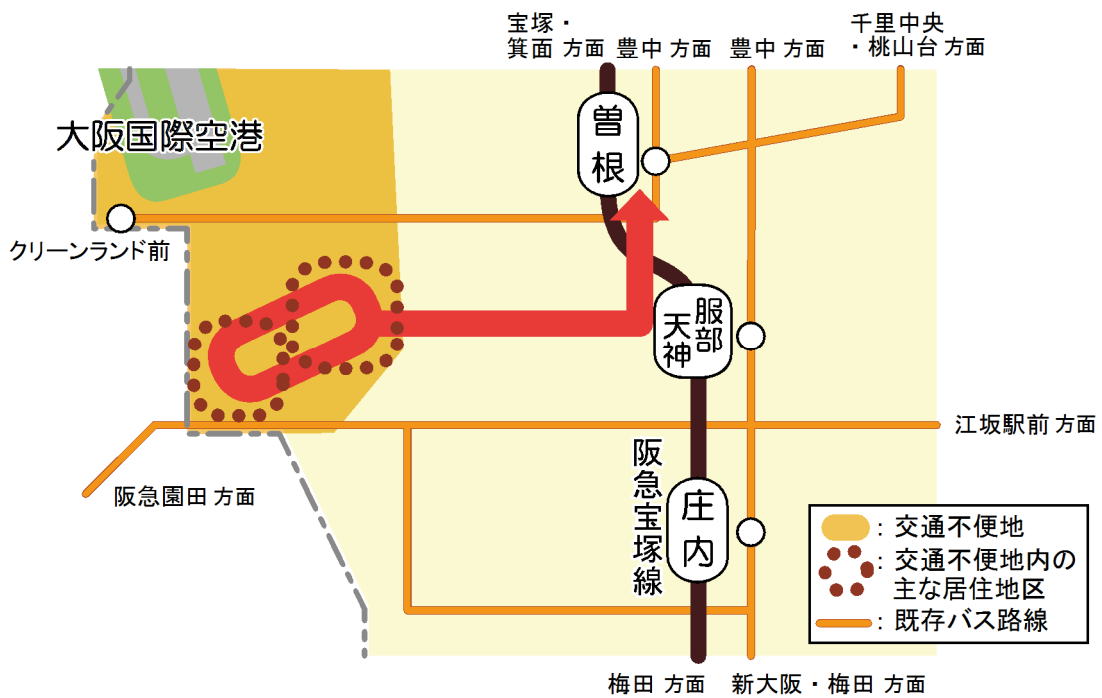


図 5.8 西部地域南路線ルート(案)イメージ

3) 南部地域路線

詳細は、「第5章 第4節 2 バス運行補助事業の見直し」(98ページ)参照。

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効果

1) 事業の概要

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。

2) 効果

a) 大阪の南北軸強化

南北に長い大阪府は、新幹線や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ります。

b) 北大阪エリア全体の発展をめざして

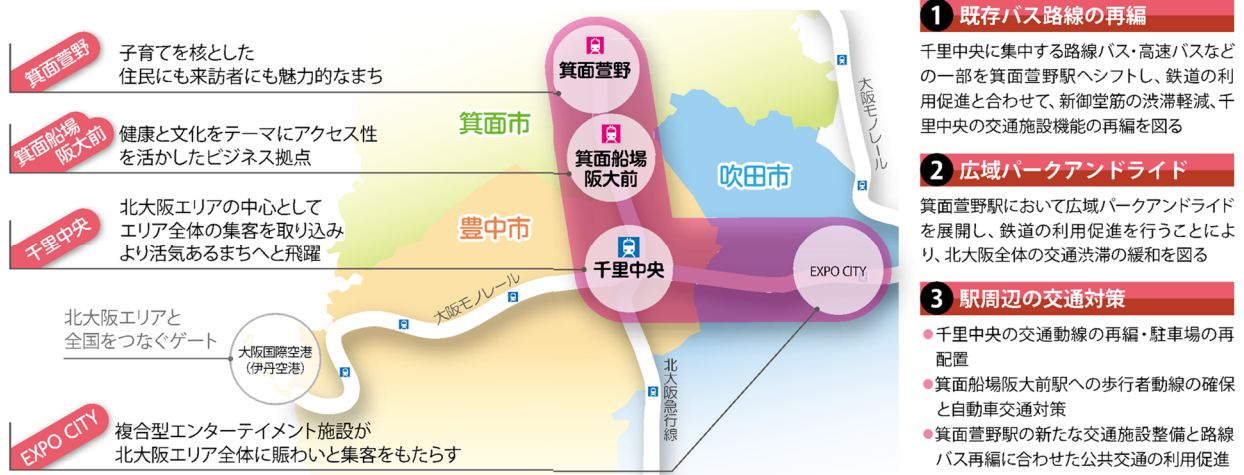
それぞれの駅周辺が、地域性や歴史を踏まえた個性あるまちづくりを進め、機能分担をしていくことで、エリア全体の活性化が期待されます。



※この地図は、国土地理院発行の1万分1地形図を使用したものである。

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 19 号（平成 30 年（2018 年）7 月 北大阪急行線延伸推進会議）

図 5.9 北大阪急行延伸事業の概要



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 19 号（平成 30 年（2018 年）7 月 北大阪急行線延伸推進会議）

図 5.10 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、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。

4 交通結節点の改善

(1) 交通結節点が担う機能と役割

交通結節点は、人や物の輸送において、複数の同種または異種の交通手段の接続が行われる場所です。機能は、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、これら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。

(2) 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いる場合でも、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 5.2 市内鉄道駅における交通結節点の状況

路線・駅名	平成28年 (2016年) 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	蛍池	41,619 26,674	○	○	○	○	
阪急電鉄	豊中	53,784	○	○	○	○	
	岡町	18,673	○	○	○	○	
	曽根	25,841	○	○	○	○	
	服部天神	25,511	×	△※	○	○	※駅東側の国道176号に服部バス停あり
	庄内	31,993	×	△※	×	○	※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	千里中央	90,734 42,773	○	○	○	○	
北大阪急行	桃山台※	38,312	○※	○※	○※	○	※吹田市域に立地、駐輪場は豊中市及び吹田市域内ともにあり
	緑地公園	33,443	×	△※	×	○	※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	11,992	○	×※	×	○	※バス路線なし
	柴原	9,574	○	○	×	○	
	大阪空港	14,925	○	○	○	○	

■ 千里中央



■ 柴原



(3) 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、駅前広場の整備に向けた取組みを進めます。

1) 千里中央駅前広場整備

千里中央地区の具体的な取組み内容を示す『千里中央地区活性化基本計画』を平成28年度(2016年度)～平成30年度(2018年度)の3ヶ年で策定する予定としており、平成29年度(2017年度)末時点の検討内容を取りまとめた「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、交通機能の再編が挙げられており、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。

2) 服部天神駅前広場整備

服部天神駅周辺の地域拠点としての機能強化や、駅利用者の利便性向上等をめざし、将来の関連計画との整合を図りながら、都市計画決定された駅前広場整備に向けた取組みを進めます。

■ 千里中央駅



■ 服部天神駅



○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。

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(2017年度)末時点 千里中央地区活性化協議会)

図 5.11 千里中央地区活性化基本計画中間とりまとめ(1/2)

第3節 基本方針2 誰もが利用しやすい公共交通環境づくり

1 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について推進します。

(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。

【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、バス停が同一名称でありながら複数街区に分散しているため、バス利用者にとって分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（2017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。

集約にあたっては、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

バス停集約実証実験

市内中心部のバス停を集約し、わかりやすく・乗りやすくする実験を行います

八丁堀あおぞら銀行前バス停と立町バス停を集約します

期間 平成29年9月19日(火)～11月30日(木)

※実験終了後は集約前に復旧します

広島市内中心部では、同一名称のバス停が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ます。このため、本市では、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。

この度、バス便数が多い相生通りにおいてバス停集約等に係る実証実験を行うこととしました。

集約にあたっては、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、その効果や課題について検証します。

実験中

先頭車両のみ乗車・降車可能
切込部分を埋めてストレート型バス停にします

10/1～11/30(61日間) 降車スペース(8-18時) 降車スペース(18-翌8時)に開放

実験中
八丁堀あおぞら銀行前バス停・立町バス停

八丁堀バス停 移動(集約)

ファミリーマート

立町バス停 廃止(集約)

先頭車両は乗車・降車可です。 降車スペースは降車可です。 降車スペースは降車可です。

実験中の乗降ルール
乗車は先頭車両のみ可能です。2番目以降に停車したバスに乗車される方は、先頭のバスが発車後、前方に移動した後に乗車をお願いします。

お問い合わせ先 広島市道路交通局都市交通部交通対策担当 TEL504-2610

出典：広島市HP（道路交通局 都市交通部）

(2) 乗継割引制度の導入

市内のバス路線は、相互の乗継ぎにおいて割引が実施されておらず、料金負担が大きくなっています。このため、この負担を軽減するよう、乗継割引運賃の導入可能性について検討を進めます。

また、既存の「一日乗車券」等の活用や鉄道との乗継割引の可能性についても検討します。

【事例】交通系 IC カード（*37）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 回乗継ぐごとに運賃を大人 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 回目の精算時刻から 2 回目の精算が 2 時間以内であれば、何回でも割引されます。

出典：南海バス株式会社HP

● 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回目のご精算時刻から2回目のご精算が2時間以内であれば、何回でも割引いたします。
*ご精算時刻とは、降車または乗車の精算時刻です。



通常運賃	220円	+	250円	▶▶	470円	
バス・バス乗継割引	220円	+	200円	▶▶	420円	50円お得!

*乗継精算には適用いたしません。乗継精算時間帯は乗継料額を優先して運賃を引き取ります。
*東北・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）

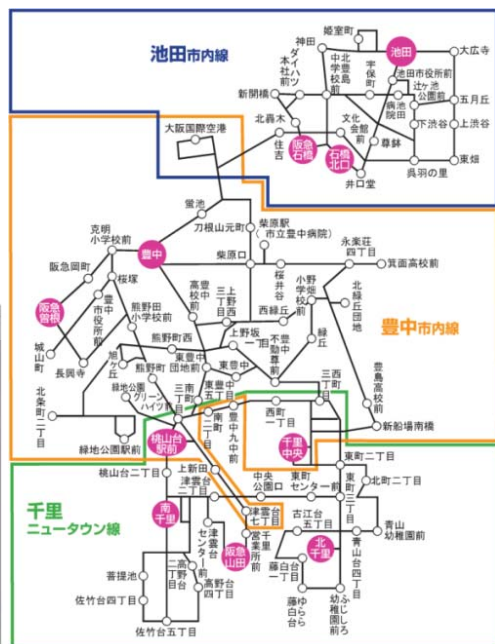
阪急バスでは、市内の均一料金適用区間となる豊中市内線や千里ニュータウン線等を対象範囲とした一日乗車券を営業所や鉄道駅の案内所で販売しています。一日乗車券は、指定日1日に限り、適用区間内を自由に乗降可能な定額料金の乗車券です。

- 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。

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行くには、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、分かりやすいシステムの導入を検討します。

また、スマートフォンやタブレット等を利用した乗継情報の取得方法について、その動向を見ながら情報提供による案内の実現に努めます。

【事例】のりかえ時刻表の作成（石川県白山市）

白山市では、コミュニティバス「めぐる」を運行しており、「めぐる」、路線バス及び鉄道との交通結節点において、乗換時刻が分かる時刻表を作成しています。

時刻表は、運行ルート別に行き・帰り別に記載し、乗車する順番で記載するなど、分かりやすい時刻表となっています。

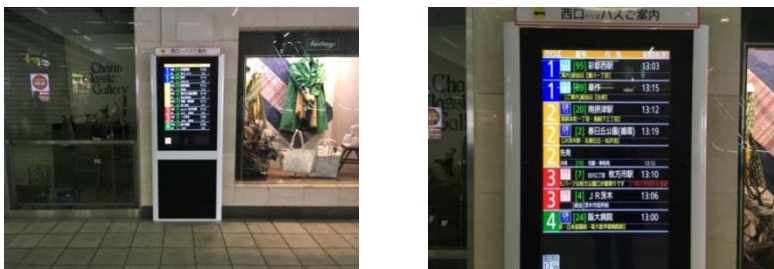
●のりかえ時刻表

出典：石川県白山市企画振興部交通対策課HP

【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 バリアフリー化の推進

市民の移動手段を確保し、誰もが気軽に出かけられるよう、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、鉄道事業者が実施する可動式ホーム柵の整備にかかる費用の一部を補助します。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を補助します。

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ます。

- 平成28年度（2016年度）
～平成29年度（2017年度）：北大阪急行の駅での整備
- 平成30年度（2018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）

●可動式ホーム柵設置状況 （北大阪急行電鉄 千里中央駅）



【豊中市の取組み】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の一部を補助しています。

●市内のバス路線で運行しているノンステップバス



出典：豊中市資料

ノンステップバス導入台数 （平成29年度（2017年度）時点） 実績台数：58台（58.6%）

- ※ 路線の実走行距離の概ね半分以上が豊中市内を走る路線が対象
- ※ ()はノンステップバスが占める割合を示す。

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といったことは、慣れていないと分かりにくく、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。

(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改善に向けた検討を行います。

【豊中市の取組み】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一部を補助しています。

【事例】バス待合環境改善に向けた「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、上屋やベンチなど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。この事業は、バス停に近接する民間等の土地などを提供してもらい、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。

●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）



出典：京都市交通局広報資料（平成27年（2015年）9月19日公表）

(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分かりやすく、利用しやすい交通環境をめざすために、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。

4 自転車利用環境の改善

自転車は、日常生活での身近な移動手段として、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。

自転車を含め全ての道路利用者が、安全・快適に利用できる環境を実現するためには、ルール遵守、自転車通行空間の確保及び駐輪場の整備といった総合的な取組みが必要であり、これらの取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(2016年)12月に制定された自転車活用推進法^(*38)を踏まえ、国のガイドラインに基づいた自転車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、迷惑駐輪のない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。

また、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^(*39)の導入を検討します。

【豊中市の取組み】自転車通行空間の整備

平成26年度(2014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(2015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。また、豊中市自転車ネットワーク計画を策定し、全市的に自転車通行空間の整備に取り組めます。

●自転車通行空間の整備 (阪急西側北線)



出典：豊中市資料

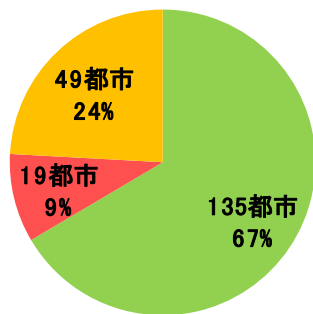
【事例】シェアサイクルの取組み

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、コンパクトなまちづくりを支える交通手段としてのシェアサイクルの導入を進める都市が増加しています。

平成30年（2018年）3月時点において全国135都市で本格導入しており、主な導入目的は、「観光戦略の推進」や、鉄道やバスの「公共交通の機能補完」、「地域の活性化」が多くなっています。

●シェアサイクル実施状況

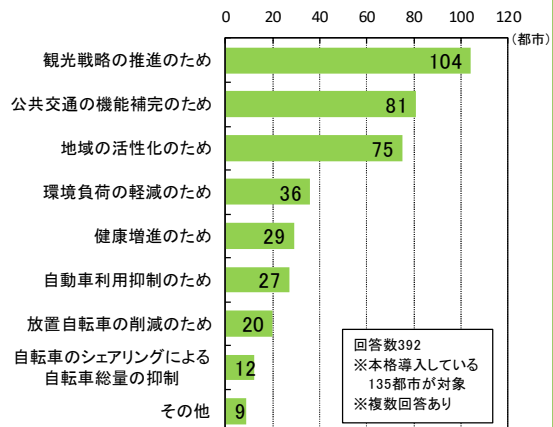


（都市数）N=203都市

- 平成29年度末までにシェアサイクルを本格導入している（平成29年10月1日現在）
- 平成29年度末までにシェアサイクルの社会実験を実施している
- 平成29年度末時点でシェアサイクルの本格導入や社会実験を検討

※平成30年（2018年）3月1日時点

●シェアサイクル導入目的



※平成30年（2018年）3月1日時点

※ 第9回全国シェアサイクル会議資料（平成30年（2018年）11月10日開催 国土交通省）をもとに作成

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^(※40) 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）や、自宅やオフィス等において、長時間利用を定額で提供するなど、新たな事業モデル・料金体系のシェアサイクルもあります。

●シェアサイクルの導入（大阪市）



第4節 基本方針3 公共交通サービスの持続的な提供

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：MM）とは、渋滞、環境及び個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る暮らしから、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、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。

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。

(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、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。

【豊中市の取組み】新規交通施策実施における啓発

- ①乗合タクシーの利用促進を図るため、実施時に試乗会を兼ねた啓発を実施します。
- ②東西軸バス路線開業に合わせ、その周知と利用促進を図るため、沿線関係者と協働した啓発イベントの実施を検討します。

【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^(*41)や持続可能な発展のための教育（ESD^(*42)）に関連した取組みの一環として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は、距離、料金、時間の問題の他、バスの運行ルート、運行状況（ダイヤ）、乗継方法などが分かりづらいことを利用しない理由としていることも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。

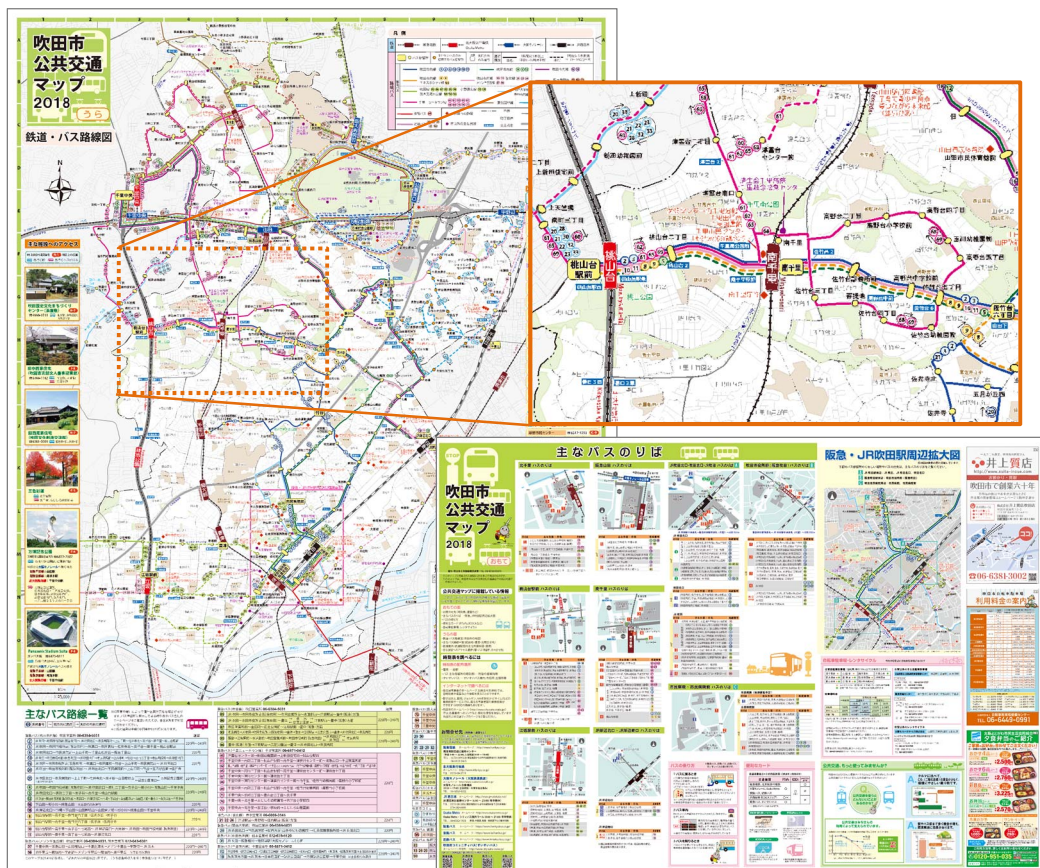
そこで、公共交通の情報を分かりやすく伝え、利用促進につながるバスマップ及び時刻表等の作成やバスロケーションシステムの活用等による情報提供等を推進します。

【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出かけてもらうため、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

市内への転入届の提出時に、公共交通関連情報の提供（公共交通の乗り案内、公共交通マップ等の配布）を行うよう検討します。

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る「転入者MM」に取り組んでいます。

●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（西日本鉄道株式会社）

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2018（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（*43）の推進

本市では、毎月20日に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」を実施しており、引き続き取組みを実施します。

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確保を目的に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、クリーンランド線に関しては余熱利用施設であるクリーンスポーツランドが閉館となっています。

このため、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補助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、系統別にみた現状と課題を以下に示します。

■系統別にみた現状と課題

【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
- ・ 営業距離が長く、一部は鉄道と路線が重複
- ・ 市立豊中病院線の本来目的である病院利用者が全体の2割程度
- ・ 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 0.8 人）
- ・ 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

【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
- ・ 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
- ・ 利用者の約半数が柴原駅を利用
- ・ 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
- ・ 既存バス路線と全てのバス停で重複

【クリーンランド線（96 系統）】

- ・ 最大 9 便/日（片道）を全日運行しており、年間約 900 万円の補助を実施
- ・ 利用者は少なく、クリーンスポーツランドの閉館に伴い、クリーンランドなどの職員の利用が多くを占める
- ・ 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
- ・ 当初の目的は失っているが、クリーンランドでは、環境学習事業の一環として施設見学や展望フロアの一般開放などを実施していることに加え、現在、跡地整備事業として実施している緑地帯や緑地公園が今後オープン予定であるため、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

(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、より効果的なスキームへの転換を検討する。

○市立豊中病院線の見直し

① 64 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、北条町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、バス停は鉄道駅勢圏に含まれており、必要性は低い。

② 66 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。

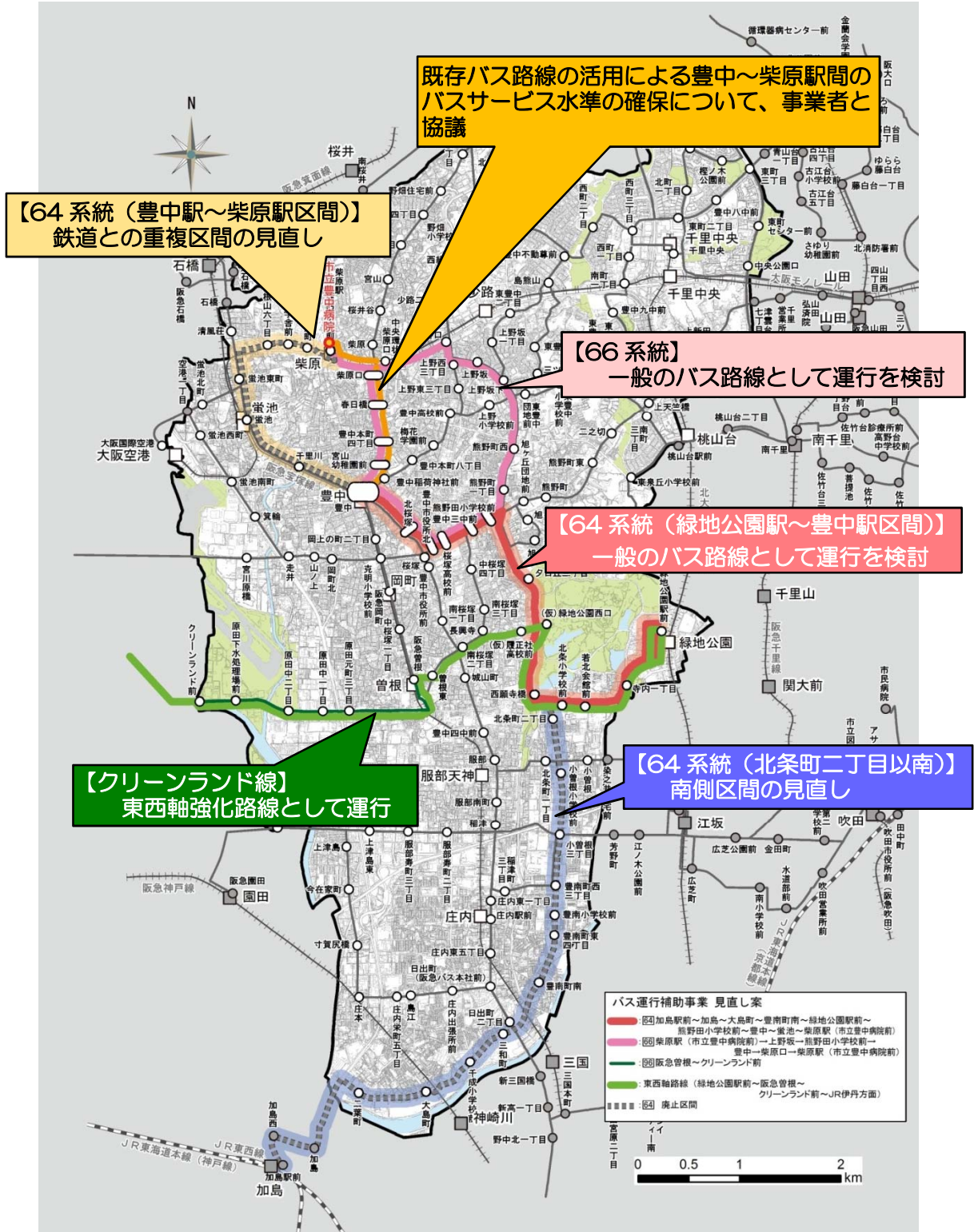
○クリーンランド線の見直し

・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



第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
参考資料

(3) 補助路線見直し後の課題とその対応

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公共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こと

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】

第1章

第2章

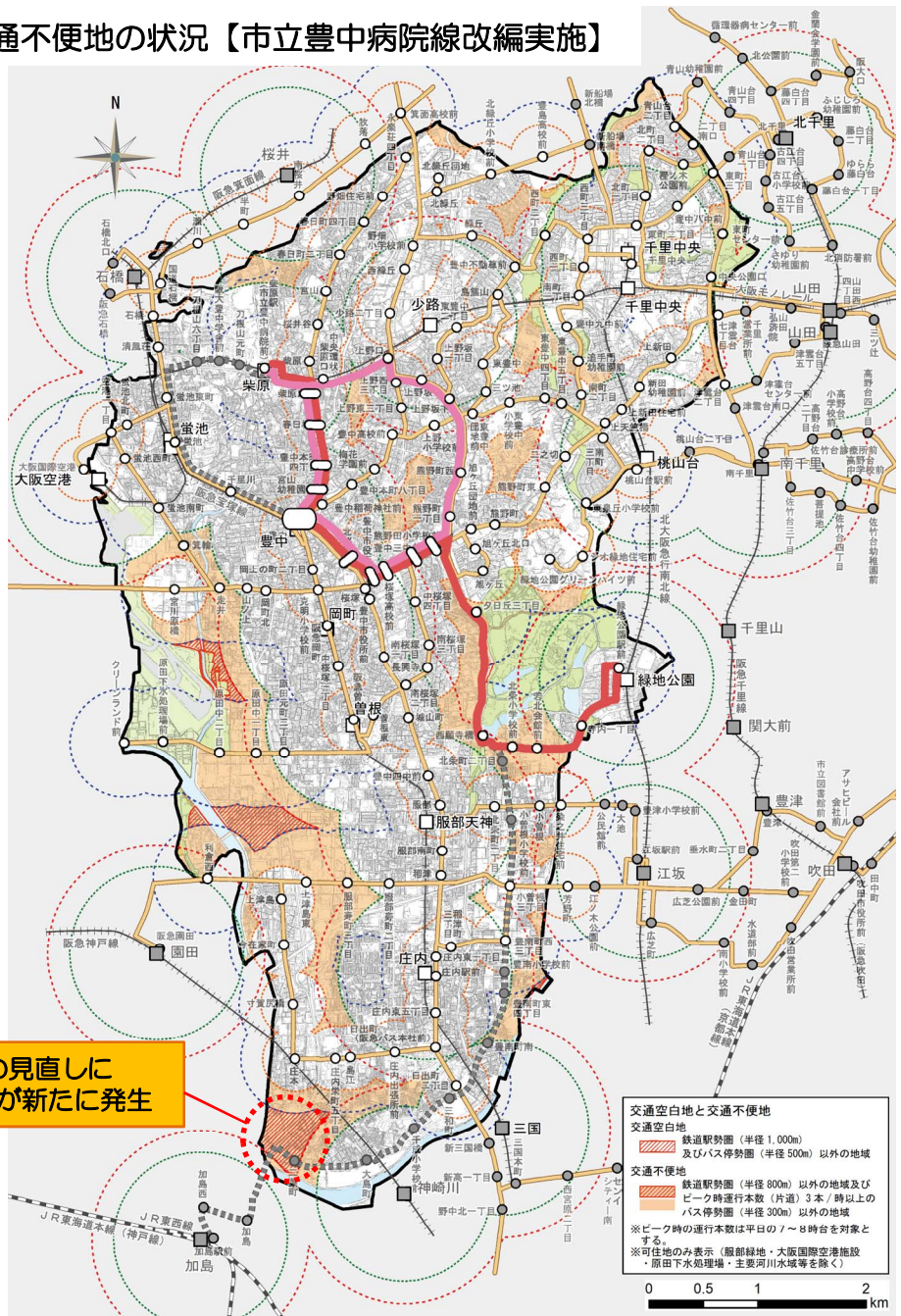
第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料



運行補助路線の見直しに伴い、交通空白地が新たに発生

■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、可住地を対象とする。
 ※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(2015年)10月1日現在による。

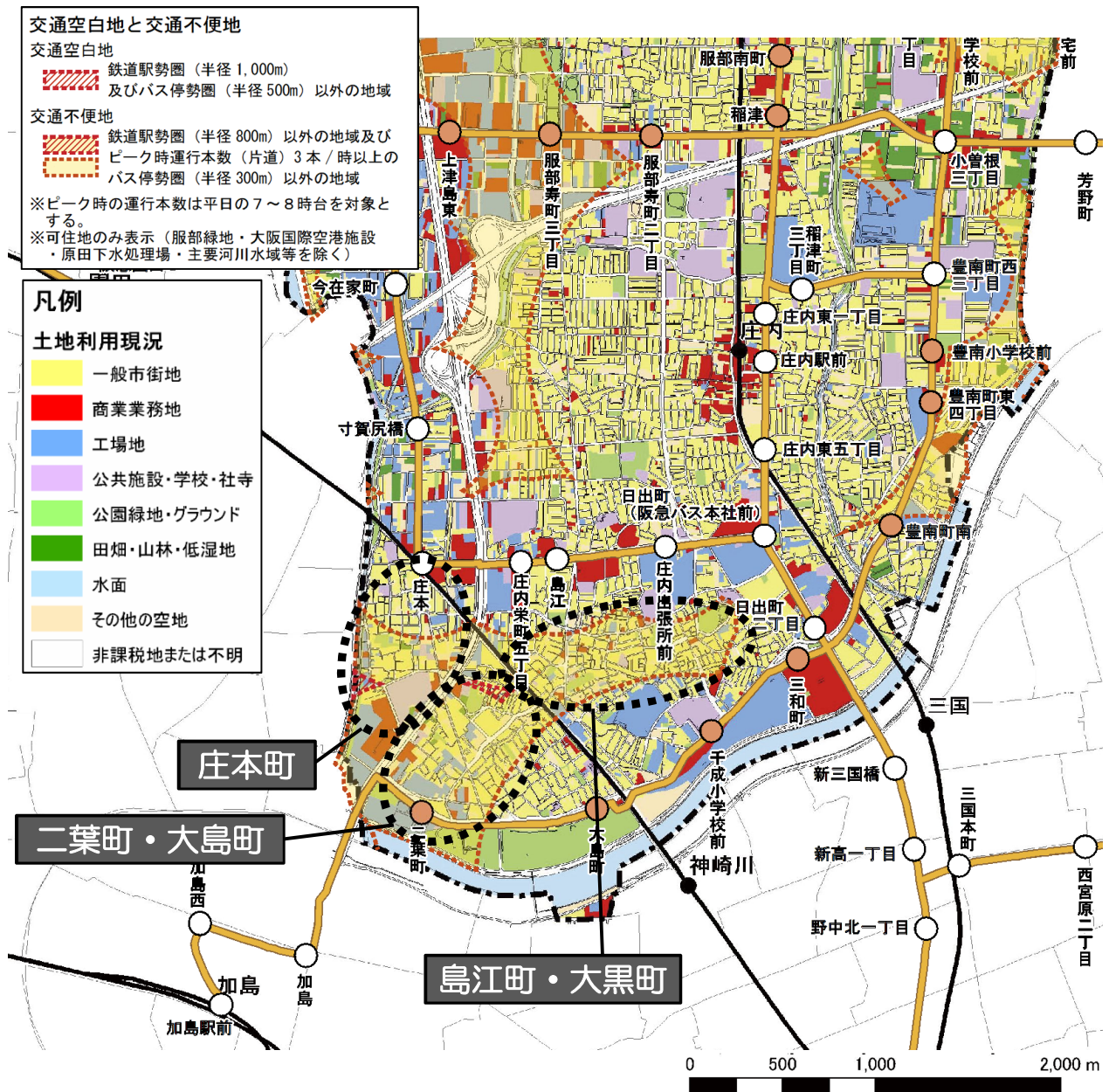
(4) 南部地域の状況

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。

交通不便地に改善にあたっては、現在居住地となっており、かつ、豊中市立地適正化計画における、居住誘導区域を優先的に進めるものとします。



出典：土地利用現況図（平成28年（2016年）豊中市）

図 5.13 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

(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を想定。



図 5.14 南部地域路線ルート(案)イメージ

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

第6章 取組みの推進



第6章 取組みの推進

第1節 実施主体と実施スケジュール

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。下記に示す取り組むべき施策について、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 6.1 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	①東西軸の強化	民間事業者 市民等	バス事業者	豊中市	■		
		②交通不便地の改善	地域住民	タクシー事業者	豊中市	■		
		③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	■		
		④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	⑤乗継利便性の向上		鉄道事業者 バス事業者	豊中市	■		
		⑥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	■		
		⑦バス利用環境の改善	商業関係者	バス事業者	豊中市	■		
		⑧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	⑨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	■		
		⑩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。

第2節 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」、「行政」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。

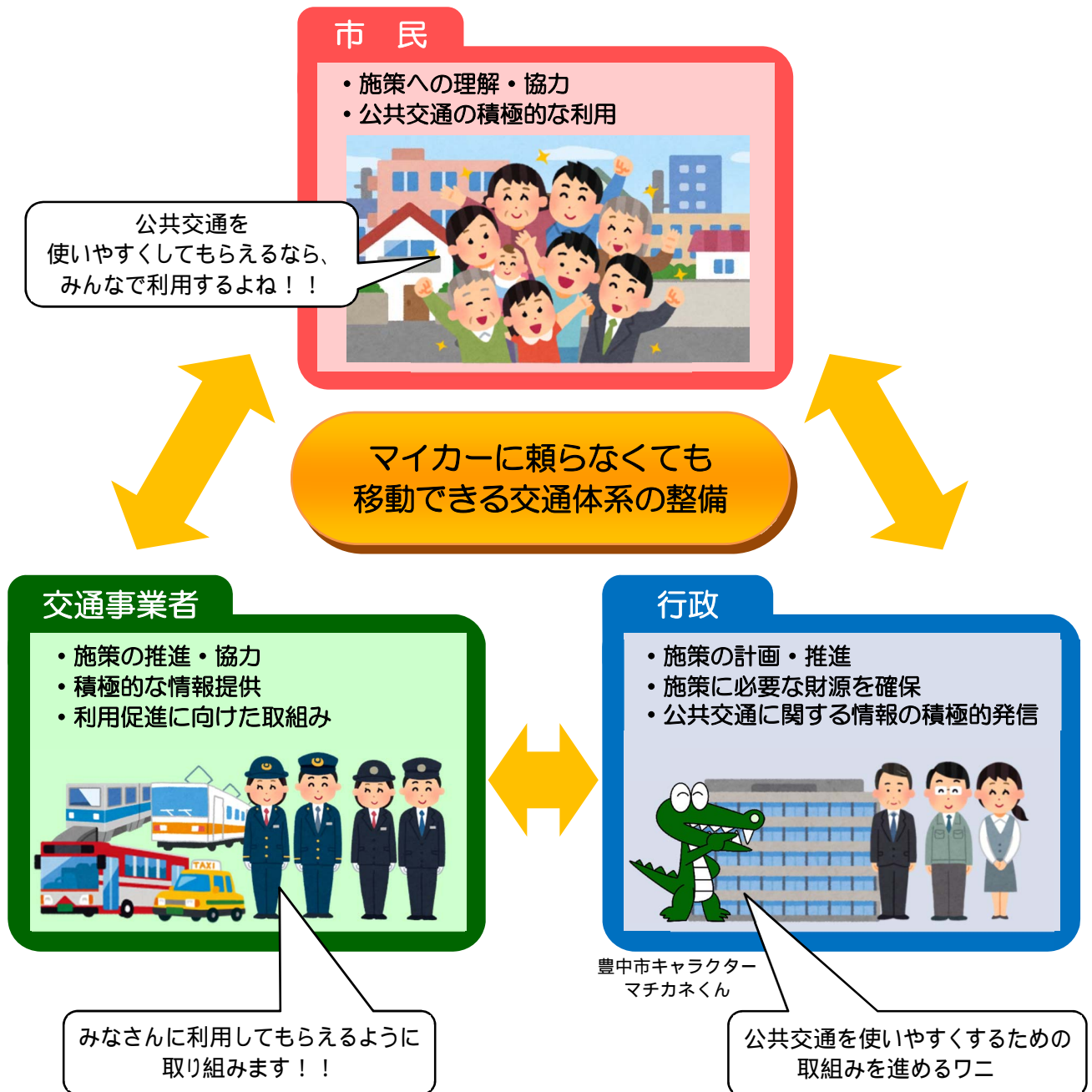


図 6.1 各主体による役割分担のイメージ

第3節 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^(*44)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（中間年度の平成35年度（2023年度）、目標年度の平成40年度（2028年度）の2時点）実施します。

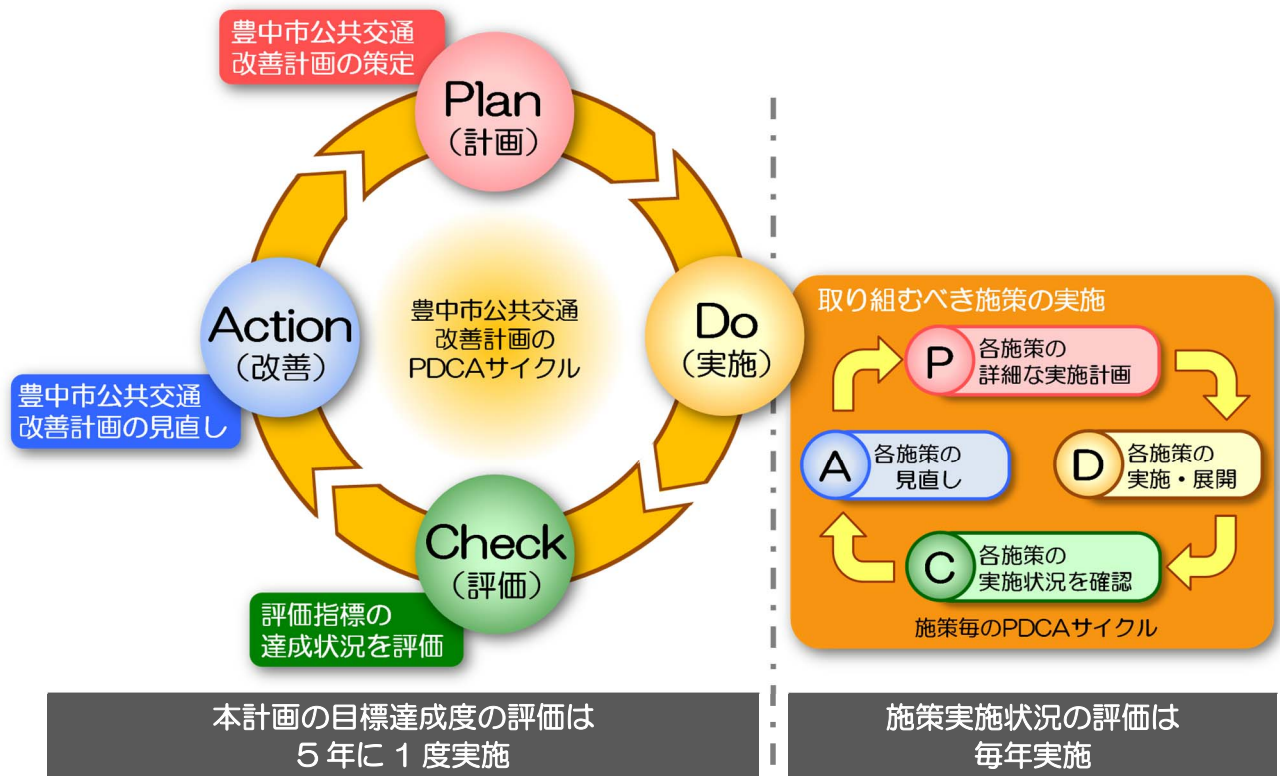


図 6.2 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

第4節 目標と評価指標の設定

1 計画目標の考え方と設定

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、「公共交通ネットワークの充実」、「誰もが利用しやすい公共交通環境づくり」、及び「公共交通サービスの持続的な提供」を基本方針として、様々な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。

これらの基本方針に基づく取り組むべき施策を進め、基本理念を実現するため、計画期間中に達成すべき具体的な目標を定め、その実現をめざします。

本計画の基本理念や基本方針を踏まえ、公共交通の将来像としてあるべき姿に整備していくための達成目標を以下に示します。

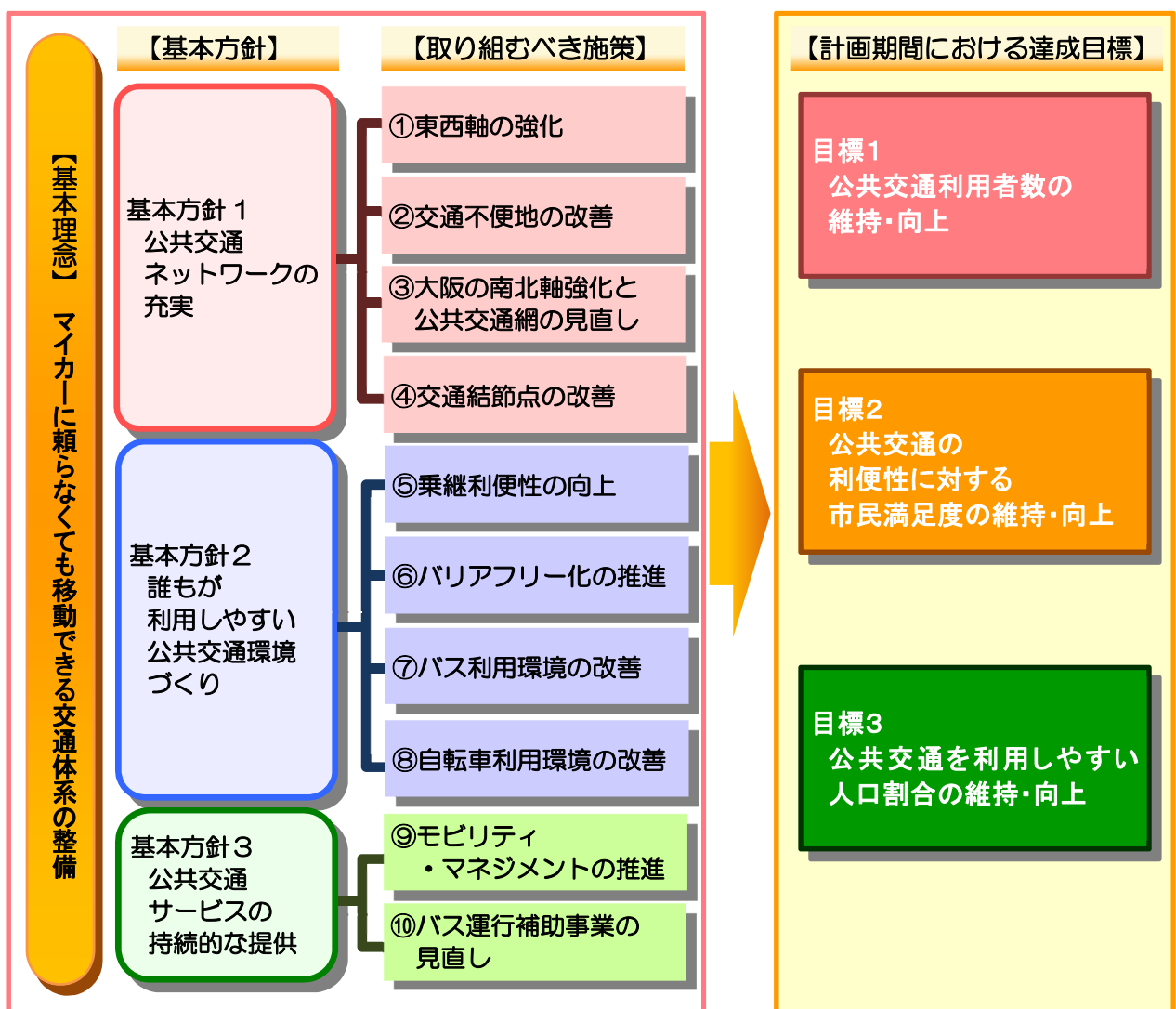


図 6.3 計画期間における達成目標の設定

2 評価指標の設定

(1) 評価指標の必要性

目標の達成に向けて実施する施策について、その効果が現れているかを確認することで、状況に応じたスケジュールや内容等の見直しができます。また、市民に対して、施策の取組み状況を具体的に伝えることが可能となるとともに、積極的に公共交通を利用する意識を醸成させることが期待できます。

また、事業主体にとって、計画における施策の効果を確認し、さらなる施策改善に向けたモチベーション（動機付け）となることが期待できます。

(2) 評価指標の考え方

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するものとします。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」において定期的を実施します。

施策の実施量を示すアウトプット指標^(*45)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^(*46)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評価指標・目標値を設定します。

(3) 評価指標の設定

本計画における達成目標に関する評価指標を以下に示します。

表 6.2 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	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	豊中市が公共交通の利便性が高いまちだと思う市民の割合(～H30(2018)) 公共交通の充実を理由に豊中市に住み続けたいと思う市民の割合(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
目標3: 公共交通を利用しやすい人口割合の維持・向上								
公共交通力パー率	公共交通力パー率	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

第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

参考資料

参考資料



参考 1 用語集***1：鉄道〔P2〕**

レールを敷いた専用通路上を人と物を迅速かつ大量に運送する一切の設備と、人を含む事業のこと。法的には鉄道事業法に基づく鉄道と、軌道法に基づく軌道に分けられるが、一般的には共に鉄道と呼称されるため、本計画では区別をせず「鉄道」と記載する。

***2：路線バス〔P2〕**

乗合バスの1つであり、正式には一般乗合旅客自動車運送事業といい、道路運送法による事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出等が必要となる。乗合バスには、路線バスのほか定期観光バス、長距離高速バスがある。本市では、阪急バス（株）と伊丹市交通局により、運行されている。

***3：鉄道駅勢圏〔P2〕**

鉄道駅を中心とした、その駅を利用する人や貨物などが存在する範囲のこと。

***4：バス停勢圏〔P2〕**

バス停を中心とした、そのバス停を利用する人が存在する範囲のこと。

***5：豊中市総合計画〔P3〕**

豊中市自治基本条例（平成19年（2007年）4月施行）に基づき、市政運営の根幹となるまちの将来像を明らかにし、これを達成するための施策を総合的、体系的に示すものである。

「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」から構成され、第4次豊中市総合計画の計画期間は、基本構想が10年（平成30年度（2018年度）から平成39年度（2027年度））、基本計画・実施計画が前期・後期5年ずつである。

***6：豊中市都市計画マスタープラン〔P3〕**

都市計画マスタープランは、都市計画法（第18条の2）によって、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として、各市町村における策定が義務付けられている。長期的な視点のもと、都市づくりの目標やその実現に向けた方針を示すとともに、個別の都市計画の決定・変更を行う際の指針となる。「第4次豊中市総合計画」が示すまちの将来像について、都市計画の面から実現するため、拠点整備や土地利用、道路・公園などの整備、防災や景観面での取組みの考え方を示している。

***7：豊中市立地適正化計画〔P3〕**

豊中市の都市づくりの基本的な方針となる「第2次豊中市都市計画マスタープラン」で示す「都市空間の将来像」の実現のため、平成31年（2019年）1月1日に「豊中市立地適正化計画」が公表されている。行政と住民や民間事業者が一体となってコンパ

クトなまちづくりを進めるため、人口密度を維持し、生活サービス機能などの適切な誘導を図るための方針や区域などを示し、長期的に穏やかに土地利用を誘導するものである。

＊8：交通モード〔P13〕

交通手段のこと。

＊9：高齢化率〔P17〕

65歳以上人口が総人口に占める割合。世界保健機構（WHO）や国連の定義によると、高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」という。

＊10：少子高齢化〔P17〕

出生数が減少し子どもの割合が低下することや、平均寿命の伸びなどにより高齢者の割合が増加すること。

＊11：代表交通手段〔P21〕

移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段という。第5回近畿圏パーソントリップ調査での優先順位は、航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順であり、最上位のものを代表交通手段としている。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会HP

図. 代表交通手段の優先度

＊12：改正道路交通法〔P29〕

高齢運転者による交通死亡事故対策や貨物自動車に係る事故防止対策の必要性から、道路交通法の一部を改正する法律が平成27年（2015年）6月17日に公布され、平成29年（2017年）3月12日に施行している。主な改正内容は、高齢者講習制度が改正されるとともに、準中型自動車免許の新設である。

＊13：バスターミナル〔P35〕

旅客の乗降のためバス事業用の自動車を同時に二両以上停留させることを目的とした

施設であって、乗合バス事業者が自ら使用することを目的として設置したバスターミナルを専用バスターミナルといい、それ以外のものを一般バスターミナルという。

＊14：交通手段分担率〔P38〕

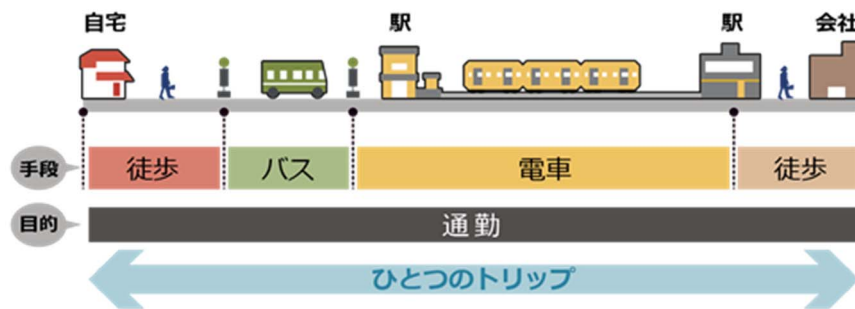
トリップ全体から、それぞれの交通手段がどれくらい利用されているかを示す割合のこと。

＊15：大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例〔P38〕

大阪府では、自転車の安全で適正な利用を促進し、事故を防止するとともに、事故にあった時の備えや被害者の保護を目的として、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（大阪府自転車条例）」を制定し、平成28年（2016年）4月1日に施行している。

＊16：トリップ〔P39〕

人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼ぶ。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数える。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会HP

図. トリップの例

＊17：生成原単位〔P39〕

ある地域に居住する人が行う1人1日あたりの平均トリップ数をいう。

＊18：近畿圏パーソントリップ調査〔P39〕

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調べるアンケート調査のこと。交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、移動状況を把握することができる。

京阪神都市圏では、昭和45年に第1回パーソントリップ調査を実施し、その後10年間隔で実施してきた。最新の第5回調査（平成22年（2010年））では、近畿全域（2府4県）の調査対象世帯に対して、郵送で調査票を配布・回収する方法で実施し、約35万世帯、約74万人の方から回答を得ている。

＊19：全国都市交通特性調査（全国PT調査）〔P39〕

居住者を対象に、ある1日のトリップを把握する実態調査で、出発地・到着地の場所、時刻や移動の目的、手段及び個人や世帯の属性を把握するもの。複数の全国の都市（市単位）を対象として、国土交通省が概ね5年に1度行う調査で、標本率は一都市あたり500世帯となる。

＊20：発生集中のトリップ数〔P41〕

ある地域から出発したトリップのトリップエンド数（発生量）と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数（集中量）の合計。

＊21：市内々〔P45〕

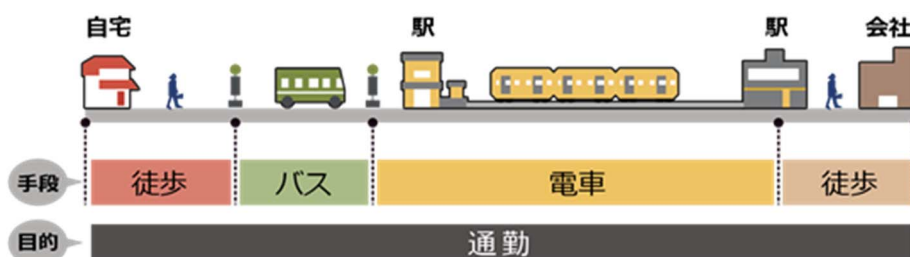
住んでいる市域内での移動を指す。

＊22：市内外〔P45〕

住んでいる市域から市外への移動を指す。

＊23：駅端末交通手段〔P45〕

出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から到着地）までに利用した交通手段のこと。下図でみると乗車端末手段は「バス」、降車端末手段は「徒歩」となる。交通手段が複数の場合の優先順位については、代表交通手段に従い決定する。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会HP

図. 駅端末交通手段のイメージ

＊24：コミュニティバス〔P47〕

地域の住民利便向上等ため一定内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したバスサービス。狭義には乗合バスによる運行を意味するが、広義には自家用車による市町村有償運送まで含める場合もある。

＊25：交通空白地〔P47〕

鉄道やバスなどの公共交通を利用することが困難エリア。一般的には、鉄道駅から半径800m～1,500m程度、バス停から半径300～500m程度の範囲から外れるエリアを公共交通空白地域としている例が多い。なお、公共交通は運行されているものの、運行頻度が著しく低いエリア等を「交通不便地域」などと位置付けているケースもみられる。

*26：バスロケーションシステム〔P52〕

バスの車載器のGPS機能により、車両の現在位置を把握し、インターネットやスマートフォンなどを通じて、路線バスの運行状況やバス停への接近情報などを表示・提供するシステム。

*27：ノンステップバス〔P53〕

車いすやベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差をなくしたバスのこと。

*28：バリアフリー〔P53〕

高齢者や障がい者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面の障壁を除去する考え方のこと。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者や障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

*29：可動式ホーム柵〔P54〕

駅のホームで線路に面する部分に設置された可動式の開口部をもった仕切りであり、ホーム上の利用者への安全対策の一つで、線路内への転落事故や列車との接触事故を未然に防ぐ。

*30：フィーダー路線〔P66〕

交通ネットワークにおいて、幹線（便数の多い主要バス路線や鉄道）と接続する支線（系統）の役割をもつ路線のこと。

*31：交通結節点〔P72〕

複数の交通機関を利用する場合に乗換え・乗継ぎが行われる場所や施設のこと。

*32：モビリティ・マネジメント〔P74〕

一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組み。

*33：公共交通空白地有償運送〔P80〕

市町村、NPO（特定非営利活動法人）等（NPO、社会福祉法人、公益法人、農協、生協、等）が、市町村等の住民、移動制約者等を自家用自動車により有償で運送を行う自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号）の1つで、過疎地域その他これに類する地域において行う当該地域内の住民等がその地域内で日常生活に必要な用務を反復継続して行う者であって、名簿に記載されている者及び同伴者に対して行う輸送サービス。

***34：福祉有償運送〔P80〕**

自家用有償旅客運送（道路運送法第78条第2号）の1つで、タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等の移動制約者に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合において、NPO等が実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して当該法人等の会員に対して行う原則としてドア・ツー・ドアの個別輸送サービス。

***35：OD〔P80〕**

出発地（O：Origin）と目的地（D：Destination）の間のこと。

***36：道路運送法〔P80〕**

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

道路運送事業については、これまで累次の規制緩和が行われており、平成14年（2002年）2月には乗合バス・タクシー事業の規制緩和（需給調整撤廃）、平成18年（2006年）10月には自家用有償旅客運送の登録制度創設などの法改正が行われている。

***37：交通系ICカード〔P89〕**

鉄道やバスなどの公共交通機関で運賃決済時に利用できる集積回路（Integrated Circuit）を内部に組み込んだカードのこと。事前にチャージしてから利用するプリペイド式とクレジットカードなどから後で決済される後払いのポストペイ式がある。

***38：自転車活用推進法〔P93〕**

自転車活用推進法（平成28年法律第113号）は、自転車の活用を総合的・計画的に推進するために、平成29年（2017年）5月1日に施行されたものである。基本理念として、自転車の活用の推進が、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として行うとともに、交通の安全の確保を図りつつ行われなければならないとされている。また、自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備をはじめとする15の項目を基本方針として示した上で、重点的に検討・実施すべきとされている。

***39：シェアサイクル〔P93〕**

自治体または民間事業者が設置する、相互利用可能な複数のサイクルポートからなる、自転車による面的な都市交通システム。

***40：Bluetooth〔P94〕**

無線LANのようにデータの送受信を行うための無線通信の規格のこと。最大通信距離が無線LANより短い半面、消費電力が少ないという利点があり、ウェアラブル

デバイス、ワイヤレスイヤホン等の機器に使用される。

*41：クールチョイス（COOL CHOICE）〔P95〕

平成42年度（2030年度）に温室効果ガスの排出量を平成25年度（2013年度）比で26%削減するという目標達成のため、省エネ・低炭素型の製品への買換え・サービスの利用・ライフスタイルの選択など、地球温暖化対策に資する「賢い選択」をしていこうという取組みのこと。

*42：ESD〔P95〕

Education for Sustainable Development の略で「持続可能な開発のための教育」と訳されている。今、世界には環境、貧困、人権、平和、開発といった様々な問題がある。ESDとは、これらの現代社会の課題を自らの問題として捉え、身近なところから取り組む（Think globally, Act locally）ことにより、それらの課題の解決につながる新たな価値観や行動を生み出すこと、そしてそれによって持続可能な社会を創造していくことをめざす学習や活動をいい、持続可能な社会づくりの担い手を育む教育のことをいう。

*43：ノーマイカーデー〔P97〕

特定の日にちや曜日を決めて自動車の利用を自粛する取組み。「ノーカーデー」ともいう。

*44：PDCA サイクル〔P110〕

Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、改善の流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。

*45：アウトプット指標〔P112〕

施策・事業を実施することによって直接発生した成果物・活動量（アウトプット：施策や事業をどれだけ実施したか、その量、頻度、時間 など）を表す指標。

*46：アウトカム指標〔P112〕

施策・事業を実施することによって発生した効果・成果（アウトカム：施策や事業の結果、成果、効果、満足度や便益 など）を表す指標。

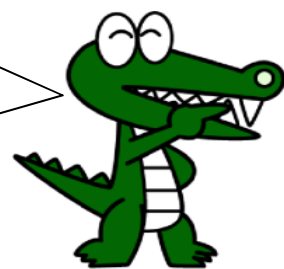
参考2 豊中市地域公共交通協議会開催概要

	開催日	議事内容
第1回	平成30年(2018年) 3月20日(火)	<ul style="list-style-type: none"> 豊中市地域公共交通協議会について 豊中市の公共交通の現状について 取組みの方向性について 今後の進め方について
第2回	平成30年(2018年) 6月29日(金)	<ul style="list-style-type: none"> 「公共交通改善計画」における取り組むべき施策について 市民説明の状況及び見通しについて 前回の指摘事項について
第3回	平成30年(2018年) 10月30日(火)	<ul style="list-style-type: none"> 市民説明の実施状況について 具体的な実施施策について 計画の目標と評価指標について 「公共交通改善計画」の構成と今後のスケジュールについて
第4回	平成30年(2018年) 12月27日(木)	<ul style="list-style-type: none"> 前回からの懸案事項について 「公共交通改善計画」(素案)について 「(仮称)西部地域公共交通改善実施計画」の構成について 今後のスケジュールについて
第5回	平成31年(2019年) 3月22日(金)	<ul style="list-style-type: none"> 豊中市公共交通改善計画の策定について 具体的実施施策の検討状況について 前回協議会の指摘事項について 今後のスケジュールについて

参考3 豊中市地域公共交通協議会委員名簿

区分	所属	委員氏名	
学識経験者	大阪大学大学院 工学研究科 地球総合工学専攻 助教 (第1回)	猪井 博登	
	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 (第2回～第5回)		
交通事業者	阪急バス株式会社 自動車事業部 部長	野津 俊明	
	伊丹市交通局 次長	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	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	奥野 雅弘	
	北大阪急行電鉄株式会社 鉄道事業部 部長	茂木 裕康	
	大阪高速鉄道株式会社 運輸部 次長	白根 忠	
	阪急バス労働組合 副執行委員長	三原 靖司 (第1回～第3回) 日田 守 (第4回～第5回)	
	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	大南 昌彦	
市民	公募市民	青木 一	
	公募市民	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	田内 文雄 (第1回) 後藤 孝行 (第2回～第5回)
		近畿運輸局 大阪運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官	湯川 義彦 (第1回) 稲沢 文啓 (第2回～第5回)
	大阪府	都市整備部 交通道路室 都市交通課 課長補佐	植澤 徹也
		池田土木事務所 地域支援・企画課 課長	湯浅 泰則
	警察	豊中警察署 交通課 課長	橋本 実雄 (第1回) 吉見 明彦 (第2回～第4回) 田中 博文 (第5回)
		豊中南警察署 交通課 課長	入江 誠治 (第1回) 岸本 景太 (第2回～第4回) 父川 真吾 (第5回)
	市	豊中市 都市基盤部 部長	山本 幸久 (第1回) 上北 隆之 (第2回～第5回)

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」

豊中市公共交通改善計画

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

