

公共交通空白地域の特性と新たな運行形態による対応の必要性

資料3

空白地域 番号	空白地域の場所	人口(人) [概算値]	面積 (km ²)	住居立地状況	既存公共交通の利用環境	道路状況	地形状況	総括
1	北区 常磐町	600	0.23	全域に点在	・大部分が鉄道利用圏域に近接している	・概ね幅員6m以上の道路が確保されている	概ね平地	大部分において既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
2	北区 新堀町ほか	600	0.06	一部に密集	・鉄道利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
3	堺区 永代町ほか	500	0.04	全域に密集	・鉄道またはバス利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・概ね幅員6m以上の道路が確保されている	平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
4	堺区 旭ヶ丘北町	600	0.07	全域に密集	・鉄道またはバス利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・幅員6m以上の道路が確保されている	概ね平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
5	西区 浜寺船尾東	200	0.05	全域に密集	・鉄道利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・幅員4m以上の道路が確保されている	平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
6	北区 中村町、野遠町	4,300	2.36	3箇所密集	・公共交通利用圏域に近接している地域と離れている地域が混在している	・住居集積地域内については、幅員4m未満の道路が多いが、3箇所の集積地域を結ぶ道路は幅員4～6mの道路が確保されている	概ね平地	人口は多く、また、公共交通利用圏域から離れた地域についても住居集積が高い ⇒対応が必要な地域
7	北区 金岡町	700	0.1	大部分に密集	・鉄道利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・住居集積地域内は幅員4m未満の道路が多いが、主要な道路は幅員6m以上が確保されている	平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
8	東区 菩提町ほか	4,000	1.53	南側に密集	・公共交通利用圏域に近接している地域と離れている地域が混在している	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	人口は多く、また、公共交通利用圏域から離れた地域についても住居集積が高い ⇒対応が必要な地域
9	美原区 丹上	400	0.21	西側に点在	・大部分がバス利用圏域に近接している	・主要な道路は幅員4m以上を確保されている	平地	大部分において既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
10	美原区 小寺、大饗	400	0.32	一部に点在	・大部分がバス利用圏域に近接している	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている ・一部行き止まりの路線がみられる	平地	大部分において既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
11	西区 百舌鳥本町	2,700	0.2	北西部に密集	・鉄道利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
12	西区 上野芝向ヶ丘町	2,600	0.26	全域に密集	・大部分が鉄道またはバス利用圏域に近接している	・幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	大部分において既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
13	中区 深井北町ほか	4,500	0.61	全域に密集	・公共交通利用圏域に近接している地域と離れている地域が混在している	・幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	人口は多く、また、公共交通利用圏域から離れた地域についても住居集積が高い ⇒対応が必要な地域
14	中区 土塔町ほか	7,500	1.7	一部に密集	・バス利用圏域に近接している地域と離れている地域が混在している	・主要な道路は幅員4m以上が確保されている	概ね平地	人口は多く、また、公共交通利用圏域から離れた地域についても住居集積が高い ⇒対応が必要な地域
15	東区 野尻町	300	0.07	全域に密集	・鉄道利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・住居集積地域内は幅員4m未満の道路が多いが、主要な道路は幅員4m以上が確保されている	平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
16	美原区 北余部	300	0.1	中央部に密集	・バス利用圏域に近接している	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
17	美原区 多治井	100	0.28	北東部に点在	・大部分がバス利用圏域に近接している	・北東側は概ね幅員6m以上の道路が確保されている	概ね平地	大部分において既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
18	美原区 さつき野西1丁目	200	0.13	南部に集積	・バス利用圏域に近接している	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
19	美原区 さつき野西2丁目	500	0.09	西側と東側に密集	・バス利用圏域に近接している	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
20	美原区 菅生、青南台	1,500	1.08	一部に密集	・大部分が公共交通利用圏域から離れている	・青南台は概ね幅員6m以上の道路が確保されている ・菅生は幅員4m未満の道路が多い ・集積地域を結ぶ道路は幅員4m以上の道路が確保されている	一部比較的 傾斜が大きい	人口は比較的多く、大部分は公共交通利用圏域から離れており、また、一部の地域で比較的傾斜が大きい ⇒対応が必要な地域

空白地域 番号	空白地域の場所	人口(人) [概算値]	面積 (km ²)	住居立地状況	既存公共交通の利用環境	道路状況	地形状況	総括
21	美原区 阿弥ほか	600	0.64	西側に密集	・公共交通利用圏域から離れた地域について住居集積が高い	・主要な道路は幅員4m以上が確保されている	概ね平地	公共交通利用圏域から離れた地域について住居集積が高い ⇒対応が必要な地域
22	美原区 南余部ほか	1,100	0.15	東側に密集	・鉄道利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
23	東区 高松	500	0.12	部分的に密集	・大部分が鉄道利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・住居集積地域内は幅員4m未満の道路が多いが、主要な道路は幅員6m以上が確保されている	概ね平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
24	中区 堀上町	400	0.08	全域に密集	・バス利用圏域に近接している	・主要な道路は幅員4m以上が確保されている	概ね平地	既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
25	中区 毛穴町ほか	900	0.07	全域に密集	・バス利用圏域に近接している	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
26	西区 草部ほか	3,700	0.53	北部と南部に密集	・公共交通利用圏域に近接している地域と離れている地域が混在している	・概ね幅員6m以上の道路が確保されている	概ね平地	人口は多く、また、公共交通利用圏域から離れた地域についても住居集積が高い ⇒対応が必要な地域
27	西区 原田	400	0.28	北部に密集	・大部分が鉄道またはバス利用圏域に近接している	・住居集積地域内は幅員4m未満の道路が多いが、周辺は幅員6m以上が確保されている	概ね平地	大部分において既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
28	西区 菱木ほか	1,400	0.95	北東部と南部に密集	・公共交通利用圏域に近接している地域と離れている地域が混在している	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	人口は比較的多く、また、公共交通利用圏域から離れた地域についても住居集積が高い ⇒対応が必要な地域
29	西区 太平寺ほか	1,100	0.77	北部と南部に密集	・公共交通利用圏域から離れた地域について住居集積が高い	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	概ね平地	公共交通利用圏域から離れた地域について住居集積が高い ⇒対応が必要な地域
30	中区 深阪ほか	5,900	1.23	大部分に密集	・公共交通利用圏域に近接している地域と離れている地域が混在している	・概ね幅員6m以上の道路が確保されている	概ね平地	人口は多く、また、公共交通利用圏域から離れた地域についても住居集積が高い ⇒対応が必要な地域
31	中区 福田ほか	8,100	1.84	大部分に密集	・公共交通利用圏域に近接している地域と離れている地域が混在している	・概ね幅員4m以上の道路が確保されている	一部比較的傾斜が大きい	人口は多く、また、公共交通利用圏域から離れた地域について住居集積が高い。また、一部の地域で比較的傾斜が大きい。 ⇒対応が必要な地域
32	中区 上之ほか	700	0.53	一部に密集	・大部分がバス利用圏域に近接している	・主要な道路は幅員6m以上が確保されている	比較的傾斜が大きい	大部分において既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
33	南区 大庭寺ほか	1,000	0.72	西側と東側に点在	・大部分がバス利用圏域に近接している	・主要な道路は幅員4m以上が確保されている	概ね平地	大部分において既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
34	南区 赤坂台	100	0.07	大部分に密集	・バス利用圏域に近接している	・概ね幅員6m以上の道路が確保されている	概ね平地	既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域
35	南区 富蔵ほか	400	1.04	東側の一部に密集	・大部分がバス利用圏域に近接している	・幅員4m未満と4m以上の道路が混在している	傾斜が大きい	大部分において既存公共交通が比較的利用しやすいが、最寄バス停までの傾斜が大きい ⇒対応が必要な地域
36	南区 茶山台ほか	200	0.08	幹線道路沿線に密集	・鉄道またはバス利用圏域に近接しており、サービス水準が高い	・概ね幅員6m以上の道路が確保されている	概ね平地	公共交通サービス水準が高い公共交通利用圏域に近接している地域である ⇒対応が必要でない地域
37	南区 逆瀬川	300	0.21	南北の帯状に密集	・公共交通利用圏域から離れた地域について住居集積があるが、規模は小さい	・空白地域内は概ね幅員4m以上を確保しているが、ルート設定不可能な道路が占める	一部比較的傾斜が大きい	・公共交通利用圏域から離れた地域について住居集積が高いが、規模は小さい ⇒可能であれば対応する地域
38	南区 城山台	200	0.08	全域に密集	・バス利用圏域に近接している	・概ね幅員6m以上の道路が確保されている	比較的傾斜が大きい	既存公共交通が比較的利用しやすい ⇒可能であれば対応する地域

公共交通空白地域番号図

