

エキスポランド跡地複合施設計画

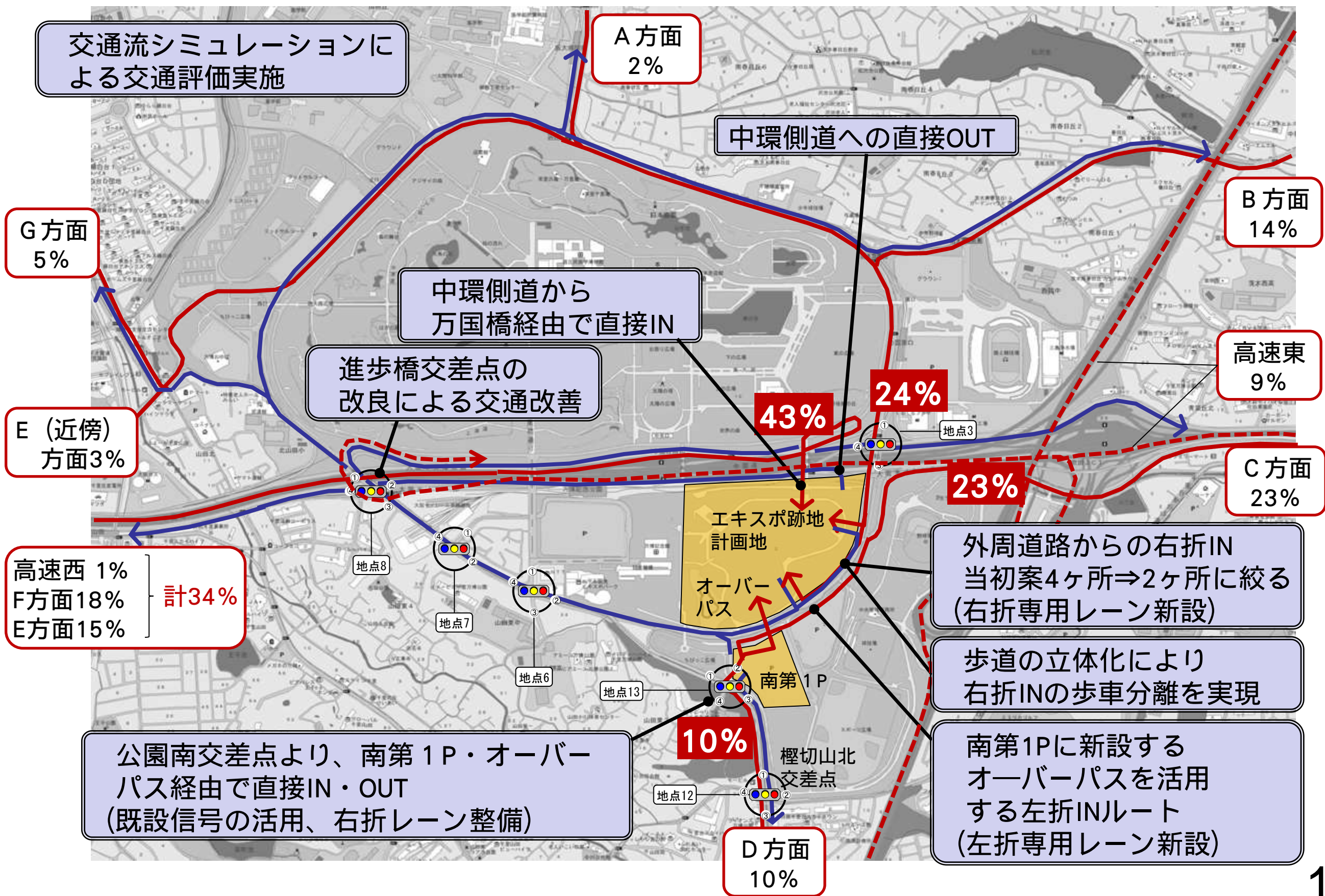
～ 交通部会 参考資料 ～

平成25年2月14日

三井不動産 株式会社

[道路改良案]

1. 道路改良案まとめ



1-1. 外周道路の右左折入出庫レーン新設

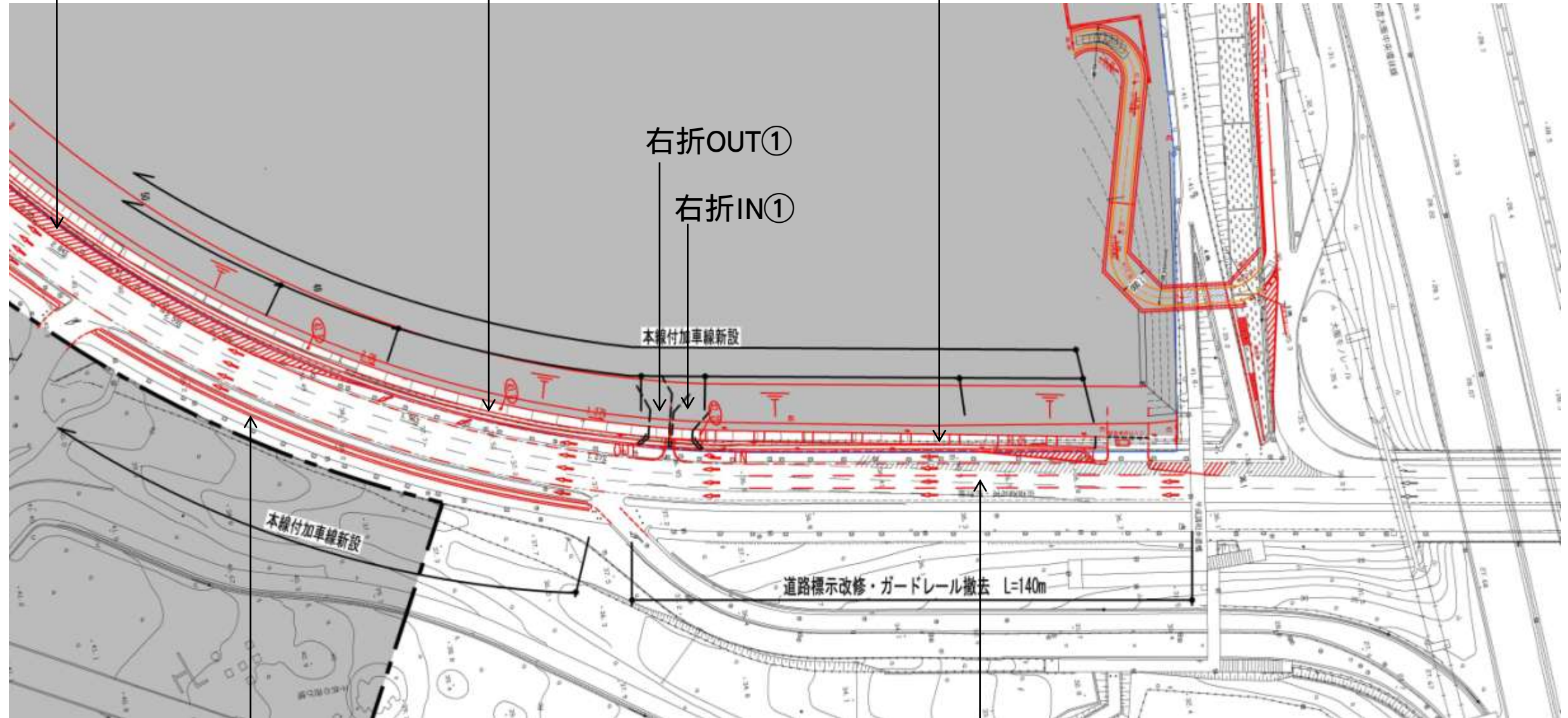
■現状 本線 2 車線⇒ 3 車線化により、現況交通の改善を図った上で、さらに右左折入出庫レーンを新設し、本線への影響を最小化します。



右折IN②まで
ゼブラ

右折出庫 (加速) レーン新設
65m+シフト長30m
(歩道の敷地内取込み)

右折入庫 (減速) レーン新設
65m+シフト長30m
(歩道の敷地内取込み)



スタジアムINにも効果のある
左折入庫レーン新設
(分離帯・自転車道の幅員調整)

本線
現況 2 車線⇒ 3 車線化
(ガードレール撤去)

1-1. 外周道路の右左折入出庫レーン新設

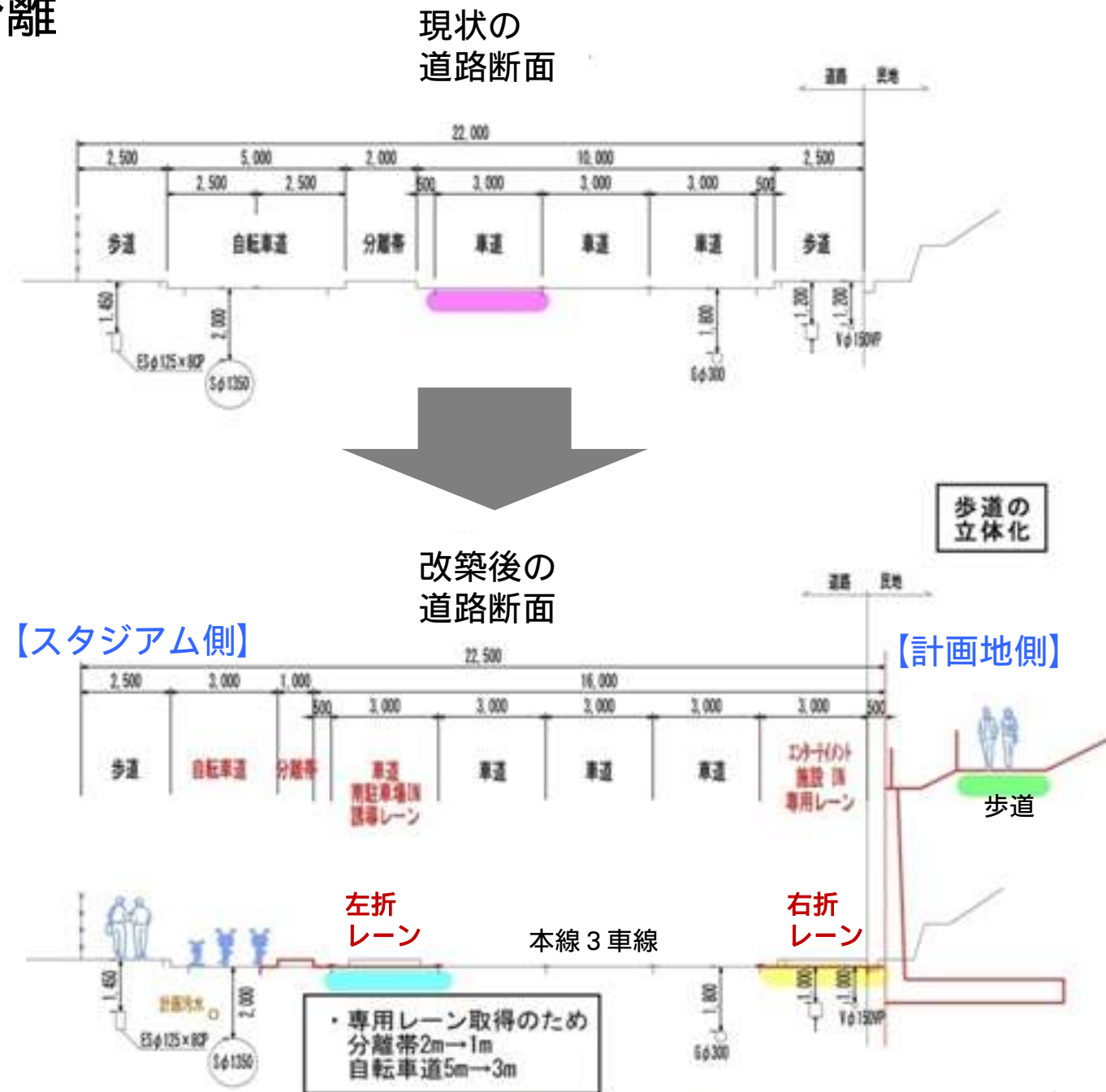
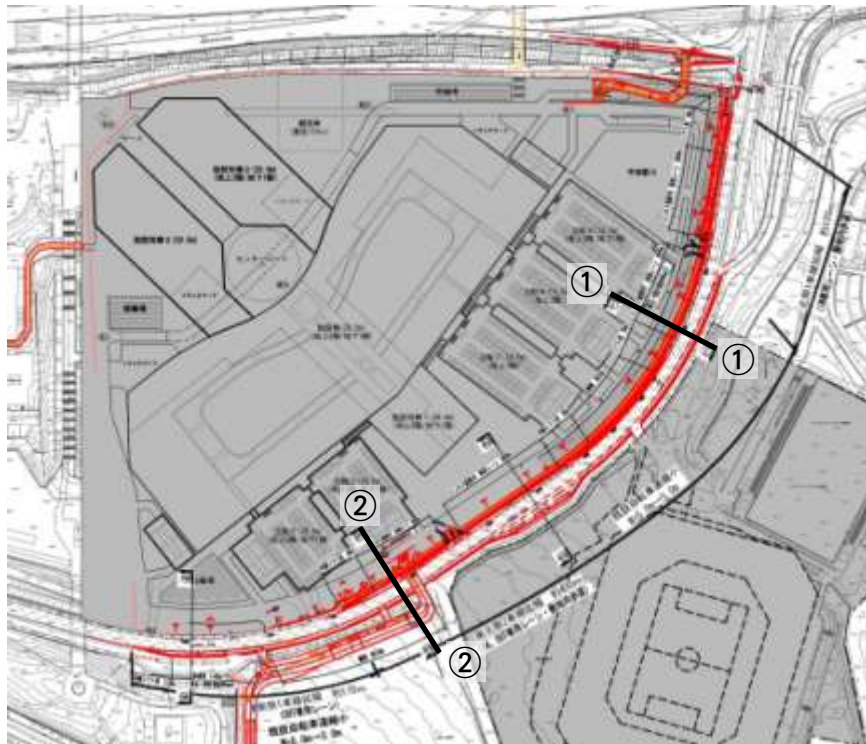
■現状 本線 2 車線⇒ 3 車線化 + 入出庫レーンを新設
により、本線への影響を最小化します。

□分離帯 (2m→1m) 及び 自転車道 (5m→3m)

詳細については、道路管理者と今後協議・調整します。

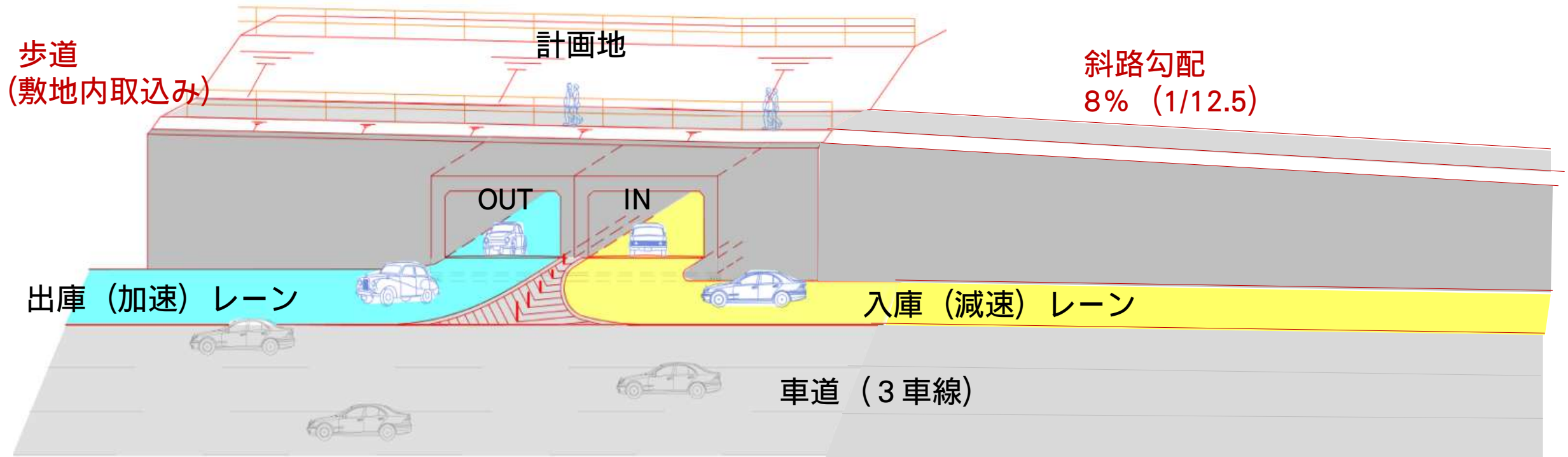
①-①断面図

□計画地側の歩道を敷地内取込み・歩車分離



1-1. 外周道路の右左折・入出庫レーン新設

■右折IN/OUT①②における歩車分離イメージ



■歩道と立体交差した駐車場出入口事例 (光明池イオン)



1-1. 外周道路の右左折・入出庫レーン新設

■混雑状況等に対応した可変誘導サインの設置により、右折・左折の最適誘導と車線変更の最小化を図ります。（例：閑散時には右折IN②を閉鎖する等）

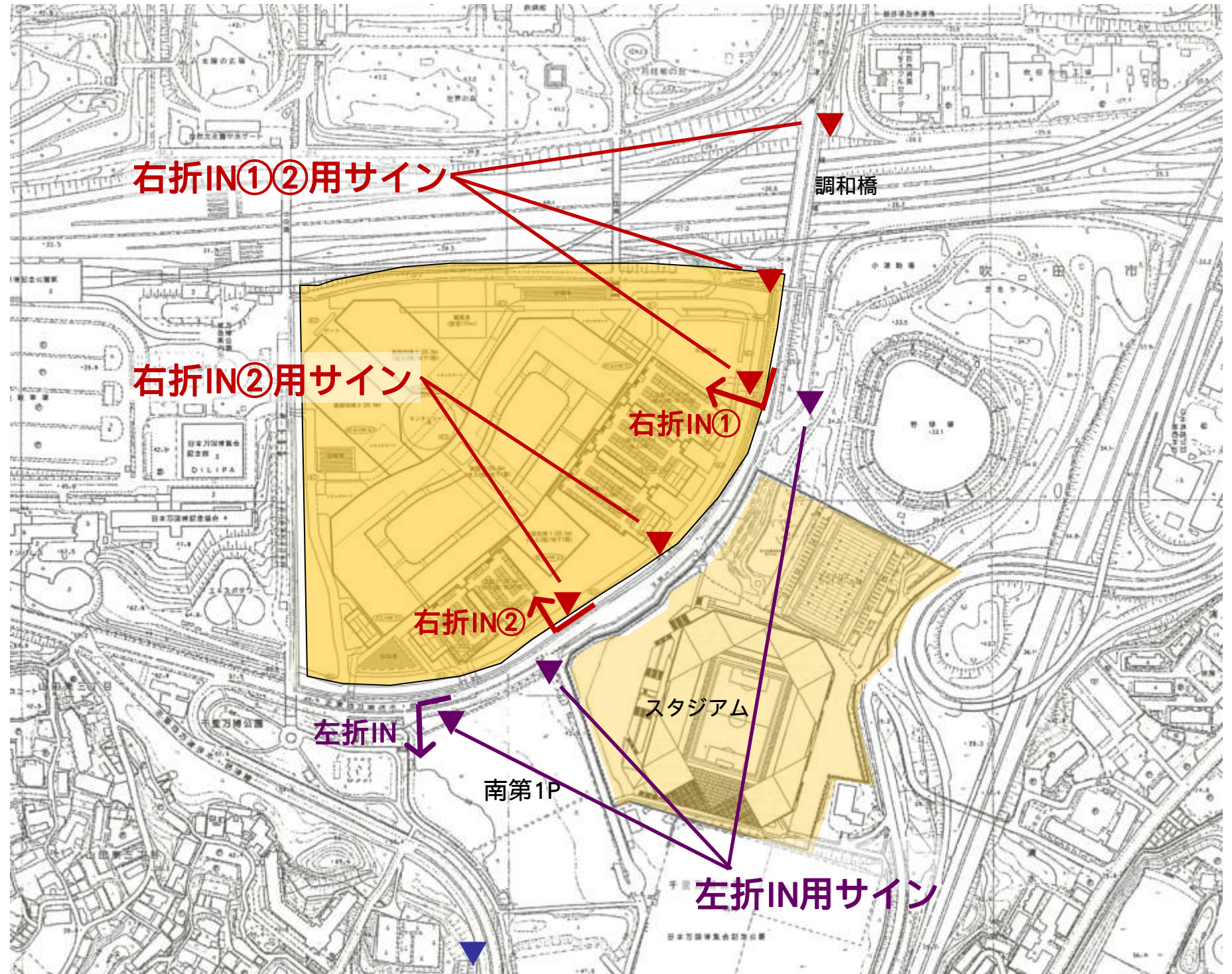
右折IN①②用
サインイメージ



左折IN用サイン

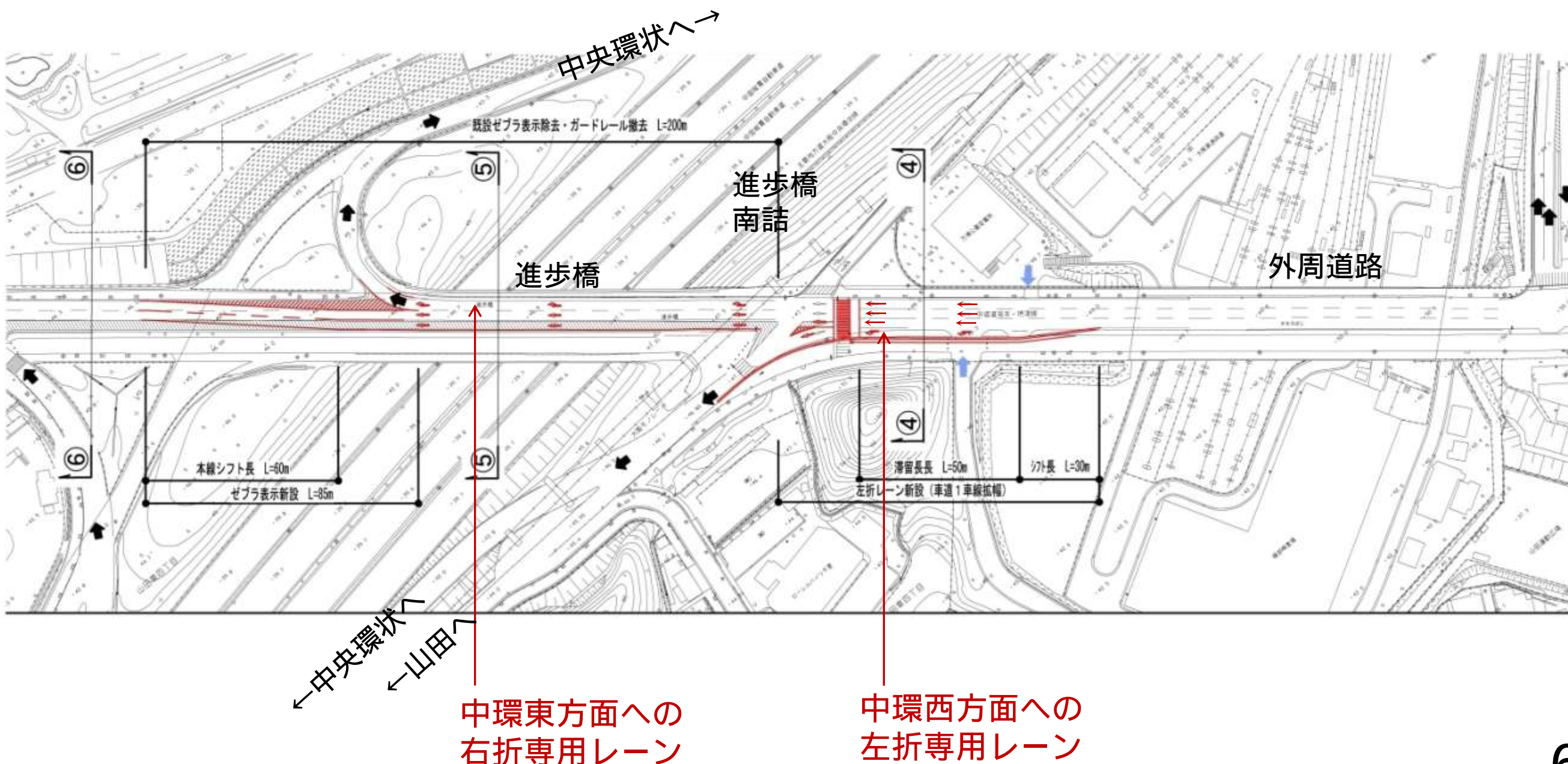


誘導サインの設置イメージ

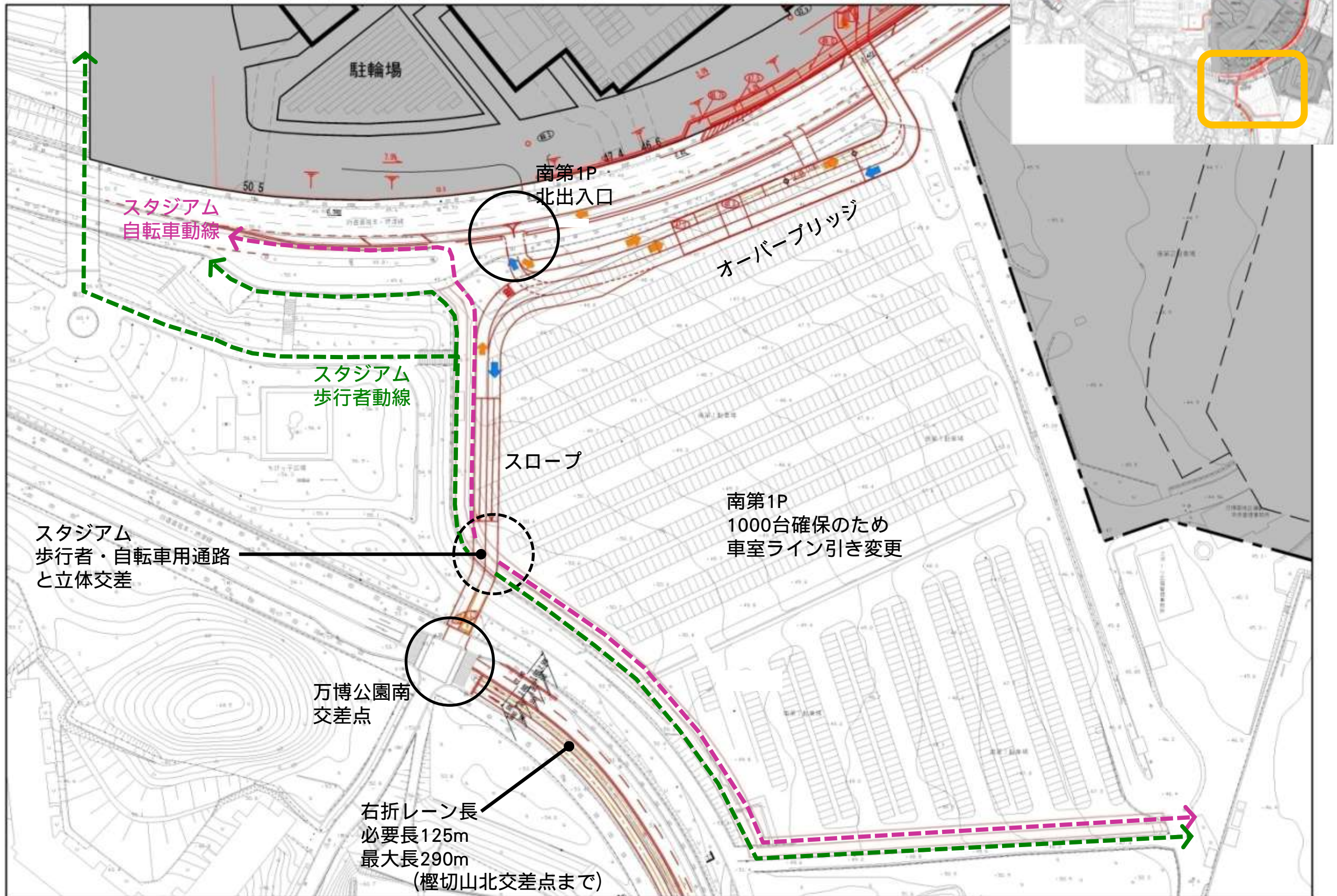


1-2. 進歩橋交差点の改良

- 進歩橋南詰：左折専用レーンの新設＋直3による現況渋滞の解消、自転車道の幅員調整
- 進歩橋北詰：右折専用レーンの新設＋直2による現況渋滞の解消



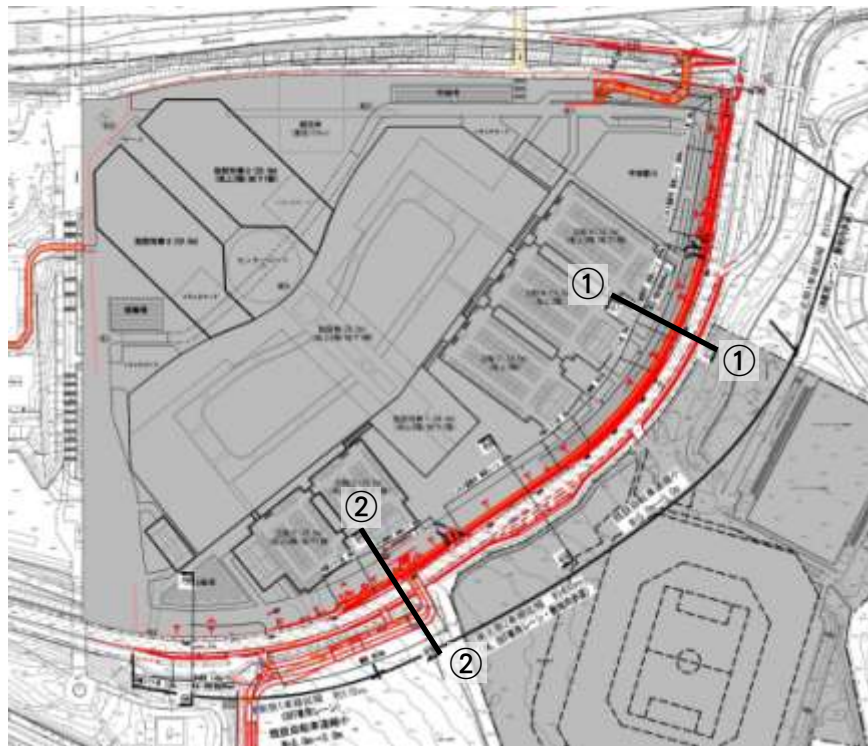
1-3. 南第1Pからのオーバースブリッジ



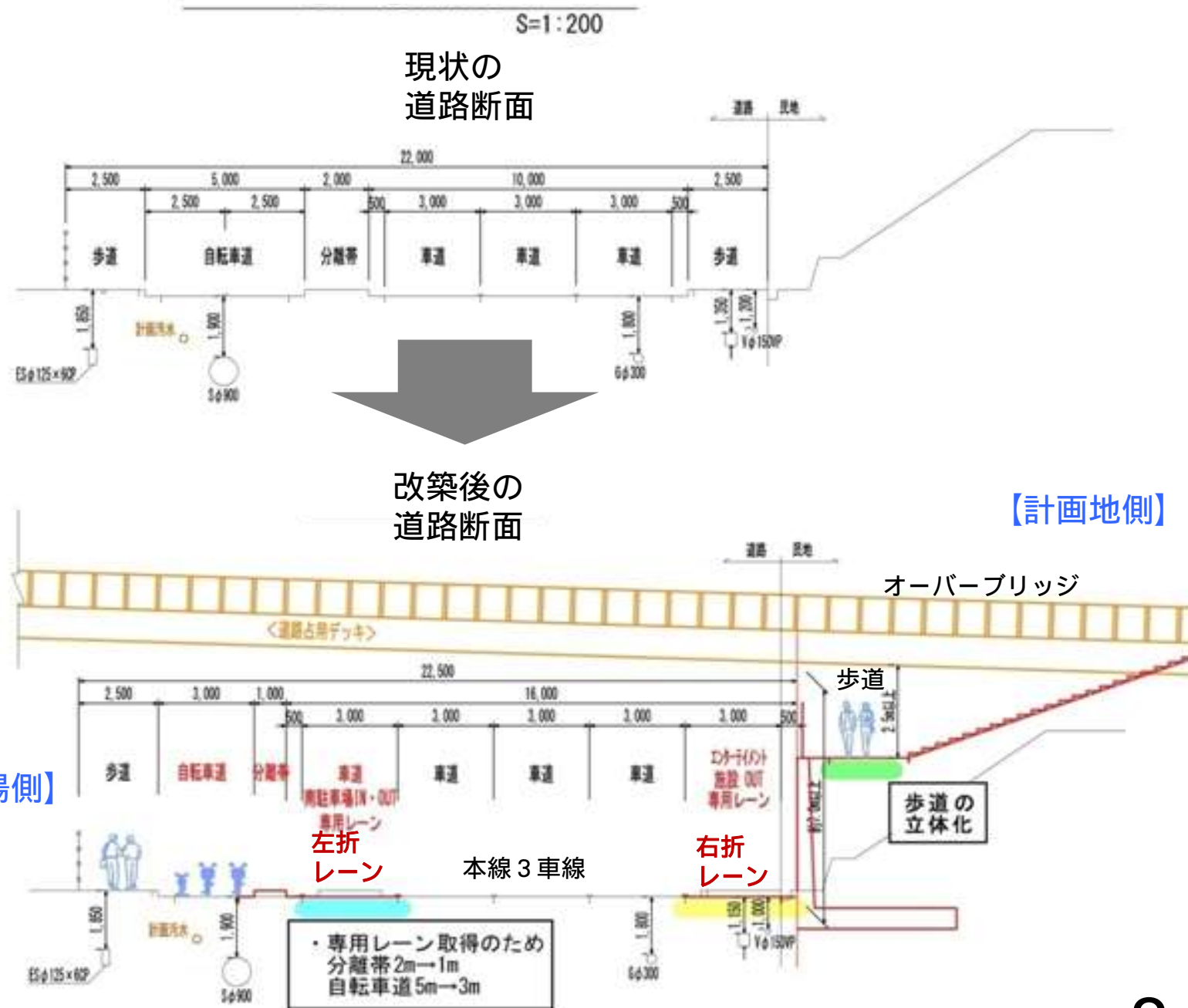
1-3. 南第1Pからのオーバースブリッジ

■外周道路から南第1Pへの左折+オーバースブリッジ

□分離帯 (2m→1m) 及び 自転車道 (5m→3m)
 について、道路管理者と今後協議・調整

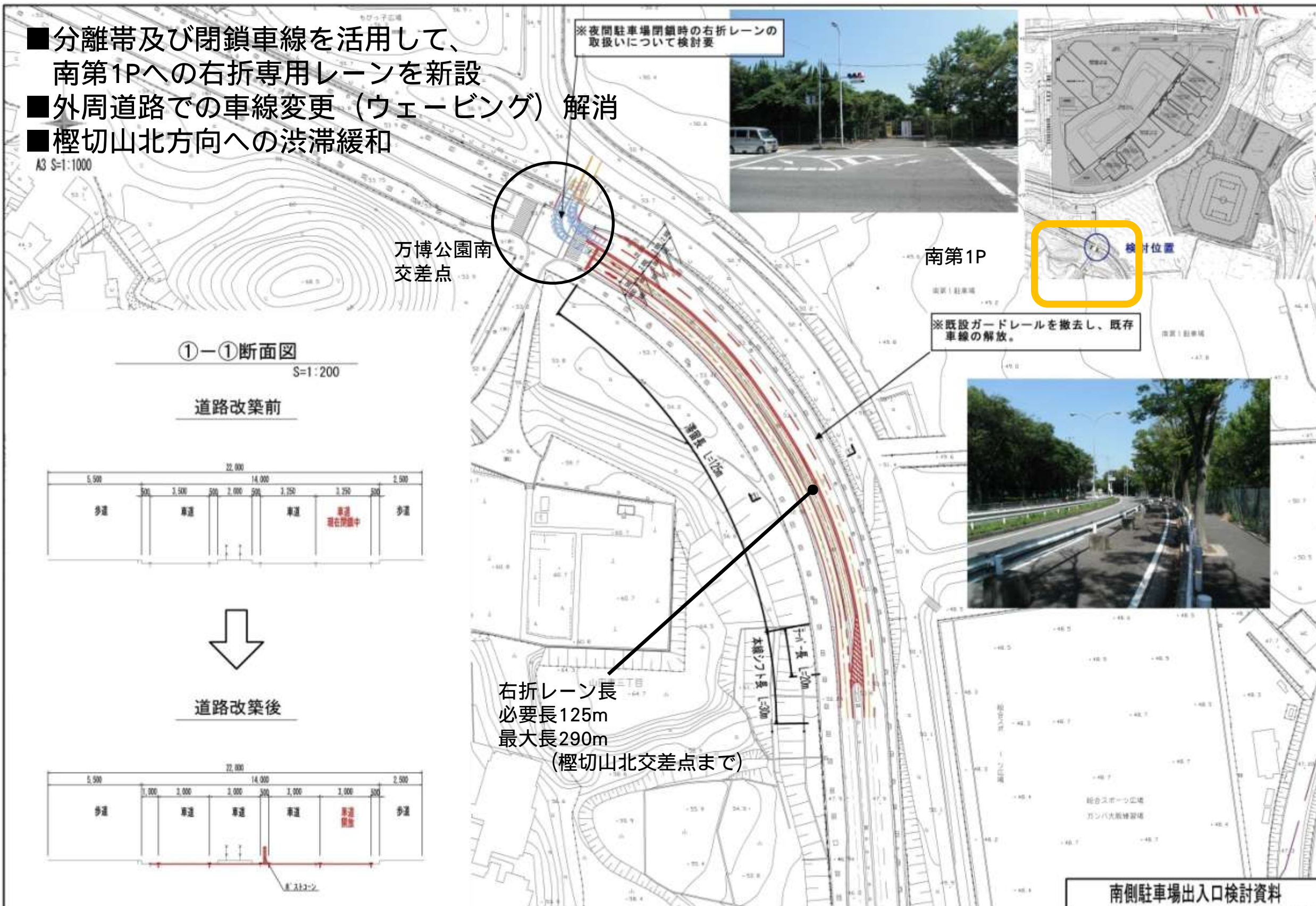


②-②断面図

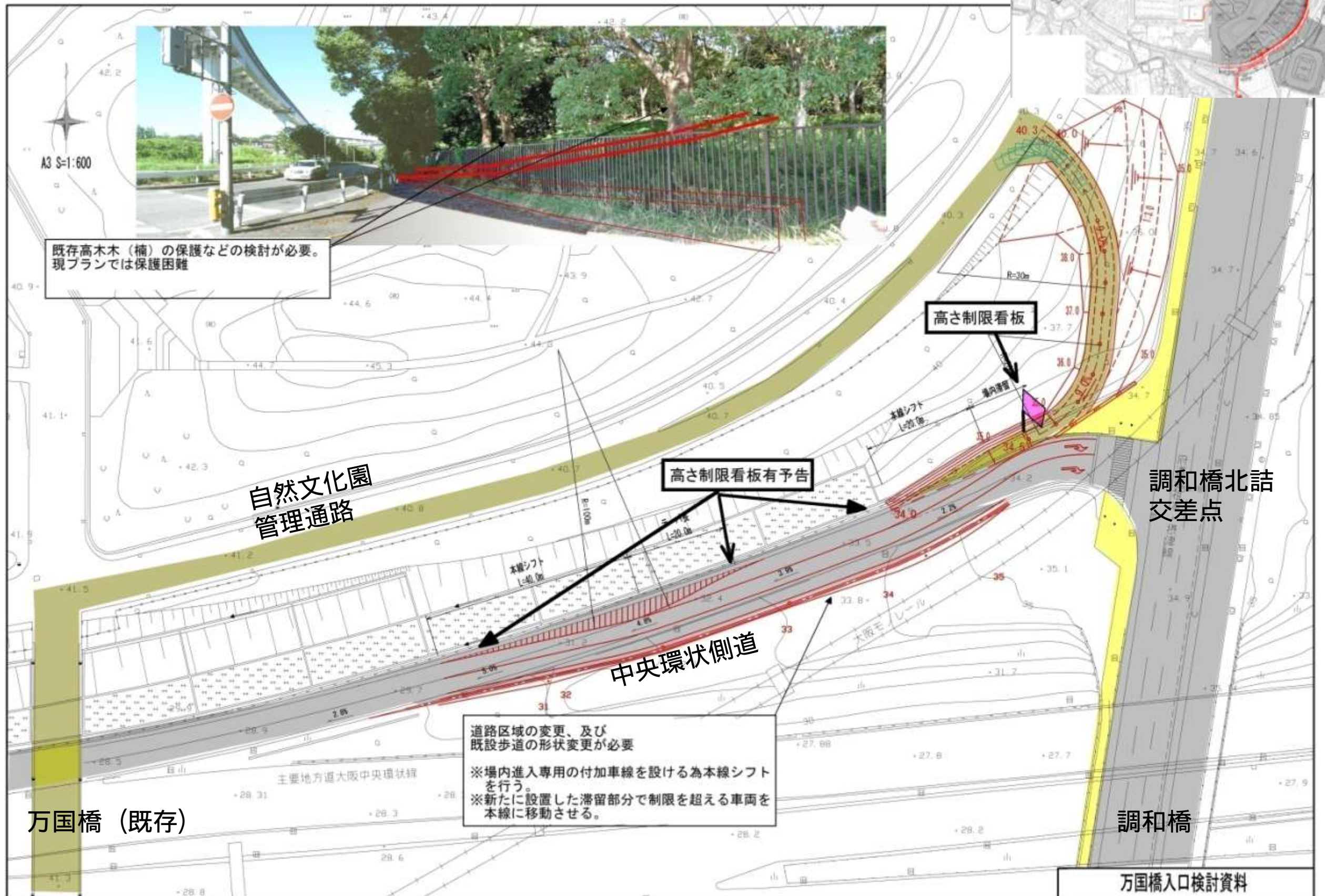


3-3. 南第1Pへの入出庫

- 分離帯及び閉鎖車線を活用して、南第1Pへの右折専用レーンを新設
- 外周道路での車線変更（ウェービング）解消
- 樫切山北方向への渋滞緩和



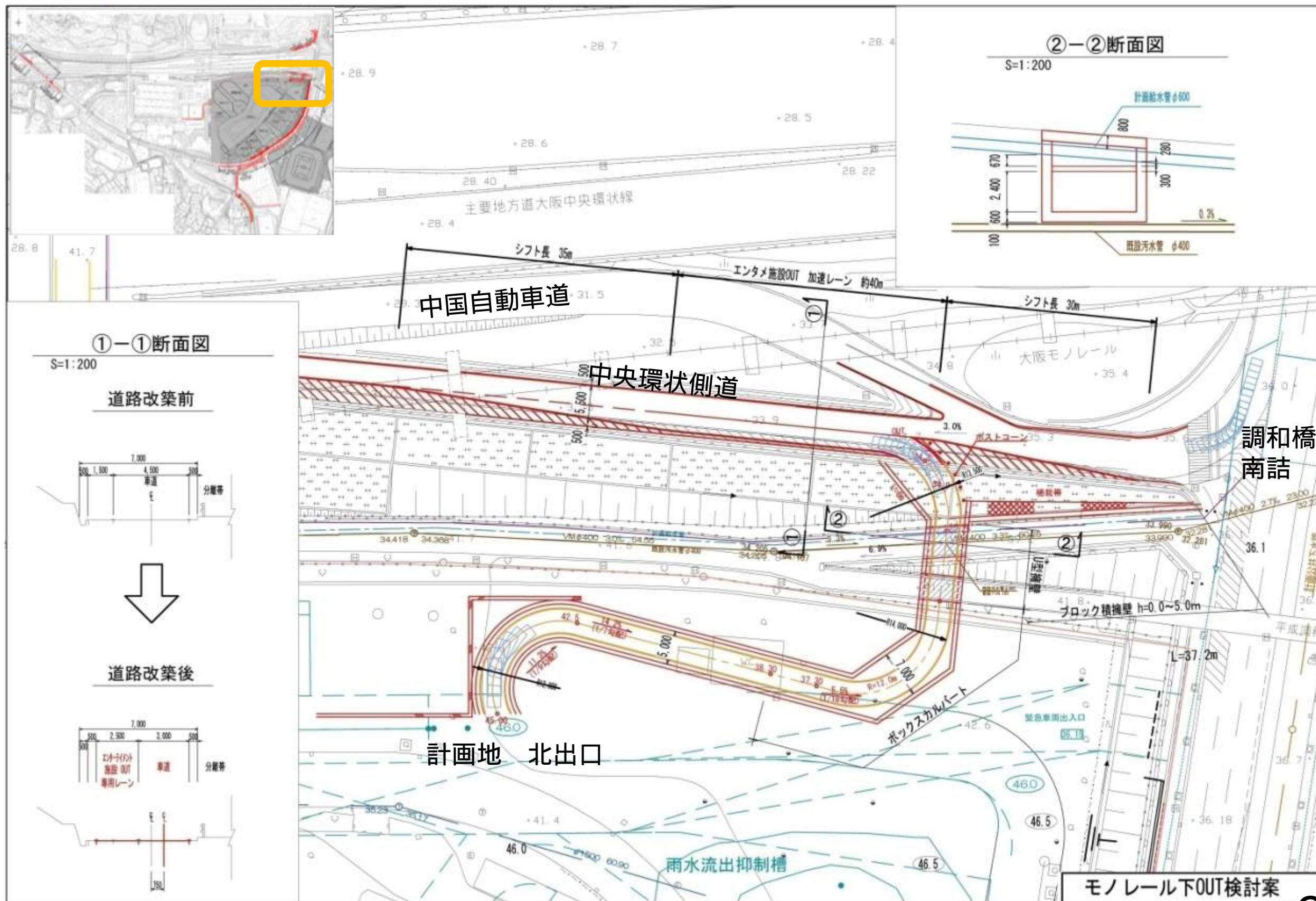
3-4. 中環側道からの直接IN



計画地 北入口

2012.09.11

3-5. 中環側道への直接OUT



調和橋
南詰

[複合影響の検証]

2-1. 複合影響の検証

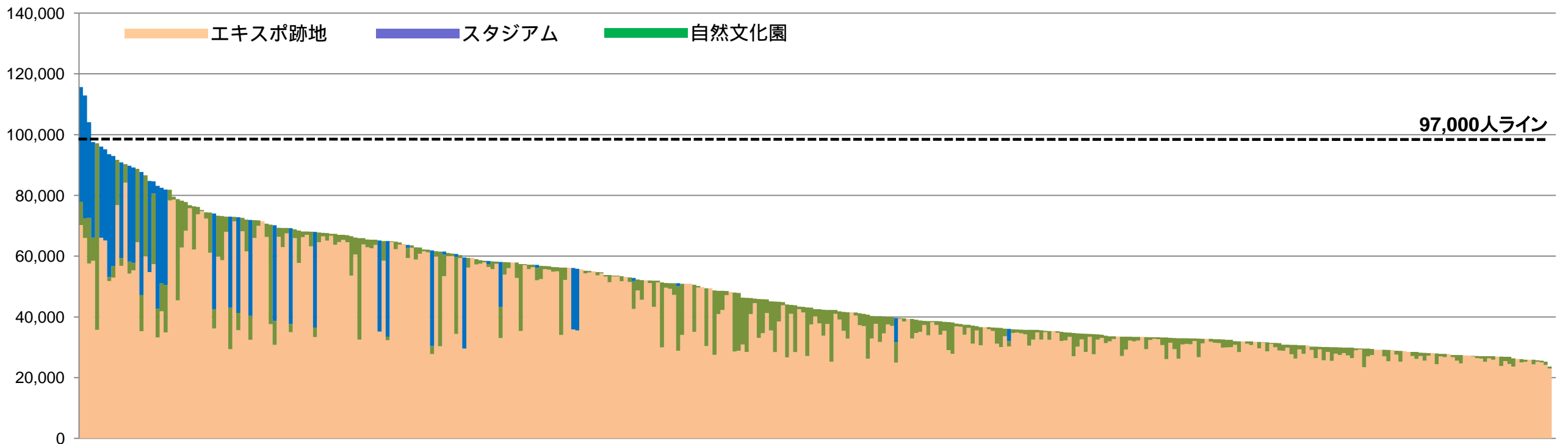
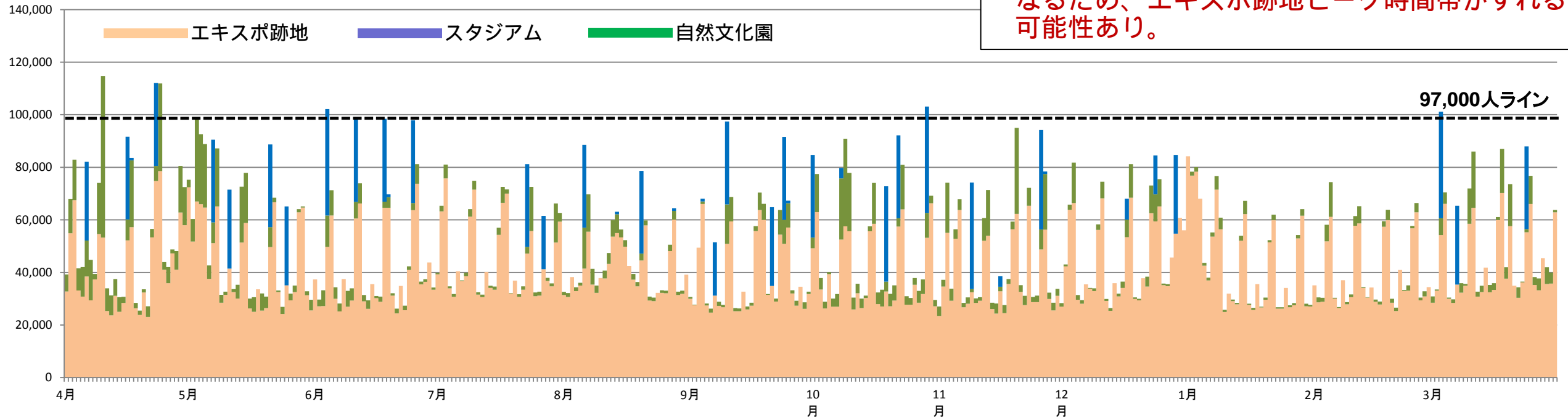
②エキスポ跡地＋スタジアム＋自然文化園の複合

- ・スタジアムH23年度試合日（観客数はアセス評価書案に補正）
- ・自然文化園 H23年度入園者数実績値（月次報告）

■複合影響（ピークオンピーク）の出現頻度

エキスポ跡地	57,000人
スタジアム	40,000人
合計	97,000人超の日数＝年6日

※スタジアムは、年数日を除いてナイトゲームとなるため、エキスポ跡地ピーク時間帯がずれる可能性あり。



2-2. 複合影響の検証

複合影響のピーク時間帯の設定根拠

地点3: 調和橋北詰

時間帯	土曜日							日曜日							IN 時間比率 (船橋)
	現況交差点 交通量	スタジアム開発交通量			エキスポ跡地開発交通量			現況交差点 交通量	エキスポ跡地開発交通量						
		IN	OUT	小計	IN	OUT	小計		IN	OUT	小計				
12:00 ~ 13:00	1,686	518	0	518	582	0	582	1,573	647	0	647	10.0%			
13:00 ~ 14:00	1,637	518	0	518	634	0	634	1,730	705	0	705	10.9%			
14:00 ~ 15:00	1,781	0	0	0	640	0	640	1,795	711	0	711	11.0%			
15:00 ~ 16:00	1,801	0	0	0	605	0	605	1,895	672	0	672	10.4%			
16:00 ~ 17:00	1,873	0	160	160	500	0	500	1,901	556	0	556	8.6%			
17:00 ~ 18:00	2,116	0	160	160	425	0	425	1,923	472	0	472	7.3%			
合計	10,894	1,036	320	1,356	3,386	0	3,386	10,817	3,763	0	3,763				

スタジアム : IN=(南P1000台×70%)+(中央P500台×67%)=1,035台/2h=518台/h、OUT=(中央P500台×9%)+(東P500台×55%)=320台/h=160台/h
 エキスポ跡地: IN 41%、OUT 0%



地点6: 記念協会前

時間帯	土曜日							日曜日							OUT 時間比率 (船橋)
	現況交差点 交通量	スタジアム開発交通量			エキスポ跡地開発交通量			現況交差点 交通量	エキスポ跡地開発交通量						
		IN	OUT	小計	IN	OUT	小計		IN	OUT	小計				
12:00 ~ 13:00	1,245	273	0	273	0	504	504	1,390	0	560	560	5.3%			
13:00 ~ 14:00	1,211	273	0	273	0	732	732	1,472	0	813	813	7.7%			
14:00 ~ 15:00	1,189	0	0	0	0	903	903	1,385	0	1,004	1,004	9.5%			
15:00 ~ 16:00	1,256	0	0	0	0	1,047	1,047	1,281	0	1,162	1,162	11.0%			
16:00 ~ 17:00	1,288	0	503	503	0	1,236	1,236	1,187	0	1,374	1,374	13.0%			
17:00 ~ 18:00	1,313	0	503	503	0	1,084	1,084	1,160	0	1,205	1,205	11.4%			
合計	7,502	546	1,006	1,552	0	5,506	5,506	7,875	0	6,118	6,118				

スタジアム : IN=(南P1000台×3%)+(中央P500台×3%)+(東P500台×100%)=545台/2h=273台/h、OUT=(南P1000台×92%)+(中央P500台×1%)+(東P500台×18%)=1005台/h=503台/h
 エキスポ跡地: IN 0%、OUT 67%



地点8: 進歩橋南詰

時間帯	土曜日							日曜日						
	現況交差点 交通量	スタジアム開発交通量			エキスポ跡地開発交通量			現況交差点 交通量	エキスポ跡地開発交通量					
		IN	OUT	小計	IN	OUT	小計		IN	OUT	小計			
12:00 ~ 13:00	1,810	98	0	98	0	504	504	1,896	0	560	560			
13:00 ~ 14:00	1,782	98	0	98	0	732	732	1,739	0	813	813			
14:00 ~ 15:00	1,750	0	0	0	0	903	903	1,704	0	1,004	1,004			
15:00 ~ 16:00	1,841	0	0	0	0	1,047	1,047	1,737	0	1,162	1,162			
16:00 ~ 17:00	1,777	0	743	743	0	1,236	1,236	1,969	0	1,374	1,374			
17:00 ~ 18:00	1,864	0	743	743	0	1,084	1,084	1,809	0	1,205	1,205			
合計	10,824	196	1,486	1,682	0	5,506	5,506	10,654	0	6,118	6,118			

スタジアム : IN=(南P1000台×3%)+(東P500台×33%)=195台/2h=98台/h、OUT=(南P1000台×91%)+(中央P500台×100%)+(東P500台×15%)=1485台/h=743台/h
 エキスポ跡地: IN 0%、OUT 67%



地点12: 櫻切山北

時間帯	土曜日							日曜日						
	現況交差点 交通量	スタジアム開発交通量			エキスポ跡地開発交通量			現況交差点 交通量	エキスポ跡地開発交通量					
		IN	OUT	小計	IN	OUT	小計		IN	OUT	小計			
12:00 ~ 13:00	2,298	20	0	20	128	68	195	2,074	142	75	217			
13:00 ~ 14:00	2,394	20	0	20	139	98	238	2,167	155	109	264			
14:00 ~ 15:00	2,152	0	0	0	140	121	262	2,237	156	135	291			
15:00 ~ 16:00	2,227	0	0	0	133	141	273	2,368	148	156	304			
16:00 ~ 17:00	2,415	0	80	80	110	166	276	2,283	122	185	307			
17:00 ~ 18:00	2,550	0	80	80	93	146	239	2,390	104	162	265			
合計	14,036	40	160	200	743	740	1,483	13,519	826	822	1,648			

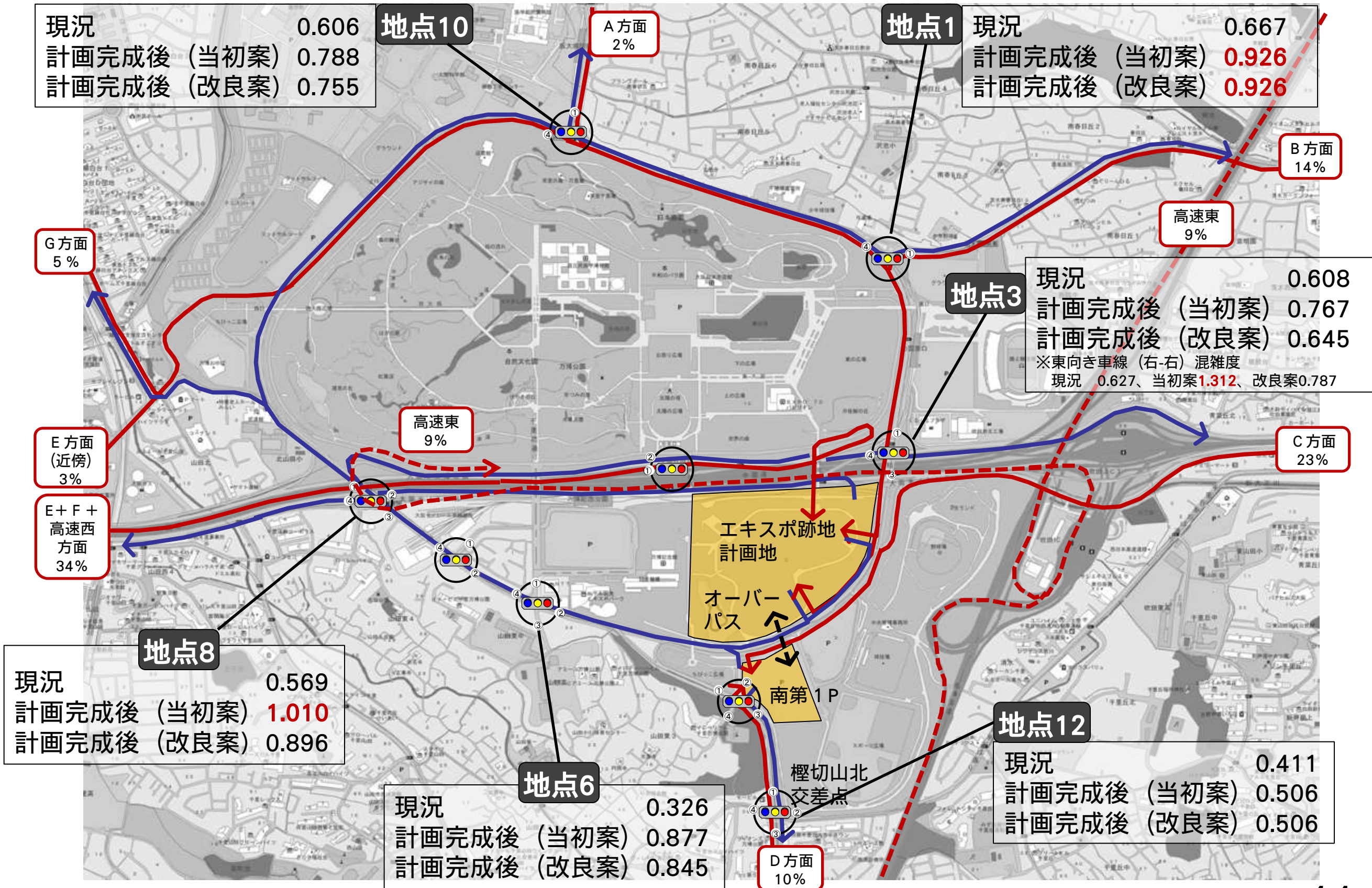
スタジアム : IN=(南P1000台×2%)+(中央P500台×2%)+(東P500台×2%)=40台/2h=20台/h、OUT=(南P1000台×8%)+(中央P500台×8%)+(東P500台×8%)=160台/h=80台/h
 エキスポ跡地: IN 9%、OUT 9%

※現況交差点交通量: 土曜日はスタジアムが調査した7/28データ、日曜日は三井不動産が調査した9/23データ。大型車×2+普通車×1+バイク×0.5とした交通量
 ※エキスポ跡地 : 土曜日=日曜日×90%が実態ベース。但し、動的シミュレーションでは日曜日と同等の数値としている。



2-3.周辺交差点需要率の予測評価：7/28 (土) 現況交通+エキスポ跡地+スタジアム複合

※土曜日17時台の現況交通量+開発交通量。 ※万国橋=555台<720台なので、調和橋への経路変更はなし。
 ※地点10みのり橋南交差点は、現在工事中の車線拡幅を考慮して計算。



2-4. 複合影響の検証

ソフト的な対応により、特異日における渋滞軽減を図ります。

■公共交通機関のさらなる利用促進

- ・特典サービス等のインセンティブ
- ・ホームページ等を通じた呼びかけ
- ・モノレール、バスの増便

■デイゲーム試合後・ナイトゲーム試合前における出庫規制

- ・館内放送の実施
- ・施設内滞留策の展開（イベント等）

■渋滞状況に応じた臨機応変な迂回誘導

- ・可変型サインの設置
- ・駐車場出入口付近における誘導員の配置
- ・公園内の他駐車場との運営連携（中央、東、西駐車場など）

[歩行者・自転車の動線計画]

3. 歩行者・自転車の動線計画

■ 商圈設定

商圈内人口及び経路別比率

1) 商圈の設定

歩行者：1km圏 自転車：2km圏

2) 商圈の経路別比率

町丁別人口分布より経路別比率を推計。
 商圈内を主な来店帰宅経路と見なされる
 3経路に分割し、それぞれの人口を積上げ。

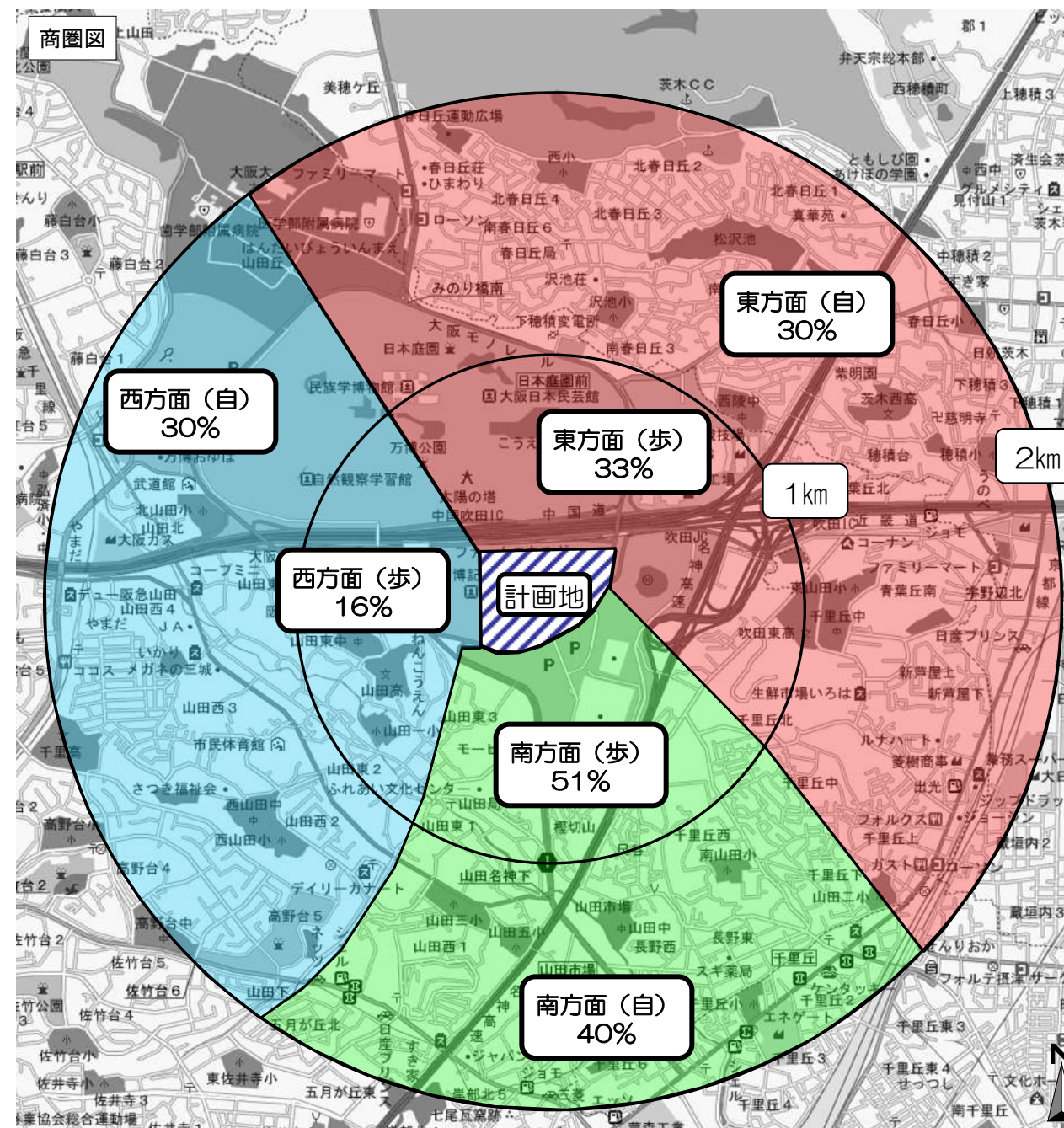
◇ 商圈内人口及び経路別比率

歩行者（1km圏）

方面	東	南	西	合計
人口 (単位:人)	10,763	16,570	5,290	32,623
比率	33.0%	50.8%	16.2%	100%
	約33%	約51%	約16%	100%

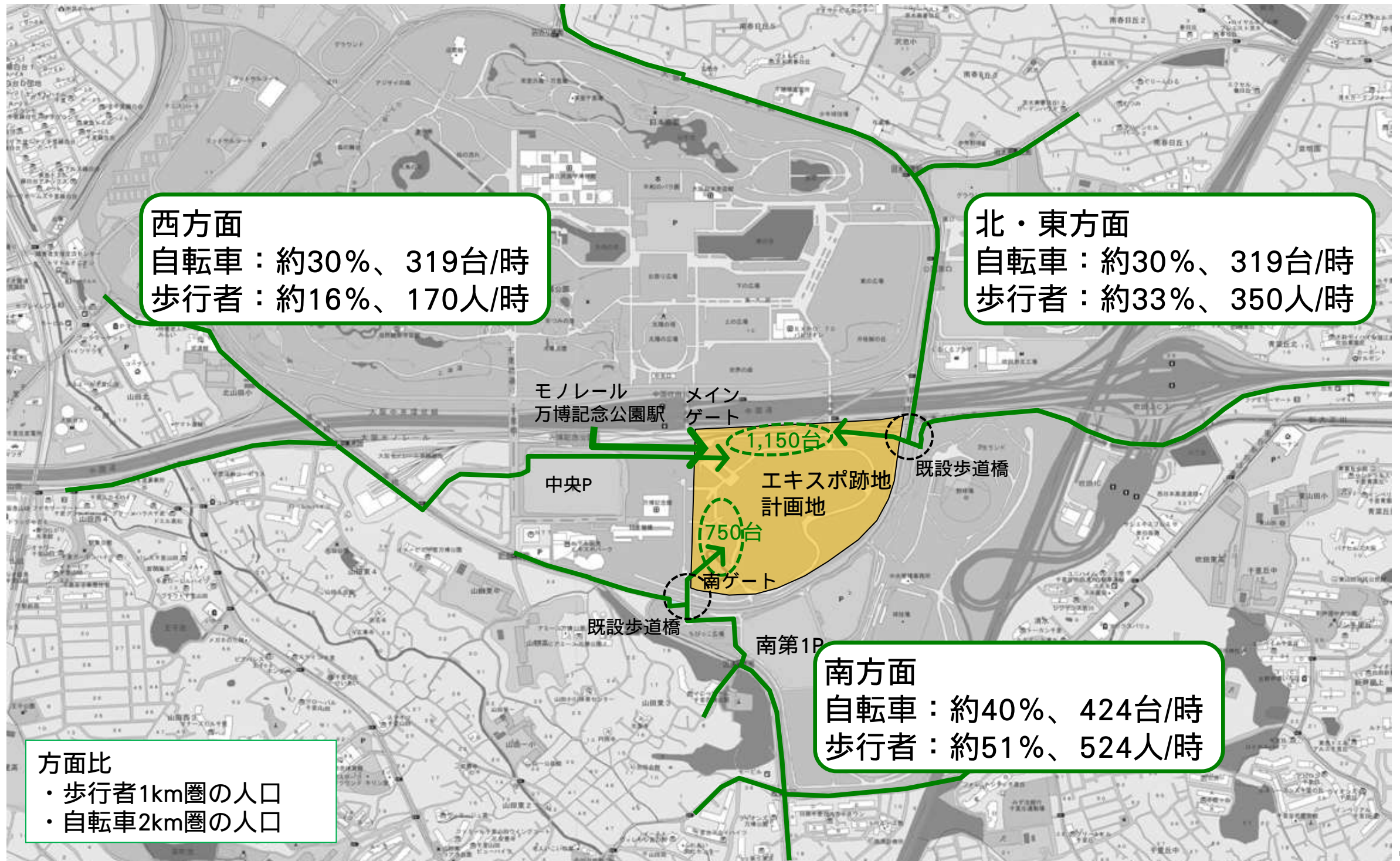
自転車（2km圏）

方面	東	南	西	合計
人口 (単位:人)	42,717	57,177	38,181	138,075
比率	30.9%	41.4%	27.7%	100%
	約30%	約40%	約30%	100%



3. 歩行者・自転車の動線計画

- 分担率：歩行者11%、自転車11%
- 西及び駅方面＝メインゲートからアクセス、
北・東・南方面＝既設歩道橋から計画地へのアクセスにより、歩車分離を図る
- 駐輪台数：1,062台/時×駐輪時間設定1.75h＝必要駐輪台数1,858台 < 駐輪台数1,900台



3. 歩行者・自転車の動線計画

■現状の自転車道の幅員状況 (W=3.3m~5.0m)

万博外周自転車道現況調査資料

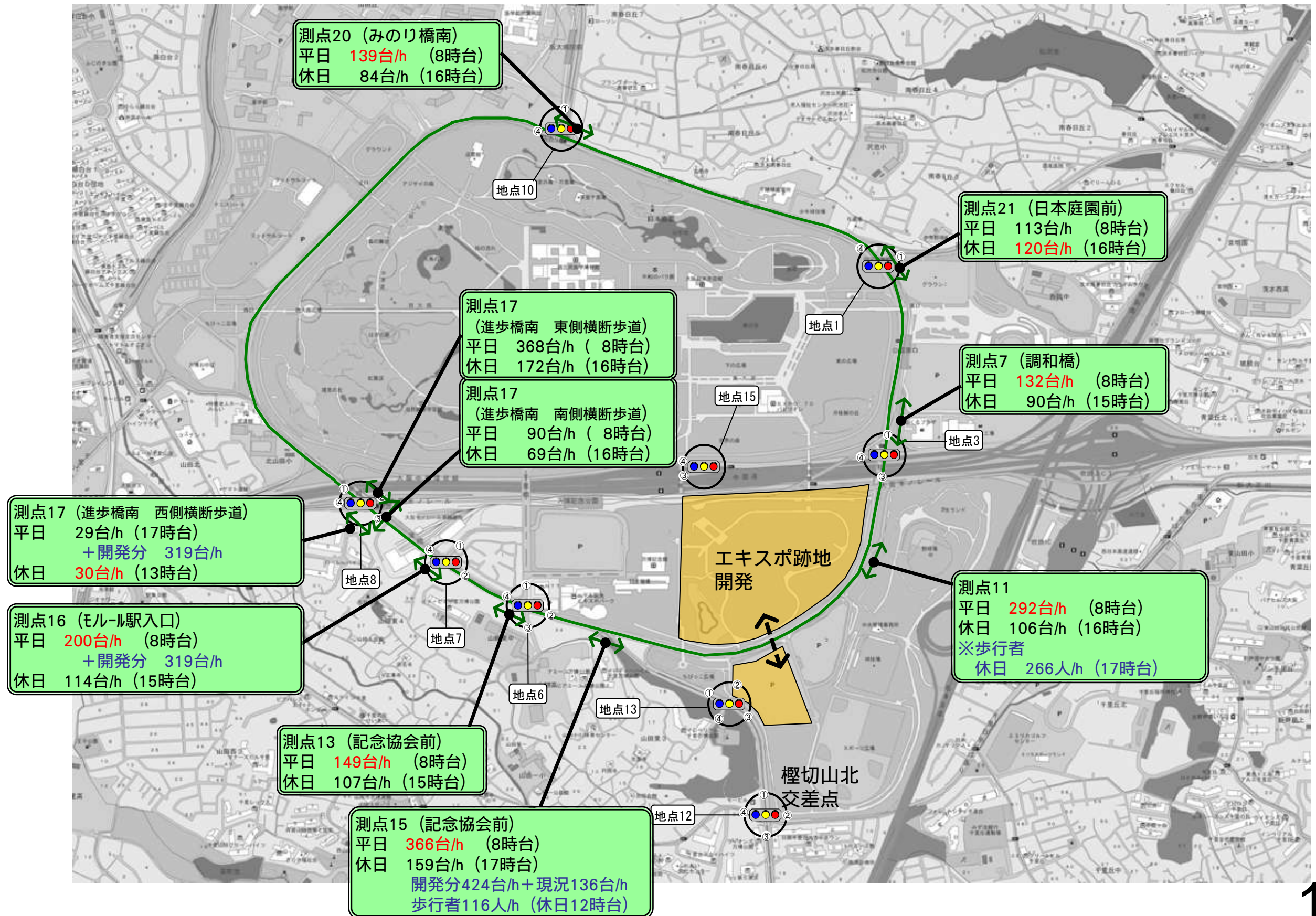


アドプト契約による道路植栽団体管理



3. 歩行者・自転車の動線計画

①自転車道の断面交通量 平日：2012年9月25日（火）、休日：2012年9月23日（日）の調査データ



3. 歩行者・自転車の動線計画

②自転車道の必要幅員、交通容量

1) 道路構造令

(自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)

第39条

自転車専用道路の幅員は3メートル以上とし、自転車歩行者専用道路の幅員は4メートル以上とする。

ただし、自転車専用道路にあつては地形の状況その他特別の理由によりやむを得ない場合においては、2.5メートルまで縮小することができる。

2 自転車専用道路又は自転車歩行者専用道路においては、**その各側に当該道路の部分として、幅員0.5メートル以上の側方余裕を確保するための部分を設けるものとする。**

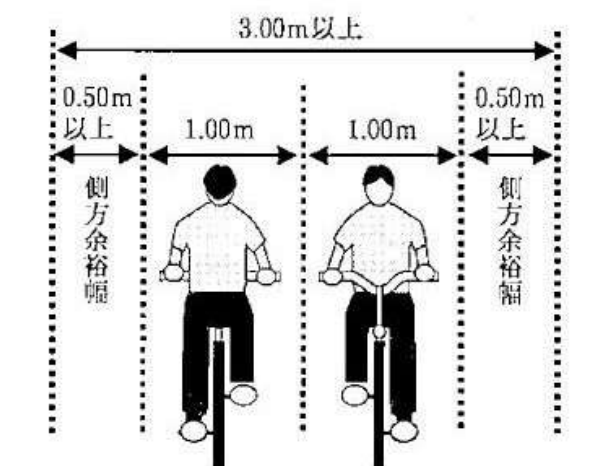


図7-1 自転車専用道路の幅員

2) 自転車道等の設計基準 (昭和49年3月5日通達)

自転車道等の**実用交通容量 (2方向)** は、

A種 (日常生活交通) 2車線 1,600台/時
 B種 (レクリエーション交通) 2車線 1,300台/時 であり、

また歩行者交通が自転車交通に及ぼす影響からくる補正率として右表の数値が挙げられている。

表 3-2

歩行者交通量	補正率
0 ~ 50 人/時	1.0
50 ~ 200 人/時	0.9
200 ~ 400 人/時	0.8
400 人/時 以上	0.7

3) 外周道路の場合

現状の幅員は5メートルであるが、3メートルとした場合の自転車交通容量を計算する。

歩行者交通量ピーク値266人/時が全て自転車道を歩行するものと仮定して、

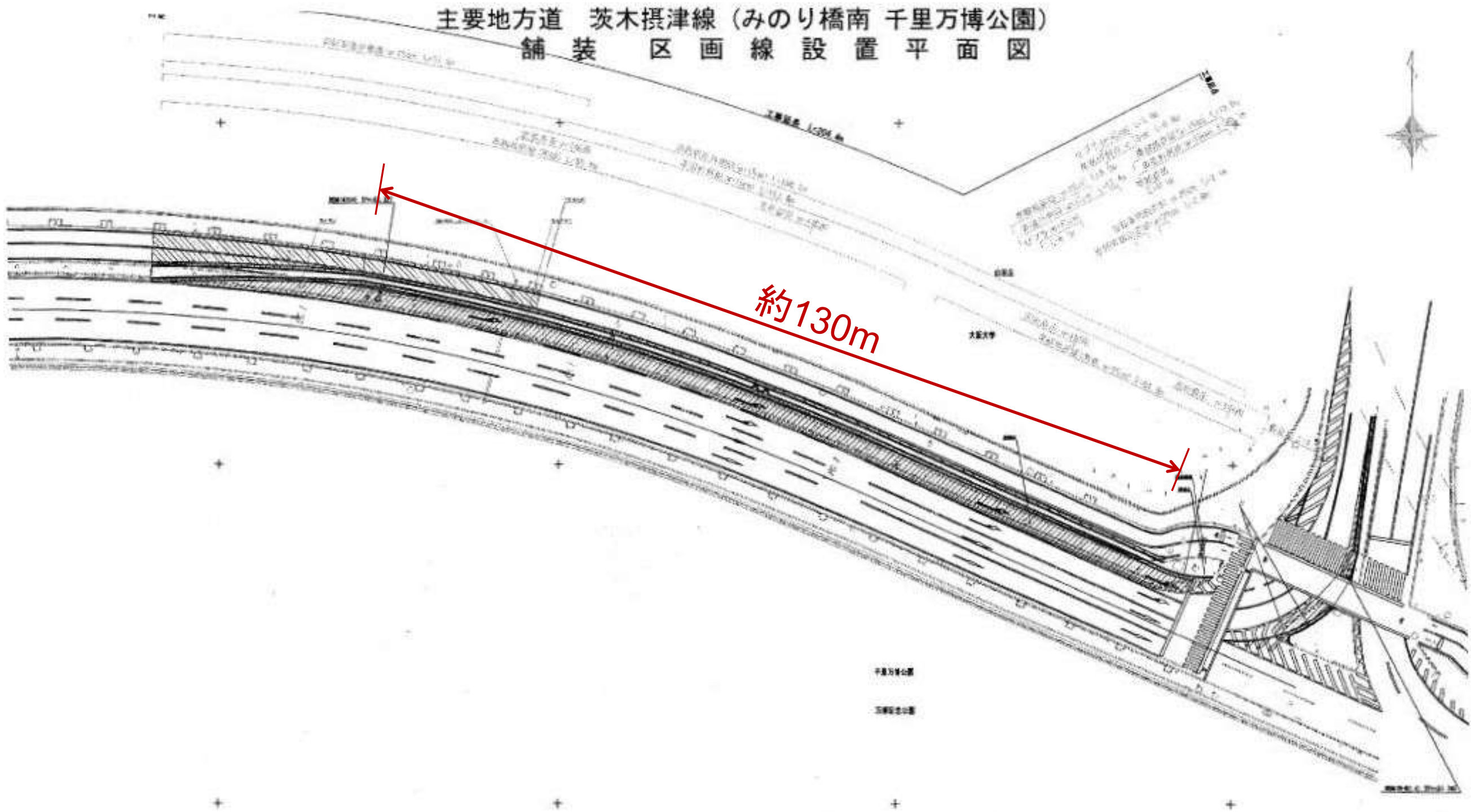
幅員3メートルの自転車交通容量 $1,300\text{台/時} \times \text{歩行者補正率}0.9 = 1,170\text{台/時}$

外周道路におけるピーク時の自転車交通量は、

現況136台 + 開発分424台 = 560台/時なので、**3メートルまで縮小しても十分な幅員**と言える。

3. 自転車道の幅員検討

③みのり橋南交差点の改良工事



[駐車場マネジメント]

4. 駐車場マネジメント（公共交通の利用促進方策）

■スタジアム利用者の駐車場利用防止策の検討

◇取組み事例（ららぽーと甲子園：野球開催に伴う特別料金のご案内）

- ・ 野球観戦目的の駐車を禁止すべく、特別料金を設定。
- ・ 野球開始時間から一定時間を超え出庫精算された駐車は、特別料金の対象となる。
（買上金額にかかわらず基本料金の他に、一律6,000円の特別料金を加算）

野球開催日の駐車にご注意ください

※万が一野球観戦目的で駐車場を3時間以上ご利用された場合、お買上げの有無にかかわらず、通常の駐車料金に加え、特別駐車料金6,000円が加算される場合がございます

特別駐車料金がかからないケース

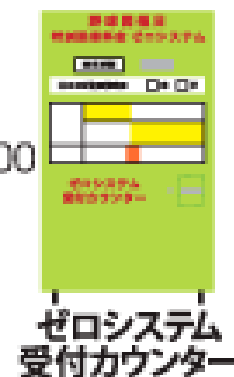
野球開催日でも、お買物目的で駐車場をご利用のお客様は以下の場合、3時間を超えても特別駐車料金はかかりません。

- ① 入庫時間が試合終了後
- ② 試合開始時間から2時間以内に出庫精算された場合
- ③ キッズニア入場の駐車サービスを受けた場合
- ④ 【特別駐車料金6,000円ゼロシステム】をご利用のお客様

【特別駐車料金6,000円ゼロシステム】とは…

試合開始の1時間後から2時間30分後(90分間)までに、館内の「特別駐車料金6,000円ゼロシステム受付カウンター」で駐車券の磁気処理を行うと、特別駐車料金6,000円が加算されないシステムです。

(例) 18:00から試合が開催された場合

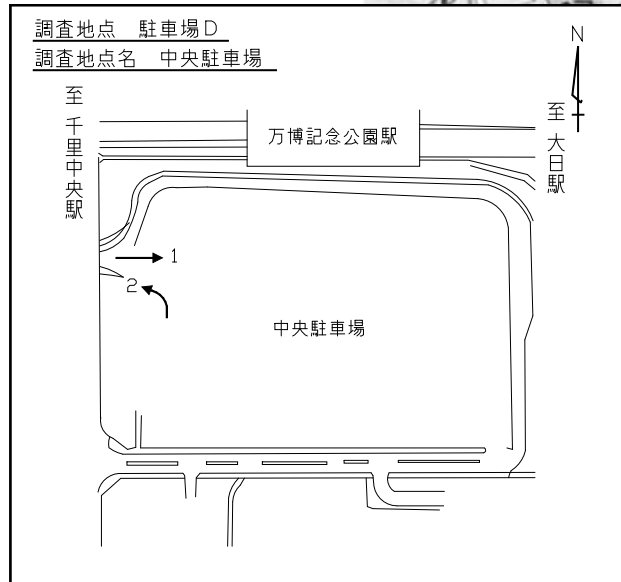


※野球開催日によって、試合開始時間は異なります。※お買上げ金額による割引サービスは従来通り店舗にてお受けください。

4. 駐車場マネジメント (既存駐車場の入庫待ち台数)

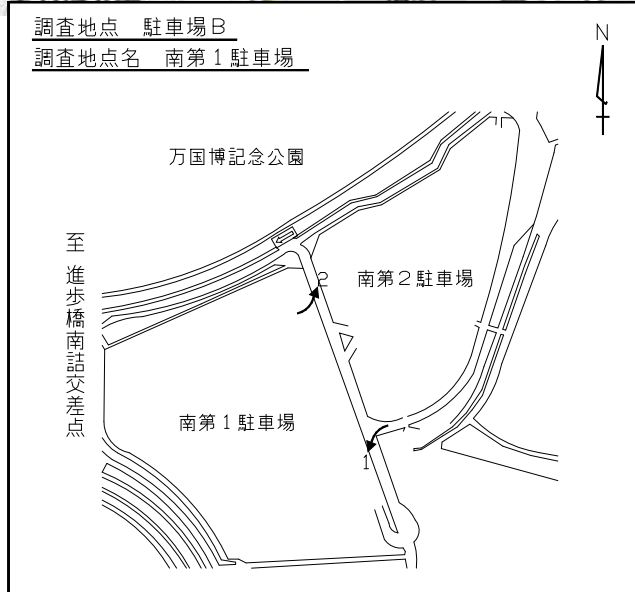
平成24年4月8日 (日) 桜まつり
 平成24年5月5日 (土祝) GW
 平成24年7月28日 (土)

<東駐車場>
 入庫待ち台数 13台
 (在庫台数 1007台)
 入庫待ち台数 20台
 (在庫台数 1012台)
 入庫待ち台数 0台
 (在庫台数 130台)



<中央駐車場>
 入庫待ち台数 217台
 (在庫台数 1000台)
 入庫待ち台数 285台
 (在庫台数 1075台)
 入庫待ち台数 0台
 (在庫台数 52台)

<南第1駐車場>
 入庫待ち台数 0台
 (在庫台数 935台)
 入庫待ち台数 0台
 (在庫台数 769台)
 入庫待ち台数 0台
 (在庫台数 234台)



<南第2駐車場>
 入庫待ち台数 0台
 (在庫台数 674台)
 入庫待ち台数 0台
 (在庫台数 596台)
 入庫待ち台数 0台
 (在庫台数 0台)



4. 駐車場マネジメント【南第1Pの立駐化検討経緯】

南第1駐車場の立駐化については、市・府・機構と協議を重ね、下記理由により、スロープ案が最適と判断しました。

- ① オーバースペースさえあれば、立駐化と同様の交通処理改善効果がある。
(9%と32%の右折を減らす効果あり)
交通処理は、出入口や発券ゲートの位置で決まるため、敷地内の駐車場配置(南立駐の有無)には影響されない。
- ② 現状1000台を加えた立駐の建設費が大きな負担となる。
また万博機構の貸付基準が前提であり、事業計画として対応不可能。
- ③ 新設する立駐が住宅エリアに近接するため、環境影響(騒音、景観等)が大きくなる。
- ④ 来店者心理として、店舗棟に近い場所に停める傾向があるため、平常時の利用されにくい駐車場となる。

他の公園駐車場(東、西、中央)についても

②貸付基準、④利便性の課題は同様であり、立駐化は困難です。

特異日等において、お互いの駐車台数が不足した場合などの駐車場の運営連携について今後、万博機構と協議してまいります。



[鉄道・バス]

5. 公共交通機関の利用促進

■公共交通の利用促進方策（交通事業者と協議中）

①モノレールの輸送力向上（増便）

- ・ 試合日や特異日等には増便を要請し、鉄道利用への誘導を図る。
- ・ 試合日におけるピーク時間の輸送余力（混雑率150%とすると）

スタジアム利用分

定員400人/便 × (150% - 125%) × 12便/h × 2方向 = 2,400人/h
2,400人/h = 分担率29%に相当（設定は18%）

【混雑率の目安】

（出典）一般社団法人日本民営鉄道協会HP
国土交通省鉄道HP

- 100%…… 乗客全員が座席に座るか、つり革につかまっている状態。
- 150%…… 肩が触れ合う程度で、新聞が楽に読める。
- 180%…… 体が触れ合うが、新聞は読める。
- 200%…… 体が触れ合い、相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める。

②誘導・インセンティブの方策（検討中）

- ・ WEB等による環境貢献・公共交通接続の情報発信

①千里中央駅（北急）、②南茨木・蛍池駅（阪急）、③宇野辺駅（JR）、④門真駅（京阪）等

- ・ 鉄道利用者へのICカード記録からクーポン発行

（取組事例：ららぽーと横浜）

③路線バス等の輸送力向上

- ・ 既設路線の増便、休止路線の新設
（JR茨木・阪急茨木市駅等との接続）
- ・ 中央駐車場のバスバース（右図）の有効利活用
- ・ 観光団体バス等の受入れ検討
（取組事例：ららぽーと豊洲）



5. 公共交通の利用促進（運営取り組み事例）

■ 運営上の取組み実績

・ 電車利用のエコPR発信

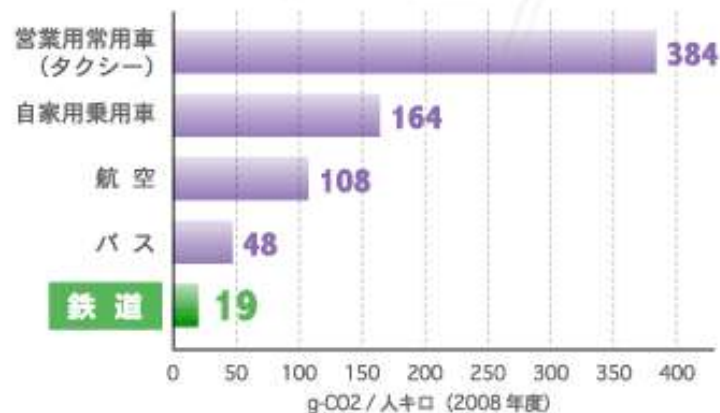
環境のあした、ためしはじめるプロジェクト
エコハロー! motto CUT CO2
もっと カット

電車 MO エコ

ショッピングも電車で行けば、エコ!

みなさんのご利用になる電車がエコな乗り物だということをご存じですか? たとえば、電車が一人を1キロ運ぶのに排出するCO₂の量は、18gと自家用乗用車の約1/8。環境に負担の少ない移動手段なのです。わたしたち三井不動産グループの商業施設では、CO₂削減の取り組みとして環境にやさしい電車やバスなどの公共交通機関でのご来場を促進するキャンペーンを実施しています。

〈輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（旅客）〉



自家用乗用車やバス、鉄道など旅客輸送機関別に一人を1キロ運ぶのに排出するCO₂の量を比較した図です。鉄道やバスなどの公共交通機関が環境にやさしい乗り物であることがわかります。

【出典】国土交通省ホームページ

・ 特典（お買物券）

環境に優しい公共交通機関でECO移動

ららぽーと横浜へ電車・バスでCO₂!!

電車・バスをご利用で 参加者全員に プレゼントが当たる!!

2日間限定!! 12/1(土)・2(日)

受付時間 10:00~21:00

この期間限定で交通系ICカード
Suica、PASMO、TOICA、PiTaPa

※Suicaと相互利用可能な交通系ICカードもご利用いただけます。
※PiTaPaは相互利用可能な交通系ICカードではありません。
ららぽーと横浜館内のお買い物にもご利用いただけます。(詳細はこちら)

電車・バスをご利用で、うれしい賞品をGET!

500円分お買い物券
生活便利グッズ
駄菓子

- 1 当日、交通系ICカードを利用して、所定店舗で下車、またはバスでのご乗車
- 2 館内のタッチ端末機に、交通系ICカードをタッチ!
- 3 発行された引換券と、プレゼントを交換!

三井アウトレットパーク マリンピア神戸
エコキャンペーン
電車でご来場されたお客様限定!

駅トク マリンピア

実施期間 6/19(金)~7/26(日)まで
受付時間 10:00~20:00

電車に乗って
エコなあなたに
プレゼント。

5月1日(土)~5月5日(火)

三井不動産グループの商業施設
エコキャンペーンマツダマツダマツダ
5/1(土)~5/5(火)まで
三井不動産グループの商業施設
エコキャンペーンマツダマツダマツダ
5/1(土)~5/5(火)まで

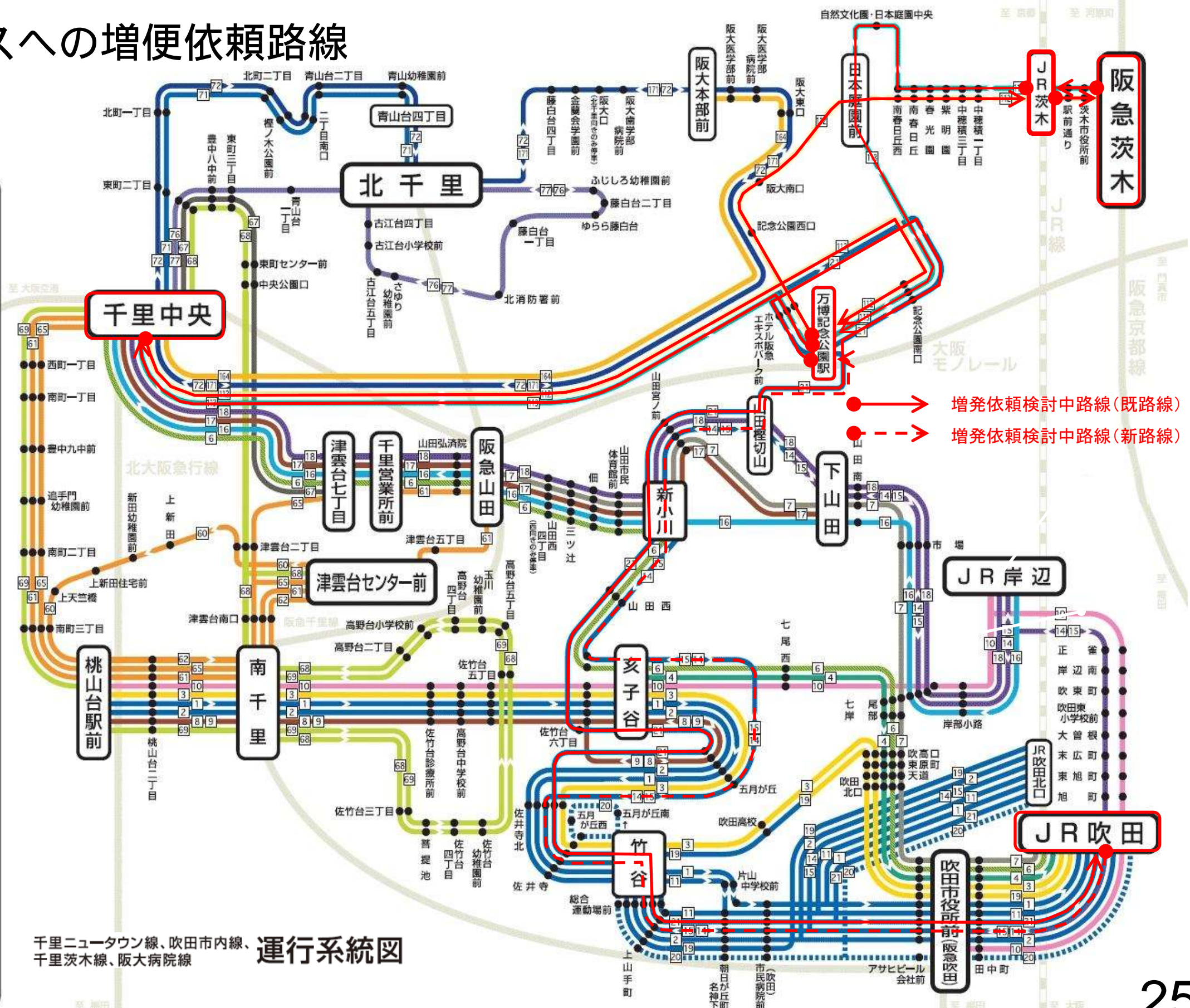
当駅徒歩1分

5. 公共交通機関の利用促進 (バス増便依頼路線)

協議中

■ 阪急バスへの増便依頼路線

- 凡例**
- (吹田市内線)
- 1 桃山台駅前→南千里→女子谷→佐井寺北→片山中学校前→(吹田)市民病院前→JR吹田北口→吹田市役所前(阪急吹田)→JR吹田
 - 2 JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)→JR吹田北口→(吹田)市民病院前→上山手町→佐井寺北→女子谷→南千里→桃山台駅前
 - 3 JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)→吹高口→吹田高校→佐井寺北→女子谷→南千里→桃山台駅前
 - 4 女子谷→七尾西→吹高口→吹田市役所前(阪急吹田)→JR吹田
 - 6 JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)→吹高口→七尾西→女子谷→新小川→阪急山田→千里中央
 - 7 JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)→吹高口→市場→下山田→山田宮ノ前→新小川→阪急山田
 - 8 桃山台駅前→南千里→佐竹台六→五月が丘→女子谷
 - 9 桃山台駅前→南千里→佐竹台六→女子谷→五月が丘
 - 10 桃山台駅前→南千里→女子谷→七尾西→JR岸辺→大曾根→JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)
 - 11 JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)→JR吹田北口→(吹田)市民病院前→上山手町→竹谷→片山中学校前
 - 14 吹田市役所前(阪急吹田)→JR吹田→大曾根→JR岸辺→市場→下山田→山田宮ノ前→新小川→女子谷→佐井寺北→上山手町→(吹田)市民病院前→JR吹田北口→JR吹田
 - 15 JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)→JR吹田北口→(吹田)市民病院前→上山手町→佐井寺北→女子谷→新小川→山田宮ノ前→山田宮ノ前→下山田→市場→JR岸辺→大曾根→JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)
 - 16 JR岸辺→市場→下山田→新小川→阪急山田→千里中央
 - 17 下山田→山田宮ノ前→新小川→阪急山田→千里中央
 - 18 JR岸辺→市場→下山田→山田宮ノ前→山田宮ノ前→新小川→阪急山田→千里中央
 - 19 JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)→吹高口→吹田高校→竹谷→上山手町→(吹田)市民病院前→JR吹田北口
 - 20 JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)→JR吹田北口→(吹田)市民病院前→上山手町→佐井寺北→女子谷→山田宮ノ前→万博記念公園駅
 - 21 JR吹田→吹田市役所前(阪急吹田)→JR吹田北口→(吹田)市民病院前→上山手町→佐井寺北→女子谷→山田宮ノ前→万博記念公園駅
- (阪大病院線)
- 72 千里中央→北町二丁目→北千里→金蘭会学園前→阪大本部前→千里中央
 - 77 千里中央→阪大本部前→金蘭会学園前→北千里→北町二丁目→千里中央(北千里→北町二丁目→千里中央間は回系統にて運転します。)
 - 78 千里中央→阪大本部前
- (千里ニュータウン線)
- 60 津雲台センター前→新田幼稚園前→上新田住宅前→桃山台駅前
 - 61 千里中央→南町二→桃山台駅前→南千里→津雲台センター前→阪急山田→千里営業所前
 - 62 桃山台駅前→南千里→津雲台センター前→南千里→佐竹台→高野台(南千里からは回系統にて運転します。)
 - 63 千里中央→南町二→桃山台駅前→南千里→津雲台センター前→津雲台七丁目
 - 67 千里中央→東町センター前→津雲台七
 - 68 千里中央⇄東町センター前⇄津雲台センター前⇄南千里⇄(佐竹台⇄高野台)
 - 69 千里中央⇄南町二⇄桃山台駅前⇄南千里⇄(佐竹台⇄高野台)
 - 71 千里中央⇄北町二⇄青山台二⇄北千里
 - 76 千里中央⇄北千里⇄(藤白台⇄古江台)
 - 77 千里中央⇄北千里⇄(古江台⇄藤白台)
- (千里茨木線)
- 112 千里中央→記念公園南口→万博記念公園駅→阪大南口→日本庭園前→JR茨木→阪急茨木
 - 113 阪急茨木→JR茨木→日本庭園前→記念公園南口→万博記念公園駅→千里中央
- =主な停留所 ⇄=進行方向を表しています。
 ①=市内数字は運行系統番号
 経路別に最長系統のみ表示しております。



千里ニュータウン線、吹田市内線、千里茨木線、阪大病院線 運行系統図

5. 公共交通機関の利用促進（バス増便依頼路線）

■近鉄バスへの増便依頼路線

