

第1回 吹田市 地域公共交通協議会

吹田市 土木部 総務交通室

目次

- 1 はじめに
- 2 吹田市の現況
- 3 公共交通の現状
- 4 公共交通の利用実態及びニーズの把握
- 5 吹田市における地域公共交通の課題
- 6 持続可能な地域公共交通の確保に向けた方策（案）

1 はじめに

1-1 背景と目的

吹田市の公共交通は、鉄道・モノレール、路線バス、タクシーなど様々な手段により構成されており、日常生活における利便性に優れた都市として発展してきた。

平成22年度に「吹田市地域公共交通総合連携計画」を策定し、公共交通空白地の解消などの施策を実施し利便性向上に努めてきたが、公共交通事業者の収支の悪化や運転手等の担い手不足による路線廃止や減便が行われ、更には新型コロナウイルスに伴う新しい生活様式の浸透など公共交通を取巻く環境は年々厳しさを増し、今後こうした状況が続くと想定される。その一方で、鉄道を補完し市民の身近な移動手段である路線バスは、高齢化の進展とともにその重要性は高まっている。

令和元年度に市内の公共交通の運行・利用実態の把握及び整理、課題抽出及び市民ニーズなどに関する基礎調査を実施し、課題の整理を行った。

本協議会は、基礎調査の結果を踏まえ、**市民・交通事業者・行政が共に支える、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを実現するため、「吹田市公共交通維持・改善計画」を策定することを目的とする。**

計画策定にあたっては、広く市民や交通事業者をはじめ関係者の意見を聞きながら進める必要があるため、「吹田市地域公共交通協議会」において当該計画にかかる意見聴取や調整を行う。

1 はじめに

1-2 協議会の位置づけ

本協議会については、「吹田市公共交通維持・改善計画」を策定する協議を行うため、「[地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第六条の2](#)」に基づく委員構成とします。

【地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（抜粋）】

第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会（以下「協議会」という。）を組織することができる。

2 協議会は、次に掲げる者をもって構成する。

- 一 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体
- 二 関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者
- 三 関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者

・協議会の位置づけ

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく会議体として開催する。

・所掌事務

吹田市内における地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「吹田市公共交通維持・改善計画」策定に必要となる事項の意見聴取を行うこと。

1 はじめに

1-3 これまでの取組み

①吹田市地域公共交通総合連携計画

(H22.3)

- 公共交通空白地の解消
- 公共交通の利用環境の質的向上
- 公共交通へのアクセシビリティの向上
- 公共交通の情報提供の充実
- 地球環境問題への対応

②公共交通を取巻く問題点

- 生産年齢人口減少による公共交通利用者の減少
- バスやタクシー等の運転手不足・高齢化の進展
- 一部地域における公共交通の不便な地域の存在
- 交通渋滞に伴うバスの定時性の低下
- 公共交通に対する意識のばらつき

④公共交通基礎調査の実施

(令和元年)

- 公共交通の状況把握、課題抽出
- 市民アンケートによるニーズ調査

③公共交通のサービス低下

公共交通の減便・廃止、サービス低下とさらなる利用者減少といった状況の悪化が懸念される

上位・関連計画

- 吹田市第4次総合計画
- 吹田市都市計画マスタープラン
- 吹田市立地適正化計画

整合を図る

⑤吹田市公共交通維持・改善計画の策定

市民・交通事業者・行政が共に支える、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを実現することを目的とする

交通事業者との調整

1 はじめに

1-4 上位・関連計画の概要

上位・関連計画の概要と公共交通に関するキーワード

○吹田市第4次総合計画(2019~2028年度)

市内の拠点間の連携を図る
ネットワークの形成

一部に残る公共交通
不便地域の解消

公共交通の利便性・
安全性の向上

○吹田市都市計画マスタープラン(2015~2024年)

公共交通の
利便性向上

おおさか東線の整備促進、
地下鉄今里線の延伸促進

鉄道駅周辺における自転車
駐車場の整備

○吹田市立地適正化計画(~2035年)

良好な公共交通ネット
ワークの形成

○吹田市第3次環境基本計画案(2020~2028年度)

鉄道駅などの施設の
バリアフリー化への支援

鉄道やバスの乗継など公共交通の利用
に関するわかりやすい情報提供

コミュニティバスの運行
など交通環境の充実化

○第3次吹田市地域福祉計画(2016~2020年度)

コミュニティバス
の利便性向上

○千里ニュータウン再生指針2018

鉄道駅等の
バリアフリー化

高齢者や障がい者等の移動に対応した新しい交通手段の検討
(自動運転技術等の先端技術の実証実験の場としての提供等の検討)

1 はじめに

○吹田市第4次総合計画(2019~2028年度)

都市の将来像・都市空間の方向性

地域の特徴ある拠点の形成

(各拠点のまちづくり方針)

- 都市拠点(都市機能が集積する拠点)
- JR吹田駅周辺 商店街などの活性化の動きと連携を図りながら商業空間としての拠点
- 阪急吹田駅周辺 各種の公共施設の集積を生かした市民生活の中心となる機能をもつ拠点
- 江坂駅周辺 交通利便性などを生かした商業・業務機能が高度に集積する拠点
- 岸辺駅周辺 北大阪健康医療都市(健都)として医療産業などが集積する拠点
- 万博記念公園周辺 文化・スポーツ・レクリエーション機能が集積した広域性の高い拠点
- 地域拠点(地域の中心となる拠点)
- その他の鉄道駅周辺 生活関連機能の充実などを図りながら地域の中心となる拠点

都市間・市内のネットワークの形成

(ネットワークの形成)

- 都市間のネットワーク 大阪都心部や北大阪地域、さらには阪神地域・京阪地域など、周辺都市との結びつきを強めるネットワーク
- 市内のネットワーク 市内の拠点間の連携を図るネットワーク



図 都市空間の方向性

1 はじめに

〇都市計画マスタープラン (2015~2024年)

都市施設整備の方針（道路・交通施設）

- ①歩行者や自転車等の安全で快適な交通の確保
- ②都市活動を支える道路ネットワークの形成
- ③公共交通等の整備及び利用促進

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス等の利便性向上や効率的・効果的な交通サービスの提供に努めるなど、公共交通機関の利用を促進
- ・市域南部の新たな拠点にふさわしいまちづくりを推進するため、おおさか東線の整備事業を促進
- ・岸辺駅及び正雀駅周辺のポテンシャル向上や大阪市北東部からのアクセス性の強化、また、大阪モノレールや北大阪急行電鉄など、本市の広域軸との結節による新たな拠点間のネットワークの形成をめざし、地下鉄今里筋線の延伸を促進
- ・交通結節点となる鉄道駅周辺などにおいて、必要に応じた自転車駐車場の整備
- ・既存の都市計画駐車場について、社会経済情勢の動向等を踏まえ、必要に応じて見直しを検討

〇吹田市立地適正化計画 (~2035年)

立地の適正化に関する基本的な方針

1. 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針

- ①快適で安心して暮らせる住みやすい居住環境の構築
- ②地域ごとの価値を高める拠点機能の充実
- ③日常的な生活を支える施設のさらなる充実

2. 良好な公共交通ネットワーク等の形成

- ・交通利便性が高い本市においても、駅間のアクセス等一部の地域においてはさらに充実を図ることが望まれている。今後は、これまでの公共交通に関する取組のマスタープランとなっている「吹田市地域公共交通総合連携計画」や国の「交通政策基本計画」等に基づき、引き続き良好なネットワークの形成をめざす。

2 吹田市の現況

2-1 市勢・地勢

- 吹田市は、大阪府の北部に位置し、東は茨木市・摂津市、西は豊中市、南は大阪市、北は箕面市に接し、東西6.3km、南北9.6km、面積は36.09km²を占めている。
- 北部は標高20~116mのなだらかな千里丘陵、南部は安威川、神崎川、淀川からなる標高10mに満たない低地から形成されている。



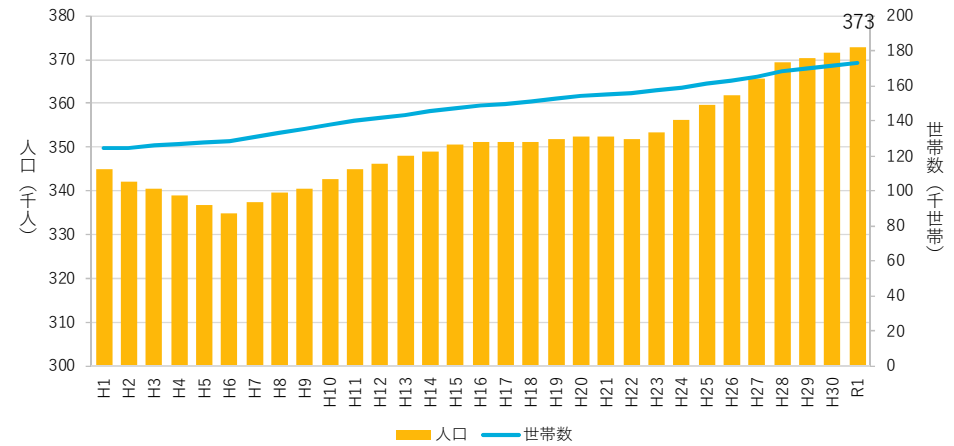
図 位置図

2 吹田市の現況

2-2 人口状況

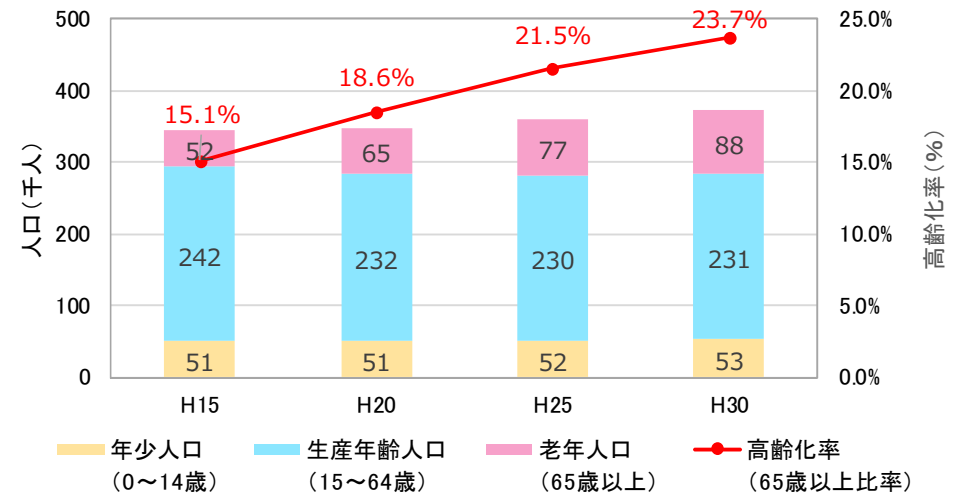
(1) 現況・将来人口

- 吹田市の人口は37.3万人（令和元年9月）で、増加傾向が続いているものの、増加率は鈍化しつつある。
- 高齢化率（65歳以上人口の比率）は24%（平成30年）であり、増加傾向にある。



資料：吹田市統計書、吹田市HP

図 吹田市の人口・世帯数の推移



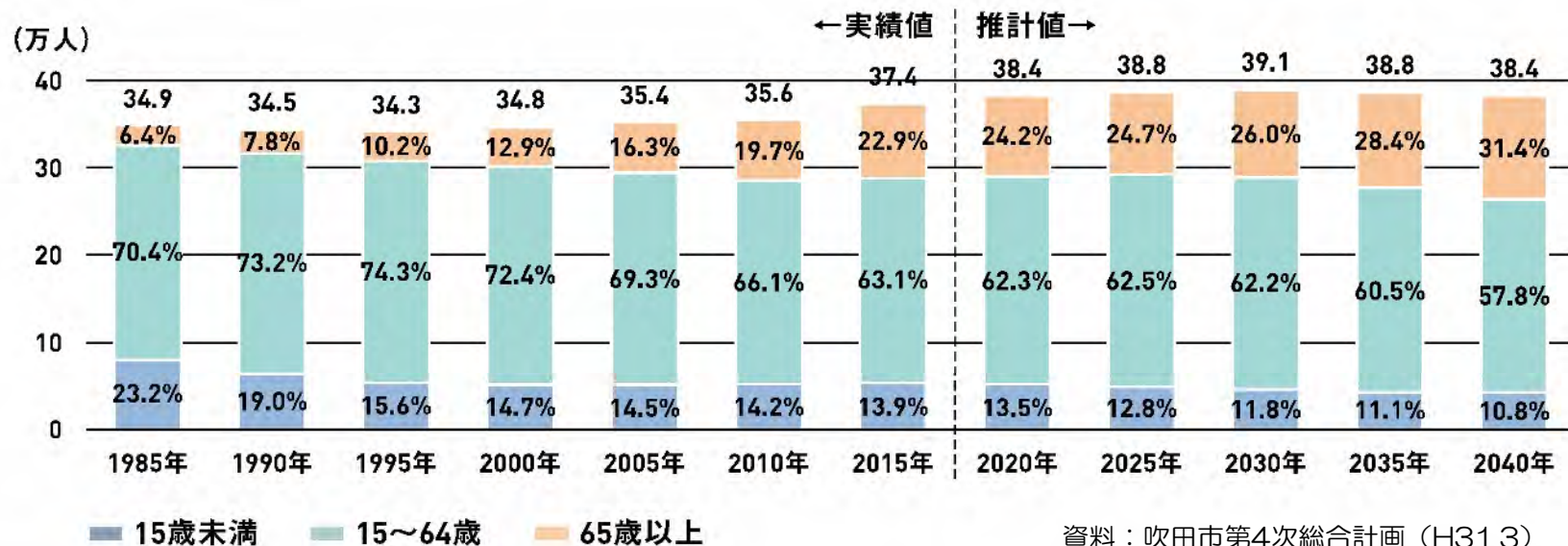
資料：吹田市統計書

図 年齢階層別人口と高齢化率の推移

2 吹田市の現況

(1) 現況・将来人口

- 将来人口（「吹田市第4次総合計画」平成31年3月）では、全人口は**2030年（令和12年）以降減少に転じ、2040年（令和22年）には約38万人**になるものと見込まれている。
- 高齢化率は、2015年（平成27年）の約23%から**2040年（令和22年）には約31%まで上昇**するものと見込まれている。



※平成27年（2015年）まで国勢調査

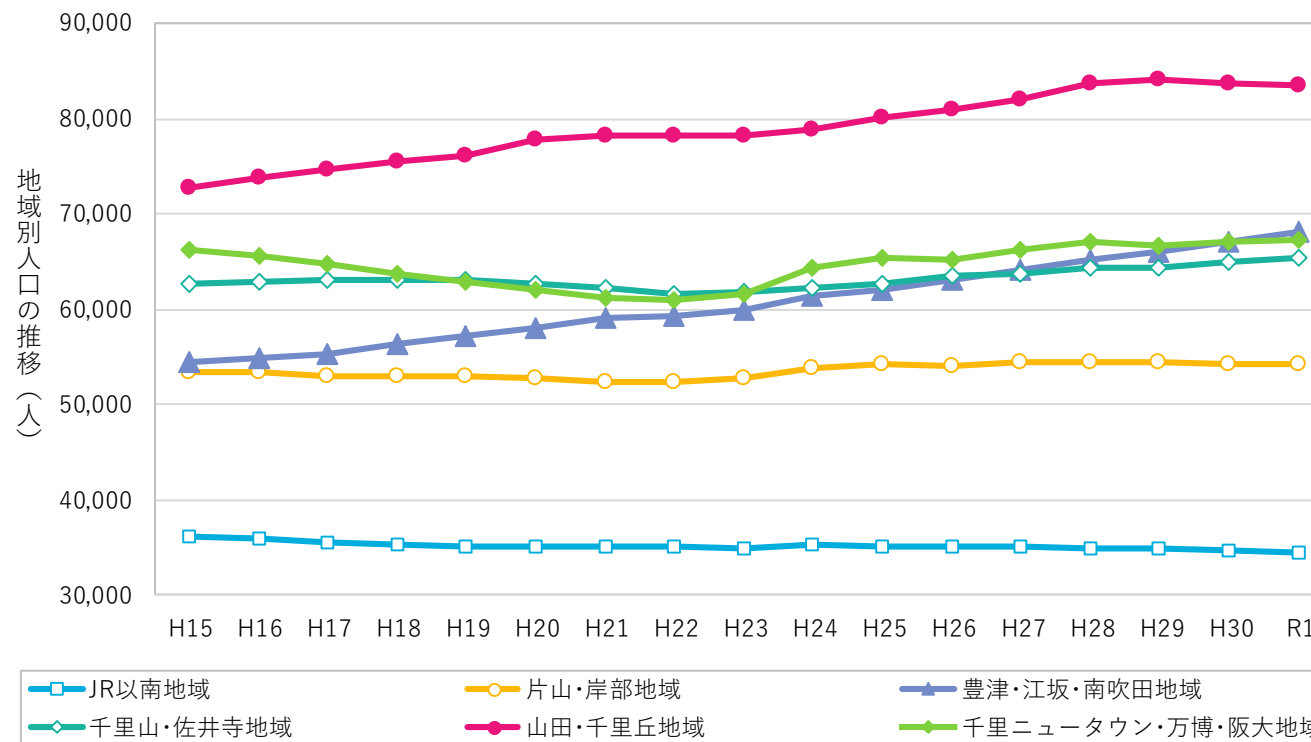
令和2年（2020年）以降は吹田市第4次総合計画策定に係る人口推計についてより

図 人口推移と将来推計

2 吹田市の現況

(2) 人口分布状況

- 地域別人口は、山田・千里丘地域が最も多く、吹田市全体の約2割以上を占めている。次いで、豊津・江坂・南吹田地域、千里NT・万博・阪大地域が多い。各地域が横ばいで推移するなか、豊津・江坂・南吹田地域は上昇傾向が続いており、直近の10年間で約1万人増加している。



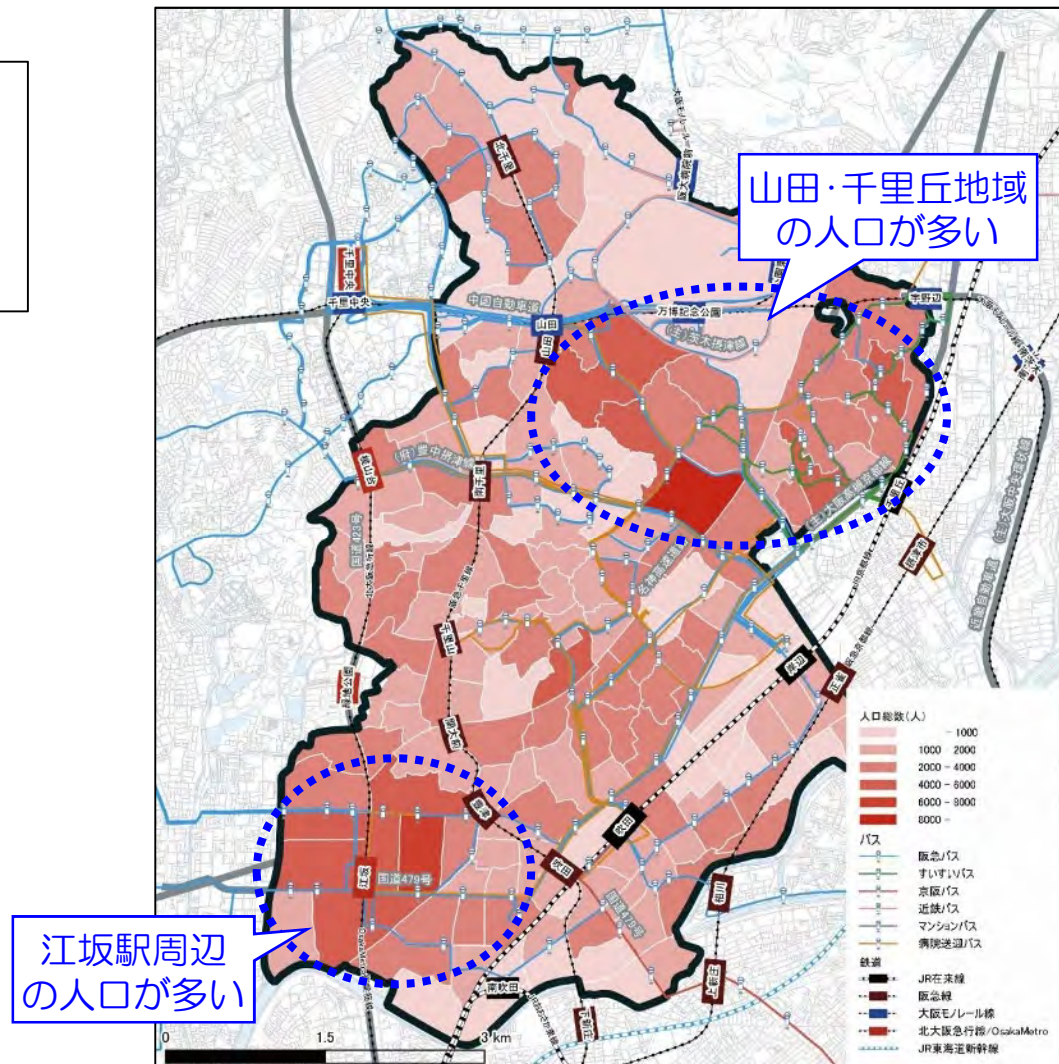
資料：吹田市統計書

図 吹田市の地域別人口

2 吹田市の現況

(2) 人口分布状況

- 町丁目人口をみると、江坂駅周辺（豊津・江坂・南吹田地域）、千里丘駅西側、万博記念公園南側（山田・千里丘地域）の人口が多い。



資料：国土数値情報

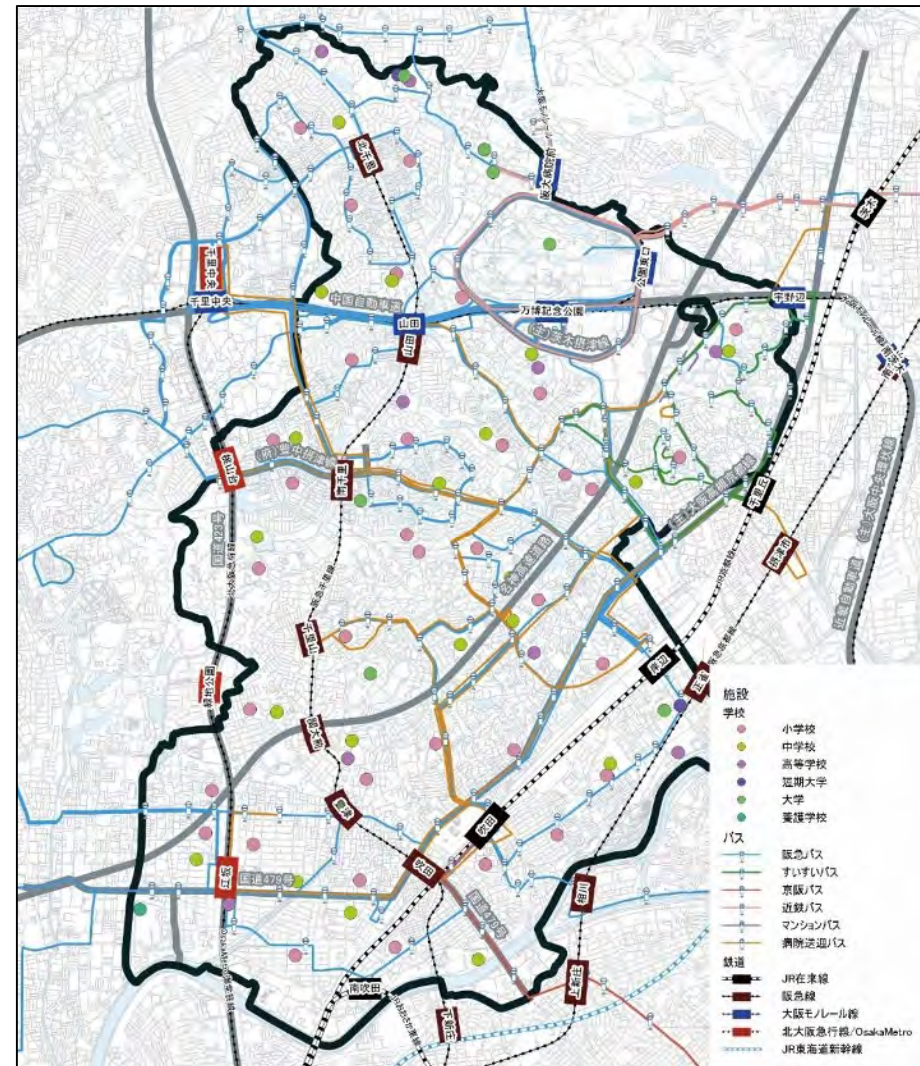
図 町丁目別人口

2 吹田市の現況

2-3 主要施設の状況

(1) 教育施設等

- 駅やバス停の近くに高校や大学が立地している。



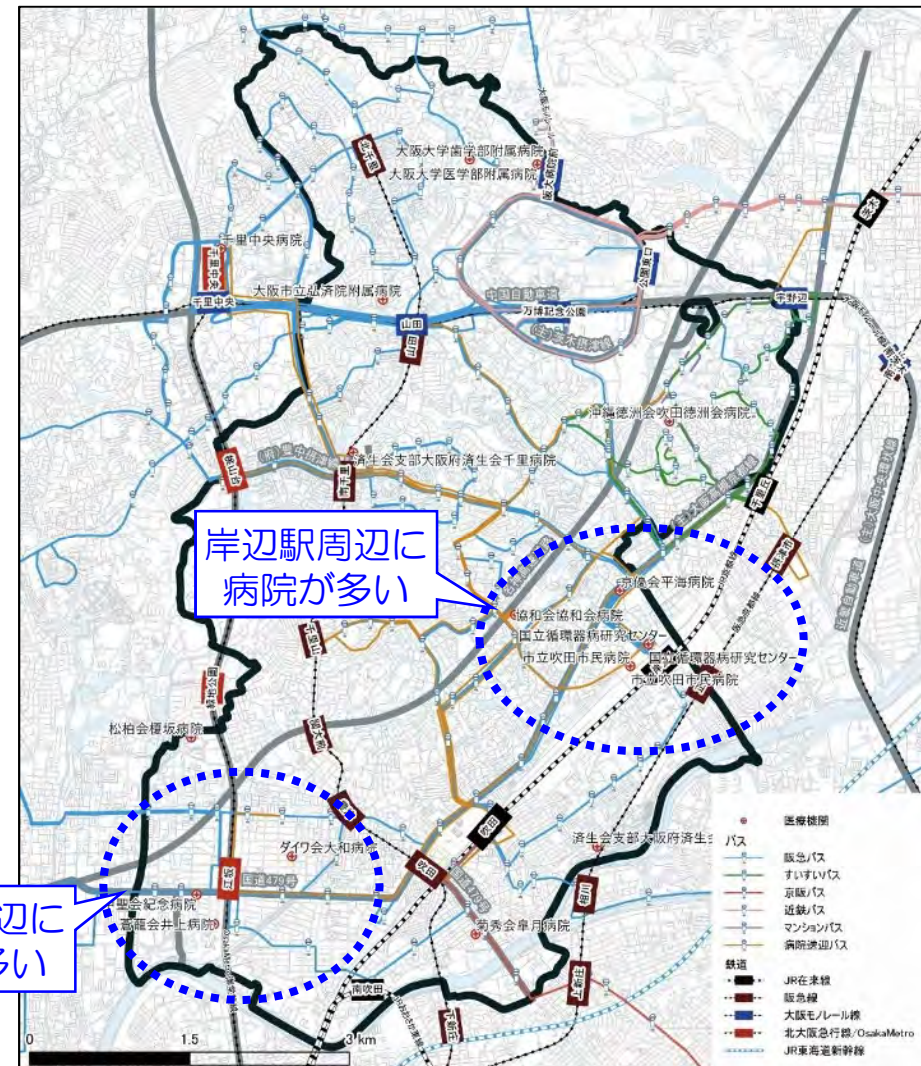
資料：国土数値情報

図 教育施設等の立地状況

2 吹田市の現況

(2) 医療施設

- 医療施設は、各地域に立地しているが、江坂駅や岸辺駅周辺に特に多い。



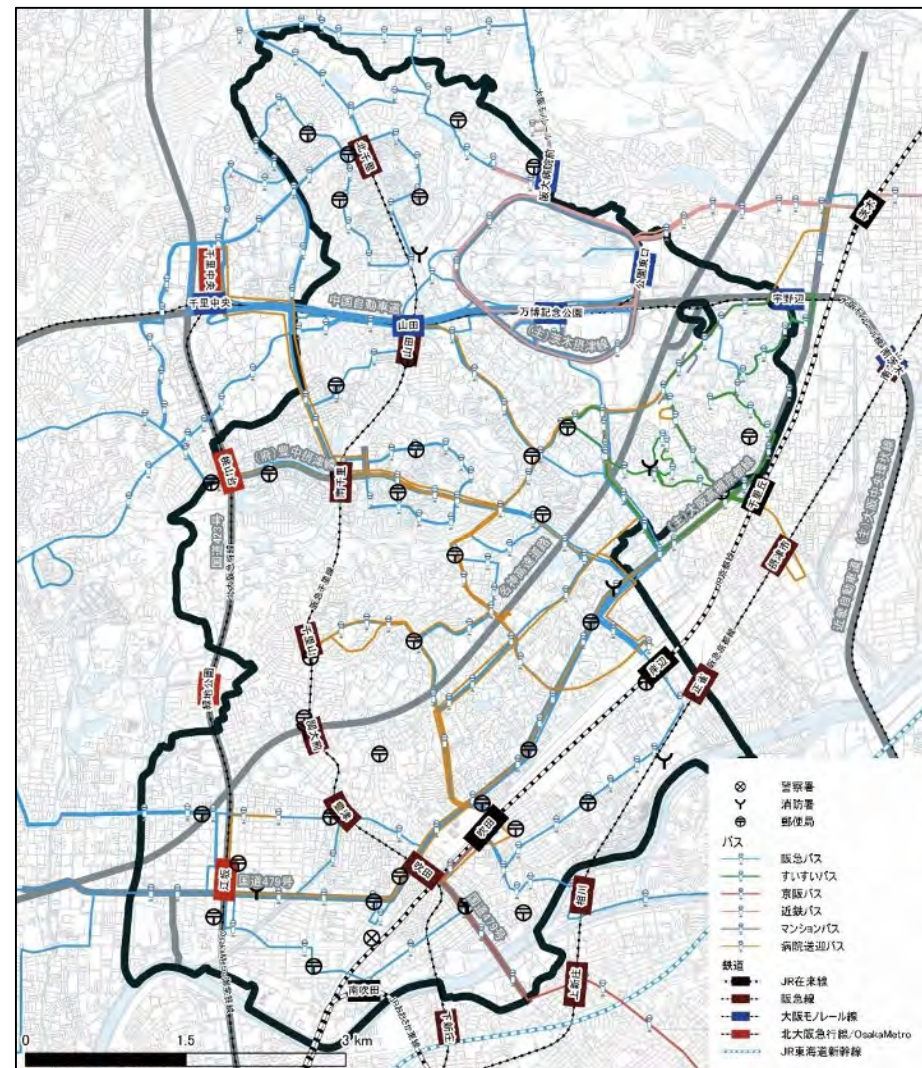
資料：国土数値情報

図 医療施設の立地状況

2 吹田市の現況

(3) 警察署・消防署・郵便局

- 警察署・消防署・郵便局は、主要な幹線道路沿いに立地している。



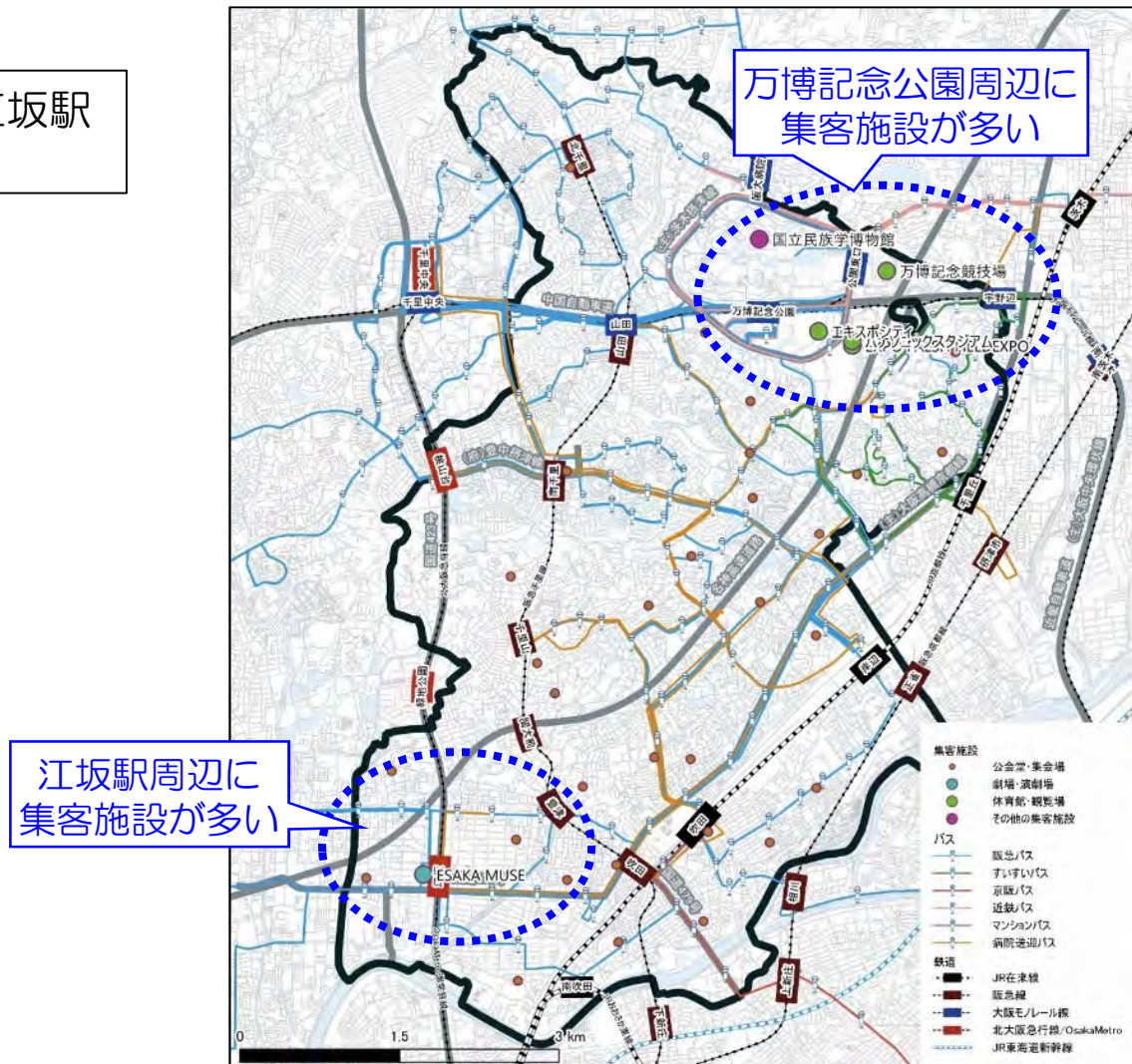
資料：国土数値情報

図 警察署・消防署・郵便局の立地状況

2 吹田市の現況

(4) 集客施設

- 集客施設は、万博記念公園や江坂駅の周辺に集中している。



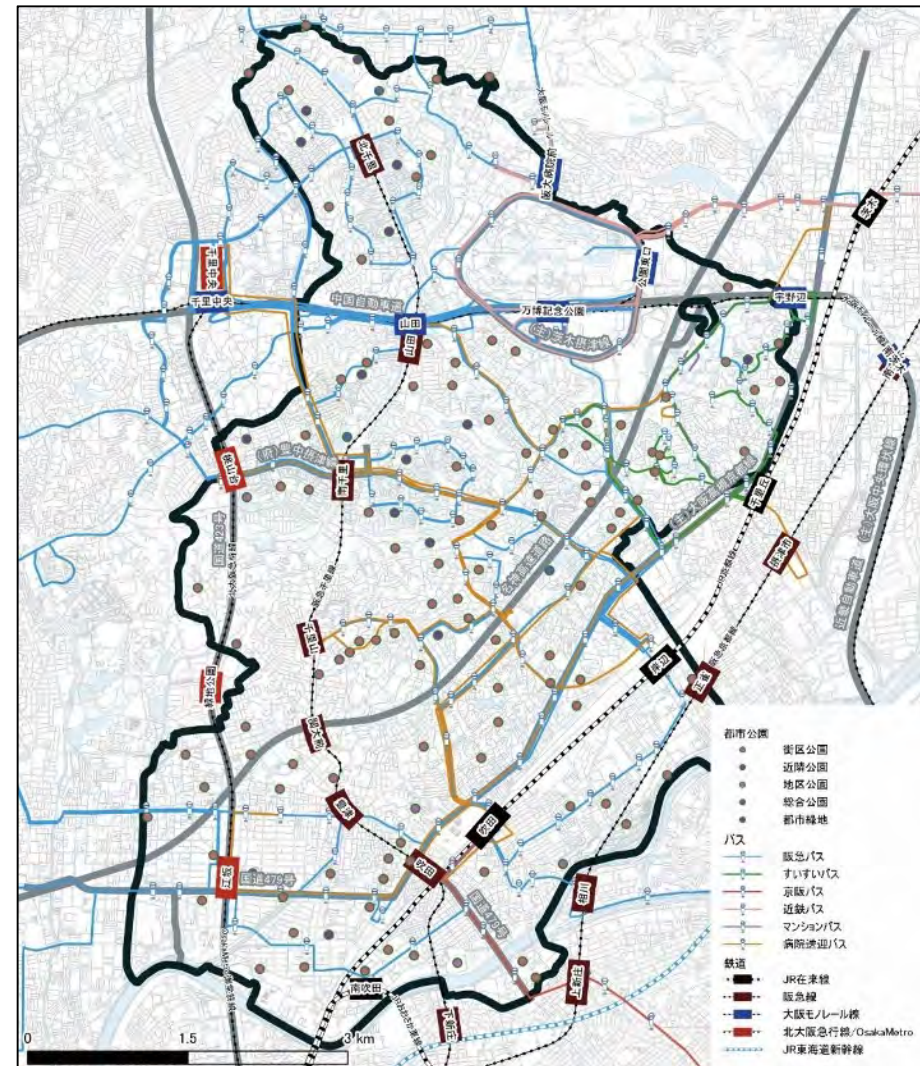
資料：国土数値情報

図 集客施設の立地状況

2 吹田市の現況

(5) 都市公園

- 都市公園は、各地に立地している。



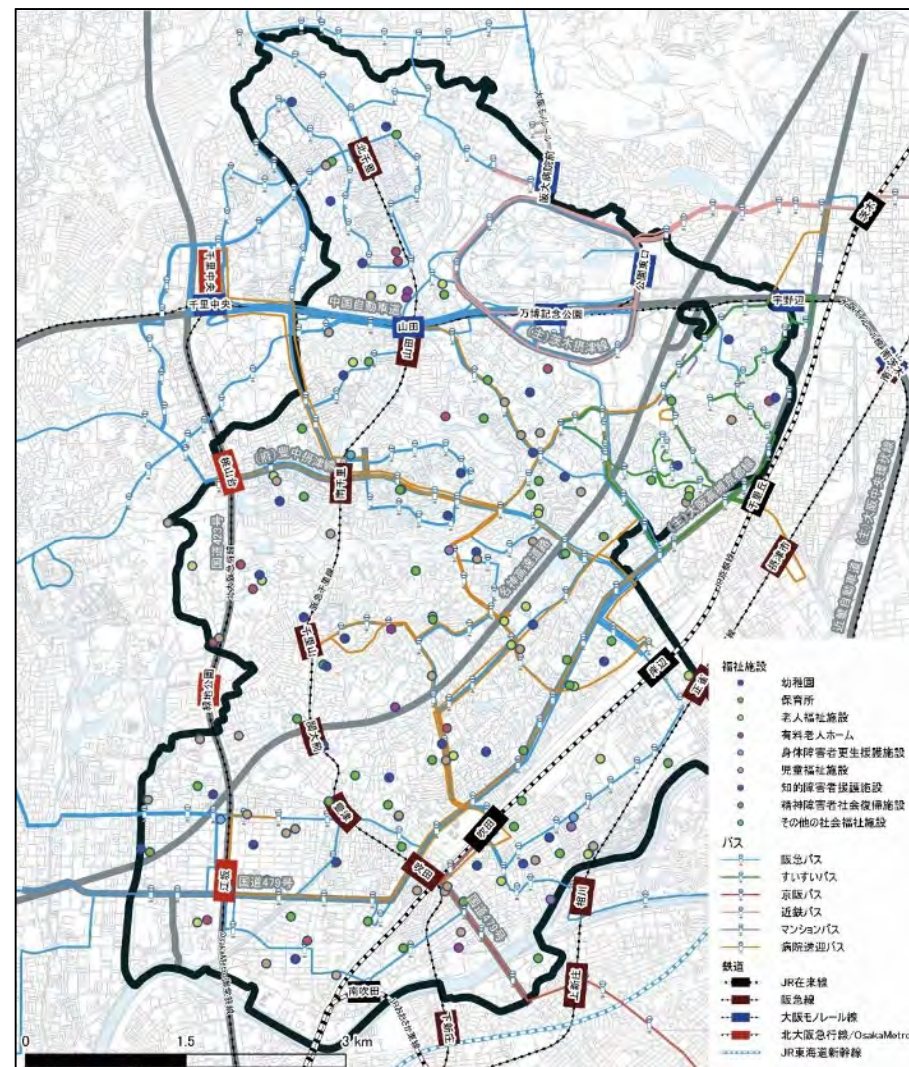
資料：国土数値情報

図 都市公園の立地状況

2 吹田市の現況

(6) 福祉施設

- 福祉施設は、各地に立地している。



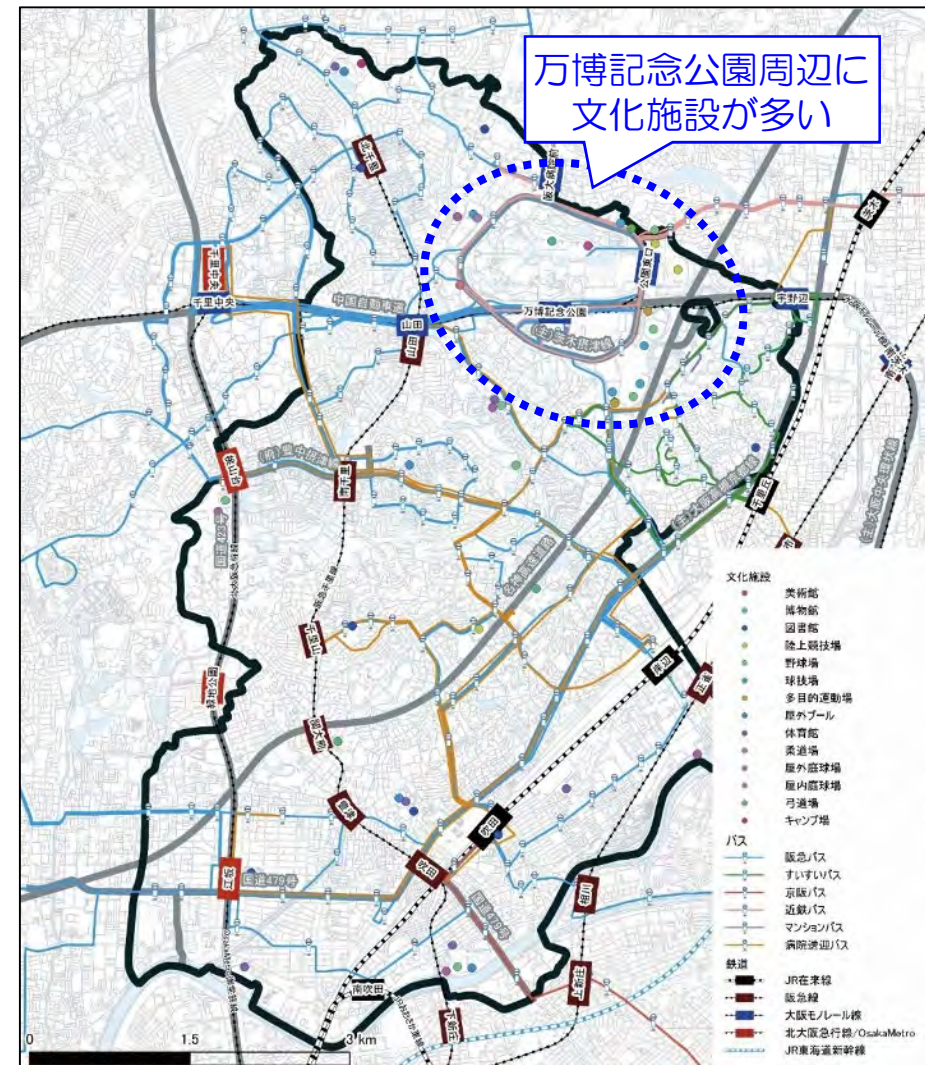
資料：国土数値情報

図 福祉施設の立地状況

2 吹田市の現況

(7) 文化施設

- 文化施設は、万博記念公園周辺に多い。



資料：国土数値情報

図 文化施設の立地状況

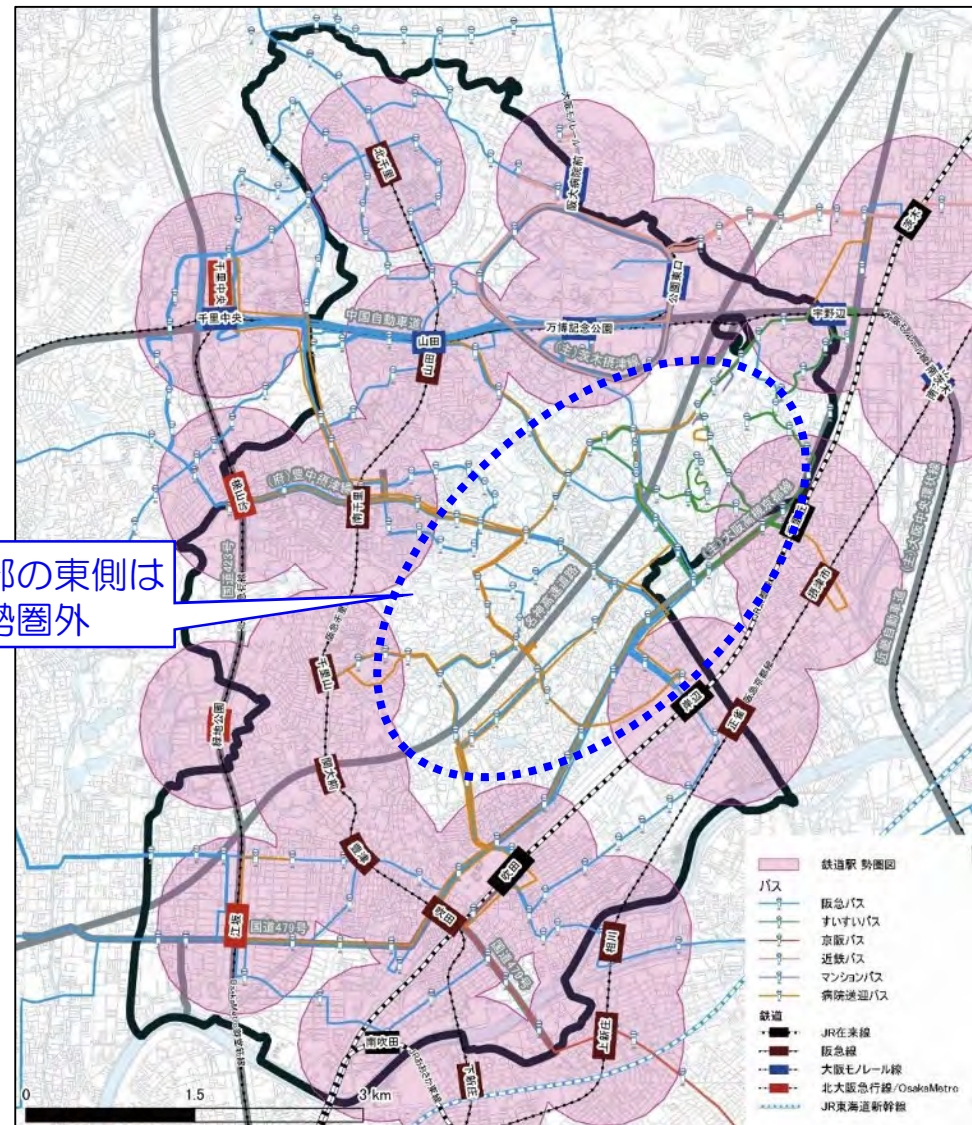
3 公共交通の現状

3-1 公共交通の現況

(1) 鉄道交通の運行状況

- 吹田市内には、JR東海道線、JRおおさか東線、阪急京都線、阪急千里線、北大阪急行、大阪モノレールが運行しており、市中央部の東側エリアを除いて、駅勢圏（半径700m以内）にカバーされている。

市中央部の東側は
駅勢圏外



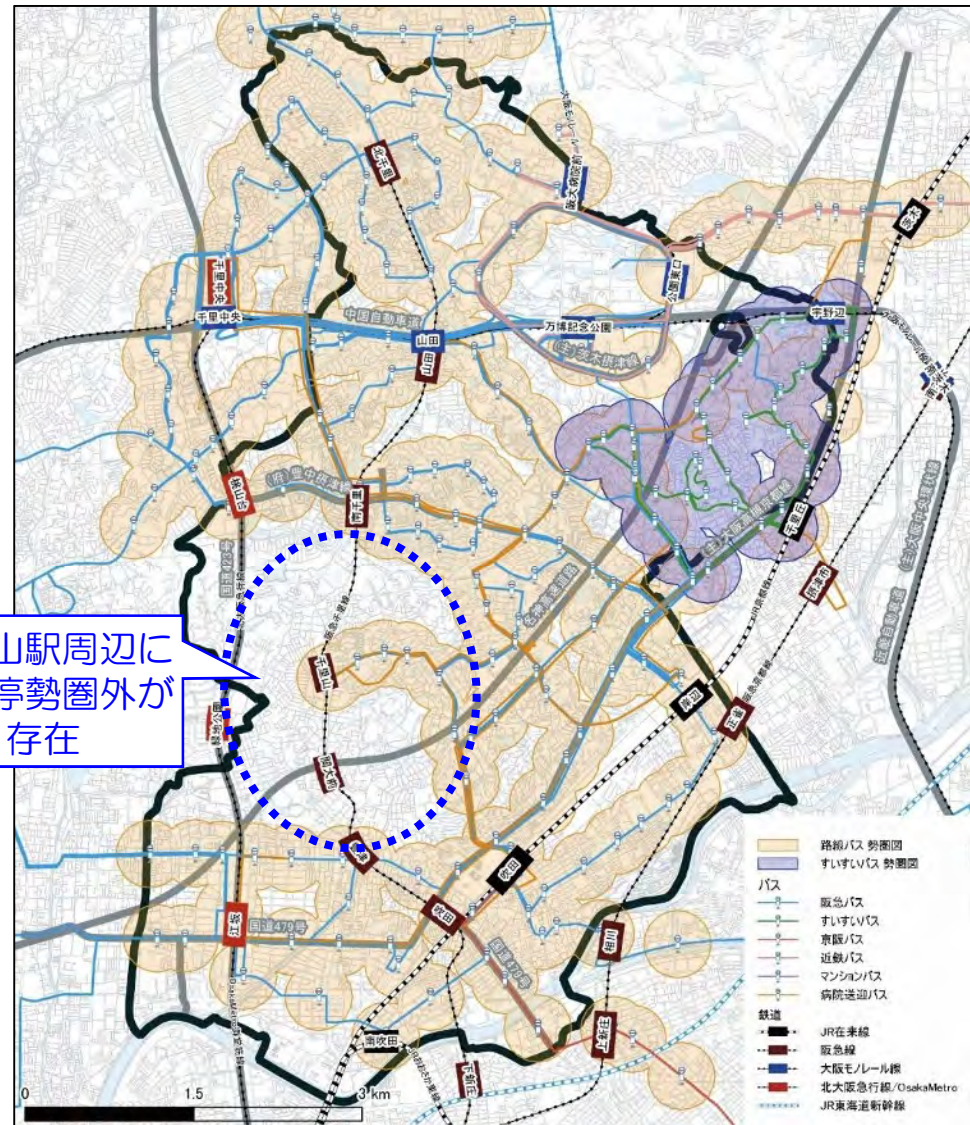
資料：吹田市地域公共交通基礎調査委託業務（R2.3）

図 鉄道ネットワークと駅勢圏

3 公共交通の現状

(2) バス交通の運行状況

- 市内には阪急バスを中心に、近鉄バス、京阪バス、さらにはコミュニティバスであるすいすいバスが運行している。鉄道駅勢圏外はバス停勢圏（半径300m）にカバーされているが、**千里山駅周辺にバス停勢圏外が存在している。**



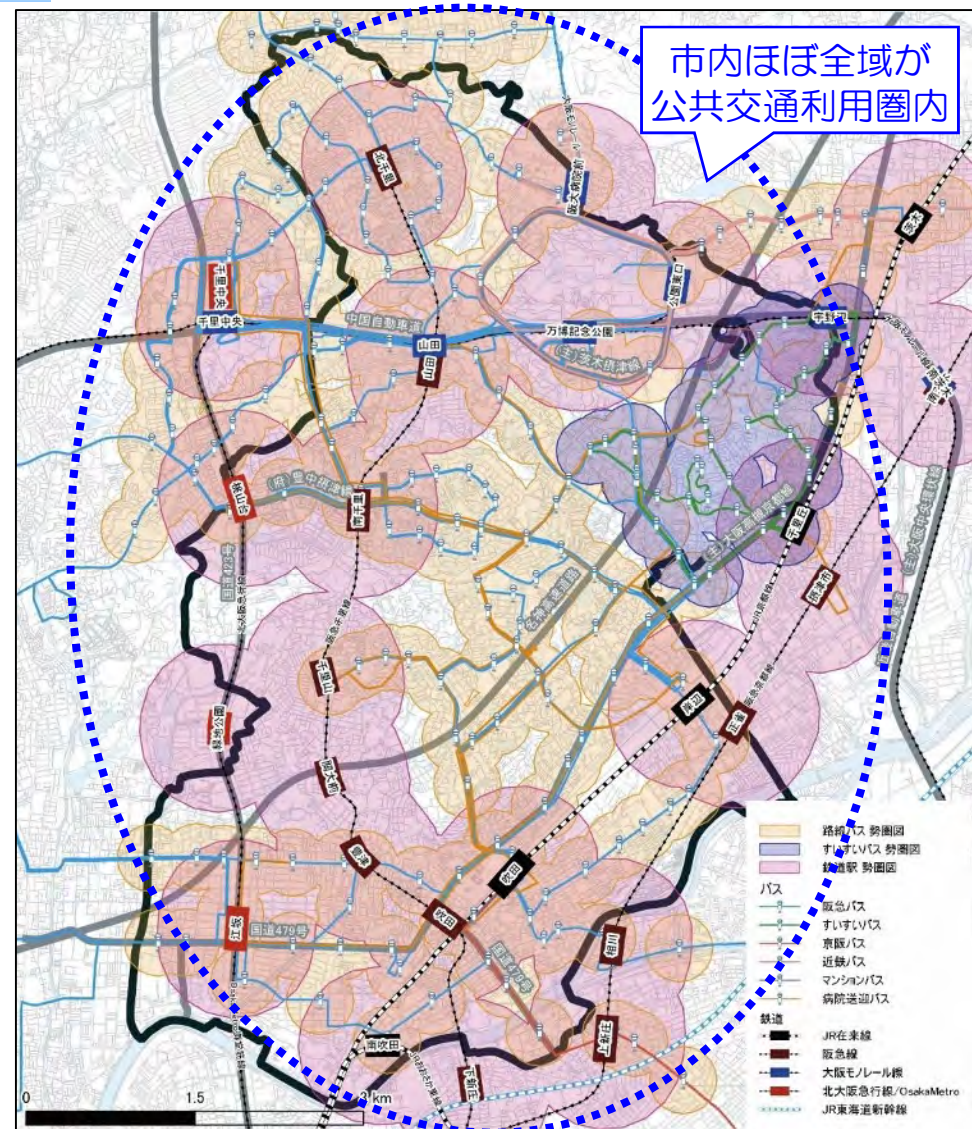
資料：吹田市地域公共交通基礎調査委託業務（R2.3）

図 バス路線とバス停勢圏

3 公共交通の現状

(3) 公共交通利用圏

- 駅勢圏、バス停勢圏を重ねると、市内のほぼ全域が公共交通利用圏としてカバーされている。



資料：吹田市地域公共交通基礎調査委託業務（R2.3）

図 公共交通利用圏

3 公共交通の現状

3-2 公共交通不便地

- 公共交通利用圏のなかでも、駅までの高低差が大きく、バス停勢力圏外にあたる「公共交通不便地」は千里山駅周辺にまとも存在しているため、コミュニティバスの導入を進めている。

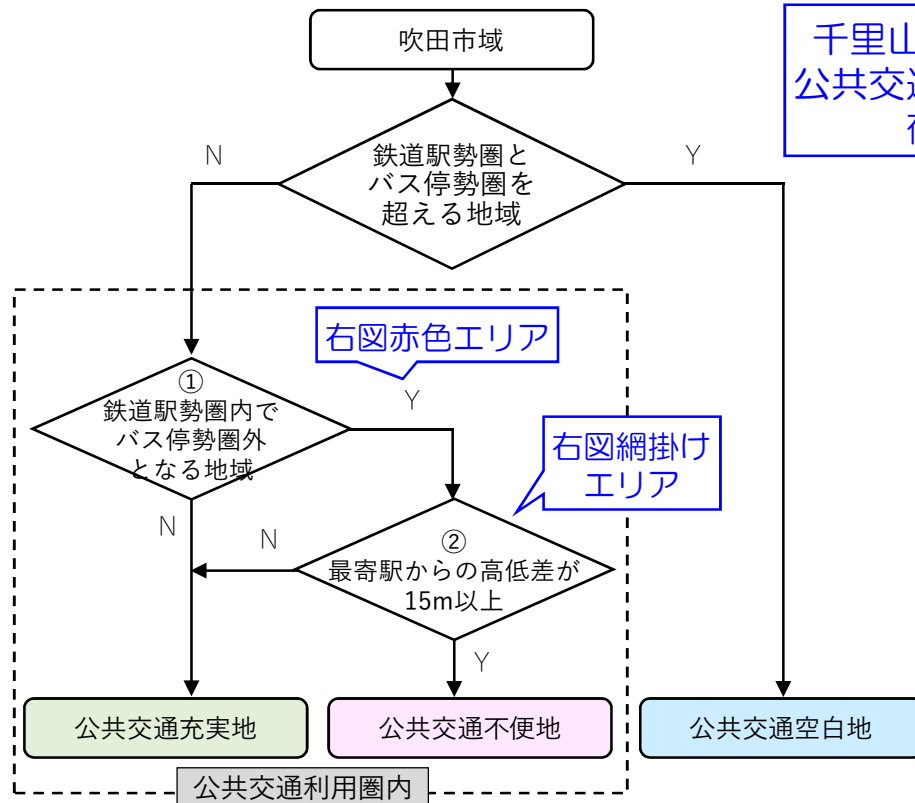
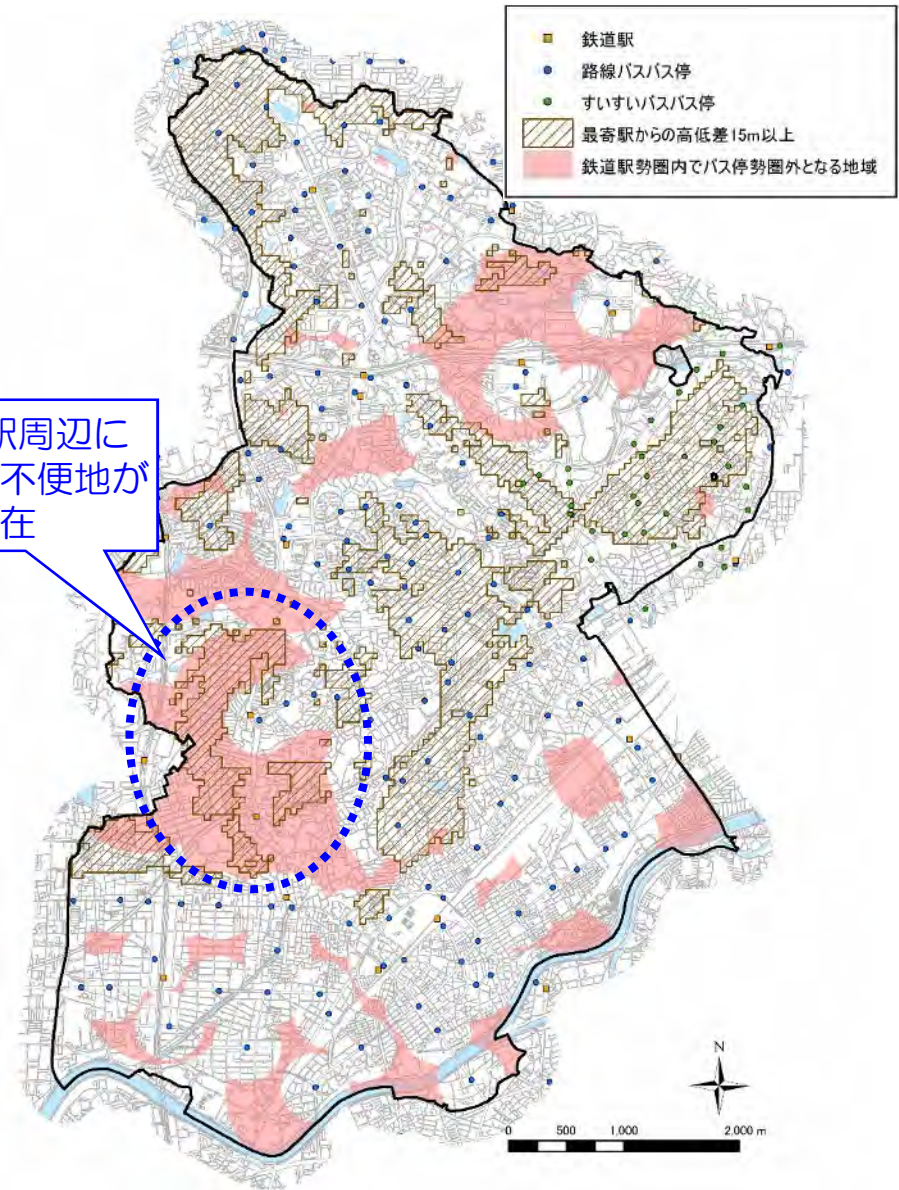


図 公共交通不便地の抽出フロー



資料：吹田市地域公共交通基礎調査委託業務（R2.3）

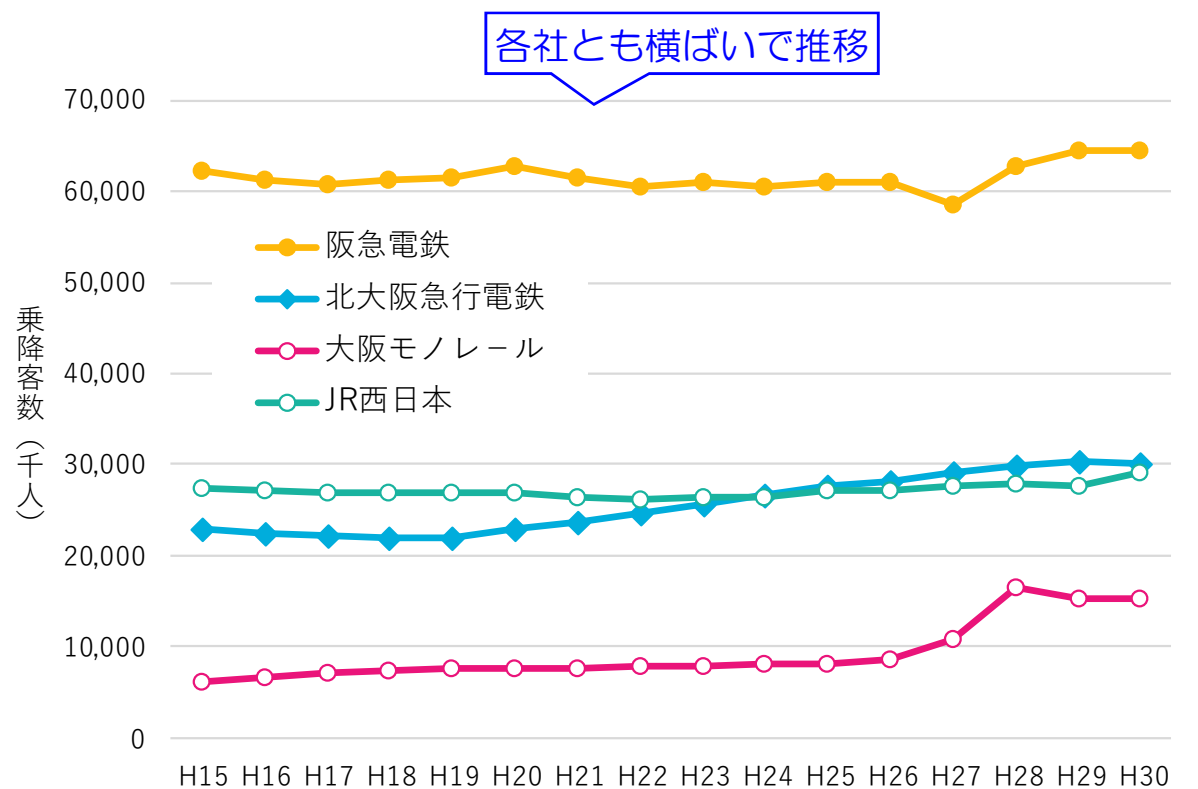
図 公共交通不便地の分布

4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

4-1 公共交通の利用実態

(1) 鉄道・モノレール

- 鉄道利用者は約13,900万人/年（平成30年）。
- 各社とも横ばいで推移している。



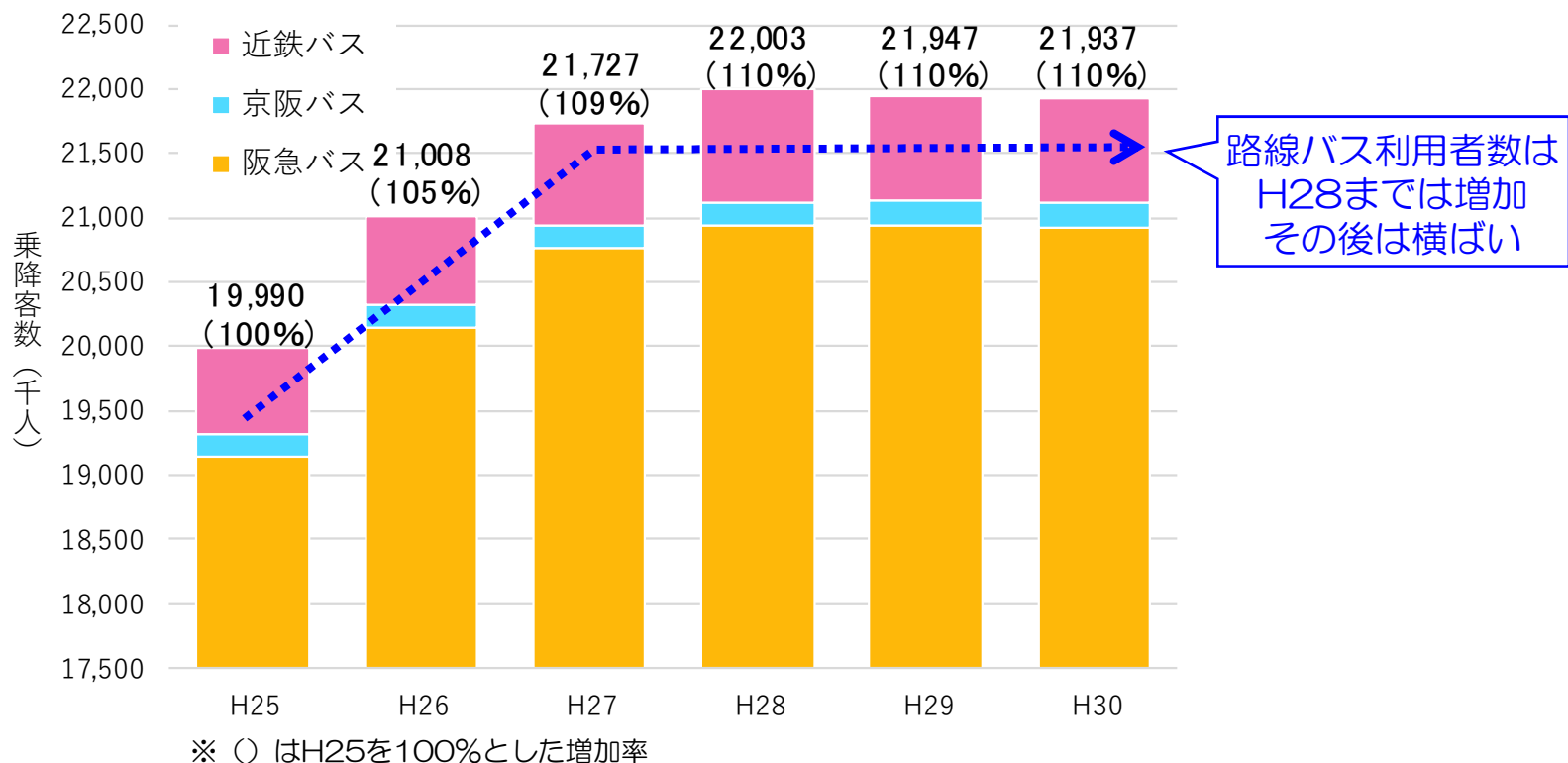
資料：吹田市統計書

図 鉄道乗降客数の推移

4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) 路線バス

- 路線バス利用者数は約2,200万人/年（平成30年）。
- 利用者数は増加傾向にあり、平成29年度から平成30年度は横ばいで推移している。



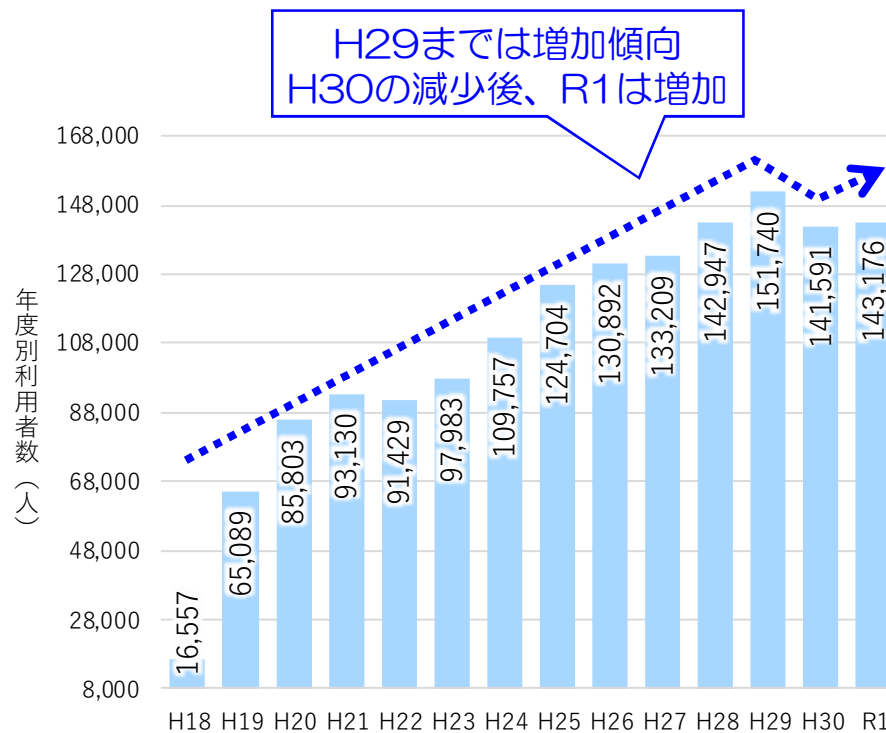
資料：吹田市統計書

図 路線バス乗降客数の推移

4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

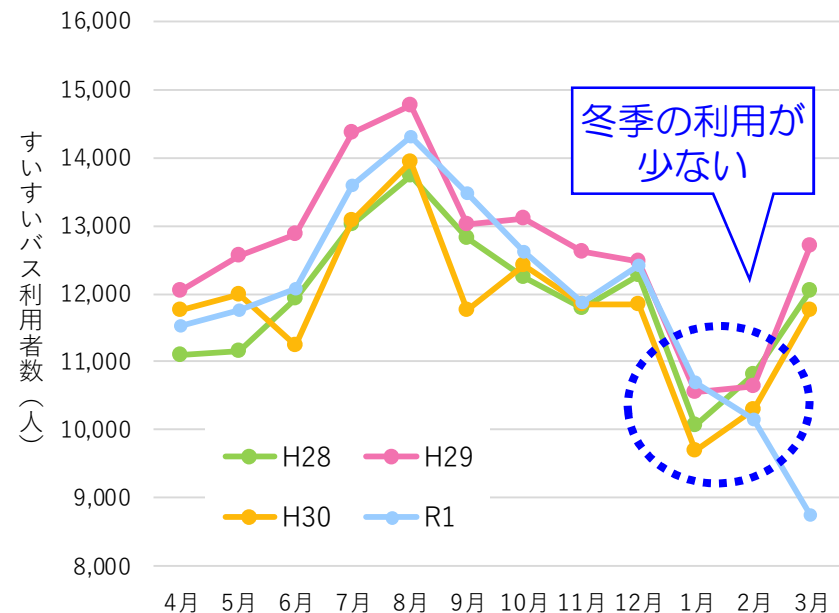
(3) すいすいバス

- すいすいバスの利用者数は14.3万人（令和元年）であり、平成30年の減少から**増加傾向**となっている。令和元年度は新型コロナウイルスの影響により**利用者数が減少**した。
- 月別にみると、夏季に利用が多く、**冬季は利用が少ない**。



資料：吹田市 HP

図 すいすいバスの利用者数の推移



資料：吹田市 HP

図 すいすいバスの月別利用者数の推移

4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

4-2 公共交通のニーズ

(1) アンケート概要

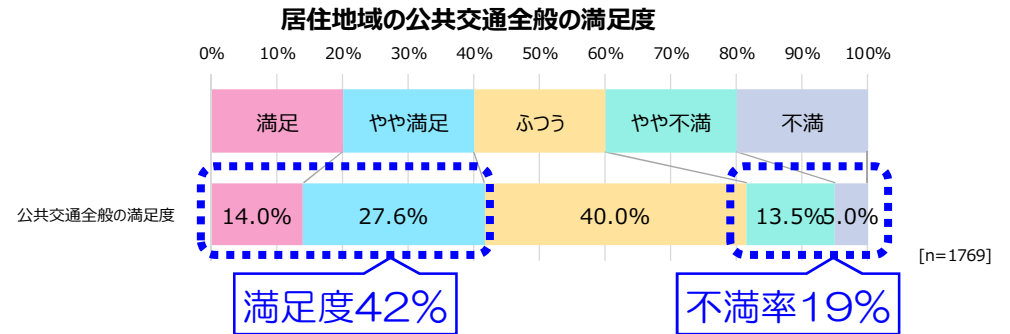
アンケート概要	
目的	市民の日常的な移動実態、公共交通に関する利用状況、利用意向、満足度、要望等の把握、及び、市民意識からみた公共交通の課題や施策ニーズの把握
配布対象	15歳以上の吹田市民
配布枚数	6,000部（各地域1,000部）※無作為抽出
配布方法	郵送配布・郵送回収
配布物	調査票、依頼文、返信用封筒
期間	令和2年2月中旬配布、令和2年3月上旬締め
回収率	34%（2,046部）

4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

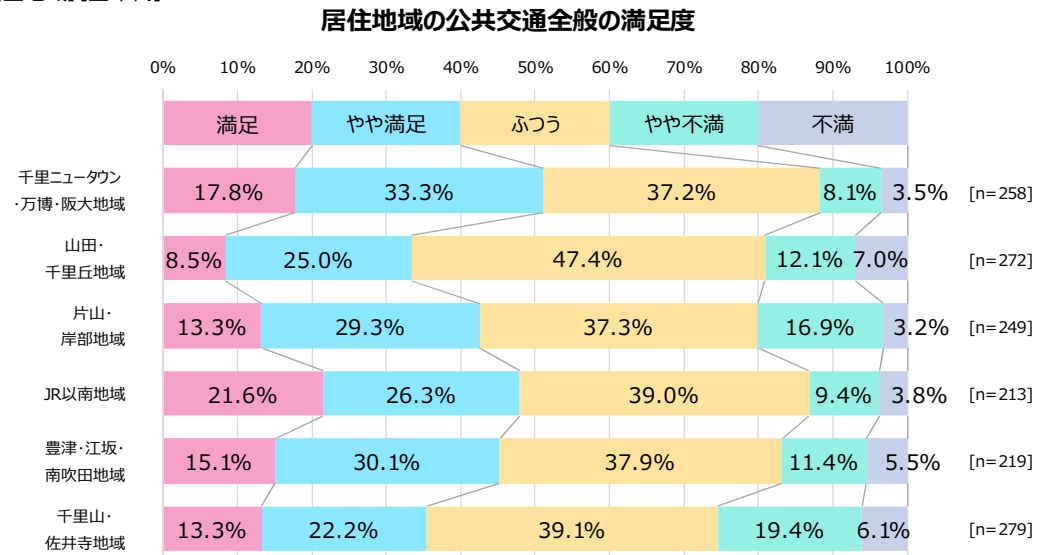
(2) アンケート結果

- 公共交通全般の満足度は42%（満足+やや満足）で、不満率19%（不満+やや不満）を上回っている。

【全地域】【全年代】



【全地域】【全年代】



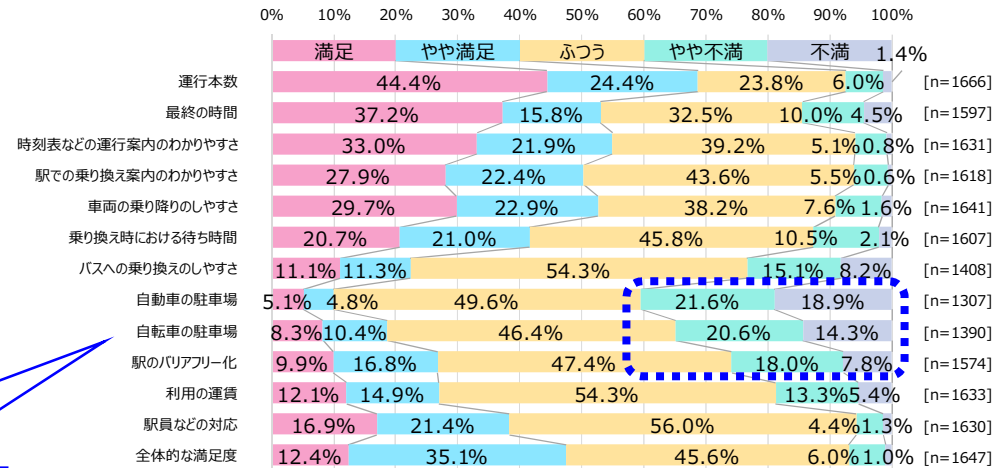
4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

- 鉄道・モノレールの満足率は約48%、不満率は約7%
自動車・自転車駐車場や駅のバリアフリー化に対する不満が多い。
- 路線バスの満足率は約21%、不満率は約24%
運行本数やバス停環境に対する不満が多い。

【全地域】【全年代】

鉄道・モノレール 項目別満足度

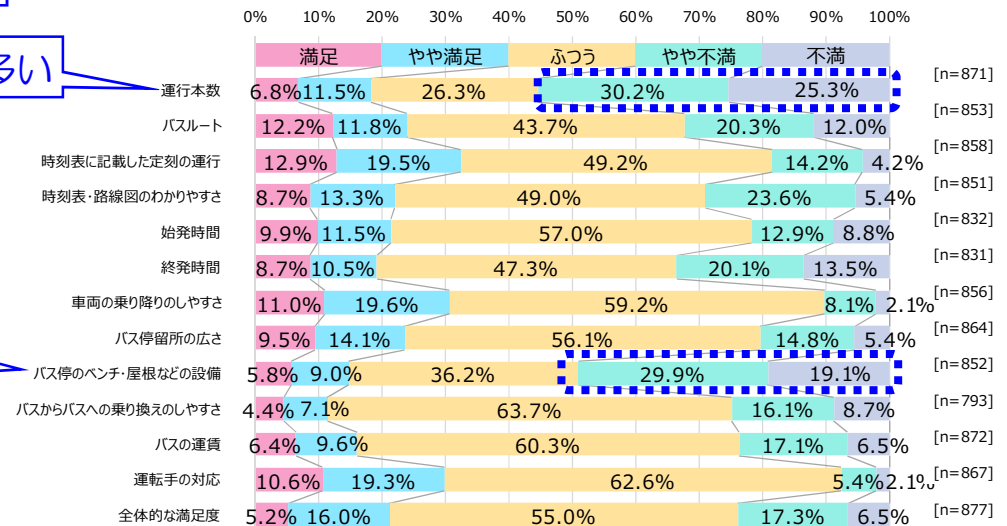


自動車・自転車駐車場や駅のバリアフリー化の不満が多い

【全地域】【全年代】

路線バス 項目別満足度

運行本数の不満が多い



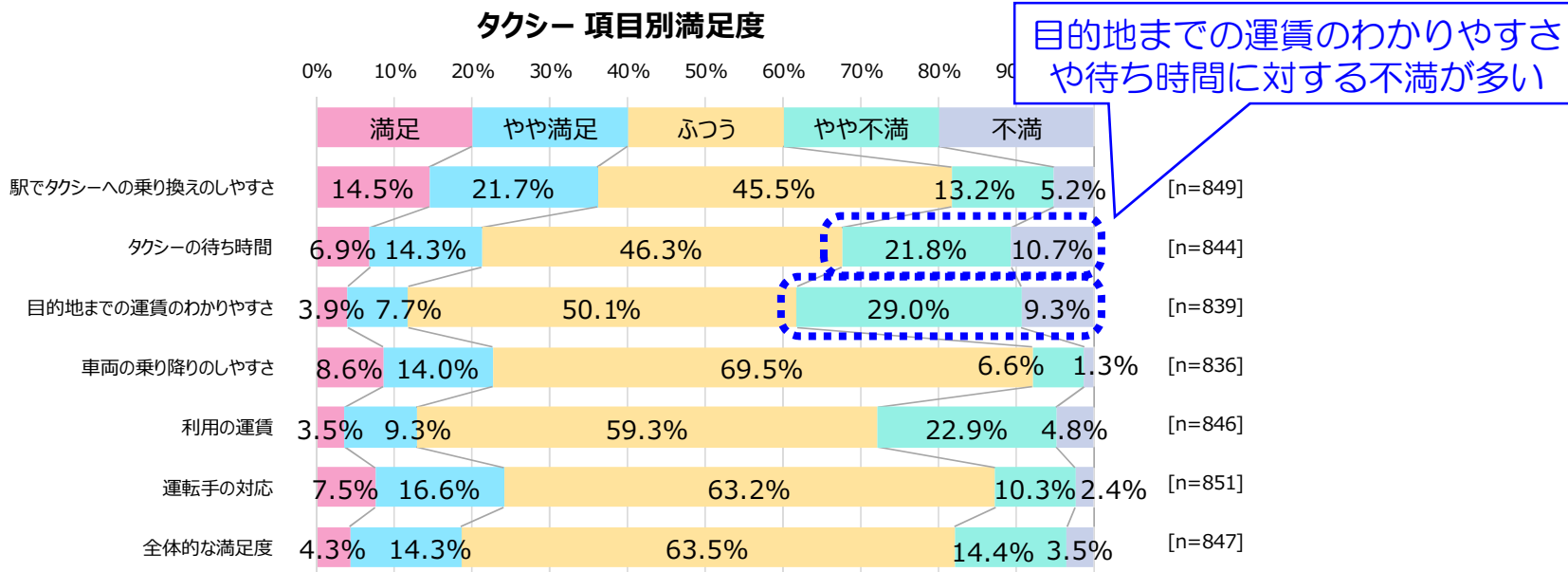
バス停環境の不満が多い

4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

- タクシーの満足率は約19%、不満率は約18%
運賃のわかりやすさ、待ち時間に対する不満が多い。

【全地域】【全年代】

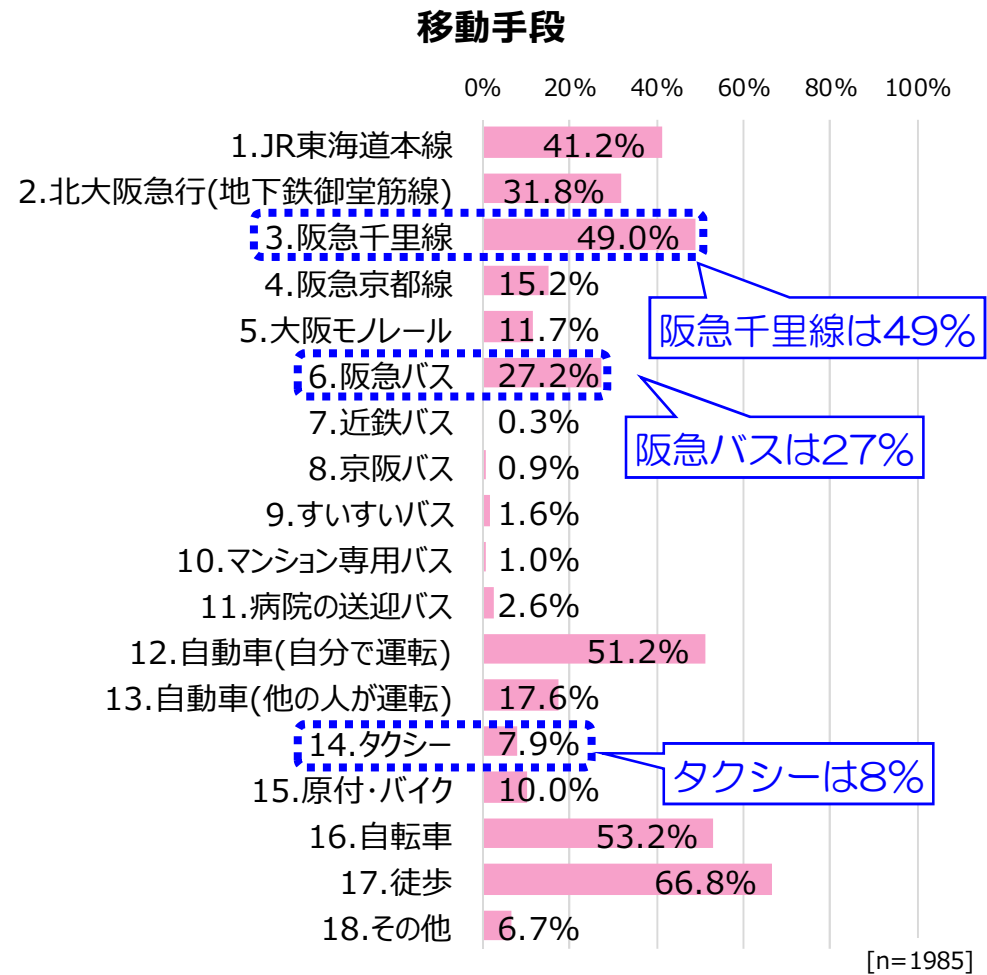


4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

- 日頃の外出の移動手段は、徒歩が67%で最も多い。
- 鉄道の利用は阪急千里線が最も多く49%、路線バスは大半を占める阪急バスで27%、タクシーは8%となっている。

【全地域】【全年代】

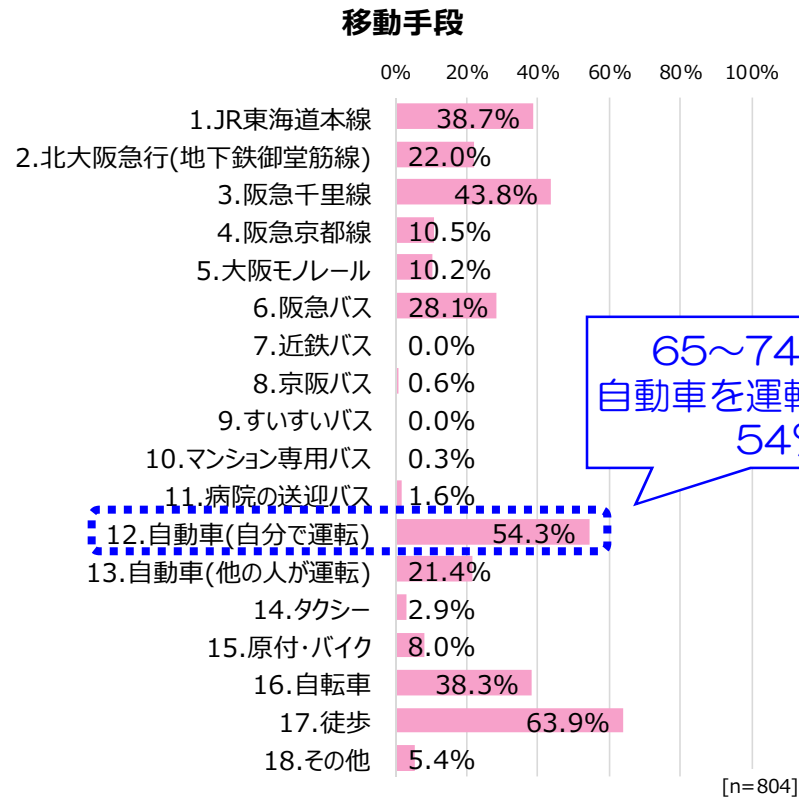


4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

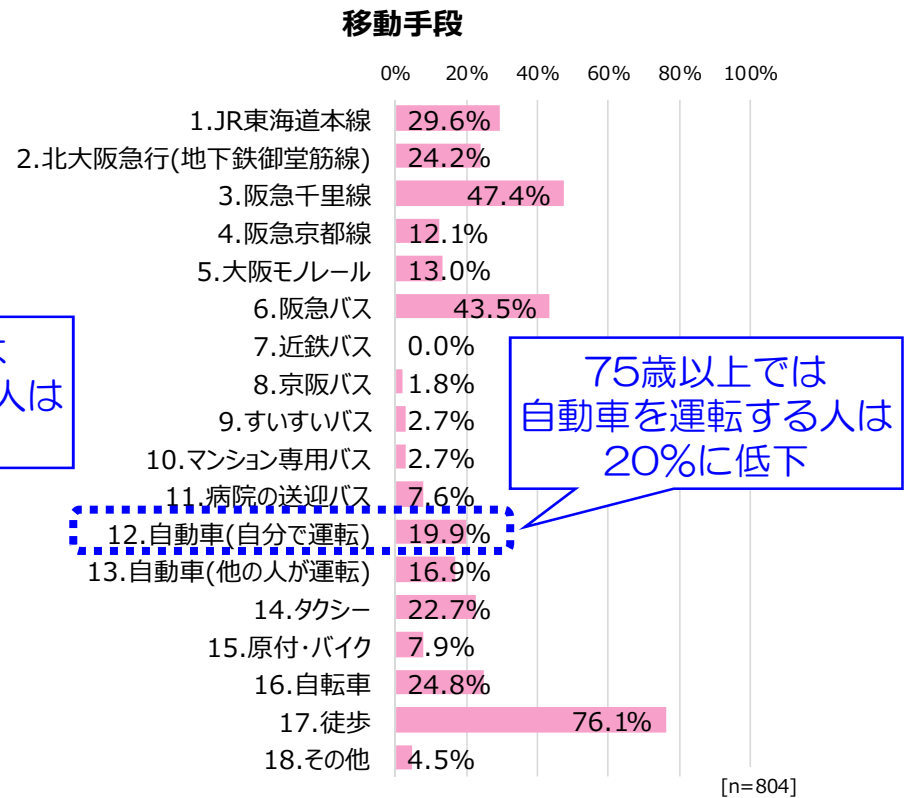
(2) アンケート結果

- 年齢別の外出の移動手段は、65～74歳でも54%が自動車(自分で運転)を利用しており、安全上の問題が大きい。
- 75歳以上では、自動車(自分で運転)の割合が20%まで低下し、路線バス利用の増加から、移動をバスに頼らざるを得ない状況がうかがえる。

【全地域】【65～74歳】



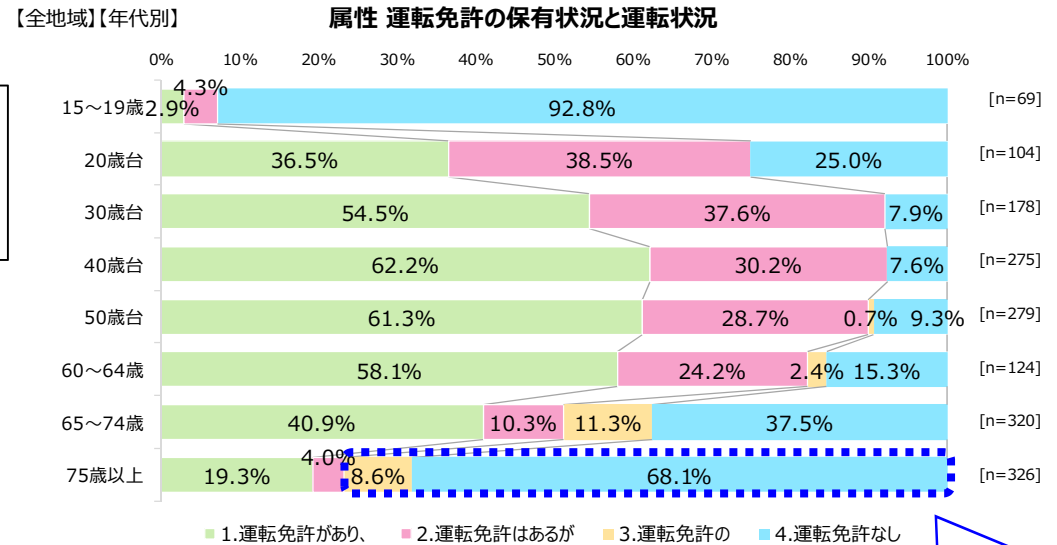
【全地域】【75歳以上】



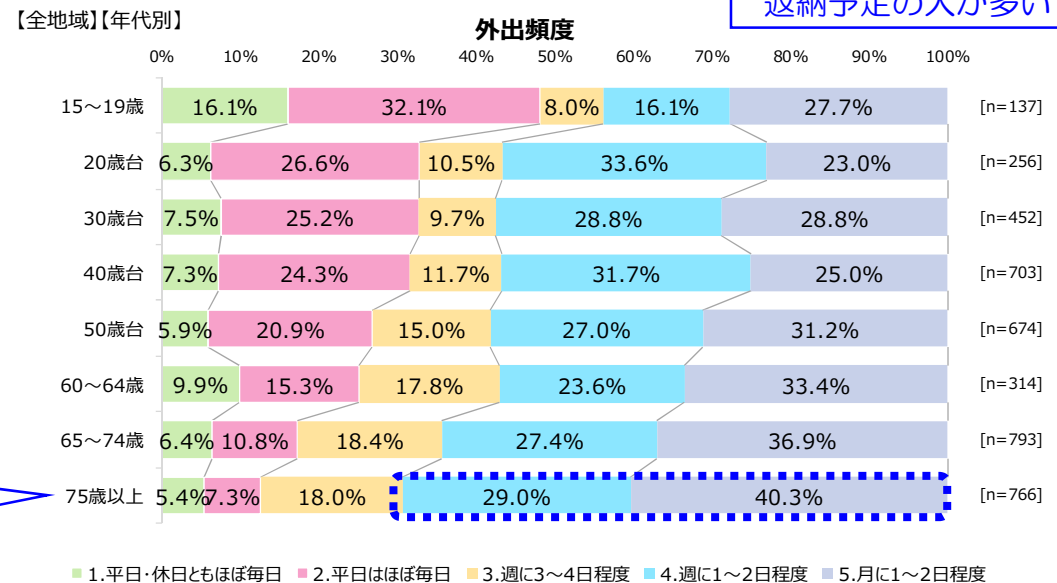
4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

- 75歳以上は免許を持たない人、返納を予定している人も多く、外出頻度も少ない。



75歳以上は免許なし、返納予定の人が多く

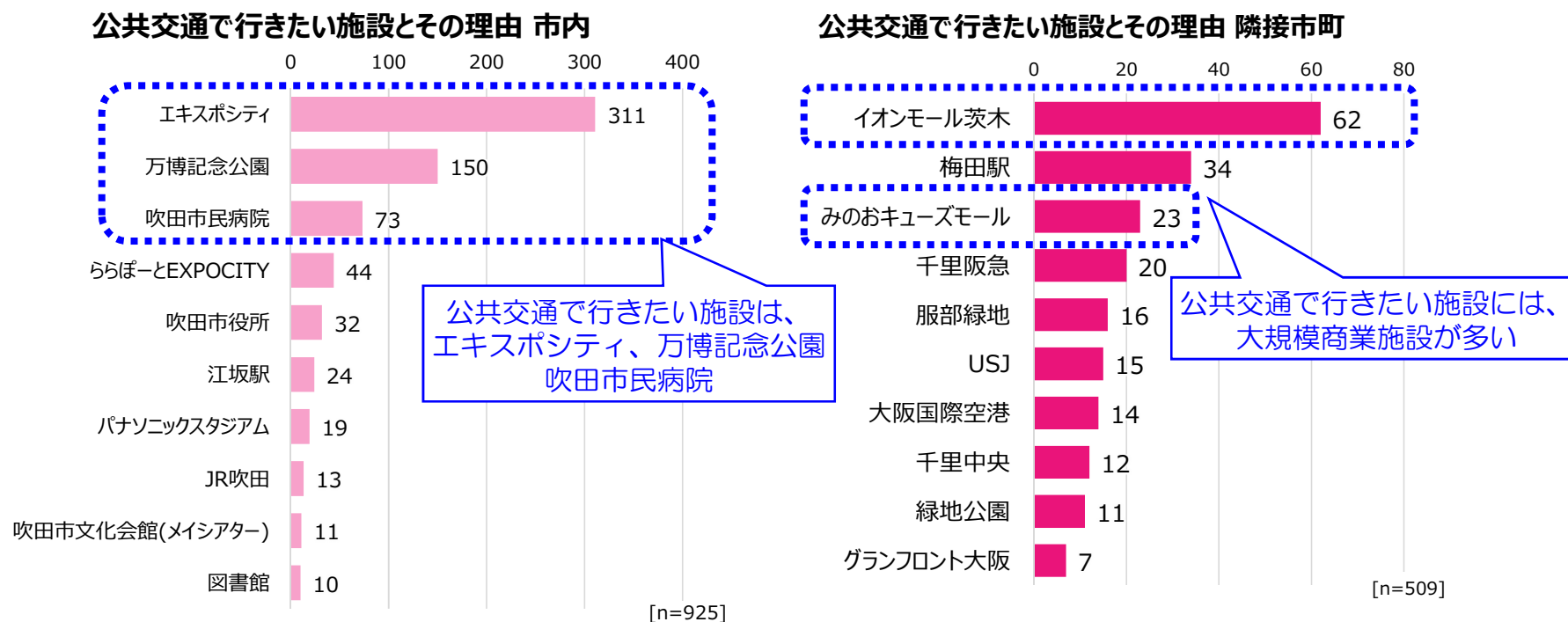


75歳以上は外出頻度が少ない

4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

- 行きたい施設としては、市内では万博・エキスポエリア・市民病院、隣接市ではイオンモール茨木等大規模商業施設が多い。

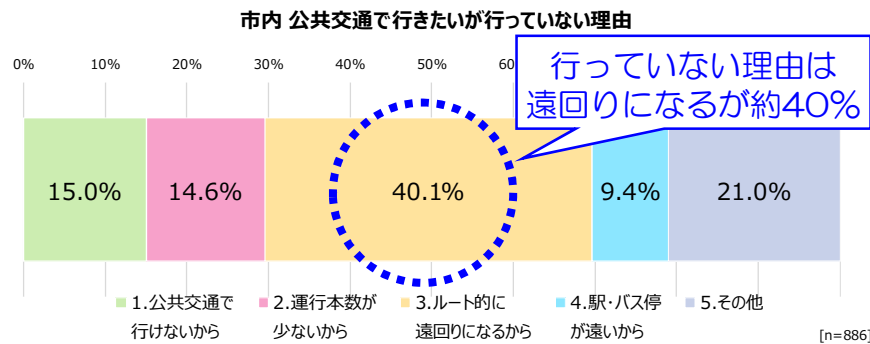


4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

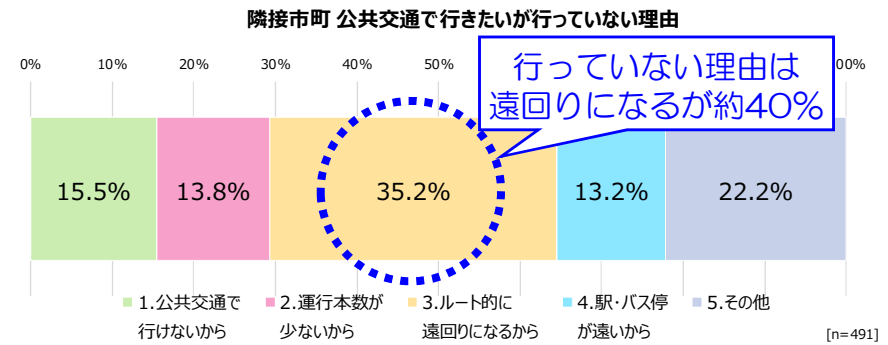
(2) アンケート結果

- 市内の移動手段としては路線バスの希望が多いが、ルートが直接繋がっておらず、鉄道等と乗り継ぎとなることが障害となっている。

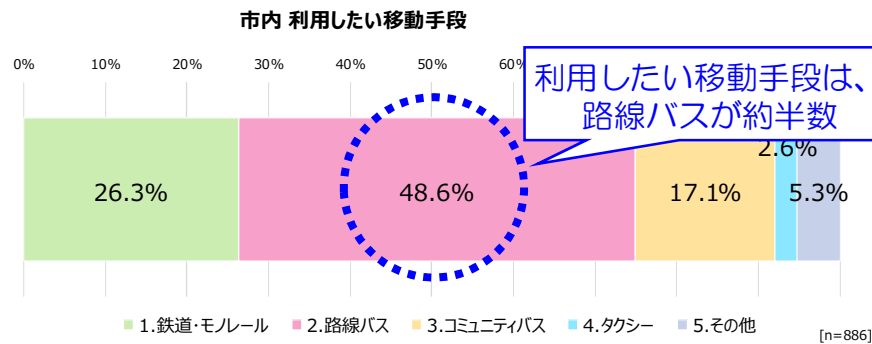
【全地域】【全年代】



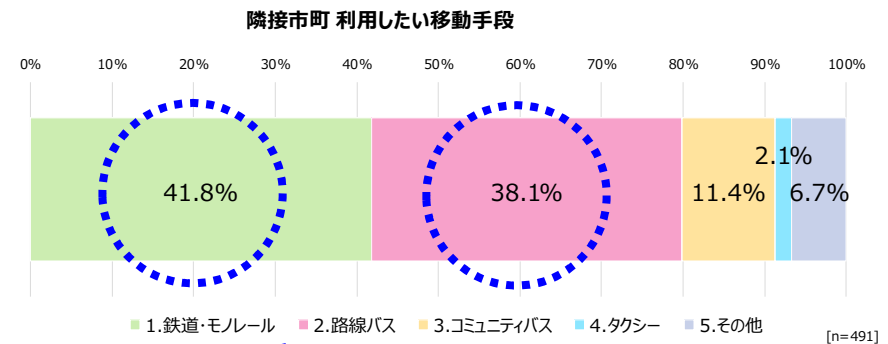
【全地域】【全年代】



【全地域】【全年代】



【全地域】【全年代】



4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

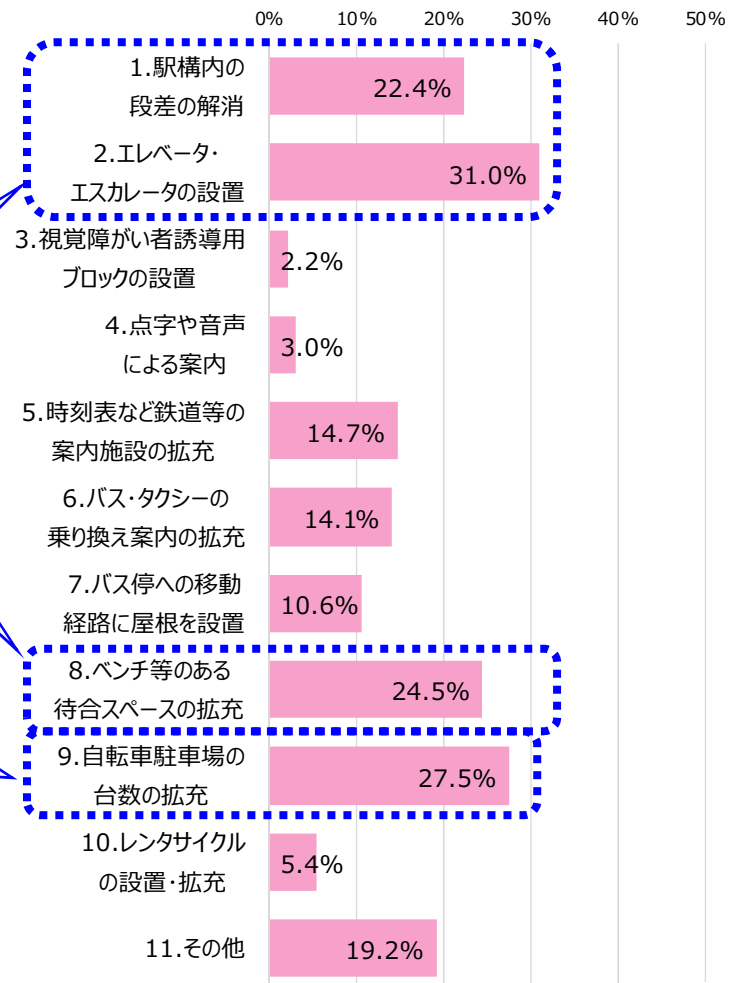
- 鉄道・モノレールの改善ニーズは、**バリアフリー化や環境整備等に関するものが多い。**
- 都市拠点・地域拠点の核となる鉄道駅への要望としては、**自転車駐車場の拡充ニーズも多い。**

バリアフリーや
環境整備等に
関する要望が多い

自転車駐車場の
拡充ニーズも多い

【全地域】【全年代】

鉄道・モノレール改善点



[n=1617]

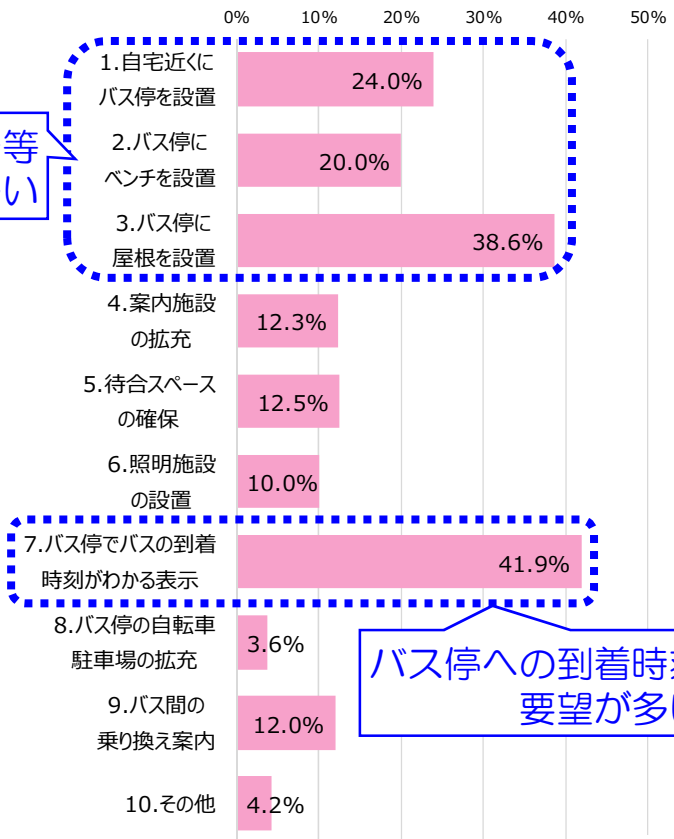
4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

- 路線バスへの要望としては、ベンチ・屋根の設置等のバス停環境や、路線図、バス停位置図からバス到着時刻まで、幅広い情報提供に関する要望が多い。

【全地域】【全年代】

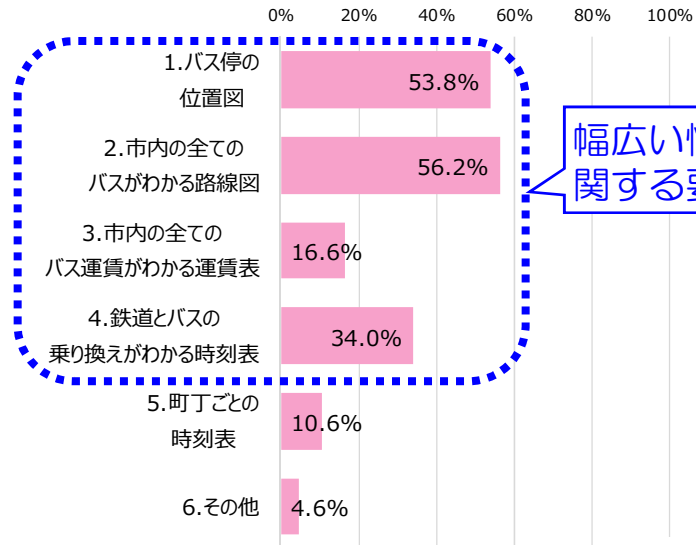
路線バス バス停に関する改善点



[n=1535]

【全地域】【全年代】

路線バス 情報提供に関する改善点

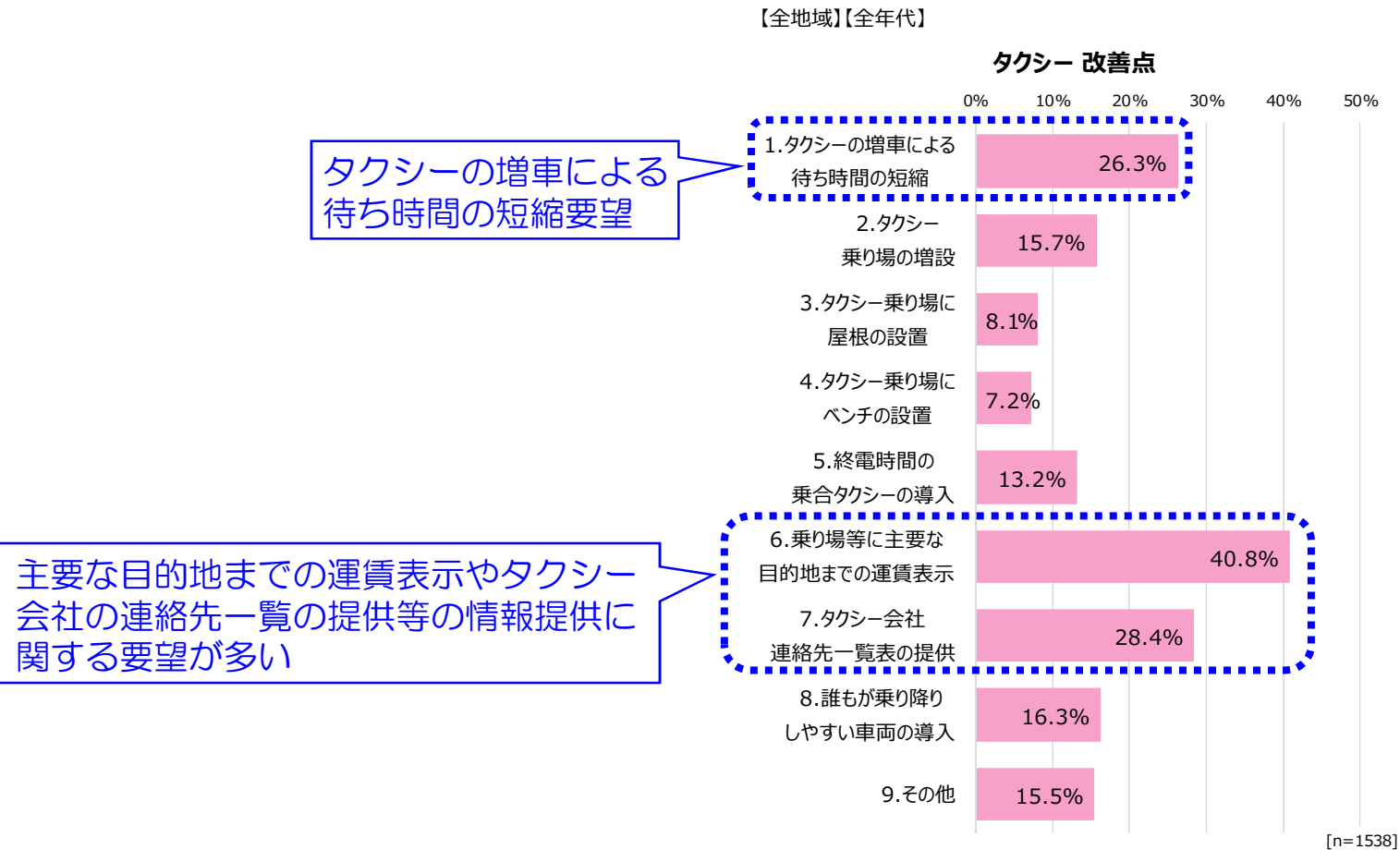


[n=1452]

4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

- タクシーへの要望としては、**主要な目的地までの運賃表示やタクシー会社の連絡先一覧の提供、待ち時間の短縮に関する要望が多い。**



タクシーの増車による待ち時間の短縮要望

主要な目的地までの運賃表示やタクシー会社の連絡先一覧の提供等の情報提供に関する要望が多い

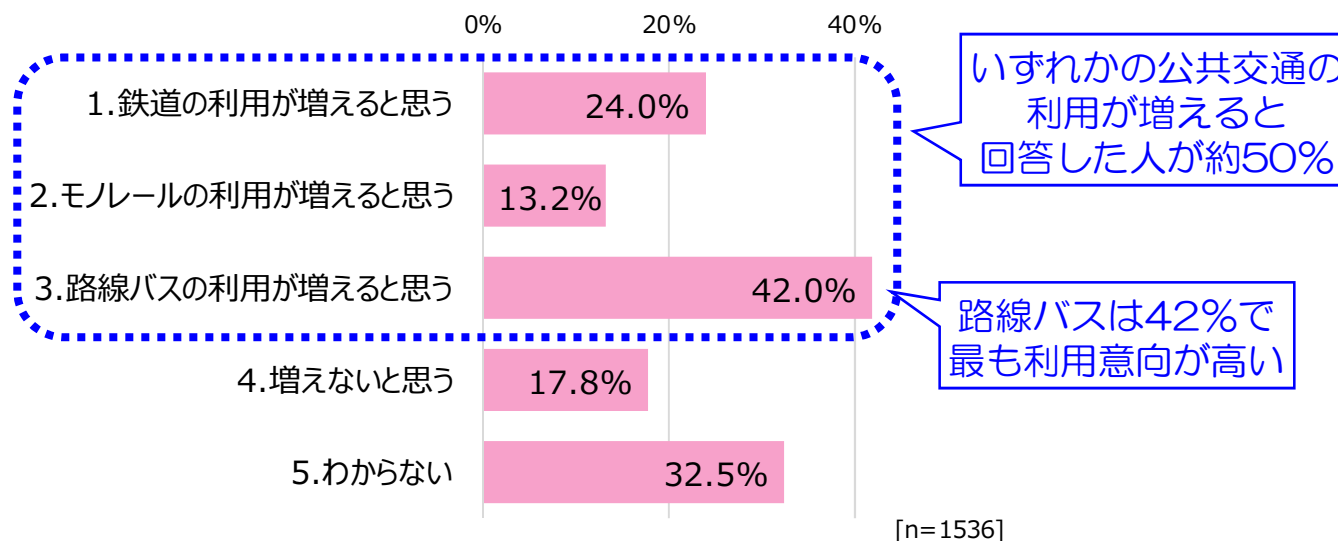
4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

- 利便性が向上した場合、公共交通の利用が増えると回答した人が50%。バスの利用意向が強い。

【全地域】【全年代】

利便性向上による公共交通の利用意向



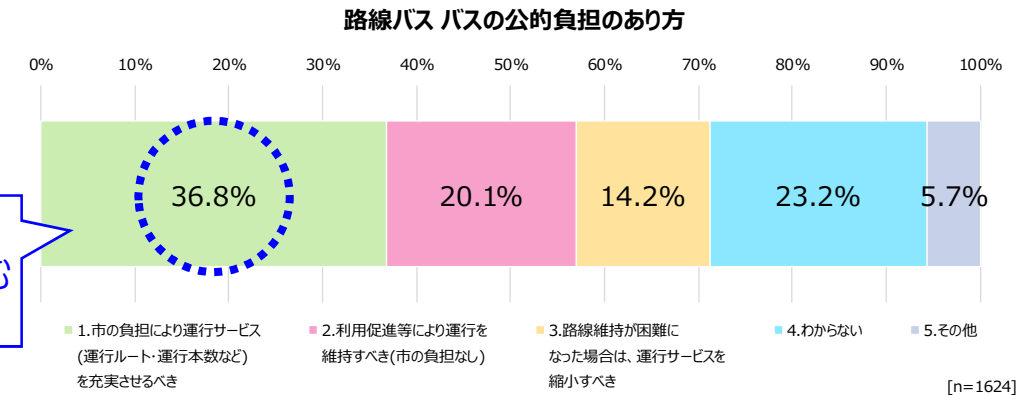
4 公共交通の利用実態及びニーズの把握

(2) アンケート結果

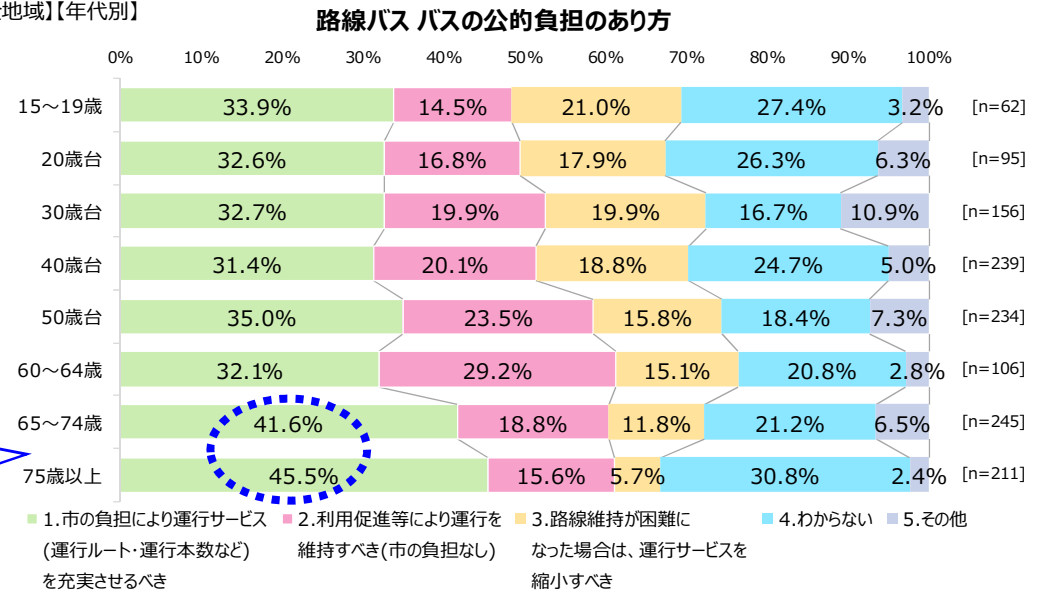
- バスの維持に向けては、市の負担によるバスサービスの充実を望む意見が37%と多い。

市の負担によるバスのサービス充実を望む意見が37%

【全地域】【全年代】



【全地域】【年代別】



特に65歳以上で、市の負担によるバスのサービスの充実の要望が高い

5 吹田市における地域公共交通の課題

5-1 持続可能な地域公共交通の確保に向けた問題点・課題の整理

現況・ニーズ

- 公共交通全般に対する満足率は42%で不満率の19%を上回っている。
- 鉄道の満足率は不満率を大きく上回っている。バリアフリー化や自転車駐車場に関する不満が多い。路線バスの不満率は満足率を上回っている。運行本数やバス停環境に関する不満が多くなっており、平成30年度までの公共交通利用者数は横ばいである。
- タクシーの満足率と不満率は同等である。目的地までの運賃表示やタクシー会社の連絡先一覧等情報提供に関する要望が多い。
- 日頃の外出の移動手段は、徒歩が68%で最も多い。鉄道の利用は阪急千里線で49%、路線バスは阪急バスで27%となっている。
- 行きたい施設として、市内では万博・エキスポエリア・市民病院、隣接市ではイオンモール茨木等大規模商業施設が多い。市内の移動手段としては路線バスの希望が多いが、ルートが直接繋がっておらず、鉄道等と乗り継ぎとなることが障害となっている。
- バスの維持に向けては、市の負担によるバスサービスの充実を望む意見が37%と多い。
- 利便性が向上した場合、公共交通の利用が増えると回答した人が50%。バスの利用意向が強い。

課題

①利便性向上によるバスの利用促進

公共交通を中心とした交通体系の形成、環境負荷の軽減のためには、上位計画にも位置づけられる利便性向上による路線バスの利用促進が求められる

5 吹田市における地域公共交通の課題

5-1 持続可能な地域公共交通の確保に向けた問題点・課題の整理

現況・ニーズ

- 65～74歳でも54%が自動車(自分で運転)を利用しており、安全上の問題が大きい。75歳以上では、自動車(自分で運転)の割合は20%まで低下し、路線バス利用の増加から、移動をバスに頼らざるを得ない状況がうかがえる。免許を持たない人、返納を予定している人も多く、75歳以上の外出頻度は少ない。
- 公共交通の改善ニーズとしては、バリアフリー化に関するものが多い。

- 将来都市像において、都市拠点、地域拠点が設定されている。都市拠点の中には、既存の主要鉄道駅に加えて、文化・スポーツ・レクリエーション機能が集積する万博記念公園周辺、北大阪健康医療都市(健都)としての機能集積が進む岸辺駅周辺など特色ある拠点もある。
- 万博・エキスポエリア・健都エリアへのバス利便性向上の要望が多い。
- 都市拠点・地域拠点の核となる鉄道駅については、自動車・自転車駐車場の拡充ニーズも多い。

課題

②高齢者等のモビリティの確保

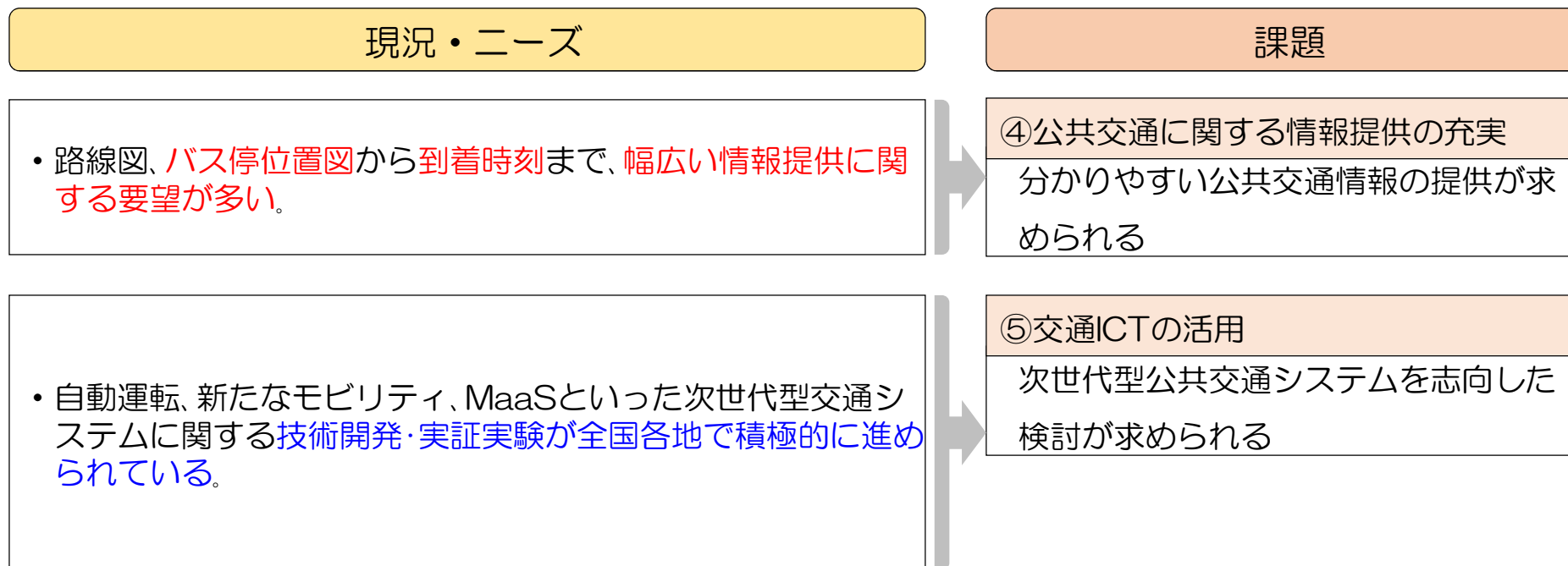
高齢者の増加が見通されるなか、安全性の高い公共交通によるモビリティ確保、高齢者の外出の支援が求められる

③都市・地域拠点の機能向上

将来都市像の実現に向けて都市・地域拠点の拠点性向上が求められる

5 吹田市における地域公共交通の課題

5-1 持続可能な地域公共交通の確保に向けた問題点・課題の整理



6 持続可能な地域公共交通の確保に向けた方策（案）

