

図 1-19 終バス時間別運行図 (22 時)

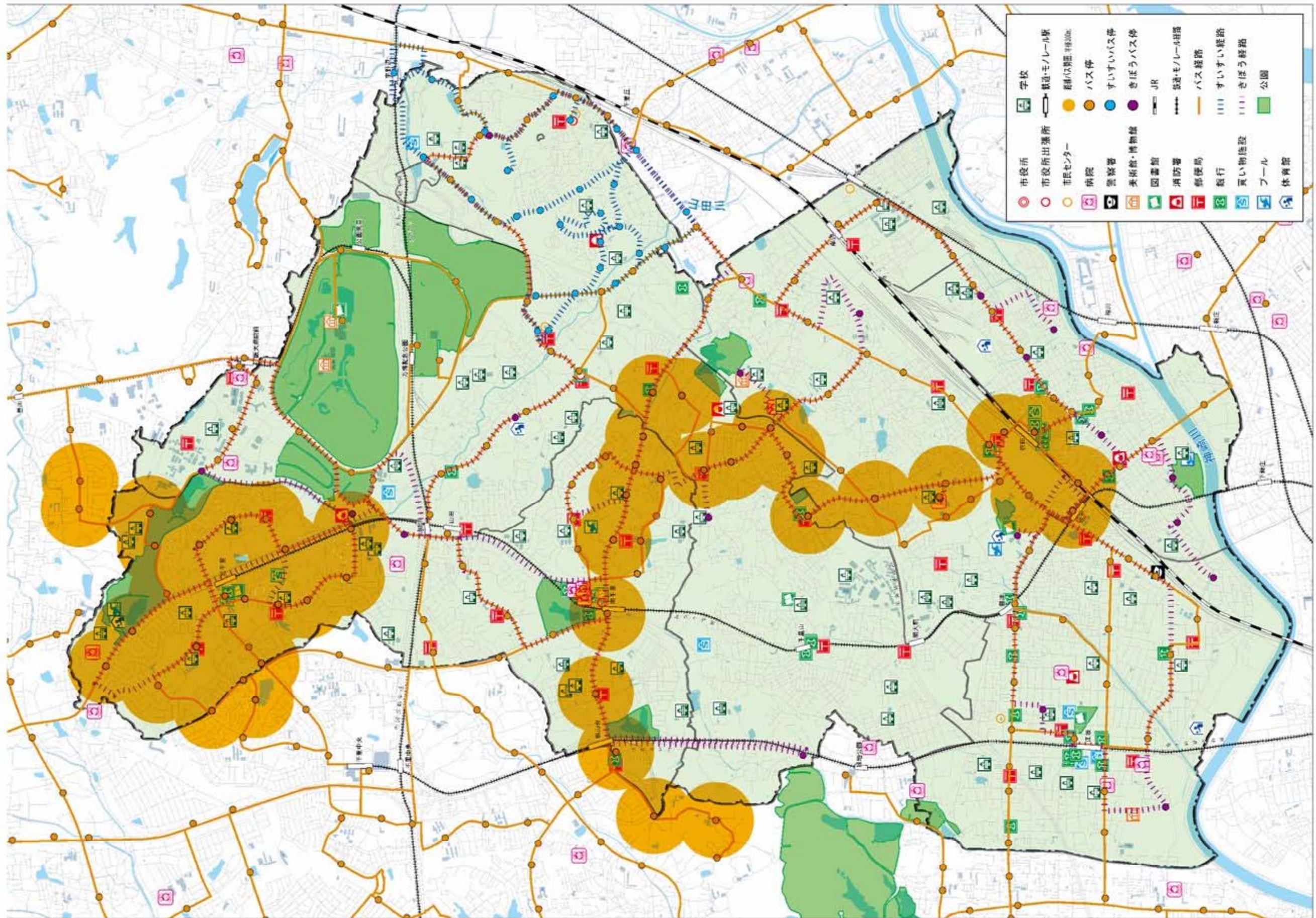


図 1-20 終バス時間別運行図 (23 時)

c) 公共交通の空白地・不便地

■バス勢圏

徒歩でのアクセスが概ね可能な範囲として、バス停から 300m をバス停勢圏とする。

バス勢圏図を見ると、阪急千里山駅、阪急関大前駅周辺地区は路線バスが全くアクセスしておらず、バス路線の不便地帯といえる。

千里丘地区にも空白地が見られるが、平成 18 年度以降試行運転中のコミュニティバス（すいすいバス）の勢圏も考慮すると、ほぼカバーできている。

■鉄道勢圏

徒歩でのアクセスが概ね可能な範囲として、鉄道駅から 700m を駅勢圏とする。

吹田市東部に鉄道アクセスのない空白地が見られる。また、隣接市境界付近にも空白地が見られ、市域を越えた交通連携の必要性が伺える。

■公共交通勢圏

公共交通の不便地・空白地を見ると、中央部及び南西部に分散して空白地が見られる。

<空白地人口割合が 50%以上の町丁（コミュニティバス勢圏は除く）>

◇JR以南地域：南正雀 5 丁目（100%）

◇片山・岸部地域：藤が丘町（72%）

◇豊津・江坂・南吹田地域：南吹田 4 丁目（96%）、南吹田 2 丁目（84%）、芳野町（66%）

◇千里山・佐井寺地域

：春日 4 丁目（100%）、佐井寺 2 丁目（96%）、千里山竹園 2 丁目（91%）、春日 3 丁目（82%）、佐井寺 4 丁目（78%）、春日 1 丁目（62%）、佐井寺 3 丁目（59%）、春日 2 丁目（57%）

◇山田・千里丘地域：尺谷（89%）、千里丘西（70%）、千里丘中（66%）、長野東（65%）、長野西（52%）

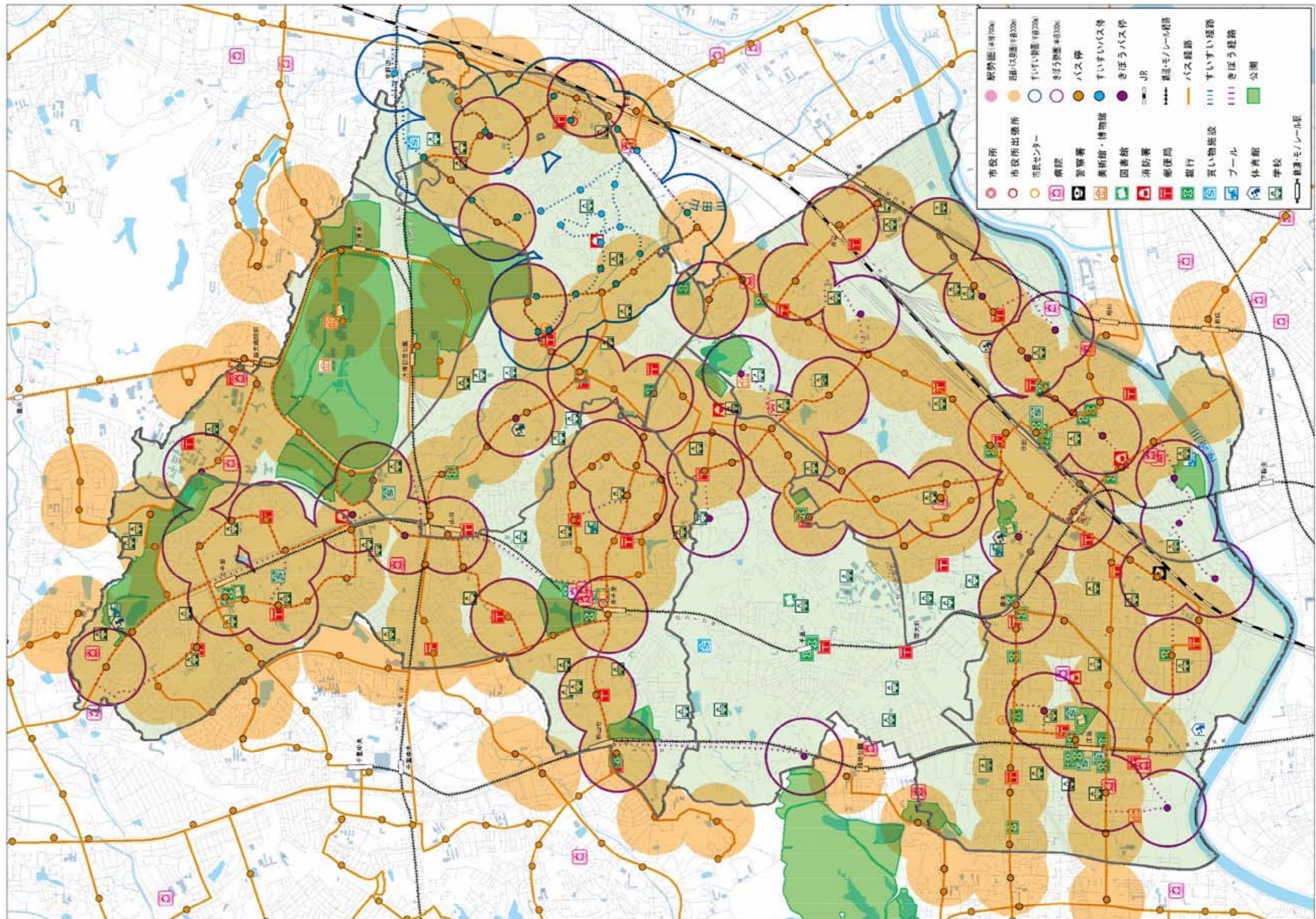


図 1-21 バス勢圏図

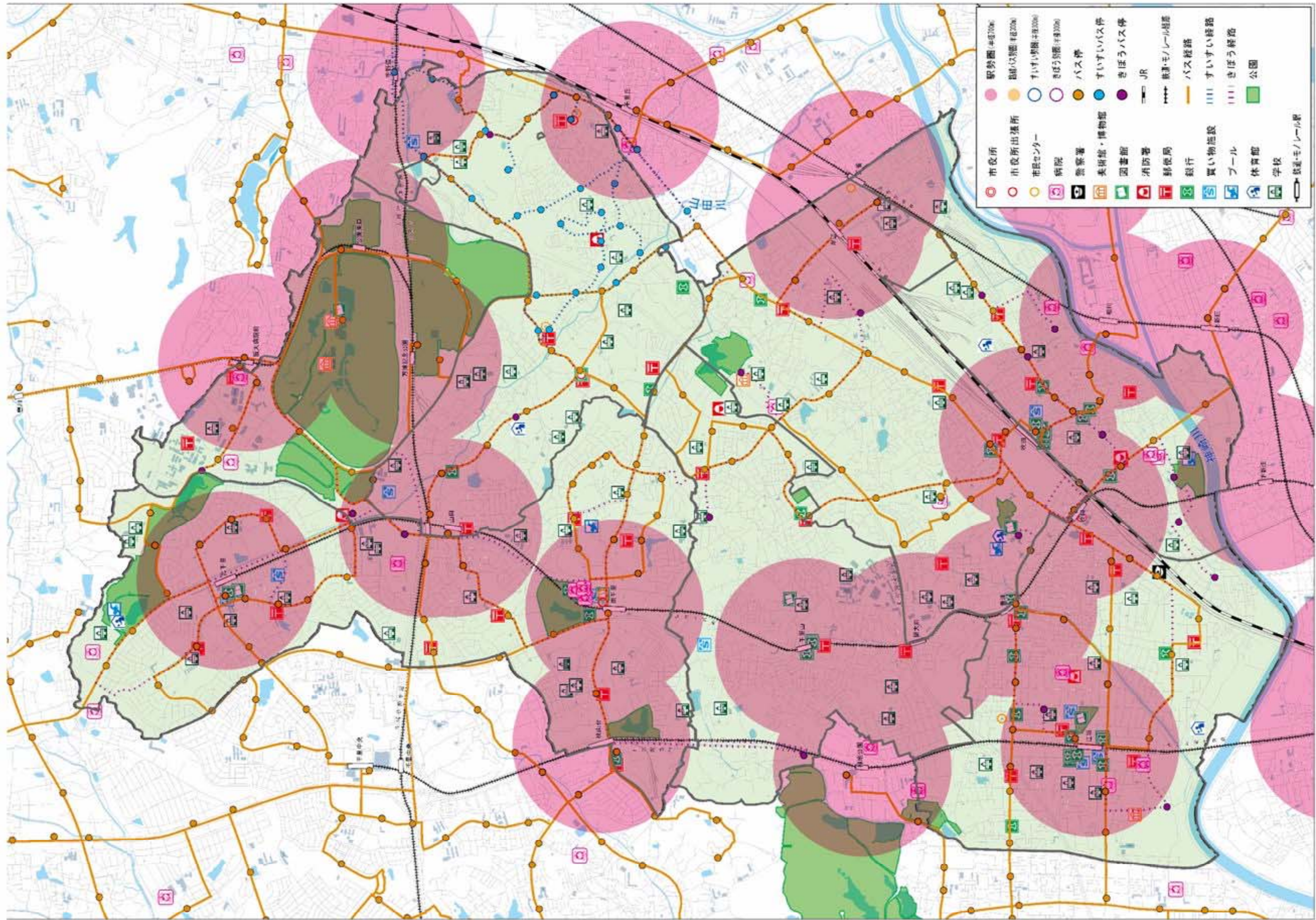


图 1-22 铁道势圈图

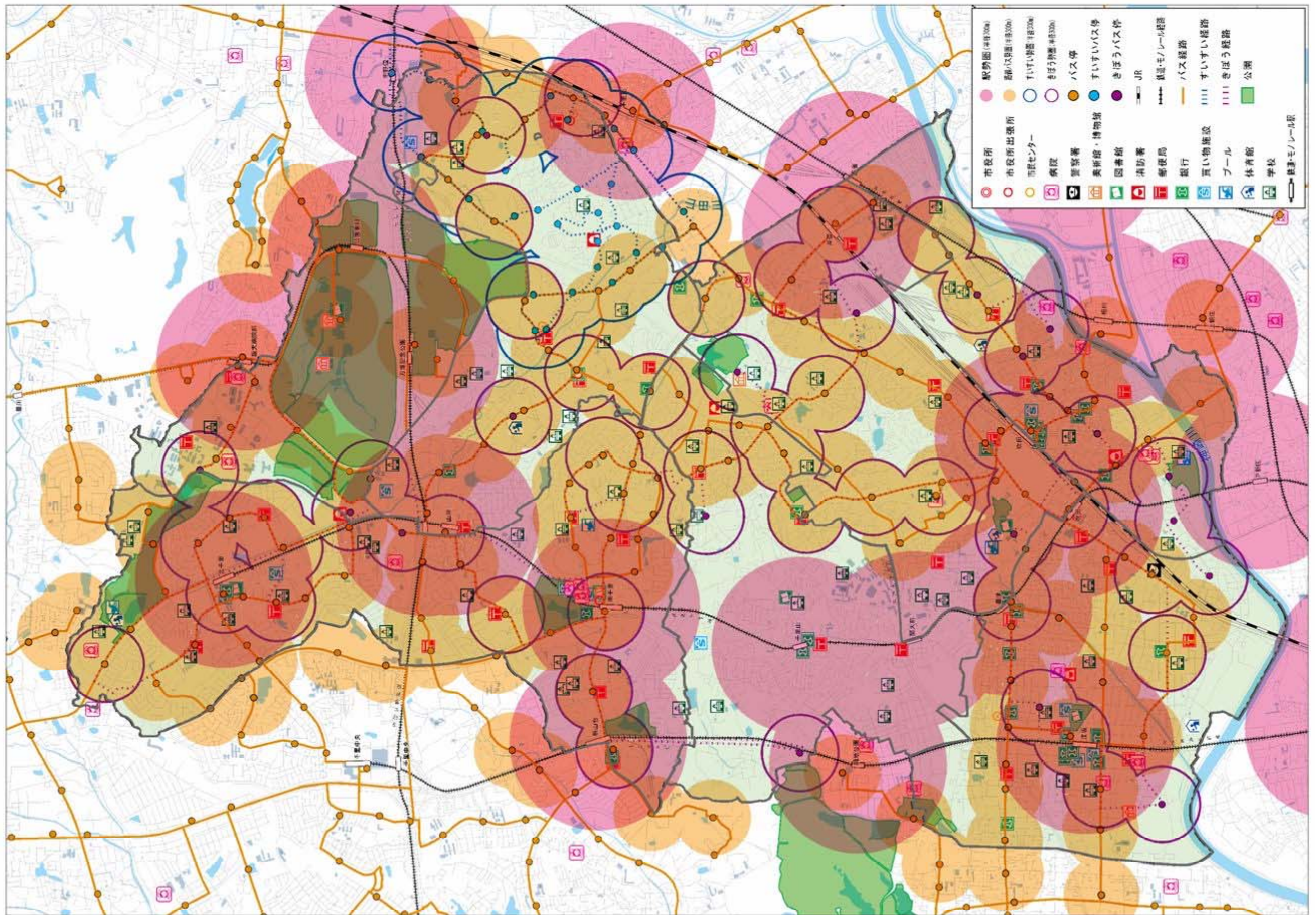


図 1-23 バス・鉄道勢圏図

d) 吹田市の現況まとめ

吹田市総合計画の6つの地域別に、現況をまとめると以下のとおりである。

表 1-1 吹田市総合計画による地域別の現況

地域	人口動向			交通 (人・自動車)	公共交通状況		公共交通不便地			まとめ	
	人口 H21. 3. 31 (人)	高齢者割合 H21. 3. 31	人口推移		鉄道(※1) ()内は平成19年 乗降客数(千人)	路線バス	空白地面積 (※2) (㎡)	空白地 面積割合	空白地人口割合 ()内は50%以上の町丁		
市全域	347,896	19%	・平成15年ぐらいから人口の伸びが停滞 ・世帯数は増加傾向 ・2035年には高齢者人口割合が30% ・学童人口は2030年には約3分の2に減少	・吹田市に発生集中するトリップは約60% ・人の流動は大阪市をはじめ、隣接市間で多い	・市内で最も乗降客数が多いのは阪急電鉄 ・阪急電鉄、モノレールは乗降客数が増加傾向 ・JR西日本、北大阪急行は横ばい傾向	・市内で最も乗降車人員が多いのは阪急バス ・乗降車人員は平成16年以降減少傾向 ・千里中央～北千里・阪大本部前・阪急茨木、豊中～JR岸部、JR吹田～吹田市役所前など東西軸の運行密度が高い	4,724,524	13%	14%	・少子高齢化が進む ・大阪市へのトリップが多い ・路線バスの乗降車人員が減少傾向 ・鉄道の乗降客数は増加傾向	
1	J R以南地域	35,032	25%	・減少傾向	・十三高槻線事業中	・阪急正雀駅〔摂津市〕	・JR岸部～JR吹田の運行密度が低い ・23時以降に駅発のバスがない	445,614	12%	7% (南正雀5丁目100%)	・高齢者割合が高く、今後公共交通の必要性が高まる。 ・市境付近で公共交通空白地あり。
2	片山・岸部地域	52,341	20%	・減少傾向		・阪急豊津駅(5,326) ・JR吹田駅(16,210) ・JR岸部駅(10,654)	・JR吹田～竹谷の運行密度が高い ・23時以降に駅発の東西方向のバスがない	596,116	11%	12% (藤が丘町72%)	・藤が丘町付近を中心に公共交通空白地あり。 ・鉄道駅が多く位置しているがアクセス性が低い。
3	豊津・江坂・南吹田地域	58,709	15%	・増加傾向		・阪急吹田駅(6,675) ・北大阪急行江坂駅(7,771)	・運行密度が低い ・23時以降に駅発のバスがない	1,146,388	21%	10% (南吹田4丁目96%、南吹田2丁目84%、芳野町66%)	・南部市境に公共交通空白地あるが、工場やゴルフセンター立地のため、空白人口は少ない。
4	千里山・佐井寺地域	62,237	14%	・平成18年以降減少傾向	・千里中央線、豊中岸部線事業中	・阪急関大前駅(15,232) ・阪急千里山駅(6,198)	・西部に路線バスがない ・竹谷～亥子谷の運行密度が高い ・23時以降に駅発の東西方向のバスがない	1,162,764	24%	27% (春日4丁目100%、佐井寺2丁目96%、千里山竹園2丁目91%、春日3丁目82%、佐井寺4丁目78%、春日1丁目62%、佐井寺3丁目59%、春日2丁目57%)	・春日町を中心として公共交通空白地が大きい。 ・路線バス系統が少ない。
5	山田・千里丘地域	78,003	15%	・増加傾向		・阪急山田駅(8,187) ・モノレール山田駅(4,575)	・コミュニティバス「すいすいバス」試験運行中 ・23時以降に駅発のバスがない	948,069	17%	19% (尺谷89%、千里丘西70%、千里丘中66%、長野東65%、長野西52%)	・千里丘町付近を中心に公共交通空白地あり。コミュニティバスの試験運行で一部カバー。 ・公共交通空白地は住宅地。
6	千里ニュータウン・万博・阪大地域	千里ニュータウン地域	61,486	28%	・減少傾向	・阪急北千里駅(11,682) ・阪急南千里駅(8,281) ・北大阪急行桃山台駅(14,272)	・千里中央～北千里以北の運行密度が高い ・23時以降に駅発のバスがある	229,510	3%	2%	・高齢者割合が最も高く、今後公共交通の必要性が高まる。 ・公共交通空白地はほとんどなし。
		万博・阪大地域	88	23%	・人口少ない ・増加傾向	・モノレール万博記念公園駅(2,657) ・モノレール公園東口駅(383)	・阪大本部前行きの運行密度が高い ・23時以降に駅発のバスがない	196,062	5%	1%	・面積のほとんどが万博公園と大阪大学敷地のため、人口少ない。 ・公共交通空白地はほとんどなし。

※1：JRの降客数は乗客数と同数とした。 ※2：公共交通空白地算出には、コミュニティバス勢圏を含まない。

(3) 市民ニーズ調査結果

現状の市内移動の実態、交通手段に対する満足度、交通モード間の乗り換えに対するニーズ、今後の公共交通のあり方等に対する住民意向を把握するため、吹田市民を対象としたアンケート調査を実施した。

a) 調査概要

- 配布対象：15歳以上の吹田市民（住民基本台帳から抽出）
- 配布枚数：7,002部
- 配布物：調査票（A4両面）、依頼文、返信用封筒
- 配布方法：郵送による配布・回収
- 発送日：平成21年8月25日
- 締切日：平成21年9月7日
- 調査主体：吹田市地域公共交通活性化協議会
- 標本数：合計7,002部（吹田市総合計画の6地域に各1,167部）

表 1-2 アンケート項目

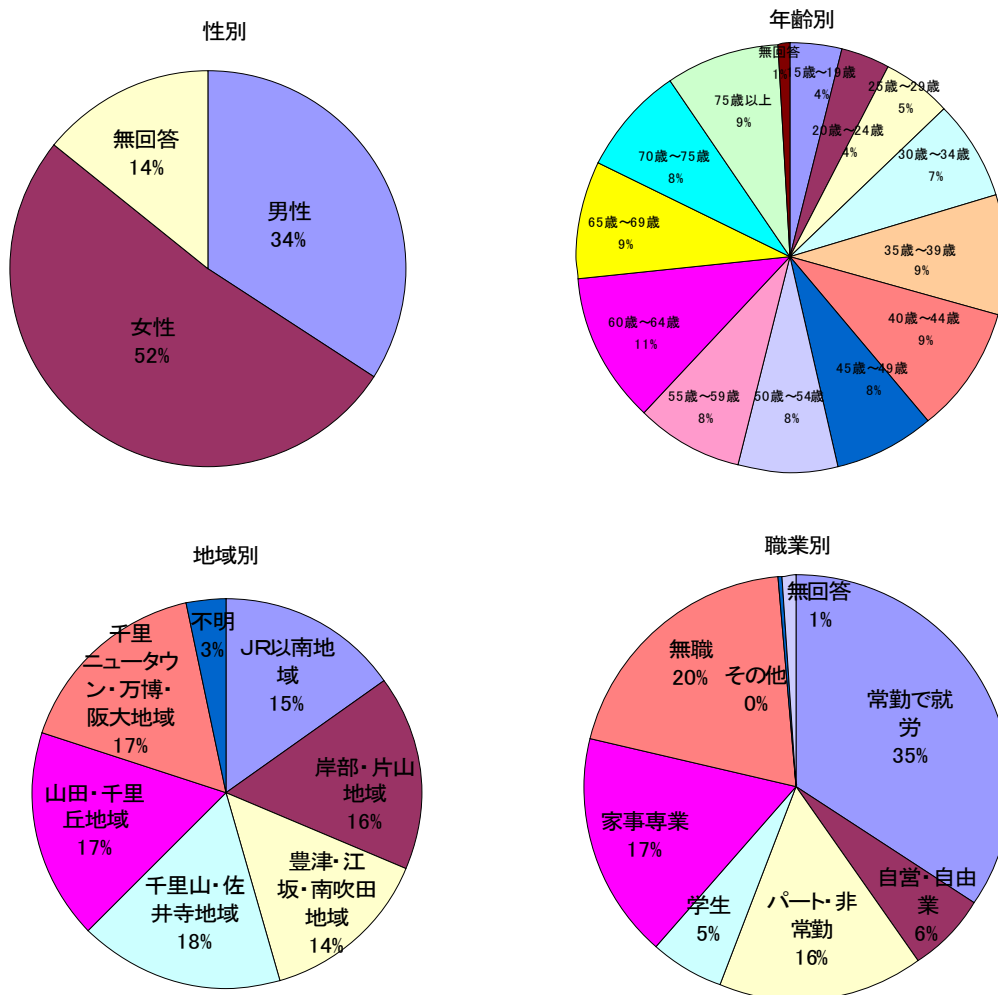
項目	質問内容	目的
①通勤・通学の外出状況	①外出状況 ・外出目的、目的地、外出頻度、外出時間 ②外出における交通手段別利用状況： ・移動別交通手段、利用バス停・駅	・現状の移動の実態を把握する。
②通勤・通学以外の外出状況	①外出状況 ・外出目的、目的地、外出頻度、外出時間、 ②外出における交通手段別利用状況 ・移動別交通手段、利用バス停・駅	
③公共交通の利用状況	①路線バス ・最寄りのバス停 ・バス停までの移動手段・移動時間・移動 ・運行状況やサービスに関する満足度 ・望ましいバス停までの距離 ・運行、バス停、情報提供に関する改善点 ②鉄道・モノレール ・最寄りの駅 ・運行状況やサービスに関する満足度 ・利用に関する改善点 ③タクシー ・運行状況やサービスに関する満足度 ・利用に関する改善点	・現状の移動の満足度を把握する。 ・交通手段別改善点を把握する。
④自動車利用者の意向	①公共交通の利用意向とそのため改善点	・自動車から公共交通へ転換する層を把握する
⑤公共交通について	①吹田市の公共交通の満足度と不満な理由	・現状の公共交通の満足度を把握する。
⑥自由意見	①その他公共交通に関する自由意見	・具体的なご意見・要望等を把握する
⑦回答者の属性	①性別、②年齢、③お住まい、④職業、⑤運転免許、⑥移動について	・回答者の属性を把握する

b) 概況

本アンケートの回収率は 36.9%であった。
 年齢別、地域別ではほぼ偏りなく回収できた。
 性別では、女性の回答者が半数以上である。
 職業別では、常勤で就労している回答者が 3 分の 1 を占める。

表 1-3 回収状況

	配布部数	回収部数	回収率	総人口	15歳以上人口
JR以南地域	1,167	396	33.9%	35,032	30,789
片山・岸部地域	1,167	412	35.3%	52,341	44,785
豊津・江坂・南吹田地域	1,167	369	31.6%	58,709	50,759
千里山・佐井寺地域	1,167	436	37.4%	62,237	51,594
山田・千里丘地域	1,167	451	38.6%	78,003	64,986
千里ニュータウン・万博・阪大地域	1,167	430	36.8%	61,574	53,782
不明	—	87	—	—	—
合計	7,002	2,581	36.9%	347,896	296,695



c) 調査結果

■公共交通の満足度と改善点の調査結果

表 1-4 地域別公共交通の満足度・改善点のとりまとめ

地域	公共交通ニーズ
全体	<ul style="list-style-type: none"> ・吹田市の公共交通利便性については、「普通」を含めて約7割の人が概ね満足している。公共交通の利便性の高いことが伺える ・路線バスで不満度が高い項目は、「運行本数」「終発時間」「バスからバスへの乗り換えのしやすさ」「バス停のベンチ・屋根などの設備」などである ・バスの運行の改善点は「バス路線を新設」「日中の運行本数の増便」、バス停の改善点は「バス停に屋根を設置」「バス停でバスの到着時刻がわかる表示」、バスの情報提供の改善点は「市内の全てのバスがわかる路線図」が多い ・鉄道・モノレールで不満度が高い項目は、「駅のバリアフリー化」「バス・自転車への乗り換えのしやすさ」「利用の運賃」などである ・鉄道・モノレールの改善点として、「エレベーター・エスカレーター」の設置」「駐輪場の台数の拡充」が多い ・タクシーで不満度が高い項目は、「目的地までの運賃のわかりやすさ」「利用の運賃」などである ・タクシーの改善点として、「乗り場等に主要な目的地までの運賃表示」「タクシー会社連絡先一覧表の提供」が多い
J R以南地域	<ul style="list-style-type: none"> ・吹田市の中で、満足が高い地域となっており、「普通」を含めて8割弱の人が概ね満足している ・路線バスの「バス停のベンチ・屋根などの設備」の不満度が他の地域より高い ・タクシーの「目的地までの運賃のわかりやすさ」「車輦の乗り降りのしやすさ」「運転手の対応」の不満度が他の地域より高い
片山・岸部地域	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道・モノレールの「自転車への乗り換えのしやすさ」の不満度が他の地域より高い
豊津・江坂・南吹田地域	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの「運行本数」「時刻表に記載した定刻の運行」「時刻表・路線図のわかりやすさ」「車輦の乗り降りのしやすさ」「バスからバスへの乗り換えのしやすさ」の不満度が他の地域より高い ・鉄道・モノレールの「車輦の乗り降りのしやすさ」「利用の運賃」の不満度が他の地域より高い ・タクシーの「駅でタクシーへの乗り換えのしやすさ」「利用の運賃」の不満度が他の地域より高い
千里山・佐井寺地域	<ul style="list-style-type: none"> ・吹田市の公共交通全般の不満度が高い地域であり、不満足が3割以上 ・路線バスの「バスの運賃」「運転手の対応」の不満度が他の地域より高い ・バス停の改善点として「自宅近くにバス停を設置」が最も多い ・鉄道・モノレールの「時刻表など運行案内のわかりやすさ」「駅での乗り換えのわかりやすさ」「バスへの乗り換えのしやすさ」「駅のバリアフリー化」の不満度が他の地域より高い ・「タクシーの待ち時間」の不満度が他の地域より高い
山田・千里丘地域	<ul style="list-style-type: none"> ・吹田市の公共交通全般の不満度が高い地域であり、不満足が3割以上 ・路線バスの「始発時刻」「終発時刻」「バス停留所の広さ」の不満度が他の地域より高い
千里ニュータウン・万博・阪大地域	<ul style="list-style-type: none"> ・吹田市の中で、最も満足が高い地域となっており、「普通」を含めて8割強の人が概ね満足している。 ・路線バス運行の改善点として「乗り換え割引の導入」が多い ・鉄道・モノレールの「運行本数」「乗り換え時における待ち時間」の不満度が他の地域より高い ・鉄道・モノレールの改善点として「駅構内の段差の解消」が多い

<吹田市の公共交通全般の満足度>

- ・吹田市の公共交通利便性については、「普通」を含めて約7割の人が概ね満足している。公共交通の利便性が高いことが伺える。
- ・吹田市の中でも、千里ニュータウン・万博・阪大地域は、最も満足が高い地域となっており、「普通」を含めて8割強の人が概ね満足している。次いで、JR以南地域が、8割弱の人が概ね満足している。
- ・一方で、「不満」「やや不満」を足すと約26%と、約4分の1が公共交通の利用に不満を感じている。
- ・地域別に見ると、山田・千里丘地域、千里山・佐井寺地域での不満度が高い。

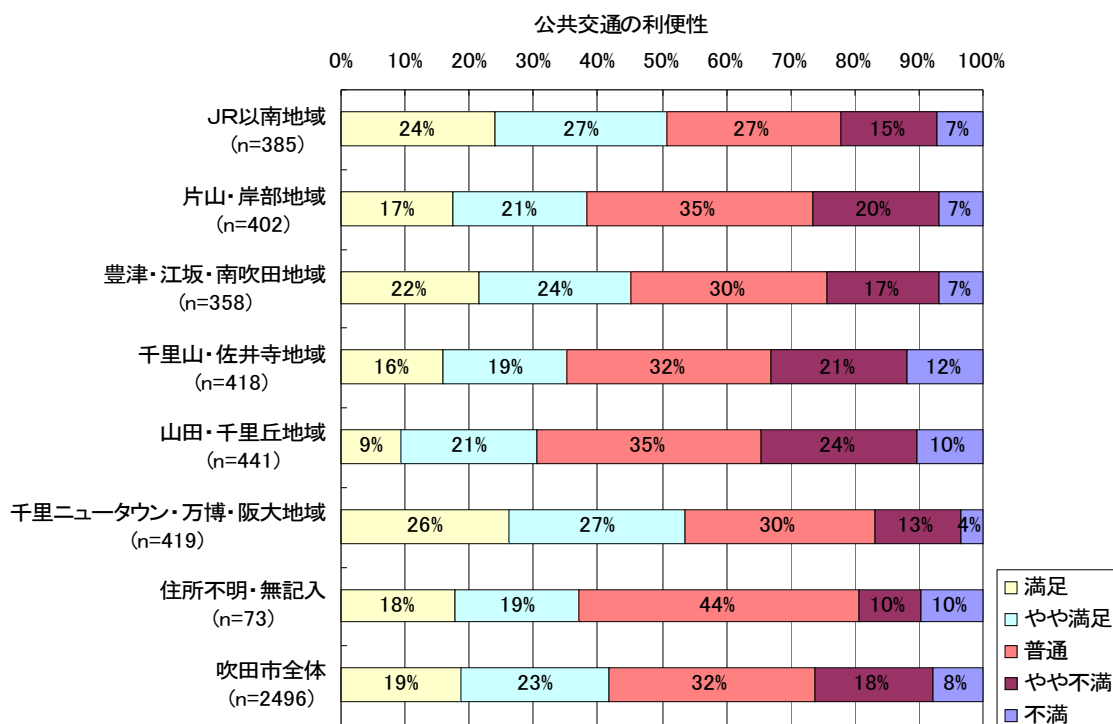


図 1-24 公共交通の利便性満足度

<路線バス不満度>

- ・全体的に不満度が高い項目は、「運行本数」「終発時間」「バスからバスへの乗り換えのしやすさ」「バス停のベンチ・屋根などの設備」などである。
- ・「運行本数」「バス停のベンチ・屋根などの設備」は、市南部で不満度が高い。
- ・地域別に見ると下表の通りである。

地域	不満度の高い項目		
JR以南地域	運行本数	バスからバスへの乗換のしやすさ	バス停のベンチ・屋根などの設備
片山・岸辺地域	運行本数	終発時間	バス停のベンチ・屋根などの設備
豊津・江坂・南吹田地域	運行本数	終発時間	バス停のベンチ・屋根などの設備
千里山・佐井寺地域	運行本数	終発時間	バス停のベンチ・屋根などの設備
山田・千里丘地域	運行本数	終発時間	バス停のベンチ・屋根などの設備
千里ニュータウン・万博・阪大地域	運行本数	運行運賃	バス停のベンチ・屋根などの設備

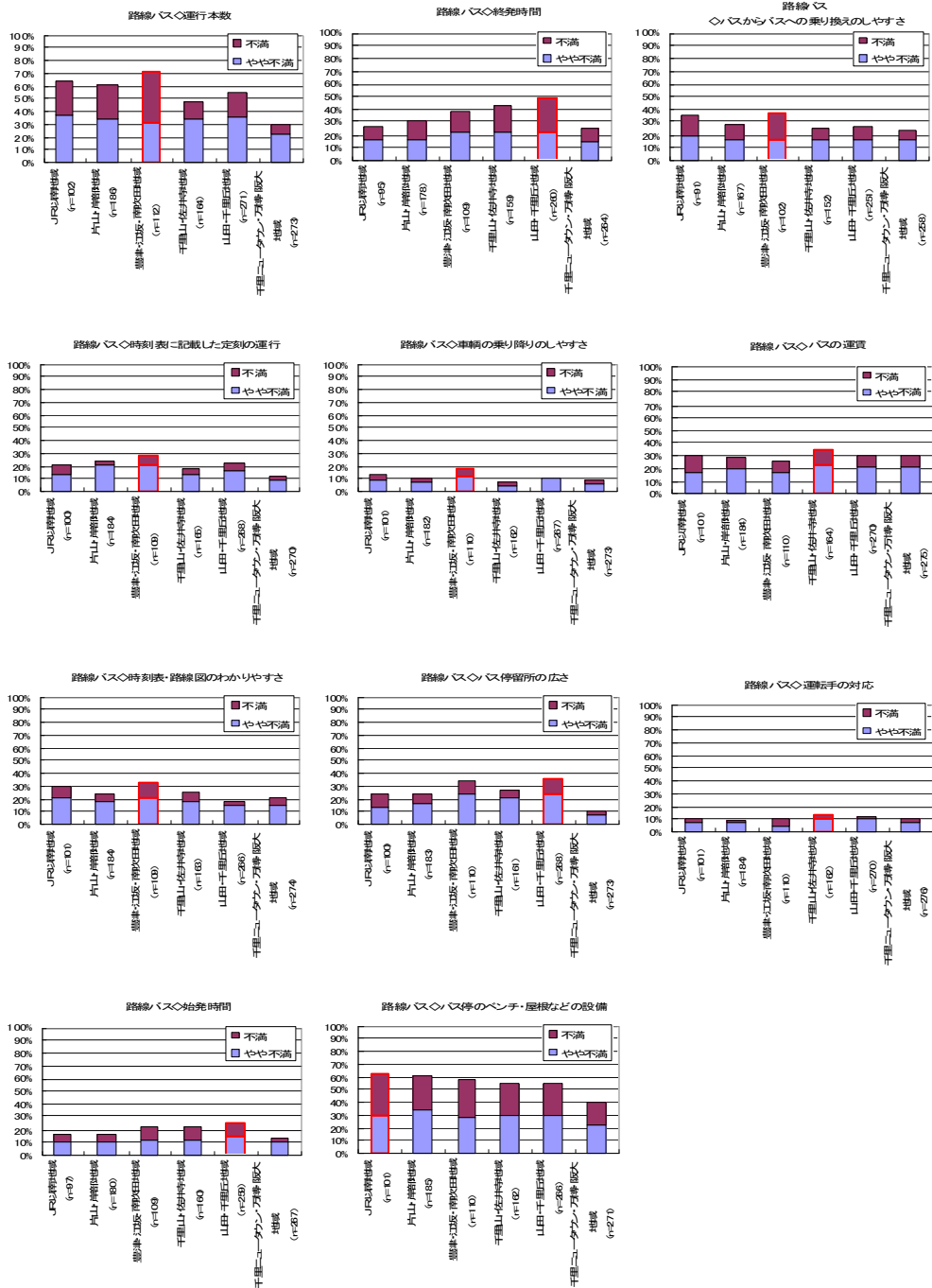


図 1-25 路線バスの項目別不満度（地域別）

<路線バスの改善点>

- ・「市内の全てのバスがわかる路線図」が最も多い。次いで、「バス停でバスの到着時刻がわかる表示」「バス停の位置図」「日中の運行本数の増便」などである。

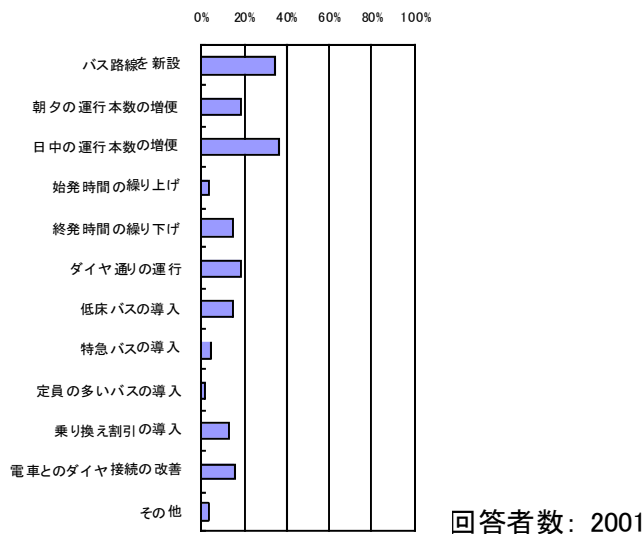


図 1-26 路線バスの改善点 (運行・全市)

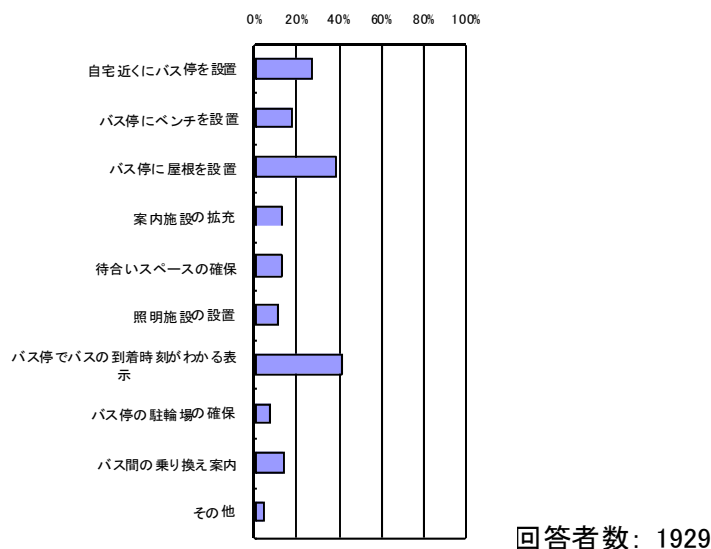


図 1-27 路線バスの改善点 (バス停・全市)

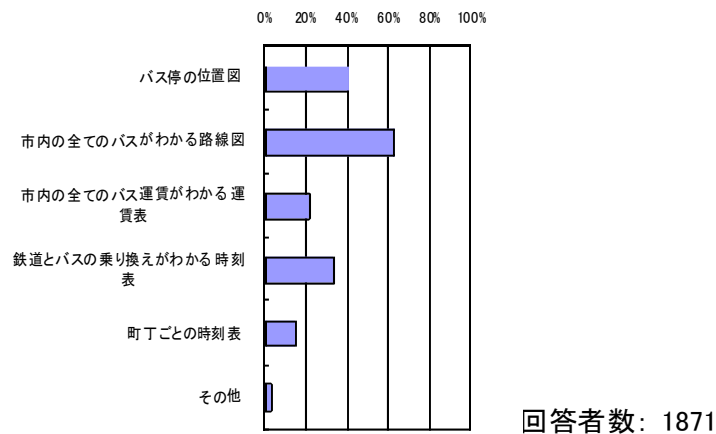


図 1-28 路線バスの改善点 (情報提供・全市)

(地域別・運行)

- ・ほとんどの地域で「バス路線を新設」「日中の運行本数の増便」が改善点の上位2位である。
- ・特に、豊津・江坂・南吹田地域で「日中の運行本数の増便」、千里山・佐井寺地域で「バス路線を新設」が多い。
- ・千里ニュータウン・万博・阪大地域では「乗り換え割引の導入」が多い。

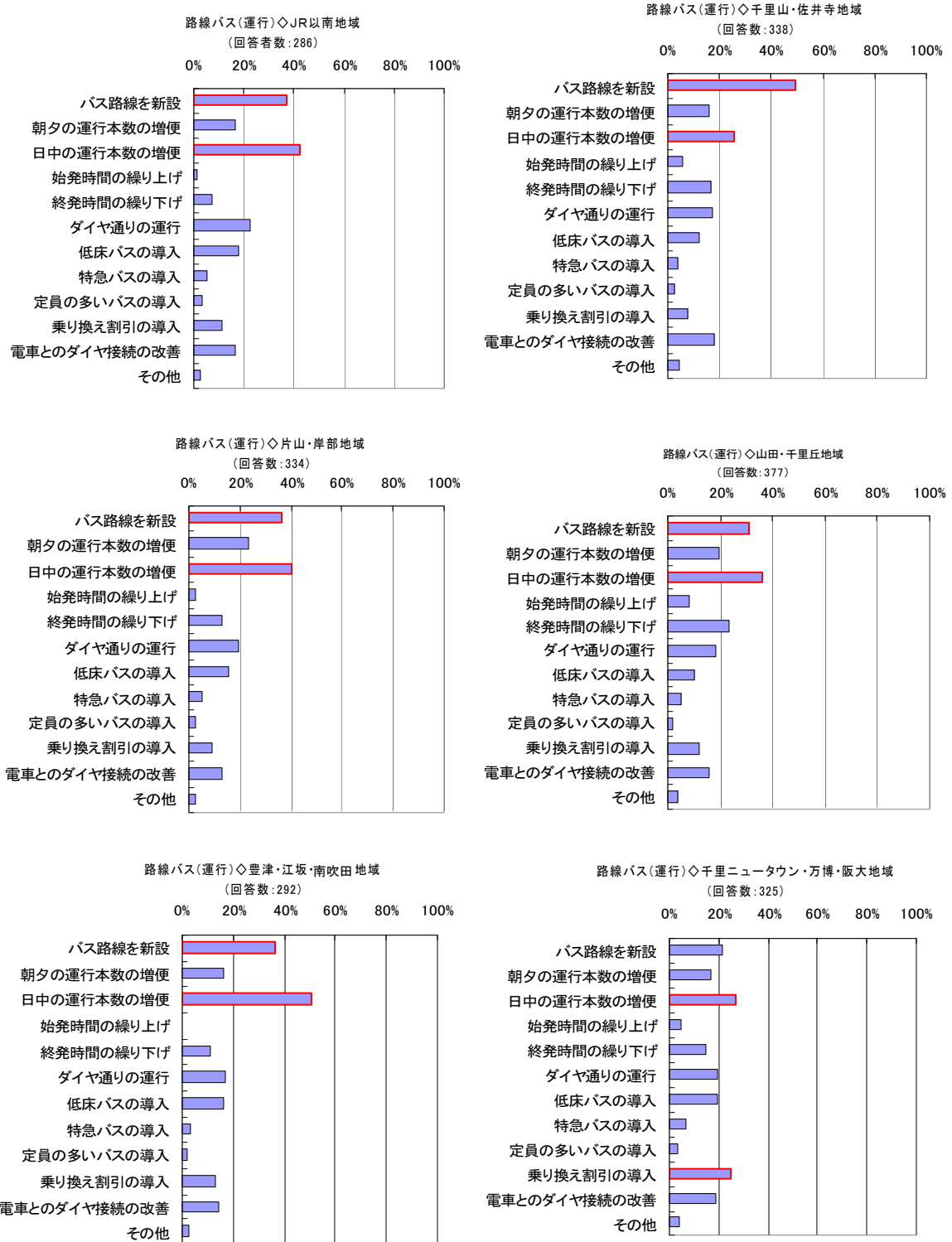


図 1-29 路線バスの改善点 (運行・地域別)

(地域別・バス停)

- ・ほとんどの地域で、「バス停に屋根を設置」「バス停でバスの到着時刻がわかる表示」が改善点の上位2位である。
- ・千里山・佐井寺地域では「自宅近くにバス停を設置」が1位となっている。

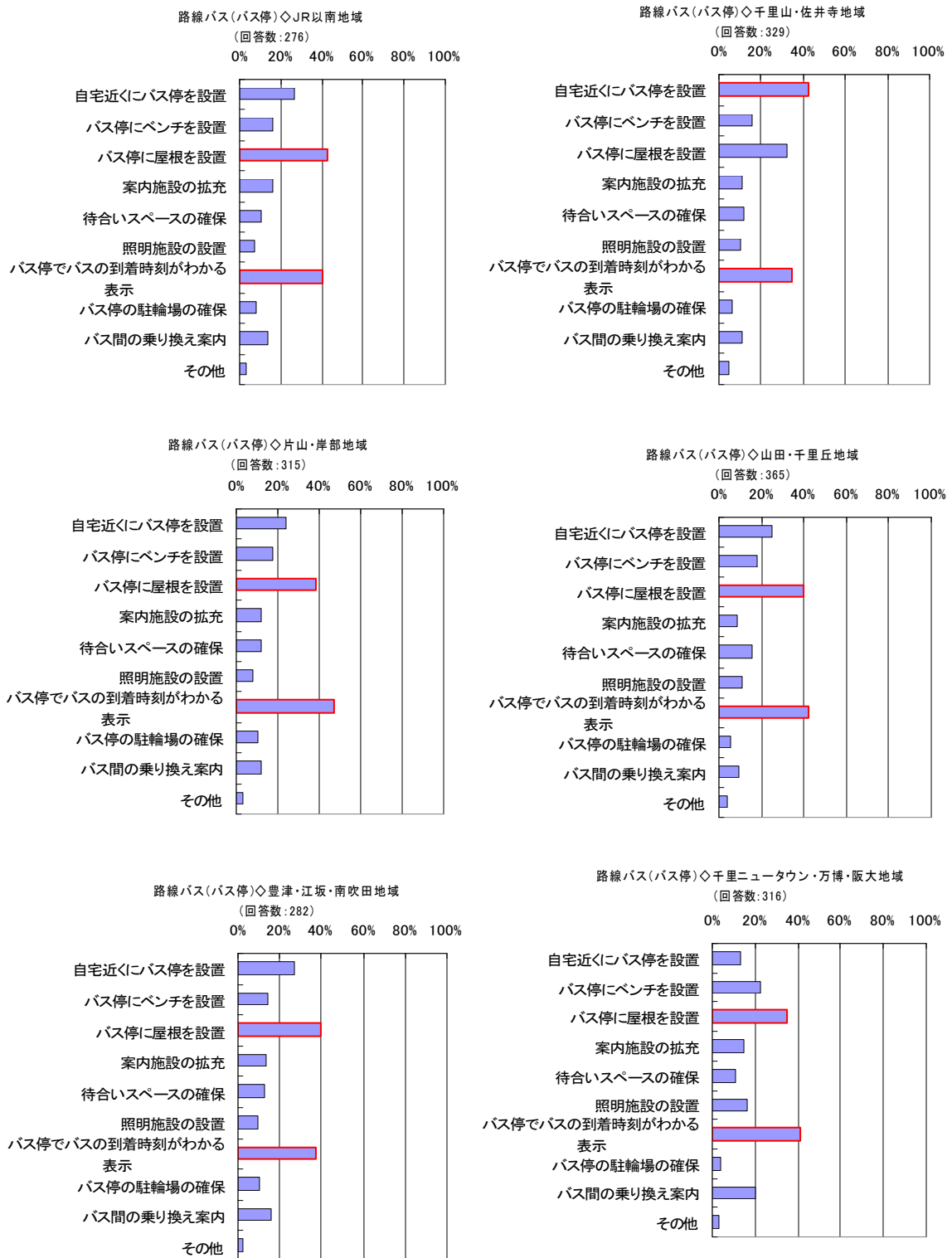


図 1-30 路線バスの改善点 (バス停・地域別)

(地域別・情報提供)

・全ての地域で、「市内の全てのバスがわかる路線図」が改善点の1位である。

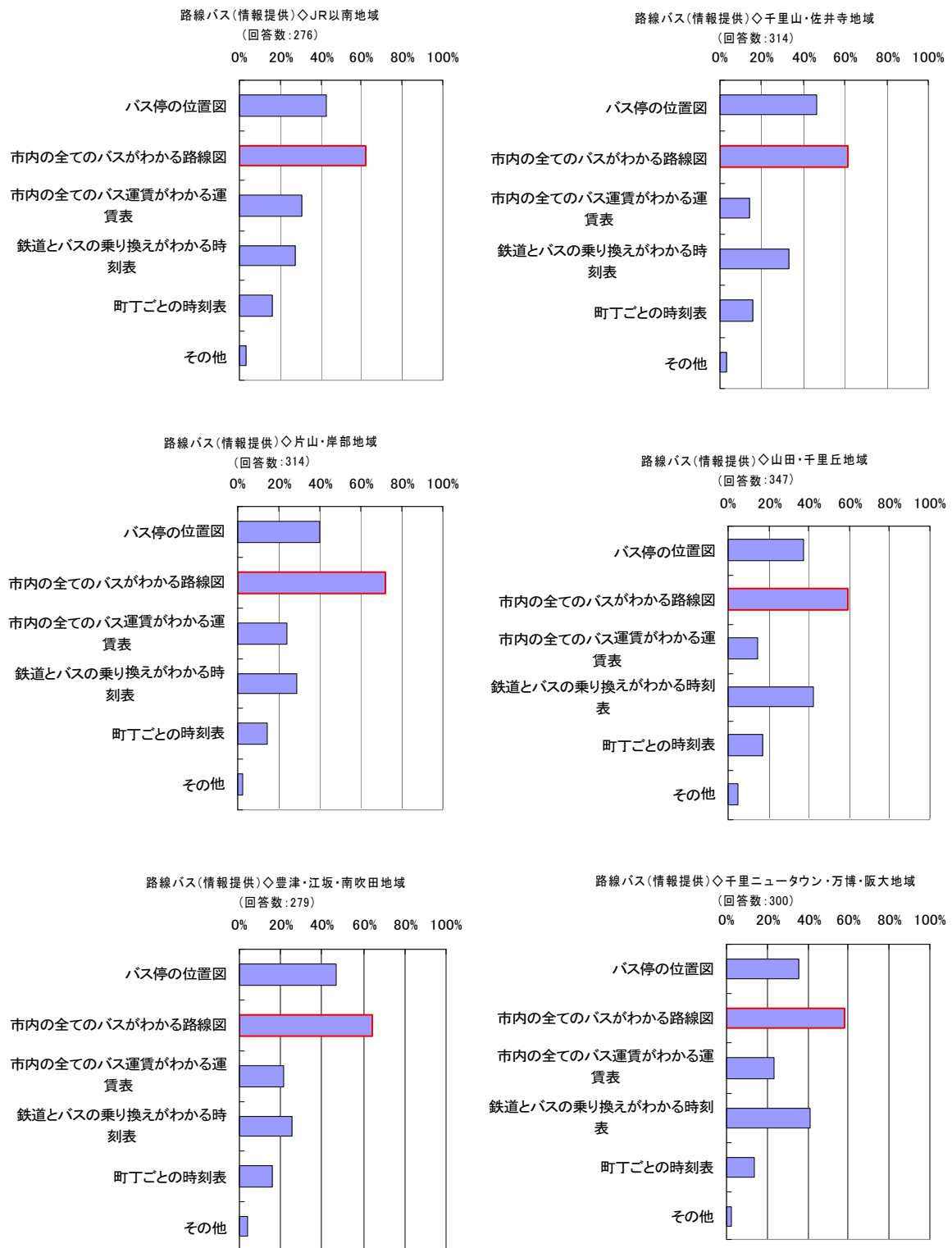


図 1-31 路線バスの改善点 (情報提供・地域別)

<鉄道・モノレール不満度>

- ・全体的に不満度が高い項目は、「駅のバリアフリー化」「バス・自転車への乗り換えのしやすさ」「利用の運賃」などである。
- ・地域別に見ると下表の通りである。

地域	不満度の高い項目		
JR以南地域	自転車への乗り換えのしやすさ	駅のバリアフリー化	利用の運賃
片山・岸辺地域	バスへの乗り換えのしやすさ	自転車への乗り換えのしやすさ	駅のバリアフリー化
豊津・江坂・南吹田地域	自転車への乗り換えのしやすさ	駅のバリアフリー化	利用の運賃
千里山・佐井寺地域	バスへの乗り換えのしやすさ	自転車への乗り換えのしやすさ	駅のバリアフリー化
山田・千里丘地域	バスへの乗り換えのしやすさ	自転車への乗り換えのしやすさ	利用の運賃
千里ニュータウン・万博・阪大地域	バスへの乗り換えのしやすさ	駅のバリアフリー化	利用の運賃

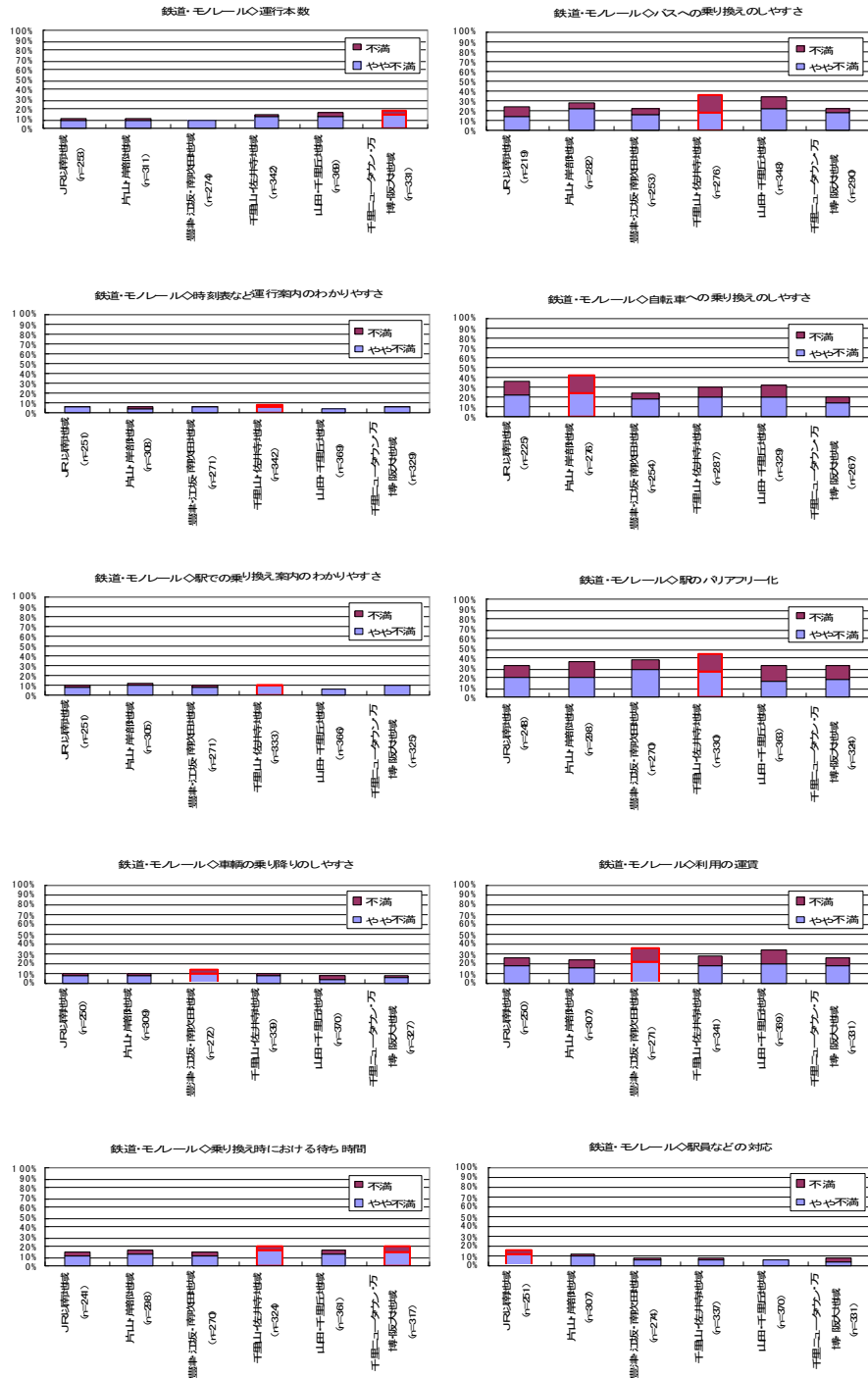


図 1-32 鉄道・モノレールの項目別不満度（地域別）

<鉄道・モノレールの改善点>

- ・ほとんどの地域で「エレベーター・エスカレーターの設置」「駐輪場の台数の拡充」が上位 2 位である。
- ・千里ニュータウン・万博・阪大地域において、「駅構内の段差の解消」が多い。

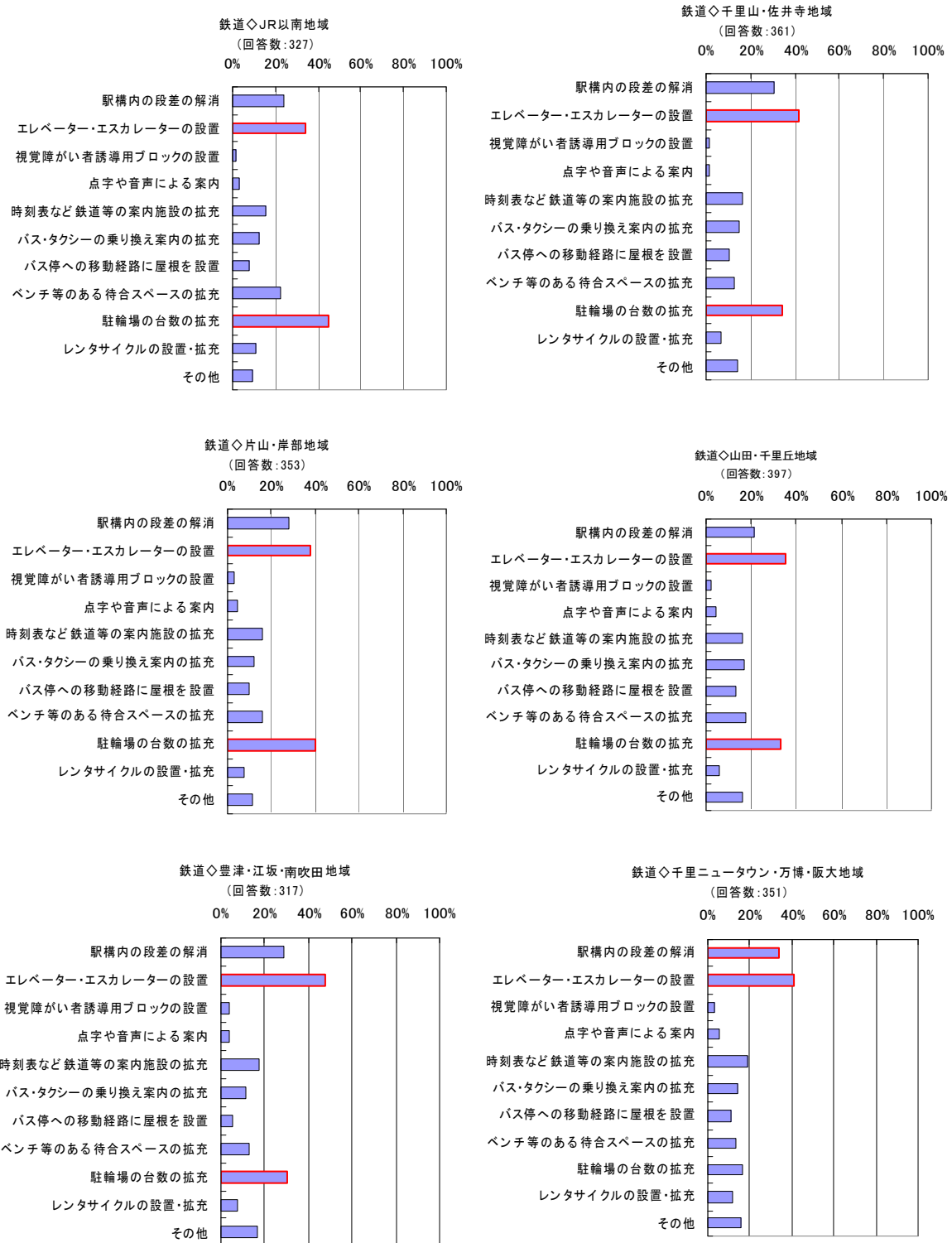


図 1-33 鉄道・モノレールの改善点（地域別）

<タクシー不満度>

- ・ 全体的に不満度が高いのは、「目的地までの運賃のわかりやすさ」「利用の運賃」などである。
- ・ 「タクシーの待ち時間」は、千里山・佐井寺地域、山田・千里丘地域など住宅地で不満度が高い。
- ・ 地域別に見ると下表の通りである。

地域	不満度の高い項目		
JR以南地域	利用の運賃	目的地までの運賃のわかりやすさ	運転手の対応
片山・岸辺地域	利用の運賃	目的地までの運賃のわかりやすさ	運転手の対応
豊津・江坂・南吹田地域	利用の運賃	目的地までの運賃のわかりやすさ	運転手の対応
千里山・佐井寺地域	タクシーの待ち時間	利用の運賃	目的地までの運賃のわかりやすさ
山田・千里丘地域	タクシーの待ち時間	利用の運賃	目的地までの運賃のわかりやすさ
千里ニュータウン・万博・阪大地域	利用の運賃	目的地までの運賃のわかりやすさ	運転手の対応

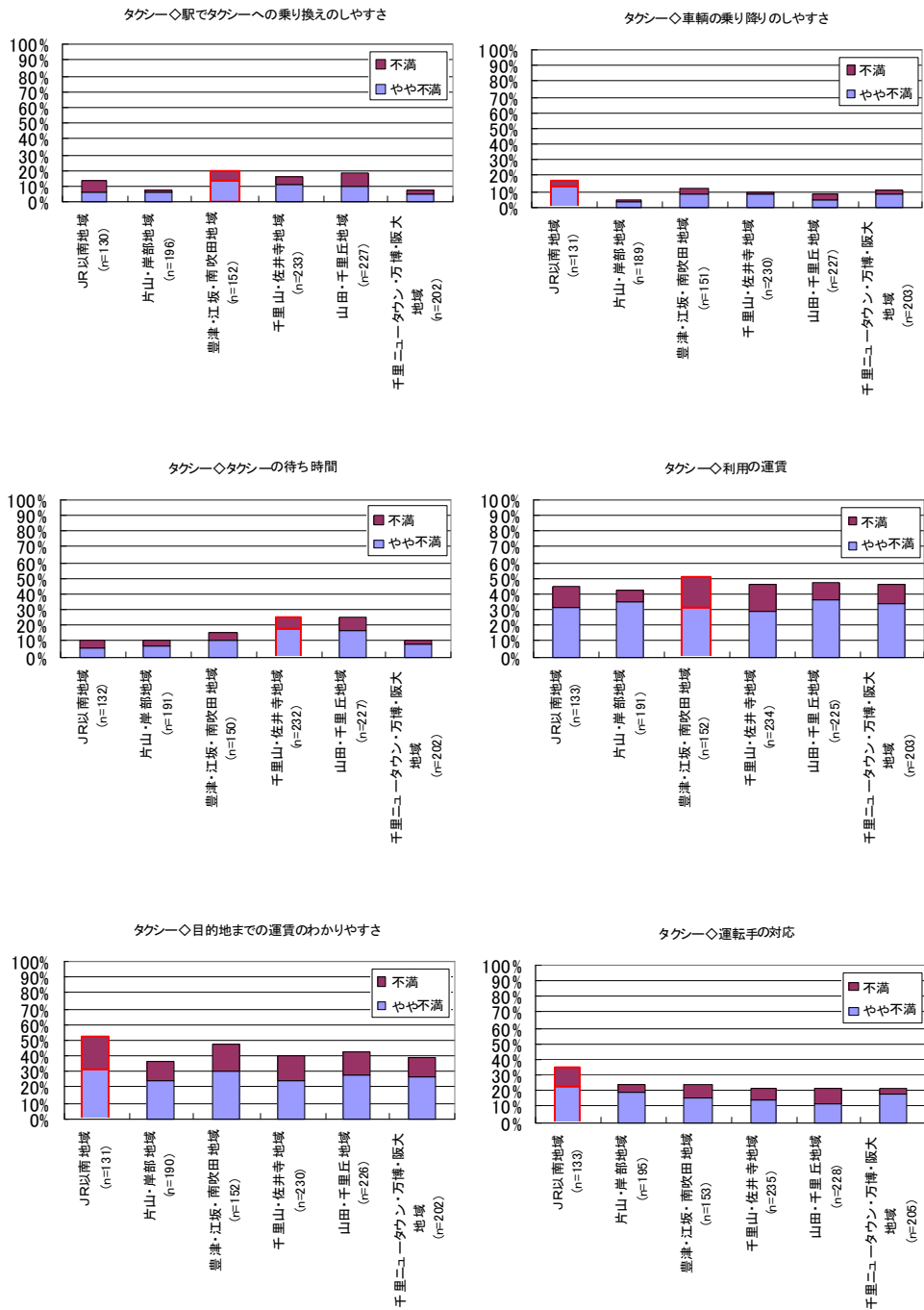


図 1-34 タクシーの項目別不満度（地域別）

<タクシーの改善点>

- ・すべての地域で「乗り場等に主要な目的地までの運賃表示」「タクシー会社連絡先一覧表の提供」が上位1位、2位である。

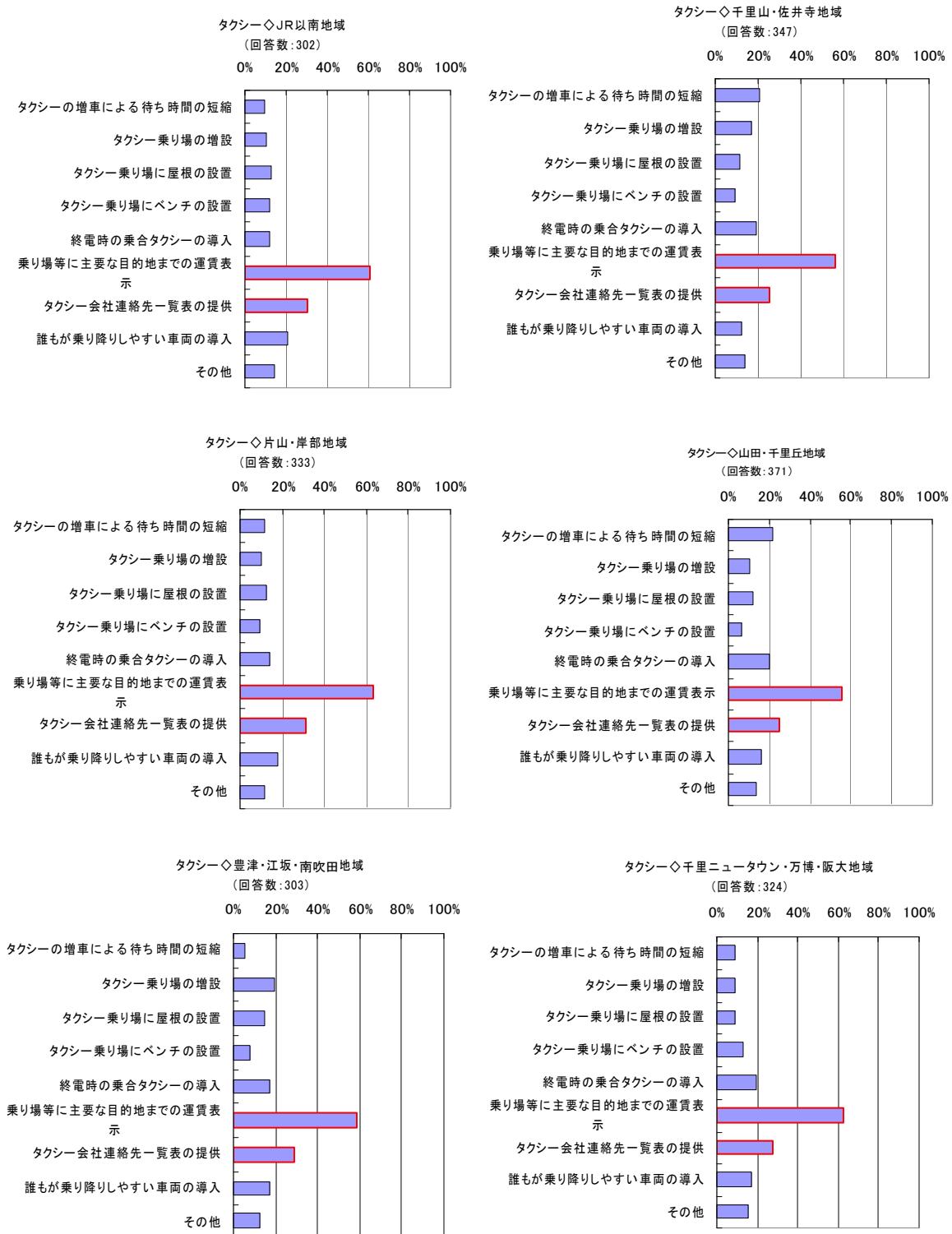


図 1-35 タクシーの改善点（地域別）

■駅別のアクセス交通手段

駅へのアクセスについては、ほとんどの駅で徒歩が高い割合となっている。

路線バスでの駅アクセスは、JR 岸辺駅、阪急南千里駅、北急桃山台駅、北急千里中央駅で高い割合となっている。

自転車での駅アクセスは、JR 吹田駅、JR 岸辺駅、JR 千里丘駅、阪急千里山駅、モノレール山田駅で高い割合となっている。

そのほか、北急千里中央駅は、路線バスのほか、鉄道、モノレールなど他の公共交通機関でのアクセスが多く、乗り換えの交通結節点となっていることが伺える。

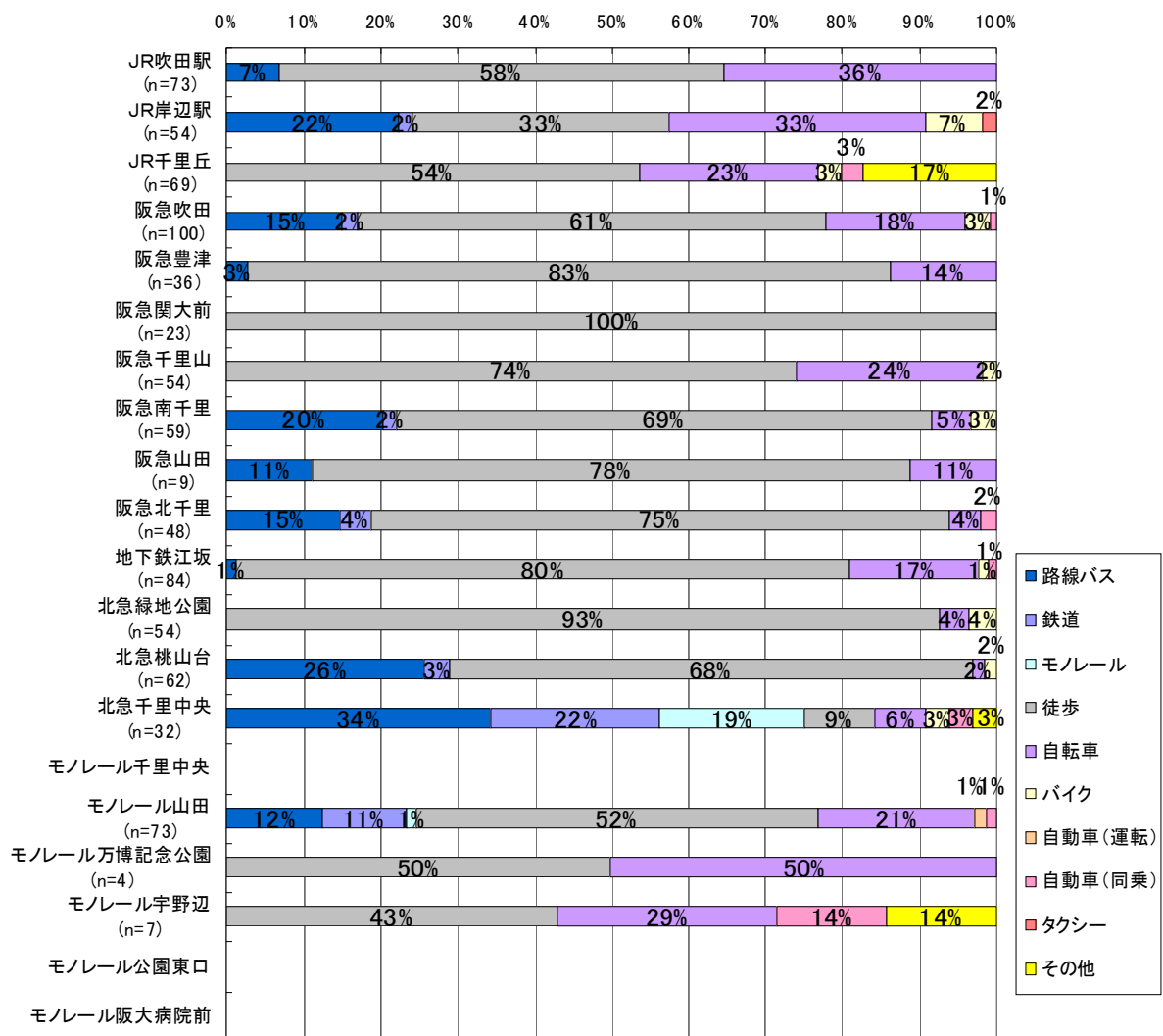


図 1-36 アクセス交通手段（駅別）

(4) 現況調査結果

a) バス停調査

- 調査日時：平成 21 年 8 月 4 日（火）～6 日（木）（この他に補足日 2 日）、10：00～18：00
- 調査方法：吹田市内のバス停（阪急バス、近鉄バス、京阪バス、コミュニティバス「すいすいバス」）について、上り・下り別に写真撮影を行い、施設状況について評価表を作成した。また、主要バス停（駅のバス停、乗り換えポイント、主要目的地のバス停：22 箇所）については主要バス停調査書を作成した。

表 1-5 バス停調査結果

	主要バス停	一般バス停
1. 標識	停留所名が表示されており、見通しの良い場所にあるバス停が 96%	
2. 時刻表	時刻表があり見やすいバス停が 100%	
3. 待合スペース	歩道の有効幅員とは別に安全に待合いできる幅がないバス停が 54%	
4. ベンチ	ベンチがないバス停が 54%	
5. 上屋	上屋がないバス停が 60%	
6. 照明	上屋に照明が設置されているバス停は 3%だが、近くの道路照明などで代用できるバス停が 65%ある	
7. 運行情報の案内	ほとんどのバス停で路線図が示されている。	
8. 乗り換え移動経路（路面）	スロープやエレベーターで乗り換え移動がスムーズに行えるバス停は 15%。	—
9. 乗り換え移動経路（屋根）	乗り換え移動経路に屋根が設置されているバス停は 12%。駅のバス停を見ると、乗り換え経路に全く屋根がないバス停が 50%と半数。	—
10. 乗り換え案内	乗り換え案内が設置されているバス停は 12 %。駅のバス停を見ると、乗り換え案内がないバス停が 50%と半数。	—
11. 乗り換えの距離	乗り換えの距離がターミナルになっているか 200m 以内であるバス停は 68%。そのうち、駅のバス停だけを見ても 94%だが、1 箇所（日本庭園）のみ駅（公園東口駅）とのアクセスが悪い。	—



メゾン千里丘 関西大学（山手ゆにわ遊園前） 青山台 1 丁目
 図 1-37 待合スペース、ベンチ、上屋がないバス停



JR 岸辺駅

桃山台駅

図 1-38 乗り換え経路に屋根がない主要バス停

表 1-6 バス停調査結果

■一般バス停・主要バス停共通項目

評価項目	評価基準	一般バス停	主要バス停	合計
1. 標識	○ 停留所名が表示されており、見通しの良い場所にある	267	38	305
	△ 停留所名が表示されているが、見通しが悪い場所にある	11	3	14
	× 標識がない、又は汚れ・はがれ等で見えにくい	0	0	0
2. 時刻表	○ 時刻表があり、見やすい	278	41	319
	△ 時刻表が見えにくい	0	0	0
	× 時刻表がない、又は汚れ・はがれ等見えにくい	0	0	0
3. 待合スペース	○ 歩道の有効幅員(2m又は3.5m)とは別に2m以上の幅がある	69	10	79
	△ 歩道の有効幅員(2m又は3.5m)とは別に1m以上の幅がある	56	11	67
	× 歩道の有効幅員(2m又は3.5m)とは別に安全に待合できる幅がない	153	20	173
4. ベンチ	○ 事業者がベンチを設置している	43	17	60
	△ バス停近くの民地などにベンチが設置されている	76	12	88
	× ベンチがない	159	12	171
5. 上屋	○ 上屋がある	76	23	99
	△ 店先などを上屋として利用できる	25	4	29
	× 上屋がない	177	14	191
6. 照明	○ バス停下屋等に照明が設置されている	4	7	11
	△ 道路照明などがある	181	25	206
	× 照明なし	93	9	102
7. 運行情報の案内	○ 運行情報が点字・音声で表示されている	0	1	1
	△ 運行情報が路線図(系統図)で表示されている	277	38	315
	× 運行情報がない	1	2	3

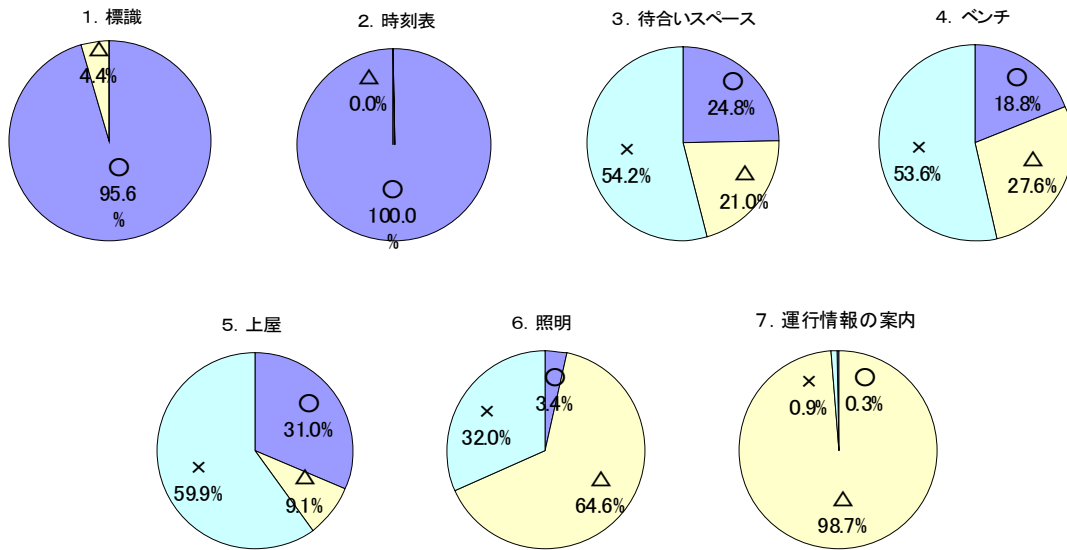


図 1-39 バス停調査結果

「バス停留所の上屋に関する道路使用許可の取扱いについて」(平成15年警察庁通達)より

- 上屋の幅：原則2m以下
- 設置位置：車いす利用者が無理なくすれ違えることができ、最も混雑する時間帯でも歩行者等が円滑に通行することのできる歩道の有効幅員(下記)を確保
 - ・交通量が標準的な場所→2m以上(自転車歩行車道では3m以上)
 - ・交通量が多い場所 →3.5m以上(自転車歩行車道では4m以上)

表 1-7 バス停調査結果（主要バス停のみの項目）

■主要バス停のみの項目

評価項目	評価基準	駅	その他	合計
8. 乗り換え移動経路（路面）	○ スロープやエレベーター等によりすべての段差が解消されているため車いすでの移動が可能であり、また、視覚障がい者誘導用ブロックも設けられている。	5	1	6
	△ スロープやエレベーター等によりすべての段差が解消されているため車いすでの移動は可能であるが、視覚障がい者誘導用ブロックは設けられていない。	8	8	16
	× スロープやエレベーター等による段差解消がされていないため車いすでの移動は不可能であるが、視覚障がい者誘導用ブロックは設けられている。			
	× スロープやエレベーター等による段差解消がされていないため車いすでの移動が不可能であり、また、視覚障がい者誘導用ブロックも設けられていない。	5	14	19
9. 乗り換え移動経路（屋根）	○ 乗り換え経路を通して屋根がある。	3	2	5
	△ 乗り換え経路の一部に屋根があるが、連続していない。	6	0	6
	× 乗り換え経路に屋根が全くない。	9	21	30
10. 乗り換え案内	○ 乗り換え案内が適切に設置されている。	4	1	5
	△ 乗り換え案内があるが、位置が不適切または表示内容が見えづらいなど、わかりづらい。	5	0	5
	× 乗り換え案内がない。	9	22	31
11. 乗り換えの距離	○ 乗り換え施設同士が一体となっている。（バスターミナルなど）	7	3	10
	△ 乗り換えの距離が200m以内である。	10	8	18
	× 乗り換えの距離が200m以上ある。	1	12	13

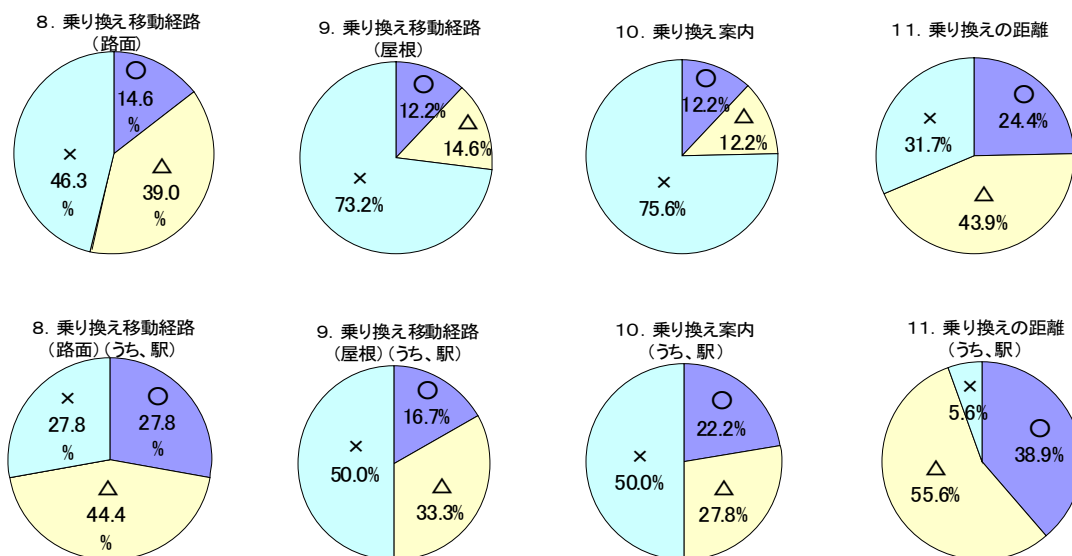


図 1-40 バス停調査結果（主要バス停のみの項目）

表 1-8 主要バス停一覧

名称		名称	
1	J R 吹田	12	万博記念公園駅
2	J R 吹田北口	13	日本庭園前
3	J R 岸部	14	阪大医学部病院前
4	江坂駅前	15	竹谷
5	桃山台駅前	16	亥子谷
6	吹田市役所前（阪急吹田）	17	新小川
7	豊津	18	山田樫切山
8	南千里	19	下山田
9	阪急山田	20	津雲台七丁目
10	北千里	21	阪大本部前
11	正雀	22	市民病院

b) 事業者ヒアリング調査

- 調査時期：平成 21 年 8 月
- 調査方法：吹田市内で公共交通事業を実施している 8 社にヒアリング調査を実施した。また、タクシー事業者（7 社）にはアンケート調査を実施した。

<主なヒアリング内容>

分 類	概 要
鉄道・モノレール	<ul style="list-style-type: none"> ・雨天時において、駅前広場が路線バスと自家用車が輻輳するなどの状況が発生する。 ・吹田市域外であるが、阪急京都線の正雀駅と南茨木駅の間に新駅設置予定である。
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・路線上の渋滞ポイントにより遅延が発生しており、迂回などの工夫が必要である。 ・停留所の上屋設置などの要望があるが、道路幅員等の設置許可基準（条例・警察の指導）があること、事業者の予算確保が厳しい状況等、事業者だけで対応できない。 ・バス路線図は、管轄の営業所や事業者ごとに作成されており、多種類となっている。また、配布場所も限られており、身近な場所で入手できない。 ・バス利用の広報は、スルッとKANSAIバスまつりや、バスエコキャンペーン、学校での乗り方教室などを実施している。しかし、吹田市内でのイベントでPRできていない。
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・北千里駅、桃山台駅、吹田駅での利用者が多い。 ・阪急吹田駅、吹田市役所入り口、江坂駅の乗り場整備要望あり。 ・公共交通相互の利用促進策については、タクシー事業者単独での費用負担は困難。

(5) 現況のとりまとめ

現況をまとめると以下のとおりである。

① 将来人口は減少傾向

- ・人口の伸びは 2003 年ぐらいから停滞、将来人口は 2010 年をピークに減少傾向
- ・特に J R 以南地域、片山・岸部地域、千里山・佐井寺地域、千里ニュータウン地域で減少傾向

② 少子高齢化の進行

- ・高齢者人口は過去 5 年で約 1.2 万人増加、2010 年から 2035 年で約 3 万人増加と推測
- ・高齢者人口割合 19% (2009.3.31)、2035 年には 30% を越えると推測
- ・高齢者人口割合が 20% を越える地域は、J R 以南地域、片山・岸部地域、千里ニュータウン・万博・阪大地域で、J R 沿線と北部に広がる
- ・学童人口は 2030 年には 2008 年の約 3 分の 2 になると推測

③ 北高南低の丘陵地

- ・ニュータウンや住宅地は丘陵地に立地→徒歩や自転車利用が困難な地形

④ 駅を中心とした商業立地

- ・鉄道駅周辺に商業施設が立地し、公共交通を中心とした日常行動パターンが多いと想定

⑤ 市内に学術・文化・レクリエーション施設の立地多い

- ・北部に万博記念公園
- ・大阪大学、関西大学をはじめとした学術・文化施設が点在

⑥ 開発予定地が点在し、公共交通需要に大きく影響

- ・吹田操車場跡地にまちづくり事業 (J R 岸辺駅北側)
- ・千里丘地区 (毎日放送跡地、日生跡地) に大規模マンション計画
- ・エキスポランド跡地の利用

⑦ 内外トリップは隣接市間の移動が多い

- ・吹田市内々トリップは約 60% (H12 パーソントリップ調査)
- ・吹田市内外トリップは大阪市をはじめ、隣接市 (豊中市、茨木市、箕面市、摂津市) で多い

⑧ 鉄道が南北軸、モノレール・路線バスが東西軸

- ・J R 東海道本線、阪急京都線は、ほぼ並行して市南部を南西から北東へ
- ・北大阪急行 (江坂駅は地下鉄御堂筋線)、阪急千里線はほぼ並行して市西部を南北に縦断
- ・大阪モノレールは、市北部を東西に縦断
- ・路線数 阪急バス : 11 本、京阪バス : 1 本、近鉄バス : 1 本
- ・運行本数が多い区間は、主要駅を結ぶ路線、東西方向路線、住宅地行きの路線など

⑨ 路線バスの乗降者人員は減少傾向

- ・路線バス全体の乗降車人員は 2004 年以降減少傾向

10 公共交通空白地が一部地域に存在

- ・公共交通空白地人口割合：14%
- ・特に、千里山・佐井寺地域、山田・千里丘地域で高い（コミュニティバス勢圏は含まず）
- ・鉄道空白地：南東はJR、西は阪急千里線、北はモノレールに囲まれたエリアに見られる
- ・路線バス空白地：千里山・佐井寺地域に大きく見られる
千里丘地区にまとまった空白地（コミュニティバス勢圏でカバー）
このほか、市南部、片山・岸部地域中心部、山田地区などに点在

11 快適に待てるバス停が半数未満

- ・歩道の有効幅員とは別に待合いスペースが確保できていないバス停が半数以上
- ・ベンチ、上屋が設置されていないバス停が半数以上
- ・上屋の設置基準による歩道幅員不足や予算等から、設置要望への対応が困難

12 鉄道からバスへの乗り換えが円滑に快適にできる駅が半数

- ・スロープやエレベーターで乗り換え移動ができるのは、駅のバス停の3分の1
※14 駅すべてのバリアフリー基本構想を策定し、随時事業中
- ・乗り換え移動経路に屋根が設置されているのは、駅のバス停の半分
- ・乗り換え案内が設置されているのは、駅のバス停の半分

13 バスの定時性・速達性の低下（渋滞の影響等）

- ・渋滞によるバス運行の遅延が発生（JR沿線、出口町交差点～市民病院、みのり橋交差点、桃山台駅周辺など）

14 利用しやすいバス路線図がなく、入手もしにくい

- ・バス路線図は、事業者別、営業所別に作成されており、多種類となっている
- ・バス路線図の配布場所が限られている

15 潜在需要と将来需要を喚起するPR活動が課題

- ・利用促進を図るPR活動は、スルッとKANSAIバスまつりなどでの実施にとどまり、吹田市内でのPR活動があまりない
- ・将来の需要を喚起していくため、学校など子どもへの啓発活動を近年実施

16 山田・千里丘地域、千里山・佐井寺地域で公共交通利便性の不満度が高い

- ・吹田市の公共交通利便性に不満：26%（全体の4分の1）
- ・山田・千里丘地域と千里山・佐井寺地域は30%を超え、市全体の不満度より高い

17 路線バスでは、市内全てのバス路線図の要望が多い

- ・バスの運行の改善点は「バス路線を新設」「日中の運行本数の増便」、バス停の改善点は「バス停に屋根を設置」「バス停でバスの到着時刻がわかる表示」、バスの情報提供の改善点は「市内の全てのバスがわかる路線図」が多い

18 鉄道・モノレールでは、段差解消・EV設置の要望が多い

- ・鉄道・モノレールの改善点として、「エレベーター・エスカレーターの設置」「駐輪場の台数の拡充」が多い

19 タクシーでは、目的地までの料金表示の要望が多い

- ・タクシーの改善点として、「乗り場等に主要な目的地までの運賃表示」「タクシー会社連絡先一覧表の提供」が多い

20 千里山・佐井寺地域でバス路線の新設要望が高い

- ・千里山・佐井寺地域では、他の地域に比べて「バス路線を新設」「自宅近くにバス停を新設」の改善要望の割合が高い。
- ・通勤・通学以外では隣接地域間移動が多く、近距離で細やかな移動に対する公共交通ニーズが伺える。