

吹田市地域公共交通総合連携計画

平成22年（2010年）3月
吹田市

目次

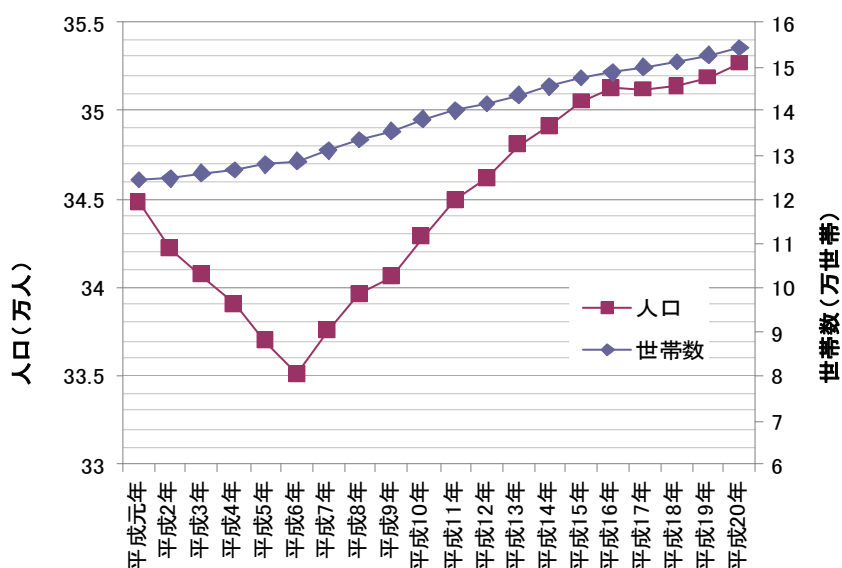
1	吹田市の現況	1-1
(1)	人口・世帯等の現況	1-1
a)	人口の推移	1-1
b)	人口分布	1-2
c)	人口の予測	1-6
(2)	交通の現況	1-8
a)	人の動き	1-8
b)	公共交通状況	1-11
c)	公共交通の空白地・不便地	1-18
d)	吹田市の現況まとめ	1-22
(3)	市民ニーズ調査結果	1-23
a)	調査概要	1-23
b)	概況	1-24
c)	調査結果	1-25
(4)	現況調査結果	1-37
a)	バス停調査	1-37
b)	事業者ヒアリング調査	1-40
(5)	現況のとりまとめ	1-41
2	吹田市の将来の都市像と公共交通の課題	2-1
(1)	上位計画による将来の都市像	2-1
(2)	地域公共交通の課題整理	2-7
3	吹田市地域公共交通総合連携計画	3-1
(1)	地域公共交通の活性化及び再生の基本的な方針	3-1
(2)	地域公共交通総合連携計画の区域	3-2
(3)	地域公共交通総合連携計画の計画期間	3-2
(4)	地域公共交通総合連携計画の目標	3-3
(5)	地域公共交通総合連携計画の施策メニュー	3-5
a)	バスの運行見直し	3-7
b)	乗合交通の導入	3-10
c)	バス停の使いやすさの向上	3-12
d)	鉄道・モノレールとバス・タクシーの乗り換えやすさの向上	3-15
e)	公共交通マップによる情報提供	3-18
f)	インターネットによる情報提供	3-20
g)	公共交通の利用促進	3-22
(6)	目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	3-25
4	計画の推進	4-1
(1)	計画の推進体制	4-1
(2)	計画の進め方	4-2

1 吹田市の現況

(1) 人口・世帯等の現況

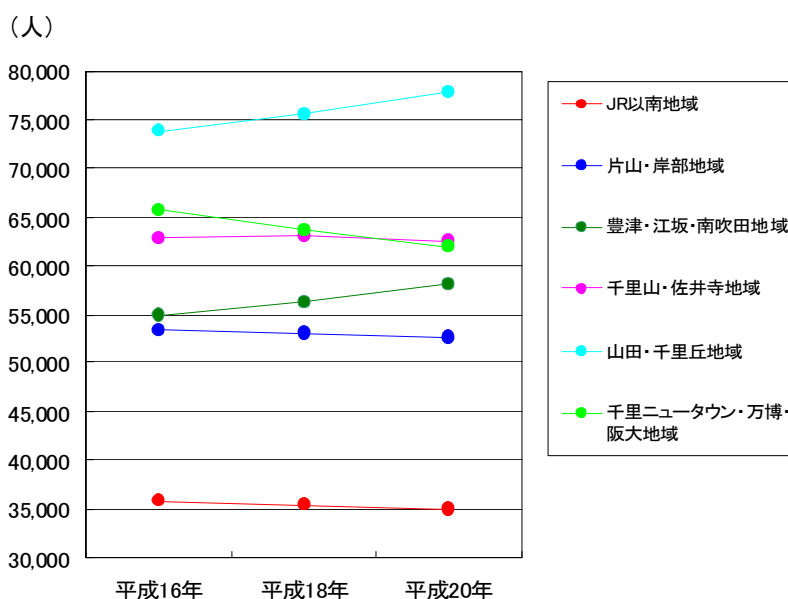
a) 人口の推移

- ・平成 15 年ぐらいから人口の伸びが停滞してきている。
- ・世帯数は、増加傾向が継続している。
- ・吹田市総合計画の地域別に見ると、山田・千里丘地域と豊津・江坂・南吹田地域は、増加傾向にある。
- ・一方、JR以南地域、千里ニュータウン・万博・阪大地域、片山・岸部地域、千里山・佐井寺地域は減少傾向にある。



出典：各年 9 月 30 日現在 (吹田市統計書 (平成 20 年版) 住民基本台帳より)

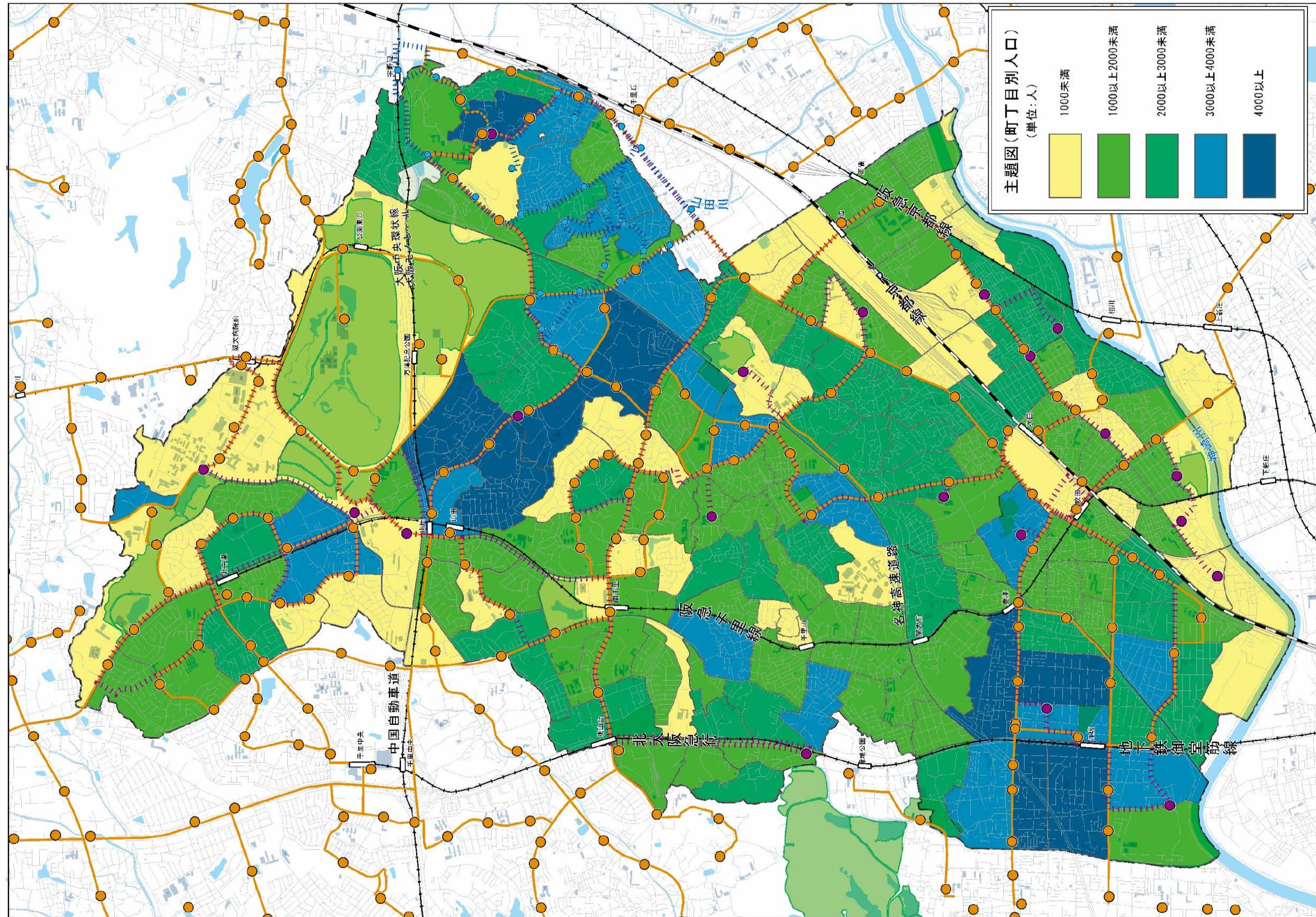
図 1-1 吹田市の人口・世帯数の推移



出典：各年 9 月 30 日現在 吹田市の人口 (吹田市統計 住民基本台帳より)

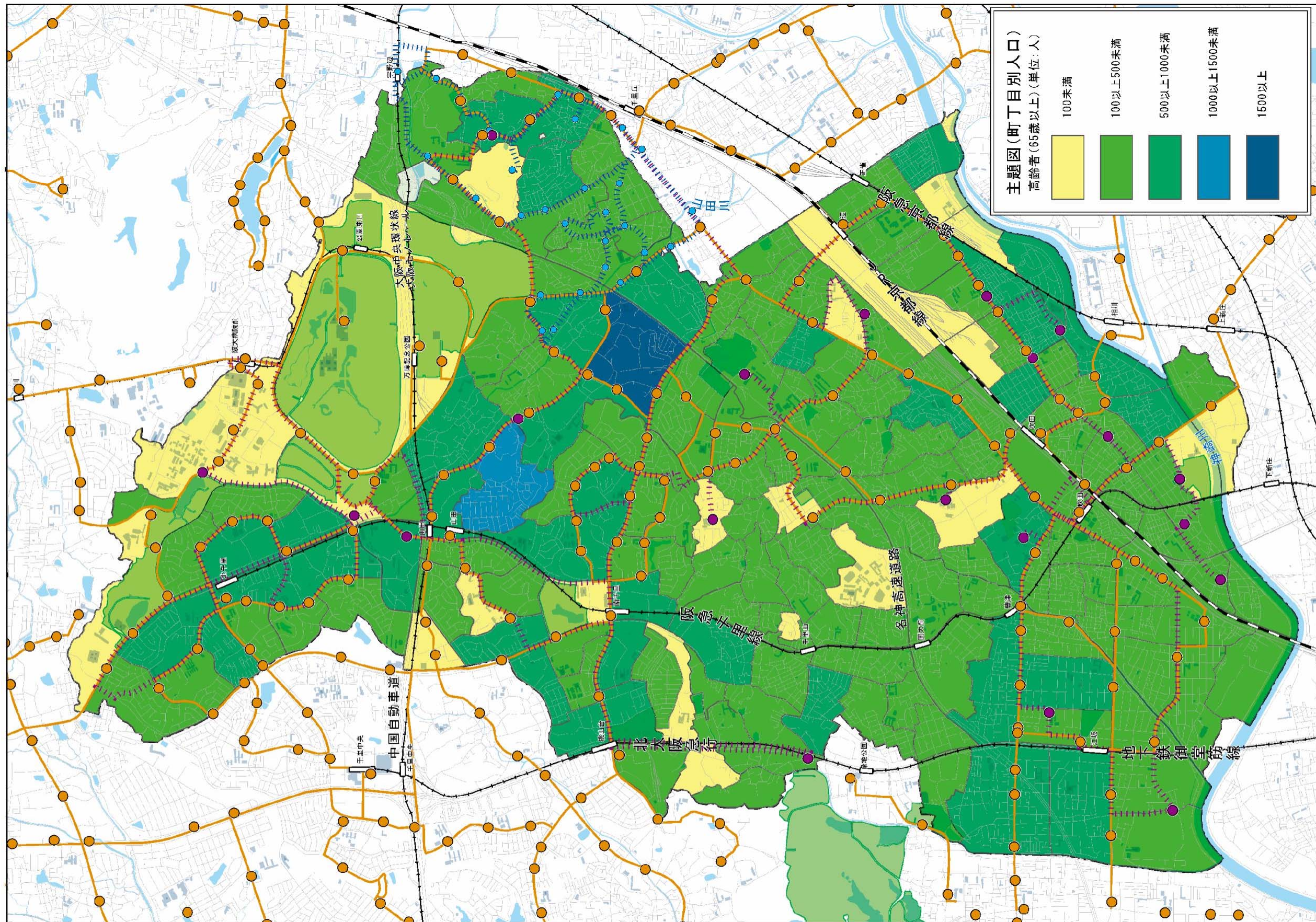
図 1-2 吹田市総合計画の地域別人口の推移

b) 人口分布



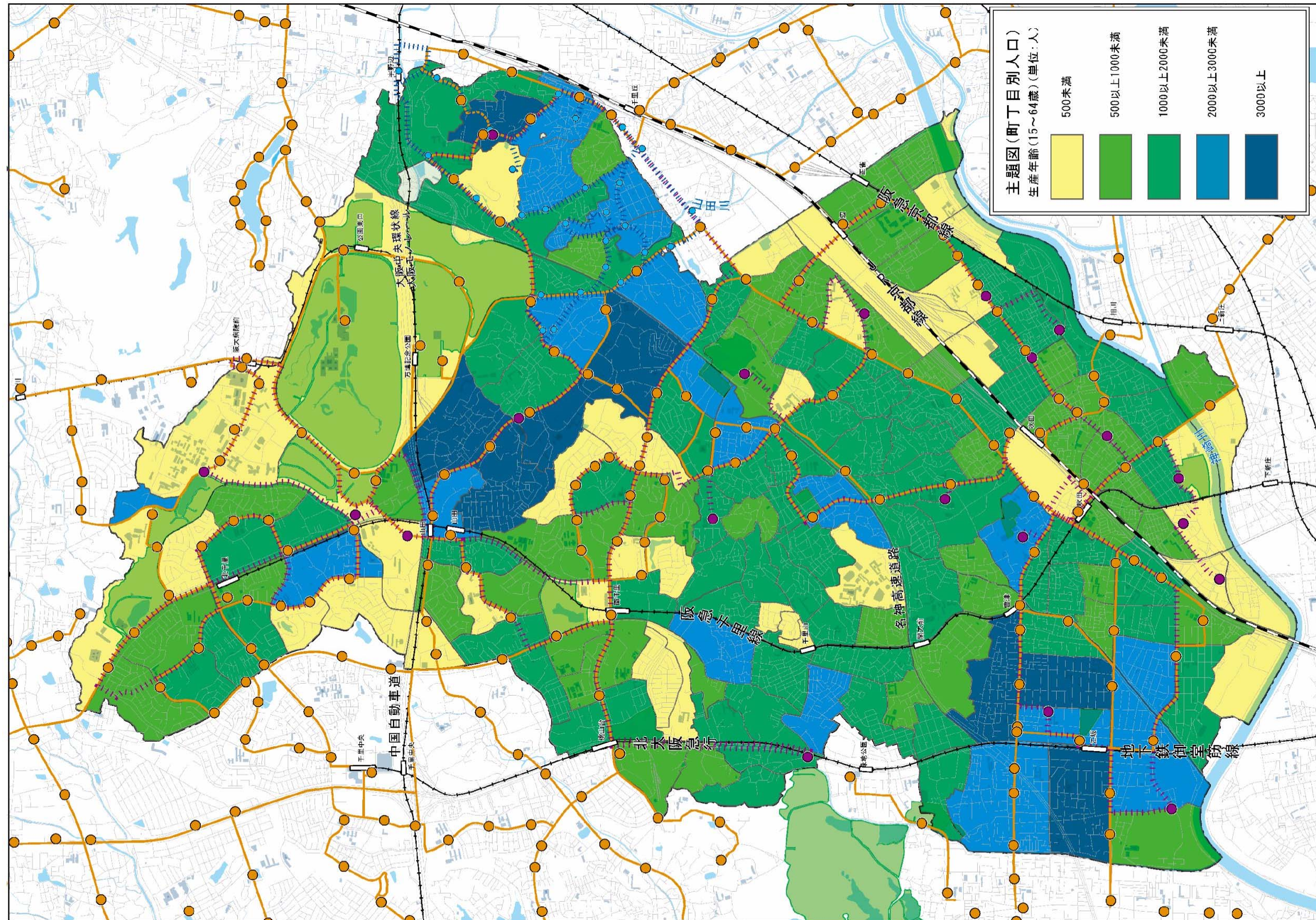
吹田市統計 住民基本台帳 H21. 3. 31 より

図 1-3 吹田市の町丁目別人口の分布



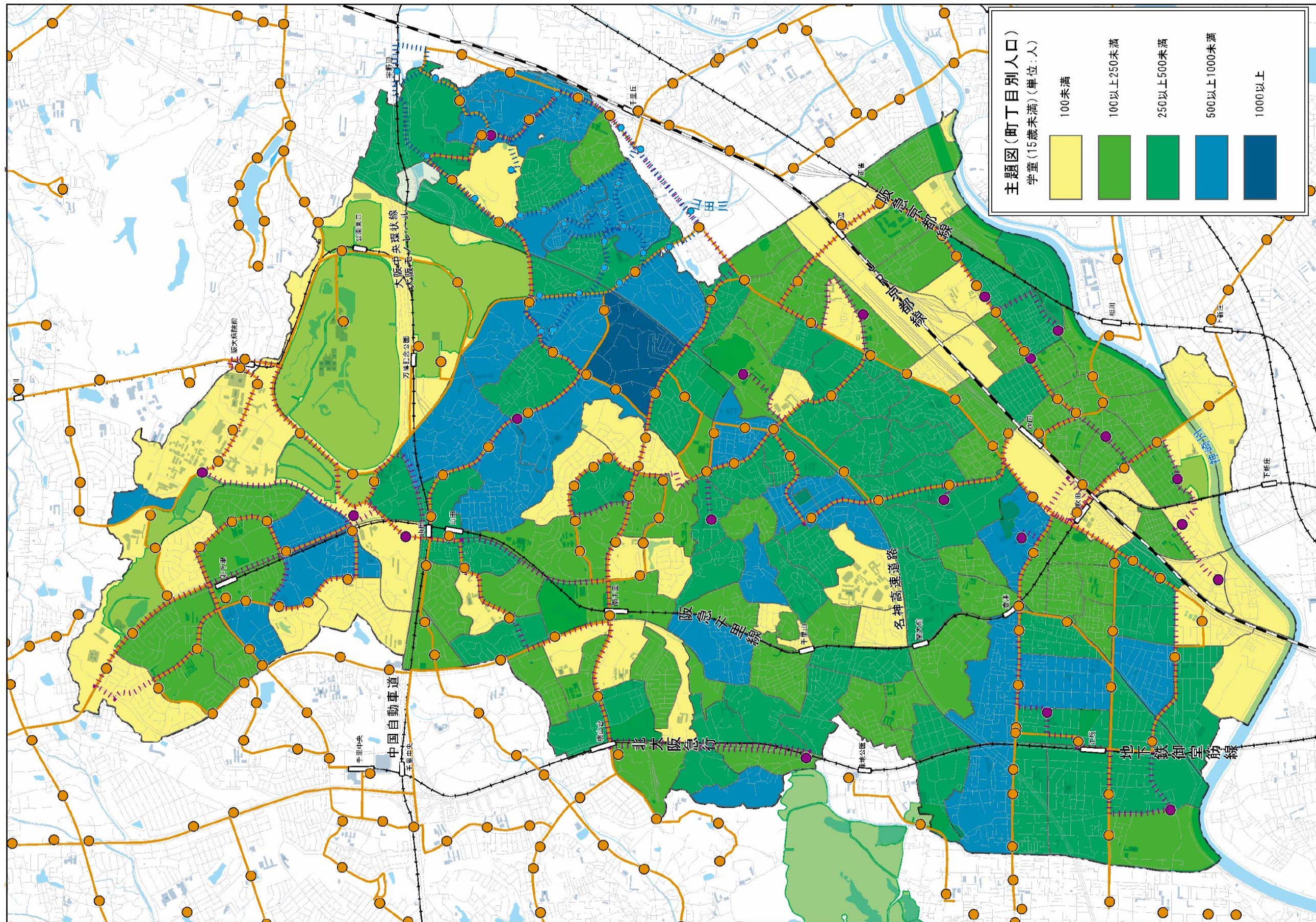
吹田市統計 住民基本台帳 H21.3.31 より

図 1-4 吹田市の町丁目別高齢者人口(65歳以上)の分布



吹田市統計 住民基本台帳 H21.3.31 より

図 1-5 吹田市の町丁目別生産年齢人口(15歳~64歳)の分布



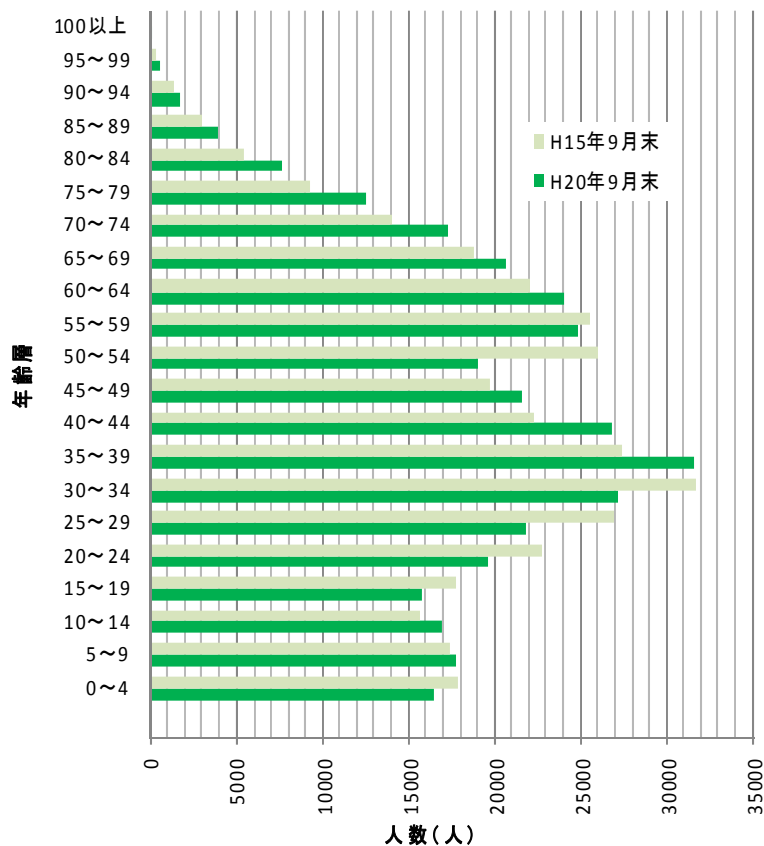
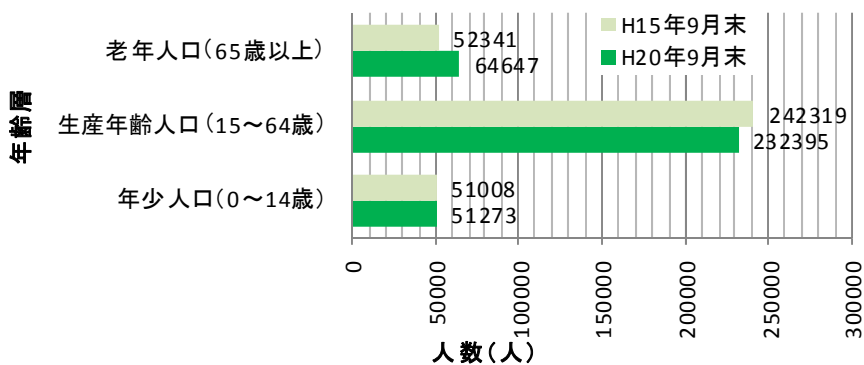
吹田市統計 住民基本台帳 H21.3.31 より

図 1-6 吹田市の町丁目別学童人口(15歳未満)の分布

c) 人口の予測

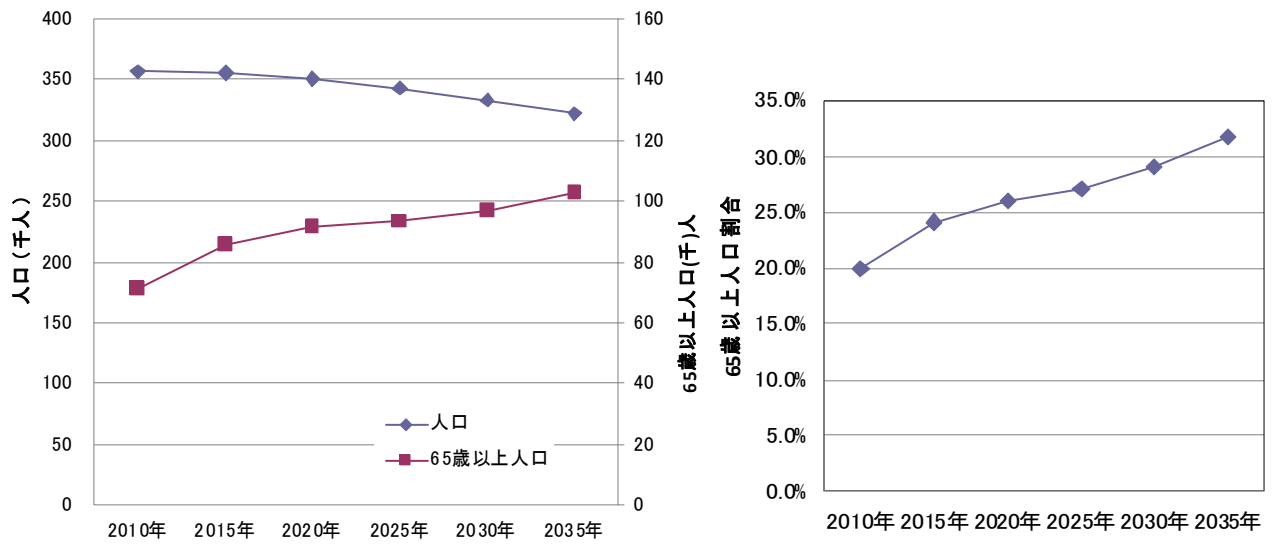
＜現状までの人口動向＞
 平成 15 年度～20 年度の 5 年間の間に次のような人口構成が進んでいる。
 ・高齢者人口がわずか 5 年間で約 1.2 万人増加している。
 ・生産年齢人口が約 1 万人減少している。
 ・吹田市の将来人口は減少傾向にある。

＜将来の人口予測＞
 ・65 歳以上の高齢者人口は、2010 年から 2035 年の 25 年間に約 30 千人増加する見込みである。
 ・また、高齢者人口割合は 2035 年には 30%を越え、2010 年の約 1.5 倍となる。
 ・学童人口は、2030 年には 2008 年の約 3 分の 2 になると推計される。



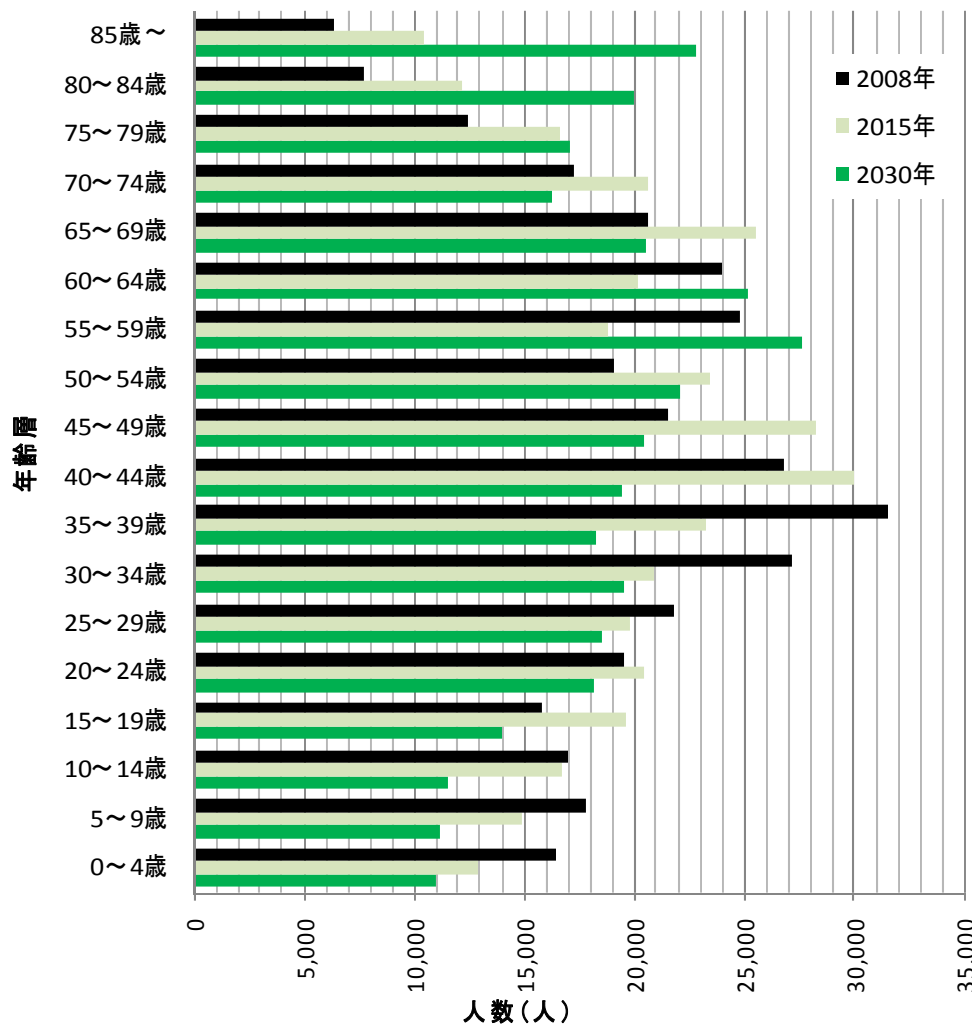
出典：吹田市統計書（平成 20 年版）住民基本台帳より

図 1-7 吹田市の人口ピラミッド



国立社会保障・人口問題研究所、人口推計結果より

図 1-8 将来の人口および 65 歳以上人口



国立社会保障・人口問題研究所、人口推計結果より

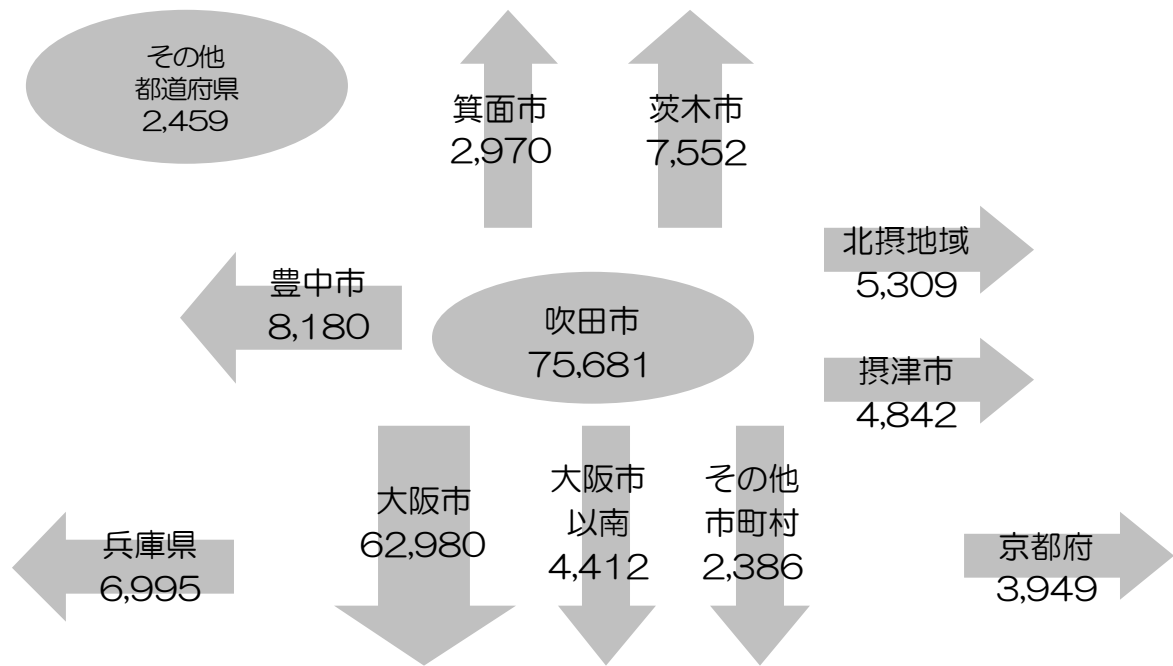
図 1-9 吹田市の将来人口ピラミッド

(2) 交通の現況

a) 人の動き

■国勢調査から

- ・吹田市に常住する就業者・通学者の合計は 187,715 人である。
- ・うち、約 40%にあたる 75,681 人が吹田市で就業・通学している。
- ・大阪市へ就業・通学している人は 62,980 人と約 3 分の 1 にあたる。次いで、豊中市 8,180 人、茨木市 7,552 人が多い。



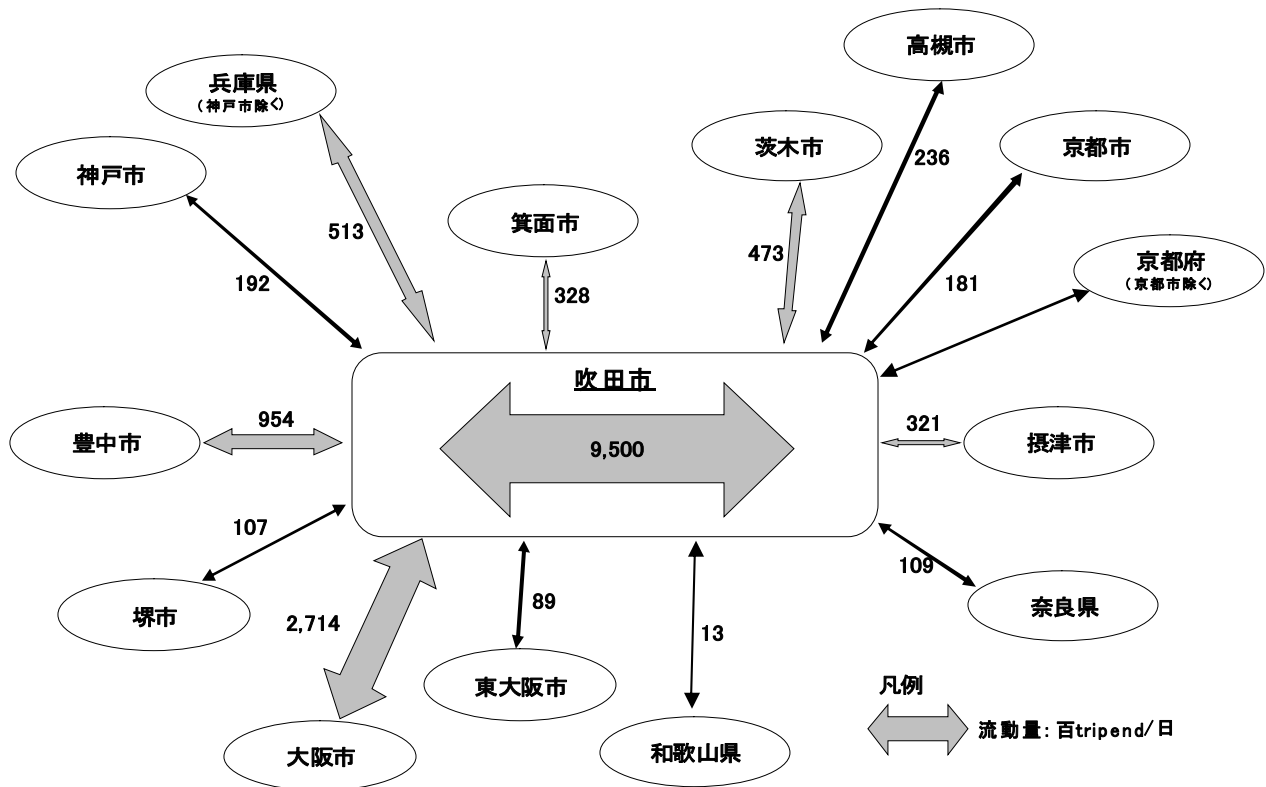
(人)

H17 国勢調査より

図 1-10 吹田市を中心とした人の流動（就業・通学）

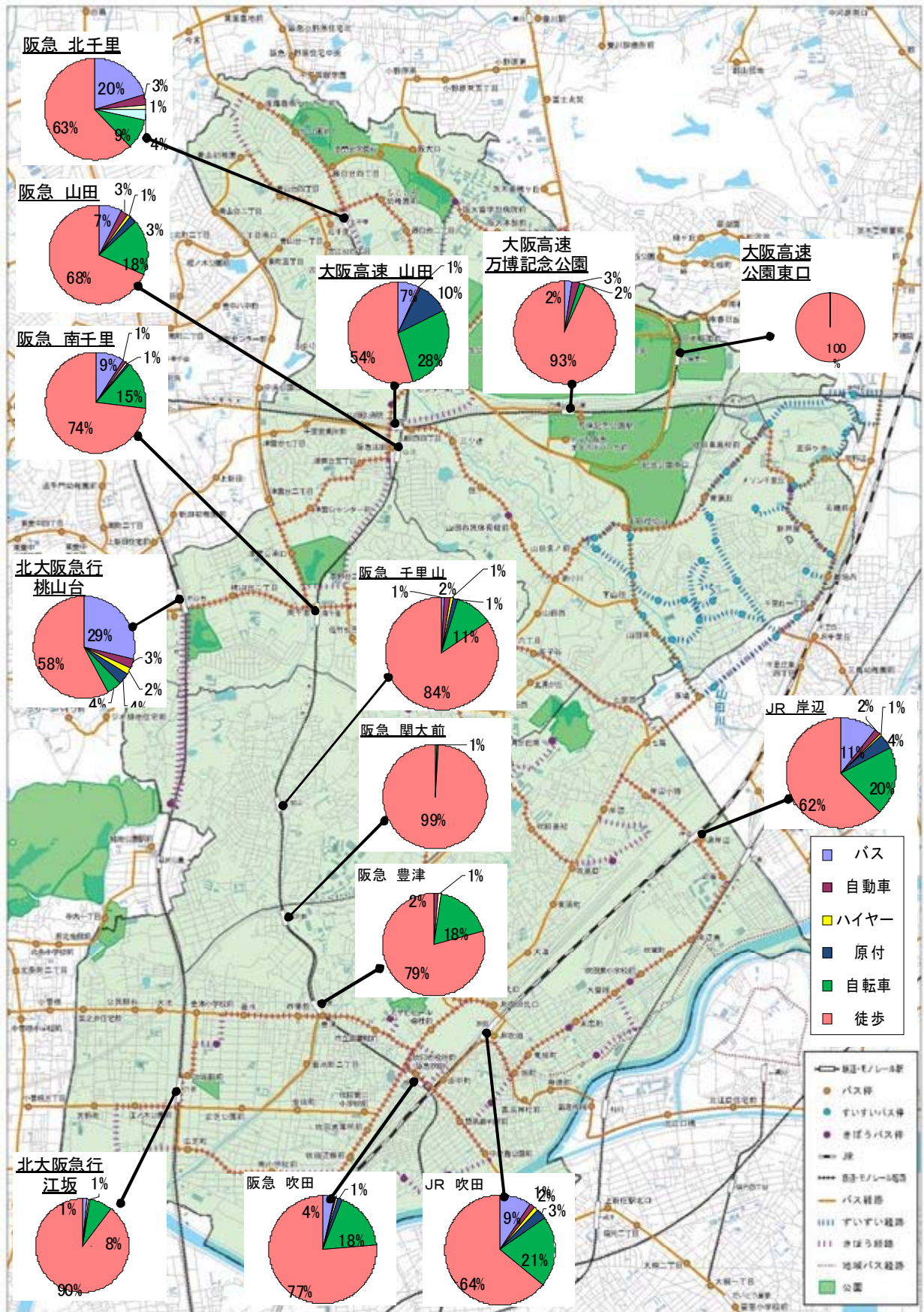
■パーソントリップ調査から

- ・吹田市を中心とした地域間の人の流動量を見ると、吹田市に発生集中する交通の約 60%に相当する 95 万トリップエンド/日は、吹田市内での移動となっている。また、周辺都市との人の動きは、大阪市が最も多く約 27 万トリップエンド/日、次いで豊中市、兵庫県（神戸市除く）、茨木市、箕面市、摂津市との間で多くなっている。
- ・鉄道駅の鉄道端末手段別トリップ数を見ると、すべての駅で徒歩が最も多くなっている。
- ・北千里駅、桃山台駅ではバスがそれぞれ 20%、30%と徒歩に次いで多い割合を占めている。
- ・JR吹田駅、JR岸辺駅、モノレール山田駅では、自転車の割合が 20%を越えている。



「京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)」より

図 1-11 吹田市を中心とした地域間の人の流動量



「京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)」より
 図 1-12 鉄道駅端末手段別トリップ

b) 公共交通状況

- ・吹田市は、JR東海道本線、地下鉄御堂筋線、北大阪急行電鉄、阪急千里線、阪急京都線、大阪モノレールの各軌道が整備されている。市内に14駅を有し、市域に隣接した駅もある。鉄軌道は大阪モノレールを除き南北移動が主であり、東西方向の移動に弱い。
- ・市内を運行する路線バスは3社（阪急バス、近鉄バス、京阪バス）あり、鉄軌道駅の主要駅と住宅地や主要施設を結んでいる。
- ・鉄道、路線バスの他、千里丘地域でコミュニティバス「すいすいバス」（試験運行中）、福祉バス「きぼう」などの地域バスも運行している。

■鉄軌道

吹田市内で最も乗降客数が多いのは、阪急電鉄である。

阪急電鉄、大阪モノレールは近年乗降客数が増加傾向にある。

JR西日本、北大阪急行電鉄は横ばい傾向である。

■路線バス

吹田市内で最も乗降車人員が多いのは、阪急バスである。

路線バスの乗降車人員は、平成16年以降減少傾向にある。

■コミュニティバス（すいすいバス）の利用状況

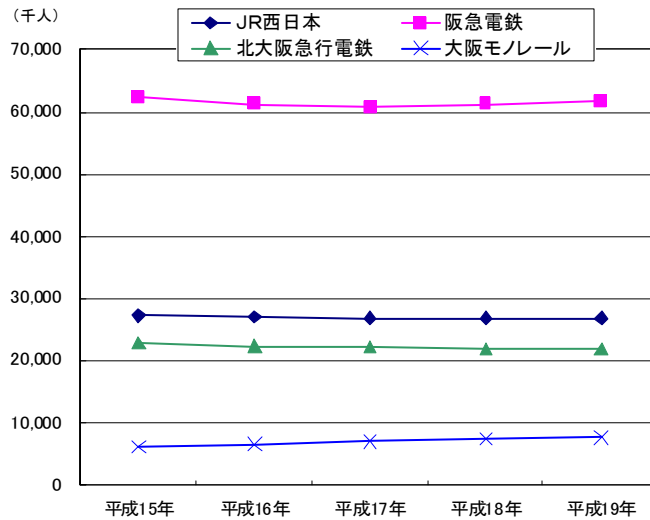
4月から8月にかけて利用者数が増加する傾向にあるが、8月をピークに減少する。

毎年利用人数が増加している。

■タクシー

主に主要駅を中心としてタクシーが待機している。

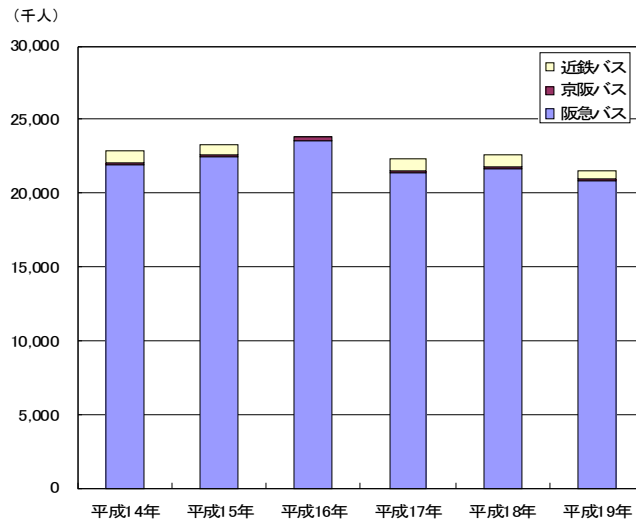
吹田市では、吹田市と契約しているタクシー会社に限り、重度の障害をもつ方がタクシーを利用される場合、小型車及び中型車の乗車運賃の初乗り分を助成している。



※北大阪急行電鉄に大阪市交通局1号線は含まない。
 ※JR西日本の降客数は乗客数と同数とした。
 ※JR西日本のみ年度の数値。

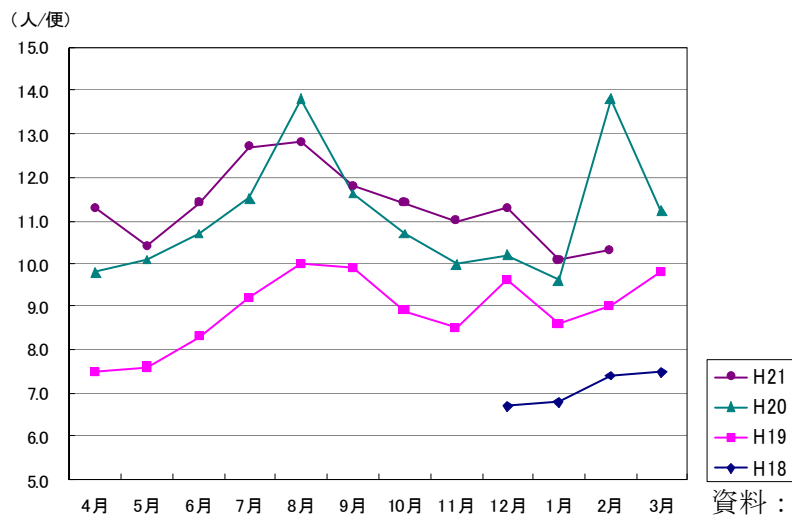
「平成20年版吹田市統計書」より

図 1-13 鉄軌道別年間乗降者数の推移



「平成15～20年版吹田市統計書」より

図 1-14 バスの年間乗降車人員の推移



資料：吹田市より

図 1-15 コミュニティバス1便あたり利用人数

路線名	区間	種別	備考
大阪府営バス	1	大阪府営バス	大阪府営バス
	2	大阪府営バス	大阪府営バス
	3	大阪府営バス	大阪府営バス
	4	大阪府営バス	大阪府営バス
	5	大阪府営バス	大阪府営バス
	6	大阪府営バス	大阪府営バス
	7	大阪府営バス	大阪府営バス
	8	大阪府営バス	大阪府営バス
	9	大阪府営バス	大阪府営バス
	10	大阪府営バス	大阪府営バス
近畿バス	11	近畿バス	近畿バス
	12	近畿バス	近畿バス
	13	近畿バス	近畿バス
	14	近畿バス	近畿バス
	15	近畿バス	近畿バス
	16	近畿バス	近畿バス
	17	近畿バス	近畿バス
	18	近畿バス	近畿バス
	19	近畿バス	近畿バス
	20	近畿バス	近畿バス
私営バス	21	私営バス	私営バス
	22	私営バス	私営バス
	23	私営バス	私営バス
	24	私営バス	私営バス
	25	私営バス	私営バス
	26	私営バス	私営バス
	27	私営バス	私営バス
	28	私営バス	私営バス
	29	私営バス	私営バス
	30	私営バス	私営バス

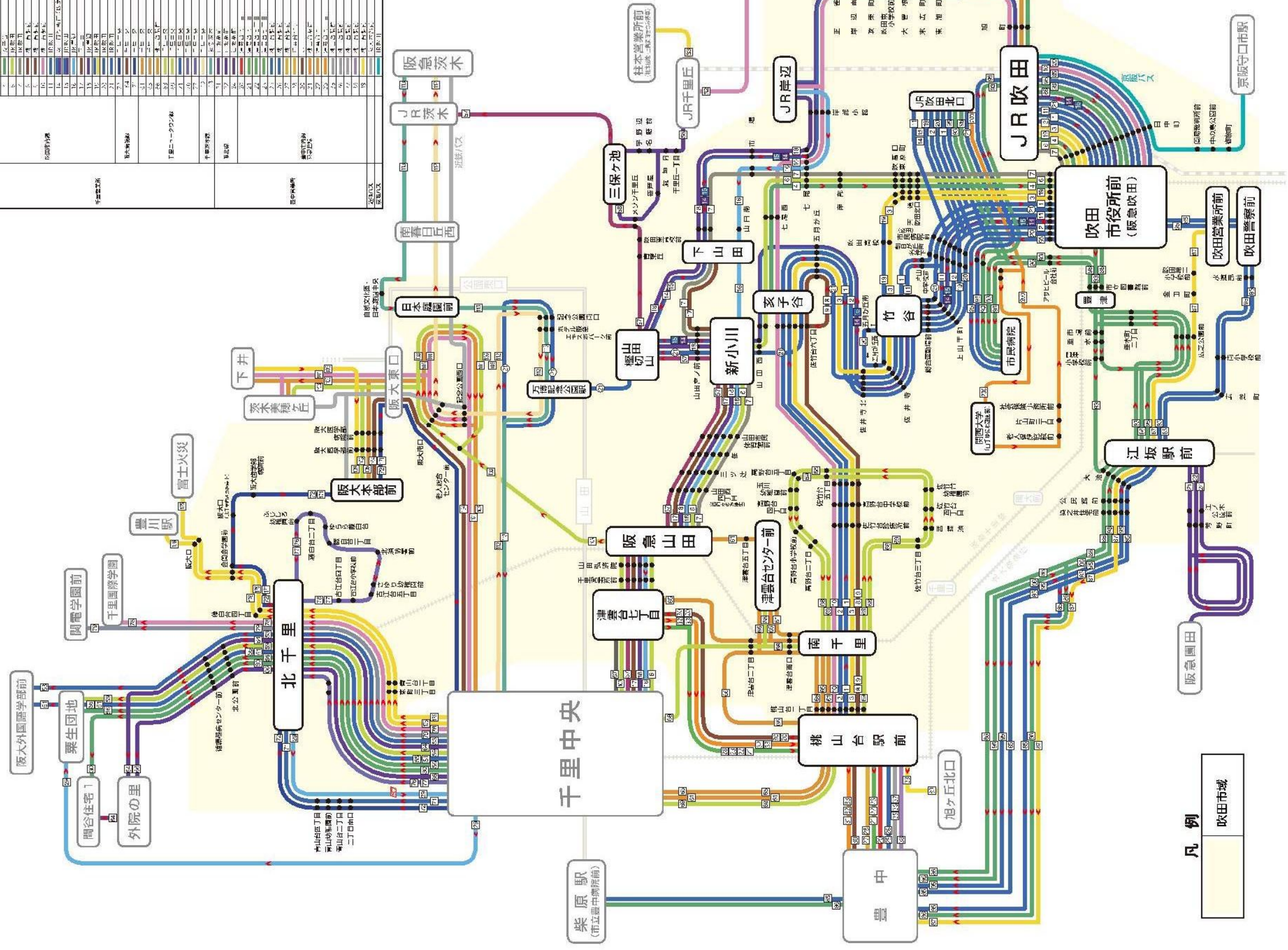


図 1-16 路線バス通行系統図

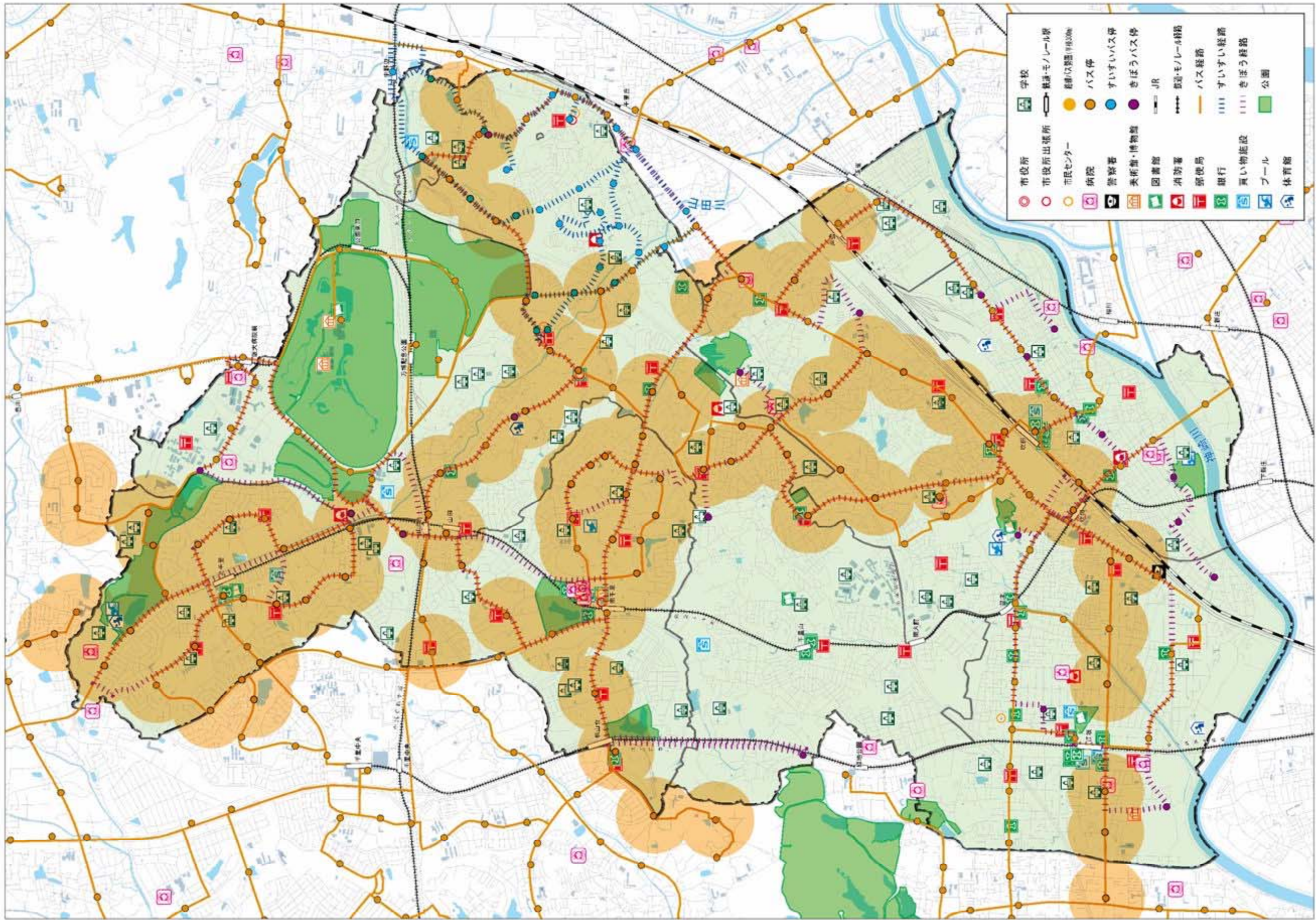


図 1-19 終バス時間別運行図 (22 時)

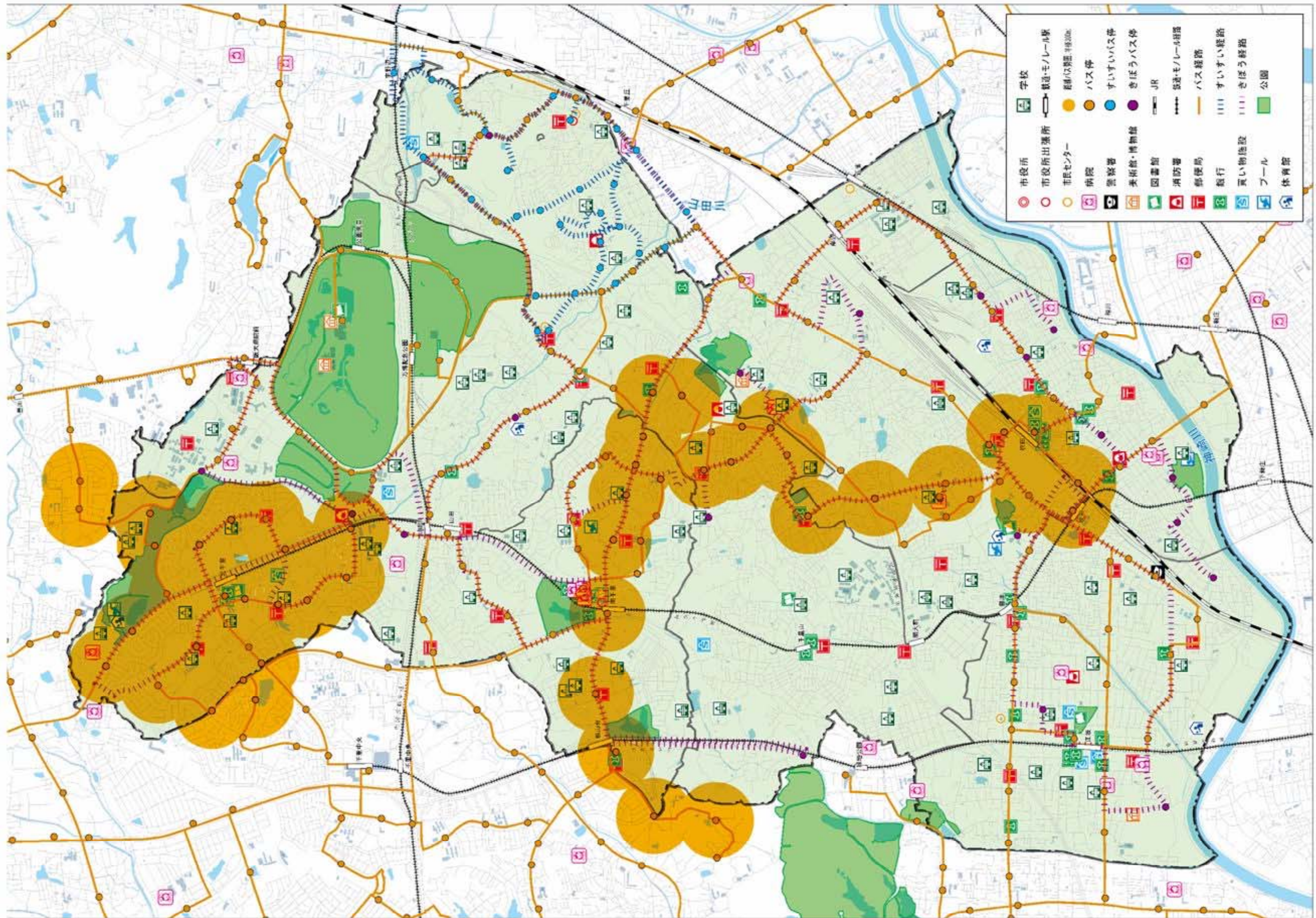


図 1-20 終バス時間別運行図 (23 時)

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%）

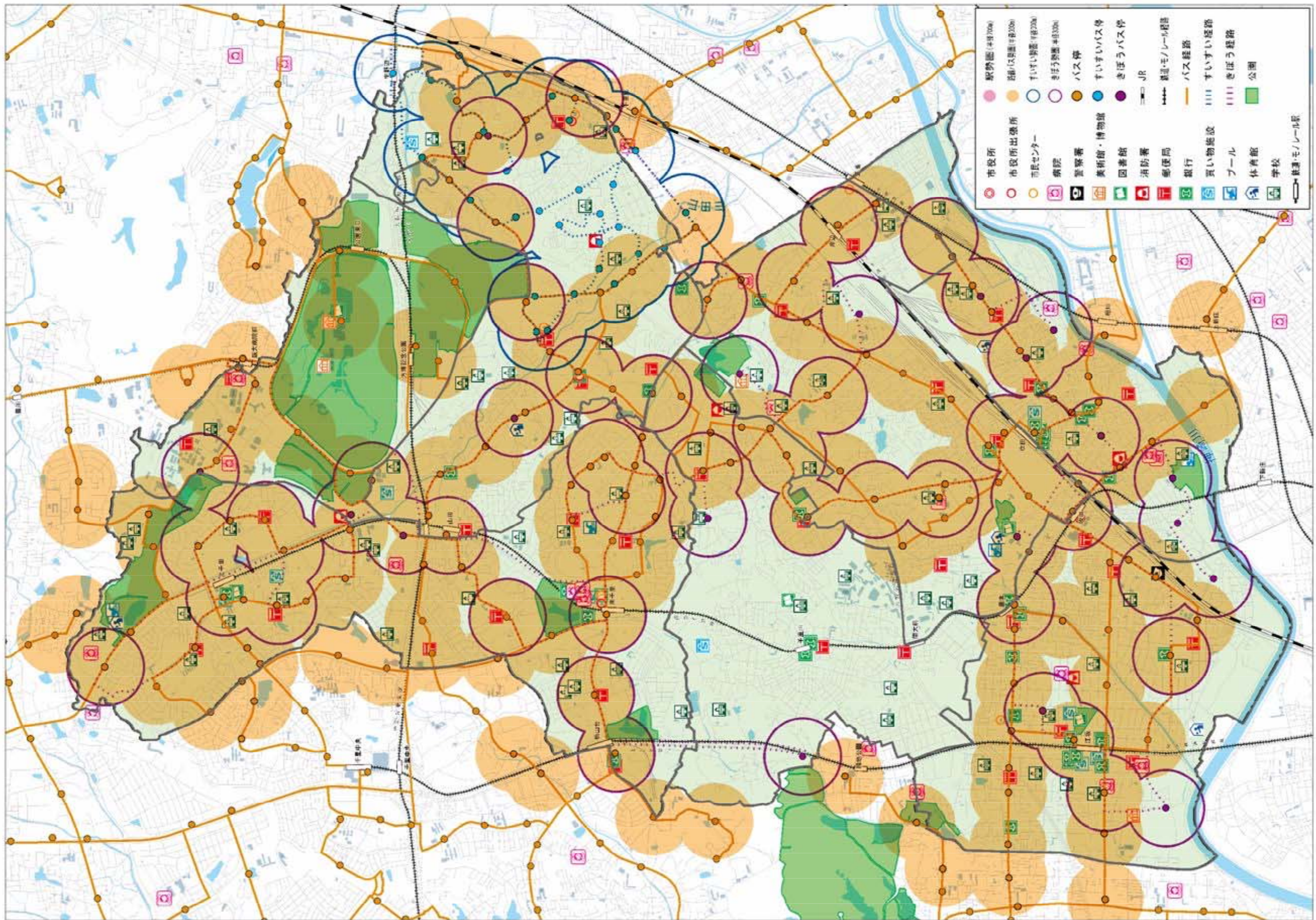


図 1-21 バス勢圏図

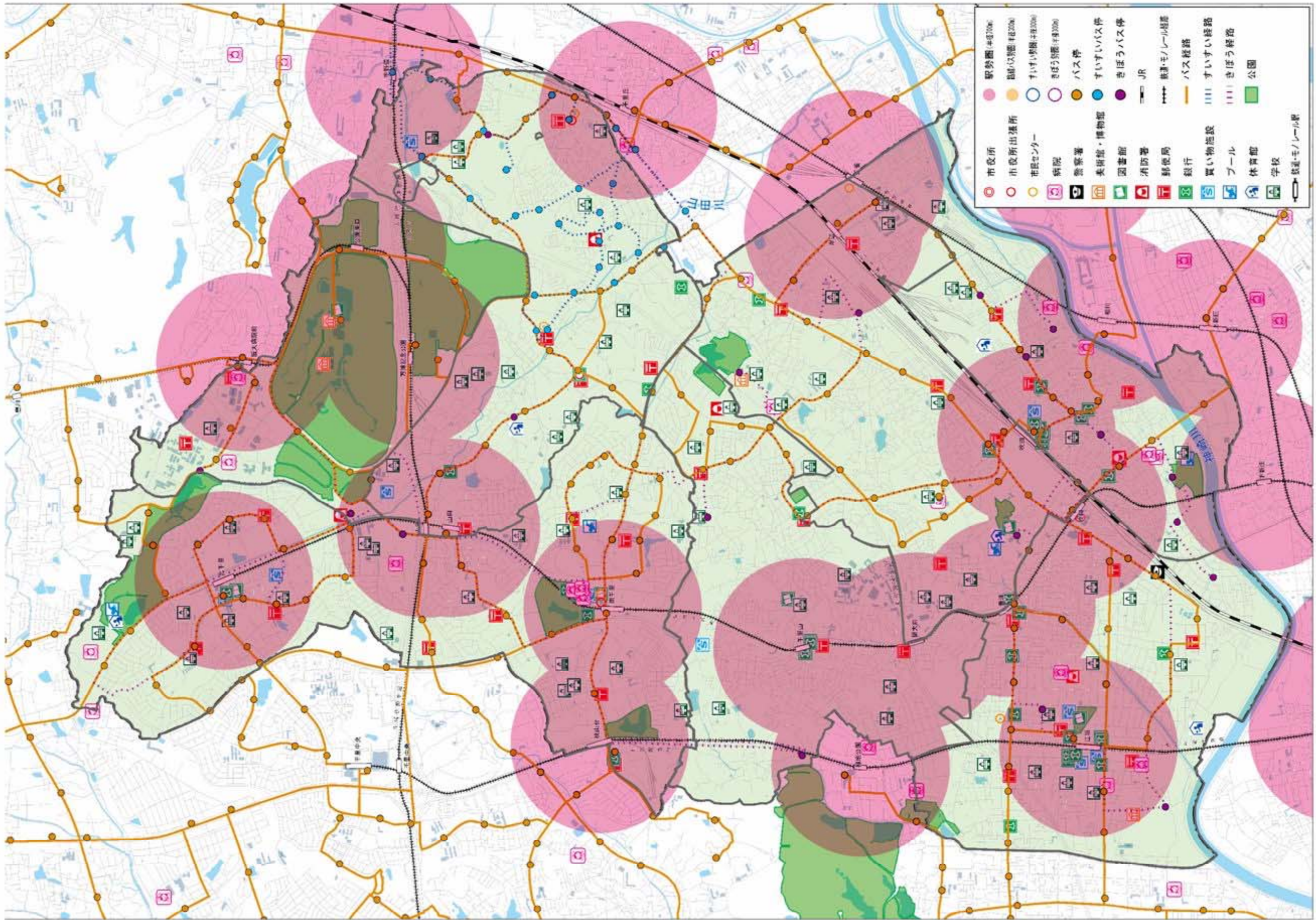


图 1-22 鉄道勢圏図

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	JR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

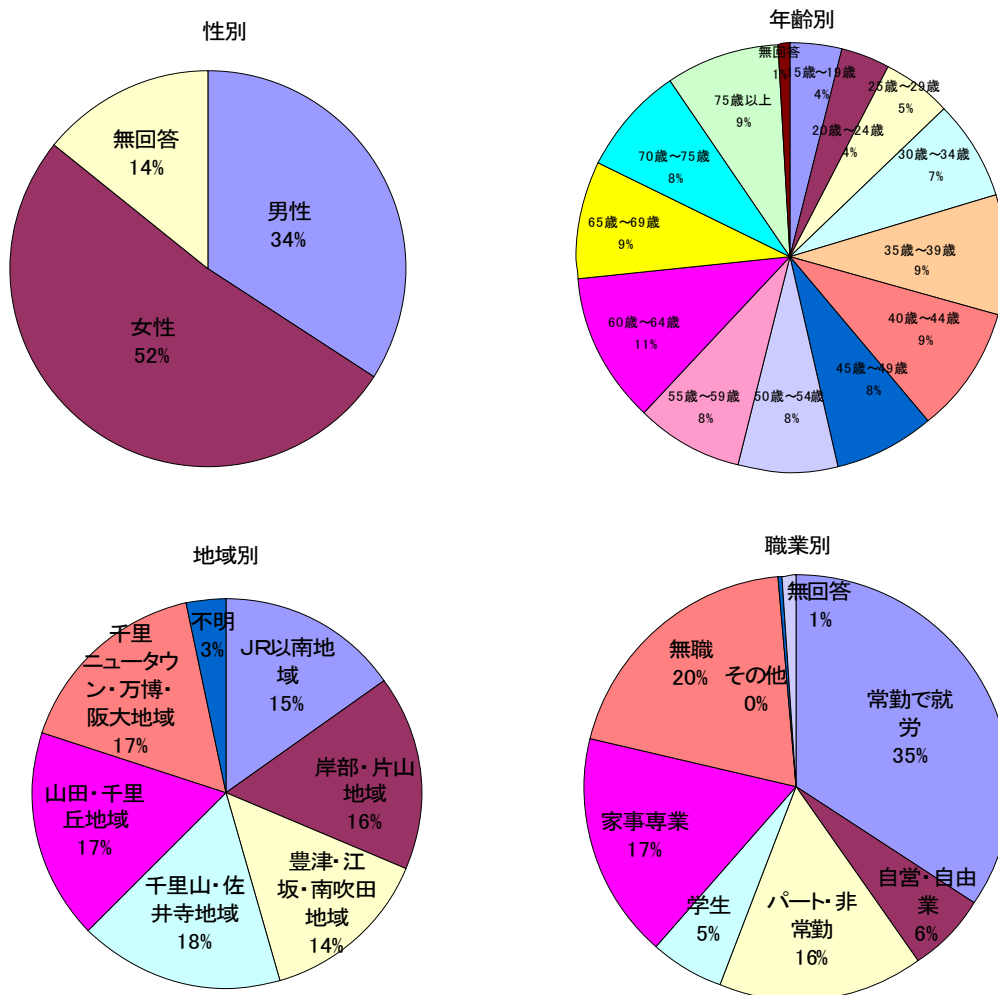
項目	質問内容	目的
①通勤・通学の外出状況	①外出状況 ・外出目的、目的地、外出頻度、外出時間 ②外出における交通手段別利用状況： ・移動別交通手段、利用バス停・駅	・現状の移動の実態を把握する。
②通勤・通学以外の外出状況	①外出状況 ・外出目的、目的地、外出頻度、外出時間、 ②外出における交通手段別利用状況 ・移動別交通手段、利用バス停・駅	
③公共交通の利用状況	①路線バス ・最寄りのバス停 ・バス停までの移動手段・移動時間・移動 ・運行状況やサービスに関する満足度 ・望ましいバス停までの距離 ・運行、バス停、情報提供に関する改善点 ②鉄道・モノレール ・最寄りの駅 ・運行状況やサービスに関する満足度 ・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。

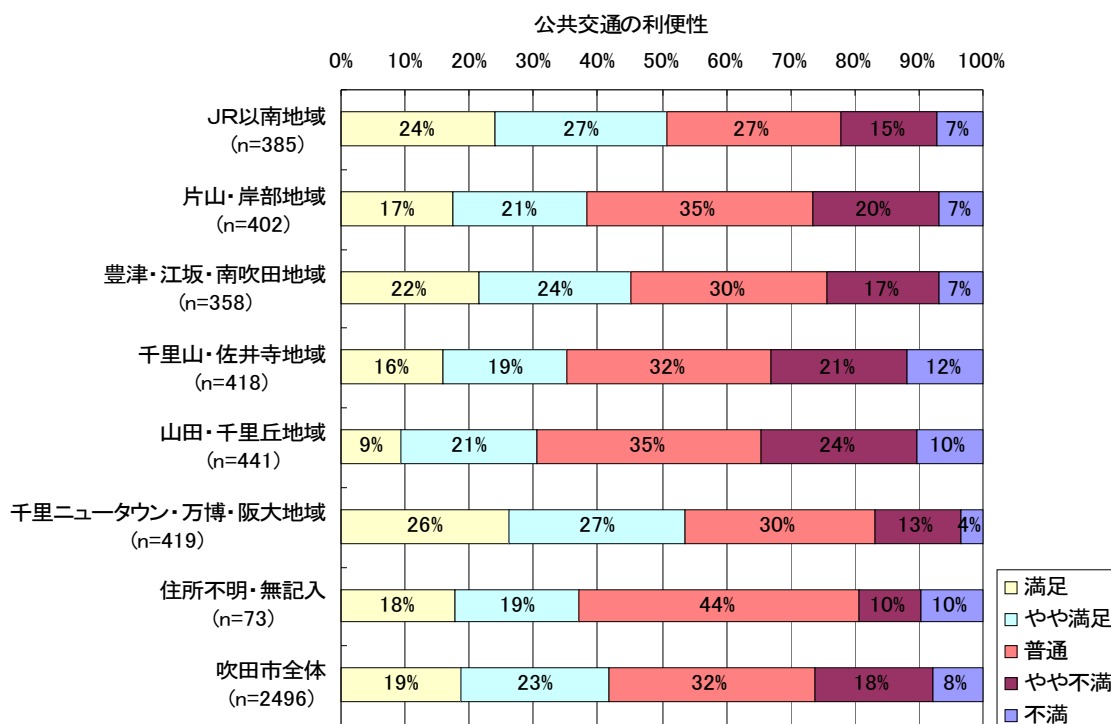


図 1-24 公共交通の利便性満足度

<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

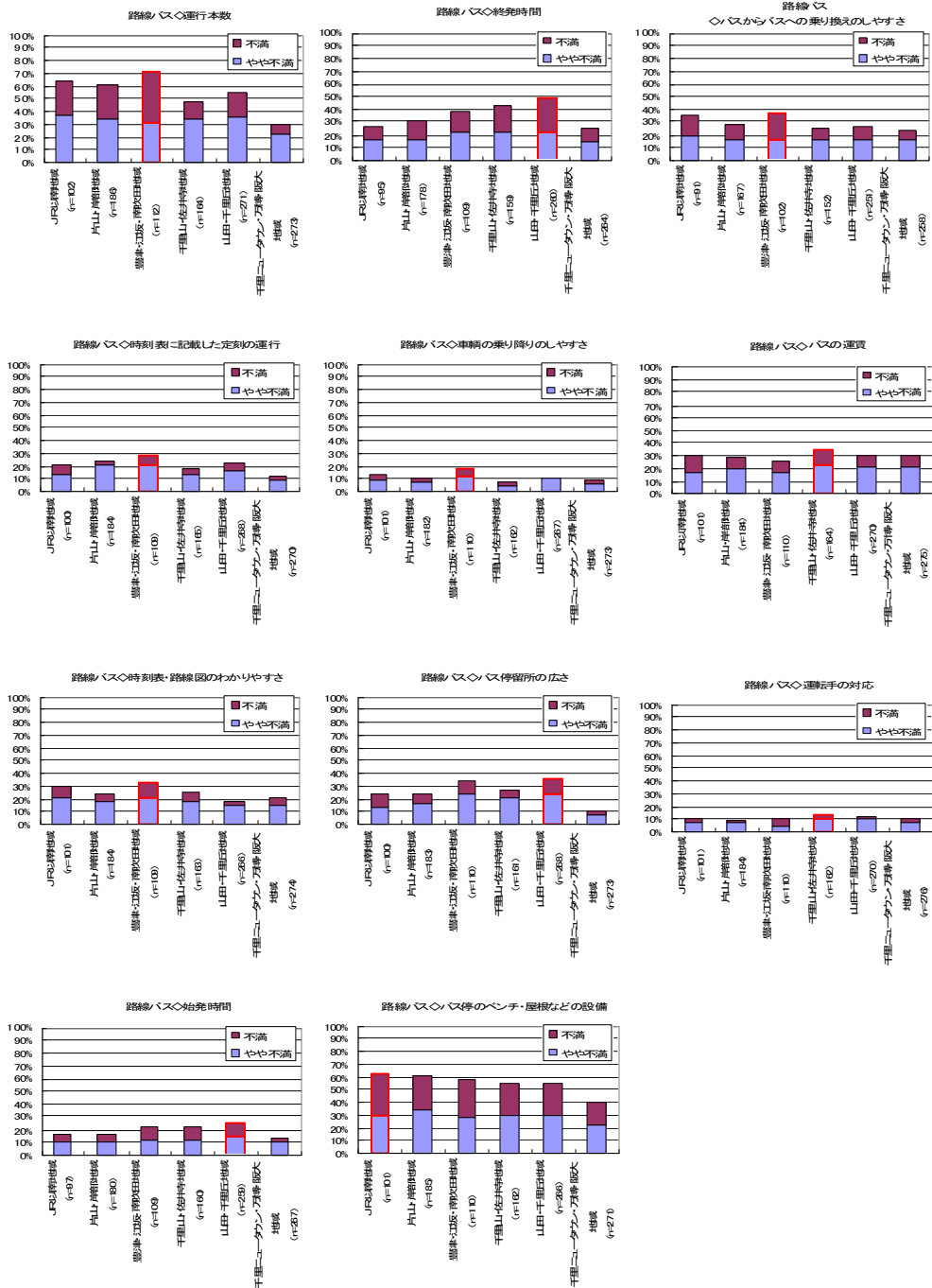


図 1-25 路線バスの項目別不満度（地域別）

<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。

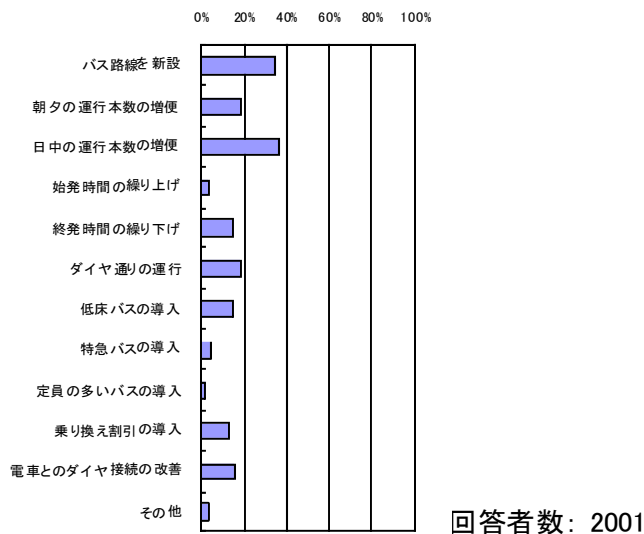


図 1-26 路線バスの改善点 (運行・全市)

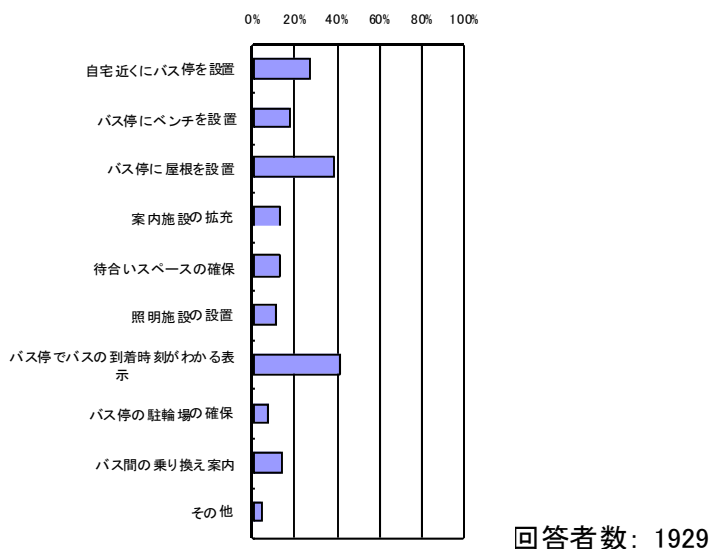


図 1-27 路線バスの改善点 (バス停・全市)

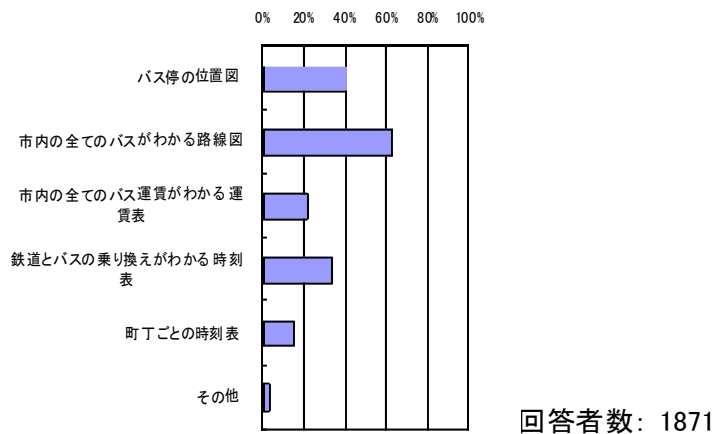


図 1-28 路線バスの改善点 (情報提供・全市)

(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。

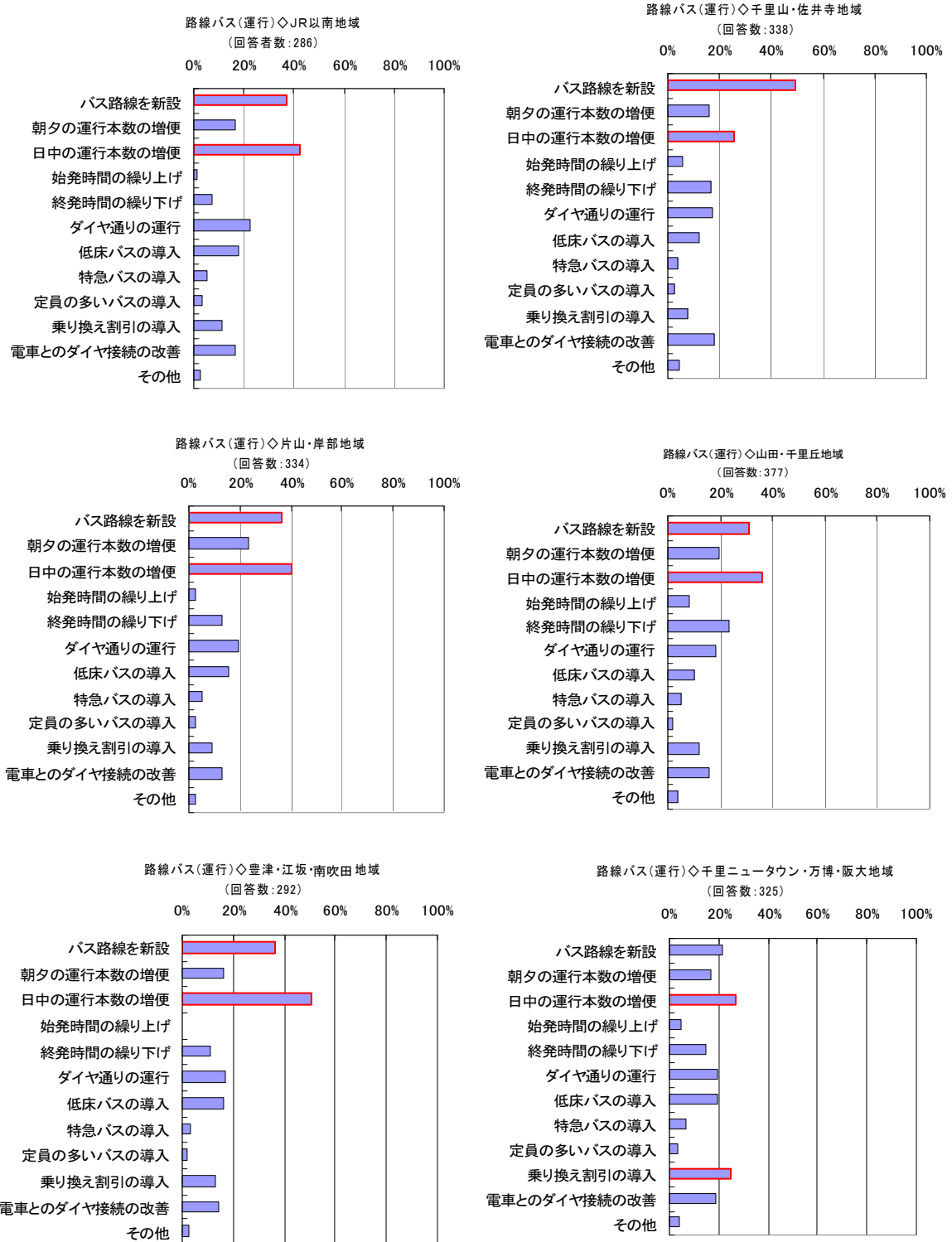


図 1-29 路線バスの改善点 (運行・地域別)

(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。

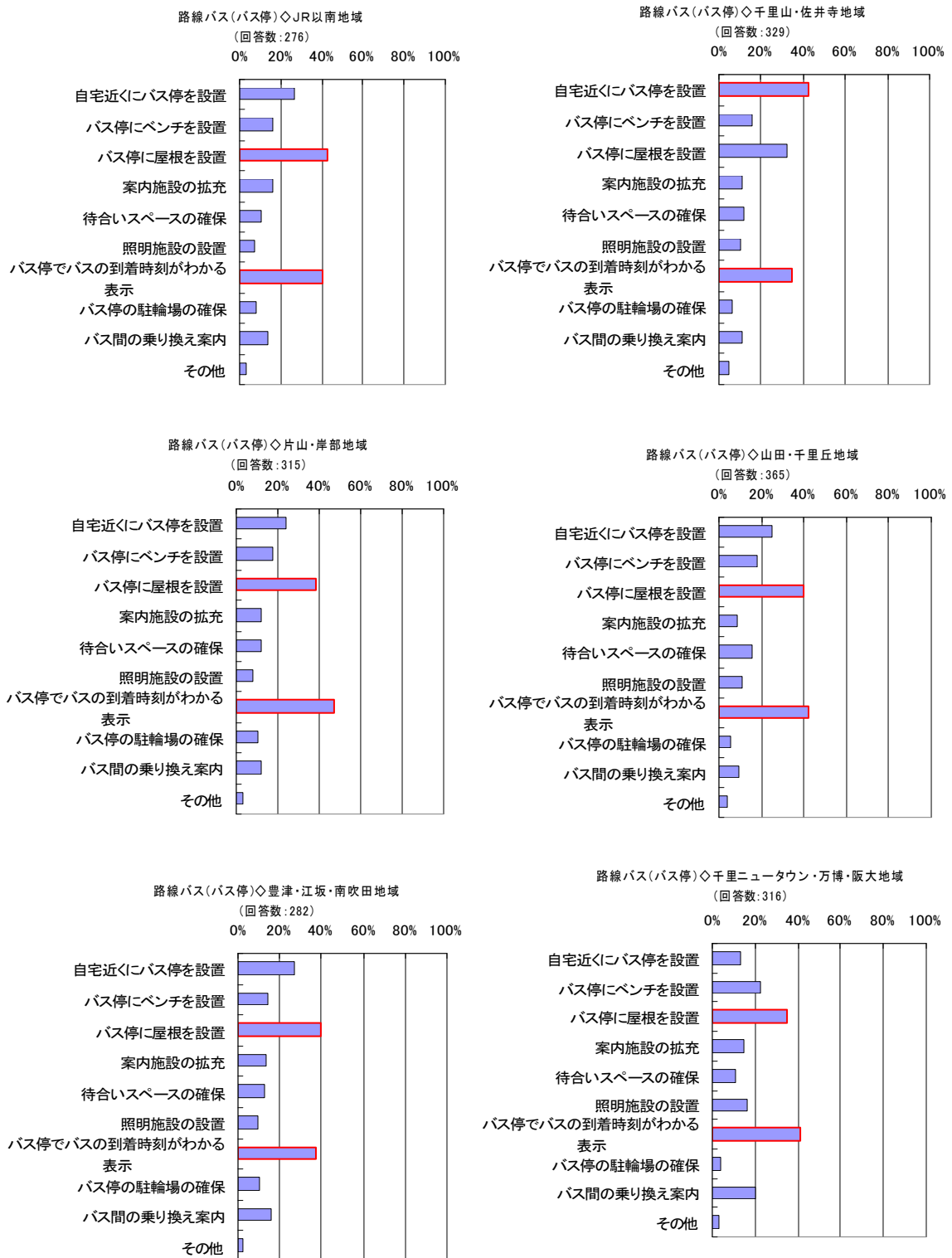


図 1-30 路線バスの改善点 (バス停・地域別)

(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。

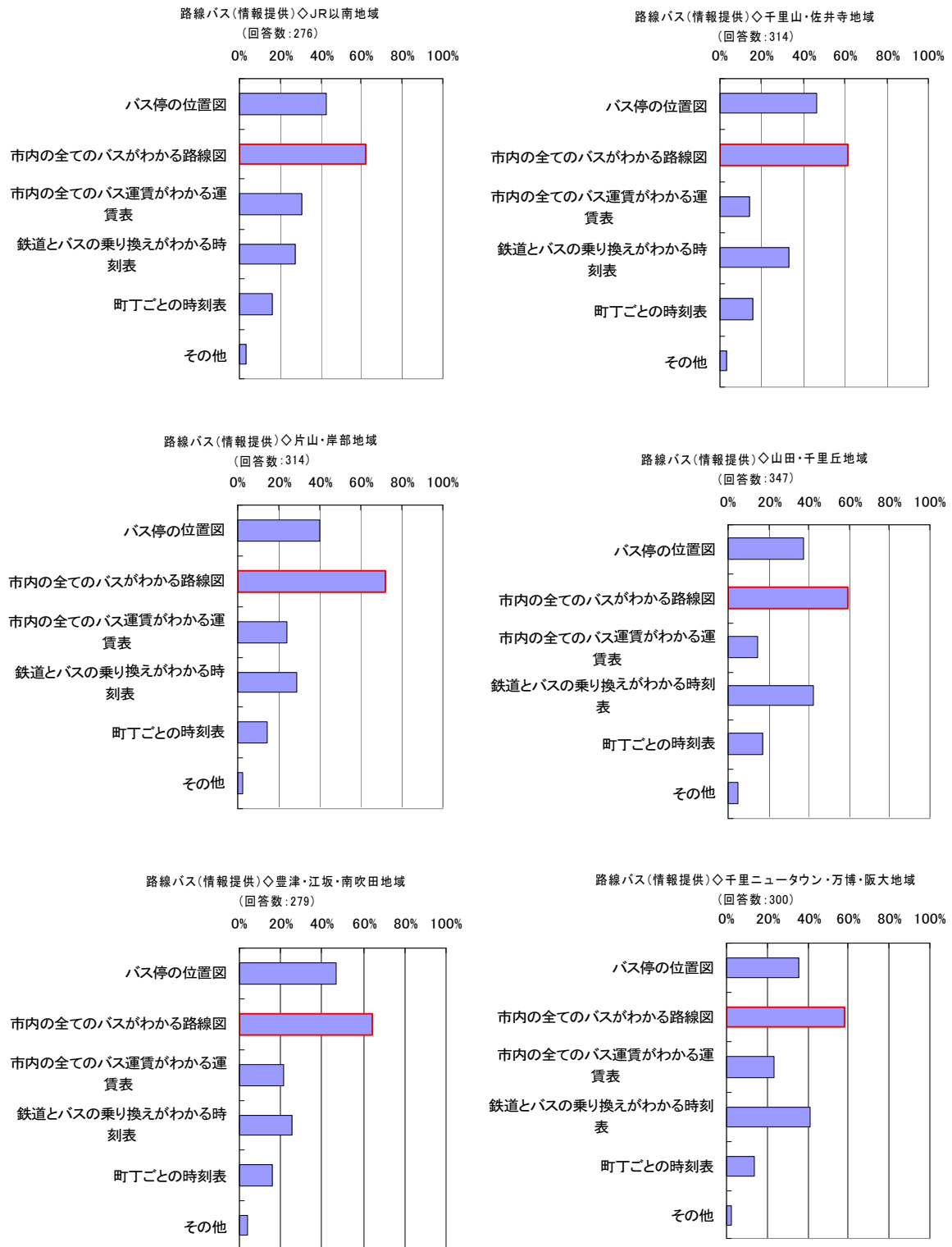


図 1-31 路線バスの改善点 (情報提供・地域別)

<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

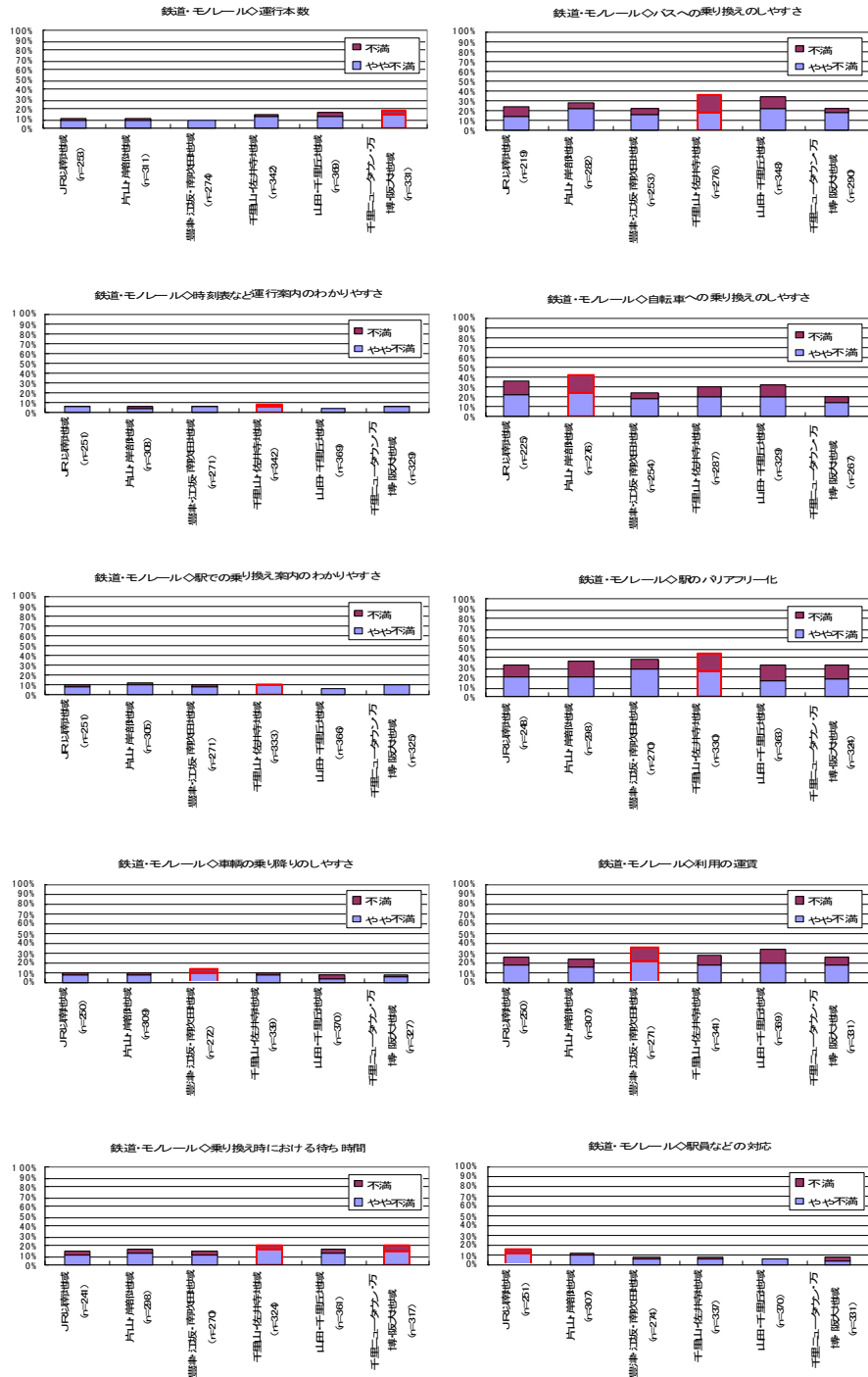


図 1-32 鉄道・モノレールの項目別不満度（地域別）

<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。

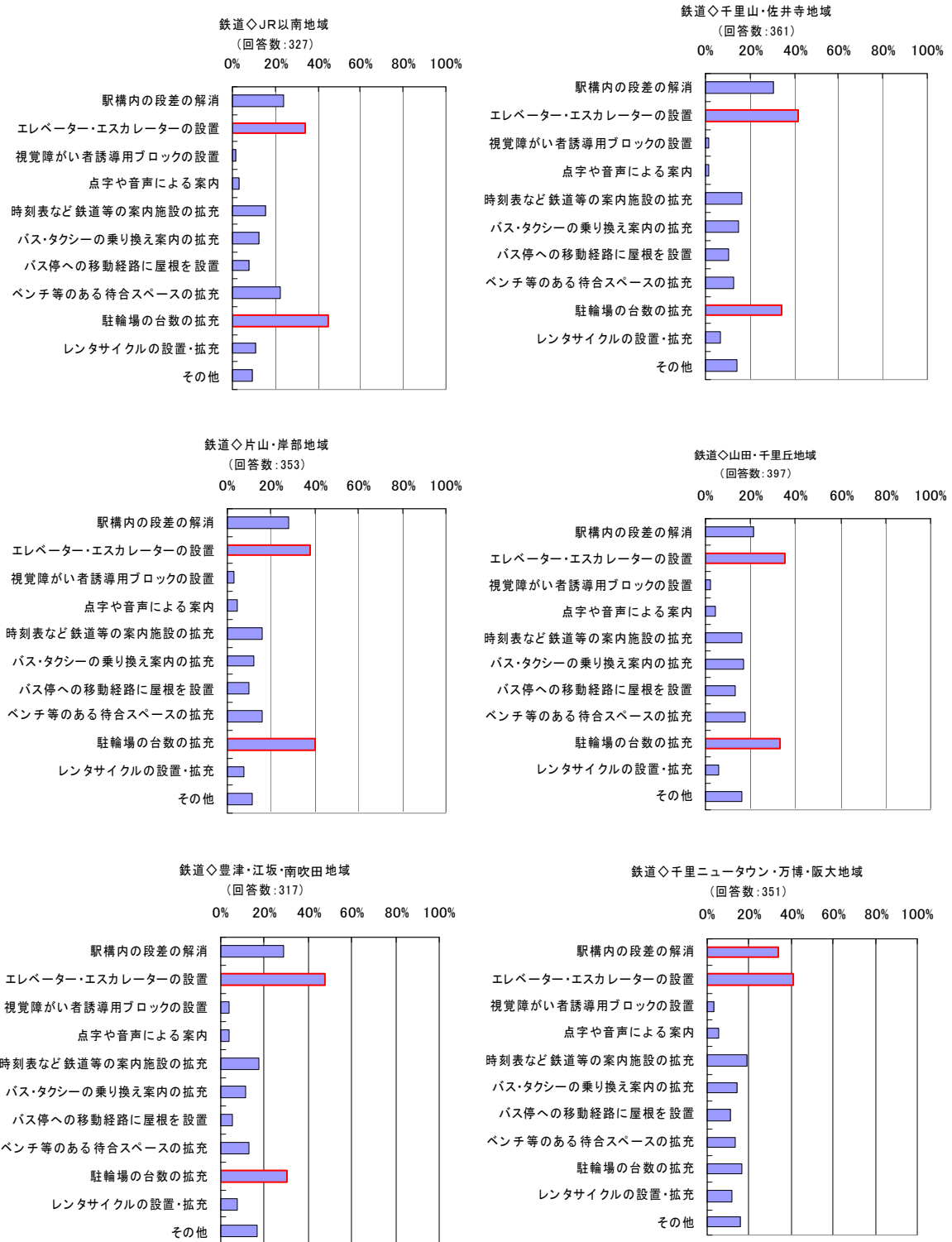


図 1-33 鉄道・モノレールの改善点（地域別）

<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

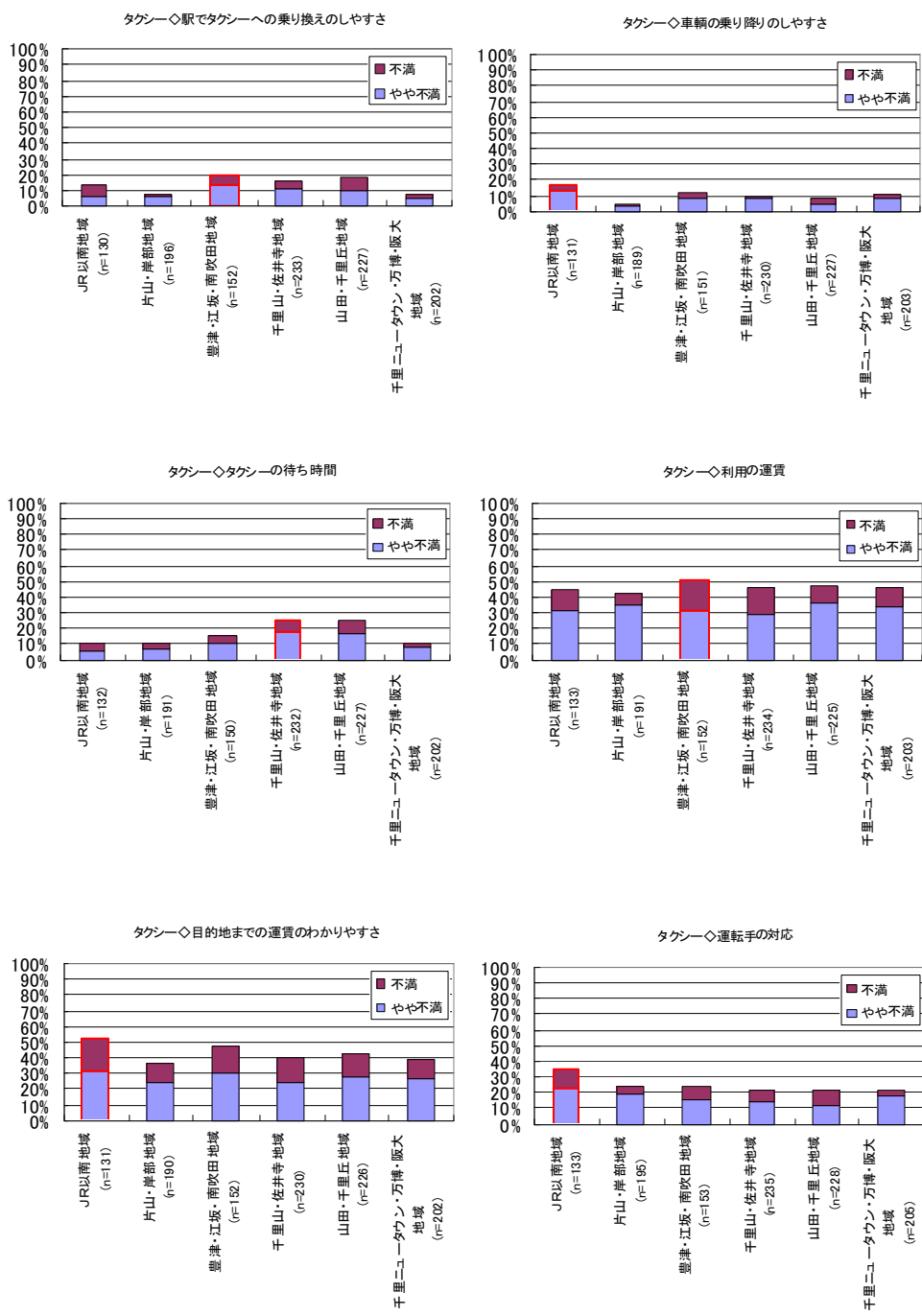


図 1-34 タクシーの項目別不満度 (地域別)

<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。

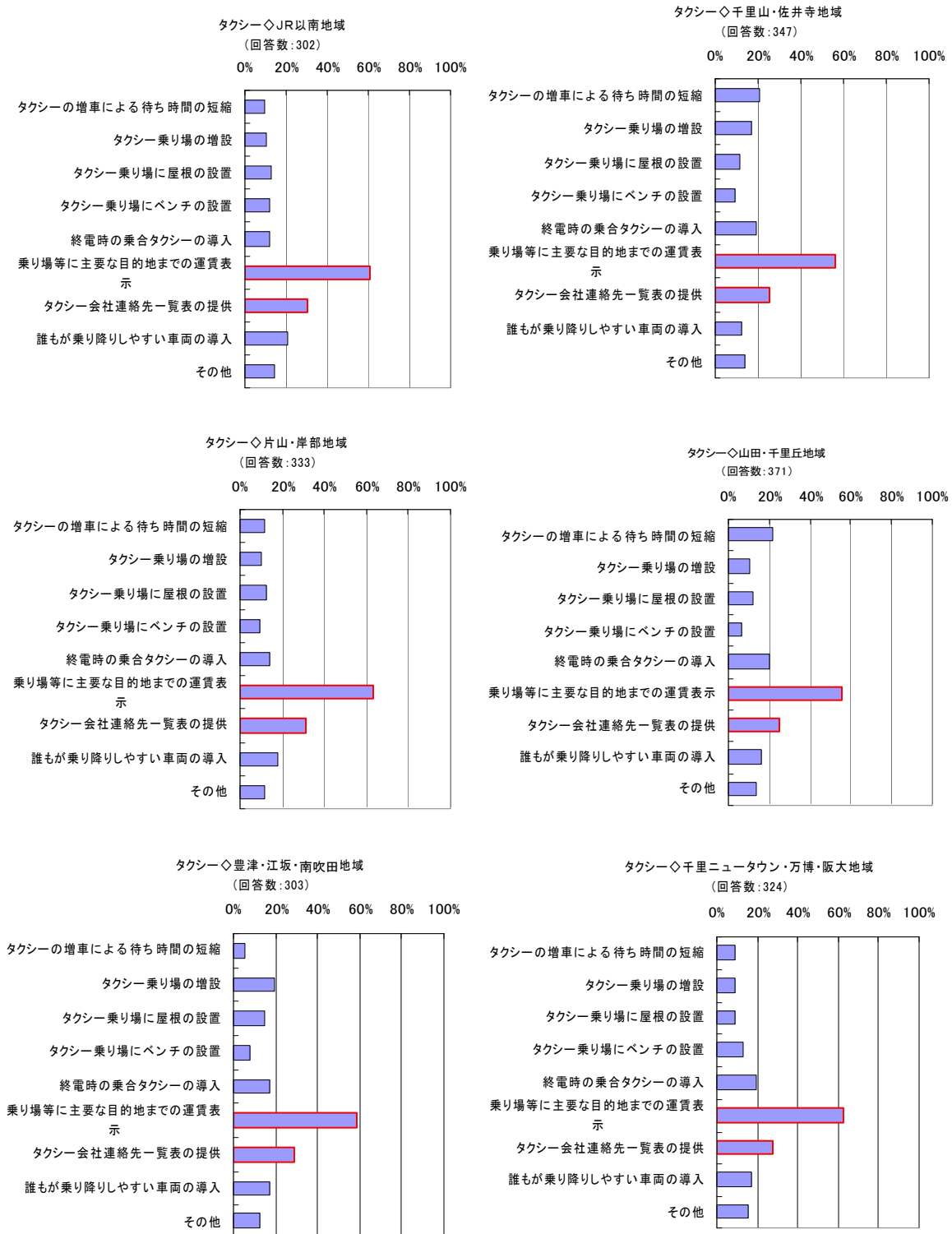


図 1-35 タクシーの改善点（地域別）

■ 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。

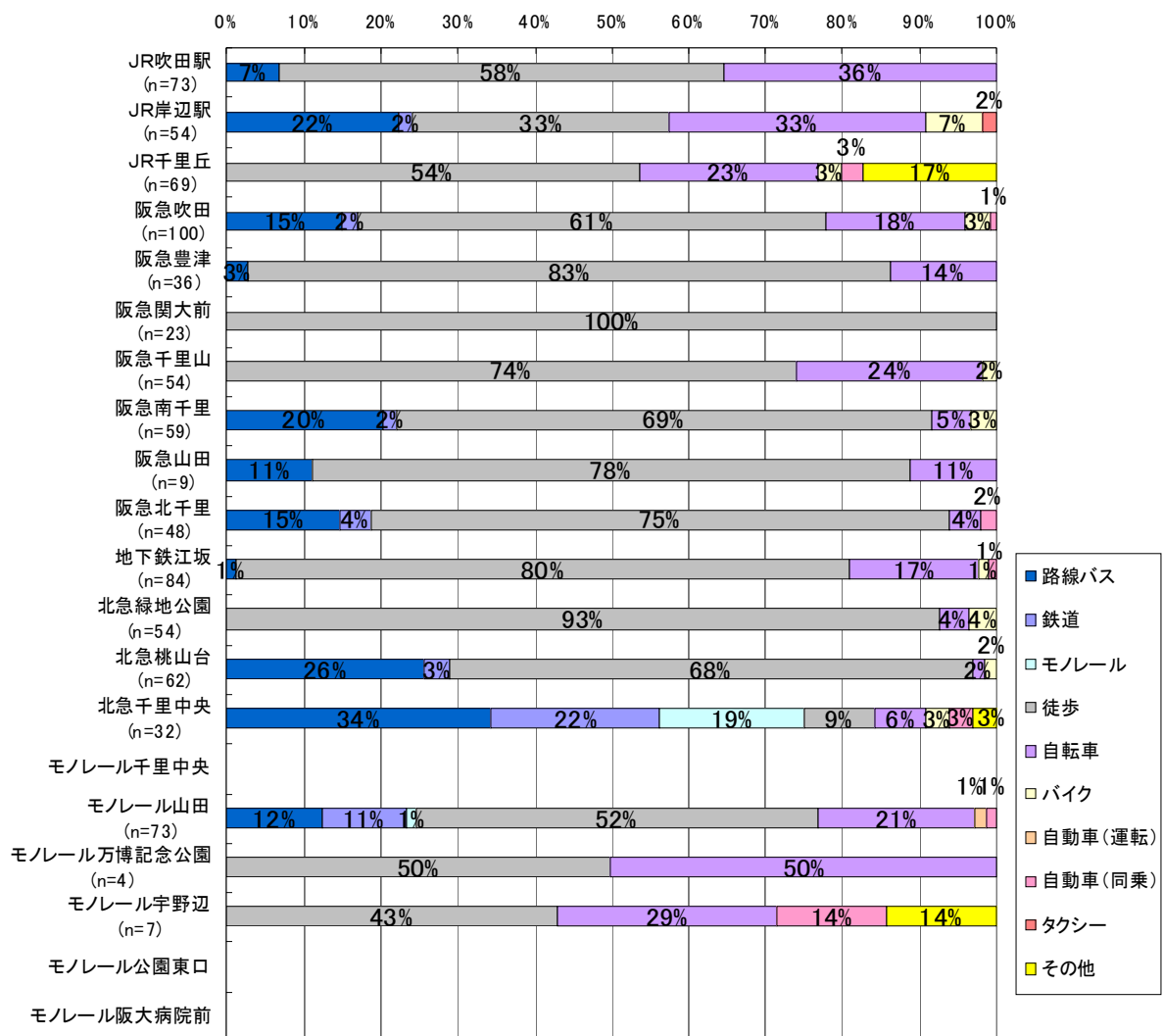


図 1-36 アクセス交通手段（駅別）

(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が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

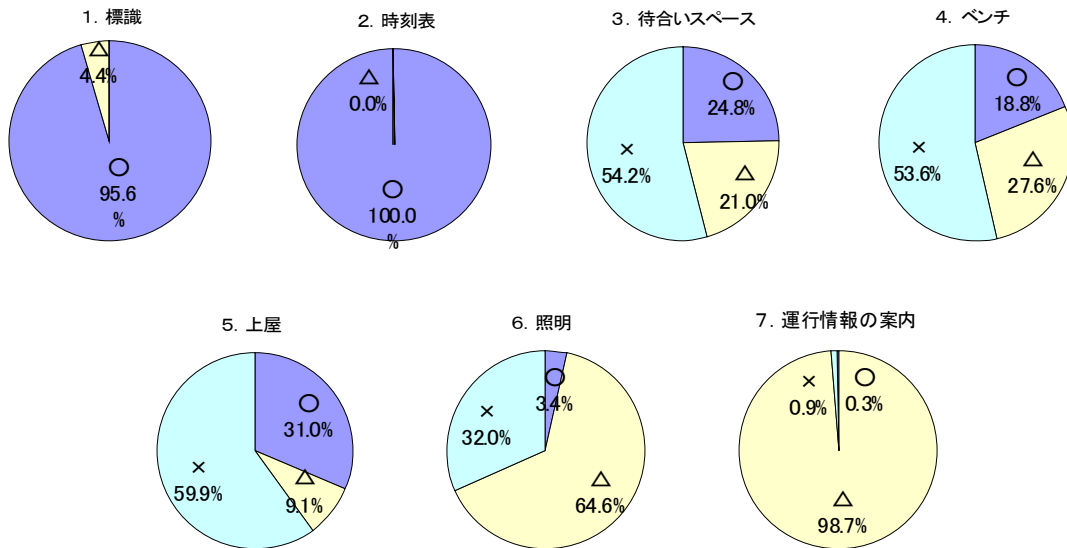


図 1-39 バス停調査結果

「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

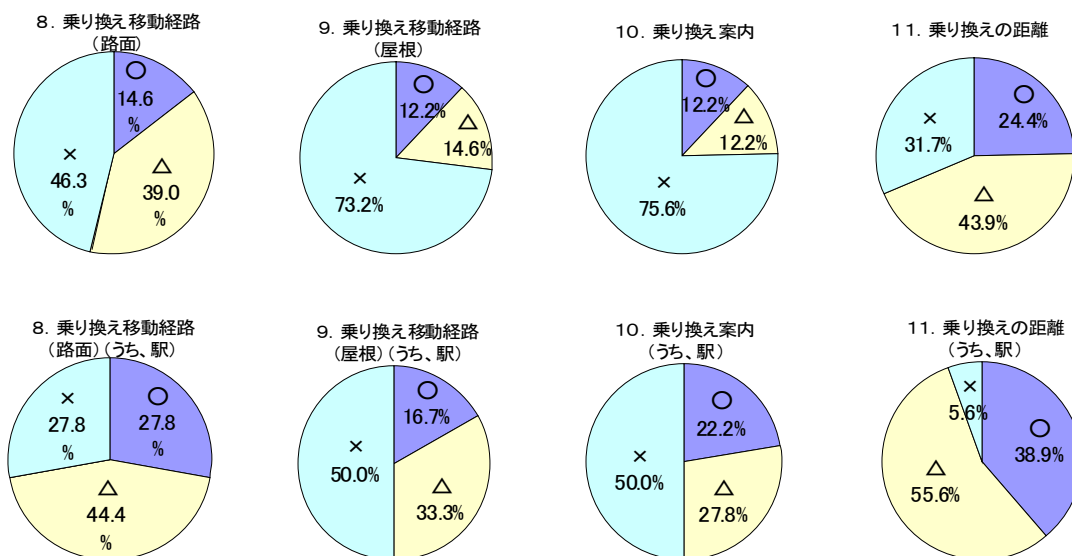


図 1-40 バス停調査結果（主要バス停のみの項目）

表 1-8 主要バス停一覧

名称	名称
1 JR吹田	12 万博記念公園駅
2 JR吹田北口	13 日本庭園前
3 JR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。

2 吹田市の将来の都市像と公共交通の課題

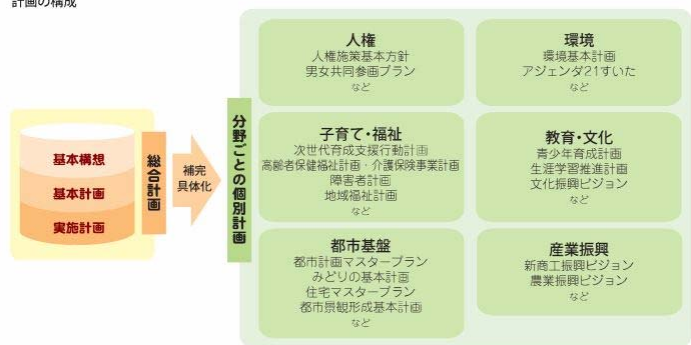
(1) 上位計画による将来の都市像

■吹田市第3次総合計画

(平成18年度(2006)～32年度(2020))

市のこれからのあるべき姿を描いたもので、総合的・計画的にまちづくりを進めていく上での基本的な方針となるものである。

計画の構成



<吹田市の特性>

1. 交通の利便性
2. 充実した文化・学術・研究環境
3. 暮らしを支える生活関連施設
4. 複合型都市
5. 地域ごとに異なる特色

<吹田市を取り巻く動向と課題>

1. 少子・高齢化の進行
2. 地域経済の変化
3. 環境に対する意識の高まり
4. 安全に対する意識の高まり
5. 情報化の進展
6. 地方分権の進展
7. 地球規模での交流の拡大

将来像：

人が輝き、感動あふれる美しい都市 まち すいた

<施策の大綱>

- 1 すべての人がいきいき輝くまちづくり
- 2 市民自治が育む自立のまちづくり
- 3 健康で安心して暮らせるまちづくり
- 4 個性がひかる学びと文化創造のまちづくり
- 5 環境を守り育てるまちづくり
- 6 安全で魅力的なまちづくり
- 7 活力あふれにぎわいのあるまちづくり

<地域区分>



<基本構想－都市空間（抜粋）>

- 1 地域特性を生かした多様な都市空間の形成
 - ・ それぞれの地域における特性を踏まえながら、居住機能を支える良好な環境を形成
 - ・ 市民のさまざまなニーズに対応
- 2 地域ごとの特徴のある拠点市街地の形成
 - ・ 拠点市街地：鉄道駅周辺（都市全体の中心的な機能や地域の生活を支える機能が集積）、高度な学術・研究機関や広域的な文化・レクリエーション機能が集積する市街地
 - ・ 江坂駅周辺、JR吹田駅周辺、阪急吹田駅周辺及び万博公園周辺を都市拠点として、またその他の鉄道駅周辺を地域拠点
- 3 都市機能を高める地域間及び都市間の連携
 - ・ 拠点市街地を結び環境に配慮した交通のネットワークの形成
 - ・ 周辺都市との結びつきを強め、広域的な都市間の連携をめざす
- 4 人と自然の共生空間の形成
 - ・ 緑の拠点と緑の骨格で「緑のネットワーク」を形成

<基本計画－部門別計画（抜粋）>

6 安全で魅力的なまちづくり

- 1 安全なまちづくり
- 2 暮らしや都市活動を支える基盤づくり
- 3 良好な住宅・住環境づくり
- 4 景観に配慮したまちづくり

基本方向	計画
<p>4 歩行者や自転車が優先される交通環境の整備や公共交通の利便性の向上を行い、過度に自動車に依存しない社会の実現をめざします。</p>	<p>4 自動車に過度に依存しない交通環境づくり</p> <p>(1) 歩行者・自転車優先のまちづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道の整備や歩車分離信号の設置 ・ 自転車歩行者道の整備やネットワーク化 ・ 駅周辺での自転車駐車場整備 ・ 商業集積地での自転車対策 <p>(2) 総合交通体系の確立</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通需要マネジメント施策など新たな交通施策の実施 ・ 交通結節点の利便性向上 ・ 公共交通の利用促進 ・ 自動車交通量の抑制 ・ 交通渋滞や環境問題の解消 ・ 交通利便性の向上に資する移手段の検討

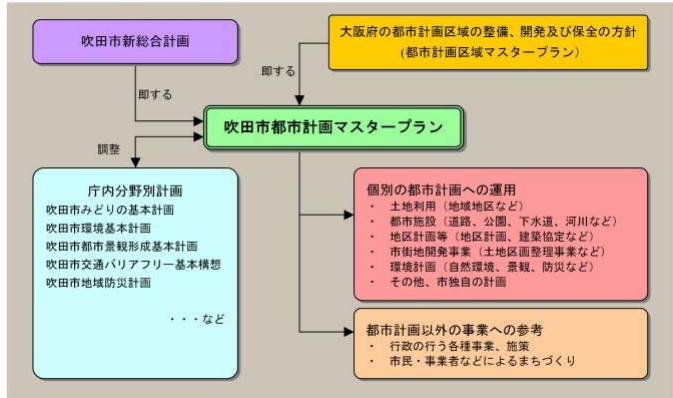
■吹田市都市計画マスタープラン（平成 35 年度目標）

「総合計画」によるまちづくりを都市計画の面から進めていく上での基本方針である。

<社会的背景>

1. 国際化・高度情報化の進展
2. 人口構造の変化
3. 個人の価値観・ライフスタイルの変化
4. 地球環境問題への意識の高まり
5. まちづくりに関わる主体の多様化

都市計画マスタープランの位置づけ



<大阪都市圏における吹田市の役割>

1. 北大阪地域での都市整備における先駆的役割
2. 大阪都心部との連携と機能分担
3. 北大阪地域を代表する住宅都市としての良好な住環境の維持と改善
4. 中枢的な学術・文化・レクリエーション拠点としての役割

<都市空間の将来像図>



<都市計画の主要課題>

1. 全ての人にとって使いやすく快適に過ごせる都市空間の形成
2. 都市の安全性の向上と暮らしの安心の確保
3. 住宅・住環境の保全と更新
4. 都市の魅力向上と産業支援による都市活力の増進
5. 都市計画制度等の適切な運用と市民等によるまちづくりへの支援

<まちづくりの基本理念>

1 暮らしに安心と快適性をもたらすまちづくり

- (1) 人にやさしい歩いて暮らせるまちづくり
- (2) 災害と犯罪に強く安心・安全で健康に暮らせるまちづくり
- (3) 多様なライフスタイルを支える環境づくり
- (4) 都市活動を支える都市基盤の充実と計画的土地利用の誘導

2 誇りと愛着の持てる定住のまちづくり

- (1) 個性豊かな地域づくり
- (2) 地球環境の保全と環境への負荷の小さいライフスタイルへの支援
- (3) 吹田らしい特徴のある文化都市づくり
- (4) 多様な主体の協働によるまちづくり

<まちづくりの方針－都市施設の整備方針－交通施設の整備方針（抜粋）>

(3) 公共施設等の整備

①鉄道

- ・ アクセス道路や駅周辺市街地の整備により**各駅の利便性の向上**
- ・ 大阪外環状線鉄道事業を促進、**駅施設などの充実**
- ・ 鉄道をはさんで市街地や道路交通が分断されている地域においては解消の方策を研究

②バス

- ・ 路線にかかる道路の拡充と関連施設整備、**バス優先の交通規制による定時性の確保**
- ・ 東西方向の路線の拡充などにより、**市域内の環状ネットワークの形成**
- ・ バス路線のネットワークのあり方を研究
- ・ ゾーンバス制や乗り換え時の同一料金制、バリアフリー車両の導入
- ・ 地域や路線ごとの実状に応じた**コミュニティバスやデマンドバスの導入**など、公的な支援のあり方について研究

③その他の公共交通機関等

- ・ **レンタサイクル**などの導入
- ・ **乗り合いタクシー、レンタカー**の活用
- ・ LRTなどの公共交通機関や自動車の共同利用システムの手法について研究

(4) ターミナル施設の整備

①駅前広場等

- ・ 大阪外環状線鉄道西吹田駅（仮称）においては、**交通結節機能の充実**
- ・ 駅へのアクセス手段や駅前市街地の実状に応じた**交通結節機能の充実**
- ・ **ターミナルのバリアフリー化**や都市景観にも配慮した空間整備

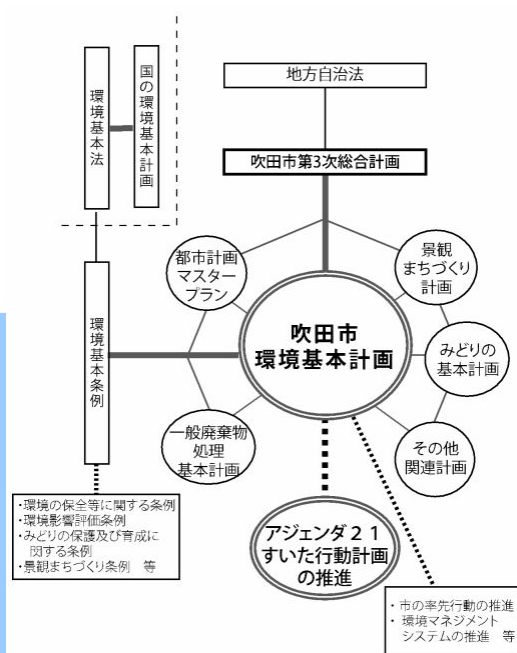
■吹田市第2次環境基本計画

(平成21年度(2009)～30年度(2018))

「吹田市環境基本条例」に基づき、環境の保全と創造に関する施策について、総合的・計画的に推進する役割を担うものとして、平成21年3月に策定した。

<基本理念>

- (1) 安全で健康かつ快適な生活を営むことのできる良好な環境を確保する
 - ・ 大気、水、土壌等の身近な環境の保全に取り組む
 - ・ 生物多様性の保全に配慮しつつ、自然との共生を図る
 - ・ 快適な都市環境の創造を図る
- (2) 資源が循環する地球にやさしいまちづくりを進める
- (3) 市民、事業者、行政の協働で、持続可能な社会づくりを進める



望ましい環境像：

「みどりと水 光と風 地域をはぐくみ地球をまもる 環境世界都市すいた」

<目標と施策の柱>

目 標	施策の柱
1 エネルギーを適正に利用できる低炭素社会への転換	〔1〕地球環境に配慮した行動の普及促進 〔2〕省エネルギーの推進、自然エネルギーの活用
2 資源を有効に利用する社会づくり	〔1〕廃棄物の減量・リサイクルの推進 〔2〕水資源の有効利用
I 環境の保全・創造	
3 健康で安全な生活環境の保全	〔1〕環境汚染防止対策の推進（事業活動に伴う公害防止対策、自動車公害防止対策、有害化学物質等による環境汚染の未然防止、公害健康被害者の救済） 〔2〕快適な生活環境の確保（環境美化、日照電波障害、ヒートアイランド対策）
4 人と自然とが共生する良好な環境の確保	〔1〕自然とのふれあい空間の保全・創造（生き物の生態空間の確保、みどりと水辺に親しめる環境の整備） 〔2〕農地の保全と活用
5 快適な都市環境の創造	〔1〕景観に配慮したまちづくり 〔2〕歴史・文化資源の保存と活用 〔3〕快適な交通環境づくり 〔4〕環境に配慮した開発事業の誘導
II 連携・協働による取組の推進	〔1〕環境に係る情報の収集・提供 〔2〕市民活動の支援・促進 〔3〕市民、事業者、行政の協働 〔4〕大学等との連携
III 環境学習・環境教育の推進	〔1〕環境保全意識の啓発 〔2〕学習機会の提供 〔3〕実践活動を推進する人材の育成

→ 次頁へ

< I-1-(1) 地球環境に配慮した行動の普及促進 >

○車依存生活からの脱却を目指し、自転車利用や歩いて暮らせるまちづくりを推進します。

代表指標	現況値 (平成18年度(2006))	目標値 (平成32年度(2020))
吹田市域の年間温室効果ガス排出量	2,064千t-CO2	1,500千t-CO2以下 (平成2年度(1990) : 1,953千t-CO2 比で25%以上削減)
市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量	5.88t-CO2	4.28t-CO2以下 (平成2年度(1990) : 5.71t-CO2 比で25%以上削減)

目 標	施策の柱
1 エネルギーを適正に利用できる低炭素社会への転換	(1) 地球環境に配慮した行動の普及促進 (2) 省エネルギーの推進、自然エネルギーの活用
2 資源を有効に利用する社会づくり	(1) 廃棄物の減量・リサイクルの推進 (2) 水資源の有効利用
I 環境の保全・創造	
3 健康で安全な生活環境の保全	(1) 環境汚染防止対策の推進（事業活動に伴う公害防止対策、自動車公害防止対策、有害化学物質等による環境汚染の未然防止、公害健康被害者の救済） (2) 快適な生活環境の確保（環境美化、日照電波障害、ヒートアイランド対策）
4 人と自然とが共生する良好な環境の確保	(1) 自然とのふれあい空間の保全・創造（生き物の生息空間の確保、みどりと水辺に親しめる環境の整備） (2) 農地の保全と活用
5 快適な都市環境の創造	(1) 景観に配慮したまちづくり (2) 歴史・文化資源の保存と活用 (3) 快適な交通環境づくり (4) 環境に配慮した開発事業の誘導
II 連携・協働による取組の推進	(1) 環境に係る情報の収集・提供 (2) 市民活動の支援・促進 (3) 市民、事業者、行政の協働 (4) 大学等との連携
III 環境学習・環境教育の推進	(1) 環境保全意識の啓発 (2) 学習機会の提供 (3) 実践活動を推進する人材の育成

< I-3-（1）環境汚染防止対策の推進 >

○公共交通の利用、エコドライブなど環境に配慮した交通のあり方について普及啓発を促進します。

代表指標	現況値 (平成 19 年度(2007))	目標値 (平成 25 年度(2013))
環境目標値達成率	25.0% (二酸化炭素) 88.5% (河川BOD) 64.0% (一般環境騒音)	100%

※ 二酸化炭素については、市独自の環境目標値（1時間の平均値 0.04ppm 以下）を定めるものとする。

※ 目標値は、第3次総合計画に掲げる目標値（目標達成年度は第3次総合計画の目標年度）

< I-5-（3）快適な交通環境づくり >

○交通バリアフリー基本構想に基づき、**駅舎、移動経路などのバリアフリー化**を推進します。

○違法駐車や交通安全に関わる啓発を行い、**交通マナーの向上**を図ります。

○公共交通の利用促進に向け、コミュニティバスの運行実験を行うなど、**車から公共交通への転換可能性について調査**します。

○自転車駐車場の整備やレンタサイクル事業などにより、**車利用から自転車利用への転換**を促進します。

< 重点プロジェクト（抜粋） >

< 交通環境対策 >

◇低公害車・低燃費車の普及

◇楽しみながら車依存生活から脱却する「市民が歩きたくなるまちづくり」の推進

◇自転車駐車場の更なる整備

◇レンタサイクル事業の更なる推進

(2) 地域公共交通の課題整理

吹田市の現況及び上位計画による将来の都市像から抽出される課題として、以下が挙げられる。

課題1：利用者ニーズに十分対応していない公共交通体系

将来人口の減少や少子高齢化の進行は、公共交通の利用者の減少に拍車をかける可能性があり、公共交通網を維持していくためには大きな課題である。

一方、千里山・佐井寺地域、山田・千里丘地域では、鉄道・モノレール・路線バスにアクセスできない公共交通空白地が存在し、市民の移動手段が十分に確保できておらず潜在需要があると想定されるため、需給バランスを勘案しつつ、移動手段の確保が必要である。

また、住宅地やニュータウン（JR以南地域、片山・岸部地域、千里ニュータウン地域）で急速に進む高齢化に伴う交通利用形態の変化、開発地による需要の変化などを踏まえて、利用ニーズに応じた公共交通のサービス提供が必要である。

課題2：公共交通利用環境の整備不足

利用者が高齢化するなど利用者ニーズにあわせたバス停施設の改善、駅のバリアフリー化などに十分対応できていないことや、乗り換えが快適に円滑にできる交通結節点機能の確保など利用者の環境整備が未だ不十分である。

また、路線バスは、渋滞の発生など地域の交通状況に大きく影響され、信頼性が低下することから、渋滞ポイントの迂回など定時性を高め、安心して快適に利用できる公共交通の確保が必要である。

課題3：公共交通機関へのアクセス、目的地へのアクセスが不便

吹田市特有の丘陵地形により、バス停や駅への徒歩でのアクセスが困難な地域が多く、高齢化の進展で、より顕在化することが懸念される。

また、吹田市からの移動が多い大阪市をはじめとする隣接市へのアクセス強化と目的地への効率的な移動ができる公共交通網の整備と、吹田市の学術・文化・レクリエーション施設などへの市域外からのアクセス向上により、市内外交通の利便性向上が求められる。

課題4：公共交通を身近に感じる情報提供が不十分

公共交通を利用してもらうためには、目的地までの公共交通を乗り継いでいく路線や時刻などの情報が必要である。しかし、利用者の視点に立った公共交通の情報提供がなされておらず、利用しにくい状況である。また、路線図などの配布場所も限られており、市民が身近に公共交通の情報を入手できる環境が整っていない状況である。

課題5：地球にやさしい交通体系が求められている

近年、地球環境に対する問題意識が高まり、吹田市でも自動車に過度に依存しない交通環境づくりを目指している。公共交通利用促進を目指して、交通事業者も地域での啓発活動の必要性を認識しているが、吹田市域での啓発活動の場が少なく、市民の身近な場所で啓発活動ができていない。

表 2-1 地域別課題のまとめ

	利用者・土地利用の課題	公共交通の課題		
		公共交通空白地	路線バス	鉄道・モノレール
市全域	<ul style="list-style-type: none"> 吹田市の将来人口は減少傾向。 高齢者人口割合は2035年には30%を越え、2010年の約1.5倍となる。 大阪市へのトリップが多い。 住宅都市として発展してきたが、更新時期を迎えるマンションなどが多い。 公共施設、病院などが点在している。 	<ul style="list-style-type: none"> 千里山・佐井寺地域、山田・千里丘地域で大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> 待合いスペースがない、バス停が半数以上。また、ベンチや上屋が設置されていないバス停が半数以上。 主要なバス停で運行情報が点字・音声でほとんど表示されていない。 路線バスの乗降車人員が減少傾向。 	<ul style="list-style-type: none"> 3分の2の駅でバスへの乗り換え移動経路で、視覚誘導ブロックの連続、あるいは段差解消に課題がある。 半数の駅でバスへの乗り換え移動経路に屋根が設置されておらず、また、乗り換え案内がない。

地域	総合計画 ◇地域別計画の基本方向◇	利用者・土地利用の課題	公共交通の課題	関連計画・開発予定
1 JR以南地域	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ活動と連携した住みよいまちづくり 安心して暮らせるまちづくり 河川をふれあいの場として活用 防災性の向上、緑化の推進 環境と調和した工業の振興 	<ul style="list-style-type: none"> 中心部に高齢者人口の多い町丁がまとまっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 正雀バス停で阪急正雀駅とのアクセスが悪い。 	<ul style="list-style-type: none"> (仮称)西吹田駅前整備 バリアフリー基本構想(吹田・豊津地区)
2 岸部地域 片山・	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ活動と連携した住みよいまちづくり 安心して暮らせるまちづくり 防災性の向上、緑化の推進 	<ul style="list-style-type: none"> 公共施設や病院などの主要施設が多く立地している。 	<ul style="list-style-type: none"> 特に大きな課題は見あたらない。 	<ul style="list-style-type: none"> 吹田操車場跡地のまちづくり バリアフリー基本構想(岸部地区、吹田・豊津地区、千里山・関大前地区)
3 南吹田地域 豊津・江坂・	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ活動と連携した住みよいまちづくり 安心して暮らせるまちづくり 河川をふれあいの場として活用 緑化の推進 環境と調和した工業の振興 	<ul style="list-style-type: none"> 江坂、豊津、垂水地区で高齢者人口の多い町丁がまとまっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 特に大きな課題は見あたらない。 	<ul style="list-style-type: none"> 南吹田地域のまちづくり基本計画 (仮称)西吹田駅前整備 バリアフリー基本構想(江坂地区、吹田・豊津地区)
4 佐井寺地域 千里山・	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ活動と連携した住みよいまちづくり 安心して暮らせるまちづくり 道路整備に努める 	<ul style="list-style-type: none"> 春日地区は若年ファミリー層の人口急増。 	<ul style="list-style-type: none"> 春日地区、佐井寺地区に公共交通空白地がまとまっている。 路線バスの運行が少ない。 不満度が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 千里山駅周辺整備事業 バリアフリー基本構想(千里山・関大前地区、南千里地区)
5 千里丘地域 山田・	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティ活動と連携した住みよいまちづくり 安心して暮らせるまちづくり 道路整備に努める 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者の人口が全体的に多い。 山田地区に更新時期を迎える分譲マンション多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 千里丘・長野地区を中心に公共交通空白地がある。(現在、コミュニティバス試験運行) 不満度が高い 	<ul style="list-style-type: none"> 毎日放送跡地 日生跡地 コミュニティバス試験運行 バリアフリー基本構想(山田地区、万博公園周辺地区)
6 タウンニュー 千里	<ul style="list-style-type: none"> 周辺環境と調和した良好な住環境の保全と育成 緑豊かなまちづくり 多様な世帯が住めるまちづくり ふれあいのあるまちづくり 安心して暮らせるまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地を中心に高齢者の人口が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> 特に大きな課題は見あたらない。 	<ul style="list-style-type: none"> 千里ニュータウン再生事業 バリアフリー基本構想(山田地区、桃山台地区、南千里地区、北千里地区)
7 万博・阪大 地域	<ul style="list-style-type: none"> 住み、学び、働く、訪れる人のにぎわう、学びと文化創造のまちづくり レクリエーションと憩いの拠点として、訪れる人の顔が輝く交流広場づくり 	<ul style="list-style-type: none"> 居住者人口はほとんどなし。 学術、研究、レクリエーション施設が多く立地している。 	<ul style="list-style-type: none"> 日本庭園バス停でモノレール公園東口駅とのアクセスが悪い。 	<ul style="list-style-type: none"> エキスポランド跡地 バリアフリー基本構想(万博公園周辺地区)

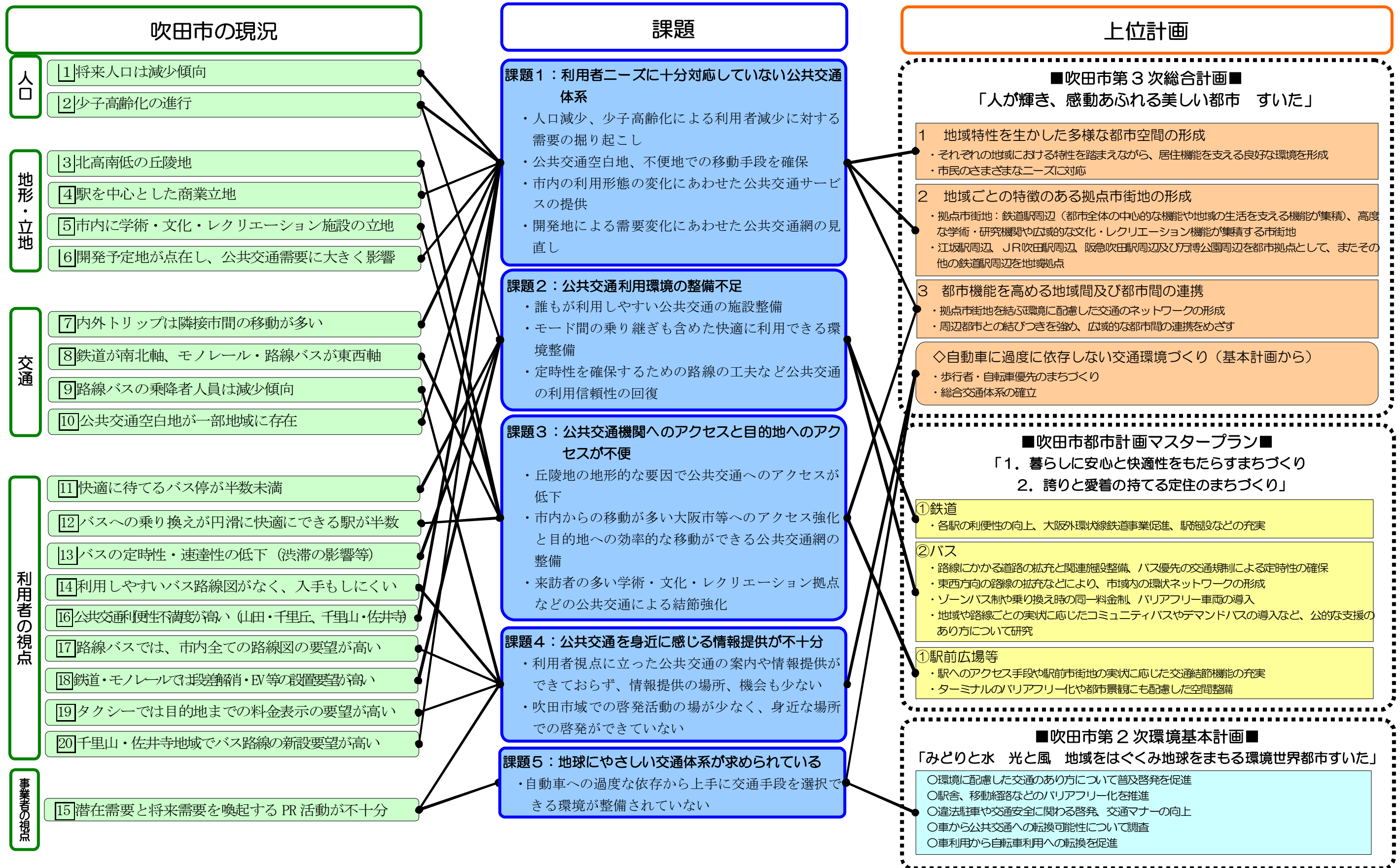


図 2-1 課題の抽出

3 吹田市地域公共交通総合連携計画

(1) 地域公共交通の活性化及び再生の基本的な方針

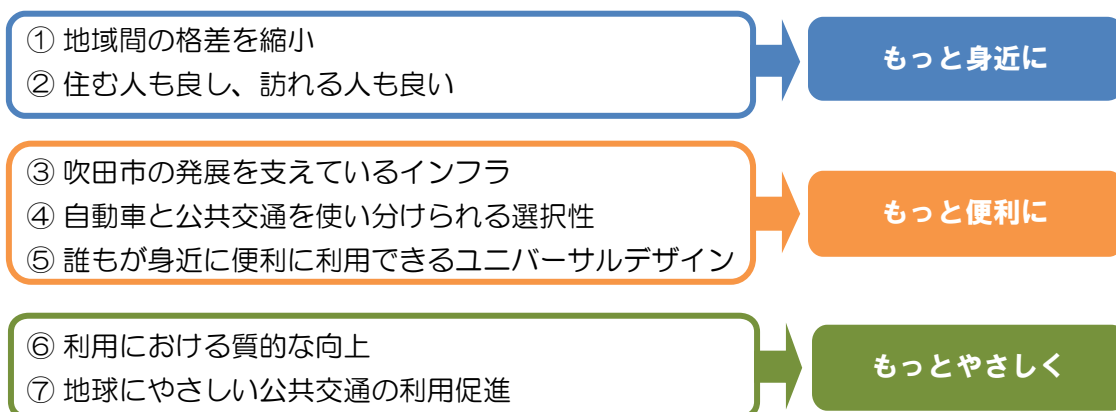
吹田市の公共交通は、鉄道・モノレールや路線バスなどが充実し、広域交通の利便性に優れた住宅都市として発展してきた。しかし、丘陵地を中心に公共交通空白地が存在するほか、通過交通が多く交通渋滞の原因となっている。今後、高齢化が進むことから、自動車を利用できない高齢者の公共交通の依存度が高まる中で、未だ不十分な点が多い。

このような背景をふまえ、吹田市域における公共交通の利便性向上、効率的・効果的な交通サービスの提供を目的として、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）」に基づく「吹田市地域公共交通総合連携計画」（以降、本計画と言う）を策定することとした。

このことにより、高齢者をはじめ、市民が車に過度に依存しないライフスタイルを形成し、環境にやさしい都市形成に貢献できると考える。

<基本方針の考え方>

本計画の基本方針として、吹田市では以下のキーワードを盛り込んだ基本方針を掲げる。



■基本的な方針

公共交通をもっと身近に、もっと便利に、もっとやさしく

(2) 地域公共交通総合連携計画の区域

本計画の対象区域は吹田市全域とする。

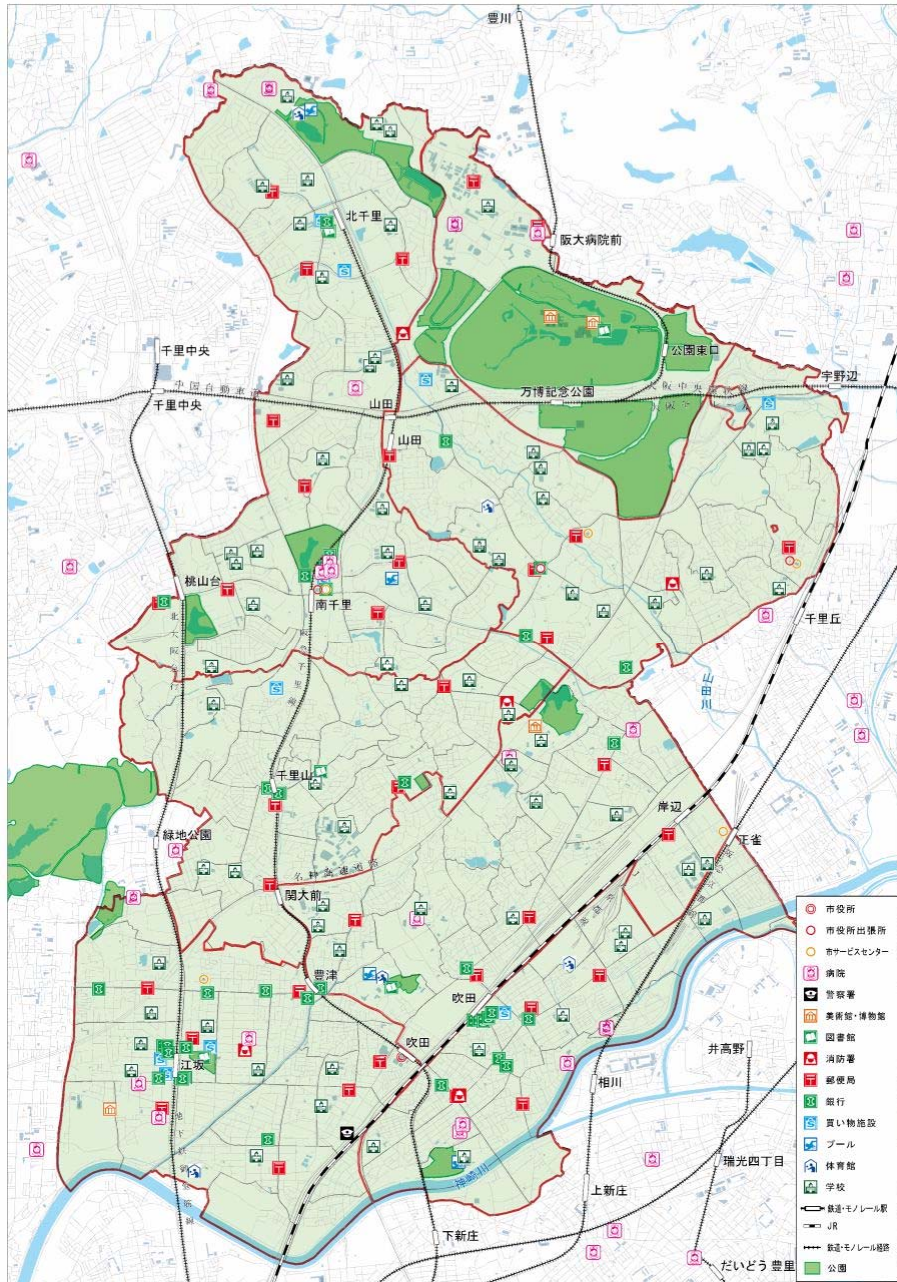


図 3-1 計画区域（吹田市全域）

(3) 地域公共交通総合連携計画の計画期間

本計画の計画期間は平成 22 年度～平成 24 年度の 3 ヶ年とする。

(4) 地域公共交通総合連携計画の目標

本計画は、主に短期・中期の公共交通整備計画として下記の目標を掲げ、必要とされる新しい交通サービスについて検討する。

(1) 公共交通空白地の解消

吹田市の公共交通の課題から、地域別にニーズや利用形態に差があることが抽出され、それぞれの地域にあわせた市民の移動手段の確保が求められていることがわかった。また、今後も少子高齢化や開発地などによる需要変化が続き、これらに柔軟に対応した公共交通の見直しが必要となる。これらの課題を受け、地域ごとのニーズにあわせた公共交通体系の整備を目標として、必要な地域には新たな公共交通導入の可能性を検証し、公共交通空白地の解消に努める。

(2) 公共交通の利用環境の質的向上

吹田市の公共交通は、バス停改善、交通モード間の乗り換え機能や路線バスの定時性確保など、現在の利用者が快適に円滑に利用できる環境整備が未だ不十分であるとともに、高齢化などに伴う将来利用者ニーズに十分対応できていない。このため、現在と将来の利用者に利便性の高い公共交通を提供するため、運行や施設などにちょっとした工夫を加えて改善を行い、公共交通利用環境の質的向上を目指す。

(3) 公共交通へのアクセシビリティの向上

吹田市特有の丘陵地形により、市北部を中心にバス停や駅への徒歩でのアクセスが大変な地域が多く、高齢化の進展でより顕在化することが懸念される。このように現在公共交通に不便を感じている市民や、より利便性の高い車の利用が主となっている市民が、もっと身近に公共交通を利用していたくことが、これからの吹田市の将来像には不可欠である。また、吹田市からの移動が多い大阪市をはじめとする隣接市へのアクセス強化や目的地への効率的な移動ができる公共交通網の整備、さらに吹田市の学術・文化・レクリエーション施設などへの市域外からのアクセス向上により、市内外交通の利便性向上が求められている。このため、公共交通同士の乗り換えがしやすい環境や、公共交通へのアクセスがしやすい環境を整備し、公共交通へのアクセシビリティの向上を目指す。

(4) 公共交通の情報提供の充実

利用者が複数の公共交通事業者間のサービスを違和感なく利用できるためには、利用者の視点に立った情報提供が不可欠である。しかし、現在は目的地までの乗り継ぎや運賃、時刻などの一連の情報提供が不十分で、路線図などの配布場所も限られており、市民が身近に公共交通の情報を入手できる環境が整っていない。今後は、利用者の視点に立った路線図の作成や入手しやすい配布場所の設置など更なる情報提供の充実に加え、公共交通事業者が地域での啓発活動を強化するなど、市民の公共交通利用につながる情報提供を目指す。

(5) 地球環境問題への対応

近年、地球環境に対する問題意識が高まり、吹田市でも自動車に過度に依存しない交通環境づくりを基本計画に盛り込んでいる。しかし、現在は市民が各々の利便性を重視した交通利用にとどまり、地球環境に配慮して公共交通を選択するには十分な情報提供が不足している。さらに、交通事業者による地域での啓発活動の場が少なく、市民の身近な場所で公共交通の啓発ができていない。これらの現状を踏まえ、市民それぞれが地球環境に対する問題意識を持ち、自動車への過度な依存から公共交通も含めた上手な交通手段の選択を行えるよう、公共交通の利用促進を目指す。

(5) 地域公共交通総合連携計画の施策メニュー

<施策メニュー>

各目標を達成するための施策として、以下の項目を検討する。

基本方針



図 3-2 施策メニューの構成

表 3-1 施策メニューの内容

目標	施策メニュー	事業内容
(1) 公共交通空白地の解消	a) バスの運行見直し	①既存バスの路線見直しによる公共交通空白地の解消 ②定時性・速達性を向上させるための運行経路の見直し
	b) 乗合交通の導入	③最寄り駅や主要施設へのアクセスと区内循環を主とした乗合交通の導入
(2) 公共交通の利用環境の質的向上	c) バス停の使いやすさの向上	④誰もが使いやすいバス停施設の整備
		⑤地域主体で取り組むバス停の利用環境改善に向けた仕組みづくり
(3) 公共交通へのアクセシビリティの向上	d) 鉄道・モノレールとバス・タクシーの乗り換えやすさの向上	⑥交通結節点における乗り換え支援施設の整備
		⑦ICカードを利用した乗り換え利便性の向上
(4) 公共交通の情報提供の充実	e) 公共交通マップによる情報提供	⑧公共交通マップの作成 ⑨マップの継続的な配布
	f) インターネットによる情報提供	⑩インターネットによる情報提供の拡充
(5) 地球環境問題への対応	g) 公共交通の利用促進	⑪路線図、時刻表の配布場所の拡大
		⑫市民の身近なイベントでのPR
		⑬教育機関との連携

a) バスの運行見直し

● 目的

吹田市は、鉄道、バスなどの公共交通が整備されており、比較的移動のしやすい環境が整っているが、地形的な要因などから一部に公共交通空白地が見られ、公共交通が利用しにくい状況となっている。さらに、開発が予定されている地域では、新たな公共交通へのニーズの高まりが予想される。

一方、吹田市内で慢性的に発生している渋滞箇所では、路線バスの遅延が恒常化し、定時性が確保できないことから、市民がバスに乗りづらいと感じる要因のひとつになっている。

このため、既存バス路線の運行経路の見直しにより、公共交通空白地の解消や渋滞ポイントの迂回などを検討し、現行の定時性・速達性の向上など効率的なバス運行を図るとともに、需要に応じた運行の確保に努める。

● 事業内容

次の2つを柱として検討を進める。

① 既存バスの路線見直しによる公共交通空白地の解消

既存路線バスの路線変更により、公共交通空白地を縮小できないか、可能性を探る。

② 定時性・速達性を向上させるための運行経路の見直し

既存路線バスの定時性、速達性を向上するため、遅延の原因となっている渋滞箇所について、その迂回ルートなどを検討する。このとき、現状の利用者への配慮や関係機関との協議を踏まえ、適切な運行経路の見直しを行う。

● 想定される実施主体

吹田市、バス事業者

● 具体的な事業内容

① 既存バスの路線見直しによる公共交通空白地の解消

片山・岸部地域の藤が丘町周辺に見られる公共交通空白地解消として、新しく整備された都市計画道路千里丘豊津線（朝日が丘名神下～イズミヤ）の活用を検討する。

現在、府道 14 号を運行している路線は、慢性的な渋滞によりバスの定時性が確保しにくいいため、都市計画道路千里丘豊津線の活用により府道 14 号の渋滞による運行時間への影響が低減でき、バスの定時性の確保にもつながる。

検討にあたっては、府道 14 号の沿道利用者にも配慮し、現行路線ルート（府道 14 号）と、新規路線ルート（都市計画道路千里丘豊津線）で運行本数を分散させるなど、現道路線と新規路線がバランスのとれた運行計画を検討する。

表 3-2 見直し新規路線ルート（案）

対象路線	現状の路線ルート	見直しの新規路線ルート（案）
阪急バス （4 系統：JR 吹田～亥子谷 6 系統：JR 吹田～千里中央）	府道 14 号（吹田市役所前～岸部 中 5 丁目）	都市計画道路千里丘豊津線（朝 日が丘名神下～七尾西）
阪急バス （7 系統：JR 吹田～阪急山田）	府道 14 号（吹田市役所前～千里 丘 7 丁目）	都市計画道路千里丘豊津線（朝 日が丘名神下～イズミヤ）

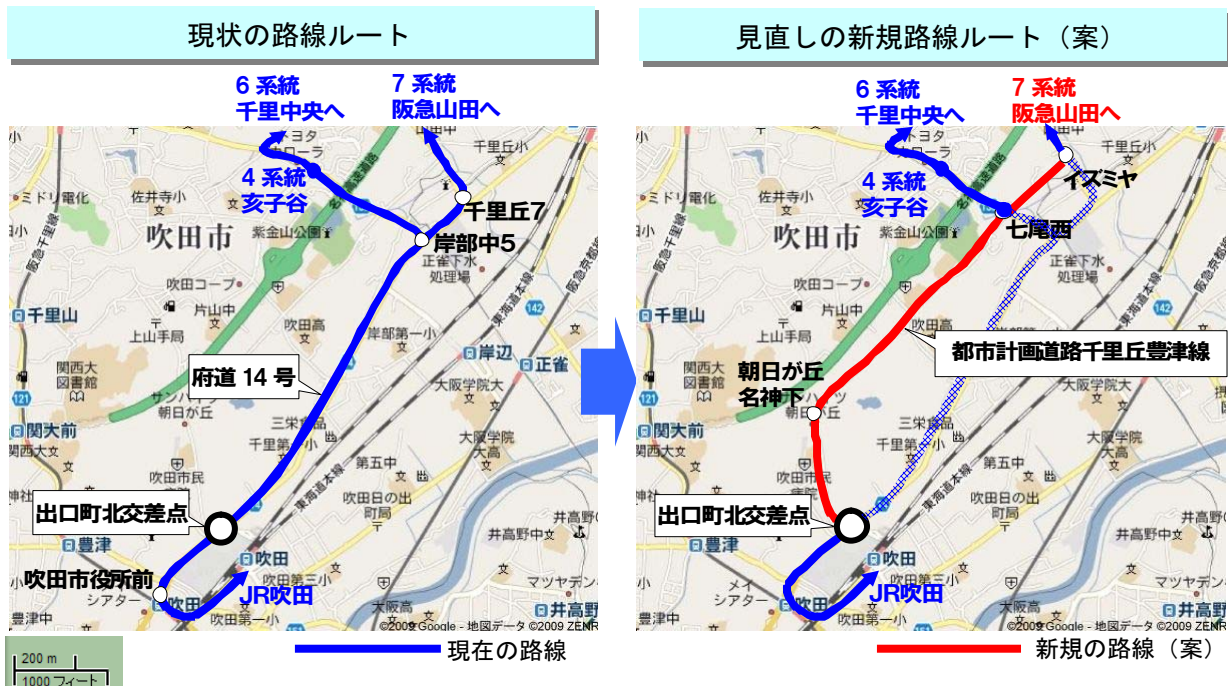


図 3-3 見直し新規路線図（案）

● 具体的な事業内容

② 定時性・速達性を向上させるための運行経路の見直し

路線バスにおいて、みのり橋南交差点の渋滞が原因で定時性の確保が難しく、大阪大学への通勤通学者や、大阪大学医学部附属病院への通院者などに不便な状況が生じている。

このため、渋滞によるボトルネックを迂回する大阪大学正門を通るルートなど、定時性確保に向けた運行経路について、関係機関と調整しながら検討を進める。

検討に当たっては、運行曜日や時間帯など、現在の利用者の利便性に配慮する。

b) 乗合交通の導入**● 目的**

公共交通空白地の解消にあたっては、効率的かつ効果的に行うため、既存の公共交通の見直しを優先的に行うが、既存の見直しだけでは、公共交通空白地の解消に対応できないことが想定される。

このため、公共交通空白地がまとまって存在する地域や、既存の公共交通でアクセスしにくい地域などにおいては、新たな乗合交通を導入する可能性を探る。

千里丘地区で運行中のコミュニティバスについては、利用促進に向けた運行支援を進める。また、地域の状況の変化などコミュニティバスの運行環境も変化していることから、これらの変化に対応し、利用者の利便性の改善を行い、利用者数の向上を目指す。

● 事業内容

次を柱として検討を進める。

③最寄り駅や主要施設へのアクセスと地区内循環を主とした乗合交通の導入

既存公共交通の見直しで対応できない公共交通空白地において、開発などの状況を見ながら、新しい乗合交通を導入する可能性を探る。

また、千里丘地区で運行中のコミュニティバスについては、利用促進に向けた運行支援を行う。

● 想定される実施主体

吹田市、公共交通事業者 他

c) バス停の使いやすさの向上**● 目的**

吹田市においては、全国に先駆けてニュータウンの開発がなされたことで、一部の地域において、吹田市の平均を上回る高齢化の進行が見られる。また、吹田市の公共交通利用者は減少傾向にあり、子供を対象とした利用促進は将来需要の喚起となり、子供を通じて親など市民全体への利用促進にもつながる。一方、公共交通利用環境は、利用者が快適に、かつ円滑に利用できる環境整備が十分とは言えず、高齢化などに伴う将来利用者ニーズに十分対応できていない。このような背景から、公共交通利用者からはバス停の利用環境の改善要望が高いが、事業者などによる整備では充分対応できない状況となっている。

このため、交通結節点など公共交通における重要箇所や利用者が多いバス停などについては、民間活力の導入や、地域住民や沿線企業と協働した整備の仕組みづくりを検討する。

● 事業内容

次の2つを柱として検討を進める。

④誰もが使いやすいバス停施設の整備

今後増加すると予想される高齢者や、将来需要の中心となる子供など、将来を見据えた公共交通利用者が使いやすいバス停施設を整備するための方策（民間活力の導入など）を検討する。

⑤地域主体で取り組むバス停の利用環境改善に向けた仕組みづくり

地域住民から利用環境の改善要望が高いバス停については、地域住民や企業など地域を支える様々な主体と協働してベンチや照明の設置などが行える仕組みづくりを検討する。これらの仕組みを通して、市民、事業者、行政などの協働体制の構築を目指す。

● 想定される実施主体

吹田市、バス事業者、道路管理者、市民、企業 他

● 具体的な事業内容

④ 誰もが使いやすいバス停施設の整備

■ 民間活力の導入

バス停施設（屋根やベンチ）の設置は費用がかかり、事業者がすべてのバス停施設を整備することは、予算や管理の問題が伴い困難な状況である。近年、広告費でバス停施設整備を行う事例が国内でも増加しており、吹田市でも民間活力による施設整備の導入を検討する。



図 3-5 広告付きバス停の例（南千里）

■ 高齢者等が利用しやすいバス停環境の整備

路線バスの停留所において、分かりやすく必要な情報が得られるよう、路線図の拡大表示を行う。

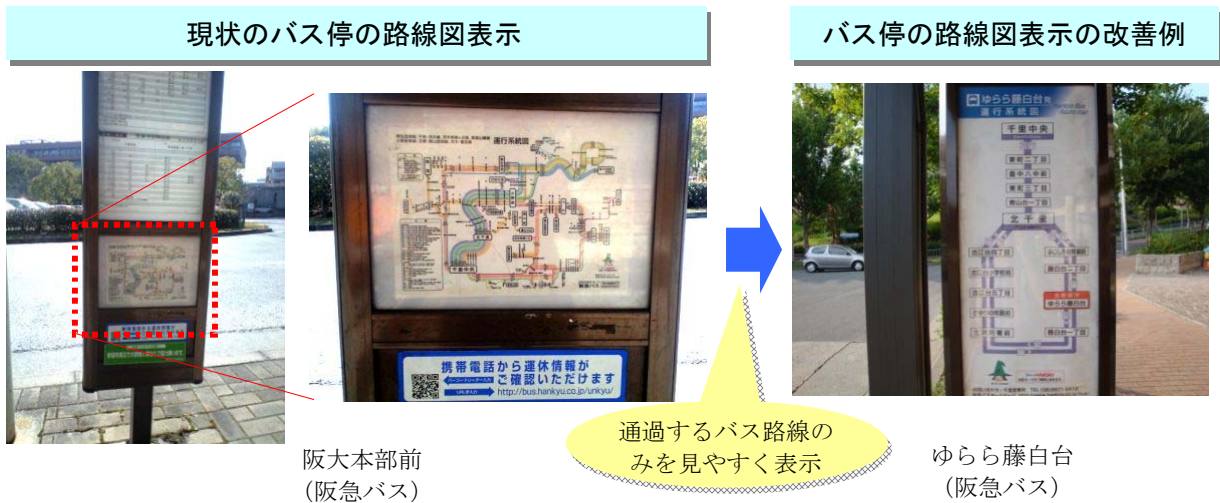


図 3-6 バス停表示の改善例

■ 子供が利用したくなるバス停環境の整備

人口減少に伴い利用者数減少が予測される中、将来需要の中心となる子供達を対象とした利便性向上策（バス停名称にふりがなをつけるなど）を検討する。また、キャラクター（各交通事業者で活躍中のマスコットなど）の活用、イベントでの車両展示などの取り組みもあわせて検討し、公共交通に乗りたくなる環境づくりを広める。

● 具体的な事業内容

⑤ 地域主体で取り組むバス停の利用環境改善に向けた仕組みづくり

バス停の利用環境改善については、バス利用者で改善を望んでいる市民や、沿道の企業が協働して改善を図ることができる体制を検討する。

現在、上屋やベンチの設置にあたっては、占用許可申請をはじめ、「大阪府屋外広告物条例」や「吹田市環境美化に関する条例」との整合性確認などの調整事項が多く、市民が対応していくことが難しい。このため、行政や事業者がそれぞれの立場で支援することで、各地域の望むバス停環境の実現を目指す仕組みづくりを考える。

地域主体で取り組むバス停の利用環境改善については、以下の協働体制が想定される。

表 3-3 環境整備の協働体制

主体	対応内容
市民・企業	施設の検討、費用負担 など
吹田市	関係機関調整、条例等の整合性チェックなど
バス事業者	施設の管理、占用許可手続き など

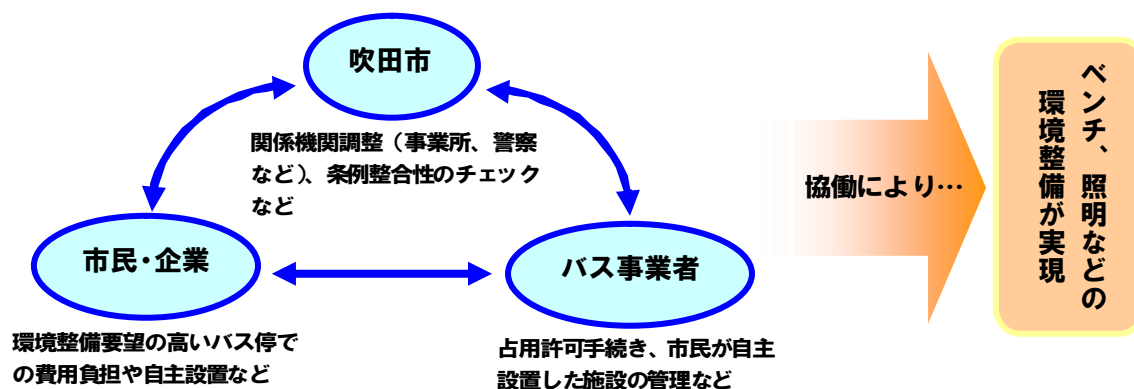


図 3-7 環境整備の協働体制イメージ

d) 鉄道・モノレールとバス・タクシーの乗り換えやすさの向上**● 目的**

吹田市における人の動きを見ると、通勤・通学で大阪市をはじめとする隣接市間移動が多い実態や、市内に多く立地している学術・レクリエーション施設への来訪者が多いことが特徴として挙げられた。

よって、市民や来訪者の円滑な移動を確保し、隣接市へのアクセス強化や目的地への効率的な移動ができる公共交通網の整備など市内外交通の利便性向上が求められている。しかし、現状は、各駅ではバリアフリー基本構想に基づきバリアフリー化整備が進んでいるが、駅ごとに乗り換え経路の環境整備が統一されていない状況であるとともに、バス路線の目的地や運行経路が複雑なため、目的のバス乗り場までの案内が複雑になり見にくい状況である。

このため、現在市民や来訪者が不便に感じていると思われる部分を見直し、もっと身近に公共交通を利用できる環境（特に、鉄道・モノレール駅での乗り換えがしやすい環境など）を整備し、公共交通の利便性の向上を目指す。

● 事業内容

次の2つを柱として検討を進める。

⑥交通結節点における乗り換え支援施設の整備

交通結節点となる各駅において、各交通機関の乗り換え支援施設の整備（案内の充実、乗り換え経路に連続した屋根の設置など）を検討する。

⑦ICカードを利用した乗り換え利便性の向上

通勤通学者などの公共交通利用者が、ICカードを活用して交通機関の効率的な乗り換えができるような方策を検討する。

● 想定される実施主体

吹田市、公共交通事業者、道路管理者

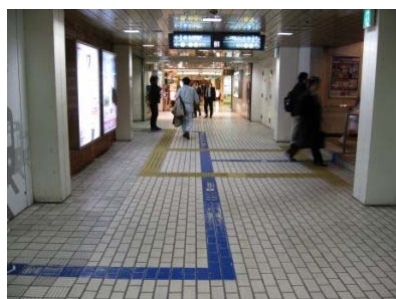
● 具体的な事業内容

◎ 交通結節点における乗り換え支援施設の整備

交通結節点となる各駅での鉄道・モノレール・バス・タクシー間の乗り換えについて、市民や来訪者が利用しやすい乗り換え支援施設の整備（案内の充実、乗り換え経路に連続した屋根の設置など）を検討する。特に、案内については、移動経路に応じた設置方法を検討し、事業者間の連携により利用者の視点に立った配置計画を行う。



図 3-8 関西国際空港の色彩コード化された案内サイン



路面標示による乗り換え誘導サイン



案内板による誘導サイン



壁面表示による誘導サイン

図 3-9 乗り換え案内事例（千里中央駅）

● 具体的な事業内容

⑦ ICカードを利用した乗り換え利便性の向上

読み取り機にかざして乗り降りのできる ICカード（関西エリア：「PiTaPa（ピタパ）」、「ICOCA（イコカ）」）は、鉄道・モノレールや路線バスなど、関西のほとんどの交通機関で利用できるようになりつつある。

交通機関の乗り換えの利便性を促進するため、駐輪場への ICカード利用の拡大など、もっと身近に公共交通を利用できる環境づくりを検討する。



図 3-10 バスでの ICカード利用イメージ

e) 公共交通マップによる情報提供**● 目的**

吹田市では、市民が身近に利用する施設などで公共交通の情報を入手しにくく、また、目的地までの乗り継ぎや運賃、時刻などの一連の情報を一括で入手できる機会が少ない。このことがバスに乗りづらいと感じている要因となっている。

このため、吹田市の公共交通マップを作成し、路線図や時刻表などの利用情報を分かりやすく伝える環境を整え、利用者はもとより、転入者などにも幅広く配布することで公共交通の利用促進を図る。

また、作成した公共交通マップについては、継続的に更新して配布できる方法を検討する。

● 事業内容

次の2つを柱として検討を進める。

㊸公共交通マップの作成

吹田市全域のバス・鉄道・モノレール事業者の路線図を作成し、公共交通の利用者を始め、転入者など利用の喚起につながることを期待できる市民等に配布する。

㊹マップの継続的な配布

公共交通マップを継続的に配布できるよう、広告掲載料などを資金に増刷を行うなど、企業等が協賛できる方法を検討する。

● 想定される実施主体

吹田市、公共交通事業者、公共交通周辺施設、企業 他

● 具体的な事業内容

⑧ 公共交通マップの作成

現在、鉄道や路線バスなどの公共交通の情報提供は、事業者ごとに路線図を作成しており、市全域の公共交通の情報を見ることができる路線図等のマップがなく、複数の路線図を見る必要がある。

このため、吹田市内の公共交通の路線情報を掲載した公共交通マップを作成することで、目的地までの利用する路線や乗り換え場所などが一目で確認できる情報提供を目指す。

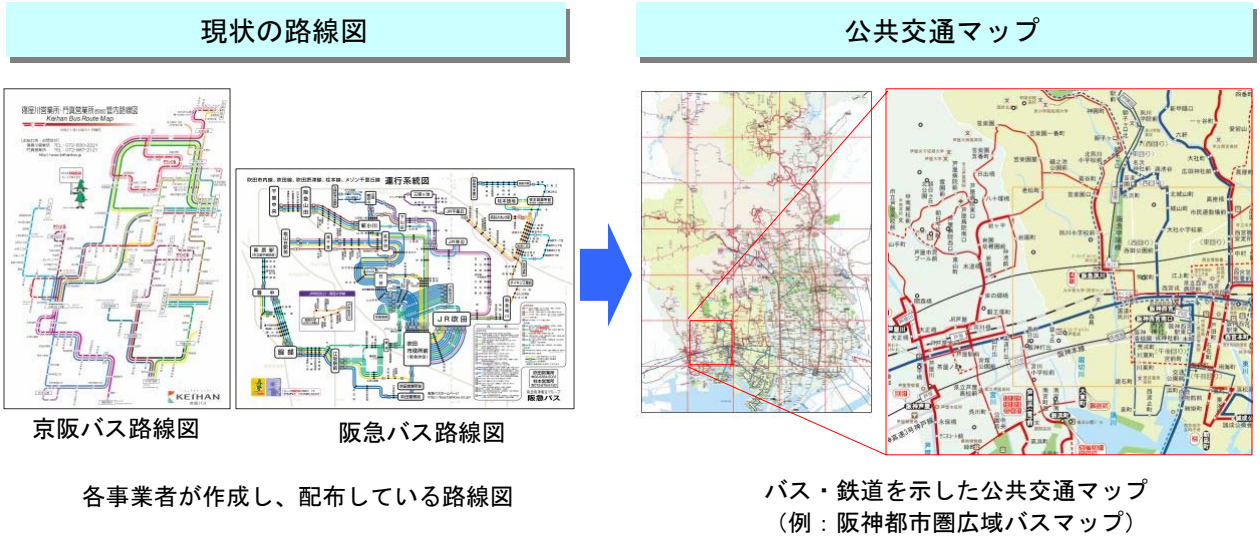


図 3-11 公共交通マップの作成例

● 具体的な事業内容

⑨ マップの継続的な配布

駅、バス停の周辺施設の広告を公共交通マップに掲載し、広告掲載料などを資金に公共交通マップの増刷を行うなど、継続的に配布ができる方法の検討を行う。



※「横浜市広告掲載要綱」に基づき掲載広告を募集

図 3-12 広告掲載マップ事例 (つるみ区民生活マップ)

f) インターネットによる情報提供**● 目的**

現在、情報提供の中心となっている紙媒体の路線図は、配布場所が限定され、いつでも誰でも簡単に情報が入手できる情報提供環境が整っていない。

このため、紙面による情報提供の充実に加え、若年層や通勤・通学者などを中心に広く普及しているインターネットでの情報提供体制を拡充する。

● 事業内容

次を柱として検討を進める。

⑩インターネットによる情報提供の拡充

紙媒体である公共交通マップとインターネットの情報提供サービスを一体的に利用できるように、QRコードなどを活用し、公共交通マップから手軽にインターネットにアクセスして、公共交通情報を閲覧できるように情報提供の拡充を検討する。

また、個人通信端末として広く普及している携帯電話での閲覧を視野に入れ、できるだけ見やすく、必要最小限の表示とするなど、手軽に利用できるための工夫を行う。

● 想定される実施主体

吹田市、公共交通事業者

● 具体的な事業内容

⑩ インターネットによる情報提供の拡充

ホームページに掲載したマップから時刻表へリンクしたり、紙媒体の公共交通マップにQRコードを掲載するなどし、携帯電話やインターネットで気軽に公共交通情報を入手できる配慮を取り入れる。

また、吹田市のホームページに各交通事業者のホームページアドレスをリンクさせるなど、市の公共交通サイトが各交通事業者へのアクセスポイントの1つとして拡大させるなどの連携を行う。

路線バス LOCAL BUSES
 行先・ダイヤ選択
 停留所名: 新船場北橋(108)

注記方面・行先	平日	土曜	日祝
箕面 箕生団地、呉羽の里、丹波室 間谷住宅	平日	土曜	日祝
丹波室 丹波	平日	土曜	日祝
白鳥 箕面、間谷住宅前	平日	土曜	日祝
白鳥 今宮、箕生団地	平日	土曜	日祝

平日		発車予定時刻表				新船場北橋 停留所	
行先・時刻	白鳥 経由	箕面 箕生団地	箕面市役所前 経由		箕面市役所前→箕面 経由		
	知念谷 経由	箕生団地	呉羽の里(循環)		間谷住宅		
6	52		# 47	# 41			
7	30	# 50	# 01	# 21	# 41	57	
8	10	30	# 01	# 21	# 41		
9	22	32	# 01	# 21	# 41		
10	22	52	# 01	# 21	# 41	27	
11	22	52	# 01	# 21	# 41		
12	22	52	# 01	# 21	# 41	27	
13	22	52	# 01	# 21	# 41	27	
14	22	52	# 01	# 21	# 41		
15	22	52	# 01	# 21	# 41	17	
16	24	22	# 01	# 21	# 41		
17	24		# 01	# 21	# 41	17	
18	24		# 01	# 21	# 41		

※ 「バス停MAP」のバス停名をクリックするとバス事業者のホームページの時刻表へリンク

図 3-13 ホームページのリンク事例 (箕面市バス停マップHP)

g) 公共交通の利用促進

● 目的

市民が環境負荷の少ないライフスタイルを実践するためには、市民それぞれが地球環境に対する問題意識を持ち、自動車の過度な依存から脱却し、公共交通も含めた上手な交通手段の選択を行えるための利用促進策が求められる。

このため、公共交通の利用促進として、路線図や時刻表については、現在は事業者ごとに限定された場所で配布されているが、利用者の視点に立ち、公共施設や病院など入手しやすい場所へ設置を拡大するなど、きめ細やかな情報提供の充実を図る。また、現在は事業者主催のイベントによる広報・PRが主であるが、より市民に身近な地域イベントで公共交通の効果的な広報・PRを行う。特に、子供を対象に、学校教育との連携で公共交通について学習する機会を設け、将来の需要を担う世代への公共交通利用促進を図る。

● 事業内容

次の3つを柱として検討を進める。

⑪ 路線図、時刻表の配布場所の拡大

路線図などの公共交通情報は、現在、各事業者の営業所など限られた場所で配布されているため、今後は、公共施設や病院など身近な場所での配布ができるように、提供場所の拡大を図り、公共交通利用者を始め、市民が入手しやすい情報提供環境を整備する。

⑫ 市民の身近なイベントでのPR

公共交通事業者によるイベント参加を、これまでの取組（スルッとKANSAIバスまつり、バスエコキャンペーンなど）に加え、地域イベントにも拡大し、市民の身近なところでPRを実施し、公共交通に対する関心を高める。

⑬ 教育機関との連携

子供たちに公共交通に親しんでもらい、公共交通の必要性について理解を深めてもらえるよう、教育機関と連携し、小学校の総合学習などを活用して公共交通について学習する機会を設ける。

● 想定される実施主体

吹田市、公共交通事業者、教育機関、市民

● 具体的な事業内容

① 路線図、時刻表の配布場所の拡大

現在、各事業者営業所などで配布されている路線図や時刻表について、利用者の視点に立ち、公共施設や病院など入手しやすい配布場所へ設置や掲示を行うなど、更なる情報提供の充実を図る。

表 3-4 新規配布場所の例

対象者	新規配布場所（案）
市民全般	市役所及び各出張所、図書館、市民センター、公民館など
通勤・通学者	駅（市内及び隣接市）、学校（大学や高校）
通院者	病院
買い物客	商業施設（駅周辺施設・商店街・大型ショッピングセンター等）

● 具体的な事業内容

② 市民の身近なイベントでのPR

現在、バス事業者が行っているイベントでのPRは「スルッとKANSAIバスまつり」などに限られており、吹田市域内でのPRが充分でない状況である。

このため、市民に身近な吹田市域内でのイベントでPRを行うことにより、利用促進を図る。



いながわまつり（阪急バス）



第9回スルッとKANSAIバスまつり
（左：チラシ、右：京都市交通局）

図 3-14 地域のイベント、バスのイベントの事例

● 具体的な事業内容

⑬ 教育機関との連携

子供を対象とした利用促進策として、小学校の総合学習などを活用した公共交通の学習を検討する。乗り方教室などを通じて、公共交通に親しんでもらうとともに、環境面における公共交通の利用促進の必要性を学べる学習を検討する。



図 3-15 公共交通の学習の事例（北千里小学校）

(6) 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

本計画では、前項で検討した「施策メニュー」の中で、利便性の向上や利用促進に即効性のある施策メニューで、関係機関等との調整が図れたものを「連携計画事業」として優先的に実施する。

表 3-5 施策メニュー及び想定される実施主体

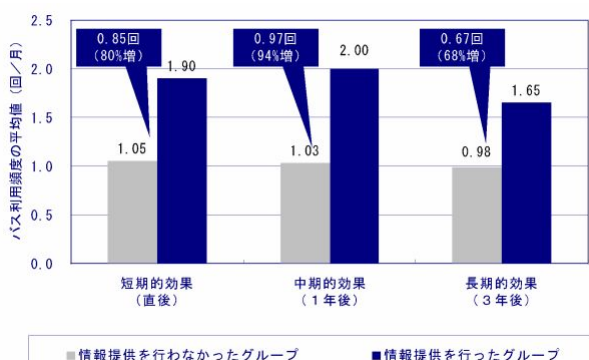
目標	施策メニュー	事業内容		想定される実施主体
(1) 公共交通空白地の解消	a) バスの運行見直し	①既存バスの路線見直しによる公共交通空白地の解消	既存路線バスの路線見直しにより、公共交通空白地縮小の可能性を探る	吹田市、バス事業者
		②定時性・速達性を向上させるための運行経路の見直し	遅延の原因となっている渋滞箇所について、迂回ルートなどを検討	吹田市、バス事業者
	b) 乗合交通の導入	③最寄り駅や主要施設へのアクセスと地区内循環を主とした乗合交通の導入	バスの運行見直しで対応困難な公共交通空白地において、開発などの状況を見ながら新しい乗合交通導入の可能性を検討。千里丘地区のコミュニティバスについて、利用促進に向けた運行支援を検討	吹田市、公共交通事業者他
(2) 公共交通の利用環境の質的向上	c) バス停の使いやすさの向上	④誰もが使いやすいバス停施設の整備	高齢者や子供などが使いやすいバス停施設を整備するための民間活力の導入などを検討	吹田市、バス事業者、企業他
		⑤地域主体で取り組むバス停の利用環境改善に向けた仕組みづくり	地域住民や地域の企業など様々な主体と協働してベンチや照明の設置などが行える仕組みづくりを検討	吹田市、バス事業者、道路管理者、市民、企業他
(3) 公共交通へのアクセシビリティの向上	d) 鉄道・モノレールとバス・タクシーの乗り換えやすさの向上	⑥交通結節点における乗り換え支援施設の整備	各駅において、鉄道・モノレールとバス・タクシー間の乗り換え案内の充実、乗り換え支援施設の整備を検討	吹田市、公共交通事業者、道路管理者
		⑦ICカードを利用した乗り換え利便性の向上	ICカードを活用して交通機関の効率的な乗り換えができるような方策を検討	吹田市、公共交通事業者
(4) 公共交通の情報提供の充実	e) 公共交通マップによる情報提供	⑧公共交通マップの作成	吹田市全域のバス・鉄道・モノレール事業者の路線図を作成し、利用者や転入者等に配布	吹田市、公共交通事業者、公共交通周辺施設
		⑨マップの継続的な配布	広告掲載料などを資金にマップの増刷を行うなど、継続的に配布できる方法の検討	吹田市、公共交通事業者、企業他
	f) インターネットによる情報提供	⑩インターネットによる情報提供の拡充	公共交通マップと対応させたインターネットによる情報提供、QRコードの活用による情報提供の拡大を検討	吹田市、公共交通事業者
(5) 地球環境問題への対応	g) 公共交通の利用促進	⑪路線図、時刻表の配布場所の拡大	身近な場所での配布を拡大し、利用者など市民が入手しやすい情報提供環境の整備を行う	吹田市、公共交通事業者
		⑫市民の身近なイベントでのPR	地域イベントなど市民の身近なところでPRを実施し、公共交通への関心を高める	吹田市、公共交通事業者
		⑬教育機関との連携	子供たちも公共交通に親しんでもらうとともに、公共交通の利用促進の必要性を学ぶ学習を検討	吹田市、公共交通事業者、教育機関、市民

■目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項（平成 22 年度実施予定）

平成 22 年度については、下記の事業を推進する。ただし、その他の施策メニューについても、事業の詳細、実施主体等が確定した段階で追記し、実施していくものとする。

事業名	③最寄り駅や主要施設へのアクセスと地区内循環を主とした乗合交通の導入
対象地区	千里丘地区
課題	<p>課題 1：利用者ニーズに十分対応していない公共交通体系</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地、不便地での移動手段を確保 ・市内の利用形態の変化にあわせた公共交通サービスの提供 ・開発地による需要変化にあわせた公共交通網の見直し <p>課題 3：公共交通機関へのアクセスと目的地へのアクセスが不便</p> <ul style="list-style-type: none"> ・丘陵地の地形的な要因で公共交通へのアクセスが低下
目標	<p>目標 1：公共交通空白地の解消</p> <p>地域ごとのニーズに合わせた公共交通体系の整備を目標とし、必要な地域には新たな公共交通導入の可能性を検証し、公共交通空白地の解消に努める</p>
内容	<p>公共交通空白地の千里丘地区で運行中のコミュニティバス「すいすいバス」について、情報提供の充実など利用促進に向けた支援を進める。</p> <p>●利用促進に向けた環境整備</p> <p>パンフレットの作成などの環境整備を行い、利用促進に努め、乗降客数の増加を目指す。パンフレットについては、誰もがわかりやすいユニバーサルデザインに配慮した作成を行う。</p> <p>●周辺地域の環境変化にあわせたバス停、運行経路等の見直し</p> <p>JR千里丘駅前整備など周辺環境の変化にあわせてバス停位置、運行経路などの見直しを順次行う。</p>
実施主体	吹田市、公共交通事業者他
計画期間	平成 22 年度～平成 24 年度
予測される効果	<p>(1) コミュニティバスの利用者数の増加</p> <p>分かりやすい情報提供、周辺環境の変化にあわせた見直しにより、利用回数の増加、新規利用者の獲得が期待できる。</p> <p>※コミュニティバスが継続的に運行することによる効果</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通空白地面積の縮小 (コミュニティバスが恒常化された場合の山田・千里丘地域の公共交通空白地面積が約 650,000 m² (地域面積割合で 12 ポイント) 縮小) ・公共交通空白地人口の減少 (コミュニティバスが恒常化された場合の山田・千里丘地域の公共交通空白地人口が約 9,600 人 (地域人口割合で 12 ポイント) 縮小)

事業名	④誰もが使いやすいバス停施設の整備
対象地区	全市
課題	課題2 ：公共交通利用環境の整備不足 ・誰もが利用しやすい公共交通の施設整備
目標	目標2 ：公共交通の利用環境の質的向上 現在と将来の利用者に利便性の高い公共交通を提供するため、運行や施設などにちよつとした工夫を加えて改善を行い、公共交通利用環境の質的向上を目指す
内容	路線バスの停留所において、分かりやすく必要な情報を得られるよう、路線図の拡大表示を行う。
実施主体	バス事業者
計画期間	平成22年度～平成24年度
予測される効果	<p>(1) 路線バス利用者の利便性向上 現状の多くの路線が記載されているバス路線図で、子どもや高齢者が現在地のバス停を探すことや、目的地のバス停を探すことが大変であるが、対象の路線のみ表示することで、見つけやすくなるなど利用者の利便性向上が図られ、利用促進にもつながる。</p> <p>(2) 路線バス利用者の不安感の解消 路線バスの未利用者や低利用者は、「移動した目的地まで行くことができるのか」「乗車しようと考えているバスはあっているのか」など多くの不安を抱えており、案内を分かりやすくすることで、迷わず目的のバスに乗れるようになり、不安感が解消され、利用促進にもつながる。</p> <p>(3) わかりやすいバス停の増加 路線図など表示の改善により分かりやすいバス停が増加し、バスが利用しやすいとの意識が市民に広がることで、利用の動機づけにつながることを期待できる。</p>

事業名	⑧公共交通マップの作成												
対象地区	全市												
課題	<p>課題4：公共交通を身近に感じる情報提供が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者視点に立った公共交通の案内や情報提供ができておらず、情報提供の場所、機会も少ない <p>課題5：地球にやさしい交通体系が求められている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車への過度から上手に交通手段を選択できる環境が整備されていない 												
目標	<p>目標4：公共交通の情報提供の充実</p> <p>利用者の視点に立った路線図の作成や入手しやすい配布場所の設置など更なる情報提供の充実に加え、公共交通事業者が地域での啓発活動を強化するなど、市民の公共交通利用につながる情報提供を目指す</p>												
内容	<p>吹田市全域のバス・鉄道・モノレール事業者の路線図、各駅などでの乗り換え等を掲載した公共交通マップを作成し、公共交通の利用者を始め、転入者など利用の喚起につながることを期待できる市民等に配布する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 配布部数：4万部を想定（転入者への配布や主要施設での配布など） ・ 掲載内容（案）： <ul style="list-style-type: none"> 路線図（各路線（行き先）、主要な施設への所要時間など）、 各駅等での乗り換え案内（駅周辺の拡大案内図、各事業者への問い合わせ先） 												
実施主体	吹田市、公共交通事業者												
計画期間	平成22年度～平成24年度												
予測される効果	<p>(1) 転入者の公共交通利用回数の増加</p> <p>転入者に情報提供を行うことで、情報提供を行わない場合と比較して3年後でも0.67回/月の路線バスの利用頻度の増加が期待される。</p>  <table border="1"> <caption>バス利用頻度の平均値 (回/月)</caption> <thead> <tr> <th>効果の時期</th> <th>情報提供を行わなかったグループ</th> <th>情報提供を行ったグループ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>短期的効果 (直後)</td> <td>1.05</td> <td>1.90 (80%増)</td> </tr> <tr> <td>中期的効果 (1年後)</td> <td>1.03</td> <td>2.00 (94%増)</td> </tr> <tr> <td>長期的効果 (3年後)</td> <td>0.98</td> <td>1.65 (68%増)</td> </tr> </tbody> </table> <p>「転入者を対象としたモビリティ・マネジメント事例（吹田市）」 (国土交通省「モビリティ・マネジメントパンフレット」P20)</p> <p>(2) 来訪者による公共交通の利用機会の増加</p> <p>駅など交通結節点での分かりやすい情報提供が行われることで、利用機会を創出する。</p> <p>(3) 市民の公共交通利用の機会を与えることとなり、公共交通利用回数の増加が期待できる</p> <p>公共交通マップは、市民に対して自動車による移動から公共交通による移動への見直し機会を創出することとなり、路線バスなどの利用促進につながる。</p>	効果の時期	情報提供を行わなかったグループ	情報提供を行ったグループ	短期的効果 (直後)	1.05	1.90 (80%増)	中期的効果 (1年後)	1.03	2.00 (94%増)	長期的効果 (3年後)	0.98	1.65 (68%増)
効果の時期	情報提供を行わなかったグループ	情報提供を行ったグループ											
短期的効果 (直後)	1.05	1.90 (80%増)											
中期的効果 (1年後)	1.03	2.00 (94%増)											
長期的効果 (3年後)	0.98	1.65 (68%増)											

事業名	⑪路線図、時刻表の配布場所の拡大																															
対象地区	全市																															
課題	<p>課題4：公共交通を身近に感じる情報提供が不十分</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用者視点に立った公共交通の案内や情報提供ができておらず、情報提供の場所、機会も少ない ・吹田市域での啓発活動の場が少なく、身近な場所での啓発ができていない <p>課題5：地球に優しい交通体系が求められている</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車への過度な依存から上手に交通手段を選択できる環境が整備されていない 																															
目標	<p>目標5：地球環境問題への対応</p> <p>市民それぞれが地球環境に対する問題意識を持ち、自動車の過度な依存から公共交通も含めた上手な交通手段の選択を行えるよう、公共交通の利用促進を目指す</p>																															
内容	<p>現在、各事業者営業所などで配布されている路線図や時刻表について、利用者の視点に立ち、公共施設や病院など入手しやすい場所で配布や掲示を行うなど、更なる情報提供の充実を図る。</p> <p style="text-align: center;">＜新規配布場所（案）＞</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">対象者</th> <th style="width: 60%;">新規配布場所（案）</th> <th style="width: 20%;">配布場所数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="6">市民全般</td> <td>市役所</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>出張所</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> <tr> <td>図書館</td> <td style="text-align: center;">7</td> </tr> <tr> <td>市民センター</td> <td style="text-align: center;">4</td> </tr> <tr> <td>市民ホール</td> <td style="text-align: center;">8</td> </tr> <tr> <td>地区公民館</td> <td style="text-align: center;">30</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">通勤・通学者</td> <td>駅（※時刻表は現在も設置。路線図を新たに設置。）</td> <td style="text-align: center;">（14）</td> </tr> <tr> <td>高校・大学</td> <td style="text-align: center;">13</td> </tr> <tr> <td>通院者</td> <td>病院</td> <td style="text-align: center;">1</td> </tr> <tr> <td>買い物客</td> <td>商業施設（駅周辺施設・商店街・大型ショッピングセンター等）</td> <td style="text-align: center;">6</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">合計</td> <td style="text-align: center;">73</td> </tr> </tbody> </table>		対象者	新規配布場所（案）	配布場所数	市民全般	市役所	1	出張所	3	図書館	7	市民センター	4	市民ホール	8	地区公民館	30	通勤・通学者	駅（※時刻表は現在も設置。路線図を新たに設置。）	（14）	高校・大学	13	通院者	病院	1	買い物客	商業施設（駅周辺施設・商店街・大型ショッピングセンター等）	6	合計		73
対象者	新規配布場所（案）	配布場所数																														
市民全般	市役所	1																														
	出張所	3																														
	図書館	7																														
	市民センター	4																														
	市民ホール	8																														
	地区公民館	30																														
通勤・通学者	駅（※時刻表は現在も設置。路線図を新たに設置。）	（14）																														
	高校・大学	13																														
通院者	病院	1																														
買い物客	商業施設（駅周辺施設・商店街・大型ショッピングセンター等）	6																														
合計		73																														
実施主体	吹田市、公共交通事業者																															
計画期間	平成22年度～平成24年度																															
予測される効果	<p>（1）市民が情報を手にする機会の増加 （平成21年度より73箇所増加）</p> <p>（2）公共交通の利用が促進することで、CO2削減に寄与する 自動車による移動から公共交通による移動へと転換することで、CO2排出量が削減され、吹田市第2次環境基本計画の削減目標に寄与することができる。</p>																															

4 計画の推進

(1) 計画の推進体制

本計画は、学識経験者、市民、交通事業者、行政など関係者で構成する吹田市地域公共交通活性化協議会での協議を経て、吹田市が作成した。

今後の連携計画の事業実施にあたっては、「吹田市地域公共交通活性化協議会」を関係機関との連絡調整の母体とし、計画実施期間中も継続的な運営を行っていくこととする。

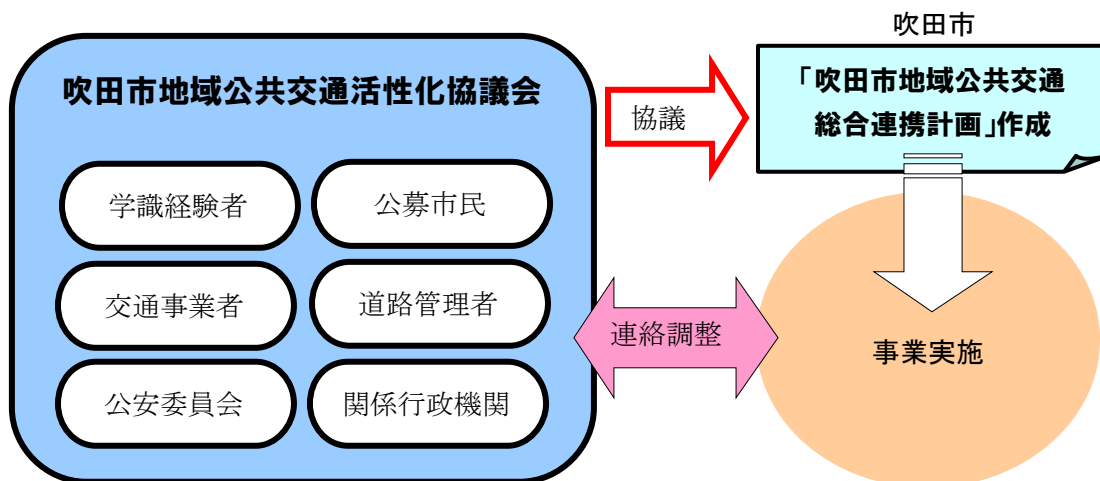


図 4-1 推進体制のイメージ

(2) 計画の進め方

本計画の目標を達成するために施策メニューの中で、利便性の向上や利用促進に即効性のあるもので、関係機関等との調整が図れた事業については、平成 22 年度に実施する。

その他の施策メニューについては、関係機関との調整に時間が要するものもあることから、実施に向けた調整が進んだものから段階的に実行に移していくものとする。

また、本計画の推進については、吹田市地域公共交通活性化協議会において進捗状況の点検、評価、分析を行う PDCA サイクル（計画「Plan」、実施・実行「Do」、点検・評価「Check」、処置・改善「Act」）を毎年度、実施していく。

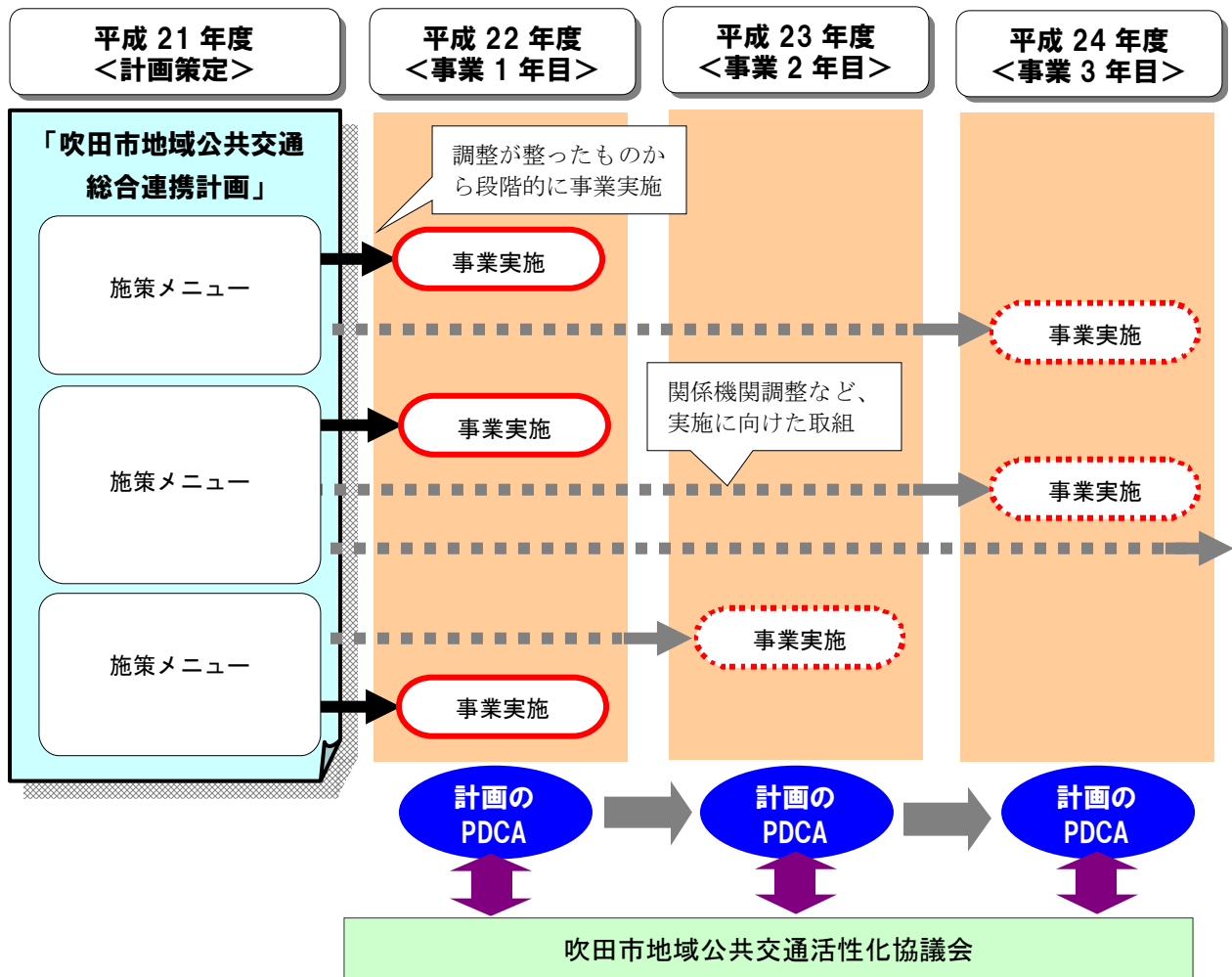


図 4-2 計画の実施イメージ

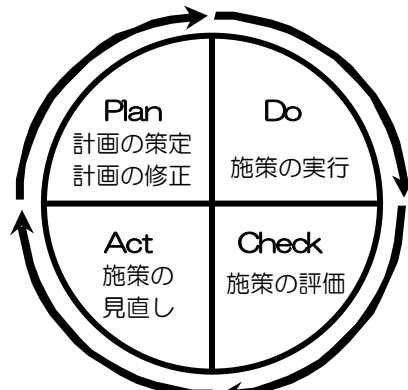


図 4-3 PDCA サイクル

吹田市の公共交通は、鉄道・モノレールや路線バスなど公共交通機能が充実しているものの、公共交通の情報提供など利用促進が充実していないため、潜在的な需要喚起が充分でなく、公共交通の既存ストックが有効活用されていないことが大きな課題である。

このため、事業を**ステップ1「活かす」**、**ステップ2「補う」**、**ステップ3「高める」**の3段階で優先順位づけし、当面は、**ステップ1「活かす」**に位置づける事業を中心に、現在の公共交通をわかりやすく利用していただける情報提供などに重点的に取り組み、市民に公共交通の利便性の理解を浸透させ、利用促進に努めることとする。



図 4-4 計画の実施ステップ