

令和元年度

第1回 吹田市地域公共交通会議



令和2年2月19日(水)

吹田市

目 次

1. 吹田市地域公共交通会議について	1
2. 吹田市における交通の現況について	5
3. これまでの取組み	15
4. 実証実験を踏まえた運行内容等の改善事項	35
5. 千里山地区乗合交通試験運行実施計画（案）	38



1. 吹田市地域公共交通会議について

1-1. 背景と目的

- 本市は、JR東海道本線、JRおおさか東線、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15 駅を有し、また、路線バスは、鉄道網を補完するよう各鉄道駅を中心にネットワークされている。一方、路線バスは、鉄道網を補完するよう各鉄道駅を中心にネットワークされているものの、市民の移動ニーズをかならずしも満たしていないのが現状である。
- 千里山地区においては駅周辺整備事業が一定完了し、本格的な高齢社会への対応に向け、残された公共交通空白・不便地域に対する新たな乗合交通の必要性が高まっており、解消に向けた対策として、平成29年度アンケート調査、平成30年度実証実験を踏まえ、地域の特性に適した移動手段の実現に向けた「千里山地区乗合交通試験運行実施計画」を策定する。
- その策定にあたっては、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会議」において当該計画にかかる意見聴取や調整を行う。



【都市計画道路千里山佐井寺線】



【千里山駅前広場】

1-2. 会議の位置づけ

- 本会議については、千里山地区における新たな乗合交通の導入検討に際し、乗合旅客運送の形態、運賃等についての協議を行うため、「道路運送法施行規則第九条の三」に基づく委員構成とする。

【道路運送法施行規則（抜粋）】

第九条の三 地域公共交通会議は、次に掲げる者により構成するものとする。

- 一 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事その他の地方公共団体の長
- 二 一般乗合旅客自動車運送事業者その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- 三 住民又は旅客
- 四 地方運輸局長
- 五 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

2 地域公共交通会議を主宰する市町村長又は都道府県知事は、必要があると認めるときは、前項各号に掲げる者のほか、地域公共交通会議に、次に掲げる者を構成員として加えることができる。

- 一 路線を定めて行う一般乗合旅客自動車運送事業又は第四十九条第一号に規定する市町村運営有償運送について協議を行う場合には、次に掲げる者

イ 道路管理者

ロ 都道府県警察

二 学識経験を有する者その他の地域公共交通会議の運営上必要と認められる者

（一般乗合旅客自動車運送事業に係る影響が小さい運賃及び料金の届出）

- 道路運送法に基づく会議体として開催する。

1-3. 所掌事務

- 吹田市千里山地区における道路運送法に基づくバス等の旅客輸送の確保等、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項について意見又は助言を聴取すること。



1-4. 地域公共交通の関係法令整理(参考)

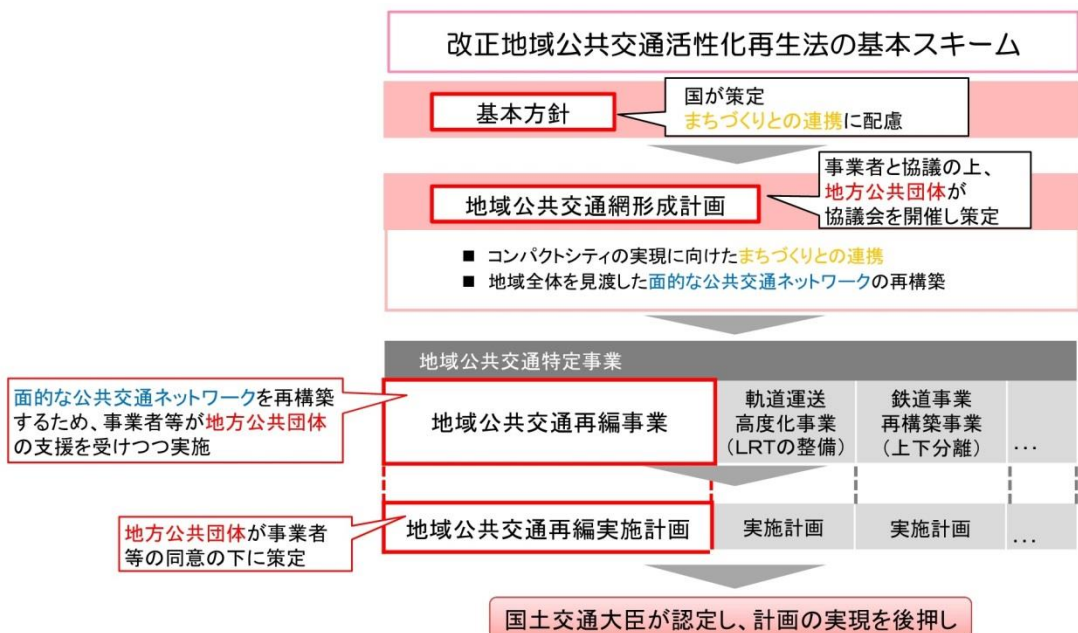
- 地域公共交通に関する法律としては、バスやタクシー等の道路運送に関する総合法規である「道路運送法」のほか、平成19年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(平成26年に一部改正した「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」)が、平成25年には「交通政策基本法」がそれぞれ施行されている。

【道路運送法(昭和26年法律第183号)】

- 輸送の安全確保、利用者益護・増進を図るための法律です。バス・タクシーなど他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業は「旅客運送事業」とされており、事業を営むには国土交通大臣の許可が必要である。
- 道路運送事業については、これまで累次の規制緩和が行われており、平成14年2月には乗合バス・タクシー事業の規制緩和(需給調整撤廃)、平成18年10月には自家用有償旅客運送の登録制度創設などの法改正が行われている。

【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)】

- 平成19年に施行された法律であり、「地域公共交通」が“地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関”として定義付けられている。
- また、平成26年には、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律(平成26年法律第41号)」が施行され、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するために定められている。
- 市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。



資料: 国土交通省

図-1 改正地域公共交通活性化再生法の概要図



【交通政策基本法(平成25 年法律第92 号)】

- 交通政策に関する基本理念や基本事項などを定め、国及び地方公共団体の責務を明らかにすることで、交通に関する施策を総合的・計画的に推進し、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的としている。
- また、交通に関する施策の策定と実施についての国や地方公共団体の責務、これらの施策への協力についての事業者や国民の責務・役割を定めるとともに、これら関係者相互の連携・協力などについて定めている。
- さらに、交通政策基本法に基づいて交通施策に関する基本的方針や目標、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策などについて定めた「交通政策基本計画」が、平成27 年に閣議決定されている。

●交通政策基本法の概要

【基本理念等】

■交通の果たす以下の機能を将来にわたって発揮し、国民等の交通需要を充足

■交通の機能の確保及び向上

豊かな国民生活の実現、産業・観光等の国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応

■交通による環境への負荷の低減

■適切な役割分担、有機的・効率的な連携

■連携等による施策の推進

■交通の安全の確保

【関係者の責務・役割】

■国の責務

第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念(以下単に「基本理念」という。)にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

■地方公共団体の責務

基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

■交通関連事業者の責務

基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うにあたっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

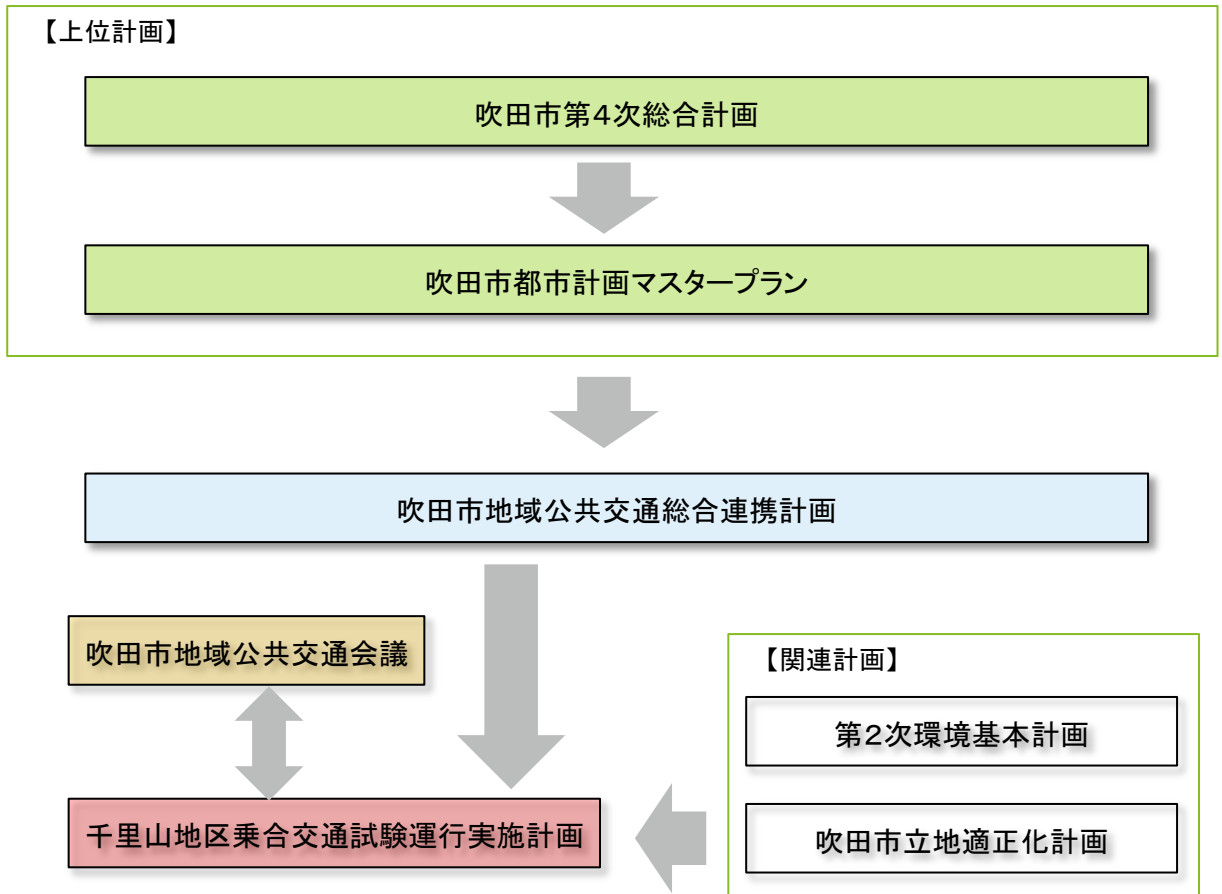
■国民等の役割

基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。



1－5. 上位計画・関連計画の整理

- 本計画は、吹田市の行政運営上の最上位計画である「吹田市総合計画」やまちづくりの基本方針である「吹田市都市計画マスタープラン」や地域公共交通の方針を定めた「地域公共交通総合連携計画」との整合を図り、関連する分野別計画を踏まえ策定する。





2. 吹田市における交通の現況について

2-1. 吹田市の公共交通を取り巻く環境

(1) 地勢

- JR東海道線以南は、概ね標高0m～10mの平坦部に形成されているが、JR東海道線以北は北に向かうほど勾配が大きくなっている。北部地域にある住宅地は、標高70m前後あり、地域内においても高低差がある。

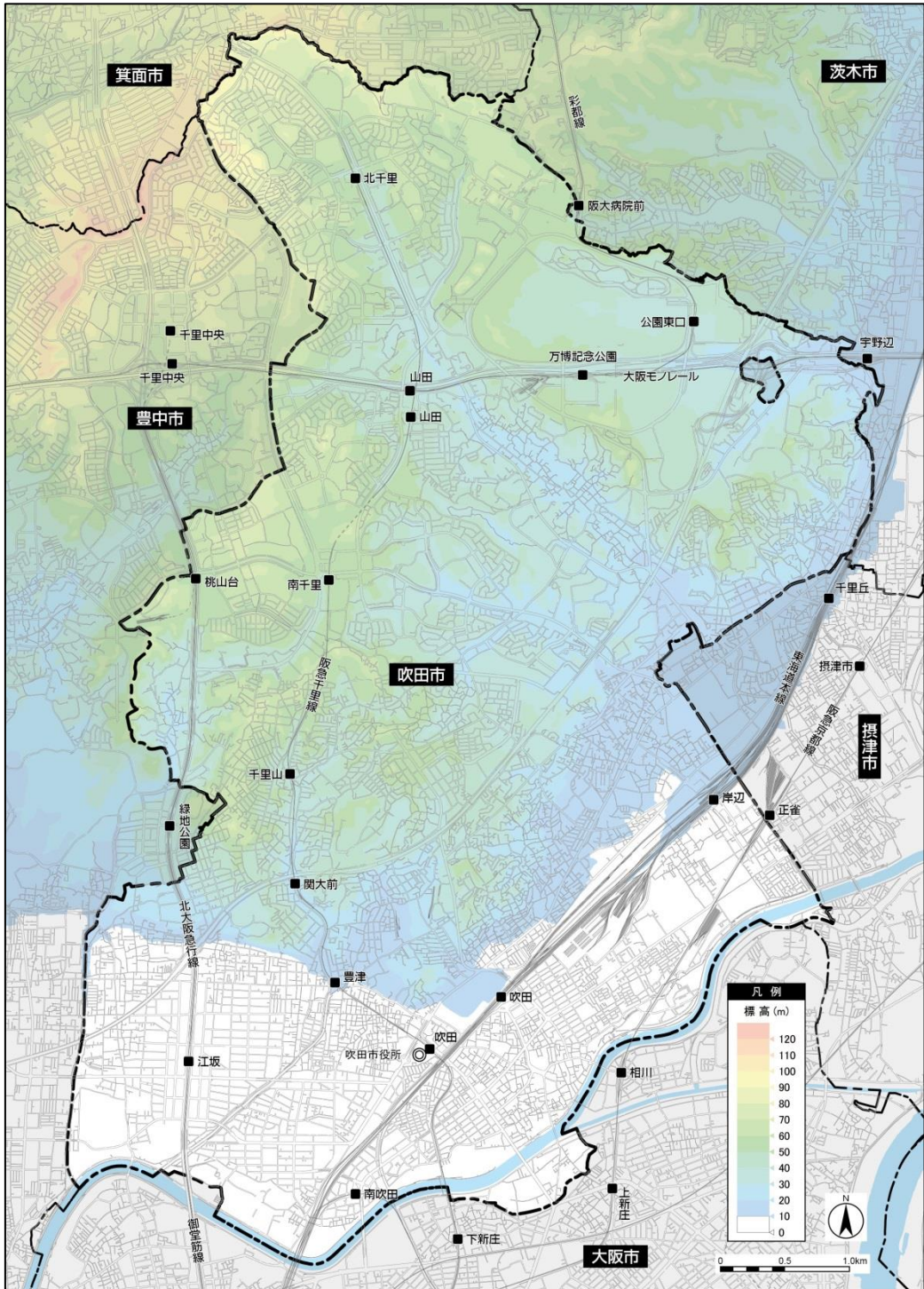


図-2 吹田市の地形



(2) 人口

- 人口の推移は、2010年から増加傾向を示し、2018年現在では約37.2万人となっている。
- 高齢者(65歳以上人口)は、総人口の増加率を上回るペースで増加している。また、高齢化率(総人口に占める高齢者人口の割合)も年々増加しており、2011年に初めて20%を越え、2018年の高齢化率は23.7%になっている。

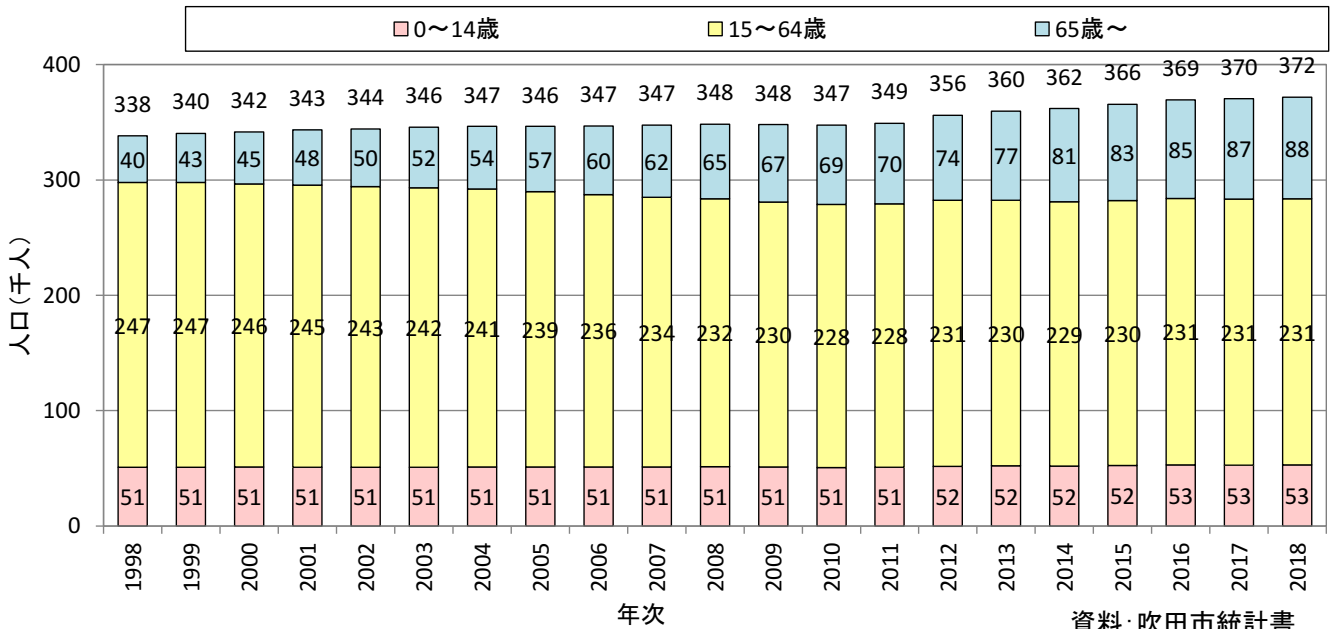


図-3 吹田市の人口の推移



2-2. 公共交通の現況

(1) 鉄道

① 鉄道ネットワーク

- 吹田市は、JR東海道本線、JRおおさか東線、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15駅を有している。
- 鉄軌道は大阪モノレールを除き南北移動が主となっている。

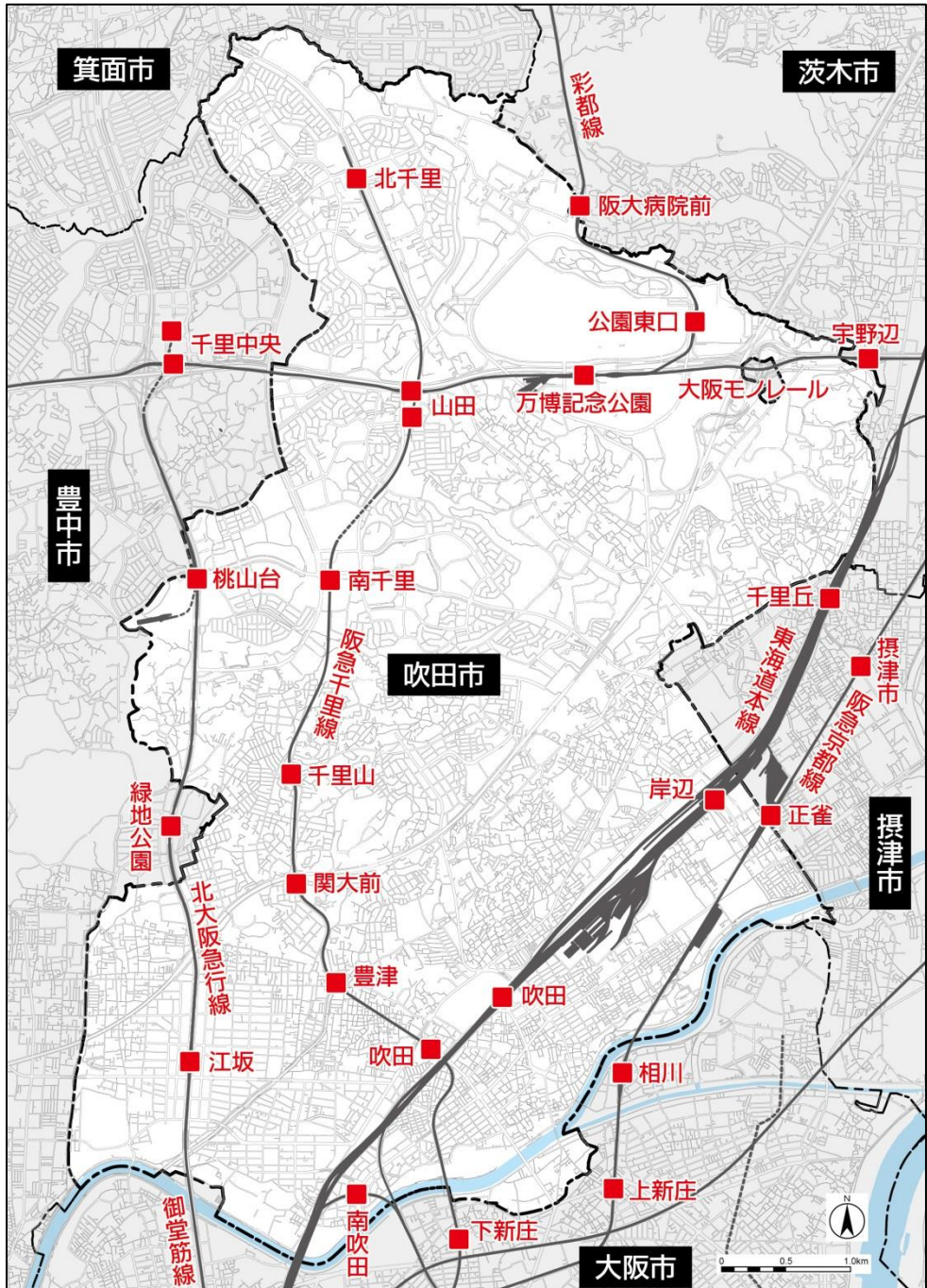
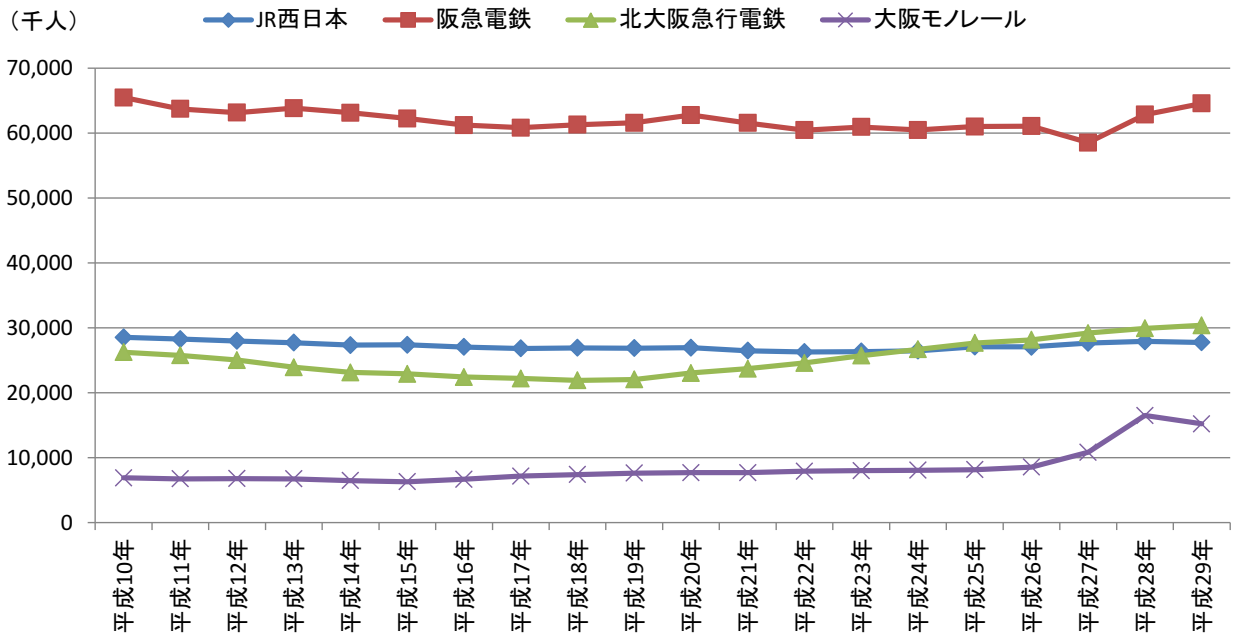


図-4 鉄道ネットワークの状況



②鉄道利用者数の推移

- 市内で最も乗降客数が多いのは、阪急電鉄であり、平成26年までは横ばい傾向であったが、平成28年以降は増加している。
- JR西日本は、横ばい傾向である。
- 北大阪急行電鉄は、平成10年以降、緩やかな減少傾向であったが、平成20年以降は増加している。
- 大阪モノレールは、平成25年までは横ばい傾向であったが、平成26年以降は増加している（平成27年にEXPOCITY開業）。



資料：吹田市統計書

図－5 市内鉄道事業者別乗降者数の推移



(2) 路線バス

①バスネットワーク

- 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。

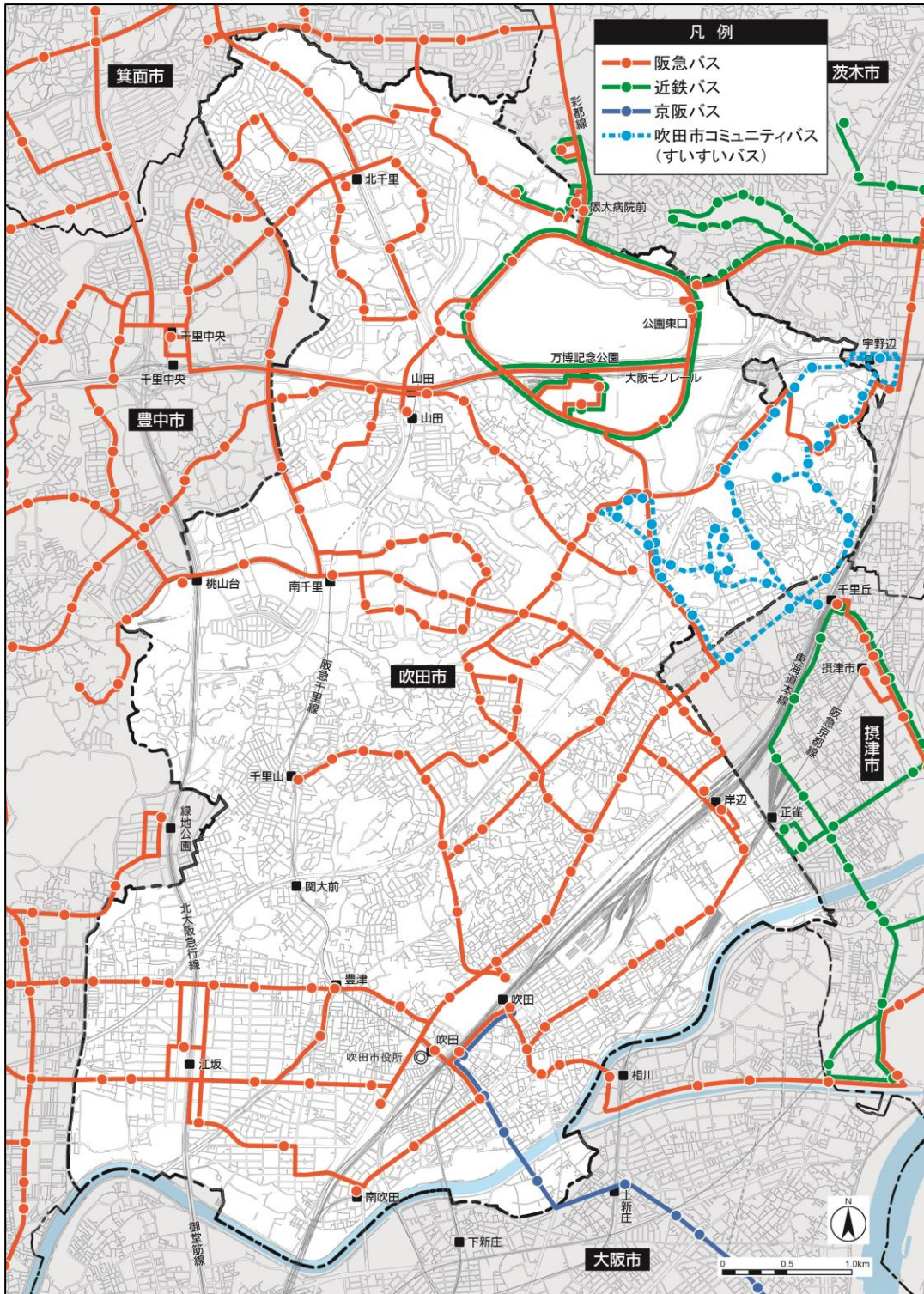
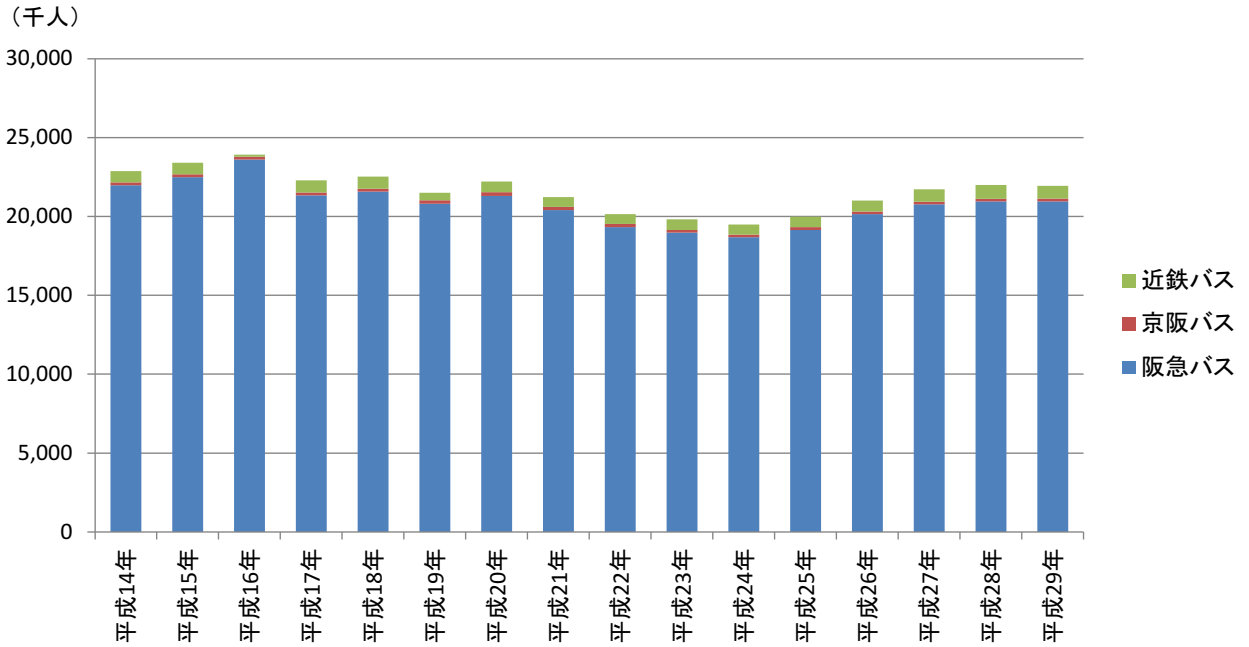


図-6 路線バスネットワークの状況



②バス利用者数の推移

- 市内で最も乗降者数が多いのは、阪急バスであり、平成14年から平成24年にかけて減少傾向にあったが、平成25年以降は増加している。



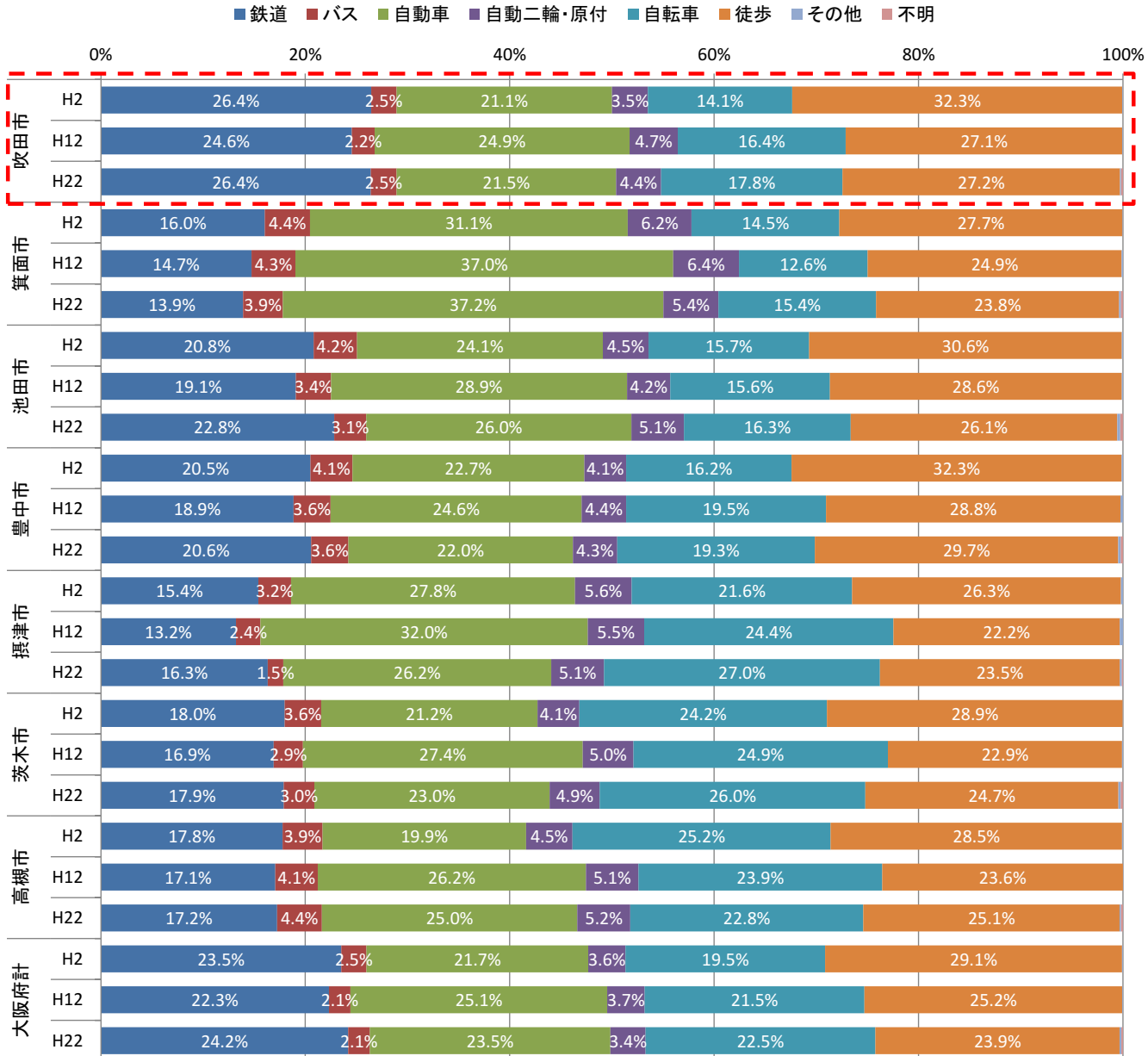
資料:吹田市統計書

図ー7 市内バス事業者別乗降者数の推移



(3) 交通手段別利用状況

- 吹田市における代表交通手段のうち、徒歩の占める割合が最も多くなっている。平成2年から平成22年の推移を見ると、自転車の比率が増加しているが、豊中市よりも構成比は低くなっている。
- 公共交通のうち、鉄道は平成2年から平成12年で減少したが平成22年で増加している。また、バスも増加している。



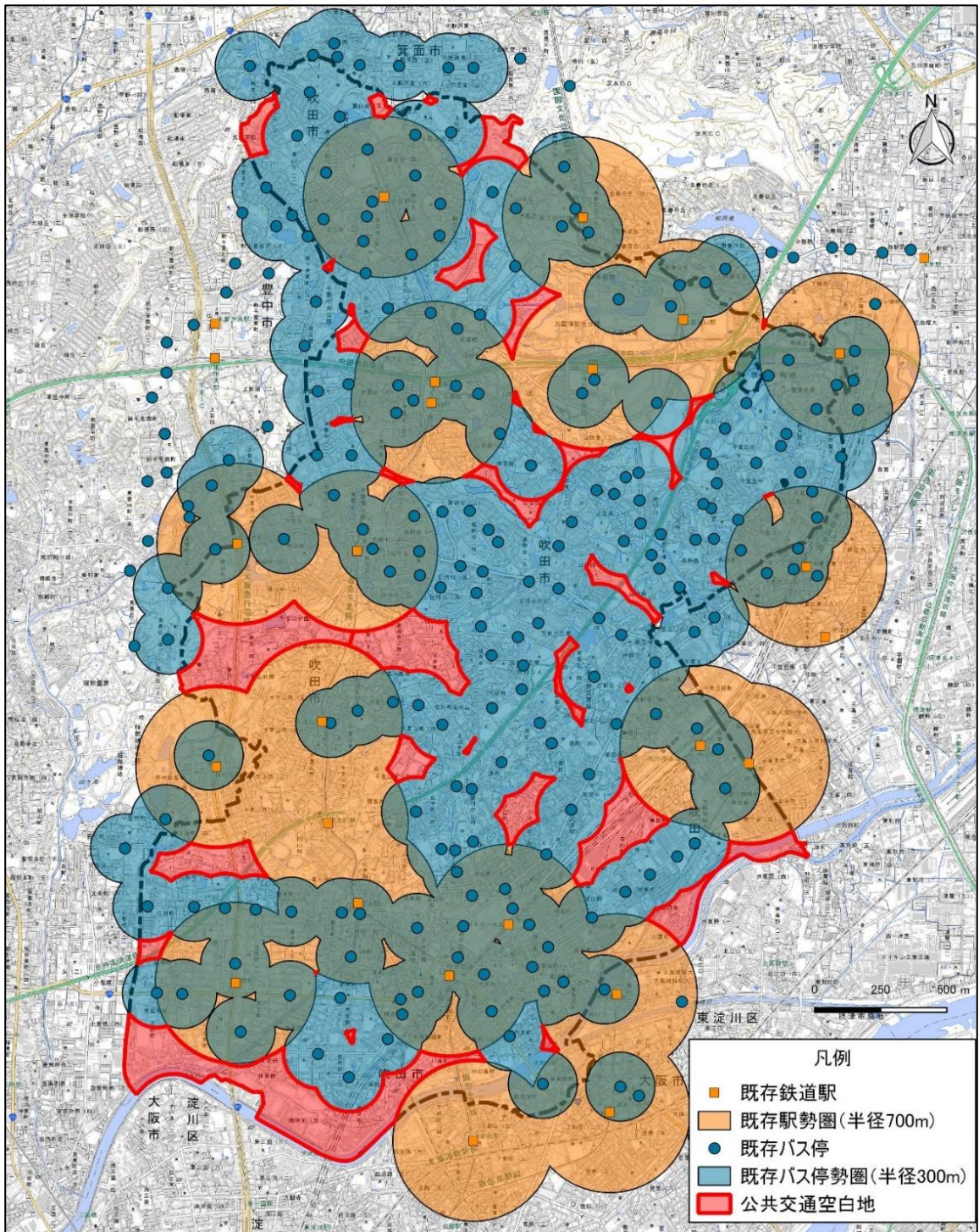
資料：近畿圏パーソントリップ調査

図ー8 代表交通手段の構成(平日)



(4) 公共交通空白地

- 「公共交通空白地」は平成29年度千里山地区等における交通対策に関する市民意向調査業務において、鉄道駅から半径700m及びバス停から半径300m範囲の外側と定義され、その内側は公共交通利用圏としている。



資料: 千里山地区等における交通対策に係る調査及び検討業務(H31.3)

図-9 公共交通空白地域



2-3. 千里山地区の現況

地区の特性

1.地形の概況	千里山地区は、東に阪急千里線、西に北大阪急行線に挟まれた区域で、東西約1.4km、南北約1.7kmの広がりを持つ。地区内の標高は約40～70m程度で起伏があり、駅との標高差は最大約30mとなっている。
2.地域の高齢化の状況	地区内では、千里山西1、3～6丁目において65歳以上人口の割合が20%以上となっている。
3.バス路線の概況	地区内にはバス路線はない。 周辺地域には、駅間を結ぶ民間の路線バスとして、桃山台駅～南千里駅間、南千里駅～岸辺駅・吹田駅間、千里山駅～吹田駅間などの区間で運行されている。
4.道路の概況	地区の西側には国道423号(新御堂筋)、北側には大阪府道135号豊中摂津線が位置している。一方、地区内は狭い道路が網目状に交錯しており、広い幅員を持つ道路が乏しい。

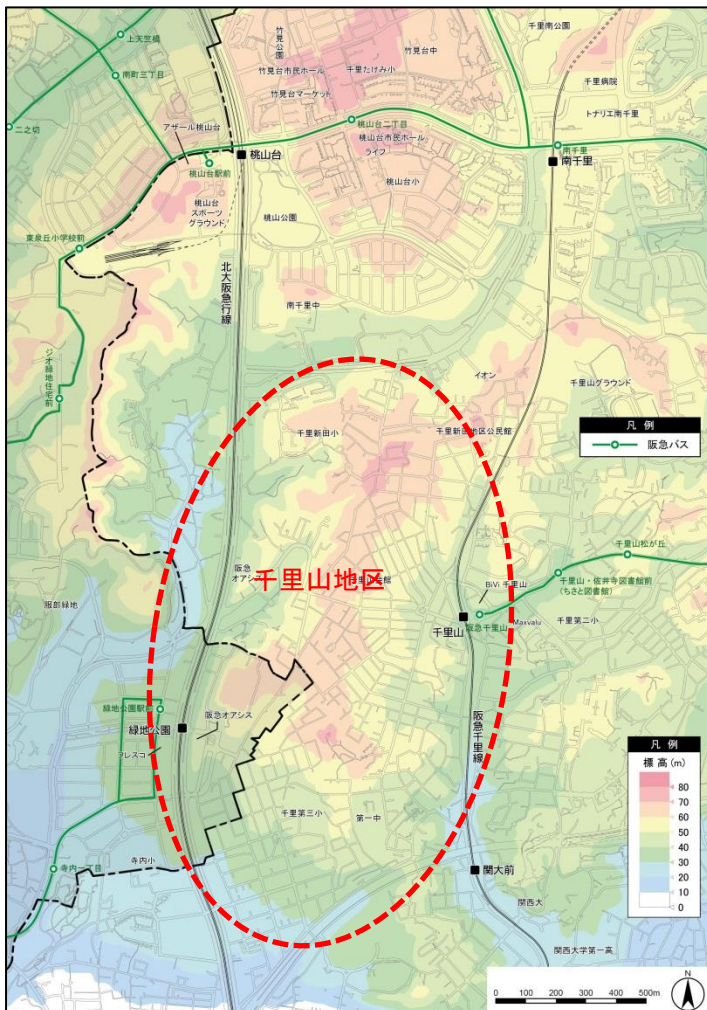
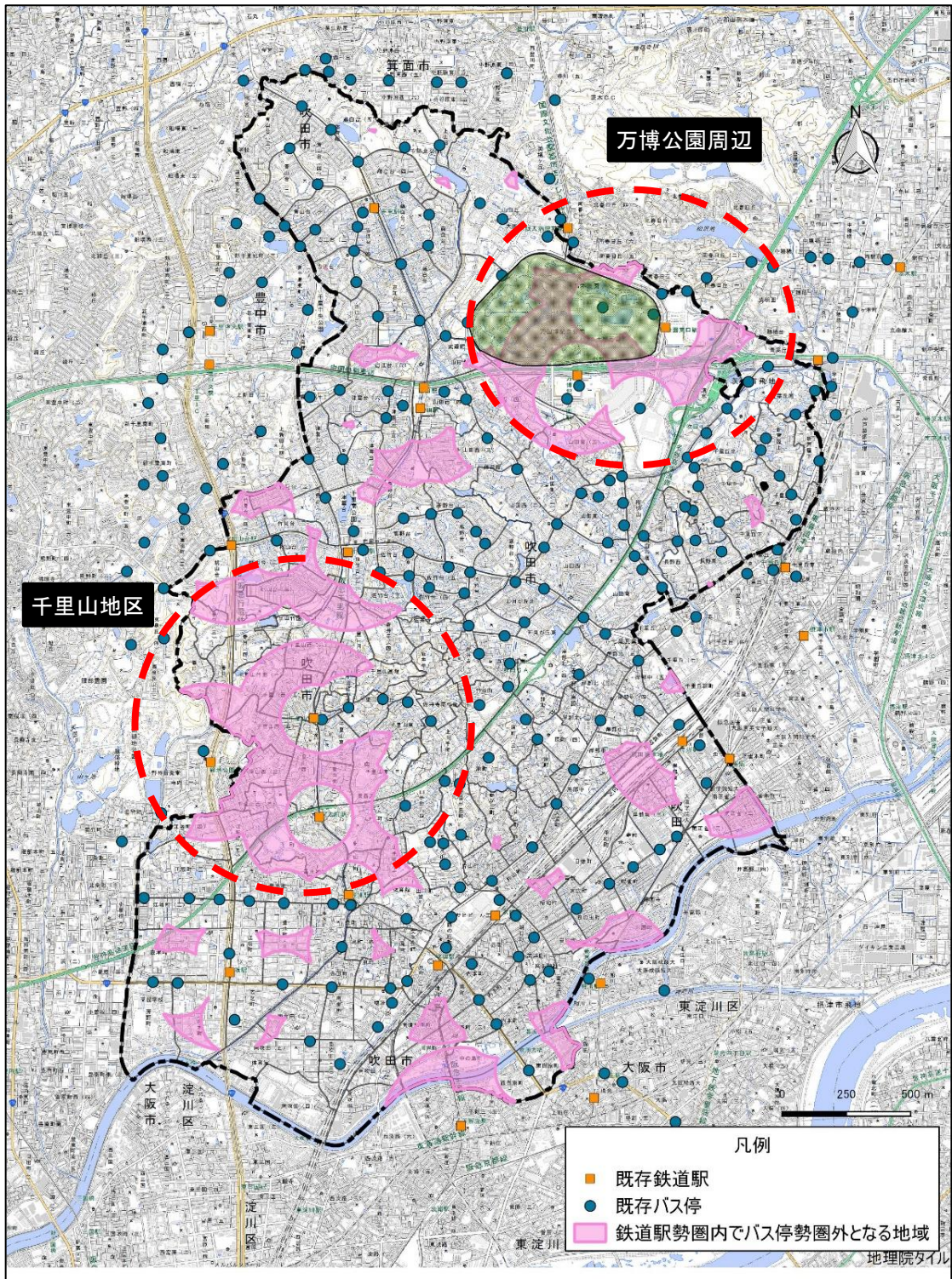


図-10 千里山地区の位置

- 吹田市は、交通機関に恵まれた状況ではあるが、対象とする千里山地区は路線バスが提供されていない地域があり、また鉄道からの高低差が大きく、高齢者等の移動制約者にとっては、生活しづらい環境となっている。
- 千里山地区においては、買い物・通院等の生活に必要な各種施設が利用できる「生活の足」を確保することで、「便利で安全な暮らし」の提供を目指すことが求められる。



- 鉄道駅勢力圏内でバス停勢力圏外となる地域は、千里山地区と万博公園周辺に比較的多く存在している。千里山地区の当該地域内は宅地が多く、万博公園周辺では万博公園の敷地が大部分を占めている。



資料：千里山地区等における交通対策に係る調査及び検討業務（H31.3）

図ー11 鉄道駅勢力圏内でバス停勢力圏外となる範囲

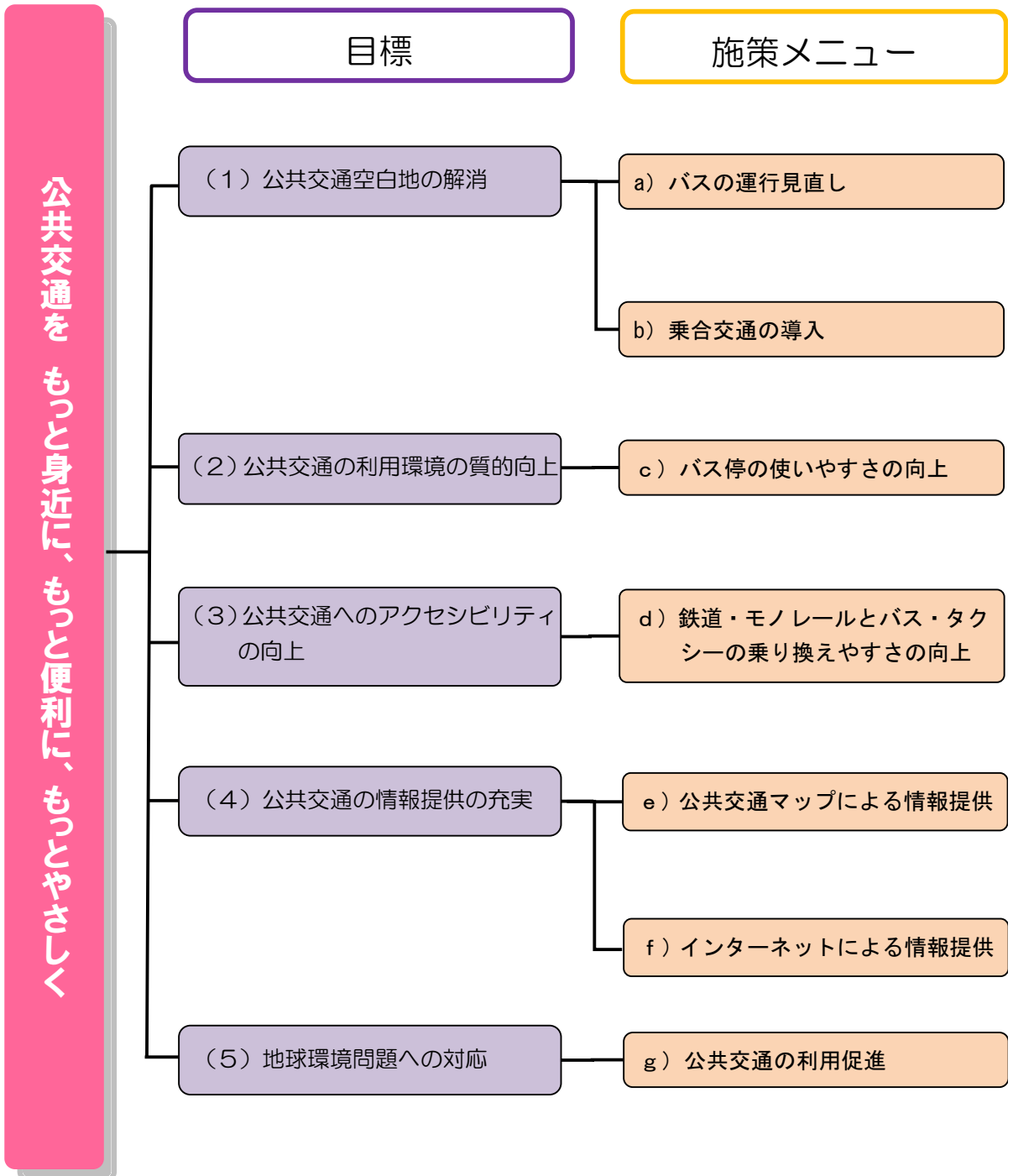


3. これまでの取り組み

3-1. 吹田市地域公共交通連携計画による取り組みについて

- 吹田市では、平成22年3月に策定された連携計画に基づき、「公共交通をもっと身近に、もっと便利に、もっとやさしく」を基本方針として、各目標を達成するために下図に示す様々な施策に取り組んできている。
- 当計画に基づき、現在、千里丘地区では、「すいすいバス」が運行しており、住宅地と最寄り駅や主要施設等を結ぶ乗合交通として機能している。

基本方針





3-2. 千里丘地区における「すいすいバス」運行事業の経過について

(1) すいすいバスの概要

- 吹田市では、鉄道やバスが不便な地域の移動手段の確保等を目的として、千里丘地区（JR千里丘駅、モノレール宇野辺駅など）においてコミュニティバス「すいすいバス」を運行している。

利用方法	
対象者	誰でも
料金	大人200円、子ども(小学生以下)100円
割引制度	・障がい者割引.....身体障がい者手帳、精神障がい者保健福祉手帳、療育手帳の交付を受けている方が、その手帳を呈示したときは半額。その介護者1名も半額。 ・幼児割引.....小学生以上の利用者に同伴される幼児(1才以上6才未満)2名まで無料。 ・乗継割引.....阪急バス路線との乗継割引。
回数券・IC乗車券	回数券あり IC乗車券対応

【すいすいバス】





ひまわりルート



あおばルート

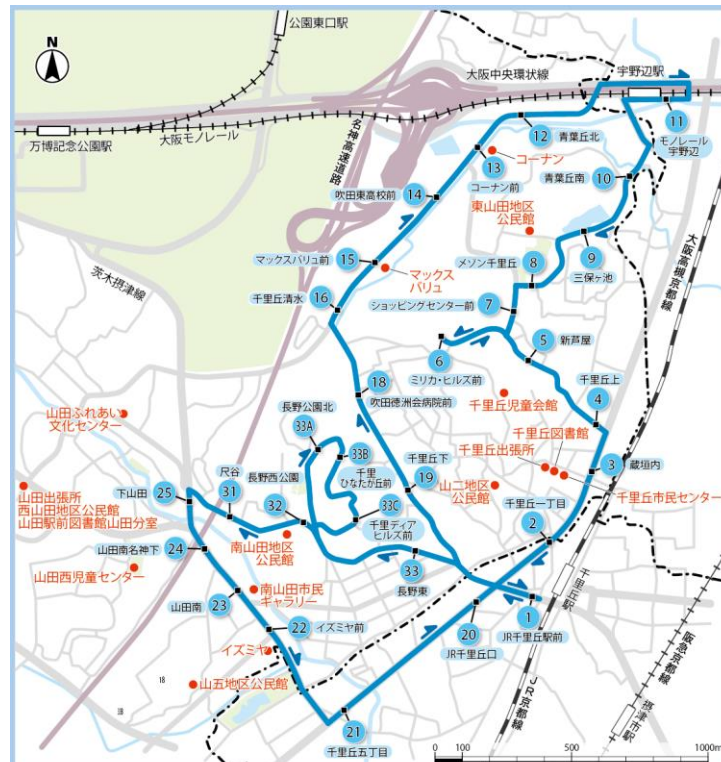


図-12 すいすいバスのルート



ひまわりルート

★＝平日のみ運行

番号	停 留 所	始発	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	終発
		★										★
1	JR千里丘駅前	7:50	9:00	10:10	11:20	12:30	13:40	14:50	16:00	17:10	18:20	19:30
2	千里丘一丁目	7:52	9:02	10:12	11:22	12:32	13:42	14:52	16:02	17:12	18:22	19:32
3	蔵垣内	7:54	9:04	10:14	11:24	12:34	13:44	14:54	16:04	17:14	18:24	19:34
4	千里丘上	7:56	9:06	10:16	11:26	12:36	13:46	14:56	16:06	17:16	18:26	19:36
5	新戸屋	7:58	9:08	10:18	11:28	12:38	13:48	14:58	16:08	17:18	18:28	19:38
6	ミリカ・ヒルズ前	8:01	9:11	10:21	11:31	12:41	13:51	15:01	16:11	17:21	18:31	19:41
7	ショッピングセンター前	8:04	9:14	10:24	11:34	12:44	13:54	15:04	16:14	17:24	18:34	19:44
8	メゾン千里丘	8:05	9:15	10:25	11:35	12:45	13:55	15:05	16:15	17:25	18:35	19:45
9	三保ヶ池	8:06	9:16	10:26	11:36	12:46	13:56	15:06	16:16	17:26	18:36	19:46
10	青葉丘南	8:07	9:17	10:27	11:37	12:47	13:57	15:07	16:17	17:27	18:37	19:47
11	モノレール宇野辺	8:17	9:27	10:37	11:47	12:57	14:07	15:17	16:27	17:37	18:47	19:57
12	青葉丘北	8:18	9:28	10:38	11:48	12:58	14:08	15:18	16:28	17:38	18:48	19:58
13	コーナン前	8:19	9:29	10:39	11:49	12:59	14:09	15:19	16:29	17:39	18:49	19:59
14	吹田東高校前	8:20	9:30	10:40	11:50	13:00	14:10	15:20	16:30	17:40	18:50	20:00
15	マックスバリュ前	8:22	9:32	10:42	11:52	13:02	14:12	15:22	16:32	17:42	18:52	20:02
16	千里丘清水	8:23	9:33	10:43	11:53	13:03	14:13	15:23	16:33	17:43	18:53	20:03
17	千里丘北	8:24	9:34	10:44	11:54	13:04	14:14	15:24	16:34	17:44	18:54	20:04
18	吹田徳洲会病院前	8:25	9:35	10:45	11:55	13:05	14:15	15:25	16:35	17:45	18:55	20:05
19	千里丘下	8:26	9:36	10:46	11:56	13:06	14:16	15:26	16:36	17:46	18:56	20:06
1	JR千里丘駅前	8:30	9:40	10:50	12:00	13:10	14:20	15:30	16:40	17:50	19:00	20:10止
20	JR千里丘口	8:32	9:42	10:52	12:02	13:12	14:22	15:32	16:42	17:52	19:02	
21	千里丘五丁目	8:34	9:44	10:54	12:04	13:14	14:24	15:34	16:44	17:54	19:04	
22	イズミヤ前	8:37	9:47	10:57	12:07	13:17	14:27	15:37	16:47	17:57	19:07	
23	山田南	8:38	9:48	10:58	12:08	13:18	14:28	15:38	16:48	17:58	19:08	
24	山田南名神下	8:39	9:49	10:59	12:09	13:19	14:29	15:39	16:49	17:59	19:09	
25	下山田	8:40	9:50	11:00	12:10	13:20	14:30	15:40	16:50	18:00	19:10	
26	櫻切山中	8:41	9:51	11:01	12:11	13:21	14:31	15:41	16:51	18:01	19:11	
27	山田櫻切山	8:42	9:52	11:02	12:12	13:22	14:32	15:42	16:52	18:02	19:12	
28	山田東	8:43	9:53	11:03	12:13	13:23	14:33	15:43	16:53	18:03	19:13	
29	山田宮ノ前	8:45	9:55	11:05	12:15	13:25	14:35	15:45	16:55	18:05	19:15	
30	下山田	8:47	9:57	11:07	12:17	13:27	14:37	15:47	16:57	18:07	19:17	
31	尺谷	8:48	9:58	11:08	12:18	13:28	14:38	15:48	16:58	18:08	19:18	
32	長野西公園	8:49	9:59	11:09	12:19	13:29	14:39	15:49	16:59	18:09	19:19	
33	長野東	8:51	10:01	11:11	12:21	13:31	14:41	15:51	17:01	18:11	19:21	
1	JR千里丘駅前（着）	8:55	10:05	11:15	12:25	13:35	14:45	15:55	17:05	18:15	19:25	

あおばルート

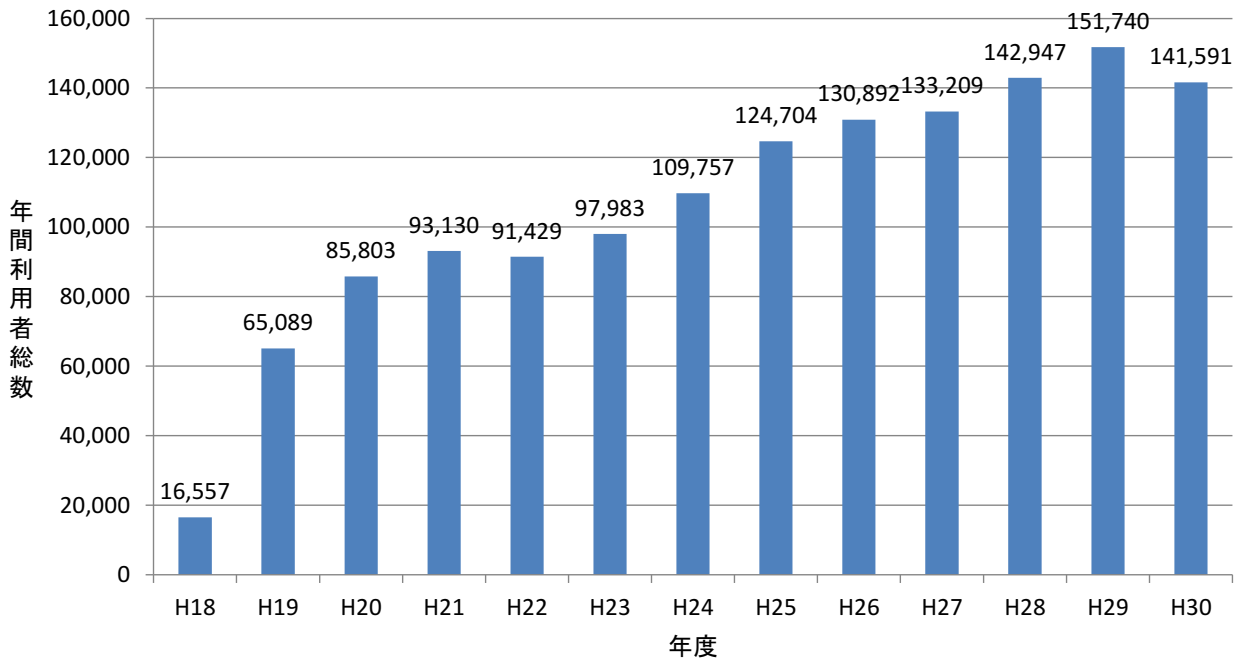
★＝平日のみ運行

番号	停 留 所	始発	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	終発
		★										★
1	JR千里丘駅前	8:00	9:10	10:20	11:30	12:40	13:50	15:00	16:10	17:20	18:30	19:40
33	長野東	8:02	9:12	10:22	11:32	12:42	13:52	15:02	16:12	17:22	18:32	19:42
33A	長野公園北	8:05	9:15	10:25	11:35	12:45	13:55	15:05	16:15	17:25	18:35	19:45
33B	千里ひなたが丘前	8:06	9:16	10:26	11:36	12:46	13:56	15:06	16:16	17:26	18:36	19:46
33C	千里ディアヒルズ前	8:07	9:17	10:27	11:37	12:47	13:57	15:07	16:17	17:27	18:37	19:47
32	長野西公園	8:08	9:18	10:28	11:38	12:48	13:58	15:08	16:18	17:28	18:38	19:48
31	尺谷	8:09	9:19	10:29	11:39	12:49	13:59	15:09	16:19	17:29	18:39	19:49
25	下山田	8:11	9:21	10:31	11:41	12:51	14:01	15:11	16:21	17:31	18:41	19:51
24	山田南名神下	8:12	9:22	10:32	11:42	12:52	14:02	15:12	16:22	17:32	18:42	19:52
23	山田南	8:13	9:23	10:33	11:43	12:53	14:03	15:13	16:23	17:33	18:43	19:53
22	イズミヤ前	8:15	9:25	10:35	11:45	12:55	14:05	15:15	16:25	17:35	18:45	19:55
21	千里丘五丁目	8:17	9:27	10:37	11:47	12:57	14:07	15:17	16:27	17:37	18:47	19:57
20	JR千里丘口	8:20	9:30	10:40	11:50	13:00	14:10	15:20	16:30	17:40	18:50	20:00
1	JR千里丘駅前	8:23	9:33	10:43	11:53	13:03	14:13	15:23	16:33	17:43	18:53	20:03止
19	千里丘下	8:27	9:37	10:47	11:57	13:07	14:17	15:27	16:37	17:47	18:57	
18	吹田徳洲会病院前	8:28	9:38	10:48	11:58	13:08	14:18	15:28	16:38	17:48	18:58	
16	千里丘清水	8:30	9:40	10:50	12:00	13:10	14:20	15:30	16:40	17:50	19:00	
15	マックスバリュ前	8:31	9:41	10:51	12:01	13:11	14:21	15:31	16:41	17:51	19:01	
14	吹田東高校前	8:32	9:42	10:52	12:02	13:12	14:22	15:32	16:42	17:52	19:02	
13	コーナン前	8:34	9:44	10:54	12:04	13:14	14:24	15:34	16:44	17:54	19:04	
12	青葉丘北	8:36	9:46	10:56	12:06	13:16	14:26	15:36	16:46	17:56	19:06	
11	モノレール宇野辺	8:46	9:56	11:06	12:16	13:26	14:36	15:46	16:56	18:06	19:16	
10	青葉丘南	8:48	9:58	11:08	12:18	13:28	14:38	15:48	16:58	18:08	19:18	
9	三保ヶ池	8:49	9:59	11:09	12:19	13:29	14:39	15:49	16:59	18:09	19:19	
8	メゾン千里丘	8:50	10:00	11:10	12:20	13:30	14:40	15:50	17:00	18:10	19:20	
7	ショッピングセンター前	8:51	10:01	11:11	12:21	13:31	14:41	15:51	17:01	18:11	19:21	
6	ミリカ・ヒルズ前	8:54	10:04	11:14	12:24	13:34	14:44	15:54	17:04	18:14	19:24	
5	新戸屋	8:57	10:07	11:17	12:27	13:37	14:47	15:57	17:07	18:17	19:27	
4	千里丘上	8:58	10:08	11:18	12:28	13:38	14:48	15:58	17:08	18:18	19:28	
3	蔵垣内	8:59	10:09	11:19	12:29	13:39	14:49	15:59	17:09	18:19	19:29	
2	千里丘一丁目	9:01	10:11	11:21	12:31	13:41	14:51	16:01	17:11	18:21	19:31	
1	JR千里丘駅前（着）	9:05	10:15	11:25	12:35	13:45	14:55	16:05	17:15	18:25	19:35	

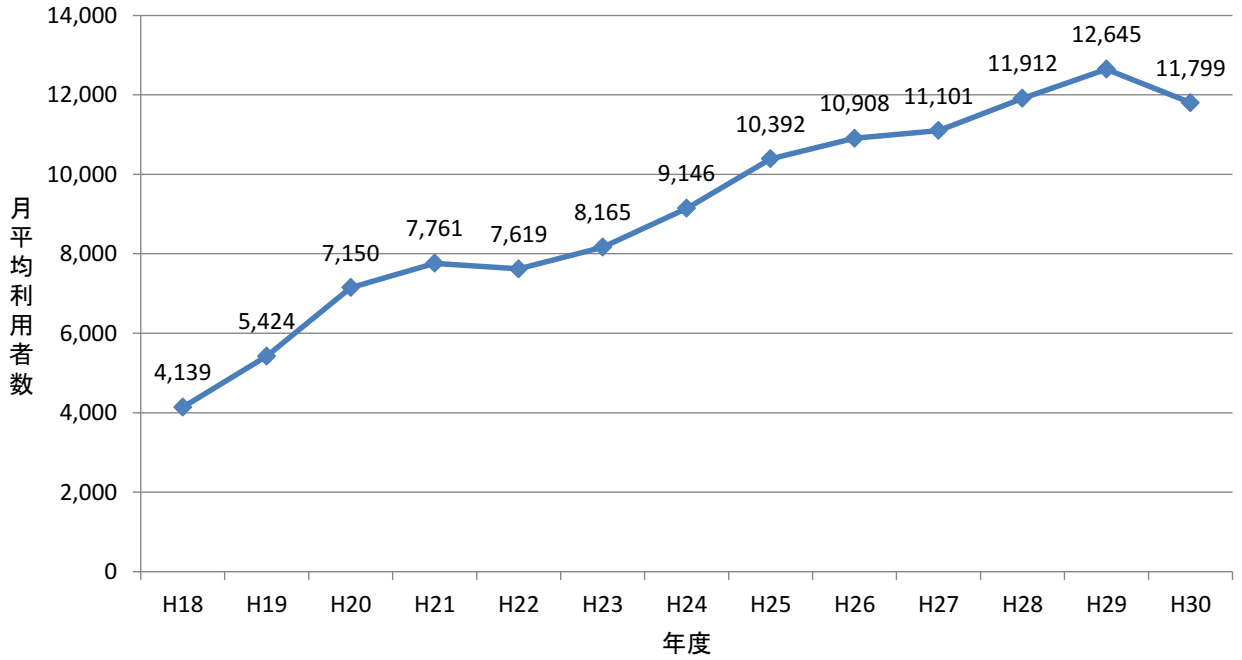


(2) すいすいバスの利用者数

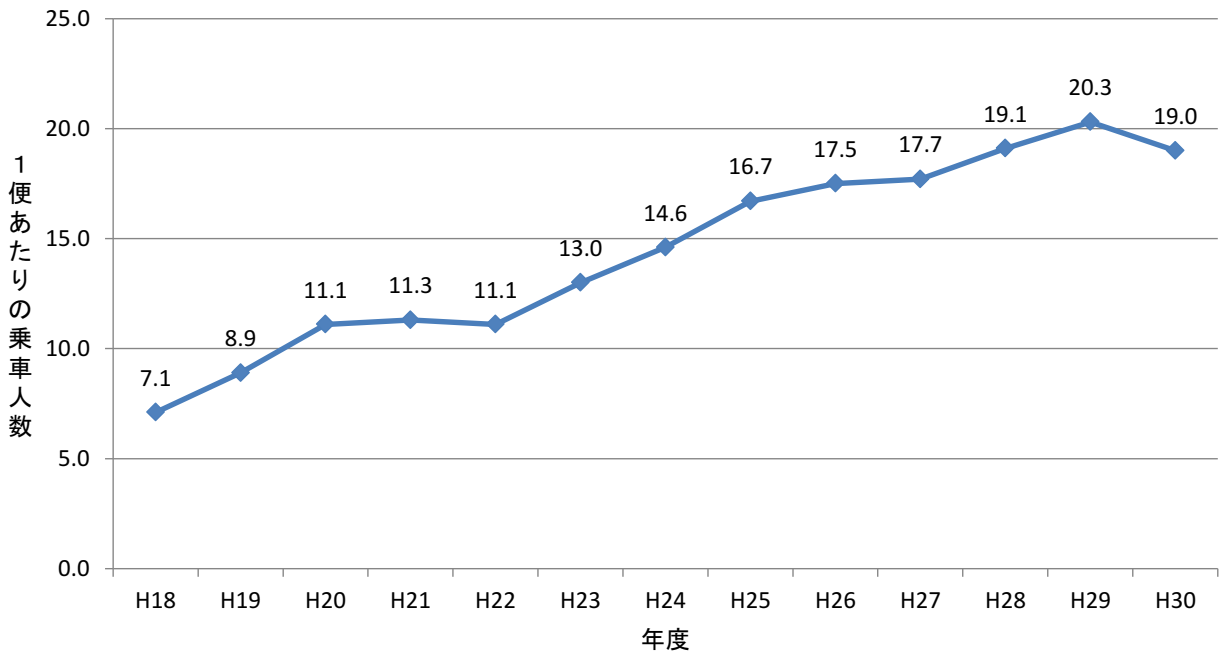
- すいすいバスは、運行開始後利用者が増加し(平成30年は減少)、平成30年には年間のべ利用者数が約14万人となっている。



図ー13 すいすいバスの利用者数(年間)の推移



図－14 すいすいバスの利用者数(月平均)の推移

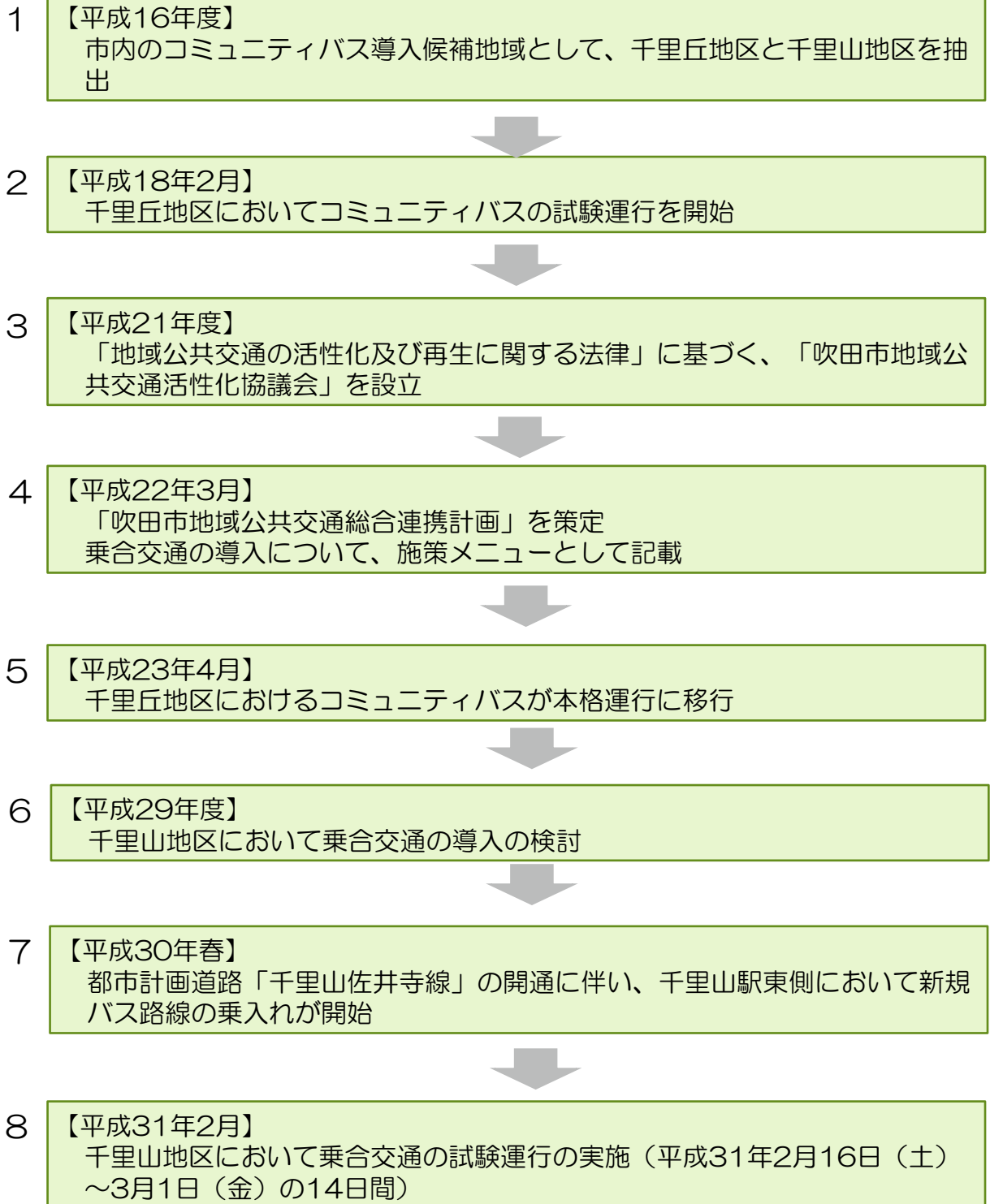


図－15 すいすいバスの1便当たり乗車人数の推移



3-3. 千里山地区における乗合交通検討について

(1) 千里山地区における乗合交通検討等の経過





(2) 平成29年度の検討概要（運行経路の検討）

千里山地区等における交通対策に関する市民意向調査業務（平成30年1月）

■業務目的

本業務は、公共交通不便地域として位置づけている千里山地区等において、公共交通導入等の対応に向け、市民の導入意向や利用意向などを調査、および需要の予測、採算性の検討を目的として行った。

■業務内容

- ①過去のアンケート調査結果等を基にした公共交通の需要予測及び採算性の検討
- ②需要予測の検討
- ③採算性の検討
- ④地域の市民の利用意向把握

①地域の市民の利用意向把握（アンケート調査結果概要）

アンケート名：「吹田市千里山地区等における公共交通の導入検討に関するアンケート調査」

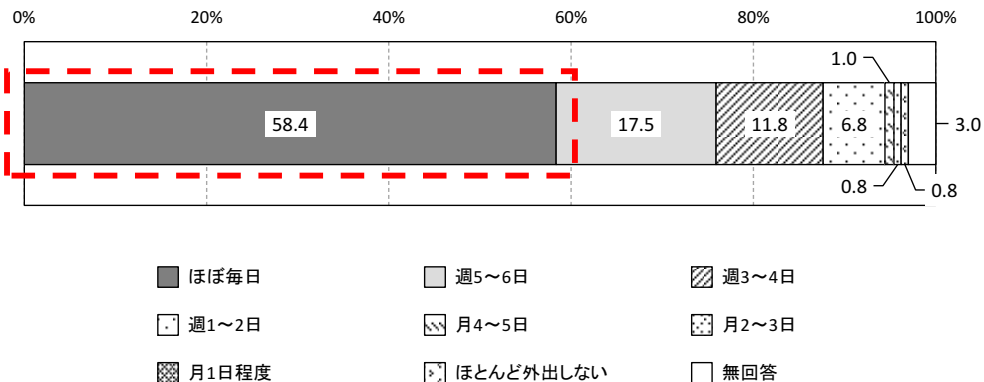
調査内容：普段の外出の状況と外出に関する考え、
公共交通の導入に対しての利用意向と希望する諸条件

実施期間：平成29年10月20日（金）～11月6日（月）

アンケート配布数：1,000票

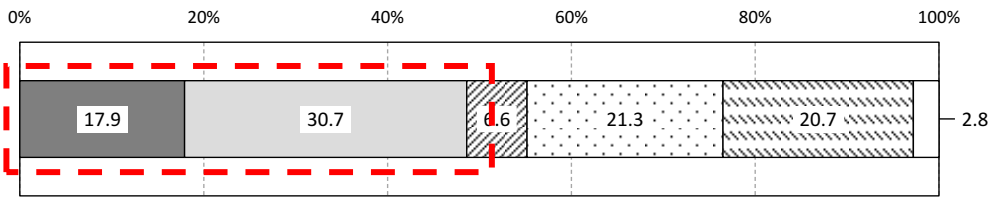
アンケート配布地域：千里第二小学校、千里第三小学校、千里新田小学校の3小学校区
桃山台小学校校区内の千里山竹園2丁目、春日3丁目、4丁目の一部
佐井寺2丁目～4丁目

外出の状況

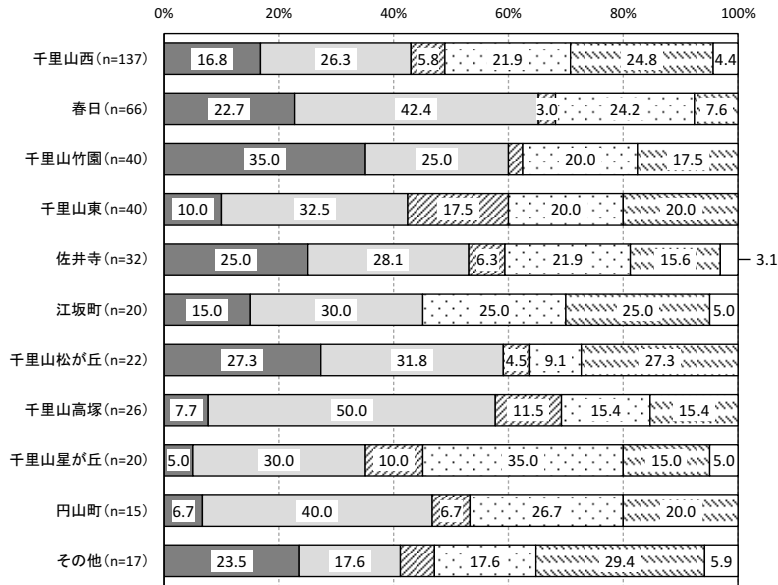




外出の状況(外出に不便を感じているか)

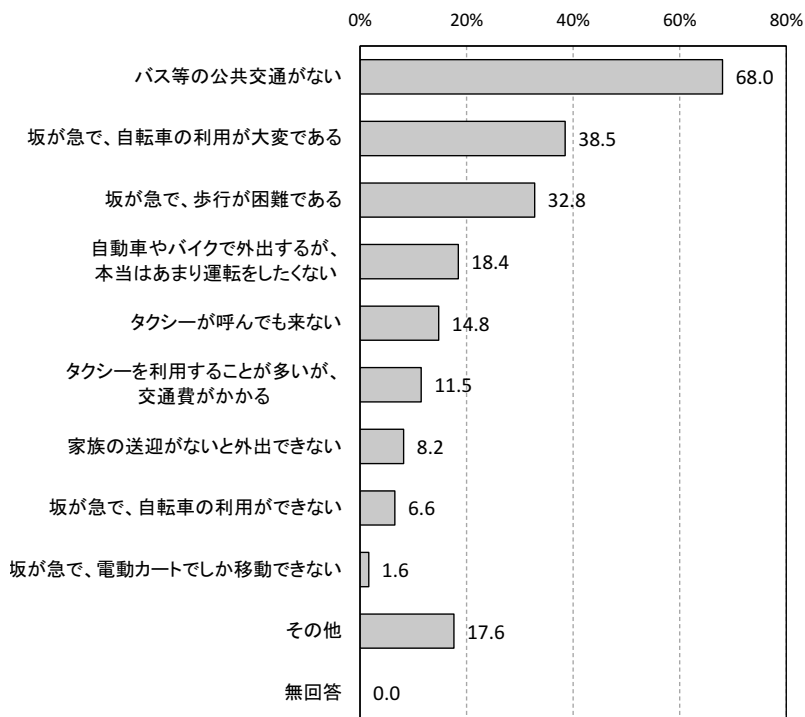


■ 感じている ■ やや感じている ▨ どちらともいえない □ あまり感じていない
 ▩ 感じていない □ 無回答



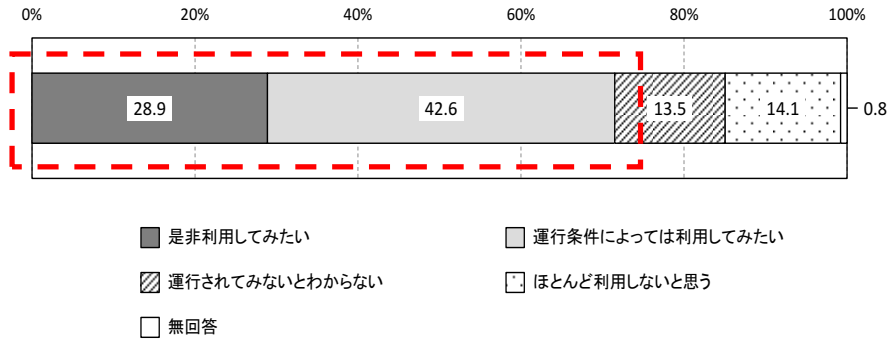
■ 感じている ■ やや感じている ▨ どちらともいえない □ あまり感じていない
 ▩ 感じていない □ 無回答

外出に関する思い(外出に不便を感じること)

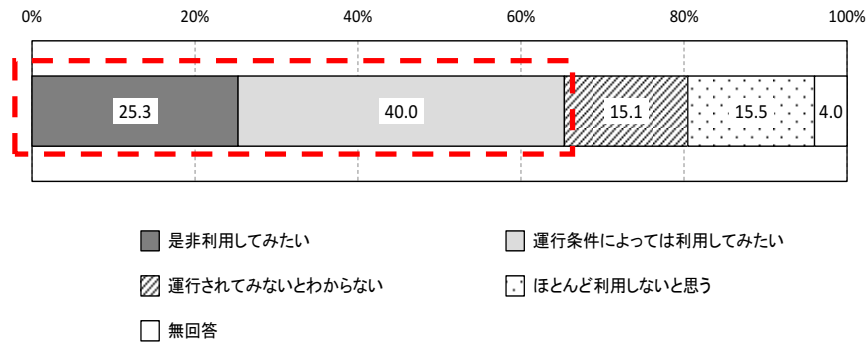




公共交通の導入について(バス等の公共交通が導入された場合の利用)

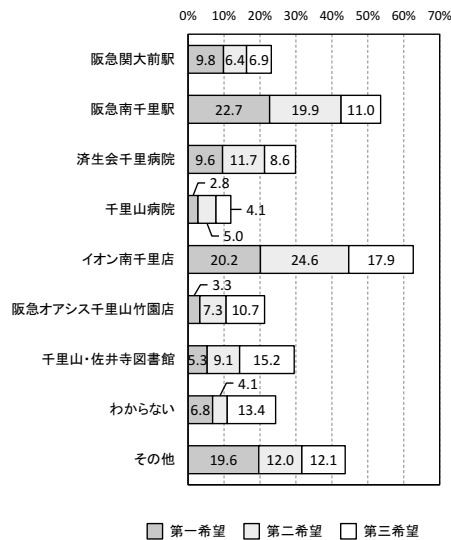


公共交通の導入について(公共交通として小型バスが導入された場合の利用)



公共交通の導入について(小型バスに立ち寄って欲しい施設)

<第一希望～第三希望累計>



アンケート結果の概要

- 外出の状況は、週1回以上外出する人の合計は90%以上である。
- 外出に関する思いは、不便を感じている人、感じていない人は概ね同等である。不便を感じている人は公共交通が無いこと、地形が急峻なことについての回答が多い。外出時の不便を感じている居住地は、春日、千里山竹園、千里山松が丘、千里山高塚、佐井寺、千里山西などである。少数回答ではあるが、江坂町、円山町も外出の際の不便を感じている。
- 公共交通が導入された場合、利用する旨の意向が多く、小型バスの場合でも同様である。
- 運賃は選択肢の中で最も安価であった200円が適当と捉えられている。
- 経路で立ち寄りを求められている施設は、商業地である「イオン南千里店」(希望合計比:21%)、地域の交通の要所の「阪急南千里駅」(希望合計比:18.5%)が多い。



■千里山駅・南千里駅・緑地公園駅循環経路

①経路の概要

- 阪急千里線と北大阪急行線の間の地域を、南北に広い範囲を巡る経路である。
- 地域の主要駅である、阪急千里山駅と北大阪急行緑地公園駅から、イオン南千里店、阪急南千里駅を経由して、一部、一方通行道路区間を通りながら、双方方向の循環ができる経路としている。
- 経路図を図-16に示す。

②経路選定の理由

- 平成29年度アンケート調査結果により、鉄道駅(南千里駅、千里山駅、緑地公園駅)及び主要な商業施設へのニーズが高いと想定された。また、千里山駅西側地域では外出時の不便を感じる人の割合が顕著に高く、その理由としてバス等の公共交通の整備がなされていないことが最も多く指摘されている。
- 阪急千里山駅と北大阪急行緑地公園駅の間を結ぶ基本条件を担い、小型バスの導入が望まれている千里山西、千里山竹園、春日と、小型バスの目的地として要望が高い商業施設(イオン南千里店)や鉄道駅(阪急南千里駅)を結ぶ、最も需要が多いと考えられる経路である。

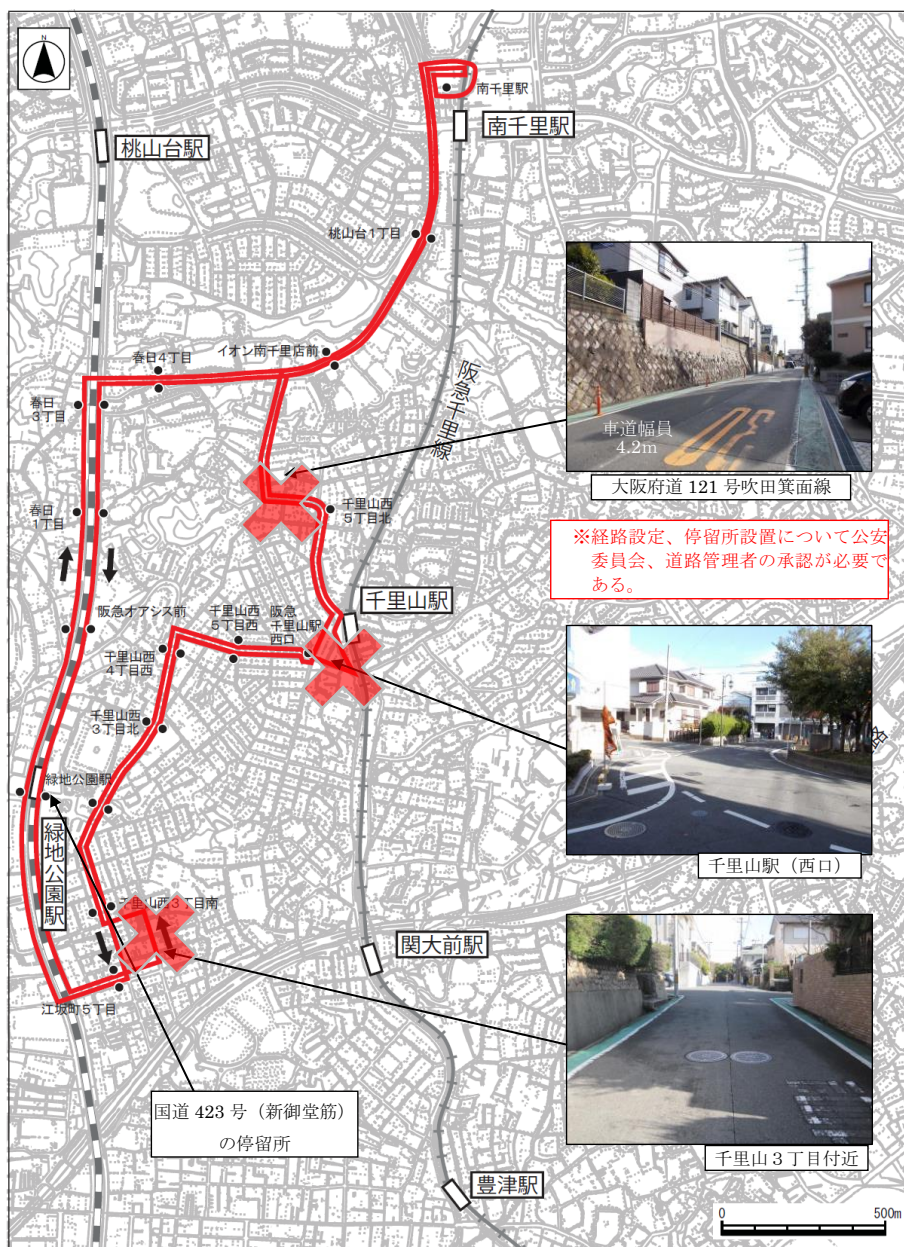


図-16 千里山駅・南千里駅・緑地公園駅往復経路



③経路の問題点

- 経路としての問題点を下表に示す。

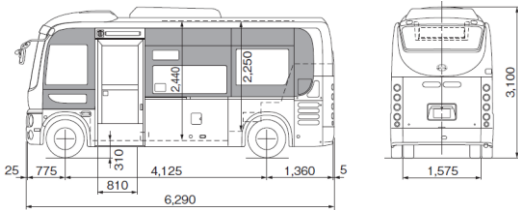
問題点	内 容
阪急千里山駅(西口)の停留所	阪急千里山駅の西側ロータリーは交通量も多く、停留所の設置位置を決める際は、沿道の店舗、住居等と協議を行う必要がある。
狭隘道路での経路設定、停留所設置の制約	千里山竹園1丁目の大阪府道121号吹田箕面線の道路幅員は4.2m(2.1m+2.1m)と狭隘である。また、千里山3丁目付近の道路幅員も4.5mと狭隘である。 車両制限令(注)による必要道路幅員で「A通常の道路」では、予定している車両幅より、最低の車道幅員が4.660mであること、また、道路勾配等の理由から公共交通としての路線設定及び停留所設置は道路管理者及び所轄警察署と協議の上、了解を得る必要がある。(予定車両:日野自動車ポンチョショートタイプ/車両幅:2.08m)

(注)車両制限令

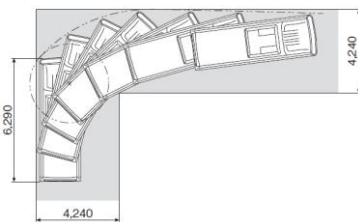
小型バスとして導入を考える場合、「車両制限令」(昭和36年7月17日政令第265号、通行できる車両の幅、重量、高さ、長さ及び最小回転半径等の制限を定めた政令)で定める道路法第47条第1項に基づいて、経路となる道路の通行が可能な車種を選定しなければならない。表 1.4に車両制限令による必要道路幅員の整理結果を示す。

表ー1 車両制限令による必要道路幅員

【外観図】



【軌跡図】



道路の区分			通行しうる車両の幅
市街地 区域 内 の 道 路 (第 5 条)	一般市街地道路	A 通常の道路 (§ 5②)	$\left[\frac{\text{車道の幅員} - 0.5\text{m}}{2} \right]$ を超えないもの
		B 市街地地区内極少指定道路又は一方通行とされている道路 (§ 5①)	(車道の幅員 - 0.5m) を超えないもの
	歩行者が多くて歩道のない駅前・繁華街道路	C 通常の道路 (§ 5③後)	$\left[\frac{\text{車道の幅員} - 1.5\text{m}}{2} \right]$ を超えないもの
		D 市街地地区内極少指定道路又は一方通行とされている道路 (§ 5③前)	(車道の幅員 - 1.0m) を超えないもの



(3) 平成30年度の検討概要（実証実験の実施）

①実証実験の概要

運行概要	
1.運行形態	定時定路線運行とする。
2.運行期間	平成31年2月16日(土)～3月1日(金)の14日間
3.運行日	平日、休日(祝祭日含む)
4.運行時間帯	8時～19時
5.運行ダイヤ	1時間に1便
6.運賃	実証実験であるため、運賃は無料。
7.対象者	特に利用制限は行わない。
8.運行地域	千里山駅西側地域
9.運行者	千里山バス株式会社(一般貸切旅客自動車運送事業の許可を受けた事業者)
10.運行ルート	運行ルートは以下の考えを基に設定した。 ①できる限り鉄道勢圏及びバス停留所勢圏から外れる地域を経由する。 ②千里山駅、南千里駅及び緑地公園駅を経由する。 ③一周あたりの所要時間は1時間未満とする。 ④できる限り小型バスの導入が望まれている地域(千里山西、千里山竹園)を経由する。 ⑤できる限り需要の高い商業施設等を経由する。 ⑥バスが安全に通行できる道路幅員を確保する。 ・道路幅員(通常の道路): 5.66m以上(内車道の幅員は4.66m以上) ・道路幅員(一方通行とされている道路): 3.58m以上(内車道の幅員は2.58m以上) ・直角旋回占有幅: 4.2m以上
11.停留所	停留所は以下の考えを基に設定した。 ①千里山駅、南千里駅及び緑地公園駅に停車する。 ②上記の駅間を結ぶルート上にある、需要の高い商業施設に停車する。 ③バス停留所の間隔は300mから500mを基本とする。 ④乗客が安全に乗降できる位置に設置する(具体的には以下の条件を想定) ・乗客が歩道に直接乗降できる。 ・乗客がバスを安全に待つことができる ・バスを待つ乗客が歩行者の交通の妨げにならない。

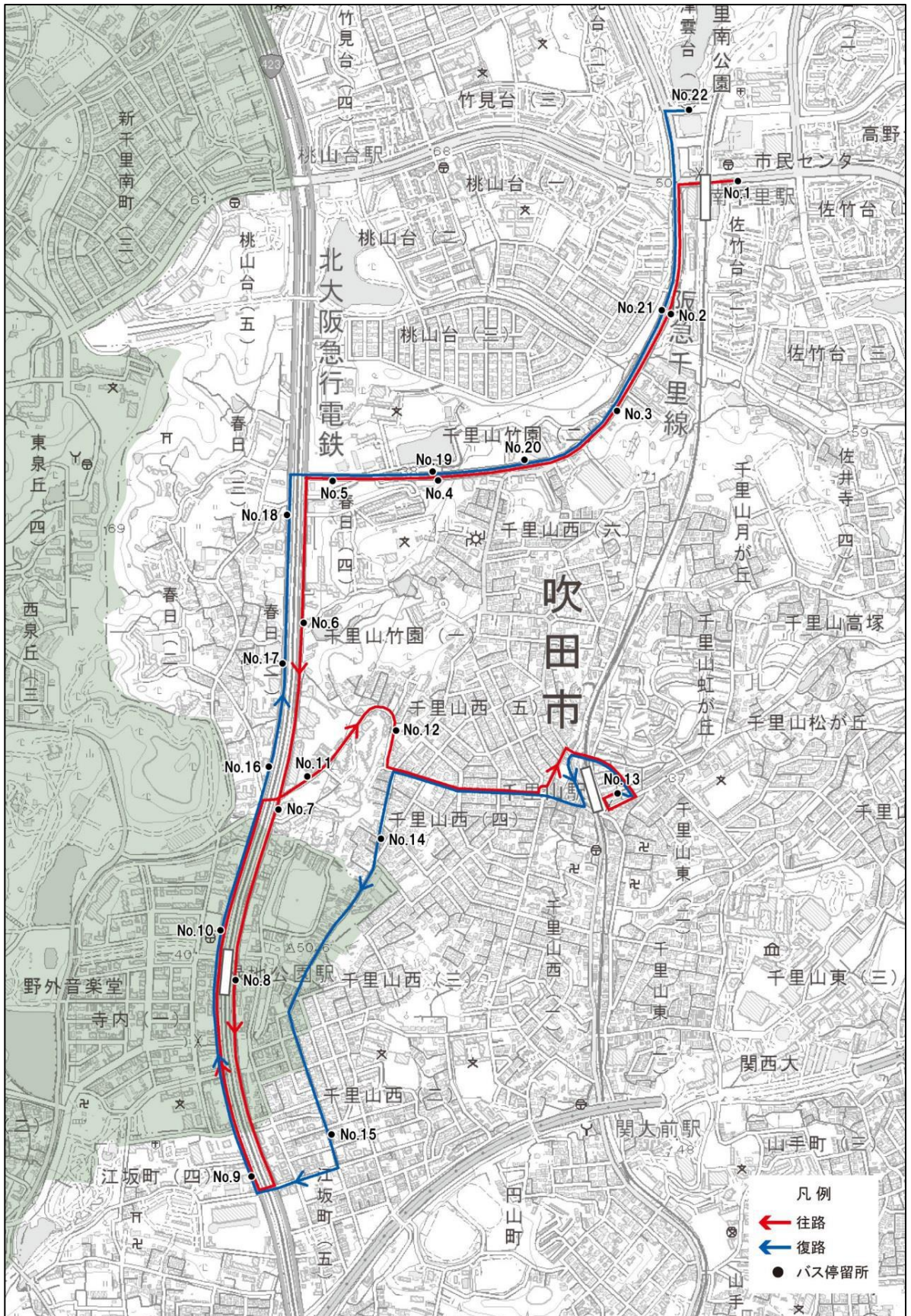


図-17 実証実験運行ルート及び停留所位置図



乗合交通実証実験バス

【期間:平成31年2月16日(土)～3月1日(金)】

時刻表

番号	停留所	始発	2 便	3 便	4 便	5 便	6 便	7 便	8 便	9 便	10 便	終発
1	南千里駅前	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
2	桃山台東	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
3	千里山西 6 丁目	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04
4	千里山竹園 2 丁目	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06
5	春日 4 丁目	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07
6	後谷新池	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08
7	千里山西 4 丁目	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
8	緑地公園駅 (東)	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13
9	祝橋西	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16
10	緑地公園駅 (西)	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
11	千里山竹園遊園前	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22
12	千里山竹園 1 丁目	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24
13	千里山駅	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30
14	千里山神社	8:35	9:35	10:35	11:35	12:35	13:35	14:35	15:35	16:35	17:35	18:35
15	江坂町 5 丁目	8:37	9:37	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:38
9	祝橋西	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40
10	緑地公園駅 (西)	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42
16	春日 1 丁目南	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44
17	春日 1 丁目中	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46
18	春日 1 丁目北	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48
19	千里山竹園 2 丁目	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51
20	千里山竹園 2 丁目東	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52
21	桃山台東	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54
22	南千里駅北	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56

※平日・土曜日・日曜日すべて同じ時刻



②利用状況

1) 日ごとの乗車人数

- 14日間の乗車人数は、計3,349人、最多日は2月24日(日)の359人、最少日は2月19日(火)の155人であった。
- 1日あたりの平均乗車人数は239.2人/日、1便あたりの平均乗車人数は21.7人/便であった。

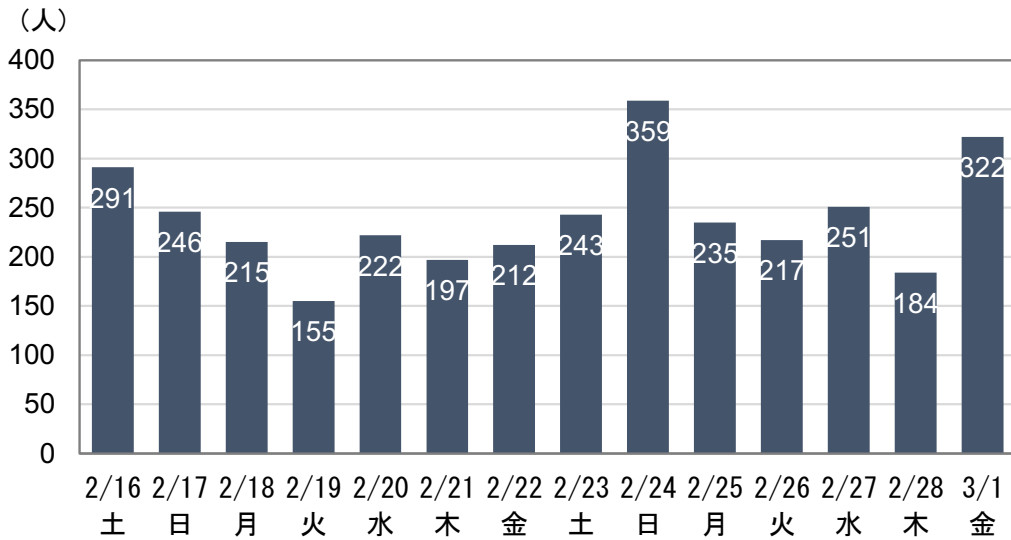


図-18 日別乗車人数

2) 停留所別乗降者数

- 停留所別で見ると、最も多いのが南千里駅、ついで千里山駅、緑地公園駅であり、駅以外の停留所では「20千里山竹園2丁目東」、「9祝橋西」、「3千里山西6丁目」の利用が多かった。

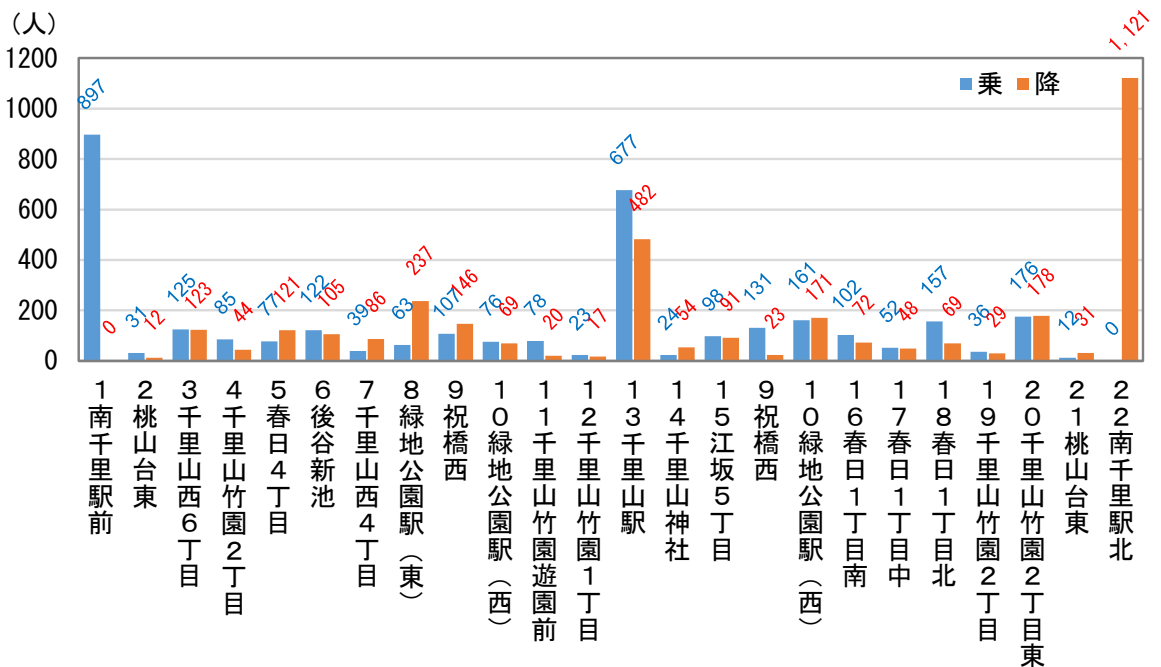
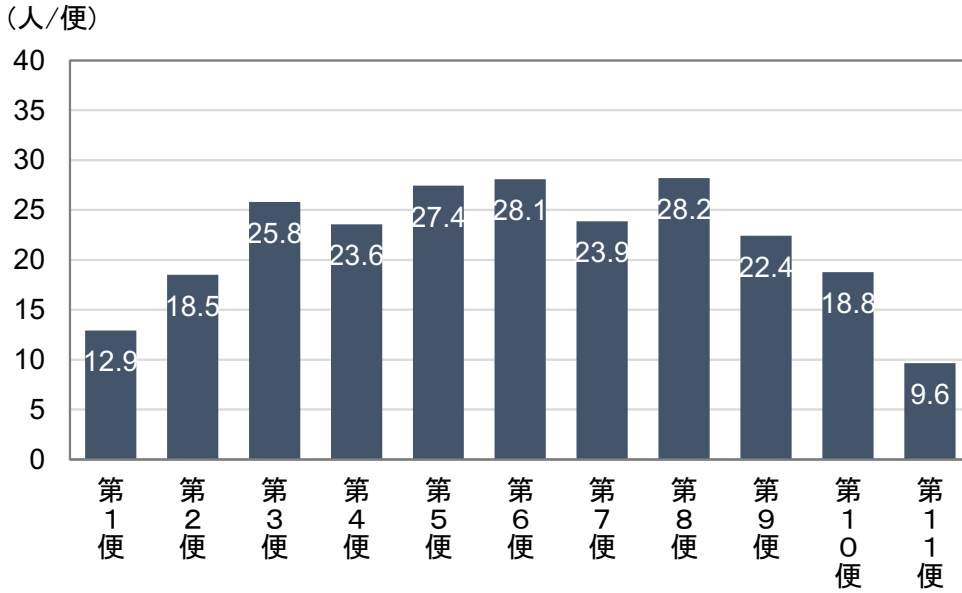


図-19 停留所別乗降者数

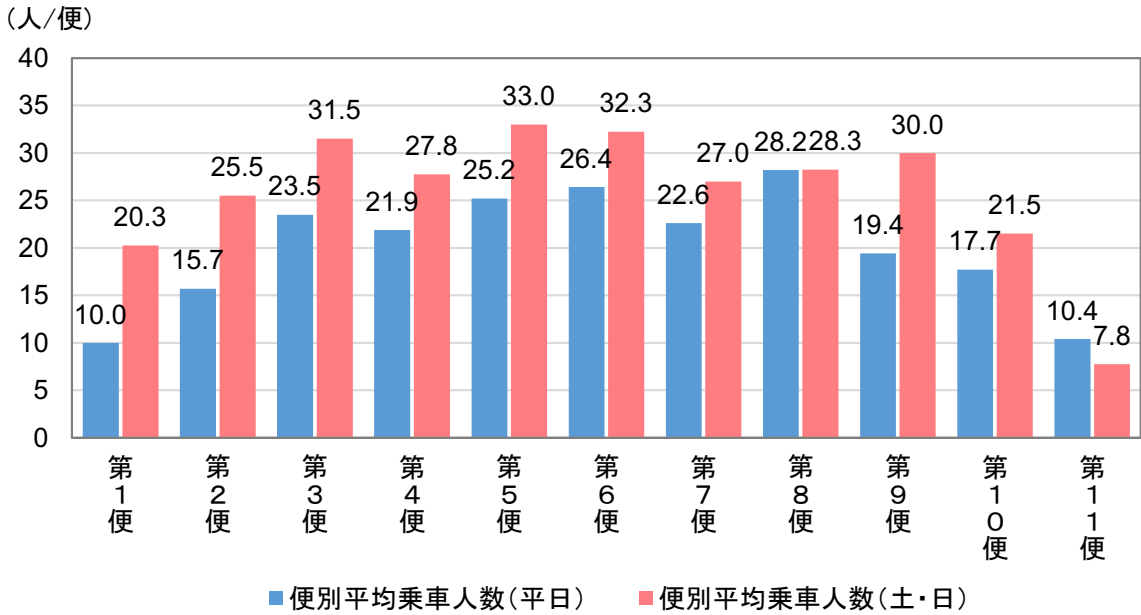


3) 便別乗車人数

- 乗車人数を便別に見ると、第5～第8便(12時台～15時台)の利用が多かった。
- また、平日と土・日の別で見ると、第11便を除く全便において土・日の方が乗車人数が多かった。



図ー20 便別平均乗車人数



図ー21 便別平均乗車人数(平日と土・日の比較)



4) 乗客アンケート調査

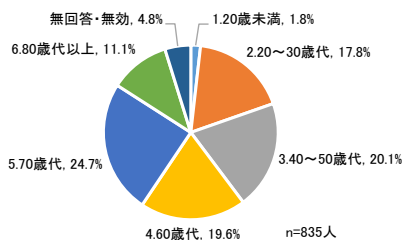
- 実証実験バスの利用意向、評価、今後の乗合交通の利用意向等を把握するため、乗客アンケートを行った。
- 調査は、期間中全便の乗客全員を対象とし、車内配布・郵送回収(車内回収も可)とした。
- 期間中の乗車人数3,349人(利用状況調査による)に対して、アンケート回収数は2,238通であり、回収率は66.8%であった。

調査概要	
実施時期	実証実験バス運行期間中。 平成31年2月16日(土)～3月1日(金)の14日間
調査対象	期間中全便の乗客全員
調査手法	車内配布・郵送回収(車内回収も可)
調査内容	・乗車回数 ・乗車目的及び乗車区間 ・実証実験バスの評価 ・バスサービスが開始した場合の利用意向 ・地域に望ましい公共交通のサービス形態 ・属性及び身体状態 等
回収数	期間中の乗車人数3,349人(利用状況調査による)に対して、アンケート回収数は2,238通であり、回収率は66.8%であった。

【属性】

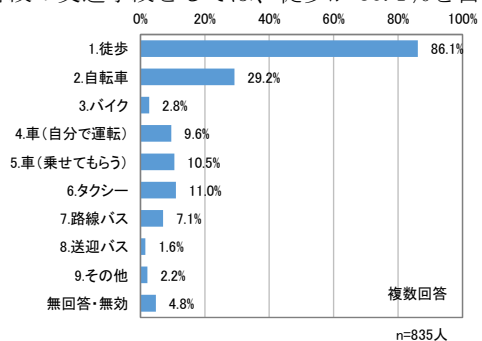
年齢

実証実験バス利用者の年齢は、60歳代以上が過半数を占めるが、20代～30代の利用も37.9%見られた。



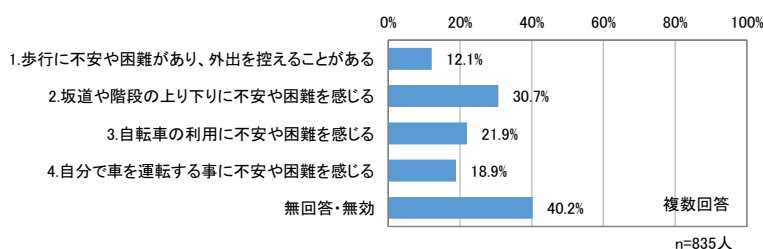
普段の交通手段

普段の交通手段としては、徒歩が86.1%を占める。



身体状態

身体状態について、「坂道や階段の上り下りに不安や困難を感じる」と答える割合は、30.7%であった。

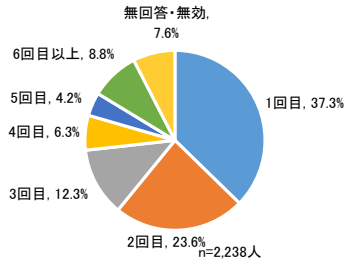




【実証実験バスの利用状況】

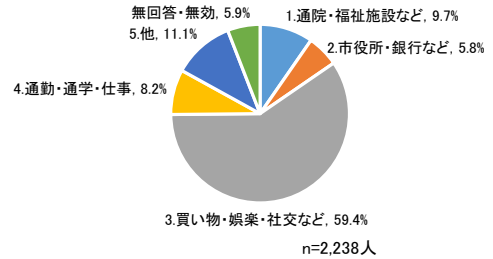
乗車回数

約半数（約 55%）が 2 回目以降のリピーターであった。



外出の目的

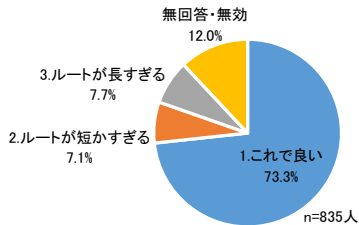
「買い物・娯楽・社交など」の余暇目的が約 59%で最も多かった。



【実証実験バスの評価】

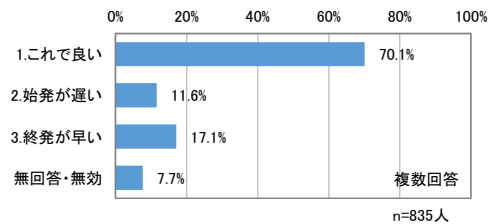
ルートの評価

ルートについて、約 73%が「これで良い」との評価であった。



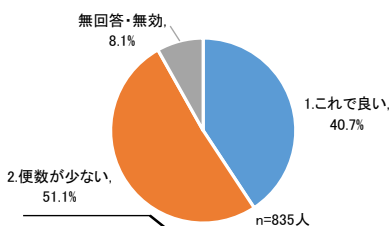
運行時間帯の評価

約 70%が「これで良い」との評価であった。始発と終発の要望としては、始発 7 時台、終発 20 時台が多かった。

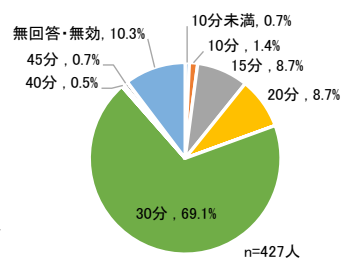


便数の評価

便数について、「少ない」という評価が約 51%であった。

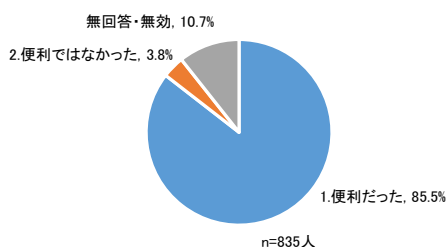


希望の便数としては、30 分おきが最も多かった。



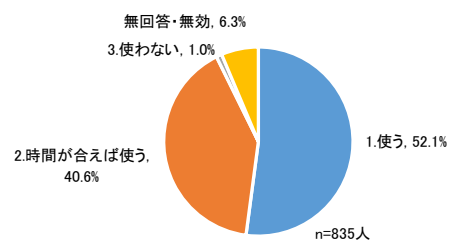
このバスは便利だったか

総合評価として、「このバスは便利だった」という評価が約 86%であった。



またこのバスを使うか

またこのバスを「使う」または「時間が合えば使う」という前向きな評価が約 93%であった。

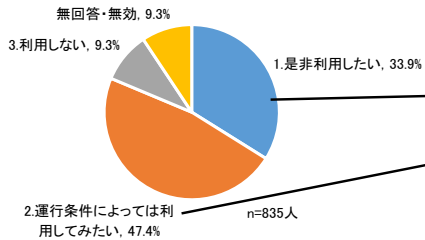




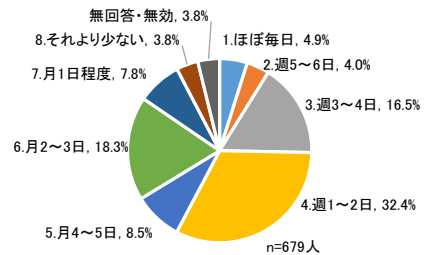
【バスサービス(有償)が開始した場合の利用意向など】

今後 200 円で運行する場合利用するか

「是非利用したい」または「運行条件によっては利用してみたい」の計で約 81%であった。

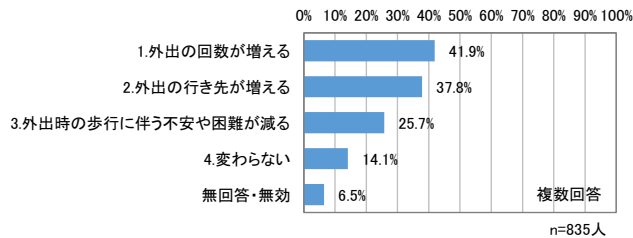


「是非利用したい」または「運行条件によっては利用してみたい」と回答した人において、利用する場合の頻度としては、週 1～2 日程度が約 32%で最も多く、ほぼ毎日～週 3 日程度の頻度で利用するとした回答は約 25%であった。



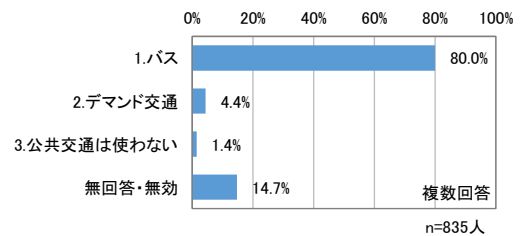
このようなバスの運行で外出がどのように変わるか

バスの運行に伴う外出行動の変化としては、「外出の回数が増える」が約 42%で最も多く、ついで「外出の行き先が増える」が約 38%であった。



この地域の公共交通としてどのようなものがあれば使うか

この地域の望ましい公共交通としては、「バス」が最も多かった。





4. 実証実験を踏まえた運行内容等の改善事項

- 実証実験バスの運行ルートを基本として、一連の調査を経て得られた知見を踏まえ、運行ルートの再検討を行った。

運行ルート、停留所、利用料金についての検討	
1. 運行ルートの検討	実証実験を通じて、実証実験バスのルートのほか、代替経路として「第二噴水」近傍を通るルートや「第一中学校」近傍を通るルート等の要望があったが、幅員や一方通行などの制約により、バスの運行ルートとすることが困難であると考えられる。そのため、千里山駅西側地域に導入するバスのルートは、実証実験に用いた経路を基本とする。
2. 停留所の検討	運行ルート同様、実証実験バスの停留所配置を基本とするが、実証実験では、既存の横断防止柵やセミフラット構造部分を避けて停留所を配置していたことから、これらの制約に伴う不便箇所を是正し、わかりやすく配置の変更を行う必要がある。
3. 利用料金の検討	乗客アンケートにおいて、「今後このようなバスが運賃200円で運行する場合利用するか」という問いに対し、「是非利用したい」及び「運行条件によっては利用してみたい」との回答は約81%であり、200円の料金設定については、料金抵抗は大きくないと想定される。

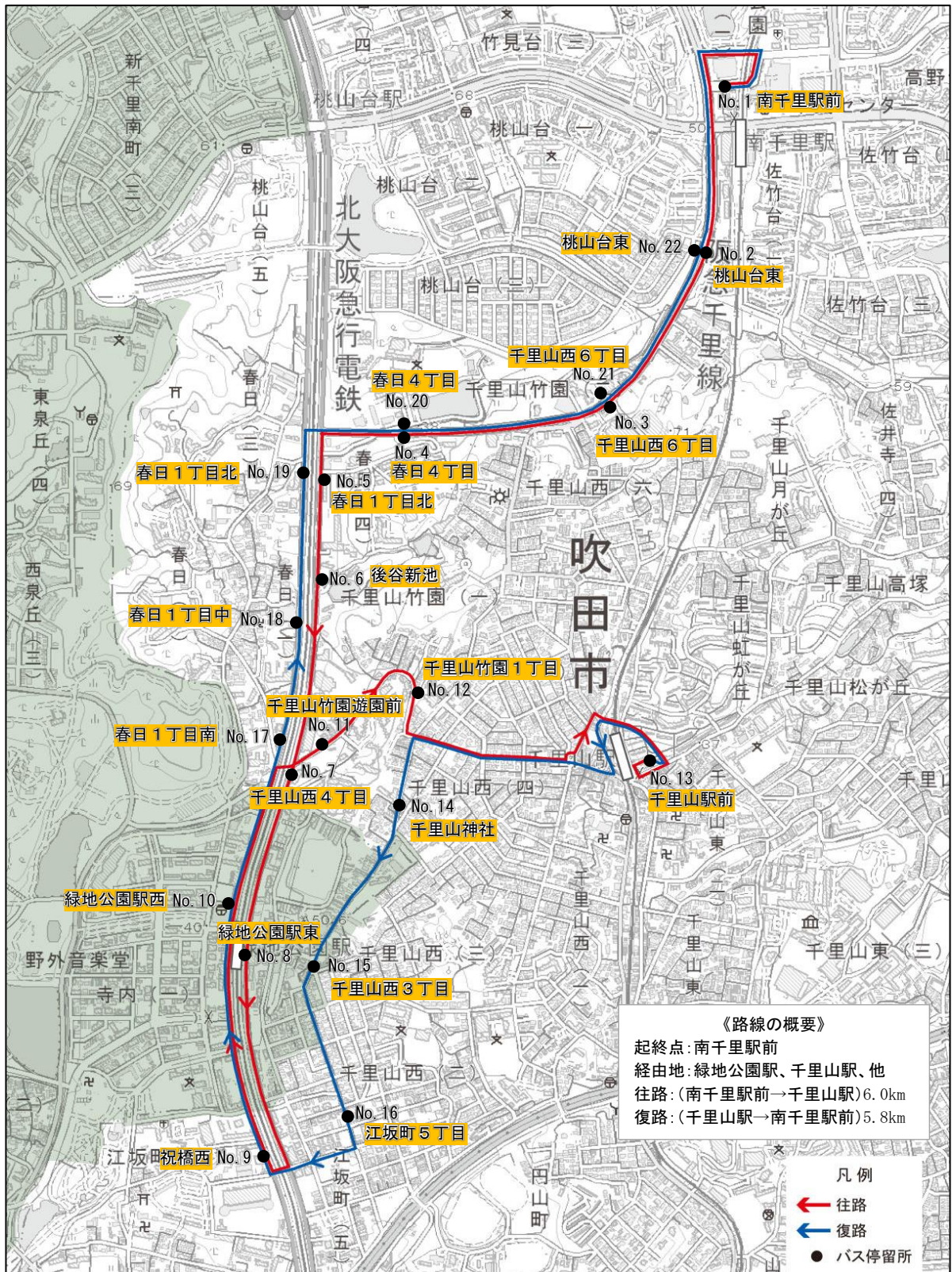


図-22 停留所配置の改善案



- 停留所配置の改善案に基づくダイヤ案を以下に示す。所要時間は往路約30分、復路約26分、計56分である。

表-2 ダイヤ案

番号	停留所	始発	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	終発
1	南千里駅前	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
2	桃山台東	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
3	千里山西6丁目	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04
4	春日4丁目	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06
5	春日1丁目北	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07
6	後谷新池	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08
7	千里山西4丁目	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
8	緑地公園駅東	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13
9	祝橋西	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16
10	緑地公園駅西	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
11	千里山竹園遊園前	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22
12	千里山竹園1丁目	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24
13	千里山駅	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30
14	千里山神社	8:34	9:34	21:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34
15	千里山西3丁目	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36
16	江坂町5丁目	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37
9	祝橋西	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40
10	緑地公園駅西	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42
17	春日1丁目南	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44
18	春日1丁目中	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46
19	春日1丁目北	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48
20	春日4丁目	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51
21	千里山西6丁目	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52
22	桃山台東	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54
1	南千里駅前	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56



5. 千里山地区乗合交通試験運行実施計画(案)

5-1. 千里山地区乗合交通試験運行実施計画の構成(案)

1. はじめに
2. 千里山地区乗合交通の構築方針
3. 運行計画
 - ①利用者像
 - ②運行ルート
 - ③運行時間・運行回数
 - ④バス停位置
 - ⑤使用車両・投入台数
 - ⑥運賃設定
 - ⑦運行主体
4. 利用促進策
5. PDCAサイクルの構築



5-2. はじめに

～ 吹田市地域公共交通総合連携計画をふまえた千里山地区乗合交通試験運行実施計画の策定 ～

- ◆ 吹田市では、地域の公共交通ネットワークの構築に向けて、平成22 年3月に「吹田市地域公共交通総合連携計画」を策定した。
- ◆ 当該計画において、第1章「吹田市の現況」、第2章「吹田市の都市像と公共交通の課題」を把握し、第3章「吹田市地域公共交通総合連携計画」として、施策メニューをとりまとめている。
- ◆ 当該「千里山地区乗合交通試験運行実施計画」は、この「吹田市地域公共交通総合連携計画」をふまえ、第3章の内容をより具体化した、『乗合交通』の運行計画を定めたものである。

5-3. 千里山地区乗合交通の構築方針

- ◆ 千里山地区乗合交通の構築に当たり、下記の基本方針を設定した。

持続可能な交通システムとしての新たな乗合交通の導入



【基本コンセプト達成に向けた目標】

- 交通バリアフリー対策
- 公共交通不便地域・高齢者等移動制約者の移動手段の確保
- 病院等主要施設へのアクセス手段の確保
- 地域の交通環境の改善



【乗合交通の導入効果】

- 交通事故の減少
- 地域の活性化



5-4. 千里山地区乗合交通試験運行実施計画(案)

(1) 利用者像の設定

- ◆ 子供、高齢者など、自動車免許を有しない移動制約者
- ◆ 高齢者など、自動車の運転を控えている住民
- ◆ 安全性の観点で自家用車から公共交通を選択する住民
- ◆ 公共交通が提供されていない交通空白地・不便地域の住民 等

対象 ⇒ 全住民

- 十分な外出手段を有しない移動制約者
- 交通空白地・不便地域の住民

(2) 運行ルート及び停留所

① 運行ルート設定の考え方

- ① 公共交通空白地を経由する。
- ② 千里山駅、南千里駅及び緑地公園駅を経由する。
- ③ 一周あたりの所要時間は1時間未満とする。
- ④ できる限り小型バスの導入が望まれている地域(千里山西、千里山竹園)を経由する。
- ⑤ できる限り需要の高い商業施設等を経由する。
- ⑥ バスが安全に通行できる道路幅員を確保する。
- ⑦ 平成30年度実証実験バスの運行ルートを基本とする(改善案)。

② 停留所設定の考え方

- ① 千里山駅、南千里駅及び緑地公園駅に停車する。
- ② 上記の駅間を結ぶルート上にある、需要の高い商業施設に停車する。
- ③ バス停留所の間隔は300mから500mを基本とする。
- ④ 乗客が安全に乗降できる位置に設置する(具体的には以下の条件を想定)
 - ・乗客が歩道(路側帯のみなし歩道を含む)に直接乗降できる。
 - ・乗客がバスを安全に待つことができる
 - ・バスを待つ乗客が歩行者の交通の妨げにならない
- ⑤ 平成30年度実証実験バスの停留所を基本とする(改善案)。



③運行ルート及び停留所の設定

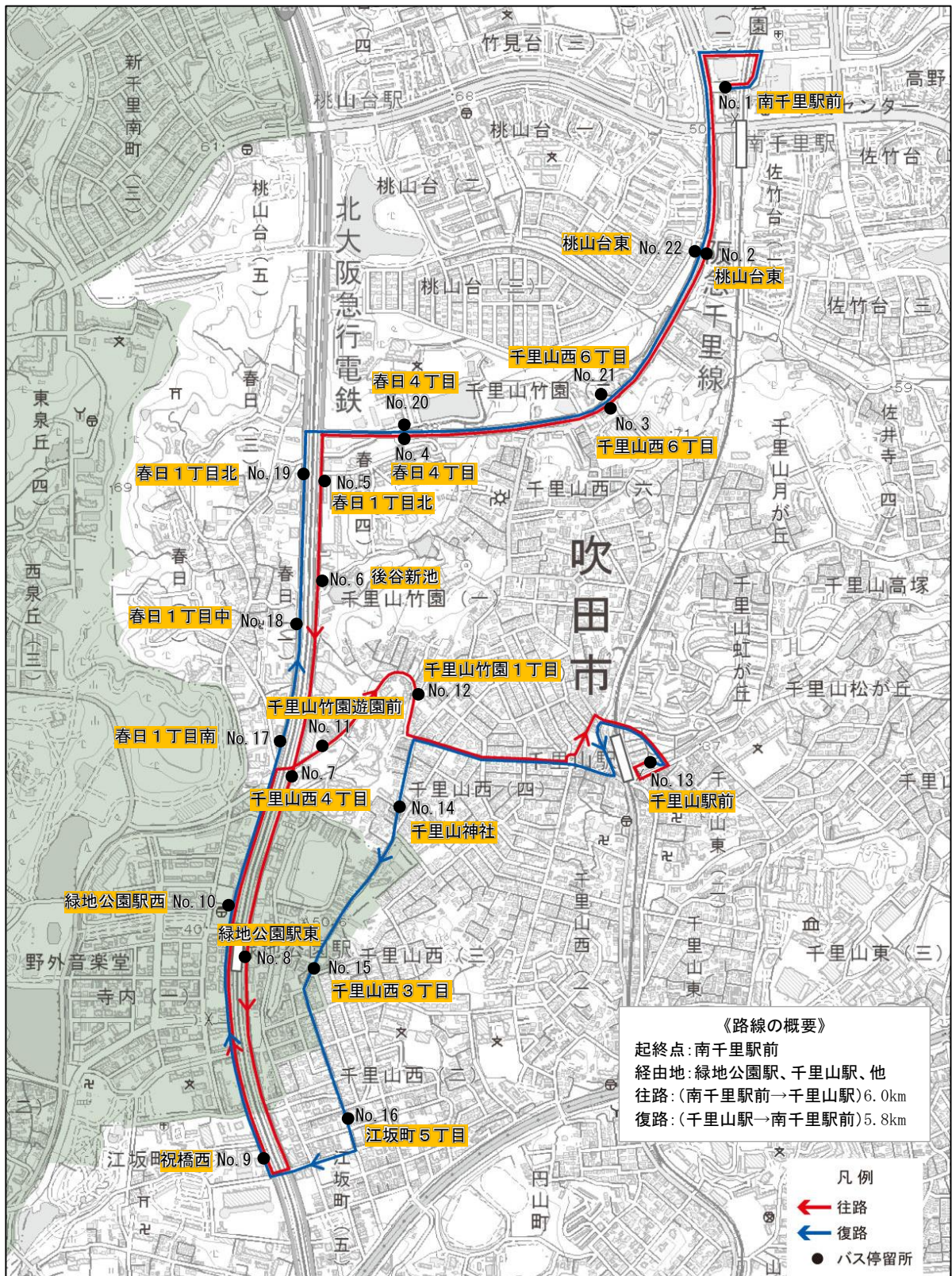


図-23 運行ルート及び停留所



(3) 運行時間・運行回数

○運行時間:8時～19時までの運行

利用者像の想定をふまえ、通院・買い物等の日常生活での利用を想定し、8時～19時までを運行時間帯とする。

○運行間隔:所要時間は往路約30分、復路約26分、計56分。1時間毎の運行ピッチ

○運休日:1月1日～3日

運休日は、すいすいバスと同様に1月1日～3日までとする。

表-3 ダイヤ案

番号	停留所	始発	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	10便	終発
1	南千里駅前	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
2	桃山台東	8:03	9:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	18:03
3	千里山西6丁目	8:04	9:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	18:04
4	春日4丁目	8:06	9:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	18:06
5	春日1丁目北	8:07	9:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	18:07
6	後谷新池	8:08	9:08	10:08	11:08	12:08	13:08	14:08	15:08	16:08	17:08	18:08
7	千里山西4丁目	8:10	9:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10
8	緑地公園駅東	8:13	9:13	10:13	11:13	12:13	13:13	14:13	15:13	16:13	17:13	18:13
9	祝橋西	8:16	9:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:16
10	緑地公園駅西	8:18	9:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:18
11	千里山竹園遊園前	8:22	9:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:22
12	千里山竹園1丁目	8:24	9:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:24
13	千里山駅	8:30	9:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:30	18:30
14	千里山神社	8:34	9:34	21:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:34	18:34
15	千里山西3丁目	8:36	9:36	10:36	11:36	12:36	13:36	14:36	15:36	16:36	17:36	18:36
16	江坂町5丁目	8:37	9:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:37	18:37
9	祝橋西	8:40	9:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:40	18:40
10	緑地公園駅西	8:42	9:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:42	18:42
17	春日1丁目南	8:44	9:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:44	18:44
18	春日1丁目中	8:46	9:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:46	18:46
19	春日1丁目北	8:48	9:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:48	18:48
20	春日4丁目	8:51	9:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:51	18:51
21	千里山西6丁目	8:52	9:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:52	18:52
22	桃山台東	8:54	9:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:54	18:54
1	南千里駅前	8:56	9:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:56	18:56

(4) 使用車両

- ◆実証実験においては1便あたりの平均乗車人数は9.6人～28.2人であったが、最も多い時間帯では、定員(乗客24名)を超え、積み残しが発生することもあった。そのため、車両規模としては、小型または中型のバス車両を用いることが望ましい。また、利用者の乗降のしやすさ、車いすでの利用や高齢者等に配慮したバリアフリー仕様のノンステップタイプとし、かつ環境にも配慮した車両を導入する。
- ◆すいすいバスでは、現在、定員33名の日野ポンチョを用いており、千里山地区においても同等の車両を用いることが適切であると考えられる。

【すいすいバス】



(5) 運賃設定

- ◆受益者負担の原則に従い、先行事例(すいすいバス)をもとに、1乗車1回200円の有償運送とする。
- ◆子ども(小学生以下)、身障者等の運賃はすいすいバスと同様とする。
 - ・子ども(小学生以下): 1乗車1回100円
 - ・身体障がい者手帳、療育手帳、精神障がい者保険福祉手帳の交付を受けている人: 半額(介護者1人も半額)

(6) 運行主体

- ◆千里山地区乗合交通については、安全性確保等の観点から、道路運送法第4条で規定される一般旅客自動車運送事業者(その内の第3条イ一般乗合旅客自動車運送事業)による運行を想定する。
- 安全性の確保
 - 安全面での信頼性を担保する点から、道路運送法第4条事業者に委託した場合は、大型2種免許を有する運転手を確保することができ、安全な人員輸送や管理が可能である。



5-5. 利用促進策

千里山地区乗合交通の利用促進を図るため、下記の事業を実施する。

①実証運行の実施

- ◆事業投資規模に応じた期待される利用が見込まれるか確認するために2年間の実証運行を行う。
- ◆毎年、利用者数のモニタリング、利用者の満足度評価等を行い、事業の継続必要性を協議する。

②広告事業の導入検討

- ◆時刻表・バス停・バス車両等における広告事業を行う。

③広報活動

- ◆時刻表の作成・配布、ホームページや広報による情報発信、住民説明会等を実施し、広く住民に対するPR 活動を行う。

5-6. PDCAサイクルの構築(定期的な事業見直し)

- ◆千里山地区乗合交通の事業性を逐次評価し、事業の継続性や、利用者ニーズに応じた改善等を行うため、下図に示すように、千里山地区乗合交通のPDCAを実施する。
- ◆事業の達成目標を設定(Plan)し、事業理念を踏まえた上で交通事業者によりバスを運行(Do)し、事前に設定した評価指標を用いてバス事業を評価(Check)し、評価結果をふまえた運行内容の見直し(Action)を行う。

