

令和元年度

# 第2回 吹田市地域公共交通会議



令和2年3月27日(金)

吹田市

## 目次

---

- 1. 前回議事振り返り . . . . . 1
  - 2. 千里山乗合交通のルート検討について . . . . . 10
-



# 1. 前回議事振り返り

## 1-1. 主な議事内容

		前回質疑事項	対応頁
1	車両	バスの定員想定	P. 2
2	実験結果	平日と土休日を分けた形での外出目的の分析は可能か	P. 4
3	住民説明	千里丘および千里山における住民への周知について	P. 5
4	その他	千里山は千里丘と利用の状況が異なると思う 採算性は千里丘が有利 採算性重視せず、市の支援を厚くしてほしい	P. 6
5		幼稚園・保育園の需要を確認するべきではないか	P. 7
6		通勤通学の需要については考慮しないのか	P. 8
7	停留所	千里山病院の近くにバス停はできないのか	P. 9
8	ルート	第二噴水⇒第一噴水⇒第一中⇒名新前で右折するルート (千里山駅側へ上る)はできないのか	P. 10～
9		No.14⇒No.15の様な坂を下るルートではなく、上るルートは できないのか	

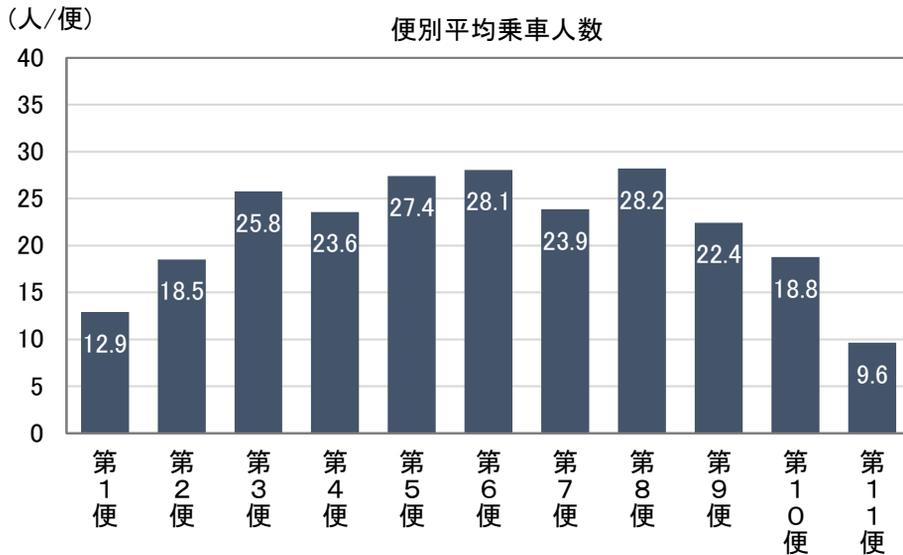


## 1-2. 前回検討事項に対する検討結果

1	車両	バスの定員想定
---	----	---------

定員(運転手を含む)29名の小型バス車両

◆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。



出典:「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」平成30年度

図-1 実証実験バスの1便あたり平均乗車人数



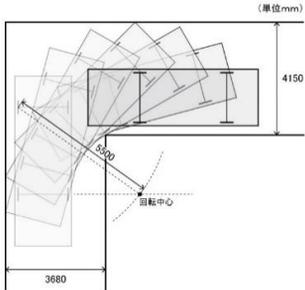
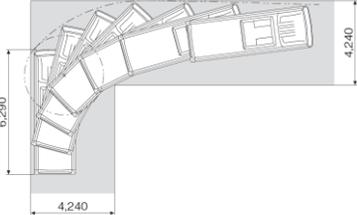
表-1 車両規模の区分と千里山駅西側地区への適用性

区分		適用性	
バス	大型車	長さ9メートル以上、定員50人以上	× 道路の狭あい区間が多いため適さない。
	小型車	長さ7メートル以下、定員11人以上29人以下	○ 小型かつ定員の多い車両が望ましい。
ジャンボタクシー		定員10人以下	× ピーク時に定員を超える需要が見込まれるため適さない。

表-2 使用車両

【実験時車両】

【運行想定車両】

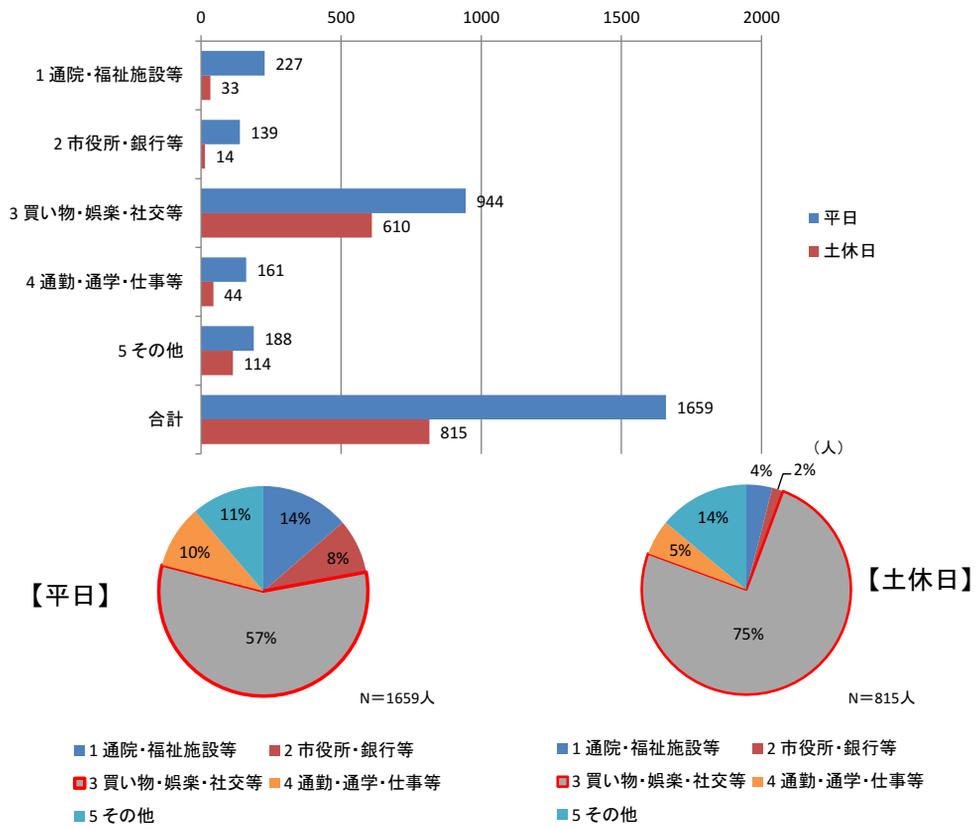
項目	リエッセ II	日野ボンチョ (ショートタイプ)	
メーカー	日野自動車	日野自動車	
車体寸法	全長 (m)	6.225	6.290
	全幅 (m)	2.080	2.080
	全高 (m)	2.580	3.100
	ホイールベース (m)	3.200	4.125
直角旋回占有幅 (m)	4.150	4.240	
乗車定員数 (人)	25 (正座席：19、補助席：5、乗務員：1)	29 (座席：10、立席：18、乗務員：1)	
車体イメージ			
軌跡図			



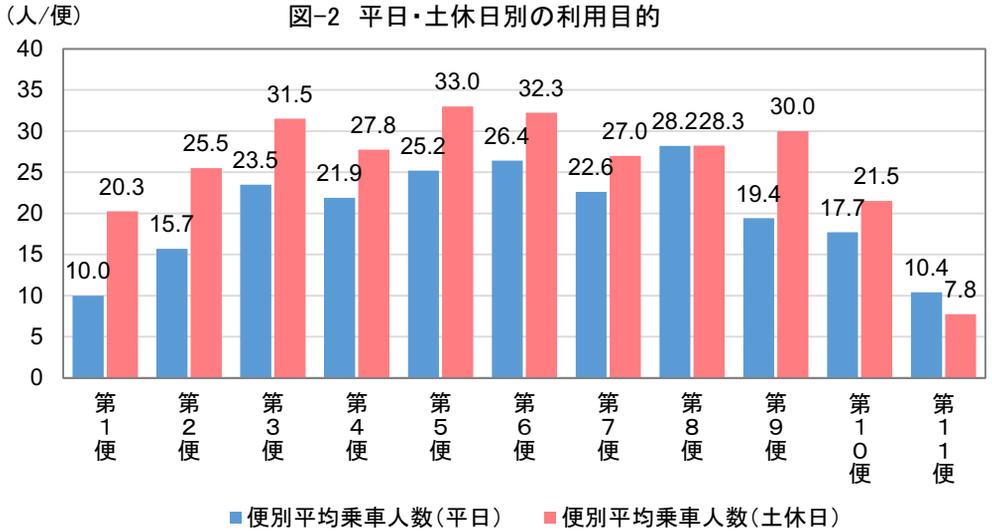
2 実験結果 平日と土休日を分けた形での外出目的分析は可能か

平日・土休日ともに「買い物、娯楽・社交等」の利用目的が多い

◆実証実験の間で、乗車された方のアンケート回答において、平日では、サンプル数1659件（複数回乗車の方を含む）の内、57%の方が「買い物等」の目的でバスを利用し、土休日においては、サンプル数815件（複数回乗車の方を含む）の内、75%が「買い物等」の利用目的でバスを利用したと回答している。



出典：「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」平成30年度



出典：「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」平成30年度

図-3 便別平均乗車人数(平日と土休日の比較)：前回会議時に提示



千里山地区の乗合交通は住民説明会にて行う

◆千里丘コミュニティバス導入時はワークショップ形式であったが、千里山地区ではH29利用意向調査により、利用目的や公共交通利用意向、希望立ち寄り施設等を調査し、その結果に基づきH30に実証実験を行った。また、実証実験時のアンケート調査では乗車いただいた7割以上の方が、ルート、停留所、運行時間帯についても良いという意見をいただいております、現段階で利用意向については一定確認できていると考えている。

◆そのため、今後住民説明会で内容を説明させていただき、御理解、御協力をいただきたいと考えている。なお、説明会でいただいた意見については参考にさせていただきます。

問6 このルートはどうか

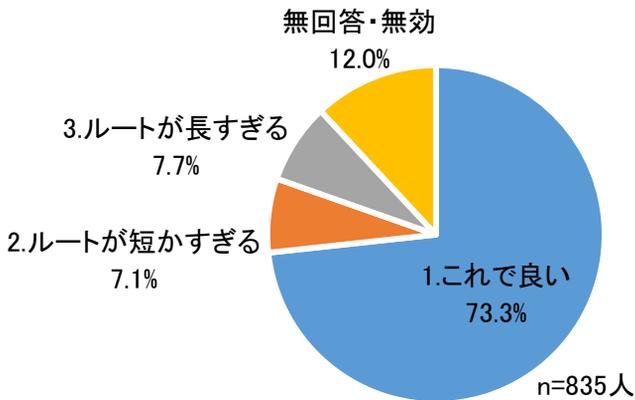


図-4 運行ルートの評価

問7 停留所の配置はどうか

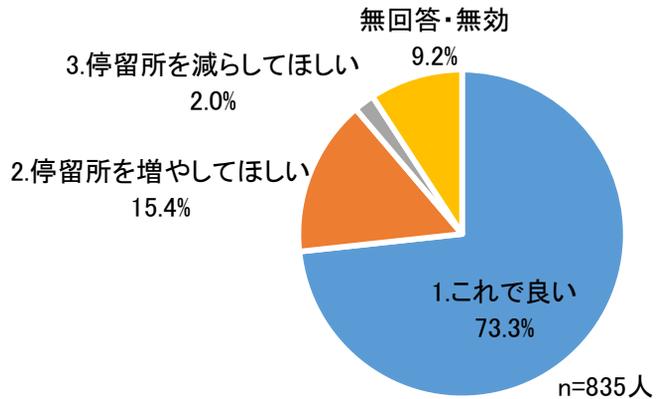
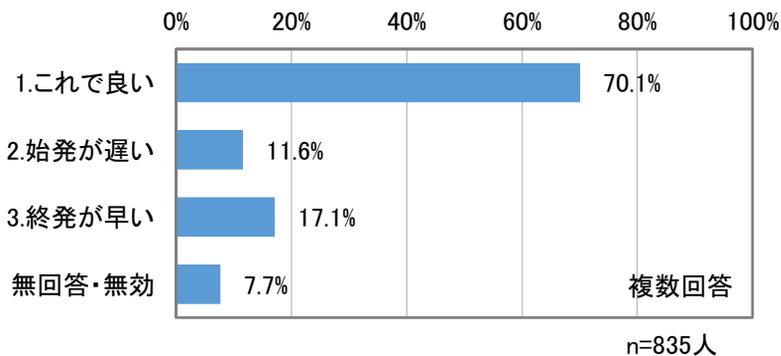


図-5 停留所の配置の評価

問8 運行時間帯はどうか



出典:「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」平成30年度

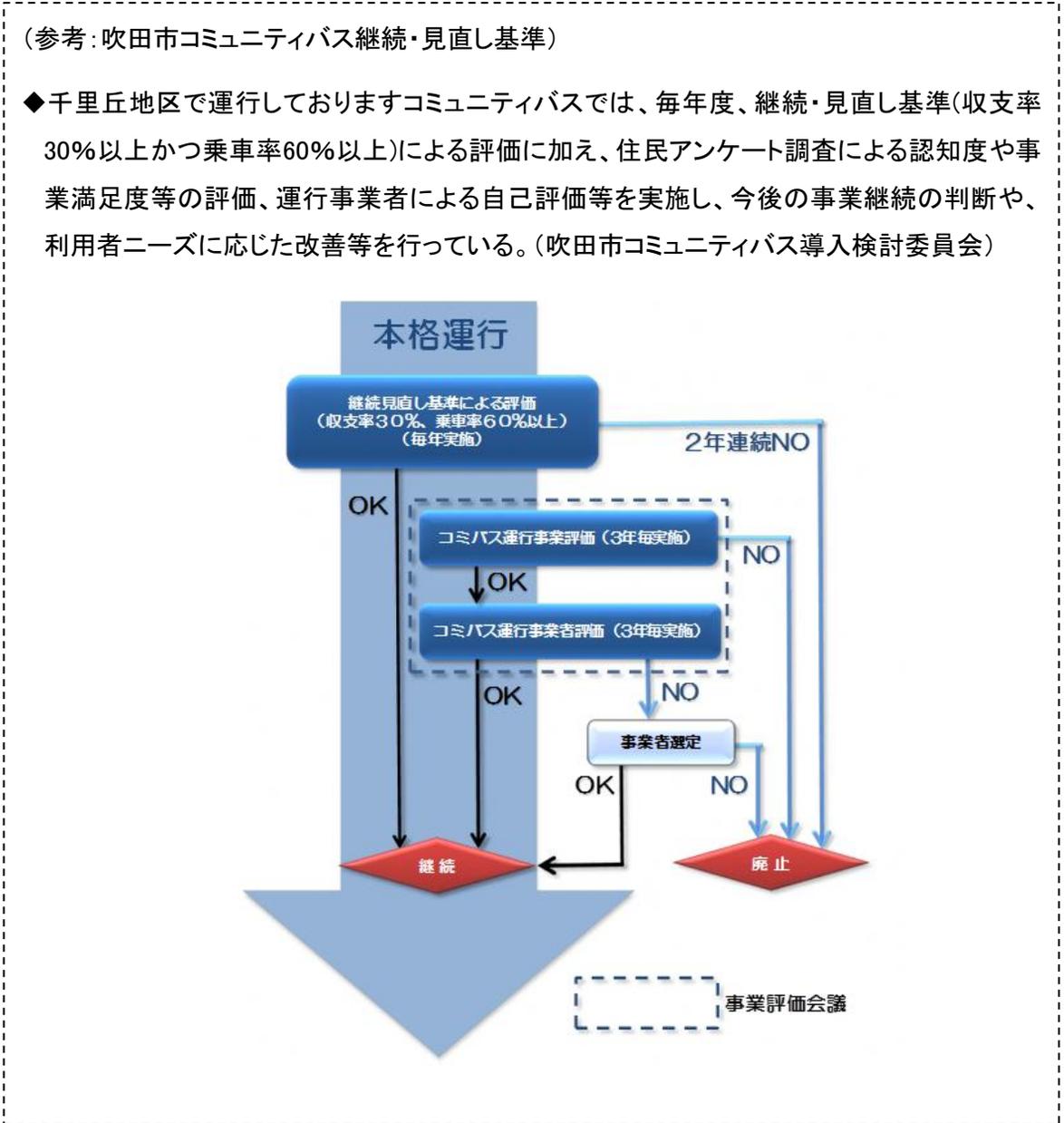
図-6 運行時間帯の評価



4	その他	千里山は千里丘と利用の状況が異なると思う 採算性は千里丘が有利 採算性重視せず、市の支援を厚くしてほしい
---	-----	--

千里丘コミュニティバスと同じ条件で運行予定

- ◆千里丘地区で現在運行しているコミュニティバスはコミュニティバス導入検討委員会において、吹田市コミュニティバスを継続・見直しする基準(乗車率60%以上、収支率30%以上)を定め運行している。
- ◆千里山地区においても、この基準をもって運行していくこととなる。また、支援についても千里丘地区と同様に経費から運行収入等を差し引いた額を補助金として交付していくこととなる。





5

その他

幼稚園・保育園の需要を確認するべきではないか

千里山乗合交通の需要は今回ヒアリングでは確認できなかった。

【ヒアリング結果】

保育園・幼稚園名	送迎バスの有無	ヒアリング (保護者からの登園に使えるバスに 関する要望)
千三保育園	無し	無し
保育園千里山キッズ	無し	無し
吹田ポップたけぞの保育園	無し	無し
千里山ナオミ幼稚園	無し	無し
吹田ポップひかり幼稚園	無し	無し (開園時、住宅街の中なので車で の登園は禁止しているが、雨天時に あれば保護者の方は助かるのではとの 意見あり。)

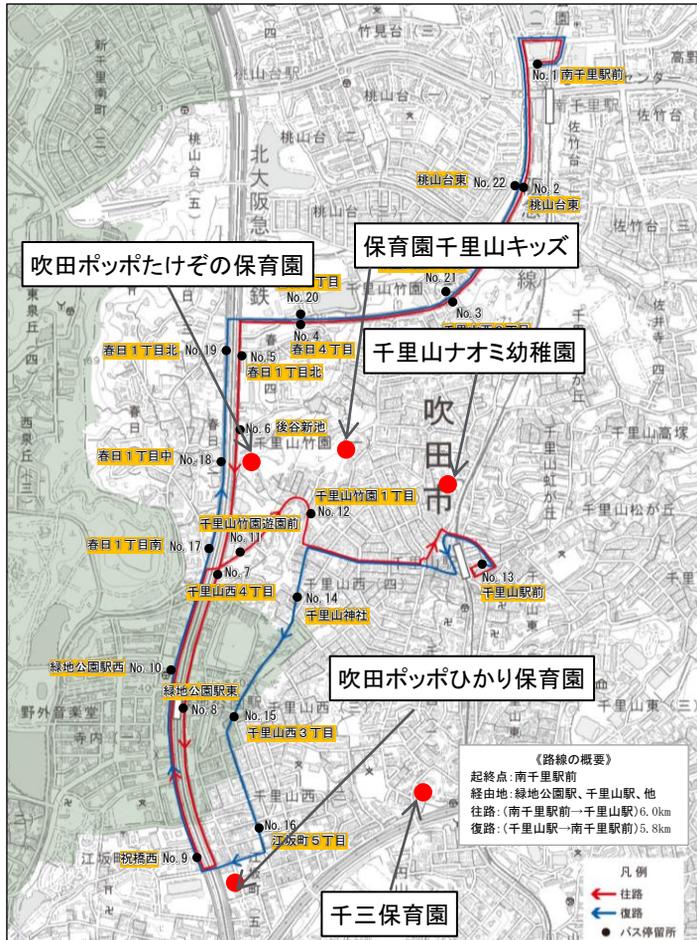


図-7 保育園・幼稚園の位置



6

その他

通勤通学の需要については考慮しないのか

### 通勤通学は考慮しない

◆H29利用意向調査及びH30実証実験では、外出の目的は買い物・娯楽・社交が最も多かったこと、また、運行時間帯についても7割の人がこれで良いとなっていることから、8:00～18:00の運行時間が適切と考えている。

表-3 公共交通の導入意向と利用目的

●どのような外出の際に利用しようと思うか

	平成30年度				平成29年度	
	千里山地区					
	H30実証実験利用者アンケート*2		駅西側市民アンケート*3		市民アンケート*1	
	回答数	構成比	回答数 (複数回答)	構成比	回答数	構成比
1 通院や福祉施設へ行く場合	217	9.7%	103	47.7%	195	24.8%
2 市役所や郵便局・銀行などへ行く場合	130	5.8%	103	47.7%	192	24.5%
3 買い物・娯楽・社交の外出の場合	1,329	59.4%	149	69.0%	244	31.1%
4 通勤・通学・仕事で外出の場合	184	8.2%	52	24.1%	111	14.1%
5 その他	249	11.1%	16	3.2%	43	5.5%
合計	2,238	100.0%	216	-	785	100.0%

\* 無回答は除くため構成比は100%にならない

出典：\*1「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」平成29年度

\*2「吹田市千里山地区等における実証実験乗客アンケート調査」平成30年度

\*3「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(駅西側)」平成30年度

◆千里丘地区のコミュニティバス導入検討委員会では、高齢者の利用意向が高いこと、買い物等のための高齢者の移動手段確保となることを目的としているため、通勤は考慮しない運行時間(8:00～)としている。



## 7 停留所

## 千里山病院の近くにバス停はできないのか

実証実験を基に当該病院付近への停留所を検討予定

- ◆改善検討事項としてNo15「千里山西3丁目」の停留所を加えており、関係者協議の上で確定となるが検討事項としては考慮している。
- ◆ルートが確定次第、当該病院近辺における停留所の設置に向けた協議を行う。

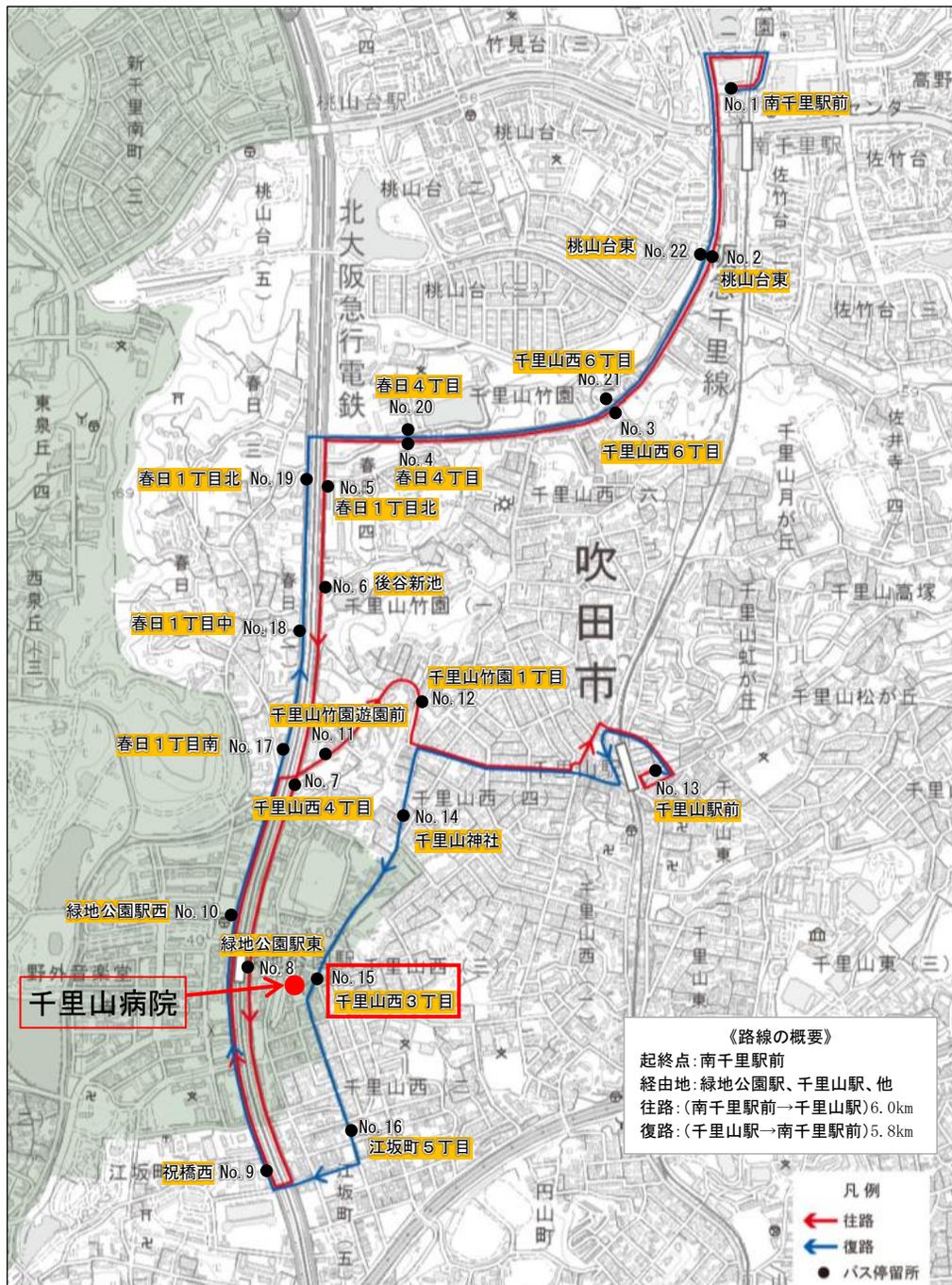


図-8 千里山病院及びNo.15「千里山西3丁目」の位置



## 2. 千里山乗合交通のルート検討について

### 2-1. 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時間程度とする。
- 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(イオン南千里、南千里駅周辺施設)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)<sup>※1</sup>: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)<sup>※2</sup>:3.58m以上(内車道の幅員は2.58m以上)
  - ・ 直角旋回占有幅<sup>※3</sup>:4.2m以上
- 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)。

※1 車道の幅員:バスの幅員(2.08m)×2+0.5

道路幅員:車道の幅員(4.66m)+通行人が歩行するスペース(1.00m)

※2 車道の幅員:バスの幅員(2.08m)+0.5

道路幅員:車道の幅員(2.58m)+通行人が歩行するスペース(1.00m)

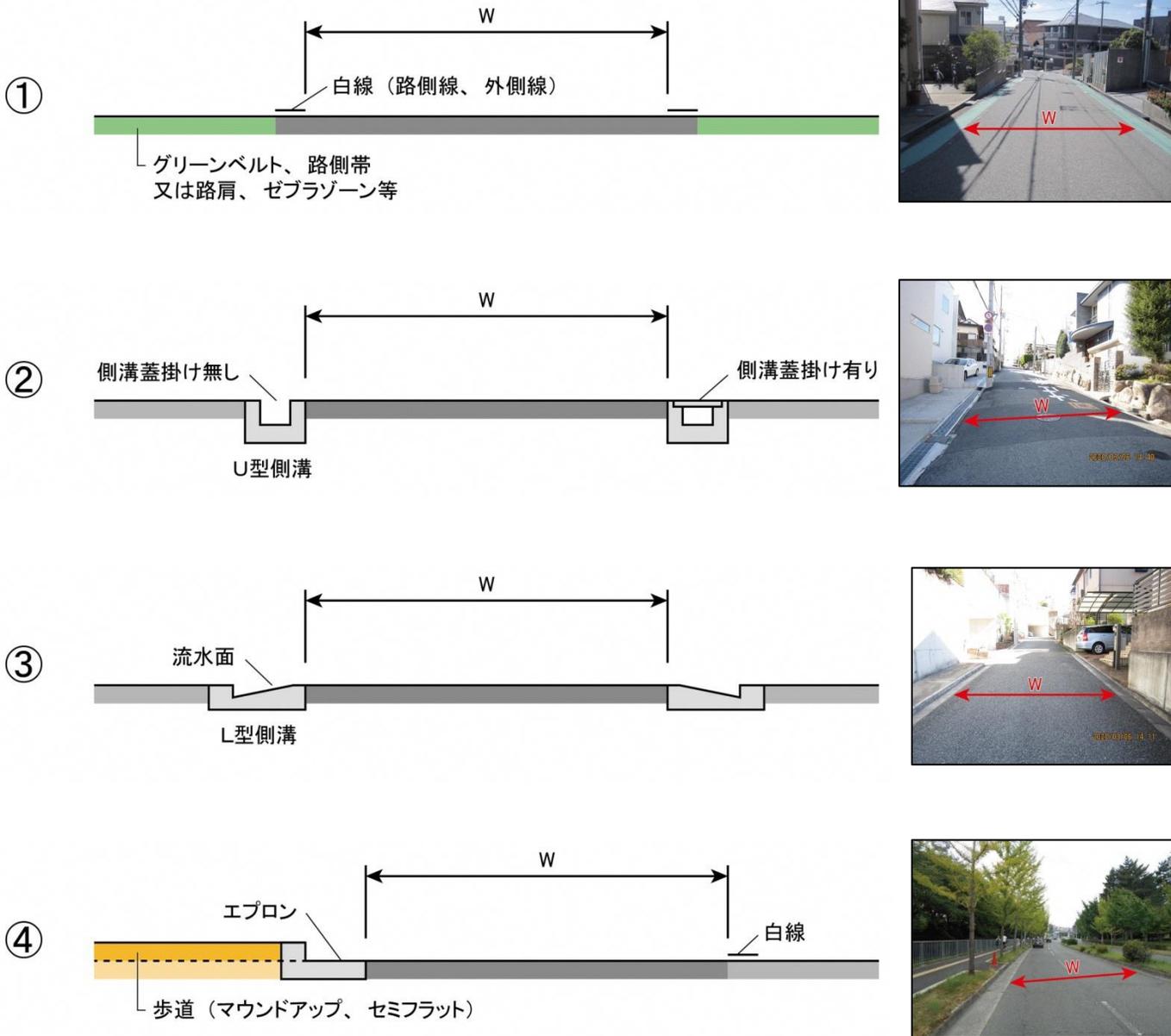
※3 バスが直角に曲がる際に必要となる曲がり先の車道の幅員

#### 【導入車両の諸元】

項目		日野ポンチョ(ショートボディ)
車体寸法	全長(m)	6.290
	全幅(m)	2.080
	全高(m)	3.100
	ホイールベース(m)	4.125
最小回転半径(m)		6.700(必要幅員 4.240)
適用最低道路幅員(m)		3.580
乗車定員(人) 【座席+立席+乗務員】		29 【10+18+1】
バリアフリー対応		ノンステップエリア座席数6人 車いす用スロープ板(着脱式) 車椅子1台(車いす固定装置有り)
外観図		



## 2-2. 導入車両からみた必要道路幅員 (道路の形態による車道幅員計測位置)



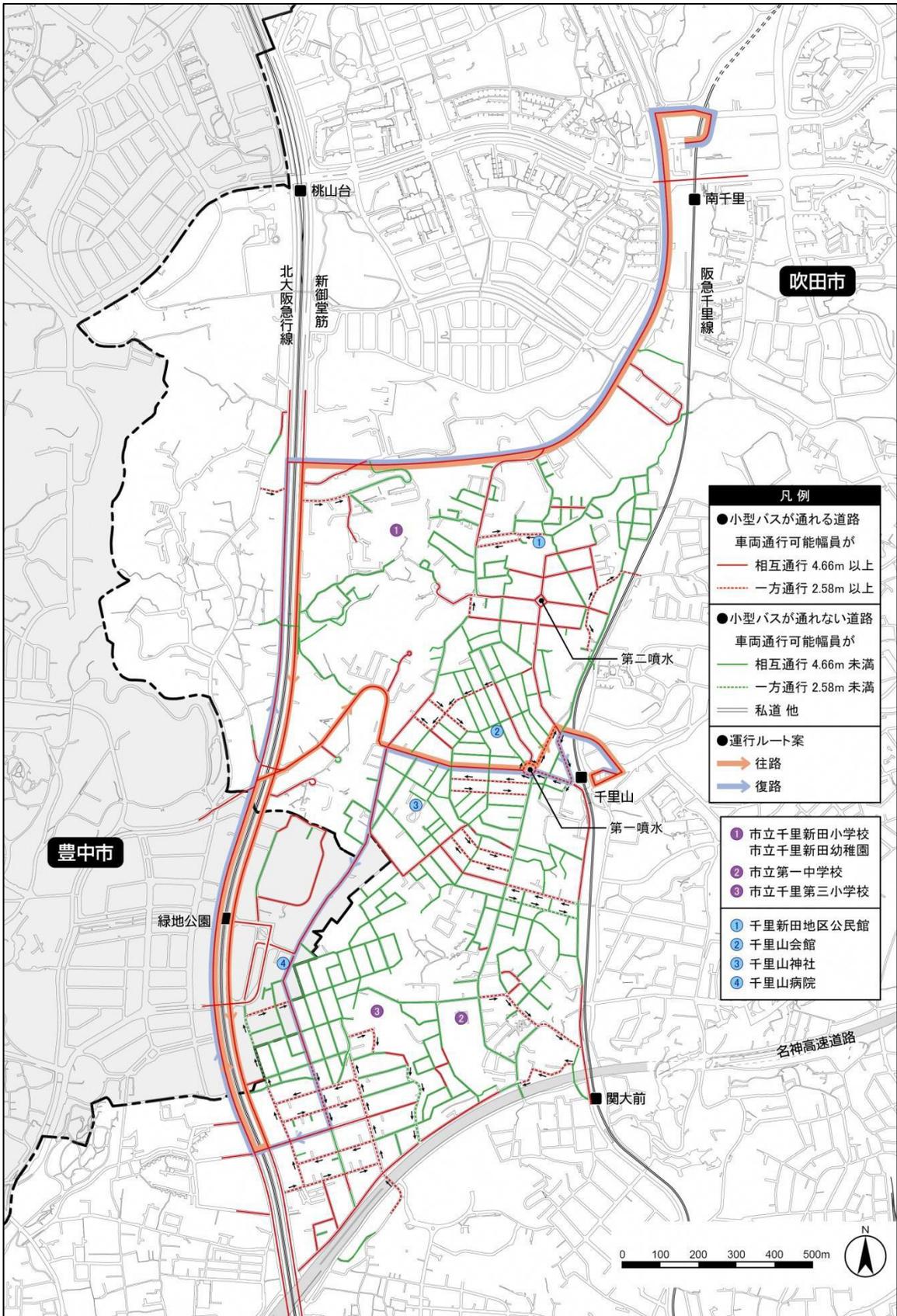
### 【車道幅員(W)】

- ・ 道路幅員(通常の道路) → 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) → 内車道の幅員は2.58m以上



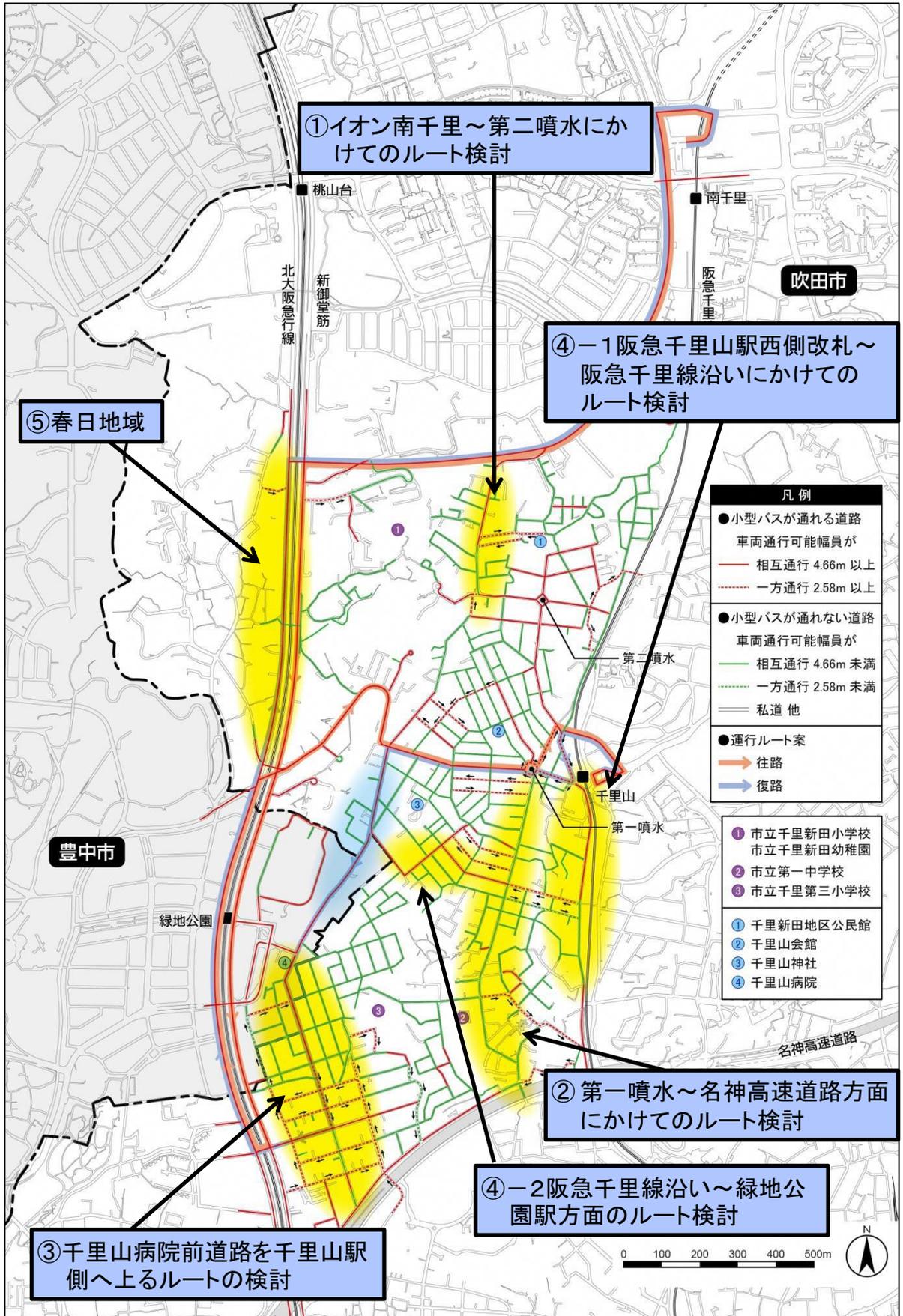
## 2-3. 千里山地区における小型バス車両が通行可能な道路

【資料3参照】



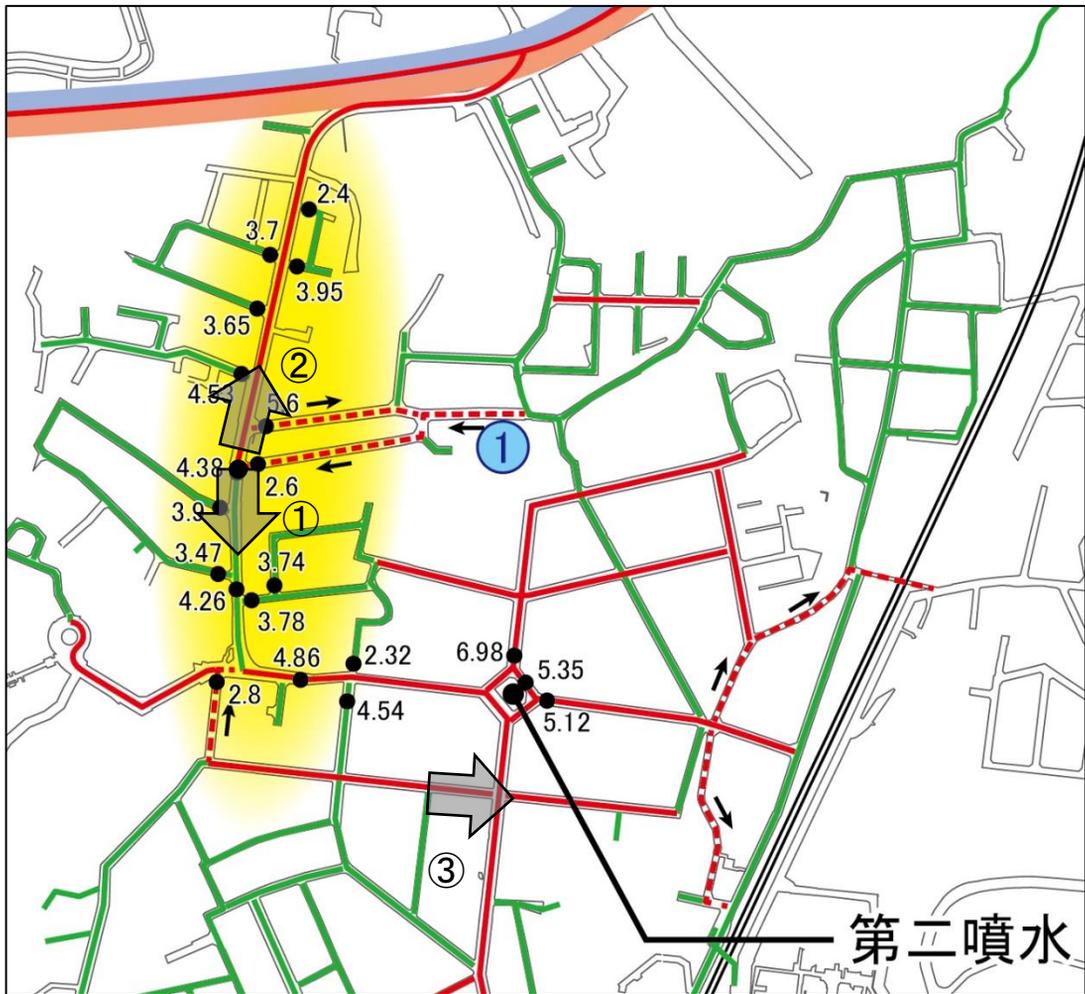


## 2-4. ルートの検討





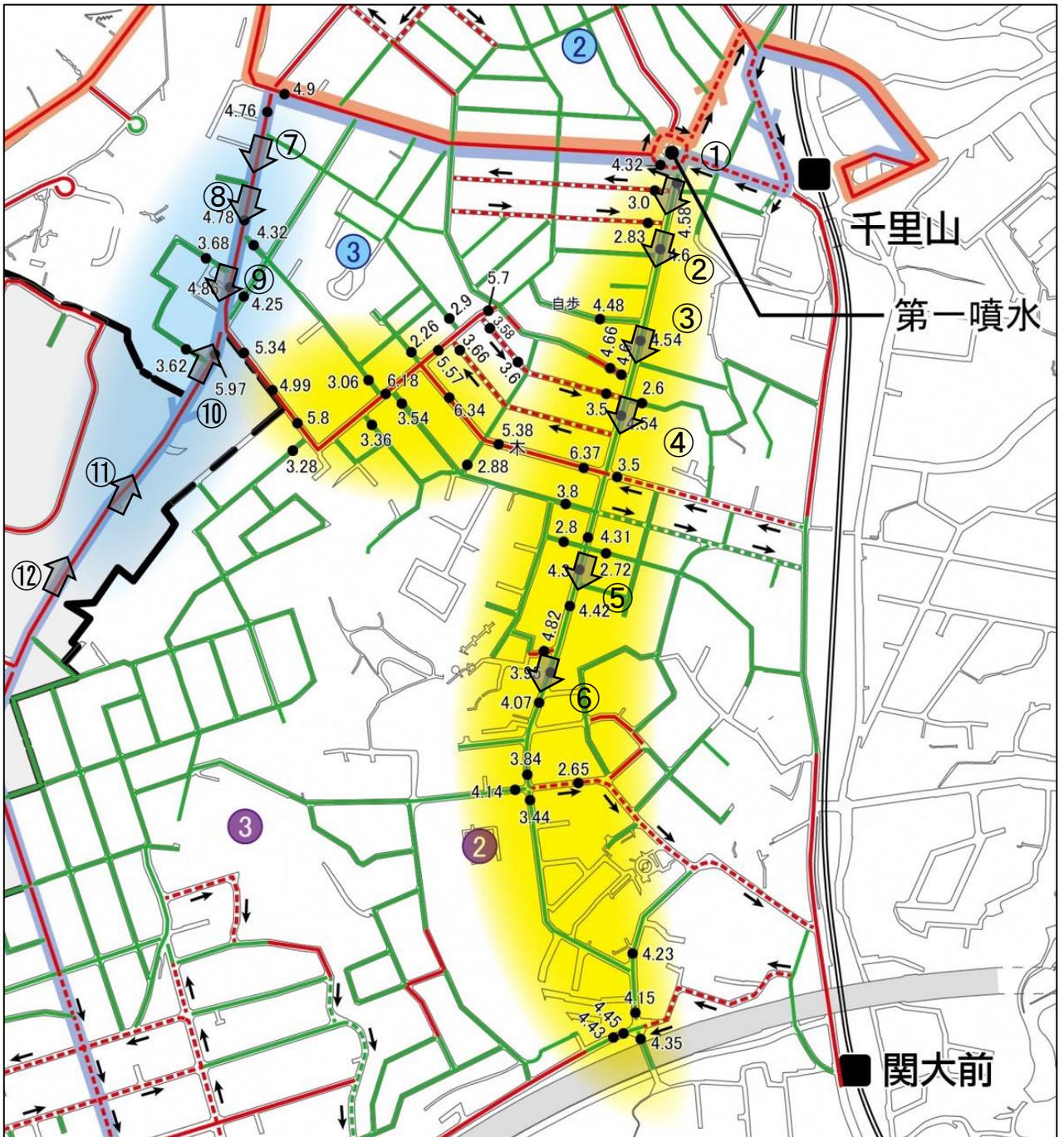
# ①イオン南千里～第二噴水にかけてのルート検討



(道路の状況)  
・坂の頂上付近にかけて幅員が狭い区間がある。



## ②第一噴水～名神高速道路方面にかけてのルート検討





①



②



③



④



⑤



⑥

(道路の状況)

- ・通行可能な車道幅員が無い。
- ・路側帯がある。



⑦



⑧



⑨



⑩



⑪



⑫

(道路の状況)

- ・通行可能な車道幅員がある。
- ・歩行空間として歩道があるため歩行者の安全性が高い。
- ・車道にセンターラインがあり、運行時の安全が確保しやすい。



### ③千里山病院前道路を千里山駅側へ上るルートを検討



①



②



③

(道路の状況)

・当該箇所における通行可能な道路と「一方通行」の状況により、阪急千里山駅側へ上ることができない。



④-1 阪急千里山駅西側改札～阪急千里線沿いにかけてのルート検討



①

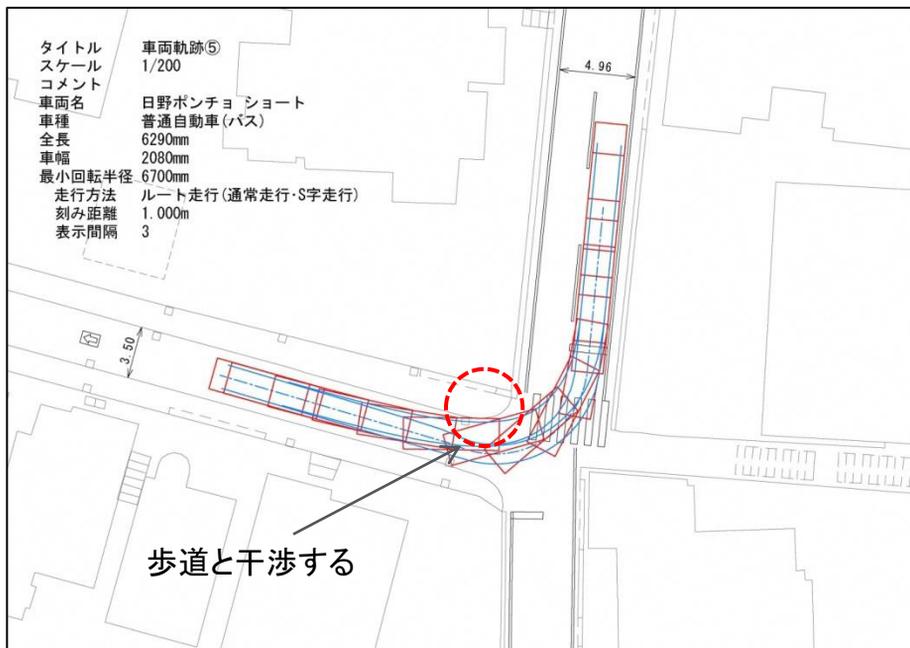


②



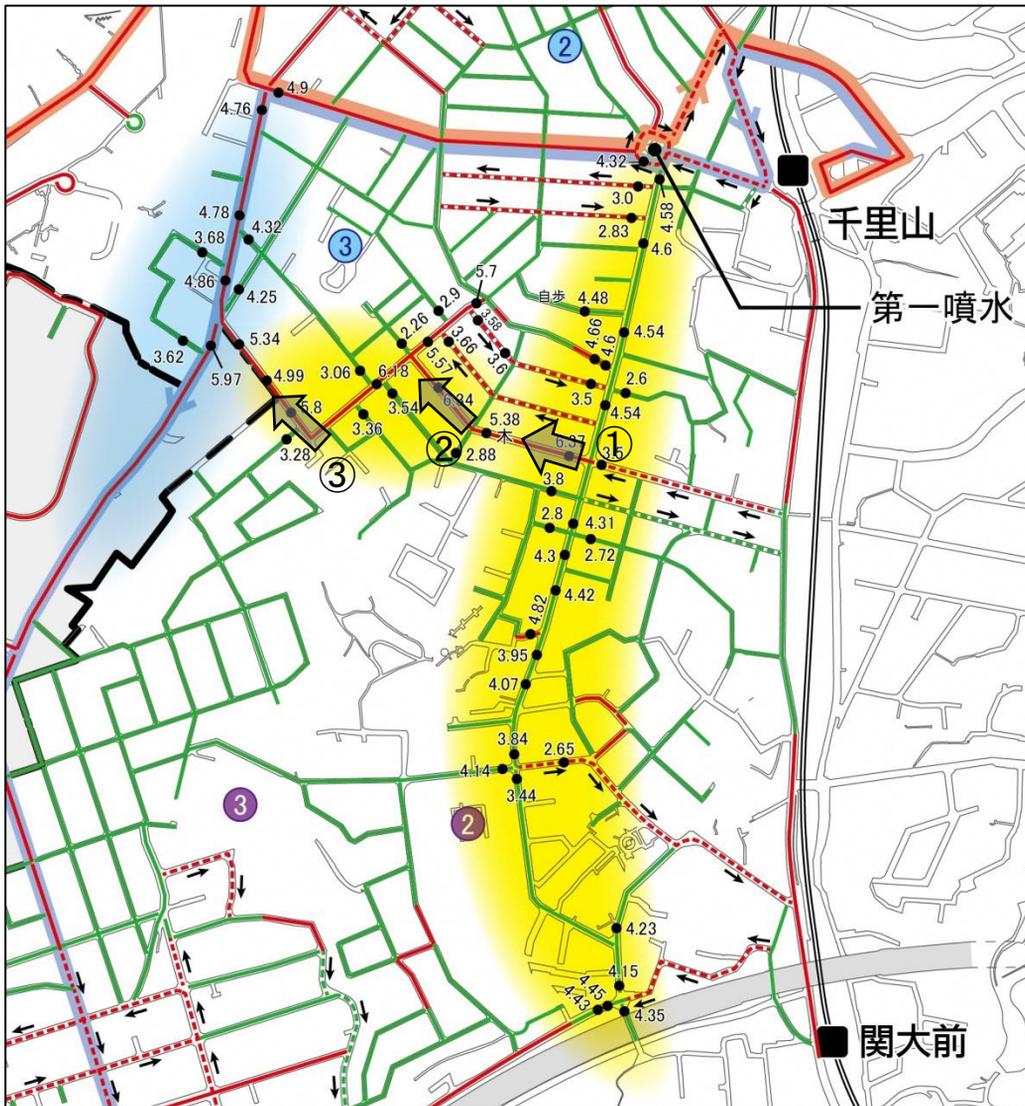
③

【車両軌跡図:交差点】





#### ④-2 阪急千里線沿い～緑地公園駅方面のルート検討



①



②

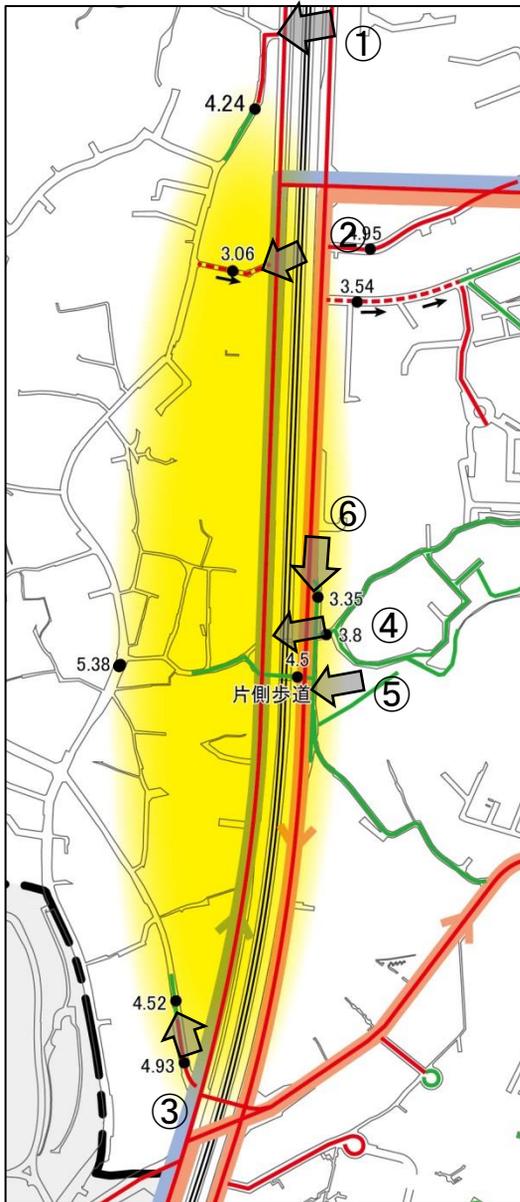


③

(道路の状況)

・歩行空間が確保されておらず、安全面の懸念がある。

## ⑤春日地域



①



②



③



④



⑤



⑥

(道路の状況)

・当該地域へ入るための車道幅員が狭く、通行できない。