

【概要版】

吹田市地域公共交通基礎調査委託業務

◆ 背景と目的

近年、市内の鉄道網をつなぐ市民の身近な移動手段である路線バスは 高齢化が進む中、その重要性が増しているが、バス事業者より収支や運転手不足による路線廃止や減便が行われるなど公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している。

今後もこうした状況が続くことが想定されることから、利便性の高い持続可能な公共交通網を実現することが課題となっている。

本業務は、市内の公共交通の運行・利用実態の把握及び整理、課題抽出及び市民ニーズ等の調査を行い、今後の公共交通施策や行政の適切な支援検討のための基礎調査を行うことを目的とした。

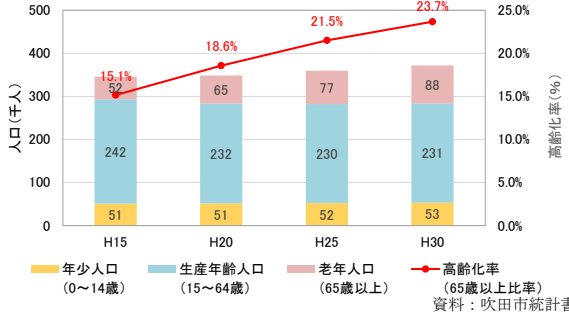
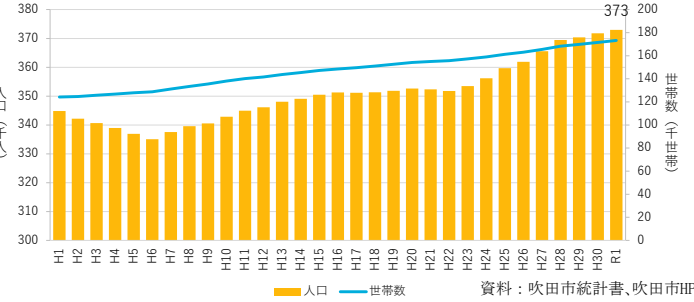
吹田市の現況

統計資料や発注者からの提供資料等を整理し、吹田市の現況について整理した。

■ 地域現況

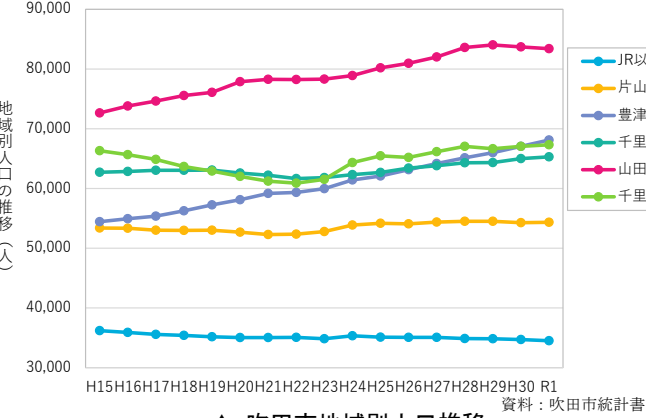
吹田市の人口は37.3万人(R1.9)で、増加傾向が続いているものの増加率は鈍化している。高齢化率(65歳以上人口の比率)は24%(H30)であり、増加傾向にある。地域別人口をみると、山田・千里丘地域が最も多く、吹田市全体の約2割以上を占めている。次いで、豊津・江坂・南吹田地域、千里NT・万博・阪大地域、片山・岸部地域が多い。

各地域の人口が横ばいで推移するなか、豊津・江坂・南吹田地域は上昇傾向が続いており、直近の10年間でみると約1万人増加している。



▲吹田市の人口・世帯数の推移

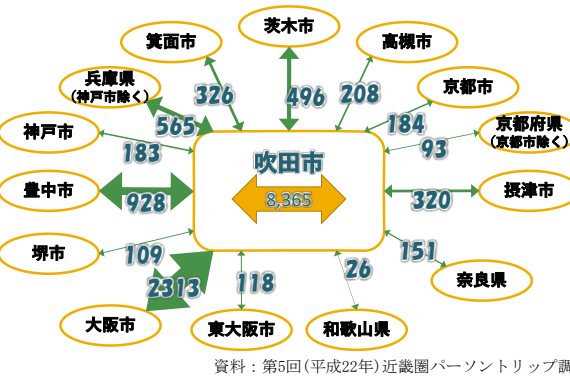
▲吹田市の人口・世帯数の推移



▲吹田市地域分類

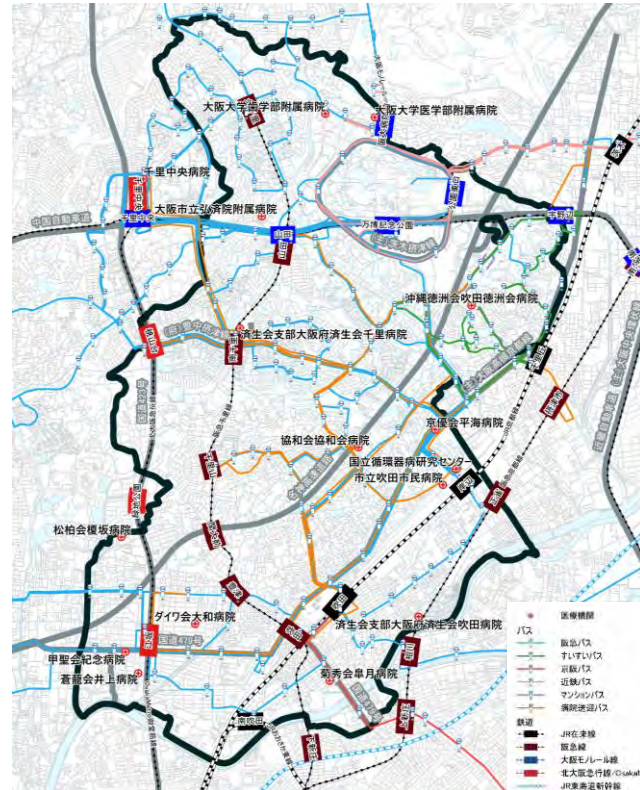
医療施設、集客施設などを筆頭に、教育施設や都市公園、福祉施設、文化施設などの施設立地を整理した。

医療施設においては近年、国立循環器病センターや市立吹田市民病院がJR岸辺駅近隣に移転している。集客施設では主に万博記念公園やエキスポシティなどが挙げられる。



▲吹田市関連の人の動き

パーソントリップ調査による人の動きをみると、大阪市との流動が圧倒的に多く、隣接市では豊中市、茨木市との流動が多い。



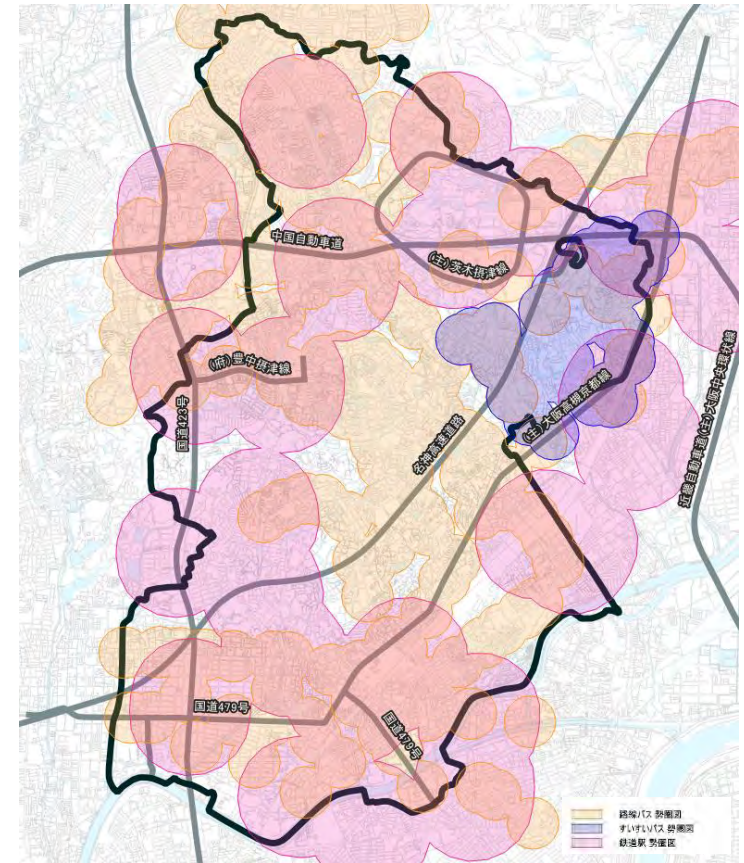
▲医療施設の立地状況

■ 公共交通の現況

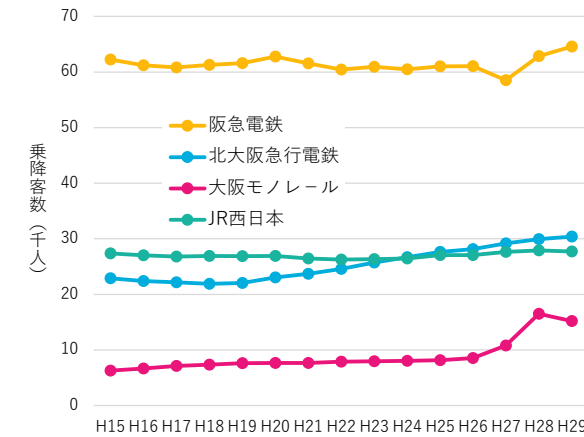
吹田市内には、JR東海道線、JRおおさか東線、阪急京都線、阪急千里線、北大阪急行、大阪モノレール・大阪メトロ御堂筋線が運行しており、市中央部の東側エリアを除いて、駅勢圏(半径700m以内)にカバーされている。

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

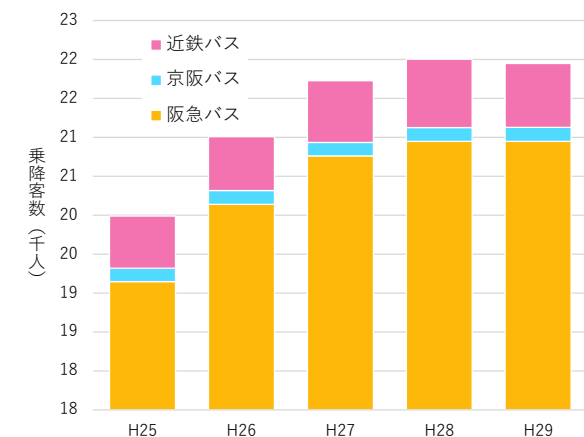
駅勢圏、バス停勢圏を重ねると、市内のほぼ全域がカバーされている。



▲鉄道駅・路線バス停・すいすいバス停勢圏図



▲鉄道乗降客数の推移



▲路線バス乗降客数の推移

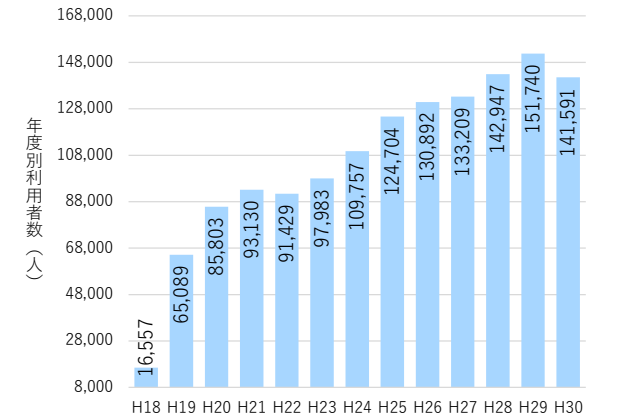
鉄道利用者数は138千人/年(H29)となっている。事業者別にみると、阪急電鉄が65千人/年と最も多く、全体の約47%を占めている。次いで、北大阪急行電鉄、JR西日本が多く、同程度となっている。

阪急、JRは横ばいで推移しているが、北大阪急行は増加傾向となっている。大阪モノレールはエキスポシティが開業した平成27年以降増加に転じている。

路線バス利用者数は22千人/年(H29)となっている。事業者別にみると、阪急バスが21千人/年と最も多く、全体の約95%を占めている。次いで、近鉄バスが多い。

利用者は増加傾向にあったが、平成29年から平成30年は横ばいで推移している。

すいすいバスの利用者数は142千人(H30)であり、増加傾向となっている。ただし、平成29年から平成30年にかけて減少している。



▲すいすいバス乗降客数の推移

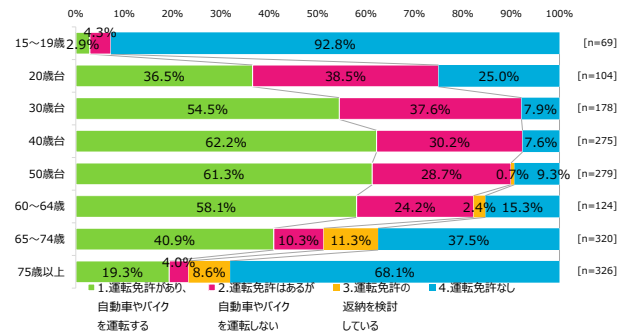
◆ 市民アンケート調査

■ 市民アンケート調査の概要

吹田市民の各地域における市民の日常的な移動実態、公共交通の利用状況及び利用意向、公共交通に対する満足度と要望等を把握するとともに、市民意識からみた公共交通の課題や施策ニーズの把握を目的とし、アンケート調査の計画・準備を行った。

- ・配布対象：15歳以上の吹田市民
 - ・配布枚数：6,000部(各地域1,000部)※無作為抽出
 - ・配布物：調査票、依頼文、返信用封筒
 - ・配布方法：郵送配布・郵送回収
 - ・期間：令和2年2月中旬配布、令和2年3月上旬締め
- 全地域合計で回収数は2,046票、回収率は約34%であった。

□後期高齢者(75歳以上)では免許を持たない人が約68%で免許返納を検討している人が約9%。

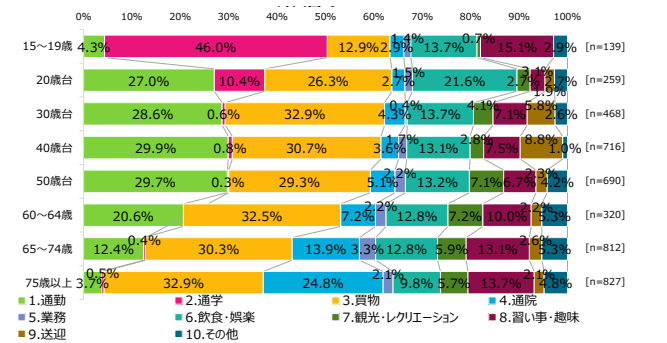


▲ 運転免許の保有状況と運転状況(年代別)

■ 市民アンケート調査の結果

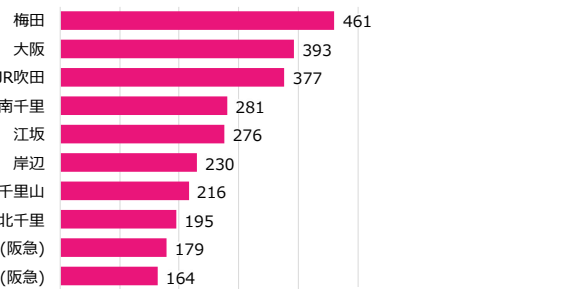
Q.あなたは日頃どのような外出をされていますか。(月に1回以上の外出について、最大3つまで複数回答)

□高齢者(65歳以上)では通院の割合が高く後期高齢者(75歳以上)では約25%を占めている。



▲ 外出目的(年代別)

□普段利用する駅としては市内でJR吹田駅、南千里駅、江坂駅などの利用が多く、市外では梅田駅や大阪駅が多い。



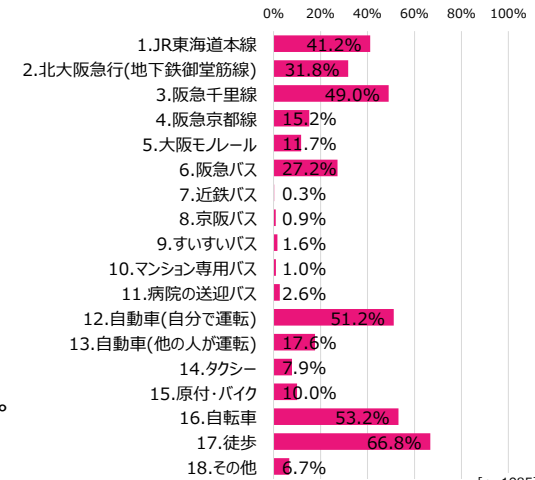
※3つまでの回答を合計した延べ利用人数

▲ 利用駅(上位10駅)

▼ 地域ごとの回収結果

配布地域	配布数	回収数	回収率
千里ニュータウン・万博・阪大地域	1,000	373	37.3%
山田・千里丘地域	1,000	367	36.7%
片山・岸部地域	1,000	341	34.1%
JR以南地域	1,000	297	29.7%
豊津・江坂・南吹田地域	1,000	300	30.0%
千里山・佐井寺地域	1,000	368	36.8%
全地域合計	6,000	2,046	34.1%

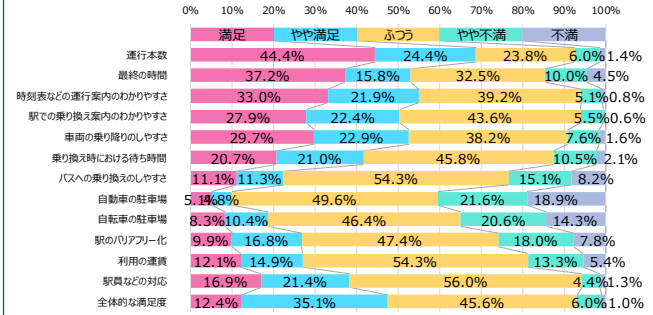
□徒歩と自転車を除くと自動車(運転)が約51%で最も多い。□JRや阪急千里線も40%以上が利用しておりバスでは阪急バスが約27%で最も多い。



▲ 移動手段

Q.よく利用する鉄道・モノレールの満足度をお答えください。

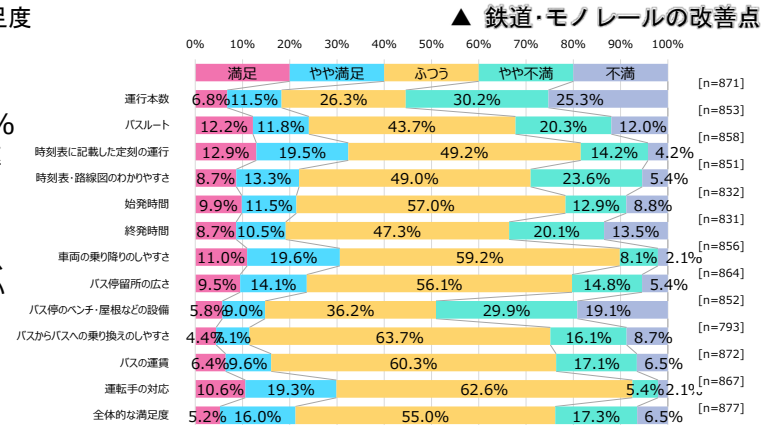
□鉄道・モノレールに対する満足率は約48%と高く、不満率は約7%。項目別不満率をみると駐車場が約41%、自転車駐車場が35%と高い。次いで駅のバリアフリー化、バスの乗り換えのしやすさが20%以上となっている。



▲ よく利用する鉄道・モノレールの満足度

Q.よく利用するバスの満足度をお答えください。

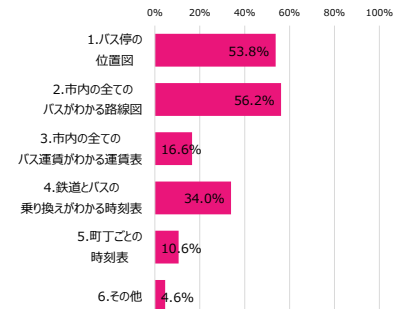
□路線バスに対する全体的な満足率は約21%で、鉄道・モノレールの満足率より低く、不満率は約24%と同程度となっている。項目別不満率をみると、運行本数が約56%、バス停のベンチ・屋根等の設備が約49%と高い。次いで、終発時刻、バスルート、時刻表・路線図のわかりやすさに対する不満率が高く、30%前後となっている。



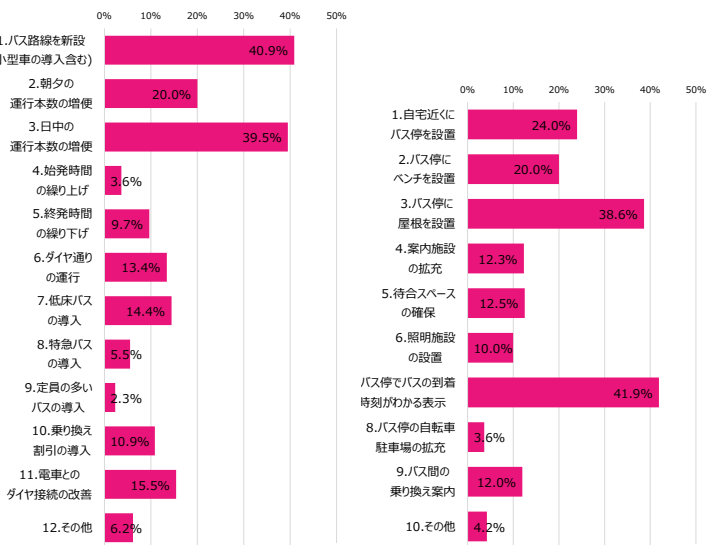
▲ よく利用する路線バスの満足度

Q.今後どのようにしたら、バスを利用しやすくなりますか。

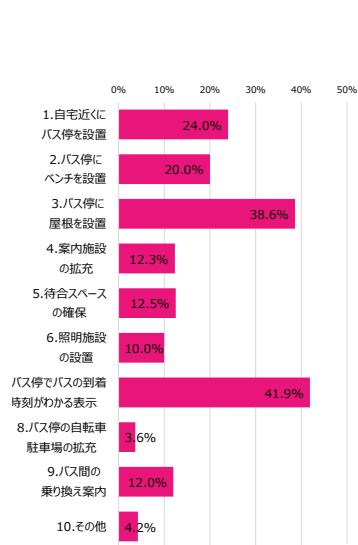
□情報提供に関しては、路線図、バス停の位置図の要望が多い。□運行に関しては、バス路線の新設、日中の運行本数の増便の要望が多い。□バス停に関しては、バスの到着時刻の表示、バス停の屋根の設置の要望が多い。



▲ 路線バス(情報提供)の改善点



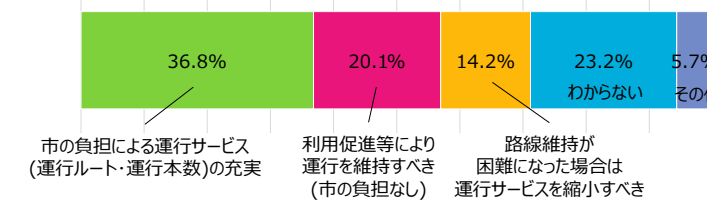
▲ 路線バス(運行)の改善点



▲ 路線バス(バス停)の改善点

Q.路線バスの路線維持に関する公的負担についてあなたの考えをお聞かせください。

□路線バスの公的負担については、市の負担による運行サービスの充実を望む意見が約37%。



▲ 利便性向上による公共交通の利用意向

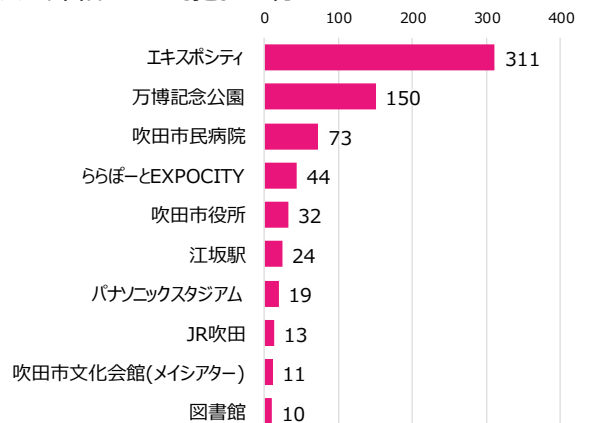
◆ 市民ニーズからみたバスサービスの検証

■ 市民の移動ニーズ

市民アンケート調査結果より、公共交通で新たに行きたい施設としては、万博記念公園、エキスポシティといった万博・エキスポエリアが突出して多い。次いで、健都近隣に近年移転した吹田市民病院も多い。

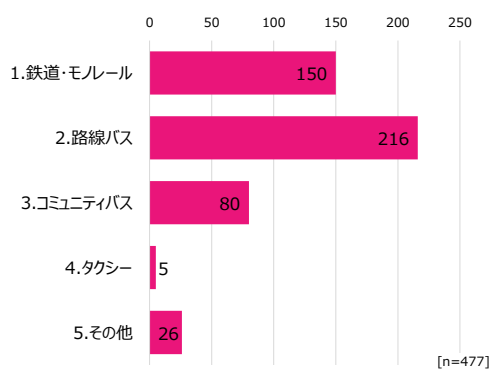
また、公共交通への不満内容を見ると、バスのルート、運行本数に関する不満が多く、具体的には市民病院、岸辺駅といった健都エリア、次いで万博・エキスポエリアへのバスの利便性向上(乗り継ぎなしの運行、運行本数の増便)の要望が多い。

以上の点を踏まえ、ここでは、万博・エキスポエリアと健都エリアに着目し、移動ニーズの詳細について把握を行った。

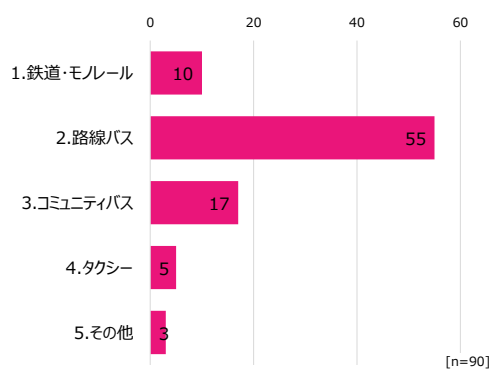


▲ 公共交通で行きたい市内の施設

万博・エキスポエリア、健都エリアへの希望移動手段、現在行きたいが行っていない理由及び不満内容を以下に示す。両エリアとも、希望移動手段としては路線バスが最も多い。特に、健都エリアでは鉄道・モノレールを大幅に上回っている。



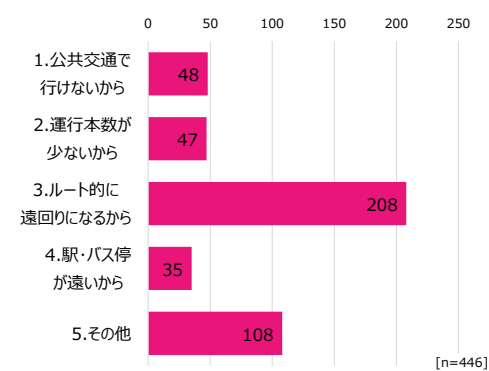
▲ 行きたい施設が万博・エキスポエリアの希望移動手段



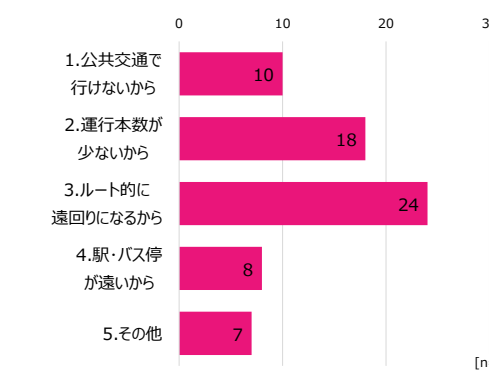
▲ 行きたい施設が健都エリアの希望移動手段

バスによる移動を希望する人の現在行っていない理由をみると、両地域とも「ルートの遠回りになるから」が最も多い。健都エリアでは、「運行本数が少ないから」も多い。

自由記述における不満内容をもとに、バスルート、運行本数に関するものが多い結果となっている。



▲ 行きたい施設が万博・エキスポエリアの行っていない理由 (希望移動手段がバスの回答者)



▲ 行きたい施設が健都エリアの行っていない理由 (希望移動手段がバスの回答者)

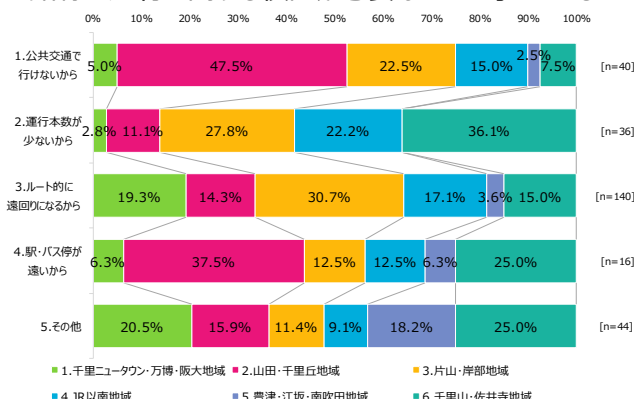
■ バスサービスの検証

万博・エキスポエリアへバスで行けない理由の地域内訳と、当該エリアに関連するバスの運行状況を示す。

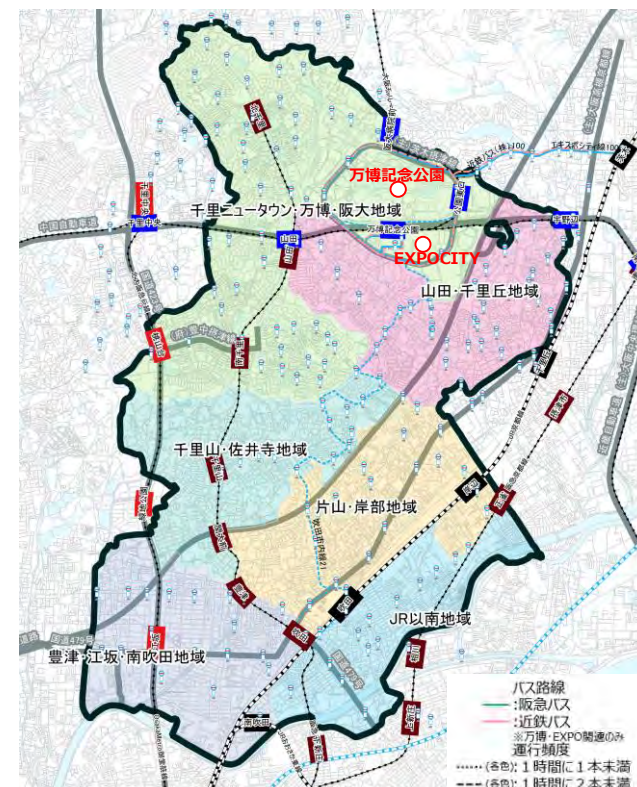
行けない理由として「ルートの遠回りになるから」と回答した人は片山・岸部地域に最も多い。また、「運行本数が少ないから」と回答した人は、同じく片山・岸部地域に加えて、千里山・佐井寺地域、JR以南地域に多い。

一方、バス路線をみると、阪急バスの吹田市内線21系統が当該エリアとJR吹田駅間を運行しており、上記の3地域を経由しているものの、土日祝のみ運行、運行本数も1日に2本未満と少ない。

以上の点を踏まえると、吹田市内線21系統の運行路線、運行本数の拡充、さらにはそれを補完する新たな路線の運行に関する検討が必要なものと考えられる。



▲ 万博・エキスポエリアにバスで行きたいが行っていない理由



・近鉄バス(株)
100番線：始発9時台 終発21時台
・阪急バス(株)
エキスポシティ線：始発9時台 終発19時台
吹田市内線21系統：始発9時台 終発16時台

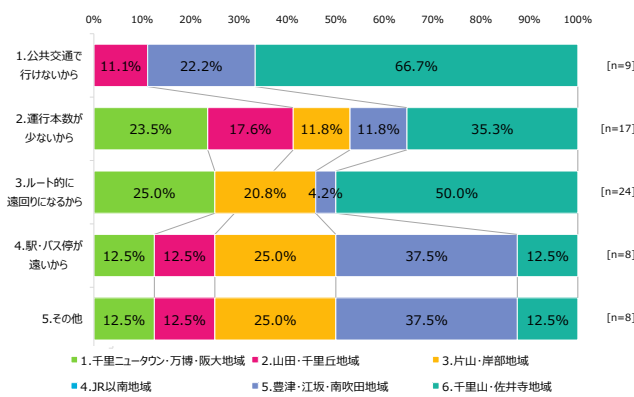
▲ バスの運行状況(万博・エキスポエリア関連)

健都エリアへバスで行けない理由の地域内訳と、当該エリアに関連するバスの運行状況を示す。

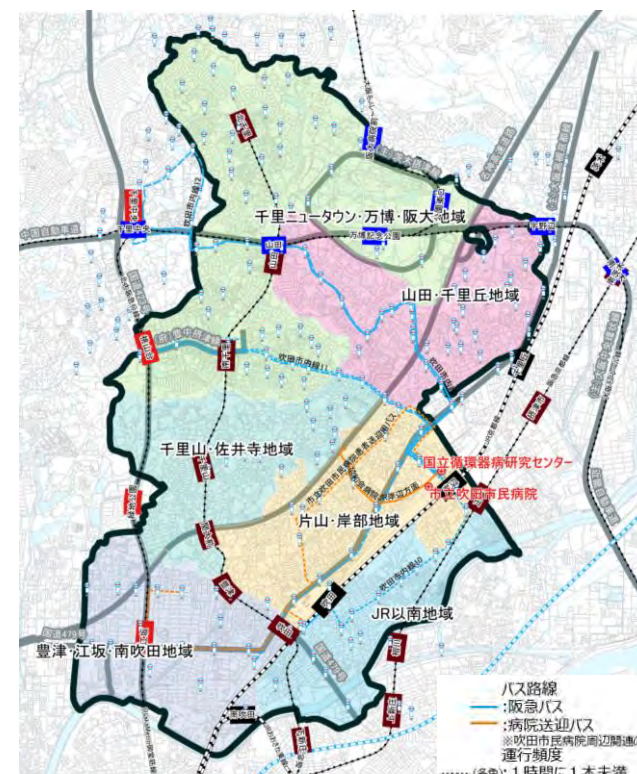
行けない理由として「ルートの遠回りになるから」、「運行本数が少ないから」、「公共交通で行けないから」とも、回答した人は千里山・佐井寺地域に最も多い。

一方、バス路線をみると、阪急バスの吹田市内線や病院送迎バスが当該エリアと北大阪急行、阪急千里線の各駅との間を運行しているものの、千里山・佐井寺地域を経由していない。

以上の点を踏まえると、健都エリアと千里山駅、緑地公園駅とを連絡する東西方向の新たな路線の運行に関する検討が必要なものと考えられる。



▲ 健都エリアにバスで行きたいが行っていない理由



・阪急バス(株)
吹田市内線10系統：始発7時台 終発20時台
吹田市内線11系統：始発6時台 終発22時台
吹田市内線12系統：始発6時台 終発21時台
吹田市内線18系統：始発6時台 終発22時台

▲ バスの運行状況(健都エリア関連)

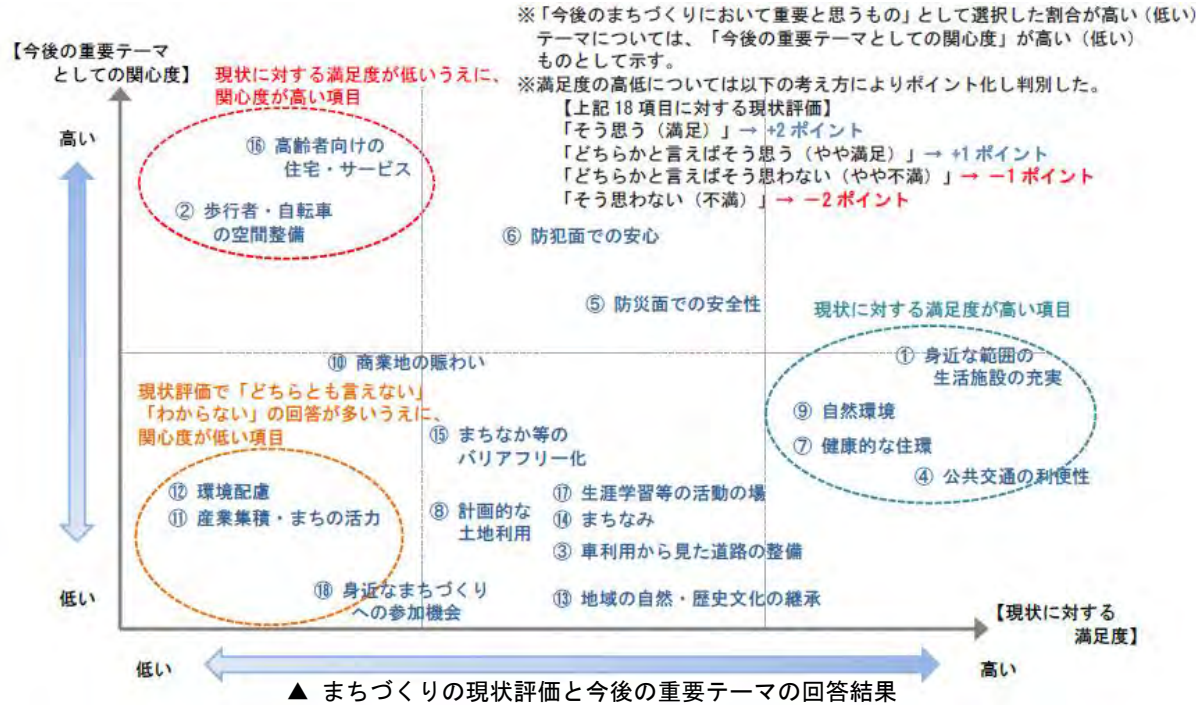
◆ 上位・関連計画と交通政策の動向

■ 上位・関連計画の整理

吹田市第4次総合計画、吹田市都市計画マスタープラン、吹田市立地適正化計画、吹田市第3次環境基本計画案、第3次吹田市地域福祉計画、千里ニュータウン再生指針2018、吹田市地域公共交通総合連携計画といった上位関連計画を対象に将来都市像、交通施設整備の方向性等について整理を行った。

・吹田市都市計画マスタープランにおける見直しに向けた今後の重要テーマ

都市計画マスタープラン策定以降の市民意向の変化などを把握するためのアンケート調査(平成24年10月)の結果より、「④公共交通の利便性」の現状に対する満足度が高いため、公共交通を維持していくことが今後の基本方針となっている。



○吹田市地域公共交通統合連携計画

高齢者をはじめ、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通して、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することを目的に、「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)」に基づき策定されたものである(計画期間：2010年度～2012年度の3年間)

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
	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 ⑦ IC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

▲ 施策メニュー

■ 交通政策の動向の整理

インターネット技術等の情報通信技術の進化を背景に、様々なモノがインターネットへつながる「IoT時代」が到来している。さらに、AI、5Gなどの技術分野の進展も著しい。また、このような状況を背景にシェアリングエコミーと呼ばれる新たな経済活動が拡大している。

このような観点から「自動運転・新たなモビリティ」や「MaaS」といった、交通ICT分野の動向を整理した。

○自動運転・新たなモビリティ

グリーンスローモビリティとは、電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のモビリティのことであり、車両の寸法等に依りて、軽自動車、小型自動車、普通自動車といった種別に分かれる。

グリーンスローモビリティの活用シーンとしては、

- ① 地域住民の足としての活用
- ② 観光客向けの新たなモビリティとしての活用
- ③ ちよこつと輸送としての活用
- ④ 地域ブランディングとしての活用などが挙げられる。

現在、各地域で実証運行が進められているが、特に高齢者の移動が問題となっているような地域においては、ドライバー等も地域で運用するスキーム構築を目指しているところも多く、自立的な運行が可能なスキーム作りができれば、ランニングコストをかけずに継続的な運行の可能性もある。

国土交通省 別添1

グリーンスローモビリティとは

グリーンスローモビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る、4人乗り以上のモビリティ

【5つの特長】

- ① Green...CO2排出量が少ない電気自動車。家庭用コンセントで充電可。GS撤退地域でも運行可
- ② Slow...時速20km未満なので観光にぴったり
- ③ Safety...速度制限で安全。高齢者も運転可
- ④ Small...小型なので狭い道でも問題ない
- ⑤ Open...窓がない開放感が楽しい

【事業化】乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行

【活用場面】

- ① 地域住民の足として
 - 1) バスが走れなかった地域
 - 2) 高齢化が進む地域
 - 3) お年寄りの福祉増進
 - 4) 既存のバスからの転換
 - 5) 将来的に自動運転可
- ② 観光客向けのモビリティとして
 - 1) ガイドによる観光案内
 - 2) プチ定期観光バス
 - 3) パークアンドライド
 - 4) イベントでの活用
- ③ ちよこつと輸送
 - 1) 駐車場から施設まで
 - 2) 施設から施設まで
- ④ 地域ブランディング
 - 1) 「地域の顔」として

資料：国土交通省資料

○MaaS

MaaSとは「出発地から目的地まで、利用者にとっての最適経路を提示するとともに、複数の交通手段やその他のサービスを含め、一括して提供するサービス」(国土交通省HP)。

実証実験事例②医療施設との連携事例

地方都市型

顔認証やアプリを活用するキャンパスMaaS及び医療MaaS実証実験

実験の概要
モビリティナビゲーションによる移動に顔認証とアプリを組み合わせ、統合的社会的サービスの重点ユースケースとしてキャンパスMaaSや医療MaaS実装に向けたコンセプト検証ならびに実証実験を筑波大学を中心とする地域で実施する。

◆ 協議会の構成
「つくばスマートシティ協議会」を設立し、産学官が連携
(つくばスマートシティ協議会)
民間企業：鹿島建設株式会社、KDDI株式会社、日本電気株式会社、三菱電機株式会社、関東鉄道株式会社、サイバーデザイン株式会社等
大学：筑波大学、未来社会工学開発研究センター(トヨタ自動車と筑波大学が共同で設立)、サイバニクス研究センター
自治体：茨城県、つくば市

◆ 地域の交通課題
茨城県は高い自家用車依存や道路実延長を背景に自動車事故対策、高齢者の移動制約等に対するモビリティの在り方が課題となっている。

◆ 本格的な導入に向けた検証項目、目標値
・キャンパスMaaS、医療MaaS：顔認証とアプリ活用による予約受付決済割合(95%以上)
・「つくばモデル」アプリ協力者(のべ2,000名規模)

◆ 実験内容

対象地域	公共交通の新たな社会サービス
循環バスルート 水素ステーション(案) 筑波大学 筑波大学附属病院 つくば駅	「キャンパスMaaS」 ・バス停の代表点に設置される顔認証を可 ・バス乗降時の顔認証による病院受付、診能とするサイネージホストを活用したバス乗降時のキャッシュレス決済の実証実験、AI活用による人流予測 ・匿名化した移動実態調査等を実現する「つくばモデル」アプリの開発 ・乗車待機時間を最小化するバス運行の最適化支援システムの設計検討
「つくばモデル」アプリ	「医療MaaS」 ・バス乗降時の顔認証による病院受付、診能とするサイネージホストを活用したバス乗降時のキャッシュレス決済の実証実験、AI活用による人流予測 ・匿名化した移動実態調査等を実現する「つくばモデル」アプリの開発 ・乗車待機時間を最小化するバス運行の最適化支援システムの設計検討
データプラットフォーム	「つくばモデル」アプリ活用による交通弱者の乗降車支援、シェアサービス

◆ スマートフォン向けアプリの開発・展開による移動情報の収集・共有、予約・受付・決済までの新たな社会サービスの創出

◆ 交通等のビッグデータを筑波大学のスーパーコンピュータ等を活用してIoT産学官データプラットフォームを構築
・アプリ「つくばモデル」利用協力者のデータの学生証、教職員証、マイナンバーカードへの連携と受容性検討
・本実証実験データの学内サービスとの連携、統合を検討(教育、学内設備)

資料：国土交通省資料

◆ 吹田市の公共交通の課題と対応方針(1/2)

地域現況
<ul style="list-style-type: none">吹田市の人口は37.3万人(R1.9)で、増加傾向。増加率は鈍化。第4次総合計画によれば、2020年以降減少に転じ、2060年には基本推計で26万人まで減少。高齢化率は24%(H30)であり増加傾向。人口ビジョンによれば2060年には基本推計で39%まで上昇。
<ul style="list-style-type: none">地域別人口をみると、山田・千里丘地域が最も多く、吹田市全体の22%。各地域が横ばいで推移するなか、豊津・江坂・南吹田地域は上昇傾向が継続。町丁目人口をみると、江坂駅周辺(豊津・江坂・南吹田地域)、千里丘駅西側、万博記念公園南側(山田・千里丘地域)の人口が多い。高齢者人口をみると万博記念公園南側、千里NTで多く、後者は高齢化率でみても高いエリアが広い。
<ul style="list-style-type: none">通勤・通学流動、パーソントリップ調査による人の動きをみると、大阪市との流動が圧倒的に多く隣接市では豊中市、茨木市との流動が多い。

●市民の外出状況

- 日頃の外出の目的は買物が31%、通勤が20%、通院が10%
- 目的地は市内が50%
- 移動手段は自動車(運転)が51%。JR、阪急千里線も40%以上が利用
前期高齢者でも自動車(運転)の割合は54%。
後期高齢者では20%に減少し、徒歩は76%阪急バスは44%に増加。
- 利用駅は、市内ではJR吹田駅、南千里駅、江坂駅が多く、市外では梅田駅、大阪駅が大半
- 市内の移動はエキスポシティ、万博記念公園、病院

●鉄道・モノレールの利用状況とニーズ

- 自宅近くのよく利用する鉄道路線は、阪急とJRで79%。利用駅の多くはJR吹田駅
- 利用駅までの移動手段は徒歩が74%。阪急バスも16%
 - 片山・岸部地域、JR以南地域では自転車が30%以上。千里NT・万博・阪大地域、山田・千里丘地域、片山・岸部地域、千里山・佐井寺地域では阪急バスが20%以上。
- 最寄り駅ではない駅を利用する人が10%。最寄り駅は南千里駅、豊津駅が多い
最寄りの南千里駅を利用しない人の利用駅は桃山台駅が多く、理由としては目的地への利便性
- 最寄り以外の駅を利用する理由は「目的地に行くのに便利」が77%、「最寄り駅に行くバスがない」、「周辺にお店などがあって便利」が11%
 - 山田・千里丘地域、片山・岸部地域、千里山・佐井寺地域では「最寄り駅に行くバスがない」が15%前後。JR以南地域、豊津・江坂・南吹田地域では「最寄り駅に自転車駐車ががない」が5%以上。
また、片山・岸部地域では「最寄り駅に駐車ががない」が約5%。
- 鉄道・モノレールの満足率は48%。不満率は7%
駐車場、自転車駐車場、駅のバリアフリー化、バスの乗り換えのしやすさに対する不満が多い
 - 千里NT・万博・阪大地域、豊津・江坂・南吹田地域で最終の時間に対する不満率が比較的高い。
- 改善施策としては、バリアフリー施策、自転車駐車場拡充、待ち合いスペース拡充の要望が多い
 - 片山・岸部地域で「自転車駐車場の台数の拡充」(39%)、豊津・江坂・南吹田地域で「エレベーター・エスカレーターの設置」(47%)、千里山・佐井寺地域では「バス・タクシーの乗り換え案内の拡充」(21%)が多い。
 - 75歳以上で「駅構内の段差解消」(31%)が多い。

●自動車利用者の公共交通に対するニーズ

- 鉄道：エレベーター・エスカレーターの設置、自転車駐車場の拡充
- バス：【運行】路線の新設、日中の運行本数の増便、【バス停】バス停の屋根の設置、バスの到着時刻のわかる表示、【情報提供】路線図、バス停の位置図
- タクシー：乗り場等での運賃表示

公共交通の現況
<ul style="list-style-type: none">駅勢圏、バス停勢力圏を重ねると、市内のほぼ全域をカバー。
<ul style="list-style-type: none">路線バスは阪急バスを中心に、京阪バス、近鉄バス、すいすいバス(コミュニティバス)が運行。阪急バスはJR吹田駅を起終点とした系統網で、そのほとんどは吹田市役所(阪急吹田駅)を經由。
<ul style="list-style-type: none">鉄道利用者数は13.8万人/年(H29)。阪急電鉄が6.5万人/年と最も多い。北大阪急行は増加傾向。路線バス利用者数は2.2万人/年(H29)。阪急バスが2.1万人/年と最も多い。利用者数は増加傾向にあったが、平成29年から平成30年は横ばいで推移。
<ul style="list-style-type: none">駅端末交通手段構成をみると、各駅とも徒歩が最も多い。 (比較的バスが多い駅)桃山台駅、南千里駅、北千里駅、岸辺駅 (比較的自転車が多い駅)JR岸辺駅、JR吹田駅、万博記念公園駅

●路線バスの利用状況とニーズ

- 自宅の最寄りバス停は阪急バスが大半(93%)。
- 最寄りバス停までの移動手段は徒歩が大半(97%)
 - 豊津・江坂・南吹田地域では自転車による移動が約6%
- 最寄りバス停までの徒歩時間は5分以内が66%。10分を超える人は23%
- バス停までの移動について大変と感じている人が10%。
理由は距離が遠いが42%、坂がきついが32%
- 路線バスの満足率は21%、不満率は24%
運行本数、バス停のベンチ・屋根等の設備に対する不満が多い
 - 片山・岸部地域、豊津・江坂・南吹田地域で不満率が高く、30%を超えている。特に、後者は39%。
豊津・江坂・南吹田地域では運行本数に対する不満率が83%。
- バス停までの徒歩時間について、5分以内を希望している人が76%だが、実際は68%。
- 運行に関しては、バス路線の新設、日中の運行本数の増便の要望が多い
 - 千里NT・万博・阪大地域で「低床バスの導入」(20%)、豊津・江坂・南吹田地域で「日中の運行本数の増便」(53%)、千里山・佐井寺地域で「バス路線の新設」(51%)。
 - 60歳以上において「低床バスの導入」(18~19%)。
- バス停に関しては、バスの到着時刻の表示、バス停の屋根の設置の要望が多い
 - 片山・岸部地域で「バス停に屋根を設置」(46%)、バス停勢力圏外が広い千里山・佐井寺地域で「自宅近くにバス停を設置」(36%)。
 - 65歳以上において「バス停にベンチを設置」(28%、39%)。
- 情報提供に関しては、路線図、バス停の位置図の要望が多い
- 路線バスの公的負担については、市の負担による運行サービスの充実を望む意見が37%
 - 「路線維持が困難になった場合は、運行サービスを縮小すべき」と回答した人は14%。
 - 65歳以上において「市の負担により運行サービスを充実させるべき」が40%以上。
- バスの運行維持に関する取り組みについては「バスを積極的に利用する」が58%
 - 千里NT・万博・阪大地域、山田・千里丘地域において「バスを積極的に利用する」が65%以上。
 - 60歳以上で「バスを積極的に利用する」と回答した人が多く、特に75歳以上は72%。

●公共交通全般に対するニーズ

- 行きたい施設としては、市内では万博・エキスポエリア、市民病院、隣接市町ではイオンモール茨木といった大型商業施設が多い。移動手段では路線バスの希望が多いが、ルートが直接繋がっておらず、鉄道等と乗り継ぎとなることが障害。
- 利便性が向上すれば公共交通利用が増える人が79%。路線バスの利用増が期待される。
- 公共交通全般の満足率は42%。不満率は19%。片山・岸部地域、千里山・佐井寺地域で不満が多い
- バスのルート、運行本数に関する不満が多い。
具体的には、万博・エキスポエリア、吹田市民病院・岸辺駅エリアへのバスの利便性向上

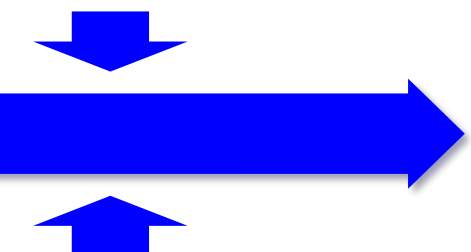
◆ 吹田市の公共交通の課題と対応方針 (2/2)

上位・関連計画

- 吹田市第4次総合計画(2019～2028年度)
 - ・市内の拠点間の連携を図るネットワークの形成
 - ・一部に残る公共交通不便地域の解消
 - ・公共交通の利便性・安全性の向上
- 吹田市都市計画マスタープラン(2015～2024年)
 - ・公共交通の利便性向上
 - ・おおさか東線の整備促進、地下鉄今里線の延伸促進
 - ・鉄道駅周辺における自転車駐車場の整備
- 吹田市立地適正化計画(～2035年)
 - ・良好な公共交通ネットワークの形成
- 吹田市第3次環境基本計画案(2020～2028年度)
 - ・鉄道駅などの施設のバリアフリー化への支援
 - ・鉄道やバスの乗継など公共交通の利用に関するわかりやすい情報提供
 - ・コミュニティバスの運行など交通環境の充実化
- 第3次吹田市地域福祉計画(2016～2020年度)
 - ・コミュニティバスの利便性向上
- 千里ニュータウン再生指針2018
 - ・鉄道駅等のバリアフリー化
 - ・高齢者や障がい者等の移動に対応した新しい交通手段の検討(自動運転技術等の先端技術の実証実験の場としての提供等の検討)
- 吹田市地域公共交通連携計画(2010～2012年度)
 - ①公共交通空白地帯の解消
 - ②公共交通の利用環境の質的向上
 - ③公共交通へのアクセシビリティの向上
 - ④公共交通の情報提供の充実
 - ⑤地球環境問題への対応

交通政策の動向

- ・未来投資戦略2018において、「次世代モビリティ・システムの構築」、「まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティ実現」が位置づけられている
- ・交通システムを基盤に多様な都市サービスを提供するMaaSの動きが活発化



市民ニーズからみたバスサービスの検証

- ・万博・エキスポエリア、健都エリアへのバスサービスの機能強化・拡充

吹田市の公共交通の課題

- ①利便性向上によるバスの利用促進
 - ・運行本数、バス停環境などを中心に、鉄道と比較して路線バスの不満率が高く、直近のバス利用者数は横ばいに転じている。
 - ・日頃の外出の移動手段は、自動車(運転)が51%で最も多い。鉄道の利用は多いが、路線バスは大半を占める阪急バスでも利用率が27%にとどまっている。
 - ・行きたい施設としては、市内では万博・エキスポエリア・市民病院、隣接市ではイオンモール茨木等大規模商業施設が多い。市内の移動手段としては路線バスの希望が多いが、ルートが直接繋がっておらず、鉄道等と乗り継ぎとなることが障害となっている。
 - ・バスの維持に向けては、市の負担によるバスサービスの充実を望む意見が37%と多い。
 - ・利便性が向上した場合、公共交通の利用が増えると回答した人が50%。バスの利用意向が強い。
⇒公共交通を中心とした交通体系の形成、環境負荷の軽減のためには、上位計画にも位置づけられる利便性向上による路線バスの利用促進が求められる。

- ②高齢者等のモビリティの確保
 - ・65歳以上でも54%が自動車(運転)を利用しており、安全上の問題が大きい。75歳以上では、20%まで低下し、路線バス利用の増加から、移動をバスに頼らざるを得ない状況がうかがえる。免許を持たない人、返納を予定している人も多く、75歳以上の外出頻度は少ない。
 - ・公共交通の改善ニーズとしては、バリアフリー化に関するものが多い。
⇒高齢者の増加が見通されるなか、安全性の高い公共交通によるモビリティ確保、高齢者の交流の支援が求められる。

- ③都市・地域拠点の機能向上
 - ・将来都市像において、都市拠点、地域拠点が設定されている。都市拠点の中には、既存の主要鉄道駅に加えて、文化・スポーツ・レクリエーション機能が集積する万博記念公園周辺、北大阪健康医療都市(健都)としての機能集積が進む岸辺駅周辺など特色ある拠点もある。
 - ・万博・エキスポエリア・健都エリアへのバス利便性向上の要望が多い。
 - ・都市拠点・地域拠点の核となる鉄道駅については、駐車場、自転車駐車場の拡充ニーズも多い。
⇒将来都市像の実現に向けて都市・地域拠点の拠点性向上が求められる。

- ④公共交通に関する情報提供の充実
 - ・路線図、バス停位置図からバス到着時刻まで、幅広い情報提供に関する要望が多い。
⇒リアルタイムで分かりやすいバス情報の提供が求められる。

- ⑤交通ICTの活用
 - ・自動運転、新たなモビリティ、MaaSといった次世代型交通システムに関する技術開発・実証実験が全国各地で積極的に進められている。
 - ・千里ニュータウンにおいても、自動運転の実証実験の場としての提供が検討されている。
⇒千里ニュータウン、万博記念公園、健都といった吹田市の象徴的あるいは先進的エリアにおいて次世代型公共交通システムを志向した検討が求められる。

公共交通形成の基本方針

公共交通の将来像

『鉄道・バスが一体的に機能するとともに多様な手段と連携した次世代型公共交通』

公共交通が果たすべき役割

- 市民生活におけるモビリティの確保
- 市民交流(市内々・他都市相互)の促進
- 多様な都市サービスとの連携

課題への対応方針

- ① ニーズに対応したバス路線の維持・改善
 - ・需要の多い地域・施設、拠点におけるバスの利便性向上
 - ・需要の多い地域・施設、拠点への増便
 - ・最終便等ダイヤの見直し
 - ・地域自主運行に対する支援

- ②交通結節点機能の強化
 - ・主要鉄道駅へのバス路線のサービス向上
 - ・主要鉄道駅周辺における自転車駐車場等への土地活用
 - ・空き駐車駐輪情報配信等のソフト面強化

- ③公共交通利用環境の快適性向上
 - ・バス停環境の改善(屋根・ベンチ)
 - ・鉄道駅、乗り換え動線のバリアフリー化

- ④公共交通の利用に関する情報提供の充実
 - ・広報誌、公共交通マップ等による情報提供
 - ・便利な利用パターンの提案
 - ・リアルタイムのバス運行情報の提供に関する検討

- ⑤次世代型公共交通サービスに関する検討
 - ・MaaSによる鉄道、自動運転バス・タクシー、シェアサイクル、カーシェアリング、オンデマンド小型交通、新たなモビリティ等の統合的運用に関する検討・実証実験
 - ・上記と連携した多様な都市サービスの運用に関する検討・実証実験

(参考)市民アンケート調査結果の概要

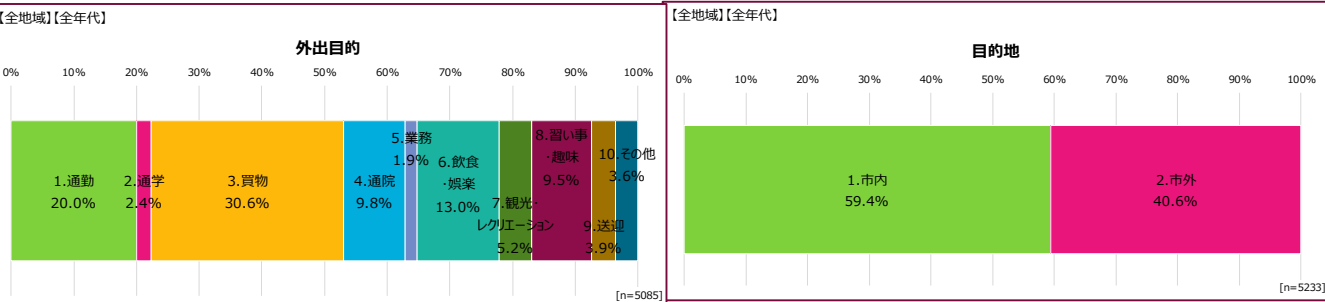
データ	項目	市全体	千里NT・万博・阪大地域	山田・千里丘地域	片山・岸部地域	JR以南地域	豊津・江坂・南吹田地域	千里山・佐井寺地域		
市民アンケート	1. 外出状況	属性	高齢者比率	・高齢者比率39%	・高齢者比率45% ・75歳以上25%	・高齢者比率38%	・高齢者比率38%	・高齢者比率45%	・高齢者比率35%	・高齢者比率35%
		目的	・買物が31%、通勤が20%、通院が10% ・高齢者(65歳以上)では通院が多く、75歳以上では約25%	・買物が30%、通勤が18%、通院が10% ・高齢者(65歳以上)では通院が多く、75歳以上では約25%	・買物が31%、通勤が18%、通院が11% ・高齢者(65歳以上)では通院が多く、75歳以上では約27%	・買物が30%、通勤が22%、通院が11% ・高齢者(65歳以上)では通院が多く、75歳以上では約25%	・買物が33%、通勤が20%、通院が11% ・高齢者(65歳以上)では通院が多く、75歳以上では約26%	・買物が30%、通勤が20%、通院が10% ・高齢者(65歳以上)では通院が多く、75歳以上では約25%	・買物が30%、通勤が19%、通院が9% ・高齢者(65歳以上)では通院が多く、75歳以上では約21%	
		目的地	・市内が59% ・75歳以上では市内が76%	・市内が54% ・75歳以上では市内が76%	・市内が57% ・75歳以上では市内が66%	・市内が59% ・75歳以上では市内が81%	・市内が60% ・75歳以上では市内が80%	・市内が58% ・75歳以上では市内が78%	・市内が61% ・75歳以上では市内が76%	
	移動手段	・自動車(運転)が51%で最も多い。JR、阪急千里線も40%以上 ・高齢者の自動車(運転)の割合は、前期で54%。後期では20%に減少し、徒歩が76%、阪急バスが44% ・利用駅は、市内ではJR吹田駅、南千里駅、江坂駅が多く、市外では梅田駅、大阪駅が大半 ・市内の移動はエキスポシティ、市民病院	・阪急千里線(72%)	・すいすいバス(6%)	・JR(68%)	・JR(60%)	・北大阪急行(72%)	・阪急千里線(68%)		
	2. 公共交通の利用状況	鉄道・モルレル	利用駅	・阪急とJRで79%。利用駅の多くはJR吹田駅	・阪急(78%)	・JR(56%)	・JR(76%)	・JR(68%)	・北大阪急行(68%)	・阪急(55%)
			駅までの移動手段	・徒歩が74%。阪急バスも16%	・阪急バス(22%)	・阪急バス(25%)	・自転車(31%) 阪急バス(20%)	・自転車(31%)	・徒歩が86%	・阪急バス(21%)
			利用駅が最寄りか	・最寄りでない人が10%。最寄り駅は南千里駅、豊津駅が多い ・最寄りの南千里駅を利用しない人の利用駅は桃山台駅が多く、理由としては目的地への利便性	・最寄りでない人が10%	・最寄りでない人が14%	・最寄りでない人が7%	・最寄りでない人が11%	・最寄りでない人が8%	・最寄りでない人が15%
			最寄り駅以外の駅利用理由	・「目的地に行くのに便利」が77%、「最寄り駅に行くバスがない」、「周辺にお店などがあるため便利」が11%	・「目的地に行くのに便利」(72%)	・「最寄り駅に行くバスがない」(17%)	・「最寄り駅に駐車場がない」(5%)	・「最寄り駅に自転車駐車場がない」(8%)	・「最寄り駅に自転車駐車場がない」(6%)	・「最寄り駅に行くバスがない」(15%)
			満足度	・満足率48%、不満率7% ・駐車場、自転車駐車場、駅のバリアフリー化、バスの乗り換えのしやすさに対する不満が多い	・最終時間(19%)	・自動車の駐車場(23%)	・自転車の駐車場(24%)	・自動車の駐車場(23%)	・最終時間(26%)	・自動車の駐車場(21%)
			改善施策	・バリアフリー施策(エレベーター等31%、段差解消22%)、自転車駐車場拡充(26%)、待ち合いスペース拡充(23%) ・平成21年度調査と比較すると、おおむね同様の傾向で、待ち合いスペースの拡充が増えている	・バリアフリー施策(エレベーター等28%、段差解消27%)、待ち合いスペース拡充(25%)	・待合スペース拡充(31%)、自転車駐車場拡充(28%)、バリアフリー施策(エレベーター等28%)	・自転車駐車場拡充(39%)	・バリアフリー施策(エレベーター等28%、段差解消22%)、自転車駐車場拡充(31%)	・エレベーター・エスカレーターの設置(47%)	・バス・タクシー乗換案内の拡充(21%)
		路線バス	最寄りバス停	・阪急バスが大半(93%)	・すべて阪急バス(100%)	・すいすいバス(21%)	・阪急バスが大半(98%)	・京阪バス(13%)	・阪急バスが大半(99%)	・阪急バスが大半(99%)
			バス停までの移動手段	・徒歩が大半(97%)	・徒歩が大半(99%)	・徒歩が大半(99%)	・徒歩が大半(96%)	・徒歩が大半(95%)	・自転車(6%)	・徒歩が大半(96%)
			バス停までの所要時間	・5分以内が68% ・10分を超える人は7%	・5分以内が78% ・10分を超える人は12%	・5分以内が72% ・10分を超える人は16%	・5分以内が68% ・10分を超える人は22%	・5分以内が64% ・10分を超える人は27%	・15分(13%)	・5分以内が57% ・10分を超える人は32%
			バス停までの移動の大変さ	・大変と感じている人が10% ・理由は距離が遠いが42%、坂がきつい32%	・大変(5%) ・坂がきつい(40%)	・大変(6%) ・坂がきつい(58%)	・大変(10%) ・坂がきつい(47%)	・距離が遠い(88%)	・大変(17%) ・距離が遠い(50%)	・大変(18%) ・距離が遠い(46%)
	タクシー	満足度	・満足率は21%、不満率24% ・運行本数、バス停のベンチ・屋根等の設備に対する不満が多い	・満足率は29% ・不満率13%	・満足率は22% ・不満率26%	・不満率(32%)	・満足率は24% ・不満率26%	・不満率(39%) ・運行本数の不満(83%)	・満足率は28% ・不満率22%	
		バス停までの希望徒歩時間	・5分以内が76%(実態68%)	・5分以内が80%(実態78%)	・5分以内が79%(実態72%)	・5分以内が73%(実態68%)	・5分以内が78%(実態64%)	・5分以内が76%(実態61%)	・5分以内が70%(実態57%)	
		改善策	・【運行】：バス路線の新設(41%)、日中の運行本数の増便(40%) ・平成21年度調査と比較すると、概ね同様の傾向であるが、「終業時間の繰り下げ」が減少 ・【バス停】：バスの到着時刻の表示(42%)、バス停の屋根の設置(39%) ・平成21年度調査と比較すると、概ね同様の傾向	・低床バスの導入(20%)	・バス路線の新設(38%) ・日中の運行本数の増便(41%)	・バス停でバスの到着時刻がわかる表示(37%)、バス停に屋根を設置(42%)	・バス停の屋根の設置(46%)	・バス停でバスの到着時刻がわかる表示(38%)、バス停に屋根を設置(41%)	・バス停でバスの到着時刻がわかる表示(42%)、バス停に屋根を設置(37%)	・自宅近くにバス停を設置(36%)
		【情報提供】：路線図、バス停の位置図 ・平成21年度調査と比較すると、基本的な傾向は同じであるが、バス路線図の要望が減少し、バス停位置図の要望が増加	・路線図(58%) ・バス停の位置図(52%)	・路線図(54%) ・バス停の位置図(48%)	・路線図(56%) ・バス停の位置図(52%)	・路線図(54%) ・バス停の位置図(53%)	・路線図(61%) ・バス停の位置図(61%)	・路線図(60%) ・バス停の位置図(49%)		
		公的負担	・市の負担による運行サービスの充実を望む意見が37%	・市の負担による運行サービスの充実(33%)	・市の負担による運行サービスの充実(42%)	・市の負担による運行サービスの充実(36%)	・市の負担による運行サービスの充実(33%)	・市の負担による運行サービスの充実(34%)	・市の負担による運行サービスの充実(39%)	
		取り組み	・バスを積極的に利用する(58%)	・バスを積極的に利用する(66%)	・バスを積極的に利用する(66%)	・バスを積極的に利用する(53%)	・バスを積極的に利用する(47%)	・バスを積極的に利用する(48%)	・バスを積極的に利用する(55%)	
3. 公共交通に自動車を対する要望	タクシー	満足度	・満足率は19%、不満率18% ・運賃のわかりやすさ、待ち時間、利用運賃に対する不満が多い	・満足率は19% ・不満率19%	・満足率は19% ・不満率19%	・満足率は18% ・不満率22%	・満足率は23% ・不満率19%	・満足率は15% ・不満率19%	・満足率は18% ・不満率18%	
		改善策	・乗り場等における運賃表示(41%)、連絡先の提供(28%)、待ち時間の短縮(26%)	・乗り場等における運賃表示(45%)、連絡先の提供(31%)、待ち時間の短縮(21%)	・乗り場等における運賃表示(37%)、連絡先の提供(24%)、待ち時間の短縮(29%)	・乗り場等における運賃表示(38%)、連絡先の提供(31%)、待ち時間の短縮(28%)	・乗り場等における運賃表示(48%)、連絡先の提供(37%)、待ち時間の短縮(20%)	・タクシー乗り場の増設(25%)	・乗り場等における運賃表示(37%)、連絡先の提供(29%)、待ち時間の短縮(32%)	
4. 公共交通全般に関する要望	公共交通安全	鉄道	・エレベーター・エスカレーターの設置(34%)、自転車駐車場の拡充(34%)	・エレベーター・エスカレーターの設置(29%)、駅構内の段差の解消(28%)	・エレベーター・エスカレーターの設置(31%)、駅構内の段差の解消(13%)	・自転車駐車場の拡充(49%)、エレベーター・エスカレーターの設置(30%)	・自転車駐車場の拡充(46%)、エレベーター・エスカレーターの設置(35%)	・エレベーター・エスカレーターの設置(47%)、自転車駐車場の拡充(33%)	・エレベーター・エスカレーターの設置(34%)、自転車駐車場の拡充(31%)	
		バス	・【運行】：路線の新設(44%)、日中の運行本数の増便(38%) ・【バス停】：バス停の屋根の設置(40%)、バスの到着時刻のわかる表示(38%) ・【情報提供】：路線図(61%)、バス停の位置図(50%)	・路線の新設(37%) ・日中の運行本数の増便(30%) ・バス停の屋根の設置(42%)、バスの到着時刻のわかる表示(42%)	・路線の新設(46%) ・日中の運行本数の増便(38%) ・バス停の屋根の設置(51%)、自宅近くにバス停を設置(37%)	・路線の新設(50%) ・日中の運行本数の増便(41%) ・バス停の屋根の設置(32%)、バスの到着時刻のわかる表示(43%)	・路線の新設(50%) ・日中の運行本数の増便(42%) ・バス停の屋根の設置(49%)、バスの到着時刻のわかる表示(38%)	・路線の新設(44%) ・日中の運行本数の増便(52%) ・自宅近くにバス停を設置(40%)、バスの到着時刻のわかる表示(36%)	・路線の新設(42%) ・日中の運行本数の増便(34%) ・自宅近くにバス停を設置(37%)、バスの到着時刻のわかる表示(34%)	
		タクシー	・乗り場等での運賃表示(47%)	・乗り場等での運賃表示(54%)	・乗り場等での運賃表示(53%)	・乗り場等での運賃表示(52%)	・乗り場等での運賃表示(64%)	・乗り場等での運賃表示(37%)	・乗り場等での運賃表示(34%)	
		行きたい施設(市内)	・施設：万博・エキスポエリア、市民病院 ・行っていない理由：遠回りになるから(40%) ・移動手段：路線バス(49%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(45%) ・移動手段：路線バス(49%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(29%) ・移動手段：路線バス(43%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(48%) ・移動手段：路線バス(64%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(41%) ・移動手段：路線バス(43%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(29%) ・移動手段：鉄道・モルレル(39%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(39%) ・移動手段：路線バス(50%)	
行きたい施設(隣接)	・施設：イオンモール茨木等大規模商業施設 ・行っていない理由：遠回りになるから(35%) ・移動手段：鉄道・モルレル(42%)、路線バス(38%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(41%) ・移動手段：鉄道・モルレル(41%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(25%) ・移動手段：路線バス(39%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(40%) ・移動手段：路線バス(45%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(30%) ・移動手段：鉄道・モルレル(54%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(28%) ・移動手段：鉄道・モルレル(55%)	・施設： ・行っていない理由：遠回りになるから(40%) ・移動手段：路線バス(46%)			
利用意向	・利便性が向上すれば公共交通利用が増える人が50% ・路線バスの利用増が期待	・利便性が向上すれば公共交通利用が増える人が81% ・路線バスの利用増が期待	・利便性が向上すれば公共交通利用が増える人が34% ・路線バスの利用増が期待	・利便性が向上すれば公共交通利用が増える人が74% ・路線バスの利用増が期待	・利便性が向上すれば公共交通利用が増える人が64% ・路線バスの利用増が期待	・利便性が向上すれば公共交通利用が増える人が77% ・路線バスの利用増が期待	・利便性が向上すれば公共交通利用が増える人が80% ・路線バスの利用増が期待			
満足度	・公共交通全般の満足率42%。不満率19% ・平成21年度調査と比較すると、満足率は同じで、不満率が改善(26%⇒19%)	・公共交通全般の満足率(51%) ・不満率(12%)	・公共交通全般の満足率(51%) ・不満率(19%)	・公共交通全般の満足率(43%) ・不満率(20%)	・公共交通全般の満足率(48%) ・不満率(13%)	・公共交通全般の満足率(45%) ・不満率(17%)	・公共交通全般の満足率(36%) ・不満率(26%)			
不満内容	・バスのルート、運行本数に関する不満が多い。 ・具体的には、万博・エキスポエリア、吹田市民病院・岸辺駅エリアへのバスの利便性向上									

【参考資料】公共交通の利用状況とニーズ（市民アンケート調査結果）

●市民の外出状況

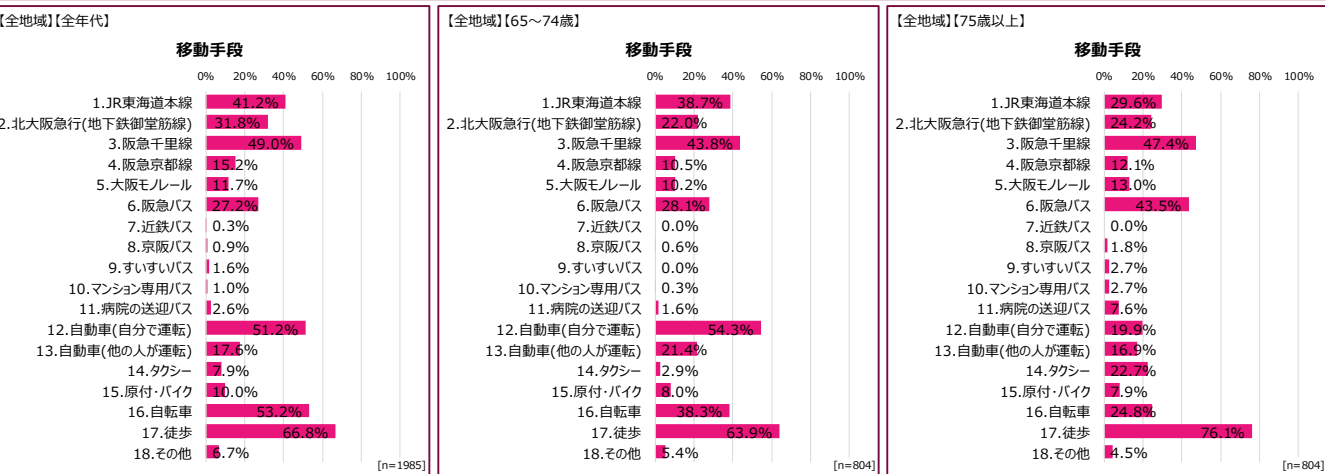
1.あなたの日頃の外出についてお尋ねします。
 問1.あなたは日頃どのような外出をされていますか。月に1回以上の外出について、最大3つまでお応えください。
 ①目的(1つに○) ②目的地(1つに○)

□自宅近くのよく利用する鉄道路線は、阪急とJRで79%。利用駅の多くはJR吹田駅



⑥移動手段

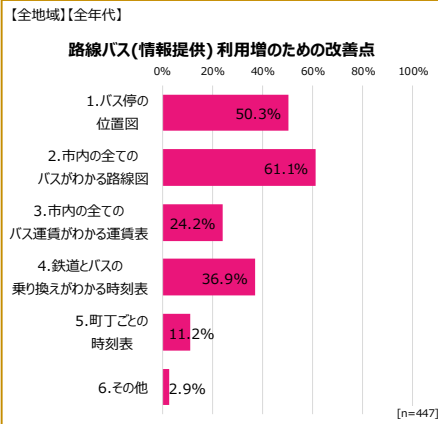
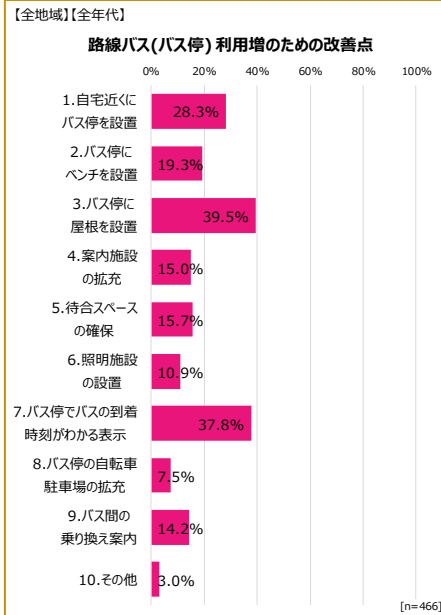
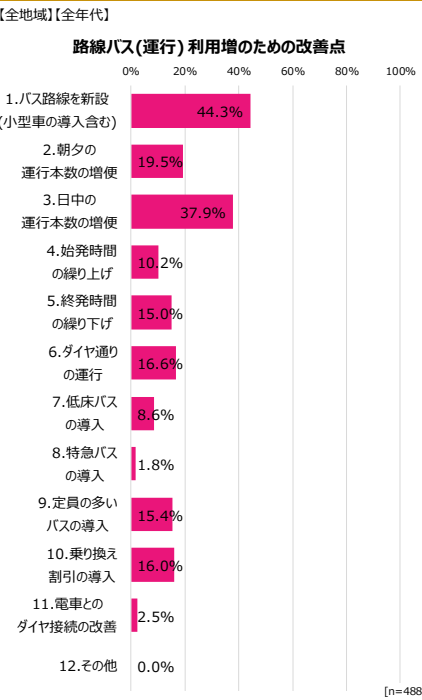
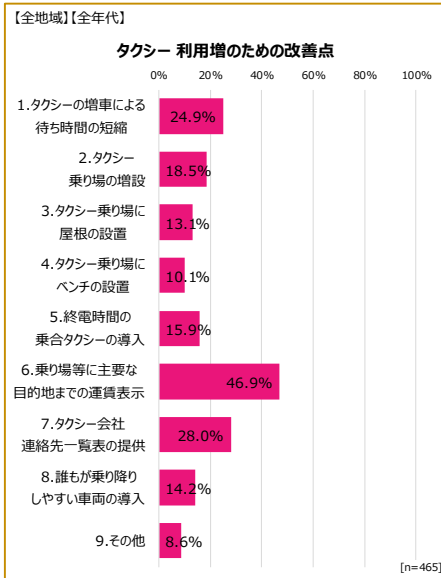
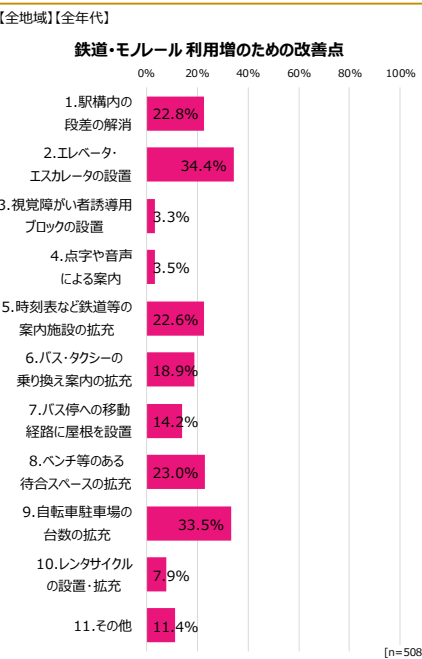
□利用駅までの移動手段は徒歩が74%。阪急バスも16%
 ・片山・岸部地域、JR以南地域では自転車30%以上。千里NT・万博・阪大地域、山田・千里丘地域、片山・岸部地域、千里山・佐井寺地域では阪急バスが20%以上。



●自動車利用者の公共交通に対するニーズ

3.普段、自動車を利用される方にお尋ねします。
 問19.公共交通について、どのような点の改善を望みますか。

- ・鉄道：エレベーター・エスカレーターの設置、自転車駐車場の拡充
- ・バス：【運行】路線の新設、日中の運行本数の増便
 【バス停】バス停の屋根の設置、バスの到着時刻のわかる表示
 【情報提供】路線図、バス停の位置図
- ・タクシー：乗り場等での運賃表示



【参考資料】公共交通の利用状況とニーズ（市民アンケート調査結果）

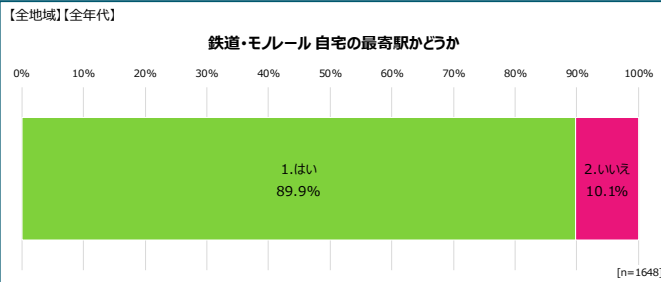
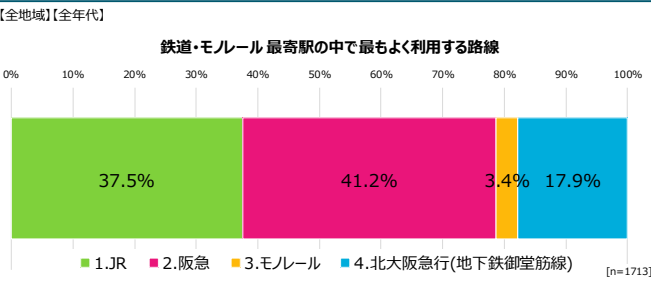
●鉄道・モノレールの利用状況とニーズ

2.あなたの公共交通の利用状況についてお尋ねします。

■鉄道・モノレールについてお尋ねします。

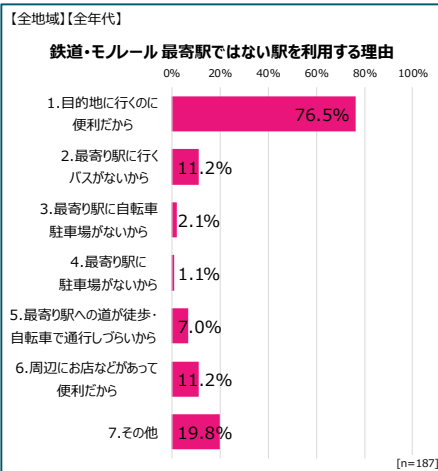
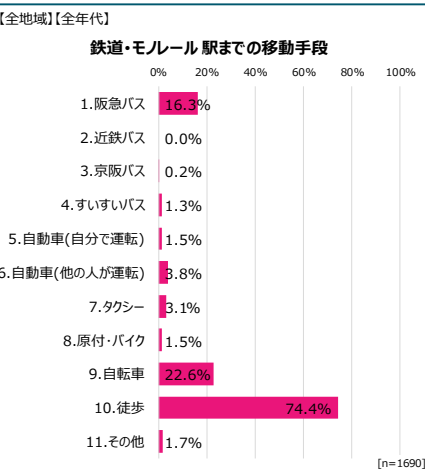
問2.自宅から最寄りの鉄道・モノレール駅で、最もよく利用する駅はどこですか。その駅はご自宅の最寄り駅ですか。

- 自宅近くがよく利用する鉄道路線は、阪急とJRで79%。利用駅の多くはJR吹田駅
- 最寄り駅ではない駅を利用する人が10%。最寄り駅は南千里駅、豊津駅が多い
- 最寄りの南千里駅を利用しない人の利用駅は桃山台駅が多く、理由としては目的地への利便性。



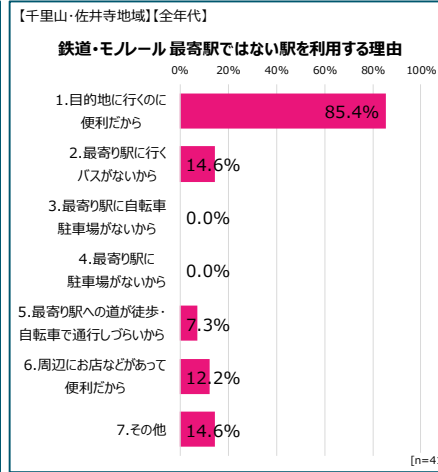
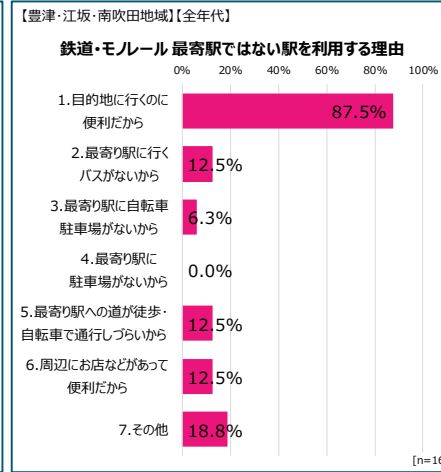
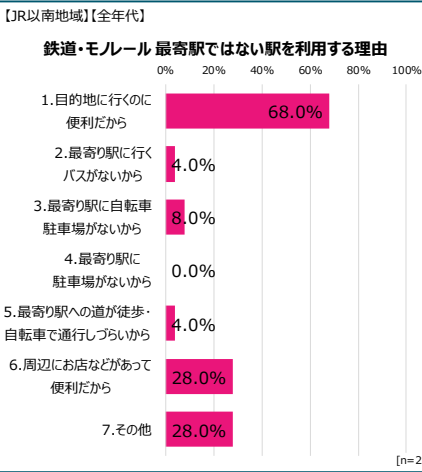
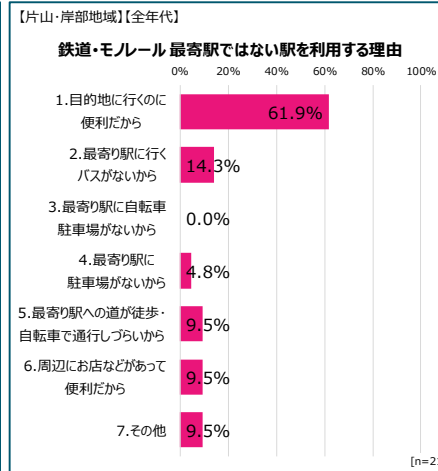
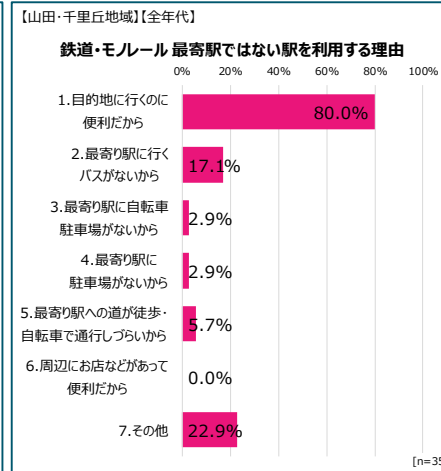
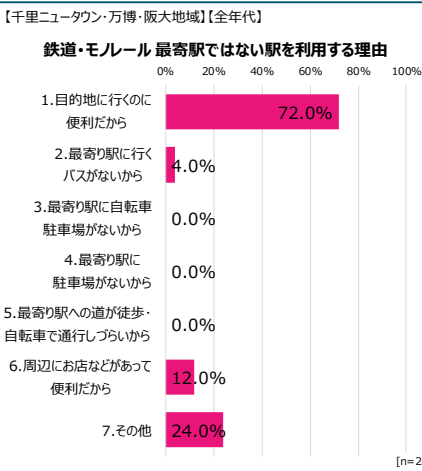
問3.上記(問2)で回答した鉄道・モノレール駅への移動手段は何ですか。

- 利用駅までの移動手段は徒歩が74%。阪急バスも16%
- ・片山・岸部地域、JR以南地域では自転車30%以上。千里NT・万博・阪大地域、山田・千里丘地域、片山・岸部地域、千里山・佐井寺地域では阪急バスが20%以上。



問5. 最寄り駅ではない駅を利用するのはなぜですか。

- 最寄り以外の駅を利用する理由は「目的地に行くのに便利」が77%、「最寄り駅に行くバスがない」、「周辺にお店などがあって便利」が11%
- ・山田・千里丘地域、片山・岸部地域、千里山・佐井寺地域では「最寄り駅に行くバスがない」が15%前後。JR以南地域、豊津・江坂・南吹田地域では「最寄り駅に自転車駐車がいない」が5%以上。
- また、片山・岸部地域では「最寄り駅に駐車がいない」が約5%。



【参考資料】公共交通の利用状況とニーズ（市民アンケート調査結果）

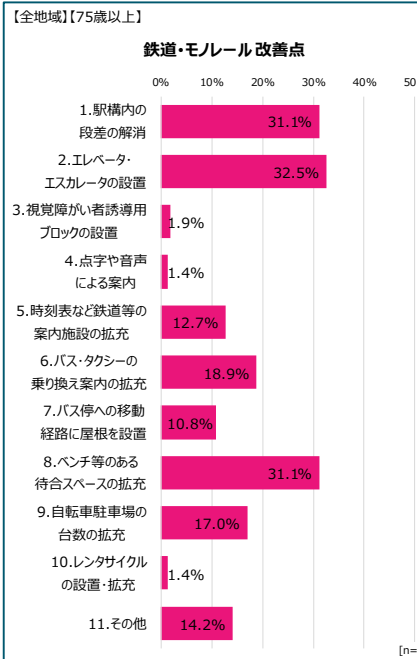
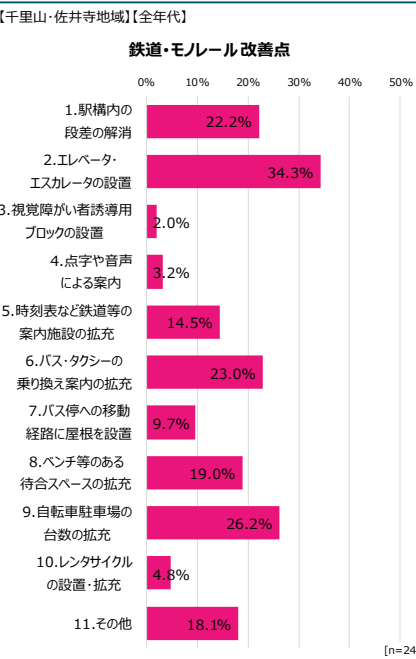
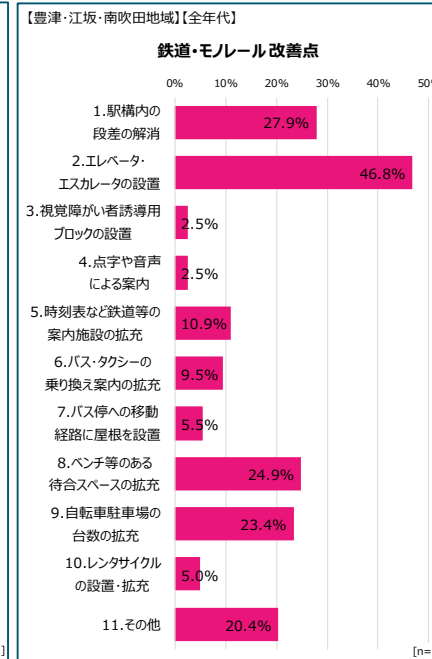
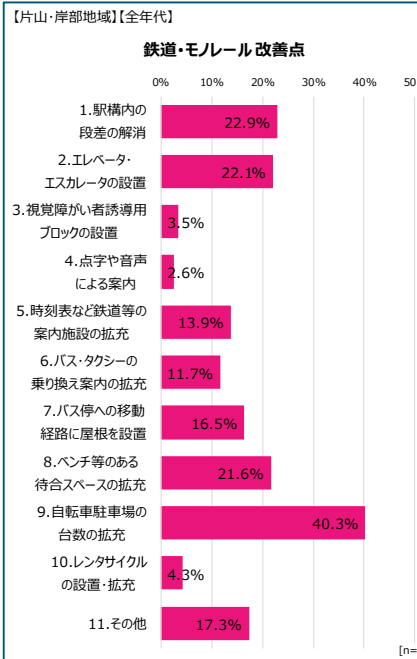
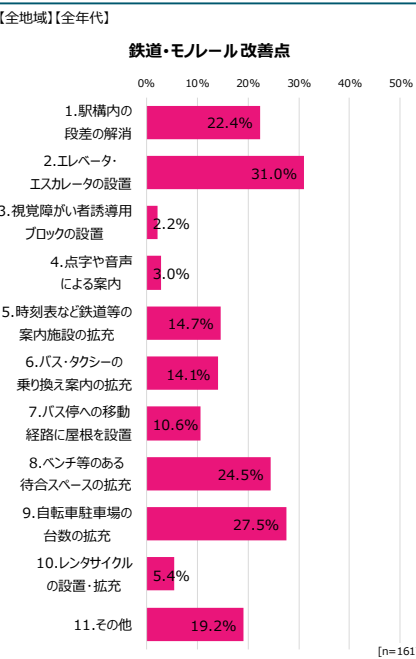
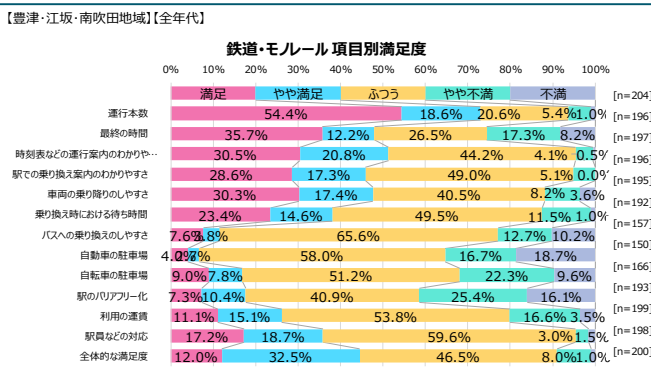
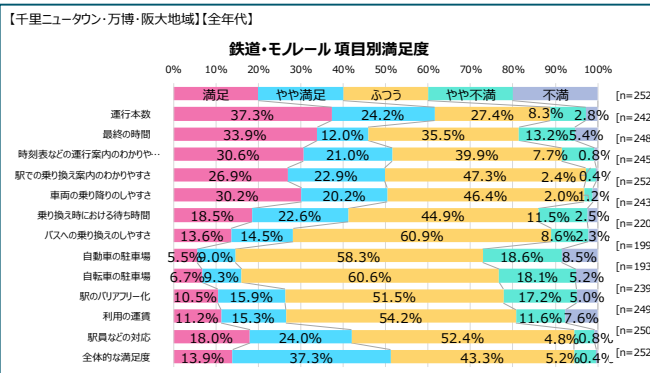
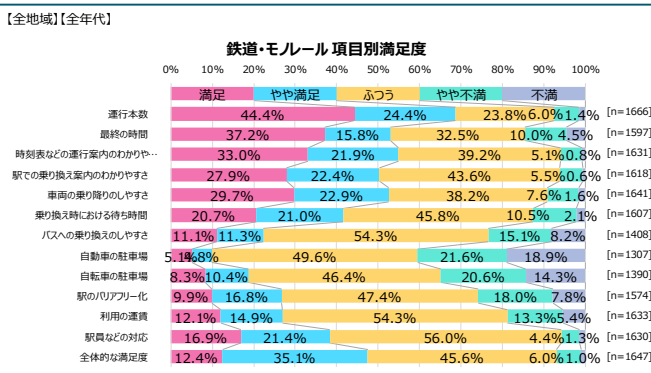
●鉄道・モノレールの利用状況とニーズ

問6.よく利用する鉄道・モノレールの満足度をお応えください(項目ごとに1つに○)

□鉄道・モノレールの満足率は48%。不満率は7%
 駐車場、自転車駐車場、駅のバリアフリー化、バスの乗り換えのしやすさに対する不満が多い
 ・千里NT・万博・阪大地域、豊津・江坂・南吹田地域で最終の時間に対する不満率が比較的高い。

問7.今後どのようにしたら、鉄道・モノレールを利用しやすくなりますか。(重要な項目2つに○)

□改善施策としては、バリアフリー施策、自転車駐車場拡充、待ち合いスペース拡充の要望が多い
 ・片山・岸部地域で「自転車駐車場の台数の拡充」(39%)、豊津・江坂・南吹田地域で「エレベーター・エスカレーターの設置」(47%)、千里山・佐井寺地域では「バス・タクシーの乗り換え案内の拡充」(21%)が多い。
 ・75歳以上で「駅構内の段差解消」(31%)が多い。



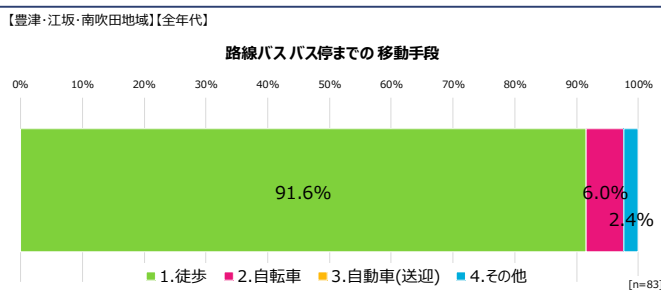
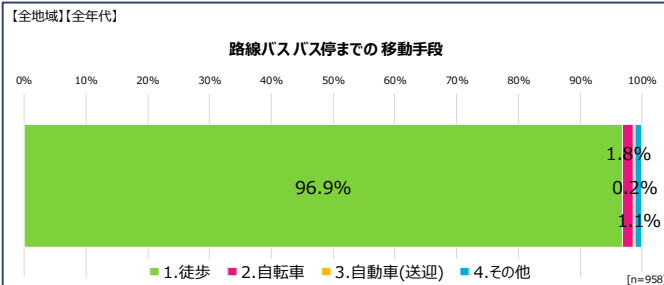
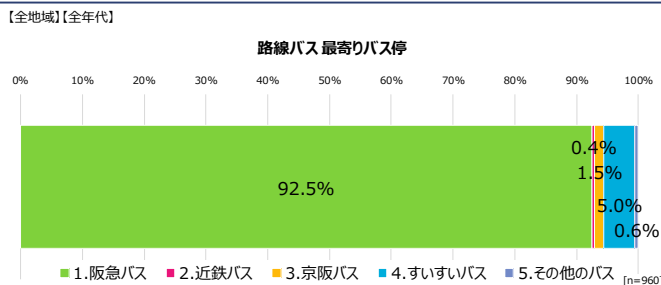
【参考資料】公共交通の利用状況とニーズ（市民アンケート調査結果）

●路線バスの利用状況とニーズ

■路線バスについてお尋ねします。

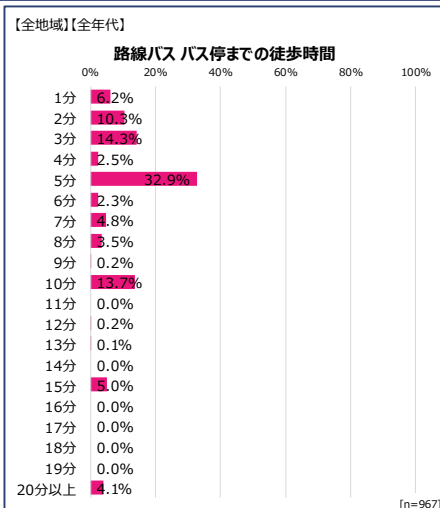
問8. 自宅から最寄りのバス停はどこですか。そのバス停への移動手段は何ですか。

- 自宅の最寄りバス停は阪急バスが大半(93%)。
- 最寄りバス停までの移動手段は徒歩が大半(97%)
- ・豊津・江坂・南吹田地域では自転車による移動が約6%



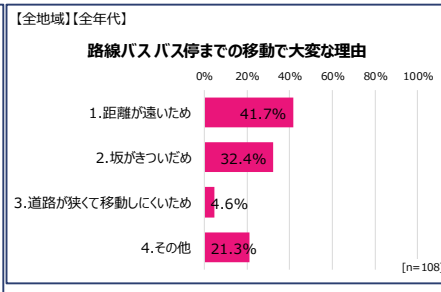
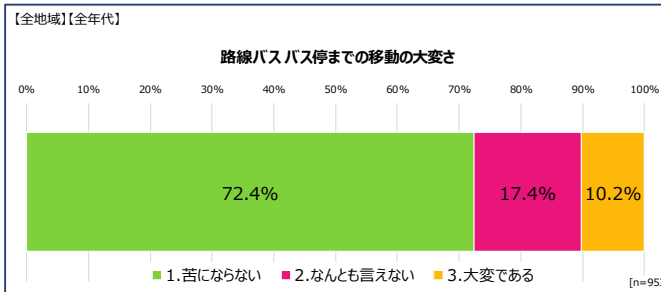
問10. 「問8」で回答したバス停まで徒歩で何分くらいかかりますか。(記入)

- 最寄りバス停までの徒歩時間は5分以内が66%。
- 10分を超える人は23%



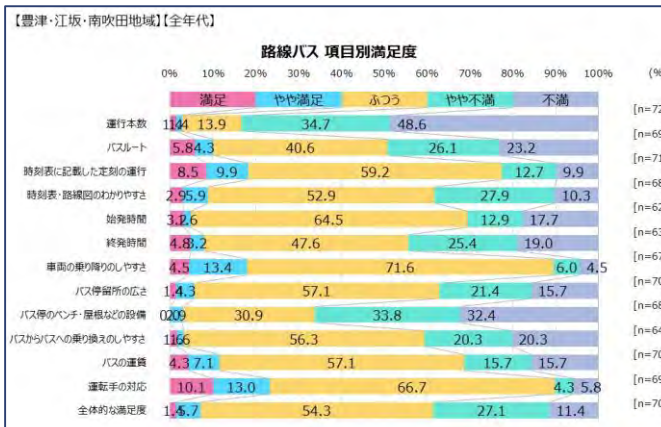
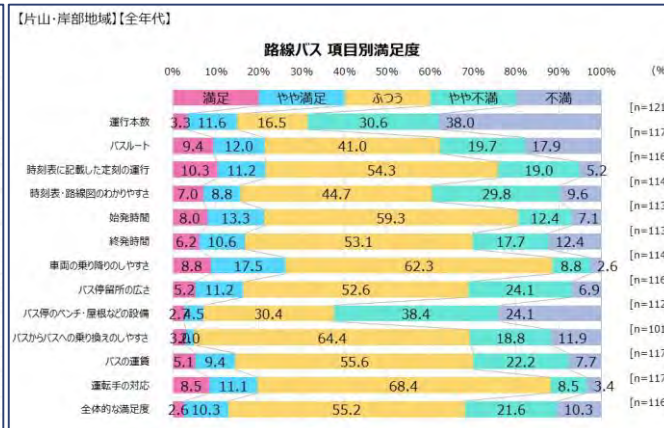
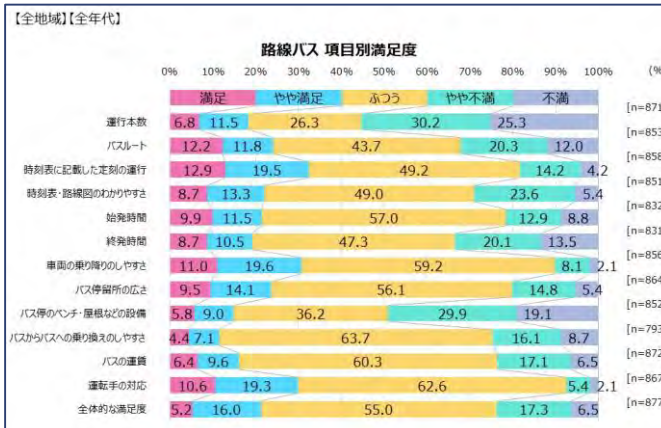
問11. 「問8」で回答したバス停までの移動をどのように感じますか。(1つに○) また、「3. 大変である」を選択した方にお尋ねします。大変と感じる理由は何ですか。(あてはまるものすべてに○)

- バス停までの移動について大変と感じている人が10%。
- 理由は距離が遠いが42%、坂がきついが32%



問13. よく利用するバスの満足度をお答えください。(項目ごとに1つに○)

- 路線バスの満足率は21%、不満率は24%
- 運行本数、バス停のベンチ・屋根等の設備に対する不満が多い
- ・片山・岸部地域、豊津・江坂・南吹田地域で不満率が高く、30%を超えている。特に、後者は39%。
- 豊津・江坂・南吹田地域では運行本数に対する不満率が83%。



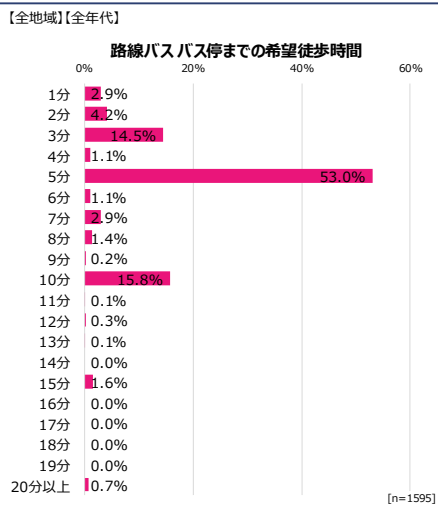
【参考資料】公共交通の利用状況とニーズ（市民アンケート調査結果）

●路線バスの利用状況とニーズ

問14.吹田市内のバス路線について、どのようにしたら利用しやすくなりますか。

(1)自宅から最寄りのバス停まで徒歩でどの程度の移動時間であれば、利用しやすいですか。

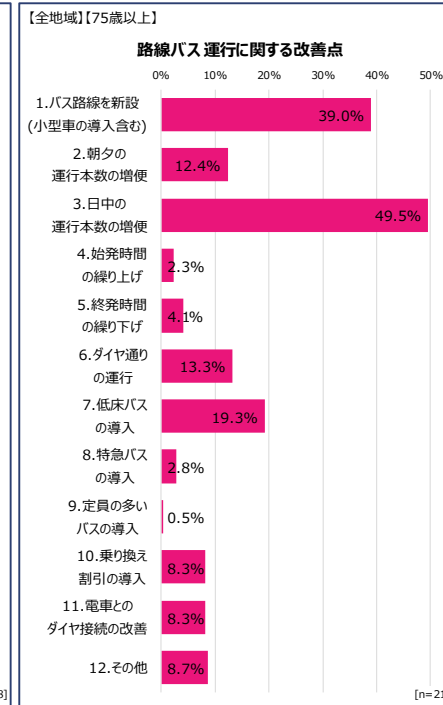
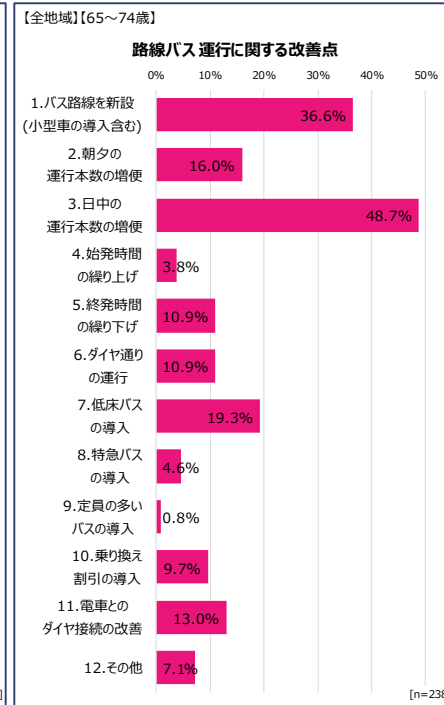
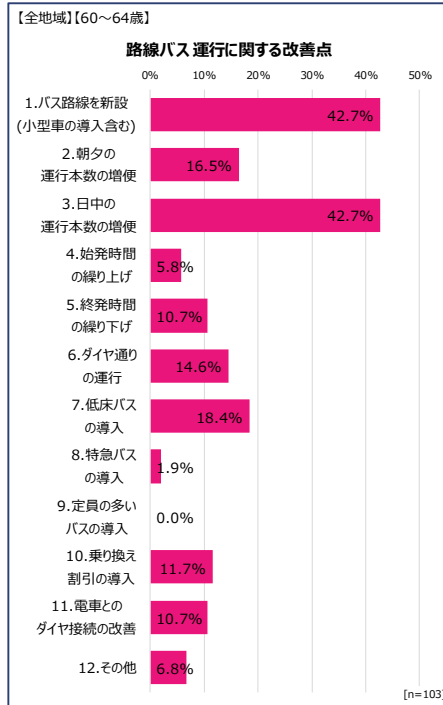
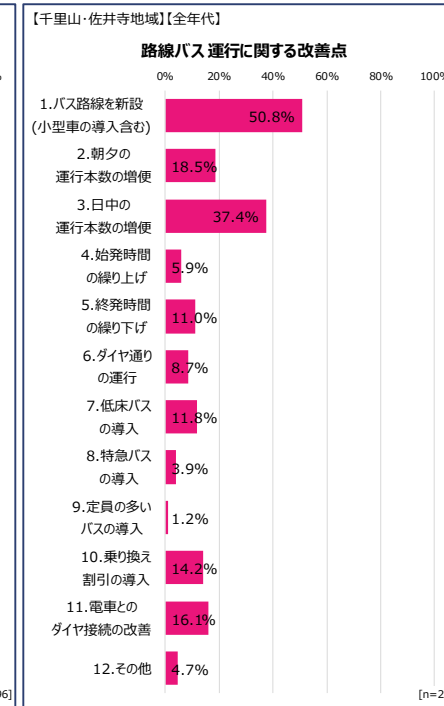
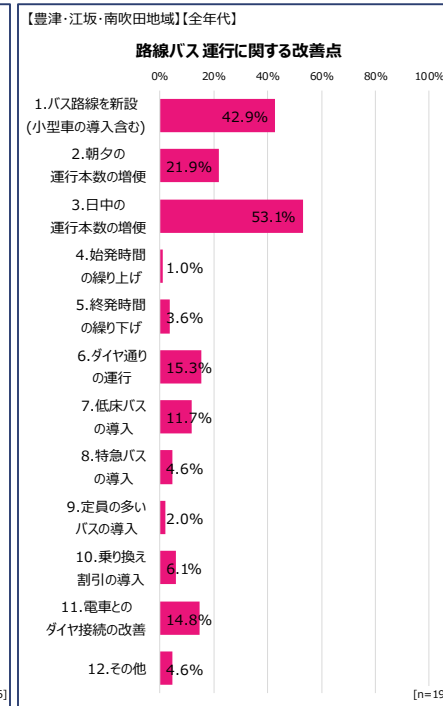
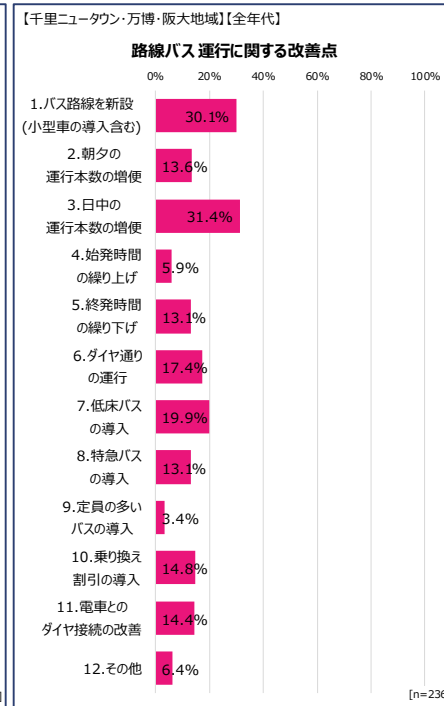
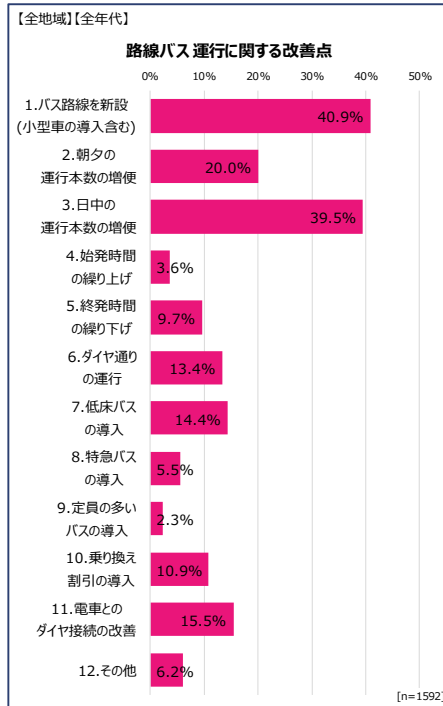
□バス停までの徒歩時間について、5分以内を希望している人が76%だが、実際は68%。



(2)運行・バス停・情報提供に関する改善点は何ですか。(それぞれで重要だと思うもの2つに○)

□運行に関しては、バス路線の新設、日中の運行本数の増便の要望が多い

- 千里NT・万博・阪大地域で「低床バスの導入」(20%)、豊津・江坂・南吹田地域で「日中の運行本数の増便」(53%)、千里山・佐井寺地域で「バス路線の新設」(51%)。
- 60歳以上において「低床バスの導入」(18~19%)。



【参考資料】公共交通の利用状況とニーズ（市民アンケート調査結果）

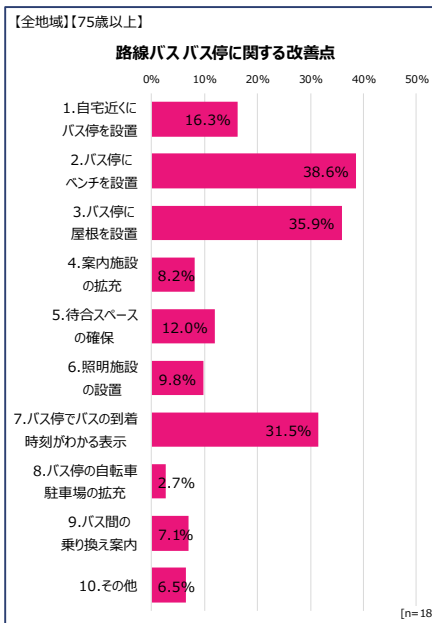
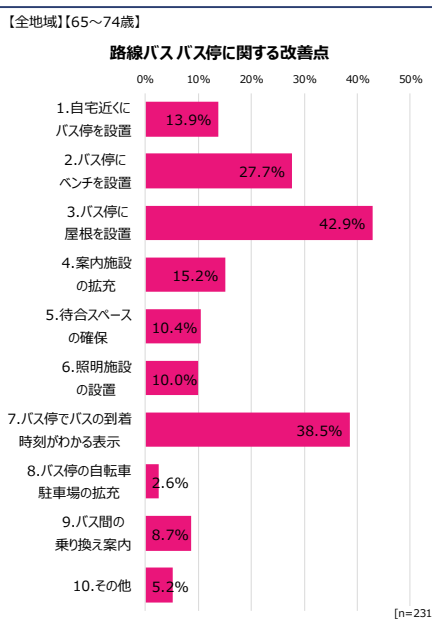
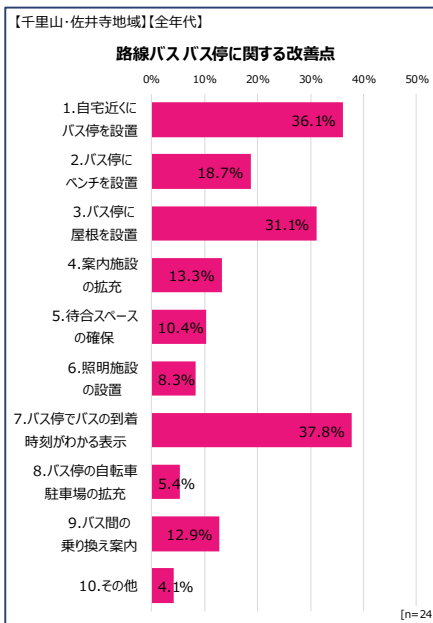
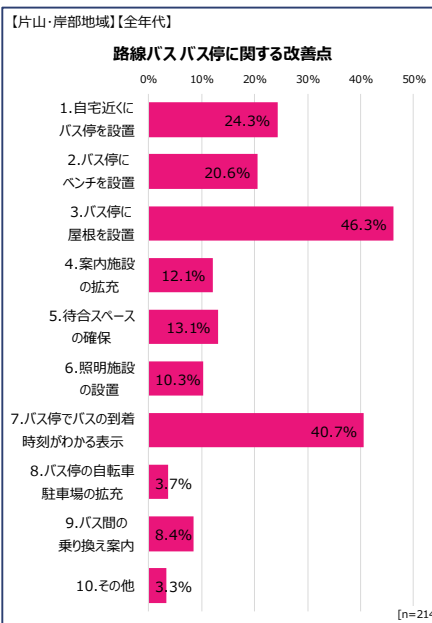
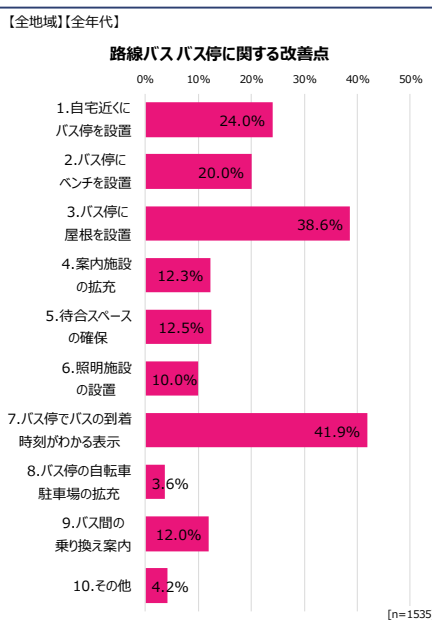
●路線バスの利用状況とニーズ

(2)運行・バス停・情報提供に関する改善点は何ですか。(それぞれで重要だと思うもの2つに○)

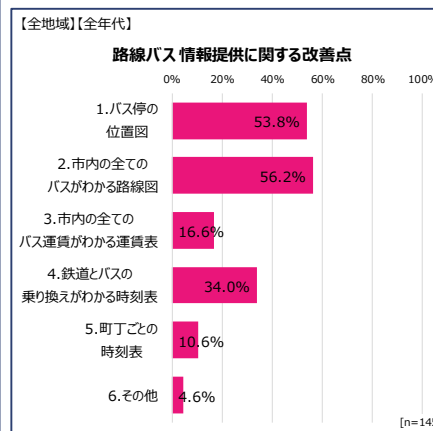
- バス停に関しては、バスの到着時刻の表示、バス停の屋根の設置の要望が多い
- ・片山・岸部地域で「バス停に屋根を設置」(46%)、バス停勢圏外が広い千里山・佐井寺地域で「自宅近くにバス停を設置」(36%)。
 - ・65歳以上において「バス停にベンチを設置」(28%、39%)。

問15.バスの運転手不足等により、全国的に路線バスの運行維持が難しくなっています。社会保障費等他分野の財政負担も今後さらなる増加が見込まれる中、路線バスの路線維持に関する公的負担についてあなたの考えをお聞かせください。(1つに○)

- 路線バスの公的負担については、市の負担による運行サービスの充実を望む意見が37%
- ・「路線維持が困難になった場合は、運行サービスを縮小すべき」と回答した人は14%。
 - ・65歳以上において「市の負担により運行サービスを充実させるべき」が40%以上。

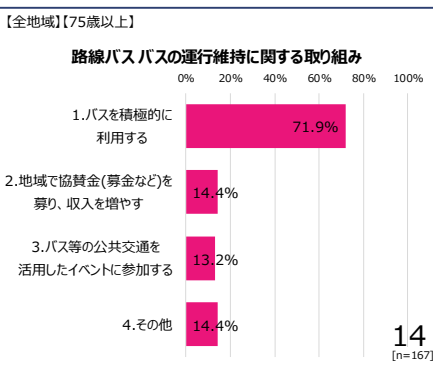
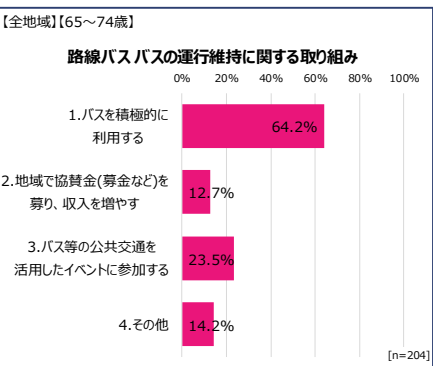
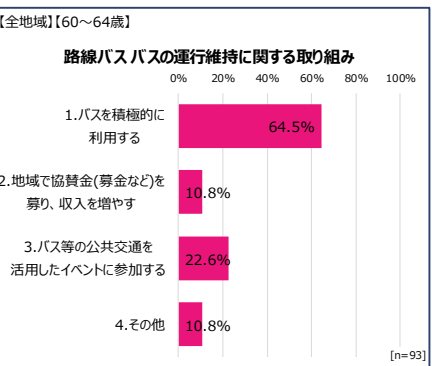
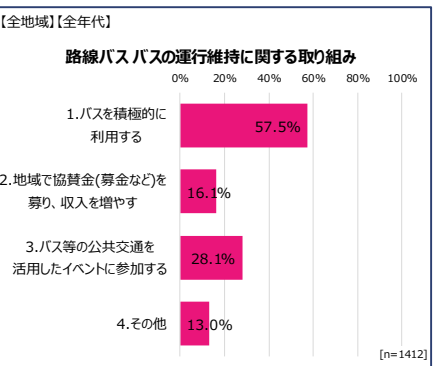
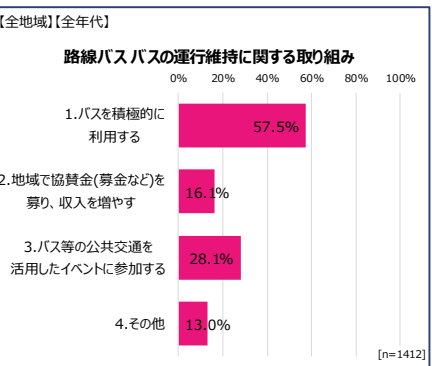


□情報提供に関しては、路線図、バス停の位置図の要望が多い



問16.路線バス、すいすいバスの運行維持のために、あなたが取り組んだり、参加してもよい、または地域の取り組みとしてあった方がよいと思うものは何ですか。(当てはまるものすべてに○)

- バスの運行維持に関する取り組みについては「バスを積極的に利用する」が58%
- ・千里NT・万博・阪大地域、山田・千里丘地域において「バスを積極的に利用する」が65%以上。
 - ・60歳以上で「バスを積極的に利用する」と回答した人が多く、特に75歳以上は72%。

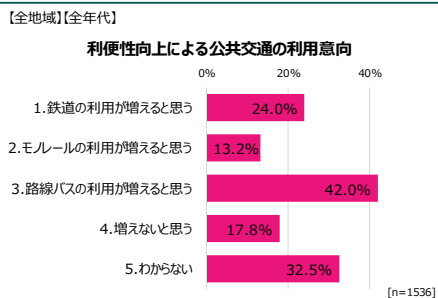


【参考資料】公共交通の利用状況とニーズ（市民アンケート調査結果）

●公共交通全般に対するニーズ

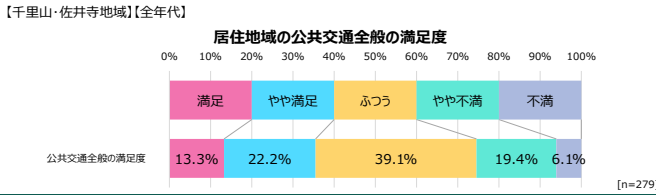
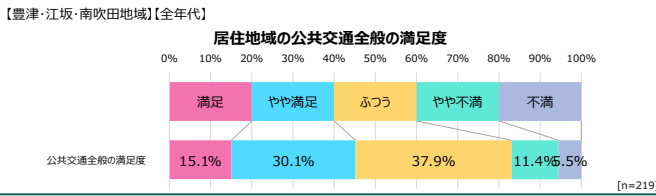
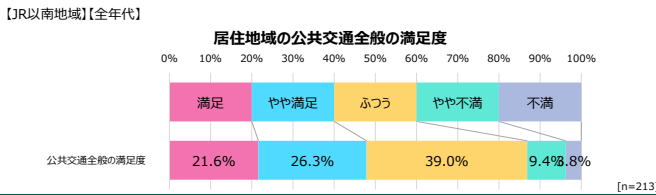
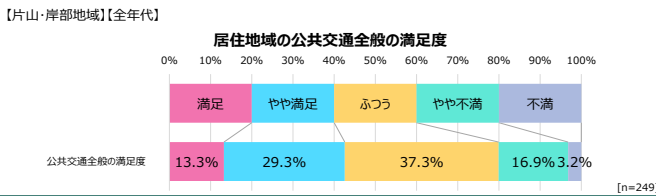
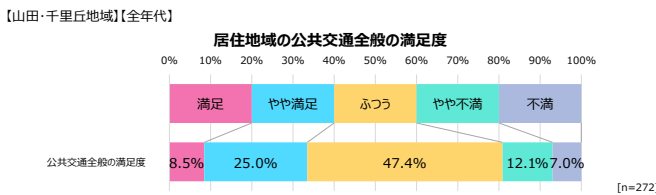
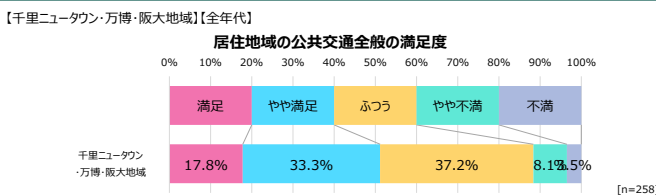
問21. 鉄道やバスなどの公共交通が便利になったら、公共交通を利用する機会が増えると思いますか。（複数回答可）

□利便性が向上すれば公共交通利用が増える人が79%。路線バスの利用増が期待される。

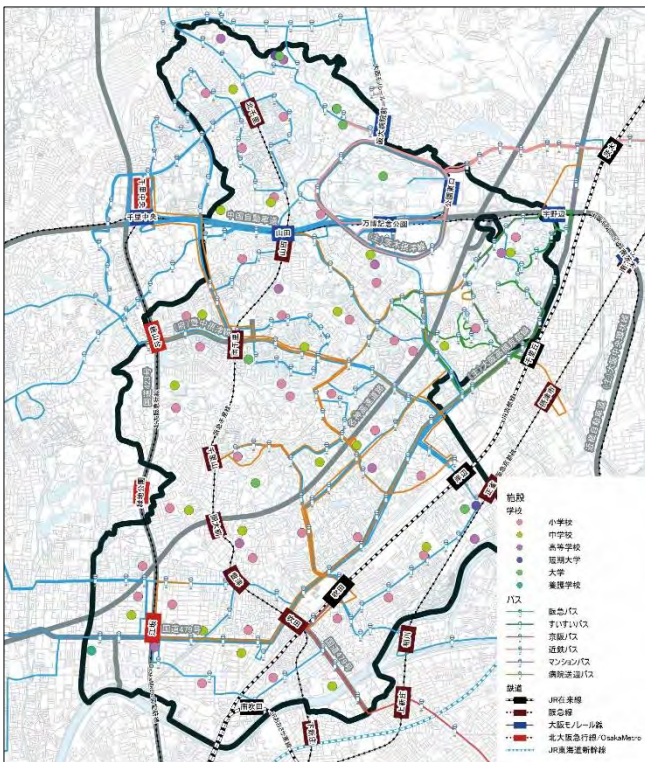


問22. あなたがお住まいの地域における公共交通全般の満足度をお答えください。（1つに○）

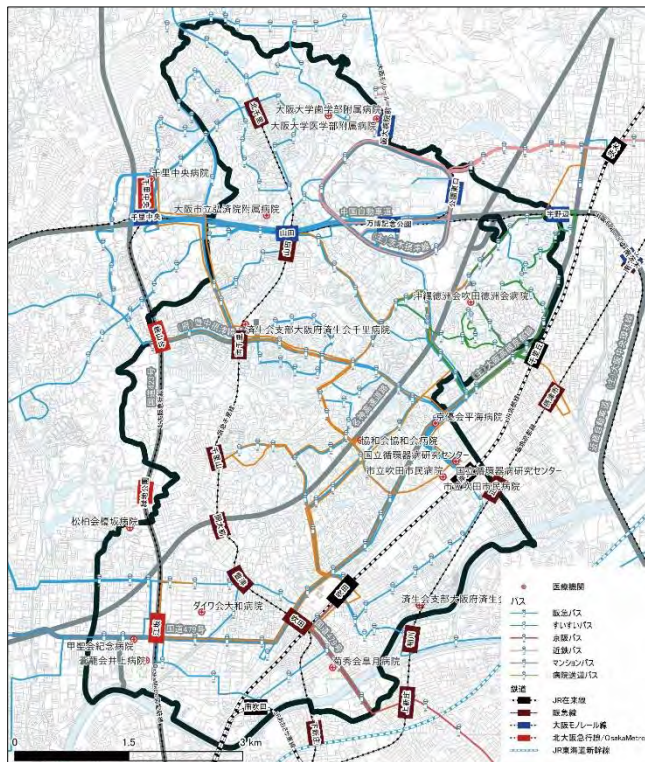
□公共交通全般の満足率は42%。不満率は19%。片山・岸部地域、千里山・佐井寺地域で不満が多い



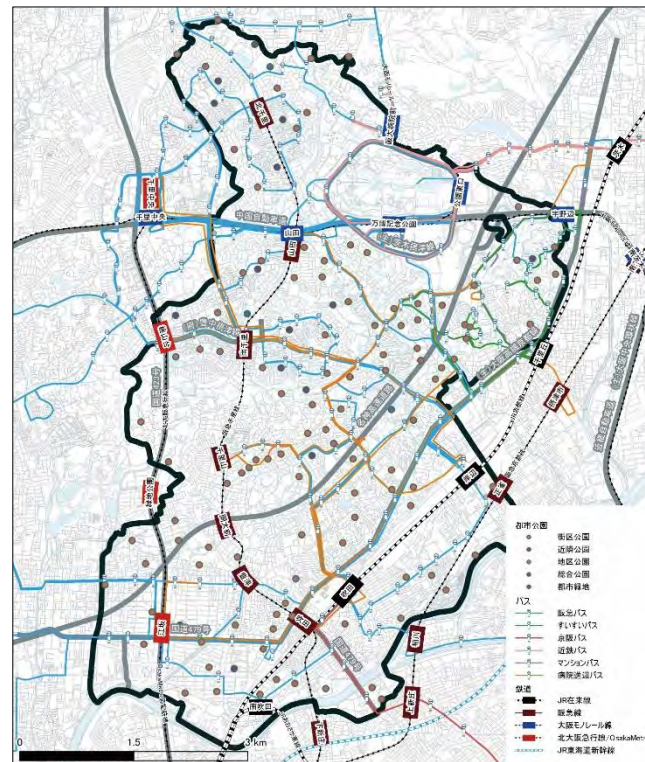
【参考資料】施設の立地状況



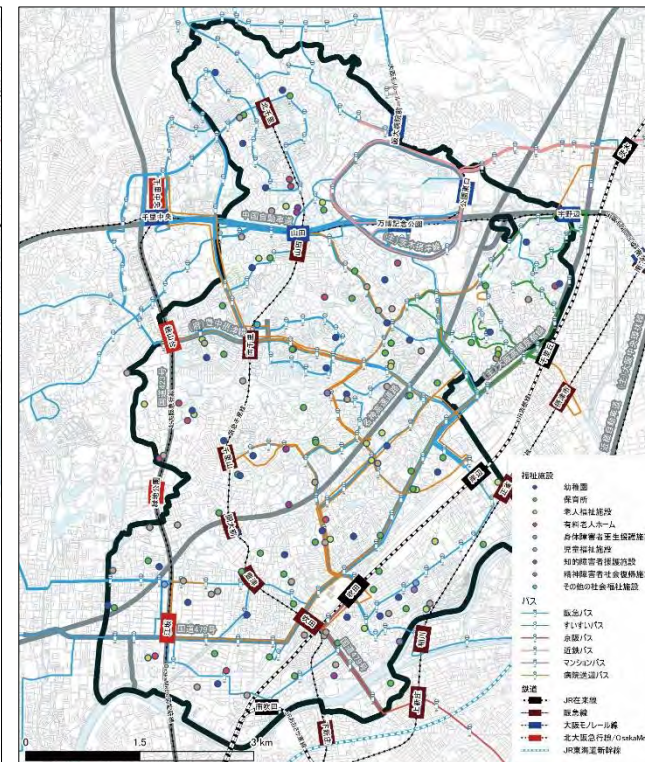
▲ 教育施設等の立地状況



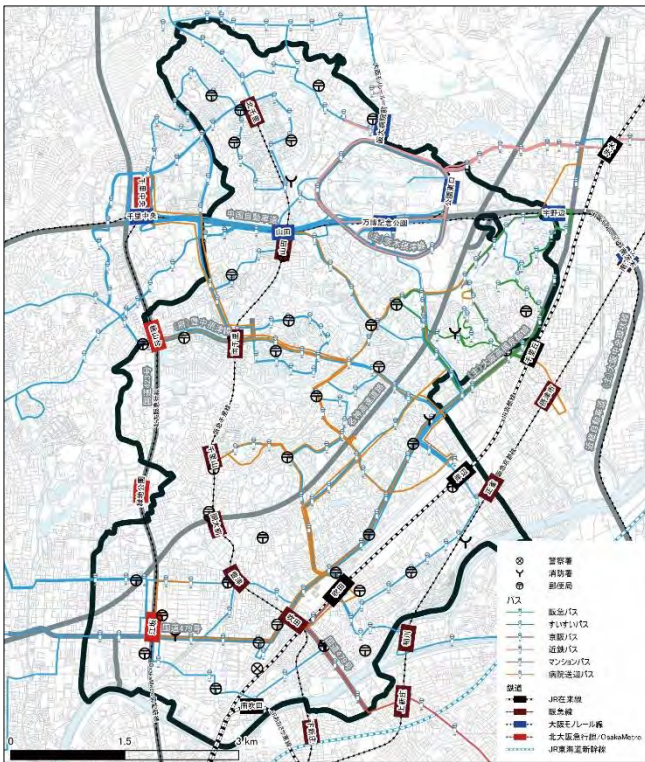
▲ 医療施設の立地状況



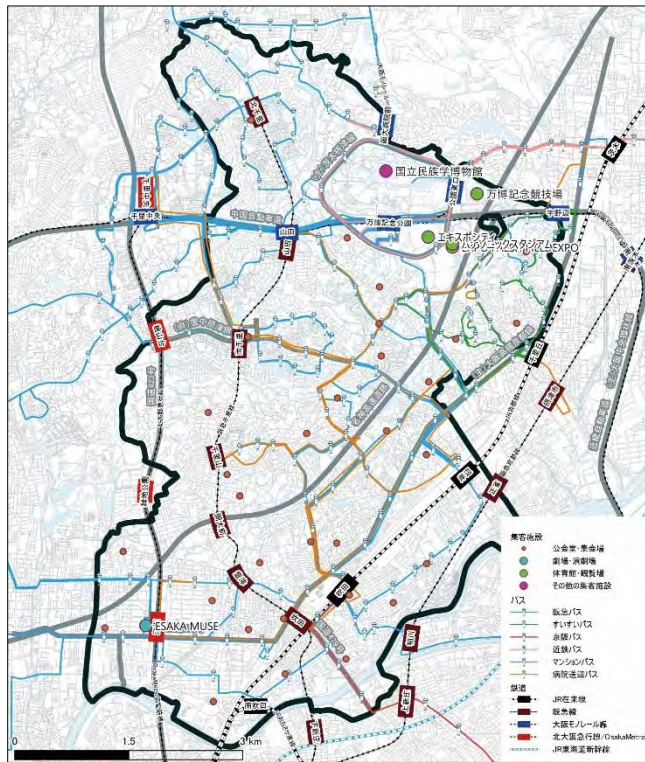
▲ 都市公園の立地状況



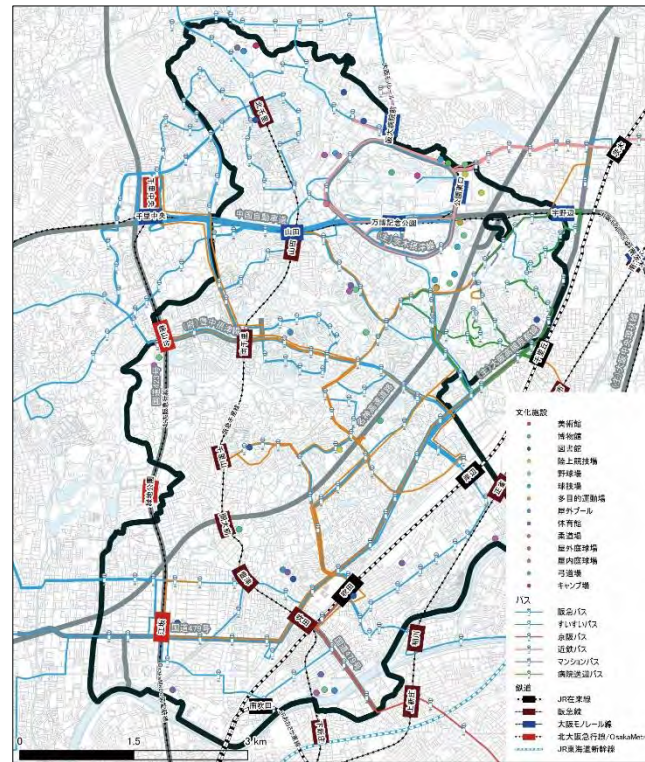
▲ 福祉施設の立地状況



▲ 警察署・消防署・郵便局の立地状況



▲ 集客施設の立地状況



▲ 文化施設の立地状況