

吹田市 公共交通維持・改善計画 (案)

令和4年(2022年)2月

目 次

第1章 計画の概要-----	1-1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1-1
1-2 これまでの取組み.....	1-1
1-3 吹田市内の公共交通の概要.....	1-2
1-4 計画区域.....	1-3
1-5 計画期間.....	1-3
1-6 計画の位置づけ.....	1-4
第2章 吹田市の地域公共交通の現状と課題-----	2-1
2-1 吹田市の現況.....	2-1
2-2 上位・関連計画の内容.....	2-1 1
2-2-1 上位計画における地域公共交通に関する位置づけ	2-1 1
2-2-2 各種計画内容.....	2-1 2
2-3 地域公共交通の運行状況・利用実態.....	2-2 8
2-4 アンケート調査におけるニーズの把握.....	2-3 3
2-5 地域公共交通の課題のまとめ.....	2-3 6
第3章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方策-----	3-1
3-1 基本理念.....	3-1
3-2 基本方針.....	3-1
3-3 地域公共交通ネットワークの将来イメージ	3-2
3-3-1 ネットワーク将来イメージ.....	3-2
3-3-2 都市の拠点・地域公共交通の機能分類.....	3-3
3-4 計画の目標.....	3-4
第4章 目標を達成するための実施事業-----	4-1
4-1 事業体系.....	4-1
4-2 事業内容・事業主体.....	4-4
4-2-1 公共交通サービスの維持・充実とPRによる利用促進	4-4
4-2-2 市民・利用者に寄り添う利便性の高い公共交通ネットワークの形成 .	4-8
4-2-3 共に支え、将来に向けた持続可能な仕組みづくり	4-1 1
4-3 事業スケジュール.....	4-1 3
第5章 計画の推進体制-----	5-1
5-1 計画の推進体制.....	5-1
5-2 事業進捗の評価方法.....	5-1

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

吹田市の公共交通は、鉄道・モノレール、路線バス、タクシー等様々な手段により構成されており、日常生活における利便性に優れた都市として発展してきました。

平成22年（2010年）に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「吹田市地域公共交通総合連携計画」を策定し、公共交通空白地の解消等の施策を実施し利便性向上に努めてきましたが、公共交通事業者の収支の悪化や運転手等の担い手不足による路線廃止や減便が行われ、更には新型コロナウイルスに伴う新しい生活様式の浸透等公共交通を取巻く環境は年々厳しさを増し、今後もこうした状況が続くと想定されています。その一方で、鉄道を補完し市民の身近な移動手段である路線バスは、高齢化の進行とともにその重要性は高まっています。

このような背景から、連携計画の内容の見直しを行い、市民・交通事業者・行政が共に支える、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの実現を目的として「吹田市公共交通維持・改善計画」を策定します。

1-2 これまでの取組み

これまで本市では、地域公共交通総合連携計画をはじめとして、次のような流れで公共交通に関する取組みを行ってきました。

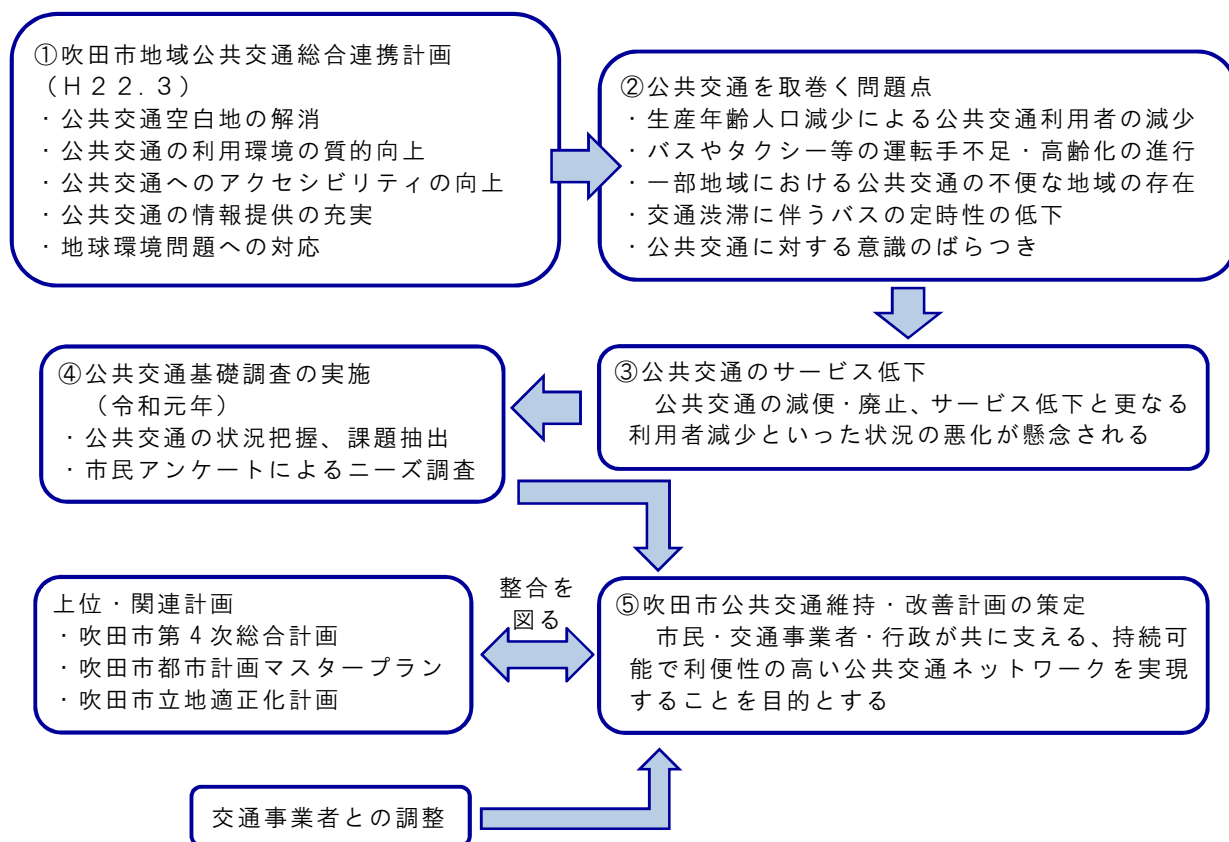


図1-1 公共交通に関する市のこれまでの取組み

1-3 吹田市内の公共交通の概要

吹田市の公共交通網は、JR、阪急電鉄、Osaka Metro、北大阪急行、大阪モノレールの鉄道網と、阪急バス、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のバス路線網に加え、タクシーによる個別移動サービスも含めて形成されています。

一方で、特定の方の移動に用いられているマンションバスや病院送迎バス、自転車については、公共交通を補完する移動手段として活用されています。

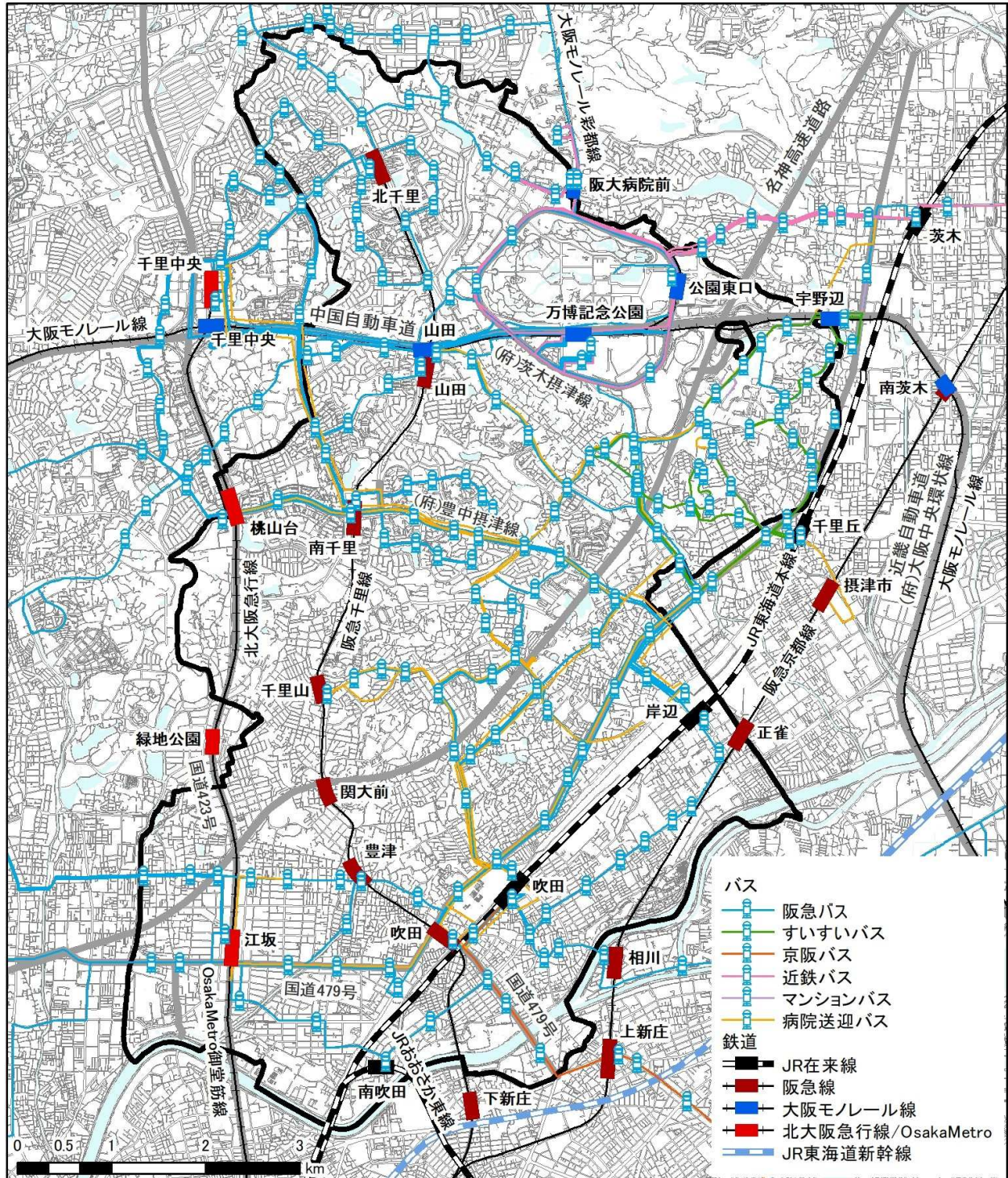


図 1-2 吹田市の公共交通網図

1-4 計画区域

計画区域は、吹田市全域を対象とします。

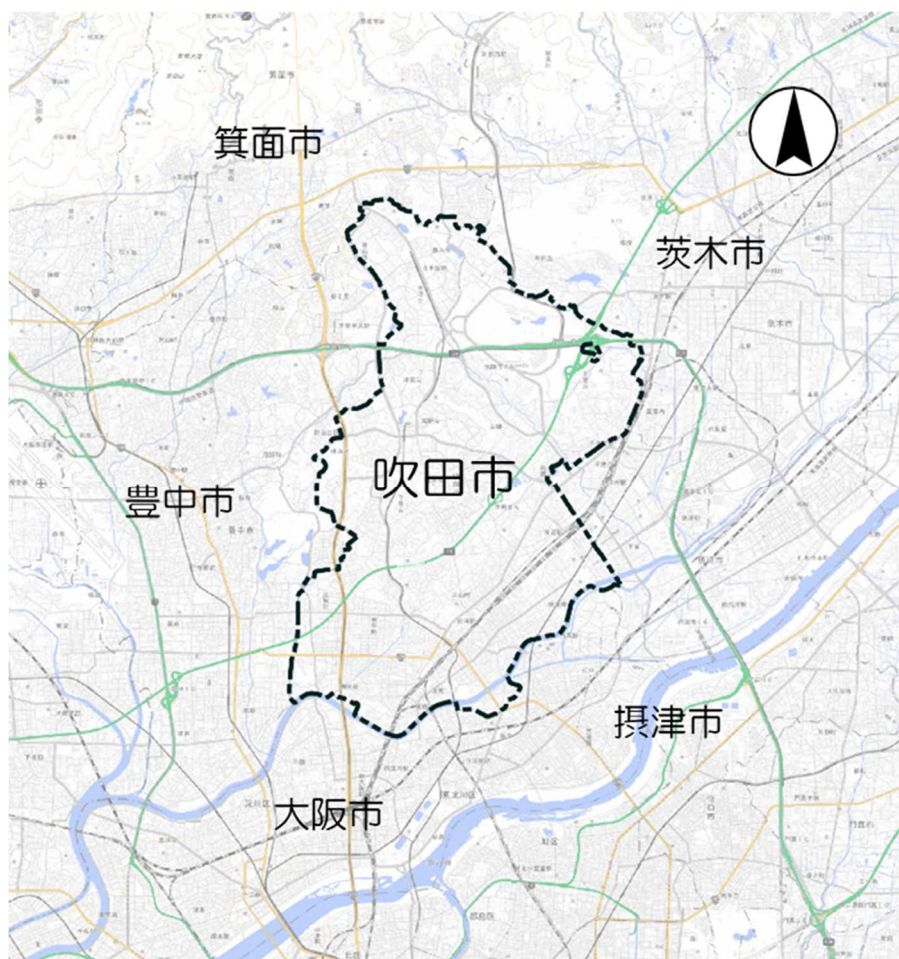


図 1-3 計画区域

1-5 計画期間

本計画の期間は、令和 4 年度（2022 年）から令和 13 年度（2031 年）までの 10 年間とします。施策等の見直し時期は 5 年後としますが、本市を取巻く社会の状況が大きく変わる等、必要に応じて適宜見直しを図ります。10 年後には計画の評価、見直しを行います。



図 1-4 計画期間

1-6 計画の位置づけ

本計画は、吹田市第4次総合計画を上位計画とし、吹田市都市計画マスタープラン、吹田市立地適正化計画及び各分野の計画と整合を図り、以下のように位置づけています。

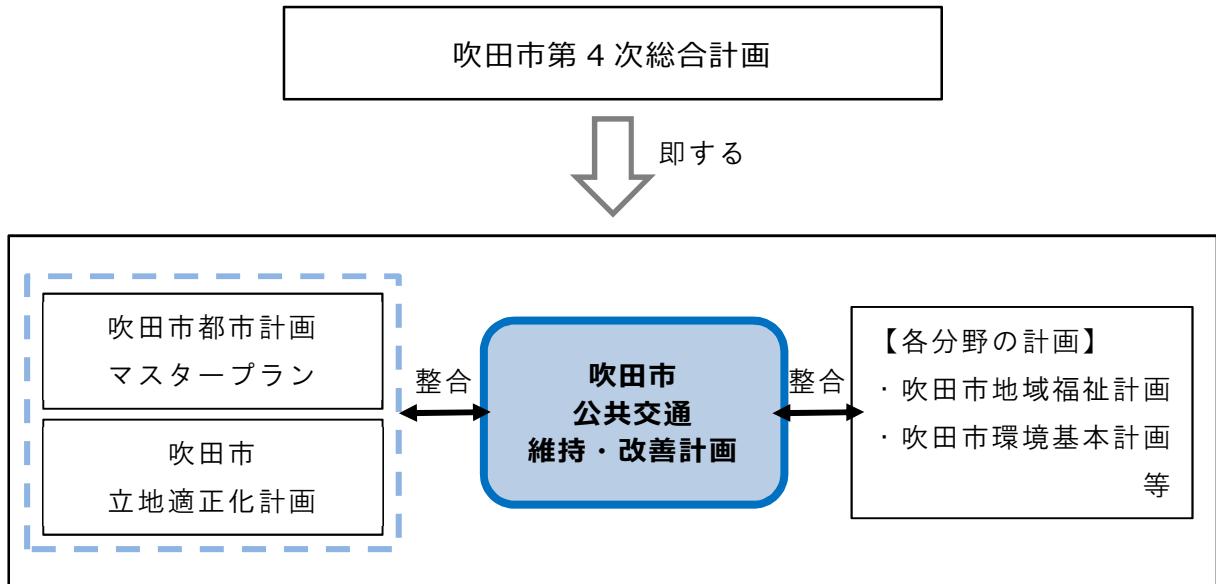


図1-5 計画の位置づけ

第2章 吹田市の地域公共交通の現状と課題

2-1 吹田市の現況

(1) 市勢・地勢

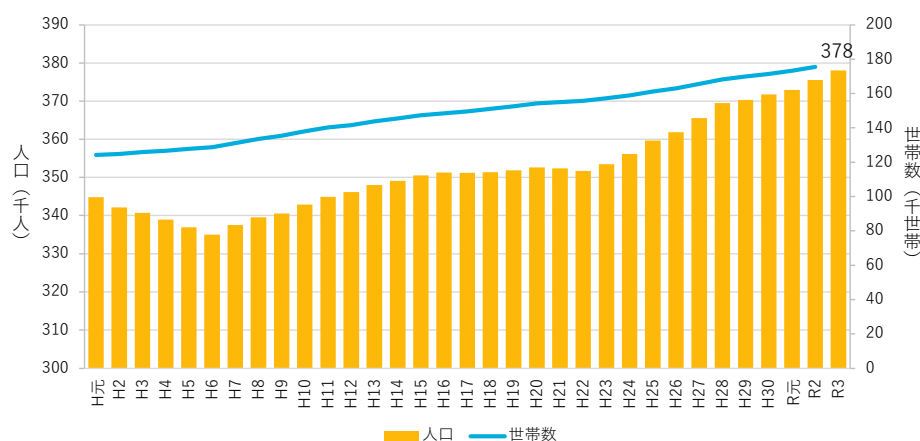
吹田市は、大阪府の北部に位置し、東は茨木市・摂津市、西は豊中市、南は大阪市、北は箕面市に接しています。大きさは東西に 6.3km、南北に 9.6km で、総面積は 36.09km² を占めています。地形は、北部が標高 20～116m のなだらかな千里丘陵、南部が安威川、神崎川、淀川からなる標高 10m に満たない低地から形成されています。

(2) 人口状況

1) 人口推移（現況）

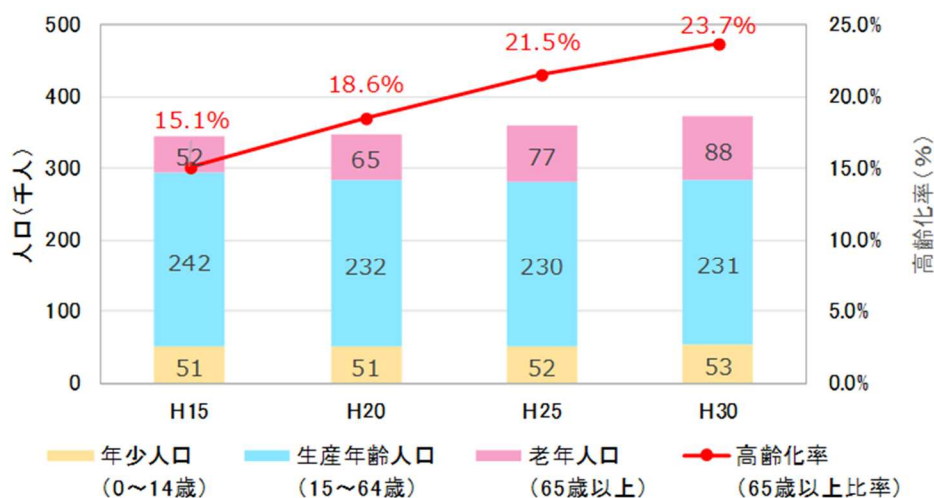
吹田市の人口は 37.8 万人（令和 3 年 12 月）で、増加傾向が続いているものの、増加率は鈍化しつつあります。

高齢化率（65 歳以上人口の比率）は約 24%（平成 30 年）と、増加傾向です。



出典：吹田市統計書、吹田市 HP

図 2-1 吹田市の人口・世帯数の推移



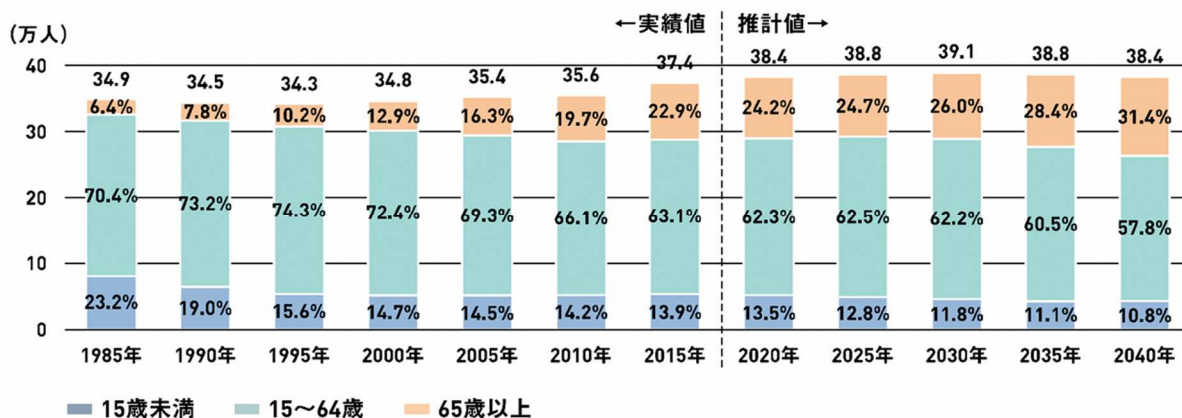
出典：吹田市統計書、吹田市 HP

図 2-2 吹田市の年齢階層別人口と高齢化率の推移

2)人口推移（将来）

将来人口（「吹田市第4次総合計画」2019年（平成31年）3月）では、全人口は2030年（令和12年）以降減少に転じ、2040年（令和22年）には約38万人になるものと見込まれています。

高齢化率は、2015年（平成27年）の約23%から2040年（令和22年）には約31%まで上昇すると見込まれています。



出典：吹田市第4次総合計画（H31.3）

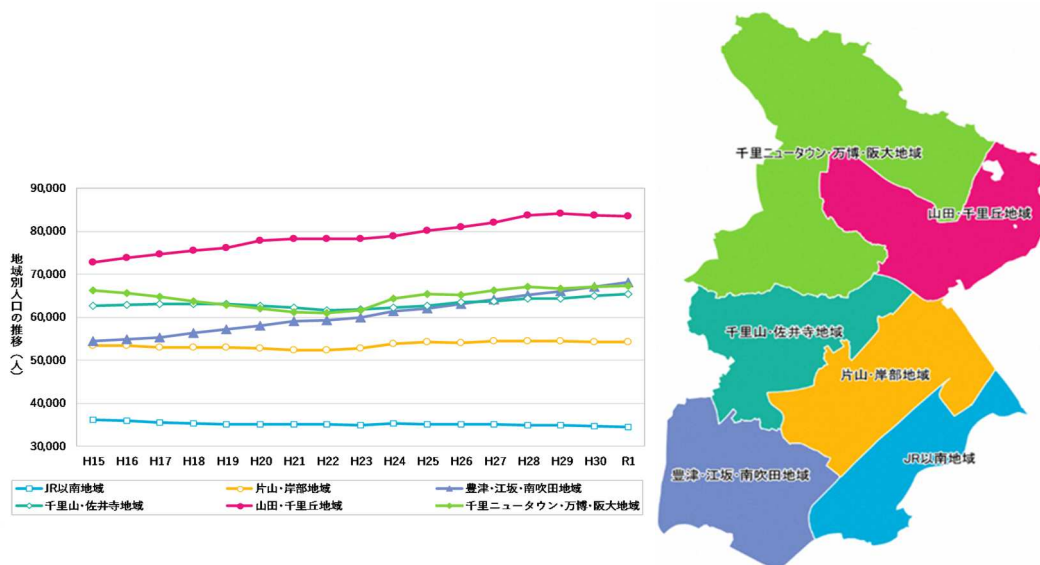
※平成27年（2015年）まで国勢調査

令和2年（2020年）以降は吹田市第4次総合計画策定に係る人口推計についてより

図2-3 吹田市の人口推移と将来推計

3)人口分布状況

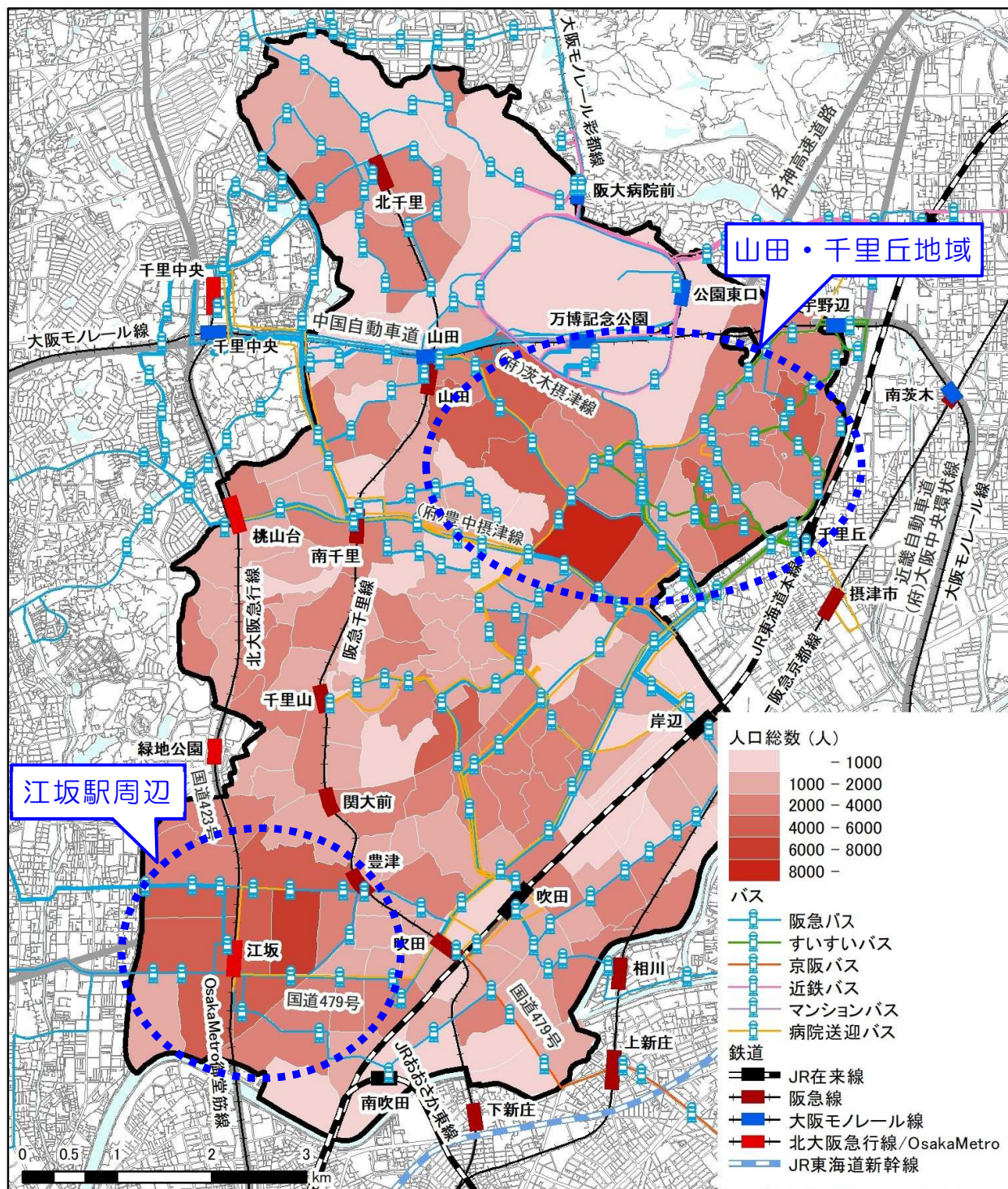
地域別人口は、山田・千里丘地域が最も多く、吹田市全体の約2割以上を占めており、次いで、豊津・江坂・南吹田地域、千里ニュータウン・万博・阪大地域が多い状況です。各地域が横ばいで推移するなか、豊津・江坂・南吹田地域は上昇傾向が続いており、直近の10年間で約1万人増加しています。



出典：吹田市統計書

図2-4 吹田市の地域別人口

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）の人口が多い状況です。



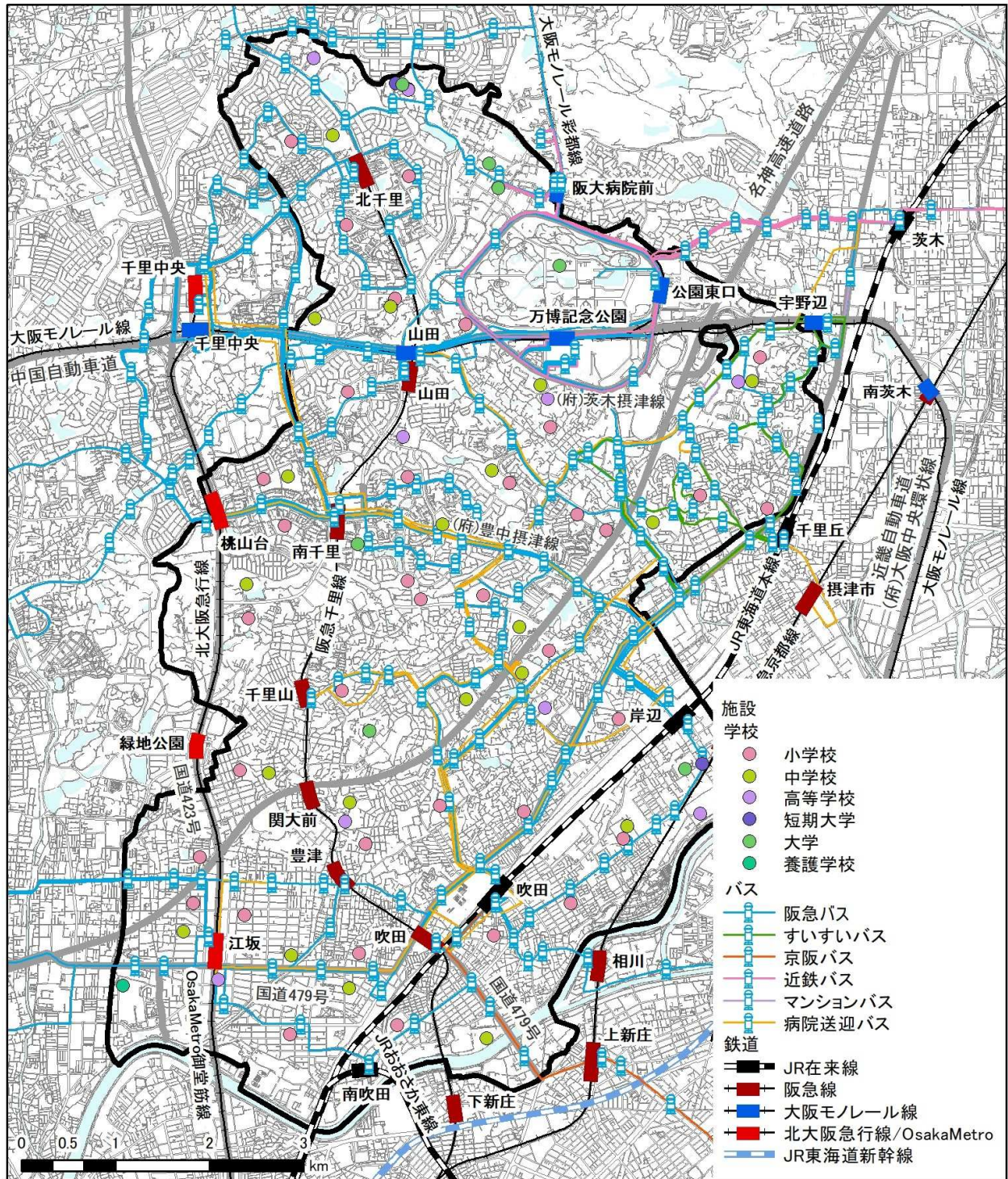
出典：国土数値情報

図 2-5 吹田市の町丁目別人口

(3) 主要施設の状況

1) 教育施設等

駅やバス停の近くに高校や大学が立地しています。

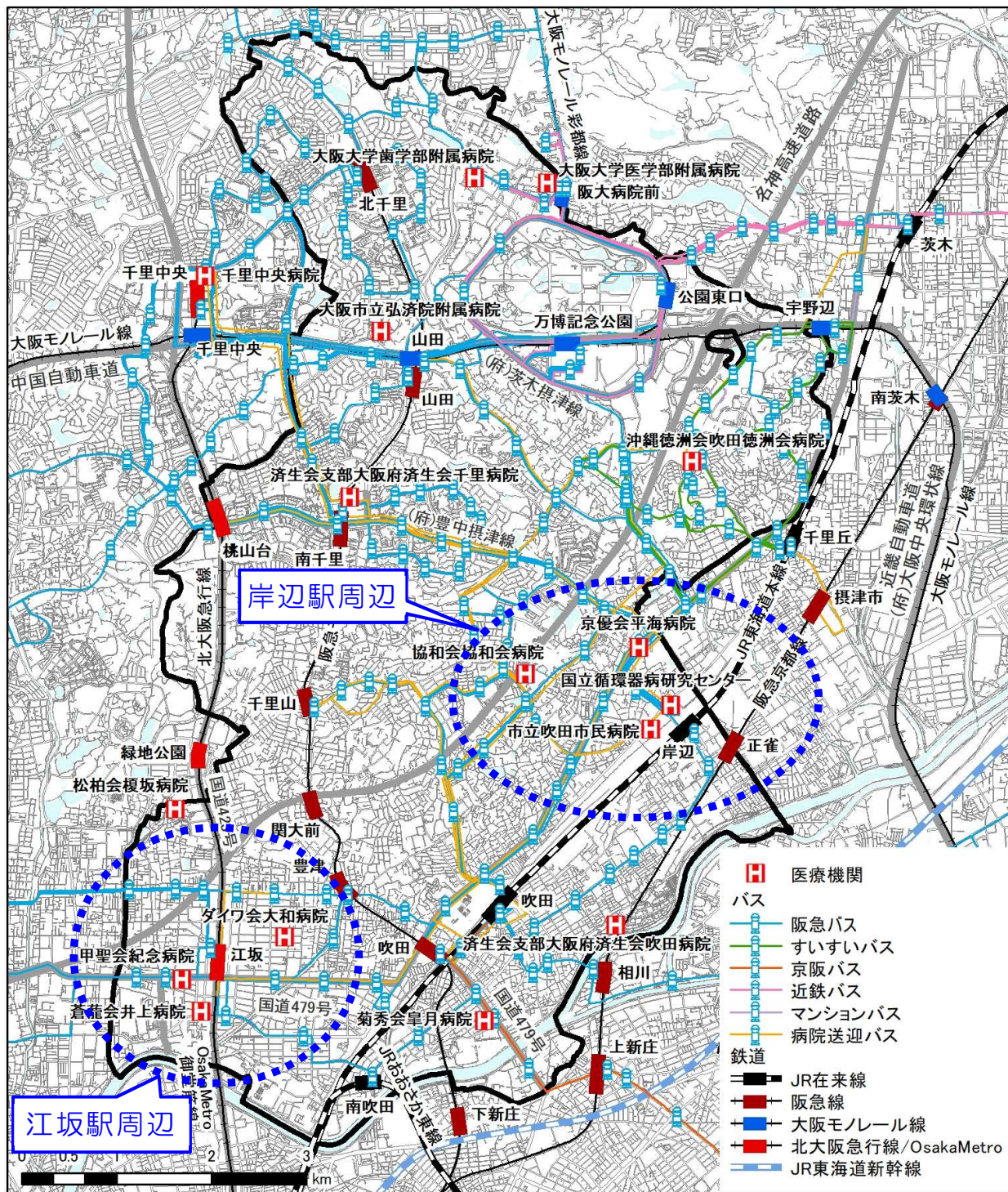


出典：国土数値情報

図 2-6 教育施設等の立地状況

2) 医療施設

医療施設は、各地域に立地していますが、江坂駅や岸辺駅周辺に特に多くあります。



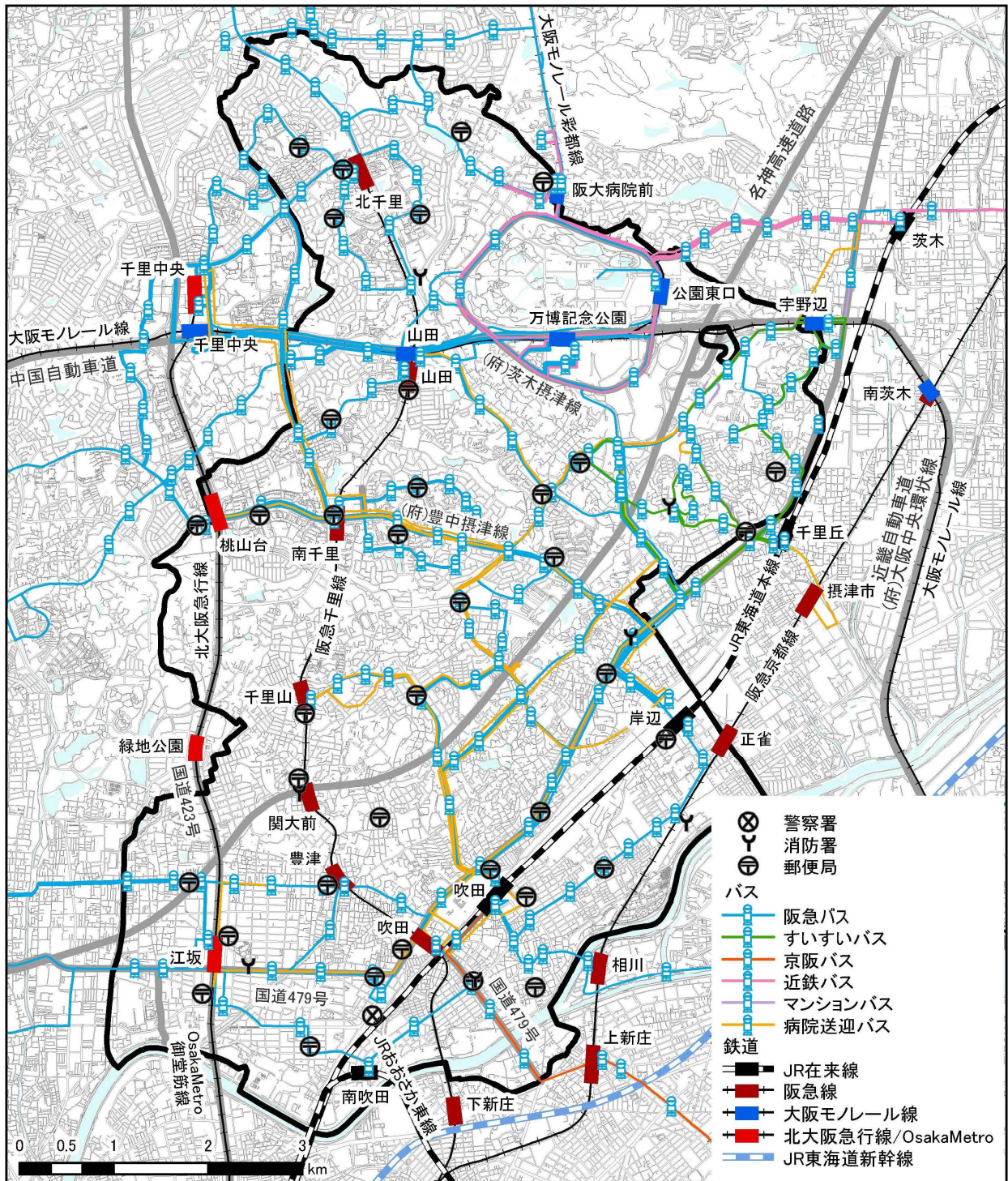
※医療法に基づく病院（20床以上）を医療機関として記載

出典：国土数値情報

図2-7 医療施設の立地状況

3) 警察署・消防署・郵便局

警察署・消防署・郵便局は、主要な幹線道路沿いに立地しています。

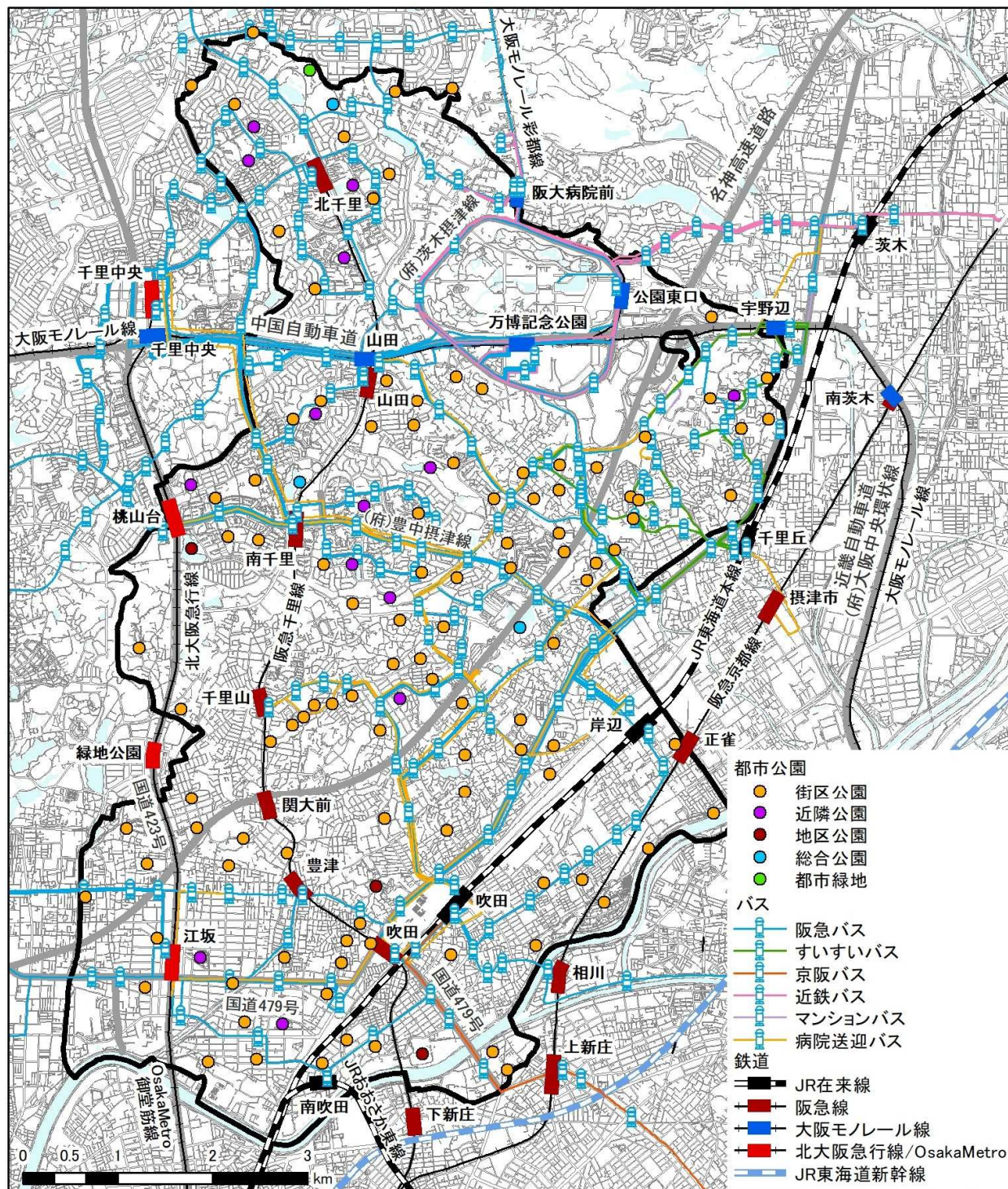


出典：国土数値情報

図 2-8 警察署・消防署・郵便局の立地状況

5) 都市公園

都市公園は、各地に立地しています。

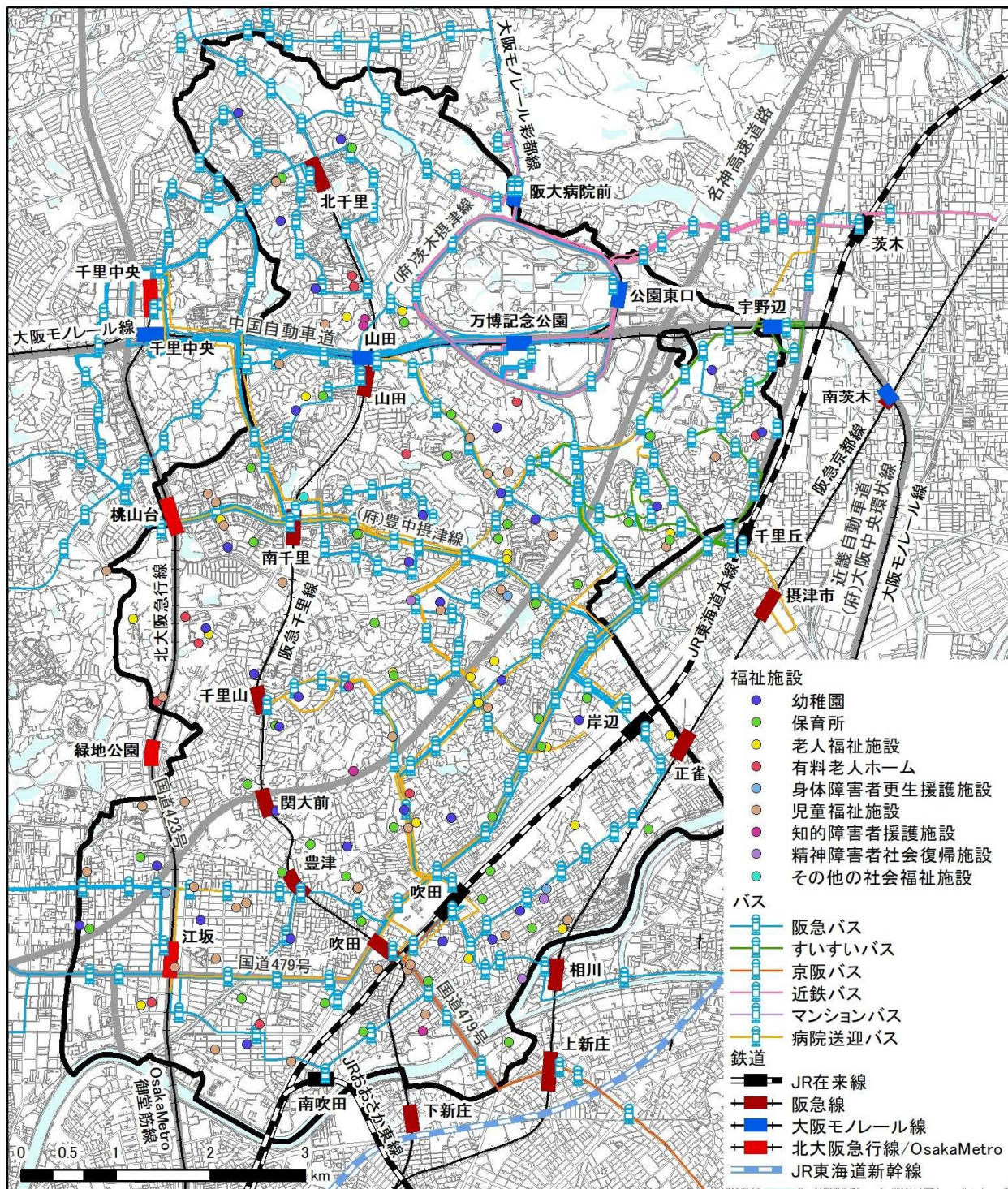


出典：国土数値情報

図 2-10 都市公園の立地状況

6) 福祉施設

福祉施設は、各地に立地しています。



出典：国土数値情報

図 2-1 1 福祉施設の立地状況

2-2 上位・関連計画の内容

2-2-1 上位計画における地域公共交通に関する位置づけ

上位関連計画における地域公共交通に関する位置づけについては、以下のとおりです。

* 吹田市第4次総合計画（2019～2028年度）

- 公共交通の不便地域の解消に向けた取組み
- 関係機関との連携による公共交通の利便性・安全性の向上

* 吹田市都市計画マスタープラン（2015～2024年）

【都市施設整備の方針】

- 鉄道、路線バス、コミュニティバス等の利便性向上や効率的・効果的な交通サービスの提供に努める等、公共交通機関の利用を促進
- 拠点形成と拠点間ネットワークの形成

【市街地整備の方針】

- 将来像の実現に向けた適切な土地利用の誘導や都市施設、必要な市街地の整備促進
- 既成市街地の再生等、良好な市街地空間の形成

* 吹田市立地適正化計画（～2035年）

- 当面の人口増加に対応した、快適で安心して暮らせる住みやすい居住環境の構築
- 駅等を中心とした地域ごとに魅力や特長を生かした拠点機能の充実
- 公共交通に関する取組のマスタープランに基づく良好なネットワークを形成の継続

* 吹田市第3次環境基本計画（2020～2028年度）

- 鉄道駅等公共交通機関に関わる施設等のバリアフリー化への支援
- 鉄道やバスの乗り継ぎ等公共交通の利用に関する分かりやすい情報提供
- 地域の実情に応じたコミュニティバスの運行等、交通環境の充実化

* 第4次吹田市地域福祉計画（2022～2026年度）

- あらゆる人が安心して移動でき、社会参加しやすい環境の整備に努めるとともに、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、誰もが暮らしやすい生活環境の形成に向けた取組を推進

* 千里ニュータウン再生指針2018

- 歩道や公共施設、鉄道駅と駅への経路のバリアフリー化等、ユニバーサルデザインの視点による都市基盤施設の新設や更新
- 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や、自転車等の低速交通の利用を考えた都市基盤施設の整備について検討

【上位関連計画に示される地域公共交通の方向性】

- 拠点及び拠点間ネットワークを形成する公共交通ネットワークの形成
- 公共交通の利便性向上や効率的・効果的な交通サービスの提供
- 公共交通機関に関わる施設のバリアフリー化の促進

2-2-2 各種計画内容

(1) 吹田市第4次総合計画(2019～2028年度)

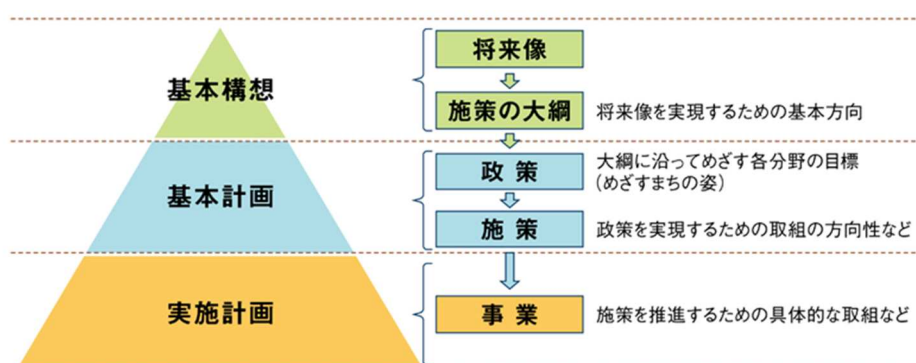
吹田市第4次総合計画(2019.2)は、めざすべき将来像を見通し、まちづくりを推進するための今後10年間の指針として策定されたものです。

○策定主体：吹田市

○計画期間：2019～2028年度(10年間)

○吹田市第4次総合計画の構成

「基本構想」、「基本計画」、「実施計画」の3層で構成されています。このうちの実施計画については、計画期間を5年間とし、ローリング方式により毎年度見直しを行うものとなっています。



○将来像

変化の激しい時代にあっても、未来を見据えてさまざまな課題に対応するための施策を実行し、まちの魅力や強みをさらに高めながら、確実に将来世代へつなぎ、だれもが安心してすこやかで快適に暮らし続けられるまちをめざします。

○都市空間の方向性

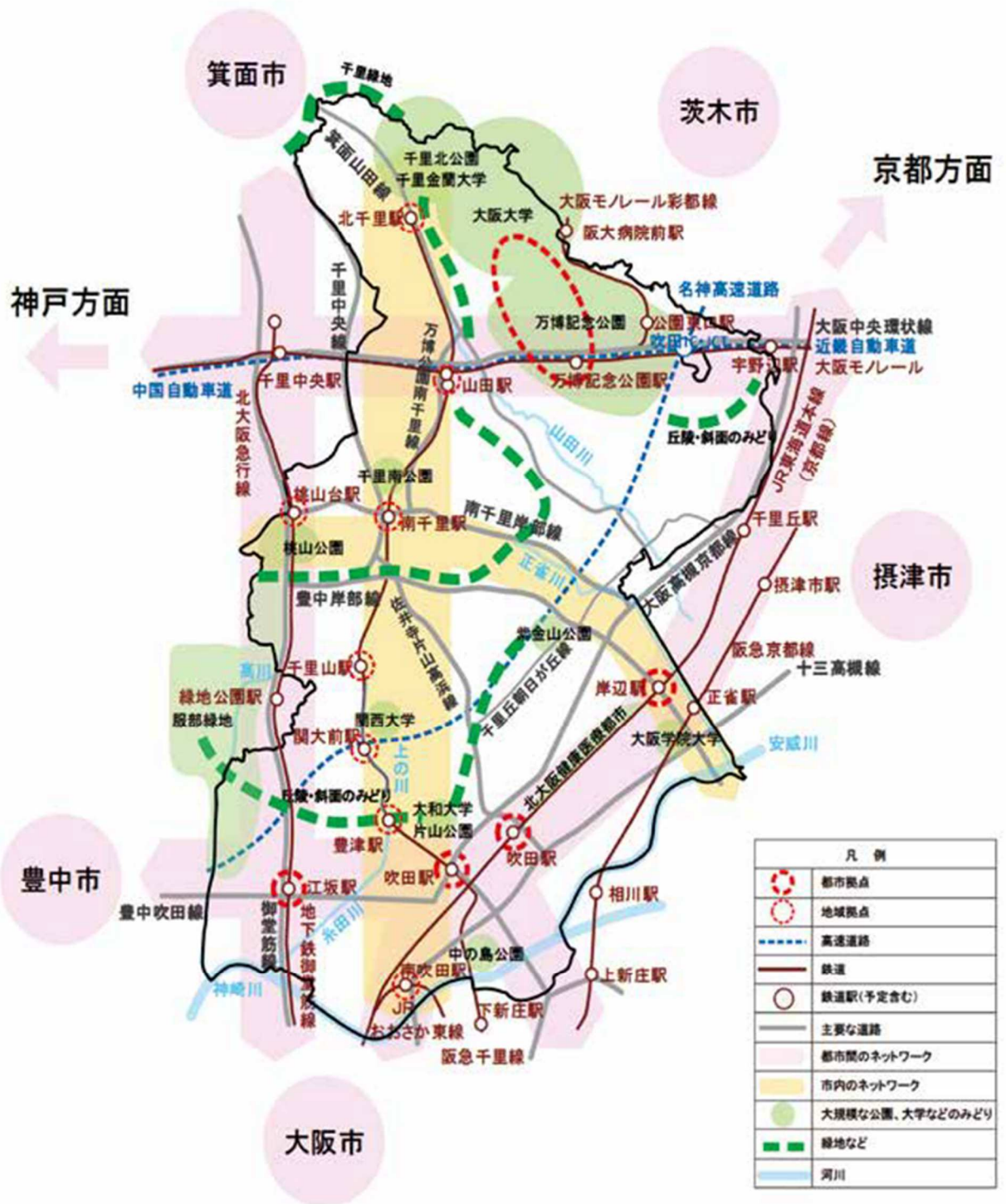
(各拠点のまちづくり方針)

□都市拠点(都市機能が集積する拠点)	
●JR吹田駅周辺	商店街等の活性化の動きと連携を図りながら商業空間としての拠点
●阪急吹田駅周辺	各種の公共施設の集積を生かした市民生活の中心となる機能をもつ拠点
●江坂駅周辺	交通利便性等を生かした商業・業務機能が高度に集積する拠点
●岸辺駅周辺	北大阪健康医療都市(健都)として医療産業等が集積する拠点
●万博記念公園周辺	文化・スポーツ・レクリエーション機能が集積した広域性の高い拠点
□地域拠点(地域の中心となる拠点)	
●その他の鉄道駅周辺	生活関連機能の充実等を図りながら地域の中心となる拠点

(ネットワークの形成)

●都市間のネットワーク	大阪都心部や北大阪地域、さらには阪神地域・京阪地域等、周辺都市との結びつきを強めるネットワーク
●市内のネットワーク	市内の拠点間の連携を図るネットワーク

○都市将来イメージ像



大綱6 都市形成

政策2

安全・快適な都市を支える基盤づくり

目標

(めざすまちの姿)

道路、水道、下水道などの適切な維持や、公共交通の利便性の向上により、だれもが安全・快適に暮らせるまち

現状と課題

本市は、道路、水道、下水道などの*都市施設が計画的に整備されてきました。また、複数の鉄道路線や幹線道路が市内を通っているなど、都市基盤が一定整った状況にあります。

都市施設は建設から50年以上経過したものが多くなってきており、老朽化への対応が急務となっています。都市施設を適切に維持管理するとともに、災害への備えや環境負荷の軽減、バリアフリー化の推進などにも配慮しながら、更新・長寿命化を計画的に進める必要があります。

また、本市は交通利便性が高い一方で、市域の一部に公共交通の不便地域が残っており、その解消に向けた取組を進める必要があります。さらに、近年、自転車の利用が増えている中、自転車の通行空間の整備や利用者のマナー向上などが求められています。歩行者や自転車が安全で快適に移動できる環境を整備するとともに、交通ルールの周知徹底を進める必要があります。

施策

6-2-1 道路などの整備

土木部

安全で快適な道路環境を確保するため、歩道などのバリアフリー化を進めるとともに、計画的に道路や橋、街路樹の適切な維持管理を行います。また、*都市計画道路の整備を進めます。

6-2-2 水道の整備

水道部

安全な水を供給し続けるため、水道施設を適切に維持管理するとともに、計画的な更新に取り組みます。また、地震などの災害リスクを軽減するため、施設の耐震化などを進めます。

6-2-3 下水道の整備

下水道部

快適な生活や環境を守るため、下水道施設を適切に維持管理するとともに、計画的な更新・長寿命化に取り組みます。また、地震や豪雨などの災害リスクを軽減するため、施設の耐震化や浸水被害の軽減対策などを進めます。

6-2-4 交通環境の整備

土木部

自転車を安全・快適に利用できる通行空間や自転車駐車場などの確保を進めるとともに、交通ルールの啓発に取り組みます。また、関係機関と連携しながら、公共交通の利便性・安全性の向上を図ります。

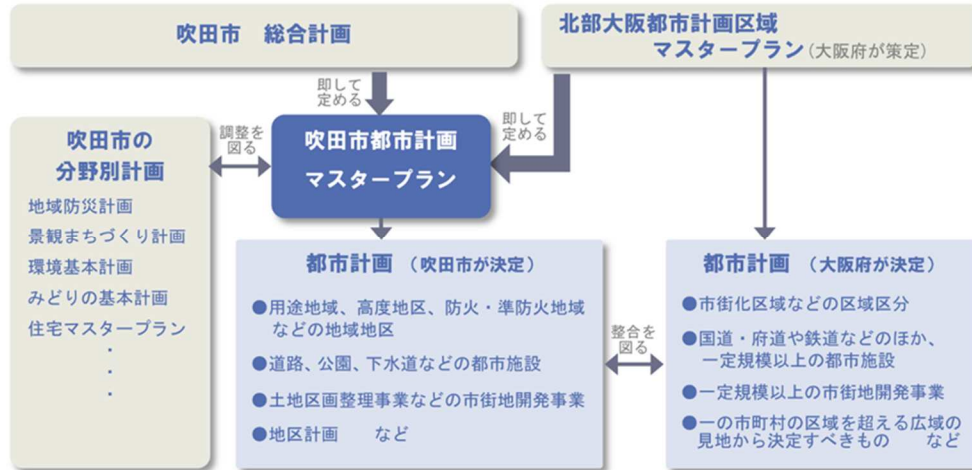
(2) 吹田市都市計画マスタープラン(2015～2024年)

吹田市都市計画マスタープラン(2004年策定、2015.3改定)は、「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す。

○策定主体：吹田市

○計画期間：2015～2024年度(10年間)

○都市計画マスタープランの位置づけ



○都市空間の将来像(拠点・軸)

都市拠点	○JR吹田駅周辺
	○阪急吹田駅周辺
	○江坂駅周辺
	○岸辺駅周辺
	○万博記念公園周辺
地域拠点	○都市拠点以外の鉄道駅周辺

広域軸	○大阪市の南北都市軸の延長として、大阪市都心部から新大阪、江坂を経て千里中央に至る軸線 (御堂筋線(国道423号)、地下鉄御堂筋線・北大阪急行電鉄)
	○大阪市周辺部の都市を環状に結ぶ軸線 (大阪中央環状線、大阪モノレール)
	○大阪市外縁部を環状に結び、市域南部の拠点市街地間を連携する軸線 (豊中吹田線・大阪高槻京都線、おおさか東線)
	○大阪、京都間を結ぶ軸線 (十三高槻線、大阪高槻京都線、JR東海道本線)
地域軸	○市域中央部において地域拠点を連携する南北方向の軸線 (佐井寺片山高浜線)
	○市域中央部において広域軸を補完・連携する東西方向の軸線 (豊中岸部線、南千里岸部線)

○都市空間の将来像図



○都市施設整備の方針（道路・交通施設）

- ①歩行者や自転車等の安全で快適な交通の確保
- ②都市活動を支える道路ネットワークの形成
- ③公共交通等の整備及び利用促進

- ・鉄道、路線バス、コミュニティバス等の利便性向上や効率的・効果的な交通サービスの提供に努める等、公共交通機関の利用を促進
- ・市域南部の新たな拠点にふさわしいまちづくりを推進するため、おおさか東線の整備事業を促進
- ・岸辺駅及び正雀駅周辺のポテンシャル向上や大阪市北東部からのアクセス性の強化、また、大阪モノレールや北大阪急行電鉄等、本市の広域軸との結節による新たな拠点間のネットワークの形成をめざし、地下鉄今里筋線の延伸を促進
- ・交通結節点となる鉄道駅周辺等において、必要に応じた自転車駐車場の整備
- ・既存の都市計画駐車場について、社会経済情勢の動向等を踏まえ、必要に応じて見直しを検討

○市街地整備の方針

1. 重点的に取り組む地区

①吹田操車場跡地及び岸辺駅周辺

- ・吹田操車場跡地において土地区画整理事業等による都市基盤整備を促進するとともに、国立循環器病研究センターをコア施設とする都市機能の誘導を図り、環境に配慮した医療クラスターを形成
- ・岸辺駅及び正雀駅周辺のポテンシャル向上や大阪市北東部からのアクセス性の強化、また、大阪モノレールや北大阪急行電鉄等、本市の広域軸との結節による新たな拠点間のネットワークの形成をめざし、地下鉄今里筋線の延伸を促進

②おおさか東線新駅周辺（南吹田地域）

- ・おおさか東線の新駅が設置される地域では、都市計画道路や駅前広場の整備を図り、新駅設置による地域ポテンシャルの向上を踏まえ、市域南部の新たな玄関口として、魅力的な都市環境の形成を図るとともに、地域のまちづくりを促進

③阪急千里山駅周辺

- ・老朽化した公的住宅の建て替えと都市計画道路等の都市基盤施設の総合的・一体的な整備により、居住水準の向上と地域課題の解消を図り、良好な居住環境と快適な交通環境を確保

2. 市街地開発事業の点検・見直し

岸辺駅前土地区画整理事業については、都市計画決定を行ってから長期間にわたり未着手であるため、現状及び今後の土地利用動向等を踏まえ、必要に応じて見直しを検討

○広域ネットワーク形成に向けた長期的な課題

JR岸辺駅周辺では、健都における複合医療産業拠点の形成に加え、近隣エリアでも民間開発等が計画され、更なる交通需要の高まりが想定されています。このため、鉄道（第8号線）等様々な交通手段によるアクセスの向上と、都市間の連携に寄与する広域的な交通ネットワークの充実に取り組むことが、長期的な検討課題となっています。

(3) 吹田市立地適正化計画(～2035年)

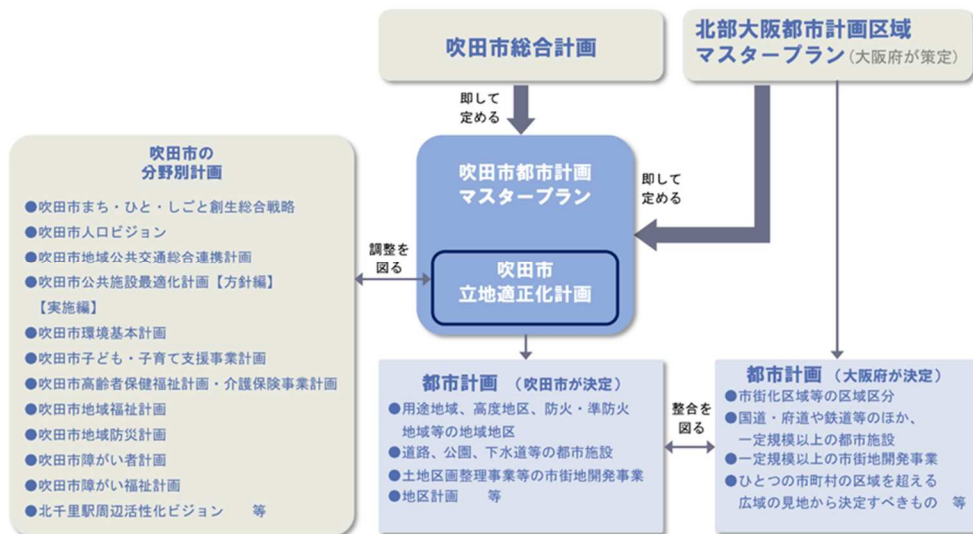
吹田市立地適正化計画(2016年度策定、2019.3改定)は、都市計画マスタープランの理念を踏襲し、この理念の実現を念頭に置いた計画です。都市機能誘導区域、居住誘導区域の設定を行い、都市機能増進施設や居住の適切な誘導を図るものです。

○策定主体：吹田市

○計画期間：2016～2035年度(20年間)

○立地適正化計画の位置づけ

都市計画マスタープランの高度化版としてみなされるとともに、都市計画マスタープランの一部として位置づけられます。



○立地適正化に関する基本的な方針

1. 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針

- ① 快適で安心して暮らせる住みやすい居住環境の構築
- ② 地域ごとの価値を高める拠点機能の充実
- ③ 日常的な生活を支える施設のさらなる充実

2. 良好な公共交通ネットワーク等の形成

交通利便性が高い本市においても、駅間のアクセス等一部の地域においてはさらに充実を図ることが望まれている。今後は、これまでの公共交通に関する取組のマスタープランとなっている「吹田市地域公共交通総合連携計画」や国の「交通政策基本計画」等に基づき、引き続き良好なネットワークの形成をめざす。

○区域の基本的な考え方

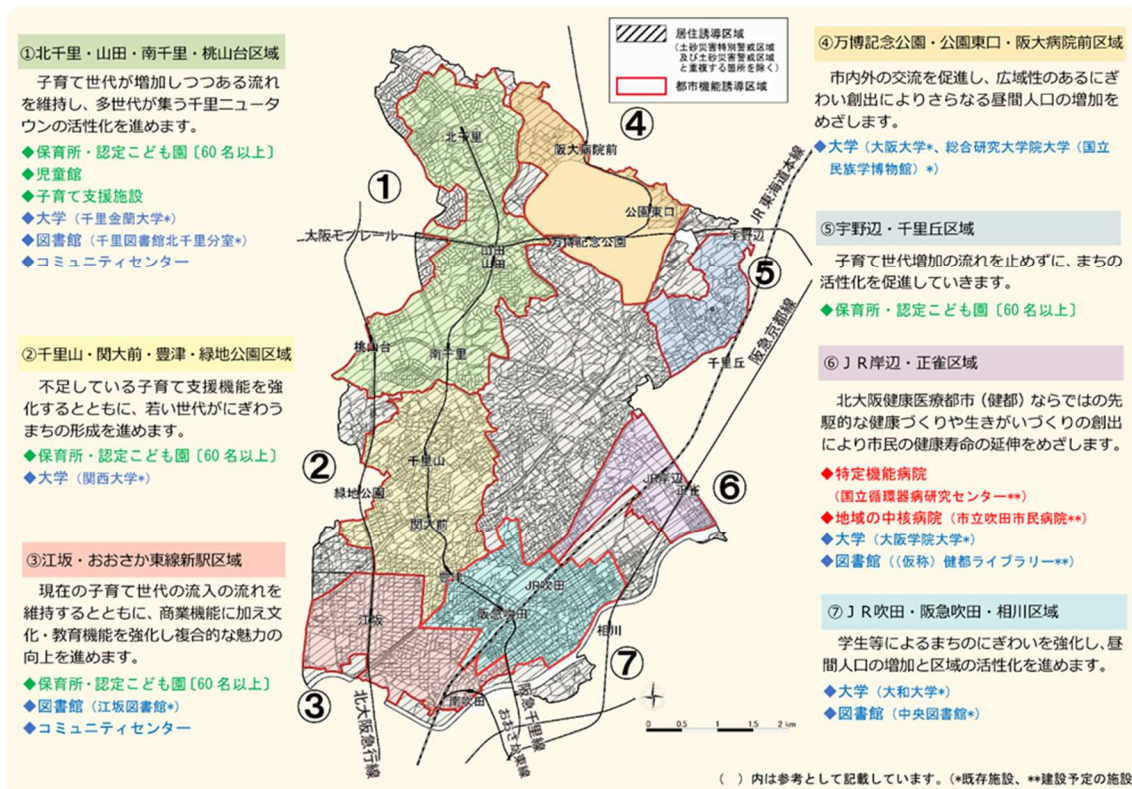
1. 居住誘導区域

本市は全域が DID で、人口密度は全国的に見ても高い水準になっており、目標年次である 20 年後においても、現状より人口が増加し、人口密度も維持する予測となっていることから、市内のほぼ全域を基本として設定

2. 都市機能誘導区域

本市では、都市計画マスタープランに位置づけられた都市拠点、地域拠点といった拠点市街地を基本として一定の範囲を設定

○都市機能誘導区域



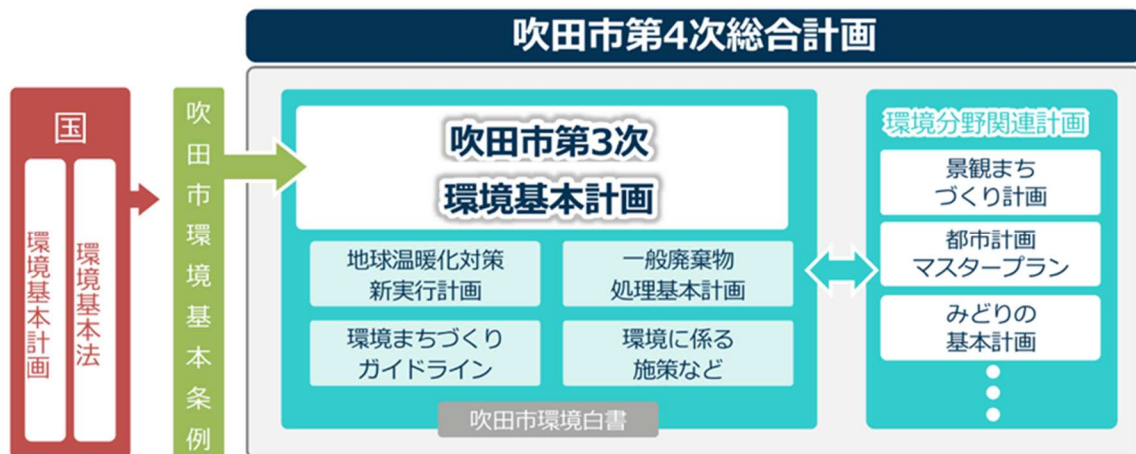
(4) 吹田市第3次環境基本計画(2020～2028年度)

吹田市第3次環境基本計画(2019.12)は、「パリ協定の発効」や「SDGsの採択」等、環境を取り巻く状況の変化に対応するため、前計画の方向性を維持しながら、持続可能な取組みを強化するために見直しを行ったものであり、環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための理念や目標、施策の大綱等を定めたものです。

○策定主体：吹田市

○計画期間：2020年度～2028年度(9年間)

○環境基本計画の位置づけ



○基本方針

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、土壌など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
- ・気候変動への対策に取り組む

エネルギーや資源を大切に使い、循環する社会を目指す

- ・節エネルギー・省エネルギーを進め、ライフスタイルや事業活動の転換を図る
- ・ごみの減量・再資源化、節水などの資源の適正な管理及び循環的な利用を図る

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

○指標一覧

	目標	達成指標 (※1)	活動指標 (※2)
重点戦略	はぐくむ 環境保全・創造の基盤となる人・組織・仕組みをはぐくむ	<ul style="list-style-type: none"> ○ 地域の美化や緑化、環境イベントなどのボランティア活動に参加する市民の割合：21% ○ 行政、団体、その他企業などと連携した環境活動を実施している事業者の割合：40% 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ エコスクール活動簿の評価（教室での取組）が21点以上の学校数 ➢ 環境啓発イベント参加者数 ➢ すいた環境サポーター養成講座修了者数（累計） ➢ アジェンダ2.1すいたの事業者会員数 ➢ 地域材使用量（累計）
	まもる 良好な環境をまもる	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市域の年間エネルギー消費量：13.1 PJ(ペタジュール) ○ 市民1人当たりのごみ排出量（1日）：760 g ○ 生物多様性の保全を重要だと思う市民の割合：50% 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 市域の太陽光発電設備容量（累計） ➢ 食品ロス削減などのごみ削減啓発活動数（累計） ➢ 生物多様性保全イベント参加者数
	そなえる 気候変動による影響にそなえる	<ul style="list-style-type: none"> ○ 災害に備えている市民の割合：75% ○ 居住地周辺の夏場の暑さ（涼しさ）に満足している市民の割合：30% 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 連合自治会単位での自主防災組織の結成率 ➢ 雨水排水施設の整備率 ➢ 透水性舗装面積累計
分野別目標	エネルギー 再生可能エネルギーの活用を中心とした低炭素社会への転換	<ul style="list-style-type: none"> ● 年間エネルギー消費量 市域：13.1 PJ(ペタジュール) (☆) 家庭部門・市民1人当たり：8.2 GJ(ギガジュール) 業務部門・従業員1人当たり：25.6 GJ(ギガジュール) ○ 市域の年間温室効果ガス排出量：1,092千t-CO₂ ○ 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量：2.89t-CO₂ ○ 吹田市役所の事務事業に伴う年間温室効果ガス排出量：24千t-CO₂ 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 公共施設の再生可能エネルギー導入件数 ➢ 市域の太陽光発電システム導入件数及び設備容量（累計）(☆)
	資源循環 資源を大切に 社会システムの形成	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民1人当たりのごみ排出量(1日)：760 g (☆) ● リサイクル率：25.6% ○ ごみの発生抑制・排出抑制やリサイクルなどごみ減量の取組に満足している市民の割合：40% ○ ごみの年間焼却処理量：84,390 t ○ ごみの年間排出量(家庭系ごみ)：76,995 t ○ ごみの年間排出量(事業系ごみ)：27,646 t ○ マイバッグ持参率：80% 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 食品ロス削減などのごみ削減啓発活動数（累計）(☆)
	生活環境 健康で快適な暮らしを支える環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> ● 公害に関する苦情を解決した割合：80% ● 「環境美化推進団体」の団体数：40 団体 ○ 環境目標達成率：100% (二酸化窒素、一般環境騒音、河川BOD) ○ 快適な生活環境の確保に満足している市民の割合：40% ○ 熱帯夜日数(5年移動平均値)：29 日以下 ○ 居住地周辺の夏場の暑さ（涼しさ）に満足している市民の割合：30% (☆) 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 下水処理水の高度処理普及率 ➢ 環境美化推進重点地区数 ➢ 雨水浸透箇所数累計 (☆) ➢ 透水性舗装面積累計 (☆)
	みどり・自然共生 自然の恵みが実感できるみどり豊かな社会の形成	<ul style="list-style-type: none"> ● 吹田市域の緑被率：30% ● 「みどりの協定」に基づく取組などを行う団体数：60 団体 ● みどりが豊かでまちに愛着や誇りを感じる市民の割合：67% ○ 生物多様性の保全を重要だと思う市民の割合：50% (☆) ○ 緑あふれる未来サポーター制度(公園)の登録団体数：120 団体 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ 生物多様性保全イベント参加者数 (☆) ➢ 市域面積に対する緑地面積の割合 ➢ 市民1人当たりに対する都市公園面積 ➢ 公園などの面積 ➢ 希少種の保全数(ヒメボタル、コバノミツバツツジ、ヤマサギソウ、イヌセンブリ)
	都市環境 快適な都市環境の創造	<ul style="list-style-type: none"> ● 今住んでいるところが気に入っている、住み続けようと思っている市民の割合：70% ● まちなみが美しいと感じる市民の割合：70% ○ 鉄道・バスなど公共交通網の便利さに満足している市民の割合：60% ○ コミュニティバス1便当たりの乗車人数：↗ 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ バリアフリー重点整備地区内の主要な生活関連経路など整備延長 ➢ 自転車通行空間の整備延長 ➢ まちづくりのルール(地区整備計画)の策定地区数[面積] ➢ 景観に関するルール(景観重点地区)の指定地区数[面積]

※1 目標達成状況を示す指標 ※2 達成指標の実現に向けた具体的な行動の指標

※ ●は、代表指標(各分野を代表する達成指標)

※ ☆は、重点戦略と重複する指標(各戦略の目標が分野横断的なものであるため、分野別目標の指標と重複するものがあります。)

○「快適な都市環境の創造」に関する指標と施策



達成指標及び活動指標(○は代表指標)		現況値 H30年度 (2018年度)	目標値 R10年度 (2028年度)	担当室課
達成指標	○今住んでいるところが気に入っているので、住み続けようと思っている市民の割合	59.8 %	70 % ^{※1}	環境政策室
	○まちなみが美しいと感じる市民の割合	60.7 %	70 % ^{※1}	都市計画室
	○鉄道・バスなど公共交通網の便利さに満足している市民の割合	58.5 %	60% ^{※1}	総務交通室
	コミュニティバス ^{※2} 1便当たりの乗車人数	19.0 人	↗	総務交通室
活動指標	バリアフリー重点整備地区 ^{※3} 内の主要な生活関連経路など整備延長	9.1 km	17 km ^{※1}	総務交通室 道路室
	自転車通行空間の整備延長	1.8 km	40 km ^{※1}	総務交通室 道路室
	まちづくりのルール(地区整備計画 ^{※4})の策定地区数[面積]	61 地区 [250.0 ha]	75 地区 ^{※1} [230 ha]	都市計画室
	景観に関するルール(景観重点地区 ^{※5})の指定地区数[面積]	21 地区 [96.6 ha]	40 地区 ^{※1} [150 ha]	都市計画室

- ※1 吹田市第4次総合計画に基づく
- ※2 コミュニティバス：地方自治体が住民福祉の向上を図るため、交通空白地域・不便地域の解消、高齢者などの外出促進、公共施設の利用促進を通じた「まち」の活性化などを目的として、自らが主体的に運行するバス
- ※3 バリアフリー重点整備地区：公共交通機関、建築物、道路、都市公園などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する地区
- ※4 地区整備計画：地区の住民などが主体となってつくり地区計画の目標や方針に従って、道路、公園などの配置や建物の用途、形態などに関する制限などについて、具体的にルールを定める計画
- ※5 景観重点地区：特に重点的に良好な景観の形成を図る必要がある地区



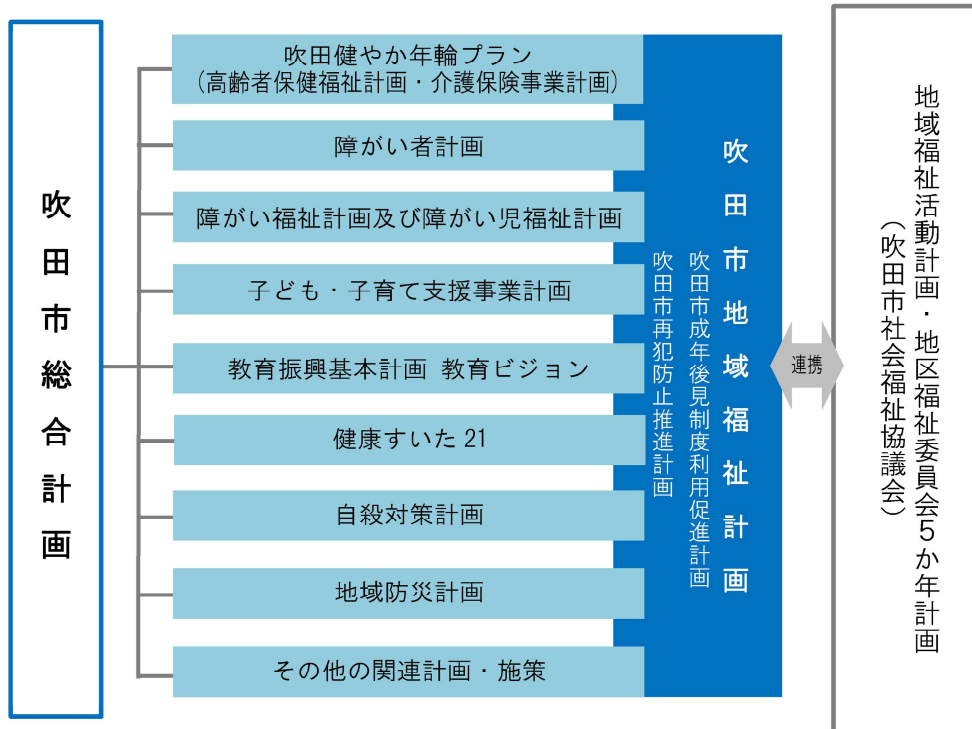
<施策>

施策の柱	施策	担当室課
景観まちづくりの推進	公共施設の整備などにあたっての景観まちづくりにおける先導的な役割の推進と民間開発事業に対する誘導	都市計画室
	市民、事業者などへの景観まちづくりに関する啓発や取組の支援	都市計画室
	良好な環境または風致を維持するための屋外広告物への適切な規制・誘導	都市計画室
自動車に過度に依存しない交通環境整備	鉄道駅など公共交通機関に関わる施設などのバリアフリー化への支援	総務交通室
	鉄道やバスの乗り継ぎなど公共交通の利用に関する分かりやすい情報提供	総務交通室
	地域の実情に応じたコミュニティバスの運行など、交通環境の充実化	総務交通室
	歩行者・自転車が安心して歩行・通行できるまちづくりの推進	地域整備推進室 総務交通室 環境政策室 都市計画室 計画調整室 道路室
環境に配慮した開発事業の誘導	市域の開発に対し、すまいる条例や環境まちづくり影響評価条例、環境まちづくりガイドラインなどの関連制度の適正な運用による環境に配慮した建築物などの誘導	環境政策室 都市計画室 開発審査室

(5) 第4次吹田市地域福祉計画(2022～2026年度)

第4次吹田市地域福祉計画(2022.3)は、吹田市第4次総合計画において示されている将来像「だれもが安心してすこやかで快適に暮らし続けられるまち」の実現に向けた、福祉分野の個別計画であり、地域福祉を推進する施策の方向性を示すものです。

- 策定主体：吹田市
- 計画期間：2022年度～2026年度(5年間)
- 地域福祉計画の位置づけ

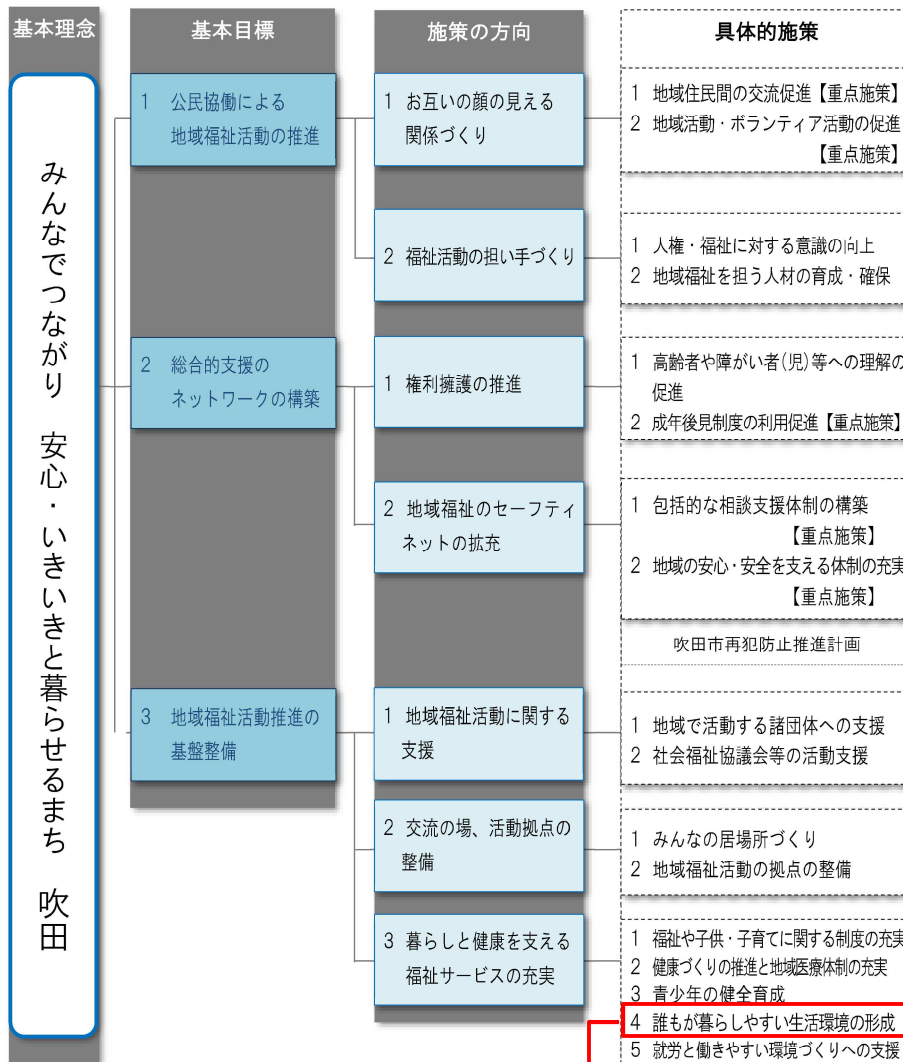


○基本理念と目標

『みんなでつながり 安心・いきいきと暮らせるまち 吹田』

- 公民協働による地域福祉活動の推進
- 総合的支援のネットワークの構築
- 地域福祉活動推進の基盤整備

○具体的な施策



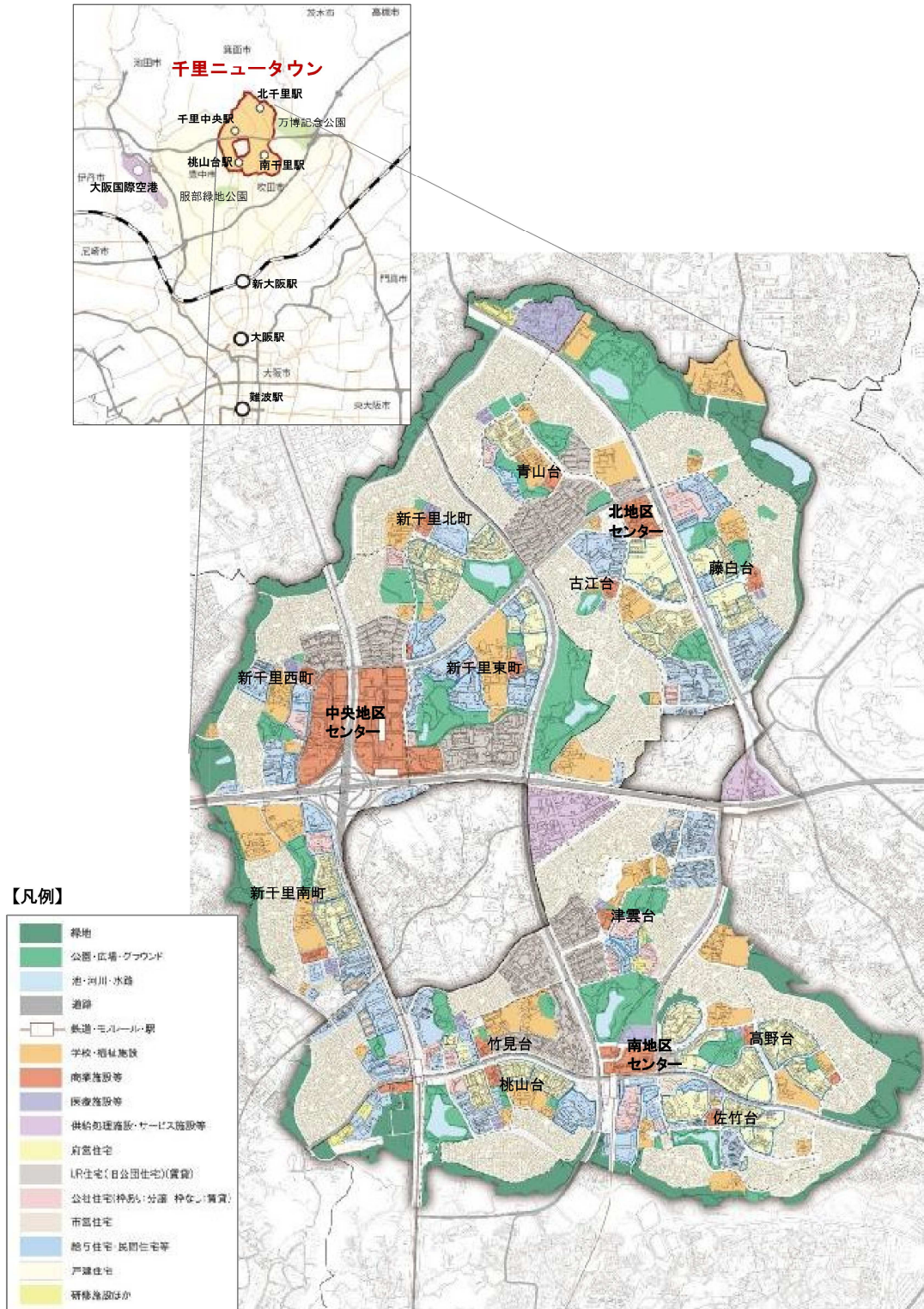
4 誰もが暮らしやすい生活環境の形成	
取組の方向性	関連する主な事業
<p>高齢化の進行などにより、外出時の移動や住まいに不自由を抱えることがないよう、様々なバリアの解消に向けた取組がますます重要となっています。また、地域活動の重要な場である公民館や市民センターなどの身近な公共施設は、老朽化に伴って、更新などにかかる経費が集中する時期を迎えようとしています。</p> <p>今後も、あらゆる人が安心して移動でき、社会参加しやすい環境の整備に努めるとともに、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にに基づき、誰もが暮らしやすい生活環境の形成に向けた取組を推進します。</p> <p>また、より良い施設を長期的に安定して供給できるよう、計画的に公共施設の最適化を進めます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ●資産経営事業 ●住宅政策事業 ●公共交通施設等対策事業 ●広報事業 <p>など</p>

(6) 千里ニュータウン再生指針 2018

千里ニュータウン再生指針 2018 (2018.3 改定) は、千里ニュータウンが引き続き持続的に発展するよう、将来を見据えた中で、今後 2028 年までに取り組むべき方向性を示すものです。

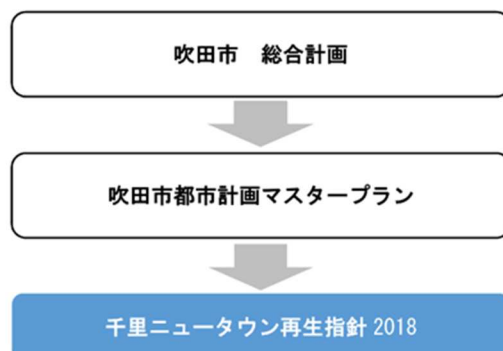
○千里ニュータウンの位置

○千里ニュータウンの位置図・構成図



○千里ニュータウン再生方針 2018 の位置づけ

◇吹田市における位置づけ



□ 吹田市都市計画マスタープラン（平成 27 年 3 月 吹田市策定）

- ・地域特性を生かしたまちづくり方針において、千里ニュータウンのまちづくりを位置づけています。

・「千里ニュータウン再生指針」に基づくまちづくりを推進し、優れた住環境を継承することを基本とし、「千里ニュータウンのまちづくり指針」や「住区再生プラン（案）」、[※]地区計画制度や[※]建築協定制制度などを活用しながら、良好な住環境の保全と育成を図ります。

○都市基盤のあり方

- ①都市基盤の適切な更新
- ②人にやさしい都市基盤の整備
- ③みどり豊かで美しいまちの継承と発展
- ④協働による管理

○ 人にやさしい都市基盤の整備

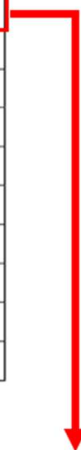
すべての人が共通して利用する歩道や公共施設、鉄道駅と駅への経路のバリアフリー化等、[※]ユニバーサルデザインの視点は、都市基盤施設の新設や更新の際に大切です。

また、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や、自転車等の[※]低速交通の利用を考えた都市基盤施設の整備について検討することが必要です。

さらに、集合住宅の建替え等の機会を活かし、歩行者・自転車のための空間を創出するなど、歩行者ネットワークを充実させることも必要です。

○取組方針

再生に向けた取組	
取組 1	住環境をまもり・つくるルール
取組 2	地区センターの活性化
取組 3	複合的かつ柔軟な土地利用の推進
取組 4	近隣センターの活性化
取組 5	多様な暮らしを実現する住宅の供給
取組 6	まちづくりをリードする集合住宅の建替え・改修
取組 7	歩いて暮らせるまちづくりのための交通環境の充実
取組 8	豊かなみどりの保全とオープンスペースの活用
取組 9	広域ネットワークの形成
取組 10	都市基盤の適切な更新
取組 11	地域の防犯・防災力の充実
取組 12	子育て世帯・高齢者・障がい者等への福祉サービスの充実
取組 13	健康を支えるサービスや仕組みの充実
取組 14	情報の蓄積と発信
取組 15	多様な機関や人材の交流と連携
取組 16	千里ニュータウン再生を推進する仕組みづくり

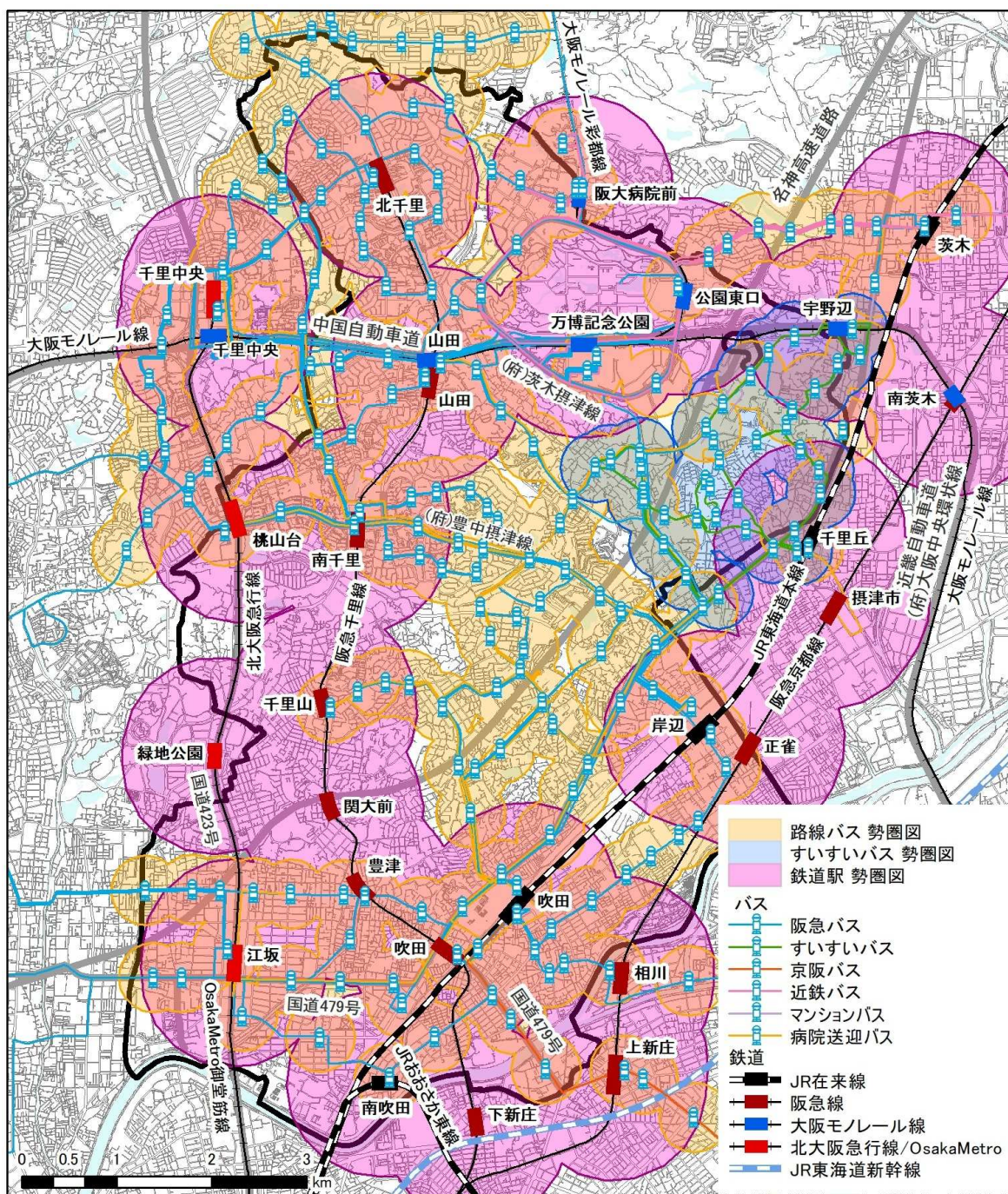


取組項目				
<p>歩行者動線は、ユニバーサルデザインの視点から歩行者空間を充実させること（バリアフリー、標識等の整備）により、安全で快適なネットワークの形成を進めます。集合住宅の建替え時には、地域の生活動線の機能保全や改善を行うなど、歩行者動線ネットワークの充実を図ります。</p> <p style="border: 2px solid red;">また、高齢者等の安全な移動環境を充実させるため、自動運転技術等の先端技術の実証実験の場として提供することなどを検討します。</p>				
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;">担うべき主体</td> <td style="width: 20%; text-align: center;">住 事 行 他</td> <td style="width: 10%;">時 期</td> <td style="width: 40%; text-align: center;">中長期</td> </tr> </table>	担うべき主体	住 事 行 他	時 期	中長期
担うべき主体	住 事 行 他	時 期	中長期	

2-3 地域公共交通の運行状況・利用実態

(1) 公共交通利用圏

吹田市内では、JR、阪急電鉄、Osaka Metro、北大阪急行、大阪モノレール、また、阪急バス、近鉄バス、京阪バス、コミュニティバスであるすいすいバスが運行されています。公共交通利用圏は鉄道とバスの勢圏範囲（駅勢圏：半径 800m 以内、バス停勢圏：半径 300 m）によって、市内のほぼ全域がカバーされている状況で、市の居住人口に対しては約 95% の範囲をカバーしています。タクシー（一般タクシー・介護福祉タクシー等）は市民や来訪者の移動手段として機能しており、市内のほぼ全域をカバーしています。



出典：国土数値情報

図 2-13 バス・鉄道勢圏図

□公共交通利用圏の考え方□

公共交通利用圏について

吹田市公共交通維持・改善計画（以下、本計画）における「公共交通利用圏」は下記の定義とする。

<公共交通利用圏>

鉄道駅勢圏から半径800mおよびバス停勢圏から半径300mに含まれる地域

<コミュニティバス導入基準>

- ・公共交通空白地：鉄道駅勢圏半径800m及びバス停勢圏半径300mに含まれない地域
- ・公共交通不便地：鉄道駅勢圏内でバス停勢圏外であり最寄駅からの高低差が15m以上ある地域

本市では、鉄道駅勢圏から半径700m、バス停勢圏から半径300mに含まれる地域を「公共交通利用圏」、鉄道駅勢圏内でバス停勢圏外であり最寄駅からの高低差が15m以上ある地域を「公共交通不便地域」として設定し、コミュニティバスの導入等の施策によりそれらのまとまって存在する地域は一定解消された。

本計画を策定するにあたり、国等の定義を確認し鉄道駅勢圏・バス停勢圏を見直すこととした。

下記の参考を示す通り、鉄道駅勢圏・バス停勢圏の基準となる距離については、一律に定義されたものではなく、地方においてはそれぞれの地域の実情に合わせて定義している。国の各勢圏の考え方は概ね鉄道駅勢圏半径800～1000m・バス停勢圏半径300～500mが多く見受けられる。本市の実情としては、鉄軌道・路線バスともに充実しているが一部高低差のある地域が存在している。国の各勢圏の考え方を参考に、市の実情と関連計画の整合性を図り公共交通利用圏を定義する。

<参考>

国の各勢圏の考え方

国の機関	鉄道	バス	出展
国土交通省都市局都市計画課	800m	300m	都市構造の評価に関するハンドブック
国土交通省自動車交通局旅客課	500～1,000m	300～500m	地域公共交通づくりハンドブック

出展「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」での考え方（抜粋）

半径1km以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域。

出展「地域公共交通づくりハンドブック」での考え方（抜粋）

交通機関が充実している都市では、駅からは半径500m以上、バス停から半径300m以上が空白地地域として捉えられていることが多いようですが、地方では、駅から半径1000m以上、バス停から半径500m以上を空白地域と捉える場合も見られます。地形の高低差や住民の意識なども考慮し、徒歩での利用が敬遠される距離を基準とするべきです。

市の関連計画における各勢圏の考え方

出展「吹田市立地適正化計画」での考え方（抜粋）

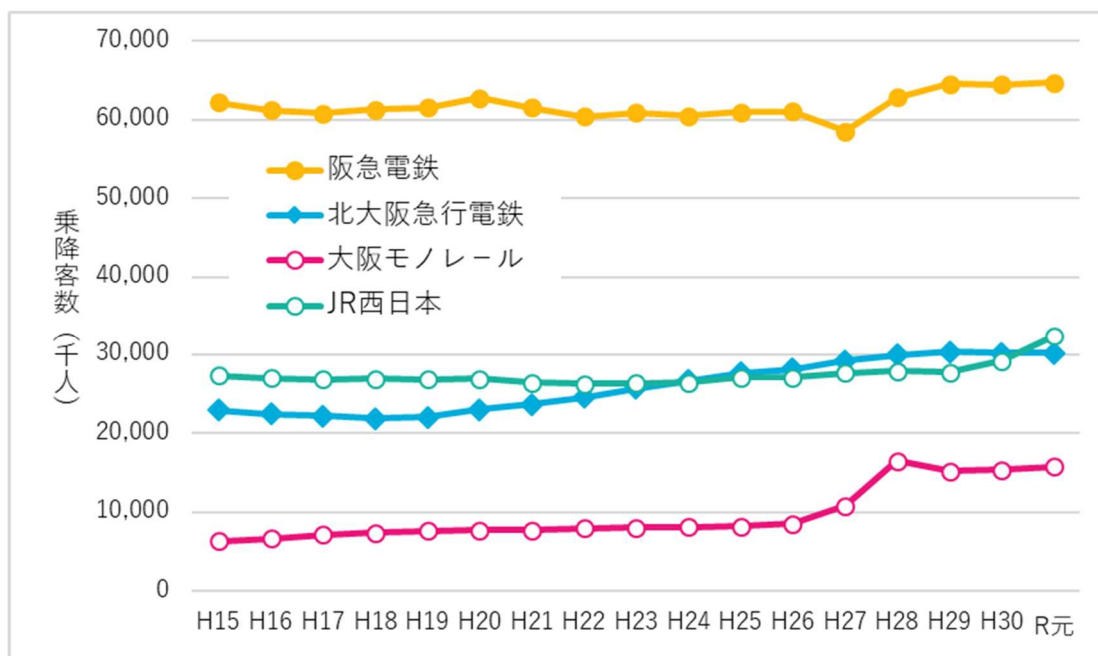
都市機能誘導区域は、居住者の医療・福祉・商業等の利便性向上に資する都市機能を誘導し、各種サービスを効率的に向上させることを目的に設定するもの。

都市拠点、地域拠点に位置する鉄道駅を中心に徒歩圏（半径800m）の区域
市内の鉄道駅からの徒歩圏（半径800m）の範囲を区域に設定します。

(2) 鉄道交通（鉄道・モノレール）の運行状況・利用実態

鉄道乗降客数は14.3千万人/年（R元）となっています。事業者別にみると、阪急電鉄が6.5千万人/年と最も多く、全体の約45%を占めています。

JR、北大阪急行は増加、減少を繰り返しています。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ます。

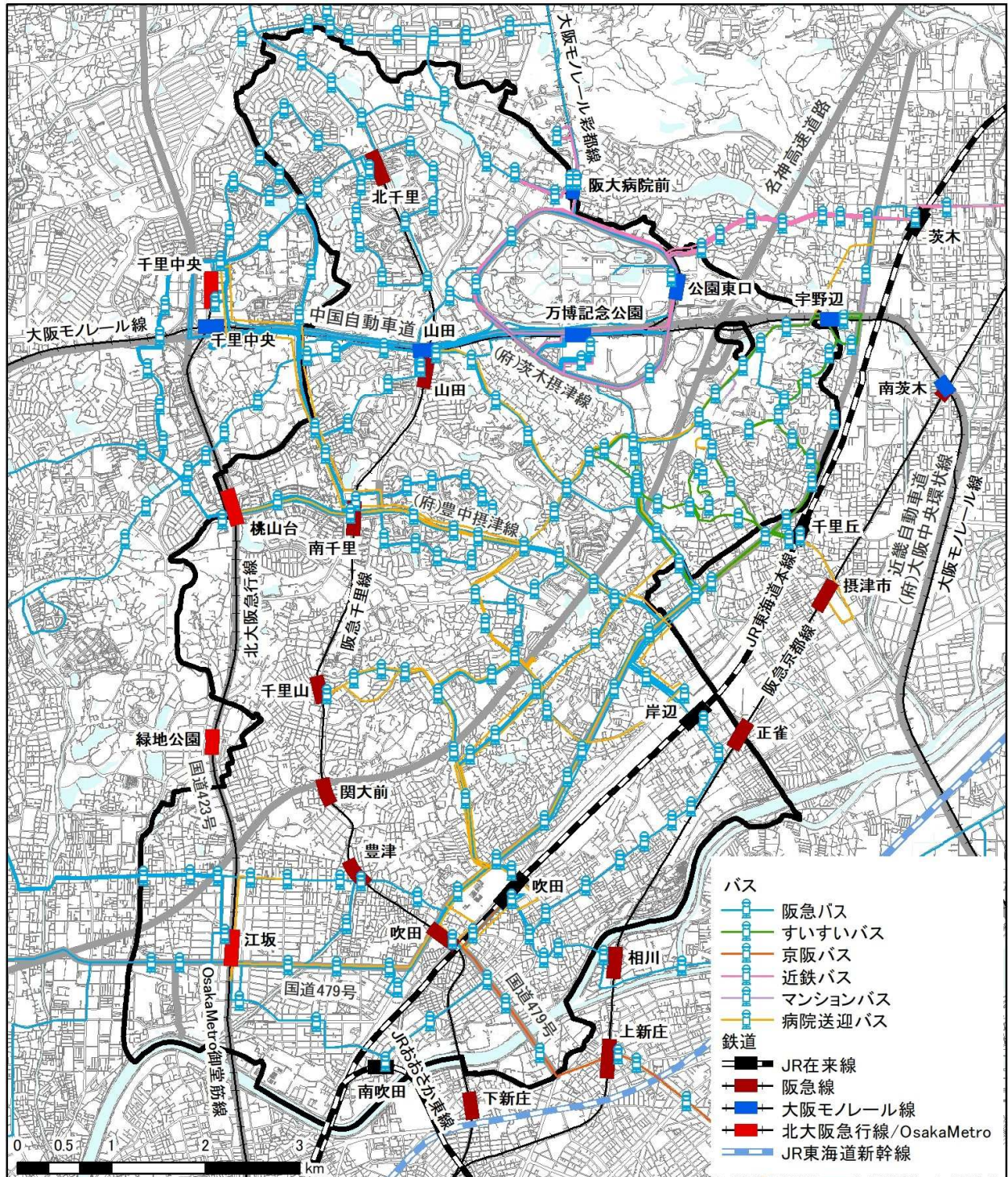


資料：吹田市統計書（R元）

図2-14 鉄道乗降客数の推移

(3) バス交通（路線バス・すいすいバス）の運行状況・利用実態

バス交通は、路線バスである阪急バスを中心に、京阪バス、近鉄バス、市のコミュニティバスであるすいすいバスが運行しており、その他に個別移動サービスの病院送迎バス等が運行しています。



(2019.4 現在)

図 2-15 吹田市内バス路線網

路線バス利用者数は2.17千万人/年（R元）となっています。利用者数は増加傾向でしたが、平成29年から減少に転じています。

事業者別にみると、阪急バスが2.1千万人/年と最も多く、全体の約94%を占めています。次いで、近鉄バスが多くなっています。

すいすいバスの近年の利用者数は11.9万人（R2年度）であり、新型コロナウイルス感染症の影響と考えられる減少が見られています。R2年度以外の年度を月別にみると、夏季に利用が多く、冬季は利用が少ない状況となっています。

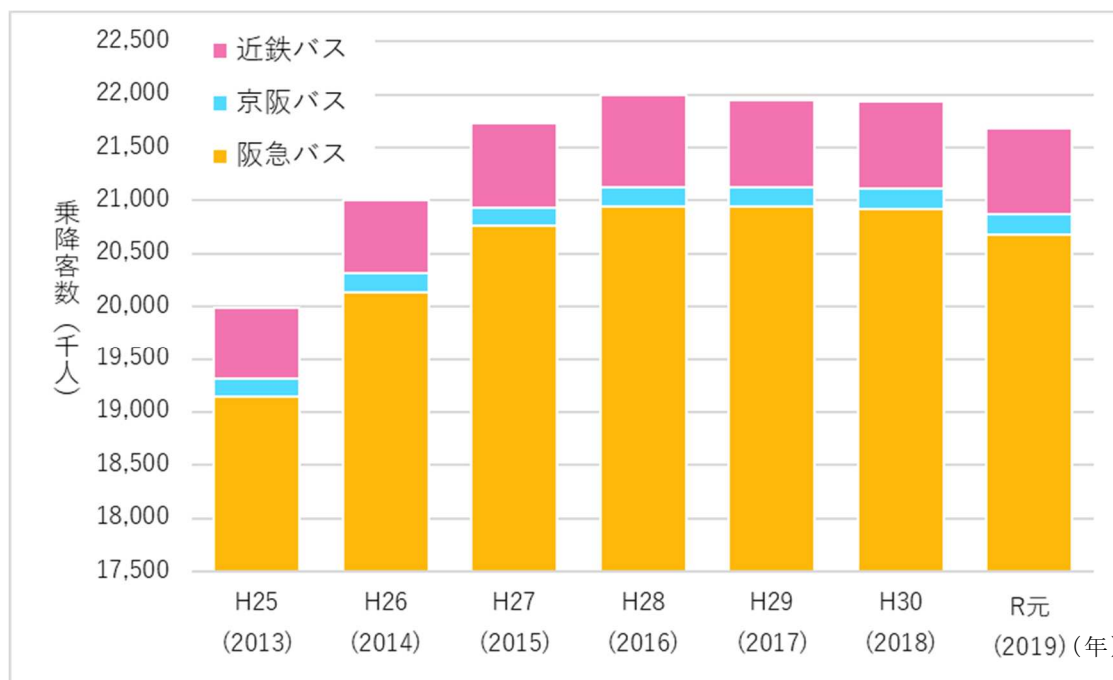


図 2-1 6 路線バス乗降客数の推移

資料：吹田市統計書（R元）

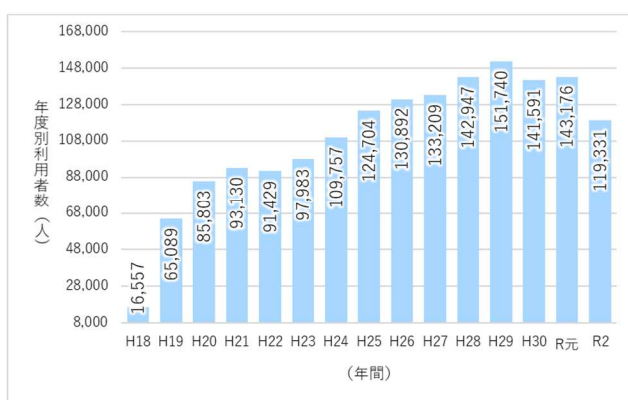


図 2-1 7 すいすいバスの利用者数の推移

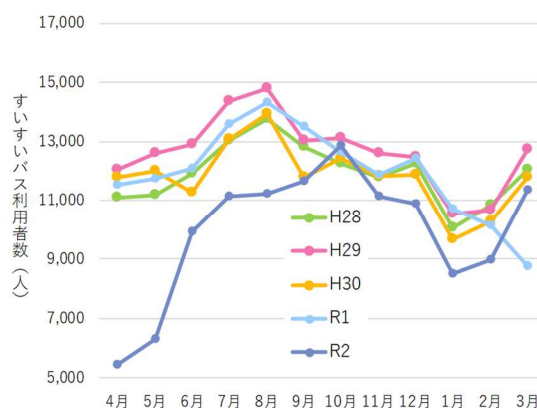


図 2-1 8 すいすいバスの月別利用者数の推移

資料：吹田市提供

2-4 アンケート調査におけるニーズの把握

(1) アンケート概要

令和元年度（2019年度）に実施いたしました「吹田市の公共交通に関するアンケート調査」をもとに、市民の日常的な移動実態や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等の把握を行いました。

<アンケート調査の実施概要>

- ・調査期間：令和2年2月中旬～3月上旬
- ・調査対象：15歳以上の吹田市民
- ・調査方法：郵送配布・郵送回収
- ・調査枚数：6,000部（各地域1,000部）※無作為抽出
- ・回収枚数：2,046票（回収率：約34%）

表 アンケート調査数量

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%

(2) アンケート結果

○回答者に占める地域・年齢、男女別の割合は次のとおりとなりました。

【地域別】【全年代】

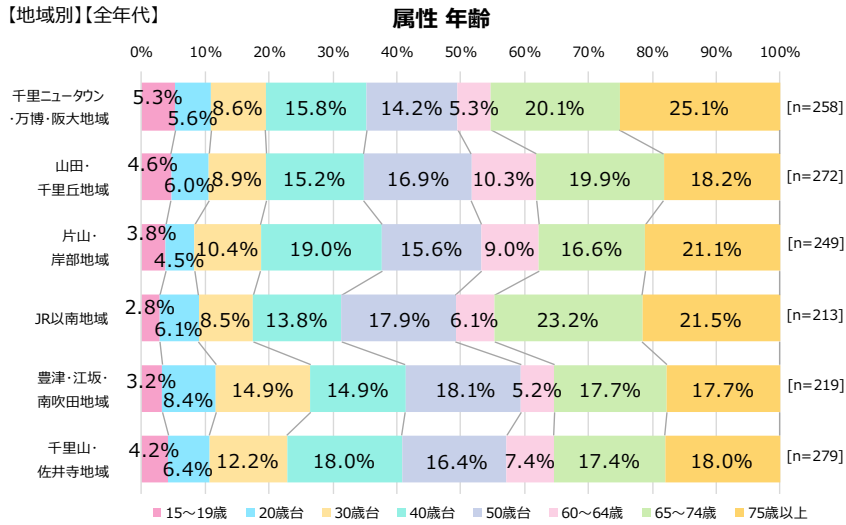


図 2-19 年代別回答者割合

【全地域】【全年代】

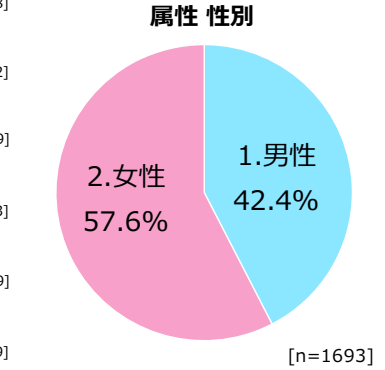


図 2-20 性別回答者割合

○公共交通全般の満足率は 42%（満足+やや満足）で、不満率 19%（不満+やや不満）を上回っている状況です。

【全地域】【全年代】

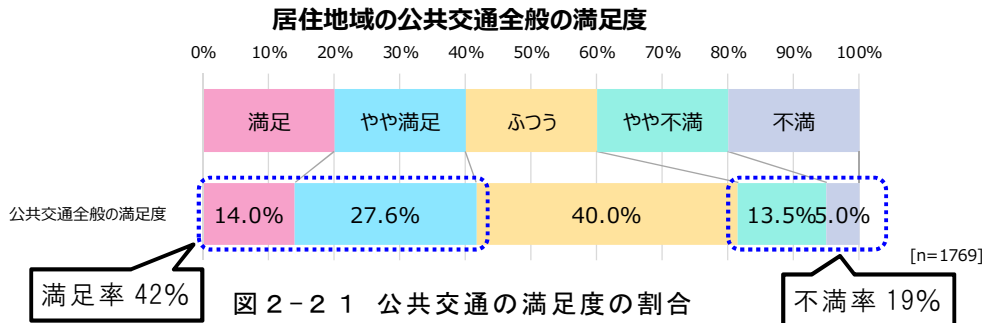
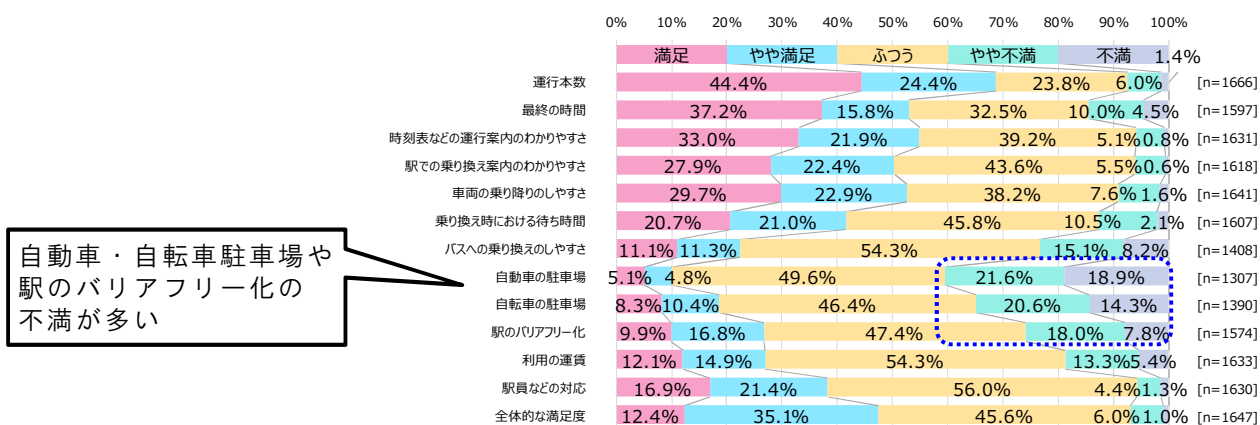


図 2-21 公共交通の満足度の割合

- 鉄道・モノレールの満足率は約 48%、不満率は約 7%であり、自動車・自転車駐車場や駅のバリアフリー化に対する不満が多い状況です。
- 路線バスの満足率は約 21%、不満率は約 24%であり、運行本数やバス停環境に対する不満が多い状況です。
- タクシーの満足率は約 19%、不満率は約 18%であり、タクシーの待ち時間、目的地までの運賃のわかりやすさに対する不満が多い。

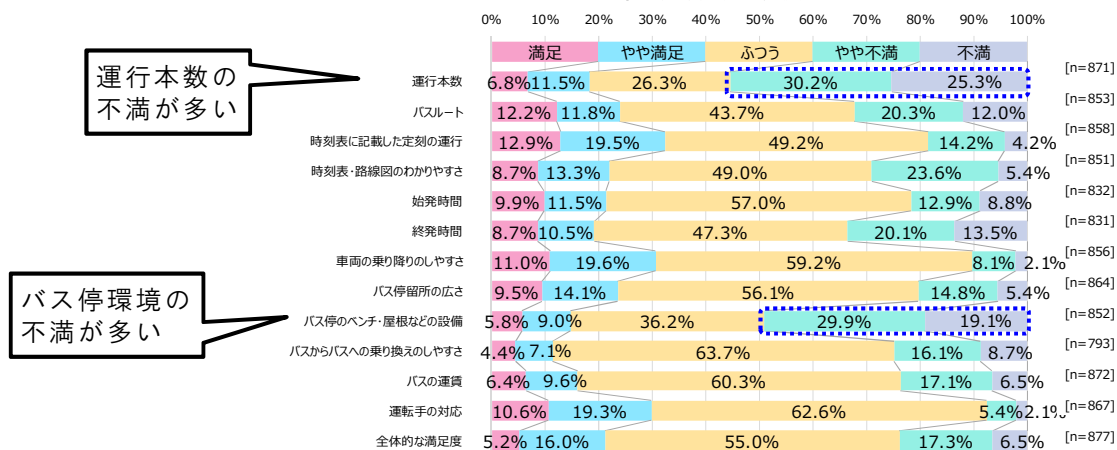
【全地域】【全年代】

鉄道・モノレール 項目別満足度



【全地域】【全年代】

路線バス 項目別満足度



【全地域】【全年代】

タクシー 項目別満足度

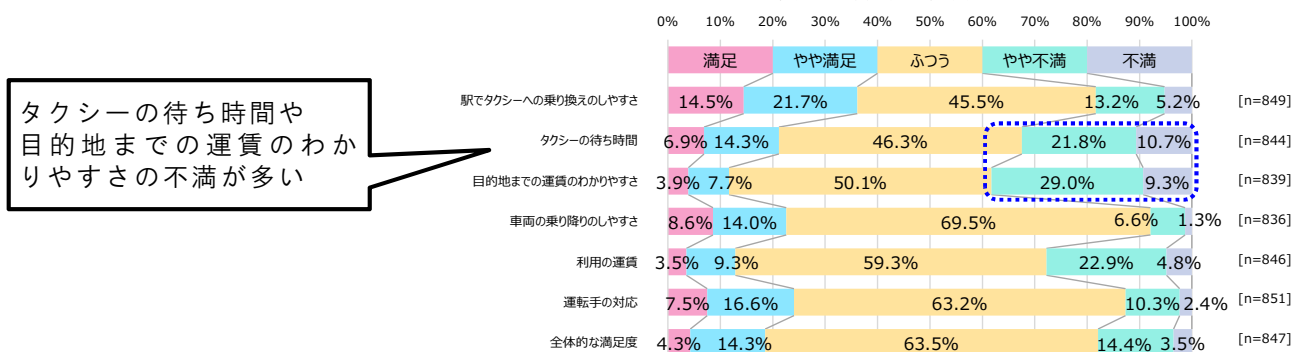


図 2-2 2 公共交通機関別の項目別満足度

2-5 地域公共交通の課題のまとめ

課題①利便性向上によるバスの利用促進

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

- ・公共交通全般に対する満足率は42%で不満率の19%を上回っています。
- ・鉄道の満足率は不満率を大きく上回っており、バリアフリー化や自転車駐車場に関する不満が多い状況です。
路線バスの不満率は満足率を上回っています。運行本数やバス停環境に関する不満が多くなっており、平成30年度までの公共交通利用者数は横ばいです。
- ・タクシーの満足率と不満率は同等で、目的地までの運賃表示やタクシー会社の連絡先一覧等情報提供に関する要望が多い状況です。
- ・日頃の外出の移動手段は、徒歩が68%で最も多く、鉄道の利用は阪急千里線で49%、路線バスは阪急バスで27%となっています。
- ・行きたい施設として、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く、ルートが直接繋がっておらず、鉄道等と乗り継ぎによる負担がみられる状況です。
- ・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%と多いです。
- ・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%と、バスの利用意向が強い状況です。

課題②高齢者等のモビリティの確保

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や
高齢者の外出の支援が求められる

- ・65～74歳でも54%が自動車(自分で運転)を利用しており、安全上の問題が大きい状況です。75歳以上では、自動車(自分で運転)の割合は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伺えます。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状況です。
- ・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くあります。

課題③都市・地域拠点の機能向上

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

- ・将来都市像において、都市拠点、地域拠点が設定されています。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等特色ある拠点もあります。
- ・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くあります。
- ・都市拠点・地域拠点の核となる鉄道駅については、自動車・自転車駐車場の拡充ニーズも多くあります。

課題④公共交通に関する情報提供の充実

分かりやすい公共交通情報の提供が求められる

- ・路線図、バス停位置図から到着時刻まで、幅広い情報提供に関する要望が多くあります。

課題⑤交通ICTの活用

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

- ・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ます。

第3章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方策

3-1 基本理念

『いまある公共交通を守り、多様な手段と連携し、
みんなで支え未来へつなぐ公共交通』

公共交通の運営は、皆さまが利用することによる支え合いで成り立っています。共に公共交通を維持するという意識醸成が重要なため、すべての関係事業者および市民の皆さまとの一体的な取組みを目指していきます

3-2 基本方針

基本方針1：公共交通サービスの維持・充実とPRによる利用促進

本市では、これまで各種の公共交通サービスが提供され、一定の満足度が得られてきました。その一方では、利用環境整備の要望や高齢者等のモビリティの確保、情報提供の充実に関する課題が顕在化しています。

これまで各々の交通事業者が行ってきた安全性、快適性に関する多様なサービスを継続的に行いながら、新たな利用者を見据えた新規サービスの導入を図り、それらを利用者にPRすることで、更なる利用促進を図り、利用者数の維持向上、満足度の向上を図っていきます。

基本方針2：市民・利用者に寄り添う利便性の高い公共交通ネットワークの形成

本市ではこれまで、鉄道や路線バス、コミュニティバス（すいすいバス）によって、市民の皆さまの移動手段を確保してきました。

バス路線を充実させることでより良いサービスの提供が期待できますが、少子高齢化の進展等とともに、バス事業者は担い手不足等の問題を抱えます。

様々な条件を考慮しながら、適切な路線の見直しや交通結節点の機能向上、地域が主体となった新たな交通手段等を検討し、利便性の高い公共交通ネットワークの構築を目指します。

基本方針3：共に支え、将来に向けた持続可能な仕組みづくり

少子高齢化社会や新しい生活様式の浸透等、公共交通を取り巻く環境の変化に対応していくために、市や国、府等の行政、交通事業者、利用者といった各関係者が役割分担のもと主体的に取り組みながら、相互連携していきます。

自動運転、MaaS といった新しい技術にもアンテナを張り、誰もが使いやすい公共交通の実現、将来の担い手の確保を目指し、持続可能な仕組みづくりを目指していきます。

3-3 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

3-3-1 ネットワーク将来イメージ

吹田市の地域公共交通ネットワーク将来イメージは、市の総合計画の将来都市構造等を踏まえ、次のとおりとします。幹線、副幹線等の系統により、まちの拠点間をつなぐネットワークの構築を目指します。次のページには拠点や路線系統の機能を示します。

なお、将来イメージは都市計画マスタープランや立地適正化計画の都市機能誘導区域における拠点とも整合を図った内容です。

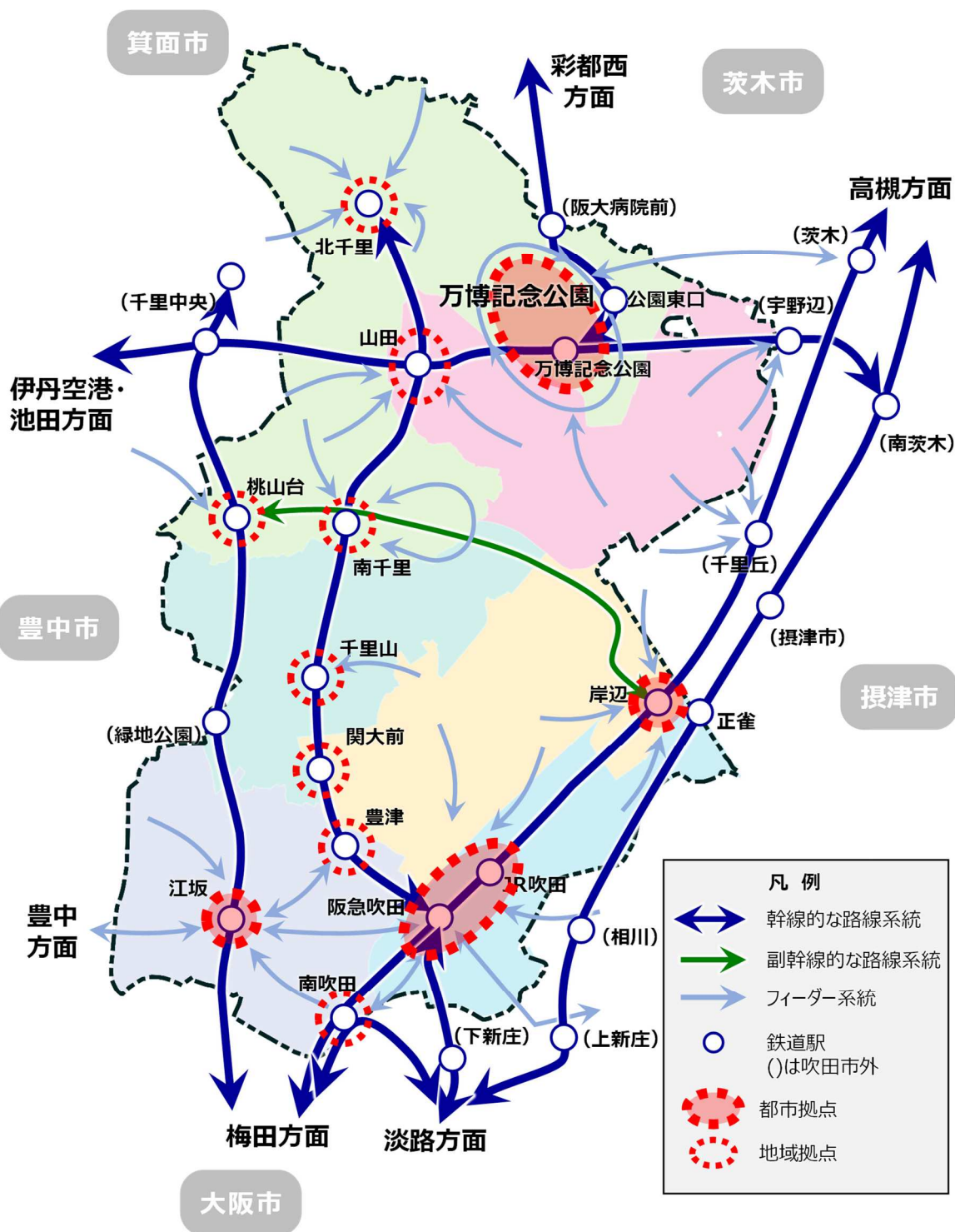


図 3-1 吹田市の地域公共交通ネットワーク将来イメージ

3-3-2 都市の拠点・地域公共交通の機能分類

機能分類	機能	該当する現行路線等
都市拠点	公共施設、商業・業務機能、医療産業、文化・スポーツ・レクリエーションといった、多様な都市機能が集積する拠点として機能します。	JR 吹田駅周辺、阪急吹田駅周辺、江坂駅周辺、岸辺駅周辺、万博記念公園周辺
地域拠点	生活関連機能の充実等を図りながら地域の中心となる拠点として機能します。	都市拠点以外の鉄道駅周辺
幹線的な路線系統	都市間交通需要に対応する広域的な公共交通軸であり、通勤や通学、買い物、通院、観光等の様々な利用目的に対応し、都市構造の骨格を形成する公共交通軸として機能します。	地下鉄御堂筋線、北大阪急行電鉄、大阪モノレール本線・彩都線、JR 東海道本線・おおさか東線、阪急京都線・千里線（市外接続）
副幹線的な路線系統	市内の主要鉄道駅を結ぶ拠点間需要に対応する路線として、鉄道とともに公共交通軸として機能します。	阪急バス吹田市内線
フィーダー系統	副幹線的な路線系統を補完するとともに、地域の生活拠点へアクセスし、生活需要に対応します。	幹線・副幹線以外のバス路線系統（阪急バス、京阪バス、近鉄バス、すいすいバス）、タクシー（フィーダー系統以外の市内外の様々な移動を担う）

3-4 計画の目標

基本理念と基本方針に基づき、吹田市公共交通維持・改善計画の「目標」と「評価指標」を設定します。評価指標は、指標ごとに目標値を設定し、毎年のモニタリングを通じて、達成状況を評価します。

なお、新型コロナウイルス感染症の影響による生活様式の変化に伴い、鉄道、バス等の公共交通機関利用者の減少がみられるため、当面は、利用者の取り戻しを図りつつ利用者維持を目標にします。

目標/指標	現況 (2019~2022年度)	中間目標 (2026年度)	目標 (2031年度)
目標1：鉄道の利用者数の向上			
▶指標：鉄道利用者数	14,297 万人/年	12,867 万人/年 以上	14,297 万人/年 以上
目標2：バスの利用者数の向上			
▶指標：バス利用者数	2,168 万人/年	1,951 万人/年 以上	2,168 万人/年 以上
目標3：公共交通ネットワークの構築			
▶指標：公共交通による人口カバー率	95%	95%以上	95%以上
目標4：交通結節点の機能の向上			
▶指標：乗換え動線の バリアフリー整備箇所数	15 箇所	16 箇所	17 箇所
目標5：利用環境の安全性・快適性の向上			
▶指標：バス停環境整備箇所数	138 箇所	158 箇所以上	178 箇所以上
目標6：公共交通による外出頻度の増加			
▶指標：外出頻度	67.8 %	60%以上	現況値以上
▶指標：公共交通の分担率	新たに整理	—	現況値以上
目標7：公共交通の満足度			
▶指標：公共交通の満足度	42%	45%以上	50%以上

目標1：鉄道の利用者数の向上

吹田市と交通事業者との連携による公共交通サービスの維持・向上に向けた取組みを継続的に実施し、鉄道の年間利用者数の維持、向上を目指します。しかし、新型コロナウイルス感染症に伴う生活様式の変化によって、従来の利用数が見込めないことも考えられます。そこで、当面は利用者の取り戻しを図りつつ、利用者数の維持を目指します。

■指標の設定・算定方法

- ・鉄道の利用者数を指標とし、毎年各交通事業者の統計値により把握します。

■目標の設定

- ・現況値は新型コロナウイルス感染症流行前の2019年度の統計値とします。
- ・5年目は利用者の取り戻しを図り、現況値の9割までの回復を目標とします。
- ・10年目は生活様式の変化による減少や横ばい傾向が考えられますが、吹田市の人口は2030年まで増加する見込みがあることを考え、現況値まで戻すことを目標とします。

	現況 (2019年度)	中間目標 (2026年度)	目標 (2031年度)
鉄道利用者数	14,297万人/年	12,867万人/年 以上	14,297万人/年 以上

目標2：バスの利用者数の向上

吹田市と交通事業者との連携による公共交通サービスの維持・向上に向けた取組みを継続的に実施し、バスの年間利用者数の維持、向上を目指します。しかし、新型コロナウイルス感染症に伴う生活様式の変化によって、従来の利用数が見込めないことも考えられます。そこで、当面は利用者の取り戻しを図りつつ、利用者数の維持を目指します。

■指標の設定・算定方法

- ・バスの利用者数を指標とし、毎年各交通事業者の統計値および市が運営するすいすいバスの統計値により把握します。

■目標の設定

- ・現況値は新型コロナウイルス感染症流行前の2019年度の統計値とします。
- ・5年目は利用者の取り戻しを図り、現況値の9割までの回復を目標とします。
- ・10年目は生活様式の変化による減少や横ばい傾向が考えられますが、吹田市の人口は2030年まで増加する見込みがあることを考え、現況値まで戻すことを目標とします。

	現況 (2019年度)	中間目標 (2026年度)	目標 (2031年度)
バス利用者数	2,168万人/年	1,951万人/年 以上	2,168万人/年 以上

目標3：公共交通ネットワークの構築

吹田市では、鉄道駅やバス停による勢圏エリアは広く、居住エリアは概ねカバーされています。市民の移動手段を確保するためには、このカバー圏域を維持することが重要です。これからの公共交通に関する取組みでは、居住環境の変化や公共交通の利用のされ方、まちづくり施策と連携し、柔軟にバス路線等の見直しを図りながら、ネットワークを構築し、居住地の移動支援を図ります。

■指標の設定・算定方法

- ・公共交通による人口カバー率を指標とします。
- ・人口カバー率は、5年毎の国勢調査により公表された人口メッシュデータと市内の鉄道駅から800m、バス停から300mの範囲を用いて、その範囲に含まれている人口の割合を算出します。

$$\text{公共交通による人口カバー率} = \frac{\text{駅から800mまたはバス停から300mの範囲内にあるメッシュ内の居住人口数}^{\ast}}{\text{吹田市におけるメッシュ内の居住人口数}} \times 100\%$$

※メッシュの一部に駅から800mまたはバス停から300mの範囲が重なる場合、その範囲が占める面積の比率に応じた案分により、居住人口を算出します。

■目標の設定

- ・現況値は平成27年(2015年)時点の人口メッシュデータと、令和元年(2020年)時点の鉄道駅・バス停勢圏によって算出したカバー率とします。
- ・今後も現状の数値を維持することを目標とし、5年目、10年目は95%以上とします。

	現況 (2020年度)	中間目標 (2026年度)	目標 (2031年度)
公共交通による人口カバー率	95%	95%以上	95%以上

- ・駅、バス停範囲外の場所や、今後の居住環境の変化等によって路線バス利用者の低迷が著しい場合は、地域コミュニティ交通の創出を含め、利用状況や地域に適した対応策を検討するとともに、評価指標の見直しを検討します。

☑人口メッシュデータとは・・・

- ・国の総務省が実施する国勢調査の人口や世帯の情報をもとに、国内の地域を網の目(メッシュ)の区域に分け、その区域の人口を編成したデータです。
- ・町丁目の形状に捉われず、鉄道駅やバス停等から一定の範囲内といった、任意範囲の人口状況の把握に適しています。
- ・インターネットから簡易に入手できるオープンデータであり、今後の経年的な評価の情報源としても適しています。

目標4：交通結節点の機能の向上

吹田市内の鉄道駅は鉄道、バス、タクシーといった多様な交通手段の結節点となっています。また、本市ではバリアフリー基本構想で重点整備地区を定め、生活に必要な鉄道駅やバス停をつなぐ経路等を生活関連経路として位置付けています。

交通結節点の機能を活かすために、各種交通手段の連携を図り、生活関連経路のスムーズな乗換え動線を確保し、利用者にとってやさしい利用環境の創出を図ります。

■指標の設定・算定方法

- ・生活関連経路である鉄道駅からバス停までの乗換え動線上のエレベーター等によるバリアフリー整備の箇所数を指標とします。市が管理する毎年の整備実績値により評価します。

■目標の設定

- ・乗換え動線のバリアフリー整備箇所数[※]の現況値は、2021年度までの整備数とします。
- ※現在、市内における対象整備箇所は全18箇所を想定しています。対象箇所の追加や整備方針等については市のバリアフリー懇談会に継続的に調整協議を行います。
- ・今後、御堂筋線「江坂駅」を対象としたエレベーター整備事業を実施し、5年以内の整備完了を目指します。
- ・5年目以降は整備済み箇所の維持管理に努めつつ、他の鉄道駅における駅前広場等の再開発状況を踏まえ、計画見直し時に再度数値設定を検討します。

	現況 (2021年度)	中間目標 (2026年度)	目標 (2031年度)
乗換え動線のバリアフリー整備箇所数	15箇所	16箇所	17箇所

目標5：利用環境の安全性・快適性の向上

市内には300あまりのバス停留所があり、その中にはベンチや上屋等が整備されていない箇所もあります。令和元年度の市民アンケート調査ではその利用環境の向上を望む意見が多くありました。そのため、バス停へのベンチや上屋等の設備整備を推進することによって、利用者が安全かつ快適に利用できる空間づくりを目指します。

■指標の設定・算定方法

- ・ベンチと上屋を整備したバス停を「バス停環境整備箇所」として、その整備箇所数を指標とします。
- ・バス事業者への実績値のヒヤリングにより評価します。

■目標の設定

- ・現況値は、2021年度までの整備数とします。今後整備を進め、5年後の目標値は158箇所、10年後は178箇所を目指します。

	現況 (2021年度)	中間目標 (2026年度)	目標 (2031年度)
バス停環境整備箇所数	138箇所	158箇所以上	178箇所以上

目標6：公共交通による外出頻度の増加

令和元年度の市民アンケート調査では週1～2日程度以上の頻度で外出されている方の割合は67.8%でした。公共交通サービスの維持と充実を図りつつ、公共交通による外出のきっかけとなる働きかけを行うことで、外出頻度や公共交通の分担率の向上を図ります。一方で、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う新しい生活様式による変化を踏まえ、今後の動向を注視する必要もあります。

■指標の設定・算定方法

- ・市民アンケート調査の実施により外出頻度を問い、「週1～2日程度」以上の頻度の回答割合によって評価します。
- ・公共交通の分担率は国勢調査による交通手段の情報を整理して評価します。交通手段の項目は10年毎の調査のため2020年、2030年調査の情報をもとに評価します。

■目標の設定

- ・外出頻度の現況値は、令和元年度(2020年度)に実施した基礎調査結果とします。
- ・5年目は利用者の取り戻しを図り、60%以上を目標とします。
- ・10年目は生活様式の変化による減少や横ばい傾向が考えられますが、吹田市の人口は2030年まで増加する見込みがあることを考え、現況値以上を目標とします。

	現況 (2019年度)	中間目標 (2026年度)	目標 (2031年度)
外出頻度	67.8%	60%以上	現況値以上

- ・公共交通の分担率は、現況値を2020年調査による数値とし、10年目は現況値を維持することを目標とします。参考に、2010年の鉄道、電車、乗合バスの分担率は約50.7%となっています。

	現況 (2020年度)	中間目標 (2026年度)	目標 (2030年度)
公共交通の分担率	新たに整理※	—	現況値以上

※総務省より令和4年(2022年)7月に公表される統計資料をもとに整理する

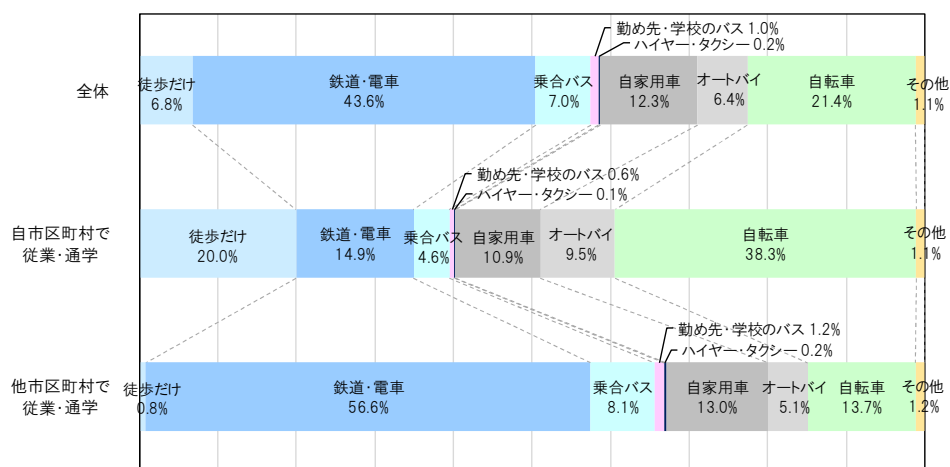


図3-2 2010年の交通手段分担率イメージ(参考)(平成22年国勢調査より)

目標7：公共交通の満足度

令和元年度(2019年度)の市民アンケート調査では公共交通全般の満足度は41.6%でした。便利で安全に利用できる公共交通のサービス維持と柔軟なバス路線ネットワークの形成、市のPRによる利用促進等の取組みを推進することで、満足度の向上を目指します。

■指標の設定・算定方法

- ・市民アンケート調査の実施により公共交通全般の満足度を問い、「満足」、「やや満足」、「ふつう」、「やや不満」、「不満」の回答の中から「満足」と「やや満足」の回答の割合によって評価します。

■目標の設定

- ・現況値は、令和元年度(2019年度)に実施した基礎調査結果とします。
- ・目標値は、現況値を向上することを目指して設定します。

	現況 (2019年度)	中間目標 (2026年度)	目標 (2031年度)
公共交通の満足度	42%	45%以上	50%以上

第4章 目標を達成するための実施事業

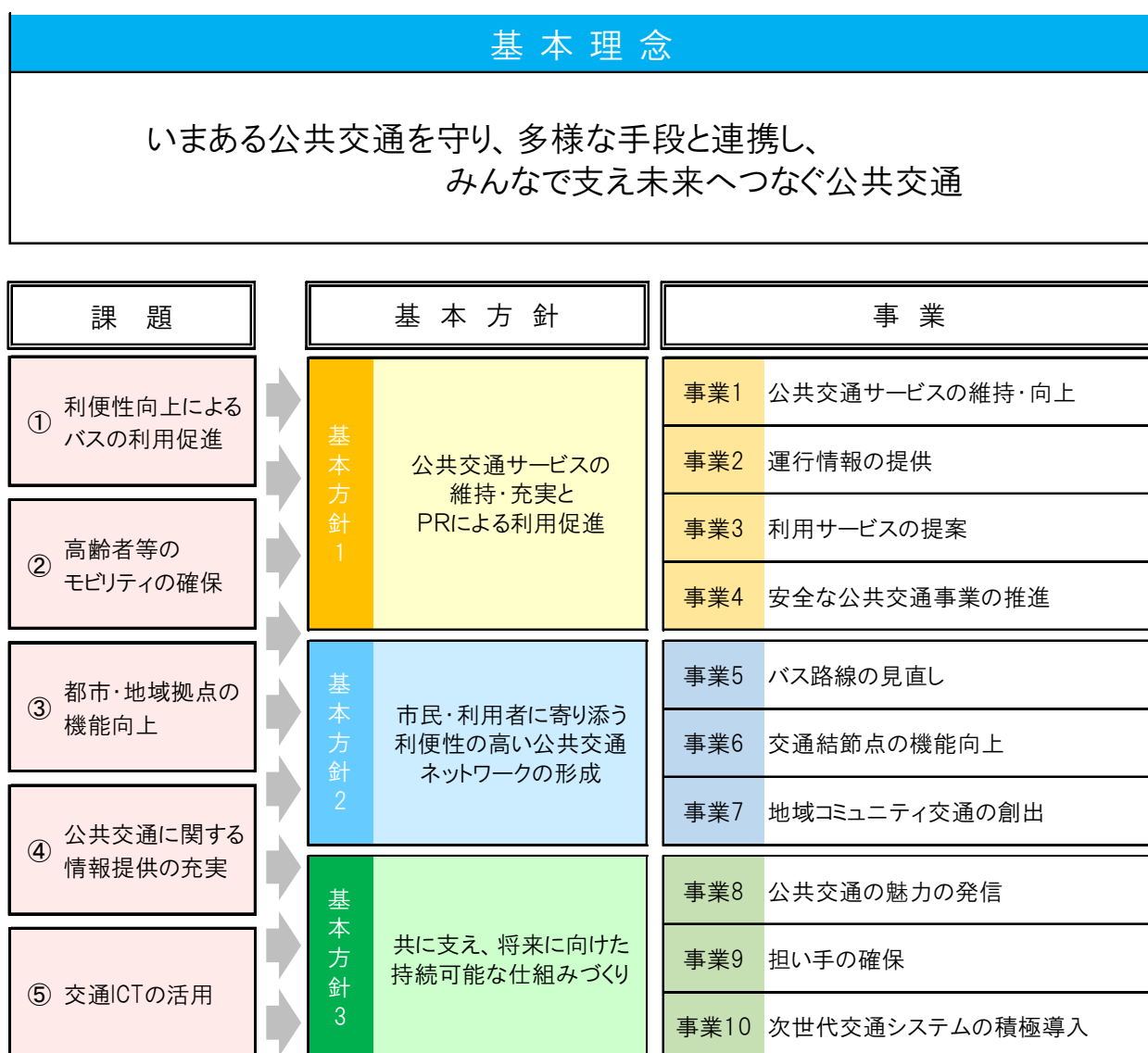
4-1 事業体系

課題、基本理念、基本方針を踏まえ、目標を達成するために次の10の事業を推進します。

基本方針1では、公共交通をより安全・快適に利用いただけるように、サービスの維持向上等の取組みを行います。

基本方針2では、利便性の高い公共交通のネットワーク形成のために、柔軟なバス路線の見直しや交通結節点の機能向上等の取組みを行います。

基本方針3では、将来の持続可能な公共交通の確保を図るために魅力発信等の取組みを行います。



各実施事業と目標指標の関連性は次のとおりです。それぞれの事業を推進することで、目標の達成を目指します。

事業		目標1	目標2	目標3	目標4	目標5	目標6	目標7
		鉄道の利用者数向上	バスの利用者数向上	公共交通ネットワークの構築	交通結節点の機能向上	利用環境の安全性・快適性の向上	公共交通による外出頻度の増加	公共交通の満足度
事業1	公共交通サービスの維持・向上	◎	◎			◎	○	◎
事業2	運行情報の提供	○	○				○	◎
事業3	利用サービスの提案	◎	◎				◎	◎
事業4	安全な公共交通事業の推進	○	○			○	○	◎
事業5	バス路線の見直し	◎	◎	◎	○		○	◎
事業6	交通結節点の機能向上	○	○		◎	◎	○	○
事業7	地域コミュニティ交通の創出	○	○	◎			○	○
事業8	公共交通の魅力の発信	◎	◎				○	◎
事業9	担い手の確保			○				
事業10	次世代交通システムの積極導入	○	○				○	○

◎直接的に関係する事業目標 ○:間接的に関係する事業目標

4-2 事業内容・事業主体

4-2-1 公共交通サービスの維持・充実とPRによる利用促進

(1) 事業1：公共交通サービスの維持・向上

誰もが快適で利用しやすい環境を作り、利用者の増加と利用者の満足度の向上につなげていきます。

(市、交) ノンステップバス車両の導入等によるバリアフリー化を推進します。

(市、交) これまで交通事業者各社で実施されている利便性や利用環境向上に向けた取り組みを今後も維持・継続していきます。鉄道駅舎の可動式ホーム柵の設置や誘導ブロック及び多機能トイレ等の設置等のバリアフリー化の推進により安全性、利便性の維持・向上を図ります。

(市、交) バス停への屋根、ベンチ等の設置によるバス停環境の改善により、安全性、利便性の向上を図ります。

市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
◎	◎	◎	◎		○



万博記念公園駅



御堂筋線 江坂駅

可動式ホーム柵



床面が30cm程度と低く、出入口の段差をなくしたバスで、車いす利用時はスロープを使用し、円滑に乗降できるようになっています

低床バス（ワンステップバス、ノンステップバス）

(2) 事業2：運行情報の提供

路線バスについては利用者への分かりやすい情報提供が課題となっています。多様な媒体を通じて運行情報等を提供し、利用者の満足度を高めていきます。

- (市) 広報誌や公共交通マップによる情報提供を今後も継続していきます。
- (交) リアルタイムなバス運行情報がわかる『接近情報検索』を今後も継続していきます。
- (市) コミュニティバスにデジタルサイネージを導入し、利用者に向けたタイムリーな情報提供ツールとして活用します。また、従来紙媒体であった掲示物のデジタル化でペーパーレスによる環境負荷低減に寄与します。

市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
◎	◎	◎	◎		

『吹田市公共交通マップ』



阪急バス：『接近情報検索』



<https://www.hankyu-bus.jp/busstate>

『デジタルサイネージ導入例』



(3) 事業3：利用サービスの提案

高齢化社会において、公共交通は重要な移動手段の一つです。一方で、公共交通を利用していただくことが事業経営の維持につながります。

この事業では高齢者等の外出のきっかけになるような公共交通の料金割引サービスや利用助成制度、また、将来需要の見込まれる世代への利用誘導策による利用サービスを提案し、公共交通の利用促進を図り、公共交通の維持につなげていきます。

(市、交) 自動車運転免許を自主返納した高齢者に向けた利用助成制度等の導入を検討します。

(市、交) 将来需要の見込まれる学生(小・中学生)に向けた路線バスの運賃補助を検討します。

市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
◎	◎	◎	◎	○	○

『吹田市内交通事業者のサービス例』



『学生に向けたサービス事例』



奈良交通株式会社：『夏休みどこでもバス』
https://www.atpress.ne.jp/releases/266600/att_266600_1.pdf



(4) 事業 4：安全な公共交通事業の推進

公共交通に関する安全運転等に関する取組みは、各事業者によって多種多様に実施されています。それらの情報を利用者に PR し、安全性・快適性を実感していただくことで、利便性や満足度の向上を図っていきます。

(交) これまで交通事業者各社で実施されている「安全運転及び経営改善に関する取組み」を今後も継続していきます。

(市) 市の HP に各社の取組みの掲載等、PR による協力・連携を行います。

市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
○	◎	◎	◎		

先進安全自動車（ASV）の導入

【一般路線バス】 ドライバーの視界中に車両が接近した場合、EDSS（Emergency Driving Stop System）ドライバー異常検知システムにより、ブレーキが自動的に作動し、衝突を回避します。

【高速バス】 ドライバーの視界中に車両が接近した場合、EDSS（Emergency Driving Stop System）ドライバー異常検知システムにより、ブレーキが自動的に作動し、衝突を回避します。

左サイドビューカメラの導入

左側車線からの追突や、右側車線からの割り込みを防止し、安全運転をサポートします。

アンダーミラーの大型化

ミラー半径 33%UP

阪急バス 『安全報告書 2020』

阪急バスのノリセツ

- バスの乗り方 ●初見みと乗車マナー
- おトクな情報 ●バス路線図

阪急バスとは？

こんな専用です

バス路線図

おトクな情報

乗車マナー

バス路線図

バスの乗り方

1 時刻表をチェック

2 バスの系統番号と行き先をチェック

3 阪急バスの乗車口は「後ろの扉」です

4 バスの扉が開いたら

5 バスを降りる前に

6 バスから降りる際に運賃をお支払いください

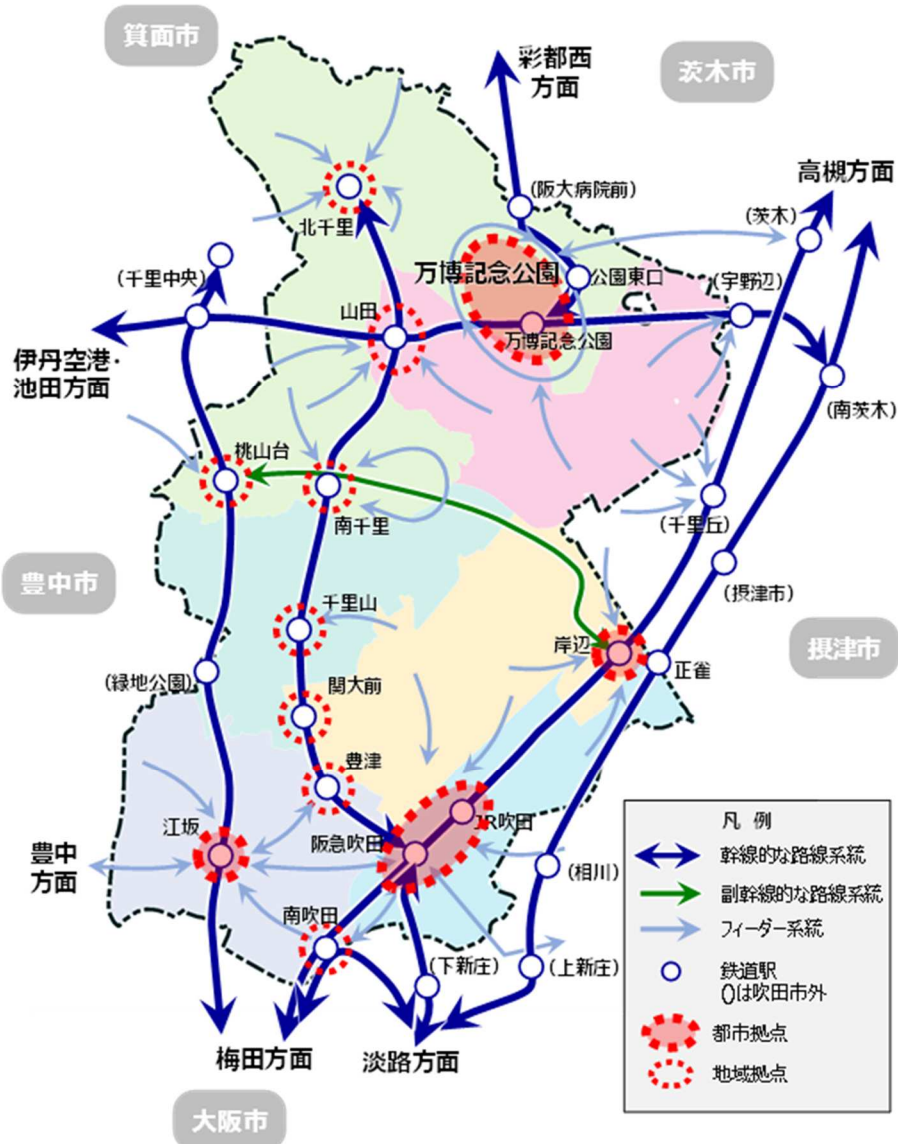
阪急バス 『阪急バスのノリセツ』
<https://www.hankyubus.co.jp/rosen/guide/>

4-2-2 市民・利用者に寄り添う利便性の高い公共交通ネットワークの形成

(1) 事業5：バス路線の見直し

路線バスは、市内の移動手段を担っており、バス路線を充実させることで鉄道利用者を含めより良いサービスの提供の向上が期待できます。しかしながら、バス事業者は利用者減少による収支の悪化や担い手不足等の問題を抱えます。様々な条件を考慮しながら、適切に路線を見直し、公共交通の利用者数や満足度の維持向上を図っていきます。

(市、交) 交通需要と供給のバランス、都市計画道路の計画に合わせた将来の公共交通ネットワークの形成と拠点の整備に合わせた効率的なバス路線運行の改善を図ります。



市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
○		◎			

(2) 事業6：交通結節点の機能向上

複数の交通手段が集まる交通結節点の機能向上を図ることで、人の往来の増加が期待できます。

(市) 主要鉄道駅等におけるアクセス環境の充実を図るために、自転車駐車が不足している駅において自転車駐車場整備を推進します。また、公共交通の機能を補完するシェアサイクルの拡充を図ります。

例) JR 岸辺駅周辺の自転車駐車場整備、シェアサイクルの実証実験

(市) 主に鉄道駅にある市営自転車駐車場の利便性向上に向け、空き状況を発信します。

(市、交) 江坂駅におけるバリアフリールート shortest、複数化のためのエレベーター設置といった鉄道駅、バス停留所及びタクシー乗降場までの相互の乗換え動線の更なるバリアフリー化を推進します。

(市、交) 鉄道駅からバス・タクシー等への乗り継ぎ案内情報の充実を図ります。



市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
◎	○	○	○		○

実証実験期間

令和3年(2021年)1月15日(金)から
令和6年(2024年)3月31日(日)まで

実施事業者

実験実施主体：吹田市
運営事業者：OpenStreet 株式会社
シェアサイクル名称：HELLO CYCLING (ハローサイクリング)

吹田市のサイクルポート



吹田市『吹田市シェアサイクル実証実験』
https://www.city.suita.osaka.jp/home/soshiki/div-doboku/somukoutu/_106466.html



『HELLO CYCLING』 <https://hellohellocycling.jp/>



駅前広場の案内サイン・バリアフリー化の例



(3) 事業7：地域コミュニティ交通の創出

これまでの公共交通は、鉄道、路線バス、タクシーが中心でしたが、高齢化社会では、よりきめ細やかな移動手段の確保が課題となります。しかし、路線バスの運行等、市や交通事業者が行う従来の方法では採算性や道路幅員の関係等により対応できないのが現状です。きめ細やかな移動を確保するためには、地域の住民、市、交通事業者が協力して地域に寄り添うモビリティを導入することが重要です。

(市、交、市民)バス・タクシーのサービス提供が困難な地域において、地域主体による新たな交通手段の導入のしくみを検討します。

市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
○		○	○	◎	○

徳島県・徳島市『上八万コミュニティバス「のったろう」』

上八万地区では、鉄道駅がない上に、路線バスの運行便数が少なく、最寄りの停留所まで遠いなど、地域住民は、日常生活における買物や通院に不便を感じていました。

このため、地域住民の皆さんが、平成29年9月に「上八万バス検討会」を立ち上げ、地域の高齢者等の移動手段の確保等を図るため、地域自主運行バスの導入検討を開始しました。

運行開始に向けて、学習会・勉強会や講演会の開催、移動ニーズ調査の実施などを踏まえて、運行計画案を作成し、利用意向アンケートの実施、試験運行の実施などを経て、令和2年4月1日から、上八万町内と八万町の商業施設、病院等を往復するコミュニティバスの運行をスタートさせました。



徳島県・徳島市『地域自主運行バス「上八万コミュニティバス のったろう」』
https://www.city.tokushima.tokushima.jp/smph/kurashi/koutsu/kotsu/jishuunko_bus/kamihachiman_komibas.html

徳島市は、地域住民の皆さんが中心となって運営する地域自主運行バス等への支援を実施



4-2-3 共に支え、将来に向けた持続可能な仕組みづくり

(1) 事業 8：公共交通の魅力の発信

公共交通は、自家用車と比較すると、維持管理コストが安価な上に地球環境にやさしい移動手段であり、利用者によって支えられています。また歩く機会が増加し、運動不足の解消や健康づくりに役立つ等沢山の魅力を有しており、誰でも利用できる移動手段であります。こうした公共交通の多面的な魅力や重要性について、イベントや啓発活動等の情報発信、教育を通じた魅力等の周知を行い、利用者満足度の向上や利用者数の向上を図っていきます。

(交) これまで交通事業者各社で実施されている「Web サイト（例：阪急未来線）、イベント開催、ファンクラブ、啓発グッズ制作」を今後も継続していきます。

(市) 教育機関との連携を図り、モビリティ・マネジメント教育を推進します。

市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
○	◎	◎	○	○	○

『学校教育モビリティ・マネジメント』

- ・平成 26 年度より小学生・中学生を対象に学校教育モビリティ・マネジメントを実施
- ・令和元年度には小学校 5 校（対象生徒 592 名）、中学校 1 校（対象生徒 290 名）に授業を実施
- ・小学生に対しては、岐阜乗合自動車㈱の協力により、実際のバス車両を用いたバスの乗り方や、乗車時のマナーについて講義を実施
- ・中学生に対しては、地元コミュニティバス運営協議会長を講師として招き、協議会活動の内容や、地域住民の一員として自分の役割を考える講義を実施



岐阜県・岐阜市『令和元年度 地域公共交通確保維持改善に関する自己評価概要』
<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/tsukuro/hyoka/pdf/jiko/R1/11gifushi.pdf>

(2) 事業 9：担い手の確保

少子化に伴う労働者の減少を背景に、運転手等の担い手が不足していることは、路線バスの維持や新規路線の開設において一つの課題となっています。その課題解消に向け、担い手確保のための取組みの継続やその支援を推進します。

(交) これまで交通事業者各社で実施されている「ダイバーシティや人材育成、技術継承等」を今後も継続していきます。

(市) 市の HP に各社の取組みの掲載といった PR 等による協力・連携を行います。

市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
○	◎	◎	◎		



(3) 事業 10：次世代交通システムの積極導入

公共交通を取り巻く環境は、情報通信技術の進歩や自動運転技術の向上等により大きな変化をもたらされつつあります。こうした環境の変化を的確にとらえ、高齢者等の外出頻度の増加や利用者数の向上を図るため、次世代の公共交通システムの積極的な導入について調査・検討を行います。

(交) これまで交通事業者各社で実施されている「MaaS※¹、自動運転※²等の取組み」を今後も継続していきます。

(市) 市の HP に取組みの掲載、関係部署との協力・連携を行います。



市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
○	◎	◎	◎	○	○

※1MaaS (Mobility as a Service)：関西に主要路線を持つ7社で「関西 MaaS 検討会」が組織され、共同検討、開発に関する取組みが行われています。(参加企業：「Osaka Metro (大阪市高速電気軌道(株))」、「近畿日本鉄道(株)」、「京阪電車(京阪ホールディングス(株))」、「南海電気鉄道(株)」、「JR西日本(西日本旅客鉄道(株))」、「阪急電鉄(株)」、「阪神電気鉄道(株)」)

※2自動運転：各社で過去に社会実験が行われています。(「京阪電車(京阪ホールディングス(株))」、「阪急バス(株)」、「JR西日本(西日本旅客鉄道(株))」、「Osaka Metro(大阪市高速電気軌道(株))」)

4-3 事業スケジュール

本計画の期間は、令和4年度（2022年）から令和13年度（2031年）までの10年間とします。施策等の見直し時期は5年後としますが、本市を取巻く社会の状況が大きく変わる等、必要に応じて適宜見直しを図ります。

表 事業スケジュール一覧表（次頁含む）

【凡例】 黒字&  : 継続 赤字&  : 新規  : 見直し後

事業内容		
事業1	公共交通サービスの維持・向上	車両のバリアフリー化
		交通事業者各社の利便性や利用環境向上に向けた取組み
		バス停環境の改善
事業2	運行情報の提供	広報誌、公共交通マップによる情報提供
		リアルタイムな運行情報提供 近接情報検索の継続
		コミュニティバスへのデジタルサイネージの導入
事業3	利用サービスの提案	高齢者自動車運転免許証の返納者向けのサービス
		学生（小・中学生）に向けた運賃補助
事業4	安全な公共交通事業の推進	交通事業者各社の安全運転等に関する取組み
		交通事業者各社の取組みを吹田市HPに掲載
事業5	バス路線の見直し	交通需要と供給のバランスに応じた運行の検討
		将来の公共交通ネットワークの形成及び拠点整備に合わせたバス路線の見直し（都市計画道路、土地区画整理業に合わせた路線検討）
事業6	交通結節点の機能向上	自転車駐車が不足する駅における自転車駐車場の整備推進
		公共交通の機能を補完するシェアサイクルの拡充
		自転車駐車場情報の空き状況の発信
		乗換え動線の更なるバリアフリー化
		鉄道駅からバス・タクシー等への乗継ぎ案内情報の充実
事業7	地域コミュニティ交通の創出	地域主体による交通手段導入のしくみ検討
事業8	公共交通の魅力の発信	Webサイト、イベント開催、ファンクラブ、啓発グッズ制作の継続
		教育機関との連携（モビリティマネジメント）
事業9	担い手の確保	各企業における人材育成、技術継承等の取組みの継続
		各事業者の取組みを吹田市HPに掲載
事業10	次世代交通システムの積極導入	交通事業者各社のMaas、自動運転等の取組みの継続
		各事業者の取組みを吹田市HPに掲載、関係部局との協力・連携

表 事業スケジュール一覧表（前頁含む）

見直し(5年)

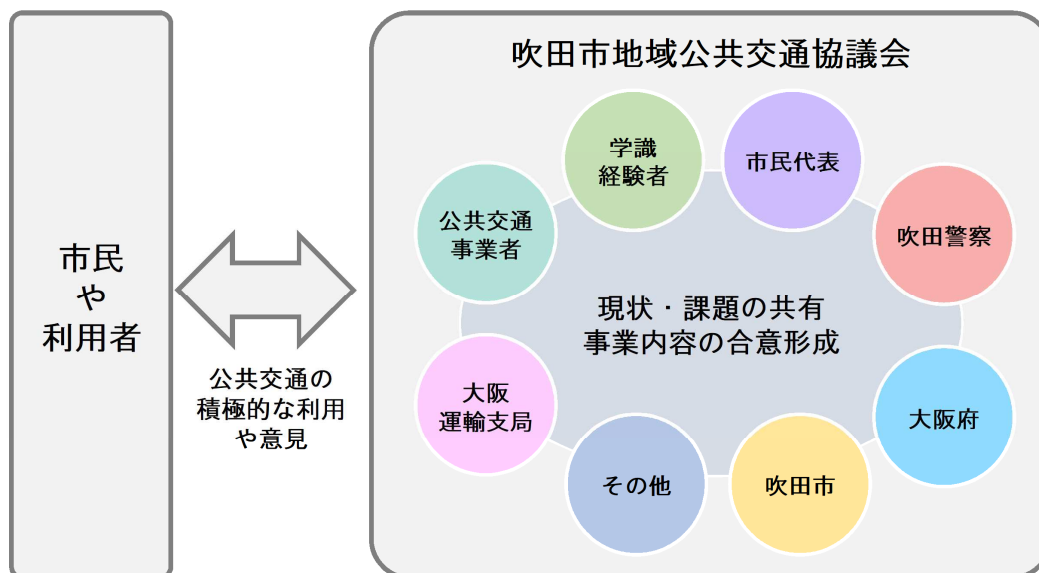
見直し(10年)

R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13
継続									
継続									
検討・協議・実施									
継続									
継続									
検討・導入 実施									
検討・導入 実施									
検討・導入 実施									
継続									
実施（市の協力PR）									
検討・導入 実施									
継続									
継続									
検討・導入 実施									
継続的に検討を行い、調整ができた時点で実施									
継続									
継続的に検討を行い、調整ができた時点で実施									
導入スキーム検討	状況を踏まえ、継続的に導入検討								
継続									
継続的に検討を行い、調整ができた時点で実施									
継続									
実施（市の協力PR）									
継続									
実施									

第5章 計画の推進体制

5-1 計画の推進体制

本計画は吹田市地域公共交通協議会が主体となって実施します。計画理念である『いまある公共交通を守り、多様な手段と連携し、みんなで支え未来へつなぐ公共交通』の実現に向けては、関係者が一体となって支え合いながら取り組むことが大切です。市民の皆さま、交通事業者、市は下記の役割を担います。



【市民の役割】公共交通の利用によって継続的な運営を支える役割を担います。

- ・市民の皆さま一人ひとりが自家用車を控えたエコな移動を意識することや、公共交通に関するイベントに参加する等、**日頃から公共交通に目を向け、積極的に利用いただくこと**で、公共交通の継続的な運営につながります。

【交通事業者の役割】公共交通サービスの維持・向上に向けた取組みを推進する役割を担います。

- ・公共交通を取り巻く環境とニーズの変化を捉えつつ、**公共交通サービスの維持・向上に向けた取組み**を推進します。
- ・運行に関する実績データの蓄積や**関係者間での共有・協力**も重要になります。

【市の役割】まちの将来像を描きながら公共交通のあり方を検討する中心的な役割を担います。

- ・**関係者間の連携・リーダーシップ**の発揮が重要になります。
- ・行政にできる**広報媒体を活かしたPR**を行っていきます。
- ・交通事業者への**環境整備支援**や公共交通に関わる**道路環境整備**を行います。

図5-1 協議会の体制と役割

5-2 事業進捗の評価方法

本計画の推進にあたっては、事業の計画（Plan）の後に、事業を実施（Do）し、その中で実施結果の評価（Check）を行い、目標達成状況を踏まえて事業の見直し・改善（Action）を行います。このPDCAサイクルを繰り返し実施することで持続的な吹田市公共交通の維持・改善を図ります。



図5-2 PDCAサイクル図