

吹田市 公共交通維持・改善計画

令和4年（2022年）3月 策定

令和 年（202 年） 月 改定

はじめに

本市の公共交通は、まちづくりとともに発展し、市民の暮らしに欠かせない移動手段として大きな役割を果たしています。

令和４年（２０２２年）３月に「吹田市公共交通維持・改善計画」を策定してから５年が経過しました。この間、燃料費の高騰、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う新たな生活様式の定着による移動需要の減少、運転士不足に対応するための待遇改善に要するコスト増など、公共交通を取り巻く環境の変化は厳しさを増しています。特にバス事業者においては、収支の悪化や運転士等の担い手不足などの問題から、本市でも路線の減便や廃止が実施されています。鉄道・路線バス・タクシーといった交通事業者や利用者である市民に対する影響は大きく、これまで構築されてきた公共交通ネットワークを維持・改善していくためには、より一層の市民・交通事業者・行政の連携が重要となります。

このような背景のなか、市民・交通事業者・学識経験者・関係行政機関から成る「吹田市地域公共交通協議会」において議論を重ね、令和９年（２０２７年）３月に公共交通の状況や施策の進捗状況を踏まえた「吹田市公共交通維持・改善計画」の中間見直しを実施しました。

本計画は「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」を基本理念とし、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの実現に向けて、市民・交通事業者・行政が一体となって、本計画に掲げる様々な事業に取り組んでまいります。

最後に、本計画の策定にあたり、委員の皆さまをはじめ、貴重な御意見、御提案をいただきました市民の皆さま並びに関係各位に心から感謝を申し上げます。

令和 年（２０ 年） 月
吹田市地域公共交通協議会

目 次

第1章 計画の概要-----	1
1-1 計画策定の背景と目的.....	1
1-2 吹田市内の公共交通の概要.....	2
1-3 計画区域.....	3
1-4 計画期間.....	3
1-5 計画の位置づけ.....	4
1-6 S D G s との関係.....	4
第2章 吹田市の地域公共交通の現状と課題-----	5
2-1 吹田市の現況.....	5
2-2 上位・関連計画の内容.....	15
2-3 地域公共交通の運行状況・利用実態.....	16
2-4 アンケート調査におけるニーズの把握.....	21
2-5 計画の中間評価・検証.....	23
2-6 地域公共交通の課題のまとめ.....	24
第3章 持続可能な地域公共交通の実現に向けた方策-----	25
3-1 基本理念.....	25
3-2 基本方針.....	25
3-3 地域公共交通ネットワークの将来イメージ	26
3-3-1 ネットワーク将来イメージ.....	26
3-3-2 都市の拠点・地域公共交通の機能分類.....	27
3-4 計画の目標.....	28
第4章 目標を達成するための実施事業-----	36
4-1 事業体系.....	36
4-2 事業内容・事業主体.....	38
4-2-1 公共交通サービスの維持・充実とP Rによる利用促進	38
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 ..	41
4-2-3 共に支え、将来に向けた持続可能な仕組みづくり	44
4-3 実施事業一覧.....	47
第5章 計画の推進体制-----	48
5-1 計画の推進体制.....	48
5-2 事業進捗の評価方法.....	49

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、タクシーなど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。

こうした中にあっても、市内には公共交通空白地が存在しており、その解消を進める必要がありました。そこで、平成22年（2010年）3月に「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、取り組みを推進してきました。

しかし、公共交通事業者の収支の悪化や運転士等の担い手不足による路線廃止・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など、公共交通を取り巻く環境は年々厳しさを増しています。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。

こうした環境の変化を踏まえ、令和3（2021）年度に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た「吹田市公共交通維持・改善計画」を策定しました。

また、令和7（2025）年度には計画の中間評価・検証を実施し、取り組みが一定の成果を上げていることを確認しました。これを踏まえ、目的の実現に向けた更なる計画の推進を図るため、令和9（2027）年3月に実施事業等の見直しを行いました。

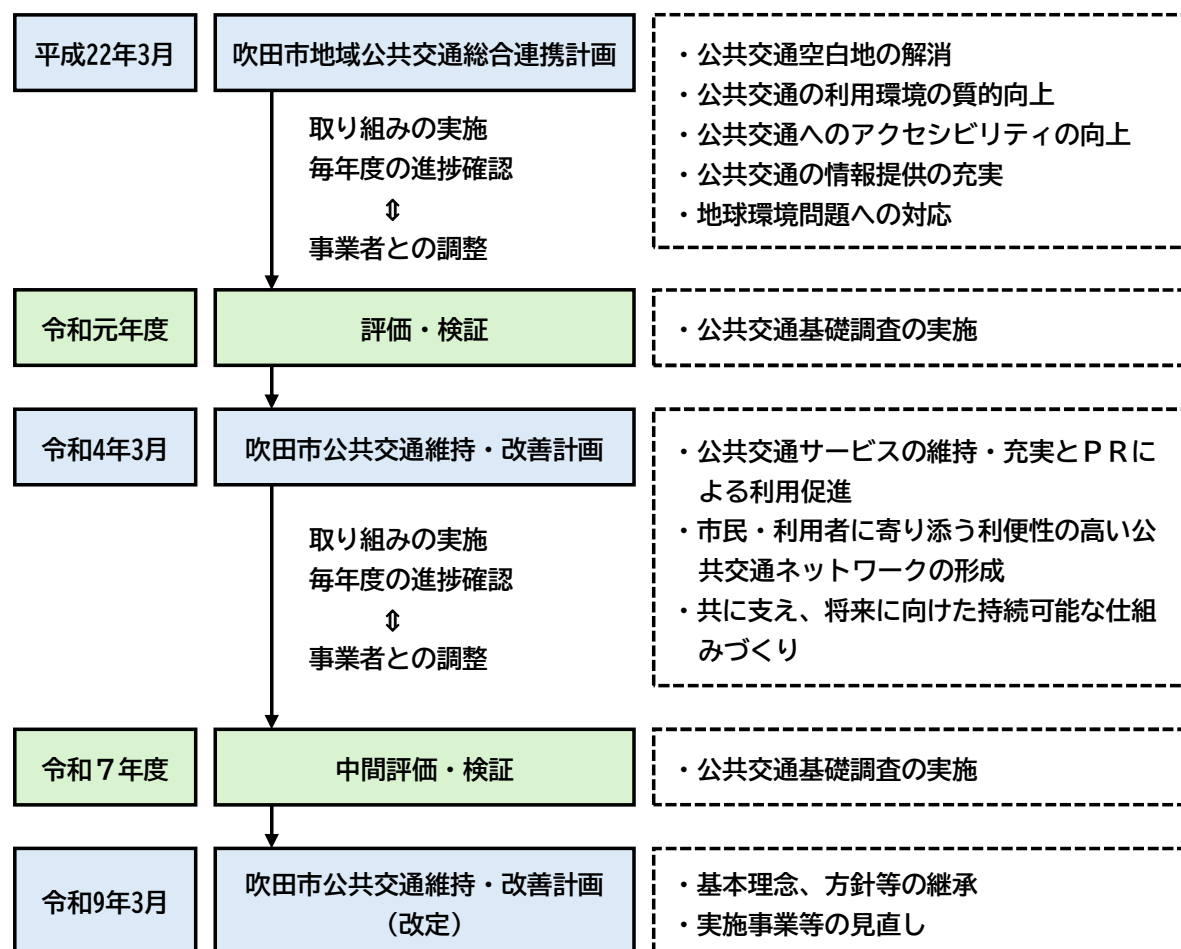
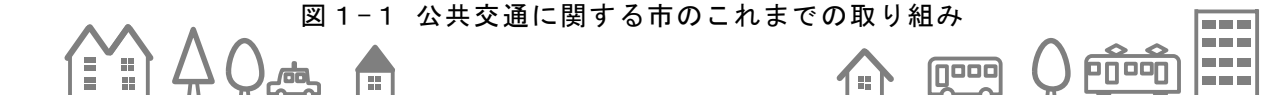
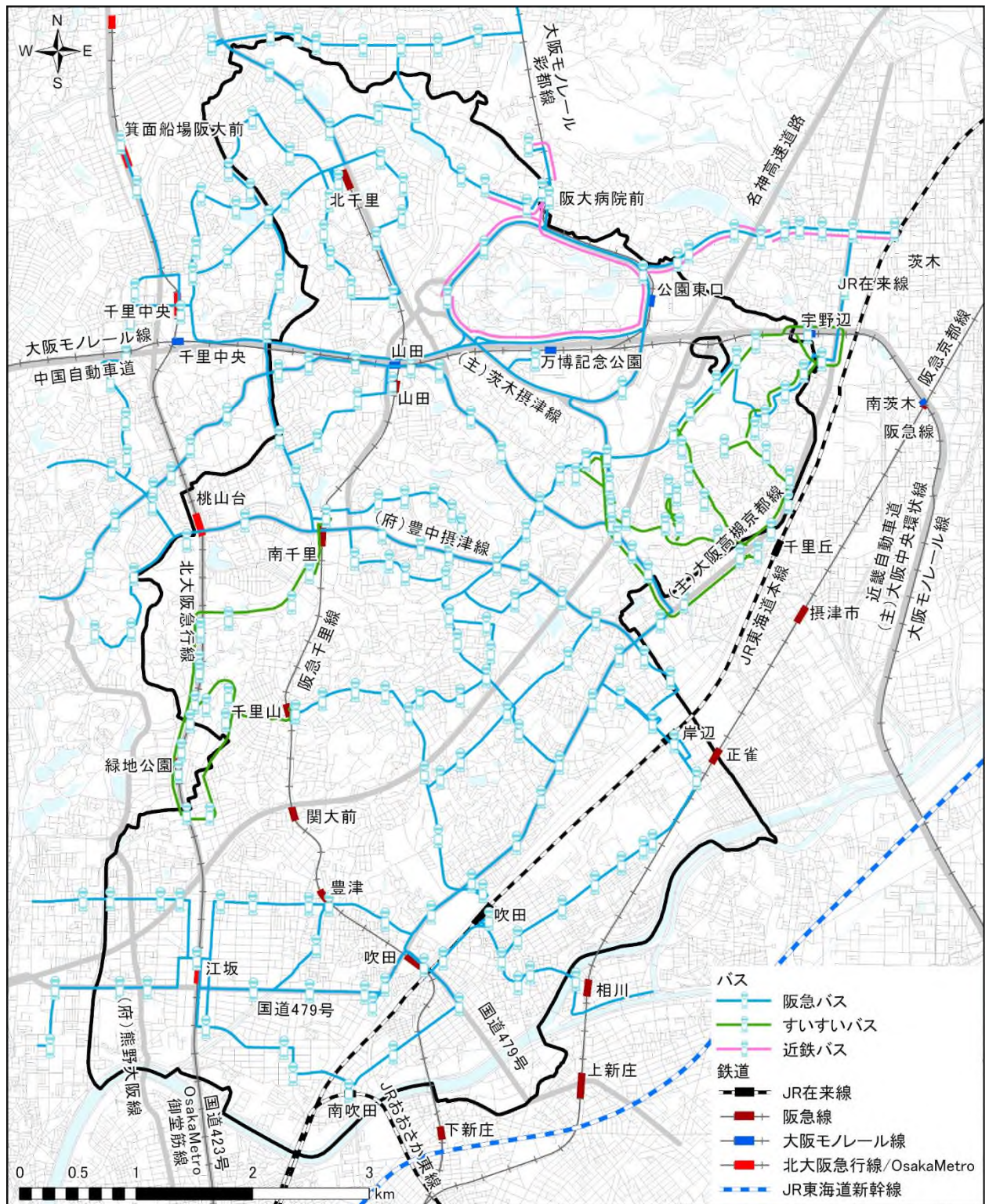


図1-1 公共交通に関する市のこれまでの取り組み



1-2 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、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。



資料：国土数値情報及び交通事業者資料をもとに作成（2026.4 現在）

図 1-2 吹田市の公共交通網図



1-3 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

1-4 計画期間

本計画の期間は、令和 4 年度（2022 年度）から令和 13 年度（2031 年度）までの 10 年間とします。事業進捗の確認と評価は毎年度実施するとともに、おおむね 5 年ごとに計画の評価検証を実施し、必要に応じて見直しを行います。



図 1-4 計画期間



1-5 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。

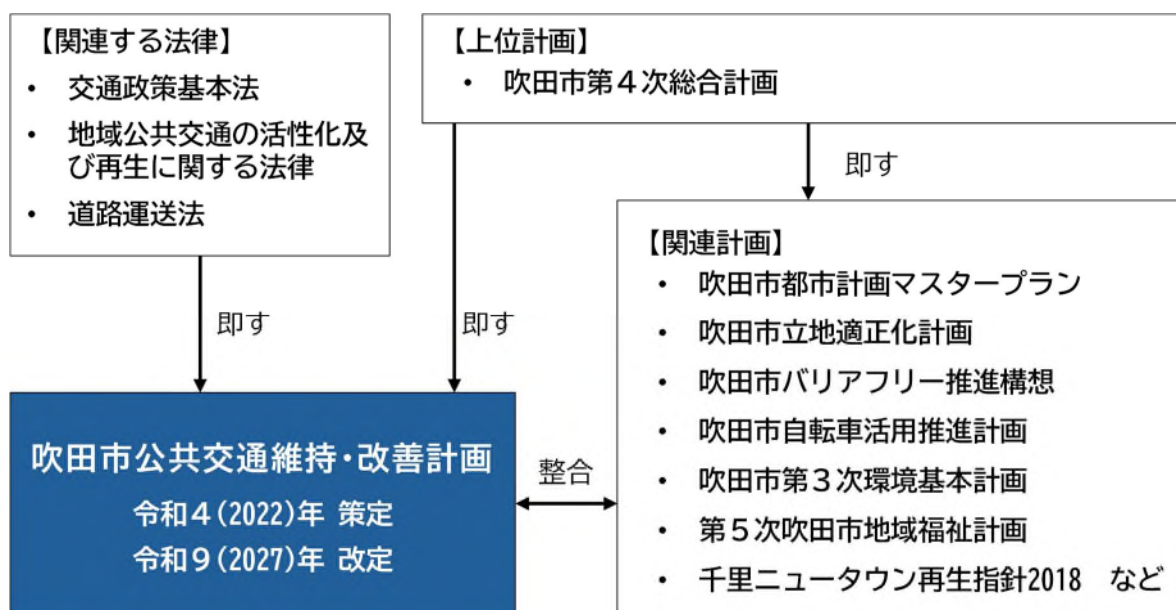


図1-5 計画の位置づけ

1-6 SDGs との関係

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) は、平成27年(2015年)に国連で採択された、令和12年(2030年)を目標年次とした国際社会共通の目標であり、経済・社会・環境の各分野を横断する17のゴールと169のターゲットから構成されています。

本市においても、吹田市第4次総合計画において「誰一人取り残さない」社会の実現に向け、各政策とSDGsゴールとの関連を整理したうえで取り組みを推進することとしています。

公共交通の維持・改善は、SDGsが掲げる持続可能な社会の実現に寄与するものです。本計画に関連するゴールは、「3 すべての人に健康と福祉を」「7 エネルギーをみんなにそしてクリーンに」「9 産業と技術革新の基盤をつくろう」「11 住み続けられるまちづくりを」「13 気候変動に具体的な対策を」「17 パートナリシップで目標を達成しよう」です。



本計画の推進にあたっては、以上のSDGsゴールとの関連を意識しながら各事業に取り組み、持続可能な公共交通の実現を通じて目標達成に貢献していきます。



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 38.6 万人（令和 7 年（2025 年）9 月末時点）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%（令和 7 年（2025 年））と、増加傾向です。

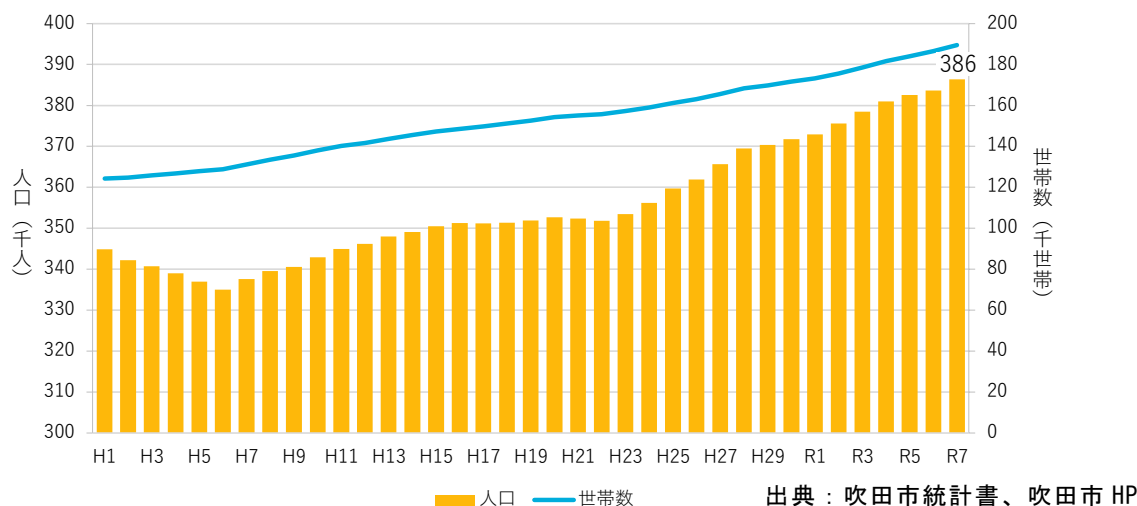


図 2-1 吹田市の人口・世帯数の推移

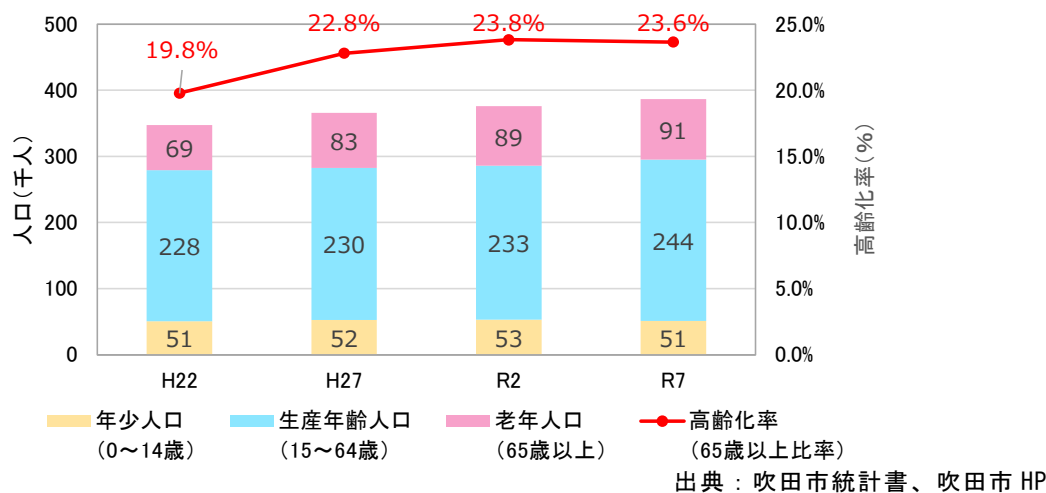
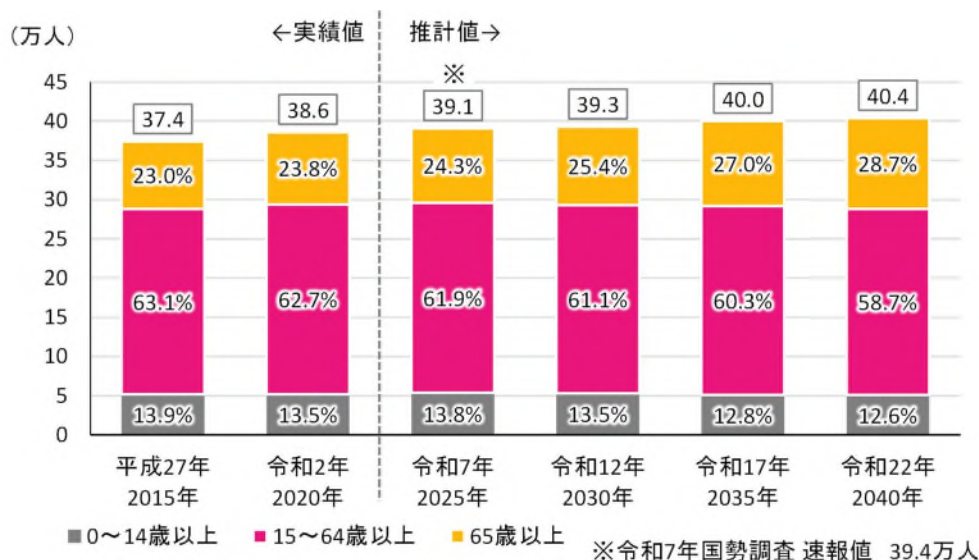


図 2-2 吹田市の年齢階層別人口と高齢化率の推移

2)人口推移（将来）

将来人口（「吹田市第4次総合計画基本計画改訂版」令和6年（2024年）3月）では、全人口は令和22年（2040年）まで増加が続き、約40.4万人になると見込まれています。

高齢化率は、令和2年（2020年）の約24%から令和22年（2040年）には約29%まで上昇すると見込まれています。



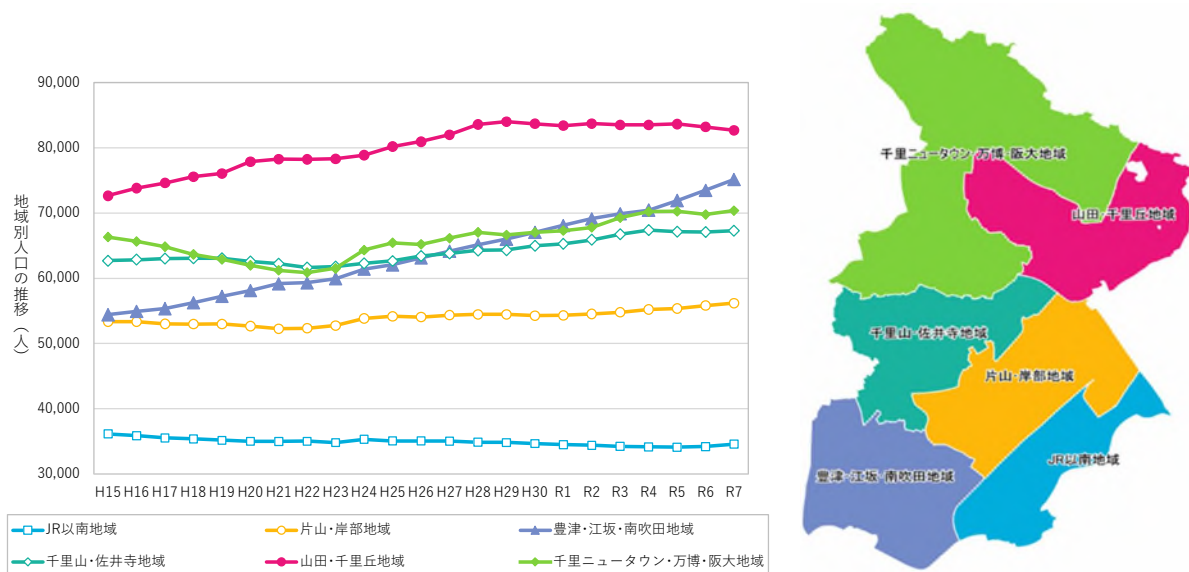
出典：吹田市第4次総合計画基本計画改訂版（令和2年実測値補完）

※令和2年（2020年）まで国勢調査

図2-3 吹田市の人口推移と将来推計

3)人口分布状況

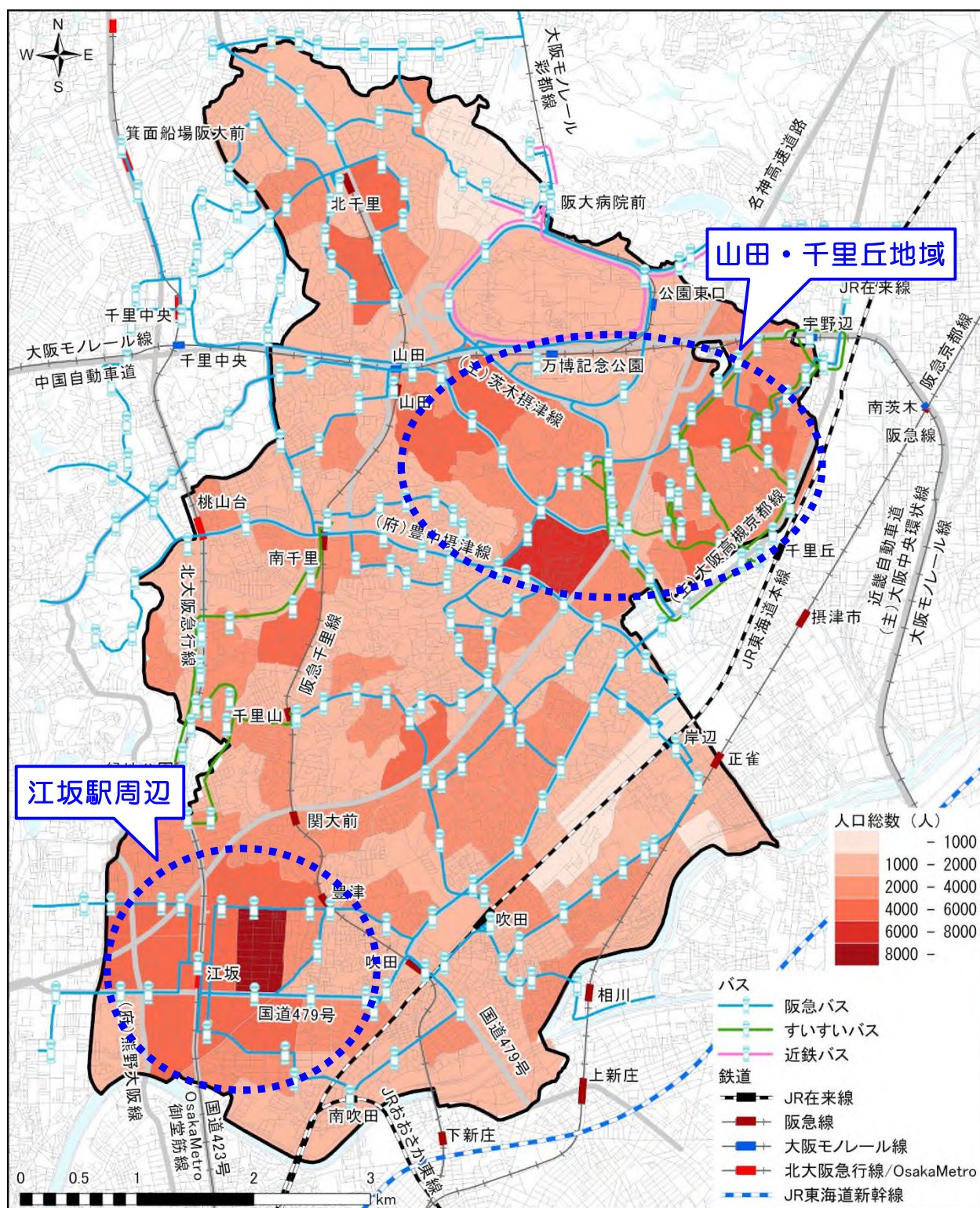
地域別人口は、山田・千里丘地域が最も多く、吹田市全体の約2割以上を占めており、次いで、豊津・江坂・南吹田地域、千里ニュータウン・万博・阪大地域が多い状況です。各地域が横ばいで推移するなか、豊津・江坂・南吹田地域は上昇傾向が続いており、直近の10年間で約1万人増加しています。



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。



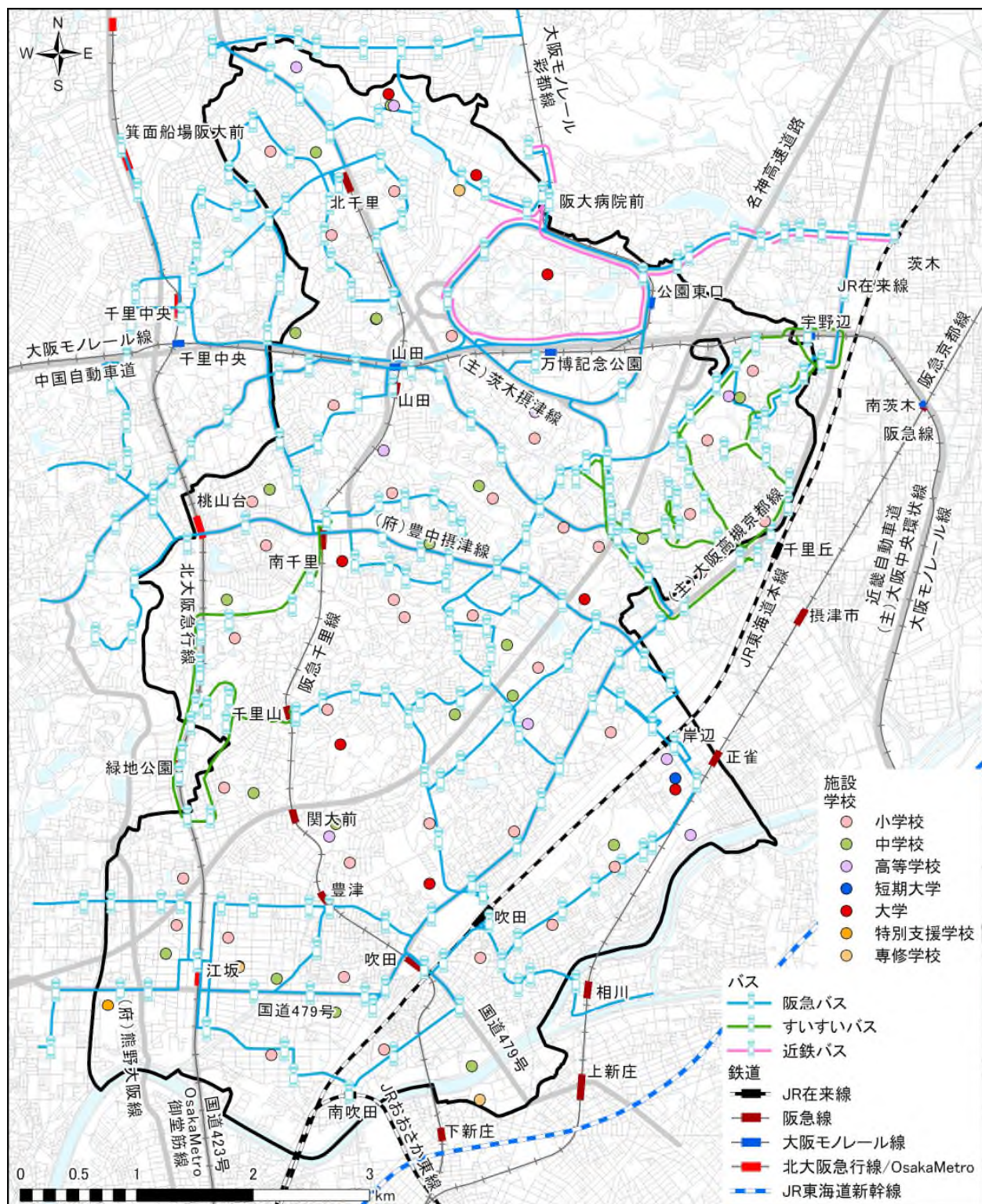
出典：令和2年国勢調査

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

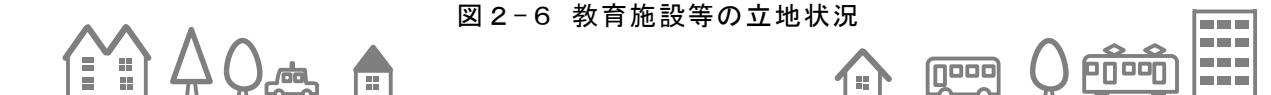
駅やバス停の近くに高校や大学が立地しています。



出典：国土数値情報

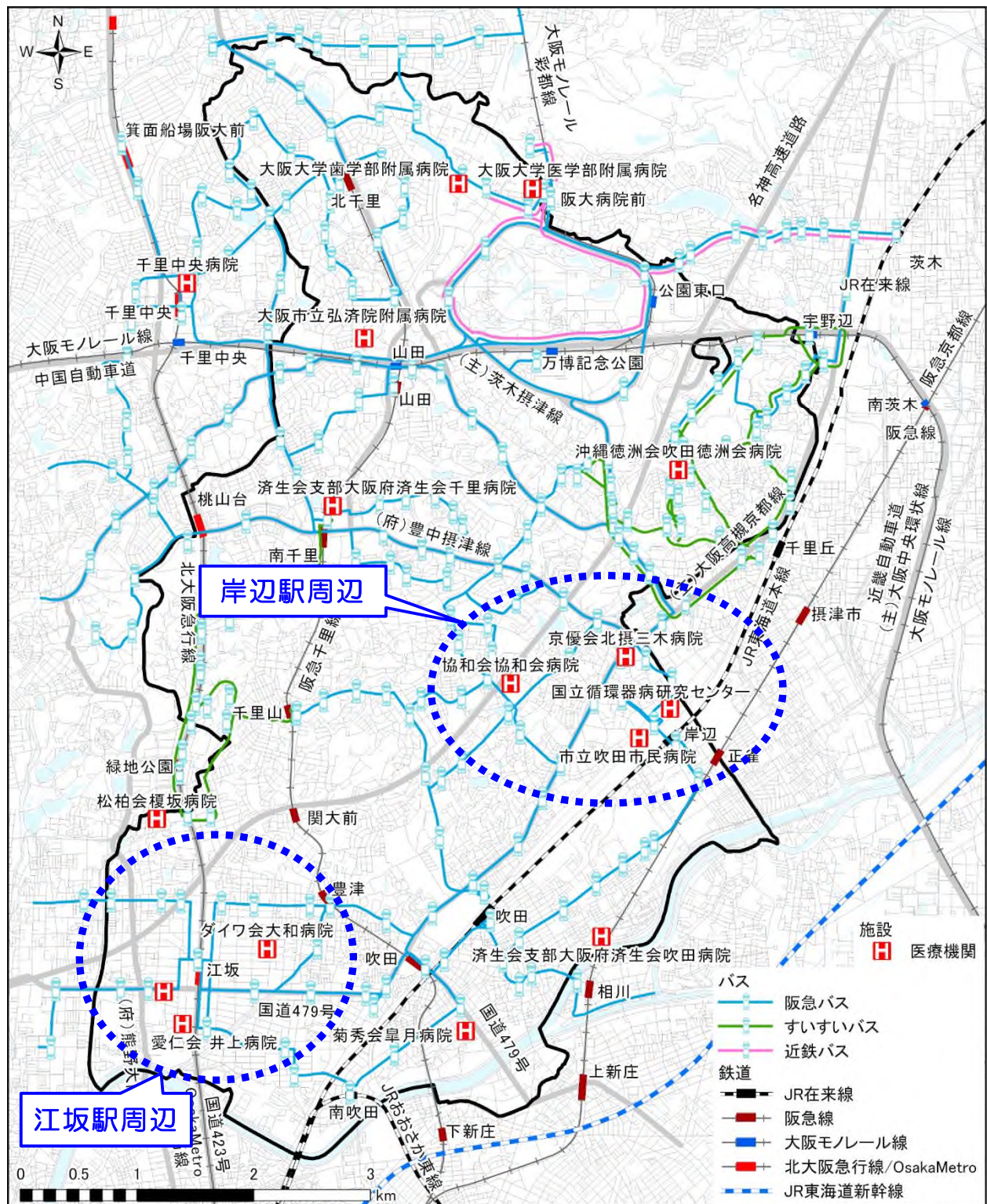
※国土数値情報 公共施設データに基づく情報であり、官公署、学校、病院、郵便局、社会福祉施設等の中から、小学校、中学校、高等学校、大学、短期大学、特別支援学校を示しています。

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。



出典：国土数値情報

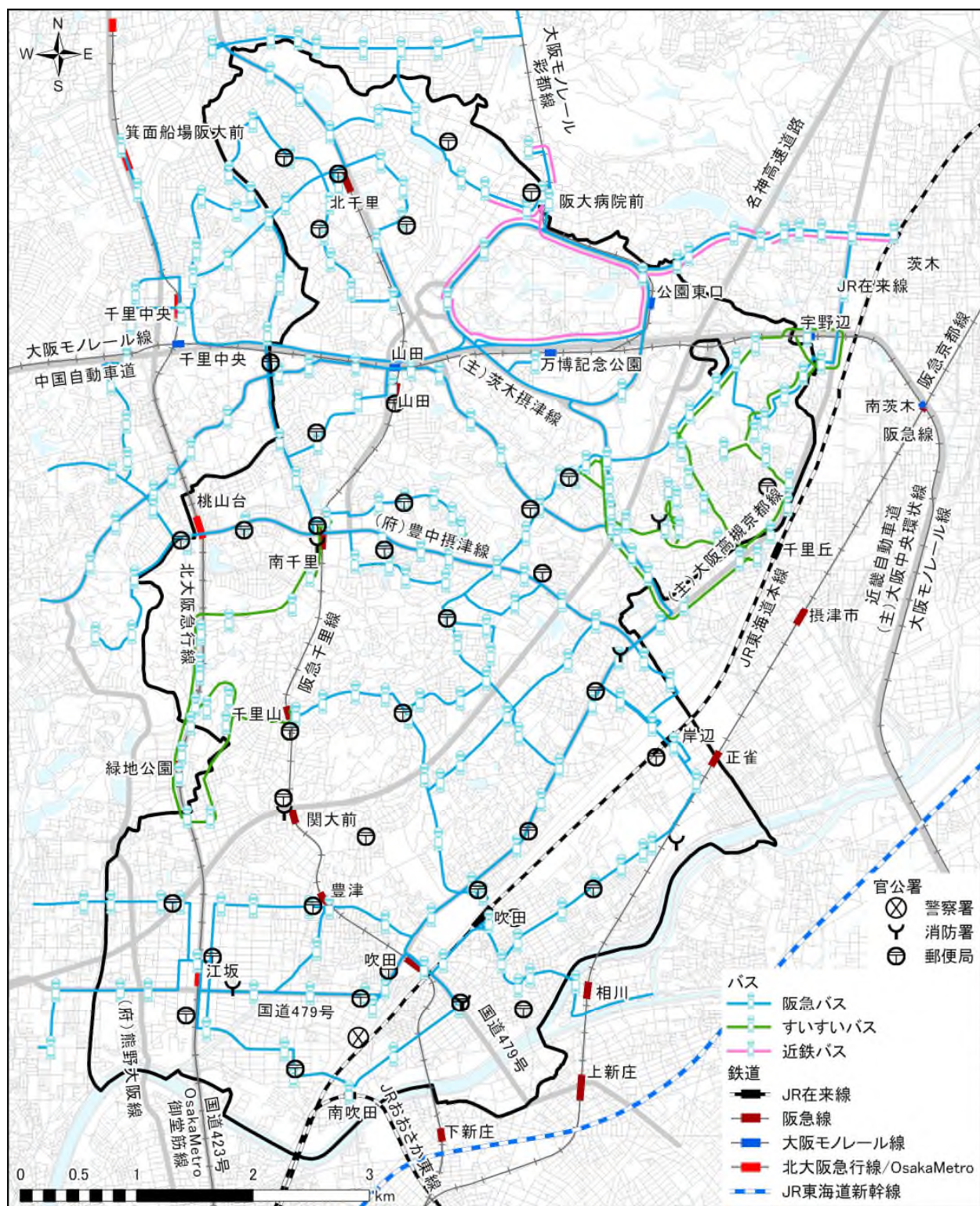
※国土数値情報 医療施設データに基づく情報であり、医療法に基づく「病院」「（一般）診療所」「歯科診療所」の中から、20床以上の病院を記載しています。

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

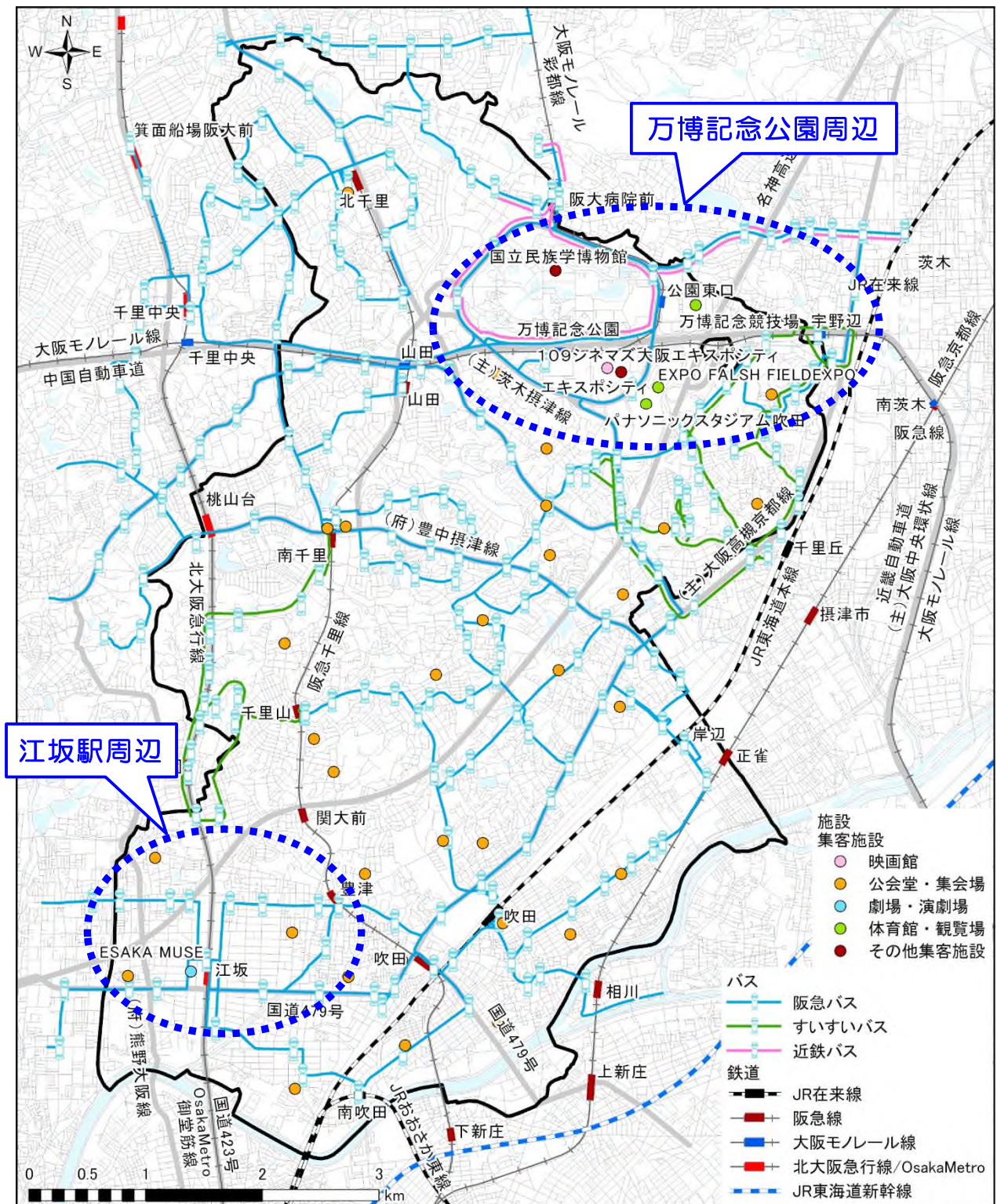
※国土数値情報の警察署データ、消防署データ、郵便局データに基づく情報であり、それぞれの警察署、消防署、郵便局（日本郵便株式会社の事業所）を示しています。

図 2-8 警察署・消防署・郵便局の立地状況



4) 集客施設

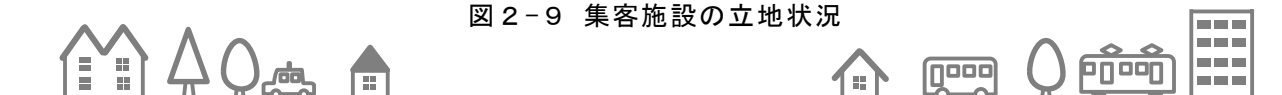
集客施設（公会堂・集会場、劇場・演劇場、体育館・観覧場、その他の集客施設）は、万博記念公園や江坂駅の周辺に集まっています。



出典：国土数値情報

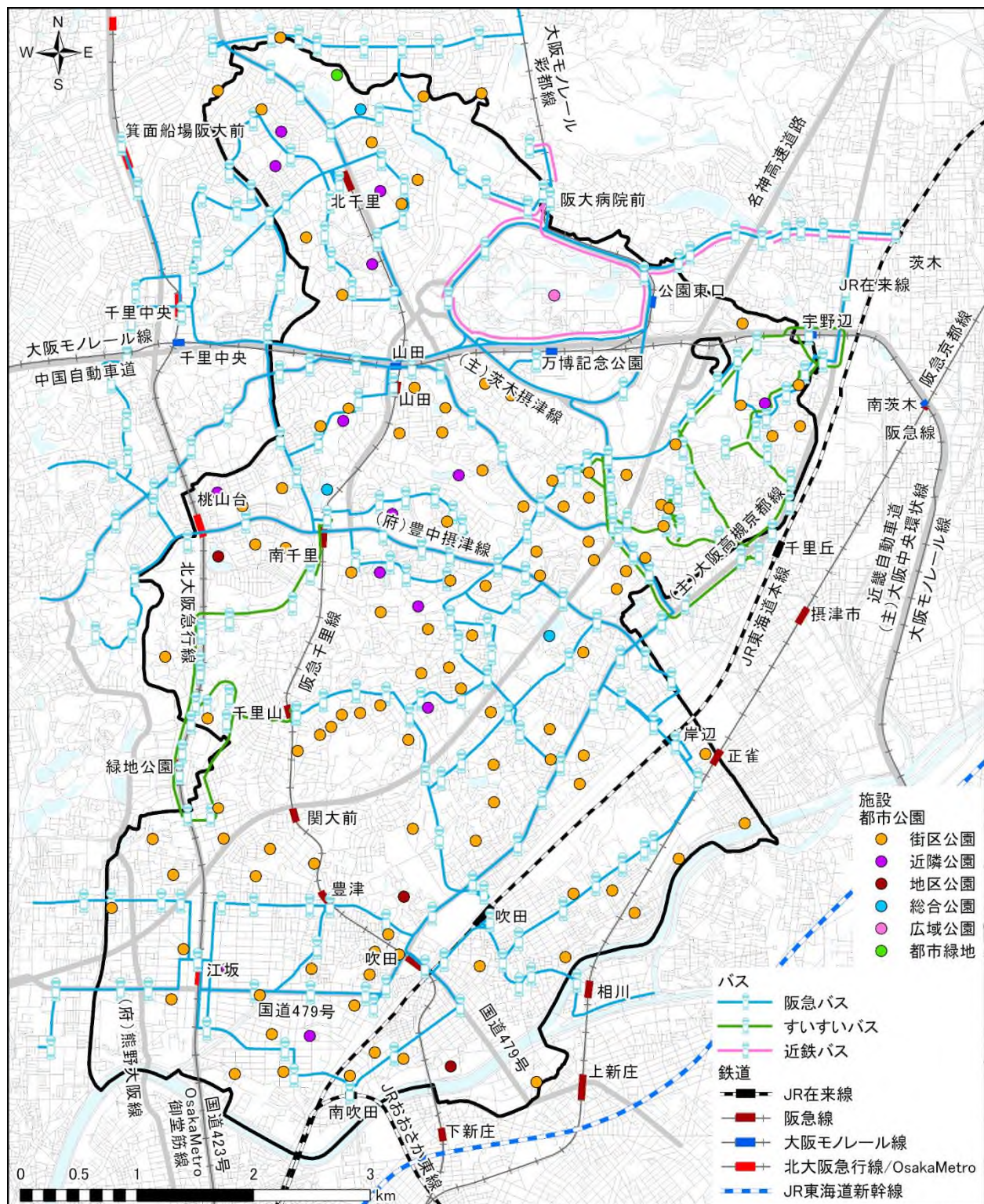
※国土数値情報集客施設データに基づく情報であり、アトラクションや展示会等の催事が開催できる空間を有する施設及び興業、スポーツ等が観覧できる「観覧席」を有する施設、交流拠点の形成や周辺の地域資源を加えた「交流ゾーンの拠点」となる施設についてその代表的な位置を示しています。

図 2-9 集客施設の立地状況



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

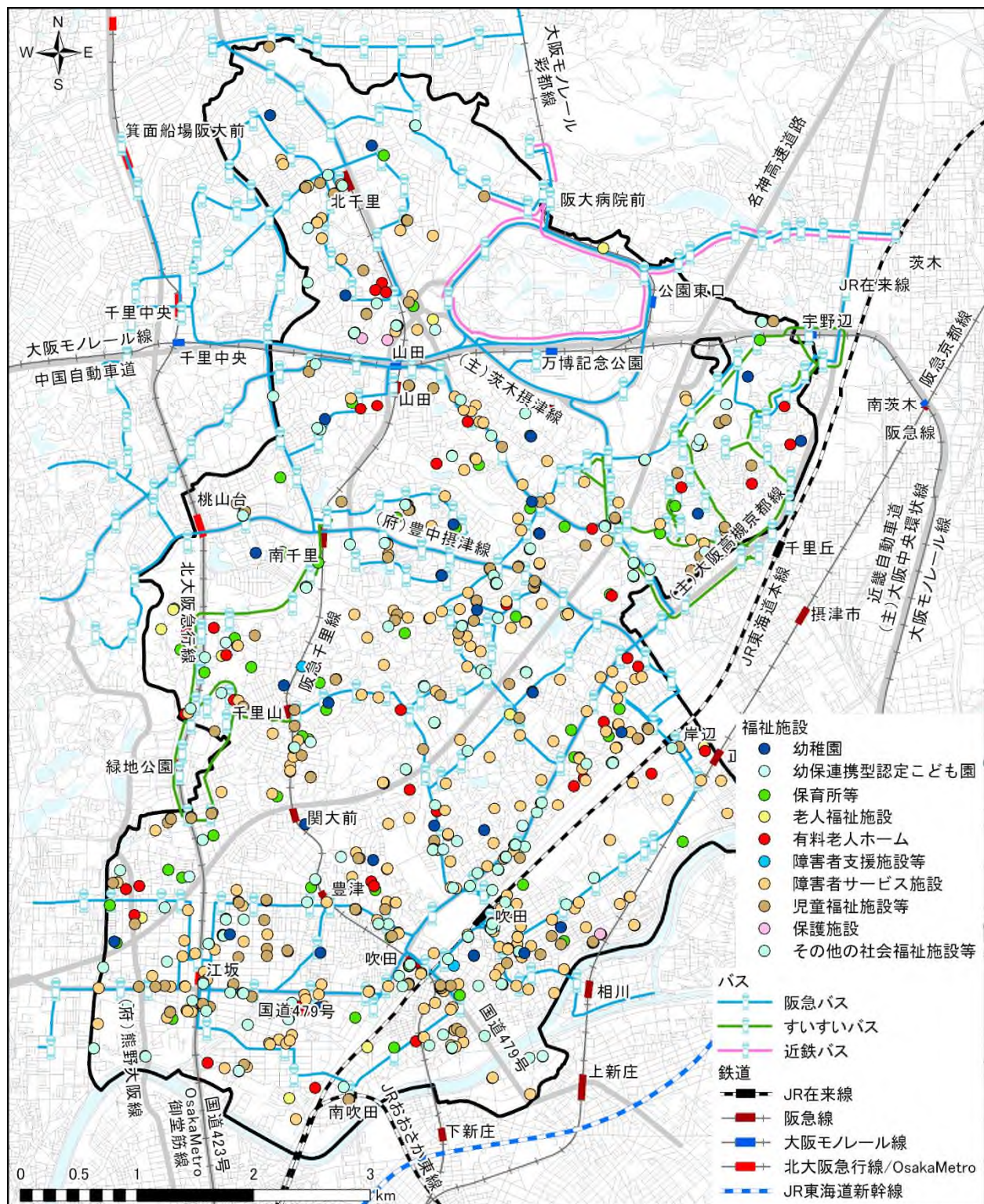
※国土数値情報都市公園データに基づく情報であり、都市公園法で定める都市公園を示しています。

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

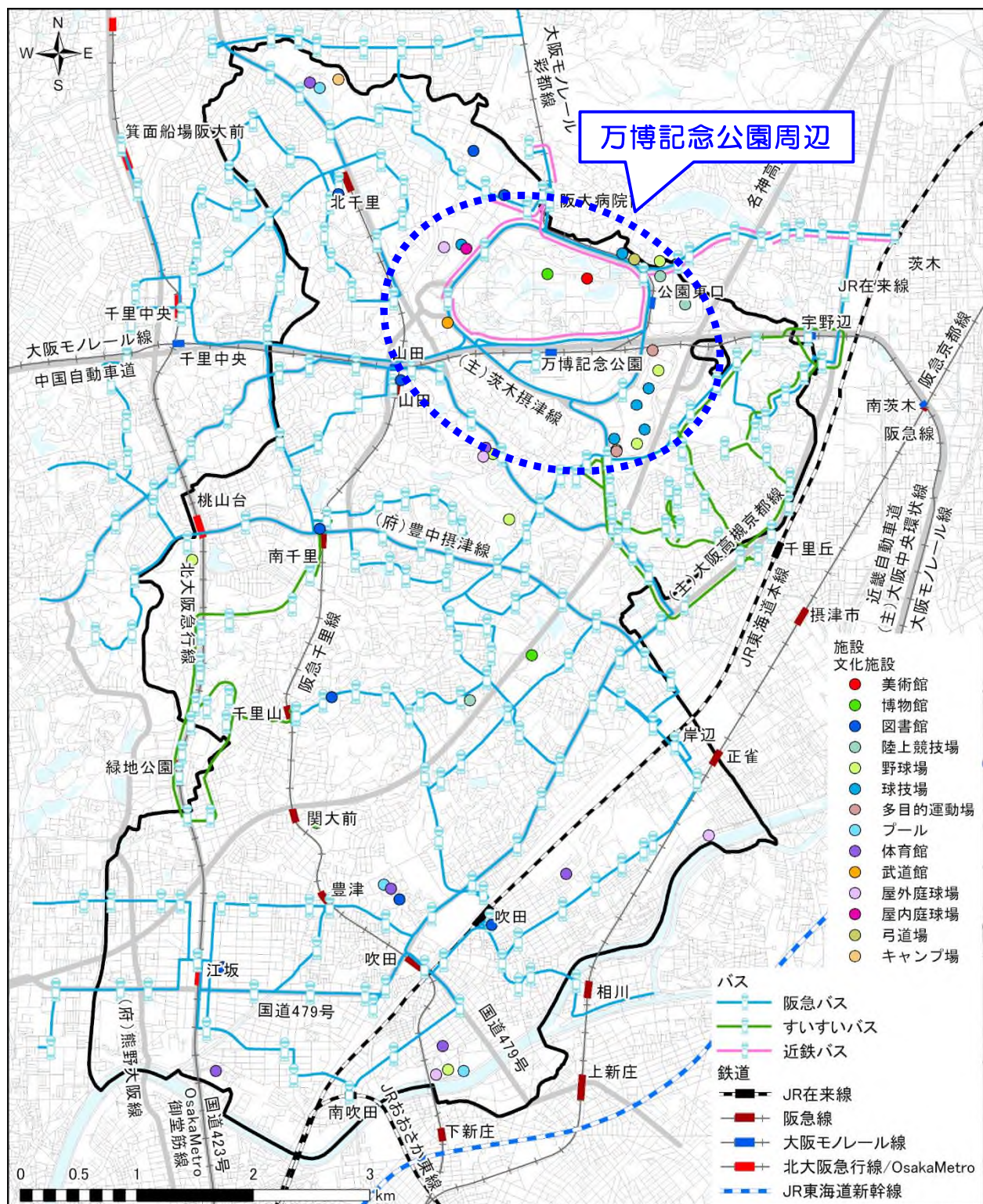
※国土数値情報福祉施設データに基づく情報であり、高齢者福祉、障がい者福祉、児童福祉に関する施設を示しています。

図2-11 福祉施設の立地状況



7)文化施設

文化施設は、万博記念公園周辺に多い状況です。



出典：国土数値情報

※国土数値情報文化施設データに基づく情報であり、全国の文化的に価値のある作品や生き物を収集・保存・展示し、またそれらの文化に関する教育・普及・研究を行う施設を示しています。

図 2-12 文化施設の立地状況



2-2 上位・関連計画の内容

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り組み ○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) ※令和12年度(2030年度)まで計画を継続	【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り組み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
吹田市バリアフリー 推進構想 ※改定作業中	○鉄道駅の更なるバリアフリー化に向けた対策の推進 ○バス停への上屋、ベンチなどの設置の推進 ○ノンステップバスや、ユニバーサルデザインタクシーの導入促進 ○「吹田市公共交通協議会」による情報共有と継続的な事業実施
吹田市自転車活用推進 計画 ※改定作業中	○自転車駐車場が不足している駅における自転車駐車場の整備 ○シェアサイクルの推進 ※バス路線等で補えない地域へのポート設置の導入の検討
吹田市 第3次環境基本計画 (2020～2028年度) 第5次 吹田市地域福祉計画 ※改定作業中	○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 ○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り組みを推進
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



(1) 公共交通利用圏

[illegible]

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>

- ・公共交通空白地域：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
- ・公共交通不便地域：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。

下記の参考に示す通り、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	出典
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

出典「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1 km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。

出典「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

出典「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提供することで活力を維持・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内）の区域を基本として設定する。
市域内の鉄道駅からの徒歩圏（半径800m内）の範囲を区域に設定します。

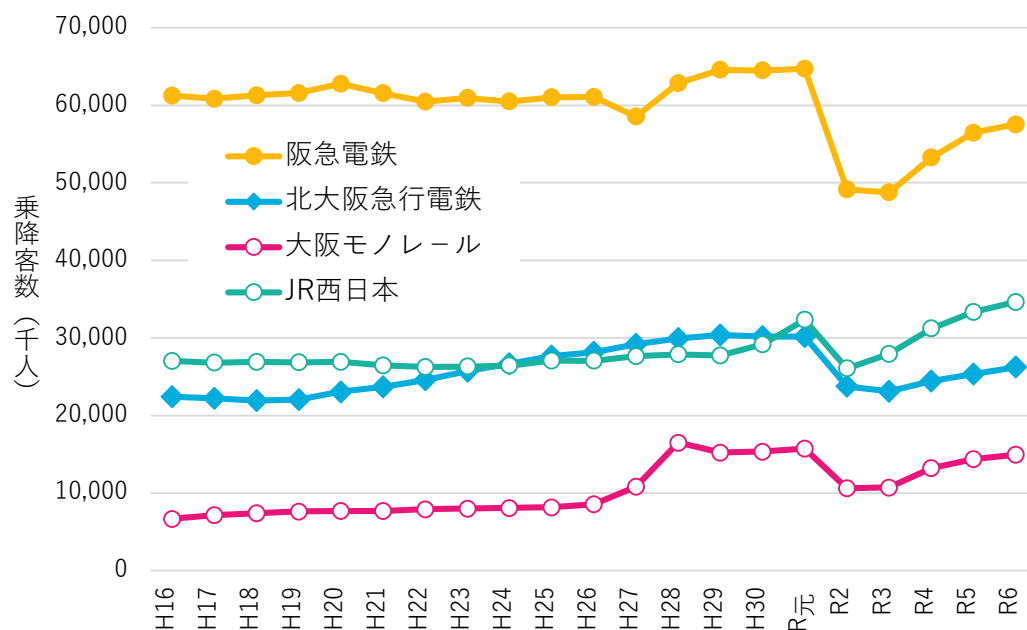


（２）鉄道交通（鉄道・モノレール）の運行状況・利用実態

鉄道乗降客数は13.3千万人/年（令和6年（2024年））となっています。交通事業者別にみると、阪急電鉄が5.7千万人/年と最も多く、全体の約43%を占めています。

利用者数の推移をみると、令和元年までは、JR、阪急電鉄において横ばいで推移しており、北大阪急行は増加傾向となっています。大阪モノレールはエキスポシティが開業した平成27年（2015年）以降増加に転じています。

その後、新型コロナウイルス感染症の影響により利用者数は減少し、近年は各社とも回復傾向にあります。



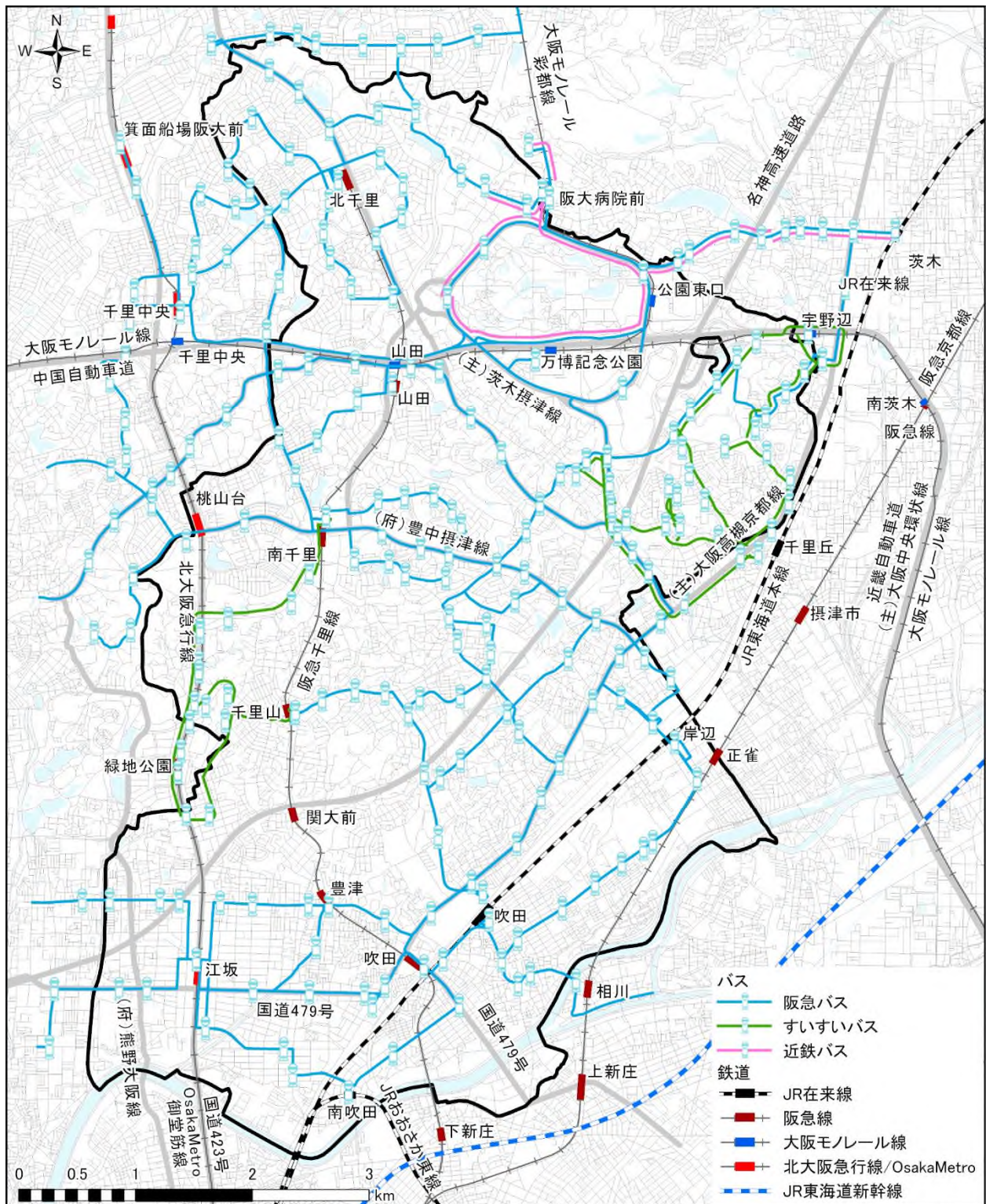
資料：吹田市統計書

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、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います。



資料：国土数値情報及び交通事業者資料をもとに作成（2026.4 現在）

図 2-15 吹田市内バス路線網図



路線バス利用者数は1.86千万人/年（令和6年（2024年））となっています。利用者は令和元年まで横ばいでしたが、その後、新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者は減少し、近年は回復傾向にあります。

交通事業者別にみると、阪急バスが1.7千万人/年と最も多く、全体の約85%を占めています。一方、京阪バスについては、バス運転士不足を主因として、令和5年（2023年）をもって吹田市内の路線バスが全廃されました。

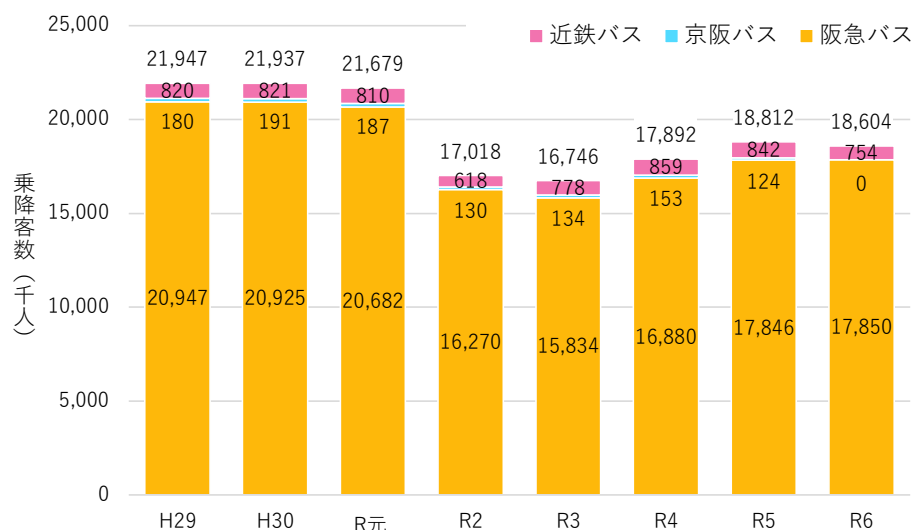


図2-16 路線バス乗降客数の推移

本市では、鉄道や路線バスなどの公共交通が不便で、鉄道駅から高低差があり移動が困難な地域における高齢者等の移動手段の確保等を目的として、千里丘地域（平成23年度（2011年度）運行開始）、千里山地域（令和6年度（2024年度）運行開始）の2地域においてコミュニティバス「すいすいバス」を運行しています。近年の利用者数は28.8万人（令和7年度（2025年度））となっており、令和6年度（2024年度）から千里山地域（たけのこルート）における本格運行を開始したことで利用者数は大幅に増加しています。

千里丘地域（あおば・ひまわりルート）では、新型コロナウイルス感染症の影響等により令和2年度（2020年度）に利用者数が減少したものの、令和4年度（2022年度）以降は、コロナ禍以前の利用量を超えて増加傾向にあります。

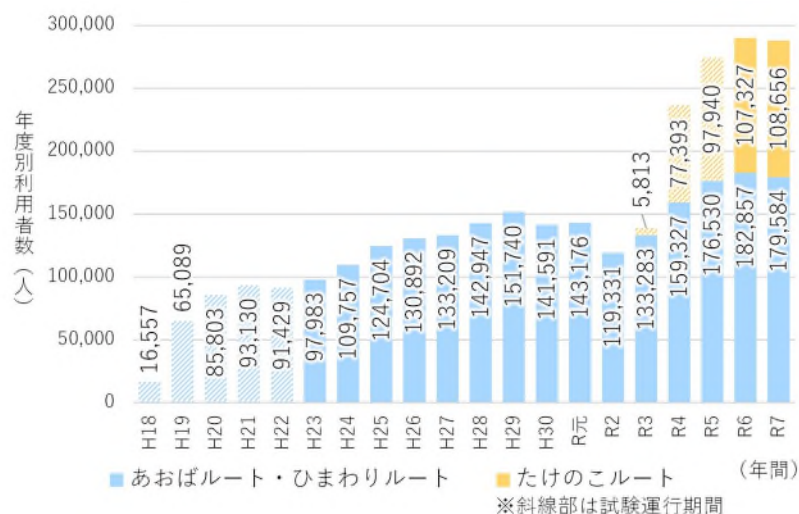


図2-17 すいすいバスの利用者数の推移

2-4 アンケート調査におけるニーズの把握

(1) アンケートの概要

令和7年度（2025年度）に計画目標の達成状況及び市民ニーズ等の変化の確認を目的とした「公共交通に関するアンケート調査」を実施しました。本項では、公共交通の満足度について、前回調査（令和元年度（2019年度）実施）との比較により、状況を整理します。なお、アンケート調査結果の詳細は、資料編において整理しています。

1) 実施概要

- ・ 調査期間：令和7年（2025年）9月中旬～10月下旬
- ・ 調査対象：15歳以上の吹田市民
- ・ 調査方法：郵送調査（郵送配布・郵送回収）
市ホームページにおける公開型アンケート
- ・ 調査枚数：郵送調査 6,000 部（各地域 1,000 部）※無作為抽出
- ・ 回収枚数：郵送調査 2,949 票（回収率：約 49.4%）

公開型 29 票
合計 2,978 票

2) アンケート結果

○主要な移動目的における外出頻度の合計として、「週1～2日」以上の移動の割合は70.1%で、前回結果の67.8%から2.3ポイント上昇しています。

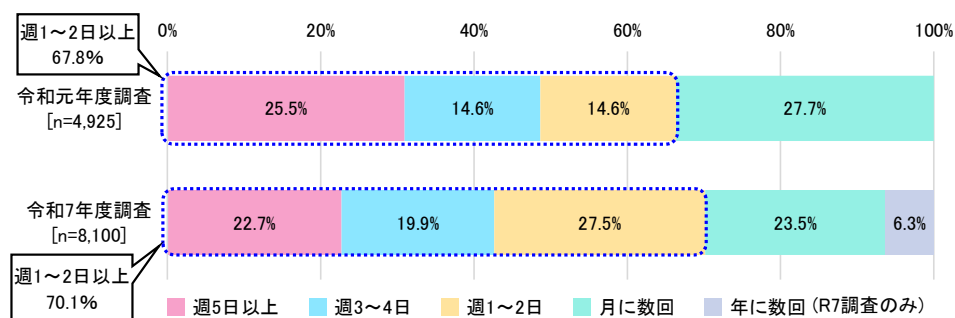


図2-18 外出頻度

○公共交通全般の満足率は46.8%（満足＋やや満足）で、不満率15.0%（不満＋やや不満）を上回っている状況です。また、満足率は前回結果の41.6%から5.2ポイント上昇し、不満率は前回結果の18.5%から3.5ポイント減少しています。

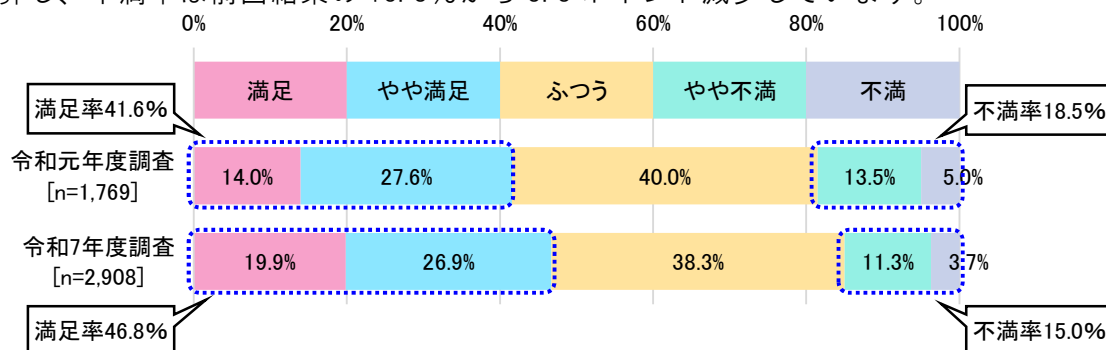
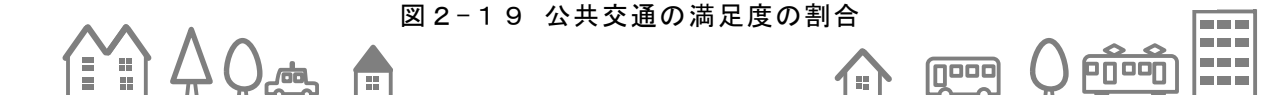


図2-19 公共交通の満足度の割合



○鉄道・モノレールの満足率は 55.9%で、不満率 13.1%を上回っている状況です。また、満足率は前回結果の 47.5%から 8.4 ポイント上昇し、不満率は前回結果の 7.0%から 6.1 ポイント上昇しています。

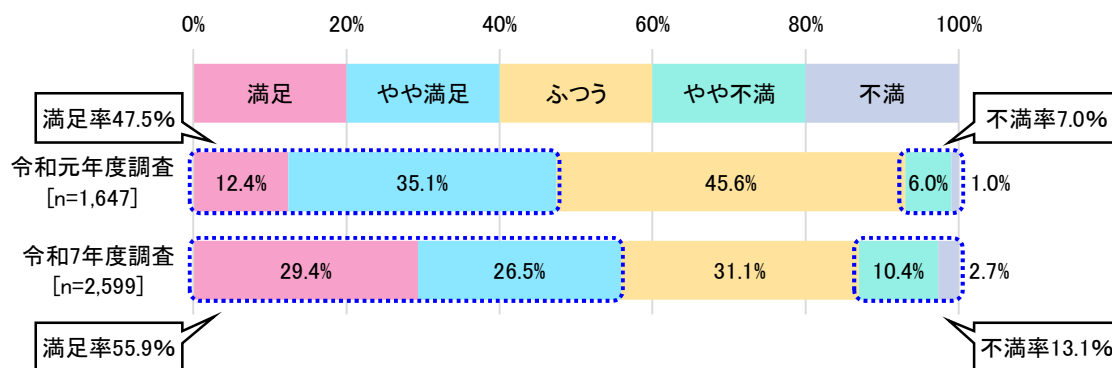


図 2-20 鉄道・モノレールの満足度の割合

○路線バスの満足率は 26.5%で、不満率 39.6%を下回っている状況です。また、満足率は前回結果の 21.2%から 5.3 ポイント上昇し、不満率は前回結果の 23.8%から 15.8 ポイント上昇しています。

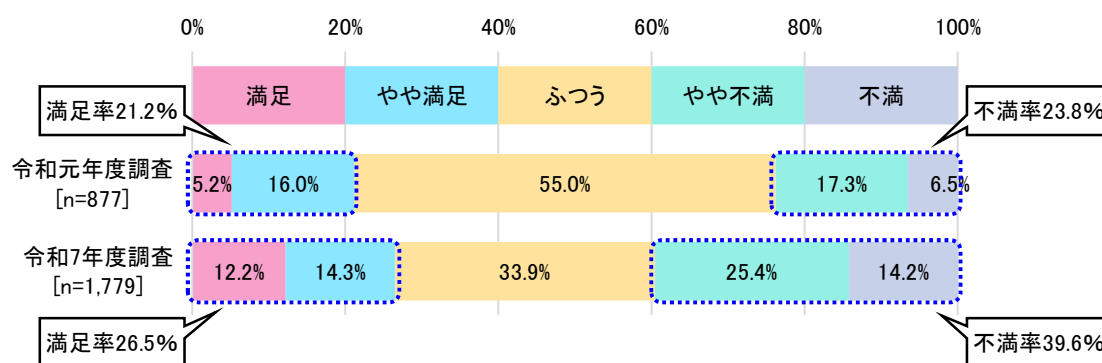


図 2-21 路線バスの満足度の割合

○タクシーの満足率は 28.8%で、不満率 19.6%を上回っている状況です。また、満足率は前回結果の 18.6%から 10.2 ポイント上昇し、不満率は前回結果の 17.9%から 1.7 ポイント上昇しています。

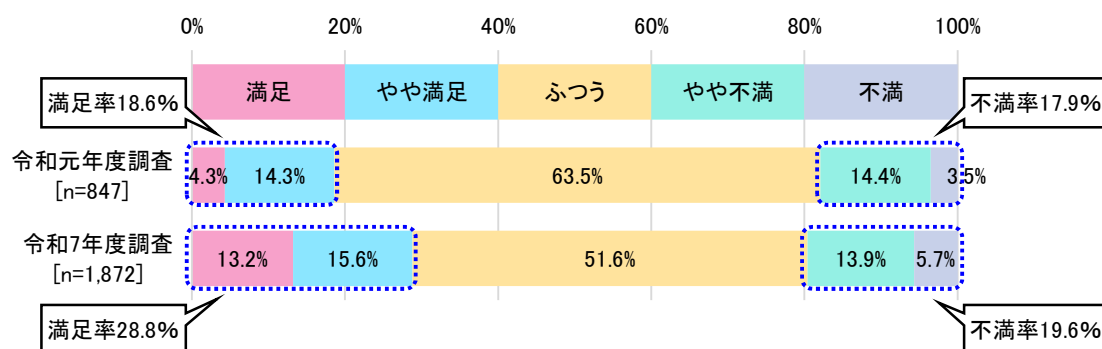


図 2-22 タクシーの満足度の割合

2-5 計画の中間評価・検証

本計画では、計画の中間年度に当たる令和8年度（2026年度）に施策等の見直しを実施することとしています。以下では、目標値の達成状況及び事業の実施状況等を踏まえ、その方向性を整理しました。

中間評価を踏まえた見直しについて

本市では、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、計画に示した事業を推進してきました。

取り組みは一定の成果を上げているものの、検証結果等を踏まえると、目的・目標の実現に向けては未だ途上にあります。

このため、令和8年度（2026年度）の中間見直しでは、基本理念や基本方針は現在の内容を継承しつつ、取り組み事業を中心に必要な見直しを実施します。

○見直しの要点

- ・ 地域公共交通ネットワークの将来イメージの時点更新（新規路線等の反映）
- ・ すいすいバスの運行の明記及び目標設定
- ・ 路線バス等の利用促進に向けた魅力発信（情報提供）、担い手確保の施策の充実化

評価検証結果

区分	評価検証から得られた内容
目標達成状況	・ 各指標における中間目標値のおおむねの達成を確認 ・ 目標2の指標「バス利用者数」が中間目標値を達成していない ・ すいすいバスに関する指標設定が必要
事業実施状況	・ 施策のおおむねの実施を確認 ・ 吹田市HPにおける情報掲載など、広報のあり方について改善が必要 ・ すいすいバスの運行を計画に明記する必要
公共交通に関する現況状況	・ 計画策定時から現況や問題点等の大きな変更はないことを確認 ・ アンケート調査結果から、公共交通機関のうち、路線バスのみ不満率が満足率を上回っている状況を確認



2-6 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46.8%で不満率の15.0%を上回っています。
- ・鉄道及びタクシーの満足率は不満率を上回っています。
- ・路線バスの不満率は満足率を上回っています。利用者意見として、**運行本数・ルート・時間やバス停環境に関する不満**が多くなっています。新型コロナウイルス感染症の流行以降、利用者数は回復傾向にありますが、直近（令和6年度）は前年と比べて減少しています。
- ・日頃の外出の移動手段として、鉄道・モノレール、自転車、徒歩が多くなっています。
- ・路線バスで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の大規模商業施設が多くなっています。
- ・公共交通の維持に向けては、令和7年度（2025年度）調査においては一定の公費負担（税金など）を地域社会全体で負担し、維持すべきの回答が55.3%と多いです。
- ・令和元年度（2019年度）調査では、公共交通の利便性が向上した場合に、特に路線バスの利用が増えると回答した人が42%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

- ・60歳以上の免許保有者について、自動車（自分で運転）の利用割合は年齢が上がるほど減少しており、75歳以上では、21%となっています。一方、75歳以上の免許保有者のうち、40%の方が返納を検討しています。
- ・他の世代と比べて75歳以上の外出頻度は少ない状況ですが、日常の買い物・通院といったニーズに対応する必要があります。
- ・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。都市拠点には、主要鉄道駅のほか、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、交通結節点の改善点として、鉄道・バスとの乗り換えのしやすさのほか、自転車駐車場の整備ニーズが多くあります。

課題④公共交通に関する情報提供の充実

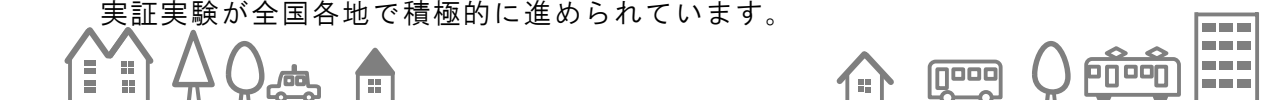
分かりやすい公共交通情報の提供が求められる

- ・路線バスを利用しない方においては、運行本数・ルートのほか、時刻表や路線図がわかりにくい割合が高くなっています。
- ・タクシーにおいてもわかりやすい情報案内を求める声が一定数あります。
- ・すいすいバスの認知状況では、アンケート全体で約4割の方が存在を知らなかったと回答しています。

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。そのため、市民・交通事業者・行政が意識を共有し、一体となった取り組みを推進します。また、多様な手段がつながる利便性の高い公共交通を目指します。

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、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。

これまで各交通事業者が取り組んできた安全性・快適性に関する多様なサービスを継続しながら、新たな利用者の取り込みを見据えた新規サービスの導入を進めます。これらのサービスを利用者へPRすることで、更なる利用促進と利用者数の維持・向上、満足度の向上を図ります。

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。

一方、少子高齢化の進展等に伴うバス事業者の担い手不足等の課題を抱える中、バス路線の維持・充実のみで移動需要に対応することは困難となっています。

このため、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に取り組むとともに、地域が主体となった新たな交通手段の導入に向けた支援体制（地域コミュニティ交通導入ガイドライン）を維持し、利便性の高い公共交通ネットワークの形成を目指します。

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など、公共交通を取り巻く環境の変化に対応していくため、行政（国・大阪府・本市等）、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や将来の担い手の確保を図るとともに、持続可能な仕組みづくりを推進します。



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。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。

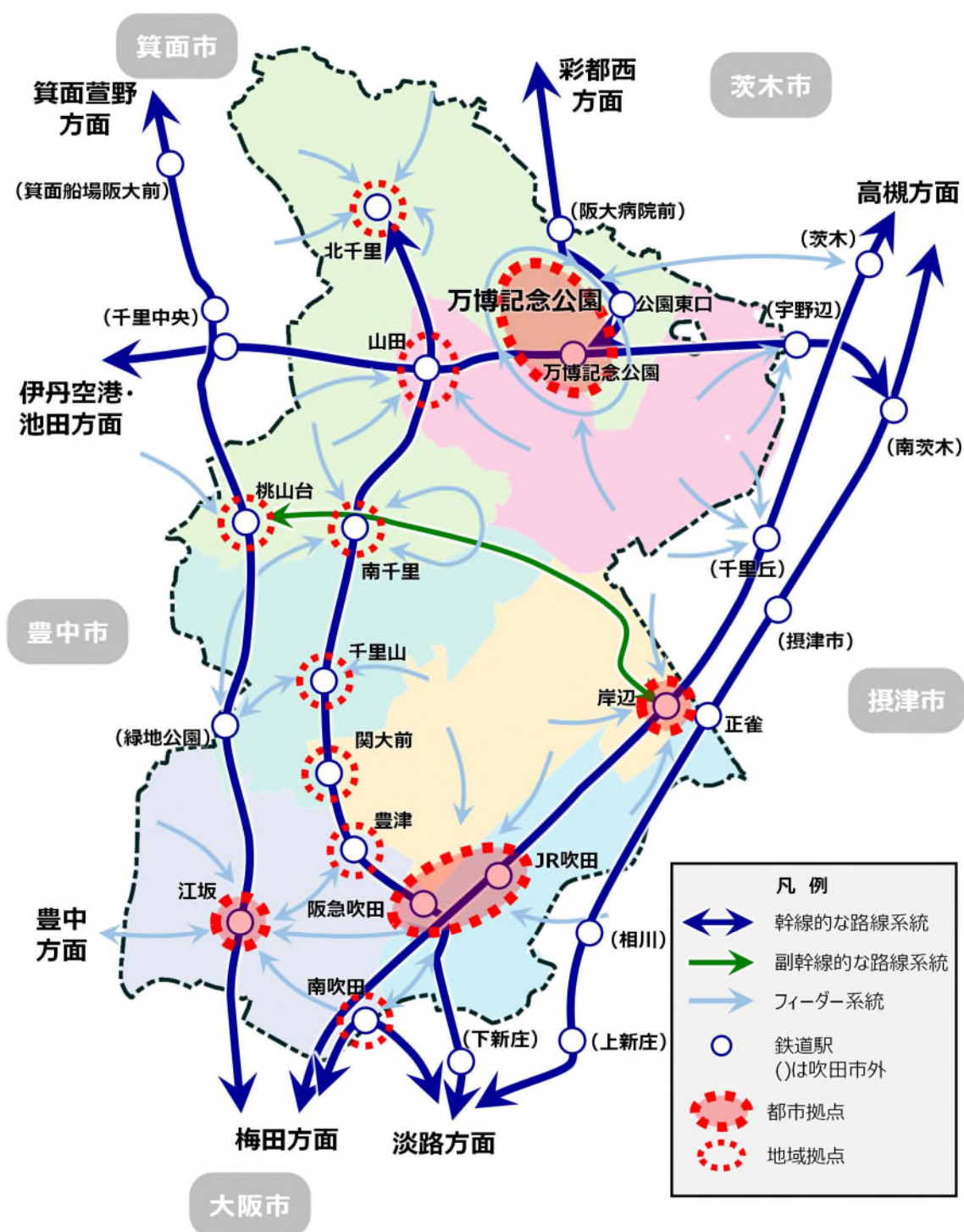


図 3-1 吹田市の地域公共交通ネットワーク将来イメージ



3-3-2 都市の拠点・地域公共交通の機能分類

地域公共交通ネットワーク将来イメージに示した拠点や路線系統の機能を以下に整理します。

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。	Osaka Metro 御堂筋線、北大阪急行線、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の移動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、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	基準値 (計画策定時)	現況値 (中間評価時)	中間目標値 (2026年度)	目標値 (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	13,332 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: 路線バス利用者数	2,168 万人/年	1,860 万人/年	1,951 万人/年以上	2,168 万人/年以上
➤ 指標: すいすいバスの利用者数 (千里丘地域)	179,657 人/年	179,584 人/年	—	179,657 人/年以上
➤ 指標: すいすいバスの利用者数 (千里山地域)	104,641 人/年	108,656 人/年	—	104,641 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%	95.3%	95%以上	95%以上
目標4：交通結節点の機能の向上				
➤ 指標: 乗り換え動線の バリアフリー整備箇所数	15 箇所	16 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	171 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 %	70.1%	60% 以上	基準値 以上
➤ 指標: 公共交通の分担率	52.3 %	—	—	基準値 以上
目標7：公共交通の満足度				
➤ 指標: 公共交通の満足度	42%	46.8%	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・向上に向けた取り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、従来の利用者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、毎年の交通事業者各社の統計値により把握します。

■目標の設定

- ・基準値は新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度（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、基準値の 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、吹田市の人口は令和 22 年（2040 年）まで増加する見込みがあることを踏まえ、基準値まで戻すことを目標とします。

■現況値の状況

- ・最新の統計情報（令和 6 年度（2024 年度）時点）によると、鉄道利用者数は 13,332 万人/年となっており、中間目標値（12,867 万人/年以上）を上回っています。
- ・引き続き、交通事業者との連携により、最終目標値（14,297 万人/年以上）の達成を目指します。

指標	基準値 (2019 年度)	現況値 (2024 年度)	中間目標値 (2026 年度)	目標値 (2031 年度)
鉄道利用者数	14,297 万人/年	13,332 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・向上に向けた取り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、従来の利用者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、毎年交通事業者各社の統計値及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（路線バス）

- ・路線バスの基準値は、新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度（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、基準値の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、吹田市の人口は令和22年（2040年）まで増加する見込みがあることを踏まえ、基準値まで戻すことを目標とします。

■現況値の状況（路線バス）

- ・最新の統計情報（令和6年度（2024年度）時点）によると、路線バス利用者数は1,860万人/年となっており、中間目標値（1,951万人/年以上）を下回っています。
- ・現行の取り組みの継続のみでは目標値の達成が困難と見込まれることから、情報提供等による路線バスの魅力発信及び運転士確保に向けた施策をさらに推進します。

指標	基準値 (2019年度)	現況値 (2024年度)	中間目標値 (2026年度)	目標値 (2031年度)
路線バス利用者数	2,168 万人/年	1,860 万人/年	1,951 万人/年以上	2,168 万人/年以上

■目標の設定（すいすいバス）

- ・すいすいバスの利用者数については、現状のサービス水準及び利用実態を踏まえ、基準値（令和5～7年度（2023～2025年度）利用者数の平均）の維持を目標とします。

指標	基準値 (2023～2025 年度平均)	現況値 (2025年度)	中間目標値 (2026年度)	目標値 (2031年度)
すいすいバスの 利用者数 (千里丘地域)	179,657 人/年	179,584 人/年	—	179,657 人/年以上
すいすいバスの 利用者数 (千里山地域)	104,641 人/年	108,656 人/年	—	104,641 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り組みでは、居住環境の変化や公共交通の利用実態を踏まえ、まちづくり施策と連携しながら、柔軟にバス路線等の見直しを図り、ネットワークを構築することで、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。

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

※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。

☑人口メッシュデータとは・・・

- ・国勢調査の人口・世帯情報をもとに、国内を網の目（メッシュ）状の区域に分け、各区域の人口を編成したデータです。
- ・町丁目の形状によらず、鉄道駅やバス停等から一定範囲内の人口状況を任意に把握できます。
- ・インターネットから入手できるオープンデータであり、経年的な評価にも活用できます。

■目標の設定

- ・公共交通による人口カバー率は、基準値において平成27年（2015年）時点の人口メッシュデータと、令和2年（2020年）時点の鉄道駅・バス停勢圏を用い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。

■現況値の状況

- ・最新の統計情報（令和7年度（2025年度）時点※）によると、公共交通による人口カバー率は95.3%となっており、中間目標値（95%以上）を上回っています。

※現況値の算定にあたっては、令和2年（2020年）国勢調査の人口メッシュデータ及び令和7年度（2025年度）時点の公共交通利用圏を使用しています。

- ・今後の居住環境の変化等により路線バス利用者の減少が顕著となった場合は、地域コミュニティ交通の創出を含め、利用状況や地域の実態に応じた対応策の検討とともに、評価指標の見直しを行います。

指標	基準値 (2020年度)	現況値 (2025年度)	中間目標値 (2026年度)	目標値 (2031年度)
公共交通による人口カバー率	95 %	95.3%	95%以上	95%以上



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「吹田市バリアフリー推進構想」で重点整備地区を定め、生活に必要な施設と鉄道駅・バス停間をつなぐ経路等を生活関連経路として位置づけています。

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り換え動線を確保し、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

- ・鉄道駅からバス停までの乗り換え動線（生活関連経路）におけるバリアフリー整備箇所数（エレベーター整備等）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

- ・乗り換え動線のバリアフリー整備箇所数※の基準値は、令和3年度（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吹田市バリアフリー推進協議会で継続的に調整協議を行います。

- ・5年目までの前期に1箇所、以降に1箇所の整備を目標とします。

■現況値の状況

- ・令和7年度（2025年度）時点の乗り換え動線のバリアフリー整備箇所数は16箇所となっており、中間目標値（16箇所）を達成しています。
- ・5年目の目標として掲げていた御堂筋線「江坂駅」のエレベーター整備については令和7年度（2025年度）に完了しました。
- ・今後は、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、整備計画の検討を進めます。

指標	基準値 (2021年度)	現況値 (2025年度)	中間目標値 (2026年度)	目標値 (2031年度)
乗り換え動線のバリアフリー整備箇所数	15箇所	16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。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

- ・ベンチや上屋が整備されたバス停を「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

- ・基準値は、令和3年度（2021年度）までの整備箇所数とします。今後整備を進め、5年後の目標値は158箇所以上、10年後は178箇所以上を目指します。

■現況値の状況

- ・令和7年度（2025年度）時点のバス停環境整備箇所数は171箇所となっており、中間目標値（158箇所以上）を上回っています。
- ・引き続きバス事業者と連携した整備を推進し、最終目標値（178箇所以上）の達成を目指します。

指標	基準値 (2021年度)	現況値 (2025年度)	中間目標値 (2026年度)	目標値 (2031年度)
バス停環境整備箇所数	138箇所	171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（2019 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 年毎の調査のため令和 2 年（2020 年）、令和 12 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）

- ・外出頻度の基準値は、令和元年度（2019 年度）に実施した基礎調査結果とします。
- ・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、吹田市の人口は令和 22 年（2040 年）まで増加する見込みがあることを考え、基準値以上を目標とします。

■現況値の状況（外出頻度）

- ・令和 7 年度（2025 年度）時点の外出頻度は 70.1%となっており、基準値（67.8%）及び中間目標値（60%以上）を上回っています。
- ・引き続き、取り組みを推進し、最終目標値（基準値以上）の維持・向上を目指します。

指標	基準値 (2019 年度)	現況値 (2025 年度)	中間目標値 (2026 年度)	目標値 (2031 年度)
外出頻度	67.8 %	70.1 %	60%以上	基準値以上

■目標の設定（公共交通の分担率）

- ・公共交通の分担率は、基準値を令和 2 年（2020 年）調査による数値とし、10 年目は基準値を維持することを目標とします。

指標	基準値 (2020 年度)	現況値 (2025 年度)	中間目標値 (2026 年度)	目標値 (2030 年度)
公共交通の分担率	52.3 %	—	—	基準値以上



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り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

- ・基準値は、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、基準値を向上することを目指して設定します。

■現況値の状況

- ・令和 7 年度(2025 年度)時点の公共交通の満足度は 46.8%となっており、中間目標値(45%以上)を上回っています。
- ・引き続き、取り組みを推進し、最終目標値(50%以上)の達成を目指します。

	基準値 (2019 年度)	現況値 (2025 年度)	中間目標値 (2026 年度)	目標値 (2030 年度)
公共交通の満足度	42 %	46.8 %	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

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り組みを行います。

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り組みを行います。

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り組みを行います。

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		
基本方針	事業	
基本方針1	公共交通サービスの維持・充実と PRIによる利用促進	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
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	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
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	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



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	利用環境の快適性の向上	公共交通の頻度の増加	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	○	○				○	○

◎直接的に關係する事業目標

○：間接的に關係する事業目標



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

事業1：公共交通サービスの維持・向上						
対応課題	課題① 利便性向上によるバスの利用促進 課題② 高齢者等のモビリティの確保 課題④ 公共交通に関する情報提供の充実					
施策内容	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など、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) 交通空白・不便地域における移動手段確保のため、コミュニティバス「すいすいバス」の運行を今後も継続していきます。					
関連する主体	市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
	◎	◎	◎	◎		○
実施内容参考事例	『バス停環境の改善例』			『すいすいバスの運行』		
	 紫金山公園前(東行)上屋等設置  南清和園(西行)ベンチ設置			  		



事業2：運行情報の提供

対応課題 課題① 利便性向上によるバスの利用促進
課題④ 公共交通に関する情報提供の充実

施策内容 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) コミュニティバスのデジタルサイネージを活用し、利用者に向けたタイムリーな情報提供ツールとして利用します。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。

関連する主体	市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
	◎	◎	◎	◎		

実施内容
参考事例

阪急バス：『接近情報検索』



<https://transfer-cloud.navitime.biz/hankyubus>

『デジタルサイネージの運用』



『吹田市公共交通マップ』



事業３：利用サービスの提案						
対応課題	課題① 利便性向上によるバスの利用促進 課題② 高齢者等のモビリティの確保					
施策内容	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。また、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）に向けた路線バス乗車体験事業を継続します。					
関連する主体	市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
	◎	◎	◎	◎	○	○

事業４：安全な公共交通事業の推進						
対応課題	課題① 利便性向上によるバスの利用促進 課題② 高齢者等のモビリティの確保 課題④ 公共交通に関する情報提供の充実					
施策内容	公共交通に関する安全運転等に関する取り組みは、交通事業者各社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・快適性を認識していただくことで、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り組み」を今後も継続していきます。 （市）市の HP に各社の取り組みの掲載など、PR による協力・連携を行います。					
関連する主体	市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
	○	◎	◎	◎		



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

事業5：バス路線の見直し

対応課題	課題① 利便性向上によるバスの利用促進 課題③ 都市・地域拠点の機能向上					
施策内容	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。					
関連する主体	市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
	○		◎			
実施内容 参考事例						



事業6：交通結節点の機能向上

対応課題 課題③ 都市・地域拠点の機能向上
課題④ 公共交通に関する情報提供の充実

施策内容 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、自転車駐車場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。

(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) 鉄道駅、バス停留所、タクシー乗降場間の乗り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。



関連する主体	市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
	◎	○	○	○		○

実施内容
参考事例

『吹田市シェアサイクル事業の概要』

吹田市シェアサイクル事業

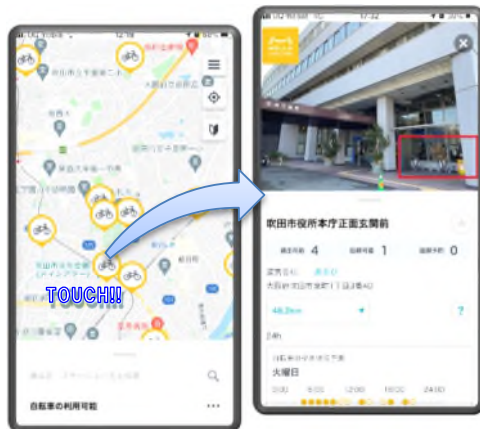
実施期間

令和7年(2025年)4月1日から
令和12年(2030年)3月31日(日)まで

実施事業者

事業実施主体：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)
<https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018497/1020335/1038454.html>

HELLO CYCLING アプリ使用のイメージ



<https://hellohellocycling.jp/>

駅前広場の案内サイン・バリアフリー化の例



事業7：地域コミュニティ交通の創出

対応課題 課題② 高齢者等のモビリティの確保

施策内容

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、路線バスの運行など、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）「地域コミュニティ交通導入ガイドライン」に基づき、地域主体による取り組みの支援体制を維持します。



関連する主体

市

鉄道

バス

タクシー

市民

その他企業等

○

○

○

◎

○

実施内容
参考事例

『地域コミュニティ交通導入ガイドライン』

地域コミュニティ交通導入ガイドライン

令和 6年(2024年) 7月
大阪府 吹田市

02 導入に向けた具体的な取り組み

02 導入に向けた具体的な取り組み

1. 導入に向けた検討手順

地域コミュニティ交通の実現には、導入に向けた段階的な取り組みが必要となります。

1	発想から検討開始まで	Step1 課題意識の共有	P.5
		Step2 地域課題の形成	
		Step3 移動ニーズ等調査	
		Step4 事業者ヒアリングの実施	
		Step5 地域公共交通協議会での意見聴取	
2	検討の開始	Step1 運行計画素案の作成	P.7
		Step2 審議委員の実施	
		Step3 課題や目的の再確認	
3	運行計画(案)の作成	Step1 運行計画(案)の作成	P.9
		Step2 市へ申請書を提出	
		Step3 地域公共交通協議会へ提案	
4	実証運行の実施 (2年を最大とする)	Step1 実証運行の準備	P.10
		Step2 実証運行の実施	
5	本格運行の開始	Step1 本格運行の実施	P.11
		Step2 継続的な活動及び利用促進	

4

<https://www.city.suita.osaka.jp/sangyo/1018186/1018489/1035644/index.html>



4-2-3 共に支え、将来に向けた持続可能な仕組みづくり

事業8：公共交通の魅力の発信

対応課題 課題④ 公共交通に関する情報提供の充実

施策内容 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など、沢山の魅力を有しており、誰でも利用できる移動手段です。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による情報発信、教育を通じた魅力の周知を行い、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。

関連する主体	市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
	○	◎	◎	○	○	○

実施内容
参考事例



『学校教育モビリティ・マネジメントの推進施策例（兵庫県川西市）』

・川西市では、阪急バス株式会社及び能勢電鉄株式会社が監修・作成した副教材等を市内小学校の授業で活用することを目的として、ワークショップを実施。

・ワークショップでは、市内小学校の教職員、両社の職員のほか、川西市・猪名川町・宝塚市・池田市・豊中市の交通担当職員が参加し、副教材等の学校教育への活用方策を検討している。



川西市プレスリリース

<https://prtimes.jp/main/html/rd/p/000000436.000098199.html>



事業9：担い手の確保

対応課題

- 課題① 利便性向上によるバスの利用促進
課題② 高齢者等のモビリティの確保

施策内容

少子化に伴う労働者の減少を背景に、運転士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り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に各社の取り組みの掲載といったPR等による協力・連携を行うとともに、担い手確保に向けた支援策の拡充について、交通事業者の意向を確認しながら実現可能性を検討します。



関連する主体

市

鉄道

バス

タクシー

市民

その他
企業等

○

◎

◎

◎

実施内容
参考事例

『吹田市公共交通マップにおけるPR』



※2026年度版は、2026年4月から配布予定



事業 10：次世代交通システムの積極導入

対応課題

課題① 利便性向上によるバスの利用促進
課題② 高齢者等のモビリティの確保
課題⑤ 交通 ICT の活用

施策内容

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が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。

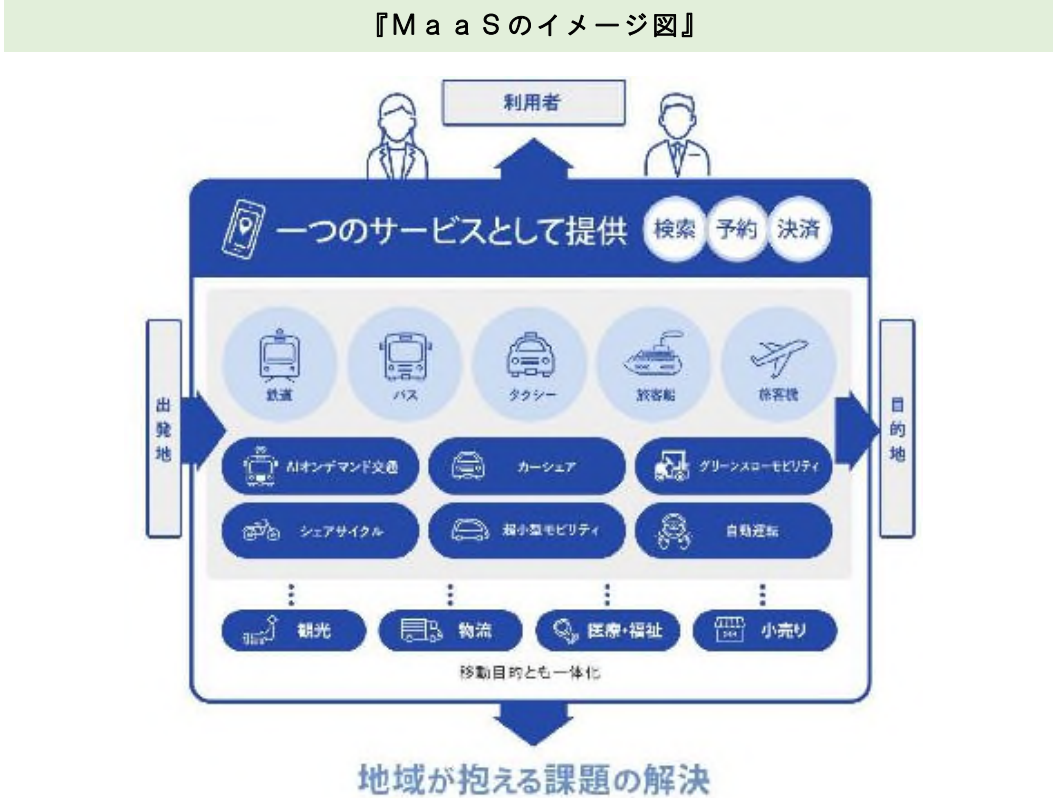
（交）これまで交通事業者各社で実施されている「MaaS※1、自動運転※2等の取り組み」を今後も継続していきます。

（市）市の HP に取り組みの掲載、関係部署との協力・連携を行います。

関連する主体

市	鉄道	バス	タクシー	市民	その他企業等
○	◎	◎	◎	○	○

実施内容
参考事例



出典：国土交通省総合政策局モビリティサービス推進課

※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、開発に関する取り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。（「阪急電鉄（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 実施事業一覧

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。また、本市を取り巻く社会の状況が大きく変わるなど、必要に応じて適宜見直しを図ります。

前期の事業結果を踏まえ、後期（令和9年度（2027年）～令和13年度（2031年））については、以下の事業を継続実施します。

表4-1 実施事業一覧表

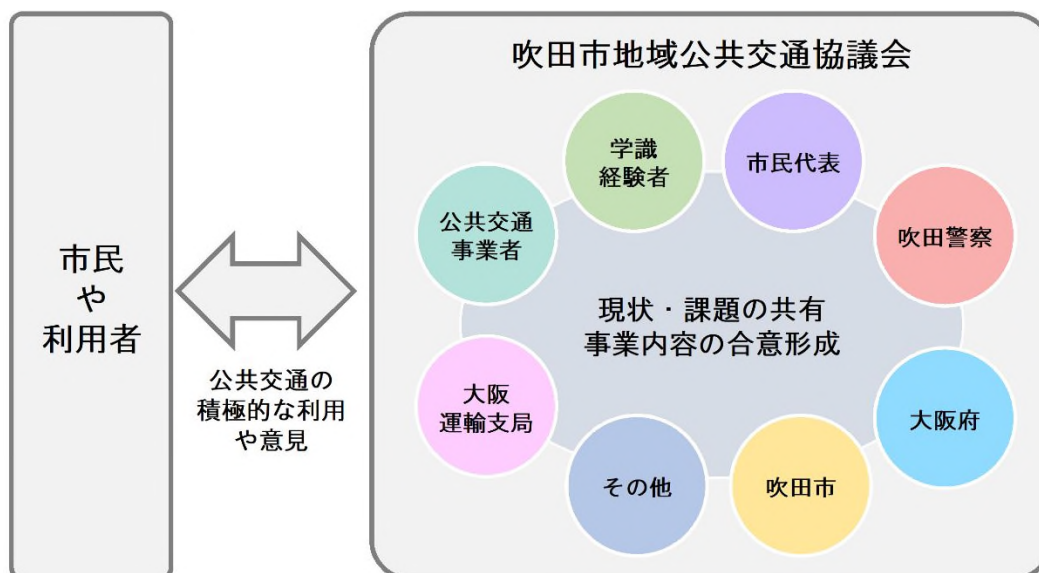
事業内容		
事業1	公共交通サービスの維持・向上	車両のバリアフリー化
		交通事業者各社の利便性や利用環境向上に向けた取り組み
		バス停環境の改善
		コミュニティバス「すいすいバス」の運行
事業2	運行情報の提供	広報誌、公共交通マップによる情報提供
		リアルタイムな運行情報提供、接近情報検索の継続
		コミュニティバスのデジタルサイネージの運用
事業3	利用サービスの提案	高齢者自動車運転免許証の返納者向けのサービス
		学生（小・中学生）に向けた運賃補助
事業4	安全な公共交通事業の推進	交通事業者各社の安全運転等に関する取り組み
		交通事業者各社の取り組みを吹田市HPに掲載
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、土地区画整理事業に合わせた路線検討）
事業6	交通結節点の機能向上	自転車駐車場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
		乗り換え動線の更なるバリアフリー化
		鉄道駅からバス・タクシー等への乗り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の維持
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	交通事業者各社における人材育成、技術継承等の取り組みの継続
		担い手確保のための取り組みの支援
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、自動運転等の取り組みの継続
		交通事業者各社の取り組みを吹田市HPに掲載、関係部局との協力・連携



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など、**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・向上に向けた取り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・向上に向けた取り組み**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

各事業の評価は「吹田市地域公共交通協議会」において、毎年実施することとし、前年度の実績報告や次年度の事業案の調整を行います。また、計画の改定にあたっては、令和12年度（2030年度）から評価検証に取り組み、令和13年度（2031年度）中の改定を目指します。なお、各協議会における議論の内容は、市ホームページに掲載することで計画の進捗状況を確認できるようにします。

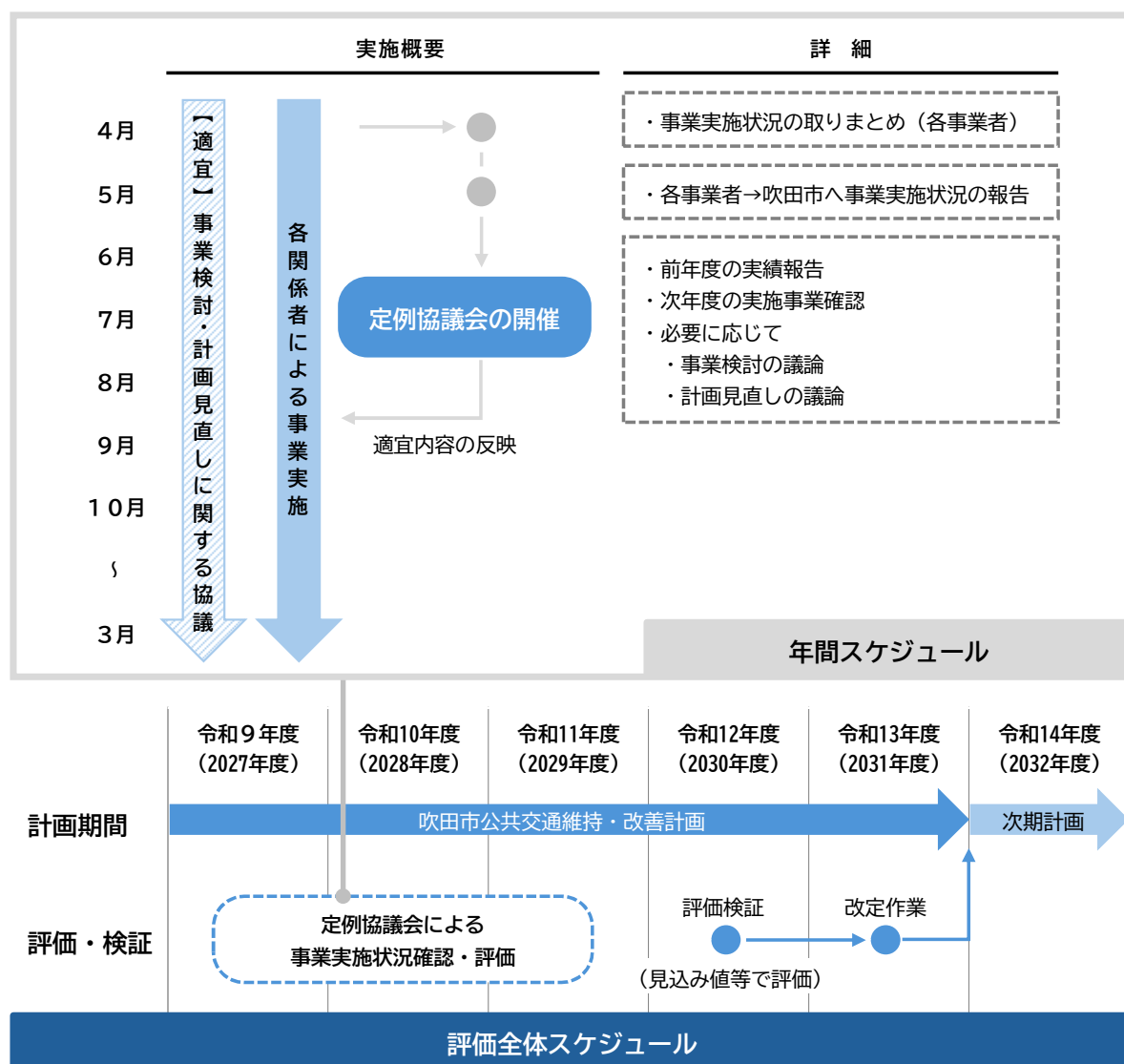


図5-3 今後の評価スケジュール

用語説明

あ行

アクセシビリティ

アクセシビリティとは、私たちがいる位置（自宅等）からあるサービス（施設等）を利用するための、サービス（施設等）までの到達のしやすさを言います。“公共交通によるアクセシビリティ”とは、バスや鉄道の利用による、市役所や商業施設等までのアクセスのしやすさを意味します。

か行

居住誘導区域

居住誘導区域は、一定の地域において人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき範囲として設定された区域です。吹田市は全域が人口集中地区（DID 地区）で、20 年後も人口増加によって人口密度が維持されると予測し、市内のほぼ全域が居住誘導区域と設定されています。

公共交通ネットワーク

公共交通機関の路線系統による路線網のことをいいます。本計画では、吹田市内で運行されている鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーを幹線、副幹線、フィーダーといった系統別の機能の位置づけを示し、本計画によりそれらによるネットワークの構築を目指すものです。

交通結節点

一般的には、人や物の輸送において複数の交通手段の接続が行われる場所を意味します。本計画では、複数の交通手段が集まる鉄道駅周辺を交通結節点として考え、その機能向上に向けた取り組みの方向性を示しています。

コミュニティバス

市町村等が主体的に計画し、運行するバスのことです。吹田市のコミュニティバス「すいすいバス」は2地域で運行しており、千里丘地域（JR 千里丘駅、大阪モノレール宇野辺駅等）においては、平成 18 年度（2006 年度）の試験運行を経て、平成 23 年度（2011 年度）から本格運行しています。また、千里山地域（阪急千里山駅、北大阪急行緑地公園駅、阪急南千里駅等）においては、令和 3 年度（2021 年度）の試験運行を経て、令和 6 年度（2024 年度）から本格運行しています。

さ行

シェアサイクル

シェアサイクルとはサイクルポートに設置された自転車を、他の人と共有（シェア）することであり、好きなタイミング、好きな場所で利用することができるシステムです。



吹田市では市内外の移動をはじめとした交通利便性向上等を目的として「HELLO CYCLING(ハローサイクリング)」を導入しています。

次世代型交通システム

自動運転技術や情報通信技術（ICT）等の活用によって、あらゆる人々が自由に、便利で、使いやすい移動を実現する仕組みのことをいいます。

自動運転

自動運転とは、ドライバー（人間）が行っている、認知、判断、運転操作（加速、操舵、制動等）といった行為を、人間の代わりにシステム（機械）が行う技術のことです。

これまで、吹田市に関連する交通事業者においても社会実験が行われています。（「阪急電鉄（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）」）

人口カバー率

あるサービスの利用人口を示す指標を意味します。吹田市での“公共交通による人口カバー率”は、バス停から 300m と鉄道駅から 800m の勢圏域内における、定住人口を人口メッシュデータにより算出します。

人口メッシュデータ

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。

た行

ダイバーシティ（Diversity）

ダイバーシティは、直訳すると多様性を意味します。現在では多様な人材を登用し活用することで、組織の生産性や競争力を高める経営戦略として認知されています。

経済産業省では、「多様な人材を活かし、その能力が最大限発揮できる機会を提供することで、イノベーションを生み出し、価値創造につなげている経営」を意味するダイバーシティ経営が定義されています。

定時性

定時は定められた時間を意味し、“バス、鉄道の定時性”とはダイヤ設定によって定められた時刻とおりの運行かどうかを意味します。



デジタルサイネージ

屋外、店頭、公共空間、交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイ等の電子的な表示機器を使って情報を発信するメディアを総称して「デジタルサイネージ」と呼びます。

都市機能誘導区域

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提供するとともに、一定の集積を図ることによって、都市の活力の維持・向上を目的として設定された区域です。

吹田市では、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次の7区域が設定されています。①北千里・山田・南千里・桃山台区域 ②千里山・関大前・豊津区域 ③江坂・南吹田区域 ④万博記念公園・公園東口・阪大病院前区域 ⑤千里丘区域 ⑥JR岸辺区域 ⑦JR吹田・阪急吹田区域

は行

ピーディーシーエー PDCAサイクル

業務プロセス管理手法の一つで、Plan（計画）→Do（実行）→Check（評価）→Action（見直し）という4段階の活動を繰り返し、継続的に改善を行う手法をいいます。

分担率

移動における交通手段別における利用の割合のことをいい、“利用率”ということもあります。本計画では、国勢調査による交通手段の情報もとに、鉄道、電車、乗合バスの利用割合を公共交通の分担率として評価する方針としています。

ま行

マース MaaS（Mobility as a Service）

情報通信技術（ICT）等を活用し、マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ（移動）を1つのサービスとして捉える新たな「移動」の概念のこと。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、開発に関する取り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)」）

モビリティマネジメント

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車等を『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、コミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みをいいます。一般の人々や様々な組織・地域を対象として取り組みが行われます。



吹田市 公共交通維持・改善計画

令和4年(2022年)3月 策定

令和 年(202 年) 月 改定

吹田市 土木部 総務交通室

〒565-0855 大阪府吹田市佐竹台1丁目6番3号

TEL 06-6155-3531



現行計画	変更素案	標 題	修正後
(前文)		はじめに	改定経緯や近年の動向を追記
目次		ページ番号	連番に変更
全体		語句の使用について	「取り組み」「取り巻く」「交通事業者各社」「等」に統一
			「運転士」「乗り換え」「乗り継ぎ」に統一
			年表示（和暦（西暦））を全体確認・調整
1-1	1	計画策定の背景と目的	これまでの取組みとあわせて記載内容・図を修正
1-2	2	吹田市内の公共交通の概要	京阪バス削除、すいすいバスたけのこルート、北大阪急行延伸を反映
1-3	3	計画期間	計画期間の説明内容の修正
1-4	4	計画の位置づけ	関連計画を追記
新規		SDG s	関係性を追記
2-1	5	人口推移（現況）	最新の数値に更新
2-2	6	人口推移（将来）	最新の数値に更新
2-3	7	人口分布状況	京阪バス削除、すいすいバスたけのこルート、北大阪急行延伸を反映
2-4～2-10	8～14	主要施設の状況	京阪バス削除、すいすいバスたけのこルート、北大阪急行延伸を反映
2-11	15	上位関連計画の内容	関連計画を追記
2-12～2-27	資料編へ 16～36	各種計画内容	資料編に移行
2-28	16	公共交通利用圏	京阪バス削除、すいすいバスたけのこルート、北大阪急行延伸を反映
2-29	17	公共交通利用圏の考え方	語句の修正（出展→出典）
2-30	18	鉄道交通（鉄道・モノレール）の運行状況・利用実態	最新の数値に更新
2-31	19	バス交通（路線バス・すいすいバス）の運行状況・利用実態	京阪バス削除、すいすいバスたけのこルート、北大阪急行延伸を反映
2-32	20	バス交通（路線バス・すいすいバス）の運行状況・利用実態	最新の数値に更新、すいすいバスの説明文を追記
2-33～2-35	21～22	アンケート調査におけるニーズの把握	中間見直し時のアンケート結果に差し替え
新規	23	計画の中間評価・検証	令和7年度に実施した中間評価・検証の内容及び見直し要点を追記
2-36	24	地域公共交通の課題のまとめ	アンケート結果を受けて記載内容を更新
3-1	25	基本理念・基本方針	中間評価・検証を踏まえて、本文内容を修正
3-2	26	ネットワーク将来イメージ	京阪バス削除、すいすいバスたけのこルート、北大阪急行延伸を反映
3-3	27	都市の拠点・地域公共交通の機能分類	語句の修正
3-4	28	計画の目標	基準値と現況値を再整理し、表を更新
			目標2の指標にすいすいバス利用者数を追加
			目標6の公共交通分担率の基準値を追記
3-5	29	目標1：鉄道の利用者数の向上	中間評価の結果及び今後の取り組み内容を追記
	30	目標2：バスの利用者数の向上	中間評価の結果及び今後の取り組み内容を追記
			すいすいバスの内容を追記
3-6	31	目標3：公共交通ネットワークの構築	中間評価の結果及び今後の取り組み内容を追記
3-7	32	目標4：交通結節点の機能の向上	中間評価の結果及び今後の取り組み内容を追記
	33	目標5：利用環境の安全性・快適性の向上	中間評価の結果及び今後の取り組み内容を追記
3-8	34	目標6：公共交通による外出頻度の増加	中間評価の結果及び今後の取り組み内容を追記
3-9	35	目標7：公共交通の満足度	中間評価の結果及び今後の取り組み内容を追記
メモ	－	メモ欄	削除
4-1	36	事業体系図	課題の項目を削除
4-2	37	事業と指標の関連	事業1に◎を追記（すいすいバス運行）
4-3	38	事業1：公共交通サービスの維持・向上	対応課題を追記、参考事例の変更
4-4	39	事業2：運行情報の提供	対応課題を追記、参考事例の更新
4-5	40	事業3：利用サービスの提案	対応課題を追記、参考事例の削除
4-6		事業4：安全な公共交通事業の推進	対応課題を追記、参考事例の削除
4-7	41	事業5：バス路線の見直し	対応課題を追記、ネットワーク図の更新
4-8	42	事業6：交通結節点の機能向上	対応課題を追記、参考事例の更新
4-9	43	事業7：地域コミュニティ交通の創出	対応課題を追記、参考事例の更新
4-10	44	事業8：公共交通の魅力の発信	対応課題を追記、参考事例の更新
4-11	45	事業9：担い手の確保	対応課題を追記、参考事例の更新
	46	事業10：次世代交通システムの積極導入	対応課題を追記
4-12	47	事業スケジュール	事業1にすいすいバス運行を追記、語句の修正
4-13			後期で全て実施予定のため、事業スケジュール一覧表を削除
5-1	48	計画の推進体制	語句の修正
	49	事業進捗の評価方法	評価サイクルの説明及び今後の評価スケジュールを追記
用語説明		用語説明	語句修正
奥付		奥付	改定年月を追記