

資料編

- 1 枚方市の現状
- 2 評価指標の考え方
- 3 これまでの取り組みと評価
- 4 枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果
- 5 用語集
- 6 策定の経緯

1 枚方市の現状

交通に関する現状

(1) 地勢

大阪府の北東部に位置し、2府県（京都府、奈良県）、7市町（寝屋川市、交野市、高槻市、島本町、京都府京田辺市、京都府八幡市、奈良県生駒市）と隣接しています。

市域は、東西約 12 km、南北約 8.7 km に広がり、総面積は約 65.12 km² となっています。

東に山地、北と南に丘陵があり、起伏のある地域となっています。



図1 枚方市の位置

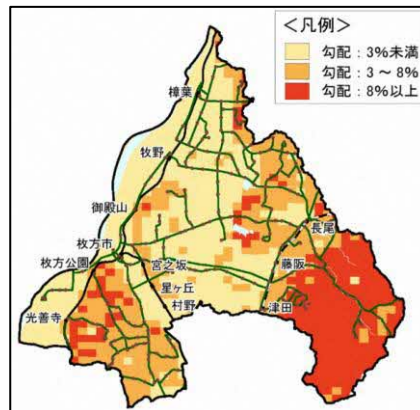


図2 枚方市の地形（出典：国土数値情報 標高・傾斜度5次メッシュ）

(2) 人口推移

枚方市の総人口

令和5（2023）年で約 39 万人となっています。緩やかな減少傾向が続いていますが、総人口に占める高齢者の割合は増加傾向となっており、令和5年には 28.8%が高齢者となっています。

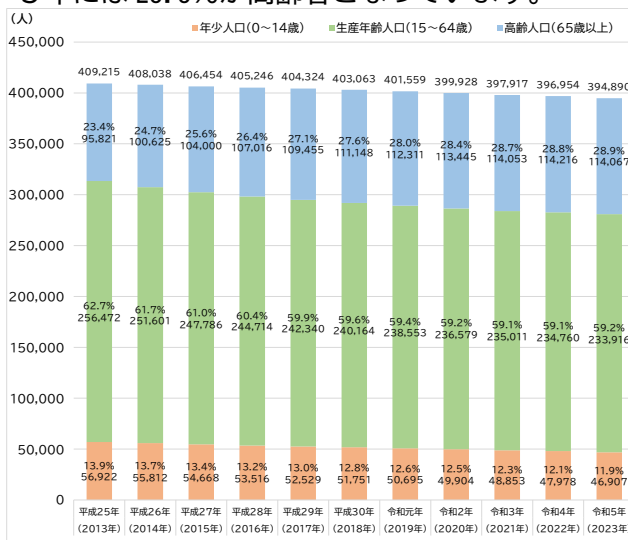


図3 枚方市の総人口（出典：枚方市統計書（各年10月1日現在））

20～44歳の夫婦世帯の社会動態の変化

20～44歳の若い夫婦世帯の転入は900～1,000世帯で推移しているのに対し、転出は平成25年以降、減少傾向となっており、転入超過の状態が続いています。

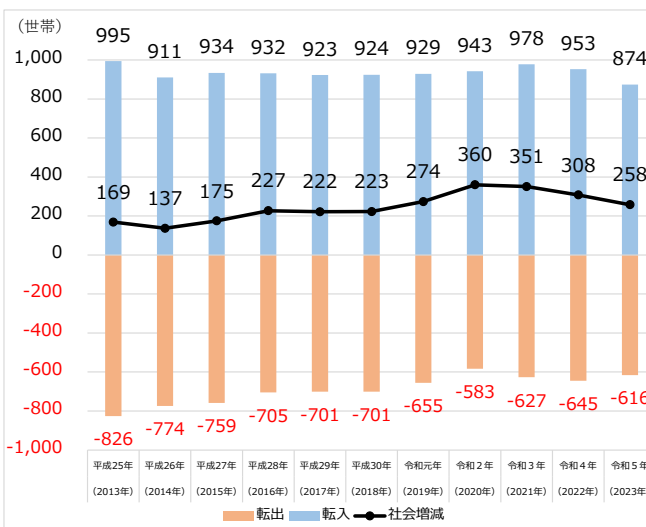


図4 20～44歳の夫婦世帯の社会動態の変化（出典：枚方市住民基本台帳）

現状

- 高齢者の割合が増加傾向
- 夫婦世帯が継続的に転入超過

(3) 将来の人口動向

枚方市の将来人口推計

平成 24 (2012) 年をピークとして減少しており、今後も人口減少が続くと予測されています。

令和 35 (2053) 年では人口約 30 万 6 千人程度と令和 5 年と比較して約 9 万人減少する見込みとなっています。

一方で、高齢人口は令和 25 年まで増加し、全人口に対する高齢者の割合も増加していく見込みとなっています。

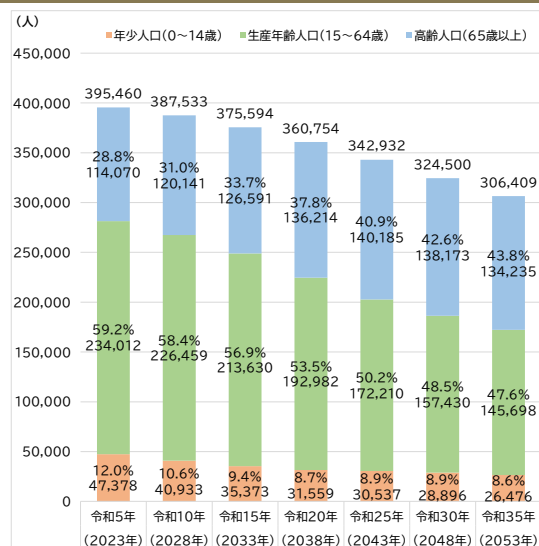


図 5 将来人口推計 (出典：枚方市将来人口推計調査報告書 (R5. 11))
※ケース 4 (出生低位、社会移動の推移動向を見込む)

現 状

- 平成 24 (2012) 年をピークに緩やかな人口減少が続いている
- 今後も人口減少、少子高齢化が進むと予測される

(4) 外出状況の変化

総トリップ数

市民の移動量（総トリップ数）は約 98.7 万トリップ/日（平成 2 (1990) 年）から約 76.1 万トリップ/日（令和 3 (2021) 年）と減少傾向となっています。情報技術等の発達により、外出しなくても買い物ができるなど人々の外出目的がこれまでと変わってきていることが大きな要因と考えられます。

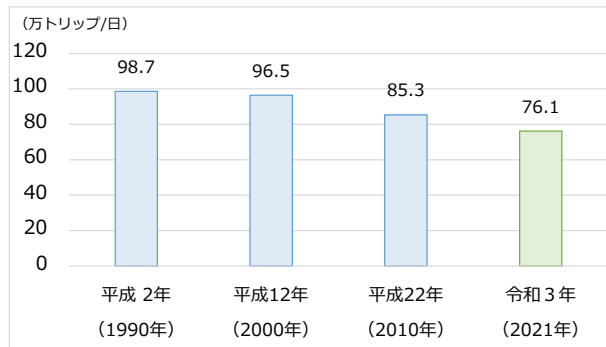


図 6 総トリップ数
(出典：近畿圏パーソントリップ調査 (H2, H12, H22, R3))

年代別平均トリップ数

年齢別の 1 人あたりの 1 日平均トリップ数は、20 代～30 代では、平成 22 年と比較して、令和 3 年で顕著に減少しています。20 代～30 代において大きく平均トリップ数が減少した理由として、コロナ禍によるオンライン授業や在宅ワークの導入が進んだことなどの影響が考えられます。

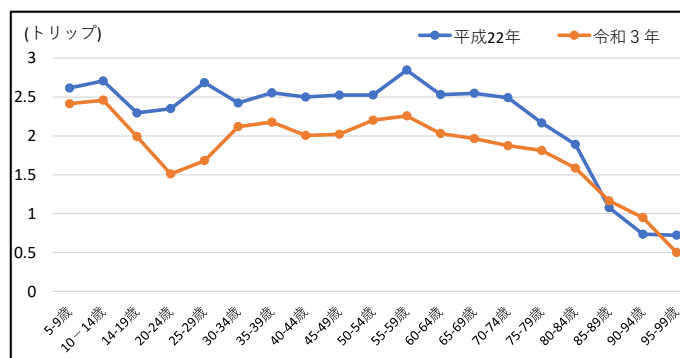


図 7 年代別平均トリップ数 (H22 と R3 比較) (出典：近畿圏パーソントリップ調査 (H22, R3))

現 状

- 市民の移動量が減少傾向
- 1 日の平均トリップ数は 20 代から 30 代で顕著に減少

(5) 外出手段

市民アンケートによると、クルマを気軽に利用できない人が約4割程度となっています。

クルマを気軽に利用できない人の主な移動手段は徒歩・自転車ですが4割を超えています、2割程度の方は家族等による送迎を受けています。

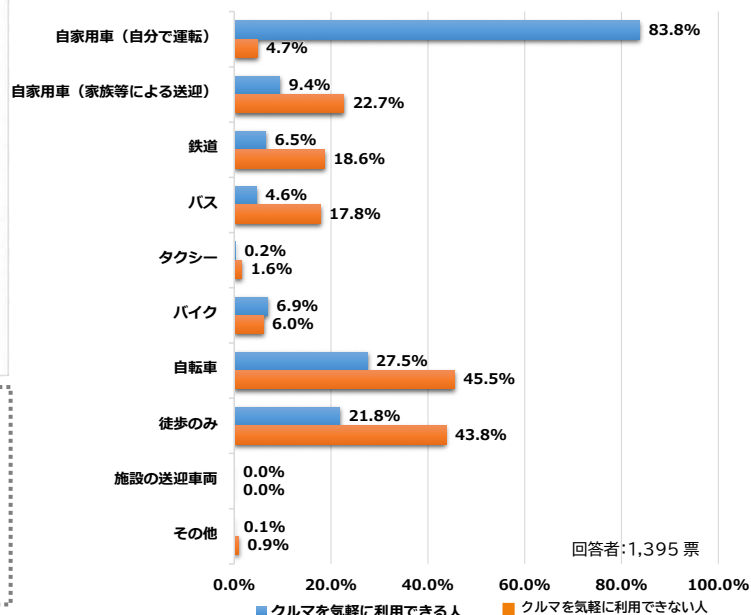
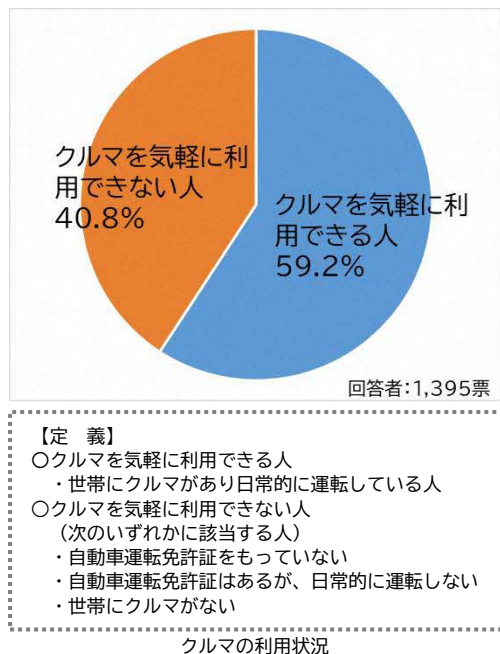


図8 「食料品・日用品の買い物」のための外出手段（複数回答）
（出典：「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」）

現 状

- 「クルマを気軽に利用できない人」が4割
- その内、家族等による送迎を2割程度が利用

(6) 交通手段分担率

パーソントリップ調査区域に基づく各区域の交通手段分担率は、東部地域(⑦)などでは自動車の分担率が他地域より高く、京阪沿線では鉄道の分担率が高くなっています。

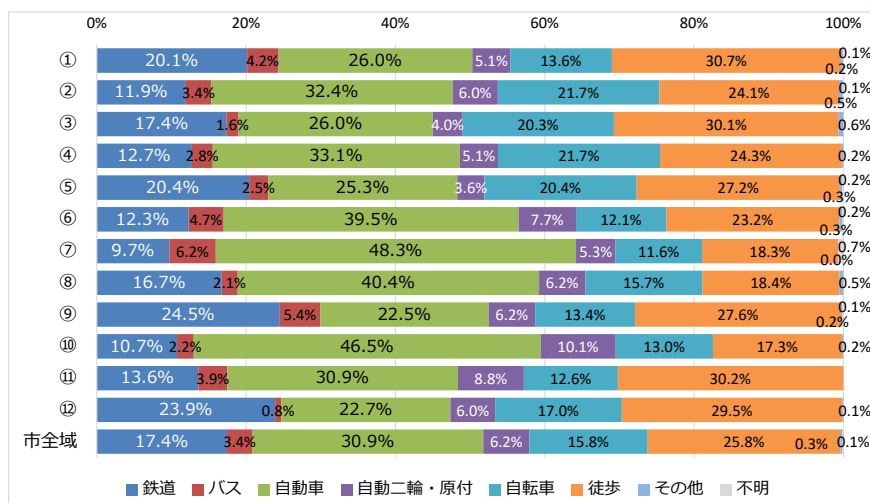


図9 代表交通手段分担率
（出典：近畿圏パーソントリップ調査（R3））

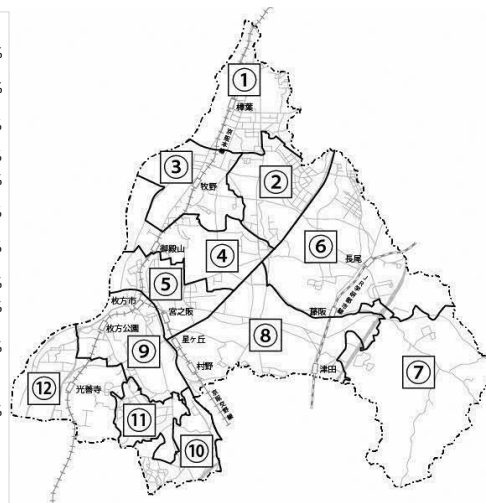


図10 パーソントリップ調査における区分図
（出典：近畿圏パーソントリップ調査（R3））

現 状

- 東部地域などでは自動車分担率が高い
- 京阪沿線は鉄道分担率が高い

(7) 地域公共交通の人口カバー状況、公共交通不便地域

鉄道駅から概ね半径 800m 以内、バス停から概ね半径 300m 以内の圏域に含まれる人口割合は約 86.4%となっています。なお、公共交通（鉄道・バス）を補完する移動手段として、地域が主体となったボランティア輸送が実施されており、本運行エリアを加えた、地域公共交通人口カバー率は 86.8%となります。

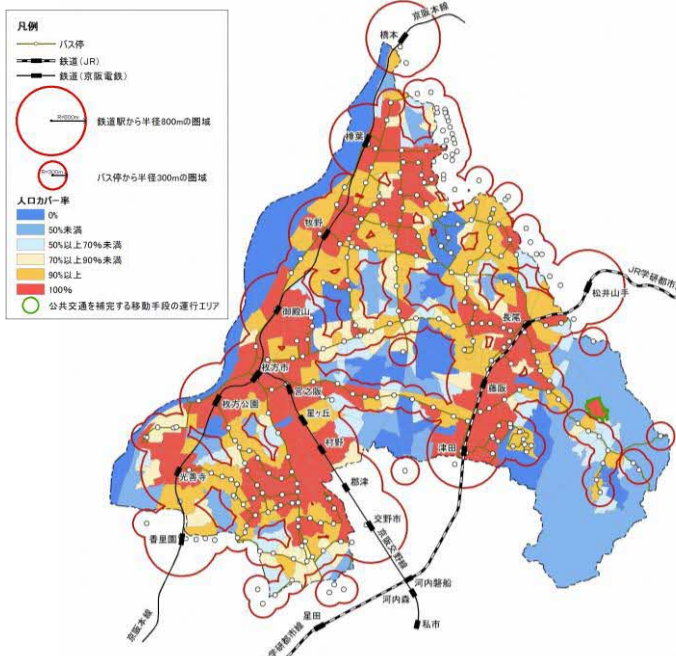
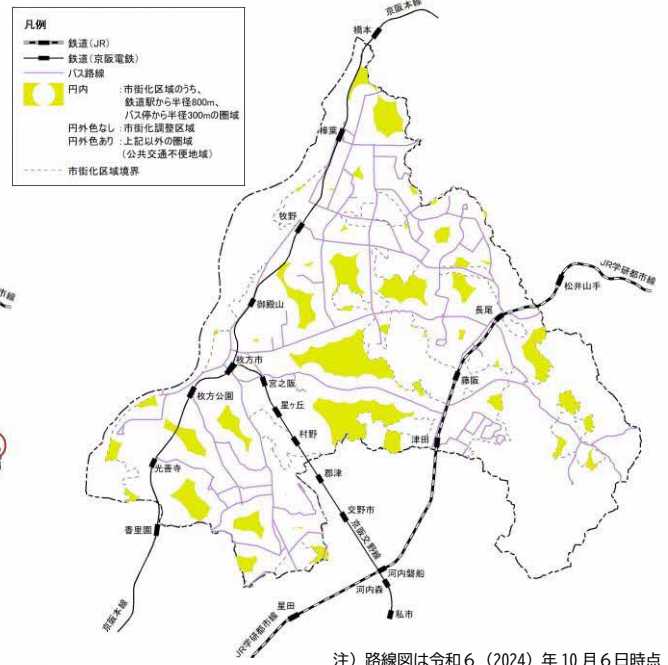


図 11 地域公共交通人口カバー率



注）路線図は令和 6（2024）年 10 月 6 日時点
図 12 公共交通不便地域

現 状

- 公共交通が充実しており、利便性が高い

(8) 運転免許証の自主返納状況・市内交通事故の発生状況

運転免許証の自主返納状況

本市の運転免許証返納件数は令和元年以降減少の傾向を示しており、コロナ禍により自動車による移動へのニーズが高まったことが要因として考えられます。

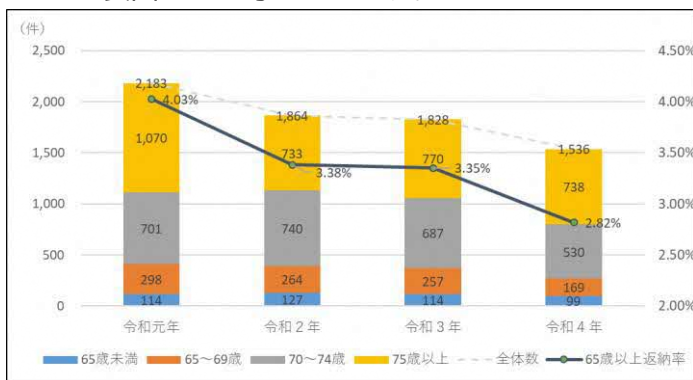


図 13 運転免許証返納件数の推移（方州市）
（出典：大阪府警察本部集計値（枚方警察署・交野警察署））

交通事故の発生状況

交通事故件数について、令和2年にコロナ禍による外出機会の減少により大きく減っています。また全体として、概ね減少傾向にあります。

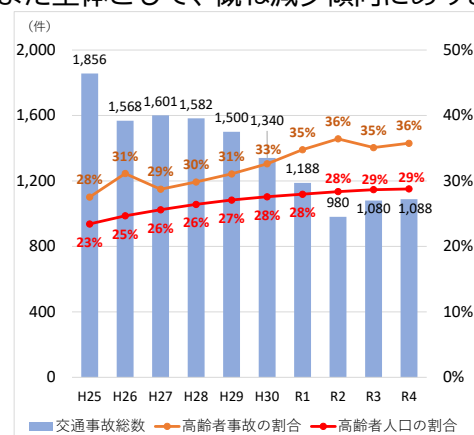


図 14 交通事故の状況（市内）
（出典：事故件数、高齢者事故の割合の出典：大阪の交通白書
高齢者人口の出典：枚方市統計書）

現 状

- 免許返納件数は減少傾向
- 交通事故件数は減少傾向であるが、高齢者の事故割合は増加傾向

(9) 公共交通の利用状況

1) 鉄道

コロナ禍の影響により令和2年には鉄道利用者数が大きく減少しましたが、令和4年時点では、平成22年と比較すると7割～9割程度まで回復しています。

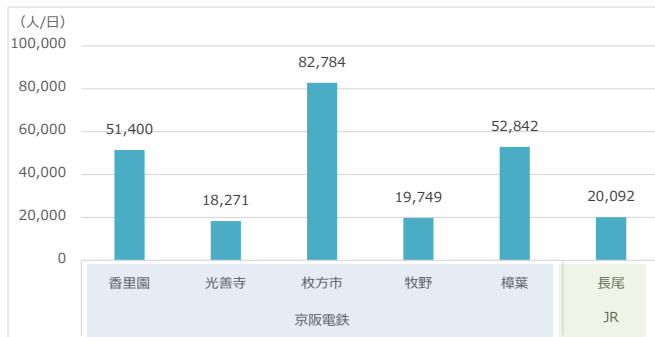


図15 鉄道利用者数(令和4年)
(出典：枚方市統計書)

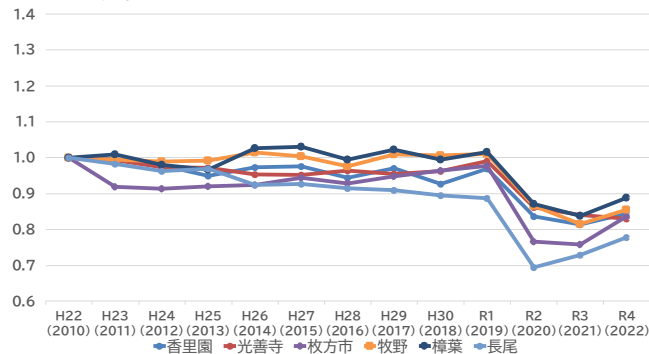


図16 平成22年に対する乗降客数の増減率
(出典：枚方市統計書)

2) 路線バス

コロナ禍の影響により令和2年には路線バス利用者数が大きく減少しましたが、令和4年時点では、平成22年と比較すると7割～9割程度まで回復しています。

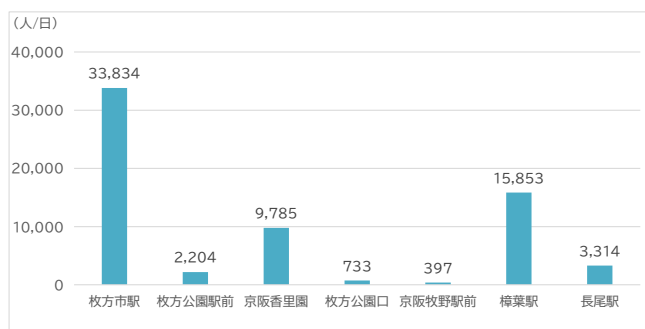


図17 バス利用者数(令和4年)
(出典：枚方市統計書)

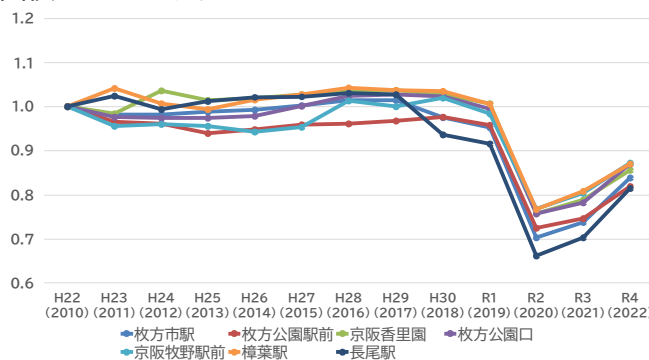


図18 平成22年に対する乗降客数の増減率
(出典：枚方市統計書)

3) タクシー

コロナ禍の影響により令和3年度にはタクシー利用者数が減少しましたが、令和4年度以降回復傾向にあります。

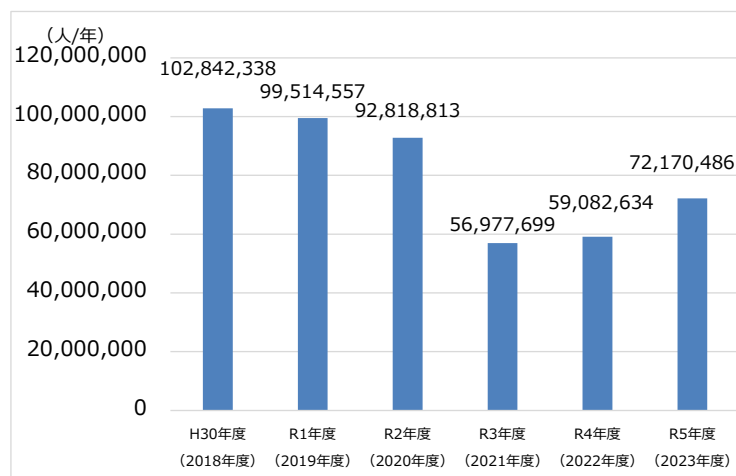


図19 大阪府下の輸送人員
(出典：第1回大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議
一般社団法人大阪タクシー協会説明資料より抜粋)

現 状

- コロナ禍によるライフスタイルや移動ニーズが多様化したことにより、公共交通利用者が大きく減少したが、その後は回復傾向

(10) 担い手の不足

2024 年4月より働き方改革関連法の施行に基づき、運輸業においても時間外労働の上限規制が適用されることになりました。これによって、1人あたりの労働時間が短くなることから、これまでの路線バスを維持するために必要な運転手の数が増えました。そのため、これまで運転手不足であった状況に拍車がかかっている状況です。

大阪府内でも京阪バス沿線市の寝屋川市や門真市、守口市において、一部の路線バスの廃止が行われるなど都市部にも波及しています。



図 20 バス運転手の推移及び今後の不足見込みについて
(出典：国土幹線道路部会 ヒアリング資料より抜粋(公益社団法人 日本バス協会))

現 状

- 運転手不足により都市部でも路線バス廃止が頻発化
- 京阪バスにおいても、運転手が不足している。

(11) 新技術の導入

全国各地ではデジタル技術の進化やDXにより、自動運転やMaaSの社会実装に向けた取り組みが本格化するなど、交通課題や地域課題の解決に向けた取り組みが進められています。

大阪府内においても、地域課題の解決に向けて、AI オンデマンド交通や自動運転実証実験などの新技術を用いた取り組みが進められています。

1) AI オンデマンド交通

導入事例：大阪市

実施概要：従来の定時定路線型のバスではなく、利用者の予約に対し AI による最適な運行ルート、配車をリアルタイムに行う乗合輸送サービスの社会実験の実施。

およそ300メートルごととなるよう乗降場所を新たに設置し、定時運行や定まった運行ルートではなく、利用者が指定した日時や乗降場所間を運行。

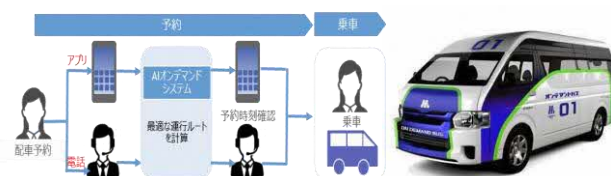


図 21 AI オンデマンド交通の導入事例
(出典：大阪メトロホームページ)

2) 自動運転

導入事例：河内長野市

実施概要：ゴルフカート型の自動運転車両による自動運転実証実験を実施。

道路に埋め込まれた RFID タグという電子タグを車両が読み込むことによって、減速、加速、停止、ウインカーを管理し自動化。運行経路には電磁誘導線を整備し、磁力を感知することで決められたルートを走行。



図 22 自動運転技術による移動支援サービス
(出典：河内長野市ホームページ)

現 状

- デジタル技術の進化 (DX)

(12) 道路整備・まちづくりの推進

1) 道路整備・まちづくり

広域ネットワークの形成に寄与する新名神高速道路をはじめ、複数の都市計画道路の整備が進んでいます。

また、都市拠点周辺等では複数の市街地開発事業によるまちづくりが進行しています。

令和6（2024）年9月時点

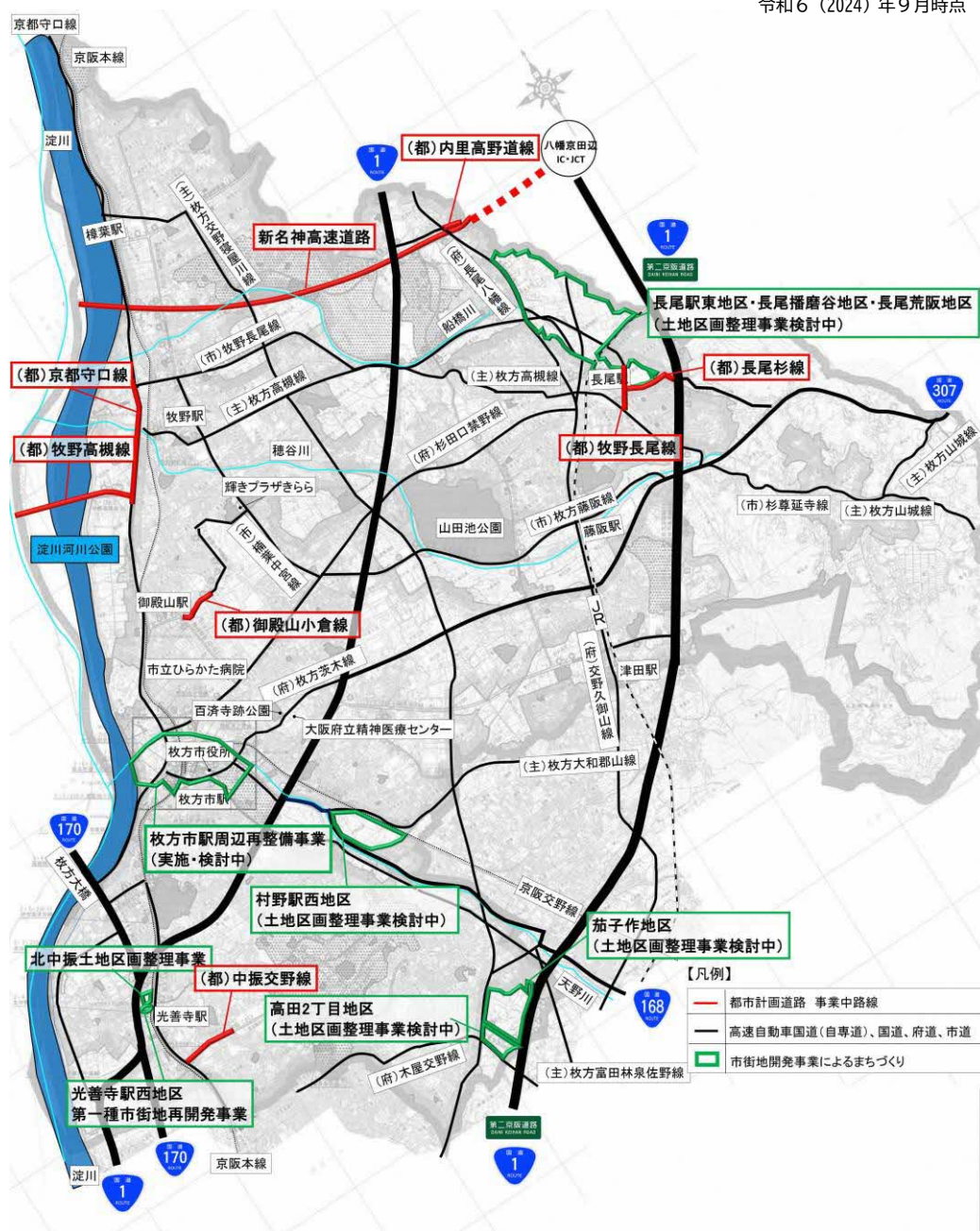


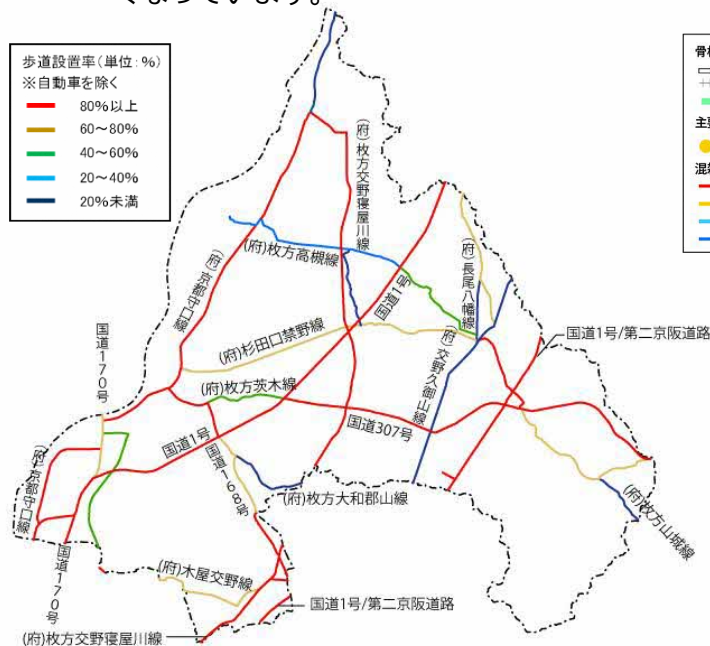
図 23 都市計画道路、市街地開発事業

現 状

- 広域道路ネットワーク形成に寄与する都市計画道路事業が多方面で実施中
- 都市拠点周辺等で複数の市街地開発事業によるまちづくりが実施・検討中

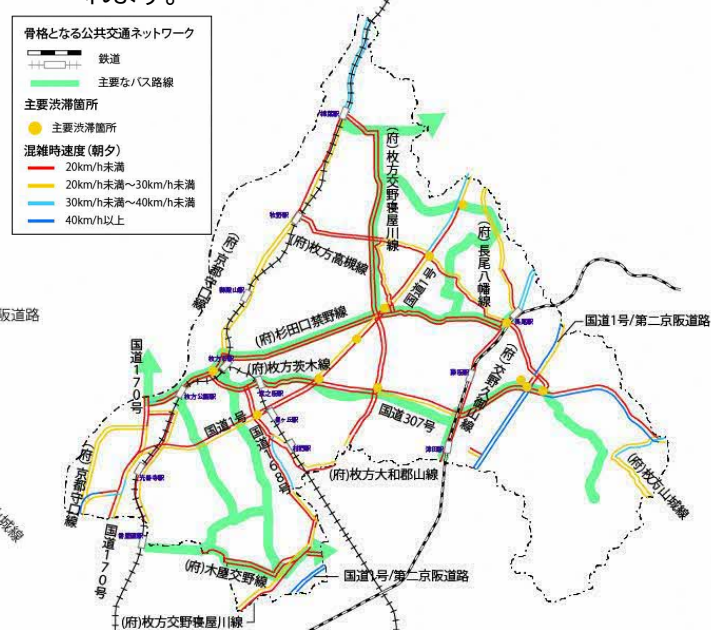
2) 歩道の整備状況

駅前の歩行者通行量が多い府道枚方高槻線や府道交野久御山線の歩道設置率が低くなっています。



3) 道路の混雑状況

府道枚方交野寝屋川線、杉田口禁野線、枚方茨木線などの主要バス路線において、朝夕の混雑時速度が 20 km/h 未満の区間が多く見られます。



(出典: 全国道路・街路交通情勢調査(令和3年))

現 状

- 歩行空間が不十分な幹線道路が存在
- 主要バス路線の一部区間などで朝夕に交通渋滞が発生

4) インフラ施設の維持管理状況

市内の橋梁のうち、架設されてから 60 年以上経過する橋梁が多くを占めているなどインフラ施設の老朽化が進行しています。

「枚方市橋梁長寿命化修繕計画」など、各道路管理者が作成した計画に基づき、費用対効果等を踏まえた計画的な維持管理を行っています。

現 状

- 道路や橋梁などインフラ施設の老朽化が進行

市民ニーズ

(1) 鉄道に対するニーズ

全体では「運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上」「アクセス性の向上」を求める声が多くなっています。年代別にみると、若い世代からは「運行ダイヤや運賃等サービス水準の維持または向上」の声、高齢者からは「アクセス性の向上」を求める声が多くなっています。

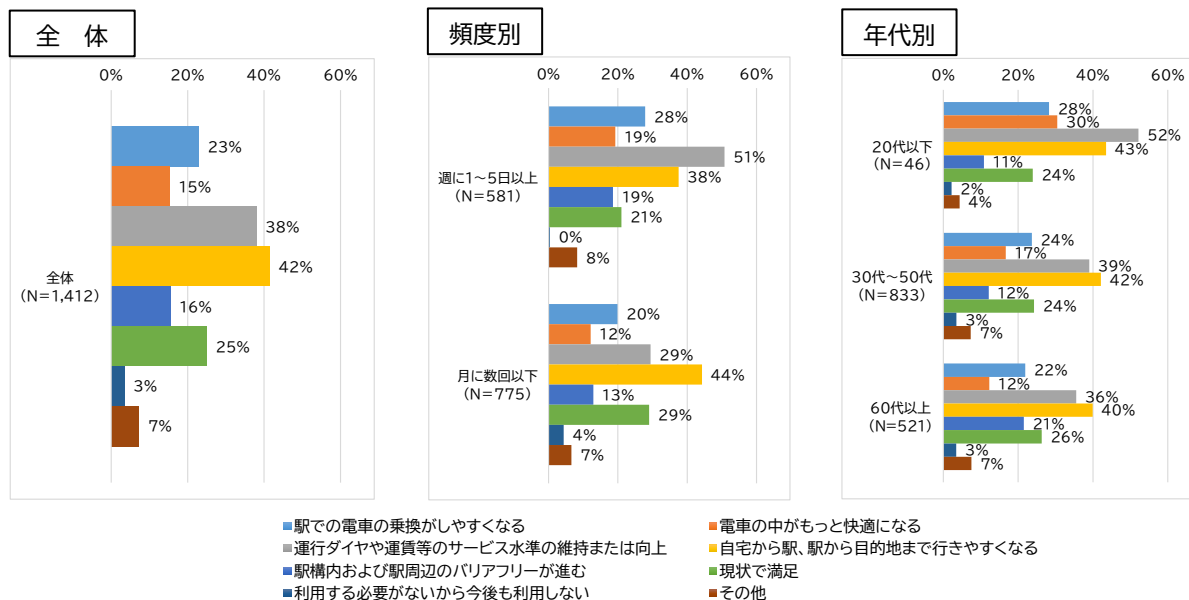


図 26 鉄道の利用頻度を上げるために必要な取組 (出典:「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」)

現 状

- 運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上・鉄道駅までのアクセス性の向上を求める声が多い

(2) 路線バスに対するニーズ

全体では「運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上」を求める声が多く、次に「利用環境改善」や「時間通りの運行」を求める声が多くなっています。年代別にみると、若い世代からは「時間通りの運行」の声、高齢者からは「利用環境改善」を求める声が多くなっています。

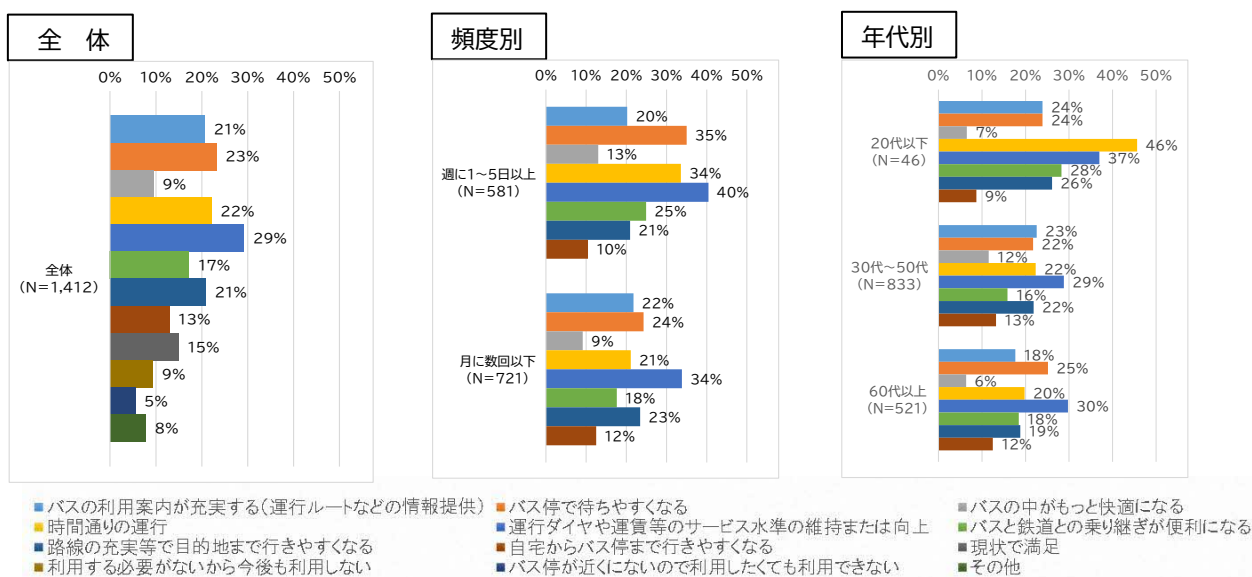


図 27 バスの利用頻度を上げるために必要な取組 (出典:「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」)

現 状

- 運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上、バス停の利用環境改善、時間通りの運行を求める声が多い

(3) 交通環境について

公共交通利用サービスの向上、都市基盤整備（渋滞解消など）、歩きやすく賑わいあふれる環境の整備、自転車利用環境の向上、バリアフリーの充実を求める声が多くなっています。

誰もおでかけしたくなる交通環境を実現するために、
必要だと思う取組みは何ですか。（複数選択）

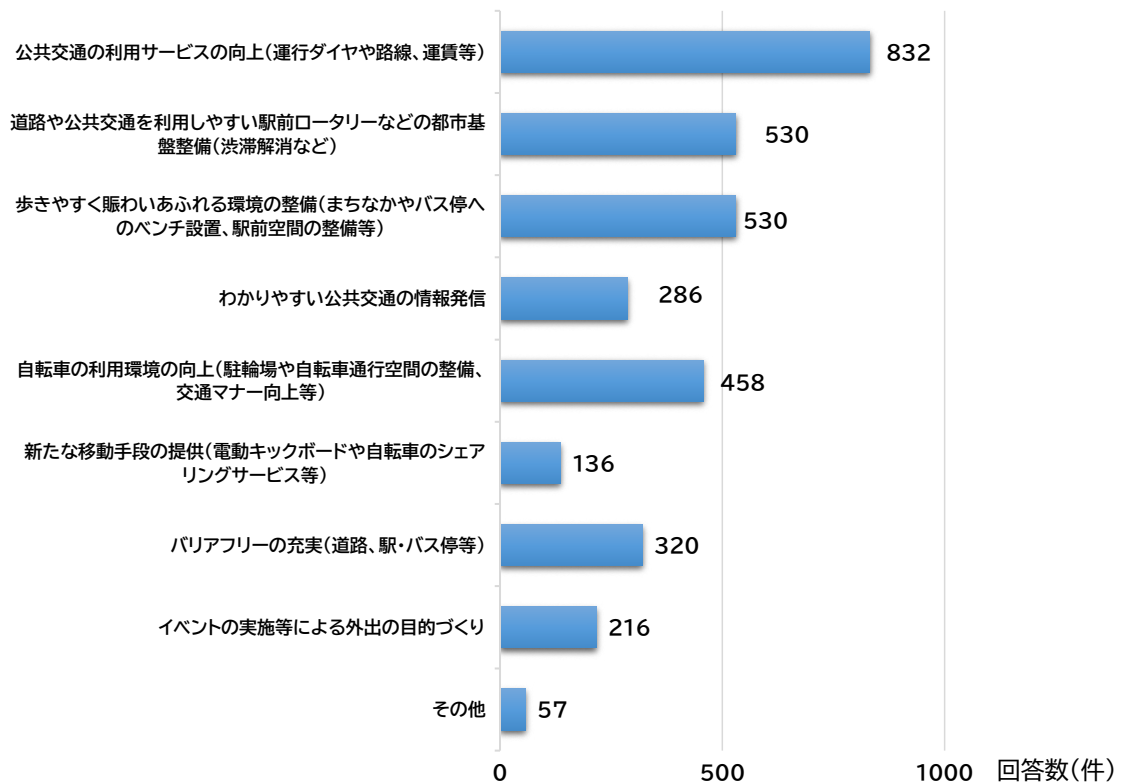


図 28 交通環境の実現に必要なと思う取組み（出典：「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」）

現 状	● 公共交通利用サービスの向上、都市基盤整備（渋滞解消など）、歩きやすく賑わいあふれる環境の整備、自転車利用環境の向上、バリアフリーの充実などを求める声が多い。
-----	--

2 評価指標の考え方

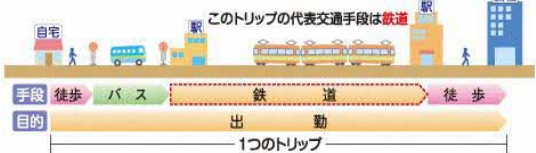
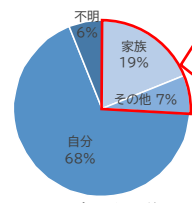
基本方針1 誰もが快適で移動しやすい交通

施策共通目標 地域公共交通の維持

指標	地域公共交通人口カバー率		
目標	現況（令和6年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	86.8%	現状以上	毎年
備考	【算出方法】本市の全人口に対する、鉄道駅から概ね半径 800m以内又はバス停から概ね半径 300m以内又は公共交通（鉄道・バス）を補完する移動手段の運行エリア内に含まれる人口の割合を算出。 人口：令和6年10月1日時点 路線バス運行区間：令和6年10月6日時点 【出典】人口：枚方市町名別性別人口表 路線バス運行区間：交通事業者提供資料		

施策目標1-1 既存公共交通ネットワークの維持

指標	鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合		
目標	現況（令和4年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	63.4%（鉄道） 7.7%（バス）	現状以上	毎年
備考	【算出方法】本市の全人口に対する、市内鉄道駅（京阪本線・交野線、JR 片町線（学研都市線））及び市内バス停の利用者数の割合を算出。 鉄道利用者：252,187 人/日（令和4年） バス利用者：30,753 人/日（令和4年） ※交通系 IC カード利用者のみ 枚方市の人口：397,681 人（令和4年12月末日時点） 【出典】枚方市の人口及び鉄道駅の利用者数：枚方市統計書（令和5年度版） 市内バス停の利用者数：交通事業者提供資料		

指標	代表交通手段分担率（鉄道・バス）		
目標	現況（令和3年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	17.4%（鉄道） 3.4%（バス）	現状以上	10年毎
備考	【算出方法】市内を起点もしくは終点とする市民の移動量（総トリップ数）のうち、鉄道およびバスを利用した移動数（トリップ数）の割合を算出。 【出典】第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年） ■移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、そのトリップの中で利用した主な交通手段を代表交通手段としています。 ■下の例では、代表交通手段は【鉄道】となります。  （京阪神都市圏交通計画協議会事務局 HP より） 参考 1つのトリップの中で、自家用車を利用する人の内、運転者の区分について（第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年）より）  市内では家族等による送迎が3割程度を占める。送迎から公共交通への利用転換を促すことで、公共交通利用者の増加に加え、送迎負担の減少が期待されることから、特に送迎割合についても本評価指標と併せて確認する。		

施策目標 1-2 骨格となる公共交通ネットワークの機能強化

指標	骨格となる公共交通ネットワーク（路線バス）上の朝夕旅行速度		
目標	現況（令和3年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	時速 20.0km/h 未満	時速 20.0km/h 以上	5 年毎
備考	【算出方法】 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果の朝夕旅行速度より算出 【出典】 全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果（令和3年）  骨格となる公共交通ネットワーク - 鉄道 - 主要なバス路線 - 主要渋滞箇所 - 主要渋滞箇所 - 混雑時速度(朝夕) 20km/h未満 20km/h未満～30km/h未満 30km/h未満～40km/h未満 40km/h以上 朝夕旅行速度状況		

施策目標 1-3 地域の足の確保

指標	公共交通(鉄道・バス)を補完する移動手段の導入団体数		
目標	現況（令和6年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	1 団体	現状以上	毎年
備考	【算出方法】 令和6年10月時点 枚方市内ボランティア輸送導入実績より ・氷室台自治会坂道無料送迎		

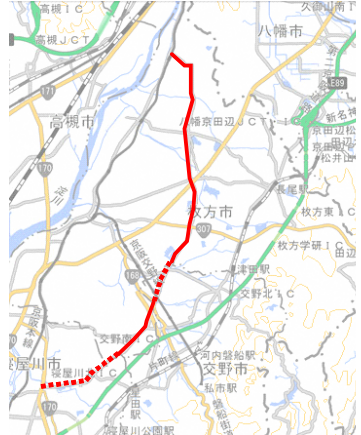
指標	外出する人の割合（65 歳以上）		
目標	現況（令和4年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	81%	86%	3 年毎
備考	【算出方法】 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査「週に1回以上は外出していますか」に対して、「週2～4回」、「週5回以上」と回答した人の割合を合算して算出。 【目標】 健康日本21（第三次）の目標と併せて設定 【出典】 令和4年度 枚方市 介護予防・日常生活圏域ニーズ調査 第3次 枚方市健康増進計画（令和6年3月策定）		

基本方針2 賑わいと活力を支える交通

施策目標2-1 回遊性やアクセス性を高める交通機能強化

指標	枚方市駅及び樟葉駅の鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合		
目標	現況（令和4年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	①29.3%（枚方市駅） ②17.3%（樟葉駅）	現状以上	毎年
備考	【算出方法】本市の全人口に対する、枚方市駅及び樟葉駅の公共交通利用者数（鉄道とバスの合計）の割合を算出する。 枚方市駅利用者（鉄道：82,784人/日 バス：33,834人/日）（令和4年） 樟葉駅利用者（鉄道：52,842人/日 バス：15,853人/日）（令和4年） 枚方市の人口：397,681人（令和4年12月末日時点） 【出典】枚方市統計書（令和5年度版）		

施策目標2-2 都市間・地域間の連結強化

指標	枚方市内から他市拠点への車移動による到達時間 ①市内東部地域から高槻市境への到達時間、②市内北部地域から寝屋川市境への到達時間		
目標	現況（令和3年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	①32分（市内東部地域から高槻市境） ②34分（市内北部地域から寝屋川市境）	現状未達	5年間
備考	【算出方法】全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果の昼間旅行速度より算出。 【出典】全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査結果（令和3年）   ①市内東部地域から高槻市境 ②市内北部地域から寝屋川市境 ①市内東部地域から高槻市境 【枚方市内】 東部地域から国道1号交差点部 19分（国道307号） 国道1号交差点部から高槻市境 13分（府道枚方富田林泉佐野線・府道京都守口線） 参考：【高槻市内】 枚方市境から国道171号交差点部 9分（国道170号） ②市内北部地域から寝屋川市境 【枚方市内】 北部地域から交野市境 27分（府道枚方交野寝屋川線） 枚方市境から寝屋川市境 7分（府道枚方交野寝屋川線） 参考： 【交野市内】 枚方市境から寝屋川市境 4分（府道枚方交野寝屋川線） 【寝屋川市内】 枚方市境から国道170号交差点部 8分（府道枚方交野寝屋川線）		

基本方針3 安全・安心を支える環境と調和した交通

施策目標3—1 交通が与える環境負荷の低減

指標	市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量		
目標	現況（令和3年度）	目標（令和12年度）	評価スパン
	298 千 t-CO ₂	238 千 t-CO ₂	毎年
備考	【出典】第2次枚方市地球温暖化対策実行計画（区域対策編）（令和5年3月策定）		

施策目標3—2 交通環境の安全性向上

指標	交通事故件数（歩行者・自転車・車両）		
目標	現況（令和4年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	440 件（歩行者・自転車） 1,173 件（車両）	現状未満	毎年
備考	【出典】大阪交通白書		

施策目標3—3 道路の強靱化

指標	市内広域緊急交通路における無電柱化整備延長		
目標	現況（令和6年度）	目標（令和16年度）	評価スパン
	4.77km	5.81km	5年毎
備考	【出典】無電柱化推進計画（国・大阪府・枚方市）		

3 これまでの取り組みと評価

枚方市総合交通計画（H30(2018)年12月）における取り組み

【共通施策】

施策パッケージ：現況把握や将来推計のためのデータの整備と分析

□ 可視化資料の共有化

主な取り組み事例	実施主体
■ 広報ひらかたに交通に関する特集記事を掲載	市
■ 総合交通計画施策パッケージの進捗状況の HP 掲載	市
■ 枚方市バリアフリー推進協議会の協議内容等の HP 掲載	市
■ 道路の整備に関するプログラムについて HP 掲載	市
■ 通学路に加え未就学児の移動経路を含んだ「子どもの交通安全プログラム」の更新	市
■ 交通実態のわかりやすい動画の HP 掲載	市
■ 「ノーマイカーデー」の広報啓発	市
■ 交通に関する調査データを整理して HP 掲載	市



令和4年10月号掲載記事



ホームページに掲載中の動画

指標	基準値	目標値 (2028年度)	最新値
公共交通機関が整っているなど都市機能が充実していると感じている市民の割合	37.8% (2015年度)	➔	52.1% 達成 (2023年度)
外出率	79.9% (2010年度)	➔	73.7% (2021年度)
交通に関する情報発信 (関連するHPへのアクセス数)	なし	➔	5,367 達成 (2023年度)

- 外出率については未達成となっており、コロナ禍の調査であったことが一因になっていると推測されるが、全世代において移動量が減少しているため、外出しやすい・外出したくなるまちづくりの取り組み強化が求められる
- 交通に関するデータを整備・分析して可視化・オープン化することは、交通に関する意識の醸成や交通施策への参画を促し、持続可能な公共交通の実現に向けて必要な取り組みであり、引き続き取り組む必要がある

【基本方針1】みんなでささえる交通まちづくりの推進

施策パッケージ①：持続可能な公共交通の実現

I. バス路線の確保・維持・改善

主な取り組み事例	実施主体
■ ひらかた交通タウンマップ情報更新及び配布	市 交通事業者 NPO
■ 交通すごろくの作成及び出前講座の実施	市



II. 公共交通のサービス向上

主な取り組み事例	実施主体
■ バス停上屋の設置	市 企業
■ 杉中学校下校便のダイヤ化を実施	交通事業者
■ 市立ひらかた病院前バス停発のバスを増便	交通事業者
■ 枚方市駅南口タクシー乗り場のスロープ設置	市
■ 枚方市駅3・4番線ホームにホームドアを設置	交通事業者



香里ヶ丘5丁目バス停

III. 移動や外出の促進

主な取り組み事例	実施主体
■ 福祉タクシー基本料金助成事業	市
■ 福祉移送サービス共同配車事業	市
■ 高齢者お出かけ推進事業によるひらかたポイントの付与やタクシークーポンへの交換	市
■ ボランティア輸送支援制度を創設し2地区で実施	市
■ 自転車を利用した高齢者無料送迎サービス（香里が丘 CORIO）	企業 市

実施期間
令和4年4月～令和5年7月

指標	基準値	目標値 (2028年度)	最新値
アクセシビリティ (最寄りの公共交通を利用するまでの 所要時間が20分以内の区域に居住する 人口の割合)	約84% (2017年度)	約84% (2026年度)	なし
鉄道駅利用者の市域人口に対する 割合	69.3% (2013年度)	➔	54.1% (2021年度)
京阪バス主要停留所乗降客数の市 域人口に対する割合)	15.2% (2013年度)	➔	11.9% (2021年度)

- 鉄道駅利用者割合及び京阪バスの利用者割合については未達成となっており、コロナ禍の調査であることが一因になっていると推測されるが、特に京阪バスの利用者割合は2019年度から減少しており、公共交通利用促進の取り組み強化が求められる
- 人口減少・少子高齢化が進行するなか、持続可能な公共交通の実現は社会要請であり、重要施策として引き続き取り組む必要がある

【基本方針1】みんなでささえる交通まちづくりの推進

施策パッケージ②：交通が与える環境負荷の低減

I. 環境にやさしい公共交通などの利用促進

主な取り組み事例	実施主体
■ バス！のってスタンプラリーやバスバックヤードツアーの実施	市 交通事業者 NPO
■ 民間事業者でカーシェアリングを実施	企業
■ 低公害車導入の推進	市
■ シェアサイクル事業の実証実験（PIPPA）	市 企業



バス！のってスタンプラリー



実施期間 令和2～5年度



牧野長尾線（植樹帯の整備）

中振交野線
（車道：排水性舗装 歩道：透水性舗装）

II. 環境に配慮した都市の構築

主な取り組み事例	実施主体
■ 都市計画道路に植樹帯を整備	市
■ 都市計画道路を透水性または排水性舗装で整備	市

指標	基準値	目標値 (2028年度)	最新値
公共交通利用促進啓発イベントの参加者数	832人 (2015年度)	➔	累計 6,137人 (2022年度) 達成
市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量	382 千t-CO2 (2013年度)	326 千t-CO2 (2022年度)	300 千t-CO2 (2021年度) 達成

- 政府が“2050年カーボンニュートラル”を目指すことを令和2年に宣言し、脱炭素社会の実現に向けた取り組みがより一層求められるなかで、交通が与える環境負荷の低減にむけた取り組みを強化していく必要がある

【基本方針2】誰もがおでかけしたくなる交通環境の実現

施策パッケージ①：賑わいあふれる駅前空間の構築

I. 駅周辺の回遊性と賑わい、愛着がもてる交通環境整備

主な取り組み事例	実施主体
■ 樟葉駅前ロータリーの改良工事完了	市
■ 市道市駅前線歩道拡幅と府道京都守口線横断歩道橋へのエスカレーター設置完了	市
■ 樟葉駅前広場の環境整備実施	市
■ 枚方市駅北口駅前広場の整備	市
■ 光善寺駅西地区市街地再開発事業	組合市
■ 京阪本線連続立体交差事業	大阪府
■ 市内13駅周辺を放置自転車禁止区域に指定し、指導・移送を実施	市
■ 枚方市駅周辺の迷惑駐車防止重点地域等における交通指導員、駐車監視員による指導・助言・啓発を実施	市警察
■ JR 藤阪駅内方線付き点状ブロック整備	交通事業者



完成イメージ



指標	基準値	目標値 (2028年度)	最新値
枚方市駅周辺が賑わい、魅力あふれる中心市街地であると感じている市民の割合	22.0% (2015年度)	➔	40.2% 達成 (2023年度)
枚方市駅利用者の市域人口に対する割合	22.4% (2014年度)	➔	19.0% (2021年度)
樟葉駅利用者の市域人口に対する割合	15.1% (2015年度)	➔	12.5% (2021年度)

- 枚方市駅や樟葉駅の利用者割合については未達成となっており、コロナ禍の調査であることが一因になっていると推測される
- 外出や来訪したくなるような賑わいあふれる駅前空間の構築は、公共交通の利用促進にもつながるなど様々な波及効果が期待できる重要施策であり、引き続き取り組む必要がある

【基本方針2】誰もがおでかけしたくなる交通環境の実現

施策パッケージ②：快適な生活道路環境の実現

I. 歩行空間や自転車通行空間の確保

主な取り組み事例	実施主体
■ 長尾船橋線の道路空間再配分の実施	市
■ 自転車ネットワーク計画に基づく自転車通行空間の整備	市
■ 新香里線・磯島第4号線・津田第1号線の歩道拡幅整備	市



整備前



整備後

II. 安全で安心な交通環境の整備

主な取り組み事例	実施主体
■ ゾーン30及びゾーン30プラスを実施	市警察
■ 小学校で交通安全教室を実施	市警察
■ 子どもの交通安全対策事業	市警察
■ 枚方市無電柱化推進計画の策定	市



指標	基準値	目標値 (2028年度)	最新値
安全で快適な道路環境が整っていると感じている市民の割合	27.6% (2015年度)	➔	31.6% (2023年度) 達成
歩道の設置延長距離	114.7km (2014年度)	➔	120.1km (2022年度) 達成
1人平均歩数	なし	➔	6,671歩 (2023年度) 達成 ※2019年4,474歩
交通事故件数(歩行者・自転車)	597件 (2014年度)	➔	440件 (2022年度) 達成
交通事故件数(車両)	1,760件 (2014年度)	➔	1,173件 (2022年度) 達成
交通安全に関する啓発イベント・教室講習などの参加者数	19,149人 (2014年度)	➔	10,165件 (2022年度)

- 交通啓発イベント等の参加者については未達成となっており、コロナ禍の影響があったと推測される
- 快適な生活道路環境の実現に向けた取り組みは、市民が外出する際の障壁を取り除き、豊かな日常生活を営んでいくうえでも重要であるため、引き続き取り組む必要がある

【基本方針3】未来へとつながる交通基盤と生活環境の構築

施策パッケージ②：快適な生活道路環境の実現

I. 広域ネットワークの強化

主な取り組み事例	実施主体
■ 新名神高速道路整備の実施	NEXCO 西日本
■ 府道京都守口線の道路拡幅	大阪府
■ 淀川舟運事業の促進	市 企業



II. 渋滞緩和対策など、市内交通の連携強化

主な取り組み事例	実施主体
■ 京阪本線連続立体交差事業に伴う側道の道路整備の推進	市 大阪府
■ 都市計画道路長尾杉線・牧野長尾線等の整備	市
■ 都市計画道路牧野高槻線の整備	大阪府
■ 大阪地区渋滞対策協議会や枚方市域における交通問題に関する連絡調整会議を開催	国土交通省 大阪府 市 警察



III. 道路施設の適切な維持管理

主な取り組み事例	実施主体
■ 橋梁長寿命化計画の推進	市
■ 主要道路リフレッシュ事業の推進	市

指標	基準値	目標値 (2028 年度)	最新値
幹線道路の整備率 (都市計画道路整備率)	61.8% (2014 年度)	➔	60.9% (2022 年度) 達成

※基準値より整備率が下がった理由は、新たな都市計画道路の計画決定がされたため

- 渋滞対策や利便性向上と都市間交流の促進、市内産業の活性化、災害時の防災機能強化など多岐にわたる効果が期待される機能的道路ネットワークの構築は重要であり、引き続き取り組む必要がある

4 枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果

目 的

- ・ 移動に関する実態の把握
- ・ 移動に関する市民ニーズの把握
- ・ 市が今後優先すべき施策の把握

概 要

調査方法及び回答結果

- | | |
|----------------------------|------------|
| ① インターネットアンケート調査 | 【回答 992 人】 |
| ② 地域包括支援センター等への調査票及び意見箱の設置 | 【回答 38 人】 |
| ③ 市政モニターアンケート調査 | 【回答 377 人】 |
| ※全て同一の調査票 | |

調査時期

令和5年12月から令和6年1月上旬

調査内容

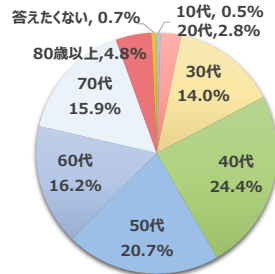
- ① 回答者の属性
年齢、性別、家族構成、居住地、公共交通の利便性、免許保有状況、送迎状況
- ② 公共交通について
利用頻度、利用する駅・バス停、利用頻度を上げる取組や自身の協力、利用促進
- ③ 普段のおでかけについて（「通勤・通学」「食料品・日用品の買物」「趣味・食事・娯楽」の3つの目的別）
外出頻度、主な移動手段、外出頻度の意識とその理由、コロナの影響による外出変化とその理由
- ④ 交通とまちづくりについて
都市の魅力、おでかけしたくなる交通環境のために必要な取組み

回答者の属性

- ・有効サンプル数（回答者数） 1407 サンプル
- ・30代から70代の回答数が全体の90%以上を占めるなど、幅広い世代の方からの回答がありました

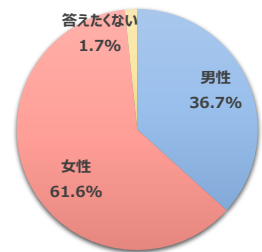
①年齢

選択項目	回答数(人)	割合(%)
10代	7	0.5
20代	39	2.8
30代	197	14.0
40代	343	24.4
50代	291	20.7
60代	228	16.2
70代	223	15.9
80歳以上	67	4.8
答えたくない	9	0.7
合計	1404	100



②性別

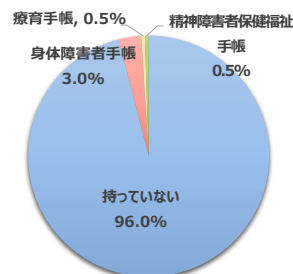
選択項目	回答数(人)	割合(%)
男性	511	36.7
女性	858	61.6
答えたくない	23	1.7
合計	1392	100



※未回答を除く

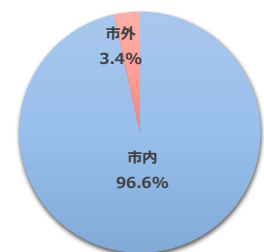
③障害者手帳の有無

選択項目	回答数(人)	割合(%)
持っていない	1347	96.0
身体障害者手帳	42	3.0
療育手帳	8	0.5
精神障害者保健福祉手帳	8	0.5
合計	1405	100



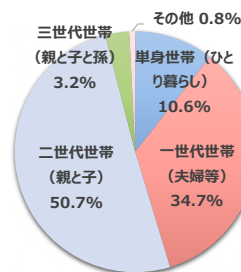
④回答者住所

選択項目	回答数(人)	割合(%)
市内	1328	96.6
市外	47	3.4
合計	1375	100



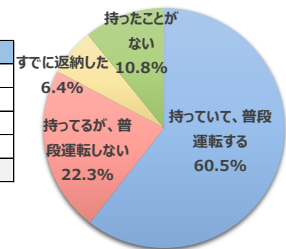
⑤同居の家族構成

選択項目	回答数(人)	割合(%)
単身世帯(ひとり暮らし)	149	10.6
一世帯世帯(夫婦等)	487	34.7
二世帯世帯(親と子)	711	50.7
三世帯世帯(親と子と孫)	45	3.2
その他	11	0.8
合計	1403	100



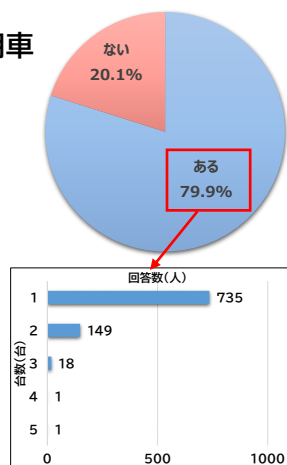
⑥自動車免許保有及び運転状況

選択項目	回答数(人)	割合(%)
持っていて、普段運転する	848	60.5
持ってるが、普段運転しない	312	22.3
すでに返納した	89	6.4
持ったことがない	152	10.8
合計	1401	100

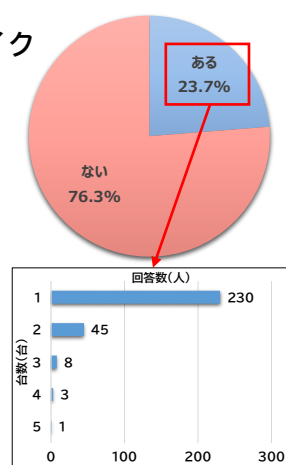


⑦車両の保有状況

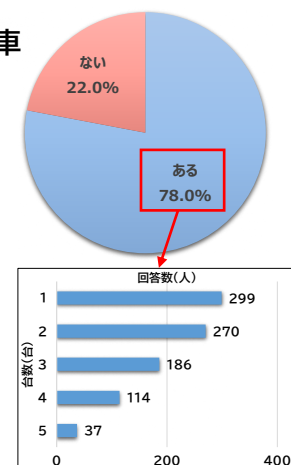
自家用車



バイク



自転車

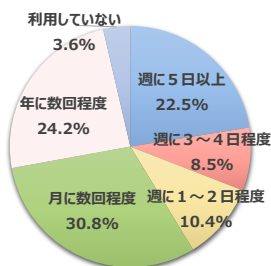


問1 鉄道の利用状況について

- ・利用頻度は、「月に数回程度」と「年に数回程度」で過半数以上となりました
- ・駅までの主な移動手段は、「徒歩のみ」が一番多く、48.7%でした
- ・駅までの所要時間は、20分未満の人で90%程度を占めました
- ・駅までの移動の負担は、「負担を感じない」が一番多い割合を占めました

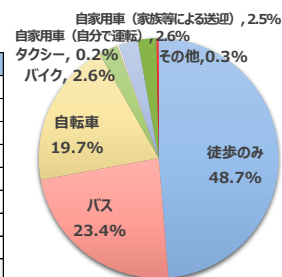
①利用頻度

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	316	22.5
週に3～4日程度	119	8.5
週に1～2日程度	146	10.4
月に数回程度	434	30.8
年に数回程度	341	24.2
利用していない	51	3.6
合計	1407	100



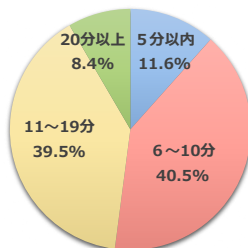
②(1) ご自宅から最寄り駅までの主な移動手段

選択項目	回答数(人)	割合(%)
徒歩のみ	660	48.7
バス	317	23.4
自転車	267	19.7
バイク	35	2.6
タクシー	3	0.2
自家用車(自分で運転)	36	2.6
自家用車(家族等による送迎)	34	2.5
その他	4	0.3
合計	1356	100



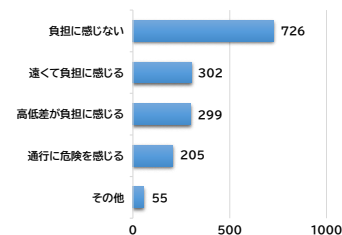
②(2) その所要時間

選択項目	回答数(人)	割合(%)
5分以内	157	11.6
6～10分	548	40.5
11～19分	535	39.5
20分以上	114	8.4
合計	1354	100



②(3) 最寄り駅までの移動の負担（複数回答）

選択項目	回答数(人)
負担を感じない	726
遠くて負担を感じる	302
高低差が負担を感じる	299
通行に危険を感じる	205
その他	55



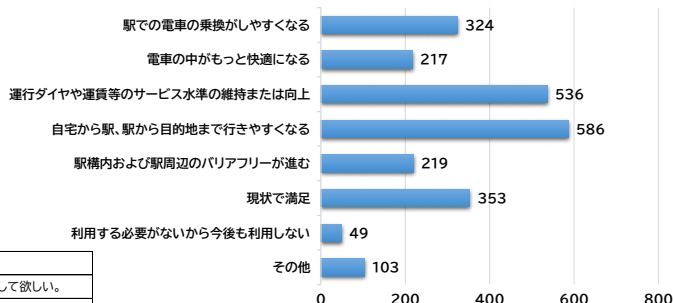
バスの本数と停留所が少ない。
駅と家の最寄りバス停が一車線なので混む。事故も多い。
夜通に街灯が少ない。
バイクの駐車場が少ない。
雨の日や時間帯によるとバスが混んでいて乗れず、見送って次のバスを待たないといけない。

③ どうすればもっと鉄道を利用しますか（複数回答）

- ・上位2位までの回答として、「サービス水準の維持または向上」と「自宅から駅、駅から目的地まで行きやすくなる」を求める声が多い結果となりました

選択項目	回答数(人)
駅での電車の乗換がしやすくなる	324
電車の中がもっと快適になる	217
運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上	536
自宅から駅、駅から目的地まで行きやすくなる	586
駅構内および駅周辺のバリアフリーが進む	219
現状で満足	353
利用する必要がないから今後も利用しない	49
その他	103

ホームドアの設置で安全性がアップすれば、子連れの大荷物持ちの移動も安心できる。
通学専用車両(小学生、中学生、高校生のみ)犯罪が多発しているから心配。防犯カメラを設置して欲しい。
運賃がもっと安くになれば利用しやすい。
高齢者用バスを提供する。
駅周辺で駐車場が少ない。道路が狭くて怖いので駅に行きにくい。
京都駅や大阪駅に出やすくなって欲しい。

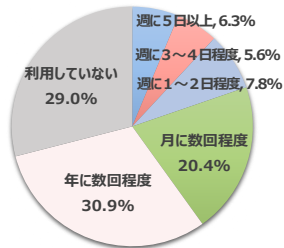


問2 バスの利用状況について

- ・利用頻度は、「月に数回程度」よりも低い頻度の回答数が多く、80%を占めました
- ・バス停までの主な移動手段は、「徒歩のみ」が一番多く、91.1%でした
- ・バス停までの所要時間は、20分未満の人が97%程度を占めました
- ・バス停までの移動の負担は、「負担を感じない」が一番多い割合を占めました

①利用頻度

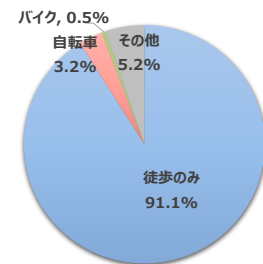
選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	88	6.3
週に3～4日程度	79	5.6
週に1～2日程度	110	7.8
月に数回程度	287	20.4
年に数回程度	434	30.9
利用していない	408	29.0
合計	1406	100



②(1)ご自宅から最寄りバス停までの主な移動手段

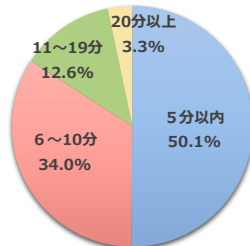
選択項目	回答数(人)	割合(%)
徒歩のみ	908	91.1
自転車	32	3.2
バイク	5	0.5
その他	52	5.2
合計	997	100

鉄道
徒歩と電車
自転車と電車



②(2)その所要時間

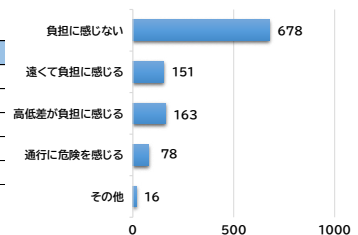
選択項目	回答数(人)	割合(%)
5分以内	499	50.1
6～10分	338	34.0
11～19分	125	12.6
20分以上	33	3.3
合計	995	100



②(3)最寄りバス停までの移動の負担(複数回答)

選択項目	回答数(人)
負担を感じない	678
遠くて負担を感じる	151
高低差が負担を感じる	163
通行に危険を感じる	78
その他	16

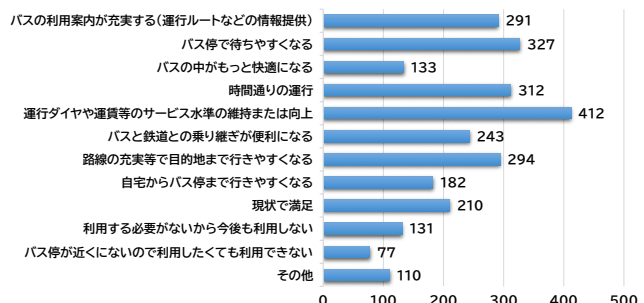
時刻表がわかりにくいので時間に合わせて家を出るのが心配。
バス停までの距離が遠い。
雨天時は負担を感じる。屋根がなく乗り降りに手間取る。
バイクの駐車場が少ない。



③どうすればもっとバスを利用しますか(複数回答)

- ・最も多い回答は「サービス水準の維持または向上」であり、次に「バス停で待ちやすくなる」が多い結果となりました

選択項目	回答数(人)
バスの利用案内が充実する(運行ルートなどの情報提供)	291
バス停で待ちやすくなる	327
バスの中がもっと快適になる	133
時間通りの運行	312
運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上	412
バスと鉄道との乗り継ぎが便利になる	243
路線の充実等で目的地まで行きやすくなる	294
自宅からバス停まで行きやすくなる	182
現状で満足	210
利用する必要がないから今後も利用しない	131
バス停が近くにないで利用したくても利用できない	77
その他	110



バスは交通事情により遅れることもあるので、バス停にベンチがあると助かる方は多いのではないのでしょうか。

停留所の場所や時刻表などが検索しやすくなったら交通手段の一つになるかもしれません。

子連れ利用の心理的ハードルが高い。ベビーカーで乗ることに躊躇するし、利用者に高齢者が多いので優先座席が使いたい(空いていない)。

朝夕の通勤時間の間の運行回数を増やしていただきたい。現在は2時間に3便で、これを5便或いはせめて時間に2便にはしてほしい。

始発電車に乗るバスがない。電車にあわせてほしい。

高齢者に運賃の補助をして欲しい。

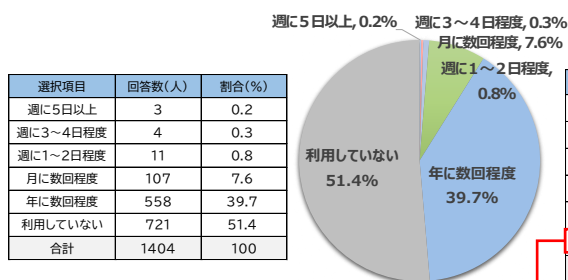
バス同士の乗り継ぎで運賃割引があれば良いと思います。単区間でも乗るたびに運賃を払う必要があるため。

運賃が安くなったら。

問3 タクシーの利用状況について

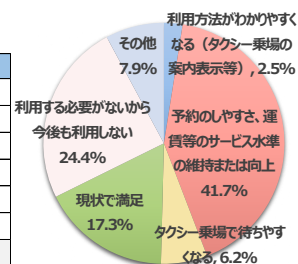
- ・利用頻度は、「年に数回」または「利用していない」が90%程度を占めました
- ・「サービス水準の維持または向上」を求める声が多く、次に「利用する必要がないから今後も利用しない」が多い結果となりました

①利用頻度



②どうなれば、もっとタクシーを利用しますか

選択項目	回答数(人)	割合(%)
利用方法がわかりやすくなる(タクシー乗場の案内表示等)	35	2.5
予約のしやすさ、運賃等のサービス水準の維持または向上	583	41.7
タクシー乗場で待ちやすくなる	87	6.2
現状で満足	242	17.3
利用する必要がないから今後も利用しない	342	24.4
その他	110	7.9
合計	1399	100



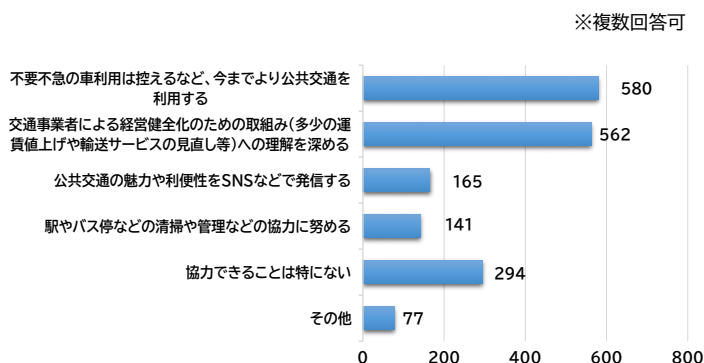
他の手段に比べて値段が高い。
後期高齢者に、割引やチケット配布等。
電車、バスのない早朝時間帯の予約が取りやすいと助かります。
梅葉駅前のタクシー乗り場がモール街北側つまり町橋葉側の出入り口近辺にあればもっとタクシー利用を増やすと思います。今のままだと北橋葉に向かうにはかなり遠回りとなり、コスト高を感じます。
タクシー運転手の方の対応の悪さが改善されれば利用したい。
車いすで乗車可のもの。

問4 都市部でも運転手不足などにより、路線バスやタクシーなどの公共交通サービスを維持することが難しくなっていますが、市民生活に必要不可欠な公共交通を守るために、あなたが協力できることは何ですか

- ・「不要不急の車利用を控えるなど、今までより公共交通を利用する」または「交通事業者による経営健全化のための取組みへの理解を深める」の回答数が多い結果となりました

選択項目	回答数(件)
不要不急の車利用は控えるなど、今までより公共交通を利用する	580
交通事業者による経営健全化のための取組み(多少の運賃値上げや輸送サービスの見直し等)への理解を深める	562
公共交通の魅力や利便性をSNSなどで発信する	165
駅やバス停などの清掃や管理などの協力を努める	141
協力できることは特にない	294
その他	77

ライドシェアをもっと普及させるか、Uberの様なサービスが可能な特区にする。
住宅地では循環乗合バスの運行。
車の運転をしている時、バスやタクシーの走行の邪魔をしないような運転を心がけます。
大型二種免許を保持しているのでもう一度地元バス会社などへ乗務員として職務復帰できれば少しでも交通機関路線を維持する協力ができると思う。
高齢になったら免許返納して公共交通を利用する。

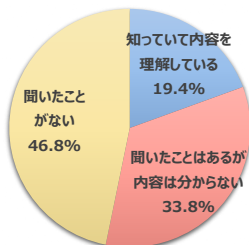


問5 公共交通利用促進イベントについて

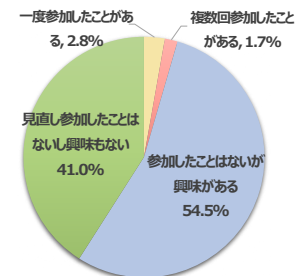
公共交通利用促進のための取組みについては、「周知啓発」を求める声が多かった結果となりました

①「バスのってスタンプラリー」を知っていますか ②参加したことがありますか

選択項目	回答数(人)	割合(%)
知っていて内容を理解している	273	19.4
聞いたことはあるが内容は分らない	474	33.8
聞いたことがない	658	46.8
合計	1405	100



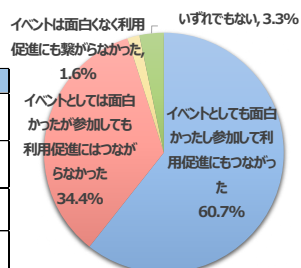
選択項目	回答数(人)	割合(%)
一度参加したことがある	39	2.8
複数回参加したことがある	24	1.7
参加したことはないが興味がある	764	54.5
参加したことはないが興味もない	574	41.0
合計	1401	100



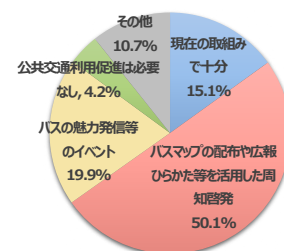
③(②で「1. 一度参加したことがある」、2. 「複数回参加したことがある」と回答した方におたずねします。) 参加していかがでしたか。

④公共交通利用促進のためにはどのようなことをすればよいと思いますか。

選択項目	回答数(人)	割合(%)
イベントとしても面白かったし参加して利用促進にもつながった	37	60.7
イベントとしては面白かったが参加しても利用促進にはつながらなかった	21	34.4
イベントは面白くなく利用促進にも繋がらなかった	1	1.6
いずれでもない	2	3.3
合計	61	100



選択項目	回答数(人)	割合(%)
現在の取組みで十分	211	15.1
バスマップの配布や広報ひらがた等を活用した周知啓発	702	50.1
バスの魅力発信等のイベント	278	19.9
公共交通利用促進は必要なし	59	4.2
その他	150	10.7
合計	1400	100

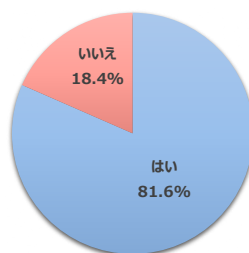


問6 通勤・通学・通院について

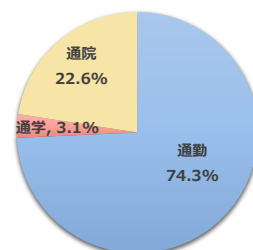
・通勤で外出している人が最も多い結果となりました
・主な移動手段は、鉄道の次に自転車利用が多い結果となりました
定期的に出外していますか

①最も多い外出目的

選択項目	回答数(人)	割合(%)
はい	1146	81.6
いいえ	259	18.4
合計	1405	100

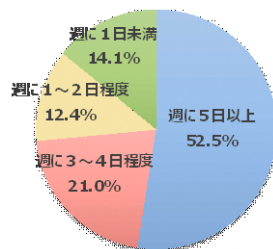


選択項目	回答数(人)	割合(%)
通勤	850	74.3
通学	36	3.1
通院	258	22.6
合計	1144	100



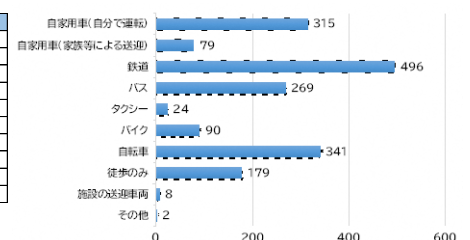
②その外出の頻度

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	600	52.5
週に3～4日程度	240	21.0
週に1～2日程度	142	12.4
週に1日未満	161	14.1
合計	1143	100



③その主な移動手段(複数回答)

選択項目	回答数(人)
自家用車(自分で運転)	315
自家用車(家族等による送迎)	79
鉄道	496
バス	269
タクシー	24
バイク	90
自転車	341
徒歩のみ	179
施設の送迎車両	8
その他	2

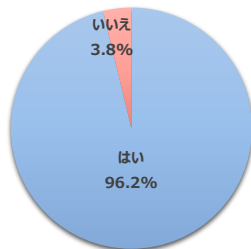


問7 食料品・日用品の買い物について

- ・主な移動手段は、自家用車が最も多い結果となりました
- ・今の外出頻度で満足している人が最も多く、80%以上の割合を占めました

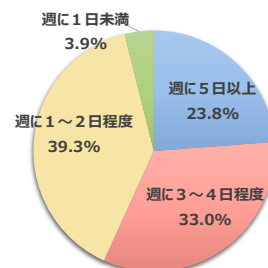
定期的に外出していますか

選択項目	回答数(人)	割合(%)
はい	1348	96.2
いいえ	53	3.8
合計	1401	100



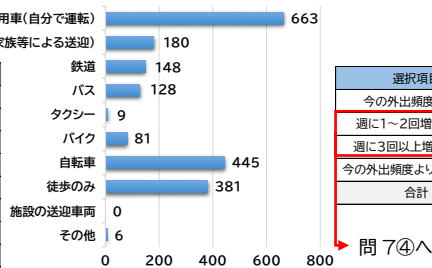
①その外出頻度

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	288	23.8
週に3～4日程度	400	33.0
週に1～2日程度	476	39.3
週に1日未満	48	3.9
合計	1212	100



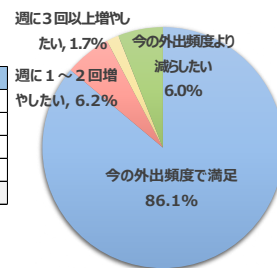
②主な移動手段（複数回答）

選択項目	回答数(人)
自家用車(自分で運転)	663
自家用車(家族等による送迎)	180
鉄道	148
バス	128
タクシー	9
バイク	81
自転車	445
徒歩のみ	381
施設の送迎車両	0
その他	6
レンタカー	
運転する家族と出かける	
生協の配送を利用する	



③現在の外出頻度の意識

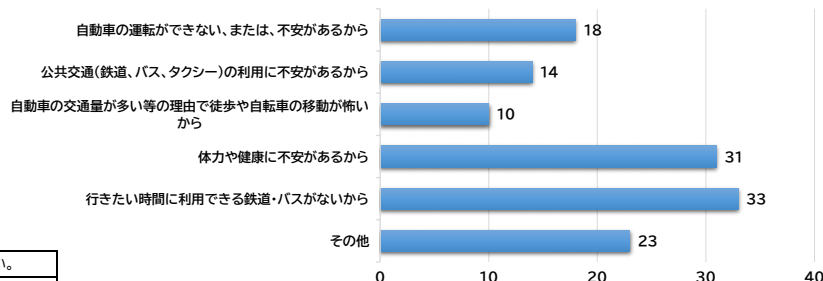
選択項目	回答数(人)	割合(%)
今の外出頻度で満足	1042	86.1
週に1～2回増やしたい	75	6.2
週に3回以上増やしたい	20	1.7
今の外出頻度より減らしたい	73	6.0
合計	1210	100



④外出したいのにできない理由（複数回答）

- ・外出できない理由は、「体力や健康に不安があるから」と「行きたい時間に利用できる鉄道・バスがないから」が最も多い結果となりました

選択項目	回答数(件)
自動車の運転ができない、または、不安があるから	18
公共交通(鉄道、バス、タクシー)の利用に不安があるから	14
自動車の交通量が多い等の理由で徒歩や自転車の移動が怖いから	10
体力や健康に不安があるから	31
行きたい時間に利用できる鉄道・バスがないから	33
その他	23



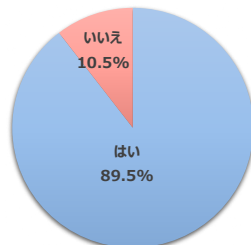
仕事や忙しすぎて今は時間が取れない。疲れすぎて気力がない。
小さい子供がいるから外出が大変。
家族の看病があるから。
毎回バス利用すると家計が圧迫する。

問8 趣味、食事、娯楽(映画、レジャー等)、コミュニティ活動のための外出

- ・主な移動手段は自家用車が最も多く、次に鉄道が多い結果となりました
- ・今の外出頻度で満足している人が最も多く、80%以上の割合でした

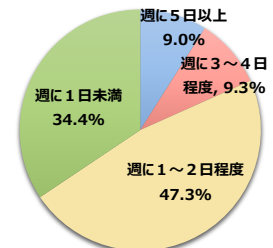
定期的に外出していますか

選択項目	回答数(人)	割合(%)
はい	1256	89.5
いいえ	147	10.5
合計	1403	100

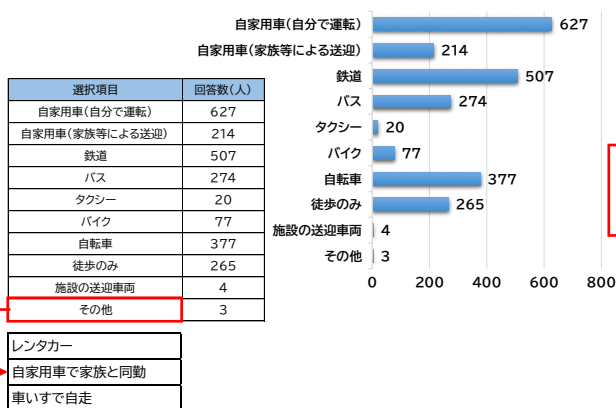


①その外出頻度

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	113	9.0
週に3～4日程度	117	9.3
週に1～2日程度	594	47.3
週に1日未満	431	34.4
合計	1255	100

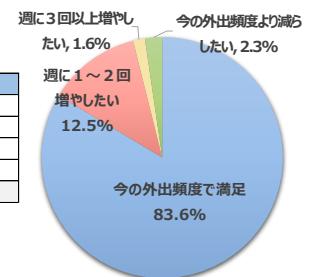


②主な移動手段(複数回答)



③現在の外出頻度の意識

選択項目	回答数(人)	割合(%)
今の外出頻度で満足	1049	83.6
週に1～2回増やしたい	157	12.5
週に3回以上増やしたい	20	1.6
今の外出頻度より減らしたい	29	2.3
合計	1255	100

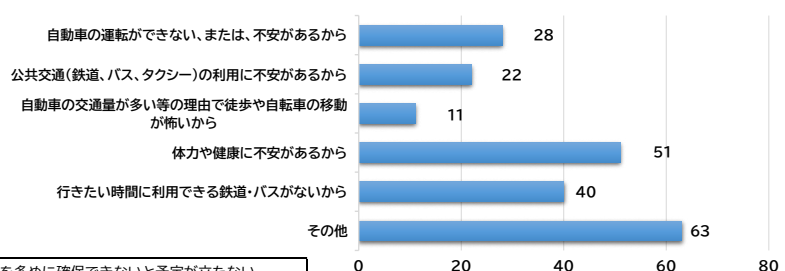


④外出したいのにできない理由(複数回答)

- ・回答数で「その他」が最も多く、具体的には「忙しくて時間が無い」などの理由が多い結果となりました

選択項目	回答数(件)
自動車の運転ができない、または、不安があるから	28
公共交通(鉄道、バス、タクシー)の利用に不安があるから	22
自動車の交通量が多い等の理由で徒歩や自転車の移動が怖いから	11
体力や健康に不安があるから	51
行きたい時間に利用できる鉄道・バスがないから	40
その他	63

仕事が多忙である。渋滞がひどいために移動時間を多めに確保できないと予定が立たない。
時間がない、移動時間が長すぎる。
子どもがまだ小さいため家族との時間を優先していることから、自分に使える時間が少ないため。
母親の介護をしているから。
交通費の家計負担が増えるため。



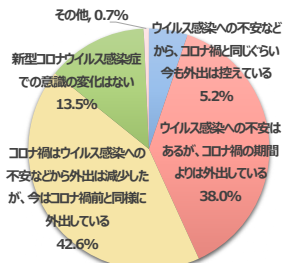
問9 新型コロナウイルス感染症の流行を経ておでかけへの意識はどう変化しましたか

- ・「コロナ禍の期間より外出している」または「コロナ禍前と同様に外出している」が80%程度の割合でした

新型コロナウイルス感染症の流行を経ておでかけへの意識はどう変化しましたか

選択項目	回答数(人)	割合(%)
ウイルス感染への不安などから、コロナ禍と同じくらい今も外出は控えている	73	5.2
ウイルス感染への不安はあるが、コロナ禍の期間よりは外出している	534	38.0
コロナ禍はウイルス感染への不安などから外出は減少したが、今はコロナ禍前と同様に外出している	598	42.6
新型コロナウイルス感染症での意識の変化はない	190	13.5
その他	9	0.7
合計	1404	100

コロナ不安から、公園などに一人で出かけることが増えた。
 コロナ感染の不安は減少しているが残っている、またその期間に外出がかなり減少したことで、減ったままの生活が今のスタンダードになってしまっている。

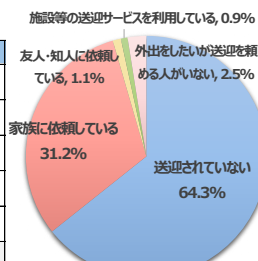


問10 自家用車による送迎の状況について教えてください

- ・「送迎されていない人」は64.3%で最も多く、次に「家族に送迎してもらっている人」が31.2%でした
- ・子供または配偶者等の送迎をしている人は40%程度でした
- ・送迎頻度は分散しており、週に1日未満が31.9%でしたが、週に5日以上の人割合が20.1%という結果となりました

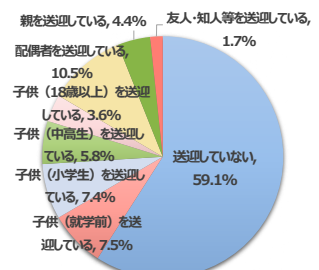
①送迎される側として

選択項目	回答数(人)	割合(%)
送迎されていない	890	64.3
家族に依頼している	432	31.2
友人・知人に依頼している	16	1.1
施設等の送迎サービスを利用している	12	0.9
外出をしたいが送迎を頼める人がいない	34	2.5
合計	1384	100



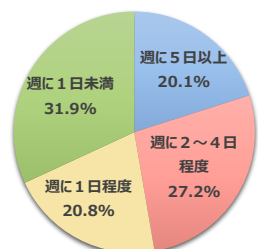
②送迎する側として

選択項目	回答数(人)	割合(%)
送迎していない	810	59.1
子供(就学前)を送迎している	103	7.5
子供(小学生)を送迎している	102	7.4
子供(中学生)を送迎している	79	5.8
子供(18歳以上)を送迎している	50	3.6
配偶者を送迎している	144	10.5
親を送迎している	60	4.4
友人・知人等を送迎している	23	1.7
合計	1371	100



③送迎頻度

選択項目	回答数(人)	割合(%)
週に5日以上	112	20.1
週に2~4日程度	152	27.2
週に1日程度	116	20.8
週に1日未満	178	31.9
合計	558	100

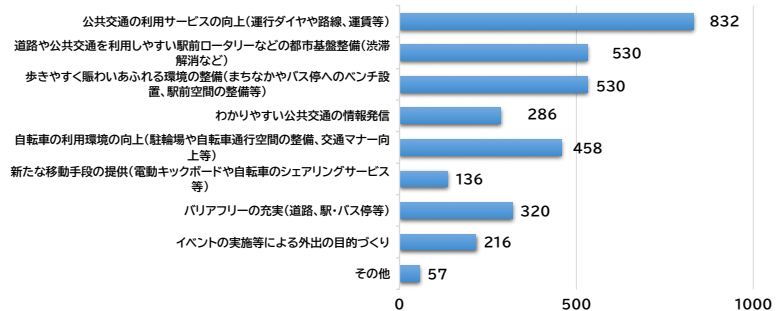


問 11 誰もががでかけしやすくなる交通環境を実現するために、必要だと思う取り組みは何ですか

- ・上位3位までの回答として、「公共交通の利用サービスの向上（運転ダイヤや路線、運賃等）」、「道路や公共交通を利用しやすい駅前ロータリーなどの都市基盤整備（渋滞解消など）」、「歩きやすく賑わいあふれる環境の整備（まちなかやバス停へのベンチ設置、駅前空間の整備等）」を求めている声が多い結果となりました

※3 つまで選択可

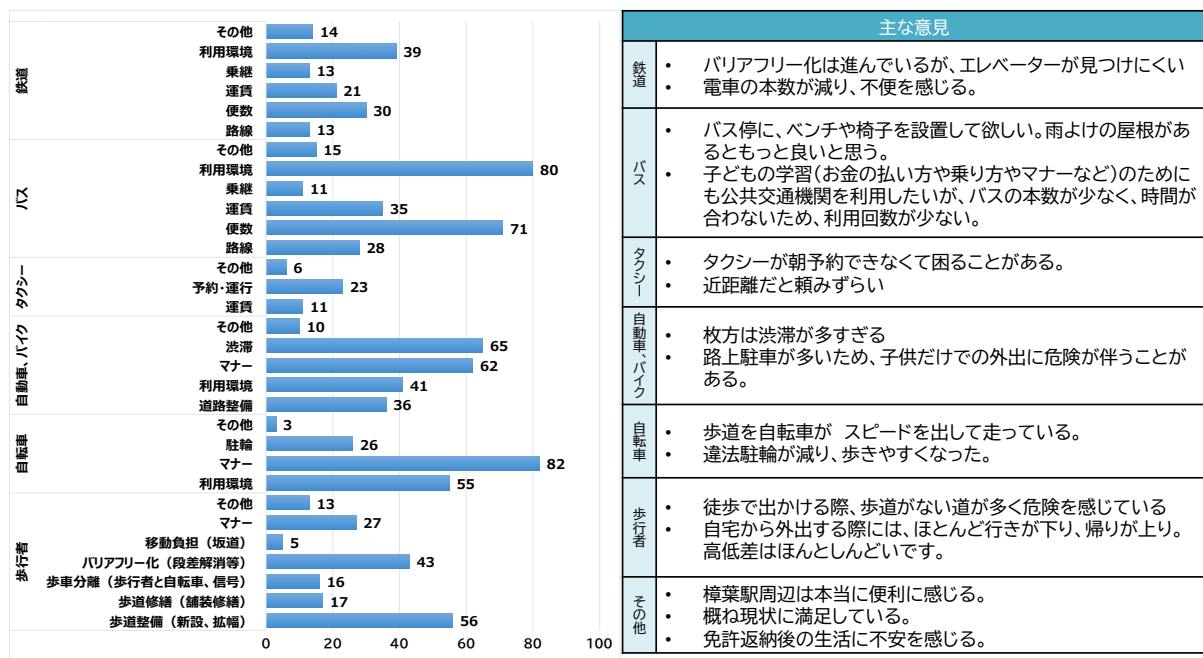
選択項目	回答数(人)
公共交通の利用サービスの向上（運行ダイヤや路線、運賃等）	832
道路や公共交通を利用しやすい駅前ロータリーなどの都市基盤整備（渋滞解消など）	530
歩きやすく賑わいあふれる環境の整備（まちなかやバス停へのベンチ設置、駅前空間の整備等）	530
わかりやすい公共交通の情報発信	286
自転車の利用環境の向上（駐輪場や自転車通行空間の整備、交通マナー向上等）	458
新たな移動手段の提供（電動キックボードや自転車のシェアリングサービス等）	136
バリアフリーの充実（道路、駅・バス停等）	320
イベントの実施等による外出の目的づくり	216
その他	57



市営駐車場の増設。
駅周辺の駐車場の利用のしやすさ。
市内のバス利用フリーバス（免許返納者は割引など）。
バリアフリーは駅やその周辺にとどまらず、駅までの経路にも必要。多くの歩道は歩行を前提として作られており、車椅子での通行は困難。
大きなアスレチックなどや広場のある公園が欲しい。
シルバーバス等のサービスが欲しい。

問 12 自由意見

- ・自転車の「利用マナー」が悪いとの意見が多い結果となりました
- ・バスの「利用環境」を求める声が多い結果となりました



5 用語集

あ

ウォークابل

車中心から人中心の空間へと転換を図る、まちなかの歩いて移動できる範囲において、滞在の快適性の向上を目的として市町村や民間事業者等が実施する、道路・公園・広場等の整備や修復・利活用、滞在環境の向上に資する取組を重点的・一体的に支援し、「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりを推進すること。

エコ通勤

クルマから、環境にやさしいエコな通勤手段に転換すること。

事業者や地域等で「エコ通勤」に取り組むことにより、従業員の安全確保や健康向上などといったメリットが期待されるとともに、渋滞解消や公共交通の維持など、地域にとってのメリットも期待される。

か

街路樹維持管理方針

より効率的・効果的に維持管理し続け、安全で快適な道路空間を維持・形成するとともに、市民に親しまれる緑豊かな道路の景観形成を目指して、今後の街路樹の管理方針を本市では令和6年3月に策定。

カーシェアリング

1台の自動車を複数の利用者（会員）が共同で利用する自動車の利用形態のこと。

カーボンニュートラル

二酸化炭素等の温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と、森林等の吸収源による除去量との間の均衡を達成すること。温室効果ガス排出量実質ゼロと同義で使われる。

橋梁長寿命化修繕計画

これまでに蓄積した点検・補修実績や架設環境等の特性、国の点検要領を考慮し、劣化予測結果を活用した将来推計による中長期的な視点での検討により定めた管理水準により、橋梁の対策内容等を設定し、予防保全型の継続的な維持管理を行うよう定めた計画。

広域緊急交通路

大阪府が、警察及び道路管理者と協議し、災害時の応急活動（救助・救急、医療、消火、緊急物資の供給）を迅速かつ的確に実施するため選定する道路を指す。

公共交通不便地域

市街化区域の内、鉄道駅やバス停から離れているため、公共交通の利用が不便な地域のこと。鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m圏域外のエリアを公共交通不便地域と捉えている。

公共ライドシェア

バス事業やタクシー事業によって輸送手段を確保することが困難な場合、市町村やNPO法人などが、自家用車を活用して提供する有償の旅客運送をいう。

心のバリアフリー

様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うこと。

子どもの交通安全プログラム

通学路及び未就学児の集団移動経路を対象とした、子どもを守る交通安全対策プログラムのこと。

コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに、医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、都市の居住者が安心してくらすよう、公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める考え方のこと。

さ

サイクル・アンド・バスライド

自宅などからバス停隣接の駐輪場まで自転車で行き、路線バスに乗り換えて目的地へ向かう移動方法で、健康増進と環境に優しい取り組み。

シェアサイクル

一定のエリア内に複数配置された自転車の貸出・返却拠点（シェアサイクルポート）において、自転車を自由に貸出・返却できる移動手段のこと。レンタサイクルとは異なり、借りた場所と異なる任意のシェアサイクルポートに返却することができる。

市街地開発事業

無秩序に建築物が密集したり、低層の建物が密集して公共施設が不足している地区や、老朽化した木造建築物が密集している駅前など、生活環境が悪化した既成市街地において敷地を共同で利用し、新しく共同の耐火の建物を建て、さらに道路、公園、広場等のオープンスペースも充分確保することによって、快適で安全な街につくりかえる事業のこと。

自転車活用推進計画

自転車を活用することにより、環境負荷の低減・災害時における交通機能の維持・国民の健康増進等を図ることなど新たな課題に対応し、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する目標等を定めた計画。

集約型都市構造

都市の無秩序な拡散を抑制し、都市機能の集積を促進する集約拠点とその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市のこと。

主要道路リフレッシュ事業

交通量の多い都市計画道路や主要バス通りを選定し、予防保全の観点から現在の利用状況にあった舗装構成に改築し、道路の効率的・効果的な維持管理を図る。

た

代表交通手段分担率

鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付、自動二輪車）、徒歩、その他（飛行機や船等）があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は主な交通手段を代表交通手段としている。鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付、自動二輪車）→徒歩の順で、最も優先順位の高いものの。

地域自主運行型コミュニティ交通

地域住民が主体となって、その地域に必要な地域公共交通を検討し、導入を目指すものであり、地域の人々が中心となり、行政・交通事業者と連携しながら、計画・運行・運営・利用促進等に主体的に関わる交通のこと。

地域公共交通計画

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねることで作成していくもの。

長尺バス

一般的な路線バスの全長（約 10m）より少し長いバスのことを指す。増席やフリースペースを作ることで、更に多くの人が乗ることが可能。

低速小型モビリティ

主に電力を動力源とし、徒歩の代替えとなるような 1 ～ 2 名程度が近距離を移動するための移動手段のこと。

都市・地域総合交通戦略要綱

進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した 総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るもの。

トリップ

人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位。移動の目的が変わるごとに 1 つのトリップと計上。

な

日本版ライドシェア

地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和 6 年 3 月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする日本版ライドシェアが創設された。

2024 年問題

働き方改革関連法によって、2024 年 4 月 1 日から「自動車運転業務における時間外労働時間の上限規制」が適用されることで生じる諸問題のことを指す。自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられ、労働者の過重な労働時間や運転疲労の軽減が期待されるが、同時に運行スケジュールの調整や人員の確保に課題が生じる可能性がある。

ノンステップバス

車両に段差無く乗り降りでき、車内でも段差無く料金収受や、座席等が利用できる車両のこと。

は

ひらかた交通タウンマップ

市内の公共交通を知ってもらい、まちの魅力を再発見するとともに、環境にやさしい移動を考えるきっかけになるよう、バス路線を中心とした公共交通路線図に市域の主要な施設や観光スポットを示した地図。

枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画

歩行者と自転車の安全対策と快適な通行環境の整備を進めるため、枚方市の主要鉄道駅へのアクセス性を中心に、公共施設等、拠点となる施設を結ぶ自転車ネットワークの計画。

枚方市バリアフリー推進協議会

高齢者、障害者等の移動や施設利用の実態を踏まえて的確な進捗管理を図るため、学識経験者、関係行政機関、公共交通事業者、当事者、福祉事業従事者等からなる協議会。

歩行者利便増進道路

「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するもの。

ボトルネック

交通の流れが滞る原因となる狭い部分や、渋滞が発生しやすい箇所を指す。例えば幹線道路から細い道路への出口など、一度に通行できる車の数が制限されるため、交通量が多い時間帯では特に渋滞が発生しやすくなる。

ボランティア輸送

道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定による許可及び登録を要しない地域住民の互助による輸送サービスを指す。

ま

無電柱化推進計画

道路上の電柱や電線は、地震や台風等の自然災害時において、電柱倒壊や電線切断が発生した場合、避難や救助活動、物資輸送に支障をきたす恐れがあることなどを背景とし、平成 28 年 12 月に「無電柱化の推進に関する法律」が定められた。本法律に基づき、国や大阪府、本市において無電柱化推進計画を策定し、計画的な無電柱化の推進に取り組んでいる。

モビリティ・マネジメント

一人一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことを指す。

や

ユニバーサルデザインタクシー

健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい、みんなにやさしいタクシー車両。

予防保全型の維持管理

不具合が軽微なうちに予防的なメンテナンスを繰り返すことでインフラの健康寿命を延ばす考え方・手法を指す。

ら

連節バス

1 台のバスが 2 つの車体を連結して長い形状になっているバスのこと。2 つの車体を可動式の接続部で連結することで、大量の乗客を輸送することが可能。

連続立体交差事業

鉄道を連続的に高架化または地下化することにより、道路と鉄道の連続立体交差化を図る事業。

A

AI オンデマンド

人工知能（AI）を活用して、個々の乗客の要望に応じた移動手段を提供する交通システムのことを指す。具体的には、乗客がスマートフォンなどの端末で移動の要望を入力すると、AI がそれを受け取って最適なルートを計算し、自動運転車やタクシーなどを指示するといったもの。

D

DX

「Digital Transformation（デジタルトランスフォーメーション）」の略称で、デジタル技術によって、ビジネスや社会、生活の形・スタイルを変えるための取り組み。

M

MaaS

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスを指す。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

6 策定の経緯

(1) 策定の経緯

『枚方市総合交通計画』の策定については、学識経験者、市民代表、地元代表、経済団体、交通事業者などで構成する「枚方市総合交通計画協議会」を開催しました。

令和5年度	第1回枚方市総合交通計画推進協議会
	■日時 令和5年10月12日(木曜日) ■協議内容 (1)協議会の運営等について (2)会長及び副会長の互選について (3)枚方市総合交通計画の改定について (4)アンケート調査について (5)情報提供等について (6)今後の協議会の予定について
令和6年度	第2回枚方市総合交通計画推進協議会
	■日時 令和6年3月7日(木曜日) ■協議内容 (1)現計画の評価指標に基づく施策評価 (2)枚方市総合交通計画の改定について ①将来像 ②現状の整理 ③課題・基本方針・理念 ④骨格体系図
令和6年度	第1回枚方市総合交通計画推進協議会
	■日時 令和6年7月1日(月曜日) ■協議内容 (1)本市における運転手不足に伴う減便等の状況について (2)枚方市総合交通計画 骨子案(中間とりまとめ)について
	第2回枚方市総合交通計画推進協議会
	■日時 令和6年10月3日(木曜日) ■協議内容 (1)枚方市総合交通計画 素案 について
	パブリックコメント
	■日時 令和6年12月6日(金曜日)～令和6年12月25日(金曜日) ■内容 「枚方市総合交通計画(改定)(素案)」について
	第3回枚方市総合交通計画推進協議会
	■日時 令和7年1月30日(木曜日) ■協議内容 (1)枚方市総合交通計画(案)について

(2) 枚方市総合交通計画推進協議会 委員一覧

分 野	氏 名(敬称略)	所 属
交通計画	◎土井 勉	一般社団法人 グローカル交流推進機構 理事長
	○猪井 博登	富山大学 都市デザイン学部 都市・交通デザイン学科 准教授
	北川 真理	株式会社 計画情報研究所 主任研究員
公共交通事業者 (鉄道、バス、 タクシー)	白石 和範 (松本 茂樹)	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 阪奈支社 地域共生室長
	定藤 誠一郎	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部 課長
	山本 英幸	京阪バス株式会社 経営企画室 代表部長
	谷川 嘉規	一般社団法人大阪タクシー協会日本タクシー株式会社 枚方・寝屋川総合営業所 所長
道路管理者 (国道・府道・市道)	加藤 正己	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 北大阪維持出張所 所長
	佐竹 真爾	大阪府 枚方土木事務所 技術次長
	北尾 直治	枚方市 土木部 次長
交通管理者 (公安委員会)	竹下 邦俊 (裏川 善通)	大阪府 枚方警察署 交通課 課長
	三谷 剛史	大阪府 交野警察署 交通課 課長
交通政策 (国・大阪府)	青山 琢人 (玉置 栄)	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長
	釈迦戸 久夫 (内田 雅之)	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 首席運輸企画専門官(総務企画)
	中村 洋一	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送)
	江藤 良介 (鬼追 弘臣)	大阪府 都市整備部 交通戦略室 交通計画課 課長
交通利用者 (市民)	浅岡 克彦	公募による市民
	片島 智幸	公募による市民
交通利用者 (市民団体)	明智 甚市 (木島 芳春)	枚方市老人クラブ連合会 副会長
	長尾 祥司	NPO 法人パーソナルサポートひらかた 理事長
	浜田 坦	枚方市コミュニティ連絡協議会 幹事
	北西 進太郎	NPO 法人 ひらかた環境ネットワーク会議 公共交通部会 部会長
経済 (商工業団体)	迫間 勇人	北大阪商工会議所 総務企画部 係長
枚方市	田村 孝文	枚方市 土木部 部長

◎：会長 ○：副会長、()は前任者

発行年月	令和7年(2025 年)3月
発 行	枚方市 〒573-8666 枚方市大垣内町2丁目1番地 20 号 TEL 072-841-1221(代表) FAX 072-841-4605
編 集	土木部土木政策課
