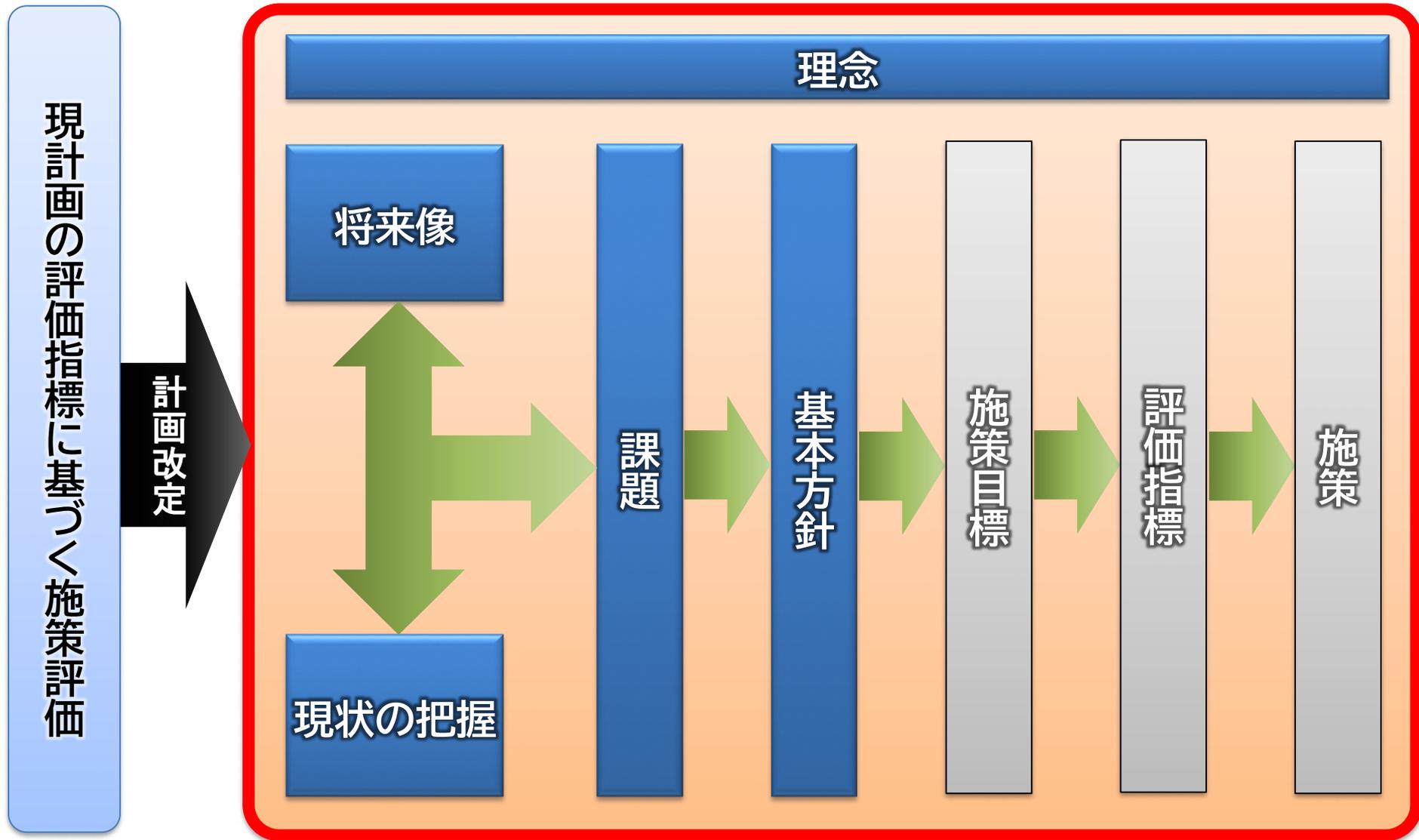


2. (2) 枚方市総合交通計画の改定について

- 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

(2) 枚方市総合交通計画の改定について

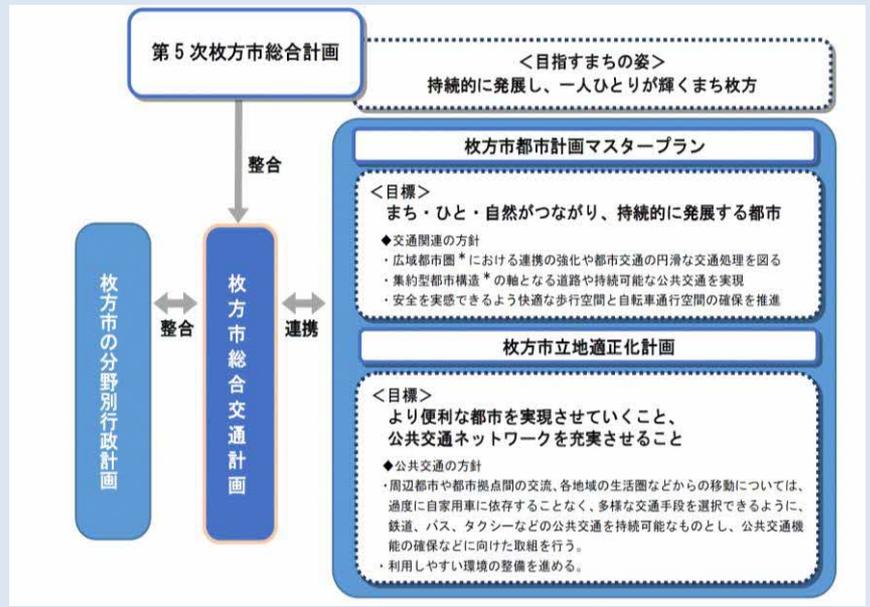


2. (2) 枚方市総合交通計画の改定について

- 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

①将来像について

現計画の将来像



現計画の将来像

「枚方市都市計画マスタープラン」で示された都市構造を踏まえ、広域中心拠点の枚方市駅や広域拠点の樟葉駅、長尾駅、枚方公園駅、地区拠点の光善寺駅など都市拠点周辺において、回遊性と賑わい、愛着がもてる交通環境整備を推進します。

また、これらの都市拠点と市域の居住地域を結ぶ公共交通サービスを充実させるために、主要なバス路線の交通サービスを強化し、バス路線の再編などの検討を行うとともに、公共交通不便地域については、行政、交通事業者、市民などが連携し多様な交通手段の確保に取り組みます。

将来像見直しの背景

- 現計画策定から5年が経過する中、枚方市の交通を取り巻く環境が大きく変化
(1)コロナ禍による生活様式の変化 (2)運転手不足の顕在化 (3)カーボンニュートラル推進気運の向上 (4)デジタル技術の進化(DX) など
- 国や府が、今後の交通の在り方について方向性を提示
 - ・国土交通省:2020年6月「2040年道路の景色が変わる」
 - ・大阪府:2023年4月「大阪における総合的な交通の在り方」等

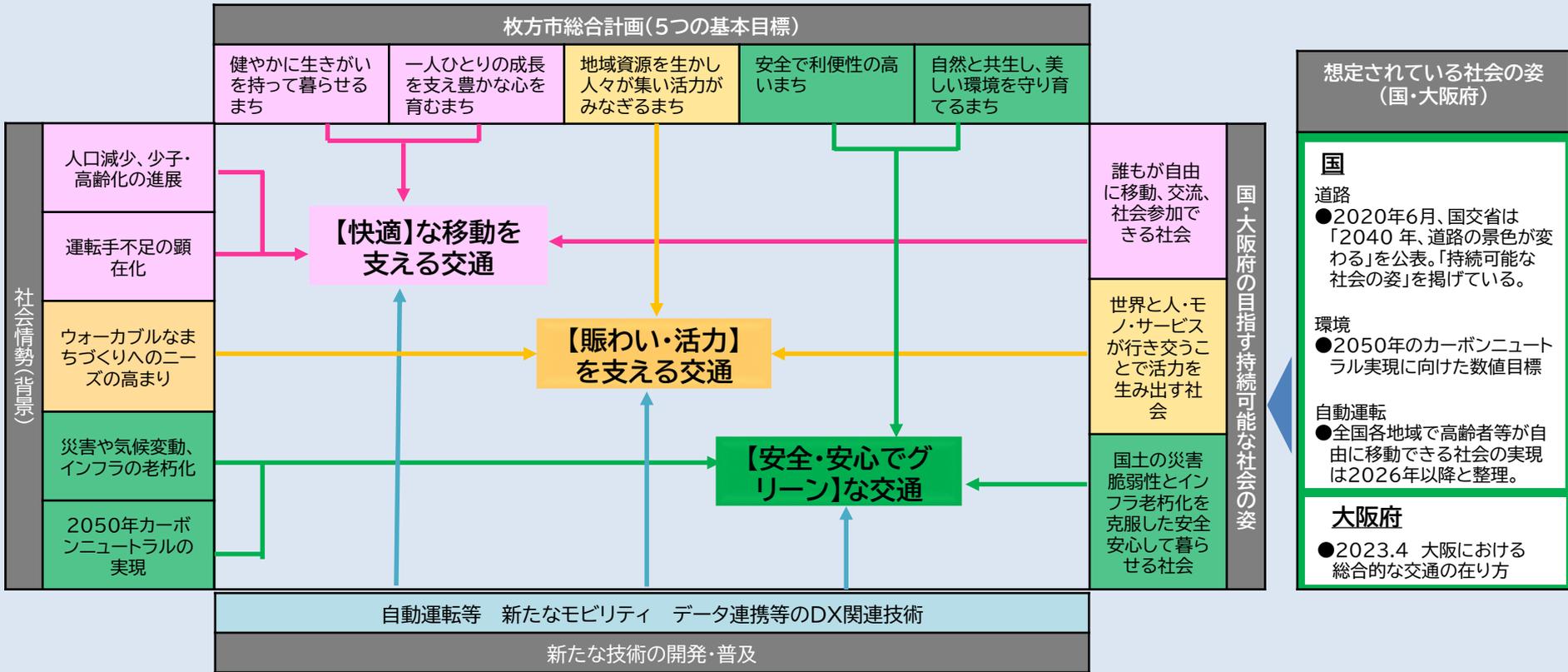
今後の社会情勢等の変化を展望・対応しながら、市総合計画に掲げる「枚方市がめざすまちの姿」の実現を支えるために、交通分野が目指す将来像を次の視点のもとに設定

①将来像について

見直しの視点

視点① 想定される社会情勢の変化に柔軟に対応

今後予測される社会情勢の変化に対応しながら、「枚方市総合計画」に掲げるめざすべきまちの将来像の実現を支える総合的な交通環境を整備



視点② 将来都市構造の実現を支える

枚方市立地適正化計画に掲げる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の集約型都市構造の計画的な実現を支える総合的な交通環境を整備

視点③ 地域区分による将来像の明確化

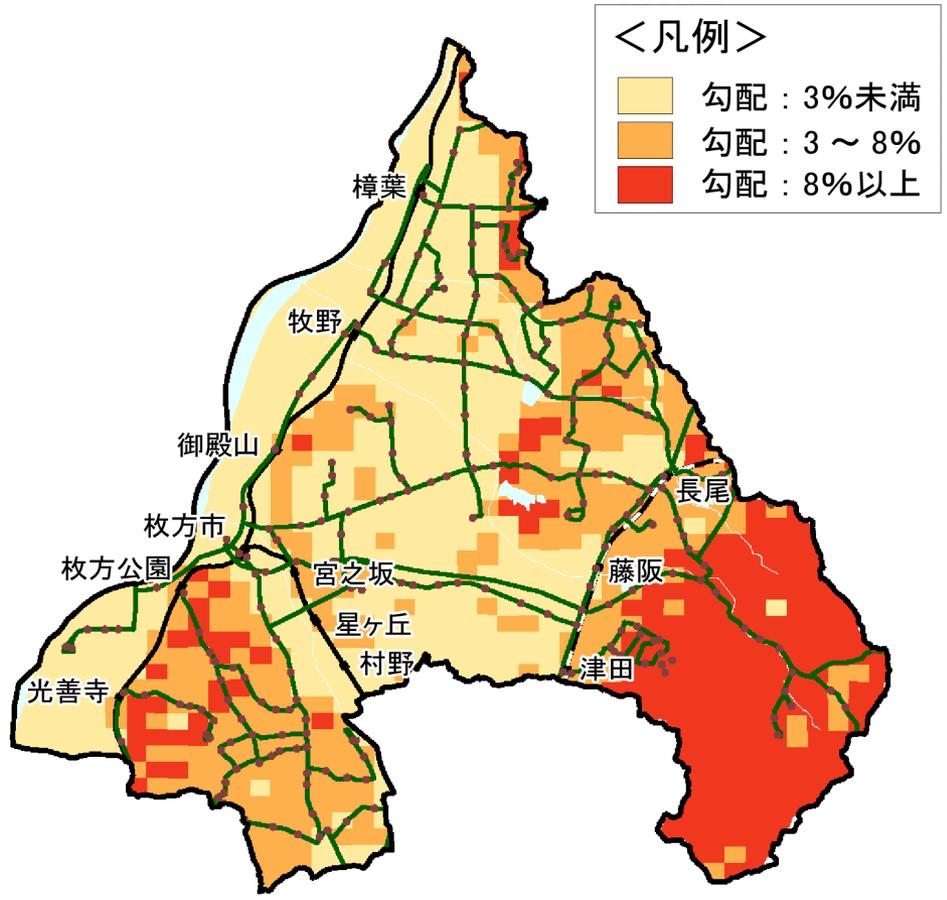
地域特性や交通特性を踏まえた施策展開を図るため、地域区分に応じた将来像を新たに設定し、区分に応じた施策を紐づける

2. (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

②現状の整理 –枚方市の概況–

- 本市は、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12km、南北約8.7kmであり、総面積は約65.12km²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。



②現状の整理 ー分類ー

○本市の現状について以下の調査に基づき、分類毎に整理を実施。

枚方市の現状に関する調査

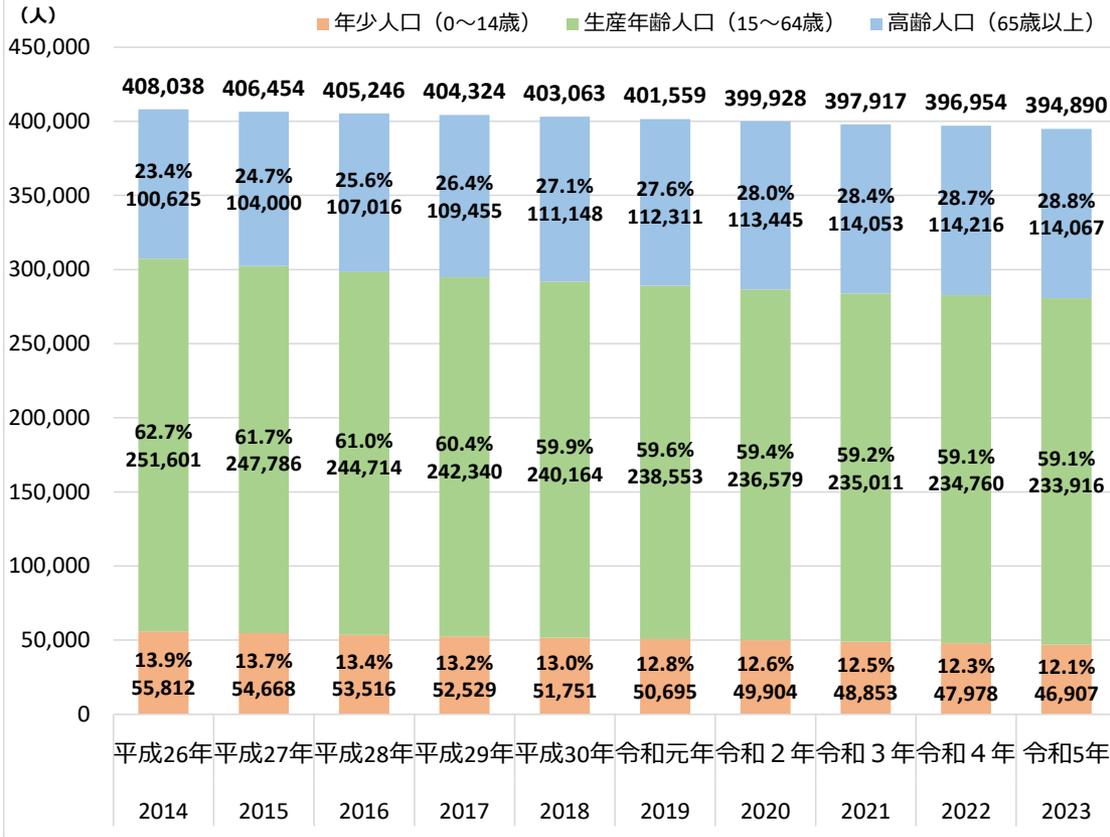
分類毎に整理

		調査項目	調査内容	調査方法	
現状把握	最新データ分析	枚方市の交通を取り巻く現状	道路整備状況、公共交通の整備状況、人口など計画策定の基礎となるデータを整理	全国道路・街路交通情勢調査結果(R3)、枚方市将来人口推計調査結果(R5)、枚方市統計書等	分類① 【人口動向】
		枚方市内の主な移動手段や移動の目的	市内の地区別の主な移動手段、移動の目的についての現状把握及び平成27年度からの変化把握	パーソントリップ調査結果(R3)等	分類② 【交通需要動向】
現状把握と施策の方向性の検討	意見交換	枚方市の交通に関する施策の実施状況	枚方市の各部局が実施している交通に関する施策の実施状況や課題について把握	庁内関係部局への意見交換	
		公共交通の運行に関する課題	公共交通の利用状況、運営に関する課題、交通施策に関する枚方市への要望を把握	交通事業者意見交換	分類③ 【交通環境変化】
		移動手段の状況や課題	市内の移動手段の世代や地域等での移動の現状と課題の把握	庁内関係部局への意見交換、地域包括支援センター、PTA協議会、大規模事業所等との意見交換	分類④ 【道路環境整備・まちづくり】
	アンケート調査	地域の移動手段と課題	地域での輸送と課題の把握	校区コミュニティ協議会への調査	
		枚方市内に在住、在職又は在学等する方への交通環境に対する意識	市民の公共交通に対する意識、移動の実態及びニーズについて把握	市民アンケート調査	分類⑤ 【市民ニーズ】

分類①【人口動向】

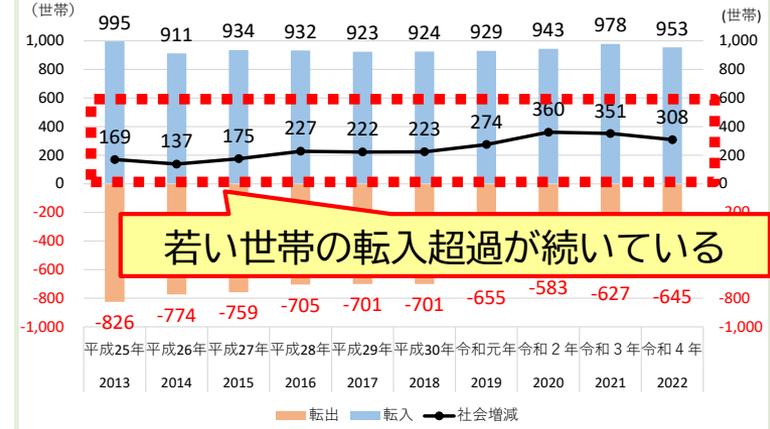
- ✓ 本市の人口は令和4年で約39万人。緩やかな減少傾向が続いている。
- ✓ 総人口に占める高齢者の割合が増加傾向。
- ✓ 平成25年以降、20～44歳の夫婦世帯は転入超過が続いている
- ✓ 0～14歳の転入超過人口は全国で15位。府内では最多

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



若い世帯の転入超過が続いている

出典:枚方市住民基本台帳

0～14歳の転入超過の多い上位20市町村(2022年)

順位	市町村	都道府県	転入超過数(人)	順位	市町村	都道府県	転入超過数(人)
1	さいたま市	埼玉県	1,520	11	糸島市	福岡県	424
2	町田市	東京都	948	12	奈良県	奈良県	413
3	つくば市	茨城県	766	13	小平市	東京都	408
4	流山市	千葉県	758	14	明石市	兵庫県	406
5	印西市	千葉県	713	15	枚方市	大阪府	384
6	八王子市	東京都	668	16	北海道		376
							327
							313
9	札幌市	北海道	555	19	合志市	熊本県	289
10	茅ヶ崎市	神奈川県	463	20	上尾市	埼玉県	277

全国15位で大阪府内では1位

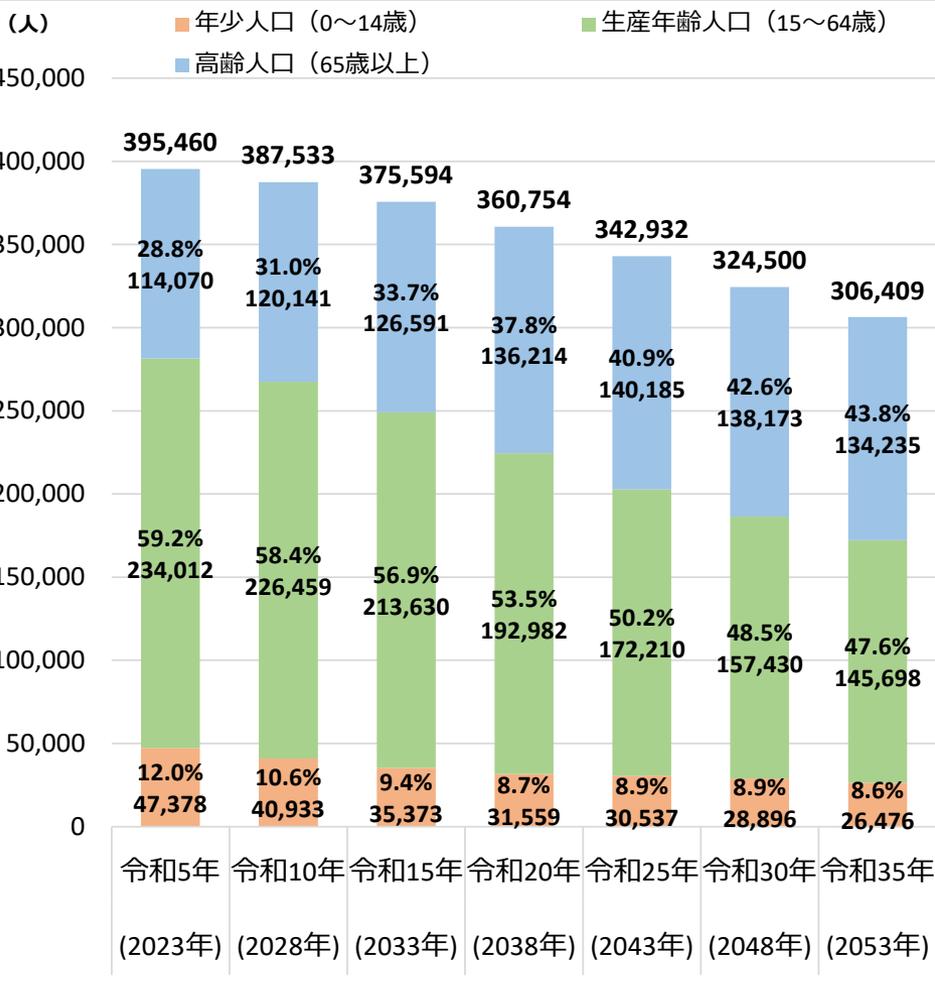
出典:総務省統計局

高齢者の割合が増加傾向。若者・夫婦世帯が継続的に転入超過。

分類①【人口動向】

✓令和35年(2053年)では人口約30万6千人程度と今後更なる人口減少を予測
 ✓特に東部地域においては、人口減少・高齢化が進むと予測される。

将来人口推計



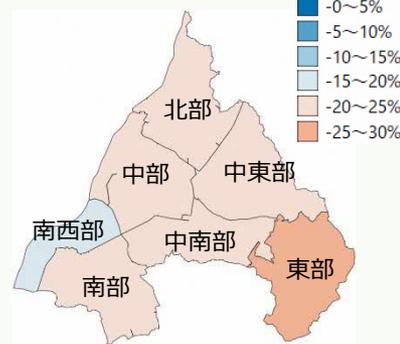
出典:枚方市将来人口推計調査報告書(R5.11)
 ※ケース4(出生低位、社会移動の推移同行を見込む)

今後の人口減少率(令和5年比)

令和17年(2035年)



令和35年(2053年)



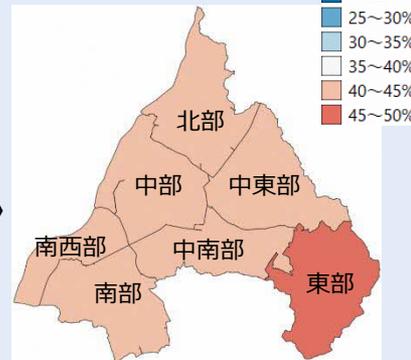
出典:枚方市将来人口推計調査報告書(R5.11)
 ※ケース4(出生低位、社会移動の推移同行を見込む)

高齢者人口の割合の変化

令和5年(2023年)



令和35年(2053年)



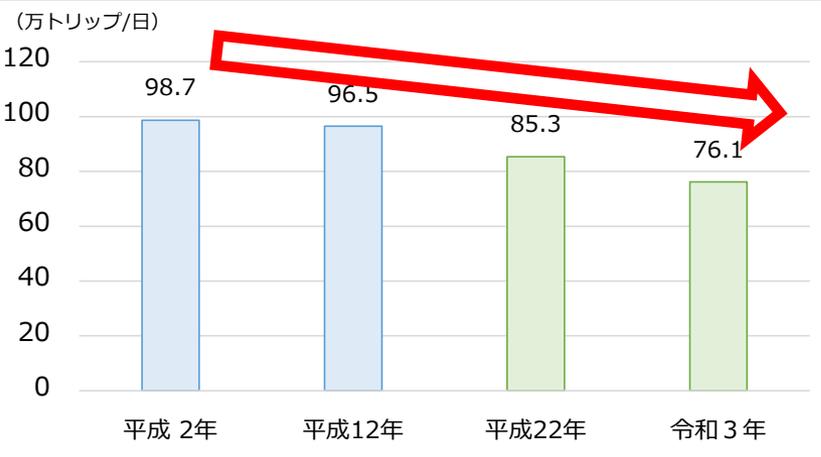
出典:枚方市将来人口推計調査報告書(R5.11)
 ※ケース4(出生低位、社会移動の推移同行を見込む)

今後更なる人口減少、高齢化が進むと予測される

分類② 【交通需要動向】

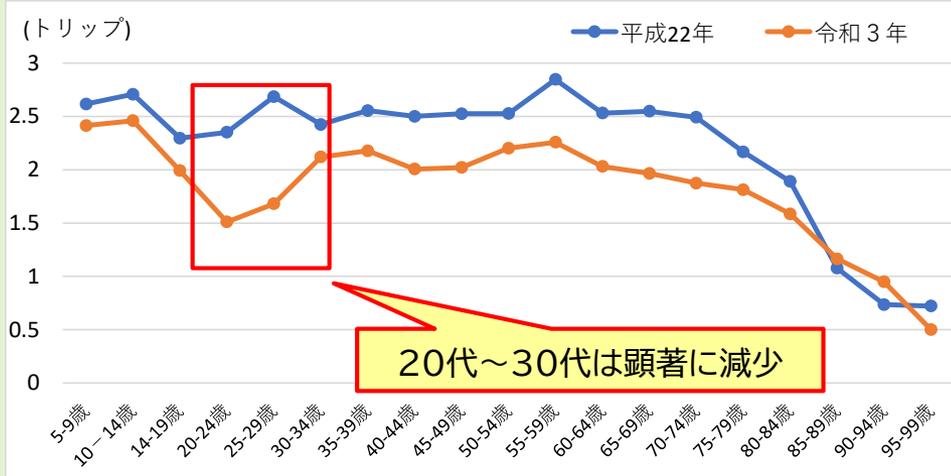
- ✓本市からの移動の需要である総トリップ数が減少傾向
- ✓年齢別の1人あたりの1日平均トリップ数は20代～30代が顕著に減少
- ✓コロナ禍によるリモート授業やテレワーク拡大による影響が考えられる

総トリップ数【枚方市】



出典：パーソントリップ調査(H2, H12, H22, R3)

年代別平均トリップ数(H22とR3比較)



出典：パーソントリップ調査(H22, R3)

※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。

コロナ禍による生活様式の変化

外出頻度の変化(枚方市)

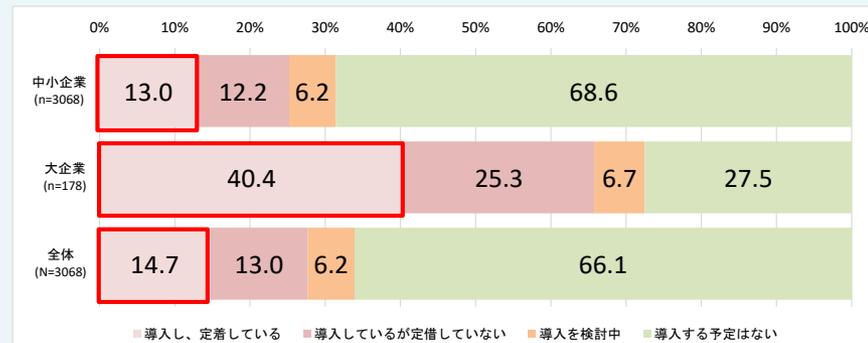
毎日通勤する方が減少



出典：パーソントリップ調査(R3)

※現在：令和3年10月現在。収束後：令和3年10月時点の収束後の見込み

テレワークの導入・定着状況(大阪府内)



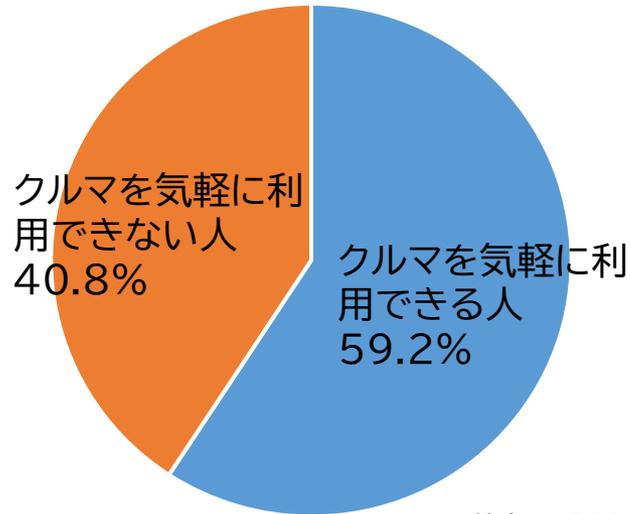
出典：2022年度大阪府内企業経営実態調査

全世代において移動量が減少

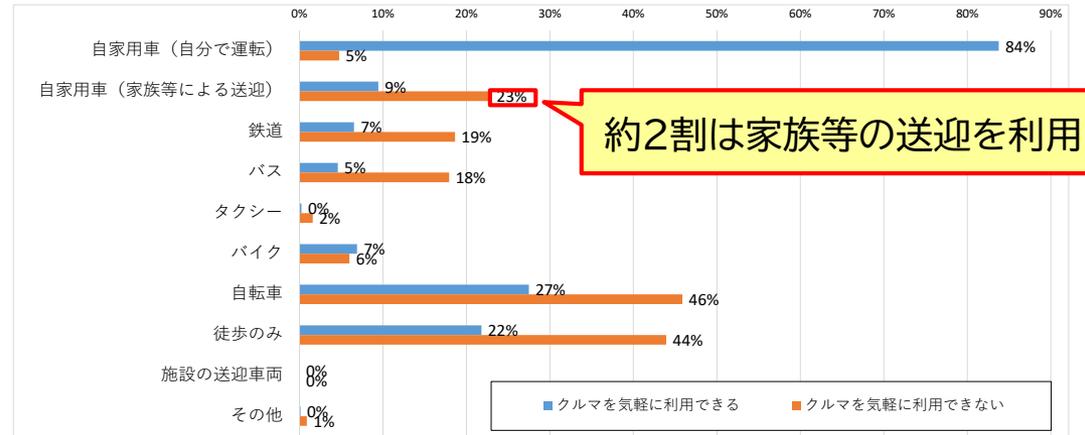
分類② 【交通需要動向】

- ✓市民アンケートより、クルマを気軽に利用できない人が約4割程度いる。
- ✓クルマを気軽に移動できない人の主な移動手段は自転車・徒歩だが、家族等による送迎も2割程度利用している。

車の利用



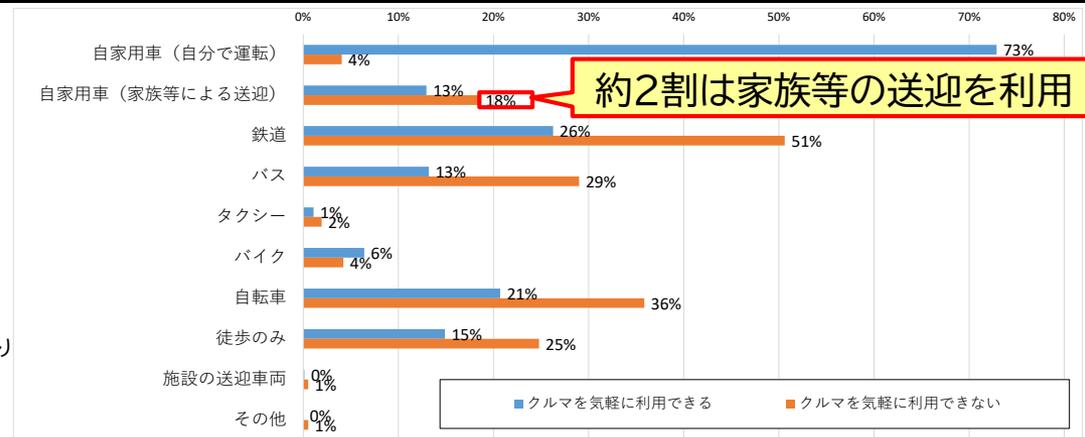
「食料品・日用品の買い物」のための外出手段(複数回答)



回答者:1,395票

出典:市民アンケート調査

「趣味・食事・娯楽(映画・レジャー等)、コミュニティ活動」のための外出手段(複数回答)



回答者:1,395票

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(参考資料1)」より

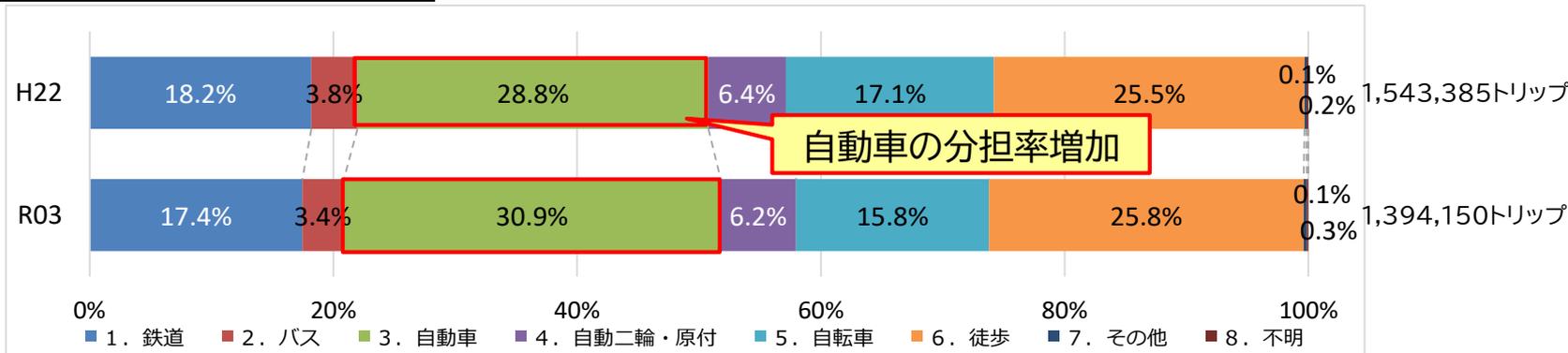
「クルマを気軽に利用できない人」が4割。その内、家族等による送迎を2割程度が利用

分類② 【交通需要動向】

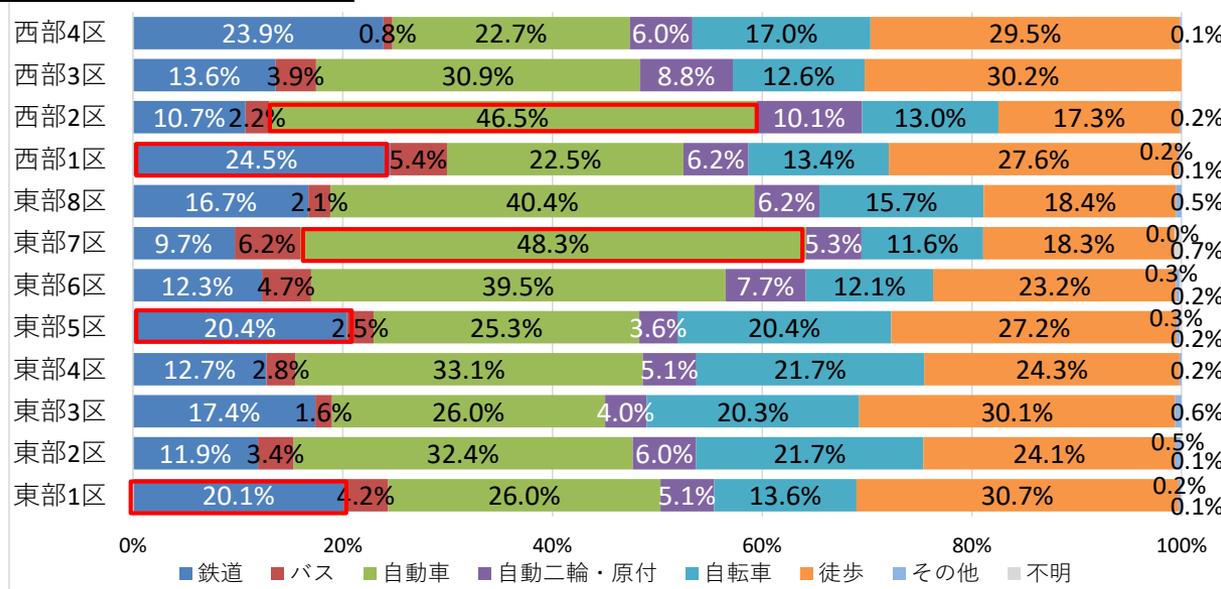
- ✓交通手段の分担率では、平成22年と比較して、自動車の分担率が増加し、鉄道、バス、自転車の分担率が減少している。コロナ禍による公共交通から自動車への転換が生じていると推測される
- ✓地域別では、枚方市東部地域や香里ヶ丘地域の自動車の分担率が他地域より高く、京阪沿線では鉄道の分担率が高くなっている

交通機関分担率の変化【枚方市】

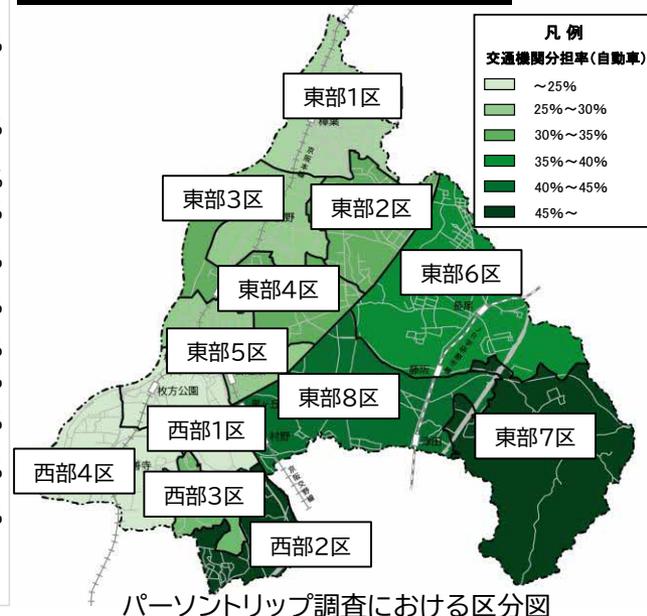
出典：パーソントリップ調査(R3)



地域別交通機関分担率



地域別交通機関分担率(自動車)



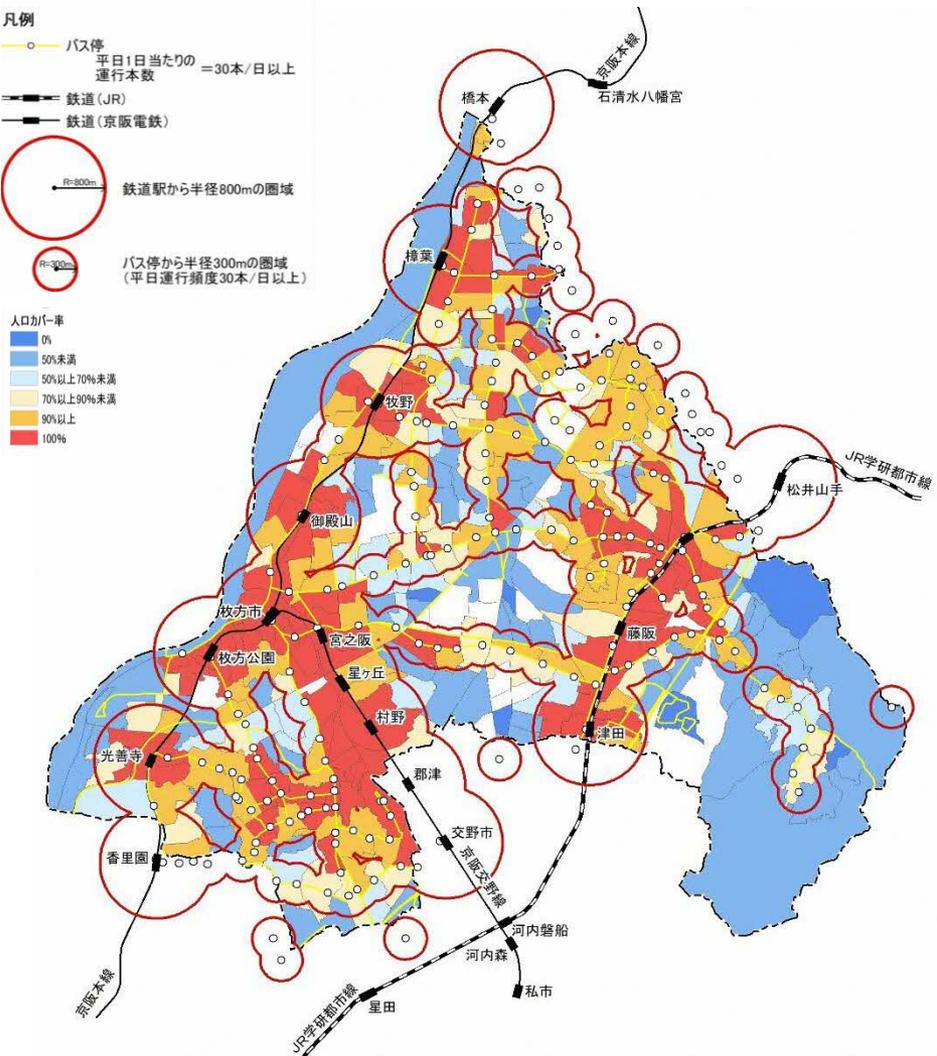
東部地域や香里ヶ丘地域は自動車分担率、京阪沿線は鉄道分担率が高い

分類② 【交通需要動向】

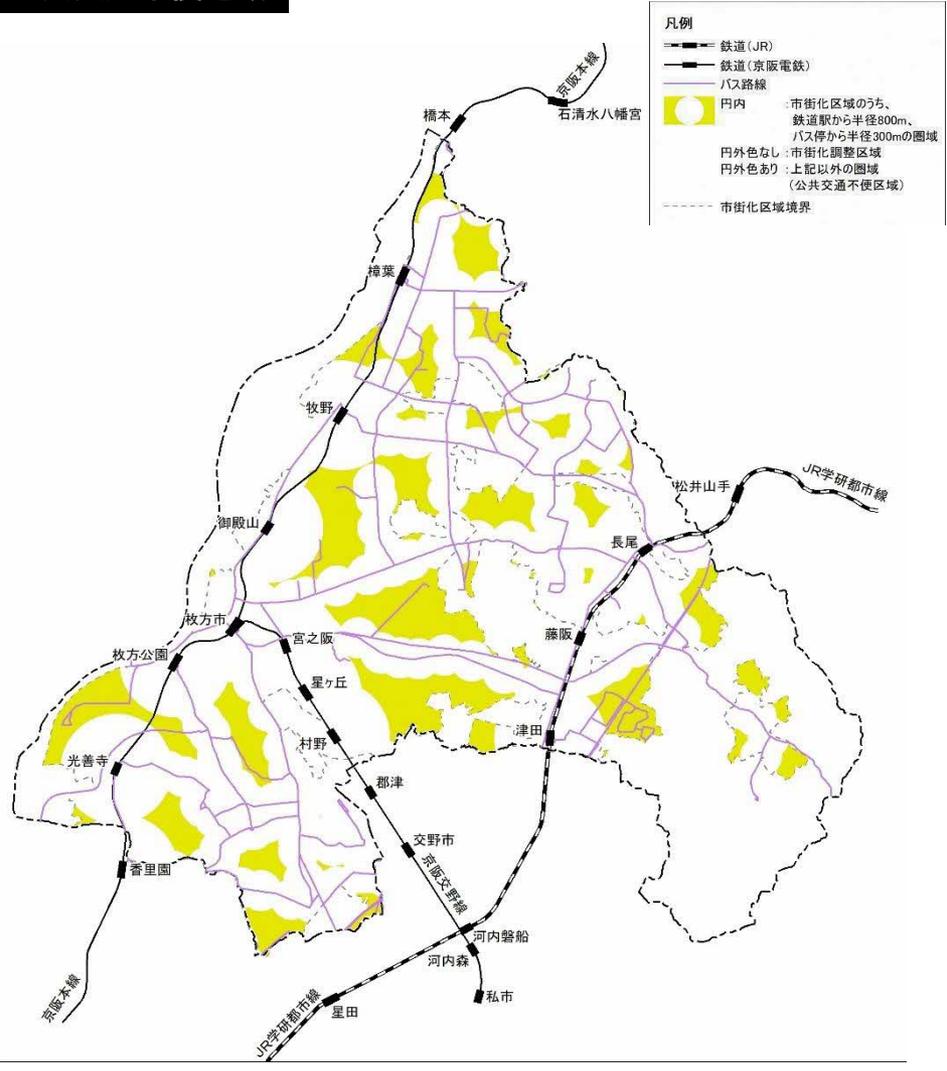
✓公共交通による人口カバー率は79.2%となっており、人口40万人超～70万人以下の都市の平均値(人口カバー率:約62.3%)※1に比較して高い状況

※1 出典:都市モニタリングシート(H30より)

人口カバー率



公共交通不便地域

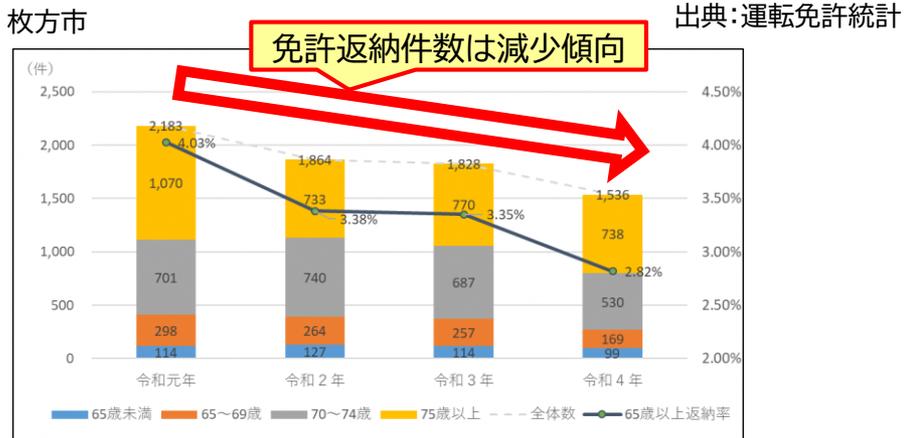
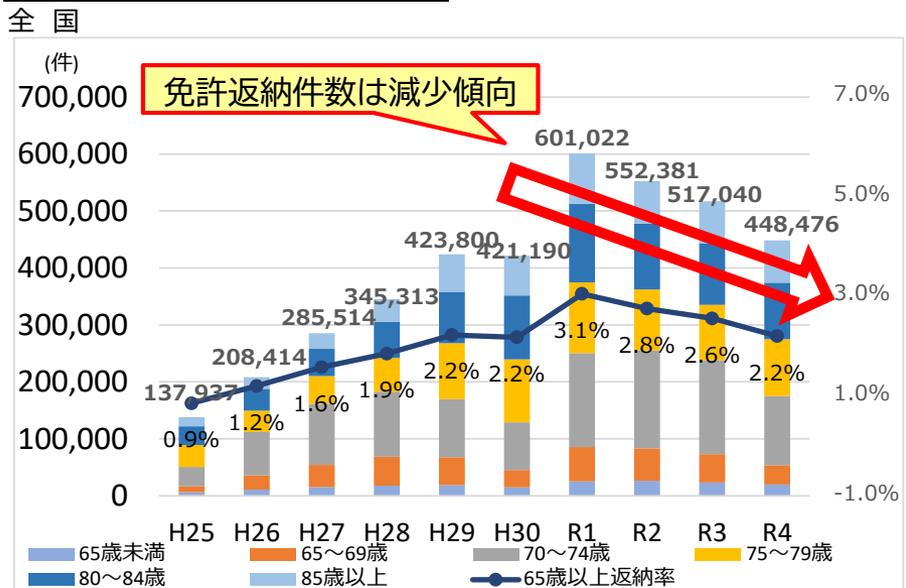


公共交通が充実しており、利便性が高い

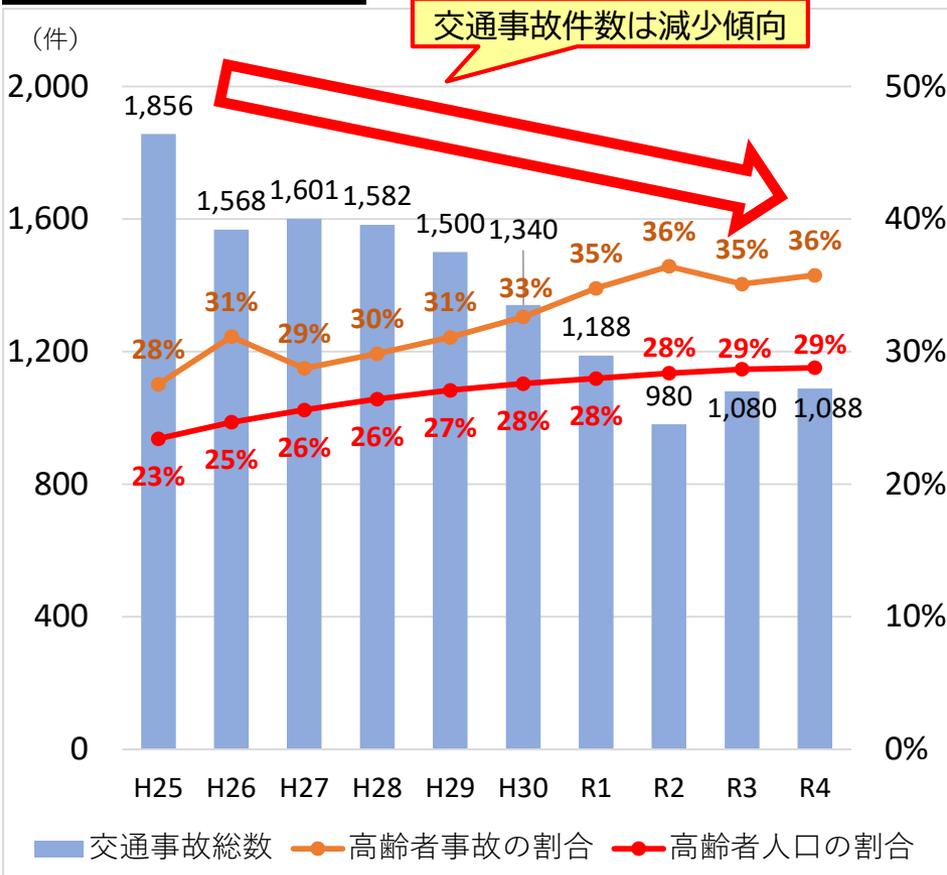
分類③ 【交通環境変化】

- ✓ 全国の運転免許証返納件数は令和元年をピークに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推測される。(市内における免許返納状況も同様の傾向)
- ✓ 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る。全体としては減少傾向。

運転免許証返納件数の推移



交通事故の状況(市内)



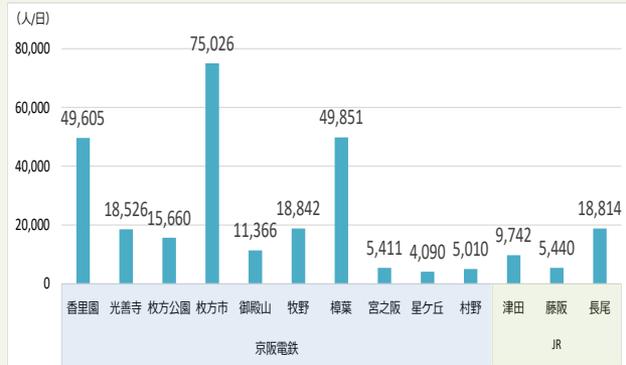
免許返納件数は減少傾向。交通事故件数は減少傾向であるが、高齢者の事故割合は増加傾向

分類③ 【交通環境変化】

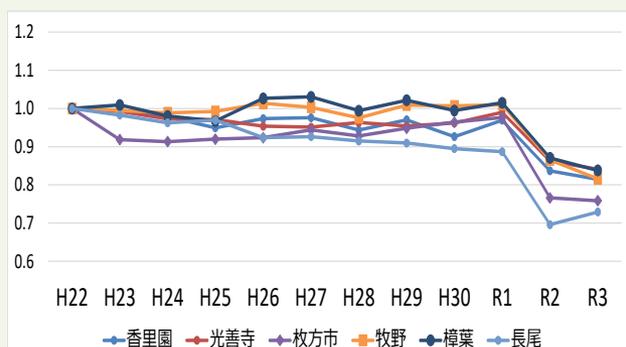
✓鉄道・バスの利用者はコロナ禍の影響から回復の傾向だが、平成22年と比較すると7割～9割程度にとどまっている。
 ✓タクシーの利用者もコロナ禍の影響により落ち込んだが、回復傾向。

鉄道

令和3年度 平均乗降客数



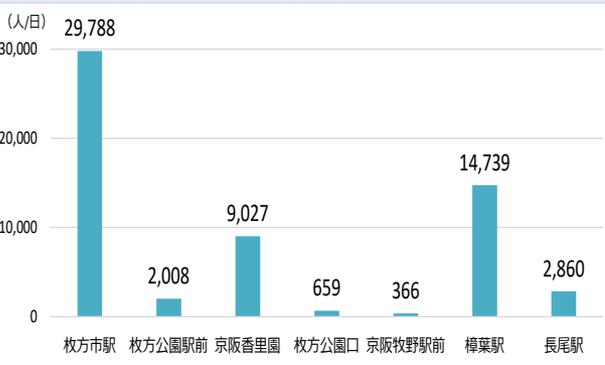
平成22年に対する乗降客数の増減率



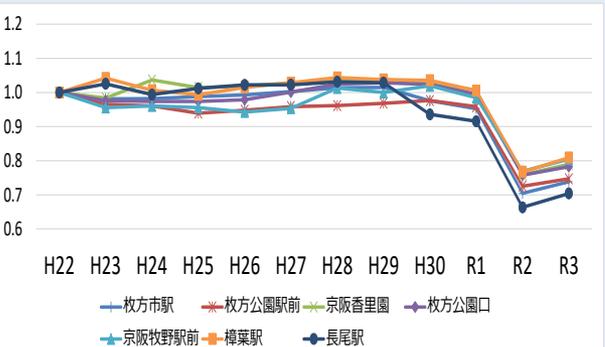
出典：枚方市統計書

路線バス

令和3年度 平均乗降客数



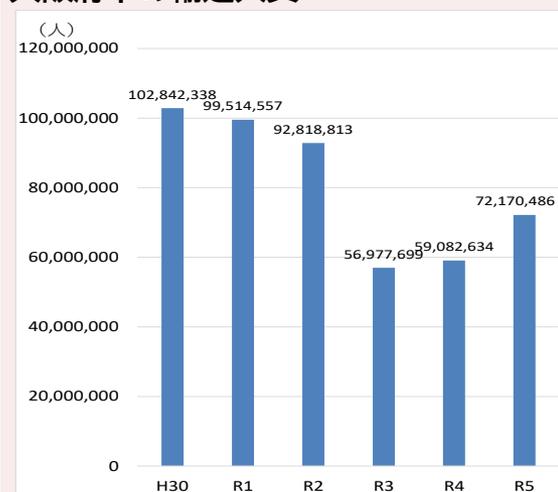
平成22年に対する乗降客数の増減率



出典：枚方市統計書

タクシー

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

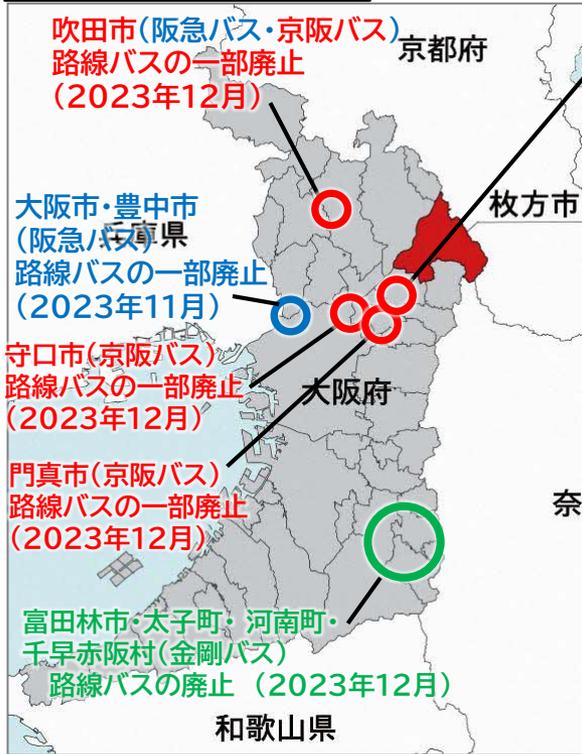
京阪電鉄	現在の利用状況としては、コロナ前と比べて全体で85%～90%ほど戻ってきている。
JR西日本	全社の利用状況はコロナ前の9割前後まで回復しているものの、これ以上は戻らない見込み。 枚方市域3駅はコロナ前の85%前後である。
京阪バス	コロナ前と比べて平日は9割程度までご利用が戻ってきている。
大阪タクシー協会	河北圏の利用状況は、コロナ禍前より9割近くまで戻ってきている。

コロナ禍後の移動の変化により公共交通利用者が減少

分類③ 【交通環境変化】

- ✓ 運転手不足により、京阪バス沿線市では寝屋川市や門真市、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る
- ✓ 大阪府内における免許保有状況について、平成29年と令和4年を比較し、一部保有者数が増加している年齢層もあるが、全体として、保有総数が減少している。

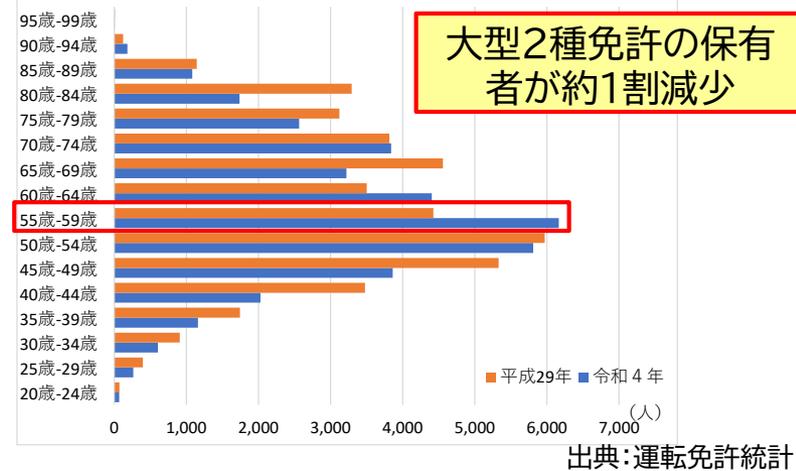
路線バスの廃止



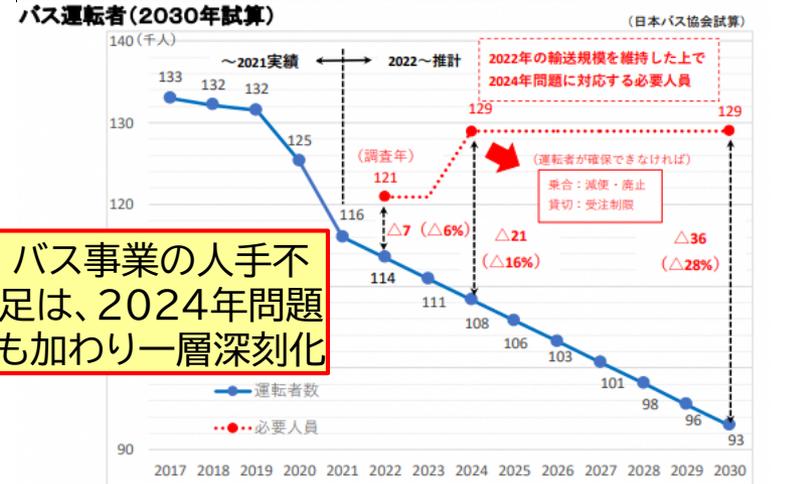
寝屋川市(京阪バス)路線バスの一部廃止(2024年4月)

- 廃止する路線の概要
市が京阪バスに赤字補填をすることにより成り立ってきた4路線
- 代替え輸送手段
市が10人乗りワゴン車両を7台購入して運送事業者となり、従来の路線、便数、運賃設定を維持
- 予算額
約313百万円(～令和7年度)

大型2種免許の保有者数(大阪府)



バス運転者数(2030年試算) (全国)



出典: 阪急バスホームページ、京阪バスホームページ、金剛バスホームページ

事業者へのヒアリング

京阪バス	運転士不足が深刻化しているうえに、2024年4月の労働基準見直しへの対応も必要なことから、厳しい運転士不足の状況が続くと考えられる。
大阪タクシー協会	コロナの影響で運転手が2割ほど減っている。運転手不足で稼働率も60%ほどに下がっていたが、最近では、運転手不足は改善傾向。

運転手不足により都市部においても路線バス廃止が頻発化

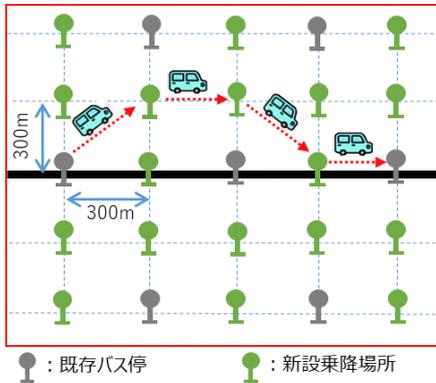
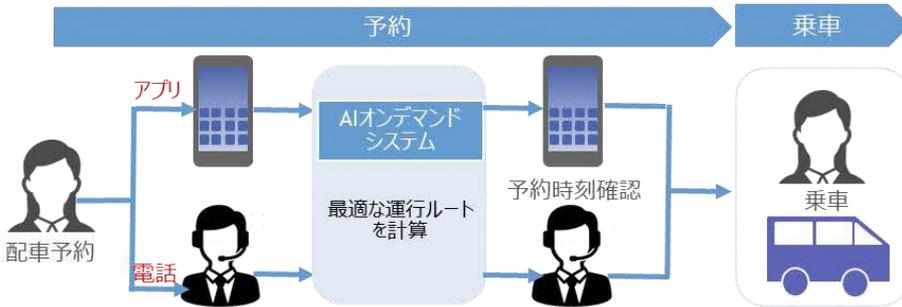
分類③ 【交通環境変化】

✓大阪府内においても、AIオンデマンド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る

AIオンデマンド交通

大阪市での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。

300メートルメッシュ毎に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。



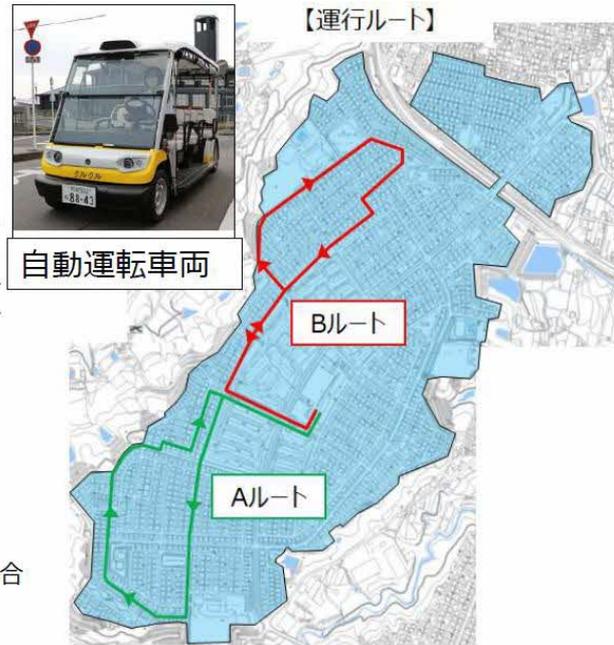
出典:大阪メトロホームページ

自動運転

河内長野市において、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タグによって、減速、加速、停止、ウイinkerをRFIDにより管理し自動化。

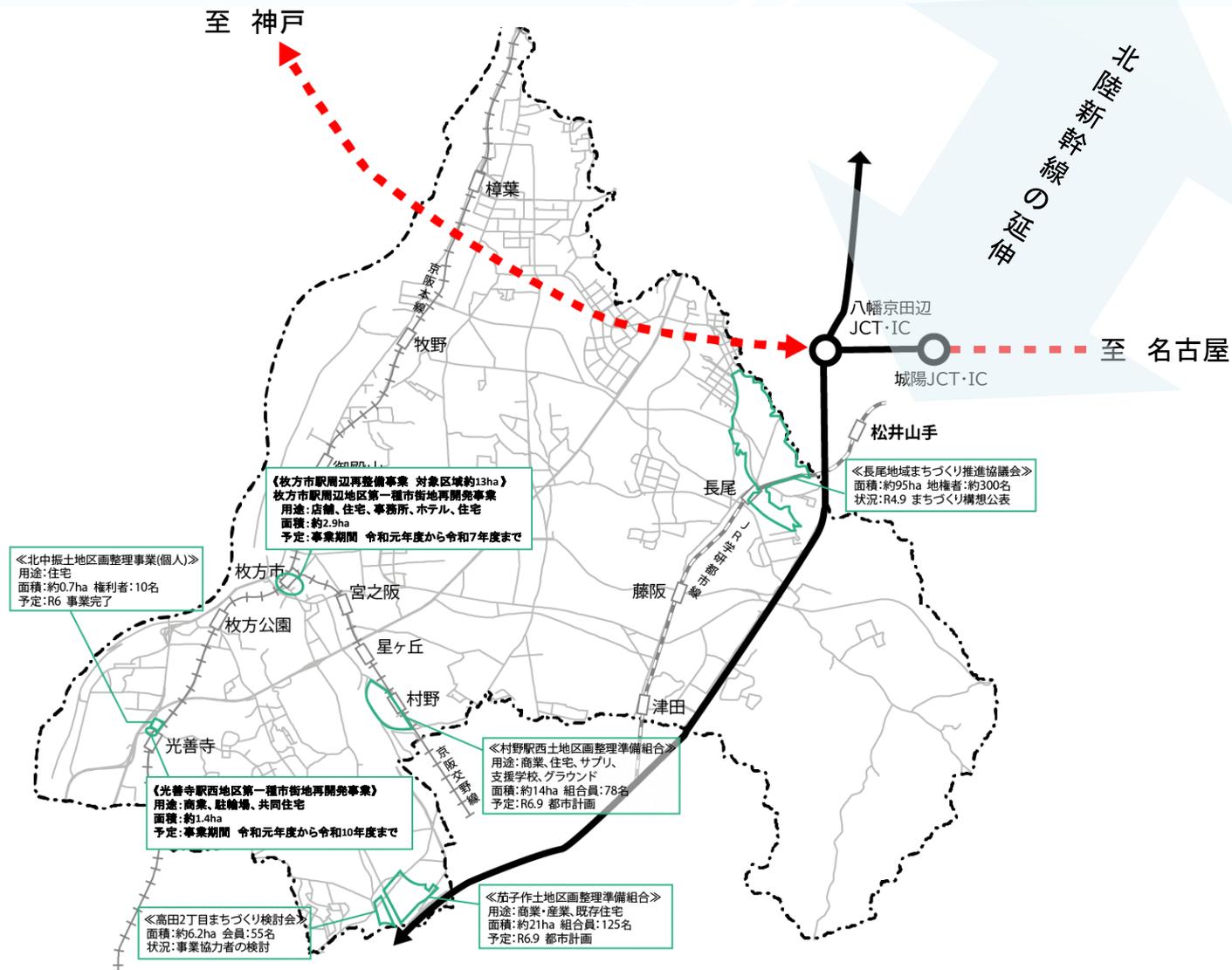
運行経路には電磁誘導線を整備。



出典:河内長野市ホームページ

分類④ 【道路環境整備・まちづくり】

✓都市拠点周辺等で複数の市街地開発事業等によるまちづくりが進行中

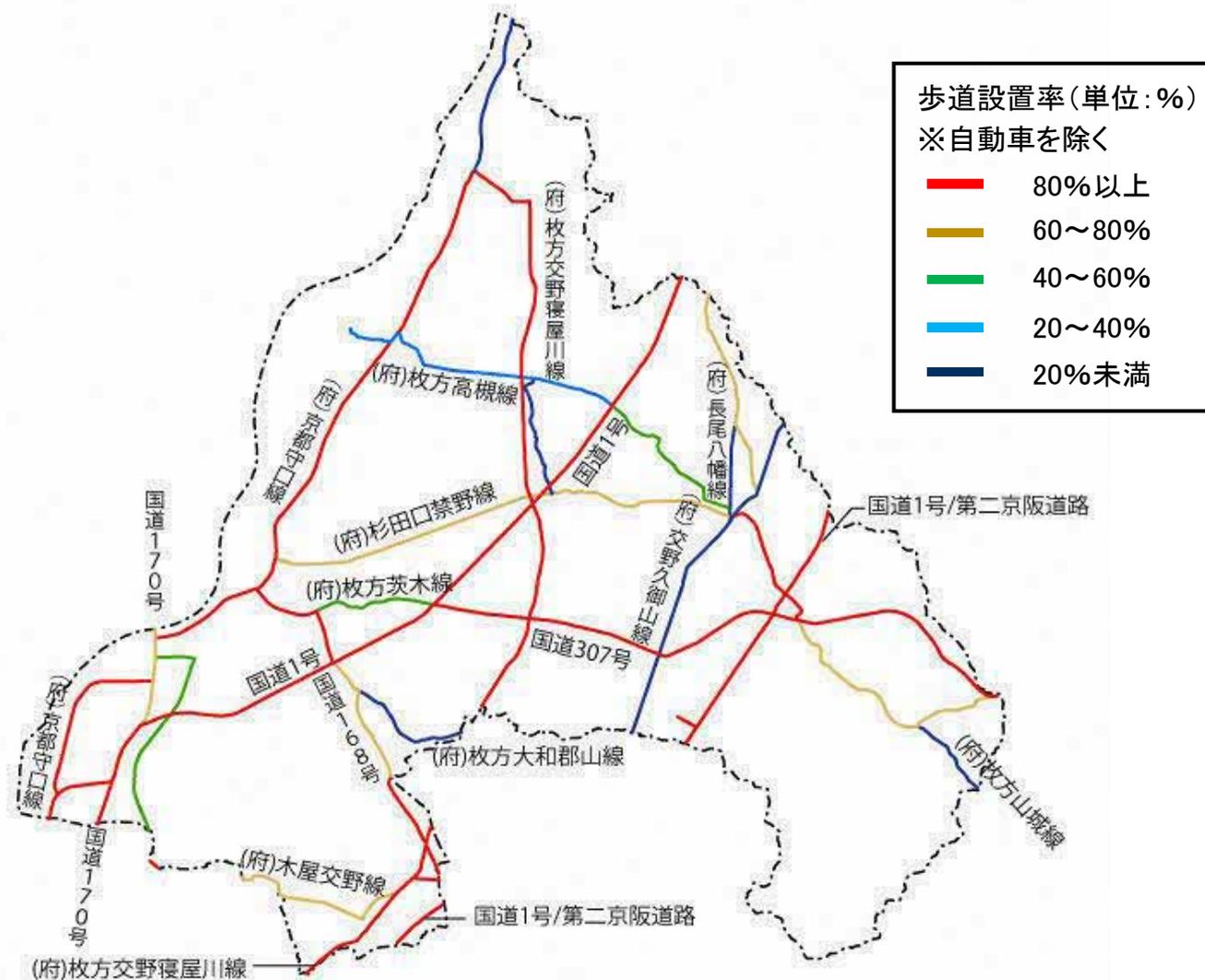


都市拠点周辺等で複数の市街地開発事業等によるまちづくりが進行中

分類④ 【道路環境整備・まちづくり】

✓ 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い

歩道の整備



歩行空間が不十分な幹線道路が存在

分類④ 【道路環境整備・まちづくり】

✓インフラ施設の老朽化への対応

インフラ施設の老朽化

区分	状態	診断区分
健全	構造物の機能に支障が生じていない状態	I
予防保全段階	道路橋の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態	II
早期措置段階	道路橋の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態	III
緊急措置段階	道路橋の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態	IV

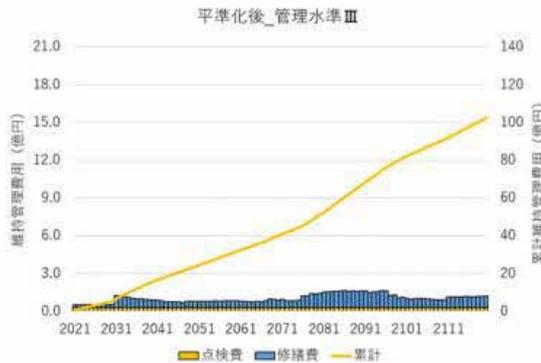
- 市内橋梁においては、1960年代の架設橋梁が多くを占めるなど、今後老朽化に対する対応が必要。
- 橋梁においては、「枚方市橋梁長寿命化計画」に基づき、「Ⅲ判定」で修繕を実施するなど、費用対効果等を検討した上で、計画的な維持管理を行っている。
- 今後、道路や橋梁などインフラ施設の老朽化が進行する中、計画的な維持管理が必要となる。

Ⅲ判定で修繕

対策方針：Ⅲ判定を迎えた段階で修繕を実施
 必要費用：概ね現行予算の範囲内での対応が可能

健全性：致命的な損傷を発生させず、構造的な安全性を確保できる

LCC：102億円 年平均費用：1.0億円/年

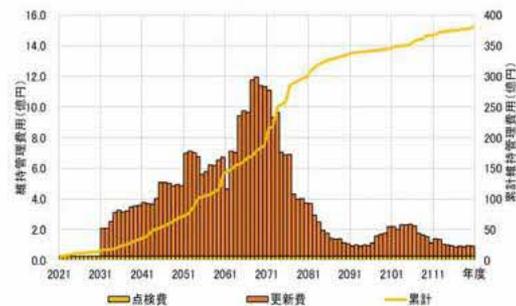


Ⅳ判定で更新

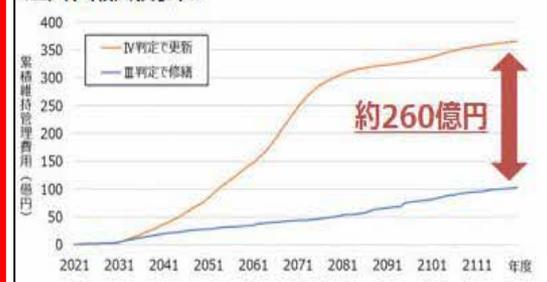
対策方針：Ⅳ判定を迎えた段階で更新を実施
 必要費用：高度経済成長期に架設した橋梁の更新費が集中的に発生

健全性：Ⅳ判定を許容する状態となり、安全な交通を確保できない

LCC：381億円 年平均費用：3.8億円/年



<コスト削減効果>



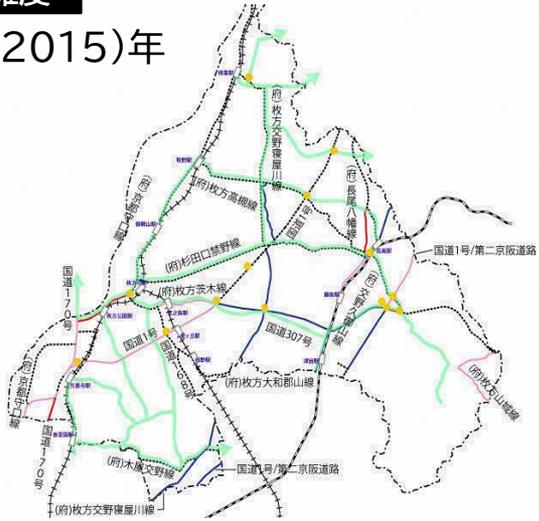
出典：枚方市橋梁長寿命化修繕計画(令和3年2月)

道路や橋梁などインフラ施設の老朽化が進行

分類④【道路環境整備・まちづくり】

道路の混雑度

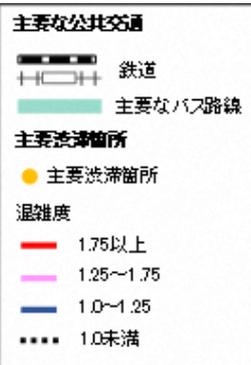
平成27(2015)年



混雑度の出典: 全国道路・街路交通情勢調査(H27)

令和3(2021)年

京都守口線や国道1号
などにおいて混雑緩和



- ✓混雑度(道路の交通容量に対する交通量)は全体的に緩和傾向だが、主要バス路線において枚方茨木線など一部のバス路線においては、依然として混雑度が高い
- ✓朝夕の混雑時速度は20km/hの区間が多い

混雑時速度

令和3(2021)年



朝夕において
・枚方交野寝屋川線
・杉田口禁野線
・枚方茨木線
などで渋滞発生

混雑時速度の出典: 全国道路・街路交通情勢調査(R3)

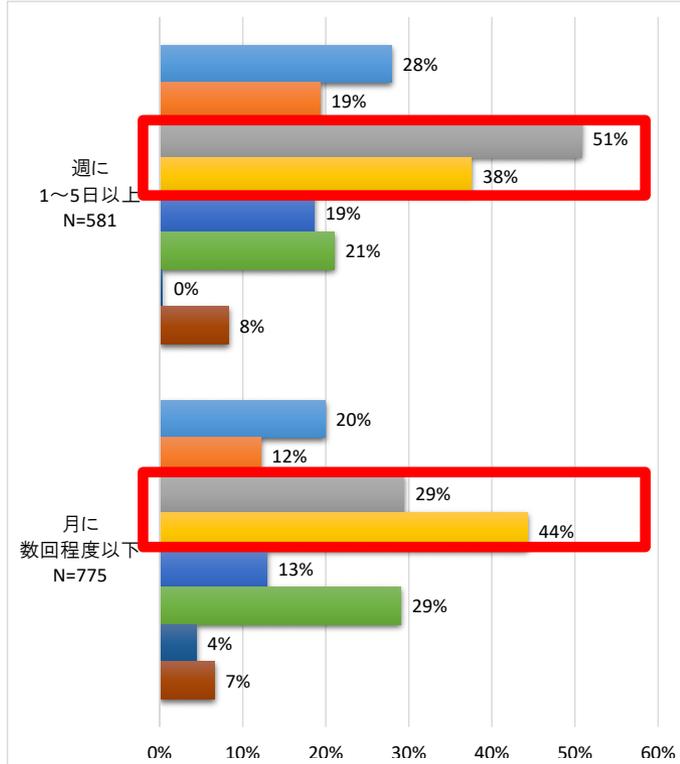
主要バス路線の一部区間などで朝夕に交通渋滞が発生

分類⑤【市民ニーズ】

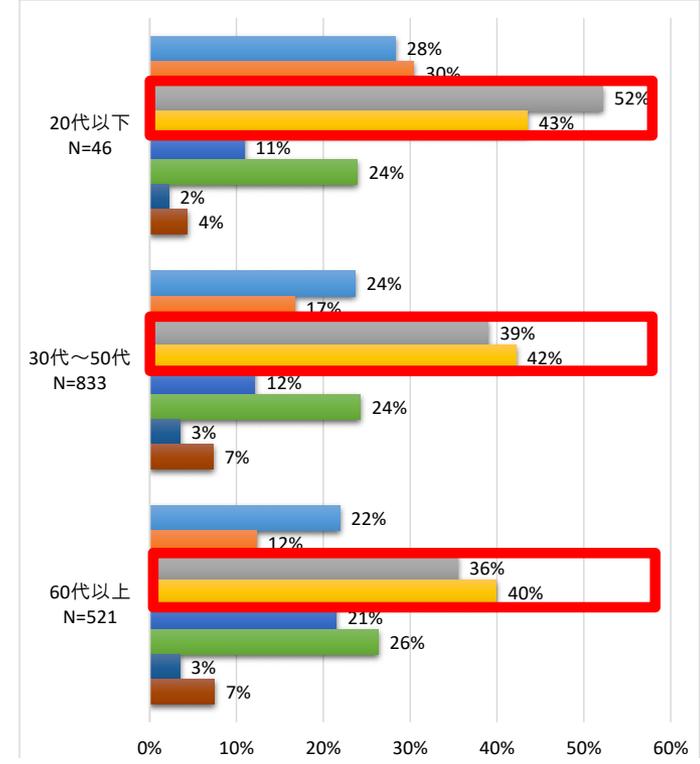
✓利用頻度別、年代別にみても、「運行ダイヤや運賃等サービス水準の維持」「アクセス性の向上」を求める声が多い

市民アンケート(鉄道について)

鉄道の利用頻度を上げるために必要な取組(頻度別)



鉄道の利用頻度を上げるために必要な取組(年齢別)



- 駅での電車の乗換がしやすくなる
- 運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上
- 駅構内および駅周辺のバリアフリーが進む
- 利用する必要がないから今後も利用しない

- 電車の中がもっと快適になる
- 自宅から駅、駅から目的地まで行きやすくなる
- 現状で満足
- その他

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(参考資料1)」より

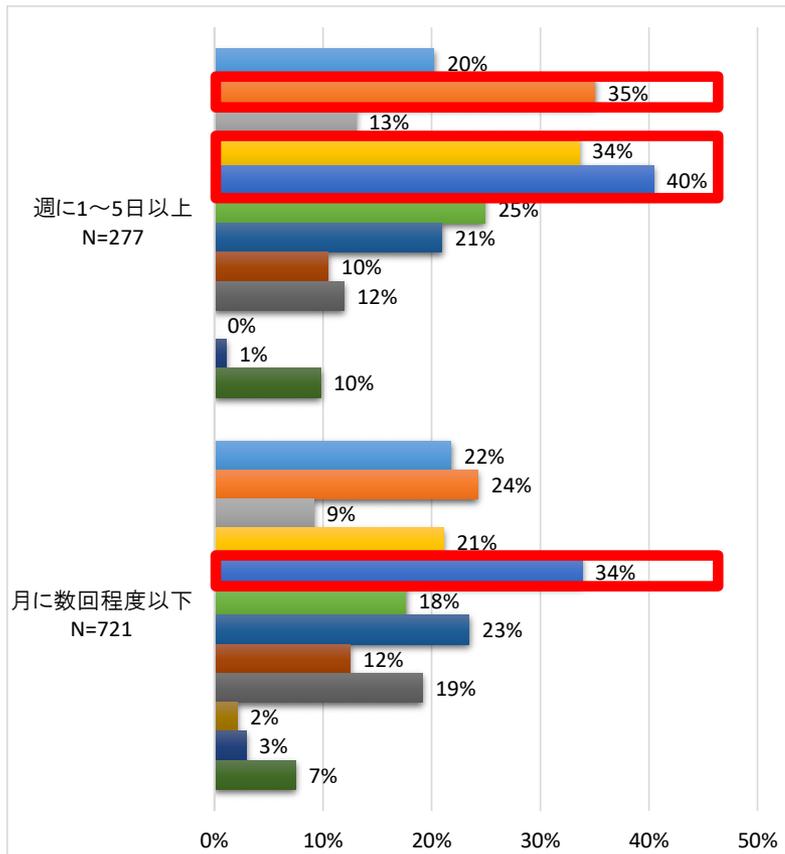
鉄道駅までのアクセス性の向上・運行ダイヤや運賃等サービス水準の維持に関する声が多い

分類⑤ 【市民ニーズ】

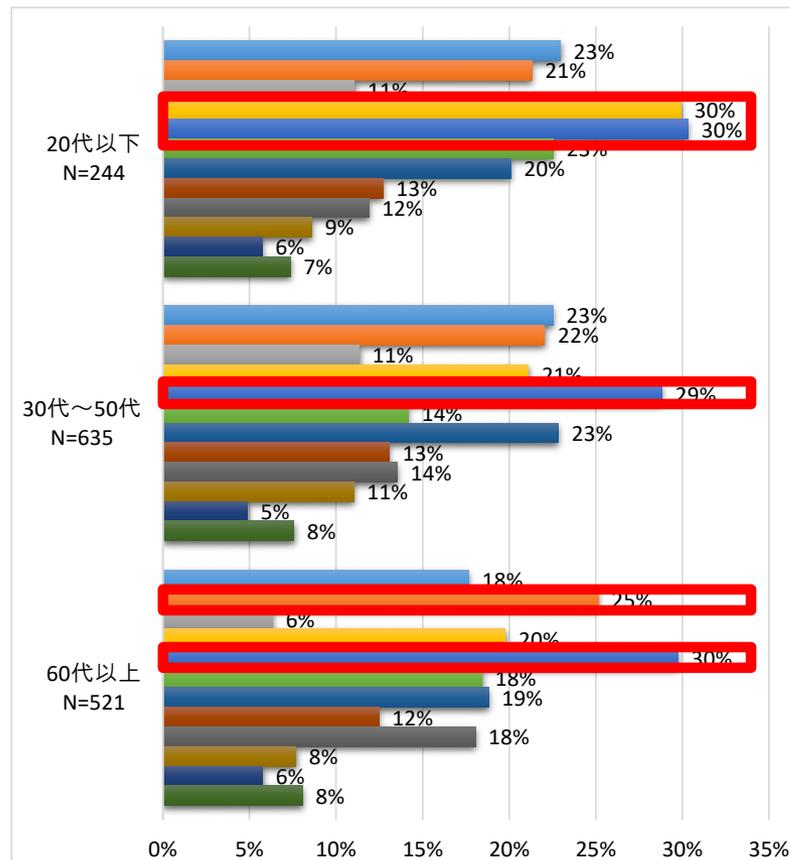
市民アンケート(バスについて)

- ✓利用頻度別にみると、共通して「サービス水準の維持または向上」を求める声が多い。特に、利用頻度の高い人においては、「時間通りの運行」や「利用環境改善」を求める声が多い。
- ✓年代別にみると、若い世代において「時間通りの運行」を求める声が多く、高齢者においては「利用環境改善」を求める声が多い。

バスの利用頻度を上げるために必要な取組み(頻度別)



バスの利用頻度を上げるために必要な取組み(年齢別)



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

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(参考資料1)」より

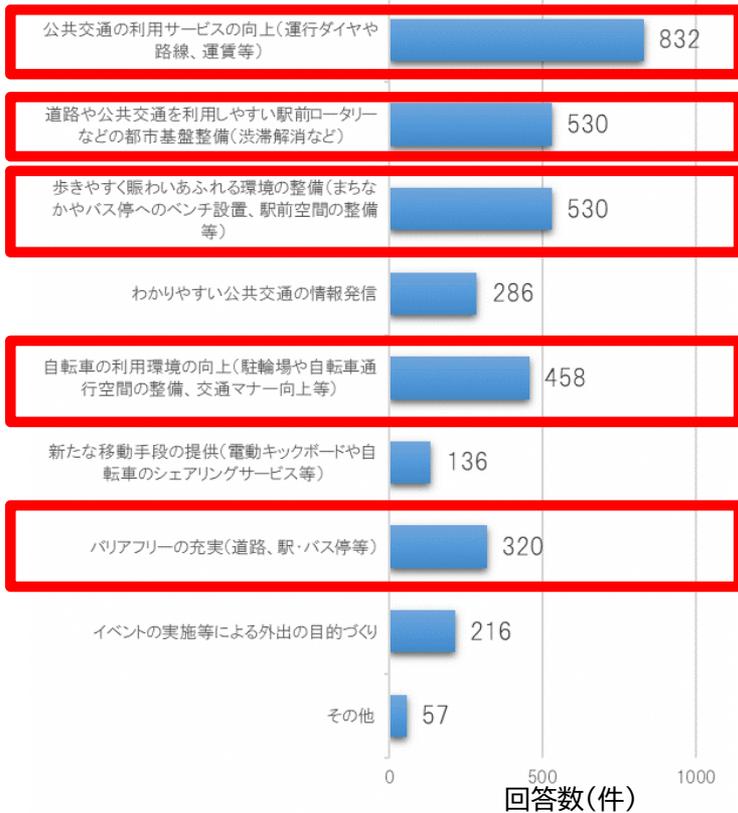
サービス水準の維持・向上、バス停の利用環境改善、定時性の確保に関する声が多い

分類⑤【市民ニーズ】

- ✓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)、安全・快適な歩行空間の確保、バリアフリー、自転車利用環境の向上を求める声
- ✓外出を控える主な理由として「足腰などの痛み」や「外出の楽しみがない」。歩きやすく賑わいあふれる環境整備やバリアフリーなどの推進が必要。

市民アンケート(交通環境の実現)

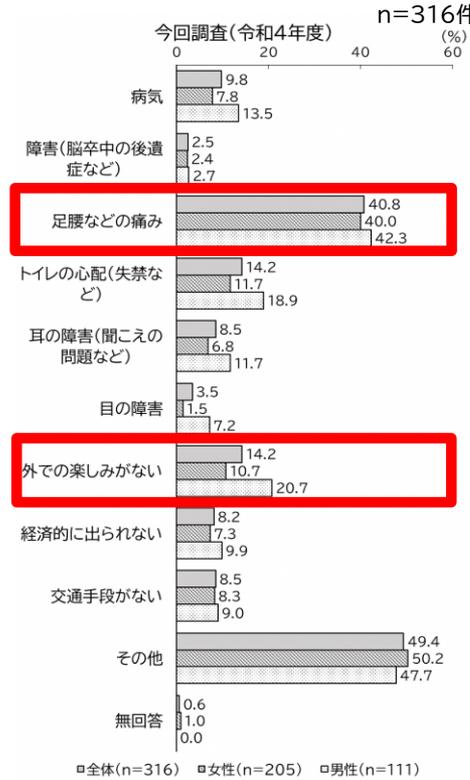
誰もがおでかけしたくなる交通環境を実現するために、必要だと思う取組みは何ですか。(複数選択)



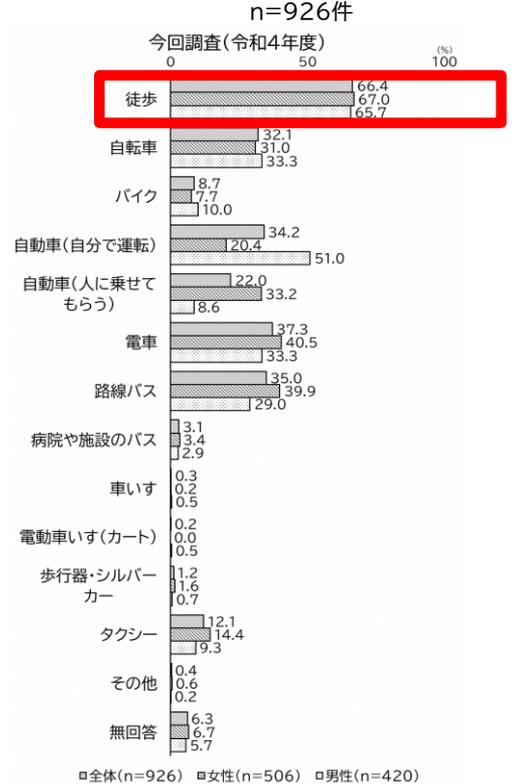
アンケート調査(ひらかた高齢者保健福祉計画21(第9期)の策定に向けて)

対象者:令和4年9月30日時点で、介護保険の第1号被保険者(65歳以上)であり、要介護認定を受けていない市内在住者 1,300名(要支援認定者は対象) 有効回答者数926件

Q. 外出を控える理由(複数選択)



Q. 主な移動手段



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(参考資料1)」より

出典:「介護予防・日常生活圏域ニーズ調査 結果報告書(枚方市 令和5年(2023年)3月)」より抜粋

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整備、自転車利用環境の向上、バリアフリーなどを求める声が多い。

②現状の整理－まとめ－

分類	現状
分類① 【人口動向】	高齢者の割合が増加傾向。若者・夫婦世帯が継続的に転入超過 今後更なる人口減少、高齢化が進むと予測される
分類② 【交通需要動向】	全世代において移動量が減少 「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 東部地域や香里ヶ丘地域は自動車分担率、京阪沿線は鉄道分担率が高い 公共交通が充実しており、利便性が高い
分類③ 【交通環境変化】	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 コロナ禍後の移動の変化により公共交通利用者が減少 運転手不足により都市部においても路線バス廃止が頻発化 デジタル技術の進化(DX)
分類④ 【道路環境整備・まちづくり】	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等によるまちづくりが進行中 道路や橋梁などインフラ施設の老朽化が進行 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
分類⑤ 【市民ニーズ】	鉄道駅までのアクセス性向上・運行ダイヤや運賃等サービス水準の維持 バスのサービス水準の維持・向上、バス停の利用環境改善、定時性の確保 安全・快適な歩行空間の確保、バリアフリー 自転車の利用環境向上(駐車場・利用マナー等)

2. (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

③課題・基本方針・理念

現状把握の結果から抽出される課題(将来像とのギャップ)

現 状
高齢者の割合が増加傾向。若者・夫婦世帯が継続的に転入超過
今後更なる人口減少、高齢化が進むと予測される
全世代において移動量が減少
「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
東部地域や香里ヶ丘地域は自動車分担率、京阪沿線は鉄道分担率が高い
公共交通が充実しており、利便性が高い
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
コロナ禍後の移動の変化により公共交通利用者が減少
運転手不足により都市部においても路線バス廃止が頻発化
デジタル技術の進化(DX)
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等によるまちづくりが進行中
道路や橋梁などインフラ施設の老朽化が進行
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
鉄道駅までのアクセス性向上・運行ダイヤや運賃等サービス水準の維持
バスのサービス水準の維持・向上、バス停の利用環境改善、定時性の確保
安全・快適な歩行空間の確保、バリアフリー
自転車の利用環境向上(駐車場・利用マナー等)

将来像
【快適】を支える交通
【賑わい・活力】を支える交通
【安心・安全・グリーンな】交通

課題整理	
公共交通サービス水準の維持・向上	<ul style="list-style-type: none"> 運転手不足が原因によるバス路線の廃止が懸念される中、公共交通サービス水準の維持・向上が必要。
多様な移動手段を持続的に確保	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者だけでなく、若者・夫婦世代が地域特性を踏まえ、快適に移動できるよう多様な移動手段の確保が必要。
交通渋滞の解消	<ul style="list-style-type: none"> 主要バス路線の一部などで特に朝夕に発生する交通混雑の解消が必要
公共交通環境整備	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅・バス停までのアクセス性、利用環境の改善等が必要
拠点へのアクセス性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 拠点のにぎわいづくりを支える交通環境の整備
都市拠点での賑わいづくり	<ul style="list-style-type: none"> 移動量減少を背景とした、都市拠点でのにぎわいづくり
都市間・地域間の交流強化	<ul style="list-style-type: none"> 広域道路ネットワークや道路空間等を活用した、都市間・地域間の交流強化
環境負荷の低減	<ul style="list-style-type: none"> 技術革新の進展に併せた、更なる環境負荷の低減に向けた取り組みが必要
都市防災を支える交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> 災害時、緊急支援を実施するために必要な道路ネットワークの整備
安全で安心な交通環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞解消やインフラ老朽化、歩道がない箇所など移動の快適性を改善するための交通環境整備が必要
交通事故の抑制	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者事故割合が増加していることから、引き続き交通事故抑制にむけた取り組みが必要

③課題・基本方針・理念

理念

ひと・企業・行政 みんながつながり 支え合う交通で 未来のまちをつくる

主な課題	
快適	公共交通サービス水準の維持・向上
	多様な移動手段を持続的に確保
	交通渋滞の解消
	公共交通環境整備
賑わい・活力	拠点へのアクセス性の向上
	都市拠点での賑わいづくり
	都市間・地域間の交流強化
安心・安全・グリーン	環境負荷の低減
	都市防災を支える交通の整備
	安全で安心な交通環境の整備
	交通事故の抑制



基本方針	
基本方針1	
誰もが快適で利用しやすい交通	
基本方針2	
まちの賑わいと都市の活力を支える交通	
基本方針3	
都市の安全・安心を支える環境と調和した交通	

2. (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

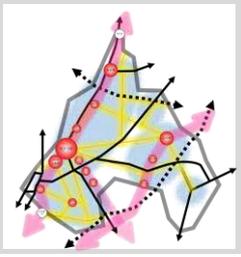
④骨格体系図

目指す将来像

枚方の**安全・安心**と**元気**を支える誰もが**外出しやすく**持続可能で**グリーンな**交通

地域特性に応じて多様な移動手段を選択・組み合わせて快適に移動できる交通環境の整備に取り組む

地域区分	将来像
都市拠点	賑わい・活力ある拠点の形成を支える交通環境の形成
生活交流軸	快適・便利に都市拠点間や生活圏域から移動できる交通環境の形成
生活圏域	拠点にアクセスしやすい交通環境の形成



理念

ひと・企業・行政 **みんながつながり**
 支え合う交通で **未来のまちをつくる**

交通の現状

人口動向	高齢者の割合が増加傾向。若者・夫婦世帯が継続的に転入超過 今後更なる人口減少、高齢化が進むと予測される
交通需要動向	全世代において移動量が減少 「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 東部地域や香里ヶ丘地域は自動車分担率、京阪沿線は鉄道分担率が高い 公共交通が充実しており、利便性が高い
交通環境の変化	免許返納件数は減少傾向。また、交通事故件数は減少傾向 コロナ禍後の移動の変化により公共交通利用者が減少 運転手不足により都市部においても路線バス廃止が頻発化 デジタル技術の進化(DX)
道まち環境整備	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等によるまちづくりが進行中 道路や橋梁などインフラ施設の老朽化が進行 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
市民ニーズ	鉄道駅までのアクセス性向上・運行ダイヤや運賃等サービス水準の維持 バスのサービス水準の維持・向上、バス停の利用環境改善、定時性の確保 安全・快適な歩行空間の確保、バリアフリー 自転車の利用環境向上(駐車場・利用マナー等)

主な課題

快適	公共交通サービス水準の維持・向上
	多様な移動手段を持続的に確保
	交通渋滞の解消
	公共交通環境整備
賑わい・活力	拠点へのアクセス性の向上
	都市拠点での賑わいづくり
	都市間・地域間の交流強化
安心・安全・グリーン	環境負荷の低減
	都市防災を支える交通の整備
	安全で安心な交通環境の整備
	交通事故の抑制

基本方針

基本方針1
誰もが快適で利用しやすい交通
基本方針2
まちの賑わいと都市の活力を支える交通
基本方針3
都市の安全・安心を支える環境と調和した交通