

これまでの取り組みについて

年度	時 期	内 容	事務局
令和4年度	2/28 推進協議会	枚方市総合交通計画の見直しについて	
	6月		附属機関条例の廃止 協議会設置要綱の制定
令和5年度	10/12 推進協議会	計画改定およびアンケート調査について	
	12/15～1/9		アンケート調査実施
	3/7 推進協議会	● 現計画の評価指標に基づく施策評価 ● 総合交通計画の改定について 将来像、現状の整理、課題、基本方針、理念	
令和6年度	7/1 推進協議会	骨子案(中間とりまとめ)について	
	第2四半期	計画素案、パブリックコメントの実施について	
	第3四半期		パブリックコメント実施
	第4四半期	パブリックコメントを踏まえた改定案の確定について	

枚方市総合交通計画 骨子案(中間とりまとめ)

1

第1章 総合交通計画の改定にあたって

1-1 計画改定の背景と目的

- 平成30年(2018年)12月に「都市・地域総合交通戦略要綱(平成21年3月国土交通省都市局制定)」に基づき、「枚方市総合交通計画(以下、現計画という。)」を策定
- その後、人口減少や少子高齢化の進展、コロナ禍による生活様式の変化、運転手不足を背景とした路線バスの減便や路線廃止など交通環境を取り巻く状況が大きく変化している
- 一方で、デジタル技術の進化やDXにより、AIオンデマンド交通が広く普及し、自動運転の社会実装に向けた取り組みが本格化するなど飛躍的に技術革新が起こっている
- こうした中、令和2年(2020年)11月の法改正により、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する観点から、地方公共団体において、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化された
- 社会情勢の変化や近年の法改正を踏まえた中、今後、生じる恐れのある様々な課題に対して機動的に交通施策を講じることができるよう、将来のまちづくりを見据えた総合的な交通体系の構築を目指した、計画改定に取り組む

1-2 計画の区域

枚方市 全域

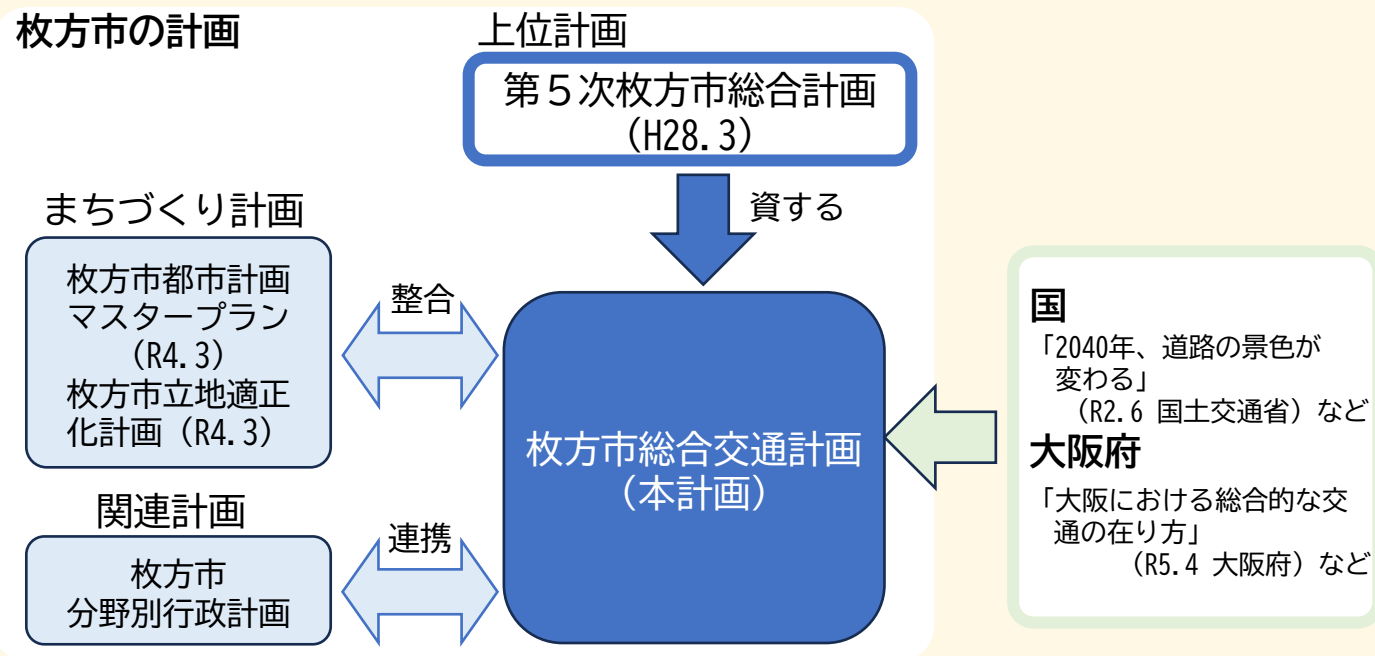
1-3 計画の期間

令和7年度(2025年度)～令和16年度(2034年度)
※概ね5年後の中間見直しを検討

1-4 計画の位置づけ

- 都市・地域総合交通戦略要綱(平成21年3月 国土交通省都市局制定)及び、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(令和2年11月改正)を根拠
- 第5次枚方市総合計画を上位計画とし、枚方市のまちづくり計画との整合や、各分野の計画と連携を図る

枚方市の計画



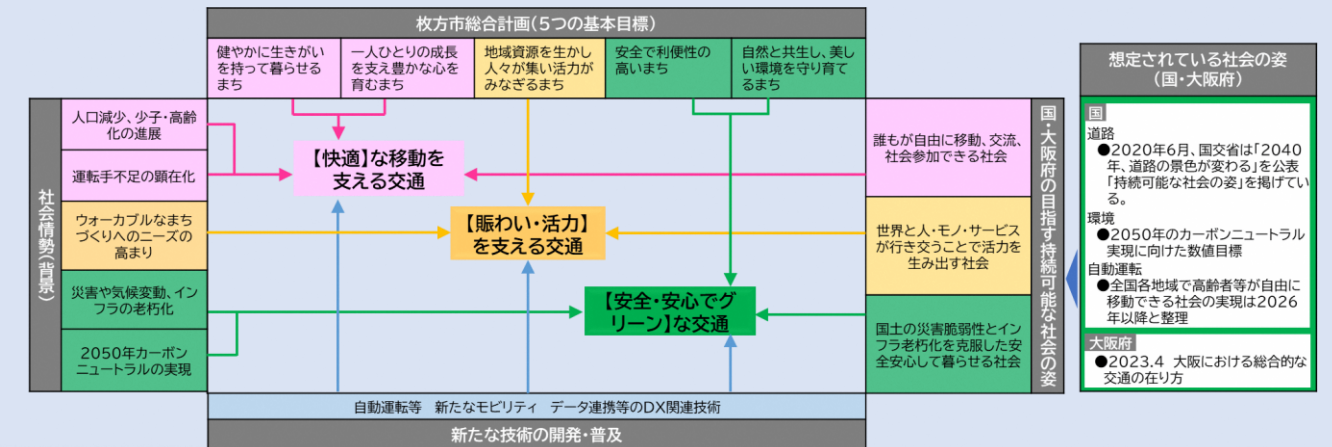
1-5 枚方市が目指す交通の将来像及び理念

交通の将来像

今後の社会情勢の変化等を展望・対応しながら、枚方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

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

全体将来像

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

地域区分別将来像

都市拠点<都市計画マスタープランにおける都市機能集積を図る拠点>

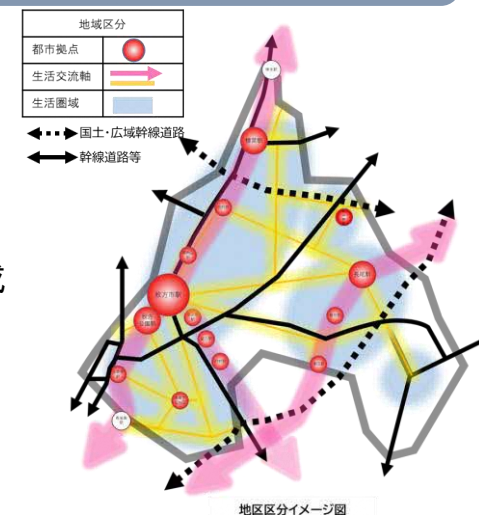
賑わい・活力ある拠点の形成を支える交通環境の形成

生活交流軸<鉄道沿線及び主要バス路線沿道>

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<立地適正化計画における居住誘導区域及び居住環境保全区域>

拠点や公共交通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

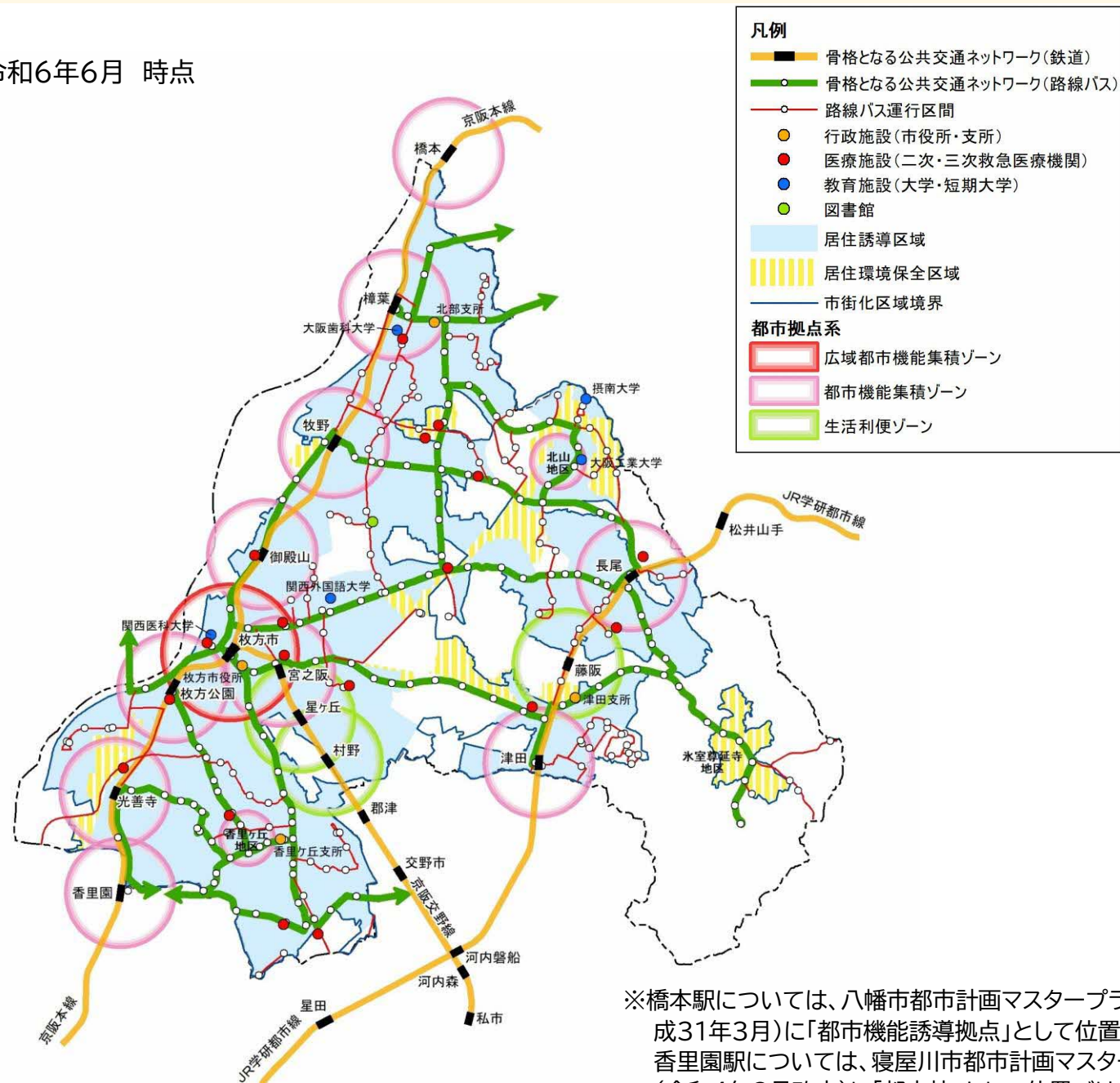
一人ひとり、またはそれぞれの主体が、多少の不便や負担を分かち合いながら、今ある資源を有効に活用するなど、自分にできることを考え、行動することの大切さを認識し、都市や地域の交通環境を私たち自身で考え、育て、維持していくよう、まちづくりを交通の面からしっかりと支えます。



1-6「骨格となる公共交通ネットワーク」

- 本市はこれまで都市の核となる拠点を中心に居住や医療・福祉・商業などの都市機能増進施設を適切に誘導することにより、集約型都市構造の実現「コンパクトプラスネットワーク」を目指してきた
- こうしたまちづくりの方向等を見据え設定した「交通の将来像」の実現に向け、定時性・速達性に優れた鉄道ネットワークと都市機能が集積している「都市拠点」などと直結しているバス路線を「骨格となる公共交通ネットワーク」として定義
- 今後、既存のバス路線の維持に取り組むとともに、「骨格となる公共交通ネットワーク」の優先的な機能強化を図ることで、既存公共交通がもっている輸送力を十分に活用して、市内及び市外との間の快適な移動を支える
- なお、鉄道やバスでは対応が難しい地域の足の確保として、タクシーの利活用や、地域住民の理解・協力を得ながら、既存の公共交通等へ接続する、地域が主体となった地域公共交通の導入・支援などに取り組む

令和6年6月 時点



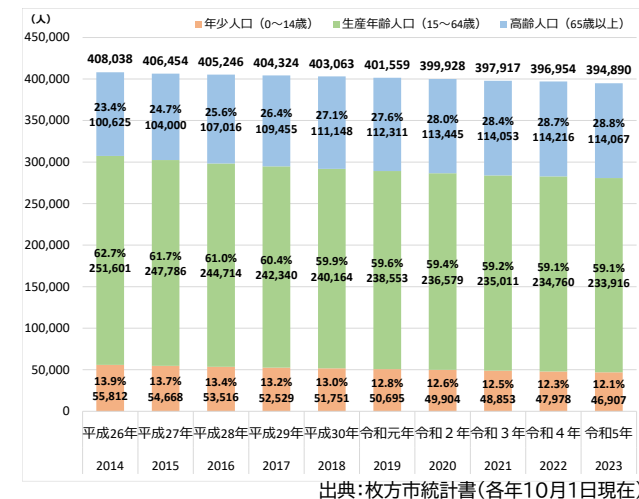
※橋本駅については、八幡市都市計画マスタープラン(平成31年3月)に「都市機能誘導拠点」として位置づけ
香里園駅については、寝屋川市都市計画マスタープラン(令和4年3月改定)に「都市核」として位置づけ

2-1 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)と隣接している
- 市域は、東西約12km、南北約8.7kmであり、総面積は約65.12km²で、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る

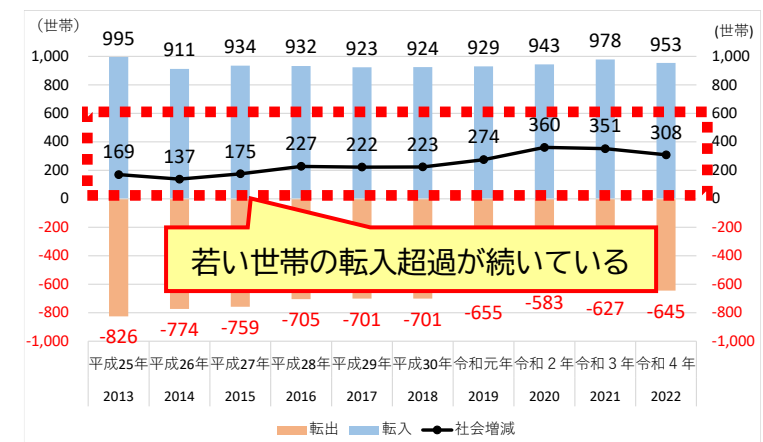
2-2 人口動向

枚方市の総人口



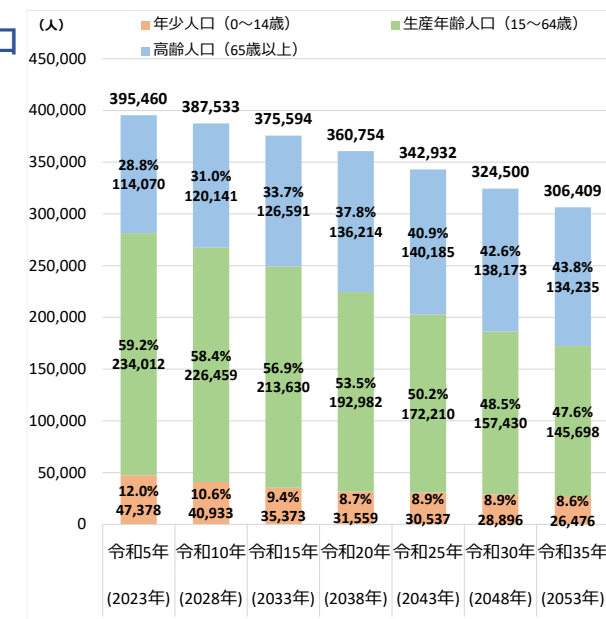
総人口に占める高齢者の割合が増加傾向

20~44歳の夫婦世帯の社会動態の変化



若者・夫婦世帯が継続的に転入超過

将来推計人口

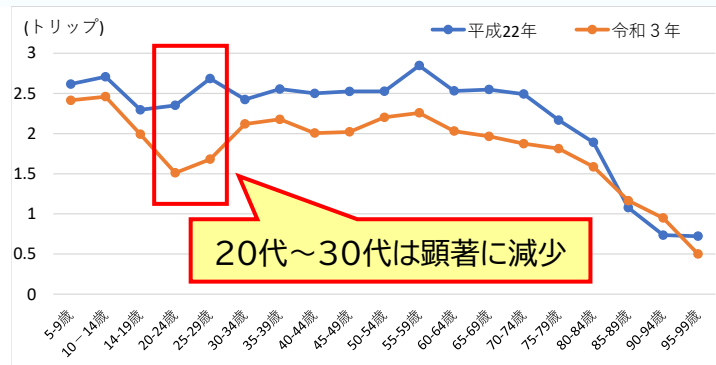


今後更なる人口減少、高齢化が進むと予測される

枚方市総合交通計画 骨子案

2-3 交通需要動向

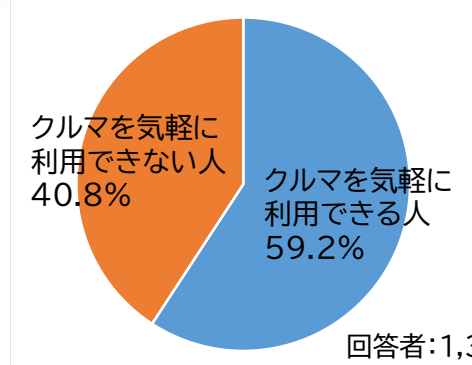
年代別平均トリップ数(H22とR3比較)



出典：パーソントリップ調査(H22,R3)

全世代において移動量が減少

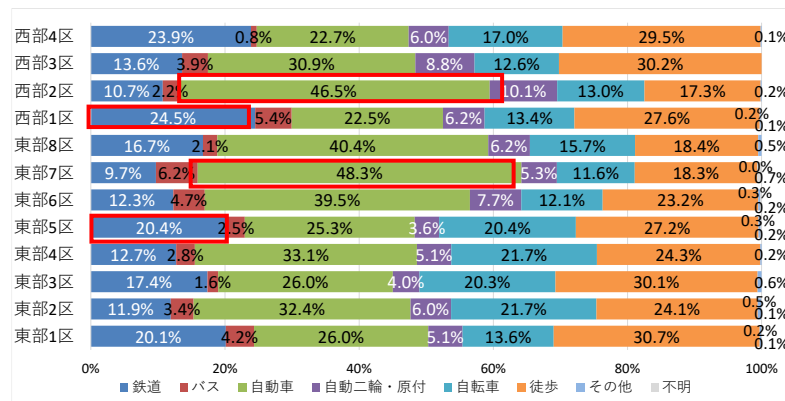
車の利用



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

「クルマを気軽に利用できない人」が4割

地域別交通機関分担率

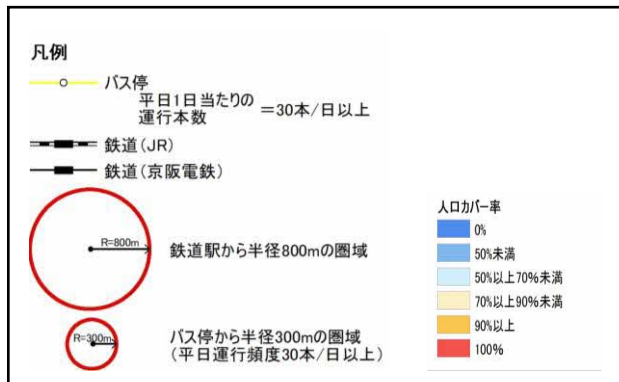


出典：パーソントリップ調査(R3)

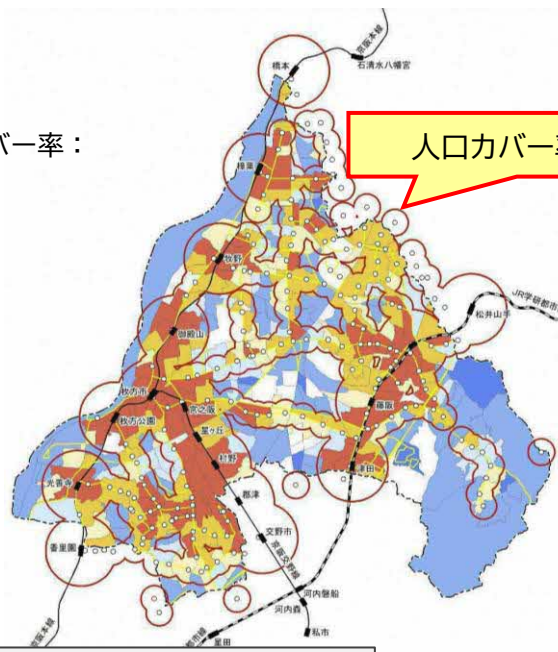
東部地域や香里ヶ丘地域は自動車分担率、京阪沿線は鉄道分担率が高い

人口カバー率

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%）に比較して高い状況



公共交通が充実しており、利便性が高い



人口カバー率79.2%

2-4 交通環境の変化

運転免許証返納件数の推移



大阪府内の路線バスの廃止動向

大阪市・豊中市	2023年11月	路線バスの一部廃止
門真市	2023年12月	路線バスの一部廃止
守口市	2023年12月	路線バスの一部廃止
吹田市	2023年12月	路線バスの一部廃止
富田林市・太子町・河南町・千早赤阪村	2023年12月	路線バス廃止
寝屋川市	2024年4月	路線バスの一部廃止

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

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

大阪市 AIオンデマンド実証実験

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。



出典：大阪メトロホームページ

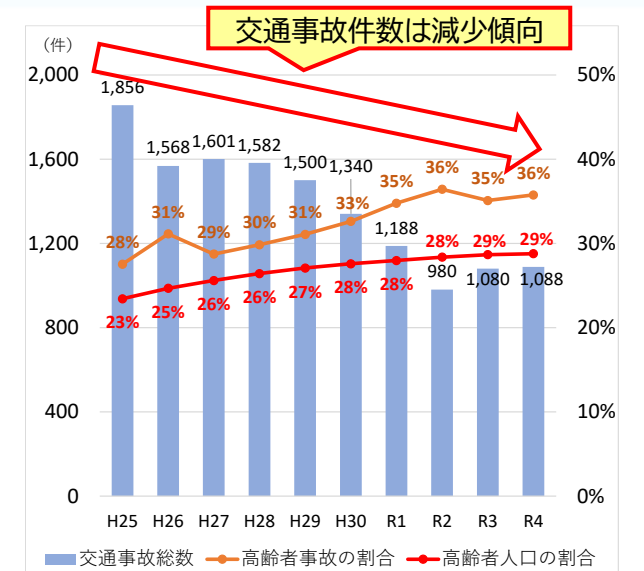
河内長野市 自動運転実証実験

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。

出典：河内長野市ホームページ

デジタル技術の進化(DX)

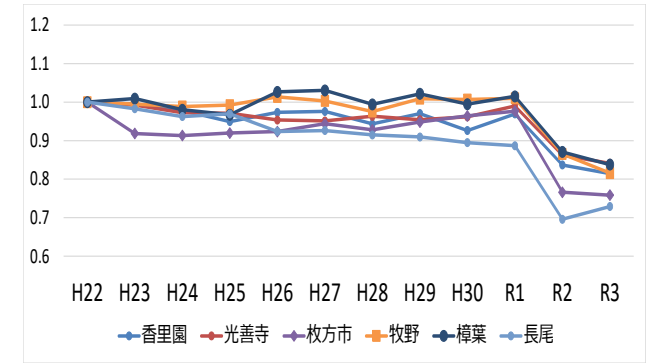
交通事故の状況(市内)



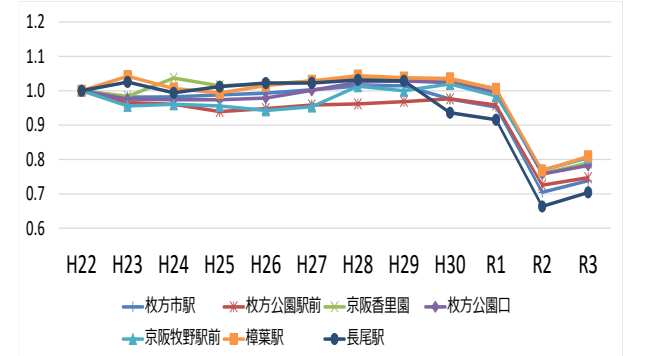
事故件数、高齢者事故の割合の出典：大阪の交通白書
高齢者人口の出典：枚方市統計書

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

鉄道の乗降客数増減率



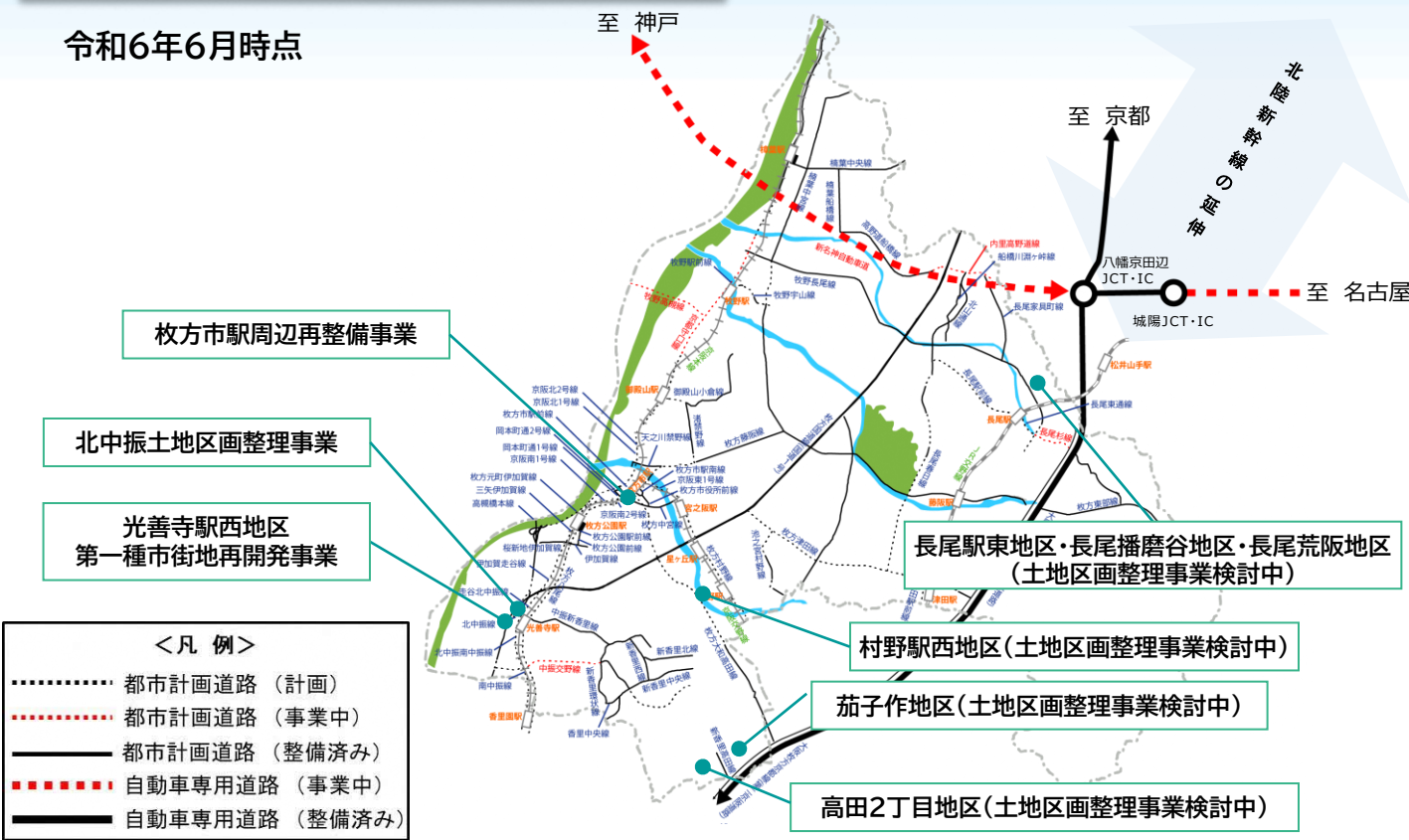
路線バスの乗降客数増減率



コロナ禍後の移動の変化により公共交通利用者が減少

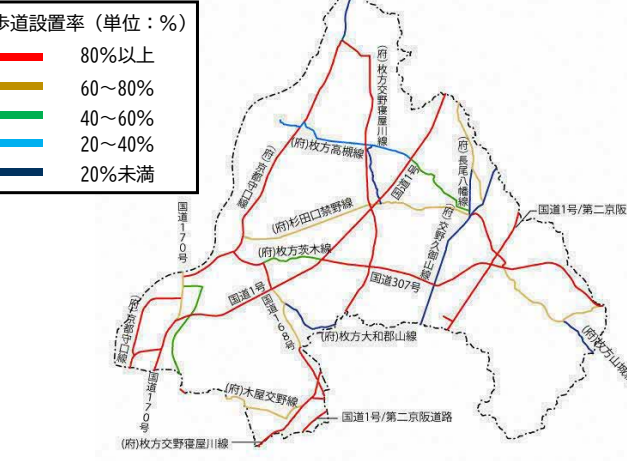
2-5 道路環境整備・まちづくり

令和6年6月時点



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

歩道の整備



歩行空間が不十分な幹線道路が存在

混雑時速度



主要バス路線の一部区間などで朝夕に交通渋滞が発生

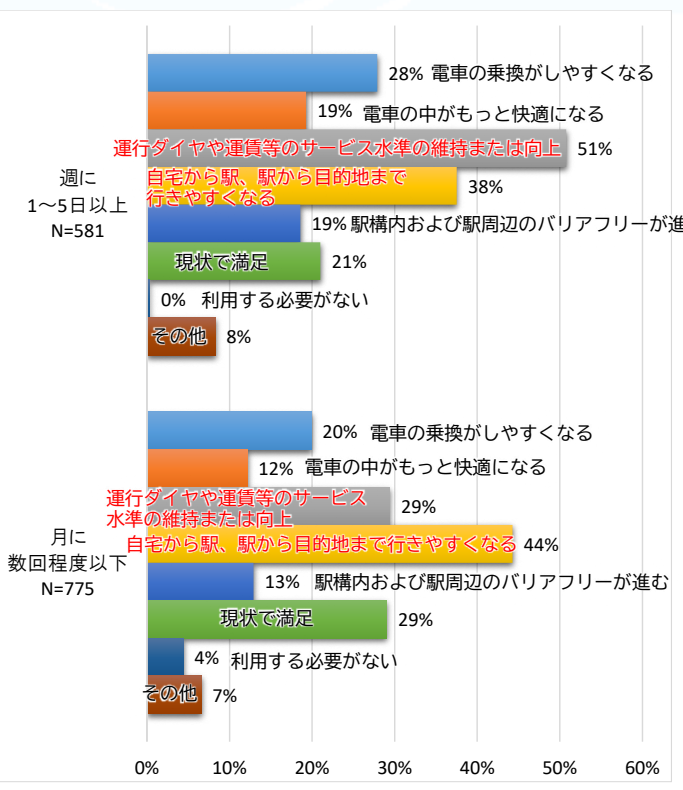
インフラ施設の老朽化

- 市内橋梁においては、1960年代の架設橋梁が多くを占める。
- 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、計画的に予防保全型の維持管理を行っている。

インフラの老朽化が急速に進行

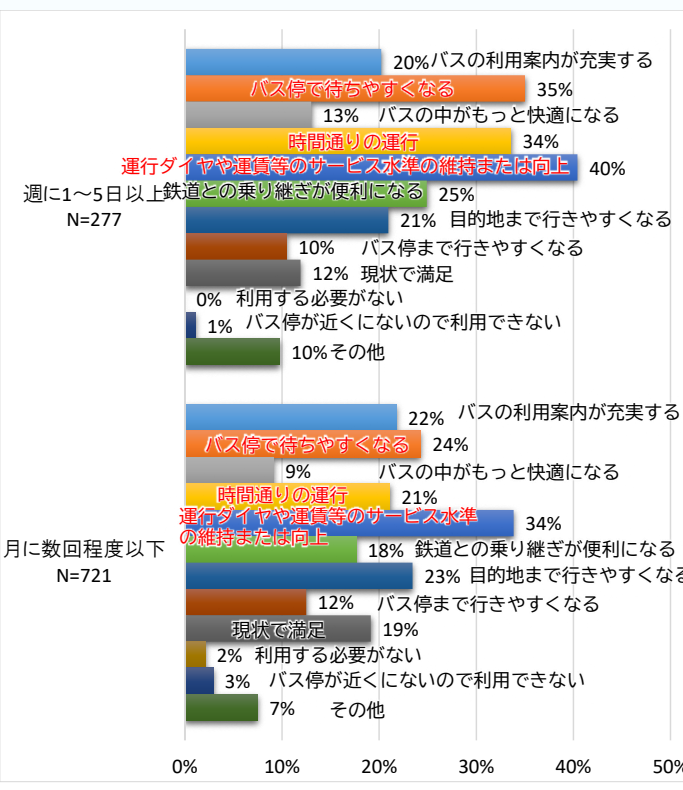
2-6 市民ニーズ

鉄道の利用頻度を上げるために必要な取組



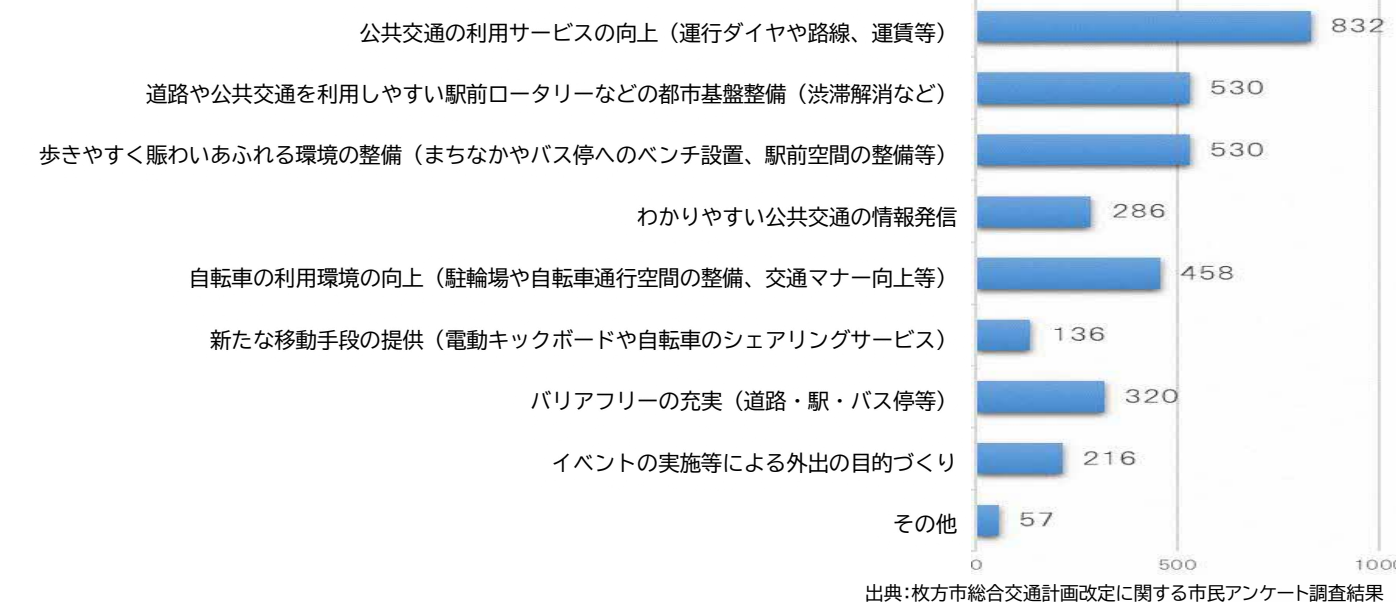
鉄道駅までのアクセス性向上・運行ダイヤや運賃等サービス水準の維持または向上を求める声が多い

路線バス利用頻度を上げるために必要な取組



バスの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、定時性の確保を求める声が多い

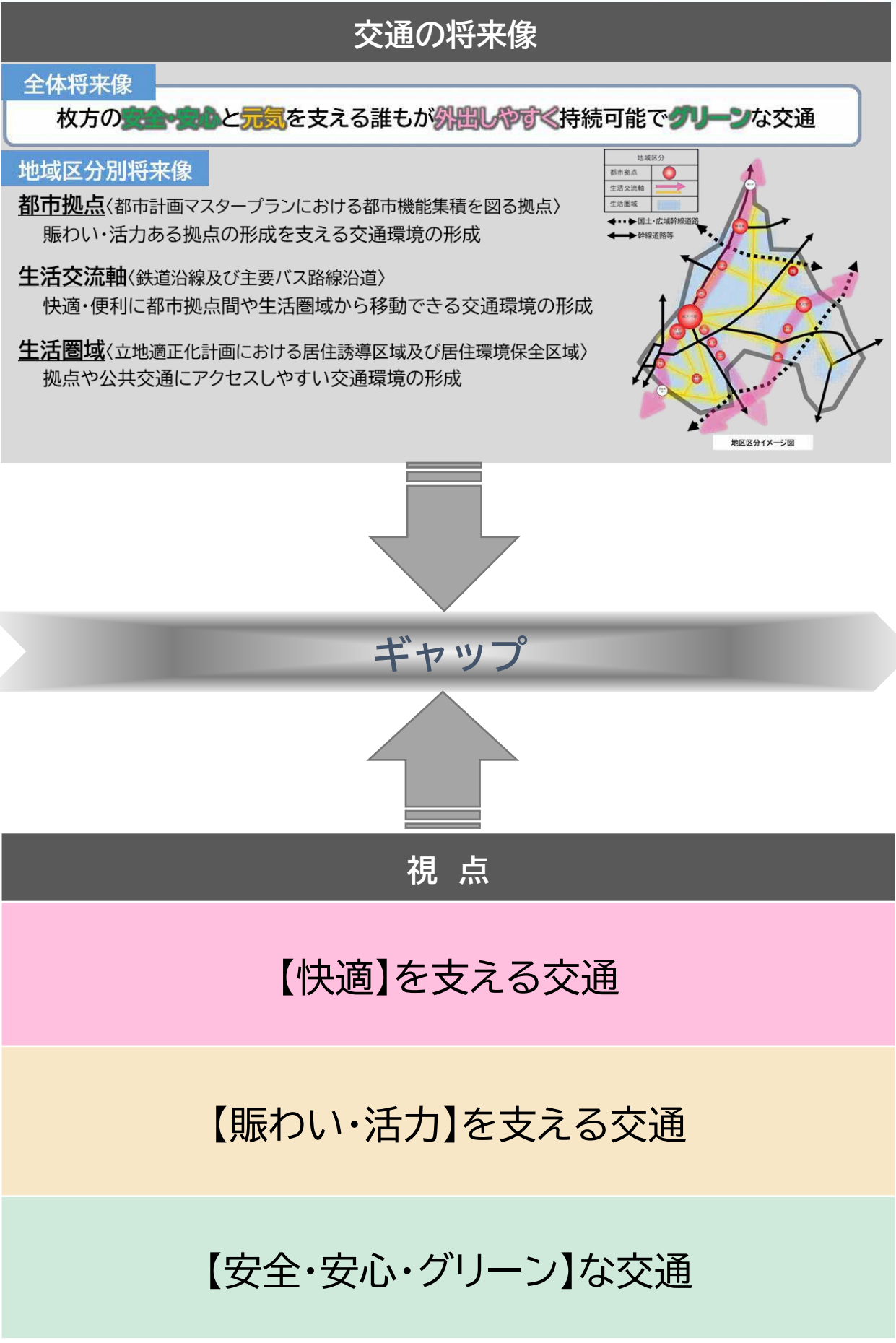
おでかけしたくなる交通環境の実現のために必要な取組



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

2-7 現状と課題の整理

現 状	
交通に関する現状	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
	インフラの老朽化が急速に進行
	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を求める声が多い
	バスの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、定時性の確保を求める声が多い
	歩きやすく賑わいあふれる環境整備、バリアフリーの推進を求める声が多い
	自転車の利用環境向上(駐車場・利用マナー等)を求める声が多い



課 題	
①公共交通環境整備	・鉄道駅・バス停までのアクセス性、利用環境の改善が必要
②交通渋滞の解消	・主要バス路線の一部などで朝夕に発生する交通渋滞の解消が必要
③公共交通サービス水準の維持・向上	・運転手不足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
④多様な移動手段を持続的に確保	・高齢者だけでなく、若者・子育て世代が地域特性を踏まえ、快適に移動できる多様な移動手段の確保が必要
⑤拠点へのアクセス性の向上	・拠点の賑わいづくりを支える交通環境の整備が必要
⑥都市拠点での賑わいづくり	・人の移動量が減少しており、都市拠点でのにぎわいづくりが必要
⑦都市間・地域間の交流強化	・広域道路ネットワークや幹線道路を活用した、都市間・地域間の交流強化が必要
⑧環境負荷の低減	・技術革新の進展を踏まえた、環境負荷の低減に向けた取り組みが必要
⑨安全で安心な交通環境の整備	・インフラ老朽化対策、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
⑩交通事故の抑制	・高齢者事故割合が増加していることから、交通事故抑制にむけた取り組みが必要
⑪都市防災を支える交通の整備	・災害時、避難・救助・物資輸送を実施するために必要な道路ネットワークの整備

枚方市総合交通計画 骨子案

第3章 基本方針等

3-1 基本方針・施策目標・施策・評価指標の設定

※主に対象となる地域
○:優先的に施策を実施する地域
△:必要に応じて施策を実施する地域

視点	課 題	基本方針・施策目標・施策			主に対象となる交通手段						主に対象となる地域(※)				評価指標
					鉄道	バス	タクシー	自家用車	自転車	徒歩	全域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域	
【快適】	①公共交通環境整備	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													
	②交通渋滞の解消	施策目標１－１：骨格となる公共交通ネットワークの機能強化（課題①②③への対応施策）													公共交通利用者数の市域人口に対する割合 ※交通事業者提供資料
		施策	公共交通利用環境改善 【ハード施策】	公共交通を利用したくなるように、骨格となる公共交通ネットワークを中心に、地域と連携したバス停の環境改善等に取り組む。（施策例）バスの待合等環境改善、自転車でアクセスできる環境整備、公共交通利用サービス向上等	○	○	○				△	○	○		
			交通流の円滑化 【ハード施策】	定時性向上に向け、骨格となる公共交通ネットワークを中心に渋滞解消(交差点改良等)、まちづくりと併せた交通結節機能強化、連続立体交差事業による踏切解消等に取り組む。（施策例）交差点改良、京阪本線連続立体交差事業、まちづくりと併せた交通結節点機能強化等	○	○	○	○	○	○	△	○	○		
			公共交通従事者の確保 【ソフト施策】	既存公共交通ネットワークを維持できるよう、市と交通事業者に加え、同じ課題を抱える沿線市等が連携するなど運転手確保に取り組む。（施策例）市広報媒体や沿線市等と連携したPR支援、ハローワーク等と連携した就職説明機会の創出等	○	○	○				○				
			公共交通利用促進 【ソフト施策】	公共交通利用者の維持・増加に向け、現在の公共交通利用者の継続利用及び利用者周辺の非利用者(自家用車による送迎等)の公共交通利用転換に取り組む。（施策例）交通に関する情報発信、学校や企業への出前講座実施、タウンマップの利活用等	○	○	○				○				
	④多様な移動手段を持続的に確保	施策目標１－２：地域の足の確保（課題④への対応施策）													高齢者・子供の外出率 ※パーソナトリップ調査
		施策	移動サービスの提供や導入・支援 【ソフト施策】	市民が気兼ねなく外出できるよう、高齢者や障害者等も利用しやすいサービスの提供や地域が主体となった移動サービスの導入に向けた支援等を実施する。（施策例）地域自主運行型コミュニティ交通の導入・運営の手引き策定等			○	○		○	△			○	
			新技術の活用 【ソフト施策】	国や大阪府等の動向を注視しながら、本市における地域の足の確保に向けた取り組みとして検討を進める。（施策例）MaaS、新型モビリティ(自動運転、グリーンスローモビリティ等)など新たな技術の活用に向けた検討等	○	○	○	○	○	○	○				
【賑わい・活力】	⑤拠点へのアクセス性の向上	基本方針２：賑わいと活力を支える交通													
	⑥都市拠点での賑わいづくり	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（課題⑤⑥への対応施策）													公共交通利用者数（枚方市駅周辺・樟葉駅周辺） ※交通事業者提供資料
		施策	ウォーカブルな空間整備 【ソフト・ハード施策】	市の広域中心拠点である枚方市駅周辺再整備基本計画の推進や、樟葉駅前広場でのほこみち制度の活用など歩きたくなるウォーカブルな空間整備に取り組む。（施策例）樟葉駅前広場のほこみち制度の推進、まちなかベンチの設置、駅・駅周辺の道路環境整備、枚方市駅周辺再整備基本計画の推進						○		○			
			拠点へのアクセス性強化 【ハード施策】	拠点にアクセスしやすいよう、まちづくりと併せた駅前広場等交通結節点機能強化や、徒歩や自転車でアクセスしやすい環境整備に取り組む。（施策例）まちづくりと併せた交通結節点機能強化、京阪本線連続立体交差事業等、自転車活用推進計画等	○	○	○	○	○	○	○				
	⑦都市間・地域間の交流強化	施策目標２－２：都市間・地域間の連携強化（課題⑦への対応施策）													市内幹線道路の旅行速度 ※ETC2.0
		施策	道路ネットワーク強化 【ハード施策】	都市間・地域間の連携強化に向け、関係機関と連携し、市内幹線道路の整備や国土・広域幹線道路の整備促進に取り組む。（施策例）都市計画道路の整備、新名神高速道路の整備促進等				○			○				
【安全・安心・グリーン】	⑧環境負荷の低減	基本方針３：安全・安心を支える環境と調和した交通													
	⑨安全で安心な交通環境の整備	施策目標３－１：交通が与える環境負荷の低減（課題⑧への対応施策）													市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量 ※市関連計画
		施策	環境に配慮した行動促進 【ソフト・ハード施策】	環境負荷の低減に向け、公共交通や自転車の利用や理解促進、自動車のエコドライブ講習会の実施等に取り組む。（施策例）出前講座実施、タウンマップの利活用、自転車活用推進計画の推進等	○	○	○	○	○	○	○				
			電動車等の導入推進 【ソフト施策】	環境負荷の低減に向け、EV・FCV等の公用車導入や市民の導入支援、EVバスの導入推進、カーシェアリングの普及促進等に取り組む。（施策例）市民のEV車導入支援、環境に配慮したモビリティの導入検討等	○	○	○	○			○				
	⑩交通事故の抑制	施策目標３－２：交通環境の安全性向上（課題⑨⑩への対応施策）													交通事故件数（歩行者・自転車・車両） ※大阪の交通白書
		施策	交通安全の啓発 【ソフト施策】	安全性向上に向け、高齢者や学生を対象とした交通安全講習会を通じた交通ルール の周知等に取り組む。（施策例）運転免許自主返納の促進、高齢者交通安全教室の実施、自転車利用マナー啓発活動等				○	○	○	○				
			安全な通行空間の確保 【ソフト・ハード施策】	安全性向上に向け、高齢者や障害者、子育て世代なども安心して移動できるよう、バリアフリーの推進や生活道路における自動車走行速度の抑制等に取り組む。（施策例）バリアフリーの推進、通学路の安全対策、踏切道改良計画事業等				○	○	○	○				
	⑪都市防災を支える交通の整備	施策目標３－３：道路の強靱化(課題⑪への対応施策)													市内無電柱化整備延長 ※市関連計画
		施策	災害に強い道路整備 【ハード施策】	都市防災を支える交通の整備に向け、幹線道路の整備、緊急交通路の無電柱化や都市施設の計画的な更新・改修・耐震化等に取り組む。（施策例）橋梁長寿命化計画の推進、都市計画道路の整備、無電柱化の推進等				○			○				

3-2 主な施策内容(新規施策例)

基本方針1:誰もが快適で移動しやすい交通

施策:公共交通従事者の確保

●バス運転手の確保

バス運転手不足によるバス路線の減便や廃止が進む中、バス路線を維持する上で、運転手の確保が急務となっています。

市と交通事業者に加え、同じ課題を抱える沿線市とも連携して運転手確保に向けた取り組みを進めます。



参考:運転手採用 (京阪バス株式会社 HPより)

施策:新技術の活用

●MaaSの社会実装

2024年6月より、関西圏でQRコードを活用したデジタル乗車券「スルッとQRtto (クルット)」のサービスが開始されました。スマートフォンでQRコード乗車券を購入すると、スルッとKANSAI協議会に加盟する事業者の交通機関や提携する観光施設をチケットレスで利用することが可能となります。

本取り組みはMaaS社会実装の取り組みの一つであり、公共交通の利用促進、回遊性、賑わいの創出にも寄与することが期待されるなど、MaaSなどの新技術の活用について交通事業者と連携した取り組みを進めます。



QRコード乗車券、ICカード対応改札機 (イメージ)

▶チケットを利用する



参考:デジタル乗車券サービス スルッとQRttoのサービス開始について (R6.5 スルッとKANSAI協議会より)

施策: 移動サービスの提供や導入・支援

●地域自主運行型コミュニティ交通の導入・運営の手引き策定

鉄道やバスなどの公共交通の運行本数が少ない、あるいは全く運行していないなど、移動に困っている人の移動手段確保を目指して、地域の人々が主体となり、既存公共交通に接続する補助的な役割を担う「地域・自主運行型コミュニティ交通」の導入を進める目的として、「(仮)地域自主運行型コミュニティ交通の導入・運営の手引き」の策定に取り組みます。

地域主体型交通 導入 の手引き



令和6年3月
加西市公共交通活性化協議会

地域主体型交通 運営 の手引き



令和6年3月
加西市公共交通活性化協議会

参考:地域主体型交通導入・運営の手引き(R6.3 加西市公共交通活性化協議会)

参考:京阪電車として初となるQRコードを利用した乗車サービスを開始 (R5.12 京阪電気鉄道株式会社 ニュースリリースより)

基本方針2:賑わいと活力を支える交通

施策: ウォーカブルな空間整備

●歩行者利便増進道路

令和2年の道路法等改正により、賑わいのある道路空間を構築するため、道路の指定制度「歩行者利便増進道路（以下、「ほこみち制度」という。）」が創設されました。ほこみち制度の活用により、道路上でのイベント開催やオープンカフェ設置等が可能となり、地域の賑わい創出や都市魅力の向上が期待されます。

こうした制度構築など、今後国の動向を注視しながら、道路等を活用した賑わい創出に取り組めます。



参考:樟葉駅前広場 ほこみち制度活用イメージ

●まちなかベンチの設置

高齢者、障害者、妊婦や子供をかかえた人など、長時間連続して歩くことが困難な方もおられます。歩くことや移動することは、健康に寄与することとなり、他にも座って風景を眺めたり、友人と語らうなど「ひと休み」の場がまちの憩いの場となります。

このことから、道路等にベンチを設置する、いわゆるまちなかベンチの設置に取り組めます。



参考:座れる場づくりガイドライン（世田谷区）

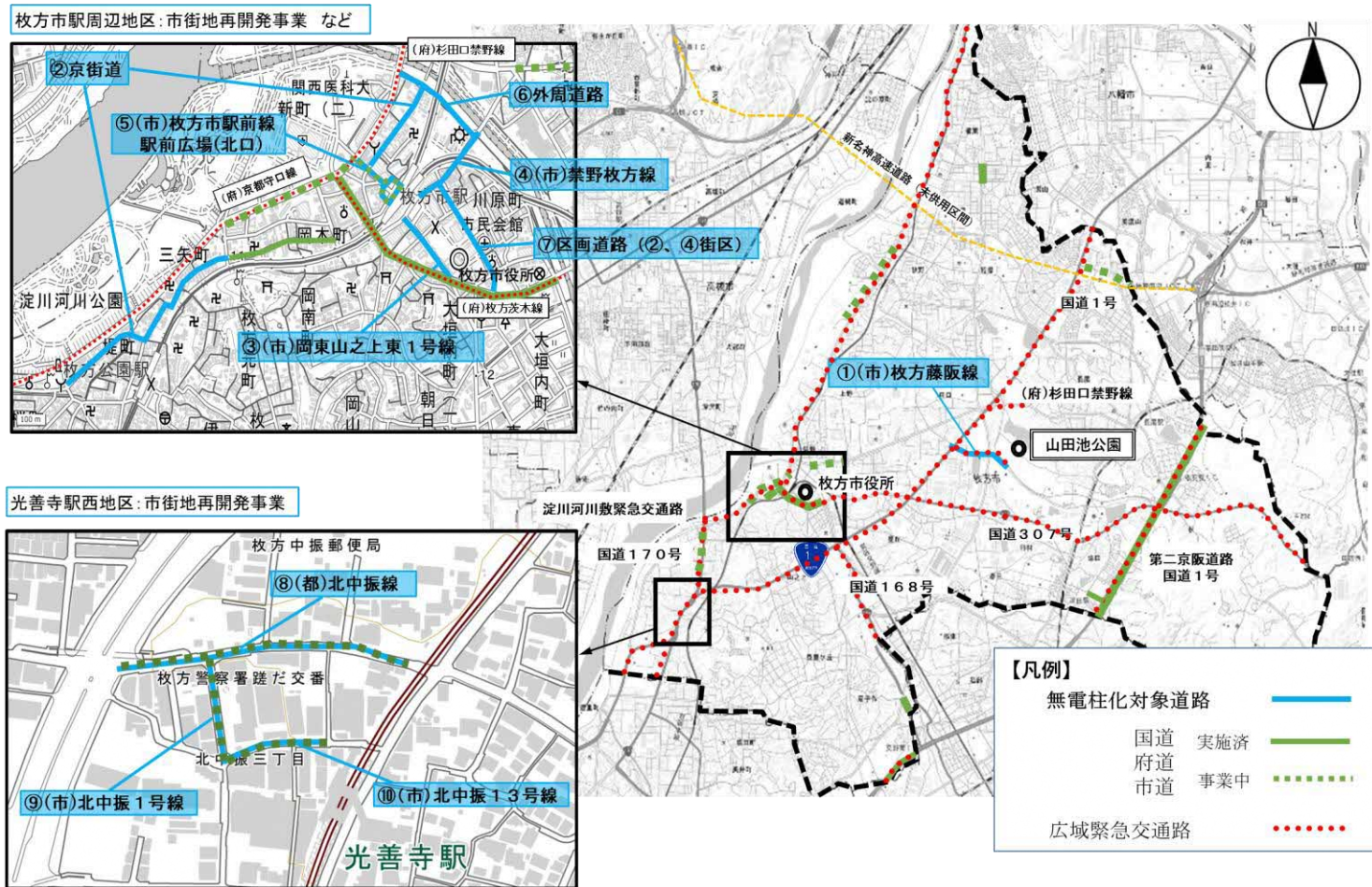
基本方針3:安全・安心を支える環境と調和した交通

施策： 災害に強い道路整備

●無電柱化の推進

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ります。また、良好な景観を損なうだけではなく、歩行者や車いす利用者など安全で快適な通行の妨げにもなります。こうした背景を踏まえ、本市において「枚方市無電柱化推進計画」を令和5年3月に策定しました。

本計画に基づき、効率的・計画的な無電柱化を推進します。



参考:枚方市無電柱化推進計画(令和5年3月)

第4章 計画の推進

4-1 推進体制

- 法定協議会・庁内委員会において、計画の進捗や評価指標の達成状況を確認し、施策の評価を行う。
- 今後、バス路線の廃止時など路線バスに代わる輸送手段を導入する必要性が生じた際などにおいて、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を設置する。

市庁内

【庁内委員会】

枚方市総合交通計画推進委員会

協議会

【法定協議会】

相互に情報を共有

枚方市総合交通計画推進協議会

【地域公共交通会議】

連携

(仮) 枚方市地域公共交通会議

※必要に応じて部会の設置等を検討

4-2 進捗管理

- 目標の達成に向け、PDCAサイクルによる計画の適宜見直しを実施する。
【根拠法令:都市・地域総合交通戦略、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律】

