

枚方市総合交通計画

都市・地域総合交通戦略
地域公共交通計画

(素案)

令和7年(2025年)〇月

枚方市

目次

1 総合交通計画の改定にあたって	1
1-1 計画改定の背景と目的.....	2
1-2 交通がもたらす効果.....	3
1-3 計画の区域.....	3
1-4 計画の期間.....	3
1-5 計画の位置づけ.....	3
1-6 枚方市が目指すまちと交通.....	4
2 基本方針・施策目標と評価指標	7
2-1 現状と課題、基本方針の設定.....	8
2-2 本市における公共交通ネットワークの考え方.....	9
2-3 施策目標と評価指標.....	10
3 目標達成のための施策	11
3-1 施策の体系.....	12
3-2 施策・取組.....	14
4 計画の推進	34
4-1 推進体制・進捗管理.....	35

1

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
- 1-2 交通がもたらす効果
- 1-3 計画の区域
- 1-4 計画の期間
- 1-5 計画の位置づけ
- 1-6 枚方市が目指すまちと交通

1-1 計画改定の背景と目的

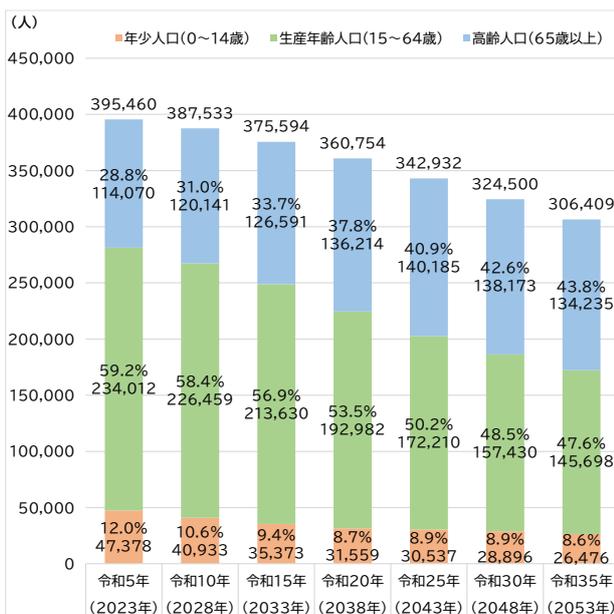
本市は、交通に関するサービスなどを今後維持していくために、将来都市像を見据えた交通政策の立案とともに、ひと・企業・行政が一体となり、交通事業とまちづくりが連携した総合かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的として、平成 30（2018）年 12 月に「都市・地域総合交通戦略要綱*（平成 21 年 3 月国土交通省都市局制定）」に基づき、「枚方市総合交通計画」を策定しました。

その後、人口減少や少子高齢化の進展に加えてコロナ禍によりライフスタイルや移動ニーズが多様化したことにより、鉄道や路線バスなどの公共交通利用者が減少しており、労働管理の厳格化が運送業にも適用される、いわゆる 2024 年問題により、路線バスの運転手不足が顕在化して路線バスの減便や路線廃止が行われるなど、交通環境を取り巻く状況に大きな変化が生じています。

一方で、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Ma a S*の社会実装に向けた取り組みが本格化するなど、交通分野において飛躍的な技術革新が起こっています。また、日本全体として、令和 32（2050）年のカーボンニュートラル*の実現に向け、運輸部門においても脱炭素に向けた取り組みが求められています。

国では、令和 2（2020）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、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、令和 5（2023）年の同法の改正により、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めることが必要との考えが示されました。

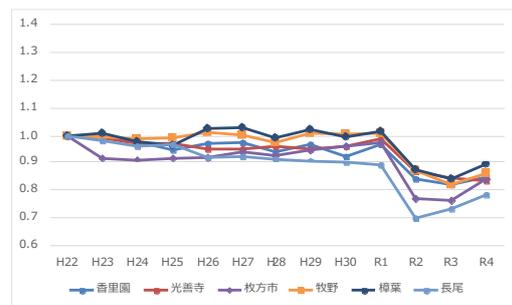
社会情勢の変化や近年の法改正を踏まえた中、今後、生じる恐れのある様々な課題に対して機動的に交通施策を講じ、多様な移動手段を持続的に確保することを目指して、「枚方市総合交通計画」の改定に取り組みます。



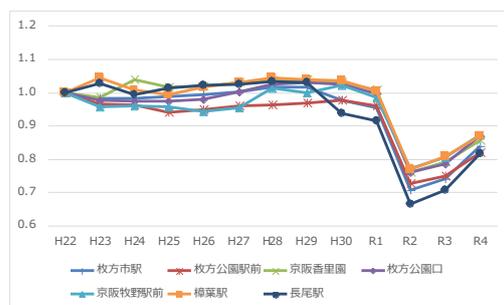
枚方市将来人口推計

(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)

鉄道



路線バス

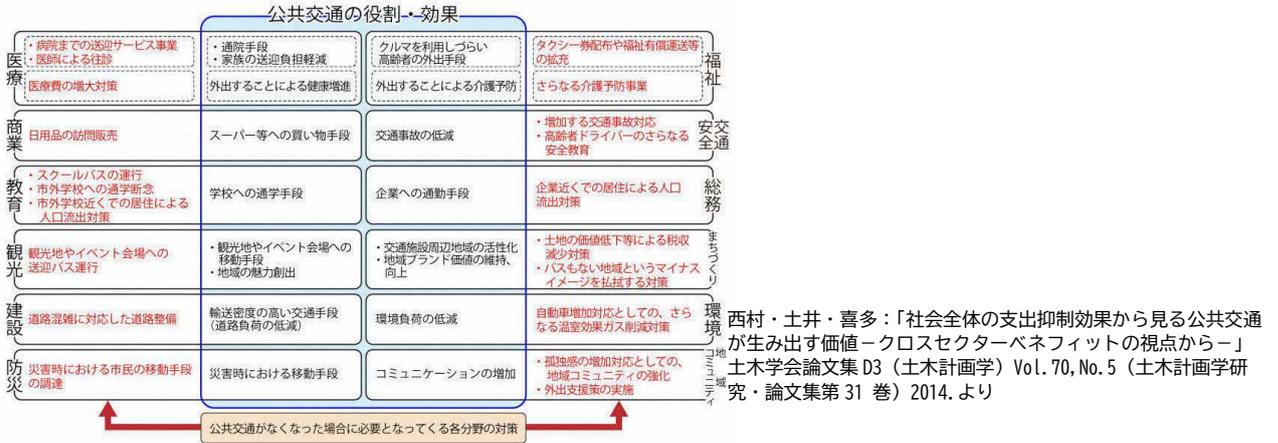


鉄道・路線バスの平成 22 年に対する乗降客数の増減率

(出典：枚方市統計書)

1-2 交通がもたらす効果

交通に関する施策は、医療、健康、福祉、まちの賑わい、公共施設の活用、産業、教育などの様々な分野に大きく影響し、関わりも重要となるため、様々な分野との連携を視野に入れた計画とします。



1-3 計画の区域

本計画は枚方市全域を対象とします。

1-4 計画の期間

令和 7 (2025) 年度から令和 16 (2034) 年度の 10 年間とし、概ね 5 年後に中間見直しを実施します。

また、社会情勢の変化や技術革新に対応していくため、計画期間内においても必要に応じて見直しを実施します。



1-5 計画の位置づけ

本計画は、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)に基づき策定します。

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に関する計画との整合や、各分野の計画との連携を図りながら、交通に関する施策の推進を図ります。



図 1-1 計画の位置づけ

1-6 枚方市が目指すまちと交通

(1) 公共交通を軸とするこれからの都市づくり

「枚方市都市計画マスタープラン」（令和4年3月一部改定）及び「枚方市立地適正化計画」（令和4年3月変更）では、公共交通を軸とした都市の形成を促進していくために、鉄道駅の周辺などにおいては、都市拠点を設置し、それぞれの特性に応じて居住及び都市機能の集積を図るなど、計画的な都市づくりを進め、集約型都市構造*の実現を目指しています。

将来都市像 『まち・ひと・自然がつながり、持続的に発展する都市』

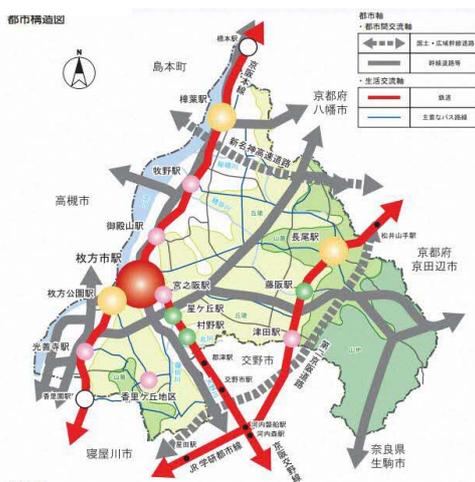
基本方針1 便利で快適に暮らせる計画的な都市づくり

基本方針2 都市基盤や公共交通ネットワークが充実した都市づくり

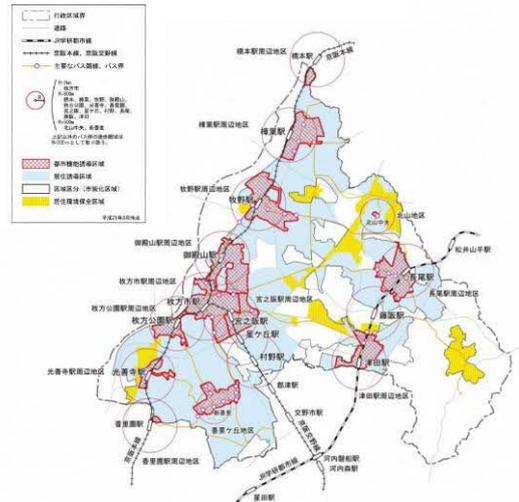
基本方針3 安全安心の都市づくり

基本方針4 水や緑の豊かな地域資源を活かし、質が高く潤いのある都市づくり

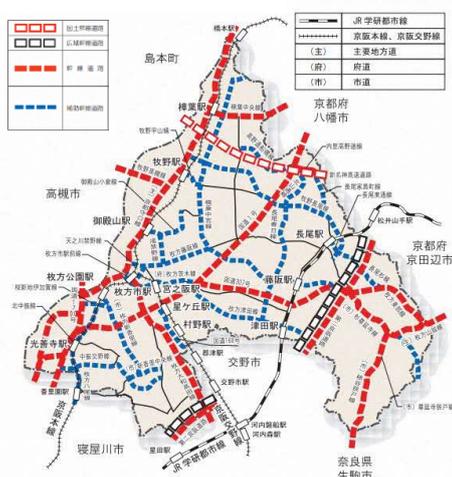
都市構造図



都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定



市内道路ネットワーク図



市内公共交通将来ネットワーク図



出典：枚方市都市計画マスタープラン・枚方市立地適正化計画

(2) 本計画における交通の将来像の設定

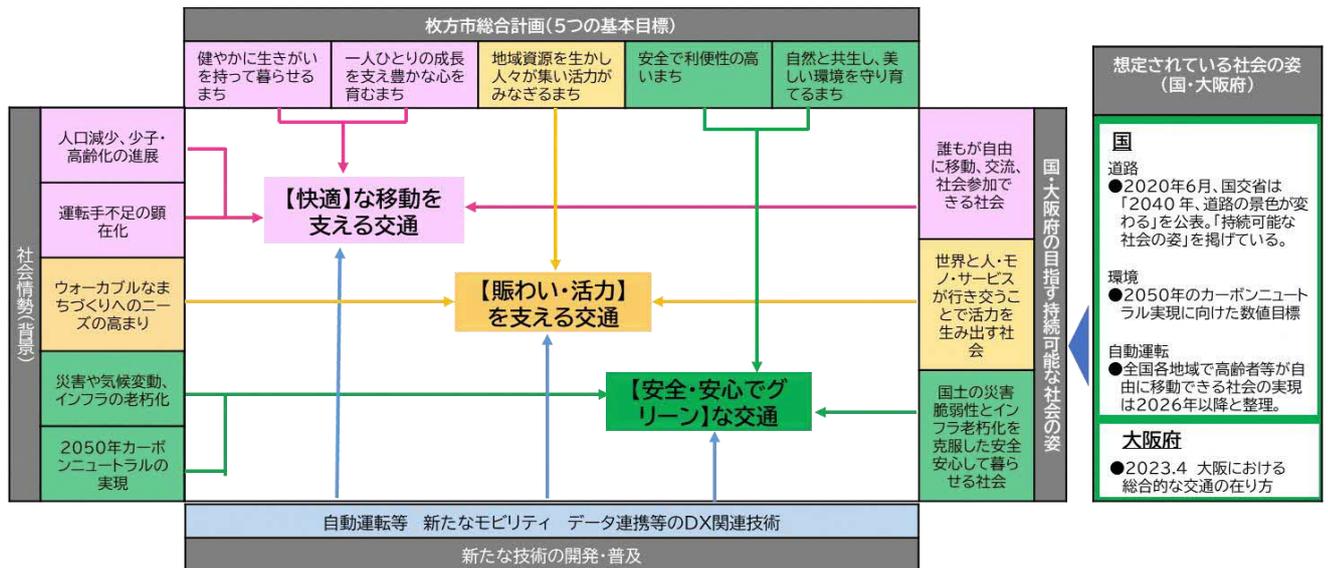
これまで、平成30年12月に策定した「枚方市総合交通計画」に基づき、「枚方市都市計画マスタープラン」で示された都市構造を踏まえ、広域中心拠点の枚方市駅や広域拠点の樟葉駅、長尾駅、枚方公園駅、地区拠点の光善寺駅など都市拠点周辺において、回遊性と賑わい、愛着がもてる交通環境整備を推進してきました。また、これらの都市拠点と市域の居住地域を結ぶ公共交通サービスを充実させるために、主要なバス路線の交通サービスを強化し、公共交通不便地域*については、行政、交通事業者、市民などが連携し、多様な移動手段の確保に取り組んできました。

本市の交通を取り巻く情勢と国や大阪府が目指す持続可能な社会の姿を踏まえ、今後の社会情勢等の変化を展望しながら、本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します。

交通の将来像設定の視点

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」の変化を展望しながら、国や大阪府が目指す持続可能な社会の姿を踏まえ、「枚方市総合計画」に掲げるめざすまちの将来像の実現を支えるため、以下により抽出した3つのキーワードを基に、社会情勢の変化に柔軟に対応できる総合的な交通環境を整備します。



視点② 将来都市構造の実現を支える

集約型都市構造やコンパクト・プラス・ネットワーク*の計画的な都市づくりの実現を支える総合的な交通環境を整備します。

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ます。

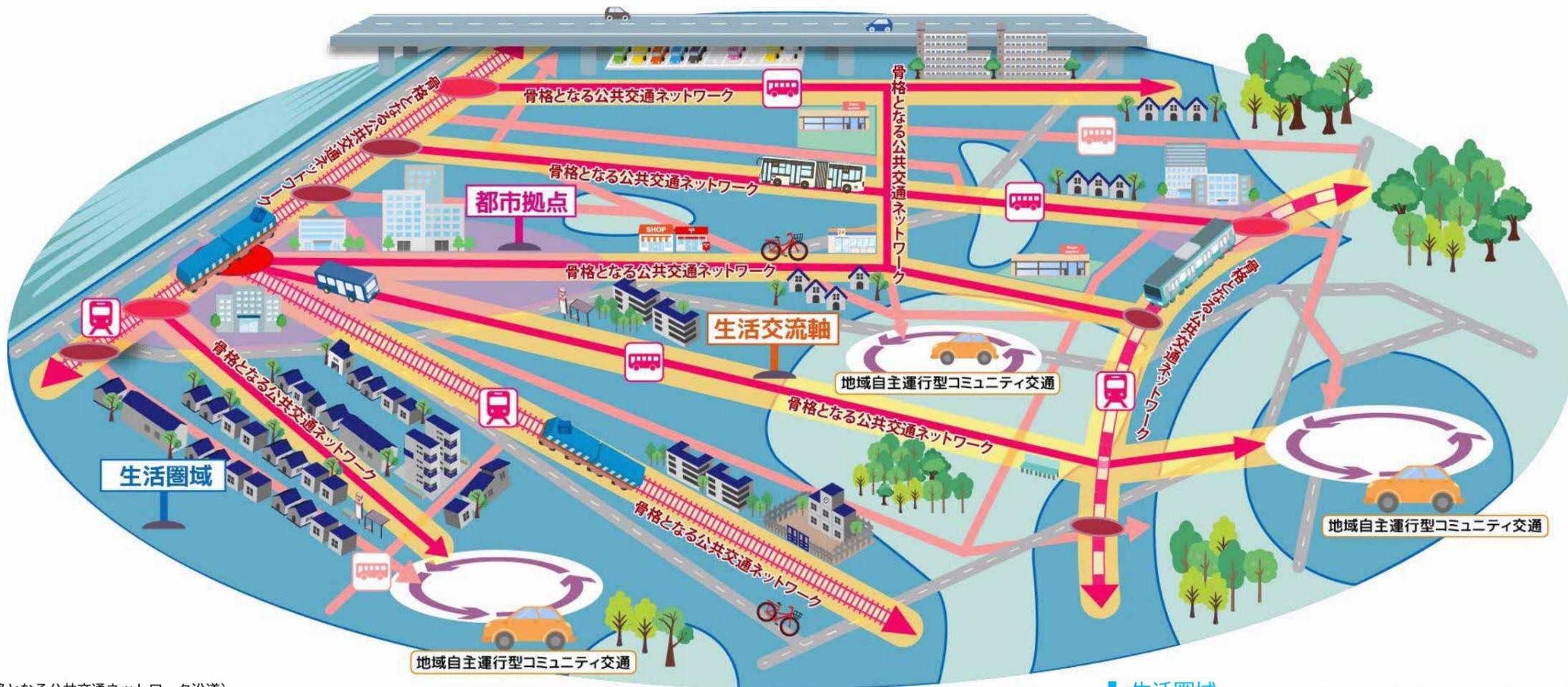
交通の将来像

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みます—

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 (骨格となる公共交通ネットワーク沿道)

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

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。

「将来像」の実現に向かい、事業・計画などの根底にある基本的な考えである「理念」をしっかりと認識した上で、進めていきます。

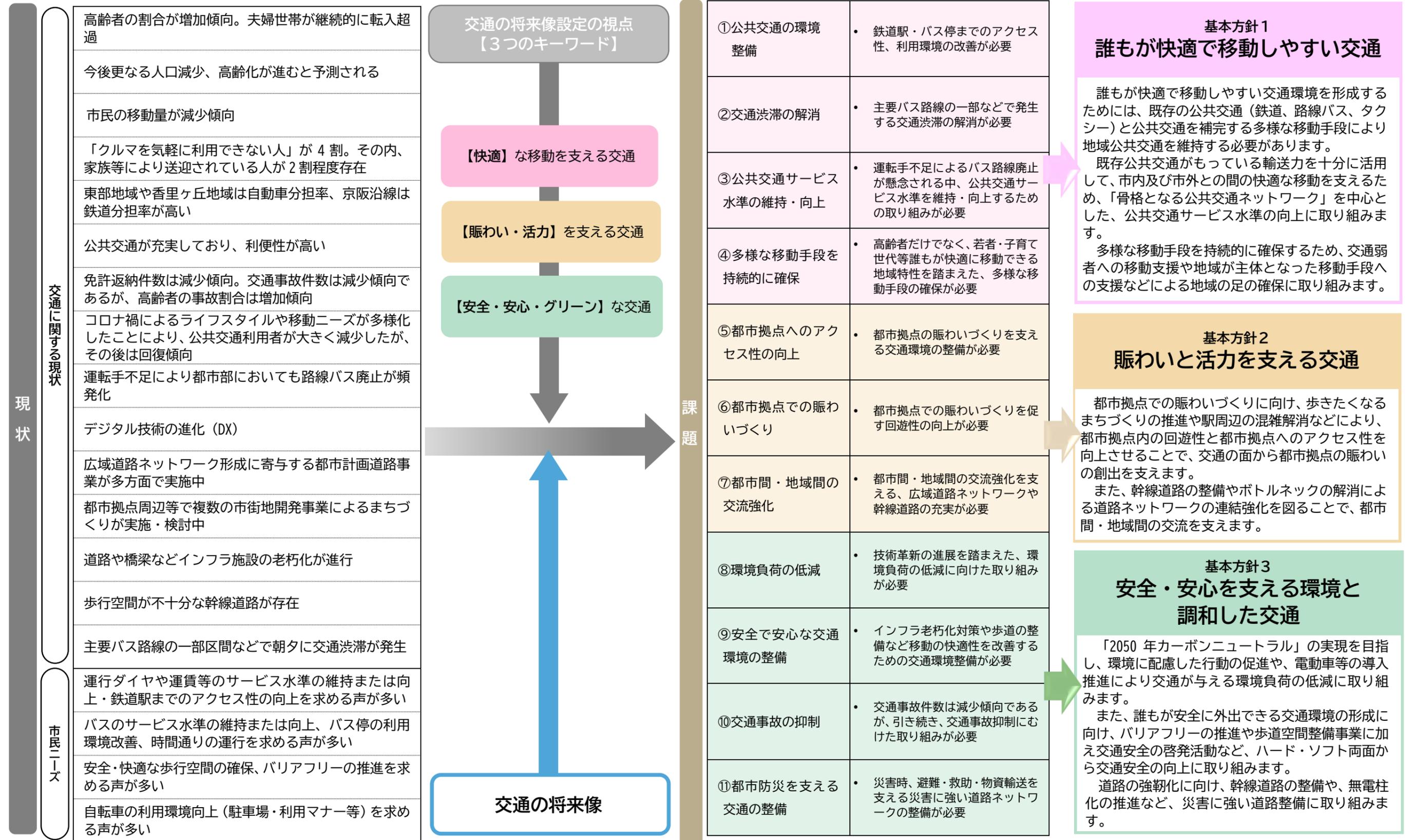
2

基本方針・施策目標と評価指標

- 2-1 現状と課題、基本方針の設定
- 2-2 本市における公共交通ネットワークの考え方
- 2-3 施策目標と評価指標

2-1 現状と課題、基本方針の設定

前章で設定した、交通の将来像の実現に向け、基本方針を以下のように設定します。



2-2 本市における公共交通ネットワークの考え方

本市は、これまで都市の核となる都市拠点を中心に、居住や医療・福祉・商業などの都市機能誘導施設を適切に誘導することにより、集約型都市構造やコンパクト・プラス・ネットワークの計画的な都市づくりの実現を目指してきました。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と運行頻度が高く、都市機能が集積している「都市拠点」などと直結する主要なバス路線を「骨格となる公共交通ネットワーク」として定義します。

今後、既存公共交通が有する輸送力を十分に活用できるように、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」の機能強化を図ることで、市内及び市外との間の快適な移動を支えていきます。

なお、鉄道やバスでは対応が難しい公共交通不便地域などにおける地域の足の確保として、タクシーの利活用や、地域住民等の理解・協力を得ながら、既存の公共交通を補完する、地域が主体となった移動手段の導入を支援するなど、需要に応じた交通モードの最適化に取り組みます。

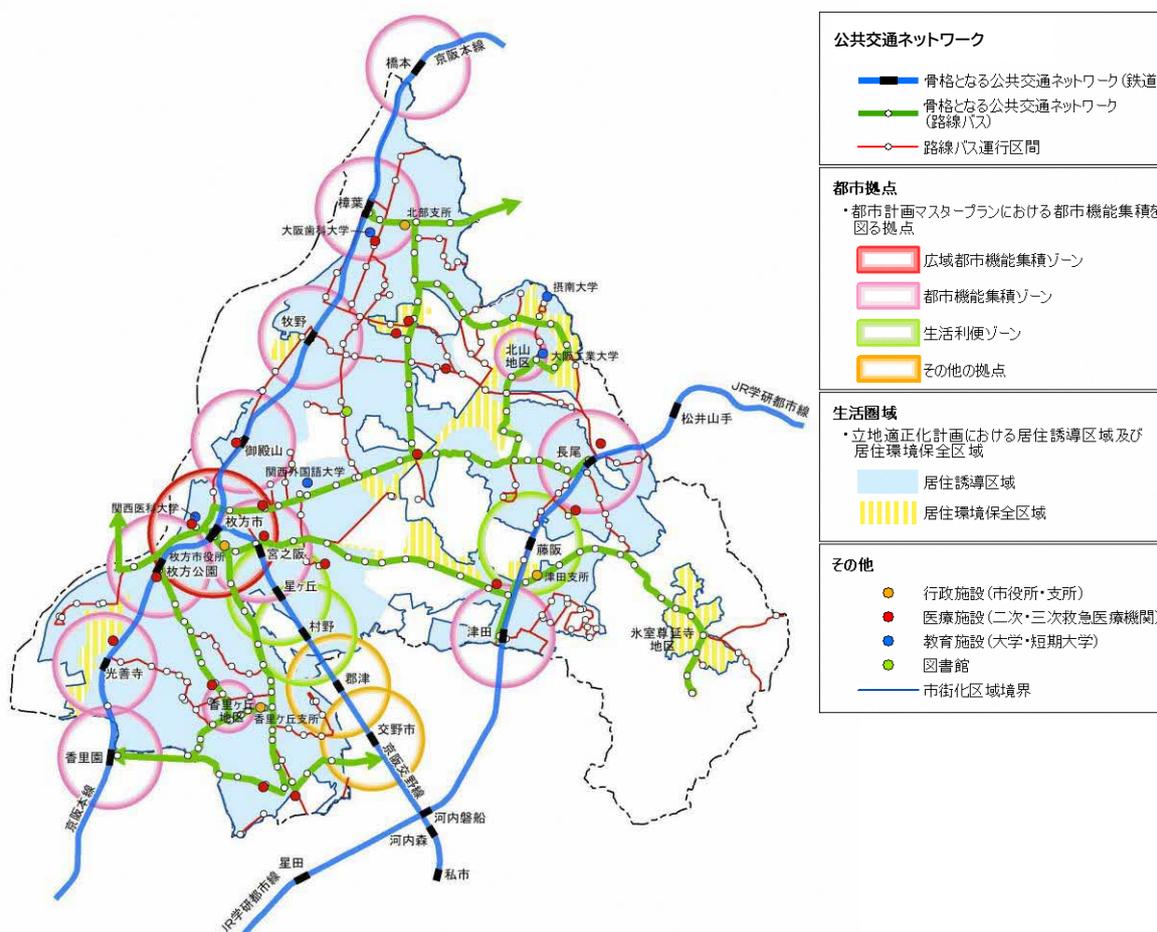


図 2-1 骨格となる公共交通ネットワーク

注 1) 骨格となる公共交通ネットワークは鉄道全路線及びバスについては運行頻度が高く(運行本数が概ね 50 本以上/日・片道かつ概ね平均 2 本以上/時間・片道)、都市機能が集積している都市拠点と直結する路線などを抽出

注 2) 骨格となる公共交通ネットワークは 2024 年度時点のものであり、今後まちづくりの進展や都市計画道路の供用、社会情勢の変化に伴い見直す場合がある。

注 3) 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
郡津駅、交野市駅については、交野市都市計画マスタープラン(令和 5 年 4 月改定)に「拠点」として位置づけ

2-3 施策目標と評価指標

基本方針等を踏まえて、交通の将来像の実現に向けた施策目標を設定します。また、施策目標の達成度合いを評価するために、評価指標を設定します。

【評価指標】

誰もが快適で移動しやすい交通

賑わいと活力を支える交通

安全・安心を支える環境と調和した交通

基本方針1

基本方針2

基本方針3

施策共通目標 地域公共交通の維持

公共交通と公共交通を補完する移動手段を組み合わせることで、将来にわたり地域公共交通を維持することを目指します。

施策目標1—1 既存公共交通ネットワークの維持

路線バスの運転手の確保など既存公共交通の輸送力を確保する取り組みを重点的に進めるとともに、公共交通の利用促進に
取り組み、既存公共交通ネットワークの維持を目指します。

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

定時性や利便性などサービス水準の向上に向けて取り組むことで、大量輸送を担う骨格となる公共交通ネットワークの機能を
強化します。

施策目標1—3 地域の足の確保

交通弱者の移動支援や地域住民等の理解・協力を得ながら地域特性に応じた多様な移動手段を導入することにより、地域の足
の確保を目指します。

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

枚方市駅などの都市拠点内では歩きたくないまちづくりや短距離の新たな移動手段の導入にする取り組みすることで回遊性を高
め、駅前の交通混雑の解消や自転車で通行しやすい空間を整備することで、都市拠点へのアクセス性を高めます。

施策目標 2—2 都市間・地域間の連結強化

広域な都市間や市内の地域間を連結する幹線道路の整備促進や、渋滞要因となっているボトルネックの解消に
取り組み、都市間・地域間の連結を強化します。

施策目標 3—1 交通が与える環境負荷の低減

環境負荷の低い移動手段の利用など環境に配慮した行動を促すとともに、電気自動車等の導入促進に
取り組み、交通が与える環境負荷を低減させます。

施策目標 3—2 交通環境の安全性向上

交通安全意識の向上や安全な通行空間の確保を進め、交通環境の安全性を高めます。

施策目標 3—3 道路の強靱化

幹線道路の整備促進など災害に強い道路の整備や計画的な予防保全型の維持管理に
取り組み、道路を強靱化します。

地域公共交通人口カバー率

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工
区内に含まれる人口の割合を算出

◆現況(R5 年度)87.6% → 目標(R16 年度)現状以上

評価スパン: 毎年

鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合

◆鉄道 現況(R4 年度)63.4% ($\frac{252,187 \text{ 人/日}}{397,681 \text{ 人}}$) → 目標(R16 年度)現状以上

◆バス※ 現況(R4 年度)7.7% ($\frac{30,753 \text{ 人/日}}{397,681 \text{ 人}}$) → 目標(R16 年度)現状以上 ※交通系 IC カード利用者のみ

代表交通手段分担率*(鉄道・バス)

◆現況(R3 年度)鉄道 17.4% バス 3.4% → 目標(R16 年度)現状以上

評価スパン: 毎年

評価スパン: 10 年

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

旅行速度とは、道路の一定区間距離を旅行(移動)時間で除した値。20km/h 未満が「混雑」として定義されている。

◆現況(R3 年度)20km/h 未満の区間 → 目標(R16 年度)20km/h 以上

評価スパン: 5 年毎

公共交通(鉄道・バス)を補完する移動手段の導入団体数

◆現況(R6 年度)1 団体 → 目標(R16 年度)現状以上

評価スパン: 毎年

65 歳以上で外出する人の割合

社会参加や就労が高齢者の健康増進につながることを考えられており、「第 3 次枚方市健康増進計画(令和6年3月策定)」にお
いて週 2 回以上の外出する人の割合増加を目指していることから設定。

◆現況(R4 年度)81% → 目標(R16 年度)86%

評価スパン: 3 年毎

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

◆枚方市駅 現況(R4 年度)29.3% ($\frac{116,618 \text{ 人/日}}{397,681 \text{ 人}}$) → 目標(R16 年度)現状以上

◆樟葉駅 現況(R4 年度)17.3% ($\frac{68,695 \text{ 人/日}}{397,681 \text{ 人}}$) → 目標(R16 年度)現状以上

評価スパン: 毎年

枚方市内から他市拠点への車移動による到達時間

◆市内東部地域から高槻市境への到達時間

現況(R3 年度)32 分 → 目標(R16 年度)現状未満

◆市内北部地域から寝屋川市境への到達時間

現況(R3 年度)34 分 → 目標(R16 年度)現状未満

評価スパン: 5 年毎

市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量

◆現況(R3 年度)298 千 t-CO₂ → 目標(R12 年度)238 千 t-CO₂

評価スパン: 毎年

市内の交通事故件数(歩行者・自転車・車両)

◆歩行者・自転車

現況(R4 年度)440 件 → 目標(R16 年度)現状未満

◆車両

現況(R4 年度)1,173 件 → 目標(R16 年度)現状未満

評価スパン: 毎年

市内広域緊急交通路の無電柱化整備延長

◆現況(R6 年度)4.77km → 目標(R16 年度)5.81km

評価スパン: 5 年毎

3 目標達成のための施策

3-1 施策の体系

3-2 施策・取組

3-1 施策の体系

本計画の基本方針、施策目標、施策の体系を以下に示します。

	事業中又は継続的な取り組み
	熟度や合意形成等を図りながら事業化を目指すもの
	実現の可能性について検討を進める事業

【快適】

基本方針・施策目標・施策・具体的な取組・実施事業等				実施主体				スケジュール		
				行政	企業		市民	計画期間 (R7~R16)		
					交通事業者	企業・団体等		短期	中長期	
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										
施策目標1-1：既存公共交通ネットワークの維持										
施策	1 輸送力の確保 重点	1. 公共交通従事者の確保	・他分野との連携による有資格者の参画促進 ・近隣市やハローワーク等と連携した採用活動 ・雇用・勤務形態の柔軟化 ・公共交通利用促進イベント等を通じた魅力発信	○	○	○				
		2. 輸送手段の高度化	・輸送力が高い長尺バスや連節バスの導入検討 ・自動運転等新技术の調査・研究	○	○					
	2 公共交通利用促進	1. 多様な媒体によるわかりやすい情報発信	・ロゴを活用した公共交通利用促進運動の展開 ・市HPやSNS等を活用した情報発信 ・地域や学校等と連携した情報発信	○	○	○				
		2. モビリティ・マネジメントの推進	・ひらかた交通タウンマップの利活用 ・出前講座の実施 ・エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進	○	○	○	○			
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										
施策	3 公共交通利用環境の改善	1. バス待ち等環境の改善	・バス停の上屋やベンチ等の設置 ・サイクル・アンド・バスライドの推進	○	○	○	○			
		2. バリアフリーの推進（駅、バス停、車両等）	・鉄道駅舎のバリアフリー化（ホームドアの整備等） ・生活関連経路のバリアフリー化 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入 ・心のバリアフリーの推進	○	○	○				
		3. MaaS等の普及促進	・MaaS普及促進に向けた取り組みの推進	○	○	○				
施策	4 交通流の円滑化	1. ボトルネックの解消	・交差点改良、バイパス道路の整備 ・駅前広場の整備・改良 ・京阪本線連続立体交差事業	○	○					
施策目標1-3：地域の足の確保										
施策	5 多様な移動サービスの確保	1. 交通弱者への移動支援	・ひらかたいすプロジェクト ・障害者の移動支援事業（ガイドヘルプサービス事業） ・妊産婦へのタクシー配車サービス ・福祉タクシー基本料金助成事業 ・総合福祉センター送迎バス運行委託事業 ・福祉移送サービス事業 ・公共交通の障害者割引制度 ・ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入【再掲】	○	○	○	○			
		2. 公共交通を補完する移動手段の確保	・地域・自主運行型コミュニティ交通の水平展開 ・民間送迎バス等の利活用 ・地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入可能性の検討	○	○	○	○			

基本方針・施策目標・施策・具体的な取組・実施事業等					実施主体				スケジュール	
					行政	企業		市民	計画期間 (R7~R16)	
交通事業者	企業・団体等		短期	中長期						
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										
施策	1 都市拠点内の回遊性強化	重点	1. 歩きたくなるまちづくりの推進	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市駅周辺再整備の推進 ・樟葉駅前広場の歩行者利便増進道路 ・まちなかベンチの設置 ・無電柱化推進計画の推進 ・歩行空間のバリアフリー化 ・路上駐車対策 ・放置自転車対策 	○	○	○	○	→	
			2. 短距離移動手段の導入促進	<ul style="list-style-type: none"> ・シェアサイクルの導入 ・低速小型モビリティ等の導入可能性の検討 	○	○	○		→	
	2 都市拠点へのアクセス性強化	1. 都市拠点における交通混雑の解消	<ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備・改良【再掲】 ・路上駐車対策【再掲】 	○		○		→		
		2. 自転車利用環境の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進 ・自転車活用推進計画の推進 	○				→		
施策目標2-2：都市間・地域間の連結強化										
施策	3 道路ネットワークの強化	1. 幹線道路の整備促進	<ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路の整備（事業主体はNEXCO西日本） ・淀川渡河橋の整備 ・都市計画道路の整備 	○				→		
		2. ボトルネックの解消【再掲】	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点改良、バイパス道路の整備【再掲】 ・京阪本線連続立体交差事業【再掲】 	○	○			→		
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										
施策	1 環境に配慮した行動の促進	1. モビリティ・マネジメントの推進【再掲】	<ul style="list-style-type: none"> ・ひらかた交通タウンマップの利活用【再掲】 ・出前講座の実施【再掲】 ・エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進【再掲】 ・自転車活用推進計画の推進【再掲】 ・カーシェアリングの利用促進 	○	○	○	○	→		
	2 電動車等の導入促進	1. EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）等の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・EVバスの導入 ・市民等へのEV車導入支援 ・EVバスを活用した脱炭素に関する環境教育 	○	○			→	→	
施策目標3-2：交通環境の安全性向上										
施策	3 交通安全意識の向上	1. 交通安全教育等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室等の実施 ・交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施 ・高齢ドライバーの安全に資する環境づくり ・運転免許自主返納者への支援（ひらかたポイント等） 	○	○	○	○	→		
		2. 自転車利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの実践	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教室等の実施【再掲】 ・交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施【再掲】 ・交通指導取締りの推進 	○	○	○	○	→		
	4 安全な通行空間の確保	重点	1. 歩行空間・自転車通行空間の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市バリアフリー基本構想等に基づく整備【再掲】 ・歩行空間整備事業 ・枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進【再掲】 ・自転車活用推進計画の推進【再掲】 ・踏切道の改良事業 ・京阪本線連続立体交差事業による踏切の除却 	○	○			→	
		2. 生活道路の安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもの交通安全プログラムに基づく交通安全対策 ・交通指導取締りの強化 	○				→		
施策目標3-3：道路の強靱化										
施策	5 災害に強い道路の整備	1. 幹線道路の整備促進【再掲】	<ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路の整備（事業主体はNEXCO西日本）【再掲】 ・淀川渡河橋の整備【再掲】 ・都市計画道路の整備【再掲】 	○				→		
		2. 道路の安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・無電柱化推進計画の推進【再掲】 ・橋梁長寿命化計画の推進 	○				→		
	6 道路の予防保全型の維持管理	1. 計画的な道路の更新、改修等	<ul style="list-style-type: none"> ・主要道路リフレッシュ事業の推進 ・街路樹維持管理方針の推進 ・橋梁長寿命化計画の推進【再掲】 	○				→		

【賑わい・活力】

【安全・安心・グリーン】

3-2 施策・取組

施策共通目標 地域公共交通の維持

施策目標 1-1 既存公共交通ネットワークの維持

施策 1 輸送力の確保

重点

交通事業者や同じ沿線の自治体とも連携し、ハローワークを通じた採用セミナーや公共交通利用促進イベント等の様々な機会を創出し、公共交通の社会的意義や運転手業務の魅力の発信に取り組みます。

また、鉄道やバスの生産性向上に向け、運転手一人当たりの輸送力の高い「長尺バス」等の導入を検討するとともに、全国各地で実施されている自動運転等の新技術の実装状況を注視し本市における導入可能性について検討します。

1. 公共交通従事者の確保

- 市と交通事業者に加え、同じ課題を抱える近隣市やハローワーク等との連携による採用活動に取り組みます。
- 公共交通の利用促進イベント等において、交通事業者のブースを出展し、車両の展示や公共交通の意義、運転手の魅力の発信に取り組みます。
- 定年退職した消防職員など、他分野との連携による有資格者の参画促進を検討するなど採用制度の見直しに取り組みます。

実施事業等

- 他分野との連携による有資格者の参画促進（行政、交通事業者）
- 近隣市やハローワーク等と連携した採用活動（行政、交通事業者、企業・団体等）
- 雇用・勤務形態の柔軟化（交通事業者）
- 公共交通利用促進イベント等を通じた魅力発信（行政、交通事業者）



桑名市職員の60歳到達以降における三重交通株式会社への
転籍に関する協定（桑名市HPより）

定年延長あわせ、60歳に到達した消防職員が希望に基づいて三重交通に転籍し、消防職員としての知識や経験を活かし、バス運転手として働くことが可能。



【事例】ハローワーク茨木及び茨木市・摂津市・島本町主催のセミナーチラシ

主な対象地域	全域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者 企業・団体等			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業化に向けた取組		事業中又は継続的な取組	

2. 輸送手段の高度化

- より輸送力の高い長尺バス*や連節バス*の導入や、自動運転、AI オンデマンド*交通など新しい技術を用いた交通について、最新動向を注視し、調査・研究を重ねながら本市における導入の可能性について検討します。

実施事業等

- 輸送力が高い長尺バスや連節バスの導入検討（交通事業者）
- 自動運転等新技術の調査・研究（行政、交通事業者）



【事例】連節バス「Port Loop」
（神姫バス運行 神戸市HPより）

【事例】レベル4 自動運転移動サービス
（福井県永平寺町）
（経済産業省HPより）

Column 自動運転技術の現状と目標

自動運転技術の現状と目標

国土交通省

○ 世界で初めてレベル3を実現するなど着実に技術が進展。今後は、レベル4の実現、普及拡大が目標。
【政府目標】2022年度目途 レベル4移動サービスの実現 ⇒ 2025年度目途 全国50か所に拡大
2025年度目途 高速道路レベル4の実現

自動運転移動サービス専門化
2021年3月に福井県永平寺町でレベル3の無人自動運転移動サービスを開始
道路交通法の改正により2023年4月よりレベル4の自動運転が可能に

実証事業
自動運転移動サービスの実現に向けて、全国各地で実証事業
BOLDLY HPより
道の駅での実証
1人の運転監視・操作者が3台の無人自動運転車を走行
遠隔監視・操作室

レベル5 完全自動運転

レベル4 特定条件下で完全自動運転
“ドライバーフリー”

レベル3 特定条件下で自動運転
“アイスフリー”
※条件外ではドライバーが安全確保

レベル2 縦・横方向の運転支援
“ハンズフリー”

レベル1 一方だけの運転支援
“フットフリー”

衝突被害軽減ブレーキ
2019年時点で9割を超える新車に搭載
※トヨタHPより

高速道路でのレベル3
2021年3月に販売開始（世界初）
ホンダ レジェンド ※ホンダHPより

日本国内では、2021(令和3)年3月より高速道路での自動運転レベル3（特定の条件下で自動運転。ドライバーの存在が不可欠。）の車両の販売や中山間地域での無人の自動運転サービスが開始されています。
道路交通法の改正により、2023(令和5)年4月、自動運転レベル4（特定の条件下で完全自動運転。）が可能となり、今後の実現や普及拡大が期待されています。

出典：国土交通省 HP 2

主な対象地域	全域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	実現可能性の検討			

施策2 公共交通利用促進

今後、人口減少に伴い公共交通利用者の減少が予測されるなか、公共交通を持続的に維持していくためには、日常的に公共交通を利用する市民だけでなく、自家用車利用者も含めて、市民が皆で公共交通を使って支えていくという意識をもつことが不可欠です。

これまで本市では、市のホームページによる情報発信や「ひらかた交通タウンマップ」の活用により、公共交通の利用促進に向けた取り組みを進めてきました。今後は新たに情報発信やロゴを活用した公共交通利用促進運動を展開するなどにより、効果的な利用促進・意識啓発の取り組みを強化します。

1. 多様な媒体によるわかりやすい情報発信

- 公共交通を身近で親しみやすいものと感じてもらうため、幅広い年代の方が、公共交通に関する情報を受け取れ、またその情報がすぐに理解できるように、多様な媒体で多様な利用者に向けたわかりやすい情報発信やロゴを活用した公共交通利用促進運動による利用促進・意識啓発を行います。

実施事業等

- ロゴを活用した公共交通利用促進運動の展開（行政、交通事業者、企業・団体等）
- 市HPやSNS等を活用した情報発信（行政、交通事業者）
- 地域や学校等と連携した情報発信（行政）



【事例】都市交通データの提供例（札幌市）



【事例】「北海道公共交通利用促進運動シンボルロゴ」
（北海道鉄道活性化協議会）
地域における様々な関係者が一体となって、公共交通の利用促進に向けた取り組みを展開

主な対象地域	全域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者	企業・団体等	
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

2. モビリティ・マネジメント*の推進

- 持続可能な公共交通の実現に向け、クルマを気軽に利用できない市民（普段から家族による送迎に頼っている方など）の公共交通への利用転換の促進に取り組みます。
- 公共交通の乗り方や、目的地への行き方がわかる「ひらかた交通タウンマップ」等を活用し、公共交通利用を働きかけるイベントの実施や、学校・地域・企業等を対象とした出前講座の実施による、利用促進・意識啓発に取り組みます。
- 市内企業・団体等と連携し、環境負荷の少ない徒歩・自転車・公共交通を利用したエコ通勤*の普及促進に取り組みます。

実施事業等

- ひらかた交通タウンマップの利活用（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）
- 出前講座の実施（行政、交通事業者）
- エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進（行政、企業・団体等）



バス!のってスタンプラリー

(NPO 法人ひらかた環境ネットワーク会議・枚方市・京阪バス)
ひらかた交通タウンマップを見ながらバスでスタンプポイントをめざすイベントを開催



始めよう「エコ通勤」(国土交通省)



Column 自動車交通と公共交通等の役割分担

自動車交通

兵庫県加西市では、公共交通を維持し、よりよいものにしていくことは、気軽に外出できるために必要不可欠な取り組みとしています。

そこで、「介助なしで外出できる方」のうち、「クルマを気軽に利用できない方」の外出を公共交通が担い、また問題なくクルマで送迎してもらっている人は引き続き送迎でも問題ありませんが、送迎から公共交通への利用転換を促し、送迎負担の減少をめざしています。

出典：加西市 HP

主な対象地域	全域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者	企業・団体等	市民
実施スケジュール 計画期間 (R7~R16)	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

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

施策 3 公共交通利用環境の改善

本市は、「枚方市立地適正化計画」において、拠点となるエリアへの、都市機能および居住の誘導を図り、都市拠点間や生活圏域などからの移動を支える公共交通機能の確保を図ることとしており、都市間交通を担う鉄道網と、都市拠点などを結ぶバス路線網による公共交通ネットワークについて、利便性の向上等に向けた取り組みを進めてきました。今後、利便性の向上に向け、骨格となる公共交通ネットワークを中心として、バス待ち等環境の改善やバリアフリーの推進、MaaS等の普及促進に取り組みます。

1. バス待ち等環境の改善

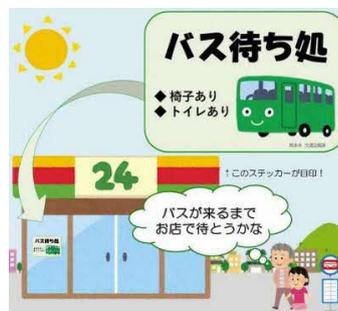
- 行政と交通事業者が連携した、バス停の上屋設置などに加え、地域と一体となって公共交通を支える認識や愛着の醸成を図るため、行政や交通事業者だけでなく、バス利用者である沿線住民や周辺施設等の協力を得て新たな上屋の設置や維持管理を行う仕組みを検討し、バス待ち環境の改善に取り組みます。
- バス停へのアクセス性を高めるため、自転車でバス停付近のコンビニや商業施設まで行き、自転車を停めて路線バスに乗り換えることができるよう、民間事業者との連携による「サイクル・アンド・バスライド*」の促進に取り組みます。

実施事業等

- バス停の上屋やベンチ等の設置（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）
- サイクル・アンド・バスライドの推進（行政、交通事業者、企業・団体等）



【事例】長尾家具町 バス停整備
(PR でっせ HP より)



【事例】「バス待ち処」始めました！
(熊本県熊本市 HP より)

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者	企業・団体等	市民
実施スケジュール 計画期間 (R7~R16)	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

2. バリアフリーの推進（駅、バス停、車両等）

- 快適な移動の実現に向け、「枚方市バリアフリー推進協議会*」とも連携を図りながら、ハード（生活関連経路のバリアフリー化等）及びソフト（心のバリアフリー*の推進等）の両面から着実なバリアフリーの推進に取り組みます。

実施事業等

- 鉄道駅舎のバリアフリー化（ホームドアの整備等）（交通事業者）
- 生活関連経路のバリアフリー化（行政）
- ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー*の導入（交通事業者）※市内全域で展開
- 心のバリアフリーの推進（行政、交通事業者、企業・団体等）※市内全域で展開



【事例】道路のバリアフリー化（津田駅西口駅前広場）
視覚障害者誘導用ブロックの改良、歩道横断部の勾配改良等



【事例】ホームドア（枚方市駅）



【事例】心のバリアフリーハンドブック
（京都市 HP より）



【事例】ユニバーサルデザインタクシー
（一般社団法人日本自動車工業会より）

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者	企業・団体等	市民
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

3. MaaS等の普及促進

- MaaS等により、利便性の向上、利用促進、回遊性の向上などが期待されることから、本市でも MaaS 関連サービスに交通事業者と連携したイベントや施設入場券と連携させるなどにより普及促進を図り、市民や来街者の利便性向上等に取り組みます。

実施事業等

- MaaS 普及促進に向けた取り組みの推進（行政、交通事業者、企業・団体等）

▶ チケットを利用する



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（令和 6 年 5 月 スルッと KANSAI 協議会）
 関西の主要鉄道会社が連携し、2024 年 6 月より 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。

Column デジタルチケットの活用

兵庫県神戸市では、マイナンバーカードと MaaS サービスの連携により、公共交通における住民割引を実施する社会実験に取り組んでいます。
 デジタルチケットアプリ「RYDE PASS」にマイナンバーカードを紐づけることにより、神戸市の中心部を巡るバス「シティーループ」、「ポートループ」、神姫バスの路線バス（神戸市中心エリア、神戸空港線）が、1日乗り放題になるチケット Kobe 1day loop bus ticket の 350 円引きクーポンが最大 6 回もらえる神戸市民限定のお得なキャンペーンを実施しています。
 今後、利用者の属性に応じた公共交通の料金割引の検討が期待されます。

出典：KOBE スマートシティ推進コンソーシアム HP

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者	企業・団体等	
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

施策4 交通流の円滑化

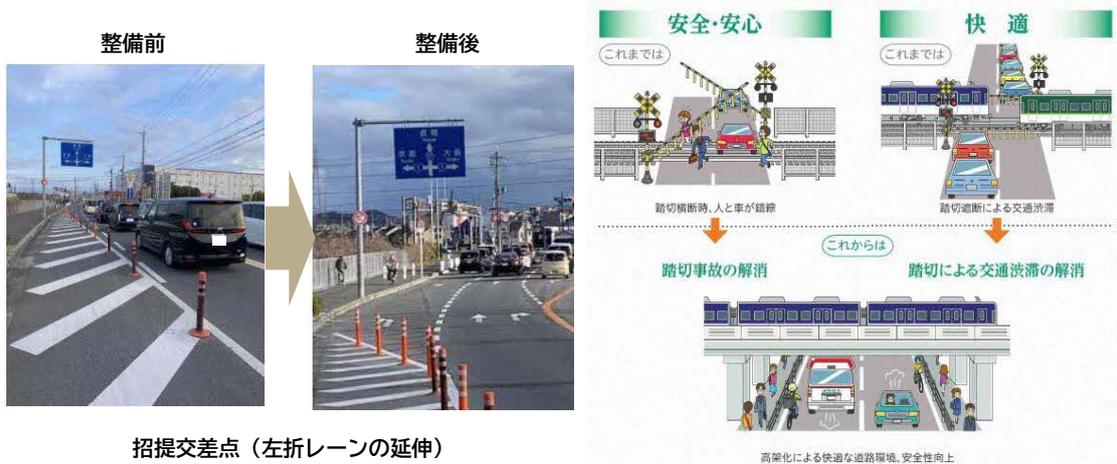
既存公共交通がもっている輸送力を十分に活用して、市内及び市外との間の快適な移動を実現するためには、ボトルネック*を解消して、定時性を向上させることで、交通流の円滑化を図ることが必要です。ボトルネックを解消するために、骨格となる公共交通ネットワークを中心とした交差点改良や、渋滞解消等に寄与するバイパス道路の整備等に取り組みます。

1. ボトルネックの解消

- 道路交通のボトルネックとなる箇所及び区間について、交差点改良やバイパス道路の整備に取り組みます。
- 京阪本線の枚方市駅から寝屋川市駅までは、開かずの踏切が多く、生活に支障をきたしていることから、大阪府や寝屋川市、京阪電気鉄道株式会社とともに、高架化による踏切の解消を推進しています。これにより踏切事故の解消、交通渋滞の解消に加えて、線路で分断された街の一体化を図ります。

実施事業等

- 交差点改良、バイパス道路の整備（行政）
- 駅前広場の整備・改良（行政）
- 京阪本線連続立体交差事業*（行政、交通事業者）



事業効果（京阪本線連続立体交差事業パンフレットより）

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

施策5 多様な移動サービスの確保

本市においては、公共交通の補完に資する、地域が主体となった移動手段導入への支援として、令和3（2021）年3月に「枚方市ボランティア輸送補助金」を創設するなど、地域の足の確保に向けた取り組みを進めてきました。

今後、交通弱者への移動支援の取り組みや、多様な移動手段を確保することにより、誰もが外出しやすい環境を整え、地域の足を確保することで、健康維持・増進、交流や地域の活性化にもつながることが期待されます。

1. 交通弱者への移動支援

- 高齢者、障害者、妊産婦など、移動に制約がある方々も、誰もが気兼ねなく外出できるよう、これまで実施している外出支援サービスを継続して実施するとともに、住民や企業等が主体となった「ひらかたいすプロジェクト」の推進など、健康維持・増進、交流や地域の活性化に向けた、外出支援の推進に取り組みます。

実施事業等

- ひらかたいすプロジェクト（行政、企業・団体等、市民）
- 障害者の移動支援事業（ガイドヘルプサービス事業）（行政）
- 妊産婦へのタクシー配車サービス（交通事業者）
- 福祉タクシー基本料金助成事業（行政）
- 総合福祉センター送迎バス運行委託事業（行政）
- 福祉移送サービス事業（行政）
- 公共交通の障害者割引制度（交通事業者）
- ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入（交通事業者）【再掲】



【事例】ママサポートタクシー
(第一交通産業 HP より)

助産師の研修を受けたドライバーが対応。
事前登録することで陣痛時などの移動手段
として利用可能。



ひらかたいすプロジェクト
自宅や事業所、店舗の前に自由に座れるイスを置
くプロジェクト。ひらかたいすプロジェクト実
行委員会が実施

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者	企業・団体等	市民	
実施スケジュール 計画期間 (R7~R16)	短期	中長期		
	事業中又は継続的な取組			

2. 公共交通を補完する移手段の確保

- 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手段の確保を目指して、地域が主体となり、既存公共交通を補完する「地域・自主運行型コミュニティ交通*」の導入を進められるよう、「(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」の策定に取り組むなど、水平展開に向けた取り組みを進めます。
- また、バス路線の廃止時など路線バスに代わる移手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、民間送迎バスの活用や、地域特性等を踏まえた、新たな移手段の導入についても検討を行い、地域の足となる移手段の確保を図ります。

実施事業等

- 地域・自主運行型コミュニティ交通の水平展開 (行政、交通事業者、企業・団体等、市民)
- 民間送迎バス等の利活用 (行政、交通事業者、企業・団体等)
- 地域特性等を踏まえた、新たな移手段の導入可能性の検討
(行政、交通事業者、企業・団体等、市民)



【事例】地域主体型交通導入・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)
 地域主体型交通の導入に向け、必要な検討内容、整えるべき運行体制、
 実証運行準備や収支に係る内容などについて掲載

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者	企業・団体等	市民
実施スケジュール 計画期間 (R7~R16)	短期		中長期	
	事業化に向けた取組		事業中又は継続的な取組	

施策 1 都市拠点内の回遊性強化

重点

近年、道路空間をこれまでの「車中心」から「人中心」の空間へと再構築する「ウォーカブル*な空間形成」の取り組みが全国各地で進められており、本市でも、ウォーカブル推進都市として枚方市駅周辺をウォーカブル区域（滞在快適性等向上区域）に設定して再整備に取り組むとともに、樟葉駅前広場を歩行者利便増進道路*（いわゆる「ほこみち」）に指定するなど、歩きたくなるまちづくりの取り組みを進めてきました。

今後は、歩行者が休憩しながら歩けるようにベンチ（いわゆる「まちなかベンチ」）の設置や通行の支障となるバリアの排除などを総合的に推進して歩きたくなるまちづくりを強化するとともに、訪れる市民や来街者がシェアサイクル*などを利用して容易に歴史や文化などの観光資源を回遊して本市の魅力を感じてもらえるよう都市拠点内の回遊性強化に取り組めます。

1. 歩きたくなるまちづくりの推進

- 賑わいのある道路空間を構築することを目的とし、令和 2 年の道路法等の改正により創設された道路の指定制度「歩行者利便増進道路」の活用や、まちなかベンチの設置などを実施し、歩きたくなるまちづくりの推進に取り組めます。
- また、無電柱化の推進や、歩行空間のバリアフリー整備、路上駐車や放置自転車対策を行うことで、歩行者にやさしい道路空間を整備に取り組めます。

実施事業等

- 枚方市駅周辺再整備の推進（行政）
- 樟葉駅前広場の歩行者利便増進道路（行政）
- まちなかベンチの設置（行政、企業・団体等、市民）
- 無電柱化推進計画の推進（行政）
- 歩行空間のバリアフリー化（行政）
- 路上駐車対策（行政、企業・団体等）
- 放置自転車対策（行政）



【事例】樟葉駅前広場 ほこみち制度活用イメージ



【事例】ひと休みベンチ寄附制度（大阪府富田林市 HP より）
企業・団体等から寄附されたベンチを道路や公園などに設置する制度



【事例】枚方市駅周辺コミュニティパーキング共通駐車券システム

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者	企業・団体等	市民
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

2. 短距離移動手段の導入促進

- 枚方市駅周辺など鉄道駅を中心として都市拠点内に歴史や文化などの地域観光資源が点在しているエリアにおいては、訪れる市民や来街者が容易に回遊して本市の魅力を感じてもらえるようシェアサイクルや低速小型モビリティ*の導入促進に取り組みます。

実施事業等

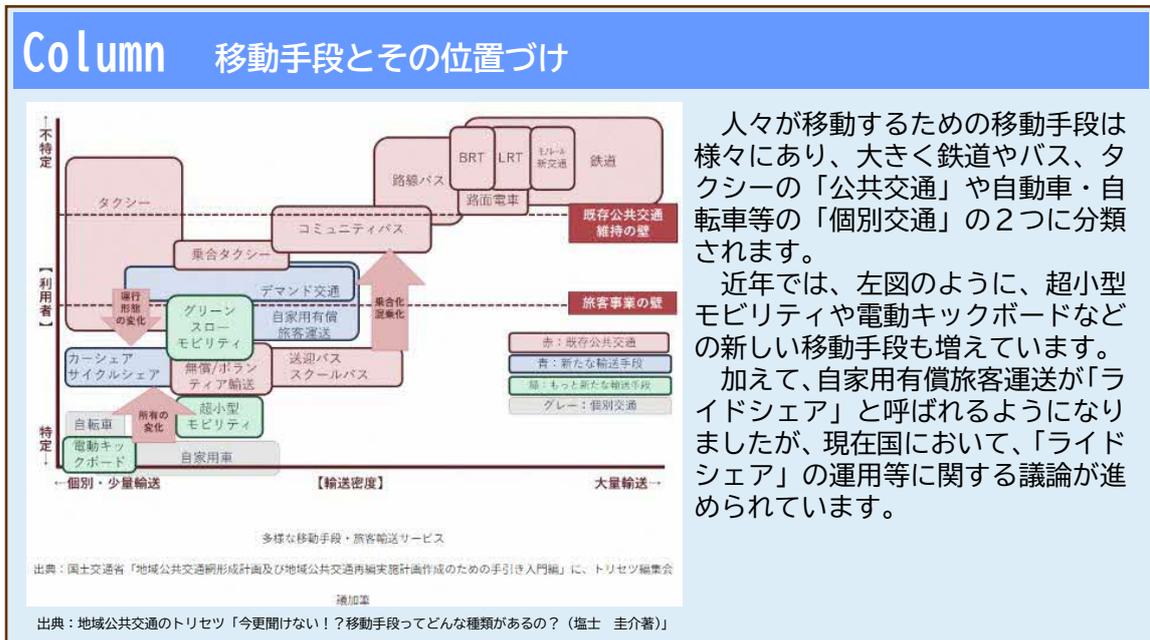
- シェアサイクルの導入（行政、交通事業者、企業・団体等）
- 低速小型モビリティ等の導入可能性の検討（行政、交通事業者、企業・団体等）



【事例】北海道及び札幌市所有の敷地に設置されたシェアサイクル
（国土交通省 シェアサイクル事業の導入・運営のためのガイドラインより）



【事例】新たなモビリティ（神戸市 HP より）



主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者	企業・団体等	
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業化に向けた取組			

施策2 都市拠点へのアクセス性強化

本市は、樟葉駅前広場の公共交通（路線バス、タクシー）と一般車両による交通混雑の緩和や安全性向上を図る観点から、令和3年度に公共交通と一般車両を完全分離するための改良工事を実施したことで、路線バスの定時性が向上するなど大きな効果が見られました。今後は、市街地開発事業*を進める枚方市駅の北側と南側の駅前広場においても同様の改良を進めるとともに、「枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画*（平成29年度）」や「枚方市自転車活用推進計画*（令和元年度）」に基づき、自転車通行空間を整備などによる都市拠点へのアクセス性強化に取り組みます。

1. 都市拠点における交通混雑の解消

- 都市拠点における交通混雑の解消に向け、市街地開発事業による駅前広場の整備・改良に取り組みます。
- 既存の駅周辺における路上駐車対策などに取り組むことで、交通混雑の解消に取り組みます。

実施事業等

- 駅前広場の整備・改良（行政）【再掲】
- 路上駐車対策（行政・企業・団体等）【再掲】



樟葉駅前広場ロータリー改良（令和4年完了）
交通混雑解消や安全性確保のために、バス・タクシーと一般車両の動線を分離

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 企業・団体等			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

2. 自転車利用環境の向上

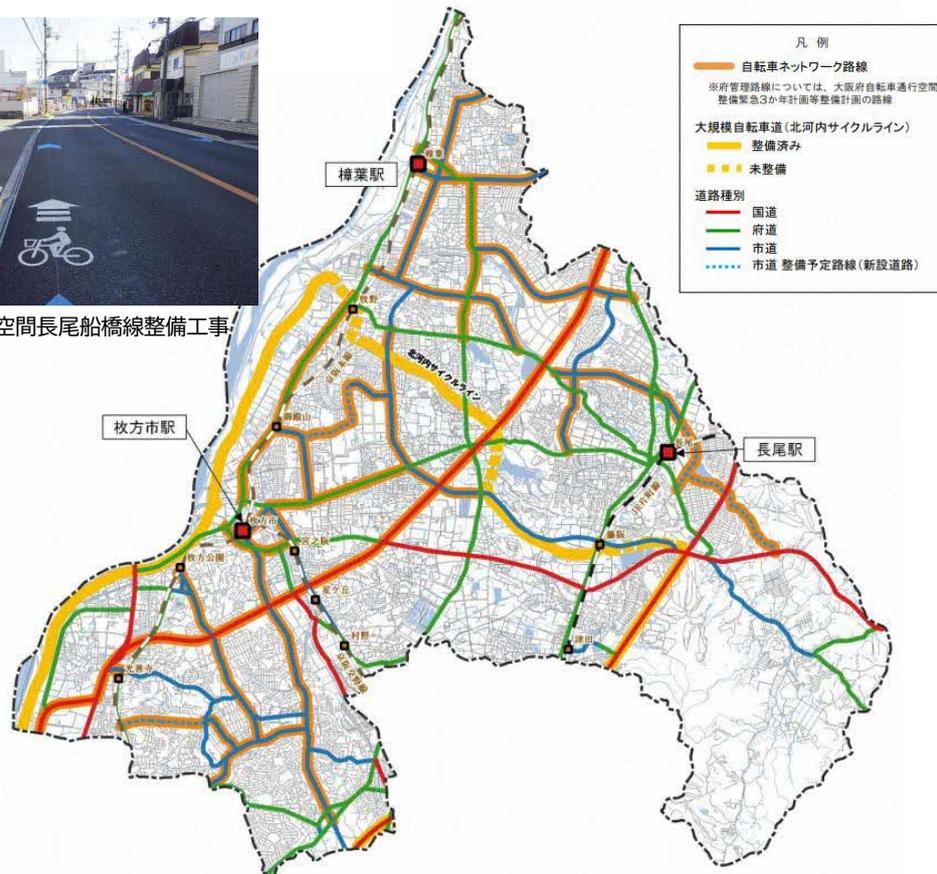
- 自転車は身近で機動性が高く、健康増進・観光・防災・環境など様々な視点での効果が期待されることから、今後も引き続き、都市拠点への自転車でのアクセス性向上に向けた自転車通行空間整備等、自転車の利用環境向上に取り組めます。

実施事業等

- 枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進（行政）
- 自転車活用推進計画の推進（行政）



自転車通行空間長尾船橋線整備工事



自転車ネットワーク路線
(枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画より)

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

施策 3 道路ネットワークの強化

本市では、国土軸として広域的な都市間を連結する新名神高速道路や隣接する高槻市と連結する都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）、市内の地域間を連結する都市計画道路御殿山小倉線や牧野長尾線、長尾杉線など幹線道路の整備促進の取り組みを進めてきました。

今後も引き続き、これらの幹線道路の整備促進を図るとともに、交通渋滞の要因となっているボトルネックを解消することで、都市間や地域間の連結強化に取り組みます。

1. 幹線道路の整備促進

- 利便性の向上に加え、防災や都市間交流の促進、地域経済の活性化など様々な効果が期待される都市間や地域間を連結する幹線道路の整備を促進します。

実施事業等

- 新名神高速道路の整備（事業主体は NEXCO 西日本）
- 淀川渡河橋の整備（行政）
- 都市計画道路の整備（行政）



新名神高速道路整備状況
(開通予定令和9年度)

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間 (R7~R16)	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

2. ボトルネックの解消【再掲】

- 交通渋滞の要因となっている道路交通のボトルネックとなる箇所及び区間について、交差点改良やバイパス道路の整備など、ボトルネックの解消を図ることで拠点間の交通の円滑化や市内の交流拡大に取り組みます。

実施事業等

- 交差点改良、バイパス道路の整備（行政）【再掲】
- 京阪本線連続立体交差事業（行政、交通事業者）【再掲】

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者			
実施スケジュール 計画期間 (R7~R16)	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

施策目標 3-1 交通が与える環境負荷の低減

施策 1 環境に配慮した行動の促進

国では、令和3（2021）年10月に「地球温暖化対策計画」を策定し、「2050年カーボンニュートラル」の実現を目指すことが示されました。本市でも、「第2次枚方市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を令和5（2023）年3月に策定し、令和12（2030）年度までに市全体で温室効果ガス排出量を平成25（2013）年度比で47%以上、そのうち運輸部門は約35%以上を削減する中期目標を設定しました。これまでも交通が与える環境負荷の低減に向けた取り組みを進めてきましたが、更なる低減に向け、モビリティ・マネジメントの促進や自動車交通の脱炭素化に取り組めます。

1. モビリティ・マネジメントの促進【再掲】

- 過度に「自動車に頼る状態」から「公共交通や自転車などを含めた多様な移動手段を適度にかしこく利用する方向」へと自発的な転換を促すことを意味するモビリティ・マネジメント利用を促進します。

実施事業等

- ひらかた交通タウンマップの利活用（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）【再掲】
- 出前講座の実施（行政、交通事業者）【再掲】
- エコ通勤（エコ通勤優良事業所認定制度等）の普及・促進（行政、企業・団体等）【再掲】
- 自転車活用推進計画の推進（行政）【再掲】
- カーシェアリング*の利用促進（行政、企業・団体等）

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者	企業・団体等	市民
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

施策 2 電動車等の導入促進

運輸部門における温室効果ガスのうち、自動車に起因するものが大半を占め、自動車における取り組みが運輸部門に与える影響が大きいことから、今後更なる環境負荷の低減に向け、EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）等の電動車の普及促進に取り組めます。

1. EV（電気自動車）・FCV（燃料電池自動車）等の導入

- 交通事業者によるEVバスの導入推進と、EVバスを活用した脱炭素に関する環境教育を実施します。
- 市民等へのEV・FCV普及拡大に向け、周知啓発活動及び、市による導入に向けた支援を行います。

実施事業等

- EVバスの導入（交通事業者）
- 市民等へのEV車導入支援（行政）
- EVバスを活用した脱炭素に関する環境教育（行政、交通事業者）



【事例】京阪バスのEVバス（京阪ホールディングスより）

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政	交通事業者		
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業化に向けた取組		事業中又は継続的な取組	

施策 3 交通安全意識の向上

本市では、交通の秩序を維持し交通事故を防止するため、交通安全の普及啓発活動として、市内管轄警察署をはじめ交通安全協会等の各関係機関や関係団体と緊密な連携をとりながら様々な取り組みを進めてきました。今後も、市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうという前向きな意識を持つように効果的な交通安全に関する教育、普及啓発活動に取り組みます。

1. 交通安全教育等の推進

- 小学生を対象とした交通安全教室等、段階的かつ体系的な交通安全教育を推進します。
- 春と秋の全国交通安全運動に併せ、啓発パレードや通学路要点立番指導を実施するなど、交通安全の普及啓発活動を推進します。
- 安全運転講習会の実施や、サポート機能を搭載した車への乗り換え促進など、高齢ドライバーの安全に資する環境づくりに取り組みます。

実施事業等

- 交通安全教室等の実施（行政）
- 交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）
- 高齢ドライバーの安全に資する環境づくり（行政）
- 運転免許自主返納者への支援（ひらかたポイント等）（行政）



市内小学校における交通安全教室の様子



全国交通安全運動



ラッピングバスによる啓発

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者	企業・団体等	市民	
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
事業中又は継続的な取組				

2. 自転車利用者の交通ルールの遵守、交通マナーの実践

- 子供から高齢者まで幅広い年齢層の自転車利用者が交通ルールを遵守し交通マナーを実践できるよう、交通安全教育や交通安全の普及啓発、交通指導取締り等による遵法意識の向上を図ります。

実施事業等

- 交通安全教室等の実施（行政）【再掲】
- 交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施（行政、交通事業者、企業・団体等、市民）【再掲】
- 交通指導取締りの推進（行政）

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者	企業・団体等	市民	
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期	中長期		
事業中又は継続的な取組				

施策4 安全な通行空間の確保

重点

誰もが安全に通行できる空間を目指し、枚方市バリアフリー基本構想等に基づく歩道整備等や自転車については「枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画」に基づき、自転車通行空間の整備等の取り組みを進めてきました。今後も安全な通行空間の確保に向けた歩行空間・自転車通行空間の整備等に取り組みます。

また、国におかれては、令和8（2026）年9月に生活道路における法定速度を30km/h以下まで下げる方針が示されました。これまで、ゾーン30プラス等の整備を実施するなど、生活道路における安全対策を進めてきましたが、今後も国等の動向を注視しながら、安全性向上に向けた取り組みを進めます。

1. 歩行空間・自転車通行空間の整備

- 歩行者が安心して通行できるよう、枚方市バリアフリー基本構想等に基づく、バリアフリー整備や、通学路上の狭隘道路等を対象とした、歩行空間の整備工事に取り組みます。
- 自転車通行空間の整備について、関連計画に基づき、国・大阪府と連携して取り組みます。

実施事業等

- 枚方市バリアフリー基本構想等に基づく整備（行政）【再掲】
- 歩行空間整備事業（行政）
- 枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進（行政）【再掲】
- 自転車活用推進計画の推進（行政）【再掲】
- 踏切道の改良事業（行政、交通事業者）
- 京阪本線連続立体交差事業による踏切の除却（行政、交通事業者）



歩行空間整備事業（枚方新香里線道路整備工事）

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政 交通事業者			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

2. 生活道路の安全対策

- 地域の協力を得ながら、各道路の状況に応じて通過交通の抑制や車両の速度抑制等の事故防止対策を実施することで、生活道路の安全性向上を図ります。

実施事業等

- 子どもの交通安全プログラムに基づく交通安全対策（行政）
- 交通指導取締りの強化（行政）

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

施策5 災害に強い道路の整備

今後も引き続き、新名神高速道路や淀川渡河橋などの都市計画道路の整備促進を図るとともに、道路の安全性向上に向け、計画的な道路の無電柱化に取り組むことで災害に強い道路の整備に取り組みます。

1. 幹線道路の整備促進【再掲】

- 広域ネットワークの強化に向けて、新名神高速道路や淀川渡河橋の整備促進に取り組みます。
- 他の整備中の都市計画道路の早期供用開始に向けた着実な取り組みとともに、未着手の道路についても本市の道路ネットワーク上、重要路線を選定のうえ優先的に整備を進めていきます。

実施事業等

- 新名神高速道路の整備（事業主体はNEXCO西日本）【再掲】
- 淀川渡河橋の整備（行政）【再掲】
- 都市計画道路の整備（行政）【再掲】

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

2. 道路の安全性の向上

- 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、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から、各道路管理者が策定する「無電柱化推進計画」に基づき、国・大阪府と連携しながら計画的に広域緊急交通路の無電柱化に取り組みます。
- また、「橋梁長寿命化計画」に基づき、計画的な橋梁の耐震化に取り組みます。

実施事業等

- 無電柱化推進計画の推進（行政）【再掲】
- 橋梁長寿命化計画の推進（行政）



無電柱化対象路線（枚方市無電柱化推進計画（令和5年3月））

主な対象地域	全 域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

施策6 道路の予防保全型の維持管理

財政的な制約があるなかで、多額の費用と長時間の工事を要するインフラ施設を計画的に維持管理していくことで、維持管理費の縮減と平準化と工事による市民生活への影響を最小限に抑えることが重要です。

各道路管理者が策定するインフラ施設の「長寿命化計画」に基づき損傷や劣化が進行する前に適切な対策を行う「予防保全型」の維持管理に取り組みます。

1. 計画的な道路の更新、改修等

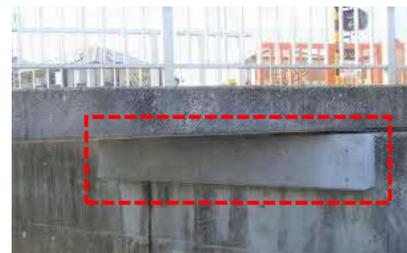
- 長寿命化修繕計画に基づき、効率的・効果的に予防保全型の道路施設の更新等を進めます。
- 計画的な主要道路リフレッシュ事業に取り組みます。
- 街路樹維持管理方針等に基づき、街路樹を適切に維持し、快適で魅力ある歩行空間の形成に取り組みます。

実施事業等

- 主要道路リフレッシュ事業の推進（行政）
- 街路樹維持管理方針の推進（行政）
- 橋梁長寿命化計画の推進（行政）【再掲】



中宮津田線の道路リフレッシュ事業



耐震補強部材の設置

主な対象地域	全域	都市拠点	生活交流軸	生活圏域
実施主体	行政			
実施スケジュール 計画期間（R7～R16）	短期		中長期	
	事業中又は継続的な取組			

4 計画の推進

4-1 推進体制・進捗管理

4-1 推進体制・進捗管理

本計画は、本市が目指す交通施策の基本方針を示したものであり、今後はこの基本方針に基づき、各施策・事業の実施に向けた「方法・予算化」等について具体的な検討を進めていきます。

各施策・事業については、行政や交通事業者、企業・団体等、市民が連携協力するとともに、まちづくりや福祉、環境、観光施策などとも連携を図りながら、施策の推進を図ります。なお、これまでの交通施策推進に向けた組織体制は引き続き継承することで、計画の進捗や評価指標の達成状況を確認し、着実な施策推進に取り組みます。

また、今後バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を設置することや、廃止時に大きな影響が生じると考えられる市民等を交えた部会の設置など、組織体制について見直すとともに、最適な移動手段の導入について検討していきます。

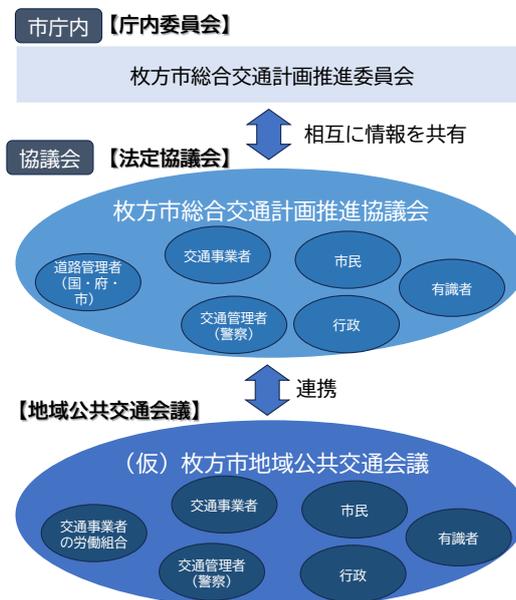


図 4-1 計画の推進体制

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に基づき、理念で掲げた三者（ひと・企業・行政）の連携・協働により計画を推進し、目標の達成に向けて、PDCAサイクルによる計画の見直しを適宜実施します。

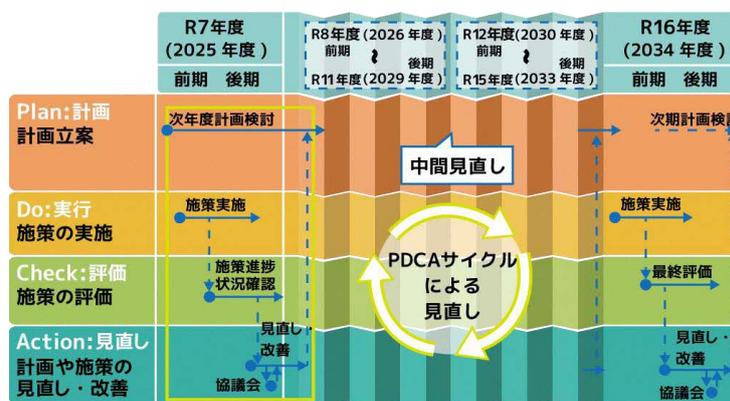


図 4-2 PDCA サイクル