

# 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

(案)

令和7年(2025年)〇月 改定

枚方市



市長挨拶



会長挨拶



---

## 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 .....            | 8     |
| 2-1 現状と課題、基本方針の設定.....            | 9     |
| 2-2 本市における公共交通ネットワークの考え方.....     | 10    |
| 2-3 施策目標と評価指標.....                | 11    |
| 3 目標達成のための施策 .....                | 12    |
| 3-1 施策の体系.....                    | 13    |
| 3-2 施策・取組.....                    | 15    |
| 4 計画の推進 .....                     | 35    |
| 4-1 推進体制・進捗管理.....                | 36    |
| 資料編.....                          | 資料-1  |
| 1 枚方市の現状.....                     | 資料-2  |
| 2 評価指標の考え方.....                   | 資料-12 |
| 3 これまでの取り組みと評価.....               | 資料-16 |
| 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..... | 資料-21 |
| 5 用語集.....                        | 資料-31 |

---



---

# 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

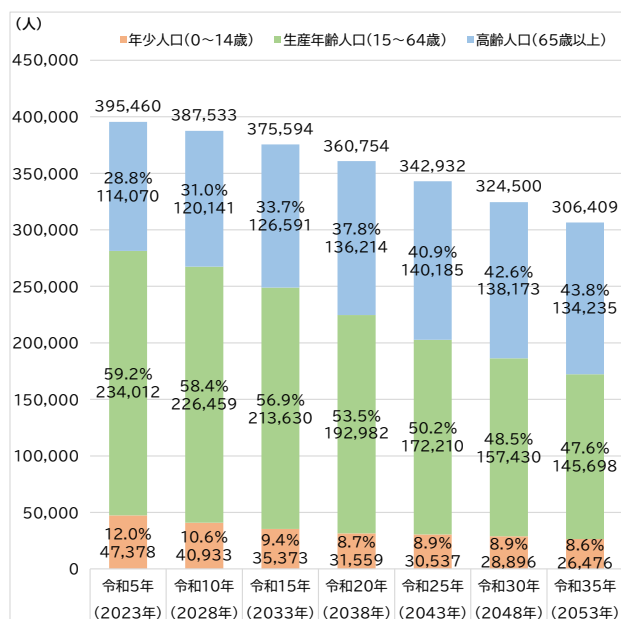
本市は、交通に関するサービスなどを今後維持していくために、将来都市像を見据えた交通政策の立案とともに、ひと・企業・行政が一体となり、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的として、平成 30（2018）年 12 月に「都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21 年 3 月国土交通省都市局制定）」に基づき、「枚方市総合交通計画」を策定しました。

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市民生活に影響がでるなど、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MaaS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。

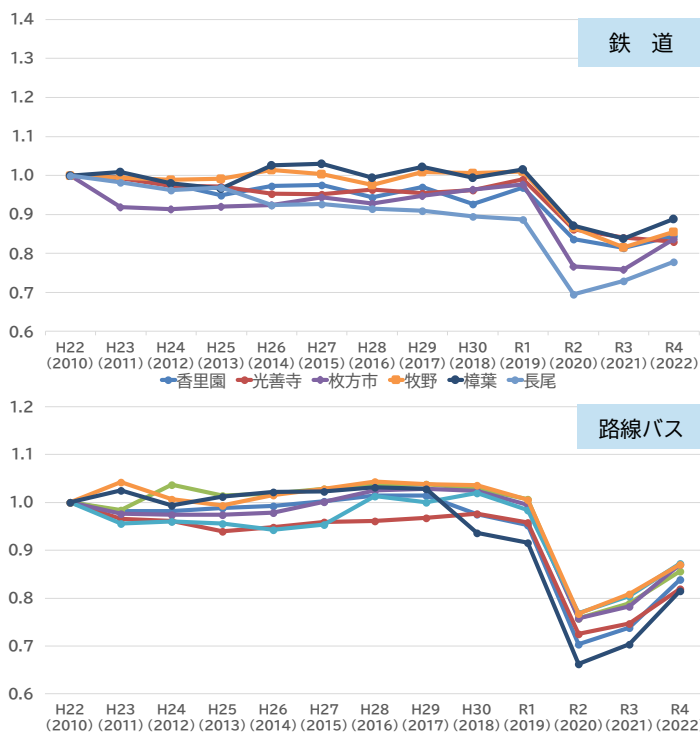
国では、令和 2（2020）年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、持続可能な旅客運送サービスの提供を確保する観点から、地方公共団体において、「地域公共交通計画」の作成が努力義務化され、令和 5（2023）年の同法の改正により、地域の関係者の連携・協働＝「共創」を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めることが必要との考えが示されました。

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、社会移動の推移動向を見込む）



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が必要となります。



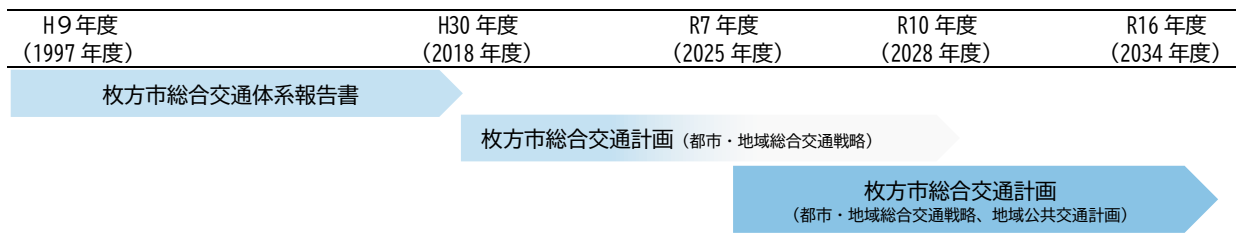
（出典：西村・土井・喜多：「社会全体の支出抑制効果から見る公共交通が生み出す価値－クロスセクターベネフィットの視点から－」  
土木学会論文集 D3（土木計画学）Vol. 70, No. 5（土木計画学研究・論文集第 31 巻）2014）

## 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

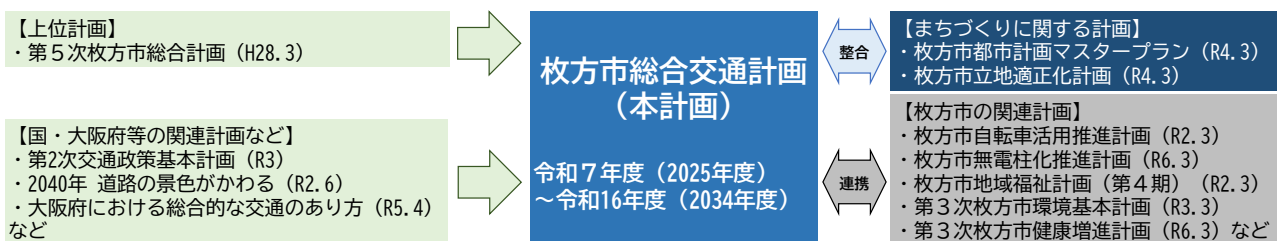
令和 7（2025）年度から令和 16（2034）年度の 10 年間とし、概ね 5 年後に中間見直しを実施します。  
また、社会情勢の変化や技術革新に対応していくため、計画期間内においても必要に応じて見直しを実施します。



## 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。

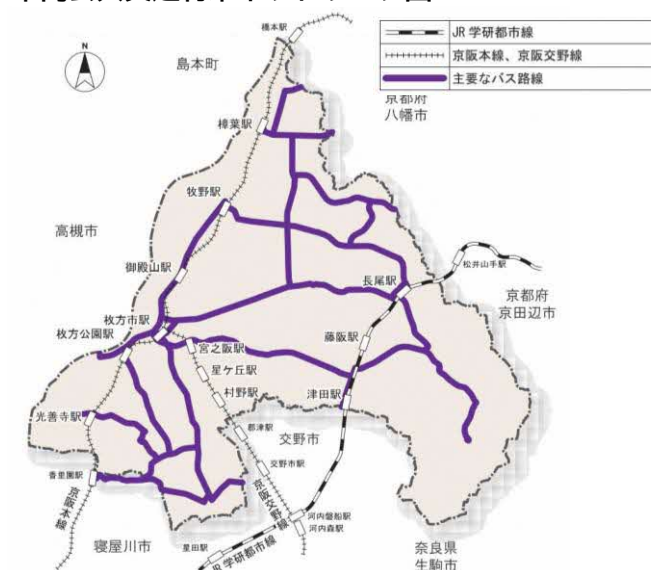
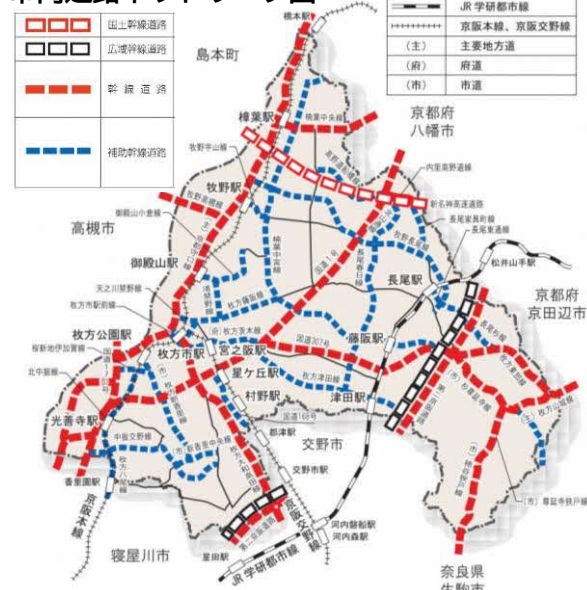
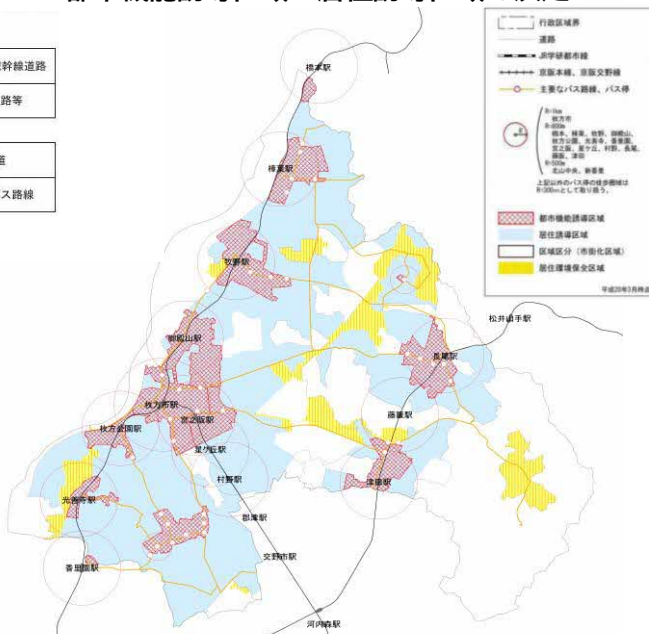
第 5 次枚方市総合計画を上位計画とし、枚方市のまちづくりに関する計画との整合や、各分野の計画との連携を図りながら、交通に関する施策の推進を図ります。



計画の位置づけ

「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。

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



## (2) 本計画における交通の将来像の設定

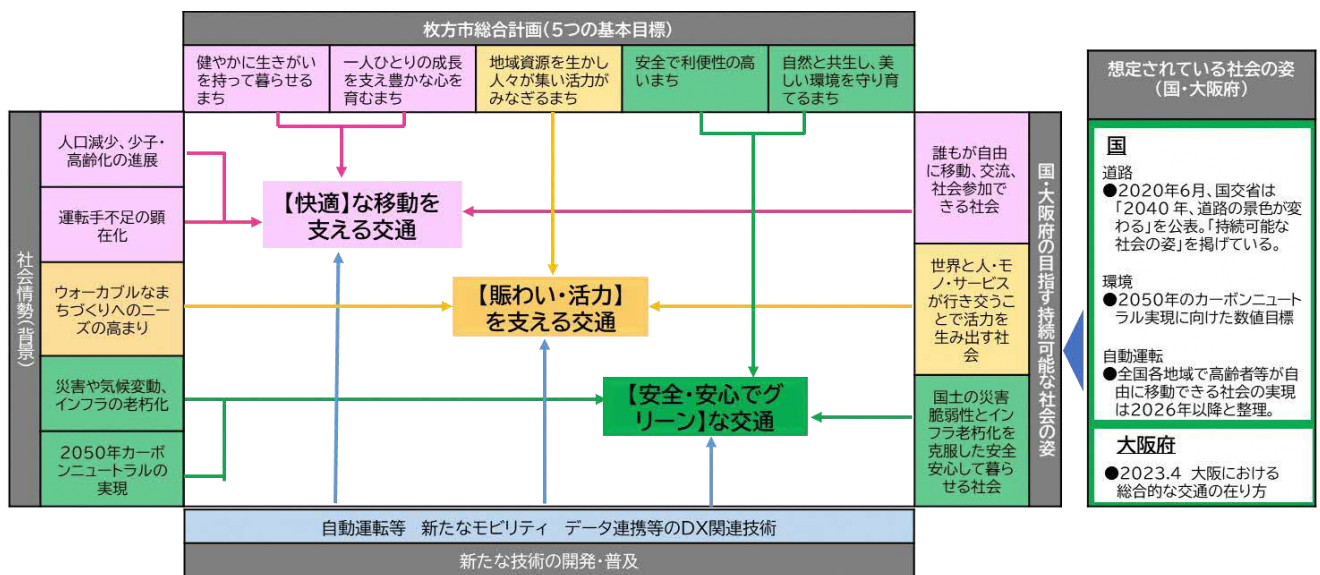
これまで、平成 30 年 12 月に策定した「枚方市総合交通計画」に基づき、「枚方市都市計画マスタープラン」で示された都市構造を踏まえ、広域中心拠点の枚方市駅や広域拠点の樟葉駅、長尾駅、枚方公園駅、地区拠点の光善寺駅など都市拠点周辺において、回遊性と賑わい、愛着がもてる交通環境整備を推進してきました。また、これらの都市拠点と市域の居住地域を結ぶ公共交通サービスを充実させるために、主要なバス路線の交通サービスを強化し、公共交通不便地域については、行政、交通事業者、市民などが連携し、多様な移動手段の確保に取り組んできました。

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めます—

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)

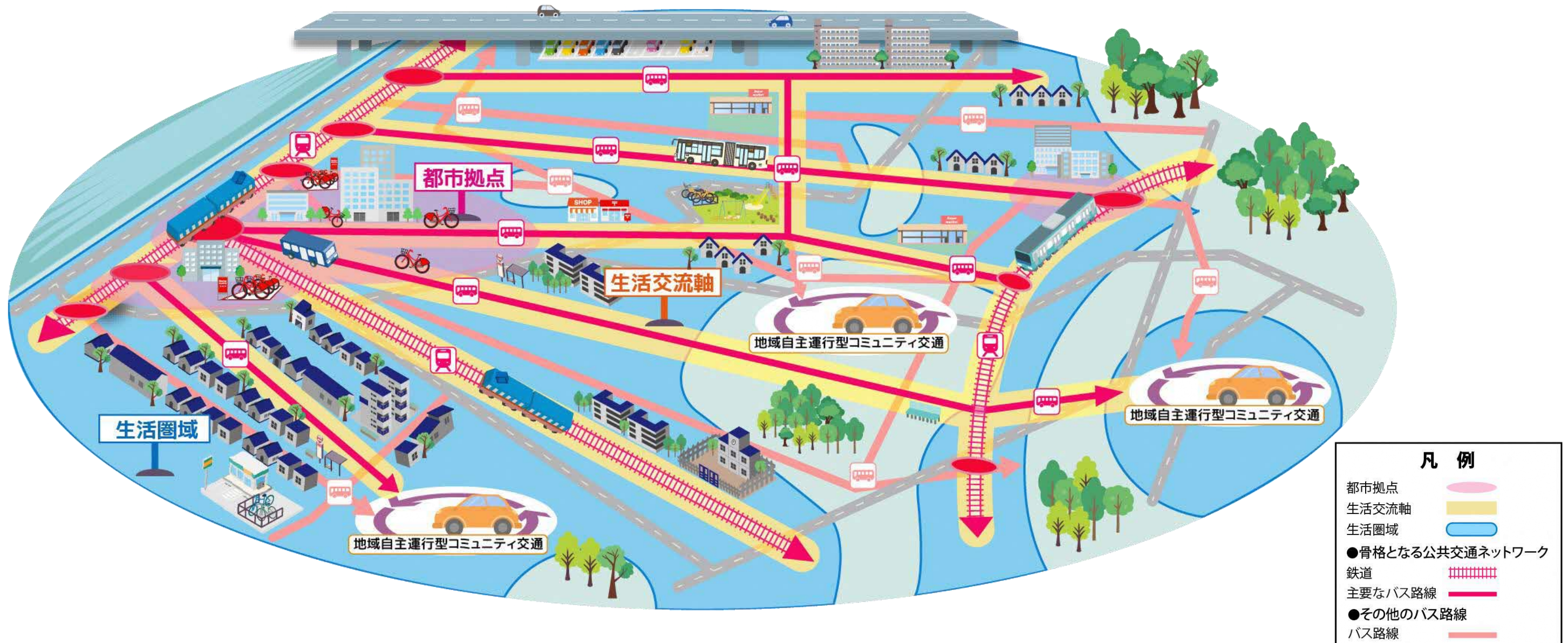
賑わい・活力ある拠点の形成を  
支える交通環境の形成

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

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)

拠点にアクセスしやすい交通環境  
の形成



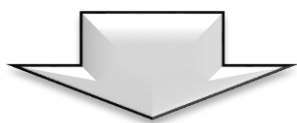
### (3) 本計画における理念の設定

「交通の将来像」の実現に向け、事業・計画などの根底にある基本的な考え方である「理念」を次のとおり設定します。

#### 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。



理念に基づき、各主体が以下に掲げる主な役割について共通認識をもち、お互いに連携しながら施策の推進に取り組む必要があります。

| 各主体の主な役割                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>ひと（市民）</b><br>       | <ul style="list-style-type: none"><li>● 公共交通は利用者によって支えられていることを認識し、自家用車の過度な利用は控え、公共交通の積極的利用に努めます</li><li>● 地域の足の確保（地域自主運行型コミュニティ交通など）に向け、市民及び地域組織等が主体的に関わるよう努めます</li><li>● 公共交通の維持や健康増進、地域活性化などのため、散歩や買い物、イベント参加など、外出する機会を増やすよう努めます</li></ul>                       |
| <b>企業（企業・団体等）</b><br>  | <ul style="list-style-type: none"><li>● 移動について自ら考え、環境に優しい乗り物を利用することや健康のために歩く距離を増やすなど、環境や健康に配慮したライフスタイルを実践します</li><li>● 公共交通や自動車、自転車などの利用にあたっては、交通ルールやマナーを守り、他の利用者に配慮した行動を心がけます</li></ul>                                                                           |
| <b>企業（公共交通事業者）</b><br> | <ul style="list-style-type: none"><li>● 利用状況を把握し、市民の意見を十分に聞き、運営に反映させるように努めます</li><li>● 公共交通サービスの維持・向上に向け、行政との対話・連携に努めます</li><li>● ひと・企業（企業・団体等）・行政に対し、公共交通利用に関する情報の積極的な提供などにより、公共交通の利用促進に努めます</li></ul>                                                            |
| <b>行政</b><br>          | <ul style="list-style-type: none"><li>● ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）と連携を図り、地域公共交通の維持に取り組めます</li><li>● 交通の将来像の実現に向け、関係者と連携し、更なる公共交通の利用促進に取り組むなど、ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）と協力して計画を着実に推進します</li><li>● 計画の実現にあたり、ひと・企業（企業・団体等、公共交通事業者）や行政機関相互の協議・調整の場の提供など、適切な進行管理を行います</li></ul> |

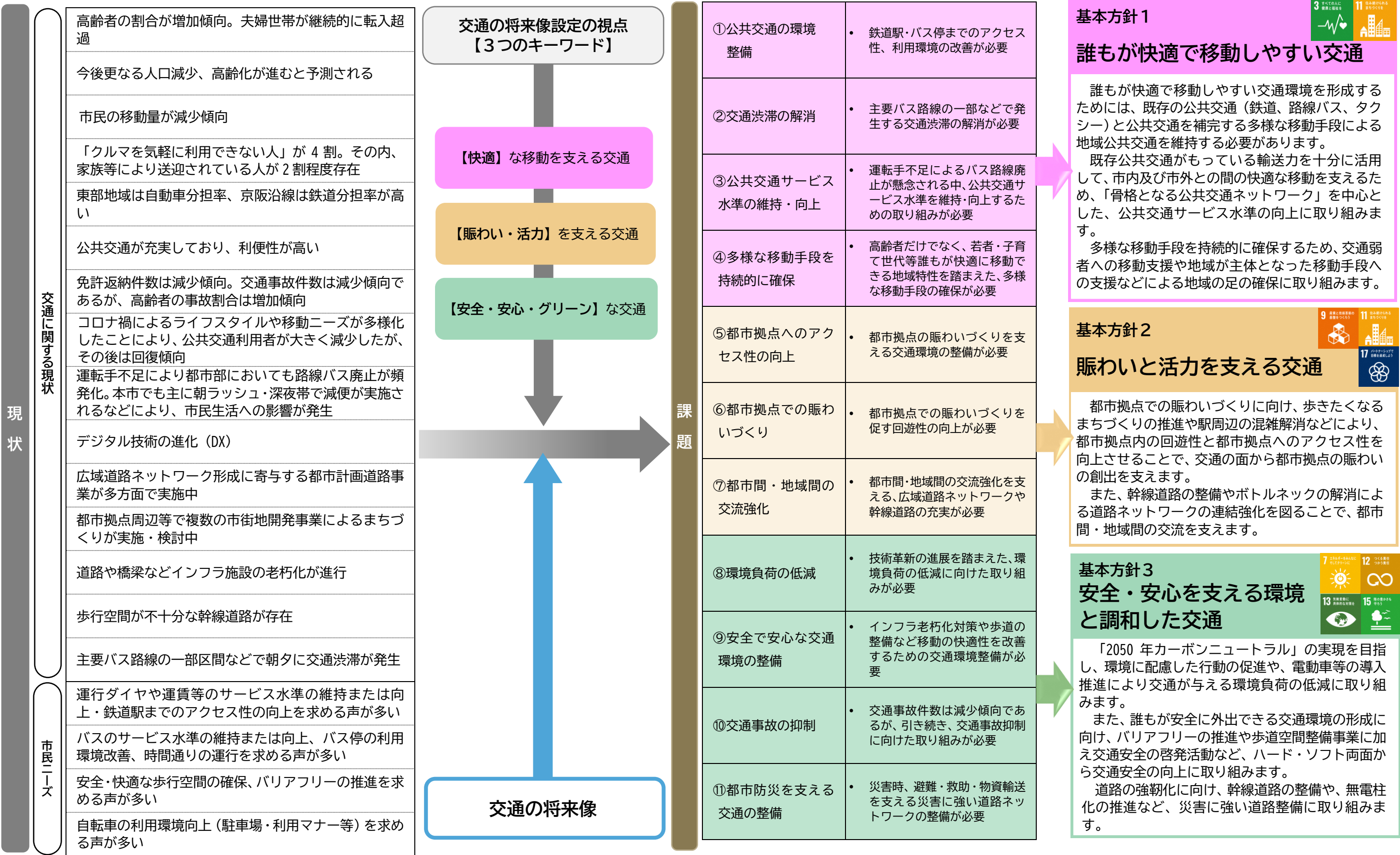
# 2

## 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。

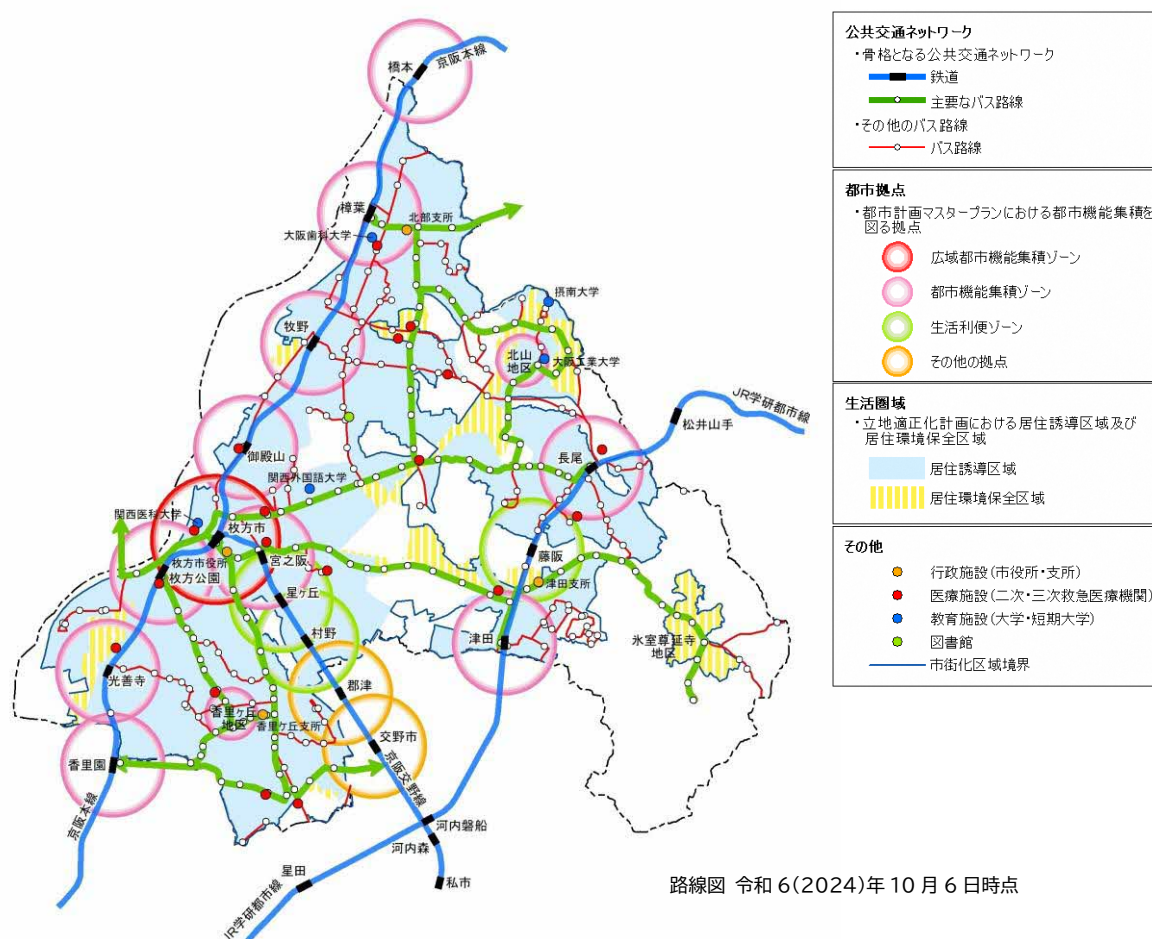


## 2-2 本市における公共交通ネットワークの考え方

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。



### 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主要なバス路線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<br>基本方針1                                              | <div>施策共通目標 地域公共交通の維持</div> <p>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。</p> <div>施策目標1―1 既存公共交通ネットワークの維持</div> <p>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<br/>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。</p> <div>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</div> <p>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<br/>強化します。</p> <div>施策目標1―3 地域の足の確保</div> <p>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<br/>の確保を目指します。</p> | <div>地域公共交通人口カバー率</div> <div>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<br/>エリア内に含まれる人口の割合を算出</div> <div>◆現況(R6年度)86.8% ➡ 目標(R16 年度)現状以上</div> <div>評価スパン:毎年</div> <div>鉄道・バス利用者の市域人口に対する割合</div> <div>◆鉄道 現況(R4 年度)63.4%<math>(\frac{252,187 \text{ 人/日}}{397,681 \text{ 人}})</math> ➡ 目標(R16 年度)現状以上</div> <div>◆バス※ 現況(R4 年度)7.7%<math>(\frac{30,753 \text{ 人/日}}{397,681 \text{ 人}})</math> ➡ 目標(R16 年度)現状以上 ※交通系ICカード利用者のみ</div> <div>代表交通手段分担率(鉄道・バス)</div> <div>◆現況(R3 年度)鉄道 17.4% バス 3.4% ➡ 目標(R16 年度)現状以上</div> <div>評価スパン:10 年毎</div> <div>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</div> <div>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。</div> <div>◆現況(R3 年度)20km/h 未満の区間 ➡ 目標(R16 年度)20km/h 以上</div> <div>評価スパン:5 年毎</div> <div>公共交通(鉄道・バス)を補完する移動手段の導入団体数</div> <div>◆現況(R6 年度)1 団体 ➡ 目標(R16 年度)現状以上</div> <div>外出する人の割合(65 歳以上)</div> <div>社会参加や就労が高齢者の健康増進につながると考えられており、「第 3 次枚方市健康増進計画(令和6年3月策定)」にお<br/>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。</div> <div>◆現況(R4 年度)81% ➡ 目標(R16 年度)86%</div> <div>評価スパン:3 年毎</div> |
|                                                                      | <div>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</div> <p>枚方市駅などの都市拠点内では歩きたくなるまちづくりや短距離の新たな移動手段の導入に取り組むことで回遊性を高めま<br/>す。また、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。</p> <div>施策目標 2―2 都市間・地域間の連結強化</div> <p>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<br/>間・地域間の連結を強化します。</p>                                                                                                                                                                    | <div>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</div> <div>◆枚方市駅 現況(R4 年度)29.3%<math>(\frac{116,618 \text{ 人/日}}{397,681 \text{ 人}})</math> ➡目標(R16 年度)現状以上</div> <div>◆樟葉駅 現況(R4 年度)17.3%<math>(\frac{68,695 \text{ 人/日}}{397,681 \text{ 人}})</math> ➡目標(R16 年度)現状以上</div> <div>評価スパン:毎年</div> <div>枚方市内から他市拠点への車移動による到達時間</div> <div>◆市内東部地域から高槻市境への到達時間</div> <div>現況(R3年度)32 分 ➡ 目標(R16 年度)現状未満</div> <div>◆市内北部地域から寝屋川市境への到達時間</div> <div>現況(R3年度)34 分 ➡ 目標(R16 年度)現状未満</div> <div>評価スパン:5 年毎</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|                                                                      | <div>施策目標 3―1 交通が与える環境負荷の低減</div> <p>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むことで、交通<br/>が与える環境負荷を低減させます。</p> <div>施策目標 3―2 交通環境の安全性向上</div> <p>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。</p> <div>施策目標 3―3 道路の強靱化</div> <p>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むことで、道路を強靱化します。</p>                                                                                                                                                              | <div>市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量</div> <div>◆現況(R3 年度)298 千t-CO2 ➡ 目標(R12 年度)238 千t-CO2</div> <div>評価スパン:毎年</div> <div>市内の交通事故件数(歩行者・自転車・車両)</div> <div>◆歩行者・自転車</div> <div>現況(R4 年度)440 件 ➡ 目標(R16 年度)現状未満</div> <div>◆車両</div> <div>現況(R4 年度)1,173 件 ➡ 目標(R16 年度)現状未満</div> <div>評価スパン:毎年</div> <div>市内広域緊急交通路の無電柱化整備延長</div> <div>◆現況(R6 年度)4.77km ➡ 目標(R16 年度)5.81km</div> <div>評価スパン:5 年毎</div>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

---

# 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            |
|  | 具体化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<br>・近隣市やハローワーク等と連携した採用活動<br>・雇用・勤務形態の柔軟化<br>・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<br>・自動運転等新技術の調査・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<br>・市HPやSNS等を活用した情報発信<br>・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<br>・出前講座の実施<br>・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<br>・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）<br>・生活関連経路のバリアフリー化<br>・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<br>・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                                                                                                                                                        | ○ | ○    | ○     |        |        |              |     |
|                              | 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<br>・駅前広場の整備・改良<br>・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<br>・障害者の移動支援事業（ガイドヘルプサービス事業）<br>・妊産婦へのタクシー配車サービス<br>・福祉タクシー基本料金助成事業<br>・総合福祉センター送迎バス運行委託事業<br>・福祉移送サービス事業<br>・公共交通の障害者割引制度<br>・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     | ・枚方市ボランティア輸送補助制度<br>・地域自主運行型コミュニティ交通の水平展開<br>・民間送迎バス等の利活用<br>・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 |                             |                          |               |                             |                                                                                                                 | 行政                                                                                                                             | 実施主体                                                    |        | 市民 | スケジュール |     |  |
|---------------------------|-----------------------------|--------------------------|---------------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------|----|--------|-----|--|
|                           |                             |                          |               |                             |                                                                                                                 |                                                                                                                                | 企業                                                      |        |    | 短期     | 中長期 |  |
|                           |                             |                          |               |                             |                                                                                                                 |                                                                                                                                | 交通事業者                                                   | 企業・団体等 |    |        |     |  |
| 【賑わい・活力】                  | 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                                                                                               | ・枚方市駅周辺再整備の推進<br>・樟葉駅前広場の歩行者利便増進道路（ほこみち制度の活用）<br>・まちなかベンチの設置<br>・無電柱化推進計画の推進<br>・歩行空間のバリアフリー化<br>・路上駐車対策<br>・放置自転車対策           | ○                                                       | ○      | ○  | ○      |     |  |
|                           |                             |                          |               | 2. 短距離移動手段の導入促進             | ・シェアサイクルの導入<br>・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          | ・駅前広場の整備・改良【再掲】<br>・路上駐車対策【再掲】                                                                                  | ○                                                                                                                              |                                                         | ○      |    |        |     |  |
|                           |                             |                          |               | 2. 自転車利用環境の向上               | ・枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画の推進<br>・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                | ・新名神高速道路の整備（事業主体はNEXCO 西日本）<br>・都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備<br>・都市計画道路の整備                                             | ○                                                                                                                              |                                                         |        |    |        |     |  |
|                           |                             |                          |               | 2. ボトルネックの解消【再掲】            | ・交差点改良、バイパス道路の整備【再掲】<br>・京阪本線連続立体交差事業【再掲】                                                                       | ○                                                                                                                              | ○                                                       |        |    |        |     |  |
|                           | 【安全・安心・グリーン】                | 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】      | ・ひらかた交通タウンマップの利活用【再掲】<br>・出前講座の実施【再掲】<br>・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】<br>・自転車活用推進計画の推進【再掲】<br>・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<br>・EV バスの導入<br>・市民等へのEV 車導入支援<br>・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               | ・交通安全教室等の実施<br>・交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施<br>・高齢ドライバーの安全に資する環境づくり<br>・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 | ・交通安全教室等の実施【再掲】<br>・交通ルールやマナーの普及啓発活動の実施【再掲】<br>・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                                                                                              | ・枚方市バリアフリー基本構想等に基づく整備【再掲】<br>・歩行空間整備事業<br>・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】<br>・自転車活用推進計画の推進【再掲】<br>・踏切道の改良事業<br>・京阪本線連続立体交差事業【再掲】 | ○                                                       | ○      |    |        |     |  |
|                           |                             |                          |               | 2. 生活道路の安全対策                | ・子どもの交通安全プログラムに基づく交通安全対策<br>・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    | 重点                          | 1. 幹線道路の整備促進【再掲】                                                                                                | ・新名神高速道路の整備（事業主体はNEXCO 西日本）【再掲】<br>・都市計画道路牧野高槻線（淀川渡河橋）の整備【再掲】<br>・都市計画道路の整備【再掲】                                                | ○                                                       |        |    |        |     |  |
|                           |                             |                          |               | 2. 道路の安全性の向上                | ・無電柱化推進計画の推進【再掲】<br>・橋梁長寿命化修繕計画の推進                                                                              | ○                                                                                                                              |                                                         |        |    |        |     |  |
|                           |                             |                          |               | 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                                                                                                               | ・主要道路リフレッシュ事業の推進<br>・街路樹維持管理方針の推進<br>・橋梁長寿命化修繕計画の推進【再掲】 | ○      |    |        |     |  |

## 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めます。

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めます。
- 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めます。

#### 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（出典：桑名市HP）

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。



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<br>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）



連節バス「Port Loop」  
（出典：神姫バス運行 神戸市 HP）



自動運転バス  
（出典：茨城県境町 HP）

## Column 自動運転技術の現状と目標

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月から自動運転レベル4（特定の条件下で完全自動運転。）が可能となり本格的な路線バスへの自動運転技術の実装が期待されています。



（出典：国土交通省 HP）



レベル4 自動運転移動サービス  
（福井県永平寺町）  
（出典：経済産業省 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 |          |       |      |
| 実施スケジュール<br>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。今後は更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）



都市交通データの提供例  
(出典：札幌市 HP)



北海道公共交通利用促進運動シンボルロゴ  
(出典：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<br>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）



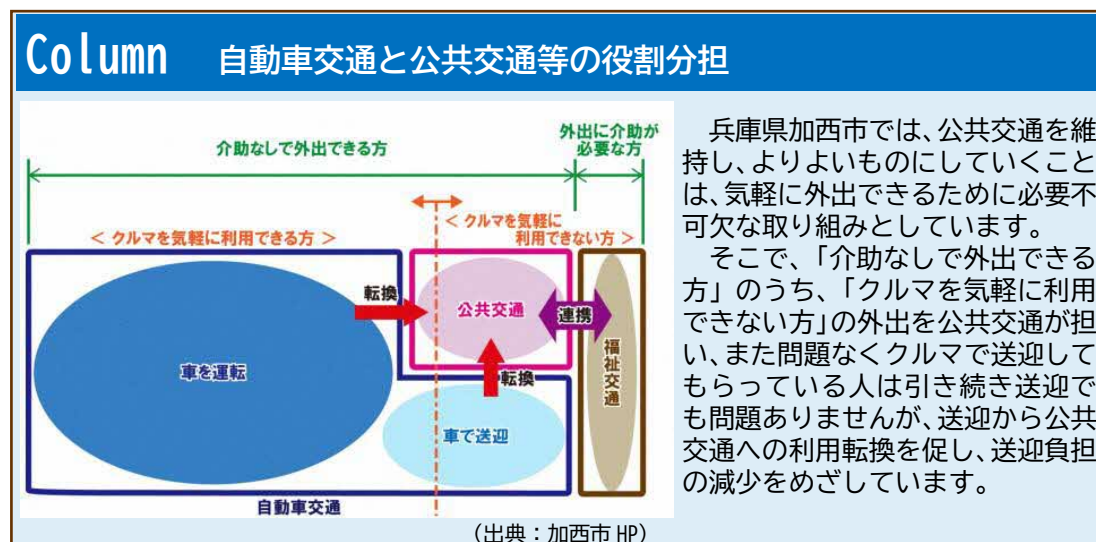
ひらかた交通タウンマップ  
(NPO 法人ひらかた環境ネットワーク会議・枚方市・  
・京阪バス株式会社・京阪電気鉄道株式会社)



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・京阪バス株式会社)



始めよう「エコ通勤」  
(出典：国土交通省)



|                          |             |       |        |      |
|--------------------------|-------------|-------|--------|------|
| 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<br>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めます。

## 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、猛暑対策も考慮したバス待ち環境の改善に取り組めます。
- 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」の推進に取り組めます。

## 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）



「峠」バス停 ベンチ等の設置  
(写真提供：枚方家具団地協同組合)



「バス待ち処」始めました！  
(出典：熊本県熊本市 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<br>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

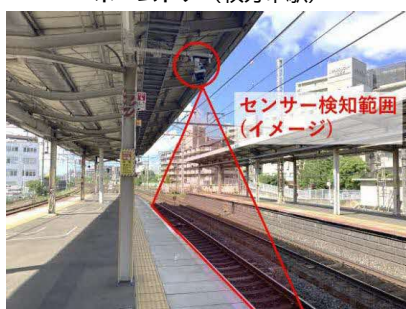
- ・ 鉄道駅舎のバリアフリー化（ホームドアの整備等）（交通事業者）
- ・ 生活関連経路のバリアフリー化（行政）
- ・ ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシーの導入（交通事業者）※市内全域で展開
- ・ 心のバリアフリーの推進（行政、交通事業者、企業・団体等）※市内全域で展開



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



ホームドア（枚方市駅）



ホーム安全スクリーン（出典：JR 西日本 HP）



心のバリアフリーハンドブック  
（出典：京都市 HP）



ユニバーサルデザインタクシー  
（出典：一般社団法人日本自動車工業会 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<br>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 MaaS等の普及促進

デジタルチケットの活用



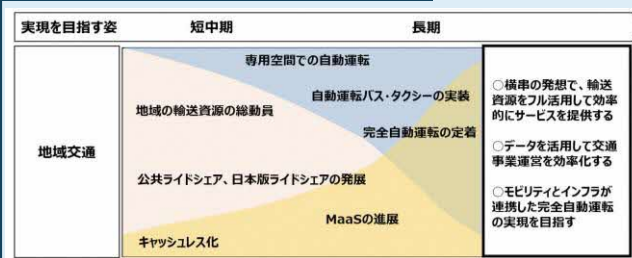
兵庫県神戸市では、マイナンバーカードと MaaS サービスの連携により、公共交通における住民割引を実施する社会実験に取り組んでいます。

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「シティーラップ」、「ポートラップ」、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：KOBЕ スマートシティ推進コンソーシアム HP）

交通 DX によって目指す将来像



国では、交通 DX によるデジタル・データをフル活用した社会課題の解決に取り組んでおり、短期的には公共ライドシェアや日本版ライドシェアの普及、長期的に MaaS の進展に取り組んでいます。

（出典：国土交通省資料）

| 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<br>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

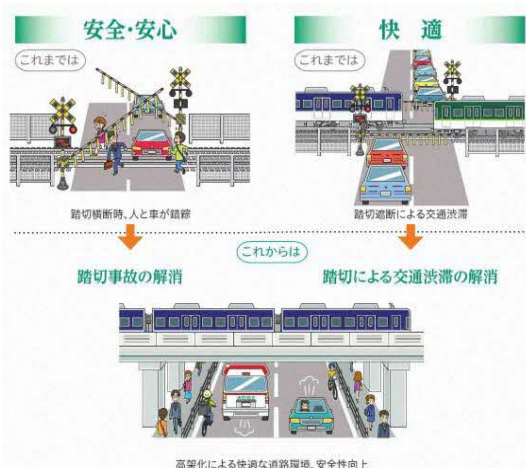
- 道路交通のボトルネックとなる箇所及び区間について、交差点改良やバイパス道路の整備に取り組みます。
- 京阪本線の枚方市駅から寝屋川市駅までは、開かずの踏切が多く、生活に支障をきたしていることから、大阪府や寝屋川市、京阪電気鉄道株式会社とともに、高架化による踏切の解消を推進しています。これにより踏切事故・交通渋滞の解消に加えて、線路で分断された街の一体化を図ります。

#### 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）



交差点改良  
(招提交差点（左折レーンの延伸）)



事業効果  
(出典：京阪本線連続立体交差事業パンフレット)

|                          |             |      |       |      |
|--------------------------|-------------|------|-------|------|
| 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<br>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 1－3 地域の足の確保

## 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】



ママサポートタクシー  
（出典：第一交通産業 HP）  
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<br>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動手段の確保

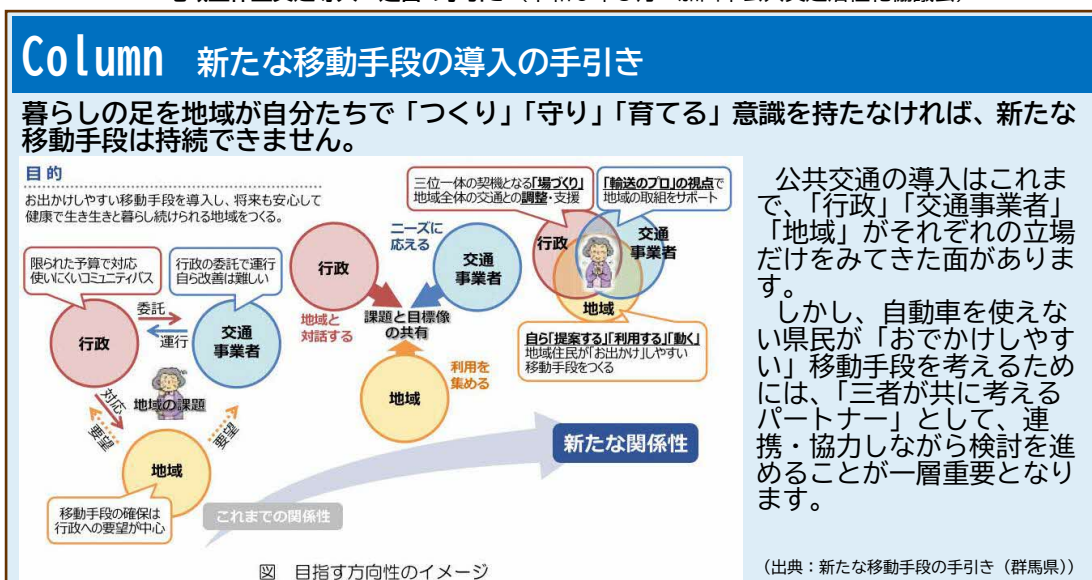
- 鉄道やバスなどの公共交通の運行本数が少ない、あるいは全く運行していないなど、移動に困っている人の移動手段の確保を目指して、地域が主体となり、既存公共交通を補完する「地域自主運行型コミュニティ交通」の導入を進められるよう、「(仮) 地域自主運行型コミュニティ交通の導入・運営の手引き」の策定に取り組むなど、水平展開に向けた取り組みを進めます。
- また、バス路線の廃止時など路線バスに代わる移動手段を導入する必要性が生じた際などにおいては、民間送迎バスの活用や、地域特性等を踏まえた、新たな移動手段の導入についても検討を行い、地域の足となる移動手段の確保を図ります。

### 実施事業等

- ・ 枚方市ボランティア輸送補助制度（行政）
- ・ 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、新たな移動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）



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）



| 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<br>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

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の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（ほこみち制度の活用）（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）



樟葉駅前広場 ほこみち制度活用イメージ

ひと休みベンチ寄附制度  
(出典：大阪府富田林市 HP)

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

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<br>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

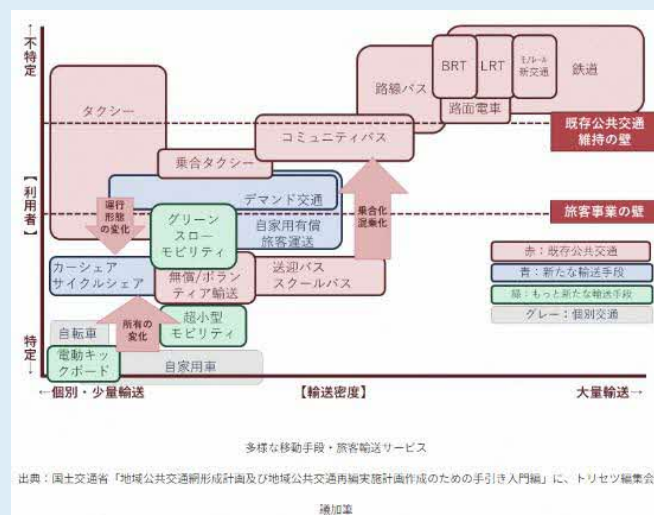
- ・ シェアサイクルの導入（行政、交通事業者、企業・団体等）
- ・ 低速小型モビリティ等の導入可能性の検討（行政、交通事業者、企業・団体等）



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  
(出典：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)

低速小型モビリティ  
(出典：神戸市 HP)

## Column 移動手段とその位置づけ



人々が移動するための移動手段は様々にあり、大きく鉄道やバス、タクシーの不特定の人が利用する「公共交通」や自動車・自転車等の「個別交通」の2つに分類されます。

左図は多様な移動手段・旅客輸送サービスを縦軸に「利用者が不特定か特定されているか」横軸に「輸送密度が大量（＝多数）か個別（＝少量）か」という観点でまとめられたものです。

近年では、超小型モビリティや電動キックボードなど新しい移動手段が導入されたことや「ライドシェア」の導入に向けた議論等が進められているなど、交通環境を取り巻く状況が大きく変化しています。

|                          |                 |      |       |      |
|--------------------------|-----------------|------|-------|------|
| 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<br>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、樟葉駅前広場内の公共交通（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）」や自転車活用推進計画に基づき、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めます。

### 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・改良に取り組めます。
- 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めます。

#### 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



枚方市駅北口駅前広場完成イメージパース

|                          |             |      |       |      |
|--------------------------|-------------|------|-------|------|
| 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<br>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

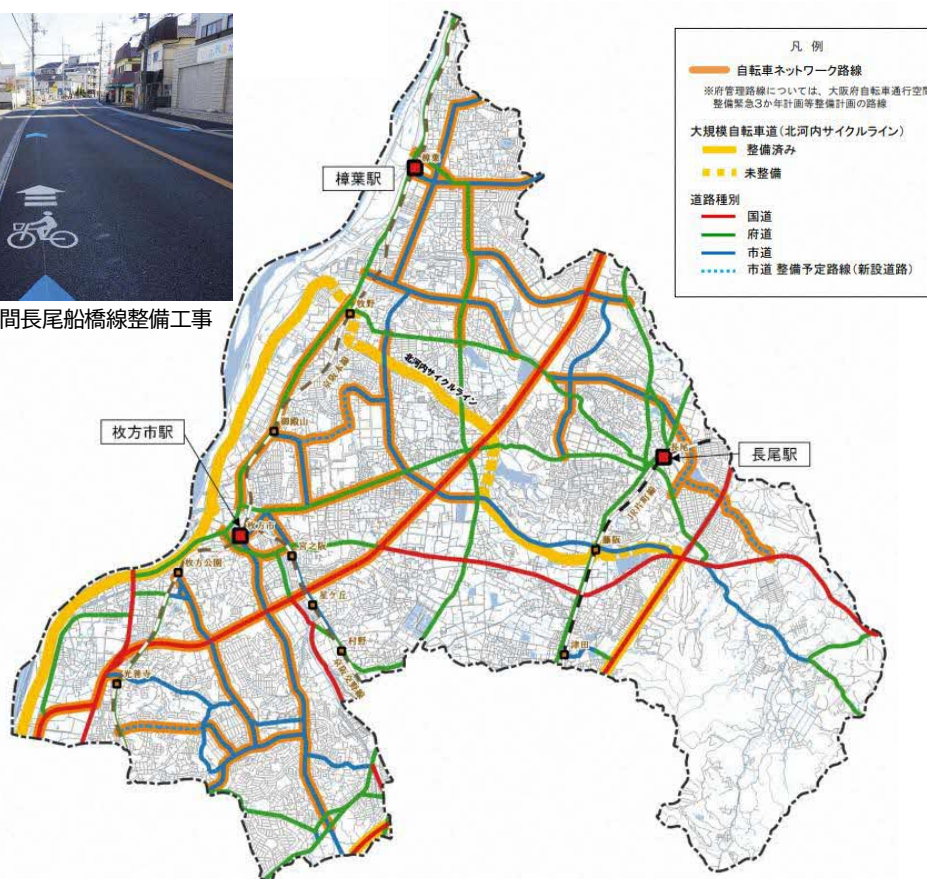
- 自転車は身近で機動性が高く、健康増進・観光・防災・環境など様々な視点での効果が期待されることから、今後も引き続き、都市拠点への自転車でのアクセス性向上に向けた自転車通行空間整備等、自転車の利用環境向上に取り組めます。

### 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

（出典：枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画）

|                          |     |             |       |      |
|--------------------------|-----|-------------|-------|------|
| 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<br>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 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

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めます。

## 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、物流や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）
- ・ 都市計画道路牧野高槻線（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  
（出典：NEXCO 西日本 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          |      |       |      |
| 実施スケジュール<br>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、拠点間の交通の円滑化や市内の交流拡大、物流や地域経済の活性化など様々な効果が期待されることから、交差点改良やバイパス道路の整備などによるボトルネックの解消に取り組めます。

## 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<br>計画期間（R7～R16） | 短期          | 中長期  |       |      |
|                          | 事業中又は継続的な取組 |      |       |      |

## 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・マネジメントの推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・マネジメントの推進【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推進します。

#### 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<br>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）（出典：京阪ホールディングス HP）



京阪バスの EV バス

| 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<br>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

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<br>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<br>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「枚方市主要鉄道駅周辺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、国においては、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。
- 国・大阪府と連携し、枚方市主要鉄道駅周辺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に取り組みます。

#### 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（行政、交通事業者）【再掲】

整備前



整備後



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<br>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<br>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 3-3 道路の強靱化

施策5 災害に強い道路の整備

重点

新名神高速道路や都市計画道路牧野高槻線（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など、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】

- 広域道路ネットワークの強化に向けて、新名神高速道路や都市計画道路牧野高槻線（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て着実に取り組むとともに、未着手の道路についても本市の道路ネットワーク上、重要な路線を選定し、順次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】
- ・ 都市計画道路牧野高槻線（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】

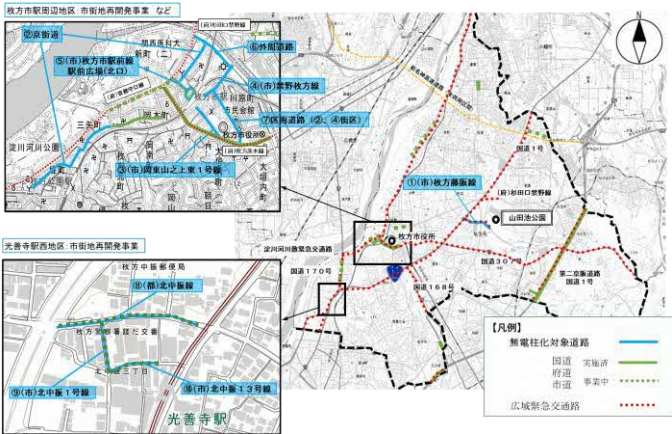
| 主な対象地域                   | 全 域         | 都市拠点 | 生活交流軸 | 生活圏域 |
|--------------------------|-------------|------|-------|------|
| 実施主体                     | 行政          |      |       |      |
| 実施スケジュール<br>計画期間（R7～R16） | 短期          |      | 中長期   |      |
|                          | 事業中又は継続的な取組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

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。

実施事業等

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



無電柱化対象路線（枚方市無電柱化推進計画（令和6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<br>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、維持管理費の縮減や平準化、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）
- 橋梁長寿命化修繕計画の推進（行政）【再掲】



主要道路リフレッシュ事業（中宮津田線）



橋梁長寿命化修繕計画

|                          |             |      |       |      |
|--------------------------|-------------|------|-------|------|
| 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<br>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

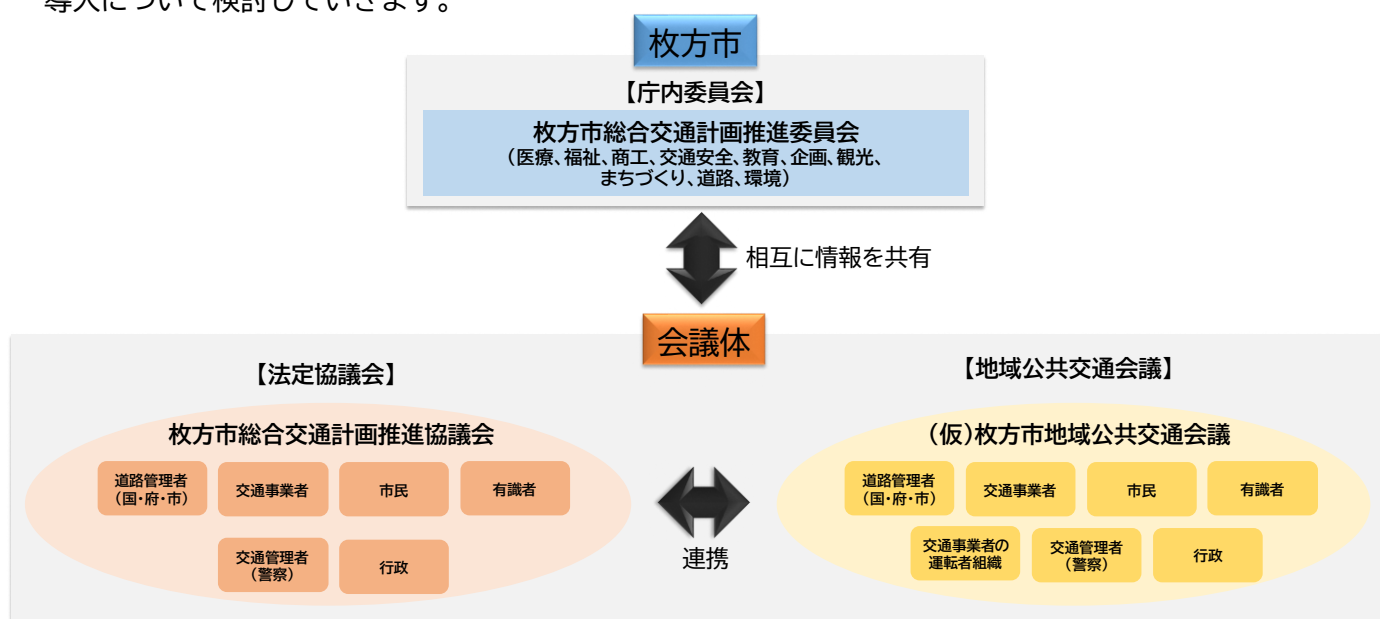
### 4-1 推進体制・進捗管理

## 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。

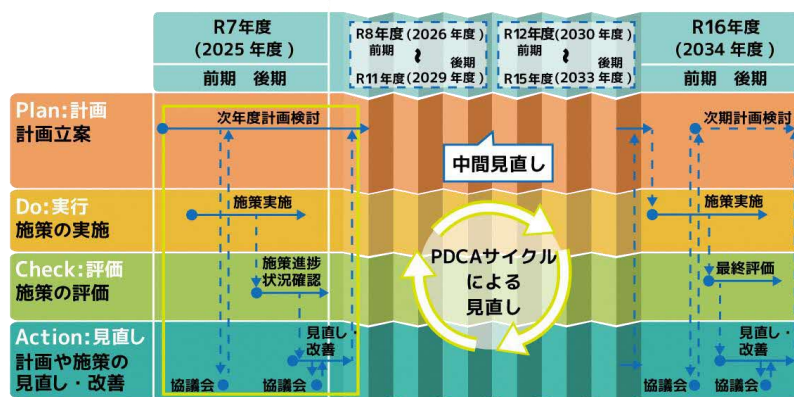
各施策について、行政や交通事業者、企業・団体等、市民が連携協力するとともに、まちづくりや福祉、環境、観光施策などとも連携を図りながら、推進を図ります。なお、これまでの交通施策の推進に向けた組織体制を維持し、計画の進捗や評価指標の達成状況を確認し、関係者が連携して着実な施策推進に取り組みます。

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。



計画の推進体制

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。



PDCA サイクル

## 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

# 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 km<sup>2</sup> 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

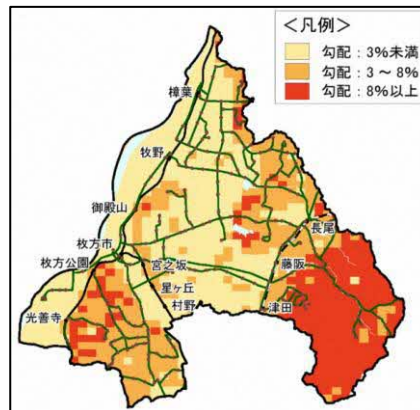


図2 枚方市の地形（出典：国土数値情報 標高・傾斜度5次メッシュ）

### (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。

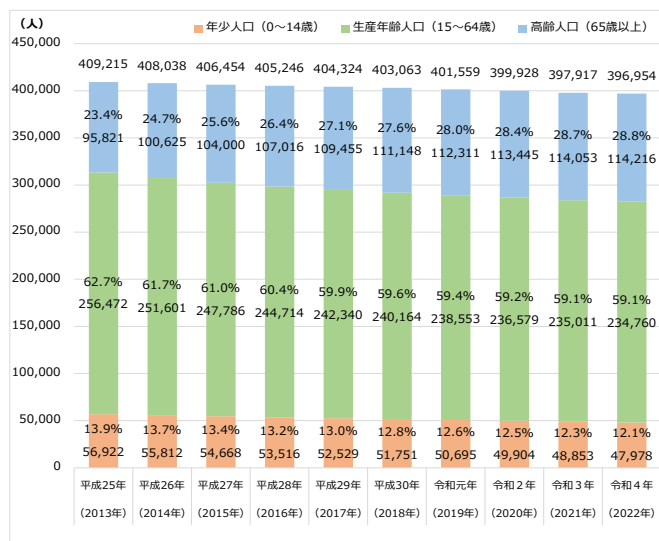


図3 枚方市の総人口（出典：枚方市統計書（各年10月1日現在））

#### 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。

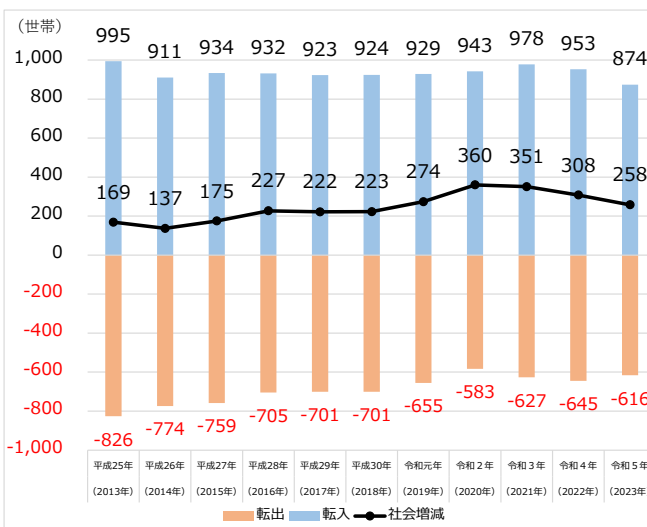


図4 20~44歳の夫婦世帯の社会動態の変化（出典：枚方市住民基本台帳）

#### 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が増加していく見込みとなっています。

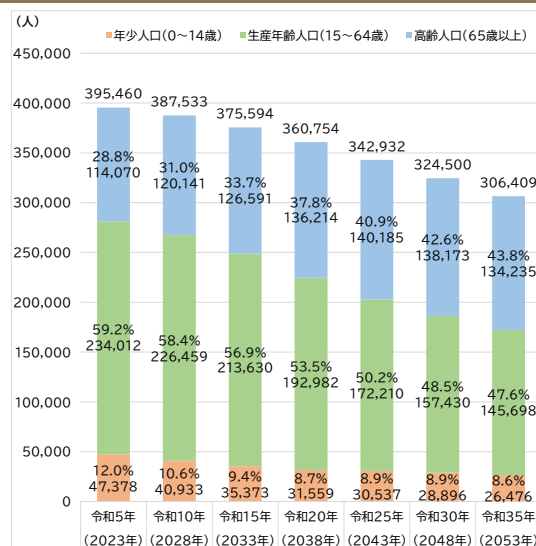


図 5 将来人口推計 (出典: 枚方市将来人口推計調査報告書 (R5. 11))  
※ケース 4 (出生低位、社会移動の推移動向を見込む)

#### 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。

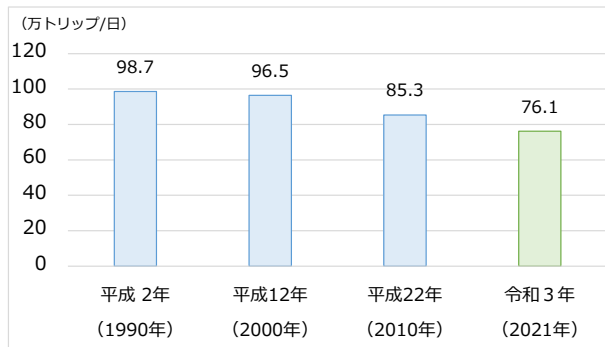


図 6 総トリップ数  
(出典: 近畿圏パーソントリップ調査 (H2, H12, H22, R3))

#### 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。

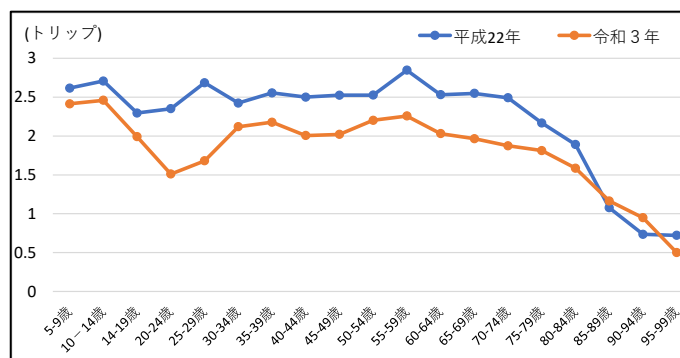


図 7 年代別平均トリップ数 (H22 と R3 比較) (出典: 近畿圏パーソントリップ調査 (H22, R3))

#### 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自転車・徒歩が4割を超えています、その内2割程度の方は家族等による送迎を受けています。

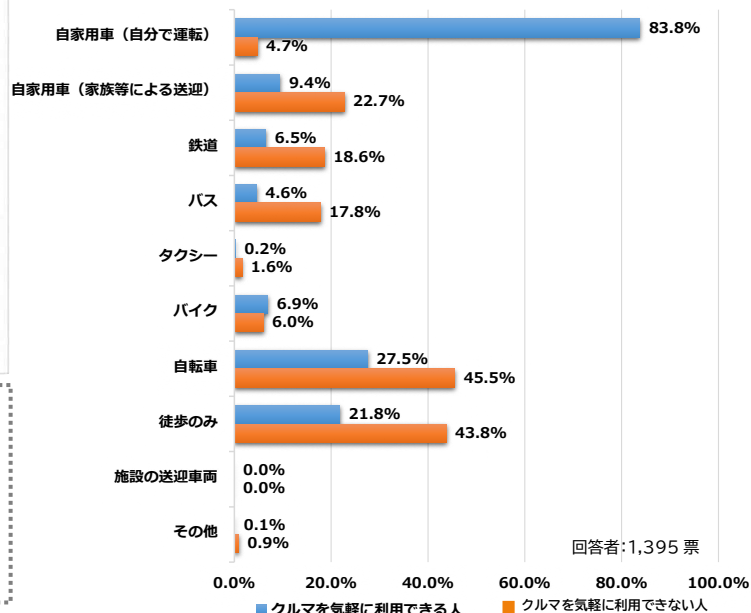
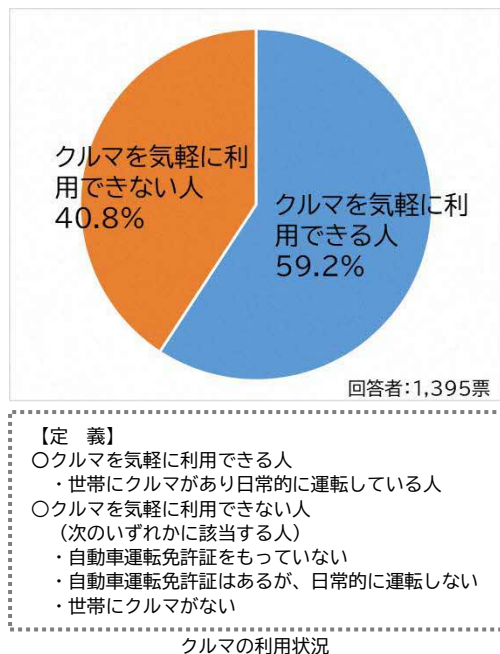


図8 「食料品・日用品の買い物」のための外出手段（複数回答）  
(出典：「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」)

## 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。

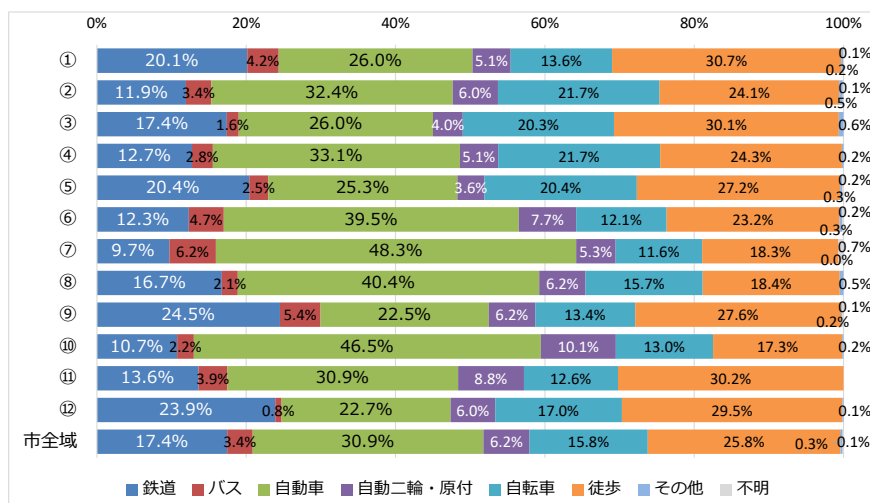


図9 代表交通手段分担率  
(出典：近畿圏パーソントリップ調査 (R3))

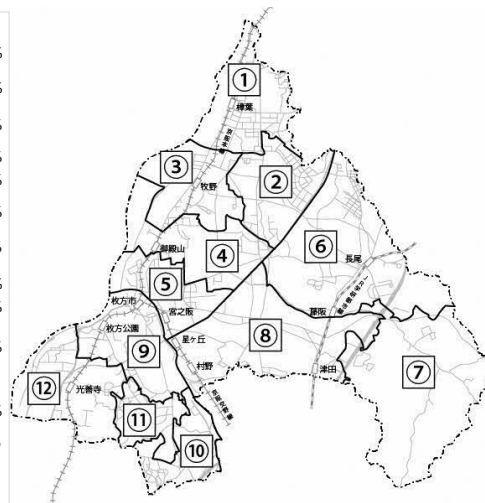


図10 パーソントリップ調査における区分図  
(出典：近畿圏パーソントリップ調査 (R3))

## 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。

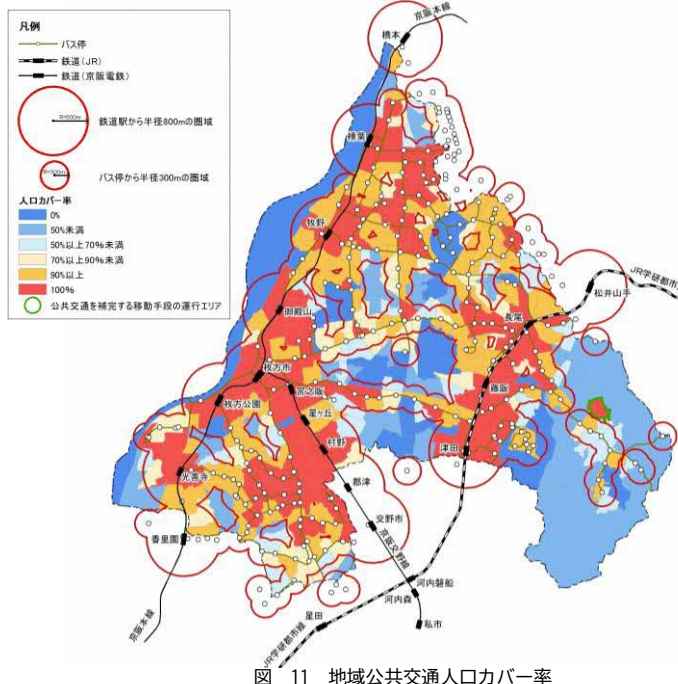
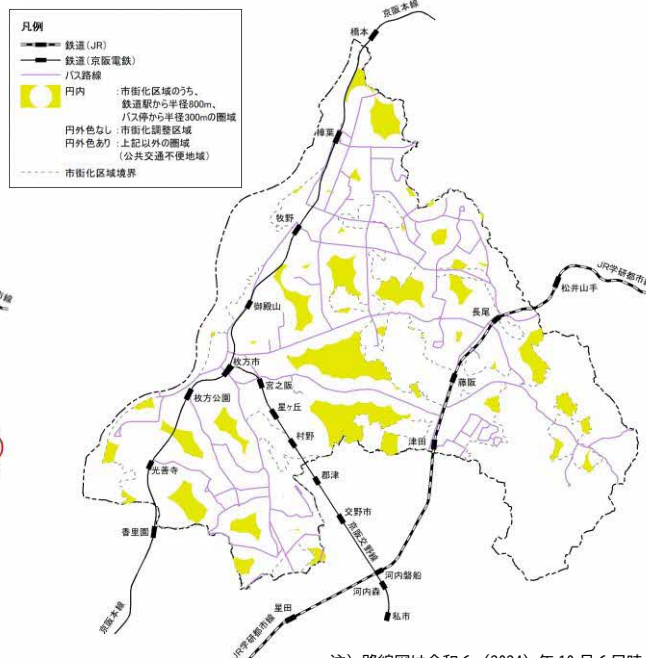


図 11 地域公共交通人口カバー率



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。

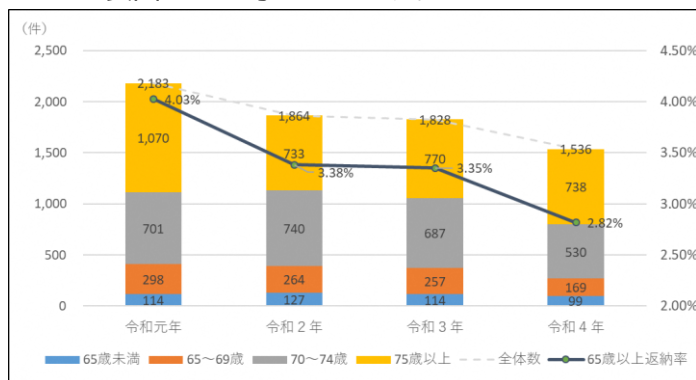


図 13 運転免許証返納件数の推移（方州市）  
（出典：大阪府警察本部集計値（枚方警察署・交野警察署））

### 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。

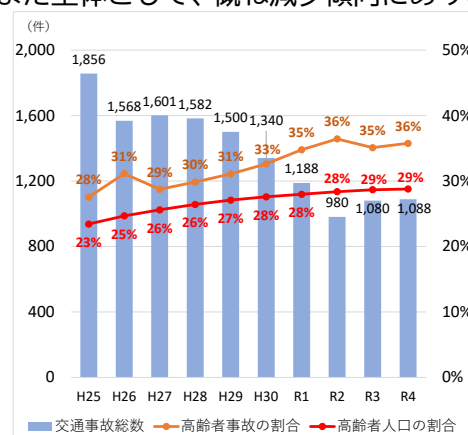


図 14 交通事故の状況（市内）  
（出典：事故件数、高齢者事故の割合の出典：大阪の交通白書  
高齢者人口の出典：枚方市統計書）

### 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)

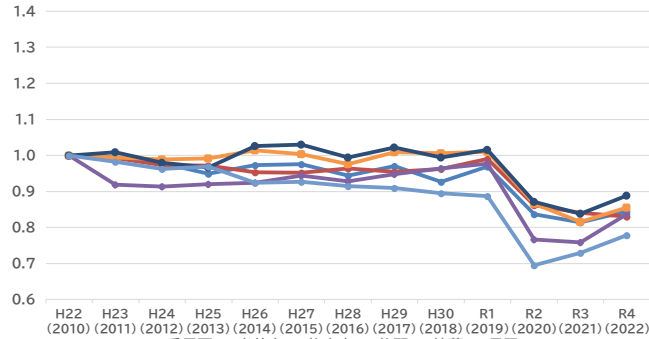


図 16 平成22年に対する乗降客数の増減率  
(出典：枚方市統計書)

## 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。

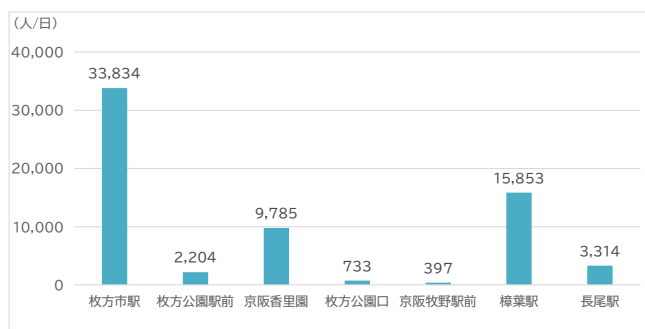


図 17 バス利用者数(令和4年)  
(出典：枚方市統計書)

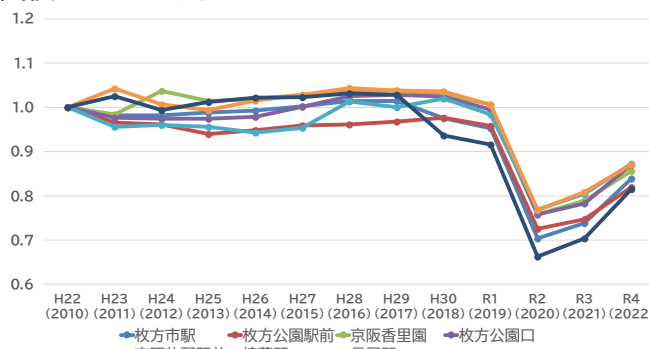


図 18 平成22年に対する乗降客数の増減率  
(出典：枚方市統計書)

## 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。

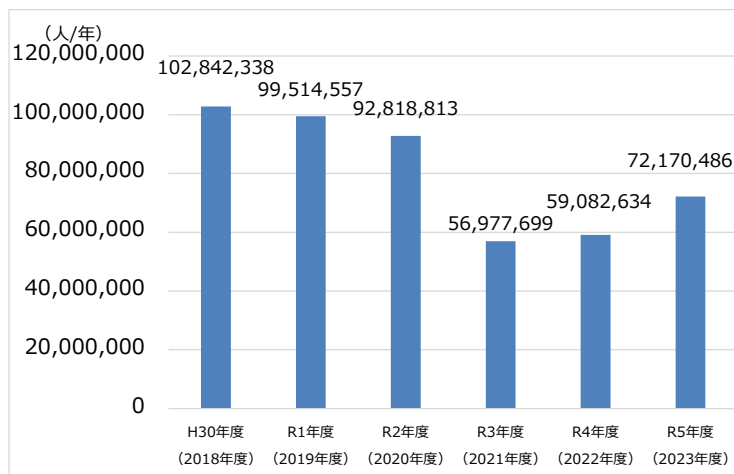


図 19 大阪府下の輸送人員  
(出典：第1回大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議  
一般社団法人大阪タクシー協会説明資料より抜粋)

## 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、これまでも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。

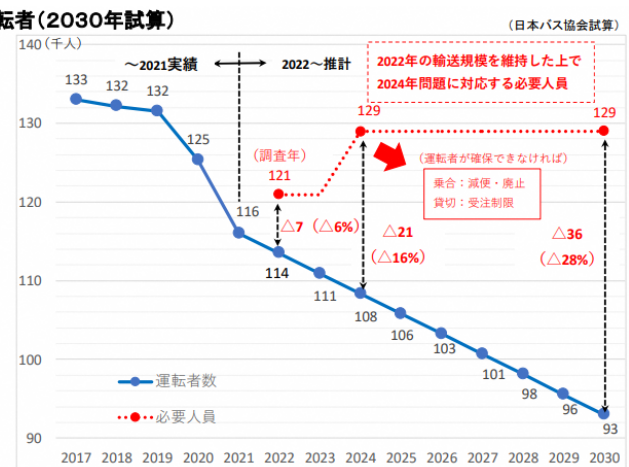


図 20 バス運転手の推移及び今後の不足見込みについて  
(出典：国土幹線道路部会 ヒアリング資料より抜粋(公益社団法人 日本バス協会))

### 現 状

- 運転手不足により都市部での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。

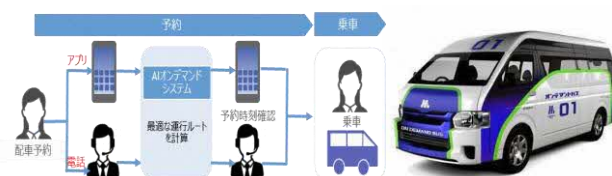


図 21 AI オンデマンド交通の導入事例  
(出典：大阪メトロホームページ)

### 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

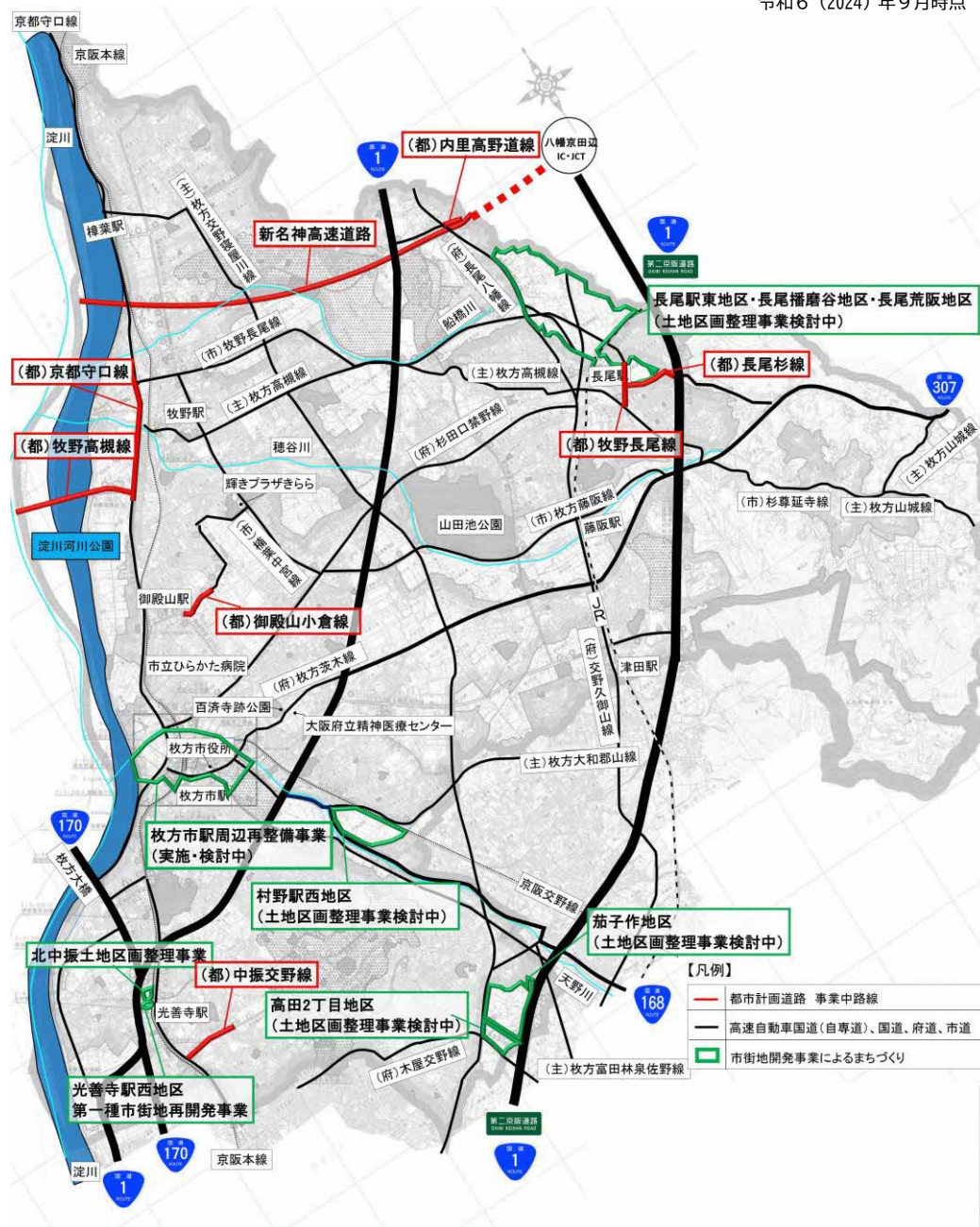


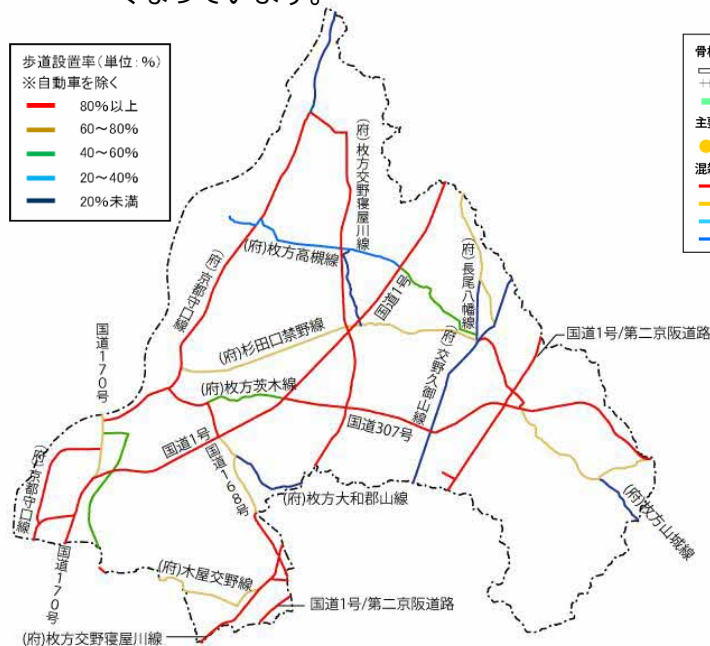
図 23 都市計画道路、市街地開発事業

## 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

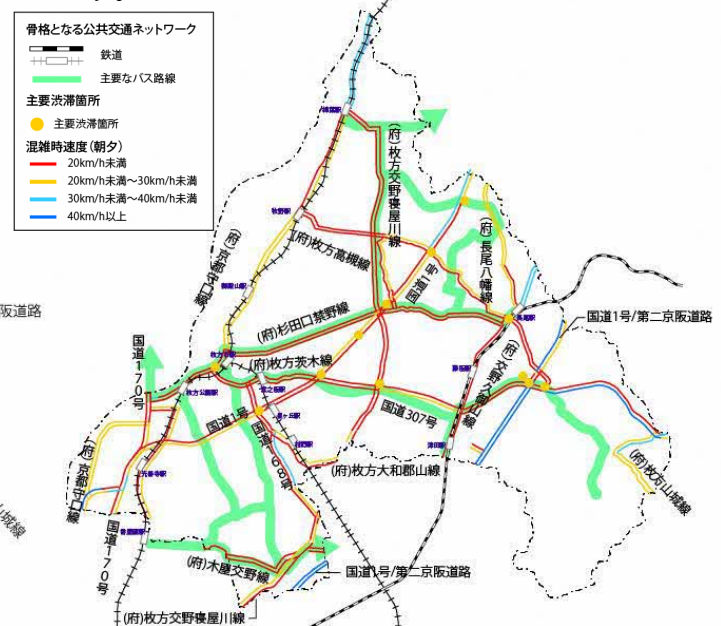
## 2) 歩道の整備状況

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 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。

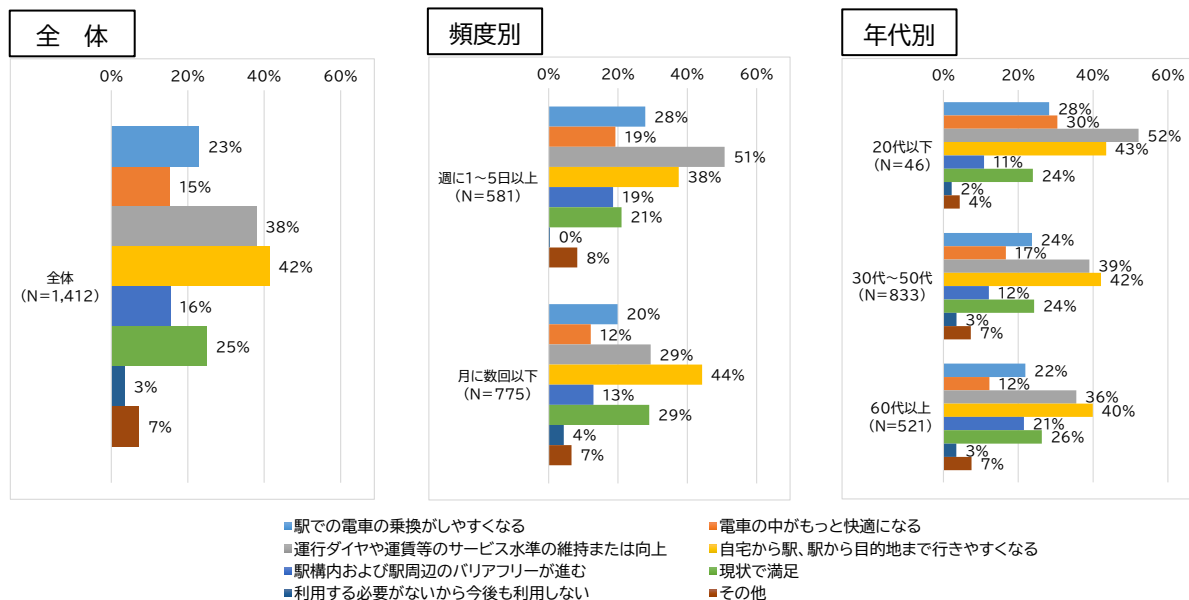


図 26 鉄道の利用頻度を上げるために必要な取組 (出典:「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」)

#### 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。

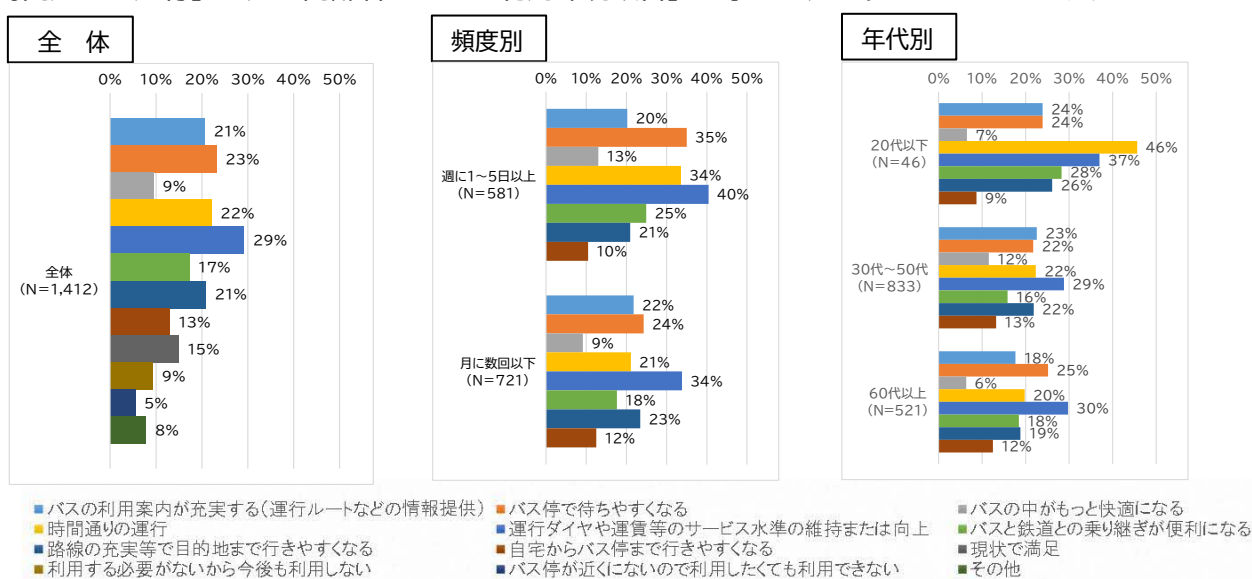


図 27 バスの利用頻度を上げるために必要な取組 (出典:「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」)

#### 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、  
必要だと思う取り組みは何ですか。（複数選択）

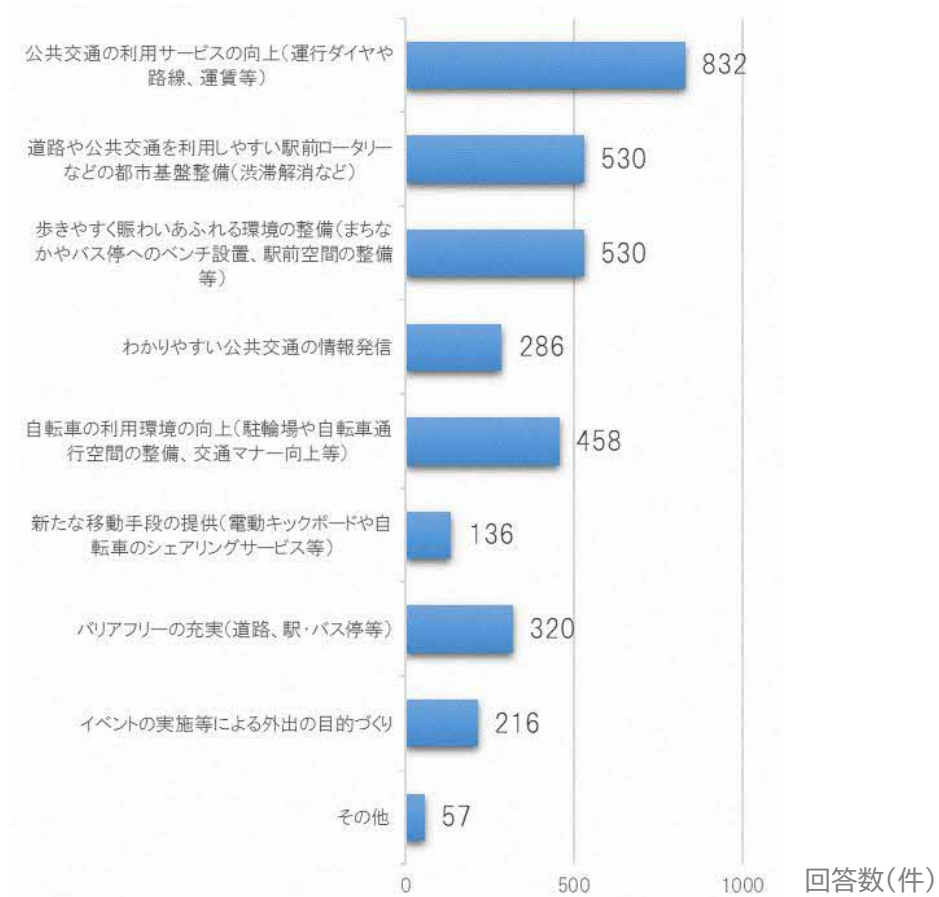


図 28 交通環境の実現に必要だと思う取り組み（出典：「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果」）

|     |                                                                                                                                  |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 現 状 | <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul> |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## 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 | <p>【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。</p> <p>人口：令和6年10月1日時点<br/>路線バス運行区間：令和6年10月6日時点</p> <p>【出典】人口：枚方市町名別性別人口表<br/>路線バス運行区間：交通事業者提供資料</p> |            |       |

#### 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）<br>7.7%（バス）                                                                                                                                                                                                                                     | 現状以上       | 毎年    |
| 備考 | <p>【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。</p> <p>鉄道利用者：252,187 人/日（令和4年）<br/>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<br/>枚方市の人口：397,681 人（令和4年12月末日時点）</p> <p>【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）<br/>市内バス停の利用者数：交通事業者提供資料</p> |            |       |

| 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）<br>3.4%（バス）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 現状以上       | 10 年毎 |
| 備考 | <p>【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。</p> <p>【出典】第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3年）</p> <p>■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。</p> <p>■下の例では、代表交通手段は【鉄道】となります。</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-left: 20px;"> <p><b>参考</b></p> <p>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）</p> <p>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。</p> </div> </div> |            |       |

### 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 | <p>【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<br/>         【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）</p>  <p>骨格となる公共交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道</li> <li>主要なバス路線</li> <li>主要渋滞箇所</li> <li>主要渋滞箇所</li> <li>混雑時速度(朝夕)</li> <li>20km/h未満</li> <li>20km/h未満～30km/h未満</li> <li>30km/h未満～40km/h未満</li> <li>40km/h以上</li> </ul> <p>朝夕旅行速度状況</p> |                |       |

### 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 | <p>【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<br/>         ・氷室台自治会坂道無料送迎</p> |            |       |

| 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 | <p>【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。<br/>         【目標】 健康日本21（第三次）の目標と併せて設定<br/>         【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）</p> |            |       |

## 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）<br>②17.3%（樟葉駅）                                                                                                                                                                                          | 現状以上       | 毎年    |
| 備考 | <p>【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。</p> <p>枚方市駅利用者（鉄道：82,784人/日 バス：33,834人/日）（令和4年）<br/>樟葉駅利用者（鉄道：52,842人/日 バス：15,853人/日）（令和4年）<br/>枚方市の人口：397,681人（令和4年12月末日時点）</p> <p>【出典】枚方市統計書（令和5年度版）</p> |            |       |

### 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<br>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）<br>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。<br>【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）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |            |       |                |             |                |                          |            |                 |             |                |             |                |                  |
|                  | <div><div><p>①市内東部地域から高槻市境</p></div><div><p>②市内北部地域から寝屋川市境</p></div></div> <div><div><p>①市内東部地域から高槻市境</p><p>【枚方市内】</p><table><tr><td>東部地域から国道1号交差点部</td><td>19分（国道307号）</td></tr><tr><td>国道1号交差点部から高槻市境</td><td>13分（府道枚方富田林泉佐野線・府道京都守口線）</td></tr></table><p>参考：【高槻市内】</p><p>枚方市境から国道171号交差点部</p><p>9分（国道170号）</p></div><div><p>②市内北部地域から寝屋川市境</p><p>【枚方市内】</p><table><tr><td>北部地域から交野市境</td><td>27分（府道枚方交野寝屋川線）</td></tr><tr><td>枚方市境から寝屋川市境</td><td>7分（府道枚方交野寝屋川線）</td></tr></table><p>参考：</p><p>【交野市内】</p><table><tr><td>枚方市境から寝屋川市境</td><td>4分（府道枚方交野寝屋川線）</td></tr></table><p>【寝屋川市内】</p><table><tr><td>枚方市境から国道170号交差点部</td><td>8分（府道枚方交野寝屋川線）</td></tr></table></div></div> |            |       | 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） | 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） | 枚方市境から寝屋川市境 | 4分（府道枚方交野寝屋川線） | 枚方市境から国道170号交差点部 |
| 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）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |            |       |                |             |                |                          |            |                 |             |                |             |                |                  |
| 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）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |            |       |                |             |                |                          |            |                 |             |                |             |                |                  |
| 枚方市境から寝屋川市境      | 4分（府道枚方交野寝屋川線）                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |            |       |                |             |                |                          |            |                 |             |                |             |                |                  |
| 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 <sub>2</sub>                | 238 千 t-CO <sub>2</sub> | 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）<br>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<br>(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%<br>(2015年度) | ➔               | 52.1% 達成<br>(2023年度) |
| 外出率                                  | 79.9%<br>(2010年度) | ➔               | 73.7%<br>(2021年度)    |
| 交通に関する情報発信<br>(関連するHPへのアクセス数)        | なし                | ➔               | 5,367 達成<br>(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<br>交通事業者<br>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<br>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<br>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<br>(2028年度)  | 最新値               |
|---------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| アクセシビリティ<br>(最寄りの公共交通を利用するまでの<br>所要時間が20分以内の区域に居住する<br>人口の割合) | 約84%<br>(2017年度)  | 約84%<br>(2026年度) | なし                |
| 鉄道駅利用者の市域人口に対する<br>割合                                         | 69.3%<br>(2010年度) | ➔                | 54.1%<br>(2021年度) |
| 京阪バス主要停留所乗降客数の市<br>域人口に対する割合)                                 | 15.2%<br>(2013年度) | ➔                | 11.9%<br>(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<br>交通事業者<br>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<br>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（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<br>(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<br>(2015年度)          | ➔                         | 累計<br>6,137人<br>(2022年度) <b>達成</b>  |
| 市域から排出される運輸部門の温室効果ガス排出量 | 382<br>千t-CO2<br>(2013年度) | 326<br>千t-CO2<br>(2022年度) | 300<br>千t-CO2<br>(2021年度) <b>達成</b> |

- 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<br>(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%<br>(2015度) | ➡               | 40.2% 達成<br>(2023年度) |
| 枚方市駅利用者の市域人口に対する割合                   | 22.4%<br>(2014度) | ➡               | 19.0%<br>(2021年度)    |
| 樟葉駅利用者の市域人口に対する割合                    | 15.1%<br>(2015年) | ➡               | 12.5%<br>(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    |
| ■ 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<br>(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%<br>(2015年度)   | →               | 31.6%<br>(2023年度) <b>達成</b>                  |
| 歩道の設置延長距離                   | 114.7km<br>(2014年度) | →               | 120.1km<br>(2022年度) <b>達成</b>                |
| 1人平均歩数                      | なし                  | →               | 6,671歩<br>(2023年度) <b>達成</b><br>※2019年4,474歩 |
| 交通事故件数（歩行者・自転車）             | 597件<br>(2014年度)    | →               | 440件<br>(2022年度) <b>達成</b>                   |
| 交通事故件数（車両）                  | 1,760件<br>(2014年度)  | →               | 1,173件<br>(2022年度) <b>達成</b>                 |
| 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<br>(2014年度) | →               | 10,165件<br>(2022年)                           |

- 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

---

## 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

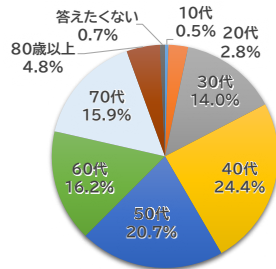
- ① 回答者の属性  
年齢、性別、家族構成、居住地、公共交通の利便性、免許保有状況、送迎状況
- ② 公共交通について  
利用頻度、利用する駅・バス停、利用頻度を上げる取組や自身の協力、利用促進
- ③ 普段のおでかけについて（「通勤・通学」「食料品・日用品の買物」「趣味・食事・娯楽」の3つの目的別）  
外出頻度、主な移動手段、外出頻度の意識とその理由、コロナの影響による外出変化とその理由
- ④ 交通とまちづくりについて  
都市の魅力、おでかけしたくなる交通環境のために必要な取組み

## 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

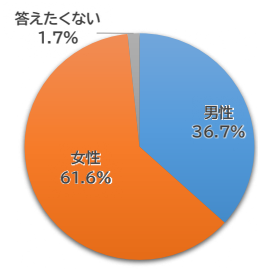
| 選択項目   | 回答数(人) | 割合(%) |
|--------|--------|-------|
| 10代    | 7      | 0.5   |
| 20代    | 39     | 2.8   |
| 30代    | 197    | 14.0  |
| 40代    | 343    | 24.4  |
| 50代    | 291    | 20.7  |
| 60代    | 228    | 16.2  |
| 70代    | 223    | 15.9  |
| 80歳以上  | 67     | 4.8   |
| 答えたくない | 9      | 0.7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



### ②性別

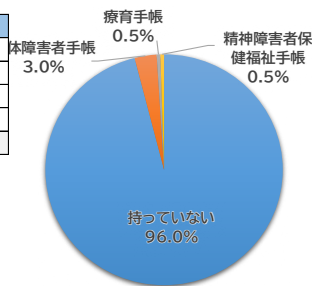
※未回答を除く

| 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   |



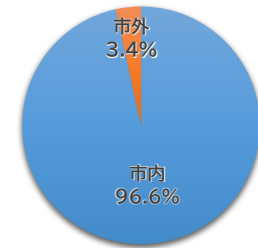
### ③障害者手帳の有無

| 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   |



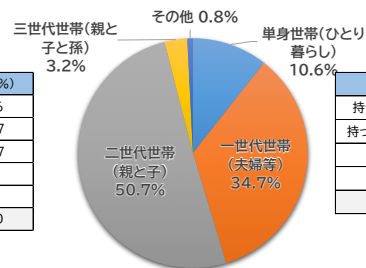
### ④回答者住所

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



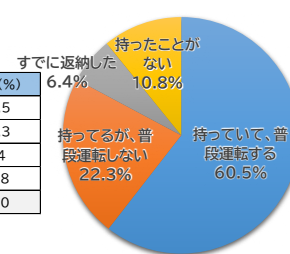
### ⑤同居の家族構成

| 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   |



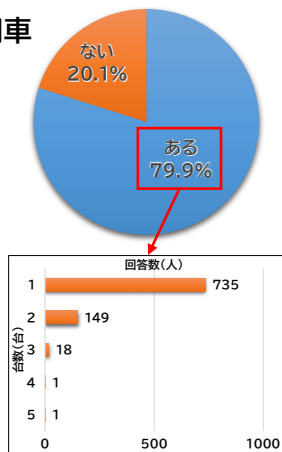
### ⑥自動車免許保有及び運転状況

| 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   |

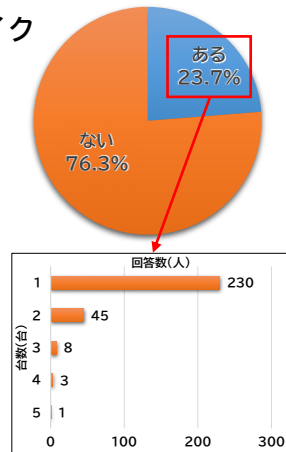


### ⑦車両の保有状況

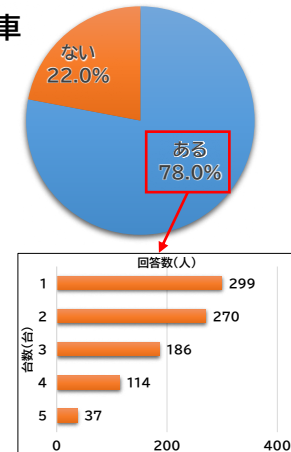
#### 自家用車



#### バイク



#### 自転車

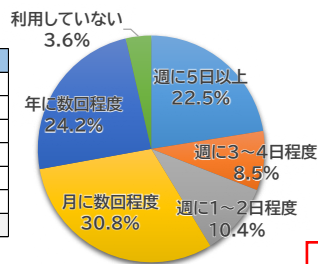


## 問1 鉄道の利用状況について

- ・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

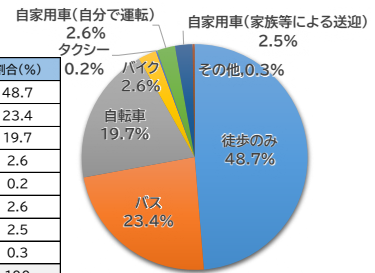
### ①利用頻度

| 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   |



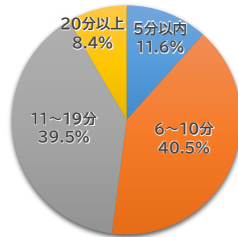
### ②(1) ご自宅から最寄り駅までの主な移動手段

| 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   |



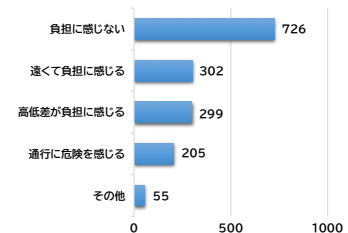
### ②(2) その所要時間

| 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     |

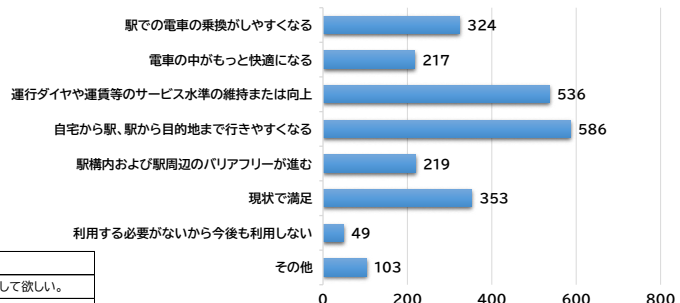


バスの本数と停留所が少ない。  
 駅と家の最寄りバス停が一車線なので混む。事故も多い。  
 夜道に街灯が少ない。  
 バイクの駐車場が少ない。  
 雨の日や時間帯によるとバスが混んでいて乗れず、見送って次のバスを待たないといけない。

### 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    |
| 利用する必要があるから今後も利用しない      | 49     |
| その他                      | 103    |



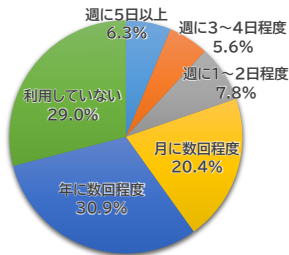
ホームドアの設置で安全性がアップすれば、子連れの大荷物持ちの移動も安心できる。  
 通学専用車両(小学生、中学生、高校生のみ)犯罪が多発しているから心配。防犯カメラを設置して欲しい。  
 運賃がもっと安くになれば利用しやすい。  
 高齢者用バスを提供する。  
 駅周辺で駐車場が少ない。道路が狭くて怖いので駅に行きにくい。  
 京都駅や大阪駅に出やすくなって欲しい。

## 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

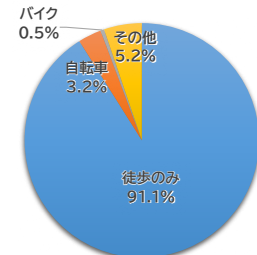
| 選択項目     | 回答数(人) | 割合(%) |
|----------|--------|-------|
| 週に5日以上   | 88     | 6.3   |
| 週に3～4日程度 | 79     | 5.6   |
| 週に1～2日程度 | 110    | 7.8   |
| 月に数回程度   | 287    | 20.4  |
| 年に数回程度   | 434    | 30.9  |
| 利用していない  | 408    | 29.0  |
| 合計       | 1406   | 100   |



### ②(1)ご自宅から最寄りバス停までの主な移動手段

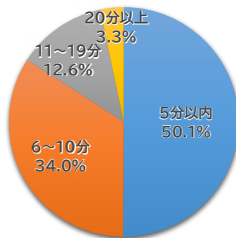
| 選択項目 | 回答数(人) | 割合(%) |
|------|--------|-------|
| 徒歩のみ | 908    | 91.1  |
| 自転車  | 32     | 3.2   |
| バイク  | 5      | 0.5   |
| その他  | 52     | 5.2   |
| 合計   | 997    | 100   |

|        |
|--------|
| 鉄道     |
| 徒歩と電車  |
| 自転車と電車 |



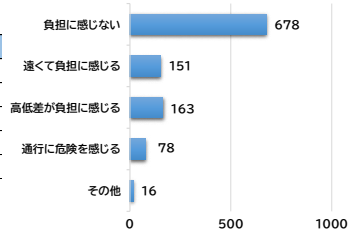
### ②(2)その所要時間

| 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     |

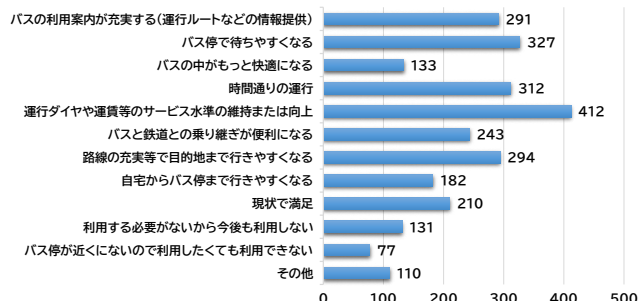


|                              |
|------------------------------|
| 時刻表がわかりにくいので時間に合わせて家を出るのが心配。 |
| バス停までの距離が遠い。                 |
| 雨天時は負担を感じる。屋根がなく乗り降りに手間取る。   |
| バイクの駐車場が少ない。                 |

### 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    |
| 利用する必要があるから今後も利用しない        | 131    |
| バス停が近くにないの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づらい(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。

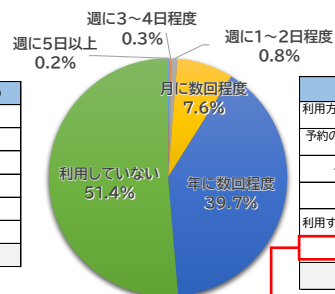
運賃が安くなったら。

### 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

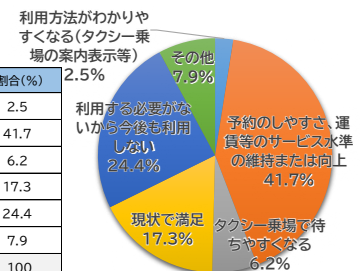
#### ①利用頻度

| 選択項目     | 回答数(人) | 割合(%) |
|----------|--------|-------|
| 週に5日以上   | 3      | 0.2   |
| 週に3～4日程度 | 4      | 0.3   |
| 週に1～2日程度 | 11     | 0.8   |
| 月に数回程度   | 107    | 7.6   |
| 年に数回程度   | 558    | 39.7  |
| 利用していない  | 721    | 51.4  |
| 合計       | 1404   | 100   |



#### 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   |



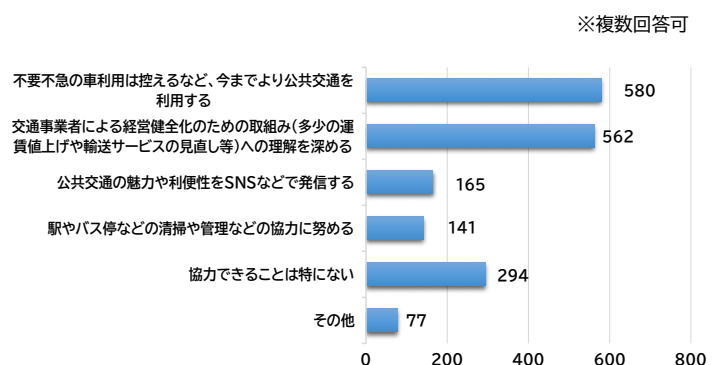
他の手段に比べて値段が高い。  
後期高齢者に、割引やチケット配布等。  
電車、バスのない早朝時間帯の予約が取りやすいと助かります。  
梅葉駅前のタクシー乗り場がモール街北側つまり町橋葉側の出入り口近辺にあればもっとタクシー利用を増やすと思います。今のままだと北橋葉に向かうにはかなり遠回りとなり、コスト高を感じます。  
タクシー運転手の方の対応の悪さが改善されれば利用したい。  
車いすで乗車可のもの。

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。

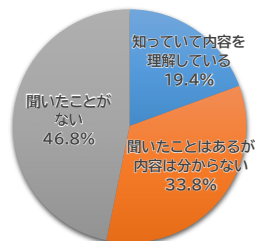


## 問5 公共交通利用促進イベントについて

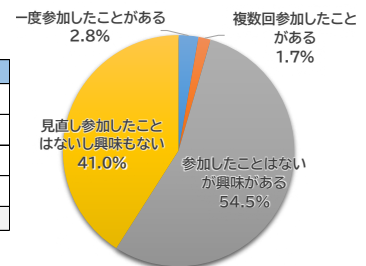
公共交通利用促進のための取組みについては、「周知啓発」を求める声が多かった結果となりました

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からない | 474    | 33.8  |
| 聞いたことがない          | 658    | 46.8  |
| 合計                | 1405   | 100   |



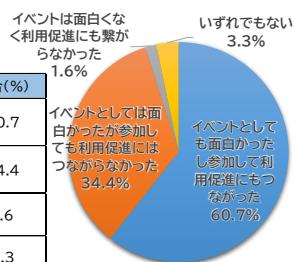
| 選択項目            | 回答数(人) | 割合(%) |
|-----------------|--------|-------|
| 一度参加したことがある     | 39     | 2.8   |
| 複数回参加したことがある    | 24     | 1.7   |
| 参加したことはないが興味がある | 764    | 54.5  |
| 参加したことはないし興味もない | 574    | 41.0  |
| 合計              | 1401   | 100   |



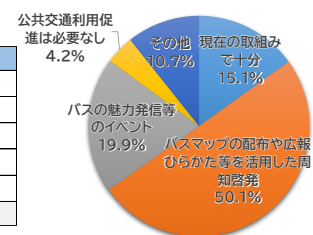
③(②で「1.一度参加したことがある」、2.「複数回参加したことがある」と回答した方におたずねします。)参加していかがでしたか。

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か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   |

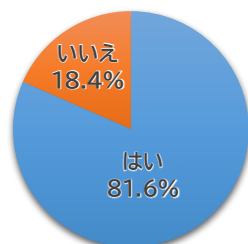


## 問6 通勤・通学・通院について

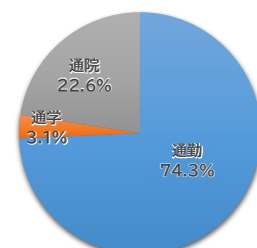
・通勤で外出している人が最も多い結果となりました  
・主な移動手段は、鉄道の次に自転車利用が多い結果となりました  
定期的に出外していますか

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   |

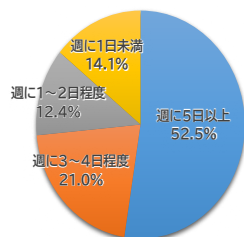


| 選択項目 | 回答数(人) | 割合(%) |
|------|--------|-------|
| 通勤   | 850    | 74.3  |
| 通学   | 36     | 3.1   |
| 通院   | 258    | 22.6  |
| 合計   | 1144   | 100   |



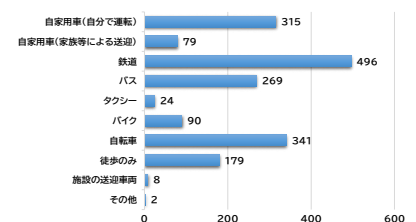
②その外出の頻度

| 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      |

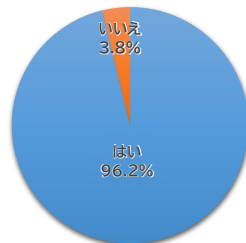


## 問7 食料品・日用品の買い物について

- ・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

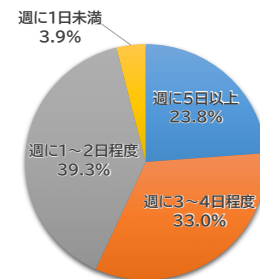
### 定期的に外出していますか

| 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   |



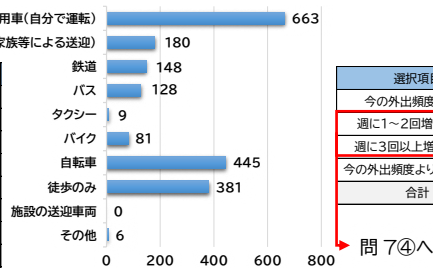
### ①その外出頻度

| 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   |



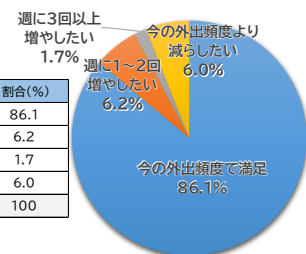
### ②主な移動手段（複数回答）

| 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   |

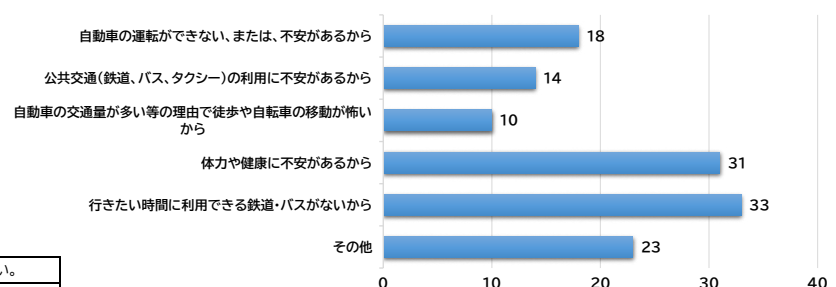


### ④外出したいのにできない理由（複数回答）

- ・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     |

|                               |
|-------------------------------|
| 仕事が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。             |

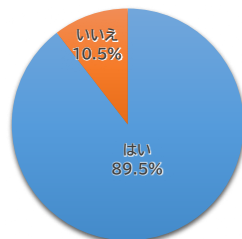


## 問8 趣味、食事、娯楽(映画、レジャー等)、コミュニティ活動のための外出

- ・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

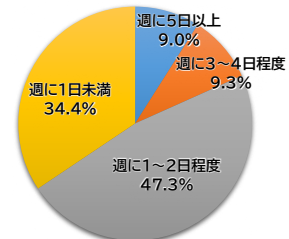
### 定期的に外出していますか

| 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   |



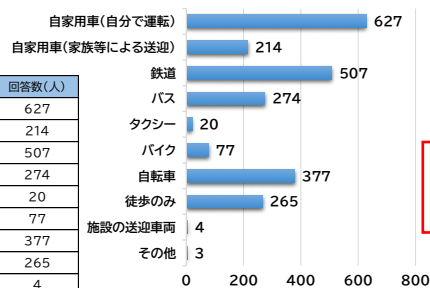
### ①その外出頻度

| 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   |



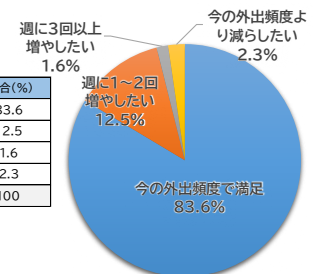
### ②主な移動手段(複数回答)

| 選択項目           | 回答数(人) |
|----------------|--------|
| 自家用車(自分で運転)    | 627    |
| 自家用車(家族等による送迎) | 214    |
| 鉄道             | 507    |
| バス             | 274    |
| タクシー           | 20     |
| バイク            | 77     |
| 自転車            | 377    |
| 徒歩のみ           | 265    |
| 施設の送迎車両        | 4      |
| その他            | 3      |
| レンタカー          |        |
| 自家用車で家族と同乗     |        |
| 車いすで自走         |        |



### 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   |

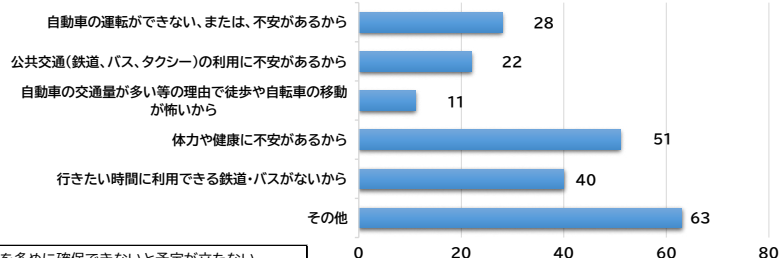


### ④外出したいのにできない理由(複数回答)

- ・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。                              |



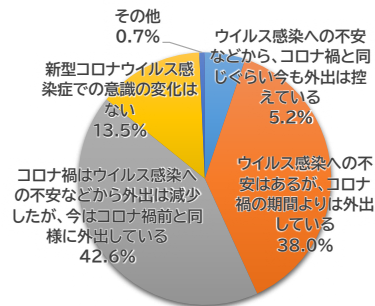
## 問9 新型コロナウイルス感染症の流行を経ておでかけへの意識はどう変化しましたか

- ・「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、コロナ禍と同じぐ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   |

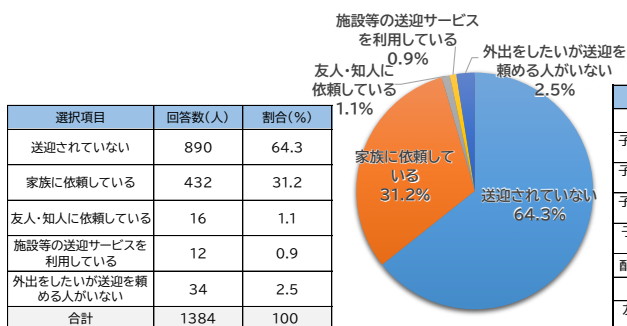
コロナ不安から、公園などに一人で出かけることが増えた。  
 コロナ感染の不安は減少しているが残っている、またその期間に外出がかなり減少したことで、減ったままの生活が今のスタンダードになっ  
 てしまっている。



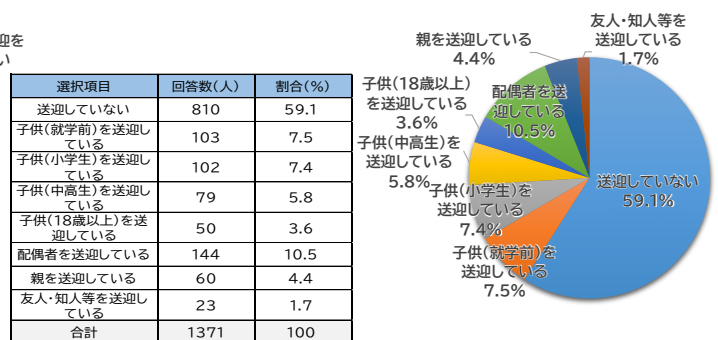
## 問10 自家用車による送迎の状況について教えてください

- ・「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

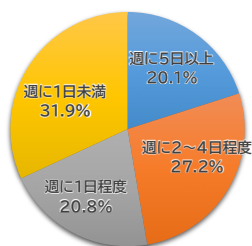


### ②送迎する側として



### 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   |

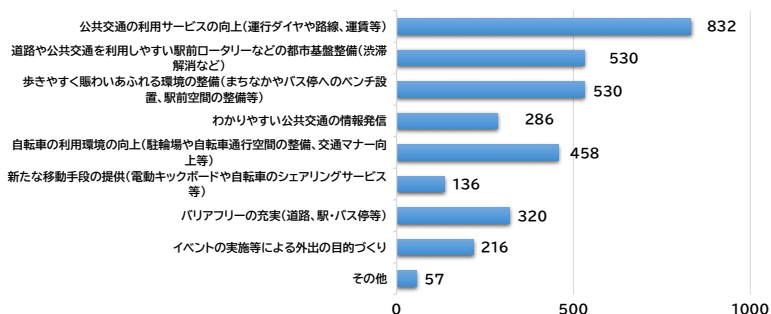


## 問 11 誰もががおでかけしやすくなる交通環境を実現するために、必要だと思う取り組みは何ですか

- ・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

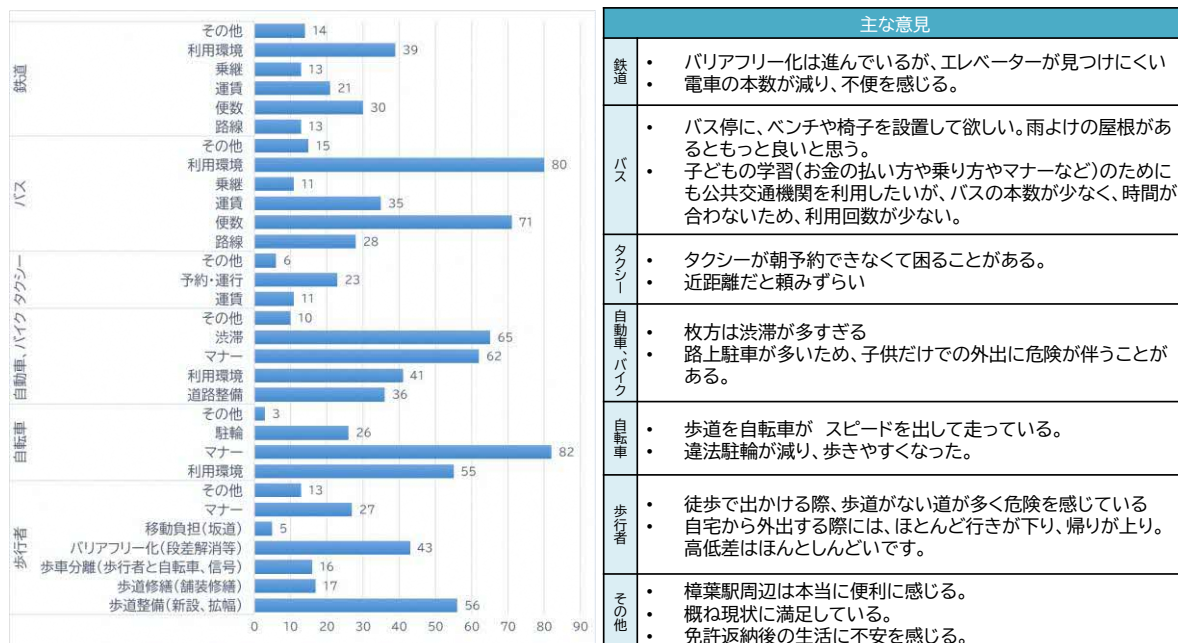
| 選択項目                                        | 回答数(人) |
|---------------------------------------------|--------|
| 公共交通の利用サービスの向上(運行ダイヤや路線、運賃等)                | 832    |
| 道路や公共交通を利用しやすい駅前ロータリーなどの都市基盤整備(渋滞解消など)      | 530    |
| 歩きやすく賑わいあふれる環境の整備(まちなかやバス停へのベンチ設置、駅前空間の整備等) | 530    |
| わかりやすい公共交通の情報発信                             | 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易さ。                                                 |
| 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。



| 主な意見    |                                                                                                                                                                                  |
|---------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 鉄道      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バリアフリー化は進んでいるが、エレベーターが見つけにくい</li> <li>・ 電車の本数が減り、不便を感じる。</li> </ul>                                                                     |
| バス      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停に、ベンチや椅子を設置して欲しい。雨よけの屋根があるととっても良いと思う。</li> <li>・ 子どもの学習(お金の払い方や乗り方やマナーなど)のためにも公共交通機関を利用したいが、バスの本数が少なく、時間が合わないため、利用回数が少ない。</li> </ul> |
| タクシー    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ タクシーが朝予約できなくて困ることがある。</li> <li>・ 近距離だと頼みづらい</li> </ul>                                                                                  |
| 自動車、バイク | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 枚方は渋滞が多すぎる</li> <li>・ 路上駐車がため、子供だけでの外出に危険が伴うことがある。</li> </ul>                                                                           |
| 自転車     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩道を自転車が スピードを出して走っている。</li> <li>・ 違法駐輪が減り、歩きやすくなった。</li> </ul>                                                                          |
| 歩行者     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 徒歩で出かける際、歩道がない道が多く危険を感じている</li> <li>・ 自宅から外出する際には、ほとんど行きが下り、帰りが上り。高低差はほんとにひどい。</li> </ul>                                               |
| その他     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 樟葉駅周辺は本当に便利に感じる。</li> <li>・ 概ね現状に満足している。</li> <li>・ 免許返納後の生活に不安を感じる。</li> </ul>                                                         |

---

## 5 用語集

### あ

#### ウォーカーブル

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。

#### 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。

#### 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。

#### 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せるよう、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。

---

## 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。

## 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。

## 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。

### 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。

### 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。

## 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。

### 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。

## 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シビリティを中心に、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。

## 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。