

Ⅲ 枚方市の交通の現状と課題

1. 枚方市の概況

(1) 枚方市の位置

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

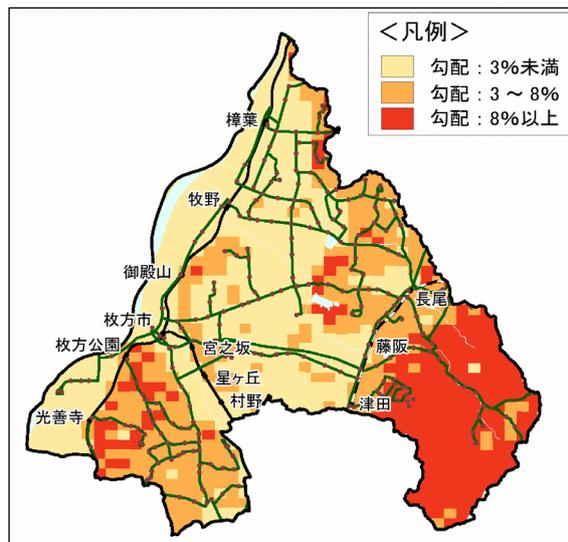
市域は、東西約 12 km、南北約 8.7 km であり、総面積は約 65.12 km² となっています。



【枚方市の位置】

(2) 地形

枚方市の西には淀川が流れており、東西に船橋川、穂谷川、天野川が流れています。また、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。



国土数値情報 標高・傾斜度5次メッシュより

【枚方市の地形】

2. 枚方市における交通の変遷

1900 明治	明治 31(1898)年	関西鉄道(現 JR 片町線) 開通 津田駅・菅原駅(現長尾駅) 設置
	明治 40(1907)年	関西鉄道が国有化
	明治 42(1909)年	国鉄片町駅から木津駅間は片町線と呼ばれる
	明治 43(1910)年	京阪電気鉄道京阪本線開通 樟葉駅、牧野駅、枚方東口駅(現枚方市駅) 枚方駅(現枚方公園駅)、光善寺駅 設置
1925 昭和	昭和 4(1929)年	京阪電気鉄道京阪本線 御殿山駅 設置 信貴生駒電鉄枚方線(現京阪交野線) 開通 村野駅 設置
	昭和 5(1930)年	(旧) 枚方大橋開通
	昭和 8(1933)年	(旧) 京阪国道(現府道京都守口線) 開通
	昭和 13(1938)年	信貴生駒電鉄枚方線 星ヶ丘駅 設置
	昭和 15(1940)年	交野電気鉄道 中宮駅(現宮之阪駅) 設置
	昭和 22(1947)年	市制施行(面積 40.62km ² 、人口 41,041 人)
	昭和 29(1954)年	京阪特急テレビカー運行(平成 25(2013)年まで)
	昭和 41(1966)年	国道 1 号枚方バイパス全面開通
	昭和 43(1968)年	(新) 枚方大橋開通
	昭和 46(1971)年	京阪電気鉄道京阪本線 樟葉駅の移転(300m 大阪寄りに) 京阪初自動改札機使用開始
	昭和 54(1979)年	国鉄片町線 藤阪駅 設置
	昭和 62(1987)年	国鉄民営化 西日本旅客鉄道株式会社(JR 西日本)が発足
	昭和 63(1988)年	JR 片町線の愛称名として「学研都市線」が使用される
1975 平成	平成 5(1993)年	京阪電気鉄道京阪本線 枚方市駅高架化
	平成 9(1997)年	JR 東西線開通
	平成 15(2003)年	京阪電気鉄道京阪本線 枚方市駅、樟葉駅に全ての特急が停車
	平成 20(2008)年	京阪電気鉄道中之島線開業
	平成 22(2010)年	第二京阪道路開通
	平成 29(2017)年	京阪特急プレミアムカー、ライナー運行開始

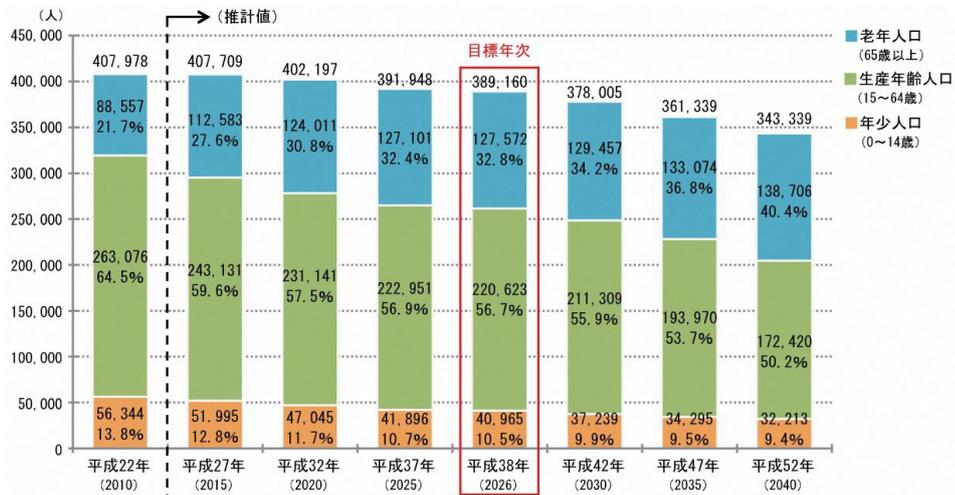
3. 交通まちづくりにおける現状と課題

(1) 人口減少・少子高齢化の進展

①人口の推移

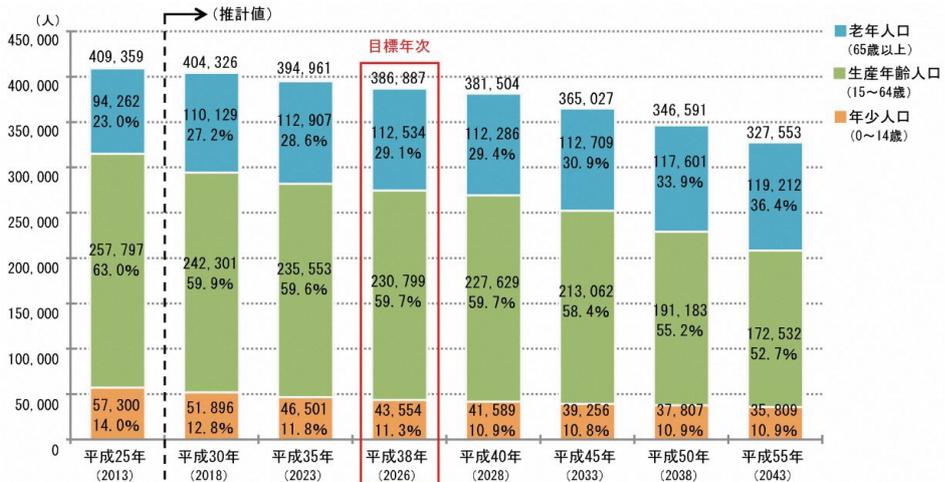
本計画では、都市計画マスタープラン*や枚方市立地適正化計画*と同様に、国立社会保障・人口問題研究所が行った「日本の地域別将来推計人口（平成25(2013)年3月）」や、本市が行った「枚方市人口推計調査報告書（平成26(2014)年1月）」の推計値を参酌しました。

国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、枚方市の人口は、約41万人（平成22(2010)年）から約34万人（平成52(2040)年）になり、30年で約7万人が減少すると予測されています。



国立社会保障・人口問題研究所 推計値（平成25(2013)年3月）より

【国立社会保障・人口問題研究所 推計値】

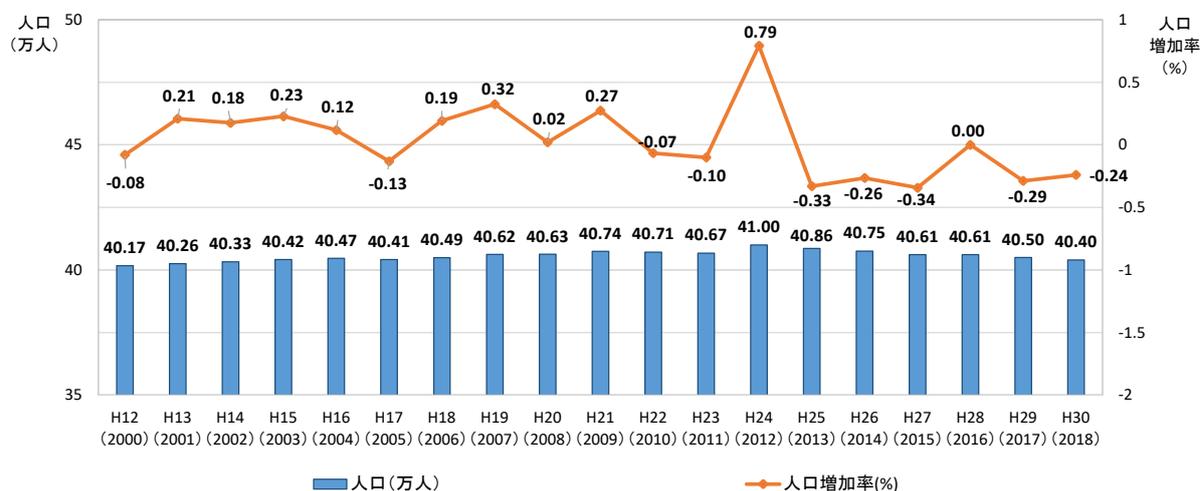


枚方市 人口予測の推計結果（平成26(2014)年1月）より

【枚方市 推計値】

※参考：住民基本台帳による近年の人口推移

枚方市の人口は、これまで緩やかな増加傾向にあったものの、平成 24(2012)年をピークとして、それ以後は緩やかな減少に転じ、平成 30(2018)年においては、約 40.4 万人となっています。



(平成 27(2015)年以前は 12 月末日現在、平成 28(2016)年以降は 1 月 1 日現在)

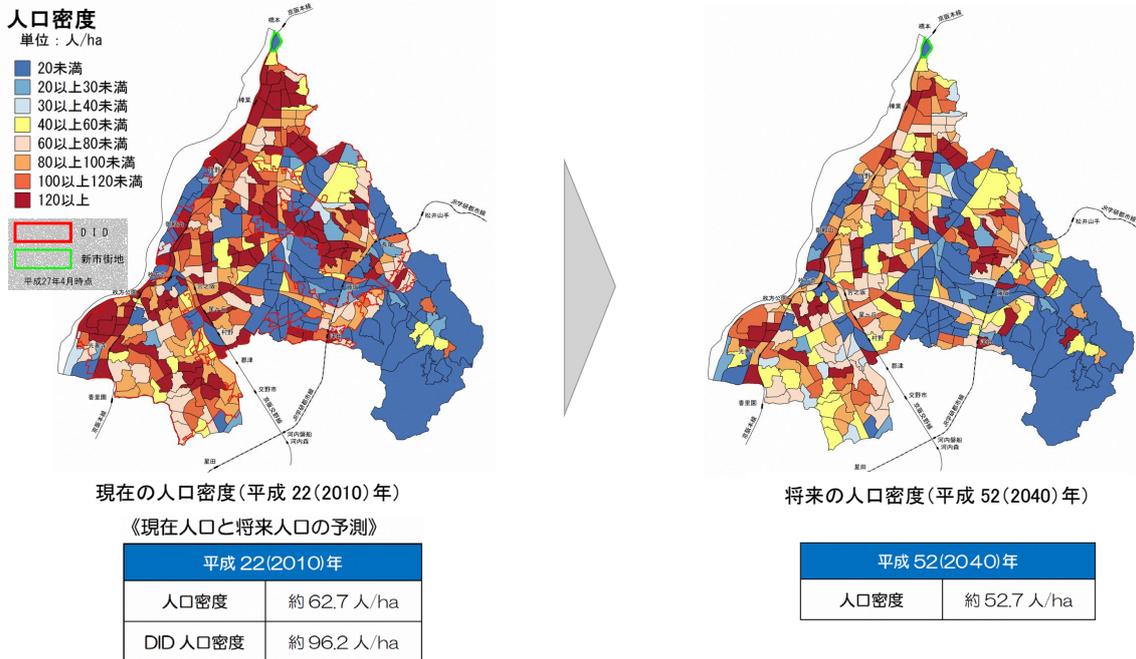
- 1) 市制実施以降における本市人口の推移で、住民基本台帳による。
- 2) 平成 14(2002)年 4 月 1 日 境界修正
- 3) 住民基本台帳法改正（平成 24(2012)年 7 月 9 日施行）にともない、外国人登録制度が廃止になったため平成 24(2012)年以降の数値には外国人が含まれる。

第 47 回枚方市統計書（平成 29(2017)年版）

(平成 27(2015)年以前は 12 月末日現在、平成 28(2016)年以降は 1 月 1 日現在)

②人口密度の変化（町丁目区別集計）

人口密度は、約 62.7 人/ha（平成 22(2010)年）から約 52.7 人/ha（平成 52(2040)年）に減少すると予測されています。

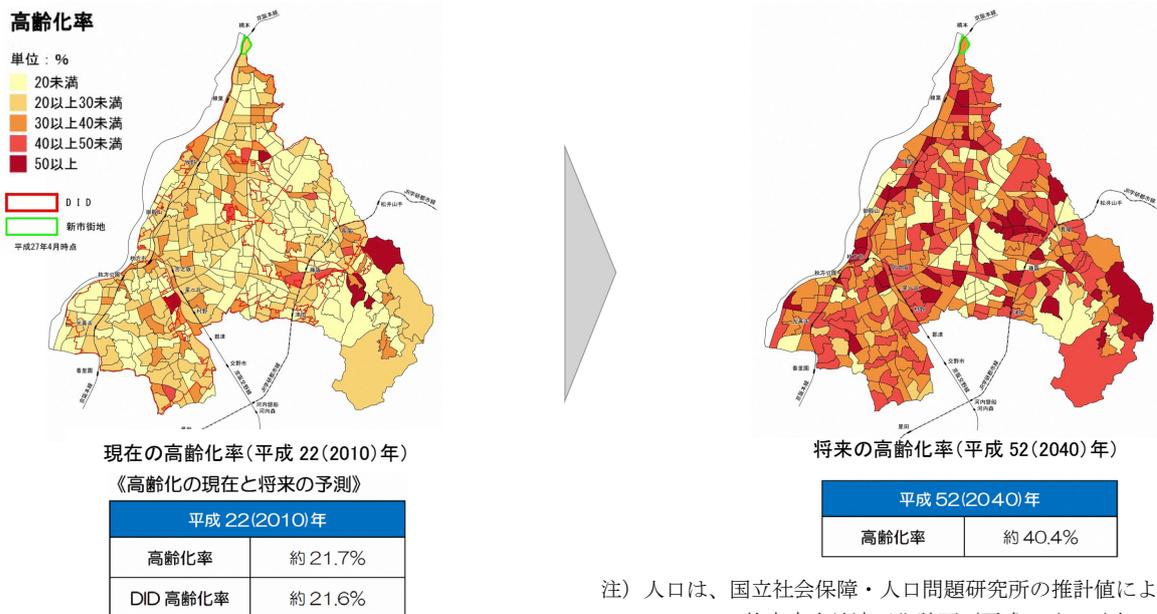


注) 人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値による。DID*は、国勢調査の結果に基づき国が設定した「人口集中地区」。
枚方市立地適正化計画*（平成 29(2017)年 3月）

【人口密度の変化】

③高齢化率の推移

高齢化率は、市域全域の平均で約 21.7%（平成 22(2010)年：約 9 万人）から約 40.4%（平成 52(2040)年：約 14 万人）に増加し、多くの地区では 50%以上になると予測されています。

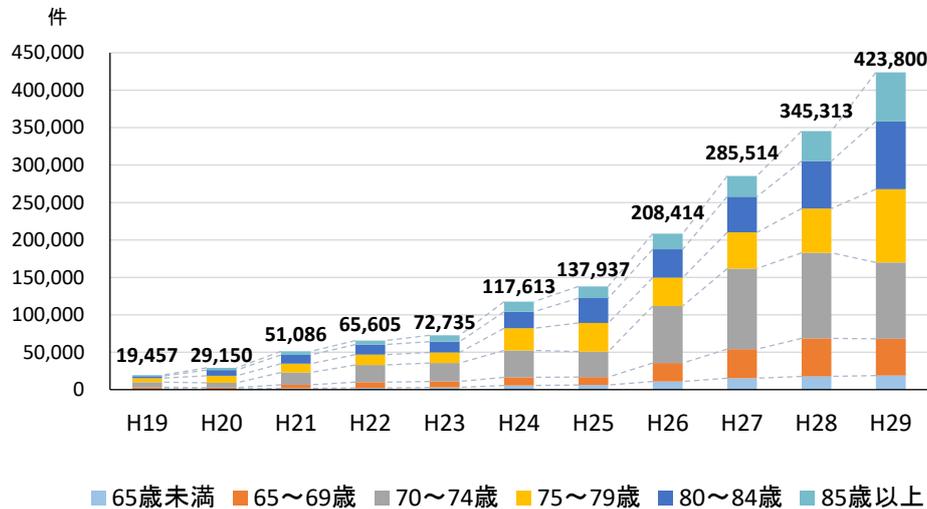


注) 人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計値による。
枚方市立地適正化計画（平成 29(2017)年 3月）

【高齢化率の推移】

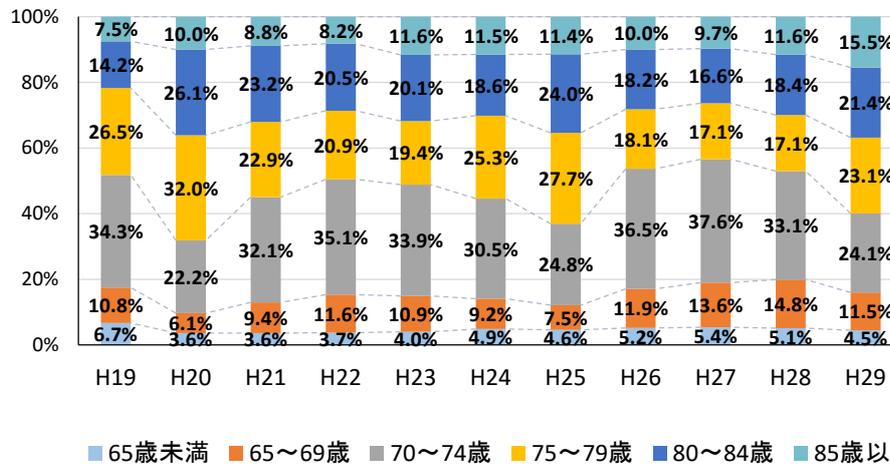
④高齢化に伴う交通に関する状況の変化

自動車に関しては、運転免許証返納件数は年々増加しており、平成 19(2007)年から平成 29(2017)年までの 10 年間で約 20 倍となっています。特に 65 歳以上の高齢者が運転免許証返納件数の 8 割以上を占めるなど、高齢者の運転免許証返納が全国的に多くなっています。



運転免許統計 (平成 29(2017)年版) より

【高齢者 (65 歳以上) の運転免許証返納件数の推移 (全国)】



運転免許統計 (平成 29(2017)年版) より

【高齢者 (65 歳以上) の運転免許証返納件数の割合 (全国)】

注) 運転免許証の自主返納制度は、平成 10(1998)年 4 月施行の改正道路交通法により制度化。

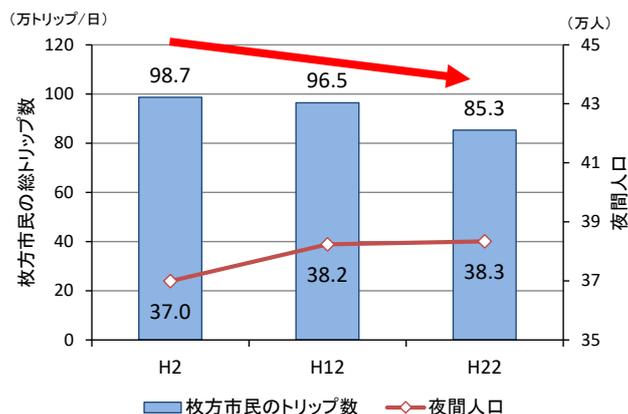
人口減少・少子高齢化の進展に関する将来の見通し

- ・公共交通需要が減少し、今ある公共交通を維持することが困難になると予想されます。
- ・高齢者などの運転免許証返納に伴い自動車を運転しない人が増加し、公共交通の必要性が高まると予想されます。
- ・税収の減少や社会保障関係経費の増加が見込まれるため、将来の人口規模・構成に応じた施策展開が求められます。

(2) 移動量の減少

① 総トリップ数の推移

市民の移動の量（総トリップ数）は、約 98.7 万トリップ/日（平成 2(1990)年）から約 85.3 万トリップ/日（平成 22(2010)年）と夜間人口が増加しているにもかかわらず、総トリップ数の減少が見られ、今後も人口構造により移動量も減少することが予想されます。



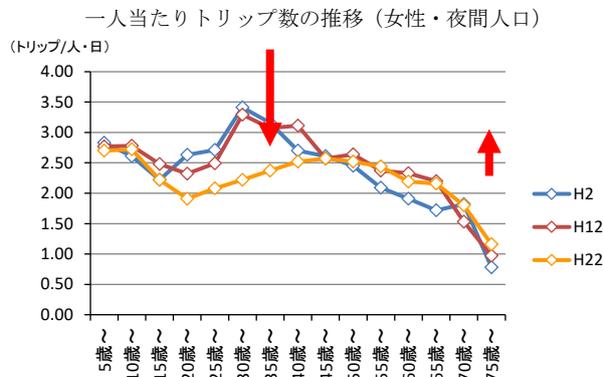
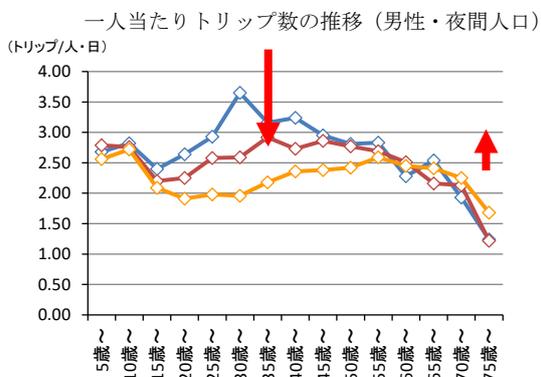
注) トリップ：ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位。

近畿圏パーソントリップ調査*（平成 22(2010)年）より

【総トリップ数の推移】

② 1人当たりの移動の量の推移（性別・年代別1人当たりトリップ数の推移）

平成 2(1990)年からの性別・年代別の1人当たりの移動の量は、75歳以上で見られるように高齢者の移動量は微増傾向にあるものの、30～35歳男性で約 3.5 トリップ/人・日から約 2.0 トリップ/人・日へ、30～35歳女性で約 3.5 トリップ/人・日から約 2.1 トリップ/人・日へ減少するなど、特に若年層の移動量の減少幅が大きくなっており、今後の交通に与える影響は大きいと予想されます。



近畿圏パーソントリップ調査（平成 22(2010)年）より

【性別年齢別1人当たりトリップ数の推移】

③外出による効果

外出すると、基本的な運動である「歩く」機会が増え、それだけで健康に良い効果があります。例えば、心肺機能や骨の強化、体脂肪の低下、メタボ予防効果、リラックス効果など、多様な健康増進効果があり、ひいては医療費の抑制にも資することが期待されています。

国土交通省では、歩行量（歩数）調査のガイドラインにおいて、歩行による医療費抑制効果の原単位を整理しており、特定の集団の経年的な調査から1人当たりの医療費の経年的な上昇傾向で補正した医療費抑制効果を0.065～0.072円／歩／日としています。

平成29（2017）年国民健康栄養調査結果で、平均歩数は男性で6,846歩、女性で5,867歩ですが、その歩数を「健康日本21（第2次）」の目標値を目指して、1日1,500歩多く歩くことで、医療費抑制効果が年間約3万5千円と試算されています。

また、大阪府高石市で実施されている「健康ポイント」の参加者では、2013年から2015年の総医療費の増加額が、比較対象者と比べて1人当たり7.7万円低かったことが報告されています。

加えて、外出は、人と接する機会が増え、社会的なつながりが発生するなど、健康増進だけでなく社会的効果としても期待できます。

移動量の減少に関する将来の見通し

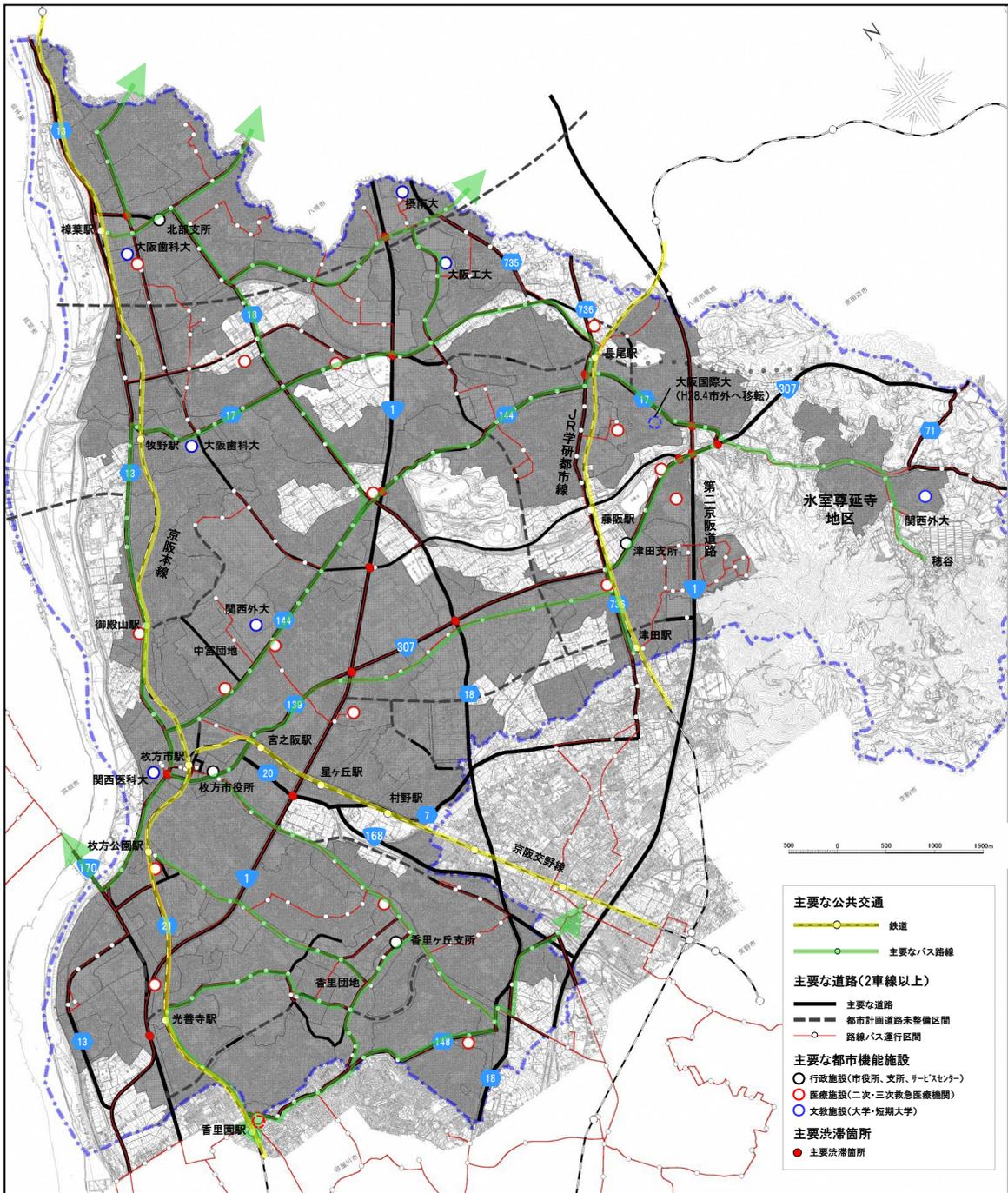
- ・若年層の移動量減少傾向が高く、将来の移動量もさらに減少すると予想され、公共交通需要に与える影響が大きいと予想されます。
- ・市民の外出機会の減少により、地域経済へのマイナスの影響が予想されるとともに、まちの賑わいや活性化の低下にもつながり、さらなる外出の減少が懸念されます。
- ・高齢化の進展だけでなく、外出が減ると歩く機会も減り、健康への影響も懸念され、これらは、福祉、医療などに要する経費の増大をもたらすと予想されます。

(3) 枚方市の交通網の整備状況

①交通網の現状

枚方市には鉄道が3路線、その路線には駅が12駅あり1日に約34万人が乗降しています。枚方市駅、樟葉駅には特急が停車し、大阪、京都方面への通勤・通学、買物などに多くの人々が利用しています。また、路線バスは枚方市駅、樟葉駅、長尾駅などの市内の主要な鉄道駅及び市外の香里園駅や淀川を挟んだ高槻市、茨木市方面などを結んでおり、枚方市駅では1日当たり約4万人がバスを利用しています。

市内の主要幹線道路は、第二京阪道路、国道1号、府道京都守口線が南北に整備され、さらに、新名神高速道路の整備や淀川を渡る都市計画道路* 牧野高槻線の計画も進められており、市内だけでなく広域的な結びつきが、今後、さらに強くなると考えられます。



注1) 道路の主要路線は一般国道及び府道(改良済)、都市計画道路*、主要な市道(2車線以上)を抽出。

注2) 主要なバス路線はバス運行本数が30本/日・片道以上、かつ、都市機能が集積している拠点などと直結する路線を抽出。

注3) 医療施設は二次・三次救急医療施設のうち、内科又は外科診療のない病院を除いたものを抽出。

枚方市立地適正化計画*

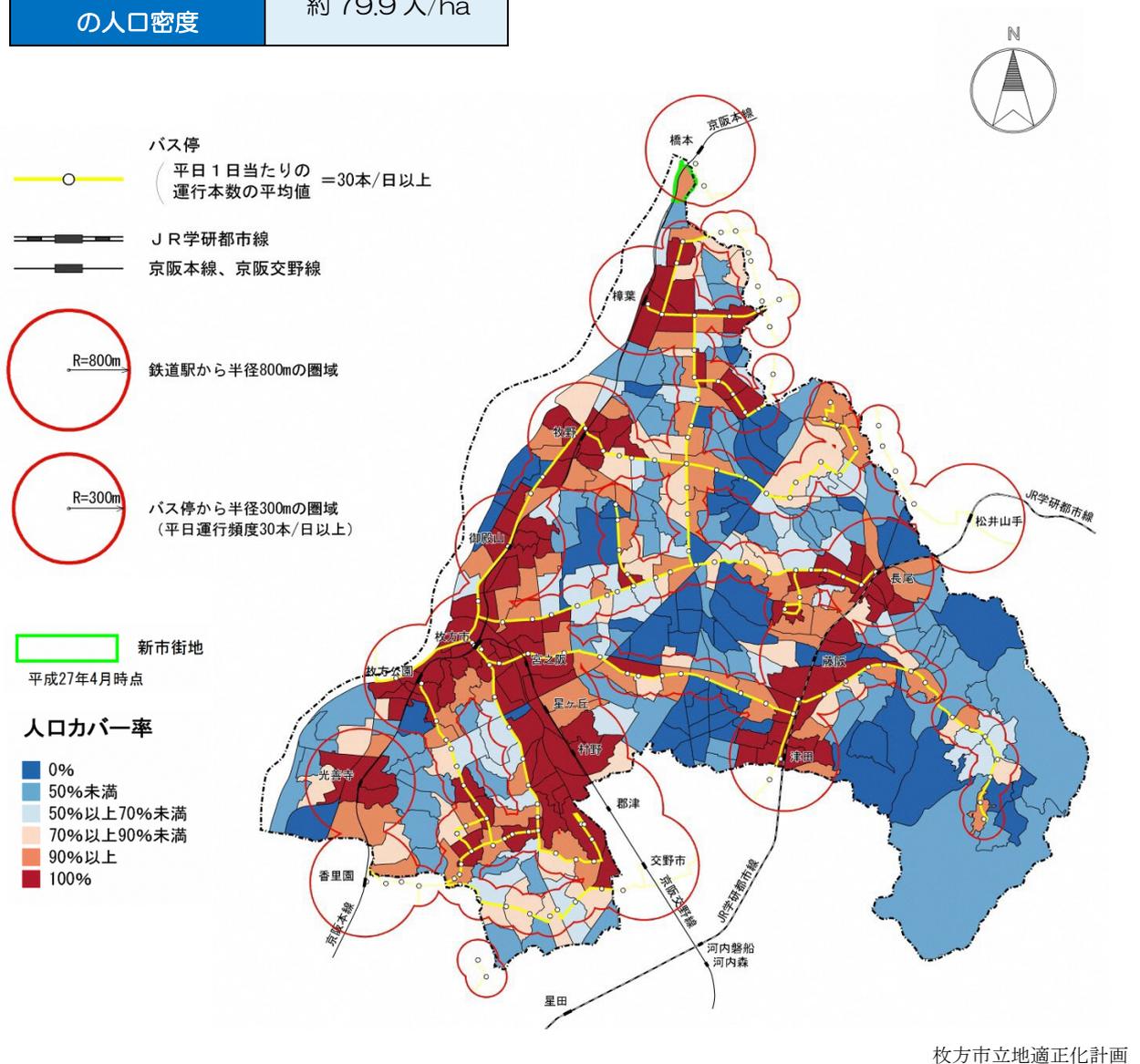
【市内の主要な公共交通、道路(2車線以上)】

②主要な公共交通

一定の人口密度がある市街地において、基幹的公共交通（鉄道駅又は平日1日当たりの運行本数の平均値が30本以上のバス停）からの徒歩圏内（鉄道駅から概ね800m又はバス停から概ね300m）における人口カバー率は約73.3%となっています。

また、基幹的公共交通沿線の地域における人口密度については約79.9人/haであり、三大都市圏のそれぞれの平均値（人口カバー率：約66.7%、人口密度：約53.6%/ha）に比較して高い状況です。

基幹的公共交通 の人口カバー率	約73.3%
基幹的公共交通 の人口密度	約79.9人/ha



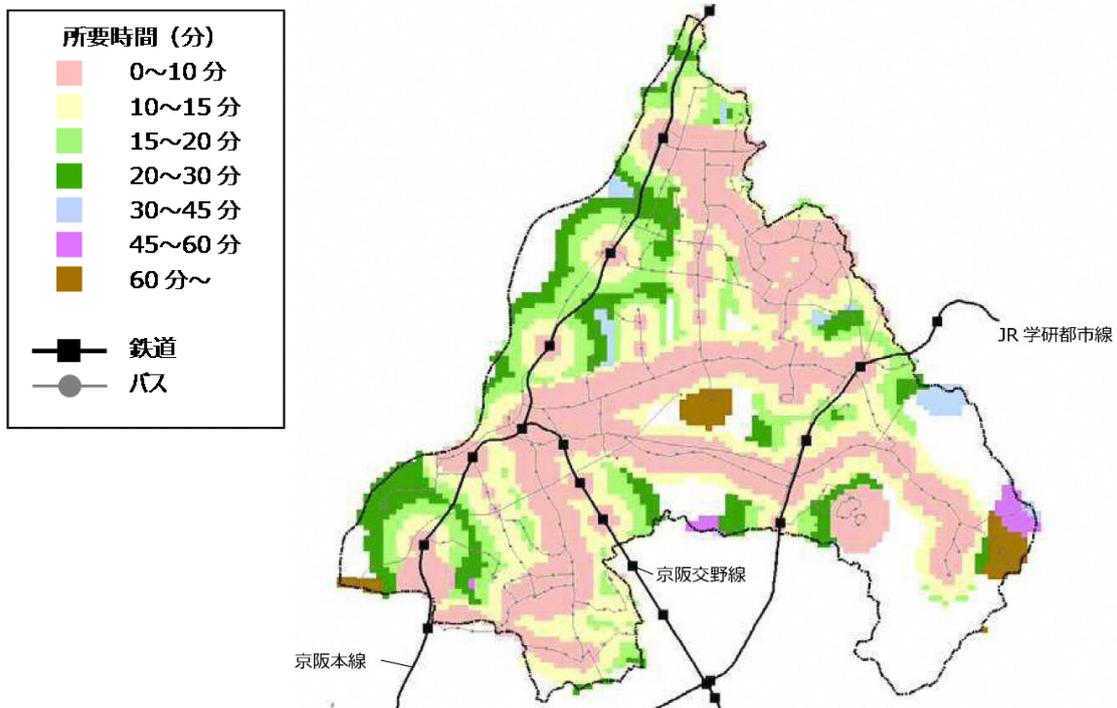
【現在の基幹的公共交通の人口カバー率（平成22（2010）年）】

③最寄りの公共交通（鉄道駅、バス停）に乗車するまでの時間（アクセシビリティ）

最寄り駅の公共交通（鉄道駅、バス停）へのアクセシビリティは、公共交通の利用のしやすさを表します。

現在、アクセシビリティが20分以内の圏域に居住する人口は約34万2千人で、総人口（約40万9千人）に対する比率は約84%となっており、多くの居住者が短時間で公共交通を利用できる状況です。

		一定間以内の区域に 居住する人口	総人口に対す る比率
最寄りの公共交通への アクセシビリティ (公共交通の利用しやすさ)	10分以内	約16万9千人	約41%
	15分以内	約28万4千人	約70%
	20分以内	約34万2千人	約84%



枚方市立地適正化計画*（平成29(2017)年3月）

【アクセシビリティ（最寄りの公共交通の利用しやすさ）】

<アクセシビリティとは…>

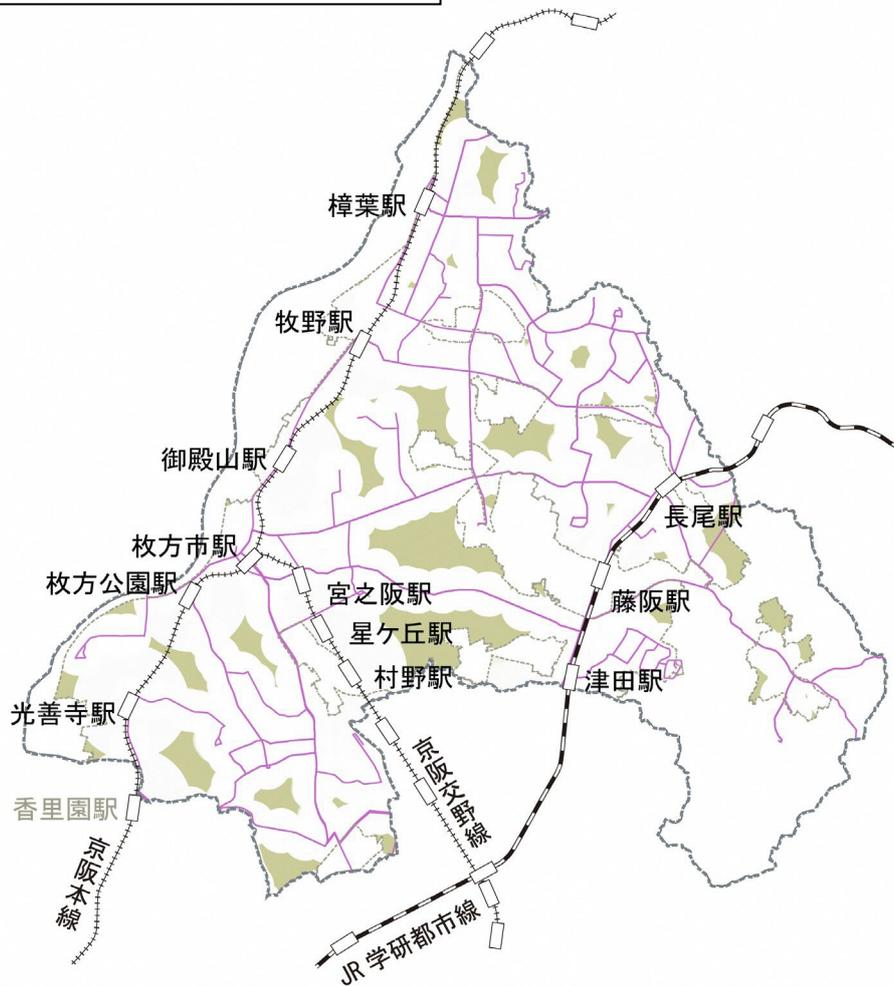
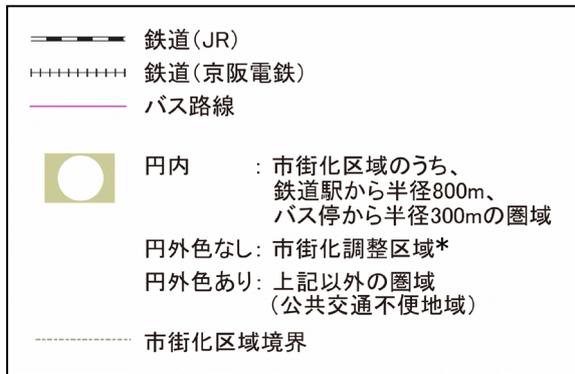
アクセシビリティとは、一般的には人々があるサービスを利用するに当たり、そのサービスへの到達のしやすさを定量的に表したものです。ここでは、ある地点の居住者が、任意の時刻に家を出て公共交通に乗り乗るまでの期待時間です。

アクセシビリティの算出にあたっては、徒歩及び公共交通の移動そのものに要する時間だけでなく、公共交通サービスの利便性の程度を反映した指標とすることとし、運行頻度の多少による待ち時間の期待値を加えた所要時間を用いています。

このアクセシビリティが低下すると、公共交通が利用しにくくなり、日常生活における移動が困難化している状況を示すこととなります。

④公共交通不便地域の状況

枚方市には、下図に示すように鉄道、バスといった公共交通サービスまでのアクセスが不便な公共交通不便地域*となつているところがあります。本計画における公共交通不便地域は、市街化区域*のうち、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300mの圏域外としています。



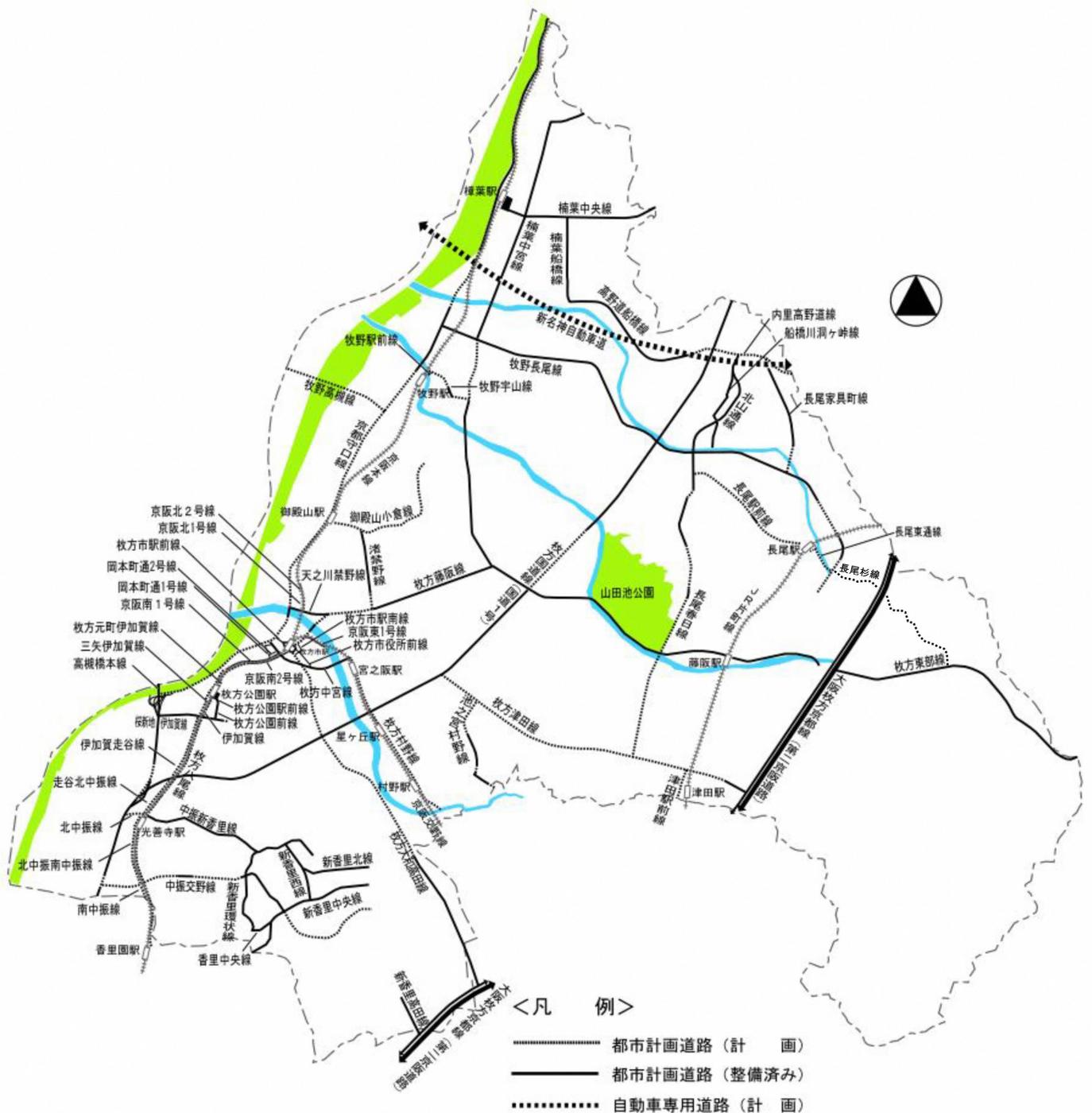
注) 路線図は平成30(2018)年1月1日時点

【公共交通不便地域】

⑤枚方市の交通施設整備の状況

● 都市計画道路の整備状況

都市計画道路*の整備率は平成30年3月末現在、60.64%となっています。

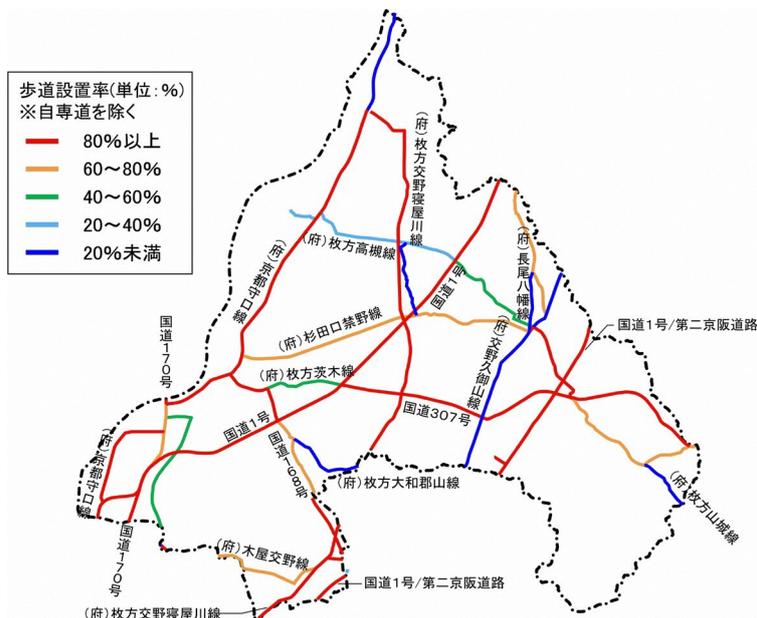


枚方市ホームページ

【都市計画道路の整備状況（平成27年（2015）3月現在）】

● 歩道の環境整備

枚方市の歩道については、幹線道路で歩道整備率が80%を超えている路線も多くありますが、歩道が未整備で危険な箇所もまだ多く残っています。

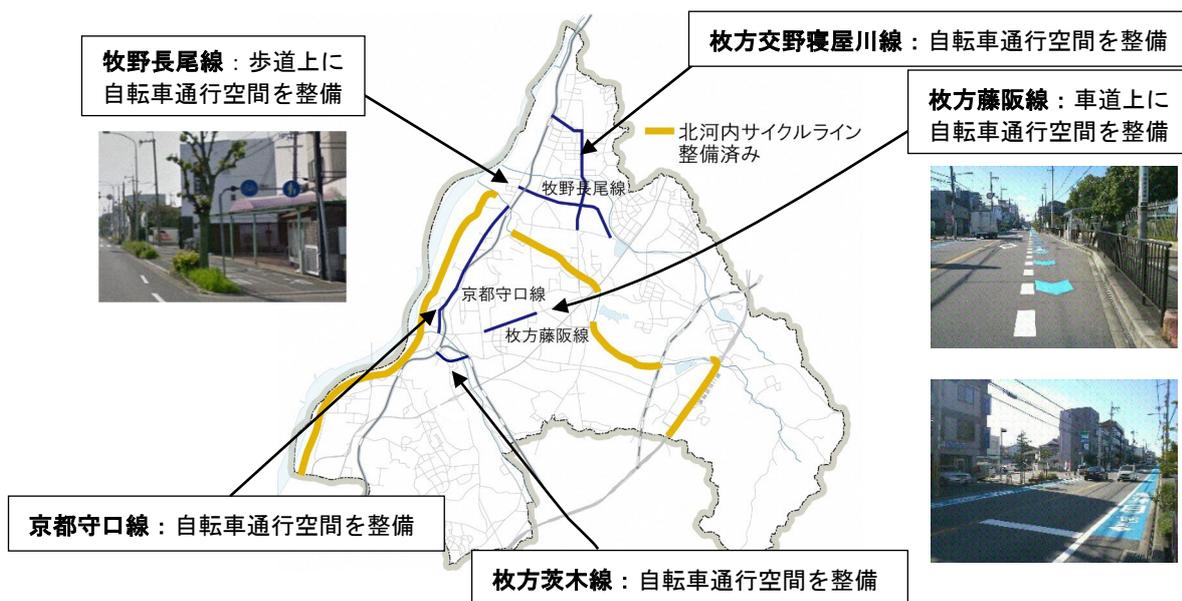


道路交通センサス* (平成 22(2010)年度) より

【幹線道路の歩道整備状況】

● 自転車通行空間の整備

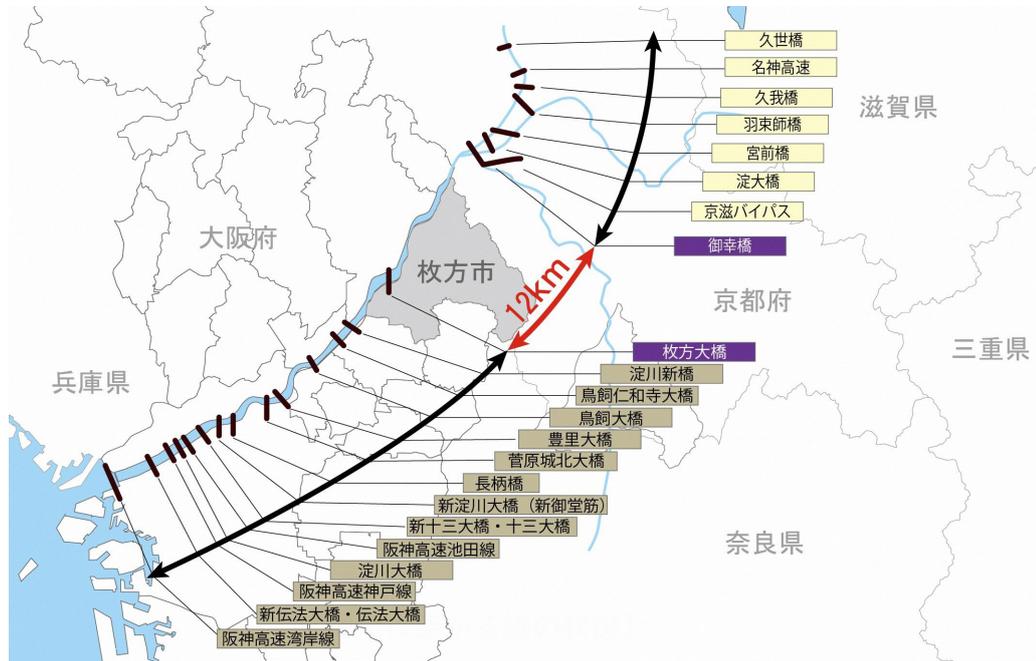
平成 29(2017)年度に「枚方市主要鉄道駅周辺自転車ネットワーク計画」を策定しました。また、市内には牧野長尾線、枚方藤阪線、京都守口線の3か所に自転車通行空間が整備されています。



【自転車通行空間の整備場所 (平成 29(2017)年度時点)】

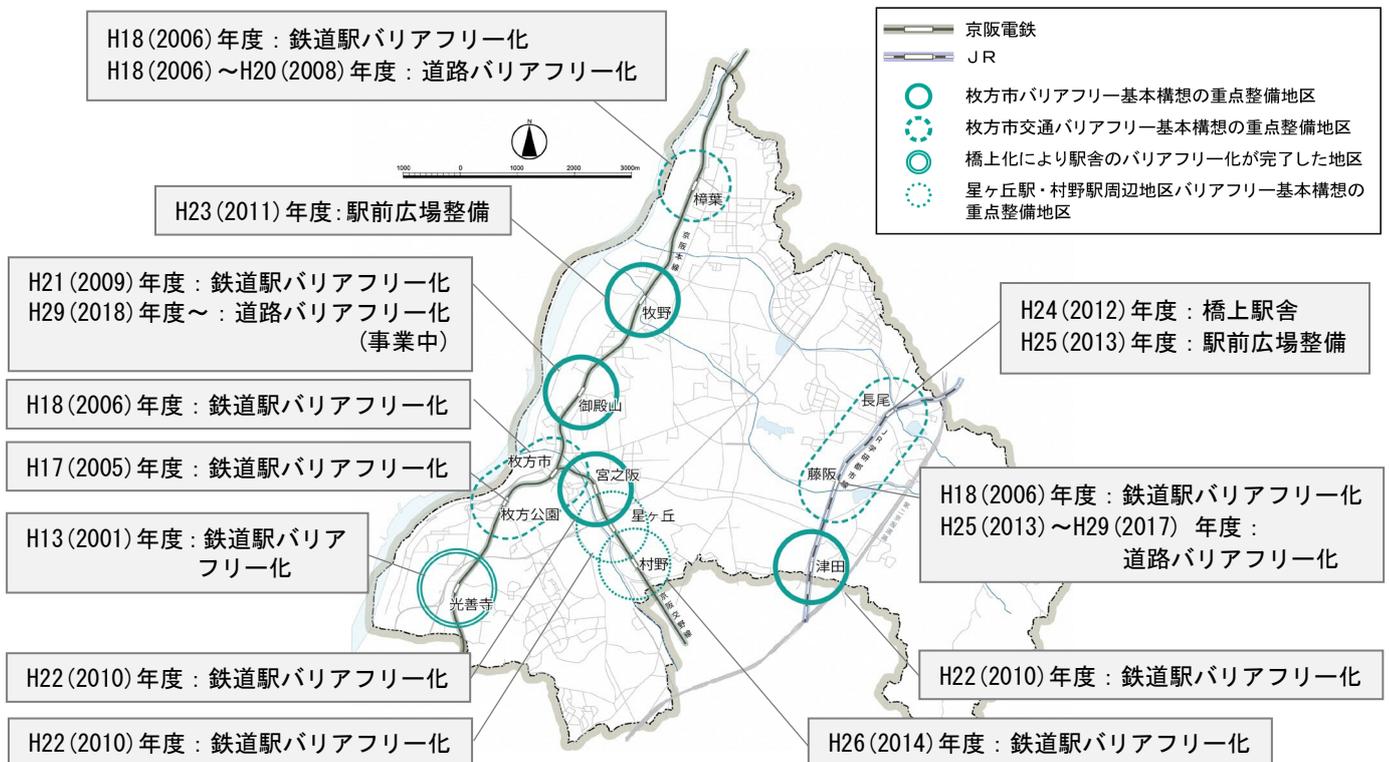
● 淀川に架かる橋の状況

市の西を流れている淀川には、枚方大橋から上流にかけて12kmに及び渡河する橋が無い状況です。



⑥ 駅及び駅周辺のバリアフリー化の状況

平成 26 (2014) 年度には、市内の全ての鉄道駅において一定のバリアフリー*化が完了しましたが、駅及び公共施設周辺の道路などのバリアフリー化は一部未整備です。

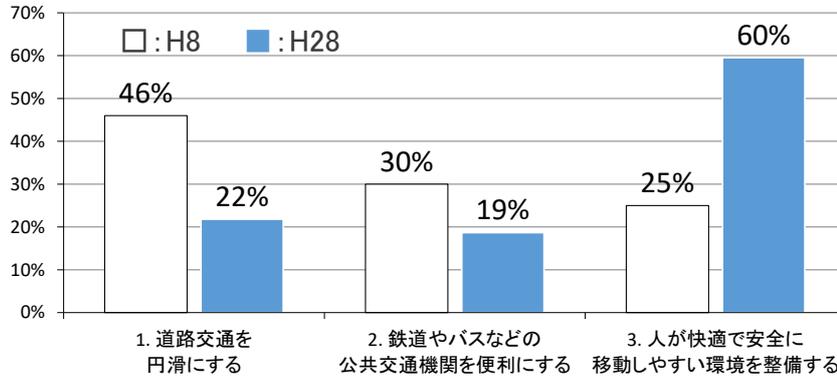


【鉄道駅及び周辺地区のバリアフリー化整備状況】

⑦自転車・歩行者空間整備に関する市民意見

● 過去からの変化

平成9（1997）年の「枚方市総合都市交通体系」のアンケート結果と平成28（2016）年の枚方市の交通に関するアンケート結果を比較すると、「人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する」の項目の重要率が2倍以上になっています。



アンケート調査（平成29（2017）年3月）

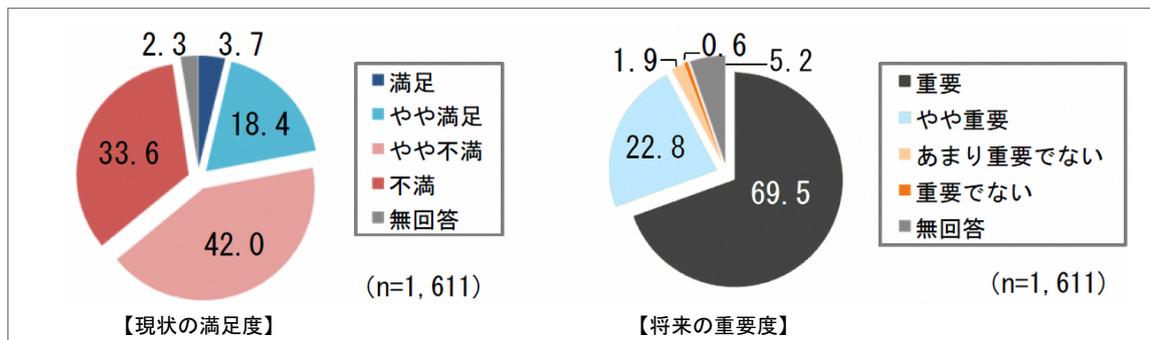
【交通対策の重要率】

● 「枚方市の交通に関するアンケート」で交通対策について重要としている項目

- ・ 自転車通行空間の確保
- ・ 歩行空間の確保（道路）
- ・ バリアフリー化
- ・ 安全快適な歩行空間の確保（駅及び駅前の空間）
- ・ 横断歩道やカーブミラーの設置など交通安全対策の強化
- ・ 周辺道路の改善、混雑緩和
- ・ 幹線道路の交通渋滞解消
- ・ 交通マナーの啓発やルールづくり

アンケート調査（平成29（2017）年3月）

- 安全で魅力的な歩行者空間の整備（車道と歩道の分離など）に対する満足度、重要度
都市計画マスタープラン*のアンケートにおいて、安全で魅力的な歩行者空間の整備（車道と歩道の分離など）に対する不満度と重要度が高くなっています。



「枚方市都市計画マスタープラン」の見直し及び「枚方市立地適正化計画*」の作成に関する市民アンケート調査（平成28（2016）年3月）

交通網の整備状況に関する将来の見通し

<公共交通>

- ・公共交通の維持が困難になると、路線の撤退などから、最寄りの公共交通（鉄道駅、バス停）に乗車するまでの時間であるアクセシビリティが悪化し、公共交通不便地域*の拡大が懸念されます。

<広域交通ネットワーク>

- ・自動車交通量の減少が予想されるものの、局所的な渋滞や、新名神高速道路、淀川を渡る都市計画道路*牧野高槻線の整備により、交通の流れの変化が予想されます。
- ・渋滞は、交流人口の拡大や、経済活動の妨げとなるだけでなく、生活道路に通過交通が流入するなど、様々な問題を生じさせます。
- ・都市間交流などを通じて社会活動の活性化や他都市との連携強化、災害時の緊急交通路の確保が必要となります。
- ・道路の適正な維持管理により、効率的、効果的に安全性と機能性を維持することが必要となります。

<市内交通ネットワーク>

- ・渋滞は、交流人口の拡大や、経済活動の妨げとなるだけでなく、生活道路に通過交通が流入するなど、様々な問題を生じさせます。（再掲）
- ・駅周辺、生活道路などにおいて、歩行者や自転車の通行空間の安全性・快適性の向上に対する市民意識が強まっています。

<バリアフリー化など>

- ・鉄道駅、公共施設周辺の道路などのバリアフリー*化未整備箇所が、スムーズな移動、高齢者などの外出に支障となることが危惧されます。

(4) 枚方市の交通の利用状況

①地域間の移動状況

市内の移動を見ると「北部地域⇄中部地域」、「中部地域⇄南西部地域」、「南西部地域⇄南部地域」など、枚方市駅、樟葉駅を中心とした京阪沿線の南北間移動が多い傾向です。しかし、自由目的については、「中南部地域⇄東部地域」、「北部地域⇄中東部地域」など、東西間移動も多く見られます。

市内外移動を見ると「全目的」では大阪市内方面の移動の割合が多く、「自由目的」に限定すると八幡市や寝屋川市への移動の割合が多くなっています。

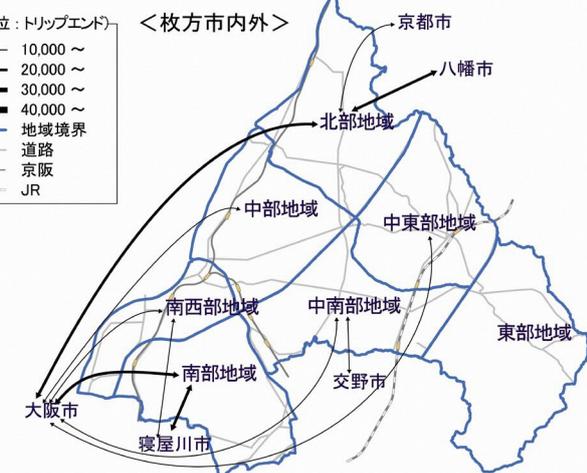
鉄道に沿った動きとともに、市内移動では東西方向の需要もあり、鉄道とともにバス交通などの公共交通が移動の大きな役割を担っていることが分かります。

全目的・手段計

<枚方市内々>



<枚方市内外>

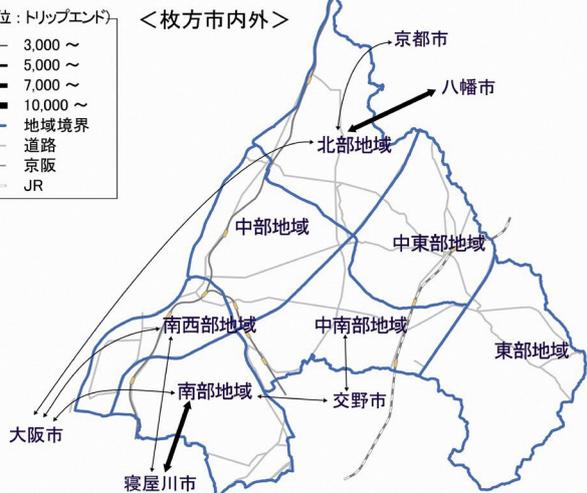


自由目的

<枚方市内々>



<枚方市内外>



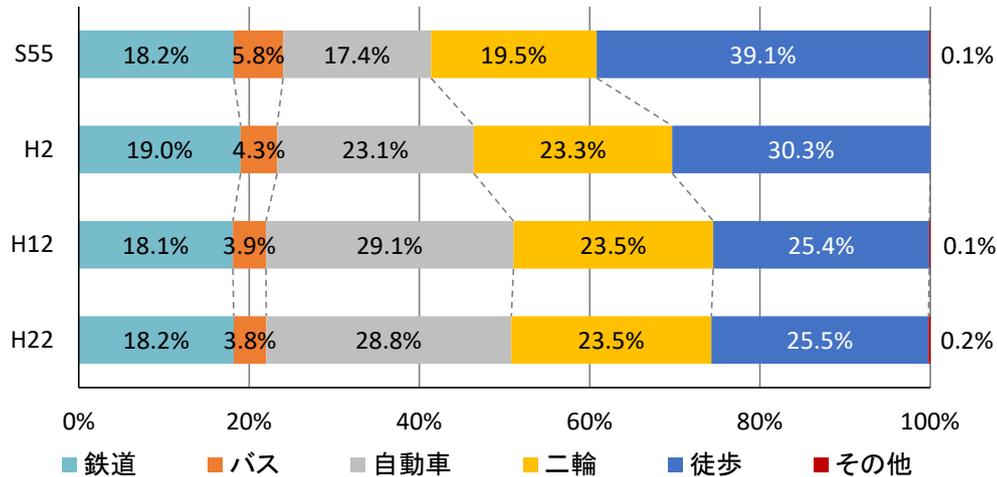
近畿圏パーソントリップ調査* (平成22(2010)年) より

【地域間の移動状況】

注) トリップの目的は大きく「出勤」、「登校」、「自由」、「業務」、「帰宅」に分けられる。このうち、「自由」は買物、食事、レクリエーションなど、生活関連のトリップのこと。(京阪神都市圏交通計画協議会より)

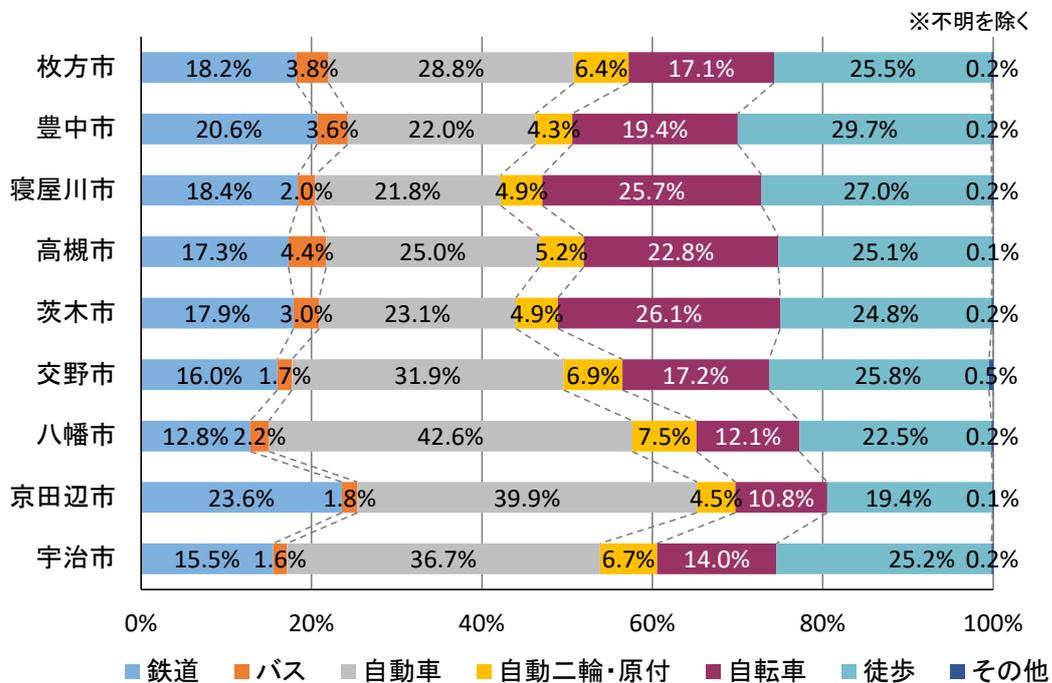
②交通手段分担率

市域における交通手段の分担率*については、平成12(2000)年から平成22(2010)年かけて、鉄道、バス、自動車、二輪、徒歩ともに、大きな変化は見られません。また、近隣市に比べ、鉄道とバスなどの公共交通の分担率は比較的高くなっています。



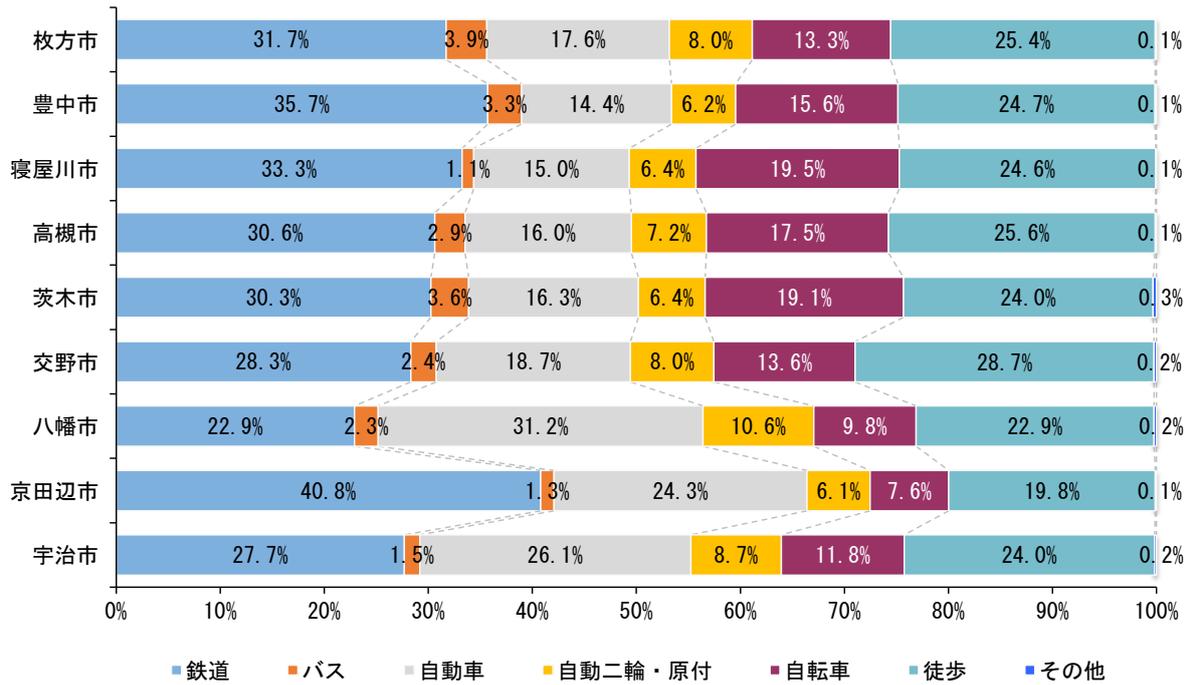
近畿圏パーソントリップ調査* (平成22(2010)年) より

【代表交通手段*分担率の推移 (平日)】



近畿圏パーソントリップ調査 (平成22(2010)年) より

【代表交通手段分担率の近隣市との比較】



近畿圏パーソントリップ調査（平成22(2010)年）より

【通勤・通学目的の代表交通手段分担率の近隣市との比較】

③公共交通などの利用状況

● 鉄道

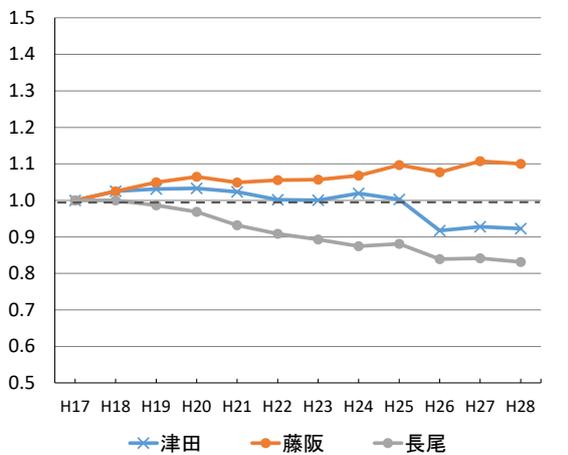
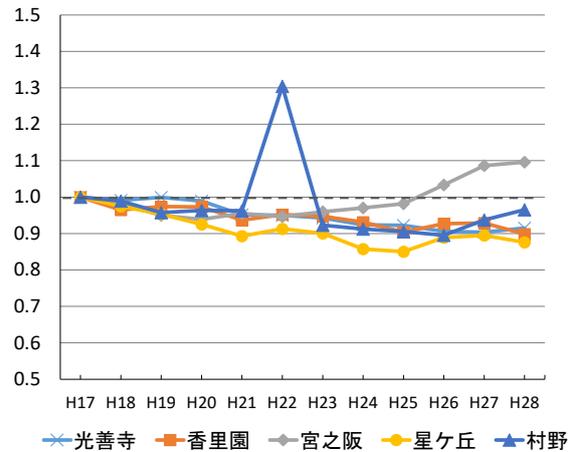
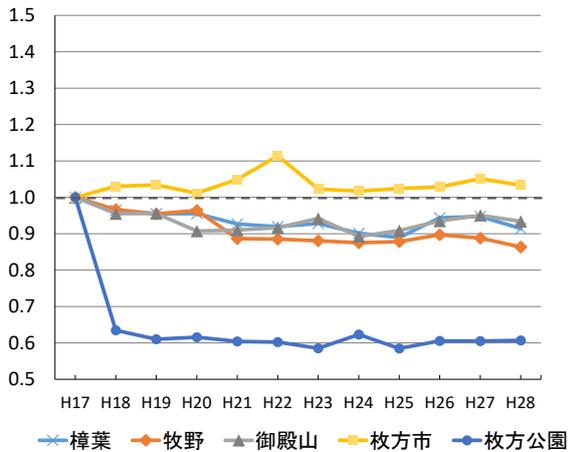
枚方市には鉄道が3路線、それに伴う駅が12駅あり、1日に約34万人が利用しています。1日の鉄道利用者数（1日平均乗降人員）は、枚方市駅（約9.2万人）、樟葉駅（約5.9万人）の順に多く、乗降人員の推移については、微増している駅があるものの、全体的には減少傾向です。



注：JR片町線（学研都市線）については、乗車人員の2倍の人数を乗降人員とする。

枚方市統計書（平成29(2017)年度）より

【駅別乗降人員(平成28(2016)年)】



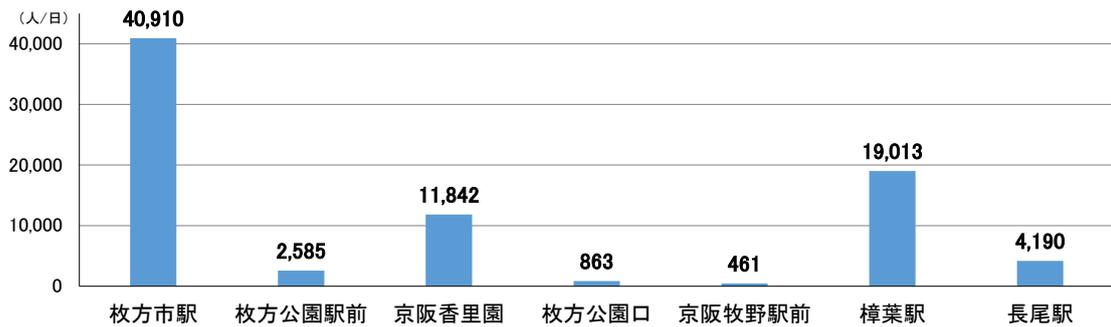
枚方市統計書（平成22(2010)年度～平成29(2017)年度）より

【駅別乗降人員の推移(平成17(2005)年との増減比)】

● バス

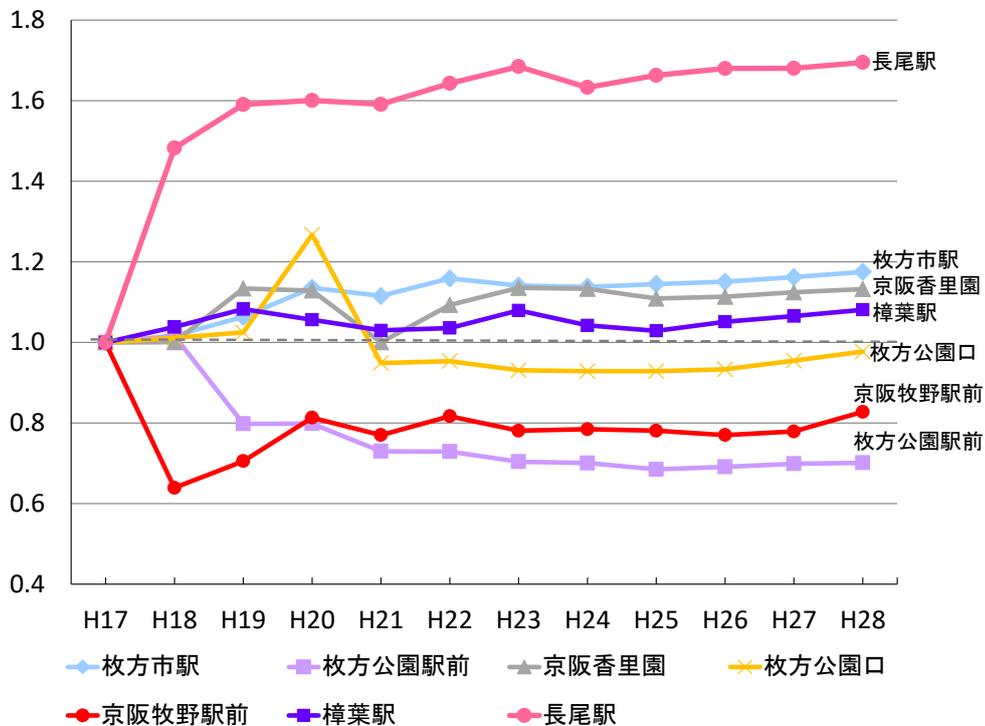
鉄道駅周辺における主要なバス停の日平均における乗降人員は、枚方市駅が最も多く約4万人、樟葉駅が約1.9万人となっています。枚方市域を通るバス系統が多くある京阪香里園駅（寝屋川市）は、樟葉駅に次ぐ乗降車人員となっています。

また、JR片町線（学研都市線）の長尾駅では約4千人となっており、乗降人員は、平成17(2005)年から比較して約1.7倍に増加している状況です。その他の駅については大きな変化は見られません。



枚方市統計書（平成29(2017)年度）より

【主要なバス停の乗降人員(平成28(2016)年)】

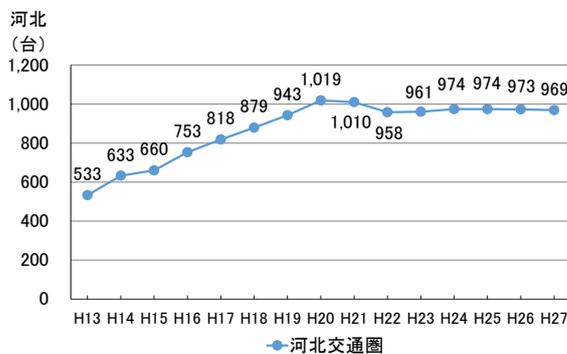
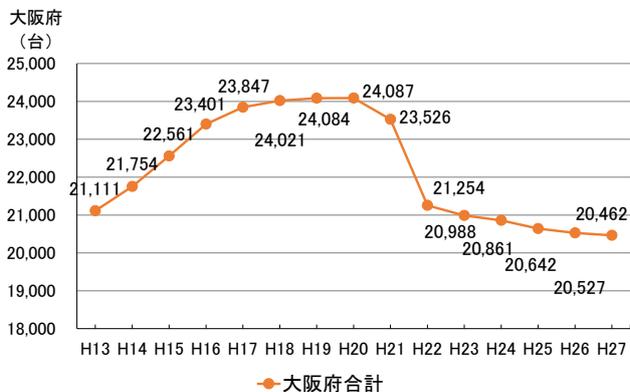


枚方市統計書（平成22(2010)年度～平成29(2017)年度）より

【主要なバス停の乗降人員の推移(平成17(2005)年との増減比)】

● タクシー

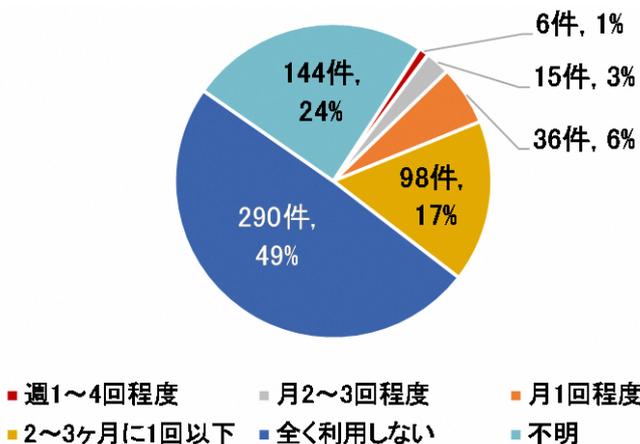
大阪府における車両数の推移は、近年微減傾向です。枚方市が含まれる河北交通圏におけるタクシー車両数は、平成 13(2001)年から平成 20(2008)年の 7 年間で 2 倍近く増え、その後は横ばいの状況にあります。



注) 河北交通圏とは、大阪府下におけるタクシーの営業圏の 1 つであり、枚方・寝屋川・交野・大東・四条畷の各市のエリアを示す。
大阪におけるタクシー事業の現況 (平成 29(2017)年 1 月) より

【車両数の推移】

アンケート調査によると、タクシーの利用については、「全く利用していない」に次いで「2～3ヶ月に1回以下」の利用が多くなっています。



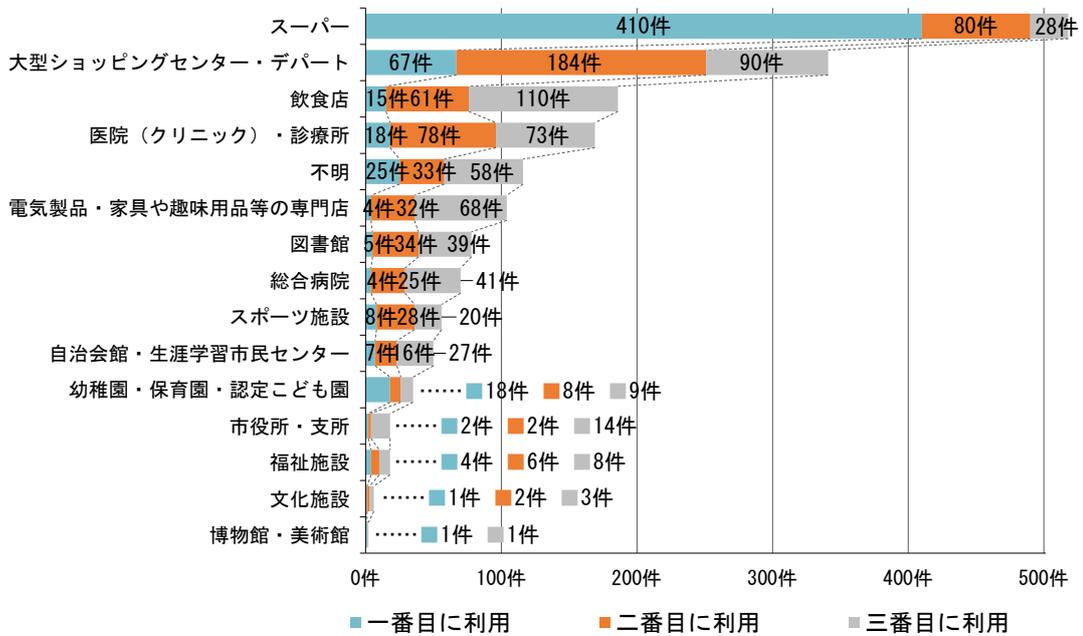
【タクシーの利用頻度】

アンケート調査 (平成 29(2017)年 3 月)

● よく利用する施設及び施設までの交通手段

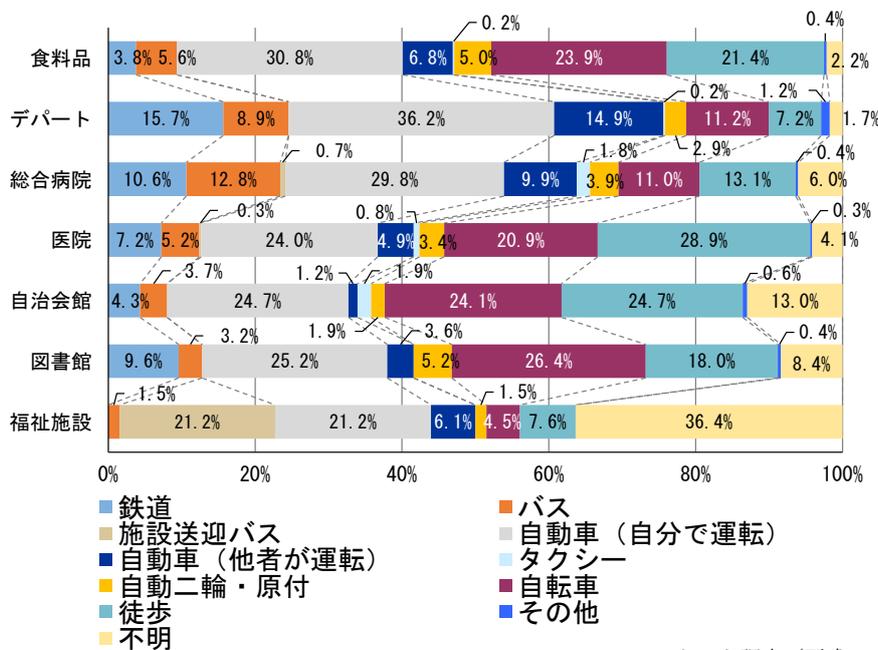
生活に密着しているスーパーや飲食店、医院・診療所の利用が多くなっています。

施設までの交通手段は、デパート、総合病院のように広域からの利用が多い施設については自動車(自分で運転、他者が運転)が最も多く、スーパーや医療、自治会館など、近くにある施設は徒歩や自転車が多く利用されています。



アンケート調査(平成29(2017)年3月)

【よく利用する施設】



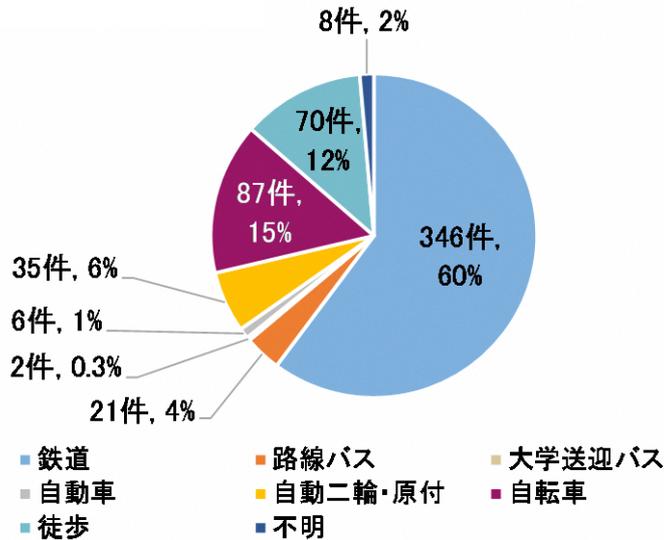
アンケート調査(平成29(2017)年3月)

【施設までの交通手段】

● 大学生の通学手段

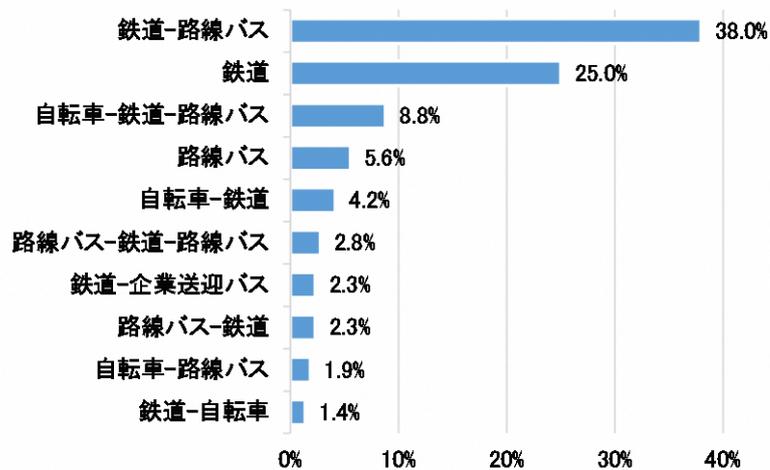
平成 29(2017)年現在、市内には 5 大学（関西外国語大学、大阪工業大学、摂南大学、大阪歯科大学、関西医科大学）が位置しており、約 1.8 万人の大学生が在籍しています。

そのうちの 4 大学の大学生を対象に実施したアンケートでは、通学時の交通手段として、公共交通の利用が約 64%（鉄道やバスの利用比率）を占めており、鉄道とバスの組合せが最も多くなっています。



注) 上記グラフの集計では、鉄道とバスを両方利用した場合、代表交通手段*である鉄道に分類される。
アンケート調査（平成 29(2017)年 3 月）

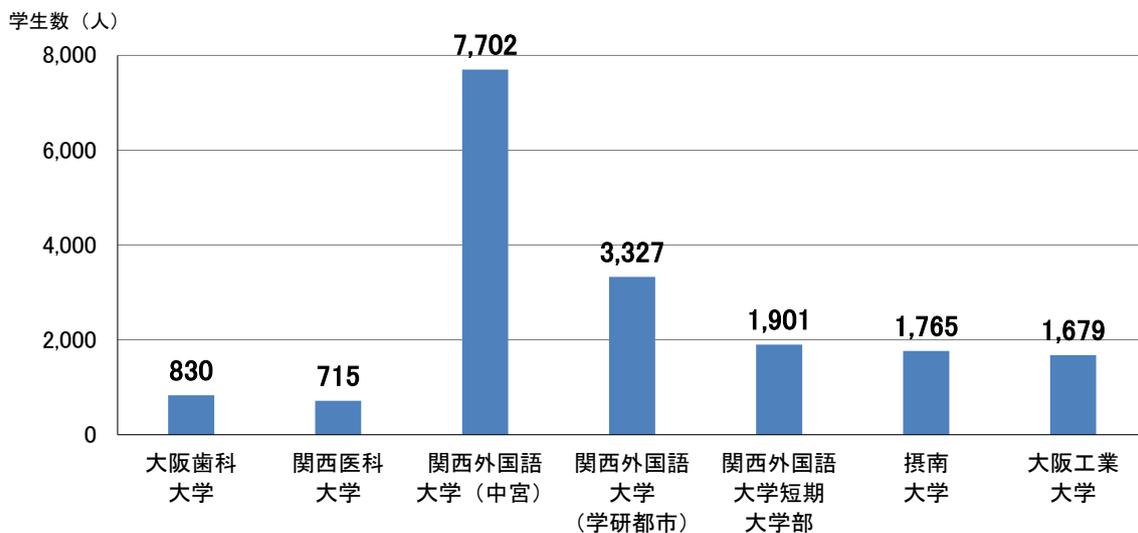
【通学時の交通手段】



アンケート調査（平成 29(2017)年 3 月）

【通学時の交通手段（関西外国語大学の場合）】

※参考：市内に位置する大学の学生数（平成 29(2017)年）

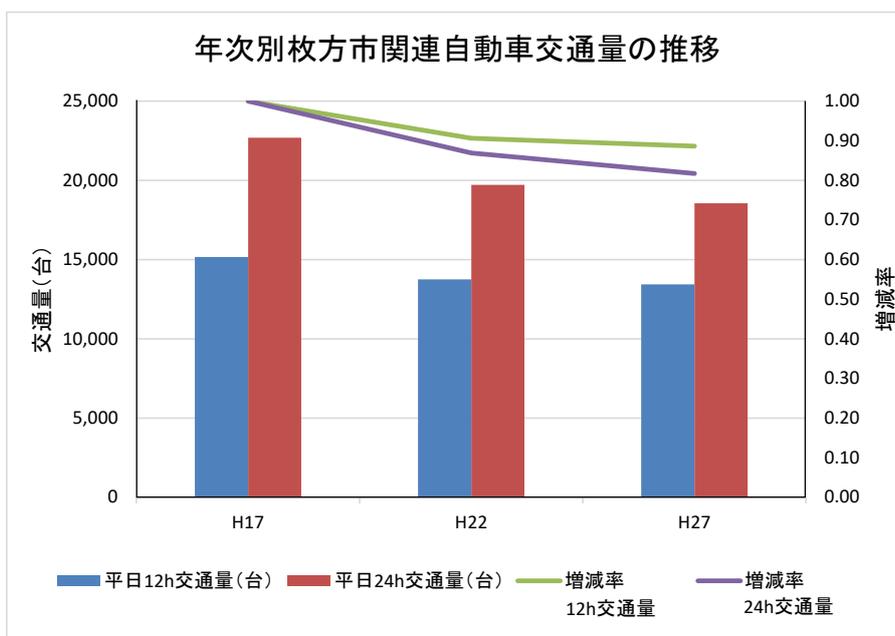


枚方市統計書（平成 29(2017)年版）より

④道路の利用状況

● 市内道路の交通量

国道 1 号のバイパス機能を有する第二京阪道路が平成 22(2010)年に全区間開通し、国道 1 号及びその他一般道路において自動車交通量が減少傾向にあり、一部で渋滞が緩和されましたが、局所的にはまだ渋滞が見られます。

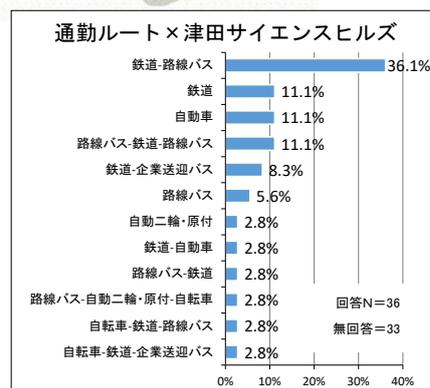
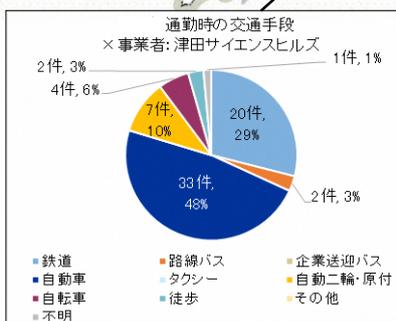
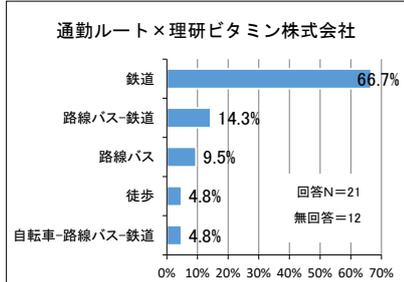
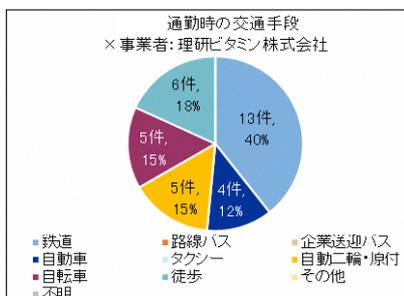
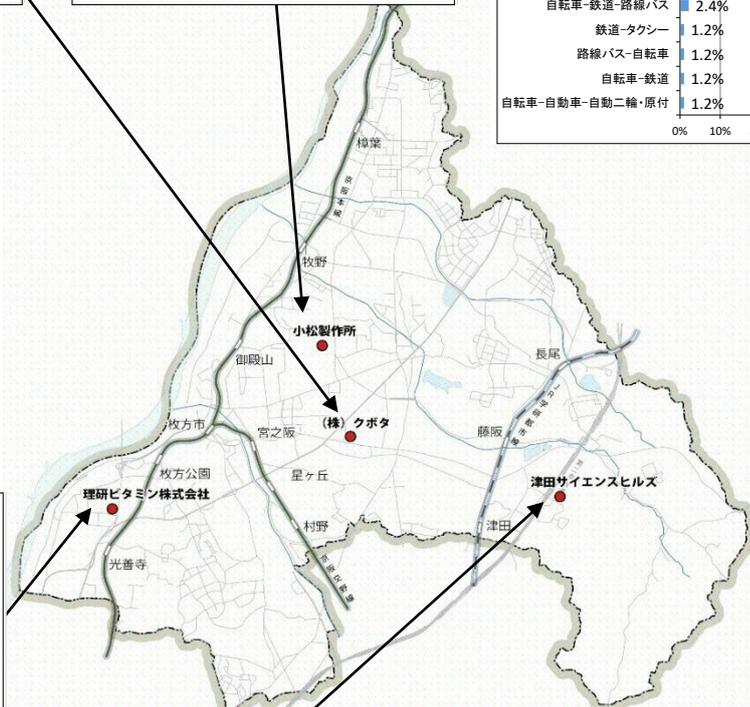
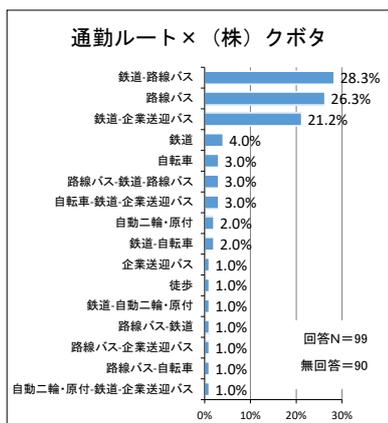
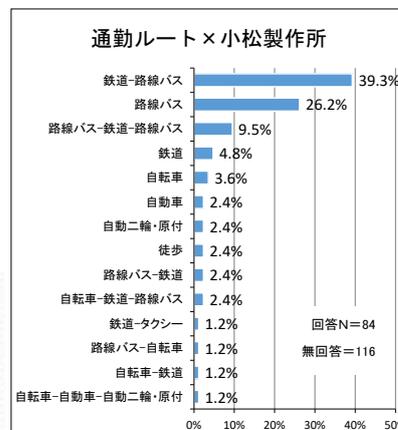
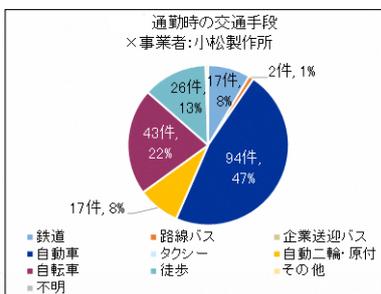
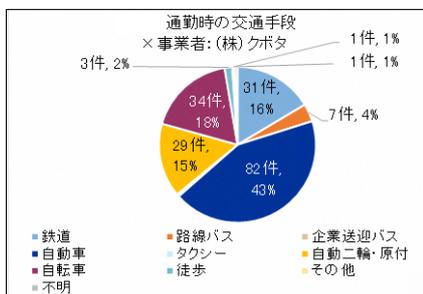


注) 枚方市内の一般道路の自動車交通量の平均値。平成 17 年に調査対象となっている区間を対象。道路交通センサス*（平成 17(2005)年、平成 22(2010)年、平成 27(2015)年）より

【枚方市内一般道路の自動車交通量の変化】

● 企業で働く人の通勤手段

アンケート調査を行った事業所において、働く人の通勤時の交通手段は、自動車が多
く、鉄道駅に近接した事業所では、鉄道利用が多くなっています。



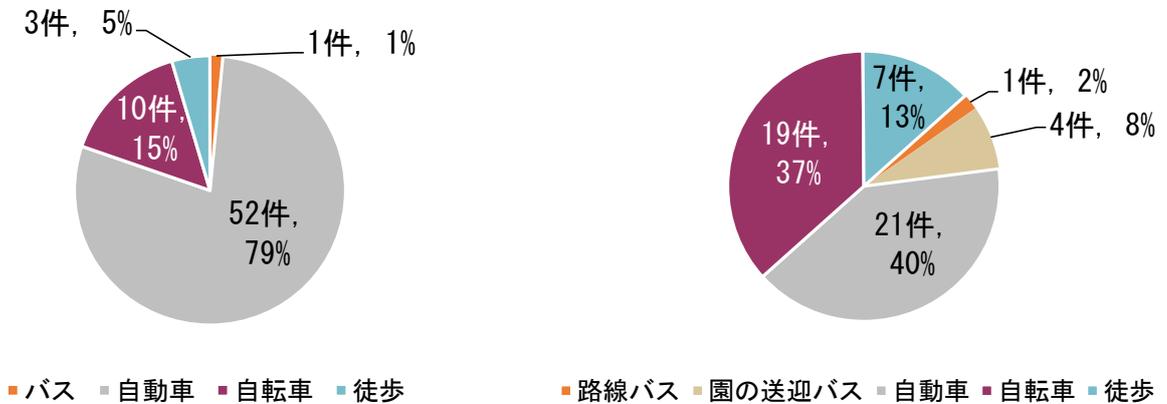
注) 円グラフは代表交通手段*の分担率*を表している。代表交通手段を決める優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪(自転車、原付・自動二輪車)、徒歩の順となっている。例えば、鉄道とバスの組合せの場合、代表交通手段は鉄道となる。
一方、棒グラフは公共交通を利用した人を対象とし、代表交通手段のみならず、端末交通手段を含めた利用交通手段の組合せを表す。

アンケート調査 (平成 29(2017)年 3月)

【事業所別通勤時の交通手段】

● 子育て世代の交通手段

子育て世代の交通手段については、買物時は自動車の利用が約80%を占めており、子どもの送迎時においても自動車が自転車より多く、自動車の利用が目立ちます。



アンケート調査（平成29(2017)年3月）

【子育て世代の買物時の交通手段】

【子どもの送迎時の利用交通手段】

● 交通まちづくりワークショップ、アンケート調査、協議会からの意見

アンケートでは公共交通の「定時制の確保」、「バス停の屋根やベンチの設置」、「乗継割り引き」などのサービス向上が重要という意見が多くあり、ワークショップでも「公共交通が比較的充実しているが、主要なバス路線や公共施設などを結ぶバス網の充実が必要」という意見がでました。

交通の利用状況に関する将来の見通し

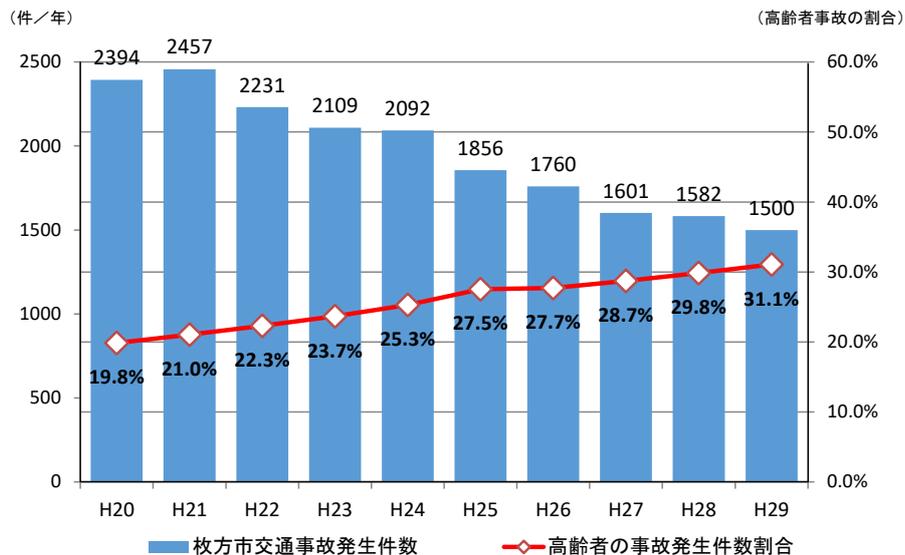
- ・地域間の移動は、鉄道やバスなどの公共交通が大きな役割を担っており、公共交通サービスの低下は、交流人口の拡大や経済・産業の持続的発展、外出促進にマイナスの影響を及ぼすことが想定されます。
- ・少子高齢化の進展だけでなく、大学や企業の市外移転などにより、公共交通の分担率^{*}が高い通勤、通学の利用者が減少すると、サービスの低下や路線の撤退が生じ、公共交通不便地域^{*}が拡大する懸念があります。
- ・公共交通を維持するためには、公共交通需要の確保のため、公共交通の分担率を上げることや利用環境の改善が必要となります。
- ・市の拠点となる主要な駅周辺において、現在は公共交通利用者の減少は顕著でないものの、将来は人口減少などによるマイナスの影響は避けられないと予想されます。
- ・渋滞は、交流人口の拡大や、経済活動の妨げとなるだけでなく、生活道路に通過交通が流入するなど、様々な問題を生じさせます。（再掲）

(5) その他

①交通事故の変化

● 高齢者が関連する交通事故発生状況

交通事故発生件数は減少傾向にありますが、高齢者が関連する事故件数は増加傾向です。交通事故発生件数のうち高齢者が関連する事故の占める割合は約31%です。



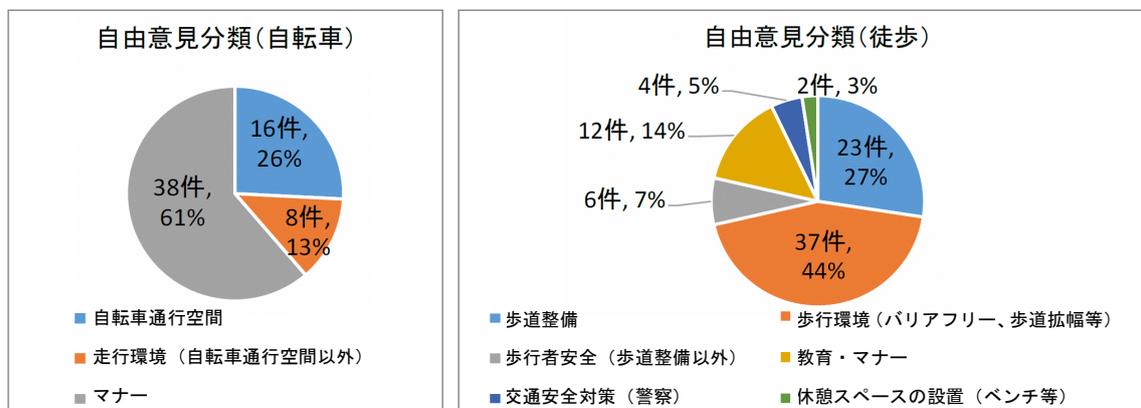
大阪の交通白書（平成29(2017)年版）より

【交通事故発生件数及び高齢者の関連する事故発生件数割合の推移】

● アンケートによる交通マナーへの市民の意識

アンケートやワークショップにおいて、自転車などの交通マナー啓発に関する意見が多くありました。

アンケートの自由意見では、教育・マナーに関連する意見が多くあり、そのうち、特に自転車（38件）、徒歩（12件）に対する意見が多くありました。



アンケート調査（平成29(2017)年3月）

【自由意見に基づく交通マナーへの意見】

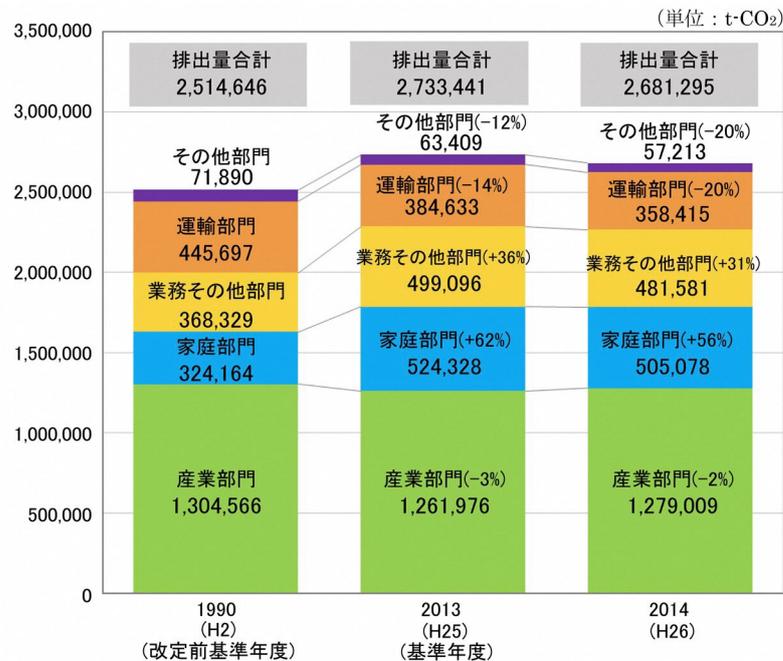
【ワークショップにおける意見（悪い点）】

① 自転車のマナー	② 交通マナーの周知
<ul style="list-style-type: none"> ●自転車の交通マナーが悪い ●自転車の逆走 	<ul style="list-style-type: none"> ●全体的に交通マナーの周知に欠けている ●歩行者の信号無視 ●スマホを見ながらの車の運転 ●自動車からゴミを捨てる ●道路に物を置く ●バス車内で携帯電話

ひらかた交通まちづくり*ワークショップ（平成 28(2016)年）

②都市環境への影響

平成 26（2014）年度の運輸部門の温室効果ガス排出量は、平成 2（1990）年度と比較して約 20%減少しています。また、排出量合計は、2022 年に 11.8%の削減目標（対 2013 年比）が示されています。



枚方市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）改定版平成（平成 30(2018)年 9 月）

【部門別温室効果ガス排出量の動向】

その他に関する将来の見通し

- ・高齢化の進展により、高齢者が関係する交通事故の割合の増加が懸念されます。
- ・自転車利用の交通ルールやマナーを守らないことにより、自転車に関する交通事故の割合の増加が懸念されます。
- ・自家用車の利用は、交通事故や交通渋滞の要因となるだけでなく、大気汚染などの環境への負荷が懸念されます。

4. 枚方市の交通課題の整理

「3. 交通まちづくり*における現状と課題」の中でまとめた、将来交通の見通しから課題整理を行い、以下の通り5つに分類しました。

(1) 持続可能な公共交通の実現

①公共交通の維持

<将来交通からの視点>

- ・ 少子高齢化の進展により、公共交通需要が減少し、今ある公共交通を維持することが困難になると予想されます。
- ・ 大学や企業の市外移転などにより、公共交通の分担率*が高い通勤、通学の利用者が減少すると、サービスの低下や路線の撤退が生じ、公共交通不便地域*が拡大する懸念があります。
- ・ 若年層の移動量減少傾向が高く、将来の移動量がさらに減少すると予想され、公共交通需要に与える影響も大きいと予想されます。
- ・ 高齢者などの運転免許証返納に伴い自動車を運転しない人が増加し、公共交通の必要性が高まると予想されます。
- ・ 公共交通需要の確保のため、公共交通の分担率を上げることや利用環境の改善が必要となります。

<都市構造からの視点>

●持続可能な公共交通機能の確保

- ・ 周辺都市や都市拠点間の交流、各地域の生活圈域などからの移動については、過度に自家用車に依存することなく多様な交通手段を選択することができるように、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通を持続可能なものとし、公共交通機能を確保。

●コンパクトシティ・プラス・ネットワーク*の推進

- ・ 公共交通により、利便性の高いエリアへ居住誘導を図るなど、計画的な都市づくりの促進とともに、持続可能な公共交通機能の確保などを行うことにより利便性が高く暮らしやすい都市づくりを推進。

●交通まちづくりの課題

- ・ ひと・企業、行政、交通事業者*の連携により、公共交通を維持することで、移動しやすく、活力ある都市を維持する。
- ・ ひと・企業、行政、交通事業者それぞれが、身の回りの交通に関心を持ち、協働による交通まちづくりを推進する。

②移動環境の整備

<交通需要からの視点>

- ・公共交通の維持が困難になると、路線の撤退などから、最寄りの公共交通（鉄道駅、バス停）に乗車するまでの時間であるアクセシビリティが悪化し、公共交通不便地域*の拡大が懸念されます。
- ・市民の外出機会の減少により、地域経済へのマイナスの影響が予想されるとともに、まちの賑わいや活性化の低下にもつながり、さらなる外出の減少が懸念されます。
- ・高齢化の進展だけでなく、外出が減ると歩く機会も減り、健康への影響も懸念され、これらは、福祉、医療などに要する経費の増大をもたらすと予想されます。

<都市構造からの視点>

●利用しやすい交通環境の整備

- ・医療、福祉、商業などの生活サービス施設へのアクセスなど、日常的な生活における移動を支える利用しやすい交通環境を整備。

●コンパクトシティ・プラス・ネットワーク*の推進（都市機能の適切な立地）

- ・都市機能を持続的に維持する人口、公共交通などによるアクセスを踏まえて、持続的に生活サービスが提供されるように、適切に施設の立地を誘導。
- ・「都市の魅力や活力を高める施設」の施設機能の維持、充実。

●交通まちづくりの課題

- ・誰もがおでかけしやすい移動環境を協働で整備することで、外出の機会を増やし、健康増進や生活利便性の向上を図る。

(2) 交通が与える環境負荷の低減

<交通需要からの視点>

- ・自家用車の利用は、交通事故や交通渋滞の要因となるだけでなく、大気汚染などの環境への負荷が懸念されます。

<都市構造からの視点>

●持続可能な公共交通機能の確保（再掲）

- ・周辺都市や都市拠点間の交流、各地域の生活圏域などからの移動については、過度に自家用車に依存することなく多様な交通手段を選択することができるように、鉄道、バス、タクシーなどの公共交通を持続可能なものとし、公共交通機能を確保。

●地球環境への負荷が少ないまちづくり

- ・環境にやさしい都市基盤や交通体系が整備され、エネルギーの有効活用など地球温暖化防止に向けた取組を積極的に推進。



●交通まちづくりの課題

- ・自家用車の利用抑制や公共交通・徒歩・自転車などの多様な交通手段の利用を促進する施策を推進し、地球環境にやさしい低炭素社会を推進する。

(3) 賑わいあふれる駅前空間の構築

<交通需要からの視点>

- ・市の拠点となる主要な駅周辺において、現在は公共交通利用者の減少は顕著でないものの、将来は人口減少などによるマイナスの影響は避けられないと予想されます。
- ・地域間の移動は、鉄道やバスなどの公共交通が大きな役割を担っており、公共交通サービスの低下は、交流人口の拡大や経済・産業の持続的発展、外出促進にマイナスの影響を及ぼすことが想定されます。
- ・駅周辺地区、生活道路などにおいて、歩行者や自転車の通行空間の安全性・快適性の向上に対する市民意識が強まっています。
- ・鉄道駅、公共施設周辺の道路などのバリアフリー*化未整備箇所が、スムーズな移動、高齢者などの外出に支障となることが危惧されます。

<都市構造からの視点>

●安全で快適な交通環境の整備

- ・安全を実感できるよう快適な歩行空間と自転車通行空間の確保。
- ・駅前広場の整備などにより交通結節点*機能の強化を図るとともに、賑わいとゆとりの空間創出。
- ・高齢者、障がい者などを含めた多様な利用者が、案内情報やサイン整備などにより円滑に移動することができる利用しやすい環境整備。

●コンパクトシティ・プラス・ネットワーク*の推進（都市機能の適切な立地）（再掲）

- ・都市機能を持続的に維持する人口、公共交通などによるアクセスを踏まえて、持続的に生活サービスが提供されるように、適切に施設の立地を誘導（再掲）。
- ・「都市の魅力や活力を高める施設」の施設機能の維持、充実（再掲）。



●交通まちづくりの課題

- ・駅前広場や駅周辺においては、通過交通の流入を抑制し、賑わいとゆとりある交通環境整備を推進する。
- ・鉄道駅や周辺地区においては、バリアフリー化を推進し、移動の円滑化や回遊性の向上を図る。

(4) 快適な生活道路環境の実現

<交通需要からの視点>

- ・ 駅周辺地区、生活道路などにおいて、歩行者、自転車の通行空間の安全性・快適性の向上に対する市民意識が強まっています。(再掲)
- ・ 鉄道駅、公共施設周辺の道路などのバリアフリー化未整備箇所が、スムーズな移動、高齢者などの外出に支障となることが危惧されます。(再掲)
- ・ 渋滞は、交流人口の拡大や、経済活動の妨げとなるだけでなく、生活道路に通過交通が流入するなど、様々な問題を生じさせます。
- ・ 高齢化の進展により、高齢者が関係する交通事故の割合の増加が懸念されます。
- ・ 自転車利用の交通ルールやマナーを守らないことにより、自転車に関する交通事故の割合の増加が懸念されます。

<都市構造からの視点>

●安全で快適な交通環境の整備 (再掲)

- ・ 安全を実感できるよう快適な歩行空間と自転車通行空間の確保 (再掲)。
- ・ 高齢者、障がい者などを含めた多様な利用者が、案内情報やサイン整備などにより、円滑に移動することができる利用しやすい環境整備 (再掲)。
- ・ 交通事故の防止を図るため、自転車利用者や歩行者の交通安全意識の向上。

●交通まちづくりの課題

- ・ 誰もが安全・安心・快適に移動できる環境整備を推進する。
- ・ 地域に合った道路空間の使い方を実現するための施策を推進し、市内移動の安全性、利便性の向上を図る。
- ・ 交通管理者*や市民の連携による取組を推進し、交通ルールを守る意識の向上を図る。

(5) 機能的な道路ネットワークの構築

<交通需要からの視点>

- ・自動車交通量の減少が予想されるものの、局所的な渋滞や、新名神高速道路、淀川を渡る都市計画道路*牧野高槻線の整備により、交通の流れの変化が予想されます。
- ・都市間交流などを通じて社会活動の活性化や他都市との連携強化、災害時の緊急交通路の確保が必要となります。
- ・道路の適正な維持管理により、効率的、効果的に安全性と機能性を維持することが必要となります。

<都市構造からの視点>

●広域連携と都市の安全性の強化

- ・交通渋滞の緩和や安全な交通環境を確保するため、市内の幹線道路の整備や京阪本線連続立体交差事業*を進めるとともに、生活道路を改善。
- ・交通渋滞の緩和や都市間交流の活性化、防災面での広域連携を図るため、広域的な幹線道路などを整備。

●交通まちづくりの課題

- ・広域ネットワークを構築し、周辺都市や都市間拠点など相互の交流の拡大、経済・産業の発展、防災機能強化による安全性の向上を図る。
- ・局所的な渋滞緩和対策や市内交通の連携強化を推進する。
- ・道路の適切な維持管理などにより、ネットワーク機能や安全性を維持する。

◆課題整理と基本方針

＜社会潮流、枚方市の状況＞

- 人口減少、生産年齢人口の減少
 - ・30年で約7万人が減少（H22→H52）
 - ・市内全域で人口密度は低下するものの、基幹的公共交通沿線の人口密度は比較的高い。
- 高齢化の進展
 - ・高齢化率が21.7%から40.4%に増加（H22→H52）
 - ・医療費・介護保険費の増大
 - ・運転免許証返納者の増加
- 大学の移転など

＜交通利用・整備の状況＞

- 鉄道・バス
 - ・市内の公共交通網は近郊都市の中でも比較的充実しており、通勤・通学者による鉄道やバスの利用も多い。
 - ・公共交通網では、南北鉄道軸の主要駅を拠点とし、駅間を結ぶバス路線網が主となっている。
 - ・市内外の移動は通勤目的で大阪、京都方面の移動が多く、自由目的では隣接する八幡市、寝屋川市間の移動が多い。
 - ・大学生の公共交通利用が多く、学生による交通需要の変動が公共交通サービスに与える影響が大きい。
 - ・バス事業者においては運転手不足が深刻となり、バスダイヤの適正化が重要となっている。
- タクシー
 - ・タクシーの車両数は横ばいの傾向であるが、今後、高齢者等によるタクシーの利用は増えると予想される。
- 高齢者等の関連交通
 - ・運転免許証返納に伴い、自動車を運転できない高齢者の交通手段として、公共交通の必要性が増している。
 - ・高齢者、障がい者等の円滑な移動手段の確保が必要である。
- バリアフリー*・ユニバーサルデザイン*への対応
 - ・市内の全駅では、一定のバリアフリー化が完了し、駅周辺道路のバリアフリー化が進められている。
- 道路交通
 - ・第二京阪道路の供用などにより、一般道路の渋滞緩和が見られたが、局所的な渋滞は依然として残っている。
 - ・一般道路の自動車交通は減少傾向にある。
- 自転車・歩行者交通
 - ・自転車、歩行者の交通分担率*は近年、横ばいであり、近隣市と比較しても平均的なレベルである。
 - ・自転車、歩行者のための安全で魅力的な通行空間整備の市民意向が強い。

＜将来交通からの視点＞ 現状分析や市民視点

- 公共交通サービス
 - ・少子高齢化の進展により、公共交通需要が減少し、今ある公共交通を維持することが困難になると予想される。
 - ・人口の減少、企業・大学の移転などにより、バス路線のサービスの低下や路線の撤退が生じ、公共交通不便地域*が拡大することが懸念される。
 - ・若年層の移動量減少傾向が高く、将来さらに移動量の減少が予想され、公共交通需要に与える影響も大きいと予想される。
 - ・交通需要の減少が見込まれる中、みんなが交通に関心を持ち、維持・強化するための工夫をする必要が高まる。
- 高齢化と移動環境
 - ・高齢者などの運転免許証返納に伴い自動車を運転しない人が増加し、公共交通の必要性が高まると予想される。
 - ・外出が減ることで、健康への影響も懸念され、これらは、福祉、医療などに要する経費の増大をもたらすと予想される。
- 環境、交通事故
 - ・自家用車の利用は、大気汚染などの環境への負荷が懸念される。
 - ・高齢者が関係する交通事故、自転車に関係する交通事故の割合が増加することが懸念される。
- 拠点形成
 - ・都市拠点を相互に結ぶ公共交通サービスの低下が、拠点機能や賑わい低下などに繋がると予測される。
 - ・鉄道駅や公共施設周辺の道路などのバリアフリー化未整備箇所が、スムーズな移動、高齢者などの外出に支障となることが危惧される。
- 安全・安心、快適な移動環境
 - ・駅周辺、生活道路などにおいて、歩行者や自転車の通行空間の安全性・快適性の向上に対する市民意識が強まっている。
 - ・交流人口の減少による地域経済への影響が懸念される。
- 地域交流・連携強化
 - ・自動車交通量の減少が予測されるものの局所的な渋滞や、新名神高速道路、淀川を渡る都市計画道路*牧野高槻線の整備により、交通の流れの変化が予想される。
 - ・都市間交流などを通じて、社会活動の活性化や他都市との連携強化、災害時の緊急交通路の確保が必要となる。
 - ・道路の適正な維持管理により、効率的、効果的に安全性と機能性を維持することが必要となる。

＜都市構造からの視点＞ 上位・関連計画からの視点

- 持続可能な公共交通機能の確保
- コンパクトシティ・プラス・ネットワーク*の推進
- 利用しやすい公共交通環境の整備
- 安全で快適な交通環境の整備
- 地球環境への負荷が少ないまちづくり
- 広域連携と都市の安全性の強化

＜交通まちづくりの課題＞

①持続可能な公共交通の実現

- (1)公共交通の維持
 - ・ひと・企業、行政、交通事業者*の連携により、公共交通を維持することで、**移動しやすく、活力ある都市を維持する。**
 - ・ひと・企業、行政、交通事業者それぞれが、身の回りの交通に関心を持ち、協働による**交通まちづくり***を推進する。
- (2)移動環境の整備
 - ・誰もがお出かけしやすい移動環境を協働で整備することで、外出の機会を増やし、**健康増進や生活利便性の向上を図る。**

②交通が与える環境負荷の低減

- ・自家用車の利用抑制や公共交通・徒歩・自転車などの多様な交通手段の利用を促進する施策を推進し、地球環境にやさしい**低炭素社会を推進する。**

③賑わいあふれる駅前空間の構築

- ・駅前広場や駅周辺においては、通過交通の流入を抑制し、**賑わいとゆとりある交通環境整備を推進する。**
- ・鉄道駅や周辺地区においては、バリアフリー化を推し、**移動の円滑化や回遊性の向上を図る。**

④快適な生活道路環境の実現

- ・誰もが安全・安心・快適に移動できる**環境整備を推進する。**
- ・地域に合った道路空間の使い方を実現するための施策を推進し、**市内移動の安全性、利便性の向上を図る。**
- ・交通管理者*や市民の連携による取組を推進し、**交通ルールを守る意識の向上を図る。**

⑤機能的な道路ネットワークの構築

- ・広域ネットワークを構築し、周辺都市や都市間拠点など相互の**交流の拡大、経済・産業の発展、防災機能強化による安全性の向上を図る。**
- ・局所的な渋滞緩和対策や**市内交通の連携強化を推進する。**
- ・道路の適切な維持管理などにより、**ネットワーク機能や安全性を維持する。**

基本方針1

みんなで考えさえる交通まちづくりの推進

基本方針2

誰もがお出かけしたくなる交通環境の実現

基本方針3

未来へとつながる交通基盤と生活環境の構築