

《建設環境委員協議会 所管事務調査》
枚方市の公共交通の現状について

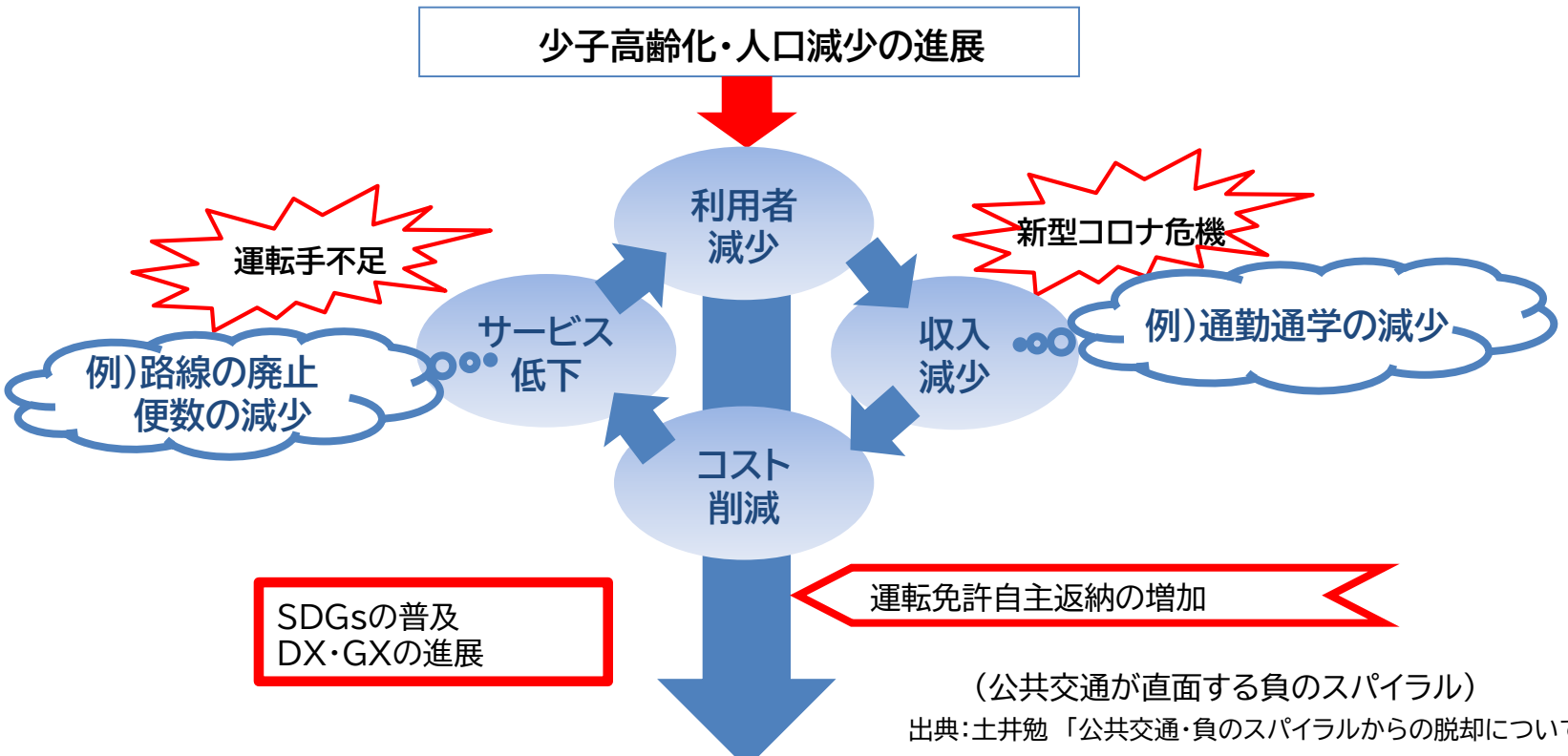
令和6年8月29日
土木部

本日の説明の流れ

1. 交通を取り巻く社会情勢の変化
2. 路線バスの運転手不足の状況
3. 公共交通の需要動向
4. 令和3年度近畿圏パーソントリップ(PT)調査の結果
5. 公共交通の交通施策に関する市民ニーズについて
6. 公共交通以外の移動手段について
7. 富山市の交通政策について
8. 金沢市の交通政策について

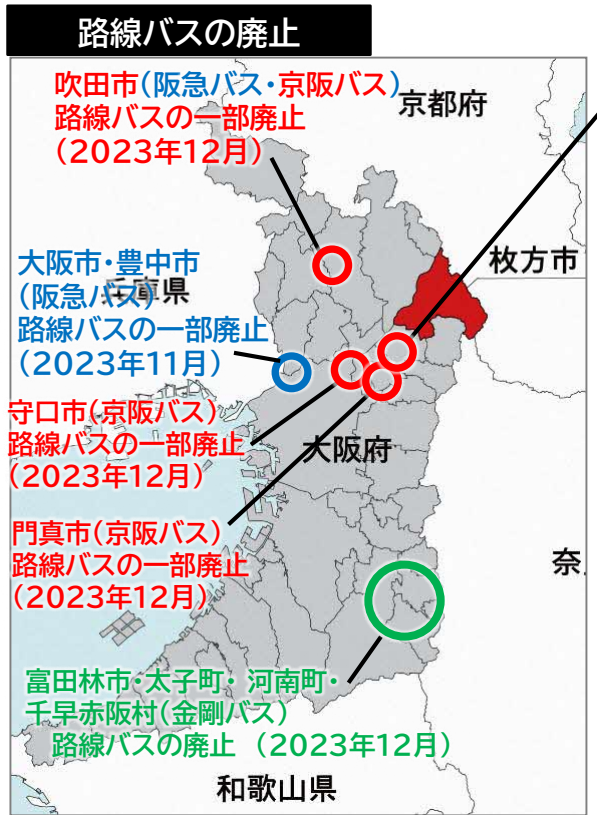
1. 交通を取り巻く社会情勢の変化

- 公共交通**利用者の減少**に伴う公共交通事業者の**経営悪化**
- **運転手不足**の顕在化と2024年問題(労働管理の厳格化)による更なる悪化
- **新型コロナ**危機を契機とした生活スタイル等の変化
- 高齢者の自動車運転免許自主返納の増加
- SDGsの普及とDX・GX進展



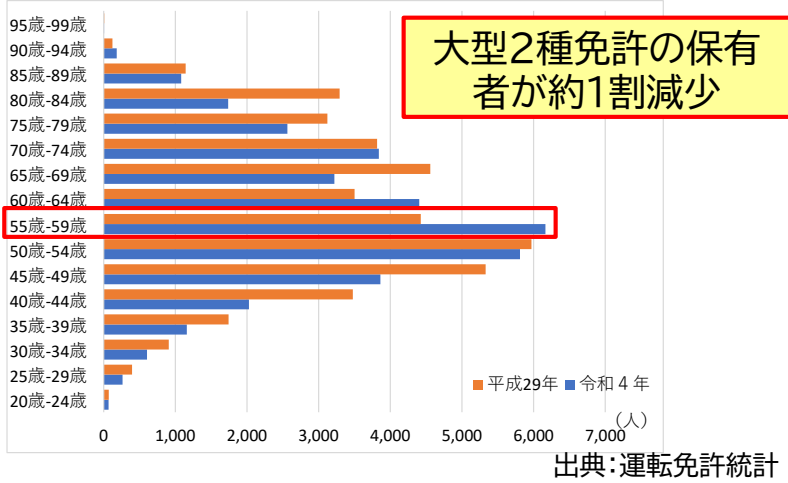
2. 路線バスの運転手不足の状況

○ 2024年4月の自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)改正への対応や、運転手の担い手減少などにより運転手不足が深刻化

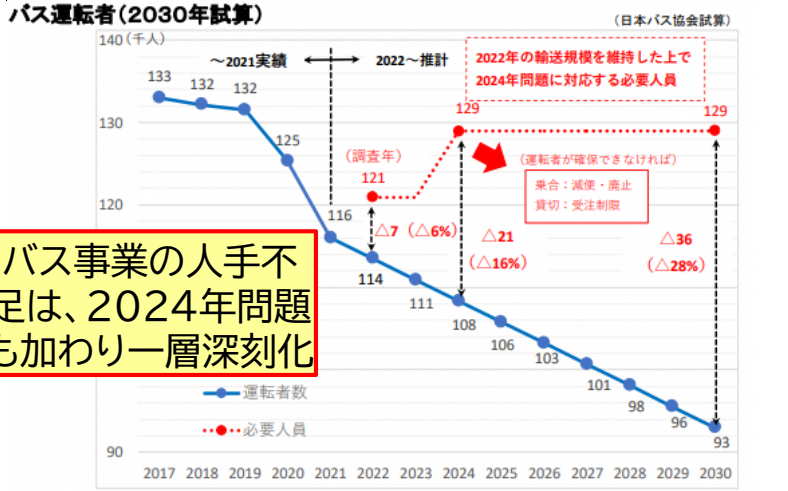


- 寝屋川市(京阪バス)路線バスの一部廃止(2024年4月)**
- 廃止する路線の概要
市が京阪バスに赤字補填をすることにより成り立ってきた4路線
 - 代替え輸送手段
市が10人乗りワゴン車両を7台購入して運送事業者となり、従来の路線、便数、運賃設定を維持
 - 予算額
約313百万円(～令和7年度)

大型2種免許の保有者数(大阪府)



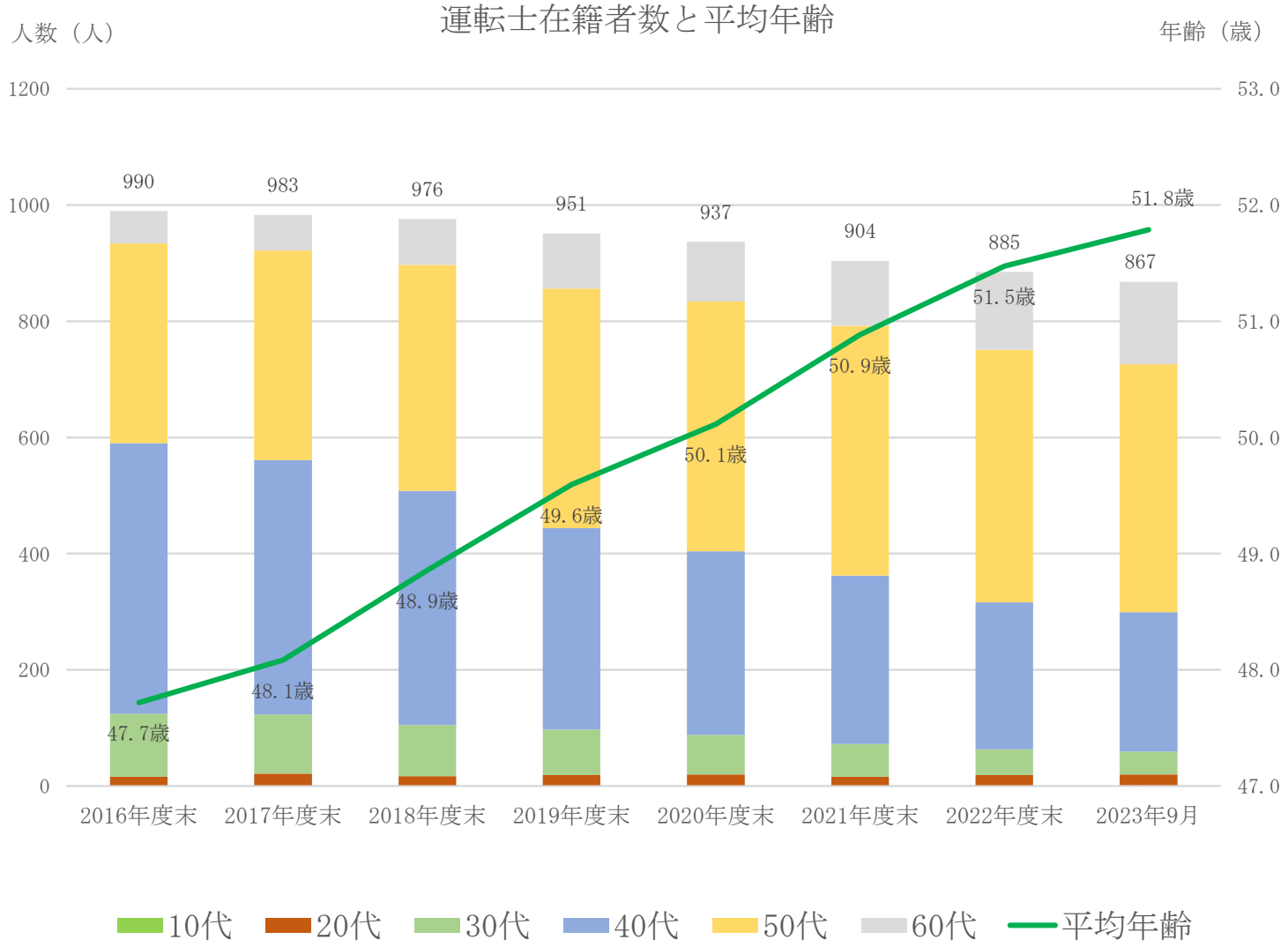
バス運転者数(2030年試算) (全国)



出典: 阪急バスホームページ、京阪バスホームページ、金剛バスホームページ

2. 路線バスの運転手不足の状況

○ 京阪バスの運転手の在籍者数と年齢層について



2. 路線バスの運転手不足の状況

- 枚方管内にて京阪バスが運転手不足を理由に4月以降に2回の減便等を実施

【4月1日実施】

平日 107便 減便

土曜 79便 減便

休日 82便 減便

【5月27日実施】※想定を上回る離職者発生による緊急措置

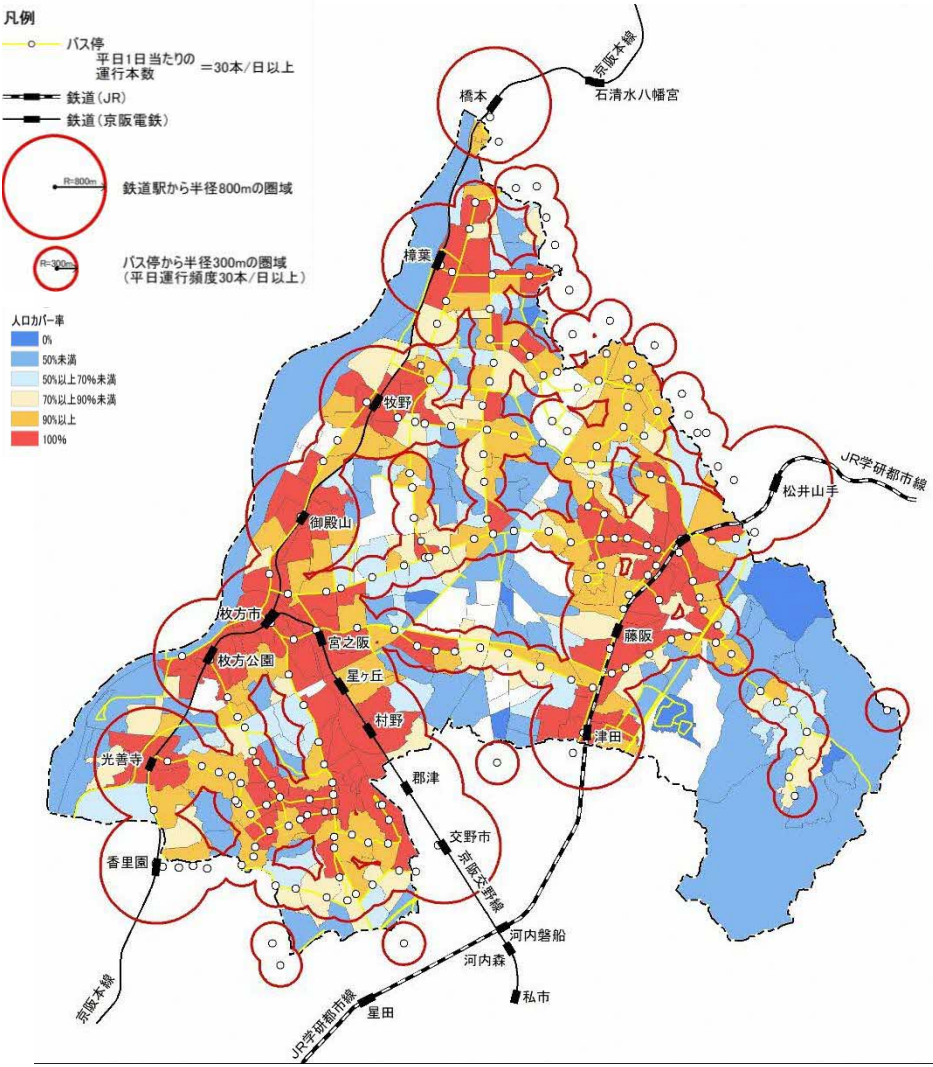
平日 126便 減便

関西空港線 全便運休(6月1日～)

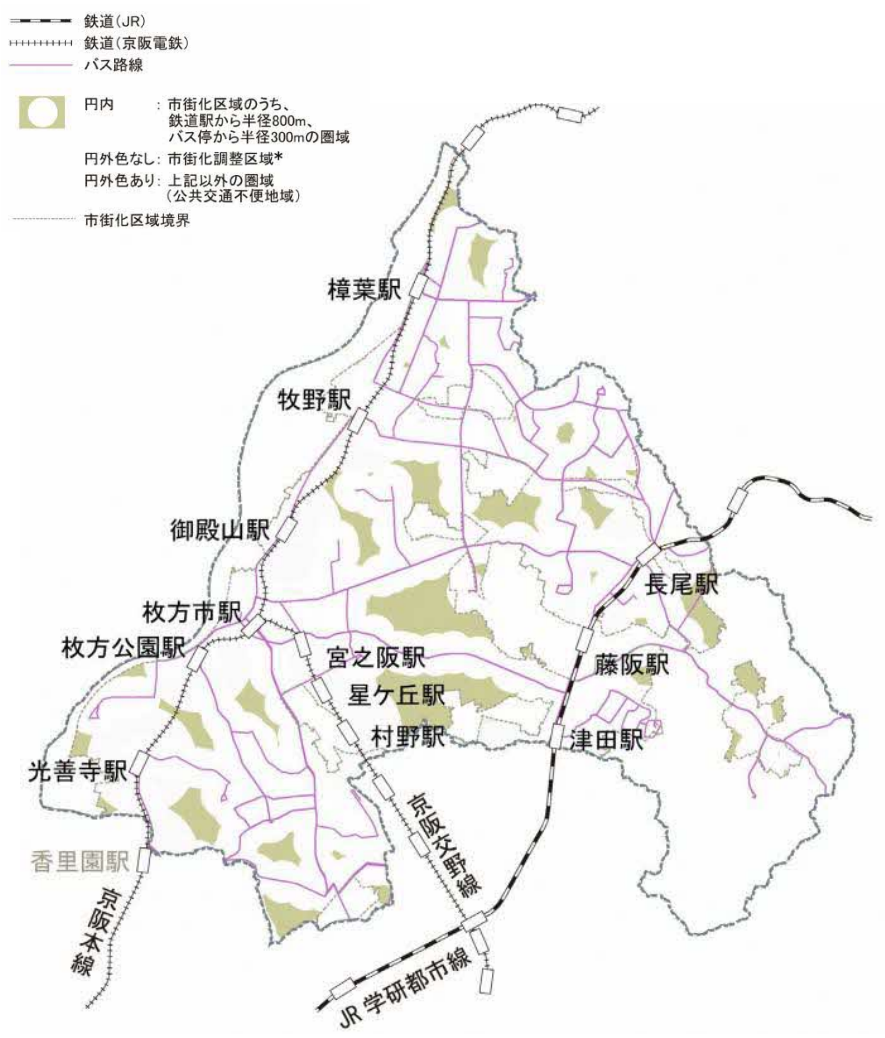
- 9月のダイヤ改正で更なる減便が実施される見込み
- 深刻化する運転手不足から生じる要員確保・労働条件改善のための人件費増加などを理由に、12月1日付で運賃改定が実施される見込み

3. 公共交通の需要動向

人口カバー率



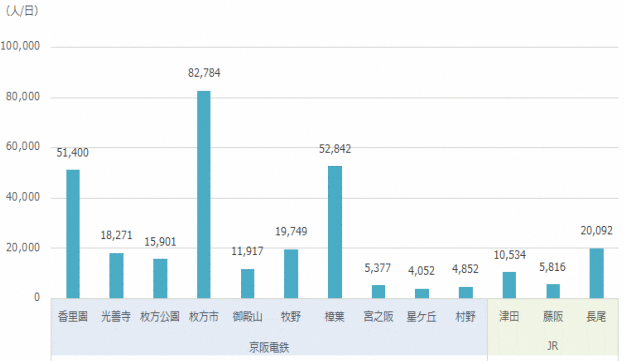
公共交通不便地域



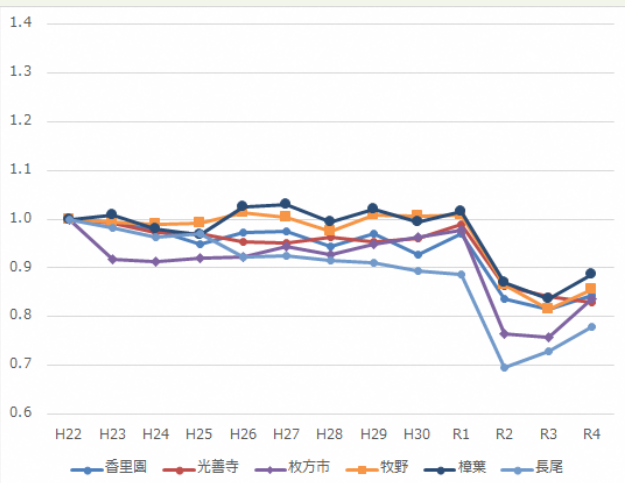
3. 公共交通の需要動向

鉄道

令和4年度 平均乗降客数



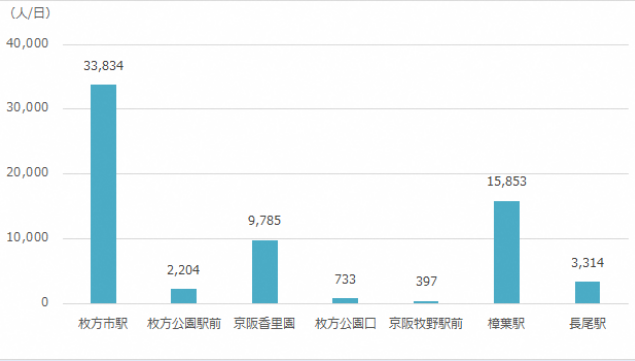
平成22年に対する乗降客数の増減率



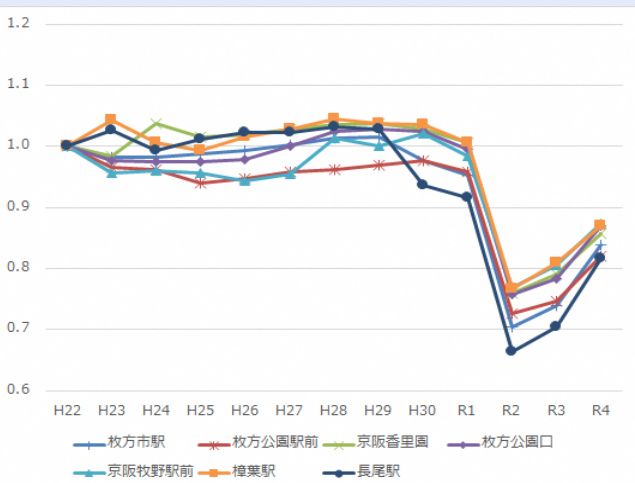
出典:枚方市統計書

路線バス

令和4年度 平均乗降客数



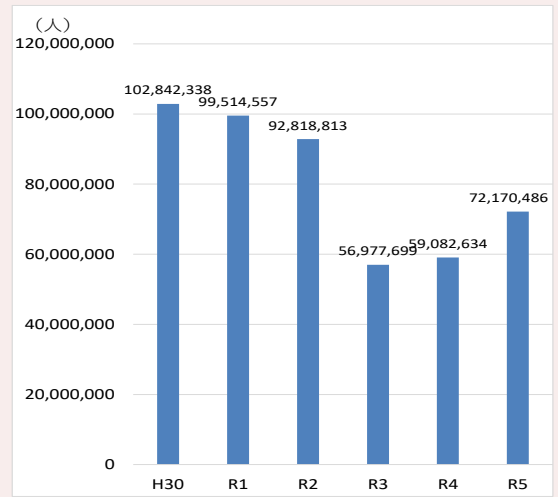
平成22年に対する乗降客数の増減率



出典:枚方市統計書

タクシー

大阪府下の輸送人員

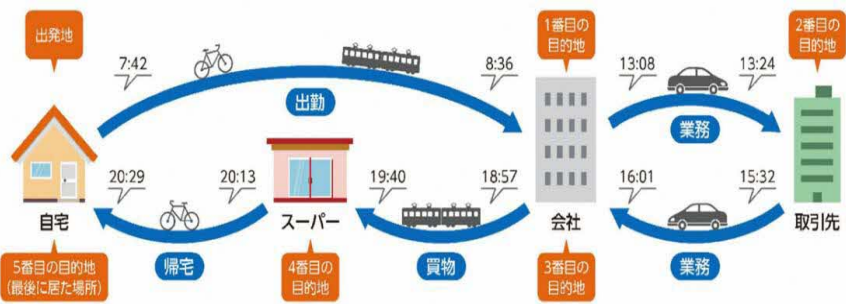


出典:第1回大阪府・大阪市ライドシェア有識者会議
一般社団法人大阪タクシー協会説明資料より抜粋

4. 令和3年度近畿圏パーソントリップ(PT)調査の結果

パーソントリップ調査とは

○ 「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の1日のすべての動きをとらえるもので、概ね10年に1回実施されます。



【トリップ】

人が「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位
移動目的が変わるごとに1つのトリップ

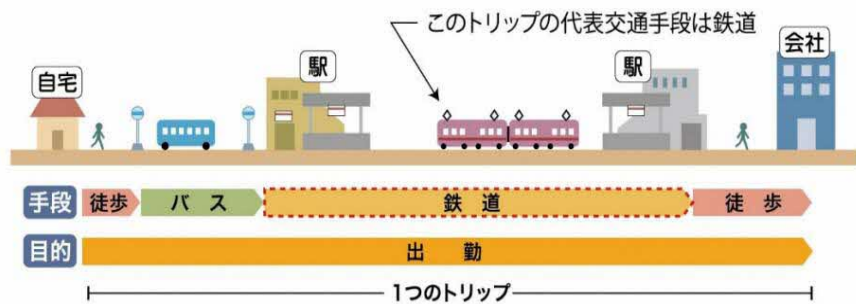
【目的分類】

出勤・登校・自由・業務・帰宅

【代表交通手段】

- 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ます。
- 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としています。

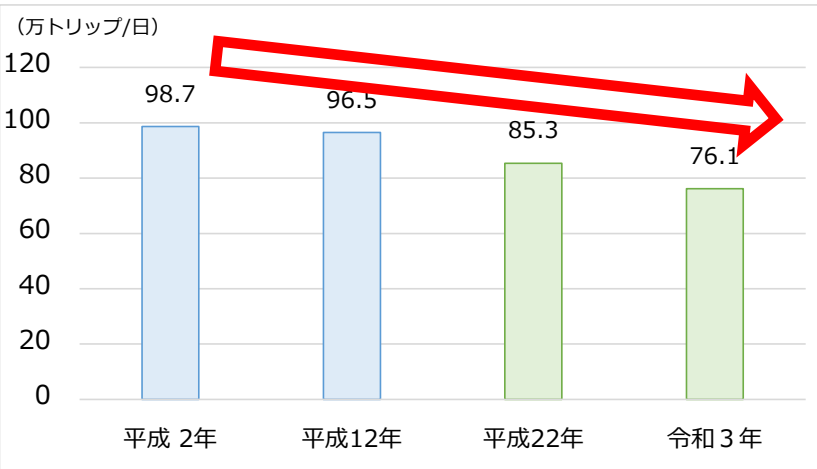
◆ 1つのトリップ及び代表交通手段の例



(例: 会社への出勤トリップ及び代表交通手段(この場合は鉄道))

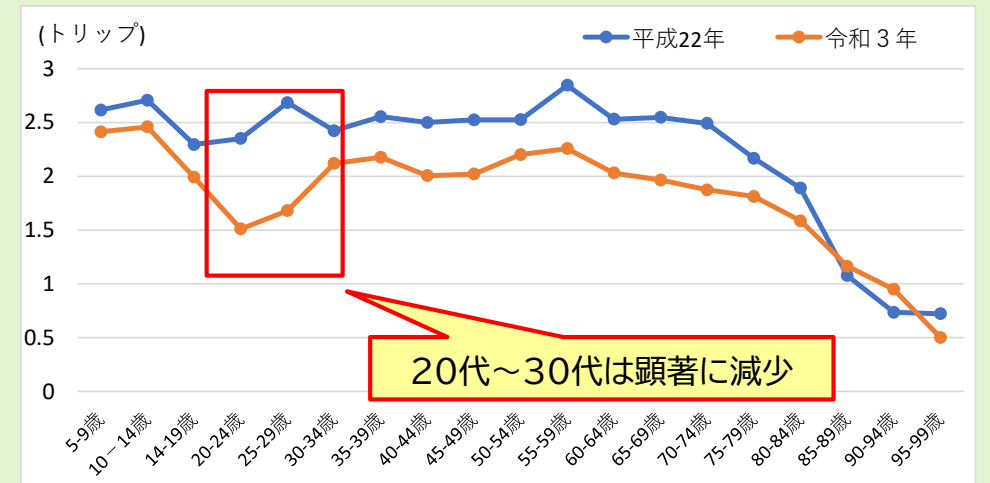
4. 令和3年度近畿圏パーソントリップ(PT)調査の結果

総トリップ数【枚方市】



出典: パーソントリップ調査(H2, H12, H22, R3)

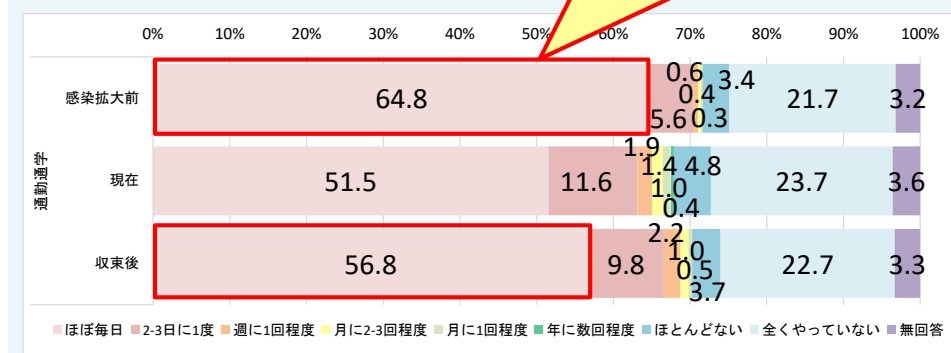
年代別平均トリップ数(H22とR3比較)



出典: パーソントリップ調査(H22, R3)

コロナ禍による生活様式の変化

外出頻度の変化(枚方市)

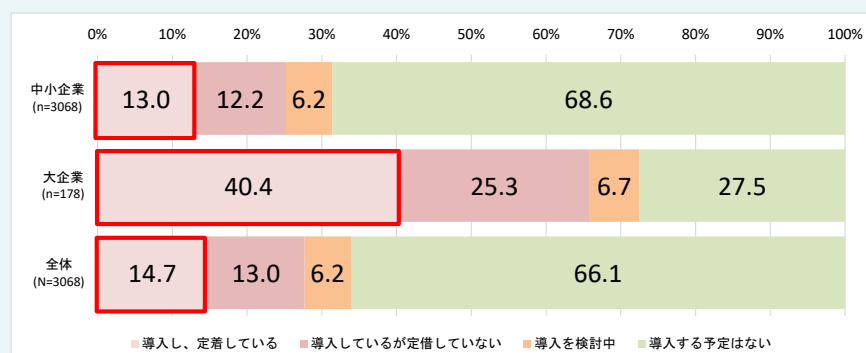


※トリップ: 人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位。移動の目的が変わるごとに1つのトリップと計上。

出典: パーソントリップ調査(R3)

※現在: 令和3年10月現在。収束後: 令和3年10月時点の収束後の見込み

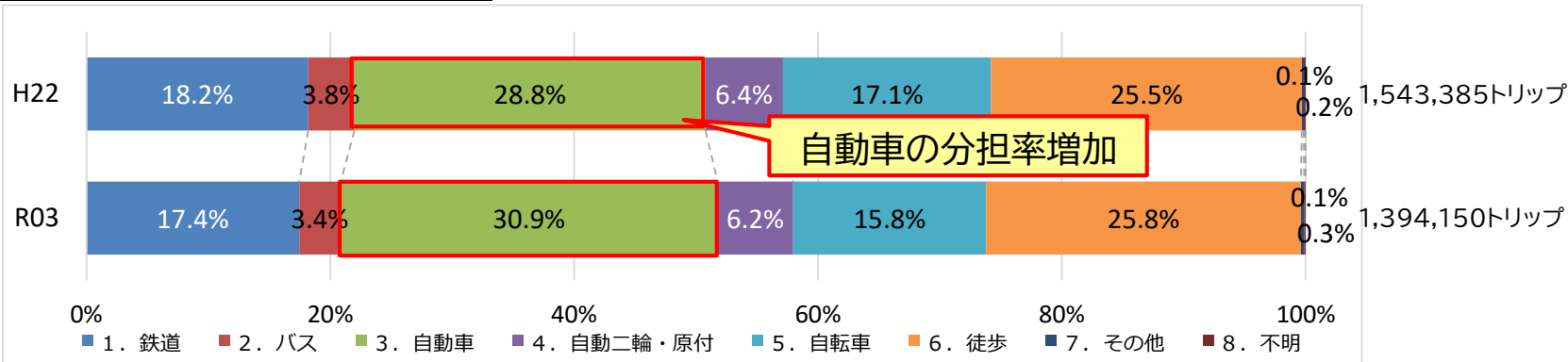
テレワークの導入・定着状況(大阪府内)



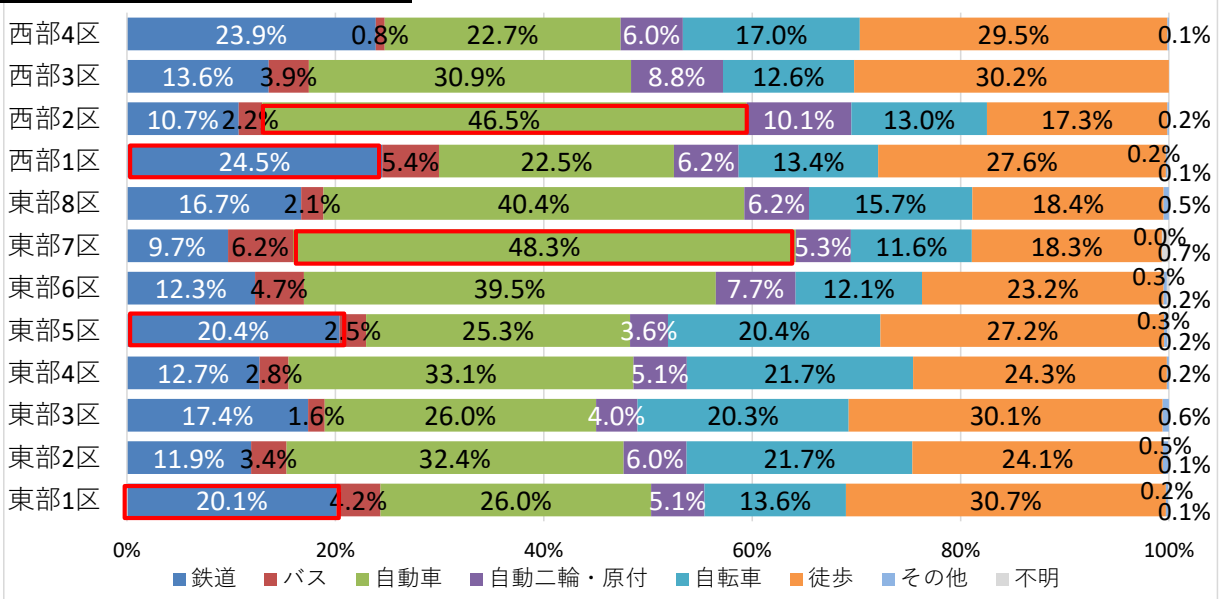
出典: 2022年度大阪府内企業経営実態調査

4. 令和3年度近畿圏パーソントリップ(PT)調査の結果

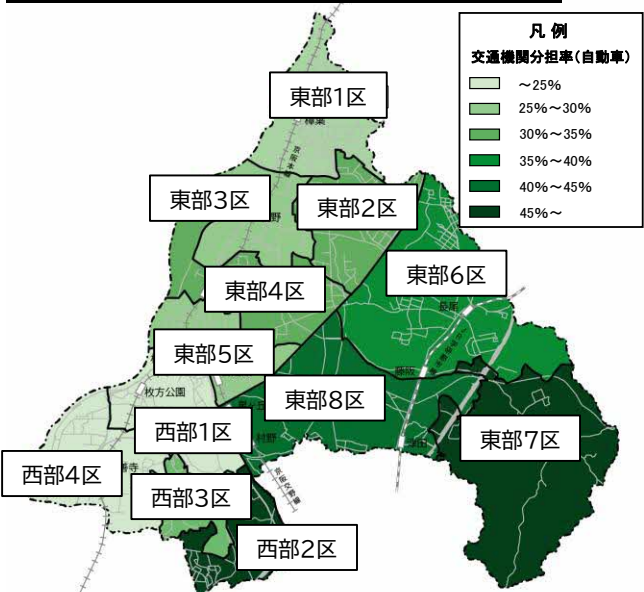
代表交通手段分担率の変化【枚方市】



地域別代表交通手段分担率



地域別代表交通手段分担率(自動車)



パーソントリップ調査における区分図

4. 令和3年度近畿圏パーソントリップ(PT)調査の結果

近畿圏
1,514駅

主要鉄道駅の各上位10駅【R3とH22 PT調査比較】
5万トリップ/日以上
(35駅)



①駅利用者(トリップ数)



②バス利用率



③自動車利用率



④自転車利用率



⑤徒歩率(都心駅外)

利用の多い駅 (Trip)				
R3	H22	駅名	R3	H22
1	1	大阪(JR)	201,662	230,194
2	2	本町(市)	172,235	178,245
3	3	大阪梅田(阪急)	141,063	160,053
4	4	淀屋橋(市)	124,310	139,605
5	8	京都(JR)	94,533	96,851
6	5	梅田(市)	94,116	130,657
7	9	高槻(JR)	87,300	80,956
8	13	堺筋本町(市)	87,277	80,956
9	16	谷町四丁目(市)	85,363	74,321
10	7	三ノ宮(JR)	84,106	98,521
20	14	枚方市(京阪)	66,488	77,007
34	42	樟葉(京阪)	50,870	50,908

バス利用率が高い駅				
R3	H22	駅名	R3	H22
1	5	樟葉(京阪)		
2	4	明石(JR)		
3	7	京都(JR)		
4	6	高槻(JR)		
5	2	千里中央(北急)		
6	3	枚方市(京阪)		
7	18	寝屋川市(京阪)		
8	15	堺東(南海)		
9	17	香里園(京阪)		
10	12	姫路(JR)		
H22 1位: 近鉄学園前				

自動車利用率が高い駅				
R3	H22	駅名	R3	H22
1	3	姫路(JR)		
2	5	千里中央(北急)		
3	15	西宮北口(阪急)		
4	外	草津(JR)		
5	9	明石(JR)		
6	2	樟葉(京阪)		
7	7	茨木(JR)		
8	21	神戸(JR)		
9	23	寝屋川市(京阪)		
10	8	高槻(JR)		
12 18 枚方市				
H22 1位: 西神中央(神市交)				

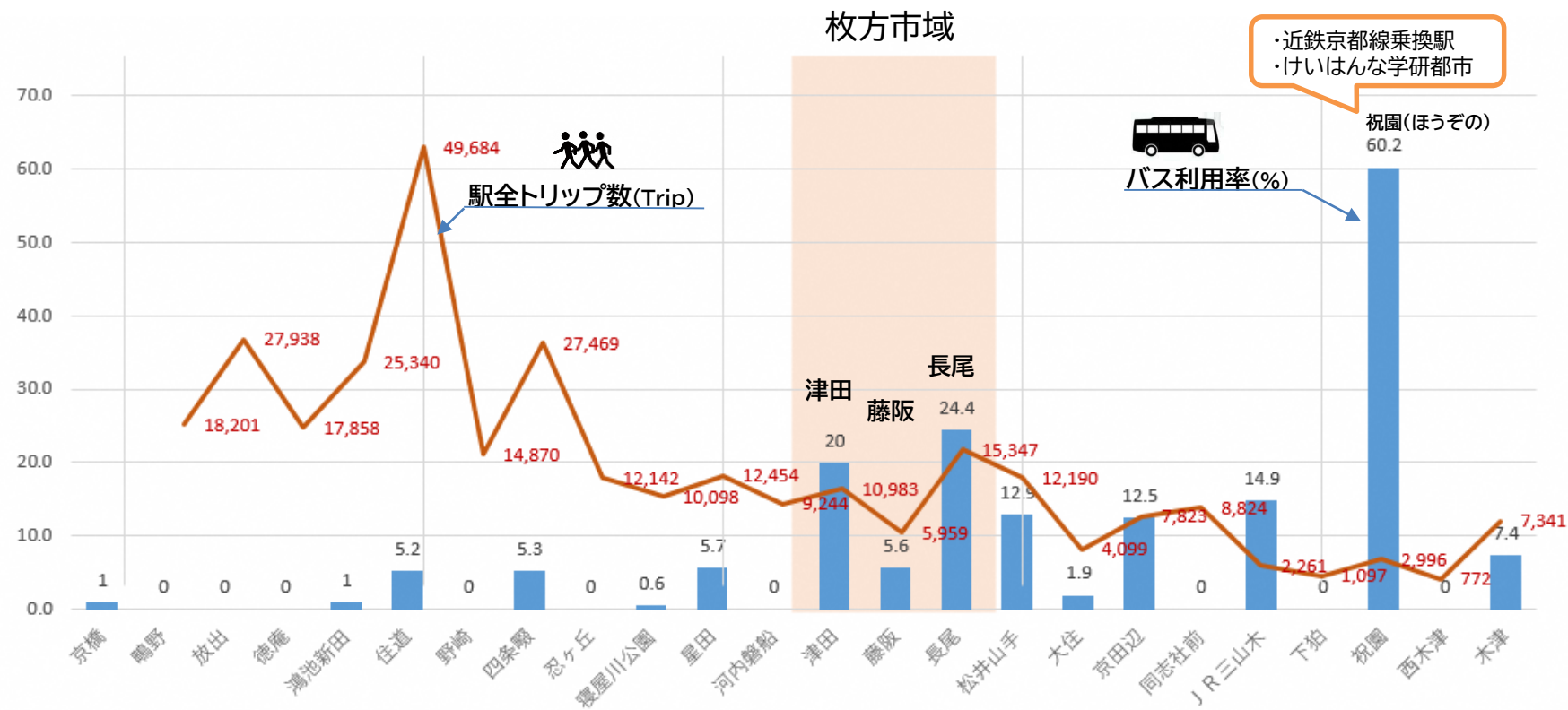
自転車利用率が高い駅				
R3	H22	駅名	R3	H22
1	2	寝屋川市(京阪)		
2	6	高槻市(阪急)		
3	4	茨木(JR)		
4	3	高槻(JR)		
5	8	樟葉(京阪)		
6	外	草津(JR)		
7	7	香里園(京阪)		
8	10	西宮北口(阪急)		
9	5	尼崎(兵庫)		
10	12	姫路(JR)		
15 17 枚方市(京阪)				
H22 1位: 住道(JR)				

徒歩率が高い駅(都心外駅)				
R3	H22	駅名	R3	H22
1	4	尼崎(JR)		
2	1	西宮北口(阪急)		
3	3	堺東(南海)		
4	11	枚方市(京阪)		
5	-	草津(JR)		
6	12	千里中央(北急)		
7	6	香里園(京阪)		
8	18	茨木(JR)		
9	9	姫路(JR)		
10	16	高槻市(阪急)		
14 20 樟葉(京阪)				
都心駅の徒歩率は高いため除外				

- ・鉄道駅端末交通手段別トリップ数、分担率より(調査1,514駅)
- ・他の交通手段の分類は「自動二輪」「徒歩」「その他」「不明」
- ・⑤は都心駅を除く14駅で比較(都心駅の徒歩率は非常に高いため)


4. 令和3年度近畿圏パーソントリップ(PT)調査の結果

JR学研都市線の駅端末トリップ数とバスの使用率

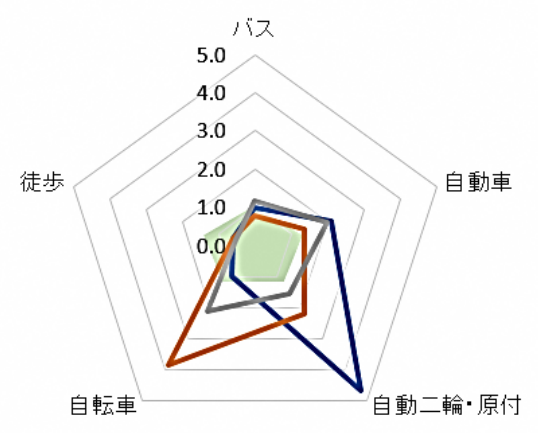
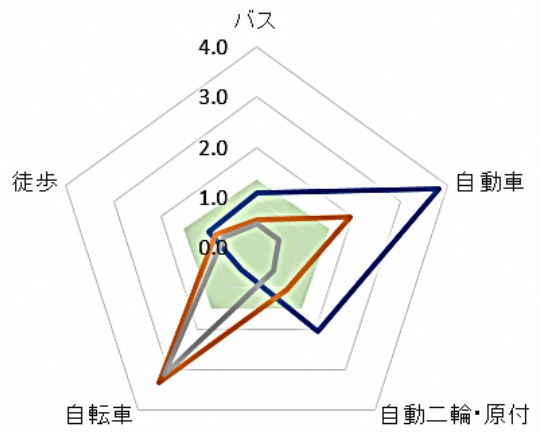
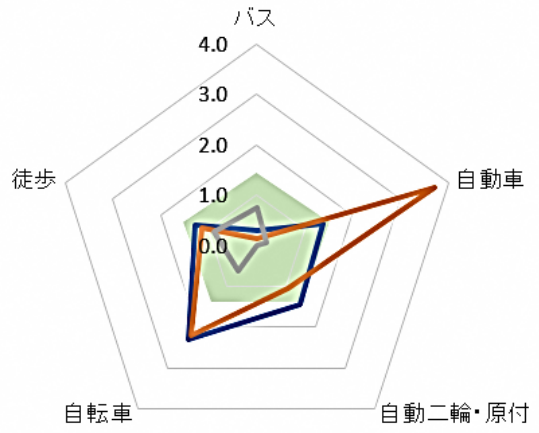


4. 令和3年度近畿圏パーソントリップ(PT)調査の結果

類似駅の駅端末手段別トリップ数の形態 (枚方市駅の手段別トリップ数を1.0とした場合)

枚方市駅  類似駅
都心を除いた日5万トリップ以上
(R3PT調査より)

— 尼崎(兵庫) — 西宮北口 — 堺東 — 千里中央 — 茨木(大阪) — 高槻市 — 明石 — 寝屋川市 — 樟葉

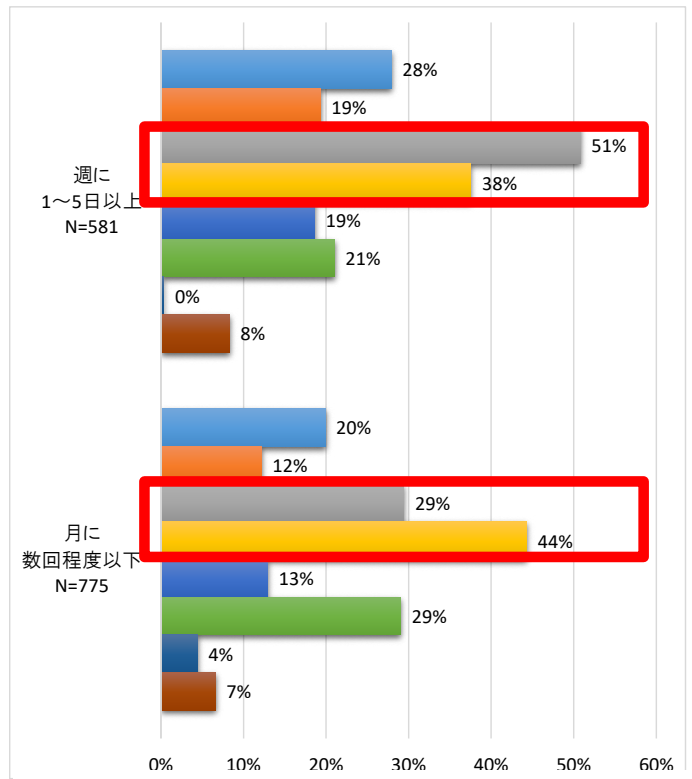


	バス	自動車	自動二輪・原付	自転車	徒歩
尼崎(兵庫)	0.3	1.4	1.5	2.3	1.3
西宮北口	0.1	3.7	1.1	2.2	1.1
堺東	0.8	0.2	0.0	0.6	0.9
千里中央	1.1	3.8	2.1	0.5	1.0
茨木(大阪)	0.6	1.9	1.0	3.3	0.9
高槻市	0.5	0.5	0.6	3.1	0.7
明石	1.0	2.1	4.7	1.0	0.6
寝屋川市	0.8	1.3	2.2	3.8	0.6
樟葉	1.2	2.0	1.6	2.1	0.5

5. 公共交通の交通施策に関する市民ニーズについて

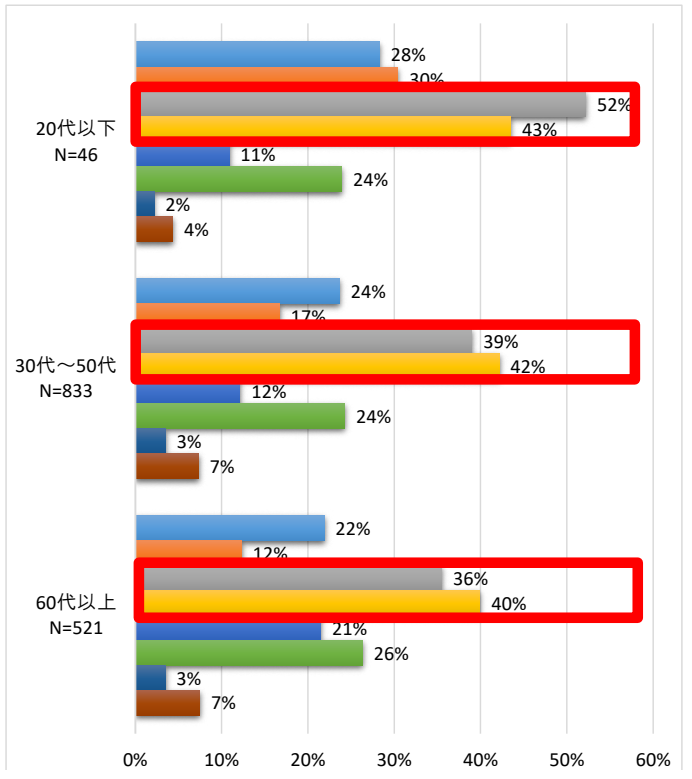
市民アンケート(鉄道について)

鉄道の利用頻度を上げるために必要な取組(頻度別)



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

鉄道の利用頻度を上げるために必要な取組(年齢別)



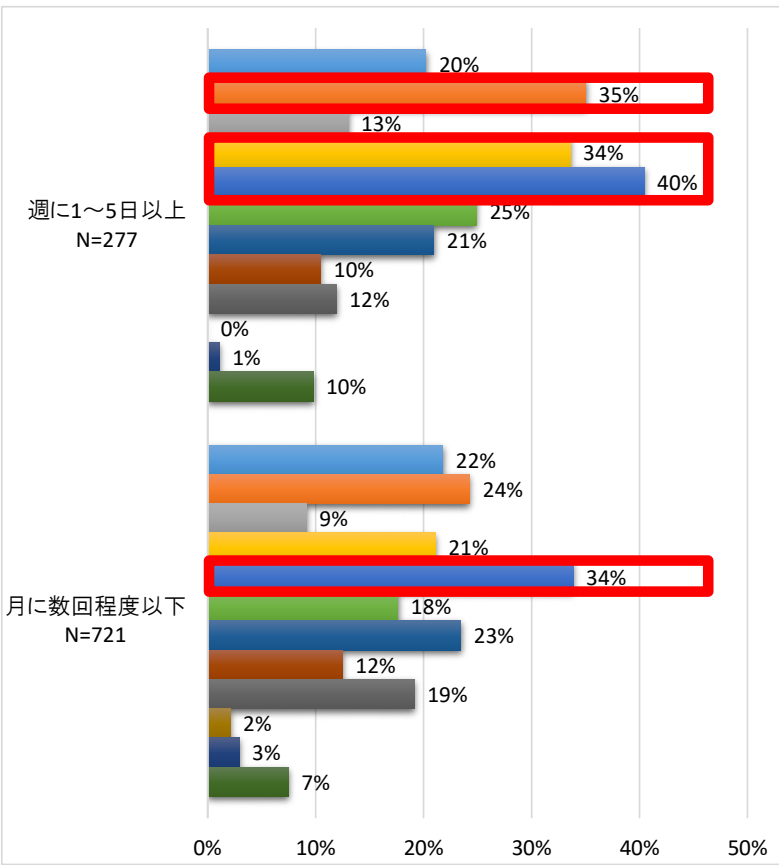
- 電車の中がもっと快適になる
- 自宅から駅、駅から目的地まで行きやすくなる
- 現状で満足
- その他

出典:「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果(参考資料1)」より

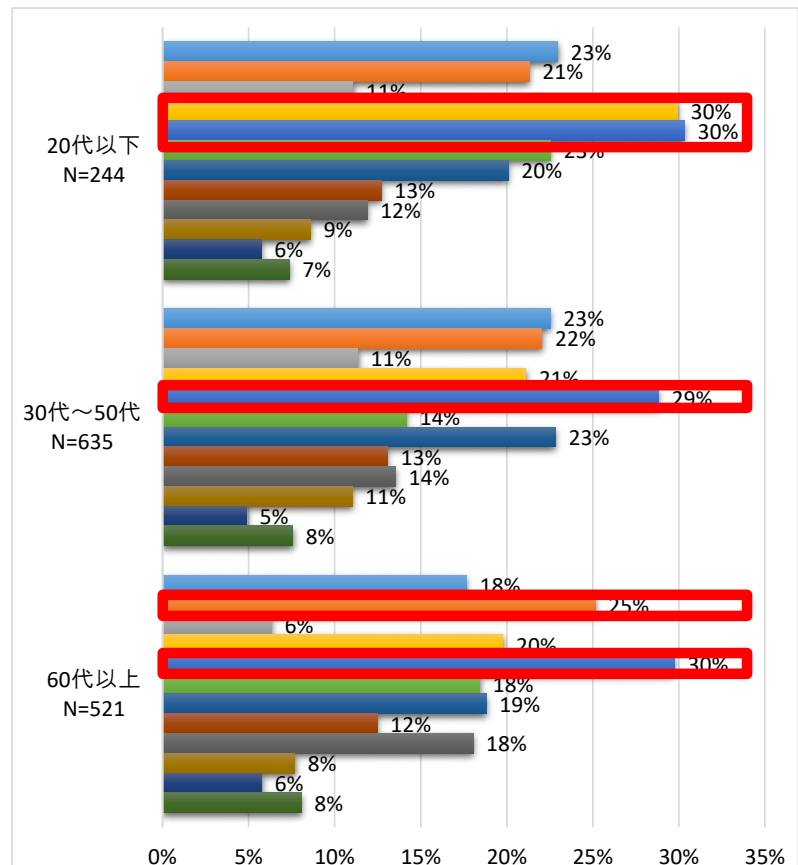
5. 公共交通の交通施策に関する市民ニーズについて

市民アンケート(バスについて)

バスの利用頻度を上げるために必要な取組み(頻度別)



バスの利用頻度を上げるために必要な取組み(年齢別)



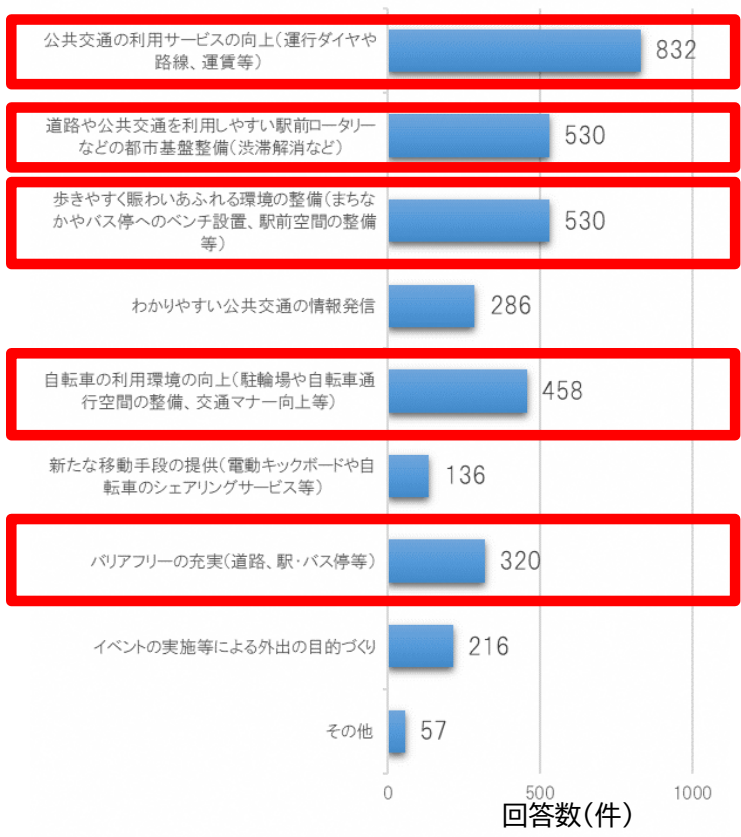
- バスの利用案内が充実する(運行ルートなどの情報提供)
- バス停で待ちやすくなる
- バスの中がもっと快適になる
- 時間通りの運行
- 運行ダイヤや運賃等のサービス水準の維持または向上
- バスと鉄道との乗り継ぎが便利になる
- 路線の充実等で目的地まで行きやすくなる
- 自宅からバス停まで行きやすくなる
- 現状で満足
- 利用する必要があるから今後も利用しない
- バス停が近くにないのでも利用したくても利用できない
- その他

出典:「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果(参考資料1)」より

5. 公共交通の交通施策に関する市民ニーズについて

市民アンケート(交通環境の実現)

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

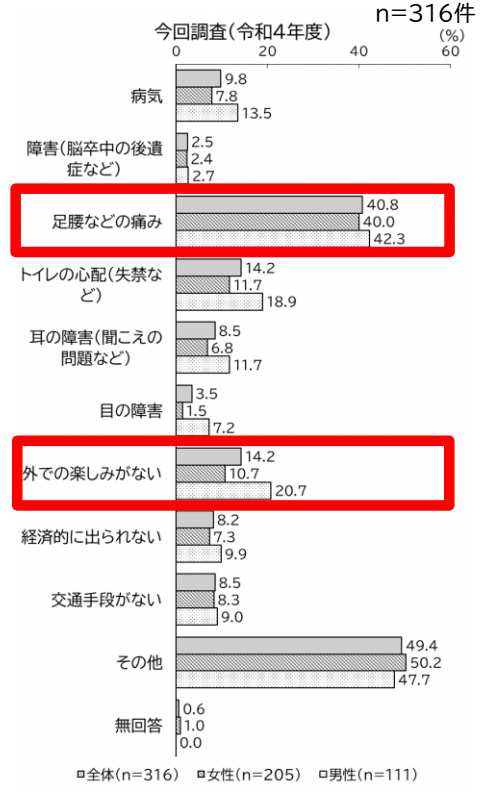


出典:「枚方市総合交通計画改定に関する市民アンケート調査結果(参考資料1)」より

アンケート調査(ひらかた高齢者保健福祉計画21(第9期)の策定に向けて)

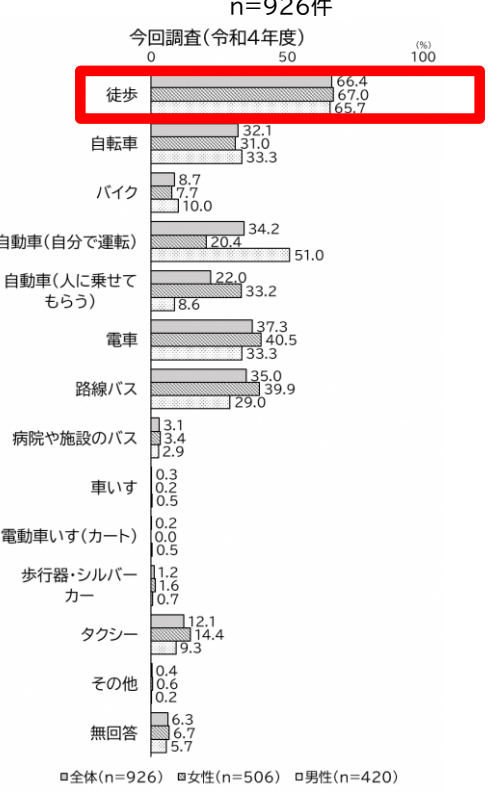
対象者: 令和4年9月30日時点で、介護保険の第1号被保険者(65歳以上)であり、要介護認定を受けていない市内在住者 1,300名(要支援認定者は対象) 有効回答者数926件

Q. 外出を控える理由(複数選択)



□全体(n=316) □女性(n=205) □男性(n=111)

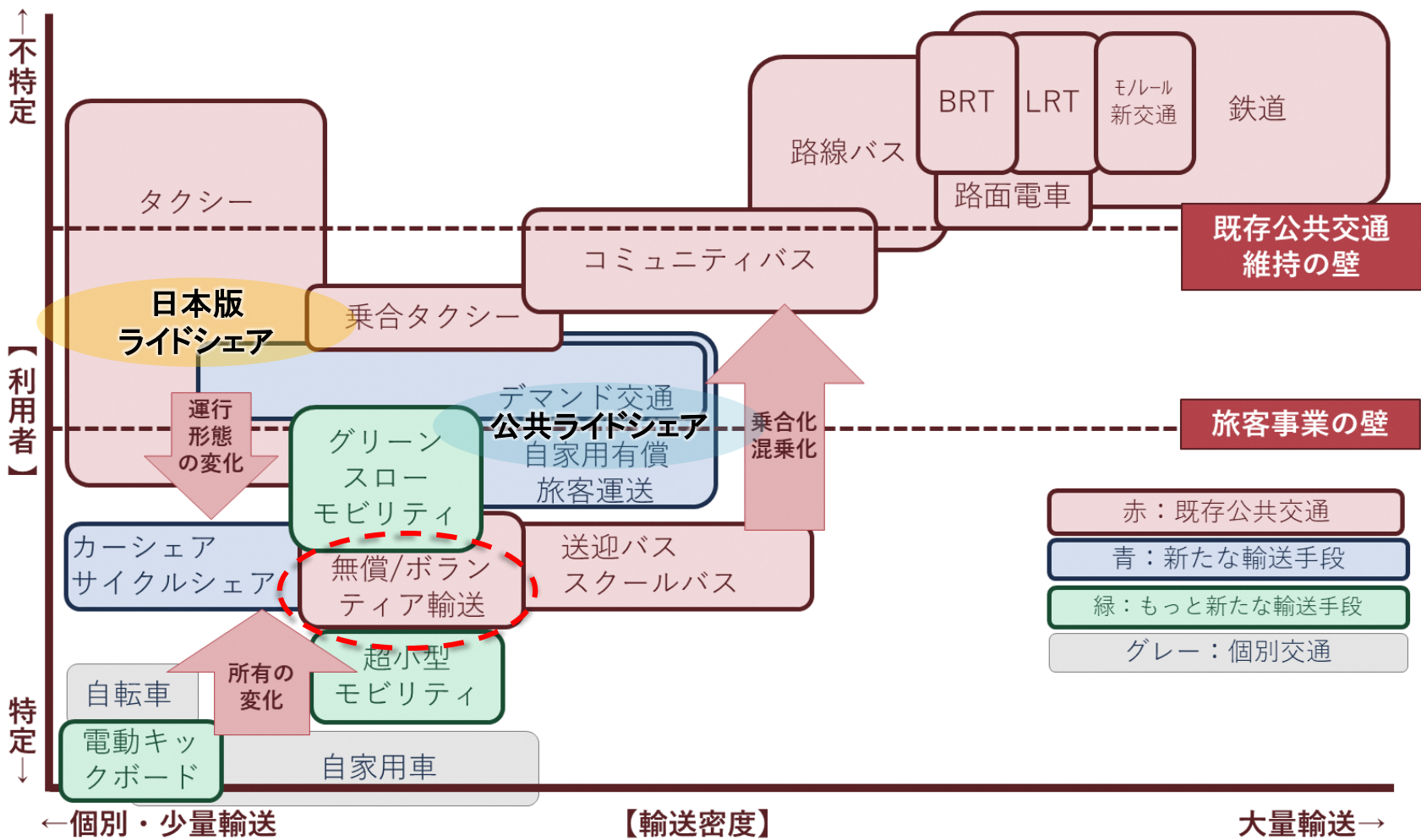
Q. 主な移動手段



□全体(n=926) □女性(n=506) □男性(n=420)

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

6. 公共交通以外の移動手段について



出典:トリセツ編集会議作成資料に加筆

6. 公共交通以外の移動手段について

国が示すライドシェアの方向性

道路運送法 第78条		
	《公共ライドシェア》 【第2号】 自家用有償旅客運送	《日本版ライドシェア》 【第3号】 「公共の福祉」による運送
目的等	過疎地域での輸送→交通空白地有償運送 福祉輸送→福祉有償運送	「公共の福祉」の確保
実施主体	市町村、NPO法人など営利を目的としない団体	現時点ではタクシー事業者に限定
運送対象	交通空白地有償運送:地域住民、観光客 福祉有償運送による:介護を必要とする者の輸送も対象	規定なし
運行区域	交通空白地 等	タクシーが不足する地域 →地域・時期・時間帯を限定
対価	タクシー運賃の8割が目安	タクシー運賃に準じる
実施手続	①地域公共交通会議等※における関係者協議 ※地域公共交通会議、運営協議会、 地域公共交通活性化・再生法に基づく協議会 ②運輸支局への登録申請	運輸支局への許可申請 (申請内容) ・運送期間、区域 ・有償運送を必要とする理由 など

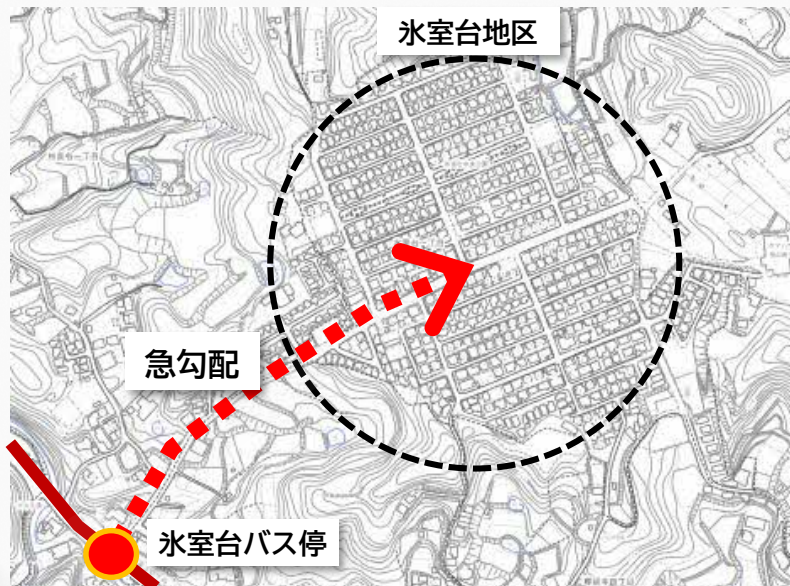
6. 公共交通以外の移動手段について

- 枚方市では平成30年12月に策定した「枚方市総合交通計画（都市・地域総合交通戦略）」に基づき、「氷室台地区」「菅原東地区」の2地区で、地域主体による道路運送法の許可・登録を要しない輸送（ボランティア輸送）に対して支援を実施

ボランティア輸送（道路運送法の許可・登録を要しない輸送）の事例

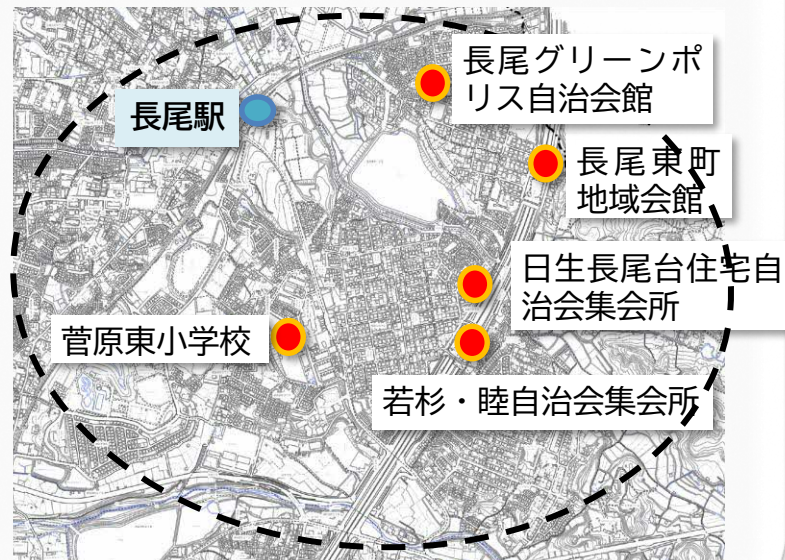
①氷室台地区（自治会運営）

- ◆ 輸送ルート：氷室台バス停から利用者自宅まで
- ◆ 予 約：バスに乗る前に電話で予約
- ◆ 輸送予定：13～16時台
- ◆ 運 転 者：3名
- ◆ 利用登録者数：約15名（自治会加入世帯数 512世帯）



②菅原東地区（NPO運営）

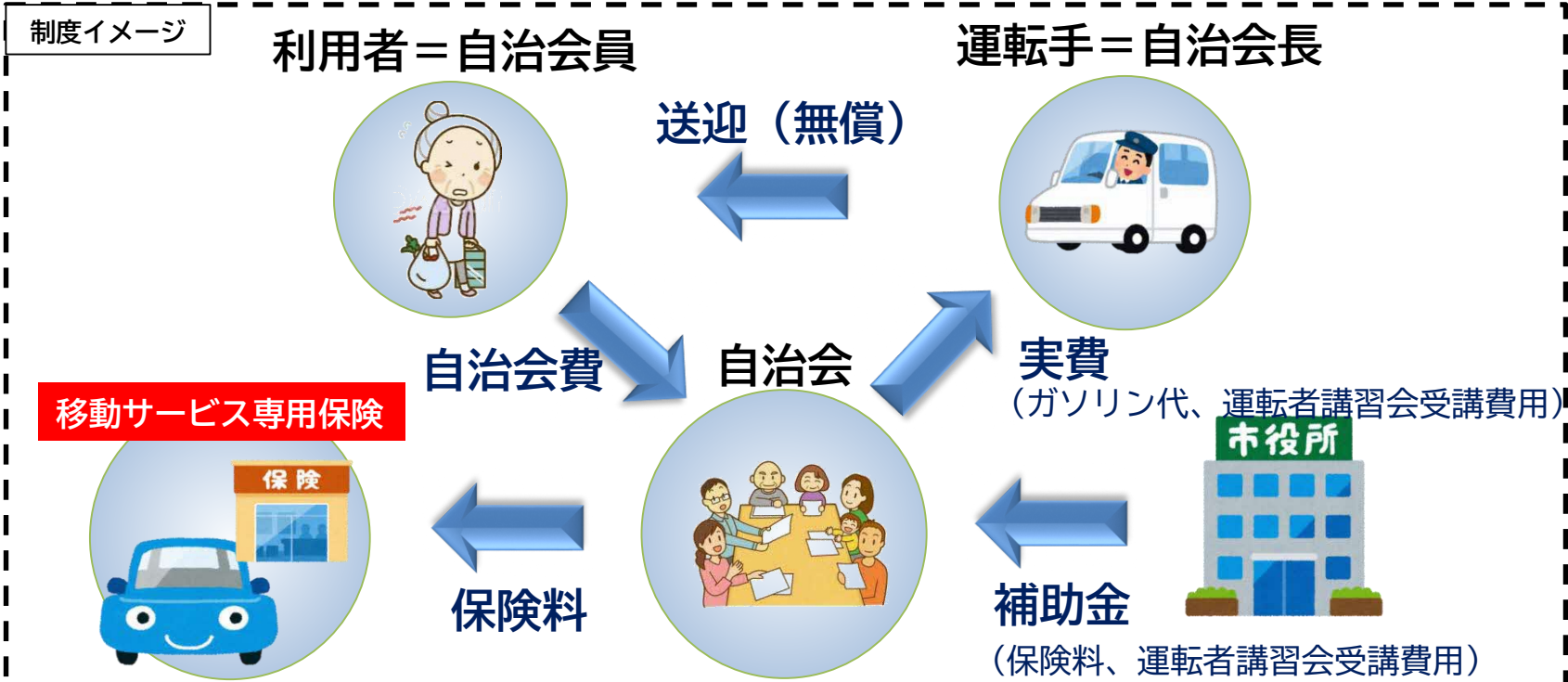
- ◆ 輸送ルート：地区が実施する高齢者イベントの参加者を、自宅から会場（自治会館等）まで送迎
- ◆ 輸送予定：月4回
- ◆ 運 転 者：3名
- ◆ 利用予定者数：平均1日当たり約20名



6. 公共交通以外の移動手段について

枚方市ボランティア輸送補助金交付要綱（令和3年3月31日制定）

目的	地域における持続可能な交通社会の維持及び確保を図ることとする。		
対象者	公共交通の補完に資するボランティア輸送を行う、本市の区域内に活動の拠点を置く非営利団体		
対象行為	本市の区域内で市民を対象としたボランティア輸送又は試験輸送		
補助額	経費の区分に応じ、当該経費の額を合算した額		
	(1) ボランティア輸送に適合する自動車保険に係る保険料	2,000円/日 (1台あたり)	上限 210,000円
	(2) 国土交通大臣の認定を受けた運転者講習会の受講に係る経費	20,000円/人 (3人まで)	上限 60,000円
	(3) 試験輸送に係る経費（前2号に掲げる経費を除く。）	5,000円/日	上限 50,000円
	年度上限 270,000円/団体		



6. 公共交通以外の移動手段について

氷室台地区(自治会運営)の状況

- 開始当初は利用者数が伸び悩んでいたが、自治会とも連携して利用促進に向けた「周知ビラ」の配布や、利用者を対象としたアンケート調査を実施して柔軟な利用制度に改善したことで利用者は増加
- 利用者は無料、運転手は無報酬な制度とあって、度々利用者から運転手に対して食料品などが提供されるなど、遠慮して利用されている実態が見受けられる
- 令和4年度以降は利用者増加に転じたが、令和6年6月頃に唯一の運転手(80代の高齢運転手)が自損事故を起こし、輸送が停止している状況(地域内で新たな運転手が見つかり9月から再開予定)

年 度	内 容
令和3年	運転手：1名 利用者実績：9名
3月	ボランティア輸送補助金交付要綱作成
5月	氷室台自治会より交付申請 ・ 予 約：輸送日の前日までに自治会館にある用紙へ記入 ・ 輸送予定：週1日(毎週木曜日) 13時台 ・ 利用登録者数：11名
8月	利用日の拡充 ・ 輸送予定：毎週火、水、木 13時台に変更
12月	利用者へのアンケート調査実施
令和4年	運転手：2名 利用者実績：37名
令和5年	運転手：1名 利用者実績：68名

氷室台 **おでかけ サポート**
氷室台 のほり坂 無料送迎

利用目的不問



乗りは楽々バスに乗っておでかけしよう!

- ・ 病院や買い物などのおでかけをした帰り道、氷室台バス停からご自宅までののほり坂を車で送ります。
- ・ 予約方法は毎週火曜日・木曜日の13時～16時台出発のバスに、乗車する前に電話で連絡をするだけ！
運転手が氷室台バス停まで車で迎えに行きます。

バス出発時刻	アルブラ前	長尾駅	アカシヤ長尾店前
13時	19分・49分	10分	13分
14時	19分・49分	18分	21分
15時	19分・49分	10分	13分
16時	19分・49分	18分	21分

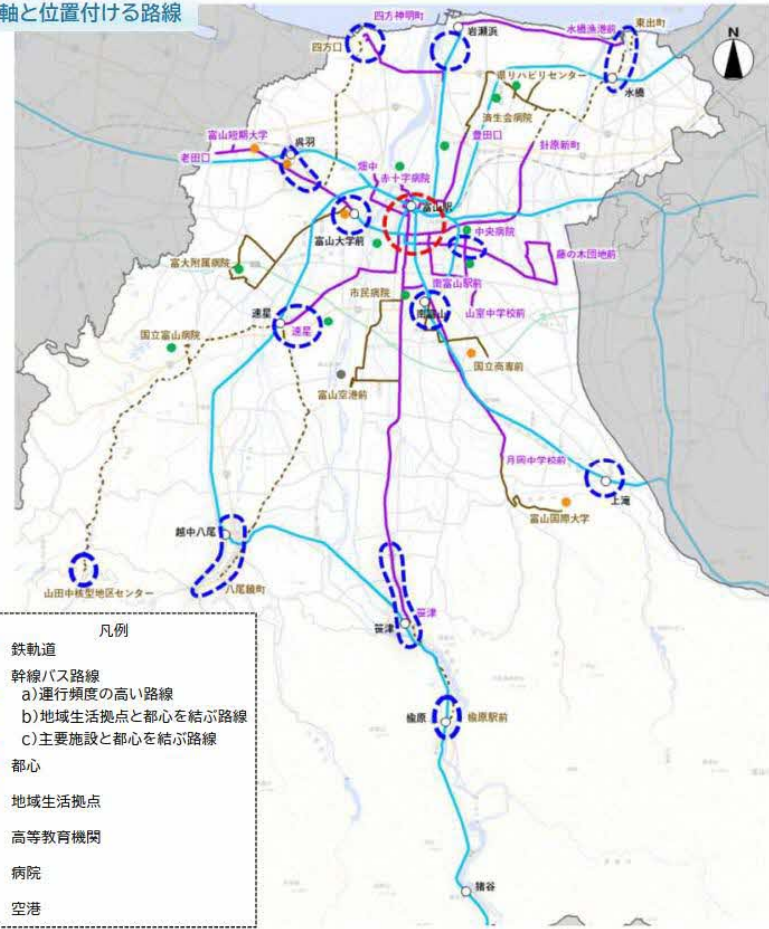
課 題

- 今後も地域における高齢者割合が増加していく中で、持続可能な制度を構築していくため、元気な運転手を確保するとともに、気兼ねなく利用できるような制度への改善する必要がある
- 現在、運転主となる担い手を確保するため、道路運送法の許可・登録を要しない範囲で自治会から運転手に報酬を付与することや、利用者が少額の利用料を自治会に支払うことについて、自治会と検討中
- 持続可能な制度を構築して市内の交通不便地域に広く水平展開していくことも課題

周知ビラ

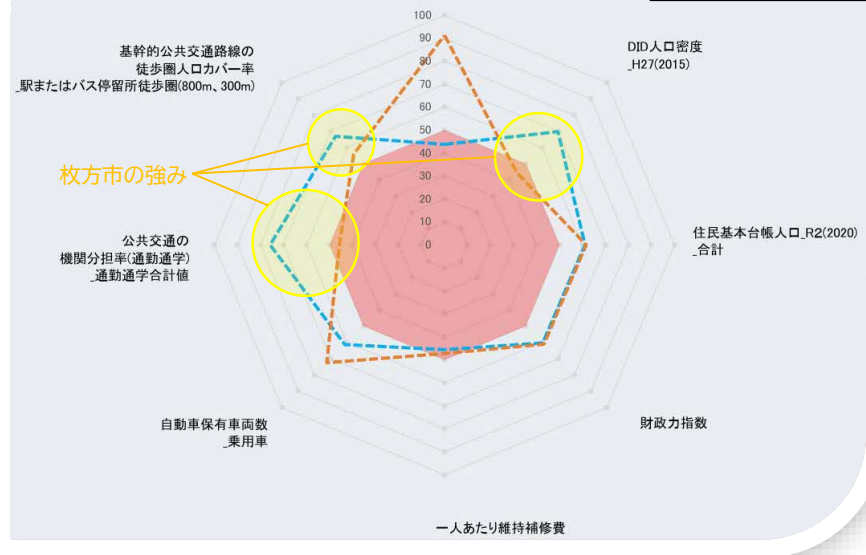
7. 富山市の交通政策について

公共交通軸と位置付ける路線



都市モニタリングシート(国土交通省)
枚方市⇄富山市

面積_H30(2018)
DID人口密度_H27(2015)
住民基本台帳人口_R2(2020)_合計
財政力指数
一人あたり維持補修費

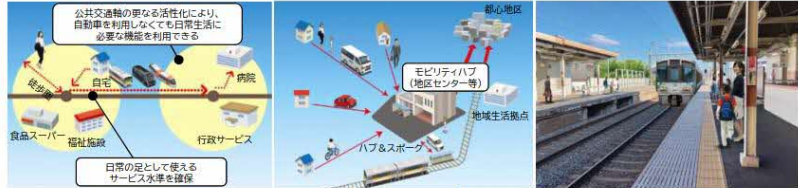


【参考】富山市総合交通計画(令和6年3月)

都市アセットである公共交通を多様な関係者との共創により刷新し、コンパクトシティを深化
～交通DX・GX化の推進により利便性の高い上質な交通サービスを提供～

- 都心部・地域生活拠点(まちづくり)
 - 取組方針1 | 公共交通軸のサービスを更に「磨き」都市活動を支える持続可能な交通体系の実現
- 郊外・中山間地域(生活交通)
 - 取組方針2 | 地域の輸送資源や新たなモビリティサービスを最大限に活用し、地域ニーズに合った「最適」な生活の足の確保
- 公共交通への意識の醸成(モビリティ・マネジメント)
 - 取組方針3 | 身近なりのものとして誰もが利用でき、「愛着」のわく公共交通の実現

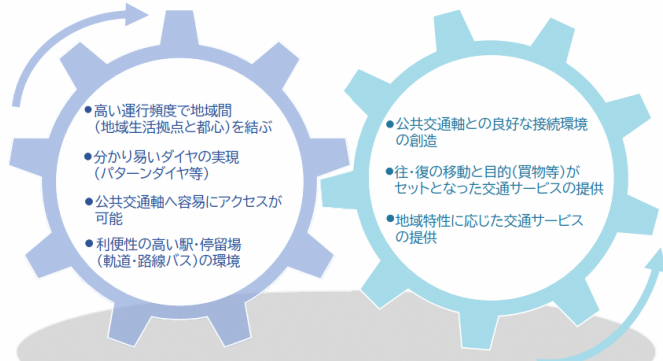
取組方針イメージ



取組方針1 取組方針2 取組方針3

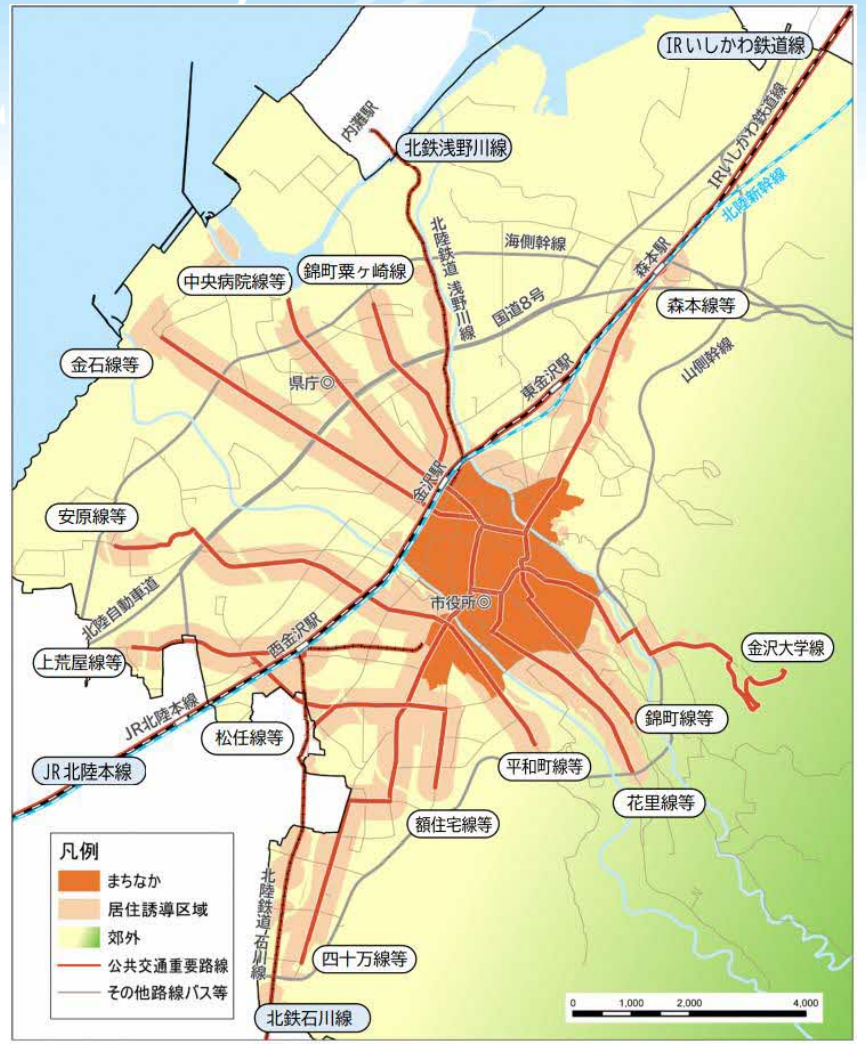
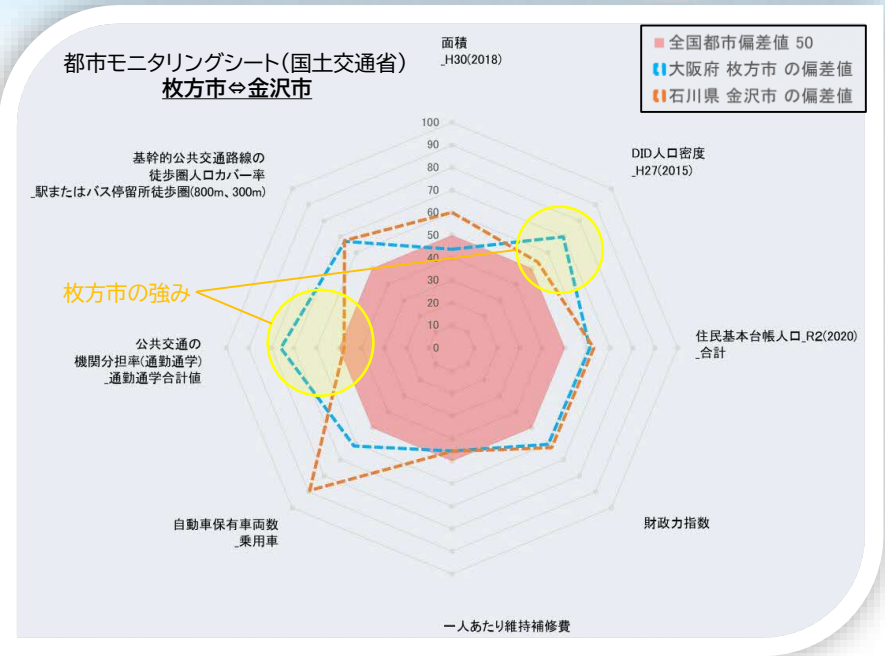
公共交通のあるべき姿

公共交通軸 (全ての鉄軌道と重要なバス路線区間) 生活交通 (郊外・中山間地域の交通)

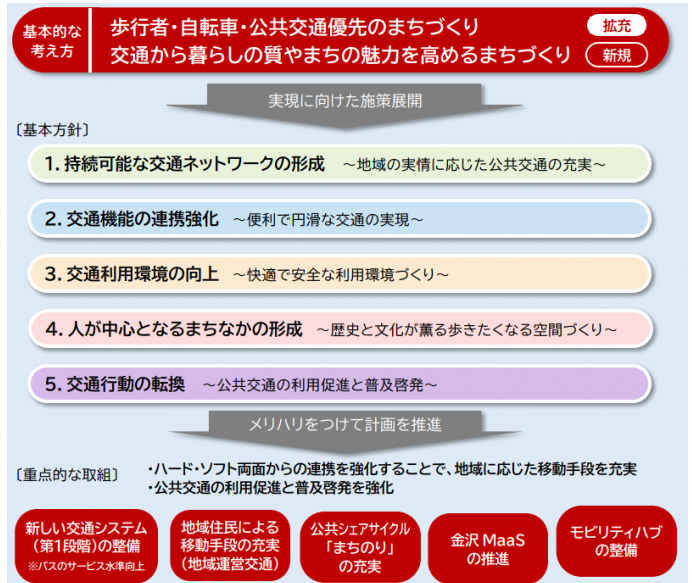


モビリティデータの活用や新たなモビリティサービスの導入により、交通に関する課題を解決しサービスレベルを向上

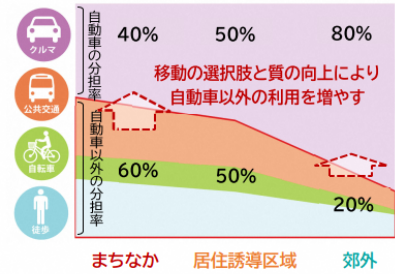
8. 金沢市の交通政策について



【参考】金沢交通戦略(令和5年3月)



▼各エリアにおける交通モードの利用イメージ



▼交通結節点とモビリティハブの定義

交通モード	交通結節点	本市の状況
鉄道	駅(JR・IR)	多様な交通モードが接続・乗継するため、これまで積極的に整備
	駅(北陸鉄道)	
バス、地域運営交通	バス停留所	それぞれの整備を行ってきたが、連携強化が必要
タクシー	タクシーベイ等	
自転車	駐輪場・ポート	金沢版モビリティハブ 地域に応じて多様な交通モードを円滑に接続・乗継する拠点を整備
自動車	パークアンドライド	

※モビリティハブ: 鉄道・バス・タクシー・地域運営交通・シェアサイクル・自動車などの多様な交通モードとの接続・乗継拠点