

摂津市地域公共交通計画 骨子(たたき台)

令和●年●月
摂津市

目次

第1章 はじめに	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の位置付け	1
1-3 計画推進の考え方	2
1-4 計画期間及び計画対象地域	2
第2章 摂津市の公共交通を取り巻く現状	3
2-1 摂津市の強みと弱み	3
2-2 想定される30～50年後の状況	5
第3章 公共交通の目標及び基本方針	6
3-1 上位計画・関連計画での位置づけ	6
3-2 摂津市が目指す将来像と目標	7
3-3 将来目指す公共交通ネットワーク	9
第4章 目標達成のための施策	11
4-1 施策体系 ※現時点ではイメージ	11
第5章 計画推進に向けた進め方	12
5-1 評価指標及び目標値 ※現時点ではイメージ	12

第1章 はじめに

1-1 計画の目的

近年の人口減少や少子高齢化に加え、新型コロナウイルス感染症の影響などで、摂津市においても路線バスをはじめとした公共交通利用者が減少傾向となっており、交通事業者の経営努力だけでは公共交通サービスを維持していくことが難しい状況となってきています。

また、アフターコロナで市民の生活や移動が大きく変動する中、自動運転等の次世代モビリティやMaaS、DXなどの新たな技術や考え方が普及してきており、このような技術も活用しながら、地域の関係者と連携・協働し、摂津市の地域公共交通を確保・維持していくことが求められています。

こうした情勢を踏まえ、摂津市の公共交通を市民、交通事業者、行政の三者でともに支え、持続的に確保・維持していくことを目的として、摂津市の地域公共交通のあり方や具体的な取組を示す「摂津市地域公共交通計画」を策定するものです。

1-2 計画の位置付け

摂津市行政経営戦略では、市が取り組む10分野29施策の方向性や取組等を総合的に示しており、都市整備分野では、「みんなが安全で快適に暮らせるまち」をまちづくりの目標として掲げています。本計画は、その目標を実現するため、「道路・交通」に関する施策について、具体的な取組に関する実施内容及び進め方を示すものです。

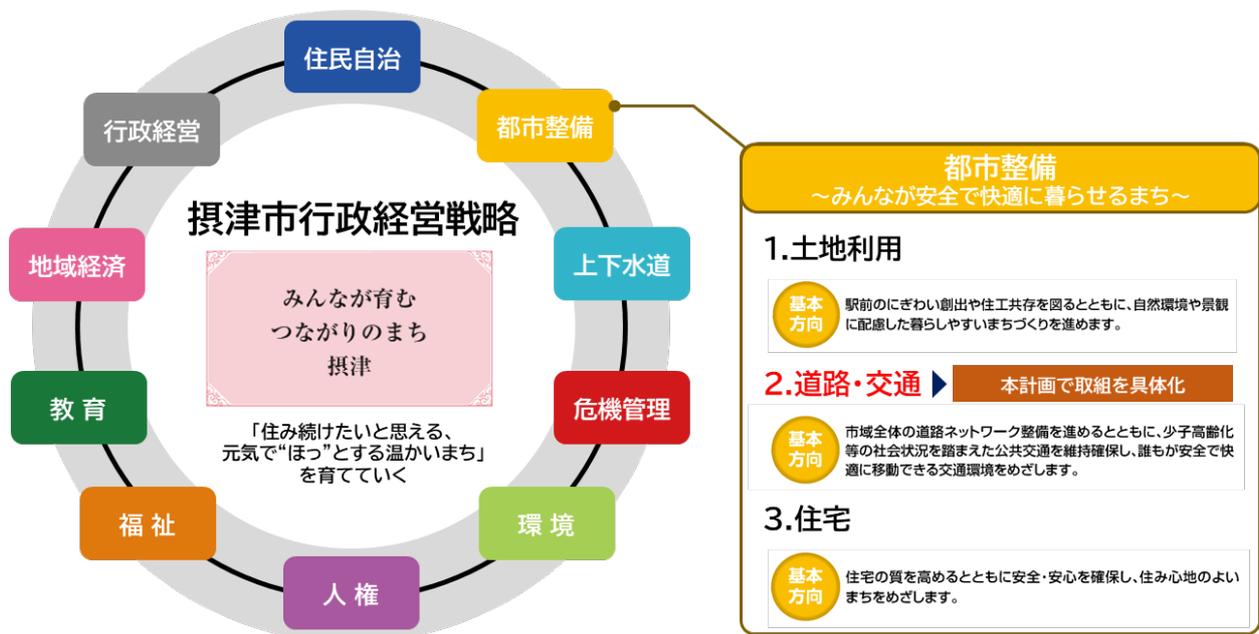


図 1 摂津市地域公共交通計画の位置付け

1-3 計画推進の考え方

公共交通体系を子どもや孫の将来世代に渡って持続可能なものとして構築していくため、本市においては、30～50年先の長期的な目標を設定し、目標達成に向けた取組を推進していくこととします。

しかし、30～50年先は社会情勢の変化や技術革新により、摂津市の公共交通を取り巻く状況が大きく変わっていくことが予想されるため、まず本計画では将来の状況を想定しやすい5年間を対象に、当面達成を目指す目標とその実現に向けて取り組む施策として落とし込み、「摂津市地域公共交通計画」として作成します。

計画対象期間後は、社会情勢や最新技術の動向なども踏まえながら、計画を見直していき、将来世代に渡って働きやすく暮らしやすい摂津市となるよう、30～50年先の目標の達成を目指していきます。

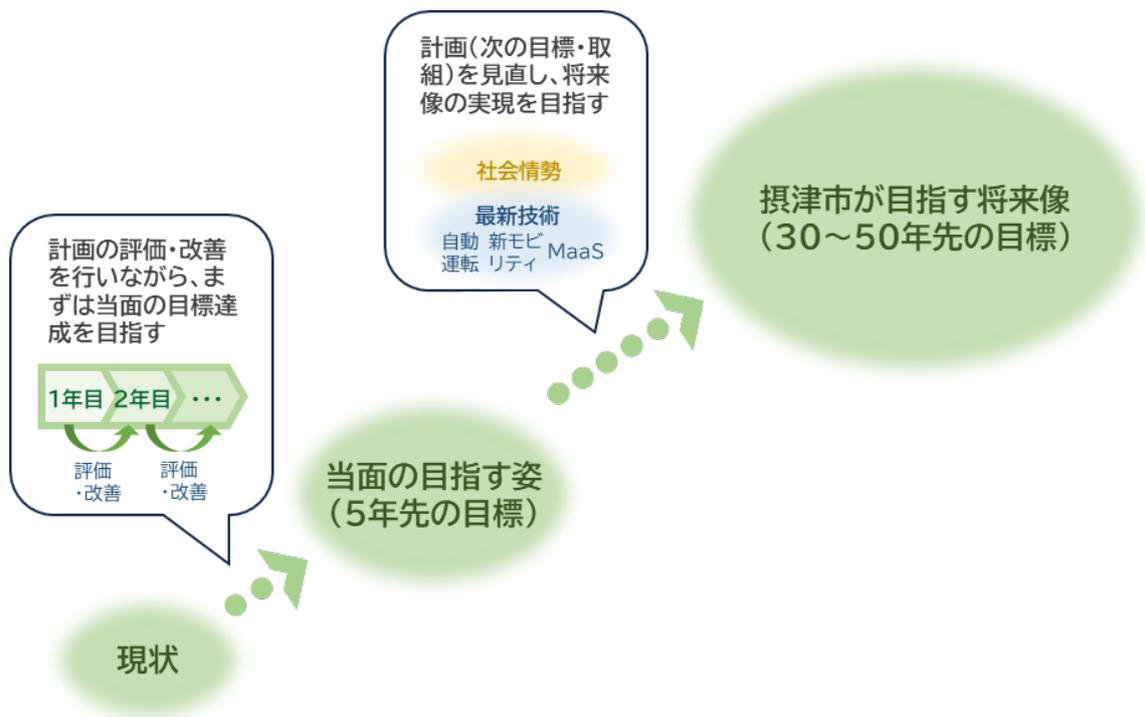


図 2 将来像の実現に向けた計画推進の考え方

1-4 計画期間及び計画対象地域

計画期間及び計画対象地域は以下の通りとします。

【計画期間】令和7年度から令和11年度までの5年間

【計画対象区域】摂津市全域



図 3 計画の対象地域

第2章

摂津市の公共交通を取り巻く現状

2-1 摂津市の強みと弱み

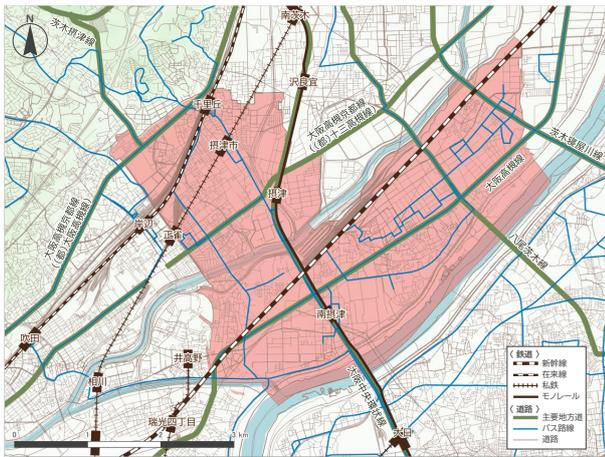
摂津市の強み

大阪都心部から 10km 圏内の位置に立地し、新大阪駅まで公共交通で約 10 分、伊丹空港まで公共交通・自家用車で約 30 分でアクセスが可能です。また、市の中央部に大阪中央環状線、北部に大阪高槻京都線、南部に大阪高槻線といった道路が整備され、広域幹線道路ネットワークは確保されており、優れた立地のポテンシャルを有しています。

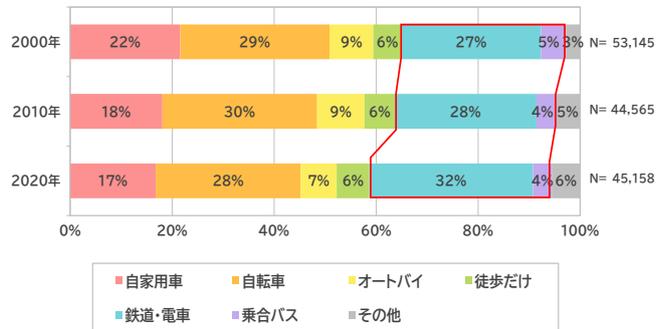
山や丘陵のない平坦な町であることから、自転車や徒歩での移動が容易です。また、都市部でありながら、緑豊かで景観の良い淀川・安威川等の河川堤防の遊歩道を利用した移動が可能となっています。

安威川以北地域は、鉄軌道駅が 4 つ、市に隣接するかたちで 2 つあり、鉄軌道駅を軸にしたまちが形成されているため、自家用車に頼らない生活が可能です。また、スーパーなど生活必需施設が程よく立地しており、市内での買い物のカバー率も高くなっています。安威川以南地域は、矢羽根設置による自転車空間の整備が計画通りに進んでいます。また、大阪中央環状線、大阪高槻線、八尾茨木線、茨木寝屋川線等の広域幹線道路が充実し、市内外へのアクセスが良くなっています。また、産業用地としての需要が高く、事業者が多く立地しています。

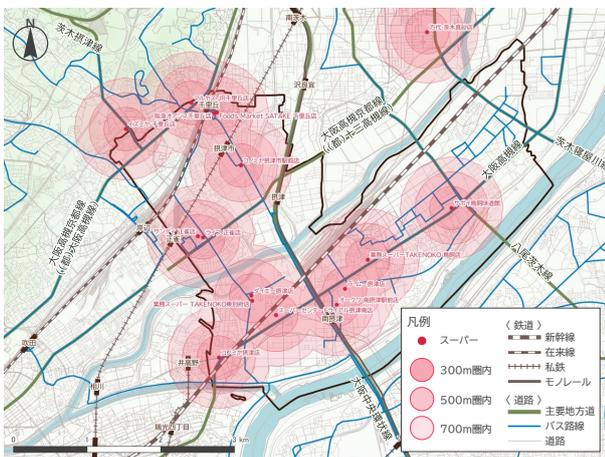
▼道路ネットワーク状況



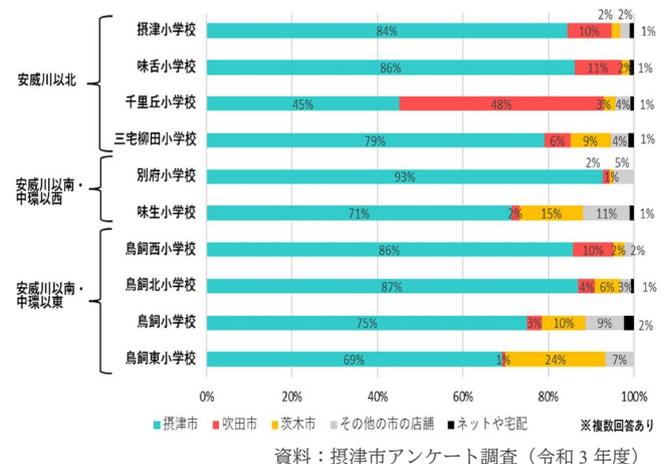
▼交通分担率



▼スーパーマーケットの立地状況



▼買回り品を最もよく購入するエリア

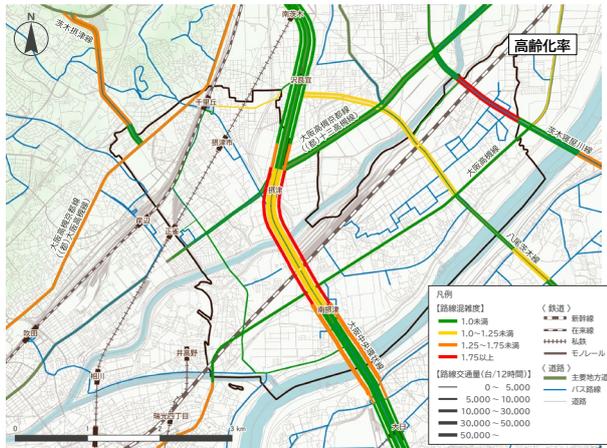


摂津市の弱み

広域幹線道路は慢性的に渋滞しており、渋滞を避ける車が狭隘な地区内道路を通過することで危険な状態となっているほか、歩道部が波打ち、通行しにくくなっています。市道については、歩行空間が十分に確保されていません。また、車道部の舗装については、経年劣化や大型車両の通行により路面状態が悪くなっています。

安威川以北地域は、JR や阪急といった鉄道と交差する道路において、慢性的に渋滞しています。安威川以南地域では、鉄軌道駅が1つ、市に隣接している鉄軌道駅も1つのみで自家用車に頼らざるを得ない地域となっています。また、鉄軌道駅から離れている地域では、バスにより交通網を形成していますが、バス路線の慢性的な渋滞により、定時性が低いことなどから利用率は低くなっています。

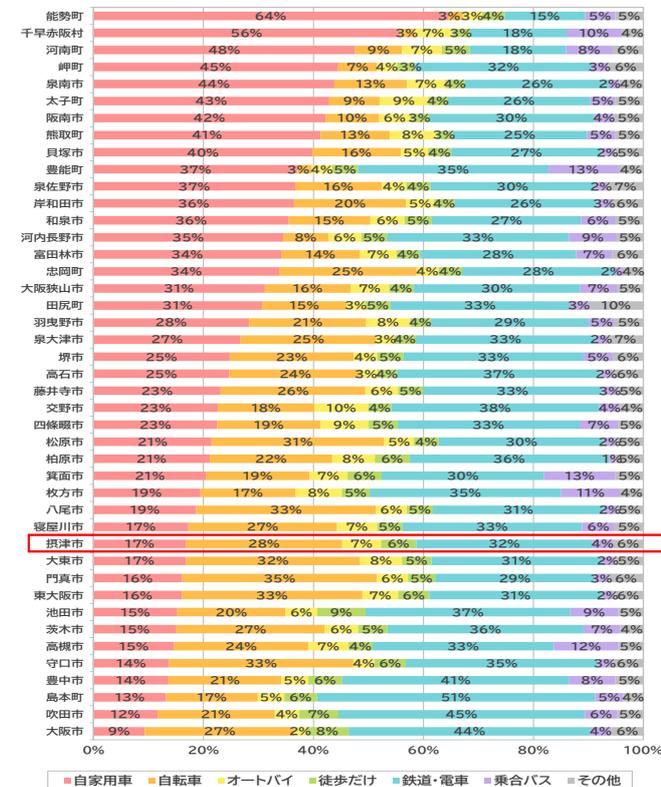
▼主要地方道の交通量



▼市内の主要渋滞箇所



▼大阪府内自治体の交通分担率



▼細街路の状況



資料：国勢調査（令和2年）

2-2 想定される30～50年後の状況

現状、取組等を実施しない場合の、30～50年後のすがたを想定します。

安威川以北地域

鉄軌道駅が4つあり、交通利便性が高いうえ、駅前再開発等による駅周辺が整備され、さらに利便性の高い街となっています。また、人口減少は微減に収まりますが、高齢化は進展していきます。

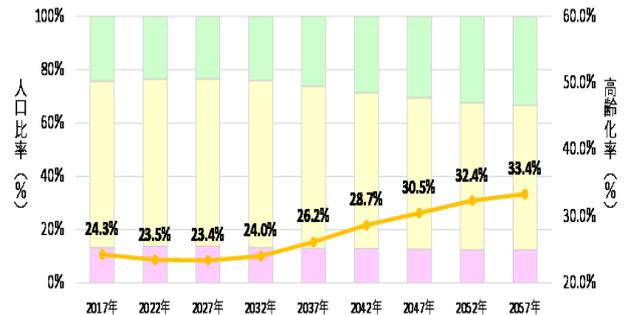
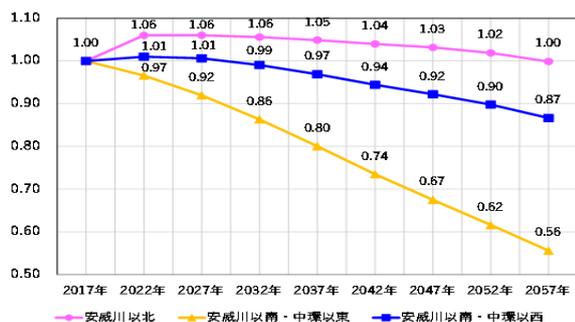
広域幹線道路を含め市内の道路整備が進み、円滑な交通が確保され鉄軌道駅へのアクセスが向上します。鉄軌道駅が近いことから今後も通勤・通学などは鉄道が主な移動手段となり、市内道路の整備により安全な歩行空間が確保されているため、歩行者が歩きやすい街並みが形成されています。

安威川以南地域

人口減少に伴い移動の総数は減少しますが、大阪中央環状線等の広域幹線道路ネットワークにより、物流等を中心に交通量は依然として多くなっていると考えられます。広域幹線道路の整備が進み地区内道路への通過交通の緩和が期待できますが、交通事故の危険は解消されていないと考えられます。

高齢化が進み、買い物などの移動では、市外への移動よりも生活圏内における移動の割合が高くなります。広域幹線道路の整備や、安威川以北で進められている阪急京都線連続立体交差により、阪急摂津市駅及びJR千里丘駅への交通渋滞が緩和され、鳥飼地域からのバス交通の定時性・速達性が改善されます。通勤・通学による移動も一定数ありますが、生産年齢人口等の減少により、路線バス等の利用は減少し、確保・維持が難しい状況と考えられます。

▼エリアごとの将来人口推移及び年齢別割合



安威川以南・中環以東



出典：2040年問題を背景とした行政課題等の分析及び解決に向けた基礎調査等支援業務報告書（平成31年）

第3章

公共交通の目標及び基本方針

3-1 上位計画・関連計画での位置づけ

関連計画における公共交通の方向性

摂津市行政経営戦略

摂津市都市計画マスタープラン

鳥飼まちづくりランドデザイン



摂津市の公共交通に求められる役割

- \ \ \
- \ \ \
- \ \ \

3-2 摂津市が目指す将来像と目標

将来想定されるすがたに対し、強みは伸ばしつつ、弱みを克服しながら、公共交通に求められる役割を踏まえ、以下の将来像を目指します。

摂津市が目指す将来像

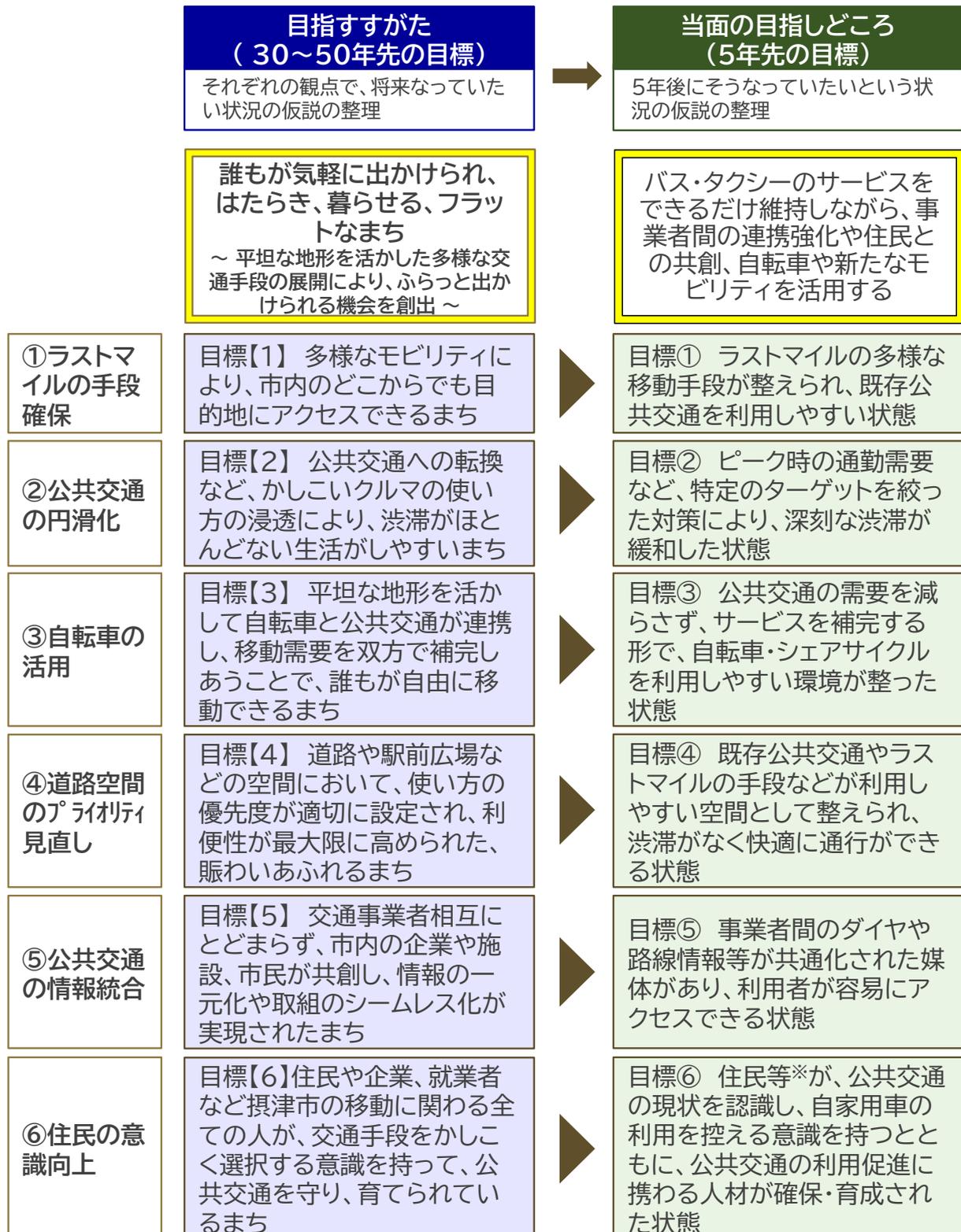
誰もが気軽に出かけられ、はたらき、暮らせるフラットなまち

～ 平坦な地形を活かした多様な交通手段の展開により、ふらっと出かけられる機会を創出 ～



目指す将来像を実現するための目標

摂津市の目指す将来像を実現するために、30～50年先の目標及び5年先の当面の目指す目標を設定します。



※住民等：住民や企業、就業者など摂津市の移動に関わる全ての人

3-3 将来目指す公共交通ネットワーク

🔍 ピーク時における通勤・通学等の需要に対応した基幹交通サービス

一定量の需要を束ねることができ、比較的大量の移動需要を効率的に対応

🔍 あらゆる世代に対応した日中の日常生活交通サービス

主に、高齢者（75歳以上）や子育て世代を対象 ※自動車からの乗換促進で、持続可能な公共交通を目指す

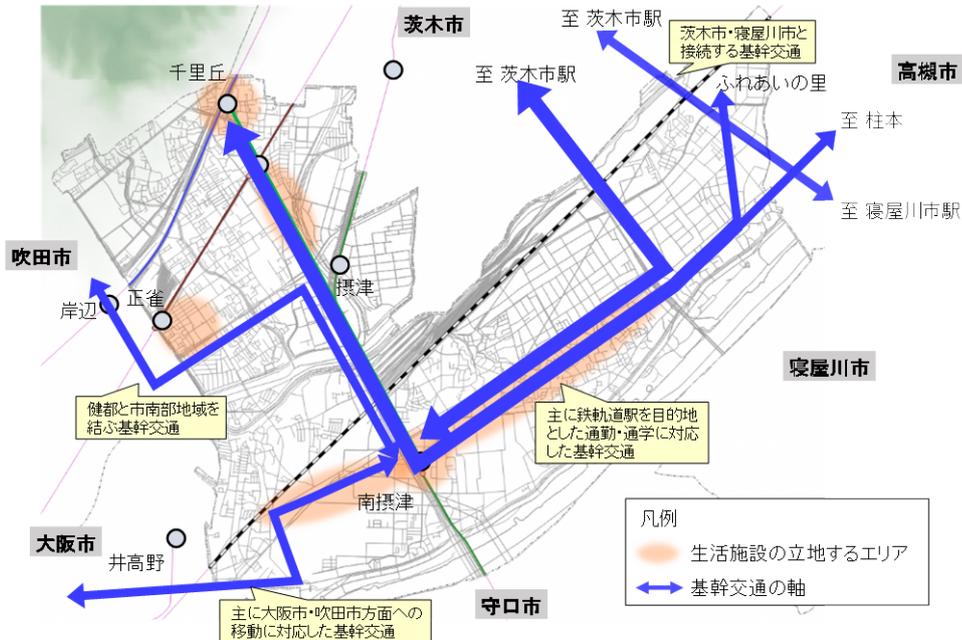
世代ごと・移動目的ごとに目指す移手段の役割分担

	移動目的	世代				世代		
		小中学生	学生	就業者	高齢者		子育て世代	障がい者
ピーク時	通勤 (鉄道駅⇄居住地・事業所)	—	—	・基幹交通 ・自転車 ・徒歩 ・自動車	◎元気 → 健康・体力に不安がある… 通勤時の就業者は、主に基幹交通、自転車、徒歩を利用すると想定 → 通勤需要の対応として、基幹交通サービスの確保が必要		(保育所送迎かつ就業) ・自転車 ・自動車	・基幹交通 ・自転車 ・徒歩(補装具等)
	通学 (鉄道駅⇄居住地)	・徒歩 ・スクールバス	・基幹交通 ・自転車 ・徒歩 ・自動車	—	—	—	—	—
	通院	—	—	—	・基幹交通 ・タクシー ・徒歩 ・自転車	・タクシー ・徒歩	・基幹交通 ・タクシー ・自転車 ・徒歩 ・自動車	・基幹交通 ・タクシー ・自転車 ・徒歩(補装具等) ・自動車
	業務・ビジネス (市内事業所発着)	—	—	・基幹交通 ・タクシー ・自動車	—	—	—	—
日中・休日	スーパー等への 買い物	・自転車 ・徒歩	・自転車 ・徒歩	・自動車 ・自転車 ・徒歩	安威川以北 ・日常生活交通 ・自転車 ・徒歩 ・自動車	安威川以南 ・日常生活交通 ・自転車 ・徒歩 ・自動車	安威川以北 ・自転車 ・徒歩 ・自動車	安威川以北 ・自転車 ・徒歩(補装具等) ・タクシー ・自動車
	通院	—	—	—	・日常生活交通 ・基幹交通 ・タクシー ・徒歩 ・自転車	・日常生活交通 ・タクシー ・徒歩	・日常生活交通 ・基幹交通 ・タクシー ・自転車 ・徒歩 ・自動車	・日常生活交通 ・基幹交通 ・タクシー ・自転車 ・徒歩(補装具等) ・自動車
	市役所、 公民館等の 公共施設	—	—	—	・日常生活交通 ・徒歩 ・自転車 ・自動車	・日常生活交通 ・タクシー ・徒歩	・日常生活交通 ・自転車 ・徒歩 ・自動車	・日常生活交通 ・タクシー ・自転車 ・徒歩(補装具等) ・自動車
	業務・ビジネス (市内事業所発着)	—	—	・基幹交通 ・タクシー ・自動車	—	—	—	—
	通勤・通学 (鉄道駅⇄居住地・事業所)	・徒歩 ・スクールバス	・基幹交通 ・自転車 ・徒歩 ・自動車	・基幹交通 ・自転車 ・徒歩 ・自動車	—	—	—	—
	その他私用	・自転車 ・徒歩	・自転車 ・徒歩	・自動車 ・自転車 ・徒歩	・自転車 ・徒歩 ・自動車	・タクシー ・徒歩	・自転車 ・徒歩 ・自動車	・自転車 ・タクシー ・徒歩(補装具等) ・自動車

目指す公共交通ネットワーク

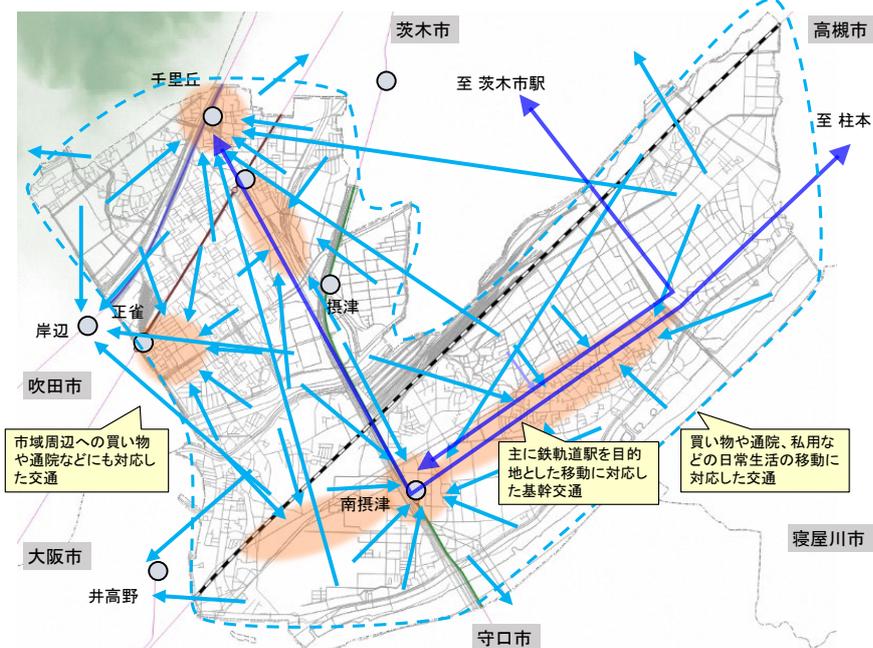
- 千里丘～鳥飼方面と、鳥飼～茨木市方面は、依然として通勤・通学需要が多く、基幹交通として確保すべき区間となる
- 南摂津～大阪市(井高野)方面及び鳥飼上～茨木・寝屋川方面についても、一定程度のサービスによる基幹交通を確保
- (都)十三高槻線の整備完了に伴い、鳥飼～正雀～岸辺駅(循環器病研究センター)も一定の需要が見込まれ、基幹として確保

ピーク時

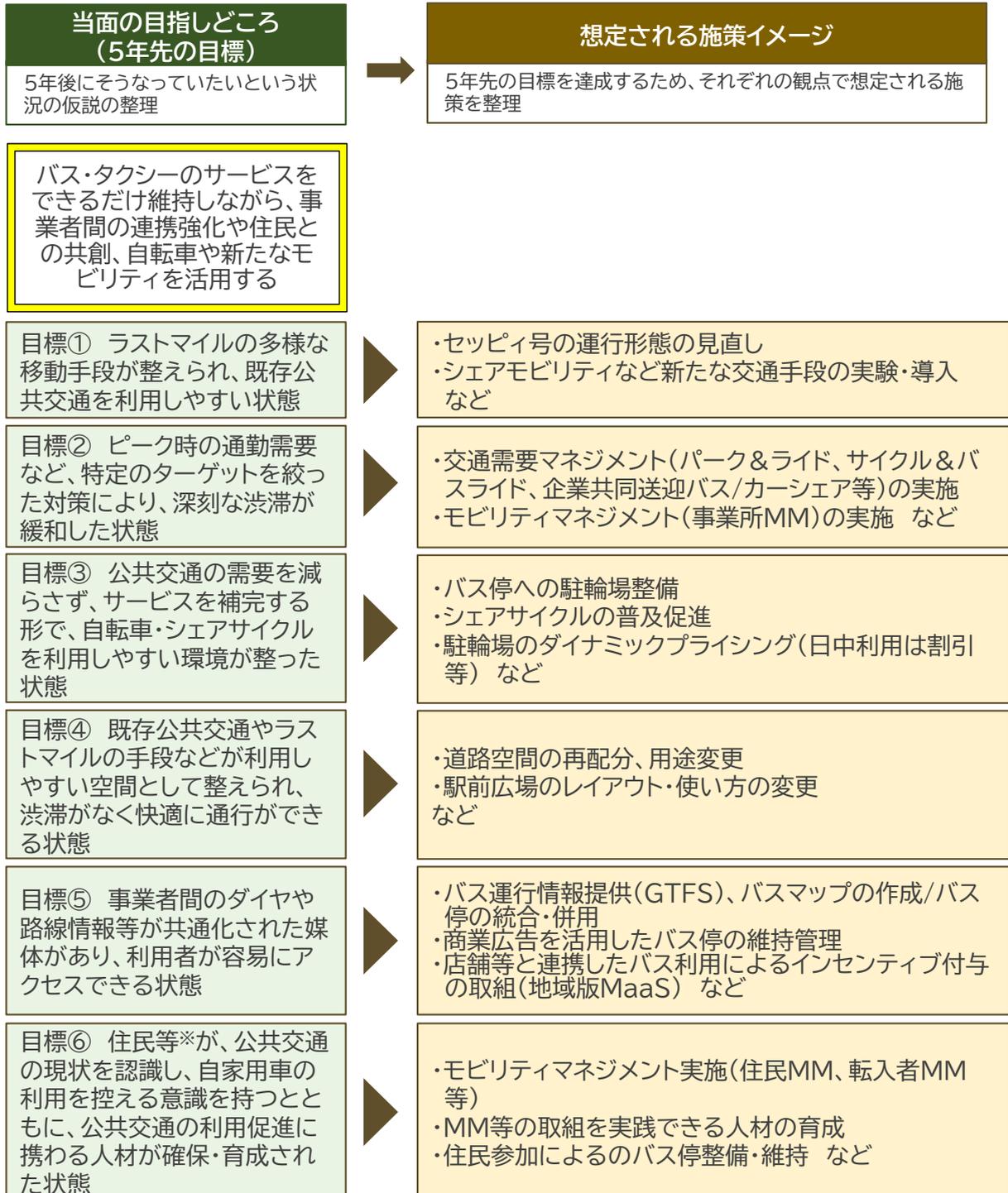


- 千里丘～鳥飼方面と、鳥飼～茨木市方面は、日中でも一定の需要があり、基幹交通として確保
- 安威川以北は千里丘駅及び正雀駅周辺や、千里丘三島線沿道などの施設等への移動を確保する日常生活交通を確保
- 安威川以南は南摂津駅周辺を含む大阪高槻線沿道の施設等への移動を確保する日常生活交通を確保

日中・休日



4-1 施策体系 ※現時点ではイメージ



※住民等：住民や企業、就業者など摂津市の移動に関わる全ての人

第5章

計画推進に向けた進め方

確認頂きたい内容

5-1 評価指標及び目標値 ※現時点ではイメージ

5年先のめざす姿	評価指標(KPI)	現況値	目標値(5年後)
目標① ラストマイルの多様な移動手段が整えられ、既存公共交通を利用しやすい状態	鉄道・バス・タクシーの利用者数	〇%	〇%
	日常生活交通でのカバー率	〇%	〇%
	新たなモビリティの利用状況		

目標② ピーク時の通勤需要など、特定のターゲットを絞った対策により、深刻な渋滞が緩和した状態	主要渋滞箇所における渋滞長及び旅行時間	渋滞長:〇km 旅行時間:〇分	渋滞長:〇km 旅行時間:〇分
	●●停留所から▼▼停留所までの所要時間	平均〇分	平均〇分

目標③ 公共交通の需要を減らさず、サービスを補完する形で、自転車・シェアサイクルを利用しやすい環境が整った状態	主要駅における駐輪場の利用状況	〇台/日	〇台/日
	シェアサイクルの利用状況(ポート設置数、利用人数等)	ポート:〇箇所 利用者数:〇台/日	ポート:〇箇所 利用者数:〇台/日
	交通手段分担率	バス:〇% 自転車:〇%	バス:〇% 自転車:〇%

目標④ 既存公共交通やラストマイルの手段などが利用しやすい空間として整えられ、渋滞がなく快適に通行ができる状態	主要駅の駅前広場における不適切駐車状況	〇台	〇台
	バス停からの平均発進時間	〇秒	〇秒

目標⑤ 事業者間のダイヤや路線情報等が共通化された媒体があり、利用者が容易にアクセスできる状態	共通情報媒体の発行・配信回数/閲覧数		回数:〇回 閲覧数:〇アクセス
	情報が統合された事業者数		事業者数:〇社

目標⑥ 住民等※が、公共交通の現状を認識し、自家用車の利用を控える意識を持つとともに、公共交通の利用促進に携わる人材が確保・育成された状態	モビリティマネジメントの実施回数及び参加者数		回数:〇回 参加人数:〇人/回
	モビリティマネジメント人材育成研修の実施回数及び登録数		回数:〇回 登録人数:〇人

※住民等：住民や企業、就業者など摂津市の移動に関わる全ての人