

摂津市地域公共交通計画(概要版)

1 はじめに

計画の背景と目的

・人口減少や少子高齢化の進展などにより、全国と同様に、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います。また、労働基準法の改正により、現在の公共交通サービスを維持していくためには更なる運転手確保が必要となるなど、公共交通事業者においても担い手不足が深刻化しており、公共交通事業者の経営努力だけで公共交通を維持していくことが難しい状況となってきています。

・こうした情勢を踏まえ、行政、公共交通事業者、市民・企業が一体となり、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」を作成するものです。

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など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、その目標の実現に向け、「道路・交通」に関する公共交通の基本的な方向性を示すものとして位置付けます。

計画作成の考え方

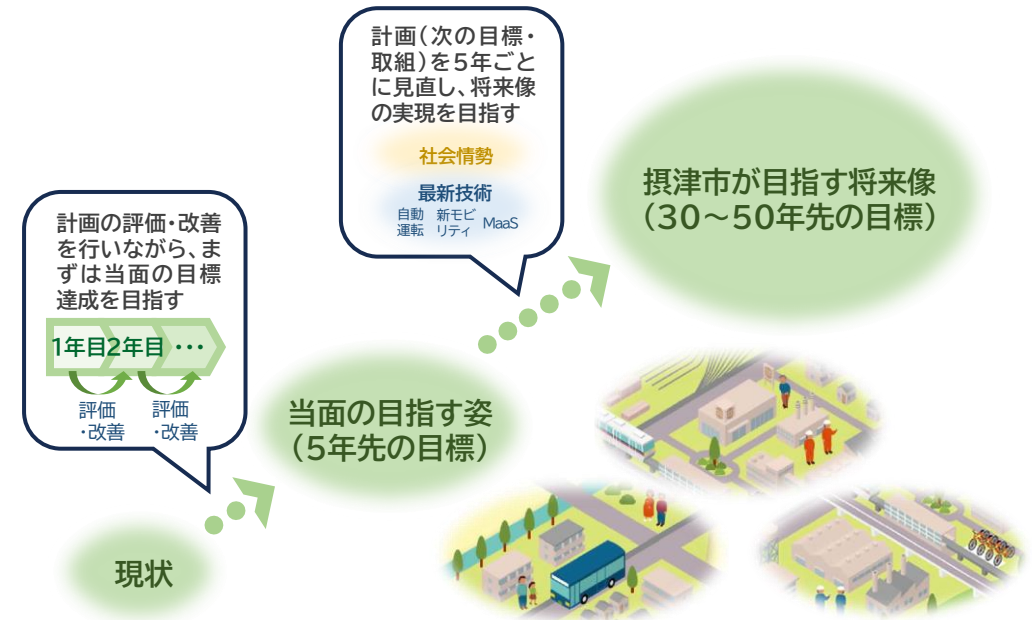
・子どもや孫の将来世代に渡って、持続可能な公共交通体系を構築していくため、摂津市においては、30～50年先の長期的な目標を設定し、目標達成に向けた取組を推進していくこととします。

・30～50年先は社会情勢の変化や技術革新により、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を落とし込み、「摂津市地域公共交通計画」として作成します。

計画の期間/対象地域

期間：令和7年度(2025年度)～令和11年度(2029年度)までの5年間 対象地域：摂津市全域

▼摂津市が目指す将来像の実現に向けたステップ

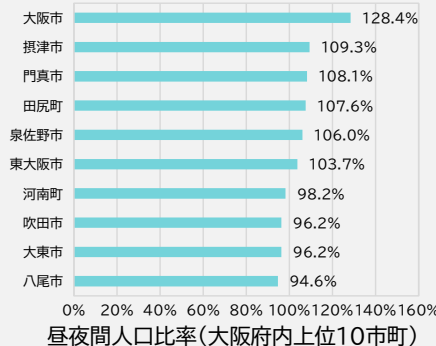
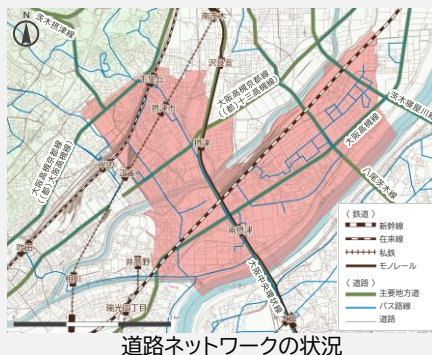


2 摂津市の現状と想定される将来

摂津市の強みと弱み

◇摂津市の現状分析(強み)

- ・大阪都心部から近く、大阪中央環状線をはじめとした**広域幹線道路ネットワークが確立された優れた立地である。**
- ・平坦な地形のため、**自転車や徒歩での移動が容易である。**
- ・安威川以北は、鉄道駅を軸にしたまちが形成され、**自家用車に頼らない生活が可能である。**また、スーパーマーケットなど生活必需施設が程よく立地し、**市内の買い物のカバー率が高い。**
- ・安威川以南は、矢羽根型路面標示による自転車空間の整備が進んでいる。また、大阪高槻線や八尾茨木線、茨木寝屋川線などの**広域幹線道路が充実し、市内外のアクセスが良好。**さらに、**産業用地としての需要が高く、事業所が多く立地している。**このため、摂津市の昼夜間人口比率は大阪府内2位となっている。



◇摂津市の現状分析(弱み)

- ・広域幹線道路は慢性的に渋滞し、**渋滞を避ける車が十分な歩行空間が確保されていない狭い生活道路に流入することが多くなっている。**
- ・安威川以北は、鉄道と交差する道路で慢性的に渋滞している。
- ・安威川以南は、鉄道駅から離れた地域が多く、**自家用車に頼らざるを得ない地域**となっている。また、バス(路線バス・コミュニティバス)は、渋滞により**定時性・速達性が確保できず利用者数が減少している。**

想定される30～50年先の状況

- 安威川以北 -

- ・人口減少が緩やかに進み、高齢化は進展する。
- ・鉄道駅が4駅あり、**利便性が高い**うえ、**駅前再開発などにより駅周辺が整備**され、さらに利便性の高いまちになっている。
- ・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道駅へのアクセス性が向上する。**
- ・鉄道に恵まれ、**今後も通勤・通学などの主な移動手段となる。**

- 安威川以南 -

- ・人口減少に伴い**移動の総数は減少する**が、大阪中央環状線などの**広域幹線道路ネットワークにより、物流などを中心に交通量は依然多い。**
- ・広域幹線道路の整備が進み生活道路への通過交通の抑制が期待できる。
- ・高齢化が進み、買い物などでは市外よりも市内で完結する割合が高くなる。
- ・広域幹線道路整備や、連続立体交差事業により**交通渋滞が緩和し、鳥飼地域から阪急摂津駅・JR千里丘駅へのバス交通の定時性・速達性が改善される。**

- 市全体 -

- ・生産年齢人口などの減少によるバス(路線バス・コミュニティバス)利用者の減少や担い手不足により、**移動手段の確保・維持が難しい状況**となっている。

将来像および目標を考えるうえでの観点

①ネットワークとしての公共交通の充実

⇒暮らしやすいまちの実現に向けて、狭い生活道路がある地域における住民の外出手段の確保や、既存交通への乗り継ぎなどを考えていくことが必要

②交通の円滑化

⇒産業の更なる活性化や外出促進をしていくため、地域の事業者も巻き込みながら渋滞解消につながる方法を考えていくことが必要

③自転車の活用

⇒移動しやすい環境形成にあたり、自転車による公共交通の補完や、自転車と公共交通の共存などを考えていくことが必要

④道路空間のプライオリティ見直し

⇒車に頼らなくても移動できるまちの実現に向け、道路や駅前広場などにおいて公共交通にプライオリティを置いた空間のあり方や施策を考えていくことが必要

⑤公共交通のサービス・情報統合

⇒利用しやすい公共交通にしていくため、市民や市外来訪者が求める情報提供のあり方や方法を考えていくことが必要

⑥住民意識の向上

⇒持続的な公共交通の実現に向けて、公共交通利用者である住民との共創も考えていくことが必要

3 目指す将来像と公共交通の目標 / 4 目標達成のための施策

将来像

誰もが気軽に出かけられ、はたらき、暮らせるふらっとなまち
～ 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 ～



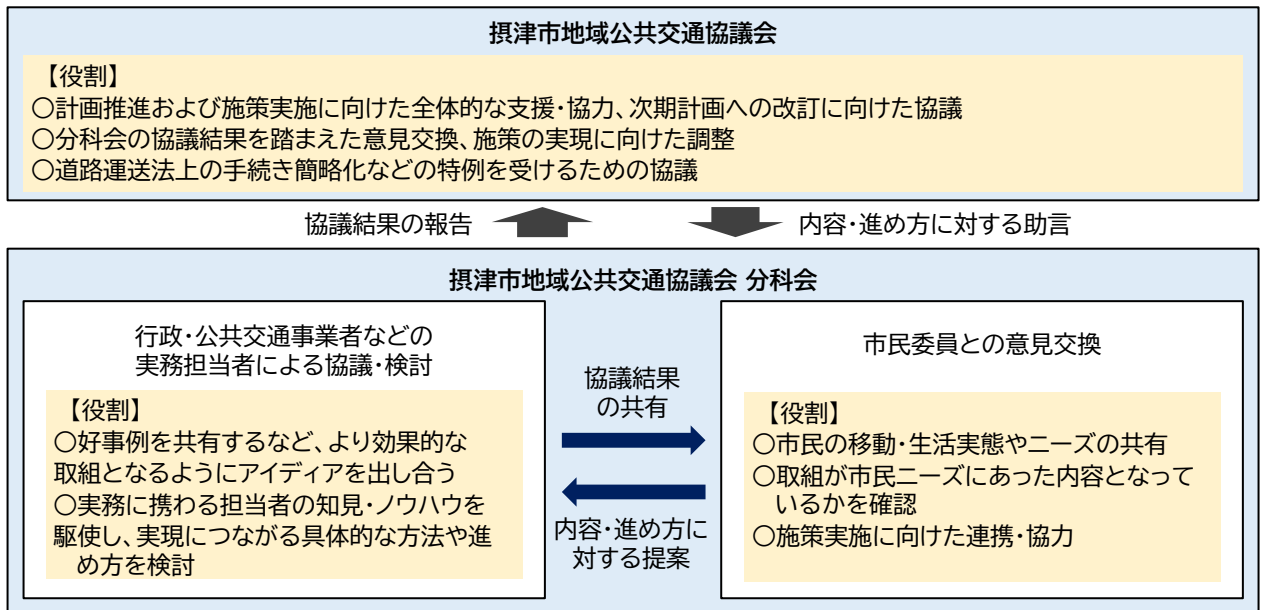
※イメージ図

目標および施策

観点	30～50年先の目標	当面の目指す姿 (5年先の目標)	目標達成に向けて取り組む施策
① ネットワークとしての公共交通の充実	目標① 新技術などを含めた多様なモビリティにより、市内のどこからでも目的地にアクセスできるまち	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	【施策1-1】公共施設巡回バス(セッピー号)および市内循環バスの運行形態の見直し 【施策1-2】タクシー乗り場設置の検討 【施策1-3】新たなモビリティの導入およびモビリティ拠点整備の検討
② 交通の円滑化	目標② 公共交通への転換など、かしこいクルマの使い方の浸透により、渋滞がほとんどない生活がしやすいまち	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	【施策2-1】交通需要マネジメント(TDM)の実施検討 【施策2-2】事業所に対するモビリティマネジメント(事業所MM)の実施
③ 自転車の活用	目標③ 平坦な地形を活かして自転車と公共交通が連携し、移動需要を双方で補完しあうことで、誰もが自由に移動できるまち	目標③ 公共交通の需要を減らす、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	【施策3-1】シェアサイクルの普及・利用促進 【施策3-2】自転車の利用促進
④ 道路空間のプラチティ見直し	目標④ 道路や駅前広場などの空間において、使い方の優先度が適切に設定され、安全性や利便性が最大限に高められた、賑わいあふれるまち	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、渋滞がなく安全で快適に通行ができる状態	【施策4-1】道路空間の再配分・活用方法変更の検討
⑤ 公共交通のサービス・情報統合	目標⑤ 公共交通事業者相互にとどまらず、市内の企業や施設、市民が共創し、情報の一元化や取組のシームレス化が実現されたまち	目標⑤ 事業者間のダイヤ・路線情報などを共通化した媒体があり、利用者が容易にアクセスできる状態	【施策5-1】移動のシームレス化の推進 【施策5-2】バス待ち環境の確保・改善 【施策5-3】店舗などと連携した利用促進の検討
⑥ 住民意識の向上	目標⑥ 住民や企業、就業者など摂津市の移動に関わる全ての人が、交通手段をかしこく選択する意識を持って、公共交通を守り、育てられているまち	目標⑥ 住民などが、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	【施策6-1】モビリティマネジメント(住民MM、学校MM、市職員MM)の実施 【施策6-2】公共交通人材の育成・確保

5 計画の推進に向けて

計画推進体制



計画推進に向けた取組スケジュール

		N年度				N+1年度				N+2年度				...
		第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	第1四半期	第2四半期	第3四半期	第4四半期	
実施事項	協議会	事業実施【D】				事業実施【D】				事業実施【D】				
	分科会	計画推進状況の確認・評価【C】				計画推進状況の確認・評価【C】				計画推進状況の確認・評価【C】				
協議会および分科会の基本スケジュール・協議内容例	協議会	次年度事業計画の検討【P】				次年度事業計画の検討【P】				次年度事業計画の検討【P】				
	分科会	取組内容、進め方の検討・モニタリング				取組内容、進め方の検討・モニタリング				取組内容、進め方の検討・モニタリング				
		協議状況に応じて視察を実施				協議状況に応じて視察を実施				協議状況に応じて視察を実施				

※【P】:Plan(計画)、【D】:Do(事業実施)、【C】:Check(評価・モニタリング)、【A】:Action(見直し)

評価指標(KPI)

	評価指標(KPI)	現況値	5年後の目標値
全体	車を利用しなくても移動しやすいまちだと思う人の割合	35.5%	令和5年 45.9%
	各交通手段に占める自動車利用者の割合	16.8%	令和2年 15.1%
目標①	鉄道および基幹路線バス(日中片方向2便/時以上)の徒歩アクセス圏を除いた地域のうち、ラストマイルの交通手段が確保されている人口割合	61.5%	令和6年(12月時点) 67.9%(30年後までに段階的に100%を目指す)
	年間免許返納件数	194件	令和6年 200件
目標②	朝ピーク時における特定の停留所間の路線バス所要時間	①ふれあいの里→千里丘駅:48分 ②鳥飼八町→南摂津駅:27分	令和5年(10月) ①ふれあいの里→千里丘駅:37分 ②鳥飼八町→南摂津駅:22分
	事業所などとの意見交換の実施回数	—	3回/年
目標③	バス停から70m以内(徒歩1分圏内)の駐輪場およびシェアサイクルポートの設置割合	16.9%	令和6年(12月時点) 30%
目標④	JR千里丘駅東口広場における違法駐車台数	1.7台/日	令和5年度 1.0台/日以下
目標⑤	公共交通マップ掲載サイト(市HPまたは連携する主体のサイト内を想定)の閲覧数	—	— 3万アクセス/年
目標⑥	市公式LINEアカウント(地域公共交通セグメント)の登録者数	816人	令和6年(12月時点) 1,500人
	公共交通に関する講習や勉強会などに参加・受講した人数	—	— 20人