資料２

交野市地域公共交通計画（案）

令和８(2026)年９月15日

目次

1　はじめに 1

1.1　計画策定の背景と目的 1
1.1.1　計画策定の背景 1
1.1.2　計画策定の目的 1
1.2　計画の位置づけと概要 2
1.2.1　計画の位置づけ 2
1.2.2　計画の概要 2

2　地域公共交通の現状や上位・関連計画における位置づけ 3

2.1　地域公共交通や地域の現状 3
2.2　移動実態・地域公共交通への意向 4
2.3　地域公共交通の将来像・求められる方向性 6
2.3.1　計画策定から 7 年後のまちの将来像 7

3　本市の地域公共交通を取り巻く課題 8

4　基本方針 14

4.1　基本理念 14
4.2　基本方針 14
4.3　施策パッケージまとめ 15
4.3.1　基本方針 1：駅周辺のハブ機能向上・賑わいの創出に関わる施策 15
4.3.2　基本方針 2：地域公共交通サービスの持続的な提供に関わる施策 16
4.3.3　基本方針 3：多分野・多主体の連携などによりみんなで支える地域公共交通に関わる施策 17

1 はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

1.1.1 計画策定の背景

本市は大阪府の北東部に位置し、大阪市、京都市及び奈良市までいずれも概ね 20ｋｍの距離にあり、東西約 5.4ｋｍ、南北約 6.8ｋｍ、面積が 25.55㎢のほぼ方形をしています。東側と南側が山に囲まれ市域の半分が山地となっている中で、市の中央部を一級河川「天野川」が流れており、山地から丘陵地、平地へと変化する自然豊かな住宅地として発展してきました。

市内には、京阪交野線とＪＲ学研都市線の２路線の鉄道が通っており、京阪交野線については、市域の南北方向を通り、私市駅から枚方市駅に至り、京阪本線との乗継により大阪市内及び京都市内を結んでおります。またＪＲ学研都市線は、市域の東西方向を通り、ＪＲのアーバンネットワークにより京都府南部からＪＲ東西線を通じて大阪市内都心部及び兵庫県を結ぶ鉄道網となっております。また、市内には、路線バスが住宅地と鉄道駅などの拠点を結ぶ定期運行をしていることに加え、本市を含む河北交通圏で 17 事業者によりタクシーが運行されています。更に第二京阪道路の交野北及び交野南インターチェンジが整備されたことによる広域アクセス性の良さから京阪バスによる直 Q 京都が主要駅から京都駅まで直接アクセスする方法もあり、移動の利便性が格段に向上し、“京阪奈の交差点”と銘打って、交通利便性の高さがＰＲポイントの一つと考えております。

一方で本市の地域公共交通を取り巻く環境については、近年、厳しさを増しており地域公共交通の利用者数は現役世代の人口減少と共に減少傾向であることに加えて、鉄道事業者及びバス事業者において運転士・技術者不足が叫ばれており、令和７(2025)年３月に運営されていた市内で完結する路線バスの大半が廃止されたことを受け、「既存路線の維持を基本的な考え方として、切れ目なく移動手段の確保を行う」方針の下、自家用有償旅客運送により、「おりひめバス」の運行を開始しております。

地域公共交通は暮らしを支える「住民の足」であるとともに、交流や活力を生み出す重要な基盤です。今後は、人口動向や都市構造の将来の変化を見据えながら、既存の交通資源やそれをより有効に活用できる新技術等の導入により一定の利用が見込める地域における地域公共交通の確保・維持・改善について行政や交通事業に関わる関係者、そして住民が一体となって本計画を地域全体の交通の共通の指針として推進に取り組んでいく必要があると考えております。

1.1.2 計画策定の目的

本市の生活や社会経済を支える地域公共交通について、本市のまちづくりと連携を図りつつ、将来にわたって持続可能な地域公共交通ネットワークを構築することにより、目指すまちの将来像“みんなのこころが　和むまち　かたの(第５次交野市総合計画基本構想　令和５(2023)年１月)”を人の移動の面から支えることを目的とします。

1.2 計画の位置づけと概要

1.2.1 計画の位置づけ

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通計画として位置づけます。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です。

また、第 5 次交野市総合計画（令和 5(2023)年 1 月）を上位計画とし、交野市都市計画マスタープラン（令和 5(2023)年 4 月）等の関連計画と連携するとともに、環境等の関連計画との整合を図ります。

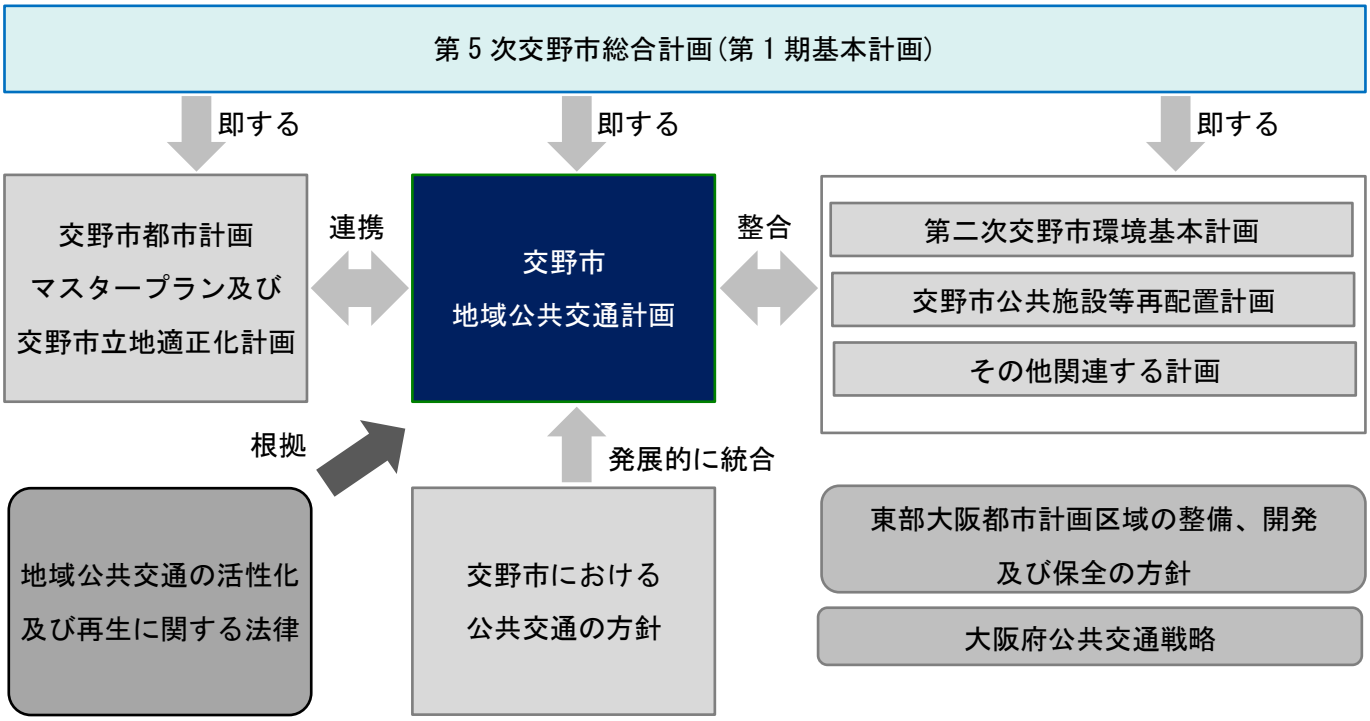


図　本計画の位置づけ

1.2.2 計画の概要

計画の区域及び期間は、次のとおりとします。

計画の区域：交野市全域

ただし、交野市域を越えて運行する鉄道・バス路線は対象とします。

計画の期間：令和 9(2027)年度から令和 15(2033)年度（7 年間）

2 地域公共交通の現状や上位・関連計画における位置づけ

2.1 地域公共交通や地域の現状

現況整理のなかから、地域公共交通に関わる重要な部分を抽出しました。以下に示します。

表　地域公共交通や地域の現状

視点	項目	内容
地域公共交通	地域公共交通のサービス圏域	・地域公共交通は市街地を網羅
	鉄道	・JR 学研都市線の駅ではともに年間 600 万人以上の乗降 ・京阪交野線で利用が多いのは河内森駅、交野市駅で、各年間 260 万人以上の乗降 ・駅乗降客数は星田駅以外において長期的に減少傾向
	直 Q 京都	・直 Q 京都は、本市内から京都駅へ直通しているが、縮小傾向
	路線バス	・路線バスは市内数路線が運行され、近隣市と連絡 ・路線バスは、運転士不足により縮小傾向 ・路線バス利用者数は長期的に減少傾向
	おりひめバス	・おりひめバスは市内 6 ルートで運行
	乗用 タクシー	・本市を含む河北交通圏では、乗用タクシー17 事業者が営業所を設置 ・本市を含む河北交通圏では、タクシーは適正車両数を上回る台数 ・タクシー利用者数は長期的に減少傾向
	送迎バス	・市内では病院やゴルフ場、学習塾、自動車教習所などが無料送迎バスを運行
	外出支援施策	・本市は高齢者、障がい者(児)、妊産婦を対象に外出支援施策を実施
	財政支出額	・市の財政からは、おりひめバス運行等に支出
交野市の概況	位置	・大阪市、京都市、奈良市までの距離はいずれも概ね 20km
	土地利用	・市域の約半分が山地となっており、JR 学研都市線の南側の丘陵地には計画的な住宅団地が造成
	人口特性	・人口は平成 22(2010)年以降減少傾向。ただし、令和 7(2025)年は増加 ・老年人口は増加傾向 ・人口は平地と丘陵地を中心に広く分布
	自動車交通	・人口当たりの自動車保有台数は漸増傾向 ・大阪府内では令和 6(2024)年に 26,307 人が免許を自主返納 ・市内の道路には、歩車分離がされていない道路区間が存在 ・24 時間交通量は、主要地方道枚方交野寝屋川線と第二京阪道路において 20,000 台以上
人の動き	生成交通量の変化	・本市の生成交通量は、長期的には減少傾向
	移動目的別の状況	・大阪市や周辺市に比べると、本市は自由目的の移動割合が高く、出勤目的が低い傾向
	移動の交通手段	・平日の代表交通手段では自動車が約 4 割、鉄道・バスが約 2 割 ・平日の代表交通手段では、周辺市と比較して割合が高いのは自動車、低いのは鉄道、バス、自転車
	移動の目的地等の状況	・従業者数は、交野市駅周辺、河内磐船駅周辺など、業務・商業施設が集積するエリアに分布 ・観光施設は、おりひめバス交野市東部ルート沿線、私市駅から南部の丘陵地、おりひめバス星田駅南星台循環ルート沿線などに分布
	目的別移動の状況	・市外への通勤・通学先の上位は、大阪市、枚方市、寝屋川市

2.2 移動実態・地域公共交通への意向

移動実態や地域公共交通への意向を調査するため、市民アンケートを行いました。その結果概要は以下に示します。

表　市民アンケートの結果整理

視点	項目	内容
市民アンケート	移動実態	・外出頻度では週 6 日以上が約 5 割、週 3 日以上が約 8 割 ・京阪交野線の利用頻度では月 1 日以上が約 5 割 ・JR 学研都市線の利用頻度では月 1 日以上が約 4 割 ・京阪バスの利用頻度では月 1 日以上が約 1 割 ・おりひめバスの利用頻度では月 1 日以上が約 1 割 ・おりひめバスの利用頻度は 30 代以上では年齢が高くなるにつれて増加 ・タクシーは 65 歳以上では他の年齢層よりも高い利用頻度 ・自家用車・二輪(自分が運転)の利用頻度では月 1 日以上が約 7 割 ・自家用車(自分以外が送迎)の利用頻度では月 1 日以上が約 5 割 ・通勤・通学先では市内が約 3 割、枚方市が約 2 割、大阪市が約 2 割 ・通勤・通学を除くと、市外への移動先で多いのは枚方市や寝屋川市など。市内での移動先で多いのは駅周辺やフレンドタウン交野、倉治地域 ・通勤・通学を除いた移動手段では、自家用車・二輪での移動が最多
	駅への意向	・駅への重視事項は、「車で送迎できる」「安全快適に待てる」「駅周辺が歩きやすい」の順 ・駅への満足事項は、「安全快適に待てる」「車で送迎できる」「駅周辺が歩きやすい」の順 ・駅への重視度から満足度を引いた差は、「駅周辺のまちに活気がある」にて最大
	おりひめバスの周知	・おりひめバスについて「利用したことはないが知っている」が約 7 割、知らないが約 1 割 ・おりひめバスを知った媒体は、広報紙、「走行中のバスを見かけた」の順 ・日頃使う媒体は、「テレビ」、「SNS」の順
	バスへの意向	・おりひめバスへの重視事項は、「運行本数が多い」「バス停から自宅まで行きやすい」「運賃が安い」の順 ・おりひめバスへの満足事項は、「バス停から自宅まで行きやすい」「運賃が安い」「鉄道とバスが乗継ぎやすい」の順（図参照） ・おりひめバスへの重視度から満足度を引いた差は、「運行本数が多い」にて最大 ・京阪バスへの重視事項は、「運行本数が多い」「バス停から自宅まで行きやすい」「バス停から目的地まで行きやすい」の順 ・京阪バスへの満足事項は、「バス停から自宅まで行きやすい」「目的地まで乗継なしで行ける」「鉄道とバスが乗継ぎやすい」の順 ・京阪バスへの重視度から満足度を引いた差は、「運行本数が多い」にて最大
	今後の協力	・地域公共交通の維持・活性化に「協力したい」または「できるだけ協力したい」が約 6 割 ・協力の内容は、「公共交通を積極的に利用」「経済的な面で協力」「利用促進に向けた PR・普及」「ボランティア活動」の順

また、移動実態や地域公共交通への意向を調査するため、おりひめバス利用者アンケートを行いました。その結果概要は以下に示します。

表　おりひめバス利用者アンケートの結果整理

視点	項目	内容
おりひめバス利用者アンケート	おりひめバスの利用実態	・おりひめバスでは利用が多い上位のバス停は駅 ・おりひめバスでは駅を起点または終点とした利用が 7 割以上 ・おりひめバスによる外出目的は「通勤」「通院・見舞い・通所」「買い物」の順 ・おりひめバスによるお出かけ先は「交野市内」「大阪市」「枚方市」の順 ・おりひめバス以外で利用した交通手段の上位 2 つは、JR 学研都市線（四条畷方面）と京阪交野線（枚方市方面）で、設問回答者全体に占める利用割合は、それぞれ約 4 割、約 2 割。乗継ぎしていない人は約 2 割
	おりひめバスの利用の変化	・おりひめバスの利用が増加した理由は「使いやすい時刻になった」「IC カードが使えるようになった」「存在を知った」の順
	おりひめバスを知ったきっかけ	・おりひめバスを知った媒体では、広報紙が最多
	おりひめバスへの意向	・おりひめバスへの重視事項は、「十分な便数がある」「乗りたい時間帯に運行している」「乗りたい日に運行している」の順 ・おりひめバスを利用する理由は、「バス停から自宅が近い」「運賃が安い」「乗りたい日に運行している」の順 ・おりひめバスへの重視事項から、利用する理由として選択した割合を引いた差は、「十分な便数がある」にて最大

また、地域公共交通への意向を把握するため、地域公共交通会議の意見を整理しました。以下に示します。

表　地域公共交通への意見

視点	項目	内容
地域公共交通会議	地域公共交通の確保・維持・改善	・地域公共交通の維持 ・バスなどのネットワークやサービス改善 ・バス停までの移動手段の確保 ・おりひめバスの観光への活用
	多分野・多主体との連携による交通まちづくり	・地域公共交通の採算性向上や利用者負担軽減に向けた、医療機関や商業施設との連携 ・若年層などへの利用促進の推進 ・タクシーの利用しづらさへの対応 ・バスの安全・安定運行への住民協力

2.3 地域公共交通の将来像・求められる方向性

上位・関連計画より、地域公共交通に関して交野市が目指す将来像に関する部分や、地域公共交通に求められる方向性の部分を抽出しました。以下に示します。

表　地域公共交通の将来像・求められる方向性（上位・関連計画における位置づけ）

視点	項目	内容	出所
地域公共交通	全般	・利便性の高い交通環境	①
		・地域公共交通の維持・継続	①
		・自家用車から地域公共交通への利用転換	④
		・地域公共交通の脱炭素化	④
		・地域公共交通の利用促進	①② ⑦
	鉄道	・JR 学研都市線は広域交流軸、京阪交野線は生活交流軸として位置づけ	②③
		・鉄道駅や駅前広場のバリアフリー化や利用しやすい動線確保	② ⑥⑦
		・鉄道と周辺交通とのシームレスな乗継ぎ	② ⑥
		・乗換駅における駅機能の充実	⑦
		・駅周辺の案内機能の充実	② ⑥⑦
	バス	・バス交通の維持	②
まちづくり	拠点	・本市内の駅周辺は拠点として位置づけ	②③
		・交野市駅周辺、星田駅周辺、河内磐船駅・河内森駅周辺は都市機能誘導区域	②③
		・交野東部エリアは新たな拠点形成に向けた候補地区としての位置づけを検討	②③
	施設配置	・庁舎機能・地域機能の集約化	⑤
	安全	・交通事故がなく、安全・安心で住みよいまち	①
		・歩行者や自転車等が安全・快適に通行できる道路の整備	②
		・高齢者への免許返納の啓発	①
	コミュニティ	・市民、事業者、行政の協働によるまちづくりの推進	①②

※出典略称 ①第 5 次交野市総合計画　第 1 期基本計画
②交野市都市計画マスタープラン
③交野市立地適正化計画
④交野市環境基本計画
⑤交野市公共施設等再配置計画
⑥東部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
⑦大阪府公共交通戦略

2.3.1 計画策定から 7 年後のまちの将来像

交野市地域公共交通計画の計画期間終了後のまちの将来像を示します。

（1）人の移動と交流を生み出し、賑わいと活力のある駅周辺



出典：駅まちデザインの手引き（令和 3 年 9 月駅まちデザイン検討会）

駅へのアクセスや交通結節機能の向上、地域公共交通と商業・観光・地域活動などとの連携により、鉄道駅が市民の暮らしの利便性や交流を支える拠点として、人の移動や交流を生み出します。

（2）多分野・多主体と連携して、地域公共交通を維持・継続することで誰もが様々な選択肢で移動できるまち



出典：移動円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン
（令和８年４月国土交通省 総合政策局 共生社会政策課）

市民、行政、交通事業者、民間事業者等が協創することで、高齢者、障がいのある人、妊産婦、子ども、来訪者など、誰もが便利に安心して利用できる環境が整い、持続可能な地域公共交通が実現しています。

3 本市の地域公共交通を取り巻く課題

地域公共交通や地域の現状、移動実態・地域公共交通への意向、地域公共交通の将来像・求められる方向性から、本市の地域公共交通を取り巻く課題を以下のように整理しました。

課題①　マイカー依存の生活スタイルからの転換

課題②　魅力あるまちづくりと地域公共交通の連携

課題③　地域住民が地域公共交通を【自分事】として意識

課題④　新技術・DX による適正なサービスの維持

課題⑤　誰もが使いやすい地域公共交通

課題① マイカー依存の生活スタイルからの転換

本市の地域公共交通利用者数は長期的に減少傾向です。一方、人口当たり自動車保有台数は増加傾向であり、本市は周辺市と比較して自家用車の利用率が高い傾向にあります。これは、市街地内では鉄道やバスなどのサービスが提供されており、周辺市とサービスレベルに大きな違いはないものの、丘陵地などでは地域公共交通を利用しづらい人がいることなどから、自動車が利用される傾向にあると考えられます。

一方、タクシーやおりひめバスでは高齢者の利用が多く、今後も高齢化に伴い免許返納者など自家用車による移動が困難となる人が増加し、地域公共交通等の役割が重要となっています。市民アンケートや地域公共交通会議では、地域公共交通へのサービス改善の要望があります。

また、市内には自動車交通量が多く渋滞が発生している道路があり、駅によっては送迎などの自家用車により混雑しています。歩車分離がされていない道路区間が存在しています。

環境基本計画では、自家用車から地域公共交通への利用転換、総合計画では交通事故がないまちが求められています。

このようなことから、**自家用車に過度に依存した生活スタイルの転換に向けて、地域公共交通のサービス改善や利用促進、バス停までのラストワンマイル移動の充実、歩行者や自転車利用者などが安全・快適に通行できる環境の整備や、地域公共交通の利用実態や意向を継続的に把握すること**が必要です。

地域公共交通や地域の現状

[地域公共交通]
- 駅乗降客数は星田駅以外において長期的に減少傾向
- タクシー利用者数は長期的に減少傾向

[地域]
- 大阪市、京都市、奈良市までの距離はいずれも概ね 20km
- 市域の約半分が山地となっており、JR 学研都市線の南側の丘陵地には計画的な住宅団地が造成
- 老年人口は増加傾向
- 大阪府内では令和 6(2024)年に 26,307 人が免許を自主返納
- 人口当たりの自動車保有台数は漸増傾向
- 市内の道路には、歩車分離がされていない道路区間が存在
- 24 時間交通量は、主要地方道枚方交野寝屋川線と第二京阪道路において 20,000 台以上
- 平日の代表交通手段では自動車が約 4 割、鉄道・バスが約 2 割
- 平日の代表交通手段では、周辺市と比較して割合が高いのは自動車、低いのは鉄道、バス、自転車
- 市外への通勤・通学先の上位は、大阪市、枚方市、寝屋川市

移動実態・地域公共交通への意向

[市民アンケート]
- 京阪交野線の利用頻度では月 1 日以上が約 5 割
- JR 学研都市線の利用頻度では月 1 日以上が約 4 割
- 京阪バスの利用頻度では月 1 日以上が約 1 割
- タクシーは 65 歳以上では他の年齢層よりも高い利用頻度
- おりひめバスの利用頻度では月 1 日以上が約 1 割
- 自家用車・二輪(自分が運転)の利用頻度では月 1 日以上が約 7 割
- 自家用車(自分以外が送迎)の利用頻度では月 1 日以上が約 5 割
- おりひめバスの利用頻度は 30 代以上では年齢が高くなるにつれて増加
- 通勤・通学を除くと、市外への移動先で多いのは枚方市や寝屋川市など。市内での移動先で多いのは駅周辺やフレンドタウン交野、倉治地域
- 通勤・通学を除いた移動手段では、自家用車・二輪での移動が最多
- おりひめバスへの重視度から満足度を引いた差は、「運行本数が多い」にて最大

[おりひめバス利用者アンケート]
- おりひめバスへの重視事項から、利用する理由として選択した割合を引いた差は、「十分な便数がある」にて最大

[地域公共交通会議]
- バスなどのネットワークやサービス改善

地域公共交通の将来像・求められる方向性(※)

[地域公共交通]
- 利便性の高い交通環境
- 自家用車から地域公共交通への利用転換
- 地域公共交通の利用促進
- 鉄道駅や駅前広場のバリアフリー化や利用しやすい動線確保
- 鉄道と周辺交通とのシームレスな乗継ぎ
- 乗換駅における駅機能の充実

[地域]
- 交通事故がなく、安全・安心で住みよいまち
- 歩行者や自転車等が安全・快適に通行できる道路の整備
- 高齢者への免許返納の啓発

※上位・関連計画等から一部抜粋

課題② 魅力あるまちづくりと地域公共交通の連携

市内の各駅には、おりひめバスなどが接続しており、駅及びその周辺に移動する際の交通手段として機能しています。また、交野市駅周辺、河内磐船駅周辺などでは、業務・商業施設が集積しており、これらの施設を利用する人などによる駅周辺への移動ニーズが高くなっています。

都市計画マスタープラン及び立地適正化計画では、市内の駅周辺は拠点として位置づけられており、今後は、駅周辺のまちづくりや庁舎・地域機能の統合など、都市機能の強化が想定されます。

このように駅は市内移動の重要な交通結節点であり、都市機能の核を担う役割を果たしていると言えます。市民アンケートでは、「駅周辺のまちに活気がある」ことについて、市民からの改善ニーズが高く、市民がよく訪れる場所ではあるが、魅力向上の必要性が示されています。

このため、**地域公共交通をまちづくりの基盤として活用し、まちづくり施策と地域公共交通施策を連携して進める必要があります。あわせて、今後の開発や都市機能の強化に応じて、地域公共交通ネットワークを柔軟に見直し、魅力ある地域づくり**が求められています。

地域公共交通や地域の現状

［地域］
- 人口当たりの自動車保有台数は漸増傾向
- 市内の道路には、歩車分離がされていない道路区間が存在
- 本市の生成交通量は、長期的には減少傾向
- 大阪市や周辺市に比べると、本市は自由目的の移動割合が高く、出勤目的が低い傾向
- 従業者数は、交野市駅周辺、河内磐船駅周辺など、業務・商業施設が集積するエリアに分布
- 観光施設は、おりひめバス交野市東部ルート沿線、私市駅から南部の丘陵地、おりひめバス星田駅南星台循環ルート沿線などに分布

移動実態・地域公共交通への意向

［市民アンケート］
- 通勤・通学を除くと、市外への移動先で多いのは枚方市や寝屋川市など。市内での移動先で多いのは駅周辺やフレンドタウン交野、倉治地域
- 駅への重視度から満足度を引いた差は、「駅周辺のまちに活気がある」にて最大
- 京阪バスの重視事項は、「運行本数が多い」「バス停から自宅まで行きやすい」「バス停から目的地まで行きやすい」の順

［おりひめバス利用者アンケート］
- 利用が多い上位のバス停は駅
- おりひめバスでは駅を起点または終点とした利用が７割以上

［地域公共交通会議］
- おりひめバスの観光客輸送への活用

地域公共交通の将来像・求められる方向性（※）

［地域公共交通］
- 利便性の高い交通環境

［まちづくり］
- 本市内の駅周辺は拠点として位置づけ
- 交野市駅周辺、星田駅周辺、河内磐船駅・河内森駅周辺は都市機能誘導区域
- 交野東部エリアは新たな拠点形成に向けた候補地区としての位置づけを検討
- 庁舎機能・地域機能の集約化
- 交通事故がなく、安全・安心で住みよいまち
- 歩行者や自転車等が安全・快適に通行できる道路の整備
- 市民、事業者、行政の協働によるまちづくりの推進

※上位・関連計画等から一部抜粋

課題③　地域住民が地域公共交通を【自分事】として意識

地域公共交通のサービス改善を継続させることが必要である一方、地域公共交通サービスの維持にあたっては、人材不足による運行サービスへの制約や、各種経費の増加、運行に係る費用の増大に伴う行政の財政支出増加が予想されます。一方で、上位・関連計画では、地域公共交通の利用促進や、市民、事業者、行政の協働が求められています。

市民、事業者、行政の協働に関して、市民アンケートでは、地域公共交通の維持・活性化に協力する意向を持つ人が多く、その具体的な内容として、地域公共交通の積極的な利用、経済的な支援、利用促進に向けたPR・普及活動などが挙げられています。また、地域公共交通会議では、バス停までの移動手段の確保や、バスの安全・安定運行への住民協力が要望されています。

また、市内では、お祭りなどのイベント時の自動車でのアクセス抑制、おりひめバス利用促進のために、行政と地元関係者が協働するなどの取組実績があります。

このようなことから、**地域住民に地域公共交通を「知ってもらう」、「使ってもらう」、「一緒に創る」ことを通じて、地域住民に地域公共交通を自分事として意識してもらい、市民の積極的な関与と行政、交通事業者などとの協働による取組を進める**必要があります。

地域公共交通や地域の現状

[地域公共交通]
- 地域公共交通は市街地を網羅
- 駅乗降客数は星田駅以外において長期的に減少傾向
- 直Q京都は、本市内から京都駅へ直通しているが、縮小傾向
- 路線バスは市内数路線が運行され、近隣市と連絡
- 路線バスは、運転士不足により縮小傾向
- 路線バス利用者数は長期的に減少傾向
- おりひめバスは市内6ルートで運行
- 本市を含む河北交通圏では、乗用タクシー17事業者が営業所を設置
- 本市を含む河北交通圏では、タクシーは適正車両数を上回る台数
- 市内では病院やゴルフ場、学習塾、自動車教習所などが無料送迎バスを運行
- 市の財政からは、おりひめバス運行等に支出

[地域]
- 市域の約半分が山地となっており、JR学研都市線の南側の丘陵地には計画的な住宅団地が造成

移動実態・地域公共交通への意向

[市民アンケート]
- おりひめバスについて「利用したことはないが知っている」が約7割、知らないが約1割
- おりひめバスを知った媒体は、広報紙、「走行中のバスを見かけた」の順
- 地域公共交通の維持・活性化に「協力したい」または「できるだけ協力したい」が約6割
- 協力の内容は、「公共交通を積極的に利用」「経済的な面で協力」「利用促進に向けたPR・普及」「ボランティア活動」の順

[おりひめバス利用者アンケート]
- おりひめバスを知った媒体では、広報紙が最多

[地域公共交通会議]
- 地域公共交通の維持
- バス停までの移動手段の確保
- 地域公共交通の採算性向上や利用者負担軽減に向けた、医療機関や商業施設との連携
- 若年層などへの利用促進の推進
- バスの安全・安定運行への住民協力

地域公共交通の将来像・求められる方向性（※）

[地域公共交通]
- 地域公共交通の利用促進
- 地域公共交通の維持・継続
- バス交通の維持

[まちづくり]
- 高齢者の免許返納の啓発
- 市民、事業者、行政の協働によるまちづくりの推進

※上位・関連計画等から一部抜粋

課題④ 新技術・DXによる適正なサービスの維持

本市では、地域公共交通のサービス圏域が市街地の全域をカバーしている一方、駅乗降客数は星田駅を除き長期的に減少傾向にあります。路線バス利用者数やタクシー利用者数は長期的に減少しています。また、運転士不足を背景に地域公共交通事業者の経営環境が厳しくなっており、将来にわたって地域公共交通の適正なサービスの維持が困難となる可能性があります。

このような中で、地域公共交通の利用者の減少をなるべく食い止めるためには、市民、事業者、行政の協働による地域公共交通の維持・改善と利用促進が求められています。

一方で、利用者の大幅な増加が見込みにくい社会環境の中で、サービスを提供する運行事業者側の運行等に関わるコストの抑制を進める必要もあります。

このようなことから、**新技術やDXにより省人化、省力化を行うことで、適正なサービスを維持するための取組を検討すること**が求められています。

地域公共交通や地域の現状	移動実態・地域公共交通への意向	地域公共交通の将来像・求められる方向性(※)
[地域公共交通] ・地域公共交通は市街地を網羅 ・駅乗降客数は星田駅以外において長期的に減少傾向 ・直Q京都は、本市内から京都駅へ直通しているが、縮小傾向 ・路線バスは市内数路線が運行され、近隣市と連絡 ・路線バスは、運転士不足により縮小傾向 ・路線バス利用者数は長期的に減少傾向	[地域公共交通会議] ・地域公共交通の維持 ・バスなどのネットワークやサービス改善	[地域公共交通] ・地域公共交通の維持・継続 ・バス交通の維持

※上位・関連計画等から一部抜粋

課題⑤ 誰もが使いやすい地域公共交通

現状においてすべての世代が地域公共交通を利用しています。また、地域公共交通の沿線には観光施設が点在し、市民だけでなく観光客の移動手段としても地域公共交通が利用されています。さらに、大阪市や周辺市に比べると、本市は自由目的の移動割合が高いことが特徴であり、買い物、子育て、通院などすべての世代で利用しやすい地域公共交通が求められています。

また、使いやすい地域公共交通サービスを提供することで、市民の過半数を占めるおりひめバスを利用したことがない人が、おりひめバスをはじめとする地域公共交通を新たに利用することが期待されます。

このように様々な人が地域公共交通を利用していますが、**タクシーの利用しづらさへの対応、駅周辺における案内機能の充実など、誰もが安心して円滑に地域公共交通を利用できるよう、分かりやすい情報提供や案内機能の充実を図るとともに、利用上の不便や負担を解消していくこと**が求められています。

地域公共交通や地域の現状

［地域公共交通］
- JR 学研都市線の駅ではともに年間 600 万人以上の乗降
- 京阪交野線で利用が多いのは河内森駅、交野市駅で、各年間 260 万人以上の乗降
- 本市は高齢者、障がい者(児)、妊産婦を対象に外出支援施策を実施

［地域］
- 大阪市や周辺市に比べると、本市は自由目的の移動割合が高く、出勤目的が低い傾向
- 観光施設は、おりひめバス交野市東部ルート沿線、私市駅から南部の丘陵地、おりひめバス星田駅南星台循環ルート沿線などに分布

移動実態・地域公共交通への意向

［市民アンケート］
- おりひめバスの利用頻度は 30 代以上では年齢が高くなるにつれて増加
- おりひめバスについて「利用したことはないが知っている」が約 7 割、知らないが約 1 割
- 日頃使う媒体は、「テレビ」、「SNS」の順

［地域公共交通会議］
- タクシーの利用しづらさへの対応

地域公共交通の将来像・求められる方向性(※)

［地域公共交通］
- 駅周辺の案内機能の充実

※上位・関連計画等から一部抜粋

4 基本方針

4.1 基本理念

地域公共交通をみんなが支え、地域がつながり、活力が生まれるまち

本市における地域公共交通に関する施策は、第 5 次交野市総合計画に掲げるまちの目標「みんながつどい交流し、活力が生まれるまち」に位置付けられています。

近年、バス運転士不足を背景に、路線バスの運行が縮小されました。これを契機として、本市はおりひめバスの運行を本格的に開始し、現在では、鉄道、路線バス、おりひめバスにより、市街地の大部分が地域公共交通でカバーされています。

地域公共交通は、市内及び周辺市等への日常生活に必要な移動を支えるとともに、拠点に人が集まることにより活力を生み出す役割などを担っています。また、地域公共交通は、子ども、若者、子育て世代、高齢者等の様々な人の生活を支える社会インフラでもあり、より使いやすい地域公共交通をみんなで支える仕組みが必要となっています。

そのため、地域公共交通を取り巻く環境が厳しい中にあっても、本市において交流と活力を生み出し続けるためには、住民、地域、交通事業者、行政、団体、企業、周辺市等が連携し、日常生活に必要な地域公共交通をみんなで支え、将来にわたって維持していくことが必要です。

4.2 基本方針

本計画の基本方針は、前章での検討を踏まえ、次のとおり設定しました。

課題



基本方針

駅周辺のハブ機能向上・賑わいの創出	地域公共交通サービスの持続的な提供	多分野・多主体の連携などによりみんなで支える地域公共交通
実施施策	実施施策	実施施策
・駅の利用環境の改善 ・新駅設置の検討 ・駅周辺の利便性・安全性向上	・現行の地域公共交通サービスの継続的な運行 ・地域公共交通の維持・改善に向けた情報共有と協議 ・地域公共交通の担い手の確保 ・新技術の活用	・鉄道・バスの利用促進 ・タクシーの利用促進 ・多分野・多主体と連携した移動しやすさの向上

4.3 施策パッケージまとめ

4.3.1 基本方針１：駅周辺のハブ機能向上・賑わいの創出に関わる施策

表　駅の利用環境の改善、新駅設置

	施策	具体的な取組	新規継続	スケジュール R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	長期	実施主体	連携主体
1	駅の利用環境の改善												
	①鉄道駅や駅前広場の待ち環境改善												
		駅待合環境の維持・改善	継続	→	→	→	→	→	→	→		鉄道事業者	
		バス・タクシー待ち環境の改善	継続	→	→	→	→	→	→	→		交野市	バス事業者 タクシー事業者
		駅前広場の路上駐車対策	新規	→	→	→	→	→	→	→		交野市	
	②他の交通とのシームレスな乗継環境の整備												
		バリアフリー維持・改善の検討	継続	→	→	→	→	→	→	→		鉄道事業者 交野市	
		駅周辺の駐輪場の維持・確保	継続	→	→	→	→	→	→	→		交野市	
		駅前広場等における乗換案内表示の整備	継続	→	→	→	→	→	→	→		鉄道事業者 交野市	
2	新駅設置の検討												
	①交野市東部みらいまちづくりに伴う新駅設置の検討												
		交野市東部みらいまちづくりの検討に伴う新駅設置に関する継続的な検討	継続	→	→	→	→	→	→	→	→	交野市 住民	国 大阪府 鉄道事業者 その他民間
3	駅周辺の利便性・安全性向上												
	①鉄道駅周辺の主要経路の移動環境の改善												
		駅周辺の歩行環境の改善	継続	→	→	→	→	→	→	→		交野市	鉄道事業者 バス事業者 住民 その他民間
	②駅周辺の活性化に向けた取組												
		沿線の魅力発信	継続	→	→	→	→	→	→	→		鉄道事業者 交野市 その他民間 住民	
		観光と連携した駅周辺の活性化	継続	→	→	→	→	→	→	→		鉄道事業者 交野市 その他民間	住民

4.3.2 基本方針２：地域公共交通サービスの持続的な提供に関わる施策

表　現行の地域公共交通サービスの継続的な運行

	施策	具体的な取組	新規継続	スケジュール R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	長期	実施主体	連携主体
1	現行の地域公共交通サービスの継続的な運行												
	①鉄道の利便性維持・改善												
		運行サービスの維持・改善	継続	→	→	→	→	→	→	→		鉄道事業者	交野市
	②バスの利便性維持・改善												
		路線定期運行コミュニティバスの維持・改善	継続	→	→	→	→	→	→	→		バス事業者 交野市	
		京阪バス運行サービスの維持・改善	継続	→	→	→	→	→	→	→		バス事業者	交野市
2	地域公共交通の維持・改善に向けた情報共有と協議												
	①地域公共交通の利用状況のモニタリングと交通事業者との共有												
		利用者のニーズなどの定期的な調査	新規	→	→	→	→	→	→	→		交野市	鉄道事業者 バス事業者
3	地域公共交通の担い手の確保												
	①交通事業者と連携した人材確保策の検討												
		交通事業者による採用活動の支援	新規	→	→	→	→	→	→	→		鉄道事業者 バス事業者	交野市
		運転士が働きやすい労働環境の検討	新規	→	→	→	→	→	→	→		交野市 鉄道事業者 バス事業者	
4	新技術の活用												
	①新技術を活用した分かりやすさ・使いやすさの改善												
		新技術・DX の導入検討	拡充	→	→	→	→	→	→	→		鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者	交野市
		インターネットによるわかりやすい運行状況提供	拡充	→	→	→	→	→	→	→		交野市 鉄道事業者 バス事業者	
		タクシー配車予約アプリ・電話予約への対応	継続	→	→	→	→	→	→	→		タクシー事業者	交野市
		鉄道・バス利用状況の継続的な把握と共有	継続	→	→	→	→	→	→	→		鉄道事業者 バス事業者 交野市	住民

4.3.3 基本方針３：多分野・多主体の連携などによりみんなで支える地域公共交通に関わる施策

表　行政と運行事業者による利用促進、住民や関係機関との連携による利用促進

	施策	具体的な取組	新規継続	スケジュール R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	長期	実施主体	連携主体
1	鉄道・バスの利用促進												
	①行政と運行事業者による利用促進												
		交野市地域公共交通マップの作成・配布	継続	→	→	→	→	→	→	→		交野市	鉄道事業者 バス事業者
	②住民や関係機関との連携による利用促進												
		地域公共交通関連グッズ制作	新規	→	→	→	→	→	→	→		交野市	住民
		バス車両のラッピング	継続	→	→	→	→	→	→	→		交野市	住民
		イベント・説明会等の開催による住民へ地域公共交通の周知	継続	→	→	→	→	→	→	→		交野市	住民 イベント主催者
		地域と連携した地域公共交通利用の呼びかけ	継続	→	→	→	→	→	→	→		住民	交野市
2	タクシーの利用促進												
	①タクシーの利用促進												
		市内で利用可能なタクシー会社の周知	新規	→	→	→	→	→	→	→		タクシー事業者 交野市	
		地域と連携した配車アプリの利用方法周知	新規	→	→	→	→	→	→	→		住民	交野市
3	多分野・多主体と連携した移動しやすさの向上												
	①バス事業者や外出支援、福祉・まちづくり施策などとの連携による移動しやすさの向上												
		外出支援事業の継続・改善	継続	→	→	→	→	→	→	→		交野市	鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者
		地域の主体と地域公共交通関係者が協議する場の設置	継続	→	→	→	→	→	→	→		交野市	鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者 住民 その他民間
		地域が主体となった移動手段検討の支援	新規	→	→	→	→	→	→	→		住民 その他民間	交野市
		イベント実施時の地域公共交通アクセスの案内	拡充	→	→	→	→	→	→	→		交野市 イベント開催者	
		地域の輸送手段を活用した移動しやすさの維持・改善	新規	→	→	→	→	→	→	→		住民 その他民間	交野市