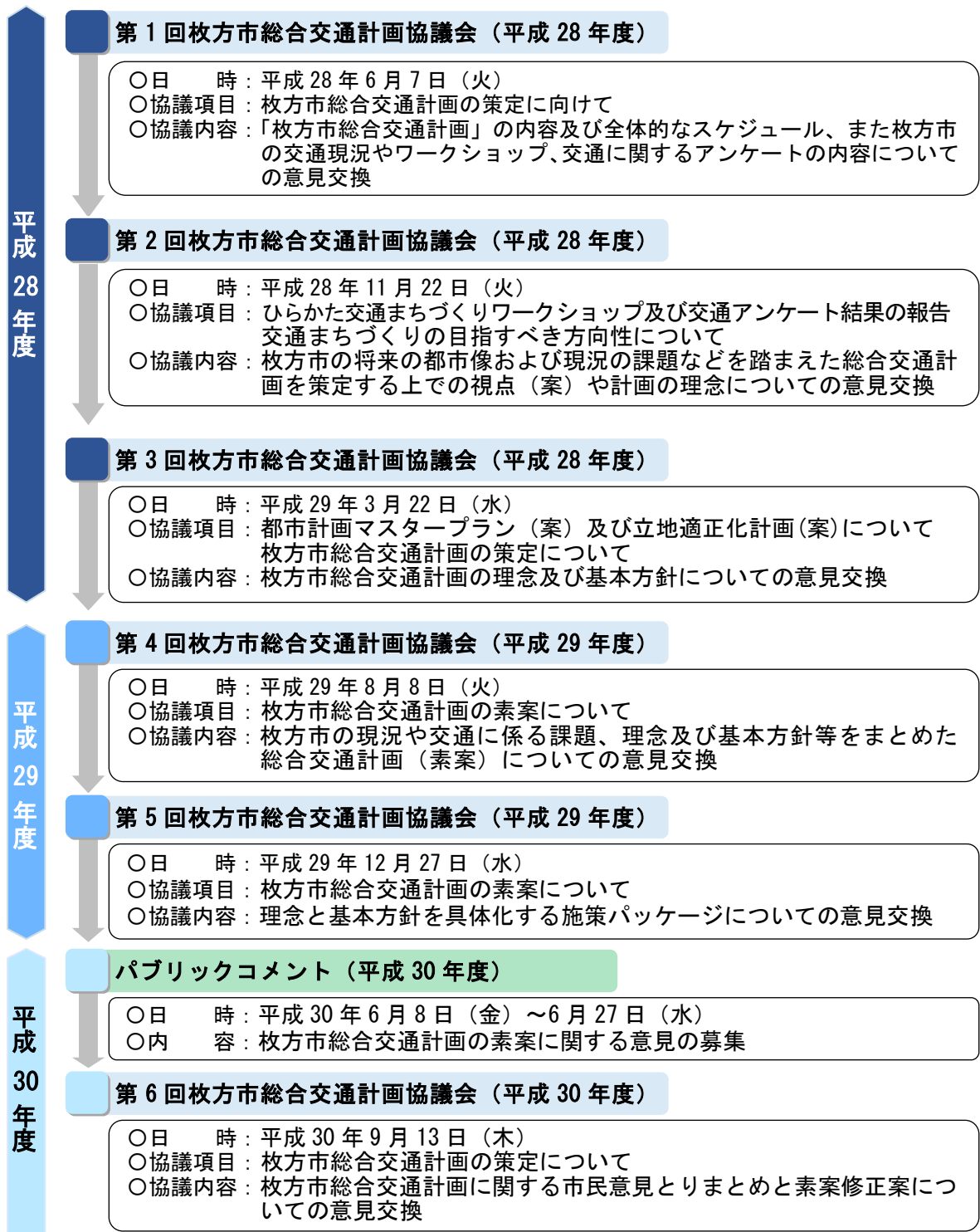


參考資料

参考資料 ①「枚方市総合交通計画」策定の経緯

1. 策定の経緯

『枚方市総合交通計画』の策定については、学識経験者、市民代表、地元代表、経済団体、交通事業者などで構成する「枚方市総合交通計画協議会」を開催しました。



2. 枚方市総合交通計画協議会 委員

※敬称略

◎ 土井 勉	大阪大学 COデザイン・センター 特任教授
○ 猪井 博登	富山大学 都市デザイン学部 都市・デザイン学科 准教授
北川 真理 (宮川 愛由)	株式会社計画情報研究所 (京都大学大学院 工学研究科都市社会工学専攻 助教)
梅澤 浩二 (長澤 卓夫) (寺嶋 勤)	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 大阪支社 総務企画課
定藤 誠一郎 (土岐 弘一)	京阪電気鉄道株式会社 鉄道企画部 課長
大竹口 淳 (平尾 輝樹)	京阪バス株式会社 経営企画室 課長
谷川 嘉規	一般社団法人大阪タクシー協会 日本タクシー株式会社枚方・寝屋川総合営業所 所長
福島 克章	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 北大阪維持出張所 所長
福島 健二 (藪内 生死)	大阪府 枚方土木事務所 技術次長
五十嵐 公宏 (中畑 裕文)	大阪府 枚方警察署 交通課 課長
保田 幸一 (松本 善太郎) (平田 与志一)	大阪府 交野警察署 交通課 課長
横山 大輔 (太田 裕之) (松村 知樹)	国土交通省 近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長
稲沢 文啓 (湯川 義彦) (村上 進一郎)	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 首席運輸専門官 (総務企画)
後藤 孝行 (田内 文雄) (湯川 義彦)	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 首席運輸専門官 (輸送)
日田 哲也 (安渡 優)	大阪府 都市整備部 交通道路室 参事
土井 圭子	公募による市民
山口 圭一	公募による市民
齋藤 利夫	高齢者団体 枚方市老人クラブ連合会 会長
山内 里史	障がい者団体 障がい者労働センター 代表
浜田 坦	枚方市コミュニティ連絡協議会 幹事
鎌田 徹	NPO 法人ひらかた環境ネットワーク会議 公共交通部会長
谷本 雅洋	北大阪商工会議所 中小企業相談所 所長

◎ : 会長 ○ : 副会長、() は前任者

参考資料 ②ひらかた交通まちづくりワークショップ

1. ワークショップの目的

いつまでも健康で豊かな暮らしを送り、また活発な経済活動を営んでいくためには交通はとても大切です。交通手段を確保することで、誰もが安心して暮らすことができるようになります。枚方市では、持続可能な交通社会の実現を図るため「枚方市総合交通計画」を策定します。その上で、本計画に市民の意見を積極的に取り入れるため、『ひらかた交通まちづくりワークショップ』を4回実施しました。



『ひらかた交通まちづくりワークショップ』では、市民の皆さんで枚方市の課題について意見交換し、その課題に対する解決策の方向性を探るとともに、公共交通をはじめとする市内交通への理解を深めることを目的としました。また、『ひらかた交通まちづくりワークショップ』で検討いただいた内容や成果については、「ひらかた交通まちづくりワークショップだより」を発行するとともに、「枚方市総合交通計画協議会」に報告しました。

2. ワークショップでのテーマ

第1回目	4/23 (土) 10:00~12:00	枚方市の公共交通事情、問題を構造化し、何が課題かを全員で共有する。
第2回目 バス・鉄道の体験	5/22 (日) 9:30~12:00	枚方市の公共交通を体験(枚方市駅から長尾駅までのバスに乗車、両駅を視察)。重要と考えられる交通課題を議論する。
第3回目	7/30 (土) 10:00~12:00	第1回、2回で挙げた問題点を基に、対策につながるテーマごとに事務局側で分類。
第4回目	8/28 (日) 10:00~12:00	第3回、4回で出された解決策を提案書(案)として取りまとめ。

第1回 良いところ・悪いところ



第2回 バス・鉄道の体験



第3回 課題と対策の議論



第4回 解決策 の議論

3. ワークショップだより



発行：枚方市土木部土木総務課 発行日：平成 28 年 5 月 22 日

「交通の良いところ・悪いところ」を議論しました。

枚方市において、市の将来のまちのあり方を考えながら、枚方市の交通全般に関する計画である「枚方市総合交通計画」を策定します。私たちは電車、バス、タクシー、自家用車、自転車や徒歩など様々な目的をもって様々な交通手段を利用しています。これから先、人口減少と超高齢社会が進展していく中で、安全、快適で利用しやすい交通環境の確保など、今後の都市交通のあり方を検討することが求められています。

枚方市では交通分野でできることを明らかにし、将来の世代に責任の持てる持続可能な交通社会をめざす場として『ひらかた交通まちづくりワークショップ』を開催します。ワークショップは4回に渡り、第一回・第二回目は、市内交通の現状と課題を把握します。また現地調査で実際に市内交通を体験します。第三回・第四回目は、市内交通の課題解決の方針や改善案を考えていきます。毎回、どんな意見が出るか楽しみです。

①第一回ワークショップ

第一回目は、「現状と課題の見える化①」というテーマで、4月23日(土)に開催され、27名のみなさんにご参加いただきました。

当日は、参加者相互に、市内の交通に関して日頃感じている印象や良いところ悪いところ、便利などところ不便なところなど率直な意見を出し合いながら、市内交通への理解を深める場となりました。

日時：平成 28 年 4 月 23 日(土) 10:00~12:00
場所：市役所別館 4 階会議室
参加人数：27 名

②第一回ワークショッププログラム

- 1) 開会のあいさつ
- 2) ワークショップの進め方
- 3) 『みんなで考えささえる公共交通』大阪大学コミュニケーションデザインセンター特任教授 土井勉氏より、交通について分かりやすく説明頂きました。



写真：土井 勉氏より交通に関する説明

4) 『枚方市を取り巻く現状と課題の把握』枚方市より、枚方市の交通に関する現状と課題について説明を行いました。



写真：枚方市より交通の現状と課題の説明

5) 『ワークショップ参加の視点』について、ワークショップ参加者へお聞きました。ワークショップでは、歩行者・子育て・高齢者・障害者・子どもなどの利用者の立場を「大切にしたい」。また、「参加者みんなの意見を聞きたい」と多くの回答がありました。

「グループワーク」で市内交通に関する意見交換を行いました。

6) 『グループワーク』では、A～E 班の5グループに分かれて、『日ごろ感じている市内の交通に関しての良いところ、悪いところなど意見交換』を行いました。



写真：グループワークの様子

7) 『グループワーク結果発表』では、各グループワークで出てきた意見をそれぞれ、一枚の模造紙にまとめ、グループの代表者より発表していただきました。



写真：各グループからの発表の様子

各グループの結果

A 班：自転車走行など交通ルールを理解していない。歩道が狭いため歩きにくい。バス・鉄道は駅前も広くアクセスも良い。



B 班：市内公共交通の便利が良い。南北に走る2本の鉄道沿線の便利は良いが東西方向の交通ラインは道路が狭いなどの課題がある。



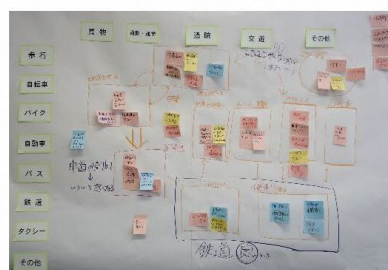
C 班：歩道が狭く、自転車走行が危険。地域によって交通機関の便利さに違いがある。東西方向をつなぐ交通軸が足りない。



D 班：鉄道は便利。道が狭く、歩きにくい。買物は便利である。国道1号はごみが多く落ちている。



E 班：自転車、自動車のための道路スペースが狭い。道路での歩行者、自転車のマナーが悪い。鉄道については便利である。



第一回交通まちづくりワークショップは活気ある有意義な意見交換の場となりました。(市担当より)

第二回ワークショップについて

日時：平成 28 年 5 月 22 日(日)
 テーマ：公共交通体験 現状と課題のみえる化②/バスと電車を体験、前回意見の振返りと課題解決に向けた検討

【ワークショップ問い合わせ先】

担当：枚方市 土木部 土木総務課
 〒573-8666 枚方市大垣内町 2 丁目 1-20
 TEL：050-7102-6505 (直通)
 FAX：072-841-4605
 E-mail：dsoumu@city.hirakata.osaka.jp



ひらかた

交通まちづくりワークショップだより2

発行：枚方市土木部土木総務課

発行日：平成 28 年 6 月 29 日

「枚方市の公共交通を体験しました！」

枚方市では交通分野でできることを明らかにし、将来の世代に責任の持てる持続可能な交通社会をめざす場として『ひらかた交通まちづくりワークショップ』を開催します。ワークショップは4回に渡り、第一回・第二回は、市内交通の現状と課題を把握します。また現地調査で実際に市内交通を体験します。第三回・第四回は、市内交通の課題解決の方針や改善案を考えていきます。毎回、どんな意見が出るか楽しみです。

①第二回ワークショップ

第二回目ワークショップは、「公共交通体験 現状と課題の見える化②」というテーマで、実際にバスに乗りながら、第一回目に出てきた「交通の良いところ・悪いところ」を体験しました。5月22日(日)に開催し、25名のみなさんにご参加いただきました。

当日は、実際に見て気が付いたことを率直に出し合い、更なる市内交通への理解を深める場となりました。

地図：現地調査の移動ルート

日時：平成 28 年 5 月 22 日(日) 9:30~12:00
場所：現地調査 及び 市役所別館 4 階会議室
参加人数：25 名

②第二回ワークショッププログラム

- 1) 枚方市駅に現地集合
- 2) 現地調査（公共交通体験）／2つのグループに分かれて、バスに乗り、1時間ほど市内の公共交通を体験しました。
- 3) 枚方市駅バスロータリーに到着後、駅構内を視察し、市役所にてグループワークを行いました。グループワークでは、第一回目の意見交換を振り返り、また現地調査を踏まえて、課題解決に向けた検討をしました。

③公共交通体験（現地調査）



写真：公共交通体験を開始！



写真：車いすなどによりバリアを検証



写真：歩道、自転車道、車道が明確



「公共交通体験」で見えてきた現状と課題について議論しました。

④グループワークで見える化

枚方市の公共交通を実際に体験した後、5つのグループに分かれて、『公共交通の新たな問題点など』を見つけ意見交換を行いました。



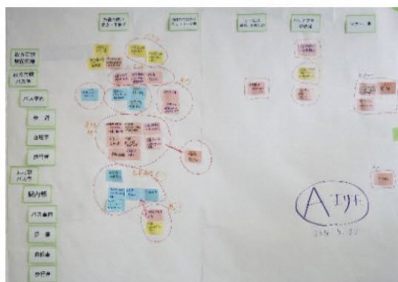
写真：グループワークの様子



写真：各グループからの発表の様子

各グループの結果

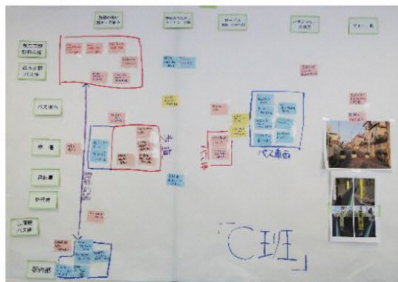
A 班：枚方市駅も長尾駅も使いやすいが、駅の周辺は歩道がなかったり狭かったりと危険。自転車が歩道を走ったり車道を走ったりしている。歩道や自転車レーンの整備がまだまだである。



B 班：枚方市駅周辺はバスが多く車が混み合っている。バス停についてはベンチや屋根のないバス停がある。バス車内のアナウンスは親切である。駅では下りのエスカレーターがないことが気になった。



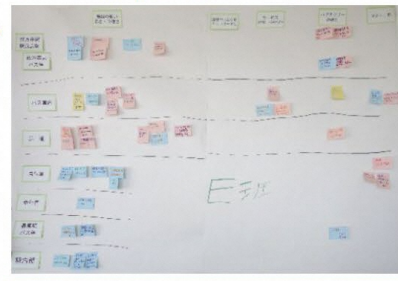
C 班：バス車両も運転手も車いすに対応できていた。車いす使用者乗降中はバス後部に車いす表示が出る。バス停にベンチがないので、危険なところに座って待っている。



D 班：枚方市駅のE Vやエスカレーターが見つけにくい。歩道が狭い道があり宣伝用の旗がはためいていた。並木も綺麗だが見通しを悪くしているところもあった。自転車道があると、人、自転車、車両が分かれていてすっきりしている。



E 班：歩行者、自転車道が整備されていてよかった。いくつかのバス停周辺で歩道が整備されていない。駅ではE Vやエスカレーターの場所が分かりづかった。



今回のワークショップでは公共交通の体験に加え、参加者に高齢者、障害者の体験をしていただきました。高齢者体験をした参加者からは「膝が曲がりやすく、座席に座れなかったので、バスの中に寄りかかる場所があればよかった。」という意見がありました。

第三回ワークショップについて

日時：平成 28 年 7 月 30 日(土)
 テーマ：市内交通の課題の解決方針と改善案を考える①／第一回・第二回で出た問題点等の整理

【ワークショップ問い合わせ先】

担当：枚方市 土木部 土木総務課
 〒573-8666 枚方市大垣内町 2 丁目 1-20
 TEL：050-7102-6505 (直通)
 FAX：072-841-4605
 E-mail：dsoumu@city.hirakata.osaka.jp



ひらかた

交通まちづくりワークショップだより 3

発行：枚方市土木部土木総務課

発行日：平成 28 年 8 月 9 日

「交通の問題点と改善策」が明確になってきました。

枚方市では、将来の世代に責任の持てる持続可能な交通社会をめざすため、「枚方市総合交通計画」を策定します。その中で、枚方市の交通環境にどのような課題があるのかを発見し、その解決方針を検討する場として『ひらかた交通まちづくりワークショップ』を開催します。ワークショップは全部で 4 回を予定。第二回目では、実際に公共交通を体験するなどをして、市内交通の現状と課題の把握を行いました。第三回・第四回目は、市内交通の課題解決の方針や改善案を考えていきます。



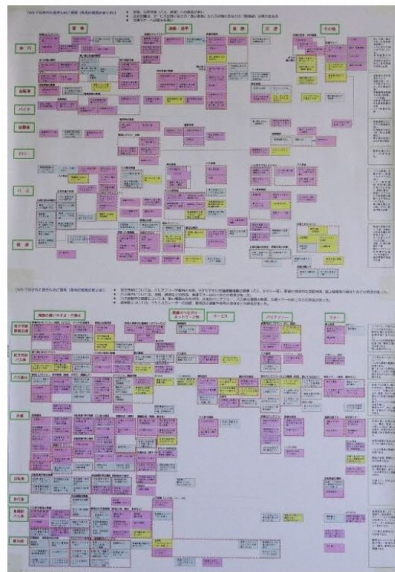
① 第三回ワークショップ

第三回ワークショップは、「市内交通の課題の解決方針と改善案を考える①」というテーマで、7月30日(土)に開催し、22名が参加しました。当日は、第一回・第二回で出てきた交通に関する問題点等を振り返り、それらの解決に向けて何ができるかをテーマ別に話し合いました。

日時：平成 28 年 7 月 30 日(土) 10:00~12:00
場所：市役所別館 4 階会議室
参加人数：22 名

② 第三回ワークショッププログラム

- 1) 本日のワークショップの進め方
- 2) 第一回・第二回ワークショップで出た市内交通についての意見の振り返りをし、意見がテーマ別に整理できることが分かりました。



図：第一回・第二回で出た参加者の意見

3) 第一回・第二回ワークショップの意見をまとめた 6 つのテーマの中から参加者各自が議論したいものを選び、グループ分けを行いました。



写真：グループ分けの様子

4) グループワークでは、第一回・第二回で出てきた「良いところ・問題点」を振り返った後、テーマごとに課題に対する改善案について議論しました。

5) 各グループからの発表の後、全体のまとめを行いました。

「みちづくりはまちづくり」である。

③テーマごとのグループワーク

下記の6つのテーマについて、それぞれの課題に対する改善策や、それらに取り組む主体、また優先度などについて議論を深めました。その後、グループワークで出た改善案や意見を、それぞれ一枚の模造紙にまとめ、発表を行いました。

1. 駅および駅の空間

2. バス路線の再編・改善

3. バスサービスの改善

4. 道路空間の整備や使い方

5. 交通安全対策、マナー・ルール

6. 自動車交通の円滑化

↑参加者の意見から抽出した6つのテーマ

各グループの発表内容

テーマ1 駅および駅の空間

枚方市駅のエレベーターを分かりやすい場所に設置(バリアフリー改善)。情報案内の明確化。⇒環境整備により駅前の賑わいを創出。



テーマ2 バス路線の再編・改善

バス基本路線網の設定。バス本数は充実しているが交通不便地域もあるため乗り換えスポット等を設置してコミュニティバスを導入。



テーマ3 バスサービスの改善

枚方市駅バス乗降場を方向別に集中。道路上の公共交通を優先。雨天時等にバス本数を柔軟に増数。ICカードチャージ機器を学校や市役所へ設置。



テーマ4 道路空間の整備や使い方

「みちづくりはまちづくり」という観点から改善案を検討。通勤時間帯の一般車両規制エリアを設置。一方通行や減速帯の導入。先進交通モデル地区設置を提案。



テーマ5 交通安全対策、マナー・ルール

自転車免許制度や条例の制定。自転車マナー啓発活動としてマナーブックの作成や監視カメラを設置。



テーマ6 自動車交通の円滑化

駅周辺の渋滞解消のため、駅前へ移動する際は公共交通を利用するという教育を実施。安全安心な道

路づくりのため、市民と協働で考えていく。迅速な道路管理・整備。



写真：発表の様子

枚方市総合交通計画協議会 会長の大阪大学 土井 勉氏よりひとこと

本日の発表のなかで、「みちづくりはまちづくり」という話がありました。道をつくるところから使うところまでの一貫した話しができて良かったと思います。また、グループワークのなかで、昔に比べて渋滞が減っているという意見がありました。それを活かして新たな取り組みができれば良いですね。

第四回ワークショップについて

日時：平成28年8月28日(日)
テーマ：市内交通の課題の解決方針と改善案を考える②/全体総括。改善案など、枚方市総合交通計画協議会への報告内容をまとめる。

【ワークショップ問い合わせ先】

担当：枚方市 土木部 土木総務課
〒573-8666 枚方市大垣内町2丁目1-20
TEL：050-7102-6505（直通）
FAX：072-841-4605
E-mail：dsoumu@city.hirakata.osaka.jp



発行：枚方市土木部土木総務課 発行日：平成 28 年 9 月 21 日

市内交通の課題解決方針と改善案をまとめました！

枚方市では、将来の世代に責任の持てる持続可能な交通社会をめざすため、「枚方市総合交通計画」を策定します。その中で、枚方市の交通環境にどのような課題があるのかを発見し、その解決方針を検討する場として『ひらかた交通まちづくりワークショップ』を4回に渡り開催しました。第一回・第二回目では、市内交通の現状と課題の把握を行い、第三回・第四回目では、市内交通の課題解決の方針や改善案を話し合いました。



第四回ワークショップ

最終回となる第四回ワークショップは、「市内交通の課題の解決方針と改善案を考える②」というテーマで、8月28日(日)に開催し、20名が参加しました。当日は、第三回目のワークショップで話し合った市内交通の課題解決の方針や改善案を振り返り、取りまとめに向けた改善案の整理や、議論に挙がっていない課題とその改善案についても話し合いました。

日時：平成 28 年 8 月 28 日(日) 10:00~12:00
場所：市役所別館 4 階会議室
参加人数：20 名

①ワークショッププログラム

- 1) 開 会
- 2) 枚方市長のあいさつ
- 3) 参加者全員で記念写真撮影
- 4) 第三回目で話し合った解決方針や改善案の振り返り
- 5) グループワーク
：解決方針と改善策について再度話し合い、各グループ毎に提案の取りまとめ
- 6) 全体発表
：各グループからの提案を共有
- 7) ワークショップ取りまとめの方針の確認と枚方市総合交通計画協議会への報告について説明
- 8) 閉 会



写真：伏見市長のあいさつ



写真：参加者と記念写真撮影

本日のプログラム		WALK	BICYCLE
10:00 ~	開会・あいさつ		
10:10 ~	・第3回の振り返り ・改善策取りまとめについて説明		
10:40 ~	グループワークの進め方について説明		
10:45 ~	【グループワーク】改善策の提案と討議		
11:15 ~	ファシリテーターによる改善策についての取りまとめ		
11:20 ~	全体討議		
11:30 ~	講評(土井先生) 総括		
11:35 ~	・ワークショップ取りまとめの方針 ・協議会への報告について説明 11:33(10)		
11:45 ~	あいさつ・閉会		
12:00 ~			

※閉会后、マイナンバー等事務手続き

ありがとう ございました

MOTORCYCLE CAR TAXI BUS TRAIN

市民・交通事業者・行政が良いパートナーシップを

②課題解決方針と改善案のまとめ

第三回に続き、6つの交通テーマの課題に対する改善策や、取り組み主体、優先度の議論を各グループで深めました。その後、追加の改善案をそれぞれ発表しました。



写真：グループワーク・発表の様子

1班：自家用車中心の道路ではなく、公共交通を中心に考えた道路整備が必要。駅前広場の案内が分かりにくい。将来的に駅前広場を大改造。シェアサイクルなどの自転車施策も必要。

2班：パークアンドライドなど複合的な組み合わせや公共交通の乗り換え割引などを検討。

3班：バスサービスの改善として、短距離料金の改定でバス利用が増えるのではないかと。バス停の利用環境を良くする「RAKUKATAバス停プロジェクト」の推進。

4班：電線地下化。高齢化社会に対応して、乗り降り自由な高齢者が利用しやすいバスの導入。

5班：自転車利用者がルールを守れないのには何か理由があるはず。交通ルールやマナーを守ってもらうためには工夫が必要。

6班：短期で解決できること、中長期で解決することを分ける。駅周辺道路の混雑は送迎の車やタクシーが多いことも関係している。公共交通を利用する方針をつくること、パークアンドライドのような大胆な考えをもつことも重要。

③枚方市総合交通計画協議会 会長の大阪大学 土井 勉氏より総評

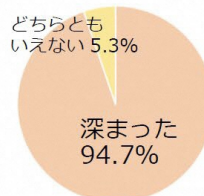


今回のワークショップのなかで、「車社会」から「公共交通中心のまちづくり」にしていく提案や、「高齢化社会」に対応するため高齢者用バスを導入する提案などがありました。また、自転車のマナーやルールが守られないのには何か理由があるはずなどの意見がありました。「守ってもらうために何をすべきか」が抜けていけば守られない。行政、交通事業者、市民が良いパートナーシップを形成してまちづくりの取り組みができれば良いですね。

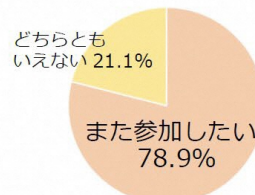


参加者へのアンケート

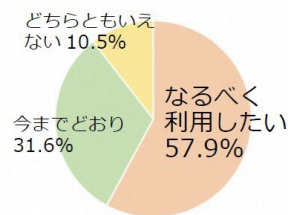
A. 今回のワークショップに参加して枚方市の交通についての理解



B. またこのようなワークショップが開催されたらどうしますか



C. 今後の公共交通の利用について



「ひらかた交通まちづくりワークショップ」で議論した提案内容について

4回にわたり開催した「ひらかた交通まちづくりワークショップ」で、参加者の皆様に議論していただいた交通課題、課題解決の方針・改善案等につきましては、成果として取りまとめ、「枚方市総合交通計画協議会」に報告します。

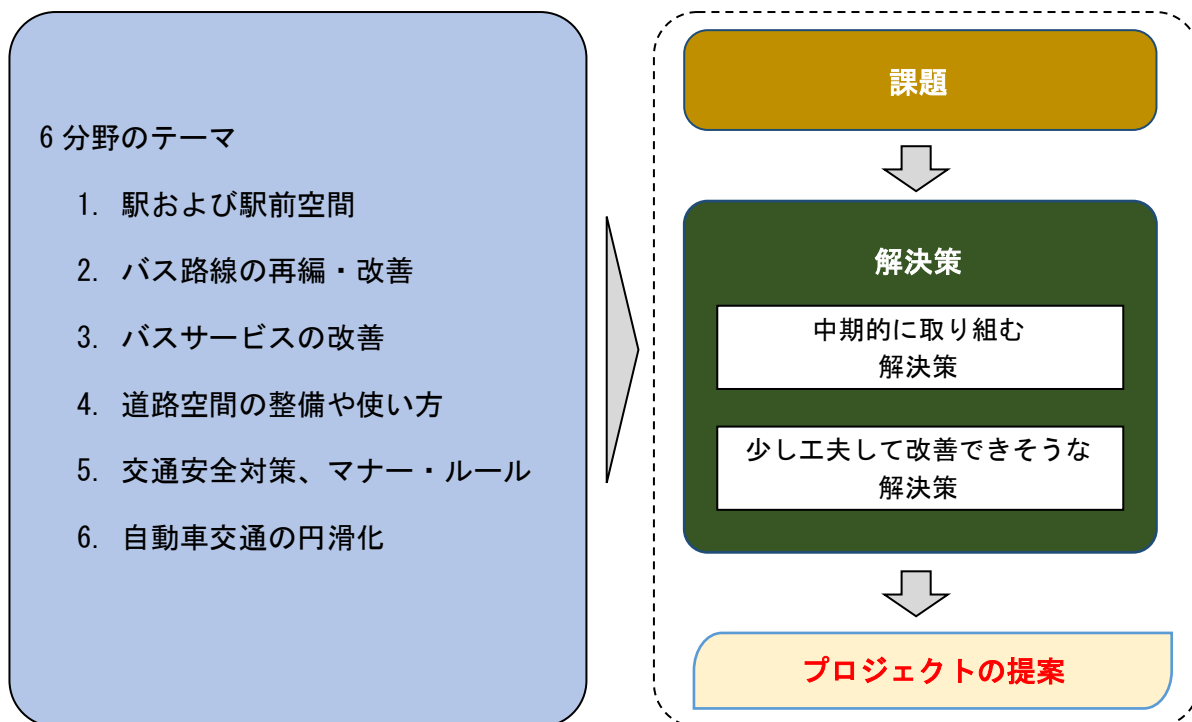
【ワークショップ問い合わせ先】

担当：枚方市 土木部 土木総務課
〒573-8666 枚方市大垣内町2丁目1-20
TEL：050-7102-6505（直通）
FAX：072-841-4605
E-mail：dsoumu@city.hirakata.osaka.jp

4. 課題と解決策のとりまとめ

第4回ワークショップでは、第3回のワークショップで出された6分野のテーマについて、課題と解決策を整理するとともに、解決策については、「中長期的に取り組む解決策」と「少し工夫して改善できそうな解決策」に分けることで、市民を含む関係者が協働で取り組めそうな解決策を整理しました。

また、枚方市の交通を改善するためのプロジェクトとして、市民参画型の2つのプロジェクトが提案されました。



テーマ1：駅および駅前空間

枚方市の交通課題 (第1回～第2回WSの指摘事項)

枚方市駅	●駅・ホームにEVはあるが、不便な所にある。
	●市の中心を歩行者天国に。
	△駅が広いので、EV、トイレの場所が分かりにくい。
	●タクシーの台数が多すぎて、交通の邪魔。
	●駅前広場に自家用車の違法駐車が多い。
	●駅北口バス停のベンチが少なく感じる。
長尾駅	△バスがたくさんあって、行き先が分からない。
	●駅、バス停周辺に駐輪場がない。
	●駅前のバス案内がローマ字と漢字のみ。
樟葉駅	●バス停にイスがない(長尾駅)。
	●駅周辺の道路が狭い。
	●駅周辺の歩道が狭いので、人と自転車が車道にはみ出る。
樟葉駅	●バス停にも電子案内板がほしい。
	●樟葉駅前溜まりすぎのタクシー。 ●雨の日の送迎(車が多い)。

●:悪い点
△:どちらともいえない点

こんな解決策がある！(第3回～4回WSでの意見)

方針	解決策(案)	
	中長期的に取り組む	少し工夫して改善
駅前広場のバス停をもっと使いやすくする	・駅前広場を再開発に合わせて改良(枚方市駅)。	・北口バス停の位置の改善。 ・バス停のシェルターを充実。 ・行先別のバス待ちスペースの路面表示。 ・バスの行き先を分かりやすく表示。
駅をもっと便利にする	・わくわくドキドキするような駅前ストリートの整備(枚方市駅)。	・駅のエレベータ位置などの案内表示を改良(枚方市駅)。
	・枚方市駅および周辺地区の再開発に伴う賑わい・利便性の向上。	・構内の見取図を分かりやすくする。 ・周辺店舗等の案内。
	・駅、ベンチを管理する人や事業者を入札で募集する。	—
駅のバリアフリー化	・ホームドアの設置。	—
自家用車の使い方を改善	・雨天時の自家用車の利用を抑制。	—
タクシーの使い方を改善	・タクシーの駅前広場への流入をコントロール。	・タクシーの溜まりの場所を確保。
駐輪場を便利に	・自転車シェアリング。	・駐輪場の案内(駅)を充実させる。
駅周辺道路の改善	・歩道の整備。 ・交差点の改善。 ・自家用車中心でない道路整備。	—

テーマ2：バス路線の再編・改善

枚方市の交通課題
(第1回～第2回WSの指摘事項)

こんな解決策がある！(第3回～4回WSでの意見)

主要な路線	●東部から中心部への公共交通がバスのみ。
	△東西方面に移動しにくい。
公共施設間・駅間路線	●樟葉から中央図書館までが不便。
	●津田駅方面のバスがない。
	●岡山手地区バス停なし。
	●南北方向のバスが少ない。
	△循環バスの復活(市民病院)。
	●JRと京阪との乗り継ぎが不便。
	●交野線とJRの乗換なし。

●:悪い点
△:どちらともいえない点

方針	解決策(案)	
	中長期的に取り組む	少し工夫して改善
幹線路線の強化	・幹線と支線を分けてバス路線網を考える。	—
支線による市内の移動の利便性の強化	・よく使われる公共施設などへのバスサービスの強化。	・現在のバス路線の改善によるサービスの改善。
	・道路整備及びバス路線の空白地へのバス等のサービスの改善。 ・市民による支線の整備。	—
駅、主要な乗換場所の整備	・主要な駅における乗換利便性の強化。 ・バス拠点を設置する。	—

テーマ3：バスサービスの改善

枚方市の交通課題
(第1回～第2回WSの指摘事項)

こんな解決策がある！（第3回～4回WSでの意見）

本数	●ラッシュ時以外のバスが少ない。
料金	●市内一律料金にしてほしい。
	●中学・高校・大学生料金を作ってほしい。
車両	●車内が混雑して窮屈。
	●乗りにくい（ステップがある）。
	●車椅子の乗降に時間がかかり過ぎる。
	●乗降スペースが狭い。
	●バス降車ボタンの点字がない。
	●バス内の話し声でアナウンスが聞こえにくい。
	●外国人への案内がない。
バス停	●バス停屋根がない所が多い（雨天時大変）。
定時性	●バスがよく遅れる。
	●最終が早い。
	●雨の日のバス渋滞。

●:悪い点
△:どちらともいえない点

方針	解決策（案）	
	中長期的に取り組む	少し工夫して改善
本数	・外大生の大量輸送（バス本数増、BRT、LRT等）。	・外大までのバスを増やす（朝、授業終わり）。 ・バスの始発最終明確にかつ等間隔。
料金	・乗り換え割引料金。 ・5kmまで200円料金を短い距離で基本料金を安く。	・高齢者バス等の割引制度導入。
車両	—	・ベビーカーを乗せやすく。 ・車内でICOCAチャージができるように。
バス停	—	・バス停に高齢者用ベンチを設置。 ・新しいバス停を。 ・ICOCAのチャージ機をバス停に設置。 ・外国人向けのバス停の分かりやすい表示。
	—	・施設内までバス停を設置する（外大、病院など）。
	—	・セットバックの空間をベンチ・屋根付バス停に。
案内表示等	—	・バスターミナルで案内役を置く。
	—	・枚方市外の人でも分かりやすいバス案内。
高齢者対応	・高齢者に合ったバスを導入。	

“ひらかたバス停プロジェクト”

テーマ4：道路空間の整備や使い方

枚方市の交通課題
(第1回～第2回WSの指摘事項)

こんな解決策がある！(第3回～4回WSでの意見)

歩道	●歩道が狭く、デコボコしている。
	●歩行者のための道路が少ない。
	●通学時間帯歩道混雑。
自転車	●自転車の通行環境が良くない(走りにくい)。
	●自転車専用道が狭い。
バリアフリー	●歩道の幅の狭さ、段差が安全ではない。
	●車椅子では障害になる段差がある。
	●歩道の段差と柵が不便そう。
	●長尾谷付近、歩道の中央に電柱あり。
信号	●歩車分離：スクランブル交差点にできないか。
	●自転車の信号機の見分け方について。
景観・道路	●細い道なのに、広告旗や看板が邪魔。
	●並木で見通しが悪い。
	●花壇の手入れが悪い。

●:悪い点

△:どちらともいえない点

方針	解決策(案)	
	中長期的に取り組む	少し工夫して改善
歩道	・都市計画道路等の整備に伴う歩道の整備。	・歩道の改修等に伴う改善。 ・カーブミラーの設置の見直し。 ・電線を地中化。
自転車		・自転車通行空間の整備。
信号	・歩行者専用信号の増設。	—
バリアフリー化	・駅周辺、主要な公共施設等の歩道のバリアフリー路線の改善。	—
自動車の規制等	・駅周辺における歩行者、自転車等の優先化。	・生活道路におけるゾーン30*の導入。 ・減速帯の設置。 ・自動車の時間、曜日規制など。
管理体制	—	・道路の草刈りを自治会に協力してもらう(コミュニティ・ボランティア)。

“モデル地区での道路の使い方検討プロジェクト”

テーマ5：交通安全対策・マナー・ルール

枚方市の交通課題
(第1回～第2回WSの指摘事項)

こんな解決策がある！(第3回～4回WSでの意見)

自転車	●自転車の交通マナーが悪い。
	●自転車の逆走。
歩行者	●歩行者の信号無視。
自転車	●スマホを見ながらの車の運転。
	●自動車からゴミを捨てる。
その他	●道路に物を置く。
	●バス車内で携帯電話。
	●全体的に交通マナーの周知に欠けている。

方針	解決策(案)	
	中長期的に取り組む	少し工夫して改善
広報・周知	—	・広報活動の増加。 ・テレビCM新聞広告。 ・スマホでマナー誘導(ポイント付与)。
新たな講習会等の制度化	・マナー講習受講義務化。 ・枚方市独自の自転車免許制度。	—
モビリティ・マネジメント	・教育プログラムの強化。	・枚方市独自のモビリティ・マネジメント*。
条例化	・条例化による規制強化。	—

●:悪い点

△:どちらともいえない点

テーマ6：自動車交通の円滑化

枚方市の交通課題
(第1回～第2回WSの指摘事項)

こんな解決策がある！(第3回～4回WSでの意見)

●枚方市駅周辺の渋滞がひどい。
●樟葉駅周辺の渋滞。
●春日山～長尾、脇道からの出入車両多い。
●第二京阪道路との交差道路での渋滞。

方針	解決策(案)	
	中長期的に取り組む	少し工夫して改善
市内の渋滞解消	・現状の渋滞の再検証に基づく対策案の検討。	
第二京阪へのアクセス	・第二京阪交差道路側道の信号現示の変更。 ・第二京阪道路の料金低減化。	

●:悪い点

△:どちらともいえない点

枚方市交通改善のための2つのプロジェクト（提案）：その1

“ひらかたバス停プロジェクト”

- ワークショップで出されたバス停の改善を目的に、より使いやすく、綺麗なバス停の整備・管理等について具体的な検討を行う。
- 市民・民間事業者、大学生などからバス停の改善案の提案を募る（デザインコンペの実施など）。
- 沿道の小規模な商業施設（コンビニなど）、公共施設などの協力によるバス停の幅員の確保、休憩場所の確保などについても、新たな取組として検討を行う。

バス停の電光掲示の例（バスロケーションシステム）



バス停の屋根、ベンチの例



枚方市交通改善のための2つのプロジェクト（提案）：その2

“モデル地区での道路の使い方 検討プロジェクト”

- 香里ヶ丘のけやき通りをモデル地区として、地元住民、沿道の事業者などのニーズを踏まえて、「けやき通り」における道路の使い方を検討する。

＜想定される道路の使い方＞

- ・ 自転車通行空間の整備
- ・ バス停の改善・バリアフリー化
- ・ 歩道の段差解消
- ・ 歩道の舗装面の改善
- ・ 歩道等における花壇などの設置と管理方法の検討

モデル地区における道路の使い方の検討

— けやき通（香里園） —



自転車走行帯



減速帯



ゾーン 30



シェルター付バス停



参考資料 ③枚方市の交通に関するアンケート調査

1. アンケート調査の実施概要

(1) アンケート調査の目的

枚方市総合交通計画の策定にあたって、地域住民等の移動実態、想定される施策に対する意向等を把握した上で、施策の方向性や具体的な内容を検討する必要があります。本アンケート調査は、既往調査（パーソントリップ調査、道路交通センサス、枚方市都市計画マスタープランの見直しおよび枚方市立地適正化計画の作成に関するアンケート調査等）では把握しきれない移動実態及び移動の満足度、総合交通計画で想定される施策に対する地域住民の意向、事業所、大学生の交通実態及び移動の満足度等を把握することを目的として実施しました。

(2) アンケート調査の実施概要

配布と回収

市政モニターアンケート、事業所アンケート、大学生アンケート	平成 28 年 8 月上旬～9 月下旬
市民アンケート	平成 28 年 9 月 16 日（金）～10 月 5 日（水）

(3) アンケートの項目

	基本情報	日常生活の中で利用されている施設	子育て中の方の移動、タクシーの利用	通勤時の交通利用	通学時の交通利用	自転車の利用について	枚方市の交通施策の方向性
①市民アンケート ワークショップ	○	○	○	○	○	○	○
②市政モニターアンケート	○	○	○	○	○	○	○
③事業所アンケート	○			○		○	○
④大学生アンケート	○				○	○	○

(4) アンケートの配布数、回収数

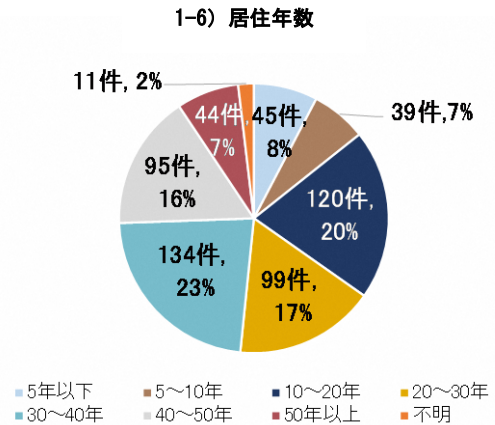
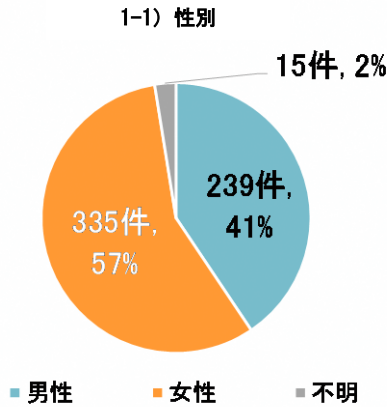
配布先	配布数 (部)	目標回収数 (部)	回収数 (部)	回収率 (%)		
				回収数/配布数	回収数/ 目標回収数	
市民アンケート	1,300	390	551	42%	141%	
ワークショップ	85	30	38	45%	127%	
市政モニターアンケート	382	382	316	83%	83%	
事業所	理研ビタミン株式会社	50	20	33	66%	165%
	枚方東部企業団地	100	50	18	18%	36%
	日本精線株式会社	50	30	17	34%	57%
	枚方企業団地	100	50	32	32%	64%
	(株)クボタ	200	150	189	95%	126%
	小松製作所	200	150	200	100%	133%
	津田サイエンスヒルズ	100	50	69	69%	138%
	計	800	500	558	70%	112%
大学	関西外国語大学	400	320	329	82%	102%
	関西医科大学	102	60	102	100%	170%
	摂南大学	100	60	67	67%	112%
	大阪工業大学	100	60	72	72%	120%
	大阪歯科大学	0	30	0	—	—
	計	702	530	570	81%	108%
合計	3,269	—	2,033	62%	—	

2. 結果概要

2-1 市民アンケート

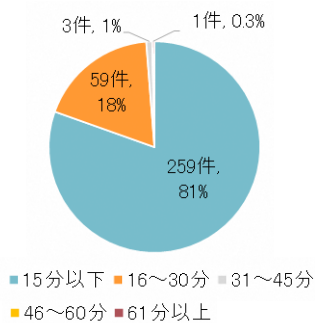
(1) 対象者の概要

- 回答者数は、ワークショップ時の回答も含めて 589 件であり、女性が約 6 割です。
- 居住年数 30 年以上が約 46%です。

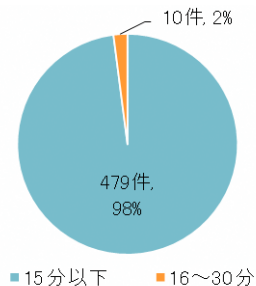


- 最寄り駅は、枚方市駅、樟葉駅、長尾駅の順に多く、概ね駅別乗降者数の傾向と類似しています。
- 最寄り駅までの交通手段は、徒歩が多い傾向にあります。枚方市駅、樟葉駅、長尾駅、香里園駅については、バスで移動する人も多くなっています。
- 鉄道駅までの所要時間は、15分以下が81%を占めています。

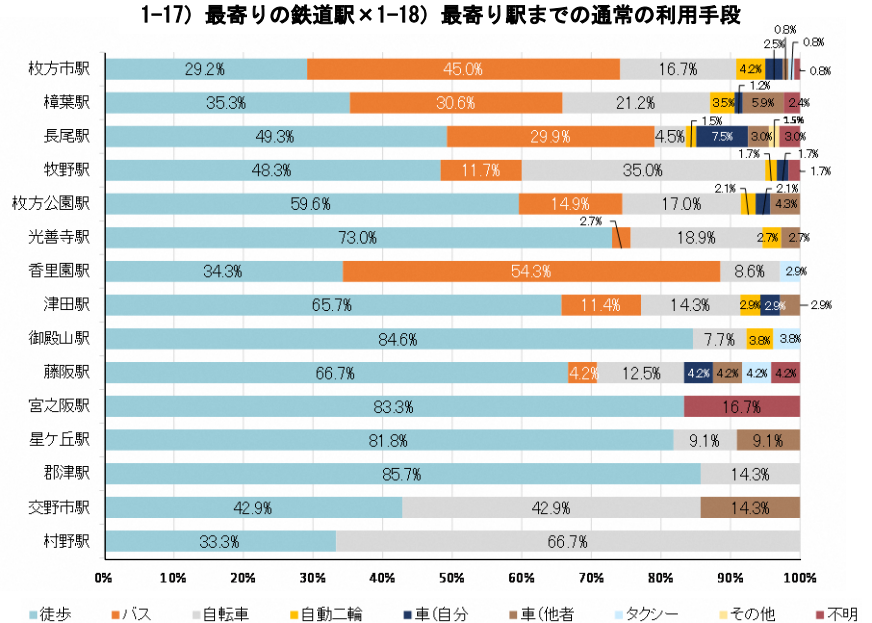
1-18) 最寄りの鉄道駅までの所要時間



1-21) 最寄りのバス停までの所要時間



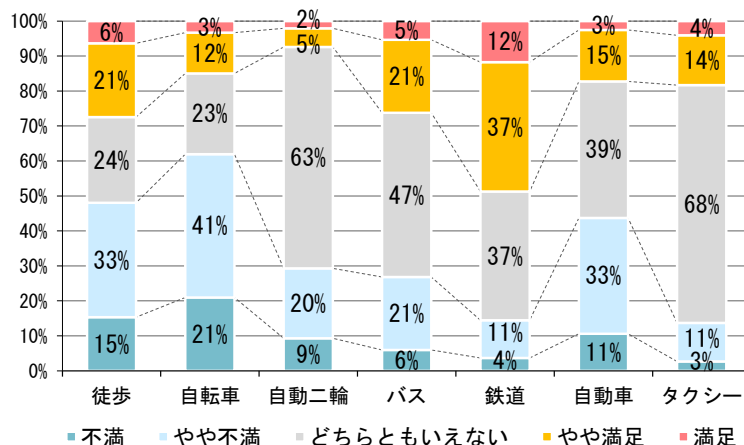
1-17) 最寄りの鉄道駅×1-18) 最寄り駅までの通常の利用手段



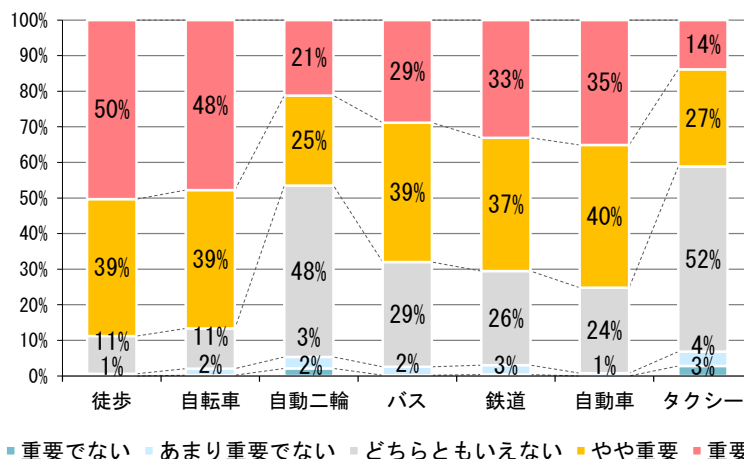
(2) 交通手段別移動環境について

- 交通手段別移動環境については、徒歩、自転車、自動車の順に重要度が高く、自転車、徒歩、自動車の順に不満度が高くなっています。

4-3) 現状の満足度



4-3) 現状の重要度



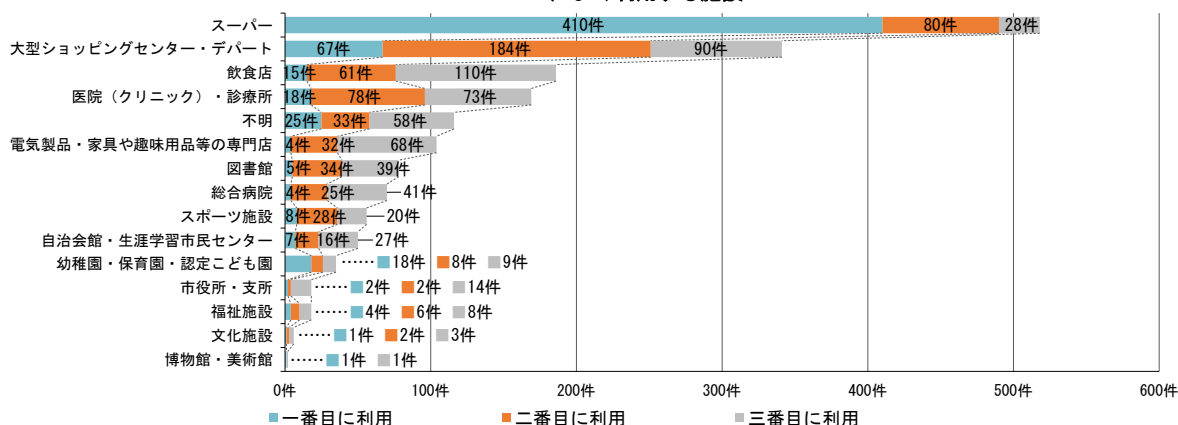
徒歩	自転車	自動二輪	バス	鉄道	自動車	タクシー
歩道など	自転車道、 駐輪場など	駐車場など	バス運行 サービス、 バス停環境、 情報など	鉄道運行 サービス、 駅の情報、 情報など	道路、 駐車場など	タクシー運 行サービス、 乗り場環境、 情報など

満足度順位	不満度順位	重要度順位
・ 鉄道 (49%)	・ 自転車 (62%)	・ 徒歩 (89%)
・ 徒歩 (27%)	・ 徒歩 (48%)	・ 自転車 (87%)
・ バス (26%)	・ 自動車 (44%)	・ 自動車 (75%)
・ タクシー	・ 自動二輪	・ 鉄道
・ 自動車	・ バス	・ バス
・ 自転車	・ 鉄道	・ 自動二輪
・ 自動二輪	・ タクシー	・ タクシー

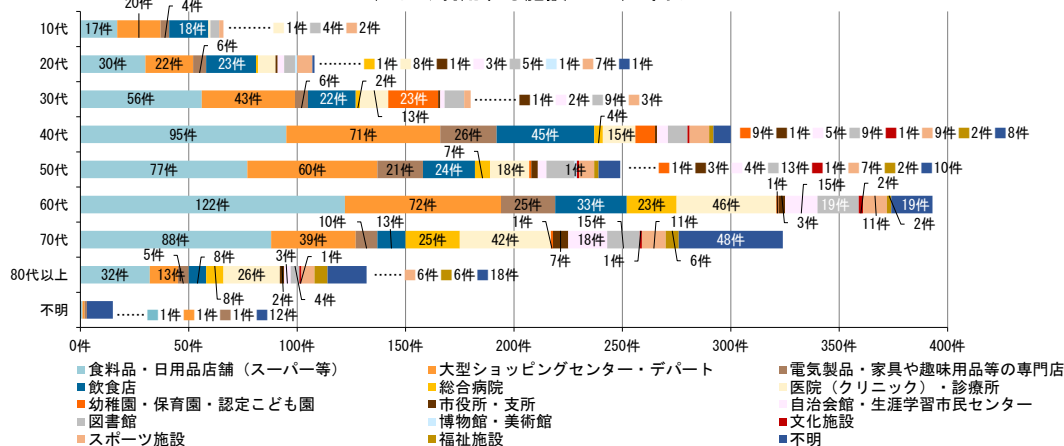
(3) よく利用する施設と利用交通手段

- よく利用する施設は、商業系の食料品（スーパーなど）が最も多く、続いて大型ショッピングセンター、医院・診療所、飲食店の順になっています。
- 施設への利用交通手段は、自動車（自分で運転）での移動が多くなっていますが、デパート、総合病院、図書館などは鉄道またはバスの分担率が比較的高くなっています。また、福祉施設は、施設送迎バスが21%と、高い比率になっています。
- 食料品（スーパー等）、自治会館、図書館、医院などは自転車、徒歩の比率が比較的高くなっています。
- 施設別利用交通手段別の満足度では、バスへの満足度が低い傾向にあります。
- 年代別施設満足度では、商業施設系において年代が高いほど、満足度が低い傾向にあります。

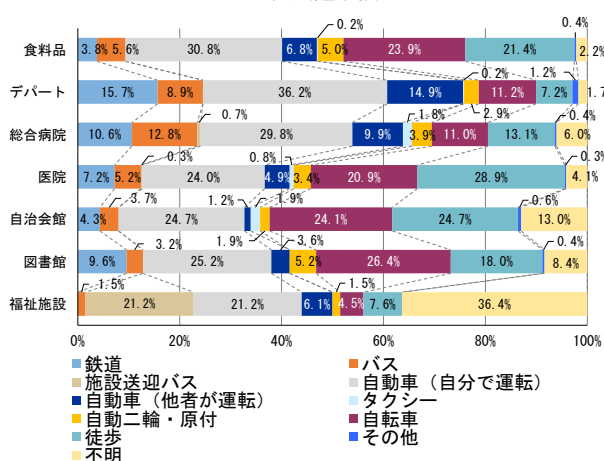
2-1) よく利用する施設



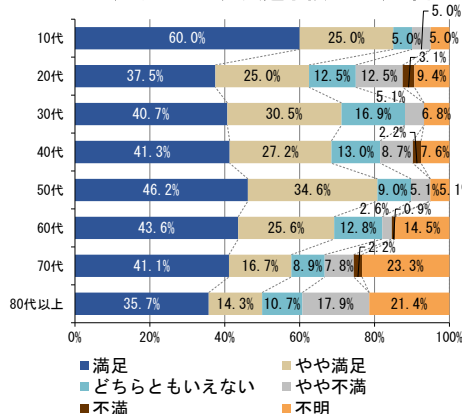
2-1) よく利用する施設×1-2) 年代



2-2) 交通手段



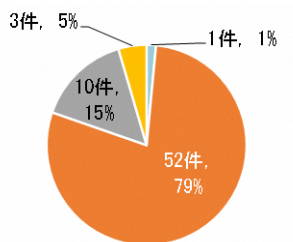
2-2) デパート) 交通手段×1-2) 年代



(4) 子育て世代の移動の状況

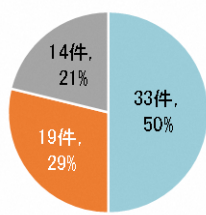
- 回答者の11%が子育て中と回答しています。
- 子育て世代の買物移動は、自動車が79%を占めています。(※本調査における買物目的の分担率は、自動車の場合、食料品が約38%、デパートが約51%であり、自転車と徒歩の場合、食料品が約45%、デパートが約18%です。)
- 子どもの送迎は、自分自身が50%、家族が29%であり、子どもの送迎には自動車(40%)、自転車(37%)となっています。園の送迎バスは8%に留まっています。

3-2) 子育て世代の買物時の交通手段



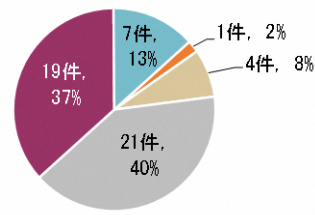
■バス ■自動車 ■自転車 ■徒歩

3-3) 子育て世代の子どもの送迎



■自分が送迎 ■家族が送迎 ■送迎していない

3-4) 子どもの送迎の主な交通手段

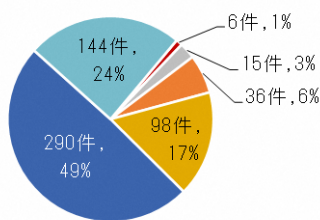


■路線バス ■園の送迎バス ■自動車 ■自転車 ■徒歩

(5) タクシー利用に関する事項

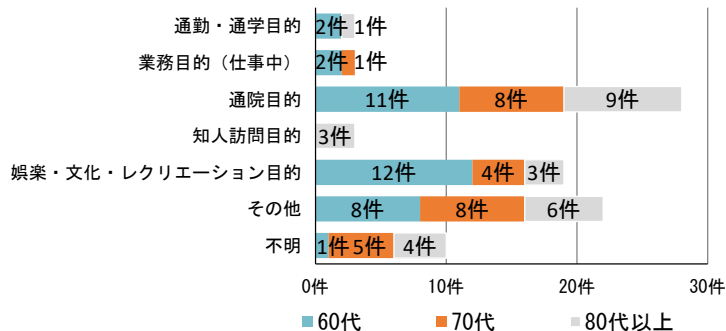
- タクシー利用者は27%であり、2~3ヶ月に1回以下の利用が多くなっています。
- 最も多い利用目的は娯楽・文化・レクリエーション目的であり、次いで通院目的となっています。
- 60代以上の高齢者の場合は、通院、レクリエーション等の目的の利用が多く、また、1,000円以下の移動も多いことから、身近な施設への移動などにも利用されていると推測できます。
- 平均的な支払額は、2,000円以下が多く、近距離移動が中心となっています。

3-5) タクシーの利用頻度



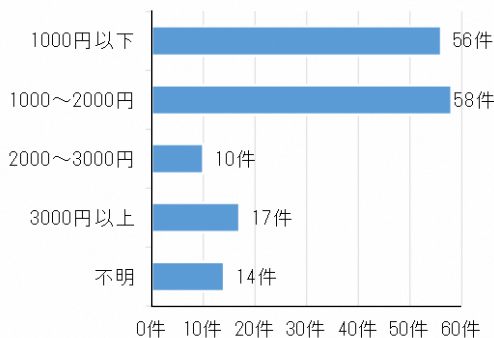
■週1~4回程度 ■月2~3回程度 ■月1回程度 ■2~3ヶ月に1回以下 ■全く利用しない ■不明

3-6) タクシーの利用目的 (60代以上)



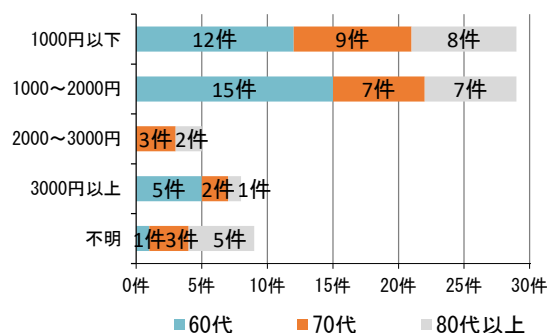
■60代 ■70代 ■80代以上

3-5) タクシーの利用頻度



0件 10件 20件 30件 40件 50件 60件

3-7) タクシーの平均的な支払金額 (60代以上)

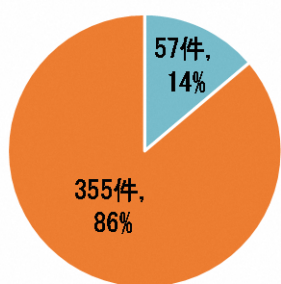


■60代 ■70代 ■80代以上

(6) 自動車運転免許証の返納予定

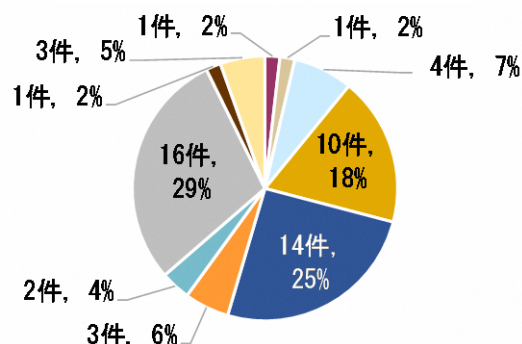
- 自動車運転免許証の自主返納の予定がある人は回答者の14%です。
- 返納予定年齢は80歳頃が29%と最も多く、次いで75歳頃が25%となっています。75歳以上に自主返納を予定している人は71%です。
- 現在の年齢によって返納予定の年齢が異なりますが、40代、50代は65歳以降との回答が多く、60代、70代は75歳以降での返納意向が強くなっています。

1-9) 自主返納予定



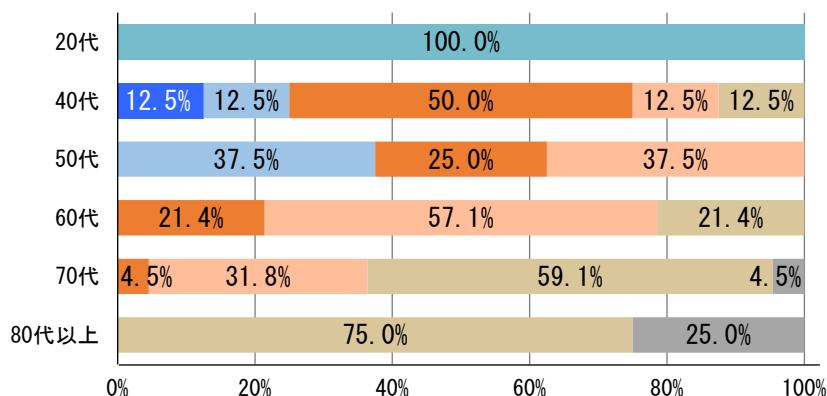
■ 予定あり ■ 予定なし

1-9) 自主返納予定の年齢



■ 55歳頃 ■ 60歳頃 ■ 65歳頃 ■ 70歳頃 ■ 75歳頃
 ■ 77歳頃 ■ 78歳頃 ■ 80歳頃 ■ 81歳頃 ■ 85歳頃

1-9) ①自主返納予定×1-2) 年代×1-9) ②自主返納予定の年齢



< 自主返納予定年齢 >

■ 55歳以上60歳未満 ■ 60歳以上65歳未満 ■ 65歳以上70歳未満
 ■ 70歳以上75歳未満 ■ 75歳以上80歳未満 ■ 80歳以上(最高85歳)
 ■ 無回答

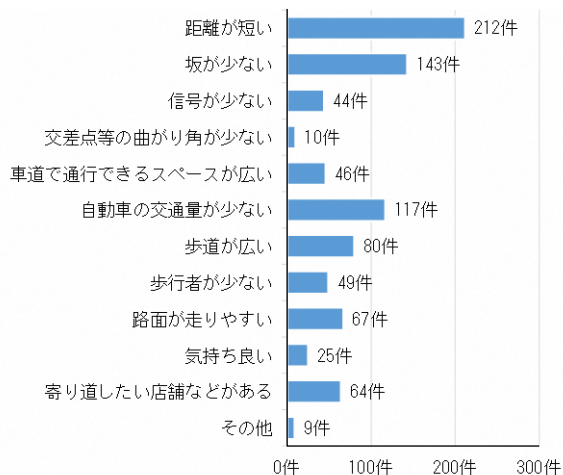
年代別自主返納予定ありの回答者数

年代	件数
10代	0件
20代	1件
30代	0件
40代	8件
50代	8件
60代	14件
70代	22件
80代以上	4件
計	57件

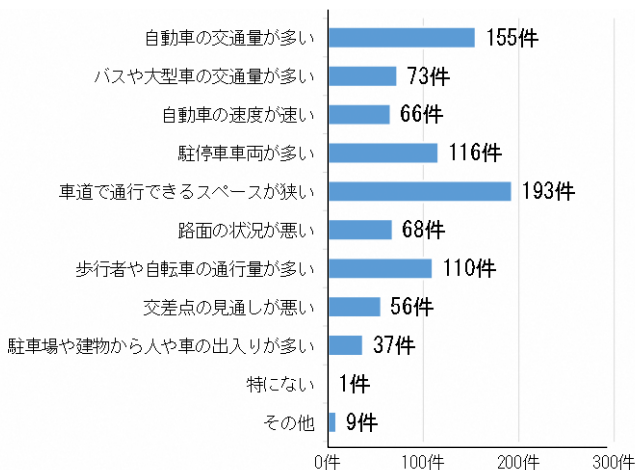
(7) 自転車の利用に関する事項

- 自転車通行ルートでの重視項目については、距離の短さや坂の有無、自動車交通量の少なさなどを重視しています。
- このようなことから、市域の丘陵部などは、自転車利用よりもバスの利用意向が強いことが伺え、高齢者の増加に伴う駅と丘陵部の住宅地のバス需要の高まりが予想されます。
- 年代別・性別の自転車通行ルートでの重視項目、上位3位は以下の通りです。
- 自転車で危険を感じる場所は、「車道で通行できるスペースが狭い」、「自動車の交通量が多い」、「駐停車車両が多い」の順であり、走行空間の狭さや車の交通量に関して危険と感じていることが多くなっています。
- 自転車の可能所要時間は、15分以下が32%、30分以下が93%です。
- 歩道がある幹線道路での自転車走行場所は、歩道を走る比率が62%であり、車道を走る人は7%に留まっています。
- 年代別自転車走行場所は、「歩道の車道寄り」が多く、特に10代が歩道を好む傾向が多くなっています。70代、80代以上は幹線道路を避ける人が多くなっています。

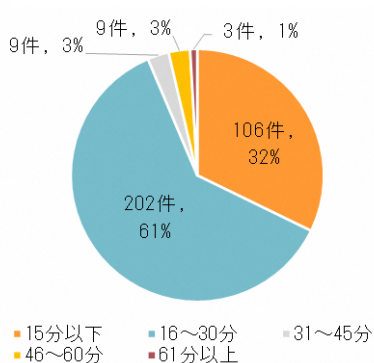
1-13) 自転車通行ルートでの重視項目



1-14) 自転車で危険と感じる状況

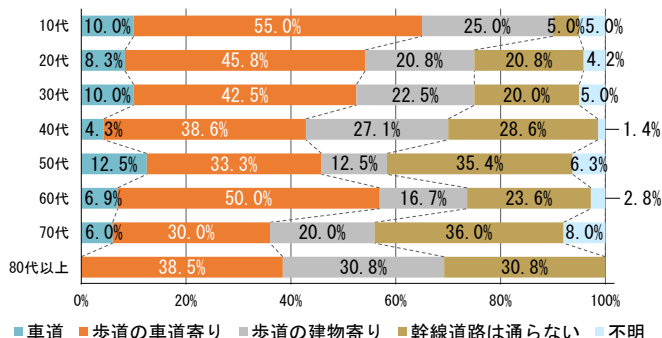


1-15) 自転車の可能所用時間



分類	1位	2位	3位
10代	距離が短い	坂が少ない	信号が少ない
20代	距離が短い	坂が少ない	歩行者が少ない
30代	距離が短い	路面が走りやすい	自動車の交通量が少ない
40代	距離が短い	坂が少ない	自動車の交通量が少ない
50代	距離が短い	坂が少ない	自動車の交通量が少ない
60代	距離が短い	自動車の交通量が少ない	坂が少ない
70代	距離が短い	坂が少ない	歩道が広い
80代以上	坂が少ない	距離が短い	自動車の交通量が少ない
男性	距離が短い	自動車の交通量が少ない	坂が少ない
女性	距離が短い	坂が少ない	自動車の交通量が少ない

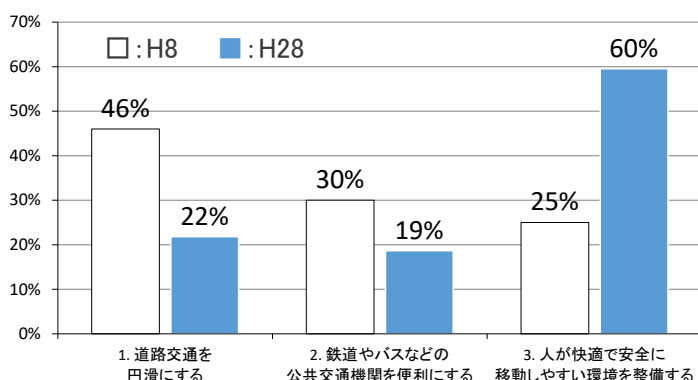
1-16) 歩道がある幹線道路での自転車走行場所×1-2) 年代



(8) 枚方市の交通対策に関わる意向

- 「人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する」の意見が最も多くなっています。
- 交通対策の重要率では、平成7年度のアンケート調査（H8実施）では、「道路交通を円滑にする」でしたが、現在では「人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する」に変化しています。
- 重要度は「歩行空間の確保」、「自転車通行空間の確保」、「安全快適な歩行空間の確保」の順に高くなっています。不満度は「自転車通行空間の確保」、「歩行空間の確保」、「周辺道路の改善、混雑緩和」の順に高くなっています。

交通対策の重要率



交通対策	説明
1. 道路交通を円滑にする。	渋滞を緩和するために、新しく幹線道路を整備したり、問題となっている交差点の改善をするなどの対策を意味します。
2. 鉄道やバスなどの公共交通機関を便利にする。	鉄道どうしの乗り継ぎを便利にしたり、駅にスムーズに行けるよう駅周辺の道路や駅前広場を改良したり、バスのスピードアップなどの対策を意味します。
3. 人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する。	幅の広い歩道や自転車道を整備したり、歩道の段差をなくすなどの改善、事故の多い交差点の見通し改良、路上の障害物の除去などの対策を意味します。

満足度上位5位

- ・ 鉄道とバスの乗り継ぎやすさ
- ・ 駅前広場の改良や整備
- ・ 定時性の確保
- ・ 路線網の充実
- ・ 駅やバス停などの案内充実

不満度上位5位

- ・ 自転車通行空間の確保
- ・ 歩行空間の確保（道路）
- ・ 周辺道路の改善、混雑緩和
- ・ 自動車での送り迎えのしやすさ
- ・ バス停に屋根やベンチを設置

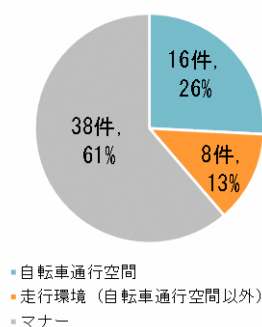
重要度上位5位

- ・ 歩行空間の確保（道路）
- ・ 自転車通行空間の確保
- ・ 安全快適な歩行空間の確保（駅および駅前空間）
- ・ バリアフリー化
- ・ 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

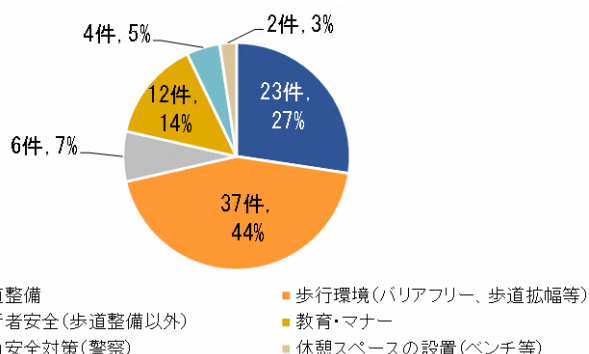
※参考：教育・マナーに関連する自由意見について

- 自由意見では、教育・マナーに関連する意見が多数あり、そのうち、特に自転車（38件）、徒歩（12件）の教育・マナーに関する意見が多い結果となりました。

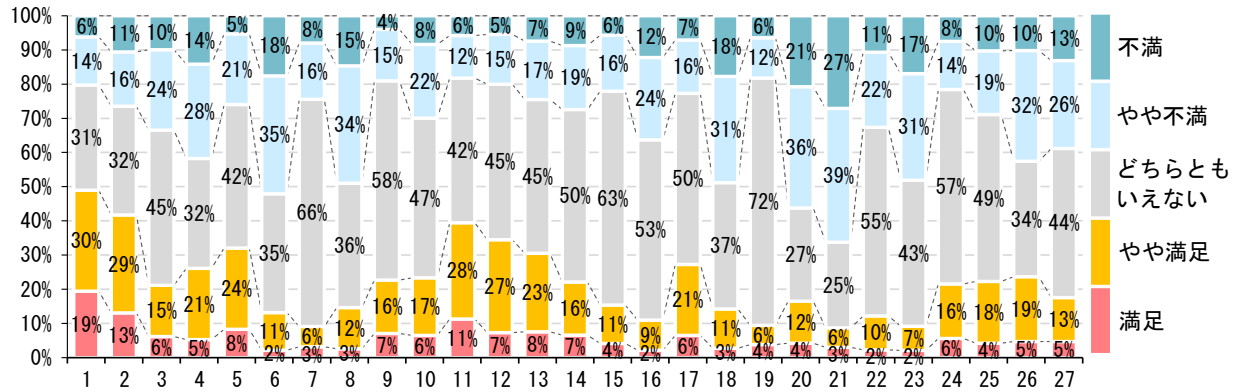
4-4) 自由意見分類（自転車）



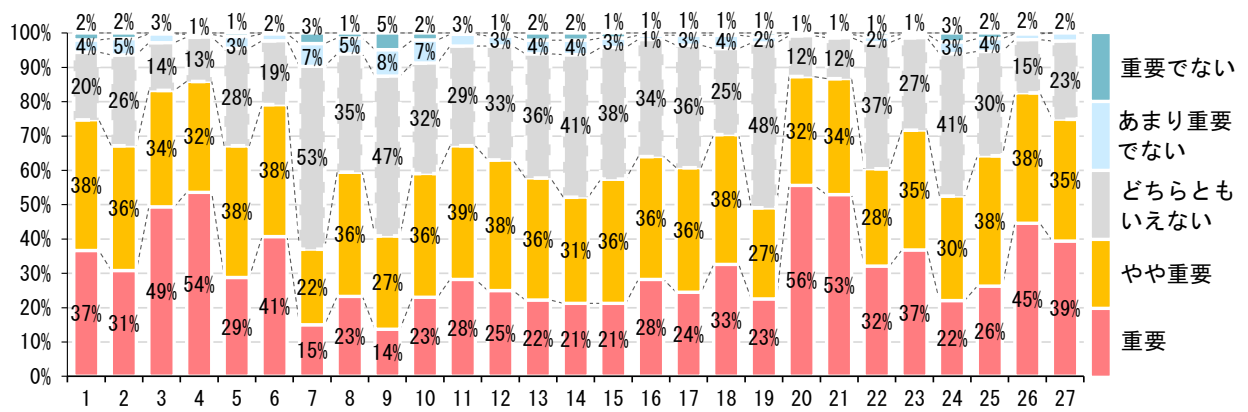
4-4) 自由意見分類（徒歩）



4-2) 現状の満足度



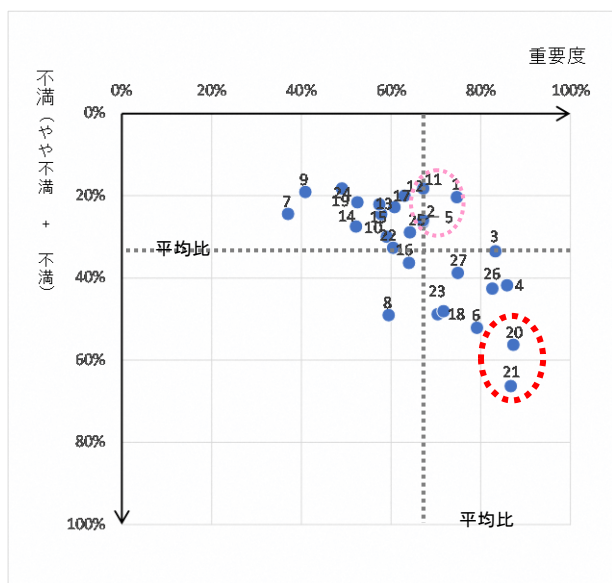
4-2) 将来の重要度



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
鉄道とバスの乗り継ぎ易さ	駅前広場の改良や整備	バリアフリー化	安全快適な歩行空間の確保 (駅・駅前)	駅やバス停等の案内充実	周辺道路の改善、混雑緩和	マイカー利用の抑制	自動車での送迎のし易さ	タクシー乗降場の充実や改善	みどりにぎわい空間の創出	定時性の確保	路線網の充実	運行本数の増加	運行時間の延長	公共施設を連絡する循環バスの運行	乗り継ぎ割引等の低料金化	乗務員のマナー向上	バス停に屋根やベンチを設置	減便・撤退等からの回避	歩行空間の確保	自転車通行空間の確保	生活道路の交通規制強化	幹線道路の交通渋滞の解消	高速道路等の充実とアクセス性強化	みどりの確保等景観への配慮	横断歩道やカーブミラーの設置等交通安全対策の強化	交通マナーの啓発やルールづくり
駅および駅前空間					バスの利用のしやすさ										道路空間の整備や使い方							交通安全対策				

(9) 枚方市の個別交通対策における現在の不満度と将来の重要度の関係

- 重要度が高く、不満度も高い項目は、「自転車通行空間の確保」「歩行空間の確保」等です。
- 不満度は低いが、重要度が高い項目は、「駅前広場の改良や整備」「駅やバス停などの案内充実」「鉄道とバスの乗り継ぎやすさ」「定時性の確保」です。
- 重要度が低い施策も、重要度の高い施策との関連性が強く、重要度が低いものの、施策の中で考慮すべき事項があります。



表の色凡例

- 駅および駅前空間(公共交通・歩行者)
- 駅および駅前空間(自動車)
- バスの利用のしやすさ
- 道路空間の整備や使い方(自動車)
- 道路空間の整備や使い方(歩行者・自転車)
- 交通安全対策

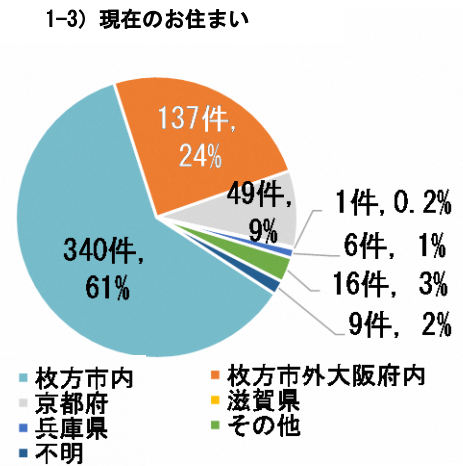
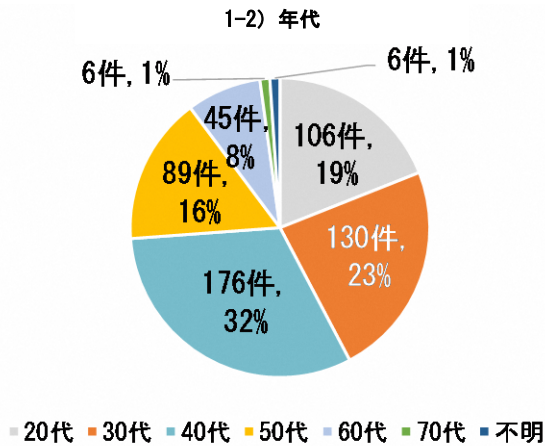
	重要度 (低)	重要度 (高)
不満度 (低)	25.みどりの確保など景観への配慮 22.生活道路の交通規制強化 10.みどりやにぎわい空間の創出 12.路線網の充実 17.乗務員のマナー向上 13.運行本数の増加 15.公共施設を連絡する循環バスの運行 14.運行時間の延長 24.高速道路等の充実とアクセス性強化 19.減便・撤退等からの回避 7.マイカー利用の抑制 9.タクシー乗降場の充実や改善	2.駅前広場の改良や整備 5.駅やバス停などの案内充実 1.鉄道とバスの乗り継ぎやすさ 11.定時性の確保
不満度 (高)	8.自動車での送り迎えのしやすさ 16.乗り継ぎ割引などの低料金化	21.自転車通行空間の確保 20.歩行空間の確保(道路) 3.バリアフリー化 4.安全快適な歩行空間の確保(駅および駅前の空間) 26.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 6.周辺道路の改善、混雑緩和 23.幹線道路の交通渋滞解消 18.バス停に屋根やベンチを設置 27.交通マナーの啓発やルールづくり

個別交通対策項目	
駅および駅前の空間	1.鉄道とバスの乗り継ぎやすさ
	2.駅前広場の改良や整備
	3.バリアフリー化
	4.安全快適な歩行空間の確保
	5.駅やバス停などの案内充実
	6.周辺道路の改善、混雑緩和
	7.マイカー利用の抑制
	8.自動車での送り迎えのしやすさ
	9.タクシー乗降場の充実や改善
	10.みどりやにぎわい空間の創出
バスの利用のしやすさ	11.定時性の確保
	12.路線網の充実
	13.運行本数の増加
	14.運行時間の延長
	15.公共施設を連絡する循環バスの運行
	16.乗り継ぎ割引などの低料金化
	17.乗務員のマナー向上
	18.バス停に屋根やベンチを設置
	19.減便・撤退等からの回避
道路空間の整備や使い方	20.歩行空間の確保
	21.自転車通行空間の確保
	22.生活道路の交通規制強化
	23.幹線道路の交通渋滞解消
	24.高速道路等の充実とアクセス性強化
	25.みどりの確保など景観への配慮
交通安全対策	26.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
	27.交通マナーの啓発やルールづくり

2-2 事業所（事業者）・従業員向けアンケート

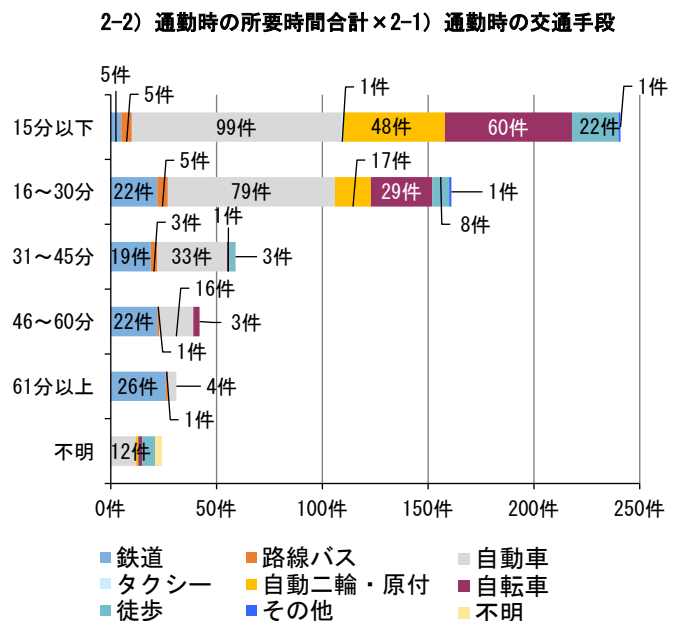
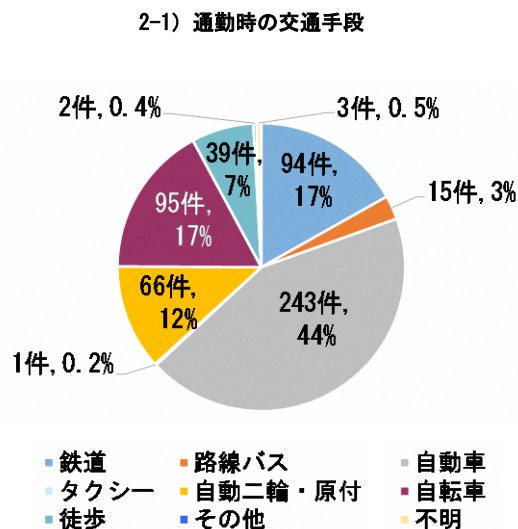
(1) 対象者の概要

- 40代（32%）、30代（23%）、20代（19%）の順に多くなっています。
- 枚方市内の居住者は61%、枚方市内を含む大阪府内の居住者は85%を占めます。



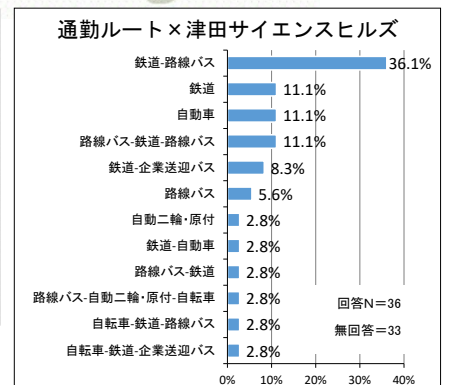
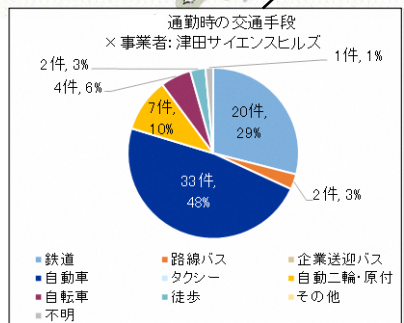
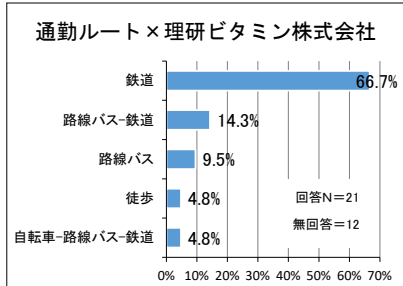
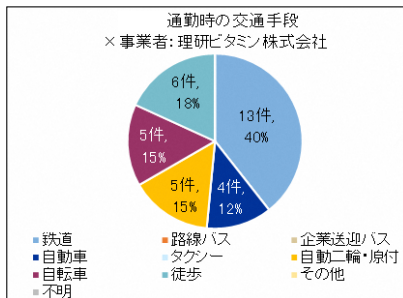
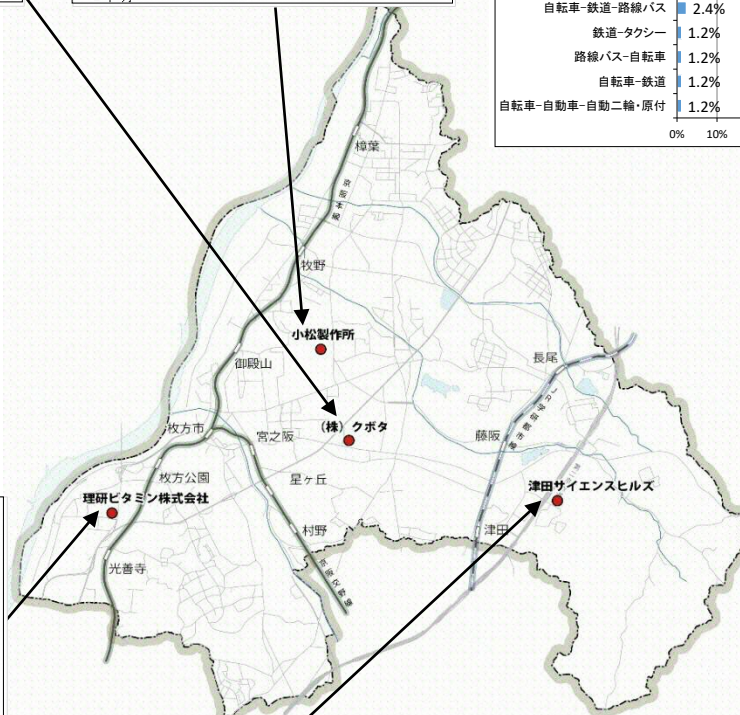
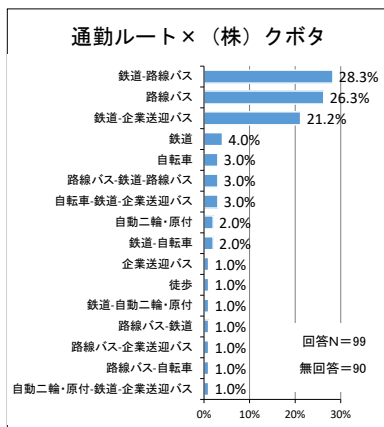
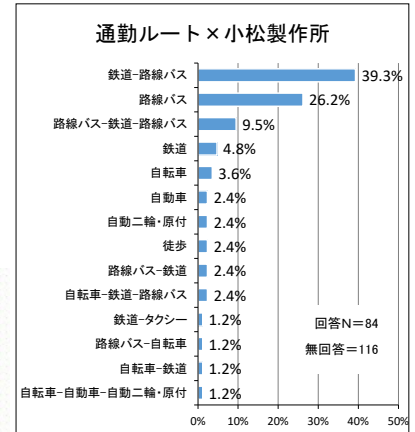
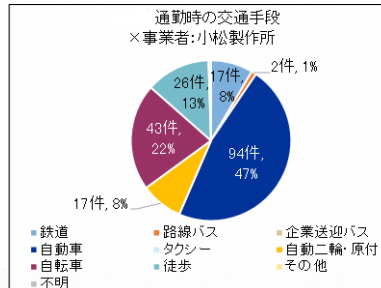
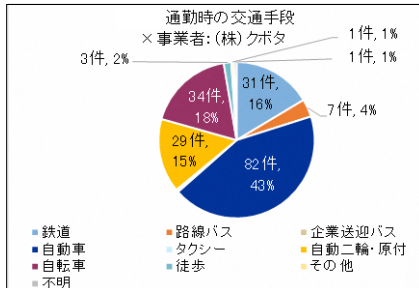
(2) 通勤時の交通手段

- 通勤時の代表交通手段は自動車（44%）、自転車（17%）、鉄道（17%）の順であり、公共交通に頼らない移動が多くなっています。
- 通勤にかかる所要時間ごとに見ると、自転車、自動二輪、原付、徒歩の利用が全体の5割以上を占めており、所要時間が増えるほど公共交通を利用する割合が多くなっています。
- 所要時間が30分を超える場合は、鉄道の利用が多くなっています。



主な事業所の通勤時の利用交通手段

- 事務所の多くは駅から離れているため、自動車分担率が高く、公共交通利用者も鉄道と路線バスまたは路線バスの組合せが多くなっています。
- 駅から近い事務所は鉄道分担率が高く、通勤時の利用交通手段も鉄道のみの人が多くなっています。

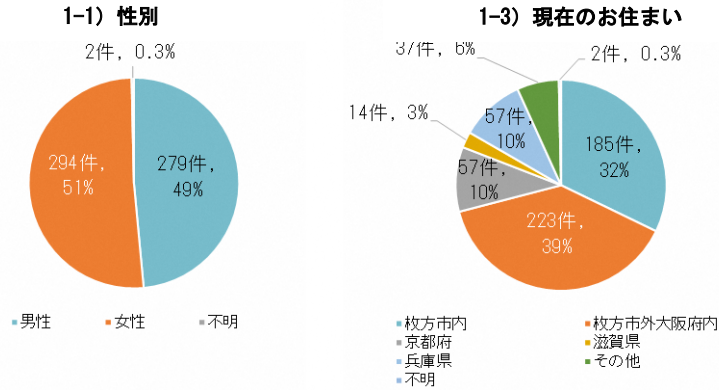


注) 円グラフは代表交通手段の分担率を表している。代表交通手段を決める優先順位は、鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付・自動二輪車）、徒歩の順となっている。例えば、鉄道とバスの組合せの場合、代表交通手段は鉄道となる。
一方、棒グラフは公共交通を利用した人を対象とし、代表交通手段のみならず、端末交通手段を含めた利用交通手段の組合せを表す。

2-3 大学生向けアンケート

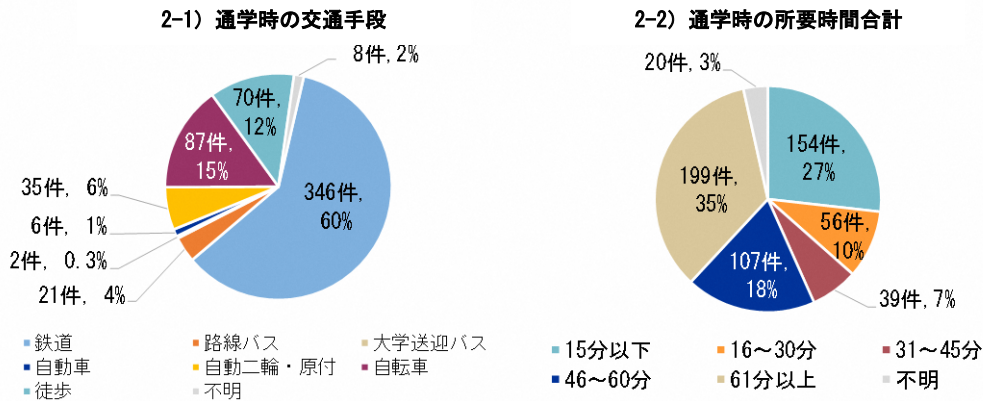
(1) 対象者の概要

- 枚方市内の居住者は3割以上、大阪府内（枚方市を含む）の居住者は7割以上を占めます。事務所従業員に比べて遠方の移動がやや多くなっています。

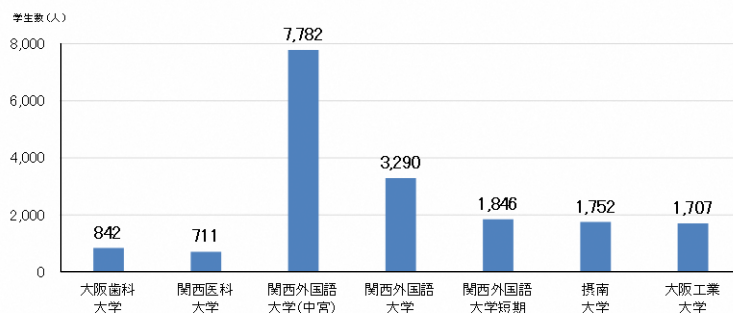


(2) 通勤時の交通手段

- 通学時の代表交通手段は鉄道が（約60%）、自転車（約15%）、徒歩（約12%）の順であり、近距離移動以外は公共交通に頼る移動が大半を占めます。
- 全ての大学において、鉄道利用が大半を占めます。ただ、関西外国語大学など駅から遠い大学の場合、端末交通手段としてバスの利用が多いと予想されます（鉄道とバスを両方利用した場合、代表交通手段は鉄道になります）。
- 関西外国語大学中宮キャンパスの場合、自転車通学のケースも多く見られます。
- 大学別の通勤時の交通利用分担率は次ページの通りです。



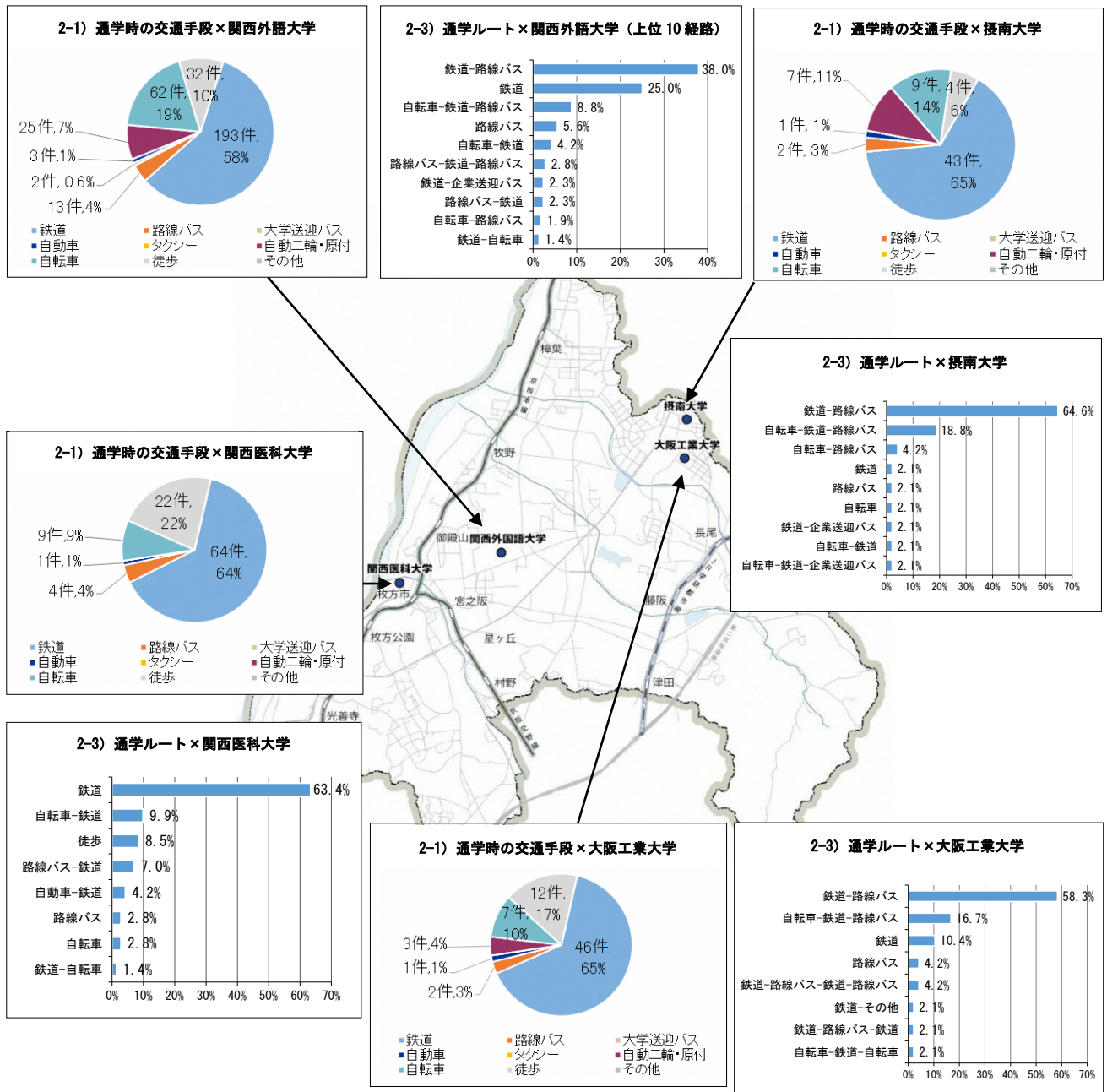
※参考：市内に位置する大学の学生数（平成28（2016）年）



市内における学生数の内訳

大学別通学時の利用交通手段

- 鉄道の分担率は58~65%と最も高くなっています。公共交通を利用しない場合は、自転車、徒歩、自動二輪となります。
- 大学の多くは駅から離れているため、公共交通利用者は鉄道と路線バスの組合せが多くなっています。駅から近い大学は、鉄道単独の利用が多く、路線バスの利用は少なくなっています。
- 学生数の最も多い関西外国語大学の場合、公共交通利用者の「鉄道-路線バス」の利用は全体の38%、路線バスを1回でも利用している人は全体の63%を占めています。



発行年月	平成 30 年(2018 年)12 月
発 行	枚方市 〒573-8666 枚方市大垣内町 2 丁目 1 番 20 号 TEL 072-841-1221(代表)
編 集	土木部土木政策課
