

1 調査名称：枚方市総合交通計画策定調査業務

2 調査主体：枚方市

3 調査圏域：枚方市圏

4 調査期間：平成28年度～平成29年度

5 調査概要：

人口減少と超高齢社会の進展を背景に、平成26年度にはコンパクト＋ネットワークをキーワードに「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律（平成26年法律第39号）」や「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平成26年法律第41号）」が施行され、行政と住民や民間事業者が一体となって、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直すことが重要とされた。

枚方市においても、人口減少と超高齢社会が進展するなか、公共交通事業を取り巻く環境が厳しくなると予想されるが、コンパクトなまちづくりと連携した地域公共交通ネットワークを確保することで、地域の活力を維持、強化していくことができると考えられる。

よって、本業務では、持続・発展を可能とする集約型都市構造の構築に向け総合交通計画を策定するものとする。

I 調査概要

1 調査名称：枚方市総合交通計画策定調査業務

2 報告書目次

(平成 28 年度 報告分)

ひらかた交通まちづくりワークショップの報告

WSの目的、経過	1
課題と解決策のとりまとめ案	2
テーマ1：駅および駅前空間	3
テーマ2：バス路線の再編・改善	4
テーマ3：バスサービスの改善	6
テーマ4：道路空間の整備や使い方	7
テーマ5：交通安全対策・マナー・ルール	8
テーマ6：自動車交通の円滑化	8
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	9
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	12

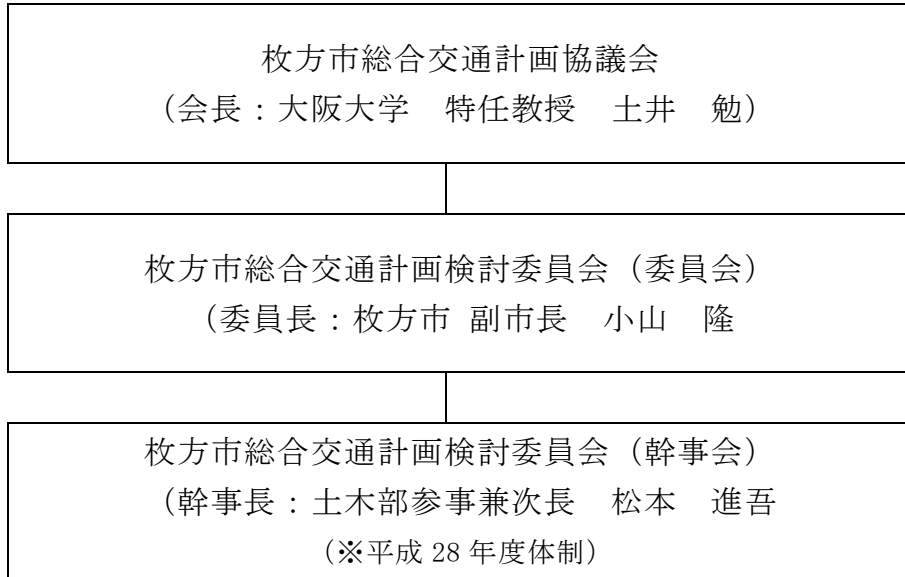
枚方市総合交通計画協議会 議事録

- 第1回 枚方市総合交通計画協議会（平成 28 年 6 月 7 日（火）開催）
- 第2回 枚方市総合交通計画協議会（平成 28 年 11 月 22 日（火）開催）
- 第3回 枚方市総合交通計画協議会（平成 29 年 3 月 22 日（水）開催）

枚方市の交通に関するアンケート調査結果報告書

1. アンケート調査の実施概要	1
2. 市民アンケート調査実施概要	5
3. 事業所（事務所）・従業員向けアンケート調査の結果	44
4. 大学生向けアンケート調査の結果	64
5. 市民アンケート調査の自由意見整理	83
6. 総括	87

3 調査体制



4 委員会名簿等（枚方市総合交通計画協議会）

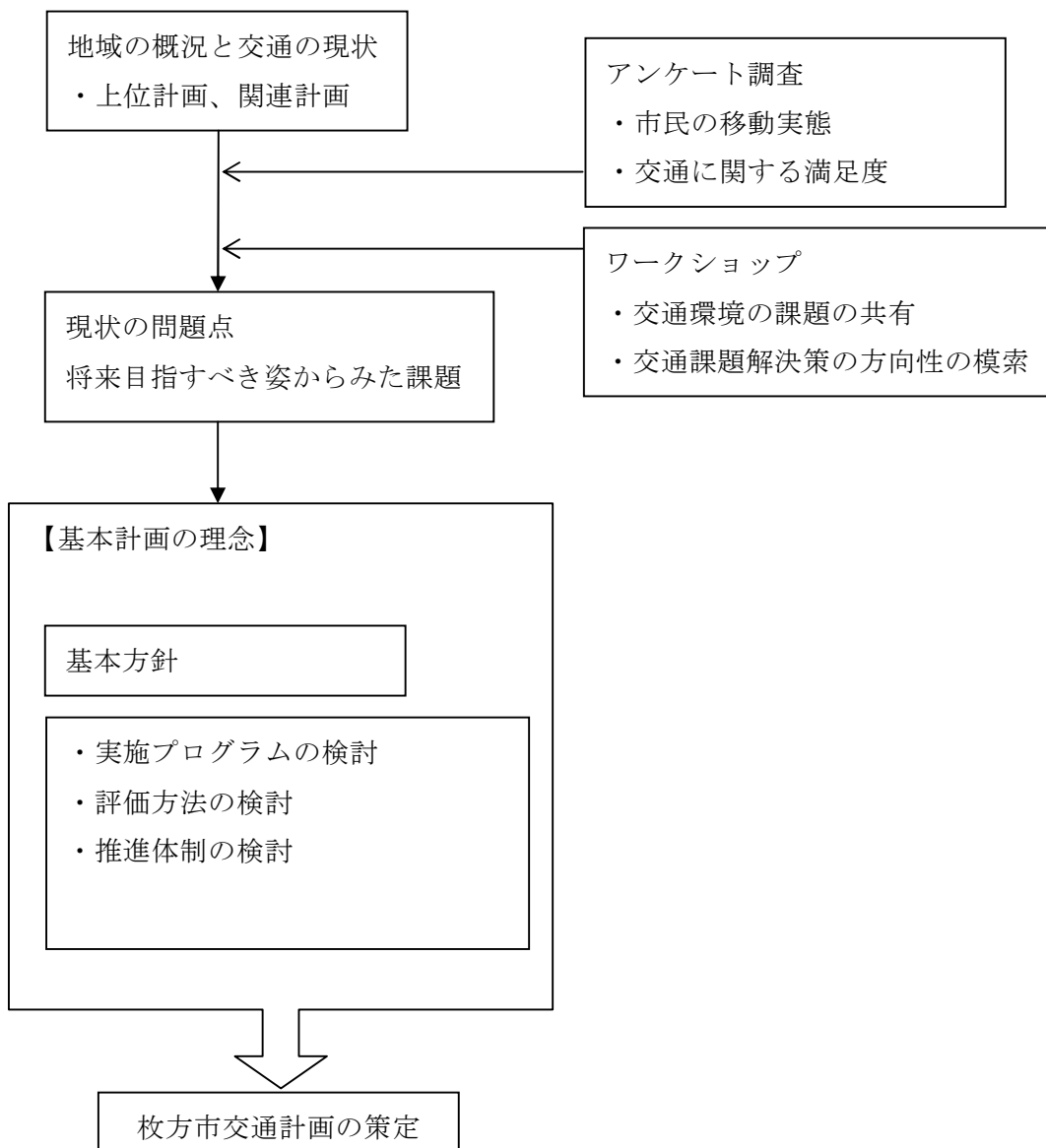
氏名(敬称略)	所属・職名等	分野
土井 勉	大阪大学 コミュニケーションデザイン・センター 特任教授	交通計画、 都市・地域計画 等
猪井 博登	大阪大学大学院 工学研究科地球総合工学専攻 助教	
宮川 愛由	京都大学大学院 工学研究科都市社会工学専攻 助教	
寺嶋 勤	西日本旅客鉄道株式会社	公共交通事業者 (鉄道、バス、タクシー)
土岐 弘一	京阪電気鉄道株式会社 鉄道企画部 課長	
平尾 輝樹	京阪バス株式会社 経営企画室 課長	
谷川 嘉規	一般社団法人大阪タクシー協会 日本タクシー株式会社枚方・寝屋川総合営業所 所長	
福島 克章	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 北大阪維持出張所 所長	道路管理者 (国道、府道)
藪内 生死	大阪府 枚方土木事務所 技術次長	交通管理者 (公安委員会)
中畑 裕文	大阪府 枚方警察署 交通課 課長	
平田 与志一	大阪府 交野警察署 交通課 課長	
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	交通政策 (国、大阪府)
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）	
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）	
安渡 優	大阪府 都市整備部 交通道路室 道路整備課 参事	
土井 圭子	公募による市民	交通利用者 (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	交通利用者 (市民団体)
山内 里史	障害者団体 障害者労働センター 代表	
浜田 坦	枚方市コミュニティ連絡協議会 幹事	
鎌田 徹	公共交通に関する活動をしている NPO 法人 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	経済（商工業団体）

II 調査成果

1 調査目的

人口の減少や高齢化社会が進展していく中で、将来のまちのあり方を考えながら、安全、快適で利用し易い交通環境の確保等、歩行者や自転車を中心とした、また公共交通を優先させる今後の都市交通の施策展開を図る必要がある。したがって、市民、交通事業者および枚方市が互いに連携し、ハードとソフトの施策を適切に組み合わせた総合交通計画の策定すること目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図

枚方市



4 調査成果

(※ 別添 PDF ファイルのとおり)

ひらかた

交通まちづくりワークショップの報告

目 次

WSの目的、経過	1
課題と解決策のとりまとめ案	2
テーマ1：駅および駅前空間	3
テーマ2：バス路線の再編・改善	4
テーマ3：バスサービスの改善	6
テーマ4：道路空間の整備や使い方	7
テーマ5：交通安全対策・マナー・ルール	8
テーマ6：自動車交通の円滑化	8
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	9
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	12

WSの目的、経過

ワークショップ開催の目的

- 枚方市の交通環境にどのような課題があるのかに気づき、発見し、相互に課題を共有することにより解決策の方向性を探る場とする。
- 相互に今できることなどの意見を出し合いながら、公共交通をはじめとする市内交通への理解を深める場とする。

ワークショップで議論した内容や視点は、
『枚方市総合交通計画協議会』へ報告

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



第1回から第4回のテーマ

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	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、2回で挙げた問題点をもとに、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。

課題と解決策のとりまとめ案

<取りまとめの方法>

- ・第3回のワークショップで出された6分野について、これまでに出了れた課題と解決策を整理。
- ・さらに、「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示している。
- ・市民参画型の2つのプロジェクトを提案。

6分野の区分

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

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)

こんな解決策がある！（第3回、4回WSでの意見）

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、トイレの場所がわかりにくい。
	●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。
	△バスがたくさんあって、行き先がわからない。
	●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。	
長尾駅	●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。
	●バス停にも電子案内板がほしい。
樟葉駅	●楠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

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。 ・バスの行き先をわかりやすく表示。
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クの整備(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)

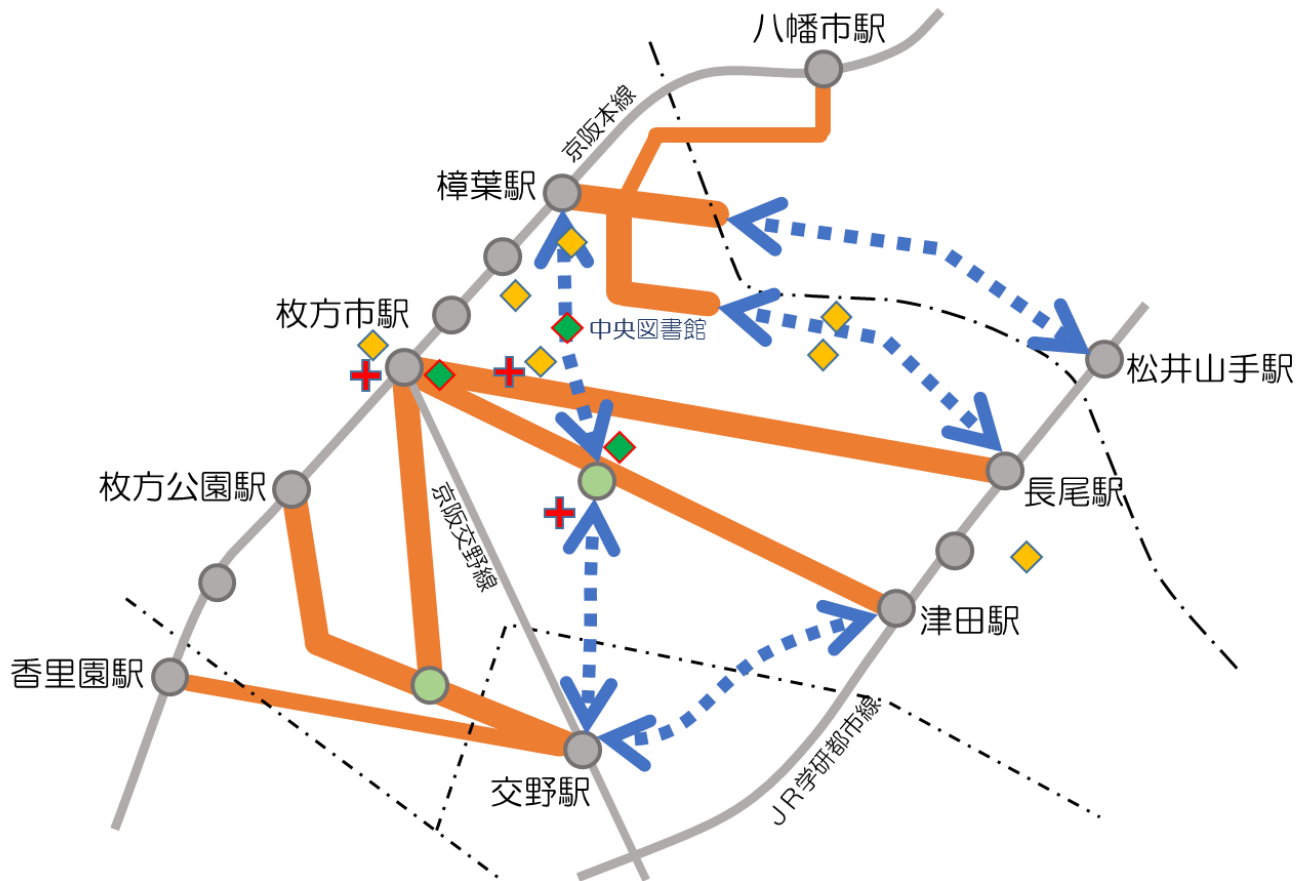
こんな解決策がある！（第3回、4回WSでの意見）

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	●楠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。 ・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	・現在のバス路線の改善によるサービスの改善。
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。 ・バス拠点を設ける。	—

バスの幹線路線と想定される支線のイメージ



※ WSでの意見を基に作成したイメージです。

凡 例	
	鉄道
	幹線路線
	想定される支線
	公共施設
	病院
	大学

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のチャージ器械をバス停に設置。 ・外国人向けのバス停のわかりやすい表示。
	—	・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。
	—	・枚方市外の人もわかりやすいバス案内。
高齢者対応	・高齢者にあつたバスを導入。	

“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。
バリアフリー化	●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。
自動車	●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。

●: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
広報・周知	—	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・教育プログラムの強化。 	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市独自のモビリティマネジメント。
条例化	<ul style="list-style-type: none"> ・条例化による規制強化。 	—

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2京阪道路との交差道路での渋滞。

●: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
市内の渋滞解消	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の渋滞の再検証に基づく対策案の検討。 	
第2京阪へのアクセス	<ul style="list-style-type: none"> ・第2京阪交差道路側道の信号現示の変更。 ・第2京阪道路の料金低減化。 	

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

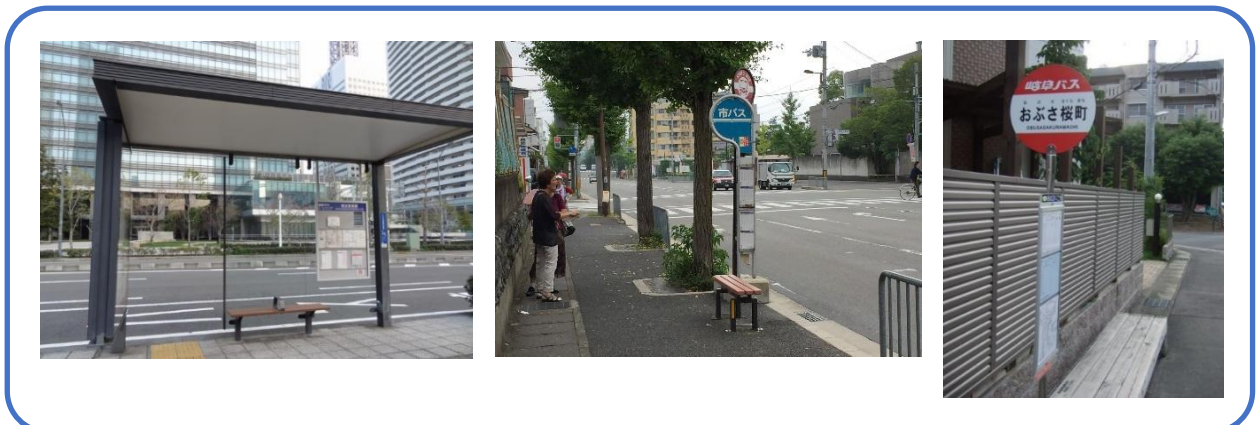
“ひらかたバス停プロジェクト”

- 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（コンビニ等）、公共施設などの協力によるバス停の幅員の確保、休憩場所など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



コンビニと連携したバス停の例（京都市）：「バスの駅」

お知らせ
(経済同時)

平成27年9月18日
交 通 局

〔自動車部技術課〕
TEL 863-5154



コンビニ連携「バスの駅」第1号 「バスの駅」サークルK西京極店 完成!

京都市交通局では、より快適なバス待ち環境を創出するため、地域や民間事業者の皆様及び関係機関に御協力いただき、「バスの駅」設置事業を推進する中、本年7月、株式会社サークルKサンクスと「バスの駅」の設置に関する協定を締結し、年内に10店舗への設置を予定しております。

この度、コンビニ連携「バスの駅」第1号店として、店内でゆったりと飲食していただきながらバスをお待ちいただけるイートインスペースやモニター型バス接近表示器、屋外ベンチなどの設備を備えた『「バスの駅」サークルK西京極店』の供用を開始しますので、お知らせします。

記

1 供用開始日時

平成27年9月19日（土）始発から

2 場 所

サークルK 西京極店 店内 【市バス「西京極運動公園前」東行バス停前】
(住所：京都市右京区西京極郡町 95-2)

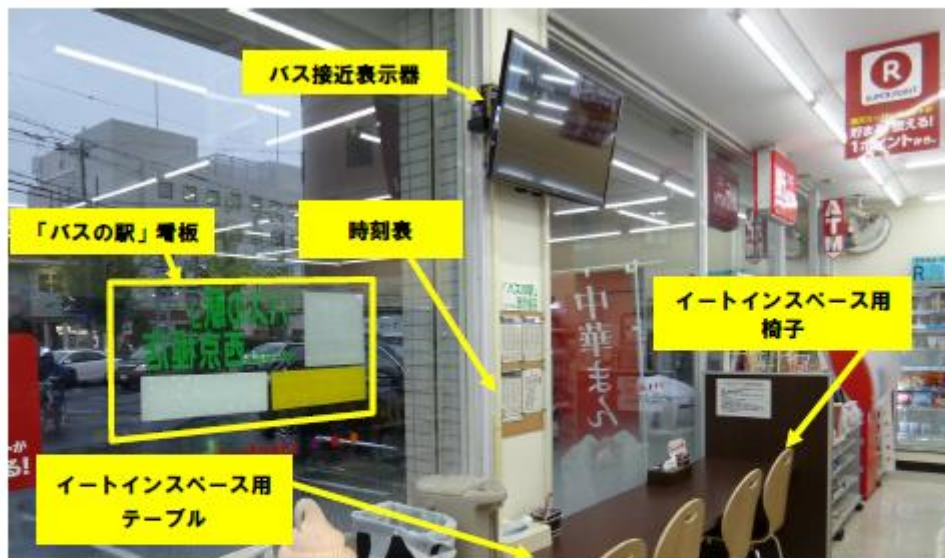


地図データ ©2015 Google, ZENRIN

3 設置設備

- ・イートインスペース用テーブル及び椅子
- ・バス接近表示器
- ・時刻表
- ・「バスの駅」看板

4 設置イメージ



5 特徴

店舗内に新たにイトインスペースを設け、そのスペースにバス接近表示器を設置することにより、コーヒーなどをお飲みいただきながら、到着までゆったりとお待ちいただくことができます。また、同店舗は市バス一日乗車券カードなど各種乗車券の販売を行います。

(参考)「バスの駅」について

- ・ 歩道に設置する「バス停」に対して、「バスの駅」は、地域や民間事業者の皆様の御協力をいただき、敷地や建物施設の一部を無償で貸していただき、交通局が上屋やベンチ、バス接近表示器などを整備するバス待ちスペースです。
- ・ これまでに、清水道、南太秦、四条河原町、福王子、堀川丸太町、京都学園大学前など13箇所に設置しています。

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、沿道の事業者等と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） —



舗装面の改良

地元住民による歩道の花壇の設置・管理



自転車走行帯

減速帯

ゾーン 30

シェルター付バス停



富山市 おでかけ定期券

65歳以上の方は 楽しい! お得! 元気!
**おでかけ定期券で中心市街地へ
 でかけてみませんか**

● 昭和27年4月1日以前にお生まれの方が対象です。



「おでかけ定期券」は、市内在住の65歳以上の方が市内各地から中心市街地へおでかけになる際に、公共交通機関を100円で利用できる定期券です。「おでかけ定期券」を利用して中心市街地にでかけることによって、自然と歩数が増加し、健康増進につながることを期待されます。

また、「おでかけ定期券」を提示することで、中心市街地にある約60の協賛店で商品の割引、約30の市の体育施設や文化施設を半額(一部無料)で利用できるなど、様々な優待サービスをご用意しています。詳しくは別添のチラシをご覧ください。

1 利用できる交通機関がイロイロ!

おでかけ定期券は、地鉄路線バス、地鉄電車、市内電車(環状線を含む)、富山ライトレール(ポートルム・フィーダーバス)、まいどはやバスで利用できます。

利用できる公共交通機関と利用時間帯について

おでかけ定期券利用時の運賃

公共交通機関	9時以前(降りの時間)	9時～17時(降りの時間)	17時以降(降りの時間)
 地鉄路線バス	通常運賃の10%割引	おでかけバス ①市内各バス停⇔中心市街地の指定バス停(20種) ②市内各バス停⇔市民病院のバス停(2種) 100円	通常運賃の10%割引
 地鉄電車	通常運賃の10%割引	おでかけ電車 ①市内各駅⇔電鉄富山駅 ②市内各駅⇔南富山駅 100円	通常運賃の10%割引
 市内電車(環状線を含む)	180円 通常運賃の10%割引	おでかけ路面電車 100円	180円 通常運賃の10%割引
 富山ライトレール (ポートルム、フィーダーバス)	180円 通常運賃の10%割引	100円 ※富山ライトレールのポートルムは、午前9時から午後4時31分に富山駅北、岩瀬浜発車のダイヤが対象です。	180円 通常運賃の10%割引
 まいどはやバス	100円(通常運賃)		

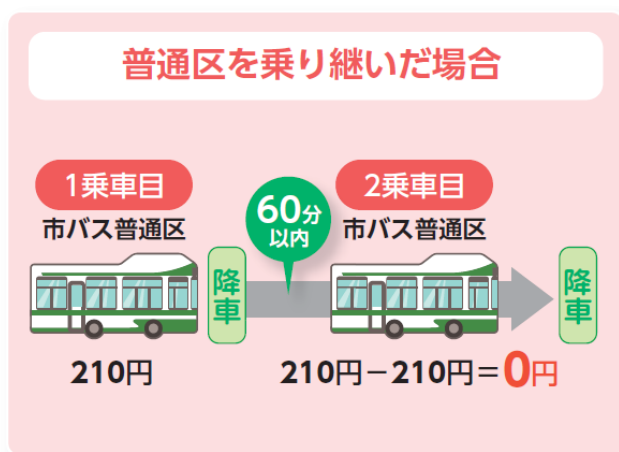
※割引区間以外利用はICカード運賃(通常運賃の10%割引)になります。

※100円で乗車できるのはおでかけ定期券に事前に入金したうえでの精算のみです。現金や共通回数券では100円で乗車することができません。

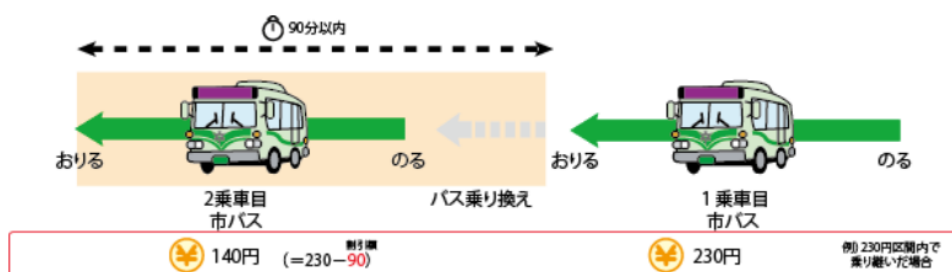
平成28年3月発行

乗継割引の事例

<神戸市> 最大 210 円



<京都市> 90円割引



1乗車目の市バス運賃は通常どおり230円です。
2乗車目に割引が適用され、140円(=230-90)となります。

<名古屋鉄道>

名鉄⇔名鉄バス : 80円割引

名鉄バス⇔名鉄バス : 40円割引

自転車のシェアリングシステム事例：金沢市



誰でも簡単に利用できる
みんなでシェアする
レンタサイクル



まちのりの主な特徴

どこでも借りられる どこでも返せる

まちなかに設置した21カ所の「サイクルポート（貸出・返却拠点）」または「まちのり事務局」であれば、どこでも自転車の貸出・返却ができます（貸出場所と違うポートに返却が可能です）。



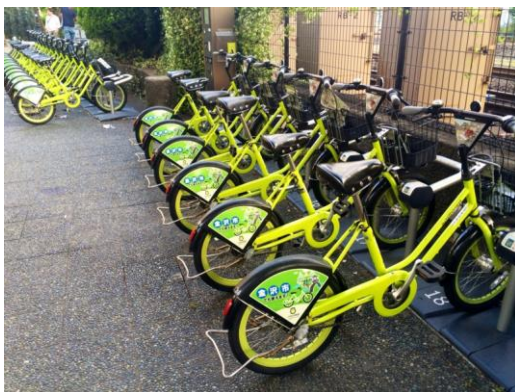
主要な観光地のそばにポートがあるのでもっとも便利！

「サイクルポート（貸出・返却拠点）」は金沢の主要観光地や、駅やまちなかなど、主要なポイントに設置。ポートのそばに目的地があるので、クルマでのわずらわしい駐車場探しも、とても便利です。



お財布にもやさしい リーズナブルな料金設定

基本料金は1日200円とお財布にやさしい。料金設定、30分以内でポートを乗り継ぐようにすれば、基本料金が何回でも利用できます。



自転車安全利用 条例

～「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」～

平成25年7月1日施行

県では、歩行者、自転車、自動車等が、お互いの立場を思いやる気持ちで道路を共有する、「シェア・ザ・ロード」の精神を基本とし、自転車を安全かつ快適に、楽しく利用できる環境をつくるため、「愛媛県自転車の安全な利用の促進に関する条例」を制定しました。

また、毎月10日を「自転車安全利用の日」とし、県民総ぐるみで自転車の安全な利用の促進を図ることとしています。

① 交通に関する法令の遵守



自転車は車両の仲間です!!

自転車は、法律で自動車と同じ「車両」に分類されますので、車道通行が原則です。

道路(車道)の左側端に寄って通行しなければなりません。

自転車は、次の場合に歩道を通行することができます。

1. 道路標識や道路標示によって、歩道を通行できる場合
2. 運転者が13歳未満の子ども、70歳以上の高齢者、身体障害者である場合
3. 通行の安全を確保するために、やむを得ない場合

② 歩道・路側帯の走行

車道の左側にある歩道・路側帯を通行しましょう!!



歩道・路側帯を通行する場合は、車道の左側に設置されている歩道・路側帯を走行しましょう。また、その場合は車道寄りを走行しましょう。

【路側帯とは…?】

歩道のない道路等で、歩行者が通行するために設置された、道路標示(白線)によって区分された部分のことで、自転車も通行できる。

③ 歩道の通行方法

歩行者が多い場合は
自転車を押して歩きましょう!!



歩行者が多く通行している歩道では、自転車を押して歩きましょう。

④ ヘルメットの着用

ヘルメットで身を守りましょう!!

自転車乗車中の交通事故で亡くなった方の64%が頭部の損傷が原因となっています。

自転車に乗る時は、ヘルメットを正しく着用し、自分の身を守りましょう。



⑤ 保険の加入

交通事故の加害者となった場合、自転車であっても多額の損害賠償を求められるケースがあります。

〈事例1〉賠償額 約5,000万円

夜間、女子高校生が携帯電話を操作しながら無灯火で走行中、歩行者と衝突し、歩行者に重大な障害が残った。

〈事例2〉賠償額 約3,000万円

朝、男子高校生が自転車で歩道から交差点に無理に進入し、通行中の自転車と衝突した結果、相手が亡くなった。

万が一に備え、損害賠償に対応できる保険に加入しましょう。



みきゃんも入るけん!!

⑥ 点検・整備

交通事故等の危険を避けるためには、使用する自転車の安全性が確保されていることが大切です。

また、他の車両から発見されやすくするために、反射材を装着したり、後方の安全確認のためにバックミラーを取り付けるなど、交通事故を防止する対策を行いましょう。



① ハンドル

前の車輪と直角に固定されているか。

② ベル

よく鳴るか。

③ ブレーキ

前輪ブレーキ、後輪ブレーキともよくきくか。

④ 前照灯

電球が切れていないか。明るいか。

⑤ タイヤ

適度に空気が入っているか。すり減っていないか。

⑥ サドル

適切な高さにしっかりと固定されているか。

⑦ チェーン

ゆるみ過ぎていないか。

⑧ ペダル

曲がっていないか。滑りやすくなっていないか。

⑨ 反射器材

付いているか。後方や側方からよく見えるか。

⑩ 全体

車体の破損や変形がないか。

愛媛県・協力/愛媛県警察本部

大阪府自転車条例

大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する
条例を制定しました。
(平成28年4月1日施行)

条例の4本柱

自転車保険の
加入義務化

7月1日
施行

自転車の
安全利用

- 高齢者のヘルメット着用
- 自転車の点検及び整備
- 反射器材の装着



交通安全教育
の充実



交通ルール・
マナーの向上

自転車利用者の役割



もずやん
大阪府広報担当
副知事

くわしくは、大阪府ホームページをご覧ください。

[大阪府自転車条例](#)

[検索](#)

条例の主な取組内容

交通ルール・マナーの向上

自転車は車両です。
ルール・マナーを守って自転車を安全・適正に利用しましょう。

●自転車は車道の左側を走りましょう



●歩道は歩行者優先



●交差点での一時停止と安全確認



●信号を守る



●夜間はライトを点灯



自転車保険の加入義務化

自転車利用者が損害賠償責任を負った場合の経済的負担の軽減と、被害者の保護を図るため、自転車損害賠償保険の加入が義務化されました。

～保険に加入しましょう～

<高額賠償事例>

賠償額 **9,521万円**

男子小学生(11歳)が夜間、自転車で帰宅途中に、歩行中の女性(62歳)と正面衝突。女性は頭蓋骨骨折等で意識が戻らず、監督責任を問われた母親に賠償命令。



高齢者ヘルメット着用

65歳以上の高齢者が自転車に乗車するときは、ヘルメットを着用し、自分の身を守りましょう。ヘルメットは自転車で転倒したときに頭を守ってくれます。

※13歳未満の児童、幼児が自転車に乗車するときは、道路交通法により保護者がヘルメットをかぶらせるよう努めなければなりません。



交通安全教育の充実 (学校・家庭・職場)

児童・生徒に対する交通安全教育の指導強化や家庭、職場における交通安全教育の実施に努めましょう。



自転車の点検及び整備

反射器材の装着、タイヤの空気圧やブレーキの効き等の自己点検のほか、異常を感じた際には、販売業者の点検整備を受けましょう。



これらのながら運転は禁止行為です。



(条例に関するお問い合わせ) 大阪府自転車条例総合窓口 電話番号06(6944)6736

1. 1. 1 モビリティ・マネジメントとは？

モビリティ・マネジメント（MM）とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。こうした施策目標は、TDM（交通需要マネジメント）と同様なのですが、

「環境や健康などに配慮した交通行動を、 大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」

を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴です。そして、こうしたコミュニケーション施策を中心として、

- ・交通システム運用改善等の TDM 施策
- ・交通システムそのものの改善や新規導入
- ・そうした諸施策の実施主体の「組織の改変」や「新たな組織の構築」等

の、これまでも行われてきた各種施策を実施していきます。そして、こうした取り組みを通じて、最終的に、当該の地域や都市において「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」を目指していきます。これが、モビリティ・マネジメント（MM）と呼ばれる取り組みです。

モビリティ・マネジメント（国土交通省）平成 19 年 3 月 より抜粋

ひらかた交通まちづくりワークショップ参加者名簿

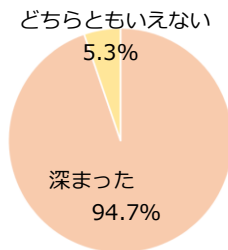
	氏 名	参 加 区 分
1	立浪 友康	校区コミュニティ連絡協議会
2	末岡 妙子	校区コミュニティ連絡協議会
3	浜田 坦	校区コミュニティ連絡協議会
4	児玉 荘一	校区コミュニティ連絡協議会
5	森田 吉彦	校区コミュニティ連絡協議会
6	堀之内 洸樹	学生（大阪工業大学）
7	紫村 勇綺	学生（大阪工業大学）
8	朝倉 千鶴	学生（関西外国語大学）
9	伊東 承実	学生（関西外国語大学）
10	岡本 俊哉	市民団体
11	鎌田 徹	市民団体
12	川口 文人	市民団体
13	丸山 憲一	市民団体
14	原田 博美	市民団体
15	村山 育代	市民団体
16	野口 幸男	市民団体
17	岸上 隆昭	市民団体
18	宮下 丈	公募市民
19	大津 雅美	公募市民
20	柘植 博司	公募市民
21	藤原 泉	公募市民
22	山下 雅啓	公募市民
23	山口 圭一	公募市民
24	彼谷 憲美	公募市民
25	土井 圭子	公募市民
26	木村 陽亮	市職員
27	湊 結麻	市職員
28	小田 輝	市職員
29	江守 良介	市職員
30	杉本 直人	市職員

◆ワークショップに参加した参加者の意見

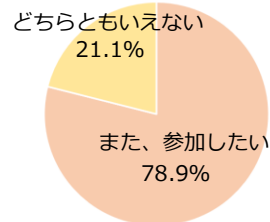
ワークショップ参加者に行ったアンケート結果は、下記の通り。

- ①全般的に参加して良かったとの意見が多く、枚方市の交通に対する理解が深まったが 95%、また参加したいが 79%となっている。
- ②また、公共交通を今後なるべく利用したいが 58%となっており、公共交通への理解がこれまでより深まった人が半数以上占めている。
- ③参加者の自由意見では、今後もこのようなワークショップをほかの施策でも実施してほしいなどの意見もあった。

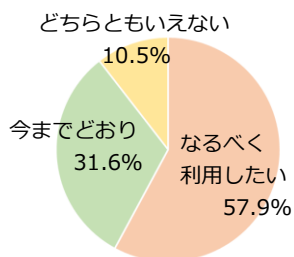
A. 今回のワークショップに参加して、枚方市の交通についての理解



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





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しました。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、一枚の横造紙にまとめ、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、前回意見の振り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かった。駅ではE Vやエスカレーターの場所が分かりづらかった。



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「膝が曲がりにくく、座席に座れなかったため、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



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、それらの解決にむ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。道をつくることから使うところまでの一貫した話ができ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いいですね。

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 ・改善案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		
10:50	【グループワーク】改善案の改善と対策 (グループワーク)		
11:05	ファシリテーターによる 改善案についての取りまとめ		
11:20	全体総括		
11:30	挨拶 (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		
11:45	あいさつ・閉会		
12:00			

※閉会后、マイナンバー発行者が来場

ありがとう ございました

WALK 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。

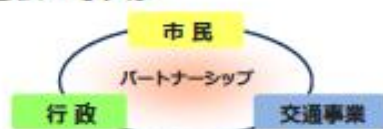
5班：自転車利用者がルールを守れないのには何か理由があるはず。交通ルールやマナーを守ってもらうためには工夫が必要。

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」が抜けていれば守られない。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たら良いですね。

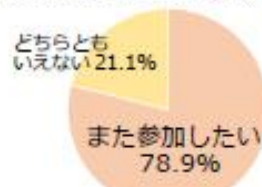


参加者へのアンケート

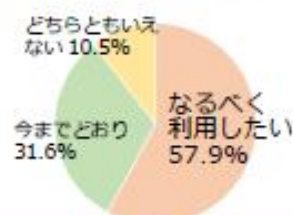
A. 今回のワークショップに参加して枚方市の交通についての理解



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 枚方市大塚内町2丁目1-20
TEL：050-7102-6505（直通）
FAX：072-841-4605
E-mail：dsoumu@city.hirakata.osaka.jp



枚方市総合交通計画協議会だより ~VOL.1~

総合交通計画協議会とは



都市や地域が抱える多様な交通に関する課題に対応すべく、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、過度な自家用車利用に依存しない徒歩や自転車、公共交通等の利用促進、交通に起因する環境負荷の低減等をめざし、市民をはじめ関係機関・団体等が相互に協力し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的とした「枚方市総合交通計画」を策定するために設置し、第1回協議会を平成28年6月7日（火）に開催しました。

◆当日の流れ

1. 会長、副会長の互選
2. 諮問
3. 協議会の運営について
4. 枚方市総合交通計画の策定に向けて

◆諮問の主旨

枚方市においても人口減少、超高齢化社会の到来等、厳しい社会状況を迎えることから、今後は都市機能を集約し、公共交通ネットワークでその集約拠点を有機的に連携させる「集約型都市構造」の実現が求められている。

これを受け、魅力ある都市の将来像の実現のために不可欠な都市交通環境の構築をめざし、総合的かつ一体的な施策展開に取り組むよう「枚方市総合交通計画」を策定する。

計画策定にあたり、各関係機関・団体による主体的な議論と専門的見地からの調査、審議を行い、本計画が枚方市域内の交通政策に関しての長期的視点に立ったマスタープランとなるよう、貴審議会に意見を求めるものである。



📍 小山副市長より土井会長へ諮問

◆主な議事内容

事務局より「枚方市総合交通計画」の内容及び全体的なスケジュール、また枚方市の交通現況やワークショップ、交通に関するアンケートについての説明が行われ、委員より下記の意見がありました。

1) データで見る枚方市の交通現況について

- ①枚方市内の人の動きに加えて、枚方市に隣接する市外への動きなども捉えたほうが良い。
- ②都市計画道路の計画された内容とか廃止された状況について整理を。
- ③公共交通利用促進活動も交通計画の中に位置付けたほうが良い。
- ④渋滞の緩和、自転車事故の減少についても市内の課題であり、取り組んでほしい。
- ⑤子育てをしている人たちの実態なども把握し、反映してほしい。

2) ワークショップ、アンケートについて

- ①ワークショップにも参加しているが、自転車の使い方、自転車通行帯の利用方法など、問題が指摘されているので、今後検討が必要である。
- ②企業へのアンケートには、大企業だけでなく中小企業も入れてはどうか。



◆次回開催予定

次回は、平成28年11月中に開催する予定です。

枚方市総合交通計画協議会 委員一覧

◎ 土井 勉	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
○ 猪井 博登	大阪大学大学院 工学研究科地球総合工学専攻 助教
宮川 愛由	京都大学大学院 工学研究科都市社会工学専攻 助教
寺嶋 勤	西日本旅客鉄道株式会社
土岐 弘一	京阪電気鉄道株式会社
平尾 輝樹	京阪バス株式会社
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
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
藪内 生死	大阪府 枚方土木事務所
中畑 裕文	大阪府 枚方警察署
平田 与志一	大阪府 交野警察署
松村 知樹	国土交通省 近畿地方整備局 建政部
村上 進一郎	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局
湯川 義彦	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局
安渡 優	大阪府 都市整備部
土井 圭子	市民
山口 圭一	市民
齋藤 利夫	高齢者団体 枚方市老人クラブ連合会
山内 里史	障害者団体 障害者労働センター
浜田 坦	枚方市コミュニティ連絡協議会
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
谷本 雅洋	北大阪商工会議所 中小企業相談所

※敬称略 ◎：会長 ○：副会長



編集・発行：枚方市土木部土木総務課
TEL 050-7102-6505 FAX 072-841-4605
E-mail dsoumu@city.hirakata.osaka.jp



枚方市総合交通計画協議会だより ~VOL.2~

総合交通計画協議会とは



本協議会では、都市や地域が抱える多様な交通に関する課題に対応するため、市民をはじめ関係機関・団体等が相互に協力し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的とした「枚方市総合交通計画」を策定します。第1回は平成28年6月7日（火）に開催し、第2回は平成28年11月22日（火）に開催しました。

◆案件

1. 枚方市総合交通計画策定の流れ
2. ひらかた交通まちづくりワークショップの報告
3. 交通アンケートについて
4. 交通まちづくりの目指すべき方向性について

◆主な議事内容

1) 枚方市総合交通計画策定の流れ

枚方市総合交通計画は、平成27年度から3カ年で検討し、平成29年度末に策定を予定しており、平成28年度は、アンケートの実施や課題の抽出を行い、総合交通計画の基本方針と交通施策のあり方などを検討します。

2) ワークショップの報告

平成28年の4月～8月に『ひらかた交通まちづくりワークショップ』を4回開催しました。

ここでは、ご参加いただいた市民の方と共に、枚方市の交通にどのような課題があるのかに気付き、相互に課題を共有し、解決策の方向性を探ることを目的として、活発な議論をしていただきました。

協議会では、ワークショップでの議論の内容などを、参加者代表の方からご報告いただき、また、“枚方市交通改善のための2つのプロジェクト”の提案をしていただきました。

3) 交通アンケートについて

市民や市内にある大学の学生、また市内の事業所の事業者と従業員の方を対象として、交通に係

るアンケート調査を平成28年9月～10月に実施し、約2,000件の回答をいただきました。

市民へのアンケートからは、交通政策の中で「安全快適な歩行空間の確保」、「自転車通行空間の確保」などに関心が高いことが分かりました。

また、大学生へのアンケートでは、通学時の主な移動手段として、64%の方が鉄道、バスなどの公共交通を利用しており、また、自転車や徒歩への関心が高いことが分かりました。

事業所の従業員へのアンケートでは、公共交通を利用すると時間がかかるなどの理由で、44%の方が通勤時に自動車を利用していることが分かりました。

委員からは、アンケートのデータをさらに分析し、計画に反映していく必要があるとの意見がありました。

4) 交通まちづくりのめざすべき方向性について

枚方市の将来の都市像および現況の課題などを踏まえて、総合交通計画を策定する上での視点（案）や計画の理念として「次世代に夢と希望を育む交通まちづくり（案）」を示しました。

委員からは、理念の表現の検討、市民の方が交通に対して親しみをもってもらえる施策も必要などといった意見がでました。

◆次回開催予定

次回は、平成29年3月22日（水）に開催する予定です。



編集・発行：枚方市土木部土木総務課

TEL 050-7102-6505 FAX 072-841-4605

E-mail dsoumu@city.hirakata.osaka.jp



枚方市総合交通計画協議会だより ~VOL.3~

総合交通計画協議会とは



本協議会では、都市や地域が抱える多様な交通に関する課題に対応するため、市民をはじめ関係機関・団体等が相互に協力し、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的とした「枚方市総合交通計画」を策定します。平成29年3月22日(水)に開催した第3回協議会では、総合交通計画の理念と基本方針について議論しました。

【協議会の開催状況】第1回：平成28年6月7日(火)、第2回：平成28年11月22日(火)

◆案件

1. 都市計画マスタープラン(案)及び立地適正化計画(案)について
2. 枚方市総合交通計画の策定について
 - 1) 交通アンケートについて
 - 2) 交通まちづくりの課題について
 - 3) 枚方市総合交通計画の理念と基本方針について

◆主な議事内容

1) 都市計画マスタープラン(案)及び立地適正化計画(案)

総合交通計画に関連があり、平成28年度に並行して策定検討されている両案の概要について、枚方市都市計画課から説明を受けました。

2) 交通アンケートと交通まちづくりの課題

平成28年9月～10月に実施した、市民、大学生、企業を対象にした交通に関するアンケートの最終結果と、その結果や各種データ、ワークショップの報告などを踏まえた、枚方市の交通まちづくりの課題について議論されました。

委員からは自転車用道路の今後の展開や、市民アンケートにも示されている、高齢者の運転免許返納制度などについて、意見がありました。

3) 枚方市総合交通計画の理念と基本方針

第2回の協議会で示した総合交通計画を策定する上での視点と計画の理念について、再度整理を行い、今回の協議会では、計画の理念と基本方針というかたちで案を示しました。

理念(案)

ひと・企業・行政が力をあわせて夢と希望を育む
交通まちづくり

基本方針(案)

1. みんなで考えささえる交通まちづくりの推進
2. 誰もがおいでかけしやすくなる交通環境を実現
3. 未来へとつながる交通基盤と生活環境の構築

委員からの主な意見は以下のとおりです。

～理念について～

理念の説明書きに記載のある「多少の不便を分かち合いながら・・・」について、考え方は良いが、表現については留意したほうが良い。

理念の“ひと・企業・行政”という表現は、少し具体的ではあるが、みんなが自分事としてとらえられてもらえるのではないかと。

理念の“企業”については、交通事業者または公共交通を利用する方の企業などが考えられることから、勘違いされないように配慮する必要がある。

～基本方針について～

基本方針の説明に“健幸”という言葉があるが、このような造語は使用しないほうが良い。

枚方市にある歴史などの財産に目を向け、“地域”という言葉を入れたほうが良い。

これらの他にも、多様な意見がありました。

理念については、事務局の案を採用し、基本方針および実施プログラム等については、平成29年度に議論していくこととしました。

◆次回開催予定

次回は、平成29年7月頃に開催する予定です。



編集・発行：枚方市土木部土木総務課

TEL 050-7102-6505 FAX 072-841-4605

E-mail dsoumu@city.hirakata.osaka.jp

枚方市の交通に関するアンケート調査
結果報告書

平成 29 年 3 月

枚 方 市

目 次

1. アンケート調査の実施概要.....	3
(1) アンケート調査の目的.....	3
(2) アンケート調査の実施概要.....	3
2. 市民アンケート調査の結果.....	5
(1) 対象者の概要.....	5
(2) アンケート調査の結果.....	6
3. 事業所(事業者)・従業員向けアンケート調査の結果.....	43
(1) 対象者の概要.....	43
(2) アンケート調査の結果.....	46
(3) 事業所代表アンケート回答結果.....	57
4. 大学生向けアンケート調査の結果.....	62
(1) 対象者の概要.....	62
(2) アンケート調査の結果.....	65
5. 市民アンケート調査の自由意見整理.....	76
(1) 自由意見の件数及び分類.....	76
(2) 主な意見.....	77
6. 総括.....	80
(1) 市民アンケート調査のまとめ.....	80
(2) 事業所(事業者)・従業員向けアンケート調査のまとめ.....	81
(3) 大学生向けアンケート調査のまとめ.....	82

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。本アンケートでは、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ます。

(2) アンケート調査の実施概要

1) 実施時期

配布と回収

市政モニター、事業所（事業者）・従業員向け、大学生向け	平成 28 年 8 月上旬 ～ 9 月下旬
市民	平成 28 年 9 月 16 日（金）～10 月 5 日（水）

2) 対象者とアンケートの方法

①市政モニターアンケート

対象地域	市全域
調査方法	市政モニターを対象にアンケート票を送付、回収
配布対象	市政モニター

②市民アンケート

対象地域	市全域
調査方法	市内居住者への郵送配布・回収
配布対象	無作為抽出した市内在住の 15 歳以上の方

③事業所（事業者）・従業員向けアンケート

対象事業者	市内主要事業者：理研ビタミン株式会社、枚方東部企業団地、日本精線株式会社、枚方企業団地、(株)クボタ、小松製作所、津田サイエンスヒルズ
調査方法	対象事業者への直接配布・直接回収
配布対象	対象事業者の従業員、事業者代表

④大学生向けアンケート

対象大学	市内に位置する大学 5 大学：関西外国語大学、大阪工業大学、摂南大学、大阪歯科大学、関西医科大学
調査方法	対象大学への直接配布・直接回収
配布対象	対象大学に在学中の学生

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市政モニターアンケート	○	○	○	○	○	○*	○
②市民向けアンケート	○	○	○	○	○	○	○
③事業者向けアンケート	○			○		○	○
④大学生向けアンケート	○				○	○	○

注) 別途交通対策課にて実施しました。

4) アンケートの配布数、回収数

2016年12月31日 最終

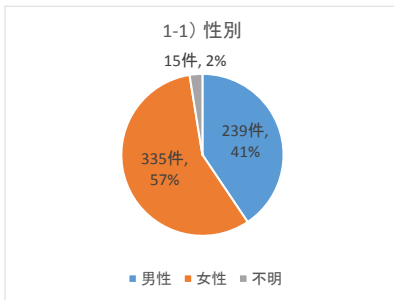
配布先	配布数 (部)	目標回収数 (部)	回収数 (部)	回収率 (%)		
				回収数/配布数	回収数/ 目標回収数	
ワークショップ	85	30	38	45%	127%	
市政モニターアンケート	382	382	316	83%	83%	
市民アンケート	1,300	390	551	42%	141%	
事業所	理研ビタミン株式会社	50	20	33	66%	165%
	枚方東部企業団地	100	50	18	18%	36%
	日本精線株式会社	50	30	17	34%	57%
	枚方企業団地	100	50	32	32%	64%
	㈱クボタ	200	150	189	95%	126%
	小松製作所	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%		

注) 配布数には大学、事業所が独自にアンケート票を複写の上、返送された数も含まれます。

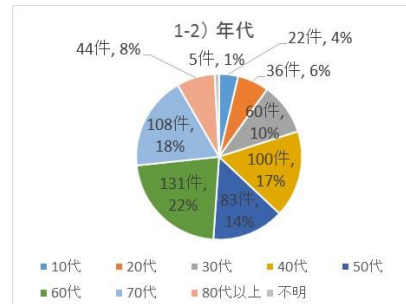
2. 市民アンケート調査の結果

(1) 対象者の概要

性別



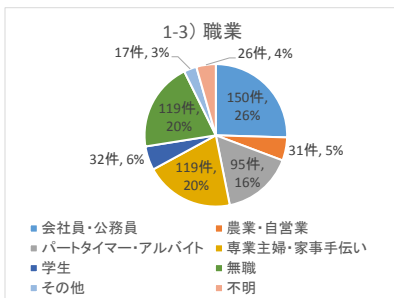
年代



(回答総数:589件)

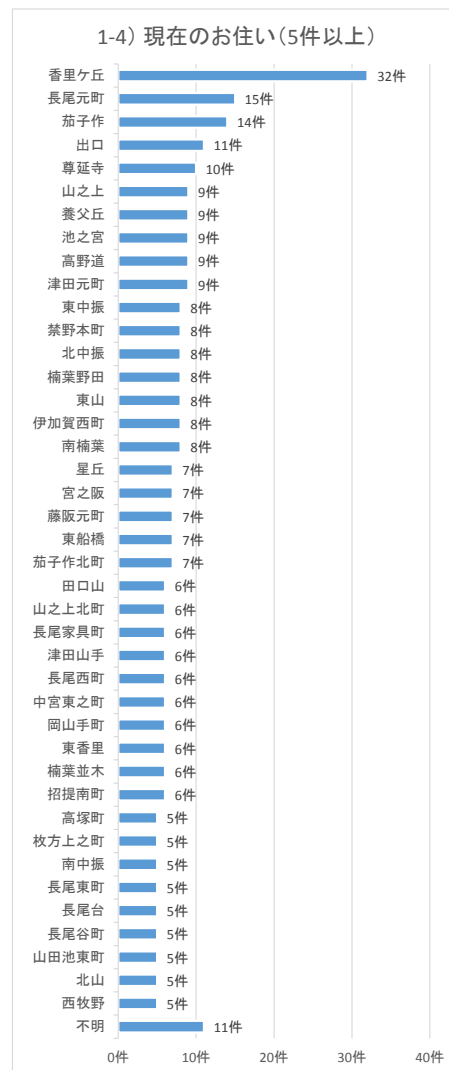
- 回答者数は、ワークショップ時の回答も含めて589件（市政モニター除く）であり、女性が約6割で、60代、70代の回答者比率がそれぞれ2割を上回っています。
- 40代以上の回答比率が高く、特に60代（22%）、70代（18%）が高いです。

職業

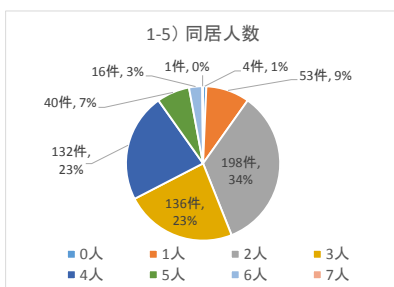


- 会社員・公務員（26%）が多いです。

現在のお住まいの郵便番号

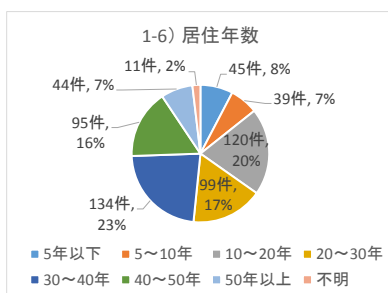


あなたと一緒に住まいの方の人数



- 同居者数は2人以上が90%であり、2人が最も多いです。

枚方市での居住年数

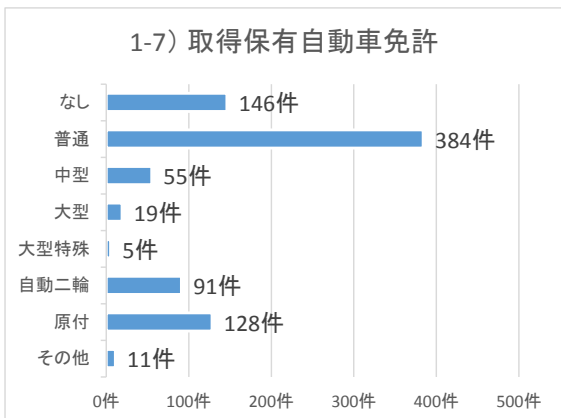


- 30年以上が半分以上です。

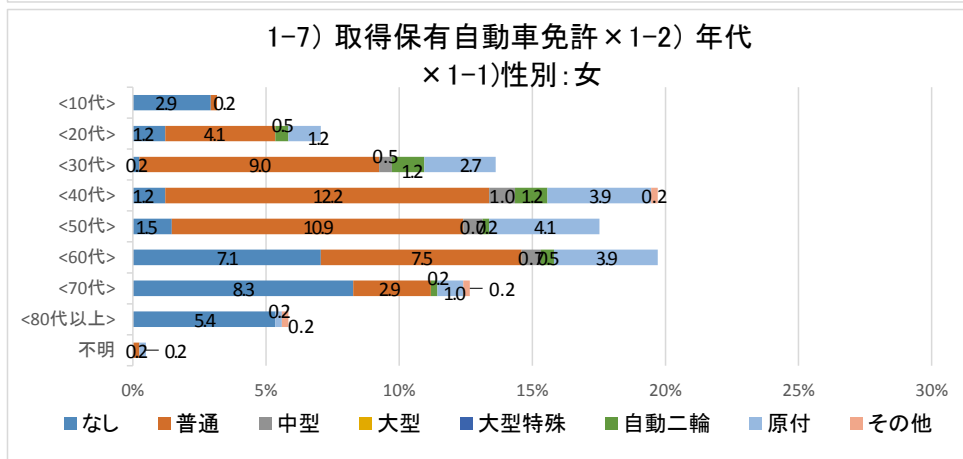
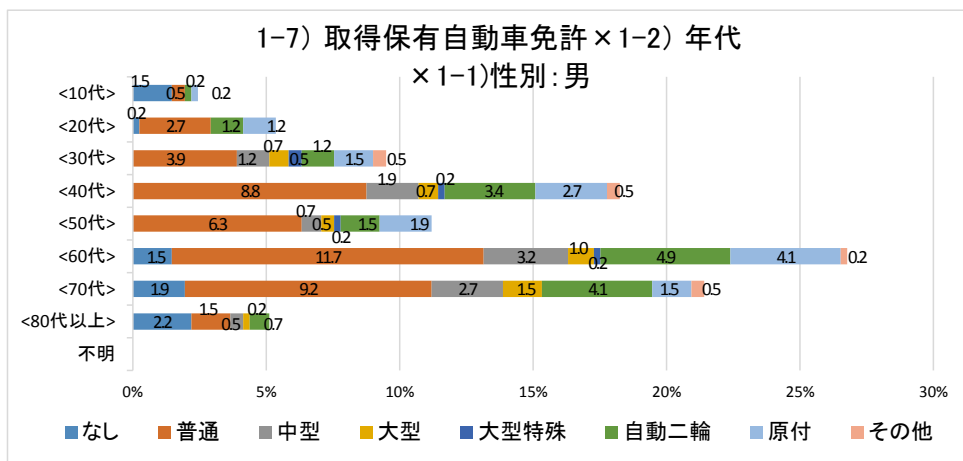
(2) アンケート調査の結果

1) 自動車運転免許の取得状況、取得予定

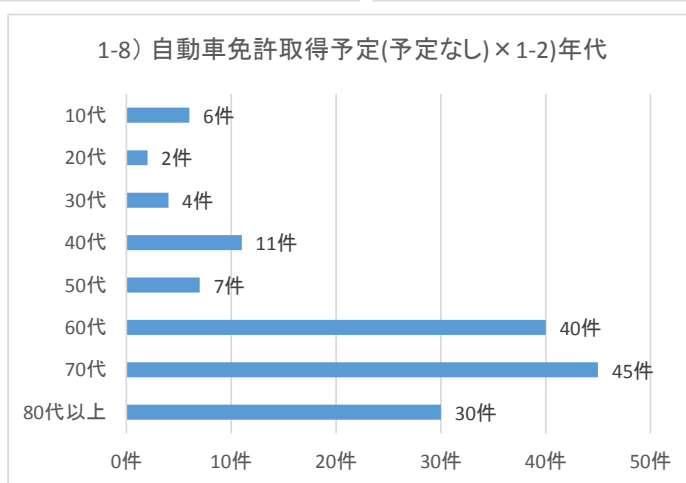
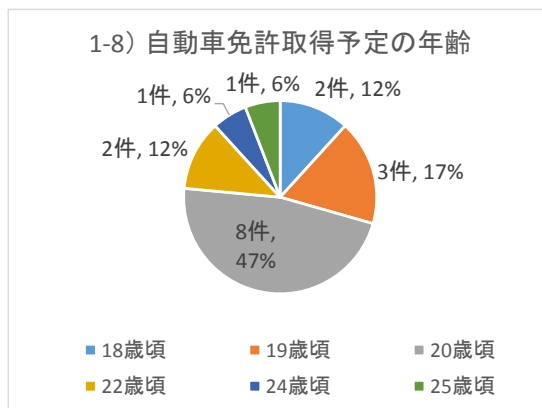
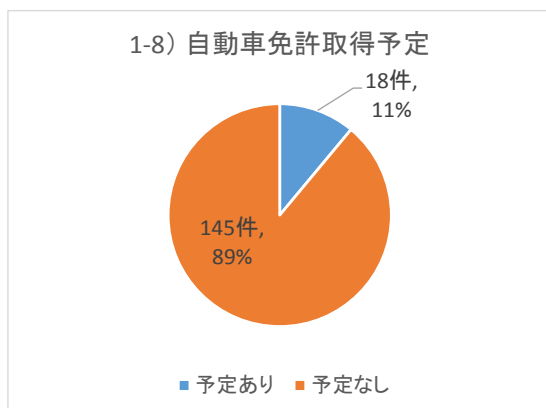
1-7) 取得保有自動車免許 (お持ちのものすべてに○)



- 自動車運転免許は、回答者の 25%に当たる 146 件が免許を保有していません。



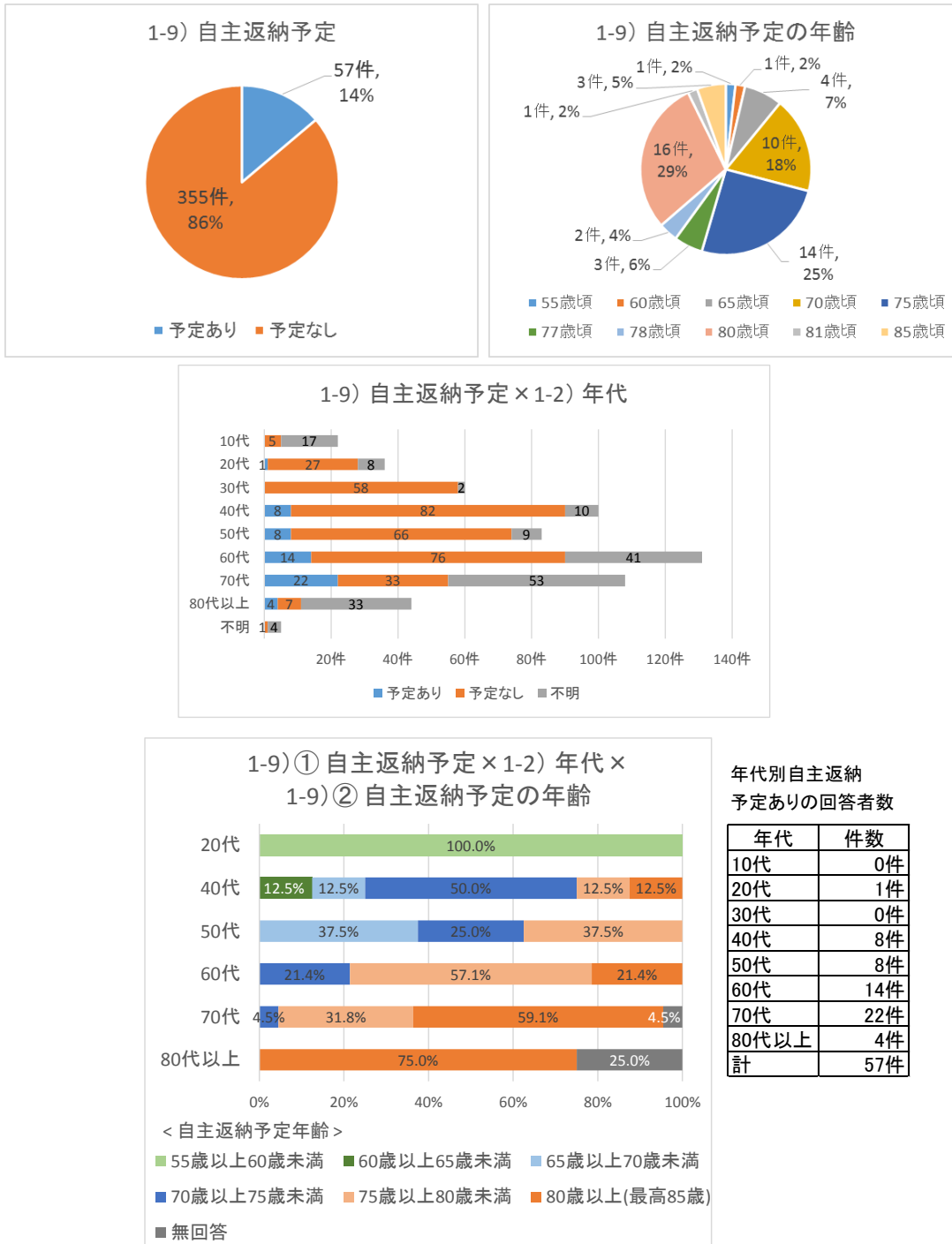
1-8) 1-7) で自動車運転免許（普通、中型、大型、大型特殊）を持っていないと回答した方にお伺いします。自動車免許を取得する予定はありますか。予定があるなら何歳頃を予定していますか。



- 自動車免許取得予定は 89%が予定なしと回答しています。
- 自動車免許取得予定ありと回答した人は 10 代、20 代が、自動車免許取得予定なしと回答した人は 60～80 代が多いです。自動車免許取得予定の年齢は 20 歳頃が最も多いです。

2) 自動車運転免許の返納予定

1-9) 1-7) で自動車運転免許（普通、中型、大型、大型特殊）を持っていると回答した方にお伺いします。自動車免許を自主返納する予定はありますか。予定があるなら何歳頃を予定していますか。

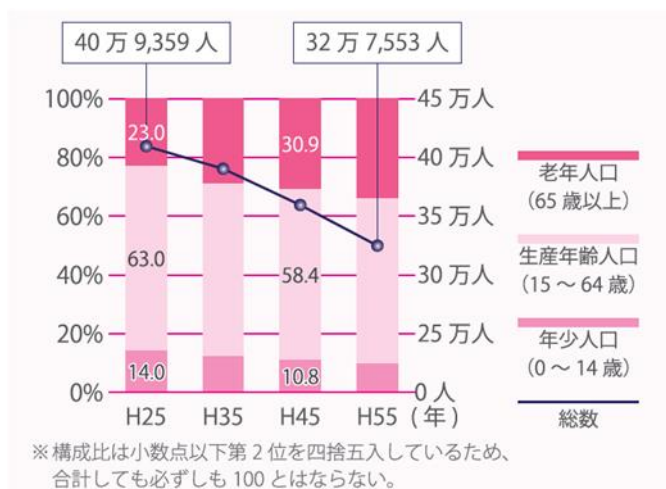


- 自動車運転免許の自主返納の予定がある人は回答者の14%です。
- 返納予定年齢は80歳頃が29%と最も多く、次いで75歳頃が25%となっています。75歳以上に自主返納を予定している人は71%です。
- 現在の年齢によって返納予定の年齢が異なりますが、40代、50代はおおむね20年後の60、70歳との回答が多く、60代、70代は80歳以降での返納意向が強いです。

※参考：少子高齢化の進展による影響について

- 本市が行った将来人口集計では、年少人口及び生産年齢人口は減少傾向にある一方で、老年人口の比率は増加傾向にあり、少子高齢化がさらに進んでいくことが見込まれます
(平成 25 年の高齢化率：23.0%、平成 45 年の高齢化率：30.0%)
- 高齢化の進展に伴い、高齢者の運転免許自主返納も増えると予想されます。

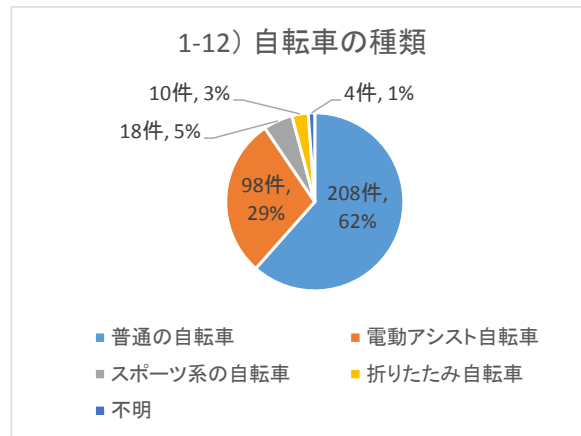
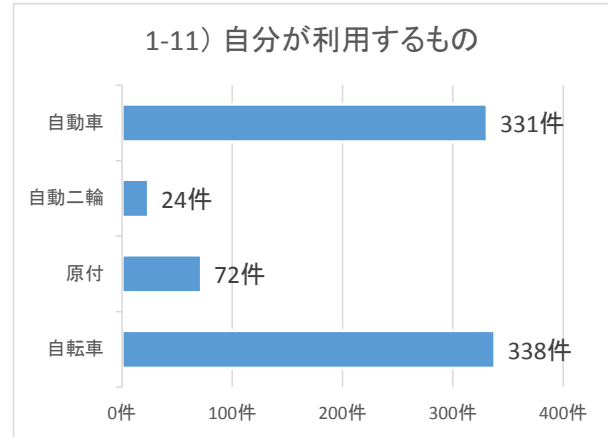
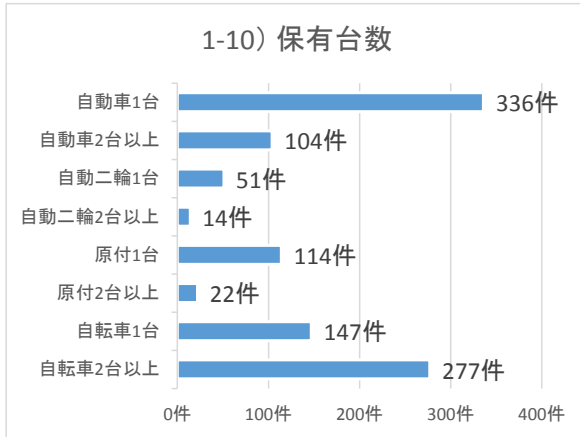
将来人口推計



出典：第5次枚方市総合計画、平成28年

3) 自動車及び自転車の保有状況

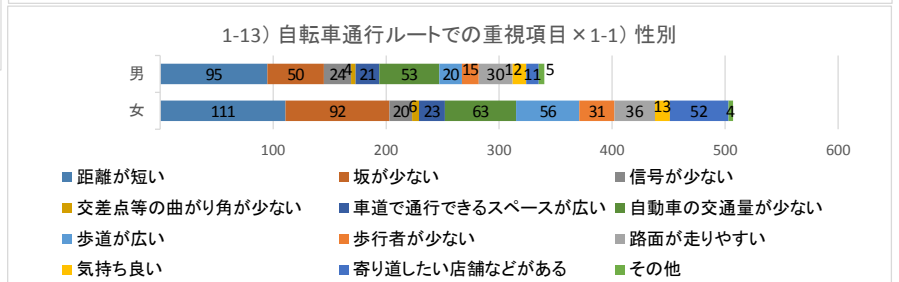
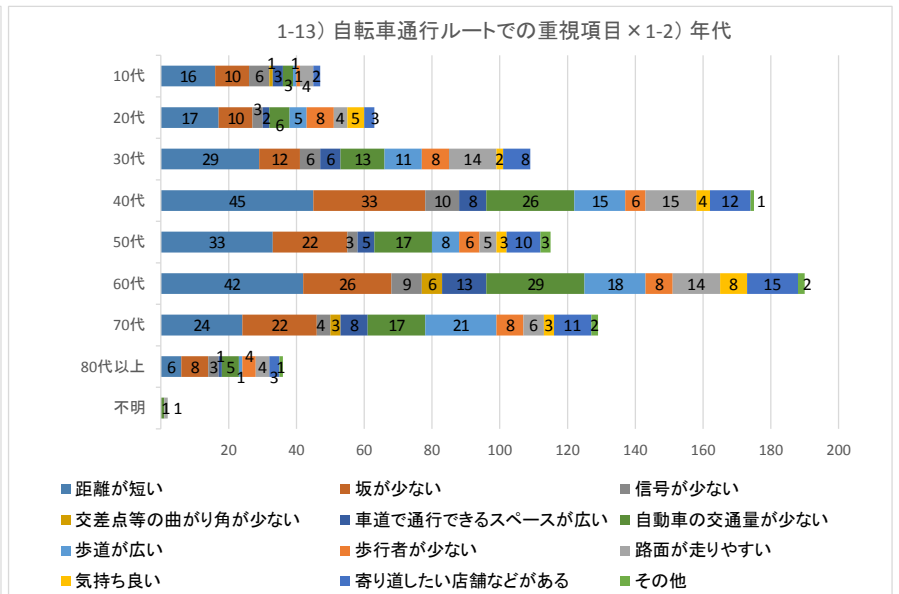
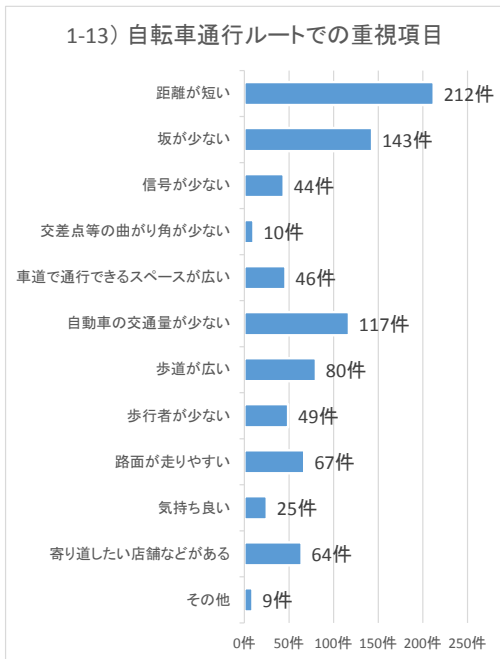
1-10) 同居のご家族の自動車や自転車などの保有台数（お持ちのものすべてに○）
 1-11) 1-10) の中でご自身が利用されるもの（ご利用されるものすべてに○）
 1-12) 1-11) で4 自転車の○と回答した方にお伺いします。※それ以外の方は1-17) にお進みください。あなたが主に利用している自転車の種類を教えてください。



- 自動車の保有は、1台が336件（全回答者数のうち57%）、2台以上が104件（全回答者数のうち18%）となっています。
- 自転車の保有は、1台が147件（全回答者数のうち25%）、2台以上が277件（全回答者数のうち47%）となっています。
- 自動二輪の保有は、1台が51件（全回答者数のうち9%）、2台以上が14件（全回答者数のうち2%）、原付の保有は、1台が114件（全回答者数のうち19%）、2台以上が22件（全回答者数のうち4%）となっています。
- 自転車の種類は、普通の自転車が62%、電動アシスト自転車が29%を占めます。

4) 自転車通行ルートでの重視項目

1-13) 自転車の通行ルートを決める場合、どのような点を重視してルートを選んでいますか。
(あてはまるものを3つまで選んでください)

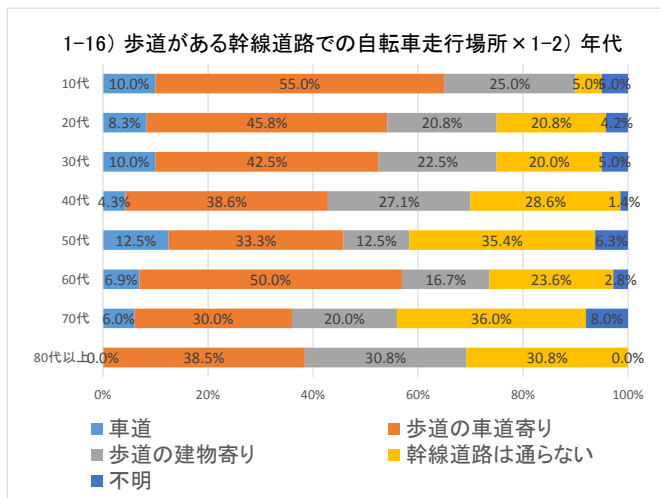
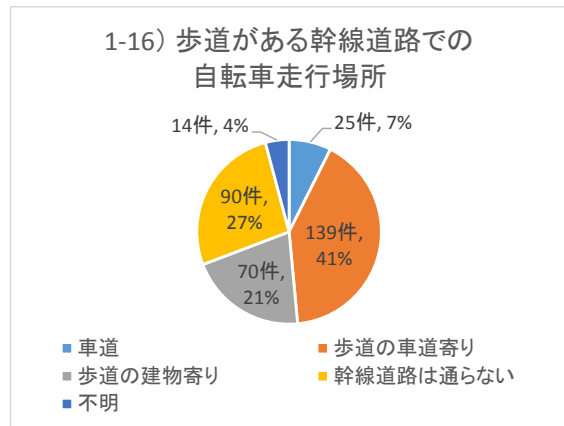
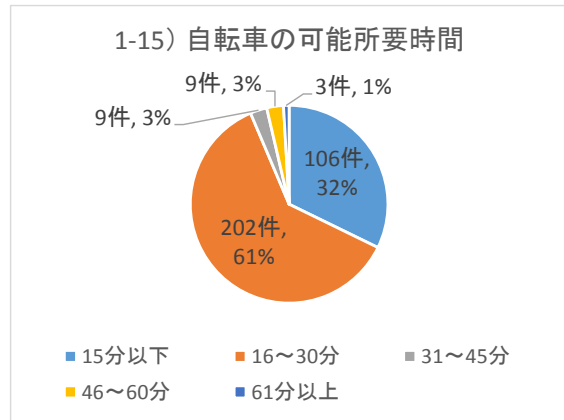
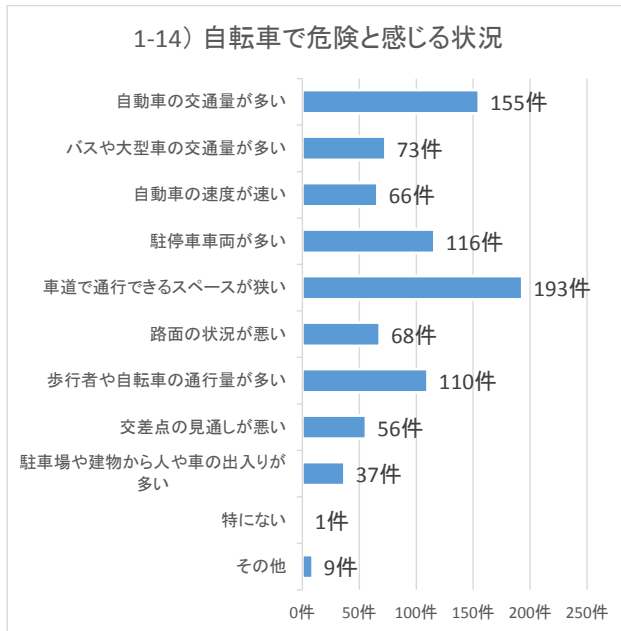


- 自転車通行ルートの重視項目については、距離の短さや坂の有無、自動車交通量の少なさを重視しており、走行空間の狭さや自動車の交通量に関して危険と感ずることが多いです。
- このようなことから、市域の丘陵部などは、自転車利用よりもバスの利用意向が強いことが伺え、高齢者の増加に伴う駅と丘陵部の住宅地のバス需要の高まりが予想されます。
- 年代別・性別の自転車通行ルートでの重視項目、上位3位は以下の通りです。

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

5) 自転車で危険と感じる状況、可能所要時間、走行場所

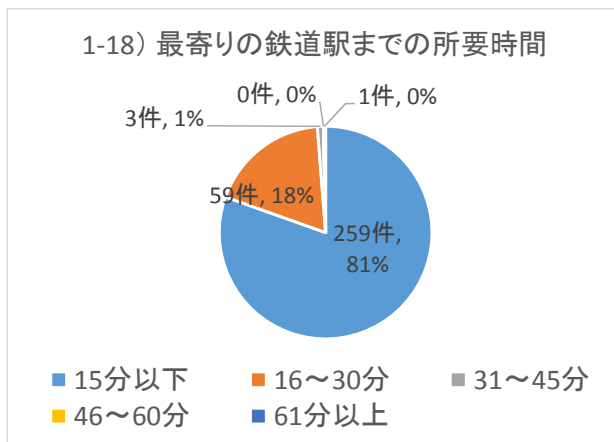
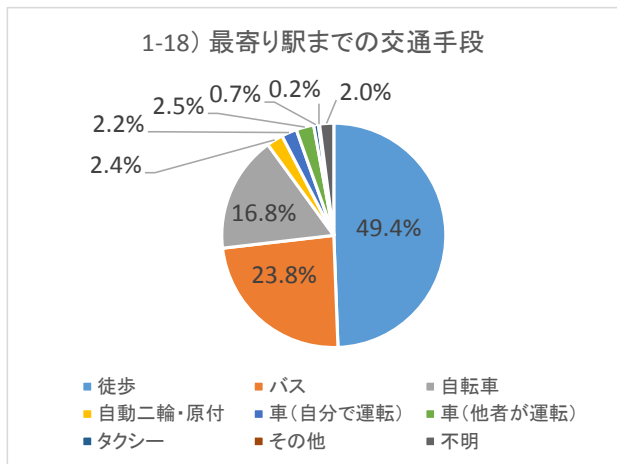
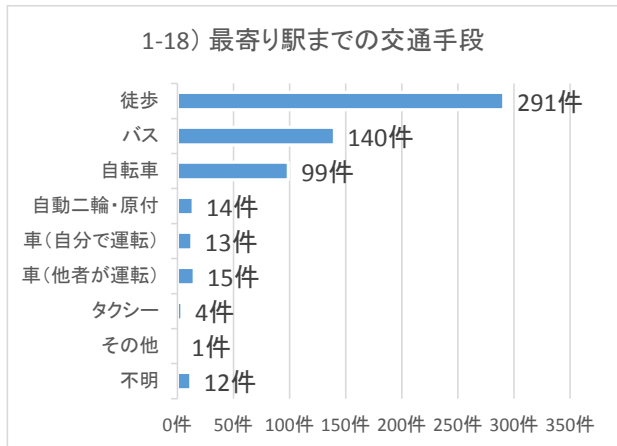
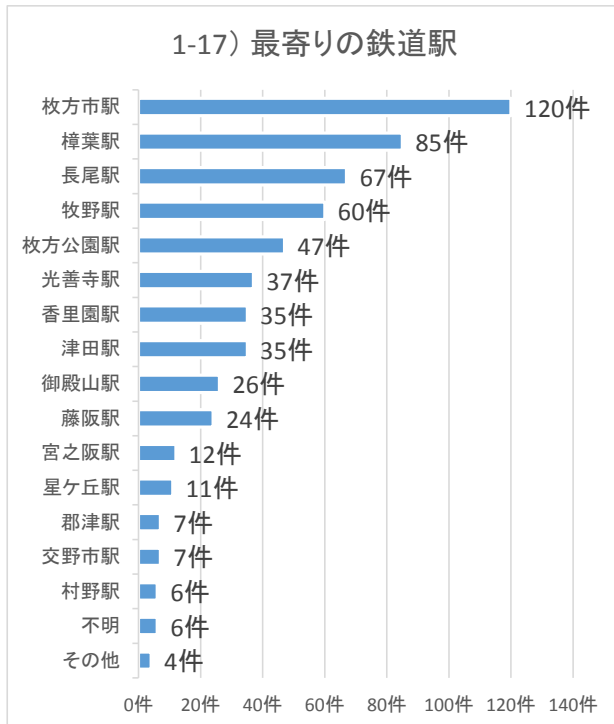
- 1-14) 自転車に乗っていて、危険と感じる状況について教えてください。(あてはまるものを3つまで選んでください)
 1-15) 日常生活で自転車を利用する場合、片道何分程度までなら自転車を利用しても良いと思いますか。
 1-16) 歩道がある幹線道路(国道1号等)を自転車で走る場合、主にどこを走っていますか。



- 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ることが多いです。
- 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いです。70代、80代以上は幹線道路を避ける人が多いです。

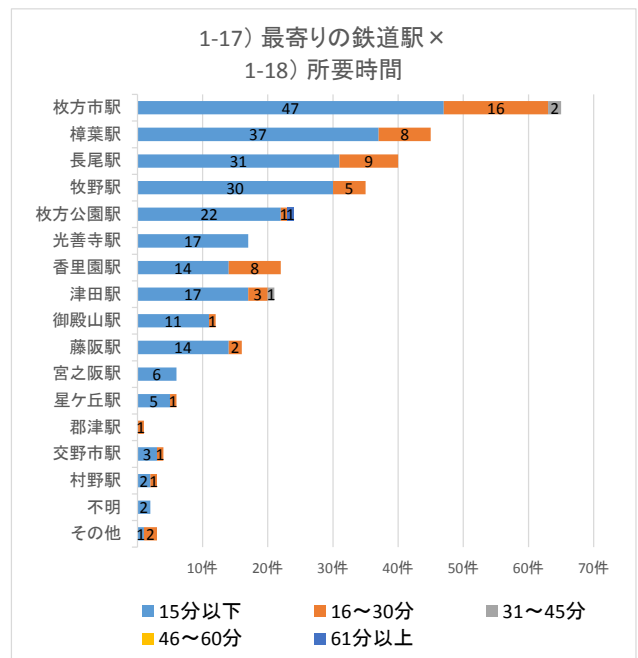
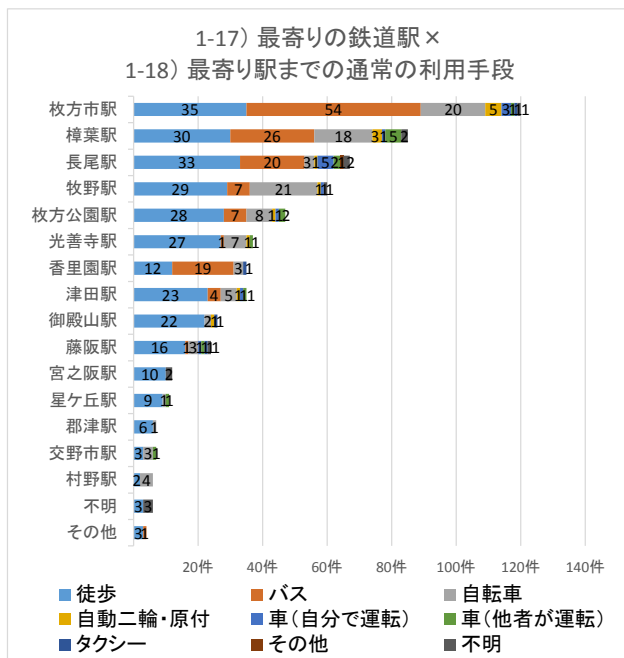
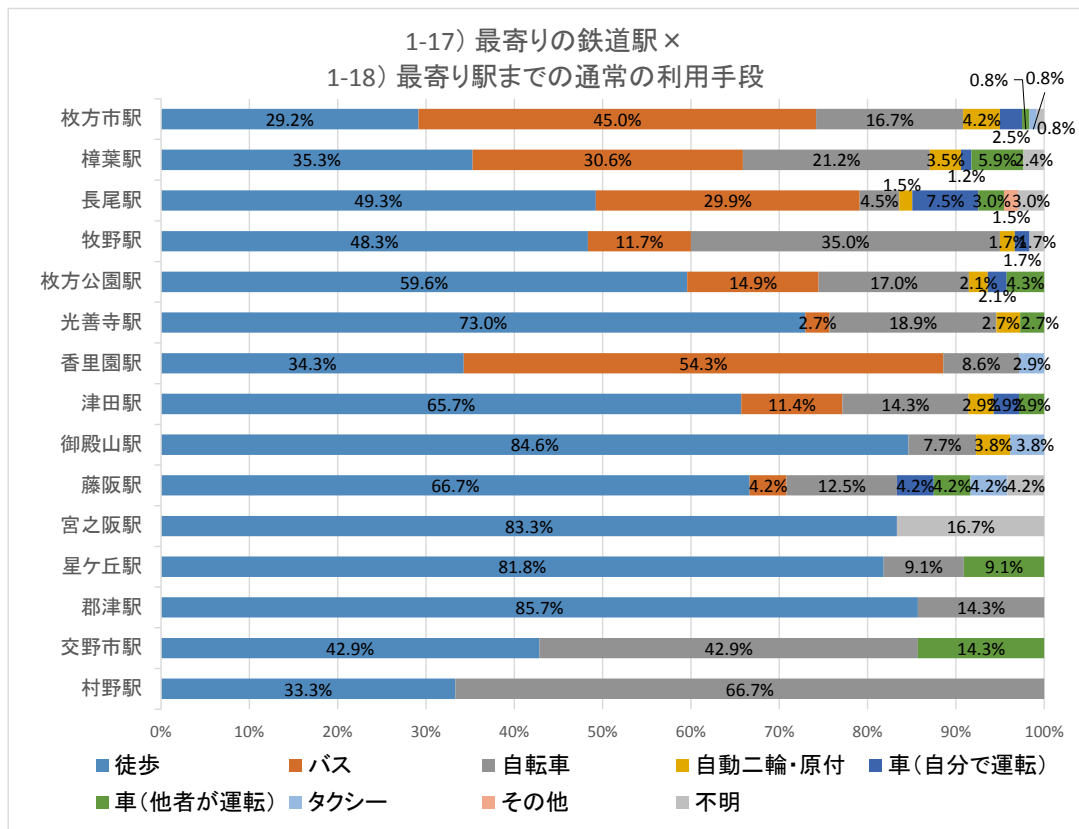
6) 最寄りの鉄道駅

- 1-17) 最寄りの鉄道駅 (一つだけに○)
 1-18) 最寄り駅までの通常の利用手段と所要時間



- 最寄り駅は、枚方市駅、樟葉駅、長尾駅の順に多く、おおむ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が、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いです。
- 鉄道駅までの所要時間は、15分以下が81%を占めています。

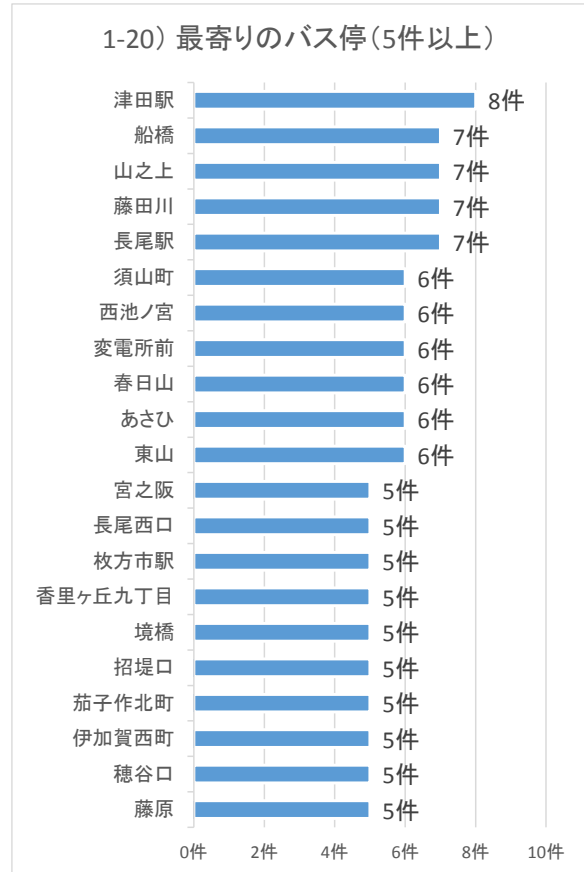
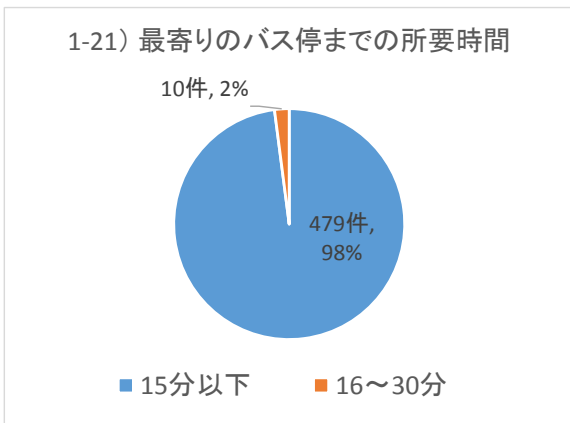
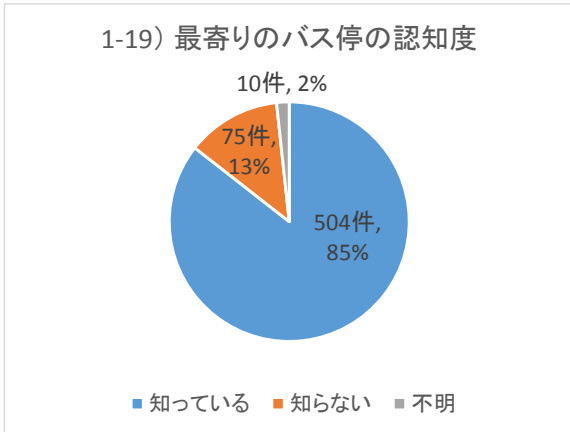
1-17) 最寄りの鉄道駅 (一つだけに○)
 1-18) 最寄り駅までの通常の利用手段と所要時間



- ほとんどの駅において、徒歩の利用が多い傾向にありますが (枚方市駅、香里園駅、交野市駅、村野駅を除く)、枚方市駅、樟葉駅、長尾駅、香里園駅はバスで移動する人も多いです。
- ほとんどの駅において、最寄り駅までの所要時間は15分以下の人が多いです (郡津駅、その他を除く)。

7) 最寄りのバス停

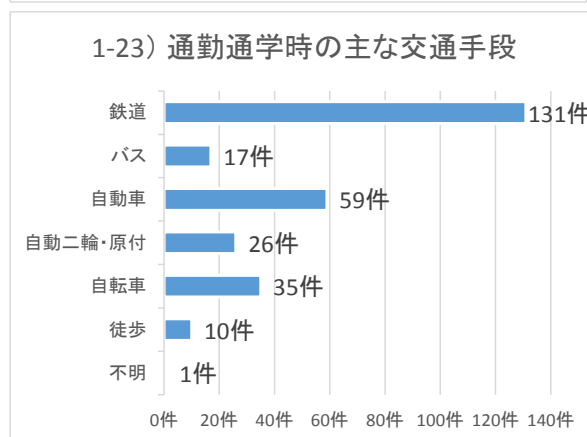
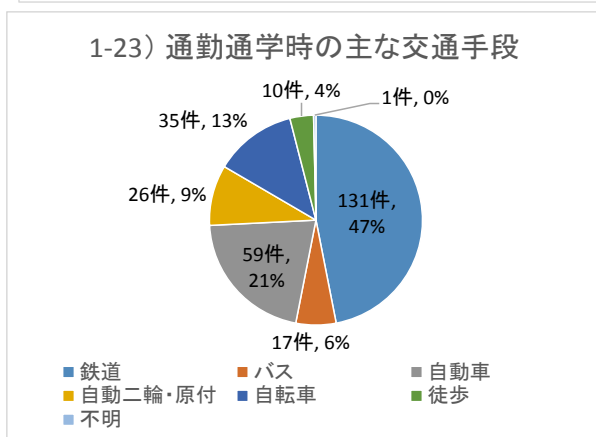
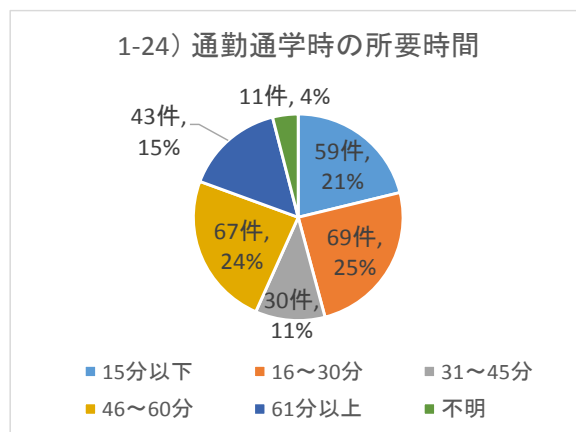
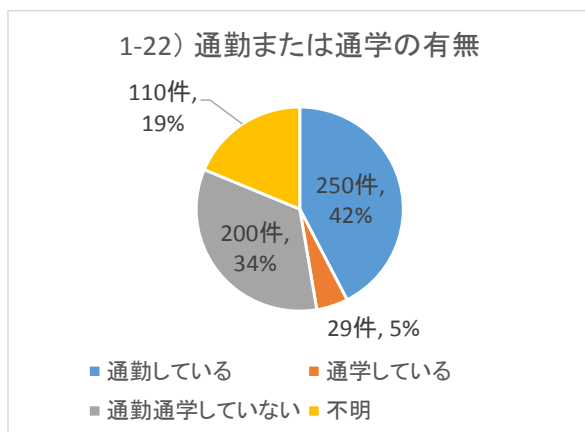
- 1-19) あなたの住まいの最寄りのバス停がどこにあるのか知っていますか。
 1-20) 最寄りのバス停名
 1-21) 最寄りのバス停までの所要時間



- 最寄りのバス停を知っている人は85%です。
- 最寄りのバス停までの所要時間は、15分以下が98%を占めています。

8) 通勤または通学時の交通利用

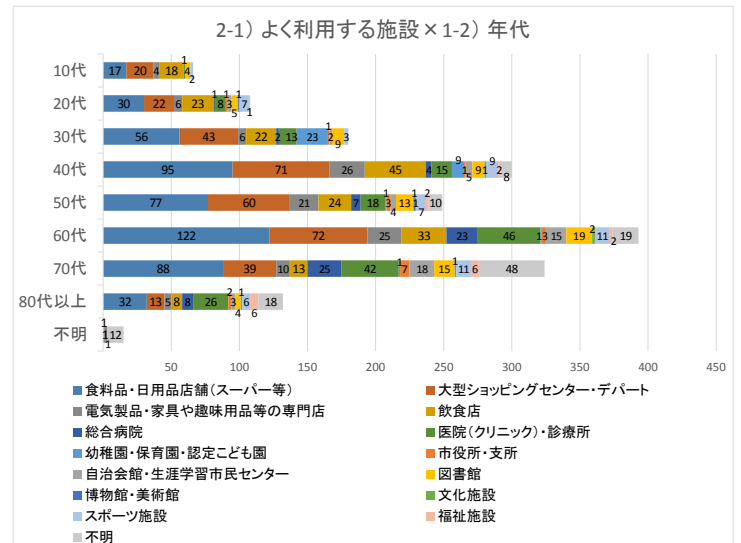
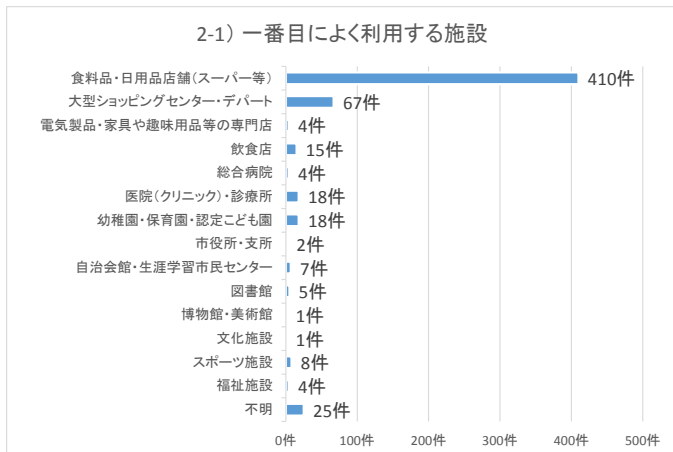
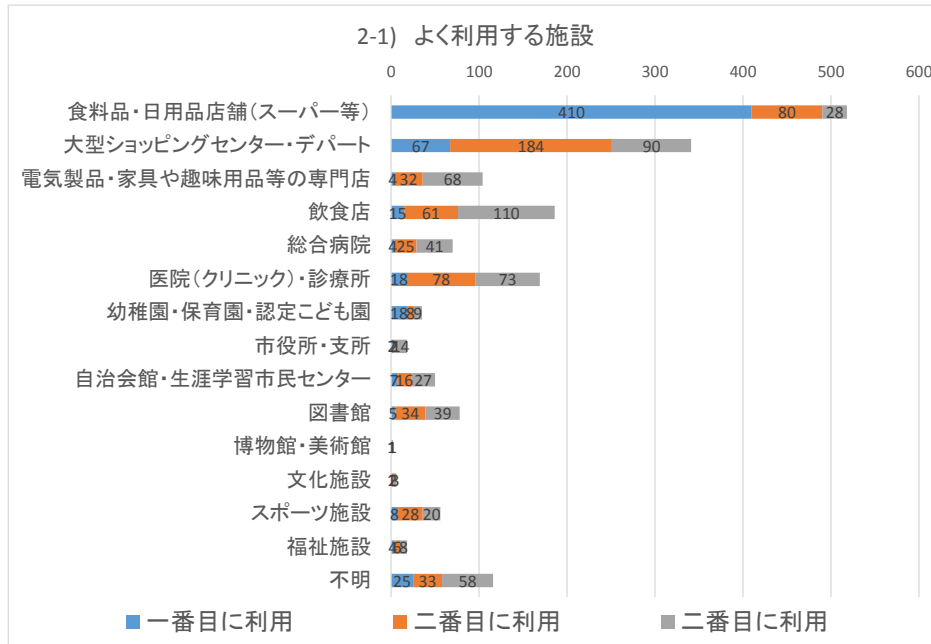
- 1-2 2) 通勤または通学の有無 ※両方の場合は頻度の多い方をお答えください。
 1-2 3) 通勤または通学時の主な交通手段
 1-2 4) 通勤または通学の所要時間



- 通勤している人が全体の42%、通学している人が5%を占めています。
- 通勤通学時の主な交通手段は、鉄道（47%）が最も多く、次いで自動車（21%）、自転車（13%）の順です。
- 通勤通学時の所要時間は、30分以下が全体の46%、1時間以下が全体の全体の81%を占めています。

9) よく利用する施設

2-1) 以下 14 施設の中から、あなたが日常生活の中でよく利用している施設の番号を多い順に 3 つご記入ください。



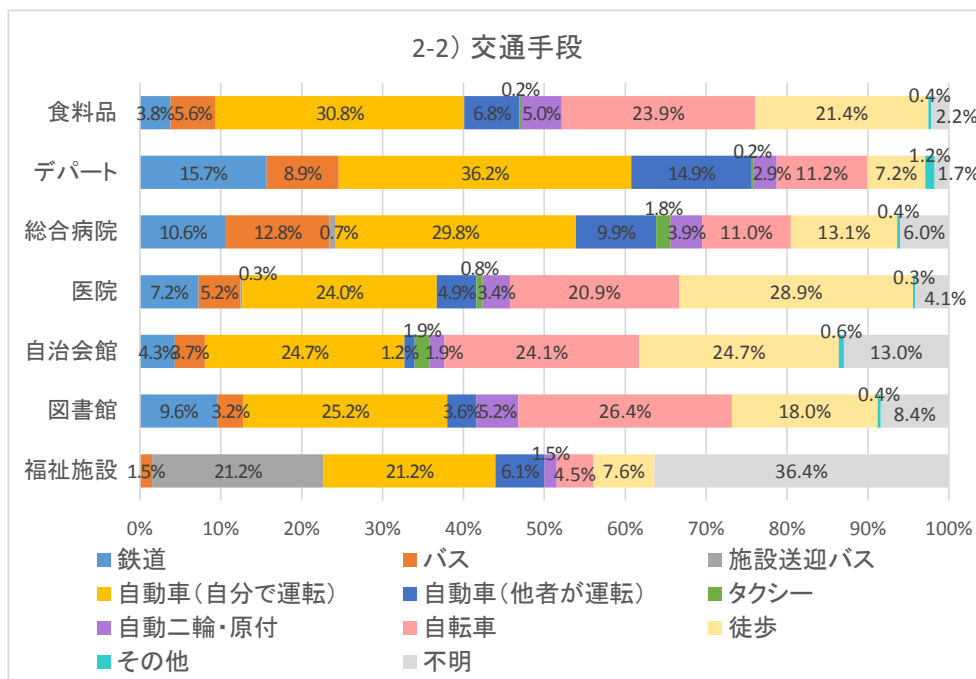
- よく利用する施設は、商業系の食料品(スーパーなど)が最も多く、続いて大型ショッピングセンター、飲食店、医院・診療所の順になっています。
- 60代以上の方は、他の年代に比べ、総合病院、医院・診療所等の利用が多い傾向にあります。

10) 施設別利用交通手段

2-2) あなたが日常生活の中で利用されている施設について、施設の利用頻度、場所、主な利用施設等について教えてください。利用されている施設すべてについてお答えください。

※利用交通手段が複数の場合は、下記の番号の小さい交通手段を優先して、1つだけお答えください。例えば、「自転車+徒歩」の場合、「8 自転車」を選択 (2-2共通)

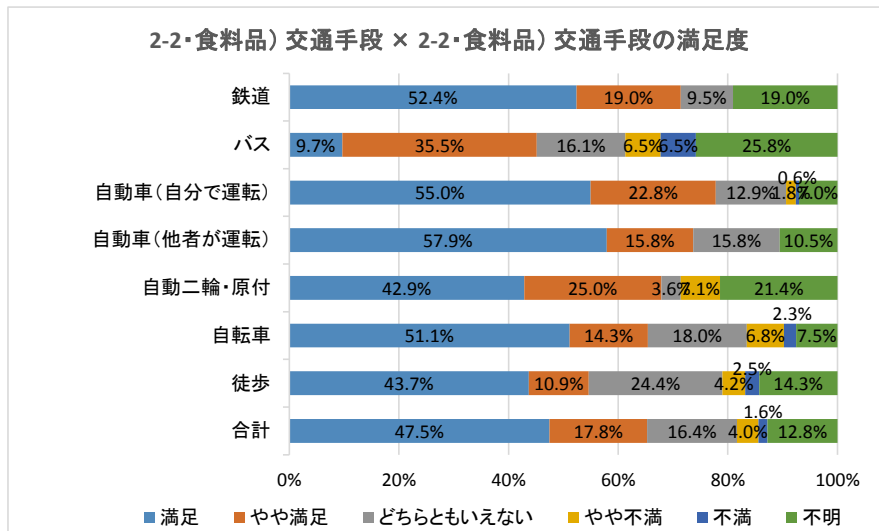
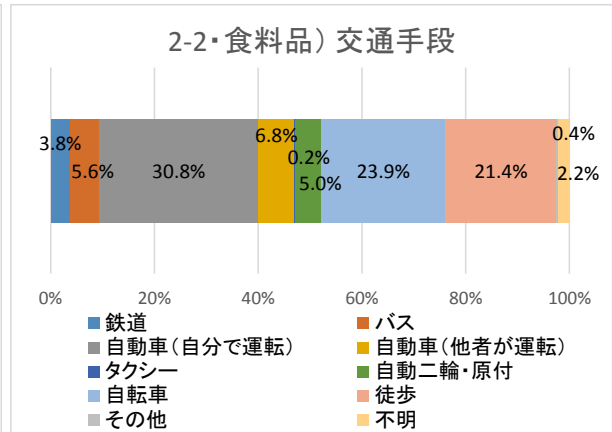
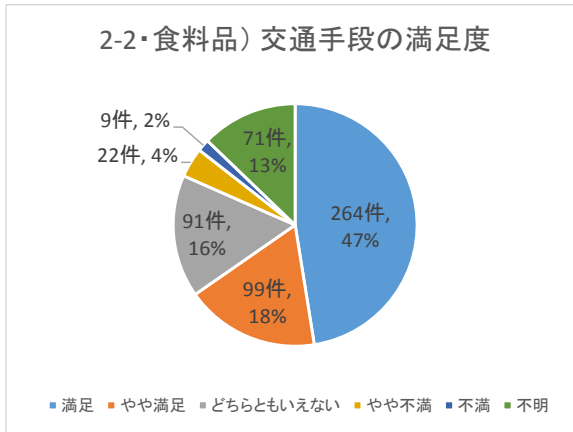
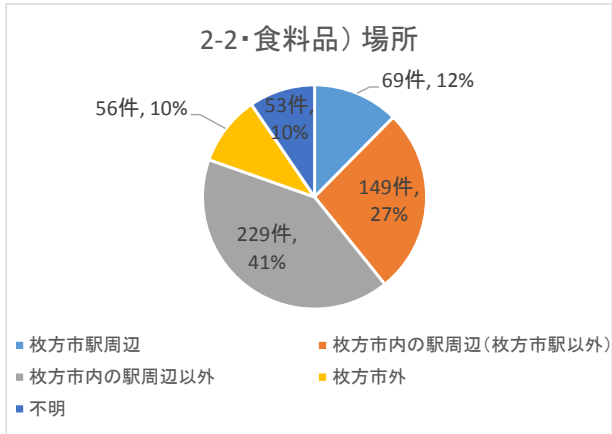
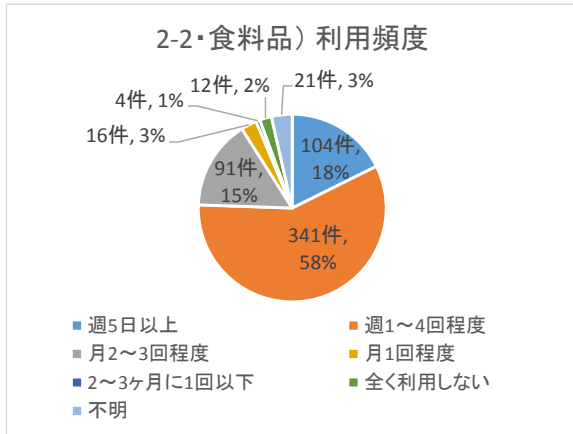
施設の 利用頻度	1 週5回以上 4 2~3ヶ月に1回以下	2 週1~4回程度 5 全く利用しない	3 月2~3回程度 ※5の方は次の施設にお進みください。	4 月1回程度
場所	1 枚方市駅周辺 3 枚方市内の駅周辺以外	2 枚方市内の駅周辺(枚方市駅以外) 4 枚方市外		
主な利用施設	施設名 (_____)			※例えば「〇〇スーパー〇〇店」のように、 具体的な施設名をご記入ください。
主な 交通手段※	1 鉄道 5 自動車(他者が運転) 8 自転車	2 バス 6 タクシー 9 徒歩	3 施設送迎バス 7 自動二輪・原付 10 その他	4 自動車(自分で運転)
選択した交通手段 に対する満足度	1 満足 4 やや不満	2 やや満足 5 不満	3 どちらともいえない	



- 施設への利用交通手段は、自動車（自分）が最も多い施設が多いですが、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いです。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いです。
- 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。

11) 施設別利用実態

① 食料品・日用品店舗（スーパー等）

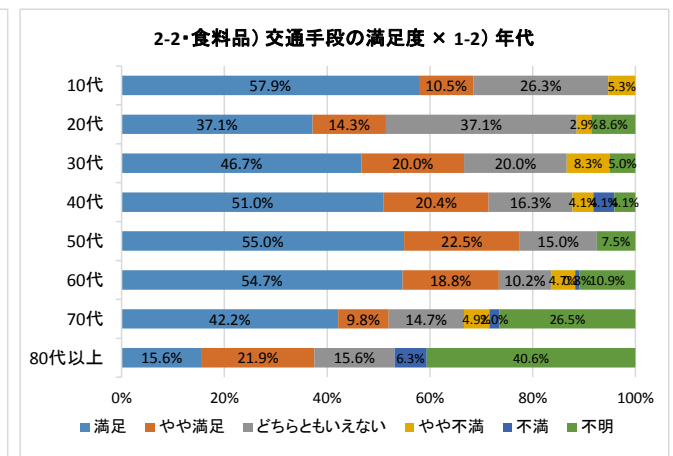
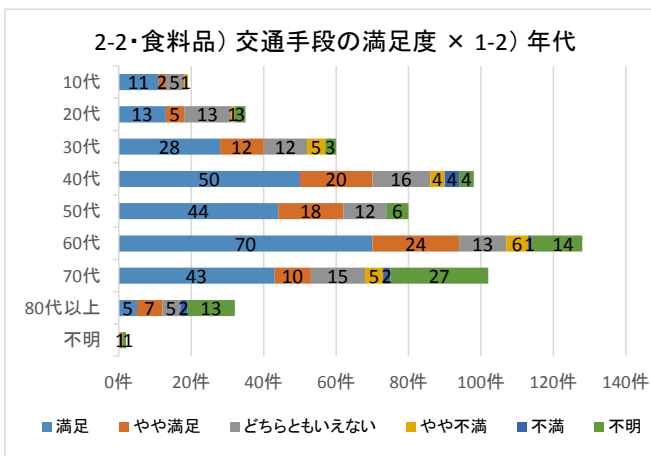
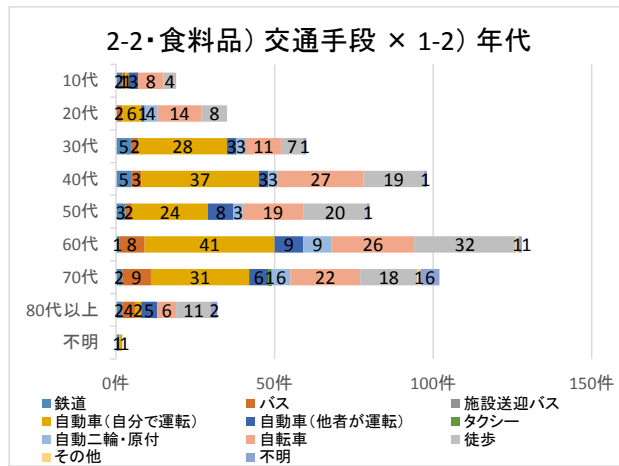
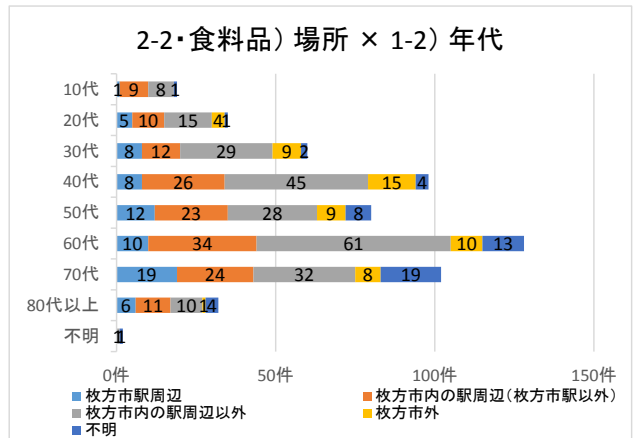
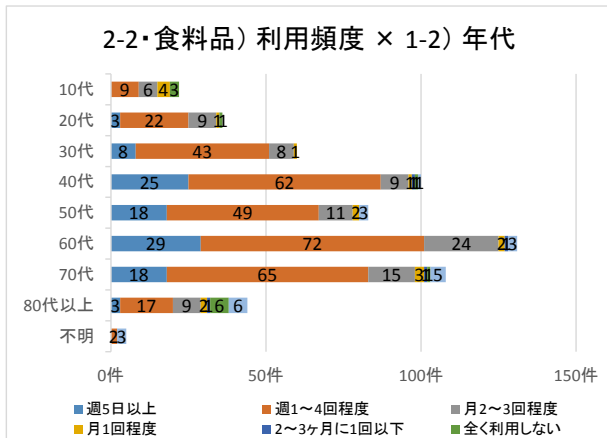


2-2・食料品) 交通手段

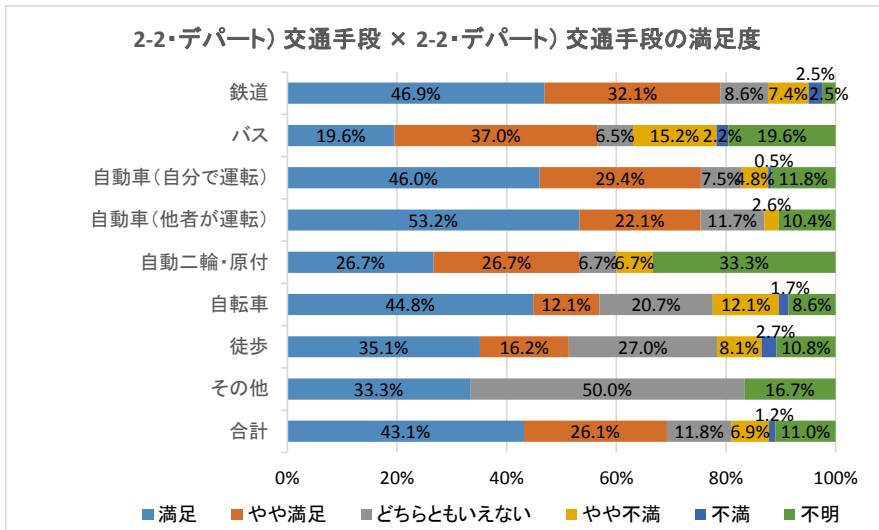
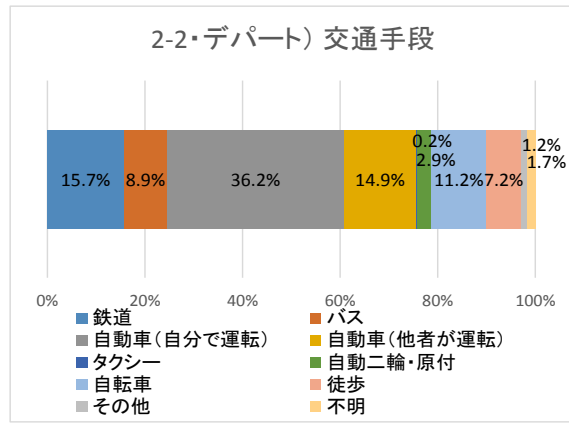
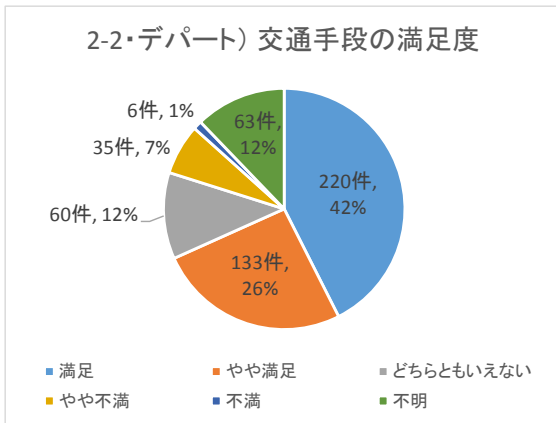
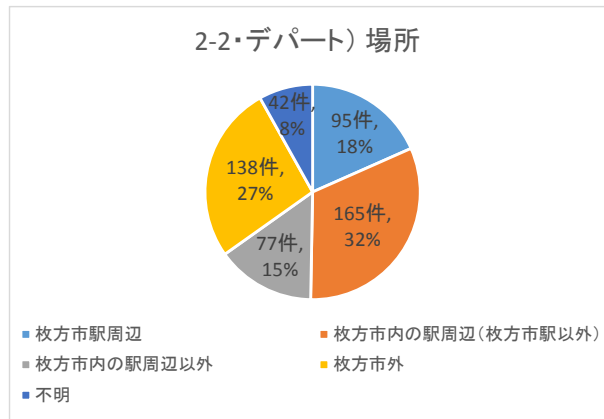
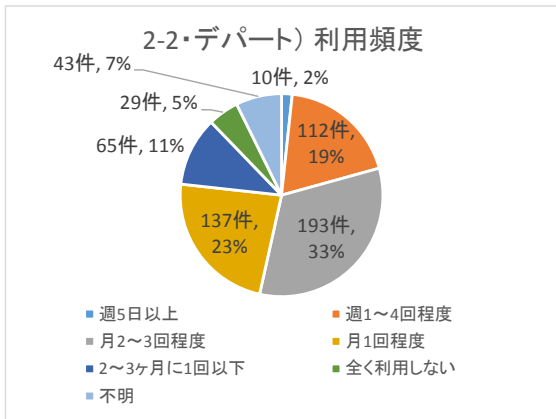
鉄道	21件
バス	31件
施設送迎バス	0件
自動車(自分で運転)	171件
自動車(他者が運転)	38件
タクシー	1件
自動二輪・原付	28件
自転車	133件
徒歩	119件
その他	2件
不明	12件
合計	556件

- 利用頻度は週1~4回程度（58%）が最も多く、場所は市内が80%を占めています。
- 交通手段は自動車（38%）、自転車（24%）、徒歩（21%）の順に利用が多いです。
- 利用した交通手段については、65%が満足またはやや満足と回答しています。自動車の満足度（満足とやや満足の回答比率）が高く、バスの満足度が低いです。
- 年代別交通手段の満足度は、20代と70代以上が低いです。

※参考:年代別利用実態



② 大型ショッピングセンター・デパート

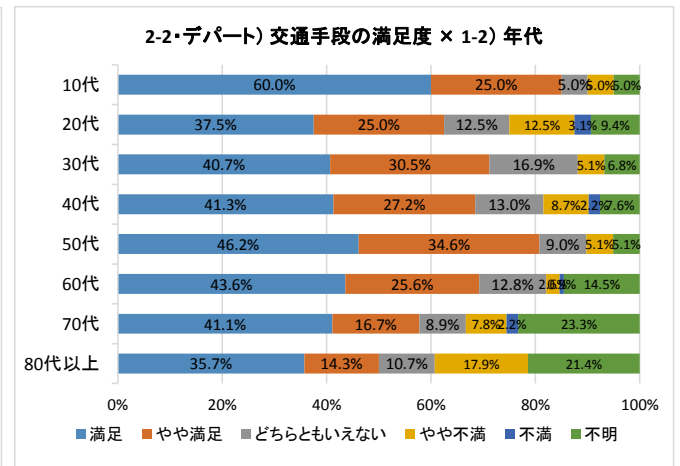
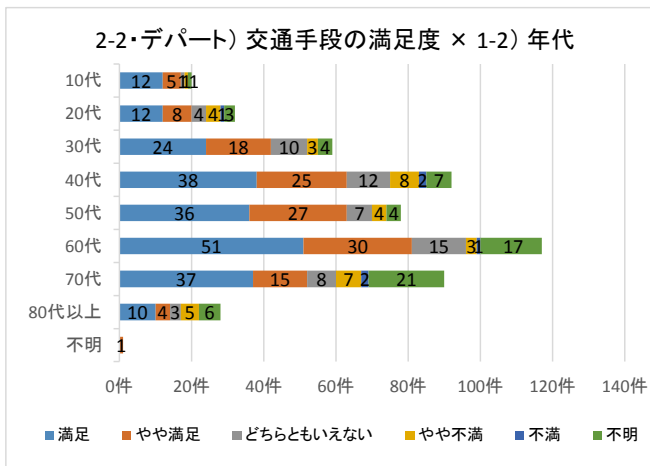
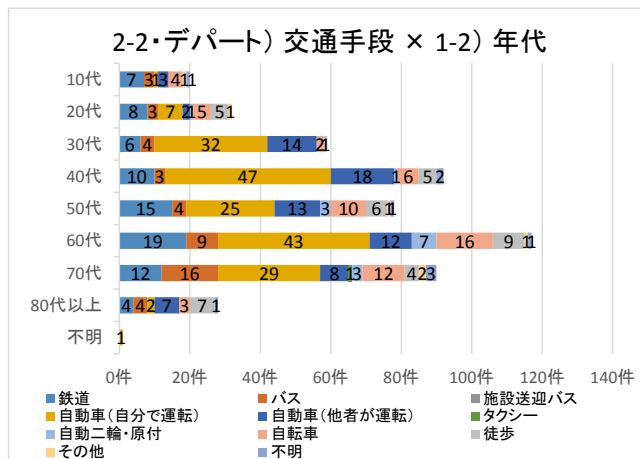
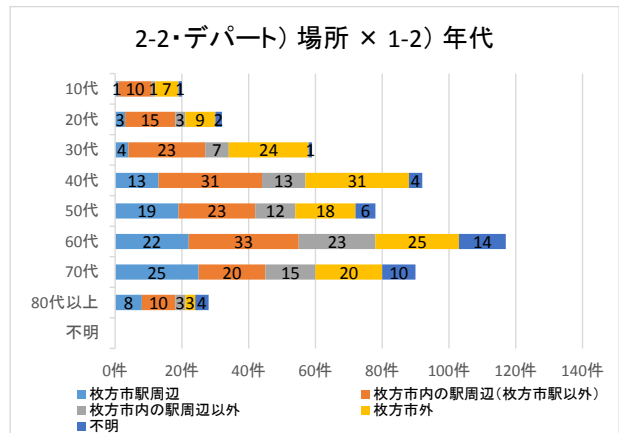
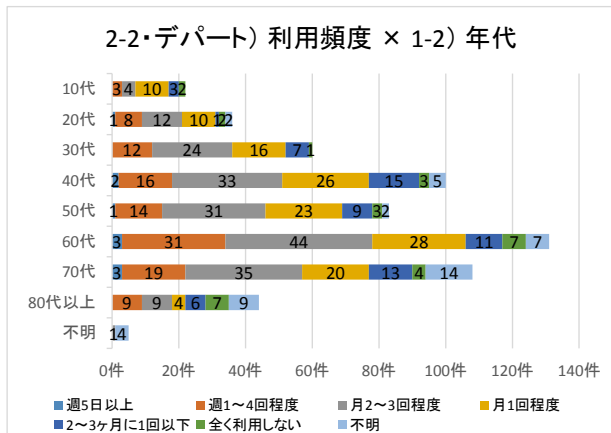


2-2・デパート) 交通手段

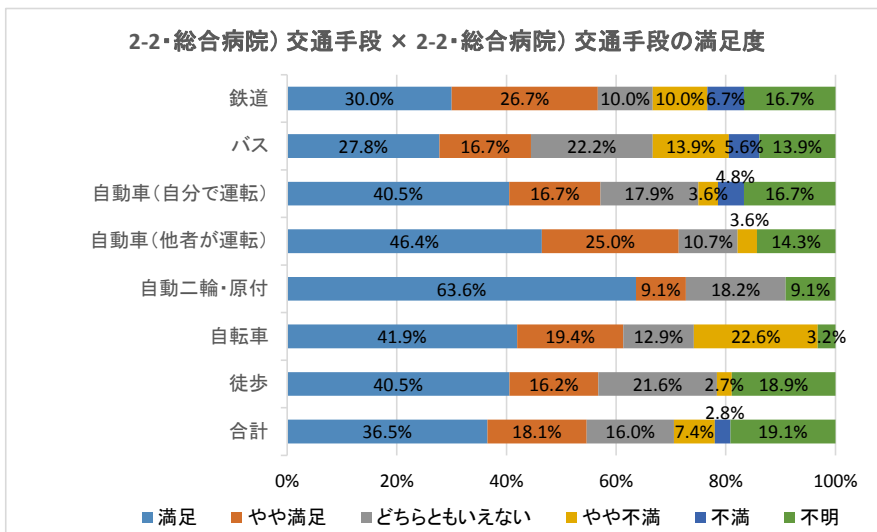
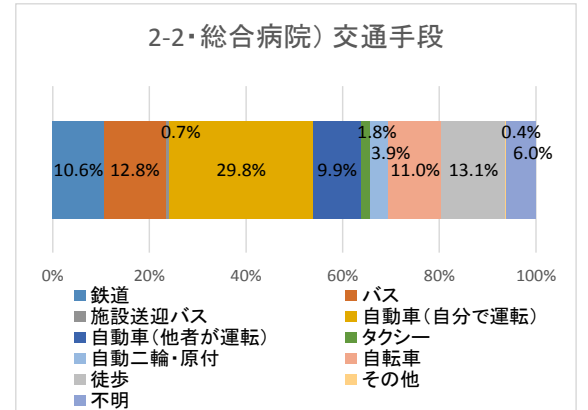
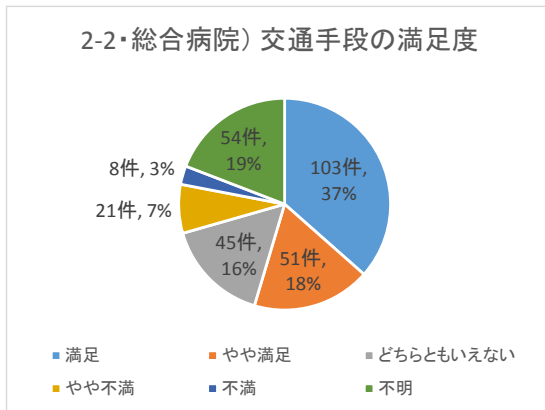
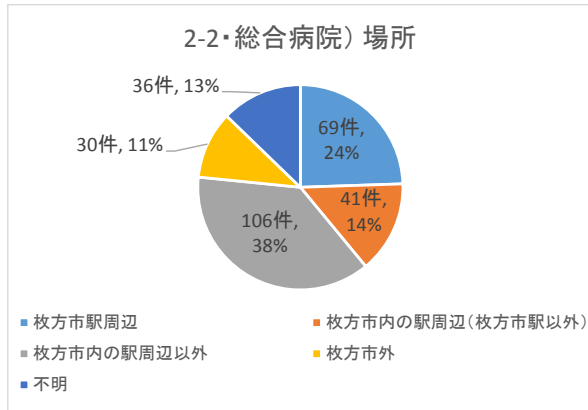
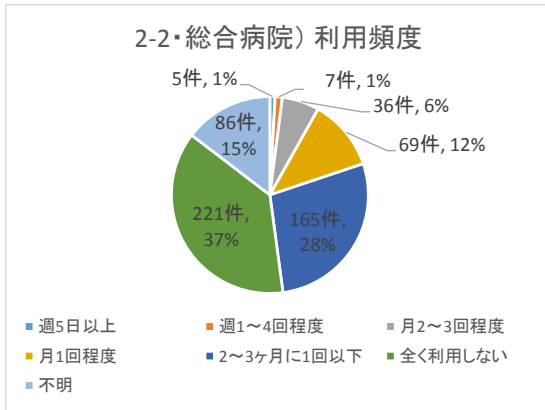
鉄道	81件
バス	46件
施設送迎バス	0件
自動車(自分で運転)	187件
自動車(他者が運転)	77件
タクシー	1件
自動二輪・原付	15件
自転車	58件
徒歩	37件
その他	6件
不明	9件
合計	517件

- 利用頻度は月2~3回程度(33%)が最も多く、場所は市内が65%を占めています。
- 交通手段は自動車(51%)、鉄道(16%)、自転車(11%)の順に利用が多いです。
- 利用した交通手段については、68%が満足またはやや満足と回答しています。鉄道と自動車の満足度(満足とやや満足の回答比率)が高いです。

※参考:年代別利用実態



③ 総合病院

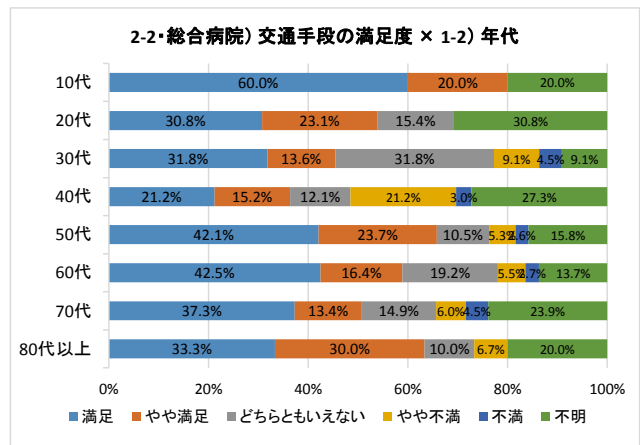
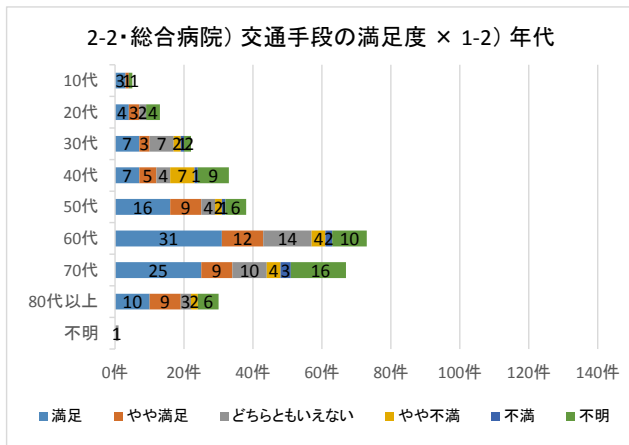
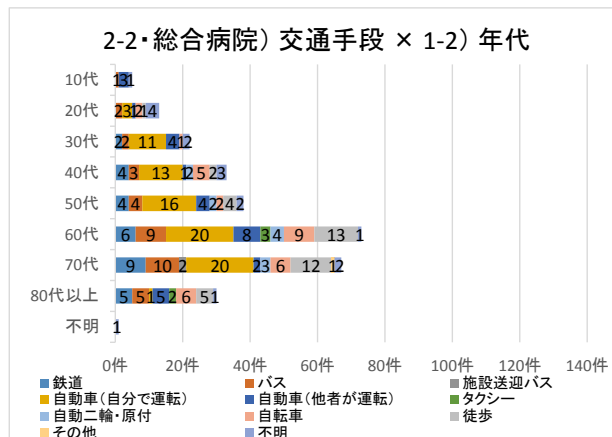
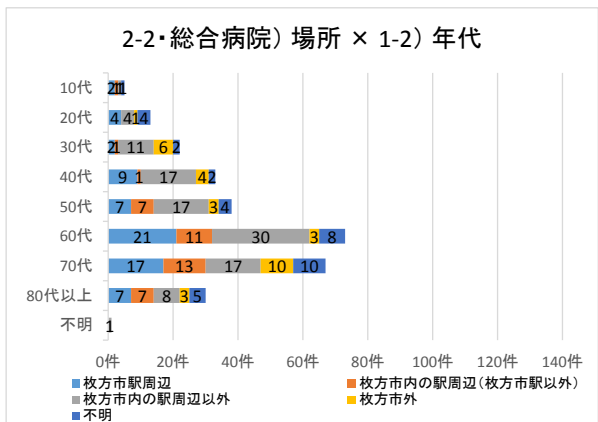
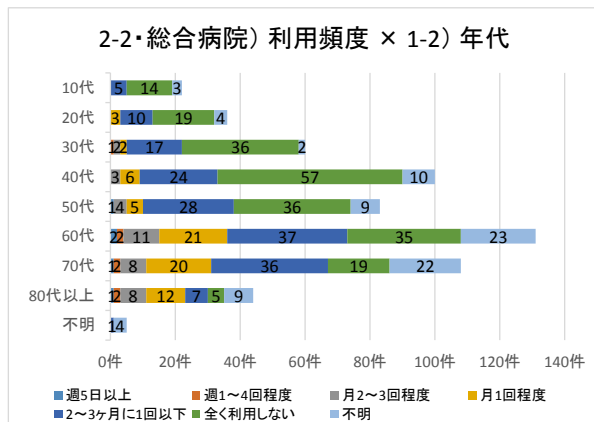


2-2・総合病院) 交通手段

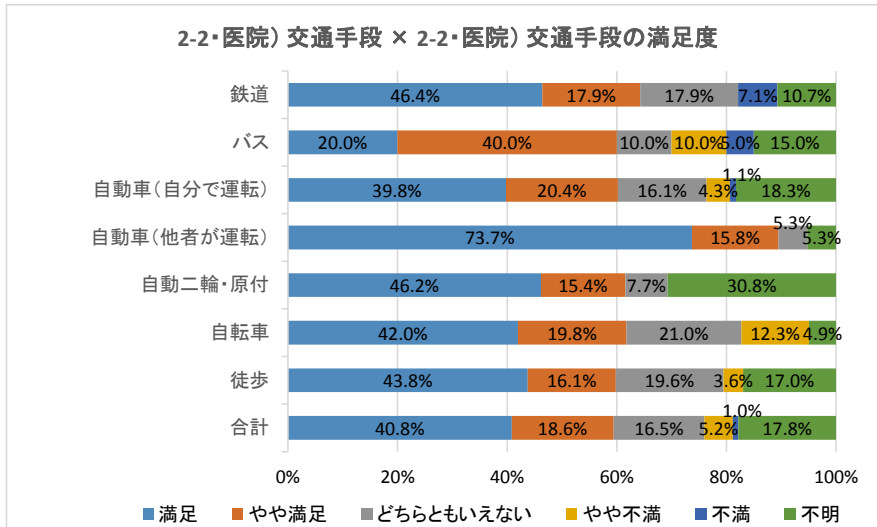
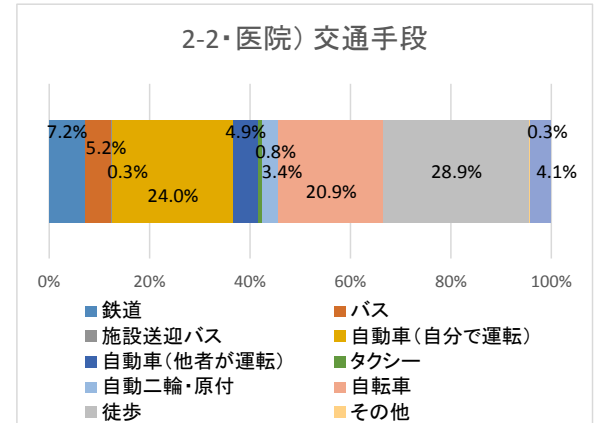
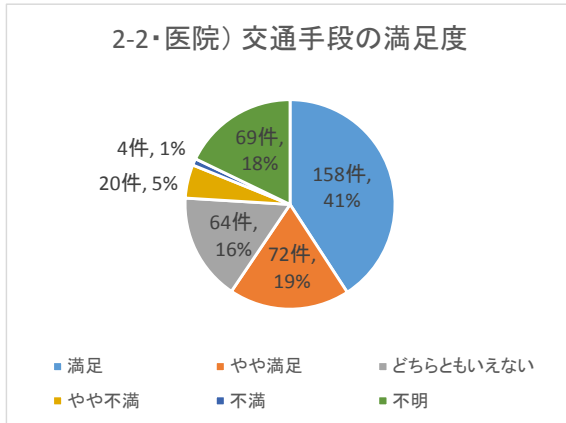
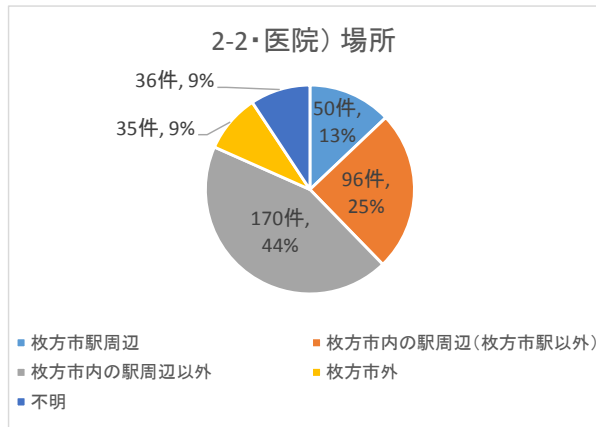
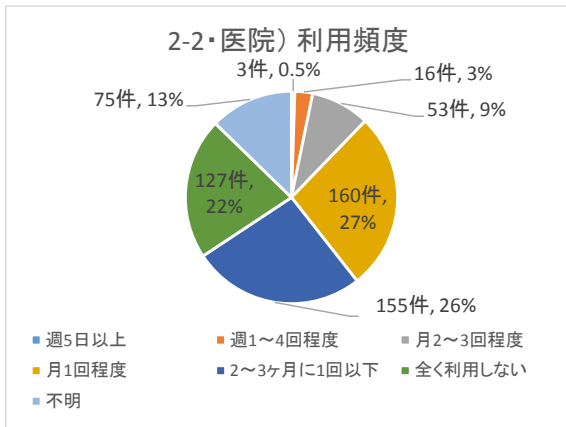
鉄道	30件
バス	36件
施設送迎バス	2件
自動車(自分で運転)	84件
自動車(他者が運転)	28件
タクシー	5件
自動二輪・原付	11件
自転車	31件
徒歩	37件
その他	1件
不明	17件
合計	282件

- 利用頻度は2~3ヶ月に1回以下(28%)が最も多く、場所は市内が76%を占めています(全く利用しない(37%)を除く)。
- 交通手段は自動車(40%)、徒歩(13%)、バス(13%)の順に利用が多いです。
- 利用した交通手段については、55%が満足またはやや満足と回答しています。自動車と鉄道の満足度(満足とやや満足の回答比率)が高く、バスの満足度は他に比べ低いです。

※参考:年代別利用実態



④ 医院（クリニック）・診療所

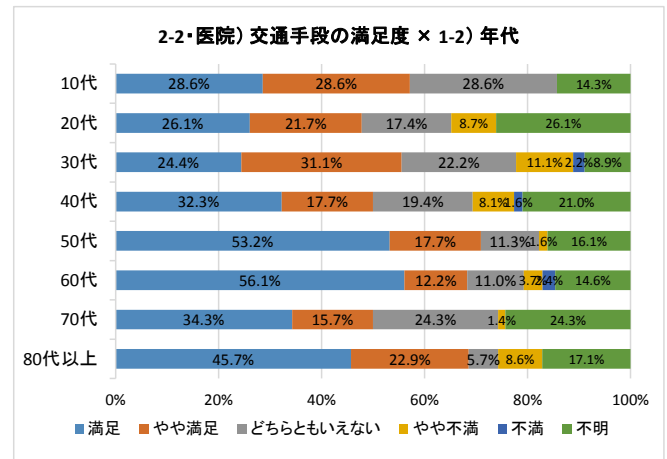
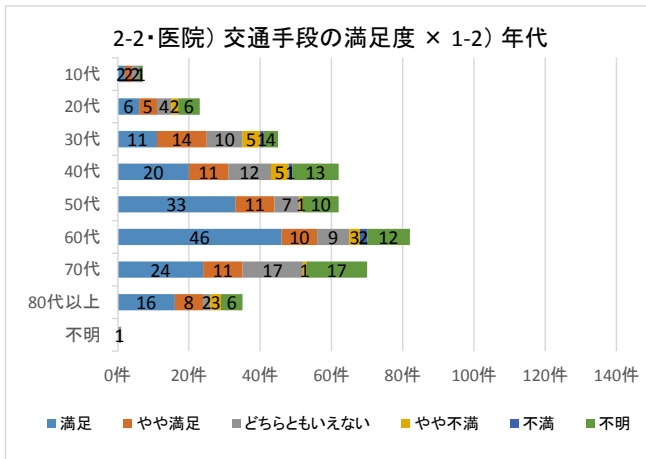
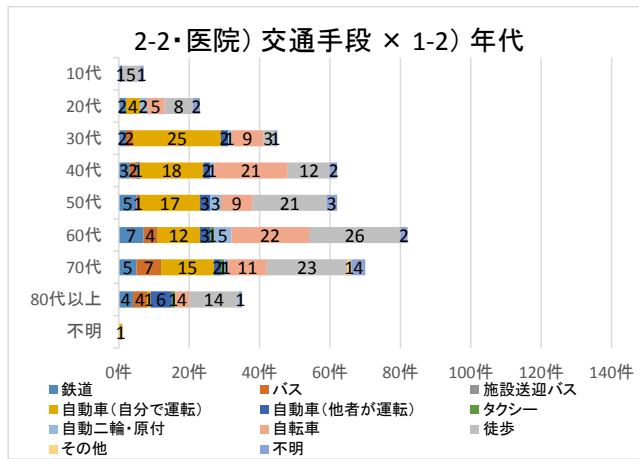
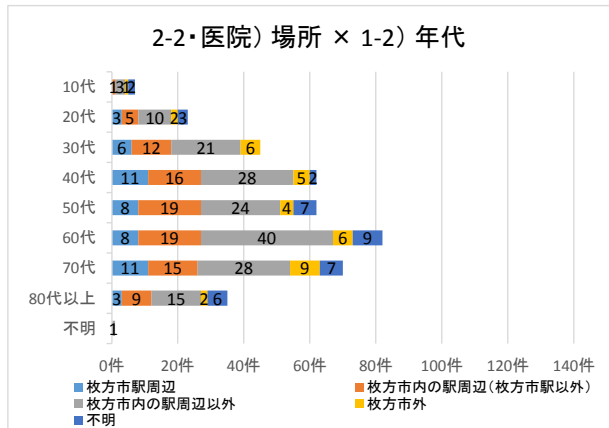
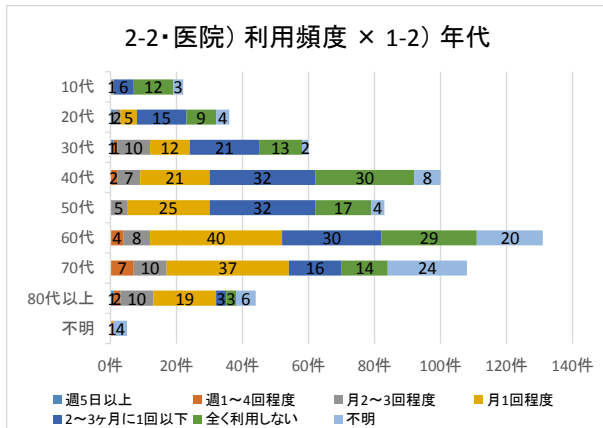


2-2・医院) 交通手段

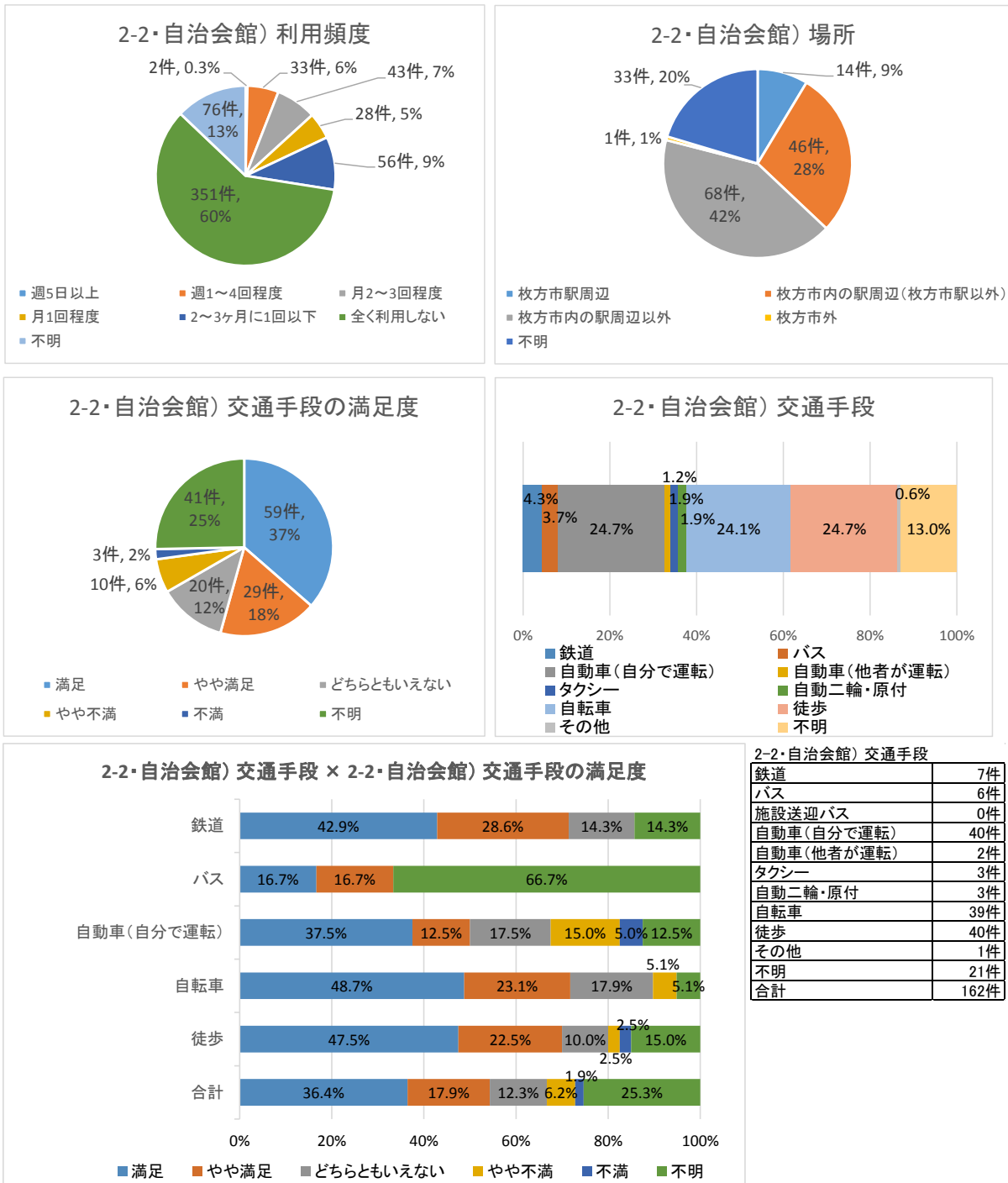
鉄道	28件
バス	20件
施設送迎バス	1件
自動車(自分で運転)	93件
自動車(他者が運転)	19件
タクシー	3件
自動二輪・原付	13件
自転車	81件
徒歩	112件
その他	1件
不明	16件
合計	387件

- 利用頻度は月1回程度（27%）が最も多く、場所は市内が82%を占めています。
- 交通手段は自動車（29%）、徒歩（29%）、自転車（21%）の順に利用が多いです。
- 利用した交通手段については、60%が満足またはやや満足と回答しています。
- 自動車、特に他者が運転した場合の満足度（満足とやや満足の回答比率）が高いです。

※参考:年代別利用実態

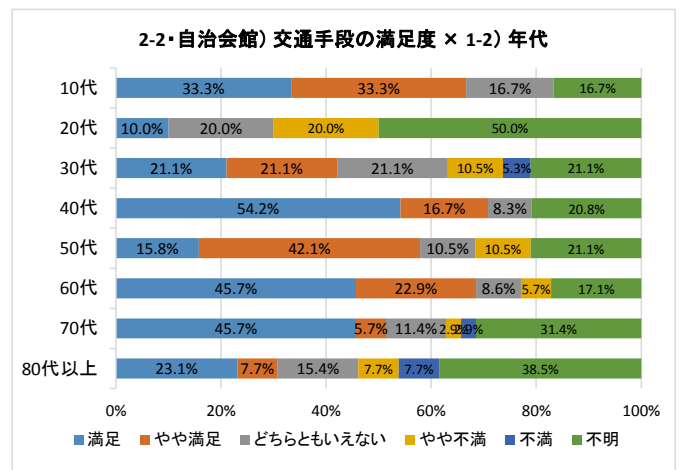
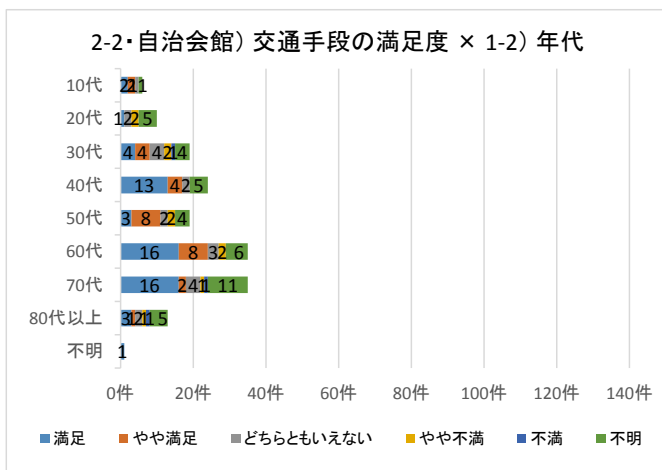
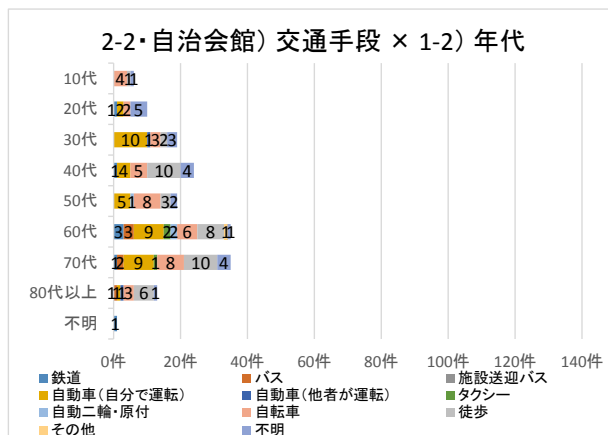
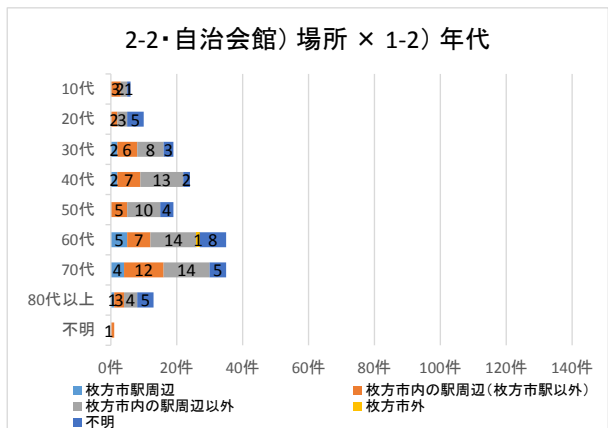
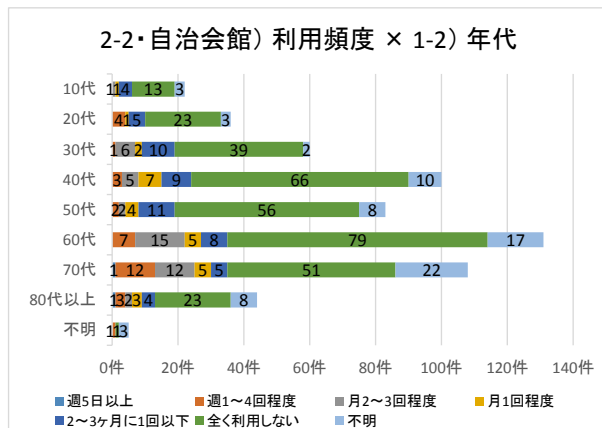


⑤ 自治会館・生涯学習市民センター

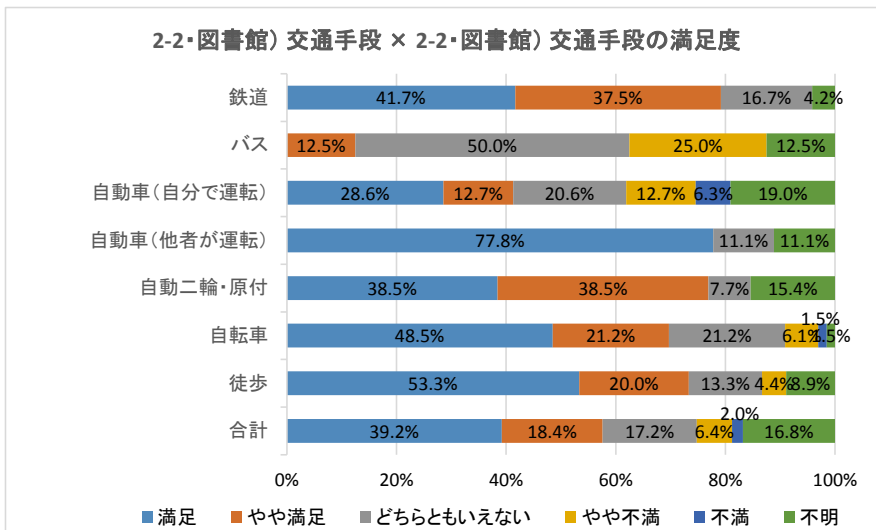
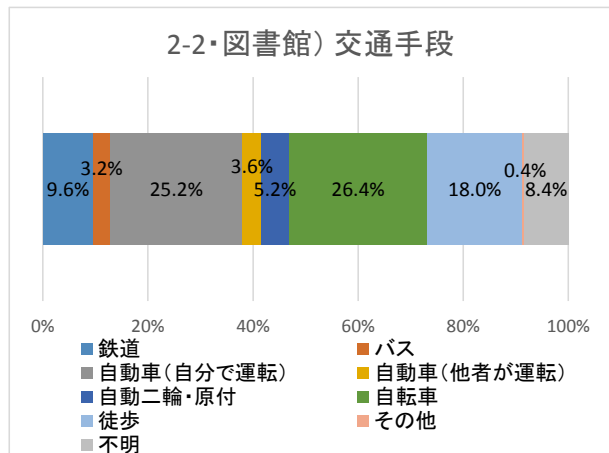
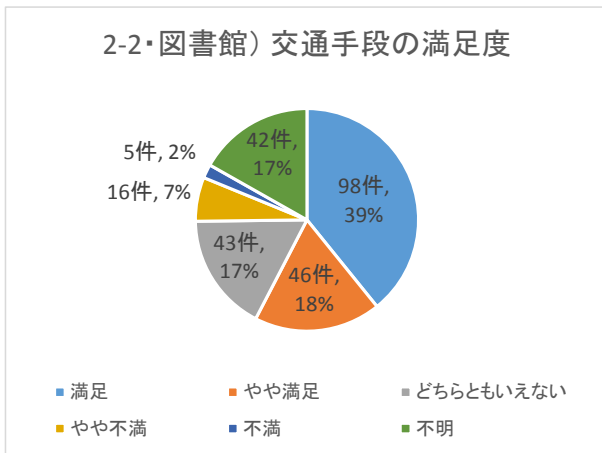
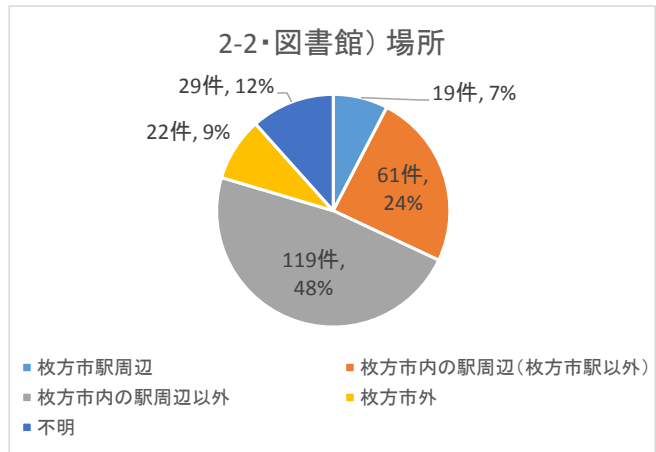
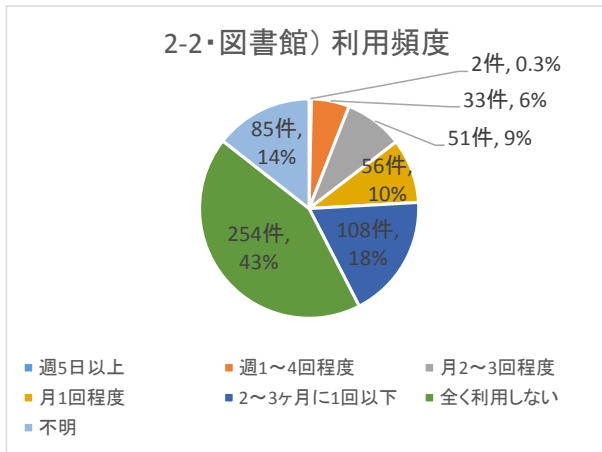


- 利用頻度は2~3ヶ月に1回以下(9%)が最も多く、場所は市内が79%を占めています。
- 交通手段は自動車(26%)、徒歩(25%)、自転車(24%)の順に利用が多いです。
- 利用した交通手段については、55%が満足またはやや満足と回答しています。鉄道や自動車の満足度(満足とやや満足の回答比率)が高く、バスの満足度が低いです。

※参考:年代別利用実態



⑥ 図書館・博物館・美術館・文化施設

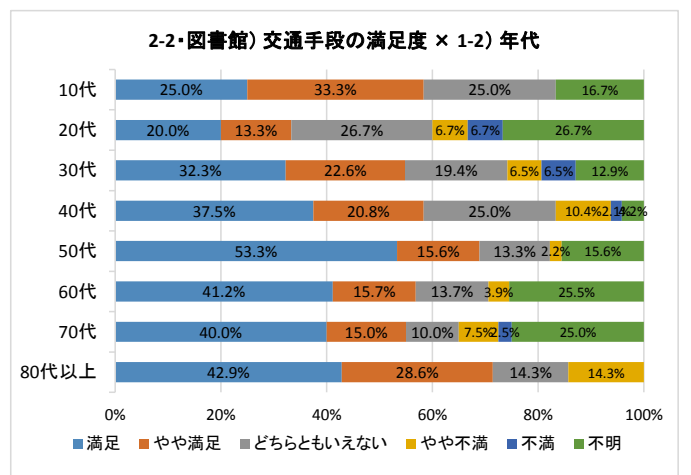
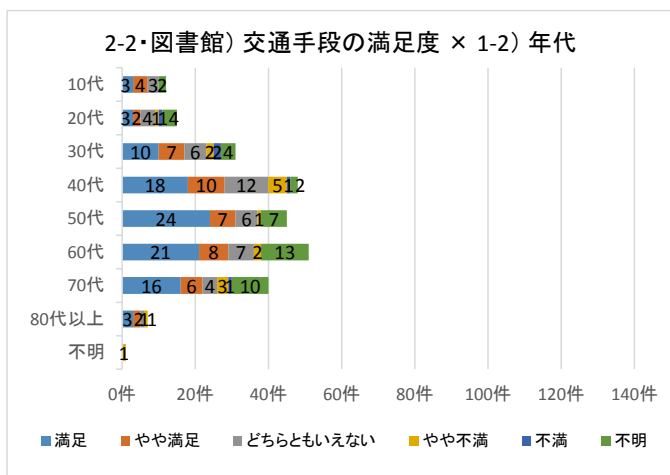
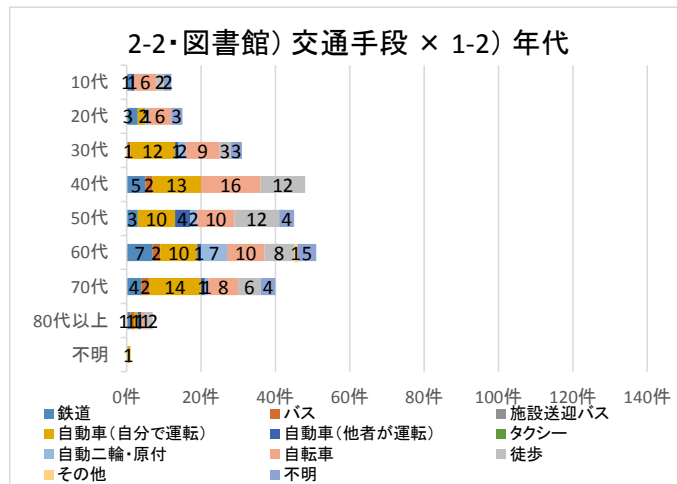
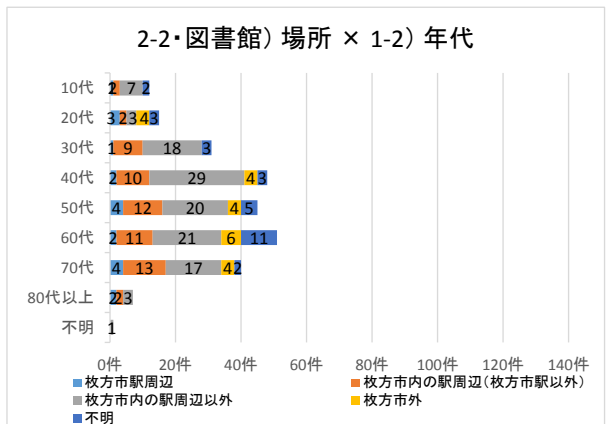
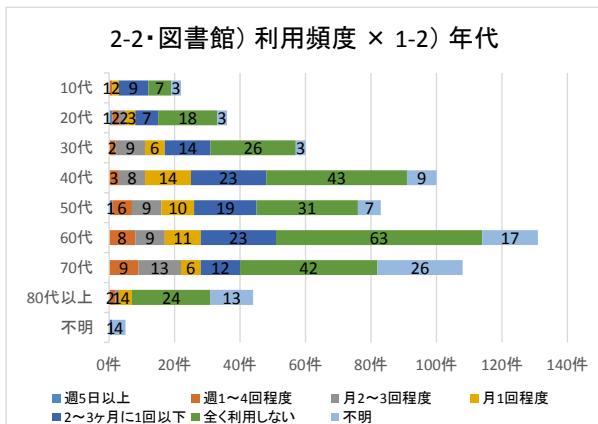


2-2・図書館) 交通手段

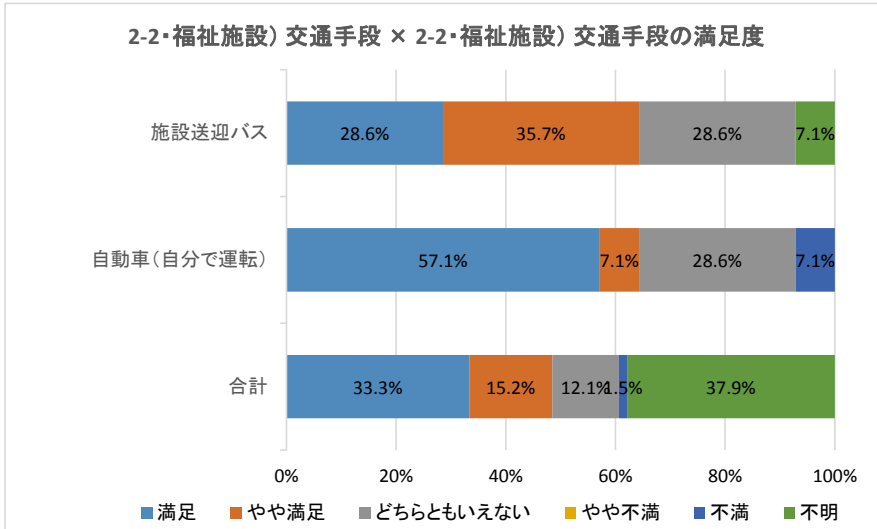
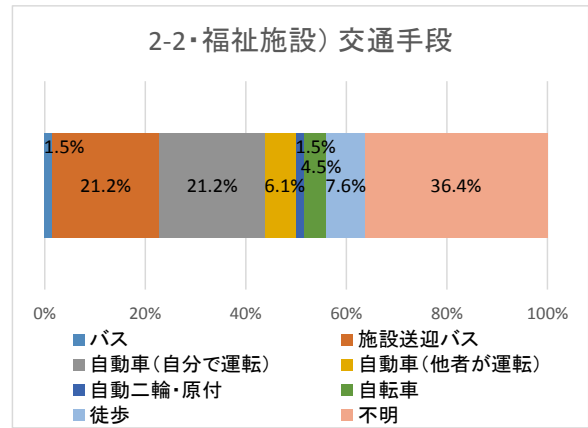
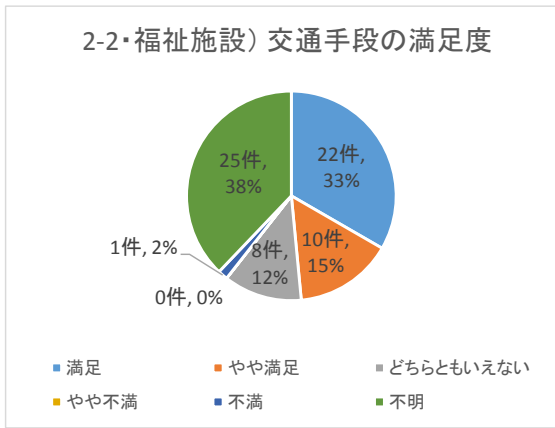
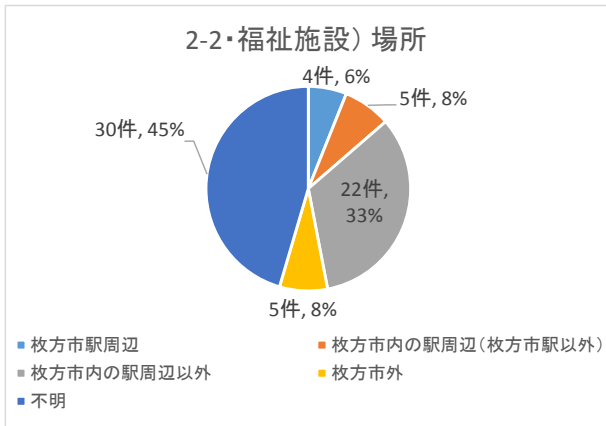
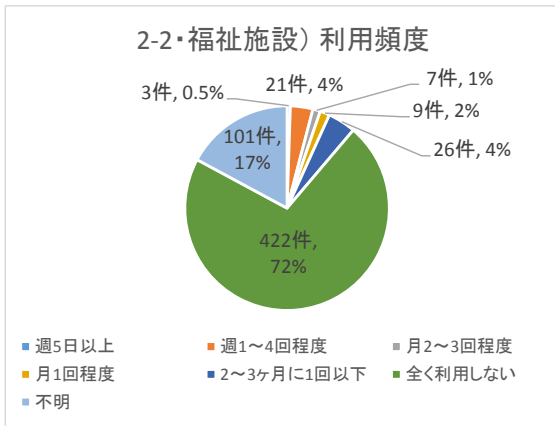
鉄道	24件
バス	8件
施設送迎バス	0件
自動車(自分で運転)	63件
自動車(他者が運転)	9件
タクシー	0件
自動二輪・原付	13件
自転車	66件
徒歩	45件
その他	1件
不明	21件
合計	250件

- 利用頻度は2~3ヶ月に1回以下(18%)が最も多く、場所は市内が79%を占めています。
- 交通手段は自動車(29%)、自転車(26%)、徒歩(18%)の順に利用が多いです。
- 利用した交通手段については、57%が満足またはやや満足と回答しています。鉄道や自動二輪・原付の満足度(満足とやや満足の回答比率)が高く、バスの満足度が低いです。自分が運転した場合の自動車の満足度もやや低いです。

※参考:年代別利用実態



⑦ 福祉施設（老人福祉センター、老人ホーム、ケアハウス、老人デイサービスセンターなど）

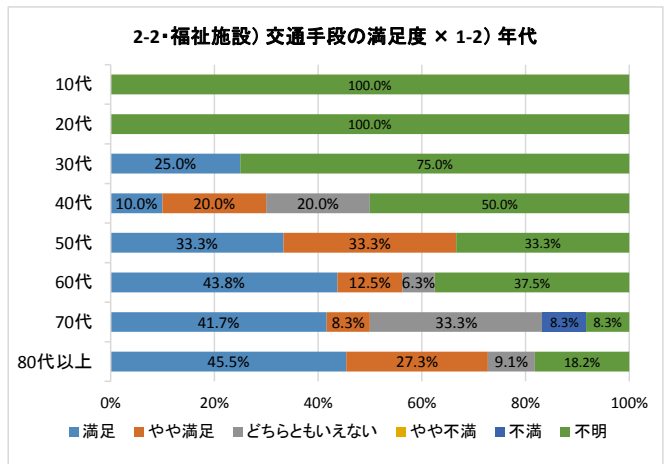
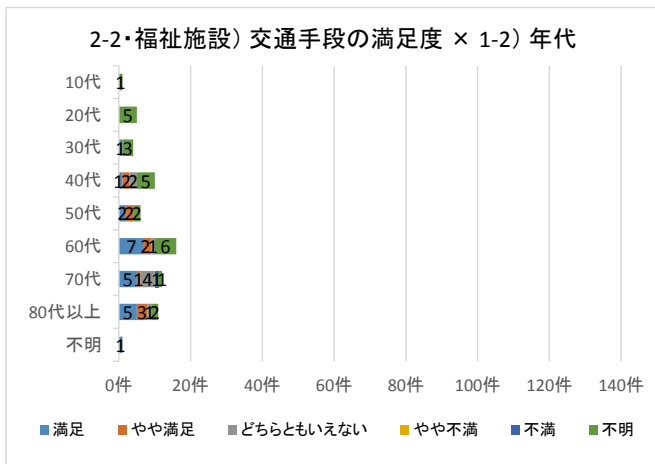
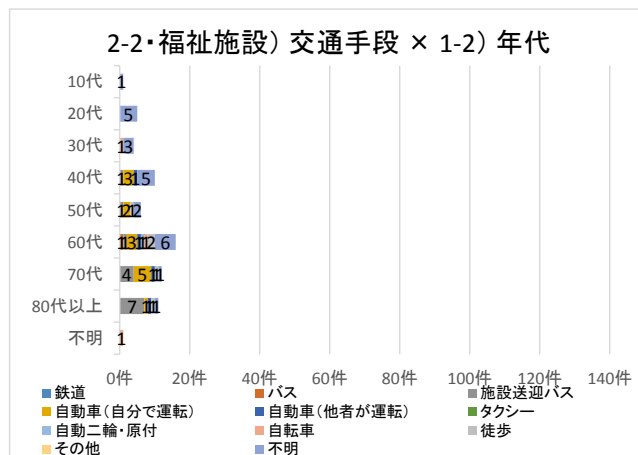
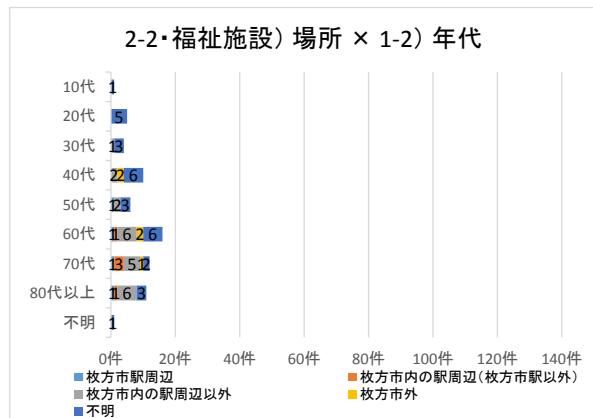
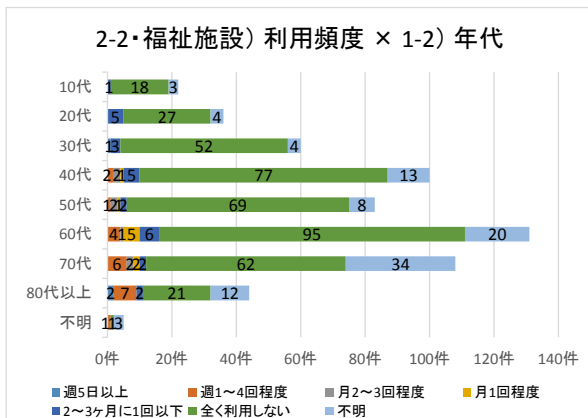


2-2・福祉施設) 交通手段

鉄道	0件
バス	1件
施設送迎バス	14件
自動車(自分で運転)	14件
自動車(他者が運転)	4件
タクシー	0件
自動二輪・原付	1件
自転車	3件
徒歩	5件
その他	0件
不明	24件
合計	66件

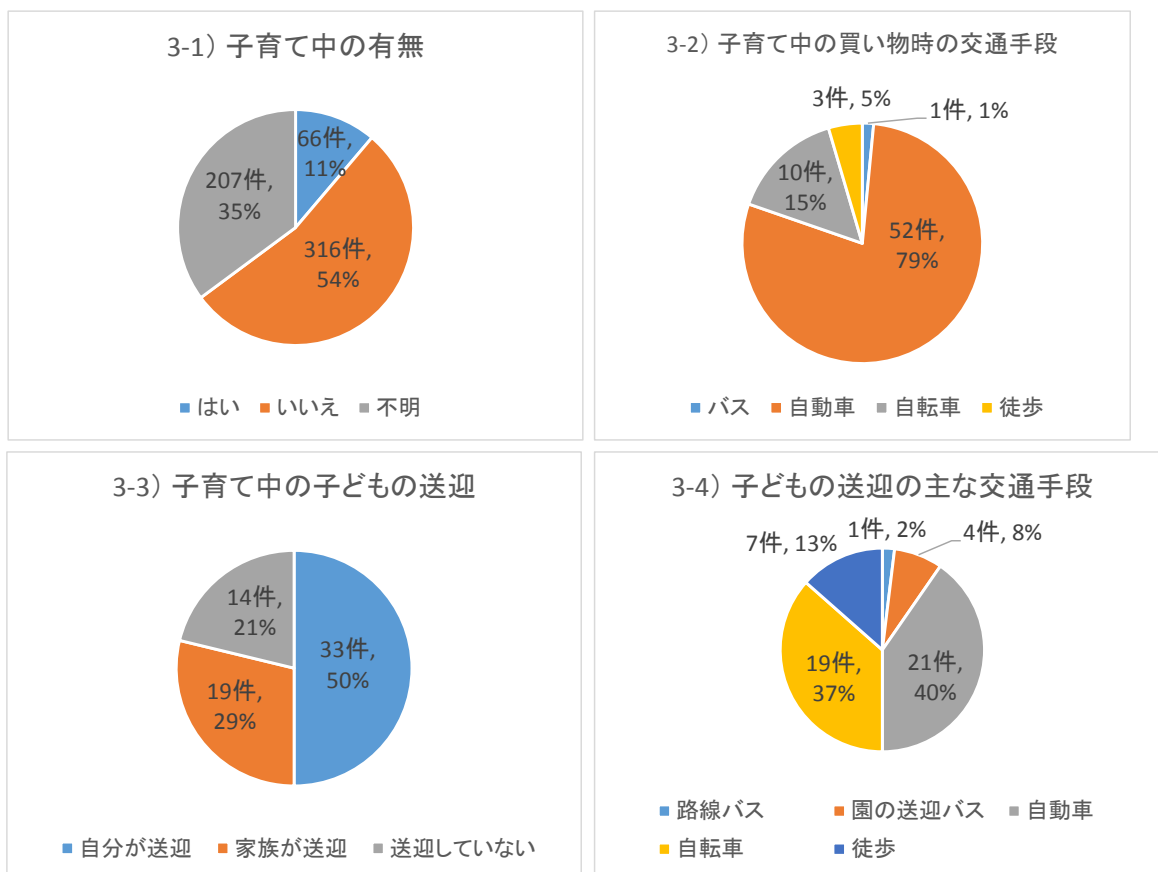
- 利用頻度は2〜3ヶ月に1回以下（4%）が最も多く、場所は市内が47%を占めています。
- 交通手段は自動車（27%）、施設送迎バス（21%）、徒歩（8%）の順に利用が多いです。
- 利用した交通手段については、48%が満足またはやや満足と回答しています。自動車（自分で運転）と施設送迎バスの満足度（満足とやや満足の回答比率）が高いです。他の交通手段については、サンプル数が少ないことに注意が必要です。

※参考:年代別利用実態



12) 子育て世代の移動状況等について

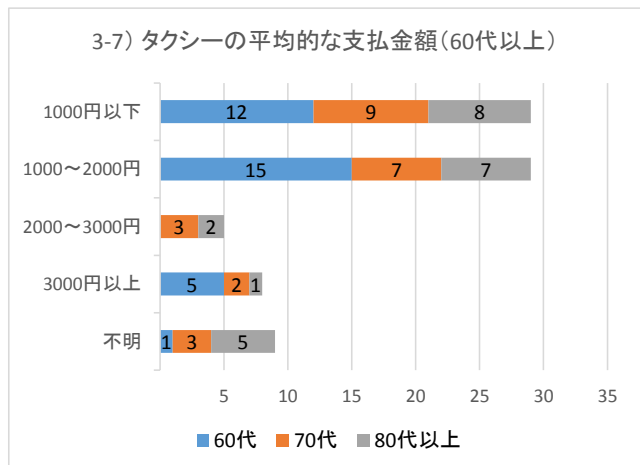
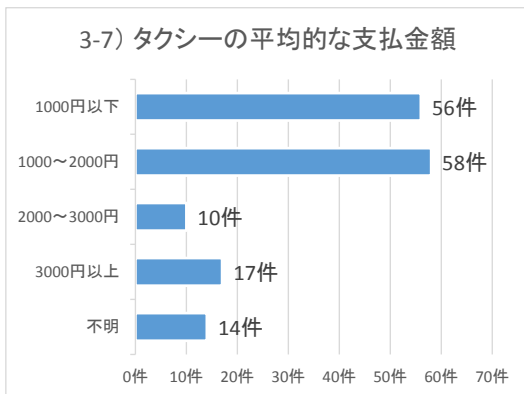
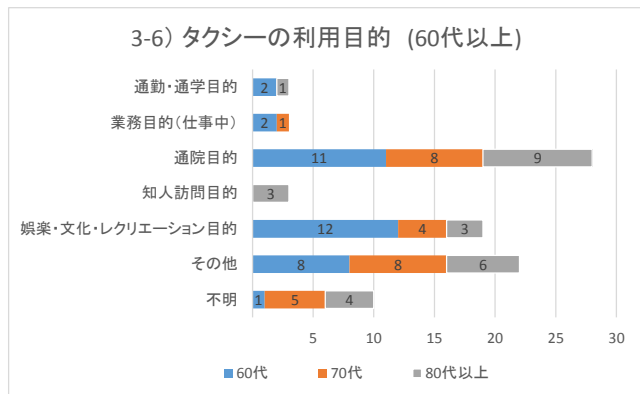
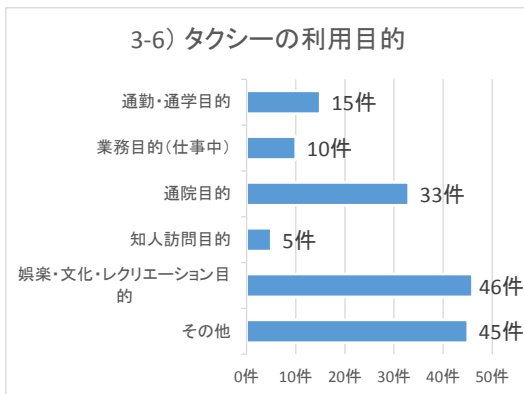
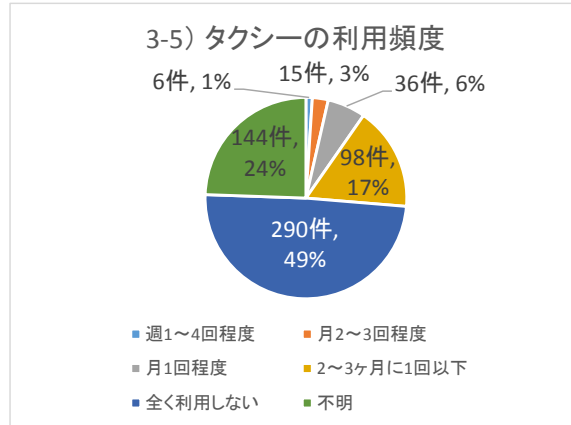
- 3-1) あなたは0～7歳の子育て中ですか。
 3-2) 子ども連れ時の買い物時の主な交通手段についてお答えください。
 3-3) 子どもの送迎（保育園、幼稚園、習い事等）をしていますか。
 3-4) 子どもの送迎時（保育園、幼稚園、習い事等）の主な交通手段についてお答えください。



- 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。

13) タクシー利用について

- 3-5) 日常でのタクシーの利用頻度について最も近いものをお答えください。
 3-6) よくお使いになるタクシーの利用目的についてお答えください。(複数回答可)
 3-7) よくお使いになるタクシー利用1回あたりの平均的な支払金額についてお答えください。

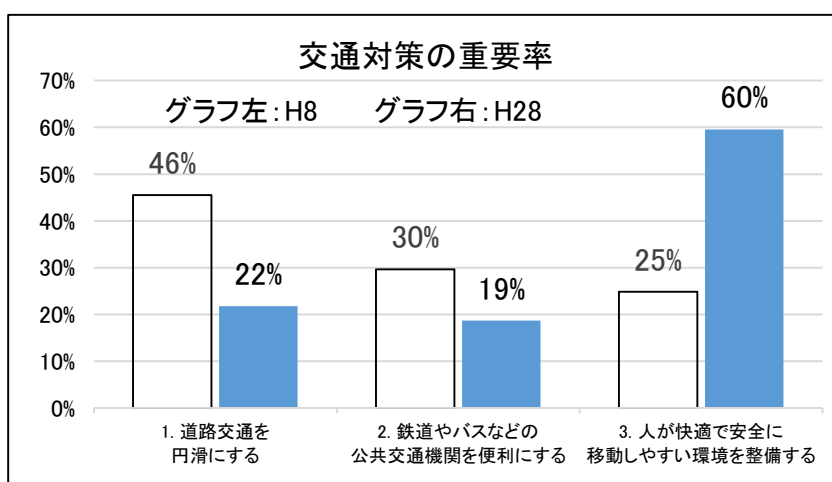


- タクシー利用者は約半数であり、2~3ヶ月に1回以下の利用が多いです。
- 最も多い利用目的は娯楽・文化・レクリエーション目的であり、次いで通院目的となっています。
- 60代以上の高齢者の場合は、通院、レクリエーション等の目的の利用が多く、また、1,000円以下の移動も多いことから、身近な施設への移動などにも利用されていると推測できます。
- 平均的な支払額は、2,000円以下が多く、近距離移動が中心となっています。

14) 交通対策の優先度

4-1) 次に示す1～3の3つの交通対策について、優先順位欄に重要と考えられる順に番号をご記入ください。
(最も重要と考える項目から1、2、3の順となります。)

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。



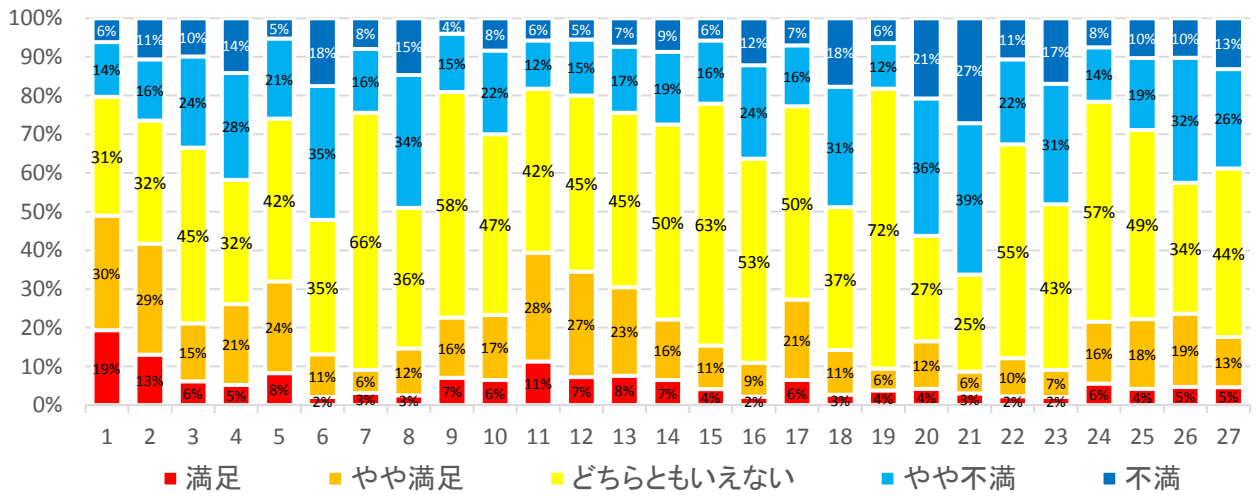
- 「人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する」の意見が最も多いです。
- 交通対策の優先度では、平成7年度のアンケート調査 (H8 実施) では、「道路交通を円滑にする」でしたが、現在では「人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する」に変化しています。

15) 交通対策に対する意見（個別施策）

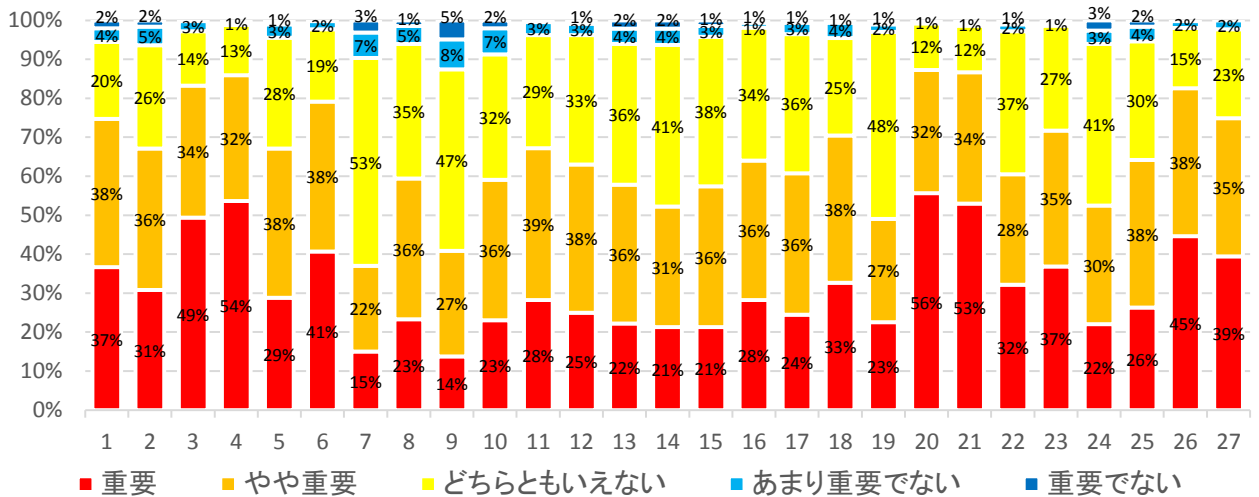
① 現状の満足度及び将来の重要度

4-2) 枚方市内の個別交通対策に対する現状の満足度、将来の重要度について、あなたの気持ちに最も近いものに○をつけてください。（1項目につき満足度・重要度別に○1つ）

4-2) 枚方市内の個別交通対策に対する現状の満足度



4-2) 枚方市内の個別交通対策に対する将来の重要度



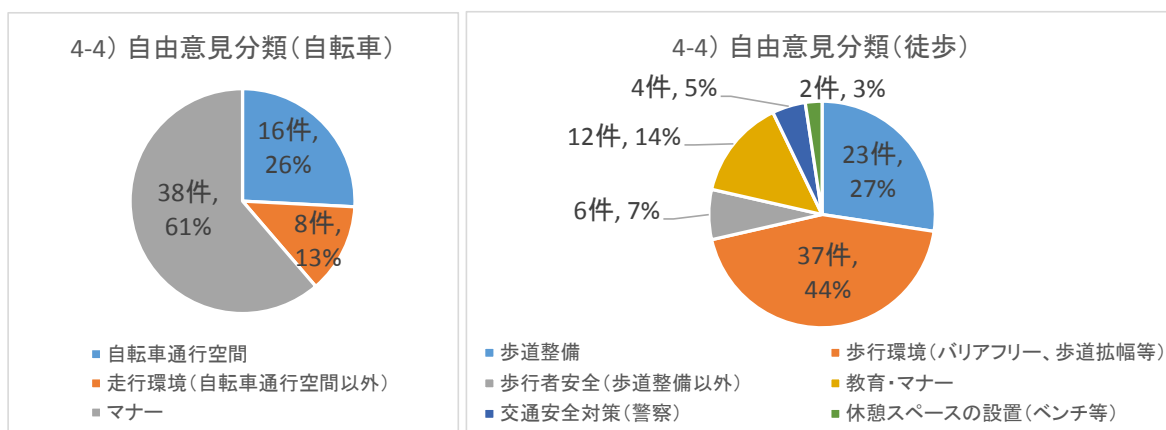
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
鉄道とバスの乗り継ぎ易さ	駅前広場の改良や整備	バリアフリー化	安全快適な歩行空間の確保（駅・駅前）	駅やバス停等の案内充実	周辺道路の改善、混雑緩和	マイカー利用の抑制	自動車での送迎のし易さ	タクシー乗降場の充実や改善	みどりにぎわい空間の創出	定時性の確保	路線網の充実	運行本数の増加	運行時間の延長	公共施設を連絡する循環バスの運行	乗り継ぎ割引等の低料金化	乗務員のマナー向上	バス停に屋根やベンチを設置	減便・撤退等からの回避	歩行空間の確保	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						

満足度上位 5 位	不満度上位 5 位	重要度上位 5 位
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

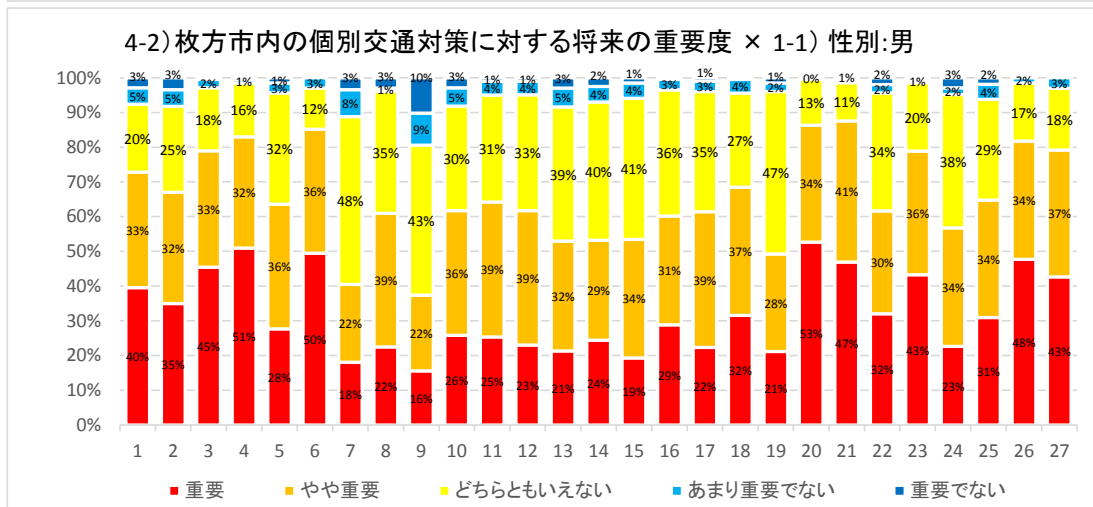
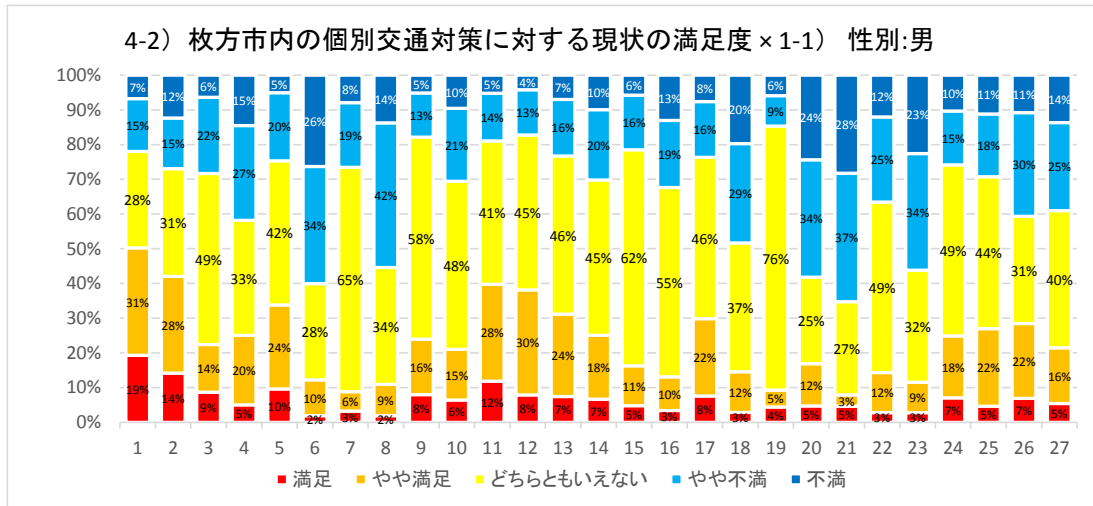
- 重要度は「歩行空間の確保」、「自転車通行空間の確保」、「安全快適な歩行空間の確保」の順に高いです。不満度は「自転車通行空間の確保」、「歩行空間の確保」、「周辺道路の改善、混雑緩和」の順に高いです。

※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。



※現状の満足度及び将来の重要度（男性）



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

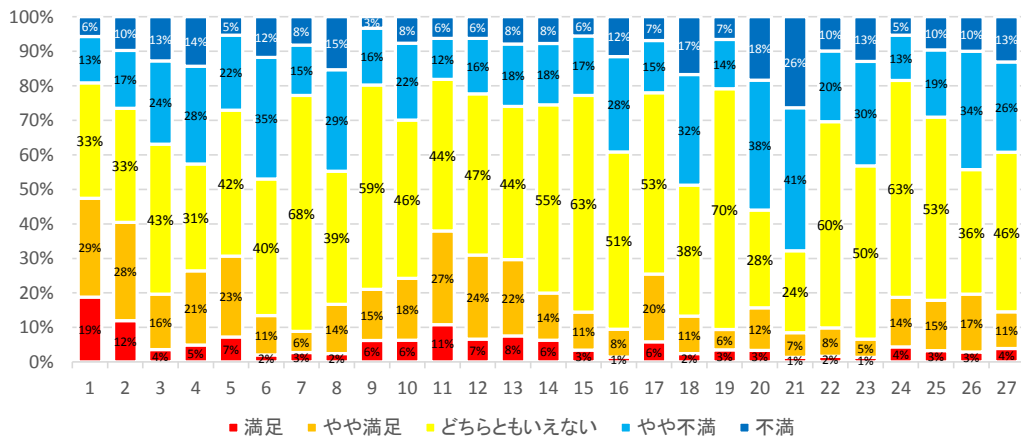
満足度上位5位	不満度上位5位	重要度上位5位
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスの乗り継ぎやすさ 駅前広場の改良や整備 定時性の確保 路線網の充実 駅やバス停などの案内充実 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行空間の確保 周辺道路の改善、混雑緩和 歩行空間の確保 幹線道路の交通渋滞解消 自動車での送り迎えのしやすさ 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車通行空間の確保 歩行空間の確保 周辺道路の改善、混雑緩和 安全快適な歩行空間の確保 横断歩道やカーブミラーの設置等交通安全対策の強化

※青字は女性の上位5位にない意見

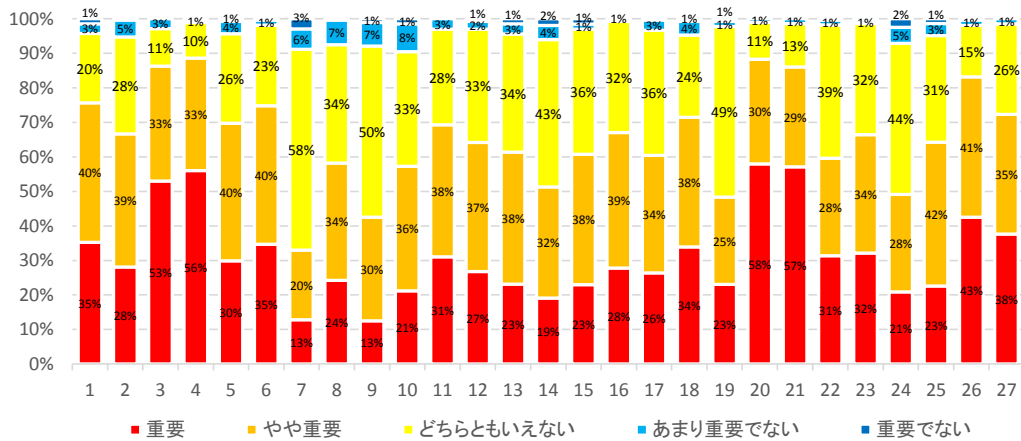
● 男性は女性に比べて、交通渋滞解消に不満度が高く、重視する傾向があります。

※現状の満足度及び将来の重要度（女性）

4-2) 枚方市内の個別交通対策に対する現状の満足度 × 1-1) 性別:女



4-2) 枚方市内の個別交通対策に対する将来の重要度 × 1-1) 性別:女



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	みどりや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理化	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						

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
- ・ **バス停に屋根やベンチを設置**
- ・ 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

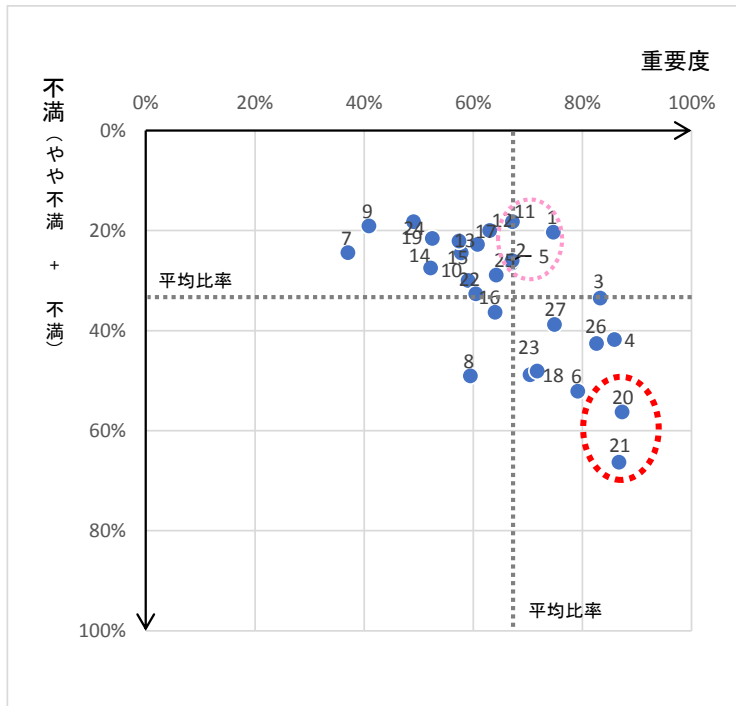
重要度上位 5 位

- ・ 安全快適な歩行空間の確保
- ・ 歩行空間の確保
- ・ **バリアフリー化**
- ・ 自転車通行空間の確保
- ・ 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

※青字は男性の上位 5 位にない意見

- 女性は男性に比べ、バス待ち環境に不満があり、バリアフリーを重視する傾向にあります。

② 現在の不満度と将来の重要度の関係



	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
交通安全対策	25.みどりの確保など景観への配慮
	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

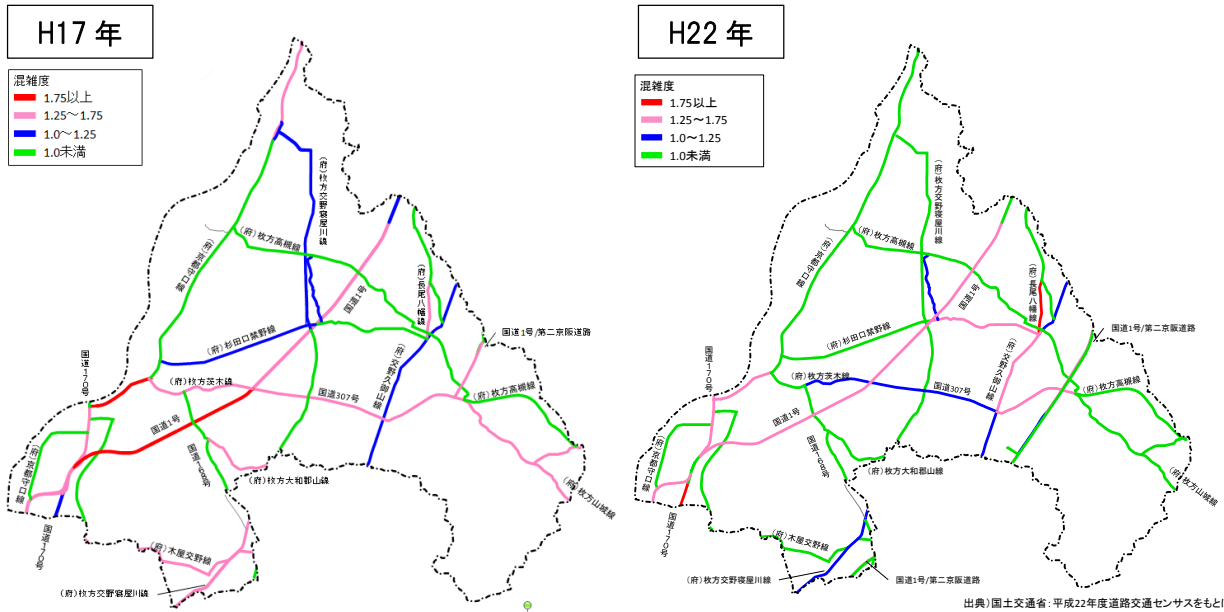
表の色凡例

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。
- 不満度は低いですが、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。
- 道路混雑の解消については、近年の第二京阪道路整備で混雑解消が進んでいることから、このような状況を踏まえた施策の検討が必要です。

※参考: 主要道路の混雑度について(道路交通センサスより)

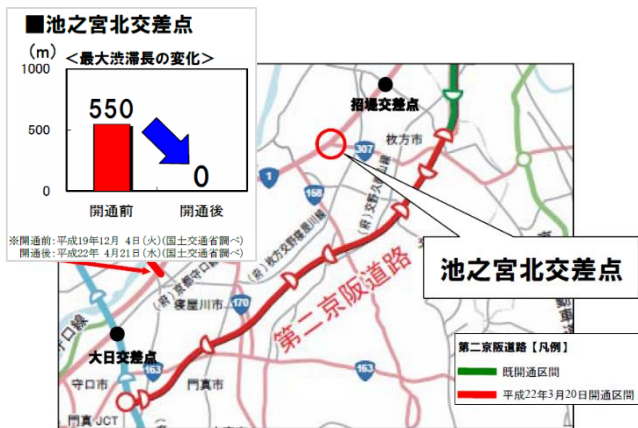
- 混雑度は、平成 17 年においては、国道 1 号で混雑度が 1.75 を超える区間がありますが、平成 22 年には中振南交差点付近の国道 170 号で 1.75 を超えているものの、全体的には混雑度 1.0 を超えない状況にあります。(混雑度が 1.25~1.75 の道路は、国道 1 号、国道 307 号、国道 170 号、交野久御山線など)
 ※混雑度：交通調査基本区間の交通容量に対する交通量の比



※参考: 第二京阪道路の整備効果について(国土交通省浪速国道事務所より)

- 第二京阪道路の枚方東インターチェンジ～門真ジャンクションが開通(平成 22 年 3 月 20 日)した 1 ヶ月後には、国道 1 号の主要な交差点の渋滞が解消し、第二京阪道路と並行するその他主要な一般道路の混雑も緩和されました。

国道1号の主要な交差点の渋滞が解消

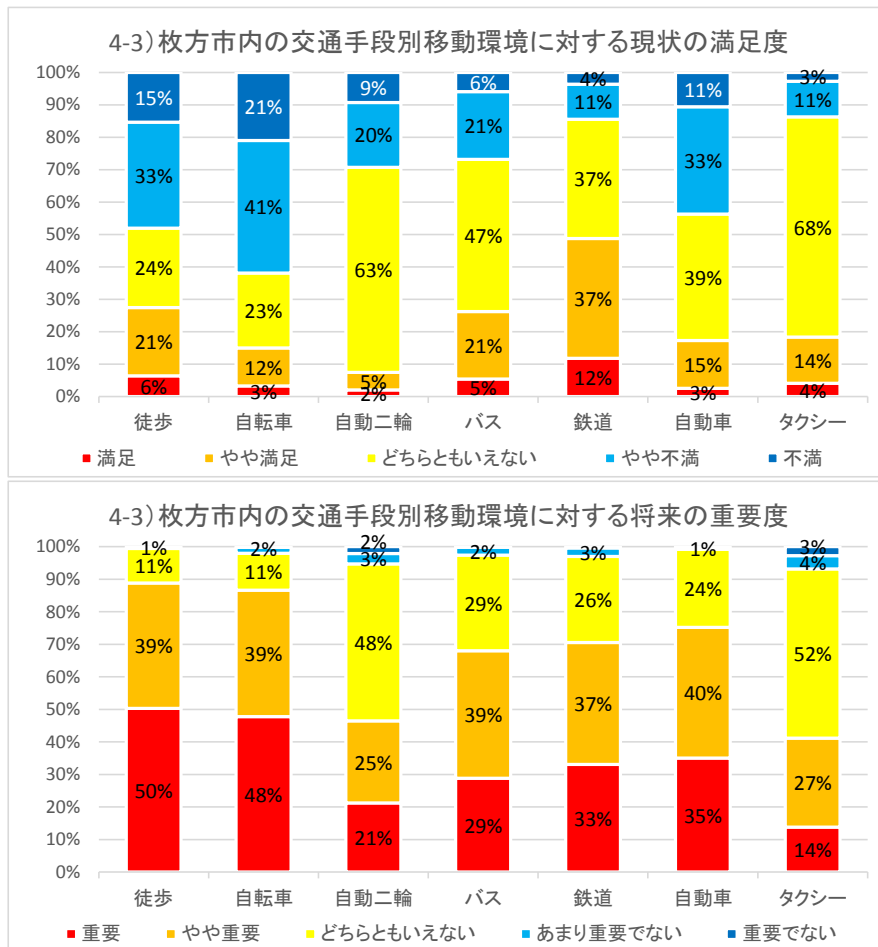


第二京阪道路と並行する
 その他主要な一般道路の混雑も緩和



16) 交通手段別移動環境

4-3) 枚方市内の交通手段別移動環境に対する現状の満足度、将来の重要度について、あなたの気持ちに最も近いものに○をつけてください。(1項目につき満足度・重要度別に○1つ)



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、駅の環境、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

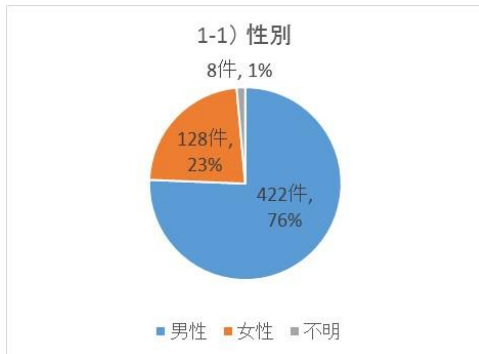
満足度順位	不満度順位	重要度順位
・ 鉄道 (49%)	・ 自転車 (62%)	・ 徒歩 (89%)
・ 徒歩 (27%)	・ 徒歩 (48%)	・ 自転車 (87%)
・ バス (26%)	・ 自動車 (44%)	・ 自動車 (75%)
・ タクシー	・ 自動二輪	・ 鉄道
・ 自動車	・ バス	・ バス
・ 自転車	・ 鉄道	・ 自動二輪
・ 自動二輪	・ タクシー	・ タクシー

- 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いです。

3. 事業所（事業者）・従業員向けアンケート調査の結果

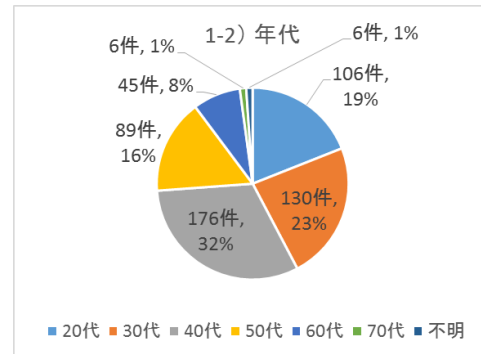
(1) 対象者の概要

性別



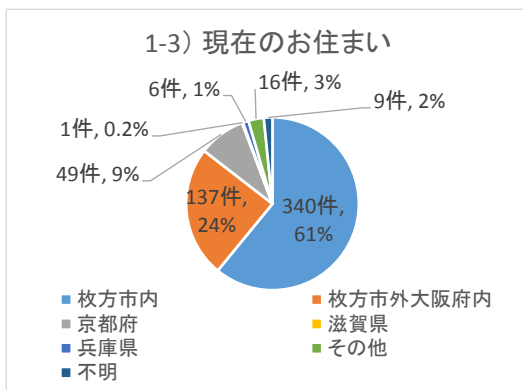
- 男性が多いです（76%）。

年代



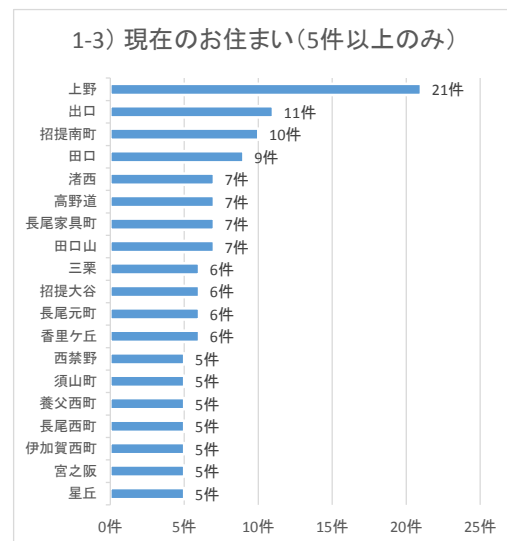
- 40代（32%）、30代（23%）、20代（19%）の順に多いです。

現在のお住まい



- 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。

現在のお住まいの郵便番号



事業所別回答数

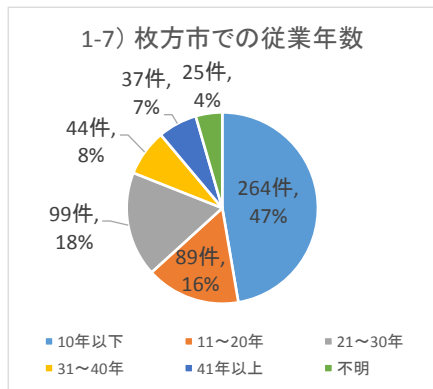
理研ビタミン株式会社	33件
枚方東部企業団地	18件
日本精線株式会社	17件
枚方企業団地	32件
楸クボタ	189件
小松製作所	200件
津田サイエンスヒルズ	69件
計	558件

現在のお住まいの最寄りの鉄道駅



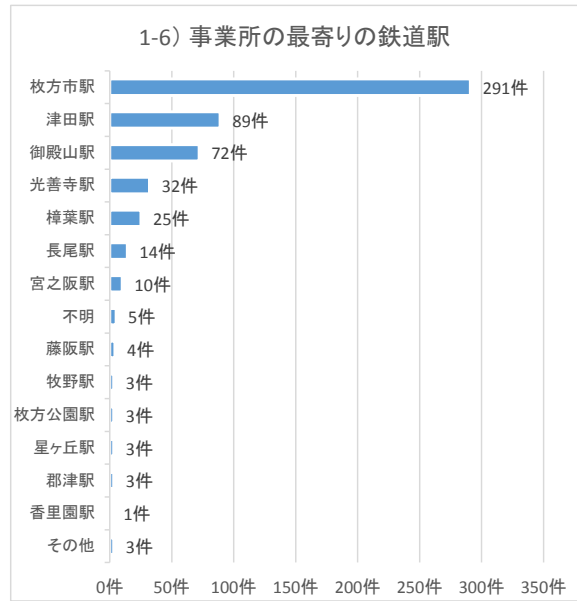
- 居住地の最寄りの鉄道駅が5件以上である鉄道駅は上図の通りです。

枚方市での従業員年数



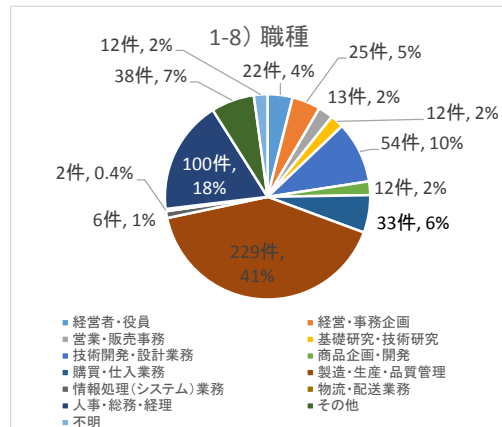
- 従業員年数は10年以下が47%、30年以上が15%を占めます。

事業所の最寄りの鉄道駅(一つだけに○)



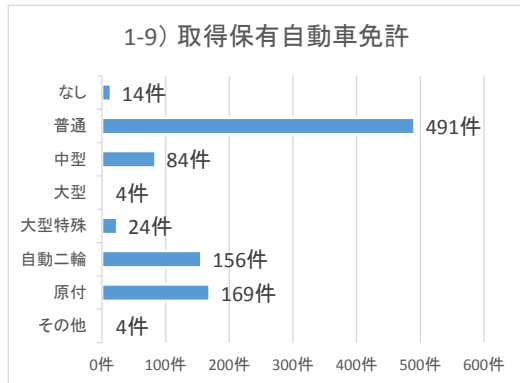
- 事業所の最寄りの鉄道駅は上図の通りです。

職種



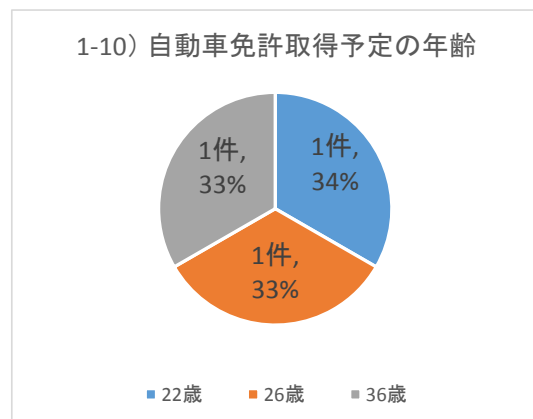
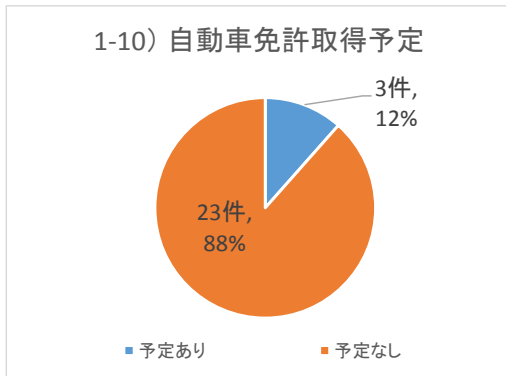
- 「製造・生産・品質管理」が41%、「人事・総務・経理」が18%、「技術開発・設計業務」が10%を占めます。

1-9) 取得保有自動車免許(お持ちのものすべてに○)



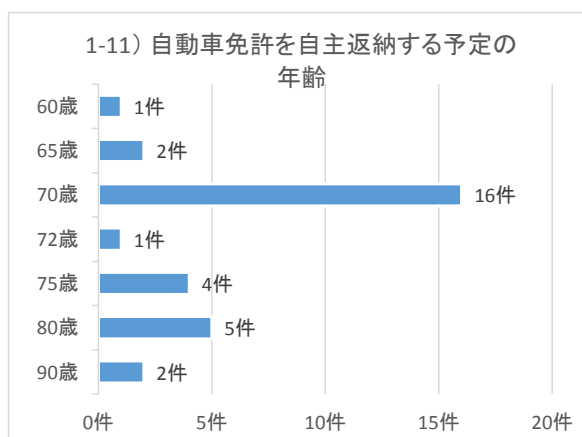
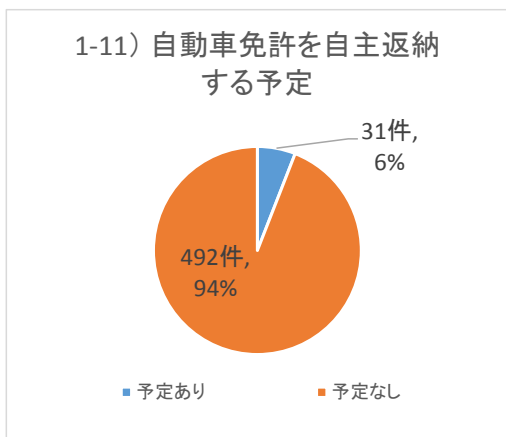
- 自動車運転免許は普通免許保有者が491名と最も多く、続いて原付、自動二輪の保有者の順に多いです。

1-10)1-9)で自動車運転免許(普通、中型、大型、大型特殊)を持っていないと回答した方にお伺いします。自動車免許を取得する予定はありますか。予定のある方は何歳頃を予定していますか。



- 今後自動車免許を取得予定である人の回答は3件です。

1-11)1-9)で自動車運転免許(普通、中型、大型、大型特殊)を持っていると回答した方にお伺いします。自動車免許を自主返納する予定はありますか。予定のある方は何歳頃を予定していますか。

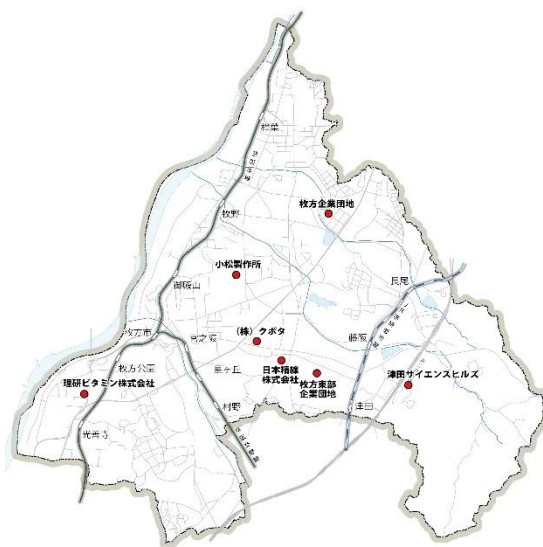
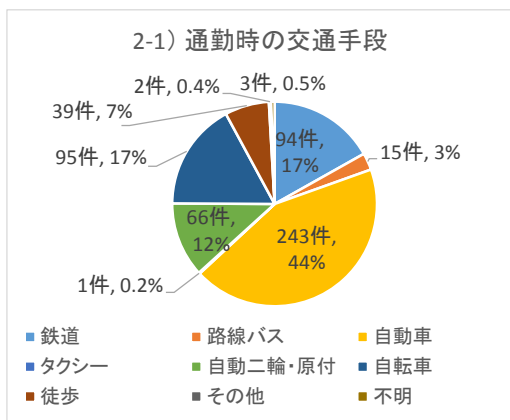


- 自動車免許を自主返納する予定がある人の回答は31件であり、70歳を返納時期として考える人が最も多いです。

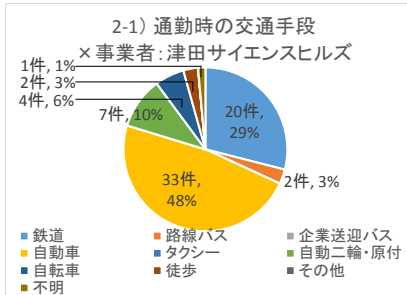
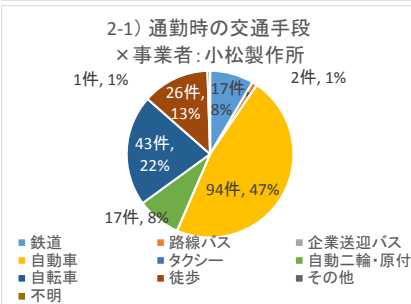
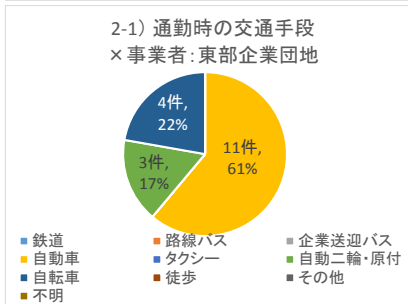
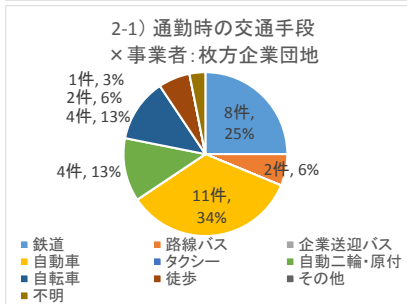
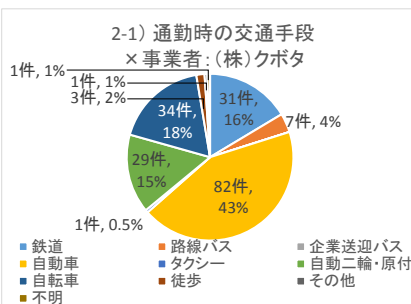
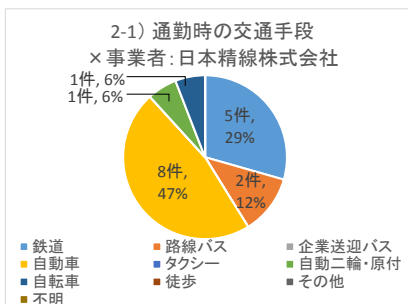
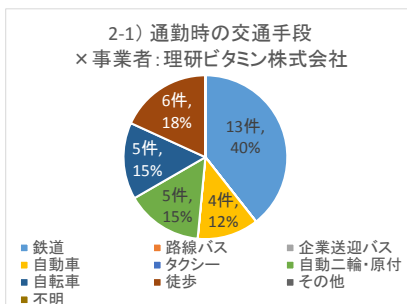
(2) アンケート調査の結果

1) (事業所の所在地別) 通勤時の交通手段

2-1) 通勤時の交通手段



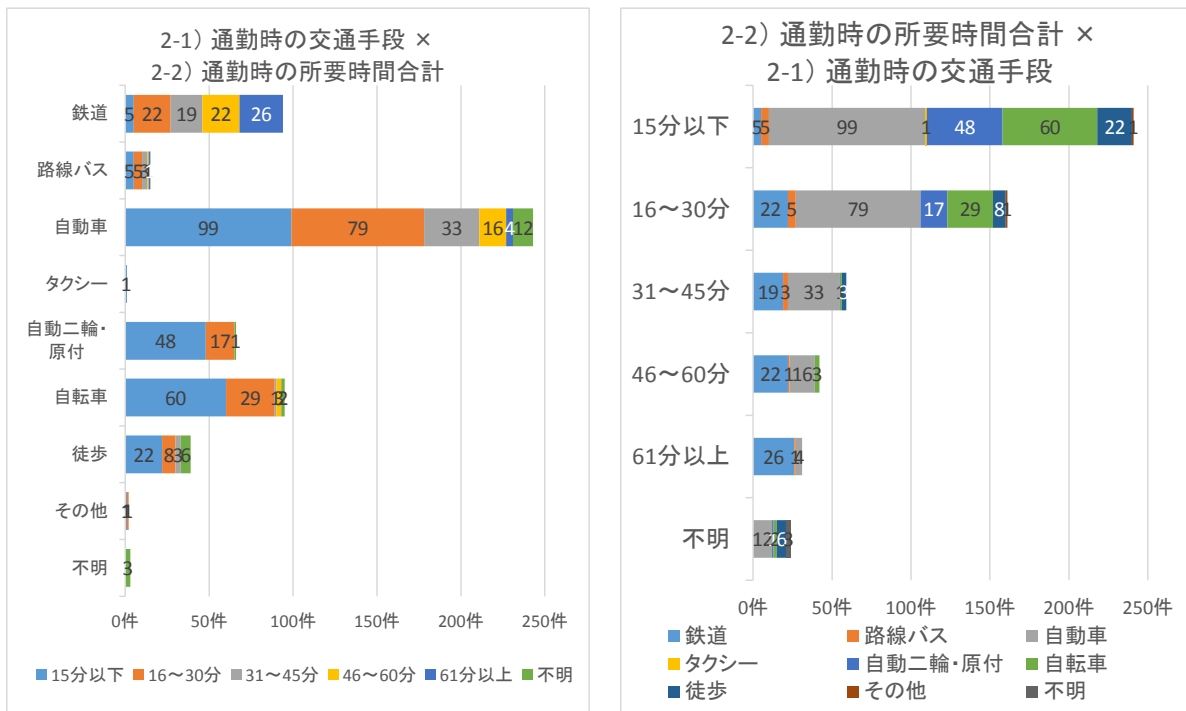
- 通勤時の代表交通手段は自動車が44%、自転車17%、鉄道17%の順であり、公共交通に頼らない移動が多いです。
- 特に小松製作所、クボタにおいて、自動車利用が顕著です。
- 事業所別の通勤時の交通手段の利用は下図の通りです。



2) 通勤時の交通手段別所要時間・所要時間別交通手段

2-1) 通勤時の交通手段

2-2) 2-1) で選択した交通手段を利用した場合の所要時間合計

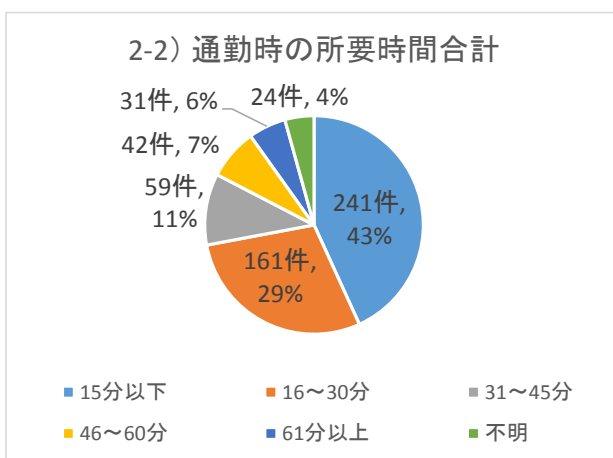


【交通手段別所要時間】

- 30分以下の移動の場合、自動車、自転車、自動二輪・原付、徒歩の移動が多いです。
- 鉄道は15分を超える移動が多いです。

【所要時間別交通手段】

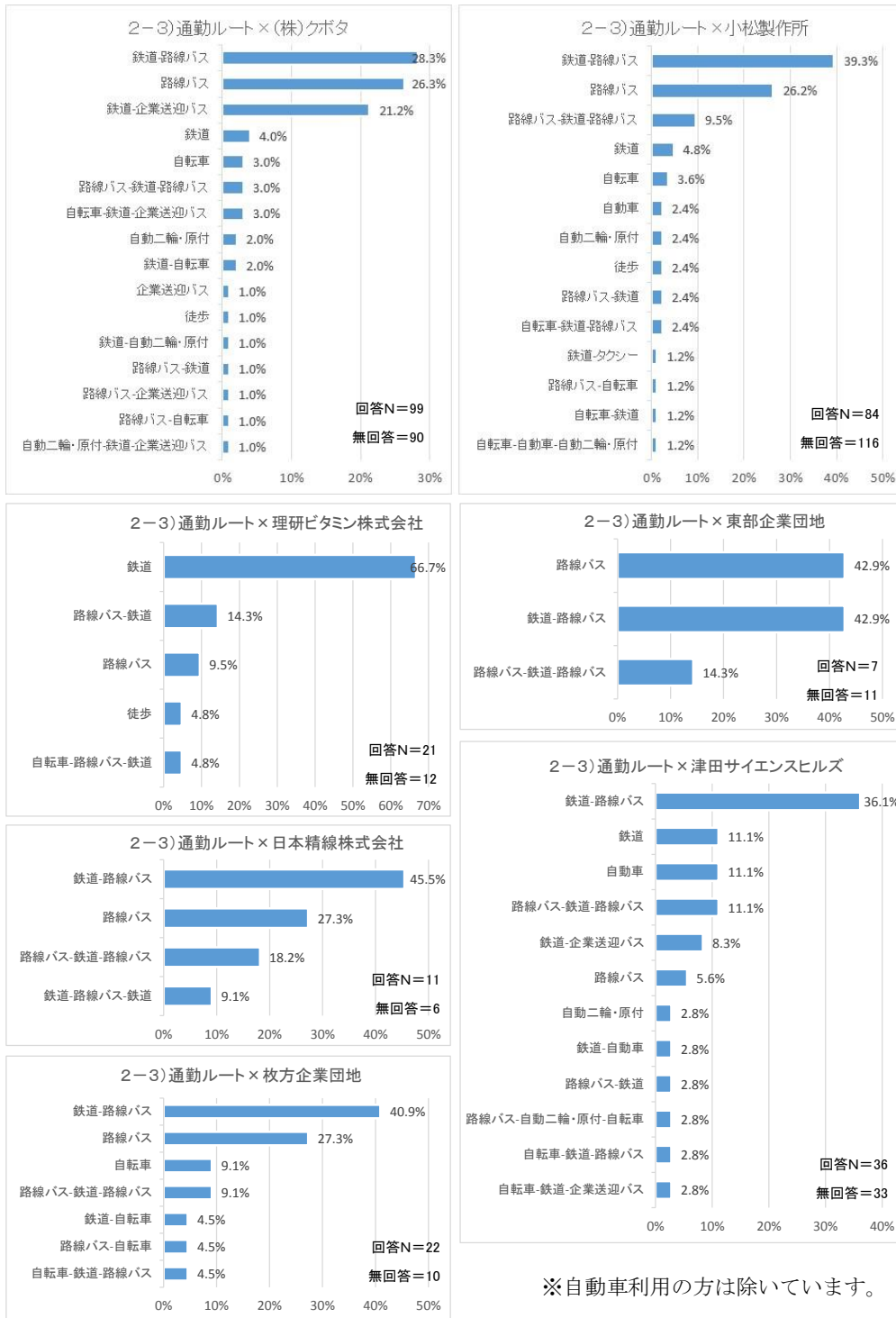
- 45分以下の通勤時間の場合自動車利用が多く、45分を超える通勤時間の場合鉄道利用が多いです。ただ、30分以内の通勤時間が全体の7割以上を占めるため、自動車利用が大半を占めています。



- 15分以内の移動は全体の43%、30分以内の移動は全体の72%を占めています。
- 一方、1時間以上の移動は全体の6%に留まっています。

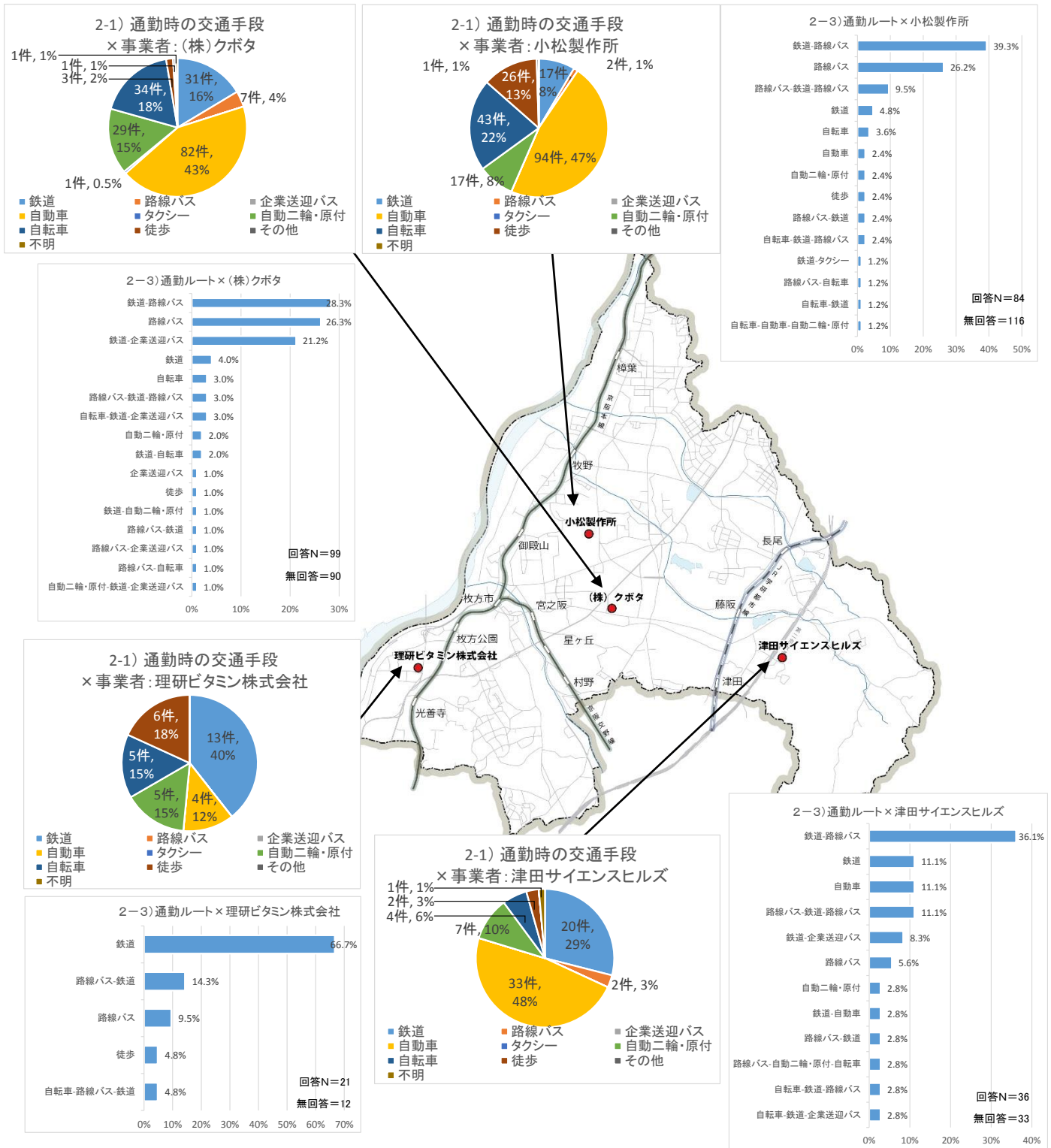
3) 通勤ルート

2-3) 通勤時（お住まい→お勤め先）に公共交通（鉄道または路線バス）を1回でも利用した方にお伺いします。あなたの通勤ルートを教えてください。



- クボタは「鉄道-路線バス」「路線バス」「鉄道-企業送迎バス」の順に回答が多く、路線バスや企業送迎バスの利用が多いです。
- 小松製作所は「鉄道-路線バス」「路線バス」「路線バス-鉄道-路線バス」の順に回答が多く、路線バスの利用が多いです。
- 理研ビタミンは「鉄道」の利用が多いです。

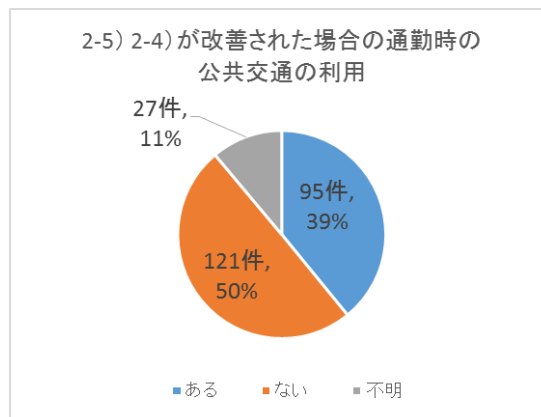
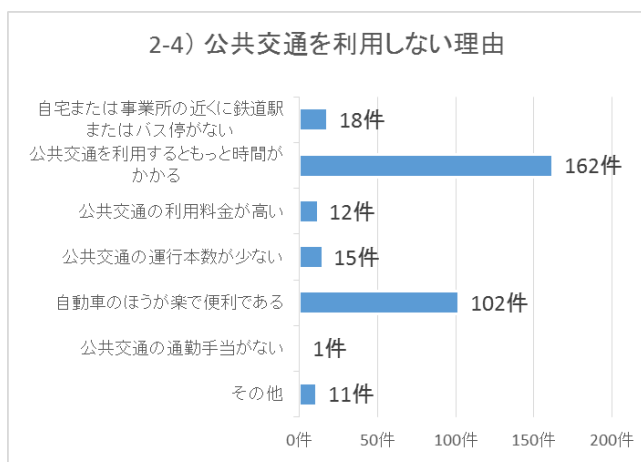
※一部再掲: 主な事業所の通勤時の利用交通手段(4 事業所比較)



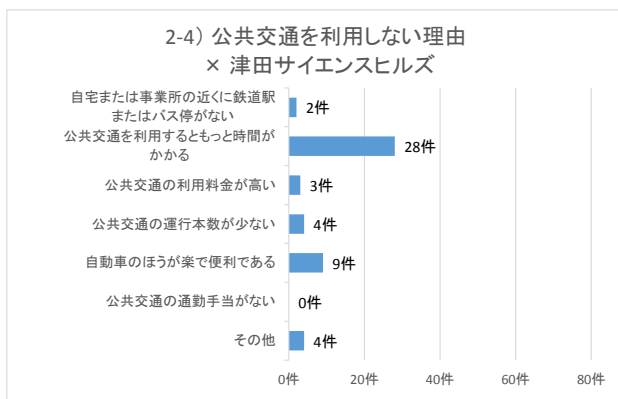
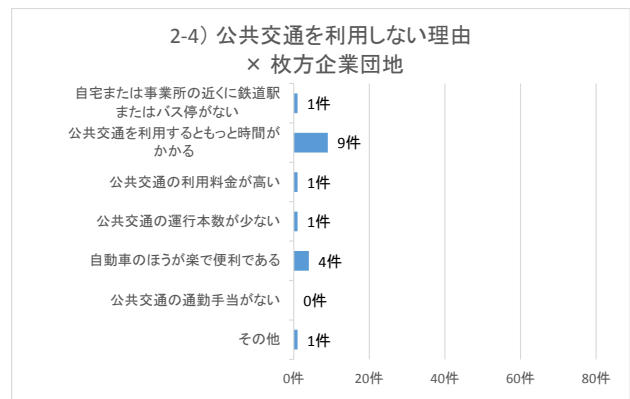
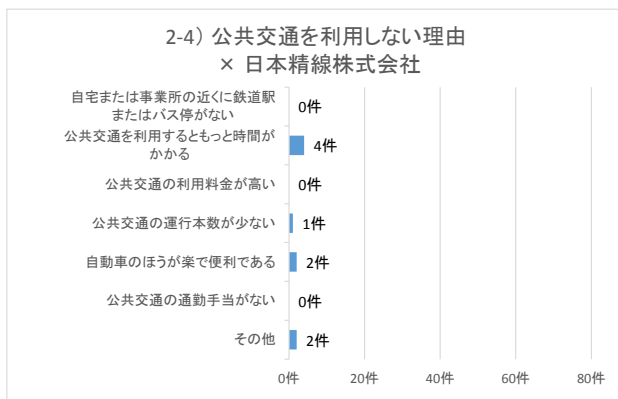
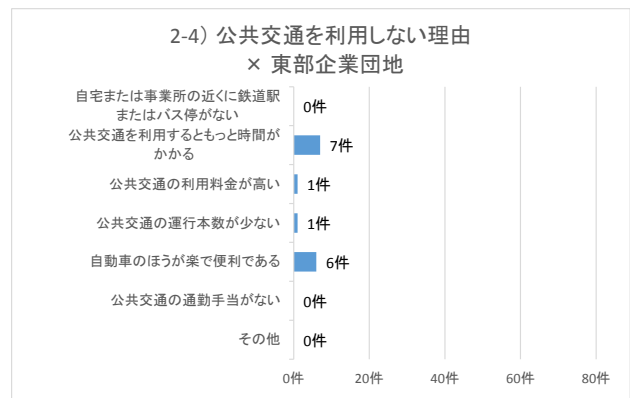
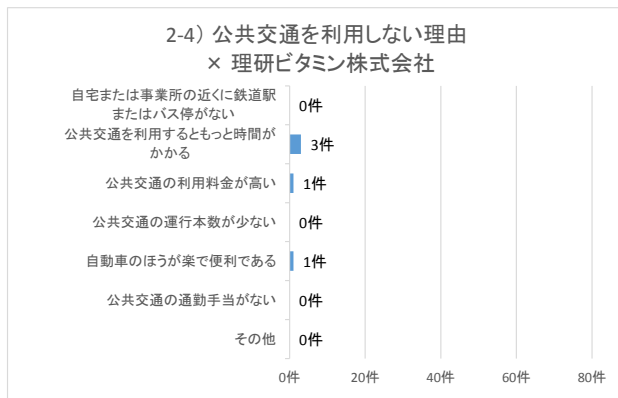
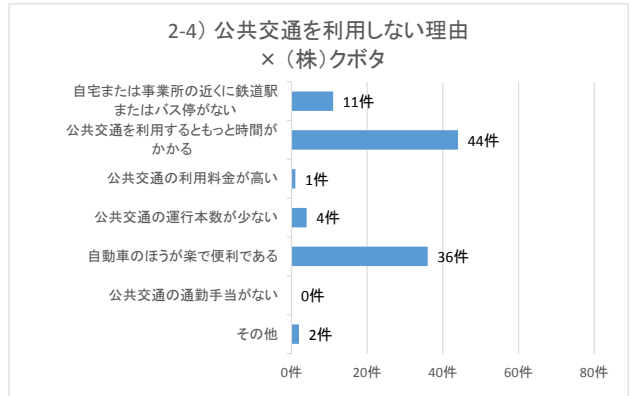
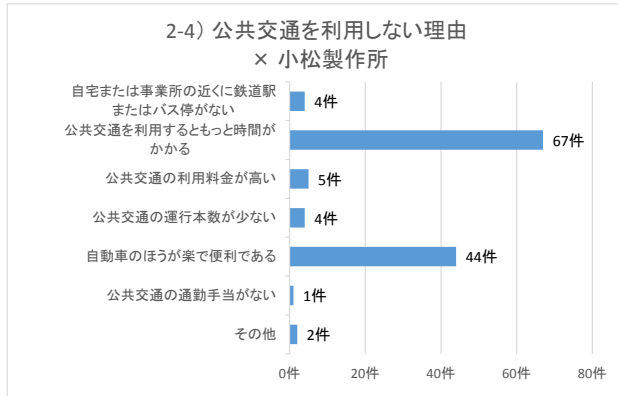
- 事務所の多くは駅から離れているため、自動車分担率が高く、公共交通利用者も鉄道と路線バスまたは路線バスの組合せが多いです。
- 駅から近い事務所は鉄道分担率が高く、通勤時の利用交通手段も鉄道のみの人が多いです。

4) 公共交通を利用しない理由

2-4) 2-1) で「4 自動車」を回答した方にお伺いします。あなたが公共交通を利用しない理由を教えてください。
2-5) 2-4) の理由が改善されたら、通勤時に公共交通を利用する意向はありますか。

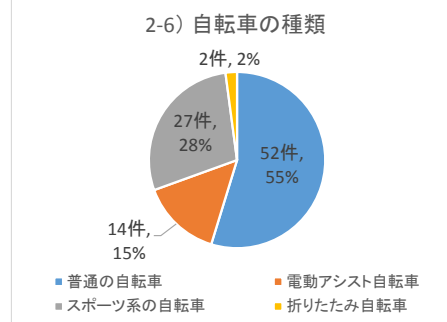
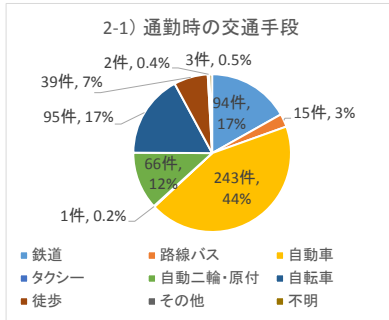


- 公共交通を利用しない理由としては、所要時間の長さ、自動車の利便性などが挙げられており、公共交通への転換可能性は4割未満です。
- 公共交通を利用しない理由が改善されたら公共交通を利用すると答えた人は39%に留まっています。
- 通勤時の自動車から公共交通への転換については、所要時間の短縮(直行便など)、夜間運行などのサービスの向上が重要であると考えられます。
- 事業所別の結果は次ページの通りです。

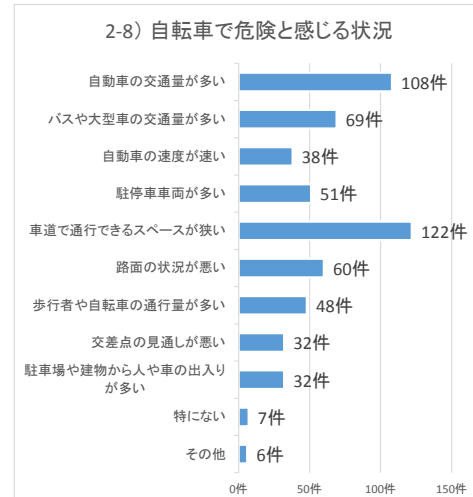
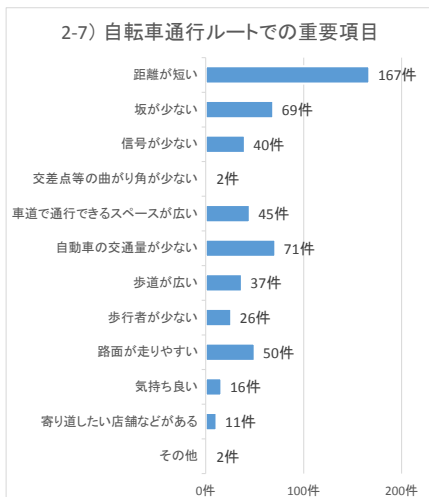


5) 自転車で危険と感じる状況、可能所要時間、走行場所

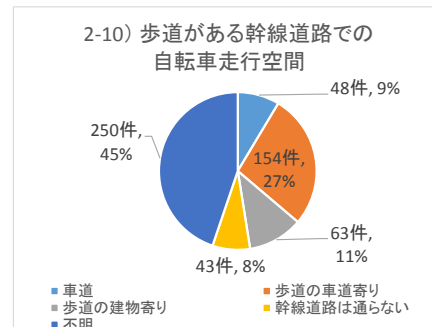
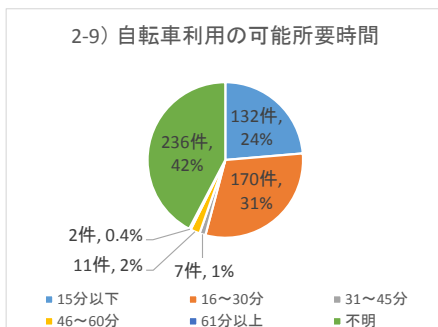
- 2-1) 通勤時の交通手段
 2-6) 2-1)で「7 自転車」を回答した方にお伺いします。あなたが主に利用している自転車の種類を教えてください。
 2-7) 自転車の通行ルートを決める場合、どのような点を重視してルートを選んでいますか。(あてはまるものを3つまで選んでください)
 2-8) 自転車に乗っていて、危険と感じる状況について教えてください。(あてはまるものを3つまで選んでください)



- 通勤時に自転車を利用する人は全体の17%を占め、自転車の種類は自転車を利用する人の55%が普通の自転車、28%がスポーツ系の自転車を利用しています。



- 「距離が短い」(167件)、「自動車の交通量が少ない」(71件)、坂が少ない(69件)の順に多いです。
- 「車道で通行できるスペースが狭い」(122件)、「自動車の交通量が多い」(108件)、「バスや大型車の交通量が多い」(69件)の順に多いです。

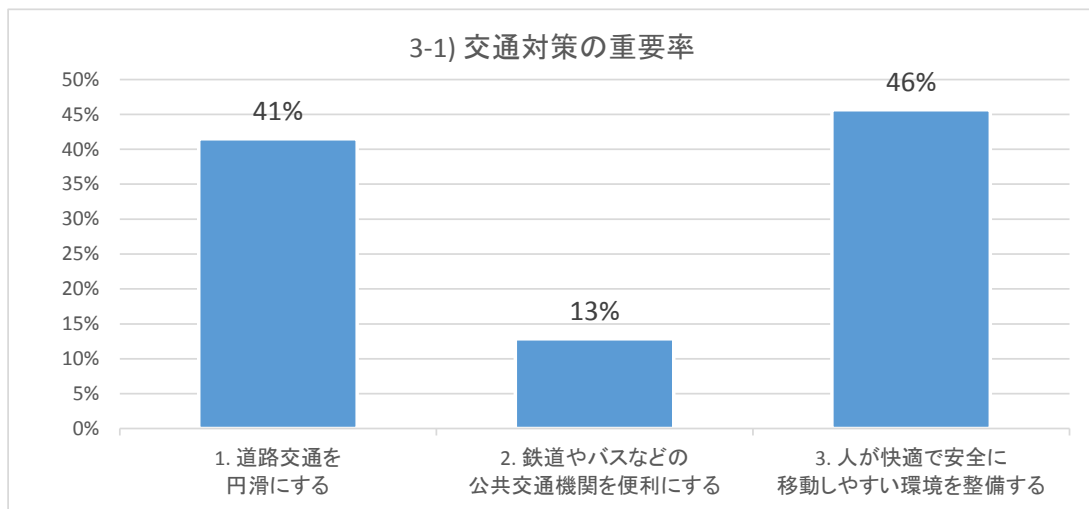


- 30分以下が半数以上です(55%)。
- 歩道がある幹線道路では、「歩道の車道寄り」を走行する人が最も多いです(27%)。

6) 交通対策の優先度

3-1) 次に示す1～3の3つの交通対策について、優先順位欄に重要と考えられる順に番号をご記入ください。
(最も重要と考える項目から1、2、3の順となります。)

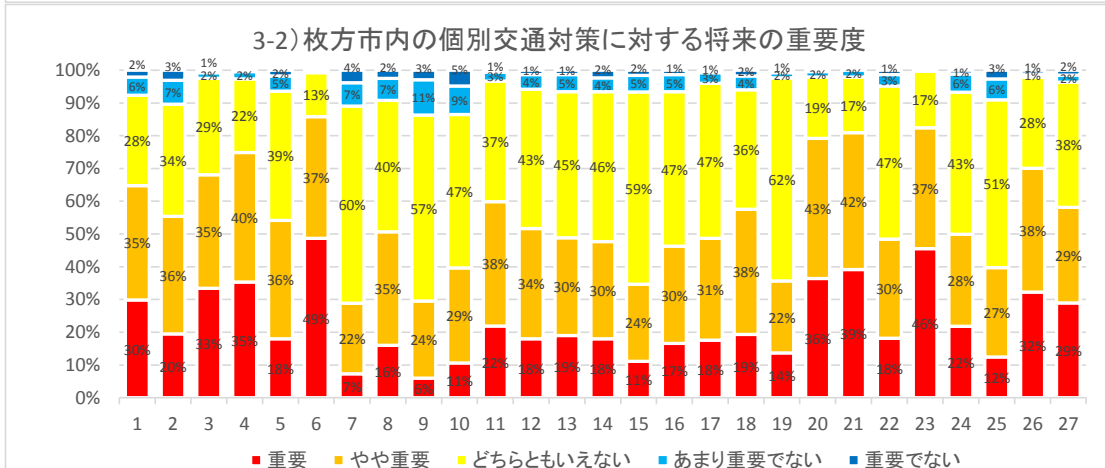
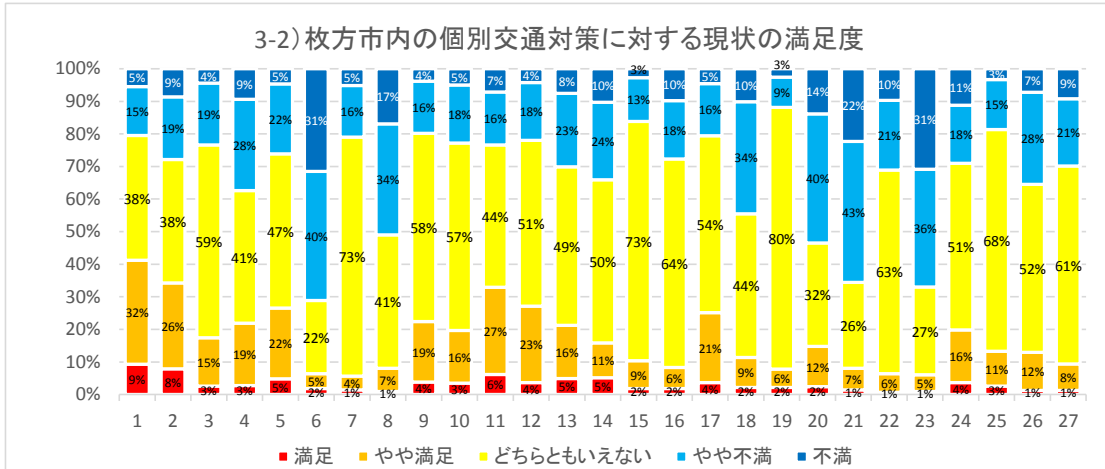
交通対策	説明
1. 道路交通を円滑にする。	渋滞を緩和するために、新しく幹線道路を整備したり、問題となっている交差点の改善をするなどの対策を意味します。
2. 鉄道やバスなどの公共交通機関を便利にする。	鉄道どうしの乗り継ぎを便利にしたり、駅にスムーズに行けるよう駅周辺の道路や駅前広場を改良したり、バスのスピードアップなどの対策を意味します。
3. 人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する。	幅の広い歩道や自転車道を整備したり、歩道の段差をなくすなどの改善、事故の多い交差点の見通し改良、路上の障害物の除去などの対策を意味します。



- 「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46%と最も多いです。
- 「道路交通を円滑にする」の意見が41%を占めており、市民アンケート結果(22%)に比べてその比率が高いです。通勤時の自動車分担率の高さも影響していると推測されます。

7) 交通対策に対する意見（個別施策）

3-2) 枚方市内の個別交通対策に対する現状の満足度、将来の重要度について、あなたの気持ちに最も近いものについて○をつけてください。（1項目につき満足度・重要度別に○1つ）



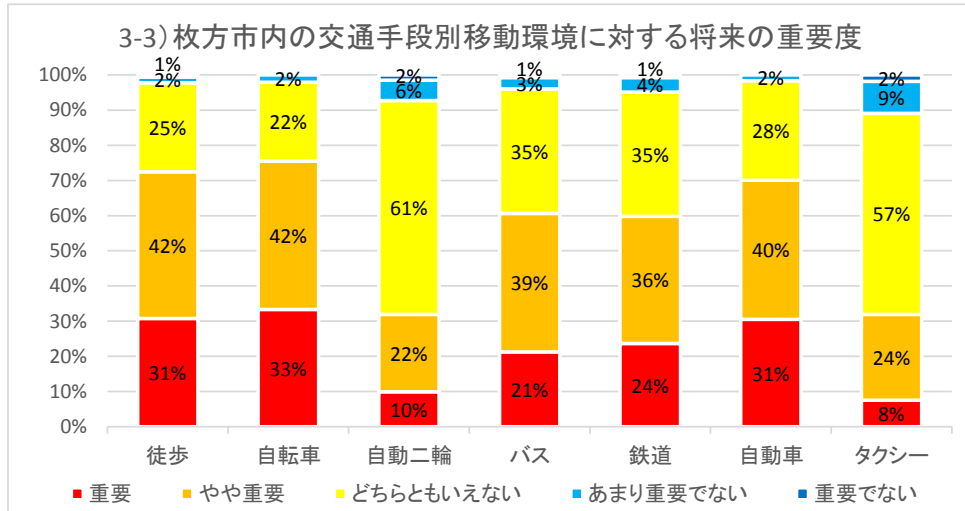
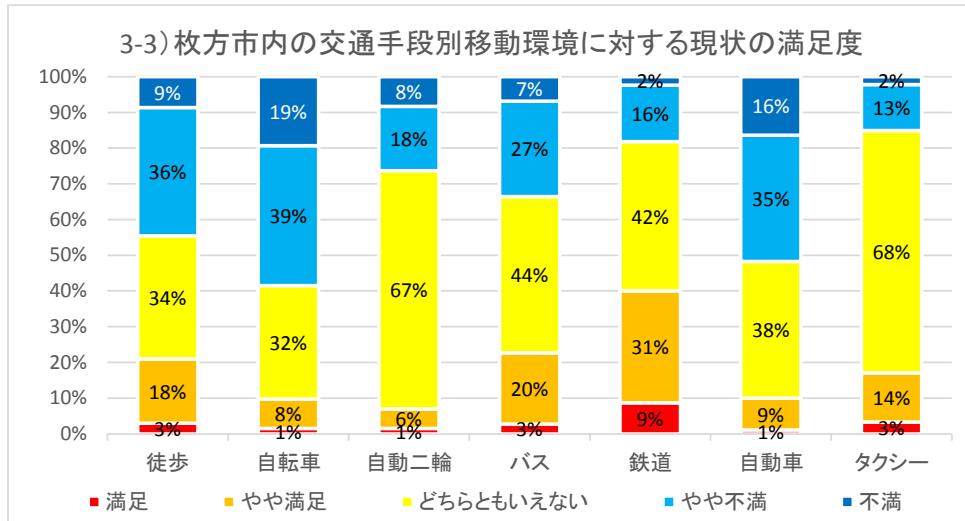
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
鉄道とバスの乗り継ぎやすさ	駅前広場の改良や整備	バリアフリー化	安全快適な歩行空間の確保	駅やバス停などの案内充実	周辺道路の改善、混雑緩和	マイカー利用の抑制	自動車での送り迎えのしやすさ	タクシー乗降場の充実や改善	みどりやにぎわい空間の創出	定時性の確保	路線網の充実	運行本数の増加	運行時間の延長	公共施設を連絡する循環バスの運行	乗り継ぎ割引などの低料金化	乗務員のマナー向上	バス停に屋根やベンチを設置	減便・撤退等からの回避	歩行空間の確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

満足度上位 5 位	不満度上位 5 位	重要度上位 5 位
<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺道路の改善、混雑緩和 幹線道路の交通渋滞解消 自転車通行空間の確保 歩行空間の確保 自動車での送り迎えのしやすさ 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺道路の改善、混雑緩和 幹線道路の交通渋滞解消 自転車通行空間の確保 歩行空間の確保 安全快適な歩行空間の確保

- 重要度及び不満度ともに、「周辺道路の改善、混雑緩和」「幹線道路の交通渋滞解消」「自転車通行空間の確保」の順に高いです。

3-3) 枚方市内の交通手段別移動環境に対する現状の満足度、将来の重要度について、あなたの気持ちに最も近いものに○をつけてください。(1項目につき満足度・重要度別に○1つ)

8) 交通手段別移動環境



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、駅の環境、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
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道 バス 徒歩 タクシー 自動車 自転車 自動二輪 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車 自動車 徒歩 バス 自動二輪 鉄道 タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車 徒歩 自動車 バス 鉄道 タクシー／自動二輪

- 鉄道の満足度が高く、自転車、自動車、徒歩の満足度が低いです。自転車、徒歩、自動車の順で重視されており、最も利用の多い自動車への不満度が高いことから、利用時の不満が高いと考えると、バスサービスの改善等により、公共交通への転換の可能性もあると考えられます。

※参考:事業が拡大・成長していくために必要と思われる市の施策について

- 第5次枚方市総合計画策定時に実施された事業者アンケート調査では、市内事業者の約4割が「事業が縮小している」と回答しており、事業が拡大・成長していくには、円滑な交通に向けた道路整備が必要と回答した事業者が多いです。

事業者アンケートの意見

事業者アンケート

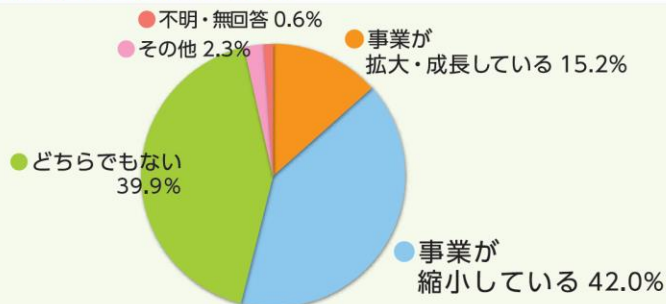
調査対象：市内で事業を行っている事業者1,300社
 調査時期：平成25年11月15日～平成25年12月6日
 有効回答数(率)：481件(37.0%)

■ 市内事業者の約4割が、事業が縮小していると回答

市内事業者の事業の状況については、「事業が縮小している」が42.0%と最も高く、次に、「どちらでもない」が39.9%と続き、「事業が拡大・成長している」は15.2%となりました。

質問

現在の事業についてお聞きます。

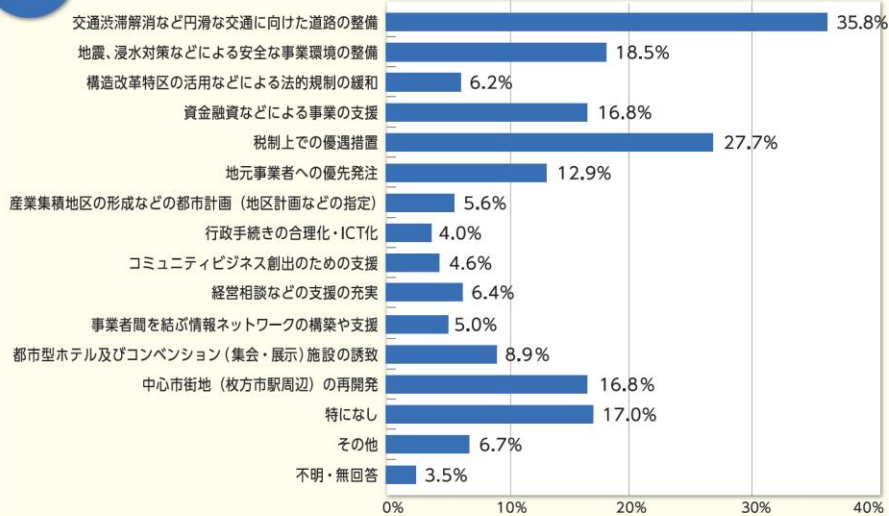


■ 事業者が拡大・成長していくには、円滑な交通に向けた道路整備などが重要

事業者にとって事業を拡大・成長していくために必要な市の施策としては、「交通渋滞解消など円滑な交通に向けた道路の整備」が35.8%と最も高く、次に、「税制上での優遇措置」、「地震、浸水対策などによる安全な事業環境の整備」、「中心市街地(枚方市駅周辺)の再開発」などが続きました。

質問

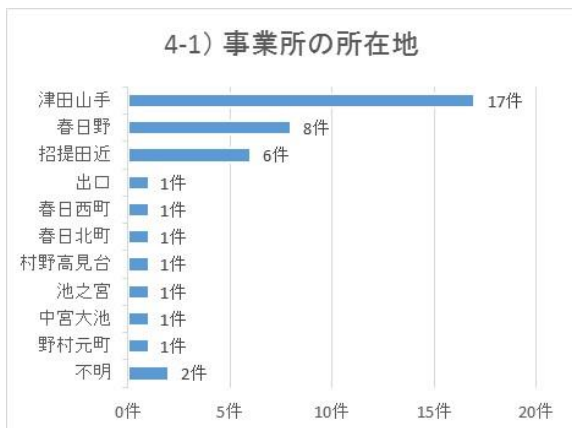
事業が拡大・成長していくために必要と思われる市の施策はどれですか。(複数回答可)



出典：第5次枚方市総合計画、平成28年

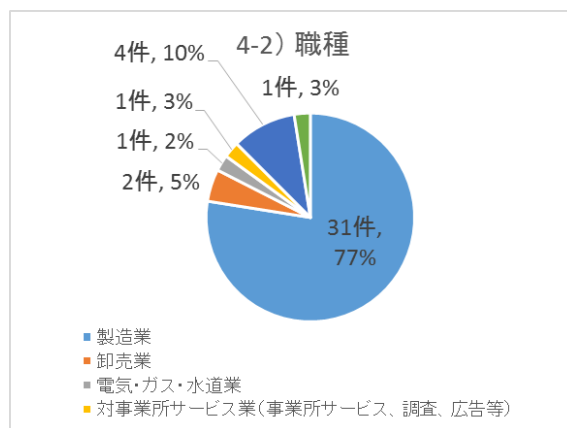
(3) 事業所代表アンケート回答結果

事業所の所在地



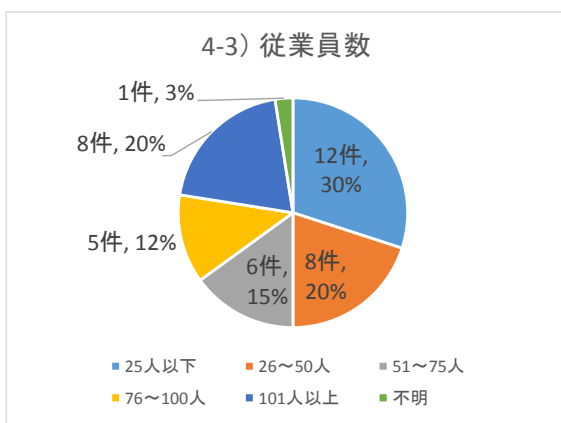
- 事務所の所在地分布は上図の通りです。

職種



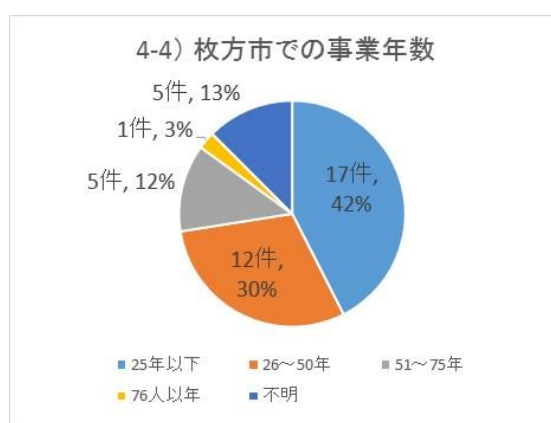
- 製造業（77%）が大半を占めます。

従業員数



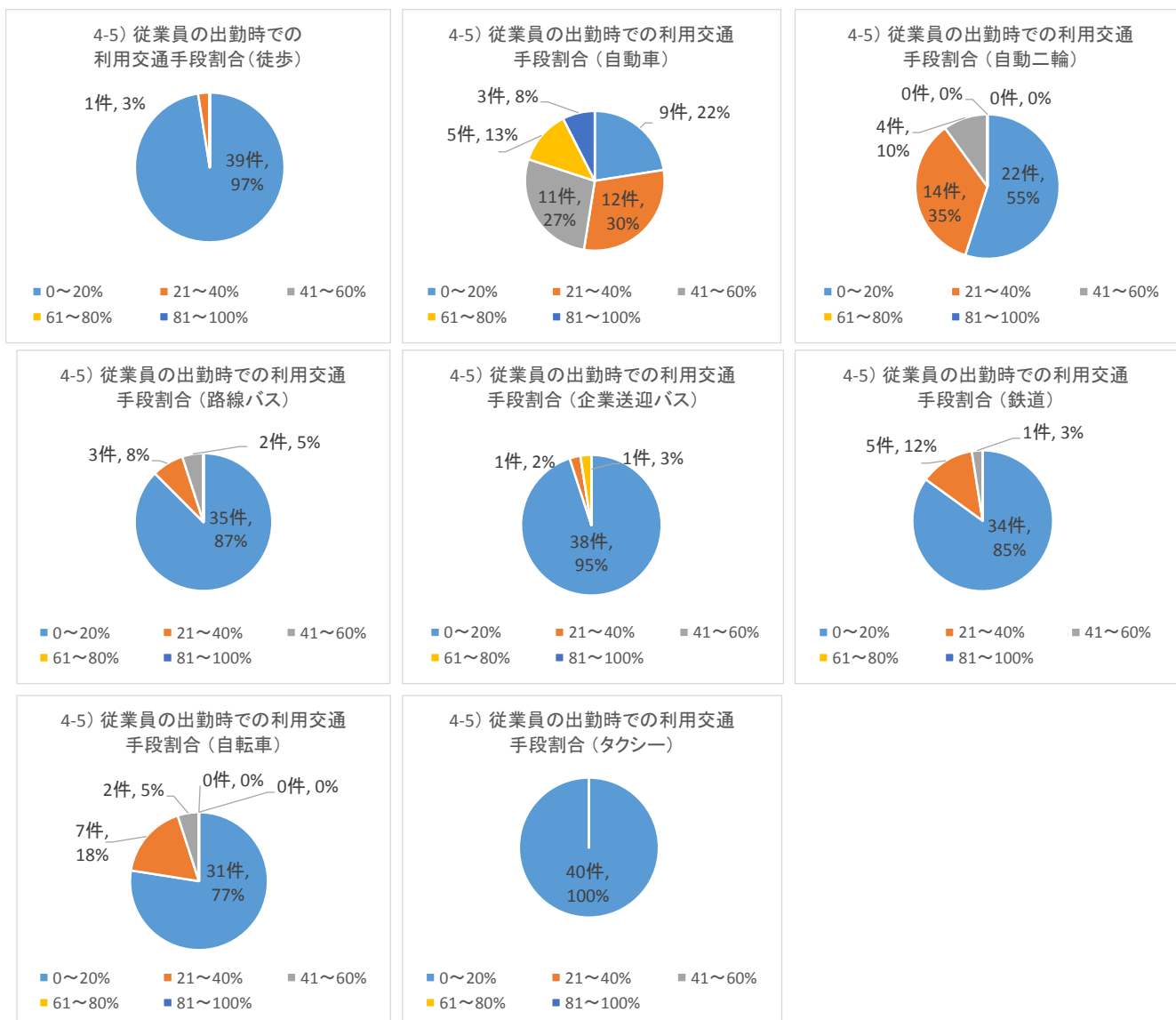
- 25人以下の事業所が30%、26~50人と101人以上の事業所がそれぞれ20%を占めます。

枚方市での事業年数



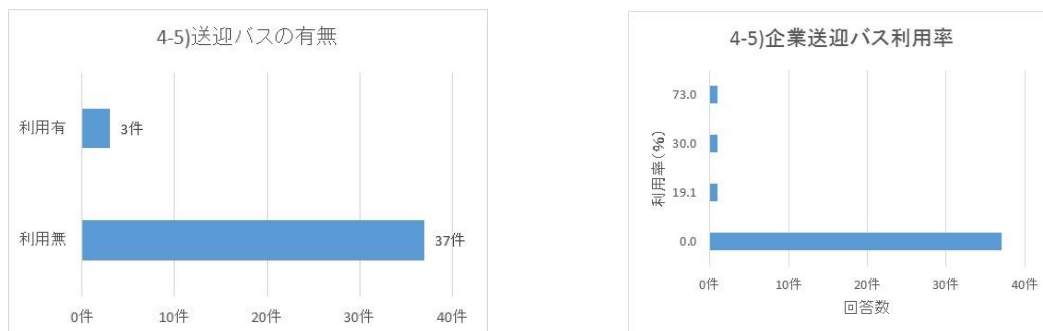
- 枚方市での事業年数が26年以上の企業が45%を占めます。

従業員の出勤時での利用交通手段の割合 (合計 100%)



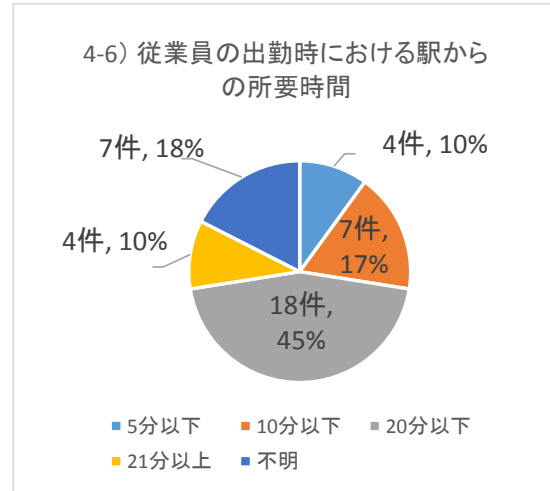
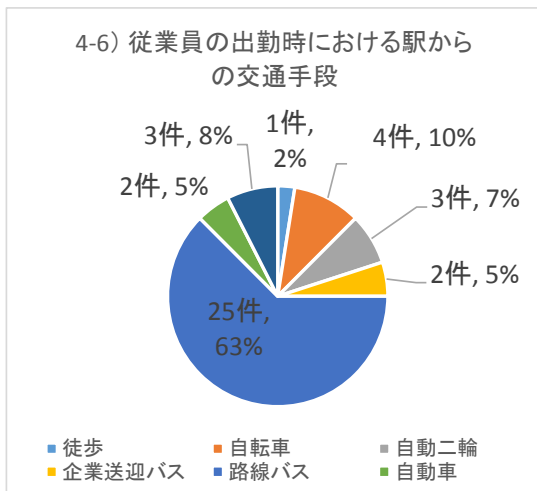
- 従業員の出勤時の利用交通手段は自動車、自動二輪、自転車の利用が多いと回答した事業所代表が多いです。
- 鉄道の場合は、分担率 20%以下の事業所が 85%を占めています。
- 一方、自動車の場合は、事業所ごとに分担率にばらつきが大きいです。

送迎バスについて



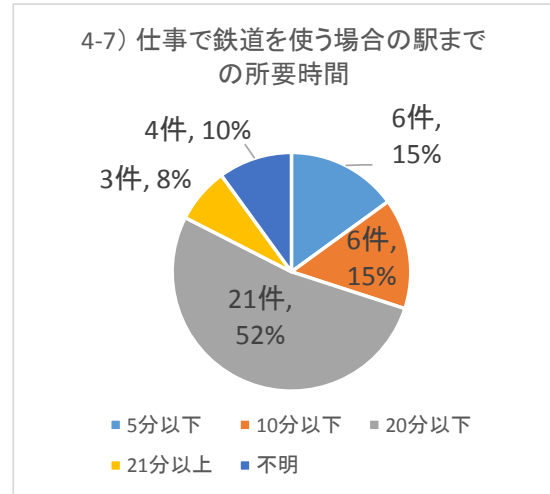
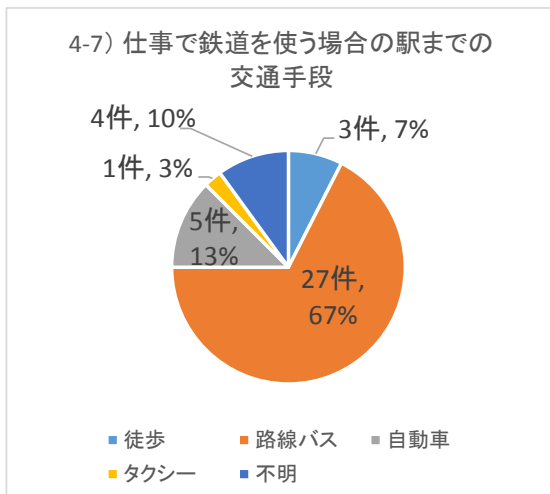
- 企業送迎バスの利用のある事業所は 3 事業所です。

従業員の出勤時における駅からの通常の利用手段と所要時間



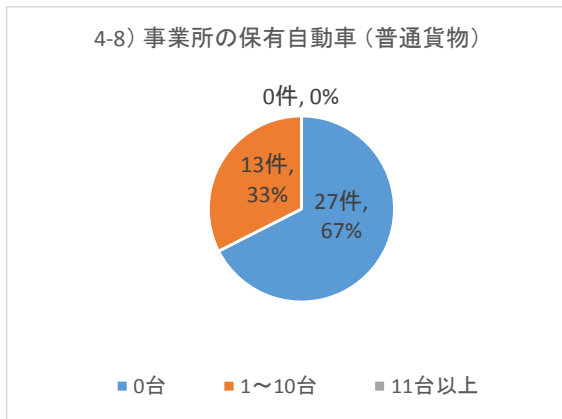
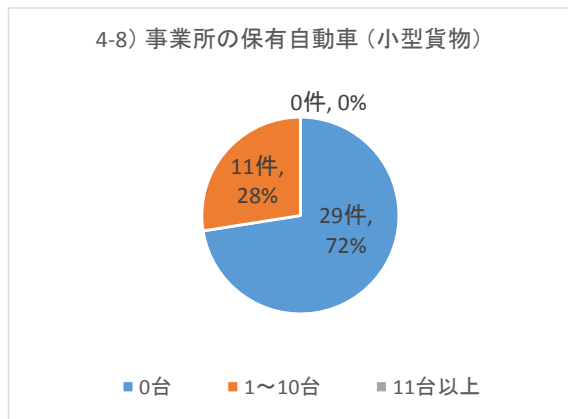
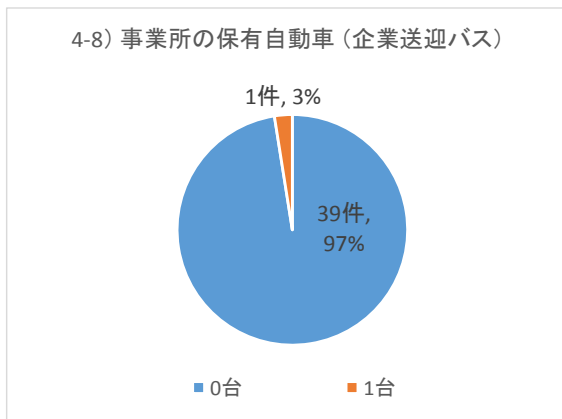
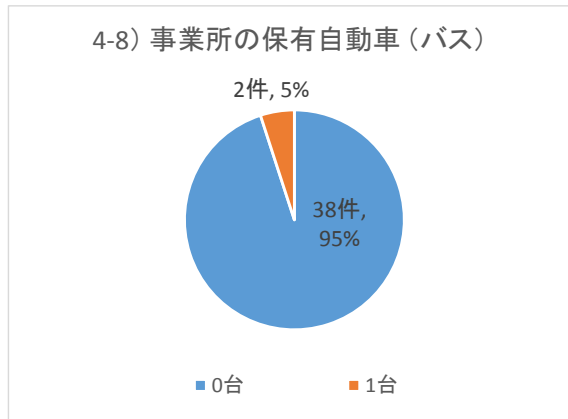
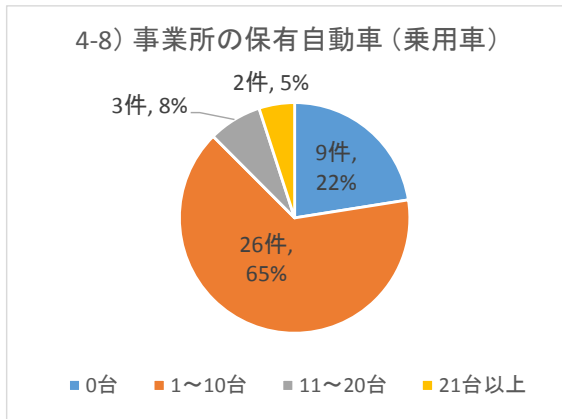
- 従業員の出勤時における駅からの利用手段は路線バスが63%と最も多いです。
- 所要時間は10～20分が45%と最も多く、20分以下が7割以上を占めます。

仕事で鉄道を使う場合の駅までの通常の利用手段と所要時間



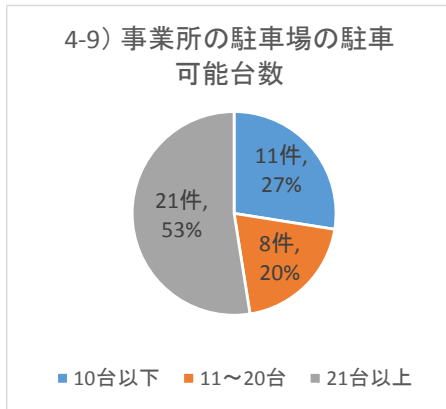
- 仕事で鉄道を利用する場合の駅までの交通手段は路線バスが67%と最も多いです。
- 所要時間は10～20分が52%と最も多く、20分以下が8割以上を占めます。

事業所の保有自動車

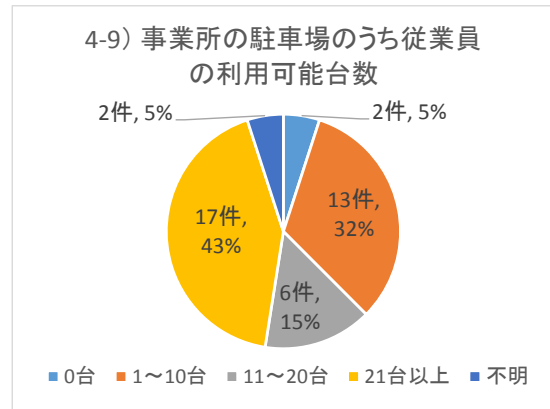


- 1～10台の乗用車を保有している事業所が（65%）が最も多いです。乗用車を保有していない事業所も22%を占めています。
- バスを保有している事業者は40社中2社のみ、企業送迎バスは1社のみでした（※ただし、前後の回答内容を踏まえると2社である可能性もあります。）

事業所の駐車場の駐車可能台数

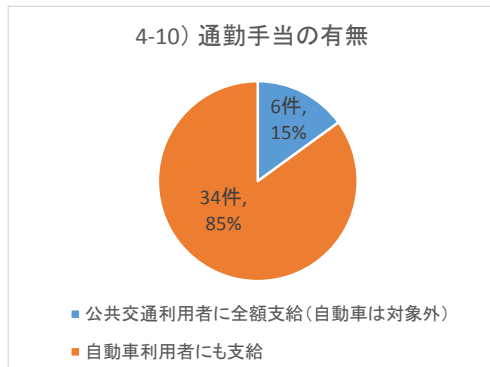


- 21 台以上の駐車が可能で、21 台以上の事業所 (53%) が最も多いです。



- 従業員の利用可能な駐車台数は 21 台以上 (43%) が最も多く、1～10 台 (32%)、11～20 台 (15%) の順です。

通勤手当の有無



- 調査対象の全事業所に通勤手当があるが、自動車利用者にも通勤手当を支給する事業所が 85% を占めています。

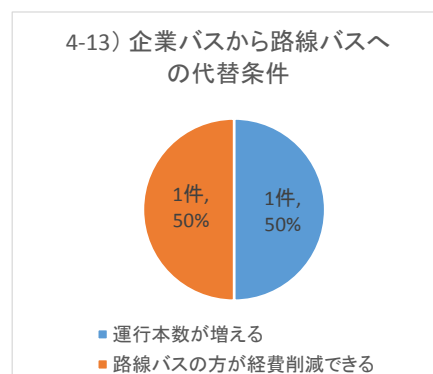
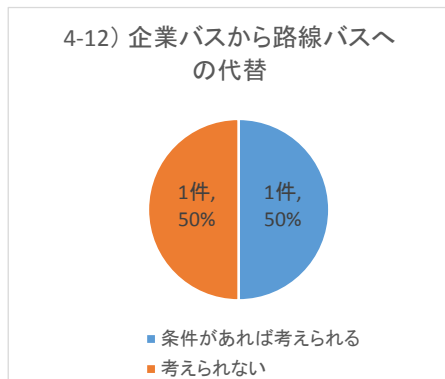
企業送迎バスを導入する理由

- 導入理由としては「近くにバス停留所がない、利用人数が多い」、「公共交通料金より安価、運行本数が少ない」との回答がありました。

企業送迎バスに代わって、路線バスを活用することは考えられますか

「2 条件があれば考えられる」を回答した方にお伺いします。その条件とは何ですか。

(複数回答可)

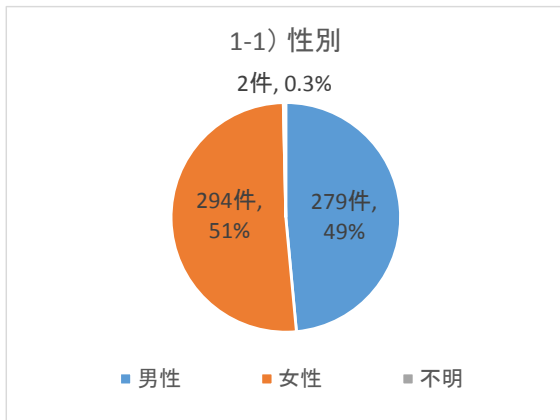


- 企業バスから路線バスへの代替については、条件があれば考えられると回答した事業所が 2 社中 1 社のみでした。

4. 大学生向けアンケート調査の結果

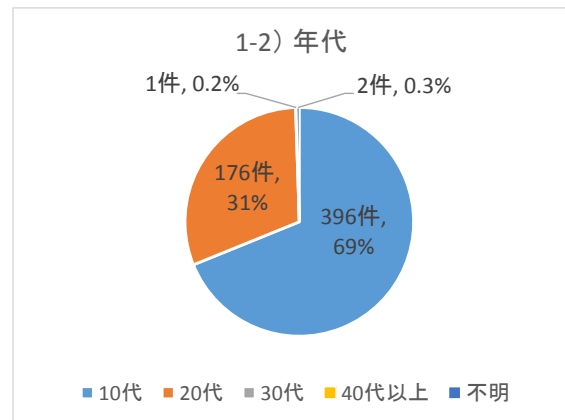
(1) 対象者の概要

性別



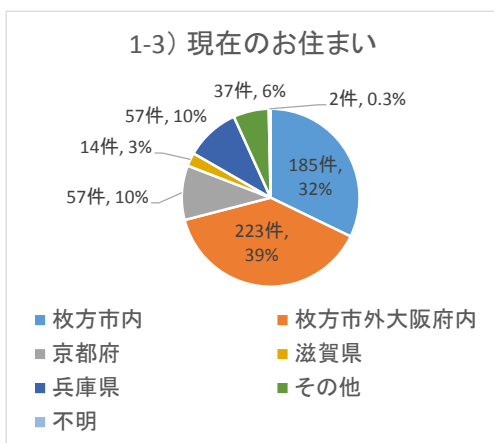
- 男女はほぼ半々です。

年代



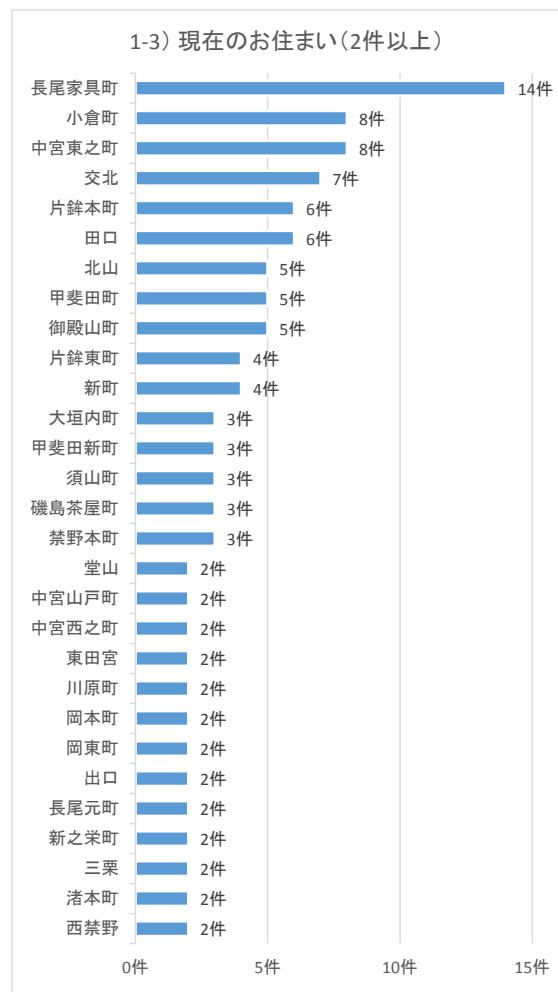
- 10代が約7割、残りが20代で構成されています。

現在のお住まい

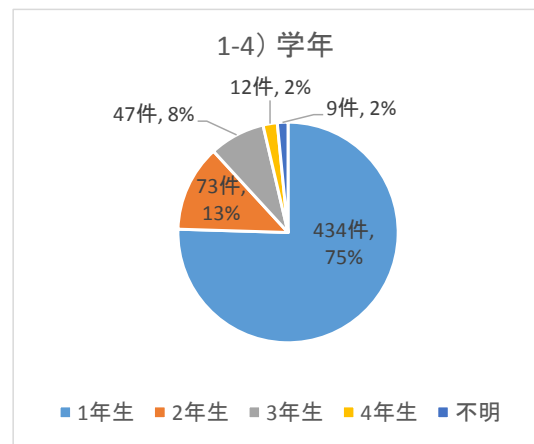
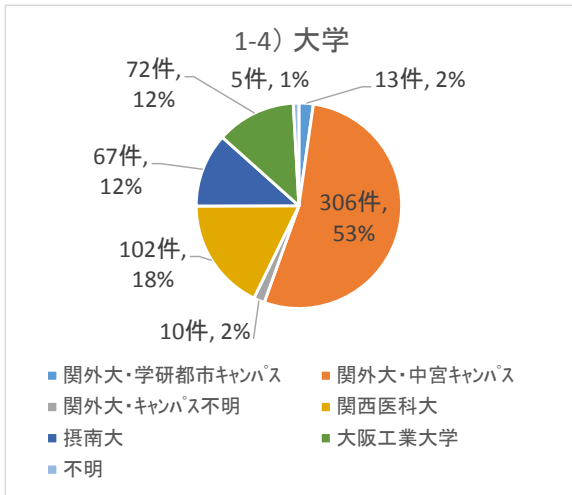


- 枚方市内の居住者は3割以上、大阪府内（枚方市を含む）の居住者は7割以上を占めます。事務所従業員に比べて遠方の移動がやや多いです。

現在のお住まいの郵便番号

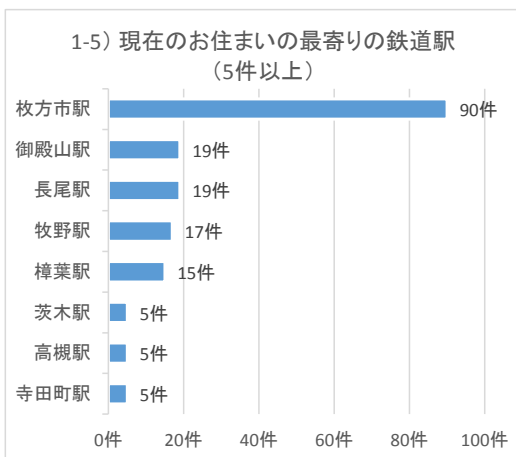


大学名・学年

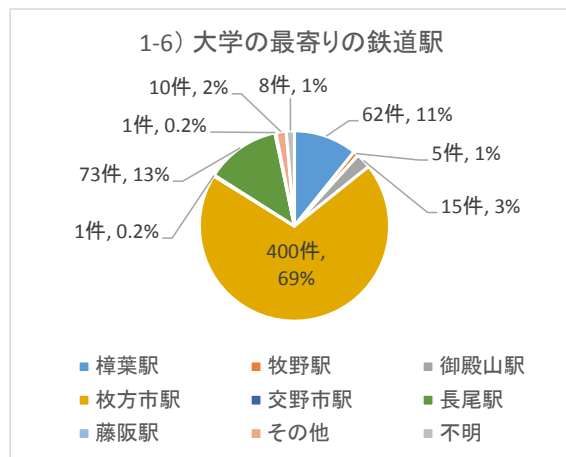


- 関西外国語大学中宮キャンパスが53%、関西医科大学が18%を占めます。
- 学年は1年生が全体の75%を占めます。

現在のお住まいの最寄りの鉄道駅

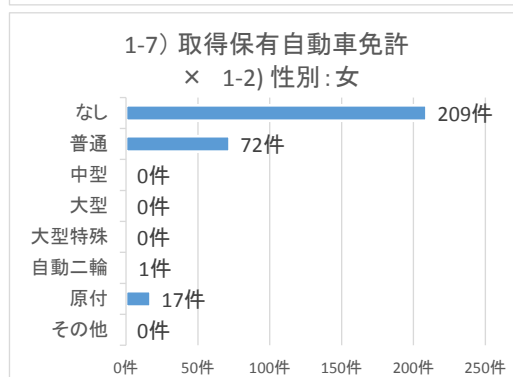
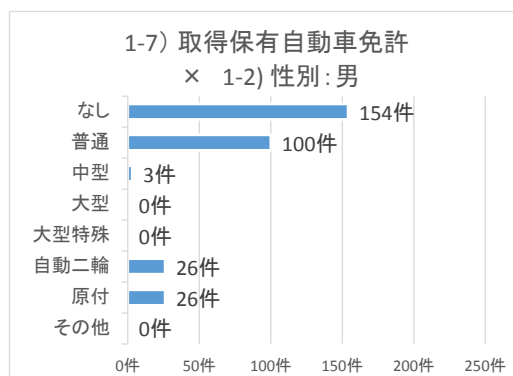
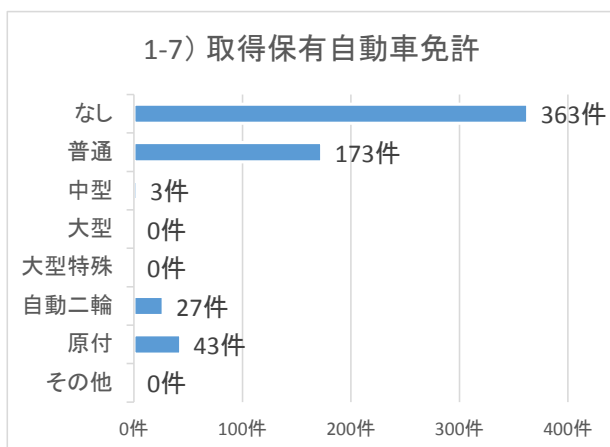


大学の最寄りの鉄道駅 (一つだけに○)



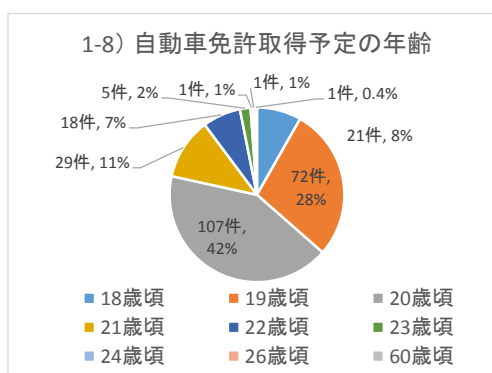
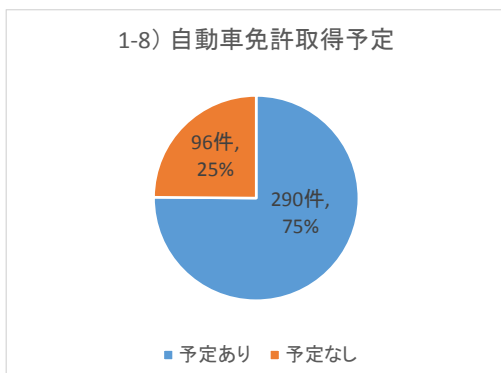
- 最寄りの鉄道駅が5件以上であるものは上図の通りです。
- 大学の最寄りの鉄道駅は枚方市駅が69%と最も多いです。

1-7) 取得保有自動車免許(お持ちのものすべてに○)



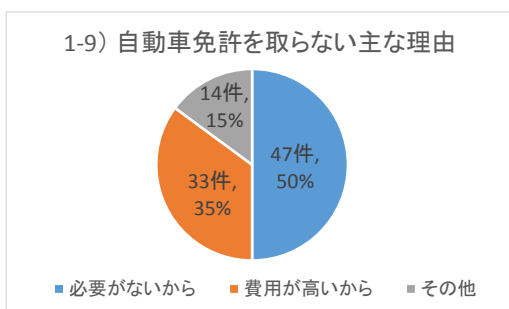
- 免許を保有していない学生は 63%を占めています。
- 特に女性の免許未保有率が高いです。

1-8) 1-7)で自動車運転免許(普通、中型、大型、大型特殊)を持っていないと回答した方にお伺いします。自動車免許を取得する予定はありますか。予定のある方は何歳頃を予定していますか。



- 今後自動車免許を取得予定である人は全体の 75%を占めています。
- 免許取得予定の年齢は 20 歳ごろまでが 70%を占めています。

1-9) 1-8)の免許取得予定で「2 予定なし」を回答した方にお伺いします。自動車免許を取らない主な理由を 1 つだけ教えてください。

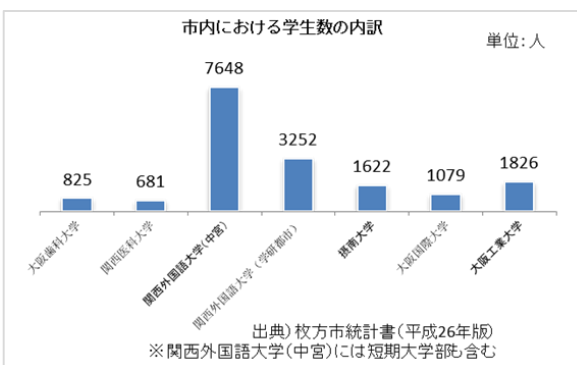
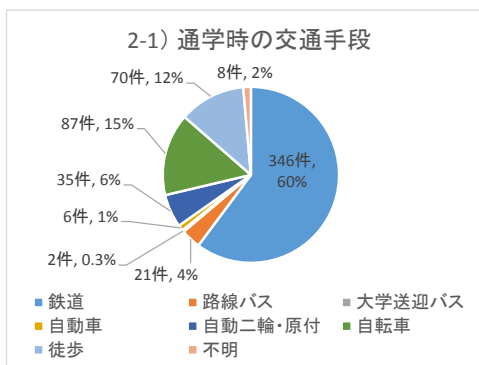
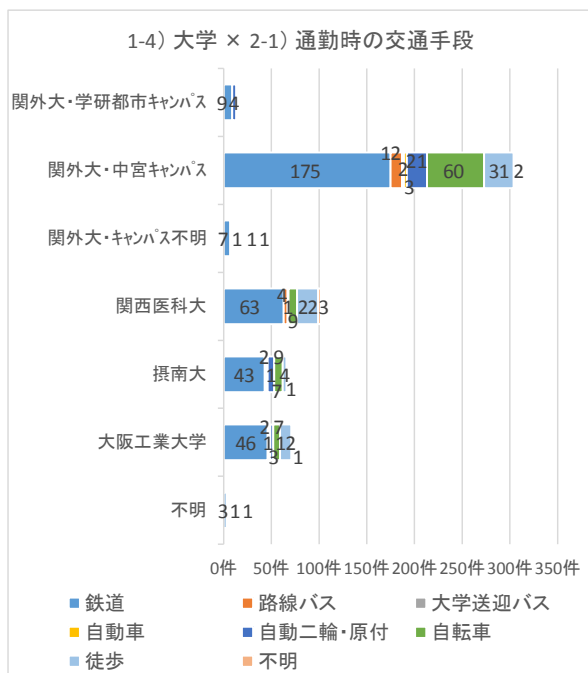


- 免許を取らない理由としては、必要がないからと回答した人が最も多いです。

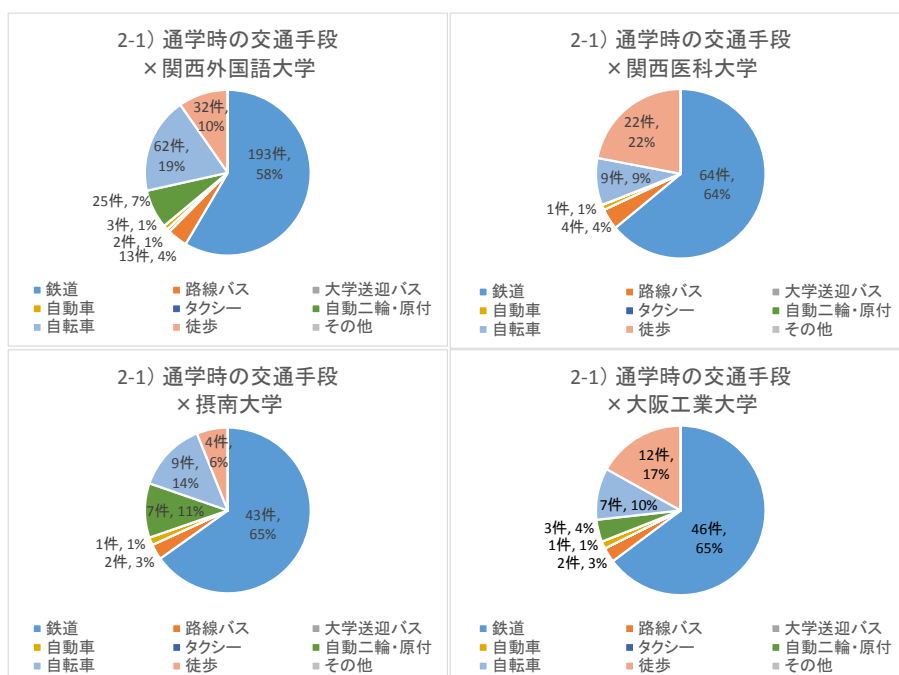
(2) アンケート調査の結果

1) (大学別) 通学時の交通手段

2-1) 通学時の交通手段



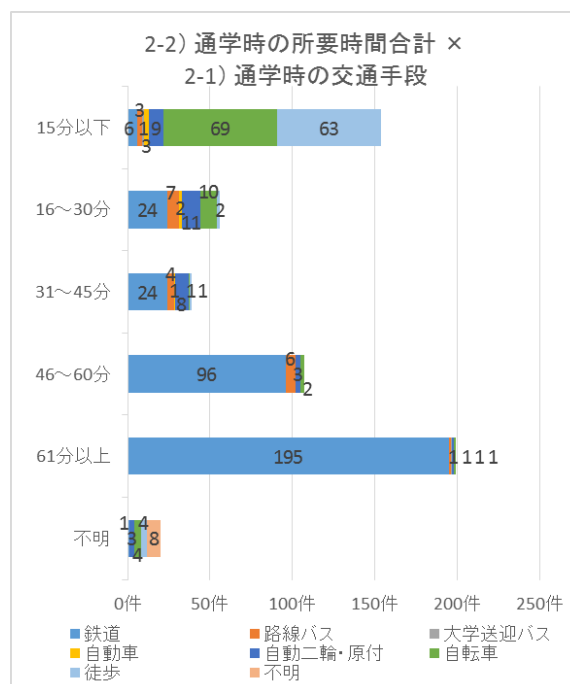
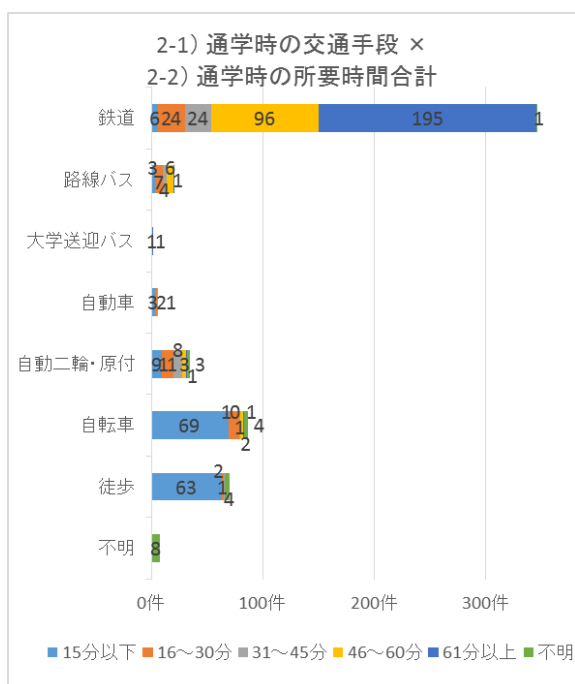
- 通学時の代表交通手段は鉄道が60%、自転車15%、徒歩12%の順であり、近距離移動以外は公共交通に頼る移動が大半を占めます。
- 全ての大学において、鉄道利用が大半を占めます。ただ、関西外国語大学など駅から遠い大学の場合、端末交通手段としてバスの利用が多いと予想されます(鉄道とバスを両方利用した場合、代表交通手段は鉄道になります)。
- 関西外国語大学中宮キャンパスの場合、自転車通学のケースも多くみられます。
- 大学別の通勤時の交通利用分担率は下図の通りです。



2) 通学時の交通手段別所要時間・所要時間別交通手段

2-1) 通学時の交通手段

2-2) 2-1) で選択した交通手段を利用した場合の所要時間合計

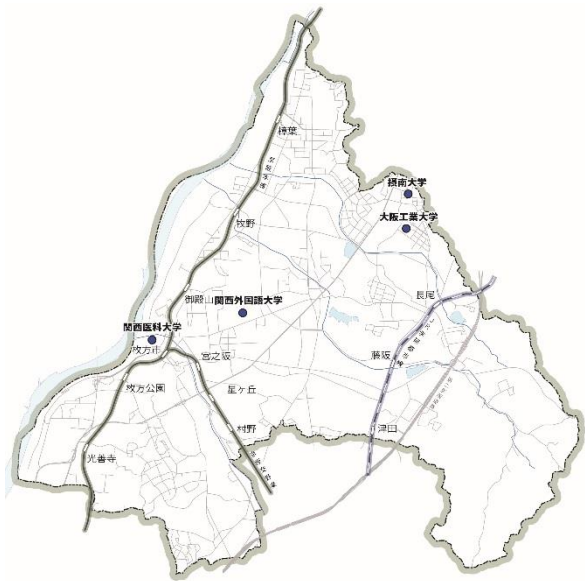
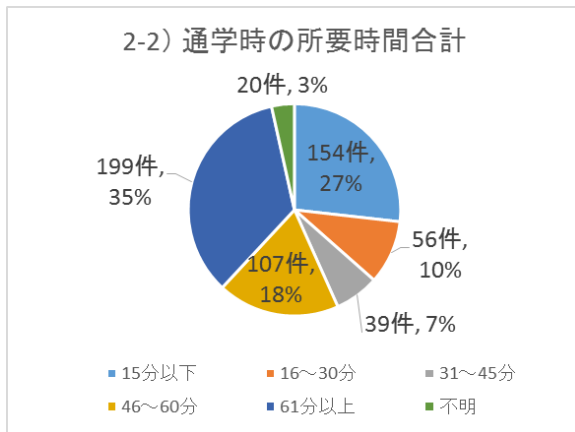


【交通手段別所要時間】

- 30分以下の移動の場合、自転車、徒歩の移動が多いです。
- 鉄道は45分を超える移動が多いです。

【所要時間別交通手段】

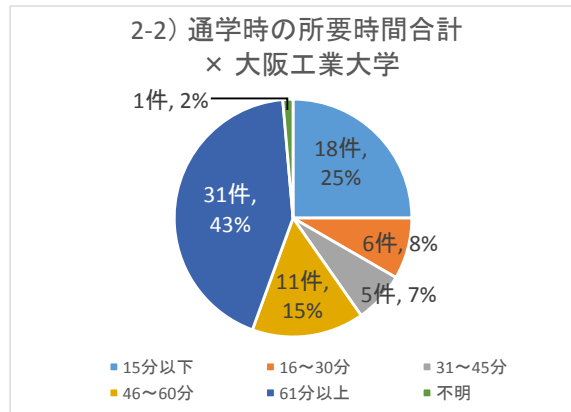
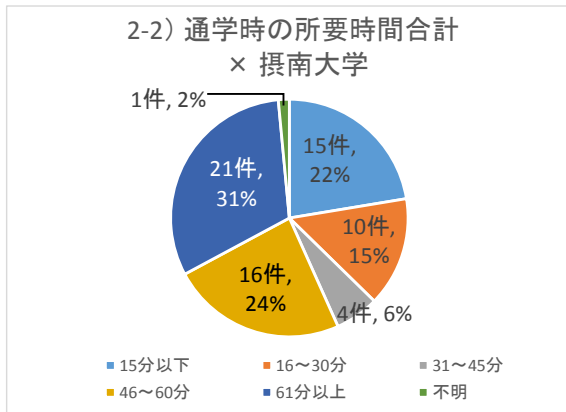
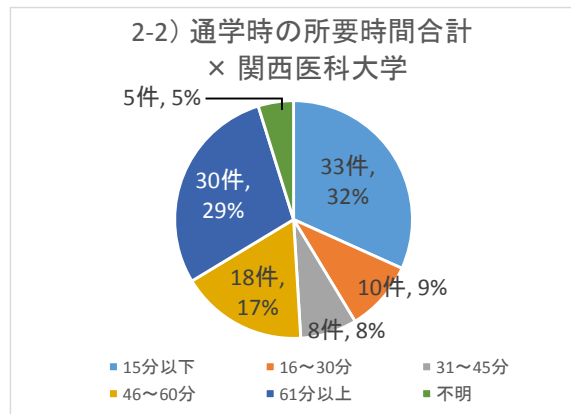
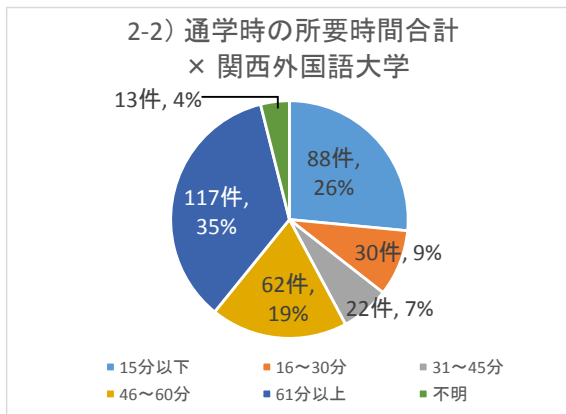
- 15分以内の移動については、自転車と徒歩の移動が多いです。
- 15分を超える移動から鉄道の移動が多くなり、45分を超える移動のほとんどは鉄道移動となります。
- 自転車移動は30分以内の移動まで一定数存在するが、30分を超えると利用が大幅に減ります。



- 15分以内の移動は全体の27%、30分以内の移動は全体の37%に留まっています。
- 一方、1時間以上の移動が全体の35%を占めており、事業所アンケートに比べて長距離移動が多い傾向にあります。

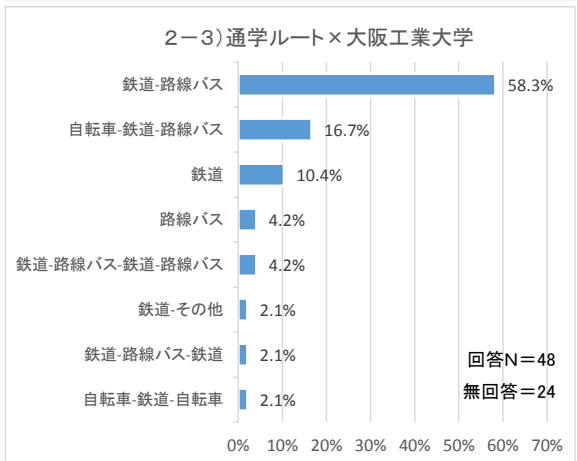
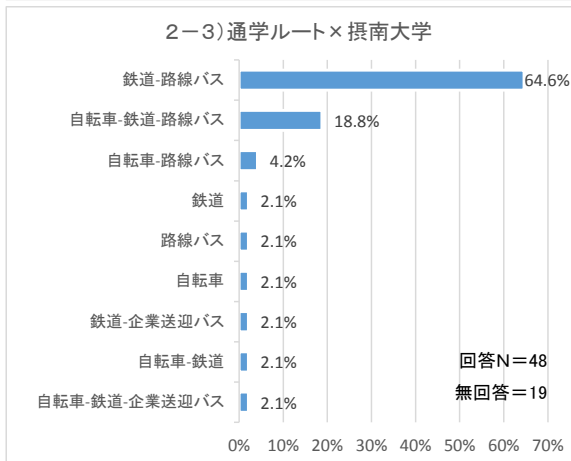
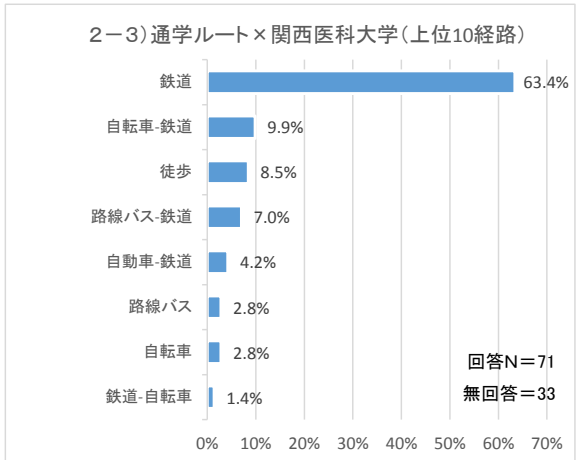
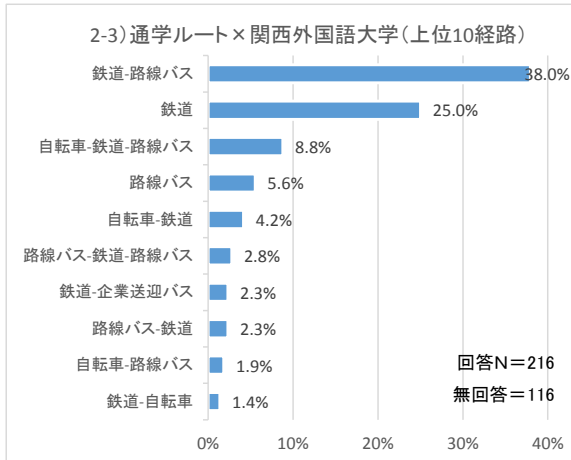
※備考：事業所アンケートでは、15分以内の移動は全体の43%、30分以内の移動は全体の72%、1時間以上の移動は全体の6%を占めます。

- 大学別の通学時の所要時間合計は下図の通りです。



3) 通学ルート

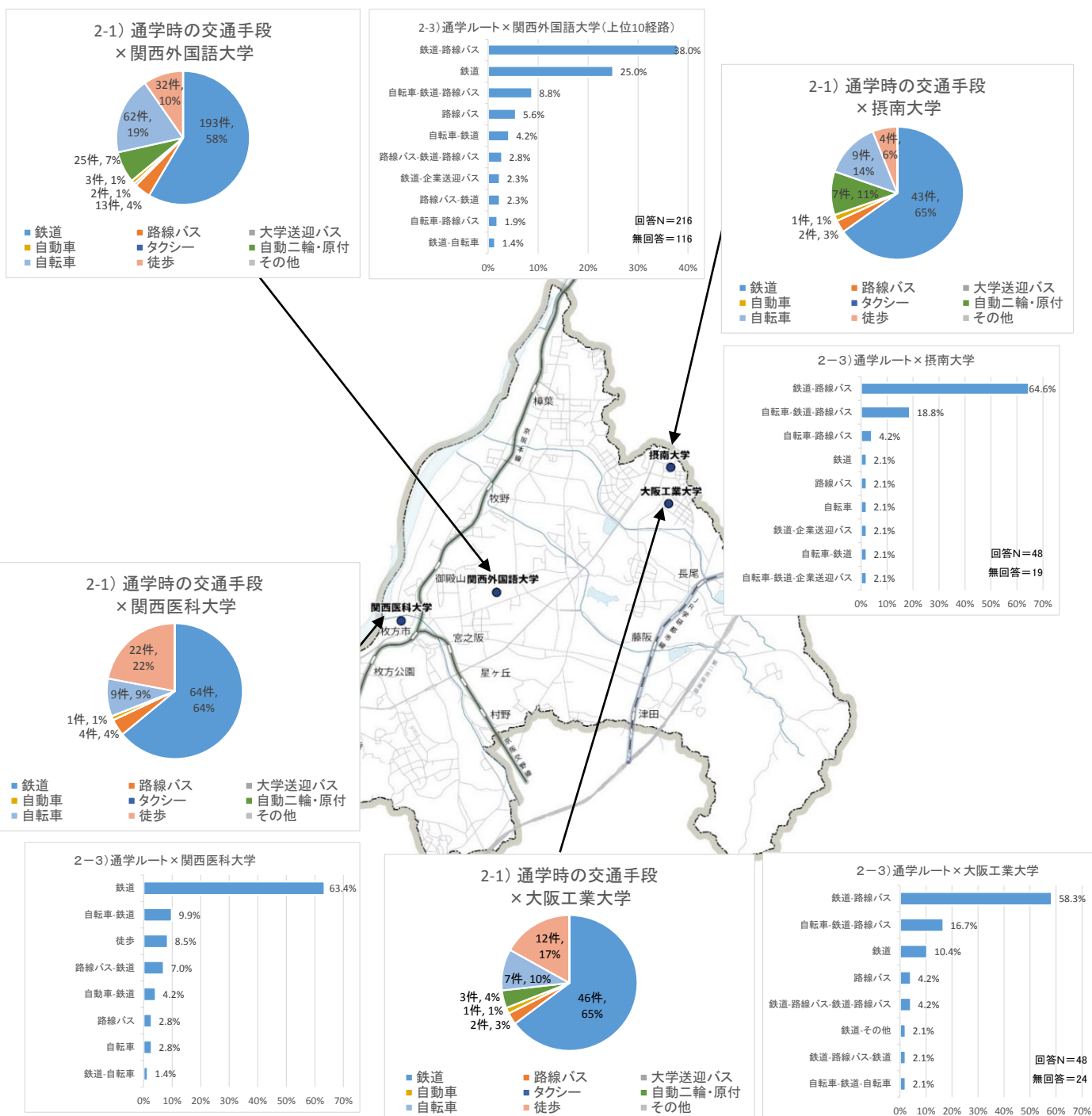
2-3) 通学時(お住まい→お勤め先)に公共交通(鉄道または路線バス)を1回でも利用した方にお伺いします。
あなたの通学ルートを教えてください。



※自動車利用の方は除いています。

- 関西外国語大学は「鉄道-路線バス」「鉄道」「自転車-鉄道-路線バス」の順に回答が多いです。
- 関西医科大学は「鉄道」、摂南大学は「鉄道-路線バス」、大阪工業大学は「鉄道-路線バス」の利用が半数以上を占めています。
- 駅近に立地し、鉄道単独利用が多い関西医科大学以外の大学では、路線バスが重要な交通手段となります。

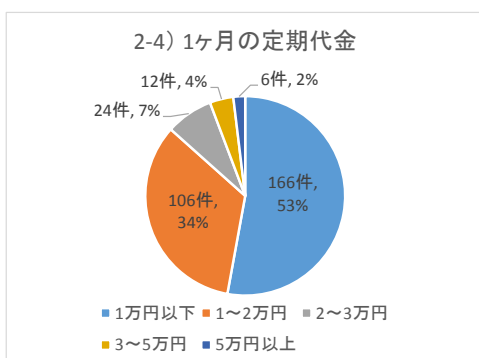
※再掲: 大学別通学時の利用交通手段



- 鉄道分担率は58%~65%と最も高いです。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いです。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いです。
- 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。
- バス需要の多い学生を対象にバスの利用維持・向上を図るためには、運賃割引、運行時間の拡大、本数維持・増便など、ニーズを踏まえたサービス改善の検討が必要です。

4) 通学定期代金

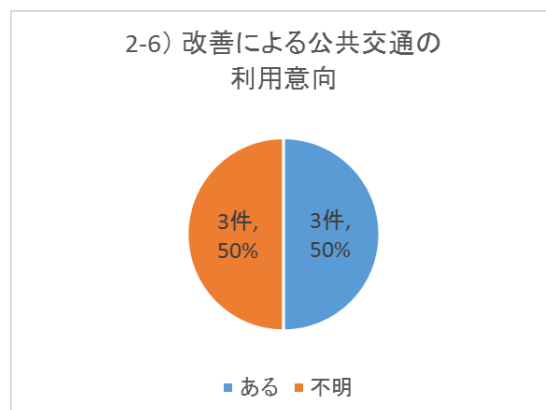
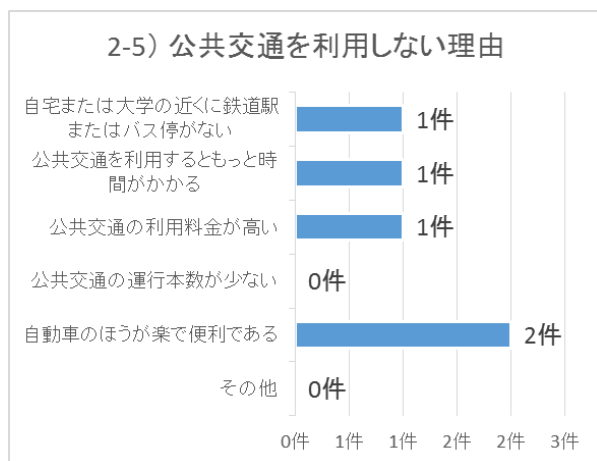
2-4) 2-1) で「1 鉄道」または「2 路線バス」を回答した方にお伺いします。1か月の定期代はいくらですか。
(両方お使いの方は合計金額でお答えください)



- 1ヶ月の定期代は、1万円以下が53%、1~2万円が34%であり、2万円以下が87%を占めています。

5) 公共交通を利用しない理由

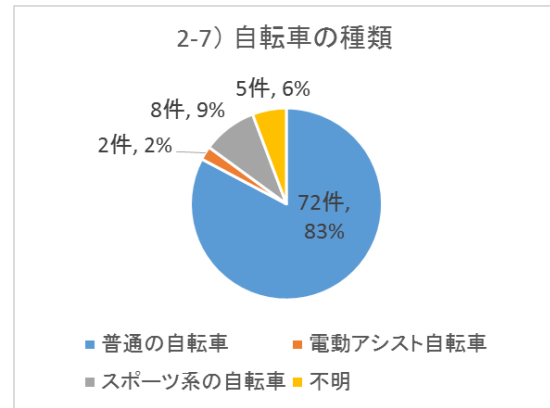
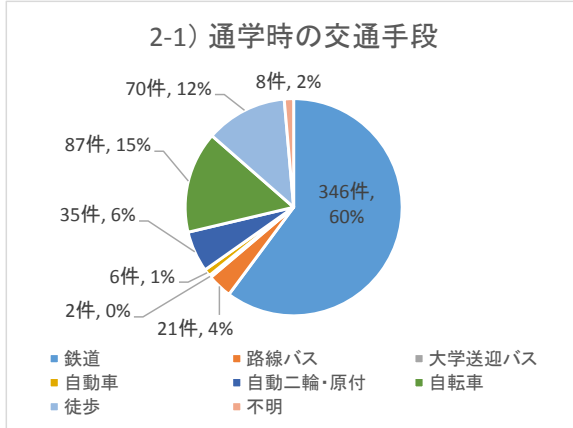
2-5) 2-1) で「4 自動車」を回答した方にお伺いします。あなたが公共交通を利用しない理由を教えてください。
2-6) 2-5) の理由が改善されたら、通勤時に公共交通を利用する意向はありますか。



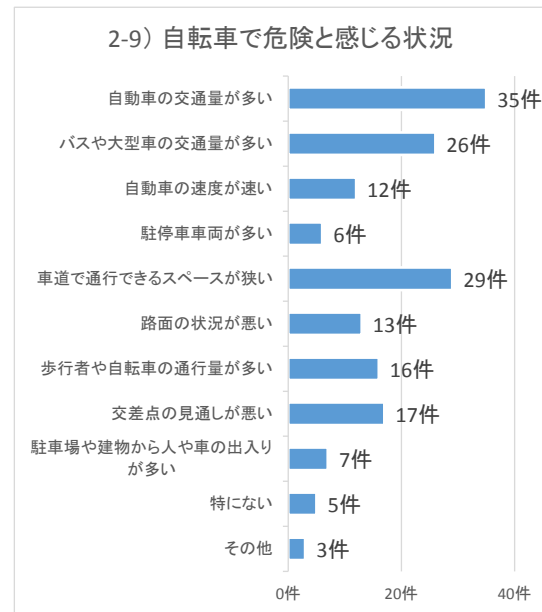
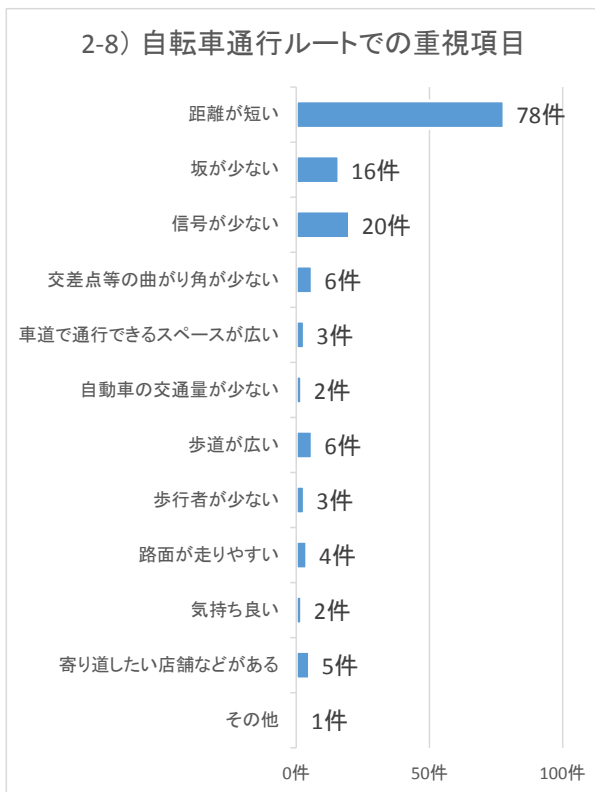
- 公共交通を利用しない理由としては、「自動車の方が楽で便利である」が挙げられており、公共交通への転換可能性は5割程度です。

6) 自転車で危険と感じる状況、可能所要時間、走行場所

- 2-1) 通学時の交通手段
 2-7) 2-1)で「7 自転車」を回答した方にお伺いします。あなたが主に利用している自転車の種類を教えてください。
 2-8) 自転車の通行ルートを決める場合、どのような点を重視してルートを選んでいきますか。(あてはまるものを3つまで選んでください)
 2-9) 自転車に乗っていて、危険と感じる状況について教えてください。(あてはまるものを3つまで選んでください)

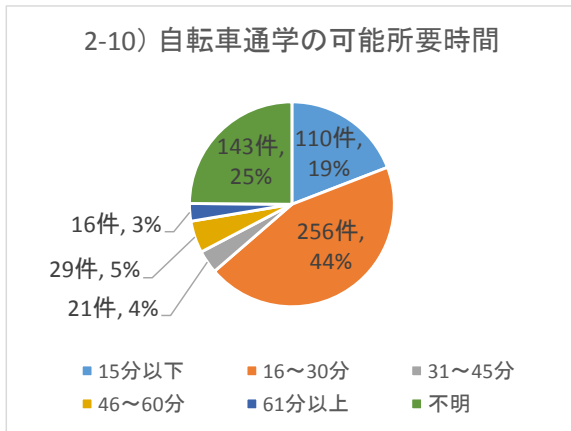


- 通学時に自転車を利用する人は全体の 15%を占め、自転車の種類は自転車を利用する人の 83%が普通の自転車、9%がスポーツ系の自転車を利用しています。

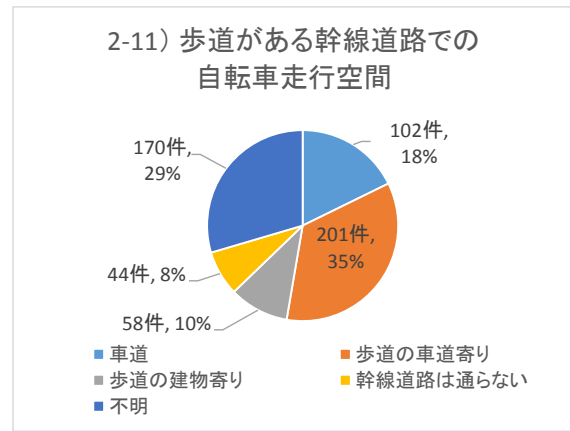


- 「距離が短い」(78件)、「信号が少ない」(20件)、「坂が少ない」(16件)の順に多く、最短経路を重視する人が最も多いです。
- 「自動車の交通量が多い」(35件)、「車道で通行できるスペースが狭い」(29件)、「バスや大型車の交通量が多い」(26件)の順に多く、車の交通量や走行空間の狭さに関する意見が多いです。

- 2-10) 日常生活で自転車を利用する場合、片道何分程度までなら自転車を利用しても良いと思いますか。
 2-11) 歩道がある幹線道路（国道1号等）を自転車で走る場合、主にどこを走っていますか。



- 30分以下が63%を占めます。

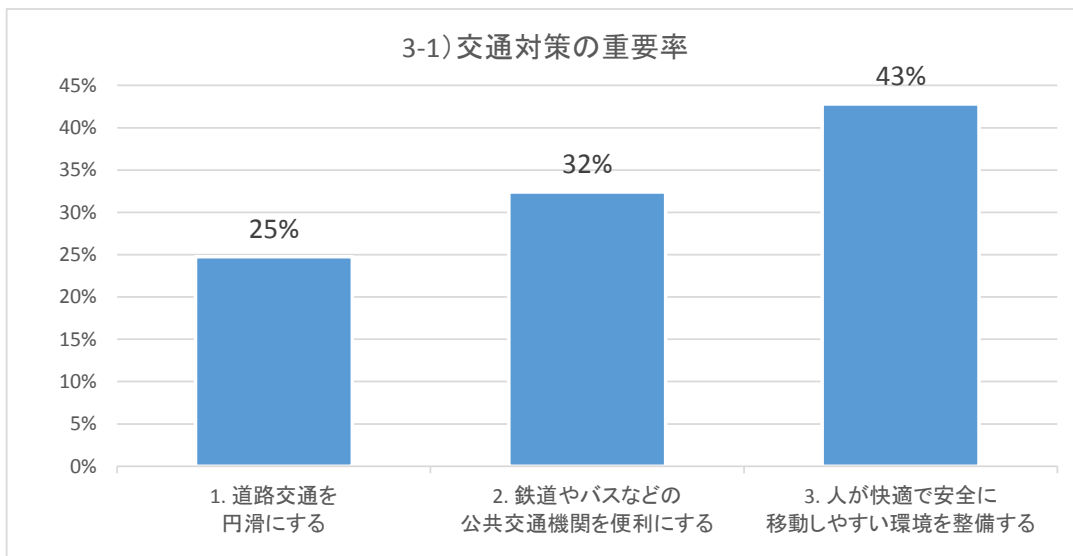


- 歩道がある幹線道路では、「歩道の車道寄り」を走行する人が最も多いです（35%）。

7) 交通対策の優先度

3-1) 次に示す1～3の3つの交通対策について、優先順位欄に重要と考えられる順に番号をご記入ください。
(最も重要と考える項目から1、2、3の順となります。)

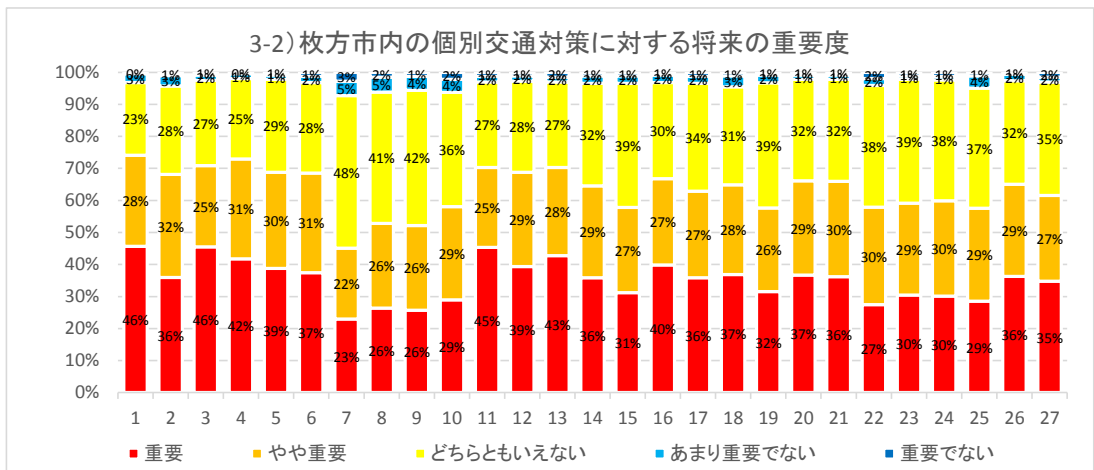
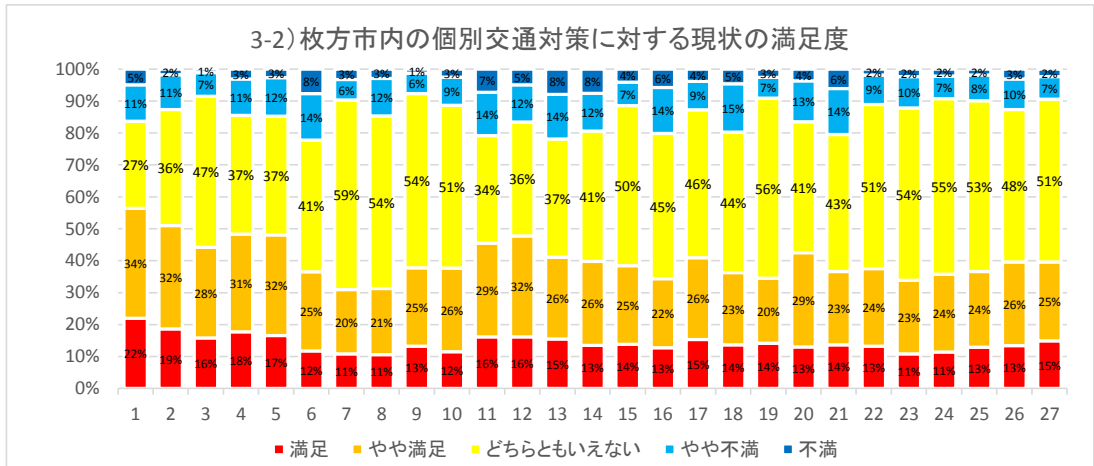
交通対策	説明
1. 道路交通を円滑にする。	渋滞を緩和するために、新しく幹線道路を整備したり、問題となっている交差点の改善をするなどの対策を意味します。
2. 鉄道やバスなどの公共交通機関を便利にする。	鉄道どうしの乗り継ぎを便利にしたり、駅にスムーズに行けるよう駅周辺の道路や駅前広場を改良したり、バスのスピードアップなどの対策を意味します。
3. 人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する。	幅の広い歩道や自転車道を整備したり、歩道の段差をなくすなどの改善、事故の多い交差点の見通し改良、路上の障害物の除去などの対策を意味します。



- 「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43%と最も多いです。
- 「鉄道やバスなどの公共交通機関を便利にする」の意見が32%を占めており、市民アンケート結果(19%)に比べてその比率が高いです。通学時の鉄道分担率の高さも影響していると推測されます。

8) 交通対策に対する意見（個別施策）

3-2) 枚方市内の個別交通対策に対する現状の満足度、将来の重要度について、あなたの気持ちに最も近いものに○をつけてください。（1項目につき満足度・重要度別に○1つ）



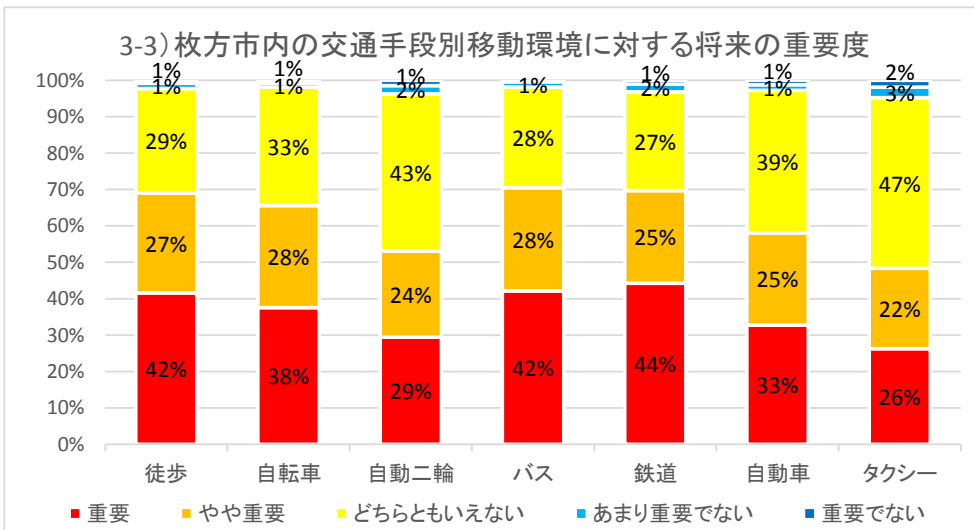
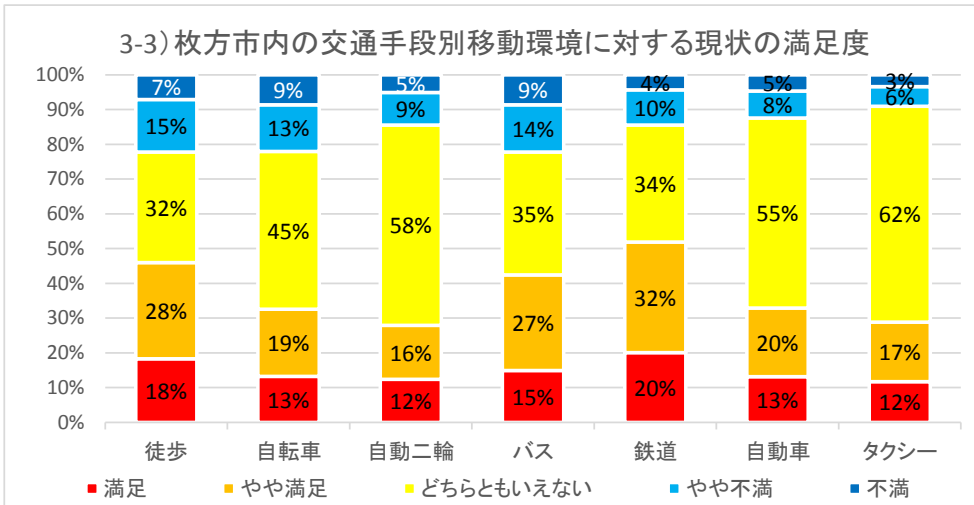
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
鉄道とバスの乗り継ぎやすさ	駅前広場の改良や整備	バリアフリー化	安全快適な歩行空間の確保	駅やバス停などの案内充実	周辺道路の改善、混雑緩和	マイカー利用の抑制	自動車での送り迎えのしやすさ	タクシー乗降場の充実や改善	みどりやにぎわい空間の創出	定時性の確保	路線網の充実	運行本数の増加	運行時間の延長	公共施設を連絡する循環バスの運行	乗り継ぎ割引などの低料金化	乗務員のマナー向上	バス停に屋根やベンチを設置	減便・撤退等からの回避	歩行空間の確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

満足度上位 5 位	不満度上位 5 位	重要度上位 5 位
<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスの乗り継ぎやすさ 駅前広場の改良や整備 安全快適な歩行空間の確保 駅やバス停などの案内充実 路線網の充実 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺道路の改善、混雑緩和 運行本数の増加 定時性の確保 自転車通行空間の確保 乗り継ぎ割引などの低料金化 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスの乗り継ぎやすさ 安全快適な歩行空間の確保 バリアフリー化 運行本数の増加 定時性の確保

- 重要度は、「鉄道とバスの乗り継ぎやすさ」「安全快適な歩行空間の確保」「バリアフリー化」の順に高い。不満度は「周辺道路の改善、混雑緩和」「運行本数の増加」「定時性の確保」の順に高いです。

9) 交通手段別移動環境

3-3) 枚方市内の交通手段別移動環境に対する現状の満足度、将来の重要度について、あなたの気持ちに最も近いものに○をつけてください。(1項目につき満足度・重要度別に○1つ)



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、駅の環境、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

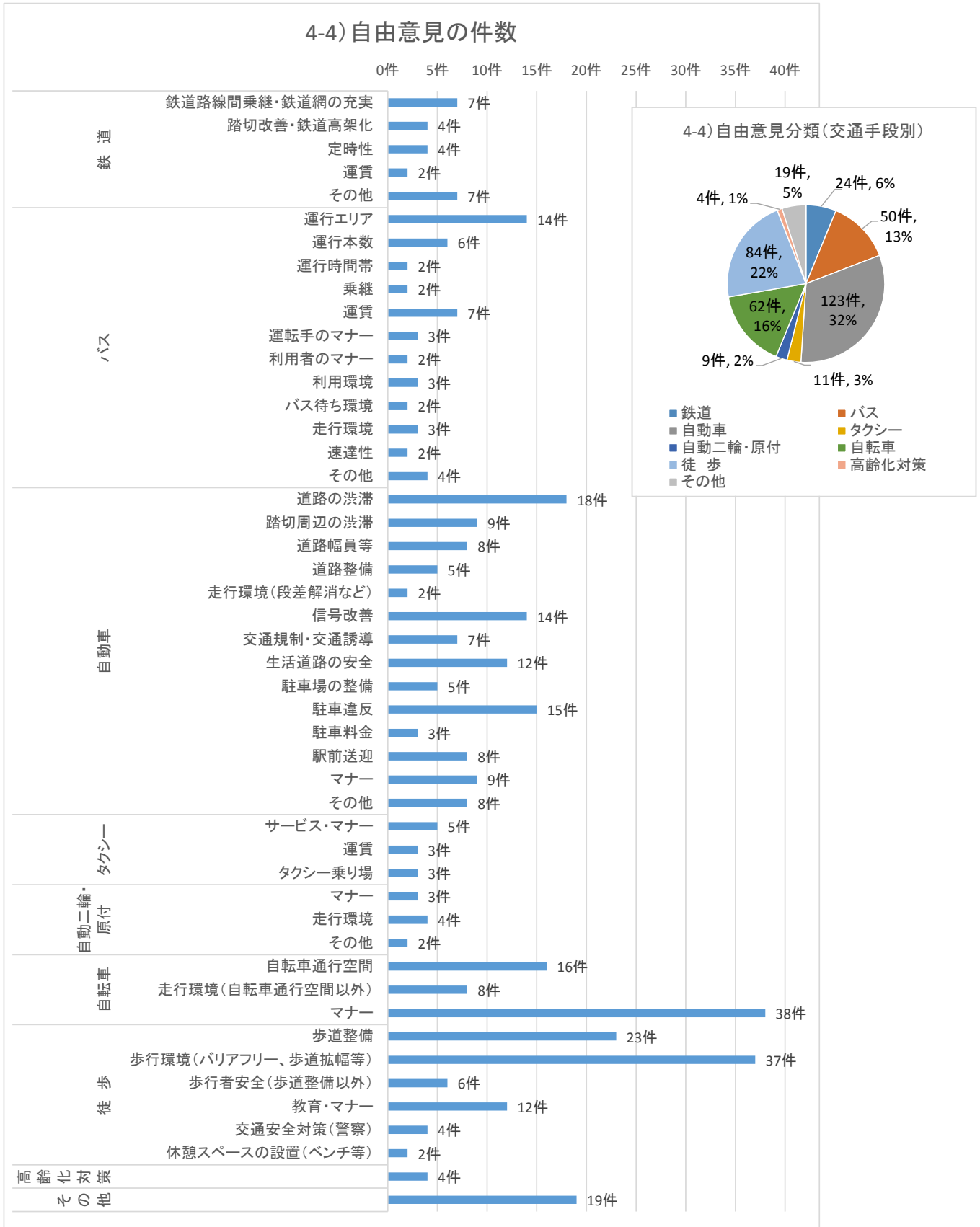
満足度順位	不満度順位	重要度順位
<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道 ・ 徒歩 ・ バス ・ 自動車 ・ 自転車 ・ タクシー ・ 自動二輪 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス/徒歩 ・ 自転車 ・ 自動二輪 ・ 鉄道 ・ 自動車 ・ タクシー 	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス ・ 鉄道 ・ 徒歩 ・ 自転車 ・ 自動車 ・ 自動二輪 ・ タクシー

※グラフの比率は端数処理したものであり、上図の順位は端数処理前の比率を用いています。

- 鉄道、徒歩、バスの満足度が比較的高いです。バス、鉄道、徒歩などを重視しており、鉄道は満足度も高く、重要度も高いです。バスについては、満足度は鉄道、徒歩に次いで多いですが、重要度は最も高いです。

5. 市民アンケート調査の自由意見整理

(1) 自由意見の件数及び分類



(2) 主な意見

交通手段	区分	件数 ^{*)}	主な意見 (抜粋)
鉄 道	鉄道路線間乗継・鉄道網の充実	7	<ul style="list-style-type: none"> ・JR線と京阪本線の乗り継ぎが悪いので改善して欲しい。 ・高槻方面や四条畷方面へのアクセスが悪すぎる。バス、鉄道の乗り継ぎサービスを改善してほしい。
	踏切改善・鉄道高架化	4	<ul style="list-style-type: none"> ・京阪電車の香里園駅近～枚方市までの踏切が開かずの踏切となり危険です。 ・京阪香里園駅から枚方市駅間の鉄道の高架化の実現
	定時性	4	<ul style="list-style-type: none"> ・京阪電車は遅延が比較的不いので便利です ・JR学研都市線はよく止まるイメージがある。代替がききづらいので困る。
	運賃	2	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者への運賃補助
	その他	7	
バ ス	運行エリア	14	<ul style="list-style-type: none"> ・京阪沿線とJR沿線へのバス連絡の不便さを見直してほしいです。 ・これからは高齢者が増えていきます。不便な場所に循環バスを増やしてほしいです。 ・車に乗れなくなると循環型のバスが増えると良いと思います。年老いると買物も難しくなると思います。 ・各自治会老人たちのため、マイクロバス的な循環バスでイズミヤや病院、駅などを廻ってあげられないものでしょうか。 ・御殿山の坂の上に住んでいます。日常の食料品を持って坂を登るのが重くて難しいので、タクシーを利用しています。大変不便です。家の近くにバス停の設置を切望しています。
	運行本数	6	<ul style="list-style-type: none"> ・関西外国語大学が廃校になるようです。バスの運行を減らさない工夫をして頂きたいです。 ・枚方市駅から総合スポーツセンター行きのバスのダイヤが約25年間改正されず、本数も一日3本でまったく増えていません。 ・総合病院への公共交通機関（特にバス）を利用したい場合、本数が少ない
	運行時間帯	2	<ul style="list-style-type: none"> ・京阪バスの終わりの時間が早い。終電との乗り継ぎができない
	乗継	2	<ul style="list-style-type: none"> ・平日バス最終JR津田駅行きと京阪電車の到着時間をバスが乗れる時間に合わせて欲しい。
	運賃	7	<ul style="list-style-type: none"> ・京阪バスがこのあたりでは主だが、京阪電車に比べて料金が高く（定期代等）、市が負担するなどもっと利用しやすい金額になるように願っている。
			<ul style="list-style-type: none"> ・バス運賃も北摂エリアより10～20円高い。
			<ul style="list-style-type: none"> ・もう少しバスの料金を安く細かな定額パックをつくって頂けたら助かります。
	運転手のマナー	3	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方では一社独占のためか一部のマナーの悪い乗務員の言動（とりわけ高齢者に対して）や対応の悪さをよく目にします。
	利用者のマナー	2	<ul style="list-style-type: none"> ・バス・タクシーでマナーが悪い車も見受けられる。
	利用環境	3	<ul style="list-style-type: none"> ・お年寄りの方、障害のある方が安心して乗れるバス、電車（表示、人員）が増えて欲しい。乗る事自身が楽しめるような電車、バスがあればよいと思う。
	バス待ち環境	2	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停には屋根は必要です。
	走行環境	3	<ul style="list-style-type: none"> ・バス運行等の道路整備を他の道路より優先して整備等を願いたい。
	速達性	2	<ul style="list-style-type: none"> ・長距離バスの直通化を希望します（枚方～穂谷）
	その他	4	
	自動車	道路の渋滞	18

	踏切周辺の渋滞	9	<ul style="list-style-type: none"> ・御殿山駅の踏切の交通量が多く危険だと思う。 ・枚方公園から香里園までの京阪沿いの道路が危ない。踏切を渡りたくても前方道路の混雑で渡れない 	
	道路幅員等	8	<ul style="list-style-type: none"> ・道路がせまい。バスが止まると交通が停滞するので困る。 ・枚方市は土地の高低が多く道も細く曲がりくねっています。そのわりには大型車に乗っている人率が高いのか、よくすれ違う時にヒヤッとします。 	
	道路整備	5	<ul style="list-style-type: none"> ・第2京阪と307号線交差点を中心として渋滞がはげしく常態化し、周りの交野久御山線等にも影響が出て、出かけるときに時間が読めない状況が続いています。 	
	走行環境（段差解消など）	2	<ul style="list-style-type: none"> ・車両乗り入れ段差（車道から歩道への）の解消。※段差が直上がりの為、転倒しやすい。実際に高齢者にモニタリングして欲しい。 	
	信号改善	1 4	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所前の右折専用レーンを見直すべきだ。渋滞の大きな原因になっていると思う。 ・府道において信号が多すぎていつも渋滞しているので、点滅の感知にして渋滞を少なくしてほしい。 ・国道1号線の渋滞緩和への取り組みをしてほしい。信号を工夫するだけでも少し改善するのではと思います。 	
	交通規制・交通誘導	7	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市内の一般車両の通行規制をしてほしい。 ・大型バス、トラックの規制、安全確保をお願いします。 	
	生活道路の安全	1 2	<ul style="list-style-type: none"> ・抜け道利用者が多く危険も感じる人が多い。 ・ミラーの設置はあるけど上からの交通が見にくい為、もう少し設置出来たら。小学生など自転車のスピードがあるので心配です。 ・御殿山駅から上がる坂道は、車幅がそれほど広くないが、交通量が割とあり、通学路でもあるし、ハンブの設置や錯覚を利用したスピード抑制に対する対策をとって下さい。 	
	駐車場の整備	5	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設（銀行、郵便局、役所支所）などの駐車場の充実（特に香里ヶや木通り）。 	
	駐車違反	1 5	<ul style="list-style-type: none"> ・住宅地では自宅前に車をとめている所が多すぎる（夜）。 ・バス通りを広げていただいても路上の駐停車が多い 	
	駐車料金	3	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市駅は無料で駐車できないので行きにくいです。30分だけ無料や少額の買い物で1時間程度無料になるととても助かるし、枚方市駅周辺のにぎわいも戻ってくるのではないかと思います（平日と休日とちがう額でもよいので）。 	
	駅前送迎	8	<ul style="list-style-type: none"> ・枚方市駅前に一般車が家族等を電車から迎えに待つスペースがなさすぎる。 ・くずは駅への車の送迎は、雨の日などは特にバス・タクシーも一緒になって大混雑。 ・光善寺駅周辺は送り迎えの車、バスの停車等でよく混雑します。 ・朝晩の京阪樟葉駅前ロータリーへの自家用車の乗り入れを禁止して欲しい。 	
	マナー	9	<ul style="list-style-type: none"> ・子どもたちがよく通る道はスピードを出す車が多く危険です。 ・信号無視をする車が多い。 	
	その他	8		
	タクシー	サービス・マナー	5	<ul style="list-style-type: none"> ・バス・タクシーでマナーが悪い車も見受けられる（目立つ）。
		運賃	3	<ul style="list-style-type: none"> ・「外に出たくても、タクシー代が高いから」や「バスに乗る時に足が上がらない」等、声を聞きます。
		タクシー乗り場		<ul style="list-style-type: none"> ・駅前にタクシーが多すぎる。
	自動二輪・原付	マナー	3	<ul style="list-style-type: none"> ・自動二輪も車道をはみ出して歩道に入ってきます。東京から転居してきましたがマナーの悪さに閉口します。
		走行環境	4	<ul style="list-style-type: none"> ・移動に原動機付自転車を利用していますが、道路の状態が非常に悪いと思います。
		その他	2	

自転車	自転車通行空間	16	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道・自転車道を明確に表示することが必要。バス、自動車道は一体化の明確表示。 ・自転車が走りやすいようにしてほしい。車道を走ると怖い時がある ・道路が狭いので、バスが自転車レーンに入って来るのでこわいです。
	走行環境（自転車通行空間以外）	8	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道がガタガタな所が多いので、自転車が危ない。車道はせまいからリスクを犯してまでなるべく通りたくない。 ・山田池周辺を自転車で移動するとき、雨水などで不便に感じます。路肩にたまっていて走りにくいし危険です。
	マナー	38	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車可の広い歩道での区分が分かっていない人が多く、車道側の自転車道まで並んで歩く人がいます。その辺の徹底を望みます。 ・自転車道が出来てもバイクが通ったり、駐車車両があるなど通行しづらい時があります。 ・自転車のルール違反が多すぎる。特に学生、主婦。ルールの徹底を ・自転車の罰則をもう少し厳しくして、取締を強化して欲しい。危険な運転が多すぎる。
徒歩	歩道整備	23	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄バス停までの歩道がない上、車の交通量が多く、子どもたちにとって大変危険である。 ・バス路線の道路で道が狭い。歩道がないので危ないと感じることが多い。 ・JR長尾駅までの道に歩道が整備されていなくて、とてもこわいです。
	歩行環境（バリアフリー、歩道拡幅等）	37	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅前、周辺道路のアスファルトの傷みがひどくポコポコしたり、穴があいていたり、道が平らでなく、足の悪い私にとってはとても生活がしにくいです。 ・ベビーカーや車いすを押すときに歩道が斜めになっている所は押しづらくこわいです。狭い道路に一人やっと通れるくらいのガードレールが長く続いている所も徒歩、自転車、自動車どの手段でもこわいです。 ・歩道上の電柱がキケン。歩道フェンス寄りの植木が歩道を狭くしている。
	歩行者安全（歩道整備以外）	6	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路から自動車のぬけ道として生活道路への流入が多くて危険。学校・駅周辺のぬけ道利用を規制する方法はないのか。
	教育・マナー	12	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車・車の運転マナーの向上に力を入れてほしい。 ・歩きスマホ、自転車スマホを厳罰に
	交通安全対策（警察）	4	<ul style="list-style-type: none"> ・道におかれている違法カンバンを取り締まってほしい。
	休憩スペースの設置（ベンチ等）	2	<ul style="list-style-type: none"> ・公共の場、ショッピング（施設内に座る所がない）、バス停等、また歩道等でも一休みできる場所があれば助かります。
	高齢化対策 その他	4 19	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の高齢化をにらんだ施策が必要と思います。

*)件数は同じ意見の重複を含み、同一人物の意見でも内容が異なる場合は別件としてカウントしています。

6. 総括

(1) 市民アンケート調査のまとめ

1) よく利用する施設と利用交通手段について

- よく利用する施設は、商業系の食料品(スーパーなど)、大型ショッピングセンター、飲食店、医院・診療所の順になっています。特に60歳代以上の人の利用が多い施設は、総合病院、医院・診療所等です。
- よく利用する施設への利用交通手段は、自動車が多い傾向にありますが、デパート、総合病院等は公共交通の利用も比較的多いです。デパート、総合病院など、高次の都市機能を有する施設については、公共交通の利便性向上が求められます。
- 交通手段の満足度は自動車が高く、バスが低い傾向にあり、バスの利便性向上が課題となります。

2) 子育て世代の移動、タクシー利用の状況について

- 子どもの送迎には自動車と自転車で移動する人が多く、園の送迎バスは1割未満に留まっています。子育て世代は公共交通より、自動車、自転車を好む傾向にあります。
- 約半数の人がタクシーを利用していますが、2~3ヶ月に1回以下の頻度が多く、平均的な支払額も2,000円以下の人が多いです。しかし、60歳代以上の人は他の世代に比べ通院目的の利用が多いことから、タクシーも福祉面で重要な交通手段といえます。

3) 自転車の利用、走行環境について

- 自転車を所要時間30分以下の短距離・中距離移動の乗り物として捉える人が多いです。
- 自転車通行ルート選択の重視項目としては、「距離の長さ」や「坂の有無」、「自動車交通量の少なさ」等が多く、「走行空間の狭さ」や「自動車の交通量」に関して危険と感じる人が多いです。
- 自転車の利用が多い地域については、車道や歩道と分離した自転車道の整備を進める必要があります。

4) 枚方市の交通対策に関わる意向、交通手段別移動環境について

- 「人が快適で安全に移動しやすい環境を整備する」の交通対策を重視する意見が最も多く、20年前の調査に比べ、歩行者を重視する傾向が高くなりました。また、「歩行空間の確保」、「自転車通行空間の確保」は重要度、不満度ともに上位1,2位内に入っており、市民の関心が高いといえます。「バリアフリー化」も満足度は中位ですが、重要度は上位5位内となっています。交通手段別移動環境についても、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い結果となりました。従前の自動車中心の施策から人中心の施策に視点の転換を求められています。
- 「(バスの) 定時性の確保」、「路線網の充実」の場合、満足度は上位5位内ですが、重要度も比較的高い順位となっています。よく利用する施設の利用交通手段の満足度も低いことから、バスの利便性維持・強化も重要な交通施策といえます。
- 「交通マナーの啓発やルールづくり」の場合、重要度は上位5位内には入らないものの、重要と認識している人が多いです。ソフト施策も併せて推進する必要があります。

(2) 事業所(事業者)・従業員向けアンケート調査のまとめ

1) 通勤時の利用交通手段について

- 通勤時の代表交通手段は自動車、自転車、鉄道の順に多く、市内で働く人は、市民に比べて公共交通に頼らない移動が多いです。
- 45分以下の通勤時間の場合は自動車利用が多く、45分を超える通勤時間の場合は鉄道利用が多いです。しかし、30分以内の通勤時間が全体の7割以上であるため、自動車利用が中心となります。
- 公共交通を利用している人は、鉄道と路線バスの組合せが多いです。企業送迎バスは導入企業が少ないため、利用も少ないです。

2) 公共交通利用の意向とバリアになっている事項について

- 市内で働く人は自動車利用を好む傾向にあり、公共交通への転換可能性は4割未満に留まっています。公共交通を利用しない理由としては、「所要時間の長さ」、「自動車の利便性の高さ」などが挙げられています。

3) 自転車利用について

- 自転車通行ルートについては、市民アンケートと大きく変わらず、「距離の短さ」や「自動車交通量の少なさ」、「坂の有無」などを重視しており、「走行空間の狭さ」や「自動車の交通量」に関して危険と感ずることが多いです。
- 自転車利用の可能所要時間は30分以下が半数を超えており、自転車走行空間は歩道を好む人が多いです。

4) 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」を重視する意見が最も多いですが、通勤で自動車を利用する人が多いことから、「道路交通を円滑にする」を重視する意見も多いです。
- 「道路の混雑緩和」、「交通渋滞の改善」、「自転車走行空間」などについて不満度が高く、同時に重視している人が多いです。
- 交通手段別移動環境については、鉄道、バス、徒歩の満足度が高く、自転車、自動車、徒歩の不満度が高いです。自転車、徒歩、自動車を特に重視しています。
- 市内で働く人の交通利便性を向上するためには、利用の多い自動車関連施策に加えて、歩行者、自転車関連施策も重要と考えます。自動車利用が多いにも関わらず、人を中心とした交通対策をより重視していることから、渋滞緩和のための交通対策のみならず、歩行者、自転車環境の整備についても並行して進める必要があります。

(3) 大学生向けアンケート調査のまとめ

1) 通学時の利用交通手段について

- 通学時の代表交通手段は鉄道、自転車、徒歩の順に多く、市内で在学する大学生は、公共交通に頼る移動が多いです。
- 15分以下の通学時間の場合は自転車利用と徒歩が多く、15分を超える通学時間の場合は鉄道利用が多いです。自転車利用は30分以内（特に15分以内）の通学時間に集中することから、大学の近くに住む学生の利用が中心になると予想されます。
- 鉄道駅から遠い大学の場合は、鉄道と路線バスの組合せが多い傾向にあります。関西外国語大学は他大学に比べ、自転車利用も多いです。鉄道駅に近い関西医科大学は、鉄道単独利用が多いです。
- 自動車免許保有者は少なく、通学定期代金は1万円以下が半数以上を占めます。市内で在学する大学生の交通利便性を向上するためには、公共交通の利便性向上、自転車走行環境の整備が特に重要といえます。

2) 公共交通利用の意向とバリアになっている事項について

- 公共交通中心の移動になっているため、公共交通を利用しないと回答した人は少ないです。公共交通を利用しない理由も回答が分かれています。

3) 自転車利用について

- 自転車通行ルートについては、「距離の短さ」、「信号の少なさ」、「坂の有無」などを重視しており、市民アンケートや事業所アンケートに比べ、移動の効率を重視する傾向にあります。「自動車交通量の少なさ」や「走行空間の狭さ」に関して危険と感じる人が多いです。
- 自転車利用の可能所要時間は30分以下が6割を超えており、自転車走行空間は歩道を好む人が多いです。

4) 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」を重視する意見が最も多いです。通学で公共交通を利用する人が多いことから、「鉄道やバスなどの公共交通機関を便利にする」を重視する意見が市民アンケートや事業所アンケートに比べて多いです。個別交通対策でも「鉄道とバスの乗り継ぎやすさ」は満足度が最も高いですが、同時に重要度も最も高いです。
- 「道路の混雑緩和」、「(バスの)運行本数の増加」、「定時性の確保」、「自転車通行空間の確保」、「乗り継ぎ割引などの低料金化」が不満度上位5位に挙がっており、「自転車通行空間の確保」以外は公共交通と関連する項目になっています（「道路の混雑緩和」はバスの遅延に影響）。また、「鉄道とバスの乗り継ぎやすさ」に続き、「歩行空間の確保」、「バリアフリー化」「運行本数の増加」、「定時性の確保」が重要度の上位5位になっており、公共交通や歩行環境に関連する項目が中心になっています。
- 交通手段別移動環境については、鉄道、徒歩、バスの満足度が高く、バス、徒歩、自転車の不満度が高いです。バス、鉄道、徒歩を特に重視しています。

- 市内で在学する大学生の交通利便性を向上するためには、公共交通、歩行者、自転車関連施策が特に重要と考えます。公共交通については、鉄道の端末交通手段としてバスを利用する人が多いことから、鉄道駅と大学間を結ぶバス交通を維持・強化し、定時性を確保する必要があります。また、道路渋滞の解消、自転車道の整備などはバスの定時性確保のためにも必要な施策と考えます。