

きらりひらかた市民会議

まちづくりプランの提案

「ひとにやさしく安全な交通体系をつくる」

ひらかた環境ネットワーク会議

公共交通チーム

目次

1. まえがき	1
2. 交通教育のシステム化と実践	1
(1) 就学前児童から、高齢者までの各ステージでの教育の工夫	1
(2) バスを題材とした環境教育	1
(3) 自転車安全教育、自転車免許証制度の構築	1
3. まちづくり、システム	1
(1) 駅前	1
(2) 商業、住宅	2
(3) システム	2
4. バスの利用拡大への施策	2
(1) 利用しやすい条件整備	2
(2) モビリティ・マネジメント(MM)の実施	2
(3) 交通需要マネジメント(TDM)の実施	3
(4) 高齢化社会における公共交通への期待と支援	3
5. 自転車利用の促進	3
(1) 自転車道網の整備	3
(2) レンタサイクルシステムの整備	3
(3) 自転車のリサイクル施策（放置自転車削減の取組）	4
6. 重点プラン：くずは地域を、公共交通活性化モデル地域とする	4
(1) マイカー優先社会から脱皮宣言	4
(2) バス専用レーンの設定	4
(3) 交通規制の見直し	4
(4) 樟葉駅北口ロータリーへの一般車の誘導	5
(5) 樟葉駅南口ロータリーへの一般車の流入抑制	5
(6) 公共交通利用促進策	5
(7) 地域の合意形成	5
用語の説明	6
図面	
図 1-1 「サイクル&バスライド拠点位置図」	7
「サイクル&バスライド拠点候補地」	8
図 2-1 「幹線自転車道網図」	9
図 3-1 「バス専用レーンの設置検討区間」	10
図 3-2 「バス専用レーン設置案」	11
図 3-3 「南北口ロータリーの機能分担図」	12

きらりひらかた市民会議提案

1. まえがき

CO₂ や NO_x の排出削減のため、また、交通混雑を解消し、いろいろな目的での移動を容易にし、まちの活性化を図るため、マイカーから公共交通への転換を図る諸施策を提案する。

公共交通が便利な地域特性を活かして、自動車に依存しない生活を市民が送れるような交通政策を実施し、将来の都市ビジョンと統合的な交通計画を立案する。

2. 交通教育のシステム化と実践

交通教育を、安全教育、環境教育、健康教育、社会教育として位置づけ、社会性の発達に応じて家庭、学校、地域、企業で学習できる場を設ける。

環境教育は、交通に限らず環境を通して学習できる教材を、現場の教員、教育の専門家、関連分野の専門家により作成し、学校の現場で使える教材を作成する。特に小学校、中学校、高等学校で一貫した環境を題材とした教育を行う。

健康面での自動車の不便益を学ぶ機会を学校や自治会などで設ける。

社会のルールを学ぶ場として、公共交通機関を位置づけて、学習教材として積極的に活用する。

社会教育の側面からも、社会と交通のつながりの観点から、中学校、高等学校で交通を題材とした教材づくりを行う。

市内の大学や NPO などが参加する現場の教育を支援する組織を立ち上げて、現場の教育に有能な人的な支援を継続的に行う

(1) 就学前児童から高齢者までの各ステージでの教育の工夫

未就学児に対しても、交通安全教育の一環として、家庭での交通安全教育のやり方を両親に対して教える。たとえば、保健センターで実施されている検診時に、健康診断だけではなく、歩道の歩き方、安全な自転車の乗り方などに関する項目の教え方を教える。

学校での交通安全教育は、学校安全計画に、交通安全教育、交通安全管理、交通安全に関する組織活動を位置づける。その上で、年間を通して計画的、組織的に活動が展開されるようにする。

企業のマイカー通勤者に対しては、企業で実施する講習会への参加を義務づけ、交通安全のみならず車の環境、健康、地域に与える影響について周知する。

高齢者に対しては、高齢ドライバー教習を積極的に受講するように、自治会等を通じて周知する。

(2) バスを題材とした環境教育

バスの社会的有効性を交通双六などを利用しながら啓発する。またバスタウンマップを活用してバスの利用方法を小学校低学年から教える。

(3) 自転車安全教育、自転車免許証制度の構築

小学校の自転車安全教室では、チャリンコチャンピオン*1 など楽しみながら実施できる教材を取り入れて教条的な取り組みだけになるのを避ける。

3. まちづくり、システム

(1) 駅前

・用地に制限のある公共の駅前に私的な車を自由に乗りつける事ができないのは当然であり、バスおよび障害者交通以外の寄り付きを排除する。私的交通は一定範囲内には乗り入れを禁止することにより駅前を人に開放し、歩いて楽しい暮らしを誘導する施設を立地する。

・「駅前の概念」の再検討が必要であり、京阪枚方市駅は、ひらかたサンプラザビルの外側まで、樟葉駅はくずはモール、くずはコートの外側までとし、私的交通はそこが駅前と位置づける。

- ・その他駅前広場の効率的運営ならびに駅前を魅力的にするため、タクシーの待機スペースを広場外に移設する。
- ・乗り入れ禁止ゾーン周辺には、駐車場を設置し、公共交通が不便な地域からのアクセスも考慮する。

(2) 商業、住宅

- ・駅前での大規模商店駐車場附置義務の見直し公共交通利用優遇措置を条件とすることや大規模商店駐車場の縮小を図り、車容認社会の見直しを図る。
- ・郊外店も含んだ商業施設を活用したパーク&ライド*2の活用
- ・バス路線沿道の開発を推進し、路線以外を開発を抑制するために、開発規制を条例化する。
- ・京街道を歴史的施設と位置づけ、まちなみの保存、景観形成に努めるとともに、自動車乗り入れを規制する。

(3) システム

- ・各社が個別に運営している通勤バスを統合し、複数の企業が連携して通勤バスを運営する。企業の出資を中心とした、大規模なカーシェアリング*3をすすめ、住民、企業の通勤者が使いやすいシステムを構築する。
- ・サイクル&バスライドシステムの構築
バス停から離れている地域の人が自転車を利用してバスに乗り換える「サイクル&バスライド」のシステムを構築する。そのためのバス停付近の駐輪場を整備する。
サイクル&バスライド駐輪場候補地：企業団地、国道田ノ口、山田池公園、出屋敷、新香里、藤田川、東池ノ宮など。（図 1-1「サイクル&バスライド拠点位置図」サイクル&バスライド拠点候補地 参照）
- ・バリアフリーのソフト面、ハード面での促進をはかる。

4 . バスの利用拡大への施策

(1) 利用しやすい条件整備

- ・バスタウンマップなど利用情報の充実
- ・鉄道との結節点での案内誘導
- ・鉄道とバスの結節点整備を進める。両者の乗り継ぎ情報を乗客に知らせたり、わかりやすい案内誘導サインを設置したり、交通事業者など管理者が連携して取り組みをすすめる。
- ・ITを利用した情報提供
- ・幹線路線とフィーダー路線と区分し、乗換フリーのわかりやすい路線網の検討
- ・ICカードを活用した各種サービス
割引制度の充実（利用額による割引、ポイント付与など）
商業施設との連携によるバス利用促進（マイカーでの来場の抑制）

(2) モビリティ・マネジメント（MM）の実施

- ・NPOへモビリティ・マネジメント*4に活用できるバスタウンマップ作成を委託する。
- ・市内の企業に対して、モビリティ・マネジメントを実施する。その際には、NPOなどで作成した枚方市周辺のバスタウンマップを活用する。
- ・コミュニティバス*5やバスの新規路線ができるときには、単に市報で広報するだけでなく、バスタウンマップなどを用いて組織的にモビリティ・マネジメントを実施する。
- ・市内のショッピングセンターなどでバスタウンマップを配布する。
転入届提出時に、バスタウンマップを配布し、モビリティ・マネジメントを実施する
- ・企業、市役所などの市内業務交通を自動車利用から一日乗車券を活用したバス利用への転換の推進
- ・公共交通の利用が個人的にも得をする仕組みの提案

(3) 交通需要マネジメント（TDM）*6 の実施

- ・ 京街道を歴史的施設と位置づけ、まちなみの保存、景観形成に努めるとともに、自動車乗り入れを規制する。
- ・ 世界的なイベントであるカーフリーデー*7 に自治体として参加を表明する。9月22日当日は、市街地中心部への自動車乗り入れを禁止する。
- ・ バスの定時性確保のために、複数車線についてはバス専用レーンを設置する。
- ・ バスの利便性をあげるために、特定路線でのマイカーによる渋滞を容認する。
- ・ バス路線沿道の開発を推進し、路線以外での開発を抑制するために、開発規制を条例化する。

(4) 高齢化社会における公共交通への期待と支援

- ・ 交通弱者*8の足を守る方策のシステム作り
- ・ 地域の責任と行政の支援を基本としたコミュニティバス
- ・ 地域公共交通計画の策定

5. 自転車利用の促進

(1) 自転車道網の整備

- ・ 河川敷などを利用した幹線自転車道
淀川左岸、天野川、穂谷川、船橋川、第二京阪道路、で構成する幹線自転車道網。
(図 2-1「幹線自転車道網図」参照)
- ・ まちなかの自転車道（街路に併設）
幅員 10m 以上の道路では、幅員 3m 以上の自歩道を確保する。

(2) レンタサイクルシステムの整備

趣旨

- ・ 市民の交通利便性の向上。
- ・ 市民へ新たな交通手段を提供、利用されることによる放置自転車削減。
- ・ 放置自転車からのリサイクル車を採用にする事による資源再生、環境改善。
- ・ マイカーから自転車への転換を促進することによる排気ガスの削減。

以上の効果を目指し、市内でのレンタサイクルシステムを構築する。

概要

- ・ レンタサイクルの貸出箇所
市内の市営自転車駐車場の箇所
町楠葉、天満川、藤阪、牧野東（現在試行中）、星丘、津田、長尾、光善寺東、村野、香里園町、宮之阪、光善寺、枚方公園、御殿山、御殿山東、枚方市駅東、枚方市駅西、（18箇所）
以上、無人の駐輪場を除き、全市営駐輪場でレンタサイクルの貸出を行うことにより、「駐輪場に行けばレンタサイクルも利用できる」という認識が生まれ、市民の利用促進につながる。
- ・ 運営主体
貸出返却受付業務：駐輪場指定管理者（業務人員の効率化が図れる）
自転車の供給：ひらかた環境ネットワーク会議（エコサイクル）によるリサイクル車
用地の提供：枚方市
事業主体：枚方市あるいは、駐輪場指定管理者
鉄道事業者（京阪電鉄、JR）との連携を図る。その他の企業体で可能であれば、協力関係を構築する。
- ・ 運営方法

貸出箇所に返却の他、他の貸出箇所への乗り捨ても可とする。その場合乗り捨て料付加。

実現可能性

現在行っている、牧野東自転車駐車場での実績から、需要の状況、採算の状況において、本格実施が十分可能と考えられる。

(3) 自転車のリサイクル施策（放置自転車削減の取り組み）

放置自転車の多くは自転車の走行に支障のある事故車、故障車いわゆる故意に放置する自転車が見受けられる。こういう自転車は絶対に取りに来ない。

6ヶ月の長期間保管費がムダ使いになる。

取り組み案

- ・ 自転車保管駐車場で毎月1日のみ不要自転車処理日を設ける
- ・ 自転車不要 24日（ふよう）に決める
- ・ 職員の取り扱いが出来る場所に限る
- ・ 出てきた自転車は枚方エコサイクルにて分解部品取りする
- ・ 多い場合は判断して直に減量推進課にて廃棄してもらう
- ・ 最初はモデル駐輪場を決め実験的に始める

メリット

- 1 長期保管費の削減
- 2 枚方エコサイクルでは部品調達の費用削減ができる、
- 3 資源の有効活用
- 4 市民の意識高揚につながる

6. 重点プラン：くずは地域を、公共交通活性化モデル地域とする

公共交通基盤が充実した「くずは地域」を、マイカーから公共交通への転換を図るための「公共交通活性化モデル地域」と位置づけ具体的プログラムを盛り込む。

(1) マイカー優先社会からの脱皮宣言

具体的プログラムを実施するための前段として、個々人の都合に合わせて走るマイカーではなく、集約した需要に応えるバスを優遇すべく、マイカー優先社会からの脱皮を市として宣言すると共に、公共交通を市として支える仕組みを作る。

(2) バス専用レーンの設定

くずは地域の幹線道路である楠葉中央線に交通が集中する構造にあり、さらに多数のバス路線が同線に集中していることから地域の交通混雑に拍車がかかり、バス延着の状況を生み出している。よって、バスの定時制を確保するため、バス運行を円滑にする専用レーンの設置を進める。

（図 3-1「バス専用レーンの設置検討区間」及び図 3-2「バス専用レーン設置案」参照）

(3) 交通規制の見直し

樟葉駅への交通アクセスにおいて、楠葉中央線に集中する構造が交通混雑を生じさせていることから、その解消のために集中構造の改善を図る必要がある。

交通規制も交通集中の要因の一つとなっており、改善策をバス専用レーンの配置とあわせて総合的に検討することが必要である。

(4) 樟葉駅北ロータリーへの一般車の誘導

現在南ロータリーは、バスターミナルにもかかわらず一般車の利用が集中し、かつ多くの車がロータリー内に待機停車していることから、バスの発着に支障をきたし接触事故等も発生させている。よって、一般車は北ロータリーへ誘導し、南ロータリーはバス専用としてバスの円滑な運行を確保する。

(5) 樟葉駅南ロータリーへの一般車の流入抑制

南ロータリーに進入し駐車等している利用者に対して、カラー舗装や区画線等による利用抑制策を実施するとともに、退去を誘導し北ロータリーを利用するよう啓発する。周知徹底については、市広報やHP等でPRするとともに、駅前の環境協議会を設立する等、地域住民の活動として根付くことが必要である。また、八幡市からの利用者に対しても同じく利用抑制の周知徹底を図ることが必要である。周知徹底が図られた時点で、一般車進入禁止にする。

そのためには、現在タクシーと業務用車両に限られている南のサブロータリーに、一般車進入可能にする。(タクシー待ち車線の1車線化、もしくは、その他車両の進入路を4.5m程度確保し、停車車両があっても、通過可能にする。

(4)、(5)に関しては図3-3「南北ロータリーの機能分担図」参照)

モール街駐車場を送迎用自家用車に開放する。(30分以内無料等)

(6) 公共交通利用促進策

公共交通の利用を支えるには、マイカー利用よりメリットが感じられるよう、公共交通利用者に対して割引券を渡す「エコショッピング」等の駅前商業施設等と連携した優遇策が望まれる。

(7) 地域の合意形成

地域を魅力あふれるよりよい環境にするためには、市民・事業者・行政が協働し、多種多様な知恵と熱意をもって、検討を重ねることが大切である。そのために広く市民参加を推進し、ワークショップ形式等による具体的検討を進めていかなければならない。

その場合、もっとも大切なものは「参加のデザイン*9」であり、「参加構成のデザイン」「参加のプロセスデザイン」「参加のプログラムデザイン」に予算をつけ、時間をかけて参加参画意識を育み、環境協議会等の組織づくりに取り組み、担い手を育てることが必要である。

【用語の説明】

- * 1 チャリンコチャンピオン：自転車の安全走行のルールと運転の技術を学ぶイベント型交通安全教室
- * 2 パーク＆ライド（英語:park and ride）：都市部や観光地などの交通渋滞の緩和のため、末端交通機関である自動車等を郊外の鉄道駅又はバス停に設けた駐車場に停車させ、そこから鉄道や路線バスなどの公共交通機関に乗り換えて目的地に行く方法。P&R と略すこともある。バスに乗り換える場合はパークアンドバスライドとも呼ばれる。交通量自体が減少するため、渋滞の緩和だけではなく、排気ガスによる大気汚染の軽減、二酸化炭素排出量の削減といった効果も期待されている。
- * 3 カーシェアリング：あらかじめ登録した会員の間で自動車を共同使用することをいう。
- * 4 モビリティ・マネジメント：個人のモビリティ（移動）が、社会にも個人にも望ましい方向へ、自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。
- * 5 コミュニティバス（community bus、略称「コミバス」）：市・区・町・村などの自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バスである。市街地などの交通空白地帯において公共交通サービスを提供するもののほか、市街地内の主要施設や観光拠点等を循環する路線などのさまざまなタイプがあり、従来の乗合バスを補う公共交通サービスとして全国的に急速に導入された。地元のバス会社に実際の運行を委託するなどし、必要に応じ自治体側が経済的な支援を行うのが一般的である。
- * 6 交通需要マネジメント：自動車利用者の行動を変えることにより、道路渋滞をはじめとする交通問題を解決する手法。TDM(Transportation Demand Management)と略称。交通問題の解決のために、従来は道路整備など交通の供給側からの対応がなされてきた。それに限界が生じたため、交通の需要側からの対応という発想が生まれた。
- * 7 カーフリーデー：都市の中心部で自動車を使わないことで、交通や環境の問題について考える日である。1997年9月22日フランスのラ・ロシェルで始まり、翌98年にはフランス政府の支援で全国で行われた。2000年には欧州委員会の補助プロジェクトとなり、ヨーロッパ中に広がった。2002年からは9月16日から22日を「モビリティウィーク」として規模を拡張している。日本では、2000年から市民団体が取り組んでいるが、2005年には横浜市、名古屋市、兵庫県姫路市、長野県松本市、東京都国立市が「支援参加（正式参加の前段階）」している。なお、日本ではまだ平日に行える状況ではないため、秋分の日に設定されている。
- * 8 交通弱者：自動車中心社会において、移動を制約される人という意味。
- * 9 参加のデザイン：まちづくりや環境問題などの解決にあたって、どの段階でどのように市民が参加していくかを初期の段階で検討し、計画の中に位置付けていくこと。具体的には、参加者の選択、参加者の構成、個々の会合やワークショップの進め方のプログラムを計画・検討することなどが含まれる。参加した市民の力が真に発揮される参加を実現することが、まちづくりや地域づくりにとって大切であり、そうしたプロセスをどのように形成するかが課題となっている現在、「参加のデザイン」の概念と方法論の有効性、必要性を普及するとともに方法論の確立が急務となっている。

サイクル&バスライド拠点候補地



企業団地



出屋敷



山田池公園



東池ノ宮



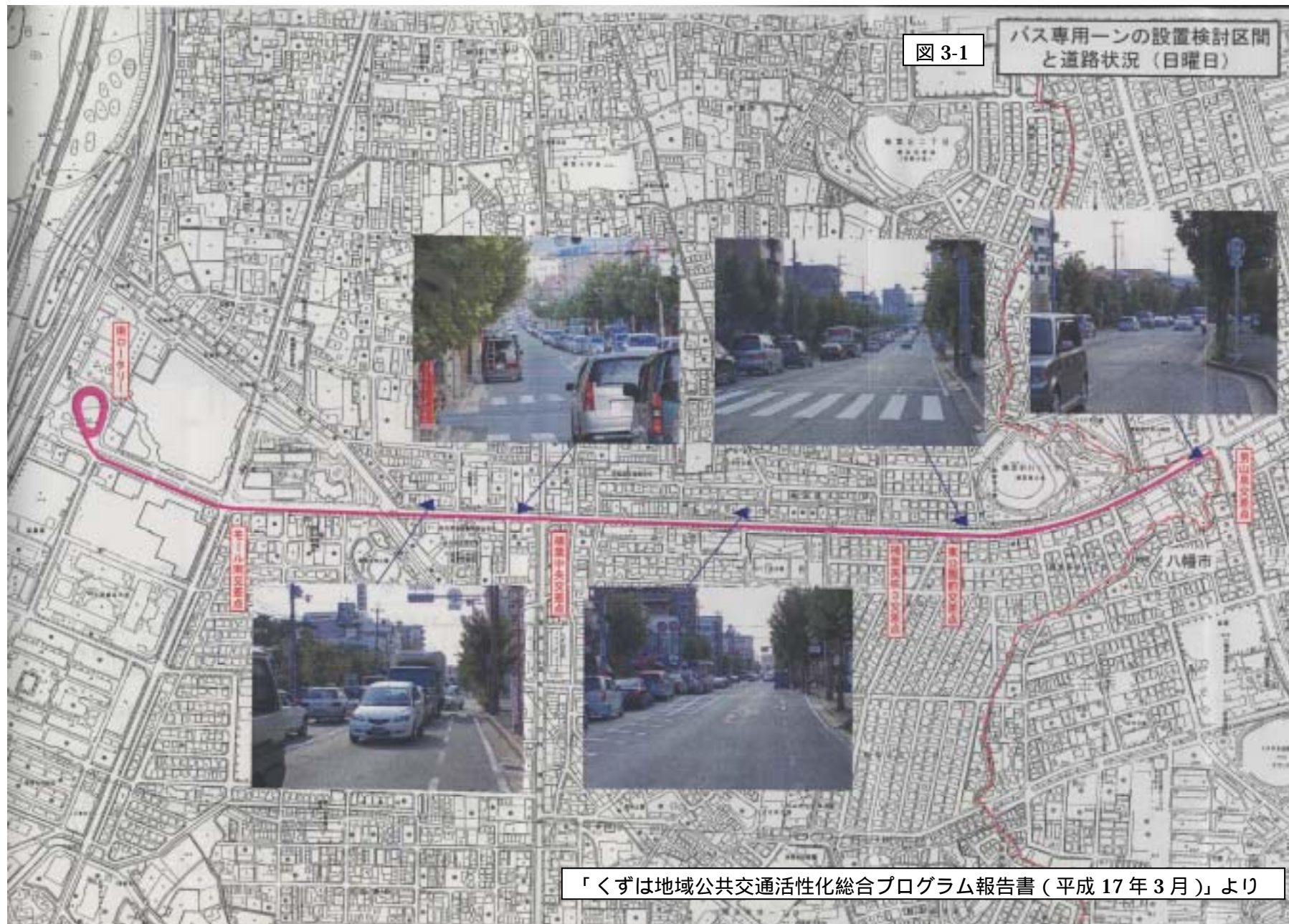
藤田川



新香里



図 2-1 「幹線自転車道網図」



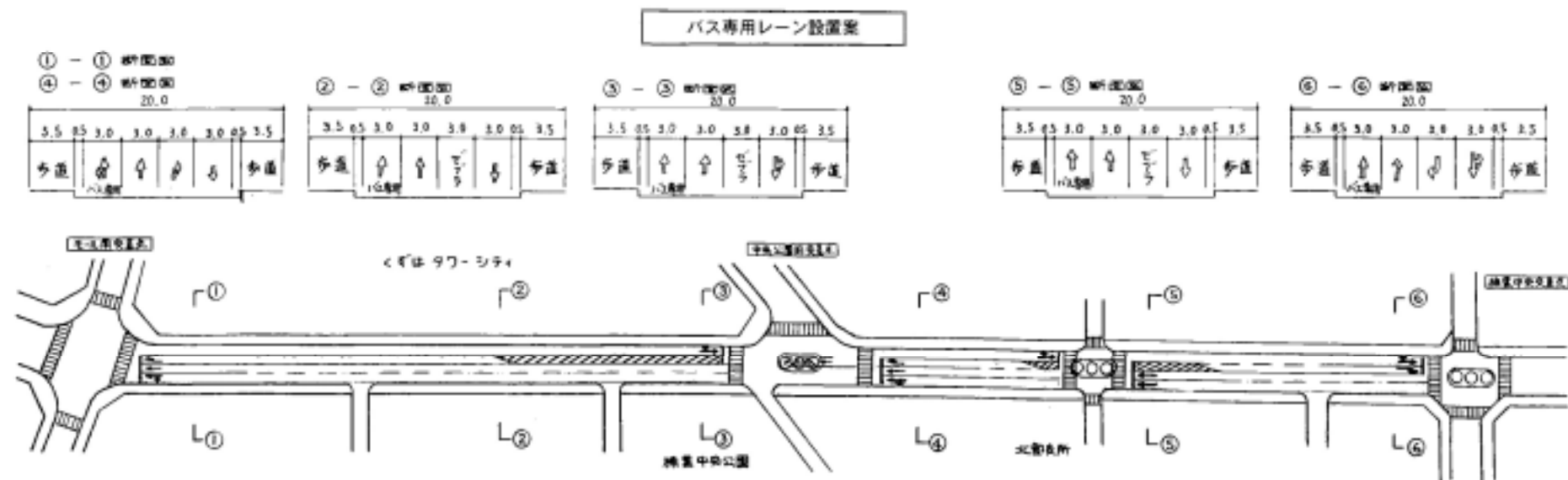
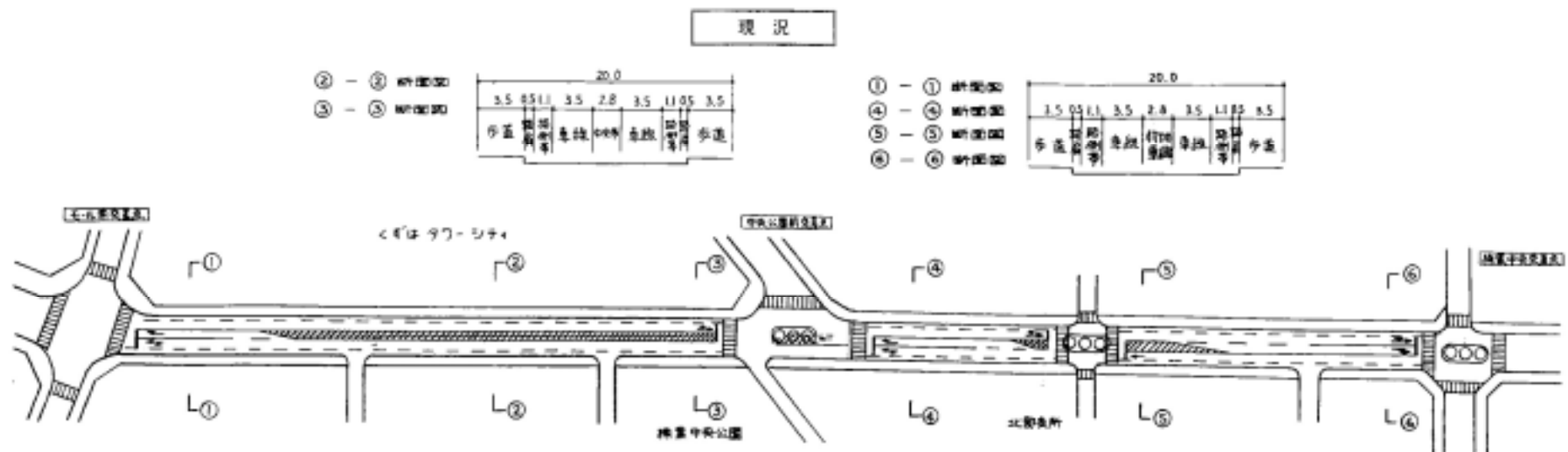


図 3-2 「バス専用レーン設置案」(「くずは地域交通活性化プログラム報告書(平成 17 年 3 月)」より)

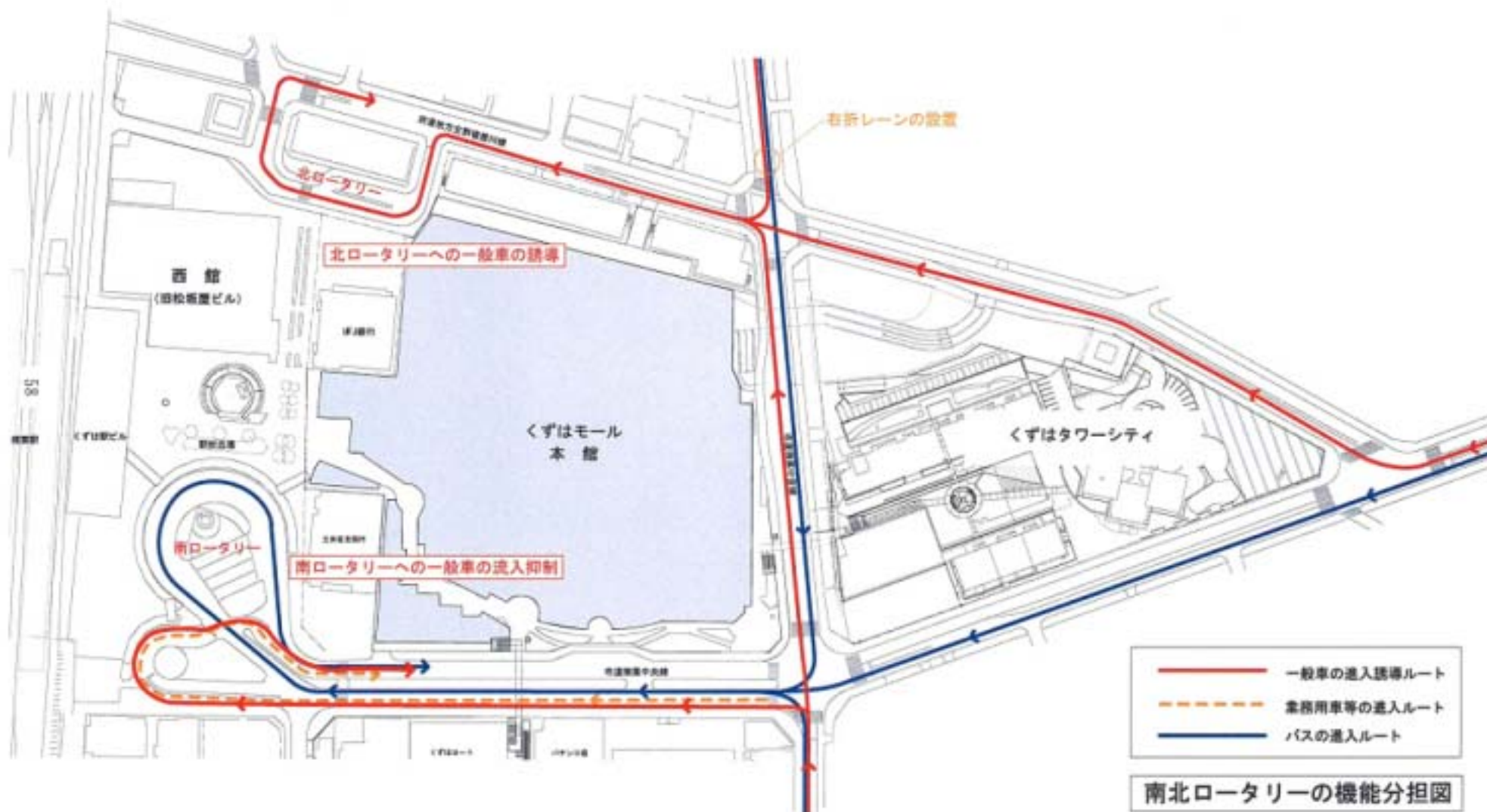


図 3-3 「南北ロータリーの機能分担図」(「くずは地域公共交通活性化プログラム報告書(平成 17 年 3 月)」より(一部修正))