

■ 光善寺駅・枚方公園駅周辺のまちづくりに関する住民アンケート調査結果まとめ

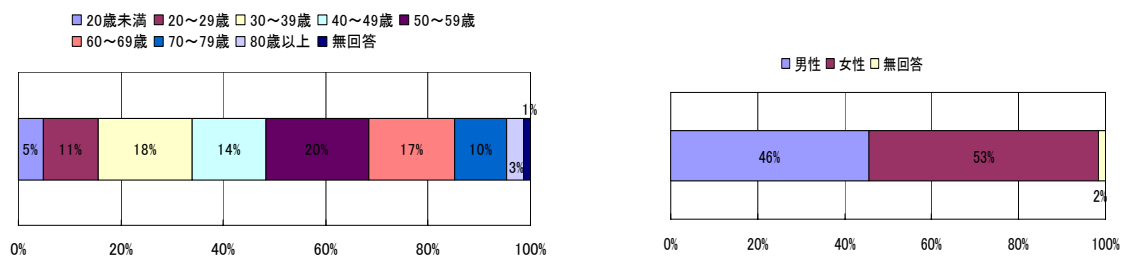
1. 住民アンケート調査の概要

- ・ 京阪枚方駅～香里園駅間の市内在住の15歳以上を対象に、1500人を無作為抽出した
- ・ 調査方法は、郵送配布、郵送回収とした
- ・ 調査期間：平成18年1月23日（月）～2月6日（月）（遅延については、平成18年3月31日分まで受け付けた）
- ・ 回収状況： 調査票回収数 … 766通、回収率 … 51.1%

2. 回答者の属性

① 年齢・性別

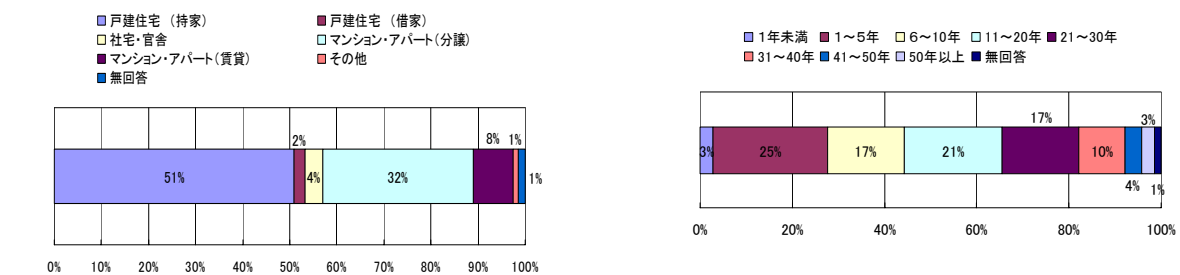
30歳未満と70歳以上の割合がやや少ないが、それ以外の年代はほぼ均等な割合で回答されている。男女比はほぼ同じである。



② 居住形態

夫婦、2世代同居（親と子）で全体の8割以上を占めており、その中でも2世代同居世帯が半数以上となっている。

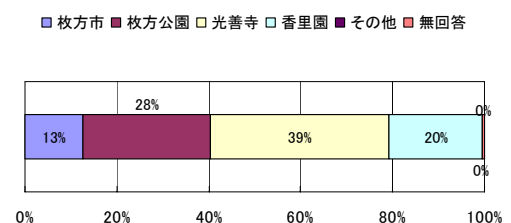
居住形態は戸建て（持家）とマンション（分譲）で8割以上を占めている。また、居住年数では、10年以下の比較的新しい世帯が全体の約45%を占めている。（5年以下は約30%）



3. 利用駅について

① 最も利用する駅

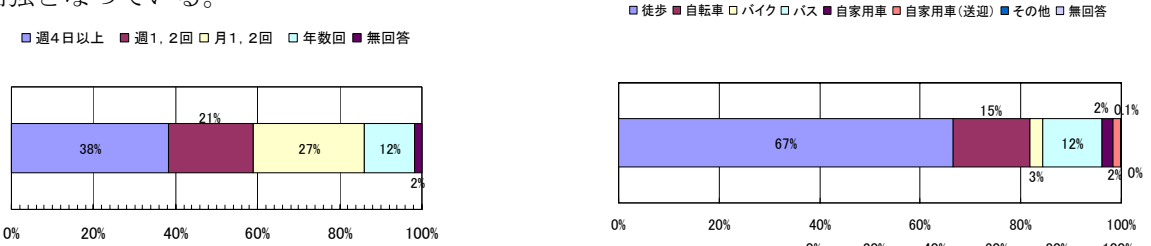
回答者の約4割が光善寺駅で、約3割が枚方公園駅である。



② 駅の利用頻度と駅までの交通手段

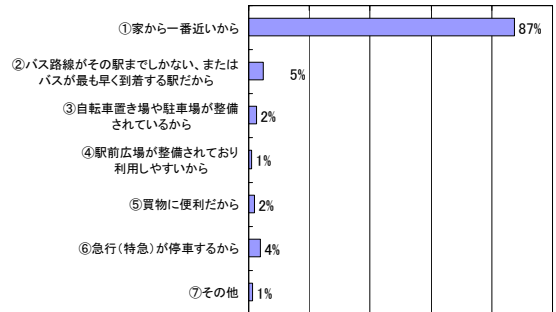
週4日以上の利用者が全体の約4割を占めており、週1, 2回とあわせると約6割となる。

駅までの交通手段をみると、全体の8割以上が徒歩か自転車である。一方、バス利用者は1割強となっている。



③ その駅を利用する理由

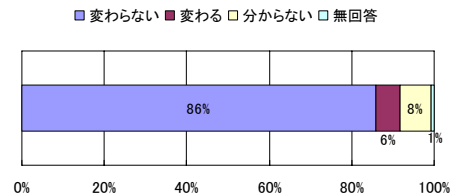
利用する一番の理由は、「家から一番近いから」(全体の約9割)であるが、その他の回答としては、「バス路線がその駅までしかない」や「急行(特急)が止まるから」などの、公共交通の利便性が良いことを理由に挙げている人が比較的多い。



④ 鉄道立体化に伴い駅周辺が整備された場合、利用駅が変わるか

「変わらない」が8割以上を占める。

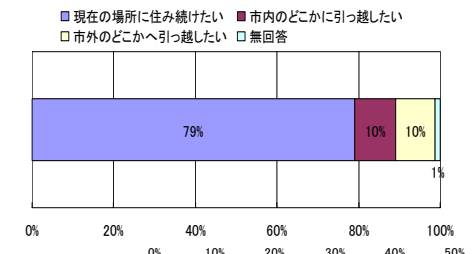
「変わる・分からない」は、1割を越えている。



4. 今後の定住意向について

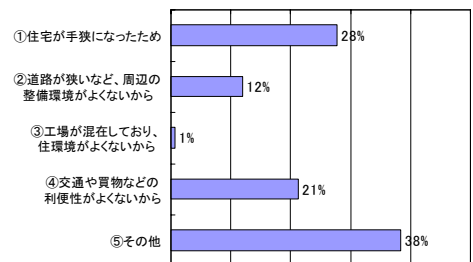
① 定住意向

「現在の場所に住み続けたい」が全体の約8割となっており、定住意向が高いと考えられる。転出したい人は2割だが、引っ越し先としては、市内、市外とも1割とほぼ差がない。



② 引っ越し理由について

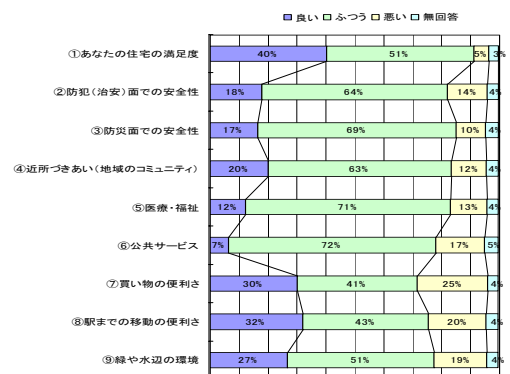
「住宅が手狭になったため」という居住空間や「交通や買い物などの利便性の悪さ」との理由が多い。



5. 地域の問題点について

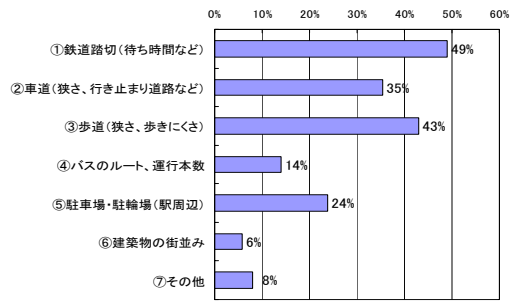
① 居住地域の暮らしやすさ

- 住宅の満足度に対する評価は比較的良好
- 買い物や駅までの利便性及び自然環境については、比較的高い評価をされている反面低い評価の割合も高いことから、地域間格差が伺える。
- 公共サービスについては、良いと答えた割合が少ない。(7%)



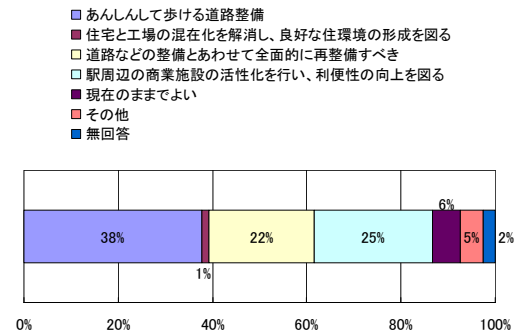
② 地域の整備状況について不便又は問題であると感じる項目

- ・ 踏切の待ち時間などが最も多い（全体の約5割が回答している）
- ・ 車道や歩道の狭さ等、道路に対する問題を感じている人が多い
- ・ 駐車場、駐輪場の整備を望む声も多い



③ どのような整備をしていけばよいか

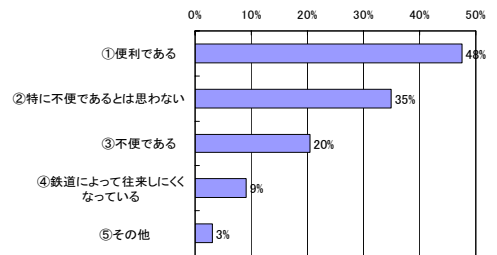
- ・ 最も望まれているのは、あんしんして歩ける歩道の整備（約4割）である。また、道路等とあわせた全面的な整備といった、大規模な整備に対する意向は2割を越えている
- ・ 駅周辺の商業施設の活性化や利便性向上に対する意向も多い



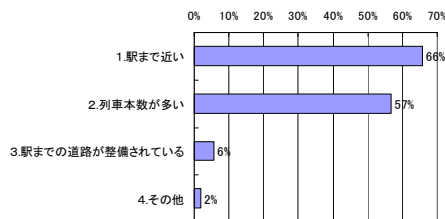
④ 鉄道の現状について

「便利である」が全体の約5割となっており、特に不便とは思わないを併せると8割以上が不便性を感じていない

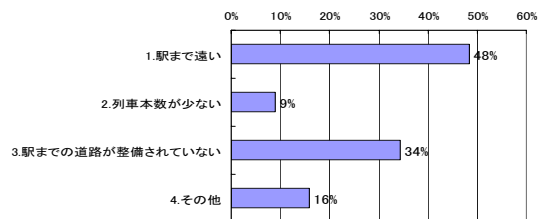
- ・ 便利な理由としては、駅までの近さや列車本数の多さなどが上げられている
- ・ 一方不便な理由としては、駅までの遠さが最も多いが、駅までの道路が整備されていないことも理由として大きいようである



【便利な理由】



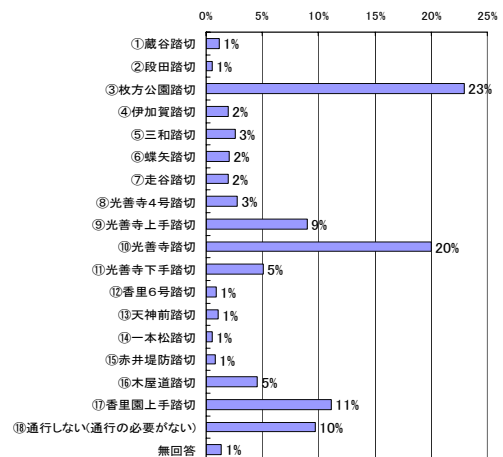
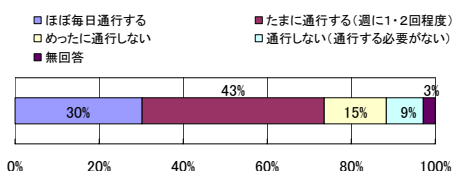
【不便な理由】



6. 居住地近くの踏切について

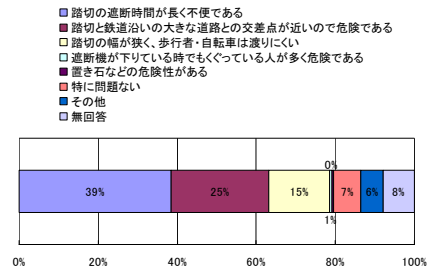
① 利用頻度が多い踏切と利用頻度

利用頻度が高い踏切としては、駅に隣接する踏切が上げられている。(枚方公園、光善寺、香里園上手) また、利用頻度としては、週1回以上の利用者が全体の7割以上となっており、週1度以上は踏切を利用する人が多いことが考えられる。



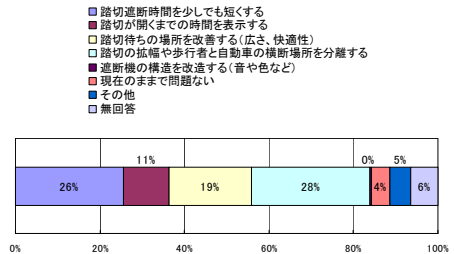
② 現在利用している踏切について

- ・ 踏切の遮断時間の長さが不便との考えが最も多い (全体の約4割)
- ・ 踏切と交差点の近さや踏切の幅が狭いなど、物理的な危険を感じている人も多い



③ 鉄道立体化前の踏切に対する改善方法

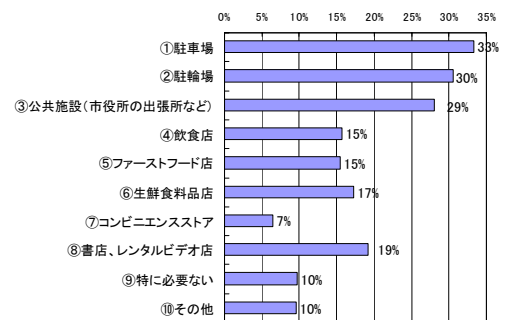
- ・ 踏切の拡幅や歩行者、自動車の横断場所の分離、踏切待ちの場所の改善など、歩行者の安全性に対する整備意向が多い
- ・ また、踏切の遮断時間を短くする方策も求められている



7. 鉄道周辺の機能整備

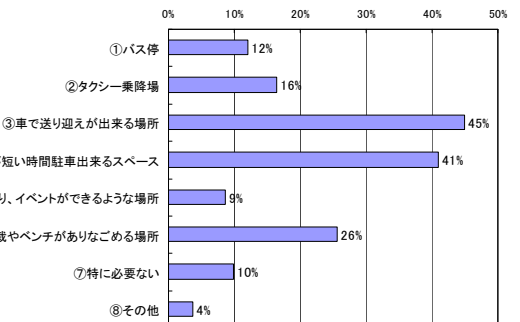
① 最寄り駅に欲する機能整備

- ・ 駐車場や駐輪場など駅までの交通手段の保管場所の整備が最も望まれている (全体の3割以上が望んでいる)
- ・ 利便施設の整備も多く望まれているが、中でも公共施設の整備が最も望まれている



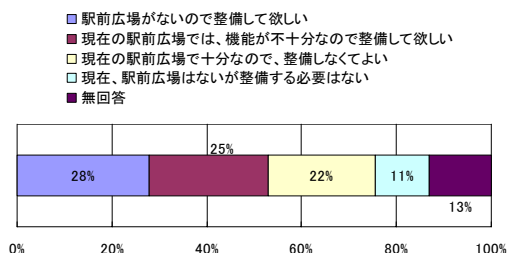
② 駅周辺に求める機能

- ・ 車で送り迎え出来る場所や短い時間駐車できるスペースなど、自家用車を止めるスペースが最も望まれている (全体の4割以上が望んでいる)
- ・ 植栽やベンチなどがある和み空間の整備を望む声も多い



③ 駅前広場の必要性

- ・ 駅前広場がない駅については、「整備して欲しい」が「整備する必要はない」を倍以上、上回っている (「駅前広場がないので…」と回答している人)
- ・ 駅前広場がある駅についても、「機能が不十分なので整備して欲しい」が「整備しなくてよい」を上回っている



8. 鉄道立体化への期待と将来まちづくりへの期待

- ・ 踏切の解消が最も多く、全体の7割以上を占めている
- ・ 駅前広場の整備や高架下空間の活用など、鉄道高架により交通機能などの利便性向上を期待する意向が多い
- ・ 幹線道路の整備も多く望まれている

