

庁内関係部局、交通事業者等との意見交換

事業者名	主な意見
市庁内関係部局	<p>【都市間・地域間の交流強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内での社会実装に向けて、空飛ぶクルマの活用について関係機関と協議を進めている。 ・ PiPPAの実証実験は今年度で終了予定であり、その取り組み結果について検証を行う。 ・ 駅から観光施設までのラストワンマイルの移動手段が課題。 ・ 淀川舟運活性化に向けて、国が万博開催までに淀川大堰の閘門工事に着手しており、万博会場から枚方まで舟運が可能となる予定。 <p>【公共交通サービス水準の維持・向上、多様な移動手段を持続的に確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 出勤・帰宅時のバスの便数が少ないとの意見がある。特に24時間操業の企業では車通勤になることが多い。 <p>【多様な移動手段を持続的に確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内スポーツ施設までのアクセス手段が課題である。 ・ 令和4年度より、事業者との年度協定により、事業者によるスマホ講座(スマホの電源の入れ方から使い方、ルート検索方法等)を実施している。 ・ 障害者手帳の保有、難病、車いす、視覚障害者等の方の移動支援として、ガイドヘルパー派遣の補助を実施。 ・ 1人で外出することが困難な児童に付き添う事業は担い手が少ない。 ・ 福祉移送サービス、共同配車事業は担い手の不足や安全の確保が課題である。 ・ 通学困難児童・生徒通学等タクシー支援事業の課題として、担っているタクシー事業者が1社のみである。 <p>【拠点へのアクセス性の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大阪市の「赤いベンチ」のように、街中の休憩施設があると高齢者のおでかけ促進につながるのではないかと。 <p>【安全で安心な交通環境の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 障害者の移動支援として、歩道のバリアフリー化や滑りにくい舗装による整備などが必要では。 ・ 高校生や大学生、企業といった参画を得て、新たな交通安全啓発等に取組んでいる。 ・ 公民連携や企業版ふるさと納税を活用し新たな財源確保に取組み、特に、ラッピングバスは期間を延長し3年間もの啓発が可能になった。 <p>【環境負荷の低減】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ EVバスの導入・バス営業所等への太陽光発電設備の導入などについて、京阪バスと連携し、引き続き検討を予定。 <p>【公共交通サービス水準の維持・向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 昨年度から新たに将来の利用者や担い手の育成を目的に交通事業者とNPOとともに小学生とその保護者を対象にバスバックヤードツアーを実施。来年も実施予定。 ・ 京阪バスにおいては減便だけでなく、杉中学校対応の路線バス化や市民病院発の増便などのバスダイヤの適正化も行われている。 ・ 府補助金を活用した公共交通環境整備にも取組んでいる。 ・ 土地利用の変更等に伴うバス停移設では、バス停を迷惑施設という人もおり、調整などが難航することがある。 ・ 枚方市立杉中学校へバスで通学する生徒の保護者に対して、定期券の額を限度とした通学費補助金を交付する事業を実施中。

庁内関係部局、交通事業者等との意見交換

事業者名		主な意見
交通事業者	京阪電鉄	<ul style="list-style-type: none"> 現在の利用状況としては、コロナ前と比べて全体で85%~90%ほど戻ってきている。
	JR西日本	<ul style="list-style-type: none"> 全社の利用状況はコロナ前の9割前後まで回復しているものの、これ以上は戻らない見込み。 枚方市域3駅はコロナ前の85%前後である。
	京阪バス	<ul style="list-style-type: none"> コロナ前と比べて平日は9割程度までご利用が戻ってきている。 運転士不足が深刻化しているうえに、2024年4月の労働基準見直しへの対応も必要なことから厳しい運転士不足の状況が続くと考えられる。
	大阪タクシー協会	<ul style="list-style-type: none"> コロナの影響で運転手が2割ほど減っている。運転手不足で稼働率も60%ほどに下がっていたが、最近では、運転手不足は改善傾向。
地域	地域包括支援センター	<p>【公共交通サービス水準の維持・向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス停までのラストワンマイルが問題。解決策の1つとして、民間と行政で連携してベンチなどの休憩できる場所の提供ができるとよい。 高齢者がバスに乗らない理由として、バスの乗り方を知らない人も多いと思う。
	PTA協議会	<p>【交通事故の抑制】</p> <ul style="list-style-type: none"> 子供の移動では自転車が多く利用されているが、中学生になると、ヘルメットの着用率が低いので、着用率を向上させる取組が必要では。 <p>【公共交通サービス水準の維持・向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の小学生はタブレットが配布されているため、子供でもバスの乗り方を理解できるように、わかりやすい情報提供を工夫してはどうか。 <p>【安全で安心な交通環境の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道が狭い箇所もあり、自転車の移動に不安を感じる箇所もある。
	商工会議所	<p>【多様な移動手段を持続的に確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 枚方市内の企業への通勤手段として、自家用車から公共交通への転換は、24時間操業の実態や、労働者不足の背景などから難しいのでは。 企業団地等へのシャトルバスへの助成制度や駅への企業送迎バスの乗り入れスペースがあれば、導入を検討できるのではないかと。 シェアサイクルのポートを企業やコンビニ、支所や生涯学習支援センター等に設置できれば、もっと推進されるのでは。
企業	<p>【多様な移動手段を持続的に確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 勤務しやすい環境をつくるのが、従業員の確保につながると思う。現在の通勤の課題としては、従業員の駐車場の確保であり、徒歩10分以内の土地を探しているがなかなか見つからなく苦慮している。来客者用や営業者用の駐車場の確保も同様に課題である。 <p>【公共交通サービス水準の維持・向上、多様な移動手段を持続的に確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通の乗り継ぎをよくしてほしい。 来客者がバスで帰ろうと思うと、昼間のバス本数が少なく歩くかタクシーを利用される方もいる。タクシーはなかなかつかまらないときもあり、予約アプリの使い方をわかりやすく周知してほしい。 シェアサイクルについては、ポートが企業の近くにあれば、駅からや駅までの短時間で利用できるのでは利用する人もいないのでは。 <p>【環境負荷の低減】</p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤時間に1台でもよいので電気バスを走行してもらえると環境の観点から推奨することができ、公共交通への転換につながるかもしれない。 東京支社では、2年ほど前から経費削減の観点から、社用車(リース車)をすべてカーシェアに変更した。時間で利用料金が変わるため、効率的な走行ルートを考えてから外出することにつながり、走行距離も年間で半分程度に削減でき、環境負荷軽減につながっていると考える。 	