

寝屋川市地域公共交通網形成計画（原案）【概要版】

～だれもが安心・気軽に利用できる公共交通ネットワークの実現～

1 はじめに

計画の策定背景と目的

寝屋川市においては、これまで民間事業者が中心となって公共交通が形成されてきましたが、**少子高齢化などに伴う人口減少によって公共交通利用者の減少**が続いており、これまでのサービスが容易に維持される状況とは異なっています。

そのような中、公共交通等の各交通手段が連携した適切な役割分担のもと、**市民、交通事業者、行政が連携・協力し、持続可能な交通社会と活力ある都市の実現**を目指すことを目的に寝屋川市地域公共交通網形成計画を策定します。

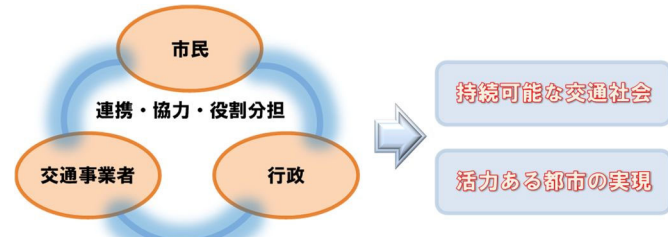


図1 計画策定に関する概念図

計画の区域

市全域を対象とします。

計画の期間

平成 31 (2019) 年度から平成 35 (2023) 年度までの 5 年間とします。

2 公共交通を取り巻く状況と将来像

公共交通ネットワークの現状

寝屋川市の公共交通網は鉄道と路線バスで、概ね市域全域を網羅しており（図2）、これら既存の公共交通サービスに対して、**市民やバス利用者からも一定の評価が得られています**。一方、鉄道・路線バスともに**利用者は減少傾向**にあり、タウンくるについても、公共交通の確保に資するため、**行政負担が生じているのが現状**です。



図2 公共交通網の状況 出典：立地適正化計画

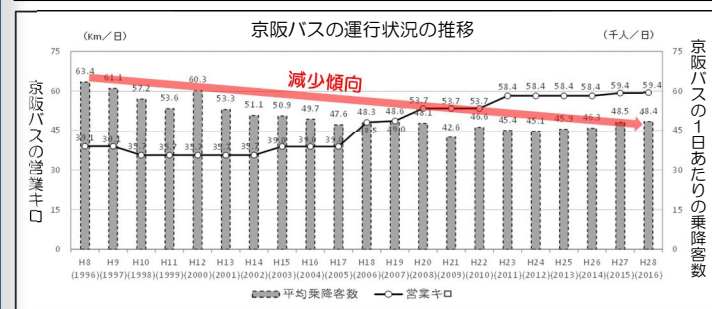
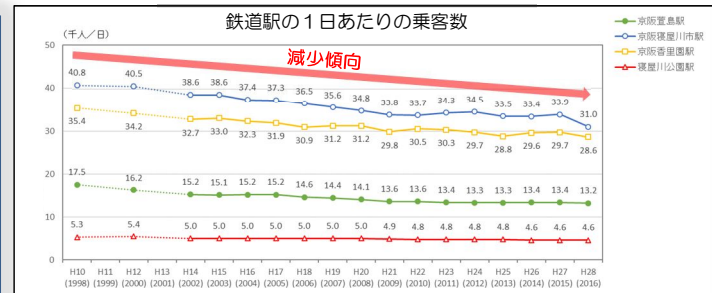


図3 鉄道・路線バスの利用者推移

将来像

将来像：だれもが安心・気軽に利用できる公共交通ネットワークの実現

本市では、既存の充実した公共交通サービス（ストック）を基本としつつも、地域ごとのニーズや意見に応じて更なる充実や利便性の向上を図ることで**持続可能な公共交通サービスを形成し、将来的なまちづくりの目標（暮らしやすく住み続けたいまちづくり）を実現**していくことを目指します。

3 計画の着眼点と基本的な方針

基本方針を決定するにあたっての着眼点

①公共交通を取り巻く状況からみた着眼点

☆少子高齢化などに伴う人口減少による公共交通利用者の減少や、今後の公共交通の役割の高まりを見据えた公共交通サービスの維持

②市民等のニーズからみた着眼点

☆市民やバス利用者から一定の評価がされている現状の公共交通サービスの維持・再編
 ☆地域ニーズの高い市内外の商業施設や鉄道駅（拠点）へのアクセスの充実
 ☆地域ごとの多様なニーズや意見に対応する取組みの推進

③本市の目指すまちの姿からみた着眼点

☆暮らしやすく住み続けたいまちとするため長期的な定住を支える公共交通サービスの充実
 ☆立地適正化計画などの関連計画と連携した、鉄道駅やバスターミナルなどを中心とする都市機能誘導区域（中心・生活拠点）などを結ぶ利便性の向上
 ☆周辺市との広域連携を見据えた公共交通網の充実

基本方針・方向性

今後、より一層の少子高齢化などに伴う人口減少が進行する寝屋川市においては、バス利用者の減少による公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下による「負のスパイラル」に陥ることを防ぐ工夫、取組みが必要で

そのため、住民の安全・安心かつ快適な生活を支えるまちづくりの重要な手段として、既存公共交通サービスを継続させていくことを念頭に置いた「**公共交通サービスの維持**」を基本方針とし、現在の公共交通サービス内容の周知・普及や高齢者の公共交通への転換といった施策の方向性を定めます。

さらに、市民等のニーズに応じた市内外の商業施設や鉄道駅等へのアクセスの充実や、本市の目指すまちの姿を踏まえた公共交通サービスの利用促進や改善など「**公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上**」についても計画の基本方針とし、公共交通のアクセス性・利便性の更なる向上、公共交通利用者への経済的インセンティブの付与、その他利便性向上に資する拠点・道路等の整備・改良といった施策の方向性を定めます。

将来像

だれもが安心・気軽に利用できる公共交通ネットワークの実現

基本方針

- 公共交通サービスの維持
- 公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上

着眼点

公共交通を取り巻く状況

- 【現状】
- 人口減少、高齢化の進行
 - 市域全域で公共交通サービスを提供
- 【課題】
- 公共交通の役割の高まりを見据えた公共交通サービスの維持

市民等のニーズ

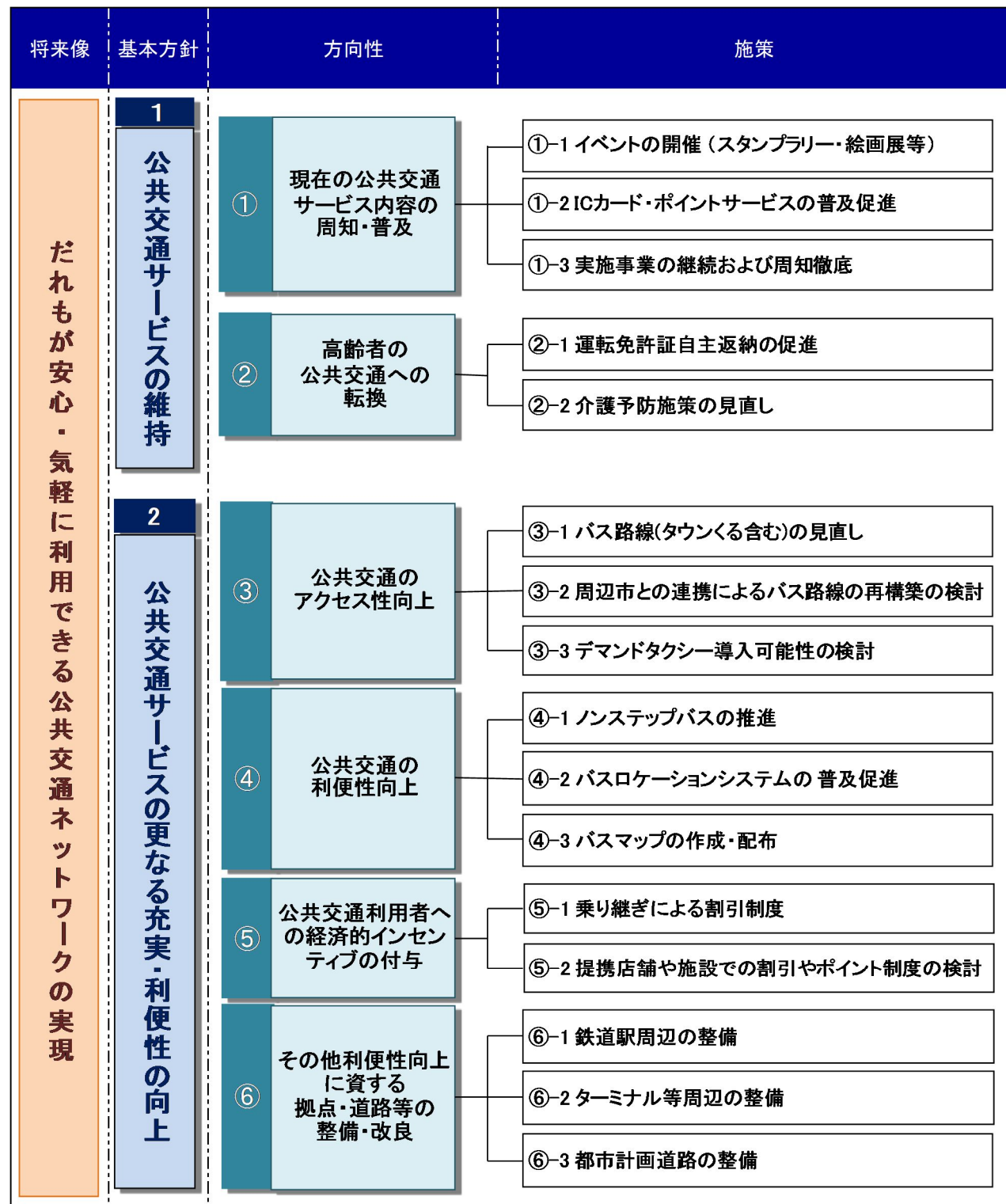
- 【現状】
- 既存の公共交通サービスを一定評価
- 【課題】
- 現状の公共交通サービスの維持・再編
 - 市内外の商業施設や鉄道駅へのアクセスの充実

本市の目指すまちの姿

- 長期的な定住を支える暮らしやすく住み続けたいまちを支える公共交通サービスの充実
- 本市関連計画との連携
- 寝屋川市総合計画
 - 寝屋川市都市計画マスタープラン
 - 寝屋川市立地適正化計画 等
- 周辺市との広域連携

図4 地域公共交通網形成計画の将来像と基本方針に関する概念図

4 施策体系図



公共交通のアクセス性向上
バス路線（タウンくる含む）の見直し（施策③-1）

交通結節点の機能向上
ベンチや上屋設置による待合環境の改善（施策⑥-1）



5 計画の目標と達成状況の評価

計画の評価に関する考え方

計画の実行・推進にあたっては、公共交通の利用実績や市民意識調査等に基づき、目標の達成状況を評価するとともに、**PDCIサイクルによる定期的、継続的な見直し**を行っていきます。

計画の評価は、計画目標で定めた指標と目標値を基本とし、社会経済情勢の変化や公共交通の利用状況等から、必要に応じて施策の見直しを行います。

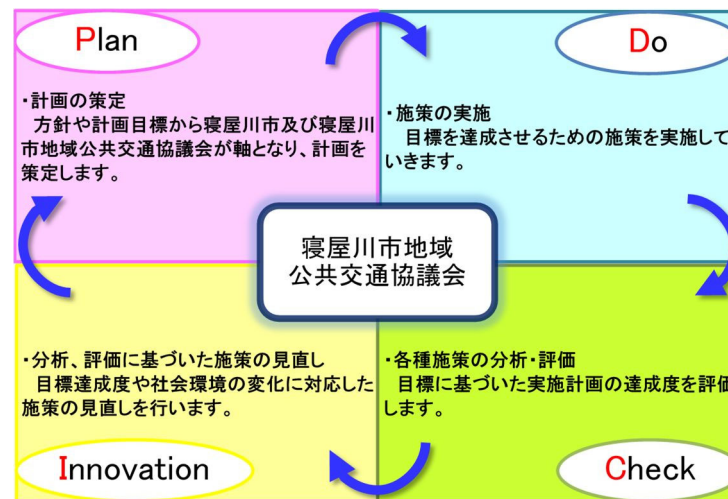


図5 寝屋川市地域公共交通協議会を中心としたPDCIサイクル

計画の目標

将来像である「だれもが安心・気軽に利用できる公共交通ネットワークの実現」に向けて、目標を以下のように設定します。

基本方針・方向性のもとに位置付けられた施策を着実に実施することにより、**公共交通利用者の維持・増加や公共交通サービスの満足度向上**を目指します。

少子高齢化が進む本市では、**高齢者の移動支援や公共交通利用促進**も重要な課題の一つであり、これらも目標として設定します。

計画の目標

- 公共交通利用者数・公共交通分担率の維持
- 公共交通サービスに対する満足度向上
- 高齢者の移動支援や公共交通利用促進

計画達成の評価と検証方法

将来像である「だれもが安心・気軽に利用できる公共交通ネットワークの実現」に向け、計画の達成状況を評価するための評価指標および目標値を以下のとおり設定します。（※人口ビジョンにおける人口減少を考慮した推計値）

目標	評価指標	現状	目標値	評価時期
公共交通利用者数・公共交通分担率の維持	路線バスの1日平均乗降者数	47.7千人 [H28(2016)]	(46.6千人*) 47.7千人 [H33(2021)]	毎年
	タウンくる木屋ルート 1日平均乗降者数	137人 [H29(2017)]	(134人*) 137人 [H34(2022)]	毎年
	タウンくる木田・河北ルート 1日平均乗降者数	234人 [H29(2017)]	(228人*) 234人 [H34(2022)]	毎年
	タウンくる黒原ルート 1日平均乗降者数	344人 [H29(2017)]	(335人*) 344人 [H34(2022)]	毎年
	鉄道4駅の乗降者数	15.44万人 [H28(2016)]	(15.08万人*) 15.44万人 [H33(2021)]	毎年
	公共交通分担率	20.4% [H22(2010)]	20.4% [H32(2020)]	計画 最終年
公共交通サービスに対する満足度向上	バス利便性に対する満足度	38.2% [H29(2017)]	43.2% [H34(2022)]	計画 最終年
	鉄道利便性に対する満足度	66.6% [H29(2017)]	70.0% [H34(2022)]	計画 最終年
高齢者の移動支援や公共交通利用促進	高齢者の「ほぼ毎日外出する人」の割合	43.6% [H29(2017)]	48.6% [H34(2022)]	計画 最終年
	高齢者の運転免許証自主返納者の割合	3.28% [H29(2017)]	5.68%* [H34(2022)]	毎年