

寝屋川市地域公共交通網形成計画
(骨子案)

平成 30 年 3 月

目次

1. はじめに	1
1.1 計画の策定背景	1
1.2 計画の策定目的	2
1.3 計画の概要	2
1.4 計画の位置づけ	2
2. 地域の現況	3
2.1 人口の推移	3
2.2 人の動き	8
2.3 公共交通を取り巻く状況	11
2.4 公共交通のネットワーク	13
2.5 寝屋川市が取り組む移動支援	15
2.6 地域の現況に関するまとめ（問題点・着眼点）	17
3. 地域のニーズ（アンケート結果）	18
3.1 調査の概要	18
3.2 公共交通に関するアンケート調査	19
3.3 バス利用者へのアンケート調査	34
3.4 WEBアンケート調査	44
3.5 地域のニーズに関するまとめ	50
4. 上位・関連計画	54
4.1 第五次寝屋川市総合計画（後期基本計画）	55
4.2 寝屋川市人口ビジョン	57
4.3 寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略	59
4.4 寝屋川市都市計画マスタープラン	60
4.5 寝屋川市立地適正化計画	62
4.6 寝屋川市公共施設等総合管理計画	64
4.7 上位関連計画に関するまとめ	65
5. 地域公共交通網形成計画の方向性	66
5.1 地域公共交通網形成計画で検討すべき課題	66
5.2 地域公共交通網形成計画の将来像・基本方針・方向性	67

1. はじめに

1.1 計画の策定背景

わが国では、長年のモータリゼーションの進展や人口減少、少子高齢化などにより、公共交通の利用者は減少が続き、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増している。その結果、公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通の利用者を減少させることになるなど、いわゆる「負のスパイラル」に陥る状況がみられるようになってきている。

公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、さらには健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらす。したがって、これまで民間事業者が中心となってきた公共交通サービスの提供に関する検討について、この枠組みを見直し、地方公共団体が地域戦略の一環として持続可能な公共交通ネットワークの形成を進める必要性が高まっている。

こうした背景をふまえ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成 26 年 11 月 20 日に施行され、地域公共交通網形成計画の策定ができるようになった。この計画は、地域での公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通のあり方、市民・交通事業者・行政の役割を定めるものとなっている。

寝屋川市でも、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た。しかし、人口減少、少子高齢化が進行するなかで、公共交通の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いえなくなっている。そのような中、平成 18 年からコミュニティバス「タウンくる」の運行を開始し、地域の移動手段の提供に取り組んでいる。また、平成 30 年 3 月には寝屋川市立地適正化計画を策定し、コンパクト・プラス・ネットワークのまちづくりを進める中で、人の移動を支える公共交通のあり方を考える契機を迎えている。このような背景のもと、市民・交通事業者・行政がともに支える公共交通ネットワークの実現を目指す「寝屋川市地域公共交通網形成計画」の策定を行うこととした。

1.2 計画の策定目的

高齢化社会が進行するなか、自家用車の利用に依存することなく、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、寝屋川市の実情に応じた多様な交通手段について、交通事業者、市民、行政など、関係者が連携・協力を図り、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する。

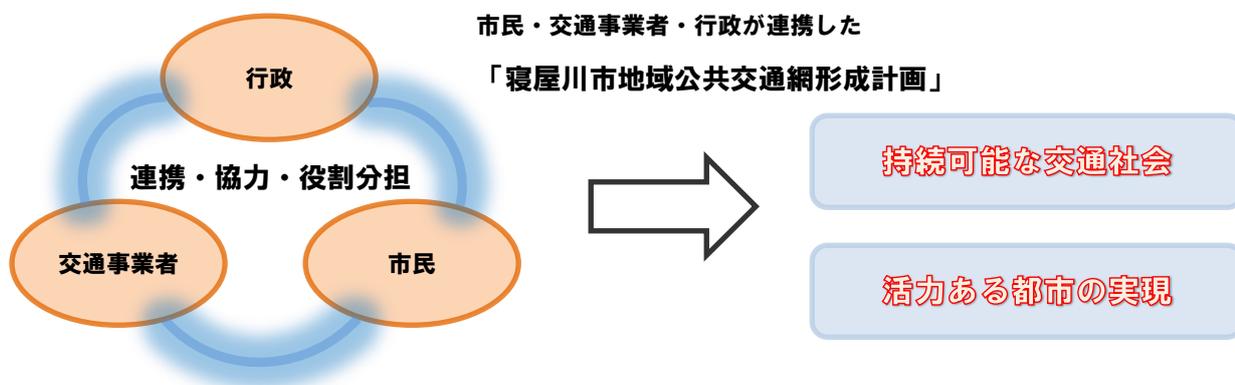


図 計画策定に関する概念図

1.3 計画の概要

寝屋川市域全体を対象とした、公共交通の現状を踏まえ、地域特性に応じた多様な交通手段の組合せにより、持続可能な公共交通ネットワークを構築する。

1.4 計画の位置づけ

寝屋川市地域公共交通網形成計画は、本市にとって望ましい公共交通のすがたを明らかにするマスタープランと位置づけ、上位計画や関連計画との整合を図る。

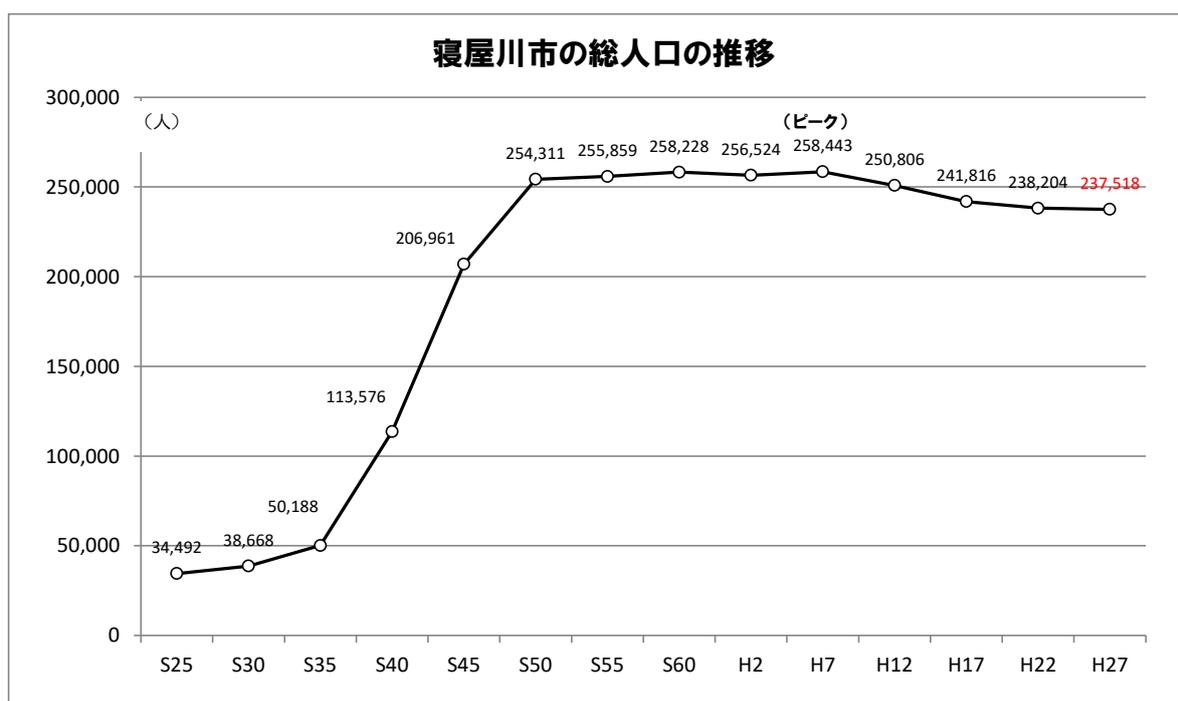
2. 地域の現況

2.1 人口の推移

- ・ 寝屋川市の人口動向をみると、人口減少が続いており、総人口はピークであった平成7年の約25.8万人から減少が続いており、平成27年には約23.8万人となっている。
- ・ 少子高齢化が進行しており、総人口がピークであった平成7年に対して、平成27年の老年人口は約2.9倍の約6.8万人となっている。また、老年人口指数は平成27年には約47.6%となっており、生産年齢人口2人あたりで約1人の老年人口を支える人口構造となっている。
- ・ 今後も人口減少・少子高齢化は一層進行する見込みである。

(1) 総人口

寝屋川市の総人口の推移をみると、昭和35年以降に急速に人口が増加して、昭和50年には約25.4万人となった。その後は、ほぼ横ばいで推移したが、平成7年のピーク以降は減少し、平成27年には、約23.8万人となっている。



資料：国勢調査、寝屋川市統計書（各年）

図 総人口の推移

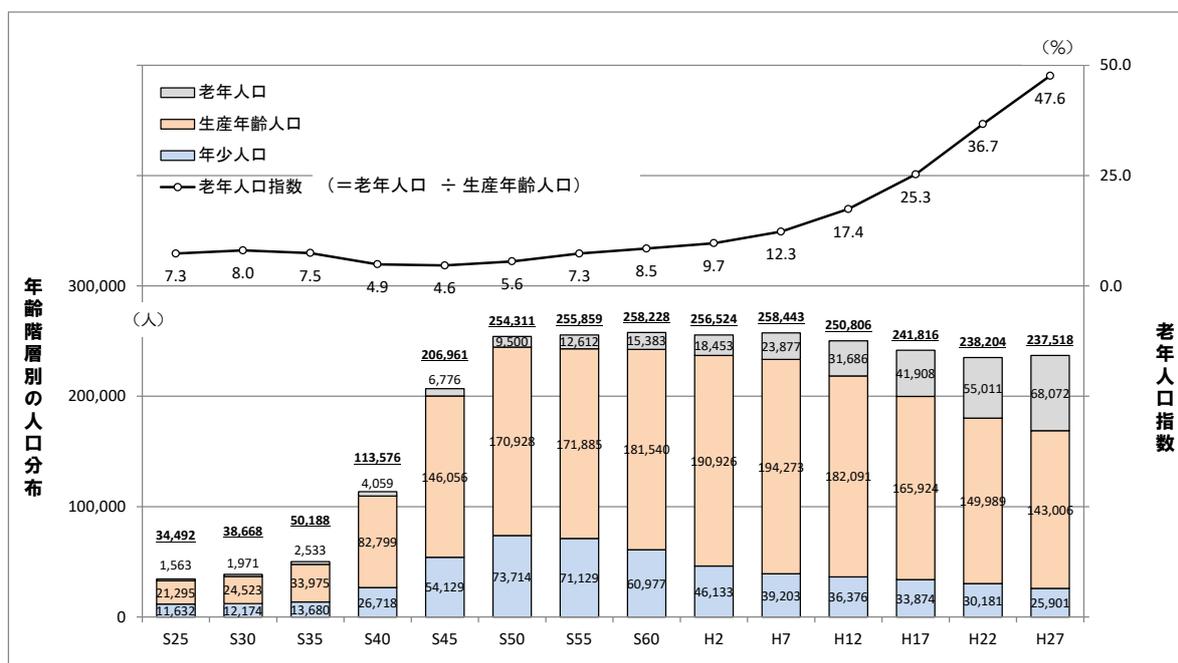
(2) 年齢階層別の人口

寝屋川市の年齢階層別人口の推移をみると、老年人口（65歳以上の人口）が年々増加している。総人口がピークであった平成7年に比べ、平成27年の老年人口は約2.9倍の約6.8万人となっている。

一方で、年少人口や生産年齢人口は年々、減少している。総人口のピークであった平成7年と比べ、年少人口は約33.9%、生産年齢人口は約26.3%の減少となっている。

老年人口1人あたりの生産年齢人口の割合を示す老年人口指数をみると、平成27年には47.6%となっており、生産年齢人口2人で約1人の老年人口を支えるような人口構造となっている。

※ 老年人口1人あたりの生産年齢人口の割合を指す

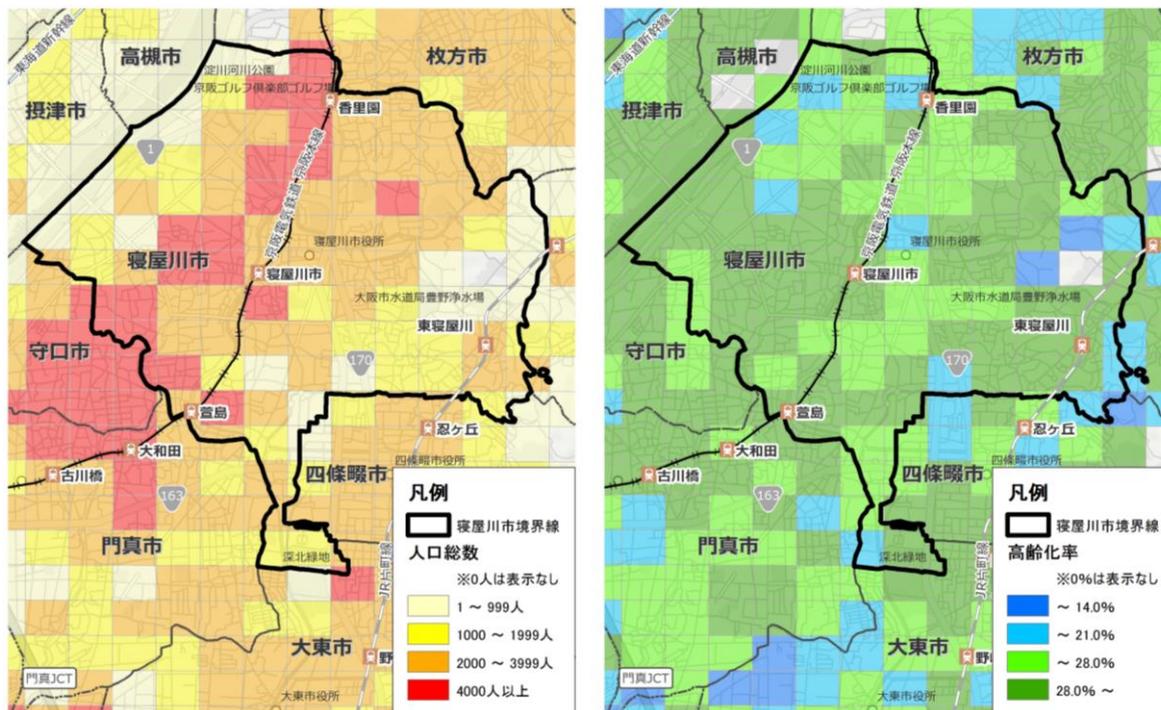


資料：国勢調査、寝屋川市統計書（各年）

図 年齢階層別人口の推移

(3) 人口の分布

寝屋川市の人口の分布をみると、寝屋川市駅の西側に人口が多い地域が存在している。また寝屋川市駅の西側のほか、北東部の団地エリア、東寝屋川駅周辺に高齢化率の高い地域がみられる。

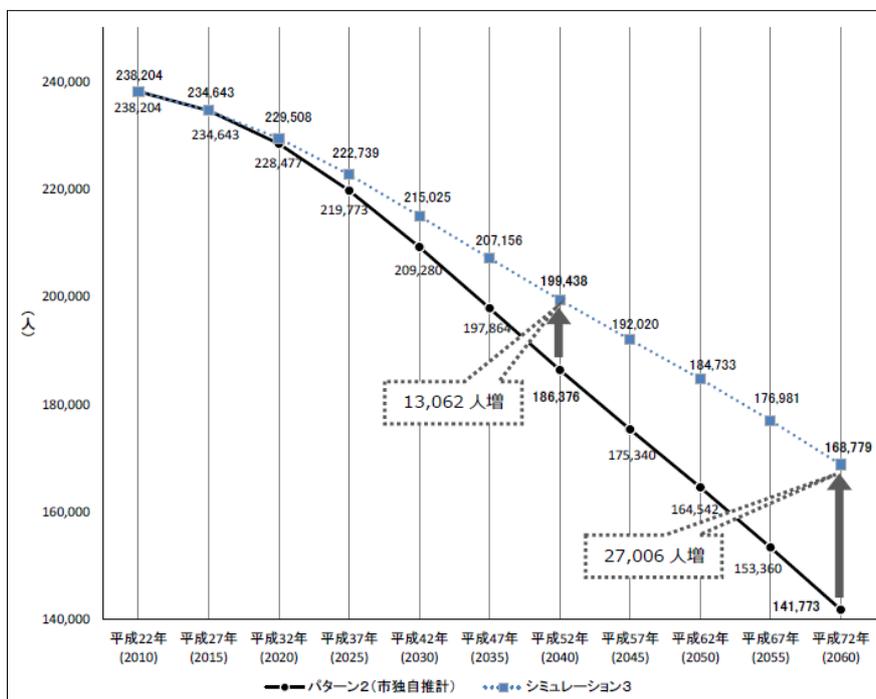


資料：国勢調査（平成 27 年）

図 人口の分布（左：人口、右：高齢化率）

(4) 将来の見込み

国勢調査の結果を基に市が独自に推計した結果、自然増減や社会増減に対する施策の展開を仮定した場合（図中のシミュレーション3）においても、平成52年以降に総人口が20万人以下となる見込みであり、今後20～30年での一層の人口減少が想定される。



出典：寝屋川市人口ビジョン（平成27年）

図 将来の総人口の見込み

【参考】

※ パターン2（市独自推計）

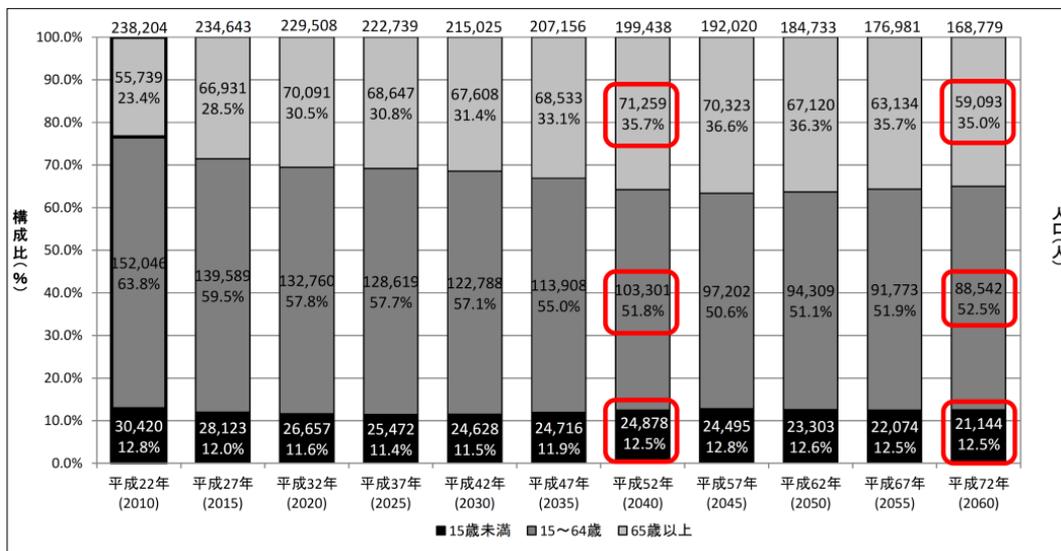
出生に関する仮定：国の合計特殊出生率の仮定値に、国と本市との相関関係から導き出した補正値を乗じて本市の合計特殊出生率の仮定値を設定し、全国推計における平成27年以降平成72年までの5年ごとの子ども女性比と合計特殊出生率との比による換算率を用いて本市の将来の子ども女性比を仮定

移動に関する仮定：平成21年と平成26年の住民基本台帳5歳年齢別人口に基づき算出された純移動率が将来にわたりおおむね一定と仮定

※ シミュレーション3

自然増減について、平成52年に合計特殊出生率を1.75まで上昇させ、かつ、社会増減について、純移動率がマイナスとなっている世代の純移動率を平成52年までにマイナスからゼロに引き上げるものと仮定した場合

また、将来人口の見込みを年齢階層別にみると、平成 52 年以降の老年人口の割合は 35%を上回る見込みであり、今後一層の高齢化が想定される。



※ シミュレーション3の場合

出典：寝屋川市人口ビジョン（平成 27 年）

図 将来の年齢階層別人口の見込み

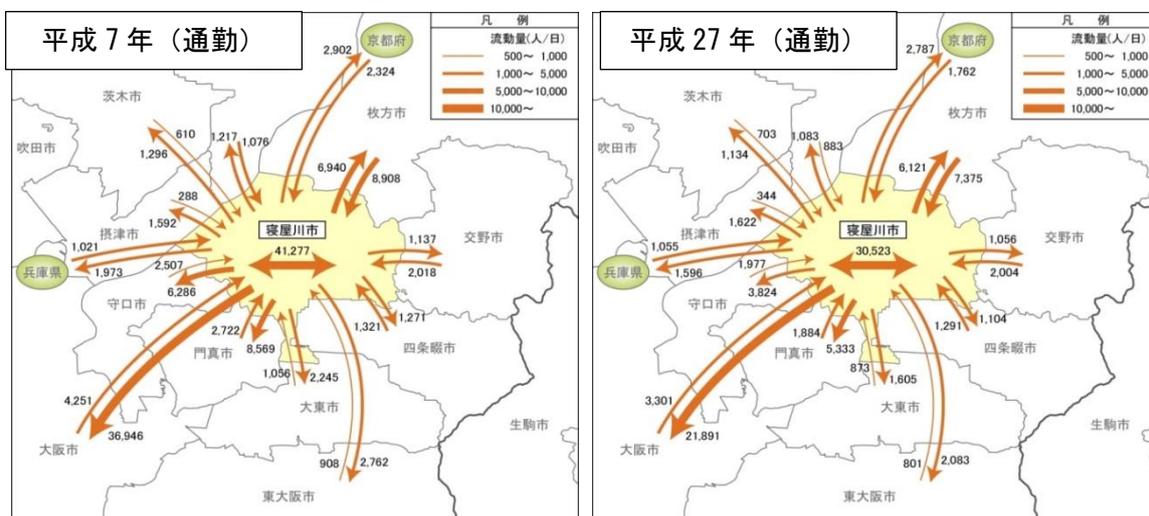
2.2 人の動き

- ・ 寝屋川市の人の動きをみると、減少傾向がみられる。
- ・ 公共交通による人の動きのうち、バスによる移動は約 33.3%減少している。
- ・ 目的別の移動手段や駅端末交通手段をみると、バス利用が占める割合は小さくなっている。

(1) 通勤・通学流動

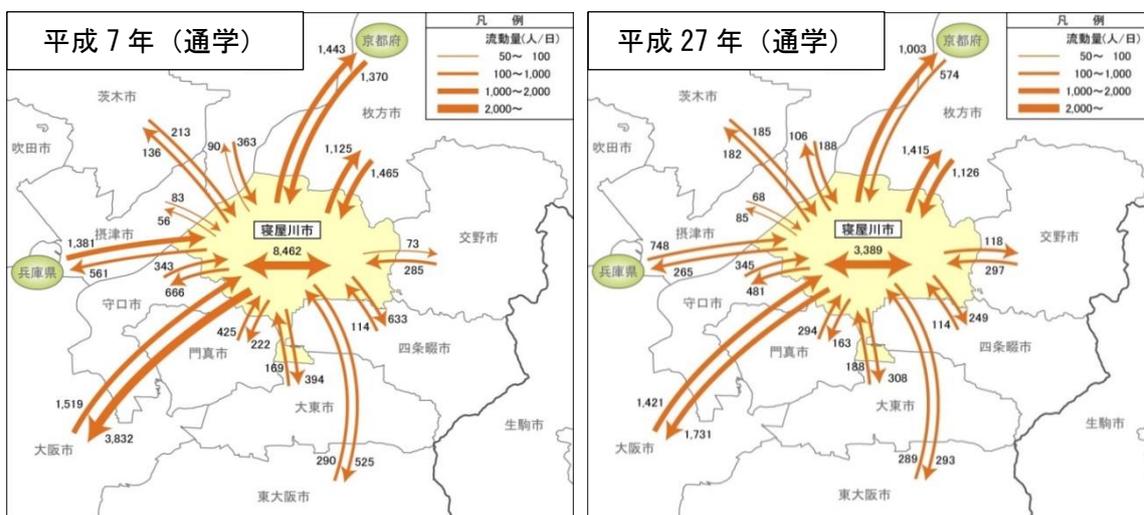
寝屋川市の通勤流動を平成7年と平成27年を比べると、行先に関わらず流動量が減少している。特に、寝屋川市から大阪市、門真市への流動量が大きく減少している。

また、通学流動についても、平成7年と平成27年を比べると、行先に関わらず流動量が減少している。特に、寝屋川市から大阪市への流動量が大きく減少している。



資料：国勢調査（平成7年、平成27年）

図 平成7年と平成27年の通勤流動の比較



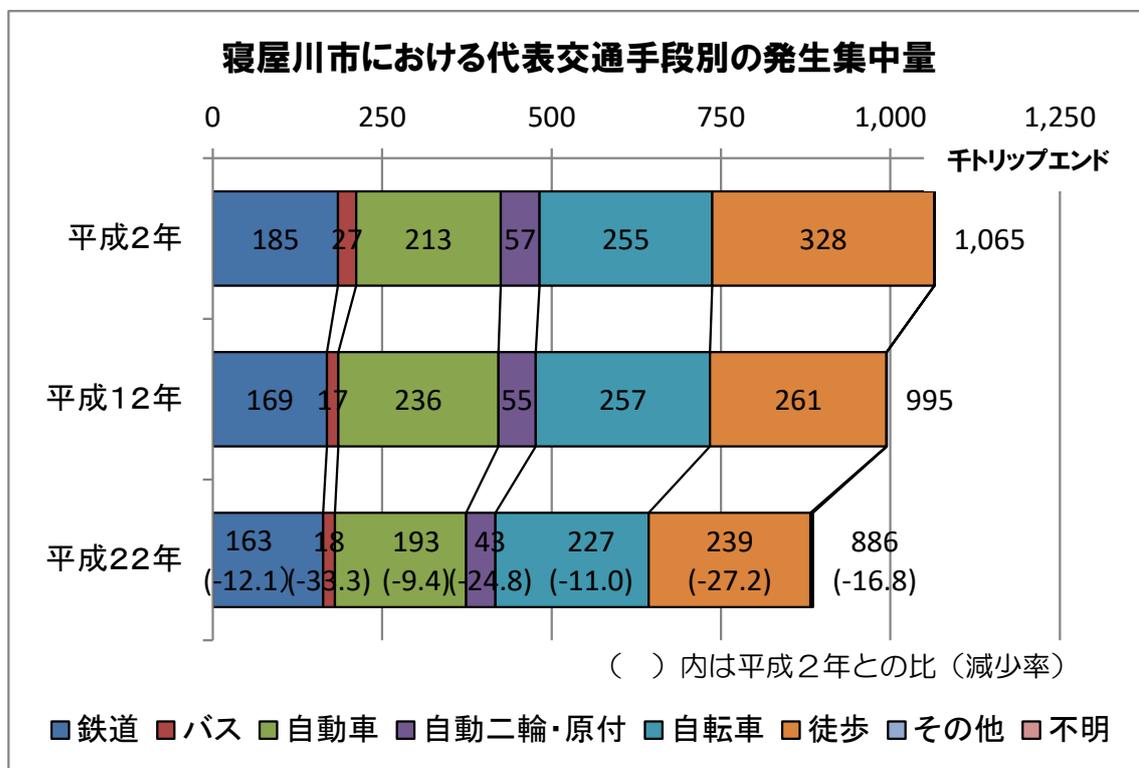
資料：国勢調査（平成7年、平成27年）

図 平成7年と平成27年の通学流動の比較

(2) 代表交通手段別の発生集中量

寝屋川市における人の動きをみると、平成2年以降、発生集中量が減少している。

また、代表交通手段別の発生集中量をみると、平成2年と比較して、平成22年では、公共交通（鉄道やバス）による移動が減少している。鉄道は約12.1%減少、バスは約33.3%減少となっている。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 代表交通手段別の発生集中量

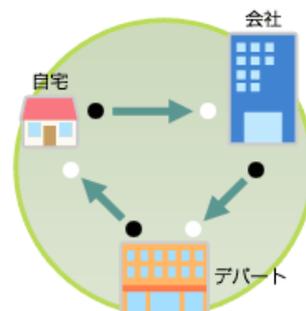
【参考】

※ パーソントリップ調査

・交通の主体である「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、一日の全てのうごきについて把握することを通じて都市交通の実態を捉える調査である。寝屋川市を含む近畿圏パーソントリップ調査は、昭和45年に第1回パーソントリップ調査を実施し、その後10年間隔（昭和55年、平成2年、平成12年、平成22年）で実施されている。

※ トリップとトリップエンド

・人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することを総称して「トリップ」と呼ぶ。トリップの数を表す単位として「トリップ」と「トリップエンド」があり、右図のように移動を矢印で表現すると矢印の線の数（右図は3トリップ）、矢印の両端（●と○の数）がトリップエンド（右図では6トリップエンド）に相当する。

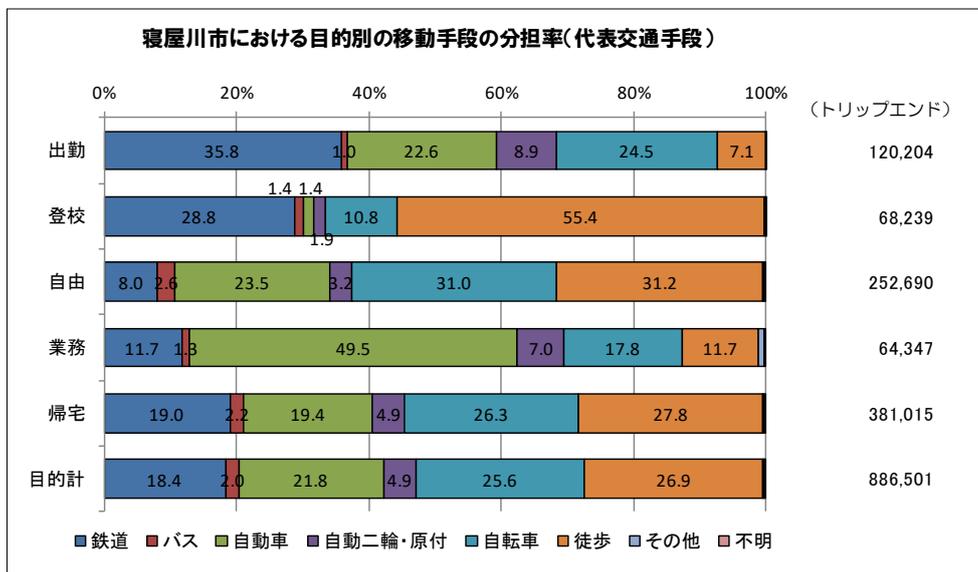


出典：京阪神都市圏交通計画協議会 HP

図 トリップとトリップエンドの概略

(3) 目的別の移動手段の分担率

寝屋川市における目的別の移動手段をみると、出勤や登校目的では、鉄道の利用が約3～4割となっている。一方で、業務目的では約5割が自動車の利用となっている。いずれの目的でも、バスの占める割合は1割に満たない利用となっている。



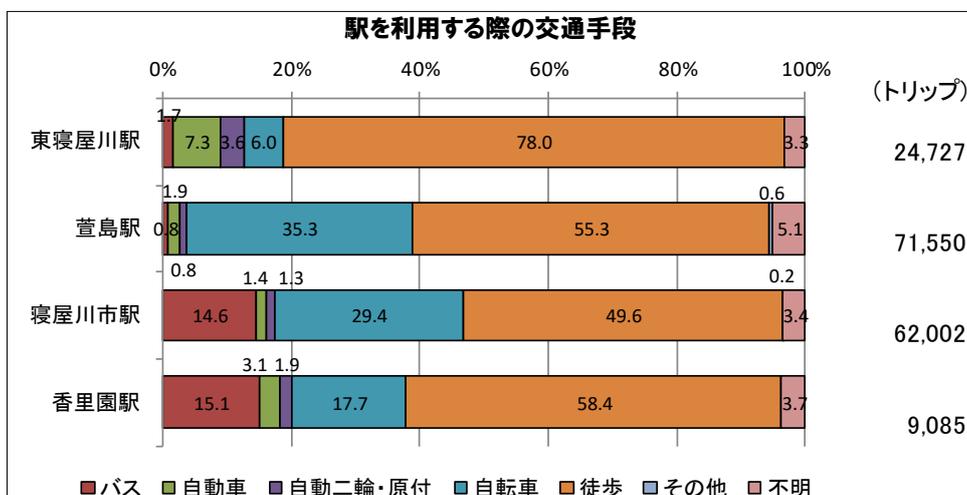
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 目的別の移動手段の分担率（代表交通手段）

(4) 駅を利用する際の端末交通手段の分担率

寝屋川市における駅を利用する際の端末交通手段の分担率をみると、京阪寝屋川市駅や京阪香里園駅ではバスの占める割合が約15%と他の2駅よりも高くなっている。

また、京阪萱島駅では自転車の占める割合が約35%、JR東寝屋川駅では徒歩の占める割合が約78%と他の駅よりも高くなっている。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

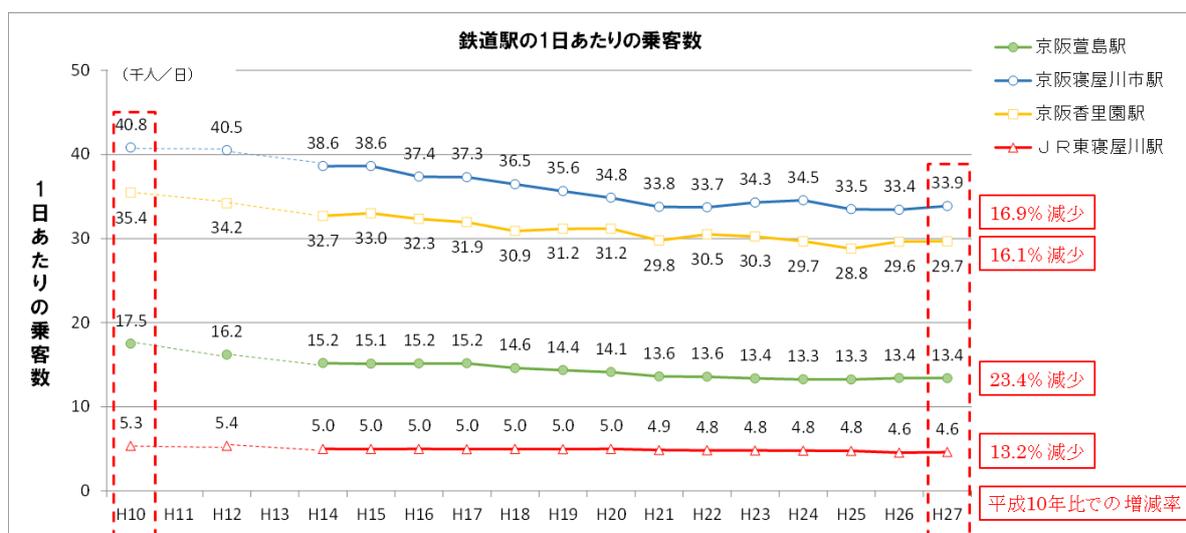
図 駅を利用する際の端末交通手段の分担率

2.3 公共交通を取り巻く状況

- ・ 寝屋川市を運行する鉄道、路線バスについては、利用者数の減少傾向が続いている。
- ・ 路線バスについては、大幅な減便や路線の廃止等も行われていないが、段階的な見直し等が行われている。

(1) 鉄道

寝屋川市の鉄道駅の1日あたりの利用者数をみると、平成10年から平成27年にかけて、4駅いずれも利用者数が減少しており、減少幅は約13.2%～23.4%となっている。



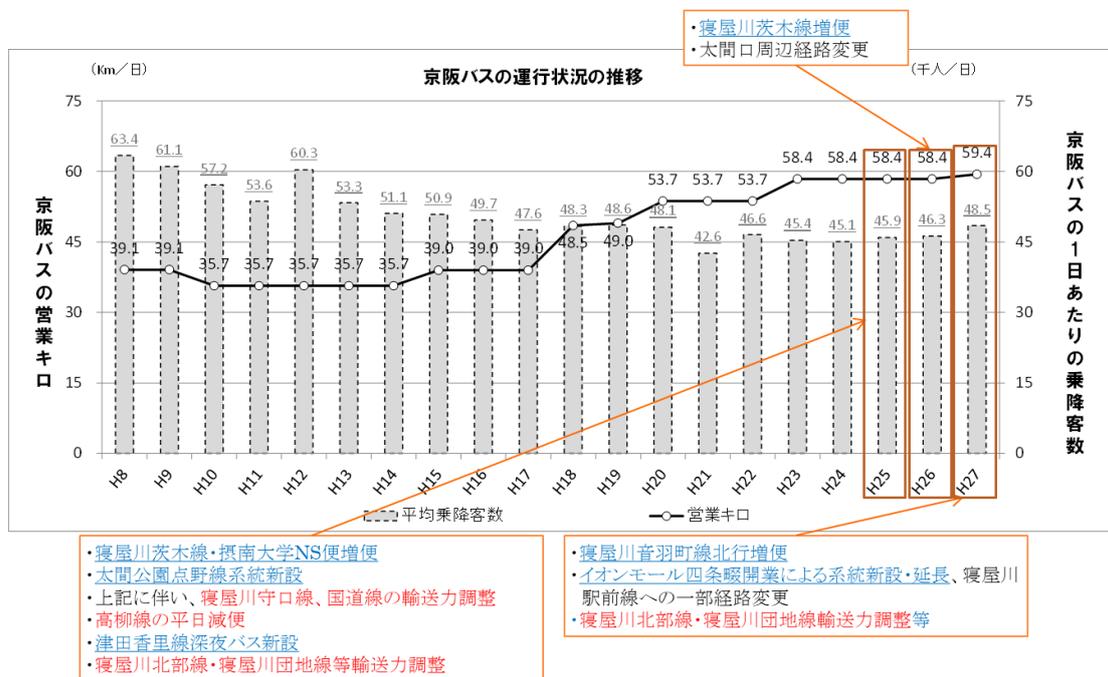
資料：寝屋川市統計書（各年）

図 鉄道駅の1日あたりの乗客数の推移

(2) バス

① バスの運行状況

平成8年に比べ、1日あたりの営業キロは約51.9%の増加となっている一方、乗降客数は約23.5%の減少となっている。

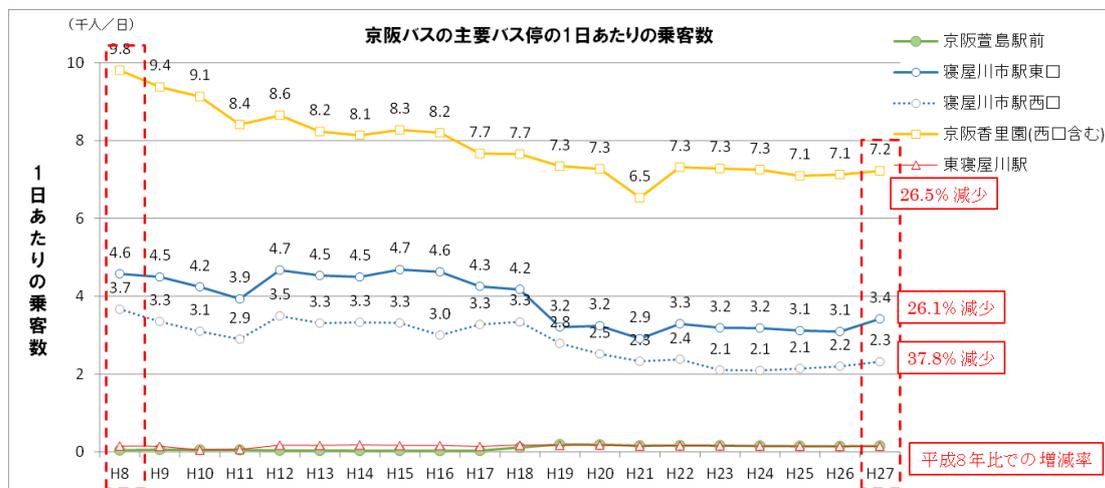


資料：寝屋川市統計、第2回 寝屋川市地域公共交通会議資料

図 バスの運行状況と乗降客数の推移

② 駅ごとのバス乗客数の推移

平成8年に比べ、乗客数が寝屋川市駅西口で約37.8%減少している。また、京阪香里園駅、寝屋川市駅東口では26%以上の減少となっている。



資料：寝屋川市統計

図 バスの運行状況と乗降客数の推移

2.4 公共交通のネットワーク

- ・ 駅勢圏・バス停勢圏内に9割以上の人口が集中している。
- ・ 寝屋川市の施設立地をみると、ほとんどの施設が駅勢圏やバス停勢圏に含まれている。

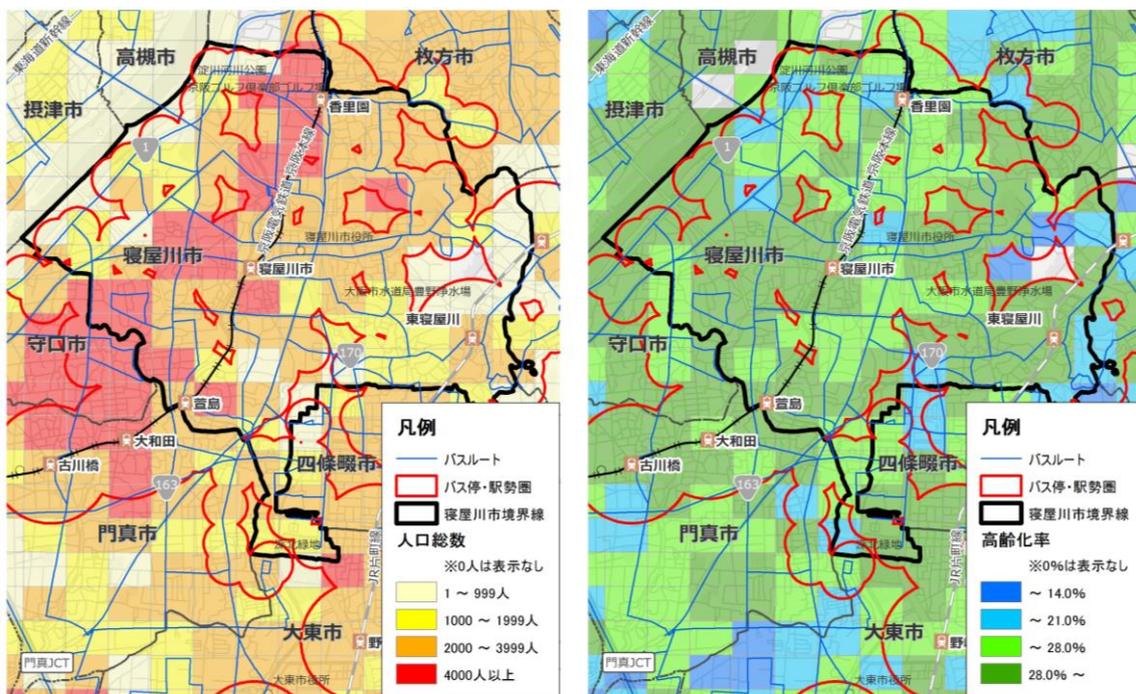
(1) 公共交通ネットワークと人口分布の関係

寝屋川市を運行する鉄道、路線バスのネットワークをみると、市内の人口の集中している部分を中心に網羅的な公共交通のネットワークが形成されている。公共交通のネットワークによって、網羅されている人口を駅勢圏・バス停勢圏で見ると、総人口の約9割に相当する約21.6万人、老年人口では約9割に相当する約6.2万人が駅勢圏・バス停勢圏*に居住している。

※ 立地適正化計画における検討と合わせて、駅勢圏は駅から半径800m、バス停勢圏はバス停から半径300mと定義

表 駅勢圏・バス停勢圏内の人口の整理

	総人口 (人)	老年人口 (人)
①寝屋川市内全域	235,991	67,279
②駅勢圏・バス停勢圏内	216,209	61,530
③駅勢圏・バス停勢圏によるカバー率 (③=②÷①)	91.6%	91.5%



資料：国勢調査（平成27年、総務省）、国土数値情報（国土交通省）

図 寝屋川市における地域公共交通による人口カバー状況

(2) 公共交通ネットワークと主な施設立地の関係

寝屋川市の上位関連計画等で挙げられている市民文化系施設や大規模商業施設等について、公共交通ネットワークと主な施設立地の関係をみると、ほとんどの施設が駅勢圏やバス停勢圏に含まれている。

表 寝屋川市における地域公共交通による施設カバー状況

平成 29 年 7 月現在

施設種別※ ¹	市内の施設数※ ²	駅勢圏やバス停勢圏※ ³ に含まれる施設数
a. 市民文化系施設（集会施設、文化施設）	13 ヶ所	13 ヶ所（全施設）
b. 社会福祉系施設（図書館、博物館等）	11 ヶ所	11 ヶ所（全施設）
c. スポーツ・レクリエーション系施設（スポーツ施設、レクリエーション・観光施設）	2 ヶ所	2 ヶ所（全施設）
d. 産業系施設	2 ヶ所	2 ヶ所（全施設）
e. 学校教育系施設（小学校、中学校、高等学校、高等専門学校、大学、支援学校）	48 ヶ所	41 ヶ所
f. 子育て支援施設（幼稚園、保育所、認定こども園、幼児・児童施設）	81 ヶ所	75 ヶ所
g. 保健・福祉施設（高齢福祉施設、障害者福祉施設、保健施設）	9 ヶ所	7 ヶ所
h. 行政系施設（庁舎等）	11 ヶ所	11 ヶ所（全施設）
j. 国や府の出先機関	11 ヶ所	11 ヶ所（全施設）
k. 大規模医療施設	14 ヶ所	13 ヶ所
l. 大規模商業施設	23 ヶ所	23 ヶ所（全施設）

※1 立地適正化計画・公共施設等総合管理計画の分類に基づき整理

※2 公共施設等総合管理計画で整理された公共施設ならびに別途整理した民間施設の総数

（市外にある公共施設は除外）

※3 立地適正化計画での検討とあわせ、駅勢圏は駅から半径 800m、バス停勢圏はバス停から半径 300m と定義

2.5 寝屋川市が取り組む移動支援・外出促進

- ・ 民間事業者が提供する鉄道、バス事業のほか、寝屋川市では、交通空白地域の解消や交通弱者*の移動支援、高齢者の外出促進として、関連部局がそれぞれ必要なサービスを提供している。

※ 自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない人。

(1) タウンくる（道路交通課）

公共交通空白地域を解消するため、バス事業者及び関係機関との協議、調整を行い、バスルート の確保及び利用促進を図っている。

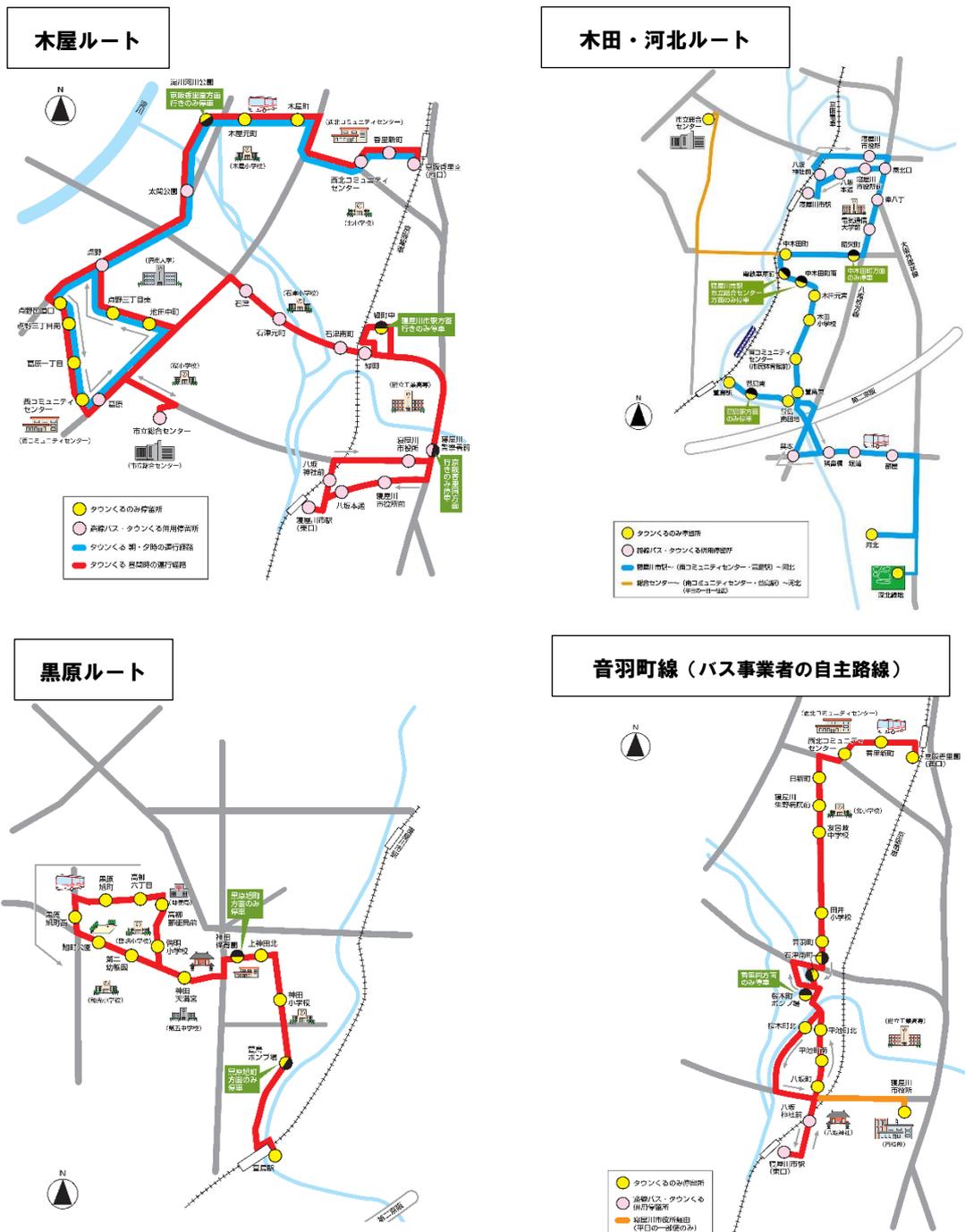


図 タウンくるの運行ルート

(2) 買い物等外出促進事業（高齢介護室）

環境上、身体上の問題で買い物等の外出が困難である者に対し、高齢者の介護予防及び閉じこもりの防止を図るため、買い物等支援対象者に対する支援を実施する自治会、NPO 法人に対し、買い物等外出促進事業に要する費用の補助、車両の貸与を行っている。

(3) 高齢者交通 IC カード購入補助事業（高齢介護室）

高齢者の外出を促し、社会参加による生きがいがづくりや介護予防の推進、閉じこもりの防止を図るため、対象者に交通系 IC カード購入費用等の補助を行っている。

(4) 外出援助サービス事業（高齢介護室）

介護を要する高齢者に対して、外出や在宅福祉サービス等の利用を促進し、介護を要する状態の進行を防止することにより、自立した生活を継続することができるよう、高齢者の通院、介護予防・生きがい活動等への参加の際にリフト付き車両を使用して必要な援助を行っている。

(5) 重度障害者（児）タクシー基本料助成事業（障害福祉課）

在宅の重度障害者（児）の日常の利便と社会参加の促進を図るため、タクシー基本料金の助成を行っている。

(6) 重度障害者等移動支援事業（障害福祉課）

車椅子等を使用しなければ移動することが困難な重度障害者に対し、外出を支援するための車椅子用自動車による移動支援を行うことで、障害者の地域での自立した生活の推進を図っている。

(7) シャトルバス運行业務（資産活用課）

開庁時に本庁舎と総合センター間での行政手続きがスムーズに行えるよう、施設間アクセスとしてシャトルバスを運行している。

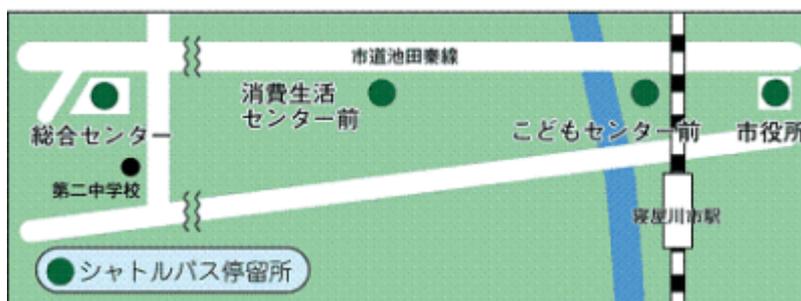


図 シャトルバスの停留所の位置

2.6 地域の現況に関するまとめ（問題点・着眼点）

(1) 人口の推移

寝屋川市の総人口は平成7年をピークに減少が進み、平成27年には約23.8万人となっている。また、高齢化が進行しており、平成7年に比べ、平成27年の老年人口は約2.9倍に上昇している。また、今後もより一層の人口減少と少子高齢化が進行する見込みとなっている。

(2) 人の動きの減少

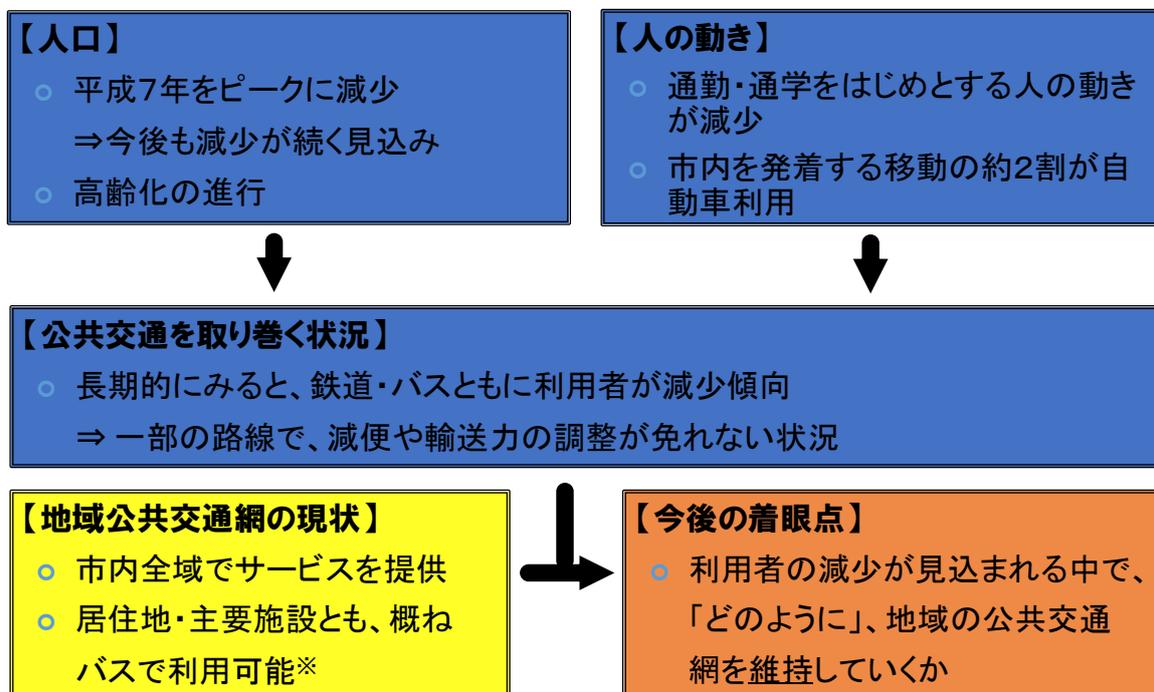
寝屋川市の通勤・通学流動を平成7年と平成27年で比較してみると、行先に関わらず流動量が減少している。また、市内を発着する移動の約2割が自動車利用となっている。

(3) 公共交通を取り巻く状況

寝屋川市を運行する鉄道、路線バスともに利用者数が減少傾向となっている。路線バスについては、大幅な減便や路線の廃止等も行われていないが、段階的な見直し等が行われている。

(4) 公共交通のネットワーク

駅勢圏・バス停勢圏内に9割以上の人口が集中している。また、主な施設立地をみると、ほとんどの施設が駅勢圏やバス停勢圏内に含まれている。



※ 駅勢圏は駅から半径800m、バス停勢圏はバス停から半径300m圏内

図 地域の現況に関するまとめ

3. 地域のニーズ（アンケート結果）

3.1 調査の概要

地域公共交通網形成計画の策定に向けて、より幅広い視点から、市民や利用者の現状やニーズを把握するため、平成29年9月から11月にかけて、下記に示す3つの調査を実施した。

A. 公共交通に関するアンケート調査

① 市民への郵送配布・郵送回収

- 寝屋川市民を対象に3,244名に発送 ⇒ 1,478票を回収（回収率：45.6%）

② 公共施設への調査票の据え置き

- 市内の公共施設17箇所で、調査票を据置き ⇒ 計432票を回収

③ 総合センターでのヒアリング調査

- 総合センターに調査員を配置し、ヒアリング調査を実施 ⇒ 計46票を回収

B. バス利用者へのアンケート調査

- 市内4駅でバスを利用している2,000名に調査票を配布
⇒ 589票を回収（回収率：29.5%）

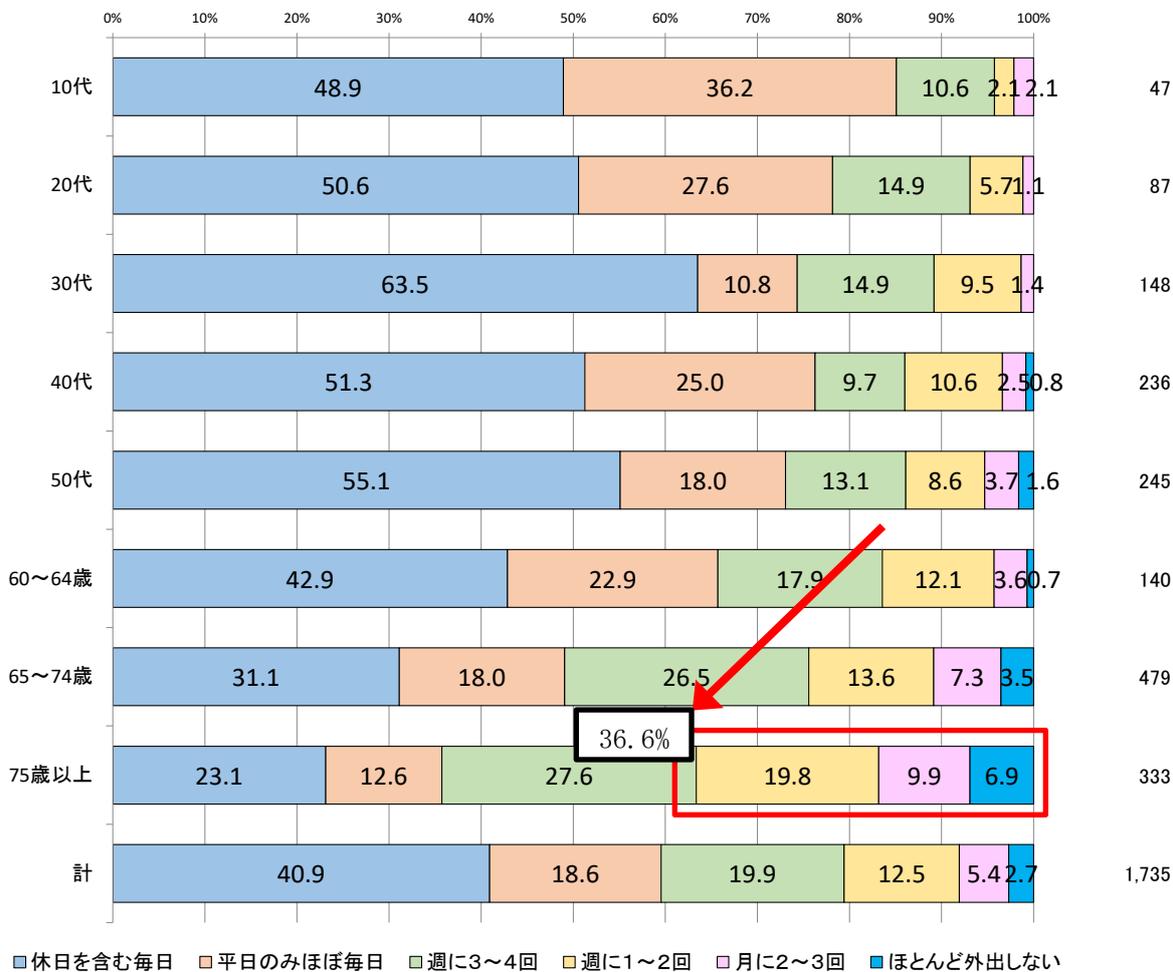
C. WEBアンケート調査

- 隣接市に居住し、寝屋川市内の駅や施設を利用する方を対象に
WEBによるアンケート調査を実施 ⇒ 500票を回収

3.2 公共交通に関するアンケート調査

(1) ふだんの外出状況

市全体では「休日を含む毎日」外出している回答者が約 40.9%を占めている。外出の頻度は、年齢階層が高くなるほど、外出の頻度が低く、75 歳以上では「週に 1～2 回以下」の割合が 36.6%となっている。



※ 「計」には、年齢不明の回答を含む

図 ふだんの外出状況

(2) ふだんの移動手段

回答者の約 33.7%が、自家用車を「週に3～4回」以上、自分で運転して利用しており、利用頻度が高い回答者が鉄道やバスよりも多い。

一方、「週に3～4回」以上、路線バスを利用している回答者は約 8.6%、市が運行するシャトルバス（市役所～総合センター）を利用している回答者は約 0.6%となっている。

中学校区別にみると、自家用車を「週に3～4回」以上、自分で運転する回答者の割合は、第十校区が最多で約 48.1%となっている。また、65歳以上の回答割合が高い第四校区のほか、第八校区で自家用車を「週に3～4回」以上、誰かに運転してもらっている回答者が2割以上となっている。公共交通については、鉄道を「週に3～4回」以上、利用する回答者は、第三、第四、第五、第六、友呂岐校区で約3割となっている。路線バスについては、第六、第八、第十、中木田校区で路線バスを「週に3～4回」以上、利用する回答者が1割以上を占めている。

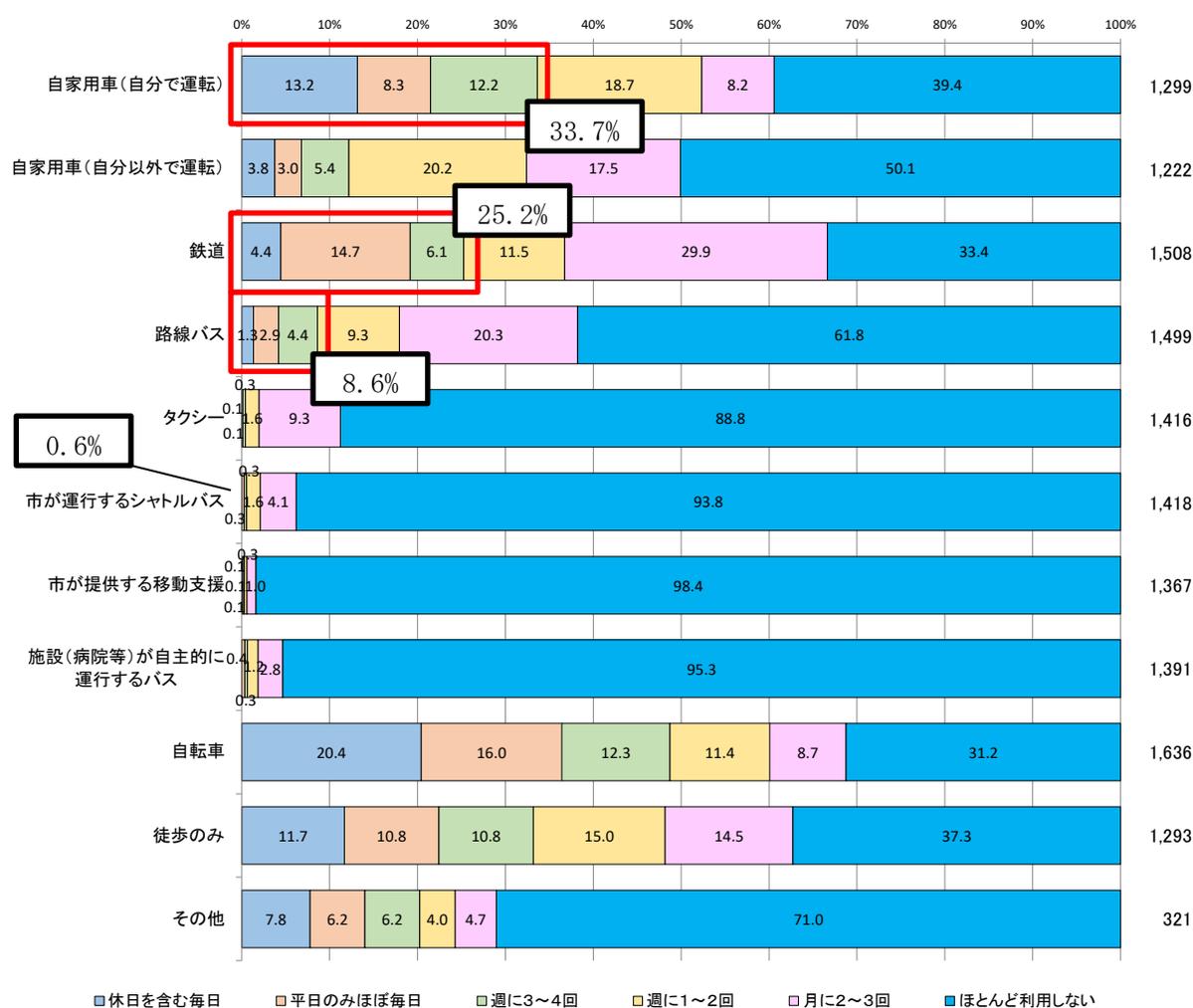
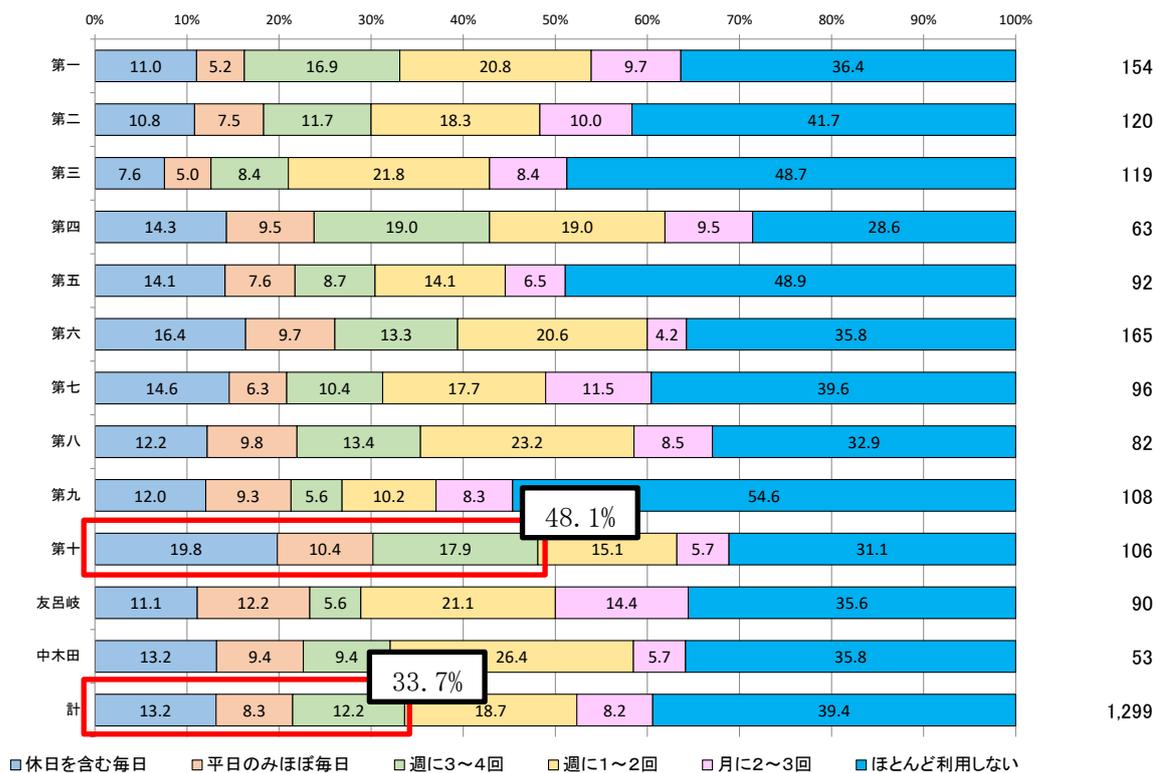


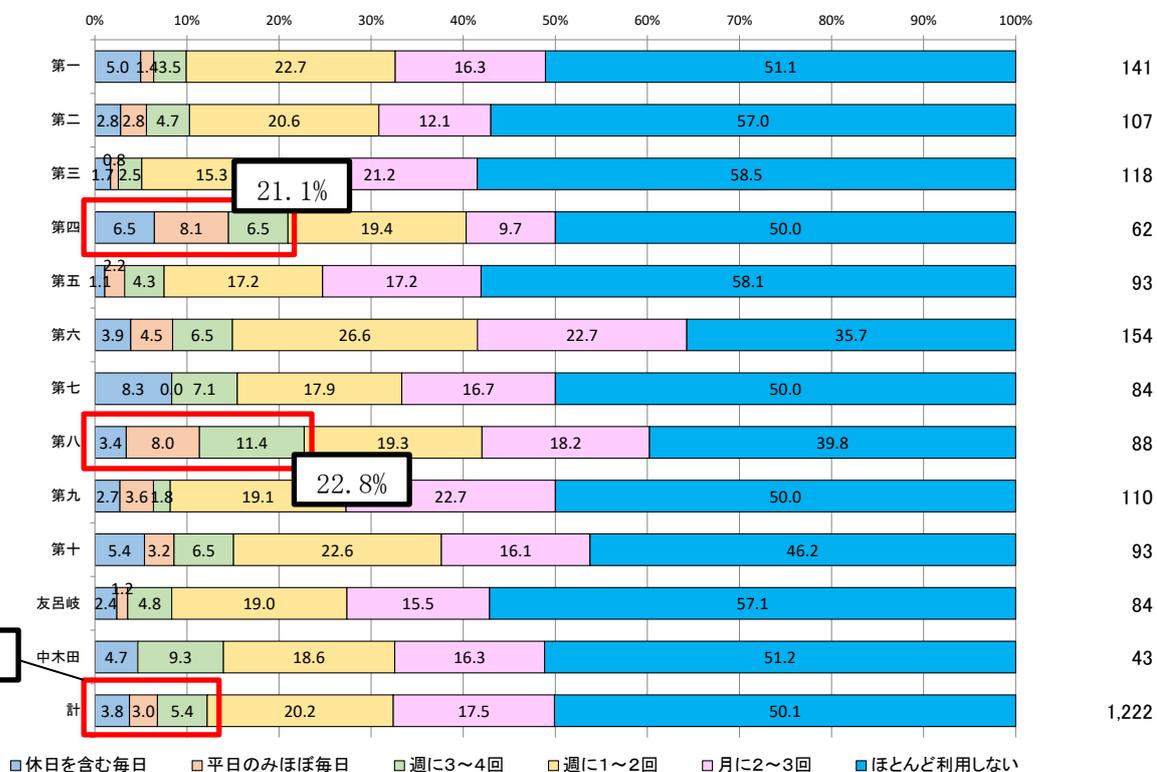
図 移動手段ごとの利用状況

【中学校別 主な移動手段ごとの利用状況①】



※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

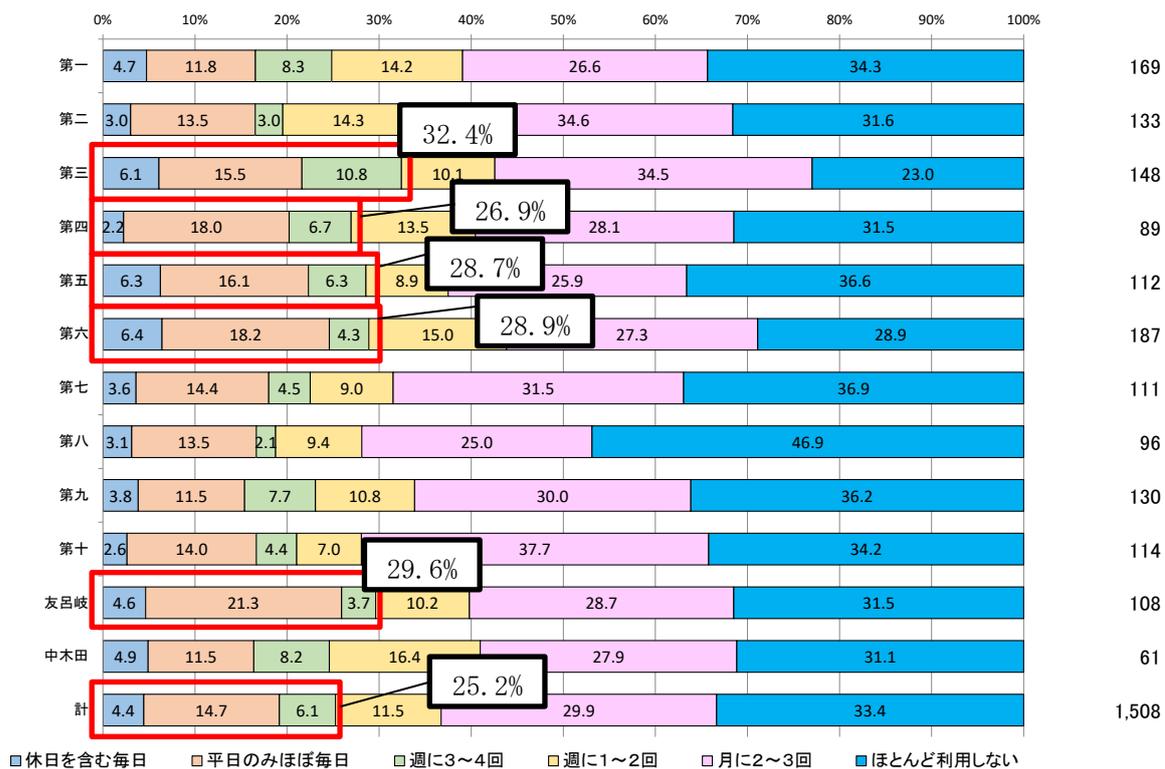
図 自家用車を自分で運転する割合



※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

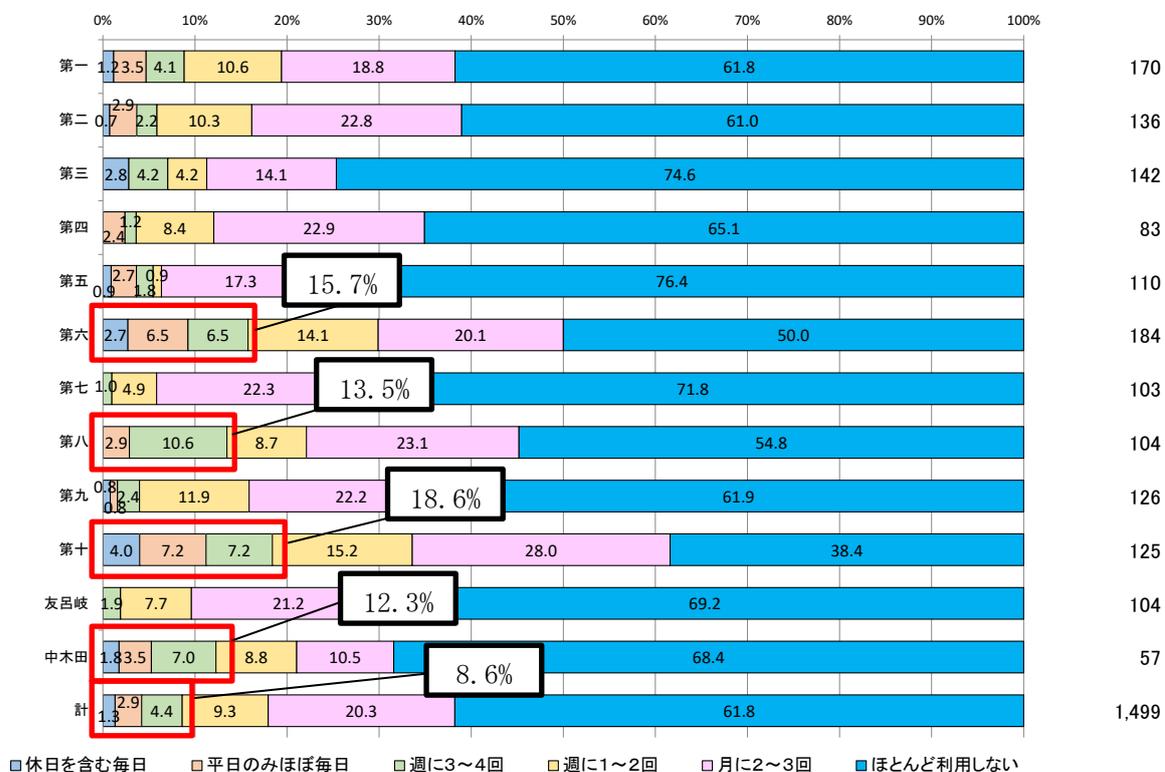
図 自家用車を誰かに運転してもらう割合

【中学校別 主な移動手段ごとの利用状況②】



※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

図 鉄道を利用する割合



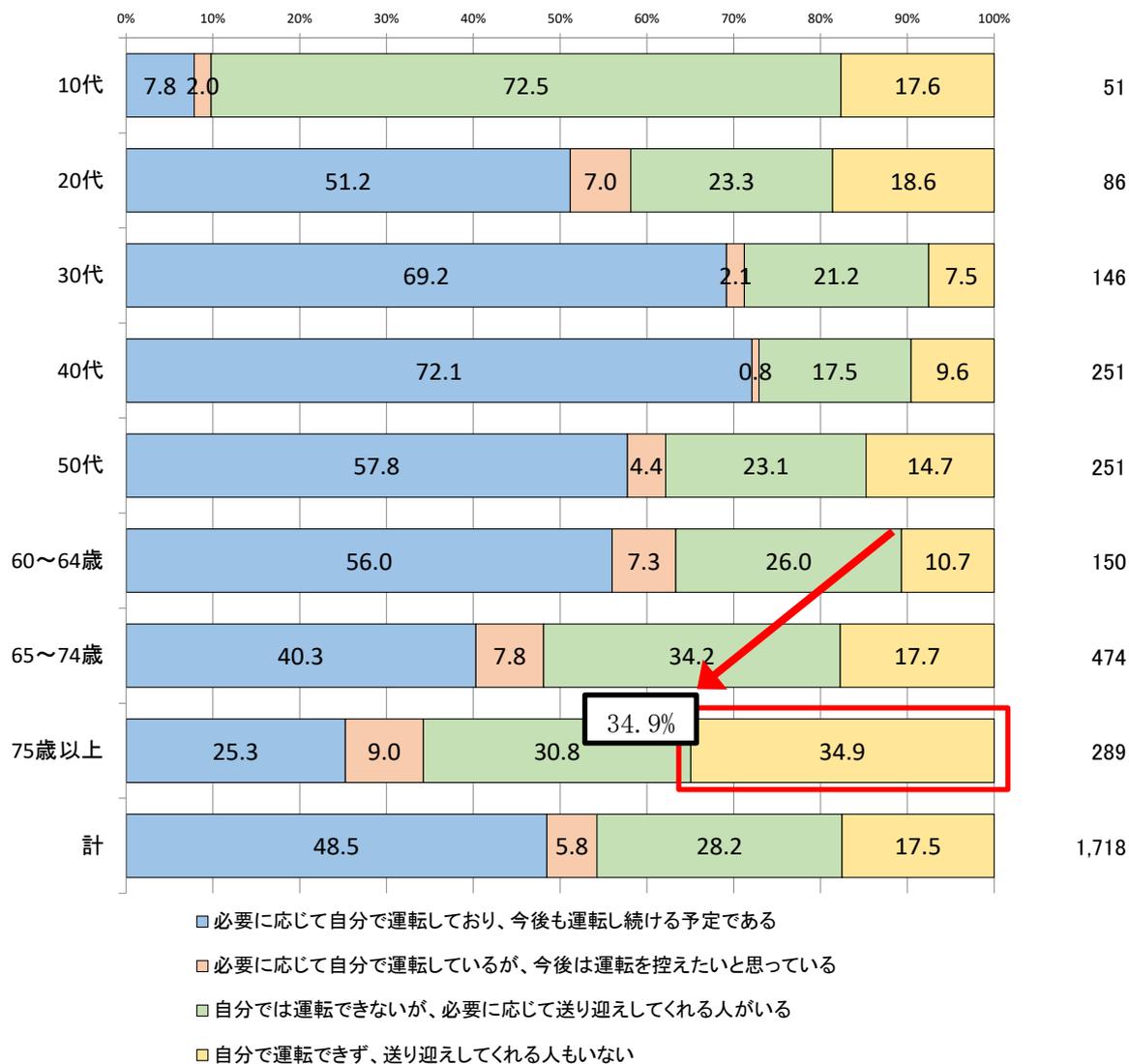
※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

図 バスを利用する割合

(2) 自家用車の利用状況

市全体では、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」回答者が約 17.5%を占めている。

年齢階層が高くなるほど、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」回答者の割合が高くなっており、75歳以上では 34.9%を占めている。



※ 「計」には、年齢不明の回答を含む

図 自家用車の利用状況

(3) タクシーの利用状況

タクシーが利用されている区間は、鉄道駅、病院と自宅を起終点とするものが多くなっている。

また、タクシーを利用する理由は、「自宅の近くで乗り降りできる」ことが約18.0%で最多であり、ついで「早く目的地に着ける」、「他に利用できる手段がない」回答者も1割以上となっている。中学校区別にみると、第四、第八校区では約2割が「他に利用できる手段がない」ことを理由にタクシーを利用している。

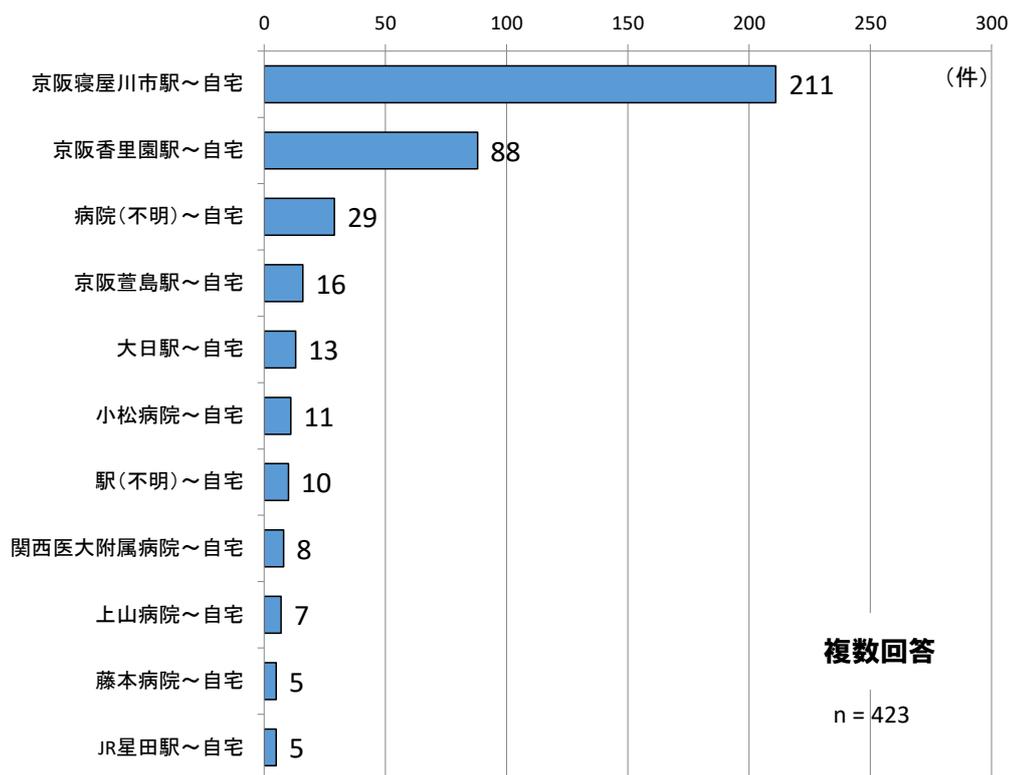
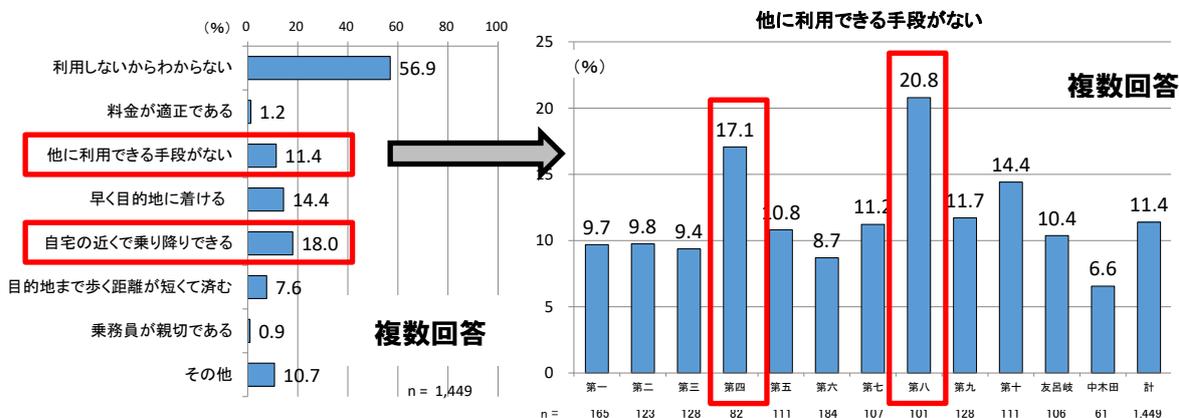


図 タクシーの利用区間



※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

図 タクシーの利用理由

(4) 鉄道駅へのアクセス

京阪寝屋川市駅を利用する回答者の約 19.4%、京阪香里園駅を利用する回答者の約 12.4%がバスを利用している。また、市外（星田駅、大日駅）の鉄道駅へも、バスでのアクセスが存在している。

これらの鉄道駅へのアクセスにあたっては「特に困り事はない」が約 57.0%を占めている。「路線バスが運行されておらず、もしくは、本数が少なく利用しづらい」回答者も1割以上となっている。特に、第八校区で約 34.1%、第四、第七校区で2割以上と多くなっている。

また、年代別にみると、若い世代（10代～40代）では、第四、第八校区などで、「安全・安心な移動環境」、「バスの運行状況（運行の有無や本数）」について、困っている回答者の割合が高い。一方、75歳以上でみると、第五、第八、第九校区などで、「安全・安心な移動環境」、「バスの運行状況（運行の有無や本数）」について、困っている回答者の割合が高い。

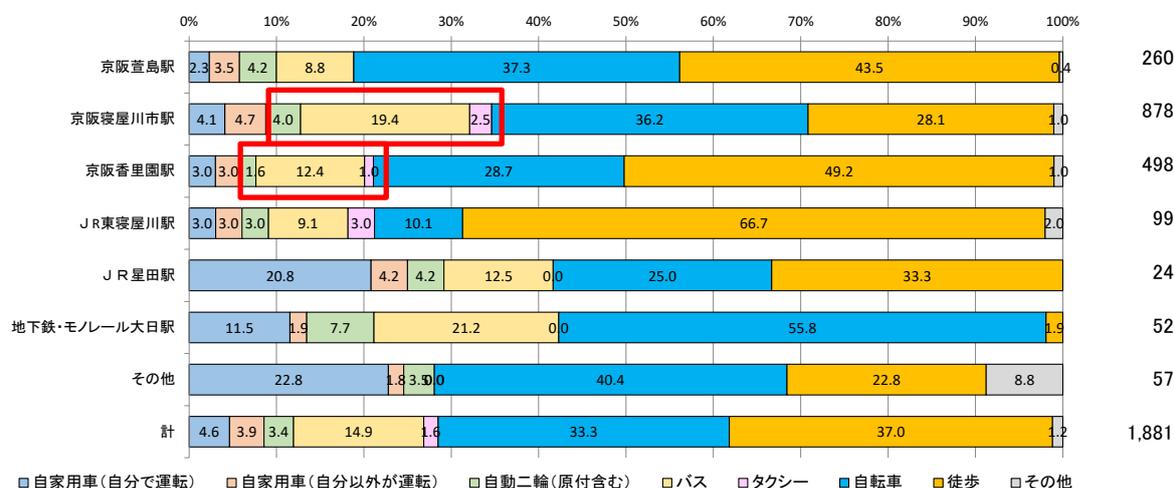
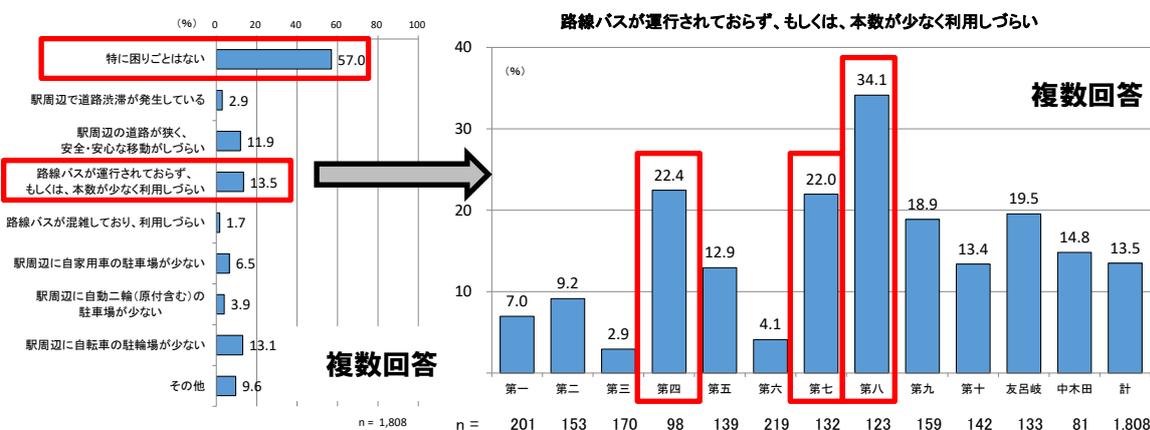


図 鉄道駅へのアクセス手段



※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

図 鉄道駅の利用にともなう困りごと

	特に困りことはない	駅周辺で道路渋滞が発生している	駅周辺の道路が狭く、安全・安心な移動がしづらい	路線バスが運行されておらず、もしくは本数が少なく利用しづらい	路線バスが混雑しており、利用しづらい	駅周辺に家用車の駐車場が少ない	駅周辺に自動二輪（原付含む）の駐車場が少ない	駅周辺に自転車の駐輪場が少ない	その他	回答者数
第一	67.7	3.2	4.8	8.1	0.0	1.6	3.2	14.5	4.8	62
第二	56.8	0.0	24.3	13.5	2.7	2.7	2.7	8.1	8.1	37
第三	76.7	0.0	11.7	0.0	3.3	0.0	1.7	13.3	8.3	60
第四	45.8	0.0	25.0	20.8	0.0	8.3	4.2	4.2	0.0	24
第五	55.4	0.0	23.2	10.7	1.8	5.4	3.6	7.1	8.9	56
第六	57.6	6.1	19.7	4.5	0.0	7.6	4.5	13.6	10.6	66
第七	51.4	0.0	8.6	25.7	0.0	5.7	2.9	11.4	11.4	35
第八	38.9	8.3	27.8	41.7	2.8	5.6	2.8	5.6	2.8	36
第九	51.0	0.0	20.4	14.3	4.1	6.1	2.0	22.4	8.2	49
第十	50.0	5.6	11.1	16.4	5.6	11.1	8.3	8.3	11.1	36
友呂岐	58.1	0.0	7.0	14.0	0.0	0.0	7.0	16.3	11.6	43
中木田	45.0	0.0	15.0	15.0	0.0	10.0	10.0	25.0	5.0	20
10代～40代計	57.2	2.1	15.8	13.5	1.9	4.7	3.9	12.4	8.1	533

単位：%

	特に困りことはない	駅周辺で道路渋滞が発生している	駅周辺の道路が狭く、安全・安心な移動がしづらい	路線バスが運行されておらず、もしくは本数が少なく利用しづらい	路線バスが混雑しており、利用しづらい	駅周辺に家用車の駐車場が少ない	駅周辺に自動二輪（原付含む）の駐車場が少ない	駅周辺に自転車の駐輪場が少ない	その他	回答者数
第一	41.5	2.4	4.9	9.8	2.4	14.6	4.9	14.6	12.2	41
第二	43.8	0.0	15.6	12.5	0.0	12.5	0.0	18.8	9.4	32
第三	58.6	0.0	6.9	0.0	0.0	6.9	0.0	20.7	13.8	29
第四	68.2	0.0	4.5	18.2	0.0	4.5	0.0	0.0	9.1	22
第五	52.4	4.8	19.0	23.8	0.0	0.0	0.0	9.5	9.5	21
第六	61.4	4.5	11.4	2.3	0.0	9.1	0.0	9.1	13.6	44
第七	66.7	0.0	4.8	9.5	4.8	0.0	0.0	4.8	19.0	21
第八	47.4	0.0	21.1	42.1	5.3	10.5	0.0	15.8	10.5	19
第九	48.4	6.5	25.8	25.8	0.0	3.2	6.5	12.9	12.9	31
第十	71.0	3.2	3.2	9.7	0.0	3.2	0.0	3.2	12.9	31
友呂岐	50.0	0.0	4.2	20.8	0.0	4.2	0.0	12.5	29.2	24
中木田	50.0	0.0	8.3	8.3	8.3	8.3	0.0	25.0	8.3	12
75歳以上計	54.9	2.4	10.9	13.6	1.2	7.4	1.2	11.5	13.3	339

単位：%

複数回答

凡例	50%以上	50.0
	30%以上	30.0
	20%以上	20.0

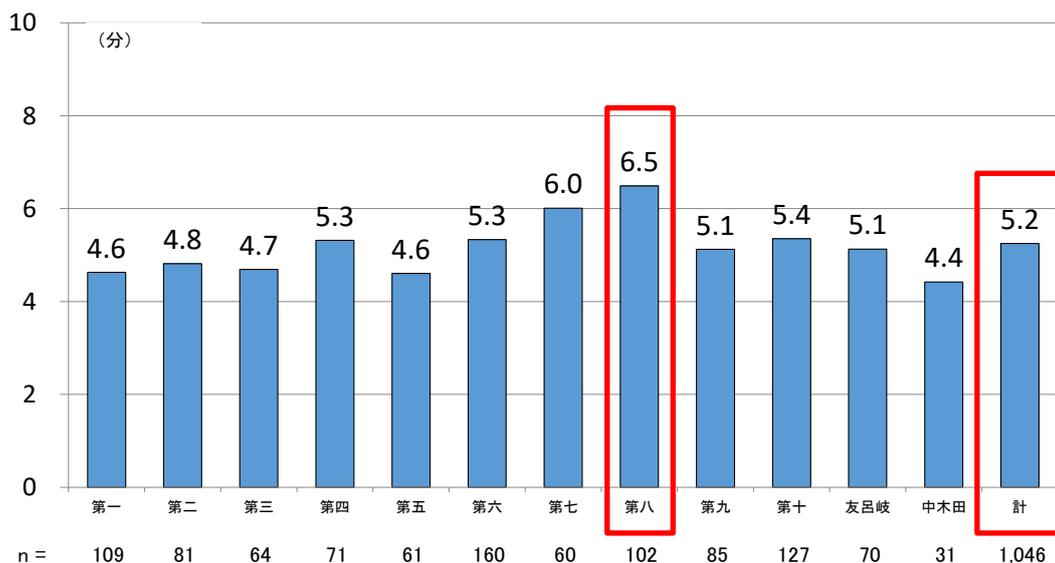
※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

図 年齢ごとの鉄道駅の利用にともなう困りごと（上：10代～40代、下：75歳以上）

(5) 最寄りのバス停に関する評価

最寄りのバス停までの平均所要時間は約 5.2 分となっており、中学校区別にみると、第八校区が最大で約 6.5 分となっている。

最寄りのバス停までの移動に関する評価をみると、「自宅からバス停まで距離が近く、利用しやすい」が約 73.1%で最多となっている。不満としては、「自宅からバス停まで距離があり、利用しづらい」が第八校区で約 30.8%、「自宅からバス停まで高低差があり、利用しづらい」が第六校区で約 16.9%となっている。



※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

図 最寄りのバス停までの所要時間

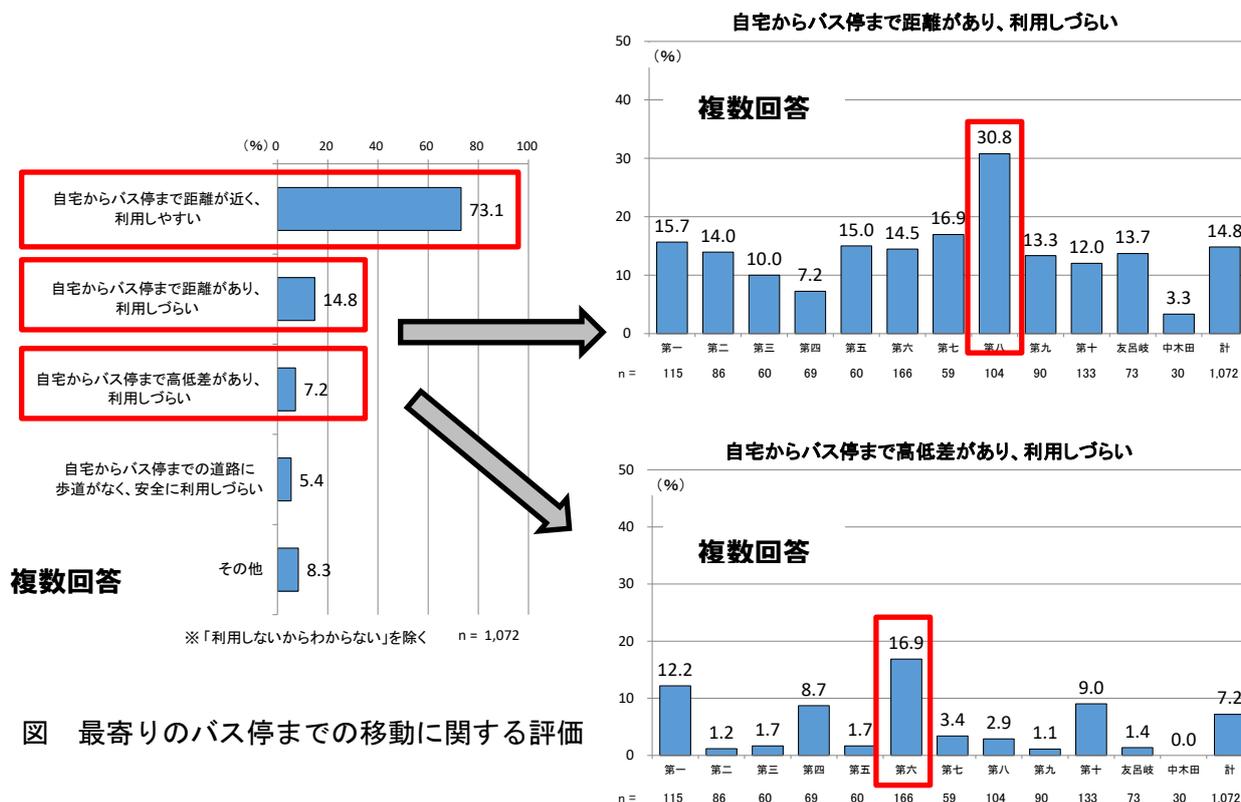


図 最寄りのバス停までの移動に関する評価

また、年代別にみると、第三校区では、75歳以上、10代～40代ともに「バス停までの距離」を指摘する回答者の割合が高くなっている。そのほか、75歳以上では、「バス停までの高低差」、「安全性」を利用しづらい理由に挙げている回答者が多い地域がみられる。

	自宅からバス停まで距離が近く、 利用しやすい	自宅からバス停まで距離があり、 利用しづらい	自宅からバス停まで高低差があり、 利用しづらい	自宅からバス停までの道路に 歩道がなく、安全に利用しづらい	その他	回答者数
第一	86.5	5.4	2.7	5.4	2.7	37
第二	87.5	3.1	3.1	6.3	6.3	32
第三	67.7	25.8	6.5	0.0	12.9	31
第四	58.3	8.3	16.7	8.3	16.7	12
第五	71.4	14.3	7.1	0.0	10.7	28
第六	73.0	18.9	10.8	5.4	13.5	37
第七	77.8	16.7	5.6	5.6	5.6	18
第八	68.4	10.5	5.3	5.3	15.8	19
第九	74.1	14.8	11.1	3.7	3.7	27
第十	66.7	11.1	11.1	5.6	11.1	18
友呂岐	60.9	8.7	13.0	8.7	13.0	23
中木田	55.6	33.3	0.0	0.0	11.1	9
10代～40代計	72.5	14.1	7.4	4.7	9.7	298

単位: %

	自宅からバス停まで距離が近く、 利用しやすい	自宅からバス停まで距離があり、 利用しづらい	自宅からバス停まで高低差があり、 利用しづらい	自宅からバス停までの道路に 歩道がなく、安全に利用しづらい	その他	回答者数
第一	84.6	11.5	11.5	7.7	11.5	26
第二	78.3	4.3	8.7	0.0	8.7	23
第三	66.7	22.2	16.7	11.1	27.8	18
第四	73.3	6.7	0.0	20.0	6.7	15
第五	83.3	8.3	0.0	0.0	8.3	12
第六	62.1	13.8	13.8	10.3	6.9	29
第七	76.9	7.7	7.7	7.7	0.0	13
第八	66.7	22.2	22.2	11.1	22.2	9
第九	75.0	10.0	0.0	5.0	15.0	20
第十	86.4	4.5	4.5	0.0	4.5	22
友呂岐	69.2	15.4	0.0	7.7	7.7	13
中木田	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	5
75歳以上計	73.6	11.3	9.0	7.5	10.4	212

単位: %

複数回答

凡例	50%以上	50.0
	30%以上	30.0
	20%以上	20.0

※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

図 最寄りのバス停までの移動に関する評価（上：10代～40代、下：75歳以上）

(6) バスに関する評価

バスが良い点として、「自宅からバス停が近い」ことが最多となっている。ついで、「座っていける」、「他の交通手段を利用するより安くすむ」が多くなっている。

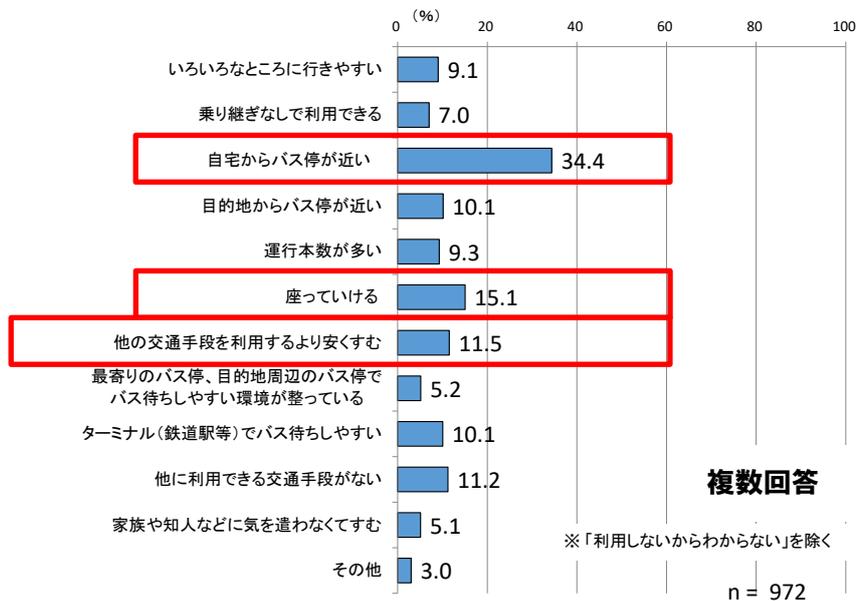


図 バスの良い点

また、年代別にみると、75歳以上では、「バス停が近いこと」のほか、地域によって、「座っていけること」、「他に利用できる交通手段がない」ことをバスを利用する理由に挙げている回答者が多くみられる。

	いろいろなところに行きやすい	乗り継ぎなしで利用できる	自宅からバス停が近い	目的地からバス停が近い	運行本数が多い	座っていける	他の交通手段を利用するより安くすむ	最寄りのバス停、目的地周辺のバス停でバス待ちしやすい環境が整っている	ターミナル(鉄道駅等)でバス待ちしやすい	他に利用できる交通手段がない	家族や知人などに気を遣わなくてすむ	その他	回答者数
第一	4.2	8.3	79.2	12.5	33.3	16.7	25.0	4.2	12.5	25.0	12.5	4.2	24
第二	10.5	10.5	47.4	21.1	5.3	47.4	5.3	10.5	21.1	26.3	5.3	0.0	19
第三	11.1	5.6	55.6	5.6	5.6	33.3	33.3	11.1	5.6	11.1	5.6	0.0	18
第四	6.7	6.7	73.3	13.3	6.7	20.0	0.0	13.3	33.3	20.0	0.0	6.7	15
第五	10.0	10.0	60.0	0.0	0.0	10.0	10.0	0.0	20.0	30.0	10.0	0.0	10
第六	6.7	13.3	50.0	10.0	20.0	20.0	16.7	6.7	10.0	33.3	6.7	0.0	30
第七	0.0	8.3	66.7	16.7	16.7	8.3	8.3	0.0	25.0	16.7	0.0	8.3	12
第八	9.1	0.0	54.5	0.0	18.2	36.4	9.1	18.2	18.2	36.4	18.2	9.1	11
第九	14.3	19.0	57.1	19.0	4.8	4.8	14.3	9.5	14.3	4.8	14.3	4.8	21
第十	10.0	5.0	60.0	0.0	25.0	20.0	5.0	15.0	20.0	20.0	10.0	0.0	20
友呂岐	0.0	0.0	72.7	0.0	18.2	36.4	18.2	0.0	9.1	36.4	0.0	9.1	11
中木田	0.0	25.0	25.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	25.0	50.0	25.0	0.0	4
75歳以上計	7.5	9.0	59.7	10.0	14.4	22.4	13.4	8.0	16.4	23.4	8.0	3.5	201

単位: %

複数回答

凡例	50%以上	30%以上	20%以上
	50.0	30.0	20.0

※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

図 バスの良い点 (75歳以上)

一方、バスが利用しづらい理由、しない理由としては、「運行本数が少ない」こと、「ターミナル（鉄道駅等）でバス待ちしづらい」ことが上位となっている。「運行本数が少ない」が、第四、第八校区で50%以上と割合が高くなっている。また、「ターミナル（鉄道駅等）でバス待ちしづらい」については、市内の駅による差はみられない。

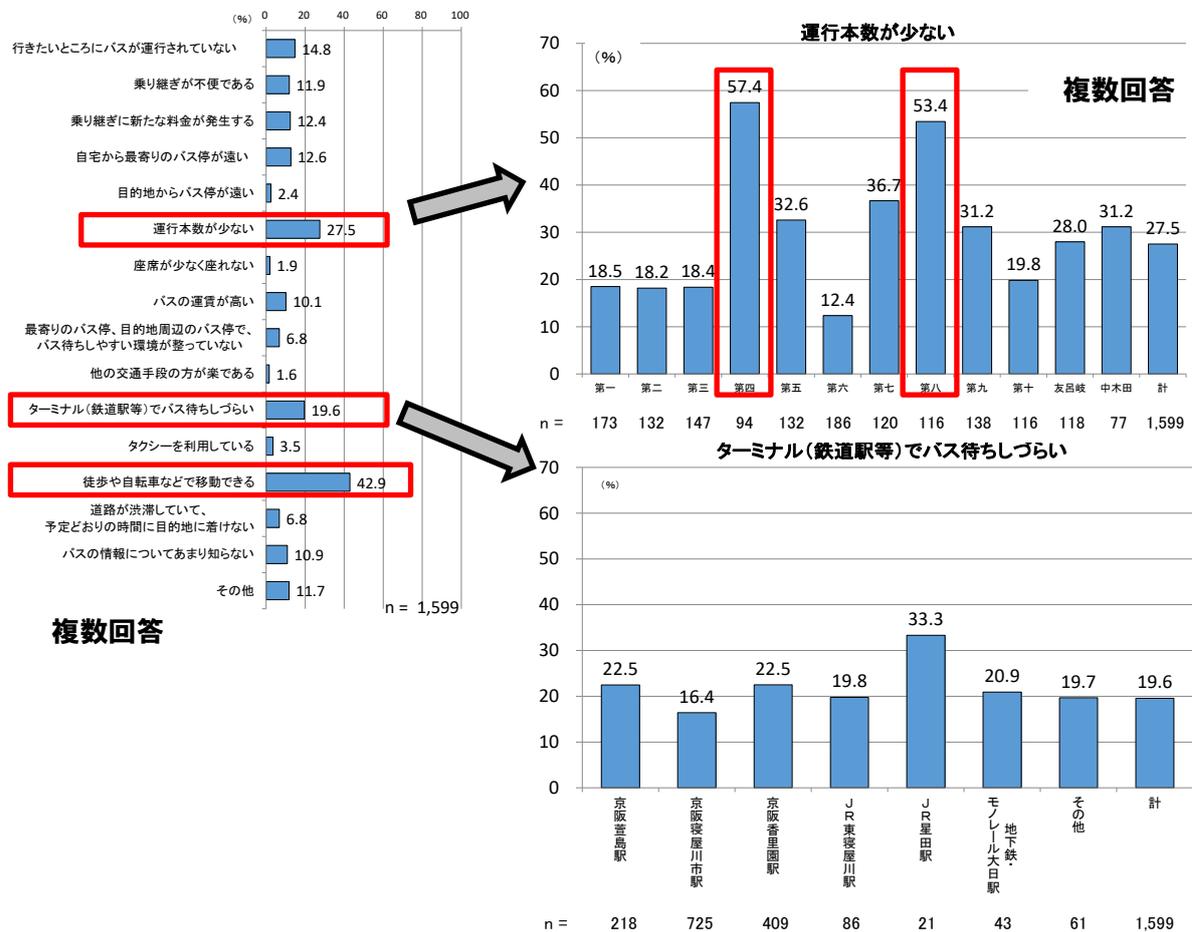


図 バスが利用しづらい理由、しない理由

(7) バスを利用した行先

バスを利用した際の現在の行先については、京阪寝屋川市駅が最多となり、京阪香里園駅をはじめとする鉄道駅や病院がバス利用による行先の上位となっている。

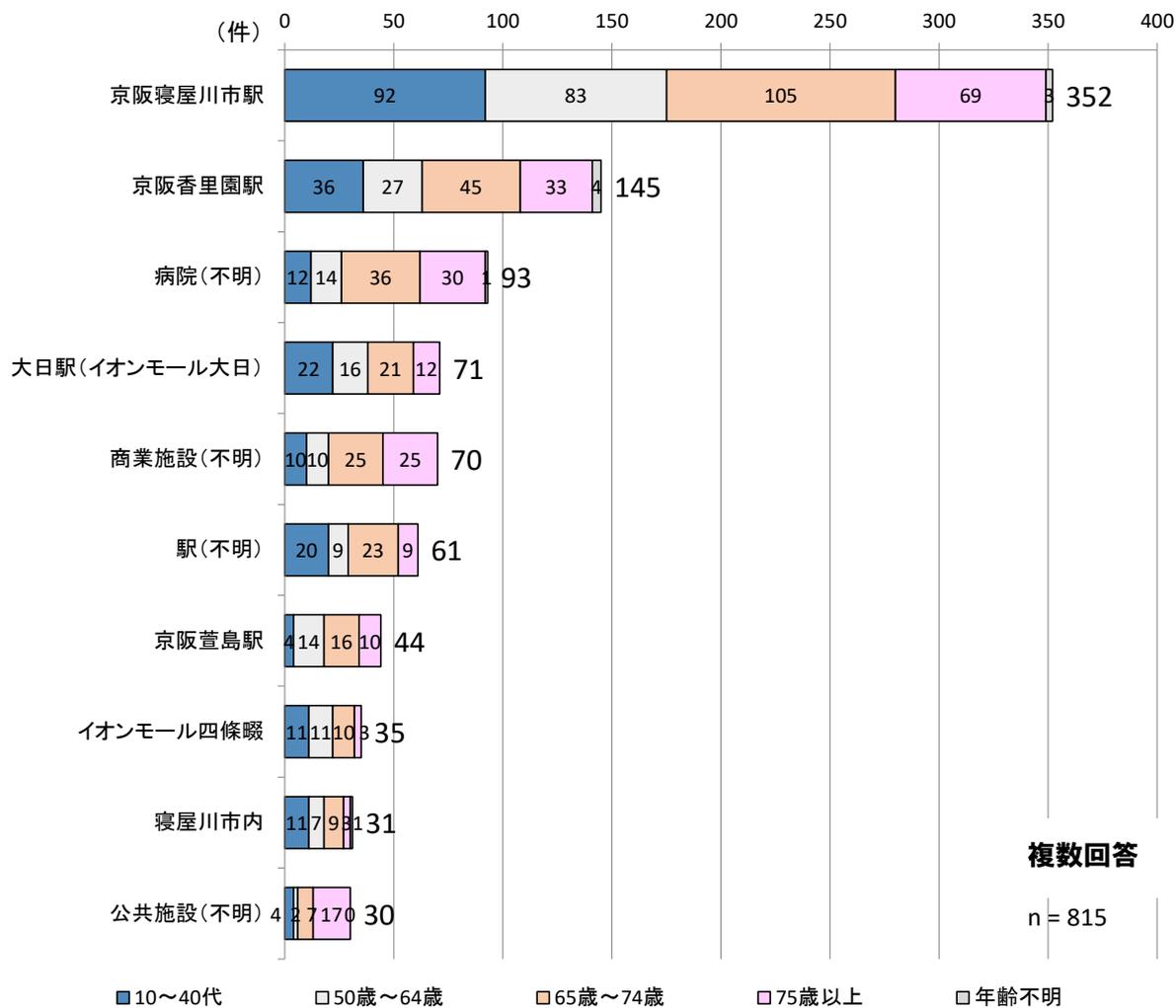


図 バスを利用した際の現在の行先

また、今後、バスでアクセスしたい行先については、病院が最多となり、商業施設や公共施設が上位となっている。

年代でみると、若い世代では、市外の商業施設や鉄道駅（イオンモール四條畷や大日）方面のアクセスへのニーズが高くなっている。一方、年齢が高い世代では、病院や公共施設のアクセスへのニーズが高くなっている。

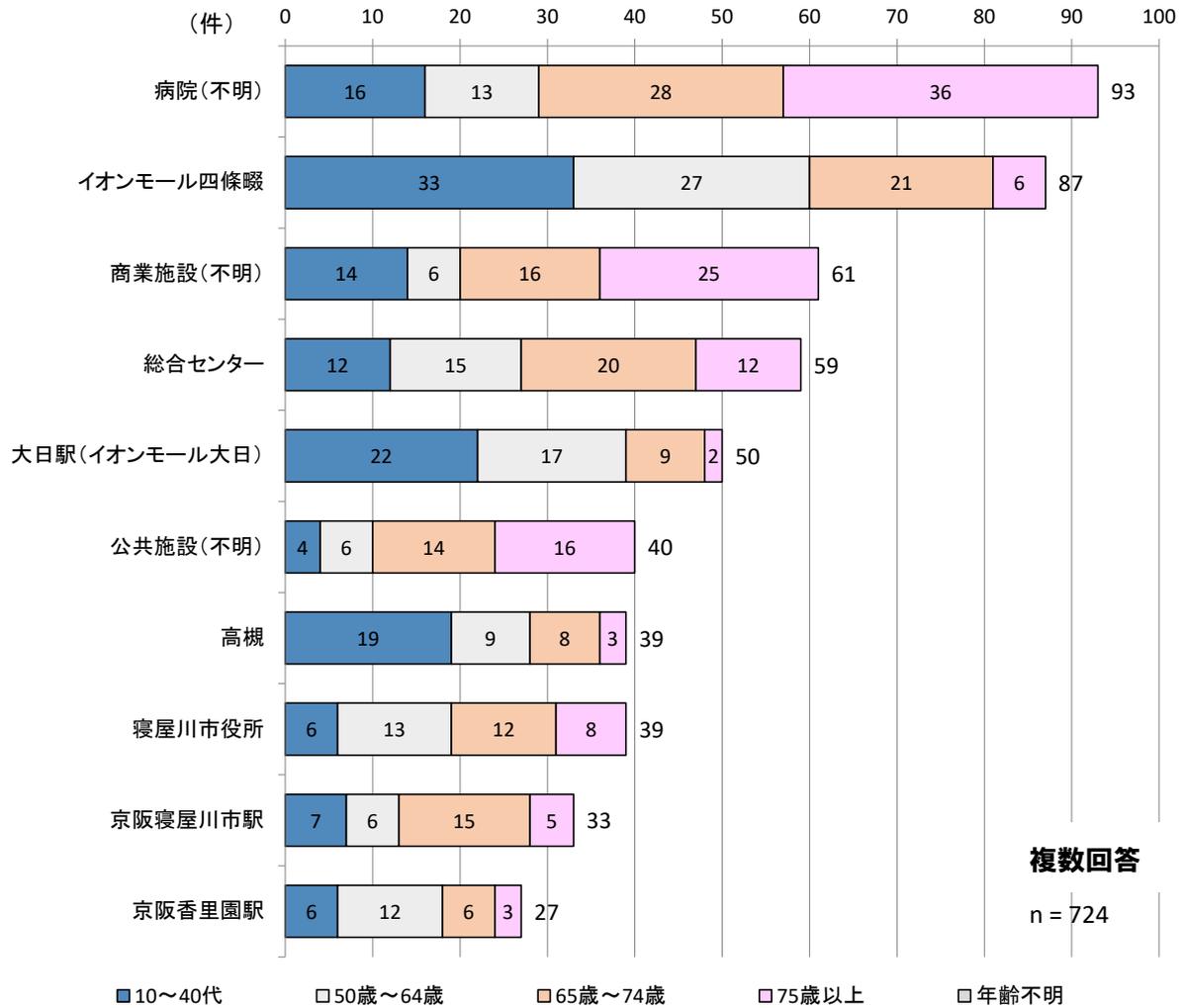


図 今後、バスでアクセスしたい行き先

(8) 今後のあるべき姿

下記の3つの姿を求める意見が上位となり、回答者の3割以上を占めている。

- 市内にある京阪電鉄とJRの駅を結ぶバス路線を充実してほしい
- 京阪電鉄と地下鉄・モノレールなどの駅を結ぶバス路線を充実してほしい
- 鉄道駅以外の市内の拠点（公共施設、病院、大型商業施設など）へのバス路線を充実してほしい

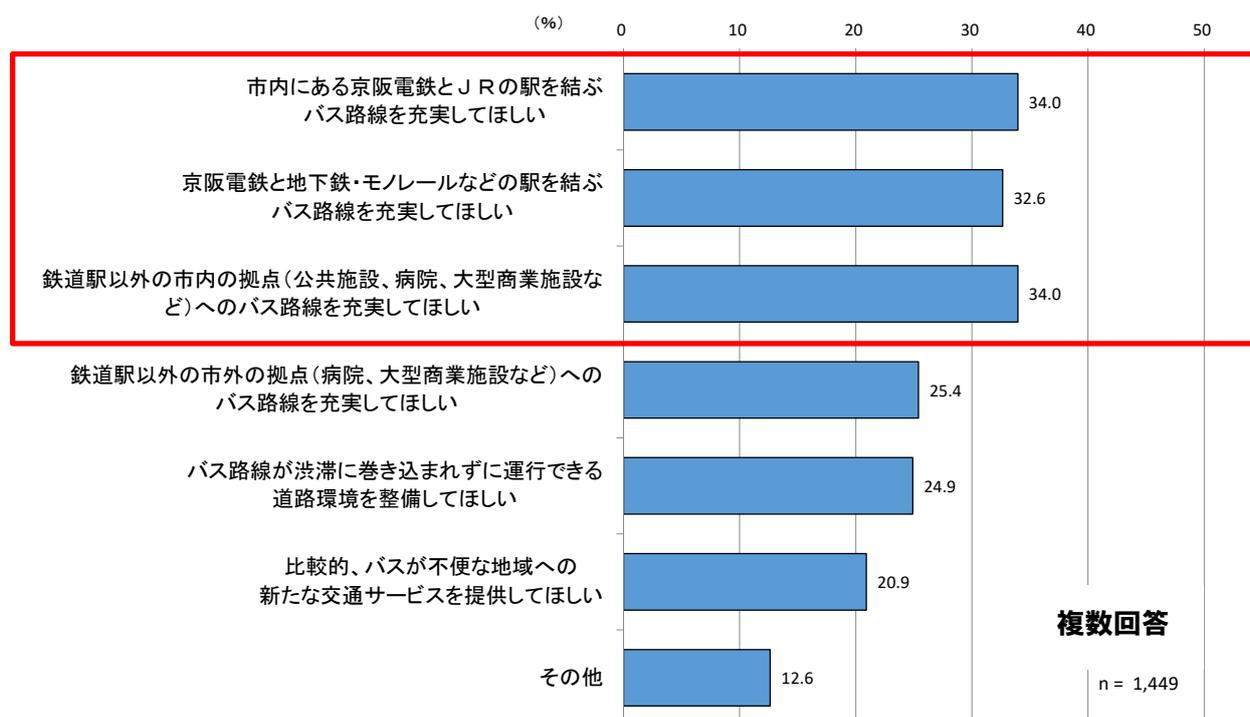


図 今後のあるべき姿

3.3 バス利用者へのアンケート調査

(1) 自家用車の利用状況

バス利用者のうち、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」回答者が約 38.4% を占めている。

自家用車の利用

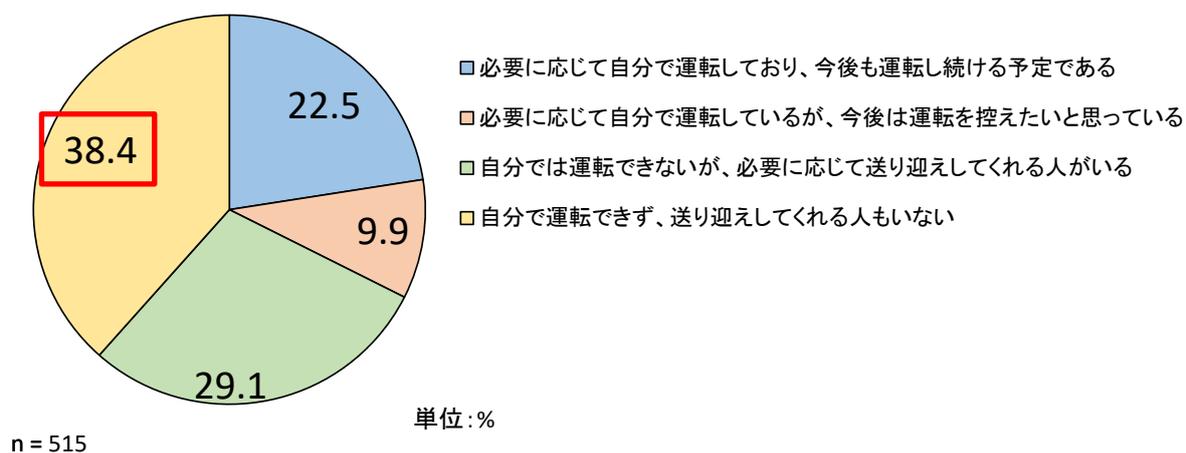


図 自家用車の利用状況

(2) バスを利用する目的

通勤目的、買い物目的の利用がそれぞれ約 3 割となり、ついで、通院目的が約 16.5% となっている。

バスを利用する目的

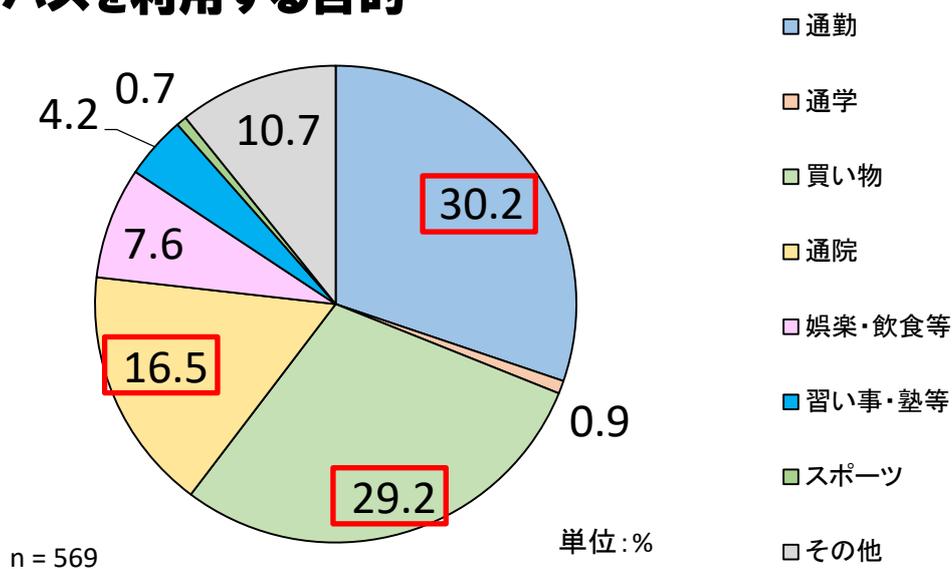


図 バスを利用する目的

(3) 鉄道駅の利用にともなう困りごと

鉄道駅を利用する約 50.0%が「特に困りごとはない」と回答している。困りごとについては、「本数が少なく利用しづらい」が約 28.9%で最多となっている。

駅別にみると、京阪寝屋川市駅、京阪香里園駅利用者は「特に困りごとはない」が最多となる一方、京阪萱島駅、JR東寝屋川駅利用者は「本数が少なく利用しづらい」が6割以上を占めている。

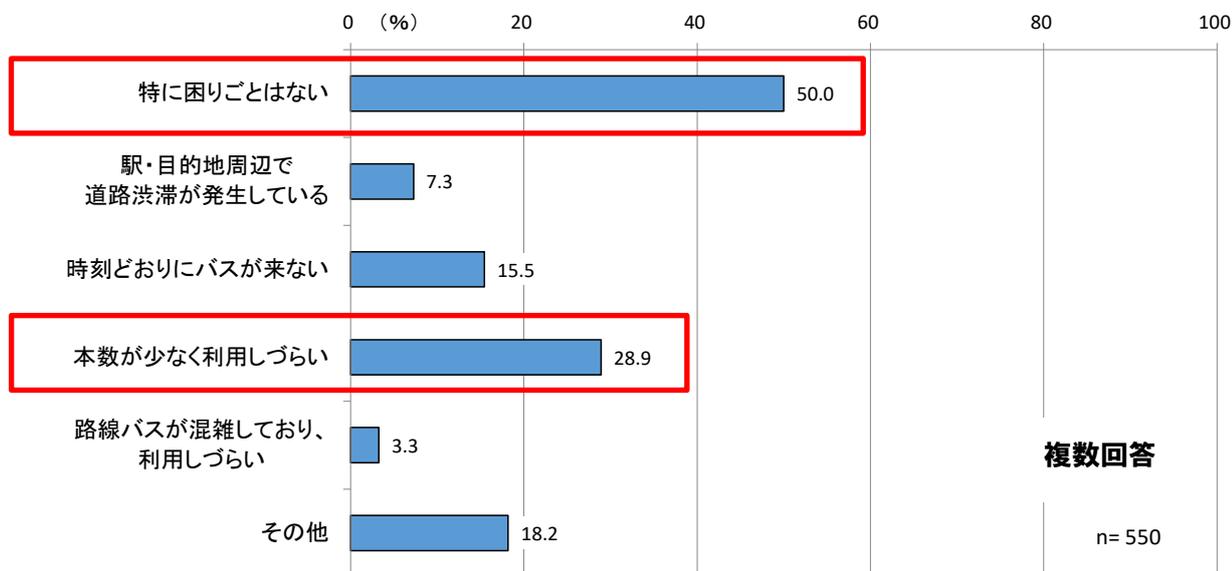


図 鉄道駅の利用にともなう困りごと（回答者全体）

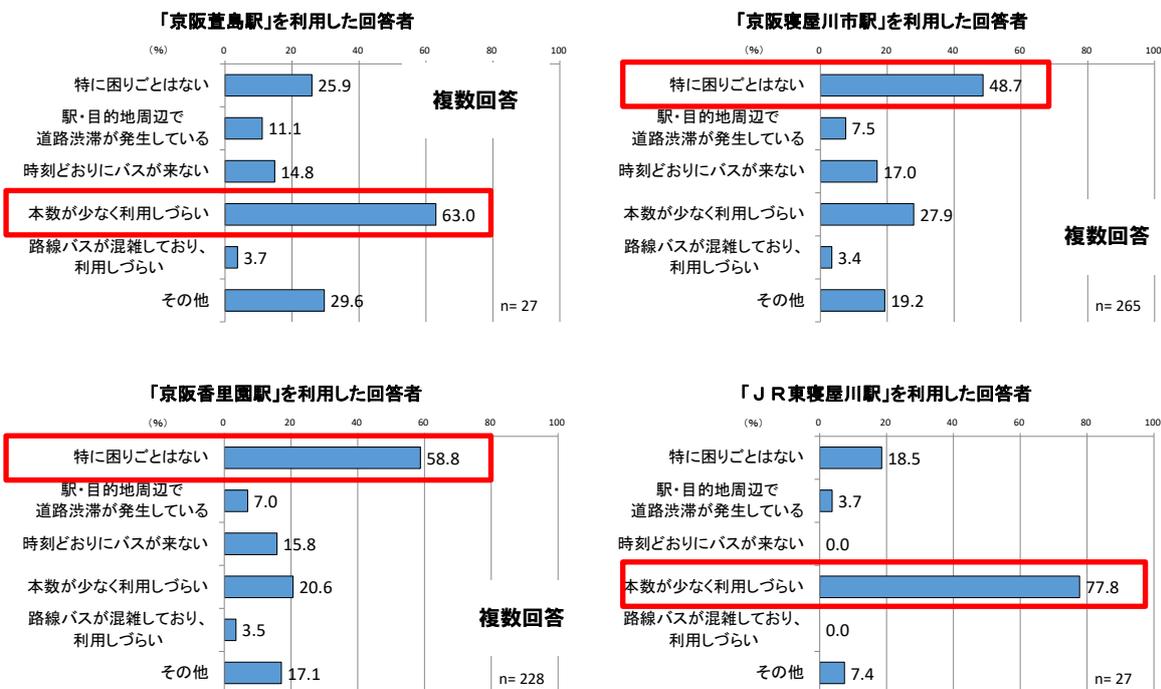


図 鉄道駅の利用にともなう困りごと（駅別）

複数回答

(4) 最寄りのバス停に関する評価

最寄りのバス停までの平均所要時間は約 5.8 分となっており、中学校区別にみると、第四校区が最大で約 7.5 分となっている。

「自宅からバス停まで距離が近く、利用しやすい」が約 78.1%で最多となっている。一方、「自宅からバス停まで距離があり、利用しづらい」が第九、中木田校区で3割以上を占めている。また、「自宅からバス停まで高低差があり、利用しづらい」が第六、第十校区で約2割となっている。

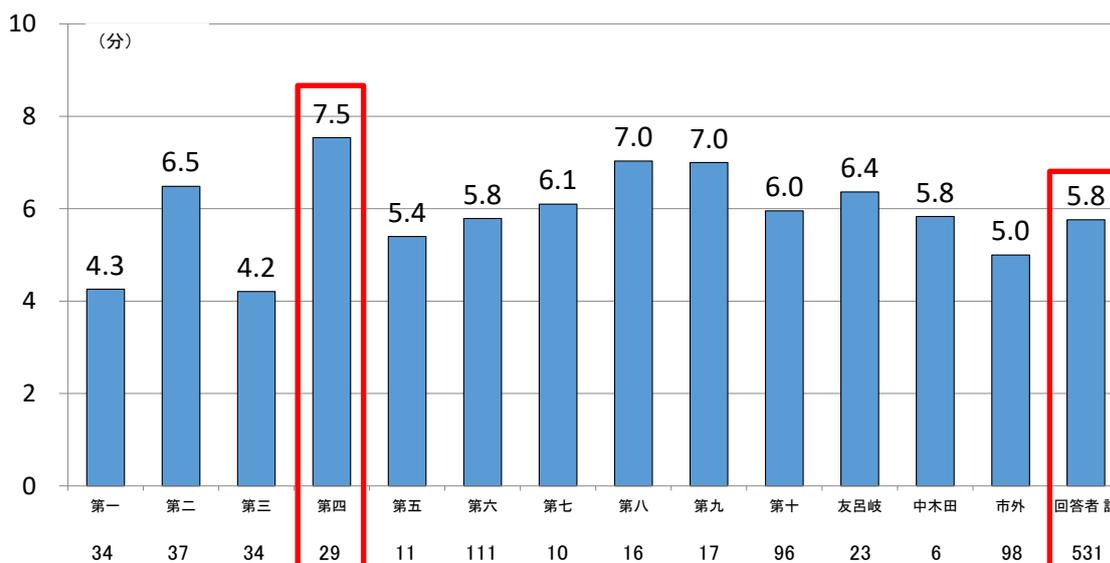
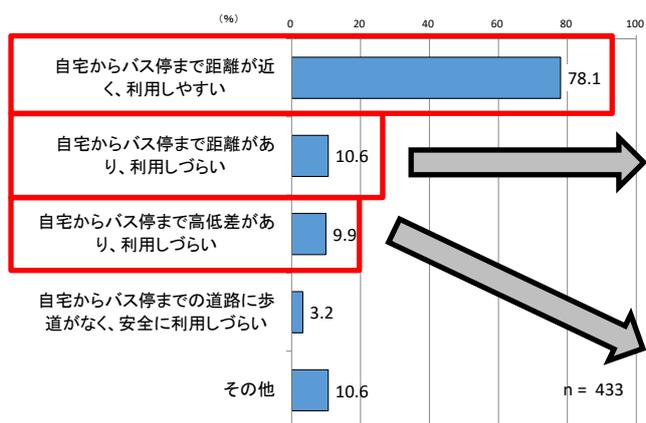
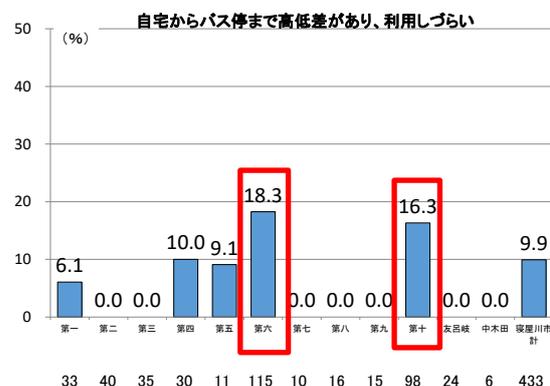
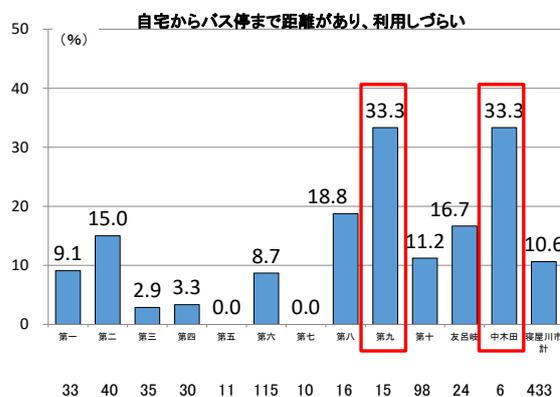


図 最寄りのバス停までの所要時間



複数回答
(市内居住者のみを対象)

図 最寄りのバス停までの移動に関する評価



(5) バスの利用頻度

回答者の約 57.3%は、週に 3～4 回以上、バスを利用している。

バスを利用する頻度

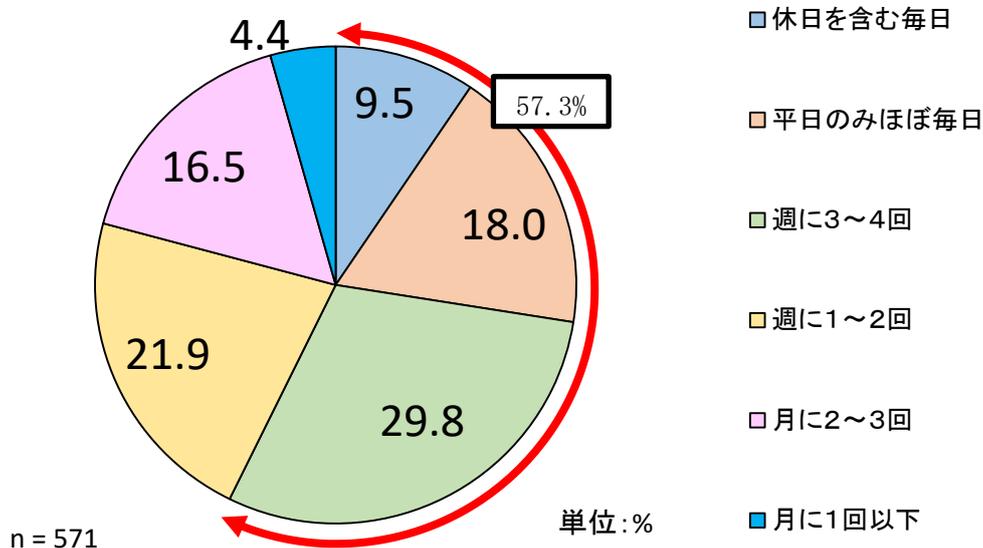


図 バスの利用頻度

(6) バスと鉄道の乗り継ぎ

各駅とも「特に困りごとはない」と回答した人が最多となっている。4 駅全体でみると、「鉄道とバスが連絡しておらず、駅での待ち時間が発生する」ことを困りごととして挙げる回答者が約 20.1%となっている。

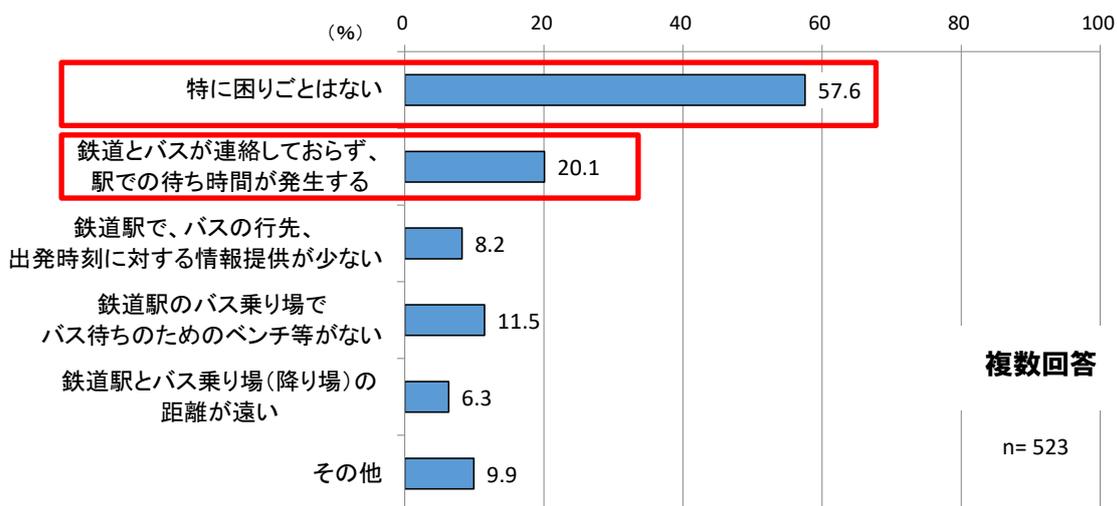


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価（4 駅全体）

① 京阪萱島駅

京阪萱島駅では、困りごととして、「鉄道駅のバス乗り場でバス待ちのためのベンチ等がない」ことが約 18.5%を占めている。

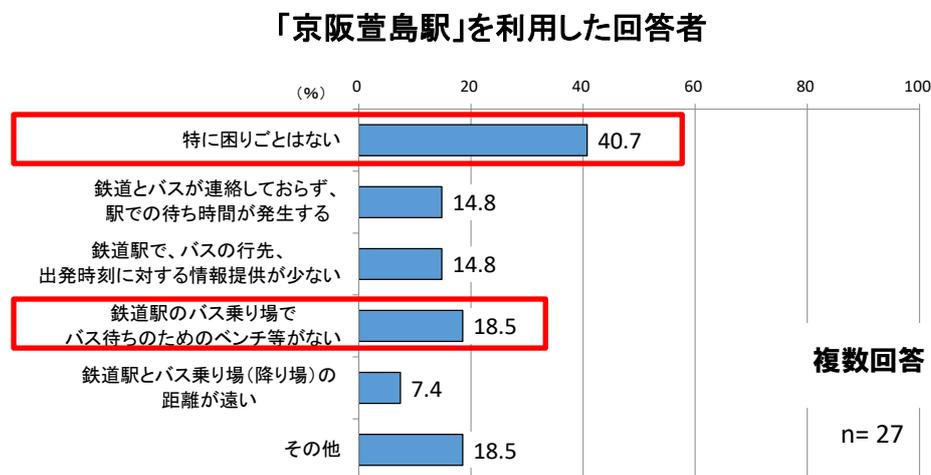


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価（京阪萱島駅）

② 京阪寝屋川市駅

京阪寝屋川市駅では、困りごととして、「鉄道とバスが連絡しておらず、駅での待ち時間が発生する」ことを挙げている回答者が約 21.4%を占めている。

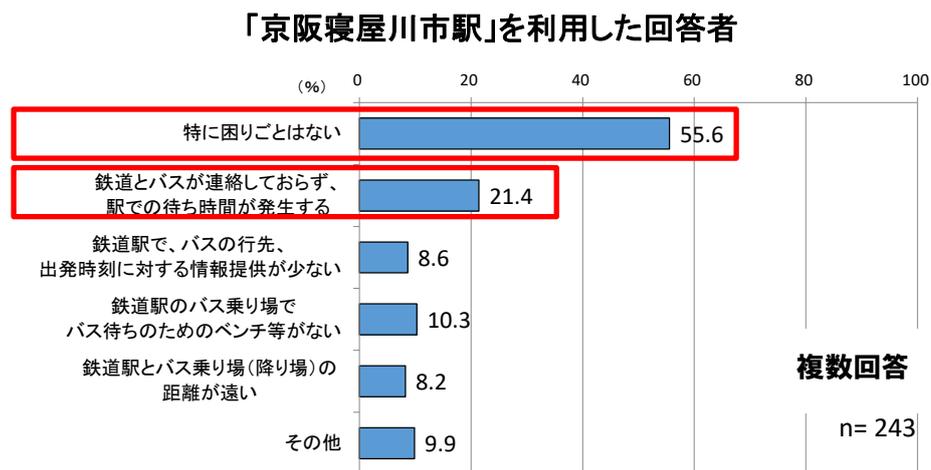


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価（京阪寝屋川市駅）

③ 京阪香里園駅

京阪香里園駅では、困りごととして、「鉄道とバスが連絡しておらず、駅での待ち時間が発生する」ことが約 17.3%、「鉄道駅のバス乗り場でバス待ちのためのベンチ等がない」ことが約 12.4%を占めている。

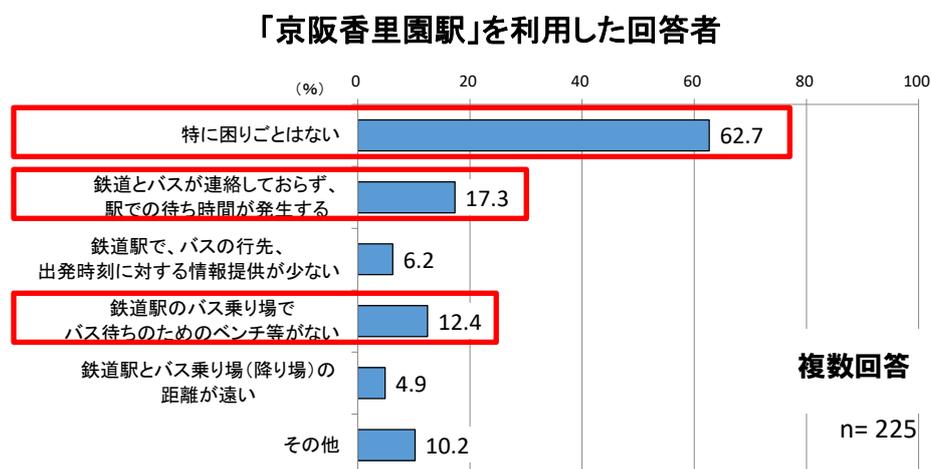


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価（京阪香里園駅）

④ J R 東寝屋川駅

J R 東寝屋川駅では、困りごととして、「鉄道とバスが連絡しておらず、駅での待ち時間が発生する」ことが約 40.0%、「鉄道駅で、バスの行先、出発時刻に対する情報提供が少ない」ことが約 16.0%を占めている。

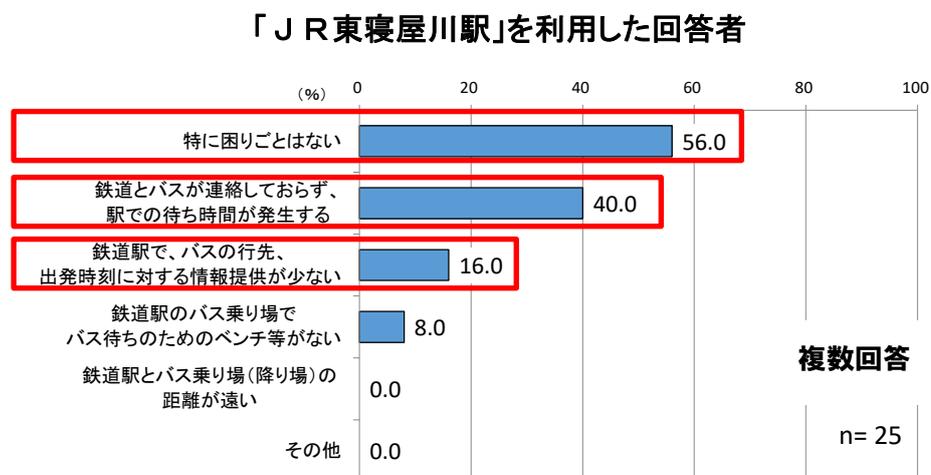


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価（J R 東寝屋川駅）

(7) バスに関する評価

バスが良い点として、「バスが良い点として、「自宅からバス停が近い」ことが最多であり、ついで「座っていける」、「他に利用できる交通手段がない」が多くなっている。

一方、バスが利用しづらい理由、しない理由としては、「運行本数が少ない」こと、「乗り継ぎに新たな料金が発生する」ことが上位を占めている。中学校区別にみると、「乗り継ぎに新たな料金が発生する」が、第四、第五、友呂岐校区で4割以上、「運行本数が少ない」が、第四、第五、第七校区で6割以上となっている。

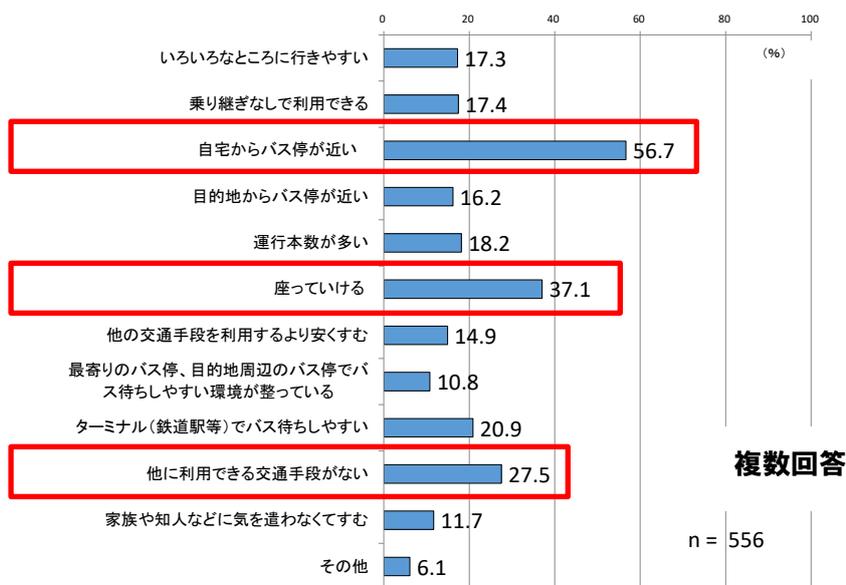


図 バスの良い点

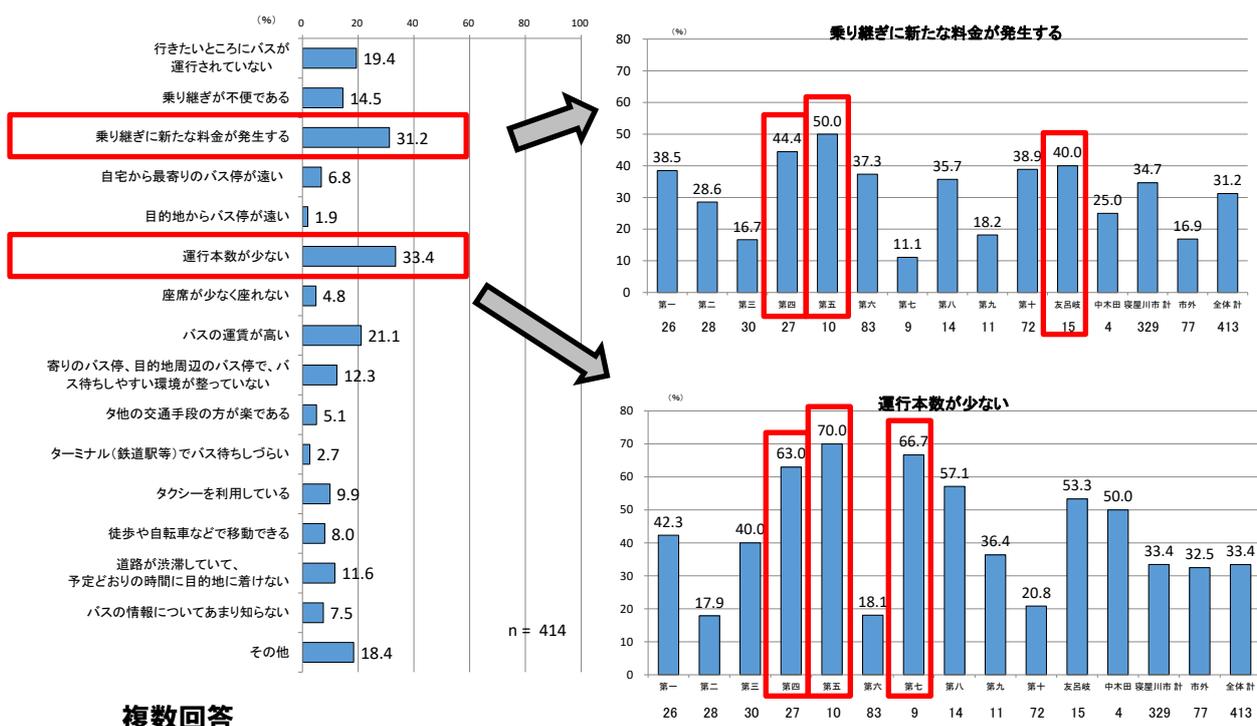


図 バスが利用しづらい理由、しない理由

(8) バスを利用した行先

バスを利用した際の現在の行先については、年齢を問わず、京阪香里園駅と京阪寝屋川市駅が最多となっている。そのほか、高齢者を中心に病院や商業施設へのバス利用が多くみられる。

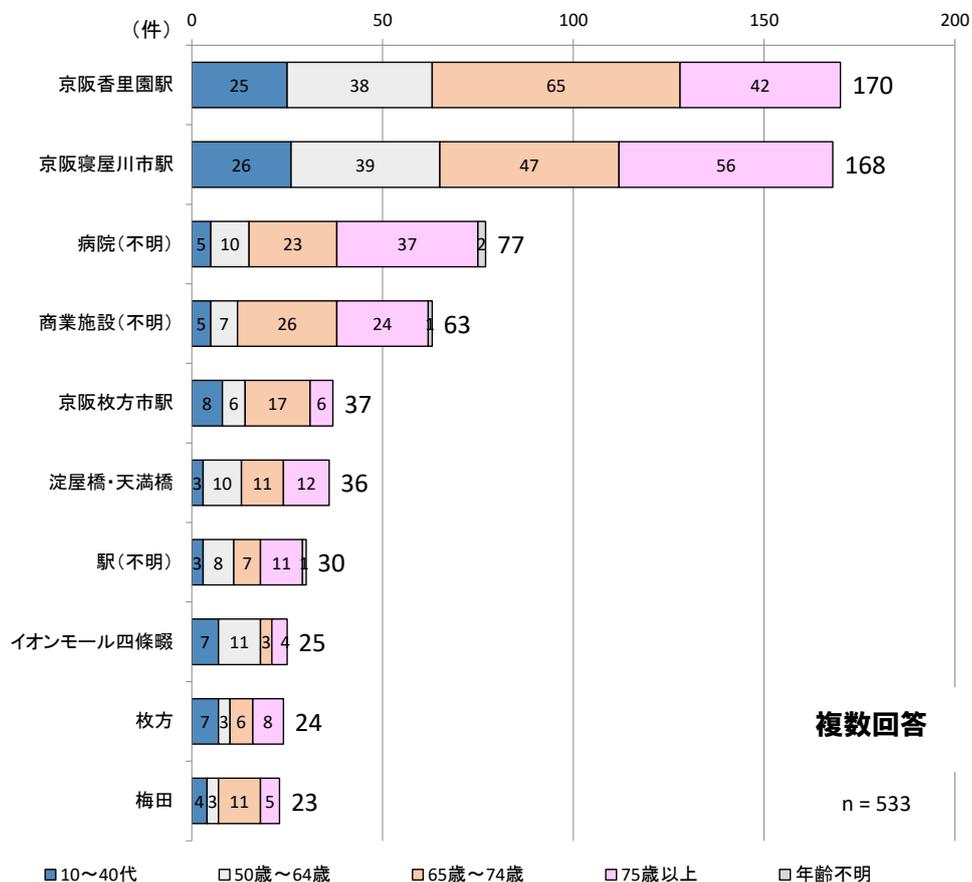


図 バスを利用した際の現在の行先

また、今後、バスでアクセスしたい行先については、商業施設や公共施設の他、市外の鉄道駅が上位となっている。そのほか、高齢者では、病院へのニーズも高い。

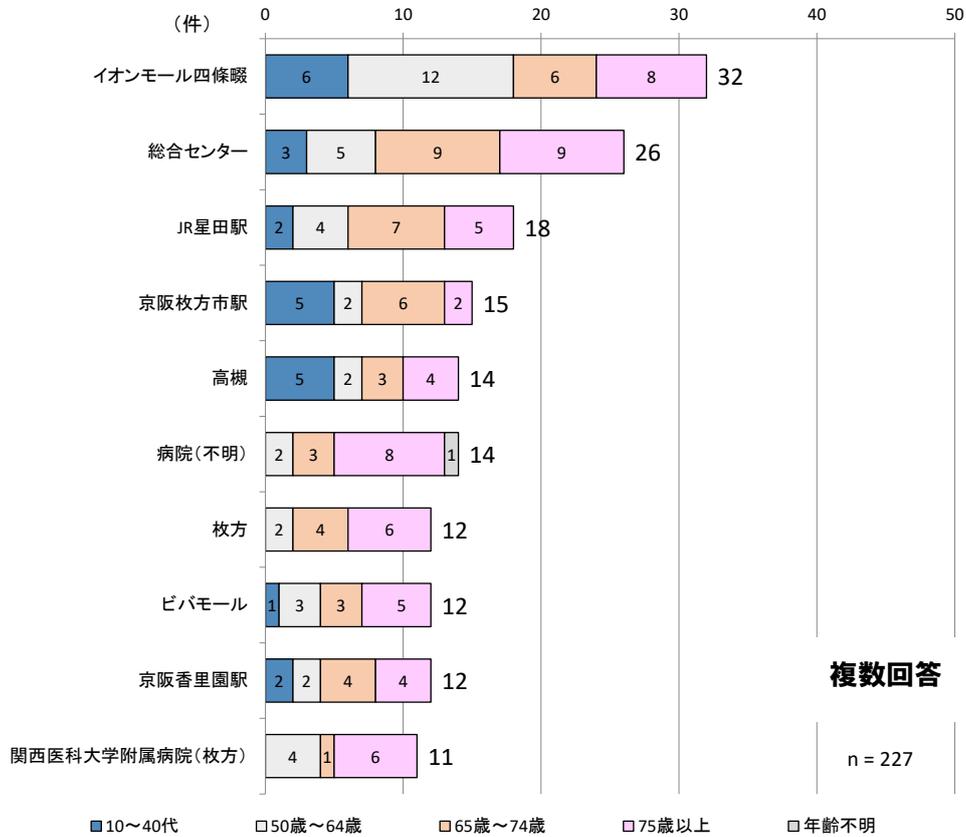


図 今後、バスでアクセスしたい行き先

(9) 今後のあるべき姿

下記の2つの姿を求める意見が上位となり、回答者の約4割を占めている。

- 市内にある京阪電鉄とJRの駅を結ぶバス路線を充実してほしい
- 鉄道駅以外の市内の拠点（公共施設、病院、大型商業施設など）へのバス路線を充実してほしい

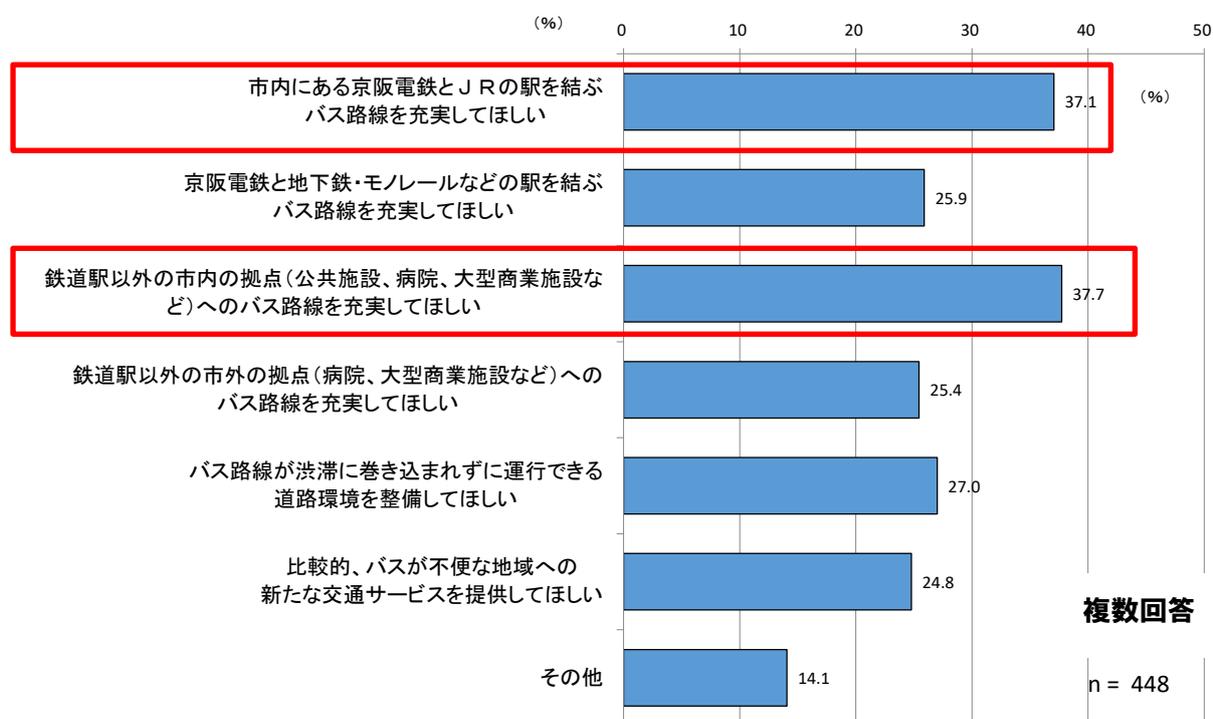


図 今後のあるべき姿

3.4 WEBアンケート調査

(1) 市外からの利用が多い寝屋川市内の施設

鉄道駅では京阪香里園駅、商業施設ではイオンモール四條畷、ビバモール寝屋川など、医療施設では関西医科大学香里病院の市外からの利用が多い。

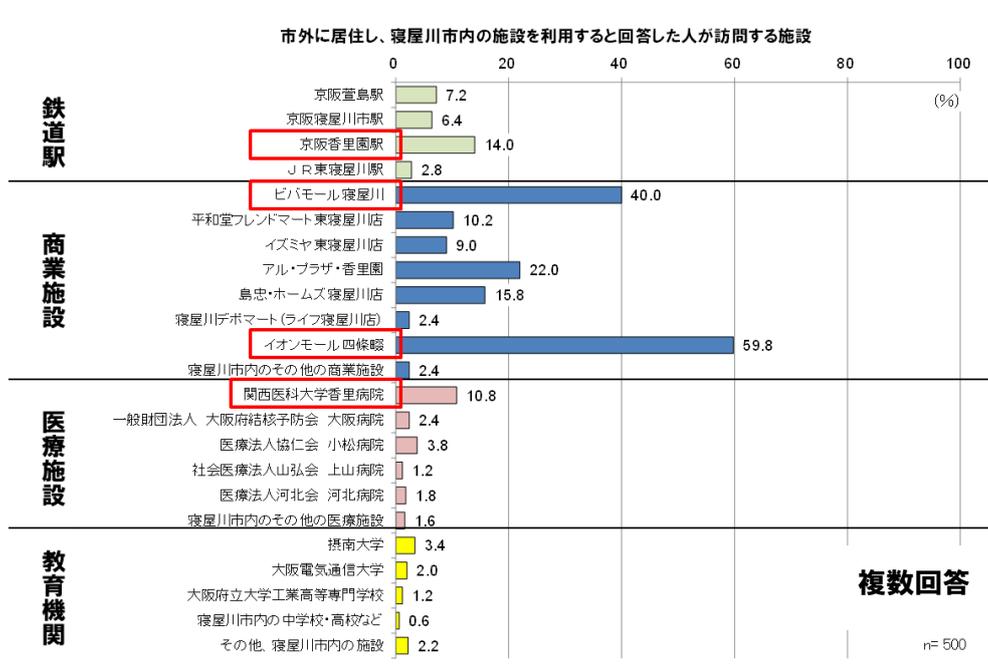


図 市外からの利用が多い寝屋川市内の施設

(2) 寝屋川市内の鉄道駅へのアクセス

京阪寝屋川市駅では25.0%、京阪香里園駅では約37.1%の回答者がバスを利用して、駅へアクセスしている。一方、京阪萱島駅では自転車、JR東寝屋川駅では自家用車利用が多い。

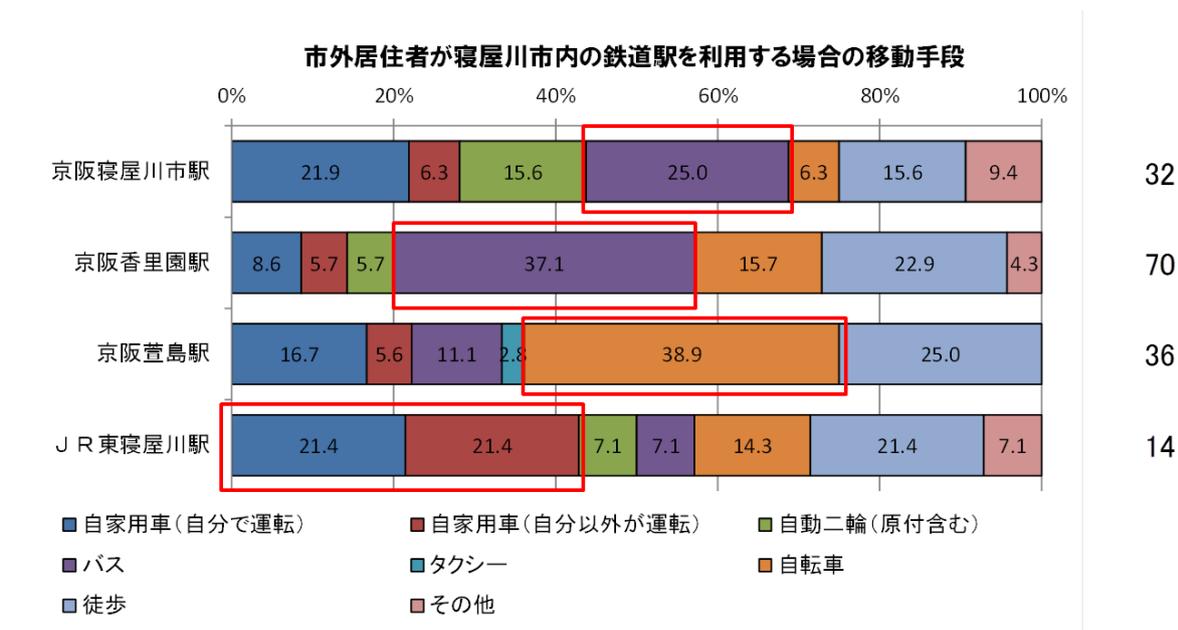


図 寝屋川市内の鉄道駅へのアクセス

(3) 鉄道駅の利用に関する評価

① 京阪萱島駅

京阪萱島駅を利用する理由は「自宅から自転車や徒歩で最もアクセスしやすい」が約38.9%で最多となっている。一方、京阪萱島駅の利用においては、「特に困りごとはない」が約44.4%で最多であり、お困りごとは「道路の狭さ」が約33.3%を占めている。

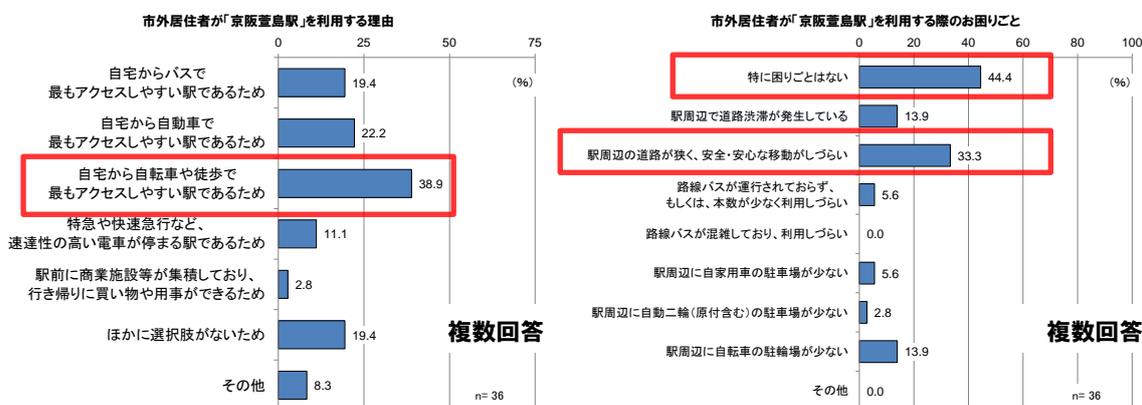


図 京阪萱島駅の利用に関する評価

② 京阪寝屋川市駅

京阪寝屋川市駅を利用する理由は「自宅からバスで最もアクセスしやすい」が25.0%で最多となっている。一方、京阪寝屋川市駅の利用においては、「特に困りごとはない」が37.5%で最多であり、お困りごとは「駅周辺の道路渋滞」と「道路の狭さ」がそれぞれ25.0%を占めている。

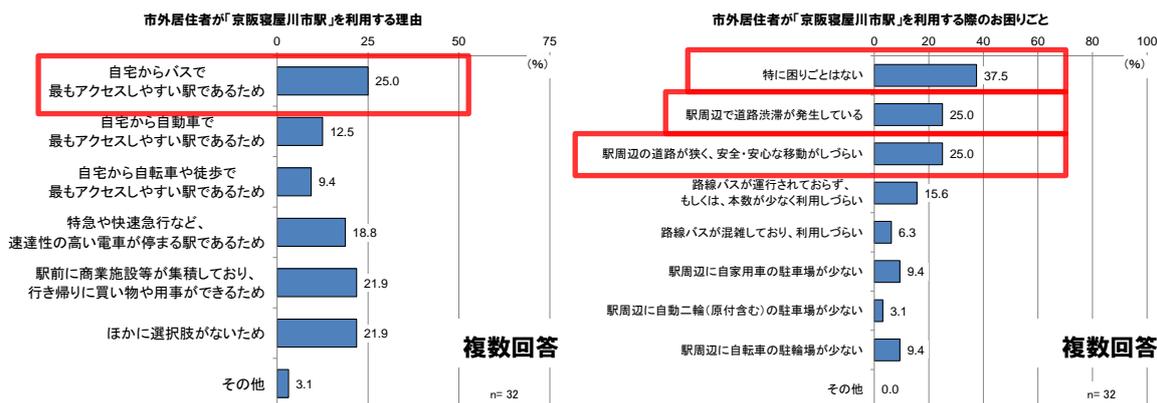


図 京阪寝屋川市駅の利用に関する評価

③ 京阪香里園駅

京阪香里園駅を利用する理由は「自宅からバスで最もアクセスしやすい」が約 32.9%で最多となっている。京阪香里園駅の利用においては、「特に困りごとはない」が約 45.7%で最多であり、お困りごとは「駅周辺の道路渋滞」と「道路の狭さ」がそれぞれ 20.0%を占めている。

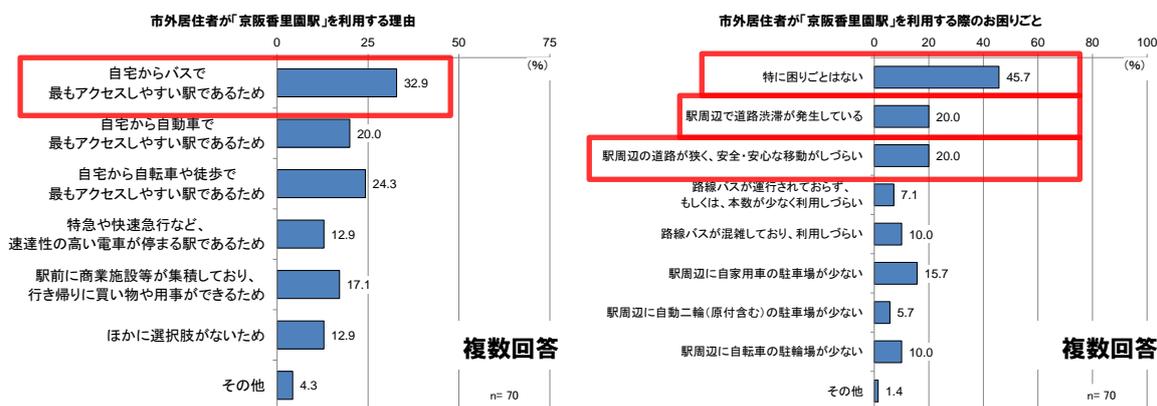


図 京阪香里園駅の利用に関する評価

④ JR東寝屋川駅

JR東寝屋川駅を利用する理由は「ほかに選択肢がない」が最多となっている。ついで、「自宅から自動車で最もアクセスしやすい」が約 35.7%を占めている。JR東寝屋川駅の利用においては、「特に困りごとはない」が 50.0%で最多であり、お困りごとは「自家用車の駐車場の少なさ」が約 28.6%を占めている。

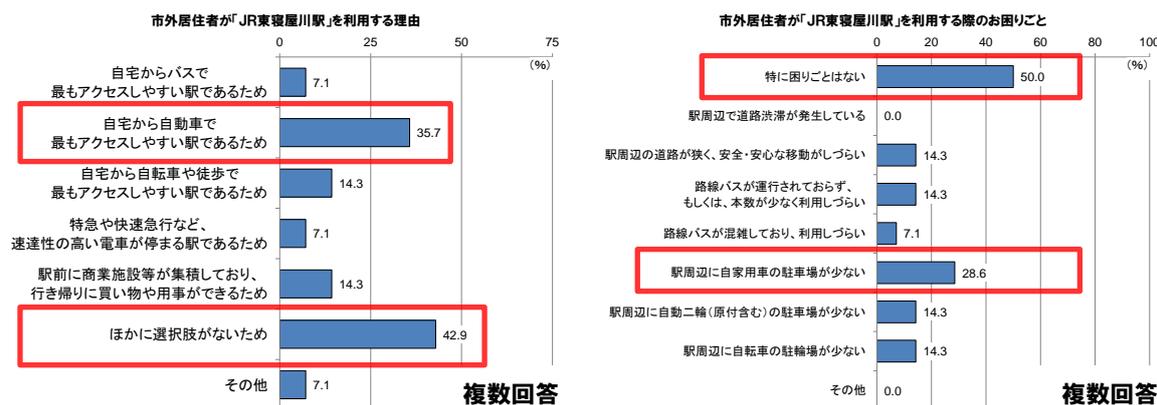


図 JR東寝屋川駅の利用に関する評価

(4) 寝屋川市内の主な施設へのアクセス

寝屋川市内の主な施設への来訪手段は自家用車が最多となっている。関西医科大学香里病院では、バス利用者も約 11.1%存在している。

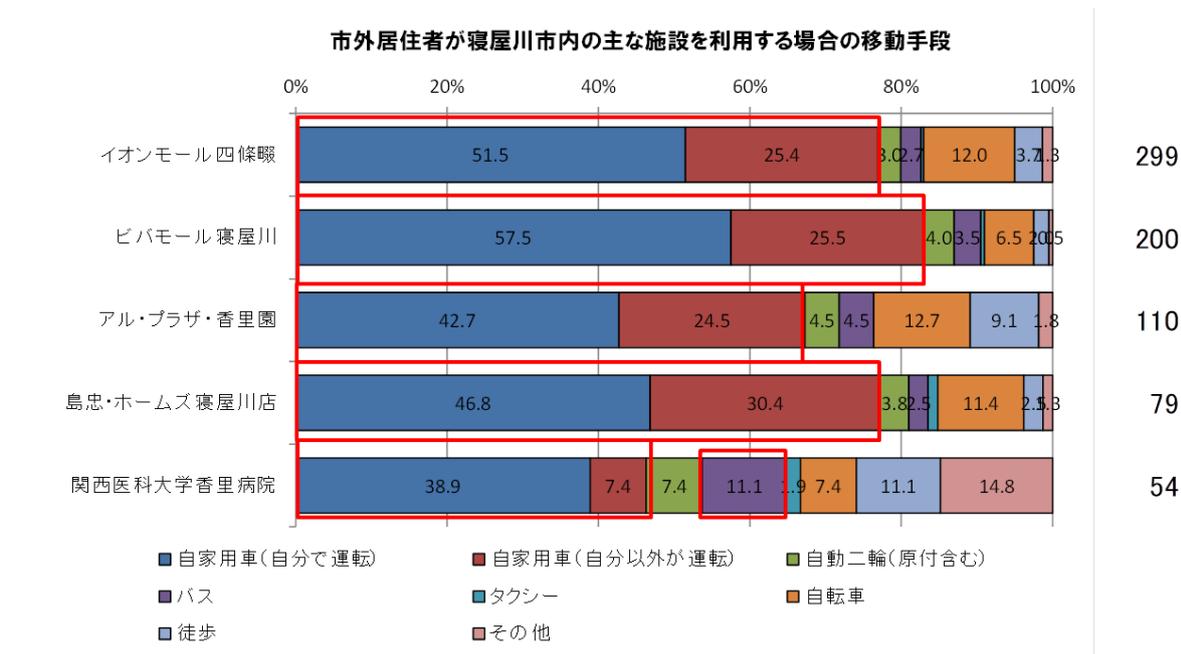


図 寝屋川市内の鉄道駅へのアクセス

(5) 主な施設の利用に関する評価

① イオンモール四條畷

イオンモール四條畷を利用する理由は「自宅から自動車アクセスしやすい」が約 51.8%で最多となっている。「自宅からバスアクセスしやすい」は約 9.4%となっている。

また、イオンモール四條畷の利用においては、「特に困りごとはない」が約 67.9%であり、お困りごとは「施設周辺の道路渋滞」が約 23.1%で最多となっている。

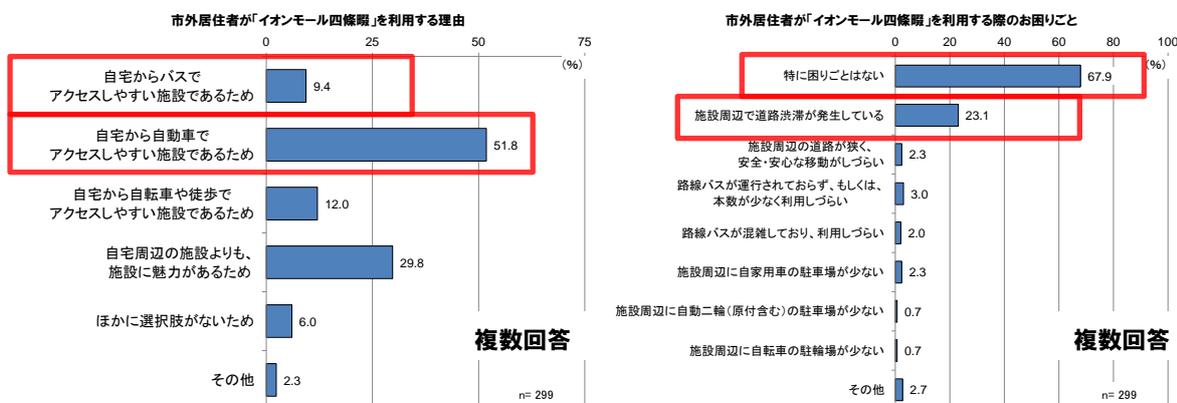


図 イオンモール四條畷の利用に関する評価

② ビバモール寝屋川

ビバモール寝屋川を利用する理由は「自宅から自動車アクセスしやすい」が約 55.0%で最多となっている。「自宅からバスアクセスしやすい」は約 6.0%となっている。

また、ビバモール寝屋川の利用においては、「特に困りごとはない」が約 58.0%であり、お困りごとは「施設周辺で道路渋滞」が約 32.5%で最多であり、ついで「路線バスの利便性」が 5.0%となっている。

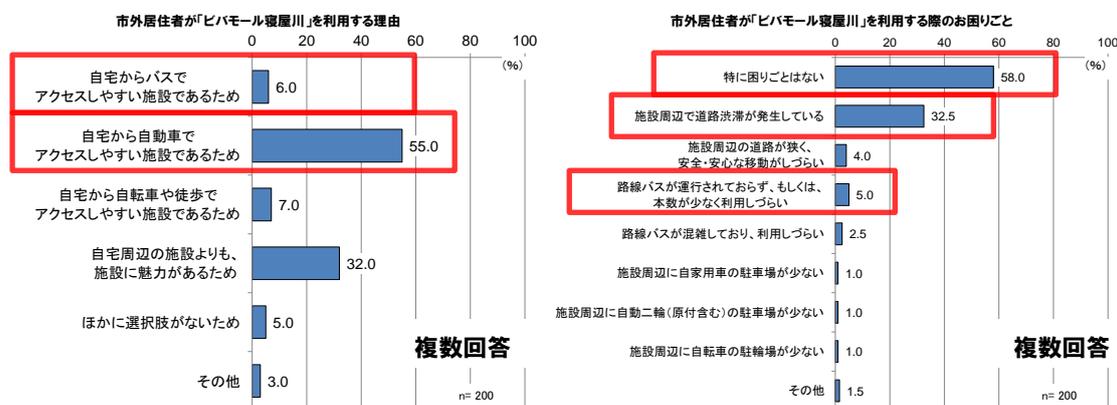


図 ビバモール寝屋川の利用に関する評価

③ アル・プラザ・香里園

アル・プラザ・香里園を利用する理由は「自宅から自動車アクセスしやすい」が約 48.2%で最多となっている。「自宅からバスアクセスしやすい」は約 11.8%となっている。

また、アル・プラザ・香里園の利用においては「特に困りごとはない」が約 64.5%であり、お困りごとは「施設周辺で道路渋滞」が約 24.5%で最多となっている。

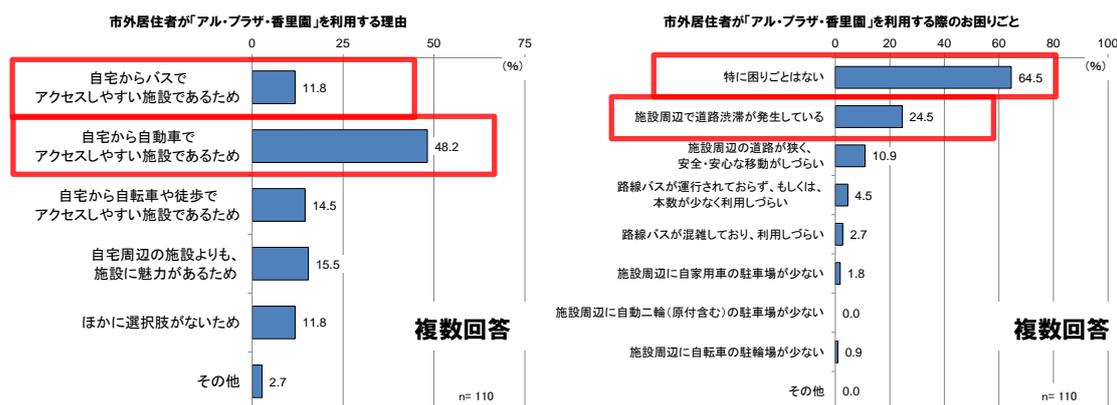


図 アル・プラザ・香里園の利用に関する評価

④ 島忠・ホームズ寝屋川店

島忠・ホームズ寝屋川店を利用する理由は「自宅から自動車でアクセスしやすい」が約41.8%で最多となっている。ついで、「自宅周辺の施設よりも、施設に魅力がある」が約36.7%となっている。

また、島忠・ホームズ寝屋川店の利用においては、「特に困りごとはない」が約63.3%であり、お困りごとは「施設周辺で道路渋滞」が約25.3%、「路線バスの利便性」が約7.6%となっている。

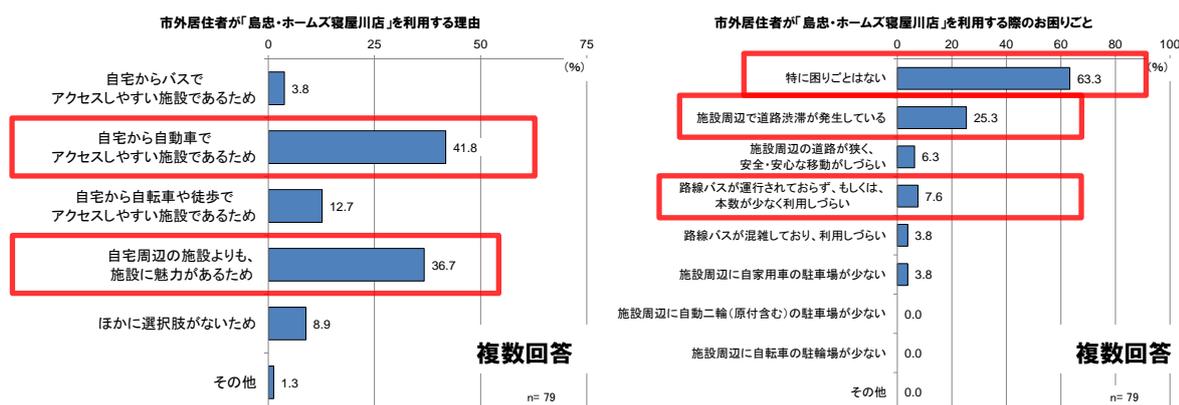


図 島忠・ホームズ寝屋川店の利用に関する評価

⑤ 関西医科大学香里病院

関西医科大学香里病院を利用する理由は「自宅から自動車でアクセスしやすい」が約33.3%であり、ついで「自宅からバスでアクセスしやすい」は約22.2%となっている。

また、関西医科大学香里病院の利用においては、「特に困りごとはない」が約66.7%であり、お困りごとは「施設周辺で道路渋滞」、「自家用車の駐車場の少なさ」がそれぞれ約9.3%となっている。

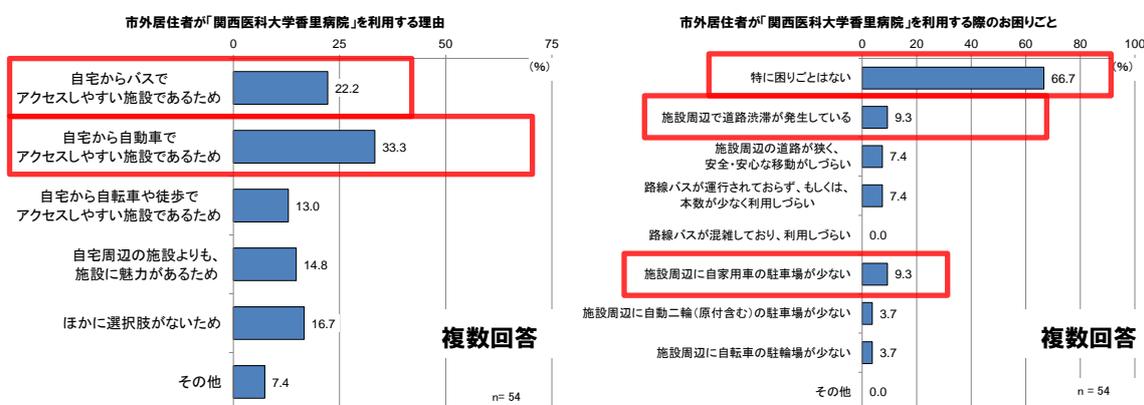


図 関西医科大学香里病院の利用に関する評価

3.5 地域のニーズに関するまとめ

(1) 公共交通に関するアンケート調査結果

ふだんの移動状況を見ると、鉄道やバスに比べ、自家用車を自分で運転する頻度の高い回答者が多い。一方で、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」回答者が約2割を占めており、今後の高齢化をふまえると、**公共交通の役割は高まる**と考えられる。また、路線バスを日常的に利用するのは回答者の約1割となっている。

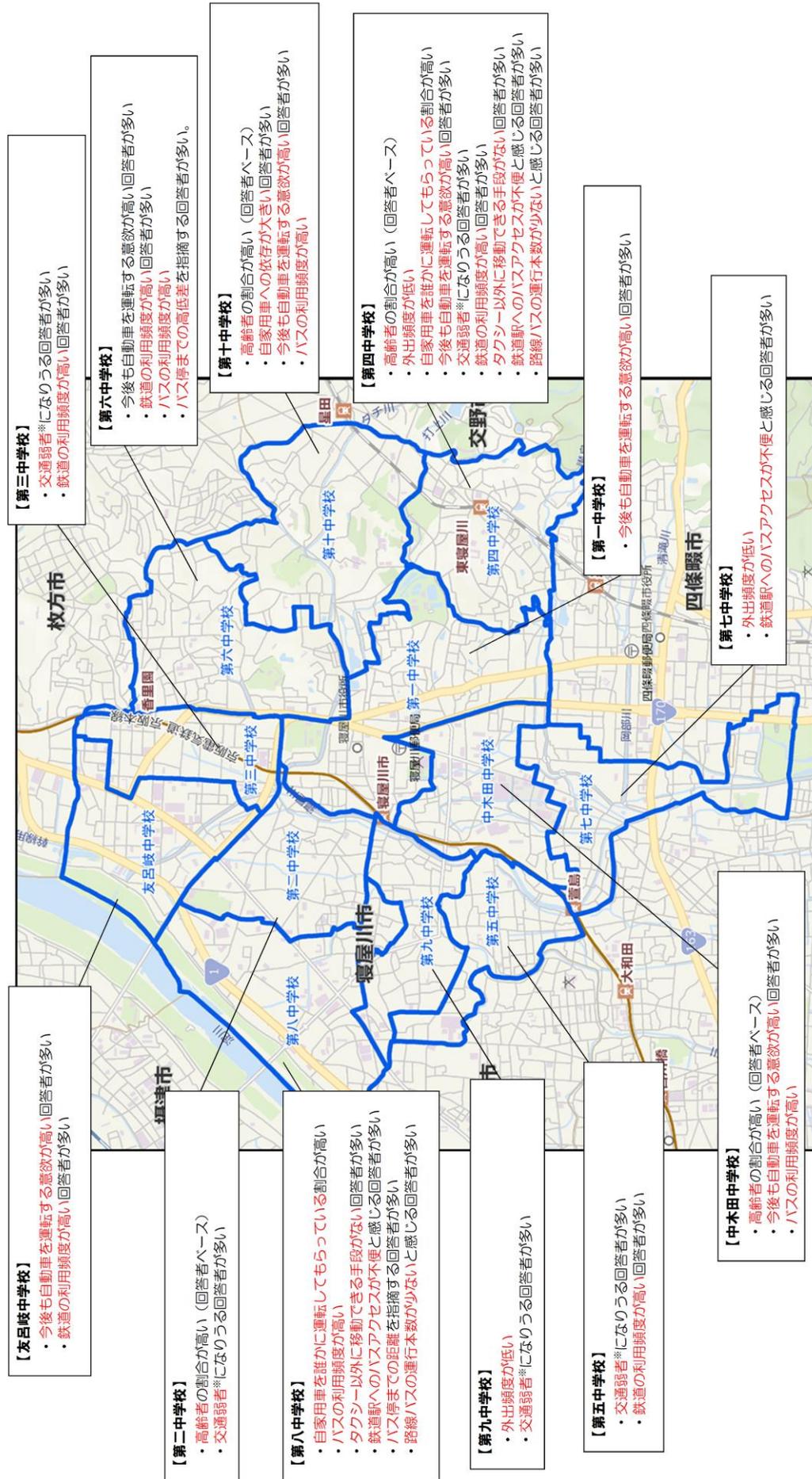
鉄道駅へのアクセスにあたっては「特に困り事はない」が約6割を占め、最寄りバス停までは「距離が近く、利用しやすい」が7割以上となり、現状の公共交通を取り巻くサービスに対して、市民からの一定の評価がされている。

一方で、地域によって、多様なニーズや意見が存在している。

また、今後、バスでアクセスしたい行先については、病院や商業施設や公共施設が上位となっている。そのなかには、**市外の商業施設や鉄道駅へのアクセスを求める声**も多くなっている。求められる姿としては、下記のような意見が多くなっている。

- 市内にある京阪電鉄とJRの駅を結ぶバス路線を充実してほしい
- 京阪電鉄と地下鉄・モノレールなどの駅を結ぶバス路線を充実してほしい
- 鉄道駅以外の市内の拠点（公共施設、病院、大型商業施設など）へのバス路線を充実してほしい

公共交通に関するアンケート結果から得られた地域の特徴



※:「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」回答者

図 地域ごとの特徴

(2) バス利用者へのアンケート調査結果

ふだんの移動状況を見ると、バス利用者については、約6割が、週に3～4回以上、利用している状況となっている。また、「自分で運転できず、送り迎えしてくれる人もいない」回答者が約4割を占めており、今後の高齢化をふまえると、**公共交通の役割は高まる**と考えられる。

鉄道駅の利用にあたって「特に困り事はない」が約5割、最寄りバス停までは「距離が近く、利用しやすい」が約8割、鉄道とバスの乗り継ぎでは「特に困り事はない」が約6割を占め、現状のバスサービスに対して、バス利用者からの一定の評価がされている。

一方で、地域によって、多様なニーズや意見が存在している。

また、今後、バスでアクセスしたい行先については、病院や商業施設や公共施設が上位となっている。そのなかには、**市外の商業施設や鉄道駅へのアクセスを求める声**も多くなっている。求められる姿としては、下記のような意見が多くなっている。

- 市内にある京阪電鉄とJRの駅を結ぶバス路線を充実してほしい
- 鉄道駅以外の市内の拠点（公共施設、病院、大型商業施設など）へのバス路線を充実してほしい

表 地域ごとの特徴

地域や駅		アンケート結果の特徴
鉄道駅	京阪萱島駅	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない ・駅とバス乗り場(降り場)が遠い
	京阪寝屋川市駅	<ul style="list-style-type: none"> ・駅へのアクセスについて、特に困りごとはない ・鉄道とバスの乗り継ぎに待ち時間が発生する
	京阪香里園駅	<ul style="list-style-type: none"> ・駅へのアクセスについて、特に困りごとはない ・鉄道とバスの乗り継ぎに待ち時間が発生する ・バス待ちのベンチがない
	JR東寝屋川駅	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない ・鉄道とバスの乗り継ぎに待ち時間が発生する ・バスに関する情報提供が少ない
その他の地域	第四校区	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない ・乗り継ぎに料金が発生する。
	第五校区	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない ・乗り継ぎに料金が発生する。
	第六校区	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで高低差があり、利用しづらい
	第七校区	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数が少ない
	第九校区	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで距離があり、利用しづらい
	第十校区	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで高低差があり、利用しづらい
	友呂岐校区	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎに料金が発生する。
	中木田校区	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停まで距離があり、利用しづらい

(3) WEBアンケート調査結果

市外からの利用が多い施設は、京阪香里園駅、イオンモール四條畷、ビバモール寝屋川などの商業施設のほか、関西医科大学香里病院が挙げられる。

鉄道駅では、バスが利用しやすいことを理由に京阪寝屋川市駅や京阪香里園駅を利用している回答者が多くなっている。また、京阪香里園駅では、市外からの約37.1%がバスを利用してアクセスしている。**回答者の多くが、寝屋川市内の駅利用に「特に困りごとがない」と回答している。ただし、一部の回答者からは駅周辺の道路渋滞と道路の狭さを指摘する声**もみられる。

その他の主な施設では、自家用車が来訪手段の中心となっている。また、**回答者の多くが寝屋川市内の施設利用についても「特に困りごとがない」と回答している。ただし、一部の回答者からは駅周辺の道路渋滞と道路の狭さを指摘する声**がみられる。

関西医科大学香里病院へは、市外の利用者のうち、約1割がバスを利用しているほか、イオンモール四條畷やアル・プラザ・香里園では、バスでアクセスしやすいことを利用理由に挙げる回答者も約1割存在している。

4. 上位・関連計画

地域公共交通網形成計画は、まちづくりの骨格を示す総合計画のほか、将来的なまちのあり方を示す人口ビジョン、まち・ひと・しごと創生総合戦略ならびに都市計画マスタープランに即し、立地適正化計画や公共施設等総合管理計画と連携を図りながら、公共交通ネットワークのあり方を示すものである。そのため、下記の上位・関連計画について、整理を行った。

表 寝屋川市の上位・関連計画

計画名	策定年次	計画期間
第五次寝屋川市総合計画 後期基本計画	平成 27 年度	平成 28～32 年度
寝屋川市人口ビジョン	平成 27 年度	平成 27～52 年度
寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略	平成 27 年度	平成 27～31 年度
寝屋川市都市計画マスタープラン	平成 23 年度	平成 24～32 年度
寝屋川市立地適正化計画	平成 29 年度	平成 30～52 年度
寝屋川市公共施設等総合管理計画	平成 28 年度	平成 29～38 年度

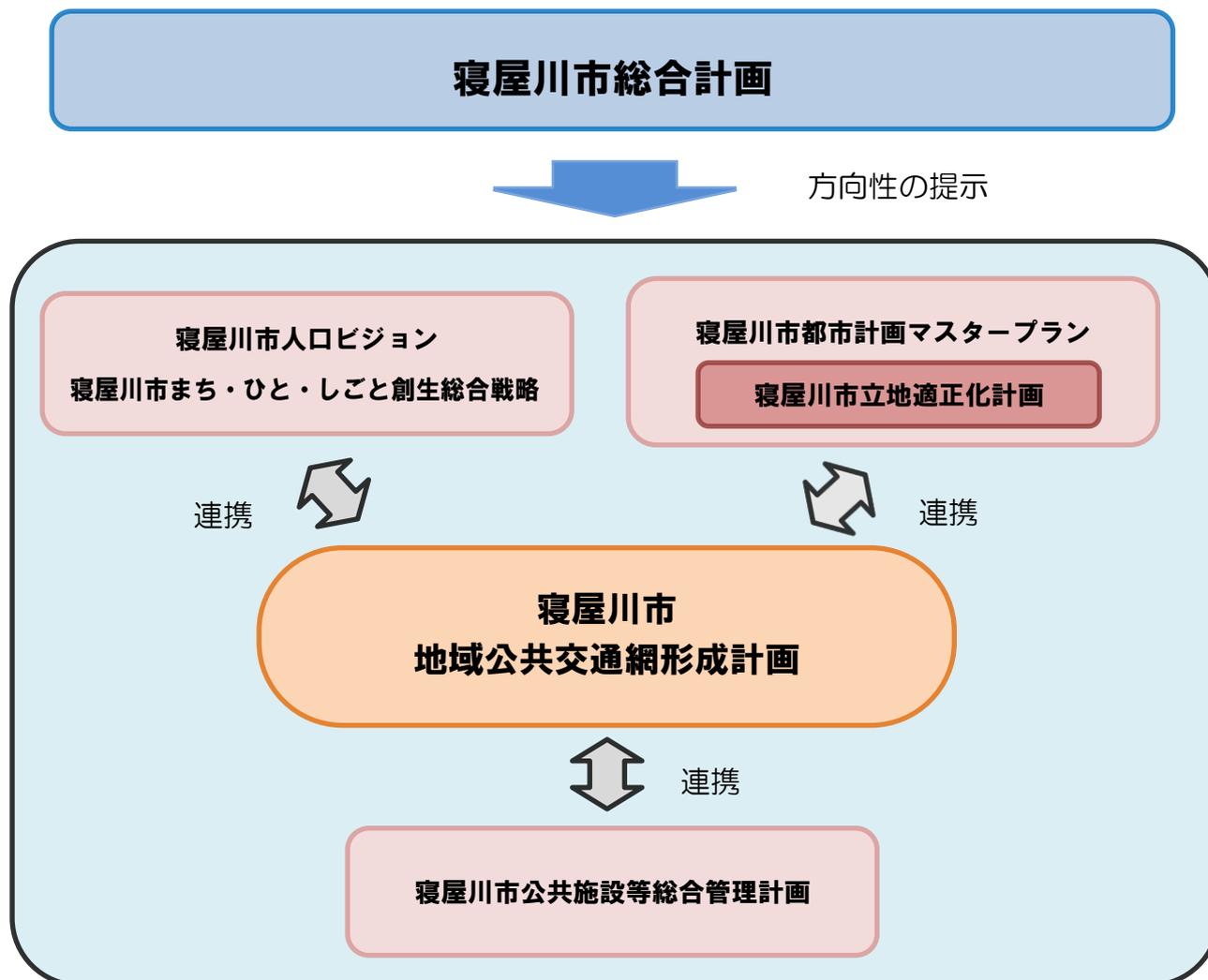
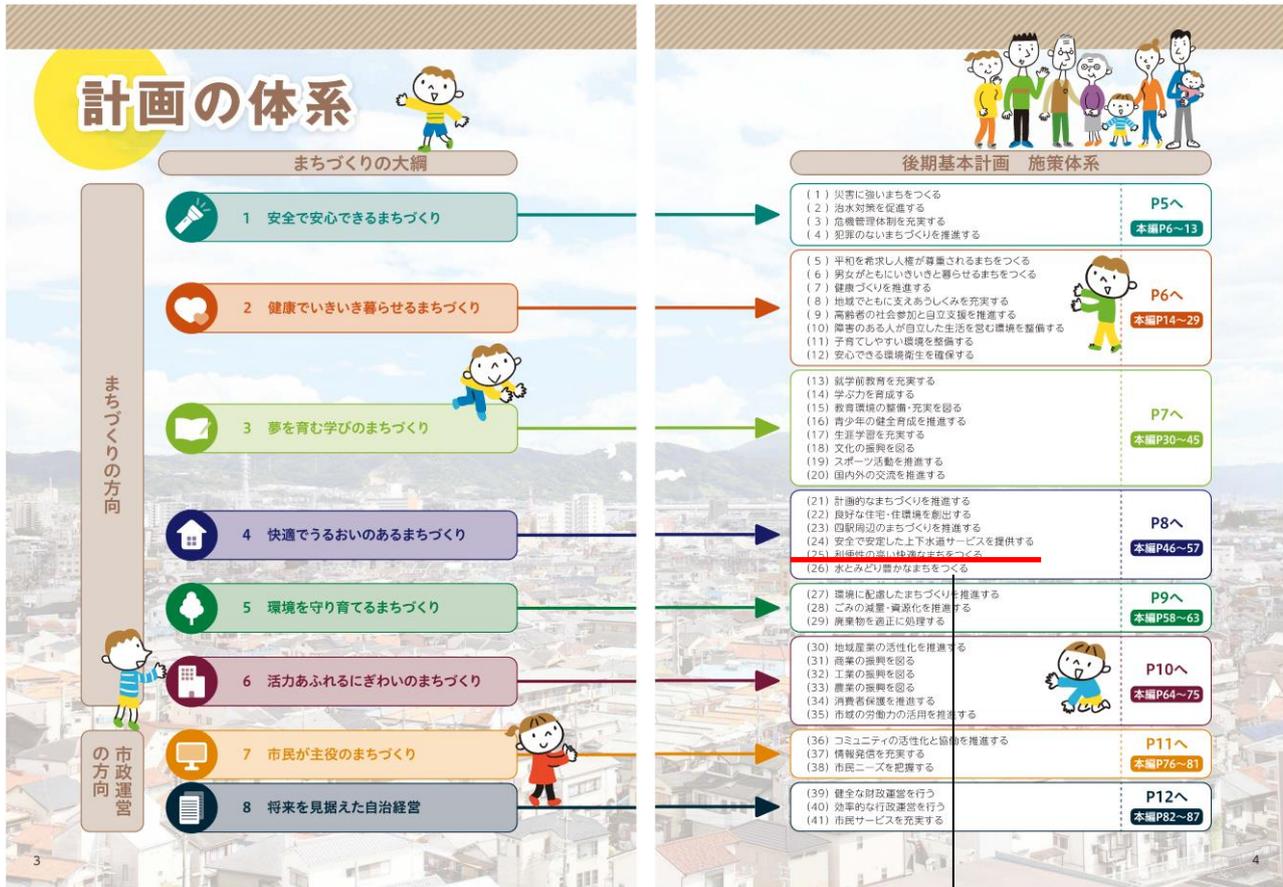


図 地域公共交通網形成計画と主な計画との関係性

4.1 第五次寝屋川市総合計画（後期基本計画）

平成 22 年度に策定された第五次寝屋川市総合計画の基本構想や前期基本計画を受け、平成 27 年度に策定された後期基本計画では、「笑顔が広がるまち 寝屋川」の実現に向けて、平成 28 年度から平成 32 年度までの 5 年間の計画として、次頁に示す 8 つのまちづくりの大綱を掲げ、具体的な計画の体系が示されている。

交通に関する施策については、その中の「施策 25 利便性の高い快適なまちをつくる」で、高齢化が進行する中、買い物等日常生活の利便性を向上させるためには、更なる公共交通機関の充実や快適な道路環境の創出が必要であるとの現状認識のもと、『周辺市との広域連携』を見据えたタウンくる、路線バス等の運行に係る見直しによる『公共交通等の利用促進』を図るなど、『多様な交通手段による日常生活の利便性の向上』を図ることに言及している。



出典：第五次寝屋川市総合計画（後期基本計画）

図 後期基本計画で示された計画の体系

施策 25 利便性の高い快適なまちをつくる

施策の展開

■ 都市計画道路の整備

対馬江大利線の早期完成を目指し、事業を推進します。また、大阪府事業の梅が丘高柳線については、引き続き、大阪府と協力し事業を促進します。

■ 交通環境の整備推進

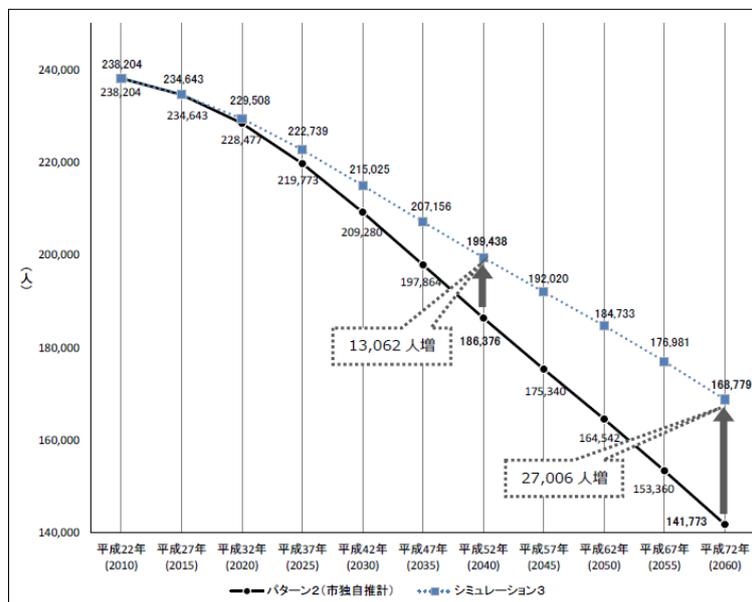
歩行者等が安全で快適に通行できるよう、橋梁や道路の舗装修繕工事等を計画的に実施するとともに、引き続き、放置自転車や迷惑駐車対策を推進します。

■ 公共交通等の整備促進

周辺市との広域連携を見据え、タウンくる、路線バス等の運行に係る見直しにより公共交通等の利用促進を図るなど、多様な交通手段による日常生活の利便性の向上を図ります。

4.2 寝屋川市人口ビジョン

平成 27 年度に策定された寝屋川市人口ビジョンでは、平成 52 年以降に総人口が 20 万人以下となる見込みであり、今後 20～30 年での一層の人口減少が想定されている。（図中のシミュレーション 3）



出典：寝屋川市人口ビジョン

図 将来の総人口の見込み

【参考】

※ パターン 2（市独自推計）

出生に関する仮定：国の合計特殊出生率の仮定値に、国と本市との相関関係から導き出した補正値を乗じて本市の合計特殊出生率の仮定値を設定し、全国推計における平成 27 年以降平成 72 年までの 5 年ごとの子ども女性比と合計特殊出生率との比による換算率を用いて本市の将来の子ども女性比を仮定

移動に関する仮定：平成 21 年と平成 26 年の住民基本台帳 5 歳年齢別人口に基づき算出された純移動率が将来にわたりおおむね一定と仮定

※ シミュレーション 3

自然増減について、平成 52 年に合計特殊出生率を 1.75 まで上昇させ、かつ、社会増減について、純移動率がマイナスとなっている世代の純移動率を平成 52 年までにマイナスからゼロに引き上げるものと仮定した場合

また、人口減少を抑制するための施策の展開として、以下の4つを基本目標として定め、具体的に本市の「まち・ひと・しごと創生」を進めることとしている。

そのうえで、平成52年（2040年）の目標人口200,000人の目標を掲げ、長期的な定住環境の整備を進めることとしている。

表 「まち・ひと・しごと創生」の基本目標

1	魅力ある仕事、多様な雇用の機会を生み出すまちを築く
2	安全で活気があり、住み続けたいまちを築く
3	安心して子どもを産み、育てることができるまちを築く
4	地域の力をいかし、いつまでも笑顔で暮らせるまちを築く

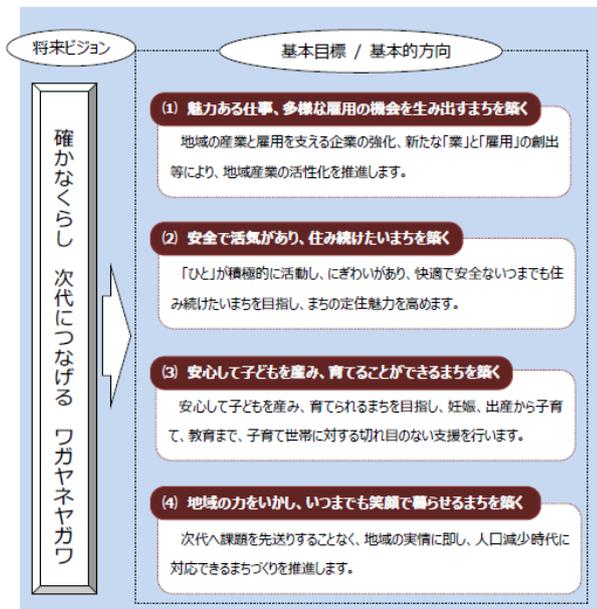
出典：寝屋川市人口ビジョン

4.3 寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

平成 27 年度に策定された寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略では、将来ビジョンを「確かなくらし次代につなげるワガヤネヤガワ」と定め、以下の左図に示す 4 つの基本目標・基本的方向を示している。

また、4 つの基本目標に基づき、寝屋川市の人口減少対策において先導的な役割を担い、将来に向けての基盤固めとなる取組を、新規・拡充事業を中心に「リーディングプロジェクト（以下の右図）」として位置付けて実施することとしている。

交通まちづくりの施策については、その中の「(2) 安全で活気があり、住み続けたいまちを築く」の具体的な施策として、都市機能の強化を挙げており、子どもから高齢者、障がいのある方等が歩いて暮らせる『コンパクトなまちづくり』を進めるとともに、『主要生活道路や都市計画道路の整備』、『公共交通の利便性の向上』等（コンパクト・プラス・ネットワーク）に取り組み、都市機能の強化を図ることに言及している。



出典：寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略で示す方向性

4.4 寝屋川市都市計画マスタープラン

平成 23 年度に策定された寝屋川市都市計画マスタープランでは、「魅力と活力にあふれる元気都市 寝屋川」を理念に掲げ、都市全体ならびに地域別の方向性を定めている。

この計画では、目指すべき都市空間の基本的な構成（将来都市構造）として、4つの鉄道駅を都市核とした集約連携型のまちづくりを進めることを掲げている。



出典：寝屋川市都市計画マスタープラン

図 目指すべき都市空間の基本的な構成（将来都市構造）

また、交通に関する施策については、道路・交通体系整備の方針の中で、『鉄道やバスなどの公共交通機関の更なる充実を目指す』とともに、『移動の円滑化』や『安全・安心で快適な交通環境の整備』を推進することを挙げている。具体的には、『鉄道駅周辺での移動の円滑化』や安全・安心のまちづくりを進めるため、『鉄道駅へのネットワークの充実』を図ることや道路整備に合わせた『バス路線網の再編成』を促進するとともに、バス利用者の利便性を向上させ、『利用促進』に努めることが示されている。

3 道路・交通体系整備の方針

- ① 道路については、既存道路により構成される道路網を活かしながら、駅へつながる道路や広域幹線道路へのアクセス道路などの整備を推進し、都市核や地域の連携強化を図ることにより、集約連携型都市構造の強化を目指します。
- ② 都市計画道路については、効率的・効果的な整備を推進するとともに、将来の交通需要などを的確に見極めながら、道路配置の検証を行います。
- ③ 交通体系については、鉄道やバスなどの公共交通機関の更なる充実を目指すとともに、移動の円滑化や安全・安心で快適な交通環境の整備を推進します。

出典：寝屋川市都市計画マスタープラン

図 道路・交通体系整備の方針に関する内容（概要）

表 道路・交通体系整備の方針に関する内容（交通体系分の抜粋）

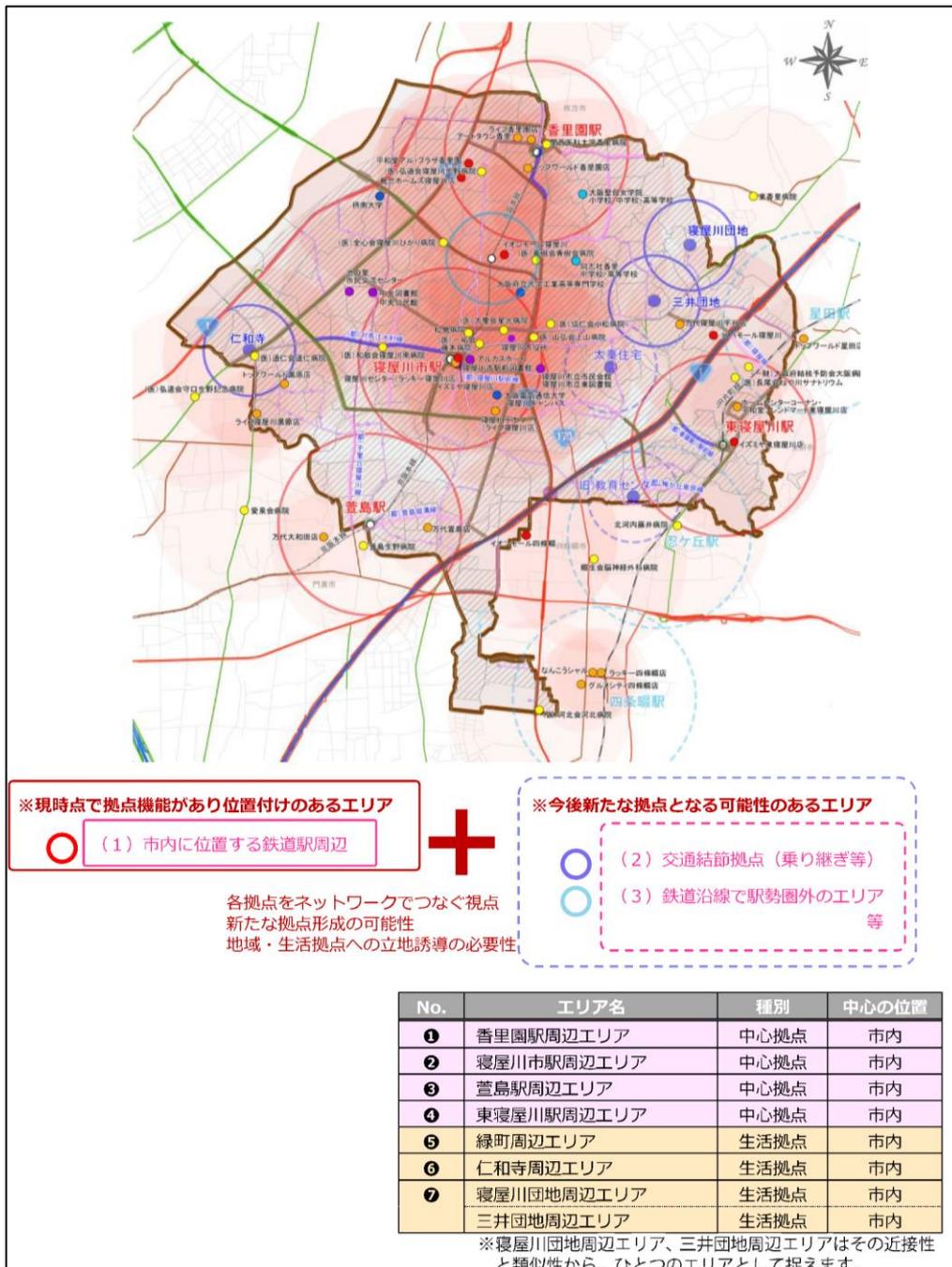
種 類	内 容
交通体系等	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅周辺での移動の円滑化や安全・安心のまちづくりを進めるため、鉄道駅へのネットワークの充実を図ります。 ● 道路整備に合わせたバス路線網の再編成を促進するとともに、バス利用者の利便性を向上させ、利用促進に努めます。 ● 新たな道路整備などが行われる際には、自転車・歩行者が安全で快適に移動できる空間づくりに努めます。 ● 放置自転車に対する啓発活動、撤去活動を行うとともに、民間活力を活用した駐輪施設の設置を推進します。 ● 市道等の安全で円滑な交通を更に確保するため、LED照明灯等による照明灯改修や街路灯の増設など、環境に配慮した交通安全施設の充実を図るとともに、自転車事故対策を推進するなど、安全な交通環境の増進を図ります。

出典：寝屋川市都市計画マスタープラン

4.5 寝屋川市立地適正化計画

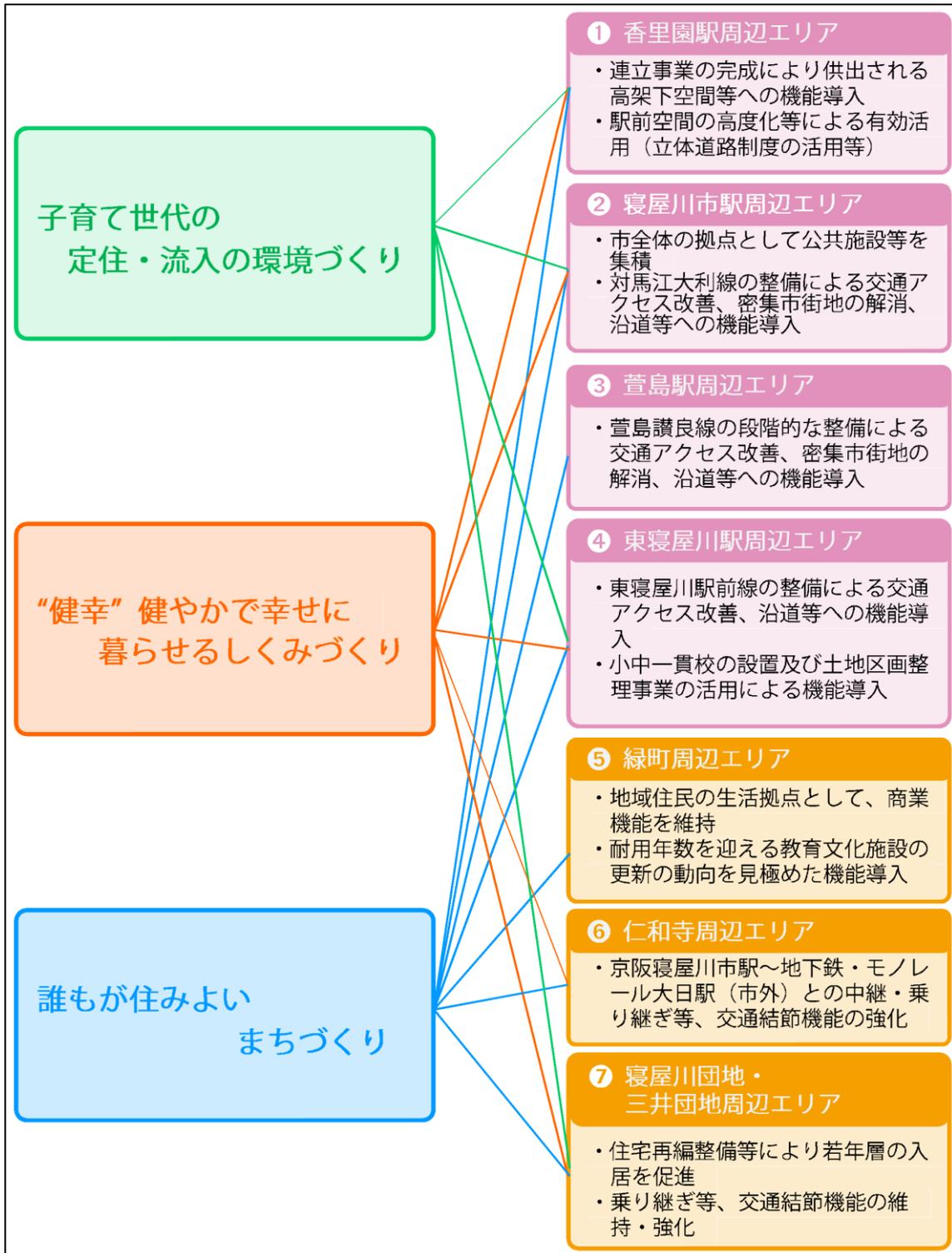
平成 29 年度策定の寝屋川市立地適正化計画では、まちづくりの方針（ターゲット）を「都市格向上による持続可能な住みよいまちの実現 ～地域の魅力向上による暮らしやすく住み続けたいまちづくり～」と定めている。

この計画では、寝屋川市の拠点となる都市機能誘導区域については、鉄道駅周辺の 4 つの都市核を中心拠点、交通拠点となりうる 3 つのエリアを地域・生活拠点と設定し、仁和寺周辺エリアでの「京阪寝屋川市～地下鉄・モノレール大日駅（市外）との中継・乗り継ぎ等、交通結節点の強化」など、交通に関する方向性にも言及されている。



出典：寝屋川市立地適正化計画

図 都市機能誘導区域の設定



出典：寝屋川市立地適正化計画

図 各都市機能誘導区域で目指す方向性

4.6 寝屋川市公共施設等総合管理計画

平成 28 年度に策定された寝屋川市公共施設等総合管理計画では、老朽化への対策に費用増大、利用需要への柔軟な対応、環境への配慮、まちづくりの拠点となるエリアへの集約、地域交通の再編との連携を図る視点から、「保全 ～守る～」、「総量抑制 ～おさえる～」、「民間活力の活用 ～いかす～」を 3 つの基本的な方針と定めている。

また、平成 29 年度から平成 38 年度にかけて、各種の個別計画に基づき、具体的な施策を進めていくことを明記している。



出典：寝屋川市公共施設等総合管理計画

図 寝屋川市公共施設等総合管理計画の基本的な方針

4.7 上位関連計画に関するまとめ

まちづくりの骨格を示す総合計画のほか、将来的なまちのあり方を示す人口ビジョン、まち・ひと・しごと創生総合戦略ならびに都市計画マスタープラン、立地適正化計画などで示されている交通に関する方向性は下記のとおりとなる。

表. 主な計画が示す交通に関する方向性

上位・関連計画の名称	交通に関する記載内容
<p>第五次寝屋川市総合計画 後期基本計画</p> <p>(策定：平成 27 年度、計画：平成 32 年まで)</p>	<p>【施策 25 利便性の高い快適なまちをつくる】</p> <p>(現状と課題)</p> <p>⇒ 高齢化が進行する中、買い物等日常生活の利便性を向上させるためには、更なる公共交通機関の充実や快適な道路環境の創出が必要となる。</p> <p>(施策の展開)</p> <p>⇒ 周辺市との広域連携を見据え、タウンくる、路線バス等の運行に係る見直しにより公共交通等の利用促進を図るなど、多様な交通手段による日常生活の利便性の向上を図る。</p>
<p>寝屋川市人口ビジョン</p> <p>(策定：平成 27 年度、計画：平成 52 年まで)</p>	<p>・平成 52 年(2040 年)の目標人口 200,000 人の目標を掲げ、長期的な定住環境の整備を進める</p>
<p>寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略</p> <p>(策定：平成 27 年度、計画：平成 31 年まで)</p>	<p>・子どもから高齢者、障害のある方等が歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを進めるとともに、主要生活道路や都市計画道路の整備、公共交通の利便性の向上等を図り、都市機能を強化する。</p>
<p>寝屋川市都市計画マスタープラン</p> <p>(策定：平成 23 年度、計画：平成 32 年まで)</p>	<p>・鉄道やバスなどの公共交通機関の更なる充実を目指すとともに、移動の円滑化や安全・安心で快適な交通環境の整備を推進する。</p> <p>➢ 鉄道駅周辺での移動の円滑化や安全・安心のまちづくりを進めるため、鉄道駅へのネットワークの充実を図る。</p> <p>➢ 道路整備に合わせたバス路線網の再編成を促進するとともに、バス利用者の利便性を向上させ、利用促進に努める。</p>
<p>寝屋川市立地適正化計画</p> <p>(策定：平成 29 年度、計画：平成 52 年まで)</p>	<p>・鉄道駅周辺の 4 つの都市核を中心拠点と設定する。</p> <p>・交通拠点となりうる 3 つのエリアを地域・生活拠点と設定する。</p>
<p>寝屋川市公共施設等総合管理計画</p> <p>(策定：平成 28 年度、計画：平成 38 年まで)</p>	<p>・地域交通の再編との連携を図る視点も含め、「保全 ～守る～」、「総量抑制 ～おさえる～」、「民間活力の活用 ～いかす～」を 3 つの基本的な方針と定めている。</p>

5. 地域公共交通網形成計画の方向性

5.1 地域公共交通網形成計画で検討すべき課題

(1) 地域の現況からみた着眼点

- ◇ 人口減少や少子高齢化による利用者の減少を見据えた公共交通サービスの維持

(2) 地域ニーズ（アンケート結果）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
- ◇ 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) まちづくりからみた着眼点

- ◇ 人口減少や少子高齢化が進む中での、長期的な定住を支える暮らしやすく住み続けたいまちづくりを支える公共交通の充実
- ◇ 関連計画と連携した、地域・生活拠点、鉄道駅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

【※ 「一定の評価」に関する補足】

① 公共交通に関するアンケート調査

- ・ 鉄道駅へのアクセスにあたっては「特に困り事はない」が約6割
- ・ 最寄りバス停までは「距離が近く、利用しやすい」が7割以上

② バス利用者へのアンケート調査

- ・ 鉄道駅の利用にあたって「特に困り事はない」が約5割
- ・ 最寄りバス停までは「距離が近く、利用しやすい」が約8割
- ・ 鉄道とバスの乗り継ぎでは「特に困り事はない」が約6割

5.2 地域公共交通網形成計画の将来像・基本方針・方向性

(1) 将来像

人口減少が予測される中で、寝屋川市総合計画で掲げる「笑顔が広がるまち 寝屋川」を実現することを念頭に、寝屋川市立地適正化計画で掲げる「暮らしやすく住み続けたいまちづくり」を支える公共交通ネットワークを形成することが求められる。したがって、子どもや学生、働く世代、高齢者などの各世代、また、子育てする人、障がいがある人など、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を将来像として描く必要がある。

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』

(2) 基本方針

今後、より一層の人口減少と少子高齢化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一層の低下による「負のスパイラル」に陥ることを防ぐ工夫、取組みが必要である。

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、既存の公共交通サービスを維持することを計画の基本方針とする。

(3) 方向性

既存の公共交通サービスを維持することを基本方針として、多様な地域ニーズに応えることや、4.7 で示した上位関連計画のまちづくりとの整合性を図るために、既存の公共交通ネットワークをベースとして、だれもが安心・気軽に利用できる交通サービスを実現するためには、どのようなサービスを追加することが望ましいかを基本的な方向性として検討する。

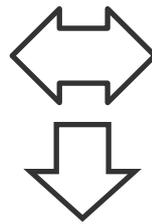
その際、地域ニーズに応じた利用促進や改善、まちづくりの視点との整合とあわせ、周辺市との広域連携の実現を目指すこととする。

【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】

高齢化による必要性の高まり



人口減少等による
サービス低下の危惧

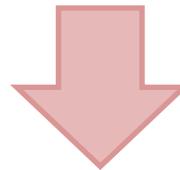
既存の公共交通サービスを維持する

計画に反映すべき
要素の追加

地域ニーズからみた
着眼点



まちづくりからみた
着眼点

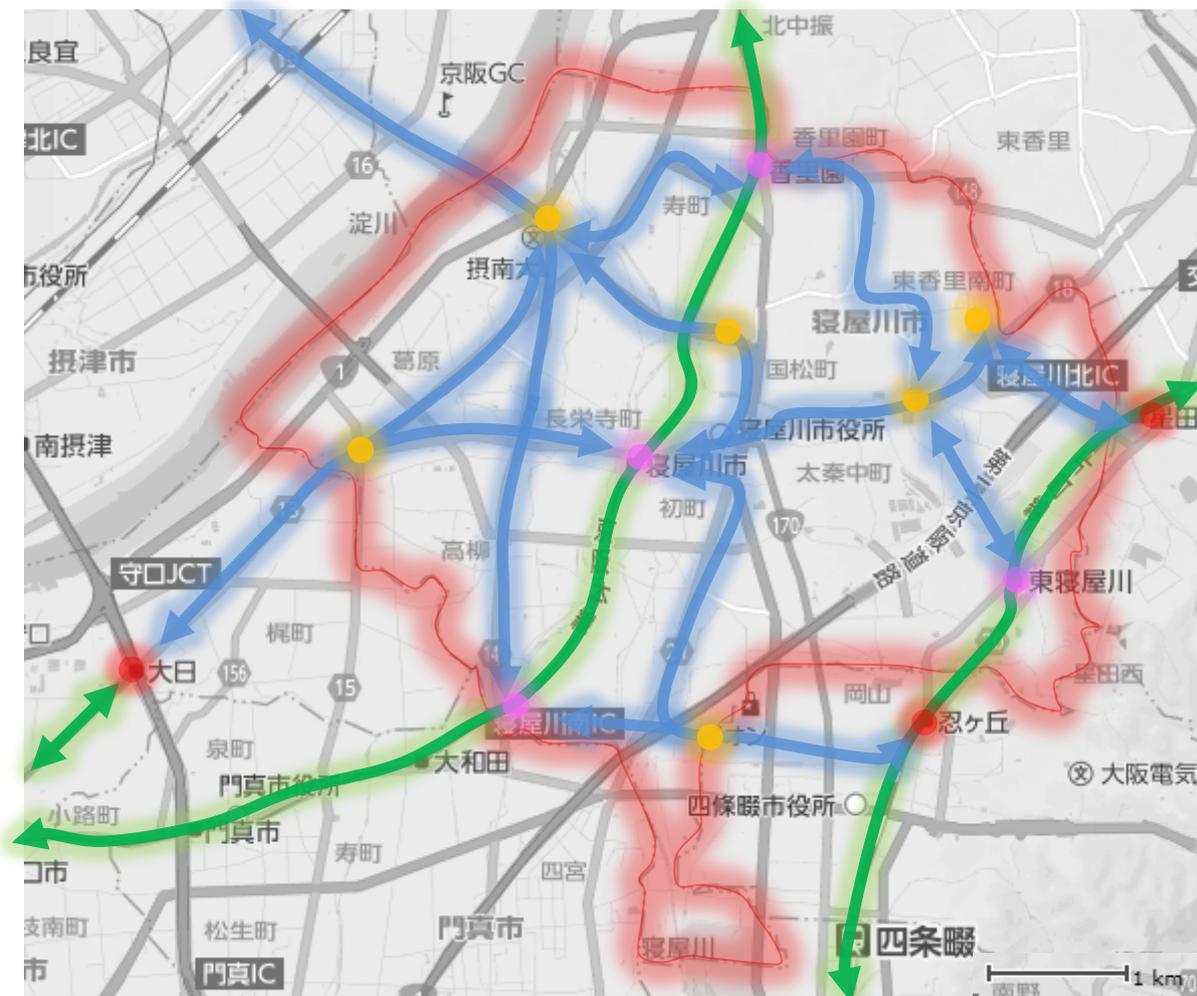


【方向性】

策定する地域公共交通網形成計画
＝ 既存の公共交通サービスをベースとした改善策の明確化
（利用促進策、周辺市との広域連携の検討 など）

図 地域公共交通網形成計画の基本方針と方向性に関する概念図

【広域的な連携を見据えた将来ネットワークのイメージ】



※ 経路等はあくまでイメージであり、実際のものとは一致しない可能性がある

【凡例】

-  : 広域軸（鉄道）
-  : 幹線軸（バス）
-  : 寝屋川市域
(寝屋川市として、公共交通サービスの提供を検討する地域)
-  : 寝屋川市内の鉄道駅（中心拠点）
-  : 寝屋川市内の生活拠点（交通拠点）
-  : 周辺市との広域連携を担う寝屋川市外の交通拠点

