

1 はじめに

計画の策定背景と目的

超高齢社会が進行する中、自家用車の利用に依存することなく、公共交通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、市民、交通事業者、行政が役割を明らかにし、連携・協力することで、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

令和7(2025)年度から令和11(2029)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

本市の公共交通ネットワークは鉄道と路線バス等で、概ね市域全域を網羅しており、これら既存の公共交通サービスに対して、市民からも一定の評価が得られています。一方、鉄道・路線バスともに乗降客数が減少しておりますが、令和4(2022)年は前年比でやや増加傾向です。ねやBUSについては、公共交通の確保に資するため、行政負担が生じていますが、公共交通サービスの充実や強化を、より効率的に図る必要があります。

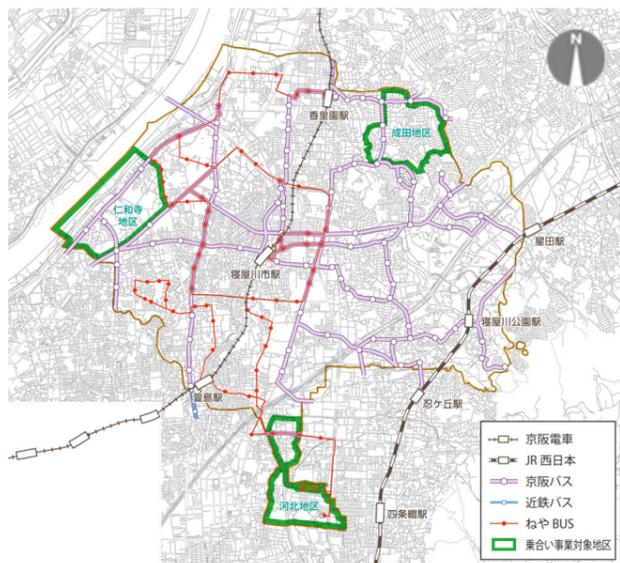


図2 公共交通網の状況

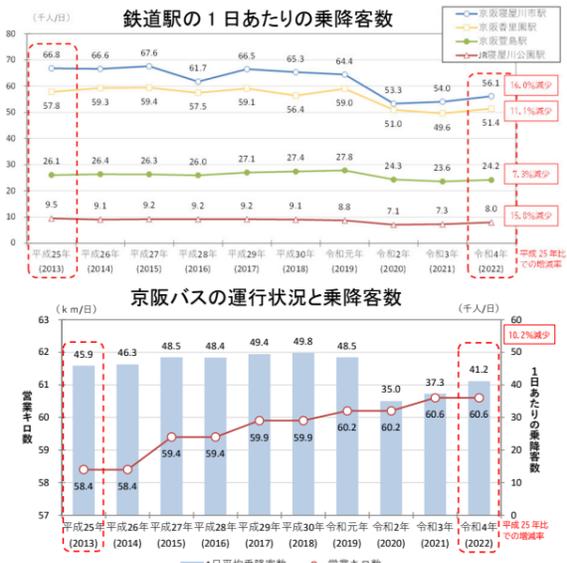


図3 鉄道・路線バスの乗降客数の推移

将来像

将来像：誰もが移動しやすく快適な公共交通サービスの維持

本市では、既存の充実した公共交通サービスを基本としつつも、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(誰もが住みたくなるまちをつくる)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当たっての着眼点

①地域・公共交通に関する現状と課題からみた着眼点

- ◆ 少子高齢化等に伴う人口減少による利用者の減少を見据えた公共交通サービスの持続性の確保
- ◆ 運転免許自主返納の増加等、自動車及び自転車での移動が困難な交通弱者(シルバー世代等)の移動手段の確保

②公共交通に関するアンケート調査結果(市民ニーズ)からみた着眼点

- ◆ 公共交通は、普段の生活での安全な移動手段として一定の評価(現状の公共交通サービスの維持・確保)
- ◆ 市民ニーズに応じた市内外の施設や鉄道駅等までの利便性の向上

③公共交通に関する本市の目指すまちづくりの方向性からみた着眼点

- ◆ 長期的な定住を促し、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と利用促進
- ◆ 市内に点在している公共施設や商業施設等を集約し、公共交通網の結節点としての充実を図り、都市核と生活拠点を結んだ公共交通ネットワークの構築

基本方針・方向性

今後、より一層の少子高齢化等に伴う人口減少が進行する本市においては、運転手不足や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、取組が必要です。

そのため、市民の安全・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維持させていくことを念頭に置いた『公共交通サービスの利用促進』を基本方針とし、現在の公共交通サービス内容の周知・普及やシルバー世代等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、市民ニーズに応じた市内外の医療施設や商業施設、鉄道駅等へのアクセスの充実や、本市の目指す方向性を踏まえた公共交通サービスの利用促進や改善等「公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保」を計画の基本方針とし、公共交通のアクセス性や利便性の向上等、持続性と機能強化に向けた施策の方向性を定めます。

将来像

誰もが移動しやすく快適な公共交通サービスの維持

基本方針

- 公共交通サービスの利用促進
- 公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保

着眼点

地域・公共交通の現状と課題	市民ニーズ	本市の目指す方向性
<ul style="list-style-type: none"> 少子高齢化等に伴う人口減少による利用者の減少を見据えた公共交通サービスの持続性の確保 交通弱者の移動手段の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 普段の生活での安全な移動手段として一定の評価 現状の公共交通サービスの維持・確保 市内外の施設や鉄道駅等までの利便性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 長期的な定住を促し、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と利用促進
上位・関連計画との連携 <ul style="list-style-type: none"> 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 将来像と基本方針に関する概念図

4 施策体系図

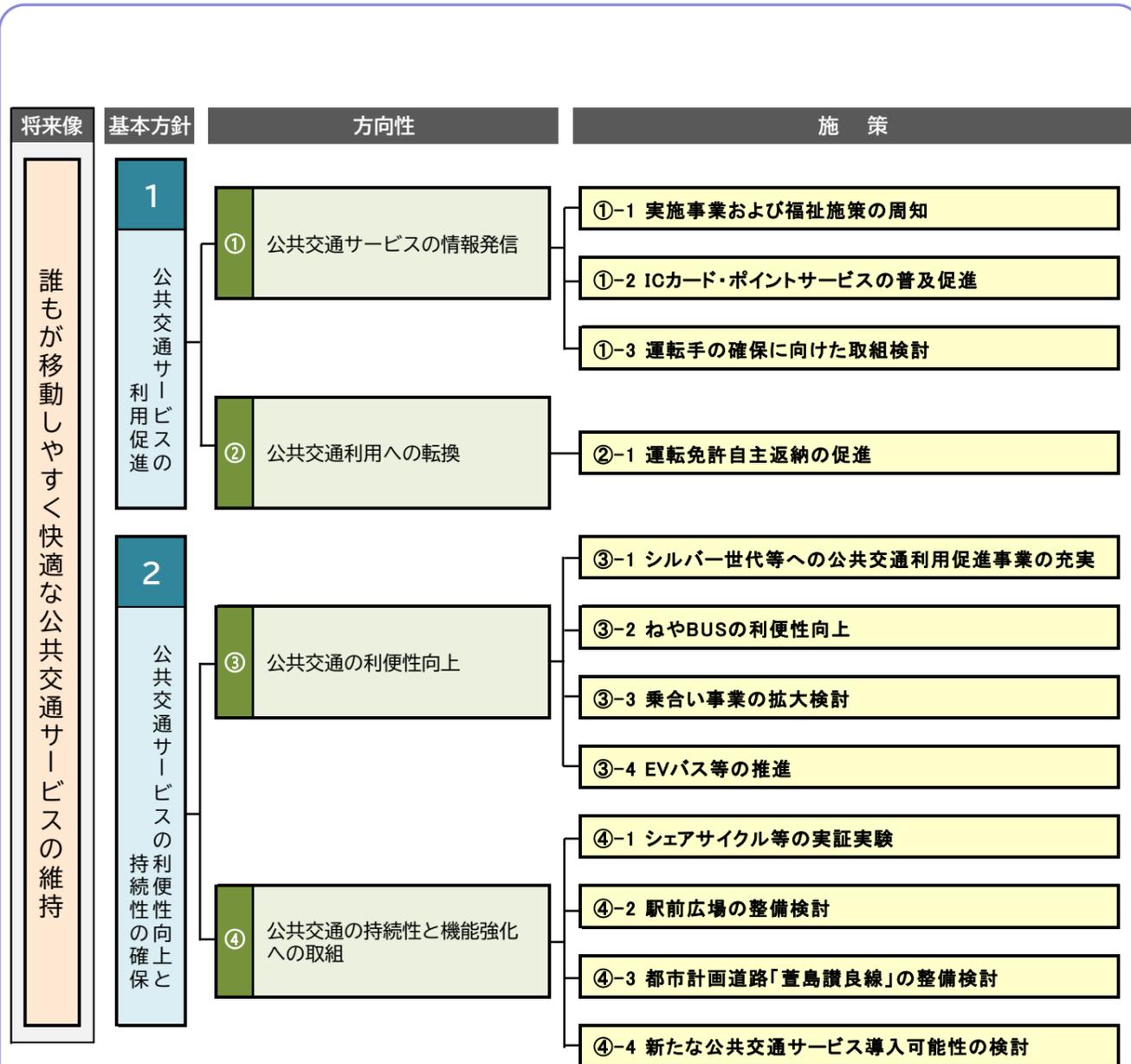


図5 ねやBUSの利便性向上(施策③-2)



図6 シェアサイクル等の実証実験(施策④-1)

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、目標の達成状況の評価するとともに、**PDCAサイクルによる定期的、継続的な見直し**を行います。

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。

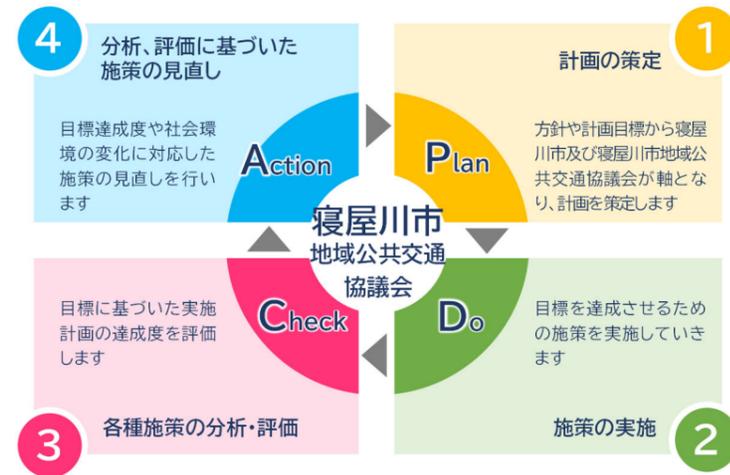


図7 寝屋川市地域公共交通協議会を中心としたPDCAサイクル

計画の目標

将来像である「誰もが移動しやすく快適な公共交通サービスの維持」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、**シルバー世代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
◆公共交通乗降客数の維持
◆公共交通サービスに対する満足度向上
◆シルバー世代の移動支援や公共交通利用促進

計画達成の評価と検証

将来像である「誰もが移動しやすく快適な公共交通サービスの維持」に向け、計画の達成状況の評価するための評価指標を以下のとおり設定します。

目標値について、公共交通乗降客数とシルバー世代の運転免許自主返納の割合は、人口減少や運転免許人口の減少が見込まれますが、その維持を目指していきます。

目標	評価指標	現状	目標値	評価時期
公共交通乗降客数の維持	路線バスの1日平均乗降客数	41.2千人 [R4(2022)]	41.2千人 [R11(2029)]	毎年
	ねやBUS黒原ルート1日平均乗降客数	184人 ^{※1} [R6(2024)]	184人 [R11(2029)]	毎年
	ねやBUS木田・河北ルート1日平均乗降客数	111人 ^{※1} [R6(2024)]	111人 [R11(2029)]	毎年
	ねやBUS木屋ルート1日平均乗降客数	60人 ^{※1} [R6(2024)]	60人 [R11(2029)]	毎年
	鉄道4駅の乗降客数	14.0万人 [R4(2022)]	14.0万人 [R11(2029)]	毎年
公共交通サービスに対する満足度向上	鉄道の満足度	45.1% [R6(2024)]	50.1% [R11(2029)]	計画最終年
	路線バスの満足度	32.2% [R6(2024)]	37.2% [R11(2029)]	計画最終年
シルバー世代の移動支援や公共交通利用促進	シルバー世代の「ほぼ毎日外出する人」の割合	41.7% [R6(2024)]	46.7% [R11(2029)]	計画最終年
	シルバー世代の運転免許自主返納の割合	3.6% [R4(2022)]	3.6% [R11(2029)]	毎年

※1:ねやBUSの1日平均乗降客数は、令和6年4月～9月による。