

寝屋川市地域公共交通計画 (素案)

令和 7 年 2 月

寝屋川市

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. 計画の位置付け	2
1.5. 計画の区域	2
1.6. 計画の期間	2
2. 上位・関連計画	3
2.1. 上位・関連計画の概要	3
2.2. 第六次寝屋川市総合計画（第2期寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略）	4
2.3. 寝屋川市都市計画マスタープラン	6
2.4. 寝屋川市立地適正化計画	6
2.5. 寝屋川市公共施設等総合管理計画	7
3. 地域の現況	8
3.1. 人口の推移	8
3.2. 人の動き	11
4. 公共交通の現況	14
4.1. 公共交通を取り巻く状況	14
4.2. 公共交通ネットワーク	25
4.3. 寝屋川市が取り組む移動支援・外出促進事業	27
4.4. 財政の状況	29
4.5. 運転免許自主返納の状況	30
5. 地域のニーズ	31
5.1. アンケート調査の目的	31
5.2. アンケート調査の概要	31
5.3. アンケート調査結果概要	32
6. 本市の将来像及び計画の基本方針・施策体系	41
6.1. 検討すべき現状と課題	41
6.2. 本市の目指す方向性	42
6.3. 将来像と基本方針	43
6.4. 施策体系図	46
7. 実施する施策の内容	47
7.1. 施策①-1 実施事業および福祉施策の周知	47
7.2. 施策①-2 ICカード・ポイントサービスの普及促進	48

7.3. 施策①-3 運転手の確保に向けた取組の検討	49
7.4. 施策②-1 運転免許自主返納の促進	50
7.5. 施策③-1 シルバー世代等への公共交通利用促進事業の充実	51
7.6. 施策③-2 ねや BUS の利便性向上	52
7.7. 施策③-3 乗合い事業の拡大検討	53
7.8. 施策③-4 EV バス等の推進	54
7.9. 施策④-1 シェアサイクル等の実証実験	55
7.10. 施策④-2 萱島駅前広場の整備検討	56
7.11. 施策④-3 都市計画道路「萱島讃良線」の整備・検討	57
7.12. 施策④-4 新たな公共交通サービスの導入可能性の検討	58
8. PDCAによる施策推進と計画達成の評価	59
8.1. 計画の評価に関する考え方	59
8.2. 事業主体の役割	60
8.3. 計画の目標	61
8.4. 計画達成の評価と検証方法	62
《用語集》	63
《参考資料》寝屋川市の公共交通に関するアンケート調査結果	
1. アンケート調査の目的	65
2. アンケート調査の概要	65
3. 調査結果	67
3.1. 住所について	67
3.2. 属性について	68
3.3. 運転免許証と自家用車について	69
3.4. 普段の生活での外出について	72
3.5. 公共交通について	86
3.6. 新たな公共交通サービスの導入について	97
3.7. 新型コロナウイルス感染症による影響について	97

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少子高齢化等に伴う人口減少が続く中、新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用者は減少が続き、さらに 2024 年問題による運転手不足により路線バスの廃止や減便等、公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。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等、いわゆる「負のスパイラル」に陥る状況が見られるようになっていきます。

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、福祉、さらには健康、子育て、教育、観光、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらします。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ます。

こうした背景を踏まえ、国では地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が改正され（令和 5(2023)年 10 月 1 日施行）、これまでの枠組みを含め、あらゆる政策ツールを最大限活用し、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化させることとしています。これ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、地域の関係者との連携と協働を促進させるものです。

本市においては、平成 30 年 3 月に「寝屋川市地域公共交通網形成計画」を策定し、民間事業者と市が連携することによって、公共交通が形成されてきましたが、民間路線バスが廃止され、これまでのサービスが容易に維持される状況とは言えなくなっています。

そのような中、本市においては、令和 6(2024)年 4 月からコミュニティバス「ねや BUS」の運行を開始し、市域住民の移動手段の確保に取り組んでおり、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ます。このような背景のもと、「寝屋川市地域公共交通網形成計画」の内容を見直し、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計画」の策定を行うこととしました。

1.2. 計画の策定目的

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。（※市民、交通事業者、行政の役割は P60 を参照）



図 1 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します。

1.4. 計画の位置付け

寝屋川市地域公共交通計画は、本市にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするマスタープランと位置付け、上位計画や関連計画との整合を図ります。

1.5. 計画の区域

本計画では、市全域を対象とします。

1.6. 計画の期間

本計画の期間は、令和 7（2025）年度から令和 11（2029）年までの 5 年間とします。

なお、本計画は社会経済情勢の変化や、関連する上位計画の改定等に対応するとともに、計画の達成状況も踏まえ、必要に応じて見直しを行い、計画を改定します。

2. 上位・関連計画

2.1. 上位・関連計画の概要

- 本計画は、まちづくりの目標と方向性を示す総合計画のほか、将来的なまちのあり方を示す上位・関連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す。
- 次頁以降に、上位・関連計画ごとのまちづくりの方向性、道路・交通体系等、本計画に関わる内容を整理しています。

2.1.1. 主な上位・関連計画

- 寝屋川市の主な計画は、下記の表に示す4つの上位関連計画と連携を図ります。

表 1 主な上位・関連計画

計画名	策定年次	改定年次	計画期間
第六次寝屋川市総合計画 (第2期寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略)	令和3(2021)年3月		令和3(2021)～ 令和9(2027)年度
寝屋川市都市計画 マスタープラン	平成24(2012)年3月	令和4(2021)年3月 改定	令和4(2022)～ 令和13(2031)年度
寝屋川市立地適正化計画	平成30(2018)年4月	令和7(2025)年4月 一部改定予定	平成30(2018)～ 令和22(2040)年度
寝屋川市公共施設等 総合管理計画	平成29(2017)年3月		平成29(2017)～ 令和8(2026)年度

2.1.2. 主な上位・関連計画との関係

- 本計画と主な上位・関連計画との関係は、以下のように捉えられます。

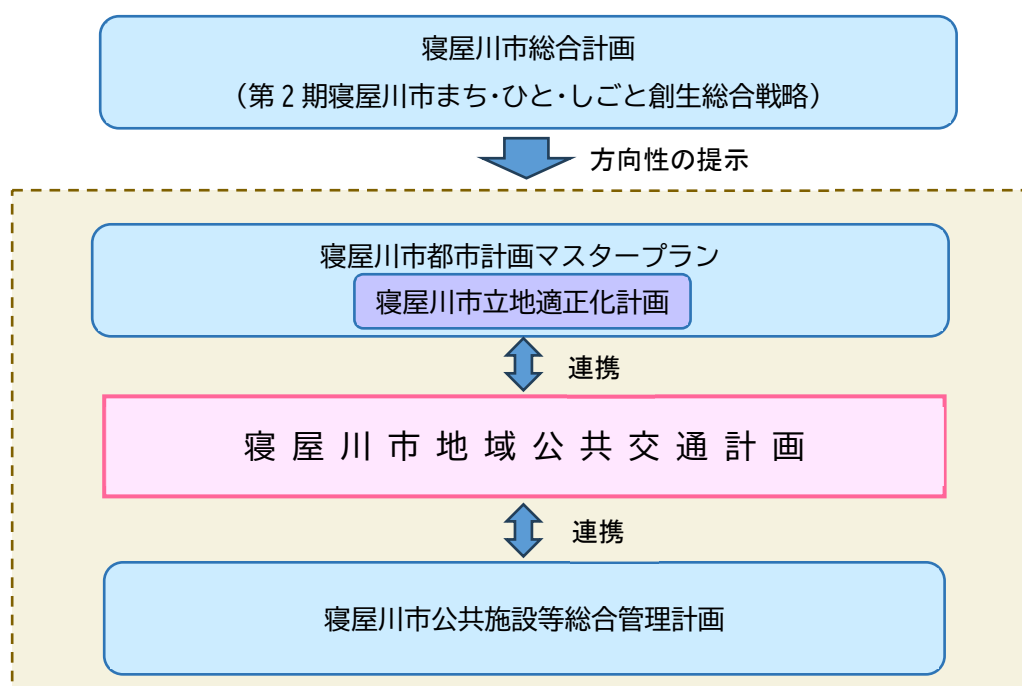


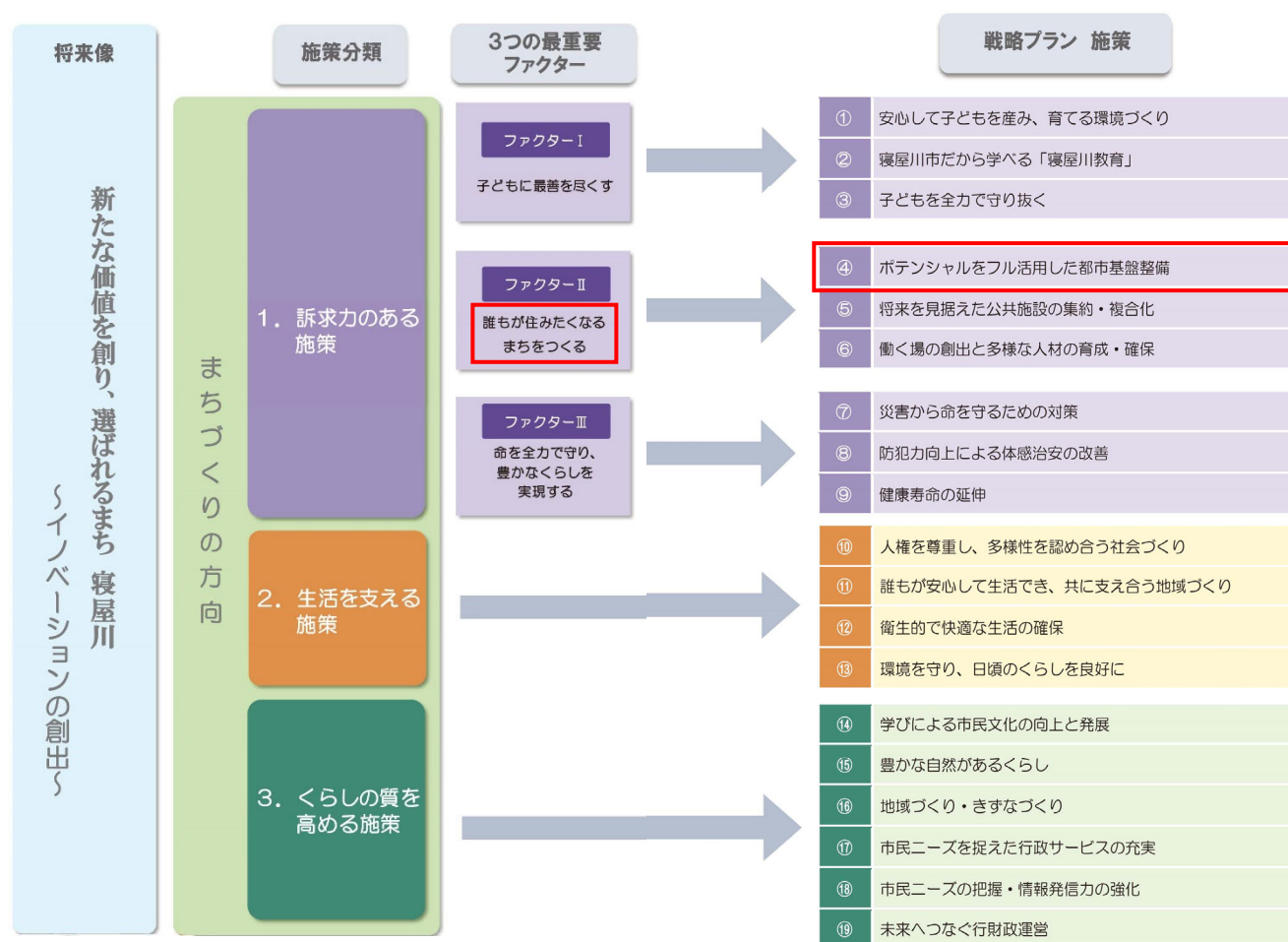
図 2 本計画と主な上位・関連計画との関係

2.2. 第六次寝屋川市総合計画（第2期寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

- 第六次寝屋川市総合計画（以降、総合計画）と第2期寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略（以降、総合戦略）は、いずれも共通の将来都市像を実現するための計画であることを踏まえ、総合計画と総合戦略は統合して事業推進が図られることになりました。

2.2.1. 計画の体系

- まちの将来像「新たな価値を創り、選ばれるまち 寝屋川」の実現に向け、施策分類とファクター、戦略プランの施策を以下の体系にまとめています。
- そのうち「1. 訴求力のある施策」の「ファクターⅡ 誰もが住みたくなるまちをつくる」の「④ポテンシャルをフル活用した都市基盤整備」が公共交通に関わる内容です。

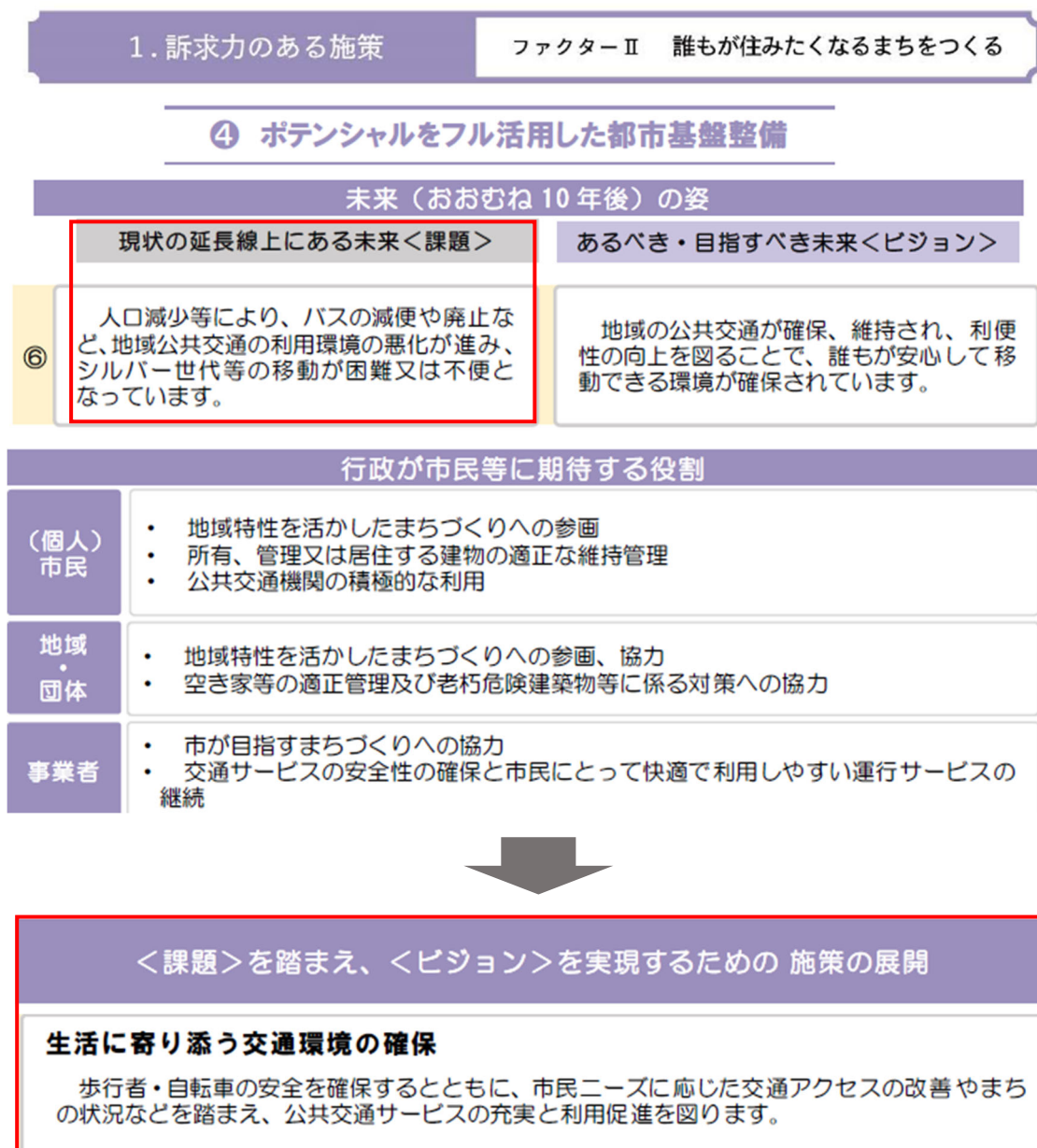


資料：第六次寝屋川市総合計画

図3 戦略プランで示された計画の体系

2.2.2. 施策の展開

- 公共交通に関わる課題として「人口減少等により、バスの減便や廃止等、地域公共交通の利用環境の悪化が進み、シルバー世代等の移動困難（又は不便）になる」ことが想定されます。
- その課題を踏まえ、ビジョンを実現するための施策の展開「生活に寄り添う交通環境の確保」のため、「歩行者・自転車の安全を確保するとともに、市民ニーズに応じた交通アクセスの改善やまちの状況等を踏まえ、公共交通サービスの充実と利用促進を図る」としています。

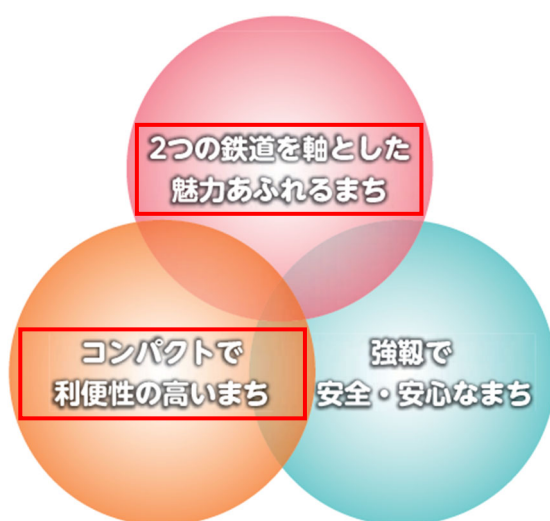


資料：第六次寝屋川市総合計画

図 4 課題を踏まえビジョンを実現するための施策の展開（公共交通部分を抜粋）

2.3. 寝屋川市都市計画マスタープラン

- 寝屋川市都市計画マスタープランは、都市計画に関する基本的な方針であり、上位計画である寝屋川市総合計画等に即して、まちづくりに関する目標や方向性を示すものです。
- 令和 3（2021）年 3 月に策定された第六次寝屋川市総合計画に基づき、まちの将来像である「新たな価値を創り、選ばれるまち 寝屋川」の実現に向け、今後のまちづくりの方向性を示すため、令和 4（2022）年 3 月に改定しました。
- 「2 つの鉄道を軸とした魅力あふれるまち」のあるべき・目指すべき未来の一つとして、「公共交通の更なる充実が進み、交通弱者をはじめ、誰もが移動しやすい快適なまちづくり」があげられています。



資料：寝屋川市都市計画マスタープラン

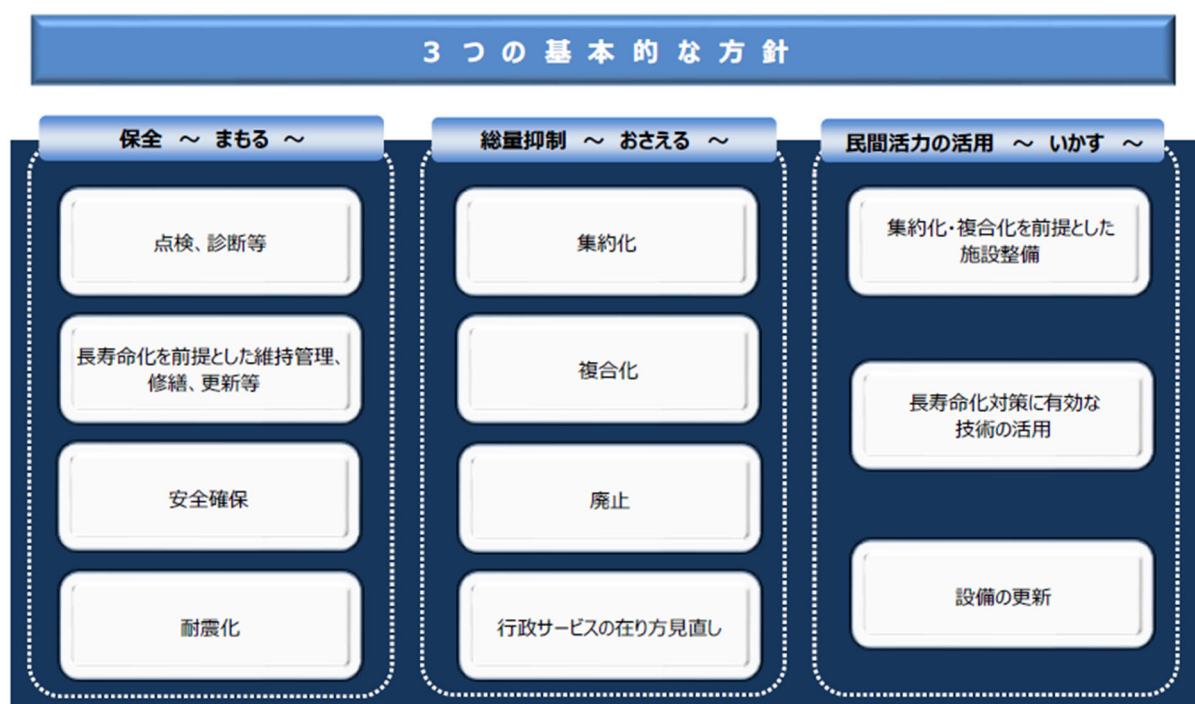
図 5 マスタープランにおけるまちづくりの将来目標

2.4. 寝屋川市立地適正化計画

- 立地適正化計画は、持続可能な都市構造への再構築を目指し、コンパクトなまちづくりとこれに連携した公共交通ネットワークを形成するため、居住や医療、商業などの暮らしに必要なサービス施設の立地の適正化を図るものです。
- 立地適正化計画は、平成 30（2018）年 4 月に策定し、令和 22（2040）年度を目標年度としています。なお、令和 7（2025）年 4 月に一部改定を予定しております。

2.5. 寝屋川市公共施設等総合管理計画

- 寝屋川市公共施設等総合管理計画は、公共施設等の最適な配置を実現し、限られた財源で適切な維持管理・更新を行っていくために、公共施設等の更新・統廃合・長寿命化等を総合的かつ計画的に行い、財政負担の軽減・平準化を図るとともに、その最適な配置を実現するため、今後の公共施設等の在り方について方針を示すものとして、平成 28(2016)年度に策定されました。
- 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（まもる）」、「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ます。



資料：寝屋川市公共施設等総合管理計画

図 6 寝屋川市公共施設等総合管理計画の基本的な方針

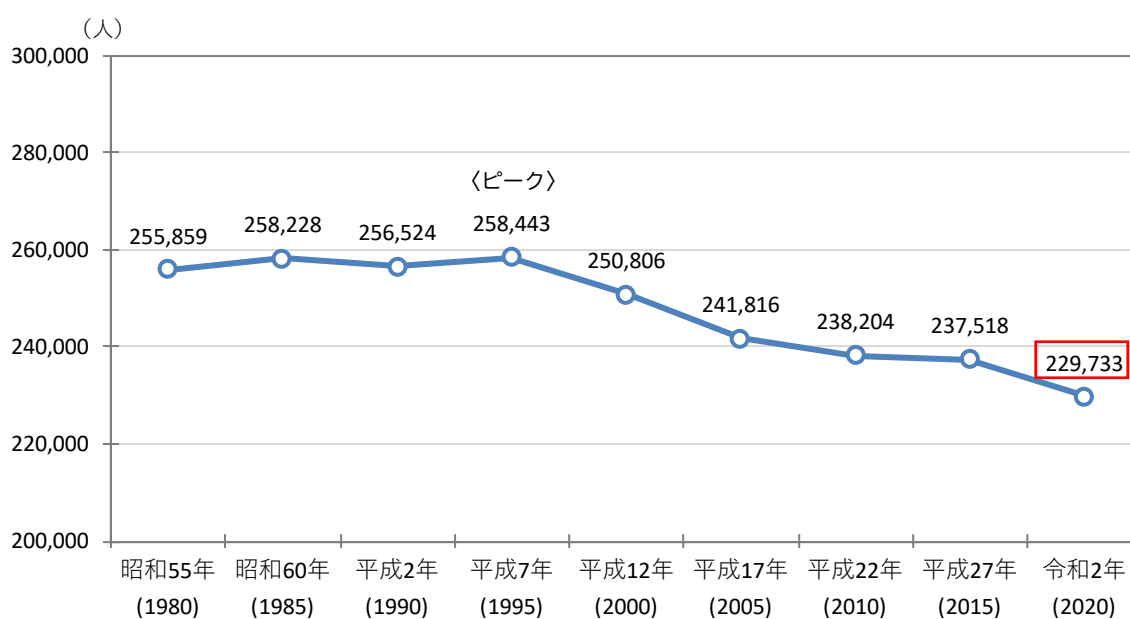
3. 地域の現況

3.1. 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（1995）年の約 25.8 万人から減少が続き、令和 2（2020）年には約 23 万人となっています。
- 少子高齢化が進行しており、令和 2（2020）年には、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おり、今後も人口減少は一層進む見込みです。

3.1.1. 総人口

- 寝屋川市の総人口の推移をみると、昭和 55（1980）以降は、ほぼ横ばいで推移していましたが、平成 7（1995）年のピーク以降は減少し、令和 2（2020）年では、約 23 万人となっています。

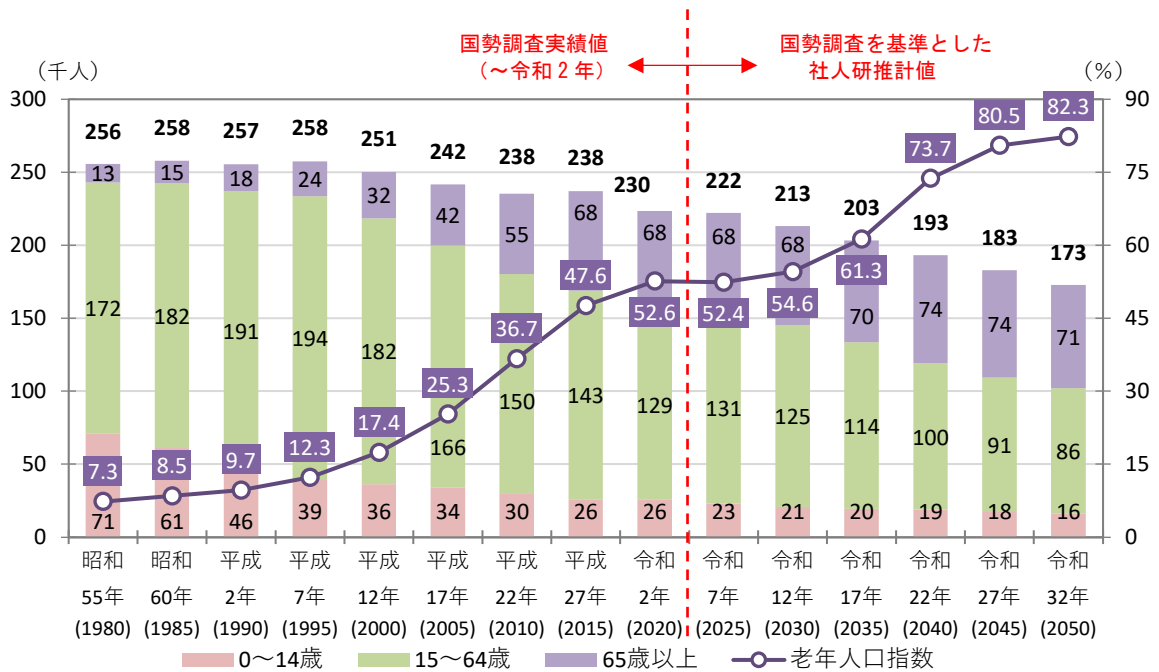


資料：国勢調査（昭和 55（1980）～令和 2（2020）年）

図 7 総人口の推移

3.1.2. 年齢階層別人口の推移と将来人口の見通し

- 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）の割合が年々増加しています。総人口がピークであった平成7（1995）年に比べ、令和2（2020）年の老年人口は約2.9倍の約6.8万人となっています。
- 一方で、年少人口（0～14歳）や生産年齢人口（15～64歳）は年々、減少しています。総人口のピークであった平成7（1995）年と比べ、年少人口は約33.9%、生産年齢人口は約33.4%の減少となっています。
- 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、令和2（2020）年には52.6%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ます。
- 国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）の将来人口推計によると、令和7（2025）年以降も人口減少が続き、令和22（2040）年には寝屋川市の人口が20万人以下となる見込みです。



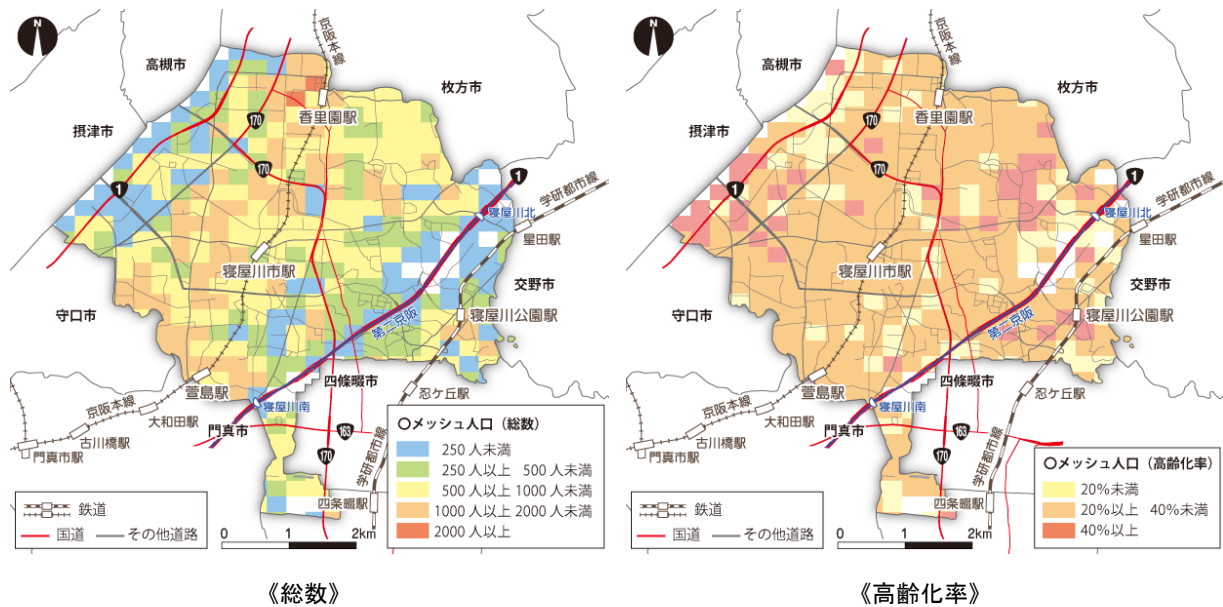
資料：国勢調査（昭和55（1980）～令和2（2020）年）

国立社会保障・人口問題研究所（令和7（2025）～令和32（2050）年）

図8 年齢階層別人口の推移

3.1.3. 人口の分布

- 寝屋川市の人口の分布をみると、香里園駅の西側に人口が多い地域が存在しています。
- 高齢化率の分布については、寝屋川市駅の西側のほか、星田駅の西側周辺、寝屋川公園駅周辺に高齢化率の高い地域が見られます。



資料：国勢調査（令和 2（2020）年）

図 9 人口の分布（左：人口、右：高齢化率）

3.2. 人の動き

- 寝屋川市の人の動きをみると、減少傾向がみられます。
- 公共交通による人の動きのうち、鉄道による移動は約 27.7%減少しています。
- 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ます。

3.2.1. 通勤・通学流動

- 寝屋川市の通勤流動を国勢調査の平成 12（2000）年と令和 2（2020）年で比べると、行先にかかわらず流動量が減少しています。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ます。
- また、通学流動についても、平成 12（2000）年と令和 2（2020）年を比べると、行先にかかわらず流動量が減少しています。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ます。

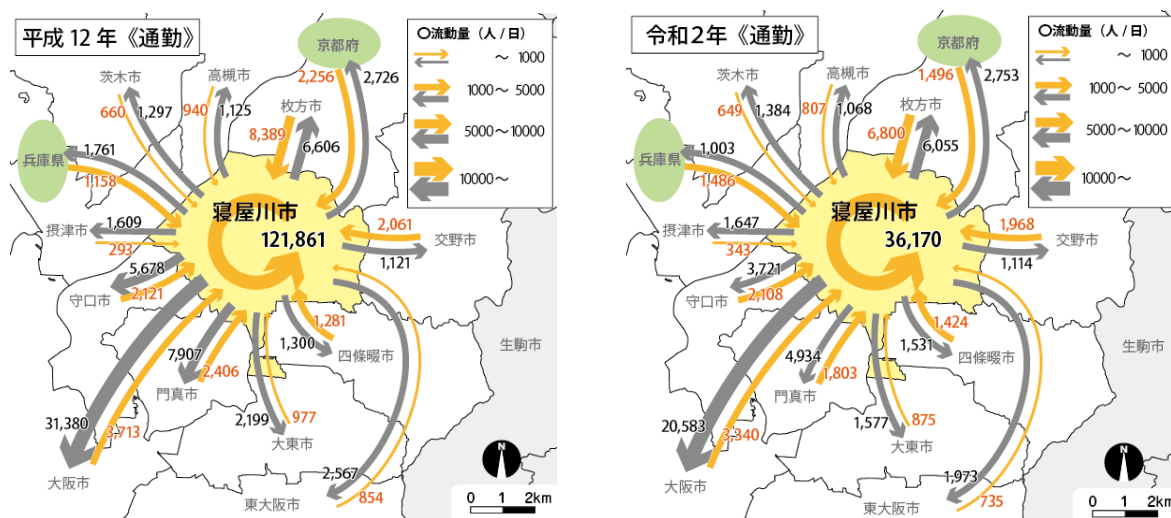


図 10 平成 12（2000）年と令和 2（2020）年の通勤流動の比較

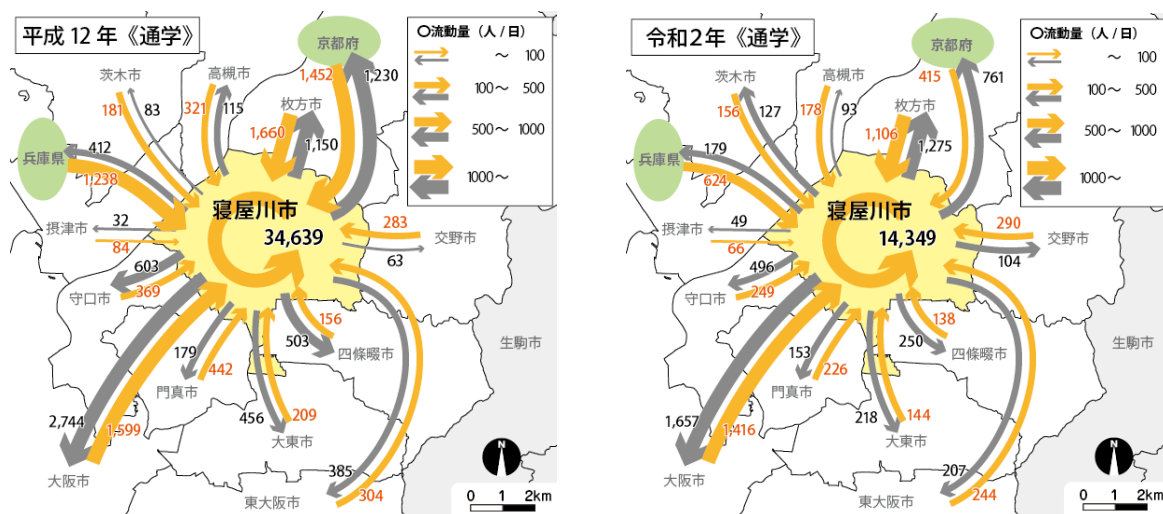
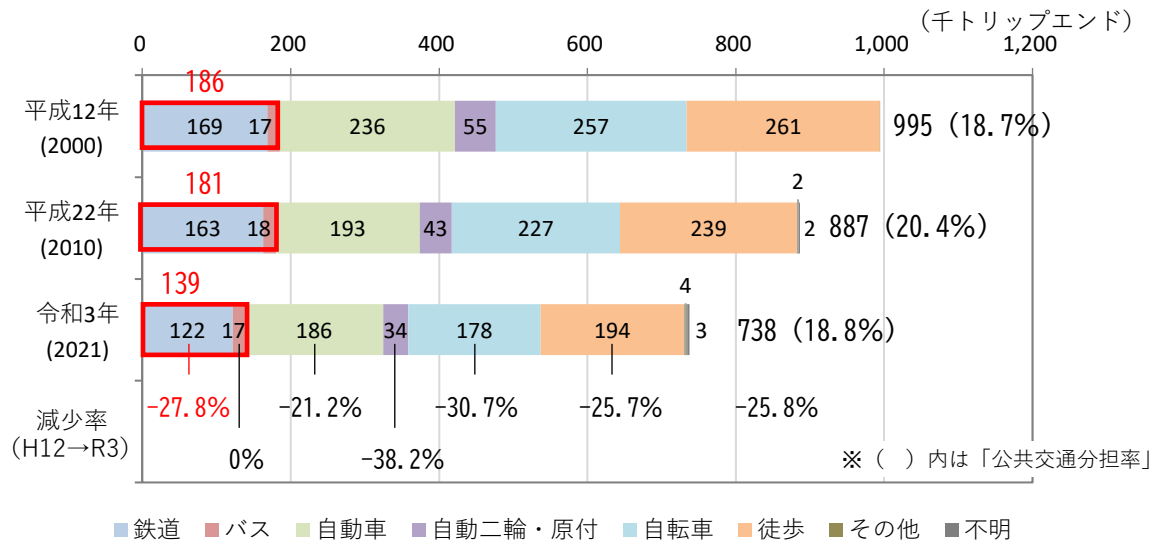


図 11 平成 12（2000）年と令和 2（2020）年の通学流動の比較

3.2.2. 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 12（2000）年以降、発生集中量が減少しています。
- また、代表交通手段別の発生集中量をみると、平成 12（2000）年と比較して、令和 3（2021）年では、公共交通（鉄道等）による移動が減少しています。鉄道は約 27.8%減少となっています。



公共交通分担率 = (公共交通トリップエンド / 全体トリップエンド) × 100 (%)

資料：第 4 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 12（2000）年）、
第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22（2010）年）、
第 6 回近畿圏パーソントリップ調査（令和 3（2021）年）

図 12 代表交通手段別の影響集中量

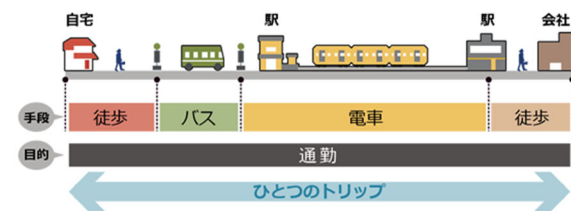
【参考】

パーソントリップ調査とは

交通の流れのもととなる「人（パーソン）の一日の動き（トリップ）」を把握することを目的として、人がどこからどこへ、どのような交通手段を使って、どの時間帯に移動したか、などを調べる調査のことです。

トリップとは

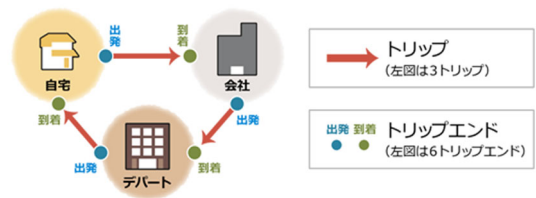
ある 1 つの目的での、出発地から到着地までの移動をトリップといいます。図 1 を例にすると、目的は「会社に行く（出勤）」ですので「1 トリップ」となります。



トリップとトリップエンドについて

1 つのトリップにおける出発地と到着地を「トリップエンド」といいます。1 トリップには発と着の 2 つのトリップエンドがあります。

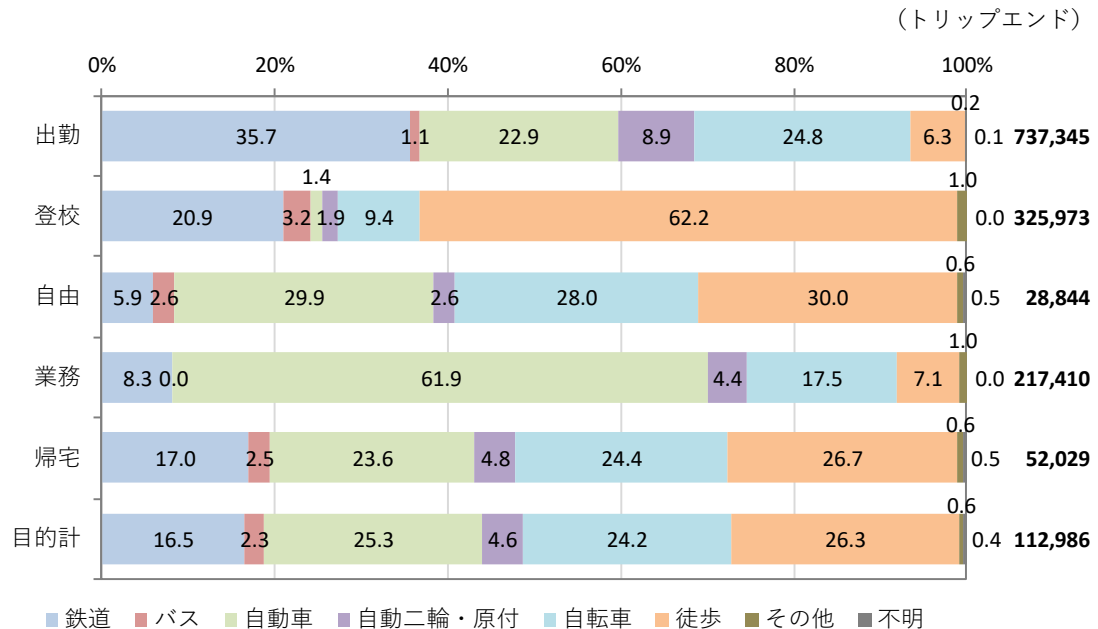
図 2 でみると、トリップ数は 3、トリップエンド数は 6 となります。



資料：京阪神都市圏交通計画協議会 HP

3.2.3. 代表交通手段別の分担率

- 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2～4割となっています。一方で、業務目的では約6割が自動車の利用となっています。
- 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ます。

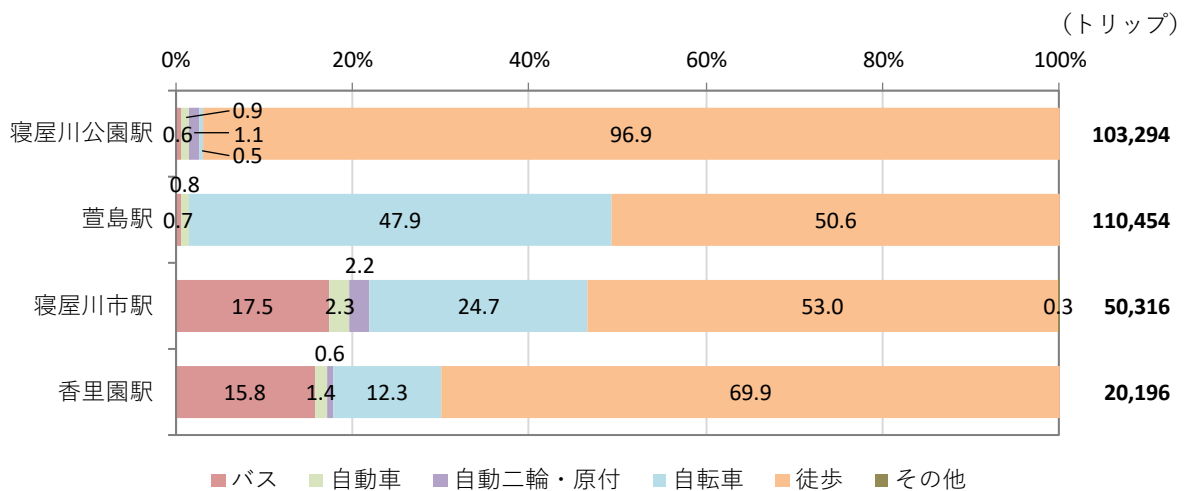


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3（2021）年）

図 13 目的別の移動手段別の分担率（代表交通手段）

3.2.4. 駅利用時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、寝屋川市駅や香里園駅では、バスの占める割合が約16～18%と他の2駅よりも高くなっています。
- また、萱島駅では自転車の占める割合が約48%、寝屋川公園駅では徒歩の占める割合が約97%と他よりも高くなっています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査（令和3（2021）年）

図 14 駅を利用する際の端末交通手段の分担率

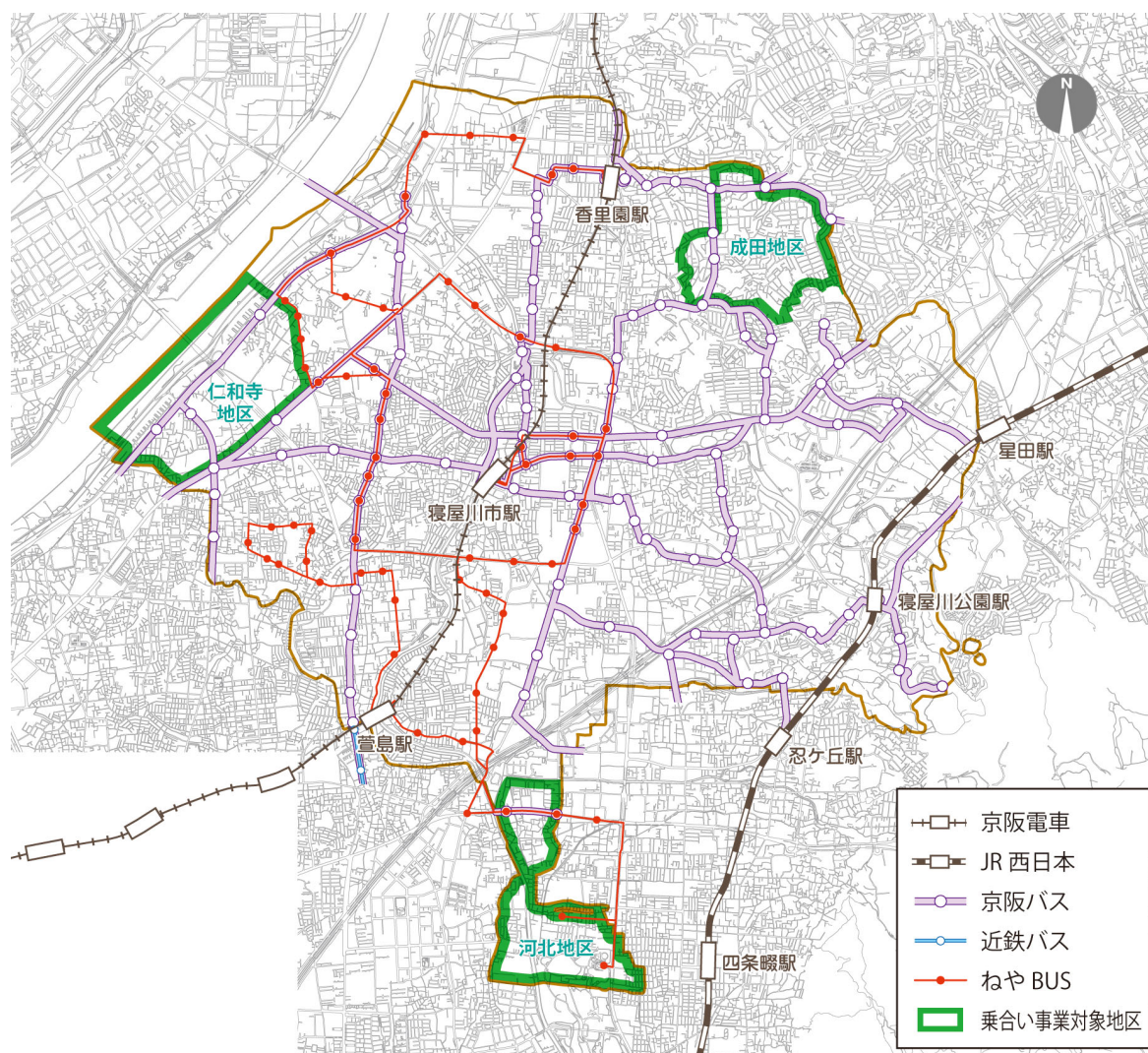
4. 公共交通の現況

4.1. 公共交通を取り巻く状況

4.1.1. 公共交通体系

(1) 公共交通網の状況

- 市域中央を京阪本線（香里園駅、寝屋川市駅、萱島駅）が縦断しており、東部は JR 学研都市線（寝屋川公園駅）があります。
- また、市外にある星田駅（交野市）、忍ヶ丘駅（四條畷市）、四条畷駅（大東市）、大日駅（守口市）及び茨木駅（茨木市）にも市内から利用可能な状況です。
- 路線バスは民間が運営する京阪バス及び近鉄バスと、市が運営するねやBUSがあります。また、路線バスを補完するため、本市ではタクシーを利用した乗合い事業を実施しています。



資料：寝屋川市資料

図 15 公共交通網の状況（令和 6 年 4 月時点）

(2) 市内の公共交通事業の状況

- 市内の公共交通は、民間の鉄道（京阪、JR）、路線バス（京阪バス、近鉄バス）の他、本市では、コミュニティバス（ねやBUS）とデマンドタクシー（乗合い事業）を運行しています。

表 2 市内の公共交通事業の状況

区分	略称名	事業者名		路線数	駅数・停留所数
鉄道	京阪電車	京阪電気鉄道株式会社		1 路線 ・ 京阪本線	3 駅 ・ 萱島駅 ・ 寝屋川市駅 ・ 香里園駅
	JR 西日本	西日本旅客鉄道株式会社		1 路線 ・ JR 学研都市線	1 駅 ・ 寝屋川公園駅
路線バス	京阪バス	京阪バス株式会社	交野(北部)営業所	・ 枚方公園・香里園・交野市方面	
			交野(南部)・門真(東部)営業所	・ 寝屋川東部・星田・四條畷方面	
			寝屋川・門真(西部)営業所	・ 寝屋川西部・古川橋・守口方面	
	近鉄バス	近鉄バス株式会社		・ 大阪市・東大阪・大東・八尾方面（萱島周辺）	
コミュニティバス	ねやBUS※1	寝屋川市		3 ルート ・ 黒原ルート ・ 木田・河北ルート ・ 木屋ルート	停留所 ・ 黒原ルート : 13 箇所 ・ 木田・河北ルート : 34 箇所 ・ 木屋ルート : 27 箇所
デマンドタクシー	乗合い事業	寝屋川市		3 地区 ・ 成田地区 ・ 仁和寺地区 ・ 河北地区	

※1：ねやBUSは、寝屋川市よりタクシー事業者に委託し運行。

4.1.2. 鉄道

(1) 京阪電車・JR 西日本

a) 路線図

- 寝屋川市の鉄道は、市内の中央部を京阪本線が南北に縦断しており 3 駅が位置しています。
- 市内東部には、JR 学研都市線が通っており 1 駅があります。

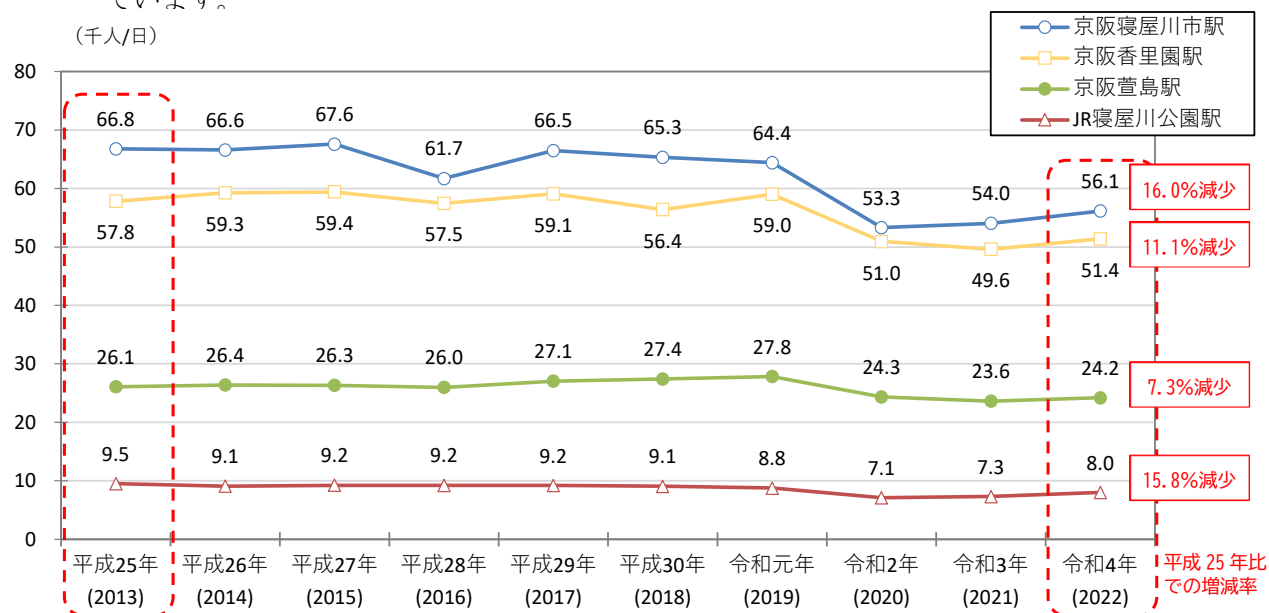


資料：寝屋川市資料

図 16 鉄道の寝屋川市内路線図

b) 乗降客数

- 寝屋川市の鉄道駅の 1 日当たりの乗降客数は、新型コロナウイルス感染症が影響した令和 2（2020）年に 4 駅いずれも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。
- 平成 25（2013）年と令和 4（2022）年と比較すると、減少幅は約 7.3%～16.0%となっています。



資料：寝屋川市統計書 2023 年版

図 17 鉄道駅の 1 日当たりの乗降客数の推移

4.1.3. 路線バス

(1) 京阪バス

a) 運行系統と路線図【令和6年4月現在】

番 号	起 点	主な経過地	終 点	キロ程 (キロメートル)	運行 回数 (回)
寝屋川支所					
(6011) 11	太間公園	摂南大学	寝屋川市駅	往 3.1 復 3.1	25.5
(6013) 直通	摂南大学	(ノンストップ)	寝屋川市駅	往 2.8 復 3.1	14.5
(7141) 10	寝屋川市駅	摂南大学 点野団地	寝屋川市駅	往 7.8 復 -	1.5
(7142) 10	寝屋川市駅	摂南大学 点野団地	仁和寺	往 5.7 復 -	1.0
(7143) 10	寝屋川市駅	摂南大学 点野団地	仁和寺 団地口	往 - 復 5.2	2.5
(6200) 12	寝屋川市駅	摂南大学 市役所南口	JR茨木東口	往 10.9 復 11.3	13.0
(6201) 12	寝屋川市駅	摂南大学 目垣	JR茨木東口	往 10.0 復 -	0.5
(6255) 直通	JR茨木東口		摂南大学	往 - 復 8.5	0.5
(7111) 4	京阪守口市駅	地下鉄大日南口 葛原	寝屋川市駅	往 - 復 8.1	4.5
(7120) 4	京阪守口市駅	大日駅 葛原	寝屋川市駅	往 8.5 復 8.5	11.5
(7121) 4	京阪守口市駅	地下鉄大日南口 葛原	寝屋川市駅	往 8.1 復 -	3.5
(7126) 4	大日駅	葛原	寝屋川市駅	往 5.5 復 5.5	16.5
(7011) 1	京阪守口市駅	土居 大久保	寝屋川市駅	往 9.6 復 8.3	7.5
(7012) 1	京阪守口市駅	仁和寺	寝屋川市駅	往 - 復 7.4	0.5
(7013) 1	京阪守口市駅	地下鉄守口	仁和寺	往 - 復 6.2	0.5
(7015) 22	仁和寺	寝屋川市駅	寝屋川市駅	往 2.1 復 2.1	11.5
(7016) 22	寝屋川市駅		寝屋川市駅	往 0.9 復 -	0.5
(7017) 1	寝屋川市駅	仁和寺	寝屋川市駅	往 - 復 17.9	2.5
(7018) 1	寝屋川市駅	仁和寺	寝屋川市駅	往 - 復 17.0	0.5
(7021) 1	京阪守口市駅	仁和寺	寝屋川市駅	往 8.3 復 -	5.5
(7022) 1	京阪守口市駅	仁和寺	寝屋川市駅	往 7.4 復 -	0.5
(7024) 1A	大日駅	仁和寺	寝屋川市駅	往 6.0 復 6.0	8.5
(7025) 6	大日駅	仁和寺	寝屋川市駅	往 5.2 復 5.2	7.5
(7069) 直通	大日駅		摂南大学	往 4.8 復 4.8	8.5
(7061) 3	京阪守口市駅	摂南大学	寝屋川市駅	往 10.7 復 10.7	2.5
(7062) 3	京阪守口市駅	摂南大学	寝屋川市駅	往 - 復 9.8	0.5
(7064) 5	大日駅	摂南大学	寝屋川市駅	往 8.3 復 8.3	10.5
(6021) 26A	寝屋川市駅	音羽町	京阪香里園	往 4.3 復 4.5	6.0
(6022) 26	寝屋川市駅	音羽町	京阪香里園	往 3.5 復 3.7	23.5
(6151) 14	京阪大和田駅	高柳	寝屋川市駅	往 4.1 復 4.1	14.0
(6152) 14	京阪大和田駅	高柳	寝屋川市駅	往 3.2 復 3.2	2.0

番 号	起 点	主な経過地	終 点	キロ程 (キロメートル)	運行 回数 (回)
門真支所					
(7661) 30	寝屋川市駅	電通大寝屋川 キャンパス	イオンモール 四條畷	往 3.4 復 3.4	3.5
(7674) 20A	寝屋川市駅	電通大寝屋川 キャンパス	四條畷駅	往 7.1 復 7.1	2.0
(7675) 19A	寝屋川市駅	電通大寝屋川 キャンパス	四條畷駅	往 6.8 復 6.8	20.0
(7691) 30A	寝屋川市駅	電通大寝屋川 キャンパス	電通大四條畷 キャンパス	往 7.8 復 7.8	25.0
(7692) 直通	電通大 駅前キャンパス	(ノンストップ)	電通大四條畷 キャンパス	往 6.5 復 -	1.0
(7693) 直通	寝屋川市駅	(ノンストップ)	電通大四條畷 キャンパス	往 - 復 6.6	0.5
(7212) 21	京阪大和田駅	薮屋	四條畷駅	往 5.2 復 5.0	29.5
(7213) 21	巢本	薮屋	四條畷駅	往 3.4 復 -	0.5
(7215) 23	京阪大和田駅	薮屋	国道中野	往 - 復 3.2	0.5
(7223) 23	京阪大和田駅	薮屋 清滝	清滝団地	往 6.0 復 5.8	10.0
(7231) 23	京阪大和田駅	薮屋 清滝	電通大四條畷 キャンパス	往 6.0 復 -	0.5
(7241) 23A	京阪大和田駅	清滝団地 電通大四條畷C	京阪大和田駅	往 12.6 復 -	4.0
高槻支所					
(6011) 11	太間公園	摂南大学	寝屋川市駅 (西口)	往 3.1 復 3.1	2.0
(6013) 直通	摂南大学		寝屋川市駅 (西口)	往 - 復 3.1	0.5
(6200) 12	寝屋川市駅	摂南大学 市役所南口	JR茨木東口	往 10.9 復 11.3	22.0

※運行回数は片道1便（または、1循環1便）を0.5回として示している

資料：京阪バスより提供

図 18 京阪バスの営業所別運行系統（1）

番 号	起 点	主な経過地	終 点	キロ程 (キロメートル)	運行 回数 (回)
交野営業所					
(5202) 1	枚方市駅南口	藤田川	京阪香里園	往 5.8 復 5.9	7.5
(5203) 1C	野口北	藤田川	京阪香里園	往 - 復 3.9	0.5
(5205) 13	香里ヶ丘 八丁目	公孫樹通	京阪香里園	往 2.7 復 -	0.5
(5210) 1	関西医大 附属病院	新香里	京阪香里園	往 6.4 復 6.5	1.0
(5211) 1	枚方市駅南口	新香里	京阪香里園	往 5.8 復 5.9	47.0
(5212) 1	枚方市駅南口	山之上	藤田川	往 2.8 復 -	1.0
(5214) 1	藤田川	新香里	京阪香里園	往 3.0 復 3.0	10.0
(5217) 1C	野口北	新香里	京阪香里園	往 3.9 復 -	8.5
(5218) 1C	野口北	新香里	京阪香里園	往 - 復 3.9	1.0
(5222) 3	野口北	藤田川	枚方市駅南口	往 - 復 6.2	0.5
(5223) 3	野口北	藤田川	枚方市駅南口	往 - 復 6.2	1.0
(5231) 2	枚方市駅南口	藤田川 五本松	枚方市駅南口	往 7.3 復 -	0.5
(5232) 2	野口北	藤田川 五本松	枚方市駅南口	往 5.4 復 -	1.0
(5241) 4	枚方市駅南口	公孫樹通 新香里	枚方公園駅前	往 7.4 復 7.5	16.0
(5251) 5	枚方市駅南口	五本松	枚方公園駅前	往 5.9 復 6.0	5.0
(5261) 6	枚方市駅南口	藤田川 五本松	枚方公園駅前	往 6.3 復 6.4	7.0
(5262) 6	藤田川	五本松	枚方公園駅前	往 3.5 復 3.5	8.5
(5265) 6	藤田川	五本松	枚方公園駅前	往 - 復 3.5	2.0
(5271) 8	藤田川	公孫樹通	枚方公園駅前	往 4.4 復 -	2.5
(5272) 8	枚方市駅南口	藤田川 公孫樹通	枚方公園駅前	往 7.2 復 7.3	31.5
(5273) 8	新香里	藤田川 公孫樹通	枚方公園駅前	往 3.7 復 -	0.5
(5011) 9	京阪香里園	広野	京阪交野市駅	往 4.9 復 4.9	23.5
(5012) 15	京阪香里園	野口	星田駅	往 8.8 復 8.8	12.0
(5017) 19	交野警察署前		河内磐船駅	往 2.2 復 -	0.5
(5018) 19	京阪交野市駅	交野農協前	河内磐船駅	往 5.0 復 5.0	2.0
(5021) 14	京阪香里園	広野	津田駅	往 8.6 復 8.6	23.5
(5031) 9A	京阪香里園	高田	枚方市駅南口	往 7.1 復 7.0	39.5
(5032) 9A	京阪香里園	高田	藤田川	往 4.2 復 -	1.5
(5033) 9	京阪香里園	香里ヶ丘	高田	往 2.8 復 2.8	7.0
(5034) 9A	高田	藤田川	枚方市駅南口	往 4.3 復 -	1.0
(5035) 9A	香里旭ヶ丘	藤田川	枚方市駅南口	往 5.2 復 5.1	4.0
(5036) 9A	京阪香里園	高田	新高田	往 - 復 3.1	2.0
(5038) 9	京阪香里園	【深夜】高田	交野車庫	往 4.2 復 -	0.5
(5039) 9	京阪香里園	【深夜】広野	京阪交野市駅	往 4.9 復 -	0.5
(7650) 31A	寝屋川市駅	太秦東口 太秦住宅	寝屋川市駅	往 - 復 5.5	12.0
(7651) 31	寝屋川市駅	太秦住宅 高宮	太秦東口	往 3.0 復 3.0	6.5
(7652) 31	寝屋川市駅	高宮	太秦住宅	往 2.7 復 2.7	15.0
(7654) 36	寝屋川市駅	太秦住宅 高宮	寝屋川公園駅	往 5.1 復 5.1	8.0

番 号	起 点	主な経過地	終 点	キロ程 (キロメートル)	運行 回数 (回)
交野営業所					
(7671) 33	寝屋川市駅	砂	四条畷駅	往 - 復 6.0	0.5
(7682) 34	寝屋川市駅	楠根南町 教育センター	寝屋川公園駅	往 5.5 復 5.5	2.0
(7683) 35	寝屋川市駅	小路北町	忍ヶ丘駅	往 4.7 復 4.7	3.0
(7684) 35	寝屋川市駅	楠根南町 忍ヶ丘駅	イオンモール 四條畷	往 7.0 復 7.0	5.0
(7685) 37	寝屋川市駅	楠根南町 忍ヶ丘駅	四条畷駅	往 6.7 復 6.7	6.0
(7610) 21A	寝屋川市駅	観音橋	高田一丁目	往 4.7 復 4.7	5.5
(7611) 21	寝屋川市駅	観音橋	寝屋川団地	往 3.6 復 3.6	49.5
(7621) 25	三井泰団地	三井団地	京阪香里園	往 2.9 復 2.9	11.0
(7622) 25B	ビバモール 寝屋川	三井団地	京阪香里園	往 4.0 復 3.5	14.0
(7631) 25	三井団地	成田山不動尊前	京阪香里園	往 2.4 復 2.6	7.5
(7512) 22	寝屋川市駅	寝屋川市役所	京阪香里園	往 5.8 復 5.9	42.0
(7513) 23	寝屋川市駅	寝屋川警察署前	三井団地	往 - 復 3.3	0.5
(6013) 直通	摂南大学	(ノンストップ)	寝屋川市駅	往 2.8 復 3.1	2.5
(5071) 51	コモンシティ 星田	星田山手	星田駅	往 3.0 復 3.0	13.5
(5072) 50	星田駅	南星台一丁目 星の森	星田駅	往 11.9 復 -	3.5
(5073) 50	星田駅	南星台一丁目 星の森	星田駅	往 11.9 復 -	3.5
(5077) 17	妙見口	南星台	星田駅	往 4.8 復 -	0.5
(5097) 20	京阪交野市駅	妙見口 南星台	京阪交野市駅	往 12.4 復 -	6.5
(5098) 20	京阪交野市駅	妙見口 南星台	妙見口	往 8.3 復 -	0.5
(5181) 18	田原台一丁目	北田原	京阪交野市駅	往 11.7 復 11.7	0.0
(5100) 43A	枚方市駅南口	野口	交野車庫	往 - 復 5.3	2.0
(5101) 43A	枚方市駅南口	藤田川	野口北	往 - 復 3.8	1.0
(5123) 43	交野車庫	逢合橋	京阪交野市駅	往 3.0 復 -	0.5
(5133) 41B	寝屋川市駅	秦北口	梅が丘	往 8.2 復 7.9	7.0
(5134) 41B	寝屋川市駅	寝屋川市役所	寝屋川公園駅	往 7.0 復 6.7	6.5
(5141) 40	寝屋川団地	寝屋川団地口, 寝屋神社前	星田駅	往 2.4 復 2.4	9.5
(5144) 45B	寝屋川団地	星田駅	コモンシティ 星田	往 5.8 復 -	1.0
(5145) 45B	寝屋川団地	寝屋神社前	星田駅	往 2.8 復 2.8	13.5
(7443) 47B	寝屋川市駅	星田駅	寝屋川公園駅	往 6.8 復 6.8	8.5
(7444) 47B	寝屋川市駅	寝屋神社前	星田駅	往 4.6 復 4.6	3.5
(7445) 47B	三井泰団地	星田駅	寝屋川公園駅	往 4.4 復 -	0.5
(7446) 47B	三井泰団地	星田駅	忍ヶ丘駅	往 7.4 復 -	0.5
(7447) 47B	三井泰団地	寝屋神社前	星田駅	往 2.2 復 -	0.5
(5281) ろ	枚方市駅南口	宮ノ前橋	枚方公園駅前	往 5.1 復 5.2	10.5
(5291) い	京阪香里園	光善寺駅	京阪香里園	往 7.0 復 -	16.0
(5292) い	香里ヶ丘 八丁目	光善寺駅	京阪香里園	往 3.5 復 3.5	7.5

※運行回数は片道1便（または、1循環1便）を0.5回として示している

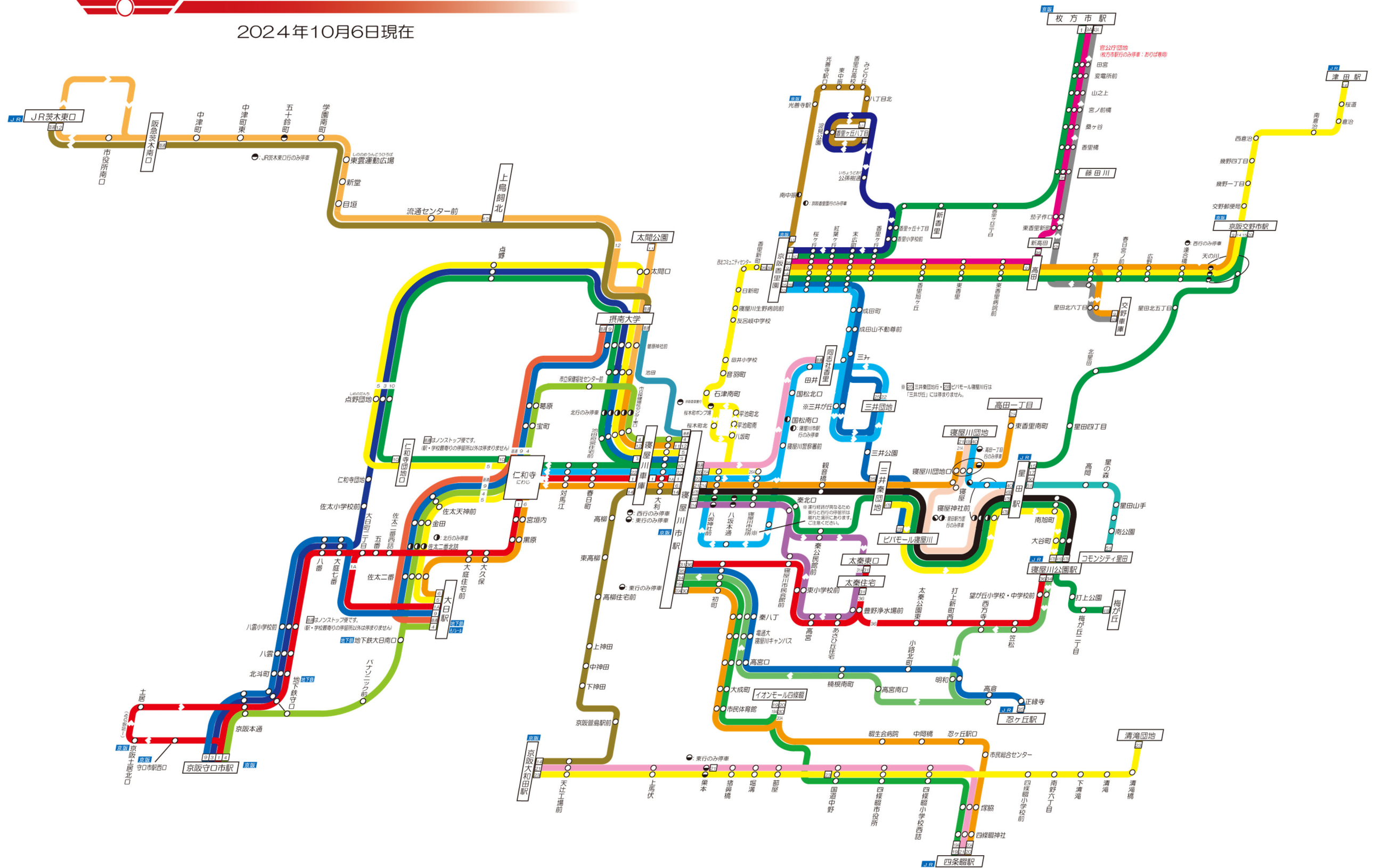
資料：京阪バスより提供

図 19 京阪バスの営業所別運行系統（2）

寝屋川市内路線図

Keihan Bus Route Map

2024年10月6日現在



資料：京阪バスより提供

図 20 京阪バスの寝屋川市内路線図

b) 運行状況と乗降客数

- 平成 25 年に比べ、令和 4 年の寝屋川市内の営業キロは、約 2.2km/日の増加となっています。
- 一方、乗降客数は、新型コロナウイルス感染症が影響した令和 2（2020）年と前年を比較し 1 日当たり約 27.8%減少してしておりますが、令和 4（2022）年は前年比でやや増加傾向です。
- 平成 25（2013）年と令和 4（2022）年を比較すると、乗降客数の減少幅は約 10.2%となっています。

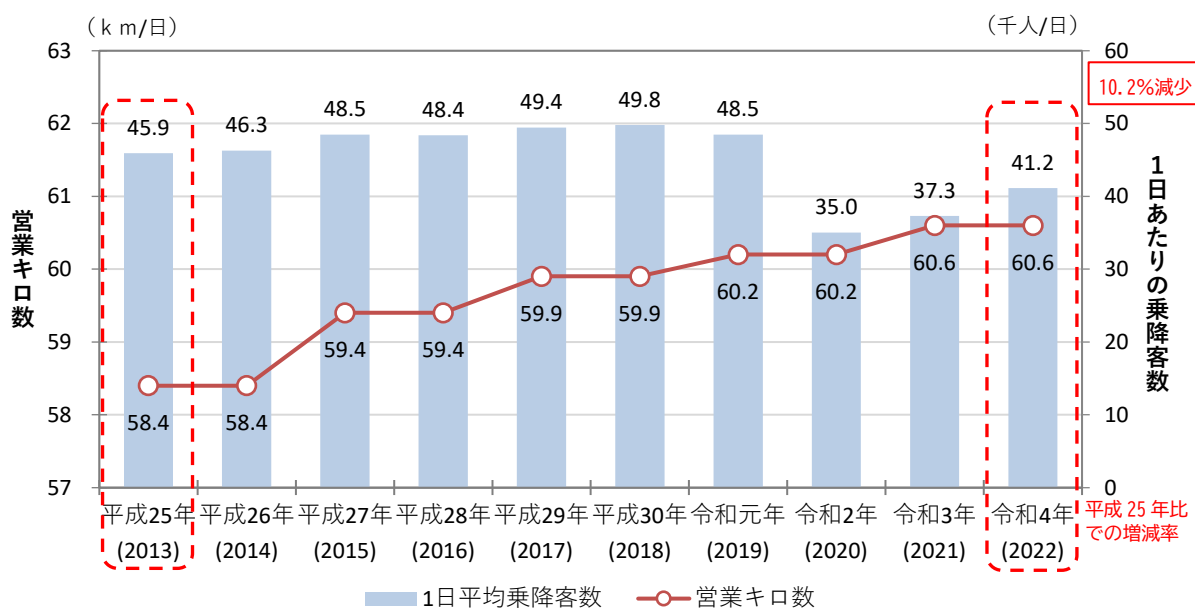


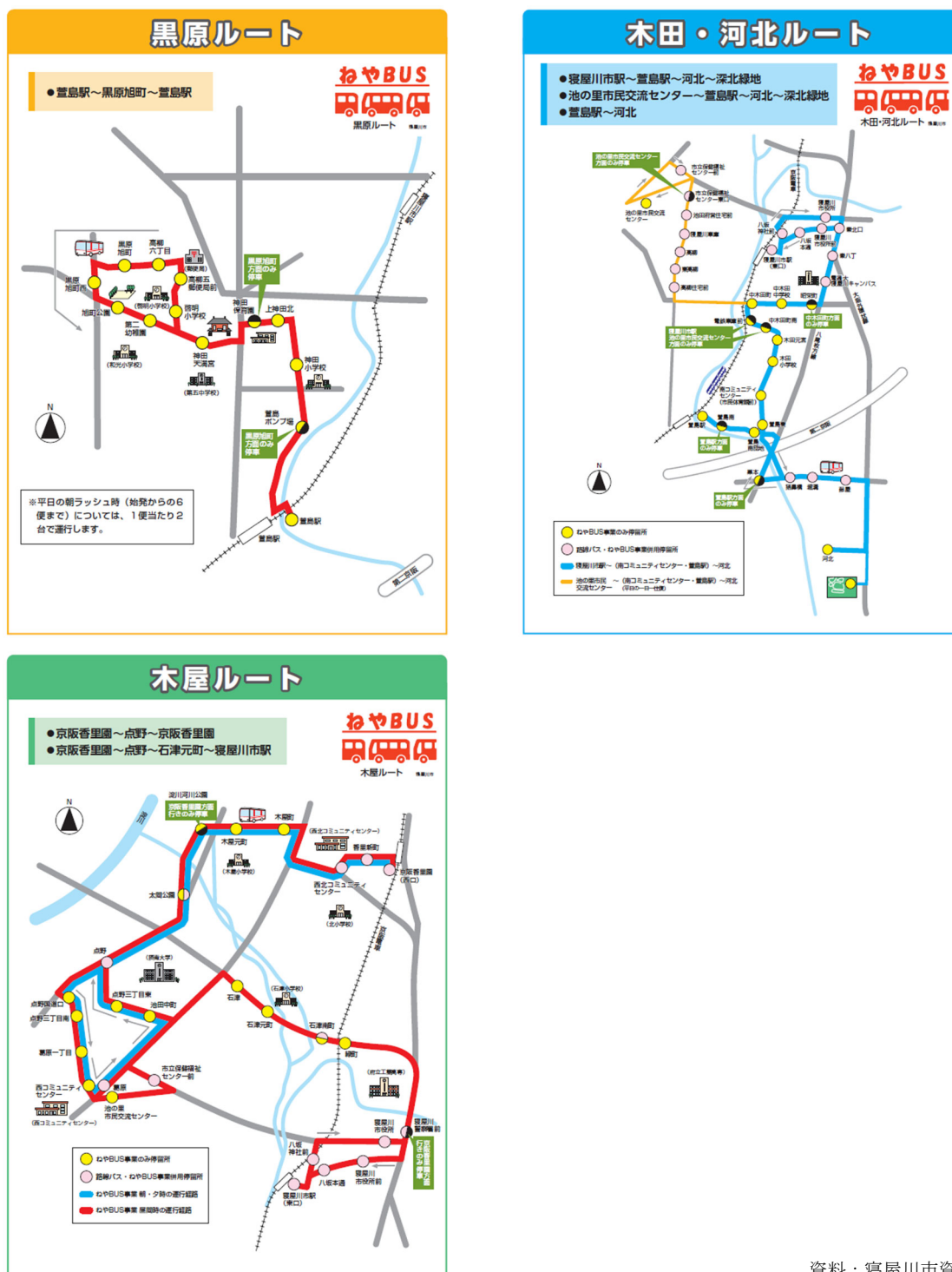
図 21 京阪バスの運行状況と乗降客数の推移

4.1.4. コミュニティバス

- ねやBUSは、バス事業者により運行していた旧タウンくるが廃止（令和6（2024）年3月31日）されたことに伴い、市民の移動手段を確保し、市民生活への影響を最小限に抑えるため、市が令和6（2024）年4月より10人乗り（運転手含む）のワゴンで運行を行っています。

(1) ねやBUS

a) 運行ルート

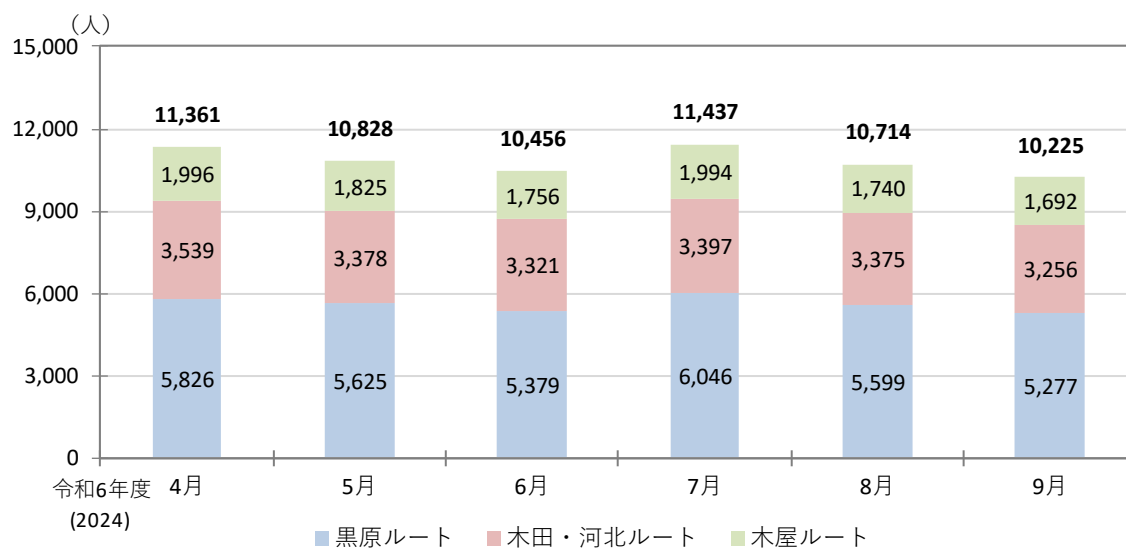


資料：寝屋川市資料

図 22 ねやBUSの運行ルート

b) 運行状況と乗降客数

- ねや BUS の月別乗降客数は、概ね 1 万人～1.1 万人の間で推移しています。



資料：寝屋川市資料

図 23 ねや BUS の月別乗降客数の推移（令和 6 年度）

4.1.5. デマンドタクシー

- 乗合い事業は、タクシー車両で、令和 3 (2021) 年 4 月 1 日以降、運行が開始されました。
- シルバー世代 (70 歳以上)、妊婦、障がい者を対象として地区内無料送迎、地区外の指定場所 (保健福祉センター、関西医科大学香里園病院等) の有料送迎を行っています。

(1) 乗合い事業

a) 運行地区

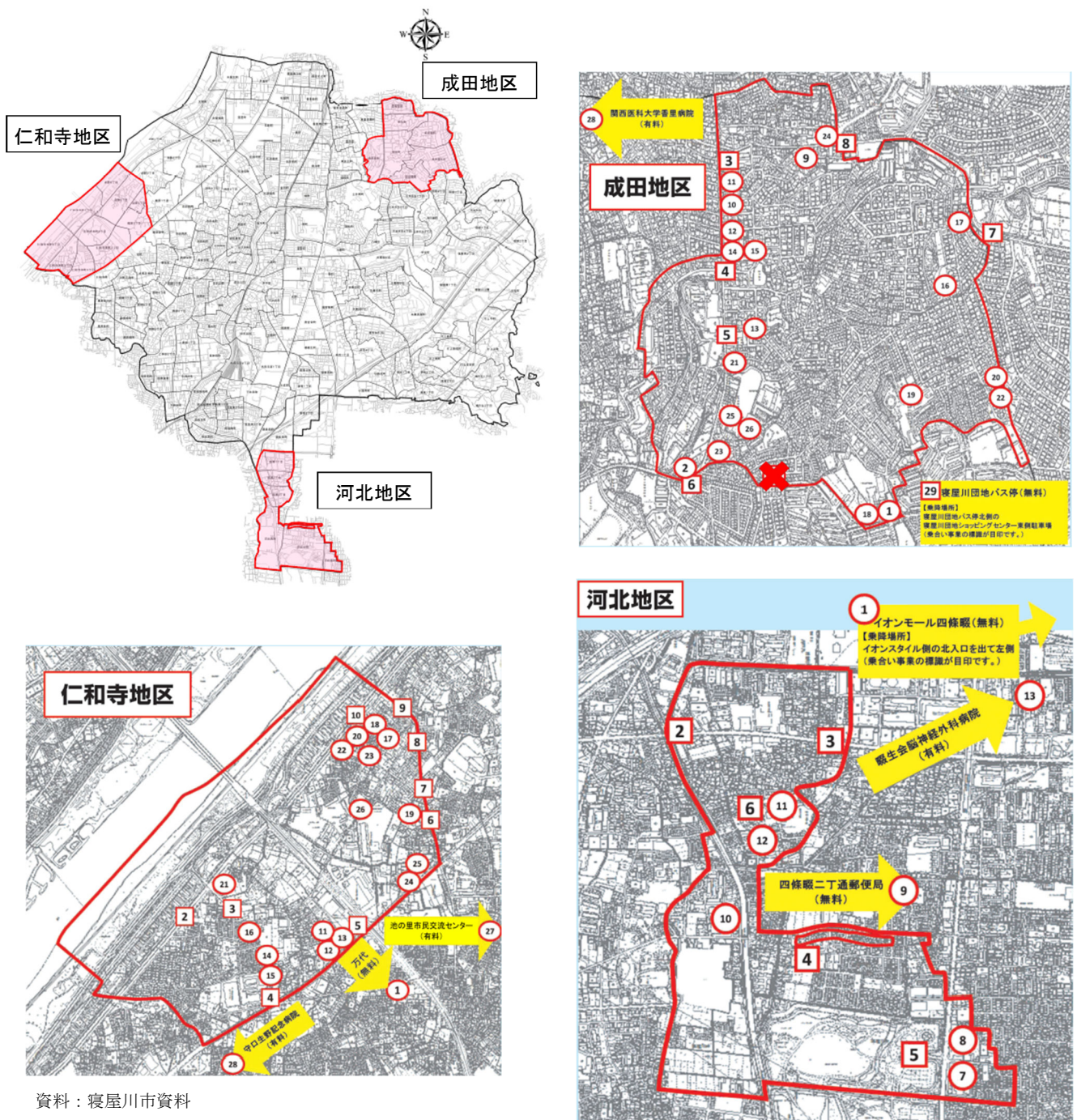
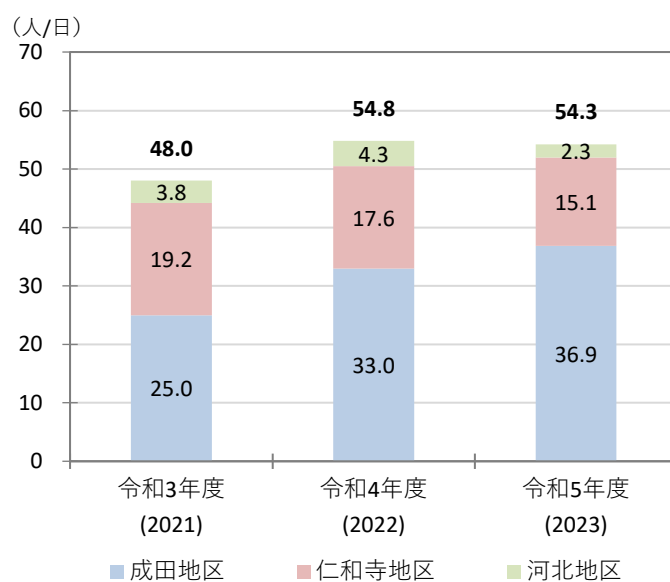


図 24 乗合い事業の運行地区

(2) 運行状況と乗降客数

- 乗合い事業の乗降客数は、令和4（2022）年度以降、1日当たり概ね50人以上の利用で推移しています。



資料：寝屋川市資料

図 25 地区別の乗合い事業の乗降客数の推移

4.2. 公共交通ネットワーク

- 駅勢圏・バス停勢圏※¹内に9割以上の人口が集中しています。
- 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内に含まれています。

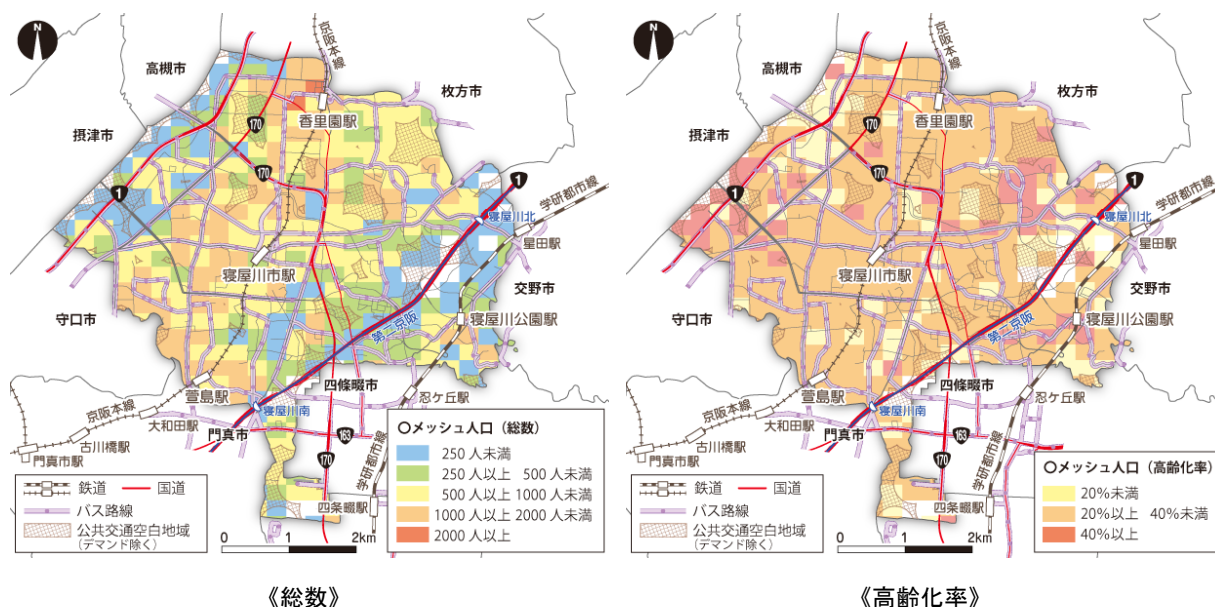
※¹ 駅勢圏は駅から半径 800m、バス停勢圏はバス停から半径 300mと定義

4.2.1. 公共交通ネットワークと人口分布の関係

- 寝屋川市で運行する鉄道、路線バス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、網羅的な公共交通ネットワークを形成しています。
- 公共交通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※¹でみると、総人口の約9割に相当する約21.2万人、老年人口では約9割に相当する約6.3万人が駅勢圏・バス停勢圏に居住しています。

表 3 駅勢圏・バス停勢圏内の人口の整理

	総人口	老年人口
①寝屋川市内全域	229,733 人	68,059 人
②駅勢圏・バス停勢圏内	211,685 人	62,672 人
③駅勢圏・バス停勢圏による カバー率 (③=②÷①)	92.1%	92.1%



資料：国勢調査（令和2（2020）年）、国土数値情報（国土交通省）

図 26 地域公共交通による人口カバー状況

4.2.2. 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ます。

表 4 主な施設一覧

令和 6 (2024) 年 11 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）		12 ケ所	11 ケ所
b. 社会教育系施設（図書館、博物館等）		12 ケ所	12 ケ所（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 ケ所	2 ケ所（全施設）
d. 産業系施設		2 ケ所	2 ケ所（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）		47 ケ所	42 ケ所
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）		92 ケ所	84 ケ所
g. 保健・福祉施設（高齢福祉施設、障害福祉施設、保健施設）		8 ケ所	8 ケ所（全施設）
h. 行政系施設（庁舎等）		9 ケ所	8 ケ所
i. 国や府の出先機関		11 ケ所	11 ケ所（全施設）
j. 大規模医療施設		14 ケ所	13 ケ所
k. 大規模商業施設		16 ケ所	16 ケ所（全施設）
計	11 種別	225 ケ所	209 ケ所

※1 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 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

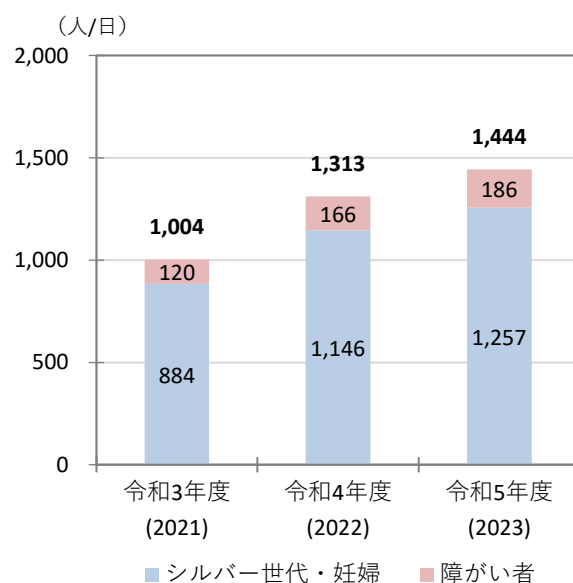
資料：寝屋川市公共施設等総合管理計画、寝屋川市子育て情報誌ねやがわ子育てナビ、別途整理した民間施設

4.3. 寝屋川市が取り組む移動支援・外出促進事業

4.3.1. 交通弱者への移動支援・外出促進

(1) バス利用促進事業〔交通政策課〕

- バス利用促進事業では、令和3（2021）年からシルバー世代・妊婦（130円券）、障がい者（70円券）を対象に、バス利用券を発行しています。
- 利用者は令和5（2023）年度で、1日当たり約1,400人で、増加傾向で推移しています。
- 現在、各所管で実施している外出促進事業等について、事業目的や内容、対象等が重複する事業の整理・検証を進めています。



資料：寝屋川市資料

図 27 バス利用促進事業の利用者数の推移

(2) 買い物等外出促進（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、シルバー世代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ます。

(3) 高齢者交通系 IC カード購入補助事業（高齢介護室）

- シルバー世代の外出を促し、社会参加による生きがい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ます。

(4) 外出援助サービス事業（高齢介護室）

- 介護を要するシルバー世代に対して、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、シルバー世代の通院、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ます。

(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ます。

(6) 重度障害者等移動支援事業（障害福祉課）

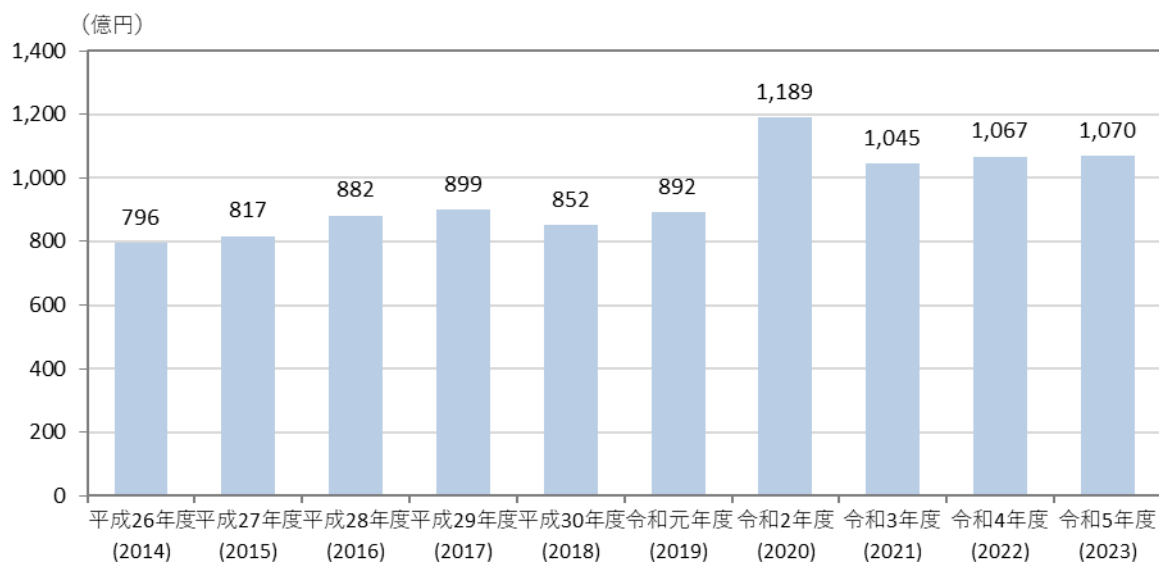
- 車椅子等を使用しなければ移動することが困難な重度障害者に対し、外出を支援するための車椅子用自動車による移動支援を行うことで、障害者の地域での自立した生活の推進を図っています。

4.4. 財政の状況

4.4.1. 歳入・歳出の状況

(1) 歳入の状況

- 本市の歳入は、平成 26（2014）～令和 5（2023）年度まで、概ね増加傾向で推移しています。

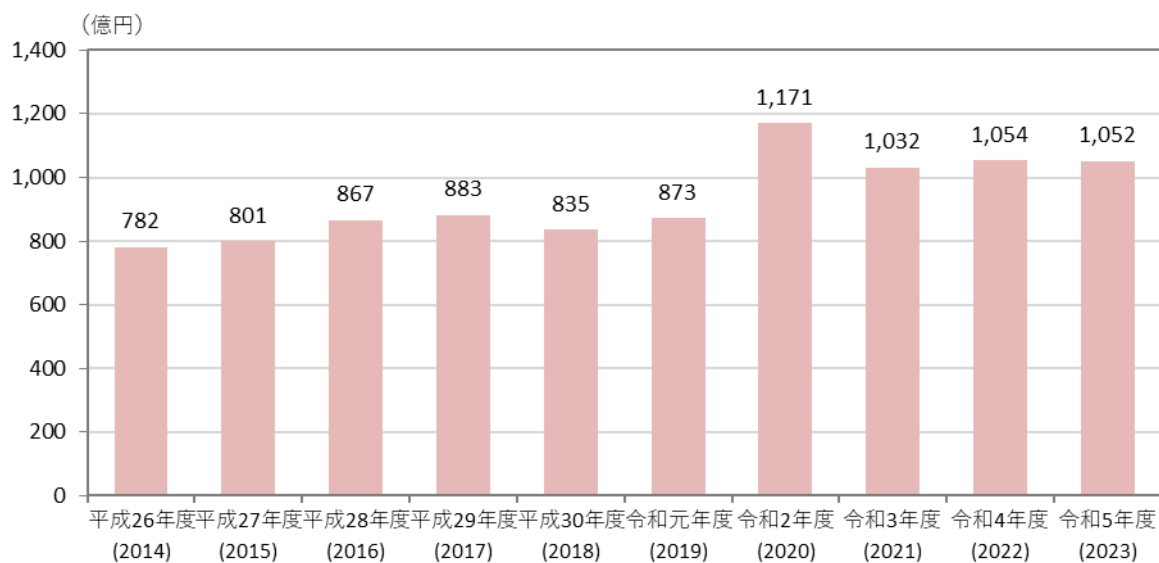


資料：総務省決算カード（平成 26～令和 4 年度）、寝屋川市資料（令和 5 年度）

図 28 歳入の推移

(2) 歳出の状況

- 本市の歳出は、平成 26（2014）～令和 5（2023）年度まで、概ね増加傾向で推移しています。

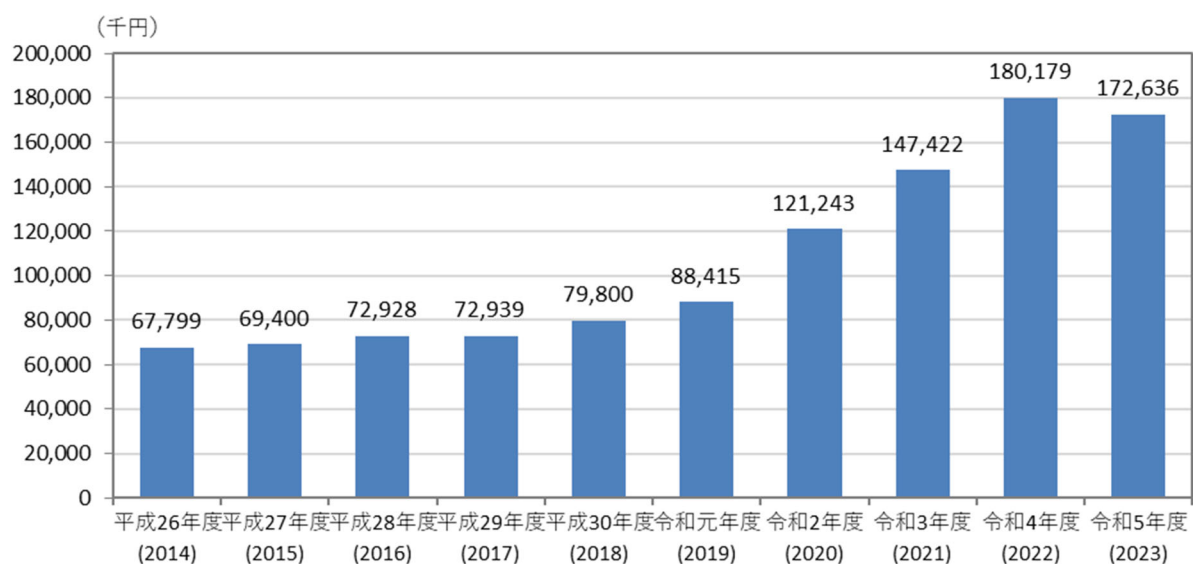


資料：総務省決算カード（平成 26～令和 4 年度）、寝屋川市資料（令和 5 年度）

図 29 歳出の推移

4.4.2. 公共交通に対する行政負担額の推移

- 公共交通に対する行政負担額は、概ね増加傾向で推移しています（令和4年度は地域公共交通燃油費等高騰支援事業補助金を含んでいるため増加）。
- 令和5（2023）年度の市の歳出に占める公共交通に対する行政負担額は0.2%です。

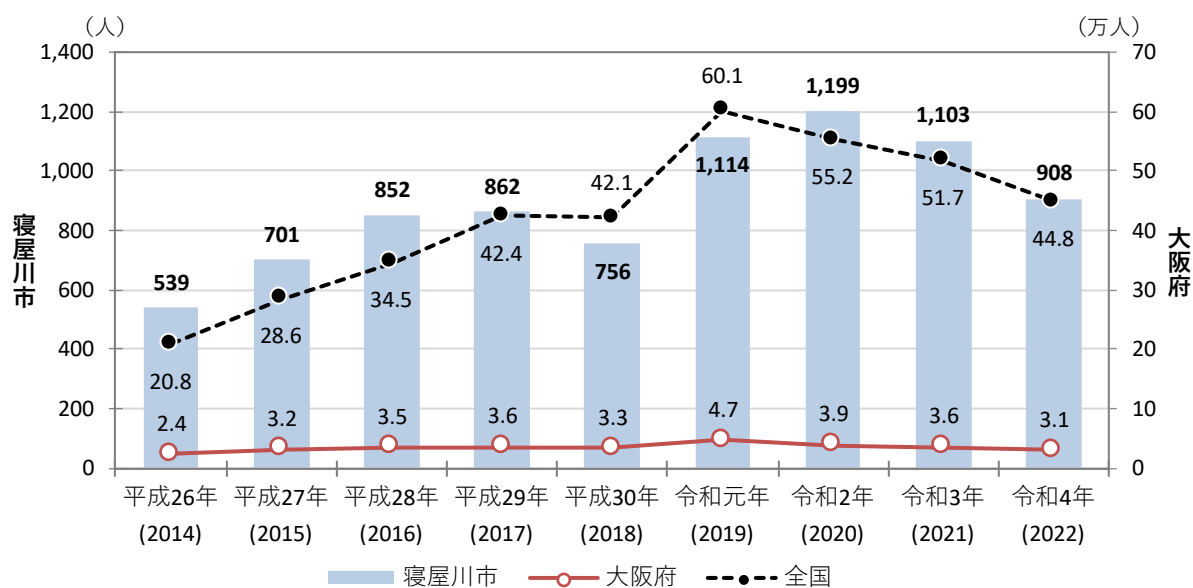


資料：寝屋川市資料

図 30 公共交通に対する行政負担額の推移

4.5. 運転免許自主返納の状況

- 寝屋川市の運転免許の自主返納者は、平成26（2014）年から令和2（2020）年までは、概ね増加傾向で推移していましたが、令和3（2021）年以降は、減少傾向となっています。



資料：寝屋川市及び大阪府：大阪府警本部
全国：警視庁・運転免許統計

図 31 運転免許自主返納の推移

5. 地域のニーズ

5.1. アンケート調査の目的

市民の日常生活における移動や公共交通の利用実態及びニーズ等を把握するため、市全域を対象にアンケート調査を実施しました。

5.2. アンケート調査の概要

アンケート調査の概要を以下に示します。

(1) 市民アンケート

項目	内容等
調査時期	令和6年8月30日～9月17日
調査対象者	寝屋川市民 ※15歳以上（高校生）を対象
調査方法	郵送配布 郵送回収又はwebアンケート
配布数	3,000通
回収数	1,159通（回収率38.6%）：郵送903通、web256通
集計サンプル数	1,531票：郵送1,275票、web256票

回収数は調査票の回収数を示し、集計サンプル数は郵送宛名本人と15歳以上（高校生）の同居家族計4名までの回答数を示す。

(2) 設置型アンケート

項目	内容等
調査時期	令和6年8月30日～9月17日
調査対象者	寝屋川市民
調査方法	・公共施設等での調査票の設置、回収BOXでの回収 ・シティ・ステーション5施設のみ、郵送回収可能
配布数	950票（19施設×1施設50票想定）
回収数	165票（回収率17.4%）
設置箇所（19施設）	・寝屋川市役所 ・保健福祉センター ・池の里市民交流センター ・コミュニティセンター（西北・南・東北・西・東・西南）：6施設 ・シティ・ステーション（ねやがわ・香里園・東・萱島・堀溝）：5施設 ・図書館（中央、東、駅前（キャレル））：3施設 ・市民体育館 ・学び館

(3) 集計数

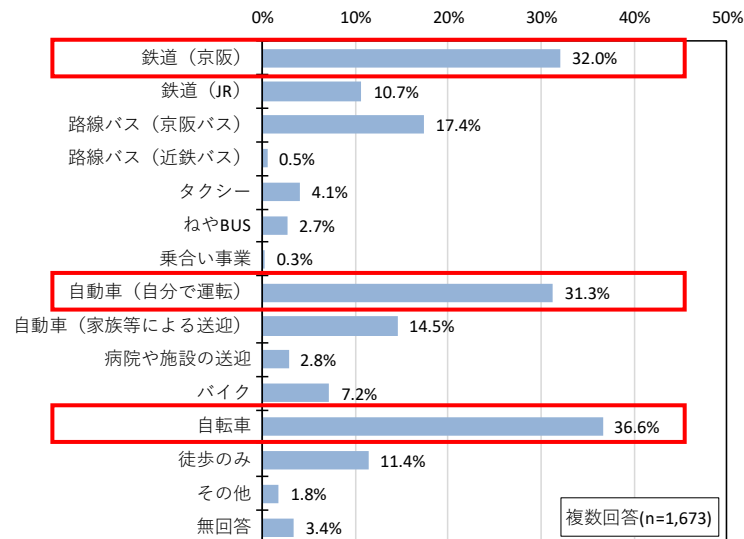
集計数：1,696票（郵送：1,275票、設置型：165票、web：256票）

5.3. アンケート調査結果概要

- 普段の生活での外出でみると、目的地までの移動手段は、「自転車」が約4割と最も多く、次いで「鉄道（京阪）」と「自動車（自分で運転）」が約3割になっています。
- 「路線バス（京阪バス、近鉄バス）」についてみると、今まで利用したことがない方で、バスを利用しない理由は「他の交通手段があるから」が約7割と最も多く、次いで「バスの便数が少ないから」が約1割になっています。
- 一方で、公共交通の将来利用意向は、鉄道で約8割、路線バスで約5割となっており、寝屋川市にとって公共交通は無くてはならないものであり、利用者ニーズに合わせた内容と運行経費のバランスを見て、維持していく必要があると考えられます。
- また、公共交通を現在、利用している人の65歳以上の割合をみると、「鉄道（京阪）」で約4割、「路線バス（京阪バス）」で約5割を占めています。
- 今後の高齢化の進展や運転免許の自主返納者の増加等、自動車での移動が困難な人の移動手段を考えると、公共交通の役割は更に高まると考えられます。

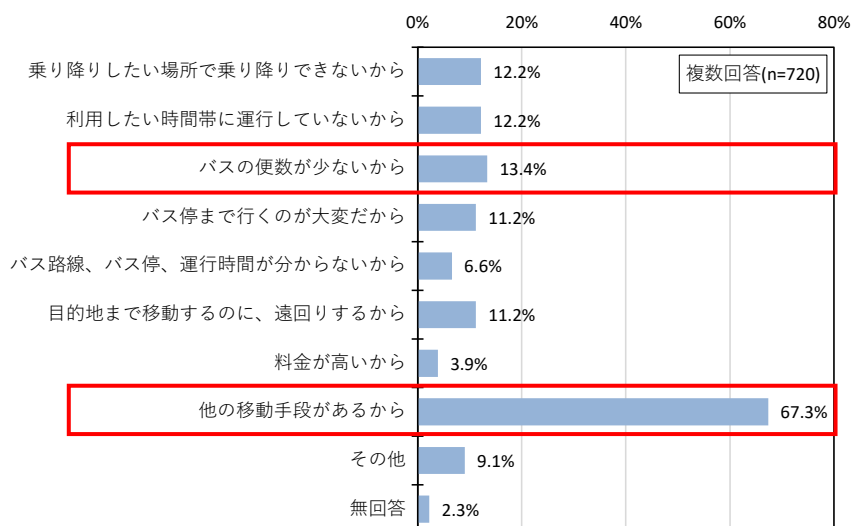
(1) 普段の生活での外出の移動手段

目的地までの移動手段は、「自転車」が36.6%と最も高く、次いで「鉄道（京阪）」が32.0%、「自動車（自分で運転）」が31.3%と続いています。



(2) 路線バスを利用しない理由

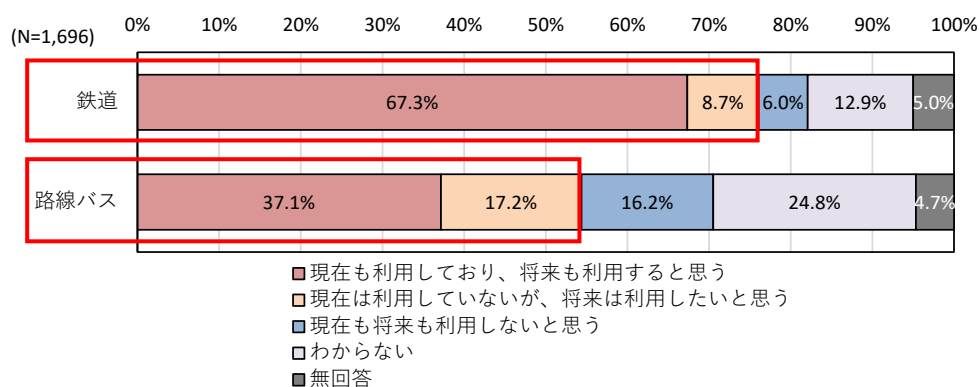
路線バス（京阪バス、近鉄バス）を利用したことがない方で、バスを利用しない理由は「他の移動手段があるから」が67.3%と最も高く、次いで、「バスの便数が少ないから」が13.4%でした。



(3) 今後の公共交通（鉄道、路線バス）の利用意向

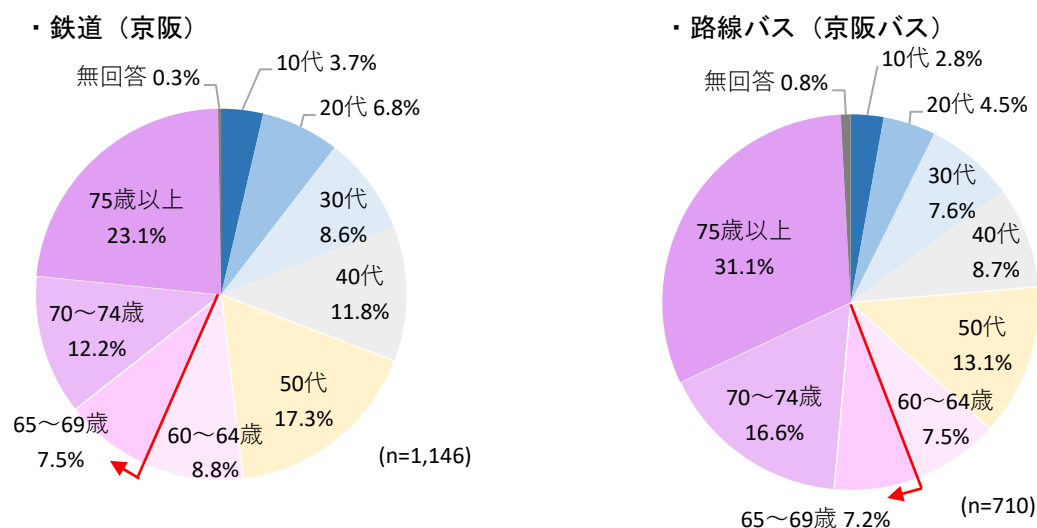
今後の鉄道の利用意向について、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」と「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」は、76.0%と多い状況でした。

今後の路線バスの利用意向について、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」と「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」は、54.3%と過半数を超えていました。



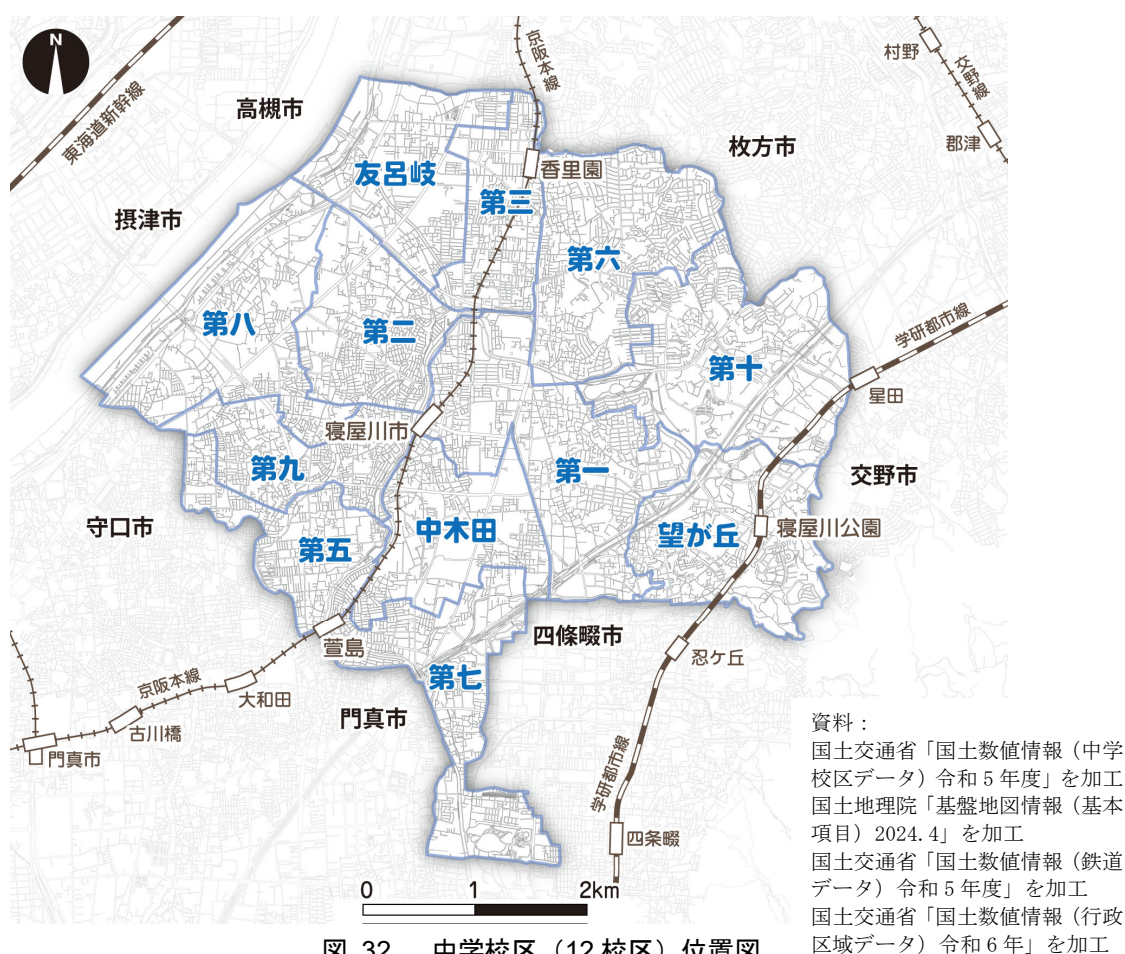
(4) 公共交通を利用しているシルバー世代の割合

公共交通を現在、利用している人を 65 歳以上の割合でみると、「鉄道（京阪）」で 42.8%、「路線バス（京阪バス）」で 54.9%を占めています。



(5) 地域の特徴

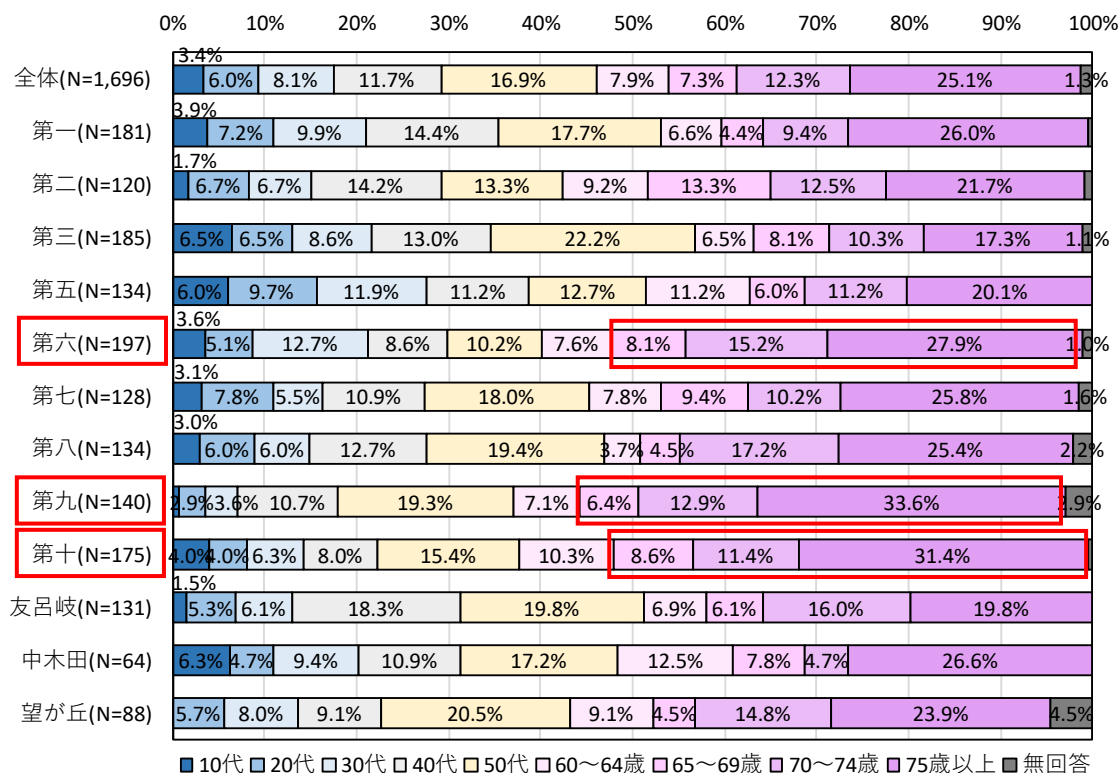
アンケート結果から得られた地域の特徴を下記に示す 12 の中学校区別に整理しました。



- 「65 歳以上 (シルバー世代)」の回答割合が多かったのは、第六中学校区、第九中学校区、第十中学校区でした。
- 「運転免許証の保有状況」が多かったのは、第七中学校区、友呂岐中学校区、第二中学校区でした。
- 「運転免許証を自主返納しない、返納できない」との回答割合が多かったのは、第八中学校区、第十中学校区、第一中学校区でした。
- 「路線バス (京阪バス) での外出頻度 (年数回以上)」の回答割合が多かったのは、第十中学校区、第六中学校区、第一中学校区でした。
- 「タクシーでの外出頻度 (年数回以上)」の回答割合が多かったのは、第六中学校区、第一中学校区、第九中学校区でした。

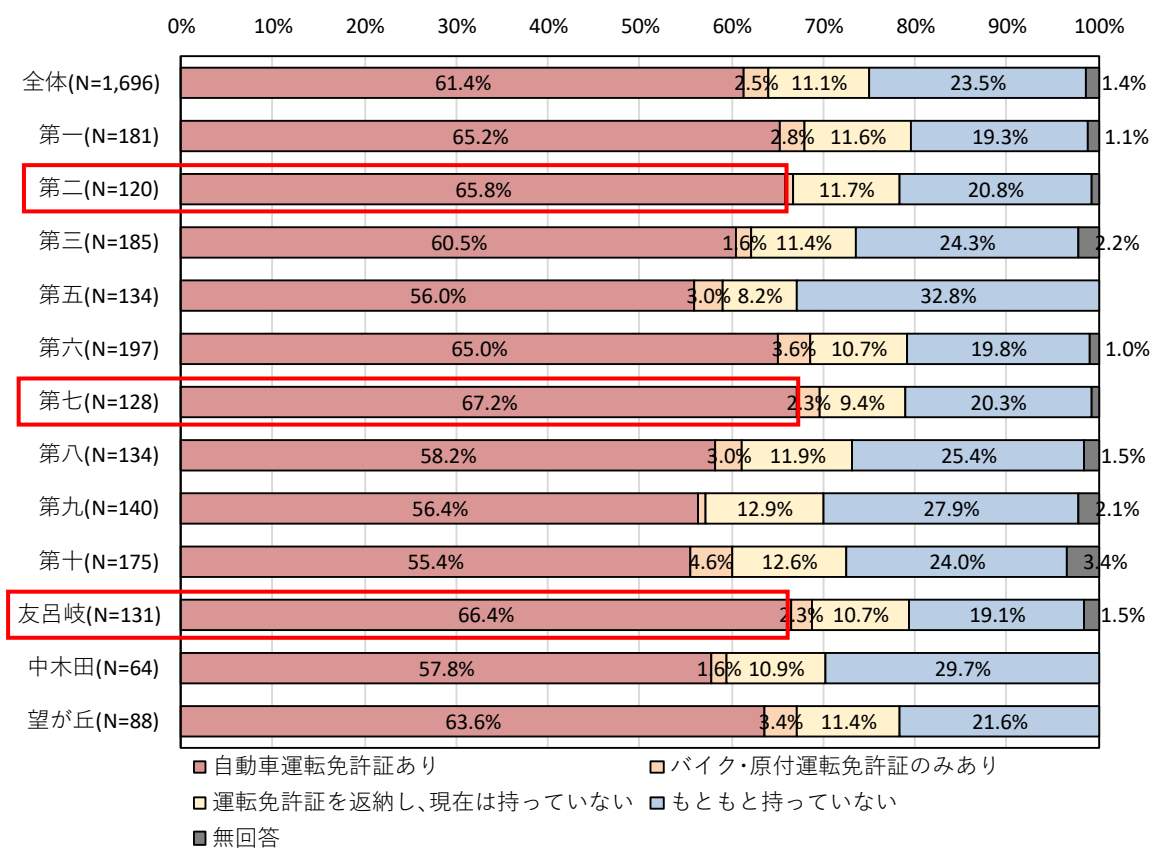
a) 年齢

回答者の年齢を中学校区別にみると、「65 歳以上 (シルバー世代)」を足し合わせた数値が最も高いのは第九校区で 52.9%、次いで、第十校区が 51.4%、第六校区が 51.2%と続いています。



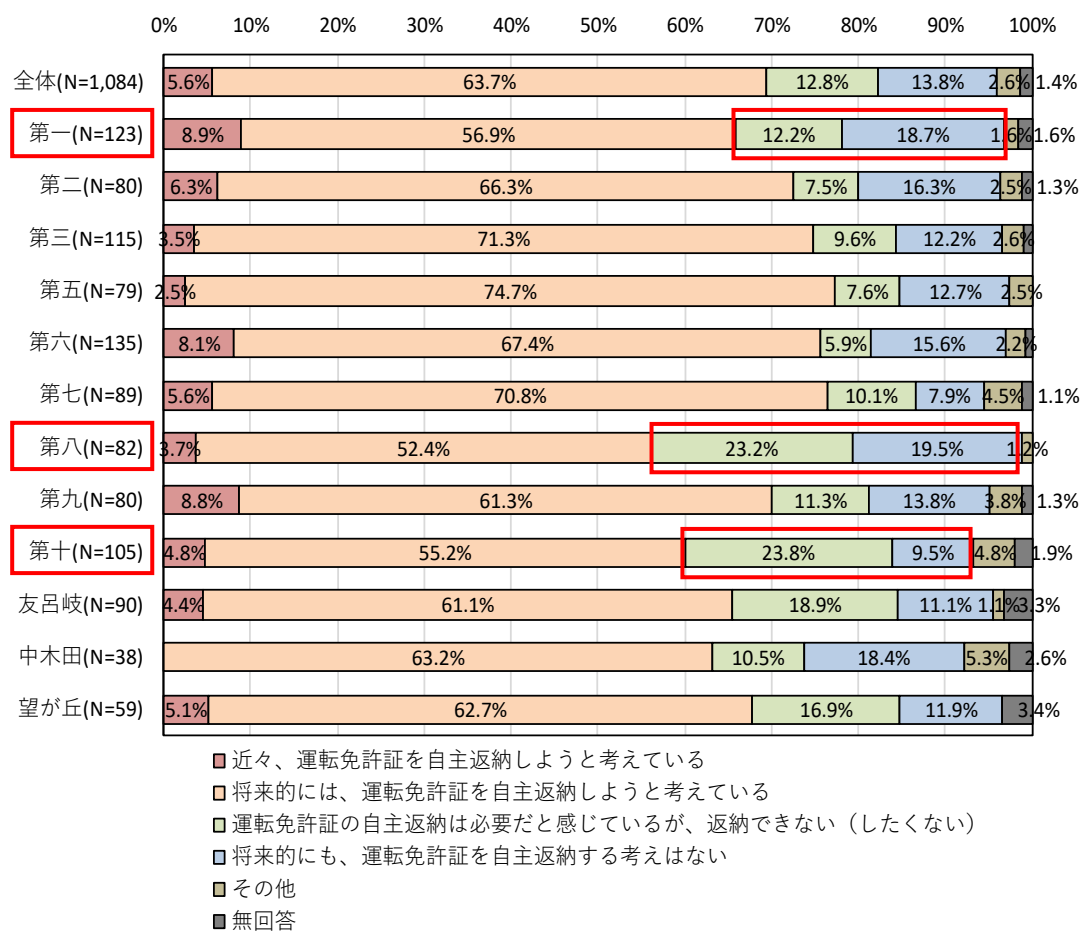
b) 運転免許証の保有状況

運転免許証の保有状況を中学校区別にみると、最も高いのは第七校区で 67.2%、次いで、友呂岐校区が 66.4%、第二校区が 65.8%と続いています。



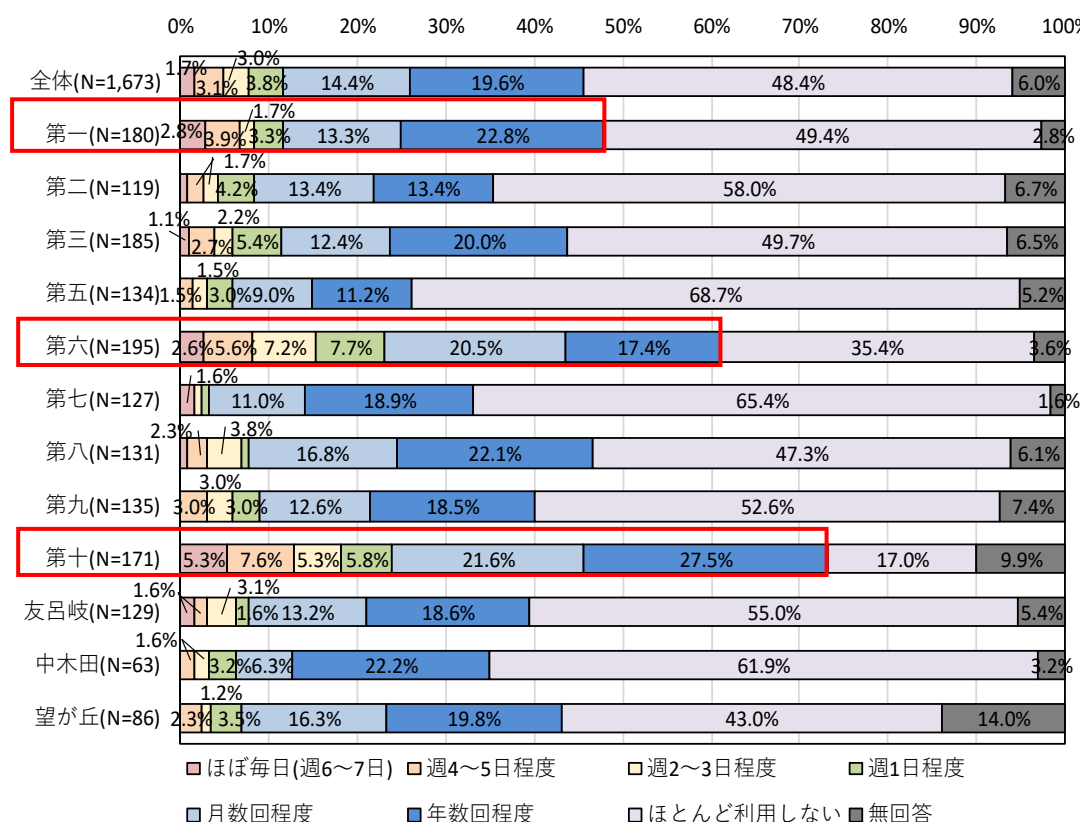
c) 運転免許証の自主返納の考え

運転免許証の自主返納の考えを中学校区別にみると、「運転免許証の自主返納は必要だと感じているが、返納できない（したくない）」から「将来的にも、運転免許証を自主返納する考えはない」を足し合わせた数値が最も高いのは第八校区で42.7%、次いで、第十校区が33.3%、第一校区が30.9%と続いています。



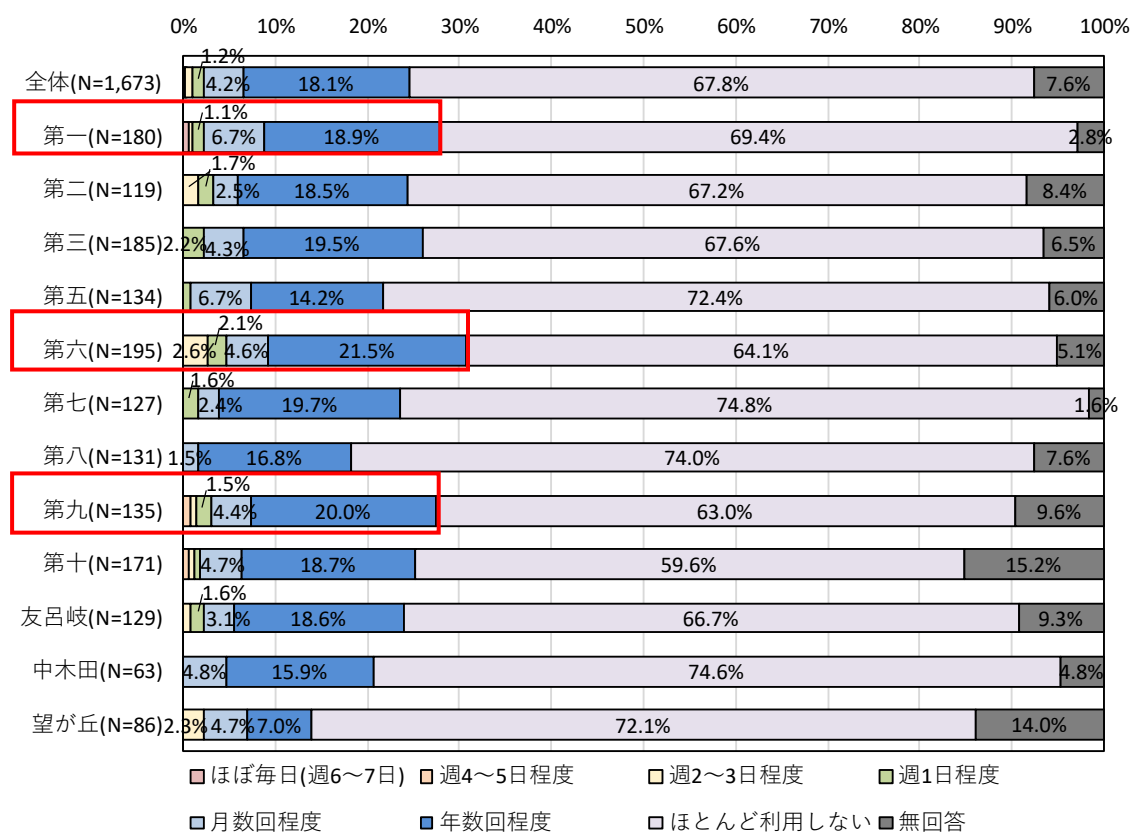
d) 路線バス（京阪バス）での外出頻度

路線バス（京阪バス）での外出頻度を中学校区別にみると、「ほぼ毎日（週6～7日）」から「年数回程度」を足し合わせた数値が最も高いのは第十校区で73.1%、次いで、第六校区が61.0%、第一校区が47.8%と続いています。



e) タクシーでの外出頻度

タクシーでの外出頻度を中学校区別にみると、「ほぼ毎日（週6～7日）」から「年数回程度」を足し合わせた数値が最も高いのは第六校区で30.8%、次いで、第一校区が27.8%、第九校区が27.4%と続いています。



f) 地域ごとの主な特徴

「65 歳以上（シルバー世代）」の回答割合が多かった校区（第六中学校区・第九中学校区・第十中学校区）でみると、路線バス（京阪）やタクシーでの外出頻度が高い傾向でした。

表 5 地域ごとの主な特徴

中学校区	主 な 特 徴
第一中学校	・鉄道（京阪）での外出頻度が高い ・今後の鉄道の利用意向が高い ・路線バス（京阪バス）での外出頻度が高い ・タクシーでの外出頻度が高い ・自動車（自分で運転）での外出頻度が高い ・運転免許証を自主返納しない、返納できないとの回答者が多い
第二中学校	・自動車運転免許証の保有状況が高い
第三中学校	・鉄道（京阪）での外出頻度が高い ・今後の鉄道の利用意向が高い
第五中学校	・運転免許証を返納しようと考えている回答者が多い
第六中学校	・シルバー世代の割合が高い ・路線バス（京阪バス）での外出頻度が高い ・今後の路線バス（京阪バス）の利用意向が高い ・タクシーでの外出頻度が高い ・自動車（自分で運転）での外出頻度が高い ・運転免許証を返納しようと考えている回答者が多い
第七中学校	・自動車（家族等による送迎）での外出頻度が高い ・自動車運転免許証の保有状況が高い ・運転免許証を返納しようと考えている回答者が多い
第八中学校	・週に複数日（2 日以上）出かける方が多い ・自動車（家族等による送迎）での外出頻度が高い ・運転免許証を自主返納しない、返納できないとの回答者が多い
第九中学校	・シルバー世代の割合が高い ・タクシーでの外出頻度が高い
第十中学校	・シルバー世代の割合が高い ・路線バス（京阪バス）での外出頻度が高い ・今後の路線バス（京阪バス）の利用意向が高い ・自動車（自分で運転）での外出頻度が高い ・運転免許証を自主返納しない、返納できないとの回答者が多い
友呂岐中学校	・自動車運転免許証の保有状況が高い
中木田中学校	・週に複数日（2 日以上）出かける方が多い ・出かける主な目的は、通勤・通学が最も多い
望が丘中学校	・鉄道（JR）での外出頻度が高い ・今後の鉄道の利用意向が高い ・今後の路線バス（京阪バス）の利用意向が高い

注：「外出頻度が高い」は、年数回以上を合計した値で高い場合を示す。

6. 本市の将来像及び計画の基本方針・施策体系

6.1. 検討すべき現状と課題

本市の地域公共交通について、これまでの人口や人の動き等地域の現況、公共交通を取り巻く状況及びアンケート調査結果からみた市民ニーズを踏まえ、現状と課題について整理しました。また、地域公共交通のあるべき姿を明確にし、現状との整合を把握するため、上位・関連計画の将来像を整理しました。

6.1.1. 地域・公共交通に関する現状と課題

(1) 人口

- 総人口減少に伴う地域公共交通利用者の減少
- 老年人口（65 歳以上の人口）は、年々増加（高齢化の進行）

(2) 人の動き

- 通勤・通学による人の動き（流動量）は減少
- 目的別の移動手段をみると、出勤で約 2 割、業務で約 6 割が自動車利用、いずれの目的でもバス利用は 1 割未満

(3) 公共交通を取り巻く状況

- 2024 年問題により運転手不足が進行し、路線バスの一部の路線では運行廃止路線が発生
- 市内を運行する鉄道・路線バスの利用者は、新型コロナウイルス感染症が影響した令和 2（2020）年に減少しており、以降はやや増加が見られるが、長期的にみると減少傾向
- 3 地区（成田地区・仁和寺地区・河北地区）の乗合い事業の利用者は増加傾向

(4) 公共交通ネットワーク

- 駅勢圏・バス停勢圏内に 9 割以上の人口が集中し、ほぼ市内全域で公共交通サービスを提供
- 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立地し、居住地・主な施設ともにバス利用が可能

6.1.2. 公共交通に関するアンケート調査結果（市民ニーズ）

(1) 普段の生活での外出

- 出かける主な目的は、買物が約 4 割と最も高く、次いで通勤が約 3 割
- 外出の頻度は、週に複数日（2～7 日）出かける方が約 8 割
- 目的地までの移動手段は、自転車約 4 割、次いで鉄道（京阪）と自動車（自分で運転）が各 3 割程度

(2) 移動手段別の外出頻度

- 鉄道（京阪）を利用している人は約 7 割と最も多く、そのうち、月数回程度以上利用する方が半分程度
- 本市が運行している「ねや BUS」を利用している人は約 1 割、乗合い事業は約 4 割であるが、そのほとんどが年数回の利用

(3) 公共交通の満足度

- 鉄道の満足度が高いのは、「運行本数」と「安全性」、満足度が低いのは、「駅までの交通手段」と「料金」
- 路線バスの満足度が高いのは、「安全性」と「自宅からバス停までの距離」、満足度が低いのは、「運行本数」、「時刻表・路線図等の情報提供」
- タクシーの満足度が高いのは、「利便性」と「目的地までの所要時間が短い」、満足度が低いのは、「料金」

(4) 公共交通の今後の利用意向

- 鉄道の今後の利用意向は、「現在も利用しており、将来も利用する」が約 7 割
- 路線バスの今後の利用意向は、「現在も利用しており、将来も利用する」が約 4 割、「現在は利用していないが、将来は利用したい」が約 2 割
- タクシーの今後の利用意向は、「現在は利用していないが、将来は利用したい」が約 3 割、「現在も利用しており、将来も利用する」が約 2 割

6.2. 本市の目指す方向性

6.2.1. 公共交通に関わる本市の認識

- 運転手不足や人口減少等により、バスの減便や廃止等、地域公共交通の利用環境の悪化が進み、シルバー世代等の移動困難（不便）者が発生する
- 令和 22（2040）年以降に総人口が 20 万人以下となる見込みで、将来、一層の人口減少が想定され、今後の高齢化を踏まえると、公共交通の役割は高まる

6.2.2. 公共交通に関わる本市のまちづくりの方向性

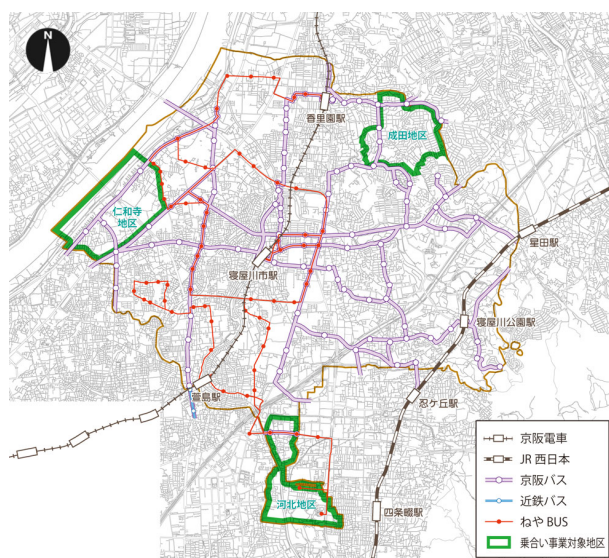
- 歩行者・自転車の安全を確保するとともに、市民ニーズに応じた交通アクセスの改善やまちの状況等を踏まえた、長期的な定住を促し、暮らしやすく住み続けたいまちを支える、公共交通サービスの利便性向上と利用促進
- 公共交通の更なる充実を進め、交通弱者をはじめ、誰もが移動しやすい快適なまちづくり
- 持続可能な都市構造への再構築を目指すため、立地適正化計画と連携を図りながら、コンパクトなまちづくりと、これに連携した公共交通ネットワークの形成

6.3. 将来像と基本方針

6.3.1. 将来像

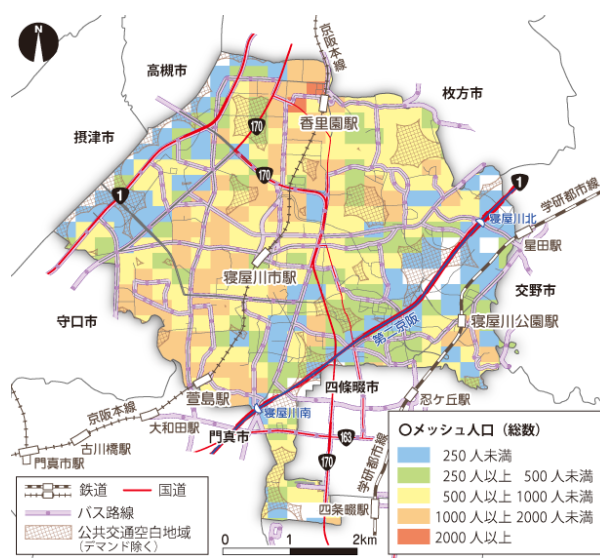
本市の公共交通ネットワークは、鉄道と路線バス等（ねやBUS、乗合い事業含む）で、概ね市域全体を網羅している状況です。一方、少子高齢化等に伴う人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響により、鉄道・路線バスともに利用者は減少傾向にあり、一部の路線では運転手不足により減便や廃止が免れない状況にあり、市が運行するねやBUSについては、公共交通の確保に資するため、行政負担が生じていますが、公共交通サービスの充実や強化を、より効率的に図る必要があります。

- このような状況を踏まえ、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。
- そこで、本計画の将来像としては、地域の公共交通を確保、維持し、利便性の向上を図ることで、子どもや学生、働く世代、シルバー世代等の各世代、また、子育てする人、障がいのある人等「誰もが移動しやすく快適な公共交通サービスの維持」とします。



資料：寝寝屋川市資料

図 33 公共交通ネットワークの状況



資料：国勢調査（令和2（2020）年）、国土数値情報（国土交通省）

図 34 地域公共交通による人口カバー状況

6.3.2. 基本方針を決定するに当たっての着眼点

将来像の実現を目指すため、以下の着眼点により基本方針を設定します。

(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

6.3.3. 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

- 1 公共交通サービスの利用促進
- 2 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

- 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

市民ニーズ

- 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

本市の目指す方向性

- 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

- 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 35 将来像と基本方針に関する概念図

6.4. 施策体系図

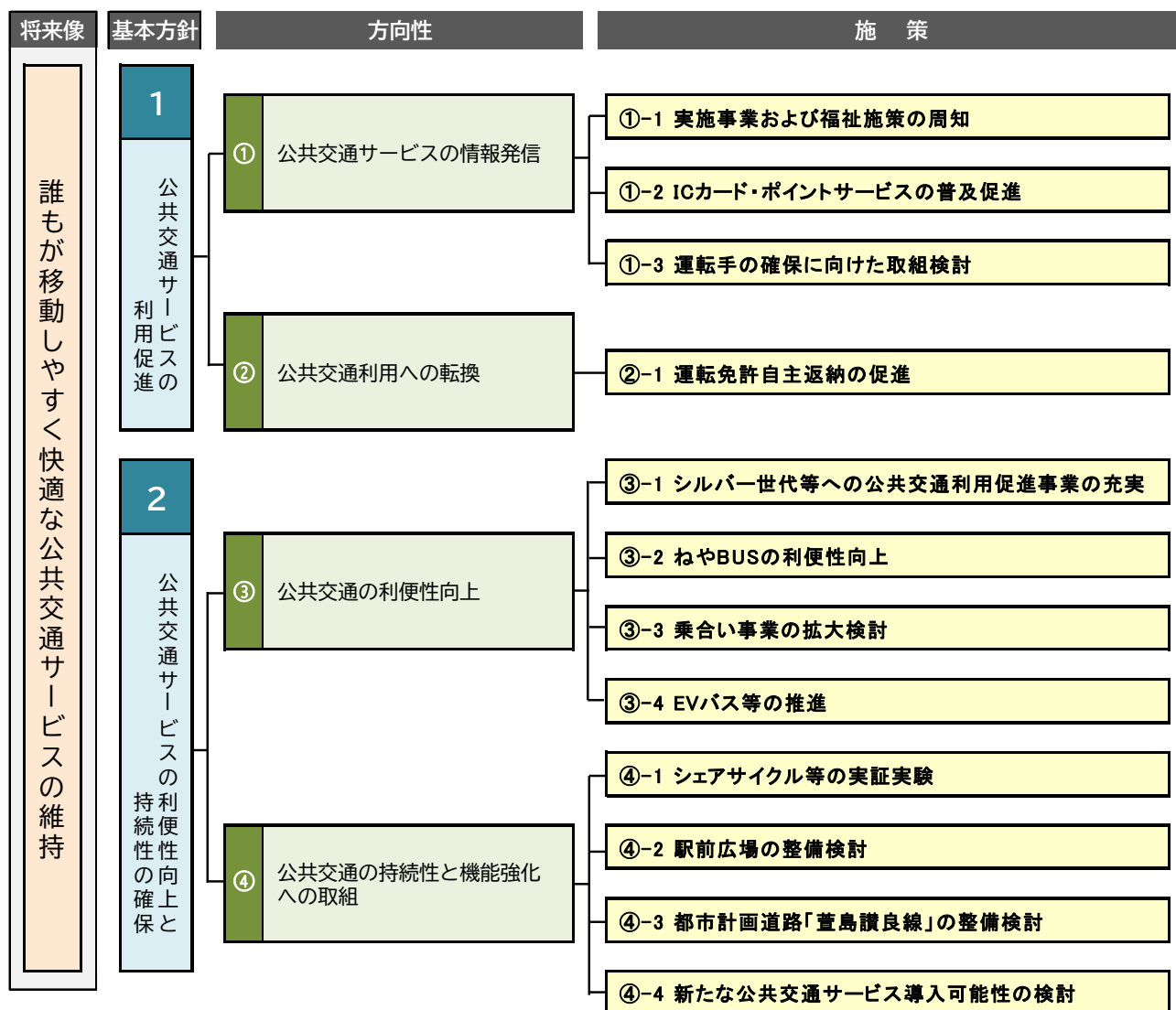


図 36 施策体系図

7. 実施する施策の内容

7.1. 施策①-1 実施事業および福祉施策の周知

基本方針	<方針1> 公共交通サービスの利用促進
方向性	①公共交通サービスの情報発信
施策①-1	実施事業および福祉施策の周知

目的	交通弱者や障がい者等の移動支援事業の周知		
着眼点	地域・公共交通の現状と課題	区分	継続
実施予定時期	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度		
事業主体	行政、交通事業者		

内 容	本市で実施している交通弱者への移動支援・外出促進事業について、ホームページや広報誌、回覧板等を通じて幅広い世帯の市民に周知します。交通弱者や重度障がい者の社会参加を促し、シルバー世代の介護予防施策として実施している事業について、公共交通の利用促進を図ります。 本市の公共交通事業として、買い物等外出支援やシルバー世代への交通系 IC カード購入補助、シルバー世代等の外出援助サービスの利用促進を図るため、ホームページや広報誌等で周知を行っています。 買い物等外出促進事業 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、シルバー世代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ます。 高齢者交通系 IC カード購入補助事業 シルバー世代の外出を促し、社会参加による生きがい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ます。 外出援助サービス事業 介護を要するシルバー世代に対して、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、シルバー世代の通院、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ます。 ----- 本市の福祉事業として、福祉対応車両タクシーの利用促進や重度障害者の日常の利便と社会参加の促進を図るため、本市で利用可能な交通モードについて、ホームページや広報誌等で周知を行っています。 福祉対応車両タクシー 福祉対応車両タクシーは一人で外出することが困難なシルバー世代や障害のある人をサポートする車両で年齢制限はありません。 重度障害者（児）タクシー基本料助成事業 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実施しています。 重度障害者等移動支援事業 車椅子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ます。
-----	--

7.2. 施策①-2 IC カード・ポイントサービスの普及促進

基本方針	<方針1> 公共交通サービスの利用促進
方向性	①公共交通サービスの情報発信
施策①-2	IC カード・ポイントサービスの普及促進

目的	IC カード制度を活用した公共交通サービスの普及促進		
着眼点	地域・公共交通の現状と課題	区分	継続
実施予定時期	令和 7(2025)年度～令和 11(2029)年度		
事業主体	行政、交通事業者		

内容	京阪バスでは全国の交通系 IC カードが利用でき、その普及促進とともに、ポイントサービス（バス利用者に対しポイントを付与することによる交通系 IC カードの利用促進）が行われています。引き続き、本市のホームページや広報誌等で周知を行い、公共交通の利用促進を図ります。
----	---

京阪バスでは交通系 IC カードの利用促進のために、ICOCA で京阪グループのバスを利用する場合に運賃の 5%をポイントとして付与、また、運賃以上のポイントが貯まっていれば、自動的にポイントで精算するサービス等の取組を実施しています。

本市においては、今後も引き続き交通事業者と連携して、これらのサービスをホームページや広報誌、回覧板等を通じて幅広い世帯の市民に周知し、公共交通サービスの利用促進を図ります。

IC カード・ポイントサービスの内容（京阪バス）

ポイントサービス

登録必要

ICOCAのみのサービスです

ポイントサービスって？

運賃の5%分をポイントとして還元します。
運賃以上のポイントがたまれば、自動的にポイントで精算します。
ポイントサービスは、ICOCAで京阪バス、京阪京都交通、京都京阪バス、江若交通をご利用いただくと運賃の5%分をポイントとして付与するサービスです。ポイントは翌日以降に付与され、運賃以上のポイントがたまっていれば、車載機が自動的にポイントで精算します。

ポイントがたまる時

ポイント < 運賃

カード残額から250円を引き去り
250円×5%=12.5ポイント付与

カード残額 1,500円 → [1,500円-250円]=1,250円 → 1,250円
残ポイント 110ポイント → [110ポイント+12.5ポイント]=122.5ポイント → 122.5ポイント

ポイントを使う時

ポイント ≥ 運賃

残ポイントから250ポイントを引き去り
(1ポイント=1円)

カード残額 1,500円 → 1,500円
残ポイント 250ポイント → [250ポイント-250ポイント]=0ポイント → 0ポイント

ポイント付与と利用のイメージ	利用会社	乗車開始所	乗車終了所	運賃	付与ポイント	利用ポイント	残ポイント
12月1日	京阪バス	京阪八条口	松井山手駅	700円	35	0	35
12月1日	京阪バス	松井山手駅	京阪八条口	700円	35	0	70
12月2日	京阪京都交通	京阪西新井口	西つづじヶ丘	210円	10.5	0	80.5
12月3日	京阪バス	京阪八条口	松井山手駅	700円	35	0	115.5
12月4日	京都京阪バス	JR宇治駅	緑花駅	520円	26	0	141.5
12月5日	江若交通	びわ湖流大津	北条町	350円	17.5	0	159
12月6日	京阪バス	比叡山頂	比叡山頂	840円	42	0	201
12月6日	京阪バス	比叡山頂	京阪八条口	840円	42	0	243
12月7日	京阪バス	JR茨木	玉川橋立地	250円	12.5	0	255.5
12月8日	京阪バス	枚方市駅	桑山町	250円	0	250	5.5

登録方法について

ポイントサービスをご利用いただくには、事前に会員登録が必要です。

登録方法

①インターネットで登録

「https://keihan-buspoint.bus-service.jp/」へアクセス
(会員登録はこちら)→(利用規約同意)→(お客様情報入力)→(お客様情報確認)→(完了)

②案内所・営業所で登録

京阪バスの案内所や営業所窓口へICOCAをお持ちください。
当社係員が会員登録の手続きをいたします。

資料：京阪バスご利用ガイド 2024.12.1

48

7.3. 施策①-3 運転手の確保に向けた取組の検討

基本方針	<方針1>公共交通サービスの利用促進
方 向 性	①公共交通サービスの情報発信
施策①-3	運転手の確保に向けた取組検討

目 的	運転手の人材確保に向けた広報・啓発		
着眼点	地域・公共交通の現状と課題	区 分	新規
実施予定時期	令和 7(2025)年度～令和 11(2029)年度		
事業主体	行政、交通事業者		

内 容	少子高齢化等に伴う人口減少により全国的な労働力人口が減少する中、2024 年問題以降、公共交通を維持する上で必要不可欠な運転手等の人材不足が、危機的な状況に陥っています。運転手等の人材確保に向け、就職を希望する学生や若者等に、公共交通の「社会的意義」や運転手の「やりがい」を伝える情報発信を行います。
-----	---

市では、市内の公共交通サービスの維持を目指すため、交通事業者と連携をとりながら広報誌への掲載やポスターの掲示、就職活動イベントの周知等、運転手の確保に向けた取組を検討します。

広報で運転手募集を実施している事例（吉川市）



まずは、一度使ってみませんか？

今は自分で車を運転する方が簡単に思われていて、お住いの地域からの公共交通が弱くなっているのではありません。国や、公共機関が必要とする事業・地域の経済効果が有限であるにもかかわらず、将来にわたって使われていくべき公共交通を守って残していくという意識が乏しい。だからこそ、国・県・市に働きかける必要があり、国・県・市に委ねるのではなく、まずは、僕、公共交通者を利用してしまおうかな。

吉川市の公共交通を担う運転手さんにお話を聞いてみました

**バス運転手
(グローバル交通)**



野口 さん

いつも路線バスをご利用いただきありがとうございます。私たちは、市民の方や吉川市に通勤される方の日常生活の足として、移動のお手伝いをさせていただいてあります。電車が運転し合わせになるような雨天時でも皆さんを目的地にお届けするため、安全管理はもちろん、地域の移動を支えるという使命感和責任感もあるので、日々奮闘しています。

日々の業務の中で、社会貢献につながっている場所があるという自負もあります。利用皆さんから「ありがとう」といふ言葉がいただくと、一日一層やりがいを感じます。皆、バスに乗り慣れない方こそそのエールです。そこで、お出かけの際はぜひ路線バスをご利用いただき、分からないことがあれば気軽な感じで運転手にお声かけください。

**タクシー運転手
(緑交通)**



大庭 さん

私は、1年前から緑交通のタクシー運転手として働いています。もともと、市内の企業に長く勤めていた吉川市、吉川の方々に地元で暮らす機会がなかったので、吉川市へのタクシー会社に入社しました。一緒に働いている方々は、みんな親切に教えてくれるのでとても働きやすい職場だなと感じています。市民の方には、主に朝は病院、夜は通勤の方の帰りにタクシーをご利用いただいています。が、業務の中で、お客さまから応援の声をいただくこともあります。目的地にお届けした後に「ありがとうございます」と、お客さまの一言に励まされているのを感じています。

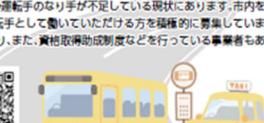
最近は、車の事故やトラブルの報道を目にすることもありますが、お客さまを安全安心に目的地にお届けできる、「運転のプロ」として、さまざまな場面でも皆さんの移動を支えたいと思っています。

バス運転手・タクシー運転手が不足しています

公共交通の運行に欠かせない存在が、運転手。その運転手のなり手が不足している現状にあります。市内を運行する路線バス事業者、タクシー事業者各社では、運転手として働いていただく方を積極的に募集しています。短期間勤務の方や女性ドライバーもご応募されており、また、賃金補助制度などを行っている事業者もあります。詳しくは、各事業者へお問い合わせください。

運転手募集に関する詳しい情報は
各社の採用ページをご確認ください。





問合せ：都市計画課 ☎982-9903 ☎981-5392

3 | 公開日：2024.10

みんなで乗ろう！公共交通

～持続可能な社会のために～

「毎日の通勤・通学」「スーパーで買い出し」「かかりつけの病院へ」バスに乗ってお出かけ！

私たちの生活の多くは、移動を伴っており、移動手段の一つに子どもも高齢者の方までいる。ある方々も、誰もが利用できる「公共交通」があります。私たちの暮らしを支えている大切な「公共交通」のことについて、未来に残していけるように各分野とて考えてみませんか？

自治体では、公共交通に関する施策を進めています。

公共交通を利用するメリット

家計に優しい

健康の維持

環境に優しい

バスや鉄道などの公共交通は、一便に多くの人を運べるので、自家用車に比べて一人当たりの二酸化炭素排出量が少なく、環境に優しい乗り物です。また、自家用車から公共交通への利用が増えれば、交通渋滞も少なくなります。例えば、100人がそれぞれ自分の車で100台が稼働するよりも、みんなバス/電車を利用することで、二酸化炭素の排出と交通渋滞の減らすことができます。

自家用車での移動は、目的地近くまで行きますが、歩く機会が少ないため、健康的な運動になりません。一方、公共交通機関を利用すれば、自宅から降りて徒歩で歩いて目的地まで歩いたり電車の乗り換えなど歩いたり、歩く機会が増え、健康維持につながります。

自家用車を持つと、燃費以上ににお金がかかります。車体の購入費用に加え、ガソリン代、保険料、駐車場代、税金なども所有してから多額の費用がかかります。一方、公共交通は、みなでこれら費用を少しずつ分担して負担することができ、経済的な乗り物といえます。

公共交通の現状

市では、大田原駅、川淵山麓駅を中心とした6つの路線を開設している。路線バスの運行により、市内全域でバスが利用できるようになり、タクシーや鉄道並みの、多くの方法がシフトで利用できるようになりました。

令和6年（予定）より、グランドバス（大田原駅より運行）により、大田原駅から大田原駅までの運行が開始されます。これは、大田原駅の周辺に広がる住宅地への利便性の向上が図られます。

公共交通は、利用者が増えたと同時に、事業者の運営収入が減少し、運行経費が増えるため、バス路線を維持することが難しくなり、廃止という状況が川淵山麓駅周辺でも出てきています。

そこで、市民として、公共交通をどう活用するかを考えてみる必要があります。

その先の結核病対策

その先の結核病対策

公開された日付: 2024.10

7.4. 施策②-1 運転免許自主返納の促進

基本方針	<方針1> 公共交通サービスの利用促進		
方向性	②公共交通利用への転換		
施策②-1	運転免許自主返納の促進		

目的	シルバー世代の公共交通の利用促進		
着眼点	地域・公共交通の現状と課題	区分	継続
実施予定時期	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度		
事業主体	行政		

内容	シルバー世代の交通事故を防ぐため、運転免許自主返納を促進し、公共交通に移行するよう、引き続き、ホームページや広報誌等で周知徹底を図ります。		
----	---	--	--

現在、大阪府では65歳以上の方が運転免許自主返納し、運転経歴証明書を申請した場合、公的な身分証明書として生涯使える運転経歴証明書の交付を受けられます。運転経歴証明書を提示することで、サポート企業・店舗等で料金割引等のサービスが受けられます。

大阪府の高齢者運転免許自主返納サポート資料

高齢者運転免許自主返納サポート企業等一覧

サポート企業・店舗等		特典内容(他の割引等との併用不可。一部対象外あり)	お問い合わせ先
タクシー・鉄道/大阪府内複数店舗			
国際興業大阪			0570-03-5931
ナニワ交通			06-6562-0690
一番株式会社			06-6707-7171
相互タクシー	豊中・池田		06-6852-5489
	大阪市(北)		06-6931-5489
	大阪市(南)		06-6708-5489
	堺		072-271-0818
	天王寺・東淀川・東区・東区・東区		06-6928-5151
大阪相互タクシー			072-271-0818
日本タクシー	タクシー乗車運賃から10%割引		06-6928-5151
都島自動車商会			072-827-5151
都島交通			06-6956-7878
大阪第一交通グループ(一部地域を除く)	大阪・豊中		0570-01-0152
	堺・高石		0570-03-0152
サポート企業・店舗等		特典内容(他の割引等との併用不可。一部対象外あり)	お問い合わせ先
金箔書房	500円以上購入で50円割引 1,000円以上購入で金券(100円分)進呈		072-822-0809
大西薬物店	ふれあいポイント2倍進呈		072-821-2474
あかねや化粧品店	ふれあいポイント2倍進呈		072-821-0088
漬物味噌 志摩屋	ふれあいポイント2倍進呈		072-822-1378
フロアリスト カミノ	ふれあいポイント2倍進呈		072-822-4340
こたわりのおやじのいるこまよし	ふれあいポイント2倍進呈		072-826-0015
フラワーハウス・ベック	店頭価格から8%割引		072-829-3354
タキシード流化クリーニング	スポン(スラックス)のクリーニング代金20%割引 ※ 特殊品は除く		072-833-3744
健康ライフ やすらぎ	整体代金10%割引		072-831-2001
ジュエリースタカ	Tポイント2倍進呈		072-835-8666
古書 風流夢苑	全点20%割引		080-5708-2525
販売元	モンテグザールサービス50円割引		072-888-6046
大阪香里自動車教習所	紹介を受けた方について 普通免許の教習料金を15,000円割引 紹介者には2,000円分の商品券を進呈		072-831-0668
就労支援センターきこ	生しいたけ・乾燥しいたけ・販売商品の全品50%引き		072-820-5577
株式会社谷口商会(谷口クリーニング音羽店)	ドライクリーニング料金を20%割引 (ワイシャツ、外注品、特殊品、加工代金など当社指定の特典品を除く)		06-6991-3548
モータースポナディア	店頭価格から5%割引		072-872-0281
ファンシーシューズ スミマン	店頭価格から5%割引		072-873-7577
関西米穀	5kg2,000円以上の商品購入時に200円割引 ※ ポイントサービス対象外		06-6907-8825
Glasseyes second	メガネ一式購入で30%割引。補聴器購入で10%割引 ※ 本人に限る。一部除外品あり		06-6995-4288
レーヴマルシェ	店頭価格から10%割引 ※ 本人に限る。一部除外品あり		072-885-2080
酒のしだ	店頭価格から5%割引 ※ 本人に限る。一部除外品あり		072-881-4762
薬子工房 慈民山月庵	門真香琳(かりんとう雑貨) 5個購入で1個サービス		072-882-3656
とうふ工房ましま	豆腐を20円割引		072-881-3979
北河内郷土銘菓 まむ多	店頭価格から5%割引		072-881-3258
パティスリーエールブランシュ	ケーキセットのドリンク100円割引		06-6902-2244
洋菓子の店 エビ・ドール	1,000円以上購入で10%割引		06-6904-0153
セレクトショップ アンリールール	店頭価格から5%割引 ※ 女性に限る		06-6115-5175
うっふりん門真古川橋店	1,000円以上購入で50円割引 ※ 本人に限る		06-6991-9702
手造りとうふ専門店 丸二食品	500円以上購入で50円割引		06-6909-1760
タッピーペーカリー	500円以上購入で5%割引 ※ サービス併用不可		06-6916-6650
パティスリー プティボヌール	1,500円以上購入で100円割引		072-803-7569
若狭や製菓所	店頭価格から10%割引		06-6901-2034
力餅堂 ようこそようこそ	飲食代金500円以上で10%割引 ※ 本人に限る		06-6902-2798

資料：大阪府交通対策協議会資料

7.5. 施策③-1 シルバー世代等への公共交通利用促進事業の充実

基本方針	<方針2> 公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保
方向性	③公共交通の利便性向上
施策③-1	シルバー世代等への公共交通利用促進事業の充実

目的	ICカードを活用したバス利用促進事業の充実		
着眼点	市民ニーズ、本市の目指す方向性	区分	継続
実施予定時期	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度		
事業主体	行政、交通事業者		

内容	シルバー世代等の外出促進及び公共交通の利用促進を図るため、「バス利用促進事業」を実施してきましたが、紙券による運用からICカードを活用した運用を検討します。 また、高齢介護室が実施している「高齢者交通系ICカード購入補助事業」についても、事業目的や内容、対象等が重複しているため、事業を統合し、公共交通（鉄道・バス）の利用促進になるよう検討します。
----	--

交通系ICカードの利用化により、複数の公共交通が利用できるように、利便性の向上と公共交通事業の効率化を図ります。

バス利用促進事業（交通政策課）

外出促進及び公共交通の利用促進を図るため、70歳以上のシルバー世代、妊婦、障がい者等を対象に、バス利用券（紙券）を配付しています。（1冊10枚綴り、最大3冊まで配付）

高齢者交通系ICカード購入補助事業（高齢介護室）

シルバー世代の外出を促進し、社会参加による生きがいづくりや、介護予防の推進、閉じこもり防止を図るため、交通系ICカード（ICOCA等）の2,000円以上の購入又はチャージをした対象者からの申請により1,000円を交付しています。

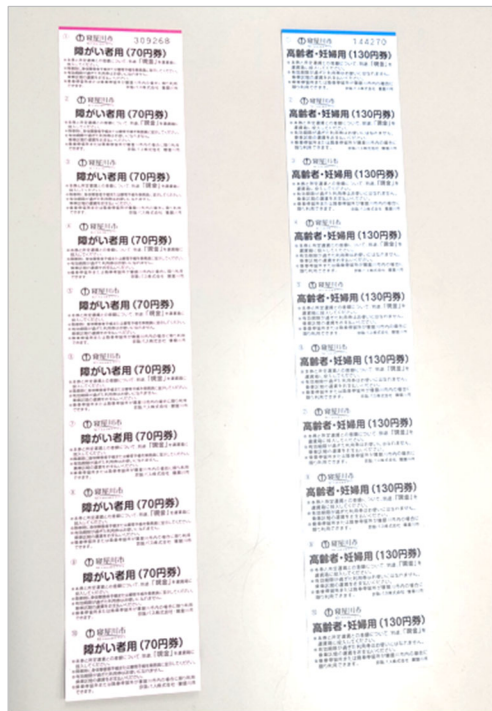


図 バス利用券

令和6年度
高齢者交通系ICカード
購入補助事業

交通系ICカード
2,000円以上の購入・入金で
1,000円を補助します

対象者	令和6年9月1日時点で寝屋川市の住民基本台帳に記載されている ① 65～74歳で、令和6年度の住民税が非課税の人 ② 75歳以上の人
申請方法	交通系ICカードの購入または入金（チャージ）する ※交通系ICカードは、市役所やシティ・ステーションでは販売していません！ ① 令和6年10月1日～令和6年12月31日の間に ② 2,000円以上の購入または入金（チャージ）する ③ 領収書を必ず受け取る 申請書を提出する 令和6年10月1日～令和7年1月10日（必着）の間に申請書を提出する ※ 令和6年度の申請は、1人につき1回まで 口座に振り込まれる 申請後1～2か月後に振込日を記載した補助金交付決定通知書が送られてきます
申請先	【申請書配布・受付箱設置場所】 高齢介護室、市役所総合案内 各シティ・ステーション、各高齢者福祉センター ※申請書は、市ホームページからダウンロードすることもできます 【郵送の場合】 〒572-8566 寝屋川市池田西町24番5号（池の里市民交流センター内） 寝屋川市 福祉部 高齢介護室 宛
申請に必要なもの	① 申請書 ② ICカード購入（入金）時の領収書（原本） ③ 連絡のコピー（金融機関名、支店名、口座名義、口座番号がわかる部分） ※表紙を開いた見開き全体

問合せ先：寝屋川市 福祉部 高齢介護室 ☎ 072-838-0372
★裏面もご覧ください★

図 高齢者交通系ICカード購入補助

7.6. 施策③-2 ねや BUS の利便性向上

基本方針	<方針2> 公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保
方向性	③公共交通の利便性向上
施策③-2	ねや BUS の利便性向上

目的	ねや BUS の利便性を向上		
着眼点	市民ニーズ、本市の目指す方向性	区分	新規
実施予定時期	令和 7(2025)年度～令和 11(2029)年度		
事業主体	行政		

内容	京阪バス路線のうち3路線（旧タウンくる）が廃止になったことから、市民の移動手段を確保するため、令和 6 年 4 月 1 日から市にて「ねや BUS」を運行しています。 現在、利用者アンケート調査結果の内容を踏まえ、交通系 IC カードの利用やバリアフリー化、運行方法等を検討し、市民の利便性の向上を図ります。
----	--

「ねや BUS」の利便性をより一層向上させるため、車両のバリアフリー化（ステップや手摺の設置等）や交通系 IC カードの利用等、利便性の向上（運行方法等）に向け、検討していきます。

ねや BUS 事業

- ・ 運行開始日：令和 6 年 4 月 1 日
- ・ 運行ルート：黒原ルート、木田・河北ルート、木屋ルート（廃止予定の路線と同路線）
- ・ 運賃：大人（中学生以上）250 円、小児（6 歳以上 12 歳未満）130 円、幼児（1 歳以上 6 歳未満）130 円、乳児（1 歳未満）無料、幼児（1 歳以上 6 歳未満）の場合、保護者同伴の時は 2 人まで無料
障がい者 通常運賃の半額（身体障害者手帳、療育手帳若しくは精神障害者保健福祉手帳の交付を受けている方）
- ・ 運賃の収受
現金のみの取扱い（交通系 IC カードは不可、両替不可）
- ・ 車両：10 人乗り（運転手含む）のワゴン車
（黒原ルートのみ、朝のラッシュ時は 1 便あたり 2 台で運行）
- ・ 運行方法：定時定路線型（決まったルート・停留所に、決まった時間に運行）



7.7. 施策③-3 乗合い事業の拡大検討

基本方針	<方針2> 公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保
方向性	③公共交通の利便性向上
施策③-3	乗合い事業の拡大検討

目的	公共交通のアクセス性の向上		
着眼点	市民ニーズ、本市の目指す方向性	区分	継続・拡充
実施予定時期	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度		
事業主体	行政、交通事業者		

内容	現在、乗合い事業は3地区（成田地区、仁和寺地区、河北地区）にて運行しています。今後、事業スキームを見直し、公共交通空白地域への拡大を検討します。
----	--

公共交通空白地域（鉄道駅 800m、バス停 300mに含まれない地域）11地区のうち、残り8地区（池田地区、楠根地区、国松地区、黒原・御幸地区、木屋・太間地区、讃良・新家地区、田井地区、高宮地区）への拡充を検討します。

対象者は、シルバー世代（70歳以上）、妊婦（小学生以下も乗車可能）、障がい者（介護人または付添人も乗車可能）とし、今後、利用回数制限等の事業スキームを見直します。

乗合い事業の拡大

拡充予定の8地区の地元自治会や交通事業者等との協議を進め、順次、拡大を目指します。（下図、乗合い事業拡大予定地区（案）参照）

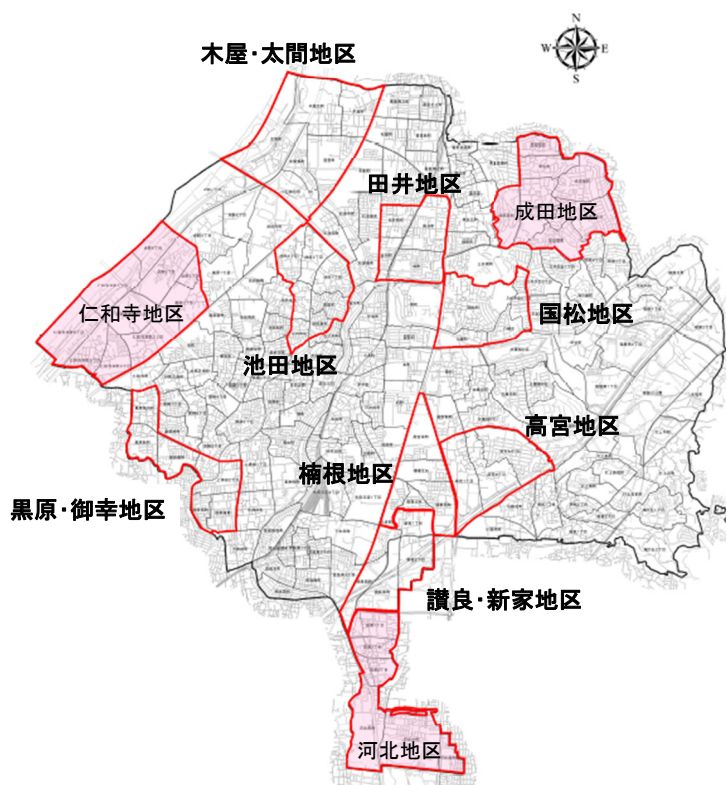


図 乗合い事業拡大予定地区（案）

資料：寝屋川市地域公共交通協議会資料（令和4年2月18日）

7.8. 施策③-4 EVバス等の推進

基本方針	<方針2> 公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保
方向性	③公共交通の利便性向上
施策③-4	EVバス等の推進

目的	EVバス等の環境対応車両や低床車両等の導入推進		
着眼点	地域・公共交通の現状と課題、市民ニーズ	区分	継続・拡充
実施予定時期	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度		
事業主体	交通事業者		

内容	2050年のカーボンニュートラルの達成や脱炭素社会の実現に向けたEVバス（Electric Vehicle Bus）の導入や、乗車定員の増加が見込める全長11m級のバス（長尺バス）車両の導入、バリアフリーの観点から、ノンステップバス（出入り口の段差をなくして乗降性を高めた低床バス）の全車導入を進めます。
----	--

国土交通省では、2050年のカーボンニュートラル実現を目指し、「地域交通グリーン化事業」としてEVバス導入費用の一部を補助するなど、次世代自動車の普及促進が行われています。京阪バスでは、関西電力・EVバス会社と協定を結び、2021年12月22日から2026年度までEVバスの実証実験を行っています。

また、一人でも多く乗車できるように長尺バス車両の導入を検討していきます。ノンステップバスについては大型バス全車を対象に、乗降性に優れたノンステップバス化を進めていきます。

EVバス実証実験の事例（京阪バス）

EVバスは、走行時の排出ガスがなく、従来のディーゼルエンジンバスに比べ、走行騒音を減少でき、災害時の非常用電源としての利用など、様々な場面での活用が期待されています。

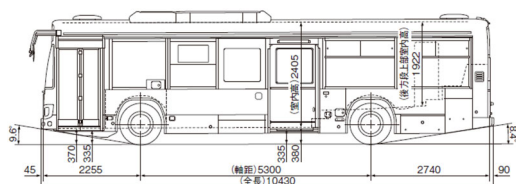


EVバス：4台運行（洛南営業所）

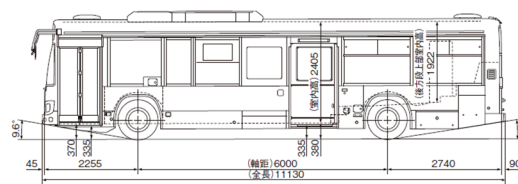


EVバス：5台運行（門真営業所）

標準バスと長尺バスの仕様



標準バス（全長約10m、乗車定員79人）



長尺バス（全長約11m、乗車定員87人）

資料：京阪バス資料

ノンステップバスの寝屋川市内への導入事例（京阪バス）



7.9. 施策④-1 シェアサイクル等の実証実験

基本方針	<方針2>公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保
方向性	④公共交通の持続性と機能強化への取組
施策④-1	シェアサイクル等の実証実験

目的	新たな交通システム（シェアサイクル事業）の導入		
着眼点	市民ニーズ	区分	新規
実施予定時期	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度		
事業主体	行政		

内 容	シェアサイクルは、市内に複数のポート（自転車の貸し出し・返却場所）を配置し、いつでもどのポートでも自転車の貸し出し・返却が可能な、短時間・短距離の移動を目的とした新しい交通システムです。公共交通を補完し、地域の移動手段の一つとして、近年、全国で導入が進められています。 公共交通機能の補完・代替、地域の活性化等に資する新たな本市の交通システムとして、シェアサイクルの有効性及び課題を検証するため、運営会社と協定を結び、協働で実証実験を進めます。
-----	--

「寝屋川市シェアサイクル等の実証実験に関する基本協定」に基づき、令和6年11月20日から「シェアサイクル事業」として、市内の公共施設等に順次、シェアサイクル自転車の貸出・返却が可能な専用ステーションの設置を進めていきます。

門真市や守口市、摂津市等、寝屋川市外に設置された専用ステーションとの相互利用も可能です。



シェアサイクルの実証実験の事例（豊中市）

令和元年11月、市中南部エリアで実験開始。（ポート26、自転車70台）

令和3年11月に、市域全体へエリア拡大。（ポート85、自転車265台）

利用者数も当初の390人/月から令和4年5月には、2,922人/月の7.7倍に増え、市民の新しい交通手段として利用されています。

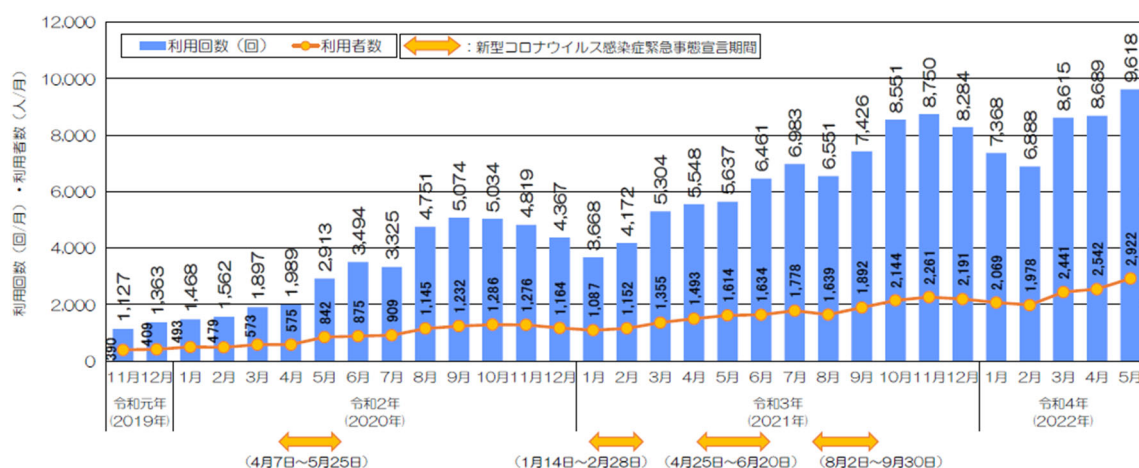


図 利用回数と利用者数の推移

資料：シェアサイクル実験結果報告書（豊中市）

7.10. 施策④-2 萱島駅前広場の整備検討

基本方針	＜方針2＞公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保
方向性	④公共交通の持続性と機能強化への取組
施策④-2	駅前広場の整備検討

目的	駅前広場の整備による公共交通の利便性を向上		
着眼点	本市の目指す方向性	区分	新規
実施予定時期	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度		
事業主体	行政		

内容	寝屋川市駅周辺地区は、本市の地理的な中心部に位置し、市内最大の交通結節点であり、市内各所から最もアクセスの高いエリアであることから、都市計画道路「対馬江大利線」の共用や、ターミナル化構想に基づく公共施設の集約配置による、新たな交通体系や人の流れの変化等を踏まえ、安全で利用しやすく、かつ、市の玄関口にふさわしい魅力ある駅前空間にリニューアルします。 萱島駅周辺エリアは、「かやしまリノベーションプロジェクト」の一つの取組として、電車とバス・タクシーとの連絡機能の強化を図り、公共交通結節点としての駅前広場にリニューアルします。また、交通の通過点ではなく、人が憩い、集える交流の場や、新たなモビリティサービスへの対応、災害時の防災活動拠点など、これからの時代に求められる機能を検討します。
----	---

現在の寝屋川市駅前の東側ロータリーは、一般車とタクシーが混在し、一般車の違法駐車によって路線バスの通行の妨げとなっているため、リニューアルにより安全性・快適性の向上を図ります。また、西側ロータリーは、対馬江大利線の整備に伴う仮設対応となっていることから、送迎スペースの確保など、ニーズを踏まえた改修を行います。

現在の萱島駅前ロータリーには、令和5年度まで京阪バスの旧タウンくるが乗り入れていましたが、路線廃止に伴い、令和6年4月から市のねや BUS が運行しています。萱島駅前広場と接続する都市計画道路「萱島讃良線」の整備により、萱島駅のアクセス性が高まることから、交通事業者との協議も含め、駅前広場のリニューアルを検討します。

寝屋川市駅前広場の現状と都市計画道路の将来イメージ



寝屋川市駅前広場：東側

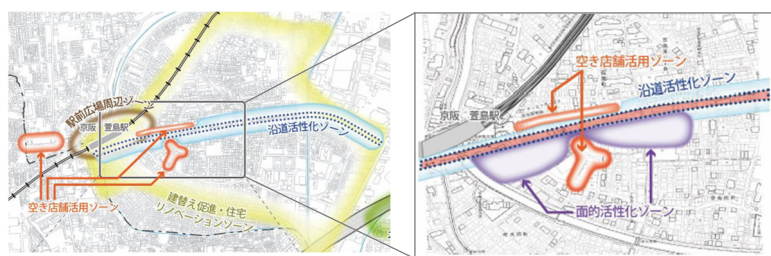


寝屋川市駅前広場：西側



(将来イメージ) 都市計画道路対馬江大利線

萱島駅前広場周辺のゾーニングイメージと駅前広場の将来イメージ



萱島駅前広場周辺のゾーニングイメージ



(将来イメージ) 萱島駅前広場

資料：萱島駅周辺エリアまちづくりの将来ビジョン（令和6年10月）

7.11. 施策④-3 都市計画道路「萱島讃良線」の整備・検討

基本方針	<方針2>公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保		
方向性	④公共交通の持続性と機能強化への取組		
施策④-3	都市計画道路「萱島讃良線」の整備検討		

目的	都市計画道路「萱島讃良線」の整備による公共交通道路ネットワークの強化		
着眼点	本市の目指す方向性	区分	新規
実施予定時期	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度		
事業主体	行政		

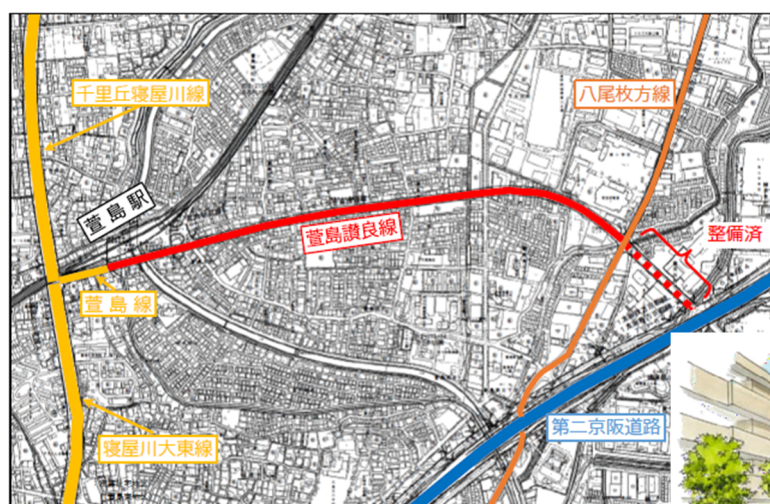
内容	「かやしまりノベーションプロジェクト」の一つの取組として、都市計画道路「萱島讃良線」の整備により、周辺エリアの道路とのネットワークを形成し、萱島駅の交通結節点機能の強化を図るとともに、道路整備による延焼遮断帯の確保、無電柱化による災害時の避難経路の確保により、安全性・快適性の向上を図ります。 また、門真市が整備予定の「萱島線」と一体的な整備ができるよう、連携して取り組みます。		
----	---	--	--

「寝屋川市都市計画道路整備方針（平成25年3月）」では、萱島駅と「第二京阪道路」及び「八尾枚方線」をつなぐ、都市計画道路「萱島讃良線」が駅につながる道路として、整備を促進する重要整備路線に1つに位置付けられています。

また、大阪府において、萱島駅の南北を通る「寝屋川大東線」、萱島駅の北西を通る「千里丘寝屋川線」の整備が進められており、都市計画道路「萱島讃良線」の整備により、道路のネットワークの形成が図られます。

都市計画道路「萱島讃良線」は、令和6年度から令和7年度の期間で予備設計を行い、令和8年度の事業認可に向けて検討を進めます。

萱島駅周辺の都市計画道路



<萱島讃良線の将来イメージ>



※あくまで取組方針に基づいた将来イメージであり、実際の整備等を決定するものではありません。

資料：萱島駅周辺エリアまちづくりの将来ビジョン（令和6年10月）

7.12. 施策④-4 新たな公共交通サービスの導入可能性の検討

基本方針	<方針2> 公共交通サービスの利便性向上と持続性の確保		
方向性	④公共交通の持続性と機能強化への取組		
施策④-4	新たな公共交通サービス導入可能性の検討		

目的	地域のニーズを踏まえた新たな公共交通サービスに関する取組の推進		
着眼点	地域・公共交通の現状と課題、市民ニーズ	区分	新規
実施予定時期	令和7(2025)年度～令和11(2029)年度		
事業主体	行政		

内容	高齢化の進展等による、交通弱者や運転免許自主返納者の増加、路線バスの運転手不足による減便・廃止等、今後ますます深刻化するラストワンマイル問題に代表される移動課題の解消に向け、地域ニーズに応じた新たな公共交通手段（AI オンデマンド交通、自動運転、グリーンスローモビリティ等）の導入を検討します。		
----	---	--	--

交通事故の削減や運転手の負担軽減が期待されることから、今後実用化が見込まれる自動運転技術による公共交通サービスへの活用を視野に、国や先行自治体の動向を注視しながら、公共交通の維持に向け、新たな公共交通サービスの導入可能性を検討します。

AI オンデマンド交通の導入促進、自動運転の取組（大阪府・大阪市）

大阪府では「スマートモビリティの推進」について取組が進められており、「大阪府 AI オンデマンド交通モデル事業費補助金の公募」が行われています。

また、大阪府・大阪市では、2025 年国際博覧会（大阪・関西万博）に合わせ、万博会場と大阪市内主要駅を結ぶ自動運転バスの運行を予定しています。万博閉幕後には、路線バスの減少等で公共交通の空白地域となる恐れがある一部地域で、車両や技術を活用していく方針で、持続可能な公共交通の確保のため、最新技術を用いた課題解決の取組として期待されています。



資料：万博での自動運転に向けた実証実験について（令和6年2月、大阪市）

グリーンスローモビリティの事例（四條畷市）

田原地域内の移動支援サービスとして、自動運転車（定時定路線：定員2名）と、低速電気自動車（デマンド交通：定員6名）の移動支援サービスの実証実験が実施されました。

（実証実験：令和4年10月1日～30日）

グリーンスローモビリティの事例（豊中市）

千里ニュータウン内を対象に、シルバー世代等の外出意欲や新旧住民の交流促進を目的に、グリーンスローモビリティを用いた移動支援が行われています。

（実証実験：令和3年度、令和5年度～運行）



自動運転車



低速電気自動車

資料：四條畷市 HP



資料：豊中市 HP

8. PDCAによる施策推進と計画達成の評価

8.1. 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、PDCA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。

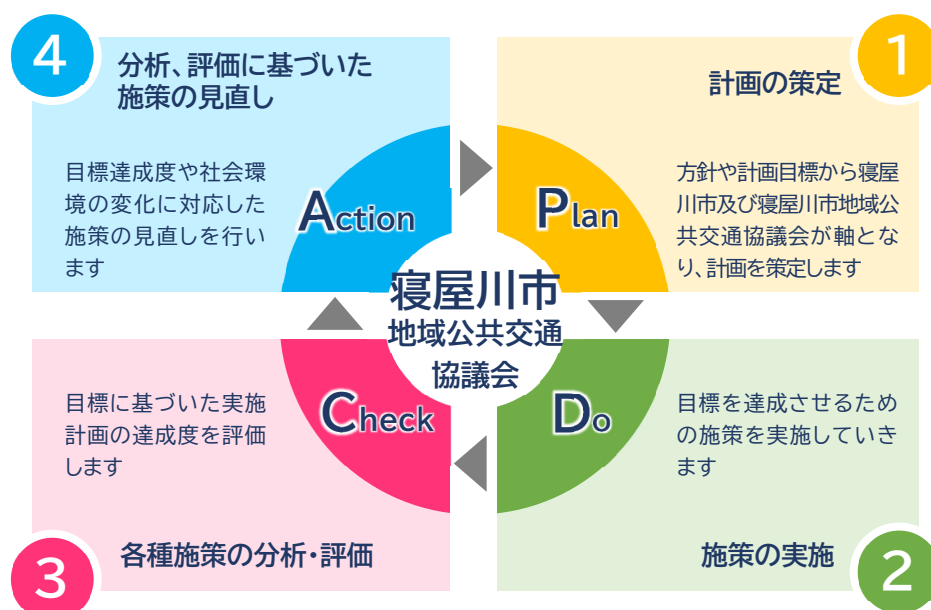


図 37 寝屋川市地域公共交通協議会を中心とした PDCA サイクル

8.2. 事業主体の役割

地域公共交通計画にかかる施策は、寝屋川市地域公共交通協議会での協議を踏まえ、市民、交通事業者、行政がそれぞれの役割を担いながら、その実現に向け取り組みます。

表 6 事業主体の役割

市民(地域住民、企業や学校等)	・公共交通を積極的に利用していきます。 ・将来の公共交通を支えるために、利用者側としての路線・サービスに対する要望や改善提案を行います。 ・企業や学校等は地域の関係機関の一員として、公共交通のサービス向上の事業活動に参画します。
交通事業者	・交通サービスの安全性の確保と市民にとって利用しやすい運行サービスを維持します。 ・地域ニーズに沿った公共交通ネットワークの整備を行政とともに検討します。 ・路線バスの安全性を確保していくとともに、利用促進に関わる計画の検討に参画し、市民のバス利用を快適にします。 ・タクシーに関わる事業へ積極的に参画し市民の生活を支えます。
行政	【寝屋川市】 ・市民の地域ニーズ、鉄道4駅周辺の交通アクセスや、まちづくりの観点等から市内の公共交通サービスの維持・促進に必要とされる事業計画を検討します。 ・交通事業者や他市との連携を進めていくために、コーディネーターとしての役割を担います。 ・協議会の事務局を担い、施策に関わる事業者等の取組を支援します。 ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づいて、PDCA サイクルによる定期的、継続的な見直しを行います。 【寝屋川市外の自治体】 ・寝屋川市とともに広域連携の実現を図る観点から対象となる計画に参画します。

8.3. 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、計画の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。

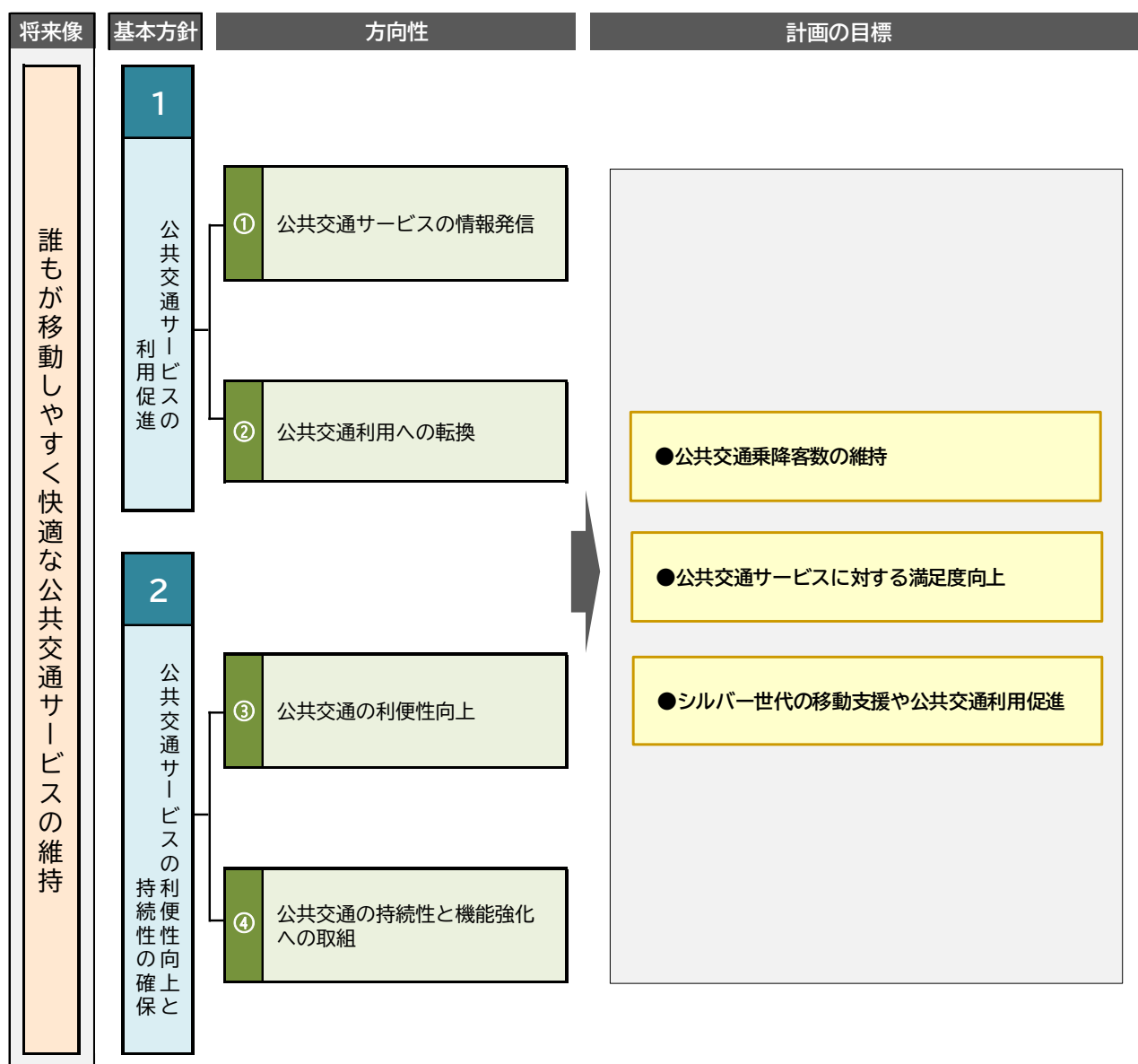


図 38 基本方針と方向性を踏まえた計画の目標

8.4. 計画達成の評価と検証方法

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
を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ていますが、その維持を目指していきます。

表 7 評価指標と目標値

目標	評価指標	現状	目標値	評価の概要	
				データ収集方法	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)]	交通事業者 提供データ	毎年
	ねや BUS 黒原ルート の 1 日平均乗降客数	184 人※ ¹ [R6 (2024)]	184 人 [R11 (2029)]	交通事業者 提供データ	毎年
	ねや BUS 木田・河北ルート の 1 日平均乗降客数	111 人※ ¹ [R6 (2024)]	111 人 [R11 (2029)]	交通事業者 提供データ	毎年
	ねや BUS 木屋ルート の 1 日平均乗降客数	60 人※ ¹ [R6 (2024)]	60 人 [R11 (2029)]	交通事業者 提供データ	毎年
	鉄道 4 駅の乗降客数	14.0 万人 [R4 (2022)]	14.0 万人 [R11 (2029)]	交通事業者 提供データ	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)]	アンケート 調査※ ²	計画 最終年
	路線バスの満足度	32.2% [R6 (2024)]	37.2% [R11 (2029)]	アンケート 調査※ ²	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)]	アンケート 調査※ ²	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)]	交通管理者 提供データ	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

※2：公共交通に関するアンケートで令和 6 (2024) 年度に実施

《用語集》

【あ行】

- ・ IC カード

データ記録や演算を行うために IC チップ(集積回路)を組み込んだカードを指す。近年、公共交通運賃の支払いには、IC カードの普及促進が行われており、利用されている交通系 IC カードには PiTaPa(ピタパ)や ICOCA(イコカ)等が挙げられる。

- ・ EV バス

電気でモーターを回転させて走行する電動バス (Electric Vehicle Bus) のこと。

- ・ AI オンデマンド交通

利用者の予約に対し AI (人工知能) による最適な運行ルート、配車をリアルタイムに行う乗合輸送サービスで、最適なルートを探し、効率的に乗合い交通を運行できる。

【か行】

- ・ グリーンスローモビリティ

時速 20km 未満で公道を走ることができ、短距離のきめ細やかな移動支援ができる電動車。

- ・ 公共交通ネットワーク

バスや鉄道、タクシー等、公共交通機関による人やモノの移動のための交通網 (ネットワーク)。

- ・ 交通結節点

「交通機関の乗り換え・乗り継ぎ」としての機能をもつ地点のことで、そのほか地域の中心拠点エリアを形成する「拠点形成」や「ランドマーク」等の機能も有する。

- ・ 交通弱者

自分で運転ができず、自家用の交通手段がなく公共交通機関に頼らざるを得ない人を指す。年少者、シルバー世代や障がい者等が対象者。

【さ行】

- ・ シェアサイクル

一定のエリア内に複数配置された自転車の貸出・返却拠点 (ポート) において、自転車を自由に貸出・返却できるサービス。借りた拠点とは異なる拠点に返却ができる。

- ・ 自動運転

運転手がいなくても自動で運転が行われる車両のことで、GPS やセンサー、高精度な地図等が搭載されており、遠隔監視により、安全で正確な走行を実現する。

- ・ スマートモビリティ

人工知能、情報通信技術等、様々な最新のテクノロジーを活用し、交通システムやサービスを向上させることを指し、将来的に交通の流れの最適化、渋滞の緩和、安全性、環境負荷の削減等、新世代モビリティ社会の実現を築く取り組み。

【た行】

- ・ 長尺バス

全長 10m 級 (標準尺) に対し、全長 11m 級 (長尺) のバス車両のこと。

- ・ 都市核

都市機能の集積を努める等、市民の生活や活動拠点としての形成を図り、人々の交流を生み出しまちの魅力を高める拠点として、市内 4 つの鉄道駅周辺を本市の拠点となる「都市核」として、寝屋川市都市計画マスタープランで位置付けている。

- ・地域公共交通協議会

学識経験者、交通事業者、国、大阪府、公安委員会、道路管理者及び市民等で構成され、地域公共交通の課題について、その解決のための施策を議論する協議会。

- ・デマンドタクシー

自宅や指定の場所から目的地まで、お客様の要望（デマンド）に応え送迎するサービス。乗合いのため、同便に予約された方がいればタクシーの巡回により、目的地まで運行する。

【な行】

- ・2024 年問題

2024 年 4 月 1 日から施行された働き方改革関連法により、時間外労働の上限が適用される等の法改正を起因とする問題を指します。運送会社の利益減少やドライバー不足、輸送価格の高騰への対策が急務となっている。

- ・ねや BUS

寝屋川市内の公共交通空白地域を走るコミュニティバス（10 人乗り、運転手含む）で、寝屋川市内の京阪 3 駅（寝屋川市駅、香里園駅、萱島駅）を起点に、3 路線を運行（木屋ルート、木田・河北ルート、黒原ルート）している。

- ・乗合い事業

令和 3 年 4 月に「ねやがわ乗合いワゴン」からタクシー車両に移行したもので、成田地区、仁和寺地区、河北地区のシルバー世代（70 歳以上）、妊婦、障がい者を対象として、地区内無料送迎、地区外の指定場所（保健福祉センター、関西医科大学香里病院等）の有料送迎を実施している。

- ・ノンステップバス

バスの床面を低床構造とし、シルバー世代や児童にも乗降性を高めたバスのこと。

【は行】

- ・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等、一日の全ての動きについて把握するための 10 年に一度実施される調査であり、アンケート回収数から統計的な処理を行うことにより、全ての人の動きを推定している。

- ・バリアフリー

障がい者やシルバー世代等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的、心理的な障がいや情報に関わる障壁等を取り除くこと。

- ・PDCA サイクル

業務プロセスの管理手法であり、Plan(計画)→Do(実行)→Check(評価)→ Action(見直し)という 4 段階の活動を繰り返し定期的、継続的に改善を行うこと。

【ら・わ行】

- ・ラストワンマイル問題

高齢化等により、従来は移動出来ていた、家から最寄りのバス停や駅までの移動が困難になること。

- ・立地適正化計画

住宅（居住機能）や医療・福祉・商業等の生活に必要な施設（都市機能）の立地を計画的に緩やかに誘導し、公共交通ネットワークと連携し、コンパクトで利便性の高いまちを目指していく計画。

《参考資料》

寝屋川市の公共交通に関するアンケート調査結果

1. アンケート調査の目的

市民の日常生活における移動や公共交通の利用実態及びニーズ等を把握するため、市全域を対象にアンケート調査を実施した。

2. アンケート調査の概要

アンケート調査の概要を以下に示す。

(1) 市民アンケート

項目	内容等
調査時期	令和6年8月30日～9月17日
調査対象者	寝屋川市民 ※15歳以上（高校生）を対象
調査方法	郵送配布 郵送回収又はwebアンケート
配布数	3,000通
回収数	1,159票（回収率38.6%）：郵送903通、web256通
集計サンプル数	1,531票：郵送1,275票、web256票

回収数は調査票の回収数を示し、集計サンプル数は郵送宛名本人と15歳以上（高校生）の同居家族計4名までの回答数を示す。

(2) 設置型アンケート

項目	内容等
調査時期	令和6年8月30日～9月17日
調査対象者	寝屋川市民
調査方法	・公共施設等での調査票の設置、回収BOXでの回収 ・シティ・ステーション5施設のみ、郵送回収可能
配布数	950票（19施設×1施設50票想定）
回収数	165票（回収率17.4%）
設置箇所（19施設）	・寝屋川市役所 ・保健福祉センター ・池の里市民交流センター ・コミュニティセンター（西北・南・東北・西・東・西南）：6施設 ・シティ・ステーション（ねやがわ・香里園・東・萱島・堀溝）：5施設 ・図書館（中央、東、駅前（キャレル））：3施設 ・市民体育館 ・学び館

(3) 集計数

集計数：1,696票（郵送：1,275票、設置型：165票、web：256票）

(4) 設置型アンケートの施設別回収数

No	施設名	回収数
1	市民情報コーナー（市役所本庁舎内）	7
2	保健福祉センター	2
3	池の里市民交流センター	28
4	西北コミュニティセンター	6
5	南コミュニティセンター	9
6	東北コミュニティセンター	12
7	西コミュニティセンター	15
8	東コミュニティセンター	7
9	西南コミュニティセンター	8
10	ねやがわシティ・ステーション	7
11	香里園シティ・ステーション	1
12	東シティ・ステーション	5
13	萱島シティ・ステーション	1
14	堀溝サービス窓口	1
15	中央図書館	3
16	東図書館	10
17	駅前（キャレル）図書館	6
18	市民体育館	5
19	学び館	32
	計	165

(5) 結果の留意事項について

- ① 比率はすべて百分率（％）で表し、小数点以下 2 位を四捨五入して算出している。従って、合計が 100％にならない場合がある。
- ② グラフの「全体」の n の値には、「無回答」「無効票」等を含むため、中学校区別の合計値と一致しない場合がある。
- ③ グラフ内のデータ表記は、0.1％未満は非表示とする。

3. 調査結果

3.1. 住所について

質問① お住まいについて

回答者の住所について、中学校区別でみると、第六校区が 197 件と最も高く、次いで、第三校区が 185 件であった。最も少ないのが、中木田校区で 64 件であった。

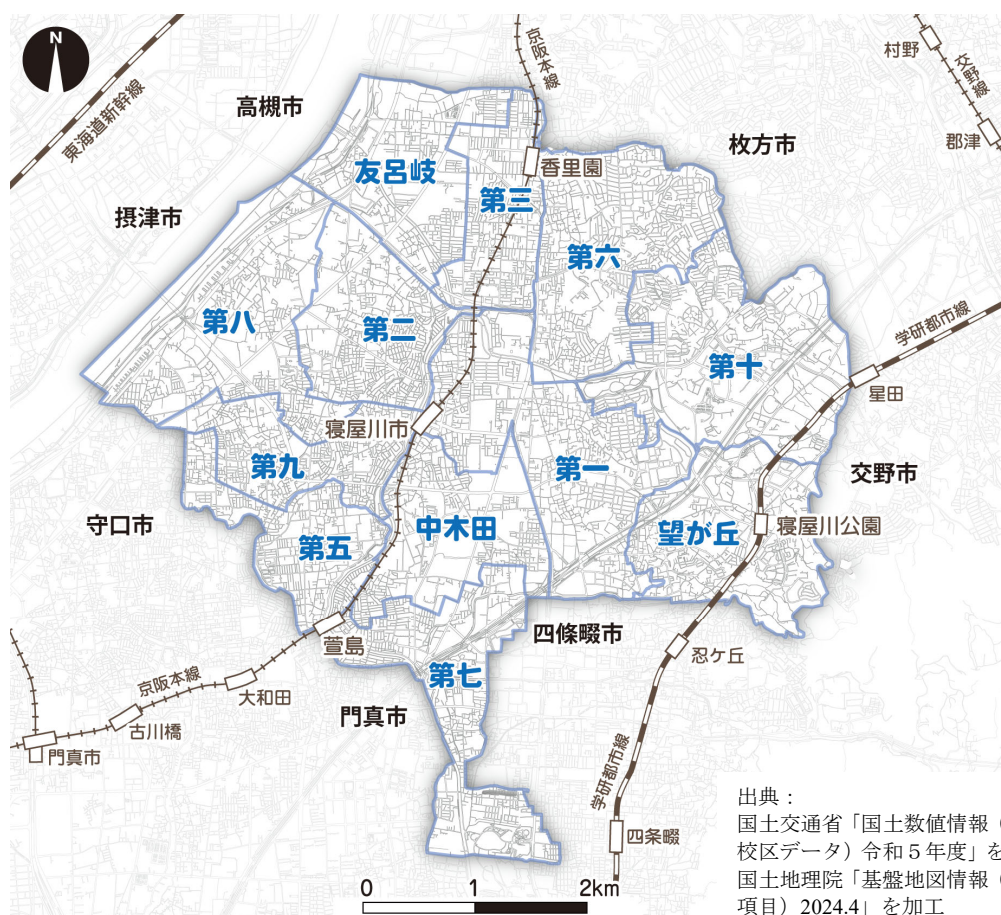
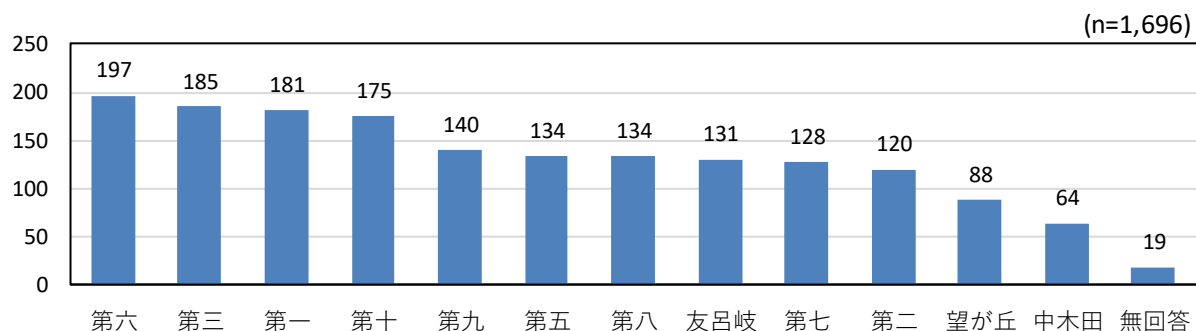


図 中学校区（12 校区）位置図

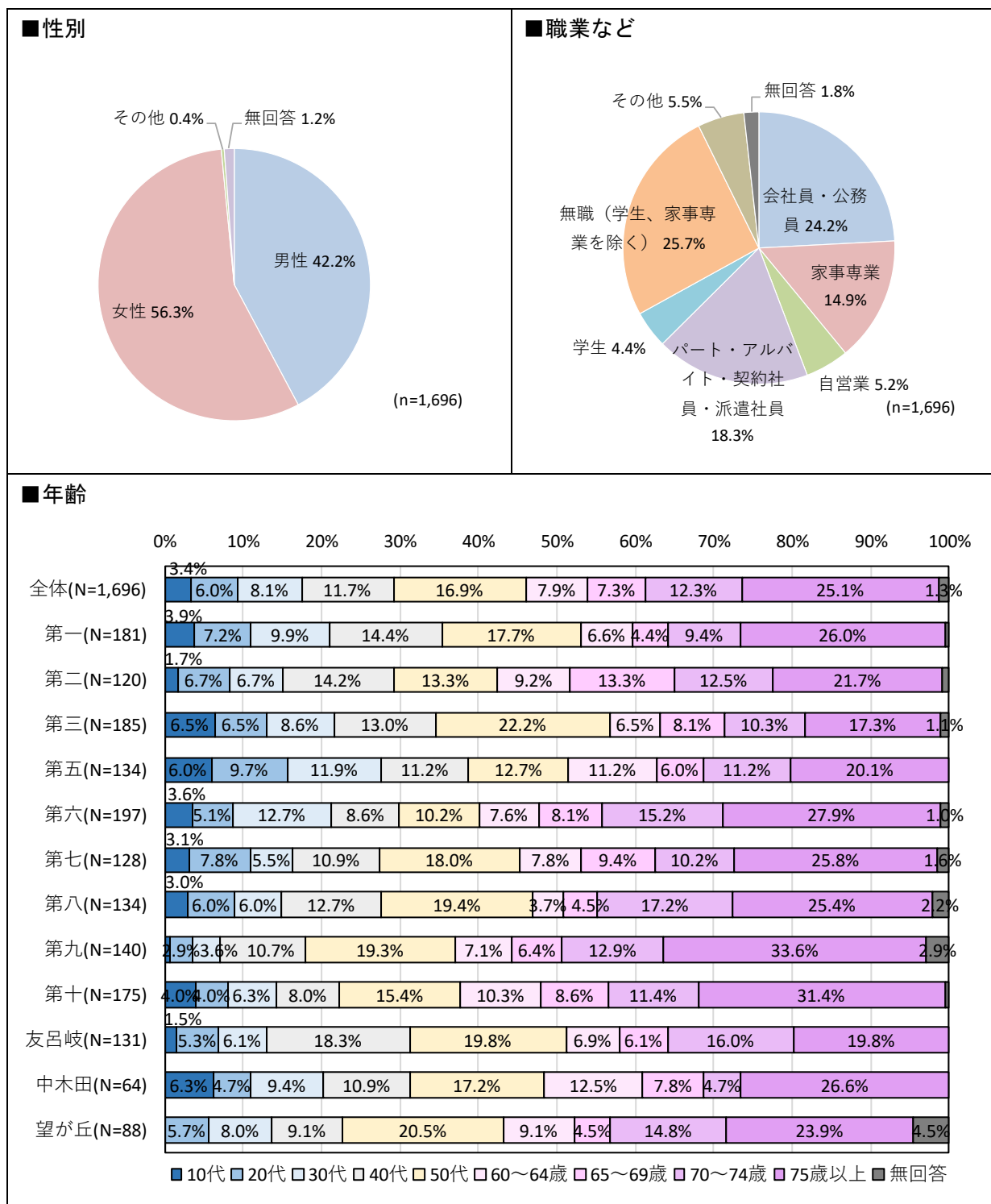
出典：
 国土交通省「国土数値情報（中学校区データ）令和 5 年度」を加工
 国土地理院「基盤地図情報（基本項目）2024.4」を加工
 国土交通省「国土数値情報（鉄道データ）令和 5 年度」を加工
 国土交通省「国土数値情報（行政区画データ）令和 6 年」を加工

3.2. 属性について

質問② あなた自身のことについて

回答者の性別、年齢、職業は以下の通りである。

回答者の年齢については、50代以上が約7割を占めている。



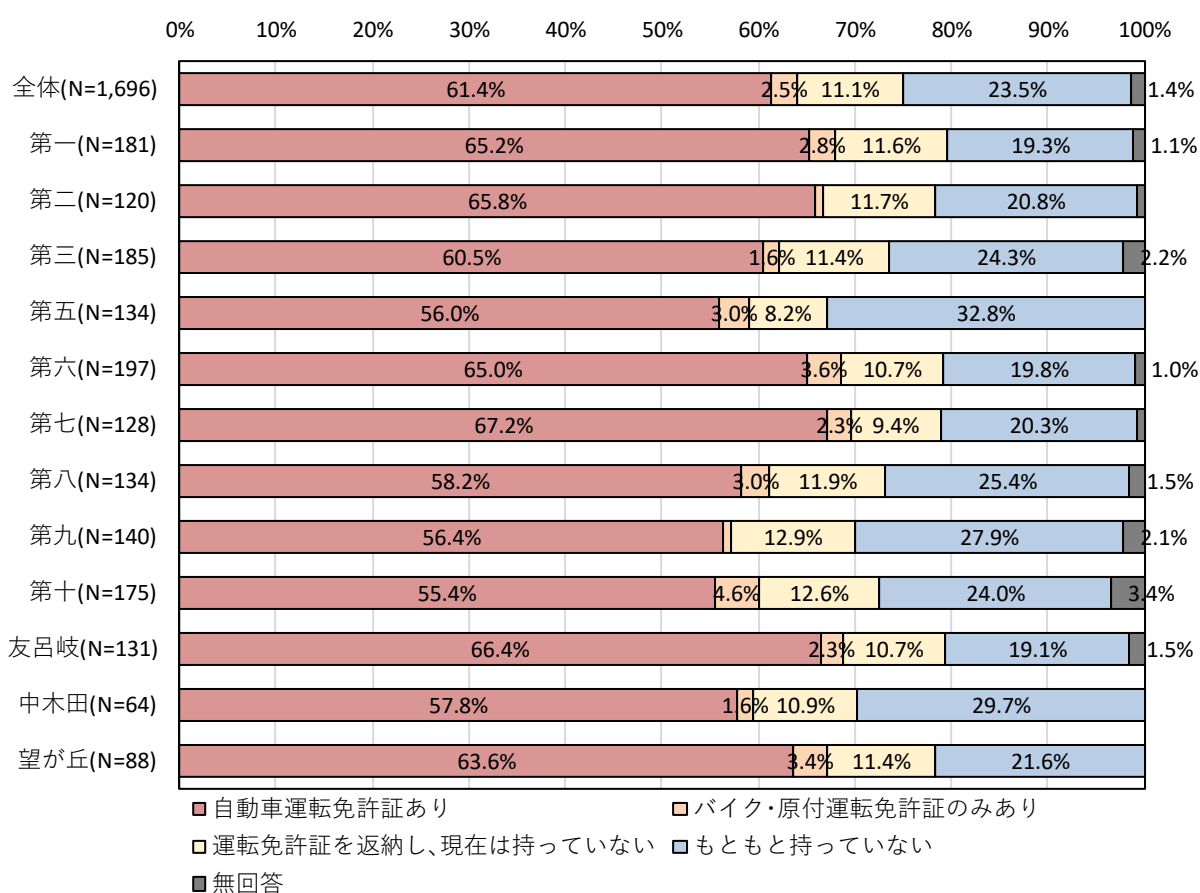
3.3. 運転免許証と自家用車について

質問③ 運転免許証と自家用車について

(1) 運転免許証の保有状況

自動車運転免許証を持っている方は 61.4%、運転免許証を返納し、現在持っていない方は 11.1%であった。

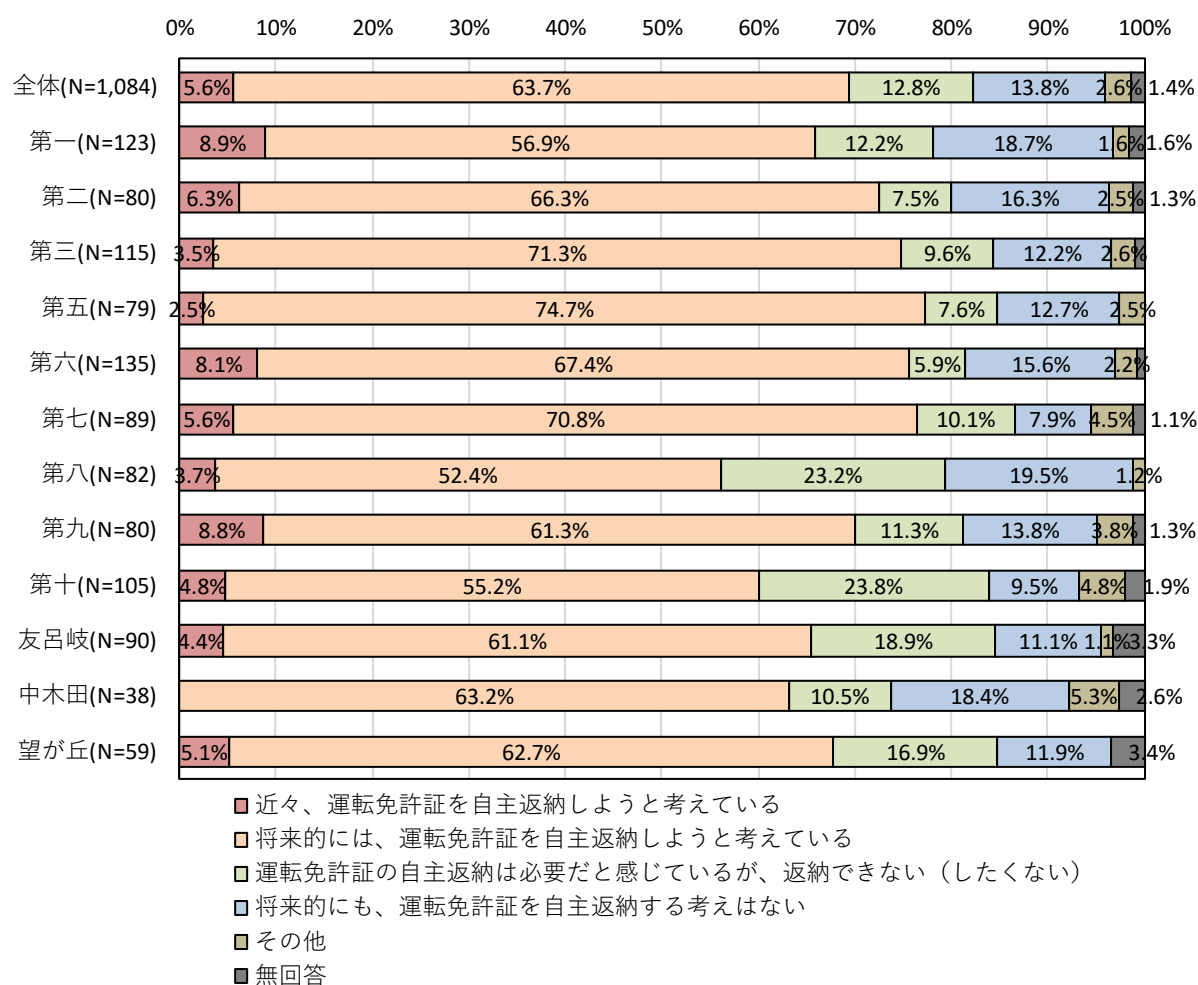
中学校区別にみると、自動車運転免許証を持っている方が最も高いのは第七校区で 67.2%、次いで、友呂岐校区が 66.4%であった。



(2) 運転免許証の自主返納の考え

『運転免許証を自主返納しようと考えている方※1』は 69.3%、『運転免許証を自主返納する考えはない方※2』は 26.6%であった。

中学校区別にみると、『運転免許証を自主返納しようと考えている方※1』が最も高いのは第五校区で 77.2%、次いで、第七校区が 76.4%であった。反対に最も低いのは第八校区で 56.1%であった。



※1 運転免許証を自主返納しようと考えている方：

「近々、運転免許証を自主返納しようと考えている」+「将来的には、運転免許証を自主返納しようと考えている」

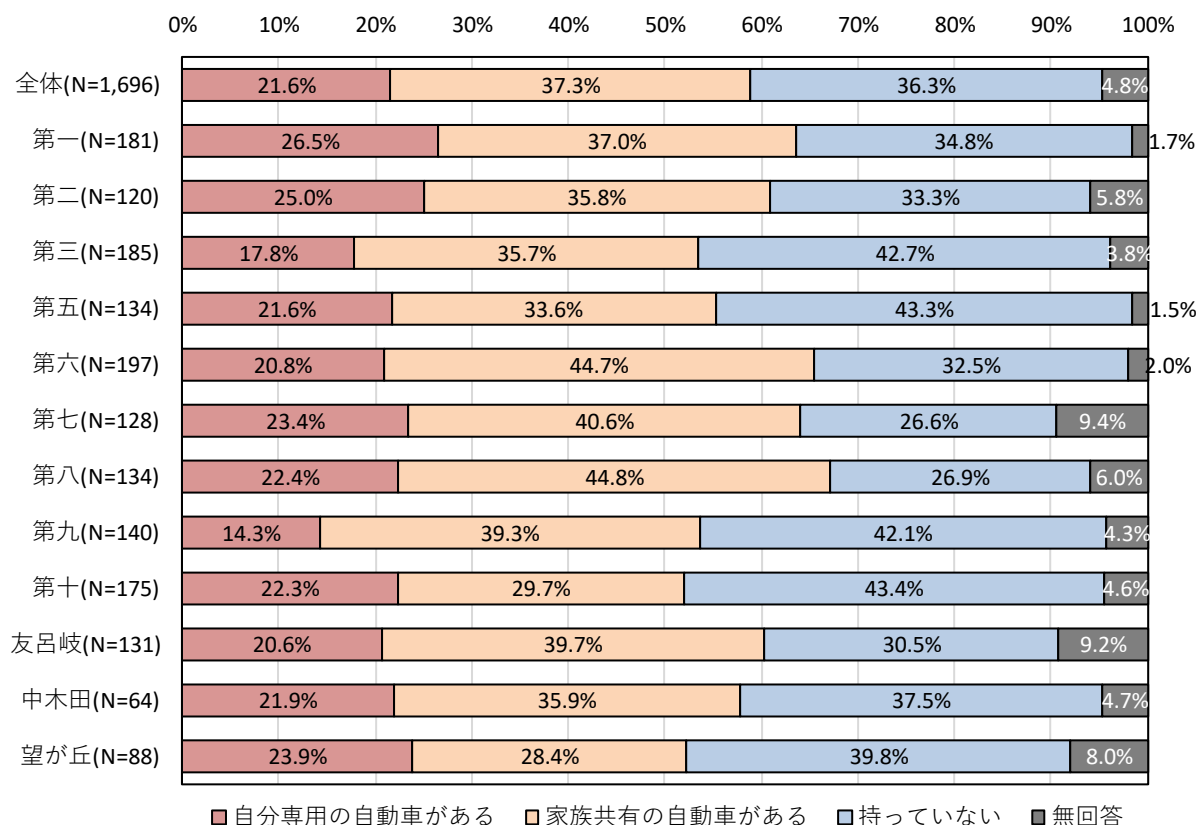
※2 運転免許証を自主返納する考えはない方：

「運転免許証の自主返納は必要だと感じているが、返納できない(したくない)」+「将来的にも、運転免許証を自主返納する考えはない」

(3) 自家用車の保有

『自宅に自動車を所有している方※¹』は58.9%、持っていない方は36.3%であった。

中学校区別にみると、『自宅に自動車を所有している方※¹』が最も高いのは第八校区で67.2%、次いで、第六校区が65.5%であった。反対に最も低いのは第十校区で52.0%であった。



※1 自宅に自動車を所有している方
 「自分専用の自動車がある」+「家族共有の自動車がある」

3.4. 普段の生活での外出について

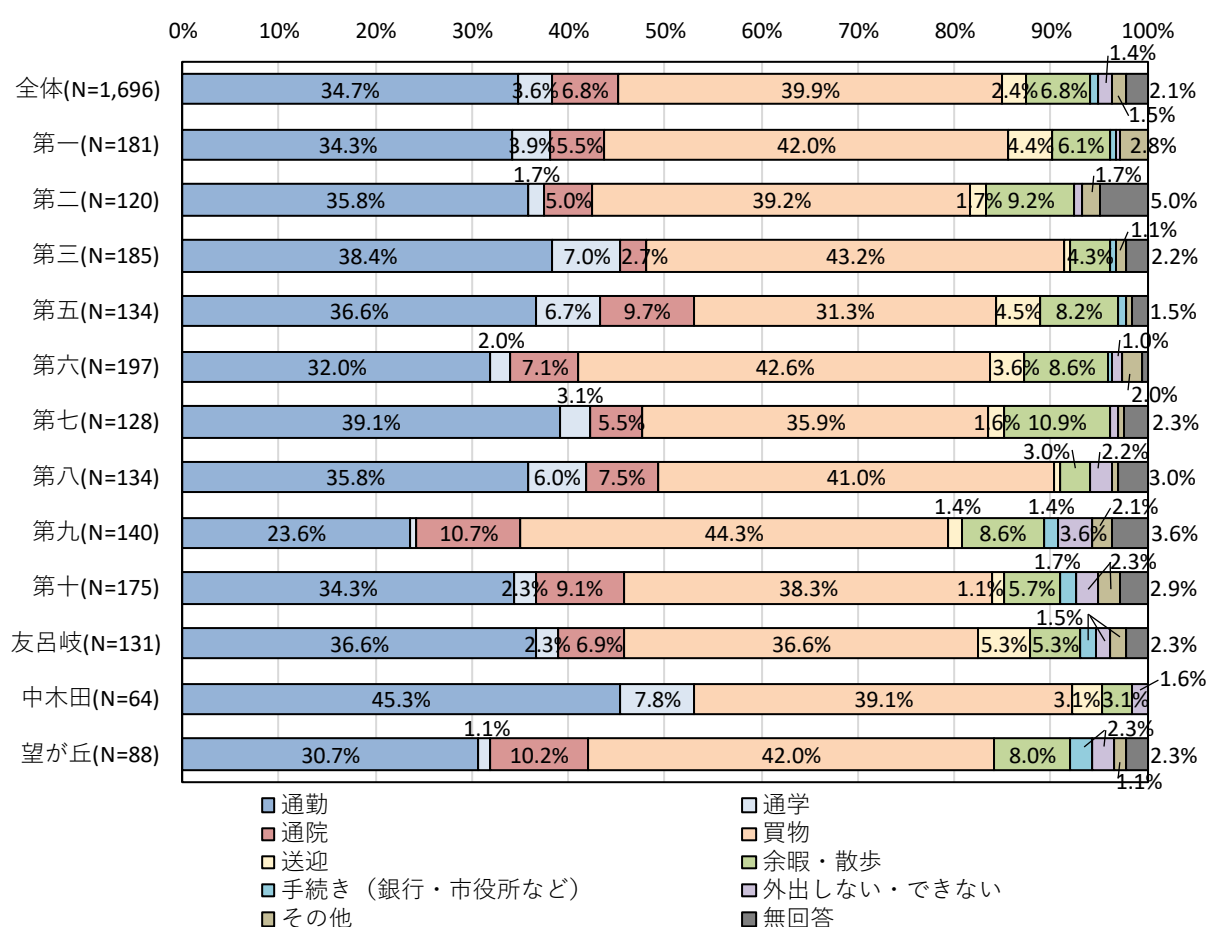
質問④ 普通の生活での外出（通勤、通学、通院、買物等）について

(4) よく出かける移動先への移動について

a) 出かける主な目的

出かける主な目的は、「買物」が 39.9%と最も高く、次いで、「通勤」の 34.7%であった。

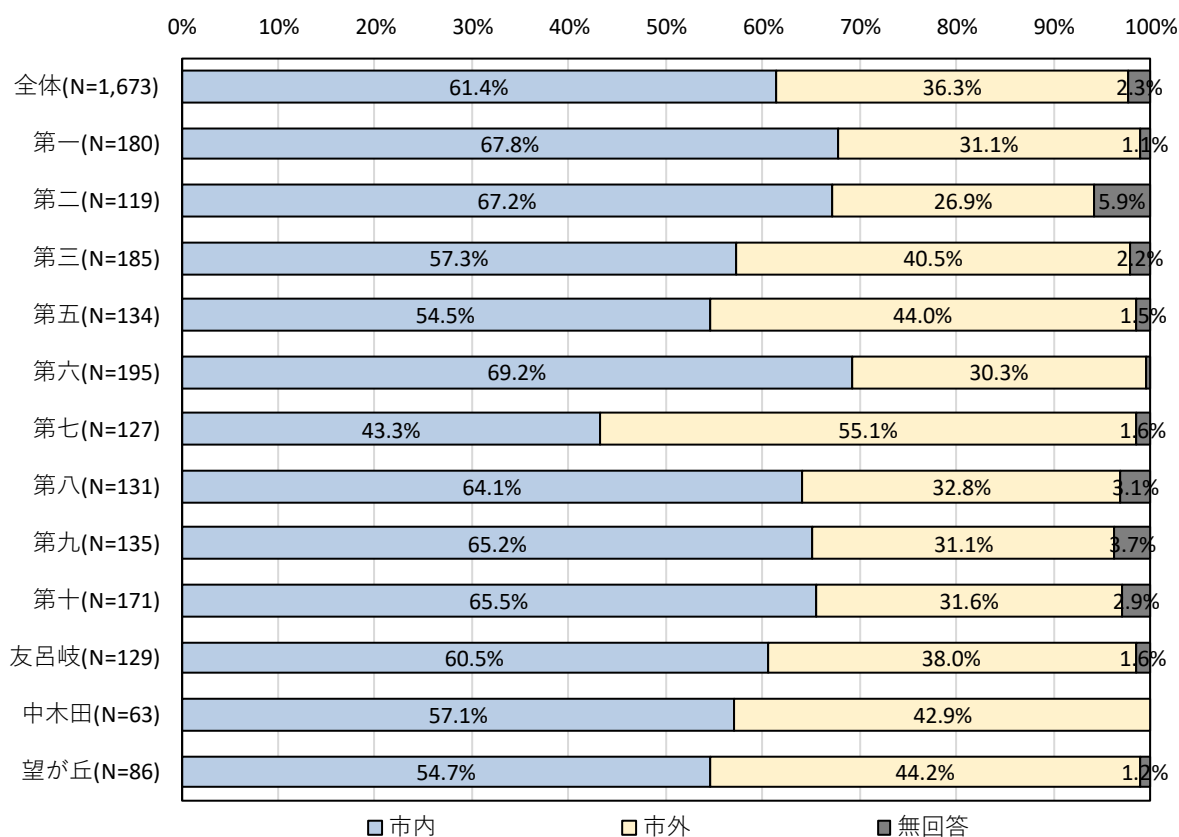
中学校区別にみると、「買物」が最も高いのは第九校区で 44.3%、次いで、第三校区が 43.2%であった。



b) 主な外出先（市内、市外）

出かける主な外出先は、「市内」が 61.4%、「市外」が 36.3%と、市内に出かける方が高かった。

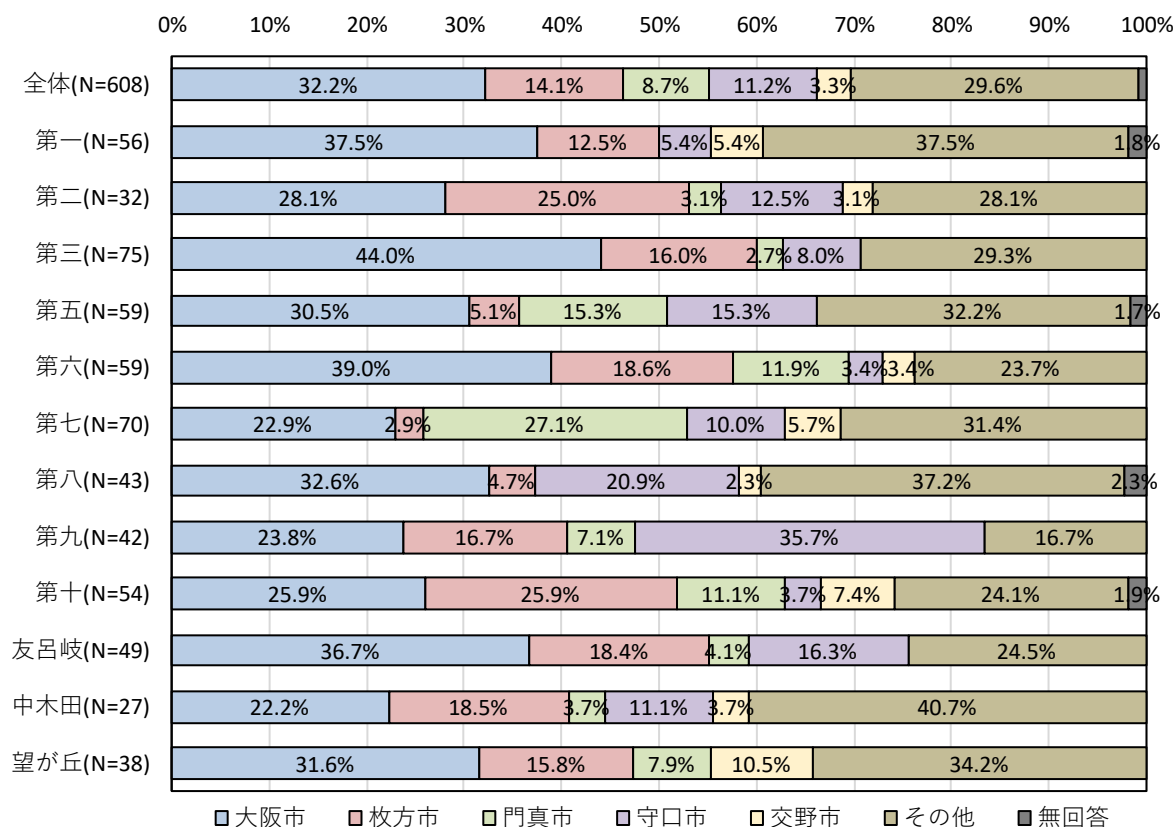
中学校区別にみると、「市内」が最も高いのは第六校区で 69.2%、次いで、第一校区が 67.8%であった。第七校区の「市内」は 43.3%と他校区と比べて極端に低い。



c) 出かける市外の場合

出かける市外の場合は、「大阪市」が32.2%と最も高く、次いで、「枚方市」の14.1%であった。

中学校区別にみると、「大阪市」が最も高いのは第三校区で44.0%、「枚方市」が最も高いのは第十校区で25.9%、「守口市」が最も高いのは第九校区で35.7%であった。



d) 主な施設名称

通院の具体的な施設は、市内は「関西医科大学香里病院」、「小松病院」が多く、市外は「関西医科大学附属病院」、「関西医科大学総合医療センター」が多い。

買物の具体的な施設は、市内は「イオンモール 四條畷」、「アル・プラザ 香里園」が多く、市外は「イオンモール 大日」、「ライフ 門真店」が多い。

【病院】 ※回答数が多い上位3位までの施設

分類	施設名	件数
市内	関西医科大学香里病院	15
	小松病院（クリニックこまつ含む）	8
	寝屋川生野病院	4
	その他	26
	無回答	15
	小計	68
市外	関西医科大学附属病院	15
	関西医科大学総合医療センター	4
	畷生会病院	2
	その他	19
	無回答	6
	小計	46
無回答	—	0
合計		114

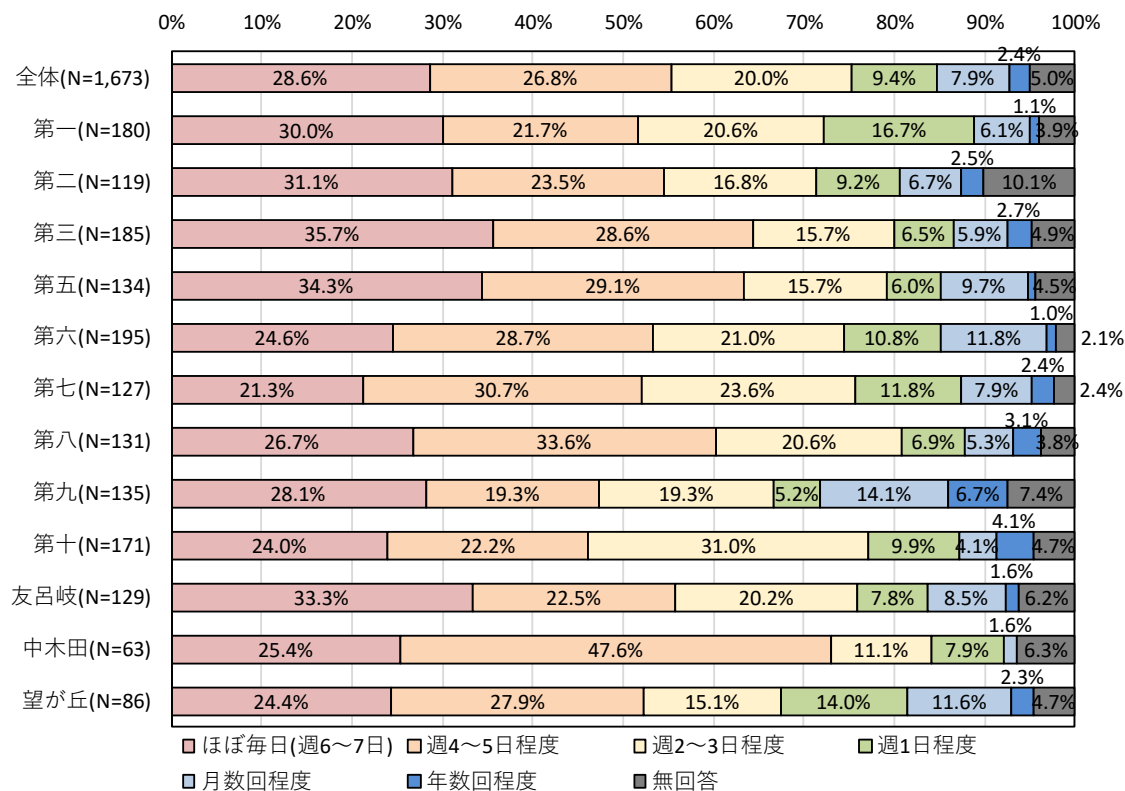
【買物】 ※市内：回答数10件以上の施設、市外：回答数が多い上位3位までの施設

分類	施設名	件数
市内	イオンモール 四條畷	90
	アル・プラザ 香里園	58
	ビバモール寝屋川（フレンドマート ビバモール寝屋川店含む）	58
	アドバンス寝屋川（イズミヤ寝屋川店、ラッキー寝屋川店含む）	28
	万代（店舗名不明）	26
	ライフ 香里園店	20
	万代 寝屋川店	18
	万代 寝屋川宇谷店	13
	ライフ（店舗名不明）	13
	平和堂・フレンドマート（店舗名不明）	13
	ライフ 寝屋川店	12
	コノミヤ 寝屋川店	10
	その他	158
	無回答	62
	小計	579
市外	イオンモール 大日	17
	ライフ 門真店	8
	くずはモール	5
	その他	42
	無回答	20
	小計	92
無回答	—	6
合計		677

e) 外出の頻度

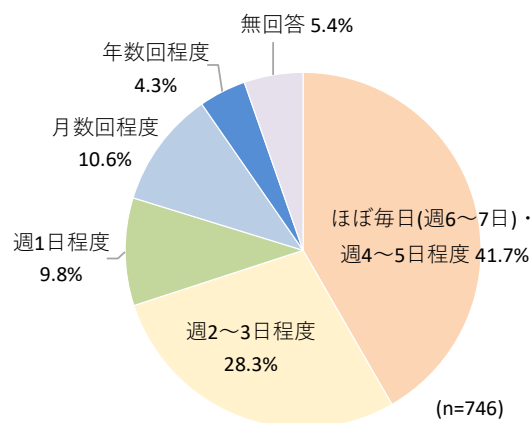
出かける頻度は、「ほぼ毎日（週 6～7 日）」28.6%、「週 4～5 日程度」26.8%、「週 2～3 日程度」20.0%と週に複数日出かけられる方が 7 割強占めている。

中学校区別にみると、週に複数日出かけられる方が最も高いのは中木田校区で 84.1%、次いで、第八校区が 80.9%であった。



■ 年齢 65 歳以上 x ほぼ毎日外出する人

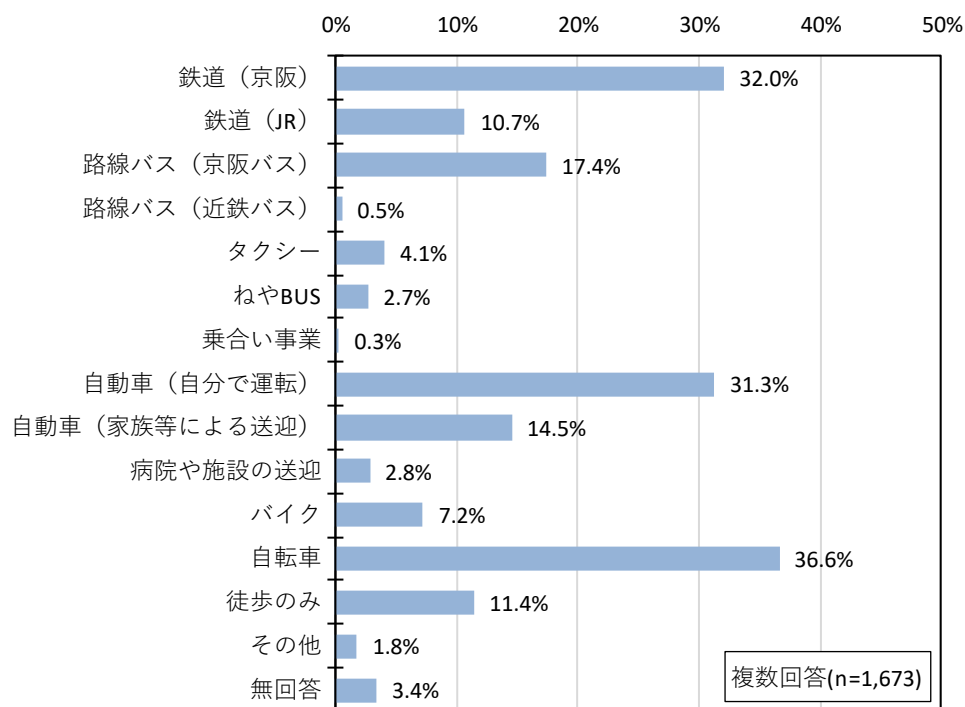
年齢が 65 歳以上で、出かける目的を「外出しない・できない」と回答した方以外の割合で、ほぼ毎日外出する人（週 4 日以上）の割合みると、41.7%であった。



f) 移動手段

目的地までの移動手段は、「自転車」が 36.6%と最も高く、次いで「鉄道（京阪）」が 32.0%、「自動車（自分で運転）」が 31.3%であった。

上記以外に高いのは「路線バス（京阪バス）」が 17.4%、「自動車（家族等による送迎）」が 14.5%と続いている。

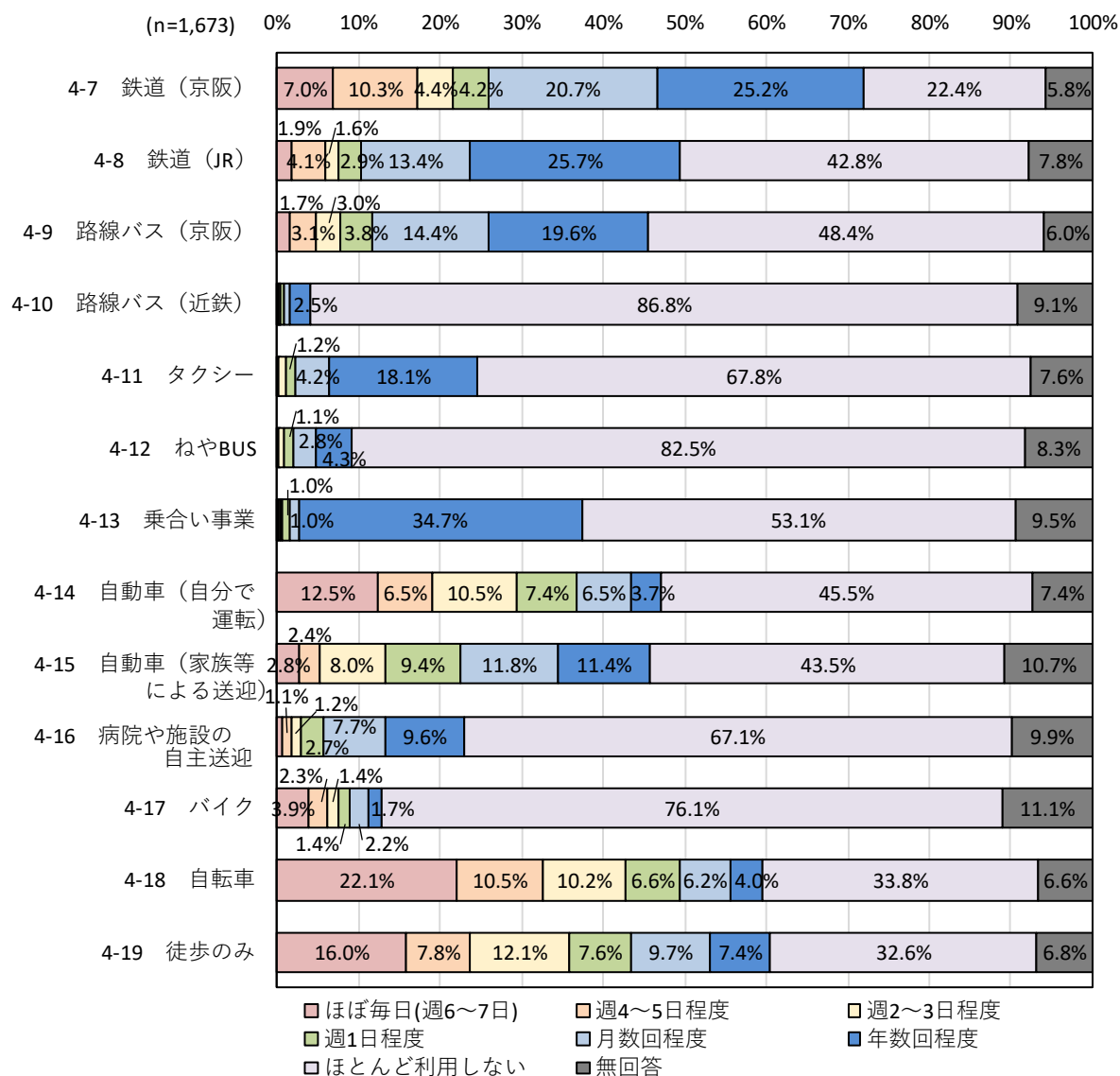


(5) それぞれの手段での外出頻度について

a) 移動手段別の外出頻度

移動手段別の外出頻度は、「ほぼ毎日（週6～7日）」から「年数回程度」までを入れると、鉄道（京阪）が71.8%と最も高く、次いで、「徒歩のみ」が60.6%であった。

市が運行している「ねやBUS」は9.2%、乗合い事業は37.4%であった。



【選択肢】

4-13 乗合い事業

ほぼ毎日(週4～5日) 週2～3日程度 週1日程度 月数回程度 年数回程度
 ほとんど利用しない 対象地域または対象者ではない

4-14 自動車（自分で運転）

ほぼ毎日(週6～7日) 週4～5日程度 週2～3日程度 週1日程度 月数回程度
 年数回程度 自分で運転しない・できない

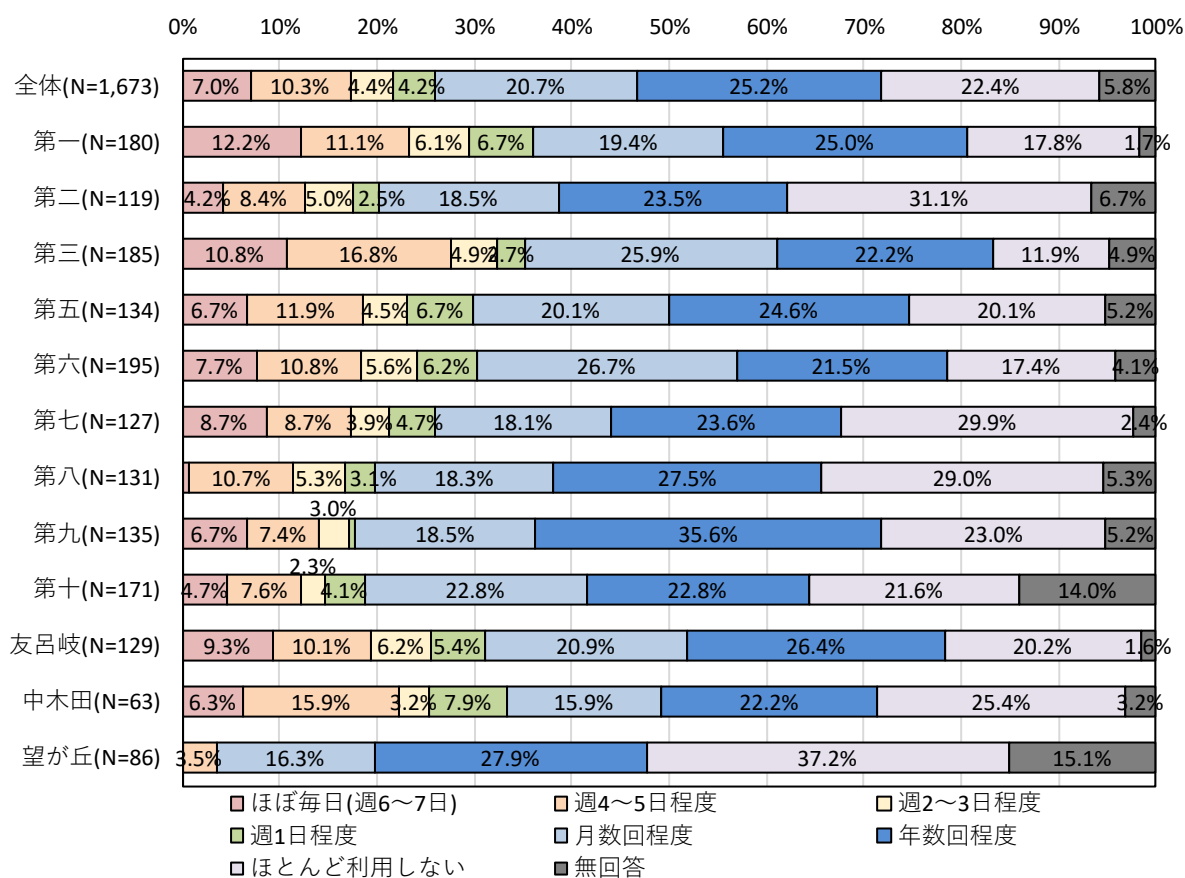
4-19 徒歩のみ

ほぼ毎日(週6～7日) 週4～5日程度 週2～3日程度 週1日程度 月数回程度
 年数回程度 徒歩のみの移動はほとんどない

b) 鉄道（京阪）での外出頻度

鉄道（京阪）での外出頻度は、「年数回程度」が25.2%と最も高く、次いで、「月数回程度」が20.7%であった。また、「ほぼ毎日（週6～7日）」と「週4～5日程度」を足し合わせると17.3%であった。

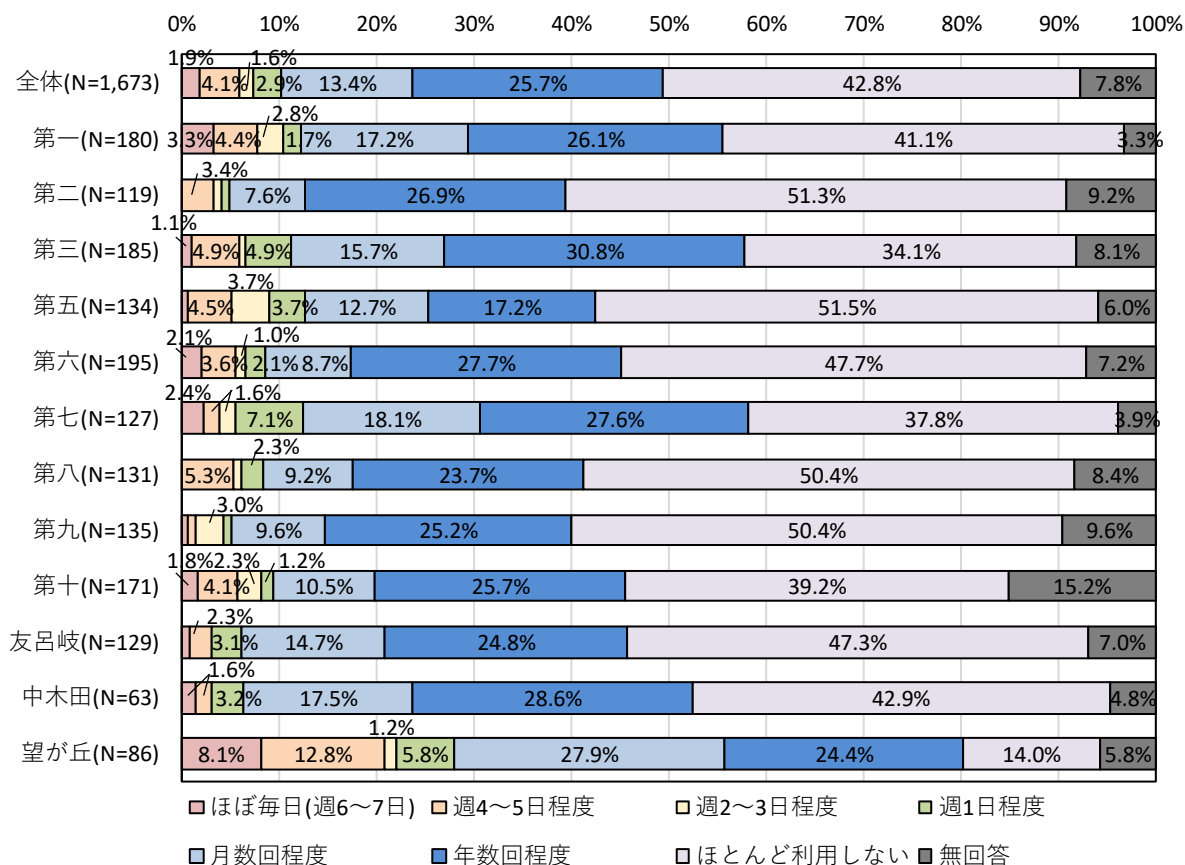
中学校区別にみると、「ほぼ毎日（週6～7日）」と「週4～5日程度」を足し合わせた数値が最も高いのは第三校区で27.6%、次いで、第一校区が23.3%であった。



c) 鉄道（JR）での外出頻度

鉄道（JR）での外出頻度は、「年数回程度」が25.7%と最も高く、次いで、「月数回程度」が13.4%であった。

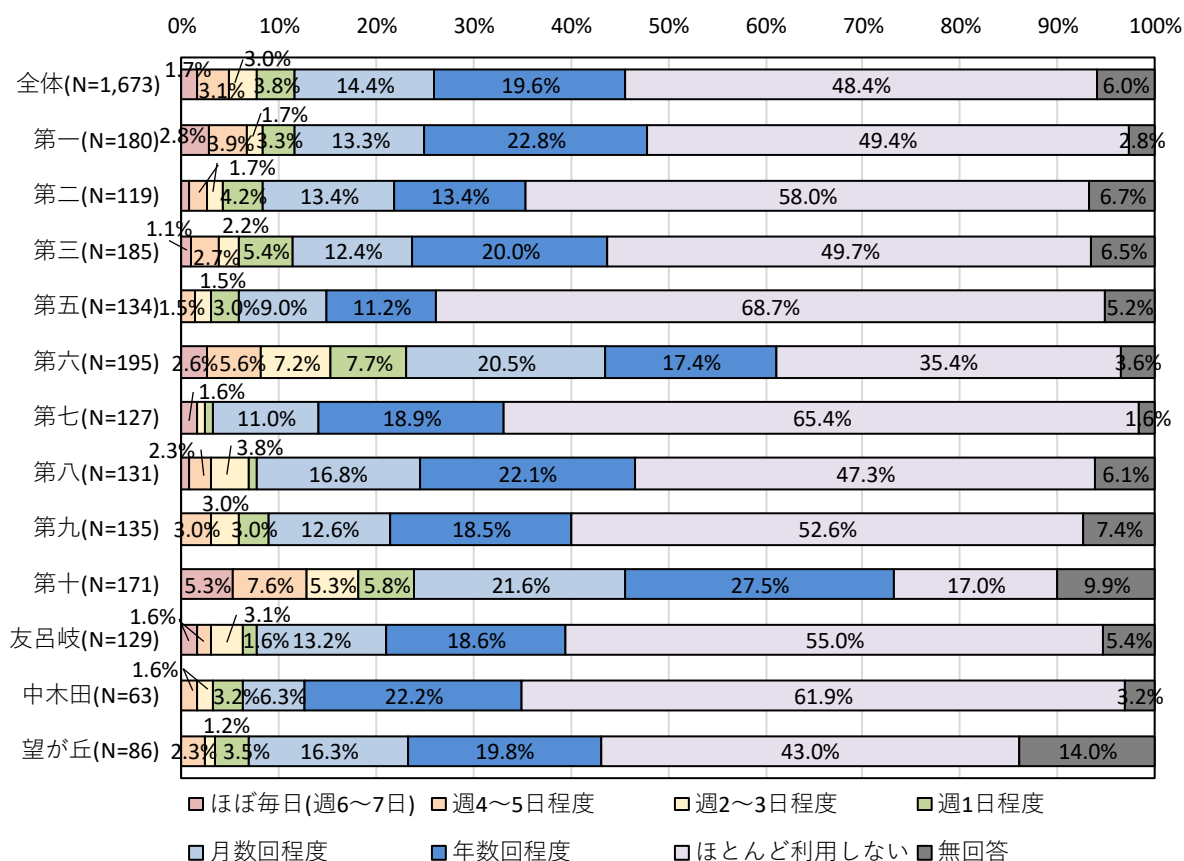
中学校区別にみると、「ほぼ毎日（週6～7日）」から「年数回程度」を足し合わせた数値が最も高いのは望が丘校区で80.2%であった。



d) 路線バス（京阪バス）での外出頻度

路線バス（京阪バス）での外出頻度は、「年数回程度」が 19.4%と最も高く、次いで、「月数回程度」が 13.7%であった。

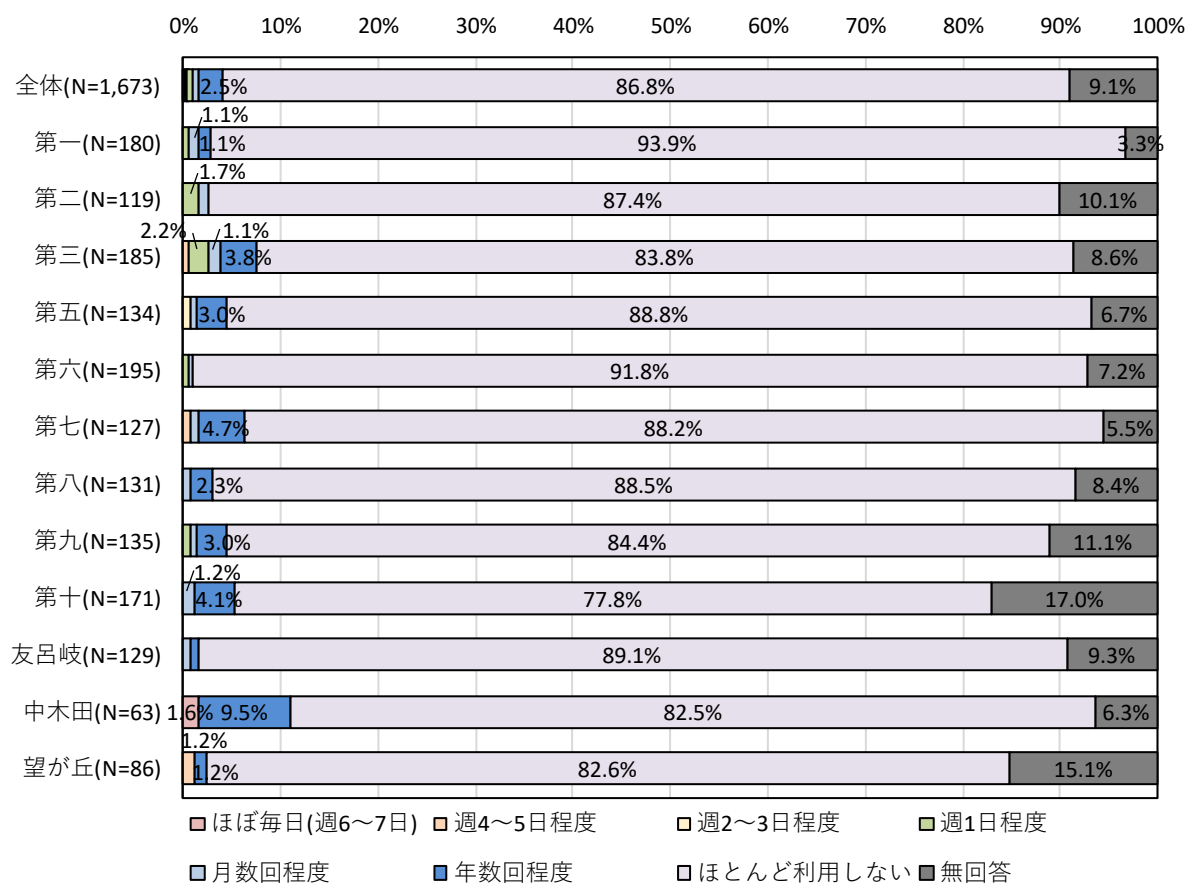
中学校区別にみると、「ほぼ毎日（週 6～7 日）」から「年数回程度」を足し合わせた数値が最も高いのは第十校区で 73.1%、次いで、第六校区が 61.0%であった。



e) 路線バス（近鉄バス）での外出頻度

路線バス（近鉄バス）での外出頻度は、「年数回程度」が2.5%と最も高かった。

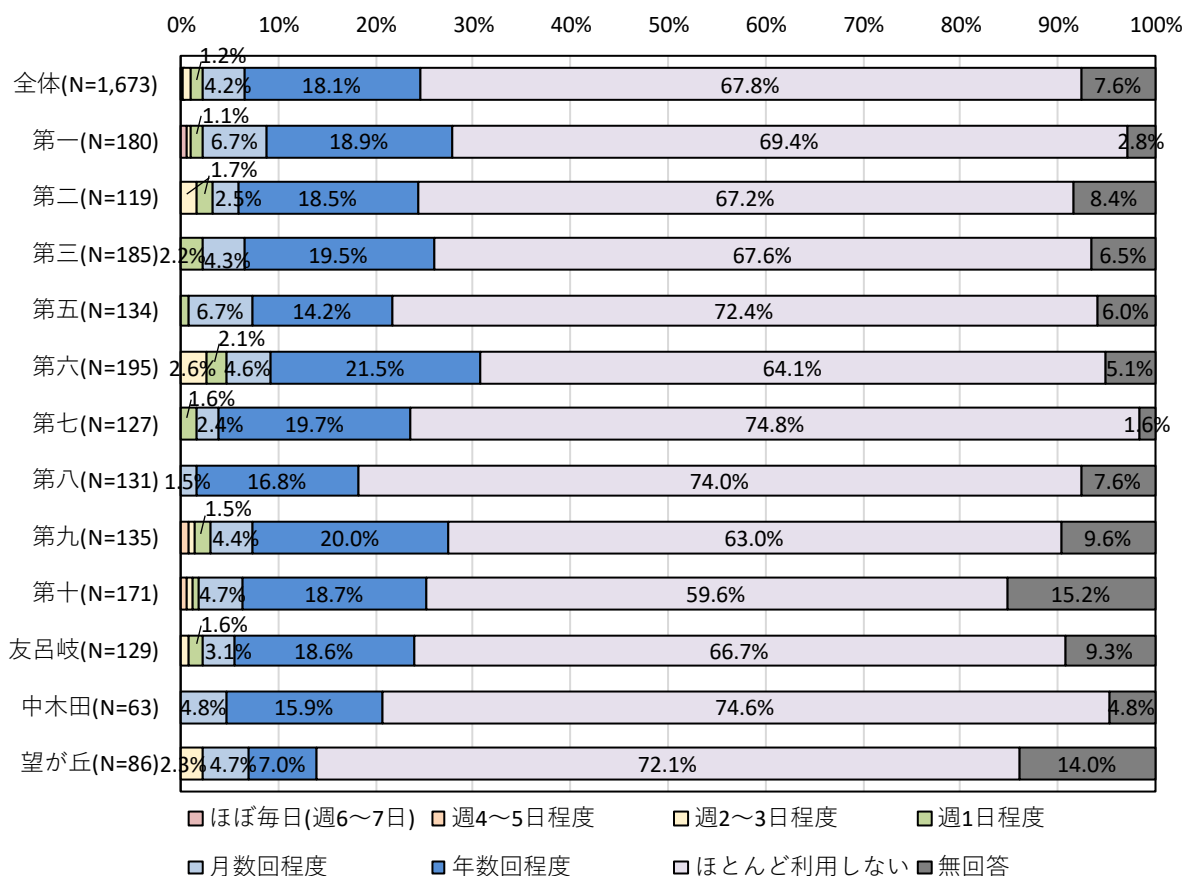
中学校区別にみると、最も利用が高いのは中木田校区であった。



f) タクシーでの外出頻度

タクシーでの外出頻度は、「年数回程度」が18.1%と最も高かった。

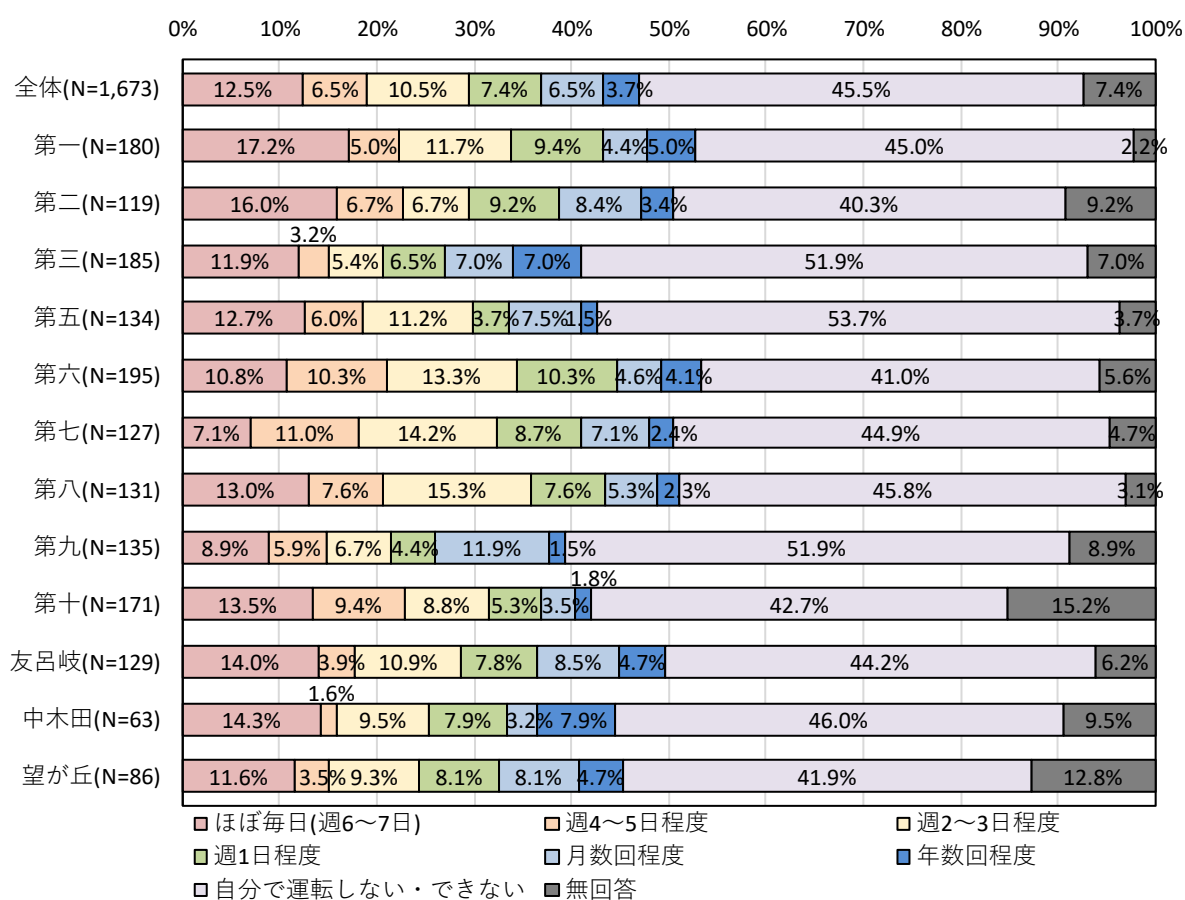
中学校区別にみると、「年数回程度」が最も高いのは第六校区で21.5%、次いで、第九校区が20.0%であった。



g) 自動車（自分で運転）での外出頻度

自動車（自分で運転）での外出頻度は、「ほぼ毎日（週 6～7 日）」が 12.5%と最も高く、次いで、「週 2～3 日程度」が 10.5%であった。また、「ほぼ毎日（週 6～7 日）」と「週 4～5 日程度」を足し合わせると 19.0%であった。

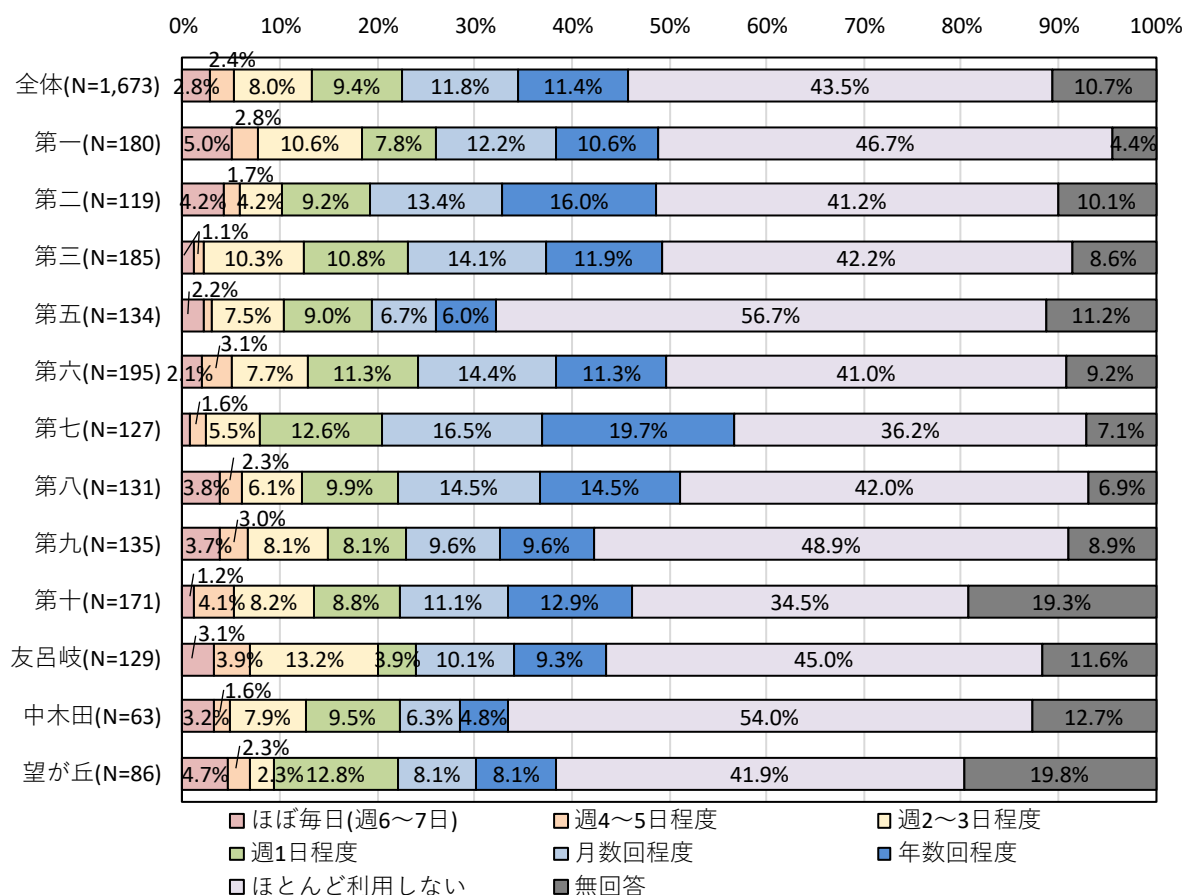
中学校区別にみると、「ほぼ毎日（週 6～7 日）」と「週 4～5 日程度」を足し合わせた数値が最も高いのは第十校区で 22.9%、次いで、第二校区が 22.7%であった。



h) 自動車（家族等による送迎）での外出頻度

自動車（家族等による送迎）での外出頻度は、「月数回程度」が 11.8%と最も高く、次いで、「年数回程度」が 11.4%であった。

中学校区別にみると、「月数回程度」が最も高いのは第七校区で 16.5%、次いで、第二校区が 13.4%であった。



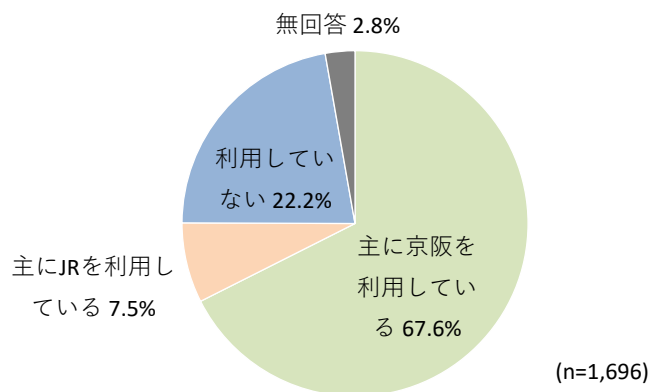
3.5. 公共交通について

質問⑤ 公共交通（鉄道、路線バス、タクシー）について

(6) 鉄道（京阪、JR）について

a) 利用の有無

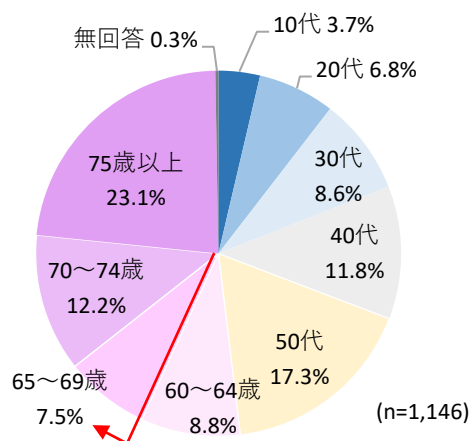
「主に京阪を利用している」は 67.6%、「主に JR を利用している」は 7.5%であった。



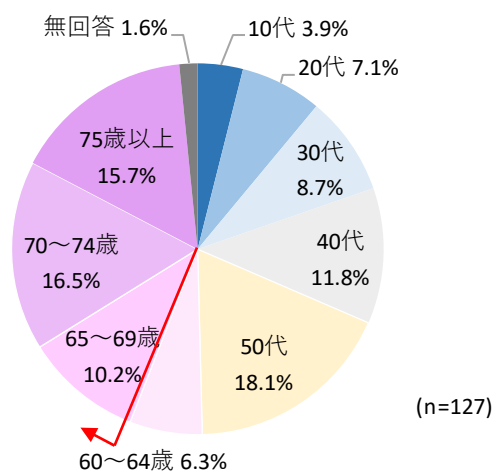
■ 鉄道利用者 × 年齢別

鉄道利用者を年齢の割合で見ると、「主に京阪を利用している」ひとのうち 65 歳以上は 42.8%、「主に JR を利用している」ひとのうち 65 歳以上は 42.4%であった。

・ 京阪



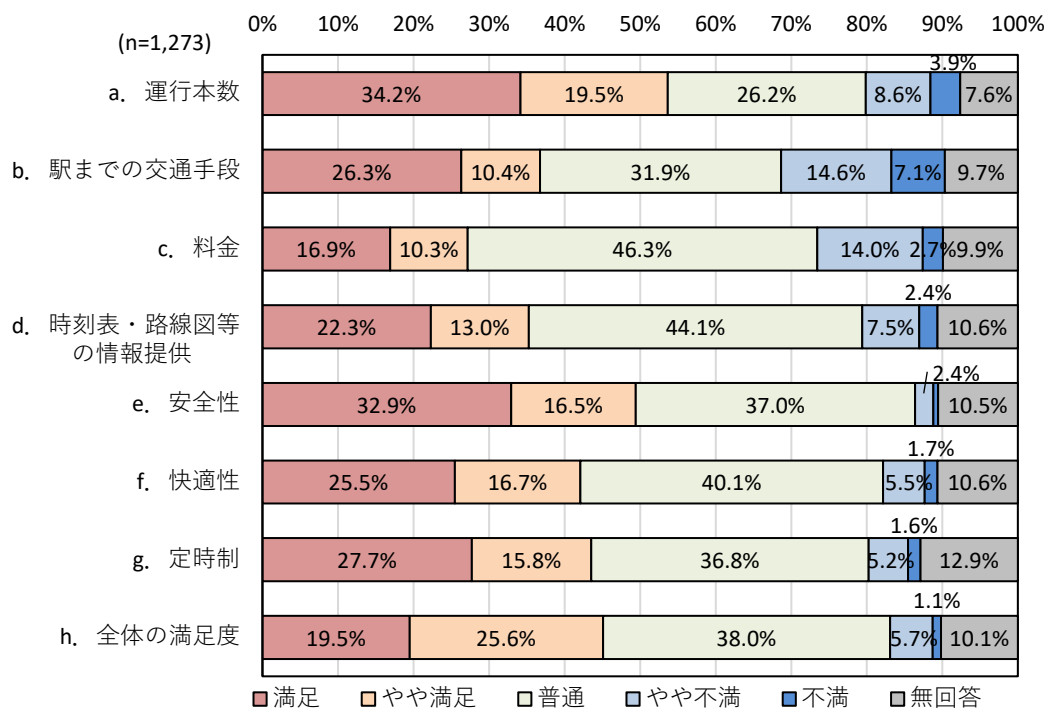
・ JR



b) 満足度

満足度が高い（「満足」と「やや満足」を足した値）のは、「a. 運行本数」と「e. 安全性」であった。

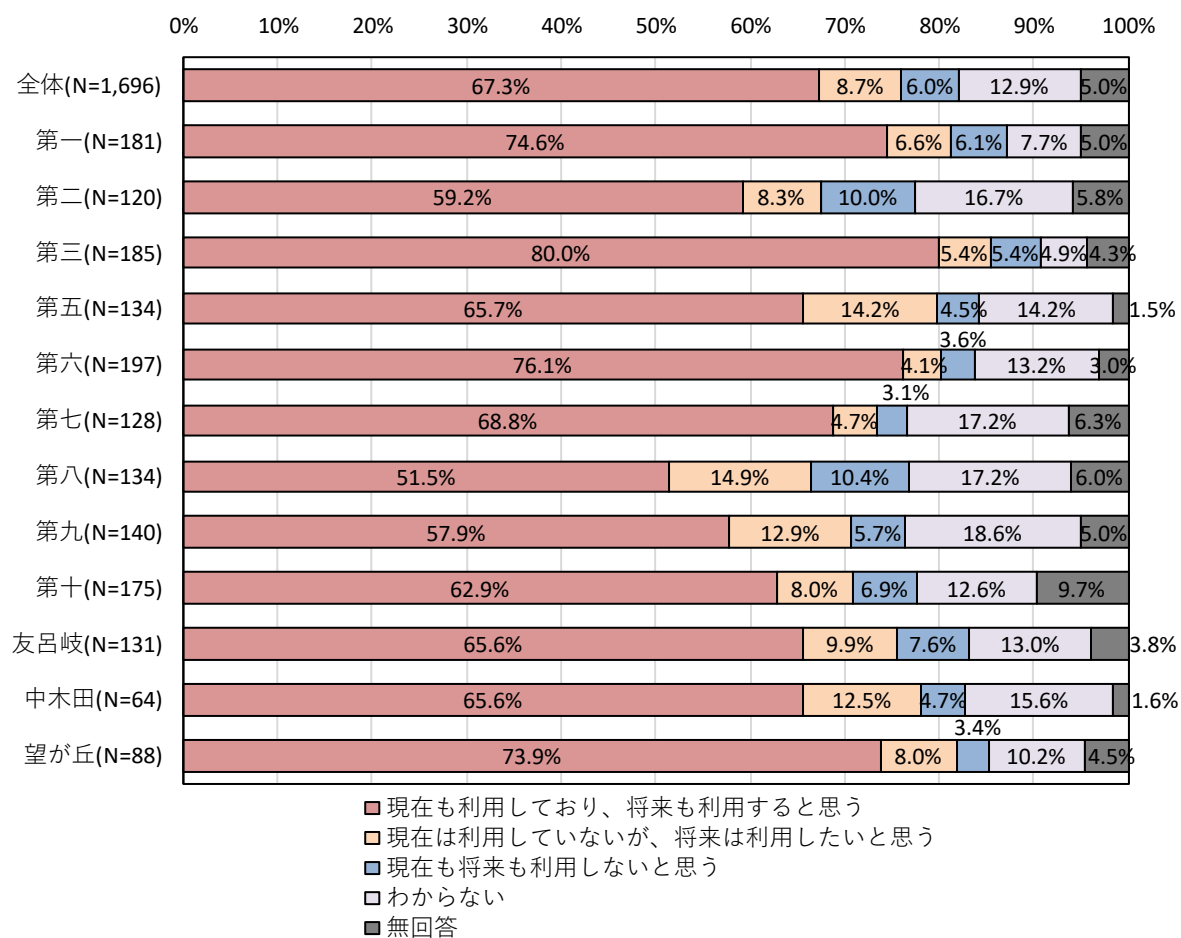
満足度が低い（「不満」と「やや不満」を足した値）のは、「b. 駅までの交通手段」、「c. 料金」であった。



c) 今後の鉄道の利用意向

今後の鉄道の利用意向について、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」が 67.3%と最も高かった。

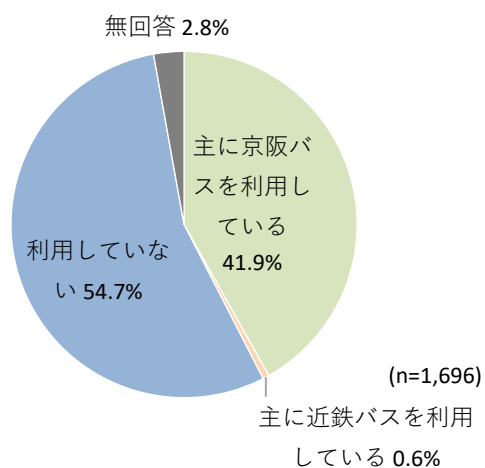
中学校区でみると、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」が最も高いのは第三校区で 80.0%、次いで、第六校区が 76.1%であった。反対に最も低いのは第八校区で 51.5%であった。



(7) 路線バス（京阪バス、近鉄バス）について

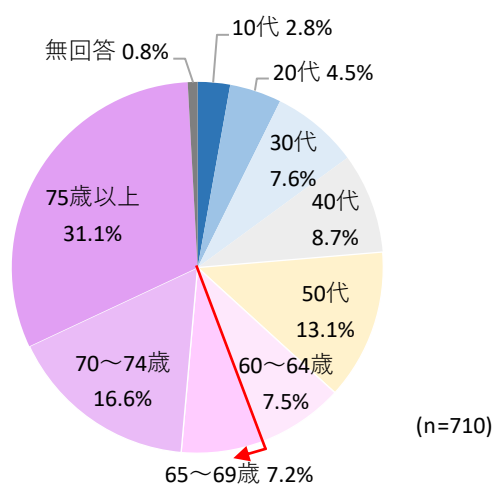
a) 利用の有無

「主に京阪バスを利用している」は 41.9%、「主に近鉄バスを利用している」は 0.6%であった。



■ 京阪バス利用者×年齢別

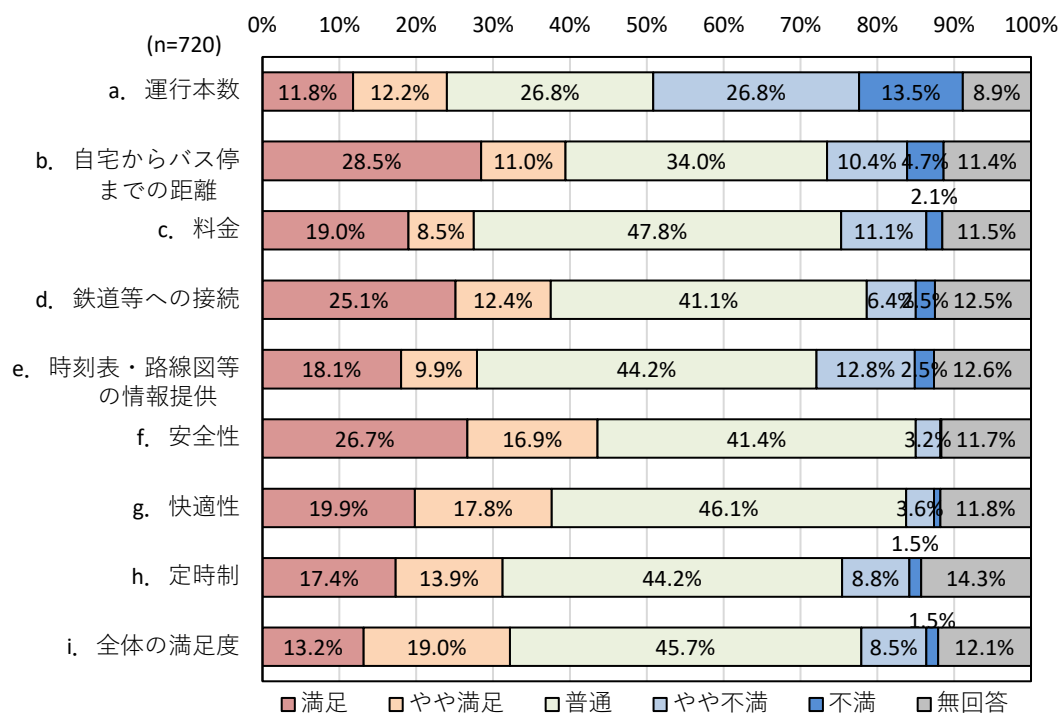
路線バス利用者を年齢の割合でみると、「主に京阪バスを利用している」ひとのうち 65 歳以上は 54.9%であった。



b) 満足度

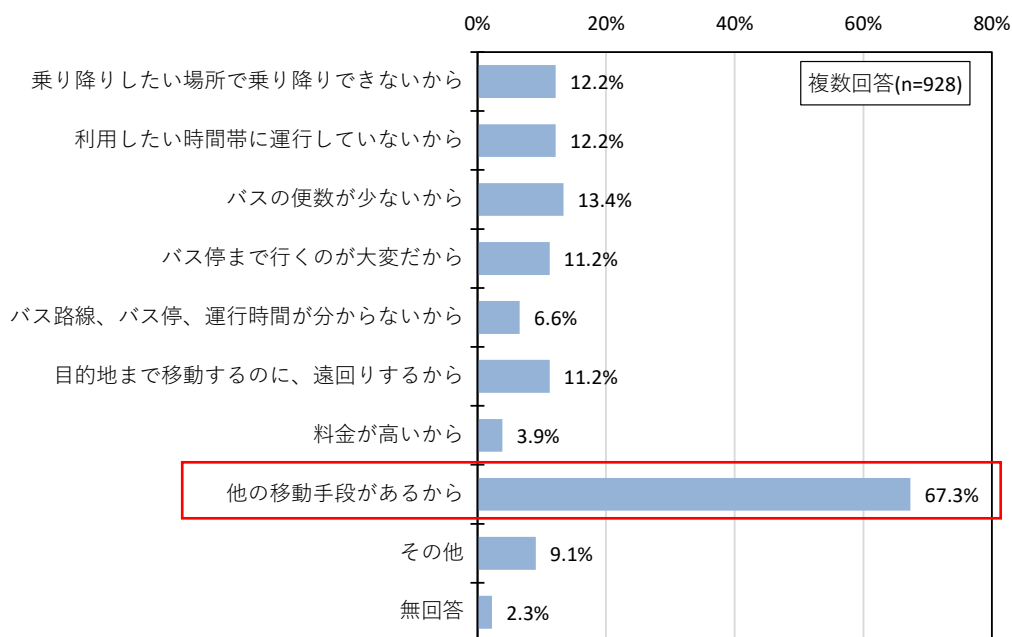
満足度が高い（「満足」と「やや満足」を足した値）のは、「f. 安全性」と「b. 自宅からバス停までの距離」であった。

満足度が低い（「不満」と「やや不満」を足した値）のは、「a. 運行本数」、「e. 時刻表・路線図等の情報提供」であった。

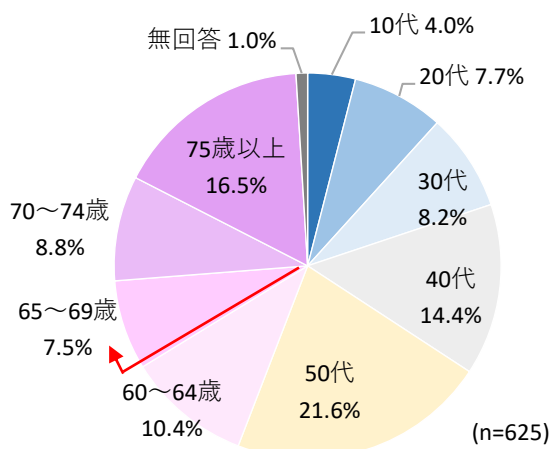


c) 利用しない理由

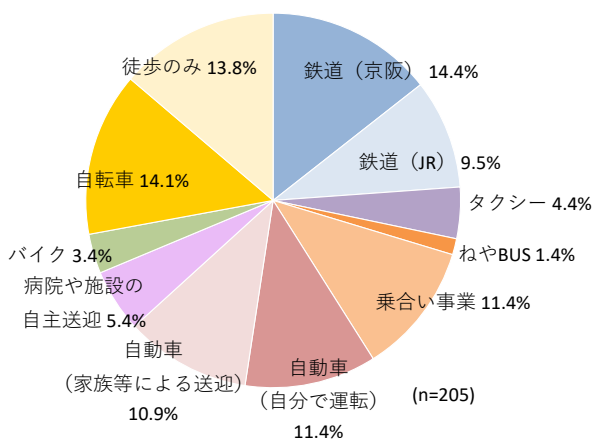
路線バス（京阪バス、近鉄バス）を利用したことがない方で、バスを利用しない理由は「他の移動手段があるから」が67.3%と最も高く、次いで、「バスの便数が少ないから」が13.4%であった。



■ 他の移動手段があるから × 年齢別



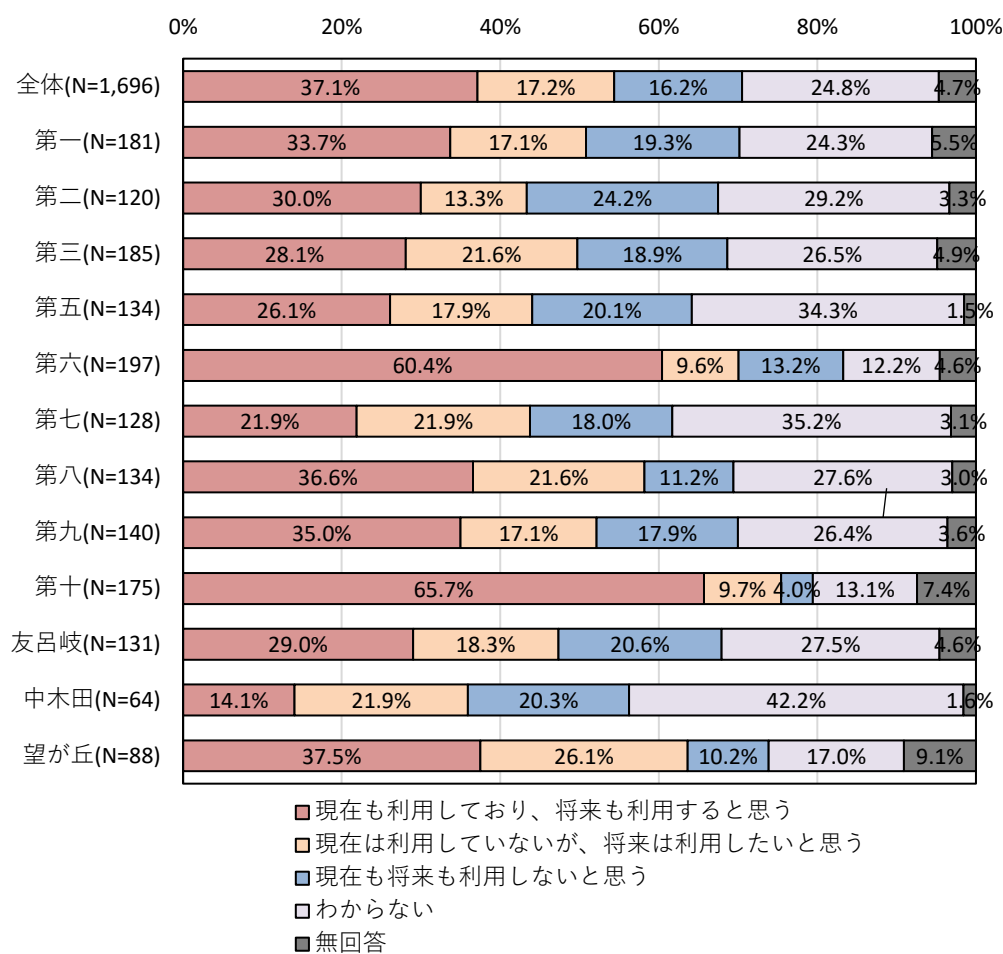
■ 左記の 65 歳以上の移動手段（路線バスを除外）



d) 今後の路線バスの利用意向

今後の路線バスの利用意向について、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」が37.1%と最も高く、次いで、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」が17.2%であった。

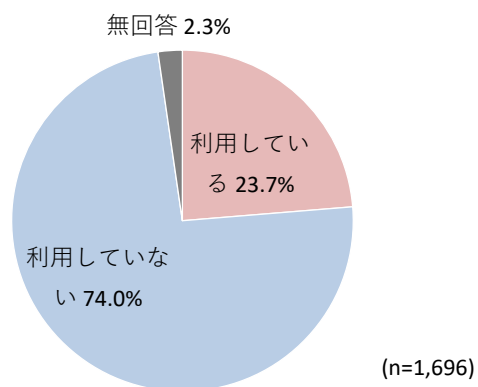
中学校区でみると、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」が最も高いのは第十校区で65.7%、次いで、第六校区が60.4%であった。反対に最も低いのは中木田校区で14.1%であった。



(8) タクシーについて

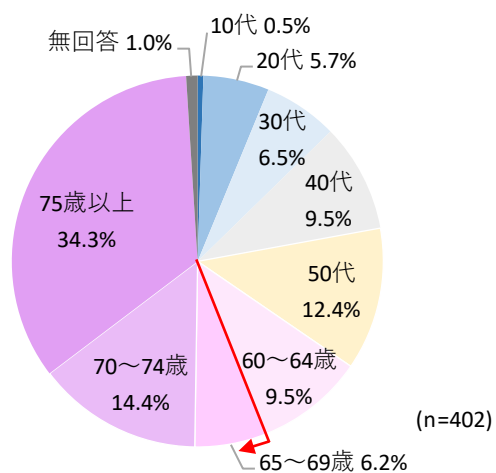
a) 利用の有無

「利用している」は23.7%、「利用していない」は74.0%であった。



■ タクシー利用者×年齢別

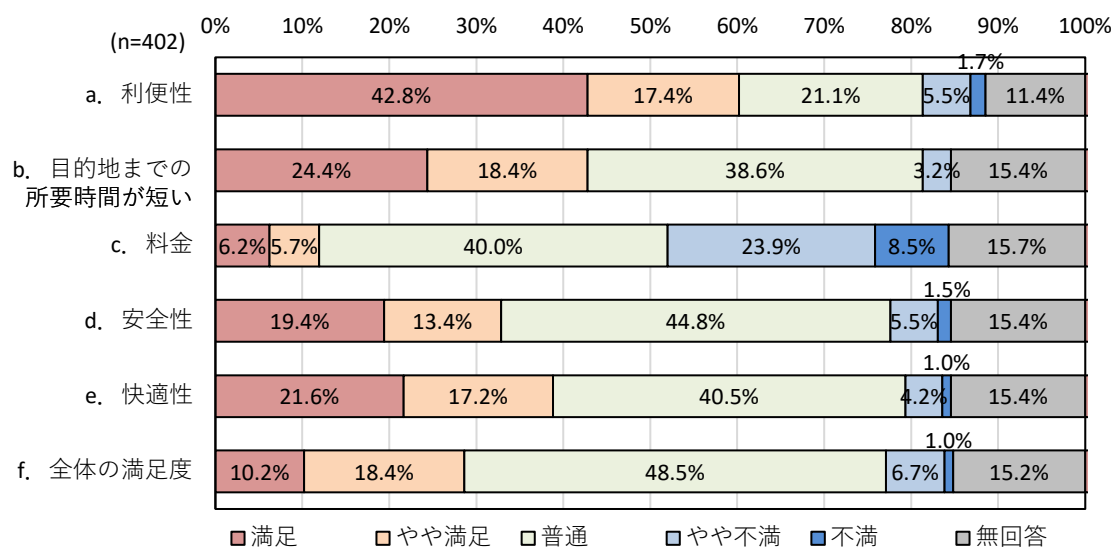
タクシー利用者を年齢の割合で見ると、65歳以上は54.9%であった。



b) 満足度

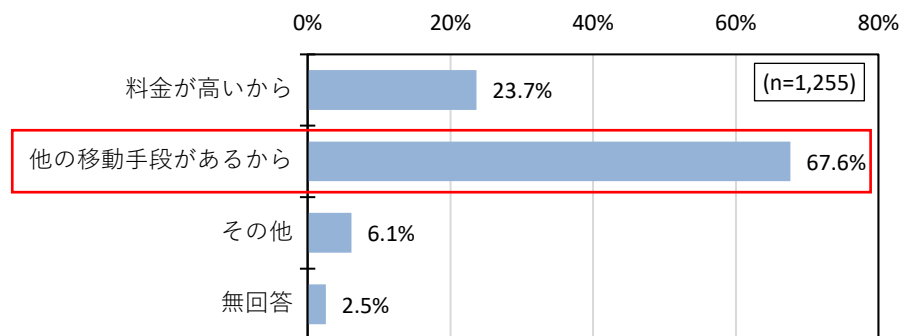
満足度が高い（「満足」と「やや満足」を足した値）のは、「a. 利便性」と「b. 目的地までの所要時間が短い」であった。

満足度が低い（「不満」と「やや不満」を足した値）のは、「c. 料金」であった。

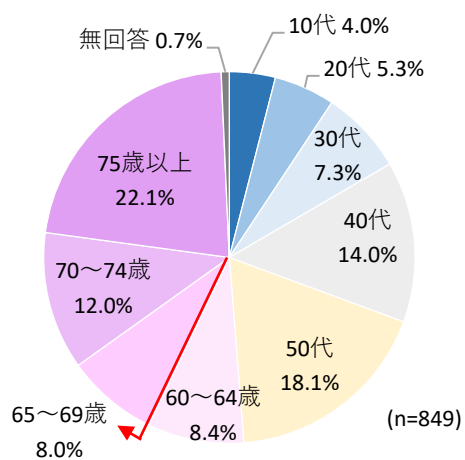


c) 利用しない理由

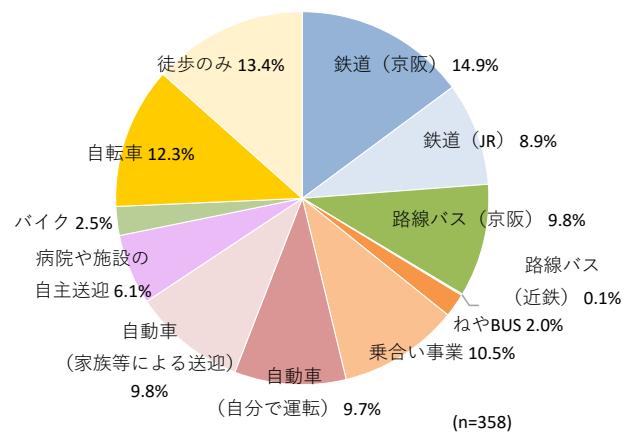
タクシーを利用したことがない方で、タクシーを利用しない理由は「他の移動手段があるから」が67.6%と最も高かった。



■ 他の移動手段があるから × 年齢別



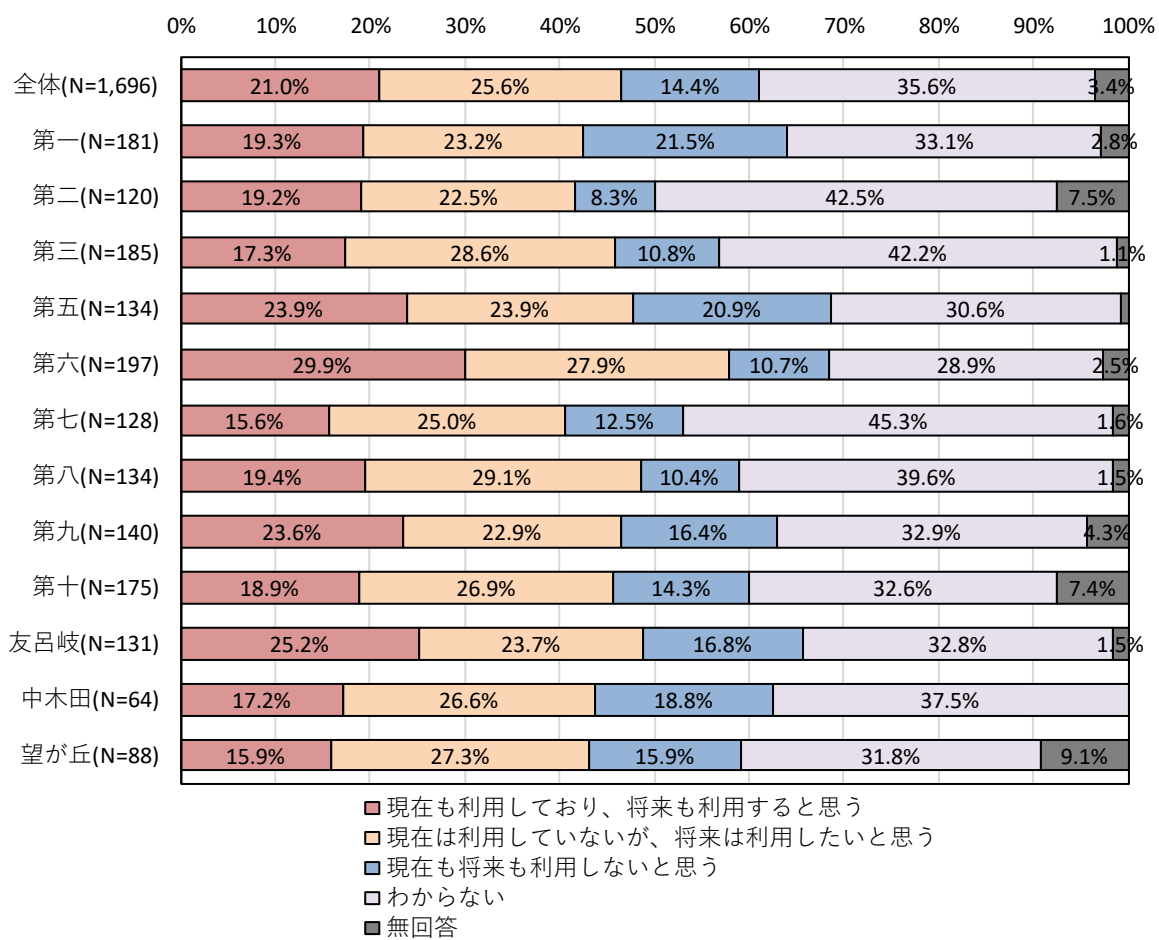
■ 左記の 65 歳以上の移動手段（タクシーを除外）



d) 今後のタクシーの利用意向

今後のタクシーの利用意向について、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」が 25.6%と最も高く、次いで、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」が 21.0%であった。

中学校区でみると、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」が最も高いのは第八校区で 29.1%、次いで、第三校区が 28.6%であった。

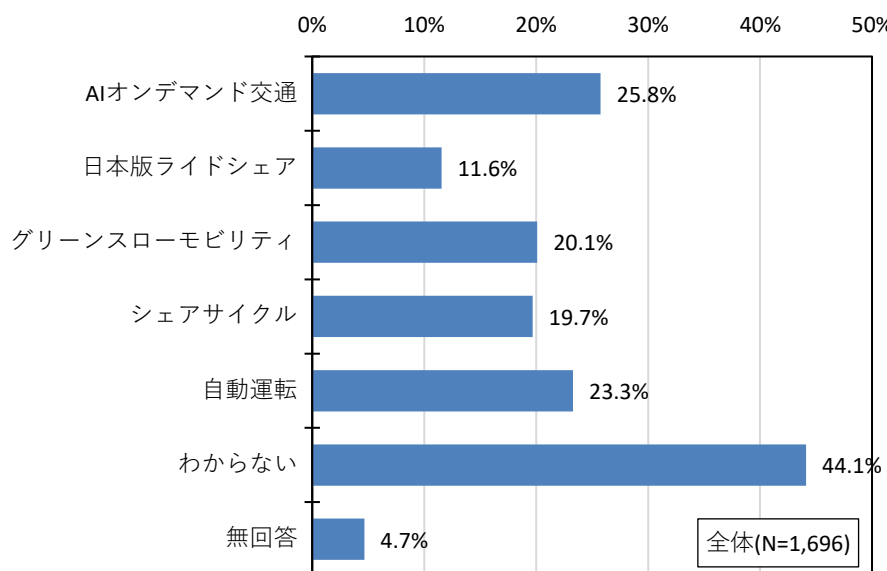


3.6. 新たな公共交通サービスの導入について

質問⑥ 新たな公共交通の導入について

(9) 新たな公共交通サービスの導入意向について

新たな公共交通サービスの導入意向について、「AI オンデマンド交通」が 25.8%と最も高く、次いで「自動運転」が 23.3%、「グリーンスローモビリティ」が 20.1%であった。



3.7. 新型コロナウイルス感染症による影響について

質問⑦ 新型コロナウイルス感染症による影響について

(10) 利用状況の変化について

「新型コロナウイルス感染症前と後の利用状況は変わらない」が 68.2%と最も高く、次いで、「新型コロナウイルス感染症後は、新型コロナウイルス感染症前の利用に戻した」が 13.5%であった。

