

寝屋川市地域公共交通網形成計画 (素案)

平成 31 (2019) 年 3 月

① 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 計画の位置づけ.....	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 第五次寝屋川市総合計画（後期基本計画）.....	4
2.2 寝屋川市人口ビジョン.....	6
2.3 寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略.....	8
2.4 寝屋川市都市計画マスタープラン.....	9
2.5 寝屋川市立地適正化計画.....	11
2.6 寝屋川市公共施設等総合管理計画.....	13
2.7 上位関連計画に関するまとめ.....	14
3. 地域の現況.....	15
3.1 人口の推移.....	15
3.2 人の動き.....	18
3.3 公共交通を取り巻く状況.....	21
3.4 公共交通のネットワーク.....	24
3.5 寝屋川市が取り組む移動支援・外出促進.....	26
3.6 地域の現況に関するまとめ（問題点・着眼点）.....	28
4. 地域のニーズ（アンケート結果）.....	29
4.1 調査の概要.....	29
4.2 地域のニーズに関するまとめ.....	30
5. 寝屋川市の将来像及び計画の基本方針・施策体系.....	34
5.1 将来像と基本方針.....	34
5.2 施策体系図.....	37
6. 実施する施策の内容.....	38
7. PDCI による施策推進と計画達成の評価.....	54
7.1 計画の評価に関する考え方.....	54
7.2 事業主体の役割.....	55
7.3 目標及び目標達成状況の評価.....	56
7.4 計画達成の評価と検証方法.....	57

【参考資料】公共交通の利用状況と市民意向

1. 公共交通に関するアンケート調査	61
(1) ふだんの外出状況.....	61
(2) ふだんの移動手段.....	62
(3) 自家用車の利用状況.....	65
(4) タクシーの利用状況.....	66
(5) 鉄道駅へのアクセス.....	67
(6) 最寄りのバス停に関する評価.....	69
(7) バスに関する評価.....	71
(8) バスを利用した行先.....	73
(9) 今後のあるべき姿.....	75
2. バス利用者へのアンケート調査.....	76
(1) 自家用車の利用状況.....	76
(2) バスを利用する目的.....	76
(3) 鉄道駅の利用にともなう困りごと.....	77
(4) 最寄りのバス停に関する評価.....	78
(5) バスの利用頻度.....	79
(6) バスと鉄道の乗り継ぎ.....	79
(7) バスに関する評価.....	82
(8) バスを利用した行先.....	83
(9) 今後のあるべき姿.....	85
3. WEBアンケート調査.....	86
(1) 市外からの利用が多い寝屋川市内の施設.....	86
(2) 寝屋川市内の鉄道駅へのアクセス.....	86
(3) 鉄道駅の利用に関する評価.....	87
(4) 寝屋川市内の主な施設へのアクセス.....	89
(5) 主な施設の利用に関する評価.....	89

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などに伴う人口減少により、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ました。

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、子育て、教育、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、関係者との合意形成の下、地域公共交通網形成計画の作成ができることになりました。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です。

寝屋川市においては、これまで民間事業者が中心となって公共交通が形成されてきましたが、公共交通利用者の減少が続いており、これまでのサービスが容易に維持される状況とは言えなくなっています。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ます。また、平成 30 年 4 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ます。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ました。

1.2 計画の策定目的

超高齢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、市民、交通事業者、行政が連携・協力し、役割を明らかにすることで、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網形成計画を策定します。

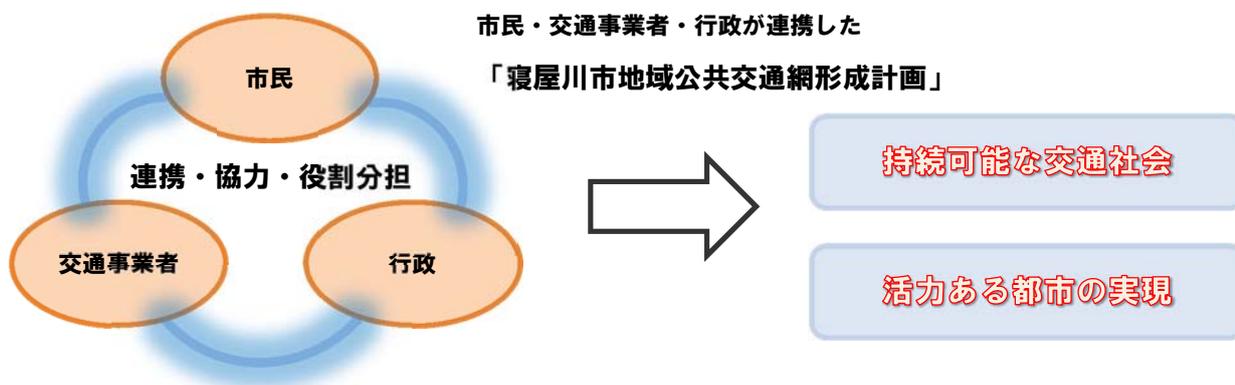


図 計画策定に関する概念図

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します。

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姿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、平成 31（2019）年度から平成 35（2023）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など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

地域公共交通網形成計画は、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す。

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 30 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

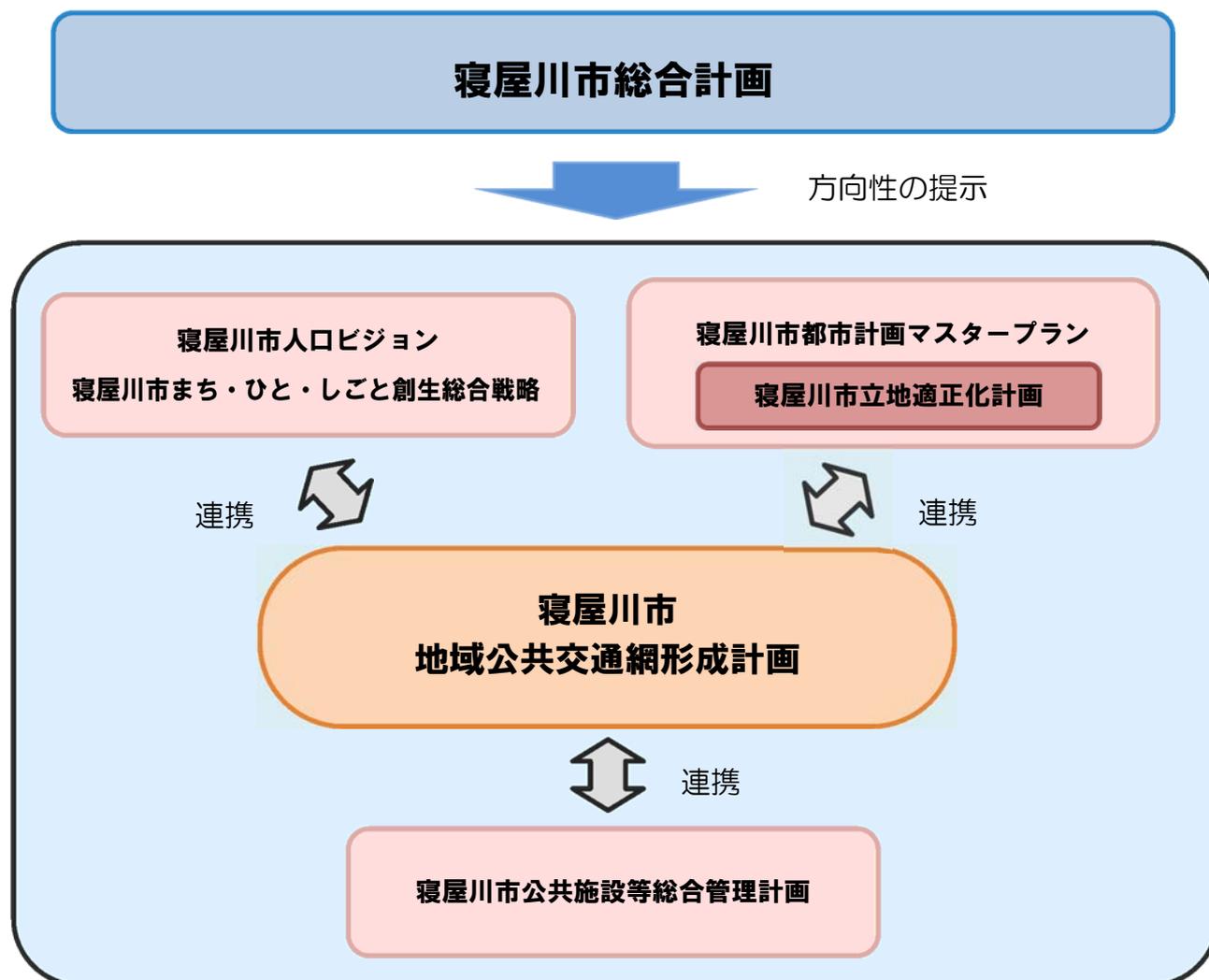


図 地域公共交通網形成計画と主な計画との関係性

2.1 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の下、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ます。

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ます。

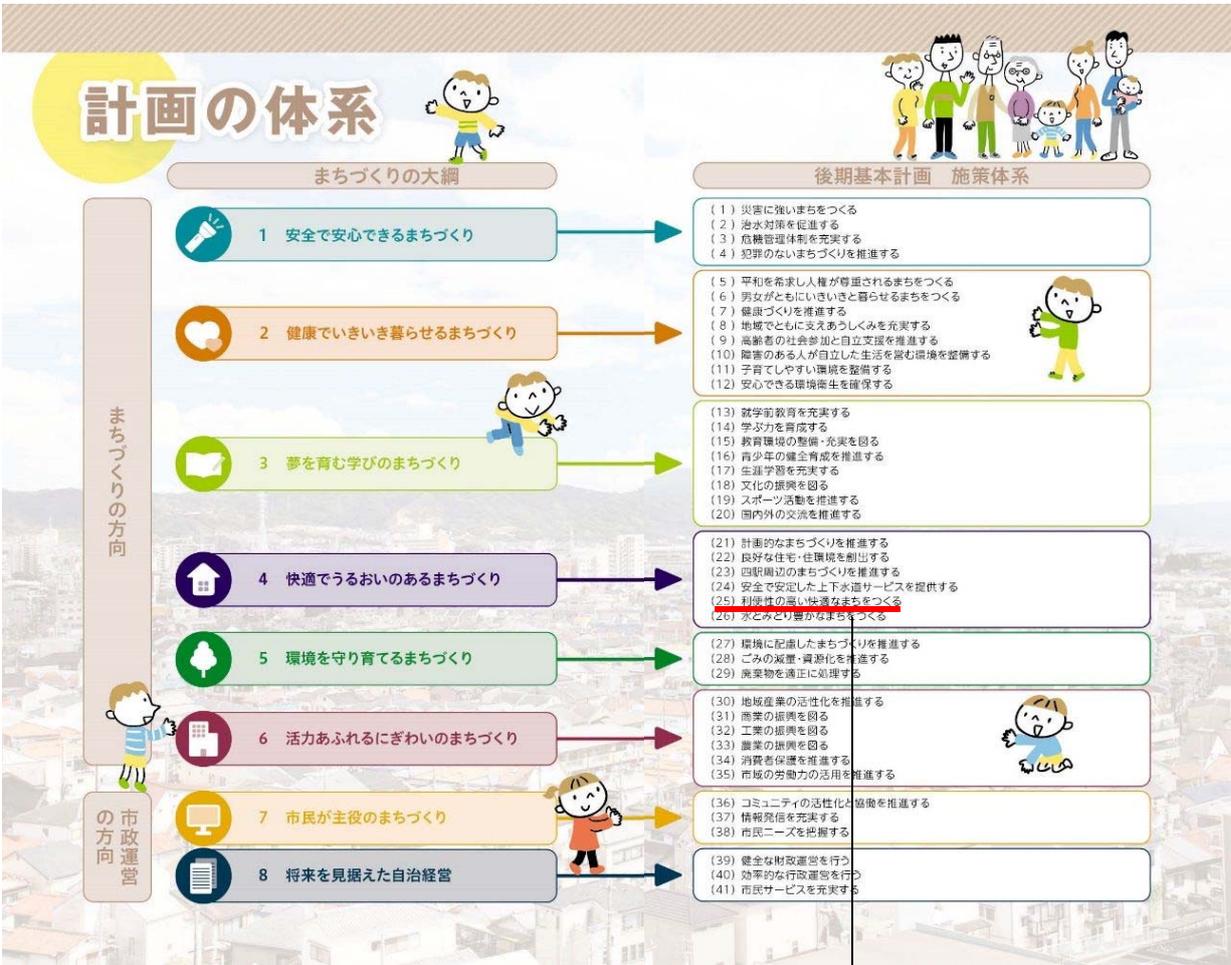


図 後期基本計画で示された計画の体系

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

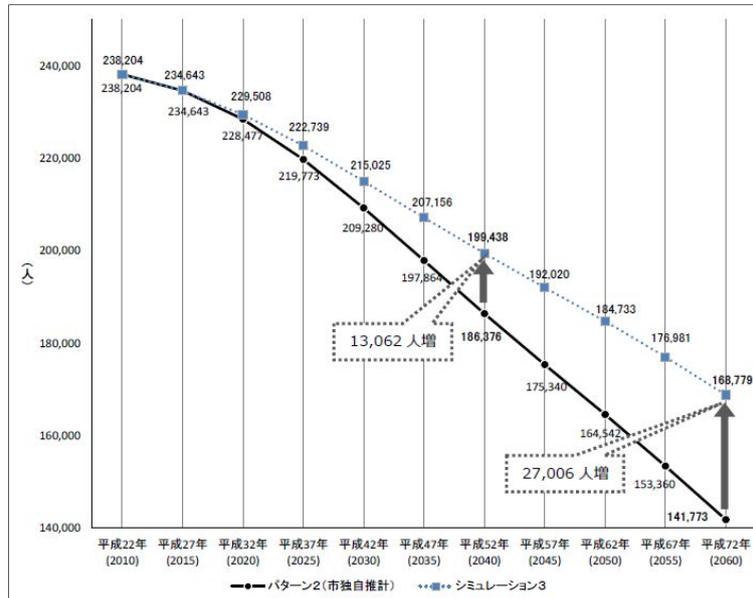
歩行者等が安全で快適に通行できるよう、橋梁や道路の舗装修繕工事等を計画的に実施するとともに、引き続き、放置自転車や迷惑駐車対策を推進します。

■ 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。

2.2 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ます。（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

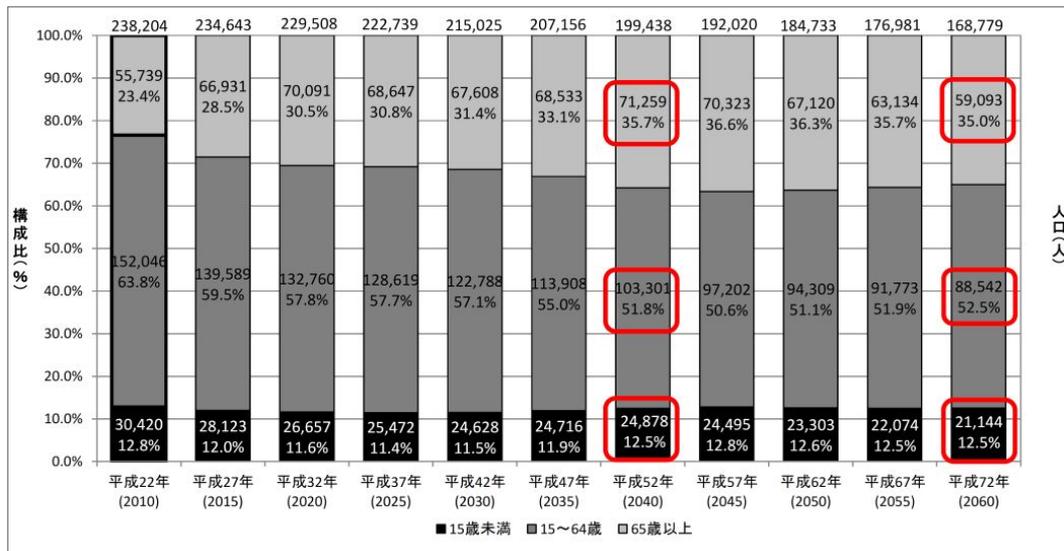


図 将来の年齢階層別人口の見込み

【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ます。

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ます。

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

2.3 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ます。

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ます。

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ます。



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

2.4 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ます。

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ます。



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ます。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ます。

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）

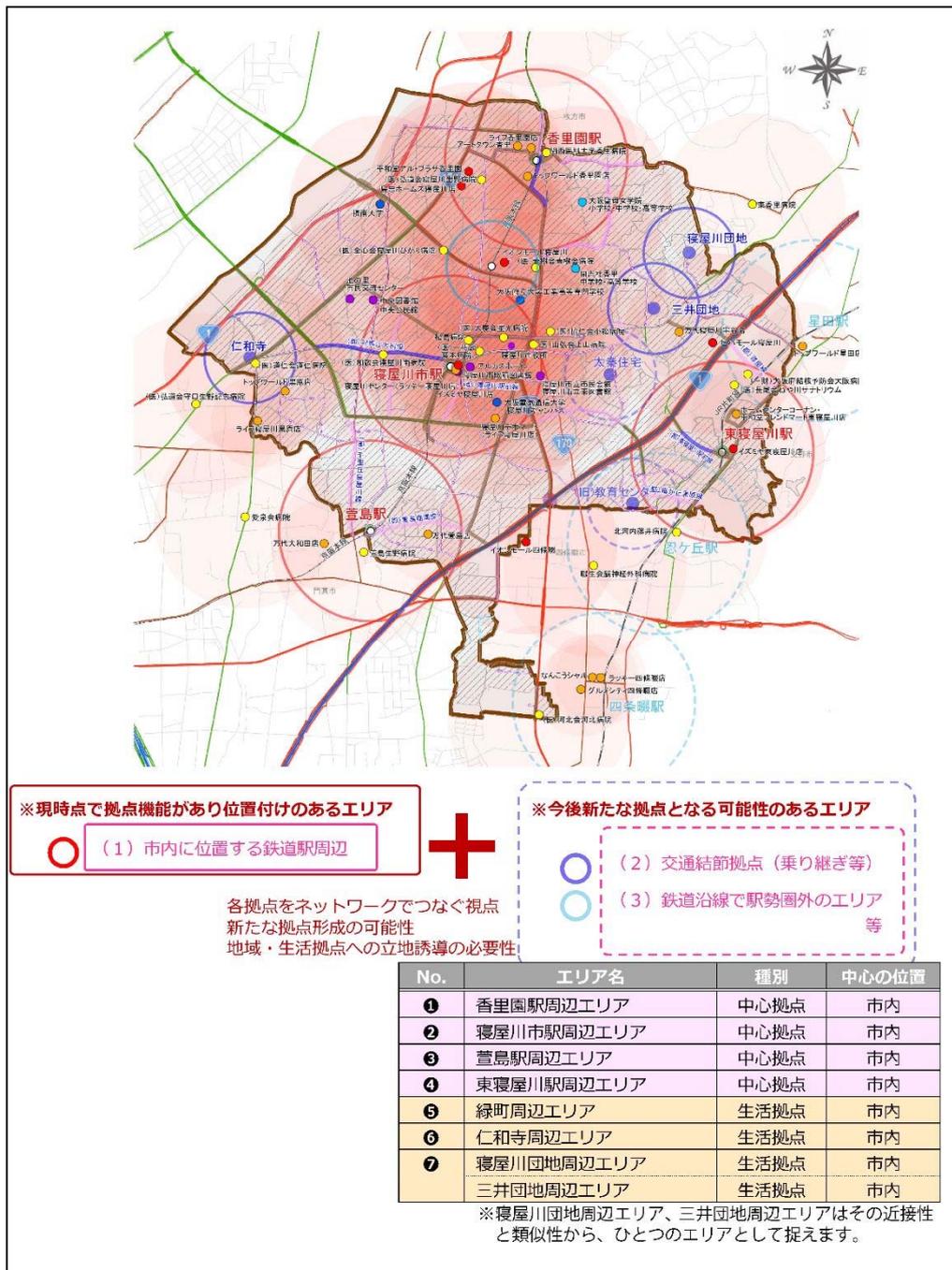
種 類	内 容
交通体系等	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道駅周辺での移動の円滑化や安全・安心のまちづくりを進めるため、鉄道駅へのネットワークの充実を図ります。 ● 道路整備に合わせたバス路線網の再編成を促進するとともに、バス利用者の利便性を向上させ、利用促進に努めます。 ● 新たな道路整備などが行われる際には、自転車・歩行者が安全で快適に移動できる空間づくりに努めます。 ● 放置自転車に対する啓発活動、撤去活動を行うとともに、民間活力を活用した駐輪施設の設置を推進します。 ● 市道等の安全で円滑な交通を更に確保するため、LED照明灯等による照明灯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

2.5 寝屋川市立地適正化計画

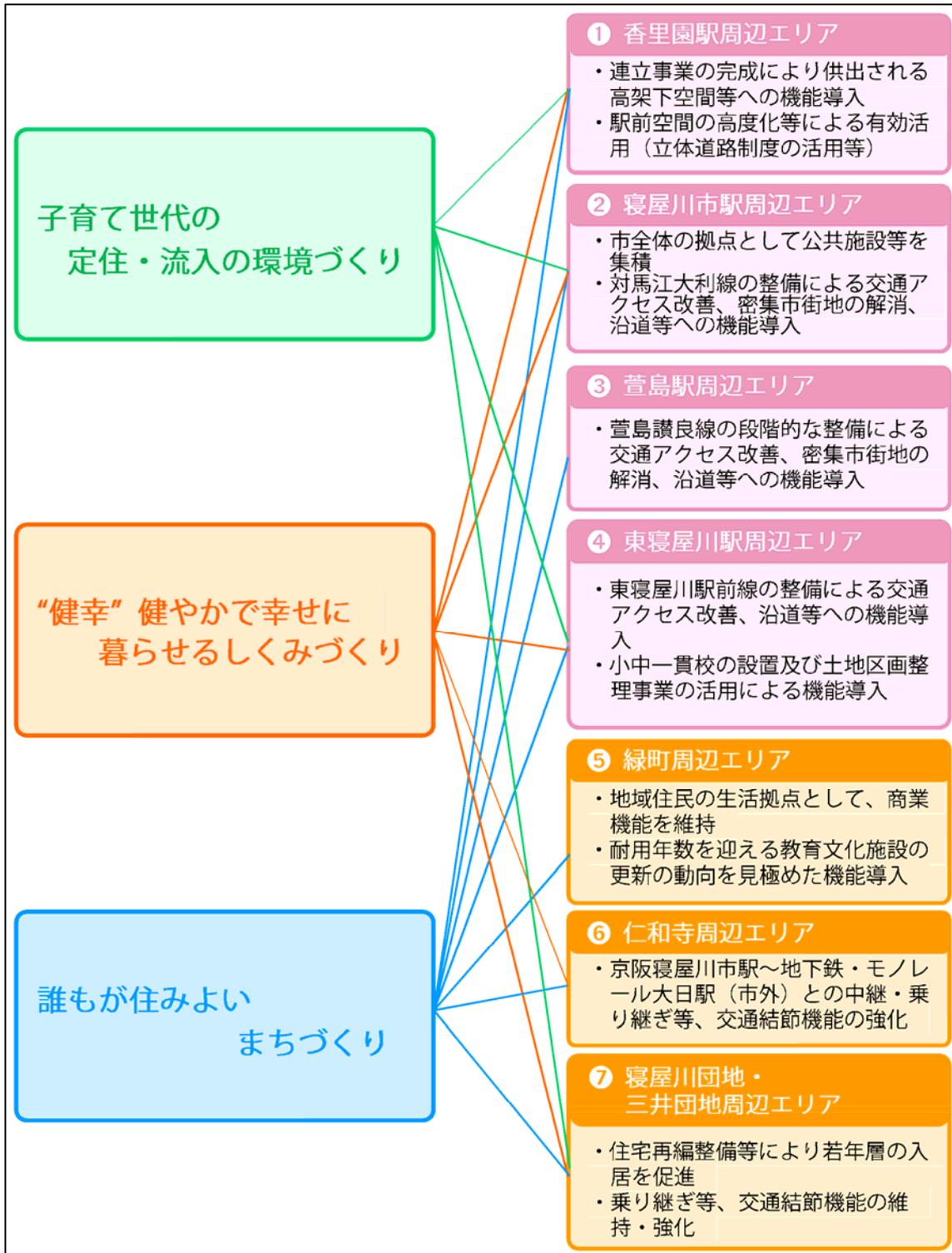
平成30年度策定の寝屋川市立地適正化計画では、まちづくりの方針（ターゲット）を「都市格向上による持続可能な住みよいまちの実現 ～地域の魅力向上による暮らしやすく住み続けたいまちづくり～」と定めています。

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ます。



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

2.6 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ます。

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ます。



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

2.7 上位関連計画に関するまとめ

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ます。交通に関する方向性は下記のとおりです。

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
第五次寝屋川市総合計画 後期基本計画 (策定：平成27年度、計画：平成32年まで)	<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>
寝屋川市人口ビジョン (策定：平成27年度、計画：平成52年まで)	<ul style="list-style-type: none"> 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。
寝屋川市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (策定：平成27年度、計画：平成31年まで)	<ul style="list-style-type: none"> 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。
寝屋川市都市計画マスタープラン (策定：平成23年度、計画：平成32年まで)	<ul style="list-style-type: none"> 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。 <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る。 ➤ 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。
寝屋川市立地適正化計画 (策定：平成30年度、計画：平成52年まで)	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅周辺の4つの都市核を中心拠点と設定する。 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。 <ul style="list-style-type: none"> ➤ 仁和寺周辺エリアでは、京阪寝屋川市駅～地下鉄・モノレール大日駅(市外)との中継・乗り継ぎ等、交通結節機能の強化する。
寝屋川市公共施設等総合管理計画 (策定：平成28年度、計画：平成38年まで)	<ul style="list-style-type: none"> 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。

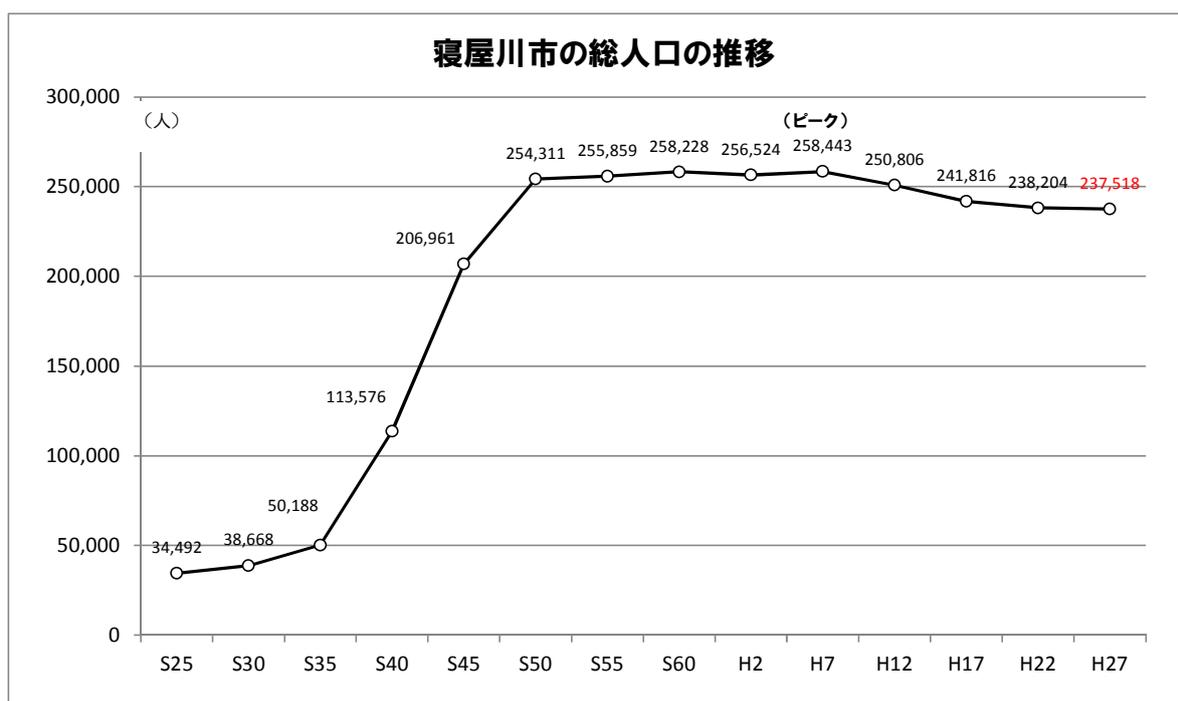
3. 地域の現況

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ます。
- ・ 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ます。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ます。
- ・ 今後も少子高齢化などに伴う人口減少は一層進行する見込みです。

(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25.4万人となりました。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年では、約23.8万人となっています。



資料：国勢調査、寝屋川市統計書（各年）

図 総人口の推移

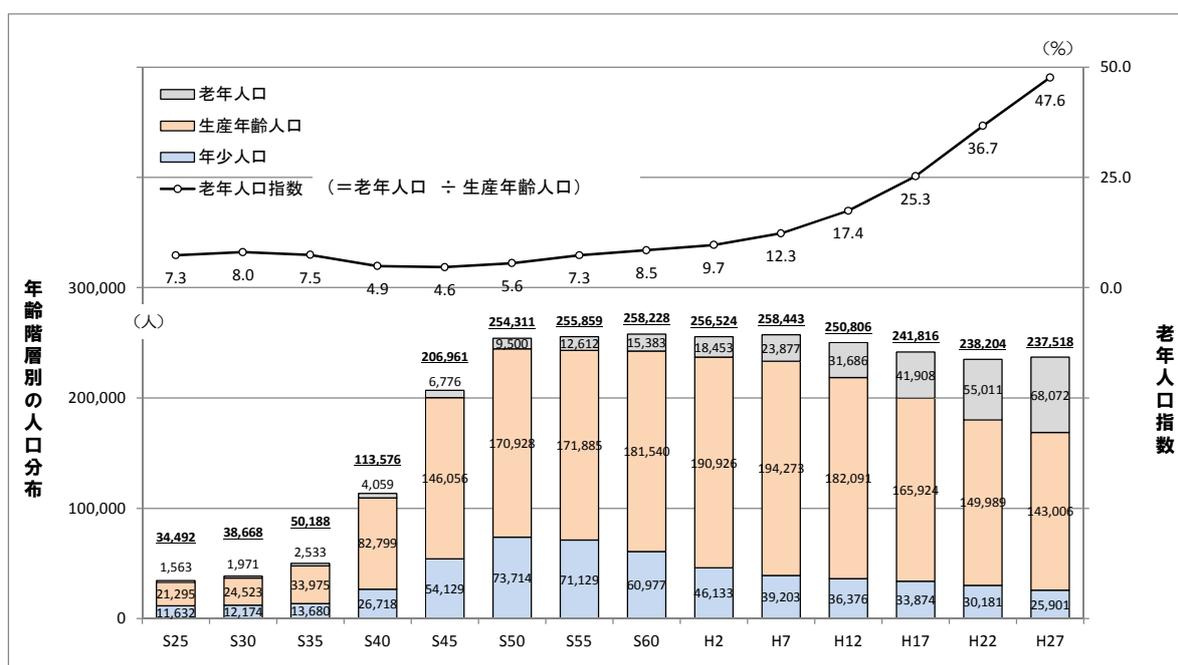
(2) 年齢階層別の人口

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）が年々増加しています。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ます。

一方で、年少人口や生産年齢人口は年々、減少しています。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、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ます。

※ 老年人口1人あたりの生産年齢人口の割合を指す

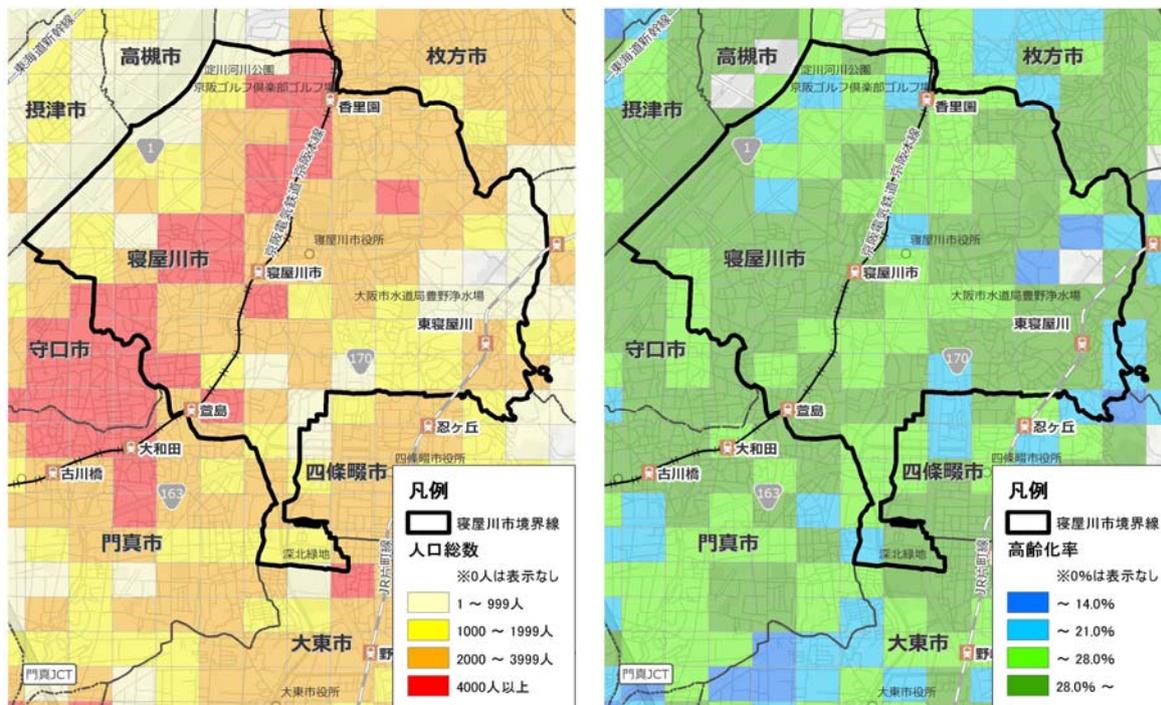


資料：国勢調査、寝屋川市統計書（各年）

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ます。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ます。



資料：国勢調査（平成 27 年）

図 人口の分布（左：人口、右：高齢化率）

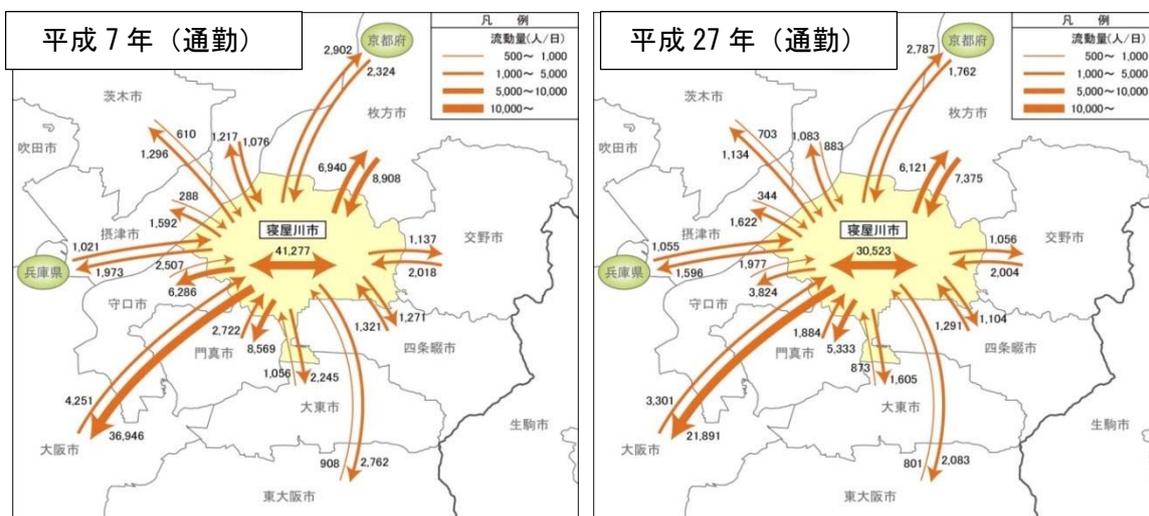
3.2 人の動き

- ・ 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、バスによる移動は約 33.3%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。

(1) 通勤・通学流動

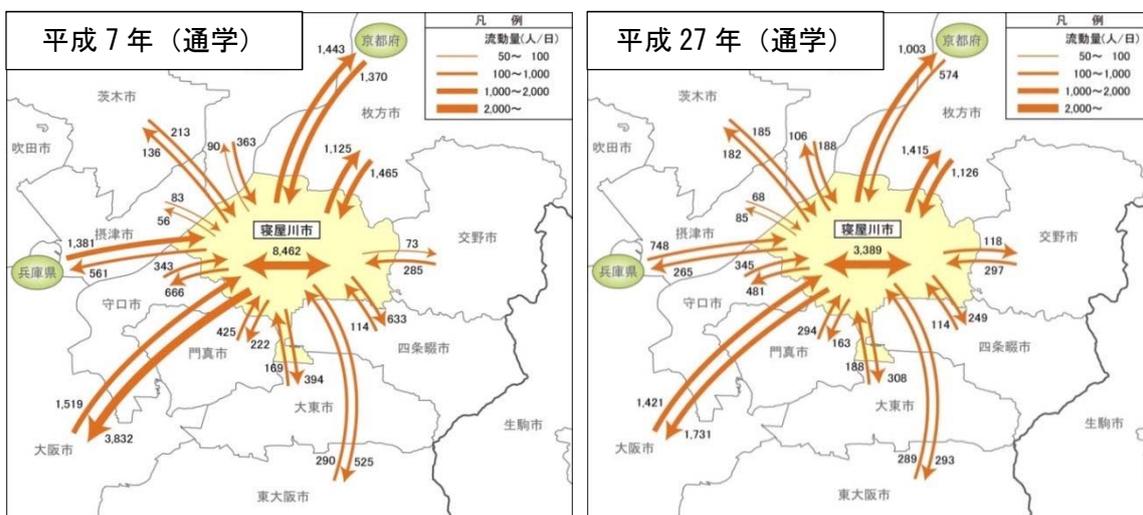
寝屋川市の通勤流動を平成7年と平成27年を比べると、行先に関わらず流動量が減少しています。特に、寝屋川市から大阪市、門真市への流動量が大きく減少しています。

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。



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



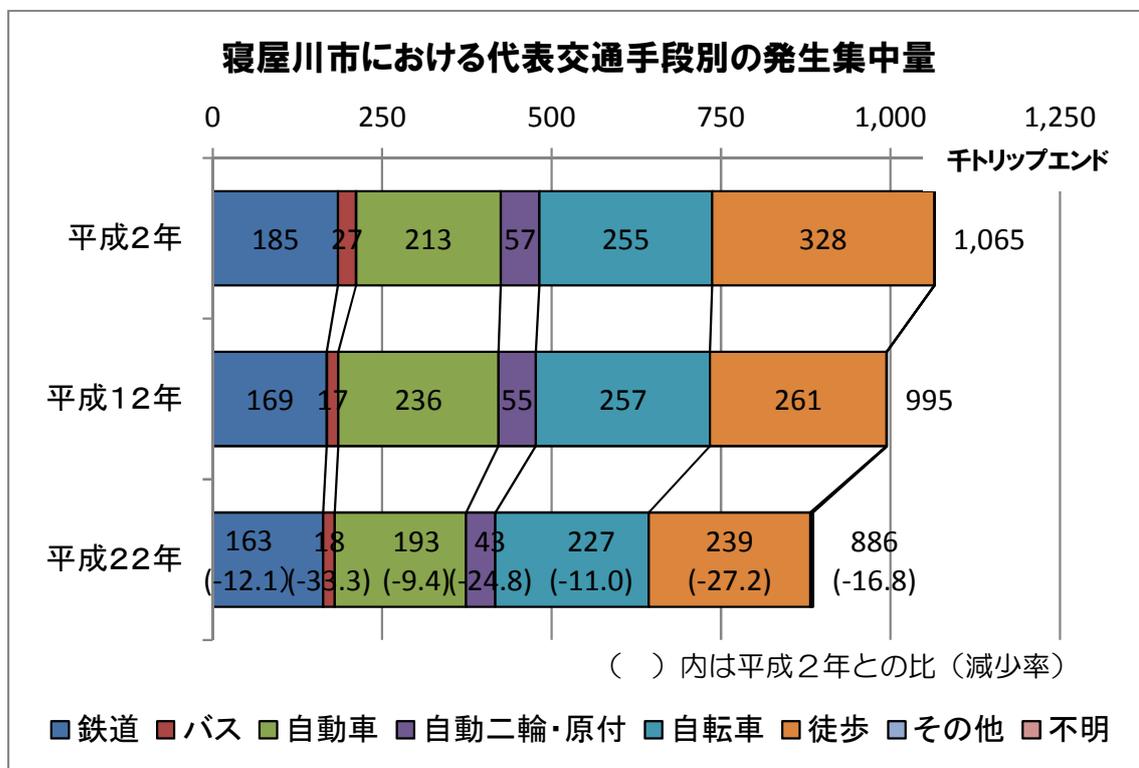
資料：国勢調査（平成7年、平成27年）

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ます。

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ます。鉄道は約12.1%減少、バスは約33.3%減少となっています。



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

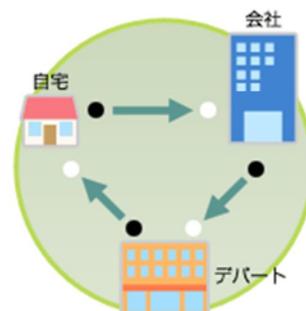
【参考】

※ 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。

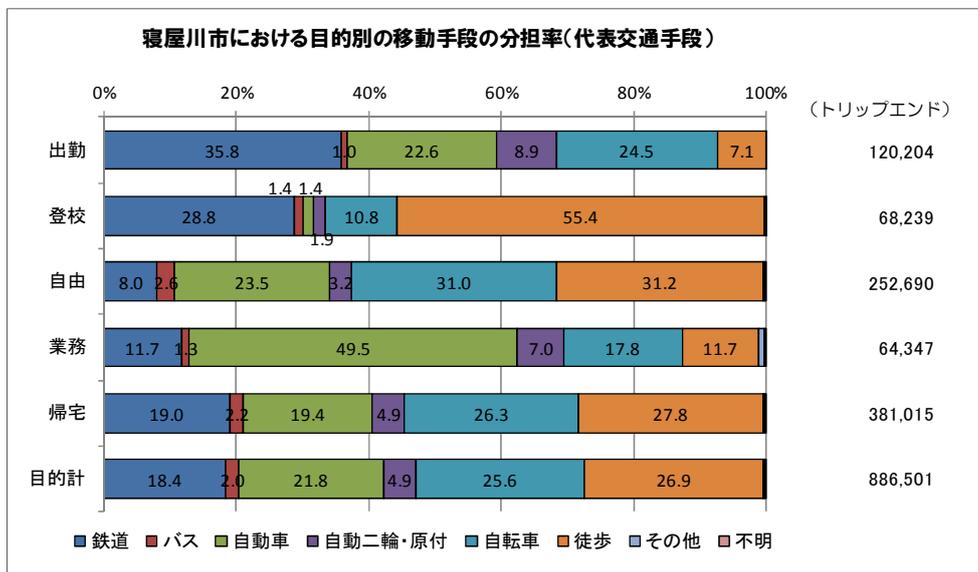


出典：京阪神都市圏交通計画協議会 HP

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割となっています。一方で、業務目的では約5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。



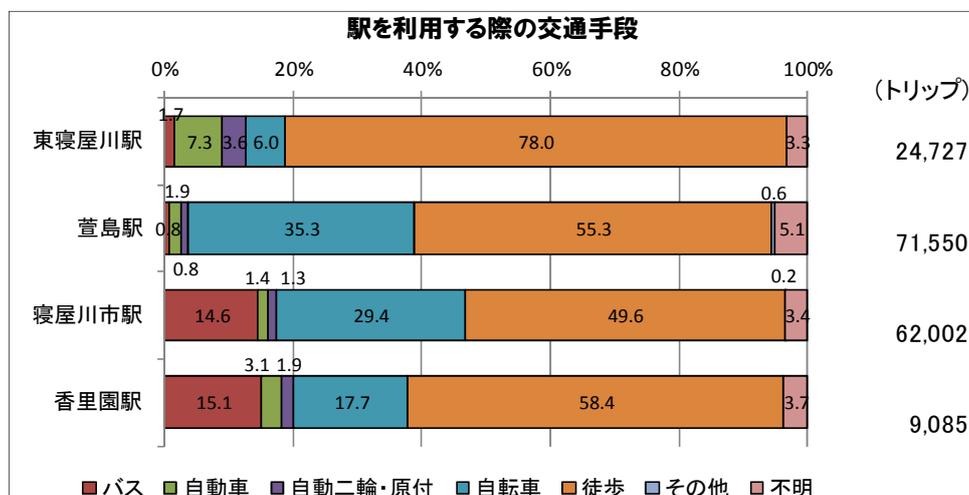
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

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ます。

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ます。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

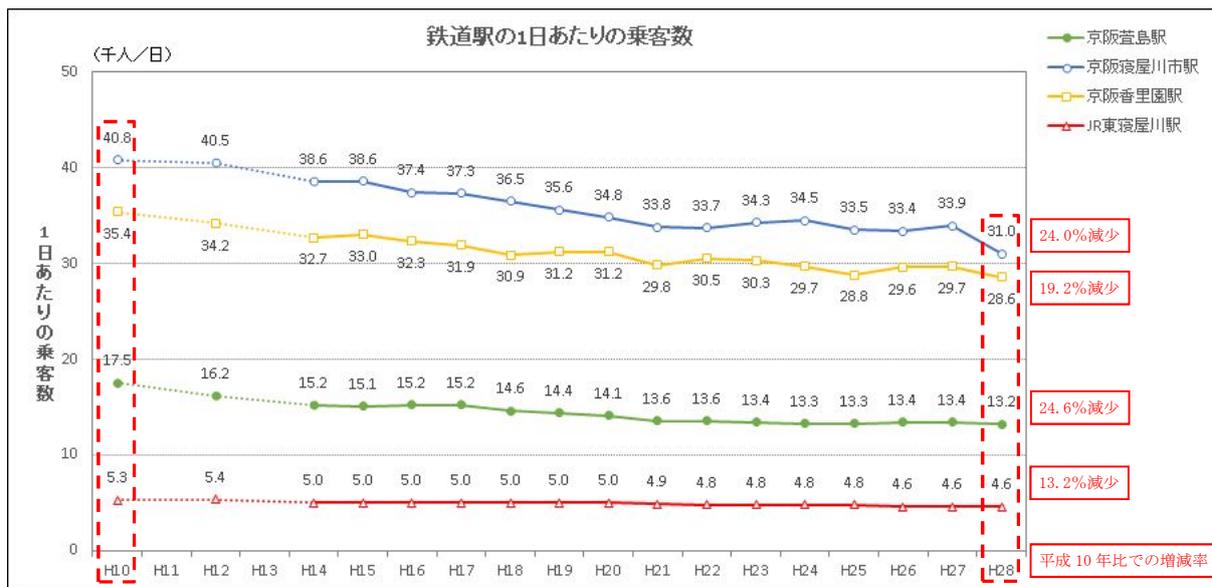
図 駅を利用する際の端末交通手段の分担率

3.3 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ます。
- ・ 路線バスについては、大幅な減便や路線の廃止等を行われていないが、段階的な見直し等が行われています。

(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28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%~24.6%となっています。



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 路線バスの運行状況(タウンくる含む)

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23.7%の減少となっています。

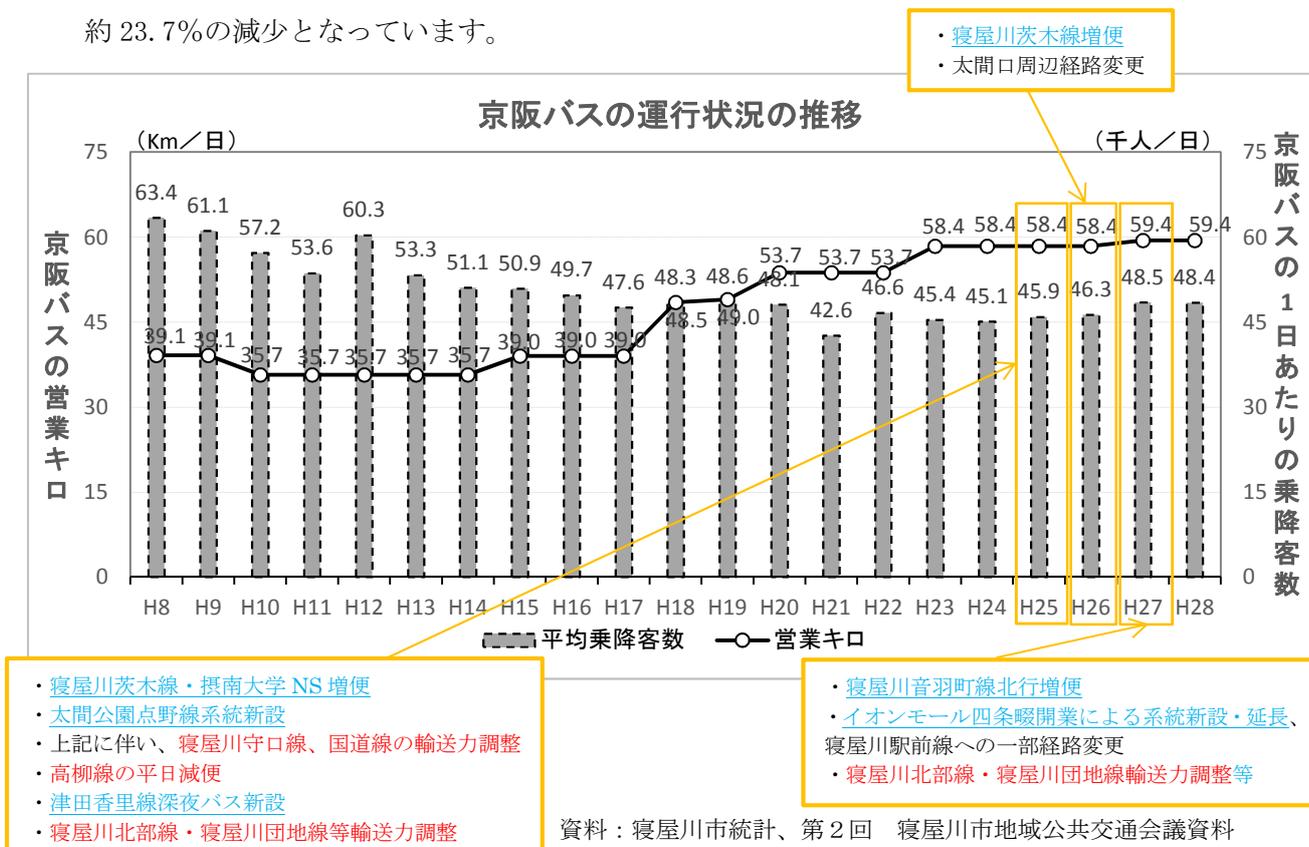


図 バスの運行状況と乗降客数の推移

②タウンくるの運行状況

タウンくるの1日あたりの乗降客数は平成24年に比べ増加傾向であり、10.0%の増加となっています。

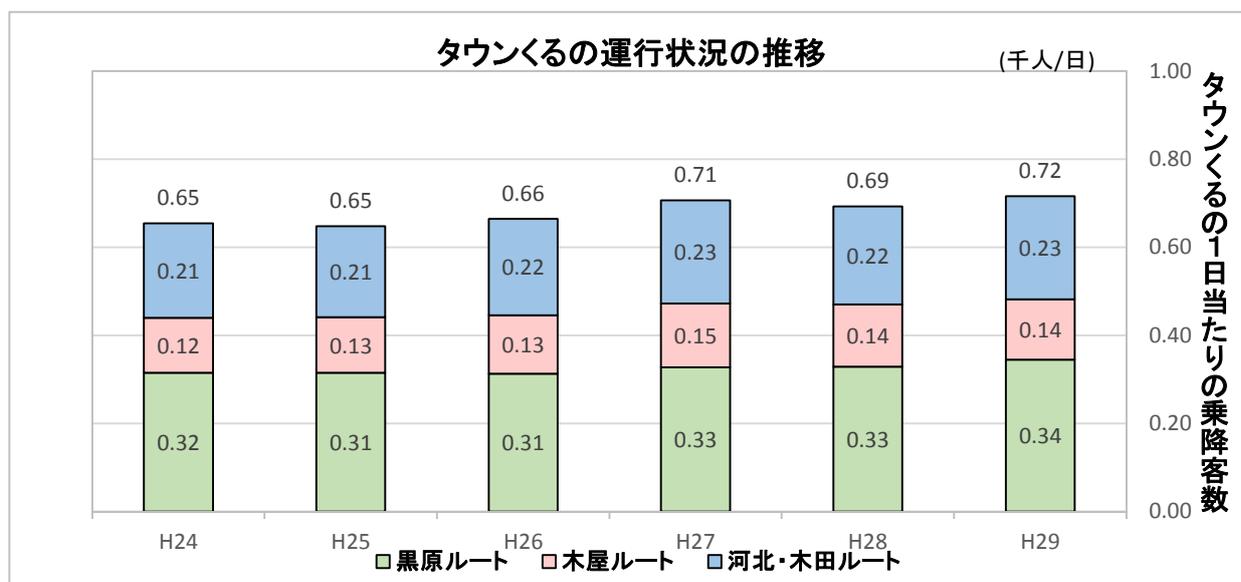
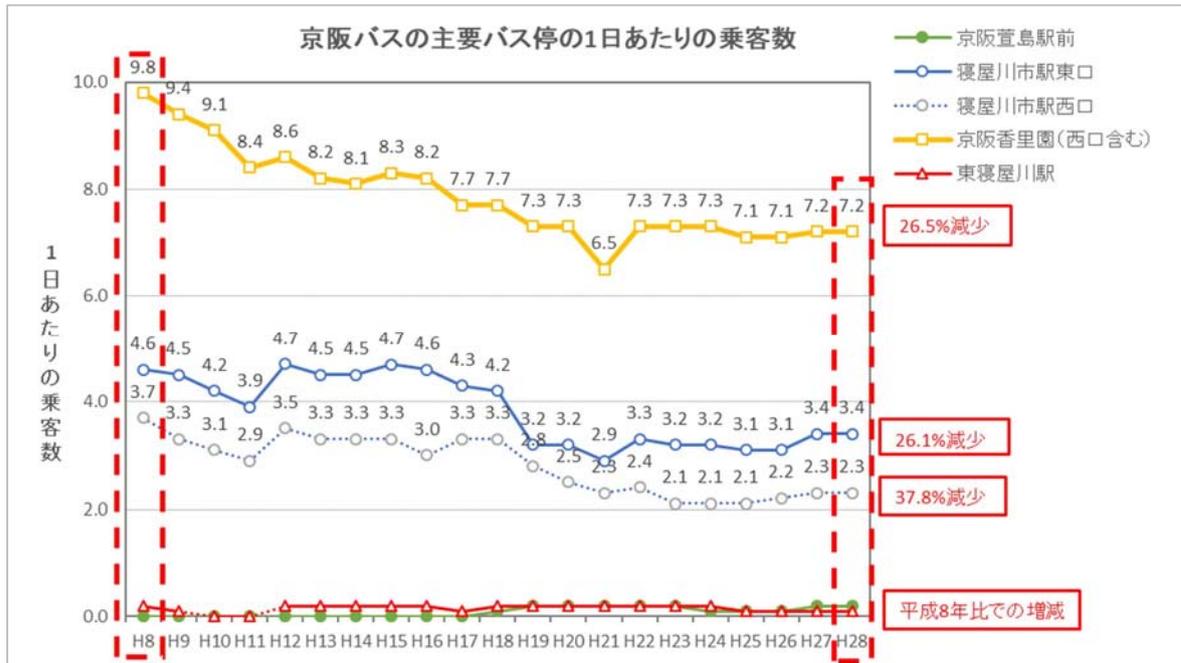


図 タウンくるの運行状況と乗降客数の推移

③ 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%減少しています。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ます。



資料：寝屋川市統計

図 バスの運行状況と乗降客数の推移

3.4 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。

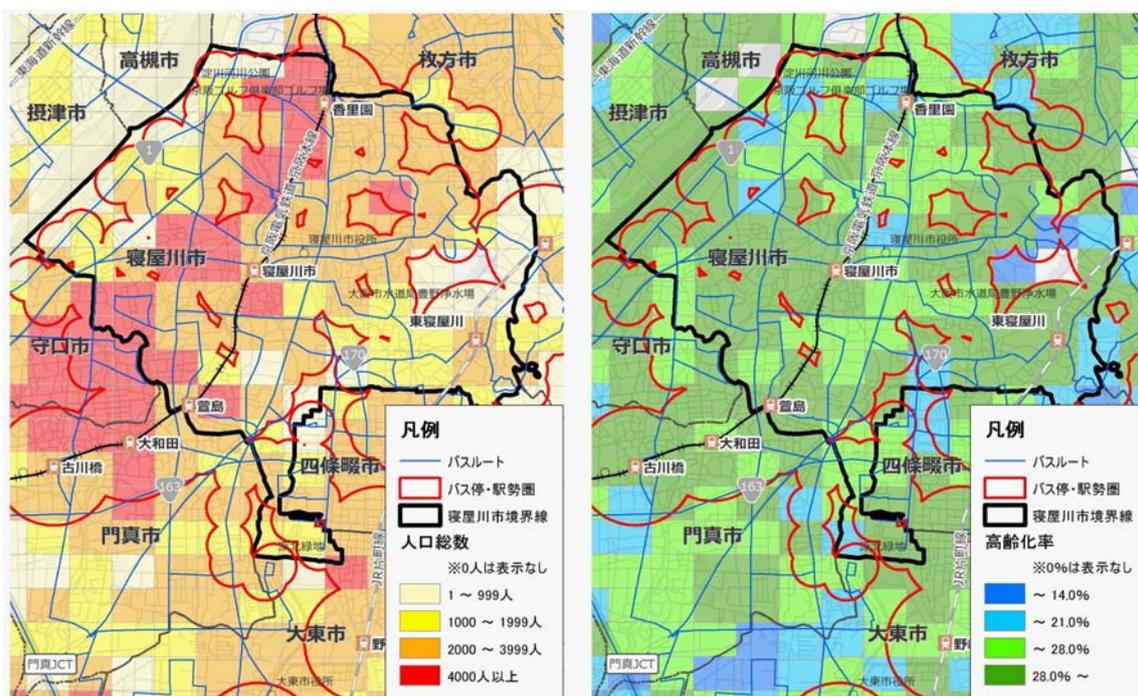
(1) 公共交通ネットワークと人口分布の関係

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ます。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*に居住しています。

※ 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ます。

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）
i. 国や府の出先機関	11 ヶ所	11 ヶ所（全施設）
j. 大規模医療施設	14 ヶ所	13 ヶ所
k. 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

3.5 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ます。

※ 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ます。

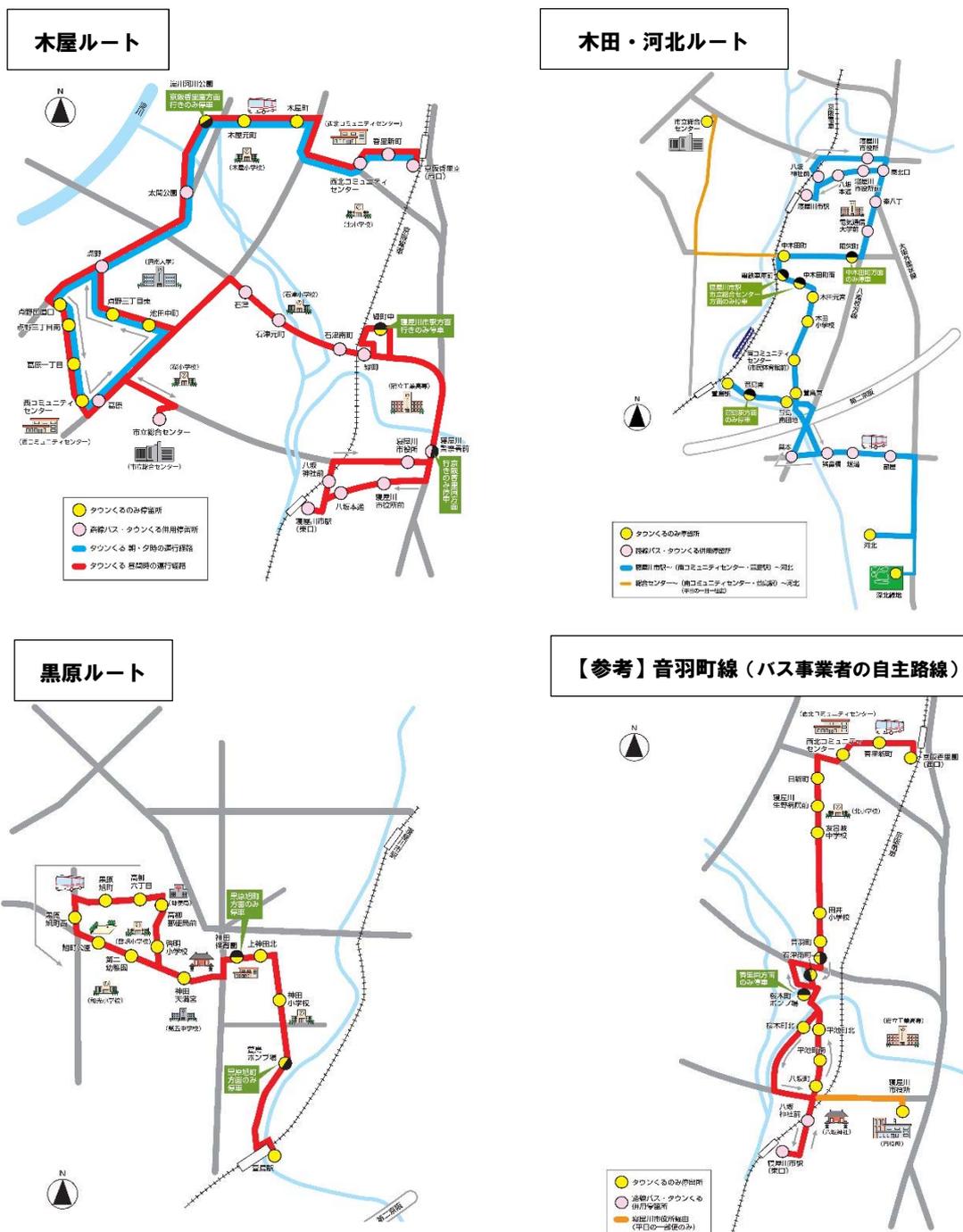


図 タウンくるの運行ルート

(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ます。

(3) 高齢者交通系 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ます。

(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）

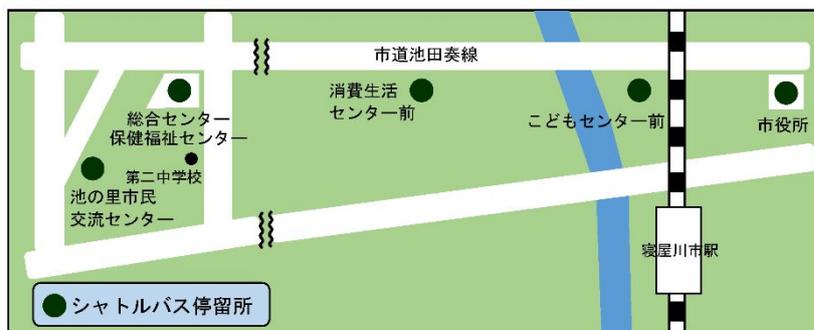
在宅の重度障害者（児）の日常の利便と社会参加の促進を図るため、タクシー基本料金の助成を行っています。

(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。

(7) シャトルバス運行業務（資産活用課）

開庁時に本庁舎と総合センター等との間で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ます。



(平成 31 年 4 月延伸予定)

図 シャトルバスの停留所の位置

3.6 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ます。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倍に上昇しています。また、今後もより一層の少子高齢化などに伴う人口減少が進行する見込みとなっています。

(2) 人の動きの減少

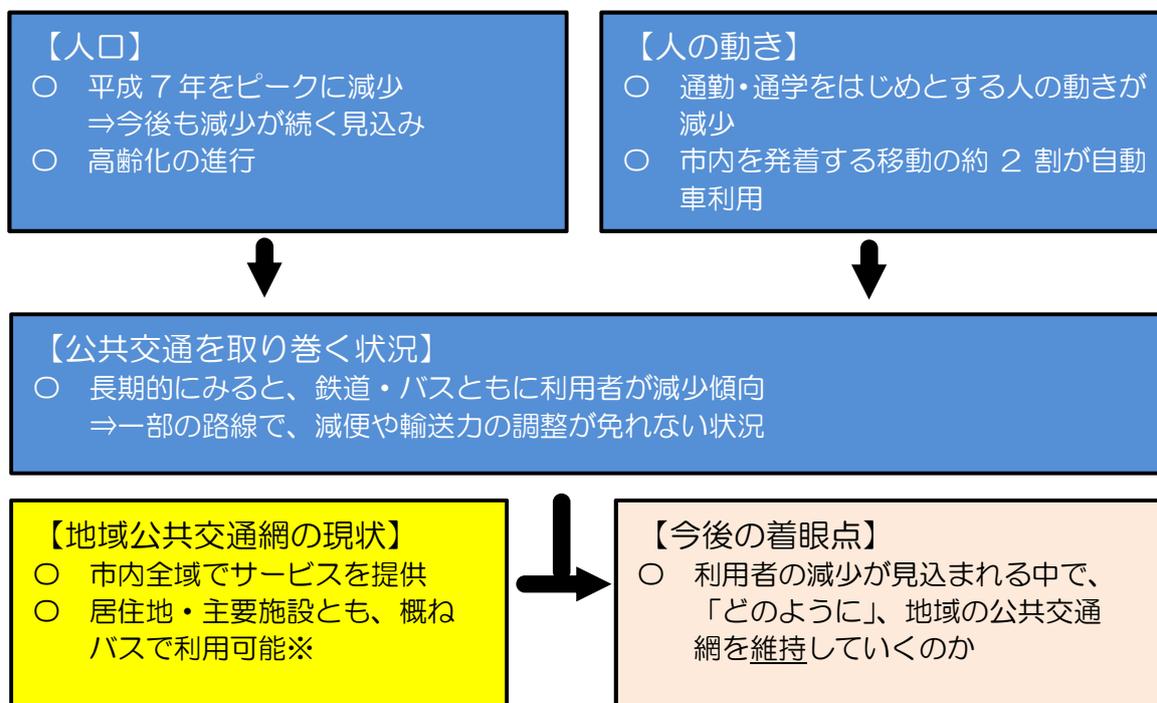
寝屋川市の通勤・通学流動を平成7年と平成27年で比較してみると、行先に関わらず流動量が減少しています。また、市内を発着する移動の約2割が自動車利用となっています。

(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ます。路線バスについては、大幅な減便や路線の廃止等を行われていないが、段階的な見直し等が行われています。

(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ます。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ます。



※ 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

4. 地域のニーズ（アンケート結果）

4.1 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つの調査を実施しました。

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

4.2 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くなっています。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17.5%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**と考えられます。また、路線バスを日常的に利用するのは回答者の8.6%となっています。

鉄道駅へのアクセスにあたっては「特に困り事はない」が57.0%を占め、最寄りバス停までは「距離が近く、利用しやすい」が73.1%であり、現状の公共交通を取り巻くサービスに対して、市民からの評価は高いことが確認できます。

一方で、地域によって、多様なニーズや意見が存在しています。

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ます。そのなかには、**市内外の商業施設や鉄道駅へのアクセスを求める声**も多くなっています。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ます。

- 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
- 鉄道駅以外の市内外の拠点（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

表 地域ごとの特徴

【第一中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後も自動車を運転する意欲が高い回答者が多い 	【第七中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 外出頻度が低い ・ 鉄道駅へのバスアクセスが不便と感じる回答者が多い
【第二中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の割合が高い（回答者ベース） ・ 交通弱者※になりうる回答者が多い 	【第八中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用車を誰かに運転してもらっている割合が高い ・ バスの利用頻度が高い ・ タクシー以外に移動できる手段がない回答者が多い ・ 鉄道駅へのバスアクセスが不便と感じる回答者が多い ・ バス停までの距離を指摘する回答者が多い ・ 路線バスの運行本数が少ないと感じる回答者が多い
【第三中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通弱者※ になりうる回答者が多い ・ 鉄道の利用頻度が高い回答者が多い 	【第九中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 外出頻度が低い ・ 交通弱者※ になりうる回答者が多い
【第四中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の割合が高い（回答者ベース） ・ 外出頻度が低い ・ 自家用車を誰かに運転してもらっている割合が高い ・ 今後も自動車を運転する意欲が高い回答者が多い ・ 交通弱者※ になりうる回答者が多い ・ 鉄道の利用頻度が高い回答者が多い ・ タクシー以外に移動できる手段がない回答者が多い ・ 鉄道駅へのバスアクセスが不便と感じる回答者が多い ・ 路線バスの運行本数が少ないと感じる回答者が多い 	【第十中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の割合が高い（回答者ベース） ・ 自家用車への依存が大きい回答者が多い ・ 今後も自動車を運転する意欲が高い回答者が多い ・ バスの利用頻度が高い
【第五中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通弱者※ になりうる回答者が多い ・ 鉄道の利用頻度が高い回答者が多い 	【友呂岐中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後も自動車を運転する意欲が高い回答者が多い ・ 鉄道の利用頻度が高い回答者が多い
【第六中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 今後も自動車を運転する意欲が高い回答者が多い ・ 鉄道の利用頻度が高い回答者が多い ・ バスの利用頻度が高い ・ バス停までの高低差を指摘する回答者が多い。 	【中木田中学校】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の割合が高い（回答者ベース） ・ 今後も自動車を運転する意欲が高い回答者が多い ・ バスの利用頻度が高い

※：「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

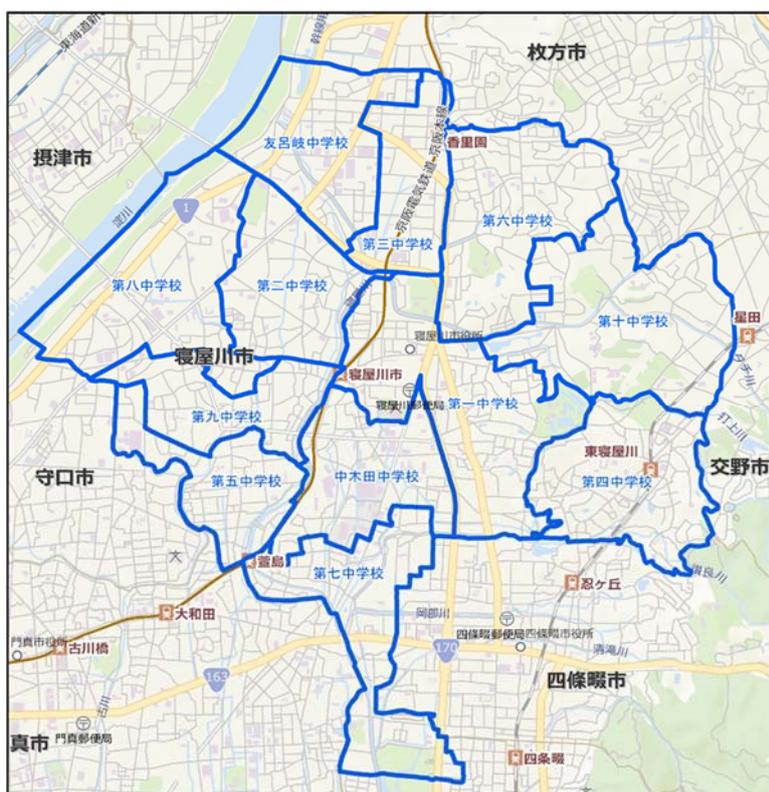


図 中学校区図

(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、57.3%が、週に3～4回以上、利用している状況となっています。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38.4%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**と考えられます。

鉄道駅の利用にあたって「特に困り事はない」が50.0%、最寄りバス停までは「距離が近く、利用しやすい」が78.1%、鉄道とバスの乗り継ぎでは「特に困り事はない」が57.6%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ます。

一方で、地域によって、多様なニーズや意見が存在しています。

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ます。そのなかには、**市内外の商業施設や鉄道駅へのアクセスを求める声**も多くなっています。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ます。

- 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
- 鉄道駅以外の市内外の拠点（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	・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	・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	・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	・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
中学校区	第四中学校	・運行本数が少ない ・乗り継ぎに料金が発生する。
	第五中学校	・運行本数が少ない ・乗り継ぎに料金が発生する。
	第六中学校	・バス停まで高低差があり、利用しづらい
	第七中学校	・運行本数が少ない
	第九中学校	・バス停まで距離があり、利用しづらい
	第十中学校	・バス停まで高低差があり、利用しづらい
	友呂岐中学校	・乗り継ぎに料金が発生する。
中木田中学校	・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ます。

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ます。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ます。**寝屋川市内の駅利用に関しては「特に困りごとがない」と**の回答者が最も多く37.5%~50.0%を占めています。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**もみられます。

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ます。また、**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**の回答者が最も多く58.0%~67.9%を占めています。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**がみられます。

関西医科大学香里病院へは、市外の利用者のうち、22.2%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9.4%~11.8%存在しています。

5. 寝屋川市の将来像及び計画の基本方針・施策体系

5.1 将来像と基本方針

(1) 将来像

寝屋川市の公共交通網は鉄道と路線バス（タウンくるも含む）で、概ね市域全域を網羅している状況です。住宅団地内にはバスターミナルを有する場所も存在し、市民の交通を支えています。これら既存の公共交通サービスに対して、市民やバス利用者からも一定の評価が得られています。一方、少子高齢化などに伴う人口減少によって、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、減便や輸送力の調整が免れない状況にあり、タウンくるについても、公共交通の確保に資するため、行政負担が生じているのが現状です。

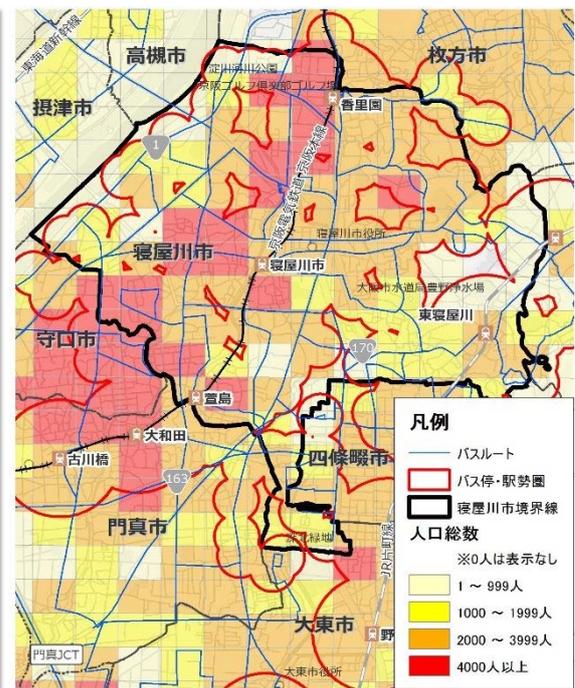
このような状況を踏まえ、本市では、既存の充実した公共交通サービス（ストック）を基本としつつも、地域ごとのニーズや意見に応じて更なる充実や利便性の向上を図ることで持続可能な公共交通サービスを形成し、将来的なまちづくりの目標（暮らしやすく住み続けたいまちづくり）を実現していくことを目指します。

そこで、本計画の将来像としては、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」とします。



資料：立地適正化計画

図 公共交通網の状況



資料：国勢調査（平成27年、総務省）

国土数値情報（国土交通省）正化計画

図 公共交通による人口カバー状況（再掲）

(2) 基本方針を決定するにあたっての着眼点

将来像を目指すにあたり、以下の着眼点により基本方針を設定します。

① 公共交通を取り巻く状況からみた着眼点

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

② 市民等のニーズからみた着眼点

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

③ 本市の目指すまちの姿からみた着眼点

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

【※ 「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

(3) 基本方針・方向性

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

そのため、住民の安全・安心かつ快適な生活を支えるまちづくりの重要な手段として、既存公共交通サービスを継続させていくことを念頭に置いた「**公共交通サービスの維持**」を基本方針とし、現在の公共交通サービス内容の周知・普及や高齢者の公共交通への転換といった施策の方向性を定めます。さらに、市民等のニーズに応じた市内外の商業施設や鉄道駅等へのアクセスの充実や、本市の目指すまちの姿を踏まえた公共交通サービスの利用促進や改善など「**公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上**」についても計画の基本方針とし、公共交通のアクセシビリティ・利便性の更なる向上、公共交通利用者への経済的インセンティブの付与、その他利便性向上に資する拠点・道路等の整備・改良といった施策の方向性を定めます。

将来像

だれもが安心・気軽に利用できる公共交通ネットワークの実現

基本方針

- 1 公共交通サービスの維持
- 2 公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上

着眼点

公共交通を取り巻く状況

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

市民等のニーズ

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

本市の目指すまちの姿

- 長期的な定住を支える暮らしやすく住み続けたいまちを支える公共交通サービスの充実

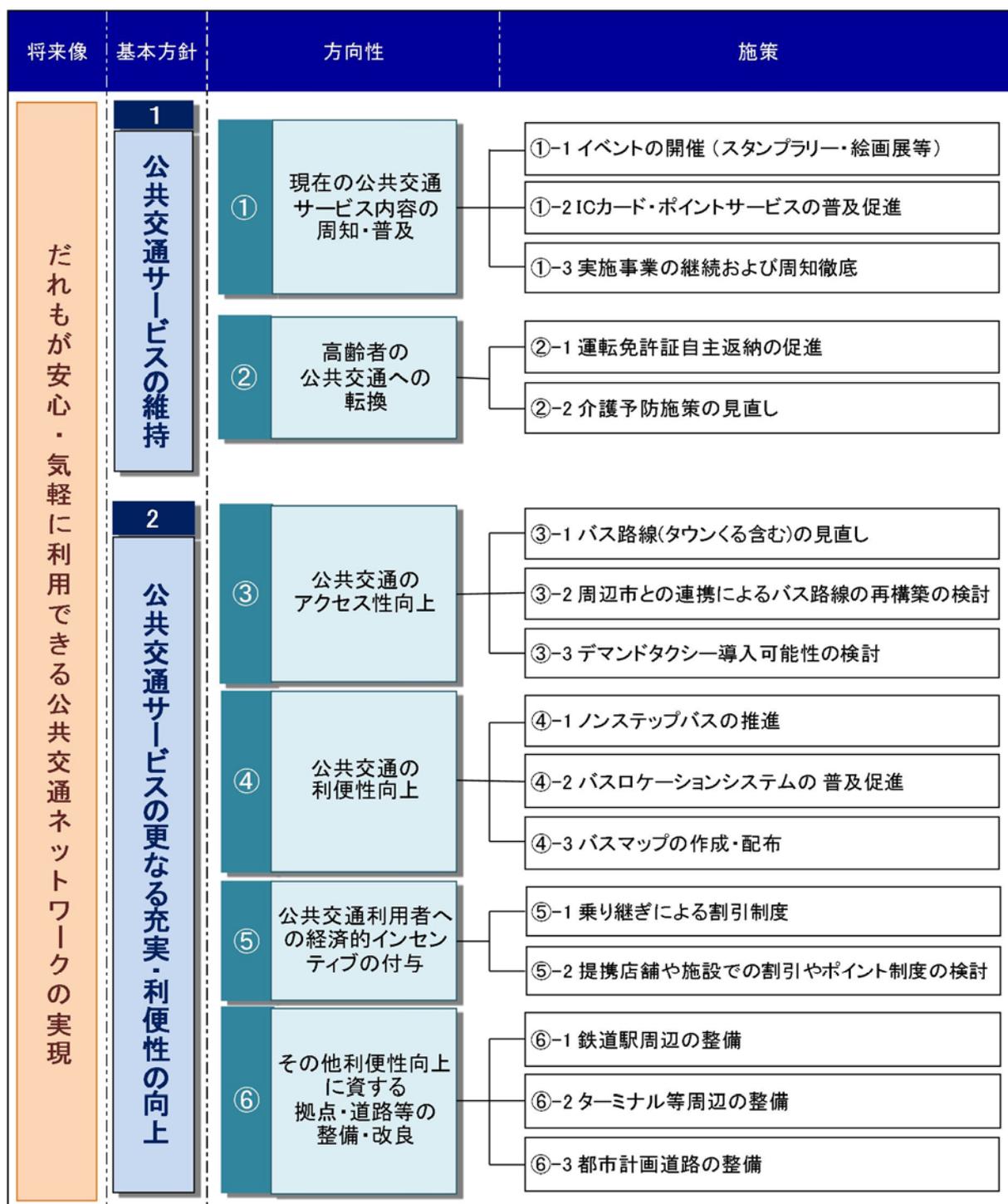
本市関連計画との連携

- ▶ 寝屋川市総合計画
- ▶ 寝屋川市都市計画マスタープラン
- ▶ 寝屋川市立地適正化計画 等

周辺市との広域連携

図 地域公共交通網形成計画の将来像と基本方針に関する概念図

5.2 施策体系図



6. 実施する施策の内容

基本方針	<方針1>公共交通サービスの維持
方向性	① 現在の公共交通サービス内容の周知・普及
施策①-1	イベントの開催（スタンプラリー・絵画展等）

目的	現存の公共交通サービスの周知		
着眼点	公共交通を取り巻く状況	区分	継続・拡充
実施予定時期	平成31年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

内容	路線バスを利用したスタンプラリー等のイベントを実施し、現存の公共交通サービスの周知・普及を行います。
----	--

本市における公共交通サービスの周知・普及を推進するための取組みとして、2018年に枚方市と共催した「バス！のってスタンプラリー ひらかた・ねやがわ桜めぐり」のような体験イベント型の施策を継続的に実施します。また、地域や学校園・交通事業者と連携した「バス車内における絵画展の開催」などのイベントにも積極的に取組み、現存の公共交通サービスの周知・普及を推進します。

「バス！のってスタンプラリーひらかた・ねやがわ桜めぐり」



出典：枚方市HP

実施内容

参加者に対し、公共交通の乗り方を学ぶ機会の提供と枚方市の素晴らしさを伝えるイベントを行っており2018年度には、寝屋川市の桜を楽しめるイベントを実施し、日常の公共交通利用促進を宣伝しています。

<イベントの流れ>

公共交通（路線バス）を利用しながら、設定したスタンプポイントを巡り、スタンプを押し、枚方市駅南側にある岡東中央公園をゴールを目指します。

○開催時期：春と秋（年2回）

○定員：500名



検討内容

多くの方に公共交通（バス）に慣れ親しんで頂き、公共交通の「いいところ」を知るきっかけとなるよう、地域や学校園と連携した「バス車内における絵画展」などの公共交通PRイベントの実施について検討します。

出典：河内長野市地域公共交通網形成計画

基本方針	<方針1>公共交通サービスの維持
方向性	①現在の公共交通サービス内容の周知・普及
施策①-2	ICカード・ポイントサービスの普及促進

目的	ICカード制度を利用した公共交通サービスの普及促進		
着眼点	公共交通を取り巻く状況	区分	継続
実施予定時期	平成31年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

内容	平成30年1月31日で磁気カードが廃止になったことから、ICカード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り、ICカードの利用促進を図る。）について、引き続き、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、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10円毎に1ポイントを付与、また、運賃以上のポイントが貯まっていればカード残額の代わりに自動的にポイントで精算ポイントをサービスする等の取組を実施しています。（全国のICカードが利用可能です。）

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、回覧板など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。

ポイントサービス(事前登録要)

対象の交通系ICカード（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10%分をポイントとして付与するサービスです。

例えば、バス料金230円の区間を1回利用すると、23ポイントが付与されます。この区間を10回利用すると、230ポイントとなり、230円区間がポイントで利用することができます。

運賃の10%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。

ICポイントサービスって？

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10%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。同じ運賃区間をご利用の場合、11回目のご利用をポイントで精算しますので、回数券感覚でご利用いただけるサービスです。

<ポイントがたまる時>

ポイント < 運賃

カード残額から230円を引き取り
230円×10%=23ポイント付与

カード残額 1,500円 → [1,500円 - 230円 = 1,270円] → 1,270円
残ポイント 110ポイント → [110ポイント + 23ポイント = 133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230ポイントを引き取り
(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 - 230ポイント = 20ポイント]

月日	利用会社	乗車箇所	降車箇所	運賃	付与ポイント	利用ポイント	残ポイント
4月1日	京阪バス	京都駅八条口	松井山手駅	500円	50	0	50
4月1日	京阪バス	松井山手駅	京都駅八条口	500円	50	0	100
4月2日	京阪京都交通	亀岡駅前	西つづじヶ丘	190円	19	0	119
4月3日	京阪バス	京都駅八条口	松井山手駅	500円	50	0	169
4月4日	京都京阪バス	JR宇治駅	緑苑駅	500円	50	0	219
4月5日	江若交通	びわ湖浜大津	北条橋	310円	31	0	250
4月6日	京阪バス	枚方市駅	粟山町	230円	0	230	20

※ICOCAの付与時、この内容より、西日本旅客鉄道株式会社が乗車・サービスの内容・品質を保証するものではありません。
※西日本旅客鉄道株式会社は、今後ICカードの付与対象となる場合があります。
※京阪バス乗車券保持者、京阪京都交通乗車券保持者、京都京阪バス乗車券保持者、江若交通乗車券保持者、ICカードの付与対象となります。

IC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-se> (会員登録はこちら) → (利用規約同意) → (お客様情報)
- 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ICカードが係員が会員登録の手続きをいたします。

PiTaPaカード

ICOCA

事前にチャージ(入金)が必要です。

出典：京阪バスご利用ガイドブック

基本方針	<方針1>公共交通サービスの維持
方向性	①現在の公共交通サービス内容の周知・普及
施策①-3	実施事業の継続および周知徹底

目的	交通弱者や重度障害者の移動支援と行政手続きの円滑化		
着眼点	公共交通を取り巻く状況	区分	継続
実施予定時期	平成31年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

内容	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、回覧板などを通じて幅広い世帯の市民に周知することで、交通弱者や重度障害者の社会参加を促し、公共交通の利用促進を図るとともに、市民の行政手続きの円滑化を推進していきます。
----	---

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います。

また、開庁時に本庁舎と総合センター等との間で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の運行を継続します。

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高齢者や障害のある人をサポートする車で年齢制限はありません。

○福祉対応車両タクシー例



出典：日本タクシーHP

○福祉対応車両タクシー利用状況



出典：日本タクシーHP

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。

シャトルバスの概要

開庁時に本庁舎と総合センター等との間で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ます。

基本方針	＜方針1＞公共交通サービスの維持		
方向性	②公共交通への転換		
施策②-1	運転免許証自主返納の促進		

目的	高齢者の公共交通の利用促進		
着眼点	公共交通を取り巻く状況	区分	継続・拡充
実施予定時期	平成32年度～平成35年度	事業主体	行政

内容	高齢者の交通事故を防ぐため、運転免許証の自主返納を促進し、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るとともに、自主返納に伴うポイント付与等の制度について検討します。【例】ワガヤネヤガワ健康ポイント、ICポイントなど
----	--

現在、大阪府では65歳以上の方が運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書を申請した場合、サポート企業・店舗等で運転経歴証明書を提示すると料金割引等のサービスが受けられる等の制度があります。

今後、本市では、ワガヤネヤガワ健康ポイント等を活用した独自の自主返納に伴うポイント付与等の制度導入の検討を行い、高齢者の運転免許証の自主返納を促進するとともに、公共交通への転換を図ります。

○高齢者運転免許自主返納サポート

大阪府在住で65歳以上の方が運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書を申請した場合、サポート企業・店舗等で運転経歴証明書を提示すると料金割引等のサービスが受けられます。

運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた大阪府在住の65歳以上の方が、サポート企業・店舗において運転経歴証明書を提示することにより、様々な特典を受けることができるものです。



出典：大阪府交通対策協議会 HP

サポート内容・企業一覧(全13店舗)

サポート内容・企業一覧(全13店舗)	サポート内容
中華興文庫書店	5%ポイント2倍還元 書物への配達無料
カットハウス ポリシー	洗髪料を1,000円割引
金巻堂	600円以上購入で50円割引 1,000円以上購入で50円(100円分)還元
ムラタ興物店	5%ポイント2倍還元
大西興物店	5%ポイント2倍還元
あかや北薬品店	5%ポイント2倍還元
今井屋文具店	店頭価格から10%割引
アイトピア	5%ポイント2倍還元
かいんざらざ	5%ポイント2倍還元
製菓味専 豊原	5%ポイント2倍還元
フローリスト カミノ	5%ポイント2倍還元
こぞのりおやじのいる こめよし	5%ポイント2倍還元
フラワース・ベック	店頭価格から8%割引

※上記サポート内容・企業はH30.9.14時点

○ワガヤネヤガワ健康ポイント事業

＜事業内容＞



出典：寝屋川市 HP

健康事業	実施場所	実施日時	実施内容	備考
健康講座	寝屋川市役所	毎月第1回	健康講座	
健康検診	寝屋川市役所	毎月第2回	健康検診	
健康相談	寝屋川市役所	毎月第3回	健康相談	
健康イベント	寝屋川市役所	毎月第4回	健康イベント	

市民の自主的な健康づくりをサポートする事業であり、高齢者の健康と外出促進を目的としています。

登録されている健康事業（健康・介護予防・子育て・運動等各種）に自主的に参加したり、健（検）診を受診するとポイントが交付されます。

貯めたポイントは参加賞商品に交換ができる制度となっています。

対象者：15歳以上の寝屋川市民（中高生を除く）

事業リーフレット・ポイントカード配布場所：寝屋川市役所（市民課・保険事業室）、市立保健福祉センター（健康推進室）、

基本方針	<方針1>公共交通サービスの維持
方向性	②公共交通への転換
施策②-2	介護予防施策の見直し

目的	交通弱者等に対する支援方法の検討		
着眼点	公共交通を取り巻く状況	区分	継続・見直し
実施予定時期	平成31年度～平成35年度	事業主体	行政

内容	<p>高齢者の介護予防施策として実施している事業について、交通施策としてのあり方を一体的に検討する。</p> <p>本市では、現在、本市福祉部局（高齢介護室）所管で『買い物等外出促進事業』『高齢者交通系ICカード購入補助事業』『外出援助サービス事業』等の交通サービスを提供しています。今後、これらの事業について、交通施策としてのあり方を一体的に検討します。</p> <p>買い物等外出促進事業</p> <p>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ます。</p> <p>高齢者交通系ICカード購入補助事業</p> <p>高齢者の外出を促し、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。</p> <p>外出援助サービス事業</p> <p>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ます。</p> <p>外出援助サービス事業（現在の実施内容）</p> <div style="text-align: center;"> <h2>外出援助サービス事業</h2> <p>高齢介護室 TEL 838-0372 FAX 838-0102</p> <p>外出が困難になった高齢者に対して、地域のボランティアとの協働により外出の援助を行い、在宅での生活を支援するサービスです。</p> <p>【対象者】 寝屋川市内在住で、単独で一般交通機関を利用することが困難な、次のいずれかに該当する人</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 65歳以上の在宅高齢者で、要介護（要支援）認定を受けている人 ② 65歳以上の在宅高齢者で、身体障害者手帳等をお持ちの人 ③ 65歳以上の在宅高齢者で、一般的な傷病により歩行が困難な人（診断書等の提出が必要です。） <p>【利用内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 北河内地域内 (寝屋川市・門真市・守口市・枚方市・大東市・四條畷市・交野市) ② 1週間の利用回数は2回が限度です。 <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>目的地</th> <th>寝屋川市内</th> <th>北河内地域</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>片道</td> <td>300円</td> <td>400円</td> </tr> <tr> <td>往復</td> <td>600円</td> <td>800円</td> </tr> </tbody> </table>  </div>	目的地	寝屋川市内	北河内地域	片道	300円	400円	往復	600円	800円
目的地	寝屋川市内	北河内地域								
片道	300円	400円								
往復	600円	800円								

基本方針	＜方針2＞公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上		
方向性	③公共交通のアクセス性向上		
施策③-1	バス路線（タウンくる含む）の見直し		

目的	公共交通のアクセス性を向上		
着眼点	市民等のニーズ・本市の目指すまちの姿	区分	継続・見直し
実施予定時期	平成34年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

内容	都市計画道路の整備や都市構造の変化に応じたバス路線の見直しによるバスの増便や新たな路線の構築、バス停の増設などを検討し、住民の利便性の向上を図ります。		
----	---	--	--

現在、本市におけるバスサービスには、京阪バス運行の『路線バス』、京阪バスの協力を得て運行しているコミュニティバス『タウンくる』があります（一部、四條畷市コミュニティバス路線あり）。

今後も引き続き、バスの利便性をより一層向上させるため、行政・交通事業者とも密に連携しつつ、同時に利用者の声も取り入れ、運行ダイヤや運行ルートの見直し（新規路線開設も含む）や、ルートの見直しに伴うバス停の増設等を検討します。

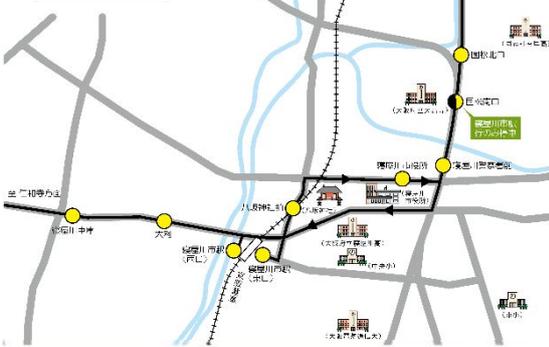
路線バスの変更イメージ

京阪バスでは、寝屋川駅前線開通に伴い、下図のとおり経路変更を実施しました。

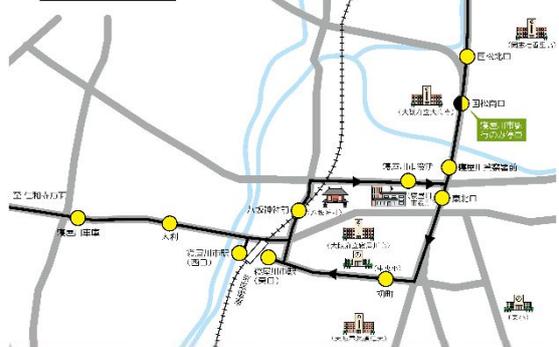
今後も下図に示すような、バスの利便性を向上させるための運行ダイヤや運行ルートについて見直しを実施するとともに、ルートの見直しに伴うバス停の増設等について検討を行います。

【路線バスルート見直し実績】

寝屋川北部線
【変更前】



寝屋川北部線
【変更後】



太秦住宅
【変更前】



太秦住宅
【変更後】



基本方針	＜方針2＞公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上		
方向性	③公共交通のアクセス性向上		
施策③-2	周辺市との連携によるバス路線の再構築の検討		

目的	周辺市との連携による利便性の向上		
着眼点	本市の目指すまちの姿	区分	新規
実施予定時期	平成34年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

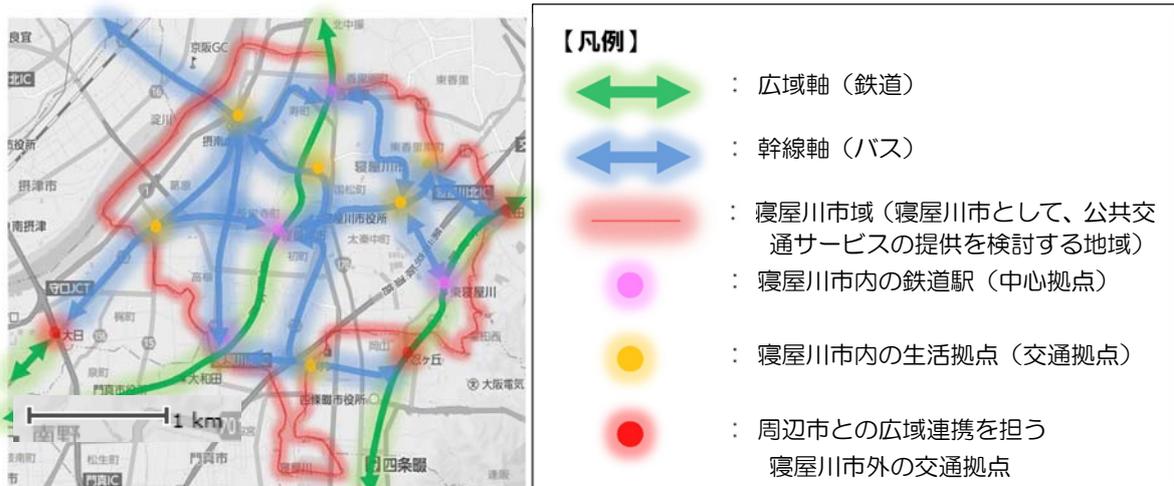
内容	周辺市及び交通事業者と連携会議を行い、効果的なバス路線を検討するなど、圏域連携の推進で住民の利便性の向上を図ります。		
----	--	--	--

現在、本市及び周辺市では路線バスやコミュニティバスが運行されていますが、コミュニティバスは各市単位の運行であり、基本的にそれぞれの行政区域内でのサービスに留まっています。今後、市民の生活圏の広域性をより向上させていくためには、コミュニティバスの市域間連携なども含めたバス路線の再構築を複数自治体が連携して検討していくことが必要となります。

【寝屋川市及び周辺市バス運行事業者】

	路線バス					コミュニティバス
	市営バス	京阪バス	近鉄バス	阪急バス	大阪シティバス	
寝屋川市		○	○			○
守口市		○			○	○
門真市		○	○		○	○
枚方市		○				
四條畷市		○	○			○
大東市		○	○			○
交野市		○				
高槻市	○	○		○		
茨木市		○	○	○		
摂津市		○	○	○		○ (市内循環バス、 公共施設巡回バス)

【広域的な連携ネットワーク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

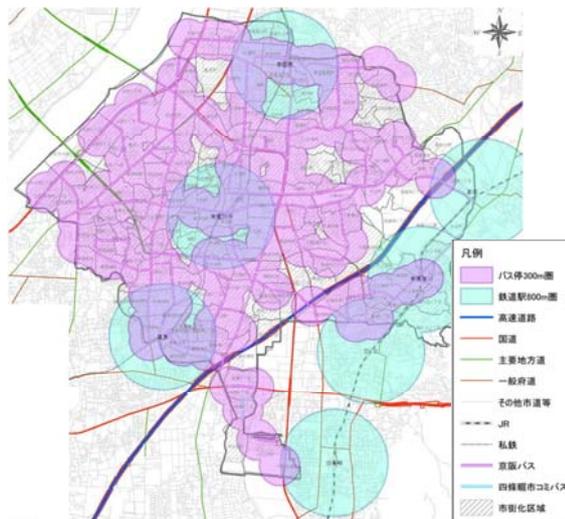
基本方針	＜方針2＞公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上		
方向性	③公共交通のアクセス性向上		
施策③-3	デマンドタクシー導入可能性の検討		

目的	交通不便地域での移手段の確保		
着眼点	本市の目指すまちの姿	区分	新規
実施予定時期	平成33年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

内容	<p>寝屋川市は、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おり、駅勢圏やバス停勢圏でみると総人口の約9割のカバー率です。</p> <p>ただし、交通不便地域が存在することは確かであり、そういった人々への交通手段の提供策としてデマンドタクシー導入の可能性について検討します。</p>		
----	---	--	--

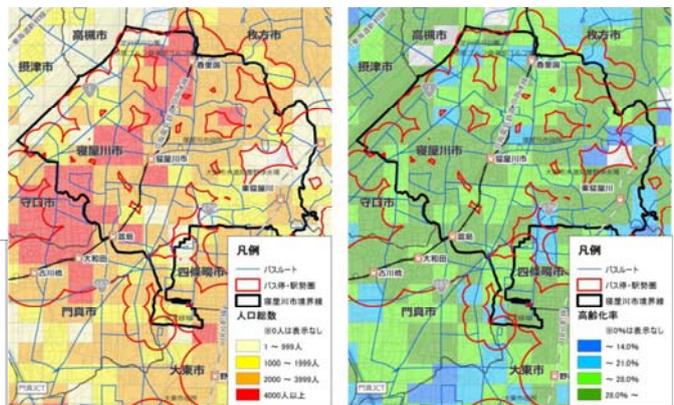
現在、本市では、鉄道駅やバス停からの徒歩圏が市域をほぼカバーしているものの、一部、交通不便地域（公共交通空白地帯）がみられる地域があります。これら交通不便地域に対して移手段を確保する方策として、自宅や指定の場所から目的地まで（ドア・トゥ・ドア）、利用者の希望時間帯、乗車場所などの要望（デマンド）に、バス並みの安価な料金で応える公共交通サービスである『デマンドタクシー』の導入可能性について検討します。

【寝屋川市公共交通圏域図】



出典：寝屋川市立地適正化計画

【寝屋川市における地域公共交通による人口カバー状況】



出典：寝屋川市地域公共交通網形成計画（骨子案）

【デマンド型乗合タクシー】

長所	短所
<ul style="list-style-type: none"> ・ドア・トゥ・ドアの輸送が可能で、高齢者等に優しい輸送手段である。 ・行先、需要が散在している地域に対応しやすい仕組みである。 ・バスより初期投資が少なく、導入しやすい。 ・バスより運営経費が少なく、維持しやすい。 ・住宅地内の狭隘道路でも運行できる。 ・利用者にとって、一般タクシーより低料金である。 ・導入地域において公平な乗車機会を提供できる（定路線では、バス停に近い地域、遠い地域が生じる）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗車人数は最大9人（乗務員除く）と少ない。 ・多くの事例では利用に際して、事前登録を必要としている。 ・利用に際して事前予約を必要とするため、利用者にとって抵抗感がある。 ・同乗者の行き先の方向が異なると、運行時間がかかる。 ・配車システム等の導入に費用がかかる。 ・多くの事例では予約受付係を配置しており、費用がかかる。 ・一般タクシーから乗客を奪う可能性がある。 ・バスより運賃が高くなりがちである。 ・車内が狭く荷物を持ち込みにくい。

出典：国土交通省「地域公共交通づくりハンドブック」

基本方針	<方針2>公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上
方向性	④公共交通の利便性向上
施策④-1	ノンステップバスの推進

目的	バリアフリー設備の導入による高齢者等のバスの利用促進		
着眼点	公共交通を取り巻く状況・本市の目指すまちの姿	区分	継続・拡充
実施予定時期	平成31年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

内容	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）の導入が進んでいますが、『タウンくる』（小型車）の一部が未だツーステップバスのため全車導入を目指します。
----	---

一般的にステップがあるバスは高齢者や障害者等には乗降しにくいいため、バリアフリーの観点から、誰もが乗り降りしやすく利用しやすい人にやさしいノンステップバスの導入が全国で進んでいます。

現在、本市が京阪バスの協力で運行しているタウンくるは、一部の車両が未だツーステップ車で運行されているため、今後、バスの利便性を向上し利用促進を図るため、『タウンくる』全車の、乗降性に優れたノンステップバス化を目指します。



ノンステップバスとは？

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。車内段差を最少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両です。また、補助スロープやニーリング装置（床面を更に下げる装置）により、車いすでの乗降もスムーズです。全ての人に使いやすい「人にやさしいバス」の代表として欧州各国では相当普及しており、わが国でも導入が進められています。



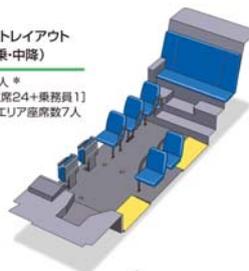
出典：国土交通省 HP



【小型路線バス（ノンステップ）車両：日野ポンチョ】



都市型シートレイアウト
多区間（後乗・中降）
乗車定員36人*
【座席11+立席24+奥務員1】
ノンステップエリア座席数7人



写真はオプション装着車。



はね上げシート



車いす固定装置



中扉



後扉



車いす用スロープ板（電動式）

出典：日野自動車 HP

基本方針	＜方針2＞公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上		
方向性	④公共交通の利便性向上		
施策④-2	バスロケーションシステムの普及促進		

目的	バスロケーションシステムの普及促進による公共交通の乗継性の向上		
着眼点	本市の目指すまちの姿	区分	継続・拡充
実施予定時期	平成33年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

内容	<p>バスロケーションシステム（パソコン、携帯電話等でバスの位置情報や接近情報等を提供。）について、ホームページや広報誌等で周知を図るとともに、市内他2駅への発車案内モニター設置を検討します。</p> <p>【現状】発車案内モニター：寝屋川市駅 2台、香里園駅：1台</p> <p>現在、京阪バスでは、バス利用者に向けたバスの案内やバス待ちのストレスを解消するため、バスの運行状況が分かるバスロケーションシステムが整備されています。今後、公共交通をより使いやすいものとするために、ICT等を活用した公共交通の乗継案内や運行状況などの情報提供を進め、乗継性の向上を図ります。また、デジタルサイネージ等を活用するなど、鉄道駅等の交通結節点における情報提供も進め、ホームページや広報誌等で、市民や本市への来訪者に広く周知します。</p>
----	---

【京阪グループバスナビ（バス接近情報）】

時刻やのりばからの条件を指定してバスを検索。
また、バス接近情報を知ることができる。



バスロケーションシステム整備例
【寝屋川市駅発車案内モニター】



京阪グループBUSNAVI システムの特徴

- ＜お客様への提供情報の充実と操作性の向上＞
 - ・バス停標柱のQRコードから当該バス停の運行情報を表示（京阪バス管内）
 - ・時刻検索やルート検索に加え、のりば位置などの各種情報を一元的に提供
 - ・バス停コードでの検索・入力に対応
- ＜提供情報のグローバル化＞
 - ・多言語化（英語）対応（京阪バス路線のみ）

⇒PCだけでなくスマートフォンでもバス運行に関わる検索が可能である。

基本方針	＜方針2＞公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上		
方向性	④公共交通の利便性向上		
施策④-3	バスマップの作成・配布		

目的	わかりやすいバス路線の周知		
着眼点	本市の目指すまちの姿	区分	新規
実施予定時期	平成31年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

内容	周辺市と連携したバス路線が一目でわかるような『バスマップ』を作成し、バスの利用促進を図ります。		
----	---	--	--

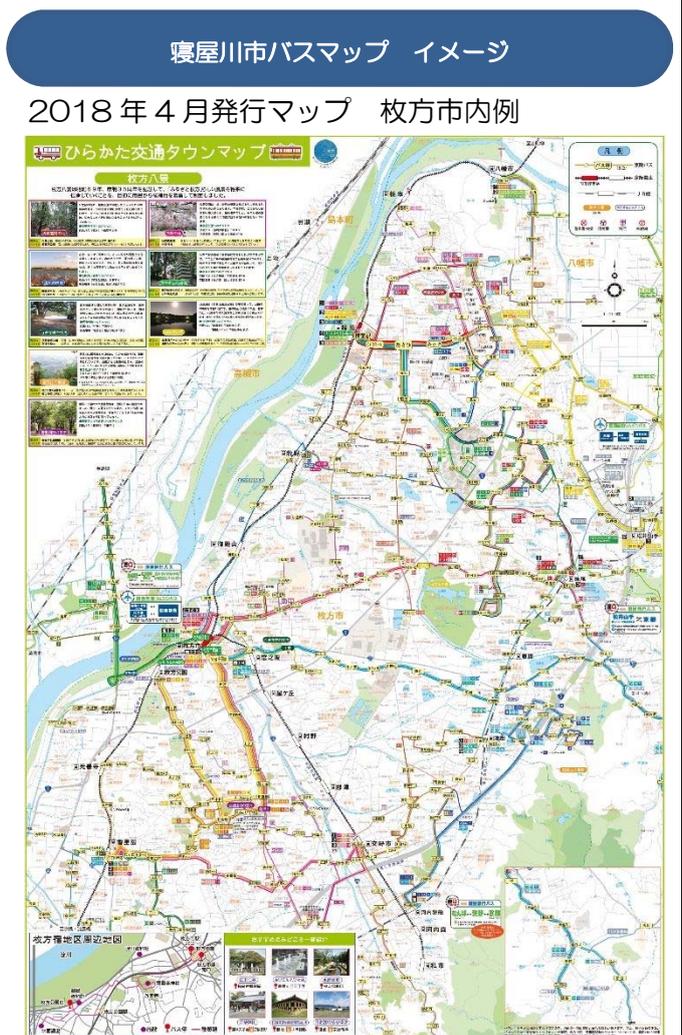
現状、京阪バスではバス情報を「管内路線図」「時刻表」等で情報提供されています。それらをベースに寝屋川市民や来訪者など誰もがより見やすく、使いやすく、親しみやすさを感じとれる『寝屋川市の地図をベースとしたバスマップ』の作成を行い、市内の交通拠点・交通結節点、主要な観光地、主要な公共施設などで配布します。また、主に近隣市などとバスマップの構成を統一にしておくことは、利用者側にとっての見やすさ、使いやすさに繋がると想定されることから、近隣市関係者やバス事業者などとも連携を取りながらバスマップの作成に取り組むことが重要となります。

「寝屋川市バスマップ」に記載する情報	
①親しみやすさを感じとれる寝屋川市の地図	
②全バス停	※右図：○
③全バス路線図	※右図：— など
④バス系統NO	※右図：○ など
⑤交通拠点・交通結節点	※右図：●
⑥主要な観光地	※右図：■
⑦主要な公共施設	※右図：■
⑧バス時刻表（チラシ裏、別紙）	
⑨バスの乗り方（チラシ裏、別紙）	
⑩運賃情報（チラシ裏、別紙）	
⑪乗車券制度（チラシ裏、別紙）	

【寝屋川市の近隣市：全9市】
 守口市、門真市、枚方市、四條畷市、大東市
 交野市、高槻市、茨木市、摂津市

「寝屋川市バスマップ」の発信手段	
① 交通拠点・交通結節点にて配布（チラシ）	
② 主要な観光地にて配布（チラシ）	
③ 主要な公共施設にて配布（チラシ）	
④ PCで閲覧可（HPデータ）	
⑤携帯電話・スマートフォンで閲覧可（HPデータ）	
⑥タブレット端末で閲覧可（HPデータ）	
⑦SNSで閲覧可（SNSデータ）	
⑧転入者への配布	

※合わせて wi-fi など通信施設の強化も必要となる



出典：NPO 法人 ひらかた環境ネットワーク会議

基本方針	<方針2>公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上
方向性	⑤公共交通利用者への経済的インセンティブの付与
施策⑤-1	乗り継ぎによる割引制度

目的	バスの乗り継ぎにかかる新たな料金制度による利用促進		
着眼点	市民等のニーズ・本市の目指すまちの姿	区分	新規
実施予定時期	平成34年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者

内容	<p>現行のICカードによる1dayチケット（650円で1日乗り放題）に対し、利便性の高い乗り継ぎによる市域内の複数路線や圏域をまたぐ路線、電車・バス等の複数交通手段の乗り継ぎ割引料金制度の導入を検討し、公共交通の利用促進を図ります。</p>
----	---

本市は路線バスとして京阪バスが運行しており、現行のICカードによる『京阪バスIC1dayチケット』は、京阪バスでの利用に限られ、更に利用当日のバス車内での購入が必須となるため、鉄道や異なる交通事業者のバス路線での利用ができません。また、複数の交通事業者の路線を乗り継いだ際には、同一事業者の場合と比較して、運賃が割高になるなど、利用者の負担が大きく、公共交通のシームレス化が望まれています。

このため、バス同士やバスと鉄道など、異なる公共交通事業者等との間でも利用者の円滑な乗り継ぎを実現するため、乗り継ぎ割引料金を設定して利用者の料金抵抗を少しでも軽減し、公共交通利用を促進します。

【京阪バスIC1dayチケット】(H29年4月～)



3 京阪バスIC1dayチケットのご案内 平成29年4月1日開始

京阪バスIC1dayチケットは…

お手持ちの PiTaPa / ICOCA で 大阪・京都・滋賀エリアが1日乗り放題に!

これで 大人650円 小児330円

京阪バスIC1dayチケットの購入方法

●あらかじめ「PiTaPa」もしくは「ICOCA」をご用意ください。(※1)

●京阪バスIC1dayチケットはバス車内で利用当日のみ発売いたします。(※2)(※3)

●1)大阪府外を運行する路線、神戸方面を運行する路線、神戸市域を運行する路線はIC1dayチケットの対象外となります。

初回 バス降車時タッチの前に申し出てください。乗務員が確認を行いますので、その後にICカードをカード読み取り機にしっかりとタッチしてください。

2回目以降 乗車時と降車時にタッチしてください。通常のご利用と同様に乗車時と降車時ともしっかりとカード読み取り機にタッチしてください。

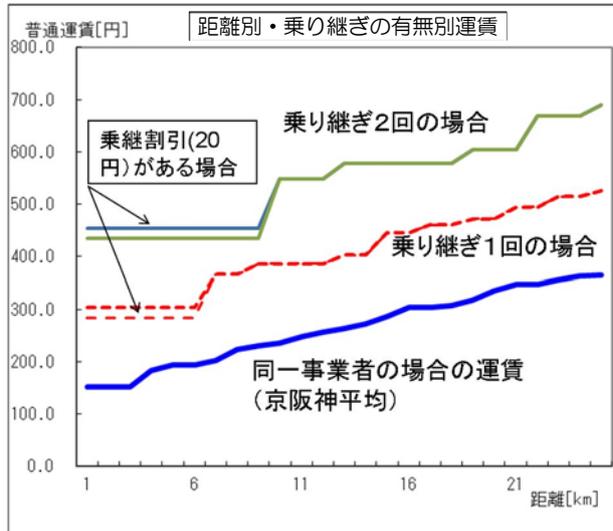
京阪バスIC1dayチケットをください。

ICOCAをご利用の方は事前にチャージしてください。SF残額が所定金額に満たない場合は京阪バスIC1dayチケットを発売できませんので、あらかじめ鉄道駅やコンビニ等でチャージをお願いします。

出典：京阪バスHP

【公共交通の乗り継ぎの現状】

■複数の鉄道事業者の路線を乗り継いだ際には、同一事業者の場合に比較して、運賃が割高になるなど、利用者の負担が大きい。



出典：大阪府公共交通シームレス化計画(案) (中間取りまとめ)

【バス～地下鉄乗継割引(PiTaPa(ピタパ)カード利用時)】



出典：大阪メトロPiTaPaサービスHP

基本方針	<方針2>公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上
方向性	⑤公共交通利用者への経済的インセンティブの付与
施策⑤-2	提携店舗や施設での割引やポイント制度の検討

目的	地域の大規模商業施設などとの連携を図り、公共交通や施設の利用向上を促進		
着眼点	市民等のニーズ・本市の目指すまちの姿	区分	新規
実施予定時期	平成31年度～平成35年度	事業主体	行政、交通事業者、市民(企業)

内容 寝屋川市周辺における商業施設と提携した「公共交通を利用した場合の割引や来店ポイント2倍」等の施策を検討します。

本市及び周辺には大規模な商業施設が立地している。また、平成29年に実施した「公共交通に関する市民アンケート調査」結果では、バスでアクセスしたい行先の上に商業施設が入っています。

今後、これら商業施設と連携し、往復に公共交通を利用すると、商品購入や飲食時の料金割引、ポイント割増等の経済的インセンティブが受けられる仕組みを検討し、公共交通及び商業施設利用の促進を図ります。

【電車&ショッピング
(京阪電車&京阪百貨店守口店)】

出典：京阪カード HP

【寝屋川市及び周辺の大規模商業施設分布】



出典：寝屋川市立地適正化計画

【グリーンスコア(イオンモール四條畷)】

出典：イオンモール四條畷 HP

実施内容

交通系 IC カードを使ってイオンモール四條畷に来店し、館内の専用端末に IC カードをタッチするとグリーンスコア 50P をプレゼント

<ご利用できる IC カード>

- ・ICOCA
- ・PiTaPa
- ・その他、相互利用が可能な交通系 IC カード

<対象交通機関>

京阪バス

※グリーンスコアとは・・・京阪バスやイオンモール四條畷で利用できるポイント

基本方針	＜方針2＞公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上		
方向性	⑥その他利便性向上に資する拠点・道路等の整備・改良		
施策⑥-1	鉄道駅周辺の整備		

目的	鉄道駅周辺の整備による公共交通の利便性を向上		
着眼点	市民等のニーズ・本市の目指すまちの姿	区分	新規
実施予定時期	平成33年度～平成35年度	事業主体	行政

内容	<p>市内4駅（京阪：萱島・寝屋川市・香里園、JR：東寝屋川）へのアクセス性向上を目的とした道路整備やこれら駅にバス待ちのベンチを設けることによりバス利用者の利便性の向上を図ります。</p> <p>現在本市では、寝屋川市駅をはじめとする鉄道駅を中心としたバス路線網に対して、駅周辺地域における都市計画道路の整備が遅れている状況にあります。</p> <p>このため、『寝屋川市都市計画道路整備方針』で示しているように、“駅につながる道路”として鉄道各駅へのバスによるアクセス向上を図る上でも、道路整備が必要です。また、鉄道とバスとの乗り継ぎ拠点となる駅のバス停留所には、ベンチや上屋を設置することによりバスの待ち合い環境を改善し、バスの利便性を向上し利用しやすい交通手段とするとともに、交通結節点としての機能向上を図ります。</p>
----	---

【寝屋川市都市計画道路整備方針における整備区分等】

整備における考え方	都市計画道路路線名	接続駅	整備区分
駅につながる道路としての整備を促進する。	対馬江大利線	寝屋川市駅	区分① 整備重要路線
	東寝屋川駅前線	東寝屋川駅	
	旧 萱島堀溝線①	萱島駅	
	現 萱島讚良線		
	香里線	香里園駅	区分②-1 整備必要路線
	香里園駅東線	香里園駅	
	松屋線	香里園駅	
	平池木田線	寝屋川市駅	



【上屋付バス停】



基本方針	＜方針2＞公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上		
方向性	⑥その他利便性向上に資する拠点・道路等の整備・改良		
施策⑥-2	ターミナル等周辺の整備		

目的	ターミナル周辺等の整備による公共交通の利便性を向上		
着眼点	市民等のニーズ・本市の目指すまちの姿	区分	新規
実施予定時期	平成33年度～平成35年度	事業主体	行政・交通事業者

内容 立地適正化計画による市内3ヶ所（三井団地、寝屋川団地、仁和寺）のターミナルのうち、鉄道駅と距離がある仁和寺地区から整備するとともに、バス路線の充実を検討し、公共交通の利便性の向上を図ります。

『寝屋川市立地適正化計画』では、“今後新たな拠点となる可能性のあるエリア（交通結節点(乗り継ぎ等)）”として【仁和寺周辺エリア】【寝屋川団地周辺エリア・三井団地周辺エリア】をあげています。

今後の本市における地域公共交通の拠点として、これらのエリアのうちで鉄道駅から距離がある【仁和寺周辺エリア】について、市内の京阪寝屋川市駅～市外（守口市）の地下鉄・モノレール大日駅との中継・乗り継ぎ等の改善を検討し、交通結節機能を強化するバス路線の整備・充実を進め、公共交通の利便性を向上します。

【都市機能誘導区域となり得るエリア】

※現時点で拠点機能があり位置付けのあるエリア

○ (1) 市内に位置する鉄道駅周辺

※今後新たな拠点となる可能性のあるエリア

○ (2) 交通結節拠点(乗り継ぎ等)
○ (3) 鉄道沿線で駅圏外のエリア等

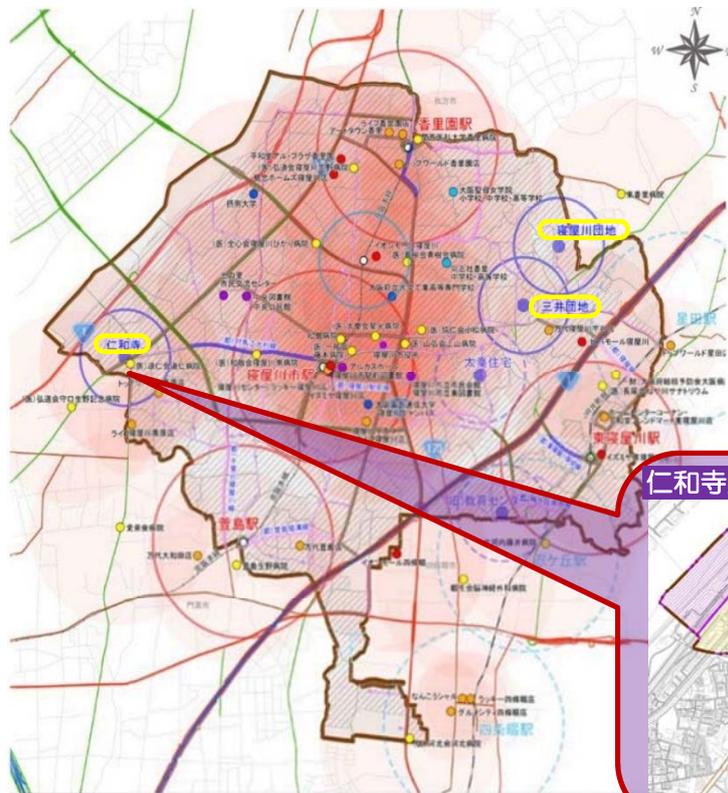
各拠点をネットワークでつなぐ視点
新たな拠点形成の可能性
地域・生活拠点への立地誘導の必要性

No.	エリア名	種別	中心の位置
①	香里園駅周辺エリア	中心拠点	市内
②	寝屋川市駅周辺エリア	中心拠点	市内
③	萱島駅周辺エリア	中心拠点	市内
④	東寝屋川駅周辺エリア	中心拠点	市内
⑤	緑町周辺エリア	生活拠点	市内
⑥	仁和寺周辺エリア	生活拠点	市内
⑦	寝屋川団地周辺エリア	生活拠点	市内
⑧	三井団地周辺エリア	生活拠点	市内

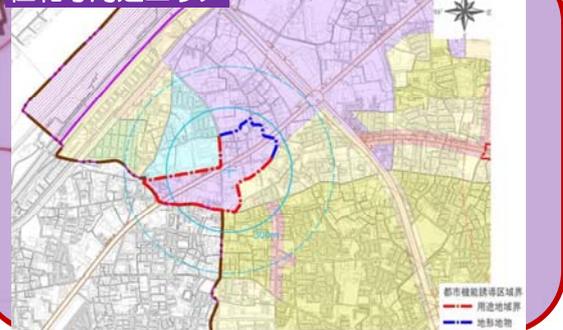
※寝屋川団地周辺エリア、三井団地周辺エリアはその近接性と類似性から、ひとつのエリアとして捉えます。

仁和寺周辺エリアの方向性

・京阪寝屋川市駅～地下鉄・モノレール大日駅（市外）との中継・乗り継ぎ等、交通結節機能の強化



仁和寺周辺エリア



出典：寝屋川市立地適正化計画

基本方針	＜方針2＞公共交通サービスの更なる充実・利便性の向上		
方向性	⑥その他利便性向上に資する拠点・道路等の整備・改良		
施策⑥-3	都市計画道路の整備		

目的	都市計画道路の整備による公共交通道路ネットワークの強化		
着眼点	本市の目指すまちの姿	区分	新規
実施予定時期	平成31年度～平成35年度	事業主体	行政

内容 都市計画道路の整備による公共交通網の強化を図ります。

本市の都市計画道路は、大阪市から放射状に伸びる方向（東西方向）の幹線道路やその直近のアクセス道路の整備は進んでいるものの、これらの路線を相互に連絡する道路や位置的にこれらの路線と離れた道路の整備が進んでおらず、事業中や未着手の路線が残っています。

将来、駅に繋がる路線となる都市計画道路菅島讀良線の整備を予定しています。また、当該路線は、隣接市における都市計画道路の整備により、広域的な利用が期待されます（『寝屋川市都市計画道路整備方針』より）。

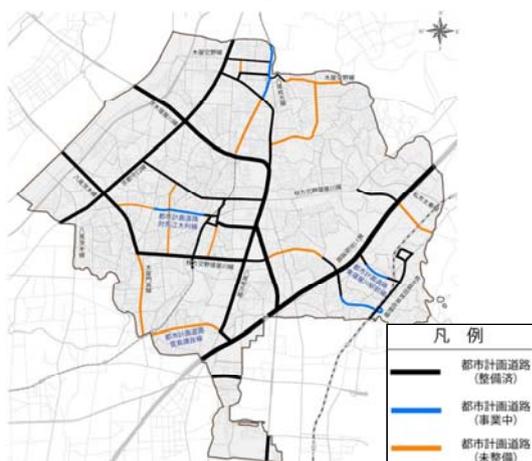
これら都市計画道路の新たな整備に合わせ、バスの定時制確保や沿線開発による新たな需要に対応するため、その道路を有効活用した運行経路を検討し、必要に応じて新たなバス路線の設定も行い、公共交通の利便性向上や公共交通網の強化を図り、公共交通サービス水準を向上します。

【寝屋川市バスネットワークと都市計画道路整備状況】【寝屋川市都市計画道路整備方針における整備区分等】



駅につながる道路としての整備を促進する。		
都市計画道路路線名	接続駅	整備区分
対馬江大利線	寝屋川市駅	重要整備路線
東寝屋川駅前線	東寝屋川駅	
旧 菅島堀溝線①	菅島駅	
現 菅島讀良線	菅島駅	
香里線	香里園駅	整備必要路線
香里園駅前線	香里園駅	
松屋線	香里園駅	
平池木田線	寝屋川市駅	

【寝屋川市都市計画道路整備状況】



出典：寝屋川市都市計画道路整備方針

【寝屋川市公共交通網の状況】



出典：寝屋川市立地適正化計画

7. PDCI による施策推進と計画達成の評価

7.1 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、PDCI サイクルによる定期的、継続的な見直しを行っていきます。

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

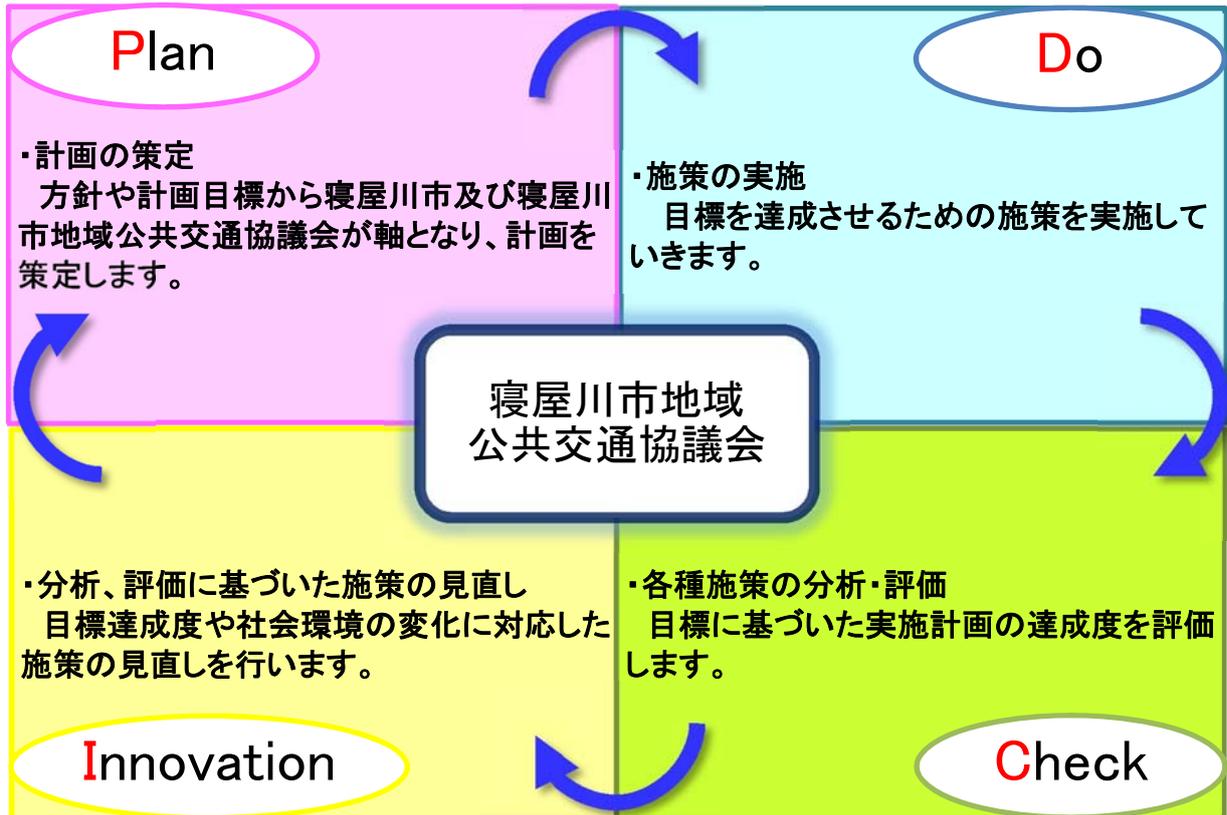


図 寝屋川市地域公共交通協議会を中心とした PDCI サイクル

7.2 事業主体の役割

地域公共交通網形成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実現に向け取り組みます。

市民（地域住民、企業や学校等）	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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継続します。 ・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共に、利用推進に関わる計画に参画し、住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域住民の生活を支えます。
行政	<p>【寝屋川市】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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・推進に必要とされる事業計画を検討します。 ・交通事業者・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、PDCI サイクルによる定期的・継続的な見直しを行います。 <p>【寝屋川市外の自治体】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。

7.3 目標及び目標達成状況の評価

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」に向けて目標及び指標、目標値を以下のように設定します。

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

少子高齢化が進む本市では、高齢者の移動支援や公共交通利用促進も重要な課題の一つであり、これらも目標として設定します。また、公共交通サービスを維持していくうえでは、財政負担も適正でなければならないため、本計画における施策の実施によって公共交通の利用促進を図り、財政負担を軽減することも目標とします。

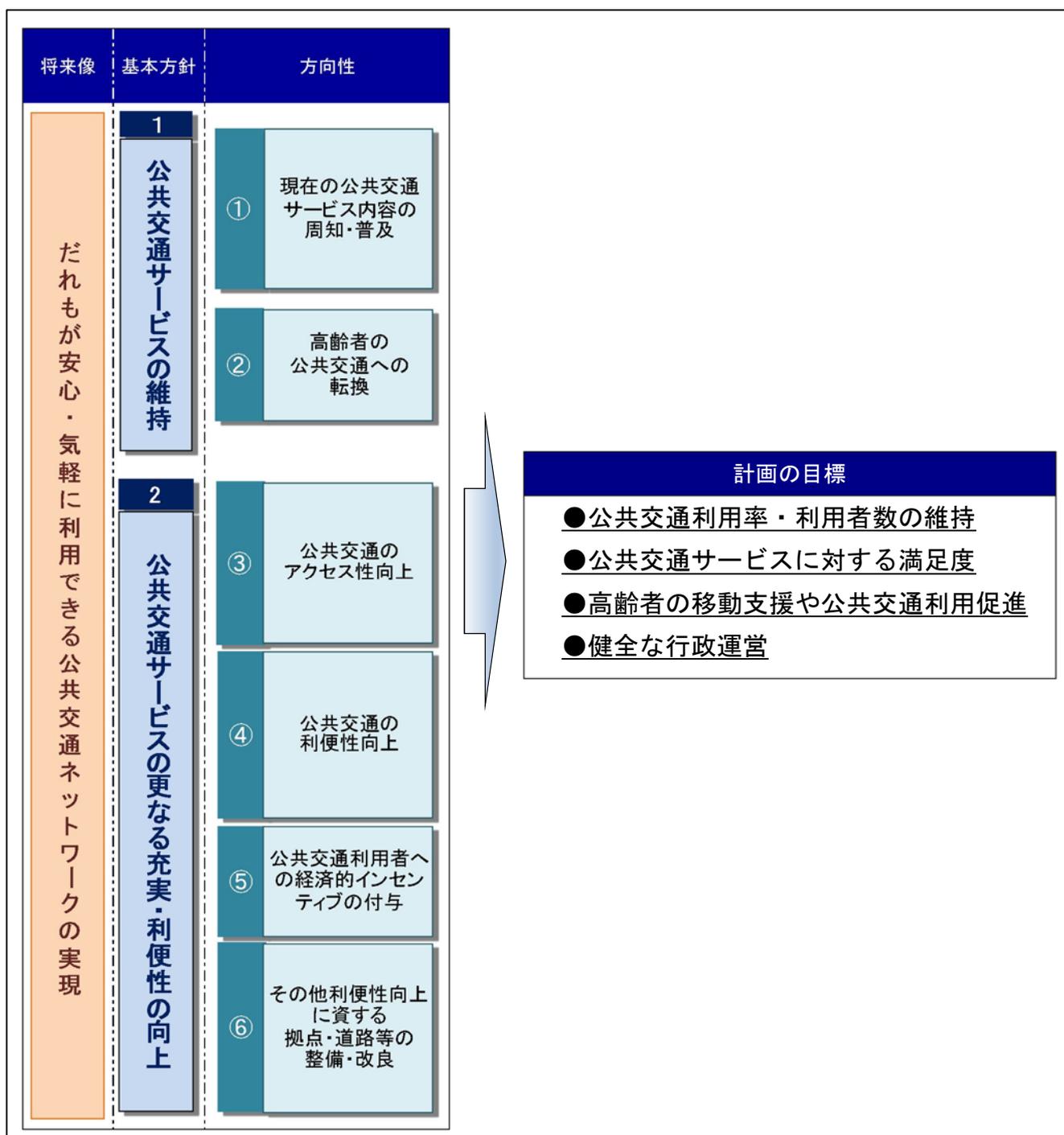


図 基本方針と方向性を踏まえた目標

7.4 計画達成の評価と検証方法

将来都市像「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」に向け、計画の達成状況を評価するための評価指標および目標値を以下のとおり設定します。

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
公共交通利用率・利用者数の維持	路線バスの1日平均乗降者数	47.7千人 (H28)	(46.6千人 ^{※1}) 47.7千人 (H33)	交通事業者提供データ	毎年
	タウンくる木屋ルートの日平均乗降客数	137人 (H29)	(134人 ^{※1}) 137人 (H34)	交通事業者提供データ	毎年
	タウンくる木田・河北ルートの日平均乗降客数	234人 (H29)	(228人 ^{※1}) 234人 (H34)	交通事業者提供データ	毎年
	タウンくる黒原ルートの日平均乗降客数	344人 (H29)	(335人 ^{※1}) 344人 (H34)	交通事業者提供データ	毎年
	鉄道4駅の乗降客数	15.44万人 (H28)	(15.08万人 ^{※1}) 15.44万人 (H33)	交通事業者提供データ	毎年
	公共交通分担率	20.4% (H22)	20.4% (H32)	パーソントリップ調査	計画最終年
公共交通サービスに対する満足度	バス利便性に対する満足度	38.2% (H29)	43.2% (H34)	アンケート調査 ^{※2}	計画最終年
	鉄道利便性に対する満足度	66.6% (H29)	70.0% (H34)	アンケート調査 ^{※2}	計画最終年
高齢者の移動支援や公共交通利用促進	高齢者の「ほぼ毎日外出する人」の割合	43.6% (H29)	48.6% (H34)	アンケート調査 ^{※2}	計画最終年
	高齢者の運転免許自主返納者の割合	3.28% (H29)	5.68% ^{※3} (H34)	交通管理者提供データ	毎年
健全な行政運営	タウンくる利用者1人あたりの行政負担額	279円 (H29)	(313円 ^{※1}) 305円 (H34)	市保有データ	毎年

※1：人口ビジョンにおける人口減少を考慮した推計値

※2：公共交通に関するアンケートで平成29年度に実施

※3：自主返納者数は平成30年8月時点のものであり、目標値は市独自推計による

用語集

【あ行】

- ・ IC カード (アイシーカード)

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。

- ・ インセンティブ

人のやる気や意欲を引き出すために、外部から与えられる刺激のことをいう。なんらかの状況を与えることで、与えられた側には向上心や意欲が生まれ、与える側には利益が生まれる際に用いられることが多い。

【か行】

- ・ 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」などの機能も有する。

- ・ 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、高齢者や障害者等が対象者となる。

- ・ コンパクトシティ

人口が減少し、人や都市機能が分散して非効率になっている地方都市において、人口や都市機能を特定の箇所に集中させて密度を高め、サービスや産業の向上に役立てようという構想。

【さ行】

- ・ サイクルアンドライド

自宅から駅やバス停まで自転車を利用し、その後鉄道やバスに乗り換えること。

【た行】

- ・タウンくる

寝屋川市内の公共交通空白地域を走る小型コミュニティバスで、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4路線を運行（音羽町線、木屋ルート、木田・河北ルート、黒原ルート）している。

- ・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）に応える送迎するサービス。乗り合いのため、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】

- ・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などで構成され、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。

- ・ノンステップバス

出入口の高さを低くして乗降性を高めたバス。

【は行】

- ・パークアンドライド

自宅から最寄りの乗降駅まで乗用車で行き、指定の駐車場所から鉄道に乗り換えて目的地に行くこと。駅中心部の渋滞の緩和や自動車減少の解消が期待できる。バスに乗り換える場合には、パーク&バスライドという。

- ・バスベイ

バス停留所に、歩道に切れ込みを入れることで、車両や2輪車が乗降停車中のバスを追い越す危険性の回避や、後続車両への渋滞を緩和させるスペース。

- ・バスロケーションシステム

バス車両に設置した無線機器やGPS機器などを利用して位置情報を収集することで、携帯電話、インターネットなどから利用者にバスの接近情報や到着時刻を知らせるシステムを指す。

- ・バリアフリー

障害者や高齢者等の社会的弱者が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的、心理的な障害や情報に関わる障壁などを取り除くこと。

- ・PDCI 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)→Innovation(見直し)という4段階の活動を繰り返し、継続的に改善を行うこと。

【ま行】

- ・モビリティ

移動性・流動性。

【や行】

- ・ユニバーサルデザイン

「すべての人が使いやすいデザイン」を意味し、年齢や障害に関係なく多くの人が利用可能な製品・建物・空間をデザインすることを目的とする。

【ら・わ行】

- ・立地適正化計画

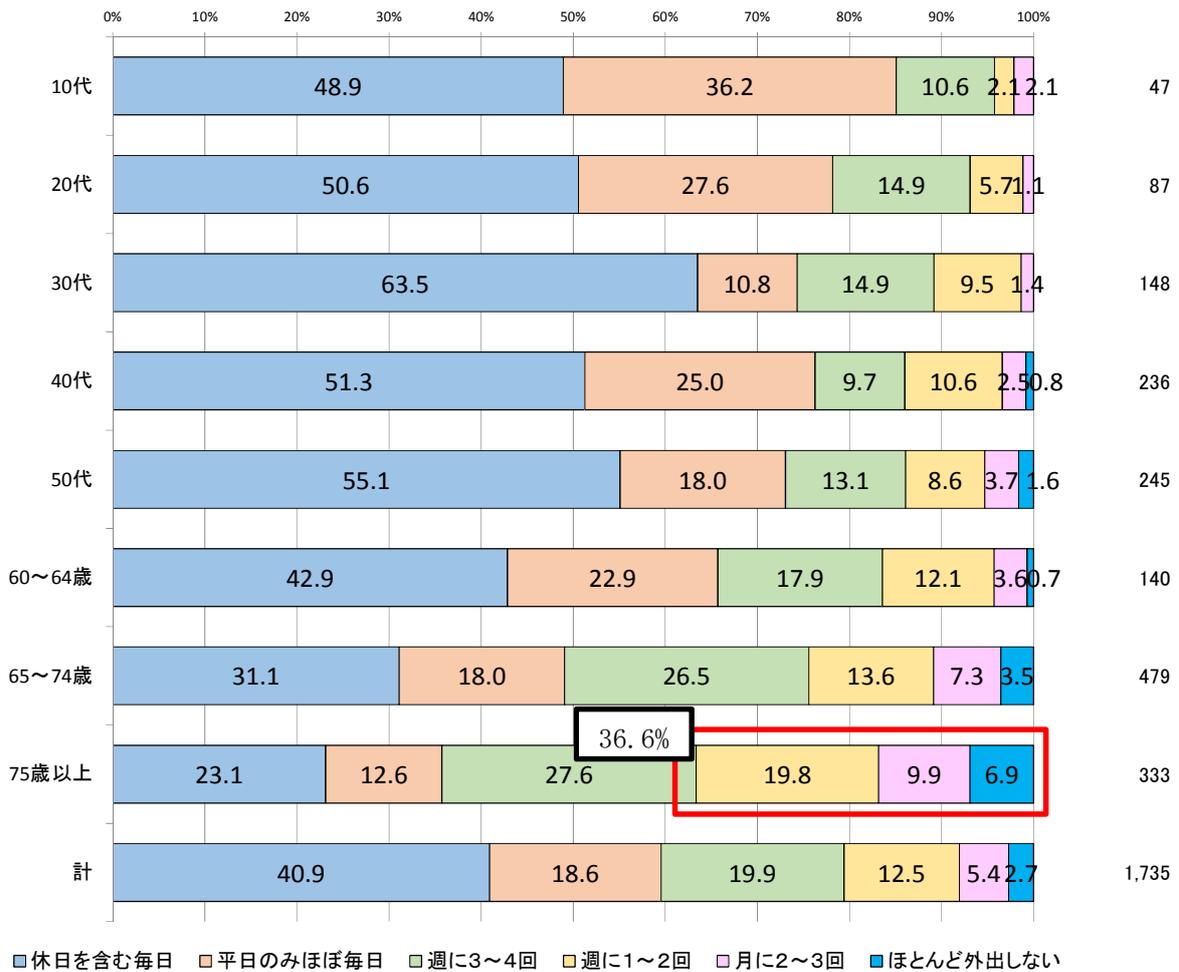
住宅（居住機能）や医療・福祉・商業等の生活に必要な施設（都市機能）の立地を計画的に緩やかに誘導し、公共交通ネットワークと連携し、コンパクトで利便性の高いまちを目指していく計画。

【参考資料】：公共交通の利用状況と市民意向

1. 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%を占めています。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%となっています。



※ 「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くなっています。

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%となっています。

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%となっています。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割以上となっています。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割となっています。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割以上を占めています。

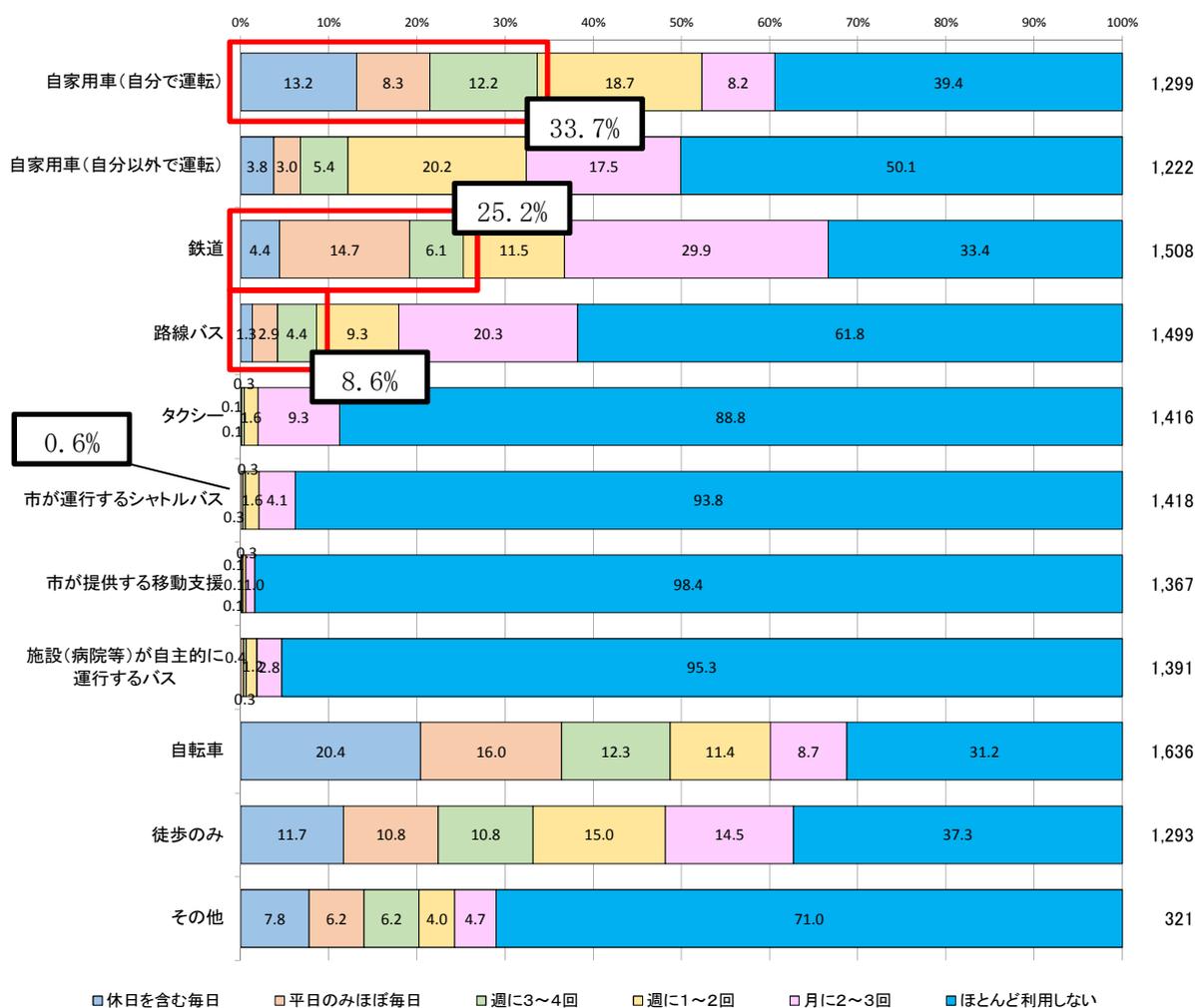


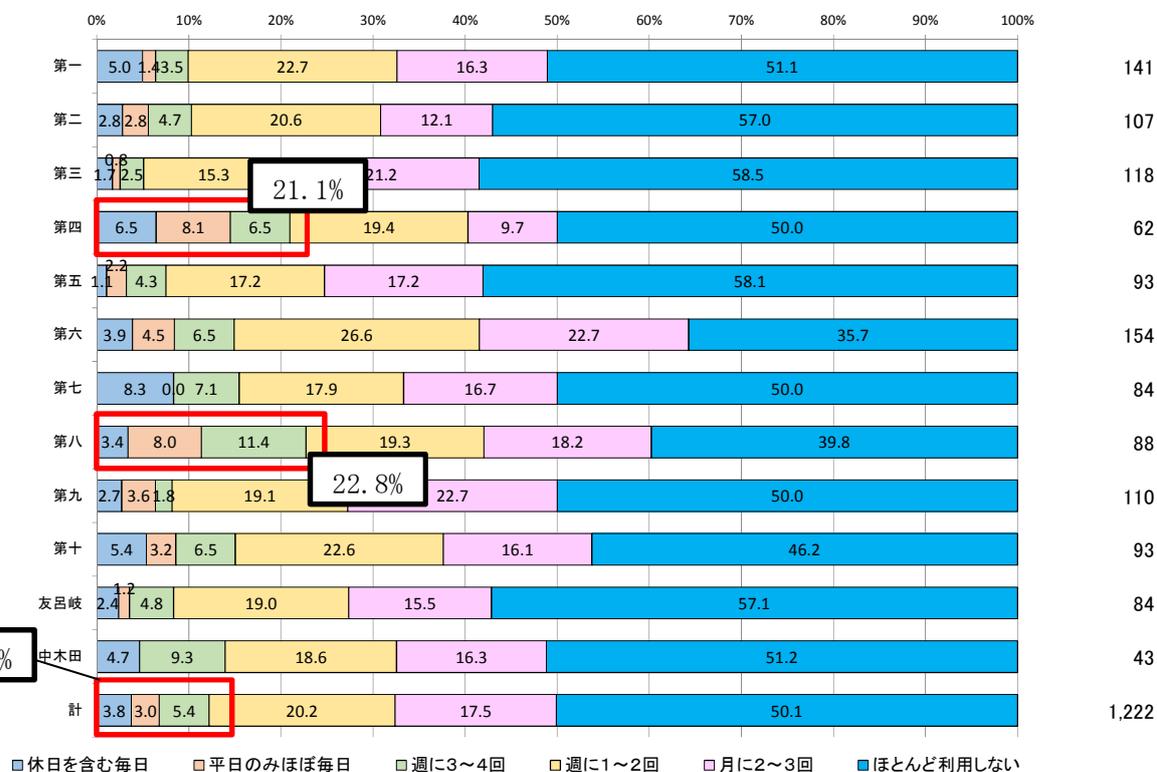
図 移動手段ごとの利用状況

【中学校区別 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

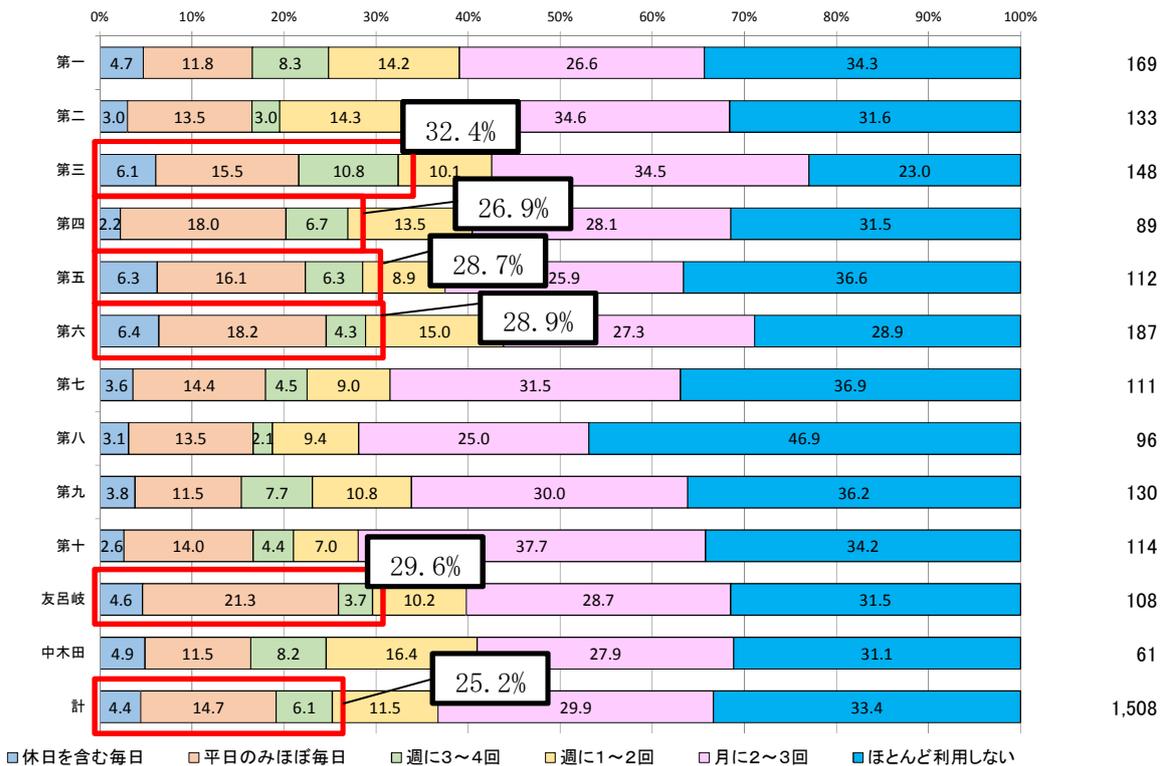
図 自家用車を自分で運転する割合



※ 「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

【中学校区別 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



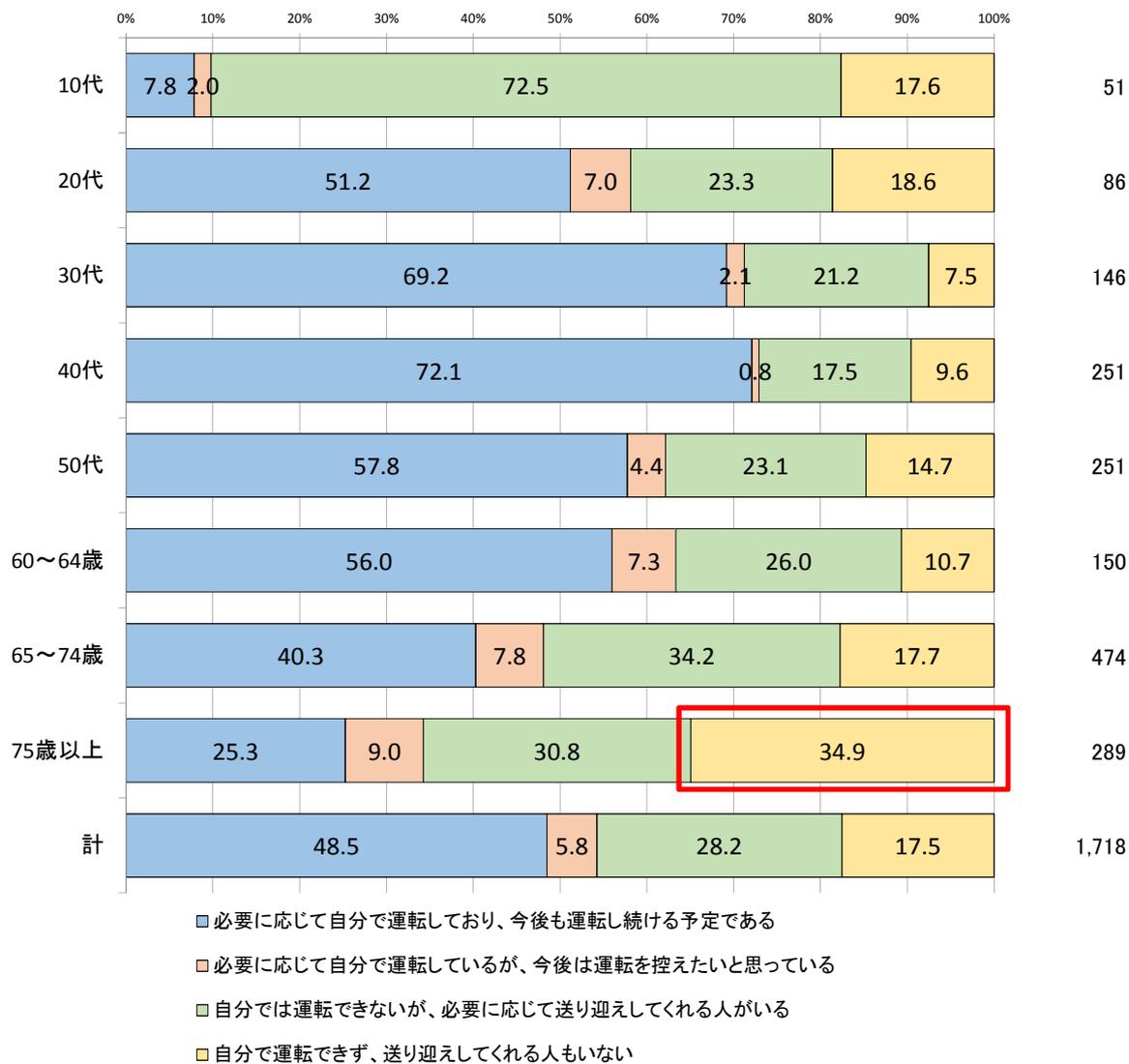
※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

図 バスを利用する割合

(3) 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%を占めています。

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%を占めています。



※ 「計」には、年齢不明の回答を含む

図 自家用車の利用状況

(4) 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ます。

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割以上となっています。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ます。

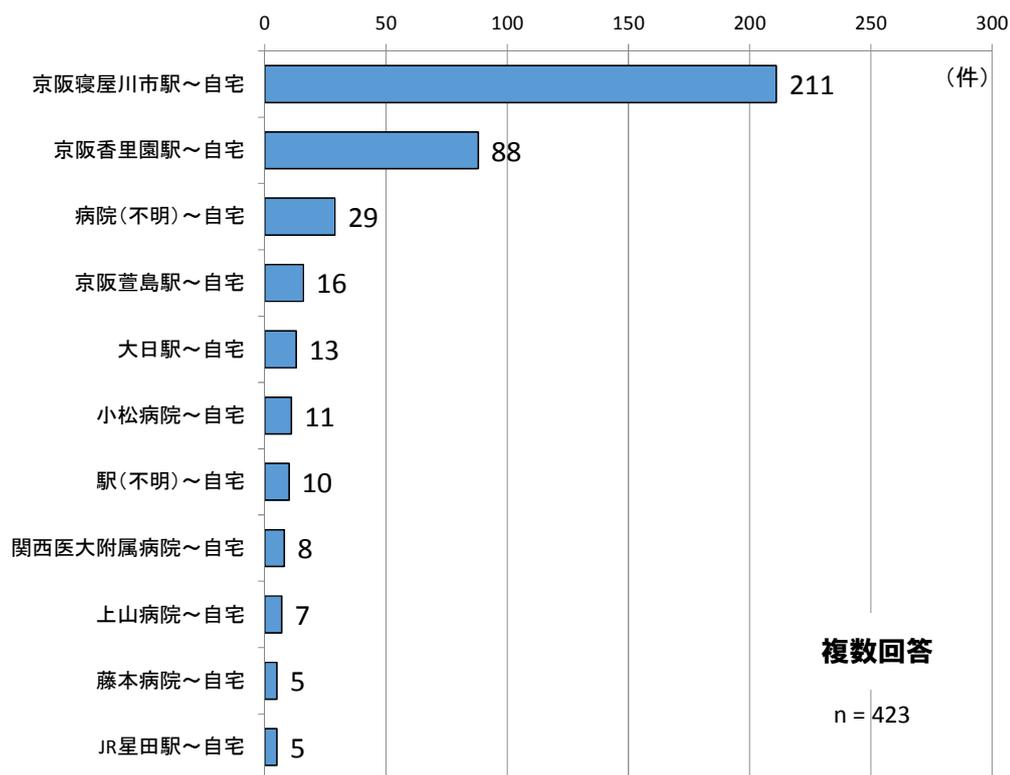
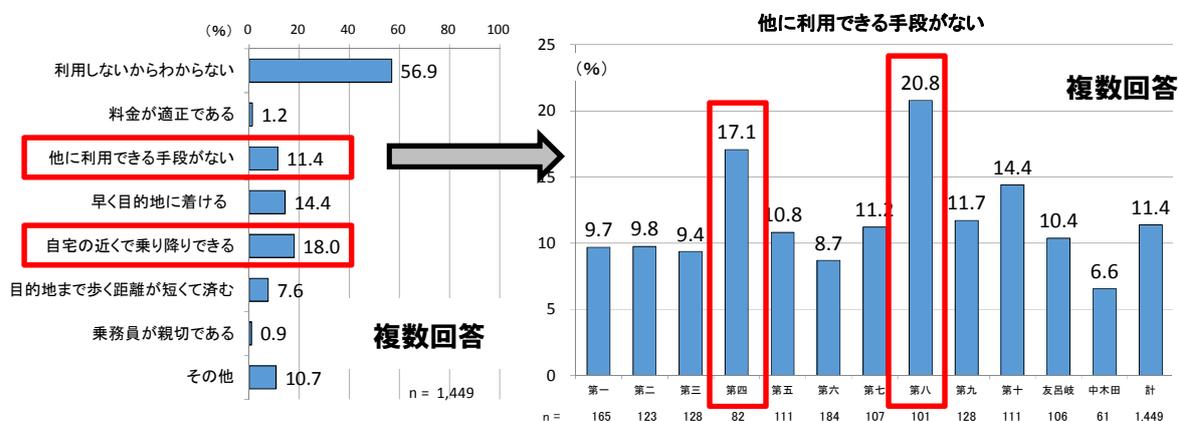


図 タクシーの利用区間



※ 「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

(5) 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ます。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ます。

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%を占めています。「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 割以上となっています。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ます。

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くなっています。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くなっています。

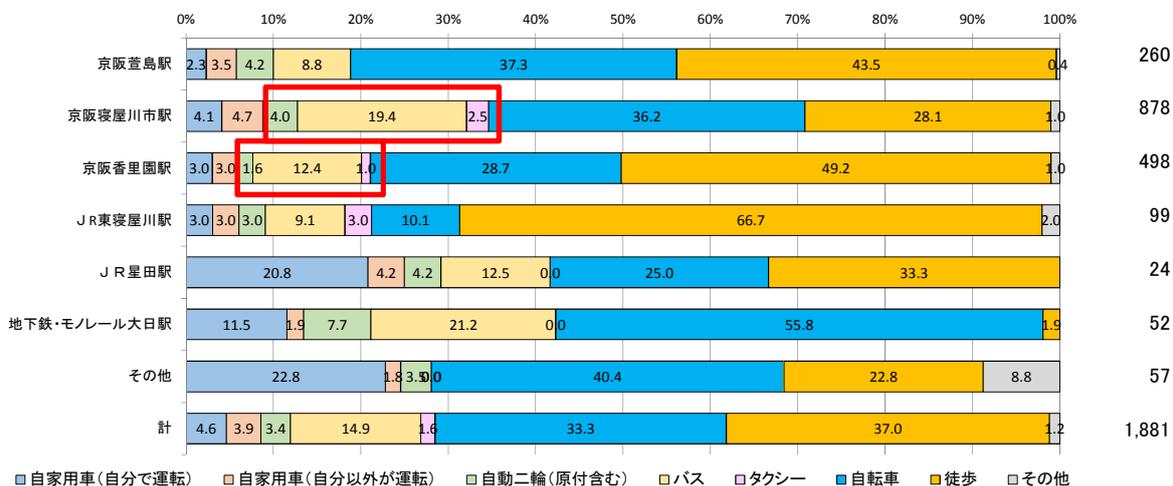
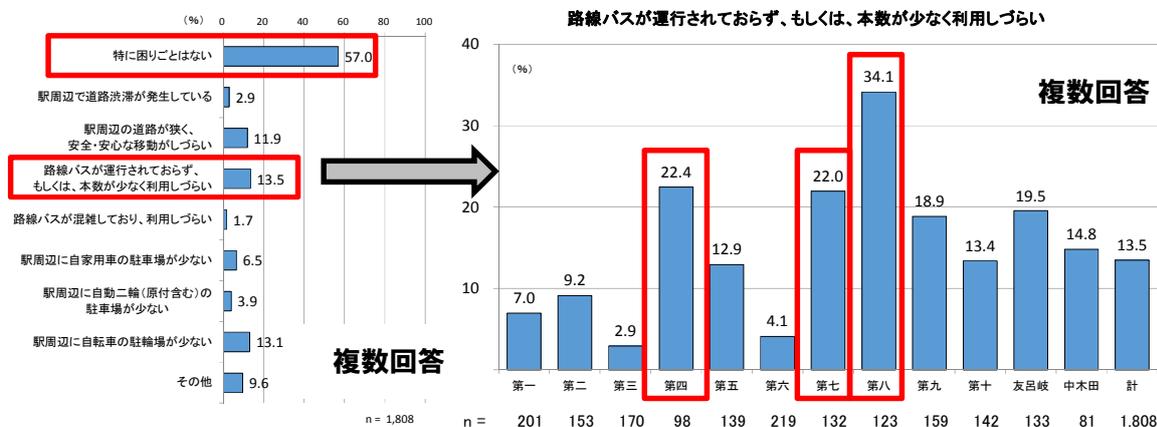


図 鉄道駅へのアクセス手段



※ 「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	19.4	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

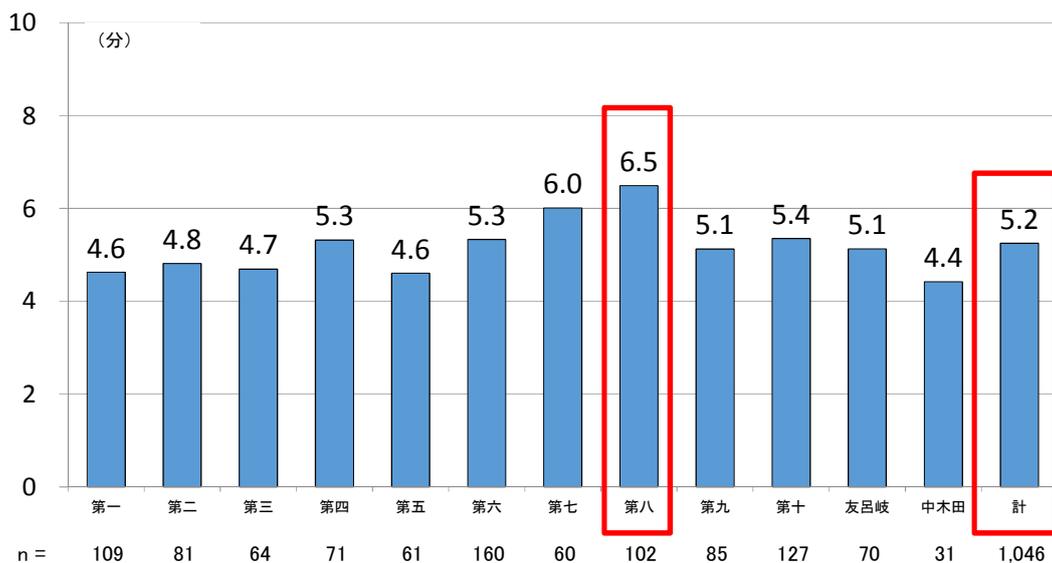
※ 「計」には、寝屋川市外、校区不明等の回答を含む

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）

(6) 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 分となっています。

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%で最多となっています。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%となっています。



※ 「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

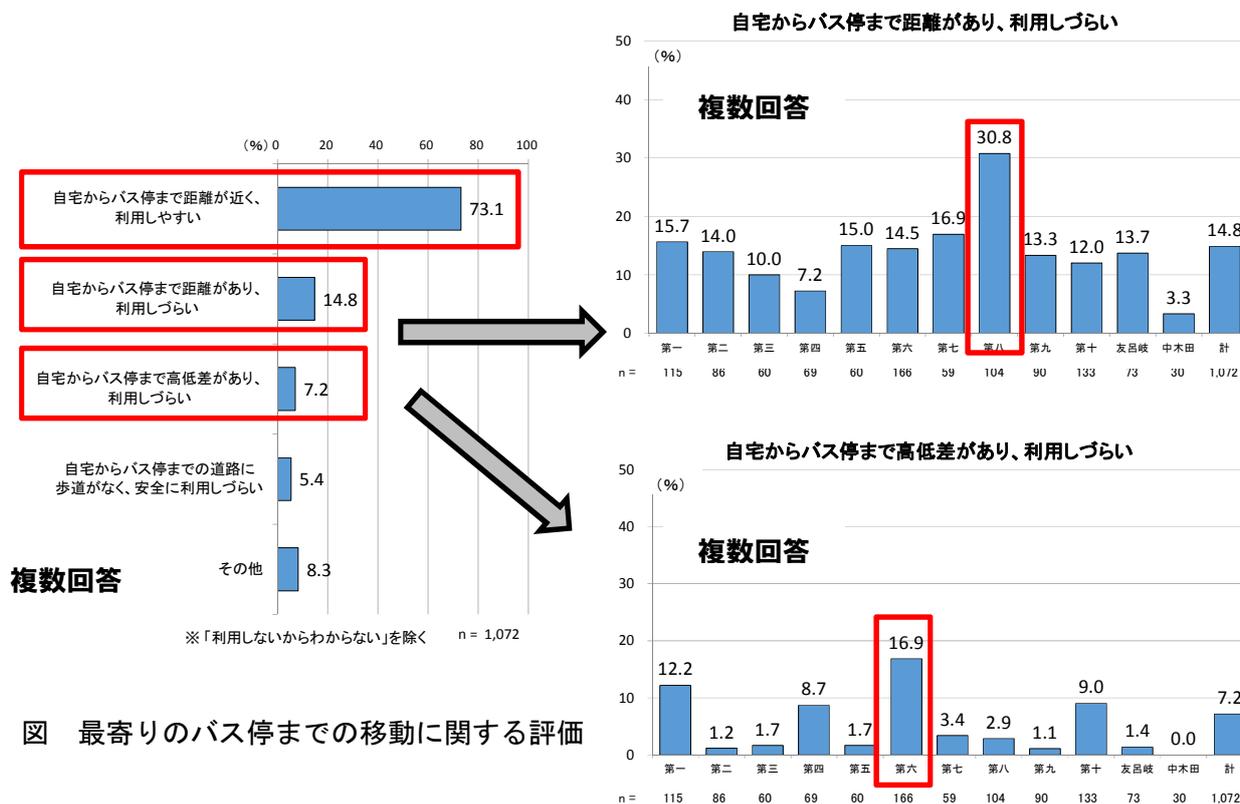


図 最寄りのバス停までの移動に関する評価

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ます。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ます。

	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 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 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	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 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）

(7) 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ます。ついで、「座っていける」、「他の交通手段を利用するよりも安くすむ」が多くなっています。

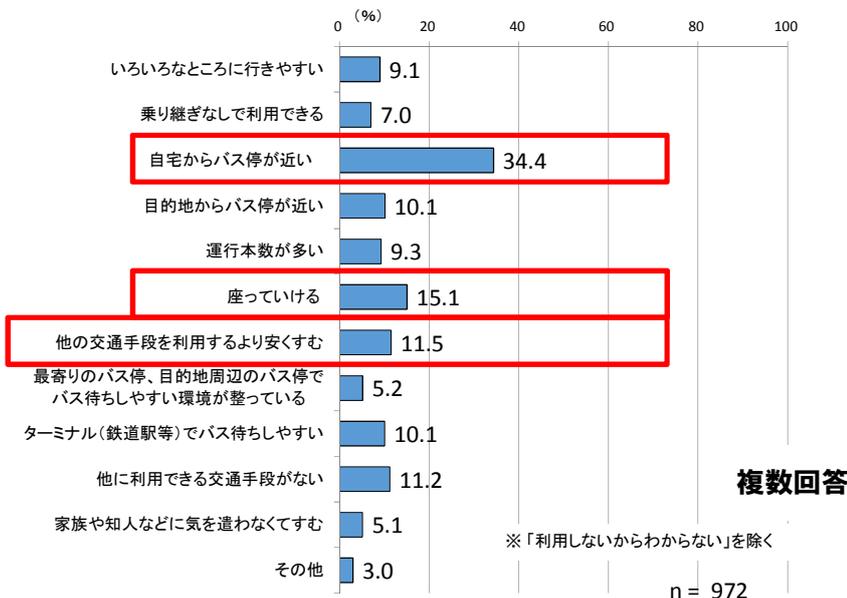


図 バスの良い点

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ます。

	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ます。「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ます。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ません。

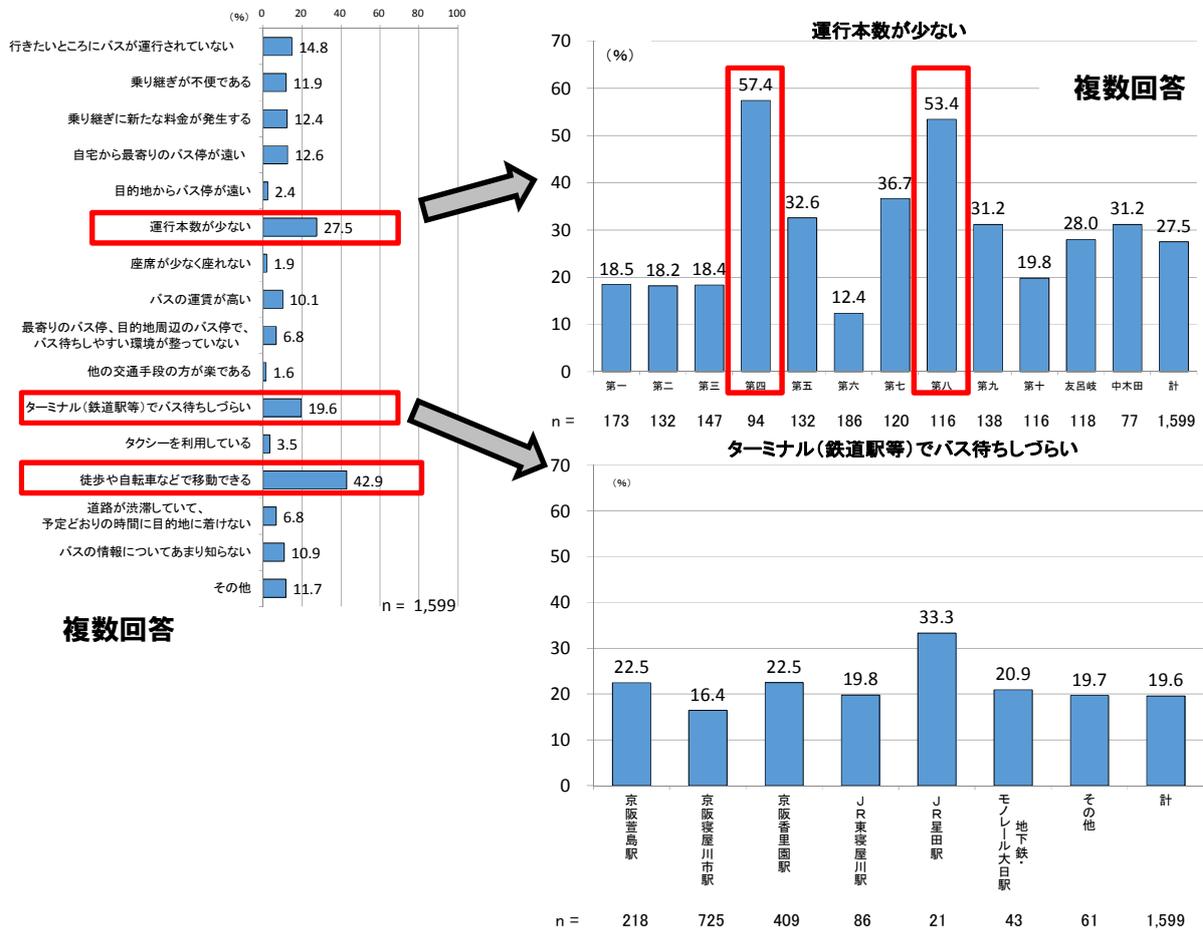


図 バスが利用しづらい理由、しない理由

(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、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ます。

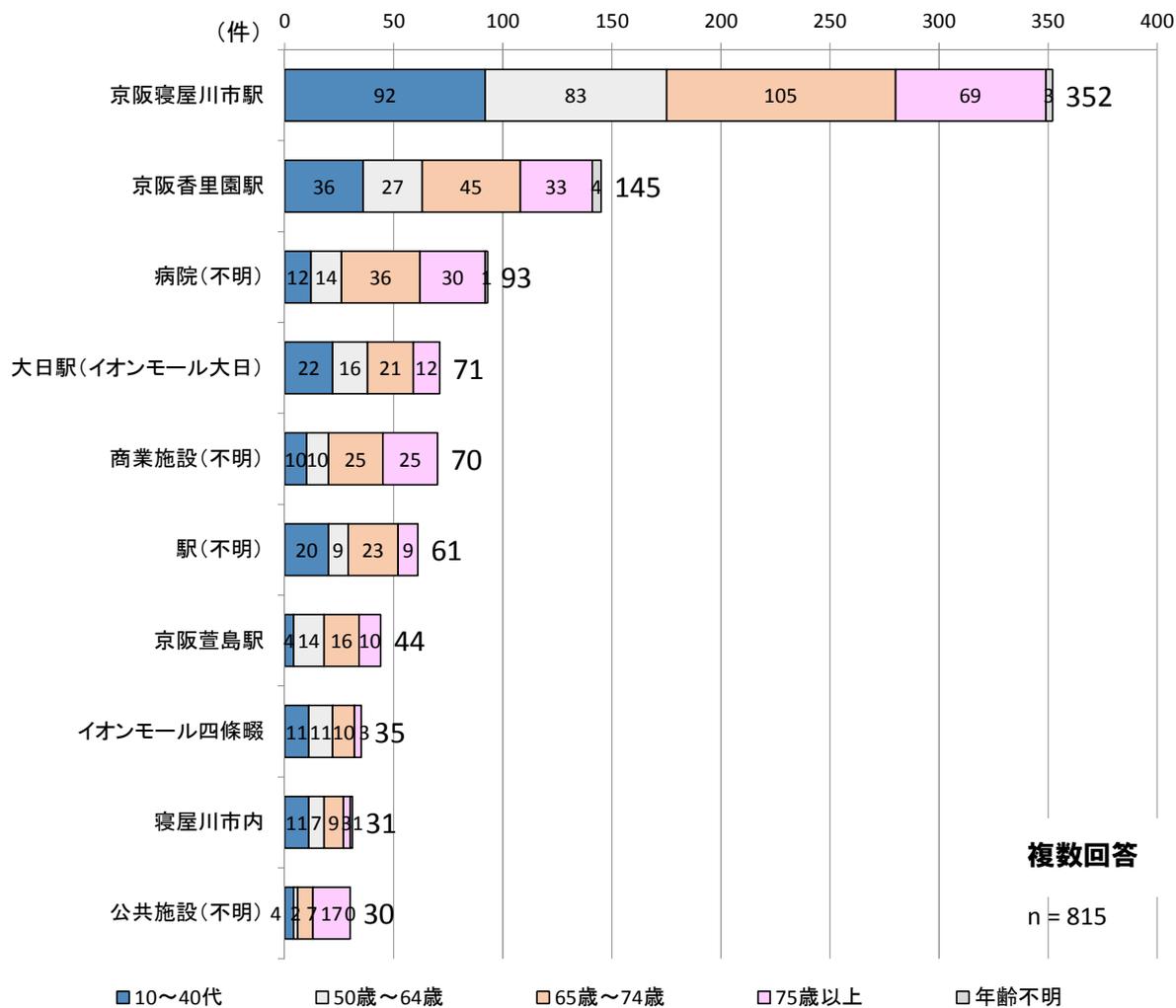


図 バスを利用した際の現在の行先

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ます。

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ます。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ます。

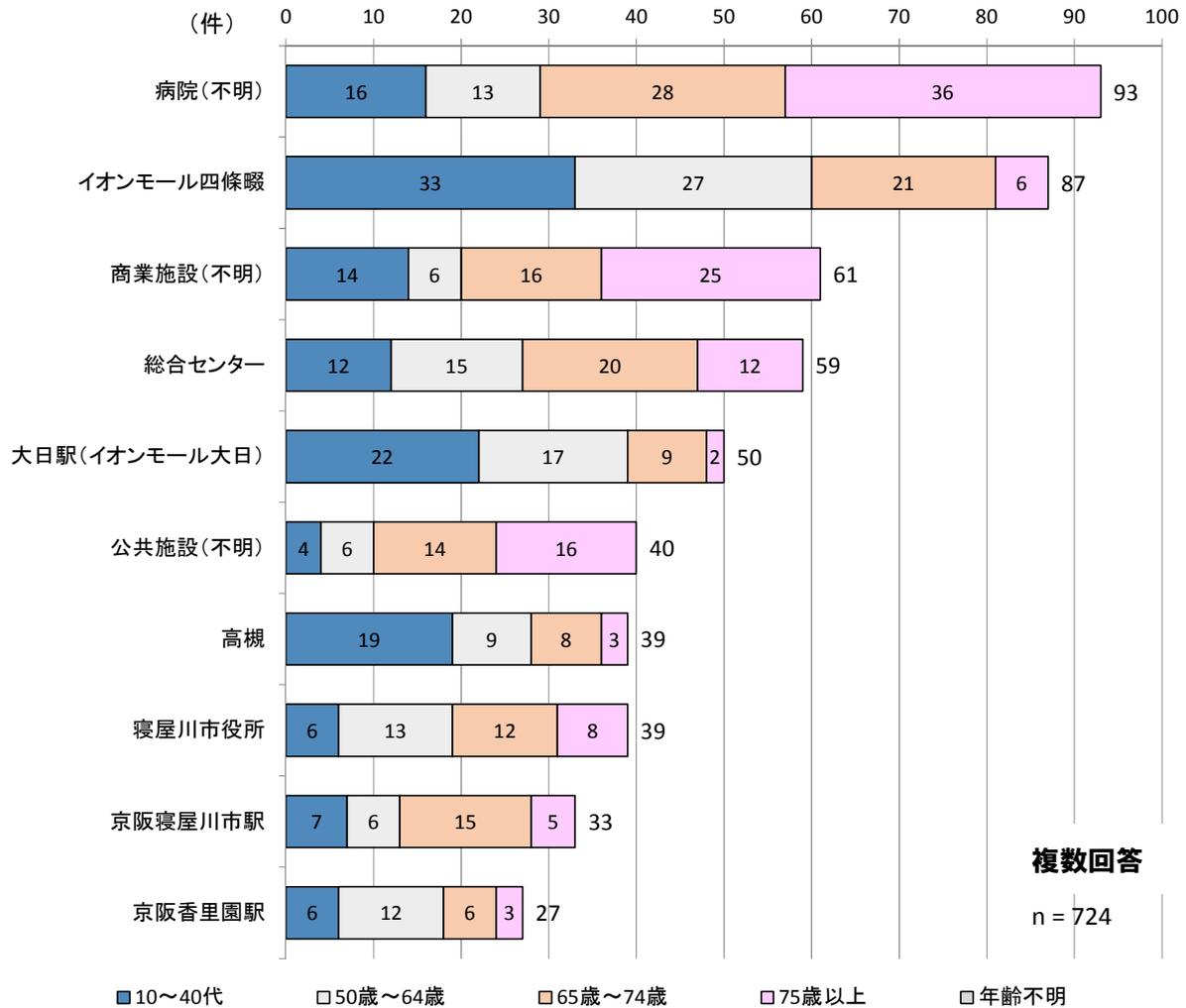


図 今後、バスでアクセスしたい行き先

(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割以上を占めています。

- 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

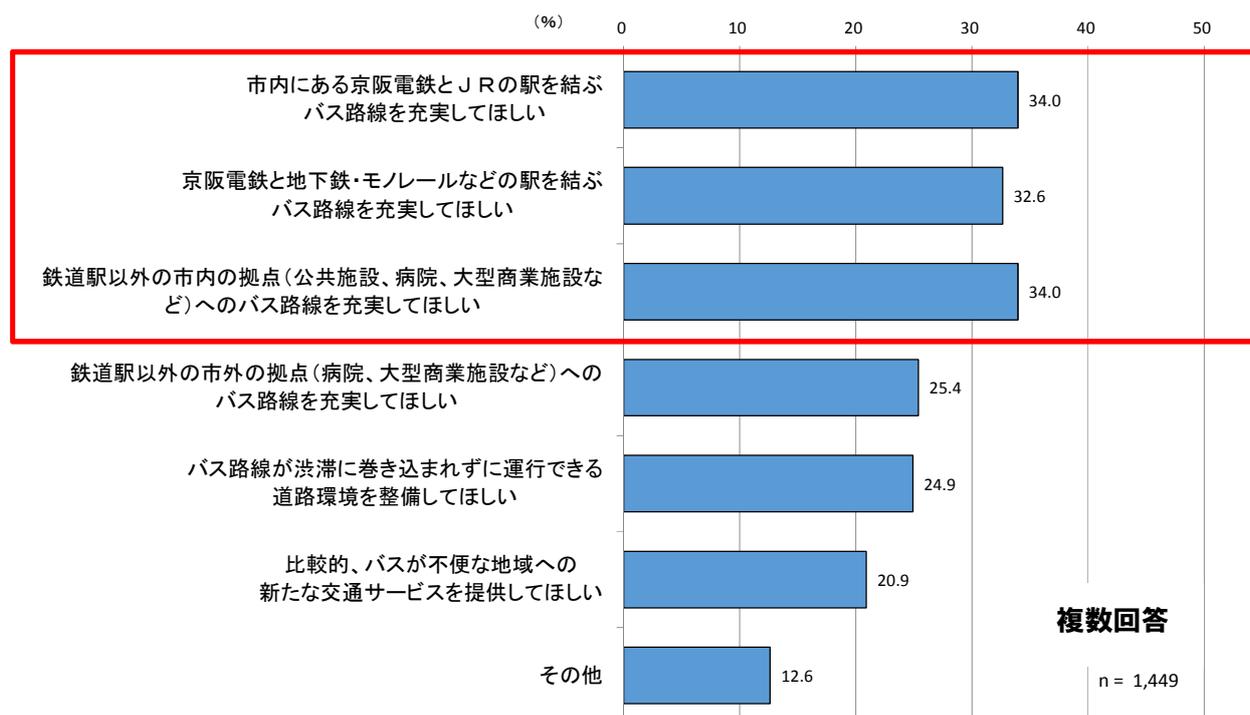


図 今後のあるべき姿

2. 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% を占めています。

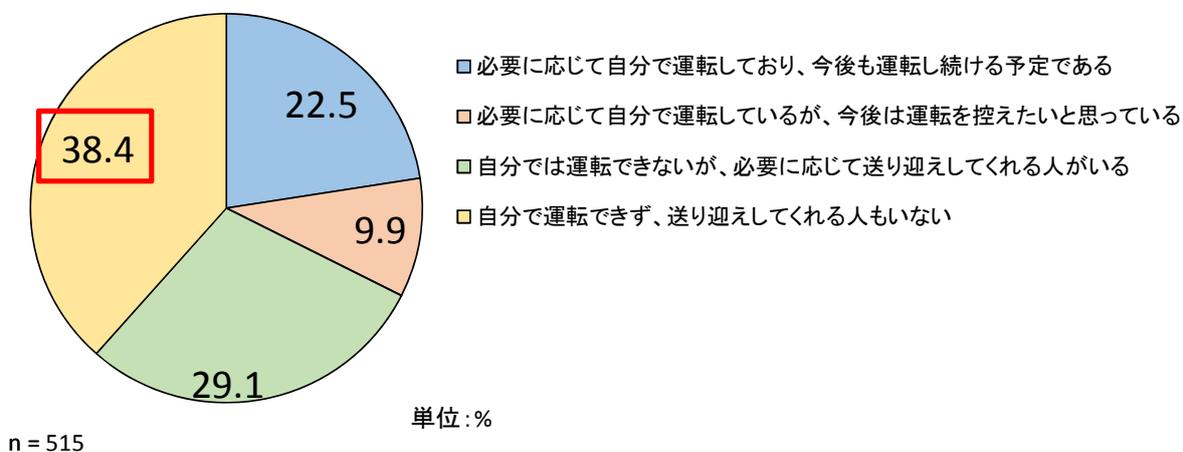


図 自家用車の利用状況

(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% となっています。

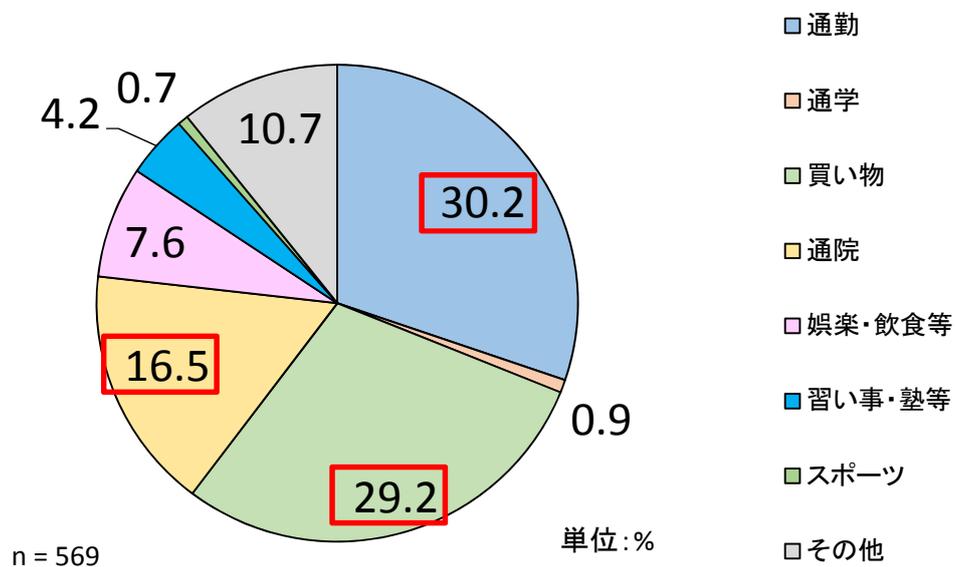


図 バスを利用する目的

(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%で最多となっています。

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、J R 東寝屋川駅利用者は「本数が少なく利用しづらい」が6割以上を占めています。

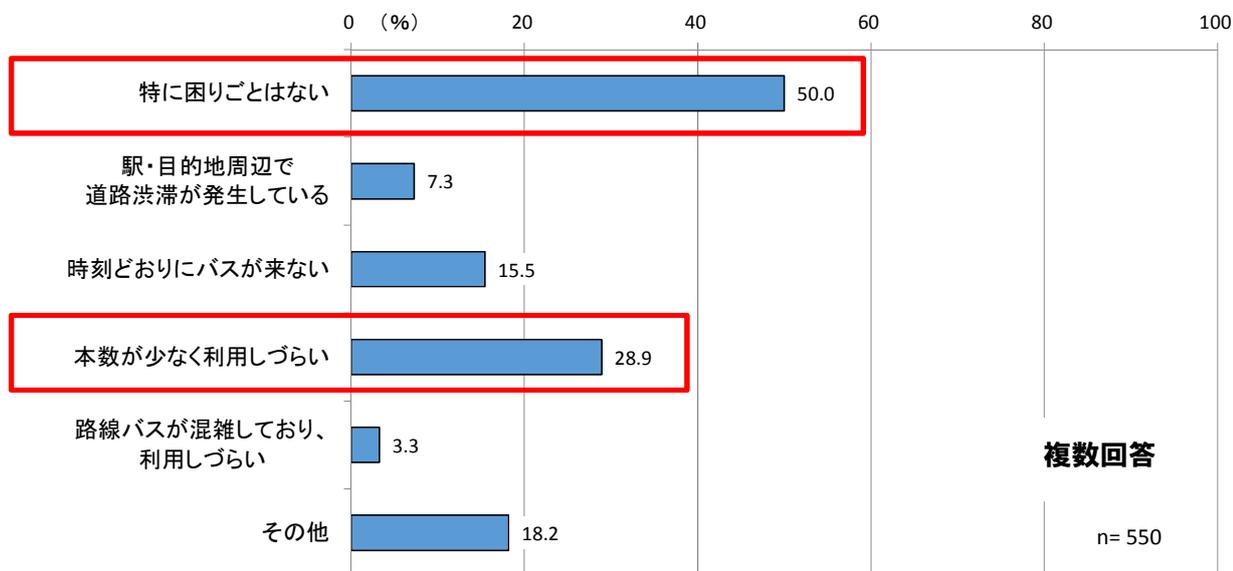


図 鉄道駅の利用にともなう困りごと（回答者全体）

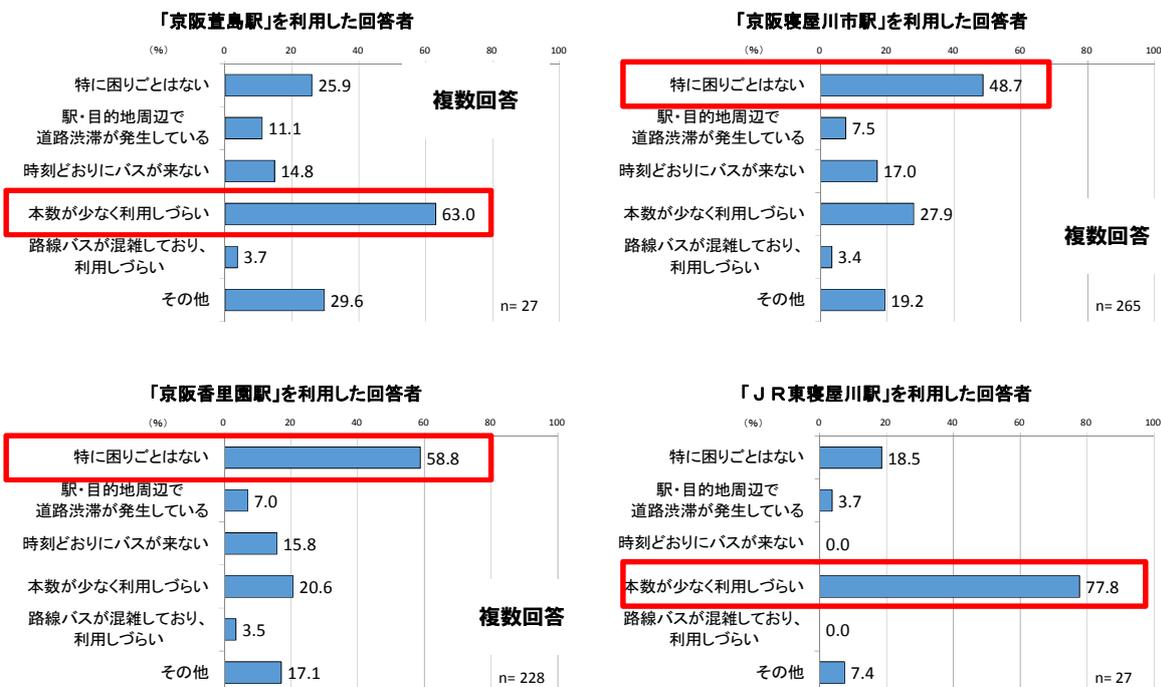


図 鉄道駅の利用にともなう困りごと（駅別）

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 分となっています。

「自宅からバス停まで距離が近く、利用しやすい」が約 78.1%で最多となっています。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割以上を占めています。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割となっています。

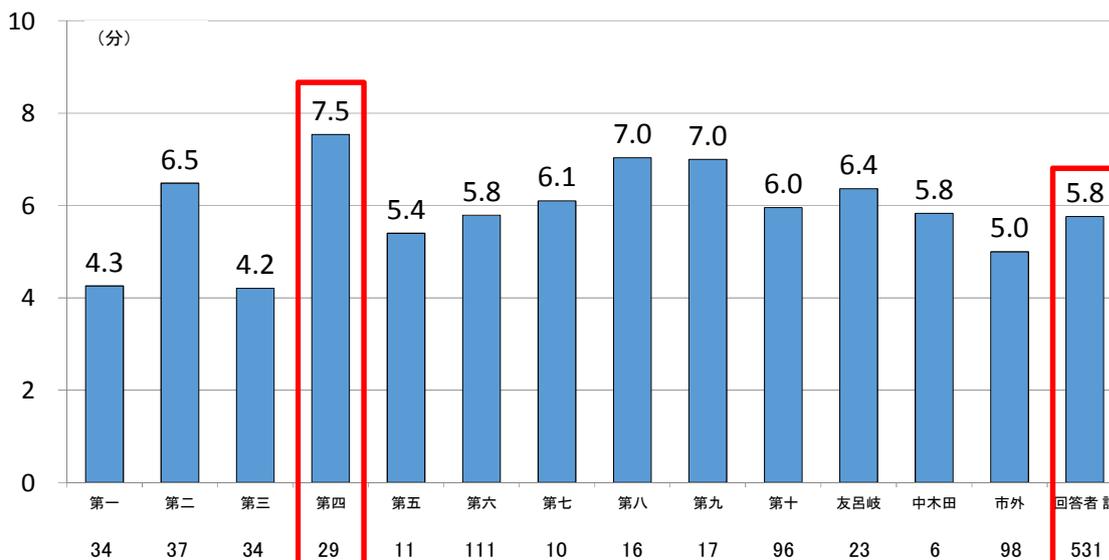


図 最寄りのバス停までの所要時間

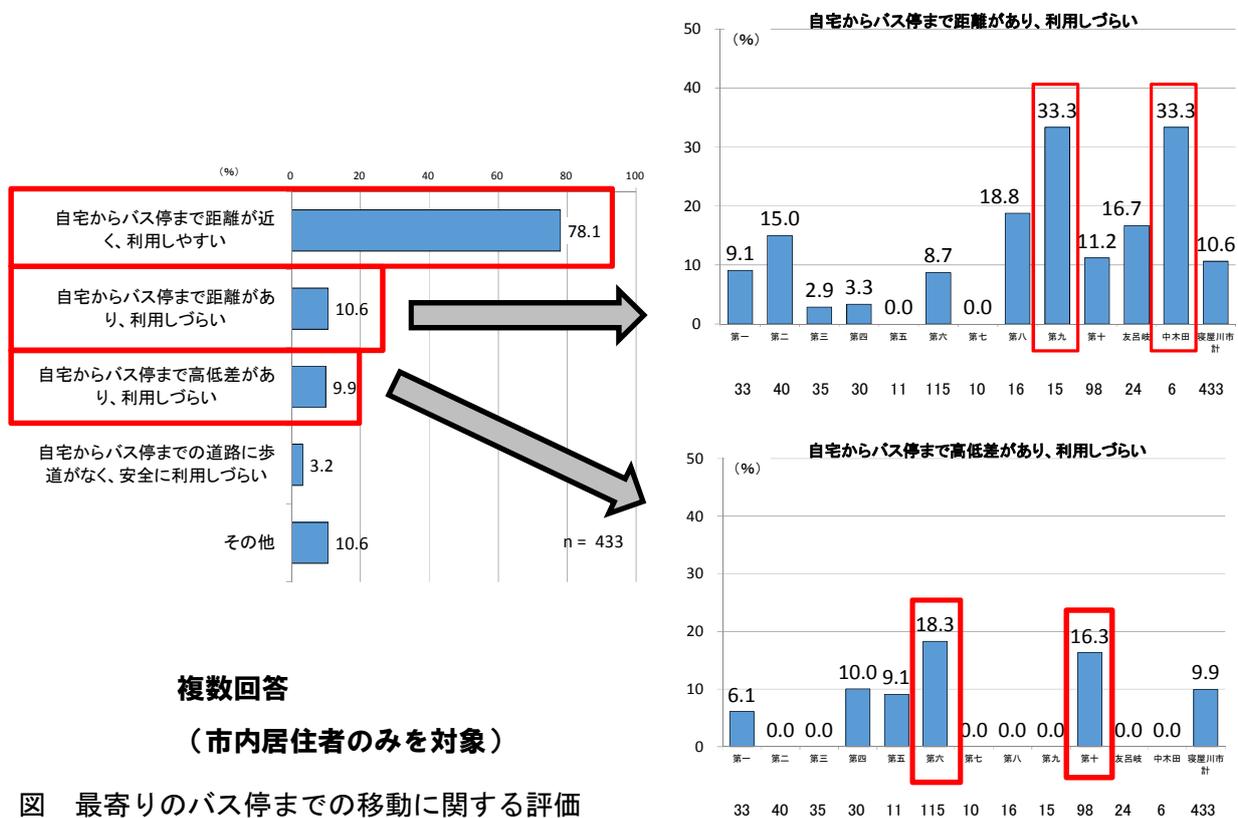


図 最寄りのバス停までの移動に関する評価

(5) バスの利用頻度

回答者の約 57.3%は、週に 3～4 回以上、バスを利用しています。

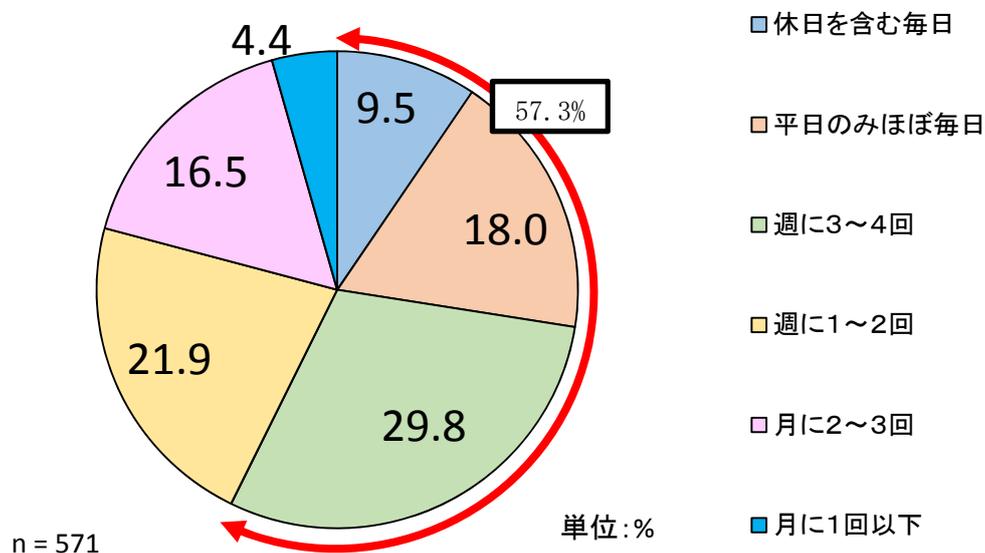


図 バスの利用頻度

(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ます。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%となっています。

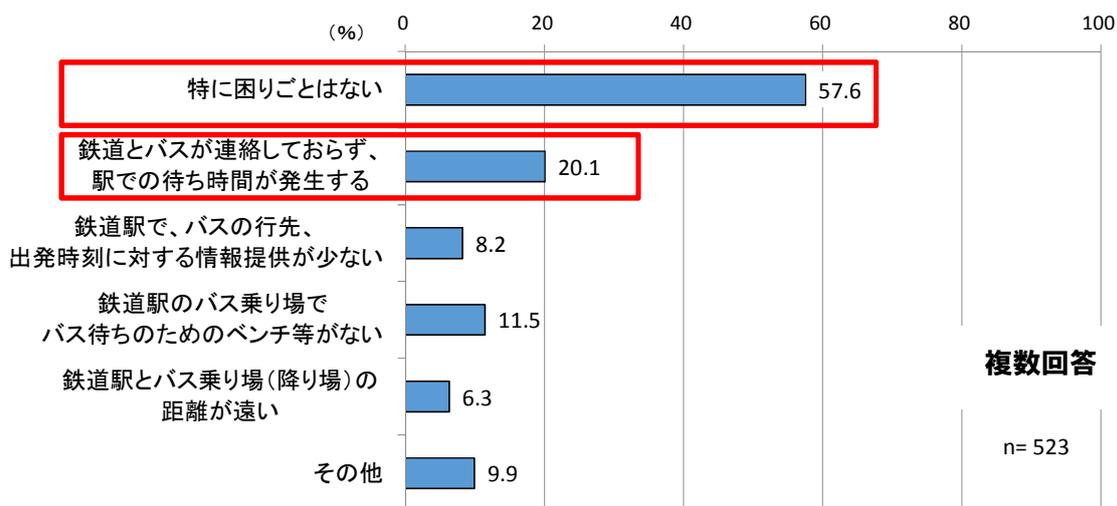


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価 (4 駅全体)

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%を占めています。

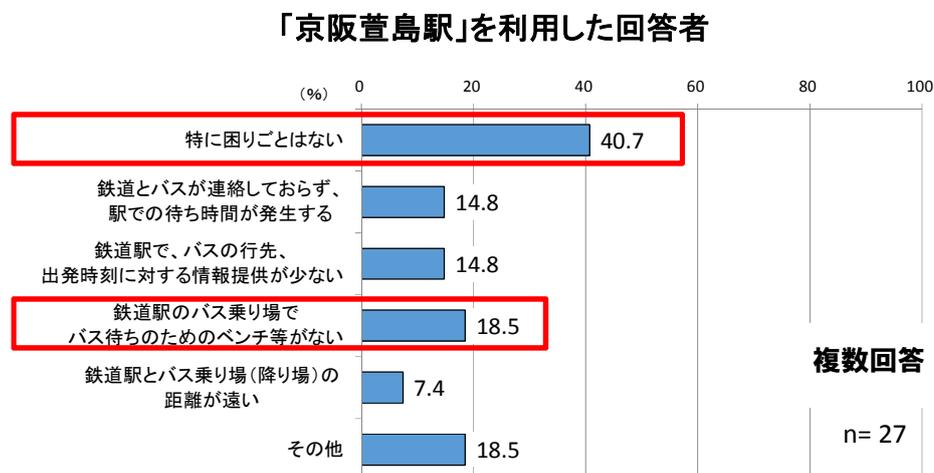


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価（京阪萱島駅）

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%を占めています。

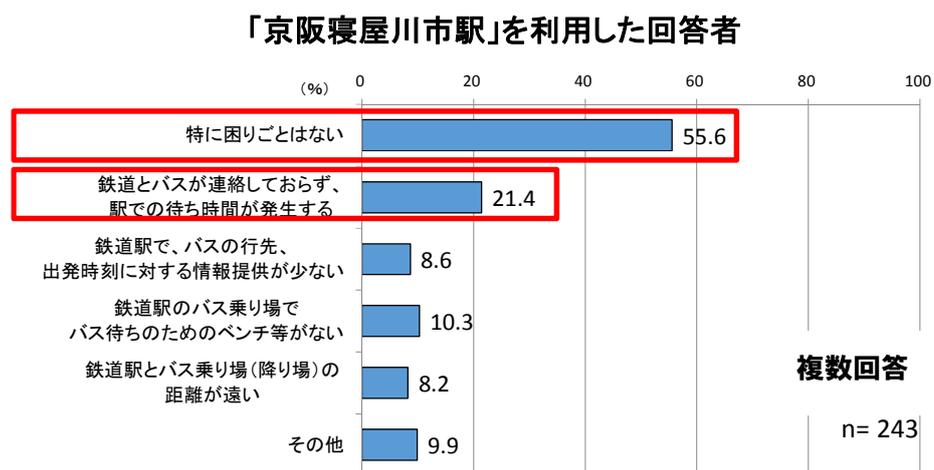


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価（京阪寝屋川市駅）

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%を占めています。

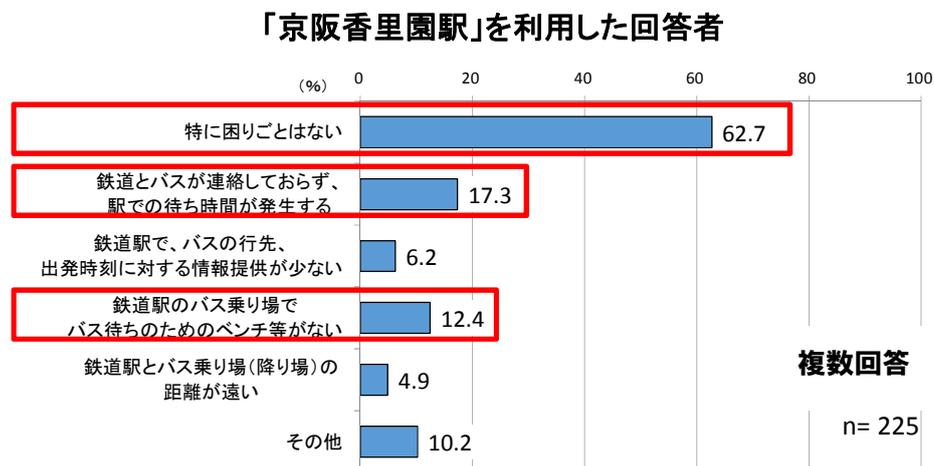


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価（京阪香里園駅）

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%を占めています。

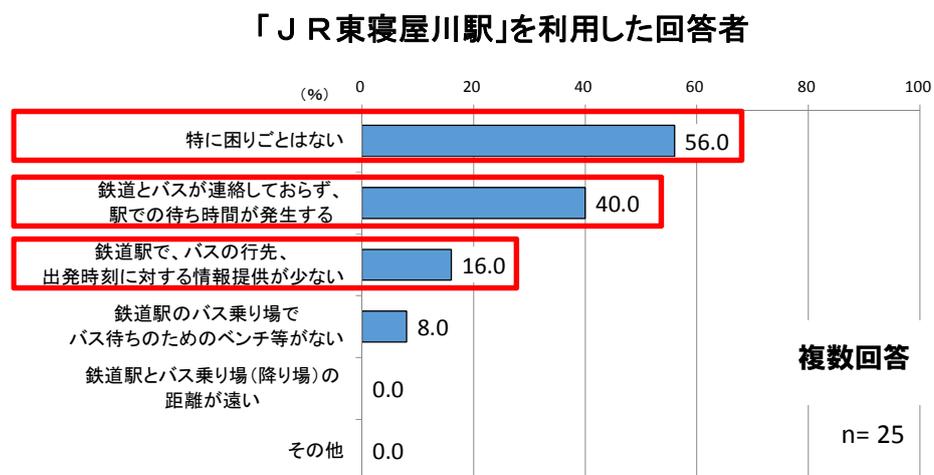


図 バスと鉄道の乗り継ぎに関する評価（J R 東寝屋川駅）

(7) バスに関する評価

バスが良い点として、「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」が多くなっています。

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ます。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割以上となっています。



図 バスの良い点

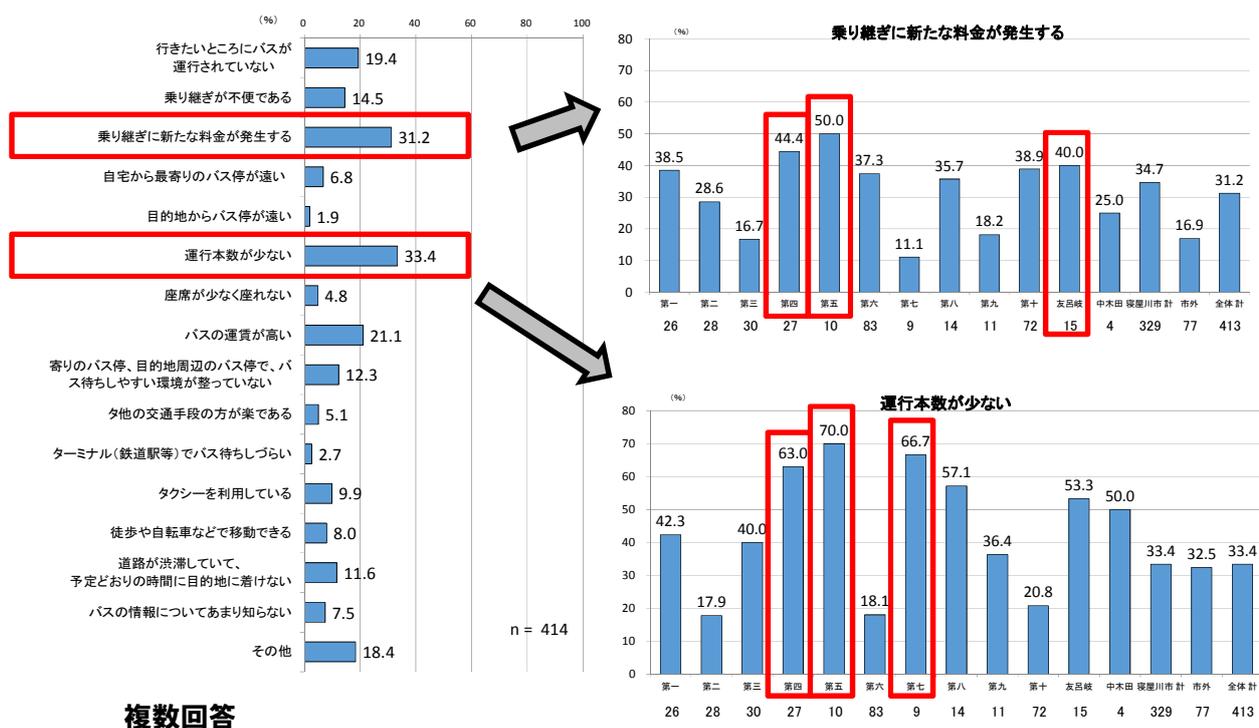


図 バスが利用しづらい理由、しない理由

(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ます。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ます。

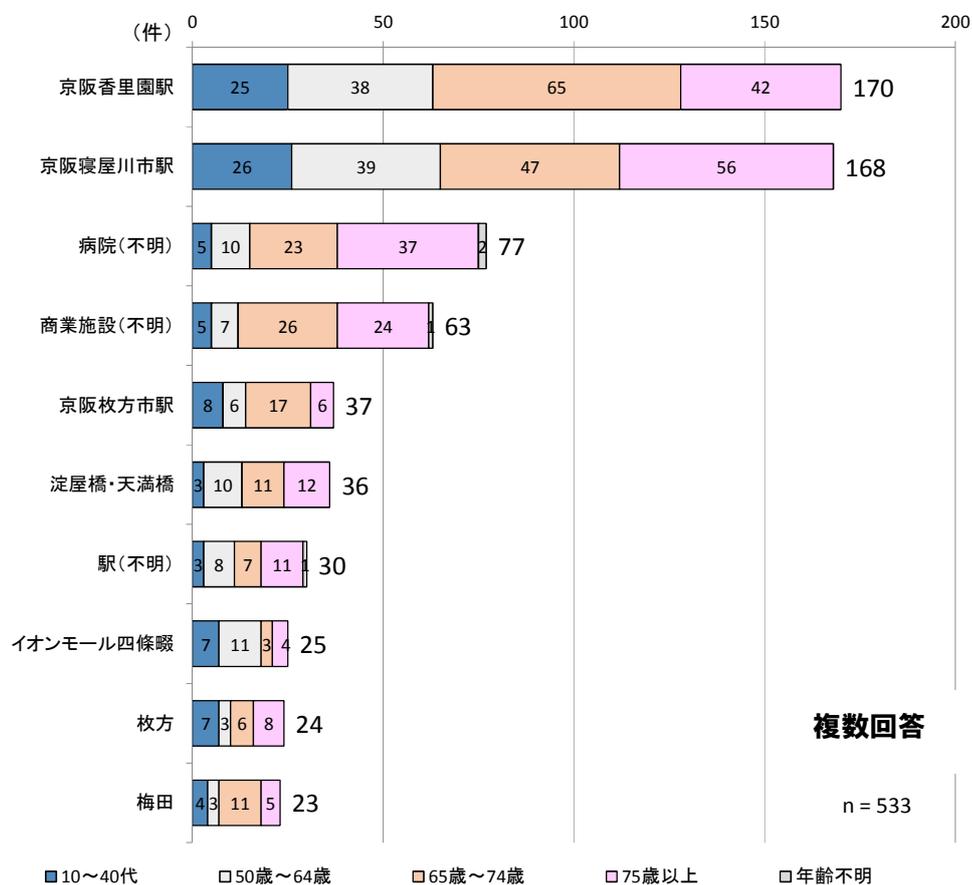


図 バスを利用した際の現在の行先

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ます。そのほか、高齢者では、病院へのニーズも高くなっています。

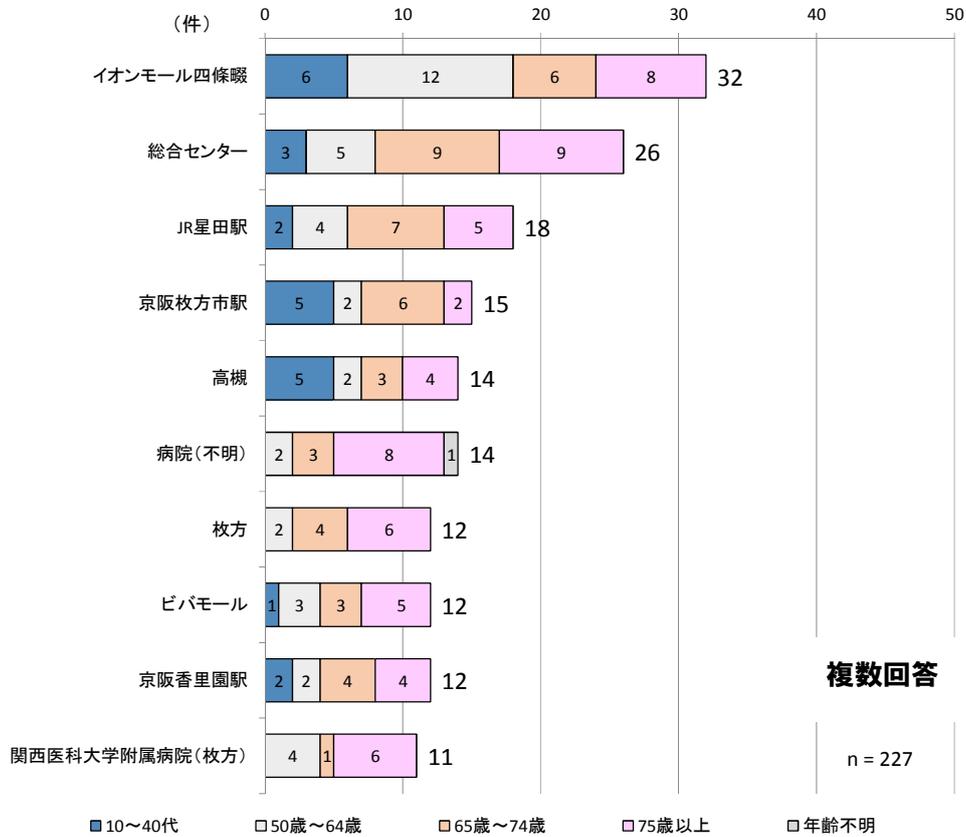


図 今後、バスでアクセスしたい行き先

(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割を占めています。

- 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

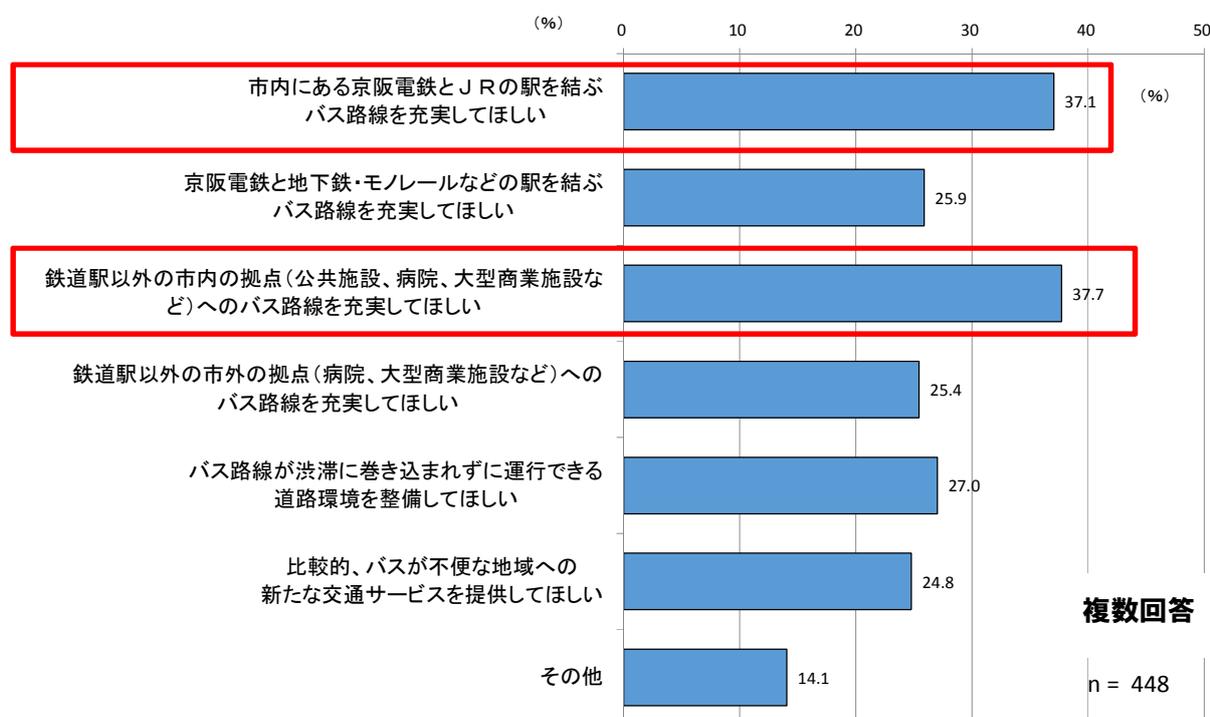


図 今後のあるべき姿

3. 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くなっています。

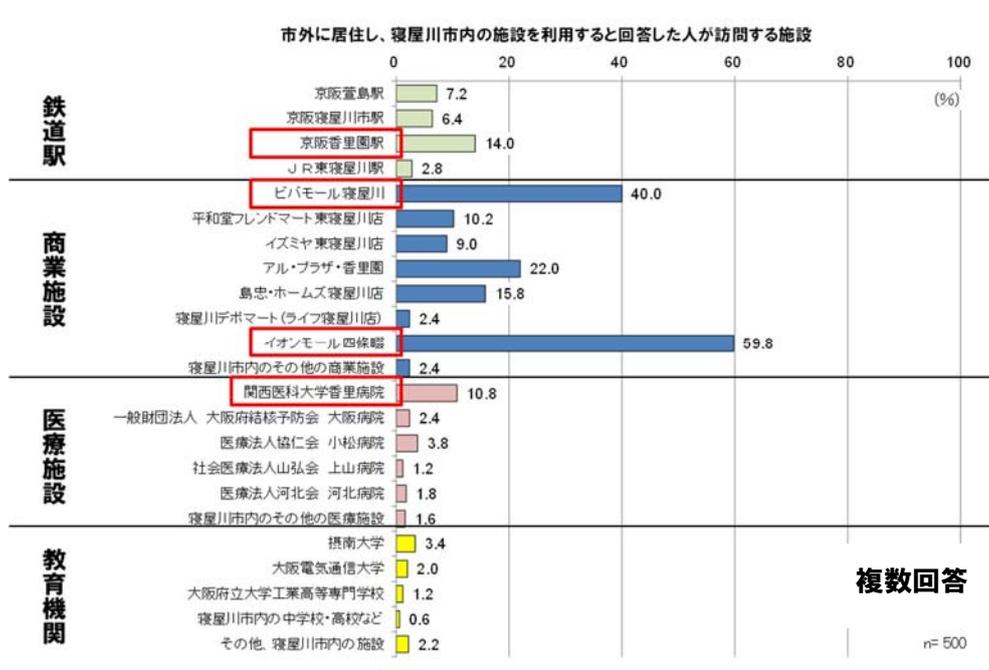


図 市外からの利用が多い寝屋川市内の施設

(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くなっています。

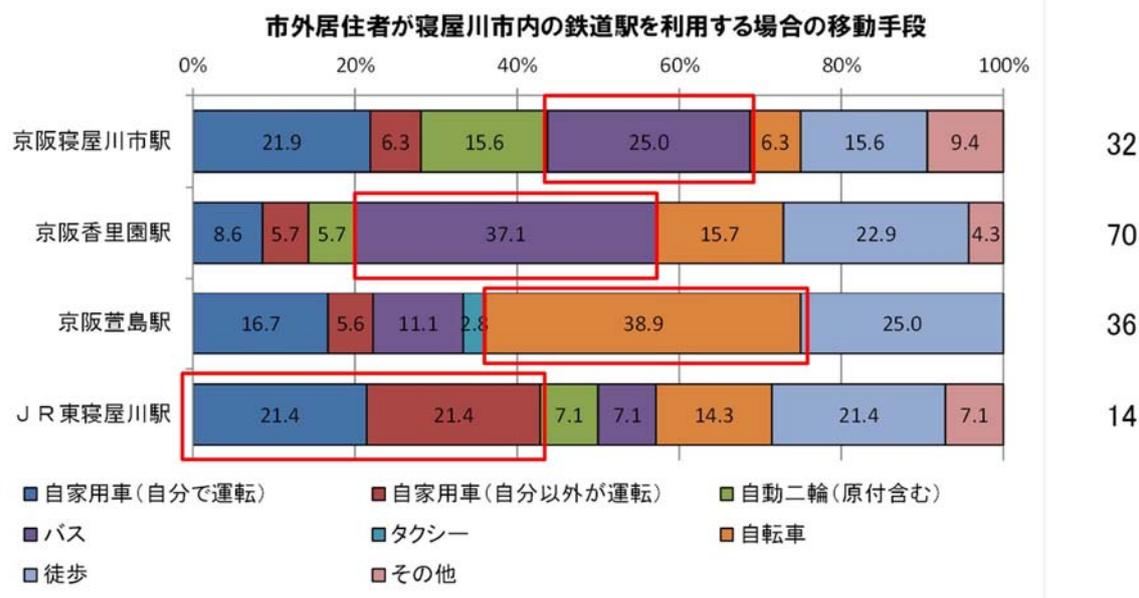


図 寝屋川市内の鉄道駅へのアクセス

(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%で最多となっています。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%を占めています。

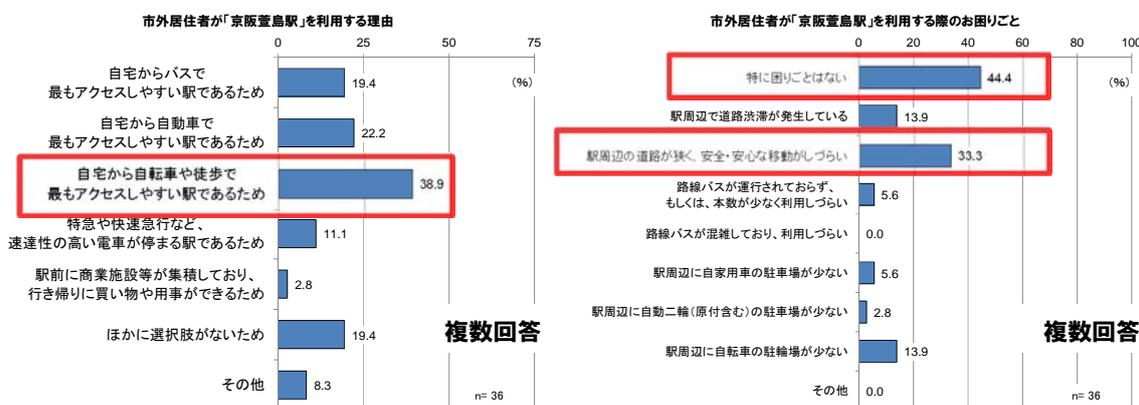


図 京阪萱島駅の利用に関する評価

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%で最多となっています。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%を占めています。

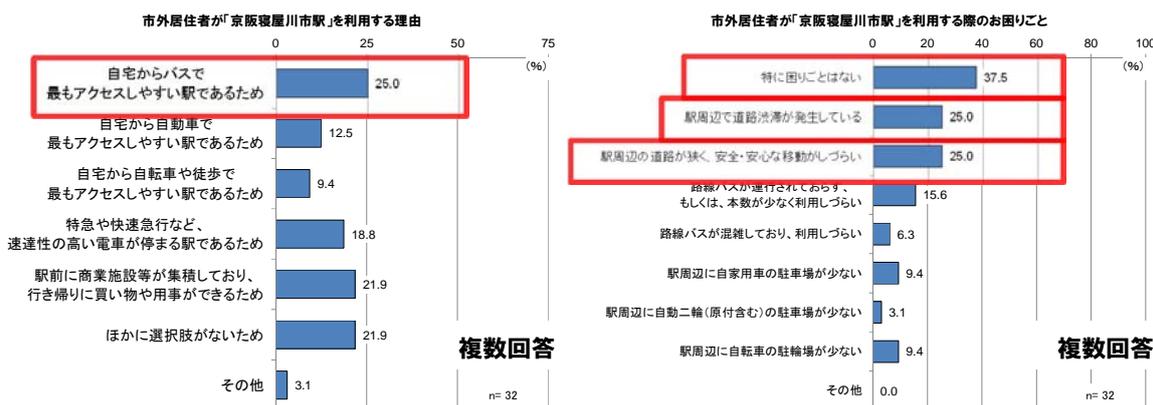


図 京阪寝屋川市駅の利用に関する評価

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%で最多となっています。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%を占めています。

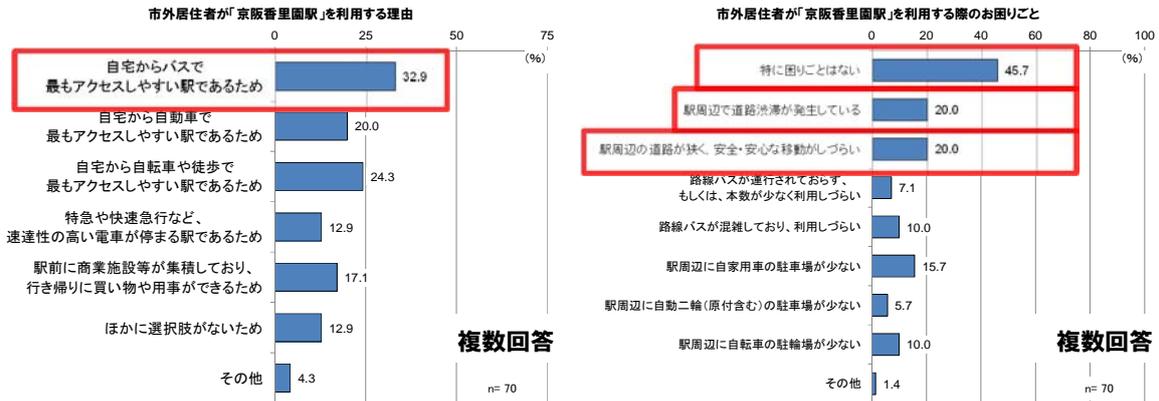


図 京阪香里園駅の利用に関する評価

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」が最多となっています。ついで、「自宅から自動車でも最もアクセスしやすい」が約 35.7%を占めています。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%を占めています。

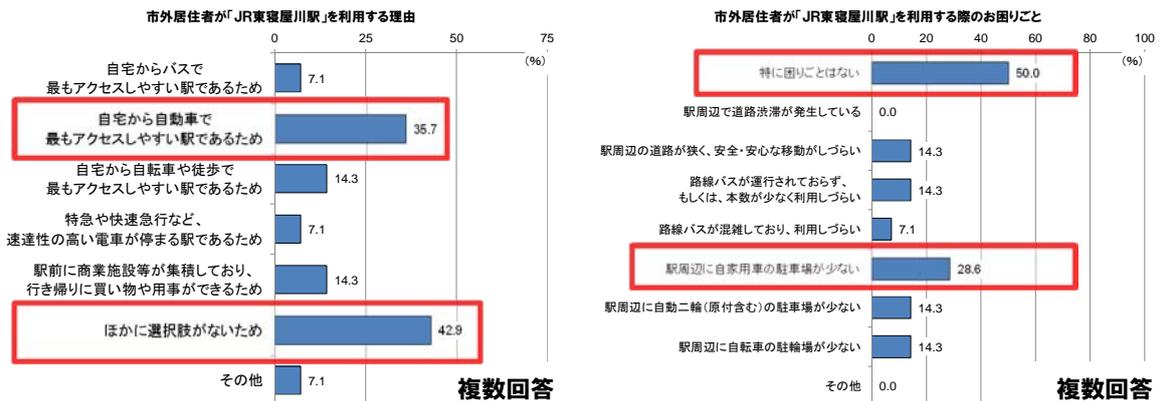


図 JR東寝屋川駅の利用に関する評価

(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ます。関西医科大学香里病院では、バス利用者も約 11.1%存在しています。

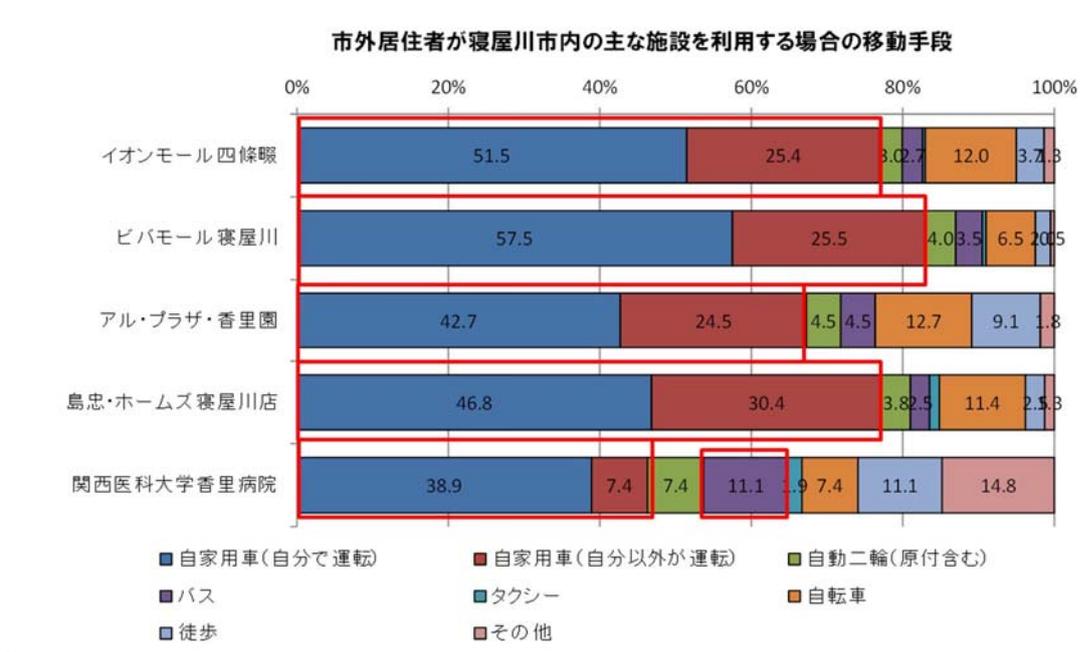


図 寝屋川市内の鉄道駅へのアクセス

(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%で最多となっています。「自宅からバスアクセスしやすい」は約 9.4%となっています。

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%で最多となっています。

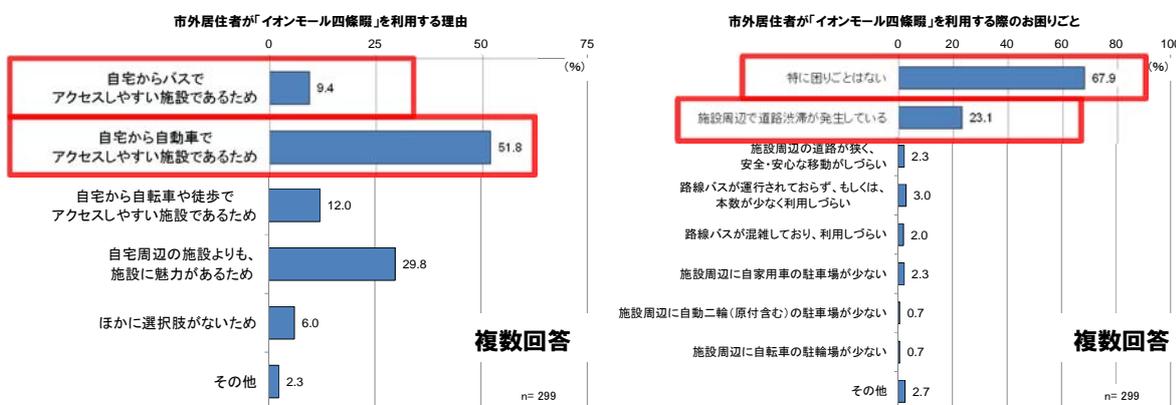


図 イオンモール四條畷の利用に関する評価

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%で最多となっています。「自宅からバスアクセスしやすい」は約6.0%となっています。

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%となっています。

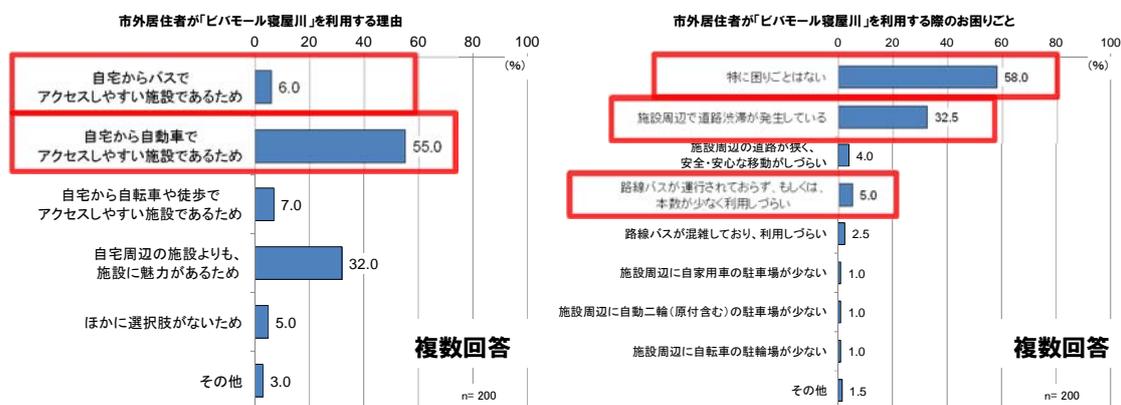


図 ビバモール寝屋川の利用に関する評価

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%で最多となっています。「自宅からバスアクセスしやすい」は約11.8%となっています。

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%で最多となっています。

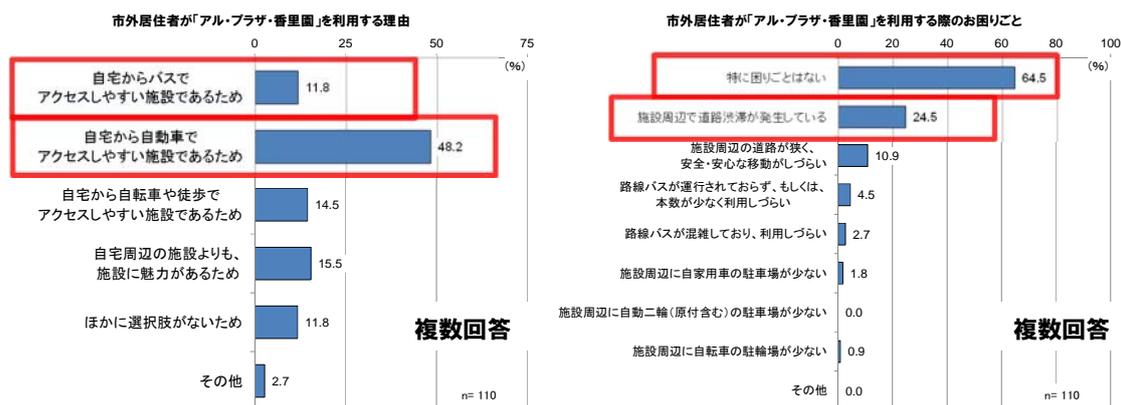


図 アル・プラザ・香里園の利用に関する評価

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「自宅から自動車アクセスしやすい施設であるため」が約41.8%で最多となっています。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%となっています。

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%となっています。

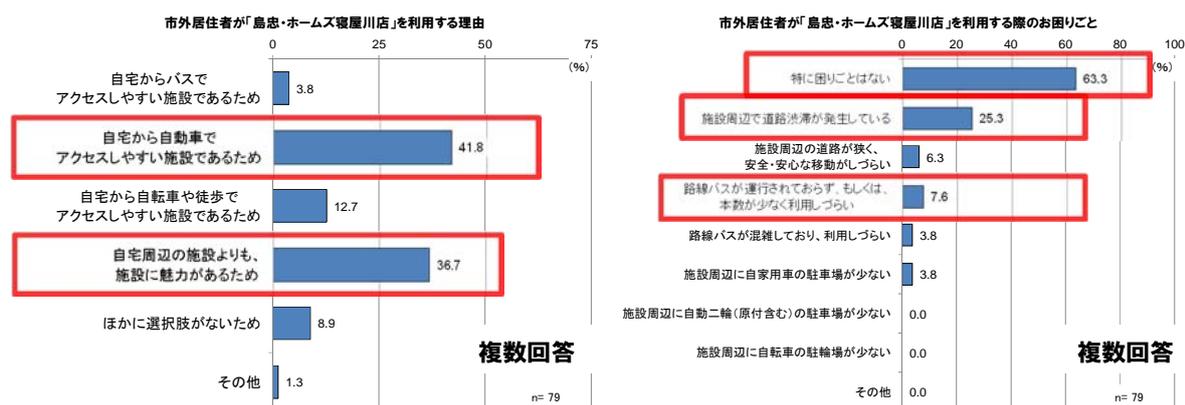


図 島忠・ホームズ寝屋川店の利用に関する評価

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「自宅から自動車アクセスしやすい」が約33.3%であり、ついで「自宅からバスアクセスしやすい」は約22.2%となっています。

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%となっています。

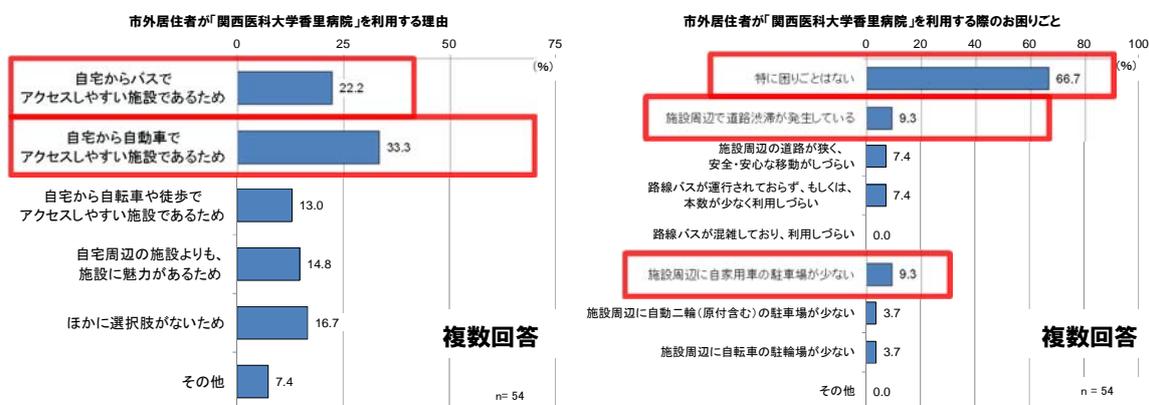


図 関西医科大学香里病院の利用に関する評価