

# 四條畷市地域公共交通計画

令和元（2019）年度 一



令和2（2020）年2月策定



# も く じ

はじめに ～今後の公共交通の方向性～	1
第1章 計画策定にあたって	2
1 計画策定の背景と目的	2
2 計画の位置付け	2
第2章 公共交通に関わる問題・課題の抽出	3
第3章 公共交通の方向性	6
1 公共交通に関する将来像と基本的な考え方	6
2 公共交通の基本方針	7
3 想定される対策方法の検討	9
4 スケジュール	12
第4章 四條畷市の現状	13
1 地域の現状	13
2 交通の現況	22
3 現状のまとめ	35
第5章 運行計画の検討（西部線）	37
1 現行の運行における問題・留意事項等	37
2 実証運行の基本方針の策定経緯と得られた意見	38
3 実証運行の基本方針	39
4 実証運行の効果検証	40
第6章 運行計画の検討（東西線）	41
1 現行の運行における問題・留意事項等	41
2 暫定本格運行の基本方針の策定経緯と得られた意見	42
3 暫定本格運行の基本方針	44
4 今後のスケジュール	44
第7章 更なる利用促進	45
第8章 市民意向調査	46
1 市民アンケート調査の結果	46
2 コミュニティバス利用者の調査	71
3 日々の暮らしに関するアンケート調査結果について	79
4 分析結果	81

---

## はじめに ～今後の公共交通の方向性～

---

公共交通は、現在大きな転換期を迎えようとしている。

車社会の到来や人口減少に伴う公共交通の利用者減少により、民間のバス及びタクシー事業者の運行は、収益悪化や、乗務員不足の加速など非常に厳しい状況にあり、路線の休廃止や減便・減車が進んでいる。一方、高齢者による交通事故の発生等を理由に免許返納が推進されており、公共交通を必要とする方の増加が容易に想像される。

また四條畷市では、通勤・通学輸送の確保と、コミュニティの観点による公共交通空白地の解消のためにコミュニティバスを運行しているが、バス停までの移動が難しい高齢者への対応など、移動にかかる全ての需要にコミュニティバスで対応するには限界が生じている。こうした状況下では、地域・交通事業者・行政がお互いの役割を明確にし、連携することで、持続可能な公共交通の維持確保を図っていくことが重要である。

本計画では、利用者の少ないコミュニティバス西部線で、運行の効率化のため、デマンドタクシーという新たな公共交通形態を実証的に導入することとした。実証運行の結果次第では、四條畷市における公共交通の適材適所な配置が可能となるため、公共交通ネットワークが大きく変化すると考える。

また、公共交通業界における最近の動きとしては、利便性向上のため、マイカー以外の全ての交通手段について情報通信技術を活用してつなぐ MaaS (Mobility as a Service) という考え方に基づく研究開発が進んでいるほか、深刻化する乗務員不足への対策のひとつとして、自動運転などの新たな技術の研究開発が行われている。今後は、こうした技術革新を活用しながら、少子高齢化や人口減少等の社会情勢の変化に対応していくことが必要となってくると予測される。したがって、四條畷市の公共交通の運行形態やネットワークは、随時見直し、より進化させるべきものである。本計画は、そのような将来を見据え、今後数年間の公共交通に関して取りまとめたものである。

---

## 第1章 計画策定にあたって

---

### 1 計画策定の背景と目的

四條畷市内の公共交通は、鉄道、路線バス（京阪バス、近鉄バス、奈良交通）、コミュニティバス、タクシーがある。平成16（2004）年度から四條畷市が運営するコミュニティバスは、少子高齢化や、移動ニーズの多様化を背景とし、利便性向上等を求める市民の声がある一方で、利用者数が少ない路線が存在する。したがって、公共交通の更なる充実と持続可能な運行の実現に向けた取組みが必要となっている。以上を踏まえ、四條畷市における今後の公共交通の方向性を示すことを目的に、本計画を策定した。

### 2 計画の位置付け

本計画は、上位計画等に基づき、四條畷市の公共交通に関する方向性を示したものである。策定にあたっては、平成29（2017）年度に「地域公共交通会議（四條畷市のほか、国、大阪府、住民、交通事業者等で構成）」を立ち上げ、この会議での協議を経た。

この会議では、四條畷市の公共交通の現状を整理するとともに、市民の移動実態・移動ニーズを把握するアンケート調査を実施し、これらを基に公共交通の問題・課題を抽出し、その解決に向けた今後の四條畷市の公共交通に関する方向性を検討した。

## 第2章 公共交通に関わる問題・課題の抽出

地域・公共交通の現状（「第4章 四條畷市の現状」に詳細を記載）、アンケート調査等の結果（「第8章 市民意向調査」に詳細を記載）、四條畷市の財政状況及び福祉的な観点等を踏まえて、四條畷市の公共交通に関わる問題・課題を以下に抽出した。

### (1) 住民の移動ニーズへの対応

- 四條畷市の人口は減少予測だが、高齢化率（65歳以上の人口に占める割合）は将来的に増加を続ける予測であり、公共交通の必要性は高まると思われる。
- 四條畷市の人口は、四條畷市の西側と東側で大きく2地域に分かれて分布している。これをつなぐ公共交通としてコミュニティバスが運行しており、利用者は、平成30（2018）年度では年間約36.6万人（運賃収入からの推計値 四條畷市の人口約5.6万人（平成27（2015）年度国勢調査）の約6.5倍）がいるが、近年は減少傾向にある。
- 市民アンケート調査結果から、住民の約8割がコミュニティバスを認知し、そのうちの約4割が利用しているが、田原地区以外の約7割の方は利用していない。その理由は、「他の移動手段がある」が最も多いほか、「希望の場所で乗降できない」、「バスの便数が少ない」など、市民の移動ニーズに合致していないことがあげられている。
- 市民アンケート調査結果やコミュニティバス利用者調査結果から、住民の普段の主な外出目的は「通勤」と「買物」が最も多い。また、公共交通が利用しやすくなった場合の行きたい目的地は、市内の「商業施設」が最も多い。さらに、70代以上の方の主な外出目的は、「買物」と「通院」が多く、公共交通が利用しやすくなった場合の行きたい目的地は、市内の「商業施設」が最も多い。
- 以上から、現在のコミュニティバスでは、市民のもつ市内への「買物」ニーズに対応できていない状況もあると分かったことから、今後は、高齢者等の交通弱者を含む移動ニーズに対応した公共交通の確保が必要である。

### 課題①：住民の移動ニーズ（買物等）に対応した公共交通の確保

## (2) 地区別のニーズが異なる

- 四條畷市の住民の移動手段は、隣接自治体と比べると、自動車の割合が30%と高い一方で公共交通（鉄道、バス等）の利用割合は約18.7%と低く、自動車に依存した移動となっている（平成22（2010）年パーソントリップ調査（人の移動を調査し、交通機関の利用割合や交通量等を把握するもの））。
- 市内の路線バスは、京阪バス・近鉄バスが四條畷市西部地域で、奈良交通が四條畷市東部地域で運行している。その結果、バス空白地域は市内の一部に限られている。
- 市民アンケート調査結果から、田原地区では、コミュニティバスを認知した人のうち、コミュニティバスを利用したことがある方が約8割と他地区に比べ高い。また、市民アンケート調査結果及びコミュニティバス利用者調査結果から、利用目的は、通勤・通学が多く、コミュニティバスは田原地区にとって必要不可欠な公共交通となっている。また、日々の暮らしに関するアンケート調査結果から、田原地区では、買物への移動に、自動車や奈良交通を利用する方が多い。
- 西部地区の方は、コミュニティバスを認知した人のうち、コミュニティバスを利用したことがある方が約2~3割と田原地区に比べ非常に低く、市内の商業施設への移動には、自転車、徒歩、自動車を利用する方が多い。コミュニティバスの利用率（「利用したことがある」と回答した方の割合）は比較的低いが、今後の公共交通の利用については、約6割の方が「将来は利用したい」意向を持っている。また、自由意見では「今後も継続してほしい」など、公共交通の継続運行を求める意見がある。
- 以上から、バスネットワークは市域を概ね網羅しているものの、西部地区と田原地区の移動ニーズ等が異なっているため、各地区にあった公共交通の確保が重要と考えられる。

### **課題②：各地区にあった公共交通の確保**

### (3) 少子高齢化に関する歳出の増加

- 四條畷市コミュニティバスの運行負担額は、年間約6,300万円（平成30（2018）年度）である。今後は、人口減少に伴う利用者数の減少にあわせて、運賃収入の減少が予測されるとともに、人件費や燃料費の高騰による運行委託費の増加が見込まれることから、現行どおりのコミュニティバスを運行継続した場合でも、市の負担する経費は増加すると想定される。
- 市の財政は、今後も介護や医療などの扶助費が増加すると想定される。将来的に公共交通にかかる費用は、今後の収支見通しを勘案し、歳出状況を見ながら検討する必要がある。
- 市民アンケート調査結果では、今後の公共交通を「将来は利用したい」とする方が約64%いることや、高齢者の増加を踏まえると、公共交通の継続は必要不可欠と考えられる。
- 西部地区では「ルートやダイヤの情報をもっとPRする」との意見が最も多く（市民アンケート調査）、公共交通にかかる情報発信が不十分であると考えられる。
- 以上のことから、今後とも公共交通を維持する必要があるものの、少子高齢化と人口減少が進む中では、持続可能な公共交通の運行体系構築に向け、市の財政状況を見ながら四條畷市からの適正な支出額と交通サービスを検討するとともに、利用促進に取り組む必要がある。

<b>課題③：財政状況を見つつ、持続可能な公共交通の検討</b>
----------------------------------

## 第3章 公共交通の方向性

### 1 公共交通に関する将来像と基本的な考え方

上位計画（第6次四條畷市総合計画等）を踏まえ、本計画での公共交通に関する「将来像」及び市としての「基本的な考え方」を以下に示す。

#### ア 将来像

当計画がめざす公共交通の将来像は、第6次四條畷市総合計画等の上位計画や、公共交通の課題等を踏まえ、以下のとおりとする。

上位計画	公共交通に関わる四條畷市上位計画における取組みなど
第6次四條畷市総合計画 (平成28(2016)年3月)	《公共交通のめざすべき姿》 ・公共交通のネットワーク再構築のもと、利便性を向上し <b>安心、安全</b> な交通網の整備 《市役所の取組み》 ・コミュニティバスの利用促進及び利便性の向上に努めるとともに、将来を見据えた運行のあり方を検討
四條畷市都市計画に関する基本的な方針 〔四條畷市都市計画マスタープラン〕 (平成29(2017)年3月)	《3-1 快適で便利な住みよい都市の創造》 基本的な方向：快適で便利なまちづくり >市民生活や産業を支える道路、 <b>公共交通などの交通基盤の充実</b> (1)交通体系整備方針 5)バス交通の充実 ・ <b>誰もが安全、快適</b> に鉄道駅や生活拠点、公共公益施設などに行けるように、バス路線網や運行本数の充実、交通環境の改善などに努めます。 ・ 高齢者や障がい者などに配慮した車両等の構造及び設備の改善など、バス利用の利便性、快適性の向上に努めます。 ・ 市民交流の促進や公共施設利用者の利便性を高めるため、コミュニティバスの運行の充実に努めます。



**《将来像》**  
**安心・安全で、誰もが利用しやすい公共交通**

## イ 基本的な考え方

公共交通に対する市の基本的な考え方は、以下の3点とする。

### (ア) 日常的な外出や交流を支える公共交通の充実

コミュニティバスは、市民の多くに認知され、通勤・通学・買物・通院等の目的で年間約37万人の利用がある。一方で、市民アンケート結果からは、市民の移動ニーズを満たしていない部分があると分かる。

市民の日常生活を支えるため、通勤・通学だけでなく、買物や通院等の日常的な外出や市民交流を支える公共交通の充実を図る。

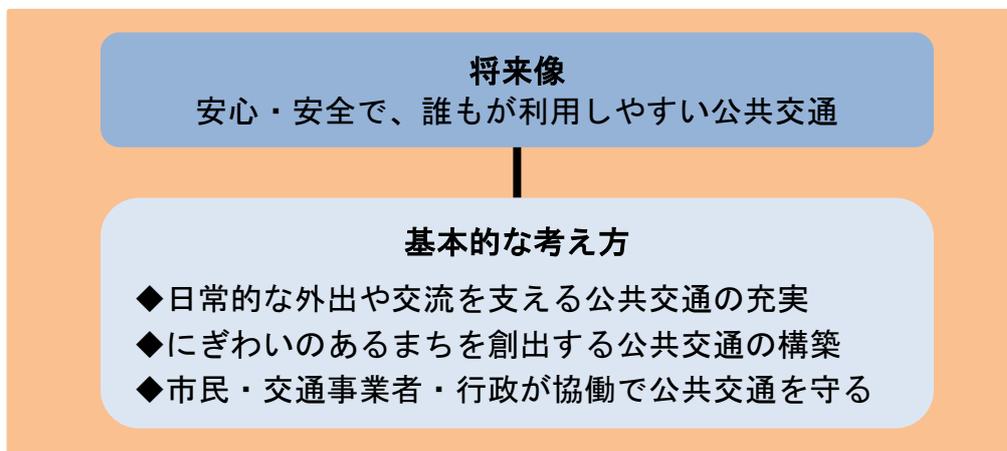
### (イ) にぎわいのあるまちを創出する公共交通の構築

コミュニティバスは、路線バス空白地解消に加え、東西市街地間の住民交流や市内商業の活性化を図るため運行している。今後の少子高齢化や人口減少を見据え、人口減少の抑制や移住の促進を図るため、更なる市内の「にぎわい」や「活性化」につながる公共交通ネットワークを構築する。

### (ウ) 市民・交通事業者・行政が協働で公共交通を守る

四條畷市の歳出は、少子高齢化の進展に伴い医療や介護などの扶助費が年々増加しており、公共交通にかかる支出の効率化が求められている。一方で、市民アンケート結果では、公共交通を「将来は利用したい」との意向が約64%みられる。今後は、行政と交通事業者に加え、市民とも協働・連携し、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等が持つ課題を踏まえ、公共交通を維持・継続する取組みを実施していく。

図1 公共交通に関する将来像と基本的な考え方



## 2 公共交通の基本方針

公共交通に関わる問題・課題や、公共交通に関する将来像と基本的な考え方を踏まえ、市における公共交通の基本方針を以下に示す。

<b>ア</b>	<b>公共交通は、市民の移動手段として必要な手段であることから、今後も維持する</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市の人口が西部と東部（田原地区）に分かれる四條畷市は、主要施設（市役所、鉄道駅、商業施設等）が西部に分布していることから、市民の利便性向上のため、東西地域を公共交通でつなぐ必要があり、その移動は、主にコミュニティバスが担っている。</li> <li>・アンケートでは、田原地区で約84%、西部地区で約20～32%がコミュニティバスを利用しているほか、住民の約6割が公共交通を「将来は利用したい」と考えている。</li> <li>・特に、コミュニティバス東西線は、田原地区の生活上で必要不可欠な交通手段である。</li> <li>・本市人口は減少傾向にあり、バス利用者減少が見込まれる一方、高齢者数は約1.5万人での推移が予測されている。免許返納の動き等を踏まえると、公共交通の必要性は高まっている。</li> </ul> <p>★以上から、公共交通は、市民の移動手段として重要であるため、今後も維持していく。</p>
<b>イ</b>	<b>市民ニーズを踏まえた公共交通サービスを確保する</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西部地区では、買物で主に居住地に近い駅周辺施設を利用しており、移動手段は、主に自転車や徒歩である。田原地区では、買物で主に市外の施設を利用しており、移動手段は、自動車が多い（市民アンケート結果）。</li> </ul> <p>★コミュニティバス西部線は、利用者が平均2.4人/便と少ないことから、移動ニーズに適した公共交通への改善（ルート・ダイヤの見直し、新たな公共交通（デマンド交通等）の運行など）を検討する。</p> <p>★コミュニティバス東西線は、利用者が平均14.1人/便と比較的多いことから、今後も運行を継続する。今後は、利用者の利便性向上のため、市の歳出状況を見ながら、ダイヤ及びルートを改善する。</p>
<b>ウ</b>	<b>適切な公共交通の運行費用を検討した上で、効率的なサービスの提供と利用促進を図る</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市の財政状況は非常に厳しい状況が続くと想定される。</li> <li>・以下の現状を踏まえ、効率的なサービス提供と利用促進を図る必要がある。             <ul style="list-style-type: none"> <li>－路線バスの利用率（「利用したことがある」方の割合）：田原地区：約93%、西部地区：約52～62%</li> <li>－コミュニティバスの認知度（「知っている」方の割合）：田原地区：約97%、西部地区：約75～88%</li> <li>－コミュニティバスの利用率（「利用したことがある」方の割合）：田原地区：約84%、西部地区：約20～32%</li> <li>－1便あたり利用者数（1週間あたり平均）：東西線：14.1人、西部線：2.4人</li> <li>－西部地区でルートやダイヤのPRに関する意見が多い</li> <li>－人口減少に伴い主に通勤・通学利用者は減少見込み</li> </ul> </li> </ul> <p>★以上から、公共交通は、運行継続のために更なる利用促進を図る。コミュニティバスは、財政状況を見ながら、適切な公共交通の運行費用を検討し、利用促進に加え、公共交通サービスの効率的な提供を行う。</p>

### 3 想定される対策方法の検討

住民の移動ニーズや、少子高齢化の進展による高齢者等の交通弱者の増加などに対応するためには、公共交通の基本的な考え方及び基本方針を踏まえ、市民・交通事業者・行政が協働・連携にして取組みを進めることが重要である。

ここでは、主としてコミュニティバスについて、想定される対策方法例を示す。

#### ア 想定される対策方法

##### (ア) コミュニティバス（東西線）の見直し

- コミュニティバス（東西線）は、JR 駅と田原地区をつなぐ幹線交通であり、田原地区の市民にとっては、生活を支える重要な路線である。
- 現状の運行内容には、満足していない方が多い。特に「運行本数」と「ルート」は、改善を求める意見が多い。
- 以上から、コミュニティバス（東西線）は今後も維持していくこととし、市の財政状況を見つつ、ルートや運行本数等について検討していくものとする。

##### (対策方法例)

- 利用状況や利用者数に応じた便数やルートの改善

##### (イ) コミュニティバス（西部線）の見直し

- JR 駅を起終点とするコミュニティバス（西部線）は、利用者数が少なく、現状どおりの運行を続けることは望ましくない。
- 平坦な地域（JR 線以西）や坂がある地域（JR 線以東）の市民いずれも将来的には公共交通を望んでおり、市として何らかの移動手段の確保が求められている。
- 以上から、西部地域は、主に自宅から駅周辺を結ぶ運行を行うとともに、運行の効率化を図る。
- 検討にあたっては、狭隘な道路状況を勘案する。

##### (対策方法例)

- 小型車両によるコミュニティバスのルート・ダイヤの見直し
- タクシー車両を使ったデマンド交通の導入

### (ウ) 更なる利用促進

- コミュニティバスの認知度は、田原地区で約97%、西部地区で約75~88%と比較的高い。一方で、コミュニティバスの利用率（「利用したことがある」方の割合）は、田原地区で約84%、西部地区で約20~32%である。
- 四條畷市の公共交通の改善事項は、西部地区で「ルートやダイヤの情報のPR」の意見が最も多いことから（市民アンケート結果）、コミュニティバスや路線バスの情報等が適切に発信できていないと想定される。
- 公共交通の持続可能な運行のためには、運行の効率化とあわせて利用促進が不可欠である。また、運行には、行政・交通事業者に加え、地域住民が積極的に関与（積極的な利用や運行への協力等）することが求められる。
- このことから、コミュニティバス及び路線バスの更なる利用促進（公共交通にかかる情報提供や、地域との連携など）に取り組んでいく。

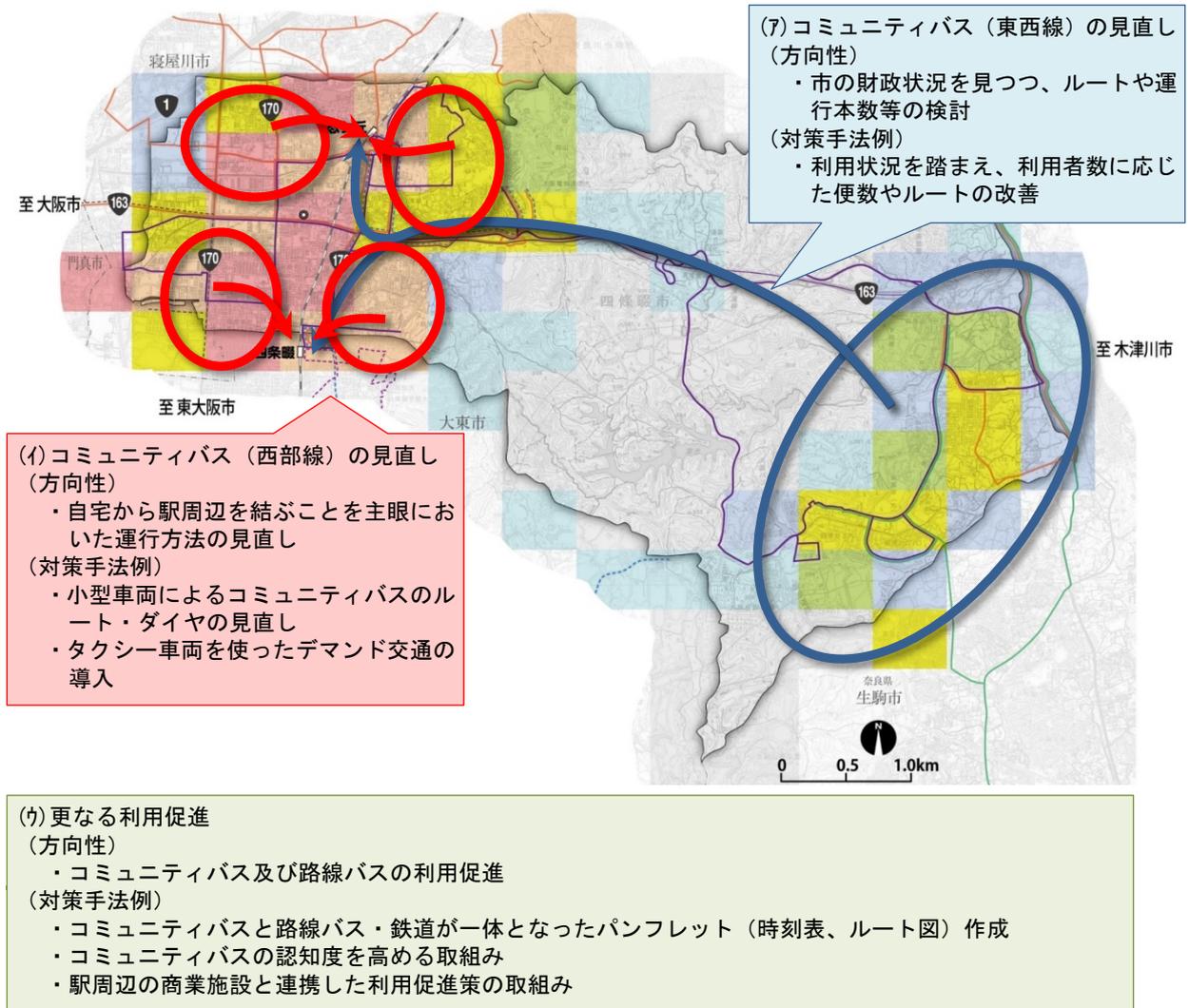
#### (対策方法例)

- ・ コミュニティバスと路線バス・鉄道が一体となったパンフレット（時刻表、ルート図）作成
- ・ コミュニティバスの認知度を高める取組み
- ・ 駅周辺の商業施設と連携した利用促進策の取組み

## イ 想定される対策方法のイメージ

想定される対策方法のイメージは、以下のとおりである。

図2 想定される対策方法のイメージ



## 4 スケジュール

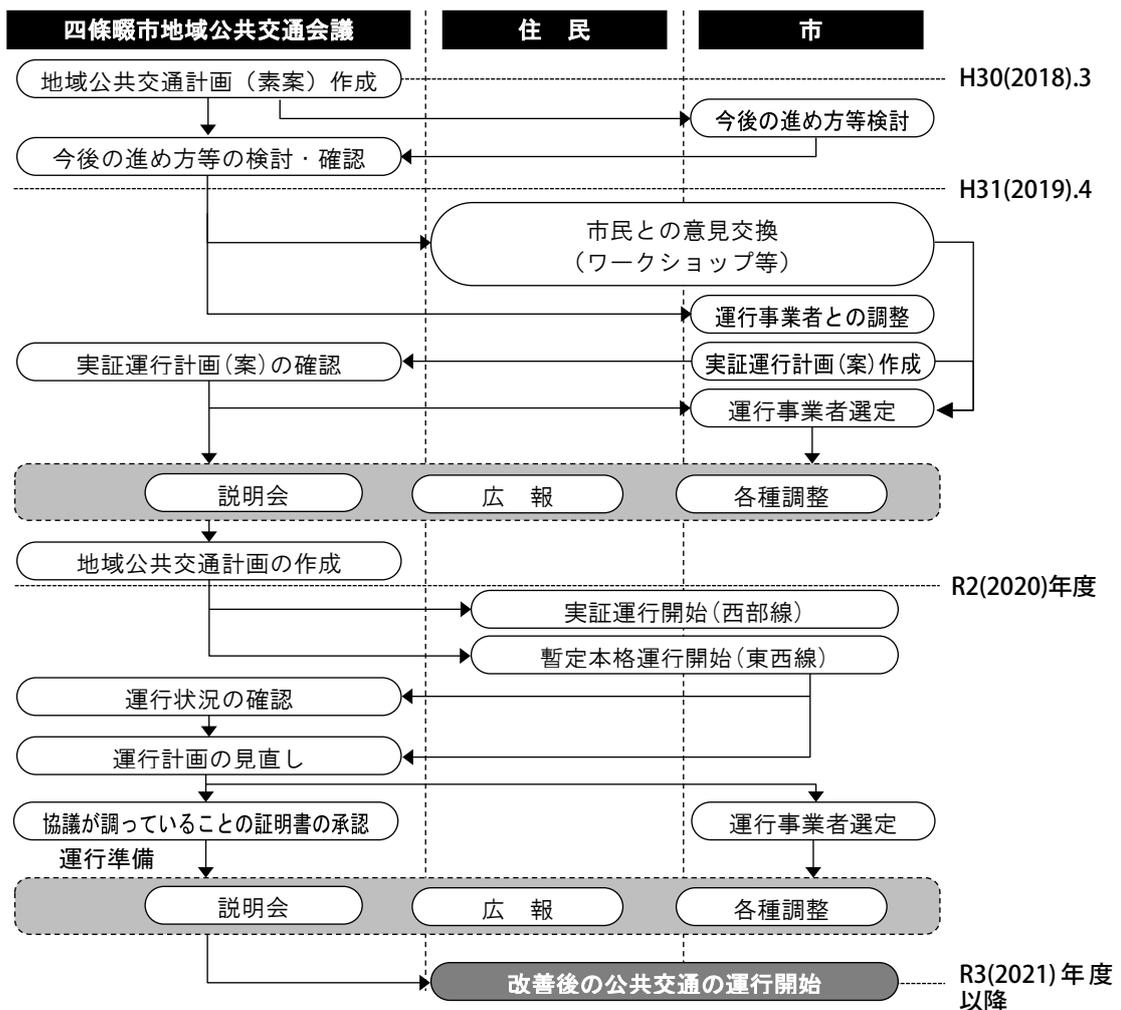
平成 29 (2017) 年度は、地域公共交通会議を立ち上げ、地域公共交通計画 (素案) を作成した。

平成 30 (2018) 年度は、当計画 (素案) を踏まえ、今後の進め方等を検討した。

令和元 (2019) 年度は、市民との意見交換を実施するとともに、本計画 (素案) に基づき西部線・東西線の見直しを実施した。また、これらの内容を踏まえ本計画を成案とした。

令和 2 (2020) 年度は、西部線の実証運行及び東西線の暫定本格運行を開始するとともに、西部線・東西線の運行状況確認や運行計画の評価・見直し等を実施し、もって令和 3 (2021) 年度以降に本格運行を開始するものとする。

図 3 スケジュール



---

## 第4章 四條畷市の現状

---

### 1 地域の現状

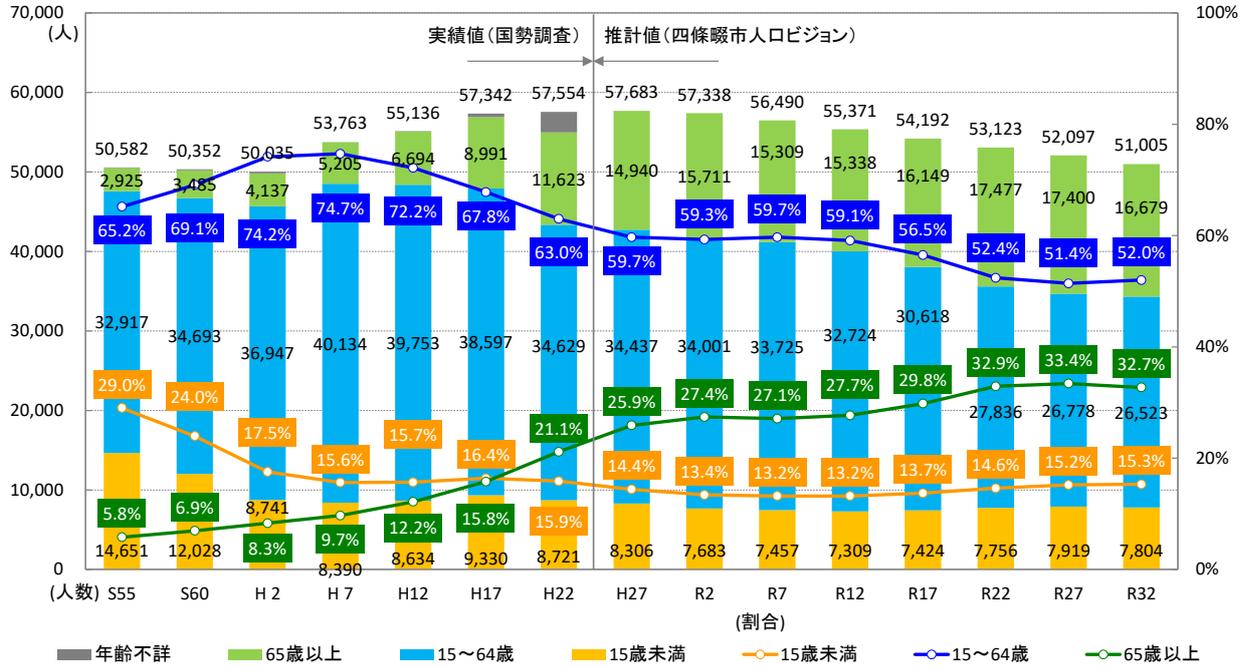
#### ア 人口特性

##### (ア) 人口推移

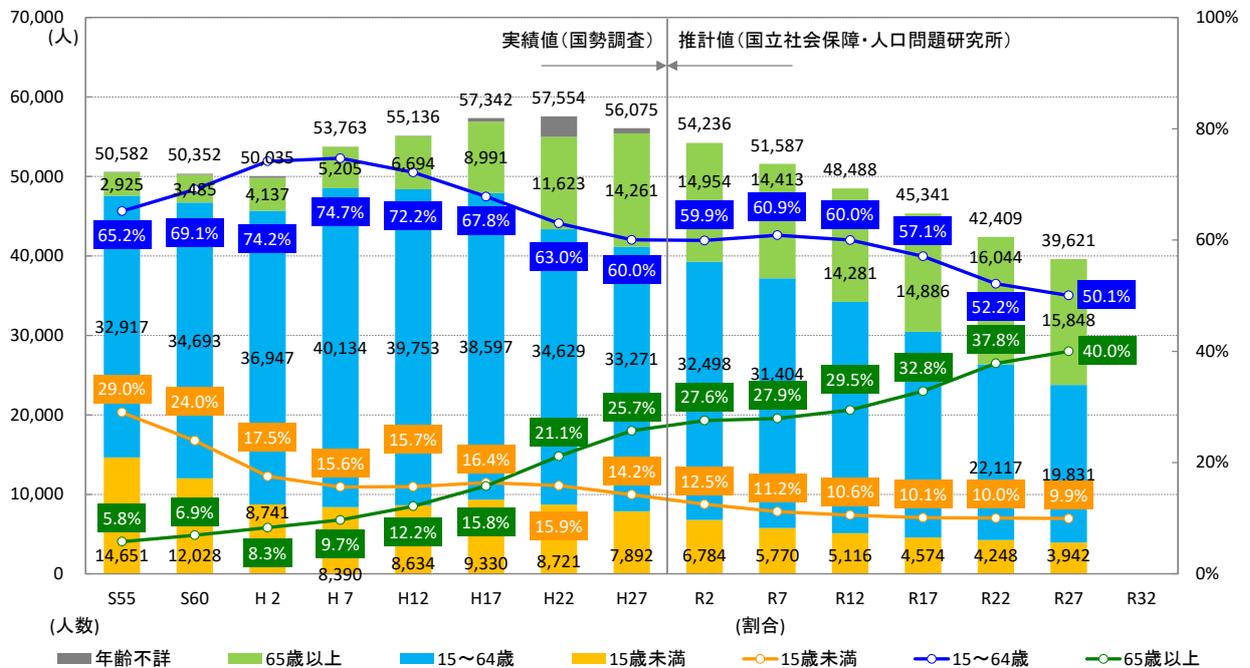
四條畷市の人口は、平成22(2010)年の約57,600人(国勢調査)をピークに減少に転じている。人口ビジョン(平成27(2015)年10月)では、今後、人口維持・確保のための施策展開により、人口を令和27(2045)年に52,907人、令和32(2050)年に51,005人に維持することをめざしている。一方、国立社会保障・人口問題研究所(以下社人研)は、令和27(2045)年に39,621人と推計している。

グラフ1) 四條畷市の人口推移

(四條畷市人口ビジョンの目標値)



(社人研推計)

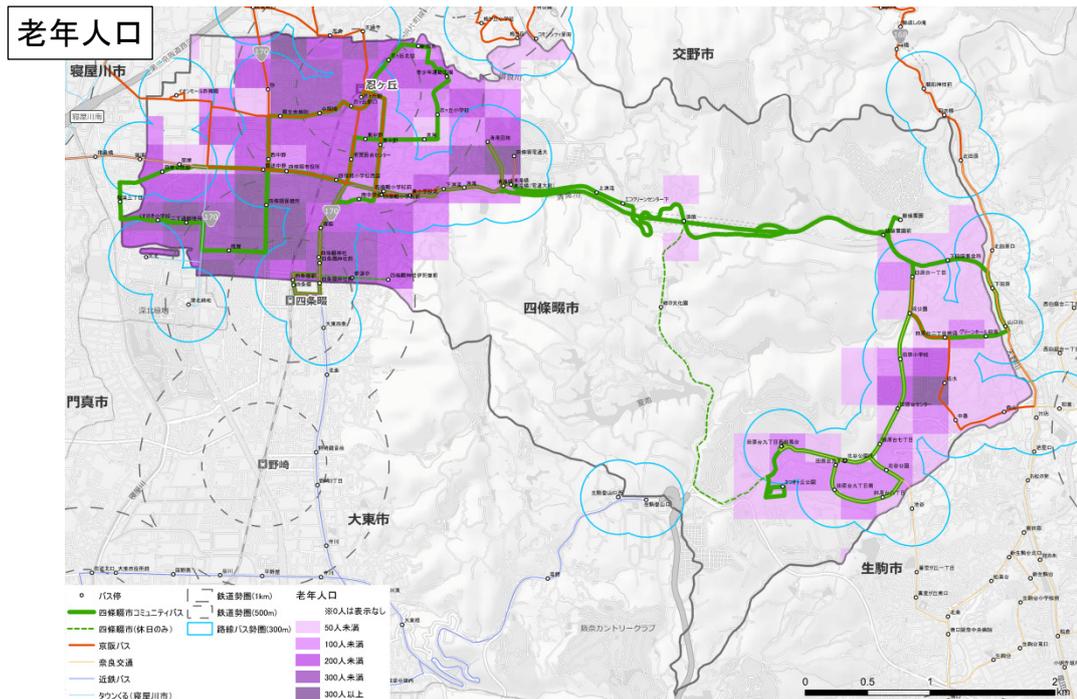
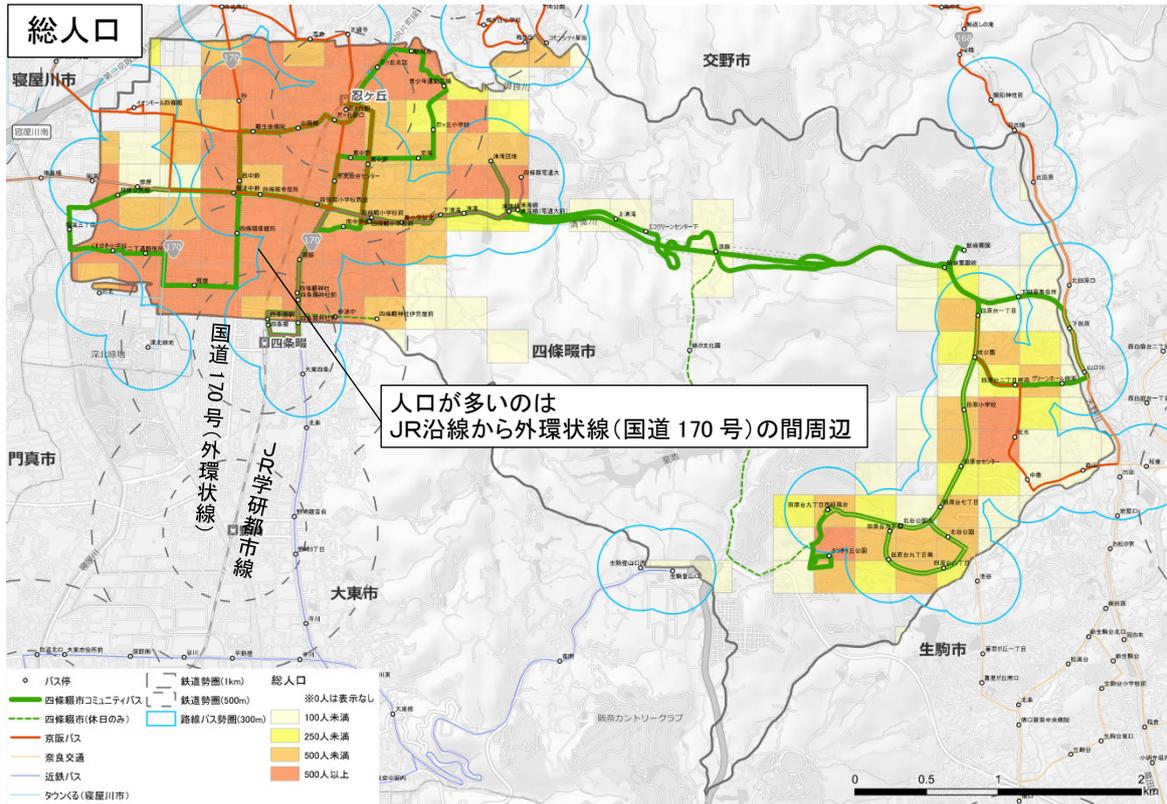


出典：[上]四條畷市人口ビジョン（平成27（2015）年10月）  
 [下]国勢調査及び社人研推計（平成30（2018）年3月）

(イ) 人口分布

人口は主に市の西部と東部に分かれて分布している。特に、JR 沿線から外環状線（国道 170 号）の間周辺にかけての分布が多い。一方で、北生駒山系となる市の中央部は人口が少ない。

図4 人口分布

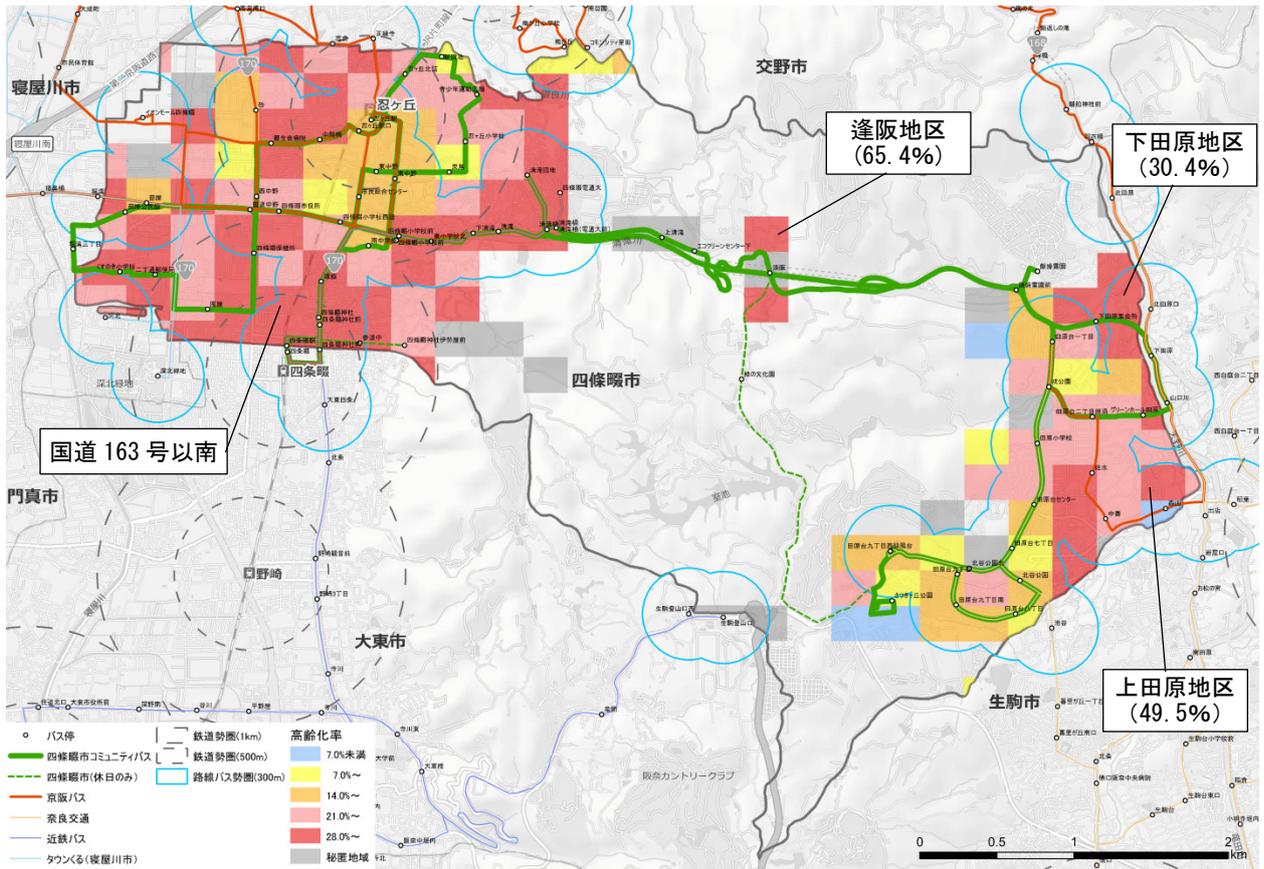


資料：平成27（2015）年国勢調査（250mメッシュ）

(ウ) 高齢化率の状況

高齢化率（人口に占める65歳以上の割合）が高いのは、主として東部の逢阪地区・下田原地区・上田原地区、西部の国道163号以南である。東部の田原台地区や、西部の国道163号以北は比較的低い地区が多い。

図5 四條畷市の高齢化率



資料：平成27（2015）年 国勢調査（250mメッシュ）

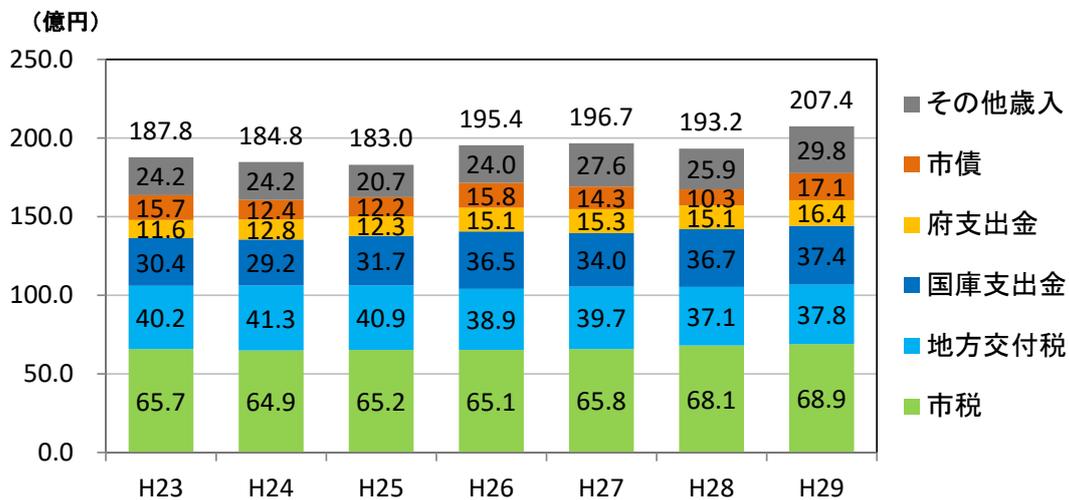
(エ) 四條畷市の財政

歳入は、全体に対し自主財源たる市税の占める割合が低く、地方交付税や国・府支出金の占める割合が高い。なお、市税は、法人市民税の占める割合が小さいことから、景気悪化による影響は受けにくい反面、企業業績の好調などによる大幅な税収増加は見込めない。

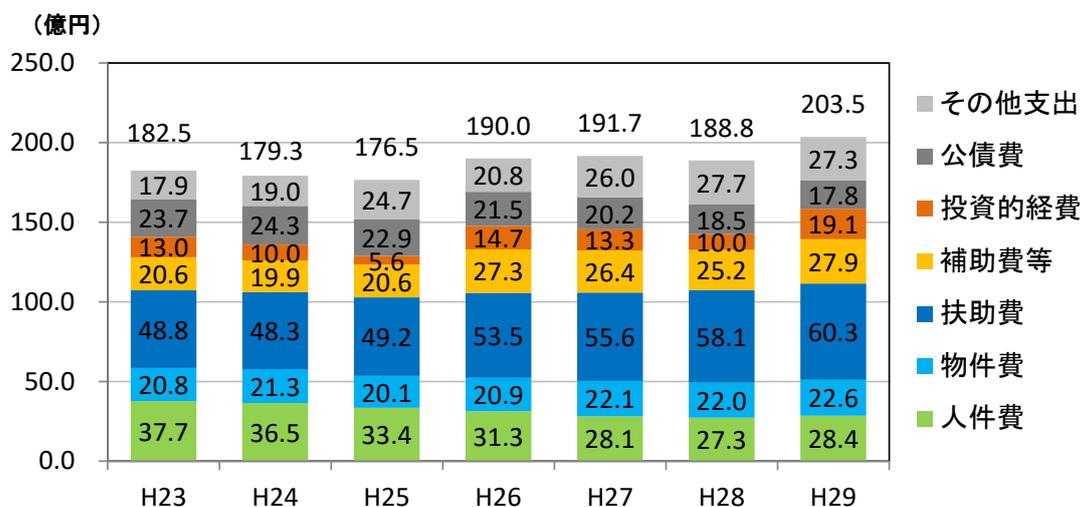
歳出は、人件費が減少している一方で、少子高齢化の進展により介護や医療などの扶助費が年々増加しており、今後も増加していくと想定される。

グラフ2) 歳入・歳出の推移

(歳入)



(歳出)



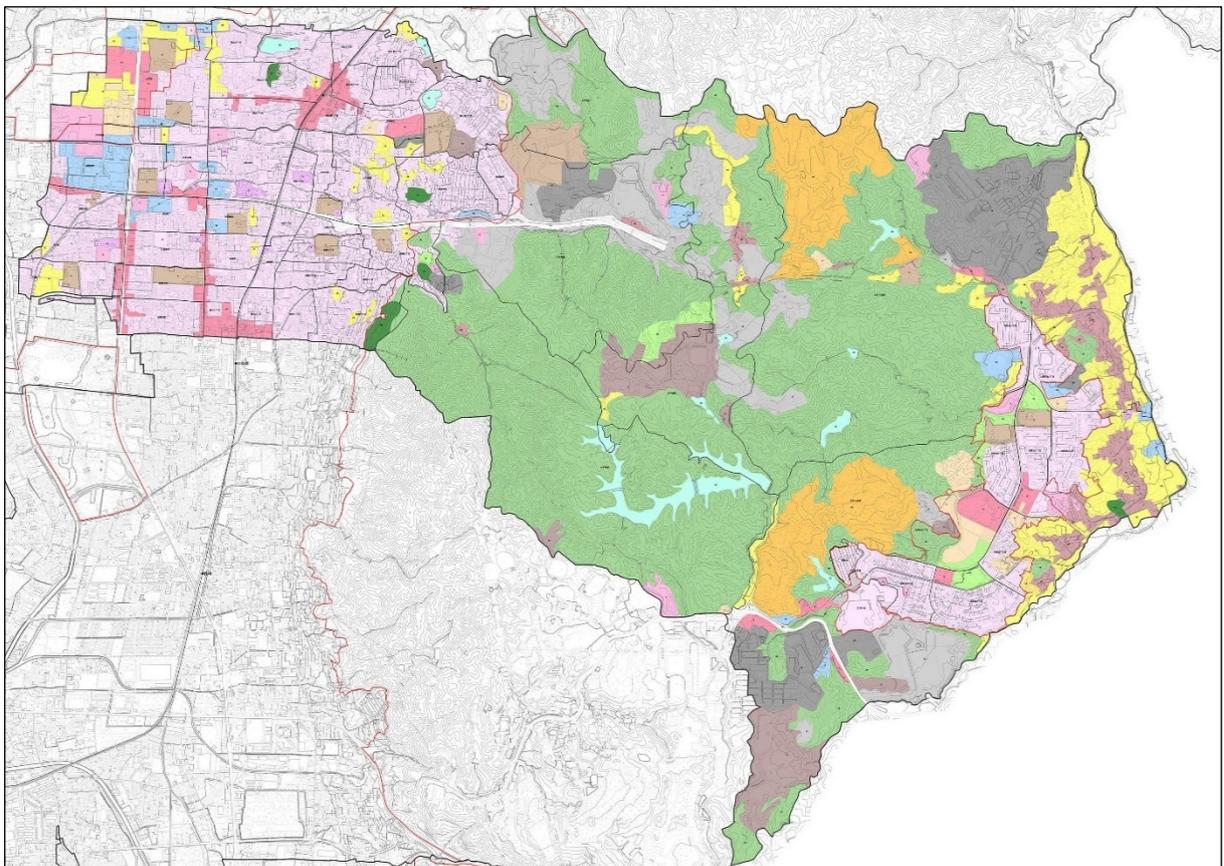
資料：市町村決算カード（総務省）

イ 地理的特性

(ア) 土地利用、標高

市域の中央部を走る北生駒山系を境とし、大きく西部地域と東部地域それぞれで市街地が広がっている。土地利用は、平成22(2010)年時点で山林等が約40%と最も多く、市街地が30%、公園・緑地や運動場、学校・社寺等の普通緑地が約12%、農地が約6%となっている。西部地域東縁及び東部地域は北生駒山系であり、傾斜地に住宅が分布している。

図6 土地利用現況

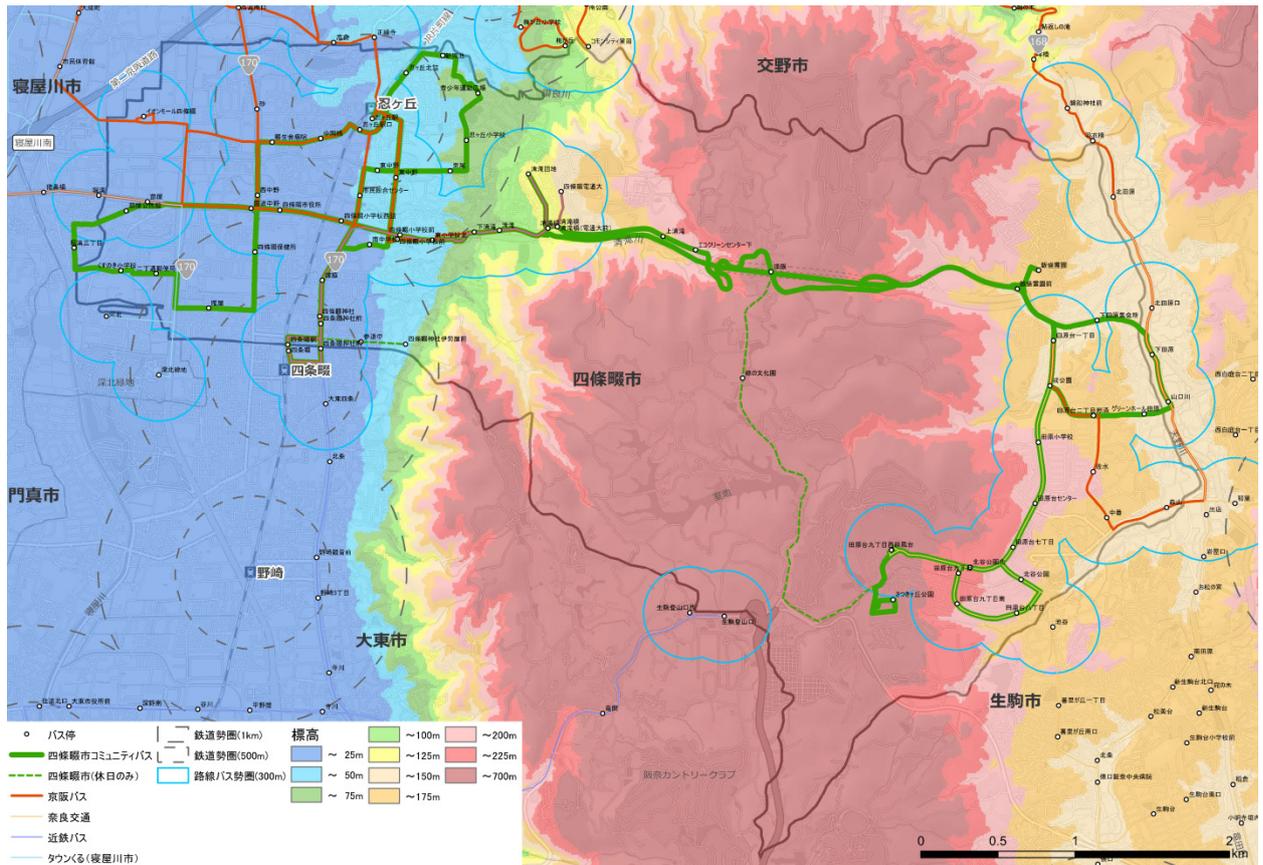


土地利用現況図凡例

分類	適用	色	凡例	適用	色	
市街地	一般市街地	一般市街地、住宅地の店舗が滞在している地区 1,000m以上	ももいろ	農地	5,000m以上	きいろ
	商業業務地	店舗、事務所等が集積している地区 5,000m以上	あか	休耕地	預託水田等 5,000m以上	きいろ
	官公署	官庁、警察署、消防署 1,000m以上	むらさき	畑	果樹園、苗圃等を含む 5,000m以上	やまぶきいろ
	工場地	倉庫、トラクターミナル等の流通施設を含む 5,000m以上	あお	山林	天然林等 5,000m以上	みどり
	集落地	古くからある集落で農林漁業従事者がかなりある住宅地 1,000m以上	あからい	原野・牧野	ゴルフ場を含む 1,000m以上	たけいろ
普通緑地	公園・緑地	都市公園、緑地等 5,000m以上	きみどり	水面	河川・・・幅員20m以上の一般河川、二級河川等の平水面 池・沼・・・満水位5,000m以上	みずいろ
	運動場・遊園地	民営運動場、企業厚生施設等 5,000m以上	こげいろ	低湿地・荒蕪地	河川高水敷、無目的の空き地等 5,000m以上	はいいろ
	学校	幼稚園から大学までを含む 5,000m以上	ちやいろ	公共施設	供給処理施設、飛行場、農林漁業試験所等 5,000m以上	あめむらさき
	社寺敷地・公園庭園	5,000m以上	ふかみどり	道路・鉄軌道敷	幅員20m以上の道路鉄軌道敷、電車庫等を含む	なし
	墓地	公共霊園を含む 5,000m以上	くろ	その他の空地	未利用地、未建築宅地等 5,000m以上	はだいろ

出典：四條畷市土地利用現況図（平成22(2010)年）

図7 標高

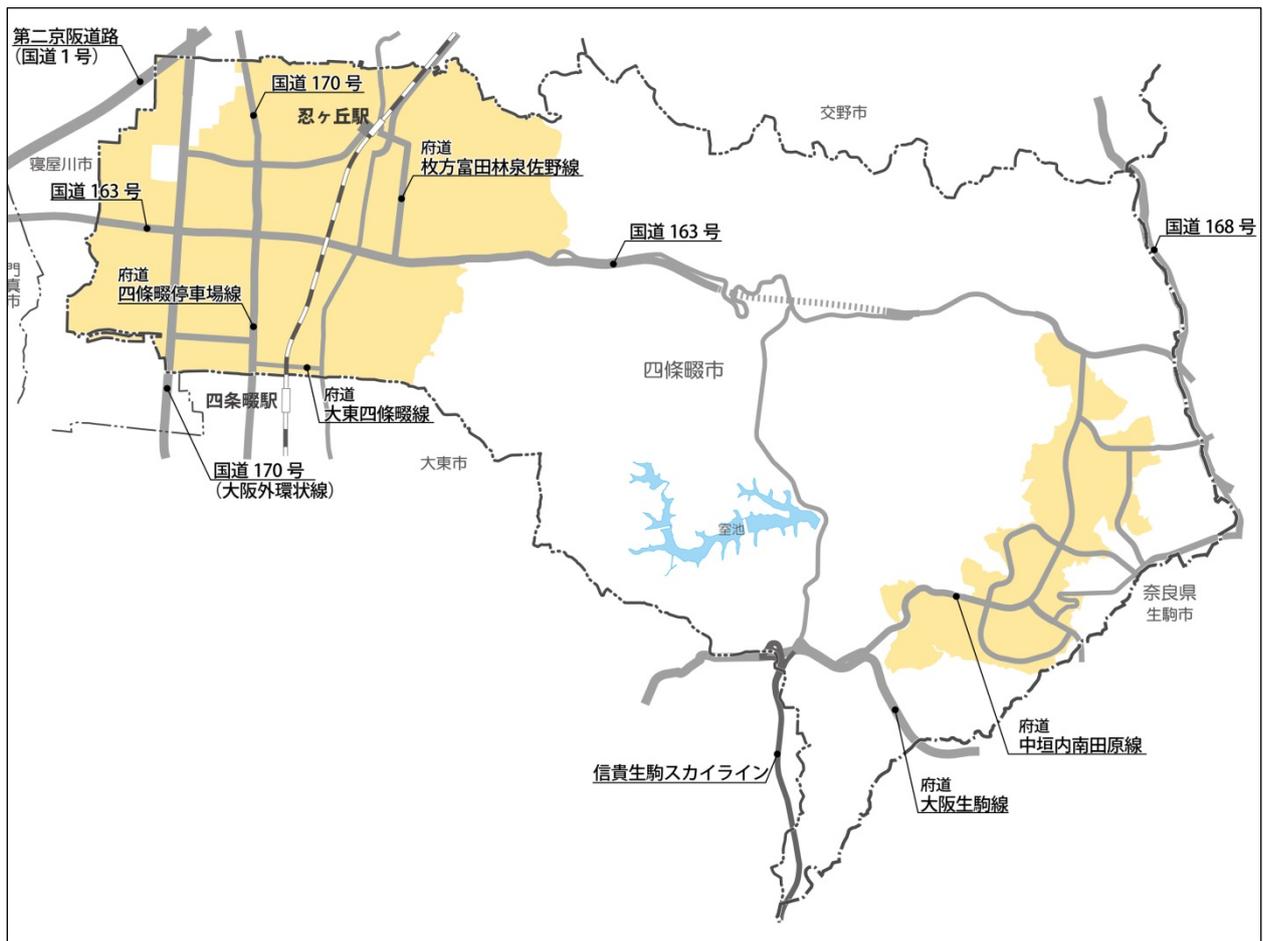


資料：国土地理院数値地図（10mメッシュ）

(イ) 道路

国道は、大阪都心と三重県を結ぶ国道163号、大阪府東部を縦断する国道170号（大阪外環状線）がある。また、平成22（2010）年には、第二京阪道路（国道1号バイパス）の開通により、さらに近隣市及び他府県への利便性が高くなった。この他には、府道枚方富田林泉佐野線、府道四條畷停車場線、府道中垣内南田原線などで近隣市と連絡している。一方で、主要道路以外は、生活道路を中心に狭隘な箇所が多い。

図8 四條畷市の道路

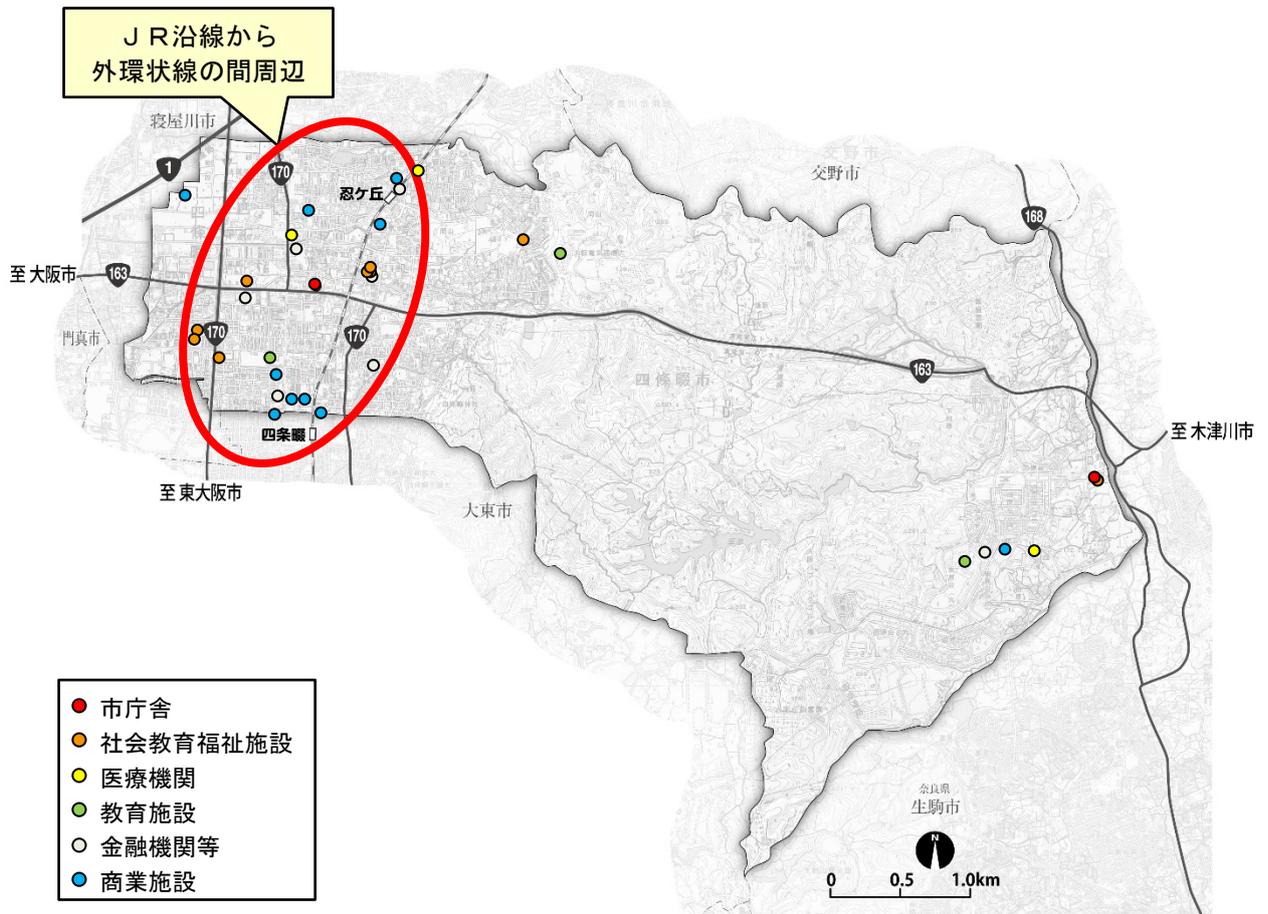


出典：四條畷市都市計画に関する基本的な方針〔四條畷市都市計画マスタープラン〕（平成29（2017）年3月）

(ウ) 施設分布

市西部の JR 沿線から外環状線（国道 170 号）の間に、公共施設、商業施設等の多くの施設が分布している。

図9 四條畷市の施設分布



分類	名称
公共施設	四條畷市役所
	四條畷市田原支所
社会教育福祉施設	市民総合センター
	市立四條畷図書館
	市立公民館
	市立総合体育館サン・アリーナ 25
	市立市民活動センター
	田原図書館
医療施設	畷生会脳神経外科病院
	北河内藤井委員
	医療法人和幸会 阪奈サナトリウム
教育施設	大阪電気通信大学四條畷学舎
	阪奈中央リハビリテーション専門学校
	四條畷高等学校

分類	名称
金融機関	四條畷郵便局
	四條畷岡山郵便局
	楠公郵便局
	二丁通郵便局
	南野郵便局
	田原簡易郵便局
商業施設	大阪東部農業協同組合四條畷支店
	イオンモール四條畷
	おおさかパルコープ忍ヶ丘店
	グルメシティ忍ヶ丘店
	サンディ忍ヶ丘店
	スーパーフレスコ四條畷店
	サンディ四條畷店
	ダイエー四條畷店
ラッキー四條畷店	
なんこうチャル	
アカカベ田原台店	

資料：四條畷市HP など

## 2 交通の現況

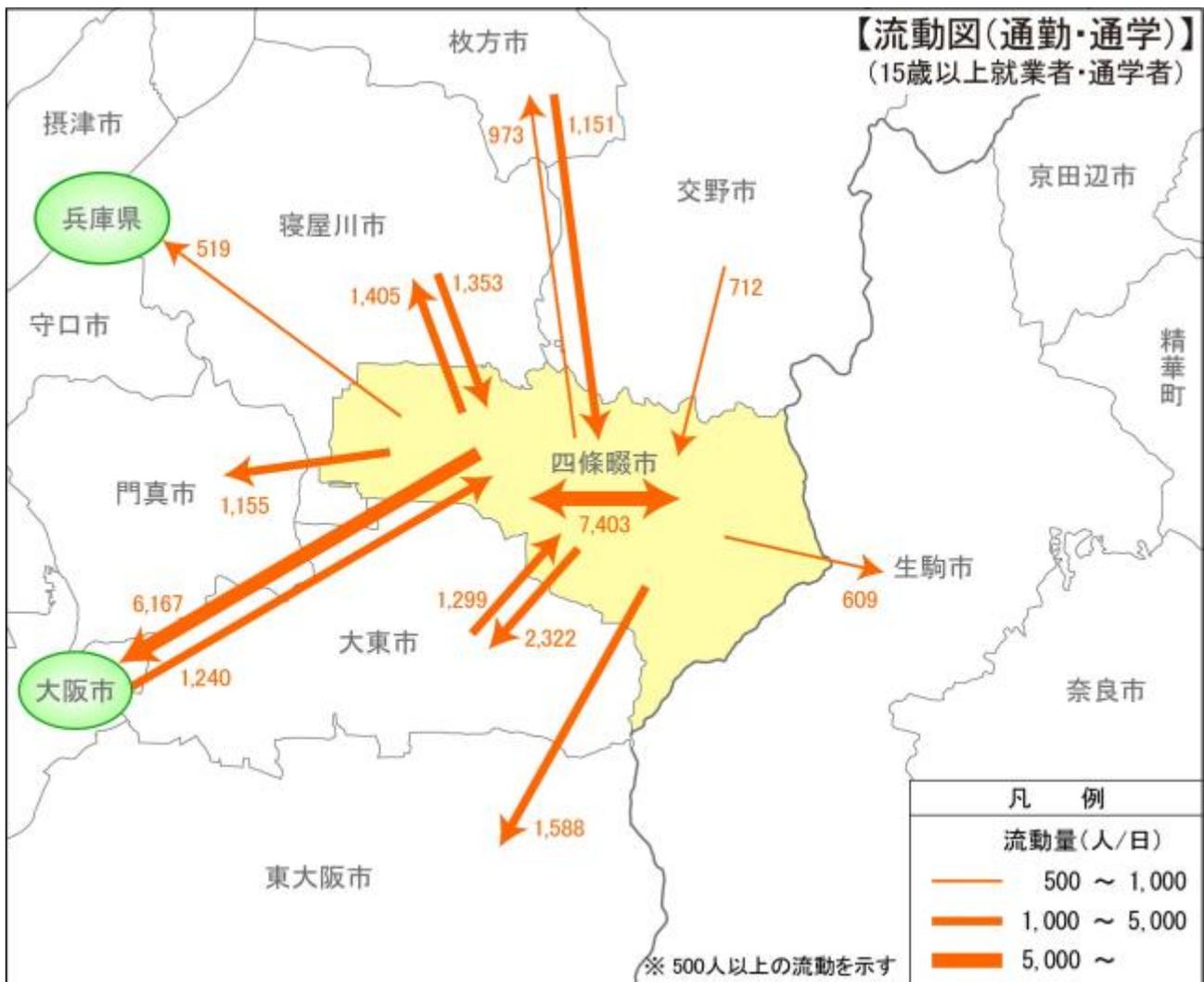
### ア 人の動き

#### (ア) 通勤・通学の流入・流出状況

平成27(2015)年の通勤・通学の流出人口は18,548人、流入人口は10,193人であり、流出人口の方が約1.8倍である。

流出が最も多いのは「大阪市」、流入が最も多いのは「寝屋川市」である。

図10 四條畷市に関わる人の動き(通勤・通学)



※500人/日以上流動のみを表示

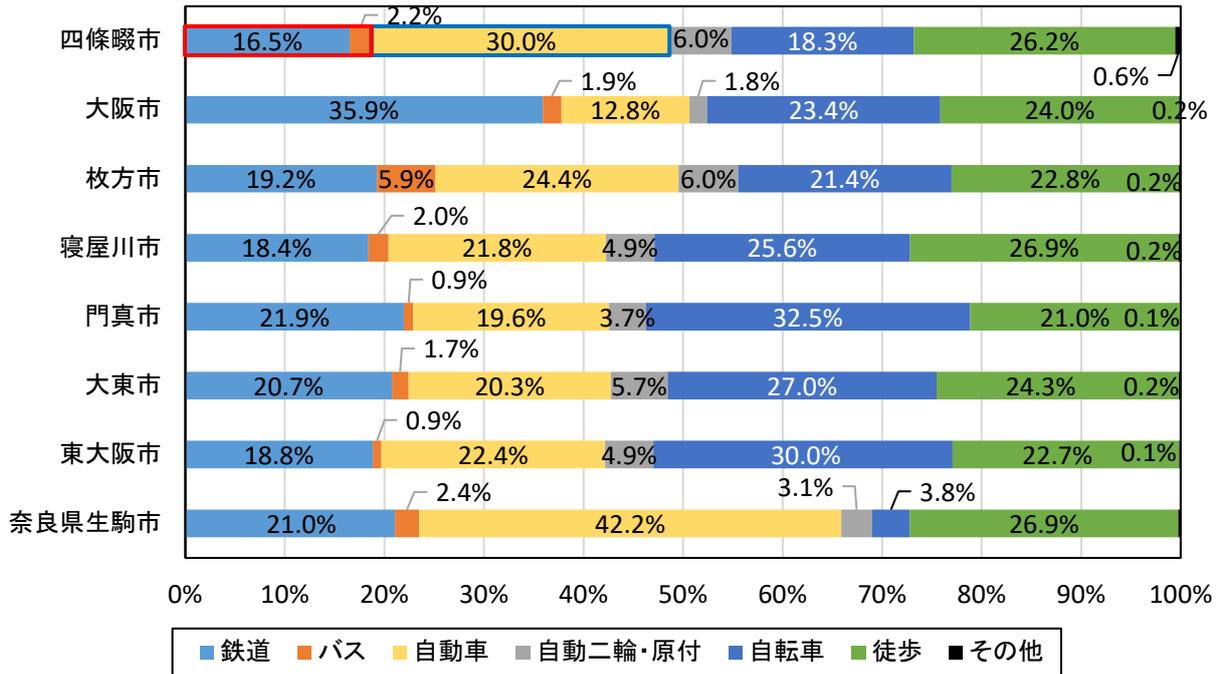
資料：平成27年国勢調査

(イ) 移動手段

四條畷市の住民の移動手段は、自動車の割合が30.0%と最も高い。

一方、公共交通（鉄道、バス）の利用の割合は約18.7%と大阪府内の近隣自治体と比べ低い。

グラフ3) 移動手段（平日）



資料：第5回（平成22（2010）年）近畿圏パーソントリップ調査結果  
（京阪神都市圏交通計画協議会）

## イ 公共交通の状況

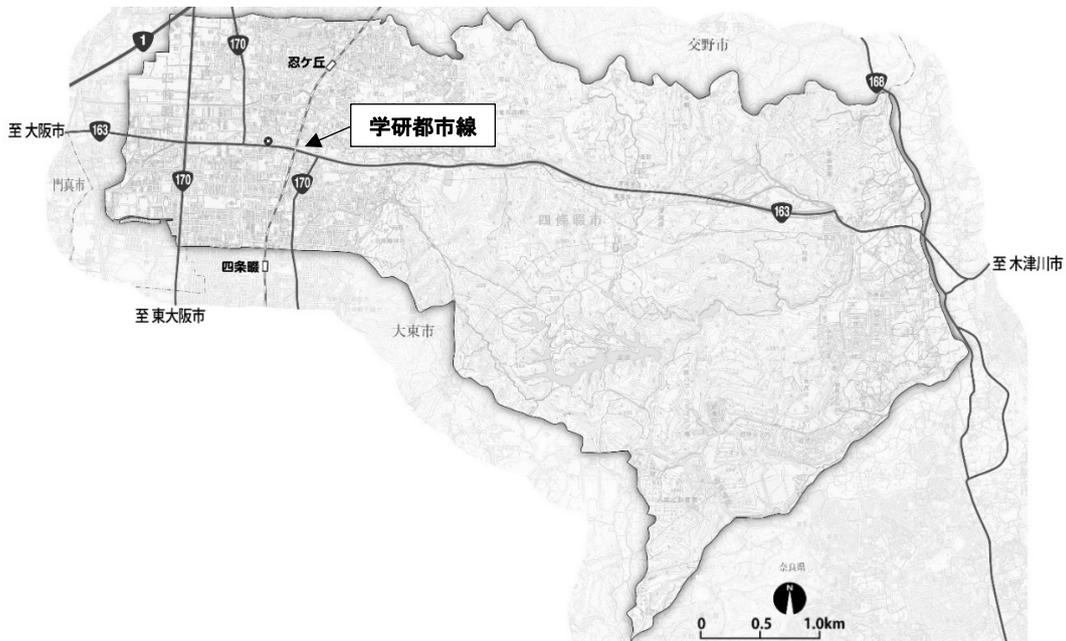
市内の公共交通は、鉄道、タクシー、路線バス、コミュニティバスがある。

### (ア) 鉄道の概要

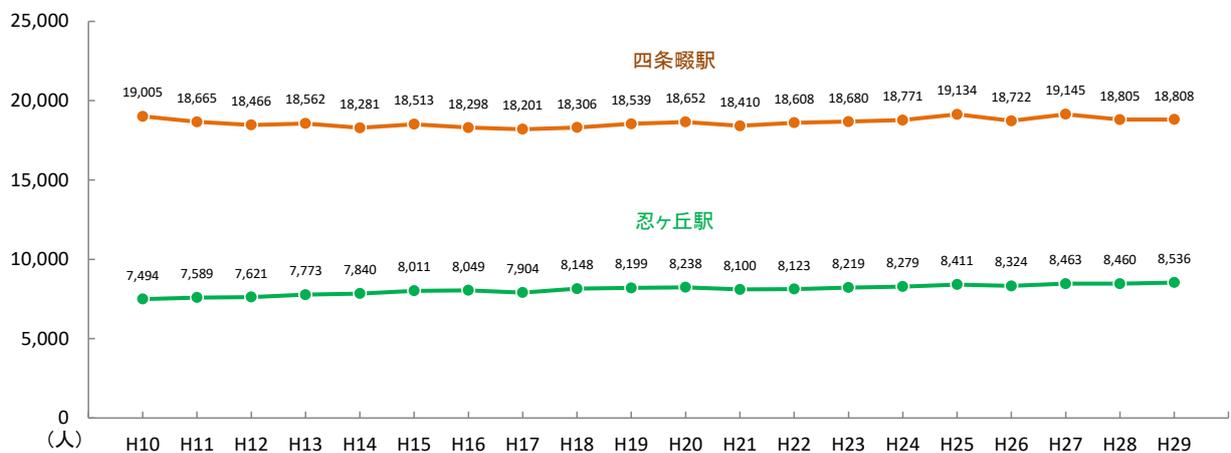
鉄道は、JR西日本（西日本旅客鉄道株式会社）学研都市線（片町線）が市西部を縦断しており、市内には忍ヶ丘駅が立地しているほか、大東市に四條畷駅がある。

忍ヶ丘駅の1日平均乗車数は、8,536人（平成29（2017）年度）であり、平成10（1998）年度から微増傾向にある。四條畷駅の1日平均乗車数は、18,808人（平成29（2017）年度）であり、平成10（1998）年度から横ばいに推移している。

図11 四條畷市の鉄道位置図



グラフ4) 各駅の乗車人員推移（各年度中の1日平均）



資料：大阪府統計年鑑

(イ) タクシーの概要

市内に営業所のあるタクシー会社は、「トモエタクシー(株)」のみである。

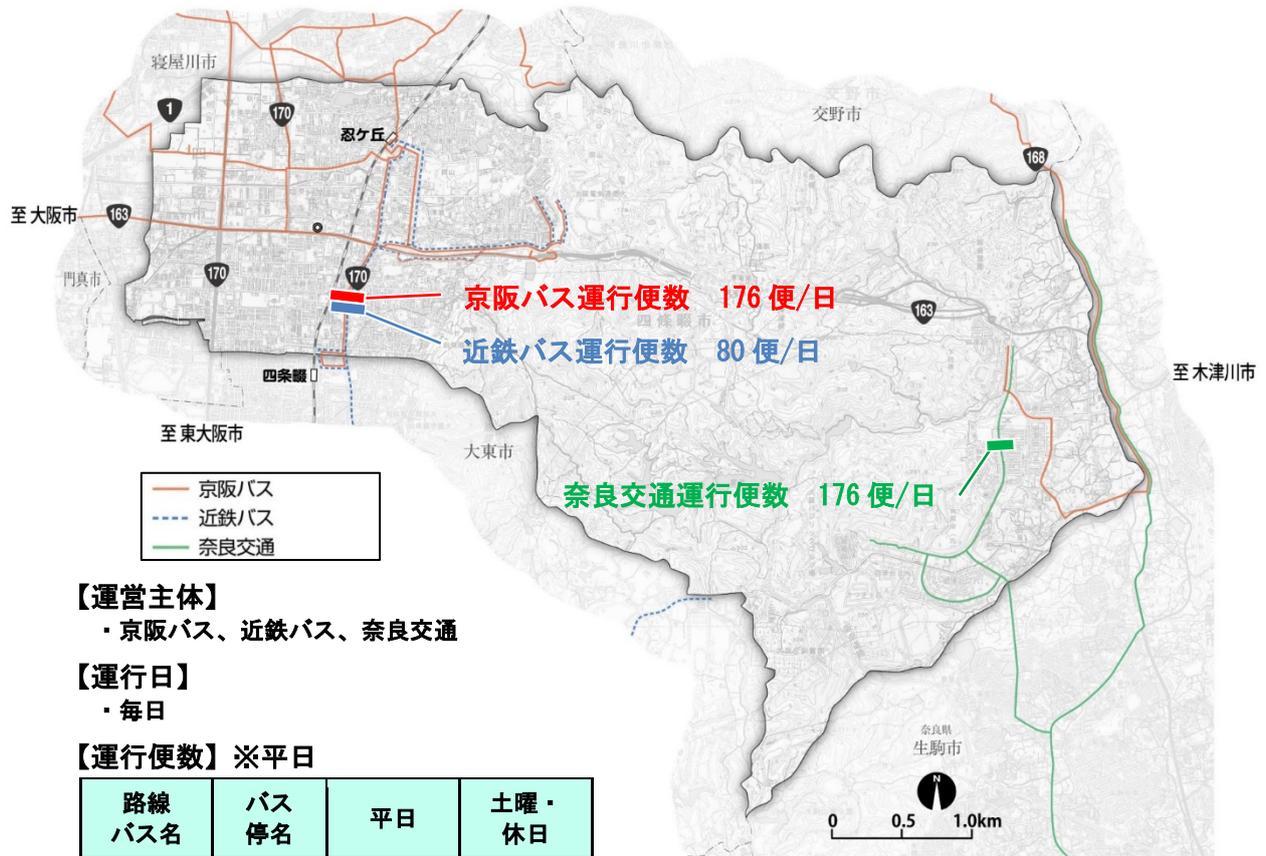
市内で営業しているタクシー会社は、「トモエタクシー(株)」、「大桐自動車(有)」、「ベスト交通(株)」、「(株)なみはやタクシー」、「大阪トンボ交通(株)」、「星田交通(株)」等がある。

(ウ) 路線バスの概要

路線バスは「京阪バス」、「近鉄バス」、「奈良交通」が運行している。

京阪バスと近鉄バスは、主に四條畷駅と周辺の住宅地をつないでおり、奈良交通は田原地区を運行している。

図 12 路線バスのルート



【運営主体】  
・京阪バス、近鉄バス、奈良交通

【運行日】  
・毎日

【運行便数】※平日

路線バス名	バス停名	平日	土曜・休日
京阪バス	塚脇	176 便	161 便
近鉄バス	塚脇	80 便	31 便
奈良交通	田原小	176 便	149 便

資料：京阪バス、近鉄バス、奈良交通

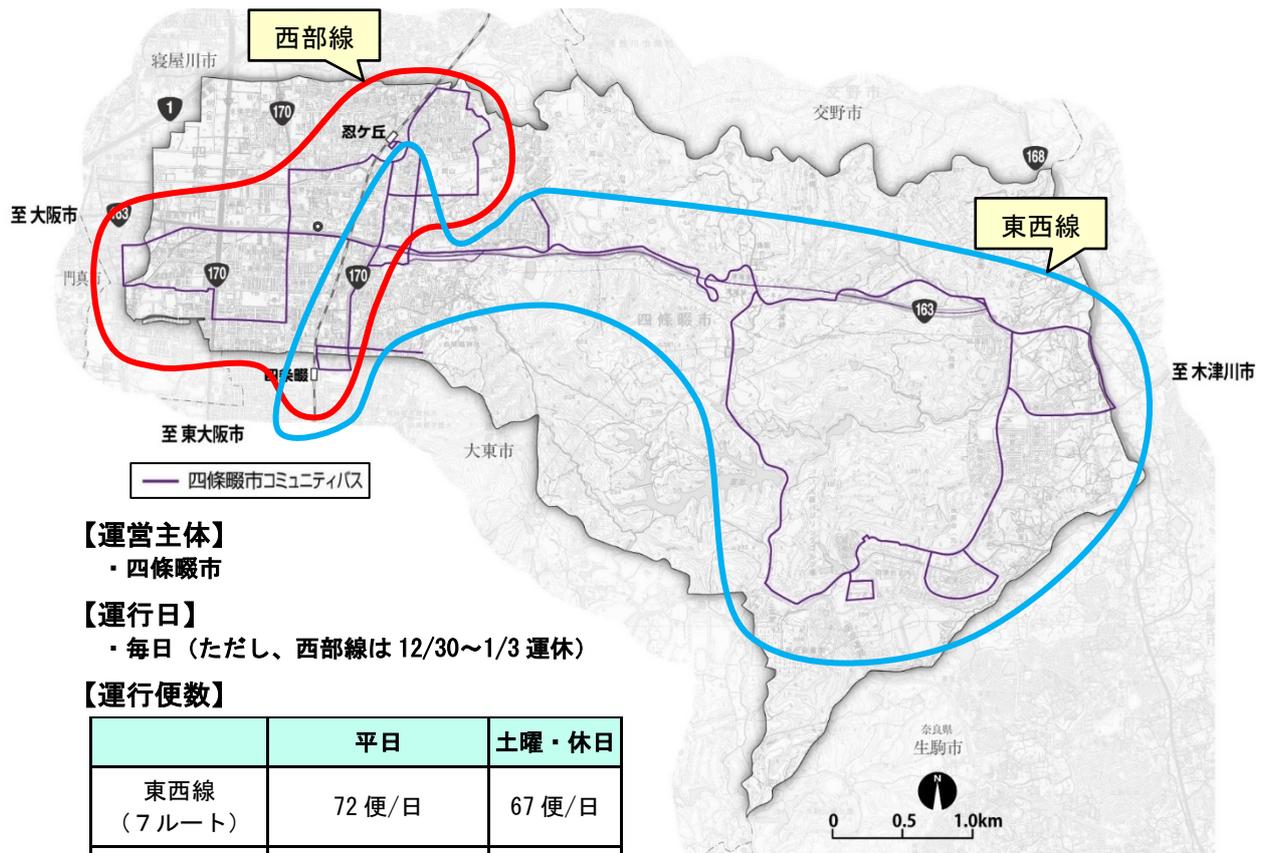
(エ) コミュニティバスの概要

a 運行状況

コミュニティバスは、市民の日常的な交通手段確保のため、市が運営している。

路線は、主に市西部の JR 駅と東部の田原地区をつなぐ東西線と、西部地区で JR 駅を起・終点として循環する西部線がある。

図 13 コミュニティバスのルート



【運営主体】

・四條畷市

【運行日】

・毎日（ただし、西部線は12/30～1/3 運休）

【運行便数】

	平日	土曜・休日
東西線 (7ルート)	72 便/日	67 便/日
西部線 (2ルート)	14 便/日	6 便/日

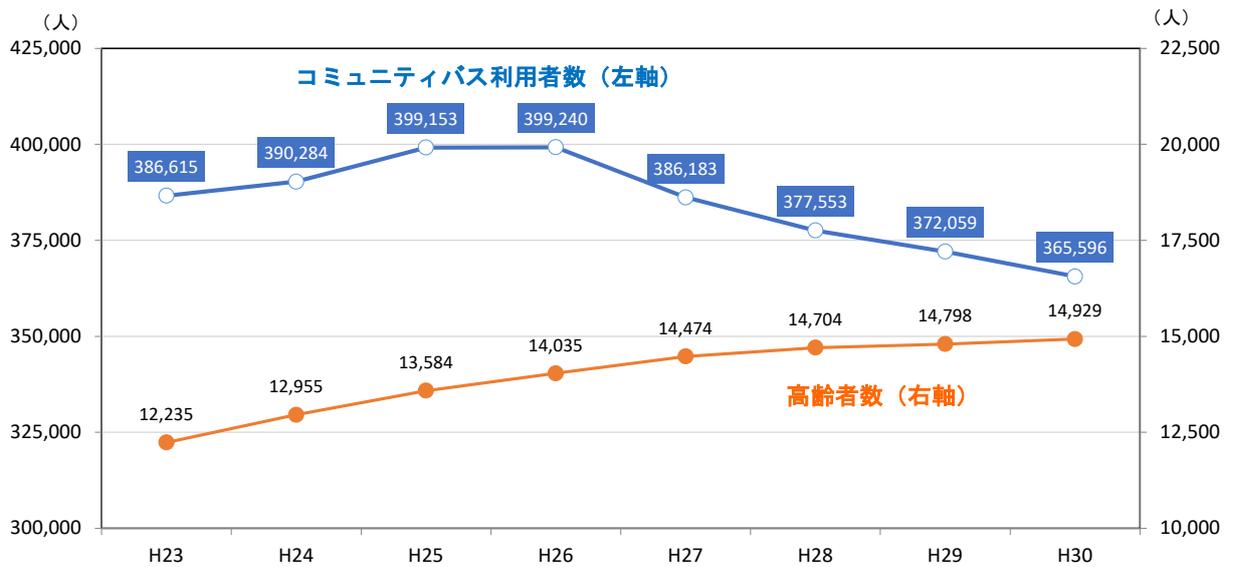
資料：四條畷市

b 利用者数

利用者数は、平成26(2014)年度から平成30(2018)年度にかけ減少傾向である。また、市内の65歳以上の高齢者は増加している。

現行のコミュニティバスは、東西線で通勤・通学に利用している利用者が多いが、今後の少子高齢化を見据えると、今後も利用者数は減少傾向が続くと想定される。

グラフ5) コミュニティバスの利用者数と高齢者数の推移



※コミュニティバス利用者数は、運賃収入からの推計値

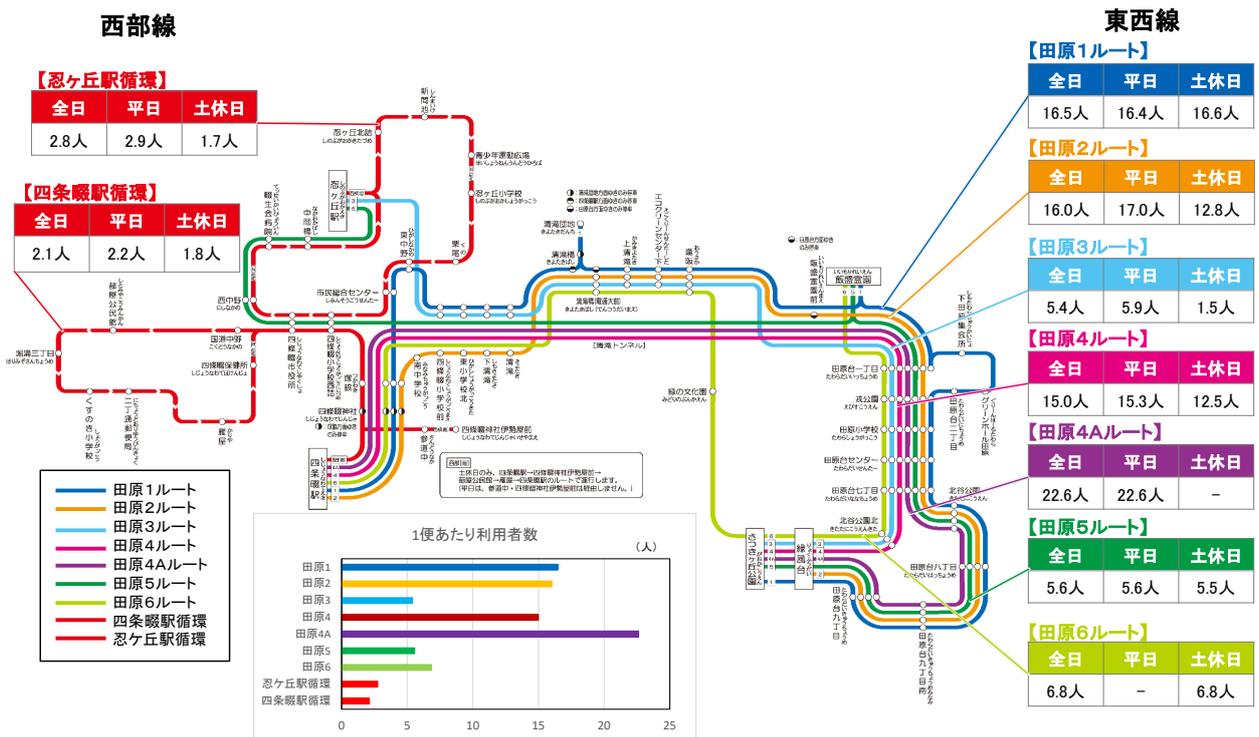
資料：四條畷市統計資料、市調べ

c ルート別の利用状況

東西線は、平均利用者数が、平日 41～345 人/日、土日 3～563 人/日である。また、1 便あたりの利用者数は、平日 5.6～22.6 人/便、土日 1.5～16.6 人/便である。

西部線は、平均利用者数が平日 15～21 人/日、土日 5～6 人/日である。また、1 便あたりの利用者数は、平日 2.2～2.9 人/便、土日 1.7～1.8 人/便である。

図 14 コミュニティバスの1便あたりの利用者数



資料：四條畷市調べ乗降調査（調査期間：平成29（2017）年9月26日～10月1日）

■コミュニティバス利用者数調査（調査期間：平成29年9月25日（月）～10月1日（日））（単位：人）

東西線	平均利用者数			運行便数			1便あたりの利用者数		
	平日	土日	1週間	平日	土休日	1週間	平日	土休日	1週間
田原1ルート	345	563	407	21	34	25	16.4	16.6	16.5
田原2ルート	187	102	162	11	8	10	17.0	12.8	16.0
田原3ルート	41	3	30	7	2	6	5.9	1.5	5.4
田原4ルート	184	50	146	12	4	10	15.3	12.5	15.0
田原4Aルート	271		271	12		12	22.6		22.6
田原5ルート	51	60	53	9	11	10	5.6	5.5	5.6
田原6ルート		55	55		8	8		6.8	6.8
計・平均	1,078	833	1,124	72	67	80	15.0	12.4	14.1

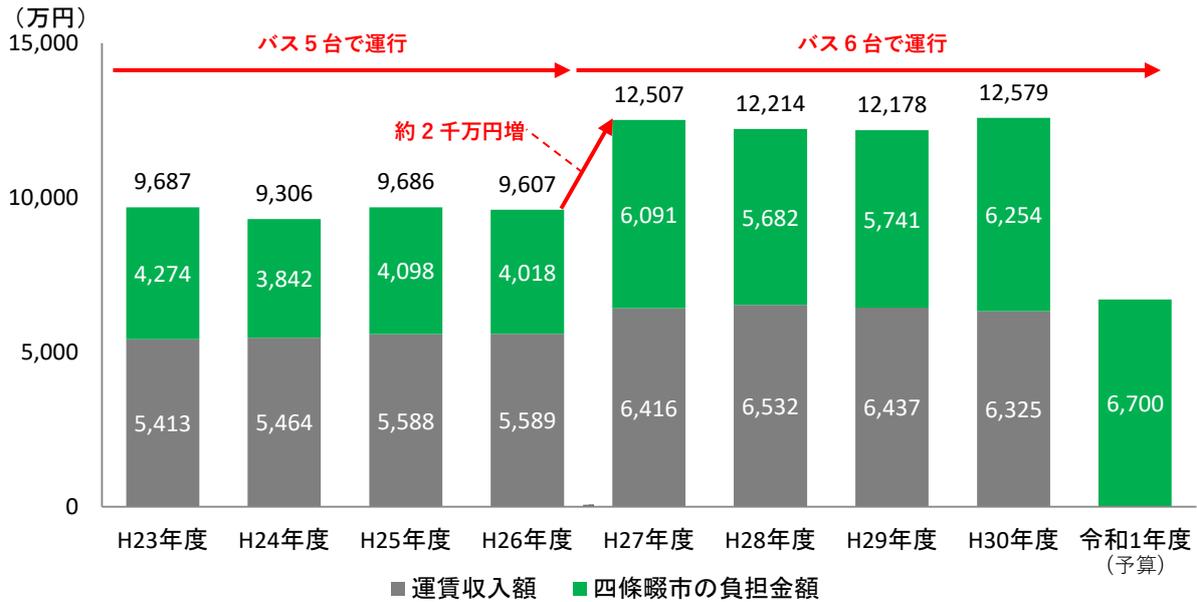
西部線	平均利用者数			運行便数			1便あたりの利用者数		
	平日	土休日	1週間	平日	土休日	1週間	平日	土休日	1週間
四條畷駅循環	15	6	12	7	3	6	2.2	1.8	2.1
忍ヶ丘駅循環	21	5	16	7	3	6	2.9	1.7	2.8
計・平均	36	11	29	14	6	12	2.6	1.8	2.4

d 運行委託費

運行委託費は、平成30(2018)年度で約1億2,600万円であり、四條畷市負担額は、運賃収入(約6,300万円)を差し引いた約6,300万円である。

平成27(2015)年度は、バスの車両を5台から6台に増車したため、運行経費が前年比約2,000万円増加した。

グラフ6) コミュニティバスの運行経費推移



(単位：万円)

年度	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	R1 (2019)
運行委託費 (A)	9,687	9,306	9,686	9,607	12,507	12,214	12,178	12,579	—
運賃収入 (B)	5,413	5,464	5,588	5,589	6,416	6,532	6,437	6,325	—
四條畷市負担額 (C) 【(A) - (B)】	4,274	3,842	4,098	4,018	6,091	5,682	5,741	6,254	6,700*
収支率 【(C)/(A)】	44.1%	41.3%	42.3%	41.8%	48.7%	46.5%	47.1%	49.7%	—

※R1は予算額

資料：四條畷市

○参考 今後の運行経費

運行経費は、複数の要素による積み上げにより算出されるが、乗務員の人件費が大きな要素となっている。昨今の人件費高騰を踏まえると、**今後は増額が想定される。**

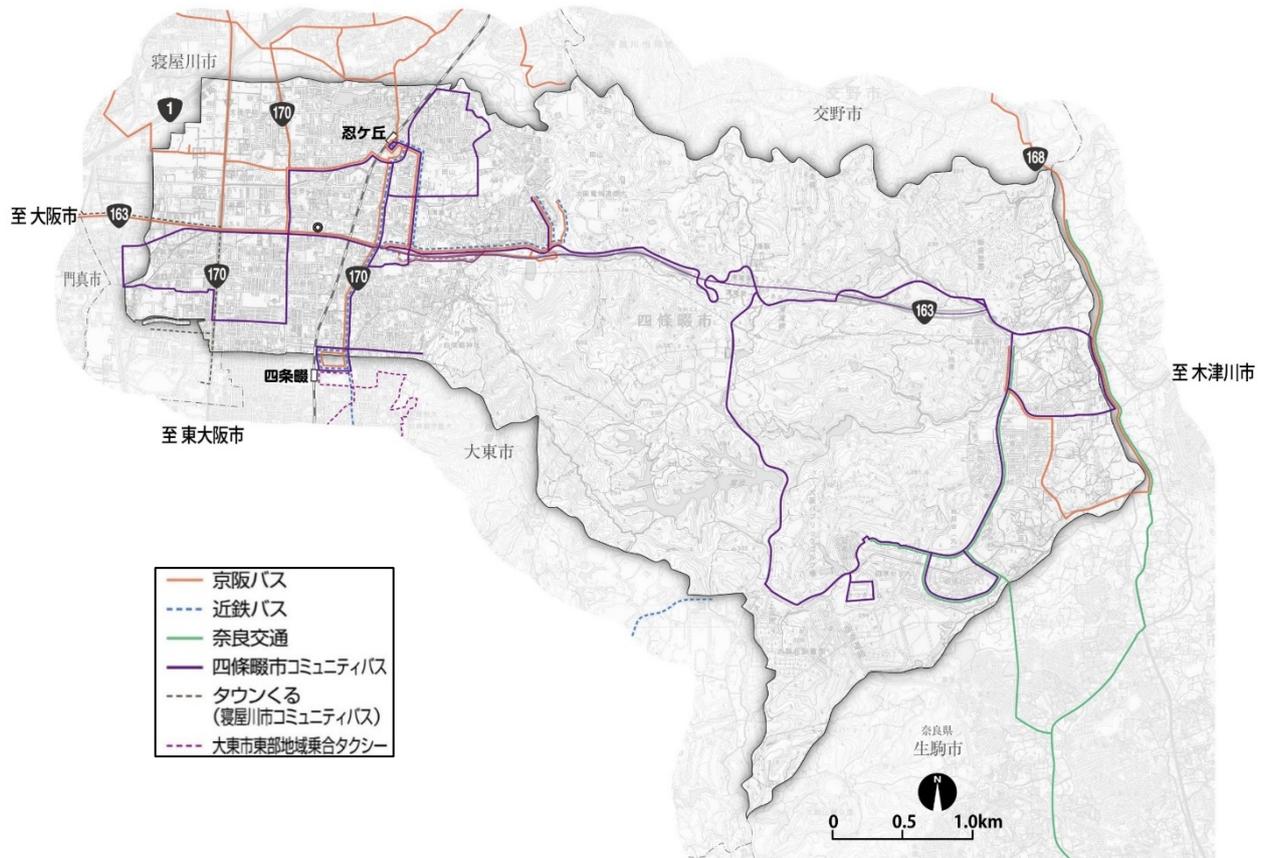
運行経費試算 (国交省発表に基づく参考値)

四條畷市における 現 運行経費 **12,000万円**  
 四條畷市における 現 総運行距離 427,149 km

走行距離当たり運行経費単価 549.91円/km (京阪神ブロック 民営バス標準原価)  
 (平成30年度乗り合いバス事業の収支状況 国土交通省 令和元年12月)

本市の運行実績と国交省発表に基づく運行経費の試算額  
 427,149 km × 549.91円 = **23,489万円**

○参考 バスルート（路線バス・コミュニティバス）

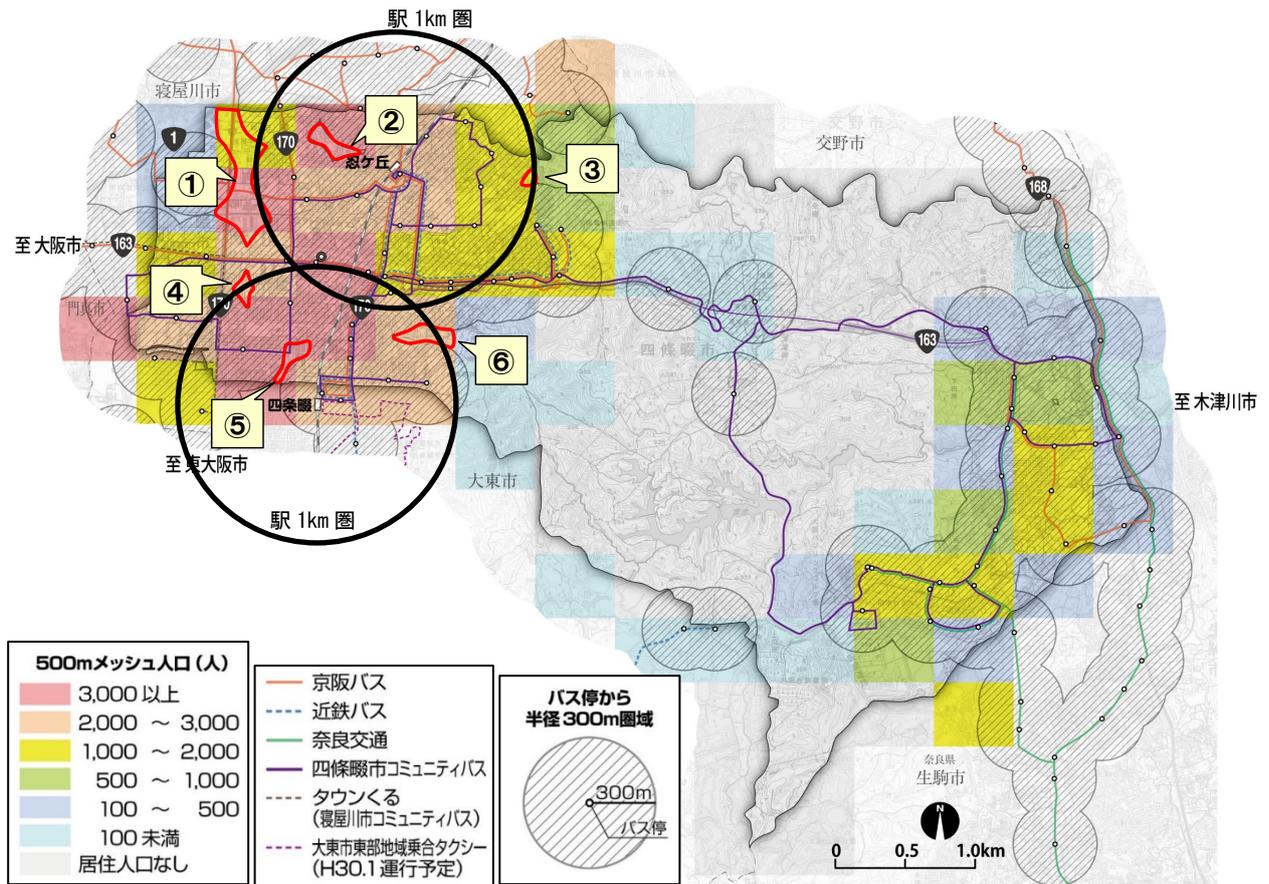


資料：コミュニティバスは市HP、路線バスは各路線バス事業者HP

ウ バス空白地域

四條畷市では、人口が集中している地域をバス（路線バス、コミュニティバス）が運行していることから、バス空白地域（バス停から300m圏域外、かつ500mメッシュ人口が1,000人以上）は、一部のみ（下図①～⑥）となっている。このうち多くの地区が、鉄道駅の利用圏域内（概ね鉄道駅から1km圏）か、住宅の立地が少ない地域である。

図15 人口分布と「バス停から300m圏域」



- ① 砂一～四丁目、西中野二～三丁目、蔀屋新町 の各一部
- ② 岡山二・五丁目 の各一部
- ③ 岡山東五丁目 の各一部
- ④ 美田町、江瀬美町 の各一部
- ⑤ 雁屋北町、雁屋南町、楠公一丁目 の各一部
- ⑥ 南野二～四丁目 の各一部

資料：平成27（2015）年国勢調査

エ バス事業者を取り巻く環境

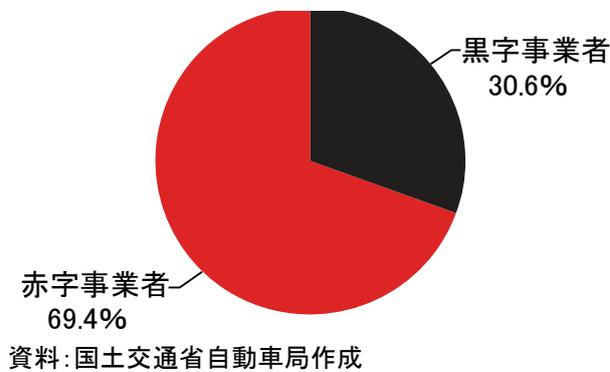
(ア) バス事業者の経営環境

全国の路線バス事業者のうち、約7割が赤字となっている。路線は、最近10年間で約14,000kmが廃止されている。

運行経費は、主に人件費の高騰により、平成30年度までの10年間で約15%上昇している。

図16 厳しい経営環境にある一般路線バス事業者の現状

路線バス事業者の収支状況  
(平成28(2016)年度)



10年間<sup>\*</sup>の路線廃止距離

約14,000km



東京からコロンビアまでの距離とほぼ同じ

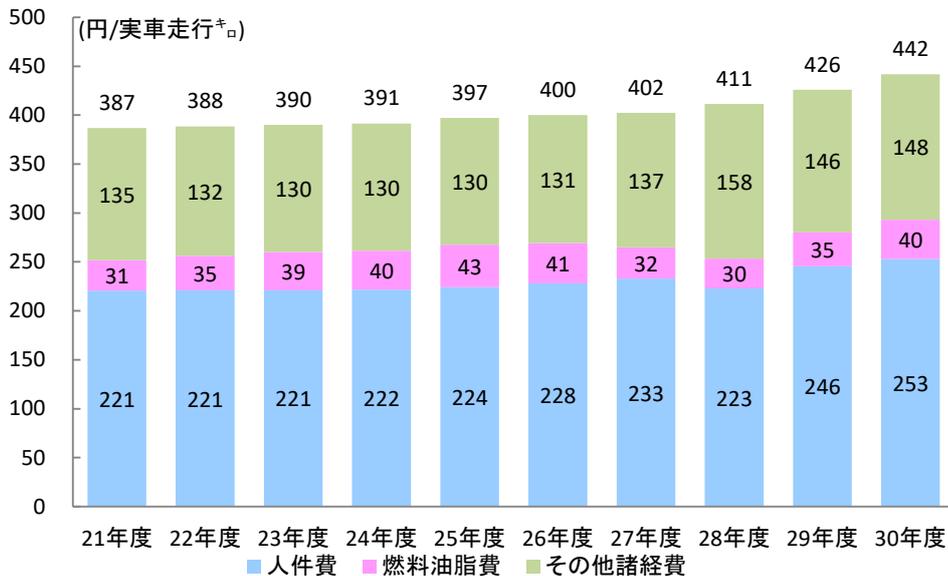
※平成19年度から平成28年度までの10年間  
(国土交通省調べ)

出典: 令和元(2019)年版交通政策白書

出典: NHK 路線バス特設サイト

<https://www3.nhk.or.jp/news/special/bus/index.html>

グラフ7) 実車走行キロあたり原価 (民営バス 車両数30以上の事業者)



資料: 乗合バス事業収支状況 (平成26年、令和元年 国土交通省)

(イ) バス乗務員の労働環境

バス事業者の収支悪化に伴い、乗務員の年間所得は下降傾向にあったが、平成 22 (2010) 年度からは下げ止まり、横ばいからやや上昇傾向にある。労働時間は全産業に比べ約 2 割長く、低賃金・長時間労働の傾向がある。これらが要因のひとつとなり、離職率は入社 4 年で約半数に上っており、平均年齢は 50 歳近くとなっている。

グラフ 8) バス乗務員の年間所得推移

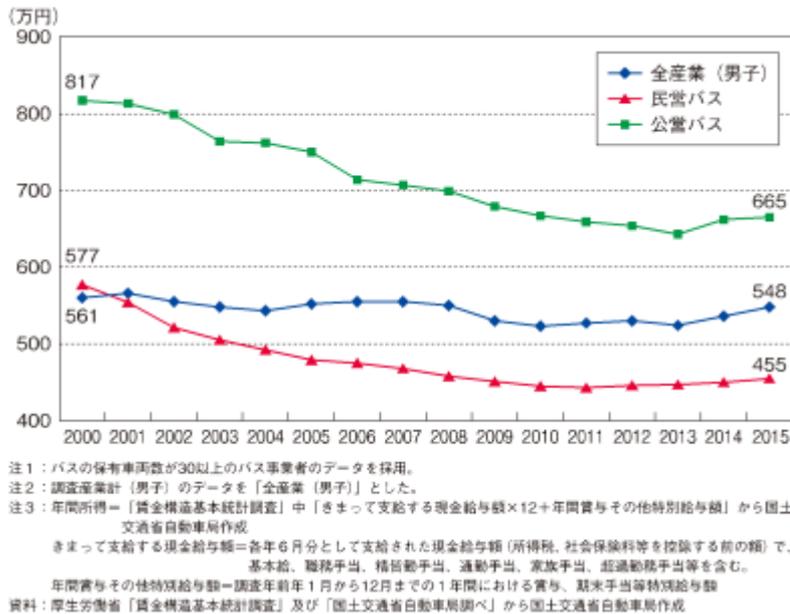


図17 バス乗務員の労働時間



資料：平成 29 (2017) 年版交通政策白書

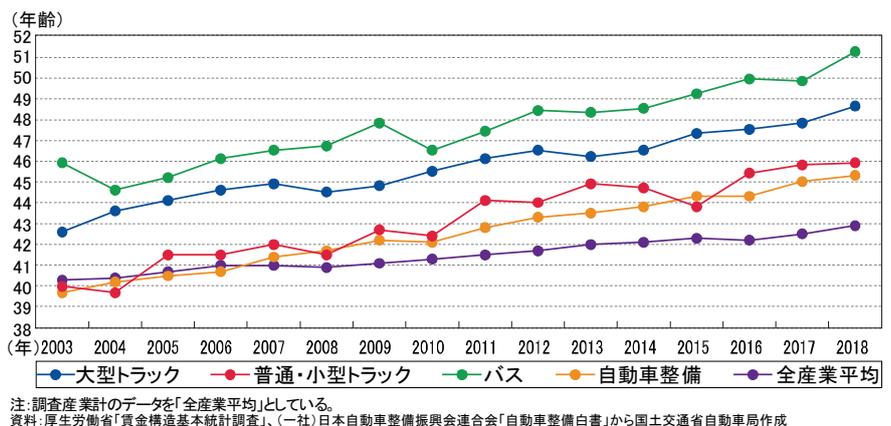
出典：NHK 路線バス特設サイト  
<https://www3.nhk.or.jp/news/special/bus/index.html>

図 18 バス乗務員離職率



出典：NHK 路線バス特設サイト  
<https://www3.nhk.or.jp/news/special/bus/index.html>

グラフ 9) 自動車運送事業従事労働者の平均年齢推移



出典：令和元 (2019) 年版交通政策白書

(ウ) バス乗務員等の不足

バス乗務員不足は、深刻な状況であり、路線の確保・維持が今後もより困難になってくるものと予測される。

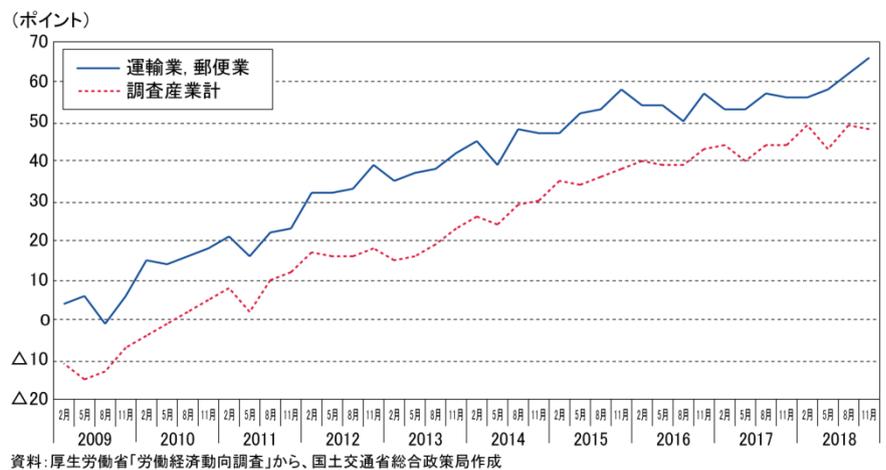
四條畷市がコミュニティバス運行を委託する京阪バスは、運転者や整備士の不足を主な理由として、京都市バス運行事業から撤退することが報道されており、乗務員不足による路線縮小が顕在化してきている（平成30（2018）年11月8日付京都新聞 京都市バス運行から民間撤退へ 運転手ら不足、他社追随の動きも など）。

図19 乗務員不足のバス会社割合



出典：NHK 路線バス特設サイト  
<https://www3.nhk.or.jp/news/special/bus/index.html>

グラフ10) 常用労働者過不足判断D. I. の推移



※D. I. 値 = (労働者が不足する事業所の割合) - (労働者が過剰な事業所の割合)  
 →数値が高いほど、労働力の不足感が大

出典：平成30（2018）年版交通政策白書

### 3 現状のまとめ

#### ア 地域の現状

- 人口は、平成22(2010)年の57,554人をピークに緩やかな減少に転じているが、「四條畷市人口ビジョン(平成27(2015)年10月)」における将来展望では、令和32(2050)年に約51,000人に維持することをめざしている。【第4章 1 ア(ア)】
- 高齢化率は、増加傾向であり、平成27(2015)年時点では約25.7%である。「四條畷市人口ビジョン(平成27(2015)年10月)」における将来展望では、平成62(2050)年には約32.7%と推計している。【第4章 1 ア(ア)】
- 人口は、地区別にみると、市の西部と東部に集中し、JR沿線から外環状線(国道170号)の間周辺に多く分布している。【第4章 1 ア(イ)】
- 高齢化率を地区別にみると、東部は逢阪地区、下田原地区、上田原地区で30%以上となっており、西部は国道163号より南側が北側より高い。【第4章 1 ア(ウ)】
- 四條畷市の歳出は、人件費が減少する一方で少子高齢化の進展により介護・医療等の扶助費が年々増加しており、今後もこの傾向が続くと想定される。【第4章 1 ア(エ)】
- 市域の中央部を走る北生駒山系により、大きく西部地域と東部地域に分けられ、それぞれの地域で市街地が広がっている。【第4章 1 イ(ア)】
- 市内の道路は、西部地域南部のJR駅周辺の幹線道路の整備が進んでいない。また、幹線道路以外の地域内道路については、狭隘な道路が多い。【第4章 1 イ(イ)】
- 市の主な施設(市役所、鉄道駅、商業施設等)は、西部のJR沿線から外環状線(国道170号)の間周辺に多く分布している。【第4章 1 イ(ウ)】

## イ 交通の現況

- 通勤・通学は、大阪市を中心に、近隣自治体（大東市、東大阪市、寝屋川市等）に流出している。流出人口は、流入人口に比べて約1.8倍と多い。【第4章 2 ア（ア）】
- 移動手段は、近隣の自治体に比べ、自動車の割合が約30%と高く、公共交通（鉄道、バス）の利用の割合は約19%と低い。【第4章 2 ア（イ）】
- 市内の公共交通は、鉄道、タクシー、バスがある。バスは「路線バス」と「コミュニティバス」が運行している。【第4章 2 イ】
- 路線バスは、主に JR（四條畷駅・忍ヶ丘駅）・京阪（大和田駅・寝屋川駅）と西部地域、近鉄（生駒駅）と田原地区をつないでいる。【第4章 2 イ（ウ）】
- コミュニティバスは、西部地区の JR 駅と東部地区の田原地区をつなぐ東西線と、西部地区の JR 駅を起終点として循環する西部線が運行している。【第4章 2 イ（エ）】
- コミュニティバスの利用数は、年間約37万人（運賃収入からの推計値）であり、近年は減少傾向である。ルート別にみると、東西線は、平均利用者数が、平日41~345人/日、土日3~563人/日である。また、1便あたりの利用者数は、平日5.6~22.6人/便、土日1.5~16.6人/便である。西部線は、平均利用者数が平日15~21人/日、土日5~6人/日である。また、1便あたりの利用者数は、平日2.2~2.9人/便、土日1.7~1.8人/便である。【第4章 2 イ（エ）b~c】
- コミュニティバス運行委託費は、平成30（2018）年度で約1億2,600万円であり、四條畷市負担額は、運賃収入（約6,300万円）を差し引いた約6,300万円である。【第4章 2 イ（エ）d】
- 四條畷市の人口が集中している地域をバスが運行していることから、バス空白地域は一部のみとなっている。【第4章 2 ウ】

## 第5章 運行計画の検討（西部線）

第3章（公共交通の方向性）より、西部線は、地域ニーズに適した公共交通とすることが必要とされており、その対策方法は、小型車両によるコミュニティバスのルート・ダイヤ見直し及びタクシー車両を使ったデマンド交通の導入等を挙げた（詳細は第3章参照）。

ここでは、「現行の運行における問題・留意事項等」及び「実証運行計画の策定経緯と得られた意見」を踏まえ、実証運行の基本方針を策定するとともに、実証運行の効果検証について検討した。

### 1 現行の運行における問題・留意事項等

計画の検討条件は、以下のとおりである。

表1 現行の運行における問題・留意事項等

分類	問題・留意事項等	備考
現況	コミュニティバスの利用率が低い	別表参考
	運行頻度が不定期	忍ヶ丘循環 60～120分に1本 四條畷循環 40～120分に1本
市民アンケート 地域ワークショップ	「運行本数」「ルート」に対する不満が多い	・「運行本数」の不満度は地域間格差が少ない ・「ルート」の不満度は、運行のない地区で高い
バス事業者 ヒアリング	・乗務員不足等で、黒字路線を含め路線休廃止が進行 ・新規路線は採算がとれても路線化できない場合もある ・人件費、燃料費高騰で経費が増大	
タクシー事業者 ヒアリング	・乗務員不足や高齢化等が進行	実証運行は、条件次第で協力
近畿運輸局 大阪運輸支局 ヒアリング	・公共交通ネットワークは地域・交通事業者・行政の役割分担で進めること ・そのためには、多少の不便は分かちあうこと	

※コミュニティバス西部線利用者数（人/日）

西部線 ルート	利用者数（1日当たり）		利用者数（1便当たり）	
	平日	土休日	平日	土休日
忍ヶ丘循環	20.6	5.0	2.9	1.7
四條畷循環	15.2	5.5	2.2	1.8

## 2 実証運行の基本方針の策定経緯と得られた意見

実証運行の基本方針策定にあたっては、地域公共交通会議で協議するとともに、地域ワークショップ等を実施し市民との意見交換を行った。また、交通事業者等へのヒアリングを随時実施した。これにより、西部線の今後の運行について、主に次の意見が得られた。

表2 策定経緯

平成30(2018)年12月19日(水) 第3回四條畷市地域公共交通会議	
<p>現行の運行における問題・留意事項等をもとに、実証運行の方向性2案について協議。 次の実証運行の方向性を基本として、市民との意見交換を行うことが承認。</p> <p>[実証運行の方向性①：増便によるコミュニティバスの利便性向上]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・運行本数を増便し、最長でも運行間隔60分を確保</li> </ul> <p>[実証運行の方向性②：利用実態に即した運行効率化と現行の運行で対応できないニーズのカバー]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗合タクシーによる定時定路線運行</li> <li>・ルートの変更(バス車両では運行できない地域など)や停留所の増設</li> </ul>	
令和元(2019)年6月11日(火) 地域公共交通ワークショップ(西部線) [9名参加]	
<p>道路が狭くコミュニティバスが運行できないバス空白地域(第4章 四條畷市の現状 参照)で移動に困っている方を中心に参加を呼びかけ(特に、高齢化率が高く、地形の高低差が比較的大きい地域)</p>	
令和元(2019)年7月8日(月) 生活支援体制整備協議体との意見交換会 [26名参加]	
<p>公共交通の主要な利用者である高齢者の現状を把握するため、状況をよく知る生活支援体制整備協議体等との意見交換を実施</p> <p>※生活支援体制整備協議体：委員は老人クラブ会長、民生委員会会長、介護事業者連絡会会長、ケアマネジャー連絡会代表、福祉委員会会長、生活支援コーディネーター、CSW、社会福祉協議会、包括支援センター等で組織(くすのき広域連合四條畷市域生活支援サービス協議体)</p>	

表3 主な意見等

分類	主な意見等
車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が少ないためバス車両でなくても良いのではとの市民意見</li> <li>・積み残しが発生するのではとの市民意見</li> </ul>
形態	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が少ないため、より効率的な運行方法の検討が必要との市民意見</li> <li>・予約があれば運行する形態(デマンド方式)で運行してはどうかとの市民意見</li> </ul>
ルート・停留所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所・駅から距離・高低差があり移動に困っている地区があるとの市民意見</li> <li>・民間路線バスとの競合を回避してほしいとのバス事業者からの声</li> </ul> <p>※一般に停留所から300mの範囲がバスの利用圏域とされている</p> <p>※乗客を乗せた場合の後退には誘導員を要するため直進のみで運行可能なルートを検討</p>
運行日	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南野地区では土日以外も運行してほしいとの市民意見</li> </ul>
頻度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・増便すれば利用者が増えるのではないかととの市民意見</li> </ul>
運賃	<ul style="list-style-type: none"> <li>・民間路線バスとの競合を回避してほしいとのバス事業者からの声</li> </ul>

### 3 実証運行の基本方針

市民からの意見等を踏まえ、西部線における実証運行の基本方針を次のとおり策定した。

表4 西部線における実証運行の基本方針

	実証運行の基本方針	期待される効果等
形態	デマンド運行（予約型運行）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者が少ない中での効率的な運行の実現</li> <li>・積み残しが生じない運行が可能</li> </ul>
車両	需要にあわせた車両小型化 （セダン型タクシー車両による運行）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用人数に合せた車両小型化による効率化</li> <li>・バス車両では運行不可能な地区への運行拡大</li> </ul>
ルート 停留所	既存路線をもとに一部延伸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな利用ニーズの創出</li> <li>・高齢化及び土地の高低差への対策</li> </ul>
運行日	現行のコミュニティバスと同様 （年末年始のみ運休） ※現行で土日のみ運行の停留所 （南野地区の一部）は平日を含 め運行するよう運行日拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平日の移動手段確保（南野地区）</li> </ul>
時間帯	現状程度を維持	—
頻度	平日のみ増便（1時間に1便）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・定時性を持たすことによる利便性の向上</li> <li>・増便による利便性の向上</li> </ul> ※土休日の利用者数は平日の1/3～1/4程度と少ない
運賃	現行のコミュニティバス運賃と同様	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃による利用率の変動なし （実証運行の効果検証を図りやすくするため）</li> </ul>
期間	1年程度	<ul style="list-style-type: none"> <li>・季節による利用ニーズの変動把握</li> <li>・新たな公共交通の定着性の向上</li> </ul>

## 4 実証運行の効果検証

実証運行においては、利用状況等を把握することとし、その結果をもって実証運行終了後における西部線の運行形態、ルート、ダイヤ、運賃等を下記の観点より見直しを検討する。

なお、これらの検討については、乗降調査及び利用者ヒアリング等を実施する。

### (ア) 新しい運行形態

- 予約があれば運行する方式が、利用者の利便性にどこまで影響するか

### (イ) ルート及びエリア

- 車両小型化による新たなルート延伸により、利用率が向上するか
- ルート・エリアに対する、利用ニーズの把握
- 定路線運行以外のデマンド方式への利用ニーズの把握

### (ウ) 運行ダイヤ

- 定間隔運行（1時間に1本の運行）により利用率が向上するか
- 運行時間帯及び平日と休日による利用ニーズの変化の把握
- 時刻表による定時運行以外のデマンド方式への利用ニーズの把握

### (エ) 運賃

- 利用ニーズと受益者負担によるバランス

## 第6章 運行計画の検討（東西線）

第3章より、東西線は、JR 駅と田原地区をつなぐ幹線交通として機能しており、一定の利用者がいることから、現行の運行をベースとして、より利用者の満足度向上につながるよう改善を検討することが必要とされている。その対策方法例は、“利用状況や利用者数に応じた便数やルートの改善等”を挙げた（詳細は第3章参照）。

ここでは、「現行の運行における問題・留意事項等」及び「実証運行計画の策定経緯と得られた意見」を踏まえ、実証運行の基本方針を策定するとともに、実証運行の効果検証について検討した。

### 1 現行の運行における問題・留意事項等

計画の検討条件は、以下のとおりである。

表5 現行の運行における問題・留意事項等

分類	問題・留意事項等	備考
現状	利用者数は減少傾向	
市民アンケート 地域ワークショップ	コミュニティバスの不便な点は「所要時間」と「便数」	1位 目的地への時間がかかりすぎる (56.0%) ※田原 1 ルート(さつきが丘～四條畷駅) 47分 2位 昼間の便数が少ない (47.2%) 運行頻度：平日昼間 約40分に 1本
	公共交通で行きたい目的地は「イオンモール四條畷」	公共交通で行きたい目的地 1位 市内商業施設 イオンモール四條畷 (31.5%)
	公共交通を利用したい時間帯は昼間が多い	公共交通を利用したい時間帯 1位 10～13時 (35.5%)
バス事業者 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗務員不足等で、黒字路線を含め路線休廃止が進行</li> <li>新規路線は採算がとれても路線化できない場合もある</li> <li>人件費、燃料費高騰で経費が増大</li> </ul>	(西部線での記載を再掲)
近畿運輸局 大阪運輸支局 ヒアリング	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通ネットワークは地域・事業者・行政の役割分担で進めること</li> <li>そのためには、多少の不便は分かちあうこと</li> </ul>	(西部線での記載を再掲)

## 2 暫定本格運行の基本方針の策定経緯と得られた意見

暫定本格運行の基本方針策定にあたっては、地域公共交通会議で協議するとともに、地域ワークショップ等を実施し市民との意見交換を行った。また、交通事業者等へのヒアリングを随時実施した。これにより、東西線の今後の運行について、主に次の意見が得られた。

表6 策定経緯

平成30(2018)年12月19日(水) 第3回四條畷市地域公共交通会議
<p>現行の運行における問題・留意事項等をもとに、実証運行の方向性3案について協議。</p> <p>[暫定本格運行の方向性①：コミュニティバスの昼間時間帯の利便性向上]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニティバスの平日昼間の増便</li> </ul> <p>[暫定本格運行の方向性②：現在のコミュニティバスで拾いきれない地区内の移動ニーズのカバー]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内循環ルートの導入（乗合タクシー等）</li> </ul> <p>[暫定本格運行の方向性③：コミュニティバスの利便性向上と地区内の移動ニーズのカバー]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・昼間の東西線はすべて田原一丁目を起終点として運行本数を増便（朝夕通勤利用時間帯以外）</li> <li>・田原一丁目を発着する地区内循環ルートの導入（乗合タクシー等）</li> </ul> <p>短期間でダイヤや路線を変更することは、利用者の利便性を損なうこと及びバス事業者への負担が大きくなること等につながるため、1年間以上の期間で「暫定本格運行」を実施することを承認。</p> <p>また、暫定本格運行の方向性は、市民アンケート等での意見を踏まえ、昼間や地区内の移動利便性向上等について、地域とのワークショップ等を通して意見収集を行うことを承認。</p>
令和元(2019)年6月22日(土) 地域公共交通ワークショップ（東西線） [26名参加]
田原地区を中心とした東西線全体での議論が必要なため、田原地区を中心として市民に参加を呼びかけ
令和元(2019)年7月8日(月) 生活支援体制整備協議体との意見交換会 [26名参加]
<p>公共交通の主要な利用者である高齢者の現状を把握するため、状況をよく知る生活支援体制整備協議体等との意見交換を実施</p> <p>※生活支援体制整備協議体：委員は老人クラブ会長、民生委員会会長、介護事業者連絡会会長、ケアマネジャー連絡会代表、福祉委員会会長、生活支援コーディネーター、CSW、社会福祉協議会、包括支援センター等で組織（くすのき広域連合四條畷市域生活支援サービス協議体）</p>
随時 運行事業者（京阪バス）との意見交換
令和2(2020)年度以降の運行形態及び契約について随時協議

表7 市民からの主な意見等

分類	主な意見等
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市内へは、JRに接続しているコミュニティバスが魅力的</li> <li>・田原地区の生活圏は生駒であり、奈良交通で生駒に出る方が利便性は高い</li> <li>・コミバスなので仕方ない面もあるが、直行便以外は移動時間がかかる</li> <li>・運行当初は田原地区と駅との直通運行だったが、直行便が減少</li> <li>・逢阪や下田原の住民は、ほとんどバスを利用していない</li> </ul>
問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・コミバスについて皆が知らない。広報で知らせると良い</li> <li>・JRとの接続が悪い</li> <li>・小型バスだと乗れないことがある</li> <li>・田原台一丁目から乗車すると満員で窮屈</li> <li>・最終バスが満員</li> <li>・田原台内は朝の渋滞でバスが日常的に遅れる</li> </ul>
改善案	<ul style="list-style-type: none"> <li>・増便が難しければ、アクセス時間短縮を</li> <li>・西部地区と田原地区は分けて考える必要がある</li> <li>・四條畷駅付近が渋滞する。忍ヶ丘駅への便も考えるべきだ</li> <li>・通勤に使える夜の便の時間帯を広げては</li> <li>・運行間隔を均等にしては</li> <li>・コミバス運賃は奈良交通より安い。運賃の値上げをしてはどうか</li> <li>・高齢者割引の見直しをしてみても</li> <li>・田原～四條畷間の直通便を増やしては</li> <li>・田原1ルートに乗車時間が長いので、見直してみても</li> <li>・通勤定期を作っては</li> </ul>

表8 運行事業者（京阪バス）からの主な意見等

分類	主な意見等
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗務員不足及び乗務員の高齢化が非常に深刻な問題</li> <li>・田原地域は比較的多くのお客様にご利用いただいているが、概ね片輸送（田原地区からの通勤・通学需要が多く、田原地区への移動需要が少ないため、朝でも田原地区方面行の乗客が少ない）であるため、採算性は厳しく路線化は難しい</li> </ul>
問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでは、地域貢献としてコミュニティバスを運行していたが、現状では、乗務員不足が深刻化しているため、運行経費及びダイヤ等について見直しが必要</li> <li>・イオンモール四條畷への乗り入れは、西部地区では既存路線バスとの競合路線となるが、田原地域を起点とする路線は検討が可能</li> <li>・現状のダイヤは、朝の通勤時の間隔が短すぎるため、一定の見直しが必要</li> </ul>

### 3 暫定本格運行の基本方針

市民や運行事業者からの意見等を踏まえ、東西線における暫定本格運行の基本方針を次のとおり策定した。

表9 東西線における暫定本格運行の基本方針

項目	暫定本格運行の基本方針	利点と欠点
運行体制	中型バス5台での運行の検討 ※現行は中型バス4台+小型バス2台を西部線とあわせて運用しているが、西部線のタクシーへの移行に伴い小型バス2台を中型バス1台に置き換え	○平日昼間西部線で利用していた車両を東西線で利用できる（直通便の増便） ○確保しなければならない乗務員の減少 △朝の通勤時間帯における便数減
路線	大型商業施設（イオンモール四條畷）への延伸の検討	○新規需要による利用拡大 △運行距離・所要時間増大による運転間隔拡大
運賃	運賃形態の検討 ※予想される運行経費増額への対策	○市の財政負担増加幅の縮小 ※人件費、燃料費、車両費等の高騰により 令和2（2020）年度以降の運行経費増大は不可避 △利用者の負担増大

### 4 今後のスケジュール

地域・運行事業者・行政の3者の連携による持続可能な公共交通の維持・確保のため、上記の基本方針を基に、運行事業者との協議を引き続き実施し、暫定本格運行開始をめざす。なお、検討の際は、運行経費等を考慮する。

暫定本格運行においては、利用状況等を把握することとし、その結果をもってルート、ダイヤ、運賃等の見直しを実施し、本格運行とする。

## 第7章 更なる利用促進

四條畷市では、人口が平成22(2010)年国勢調査の57,554人をピークに減少に転じている。また、高齢者数は、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)平成30(2018)年3月推計によれば令和2(2020)年の14,954人をピークに減少に転じる見込みである。したがって、公共交通の利用者は今後減少することが予想される。一方で、高齢者の交通事故対策として、免許返納が推進されている。このほか、人件費・燃料費の高騰等のためコミュニティバス運行経費は増大傾向にあることに加え、交通事業者では、乗務員不足が問題となっている。

以上より、四條畷市では、持続可能な公共交通の運行のため、運行の効率化とあわせて利用促進に取り組むこととする。具体的な取組み方針は次のとおりとする。実施にあたっては、今後地域公共交通会議等で協議のうえ決定する。

表10 公共交通の利用促進の取組み方針

背景	取組み方針	取組み内容のイメージ
<ul style="list-style-type: none"> <li>市民の考える四條畷市の公共交通の改善内容は1位が「ルートやダイヤの情報をもっとPRする(18.5%)」</li> <li>コミバス路線等が分からないため利用しない方が市民の27.4%</li> </ul>	情報提供・イメージ向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通マップの更新・配布</li> <li>広報誌・HP等での情報発信</li> <li>市の開催するイベントにおける公共交通を利用したアクセス方法の案内</li> <li>主要停留所(駅等)におけるデジタルサイネージ設置によるリアルタイムな情報提供</li> <li>バスの観光利用促進に向けた情報提供</li> </ul>
	利用機会の創出やモビリティ・マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> <li>モビリティ・マネジメント(MM)の実施(子ども・高齢者へのバス乗り方教室等)</li> <li>バスを利用したイベントの開催(スタンプラリー等)</li> <li>ノーマイカーデーの実施</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>市民の考える必要な公共交通の連携は1位が「市内コミバスと市内路線バス・鉄道の乗継円滑化(54.4%)」</li> </ul>	乗継ぎに関する情報提供	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス時刻表とあわせて鉄道・路線バスダイヤを掲載し乗継ぎを案内</li> <li>バス停への駐輪場設置によるサイクル&amp;バスライド推進</li> <li>検索・予約・決済までの日本型MaaSの調査・研究</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>市民のうち「将来は公共交通を利用したい」方は約6割</li> <li>高齢者の免許返納推進の機運</li> </ul>	公共交通が利用しやすい環境の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停から目的地(自宅等)までの距離や高低差へ対応するため、将来は「グリーンスローモビリティ」等の導入を検討</li> <li>※グリーンスローモビリティ：時速20km/h以下で走行する小型の電気自動車</li> <li>バス路線・ダイヤの点検・改善</li> <li>主要なバス停の上屋・ベンチ等改良</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>地域ワークショップでは「市役所職員が積極的に利用しては」との意見</li> </ul>	通勤・通学の定期利用推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所職員の公共交通による通勤推進</li> <li>市内事業所への公共交通活用の案内</li> </ul>

## 第8章 市民意向調査

本計画の策定にあたり、アンケート調査を実施し、市民の移動実態や移動ニーズ、現在の公共交通に対する意見等を把握した。

アンケートは、「市民アンケート調査」以外に、「コミュニティバス利用者調査」、田原地区に実施した「日々の暮らしに関するアンケート調査結果について」の中の公共交通に関する結果も合わせて分析した。

### 1 市民アンケート調査の結果

#### ア 市民アンケート調査の概要

概要を以下に示す。

表 11 概要

	内 容
概 要	四條畷市の公共交通についての利用の有無等、利用実態を把握するために市内2,000世帯を無作為抽出により選び、郵送によるアンケート調査を実施した。
調査時期	平成30(2018)年1月5日(金)～1月19日(金)
調査方法	郵送配布・郵送回収
調査対象	市内2,000世帯(無作為抽出) ※各世帯の中学生以上の全員を対象(1枚の調査票で4名まで記入可能)
回収数	704票(回収率35.2%)
有効回収数	699票(有効回収率35.0%) ※回収数から白票を除いたもの
有効回答者数	1,408人(1票あたり平均2.0人回答)
調査事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・属性(居住地、性別、年齢、職業、運転免許保有の有無等)</li> <li>・普段の生活での外出について(主な目的、目的地、出かける頻度等)</li> <li>・路線バスに関する意見(利用の有無、満足度)</li> <li>・コミュニティバスに関する意見(認知度、利用の有無、満足度等)</li> <li>・今後の公共交通の内容について(公共交通の連携等)</li> <li>・今後の公共交通について(新たな公共交通で行きたい目的地等)</li> <li>・公共交通に関する自由意見</li> </ul>

イ 属性

(ア) 居住地

- アンケートの有効回収数は、全部で699票であり、南西地区<sup>※1</sup>が最も多く、南東地区が最も少ない。
- アンケートの有効回収率は、田原地区が40.4%と高く、南西地区が29.9%と低い。

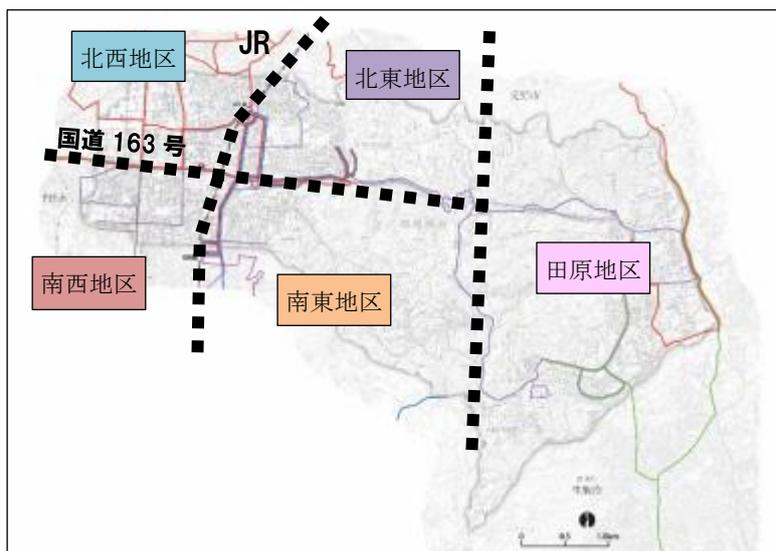
表12 配布数、有効回収数、有効回収率、有効回答者数一覧（地区別）

	北西地区	南西地区	北東地区	南東地区	田原地区	不明・無回答	計
配布数	471票	535票	428票	291票	275票	—	2,000票
有効回収数	157票	160票	150票	107票	110票	15票	699票
有効回収率	33.3%	29.9%	35.0%	36.8%	40.0%	—	35.0%
有効回答者数	324人	321人	285人	195人	248人	35人	1,408人

※1 地区について

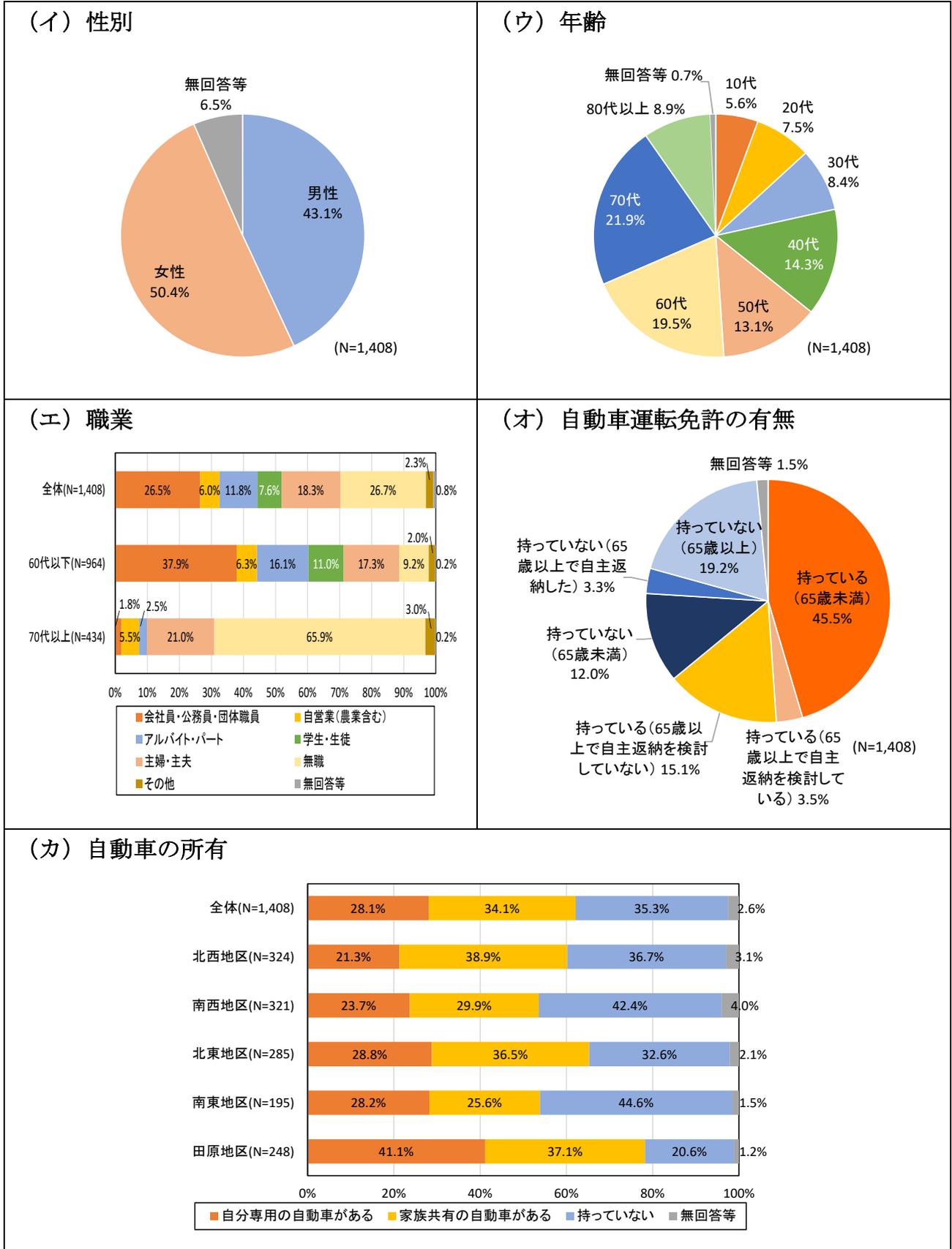
- 当資料では、四條畷市を国道163号とJRで分割した4地区（北西、南西、北東、南東）と田原地区の5地区を設定した。
- 各地区に属する地区名は以下とした。ただし、清瀧・逢阪は、国道163号の南側にも分布しているが、国道163号の北側の地区とした。

地区名	該当町丁目
北西地区	中野本町、西中野一丁目～三丁目、薮屋新町、岡山一丁目～五丁目、砂一丁目～四丁目
南西地区	江瀬美町、雁屋北町、雁屋南町、雁屋西町、北出町、二丁通町、楠公一丁目、米崎町、中野新町、美田町、薮屋本町
北東地区	中野、中野三丁目、清瀧、清滝中町、清滝新町、岡山、岡山東一丁目～五丁目、逢阪
南東地区	南野、南野一丁目～六丁目、楠公二丁目、塚脇町、中野一丁目、中野二丁目
田原地区	下田原、上田原、田原台一丁目～九丁目、さつきヶ丘、緑風台



【5地区の位置】

有効回答数 699 票に対して、有効回答者数が 1,408 人であり、これ以降は 1,408 人の有効回答者数で整理した。



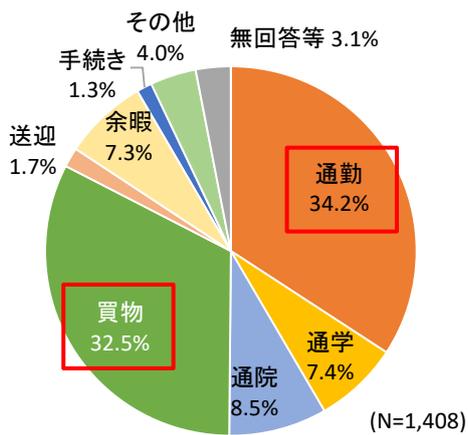
ウ 普段の生活での外出（通勤・通学・通院・買物 等）について

「最もよく出かける外出先（1箇所）」について

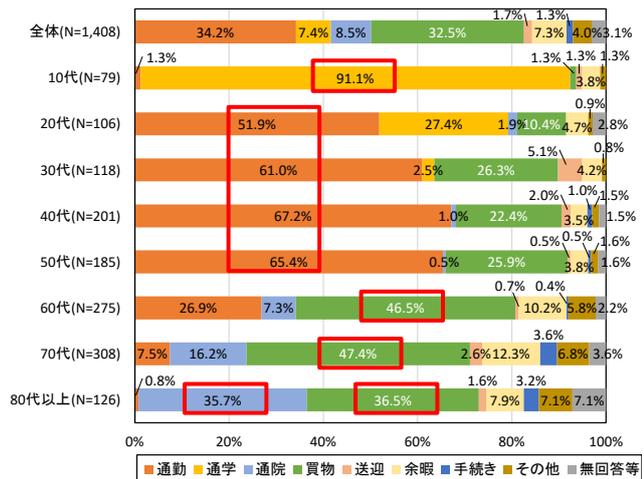
(ア) 出かける主な目的

- 出かける主な目的は、「通勤」が34.2%と最も多く、次いで「買物」が32.5%であった。
- 年齢別にみると、10代は「通学」、20代から50代では「通勤」が多く、60代以上では「買物」が多い。80代以上では「買物」と「通院」が同程度に多い。
- 地区別にみると、西側の4地区（北西、南西、北東、南東）では、約30~33%が「通勤」であるが、田原地区は43.1%と他地区に比べ「通勤」を目的にしている人が多い。また、一方で、西側の4地区では、約4~8%が「通学」であるが、田原地区は12.5%と他地区に比べ「通学」を目的にしている人が多い。西側の4地区では、約32~39%が「買物」であるが、田原地区は26.6%と他地区に比べ「買物」を目的にしている人が少ない。

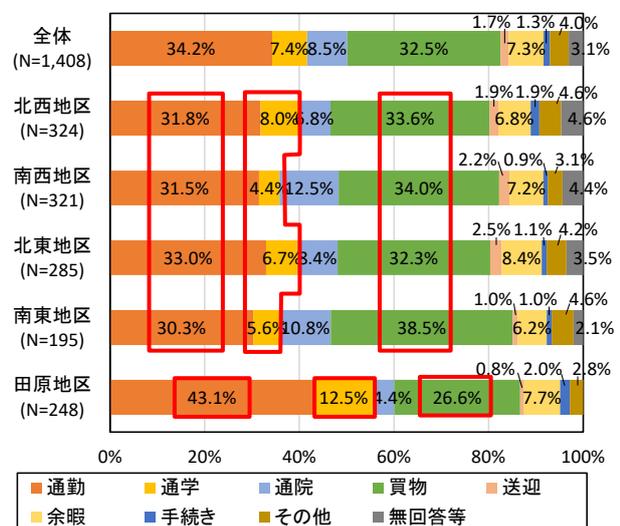
【出かける主な目的】



【出かける主な目的（年齢別）】

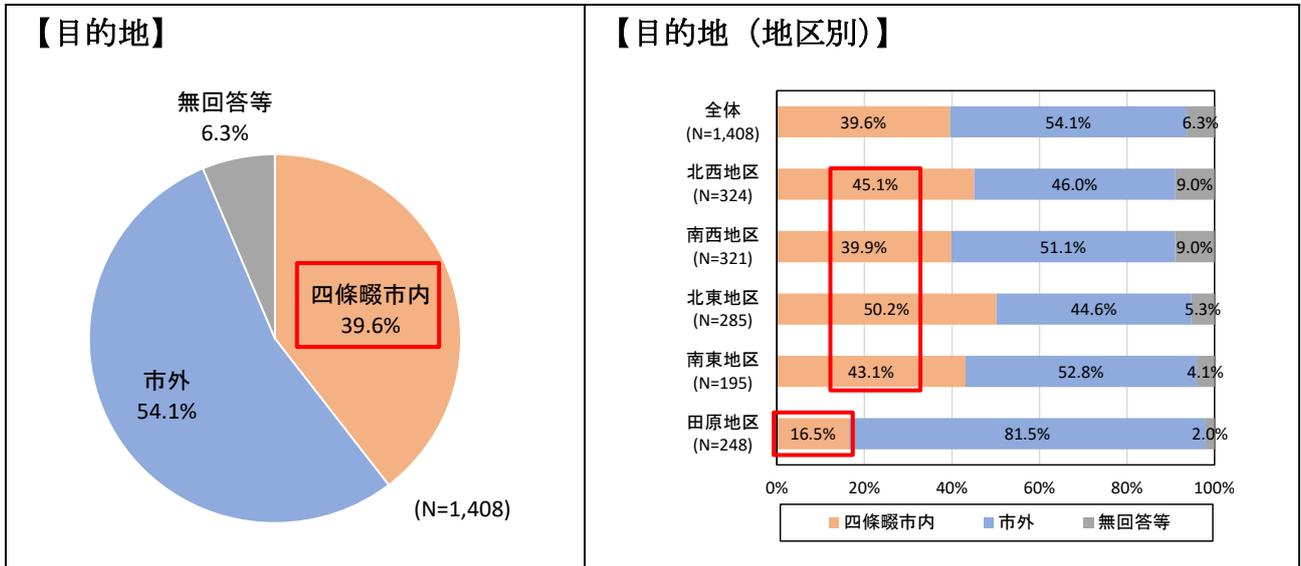


【出かける主な目的（地区別）】

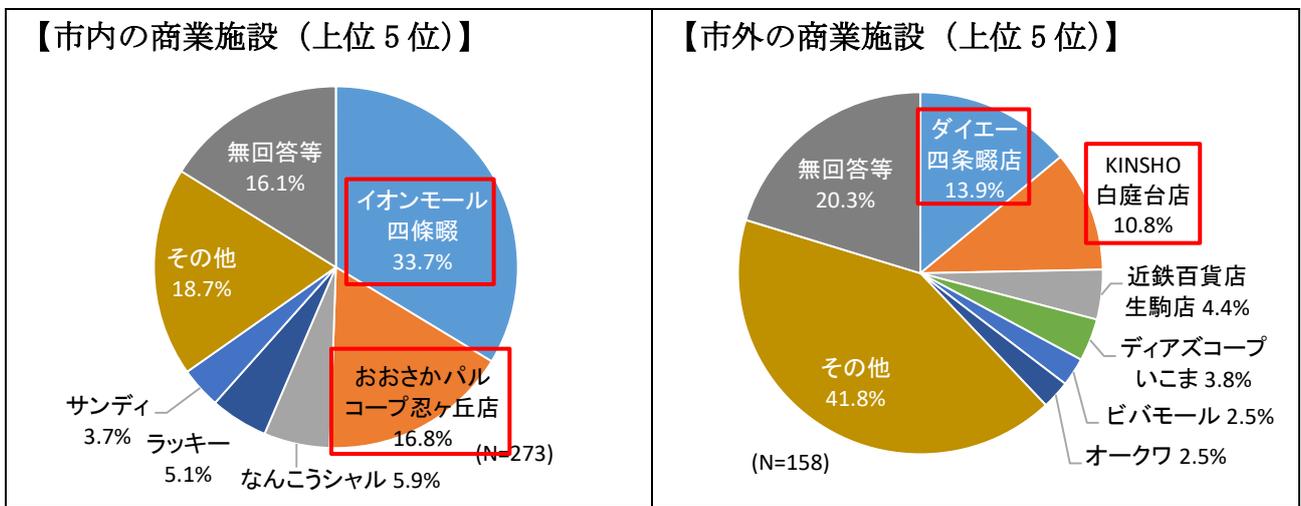


(イ) 目的地

- 目的地は、「市内」が39.6%と、「市外」(54.1%) に比べ少ない。
- 地区別にみると、西側の4地区(北西、南西、北東、南東)では、約40~50%が市内であるが、田原地区は16.5%と他地区に比べ市内を目的にしている人が少ない。



- 具体的に記載のあった施設名称の中で、「商業施設」と「医療機関」を市内・市外で集計した。
- 市内の商業施設では、「イオンモール四條畷」が 33.7%、次いで「おおさかパルコープ忍ヶ丘店」(16.8%) の順に多い。地区別にみると、西側の4地区は「イオンモール四條畷」が多く、「おおさかパルコープ忍ヶ丘店」は店舗に近い地区(北西地区、北東地区)が多い。田原地区は、市内の商業施設を目的にしている人は少ない。
- 一方、市外の商業施設は、「ダイエー四条畷店」が 13.9%、次いで「KINSHO 白庭台店」が 10.8%の順に多い。地区別にみると、「ダイエー四条畷店」は店舗に近い地区(南西地区、南東地区)が多く、「KINSHO 白庭台店」は田原地区が多い。



■市内の商業施設（上位5位）地区別

(単位：人)

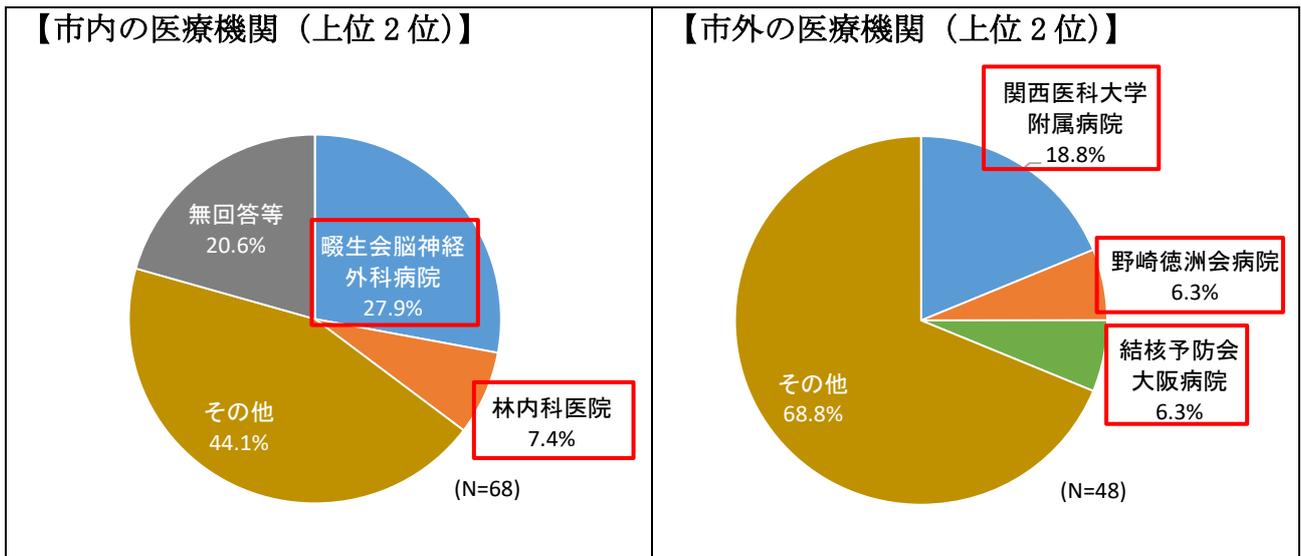
店舗名	北西地区	南西地区	北東地区	南東地区	田原地区	無回答	地区不明	全体
イオンモール四條畷	32	24	24	10	1		1	92
おおさかパルコープ忍ヶ丘店	19	1	19	6	1			46
なんこうチャール		9	1	6				16
ラッキー	1	3	5	3		1	1	14
サンディ	1	4	1	4				10
その他	12	12	17	8	2	0	0	51
無回答等	16	14	5	7	1	1	0	44
計	81	67	72	44	5	2	2	273

■市外の商業施設（上位5位）地区別

(単位：人)

店舗名	北西地区	南西地区	北東地区	南東地区	田原地区	無回答	地区不明	全体
ダイエー四条畷店	2	14	1	5				22
KINSHO 白庭台店					17			17
近鉄百貨店 生駒店					7			7
ディアズコープ いこま					5	1		6
ビバモール	1		2	1				4
オークワ					4			4
その他	13	12	9	13	18	1		66
無回答等	3	9	3	8	9			32
計	19	35	15	27	60	2		158

- 市内の医療機関では、「畷生会脳神経外科病院」が27.9%、次いで「林内科医院」(7.4%)の順に多い。地区別にみても、田原地区を除いた4地区では「畷生会脳神経外科病院」が多い。なお、医療機関については、個人の医院・クリニックに行っている方が多い。
- 一方、市外の医療機関では、枚方市の「関西医科大学附属病院」が18.8%、次いで、大東市の「野崎徳洲会病院」と寝屋川市の「結核予防会大阪病院」(6.3%)の順に多い。



■市内の医療機関（上位2位）地区別

(単位：人)

病院名	北西地区	南西地区	北東地区	南東地区	田原地区	無回答	全体
畷生会脳神経外科病院	4	8	4	2		1	19
林内科医院	1	0	3	1			5
その他	3	8	7	10	2		30
無回答等	3	7	1	1	2		14
計	11	23	15	14	4	1	68

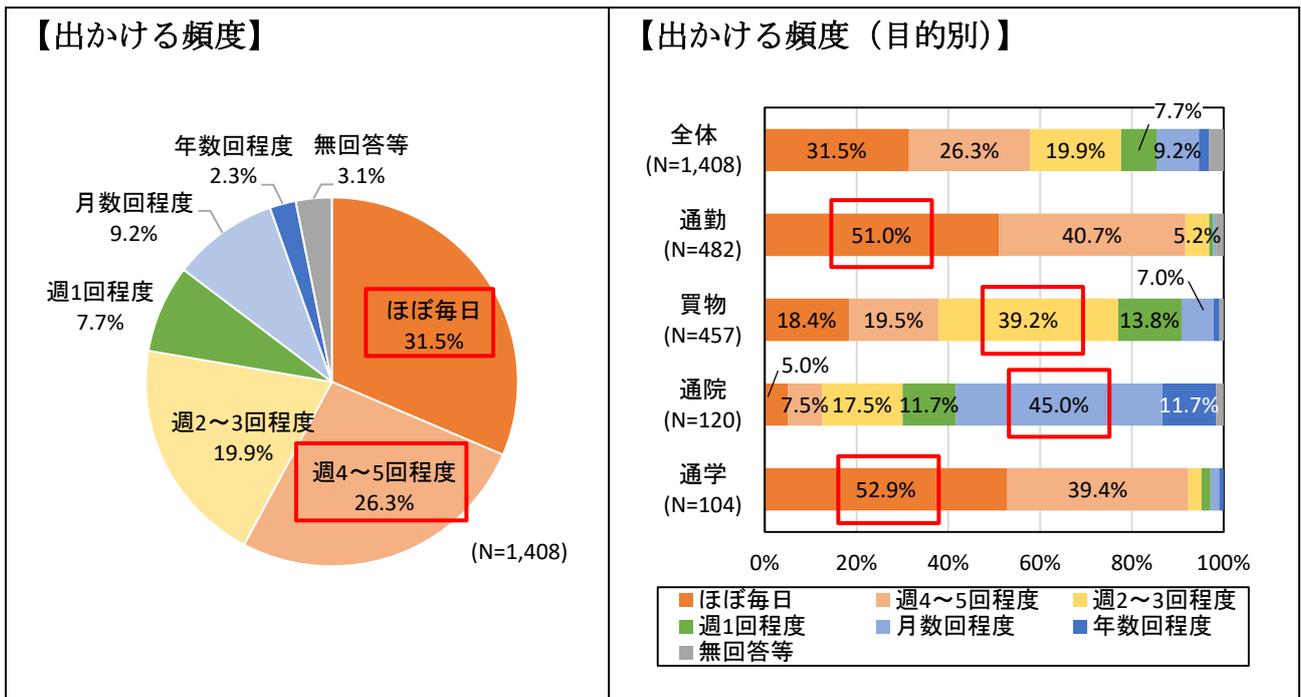
■市外の医療機関（上位2位）地区別

(単位：人)

病院名	北西地区	南西地区	北東地区	南東地区	田原地区	無回答	全体
関西医科大学附属病院	2	6		1			9
野崎徳洲会病院		2		1			3
結核予防会 大阪病院	2	1					3
その他	7	6	8	5	7		33
無回答等							
計	11	15	8	7	7		48

(ウ) 出かける頻度

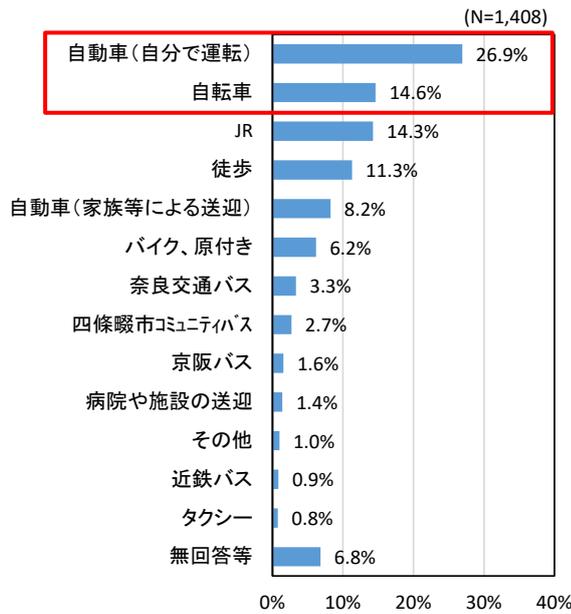
- 出かける頻度は、「ほぼ毎日」が31.5%と最も多く、次いで、「週4~5回程度」が26.3%であった。
- 目的別にみると、「通勤」はほぼ毎日が多く、「買物」は週2~3回程度、「通院」は月数回程度、「通学」は、通勤と同様にほぼ毎日が多い。



(エ) 目的地までの移動手段

- 移動手段は、「自動車（自分で運転）」が26.9%と最も多く、次いで「自転車」が14.6%であった。
- 「自動車（自分で運転）」と「自動車（家族等による送迎）」を合計すると35.1%であり、公共交通（JR・四條畷市コミュニティバス・京阪バス・近鉄バス・奈良交通・タクシー）を合計すると23.6%と、4人に1人が公共交通を普段から利用している。
- 地区別にみると、「自動車（自分で運転）」は田原地区、北東地区、北西地区で最も多く、「自転車」は南西地区、北西地区で最も多い。

【目的地までの移動手段】



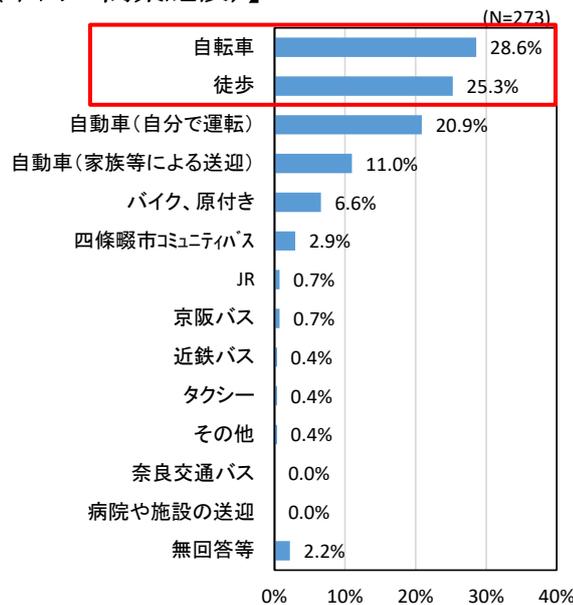
【目的地までの移動手段（地区別）】

項目	北西地区 (N=324)	南西地区 (N=321)	北東地区 (N=285)	南東地区 (N=195)	田原地区 (N=248)	全体(N=1,408)
自動車(自分で運転)	23.1%	20.6%	26.7%	22.6%	42.7%	26.9%
自転車	20.4%	22.1%	10.5%	16.4%	0.4%	14.6%
JR	16.7%	16.5%	18.2%	18.5%	1.2%	14.3%
徒歩	11.4%	15.0%	9.8%	15.4%	4.8%	11.3%
自動車(家族等による送迎)	10.8%	6.2%	9.5%	9.2%	6.0%	8.2%
バイク、原付き	6.2%	4.4%	7.0%	5.1%	8.5%	6.2%
奈良交通バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	18.1%	3.3%
四條畷市コミュニティバス	0.3%	0.6%	4.6%	0.0%	8.5%	2.7%
京阪バス	1.2%	1.6%	1.4%	3.1%	0.8%	1.6%
病院や施設の送迎	2.2%	1.2%	1.4%	2.1%	0.4%	1.4%
その他	1.2%	0.9%	0.7%	2.1%	0.0%	1.0%
近鉄バス	0.0%	0.3%	1.8%	0.5%	2.0%	0.9%
タクシー	0.0%	1.9%	1.1%	1.0%	0.0%	0.8%
無回答等	6.5%	8.7%	7.4%	4.1%	6.5%	6.8%

- 「市内の商業施設」を目的にした方の移動手段をみると、「自転車」が28.6%と最も多く、次いで「徒歩」が25.3%であった。
- 地区別にみると、「自転車」は北西地区、南西地区で最も多く、「徒歩」は南東地区、「自動車（自分で運転）」は北東地区で最も多い。なお、田原地区では市内の商業施設へ行く方は少ない。

※田原地区は、集計票数が5票と少なく、ここでの分析はしていない。

【目的地までの移動手段（市内の商業施設）】



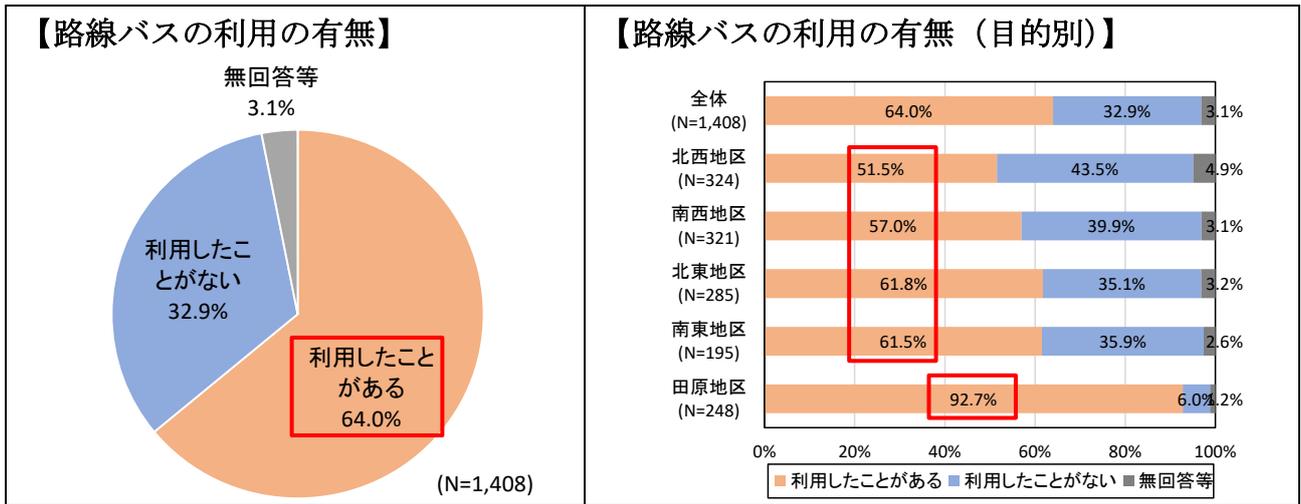
【目的地までの移動手段（市内の商業施設）（地区別）】

項目	北西地区 (N=81)	南西地区 (N=67)	北東地区 (N=72)	南東地区 (N=44)	田原地区 (N=5)	全体(N=273)
自転車	34.6%	37.3%	15.3%	29.5%	0.0%	28.6%
徒歩	19.8%	28.4%	22.2%	36.4%	20.0%	25.3%
自動車(自分で運転)	18.5%	14.9%	30.6%	15.9%	40.0%	20.9%
自動車(家族等による送迎)	16.0%	7.5%	11.1%	9.1%	0.0%	11.0%
バイク、原付き	7.4%	4.5%	8.3%	4.5%	0.0%	6.6%
四條畷市コミュニティバス	0.0%	1.5%	8.3%	0.0%	20.0%	2.9%
JR	0.0%	1.5%	0.0%	2.3%	0.0%	0.7%
京阪バス	0.0%	0.0%	0.0%	2.3%	20.0%	0.7%
近鉄バス	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	0.4%
タクシー	0.0%	1.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.4%
その他	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	0.0%	0.4%
奈良交通バス	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
病院や施設の送迎	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
無回答等	3.7%	3.0%	1.4%	0.0%	0.0%	2.2%

エ 路線バス（京阪バス、近鉄バス、奈良交通バス）について

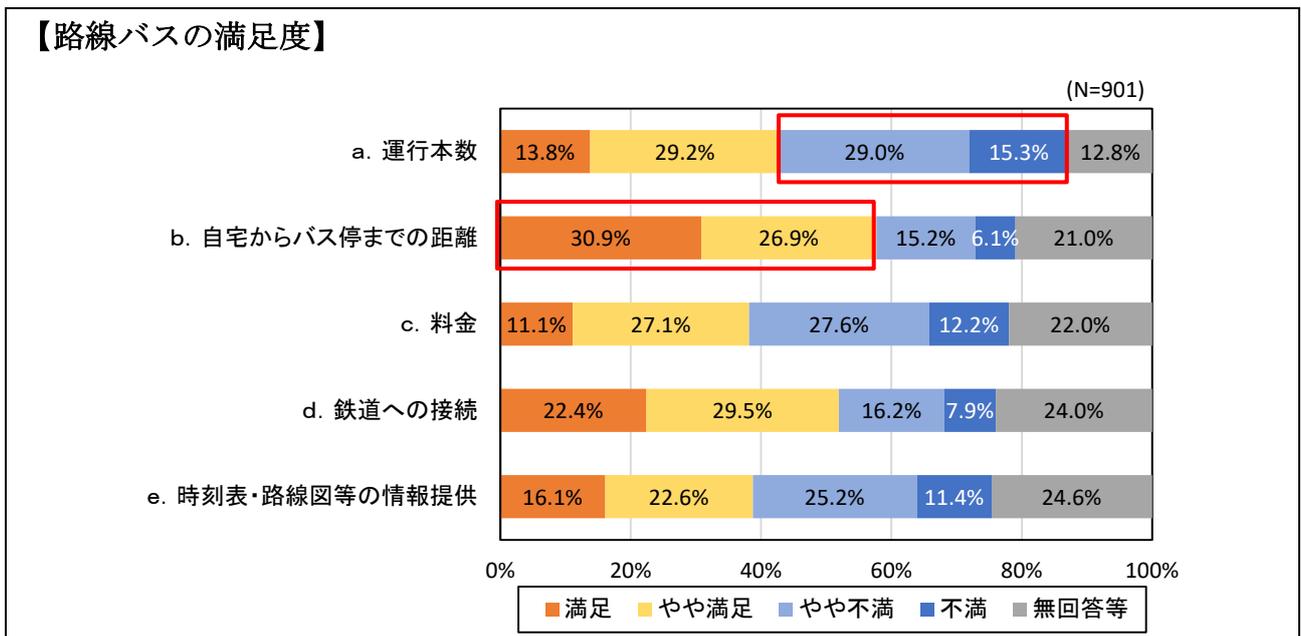
(ア) 路線バスの利用の有無

- 路線バスの利用状況については、「利用したことがある」が64.0%と3人に2人が利用したことがあると回答している。
- 地区別にみると、「利用したことがある」が全ての地区で50%を超えており、特に、田原地区は92.7%と殆どの方が利用したことがあると回答している。



(イ) 路線バスの満足度 ※(ア)「利用したことがある」を選ばれた方

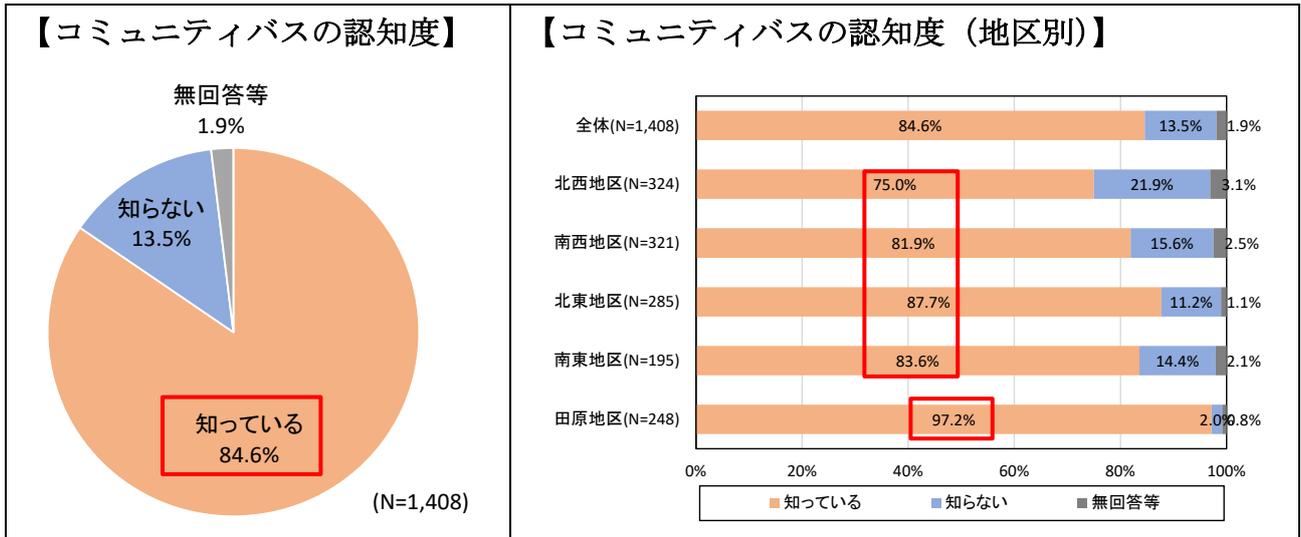
- 路線バスの満足度が高い事項は「b. 自宅からバス停までの距離」で、57.8%が「満足」「やや満足」と回答している。
- 一方、不満が高い事項は「a. 運行本数」で、44.3%が「不満」「やや不満」と回答している。



オ 四條畷市コミュニティバス（以下、「コミュニティバス」とする）について

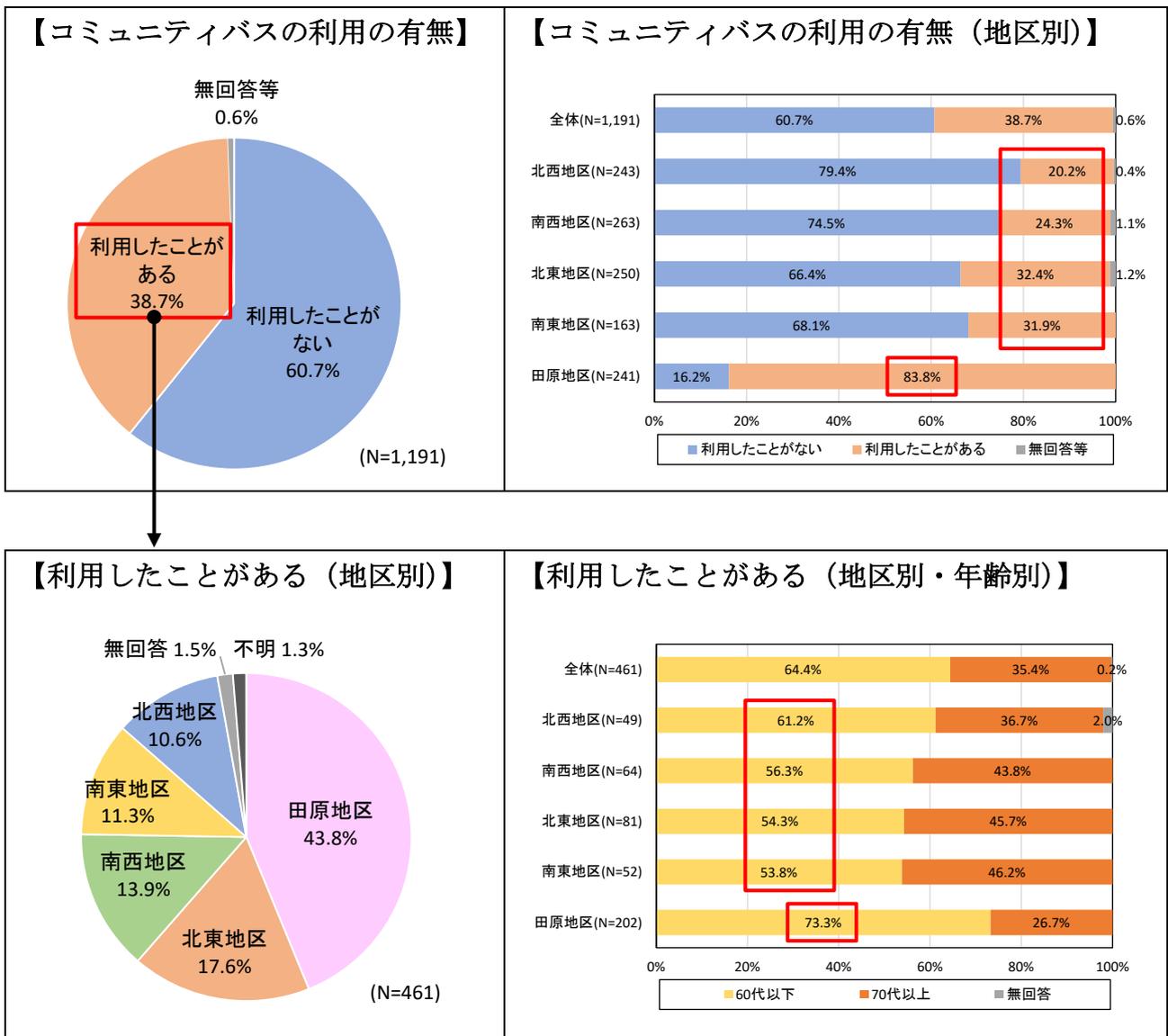
(ア) コミュニティバスの認知度

- コミュニティバスの認知度は、84.6%が「知っている」と回答している。
- 地区別にみると、「知っている」が全ての地区で70%を超えており、特に、田原地区は97.2%と殆どの方が知っていると回答している。



(イ) コミュニティバスの利用の有無 ※P62 (ア) 「知っている」を選ばれた方

- コミュニティバスを「知っている」と回答した人のうち、38.7%が「利用したことがある」と回答している。
- 地区別にみると、西側の4地区は「利用したことがある」方が約20～32%に対して、田原地区は「利用したことがある」方が約84%と非常に高い。
- また、「利用したことがある」方を地区別にみると、田原地区の方が約44%と半分近くとなっており、さらに、それを年齢別に見ると、西側の4地区は60代以下が約54～61%であり、田原地区は約73%と他に比べ60代以下の方が多く利用している。

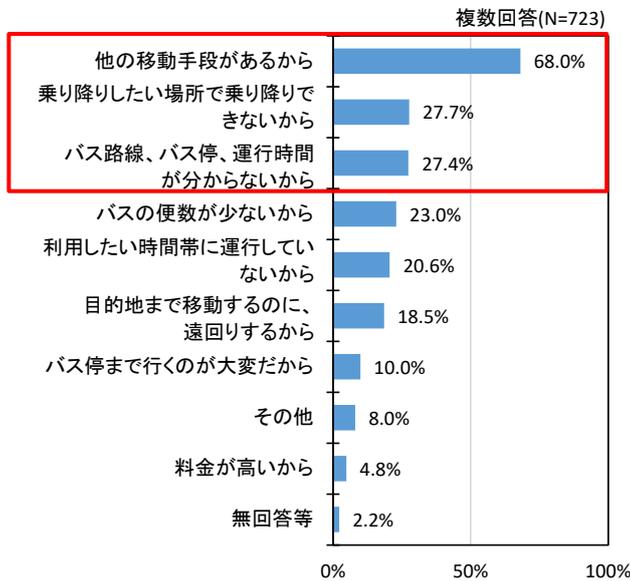


(ウ) コミュニティバスを利用しない理由

※P63 (イ) 「利用したことがない」 を選ばれた方

- コミュニティバスを利用しない理由は、「他の移動手段があるから」が 68.0%と最も多く、次いで「乗り降りしたい場所で乗り降りできないから」(27.7%)、「バス路線、バス停、運行時間が分からないから」(27.4%)であった。
- 地区別にみると、「他の移動手段があるから」は全ての地区で多く、西側の4地区は、全体と概ね同様の傾向であるが、田原地区の理由第2位は「利用したい時間帯に運行していない」が30.8%と多い。

【コミュニティバスを利用しない理由】



【コミュニティバスを利用しない理由（地区別）】

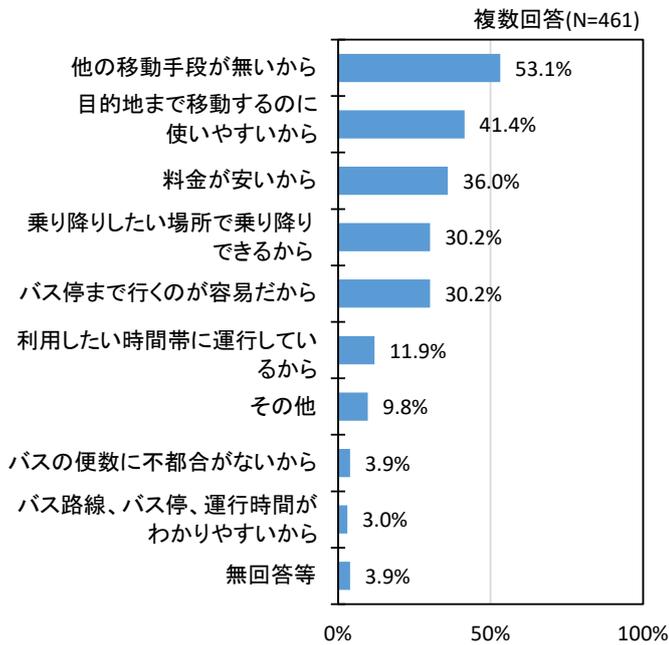
項目	北西地区 (N=193)	南西地区 (N=196)	北東地区 (N=166)	南東地区 (N=111)	田原地区 (N=39)	全体(N=723)
他の移動手段があるから	74.6%	65.8%	67.5%	61.3%	79.5%	68.0%
乗り降りしたい場所で乗り降りできないから	24.9%	28.6%	34.3%	29.7%	12.8%	27.7%
バス路線、バス停、運行時間が分からないから	30.6%	28.6%	21.7%	33.3%	12.8%	27.4%
バスの便数が少ないから	25.9%	22.4%	22.9%	17.1%	25.6%	23.0%
利用したい時間帯に運行していないから	22.8%	15.3%	24.7%	17.1%	30.8%	20.6%
目的地まで移動するのに、遠回りするから	11.4%	21.4%	16.9%	27.9%	25.6%	18.5%
バス停まで行くのが大変だから	9.8%	10.2%	10.2%	13.5%	2.6%	10.0%
その他	4.7%	8.7%	9.0%	5.4%	10.3%	8.0%
料金が安いから	4.7%	3.6%	5.4%	7.2%	2.6%	4.8%
無回答等	0.5%	3.1%	2.4%	3.6%	0.0%	2.2%

(エ) コミュニティバスを利用した理由

※P63 (イ) 「利用したことがある」を選ばれた方

- コミュニティバスを利用した理由については、「他の移動手段が無いから」が 53.1%と最も多く、次いで「目的地まで移動するのに使いやすいから」(41.4%)、「料金が安いから」(36.0%)であった。
- 地区別にみると、「他の移動手段が無いから」は田原地区で最も多く、北西地区を除く3地区は、「目的地まで移動するのに使いやすいから」が多い。

【コミュニティバスを利用した理由】



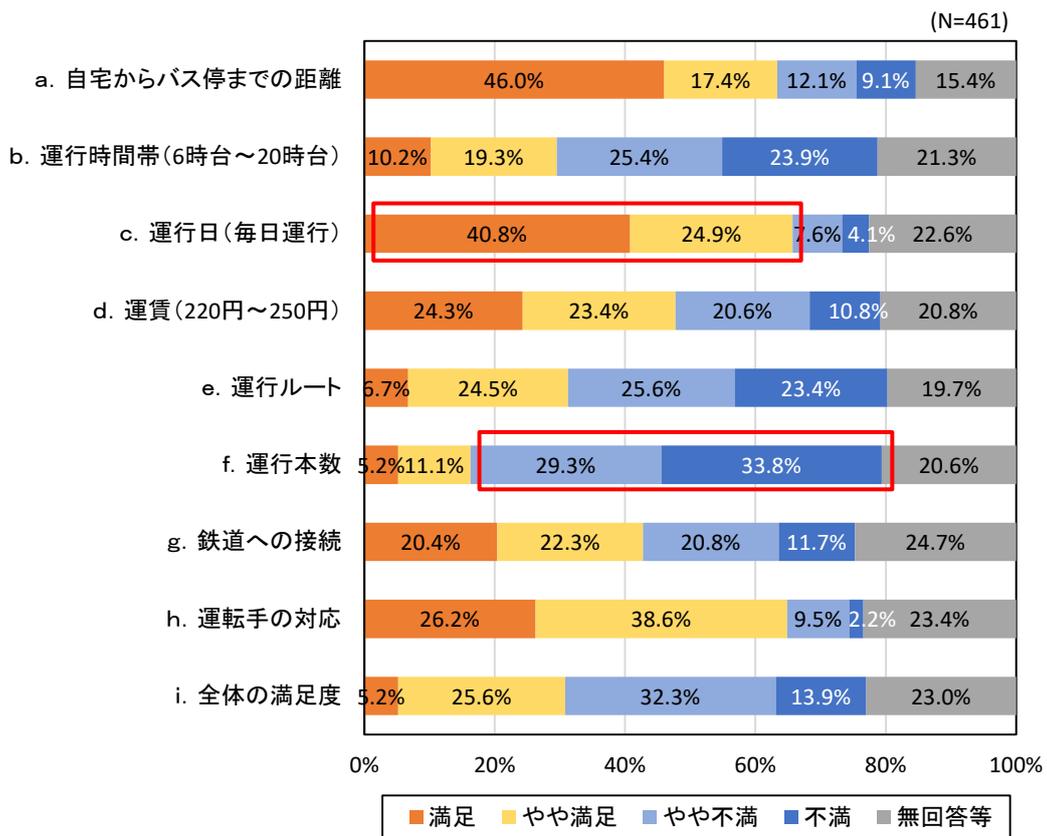
【コミュニティバスを利用した理由（地区別）】

項目	北西地区 (N=49)	南西地区 (N=64)	北東地区 (N=81)	南東地区 (N=52)	田原地区 (N=202)	全体(N=461)
他の移動手段が無いから	44.9%	43.8%	42.0%	36.5%	66.8%	53.1%
目的地まで移動するのに使いやすいから	34.7%	48.4%	48.1%	55.8%	35.6%	41.4%
料金が安いから	46.9%	35.9%	37.0%	28.8%	35.6%	36.0%
乗り降りしたい場所で乗り降りできるから	20.4%	32.8%	39.5%	38.5%	26.2%	30.2%
バス停まで行くのが容易だから	16.3%	21.9%	27.2%	40.4%	35.6%	30.2%
利用したい時間帯に運行しているから	2.0%	7.8%	24.7%	9.6%	11.9%	11.9%
その他	20.4%	10.9%	2.5%	3.8%	10.4%	9.8%
バスの便数に不都合がないから	0.0%	6.3%	3.7%	3.8%	4.5%	3.9%
バス路線、バス停、運行時間がわかりやすいから	4.1%	4.7%	6.2%	0.0%	2.0%	3.0%
無回答等	2.0%	6.3%	4.9%	5.8%	1.0%	3.9%

(オ) コミュニティバスの満足度 ※P63 (イ) 「利用したことがある」を選ばれた方

- コミュニティバスの満足度が最も高い事項は「c. 運行日」で、65.7%が「満足」「やや満足」と回答している。
- 一方、不満が最も高い事項は「f. 運行本数」で、63.1%が「不満」「やや不満」と回答している。

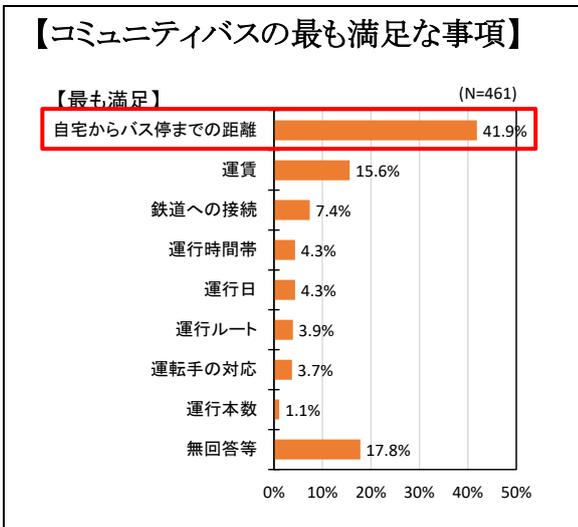
【コミュニティバスの満足度】



(カ) コミュニティバス「最も満足」「最も不満」な事項

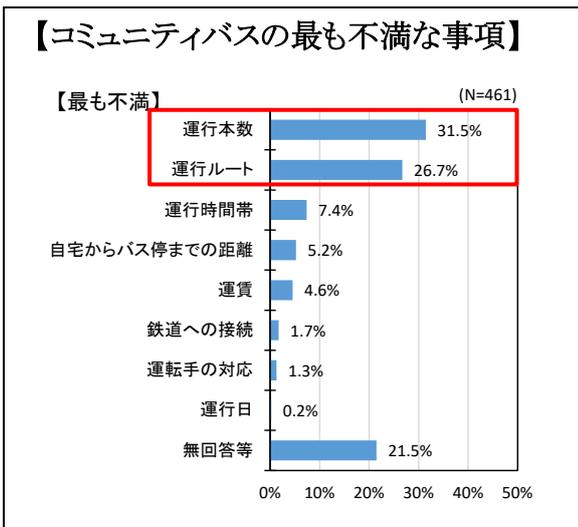
※P63 (イ) 「利用したことがある」を選ばれた方

- 最も満足の回答が多い事項は、「自宅からバス停までの距離」が41.9%と多く、次いで「運賃」であった。地区別にみると、「自宅からバス停までの距離」は、特に、田原地区と南東地区で多い。
- 最も不満の回答が多い事項は「運行本数」が31.5%と多く、次いで「ルート」であった。地区別にみると、「運行本数」は、北西地区を除いた4地区で最も多く、「ルート」は北西地区で最も多い。



**【コミュニティバスの最も満足な事項(地区別)】**

項目	北西地区 (N=49)	南西地区 (N=64)	北東地区 (N=81)	南東地区 (N=52)	田原地区 (N=202)	全体 (N=461)
自宅からバス停までの距離	18.4%	18.8%	29.6%	69.2%	53.0%	41.9%
運賃	12.2%	26.6%	18.5%	7.7%	14.4%	15.6%
鉄道への接続	0.0%	12.5%	4.9%	1.9%	9.9%	7.4%
運行時間帯	2.0%	3.1%	7.4%	3.8%	4.5%	4.3%
運行日	6.1%	6.3%	3.7%	0.0%	5.0%	4.3%
運行ルート	4.1%	7.8%	4.9%	3.8%	2.5%	3.9%
運転手の対応	14.3%	3.1%	3.7%	0.0%	2.0%	3.7%
運行本数	2.0%	4.7%	0.0%	0.0%	0.5%	1.1%
無回答等	40.8%	17.2%	27.2%	13.5%	8.4%	17.8%



**【コミュニティバスの最も不満な事項(地区別)】**

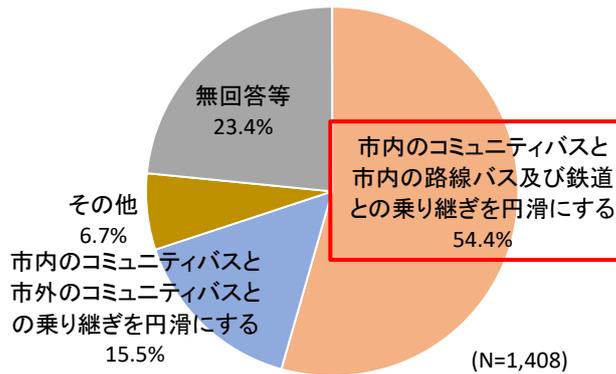
項目	北西地区 (N=49)	南西地区 (N=64)	北東地区 (N=81)	南東地区 (N=52)	田原地区 (N=202)	全体 (N=461)
運行本数	22.4%	25.0%	29.6%	28.8%	37.6%	31.5%
運行ルート	38.8%	17.2%	22.2%	15.4%	31.2%	26.7%
運行時間帯	2.0%	6.3%	7.4%	7.7%	9.4%	7.4%
自宅からバス停までの距離	12.2%	15.6%	3.7%	1.9%	2.0%	5.2%
運賃	6.1%	3.1%	4.9%	9.6%	3.5%	4.6%
鉄道への接続	0.0%	1.6%	1.2%	1.9%	2.5%	1.7%
運転手の対応	0.0%	1.6%	0.0%	1.9%	2.0%	1.3%
運行日	0.0%	1.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.2%
無回答等	18.4%	28.1%	30.9%	32.7%	11.9%	21.5%

カ 今後の公共交通について

(ア) 公共交通の連携

- 公共交通の連携については、「市内のコミュニティバスと市内の路線バス及び鉄道との乗り継ぎを円滑にする」が54.4%であった。

【公共交通の連携について】



■具体的な連携案

○市内のコミュニティバスと市内の路線バス及び鉄道との乗り継ぎを円滑にする

- 四條畷駅にバスが着いて JR に乗り継ぐ時にゆとりがほしい
- 京阪バスとコミュニティバスとの乗り継ぎ
- 忍ヶ丘駅との乗り継ぎの円滑化
- モノレールなどの乗り継ぎ など

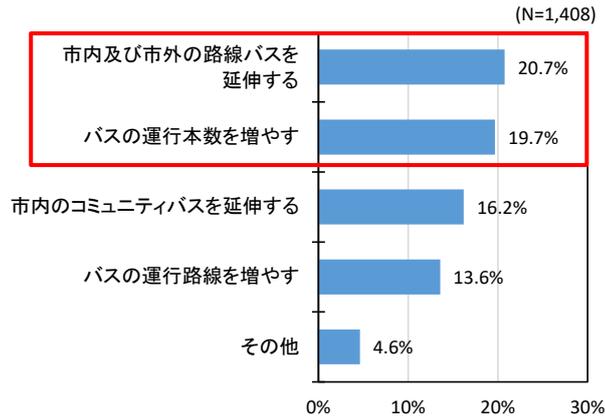
○市内のコミュニティバスと市外のコミュニティバスとの乗り継ぎを円滑にする

- 大東市、寝屋川市、生駒市との連携
- 寝屋川市や大東市とのコミュニティバスを相互乗り入れして京阪線へのアクセス向上
- コミュニティバスと奈良交通との連携
- 市内外のバスの情報を分かりやすくしてほしい など

(イ) 公共交通の拡充

- 公共交通の拡充については、「市内及び市外の路線バスを延伸する」が20.7%と多く、次いで「バスの運行本数を増やす」(19.7%)であった。
- 地区別にみると、「市内及び市外の路線バスを延伸する」は西側の北西地区、北東地区、南東地区の3地区で最も多く、「バスの運行路線を増やす」は南西地区で、「バスの運行本数を増やす」は田原地区で最も多い。

【公共交通の拡充について】



■具体的な連携案

- 市内及び市外の路線バスを延伸する
  - 大型商業施設への延伸、近隣自治体の主要駅への延伸
  - 東寝屋川、ビバホーム、星田駅への延伸 など
- バスの運行本数を増やす
  - 朝、夕の通勤時、通学時の本数を増やす
  - 土、日、祝日を増やす など
- 市内のコミュニティバスを延伸する
  - イオンモール四條畷に延伸する など
- バスの運行路線を増やす
  - イオンモール四條畷⇄忍ヶ丘駅⇄東寝屋川駅行き路線の追加 など

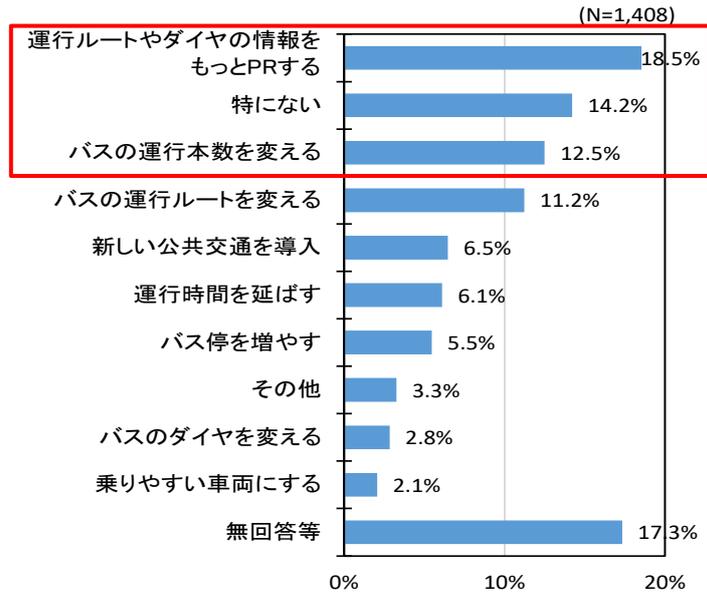
【公共交通の拡充について (地区別)】

項目	北西地区 (N=324)	南西地区 (N=321)	北東地区 (N=285)	南東地区 (N=195)	田原地区 (N=248)	全体 (N=1,408)
市内及び市外の路線バスを延伸する	24.7%	18.4%	22.5%	23.1%	16.1%	20.7%
バスの運行本数を増やす	13.6%	13.4%	20.0%	17.4%	37.1%	19.7%
市内のコミュニティバスを延伸する	14.8%	16.2%	18.2%	19.5%	12.1%	16.2%
バスの運行路線を増やす	17.3%	19.3%	8.4%	10.3%	9.7%	13.6%
その他	5.2%	2.2%	4.9%	6.7%	4.4%	4.6%
無回答等	24.4%	30.5%	26.0%	23.1%	20.6%	25.2%

(ウ) 四條畷市の公共交通の改善

- 「ルートやダイヤの情報をもっとPRする」が18.5%と多く、次いで「特にない」(14.2%)、「バスの運行本数を変える」(12.5%)であった。
- 地区別にみると、「ルートやダイヤの情報をもっとPRする」が西側の4地区で最も多く、「バスの運行本数を変える」は田原地区で最も多い。

【四條畷市の公共交通の改善について】



【四條畷市の公共交通の改善について (地区別)】

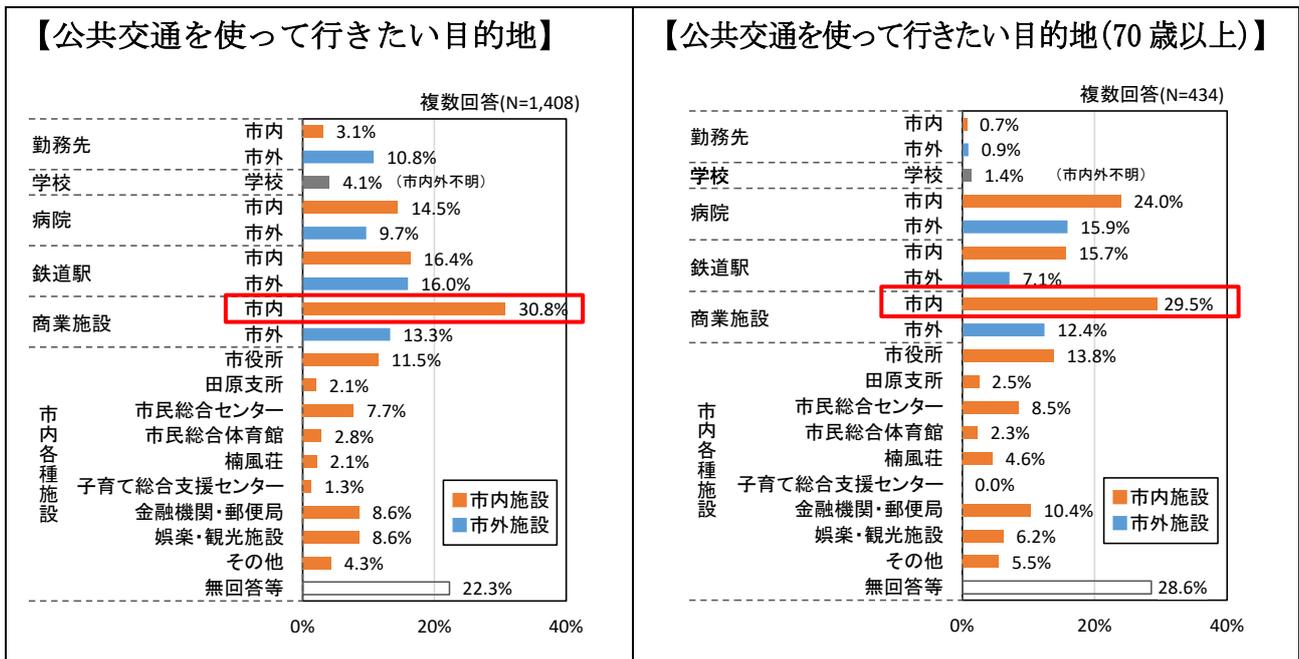
項目	北西地区 (N=324)	南西地区 (N=321)	北東地区 (N=285)	南東地区 (N=195)	田原地区 (N=248)	全体 (N=1,408)
運行ルートやダイヤの情報をもっとPRする	20.1%	23.7%	17.5%	23.6%	5.2%	18.5%
特にない	17.9%	13.1%	15.8%	14.9%	9.3%	14.2%
バスの運行本数を変える	11.1%	7.2%	12.3%	12.3%	23.0%	12.5%
バスの運行ルートを変える	9.0%	8.7%	11.9%	8.7%	18.1%	11.2%
新しい公共交通を導入	9.9%	10.3%	4.2%	4.6%	2.0%	6.5%
運行時間を延ばす	2.8%	2.8%	6.7%	4.1%	16.1%	6.1%
バス停を増やす	4.3%	10.3%	4.2%	5.6%	1.6%	5.5%
その他	4.6%	0.6%	4.6%	3.6%	2.8%	3.3%
バスのダイヤを変える	1.2%	1.6%	4.9%	2.6%	4.8%	2.8%
乗りやすい車両にする	1.5%	1.6%	1.8%	5.1%	1.2%	2.1%
無回答等	17.6%	20.2%	16.1%	14.9%	15.7%	17.3%

キ 今後の公共交通の利用について

市内の公共交通が利用しやすくなったら、それらの公共交通を使って行きたい場所などについて教えてください。

(ア) 利用目的・行き先

- 公共交通を使って行きたい行き先は、「市内の商業施設」が 30.8%と最も多く、次いで「市内の鉄道駅」(16.4%)、「市外の鉄道駅」(16.0%)であった。70才以上でも、「市内の商業施設」が 29.5%と最も多い。
- 地区別にみると、全ての地区で「市内の商業施設」が最も多く、次いで、南西・北東・南東の3地区は「市内の病院」が多く、北西地区は「市外の鉄道駅」、田原地区は「市内の鉄道駅」と回答している。
- 行きたい「市内の商業施設」の具体的な施設について、地区別にみると、全ての地区で「イオンモール四條畷」が最も多い。



【公共交通を使って行きたい目的地（地区別）】

項目	北西地区 (N=324)	南西地区 (N=321)	北東地区 (N=285)	南東地区 (N=195)	田原地区 (N=248)	全体(N=1,408)
市内の勤務先	2.2%	2.8%	3.9%	4.1%	2.0%	3.1%
市外の勤務先	10.8%	8.7%	6.3%	10.3%	16.9%	10.8%
学校	2.5%	4.0%	2.5%	4.1%	8.1%	4.1%
市内の病院	8.6%	15.6%	18.6%	23.1%	9.3%	14.5%
市外の病院	10.2%	10.6%	7.4%	11.8%	9.3%	9.7%
市内の鉄道駅	11.4%	11.8%	20.0%	12.8%	28.2%	16.4%
市外の鉄道駅	20.4%	12.1%	15.4%	12.8%	16.5%	16.0%
市内の商業施設	25.0%	31.8%	36.5%	30.8%	31.5%	30.8%
市外の商業施設	12.7%	11.8%	12.6%	17.4%	13.3%	13.3%
市役所	8.0%	12.8%	11.2%	12.8%	13.7%	11.5%
田原支所	1.5%	2.8%	2.8%	0.0%	2.8%	2.1%
市民総合センター	8.6%	9.7%	6.0%	8.2%	5.6%	7.7%
市民総合体育館	3.1%	1.2%	3.2%	3.6%	3.6%	2.8%
楠風荘	1.5%	3.7%	2.5%	1.5%	0.8%	2.1%
子育て総合支援センター	0.3%	0.6%	1.4%	4.1%	1.6%	1.3%
金融機関・郵便局	7.7%	5.6%	11.6%	7.7%	11.3%	8.6%
娯楽・観光施設	10.2%	9.3%	7.0%	9.7%	7.3%	8.6%
その他	3.4%	3.7%	5.3%	5.6%	4.4%	4.3%
無回答等	28.4%	27.4%	20.0%	17.9%	13.3%	22.3%

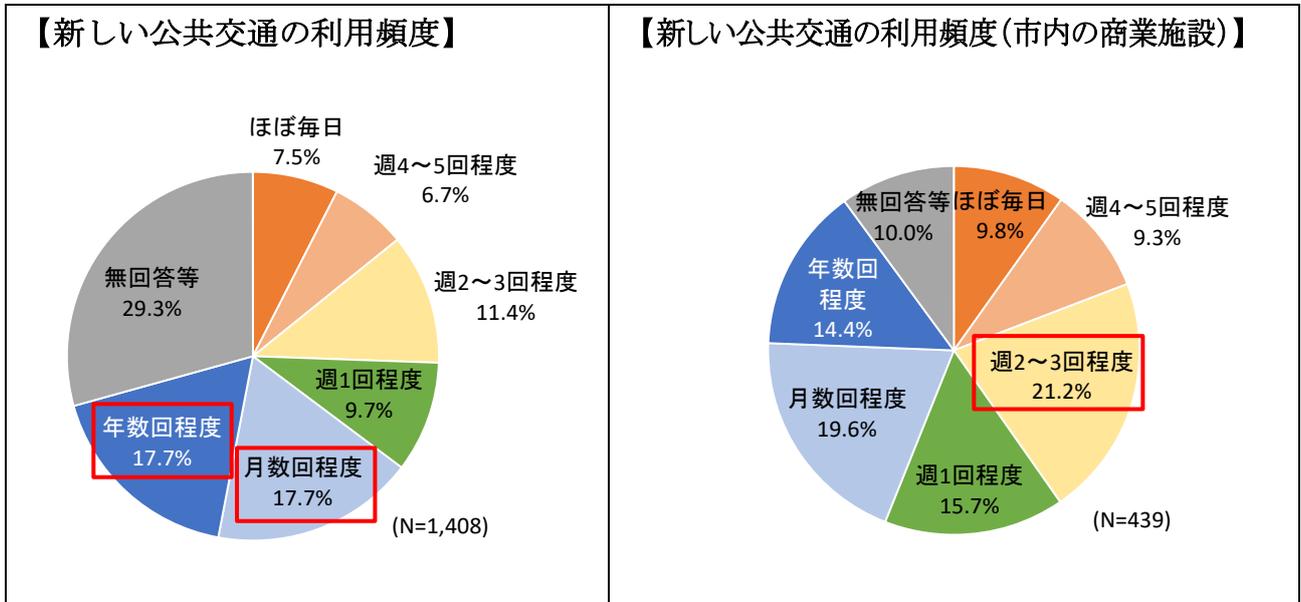
【市内の商業施設（地区別）】

(単位：人)

店舗名	北西地区	南西地区	北東地区	南東地区	田原地区	無回答	地区不明	全体
イオンモール四條畷	35	63	53	33	44	1	6	235
おおさかパルコープ 忍ヶ丘店	6	1	3	1	0	0	0	11
なんこうシャル	2	1	1	1	0	0	0	5
楠公商店街	1	2	0	2	0	0	0	5
その他	5	3	6	2	6	0	0	22
無回答等	32	32	41	21	28	2	0	156
計	81	102	104	60	78	3	6	434

(イ) 利用頻度

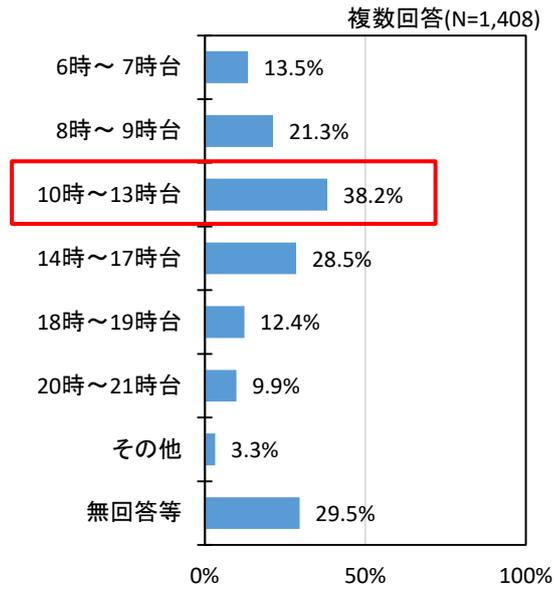
- 利用頻度は、「月数回程度」と「年数回程度」が同一で17.7%と最も多く、次いで「週2～3回程度」(11.4%)であった。
- 「市内の商業施設」の分類で見ると、「週2～3回」が最も多く回答している。



(ウ) 利用時間

- 利用時間は、「10時～13時台」が38.2%と最も多く、次いで「14時～17時台」が28.5%であった。
- 地区別にみると、「10～13時台」が全ての地区で最も多い。

【利用時間】



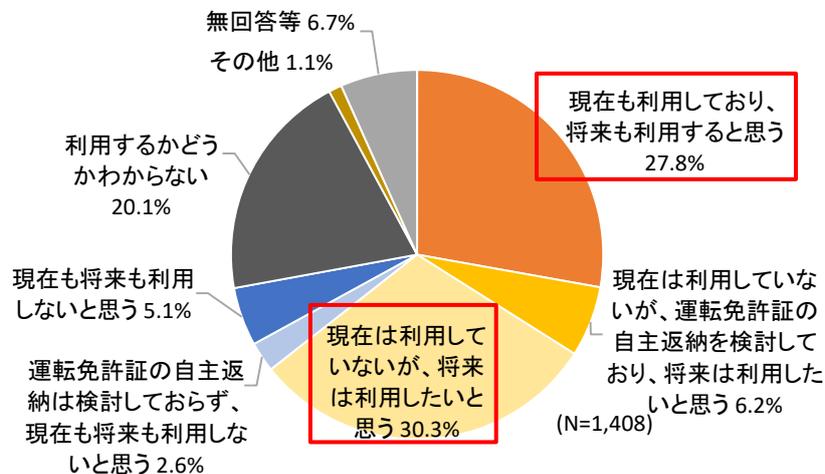
【利用時間（地区別）】

項目	北西地区 (N=324)	南西地区 (N=321)	北東地区 (N=285)	南東地区 (N=195)	田原地区 (N=248)	全体(N=1,408)
6時～7時台	16.7%	8.1%	10.2%	14.4%	18.1%	13.5%
8時～9時台	17.3%	20.9%	22.1%	24.6%	23.4%	21.3%
10時～13時台	30.6%	40.5%	44.6%	42.1%	35.5%	38.2%
14時～17時台	23.8%	30.2%	30.5%	32.8%	27.8%	28.5%
18時～19時台	12.7%	11.2%	10.2%	9.2%	17.3%	12.4%
20時～21時台	8.3%	5.9%	8.8%	9.7%	18.1%	9.9%
その他	3.1%	0.9%	1.1%	5.1%	7.7%	3.3%
無回答等	37.3%	33.0%	29.1%	22.6%	20.6%	29.5%

(エ) 今後の公共交通の利用

- 今後の公共交通について、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」が30.3%と最も多く、次いで「現在も利用しており、将来も利用すると思う」が27.8%であった。「将来は利用したいと思う」「将来も利用すると思う」と回答した方は、合計で64.3%であった。
- 地区別にみると、「現在は利用していないが、将来は利用したいと思う」は西側の北西地区、南西地区、南東地区の3地区で最も多く、「現在も利用しており、将来も利用すると思う」は、北東地区、田原地区で最も多い。

【今後の公共交通の利用意向】



【今後の公共交通の利用意向 (地区別)】

項目	北西地区 (N=324)	南西地区 (N=321)	北東地区 (N=285)	南東地区 (N=195)	田原地区 (N=248)	全体(N=1,408)
現在も利用しており、将来も利用すると思う	16.7%	23.1%	28.4%	22.1%	53.2%	27.8%
現在は利用していないが、運転免許証の自主返納を検討しており、将来は利用したいと思う	7.4%	6.2%	4.9%	6.7%	6.0%	6.2%
現在は利用していないが、将来は利用したいと思う	34.9%	32.1%	27.7%	35.4%	20.6%	30.3%
運転免許証の自主返納は検討しておらず、現在も将来も利用しないと思う	4.6%	1.6%	2.1%	2.1%	2.8%	2.6%
現在も将来も利用しないと思う	5.9%	4.4%	6.3%	8.2%	1.6%	5.1%
利用するかどうか分からない	23.1%	22.1%	22.5%	16.9%	11.7%	20.1%
その他	1.2%	2.2%	0.4%	1.5%	0.4%	1.1%
無回答等	6.2%	8.4%	7.7%	7.2%	3.6%	6.7%

## 2 コミュニティバス利用者の調査

## ア コミュニティバス利用者調査の概要

概要を以下に示す。

	内 容
概 要	コミュニティバス利用者を対象として、利用実態を把握するために調査を実施した。調査方法は、コミュニティバスに乗り込みして聞き取りを行うとともに、乗降客の多いバス停で調査員が待機して、バス待ちの人に聞き取りを行った。
調査時期	平成30(2018)年1月20日(土)、22日(月)、23日(火)の3日間
調査方法	コミュニティバスに乗り込みして聞き取りを行うとともに、乗降客の多いバス停で調査員が待機して、バス待ちの人に聞き取りを行った。
調査対象	コミュニティバス利用者
回 収 数	271 票 (1/20(土) : 83 票、1/22(月) : 98 票、1/23(火) : 90 票) ※ルート別の回答者数は、以下に示す。
調査事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用実態 (乗降した停留所、本日の目的地等)</li> <li>・満足度</li> <li>・今後について (改善内容、今後の利用意向)</li> <li>・その他</li> <li>・属性 (性別、年齢)</li> </ul>

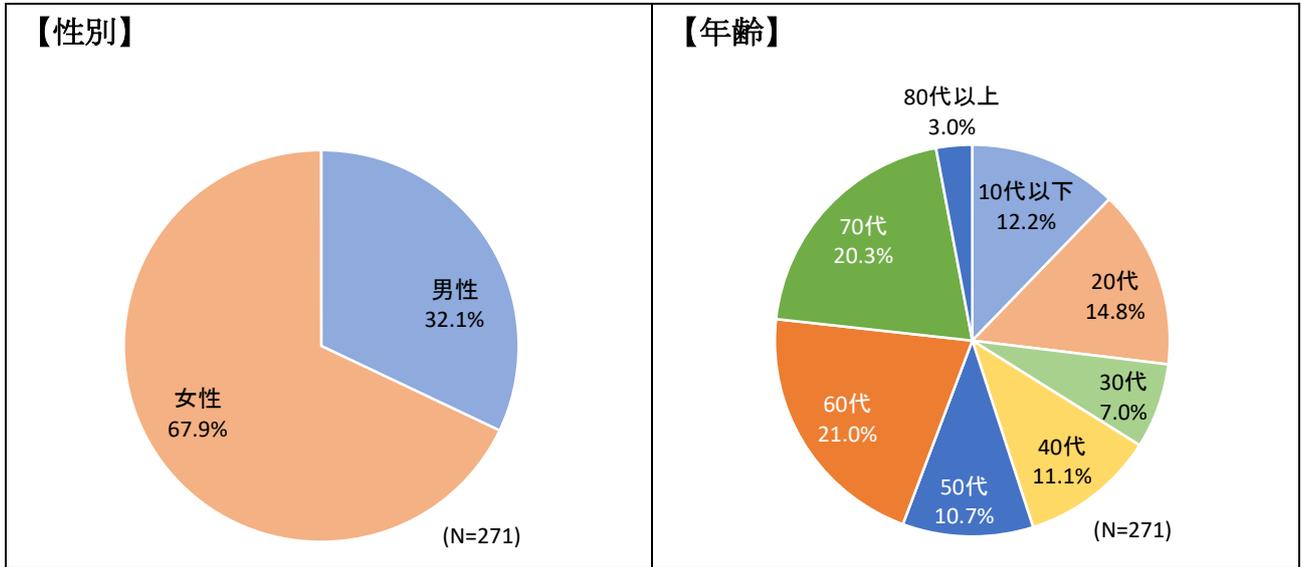
## ルート別の回収数

ルート名		票数
東西線	田原1ルート	132
	田原2ルート	30
	田原3ルート	4
	田原4ルート	18
	田原4Aルート	14
	田原5ルート	42
	田原6ルート	15
	計	255
西部線	忍ヶ丘駅循環	6
	四條畷駅循環	10
	計	16
合計		271

イ 属性

利用者の性別は、「女性」7割、「男性」3割であった。

利用者の年代は、高齢者の利用者は比較的多いが、年代の偏りが殆どない。また、10代以下は小学生が3人、中学生が9人、高校生が19人であった。



ウ コミュニティバスの利用実態

(ア) 乗降場 (バス停)

- 乗車バス停及び降車バス停で最も利用が多かったのは「四条畷駅」であった。四条畷駅での乗者数は104人、降者数は88人であった。

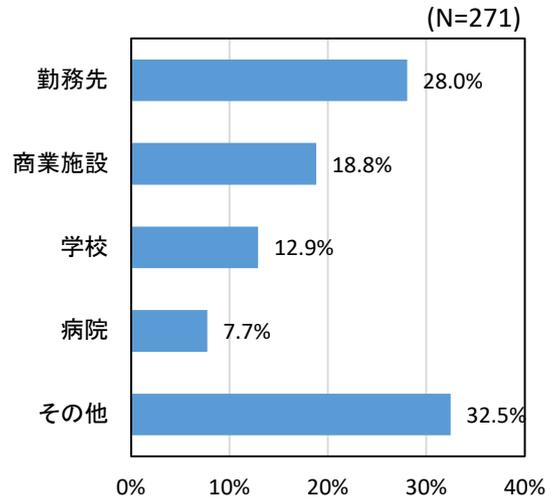
表 14 バス停別の乗降者数 (ルート別で利用者数が多い上位3位(複数以上)までのバス停)

ルート名		乗車バス停	利用者数 (人)	降車バス停	利用者数 (人)
東西線	田原1ルート	四条畷駅	57	四条畷駅	51
		田原台一丁目	9	田原台センター	13
		清滝団地	7	清滝団地	8
		グリーンホール田原	7		
		田原台センター	7		
		緑風台	7		
		その他	38	その他	60
		計	132	計	132
	田原2ルート	四条畷駅	19	四条畷駅	10
		田原台センター	5	緑風台	6
		田原台九丁目南	2	清滝橋	3
		その他	4	その他	11
		計	30	計	30
	田原3ルート	忍ヶ丘駅	4		
		その他	0	その他	4
		計	4	計	4
	田原4ルート	四条畷駅	10	四条畷駅	8
		戎公園	3	田原台センター	5
		田原小学校	3	戎公園	3
		その他	2	その他	2
		計	18	計	18
	田原4Aルート	四条畷駅	7	四条畷駅	7
		緑風台	3	田原台一丁目	2
		田原台一丁目	2	田原台九丁目	2
		その他	2	その他	3
		計	14	計	14
	田原5ルート	忍ヶ丘駅	14	忍ヶ丘駅	13
田原台センター		5	田原台センター	7	
田原小学校		3	緑風台	5	
北谷公園		3	畷生会病院	5	
さつきヶ丘公園		3			
四條畷小学校西詰		3			
その他		11	その他	12	
計		42	計	42	
田原6ルート	四条畷駅	7	四条畷駅	7	
			緑の文化園	6	
	その他	8	その他	2	
	計	15	計	15	
西部線	忍ヶ丘駅循環	忍ヶ丘駅	4	四條畷市役所	2
		その他	2	その他	4
		計	6	計	6
	四条畷駅循環	四条畷駅	4	四条畷駅	5
		くすのき小学校	2	くすのき小学校	2
				二丁通郵便局	2
		その他	4	その他	1
		計	10	計	10

(イ) 本日の目的地

- コミュニティバスを利用して行く目的地は、「勤務先」が28.0%と最も多く、次いで、「商業施設」が18.8%であった。

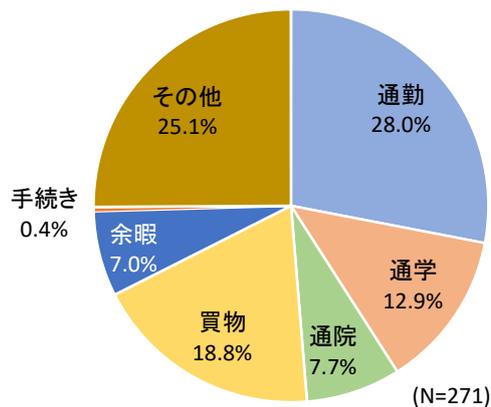
【本日の目的地】



(ウ) 本日の移動の目的

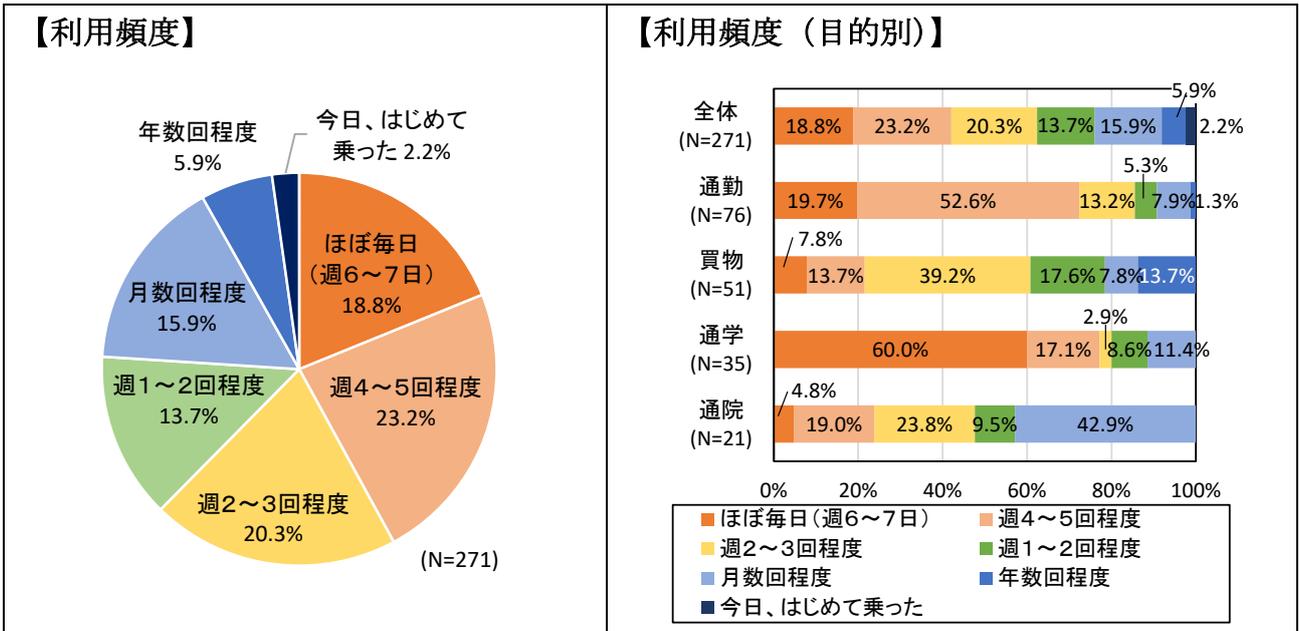
- コミュニティバスを利用するの移動の目的は、「通勤」が28.0%と最も多く、次いで「買物」の18.8%であった。

【移動の目的】



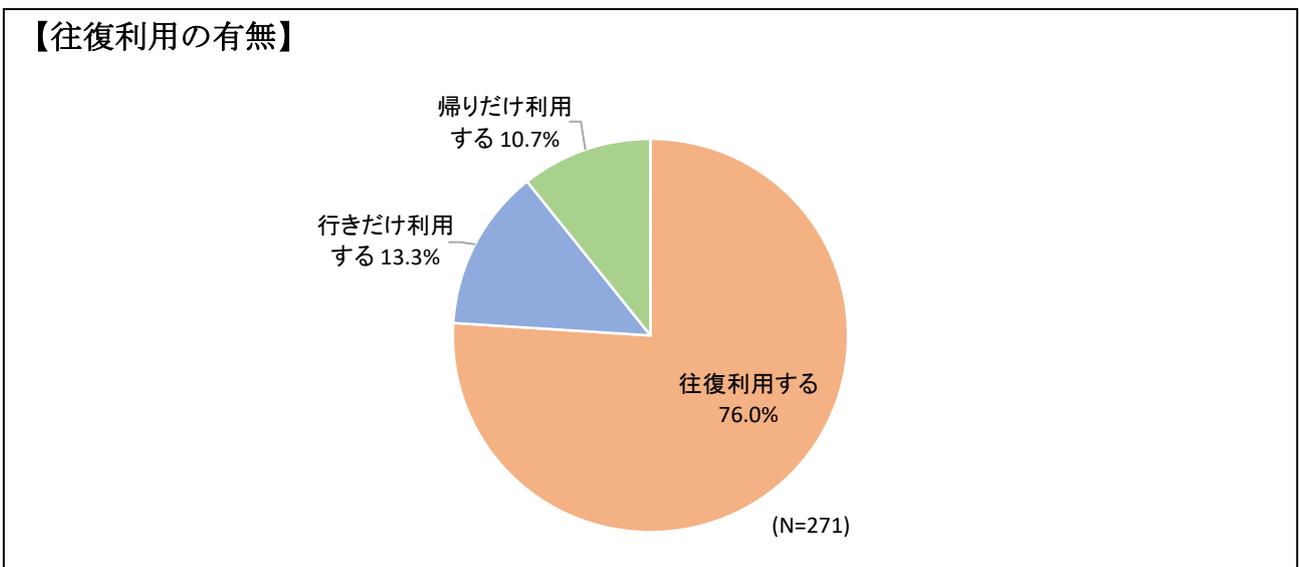
(エ) 利用頻度

- コミュニティバスの利用頻度は、「週4～5日程度」で23.2%と最も多く、次いで「週2～3日」が20%であった。
- 目的別にみると、「通勤」は週4～5回程度が多く、「買物」は週2～3回程度が多く、「通学」はほぼ毎日が多く、「通院」は月数回が多かった。



(オ) 往復利用の有無

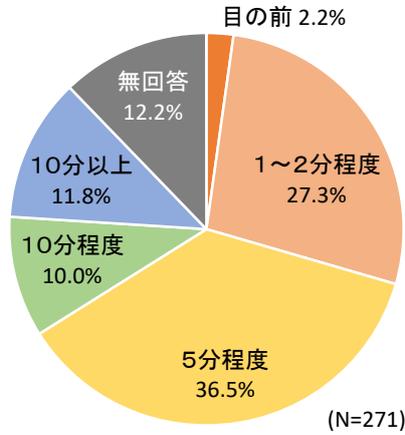
- コミュニティバスを「往復利用する」方は76.0%と殆どの方が利用している。



(カ) 自宅からバス停までの時間

- バス停までの時間は66.0%の方が、歩いて5分以内である。

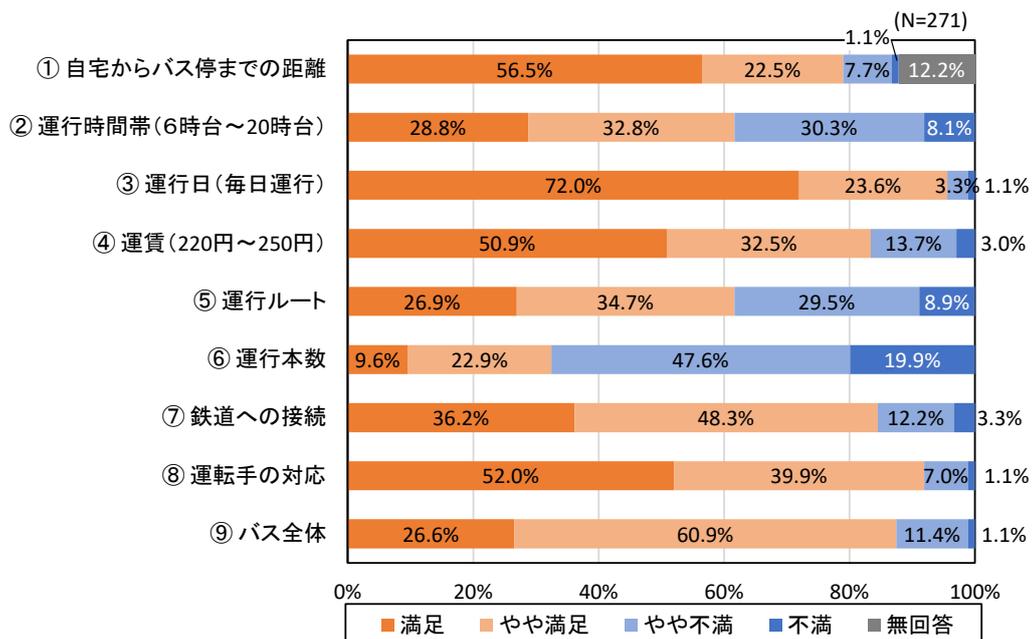
【自宅からバス停までの時間】



エ コミュニティバスの満足度

- 最も満足度（満足とやや満足を足したもの）が高いのは「運行日」であり、最も不満（不満とやや不満の計）が高かったのは、「運行本数」であった。
- 満足度が8割を超えているのは「運行日」、「運賃」、「鉄道への接続」、「運転手の対応」、「バス全体」であった。

【コミュニティバスの満足度】

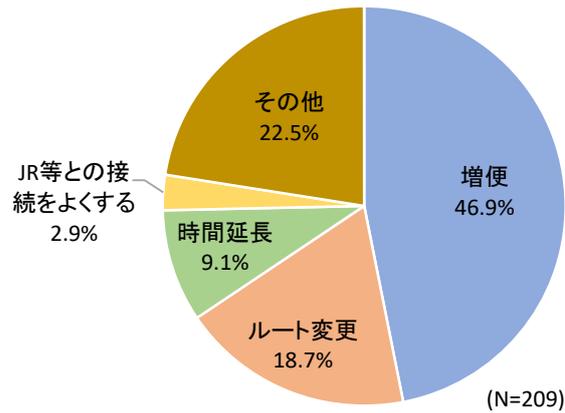


オ 今後について

(ア) 改善してほしいこと (自由意見)

- 自由意見の209件を集計した結果、コミュニティバスで改善してほしいことは、「増便」が46.9%と最も多く、次いで、「ルート変更」の18.7%であった。

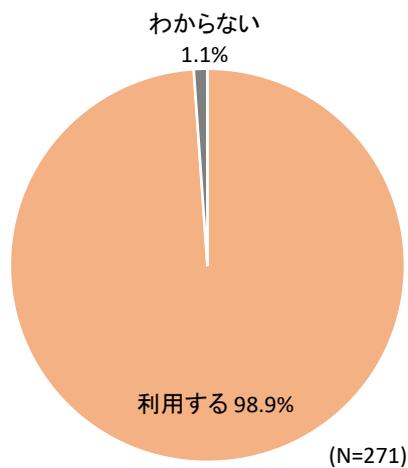
【改善してほしいこと】



(イ) 今後の利用意向

- 今後も「利用する」が約99%と、ほぼ利用者全員が今後も利用される意向であった。

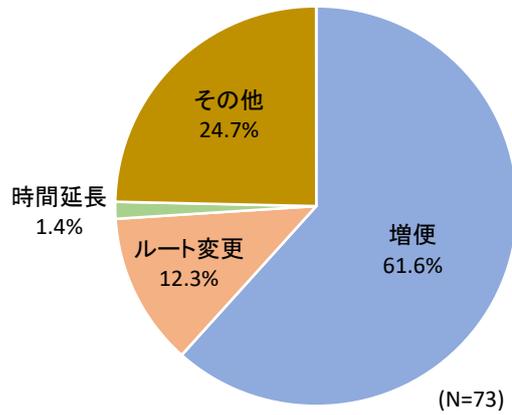
【今後の利用意向】



カ コミュニティバスについての他の意見

- 自由意見の73件を集計した結果、コミュニティバスの他の意見は、「増便」が61.6%と最も多く、次いで、「ルート変更」の12.3%であった。

【コミュニティバスの他の意見】



### 3 日々の暮らしに関するアンケート調査結果について

#### ア 日々の暮らしに関するアンケート調査結果の概要

概要を以下に示す。

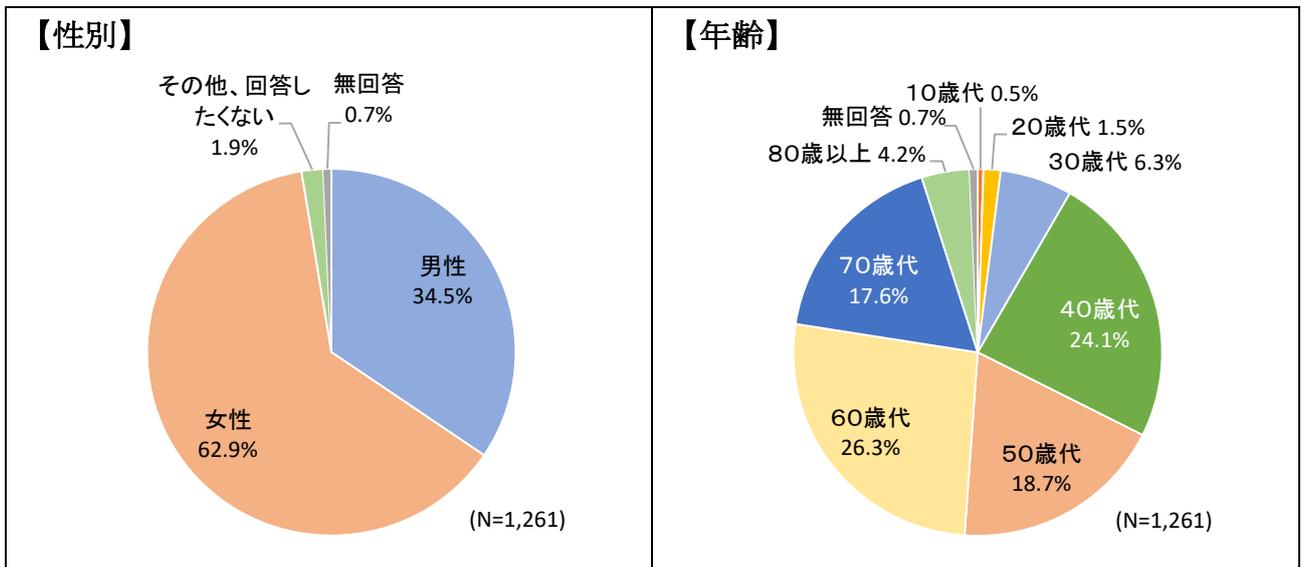
表 13 概要

	内 容	
概 要	田原地域の活性化を促進していくにあたり、地域に対する意識や関わりなどを把握し、田原地域の活性化の基礎資料とするためアンケート調査を実施した。	
調査時期	平成 29 (2017) 年 5 月 1 日 (月) ~6 月 20 日 (火)	
調査方法	地区役員の方などの経路で、各世帯へアンケート用紙を配布・回収	
調査対象	田原地域在住の方 (上田原、下田原、田原台、緑風台、さつきヶ丘) 3,342 件	
回 収 数	1,261 件 (回答率 37.7%)	
調査事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 回答者の属性</li> <li>・ 田原地域について</li> <li>・ 地域活動について</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 普段の買物について</li> <li>・ 普段の移動方法</li> <li>・ 自由意見</li> </ul>

※アンケートの中から、公共交通の検討に関する事項を整理

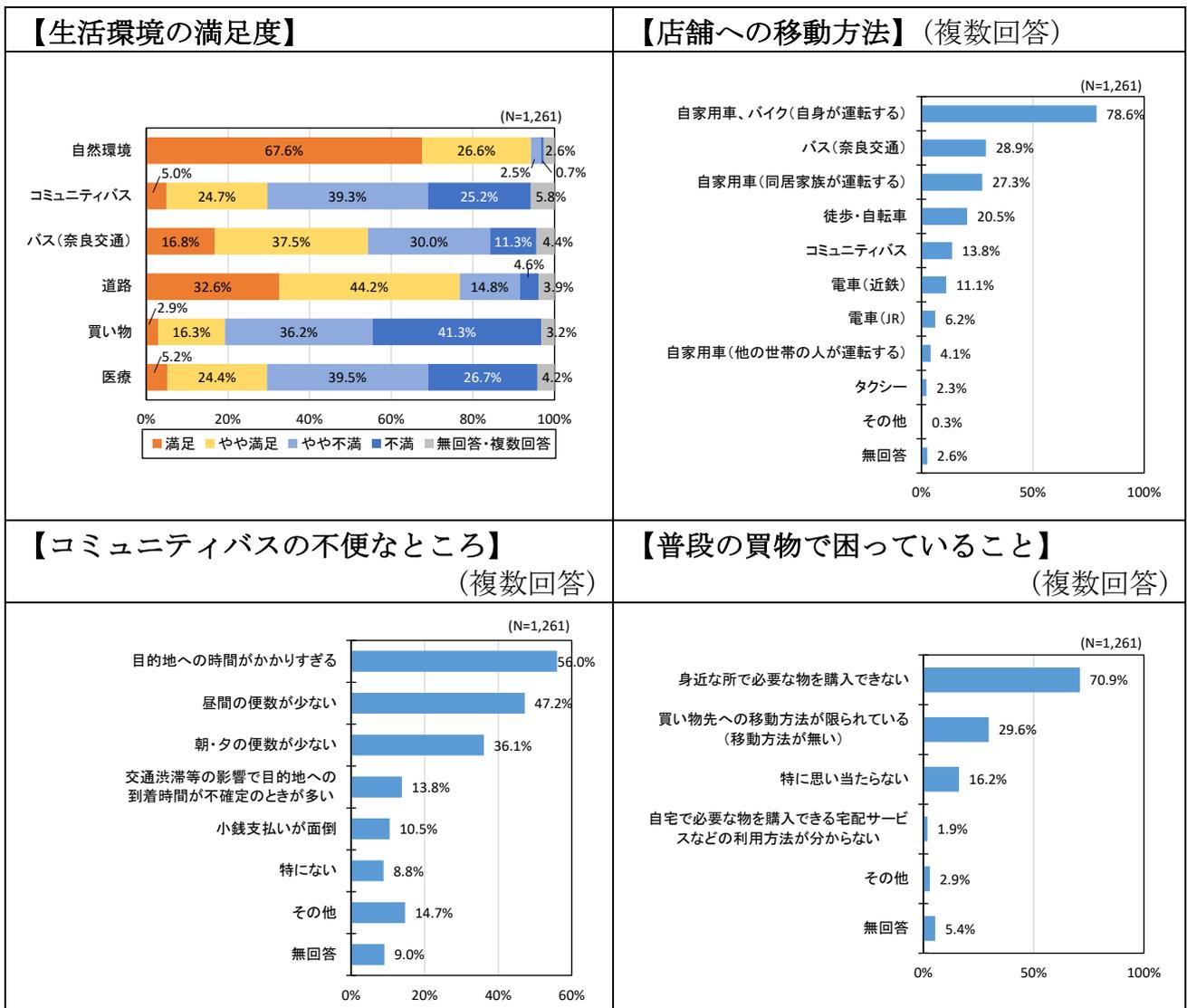
#### イ 属性の概要

- 回答者の性別は、「女性」6割、「男性」3割。
- 回答者の年齢は、高齢者の利用者は比較的多く、60代以上が約半数であった。



ウ 田原地域の生活環境の満足度等について

- 生活環境の満足度については、「コミュニティバス」、「買物」、「医療」の不満が多い。
- 店舗への移動方法については、「自動車・バイク（自身が運転する）」が78.6%と最も多く、次いで、「バス（奈良交通）」の28.9%であった。
- コミュニティバスの不便なところは、「目的地までの時間がかかりすぎる」が56.0%と最も多く、次いで、「昼間の便数が少ない」が47.2%であった。
- 普段の買物で困っていることは、「身近な所で必要な物を購入できない」が70.9%と最も多い。



## 4 分析結果

### ア 市民アンケート調査の結果

#### (ア) 属性

- 回答者は、自動車運転免許を約64%が持っており、自動車も約62%が所有している、また、目的地までの移動手段も「自動車（自分で運転）」と「自動車（家族等による送迎）」を合計すると35.1%であり、市民の普段の移動は自動車が主な移動手段である。

#### (イ) 普段の外出先

- 普段の外出先は、50代以下は通勤・通学が多く、60代以上は買物・通院が多い。買物先は、市内が多く、西部地区の方は、地域の近くの商業施設に行っている。また、買物への移動手段は、西部地区で「徒歩」のほか「自転車」と「自動車（自分で運転）」が多い。田原地区の方は、市内の商業施設に行く方は少ない。
- このことから、西部地区の市民の買物は、市内の自宅近くの駅周辺施設に行っており、行く手段としては主に自転車や自動車が多い。なお、田原地区の方は、市外に買物に行く方が多い。

#### (ウ) 路線バス

- 路線バスは、市民の利用率は約6割であり、田原地区以外の西部地区の利用率は約5~6割であるが、田原地区は約9割と高い。
- 満足度については、「自宅からバス停までの距離」の満足度は高い一方で、「運行本数」は不満が高く、運行本数の増加が望まれている。

#### (エ) コミュニティバス

- コミュニティバスについては、市民の認知度は高いが、田原地区以外の西部地区の利用率は約2~3割である。一方で、田原地区の利用率は約8割と高く、田原地区にとってコミュニティバスは無くてはならない公共交通であると考えられる。
- コミュニティバスを利用したことはある人の中で、最も満足度が高い点は、南西地区を除く全地域で「自宅からバス停までの距離」であり、最も不満な点は、全

地域で、「運行本数」と「ルート」であった。

- このことから、コミュニティバスの認知度は高いが、西側地区は、利用しない理由として「乗り降りしたい場所で乗り降りできないから」の意見が多く、コミュニティバスの内容がニーズと合っていないことから、利用率が低いと考えられる。一方で、田原地区は利用率も高く、地域にとって必要な交通手段との認識はあるものの、「運行本数」に不満を抱えている。また、自由意見でも「運行本数を増やしてほしい」との意見が多く、市民の意見を踏まえた対応が必要である。

#### (オ) 今後の公共交通について

- 今後の公共交通の連携は、「市内のコミュニティバスと市内の路線及び鉄道との乗り継ぎを円滑にする」が約54%と半数の方が望んでいる。
- 今後の公共交通の拡充は、「市内及び市外の路線バスを延伸する」が約21%と最も多い。
- 四條畷市の公共交通は、「ルートやダイヤの情報をもっとPRする」が約19%と最も多いが、田原地区については、「バスの運行本数を変える」が約23%と最も多い。

#### (カ) 今後の公共交通の利用について

- 市内の公共交通が利用しやすくなって行きたい目的地は、「市内の商業施設」が約31%と最も多く、70歳以上でも「市内の商業施設」が29.5%と最も多い。また、全ての地区においても「市内の商業施設」となっており、具体的な商業施設としては、全ての地区で「イオンモール四條畷」となっている。
- このことから、市内の商業施設、特に、イオンモール四條畷への買物需要があることから、このニーズへの対応の検討が必要と考えられる。
- また、今後の公共交通の利用意向については、「将来は利用すると思う」と回答した方が、約64%であった。このことから、市民の多くは今後も市の公共交通の継続を望んでいると考えられる。

## イ コミュニティバス利用者調査の結果

- 利用者は、通勤、買物、通学での利用が多く、その頻度は、「通勤」は週4～5日程度、「買物」は週2～3回程度、「通学」はほぼ毎日が多かった。
- 利用者の約8割と殆どが往復利用しており、自宅からバス停までの時間も約7割の方が歩いて5分以内と比較的近い。
- 最も満足度が高いのは、「運行日」であり、最も不満が高いのは、「運行本数」である。改善してほしいことは、利用者の約半数が「増便」との意見であった。
- 今後も利用する方は約99%と、ほぼ利用者全員が今後も利用される意向であった。
- このことから、利用者は、普段の生活の中でそれぞれの目的にあわせて利用しており、往復利用率も今後の利用意向も非常に高く、生活の移動に無くてはならない移動手段となっているが、「運行本数」が大きな不満な点となっている

## ウ 日々の暮らしに関するアンケート調査結果

- 田原地区においては、生活環境の満足度について、「コミュニティバス」と「買物」に対する不満が多く、また、店舗への移動方法は、「自動車・バイク（自身が運転する）」や「奈良交通」が多い。
- コミュニティバスの不便な点は、「目的地までの時間がかかりすぎる」が56.0%と最も多く、次いで、「昼間の便数が少ない」が47.2%であり、普段の買物で困っていることは、「身近な所で必要な買物を購入できない」が70.9%と最も多い。
- このことから、田原地区の方は、買物は、身近な所で必要な買物ができないため、「自動車・バイク（自身が運転する）」や「奈良交通」を使っており、コミュニティバスでは買物をしている方は少ない。一方で、コミュニティバスを利用している方は、「目的地までの時間がかかる」や「昼間の便数が少ない」など、買物以外での利用（通勤、通学等）での要望が出ていると考えられる。



四條畷市



四條畷市地域公共交通計画

令和2（2020）年2月策定

四條畷市 都市整備部 建設課

〒575-8501 大阪府四條畷市中野本町1番1号

Tel : 072-877-2121 0743-71-0330[代表]