

第2次四條畷市地域公共交通計画

令和8(2026) — 令和12(2030)年度

令和8(2026)年3月



目次

1	はじめに	1
1.1	計画策定の目的と背景	1
1.2	計画の位置づけと概要	2
2	市内の交通における課題	4
2.1	公共交通および地域の現状、上位・関連計画における位置づけ	4
2.1.1	公共交通や地域の現状のまとめ	4
2.1.2	地域公共交通に求められる方向性 まとめ	7
2.1.3	市内の交通を取り巻く課題	8
3	市内における交通の基本方針	11
3.1	将来像と基本方針	11
3.2	将来めざす都市像やネットワーク	12
3.3	計画で掲げる目標	13
4	実施施策・プログラム	14
5	計画の推進体制	21
6	参考 四條畷市の現状	22
6.1	地域公共交通の現況	22
6.1.1	地域公共交通ネットワーク	22
6.1.2	鉄道	23
6.1.3	バス	25
6.1.4	タクシー	34
6.1.5	その他	36
6.2	地域の現状	38
6.2.1	地理的特性	38
6.2.2	人口特性	44
6.2.3	人の動き	52
6.2.4	道路交通	54
6.2.5	自動車利用	56
6.2.6	四條畷市の財政	59
7	参考 地域公共交通の利用実態	60
7.1	バスの利用状況：交通系 IC カードの利用実績	60
7.1.1	概況	60
7.1.2	京阪バス	61
7.1.3	近鉄バス	63
7.1.4	奈良交通	64
7.1.5	四條畷市コミュニティバス	65
7.2	コミュニティバスの利用状況：利用実態調査より	67
7.2.1	利用状況	68
7.2.2	利用者意向	73
8	参考 交通に対するニーズ：各種アンケートより	78
8.1	概要	78
8.2	市民アンケート	79
8.2.1	概要	79
8.2.2	回答結果：回答者属性	80
8.2.3	回答結果：ふだんの移動状況	82
8.2.4	回答結果：地域公共交通への意向	89
8.2.5	回答結果：まちや道路	98
8.3	おでかけサポートタクシー登録者アンケート	100
8.3.1	概要	100
8.3.2	回答結果：回答者属性	101
8.3.3	回答結果：サポタクの登録、利用状況	104
8.3.4	回答結果：サポタクの満足度や改善	109
9	参考 市内の交通に求められる方向性	113
9.1	上位・関連計画の整理	113
9.2	既往計画の評価	126
9.2.1	既往計画の概要	126
9.2.2	既往計画の評価	127

※図表中の数値は、項目別の数値の計が、表記されている合計の値と一致しないことがある。
これは、四捨五入等によるもの（丸め誤差）。

1 はじめに

1.1 計画策定の目的と背景

(1) 目的

四條畷市における地域公共交通のみならず、自動車、自転車、歩行者等を含めた総合的な交通について、将来実現したい姿を定めるとともに、この実現に向けた各種の取組を体系的に位置付けることを通して、関係者の連携・役割分担による交通まちづくりをめざすものである。

(2) 背景

四條畷市では、東西に広がる市域の中央部に生駒山系が横たわり、市域を概ね西部地域と東部地域に分けている。

地域公共交通をみると、西部地域では JR 学研都市線（片町線）が運行し、市内には忍ヶ丘駅が、また市境にほど近い大東市内に四條畷駅が設置されている。また、路線バスは京阪バス、近鉄バスが運行している。東部地域では路線バスである奈良交通が生駒駅方面等への路線を運行している。加えて、市の東西を結ぶように四條畷市コミュニティバス東西線が運行している。さらに、乗用タクシーや、四條畷市おでかけサポートタクシー等が細かな移動を支えている。

また、その他の交通をみると、第二京阪道路（国道 1 号）、国道 163 号、170 号等の幹線道路をはじめとした道路ネットワークが整備されているほか、西部地域では細街路の多さから自転車の利用も多くみられる。

これらの交通は、市内の通勤・通学や、買物、通院等の生活を支えている。一方で、少子高齢化や人口減少等による移動自体の減少や、自家用車利用割合の増加、さらには地域公共交通の担い手不足等により、地域公共交通の縮小、交通渋滞や、自動車・自転車・歩行者の輻輳等の交通課題が生じている状況にある。

こうした状況を踏まえ、四條畷市では、令和 2(2020)年 2 月に「四條畷市地域公共交通計画」を策定し、地域公共交通の将来像を位置付けたところである。しかしながら、策定より数年が経過し、この間、コロナ禍による生活様式の変化や、地域公共交通の担い手不足の深刻化、少子高齢化・人口減少の進展等により、交通を取り巻く環境は厳しさを増している。

人の移動は、それ自体が目的になるものではないが、生活にかかる多くの場面で共通して必要とされる社会インフラである。また、人の移動はまちの活力を生み、地域の活性化にも寄与する。第 6 次四條畷市総合計画（平成 28(2016)年 3 月）では、まちの将来像を「自然と歴史をいつくしみ やすらぎ めくもり にぎわいをそだてよう みんなの夢をつくるまち 四條畷 ～すべては住みよいまちづくりのために～」と定めており、この賑わい創出や住みよいまちづくりに、交通は深く関わっている。

1.2 計画の位置づけと概要

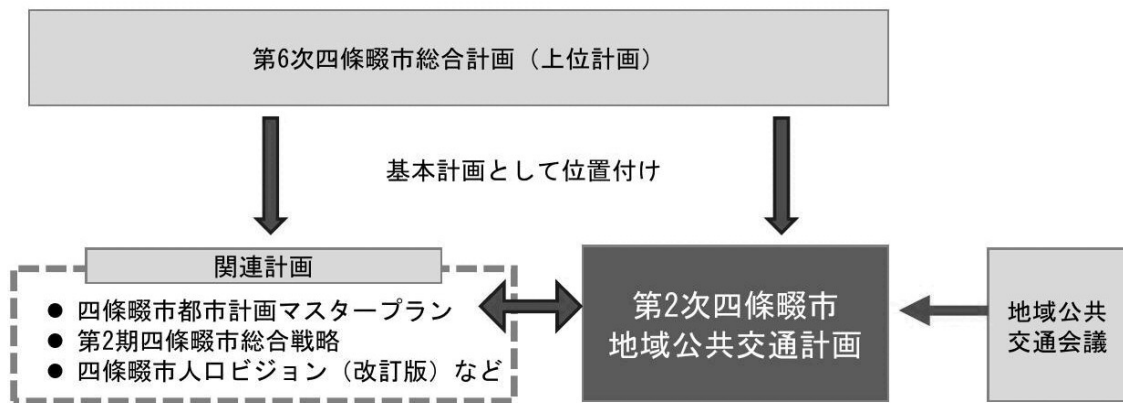
(1) 計画の位置づけ

本計画は、「四條畷市地域公共交通計画（令和2(2020)年2月）」の次期計画とする。また、第6次四條畷市総合計画（平成28(2016)年3月）を上位計画とし、四條畷市都市計画マスタープラン（平成29(2017)年3月）等の関連計画と連携を図る。また、その他の関連計画との整合を図る。なお、これらの上位・関連計画が見直しとなった場合は、必要に応じて本計画を改定する。

本計画は、四條畷市における任意計画とする。ただし、将来的には、以下の要件を満たすことを視野に入れる。

- ・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）に基づく地域公共交通計画
- ・都市・地域総合交通戦略要綱（平成21年3月16日 国土交通省都市・地域整備局長）に基づく都市・地域総合交通戦略

図 本計画の位置づけ



(2) 計画の概要

計画の区域及び期間は、次のとおりとする。

計画の区域：四條畷市全域（ただし、市域を越えて運行する鉄道・バス路線は対象とする）

計画の期間：令和8(2026)年度から令和12(2030)年度（5年間）

(3) 参考 「地域公共交通計画」、「都市・地域総合交通戦略」と本計画の構成

各計画が求める記載事項と、本計画の構成は、以下のとおり。

表 「地域公共交通計画」、「都市・地域総合交通戦略」と本計画の構成

本計画の章構成	地域公共交通計画	都市・地域総合交通戦略
はじめに	地域公共交通計画の区域 計画期間	総合交通戦略の区域
市内の交通における課題	—	都市における現状及び課題
市内の交通における課題	—	都市における現状及び課題
市内における交通の基本方針	地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する基本的な方針 地域公共交通計画の目標	都市が目指す将来像 総合交通戦略の目標
実施施策・プログラム	地域公共交通計画の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	目標達成に必要となる施策・事業関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム
計画の推進体制	地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項	推進体制
四條畷市の現状	—	都市における現状及び課題
地域公共交通の利用実態	—	都市における現状及び課題
交通に対するニーズ： 各種アンケートより	—	都市における現状及び課題
交通に対するニーズ： バス利用実態分析	—	都市における現状及び課題
市内の交通に求められる方向性	—	都市における現状及び課題
—	—	その他必要な事項
備考：出所	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号） 第 5 条第 2 項	都市・地域総合交通戦略要綱 （平成 21 年 3 月 16 日 国土交通省都市・地域整備局長） 第 3 条第 1 項

2 市内の交通における課題

2.1 公共交通および地域の現状、上位・関連計画における位置づけ

2.1.1 公共交通や地域の現状のまとめ

地域公共交通や地域の現状は、以下のように整理した。詳細は、参考資料を参照のこと。

表 公共交通と地域の現状

視点	項目	内容
地域公共交通	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ◆市内に JR 学研都市線の忍ヶ丘駅、隣接する大東市に四条畷駅が立地 ◆鉄道利用者数は、令和 2(2020)年頃からのコロナ禍で減少し、令和 5(2023)年度時点でも回復に至っていない
	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ◆京阪バスは西部地域と寝屋川市・門真市方面、近鉄バスは四条畷駅と清滝団地方面、奈良交通は東部地域と近鉄生駒駅方面を連絡 ◆バス担い手不足により京阪バス等で運行系統を整理
	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ◆コミュニティバスは西部と東部を結ぶルートで運行 ◆コミュニティバス運行委託費は令和 5(2023)年度で約 1.9 億円（市負担約 1.3 億円）
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ◆市内で営業しているタクシー会社は 7 社 ◆おでかけサポートタクシーが西部地域と逢阪地区を対象に令和 5(2023)年より実証運行中
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ◆東部でたわらコネクトカート（TCC）が運行
地域	地理的特性	<ul style="list-style-type: none"> ◆市域中央部の北生駒山系を境に西部地域と東部地域に分かれる ◆西部の JR 学研都市線沿線から国道 170 号(外環状線)の間に、公共施設、商業施設等が多く立地
	人口特性	<ul style="list-style-type: none"> ◆人口は平成 22(2010)年をピークに減少し、令和 2(2020)年で約 5.5 万人 ◆人口ビジョンの令和 32(2050)年目標は人口 4.5 万人程度、生産年齢人口比率概ね 50%以上 ◆西部の平地部には人口が集積し、老年人口も多い ◆東部は一定の人口集積があるが、老年人口は西部に比べ少ない
	人の動き	<ul style="list-style-type: none"> ◆通勤・通学での流出人口が流入人口の約 1.7 倍と流出超過。流出先は、大阪市をはじめ近隣の大東市、寝屋川市、東大阪市など
	移動手段	<ul style="list-style-type: none"> ◆近隣他市に比べ、自動車割合が約 3 割と高く、公共交通の利用割合は約 2 割と低い（令和 3(2021)年度）
	道路交通	<ul style="list-style-type: none"> ◆主要道路である東西方向の国道 163 号と南北方向の国道 170 号(大阪外環状線)は混雑
	自動車利用	<ul style="list-style-type: none"> ◆1 人当たり台数は微増で推移 ◆免許人口比率は近隣他市と比較して高い ◆交通事故は概ね減少傾向で、発生率は近隣他市と比べ低い。自転車事故発生件数は増加傾向だが大阪府平均より低い
	四條畷市の財政	<ul style="list-style-type: none"> ◆市の歳入では、依存財源に対し自主財源の割合が低い ◆市の歳出では、介護や医療などの扶助費が年々増加

表 地域公共交通の利用実態

種別	項目	内容
交通系 IC カード利用実績 (令和 5(2023)年度)	バス概況	<ul style="list-style-type: none"> ◆交通系 IC による路線バス利用者は約 1,145 千人 (令和 5(2023)年度) ◆交通系 IC による路線バス利用者は京阪バス、奈良交通、近鉄バスの順に多い
	停留所別	<ul style="list-style-type: none"> ◆京阪バスは、四条畷駅、イオンモール四條畷、忍ヶ丘駅周辺での乗降が多い ◆近鉄バスは、四条畷(駅)、四條畷電通大での乗降が多い ◆奈良交通は、田原台センター、田原台九丁目、田原台一丁目の利用が多い
コミュニティバス利用実態調査(令和 6(2024)年 7 月 14 日調査)	利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ◆コミュニティバス利用者数は、約 1,100 人/平日 ◆コミュニティバス便別には、上りで午前中、下りで夕方の利用が多い ◆コミュニティバス停留所別には、四条畷駅、緑風台、田原台一丁目、田原台センターの順に乗降が多い ◆コミュニティバス利用は、四条畷駅を起終点とする移動が多い
	利用者意向	<ul style="list-style-type: none"> ◆利用目的は通勤、通学が多く、高齢者では買い物、通院が増加 ◆コミュニティバスは JR とあわせた利用が多い ◆移動先は、市内では四条畷駅周辺やイオンモール四條畷、市外では大阪市への移動が多い ◆自動車運転免許は、子供・高齢者で保有していない人が多い ◆利用頻度は、高齢になるに従い減少 ◆利用理由は、他の移動手段がない人が多い ◆今後重視する事項は、運行継続、運行本数、運賃の順に多い

表 地域公共交通に対する市民等の意向

視点	項目	内容
市民アンケート	ふだんの移動状況	<ul style="list-style-type: none"> ◆外出目的は、通勤、買い物、通学の順に多い ◆外出時の移動手段は、自家用車、JR、バスの順に多い ◆地域公共交通の利用頻度は鉄道、特に JR 四条畷駅で多い。京阪バス・近鉄バスの利用頻度は必ずしも高くない ◆運転免許、自家用車は約 8 割が所持
	地域公共交通への意向	<ul style="list-style-type: none"> ◆バス利用理由は、他に移動手段がない、行きたいとき・場所に運行しているとの選択が多い ◆サポタクは、知らない人が多いほか、知っている人のなかでも利用者はごく少数 ◆バスへの重視事項は、「運行時間帯、運行本数、鉄道への接続」の順で高い ◆コミュニティバス運休時の代替手段は、自家用車（運転や送迎）、奈良交通等が多いが、「外出できなくなる」人も存在 ◆バス廃止・減便への対応としては、利用者と行政が協力・負担して維持、行政の協力・負担で維持、との意見が多い
	まちや道路	<ul style="list-style-type: none"> ◆四条畷駅・忍ヶ丘駅周辺では、歩車分離で安全、商業・公共施設等の集積、バス・タクシー等の乗継ぎ向上を要請
おでかけサポートタクシー（通称サポタク）登録者アンケート	サポタクの登録状況	<ul style="list-style-type: none"> ◆女性が 8 割と多い ◆運転免許を取得したことがない人、返納した人が多い ◆居住地は国道 163 号より北、JR より東が多い
	サポタクの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ◆登録者で、利用したことがないが約半数 ◆午前中の利用が多い
	乗車ルート	<ul style="list-style-type: none"> ◆自宅と駅間の利用が多い ◆サポタクの拠点から目的地までの手段は徒歩、JR、タクシーの順に多い
	外出目的	<ul style="list-style-type: none"> ◆通院・通所・見舞い、買い物の順に多い
	サポタクの満足度	<ul style="list-style-type: none"> ◆全体の満足度は「普通」とする回答が多い

2.1.2 地域公共交通に求められる方向性 まとめ

地域公共交通に求められる方向性（上位・関連計画による位置づけ）は、以下のように整理した。詳細は、参考資料を参照のこと。

表 地域公共交通に求められる方向性

項目	内容	出所
鉄道	◆鉄道の列車ダイヤの改善等の促進	②
	◆民営バスやコミュニティバス等、周辺交通との連携	②
	◆補助幹線道路と鉄道との交差方法等の検討	②
	◆JR 忍ヶ丘駅における誘導サインの改良	⑤
	◆JR 四条畷駅や忍ヶ丘駅における耐災機能の向上	⑧
バス	◆バス路線網や運行本数の充実、交通環境の改善など	②
	◆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	②
	◆バス停の時刻表の改良の検討、コミュニケーション支援ボード導入の検討	⑤
その他	◆コミュニティバスの利用促進及び利便性の向上、運行のあり方の検討	①
	◆コミュニティバスの運行の充実	②
	◆コミュニティバスやサポートタクシー事業などの住民ニーズに合わせた見直し	⑥
交通施設	◆忍ヶ丘駅前広場の機能や環境の維持、安全な歩行者空間の確保	②
	◆JR 忍ヶ丘駅及び四条畷駅周辺において駐車場の確保、放置自転車・バイク対策	②
	◆違法駐車防止や自転車の通行マナーの広報・啓発活動	⑤
	◆ICT の活用による交通手段のシームレス化	⑪⑫⑬
利用促進	◆公共交通を積極的に利用、ノーマイカーデーを実践	①
	◆公共交通の利用促進	⑪⑫
移動	◆移動方法の確保や交通のバリアフリー化	①
	◆道路などのバリアフリー化	⑥
	◆歩道などのバリアフリー化	⑤⑨
	◆障がい者等への交通機関や福祉有償運送事業の利用助成	⑥
	◆道路の計画的な維持管理	⑨
	◆鉄道施設の耐震対策等の防災対策、安全対策、バリアフリー化等の交通安全対策	⑪
交通安全	◆交通安全意識の高揚に向けて、啓発活動や街頭指導	①
	◆交通ルールや交通マナーの遵守	①
	◆主要交差点での音響信号、青時間延長ボタン、その他の施設の改良を検討	⑤

①第6次四條畷市総合計画

②四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〕

③第2期四條畷市総合戦略

④四條畷市人口ビジョン（改訂版）

⑤四條畷市バリアフリー基本構想

⑥第5期四條畷市地域福祉計画

⑦なわて高齢者プラン（第9期四條畷市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画）

⑧四條畷市国土強靱化地域計画

⑨四條畷市公共施設等総合管理計画

⑩なわて健康プランⅢ

⑪東部大阪 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

⑫大阪府新広域道路交通ビジョン

⑬大阪府新広域道路交通計画

2.1.3 市内の交通を取り巻く課題

市内の交通における課題は、「地域公共交通と地域の現状」「地域公共交通の利用実態、市民等の意向」と「地域公共交通に求められる方向性」を踏まえ、次のように整理した。

<市内の交通を取り巻く課題>

- 【課題1】多様な移動ニーズと公共交通の持続的確保
- 【課題2】鉄道駅周辺における交通結節機能の持続的確保と環境改善
- 【課題3】地域公共交通の持続的確保に向けた利用促進
- 【課題4】徒歩、自転車等の安全・快適な利用環境の創出と利用マナーの向上
- 【課題5】財政状況を踏まえた地域公共交通の持続的確保の検討

【課題1】多様な移動ニーズと公共交通の持続的確保	
<p>◆本市では、通勤、通学により市外へ流出する人口が多く、交通需要は朝夕の時間帯に特定方向へ集中している。この結果、需要が時間帯及び方向に偏在し、公共交通の運行効率が低下している。</p> <p>◆本市の人口は平成22(2010)年をピークに減少傾向にあり、今後も生産年齢人口の割合低下が見込まれている。この人口構造の変化により、公共交通の利用者数は減少し、運行収入の確保が一層困難となることが懸念される。</p> <p>◆上記のほか、担い手不足や運行コストの増加が重なることで、路線の縮小や廃止のリスクが高まり、地域公共交通の持続的な確保に課題が生じている。</p>	
地域公共交通と地域の現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆通勤・通学での流出人口が流入人口の約1.7倍と流出超過。流出先は、大阪市をはじめ近隣の大東市、寝屋川市、東大阪市など ◆京阪バスは西部地域と寝屋川市・門真市方面、近鉄バスは四条畷駅と清滝団地方面、奈良交通は東部地域と近鉄生駒駅方面を連絡 ◆コミュニティバスは西部と東部を結ぶルートで運行 ◆おでかけサポートタクシーが西部地域と逢阪地区を対象に令和5(2023)年より実証運行中
地域公共交通の利用実態、市民等の意向	<ul style="list-style-type: none"> ◆外出目的は、通勤、買い物、通学の順に多い ◆外出時の移動手段は、自家用車、JR、バスの順に多い ◆地域公共交通の利用頻度は鉄道、特にJR 四条畷駅で多い。京阪バス・近鉄バスの利用頻度は必ずしも高くない ◆運転免許、自家用車は約8割が所持
地域公共交通に求められる方向性	<ul style="list-style-type: none"> ◆鉄道の列車ダイヤの持続的な安全運行の検討、路線バスやコミュニティバスなど周辺交通との連携・補助幹線道路と鉄道との交差方法等の検討。 ◆JR 忍ヶ丘駅での誘導サインの改良、JR 四条畷駅や忍ヶ丘駅における耐災機能の向上。 ◆バス路線網や運行本数の持続的確保と縮小緩和、交通環境の安全性向上、高齢者や障がい者などに配慮した車両・設備の維持改善など。 ◆コミュニティバスの利用促進及び縮小緩和を踏まえた持続的運行の検討。

【課題2】鉄道駅周辺における交通結節機能の持続的確保と環境改善	
	<ul style="list-style-type: none"> ◆四條畷駅と忍ヶ丘駅の周辺では、商業・公共施設等の集積、歩車分離で安全性の高いこと、バス・タクシー等の乗継ぎがしやすいことが市民等から求められている。 ◆大東市内に立地する四條畷駅は、鉄道と路線バス・コミュニティバスの結節点としての役割を果たしているが、駅前広場が未整備で利便性向上が課題となっている。大東市の計画上は、交通広場の整備が位置付けられており、大東市や事業者との協議・連携が必要である。 ◆忍ヶ丘駅には駅前広場があるが、主となるバスは駅前広場には入らず、幹線道路上での乗換となる。交通結節機能の向上に向けて、駅前広場と幹線道路との役割分担を踏まえた快適で利便性の高い駅前空間の整備を検討していくことが課題となっている。
地域公共交通と地域の現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆市内に JR 学研都市線の忍ヶ丘駅、隣接する大東市に四條畷駅が立地 ◆鉄道利用者数は、令和 2(2020)年頃からのコロナ禍で減少し、令和 5(2023)年度時点でも回復に至っていない
地域公共交通の利用実態、市民等の意向	<ul style="list-style-type: none"> ◆京阪バスは、四條畷駅、イオンモール四條畷、忍ヶ丘駅周辺での乗降が多い ◆近鉄バスは、四條畷(駅)、四條畷電通大での乗降が多い ◆四條畷駅・忍ヶ丘駅周辺では、歩車分離で安全、商業・公共施設等の集積、バス・タクシー等の乗継ぎ向上を要請 ◆コミュニティバス OD 利用は、四條畷駅を起終点とする移動が多い ◆コミュニティバスは JR とあわせた利用が多い
地域公共交通に求められる方向性	<ul style="list-style-type: none"> ◆四條畷駅は大東市域に立地し、交通広場の整備が計画されているため、交通結節機能の改善について、大東市との協議・連携が必要。 ◆忍ヶ丘駅前広場と幹線道路の役割分担を踏まえた結節機能の改善、安全な歩行者空間の確保 ◆JR 忍ヶ丘駅及び四條畷駅周辺において駐車場の維持保全、放置自転車・バイク対策 ◆鉄道施設の防災対策、安全対策、バリアフリー化等の交通安全対策

【課題3】地域公共交通の持続的確保に向けた利用促進	
	<ul style="list-style-type: none"> ◆四條畷市の移動手段は、近隣他市に比べ自動車の利用割合が高く、公共交通の利用割合は低くなっている。 ◆このため、各主体で独自に公共交通マップなどによる PR、イベント等での利用機会の創出、モビリティ・マネジメント、乗継ぎに関する情報提供、公共交通が利用しやすい環境の構築などを実施しているが、路線バスやコミュニティバスの利用はコロナ禍前の状況には至っておらず、更なる利用促進が課題となる。 ◆特に、近年、運転手不足等により利用者の少ない運行系統の廃止が行われていることから、公共交通の維持には、利用促進が不可欠となる。
地域公共交通と地域の現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆近隣他市に比べ、自動車割合が約 3 割と高く、公共交通の利用割合は約 2 割と低い(令和 3(2021)年度) ◆免許人口比率は近隣他市と比較して高い ◆路線バスにおいては、バス運転士の担い手不足により運行系統が整理される
地域公共交通の利用実態、市民等の意向	<ul style="list-style-type: none"> ◆外出時の移動手段は、自家用車、JR、バスの順に多い ◆コミュニティバス運休時の代替手段は、自家用車(運転や送迎)、奈良交通等が多いが、「外出できなくなる」人も存在 ◆サポタクは、知らない人が多いほか、知っている人のなかでも利用者はごく少数
地域公共交通に求められる方向性	<ul style="list-style-type: none"> ◆公共交通の持続的確保のための利用促進(公共交通の PR・イメージ向上、利用機会の創出やモビリティ・マネジメント、乗継ぎに関する情報提供、公共交通が利用しやすい環境の構築、通勤・通学の定期利用の推進など)

【課題4】 徒歩、自転車等の安全・快適な利用環境の創出と利用マナーの向上	
<ul style="list-style-type: none"> ◆安全で円滑な交通の確保と魅力あるまちづくりを進めるためには、公共交通の利用促進とともに、歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携も必要となる。 ◆市民アンケートをみると、今後の市内の道路整備については、事故が起こりにくいこと、渋滞の緩和、自転車が走りやすい環境整備が望まれている。 ◆しかしながら、市内の交通事故発生件数は概ね減少傾向にある一方で、自転車事故発生件数は近年増加傾向となっている。 ◆このため、安全・快適に歩行者、自転車等が通行できるよう、歩道空間の確保、バリアフリー化、自転車通行帯の確保などの道路環境整備、さらには、交通マナーや交通安全意識の普及啓発による利用マナーの向上が必要となる。 	
地域公共交通と地域の現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆主要道路である東西方向の国道163号と南北方向の国道170号(大阪外環状線)は混雑 ◆交通事故は概ね減少傾向で、発生率は近隣他市と比べ低い。自転車事故発生件数は増加傾向だが大阪府平均より低い
地域公共交通の利用実態、市民等の意向	<ul style="list-style-type: none"> ◆四条畷駅・忍ヶ丘駅周辺では、歩車分離で安全、商業・公共施設等の集積、バス・タクシー等の乗継ぎ向上を要請 ◆サポタクの拠点から目的地までの手段は徒歩、JR、タクシーの順に多い
地域公共交通に求められる方向性	<ul style="list-style-type: none"> ◆歩道・道路などのバリアフリー化 ◆交通安全意識の啓発活動や交通ルール・交通マナーの遵守の促進 ◆主要交差点での安全設備改良 ◆ICTの活用による交通手段のシームレス化

【課題5】 財政状況を踏まえた地域公共交通の持続的確保の検討	
<ul style="list-style-type: none"> ◆四條畷市の財政状況をみると、歳入では自主財源の割合が低く、歳出では介護や医療などの扶助費が年々増加しており、地域公共交通に関する財源確保は、今後も厳しい状況が続くものと予想される。 ◆一方で、アンケートでは、バスの廃止・減便への対応について、利用者と行政が協力・負担して維持すべき、行政の協力・負担で維持すべきとの意見が多い。 ◆運転手不足や高齢化等により、今後も路線の廃止や便数減少などが進むものと予測される。 ◆このため、住民ニーズに対応した地域公共交通のあり方を検討するとともに、効率的かつ効果的な市費の投入の仕方を検討していくことが求められる。 	
地域公共交通と地域の現状	<ul style="list-style-type: none"> ◆市の歳入では、依存財源に対し自主財源の割合が低い。歳出では、介護や医療などの扶助費が年々増加 ◆人口は平成22(2010)年をピークに減少し、令和2(2020)年で約5.5万人 ◆人口ビジョンの令和32(2050)年目標は人口4.5万人程度、生産年齢人口比率概ね50%以上
地域公共交通の利用実態、市民等の意向	<ul style="list-style-type: none"> ◆バス廃止・減便への対応としては、利用者と行政が協力・負担して維持、行政の協力・負担で維持、との意見が多い
地域公共交通に求められる方向性	<ul style="list-style-type: none"> ◆効率的、効果的な行政運営（効率的、効果的な行政サービスの提供、近隣他市との連携強化、広域的な事務の効率化、市政情報の共有）

3 市内における交通の基本方針

3.1 将来像と基本方針

四條畷市における地域公共交通の将来像と基本方針は、次のとおりとする。

将来像	協働で守り育てる、公共と個別のベストミックス交通
<p>協働で守り育てる、公共と個別のベストミックス交通とは、鉄道やバスなどの地域公共交通と、自家用車・自転車・徒歩といった個別交通を最適に組み合わせ、誰もが安心して移動できる環境を守り育てていくことである。人口減少や運行コストの増加により公共交通の維持が難しくなるなか、行政や交通事業者だけでなく、市民一人ひとりが利用やマナーを通じて支え合うことが求められる。「協働で守り育てる」とは、地域の多様な主体が知恵や力を出し合い、持続可能で便利な交通を次世代へつなぐことをめざす姿勢を表している。</p>	

課題 1	課題 2	課題 3	課題 4	課題 5
多様な移動ニーズと公共交通の持続的確保	鉄道駅周辺における交通結節機能の持続的確保と環境改善	地域公共交通の持続的確保に向けた利用促進	徒歩、自転車等の安全・快適な利用環境の創出と利用マナーの向上	財政状況を踏まえた地域公共交通の持続的確保の検討



基本方針 1	基本方針 2	基本方針 3	基本方針 4
地域公共交通と自家用車・自転車等のベストミックス	日常的な外出や交流を支える地域公共交通の持続的確保と利用促進	にぎわいのあるまちを創出する交通の再構築と持続的確保	地域・交通事業者・行政の協働による交通環境の維持改善と効率的な財源活用
<p>地域公共交通の利用が減少するなかで、公共交通と自家用車・自転車・徒歩を組み合わせる「ベストミックス」を推進する。市内では地域や目的、年齢層に応じて多様な手段が選択されており、こうした状況を踏まえ、自動車や自転車等の安全・安心な環境を整備し、住民が最適な移動手段を選べる基盤を形成する。</p>	<p>地域公共交通は、鉄道を軸として路線バス・コミュニティバスが幹線として移動を支えているほか、タクシー等が支線としての役割を果たしている。しかし、担い手不足や人件費・燃料費等の高騰により、今後は減便や廃止を避けられない状況も想定される。こうした段階的な地域公共交通について、急激な縮小を防ぎつつ、可能な限り持続的に確保していくことを図る。</p>	<p>四條畷市では、四條畷駅と忍ヶ丘駅が地域公共交通等の主要な結節点となっている。これらの駅周辺では、まちづくりの拠点としての機能強化が図られている。こうした動きと交通分野の施策を連携させることで、「コンパクト+ネットワーク」型のまちづくりを推進する。</p>	<p>交通分野の維持・確保や改善では、行政や地域公共交通事業者だけでなく、自家用車・自転車等を運転する住民、地域公共交通利用者、その他の地域住民や事業所等、それぞれが自らのまちをよくしていく理念を一にして協力・連携していくことが求められる。本計画では、こうした多様な主体の共創推進を図る。</p>
実施施策	実施施策	実施施策	実施施策
<ul style="list-style-type: none"> ・道路交通環境の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・縮小を緩やかに抑えつつ持続的に確保する地域公共交通 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺におけるまちづくりと連携した交通拠点づくり 	<ul style="list-style-type: none"> ・多様な分野・多様な主体との共創 ・地域公共交通を支える利用促進や担い手確保

3.2 将来めざす都市像やネットワーク

交通モードの役割分担は、次のとおり定める。

表 交通モードの役割分担

機能	役割	該当する路線等
地域公共交通		
基幹軸	広域的かつ速達性を確保した移動を支える。	・ JR 学研都市線
幹線軸	各地域から駅まで、または異なる鉄道路線間等を連絡する役割を担う。	・ 京阪バス ・ 近鉄バス ・ 奈良交通 ・ 四條畷市コミュニティバス
支線	時間的・空間的にニーズの小規模な移動を支える。居住地内をきめ細やかに運行する。	・ 乗用タクシー ・ おでかけサポートタクシー ・ たわらコネクタカート (TCC)
個別交通		
個人所有交通	個人の所有する車両等による移動。面的に多様な移動を支える。なお、特に自家用車は、適度な利用をめざし、移動によっては地域公共交通への転換を図る。	・ 自動車 ・ 自動二輪 ・ 自転車 等
シェアリング	来街者等の市街地における移動手段としての役割を担う。主要交通拠点等で他の交通との接続を図る。	・ シェアサイクル等
徒歩	近距離移動や、各交通モードと自宅や目的地等を結ぶ役割を担う。	・ 徒歩

3.3 計画で掲げる目標

目標やその設定の考え方は、次のとおり。

表 計画で掲げる目標

指標	考え方	データ出所	目標
利用者数	現状維持を目標とする。なお、市人口の減少と高齢化率の上昇が将来にわたり見込まれるほか、地域公共交通の担い手不足や利用減少等による縮小傾向も相俟って、現状維持とすることは実現難度の高い目標設定である。本計画に基づき、地域公共交通の維持確保改善やまちづくり推進、利用促進等による施策推進により、少しでも目標に近づけることをめざす。		
JR2 駅の乗車人員	地域公共交通ネットワークの主要な交通拠点として、利用促進や駅周辺まちづくりの推進等を図る。	大阪府統計年鑑	◆四條畷駅 16 千人/日 (令和 5(2023)年度) ◆忍ヶ丘駅 8 千人/日 (令和 5(2023)年度)
路線バスの市内乗降者数	人口減少・少子高齢化のなかにあるが、路線の維持・確保に向け維持・増加をめざす。	事業者提供 ※四條畷駅停留所を含む ※近鉄バス四條畷以南路線を除く	◆京阪バス 548 千人 (令和 5(2023)年度) ◆近鉄バス 133 千人 (令和 5(2023)年度) ◆奈良交通 464 千人 (令和 5(2023)年度) ◆計 1,145 千人 (令和 5(2023)年度) ※交通系 IC カード利用者数
四條畷市コミュニティバス利用者数	人口減少・少子高齢化のなかにあるが、路線の維持・確保に向け維持・増加をめざす。	市担当課	◆369 千人 (令和 5(2023)年度) ※全利用者数
運賃収入	費用高騰で厳しい状況にあるが、現状以上の運賃収入をめざす。		
四條畷市コミュニティバス運賃収入	事業費が増加傾向にあるため、収入増加に努める。	市担当課	◆59,539,583 円 (令和 5(2023)年度)
行政負担額	物価高騰等の社会情勢を見据えつつ、必要額を確実に確保する。		
四條畷市コミュニティバス行政負担額	市内東西方向の移動確保のため、燃料費等の高騰を考慮しつつ、必要な金額の確保に努める。	市担当課	◆社会情勢の変動を見据えつつ、運営に必要な費用を確保していく。

4 実施施策・プログラム

基本方針1 地域公共交通と自家用車・自転車等とのベストミックス

1 道路交通環境の改善

概要

- 市内の移動手段は、自家用車や自転車、徒歩が多くを占める。
- 移動を自動車のみに依存しなくてもよい環境を構築し、自家用車、自転車、地域公共交通、徒歩等の各種交通手段で適材適所によるベストミックスを図る。
- ここでは、自家用車や自転車の利用環境を整える施策を位置付ける。

実施主体

- 四條畷市 改善
- 道路管理者 整備、維持、改良
- バス・タクシー事業者 連携しネットワーク確保
- 住民、観光客等 適切な交通手段選択
- 沿線施設 まちづくりとの連携

スケジュール

2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	長期
継続施策推進・改善						
新規施策検討・着手						

自動車利用環境の改善

継続 道路ネットワークの維持・改善（道路整備、歩道整備 等）

自転車利用環境の改善

新規 来街者を含めた自転車利用環境構築（シェアサイクル導入 等）

歩行環境の改善

継続 歩道の改良（平坦性の確保、段差解消 等）

基本方針2 日常的な外出や交流を支える地域公共交通の持続的確保と利用促進

1 路線バスの維持確保改善

概要

- 路線バスは、市内各地域から鉄道駅や、市域をまたぐ移動を中心とした移動を支えている。
- 持続的な維持確保に向け、運行事業者と適切に協議、支援するとともに、路線バスの利用促進にむけて、必要に応じた取組を各主体連携のもとで実施する。

実施主体

- 四條畷市 協議、支援、一部実施
- 運行事業者 運行の維持確保改善
- バス・タクシー事業者 連携しネットワーク確保
- 住民、観光客等 積極利用
- 沿線施設 施設利用者への地域公共交通利用推奨

スケジュール

2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	長期
継続施策推進・改善						

運行の維持確保

- 継続 運行継続に向けた利用実績モニタリング（交通系 IC カード利用データ分析 等）
- 継続 運行維持・確保・改善に向けた行政との連絡体制構築

運行の改善

- 継続 必要に応じた運行改善（経路、停留所位置、ダイヤ等の見直し 等）
- 継続 コミュニティバスと共用する停留所環境の向上（上屋、ベンチ、時刻表等の見やすい掲示 等）

基本方針2 日常的な外出や交流を支える地域公共交通の持続的確保と利用促進

2 市の東西をむすぶコミュニティバスの維持確保改善

概要

- コミュニティバス東西線は、四條畷市の東西を連絡する基幹的な地域公共交通である。
- 運行の維持・確保を図るとともに、運行の改善を図る。

実施主体

- 四條畷市 運行、改善
- 運行事業者 運行受託
- バス・タクシー事業者 連携しネットワーク確保
- 住民、観光客等 積極利用
- 沿線施設 施設利用者への地域公共交通利用推奨

スケジュール



コミュニティバス東西線の運営維持確保

- 継続** 四條畷市によるコミュニティバス東西線の運営継続（運行は民間事業者等へ委託）
- 新規** 収入の確実な確保（運賃改定 等）

コミュニティバス東西線の運行改善

- 継続** 運行改善に向けた利用実績モニタリング（交通系 IC カード利用データ分析、OD 調査 等）
- 継続** 必要に応じた運行改善（経路、停留所位置、ダイヤ等の見直し 等）
- 継続** 停留所環境の向上（上屋、ベンチ、時刻表等の見やすい掲示 等）

基本方針2 日常的な外出や交流を支える地域公共交通の持続的確保と利用促進

3 地域内を回遊する地域公共交通の維持確保改善

概要

- 鉄道やバス交通のほか、居住地周辺を短距離で移動するニーズが見られる。
- 市内の地域事情を踏まえながら、適切な交通手段の確保を図る。
- 利便性確保にむけ、必要に応じた路線見直しや停留所環境整備等を行う。

実施主体

- 四條畷市 運行、改善
- 運行事業者 運行受託
- バス・タクシー事業者 連携しネットワーク確保
- 住民、観光客等 積極利用
- 沿線施設 施設利用者への地域公共交通利用推奨

スケジュール

2026 R8	2027 R9	2028 R10	2029 R11	2030 R12	2031 R13	長期
継続施策推進・改善						
新規施策検討・着手						

市内西部・東部地域を回遊する地域公共交通の維持確保

- 継続** 乗用タクシーの運行継続
- 継続** 市内西部地域におけるおでかけサポートタクシー（実証運行）の継続
- 継続** 市内東部地域におけるたわらコネクタカート（TCC）の維持確保改善（令和10年度までに自動運転レベル4の実装をめざす）
- 新規** 市内西部地域におけるおでかけサポートタクシー（実証運行）の事業評価と役割分担の整理

基本方針 3 にぎわいのあるまちを創出する交通の再構築と持続的確保

1 駅周辺におけるまちづくりと連携した交通拠点づくり

概要

- 市内及び市近傍の各鉄道駅は、大阪都心方面を含めた広域的な交通の重要な結節点となっている。
- 交通結節機能を強化するとともに、利便性・快適性の高い空間へ再構築を図る。
- 駅施設だけでなく、周辺のまちと連携し、まちづくりと一体的に施策を推進する。

実施主体

- **四條畷市** 検討、調整、連携
- **JR** 鉄道運行の維持確保改善、駅施設内での協力
- **バス・タクシー事業者** 連携しネットワーク確保
- **住民、観光客等** 積極利用
- **沿線施設** まちづくりへの参画・協力

スケジュール



四條畷駅周辺まちづくり

- 継続** 交通結節機能向上に向けた大東市・事業者との連携（情報共有、調整 等）
- 新規** 来街者を含めた自転車利用環境構築（シェアサイクル導入 等）【再掲】

忍ヶ丘周辺まちづくり

- 新規** 交通結節機能の強化と多目的空間の創出に向けた検討（交通広場配置最適化、周辺一方通行の見直し 等）
- 新規** 来街者を含めた自転車利用環境構築（シェアサイクル導入 等）【再掲】

基本方針4 地域・交通事業者・行政の協働による交通環境の維持確保と効率的な財源活用

1 多様な分野・多様な主体との共創

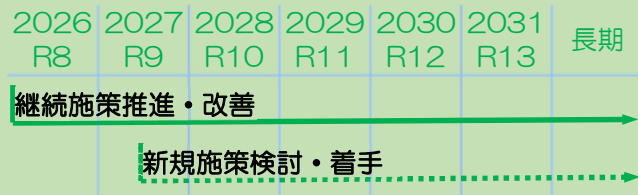
概要

- 地域公共交通は、社会インフラとして重要な役割を担っている。
- 交通事業者だけでなく、行政、地域等との連携・役割分担を図る。
- 地域公共交通以外にも、地域や施設等と連携して、人の移動の継続的な確保を図る。

実施主体

- 四條畷市 運行、改善
- バス・タクシー事業者 連携しネットワーク確保
- 住民、観光客等 積極利用
- 沿線施設 施設利用者への地域公共交通利用推奨

スケジュール



多様な分野との共創

新規 地域の多様な関係者の「共創」（連携・協働）により、新たな交通モード導入を検討

多様な主体との共創

新規 地域公共交通会議の維持・拡充（道路交通法上の位置づけに加え、地域公共交通活性化再生法による位置づけ、継続的な開催 等）

基本方針4 地域・交通事業者・行政の協働による交通環境の維持確保と効率的な財源活用

2 地域公共交通を支える利用促進や担い手確保

概要

- 地域公共交通は、社会インフラとして重要な役割を担っている。自家用車を運転できない人の移手段として、また自家用車利用削減による渋滞削減としてなど、利用者以外にも多様な効果を発揮している。一方で、その事業運営は多くが赤字である。加えて、担い手不足等の課題が顕在化している。
- 収入確保や、各交通のベストミックスに向け、利用促進を図る。
- 事業の継続性確保に向け、担い手確保を推進する。

実施主体

- 四條畷市 実施、支援
- 運行事業者 実施、情報共有
- バス・タクシー事業者 連携
- 住民、観光客等 積極利用、担い手への応募
- 沿線施設 施設利用者への地域公共交通利用推奨

スケジュール



地域公共交通の利用促進

- 継続** コミュニティバス時刻表の発行、改善（コミュニティバスに加え、路線バス、鉄道、乗用タクシー等の案内を掲載した総合的な時刻表への改良を検討 等）
- 継続** インターネットによる情報提供の充実（乗換検索等への鉄道・バスの対応、市公開型 GIS web サイトへのバス停マップ掲載 等）
- 新規** ターゲットを明確にした利用促進（子供向け乗り方教室・職業体験、高齢者向け出前講座 等）

地域公共交通の担い手確保

- 新規** 民間事業者を含む担い手募集の情報提供（市発行時刻表や広報紙等への募集記事掲載、バス車内への募集広告掲示 等）
- 新規** 民間事業者による採用活動への支援（ハローワーク等との連携 等）

5 計画の推進体制

(1) 進捗管理

本計画の推進にあたっては、施策の進捗を管理するとともに、適切に評価し、場合によっては見直すことが重要である。本計画では、PDCA サイクルに基づき「Plan：本計画の策定」、「Do：施策の実施」、「Check：本計画の時点評価」、「Action：本計画の見直し」を実施する。

本計画の推進にあたっては、各施策について進捗状況を評価し、見直し・推進に取り組む「小さな PDCA サイクル」と、計画全体について、目標の達成状況や、社会情勢の変化等を踏まえ、進捗状況を評価し、見直し・推進に取り組む「大きな PDCA サイクル」により、進捗を管理し、交通施策のスパイラルアップを図る。

また、進捗管理にあたっては、データに基づく検討を原則とし、バスの OD 調査や交通系 IC カード利用実績分析等を継続的に実施する。

(2) 進捗管理の体制

本計画の進捗管理は、「四條畷市地域公共交通会議」により実施する。

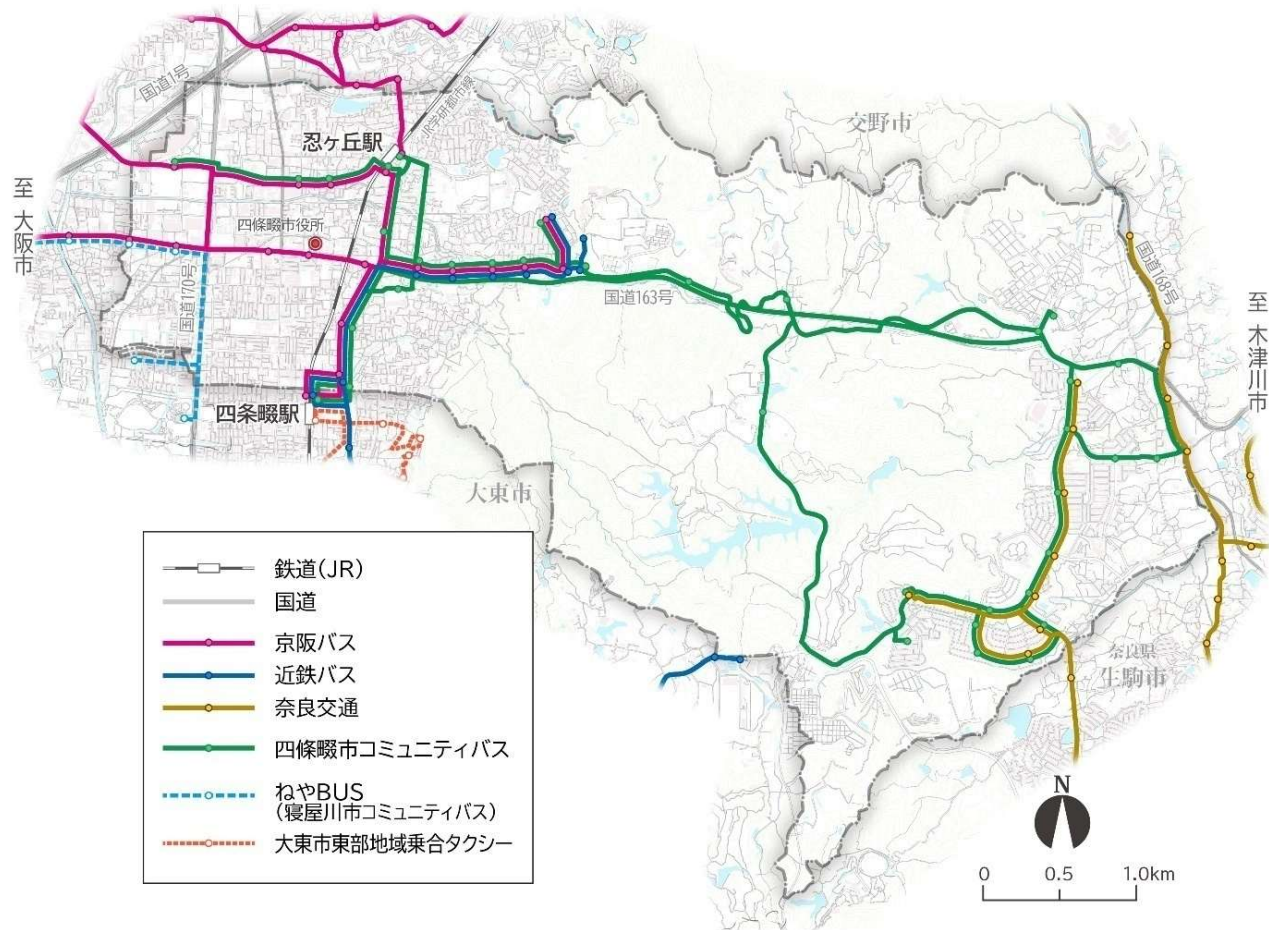
6 参考 四條畷市の現状

6.1 地域公共交通の現況

6.1.1 地域公共交通ネットワーク

市内の地域公共交通ネットワークは、鉄道、路線バス、コミュニティバス、拠点型タクシー移動支援事業（おでかけサポートタクシー）と一般のタクシーで構成されている。

図 四條畷市の地域公共交通ネットワーク



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

6.1.2 鉄道

(1) 運行概要

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)が西部を縦断している。市内には忍ヶ丘駅があり、四條畷駅が隣接する大東市にある。

図 四條畷市の鉄道位置図

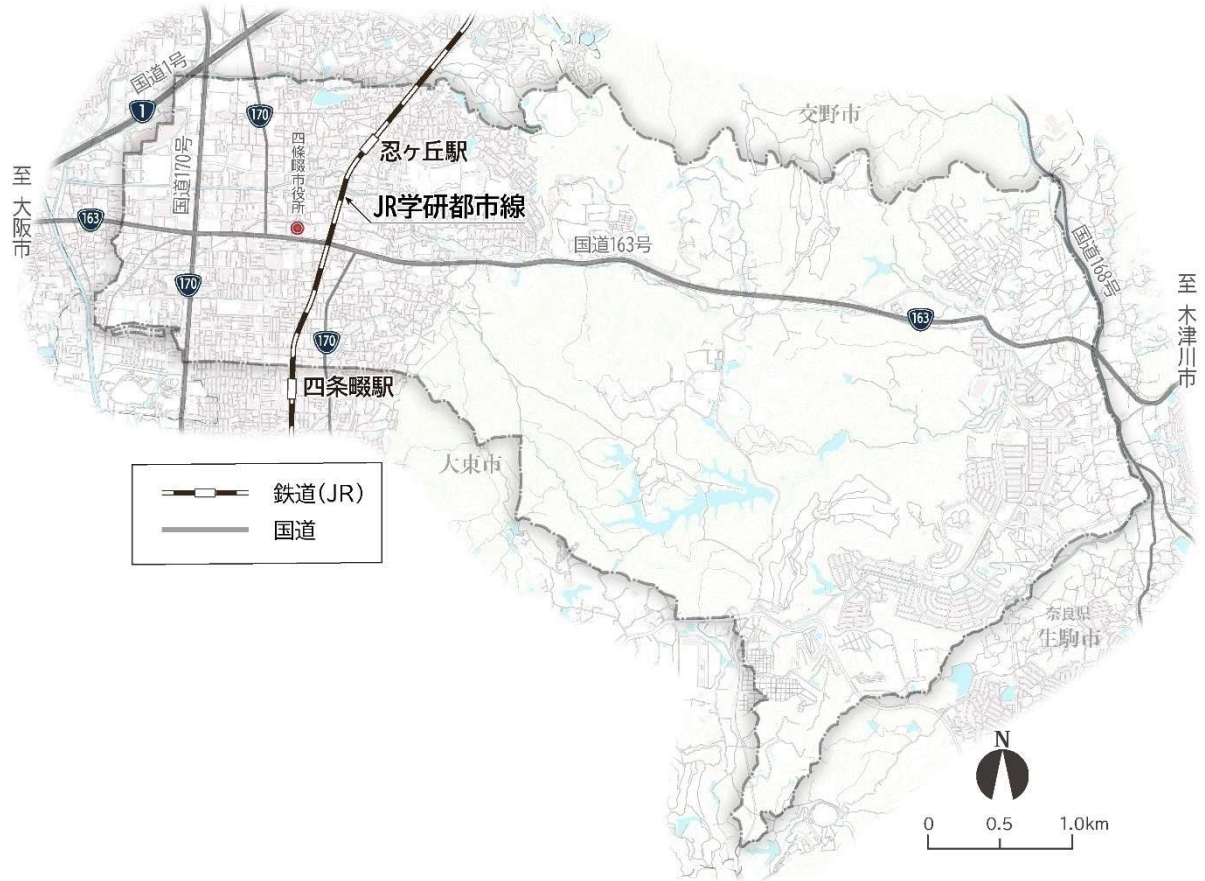


表 学研都市線(片町線)の運行本数

駅名	方面	平日	土曜・休日
忍ヶ丘駅	四條畷・京橋方面	84	72
	松井山手・木津方面	86	74
四條畷駅	四條畷・京橋方面	187	162
	松井山手・木津方面	125	123

資料：令和7(2025)年3月15日改正 JR 西日本時刻表

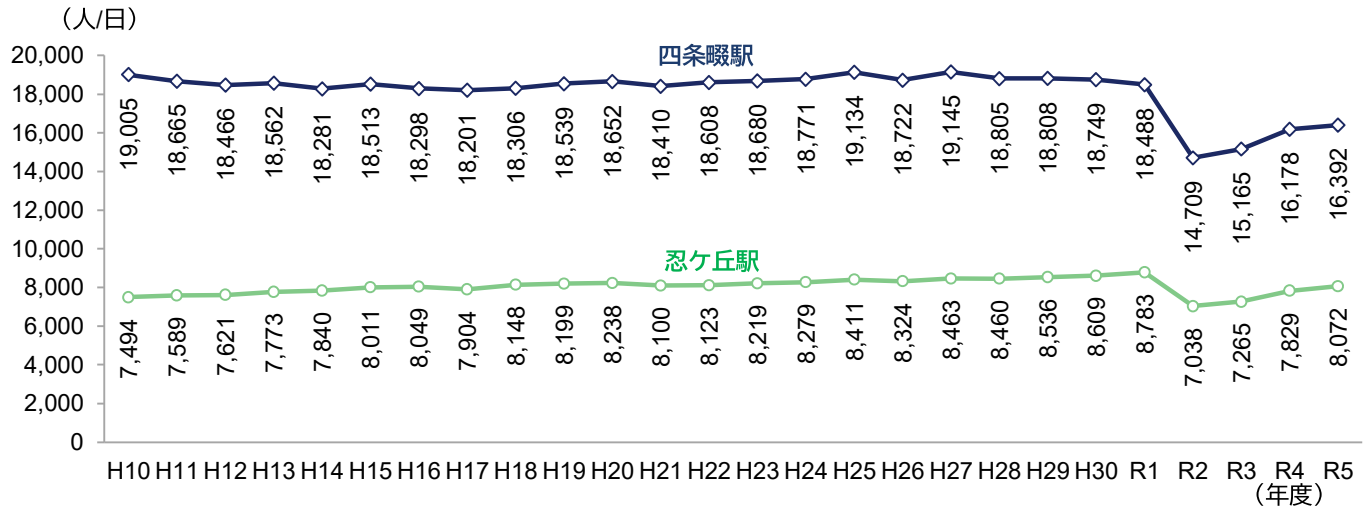
(2) 利用状況 (駅別)

忍ヶ丘駅、四条畷駅の1日平均乗車人員は、平成10(1998)年度から微増傾向にあったが、コロナ禍の影響により令和2(2020)年度に大幅に減少し、令和5(2023)年度時点でも回復には至っていない。

定期利用割合は、両駅とも約7~8割である。

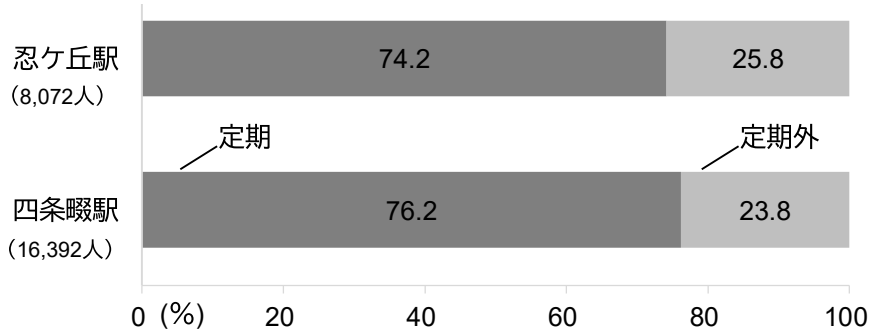
駅端末交通手段(駅から/駅までの手段)は、各駅とも徒歩が約8割で、次いで自転車が約2割である。四条畷駅では、バスが約5%を占める。

図 各駅の乗車人員推移(各年度中の1日平均)



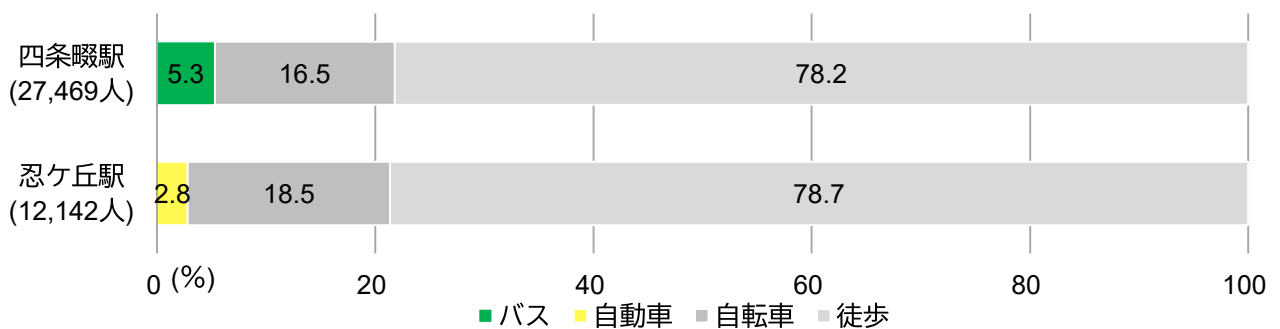
資料：大阪府統計年鑑

図 各駅の定期利用割合(令和3年度)



資料：大阪府統計年鑑

図 各駅の端末交通手段(令和3年度 平日)



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

6.1.3 バス

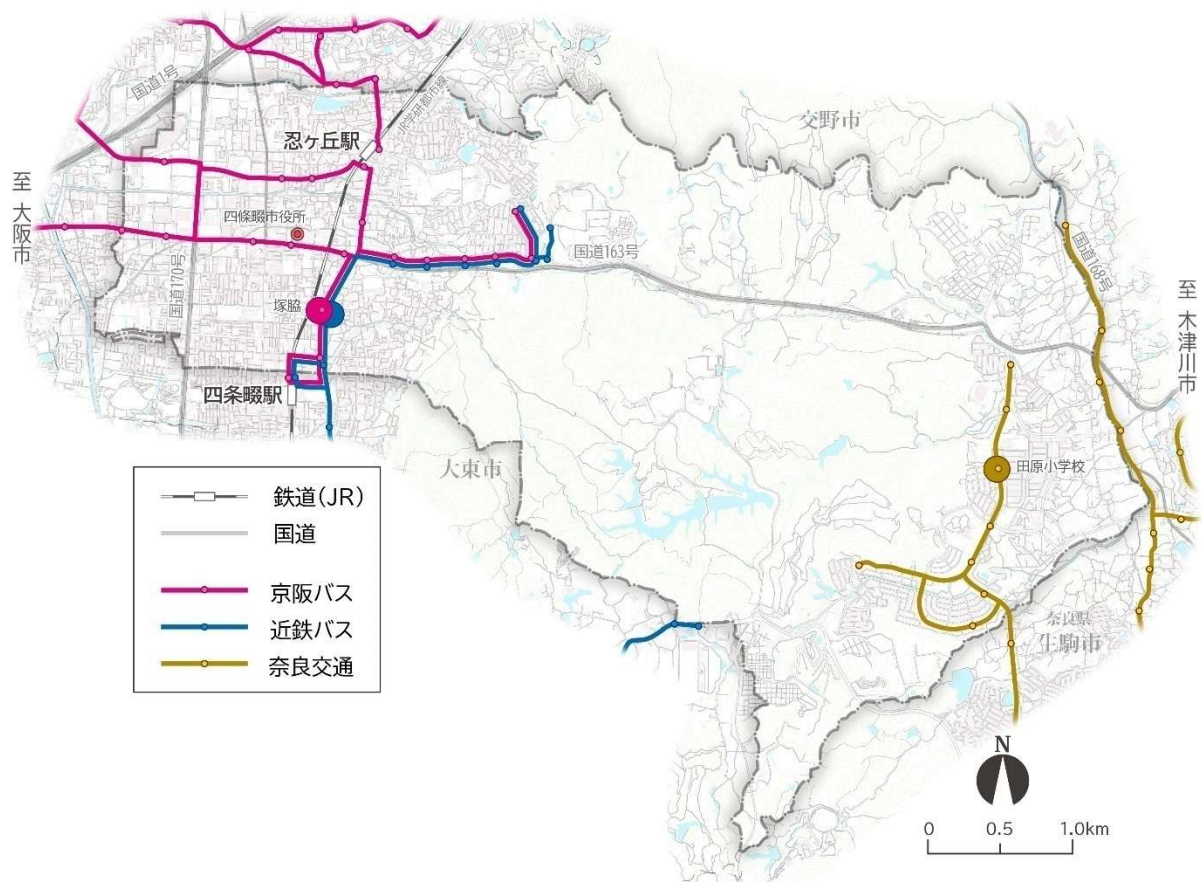
(1) 路線バス

路線バスは京阪バス、近鉄バス、奈良交通が運行している。

京阪バスは四條驛駅や忍ヶ丘駅と周辺の住宅地や寝屋川市・門真市方面をつないでいる。近鉄バスは、四條驛駅と清滝団地や大阪電気通信大学等や東大阪方面を結んでいる。奈良交通は東部地区と生駒駅方面をつないでいる。

近年では、いわゆる 2024 年問題と呼ばれる改善基準告示改正等をうけてバス事業者の担い手不足が深刻化している。これをうけて、京阪バス等では、運行システムの整理を実施している。

図 路線バスのルート



【運行便数】

事業者名	バス停名	平日	土曜	休日
京阪バス	塚脇	160 便/日	155 便/日	153 便/日
近鉄バス	塚脇	31 便/日	22 便/日	
奈良交通	田原小学校	160 便/日	117 便/日	

資料：京阪バス時刻表（令和 7(2025)年 3 月 23 日改正）

近鉄バス時刻表（令和 7(2025)年 4 月 1 日改正）

奈良交通時刻表（令和 7(2025)年 2 月 22 日改正）

参考 四條畷市の現状

写真 京阪バス



写真 近鉄バス



写真 奈良交通

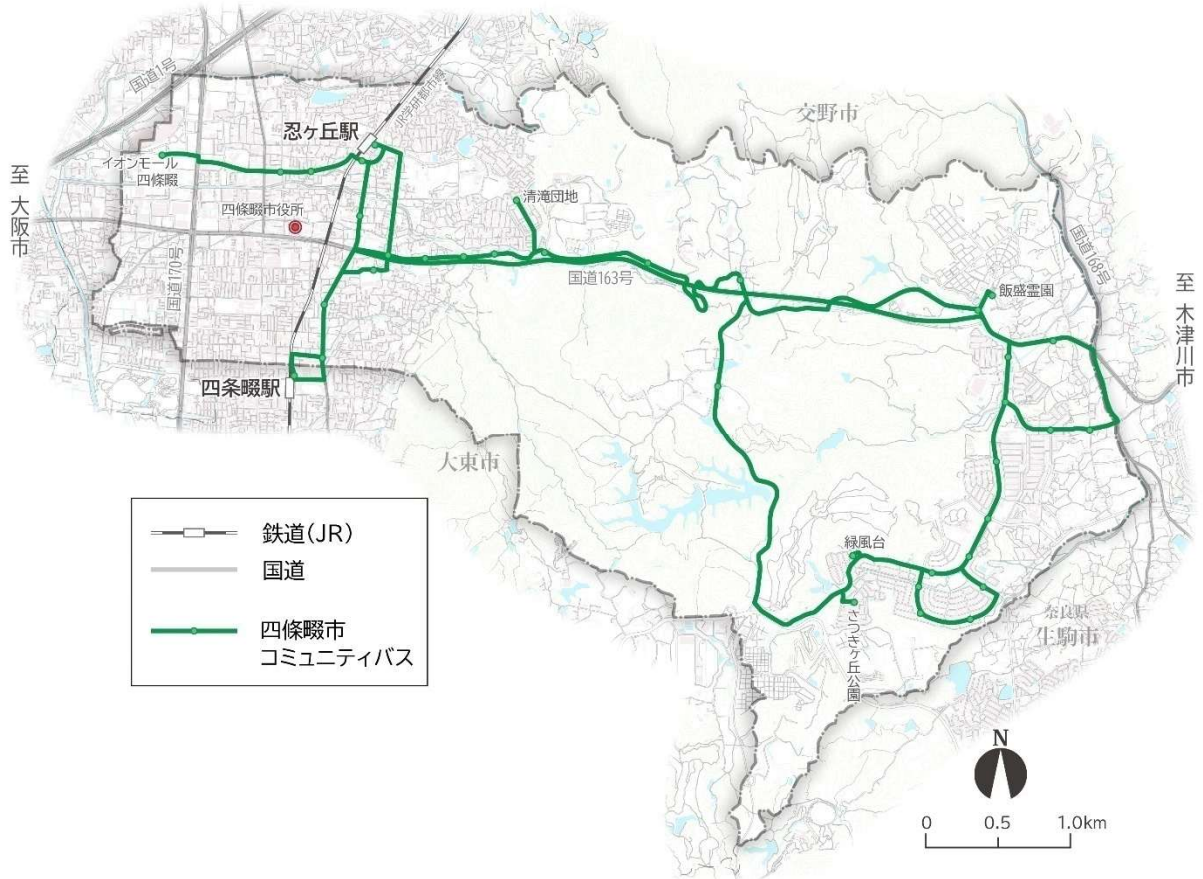


(2) コミュニティバス

① 運行状況

コミュニティバスは、市民の日常的な交通手段を確保するため、市が運営、京阪バスに運行を委託している。路線は西部の JR 駅や商業施設と東部地域を結ぶ東西線(田原ルート)がある。

図 コミュニティバスのルート

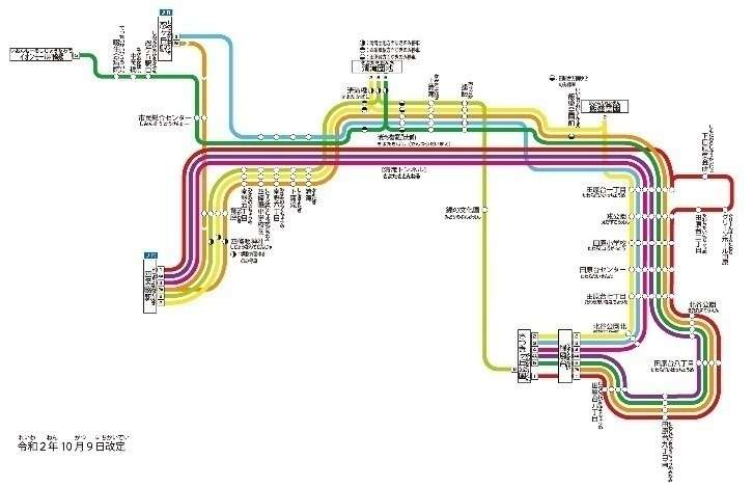


【運営主体】 四條畷市

【運行日】 毎日

【運行便数】 平日 75 便、休日 67 便

ルート名	平日	土休日
田原 1 ルート	16 便/日	18 便/日
田原 2 ルート	17 便/日	20 便/日
田原 2A ルート	12 便/日	10 便/日
田原 3 ルート	3 便/日	2 便/日
田原 4 ルート	10 便/日	4 便/日
田原 4A ルート	9 便/日	1 便/日
田原 5 ルート	8 便/日	8 便/日
田原 6 ルート	—	4 便/日



令和 2 (2020) 年 10 月 9 日改定時刻表

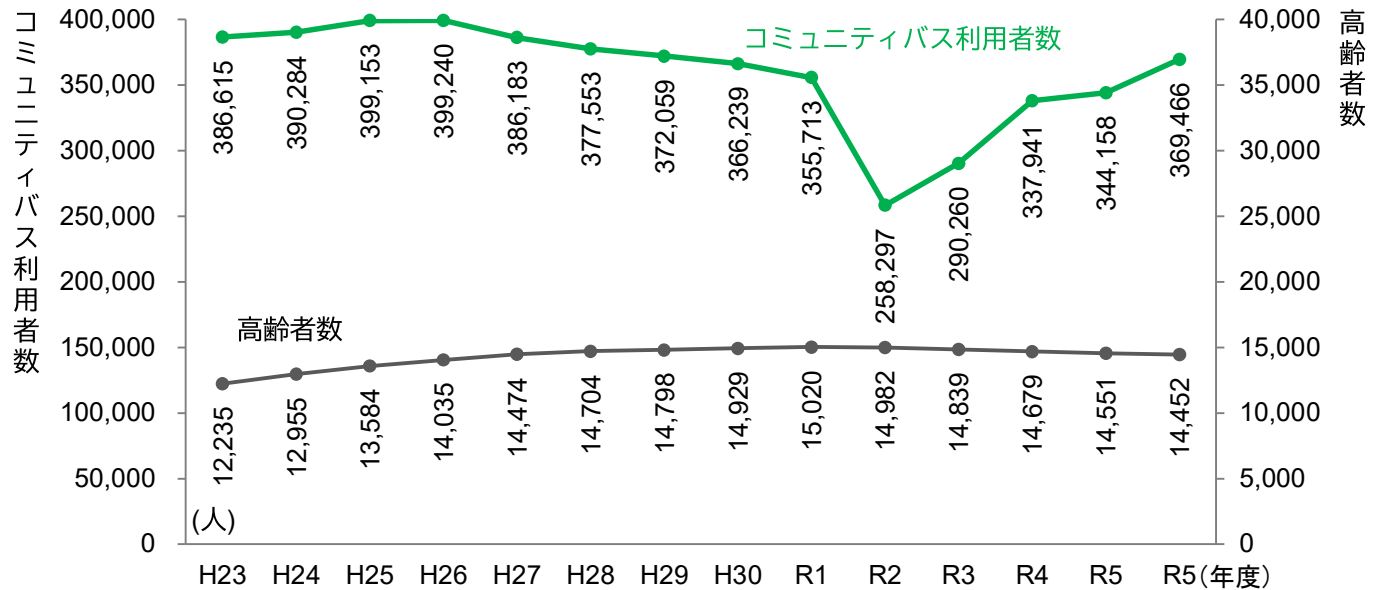
② 利用者数の推移

利用者数は、平成 26(2014)年度以降減少傾向にあったなか、令和 2(2020)年度はコロナ禍の影響で大幅に減少した。その後回復傾向にあり、令和 5(2023)年度にはコロナ禍前の令和元(2019)年度を上回った。

コミュニティバスは、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。

なお、コミュニティバスの主要な利用者層となる市内の 65 歳以上の高齢者は増加傾向にあったが、令和元(2019)年度以降は減少に転じている。

図 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 バス資料：市 人口資料：四條畷市住民基本台帳（各年度末）

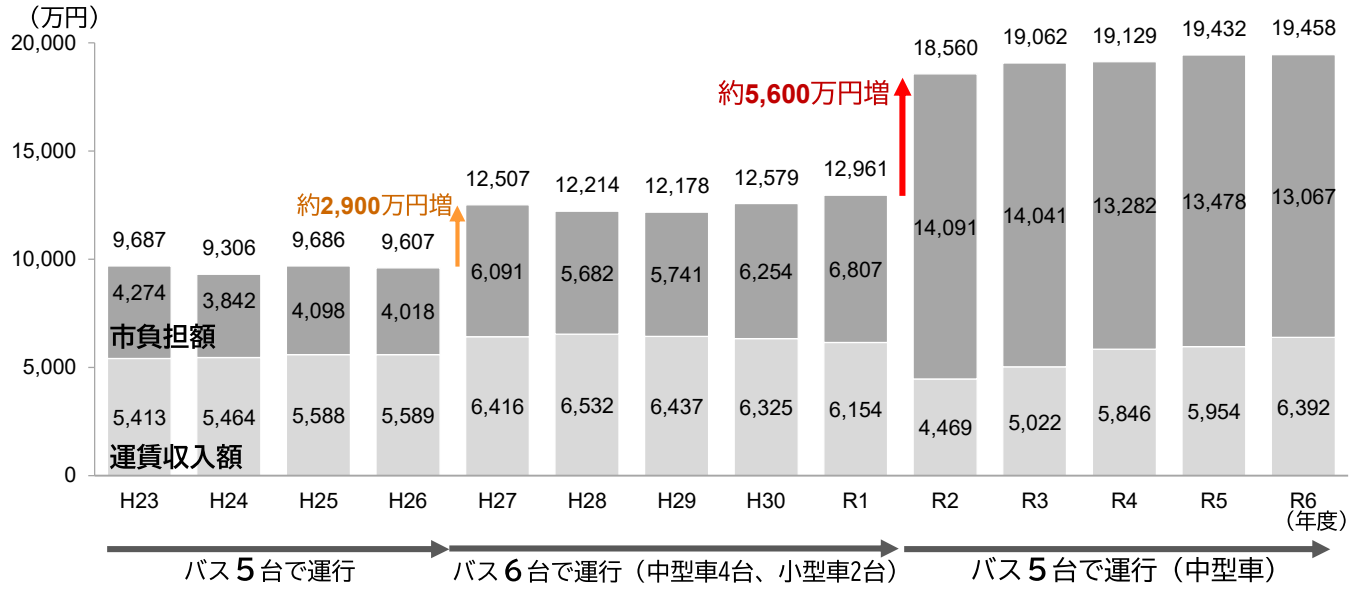
写真 コミュニティバス



③ 運行委託費

運行委託費は、令和 6(2024)年度で約 1.9 億円であり、四條畷市負担額は、運賃収入(約 6,000 万円)を差し引いた約 1.3 億円である。経費は漸増傾向にあるほか、平成 27(2015)、令和 2(2020)年度には運行体制を変更したことに伴い、運行経費が増加している。

図 コミュニティバスの運行経費推移



資料：四條畷市

(3) 参考 バス事業者を取り巻く全国的な状況

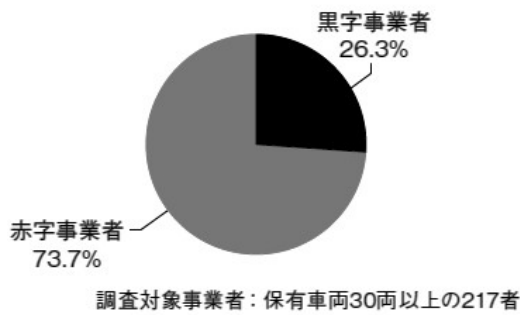
① バス事業者の経営環境

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11年間で約16,000kmが廃止されている。

運行経費（実車走行キロあたり原価）は、人件費、燃料費等の高騰により一貫して増加傾向にある。

図 厳しい経営環境にある一般路線バス事業者の現状

乗合バス事業者の収支状況（2023年度）



資料：国土交通省物流・自動車局作成

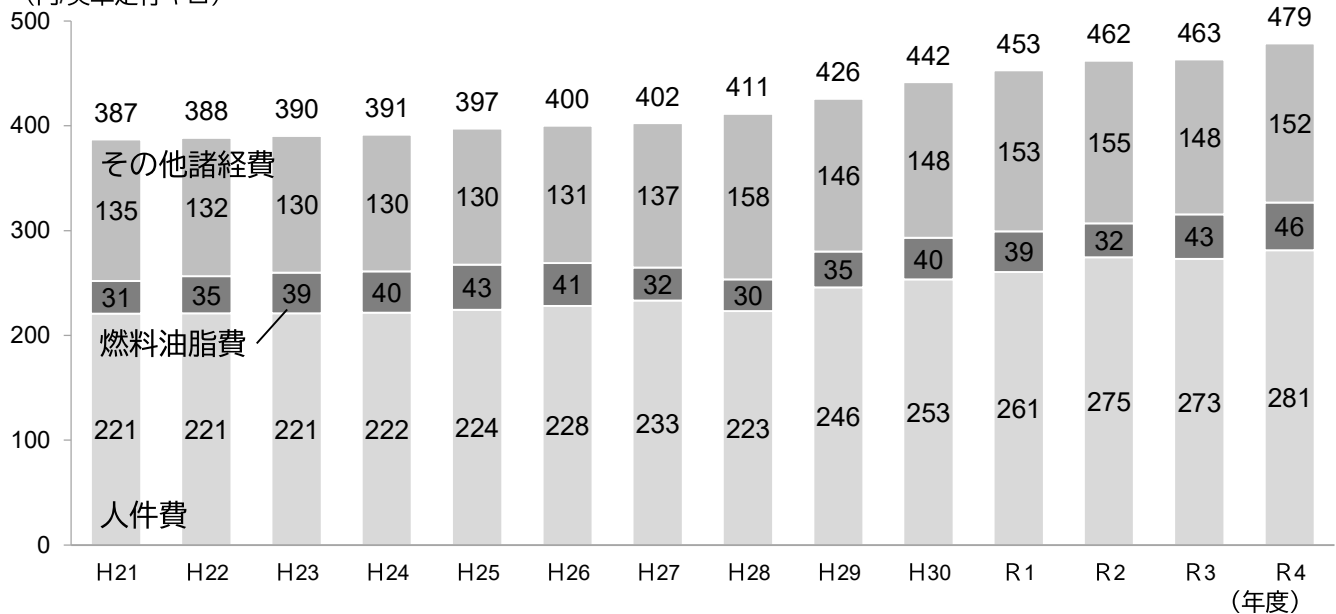
路線バスの廃止キロの推移

年度	完全廃止
	(単位：km)
2013年度	1,143
2014年度	1,590
2015年度	1,312
2016年度	883
2017年度	1,090
2018年度	1,306
2019年度	1,514
2020年度	1,543
2021年度	1,487
2022年度	1,598
2023年度	2,496
計	15,962

出典：交通政策白書（令和7(2025)年版 厚生労働省）

図 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）

(円/実車走行キロ)



資料：令和元(2019)年度までは乗合バス事業収支状況(令和元(2019)年度 国土交通省)、令和2(2020)年度以降は日本のバス事業(令和4(2022)年度版、令和5(2023)/令和6(2024)年度版 公益社団法人 日本バス協会)

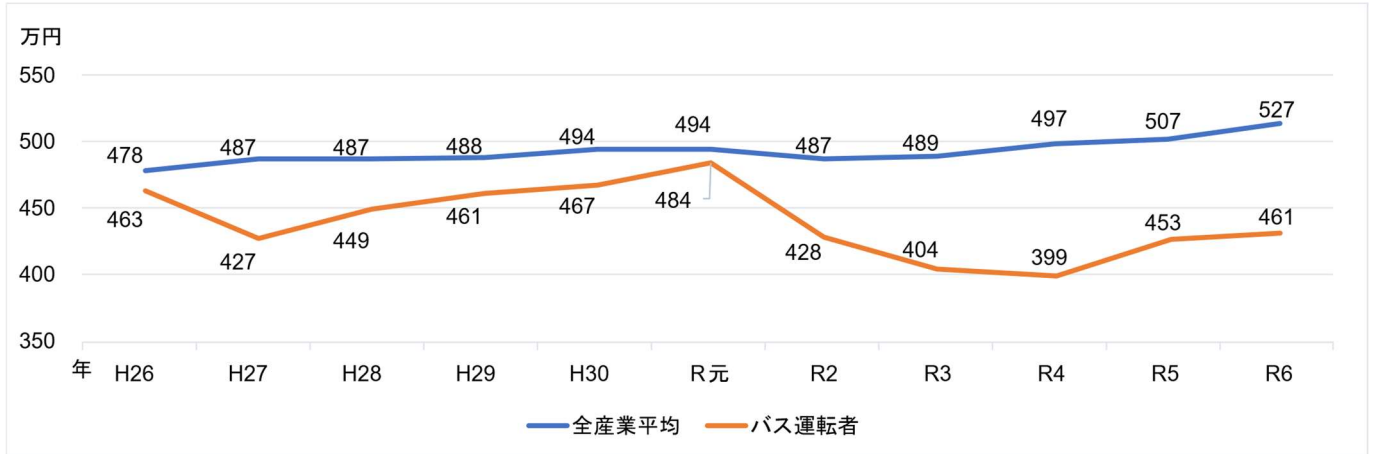
② バス運転者の労働環境

バス運転者の年間所得は、バス事業者の収支悪化に伴い、全産業平均よりも低い状態で推移している。

バス運転者の年間労働時間は、全産業平均に比べ約2割長かったが、令和2(2020)年度以降はコロナ禍や働き方改革等の影響から全産業平均に近づいている。

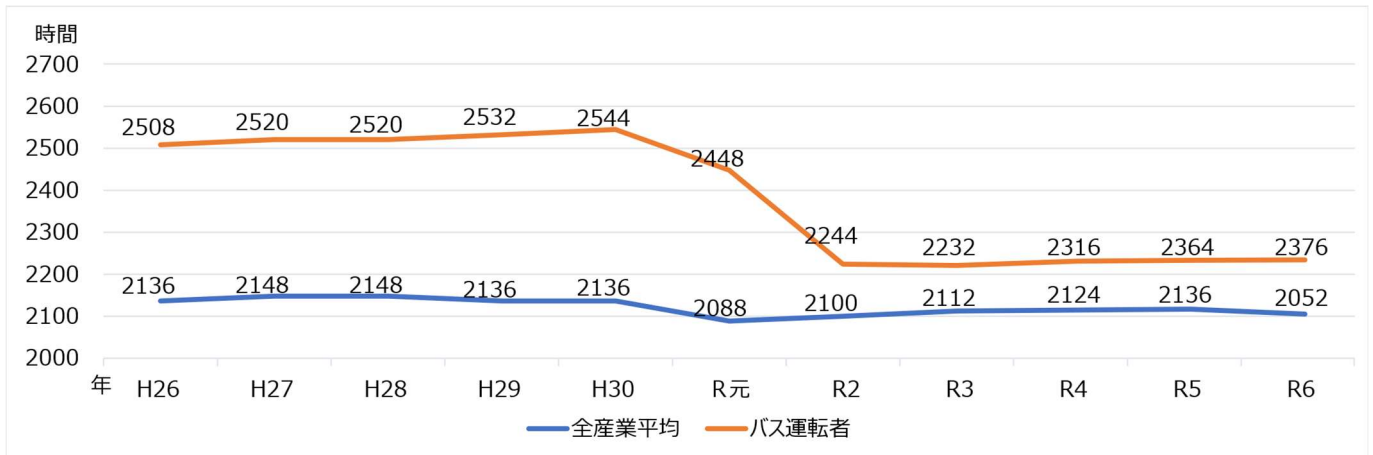
バス運転者の平均年齢は、令和6(2024)年度時点で、全産業平均よりも10歳以上高い。

図 バス運転者の年間収入額の推移



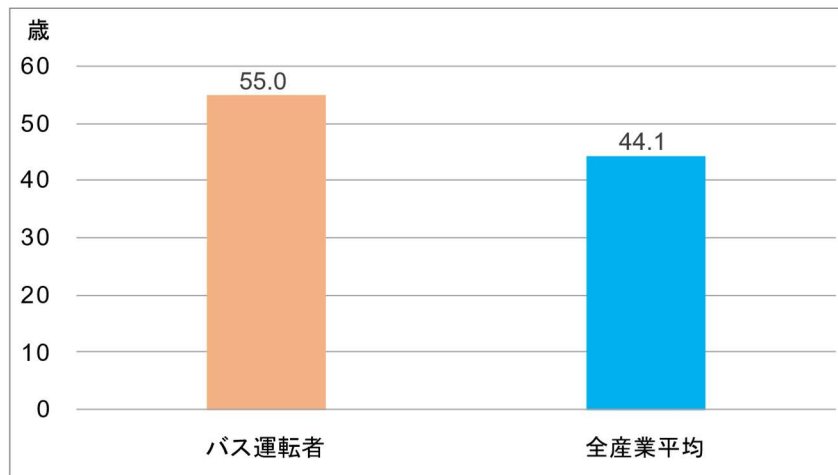
出典：統計からみる運転者の仕事（賃金構造基本統計調査より厚生労働省作成）

図 バス運転者の年間労働時間の推移



出典：統計からみる運転者の仕事（賃金構造基本統計調査より厚生労働省作成）

図 バス運転者の平均年齢（令和3年）



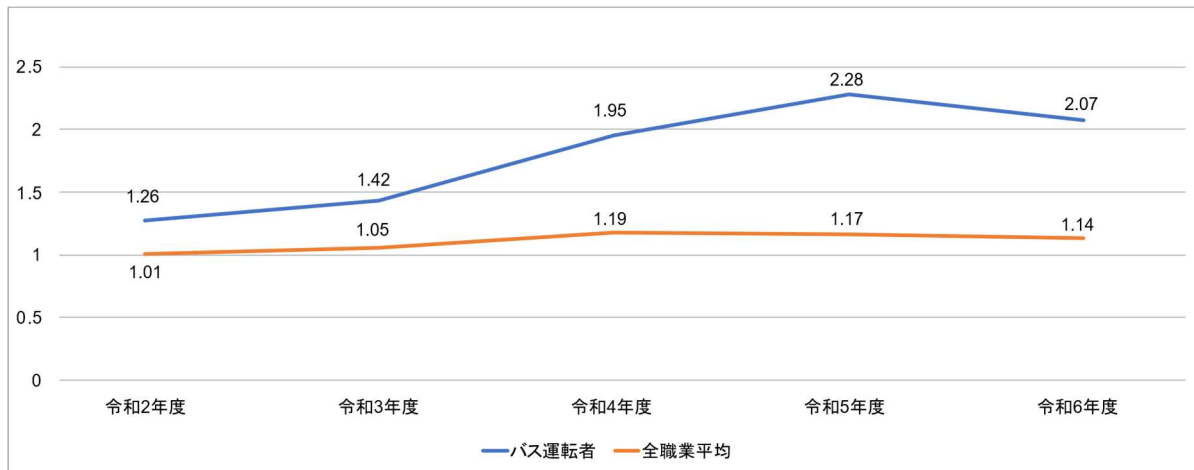
出典：統計からみる運転者の仕事（令和6(2024)年賃金構造基本統計調査より厚生労働省作成）

③ バス運転者等の不足

バス運転者不足は深刻な状況にある。近年の有効求人倍率は、バス運転者が全産業平均と比較して継続的に高くなっている。このため、今後も路線の確保・維持がこれまで以上に難しくなってくるものと予測される。

こうした状況の中、全国で担い手不足に対応した減便・廃止が進んでいる。四條畷市内を運行するバス事業者でも、同様の状況にある。

図 バス運転者の有効求人倍率



出典：統計からみる運転者の仕事（職業安定業務統計より厚生労働省作成）

6.1.4 タクシー

(1) 一般タクシー

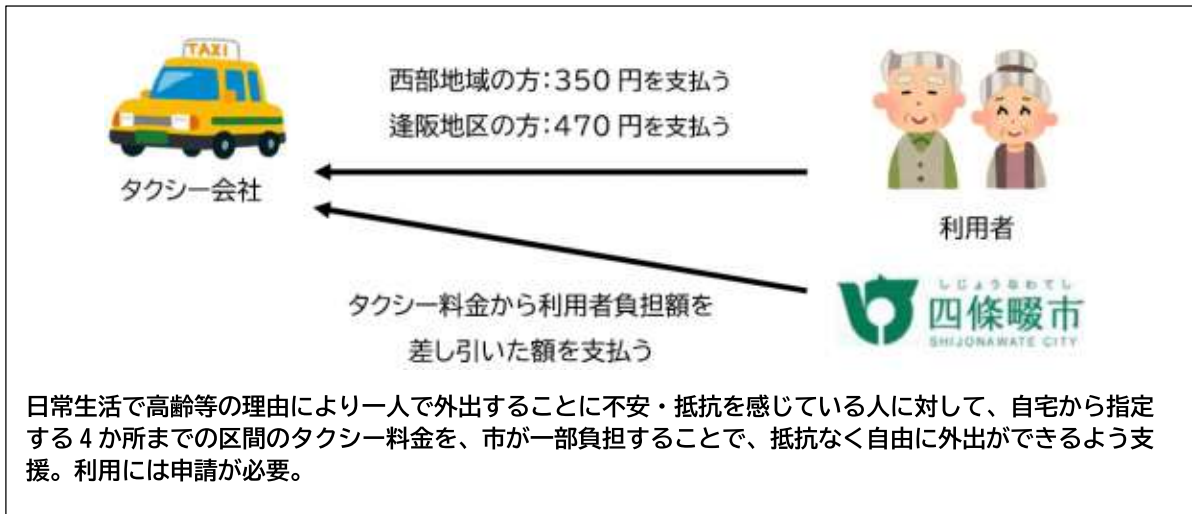
市内に営業所のあるタクシー会社は、「トモエタクシー(株)」のみである。

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

(2) 拠点型タクシー移動支援事業(おでかけサポートタクシー)

四條畷市では、令和 5(2023)年 10 月 1 日から西部地域と逢阪地区在住者を対象に「おでかけサポートタクシー」の実証運行を行っている。

図 拠点型タクシー移動支援事業(おでかけサポートタクシー)



資料：四條畷市ホームページ

① 利用者数

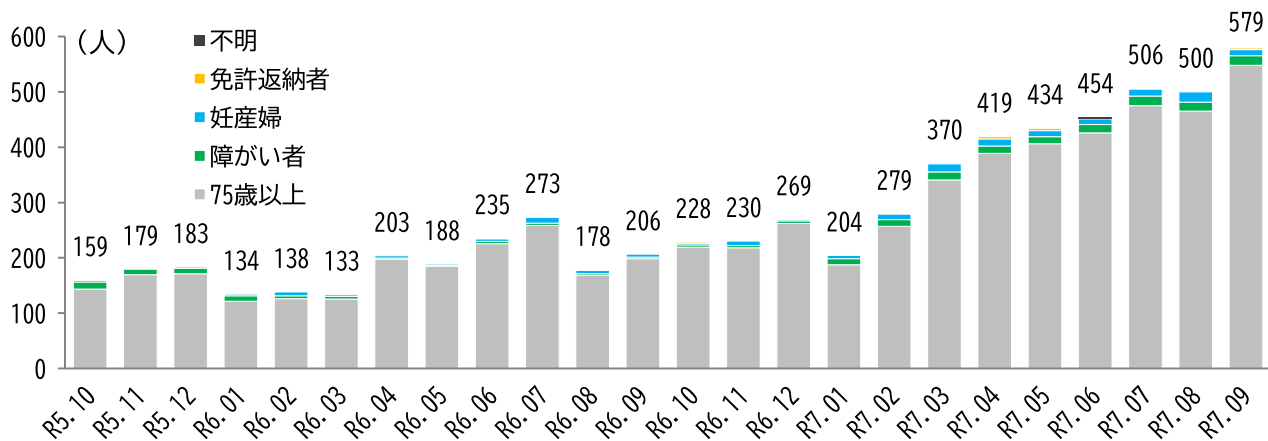
利用者数は、徐々に増加している。拠点別にみると、忍ヶ丘駅、次いで四條畷駅の利用が多い。

表 おでかけサポートタクシーの利用者数

行先	自宅で乗車	自宅で降車	計	
四條畷駅	561	753	1314	(19.7%)
忍ヶ丘駅	1189	3198	4387	(65.7%)
市役所	235	253	488	(7.3%)
総合センター	320	170	490	(7.3%)
計	2305	4374	6679	(100.0%)
月あたり	96	182	278	
R5 年度	51	104	154	
R6 年度	82	157	239	
R7 年度	169	313	482	

資料：四條畷市 (R5.10～R7.9)

図 おでかけサポートタクシーの利用者数推移

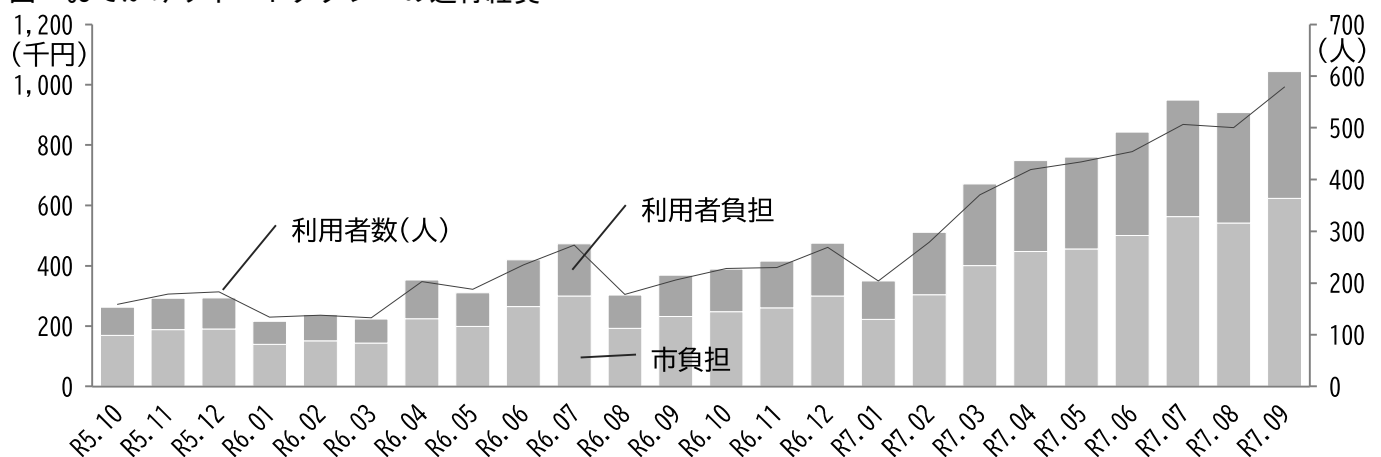


資料：四條畷市 (R5.10～R7.9)

② 運行経費等

運行経費は、利用者数の増加に伴って増加している。

図 おでかけサポートタクシーの運行経費



資料：四條畷市 (R5.10～R7.9)

6.1.5 その他

(1) たわらコネクトカート (TCC)

① 運行状況

東部地域では、地域内移動の利便性・快適性向上に向け、たわらコネクトカート (TCC) を令和 6(2024)年 5 月より運行している。運行日は、毎週水曜日及び第 3 土曜日である。

図 たわらコネクトカート (TCC) 運行ルート

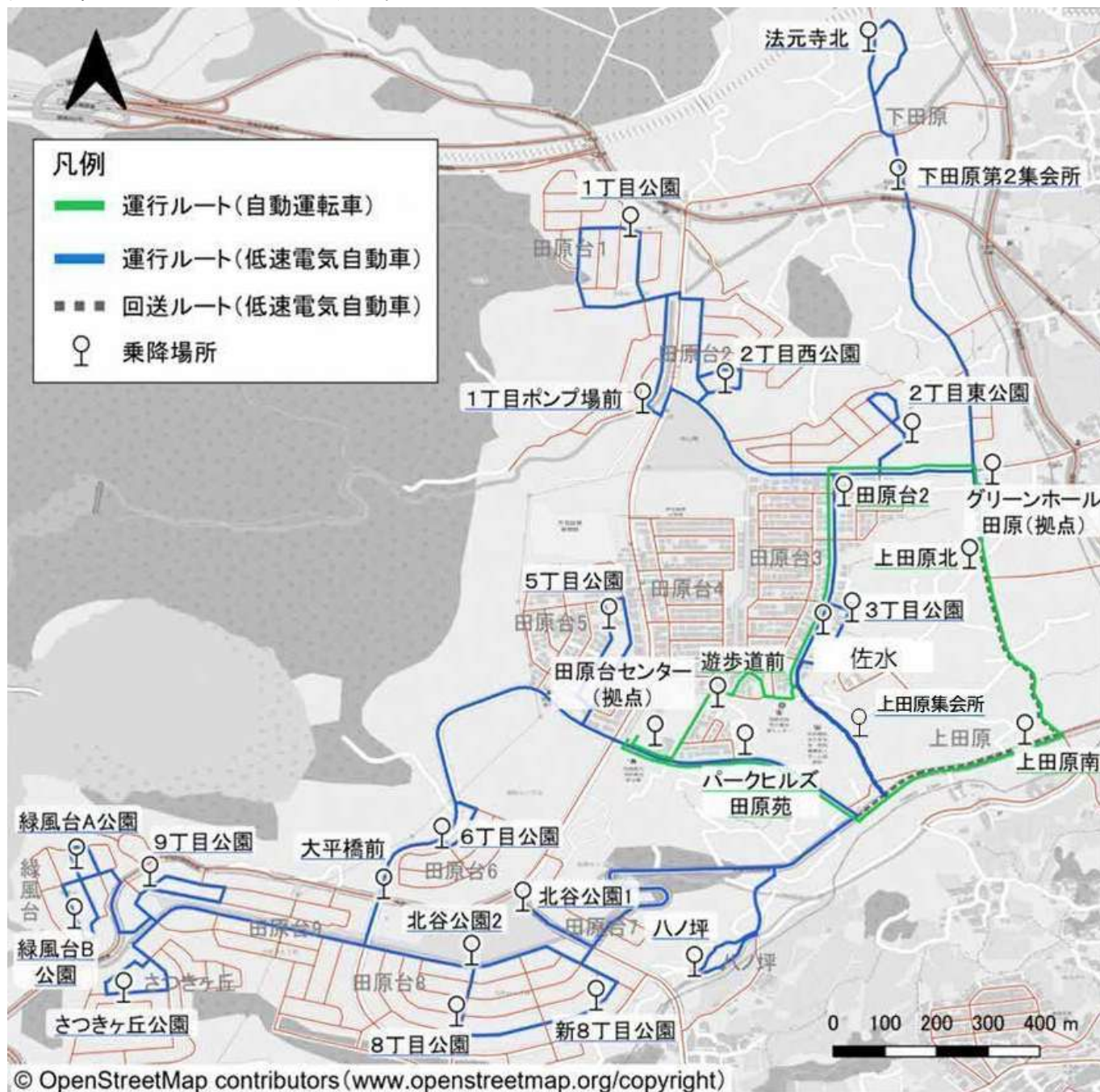


写真 たわらコネクタート (TCC)



6.2 地域の現状

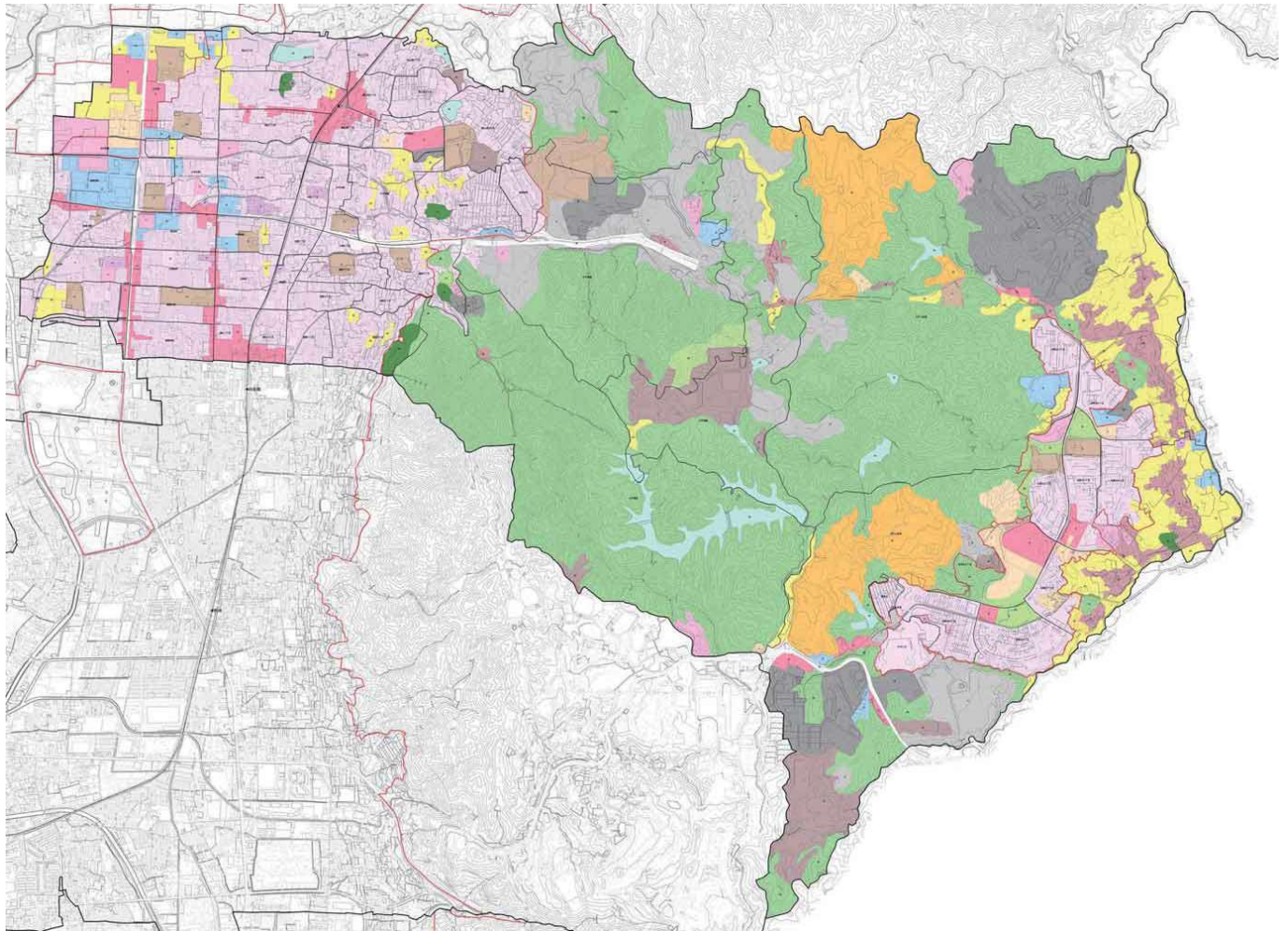
6.2.1 地理的特性

(1) 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に分かれ、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 土地利用現況

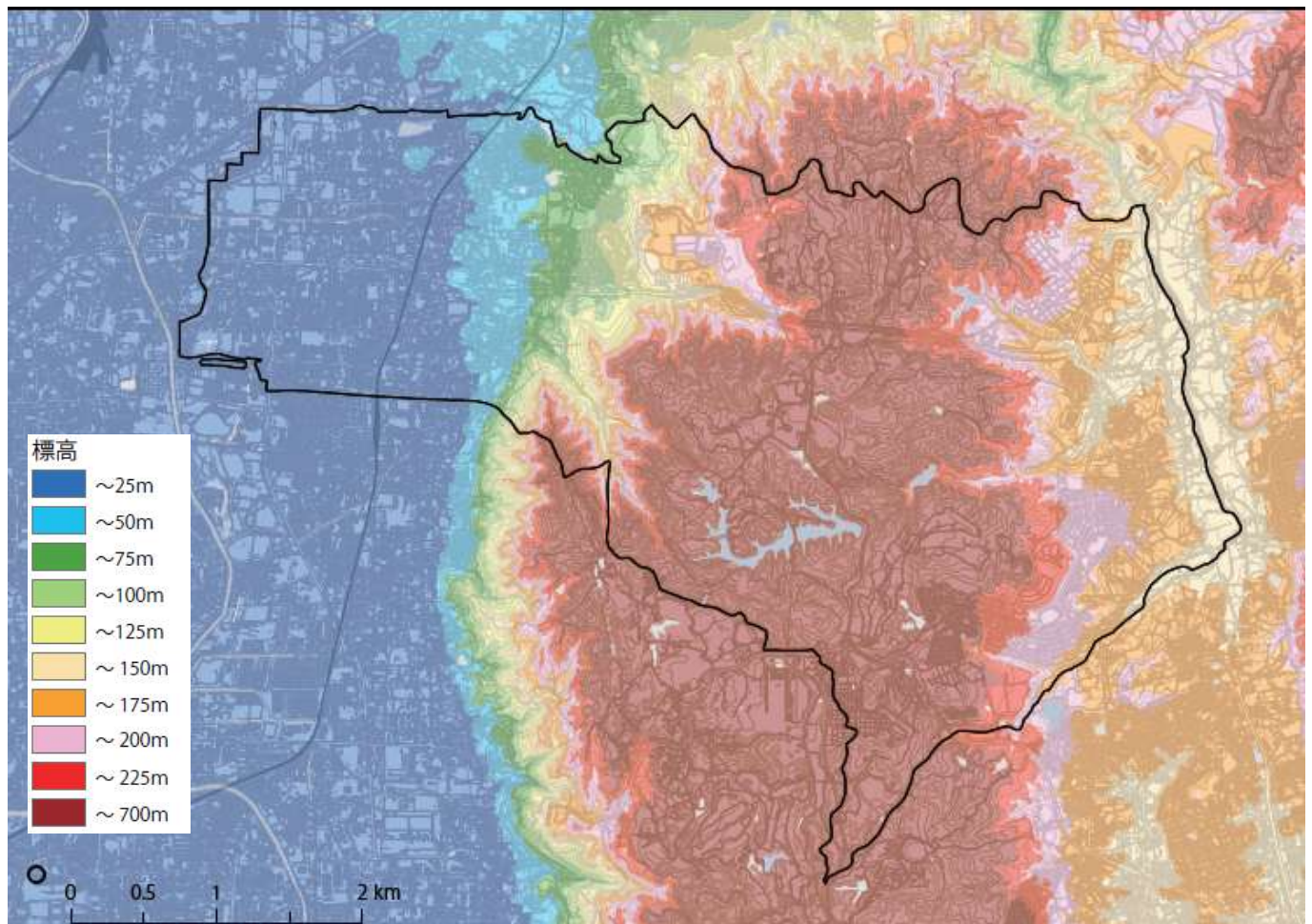


土地利用現況図凡例

分類	用途	色	凡例
市街地	一般市街地 一般市街地、住宅地の店舗が混在している地区 1,000㎡以上	ももいろ	田 5,000㎡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 5,000㎡以上	あか	休耕地 預託水田等 5,000㎡以上 きいろ
	官公署 官庁、警察署、消防署、公社等 1,000㎡以上	むらさき	畑 果樹園、菜園等を含む 5,000㎡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 5,000㎡以上	あお	山 天然林等 5,000㎡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 1,000㎡以上	あからいろ	原野・牧野 ゴルフ場を含む 1,000㎡以上 たねいろ
	公園・緑地 都市公園、緑地等 5,000㎡以上	きみどり	水 河川・・・幅員20m以上の一般河川、二級河川等の平水圏 池・沼・・・洪水位5,000㎡以上 河川高水敷、無目的の空地等 5,000㎡以上 みずいろ
普通緑地	運動場・遊園地 民間運動場、企業厚生施設等 5,000㎡以上	こげいろ	低湿地・荒蕪地 河川高水敷、無目的の空地等 5,000㎡以上 はいろ
	学校 幼稚園から大学までを含む 5,000㎡以上	ちいろ	公共施設 供給団地施設、飛行場、農林漁業試験所等 5,000㎡以上 あからさき
	社寺敷地・公園庭園 5,000㎡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、電車車庫含む なし
	墓地 公共墓園を含む 5,000㎡以上	くろ	その他の空地 未利用地、未建築宅地等 5,000㎡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 標高



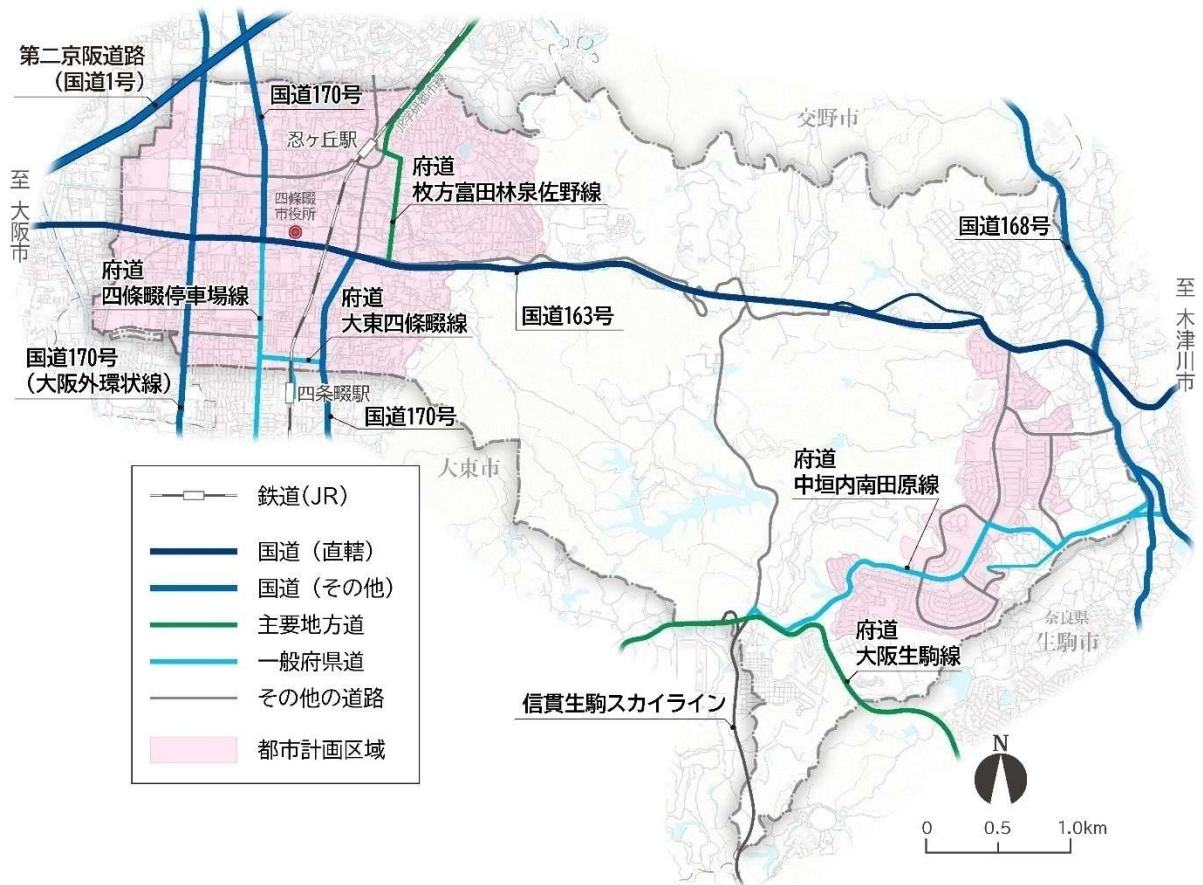
資料：国土地理院数値地図

(2) 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)が通っている。また、平成 22(2010)年には、市域北西部を通る第二京阪道路(国道 1 号バイパス)の開通により、近隣他市および他府県への利便性がさらに向上した。

この他には、府道大阪生駒線(阪奈道路)、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が近隣他市と連絡している。一方、主要道路以外は、生活道路を中心に幅員の狭い箇所が多い。

図 四條畷市の道路

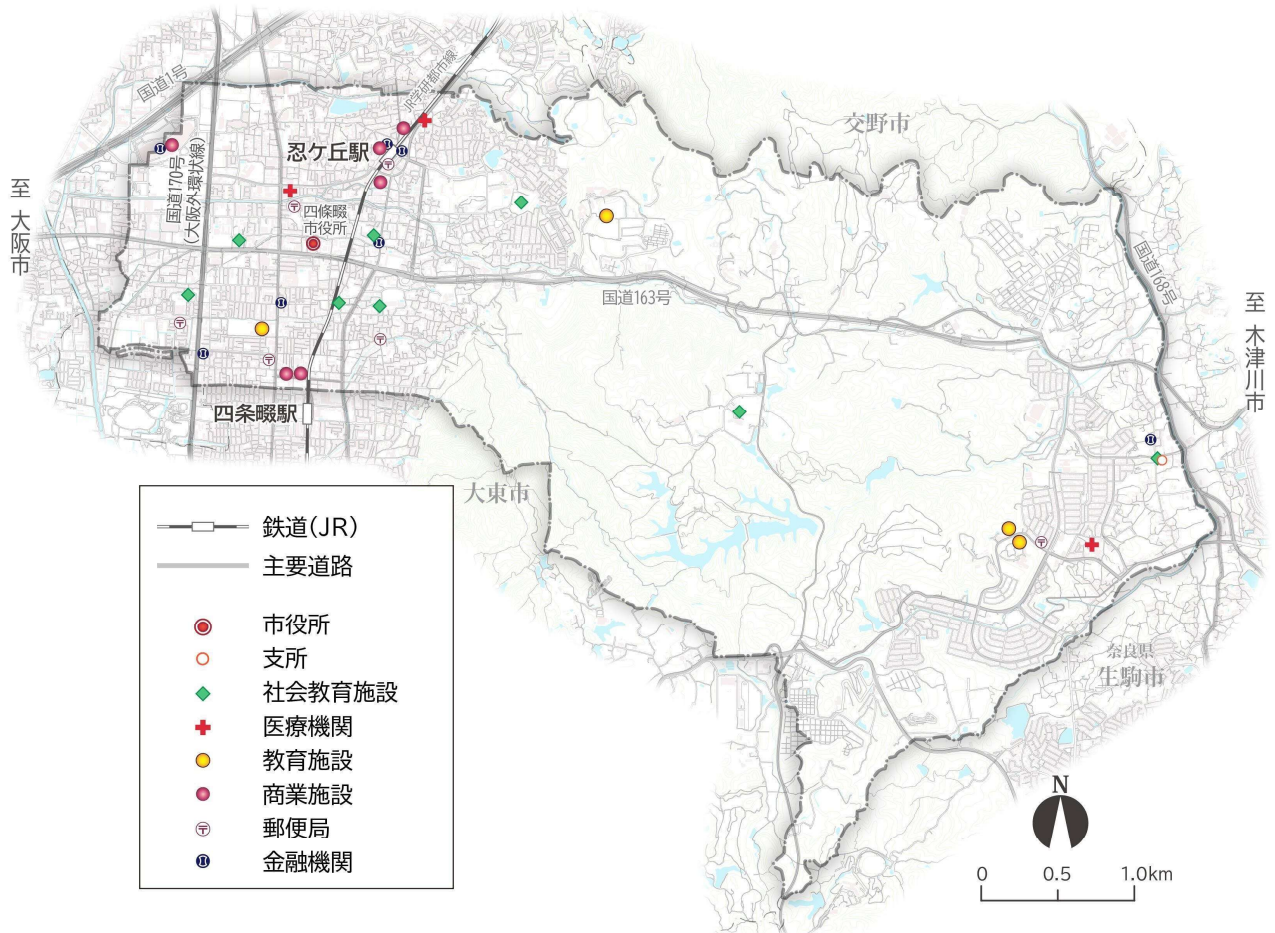


資料：全国道路・街路交通情勢調査

(3) 施設分布

西部の JR 学研都市線沿線から国道 170 号(外環状線)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 四條畷市の施設分布



分類	名称
市庁舎	四條畷市役所
	四條畷市田原支所
文化・教育施設	市民総合センター
	市立四條畷図書館(市民総合センター内)
	市立公民館(市民総合センター内)
	市立総合体育館 サン・アリーナ 25
	市立市民活動センター
	市立田原図書館
	教育文化センター
	歴史民俗資料館
緑の文化園	
医療施設	畷生会脳神経外科病院
	北河内藤井病院
	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
	栗岡学園阪奈中央リハビリテーション専門学校
	栗岡学園四條畷看護専門学校
	四條畷高等学校

分類	名称
郵便局	四條畷郵便局
	四條畷楠公郵便局
	四條畷岡山郵便局
	四條畷二丁通郵便局
	四條畷楠公郵便局
	四條畷南野郵便局
	田原簡易郵便局
商業施設 (店舗面積 1,000 m ² 以上)	イオンモール 四條畷
	グルメシティ 忍ヶ丘店
	なんこうシャル
	ラッキー 忍ヶ丘駅前店
	ラッキー 四條畷店
金融機関	おおさかパルコープ 忍ヶ丘店
	三井住友銀行 四條畷支店
	大阪信用金庫 四條畷支店
	大阪厚生信用金庫 四條畷支店
	関西みらい銀行 忍ヶ丘支店
	枚方信用金庫 忍ヶ丘支店
	JA 大阪東部 四條畷支店
	JA 大阪東部 田原支店

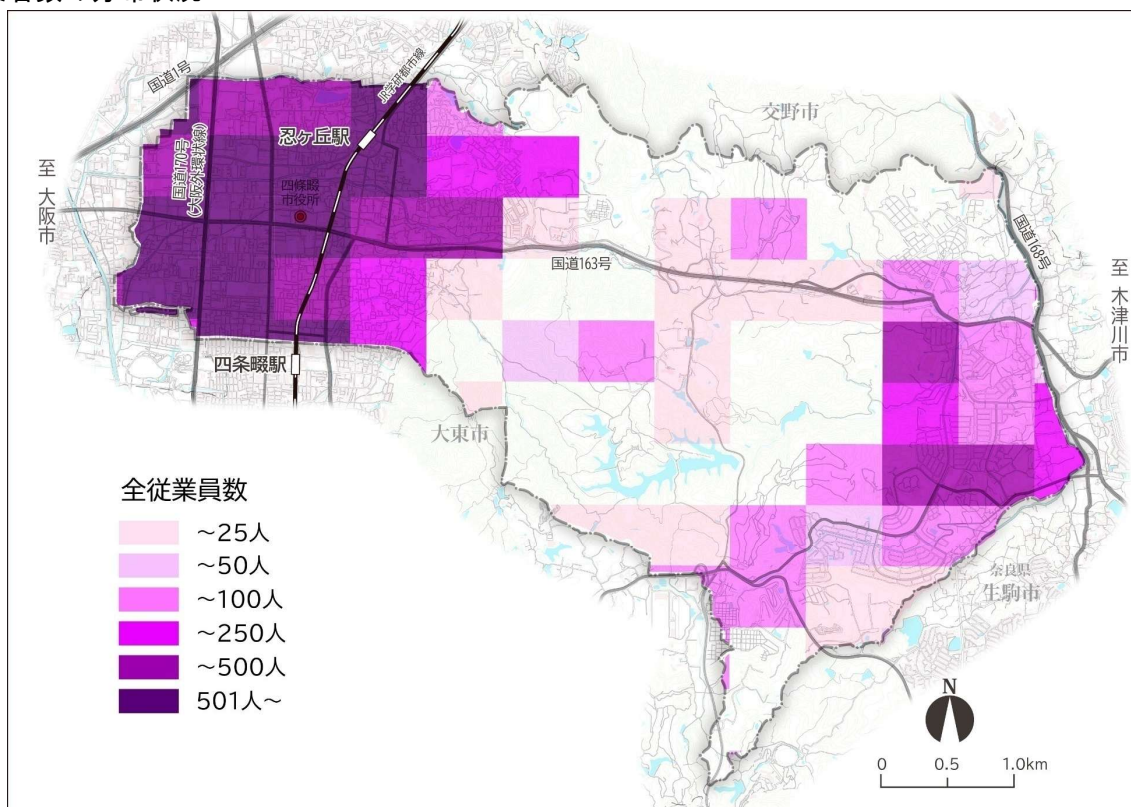
資料：四條畷市 HP など

(4) 産業の集積状況

従業者数の分布状況を見ると、西部の主に JR 学研都市線以西に従業員が集中している。この傾向は、事業所数の分布状況も同様の傾向にあり、JR 学研都市線以西に産業が集積している状況が顕著となっている。

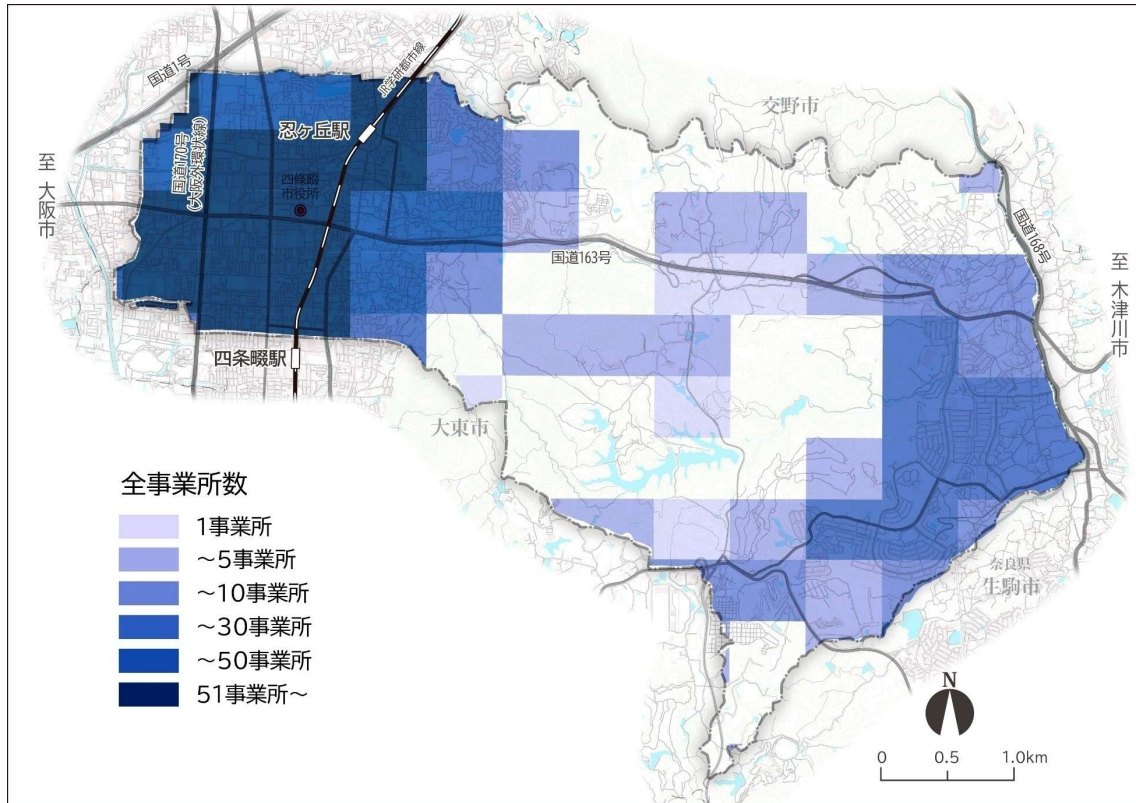
小売販売額分布状況を見ると、JR 忍ヶ丘駅周辺の忍ヶ丘本通り商店街などや、JR 四條畷駅周辺、国道 170 号（大阪外環状道路）沿道などで、小売販売額が高くなっている。このことから、鉄道駅周辺や幹線道路沿道に商業施設が集積している状況がわかる。

図 従業者数の分布状況



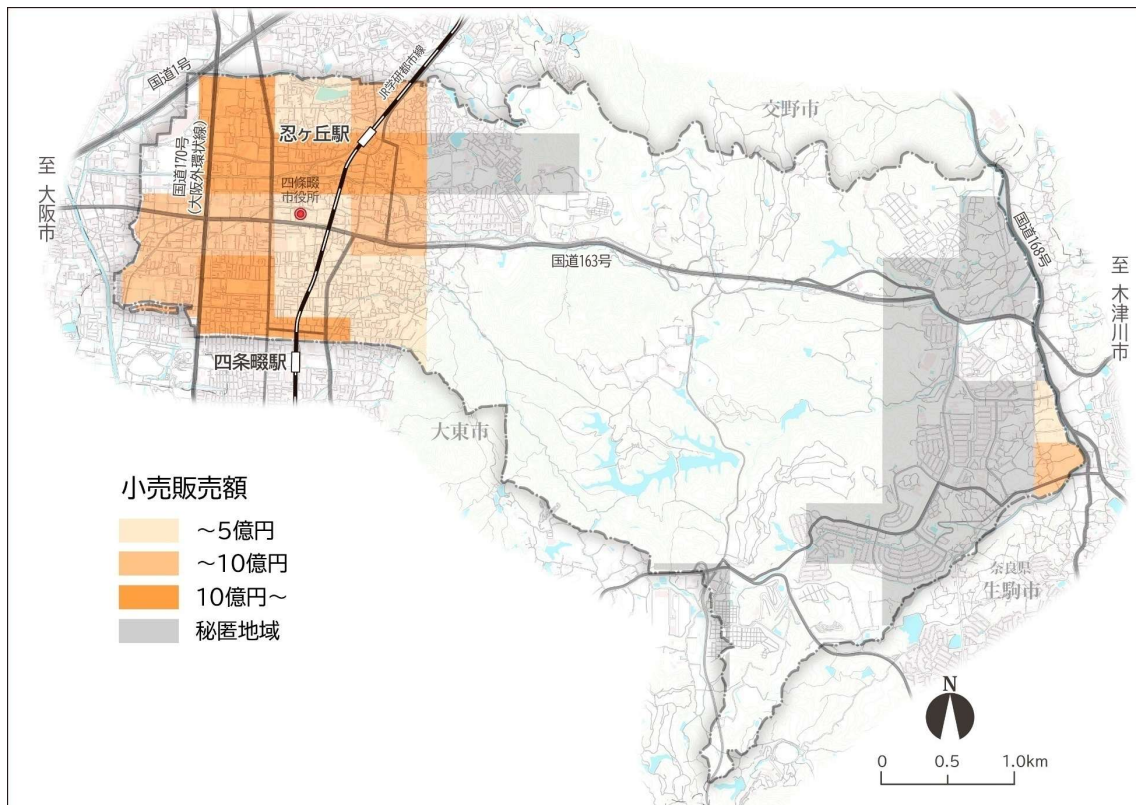
資料：令和3(2021)年経済センサス

図 事業所数の分布状況



資料：令和3(2021)年経済センサス

図 小売販売額の分布状況



資料：平成26(2014)年商業統計

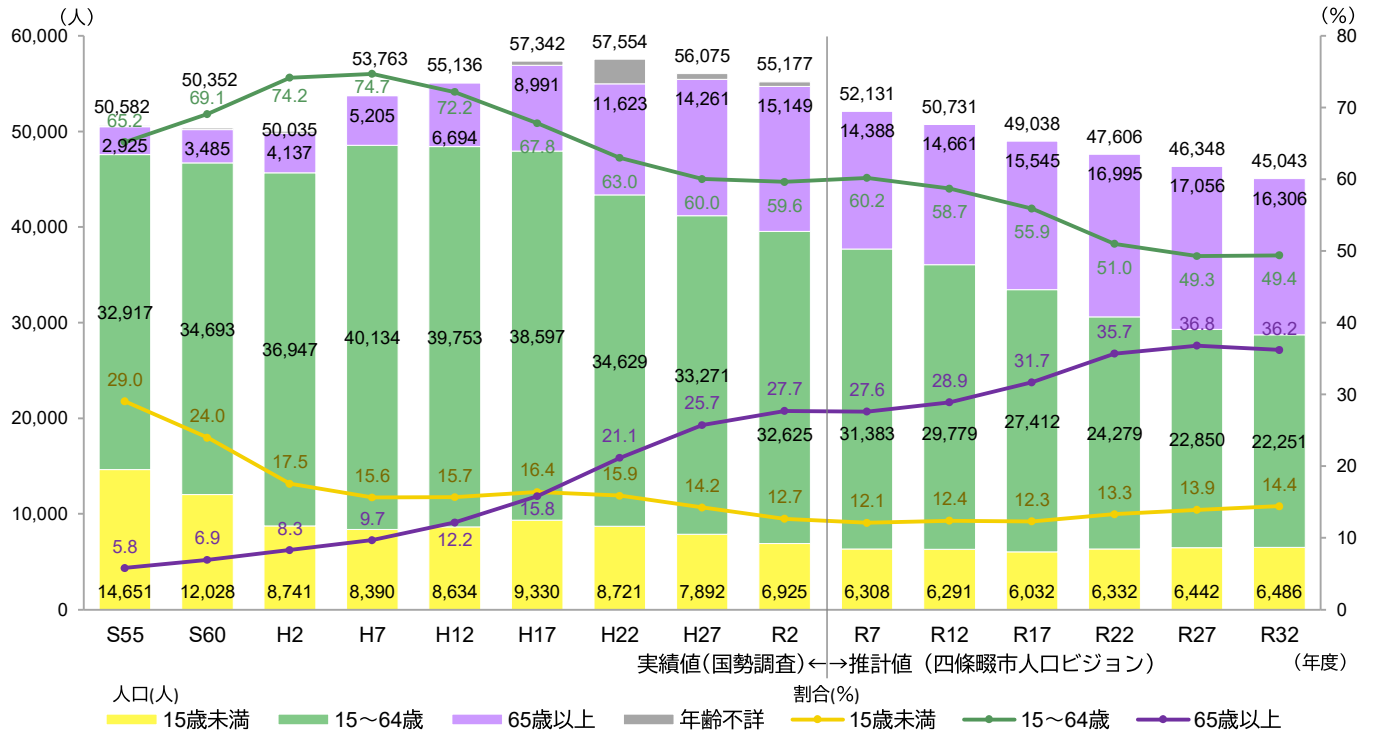
6.2.2 人口特性

(1) 人口推移

四條畷市の人口は、平成 22(2010)年の約 5.8 万人をピークに減少に転じており、令和 2(2020)年では約 5.5 万人となっている。

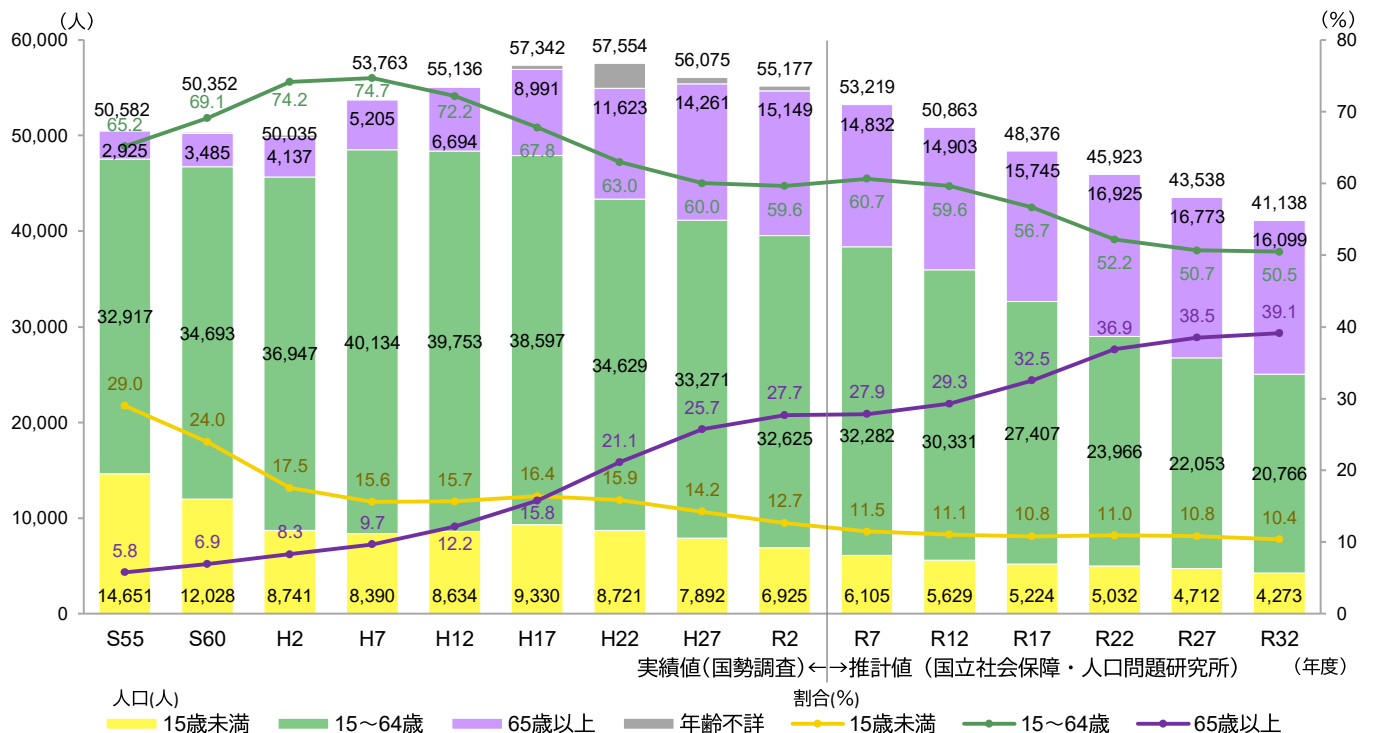
令和 32(2050)年の将来人口は、市の人口ビジョンで「人口規模 4.5 万人程度、生産年齢人口比率概ね 50% 以上」をめざしている。一方、国立社会保障・人口問題研究所(以下、社人研)は約 4.1 万人と推計している。

図 四條畷市の人口推移
(四條畷市人口ビジョンの目標値)



資料：四條畷市人口ビジョン(改訂版)(令和 5(2023)年 3 月)、実績値は国勢調査

(社人研推計)



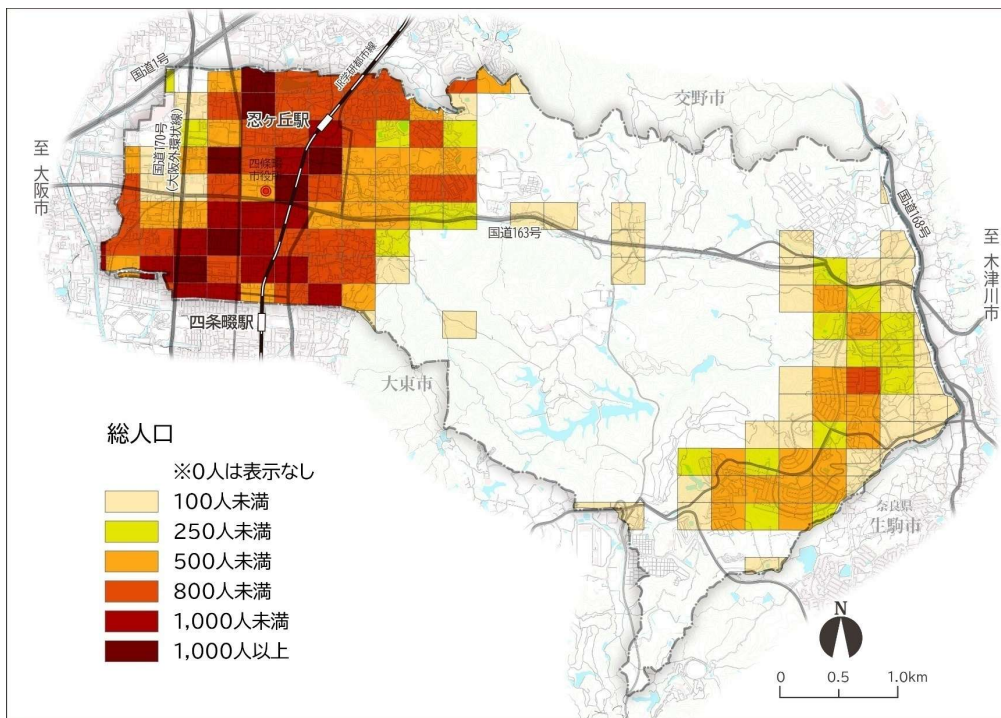
資料：日本の地域別将来推計人口(令和 5(2023)年推計)、実績値は国勢調査

(2) 人口分布

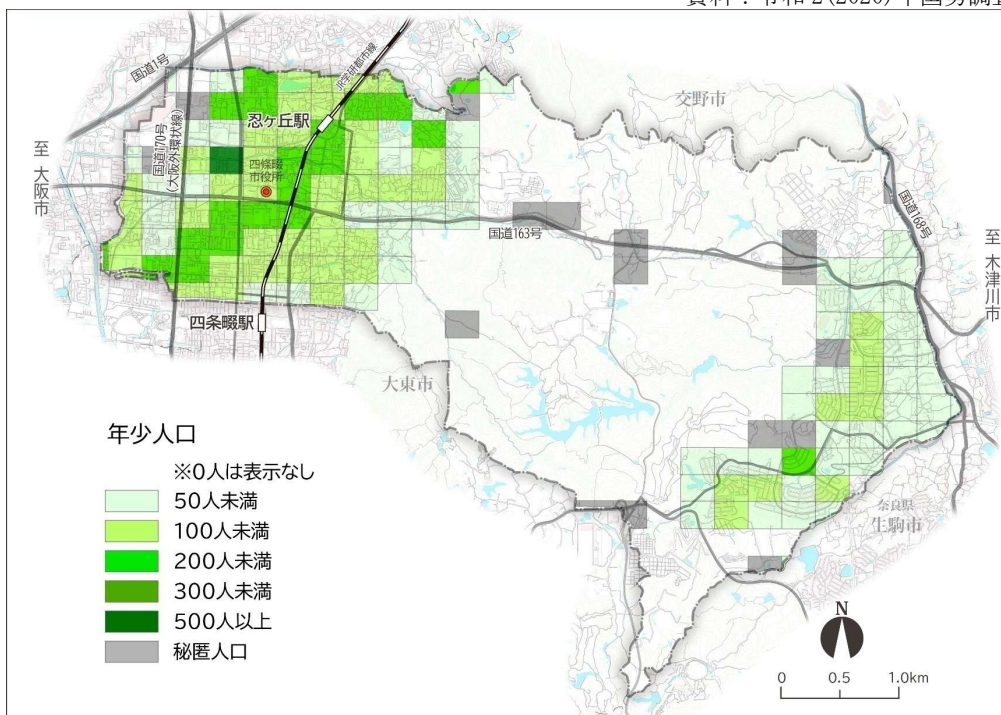
人口分布をみると、主に市の西部と東部に分かれて分布しており、北生駒山系となる市の中央部は人口が少ない。

西部の JR 学研都市線沿線から外環状線(国道 170 号)の間の平地部には、多くの人口が集積している。また、老年人口も多くなっている。一方、東部では、田原台などの住宅市街地が形成されており、一定の人口集積がみられ、老年人口は西部に比べると少ない。

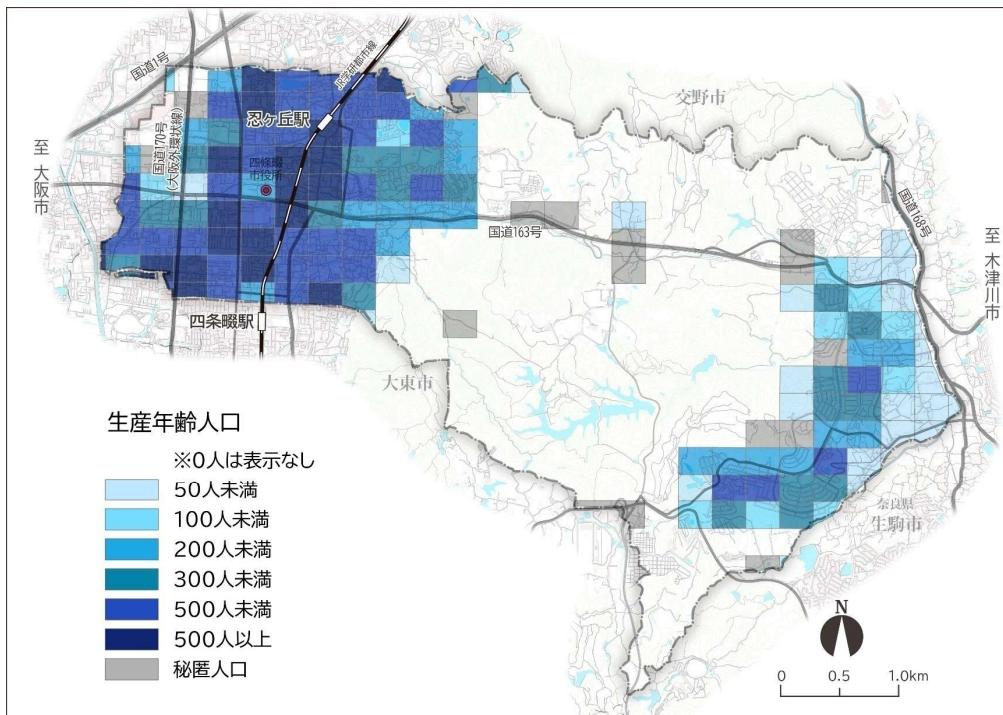
図 人口分布



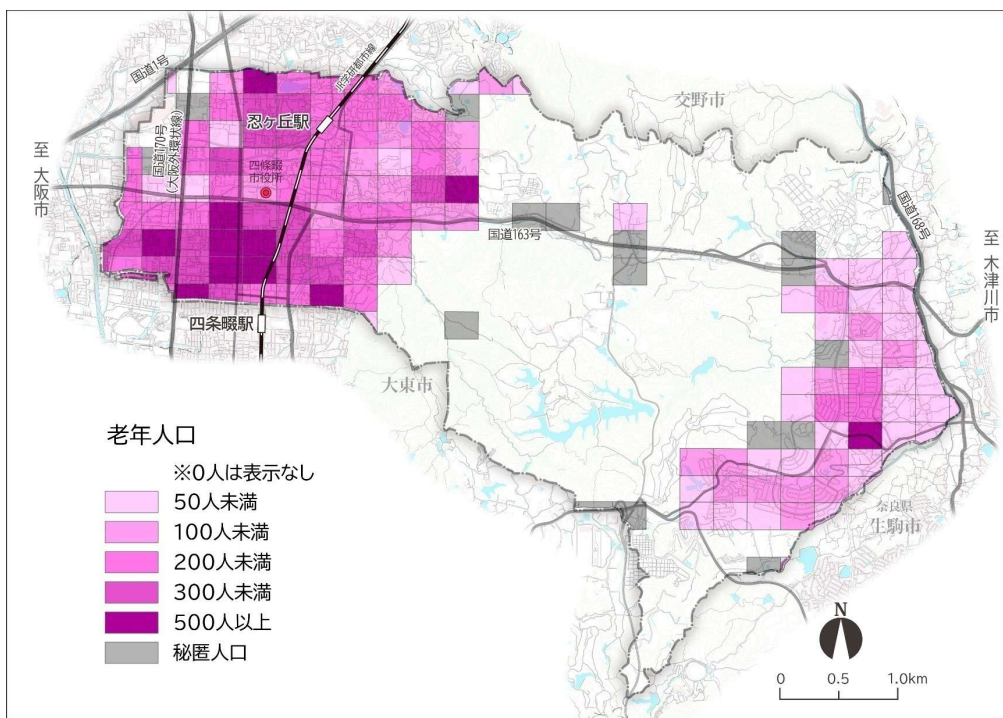
資料：令和 2(2020)年国勢調査(250m メッシュ)



資料：令和 2(2020)年国勢調査(250m メッシュ)



資料：令和2(2020)年国勢調査(250mメッシュ)



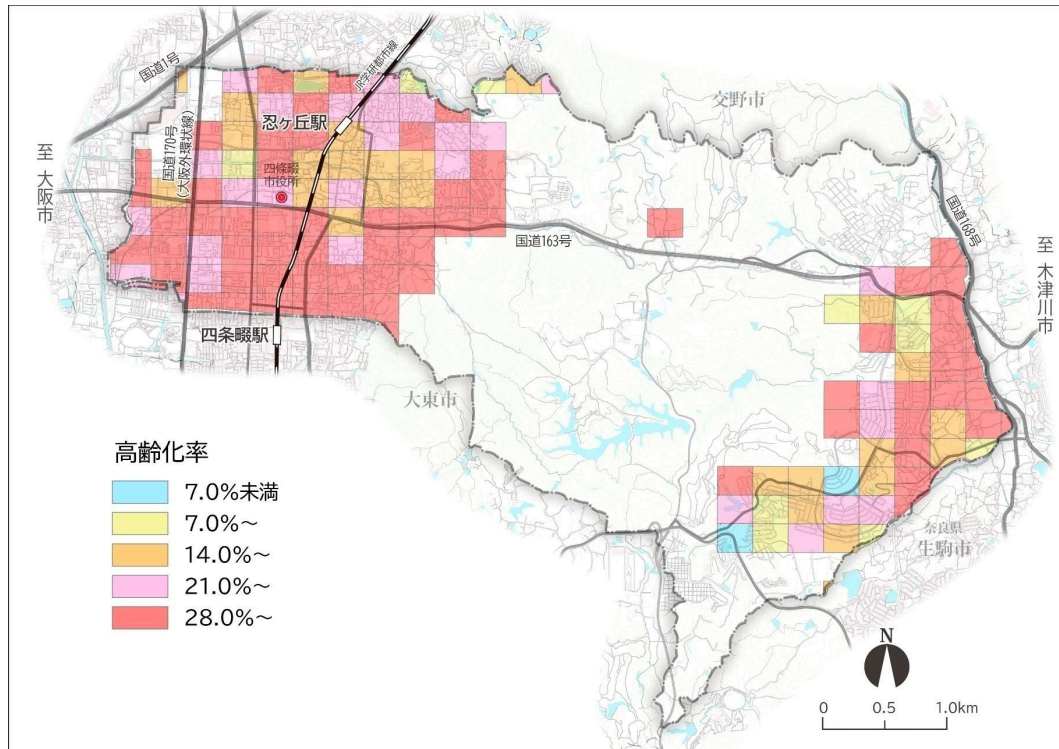
資料：令和2(2020)年国勢調査(250mメッシュ)

(3) 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、主として西部の国道163号以南や山手、逢阪地区・下田原地区・上田原地区である。

東部や、西部の国道163号以北は比較的低い地区が多い。

図 四條畷市の高齢化率

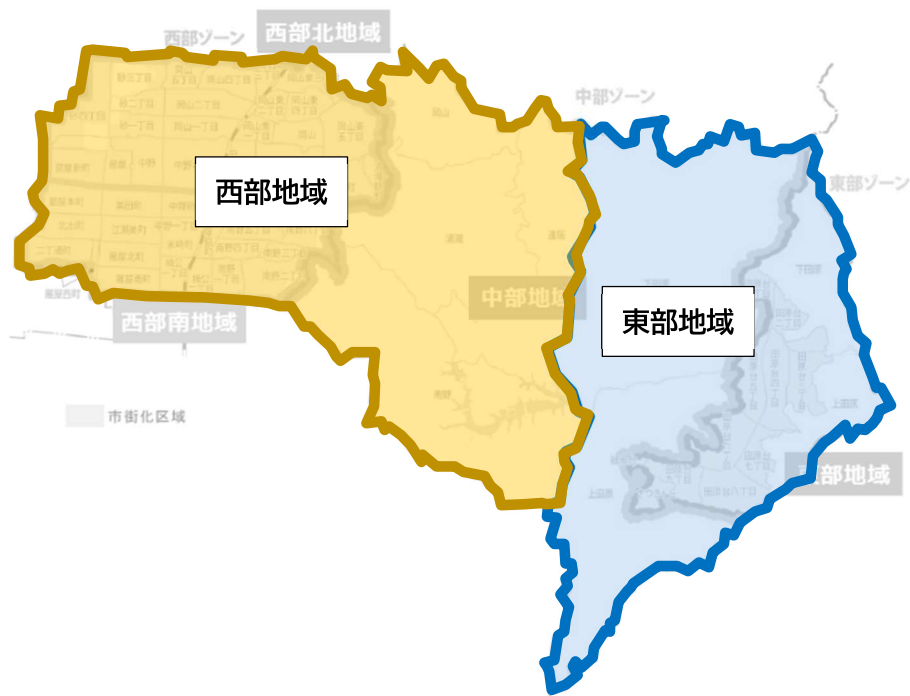


資料：令和2(2020)年国勢調査(250mメッシュ)

(4) 地域別の人口推移

四條畷市の西部地域と東部地域別に人口推移状況をみた。

図 地域区分

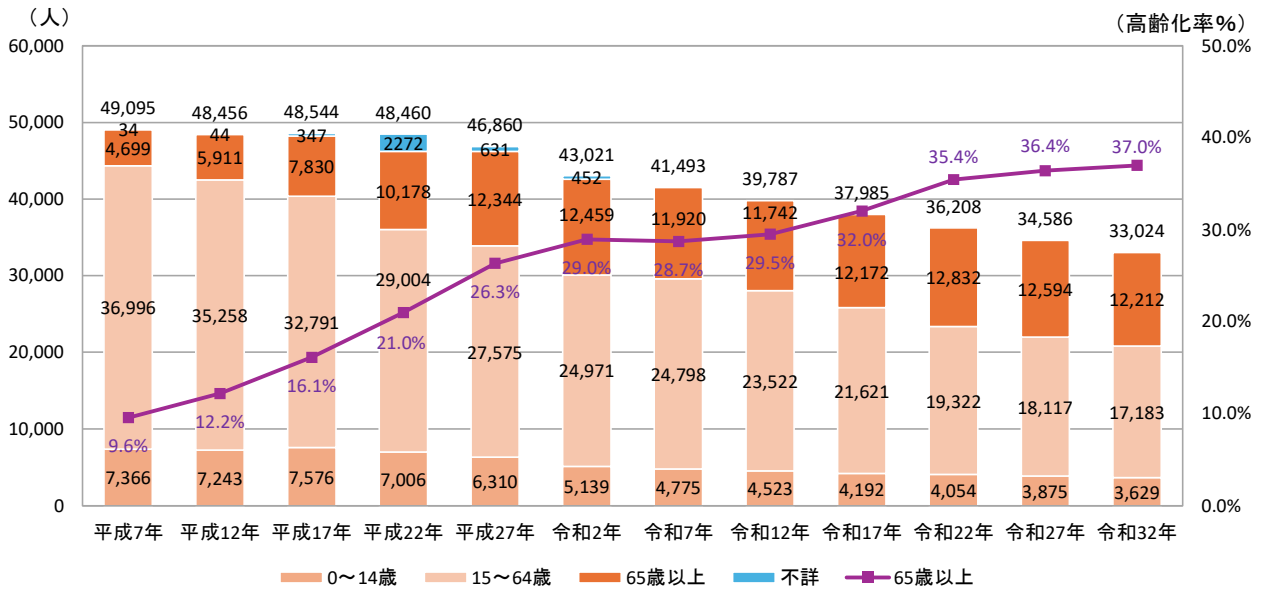


※地域区分は、「四條畷市都市計画マスタープラン」の地域別構想の地域区分（西部ゾーン、中部ゾーン、東部ゾーン）を参考に、西部地域は西部ゾーンと中部ゾーンの岡山、清瀧、逢阪、南野とし、東部地域は東部ゾーンと中部ゾーンの上田原、下田原とした。

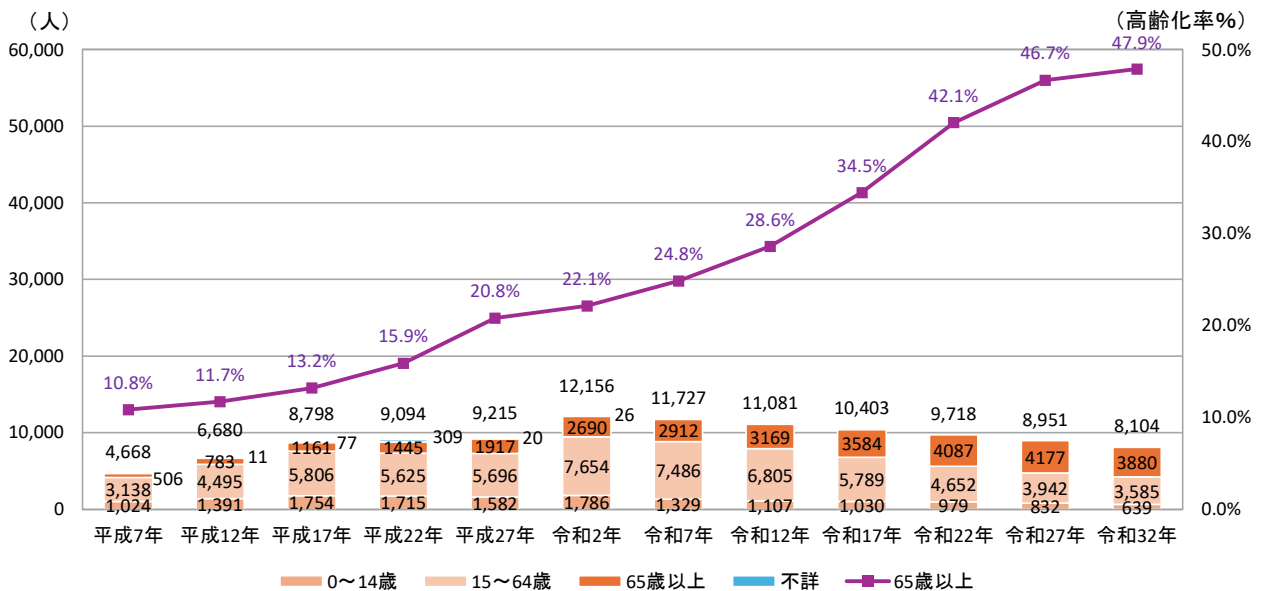
西部地域では、平成7年以降、人口減少と高齢化が進み、令和32(2050)年には、33,024人、高齢化率37.0%になると予測されている。

一方、東部地域では、平成7年以降、人口は増加傾向で推移し令和2(2020)年の12,156人でピークとなる。その後は減少傾向で推移し、令和32(2050)年には、8,104人、高齢化率47.9%になると予測されている。

図 地域別の人口推移
【西部地域】



【東部地域】



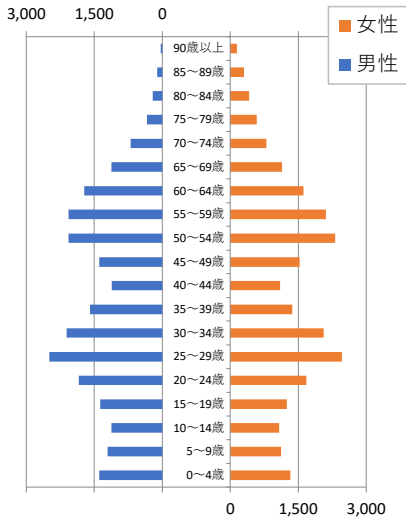
※1. 平成7~27年は国勢調査の小地域集計データ、令和2(2020)年以降は将来人口・世帯予測ツールV3からのデータを使用
2. 推計値では年齢不詳を除く

資料：将来人口・世帯予測ツールV3(R2国調対応版)、国勢調査

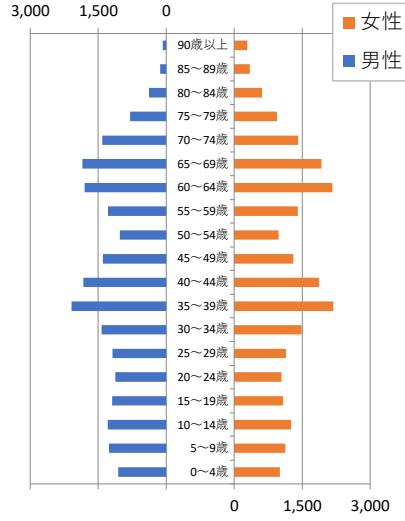
次に、性別年齢階層別人口（人口ピラミッド）をみると、西部地域では、平成 12(2000)年ではいわゆる団塊世代と団塊世代ジュニアが多い人口構造となっているが、徐々にその世代の高齢化と人口減少に伴い、令和 32(2050)年では各年齢層の人口がほぼ同程度となる釣り鐘型の人口構造に変化するものと予測されている。

図 地域別の性別年齢階層別人口（人）
【西部地域】

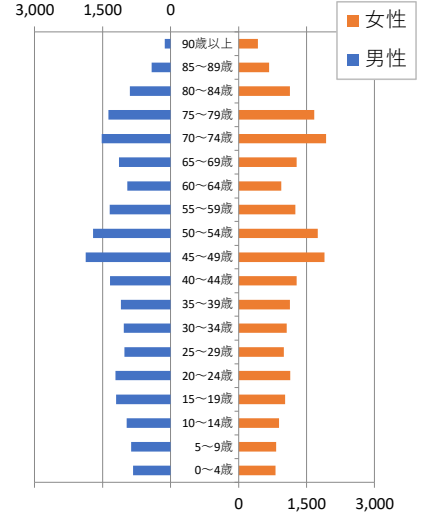
(平成 12 年)



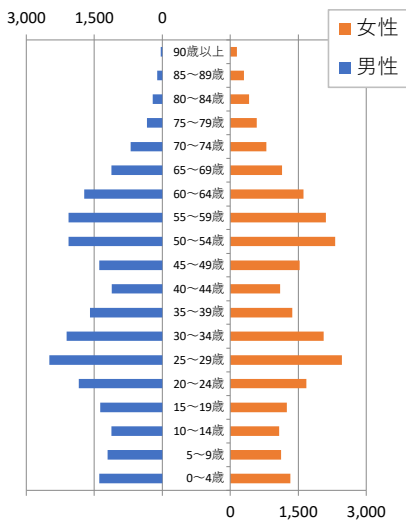
(平成 22 年)



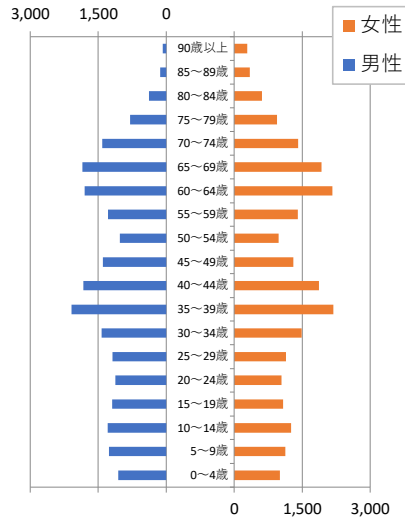
(令和 2 年)



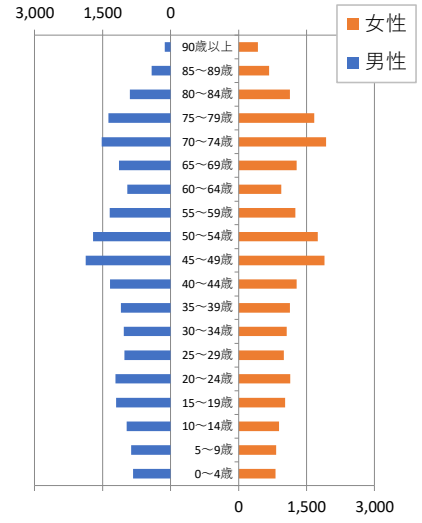
(令和 12 年)



(令和 22 年)



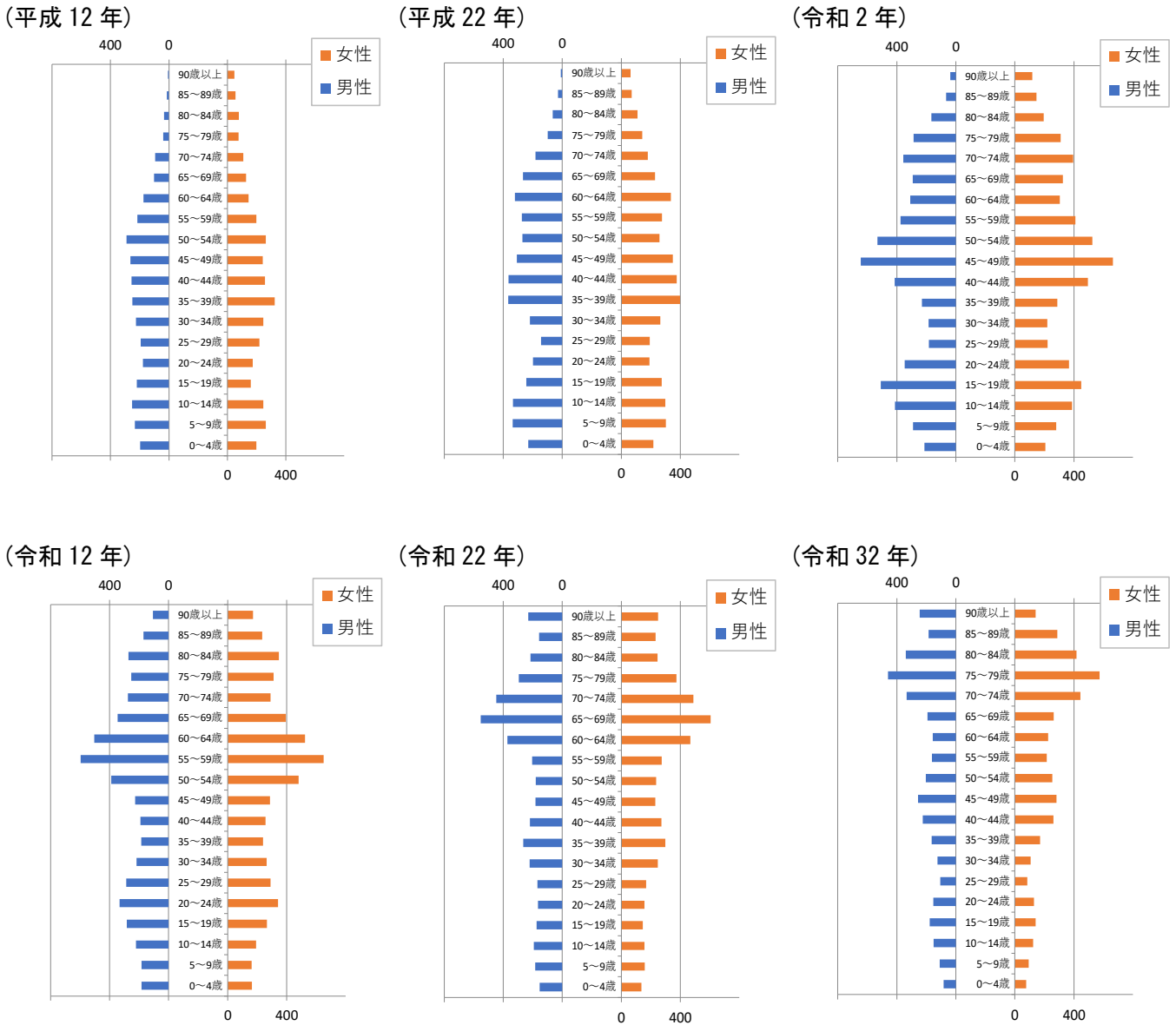
(令和 32 年)



資料：国勢調査よりコーホート推計

東部地域では、平成 12(2000)年以降、人口増加とともに子育て世代とその子供の年齢層が増加し、令和 2(2020)年では 15～19 歳代前後の世代と 45～49 歳代前後の世代が多い人口構造となっている。その後は、徐々に 15～19 歳代前後の世代の流出と、45～49 歳代前後の世代の高齢化が進み、令和 32(2050)年では 75～79 歳代前後が多いとなる逆三角形の人口構造に変化するものと予測されている。

図 地域別の性別年齢階層別人口（人）
【東部地域】



資料：国勢調査よりコーホート推計

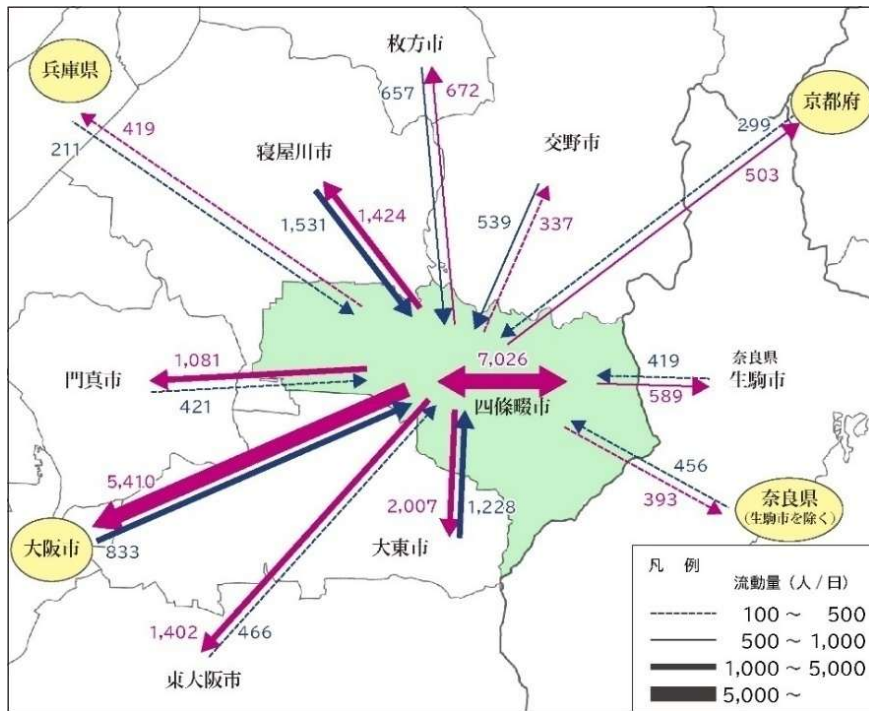
6.2.3 人の動き

(1) 通勤・通学の流入・流出状況

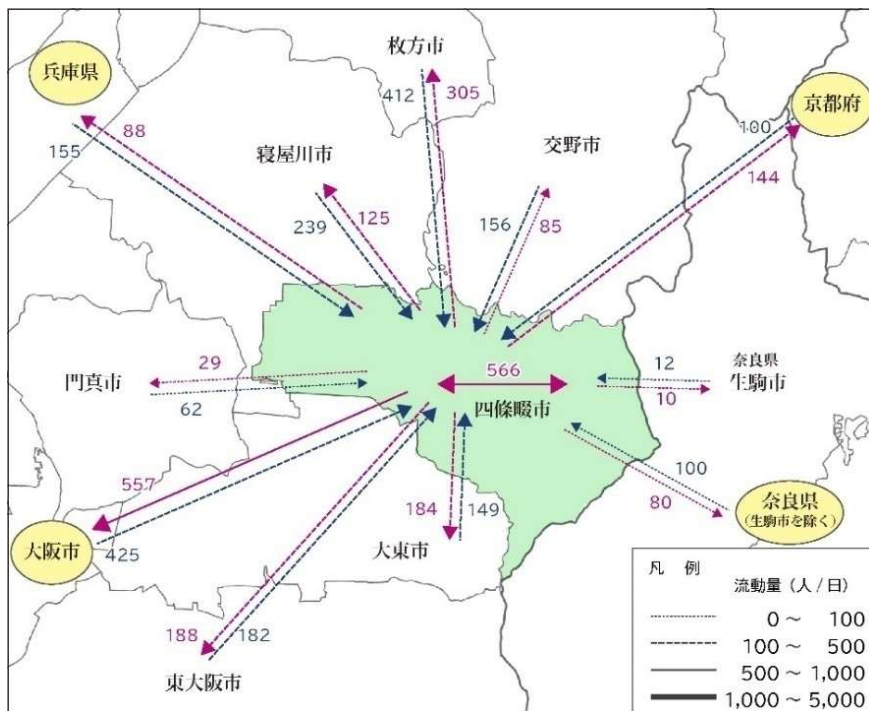
令和2(2020)年の15歳以上の就業者・通学者の流出口は18,105人(就業者16,002人、通学者2,103人)、流入人口は10,467人(就業者8,006人、通学者2,401人)であり、流出口が流入人口の約1.7倍と流出超過にある。

流出が最も多いのは通勤・通学とも大阪市である。流入が最も多いのは通勤が寝屋川市、通学が大阪市である。

図 四條畷市に関わる人の動き
【通勤】



【通学】

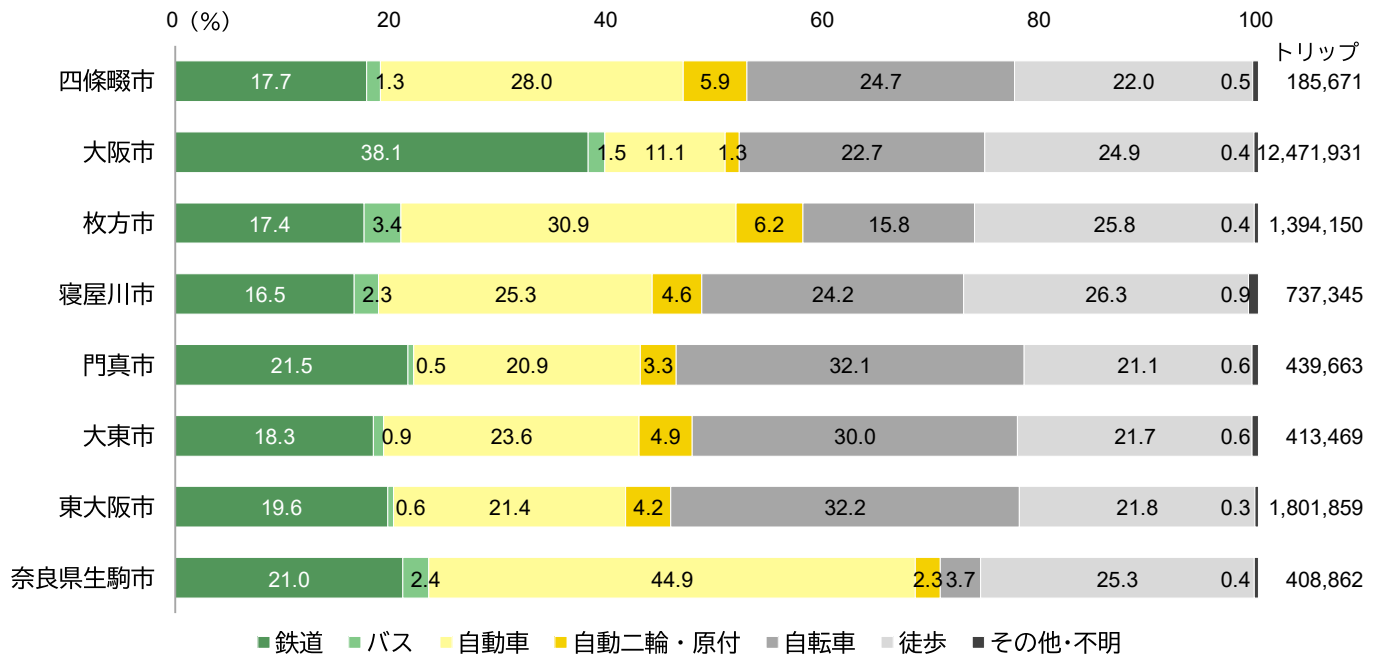


資料：令和2(2020)年国勢調査

(2) 移動手段

四條畷市の移動手段（発生集中量の代表交通手段）は、自動車の割合が約3割と最も高い。
一方、公共交通（鉄道、バス）の利用の割合は約2割と大阪府内の近隣他市と比べ低い。

図 移動手段(平日)



資料：第6回(令和3年(2021)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)

6.2.4 道路交通

(1) 道路交通量

令和3年度の道路交通センサスによる道路交通量（12時間交通量）をみると、国道163号はJR学研都市線以西で約4,400台/12h、JR学研都市線以东で約22,000台/12h、国道170号(大阪外環状線)は約23,000～30,000台/12h、府道枚方富田林泉佐野線は約6,200～8,700台/12hとなっている。

図 道路交通量（12時間交通量）

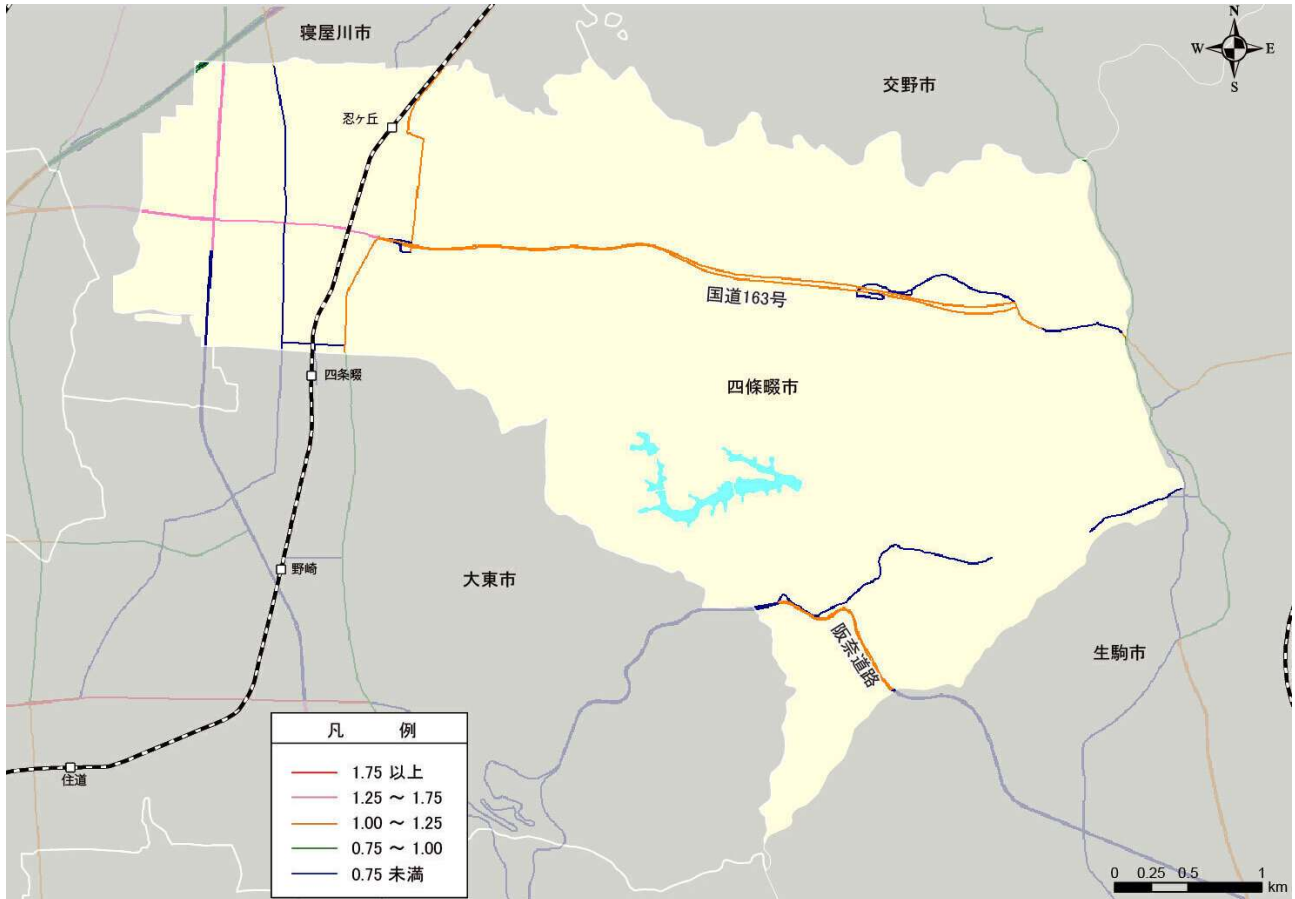


資料：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

(2) 混雑度

令和3年度の道路交通センサスによる混雑度をみると、国道163号はJR学研都市線以西で1.33、JR学研都市線以东で1.19、国道170号(大阪外環状線)は国道163号以北で1.30、国道163号以南で0.57、府道枚方富田林泉佐野線は1.13となっており、国道163号と国道170号(大阪外環状線)は国道163号以北の混雑が顕著となっている。

図 混雑度



資料：令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路交通センサス）

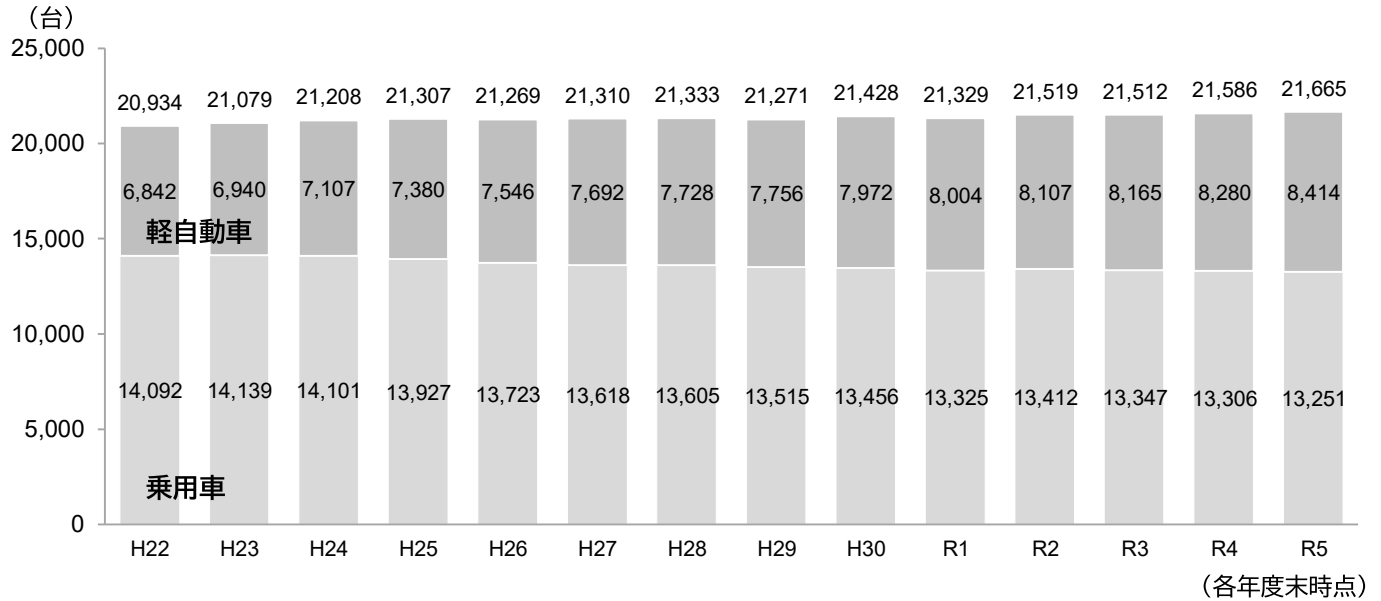
6.2.5 自動車利用

(1) 自動車保有台数

市内の乗用車・軽乗用車保有台数の推移をみると、乗用車は微減傾向、軽乗用車は微増傾向で推移し、乗用車と軽乗用車の合計は微増傾向となっている。

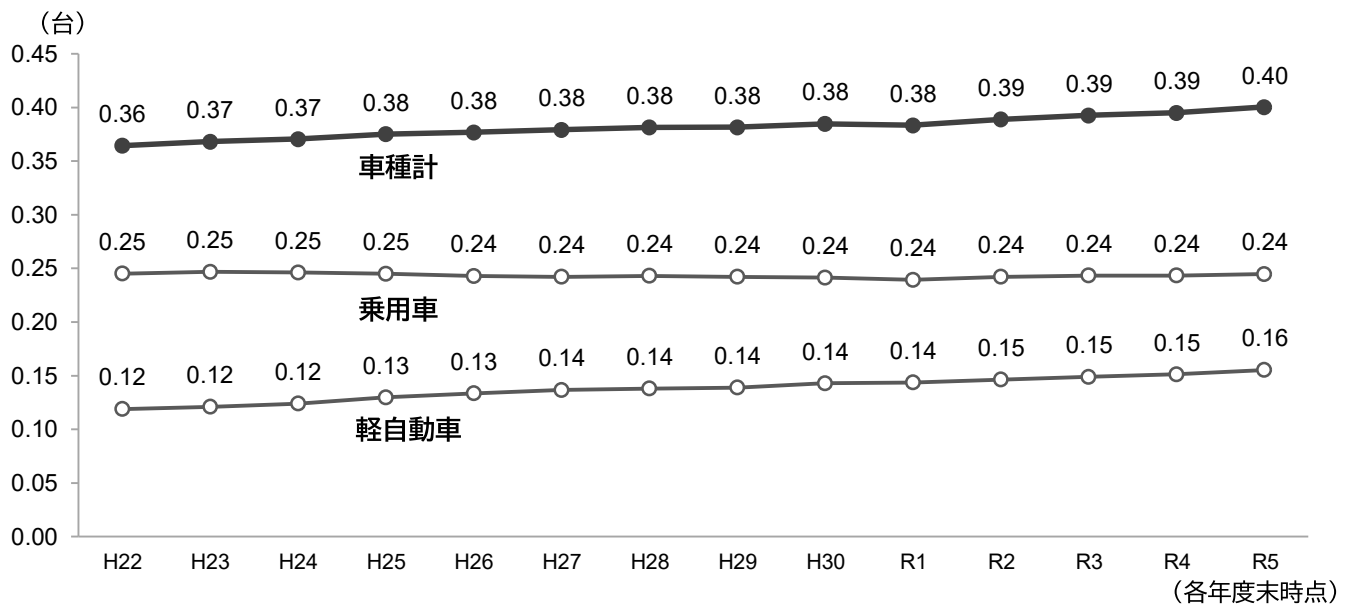
人口1人当たりの台数は、乗用車は横ばい、軽乗用車は微増傾向で推移し、乗用車と軽乗用車の合計は微増傾向となっている。令和5(2023)年では、人口人あたり約0.40台/人となっている。

図 市内の乗用車・軽乗用車保有台数の推移



資料：大阪府統計年鑑

図 市内の乗用車・軽乗用車の人口1人当たり台数推移



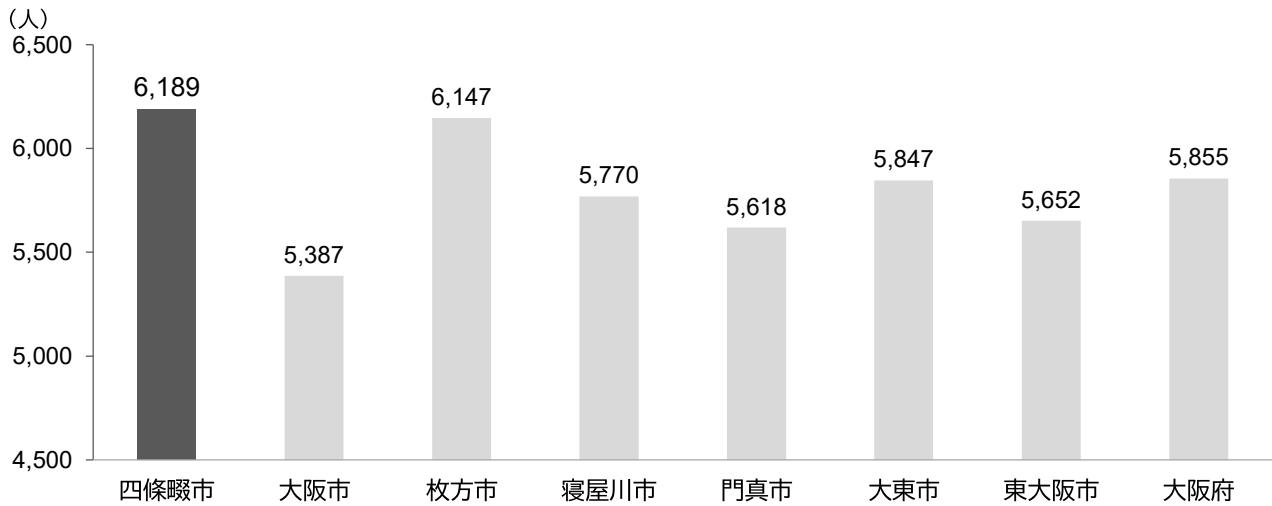
資料：大阪府統計年鑑 人口は市住民基本台帳

(2) 運転免許証の保有状況

市内の人口1万人あたりの免許人口は、約6千人となっており、6割以上の人が運転免許を取得している。

近隣他市と比較すると、四條畷市は最も高い免許保有状況となっており、四條畷市に次いで枚方市、大東市、寝屋川市の順に多い。

図 人口1万人あたりの免許人口



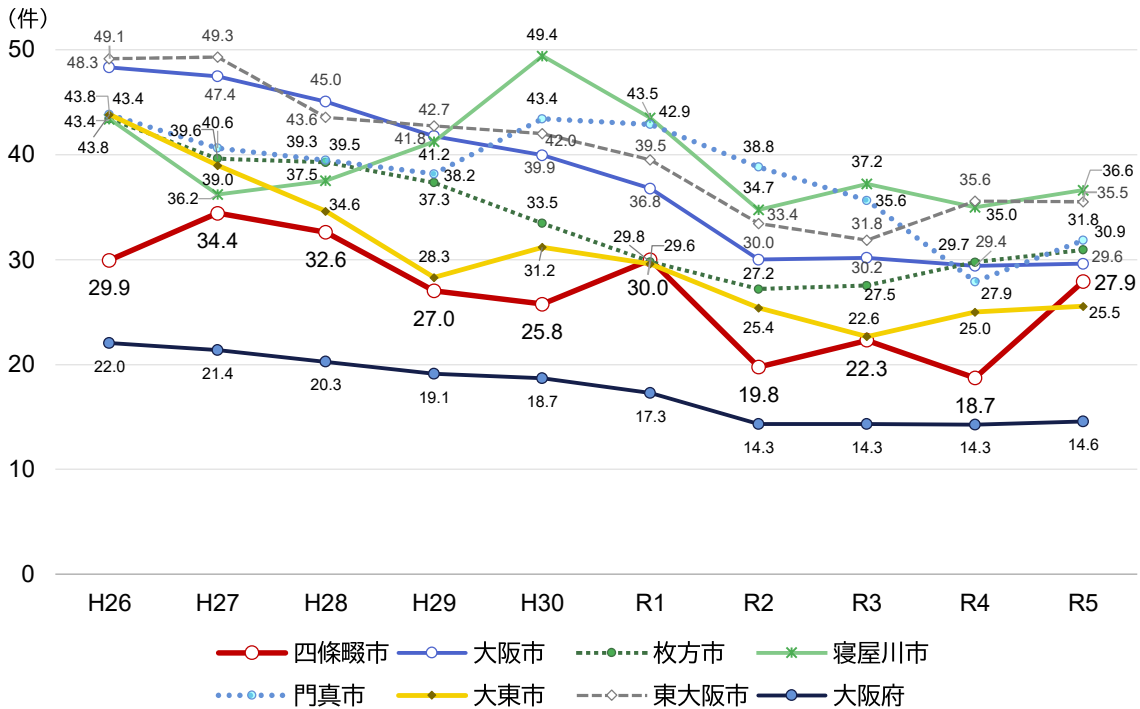
資料：大阪の交通白書、大阪府統計年鑑 令和5(2023)年

(3) 交通事故の発生状況

市内の人口 1 万人あたりの交通事故発生件数の推移をみると、各年で変動はあるものの概ね減少傾向で推移している。近隣他市と比較すると、四條畷市は、概ね最も低い状況にある。

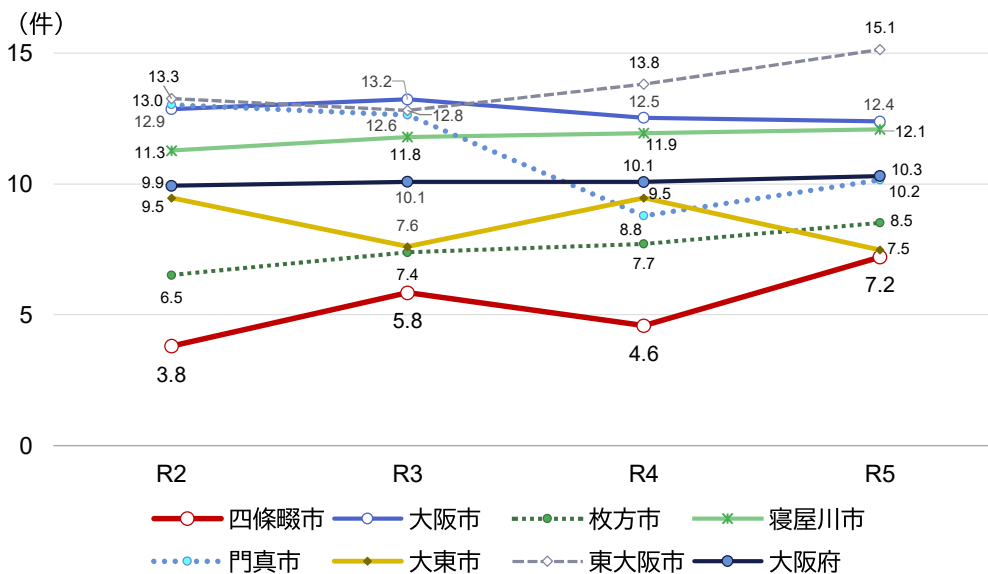
また、人口 1 万人あたりの自転車事故発生件数の推移をみると、近年は増加傾向にある。近隣他市と比較すると、四條畷市は、最も低い自転車事故発生状況で推移しており、大阪府全体の人口 1 万人あたりの自転車事故発生件数よりも低い水準となっている。

図 人口 1 万人あたりの交通事故発生件数の推移



資料：大阪の交通白書、大阪府統計年鑑

図 人口 1 万人あたりの自転車事故発生件数の推移



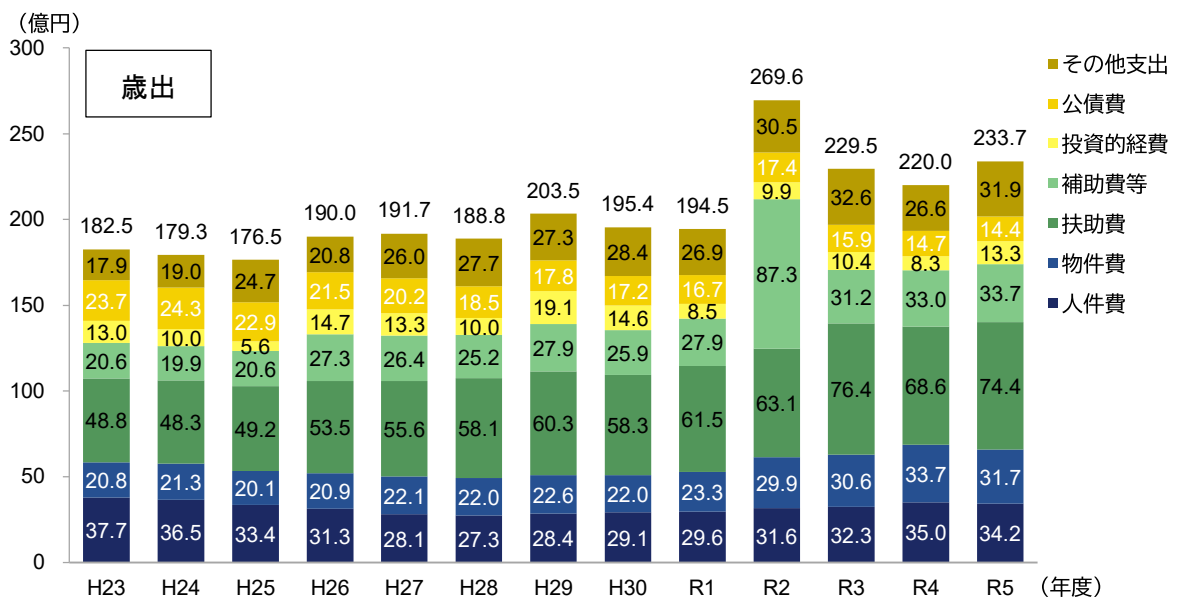
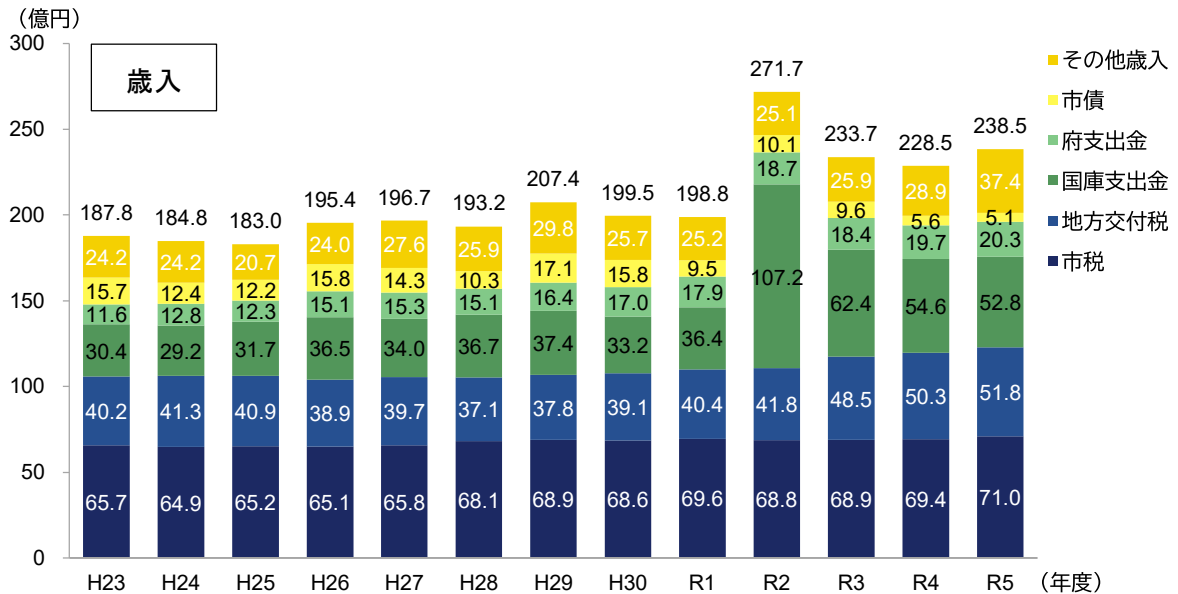
資料：大阪の交通白書、大阪府統計年鑑

6.2.6 四條畷市の財政

歳入は、依存財源（地方交付税、国庫支出金、府支出金、市債等）に対し自主財源（市税等）の占める割合が低い。なお、市税では、法人市民税の市税に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、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、今後も増加している。

図 歳入・歳出の推移



資料：市町村決算カード(総務省)

7 参考 地域公共交通の利用実態

7.1 バスの利用状況：交通系 IC カードの利用実績

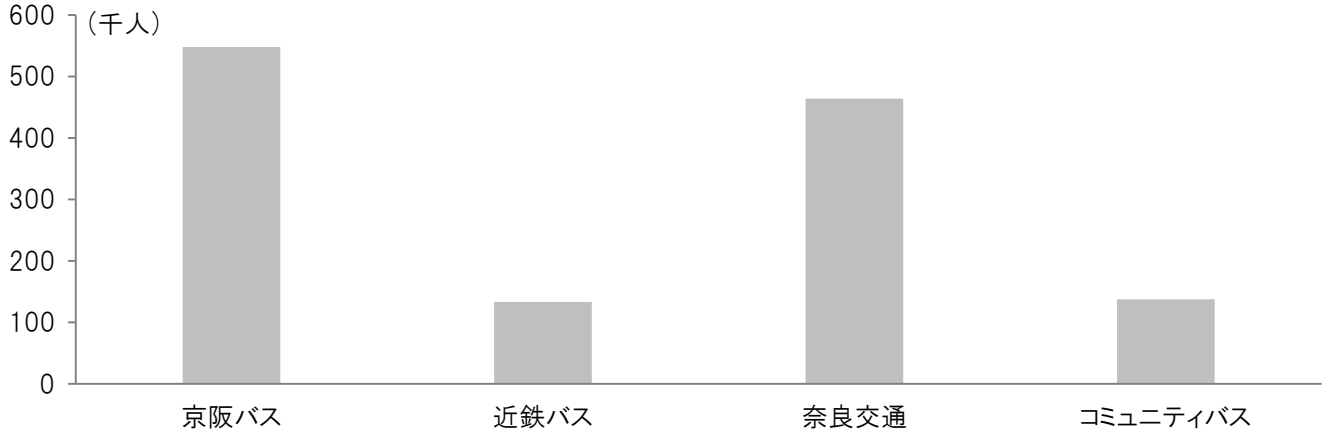
7.1.1 概況

市内で運行している路線バスでは、交通系 IC カードが導入されている。このデータを分析することで、利用実態を把握した。なお、本分析では、現金や紙定期券等の利用者を含まない。

表 市内各バスの券種別対応状況

券種	京阪バス	近鉄バス	奈良交通	コミュニティバス
普通乗車券(現金)	利用可	利用可	利用可	利用可
交通系 IC カード	ICOCA、PiTaPa 等	ICOCA、PiTaPa 等	ICOCA、PiTaPa 等 及び CI-CA	ICOCA、PiTaPa 等
回数券	市内取扱なし	市内取扱なし	市内取扱なし	市内取扱なし
定期券(通勤・通学)	紙式、 PiTaPa 登録型	紙式、スマホ定期、 PiTaPa 登録型	CI-CA 定期券、 CI-CA plus	紙式(通学用学期定期 券のみ)
1 日乗車券	設定あり	取扱なし	市内取扱なし	取扱なし
高齢者向けパス	市内取扱なし	市内取扱なし	ゴールドパス (65 歳以上)	高齢者割引証 (65 歳以上)
障がい者割引	設定あり	設定あり	設定あり	設定あり

図 バス利用者数



※四條畷市内での乗降のみ

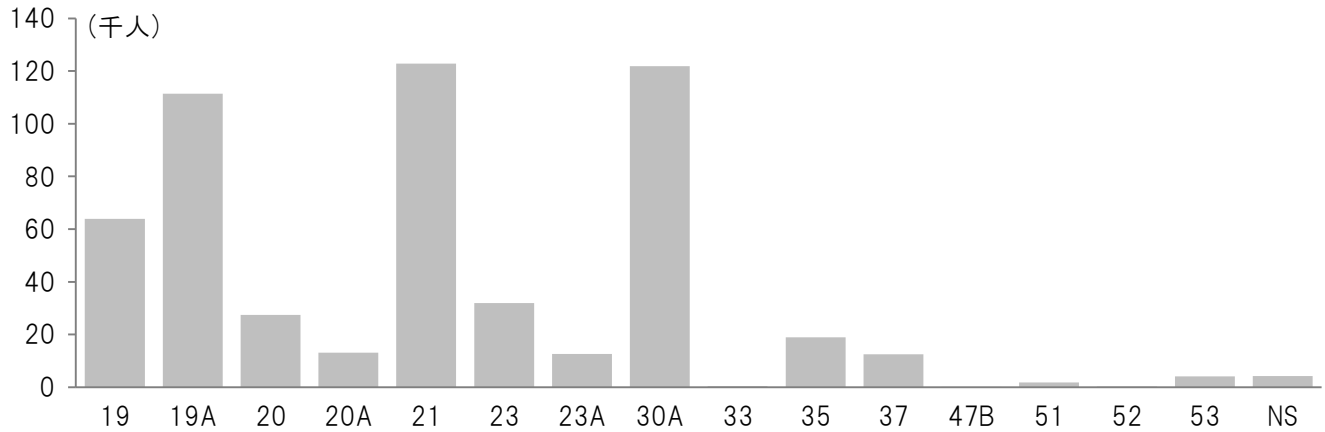
資料：各社資料（令和 5(2023)年度）

7.1.2 京阪バス

(1) 系統別利用者数

系統別にみると、21 系統、30A 系統、19A 系統、19 系統の順に利用が多くなっている。

図 京阪バス 系統別利用者数



※系統概要

系統	主な経路				備考
19	四條畷駅	市役所	イオン	-	
19A	四條畷駅	市役所	イオン	寝屋川市駅	
20	四條畷駅	忍ヶ丘駅口	イオン	-	
20A	四條畷駅	忍ヶ丘駅口	イオン	寝屋川市駅	
21	四條畷駅	市役所	蔀屋	大和田駅	
23	大和田駅	清滝団地	電通大	-	令和6(2024)年10月より四條畷電通大乗入廃止
23A	大和田駅	清滝団地	電通大	大和田駅	令和6(2024)年10月廃止
30A	電通大	忍ヶ丘駅口	イオン	寝屋川市駅	令和6(2024)年10月廃止
33	四條畷駅	市役所	砂	寝屋川市駅	令和6(2024)年10月廃止
35	寝屋川市駅	忍ヶ丘駅	イオン	-	
37	四條畷駅	忍ヶ丘駅	寝屋川市駅	-	令和6(2024)年10月廃止
47B	三井秦団地	星田駅	寝屋川公園駅	忍ヶ丘駅	
51	深北緑地	河北	萱島駅	寝屋川市駅	令和6(2024)年4月廃止
52	深北緑地	河北	萱島駅	池の里	令和6(2024)年4月廃止
53	-	河北	萱島駅	-	令和6(2024)年4月廃止
NS	寝屋川市駅	電通大駅前	電通大寝屋川	電通大四條畷	令和6(2024)年4月乗入廃止
臨時	飯盛霊園	大和田	守口市	-	

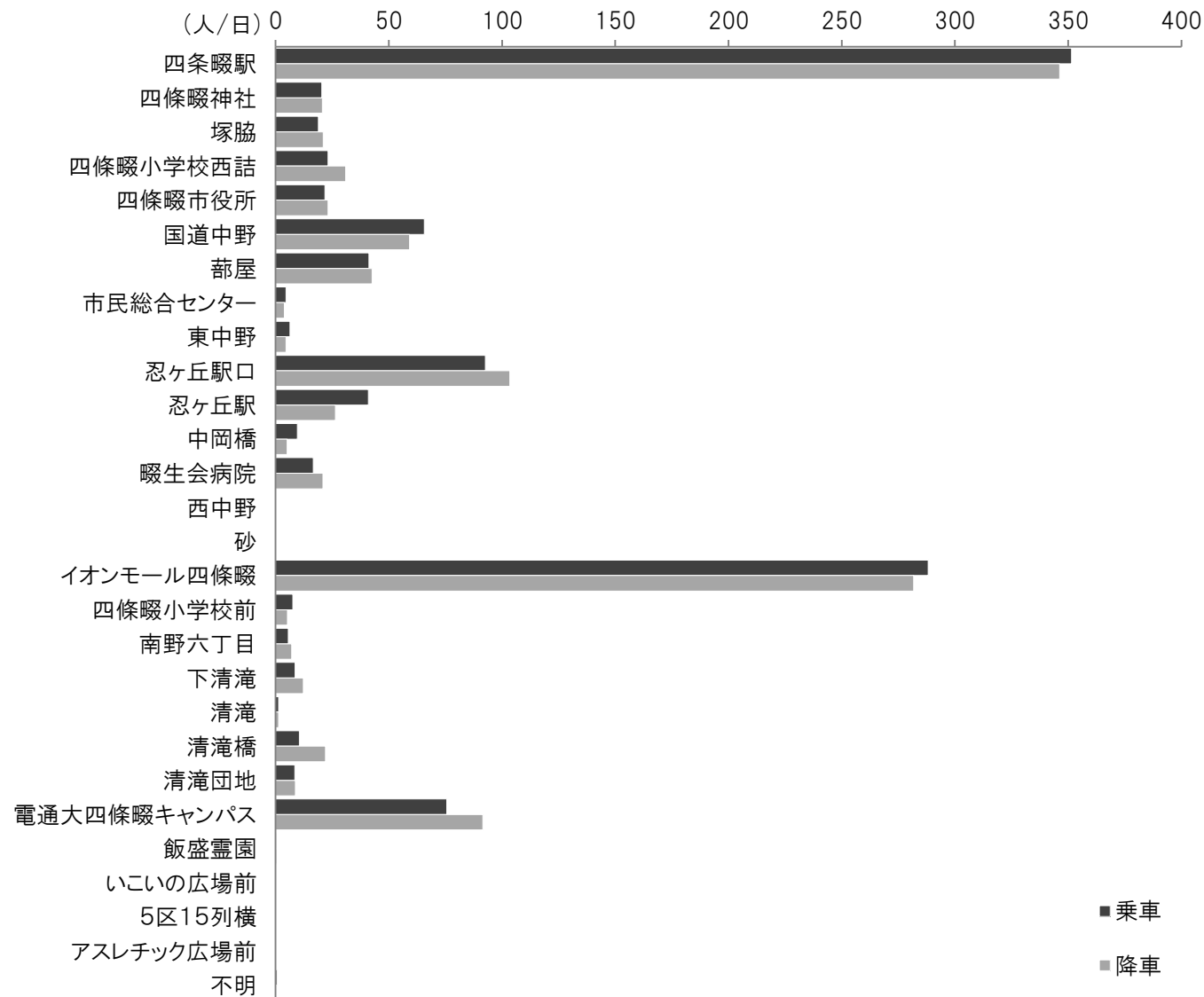
※四條畷市内停留所での乗車または降車のみ

資料：京阪バス（令和5(2023)年度）

(2) 系統別利用者数

停留所別にみると、四条畷駅、イオンモール四條畷、忍ヶ丘駅口での乗降が多くみられる。

図 京阪バス 停留所別利用者数

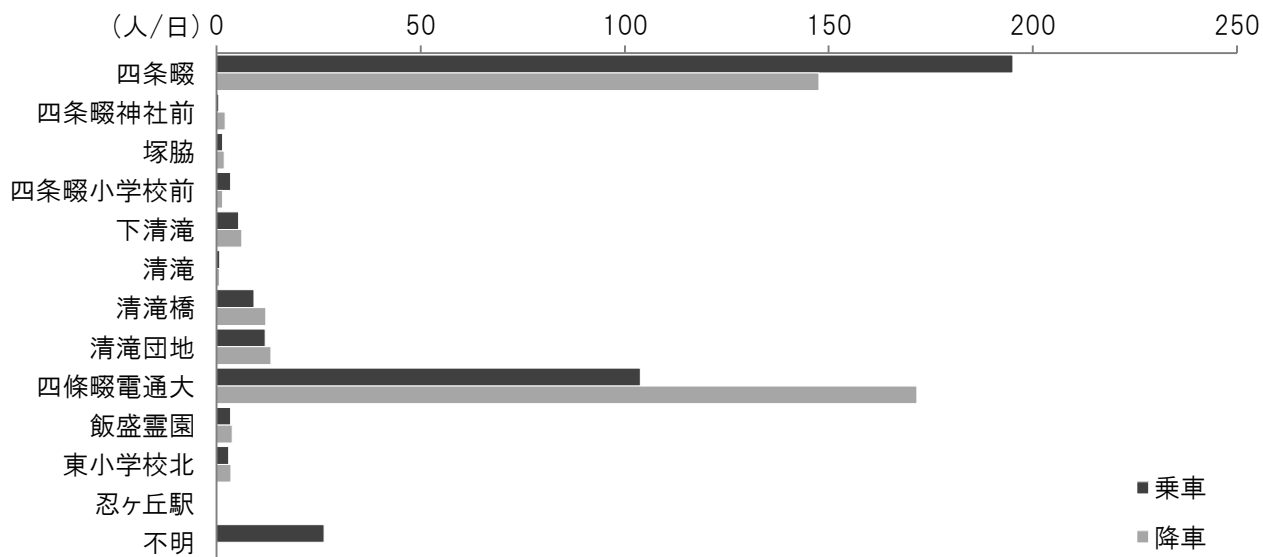


資料：京阪バス（令和5(2023)年度）

7.1.3 近鉄バス

停留所別にみると、四条畷（駅）、四條畷電通大での乗降が多くみられる。

図 近鉄バス 停留所別利用者数



※全利用者数から交通系 IC カード利用者数のみを推計

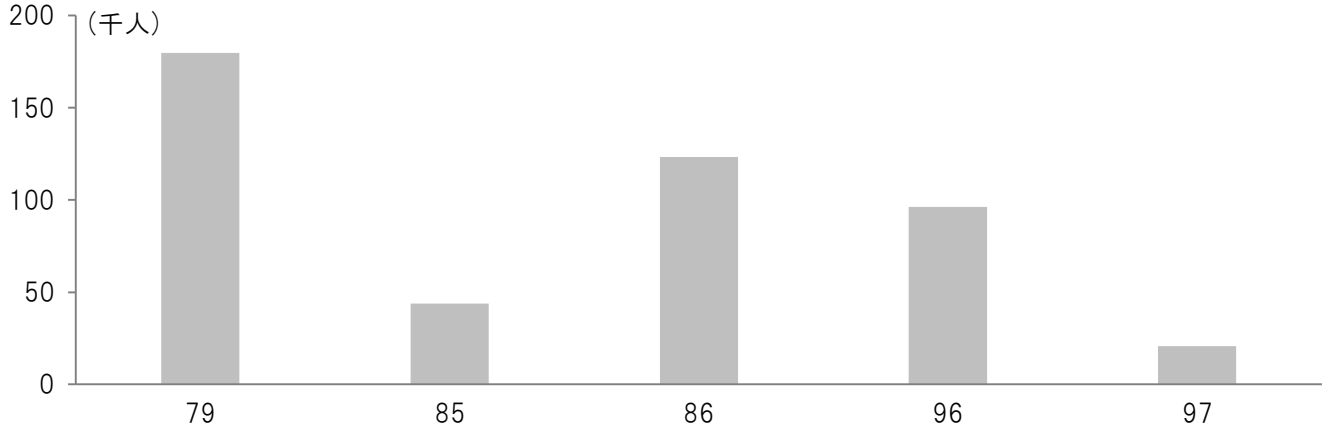
資料：近鉄バス（令和 5(2023)年度）

7.1.4 奈良交通

(1) 系統別利用者数

系統別にみると、79 系統、86 系統、96 系統の順に利用が多くなっている。

図 奈良交通 系統別利用者数



※系統概要

系統	主な経路				備考
79	生駒駅北口	北谷公園	-	田原台 1	
85	生駒駅北口	田原台 9	田原台 9 西	-	
86	生駒駅北口	田原台 9	-	田原台 1	
96	生駒駅北口	田原台 9	田原台 9 西	田原台 1	
97	生駒駅北口	北谷公園	-	田原台 1	急行 生駒駅行のみ

※四條畷市内停留所での乗車または降車のみ

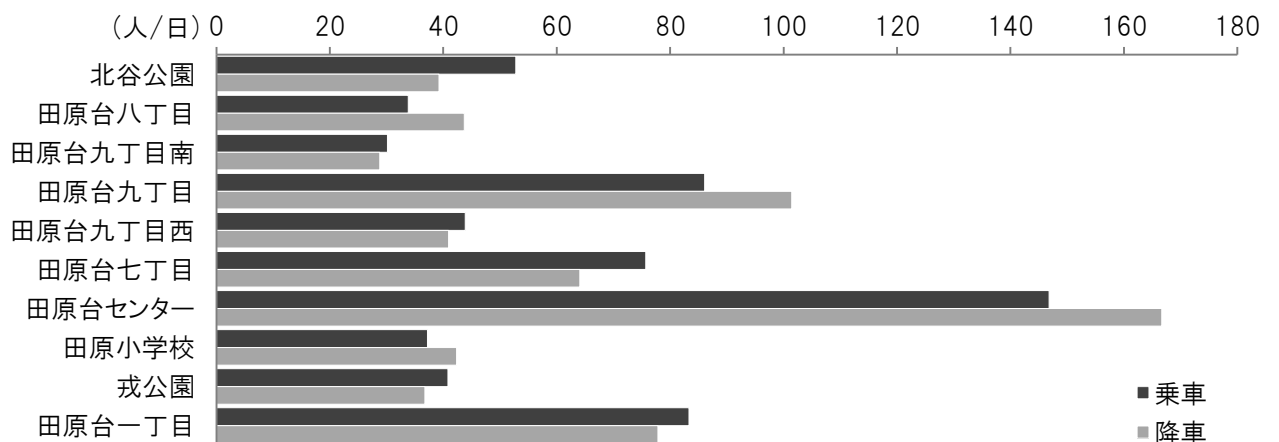
※生駒駅行は運賃先払い、駅発は運賃後払い。生駒駅行で生駒駅以外で降車する場合、システム上、降車停留所に対応する運賃になる最も手前の停留所が記録され、必ずしも実際に降車した停留所と一致しない

資料：奈良交通（令和 5(2023)年度）

(2) 系統別利用者数

停留所別にみると、田原台センター、田原台九丁目、田原台一丁目での乗降が多くみられる。

図 奈良交通 停留所別利用者数



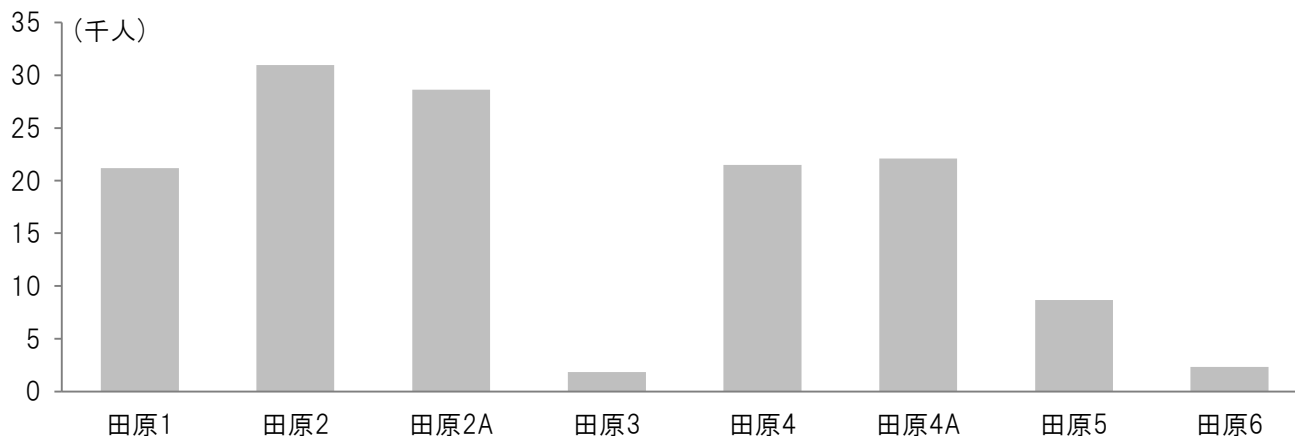
資料：奈良交通（令和 5(2023)年度）

7.1.5 四條畷市コミュニティバス

(1) 系統別利用者数

系統別にみると、田原2系統、田原2A系統、田原4A系統、田原1系統の順に利用が多くなっている。

図 四條畷市コミュニティバス 系統別利用者数



※系統概要

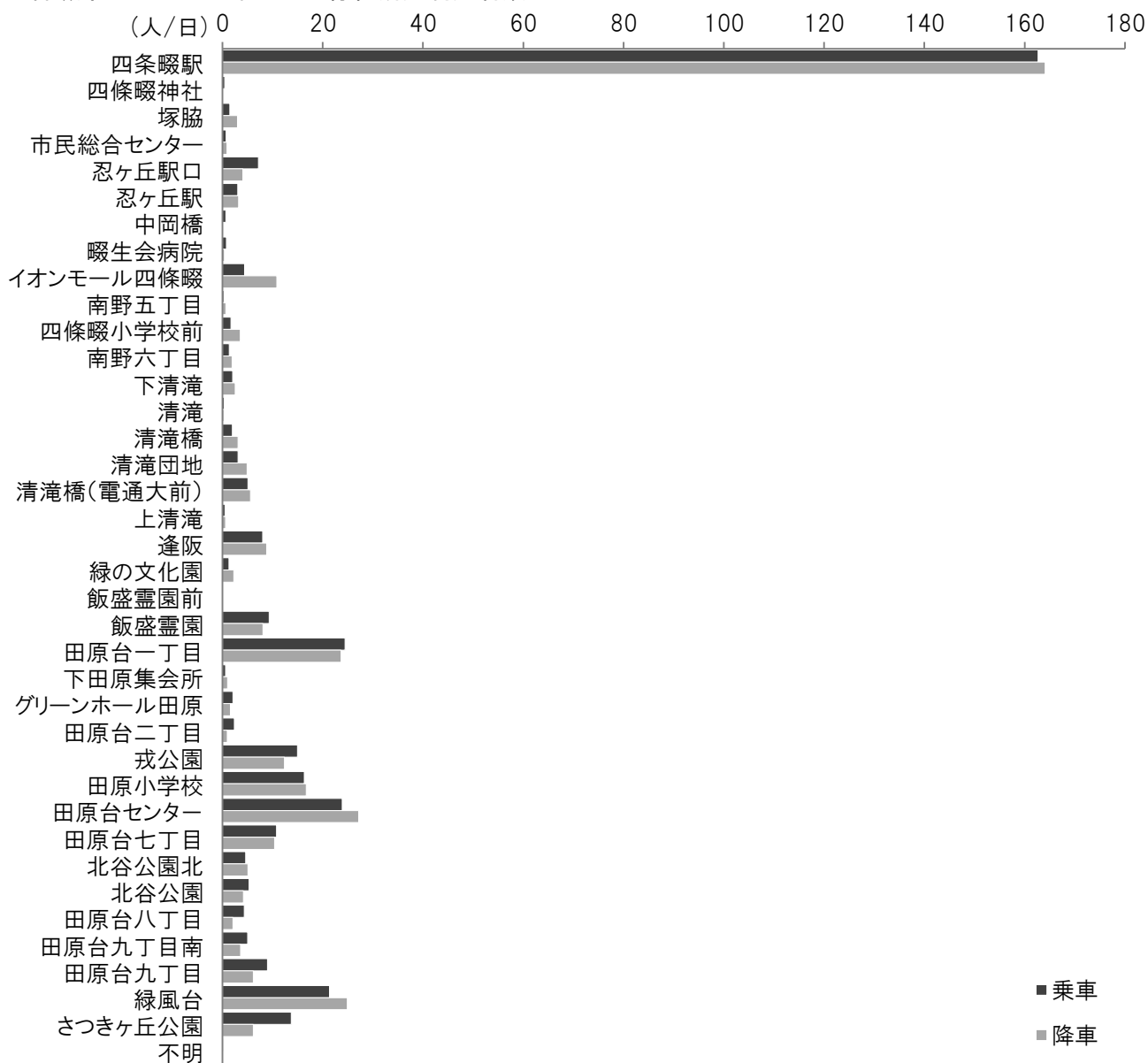
系統	主な経路				備考
田原1	四條畷駅	TN	下田原	さつき	
田原2	四條畷駅	清滝	北谷北	さつき	
田原2A	忍ヶ丘駅	四條畷駅	清滝	緑風台	
田原3	忍ヶ丘駅	清滝	北谷北	さつき	
田原4	四條畷駅	TN	北谷北	さつき	
田原4A	四條畷駅	TN	-	さつき	
田原5	イオン	忍ヶ丘駅口	清滝団地	さつき	
田原6	四條畷駅	清滝	文化園	さつき	土休日のみ運行

資料：京阪バス（令和5(2023)年度）

(2) 系統別利用者数

停留所別にみると、四條畷駅が最も多い。次いで田原台センター、田原台一丁目、緑風台での乗降が多くみられる。

図 四條畷市コミュニティバス 停留所別利用者数



資料：京阪バス（令和5(2023)年度）

7.2 コミュニティバスの利用状況：利用実態調査より

四條畷市コミュニティバスの利用実態を把握するため、OD調査（Origin to Destination：乗車停留所と降車停留所の調査）により、利用実態を把握した。

- ・調査日 令和7(2025)年7月14日(月)
- ・天候 晴一時雨（平均気温 28.2℃）
- ・調査対象 コミュニティバス全便
- ・調査方法 調査員が車両に乗り込み目視により把握（乗車便、乗降停留所等）
昼間時間帯等では意向聞き取りまたはweb回答用二次元コード配布
- ・回収状況 計1,212票（目視 690票、ヒアリング 433票、web回答 89票）

7.2.1 利用状況

(1) 便別

系統別に利用状況を見ると、2系統、4系統、2A系統で利用が多い。上りは午前中、下りは夕方利用が多いが、便によっては例外的に多い利用も見られる。

表 便別利用者数（人/日）

ルート	方向	便数	乗車人員(人/日)														
			計	男	女	就学前	小学生	中学生	大学生	～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60-64歳	65-74歳	75-84歳	85歳以上
1系統	下り	8便	64	23	40	0	1	36	3	5	0	0	4	2	5	6	1
2系統	下り	9便	212	108	104	0	5	20	83	14	9	7	12	14	24	21	2
2A系統	下り	6便	111	55	56	0	0	6	25	20	21	15	15	7	1	0	0
3系統	下り	1便	13	8	4	0	0	0	11	0	0	1	1	0	0	0	0
4系統	下り	5便	66	37	29	0	0	13	3	14	15	9	8	2	1	1	0
4A系統	下り	5便	79	39	40	0	0	18	16	15	3	4	10	5	7	1	0
5系統	下り	4便	50	23	25	0	1	1	1	3	3	3	6	5	10	14	0
1系統	上り	8便	82	34	48	1	1	8	20	11	8	5	7	10	7	2	1
2系統	上り	8便	94	37	57	0	0	7	15	12	2	1	3	6	4	36	3
2A系統	上り	6便	111	50	61	0	2	28	4	20	9	18	11	7	5	7	0
3系統	上り	2便	11	5	5	0	0	0	0	0	2	0	2	2	0	0	0
4系統	上り	5便	64	27	36	0	0	9	5	18	9	4	9	4	5	0	0
4A系統	上り	4便	109	55	53	0	4	29	15	18	16	11	9	3	0	2	1
5系統	上り	4便	57	22	35	0	1	1	6	4	4	3	4	1	6	15	2
計	下り	38便	595	293	298	0	7	94	142	71	51	39	56	35	48	43	3
	上り	37便	528	230	295	1	8	82	65	83	50	42	45	33	27	62	7
全便計			1123	523	593	1	15	176	207	154	101	81	101	68	75	105	10

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

表 便別利用者数 1便あたり（人/日・便）

ルート	方向	便数	乗車人員(人/日・便)														
			計	男	女	就学前	小学生	中学生	大学生	～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60-64歳	65-74歳	75-84歳	85歳以上
1系統	下り	8便	8	3	5	0	0	5	0	1	0	0	1	0	1	1	0
2系統	下り	9便	24	12	12	0	1	2	9	2	1	1	1	2	3	2	0
2A系統	下り	6便	19	9	9	0	0	1	4	3	4	3	3	1	0	0	0
3系統	下り	1便	13	8	4	0	0	0	11	0	0	1	1	0	0	0	0
4系統	下り	5便	13	7	6	0	0	3	1	3	3	2	2	0	0	0	0
4A系統	下り	5便	16	8	8	0	0	4	3	3	1	1	2	1	1	0	0
5系統	下り	4便	13	6	6	0	0	0	0	1	1	1	2	1	3	4	0
1系統	上り	8便	10	4	6	0	0	1	3	1	1	1	1	1	1	0	0
2系統	上り	8便	12	5	7	0	0	1	2	2	0	0	0	1	1	5	0
2A系統	上り	6便	19	8	10	0	0	5	1	3	2	3	2	1	1	1	0
3系統	上り	2便	6	3	3	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0
4系統	上り	5便	13	5	7	0	0	2	1	4	2	1	2	1	1	0	0
4A系統	上り	4便	27	14	13	0	1	7	4	5	4	3	2	1	0	1	0
5系統	上り	4便	14	6	9	0	0	0	2	1	1	1	1	0	2	4	1
計	下り	38便	16	8	8	0	0	2	4	2	1	1	1	1	1	1	0
	上り	37便	14	6	8	0	0	2	2	2	1	1	1	1	1	2	0
全便計			15	7	8	0	0	2	3	2	1	1	1	1	1	1	0

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

表 停留所別利用者数（人/日）

ルート	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
			計	男	女	就学前	小学生	中学生	大学生	～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60-64歳	65-74歳	75-84歳	85歳以上	
4系統	下り	7:26	12	7	5	0	0	4	0	4	1	2	1	0	0	0	0	
4系統	下り	7:57	6	3	3	0	0	1	0	1	1	1	1	1	0	0	0	
2系統	下り	8:15	13	7	6	0	0	0	0	3	2	3	1	1	2	1	0	
1系統	下り	8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3系統	下り	8:58	13	8	4	0	0	0	11	0	0	1	1	0	0	0	0	
2系統	下り	9:15	10	7	3	0	0	0	1	2	3	0	1	2	1	0	0	
1系統	下り	9:45	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
2系統	下り	10:15	10	7	3	0	0	1	3	0	0	0	0	1	3	2	0	
1系統	下り	10:45	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	
5系統	下り	10:52	11	6	4	0	0	0	1	0	2	0	2	0	1	4	0	
2系統	下り	11:15	84	43	41	0	0	1	65	0	2	0	3	3	3	7	0	
1系統	下り	11:45	4	2	2	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	0	
2系統	下り	12:15	17	5	12	0	0	2	1	2	0	1	1	1	2	6	1	
1系統	下り	12:45	8	4	3	0	0	4	0	0	0	0	2	0	2	0	0	
5系統	下り	12:52	9	2	7	0	0	0	0	0	0	0	1	1	6	1	0	
2系統	下り	13:15	26	16	10	0	0	5	8	4	0	0	2	3	1	2	1	
1系統	下り	13:45	26	8	18	0	0	22	2	0	0	0	0	0	0	1	0	
2系統	下り	14:15	12	4	8	0	0	2	1	1	0	1	2	1	2	1	0	
1系統	下り	14:45	9	2	7	0	0	3	0	4	0	0	0	0	1	1	0	
5系統	下り	14:52	15	7	8	0	1	0	0	1	1	1	2	2	2	5	0	
2系統	下り	15:15	17	9	8	0	3	4	2	1	1	1	1	2	2	0	0	
1系統	下り	15:45	14	7	7	0	1	6	1	0	0	0	1	1	2	1	1	
2系統	下り	16:15	23	10	13	0	2	5	2	1	1	1	1	0	8	2	0	
2A系統	下り	16:45	17	5	12	0	0	3	8	1	0	1	1	2	1	0	0	
5系統	下り	16:52	15	8	6	0	0	1	0	2	0	2	1	2	1	4	0	
4A系統	下り	17:29	25	11	14	0	0	5	4	6	1	0	4	2	3	0	0	
4A系統	下り	17:55	15	7	8	0	0	5	4	1	0	0	2	0	2	1	0	
2A系統	下り	18:00	18	8	10	0	0	0	6	2	1	4	4	1	0	0	0	
4系統	下り	18:25	19	10	9	0	0	1	0	0	10	3	3	0	1	1	0	
4A系統	下り	18:50	21	11	10	0	0	6	4	2	0	3	2	3	1	0	0	
2A系統	下り	19:19	24	15	9	0	0	0	9	5	1	2	5	2	0	0	0	
2A系統	下り	19:40	34	13	21	0	0	3	0	2	15	7	5	1	0	0	0	
4系統	下り	20:17	17	13	4	0	0	6	1	6	0	2	1	1	0	0	0	
2A系統	下り	20:43	10	7	3	0	0	0	2	5	2	0	0	1	0	0	0	
4A系統	下り	21:13	14	8	6	0	0	2	1	6	2	1	2	0	0	0	0	
4系統	下り	21:55	12	4	8	0	0	1	2	3	3	1	2	0	0	0	0	
4A系統	下り	22:15	4	2	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	1	0	0	
2A系統	下り	22:55	8	7	1	0	0	0	0	5	2	1	0	0	0	0	0	

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

表 停留所別利用者数（人/日）

ルート	方向	発時刻	乗車人員(人/日)															
			計	男	女	就学前	小学生	中学生	大学生	～29歳	30歳代	40歳代	50歳代	60-64歳	65-74歳	75-84歳	85歳以上	
4A系統	上り	6:13	16	9	6	0	1	0	0	1	7	5	2	0	0	0	0	
2A系統	上り	6:28	27	17	10	0	0	1	0	1	5	8	5	4	3	0	0	
4系統	上り	6:43	22	10	11	0	0	7	0	4	2	1	3	2	2	0	0	
4A系統	上り	6:50	27	16	11	0	2	11	0	7	3	1	0	2	0	0	0	
4A系統	上り	7:03	30	13	17	0	0	14	6	1	2	2	2	0	0	2	1	
4系統	上り	7:18	15	7	8	0	0	1	1	9	2	0	2	0	0	0	0	
2A系統	上り	7:30	31	16	15	0	1	9	0	5	2	7	2	2	1	2	0	
4A系統	上り	7:42	36	17	19	0	1	4	9	9	4	3	5	1	0	0	0	
2A系統	上り	7:58	27	8	19	0	1	17	0	6	0	0	0	1	1	1	0	
3系統	上り	8:13	9	4	4	0	0	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	
4系統	上り	8:30	17	7	10	0	0	0	1	4	1	3	4	2	2	0	0	
2A系統	上り	8:45	11	2	9	0	0	1	0	1	1	1	3	0	0	4	0	
1系統	上り	9:00	22	10	12	0	0	0	10	1	3	1	2	1	1	2	1	
2系統	上り	9:25	33	10	23	0	0	0	2	5	0	0	0	0	0	25	0	
5系統	上り	9:45	26	10	16	0	0	0	0	2	2	0	2	1	1	8	0	
1系統	上り	10:00	17	4	13	0	0	0	1	5	1	0	2	6	1	0	0	
2系統	上り	10:25	11	6	5	0	0	1	2	1	0	1	0	1	2	1	2	
1系統	上り	11:00	9	2	7	0	0	0	4	2	1	0	0	0	2	0	0	
2系統	上り	11:25	12	5	7	0	0	0	3	2	2	0	2	2	1	0	0	
5系統	上り	11:45	7	2	5	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2	2	1	
1系統	上り	12:00	6	1	5	0	0	0	2	0	2	1	0	1	0	0	0	
2系統	上り	12:25	17	6	11	0	0	1	0	4	0	0	1	3	0	8	0	
1系統	上り	13:00	4	2	2	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	0	0	
2系統	上り	13:25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
5系統	上り	13:45	18	5	13	0	0	0	6	1	0	1	2	0	3	4	1	
1系統	上り	14:00	8	6	2	0	0	4	0	1	0	0	2	1	0	0	0	
2系統	上り	14:25	6	2	4	0	0	2	3	0	0	0	0	0	0	1	0	
1系統	上り	15:00	5	2	3	0	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	
2系統	上り	15:25	11	6	5	0	0	3	5	0	0	0	0	0	1	1	1	
5系統	上り	15:45	6	5	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	1	0	
1系統	上り	16:00	11	7	4	1	1	4	1	0	1	2	0	0	1	0	0	
2系統	上り	16:35	4	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2A系統	上り	17:03	11	6	5	0	0	0	4	3	1	2	1	0	0	0	0	
4系統	上り	18:14	8	3	5	0	0	1	3	1	2	0	0	0	1	0	0	
3系統	上り	19:00	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	
2A系統	上り	19:30	4	1	3	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	
4系統	上り	20:05	2	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

(2) 停留所別

停留所別に利用状況をみると、四条畷駅、緑風台、田原台一丁目、田原台センターの順に乗降が多い。

表 停留所別利用者数（人/日）

順位	停留所	乗車	降車	計	1	2	2A	3	4	4A	5	6
10	イオンモール四條畷	25	33	58							○	
33	畷生会病院	1	3	4							○	
35	中岡橋	2	1	3							○	
15	忍ヶ丘駅口	21	15	36							○	
16	忍ヶ丘駅	23	8	31			○	○				
32	市民総合センター	6	2	8			○				○	
1	四条畷駅	512	486	998	○	○	○		○	○		○
31	四條畷神社	2	8	10		○	○					○
27	塚脇	8	7	15		○	○					○
27	南野五丁目	8	7	15		○	○					○
25	四條畷小学校前	8	12	20		○	○	○				○
21	南野六丁目	10	11	21		○	○	○				○
21	下清滝	11	10	21		○	○	○				○
29	清滝	10	2	12		○	○	○				○
7	清滝橋(団地側)	16	68	84		○					○	○
6	清滝団地	30	74	104		○					○	○
10	清滝橋(電通大前)	24	34	58		○	○	○			○	○
30	上清滝	9	2	11		○	○	○			○	○
26	逢阪	12	4	16		○	○	○			○	○
36	飯盛霊園前	0	1	1			○					
20	飯盛霊園	12	11	23		○						
3	田原台一丁目	50	61	111	○	○	○	○	○	○	○	
33	下田原集会所	2	2	4	○	○	○	○	○	○	○	
21	グリーンホール田原	9	12	21	○	○	○	○	○	○	○	
18	田原台二丁目	14	15	29	○	○	○	○	○	○	○	
8	戒公園	43	32	75	○	○	○	○	○	○	○	
5	田原小学校	55	52	107	○	○	○	○	○	○	○	
4	田原台センター	58	52	110	○	○	○	○	○	○	○	
9	田原台七丁目	44	27	71	○	○	○	○	○	○	○	
16	北谷公園北	16	15	31		○		○	○			
19	北谷公園	12	12	24	○		○				○	○
21	田原台八丁目	15	6	21	○		○				○	○
14	田原台九丁目南	27	12	39	○		○				○	○
13	田原台九丁目	27	28	55	○		○				○	○
2	緑風台	53	64	117	○	○	○	○	○	○	○	
12	さつきヶ丘公園	36	21	57	○	○		○	○	○	○	○
37	緑の文化園	0	0	0								○

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

(3) OD

ODをみると、四条驛駅を起終点とする移動が多い。

表 停留所別利用者数 (人/日)

乗車\降車 (人/日)	乗車計	降車計	乗降計	イオンモール四條驛	生会病院	中岡橋	忍ヶ丘駅口	忍ヶ丘駅	市民総合センター	四條驛駅	四條驛神社	四條驛神社	四條驛神社	市民総合センター	忍ヶ丘駅	中岡橋	生会病院	イオンモール四條驛	乗降計	降車計	乗車計	
イオンモール四條驛	1,123	1,123	2,246	25	3	1	15	8	2	430	8	6	4	11	9	9	2	2	2	2	2	2
生会病院			4	1																		
中岡橋			2																			
忍ヶ丘駅口	21	15	36	5																		
忍ヶ丘駅	23	8	31																			4
市民総合センター	6	2	8																			1
四條驛駅	504	430	934					2	1	1												15
四條驛神社	1	8	9																			1
塚脇	6	6	12																			2
南野五丁目	5	4	9							2												1
四條驛小学校前	3	11	14							1												1
南野六丁目	7	9	16							6	1											1
下清滝	9	9	18							6	1											1
清滝	10	2	12							4												2
清滝橋(団地側)	10	68	78							2												1
清滝団地	26	73	99							16	6											1
清滝橋(電通大前)	21	34	55							15												1
上清滝	9	2	11							8												1
逢坂	11	4	15							7												2
飯盛園前			1																			1
飯盛園	12	10	22							10												1
田原台一丁目	46	60	106							1												1
下田原集会所			2																			1
グリーンホール田原	9	11	20							7												1
田原台二丁目	11	15	26							10												1
戎公園	39	31	70							33												1
田原小学校	50	50	100							40												1
田原台センター	52	50	102							41	3											1
田原台七丁目	40	26	66							31												1
北谷公園北	15	15	30							13												1
北谷公園	10	12	22							9												1
田原台八丁目	13	5	18							12												1
田原台九丁目南	22	12	34							19												1
田原台九丁目	24	28	52							20	1											1
緑風台	50	60	110							44												1
さつきヶ丘公園	33	21	54							28												1
緑の文化園																						

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

7.2.2 利用者意向

(1) 回答者属性

性別、年齢とも幅広い利用がある。

表 回答属性：性別

(択一回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
男性	45.5	58.3	51.0	45.9	53.5	34.1	29.7	47.5
女性	54.5	41.7	49.0	54.1	46.5	65.9	70.3	52.5
n	191	206	153	207	198	82	118	1155

資料：0D調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

表 回答属性：年齢

(択一回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
未就学児	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
小学生	7.8	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.3
中高生	91.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	15.2
大学生等	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	17.8
～29歳	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.3
30歳代	0.0	0.0	0.0	54.3	0.0	0.0	0.0	9.7
40歳代	0.0	0.0	0.0	45.7	0.0	0.0	0.0	8.2
50歳代	0.0	0.0	0.0	0.0	62.1	0.0	0.0	10.6
60～64歳	0.0	0.0	0.0	0.0	37.9	0.0	0.0	6.5
65～74歳	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	7.1
75～84歳	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	91.6	9.4
84歳以上	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	8.4	0.9
n	192	207	154	208	198	82	119	1160

資料：0D調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

(2) 調査当日の移動

目的をみると、通勤や通学が多い。高齢になるほど、買物や通院、その他の移動が増加する。

移動手段をみると、JRとあわせた利用が多い。75歳以上ではこのバスのみ利用が多くなる。

移動先をみると、市内では四条畷駅周辺やイオンモール四條畷、市外では大阪市への移動が多い。

表 調査日当日の移動目的

(複数回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
通勤	1.7	2.2	73.8	77.6	67.4	32.6	7.0	30.1
通学	91.4	91.9	11.9	6.0	1.1	2.2	2.3	35.1
通院・見舞い・通所	1.7	1.5	7.1	1.5	13.5	17.4	25.6	6.8
買物	5.2	1.5	4.8	22.4	21.3	21.7	39.5	13.6
手続き	0.0	0.0	0.0	3.0	6.7	6.5	0.0	1.9
余暇	3.4	2.2	9.5	0.0	0.0	8.7	2.3	2.8
その他	5.2	2.2	0.0	7.5	11.2	28.3	34.9	9.7
n	58	135	42	67	89	46	43	575

資料：0D調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

表 調査日当日の移動手段

(複数回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
鉄道(JR)	65.0	74.5	62.1	63.3	58.9	75.7	27.0	60.5
鉄道(京阪電車)	7.5	8.5	13.8	8.2	6.8	0.0	18.9	8.1
鉄道(近鉄電車)	2.5	2.1	10.3	8.2	2.7	5.4	2.7	4.4
路線バス(京阪バス)	5.0	6.4	3.4	8.2	4.1	8.1	10.8	6.7
路線バス(近鉄バス)	0.0	4.3	0.0	4.1	1.4	2.7	5.4	2.6
路線バス(奈良交通)	2.5	0.0	10.3	10.2	4.1	5.4	5.4	4.9
おでかけサポートタクシー	0.0	0.0	0.0	2.0	0.0	0.0	0.0	0.3
乗用タクシー	0.0	0.0	3.4	0.0	0.0	2.7	0.0	0.6
施設等送迎	0.0	0.0	0.0	0.0	2.7	2.7	0.0	0.9
自家用車(運転)	0.0	2.1	6.9	2.0	2.7	5.4	0.0	2.3
自家用車(送迎)	2.5	2.1	3.4	2.0	0.0	0.0	0.0	1.5
バイク・原付	0.0	0.0	3.4	2.0	0.0	0.0	0.0	0.9
自転車	10.0	0.0	6.9	8.2	4.1	0.0	5.4	4.4
このバス以外に利用しない	20.0	21.3	10.3	22.4	26.0	16.2	51.4	24.7
n	40	47	29	49	73	37	37	344

資料：0D調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

表 調査日当日の外出先

(複数回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
[四條畷市内]								
四條畷高校	13.5	0.0	0.0	5.9	0.0	0.0	0.0	2.6
四條畷学園	16.2	5.0	0.0	2.9	3.8	0.0	0.0	4.9
市内の勤務先	0.0	5.0	8.3	20.6	5.8	20.7	0.0	8.6
四條畷市役所	0.0	0.0	0.0	2.9	1.9	3.4	11.5	2.6
市役所田原支所	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.4
市民総合センター	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
四條畷駅周辺	16.2	15.0	4.2	35.3	26.9	13.8	23.1	20.2
忍ヶ丘駅周辺	2.7	0.0	4.2	11.8	3.8	13.8	15.4	7.1
イオン四條畷	8.1	2.5	12.5	17.6	21.2	6.9	34.6	15.4
畷生会病院	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	0.4
その他	13.5	32.5	29.2	17.6	7.7	20.7	15.4	19.5
[四條畷市外]								
大阪市	29.7	35.0	20.8	11.8	23.1	27.6	11.5	23.6
東大阪市	5.4	2.5	4.2	0.0	7.7	3.4	0.0	3.4
大東市	8.1	0.0	4.2	0.0	7.7	6.9	0.0	4.1
守口市	2.7	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
門真市	2.7	5.0	0.0	2.9	1.9	0.0	3.8	2.2
寝屋川市	5.4	2.5	8.3	0.0	1.9	0.0	0.0	2.2
枚方市	5.4	5.0	4.2	0.0	0.0	0.0	7.7	2.6
交野市	5.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
その他大阪府内	2.7	7.5	8.3	2.9	5.8	3.4	0.0	4.1
京都府内	0.0	0.0	0.0	2.9	0.0	3.4	0.0	0.7
生駒市	2.7	0.0	8.3	2.9	1.9	0.0	3.8	2.2
奈良市	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	0.0	0.4
その他奈良県内	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他	2.7	10.0	8.3	0.0	9.6	0.0	3.8	5.6
n	37	40	24	34	52	29	26	267

資料：0D調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

(3) ふだんの移動

自動車運転免許をみると、持っている人が多い。若年層や高齢者では、取得経験のない人も多くなるほか、75歳以上では返納済みの人も見られる。

コミュニティバス利用頻度は、高齢になるにしたがって減少する傾向にある。

表 自動車運転免許保有状況

(択一回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
所持	0.0	48.6	61.9	68.4	77.8	50.0	11.5	42.1
返納検討中	0.0	0.0	0.0	5.3	0.0	9.1	0.0	1.5
返納済	0.0	0.0	0.0	0.0	11.1	13.6	50.0	9.9
取得経験無	100.0	51.4	38.1	26.3	11.1	27.3	38.5	46.5
n	43	35	21	19	36	22	26	202

資料：0D調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

表 コミュニティバス利用頻度

(択一回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
週6～7日	57.9	35.0	25.9	6.5	20.6	6.3	3.8	22.7
週3～5日	23.7	50.0	66.7	58.7	42.6	37.5	61.5	47.3
週1～2日	2.6	5.0	0.0	15.2	13.2	34.4	15.4	12.3
月1～3日	7.9	7.5	7.4	17.4	19.1	15.6	19.2	14.1
年数日	0.0	2.5	0.0	2.2	2.9	0.0	0.0	1.4
全く利用なし	7.9	0.0	0.0	0.0	1.5	6.3	0.0	2.2
n	38	40	27	46	68	32	26	277

資料：0D調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

コミュニティバス利用時間帯は、上りでは7時台が、下りでは18時台がピークである。

表 コミュニティバスを利用する時間帯：上り（四条駅方面行）

(複数回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
6時頃	14.8	17.9	28.6	16.7	9.6	4.8	5.3	13.7
7時頃	85.2	32.1	28.6	13.9	34.6	14.3	10.5	29.1
8時頃	14.8	35.7	23.8	8.3	7.7	14.3	21.1	16.3
9時頃	3.7	17.9	4.8	11.1	15.4	9.5	26.3	11.9
10時頃	0.0	7.1	14.3	11.1	9.6	9.5	26.3	10.6
11時頃	0.0	7.1	9.5	2.8	1.9	9.5	0.0	4.0
12時頃	3.7	3.6	0.0	0.0	1.9	9.5	5.3	2.6
13時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
14時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	1.9	0.0	10.5	1.3
15時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	5.3	0.4
16時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	4.8	10.5	1.3
17時頃	0.0	0.0	4.8	2.8	0.0	4.8	0.0	1.3
18時頃	0.0	0.0	0.0	5.6	1.9	0.0	0.0	1.3
19時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	3.8	0.0	0.0	0.9
20時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
21時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
22時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
23時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
24時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
n	27	28	21	36	52	21	19	227

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

表 コミュニティバスを利用する時間帯：下り（四条駅方面発）

(複数回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
6時頃	0.0	0.0	0.0	3.8	2.9	0.0	0.0	2.1
7時頃	0.0	0.0	0.0	3.8	5.9	5.0	5.3	4.8
8時頃	0.0	0.0	5.0	11.5	5.9	0.0	5.3	3.7
9時頃	0.0	0.0	0.0	3.8	5.9	5.0	5.3	3.2
10時頃	0.0	3.6	0.0	15.4	5.9	15.0	21.1	8.0
11時頃	0.0	0.0	0.0	19.2	11.8	10.0	10.5	8.6
12時頃	3.8	3.6	0.0	3.8	0.0	0.0	5.3	2.1
13時頃	3.8	3.6	0.0	0.0	5.9	5.0	5.3	3.2
14時頃	3.8	10.7	0.0	0.0	5.9	5.0	10.5	4.8
15時頃	7.7	10.7	5.0	11.5	17.6	15.0	26.3	12.3
16時頃	15.4	3.6	5.0	3.8	5.9	15.0	15.8	8.6
17時頃	34.6	14.3	25.0	0.0	17.6	5.0	10.5	14.4
18時頃	46.2	25.0	30.0	15.4	17.6	5.0	15.8	21.4
19時頃	19.2	10.7	30.0	11.5	8.8	10.0	0.0	11.8
20時頃	3.8	25.0	15.0	11.5	11.8	0.0	5.3	10.2
21時頃	3.8	10.7	10.0	7.7	8.8	5.0	5.3	7.0
22時頃	3.8	17.9	5.0	7.7	2.9	5.0	5.3	6.4
23時頃	0.0	0.0	5.0	3.8	2.9	0.0	0.0	1.6
24時頃	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
n	26	28	20	26	34	20	19	187

資料：OD調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

(4) 地域公共交通への意向

バスの利用理由をみると、他の移動手段がない人が最も多い。

今後バスを利用するために重視する事項は、運行継続が最も多く、次いで運行本数、運賃が続く。

表 ふだんバスを利用する理由

(複数回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
他に手段がない	75.7	62.5	48.1	62.2	50.0	51.7	52.0	66.8
行きたいとき・場所に運行している	64.9	47.5	37.0	53.3	43.5	24.1	28.0	47.9
目的地に早く着ける	10.8	20.0	3.7	8.9	17.7	31.0	36.0	19.2
自家用車より安い	16.2	15.0	0.0	13.3	19.4	27.6	4.0	15.8
安心・安全に移動できる	5.4	10.0	0.0	20.0	9.7	24.1	28.0	15.1
送迎を頼まなくてよい	32.4	2.5	7.4	24.4	8.1	0.0	4.0	14.0
会社等の指示	2.7	0.0	18.5	8.9	14.5	3.4	4.0	8.7
健康によい	2.7	2.5	7.4	2.2	3.2	3.4	0.0	3.4
その他	2.7	10.0	0.0	6.7	8.1	6.9	0.0	6.0
n	37	40	27	45	62	29	25	265

資料：0D調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

表 今後市内でバスを利用するために重視する事項

(複数回答) (%)	-高校生	大学等	29歳以下	30-49歳	50-64歳	65-74歳	75歳以上	計
運行の継続	67.6	62.5	37.0	76.1	69.7	64.5	53.8	73.3
運行本数の多さ	70.3	47.5	48.1	60.9	48.5	58.1	57.7	61.5
運賃の安さ	35.1	37.5	18.5	28.3	28.8	35.5	50.0	37.7
夜間の運行	24.3	27.5	29.6	23.9	12.1	22.6	11.5	25.3
バス停から自宅・目的地の近さ	8.1	10.0	18.5	21.7	22.7	12.9	11.5	16.8
早朝の運行	10.8	25.0	18.5	6.5	13.6	9.7	11.5	14.3
目的地に早く着く	5.4	7.5	11.1	8.7	7.6	9.7	3.8	8.4
乗換無しの移動	16.2	7.5	11.1	4.3	4.5	6.5	11.5	8.1
バス停の安全・快適性	13.5	7.5	3.7	0.0	4.5	9.7	0.0	5.9
駅周辺のまちの活気	0.0	0.0	0.0	0.0	1.5	3.2	0.0	0.7
その他	0.0	5.0	0.0	2.2	7.6	0.0	0.0	2.9
n	37	40	27	46	66	31	26	273

資料：0D調査（令和7(2025)年7月14日(月)）

8 参考 交通に対するニーズ：各種アンケートより

8.1 概要

地域公共交通に対する利用者等の意向把握のため、以下のとおり調査を実施した。

表 各種アンケート調査の概要

調査名称	対象	調査内容
四條畷市市民アンケート	・15歳以上の四條畷市民	・個人属性、外出状況、鉄道、バスなどの公共交通の利用状況、まちづくり等に関する調査
おでかけサポートタクシー登録者アンケート	・おでかけサポートタクシー登録者	・個人属性、おでかけサポートタクシーの登録・利用状況、満足度

8.2 市民アンケート

8.2.1 概要

地域公共交通に対する利用者等の意向把握のため、以下のとおり調査を実施した。

表 市民アンケート調査の概要

項目	内容	備考
調査対象	15歳以上の四條畷市民	
調査方法	郵送配布・web回収	窓口での紙回答も可
配布時期	第1回 令和7年1月29日(水) 第2回 令和7年5月15日(木)	第1回調査の際に、web画面設定に不備があったことから、第2回調査を実施。なお、当該設問(設問5)は第2回調査結果のみを採用し、その他設問は第1~2回調査結果の計で示した。
回答締切	第1回 令和7年2月14日(金) 第2回 令和7年5月31日(土)	
配布数	第1回 4,050票 第2回 4,000票 計8,050票	西部、東部で約半数ずつ抽出 (無作為抽出法における層別抽出法)
回収数	第1回 836票 第2回 828票 計1,664票	
回答率	約20.7%	

8.2.2 回答結果：回答者属性

性別をみると、女性の回答割合が高い。

年齢をみると、30～50歳代が多い。

居住地は、西部と東部で概ね半々となっている。

表 回答者属性（性別）

居住地別 択一回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
男性	40.5	41.8	37.4	40.4	42.9	29.8	34.4	34.4	23.2	38.4
女性	57.5	56.5	61.3	59.1	56.3	67.9	64.8	54.1	58.9	59.3
答えたくない	2.0	1.8	1.4	0.5	0.9	2.4	0.8	11.5	17.9	2.3
n	200	285	222	193	352	168	125	61	56	1662
年齢別 択一回答(%)	～29 歳	30～ 49歳	50～ 64歳	65歳 ～	計					
男性	35.7	37.0	41.5	38.1	38.4					
女性	60.4	60.9	56.4	60.2	59.3					
答えたくない	3.8	2.2	2.1	1.8	2.3					
n	235	511	521	394	1662					

表 回答者属性（年齢）

居住地別 択一回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
高校生	3.0	3.9	5.4	3.6	4.3	7.7	2.4	3.3	5.3	4.3
大学生等	3.5	1.1	2.7	1.6	5.4	4.2	9.6	4.9	1.8	3.7
10～20歳代	10.0	3.9	5.9	10.9	3.7	4.2	4.8	11.5	7.0	6.1
30歳代	18.0	17.5	14.9	16.1	10.5	7.1	17.6	23.0	26.3	15.0
40歳代	16.0	19.6	17.2	15.0	13.1	9.5	19.2	19.7	14.0	15.7
50歳代	20.0	20.7	26.2	20.7	20.5	18.5	16.8	21.3	26.3	21.0
60～64歳	9.5	8.4	10.4	10.9	13.1	11.9	9.6	8.2	5.3	10.4
65～74歳	8.0	14.0	8.1	11.9	19.3	25.0	12.0	6.6	10.5	14.0
75～84歳	11.5	8.4	8.1	7.8	9.4	8.3	8.0	1.6	1.8	8.4
85歳以上	0.5	2.5	0.9	1.6	0.9	3.6	0.0	0.0	1.8	1.4
n	200	285	221	193	352	168	125	61	57	1662
年齢別 択一回答(%)	～29 歳	30～ 49歳	50～ 64歳	65歳 ～	計					
高校生	30.6	0.0	0.0	0.0	4.3					
大学生等	26.0	0.0	0.0	0.0	3.7					
10～20歳代	43.4	0.0	0.0	0.0	6.1					
30歳代	0.0	48.9	0.0	0.0	15.0					
40歳代	0.0	51.1	0.0	0.0	15.7					
50歳代	0.0	0.0	66.9	0.0	21.0					
60～64歳	0.0	0.0	33.1	0.0	10.4					
65～74歳	0.0	0.0	0.0	58.9	14.0					
75～84歳	0.0	0.0	0.0	35.3	8.4					
85歳以上	0.0	0.0	0.0	5.8	1.4					
n	235	511	522	394	1662					

表 回答者属性 (居住地)

年齢別 択一回答(%)	~29 歳	30~ 49歳	50~ 64歳	65歳 ~	計
西部北西	14.0	13.3	11.3	10.2	12.0
西部南西	10.6	20.7	15.9	18.0	17.1
西部北東	13.2	13.9	15.5	9.6	13.3
西部南東	13.2	11.7	11.7	10.4	11.6
田原上	20.0	16.2	22.6	26.4	21.2
田原中	11.5	5.5	9.8	15.7	10.1
田原下	8.9	9.0	6.3	6.3	7.5
田原不明	5.1	5.1	3.4	1.3	3.7
不明	3.4	4.5	3.4	2.0	3.5
n	235	511	522	394	1664

地域	字	丁目	n
西部			900
北西	砂	1丁目	4
北西		2丁目	13
北西		3丁目	5
北西		無回答	4
北西	岡山	1丁目	12
北西		2丁目	27
北西		3丁目	1
北西		4丁目	16
北西		5丁目	10
北西		無回答	15
北西	都屋新町		8
北西	中野本町		30
北西	西中野	1丁目	9
北西		2丁目	23
北西		3丁目	19
北西		無回答	4
南西	楠公	1丁目	15
南西	米崎町		21
南西	美田町		15
南西	江瀬美町		40
南西	雁屋北町		14
南西	雁屋南町		36
南西	都屋本町		31
南西	北出町		32
南西	二丁通町		43
南西	雁屋西町		15
南西	中野新町		23

地域	字	丁目	n
西部			
北東	岡山東	1丁目	20
北東		2丁目	18
北東		3丁目	20
北東		4丁目	13
北東		5丁目	17
北東		無回答	11
北東	岡山	(番地)	4
北東	中野	(番地)	25
北東	清滝中町		41
北東	清滝新町		13
北東	清瀧		40
南東	南野	1丁目	41
南東		2丁目	45
南東		3丁目	7
南東		4丁目	18
南東		5丁目	18
南東		6丁目	17
南東		無回答	11
南東	楠公	2丁目	13
南東	塚脇町		9
南東	中野	1丁目	3
南東		2丁目	4
南東		3丁目	4
南東		無回答	3

地域	字	丁目	n
田原			706
上	田原台	6丁目	23
上		7丁目	50
上		8丁目	91
上		9丁目	69
上	上田原		30
上	さつきヶ丘		67
上	緑風台		22
中	田原台	3丁目	65
中		4丁目	48
中		5丁目	55
下	下田原		34
下	田原台	1丁目	40
下		2丁目	51
不明		無回答	61
不明			
不明			58
計			1664

8.2.3 回答結果：ふだんの移動状況

(1) 外出目的

全体をみると、通勤、買い物の順に多くなっている。年齢別にみると、年齢別では、高齢になるほど買い物の割合が高い傾向が見られる。

表 外出目的

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
通勤	49.0	51.1	52.0	53.4	45.6	38.7	51.2	57.4	55.2	49.2
買い物	29.5	29.9	29.4	32.6	29.9	38.7	26.4	18.0	27.6	30.2
通学	8.5	6.3	7.2	6.7	9.7	10.1	10.4	6.6	6.9	8.2
余暇(飲食、習い事等)	4.5	4.9	5.0	2.6	7.7	7.7	3.2	8.2	5.2	5.5
通院・通所・見舞い	4.5	3.2	0.9	3.1	3.4	2.4	4.0	1.6	1.7	3.0
手続き(銀行、市役所等)	0.0	0.4	0.5	0.0	0.0	1.2	0.0	3.3	0.0	0.4
その他	4.0	4.2	5.0	1.6	3.7	1.2	4.8	4.9	3.4	3.6
n	200	284	221	193	351	168	125	61	58	1661

年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計
通勤	29.8	68.3	62.1	18.9	49.2
買い物	11.1	21.1	28.2	56.0	30.2
通学	53.6	1.8	0.2	0.0	8.2
余暇(飲食、習い事等)	4.3	3.1	4.4	10.7	5.5
通院・通所・見舞い	0.0	1.2	2.5	7.7	3.0
手続き(銀行、市役所等)	0.0	0.4	0.0	1.0	0.4
その他	1.3	4.1	2.7	5.6	3.6
n	235	511	522	391	1661

(2) 外出の目的地

全体では、市外の方が高い傾向がある。居住地別にみると、東部で特にこの傾向が強い。年齢別にみると、高齢者では市外の割合が比較的lowく、移動範囲が他世代と比較して小さいことがうかがえる。

表 外出の目的地

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
四條畷市内	38.7	39.1	37.6	38.9	15.4	13.7	10.4	18.0	32.8	28.1
四條畷市外	61.0	61.3	62.0	60.6	84.6	85.7	89.6	82.0	67.2	71.8
n	199	285	220	192	351	167	125	61	58	1658

年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計
四條畷市内	24.7	24.9	24.7	38.9	28.1
四條畷市外	75.3	75.1	75.3	60.6	71.8
n	235	511	522	389	1658

(3) 外出時の移動手段

全体をみると、「自家用車(自分で運転)、JR、自転車」の順に多い。居住地別にみると、西部では、「自家用車(自分で運転)」に加え「JR、自転車、徒歩」の割合が高いのに対し、東部では「自家用車(自分で運転)」の割合が特に高いほか、「奈良交通、四條畷市コミュニティバス」の割合が高い。

表 外出時の移動手段(居住地別)

[1 番目に多く利用する手段]

居住地別 択一回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
JR	28.5	27.2	36.0	34.9	4.0	3.6	8.0	3.3	39.7	20.2
京阪バス	4.0	3.5	3.6	2.6	3.4	1.8	6.4	4.9	3.4	3.6
近鉄バス	0.5	0.0	1.8	0.5	1.4	3.0	1.6	3.3	0.0	1.2
奈良交通	0.0	0.0	0.0	0.0	22.2	22.6	12.8	19.7	1.7	8.7
四條畷市コミュニティバス	1.0	0.4	0.9	0.0	9.1	11.9	9.6	13.1	5.2	4.8
おでかけサポートタクシー	0.0	0.4	0.5	0.5	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2
一般タクシー	0.0	1.1	0.5	1.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.4
自家用車(自分で運転)	22.5	20.8	24.8	28.1	50.0	43.5	44.8	45.9	25.9	33.8
自家用車(送迎)	3.5	7.1	1.8	2.1	4.0	6.5	7.2	1.6	3.4	4.3
バイク・原付	4.5	6.7	5.9	5.2	2.3	1.8	5.6	6.6	3.4	4.5
施設等の送迎	0.5	1.1	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3
自転車	22.5	22.3	11.7	17.7	2.0	2.4	0.8	0.0	10.3	11.2
徒歩	12.5	9.5	12.2	7.3	1.4	2.4	3.2	1.6	6.9	6.7
n	200	283	222	192	352	168	125	61	58	1661

[2 番目に多く利用する手段]

居住地別 択一回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
JR	13.5	14.1	14.9	13.5	4.8	1.8	1.6	3.3	10.3	9.4
京阪バス	7.0	8.5	5.9	6.8	5.1	5.4	1.6	1.6	10.3	6.0
近鉄バス	1.0	1.1	3.2	1.6	2.0	0.0	0.8	0.0	0.0	1.4
奈良交通	0.0	0.0	0.0	0.5	13.6	4.8	2.4	8.2	5.2	4.1
四條畷市コミュニティバス	0.0	0.4	0.5	0.0	7.4	8.9	1.6	4.9	3.4	3.0
おでかけサポートタクシー	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
一般タクシー	0.0	0.4	0.0	1.6	0.3	0.0	0.0	0.0	1.7	0.4
自家用車(自分で運転)	9.5	11.3	6.8	6.3	8.8	0.6	0.8	1.6	12.1	7.2
自家用車(送迎)	5.0	6.0	5.9	3.6	8.8	3.6	0.8	9.8	5.2	5.7
バイク・原付	3.0	1.4	1.4	1.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4
施設等の送迎	0.0	1.1	0.0	0.0	0.3	0.6	0.0	0.0	0.0	0.3
自転車	9.0	14.8	4.5	7.8	1.4	0.6	0.8	0.0	10.3	5.9
徒歩	12.0	9.5	9.9	8.9	2.6	1.8	0.0	0.0	3.4	6.3
n	120	194	117	99	203	47	13	18	36	847

[3 番目に多く利用する手段]

居住地別 択一回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
JR	14.5	12.7	12.2	11.5	9.1	6.0	0.0	3.3	8.6	9.8
京阪バス	7.5	6.7	4.5	4.7	5.1	0.6	0.0	3.3	5.2	4.6
近鉄バス	5.0	4.2	3.2	5.7	2.6	3.6	0.8	1.6	10.3	3.8
奈良交通	0.0	0.0	0.9	0.0	12.8	5.4	2.4	9.8	0.0	3.9
四條畷市コミュニティバス	0.0	0.4	1.4	1.0	6.3	4.2	3.2	3.3	1.7	2.5
おでかけサポートタクシー	0.0	0.7	0.0	0.0	0.0	0.6	0.0	0.0	0.0	0.2
一般タクシー	1.0	1.8	2.3	3.1	2.0	0.6	0.0	1.6	0.0	1.6
自家用車(自分で運転)	7.0	4.9	4.5	1.0	5.7	0.6	0.8	4.9	6.9	4.2
自家用車(送迎)	3.5	6.0	6.3	5.2	4.5	1.2	0.0	0.0	8.6	4.3
バイク・原付	2.0	0.7	0.5	1.6	1.1	0.0	0.8	0.0	0.0	0.9
施設等の送迎	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
自転車	5.0	7.8	3.6	3.6	1.1	0.6	0.0	0.0	5.2	3.3
徒歩	13.5	20.8	12.6	12.0	7.1	2.4	1.6	1.6	13.8	10.7
n	118	190	115	95	202	43	12	18	35	828

年齢別にみると、30歳以上で「自家用車(自分で運転)」が高いほか、年齢が低くなるほど、鉄道・バスや自転車・徒歩の利用割合が比較的高い傾向が見られる。

表 外出時の移動手段(年齢別)

[1番目に多く利用する手段]

年齢別 択一回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計
JR	26.4	22.3	20.5	13.3	20.2
京阪バス	5.1	1.8	2.9	5.9	3.6
近鉄バス	1.7	0.6	1.5	1.3	1.2
奈良交通	11.5	6.3	9.8	9.0	8.7
四條畷市コミュニティバス	11.9	3.5	2.3	5.6	4.8
おでかけサポートタクシー	0.0	0.0	0.2	0.8	0.2
一般タクシー	0.0	0.0	0.4	1.3	0.4
自家用車(自分で運転)	11.1	36.8	38.5	37.3	33.8
自家用車(送迎)	6.0	4.1	3.3	4.9	4.3
バイク・原付	3.4	5.5	5.2	3.1	4.5
施設等の送迎	0.4	0.4	0.2	0.3	0.3
自転車	12.8	13.3	9.8	9.5	11.2
徒歩	9.8	5.5	5.6	7.9	6.7
n	235	511	522	391	1661

[2番目に多く利用する手段]

年齢別 択一回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計
JR	14.9	17.9	21.2	16.2	18.4
京阪バス	9.5	10.3	11.3	14.5	11.8
近鉄バス	4.1	2.1	3.0	2.6	2.7
奈良交通	5.4	4.3	8.6	11.9	8.0
四條畷市コミュニティバス	5.4	0.9	6.6	10.2	5.9
おでかけサポートタクシー	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
一般タクシー	0.0	0.0	0.7	1.7	0.7
自家用車(自分で運転)	10.8	16.2	16.6	9.8	14.0
自家用車(送迎)	14.9	18.4	7.0	8.1	11.1
バイク・原付	2.7	2.6	4.6	0.9	2.8
施設等の送迎	0.0	0.4	0.3	1.3	0.6
自転車	17.6	14.5	10.3	8.5	11.6
徒歩	14.9	12.4	9.9	14.5	12.3
n	74	234	302	235	847

[3番目に多く利用する手段]

年齢別 択一回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計
JR	18.9	19.8	22.7	15.9	19.7
京阪バス	6.8	7.8	10.0	10.9	9.3
近鉄バス	6.8	6.5	6.3	10.9	7.6
奈良交通	12.2	6.0	6.3	10.5	7.9
四條畷市コミュニティバス	2.7	3.9	5.0	7.3	5.1
おでかけサポートタクシー	0.0	0.0	0.3	0.9	0.4
一般タクシー	2.7	2.6	3.3	4.1	3.3
自家用車(自分で運転)	5.4	5.6	13.0	5.9	8.3
自家用車(送迎)	16.2	9.9	7.7	5.9	8.6
バイク・原付	1.4	0.0	2.3	3.2	1.8
施設等の送迎	0.0	0.0	0.0	0.5	0.1
自転車	8.1	9.9	4.3	5.9	6.6
徒歩	18.9	28.0	18.7	18.2	21.4
n	74	232	300	220	828

(4) 外出頻度や地域公共交通の利用頻度

全体をみると、外出頻度は200日/年程度であるのに対し、地域公共交通の利用は最多となる四条畷駅で約70日/年と開きがある。自家用車や自転車等、地域公共交通以外による移動が多い状況がうかがえる。居住地別にみると、西部では北側で忍ヶ丘駅、南側で四条畷駅の利用が多いほか、北側の人は四条畷駅の利用も比較的多くみられる。バスでは、鉄道に及ばないものの、京阪・近鉄バスの利用も見られる。東部では、近鉄生駒駅、奈良交通、四條畷市コミュニティバスの利用回数が多い。年齢別にみると、年齢が小さいほど外出頻度が高いほか、特に29歳以下でJRやバスの利用が多い傾向にある。また、65歳以上では、JRの回数が少ない一方でバスの回数が比較的多い。

表 年間外出回数や地域公共交通利用回数

居住地別 年間利用日数 (日/年)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
外出	202.1	193.9	209.0	216.4	205.6	186.4	197.4	226.0	199.0	202.9
京阪・近鉄バス	24.8	24.1	32.8	26.3	23.5	25.4	32.3	34.0	29.1	26.8
奈良交通	3.7	4.8	6.2	7.0	68.6	75.9	59.7	77.5	23.4	33.4
四條畷市コミュニティバス	7.2	7.1	16.4	11.2	54.7	68.4	69.1	72.5	28.0	32.9
JR四条畷駅	51.8	94.8	56.5	111.4	53.1	64.9	75.8	71.6	87.6	72.2
JR忍ヶ丘駅	101.6	9.2	120.7	16.9	13.8	24.9	23.6	23.6	60.3	42.2
近鉄生駒駅	4.0	4.5	6.1	5.9	93.9	88.6	74.6	88.3	23.2	41.4
n	200	284	222	193	352	167	125	61	57	1661
年齢別 年間利用日数 (日/年)	～29 歳	30～ 49歳	50～ 64歳	65歳 ～	計					
外出	235.5	216.5	201.2	168.2	202.9					
京阪・近鉄バス	31.4	21.0	24.7	34.3	26.8					
奈良交通	39.5	24.4	36.0	38.6	33.4					
四條畷市コミュニティバス	57.4	20.7	28.0	41.1	32.9					
JR四条畷駅	113.9	68.1	68.4	57.2	72.2					
JR忍ヶ丘駅	64.7	42.7	40.4	30.2	42.2					
近鉄生駒駅	54.2	31.4	43.6	44.2	41.4					
n	235	511	521	392	1661					

※「週6～7日」312日(6日/週×52週)、「週1～5日」156日(3日/週×52週)、「月1～3日」104日(2日/月×12月)、「年数日」6日(0.5日/月)、「外出・利用しない、わからない」0日とした

参考表 外出頻度

居住地別 択一回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
週6～7日	32.5	27.8	36.9	40.4	34.1	25.1	32.8	47.5	33.3	33.4
週1～5日	60.5	63.7	56.8	54.4	61.6	63.5	56.0	47.5	52.6	59.3
月1～3日	6.0	7.4	5.0	5.2	2.8	8.4	7.2	3.3	12.3	5.8
年数日	1.0	0.7	1.4	0.0	1.4	3.0	4.0	1.6	1.8	1.4
外出/利用しない	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
わからない	0.0	0.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
n	200	284	222	193	352	167	125	61	57	1661
年齢別 択一回答(%)	～29 歳	30～ 49歳	50～ 64歳	65歳 ～	計					
週6～7日	53.2	39.9	31.3	16.1	33.4					
週1～5日	42.6	57.3	63.0	67.3	59.3					
月1～3日	3.0	2.3	5.2	12.2	5.8					
年数日	1.3	0.4	0.6	4.1	1.4					
外出/利用しない	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0					
わからない	0.0	0.0	0.0	0.3	0.1					
n	235	511	521	392	1661					

参考表 路線バス（京阪バス・近鉄バス）

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
週6～7日	1.0	1.1	0.5	0.0	1.4	0.6	4.1	1.6	1.7	1.2
週1～5日	3.5	2.5	8.6	4.7	2.9	6.1	3.3	8.2	3.4	4.4
月1～3日	12.5	13.3	14.5	15.3	11.5	11.0	11.4	13.1	15.5	12.9
年数日	53.0	51.2	49.3	51.1	42.8	41.1	45.5	41.0	36.2	47.1
外出/利用しない	27.5	28.1	23.5	26.3	36.8	33.1	31.7	32.8	37.9	30.3
わからない	2.5	3.9	3.6	2.6	4.6	8.0	4.1	3.3	5.2	4.1
n	200	285	221	190	348	163	123	61	58	1649

年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計
週6～7日	2.6	0.6	1.2	1.1	1.2
週1～5日	5.5	5.3	3.1	4.2	4.4
月1～3日	11.5	7.8	12.7	21.1	12.9
年数日	46.8	45.8	52.2	42.1	47.1
外出/利用しない	26.4	36.0	27.3	29.5	30.3
わからない	7.2	4.5	3.6	2.1	4.1
n	235	511	521	380	1649

参考表 路線バス（奈良交通）

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
週6～7日	0.0	0.0	0.0	0.0	4.0	7.2	4.0	6.6	1.7	2.2
週1～5日	0.0	0.0	0.5	0.0	20.2	14.4	14.5	23.0	1.7	7.8
月1～3日	2.5	3.6	4.1	5.9	21.3	27.5	21.0	18.0	13.8	12.2
年数日	18.3	18.1	20.1	14.9	43.2	40.7	45.2	41.0	17.2	28.5
外出/利用しない	75.1	73.7	67.1	76.6	9.9	7.8	13.7	9.8	60.3	45.7
わからない	4.1	4.6	8.2	2.7	1.4	2.4	1.6	1.6	5.2	3.6
n	197	281	219	188	352	167	124	61	58	1647

年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計
週6～7日	4.3	2.3	1.9	1.1	2.2
週1～5日	9.8	5.7	9.8	6.9	7.8
月1～3日	8.9	6.3	12.5	22.0	12.2
年数日	27.2	29.0	29.2	28.0	28.5
外出/利用しない	42.6	53.0	43.8	39.9	45.7
わからない	7.2	3.7	2.9	2.1	3.6
n	235	511	521	378	1647

参考表 コミュニティバス

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
週6～7日	0.5	0.0	0.0	0.0	5.1	6.0	7.3	8.2	3.4	2.7
週1～5日	0.0	0.0	4.5	1.6	9.9	13.2	11.3	16.4	3.4	5.8
月1～3日	4.0	5.6	7.7	7.4	19.9	25.7	25.8	18.0	10.3	13.1
年数日	23.2	20.4	22.6	16.9	42.3	39.5	33.9	42.6	19.0	29.0
外出/利用しない	69.2	67.6	57.0	68.8	21.0	13.2	17.7	13.1	62.1	45.2
わからない	3.0	6.3	8.1	5.3	1.7	2.4	4.0	1.6	1.7	4.2
n	198	284	221	189	352	167	124	61	58	1654

年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計
週6～7日	11.1	1.6	1.2	1.3	2.7
週1～5日	7.7	3.7	5.2	8.3	5.8
月1～3日	8.9	8.0	13.8	21.5	13.1
年数日	26.8	28.0	31.2	29.0	29.0
外出/利用しない	39.6	54.8	44.8	36.3	45.2
わからない	6.0	3.9	3.8	3.6	4.2
n	235	511	520	386	1654

参考表 鉄道駅 (JR 四条駅)

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
週6~7日	3.6	6.3	5.0	13.0	3.4	5.4	8.0	4.9	10.3	6.1
週1~5日	7.6	23.5	9.6	21.8	8.3	10.2	11.2	18.0	19.0	13.7
月1~3日	24.9	35.1	21.6	34.2	25.6	28.1	29.6	24.6	22.4	28.0
年数日	50.3	31.6	55.5	24.9	48.4	49.7	42.4	42.6	39.7	43.1
外出/利用しない	10.2	2.8	6.4	4.1	12.8	6.0	6.4	8.2	8.6	7.4
わからない	3.6	0.7	1.8	2.1	1.4	0.6	2.4	1.6	0.0	1.6
n	197	285	218	193	351	167	125	61	58	1655

年齢別 択一回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計
週6~7日	20.4	4.7	5.0	0.8	6.1
週1~5日	16.6	18.0	10.9	9.8	13.7
月1~3日	21.3	21.7	31.9	35.5	28.0
年数日	35.7	45.8	44.3	42.2	43.1
外出/利用しない	4.3	8.4	6.9	8.8	7.4
わからない	1.7	1.4	1.0	2.8	1.6
n	235	511	521	386	1655

参考表 鉄道駅 (JR 忍ヶ丘駅)

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
週6~7日	10.0	0.0	13.5	0.5	0.0	0.0	2.5	0.0	5.2	3.5
週1~5日	22.0	0.4	30.2	1.6	1.4	3.7	4.1	3.3	15.5	8.6
月1~3日	33.0	6.0	28.8	10.0	8.6	16.0	6.6	14.8	17.2	15.1
年数日	30.0	39.2	25.2	40.5	44.9	42.9	45.9	52.5	34.5	38.8
外出/利用しない	4.0	49.1	1.8	41.1	42.0	32.5	37.7	26.2	22.4	30.6
わからない	1.0	5.3	0.5	6.3	3.1	4.9	3.3	3.3	5.2	3.5
n	200	283	222	190	350	163	122	61	58	1649

年齢別 択一回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計
週6~7日	10.2	3.3	2.7	0.5	3.5
週1~5日	11.9	11.0	8.6	3.4	8.6
月1~3日	11.5	12.3	15.5	20.3	15.1
年数日	39.1	40.1	39.3	35.8	38.8
外出/利用しない	23.4	29.5	29.9	37.4	30.6
わからない	3.8	3.7	3.8	2.6	3.5
n	235	511	521	380	1649

参考表 鉄道駅 (近鉄生駒駅)

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
週6~7日	0.0	0.0	0.0	0.0	7.7	8.4	4.0	4.9	1.7	3.0
週1~5日	0.0	0.0	1.4	0.0	23.1	15.0	19.4	27.9	3.4	9.2
月1~3日	2.6	3.5	2.8	4.8	30.5	35.3	28.2	26.2	10.3	15.4
年数日	21.9	14.5	18.8	15.9	36.5	38.3	41.9	36.1	27.6	26.5
外出/利用しない	71.4	77.7	73.4	75.1	1.4	1.8	6.5	4.9	55.2	43.3
わからない	4.1	4.2	3.7	4.2	0.9	1.2	0.0	0.0	1.7	2.6
n	196	283	218	189	351	167	124	61	58	1647

年齢別 択一回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計
週6~7日	6.4	3.3	2.9	0.8	3.0
週1~5日	14.0	6.1	10.9	8.2	9.2
月1~3日	10.6	9.4	15.5	26.3	15.4
年数日	21.7	30.5	25.1	26.3	26.5
外出/利用しない	42.6	48.5	43.7	36.1	43.3
わからない	4.7	2.2	1.9	2.4	2.6
n	235	511	522	377	1647

(5) 自家用車の利用

① 自動車運転免許の所持状況

市全体では、約8割が免許を所持している。居住地別にみると、西部で取得経験のない人が比較的多い傾向が見られる。年齢別にみると、65歳以上で「返納済み」「取得経験なし」が多い。一方で、30～64歳では「取得経験なし」の割合が65歳以上より小さいことから、今後は“運転できる高齢者”の増加が想定される。

表 運転免許の所持状況

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
所持	75.0	72.3	77.8	77.6	84.3	75.6	87.7	88.5	75.9	78.7
返納検討中	1.5	0.7	0.9	1.6	1.7	1.8	0.0	1.6	3.4	1.3
返納済	3.5	5.6	4.5	5.7	2.3	4.8	2.5	1.6	0.0	3.9
取得経験なし	20.0	21.4	16.7	15.1	11.7	17.9	9.8	8.2	20.7	16.1
n	200	285	221	192	351	168	122	61	58	1658

年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計
所持	46.8	93.3	89.8	63.8	78.7
返納検討中	0.0	0.2	1.2	3.9	1.3
返納済	0.4	0.2	1.5	13.9	3.9
取得経験なし	52.8	6.3	7.5	18.5	16.1
n	235	511	521	389	1658

② 自家用車の所有状況

全体をみると、「自分専用」と「家族共用」が同程度となっている。居住地別にみると、東部で「自分専用」の割合がやや高い。年齢別にみると、年齢別では、50～64歳で「自分専用」の割合が特に高くなっている。

表 自家用車の所有状況

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
自分専用	34.2	33.9	38.4	37.7	46.6	46.4	52.5	45.9	31.0	40.6
家族共用	41.7	37.5	42.0	37.7	44.3	37.5	38.5	47.5	48.3	40.9
自家用車なし	24.1	28.6	19.6	24.6	9.1	16.1	9.0	6.6	20.7	18.5
n	199	283	219	191	350	168	122	61	58	1651

年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計
自分専用	13.6	40.1	51.9	42.3	40.6
家族共用	60.0	48.9	31.7	31.1	40.9
自家用車なし	26.4	11.0	16.3	26.6	18.5
n	235	511	520	383	1651

8.2.4 回答結果：地域公共交通への意向

(1) バスを利用する／しない理由

① 利用する理由

全体をみると、「他に移動手段がない」「行きたいとき・場所に運行している」選択が多い。居住地別にみると、東部で「他に移動手段がない」の回答をはじめ、各選択の割合が高くなっている。年齢別にみると、29歳以下で「送迎を頼まなくてよい」回答が多いほか、65歳以上で「安全・安心に利用できる」回答が多い。

表 バスを利用する理由

居住地別 複数回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
他に移動手段がない	26.4	28.2	26.6	26.2	39.3	36.5	41.5	44.3	39.7	32.8
行きたいとき・場所に運行している	34.0	33.9	34.4	32.1	24.2	31.7	22.0	18.0	27.6	29.8
安心・安全に利用できる	14.7	12.9	17.0	16.6	21.1	25.1	23.6	19.7	13.8	18.1
送迎を頼まなくてよい	12.2	15.7	16.1	13.4	23.1	19.2	22.8	21.3	15.5	17.7
自家用車より安い(燃料、駐車場等)	8.6	11.1	12.4	8.6	17.9	13.8	15.4	18.0	6.9	12.9
目的地に早く着ける	16.2	14.3	14.7	10.2	7.7	11.4	7.3	8.2	15.5	11.7
会社等からの指示	2.5	1.8	2.8	1.6	6.3	4.2	6.5	4.9	3.4	3.7
健康によい	2.5	1.4	1.8	2.1	2.6	5.4	3.3	3.3	1.7	2.6
その他	22.3	20.7	25.2	24.6	14.0	18.6	22.0	9.8	17.2	19.9
n	197	280	218	187	351	167	123	61	58	1642
年齢別 複数回答(%)	～29 歳	30～ 49歳	50～ 64歳	65歳 ～	計					
他に移動手段がない	39.6	32.7	30.7	31.6	32.8					
行きたいとき・場所に運行している	33.6	28.6	30.3	28.4	29.8					
安心・安全に利用できる	11.5	14.3	19.0	26.3	18.1					
送迎を頼まなくてよい	24.3	17.5	14.4	18.8	17.7					
自家用車より安い(燃料、駐車場等)	8.9	13.3	13.8	13.1	12.9					
目的地に早く着ける	13.2	12.0	9.8	12.9	11.7					
会社等からの指示	2.6	5.1	5.2	0.5	3.7					
健康によい	0.4	2.0	2.3	5.1	2.6					
その他	16.2	21.8	20.9	18.2	19.9					
n	235	510	522	373	1642					

② 利用しない理由

全体をみると、「他の移動手段のほうが便利」が多い。居住地別にみると、西部で「バス停が自宅や目的地から遠い」「利用を考えたこともない」回答が多く、バス以外の手段での移動が主となっている状況がうかがえる。東部では、「バスの便数が少ない」「移動が遠回り」など具体的なサービスを上げる人が多く、西部と比較してバスが移動の選択肢となっていることがうかがえる。

年齢別にみると、29歳以下で「早朝・夜間時間帯に運行がない」「運賃が高い」といった回答が多く、将来に向けた利用者数維持には、こうした事項が課題となる可能性が推察される。

表 バスを利用しない理由

居住地別 複数回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
他の移動手段のほうが便利	49.7	53.7	40.7	53.9	47.4	37.7	39.3	36.7	38.6	46.4
バスの便数が少ない	29.1	23.8	35.3	23.6	46.0	36.4	36.1	41.7	43.9	34.2
移動が遠回り(時間がかかる)	18.1	19.9	11.3	17.8	29.4	27.2	26.2	36.7	29.8	22.5
早朝・夜間時間帯に運行がない	16.6	15.7	24.0	12.6	21.7	21.0	24.6	18.3	33.3	19.7
バス停が自宅や目的地から遠い	14.6	26.0	15.8	14.1	10.3	6.8	11.5	6.7	22.8	14.7
利用を考えたこともない	20.1	21.4	21.3	15.2	5.1	5.6	4.1	1.7	14.0	13.2
運賃が高い	6.0	4.3	9.5	6.8	17.7	17.3	14.8	15.0	22.8	11.4
利用のしかたが分からない	5.5	6.8	4.5	3.1	2.3	3.1	2.5	0.0	5.3	4.0
その他	12.1	11.4	12.7	16.8	12.6	13.0	22.1	16.7	10.5	13.6
n	199	281	221	191	350	162	122	60	57	1643
年齢別 複数回答(%)	~29 歳	30~ 49歳	50~ 64歳	65歳 ~	計					
他の移動手段のほうが便利	43.4	50.6	46.6	42.2	46.4					
バスの便数が少ない	40.9	29.8	36.2	32.9	34.2					
移動が遠回り(時間がかかる)	23.8	23.3	22.5	20.4	22.5					
早朝・夜間時間帯に運行がない	26.0	18.8	20.6	15.6	19.7					
バス停が自宅や目的地から遠い	10.6	17.8	12.9	15.4	14.7					
利用を考えたこともない	14.9	16.1	9.2	13.8	13.2					
運賃が高い	16.6	8.0	11.8	12.5	11.4					
利用のしかたが分からない	2.6	4.5	4.8	2.9	4.0					
その他	10.2	13.5	13.3	16.4	13.6					
n	235	510	519	377	1643					

(2) おでかけサポートタクシー（サポタク）

サポタクの認知度は、「知らない」の割合が高い。居住地別にみると、サポタクの対象地域は西部であるが、東部の方が「知らない」割合が低くなっている。年齢別にみると、高齢になるほど認知度が高くなっている。

表 サポタクの認知度

居住地別 択一回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
知らない	81.9	81.7	76.5	79.2	74.2	68.3	71.9	75.4	89.7	77.1
利用または登録している	1.0	2.1	0.9	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7
知っているが利用対象者でない	13.6	12.7	17.2	17.7	21.2	24.0	24.0	24.6	8.6	18.0
利用対象者だが利用していない	3.5	3.5	5.4	2.6	4.6	7.8	4.1	0.0	1.7	4.2
n	199	284	221	192	349	167	121	61	58	1652
年齢別 択一回答(%)	～29 歳	30～ 49歳	50～ 64歳	65歳 ～	計					
知らない	88.9	78.7	76.4	68.6	77.1					
利用または登録している	0.0	0.6	0.2	1.8	0.7					
知っているが利用対象者でない	10.2	19.6	22.8	14.4	18.0					
利用対象者だが利用していない	0.9	1.2	0.6	15.2	4.2					
n	235	511	522	382	1652					

サポタクの認知度と、免許返納との関係性をみると、サポタクを「知らない」人と比較して「知っている」人の方が「免許返納済み」の割合が高い。また、65歳～74歳では「知っている」人の方が「免許返納検討中」の割合が高い。地域公共交通施策が免許返納の促進に一定程度寄与している可能性が推察される。

表 西部におけるサポタクの認知度と免許返納との関係

択一回答(%)	50～64歳		65歳～74歳		75歳～		計
	知らない	知っている	知らない	知っている	知らない	知っている	
所持	88.2	76.8	67.1	54.2	44.6	22.6	72.2
返納検討中	1.3	0.0	4.1	12.5	0.0	0.0	1.9
返納済	1.8	3.6	8.2	12.5	28.6	35.5	9.0
取得経験なし	8.8	19.6	20.5	20.8	26.8	41.9	16.9
n	228	56	73	24	56	31	468

※「西部」の「50歳以上」に限定して集計

※サポタク認知度は「知らない」以外の3選択肢を「知っている」と集約（「利用または登録している」、「知っているが利用対象者でない」、「利用対象者だが登録していない」）

(3) バスで重視する事項

全体をみると、「運行時間帯、運行本数、鉄道への接続」の順で重視度が高い。居住地別にみると、東部で全体的に重視度が高い。年齢別にみると、若いほど「運行時間帯」への重視度が高い。

表 バスの重視度

居住地別 バスの重視度	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
運行時間帯	5.9	5.6	7.4	5.6	7.6	7.0	7.3	7.3	6.5	6.7
運行本数	5.5	5.3	6.8	5.4	7.3	7.4	7.3	8.0	5.7	6.5
鉄道への接続	5.4	5.5	6.0	4.7	7.0	7.1	7.1	7.3	6.0	6.2
運行ルート	4.5	5.1	6.1	4.7	6.1	6.5	6.0	5.9	5.4	5.6
自宅からバス停までの距離	4.9	4.8	4.9	5.1	5.4	4.9	4.6	5.7	5.4	5.1
運転手の対応	1.6	1.7	2.1	1.3	2.0	2.5	2.0	2.3	1.3	1.9
n	197	284	220	190	352	166	124	61	58	1652

年齢別 バスの重視度	～29 歳	30～ 49歳	50～ 64歳	65歳 ～	計
運行時間帯	7.1	7.0	6.6	6.0	6.7
運行本数	6.8	6.5	6.6	5.9	6.5
鉄道への接続	5.6	6.6	6.6	5.4	6.2
運行ルート	4.6	5.6	6.1	5.6	5.6
自宅からバス停までの距離	4.6	5.4	5.0	5.0	5.6
運転手の対応	1.3	1.9	2.2	1.7	1.9
n	235	511	522	382	1652

※「重視=10点、やや重視=5点、普通=0点、やや重視しない=-5点、重視しない=-10点」とし、「分からない」回答を除いた回答者数で加重平均により算出

参考表 運行時間帯

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
重視	52.7	47.7	66.2	47.8	66.4	62.3	64.8	65.0	60.0	58.8
やや重視	28.3	28.1	22.4	29.2	21.8	17.3	22.1	18.3	23.6	24.0
普通	9.8	16.9	7.6	15.7	9.2	19.1	9.0	15.0	9.1	12.3
やや重視しない	2.2	3.1	0.5	2.2	1.7	0.6	1.6	0.0	0.0	1.6
重視しない	7.1	4.2	3.3	5.1	0.9	0.6	2.5	1.7	7.3	3.3
n(「わからない」除く)	184	260	210	178	348	162	122	60	55	1,579
n(「わからない」)	15	24	10	12	4	4	2	1	3	75
n	199	284	220	190	352	166	124	61	58	1654
年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計					
重視	64.9	61.2	60.0	49.6	58.8					
やや重視	20.2	25.6	21.5	28.0	24.0					
普通	9.6	8.5	13.4	17.6	12.3					
やや重視しない	2.2	1.4	1.4	2.0	1.6					
重視しない	3.1	3.3	3.7	2.8	3.3					
n(「わからない」除く)	228	484	508	357	1,579					
n(「わからない」)	7	27	14	27	75					
n	235	511	522	384	1654					

参考表 運行本数

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
重視	50.5	43.5	60.8	43.8	62.2	65.4	67.2	71.7	56.4	56.4
やや重視	25.0	29.2	22.5	32.0	26.4	19.1	18.0	16.7	20.0	24.8
普通	14.7	20.4	12.4	16.9	8.3	14.2	10.7	11.7	12.7	13.6
やや重視しない	3.3	3.1	1.0	2.2	1.7	1.2	1.6	0.0	3.6	2.0
重視しない	6.5	3.8	3.3	5.1	1.4	0.0	2.5	0.0	7.3	3.2
n(「わからない」除く)	184	260	209	178	349	162	122	60	55	1,579
わからない	15	23	11	12	3	4	2	1	3	74
n	199	283	220	190	352	166	124	61	58	1653
年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計					
重視	60.5	57.0	58.3	50.1	56.4					
やや重視	23.2	24.5	24.8	26.2	24.8					
普通	10.1	13.8	11.8	18.3	13.6					
やや重視しない	3.1	1.6	1.6	2.5	2.0					
重視しない	3.1	3.1	3.5	2.8	3.2					
n(「わからない」除く)	228	486	508	355	1,579					
わからない	7	25	14	28	74					
n	235	511	522	383	1653					

参考表 鉄道への接続

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
重視	50.3	51.7	57.6	44.9	61.7	62.0	62.6	61.7	55.6	56.2
やや重視	25.4	19.7	20.0	25.3	20.9	20.9	23.6	25.0	24.1	22.1
普通	13.5	20.5	12.4	16.3	14.6	16.0	9.8	11.7	11.1	14.9
やや重視しない	3.8	2.3	4.8	5.6	1.4	0.6	0.8	1.7	3.7	2.7
重視しない	7.0	5.8	5.2	7.9	1.4	0.6	3.3	0.0	5.6	4.2
n(「わからない」除く)	185	259	210	178	350	163	123	60	54	1,582
わからない	14	24	10	11	2	3	2	1	4	71
n	199	283	220	189	352	166	125	61	58	1653
年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計					
重視	52.6	59.5	59.3	49.4	56.2					
やや重視	21.5	22.1	22.8	21.4	22.1					
普通	16.2	12.6	11.6	21.7	14.9					
やや重視しない	4.8	2.3	2.4	2.5	2.7					
重視しない	4.8	3.5	3.9	5.0	4.2					
n(「わからない」除く)	228	484	508	360	1,582					
わからない	7	27	14	23	71					
n	235	511	522	383	1653					

参考表 運行ルート

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
重視	41.8	47.3	53.1	42.1	51.9	54.9	49.6	50.0	47.3	48.9
やや重視	26.1	21.5	24.6	25.3	25.6	24.1	28.1	23.3	27.3	24.8
普通	20.7	23.1	15.9	23.0	17.6	18.5	16.5	23.3	16.4	19.4
やや重視しない	3.8	2.7	3.4	3.9	2.9	1.9	3.3	1.7	3.6	3.0
重視しない	7.6	5.4	2.9	5.6	2.0	0.6	2.5	1.7	5.5	3.7
n(「わからない」除く)	184	260	207	178	347	162	121	60	55	1,574
わからない	15	24	13	12	5	4	3	1	3	80
n	199	284	220	190	352	166	124	61	58	1654
年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計					
重視	41.0	46.9	54.8	48.6	48.9					
やや重視	25.6	28.2	22.3	23.0	24.8					
普通	22.0	18.7	16.6	23.0	19.4					
やや重視しない	6.6	2.5	2.6	2.2	3.0					
重視しない	4.8	3.7	3.7	3.1	3.7					
n(「わからない」除く)	227	482	507	356	1,574					
わからない	8	29	15	28	80					
n	235	511	522	384	1654					

参考表 自宅からバス停までの距離

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
重視	45.2	46.4	43.6	45.3	45.6	37.7	35.2	45.0	48.1	43.8
やや重視	27.4	20.7	27.5	26.0	29.2	29.0	34.4	28.3	25.9	27.2
普通	16.1	22.6	19.4	19.3	18.1	29.0	22.1	23.3	18.5	20.6
やや重視しない	3.8	4.2	1.9	3.9	2.9	2.5	3.3	1.7	0.0	3.0
重視しない	7.5	6.1	7.6	5.5	4.3	1.9	4.9	1.7	7.4	5.4
n(「わからない」除く)	186	261	211	181	349	162	122	60	54	1,586
わからない	13	22	9	9	3	4	2	1	4	67
n	199	283	220	190	352	166	124	61	58	1653
年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計					
重視	41.2	46.3	43.4	42.9	48.9					
やや重視	27.6	28.4	26.9	25.5	24.8					
普通	19.7	17.5	21.0	24.7	19.4					
やや重視しない	4.8	2.7	2.9	2.5	3.0					
重視しない	6.6	5.1	5.7	4.4	3.7					
n(「わからない」除く)	228	486	509	361	1,574					
わからない	7	25	13	22	80					
n	235	511	522	383	1654					

参考表 運転手の対応

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
重視	19.6	19.8	20.8	16.6	18.6	17.5	22.3	20.0	16.7	19.1
やや重視	19.6	17.1	19.3	24.6	21.7	23.1	17.4	23.3	25.9	20.7
普通	41.9	49.4	45.9	40.0	46.6	53.1	44.6	41.7	38.9	45.7
やや重視しない	10.6	5.1	8.2	6.3	6.9	3.8	9.9	11.7	3.7	7.1
重視しない	8.4	8.6	5.8	12.6	6.3	2.5	5.8	3.3	14.8	7.3
n(「わからない」除く)	179	257	207	175	350	160	121	60	54	1,563
わからない	18	27	13	15	2	6	3	1	4	89
n	197	284	220	190	352	166	124	61	58	1652
年齢別 択一回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計					
重視	18.2	20.1	20.4	16.7	19.1					
やや重視	20.4	22.4	21.0	18.4	20.7					
普通	41.3	41.7	46.3	53.0	45.7					
やや重視しない	9.8	7.5	6.6	5.7	7.1					
重視しない	10.2	8.3	5.8	6.2	7.3					
n(「わからない」除く)	225	482	501	353	1,563					
わからない	10	29	21	29	89					
n	235	511	522	382	1652					

(4) コミュニティバス運休時の生活への影響

① コミュニティバス運休時の普段の生活の可否

全体をみると「普段からコミバスを利用していない」回答が多い一方、居住地別にみると東部で、年齢別にみると29歳以下で、それぞれ「外出できなくなる」回答が比較的多く、約2割にのぼる。

表 コミュニティバス運休時の普段の生活の可否

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
普段からコミバスを利用していない	76.1	77.0	72.9	74.0	39.2	33.5	27.2	36.1	63.8	57.8
外出できなくなる	3.0	1.8	4.6	3.6	19.3	22.8	20.0	21.3	17.2	11.0
代替りの手段で移動する	20.8	21.3	22.5	22.4	41.5	43.7	52.8	42.6	19.0	31.2
n	197	282	218	192	352	167	125	61	58	1652
年齢別 択一回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計					
普段からコミバスを利用していない	51.9	65.0	57.1	52.7	57.8					
外出できなくなる	18.7	8.8	10.0	10.7	11.0					
代替りの手段で移動する	29.4	26.2	33.0	36.6	31.2					
n	235	511	522	383	1652					

② コミュニティバス運休時に使用する「代替りの手段」

全体をみると、「自家用車(自分が運転、送迎)」が多い。コミュニティバスがない場合、市内の道路交通がより増加する可能性がある。居住地別にみると、東部では「奈良交通、近鉄」、西部では「自転車・徒歩、JR学研都市線」が多くなっている。

表 代替りの手段

居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
近鉄	0.0	1.7	6.1	7.0	25.5	26.7	19.7	23.1	9.1	16.3
JR学研都市線	29.3	36.7	30.6	39.5	4.7	6.7	9.1	7.7	18.2	16.9
大阪メトロ(地下鉄)	2.4	1.7	6.1	2.3	8.7	9.3	7.6	7.7	0.0	6.3
その他の鉄道	2.4	1.7	2.0	0.0	0.7	1.3	3.0	3.8	9.1	1.7
奈良交通	0.0	0.0	0.0	0.0	41.6	50.7	39.4	42.3	18.2	26.7
京阪バス	9.8	18.3	22.4	20.9	4.0	5.3	4.5	11.5	18.2	10.2
近鉄バス	4.9	1.7	12.2	11.6	2.7	5.3	7.6	7.7	18.2	6.0
自家用車(自分が運転)	53.7	41.7	38.8	41.9	63.8	60.0	68.2	65.4	36.4	55.8
自家用車(送迎)	17.1	23.3	16.3	16.3	32.9	36.0	30.3	46.2	27.3	28.3
自転車・徒歩	43.9	40.0	36.7	39.5	7.4	8.0	12.1	7.7	36.4	20.8
乗用タクシー	12.2	11.7	8.2	11.6	5.4	4.0	6.1	11.5	9.1	7.7
施設等の送迎サービス	0.0	1.7	0.0	0.0	2.0	0.0	1.5	3.8	0.0	1.2
その他	2.4	5.0	6.1	2.3	1.3	2.7	4.5	7.7	9.1	3.5
n	41	60	49	43	149	75	66	26	11	520
年齢別 複数回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計					
近鉄	13.0	12.7	15.1	22.8	16.3					
JR学研都市線	33.3	24.6	12.8	6.9	16.9					
大阪メトロ(地下鉄)	5.8	5.2	5.8	8.3	6.3					
その他の鉄道	2.9	2.2	1.7	0.7	1.7					
奈良交通	20.3	20.1	29.1	33.1	26.7					
京阪バス	10.1	7.5	9.9	13.1	10.2					
近鉄バス	5.8	3.7	4.1	10.3	6.0					
自家用車(自分が運転)	30.4	67.2	61.6	50.3	55.8					
自家用車(送迎)	46.4	28.4	24.4	24.1	28.3					
自転車・徒歩	24.6	33.6	18.0	10.3	20.8					
乗用タクシー	5.8	4.5	10.5	8.3	7.7					
施設等の送迎サービス	1.4	1.5	0.6	1.4	1.2					
その他	1.4	3.7	2.9	4.8	3.5					
n	69	134	172	145	520					

③ 「外出できなくなる」理由

全体をみると、「自宅/目的地がコミバス以外のバス停から遠い」が多い。居住地別にみると、西部と比較して東部で回答数が多く、東部を中心にコミュニティバスが果たす役割の大きさがうかがえる。年齢別にみると、29歳以下では「遠回りで所要時間が長すぎる」、30～49歳では「乗り継ぎが多すぎる」、50歳以上では「待ち時間が長い」回答が多いほか、65歳以上では「利用の仕方がわからない」回答も一定数見られることから、コミュニティバス以外の地域公共交通にかかる情報提供の必要性がうかがえる。

表 「外出できなくなる」理由

居住地別 複数回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
自宅がコミバス以外のバス停から遠い	33.3	20.0	10.0	0.0	37.7	48.6	46.2	61.5	40.0	39.3
目的地がコミバス以外のバス停から遠い	33.3	20.0	30.0	28.6	29.0	40.5	26.9	53.8	40.0	33.3
早朝・夜間に運行していない	16.7	20.0	30.0	28.6	33.3	13.5	38.5	15.4	50.0	28.4
待ち時間が長い	0.0	20.0	10.0	0.0	31.9	32.4	30.8	38.5	30.0	28.4
遠回りで所要時間が長すぎる	16.7	40.0	50.0	42.9	11.6	27.0	38.5	23.1	30.0	24.6
乗り継ぎが多すぎる	0.0	20.0	10.0	0.0	20.3	27.0	19.2	15.4	0.0	18.0
運賃が高すぎる	0.0	20.0	20.0	28.6	8.7	8.1	19.2	30.8	0.0	12.6
利用の仕方がわからない	33.3	0.0	0.0	14.3	4.3	8.1	3.8	0.0	10.0	6.0
なんとなく	0.0	0.0	10.0	14.3	1.4	2.7	0.0	0.0	10.0	2.7
わからない	0.0	20.0	0.0	0.0	1.4	5.4	0.0	0.0	0.0	2.2
n	6	5	10	7	69	37	26	13	10	183
年齢別 複数回答(%)	～29 歳	30～ 49歳	50～ 64歳	65歳 ～	計					
自宅がコミバス以外のバス停から遠い	43.2	35.6	35.8	43.9	39.3					
目的地がコミバス以外のバス停から遠い	31.8	35.6	39.6	24.4	33.3					
早朝・夜間に運行していない	29.5	35.6	30.2	17.1	28.4					
待ち時間が長い	34.1	17.8	26.4	36.6	28.4					
遠回りで所要時間が長すぎる	36.4	20.0	20.8	22.0	24.6					
乗り継ぎが多すぎる	18.2	24.4	15.1	14.6	18.0					
運賃が高すぎる	15.9	17.8	9.4	7.3	12.6					
利用の仕方がわからない	0.0	6.7	3.8	14.6	6.0					
なんとなく	4.5	0.0	3.8	2.4	2.7					
わからない	2.3	2.2	1.9	2.4	2.2					
n	44	45	53	41	183					

(5) 市内におけるバスの将来

① バスの廃止・減便に対する協力・負担者

全体をみると、「利用者と行政が協力・負担し維持」とする意見が多い。「利用が増えなければ廃止やむなし」の意見に対し「行政支援で維持する必要はない」の回答は少なく、バスサービス維持に対する行政支援には一定の利用があることが求められているといえる。このほか、「利用者協力・負担で維持」の回答は少なく、利用者以外の関与による維持が求められているといえる。

居住地別にみると、東部では「行政の協力・負担で維持」など、利用者、行政、住民・企業等による維持が必要と考える回答が多い一方、西部では「利用が増えなければ廃止やむなし」の回答が比較的多い。年齢別にみると、29歳以下で「行政の協力・負担」が多いほか、49歳以下では「廃止やむなし」の意見が多い。

表 バスの廃止・減便に対する協力・負担者

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
利用者協力・負担で維持	7.5	7.8	8.6	8.8	8.0	4.8	4.0	4.9	10.3	7.4
行政の協力・負担で維持	19.6	11.0	16.8	18.7	26.8	27.5	24.8	41.0	31.0	21.5
利用者と行政が協力・負担し維持	27.6	33.2	34.1	31.1	39.6	37.7	44.8	27.9	25.9	34.6
利用者・行政、住民・企業等で維持	12.1	17.7	19.5	19.2	14.2	20.4	19.2	14.8	8.6	16.7
利用が増えなければ廃止やむなし	28.1	26.5	17.7	19.7	9.4	9.0	4.8	6.6	15.5	16.6
行政支援で維持する必要はない	5.0	3.9	3.2	2.6	2.0	0.6	2.4	4.9	8.6	3.1
n	199	283	220	193	351	167	125	61	58	1657
年齢別 択一回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計					
利用者協力・負担で維持	8.5	10.2	6.7	4.1	7.4					
行政の協力・負担で維持	28.9	18.4	21.6	20.9	21.5					
利用者と行政が協力・負担し維持	29.4	32.3	36.0	39.0	34.6					
利用者・行政、住民・企業等で維持	9.8	14.3	17.6	22.7	16.7					
利用が増えなければ廃止やむなし	19.1	20.9	15.3	11.1	16.6					
行政支援で維持する必要はない	4.3	3.9	2.7	2.1	3.1					
n	235	511	522	387	1657					

② 今後の市内でのバスの利用予定

居住地別にみると、東部では「現在も将来も利用」、西部では「利用するかわからない」の回答が多い傾向にある。年齢別にみると、29歳以下で「現在も将来も利用」の回答が多いほか、高齢になるに従い、「5年以内/5年以上先に利用」といった回答が多くなる傾向がある。

表 今後の市内でのバスの利用予定

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
現在も将来も利用	21.6	22.5	29.3	32.1	55.0	62.5	56.0	59.0	32.8	39.5
現在利用せず。5年以内に利用	10.6	8.5	11.7	9.8	12.3	7.1	12.8	6.6	5.2	10.1
現在利用せず。5年以上先に利用	17.1	12.7	16.2	12.4	14.0	11.3	9.6	11.5	15.5	13.6
現在も将来も利用しない	17.1	16.2	11.3	18.7	5.2	4.2	4.8	1.6	15.5	11.0
利用するかわからない	33.7	40.1	31.5	26.9	13.5	14.9	16.8	21.3	31.0	25.7
n	199	284	222	193	349	168	125	61	58	1659
年齢別 択一回答(%)	~29歳	30~49歳	50~64歳	65歳~	計					
現在も将来も利用	48.9	31.9	38.7	45.0	39.5					
現在利用せず。5年以内に利用	8.9	8.4	7.3	16.7	10.1					
現在利用せず。5年以上先に利用	6.0	11.7	18.4	14.4	13.6					
現在も将来も利用しない	11.1	16.4	8.4	7.2	11.0					
利用するかわからない	25.1	31.5	27.2	16.7	25.7					
n	235	511	522	389	1659					

8.2.5 回答結果：まちや道路

(1) 四条畷駅・忍ヶ丘駅周辺のまちづくり

全体をみると、「自動車・歩行者分離で安全に歩ける」といった自動車以外の交通利便性向上の視点や、「商業・公共施設等が集まっている」という賑わい創出の意見が多い。

居住地別にみると、東部では「バス・タクシー等の乗継ぎがしやすい」「自動車の駐車場がある」の回答が多いほか、西部では「バリアフリー化され安心して歩ける」「自転車の駐輪場がある」の回答が多い。年齢別にみると、30～49歳で「自家用車が快適に走行できる」回答が多い。

表 四条畷駅・忍ヶ丘駅の周辺のまちづくり

居住地別 複数回答(%)	西部 北西	西部 南西	西部 北東	西部 南東	田原 上	田原 中	田原 下	田原 不明	不明	計
自動車・歩行者分離で安全に歩ける	49.0	56.0	41.4	60.4	36.4	37.7	40.0	37.7	55.2	45.8
商業・公共施設等が集まっている	49.0	48.9	45.0	48.4	37.8	41.3	36.8	39.3	43.1	43.8
自家用車が快適に走行できる	27.0	34.9	32.9	37.0	44.9	39.5	51.2	39.3	27.6	37.6
バス・タクシー等の乗継ぎがしやすい	25.0	29.9	34.2	26.0	34.4	47.9	45.6	42.6	41.4	34.3
自動車の駐車場がある	26.0	24.3	26.6	24.0	44.3	44.3	43.2	45.9	24.1	33.2
バス・タクシー等を快適に待てる	20.0	29.2	26.1	26.0	24.4	37.7	29.6	31.1	31.0	27.3
バリアフリー化され安心して歩ける	33.0	37.7	31.5	34.9	13.6	19.8	17.6	19.7	34.5	26.8
自転車の駐輪場がある	28.5	31.7	27.5	32.3	7.1	6.6	11.2	8.2	27.6	20.5
その他	4.0	5.3	7.7	8.9	4.5	3.6	4.0	3.3	10.3	5.5
n(「特にない」除く)	200	284	222	192	352	167	125	61	58	1661
n(「特にない」)	24	31	19	10	43	16	7	6	5	161
n(計)	200	284	222	192	352	167	125	61	58	1661
年齢別 複数回答(%)	～29 歳	30～ 49歳	50～ 64歳	65歳 ～	計					
自動車・歩行者分離で安全に歩ける	44.7	48.5	44.1	45.3	45.8					
商業・公共施設等が集まっている	47.2	49.3	44.4	33.5	43.8					
自家用車が快適に走行できる	37.0	47.0	36.0	27.9	37.6					
バス・タクシー等の乗継ぎがしやすい	26.8	35.4	36.2	34.5	34.3					
自動車の駐車場がある	23.4	36.0	33.7	34.8	33.2					
バス・タクシー等を快適に待てる	29.8	27.4	27.2	26.1	27.3					
バリアフリー化され安心して歩ける	16.6	29.5	26.8	29.4	26.8					
自転車の駐輪場がある	20.0	26.2	17.8	17.1	20.5					
その他	3.8	5.7	6.1	5.6	5.5					
n(「特にない」除く)	235	511	522	391	1661					
n(「特にない」)	26	40	46	49	161					
n(計)	235	511	522	391	1661					

(2) 自宅周辺における歩行環境

全体をみると、「徒歩圏にお店がいくつかある」の回答が多い一方、「徒歩圏に目的地が多い」「歩きたい環境がある」の回答は少ない。移動促進にむけた既存施設の魅力向上や、歩道・緑地等の歩行環境の整備が不足している可能性がある。居住地別にみると、東部で「目的地が多い」「歩きたい環境がある」の回答が少ないほか、「車・自転車が安全・快適に歩けない」回答が多くみられる。年齢別にみると、29歳以下で「目的地が多い」回答が少なく、市内で若い世代向けの目的地が少なくなっている可能性が推察される。

表 自宅周辺における歩行環境

居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
徒歩圏にお店がいくつかある	49.0	56.0	41.4	60.4	36.4	37.7	40.0	37.7	55.2	45.8
徒歩圏に駅・バス停がある	27.0	34.9	32.9	37.0	44.9	39.5	51.2	39.3	27.6	37.6
車・自転車が安全・快適に歩けない	26.0	24.3	26.6	24.0	44.3	44.3	43.2	45.9	24.1	33.2
徒歩圏に目的地が多い	33.0	37.7	31.5	34.9	13.6	19.8	17.6	19.7	34.5	26.8
徒歩圏に歩きたい環境がある	28.5	31.7	27.5	32.3	7.1	6.6	11.2	8.2	27.6	20.5
n	200	284	222	192	352	167	125	61	58	1661

年齢別 複数回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計
徒歩圏にお店がいくつかある	44.7	48.5	44.1	45.3	45.8
徒歩圏に駅・バス停がある	37.0	47.0	36.0	27.9	37.6
車・自転車が安全・快適に歩けない	23.4	36.0	33.7	34.8	33.2
徒歩圏に目的地が多い	16.6	29.5	26.8	29.4	26.8
徒歩圏に歩きたい環境がある	20.0	26.2	17.8	17.1	20.5
n	235	511	522	391	1661

(3) 市内の道路整備は今後どうなればよいか

全体をみると、「事故が起りにくいよう道路改良」「渋滞緩和のための道路整備」の回答が多い。居住地別にみると、東部で「渋滞緩和のための道路整備」の回答が多いほか、西部で「自転車が走りやすい道路整備」「歩行者優先の道路整備」の回答が多い。年齢別にみると、30～64歳で「事故が起りにくいよう道路改良」の回答が特に多い。

表 市内の道路整備は今後どうなればよいか

居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部南西	西部北東	西部南東	田原上	田原中	田原下	田原不明	不明	計
事故が起りにくいよう道路改良	57.0	64.3	47.5	62.5	49.3	44.0	52.8	57.4	53.4	54.3
渋滞緩和のための道路整備	29.0	37.1	31.5	43.8	52.1	58.4	62.4	62.3	32.8	44.2
自転車が走りやすい環境整備	48.5	60.1	44.7	54.2	24.8	19.9	24.8	9.8	37.9	39.2
歩行者優先の道路整備	41.0	44.2	40.2	45.3	23.6	20.5	18.4	23.0	34.5	33.6
生活道路で車削減やスピード低下	26.5	29.3	22.4	25.0	20.8	25.9	23.2	29.5	32.8	25.1
沿道の緑化推進	16.0	19.1	20.5	18.8	19.9	16.3	18.4	8.2	20.7	18.4
n	200	283	219	192	351	166	125	61	58	1655

年齢別 複数回答(%)	～29歳	30～49歳	50～64歳	65歳～	計
事故が起りにくいよう道路改良	44.3	60.5	55.9	49.6	54.3
渋滞緩和のための道路整備	43.8	47.0	45.8	38.7	44.2
自転車が走りやすい環境整備	40.9	44.0	33.5	39.5	39.2
歩行者優先の道路整備	27.2	35.2	34.1	34.3	33.6
生活道路で車削減やスピード低下	16.6	25.6	25.3	29.1	25.1
沿道の緑化推進	16.2	20.4	19.0	16.1	18.4
n	235	511	522	385	1655

8.3 おでかけサポートタクシー登録者アンケート

8.3.1 概要

おでかけサポートタクシーに対する利用者等の意向把握のため、以下のとおり調査を実施した。

表 おでかけサポートタクシー登録者アンケートの概要

項目	内容	備考
調査対象	おでかけサポートタクシー登録者	
調査方法	郵送配布・郵送回収	
配布時期	令和7年1月29日(水)	
回答締切	令和7年2月14日(金)	
配布数	428人	配布時点で有効な登録者全員
回収数	285人	
回答率	約66.6%	

8.3.2 回答結果：回答者属性

(1) 性別

登録区分別、居住地別いずれも女性の利用が多い。

表 回答者の性別

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
男性	21.9	41.7	0.0	24.0	22.6
女性	78.1	58.3	100.0	72.0	77.0
答えたくない	0.0	0.0	0.0	4.0	0.4
n	210	24	15	25	274
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
男性	16.1	27.1	19.8	17.5	22.6
女性	83.9	72.0	80.2	82.5	77.0
答えたくない	0.0	0.8	0.0	0.0	0.4
n	31	118	81	40	274

(2) 年齢

登録区分別にみると、「75歳以上」では、75～84歳の人が7割超となっている。「免許返納」では、65～74歳の人が3割未満(6人)に留まることから、免許返納をしなくてもサポタクが利用可能な環境にある人がほとんどであるといえる。

居住地別にみると、西部東側で、西部西側より85歳以上の利用が多い傾向にある。

表 回答者の年齢

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
高校生	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大学・短大・専門学生等	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10～20歳代(生徒・学生除く)	0.0	0.0	20.0	0.0	1.1
30歳代	0.0	0.0	80.0	0.0	4.2
40歳代	0.0	0.0	0.0	4.2	0.4
50歳代	0.0	0.0	0.0	16.7	1.4
60～64歳	0.0	0.0	0.0	16.7	1.4
65～74歳	0.0	25.0	0.0	12.5	3.2
75～84歳	71.0	54.2	0.0	20.8	61.6
85歳以上	29.0	20.8	0.0	29.2	26.8
n	221	24	15	24	284
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
高校生	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
大学・短大・専門学生等	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10～20歳代(生徒・学生除く)	0.0	0.0	2.4	2.4	1.1
30歳代	9.4	2.4	4.8	4.9	4.2
40歳代	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4
50歳代	0.0	3.3	0.0	0.0	1.4
60～64歳	0.0	0.8	1.2	4.9	1.4
65～74歳	3.1	0.8	4.8	7.3	3.2
75～84歳	71.9	59.3	67.9	48.8	61.6
85歳以上	15.6	33.3	19.0	31.7	26.8
n	32	123	84	41	284

(3) 居住地

全体の傾向として、「西部北東」の人が多く登録している。

表 回答者の居住地

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
国道163号より北、国道170号より西	0.5	0.0	0.0	0.0	0.4
国道163号より北、国道170号とJRの間	10.9	8.3	20.0	8.0	10.9
国道163号より北、JRより東	44.3	41.7	20.0	48.0	43.2
国道163号より南、国道170号より西	19.9	12.5	20.0	8.0	18.2
国道163号より南、国道170号とJRの間	10.0	20.8	20.0	12.0	11.6
国道163号より南、JRより東	13.1	16.7	20.0	20.0	14.4
不明	1.4	0.0	0.0	4.0	1.4
n	221	24	15	25	285
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
国道163号より北、国道170号より西	3.1	0.0	0.0	0.0	0.4
国道163号より北、国道170号とJRの間	96.9	0.0	0.0	0.0	10.9
国道163号より北、JRより東	0.0	100.0	0.0	0.0	43.2
国道163号より南、国道170号より西	0.0	0.0	61.2	0.0	18.2
国道163号より南、国道170号とJRの間	0.0	0.0	38.8	0.0	11.6
国道163号より南、JRより東	0.0	0.0	0.0	100.0	14.4
不明	0.0	0.0	0.0	0.0	1.4
n	32	123	85	41	285

(4) 自動車運転免許

自動車運転免許は、「取得したことがない」「返納した」の回答が多い。

妊産婦や障がい者では、「持っている」人が比較的多い傾向にある。

表 自動車運転免許

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
持っている	11.8	0.0	93.3	28.0	16.8
返納を検討中	6.2	0.0	0.0	8.0	5.5
返納した	29.9	100.0	0.0	28.0	33.9
取得したことがない	52.1	0.0	6.7	36.0	43.8
n	211	23	15	25	274
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
持っている	9.4	17.8	16.5	22.0	16.8
返納を検討中	3.1	8.5	2.5	2.4	5.5
返納した	31.3	36.4	34.2	29.3	33.9
取得したことがない	56.3	37.3	46.8	46.3	43.8
n	32	118	79	41	274

(5) 健康度（歩く際の補助の要否）

登録区分で見ると、障がい者を除き、「1人で歩ける」「杖等があれば歩ける」の回答が多くを占める。

障がい者では、介助者や車いす等が必要とする人が他登録区分よりも多い。

表 歩く際の補助の要否

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
1人で歩ける	69.3	54.2	100.0	44.0	67.4
杖等があれば歩ける	25.6	45.8	0.0	32.0	26.5
介助者がいれば歩ける	4.2	0.0	0.0	12.0	4.3
車いす等が必要	0.9	0.0	0.0	12.0	1.8
n	215	24	15	25	279
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
1人で歩ける	68.8	68.6	69.5	57.5	67.4
杖等があれば歩ける	25.0	24.8	24.4	37.5	26.5
介助者がいれば歩ける	3.1	4.1	4.9	5.0	4.3
車いす等が必要	3.1	2.5	1.2	0.0	1.8
n	32	121	82	40	279

8.3.3 回答結果：サポタクの登録、利用状況

(1) 会員登録区分

いずれの地域でも、「75歳以上」での登録が多い。

表 会員登録区分

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
75歳以上	78.1	79.7	77.6	70.7	77.5
65歳以上の免許返納者	6.3	8.1	9.4	9.8	8.4
妊産婦	9.4	2.4	7.1	7.3	5.3
障がい者	6.3	9.8	5.9	12.2	8.8
n	32	123	85	41	285

(2) サポタクの利用頻度

登録者向けの調査であるものの、約半数の人が「利用したことがない」と回答しているほか、「月 1～3日」以下の利用で全体の約9割にのぼる。サポタクを定期的に利用する実利用者数は多くないといえる。

表 サポタクの利用頻度

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
利用したことがない	47.8	56.5	60.0	40.0	48.5
年数日	19.0	17.4	20.0	20.0	19.0
月1～3日	21.5	26.1	20.0	24.0	22.0
週1～2日	8.8	0.0	0.0	12.0	7.8
週3～5日	2.0	0.0	0.0	4.0	1.9
週6～7日	1.0	0.0	0.0	0.0	0.7
n	205	23	15	25	268

居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
利用したことがない	66.7	40.5	58.7	41.0	48.5
年数日	3.3	16.5	21.3	33.3	19.0
月1～3日	13.3	28.1	16.0	20.5	22.0
週1～2日	10.0	11.6	4.0	2.6	7.8
週3～5日	6.7	1.7	0.0	2.6	1.9
週6～7日	0.0	1.7	0.0	0.0	0.7
n	30	121	75	39	268

(3) サポタクの乗車時間帯

午前中の早い時間を中心とした利用が多い。妊産婦では夕方の利用も他登録区分より多くなっている。

表 サポタクの乗車時間帯

登録区分別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
8:30-10:00	49.0	55.6	75.0	46.2	50.0
10:00-12:00	42.0	44.4	25.0	46.2	42.1
12:00-14:00	23.0	33.3	0.0	30.8	23.8
14:00-16:00	27.0	0.0	0.0	15.4	23.0
16:00-17:30	24.0	0.0	50.0	23.1	23.0
n	100	9	4	13	126

居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
8:30-10:00	41.7	36.5	79.3	47.4	50.0
10:00-12:00	58.3	42.9	27.6	52.6	42.1
12:00-14:00	8.3	38.1	17.2	0.0	23.8
14:00-16:00	25.0	22.2	31.0	10.5	23.0
16:00-17:30	33.3	23.8	13.8	31.6	23.0
n	12	63	29	19	126

(4) サポタクの乗車ルート

忍ヶ丘駅、四条畷駅を起終点とする移動が多い。居住地別にみると、西部北側では忍ヶ丘駅、南側では四条畷駅の利用がみられる。

表 サポタクの乗車ルート

登録区別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
市役所 → 自宅	17.0	9.1	25.0	35.7	18.4
自宅 → 市役所	17.9	54.5	25.0	42.9	23.4
市民総合センター → 自宅	13.4	27.3	0.0	21.4	14.9
自宅 → 市民総合センター	15.2	9.1	25.0	14.3	14.9
忍ヶ丘駅 → 自宅	48.2	36.4	25.0	64.3	48.2
自宅 → 忍ヶ丘駅	28.6	18.2	25.0	42.9	29.1
四条畷駅 → 自宅	30.4	18.2	0.0	35.7	29.1
自宅 → 四条畷駅	30.4	18.2	50.0	21.4	29.1
n	112	11	4	14	141
居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
市役所 → 自宅	46.2	13.2	11.4	27.3	18.4
自宅 → 市役所	30.8	23.5	17.1	27.3	23.4
市民総合センター → 自宅	38.5	16.2	11.4	4.5	14.9
自宅 → 市民総合センター	23.1	17.6	11.4	9.1	14.9
忍ヶ丘駅 → 自宅	69.2	83.8	5.7	0.0	48.2
自宅 → 忍ヶ丘駅	30.8	50.0	8.6	0.0	29.1
四条畷駅 → 自宅	23.1	4.4	60.0	54.5	29.1
自宅 → 四条畷駅	0.0	2.9	74.3	50.0	29.1
n	13	68	35	22	141

(5) サポタクでの外出目的

75歳以上と障がい者では、「通院等」、次いで「買い物」が多い。妊産婦や免許返納者では、「手続き」の回答も多い。

表 サポタクでの外出目的

登録区別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
通院・通所・見舞い	59.3	72.7	25.0	76.9	61.0
買い物	38.9	18.2	25.0	53.8	38.3
手続き(銀行、市役所等)	24.8	36.4	50.0	30.8	27.0
余暇(飲食、習い事等)	13.3	9.1	0.0	7.7	12.1
通勤・通学	0.0	0.0	0.0	7.7	0.7
その他	8.0	0.0	0.0	0.0	6.4
n	113	11	4	13	141
居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
通院・通所・見舞い	64.3	58.2	70.3	47.6	61.0
買い物	28.6	46.3	32.4	33.3	38.3
手続き(銀行、市役所等)	50.0	22.4	18.9	33.3	27.0
余暇(飲食、習い事等)	0.0	13.4	16.2	9.5	12.1
通勤・通学	0.0	1.5	0.0	0.0	0.7
その他	7.1	7.5	5.4	4.8	6.4
n	14	67	37	21	141

(6) サポタクでの外出目的地

四條畷市内が約7割、市外が約4割となっている。いずれの属性でも、市内のほうが多い。

表 サポタクでの外出目的地

登録区分別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
四條畷市内	69.4	70.0	66.7	88.9	70.8
四條畷市外	46.9	40.0	33.3	22.2	44.2
n	98	10	3	9	120
居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
四條畷市内	81.8	80.0	56.3	56.3	70.8
四條畷市外	36.4	38.3	56.3	43.8	44.2
n	11	60	32	16	120

(7) サポタクの拠点から目的地までの移動手段

いずれの属性でも「徒歩」が最も多く、次いで「JR」となっている。拠点は概ね目的地徒歩圏に設定されているといえる。

表 サポタクの拠点から目的地までの移動手段

登録区分別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
徒歩	69.4	70.0	75.0	84.6	71.0
JR	39.6	40.0	75.0	23.1	39.1
一般タクシー	12.6	10.0	0.0	7.7	11.6
路線バス	9.9	20.0	0.0	7.7	10.1
四條畷市コミュニティバス	5.4	10.0	0.0	7.7	5.8
その他	4.5	0.0	25.0	0.0	4.3
n	111	10	4	13	138
居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
徒歩	84.6	78.8	52.8	70.0	71.0
JR	38.5	36.4	44.4	40.0	39.1
一般タクシー	7.7	12.1	19.4	0.0	11.6
路線バス	7.7	7.6	16.7	5.0	10.1
四條畷市コミュニティバス	15.4	7.6	2.8	0.0	5.8
その他	0.0	6.1	5.6	0.0	4.3
n	13	66	36	20	138

(8) サポタクでよく利用する会社

全体では「特に決めていない」と「なみはやタクシー」が同程度となっている。西部北側ではとくに「なみはやタクシー」が多い。

表 サポタクでよく利用する会社

登録区分別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
なみはやタクシー	38.6	50.0	25.0	45.5	39.6
トモエタクシー	22.8	10.0	0.0	27.3	21.6
オービシー	7.9	20.0	0.0	9.1	8.6
特に決めていない	40.4	30.0	75.0	27.3	39.6
n	114	10	4	11	139
居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
なみはやタクシー	58.3	42.0	32.4	26.3	39.6
トモエタクシー	33.3	29.0	10.8	10.5	21.6
オービシー	8.3	4.3	18.9	5.3	8.6
特に決めていない	25.0	36.2	40.5	63.2	39.6
n	12	69	37	19	139

(9) タクシー会社の選択理由

全体では「いつも利用している安心感」が多い。属性別には、75歳以上や障がい者、西部北側の人でこの傾向が大きい。妊産婦では「電話してからタクシーが来るまでの早さ」が多いほか、免許返納者や西部南東では「特にない」の回答が多い。

表 タクシー会社の選択理由

登録区分別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
いつも利用している安心感	47.0	33.3	25.0	54.5	46.0
電話のしやすさ	27.0	22.2	0.0	9.1	24.2
電話してからタクシーが来るまでの早さ	18.0	11.1	50.0	18.2	18.5
運転手の対応の良さ	11.0	22.2	0.0	27.3	12.9
安全運転	4.0	0.0	25.0	9.1	4.8
道や地域をよく知っている	6.0	0.0	0.0	9.1	5.6
電話対応の良さ	4.0	0.0	25.0	0.0	4.0
車両の設備や清潔感	1.0	0.0	25.0	18.2	3.2
特にない	27.0	44.4	25.0	9.1	26.6
n	100	9	4	11	124
居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
いつも利用している安心感	63.6	49.2	38.7	31.3	46.0
電話のしやすさ	36.4	23.8	32.3	0.0	24.2
電話してからタクシーが来るまでの早さ	45.5	11.1	22.6	18.8	18.5
運転手の対応の良さ	18.2	9.5	16.1	12.5	12.9
安全運転	9.1	6.3	3.2	0.0	4.8
道や地域をよく知っている	0.0	4.8	6.5	12.5	5.6
電話対応の良さ	0.0	3.2	6.5	6.3	4.0
車両の設備や清潔感	9.1	3.2	3.2	0.0	3.2
特にない	0.0	30.2	19.4	50.0	26.6
n	11	63	31	16	124

(10) サポタクを利用「しない」理由

全体では「目的地の近くに拠点がない」が最も多い。妊産婦では「他の移動手段の方が便利」が多いほか、西部北西では「電話での連絡が面倒・わかりにくい」、西部北東では「利用したい時間帯は混んでいる」との回答も多くみられる。

表 サポタクを「利用しない」理由

登録区分別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
目的地の近くに拠点がない	45.8	44.4	41.7	66.7	47.1
利用したい時間帯は混んでいる	25.4	27.8	8.3	26.7	24.6
利用したい時間帯に運行していない	21.1	16.7	8.3	40.0	21.4
電話での連絡が面倒・わかりにくい	19.0	27.8	8.3	26.7	19.8
他の移動手段の方が便利(自家用車等)	9.2	5.6	58.3	20.0	12.8
その他	32.4	38.9	33.3	26.7	32.6
n	142	18	12	15	187
居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
目的地の近くに拠点がない	43.5	41.1	55.2	46.9	47.1
利用したい時間帯は混んでいる	26.1	32.9	22.4	9.4	24.6
利用したい時間帯に運行していない	13.0	24.7	25.9	12.5	21.4
電話での連絡が面倒・わかりにくい	43.5	26.0	8.6	9.4	19.8
他の移動手段の方が便利(自家用車等)	8.7	11.0	12.1	21.9	12.8
その他	26.1	32.9	32.8	37.5	32.6
n	23	73	58	32	187

(11) サポタクの登録・利用による外出頻度の変化

「頻度は変わっていない」が最も多い。

表 サポタクの登録・利用による外出頻度の変化

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
おでかけの頻度が増えた	11.0	5.3	13.3	21.1	11.5
おでかけの頻度は変わっていない	74.4	84.2	86.7	57.9	74.7
おでかけの頻度は減った	14.6	10.5	0.0	21.1	13.8
n	164	19	15	19	217
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
おでかけの頻度が増えた	11.1	12.4	9.3	11.1	11.5
おでかけの頻度は変わっていない	81.5	76.3	70.4	75.0	74.7
おでかけの頻度は減った	7.4	11.3	20.4	13.9	13.8
n	27	97	54	36	217

(12) サポタク登録前の主な移動手段

全体では「一般タクシー」「徒歩」が多い。免許返納者では「路線バス」の回答も多い。コミュニティバスやデマンドタクシーからの転換はわずかである。

表 サポタク登録前の主な移動手段

登録区分別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
一般タクシー	45.6	50.0	20.0	55.6	45.2
徒歩	42.5	50.0	86.7	27.8	44.8
路線バス	22.8	68.2	40.0	22.2	27.8
自動車(自分で運転)	14.5	9.1	40.0	33.3	16.9
自動車(送迎)	11.4	18.2	33.3	5.6	12.9
四條畷市コミュニティバス(田原～西部)	11.9	22.7	13.3	5.6	12.5
西部地域のデマンドタクシー	11.9	13.6	0.0	5.6	10.9
その他	15.0	18.2	6.7	5.6	14.1
n	193	22	15	18	248
居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
一般タクシー	51.6	40.6	44.3	51.3	45.2
徒歩	48.4	42.5	41.4	53.8	44.8
路線バス	35.5	24.5	28.6	28.2	27.8
自動車(自分で運転)	19.4	22.6	10.0	12.8	16.9
自動車(送迎)	16.1	11.3	12.9	15.4	12.9
四條畷市コミュニティバス(田原～西部)	9.7	16.0	7.1	15.4	12.5
西部地域のデマンドタクシー	0.0	12.3	17.1	5.1	10.9
その他	25.8	8.5	20.0	10.3	14.1
n	31	106	70	39	248

8.3.4 回答結果：サポタクの満足度や改善

(1) サポタクの満足度

全体では、「会員登録手続」「運転手対応」で満足度が高く、「拠点設定」「運行時間帯」で満足度が低い。全体的な満足度は、不満が多い結果となっている。登録区分別には障がい者や西部南東で満足度が低い。

表 サポタクの項目別満足度

登録区分別 度数	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
会員登録手続	3.2	7.1	1.7	2.1	3.3
運転手対応	1.3	3.5	0.6	1.8	1.5
運行時間帯	-0.7	2.1	2.7	-0.6	-0.2
拠点設定	-1.8	-0.9	-0.7	-4.1	-1.9
全体的な満足度	-1.1	0.7	0.7	-2.5	-1.0
n	193	22	15	19	248
居住地別 度数	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
会員登録手続	3.9	2.8	4.4	2.0	3.3
運転手対応	2.5	2.5	2.0	-2.6	1.5
運行時間帯	-1.6	0.7	-0.5	-1.1	-0.2
拠点設定	-1.7	-2.3	-0.9	-2.7	-1.9
全体的な満足度	0.0	-0.5	-1.1	-3.0	-1.0
n	31	106	70	39	248

※「満足=10点、やや満足=5点、普通=0点、やや不満=-5点、不満=-10点」とし、「分からない」回答を除いた回答者数で加重平均により算出

(2) 参考 サポタクの満足度：項目別

表 サポタクの満足度：会員登録の手続き

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
満足	35.0	56.3	26.7	15.8	34.2
やや満足	8.4	12.5	13.3	15.8	9.8
普通	40.6	18.8	33.3	47.4	38.9
やや不満	8.4	0.0	20.0	10.5	8.8
不満	4.2	0.0	6.7	0.0	3.6
分からない	3.5	12.5	0.0	10.5	4.7
n	143	16	15	19	193
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
満足	43.5	29.1	41.5	28.6	34.2
やや満足	0.0	7.0	17.0	14.3	9.8
普通	43.5	45.3	26.4	35.7	38.9
やや不満	4.3	10.5	7.5	10.7	8.8
不満	4.3	1.2	3.8	10.7	3.6
分からない	4.3	7.0	3.8	0.0	4.7
n	23	86	53	28	193

表 サポタクの満足度：運転手の対応

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
満足	17.5	25.0	6.7	5.6	16.1
やや満足	11.9	18.8	20.0	16.7	13.5
普通	34.3	31.3	6.7	55.6	33.9
やや不満	2.8	0.0	26.7	0.0	4.2
不満	11.9	6.3	0.0	0.0	9.4
分からない	21.7	18.8	40.0	22.2	22.9
n	143	16	15	18	192
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
満足	26.3	15.9	15.4	10.0	16.1
やや満足	5.3	21.6	11.5	0.0	13.5
普通	15.8	35.2	32.7	40.0	33.9
やや不満	5.3	3.4	0.0	13.3	4.2
不満	10.5	4.5	7.7	26.7	9.4
分からない	36.8	19.3	32.7	10.0	22.9
n	19	88	52	30	192

表 サポタクの満足度：運行時間帯

登録区分別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
満足	16.2	40.0	26.7	11.1	18.4
やや満足	9.2	0.0	33.3	11.1	10.5
普通	28.2	6.7	13.3	38.9	26.3
やや不満	18.3	20.0	20.0	11.1	17.9
不満	17.6	13.3	6.7	16.7	16.3
分からない	10.6	20.0	0.0	11.1	10.5
n	142	15	15	18	190
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
満足	13.0	22.9	17.0	13.3	18.4
やや満足	13.0	9.6	13.2	6.7	10.5
普通	21.7	25.3	22.6	36.7	26.3
やや不満	4.3	25.3	11.3	20.0	17.9
不満	30.4	8.4	22.6	16.7	16.3
分からない	17.4	8.4	13.2	6.7	10.5
n	23	83	53	30	190

表 サポタクの満足度：拠点の設定

登録区別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
満足	14.4	25.0	13.3	5.9	14.4
やや満足	9.8	6.3	26.7	5.9	10.4
普通	20.3	18.8	13.3	23.5	19.9
やや不満	22.2	25.0	26.7	29.4	23.4
不満	24.8	25.0	20.0	35.3	25.4
分からない	8.5	0.0	0.0	0.0	6.5
n	153	16	15	17	201
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
満足	20.0	11.4	18.2	10.0	14.4
やや満足	4.0	13.6	10.9	6.7	10.4
普通	16.0	18.2	18.2	30.0	19.9
やや不満	16.0	26.1	20.0	26.7	23.4
不満	28.0	27.3	21.8	26.7	25.4
分からない	16.0	3.4	10.9	0.0	6.5
n	25	88	55	30	201

表 サポタクの満足度：全体の満足度

登録区別 択一回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
満足	10.6	12.5	20.0	11.1	11.6
やや満足	13.5	12.5	13.3	0.0	12.1
普通	25.5	50.0	26.7	33.3	28.4
やや不満	19.1	12.5	26.7	22.2	19.5
不満	17.7	6.3	6.7	22.2	16.3
分からない	13.5	6.3	6.7	11.1	12.1
n	141	16	15	18	190
居住地別 択一回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
満足	26.3	10.6	11.1	3.4	11.6
やや満足	0.0	15.3	9.3	17.2	12.1
普通	26.3	30.6	29.6	17.2	28.4
やや不満	10.5	20.0	16.7	31.0	19.5
不満	21.1	12.9	16.7	24.1	16.3
分からない	15.8	10.6	16.7	6.9	12.1
n	19	85	54	29	190

(3) サポタクの制度改善

全体では「拠点の増加」「会員登録できない家族や介助者の同乗」を求める人が多い。特に妊産婦では、「同乗」を求める人が多い。

表 サポタクの制度改善（複数回答）

登録区分別 複数回答(%)	75歳以上	免許返納	妊産婦	障がい者	計
拠点の増加	68.0	76.5	71.4	90.0	70.9
会員登録できない家族や介助者の同乗	42.0	58.8	78.6	60.0	47.3
利用料金の価格を安く改定	27.2	17.6	14.3	40.0	26.8
利用時間帯の拡大	26.0	23.5	35.7	25.0	26.4
利用料金の価格を高く改定	0.6	0.0	7.1	15.0	2.3
その他	22.5	23.5	21.4	15.0	21.8
n	169	17	14	20	220
居住地別 複数回答(%)	西部北西	西部北東	西部南西	西部南東	計
拠点の増加	73.1	72.7	60.0	82.4	70.9
会員登録できない家族や介助者の同乗	57.7	39.4	55.0	47.1	47.3
利用料金の価格を安く改定	34.6	25.3	21.7	35.3	26.8
利用時間帯の拡大	38.5	20.2	36.7	17.6	26.4
利用料金の価格を高く改定	7.7	1.0	3.3	0.0	2.3
その他	15.4	22.2	28.3	14.7	21.8
n	26	99	60	34	220

9 参考 市内の交通に求められる方向性

9.1 上位・関連計画の整理

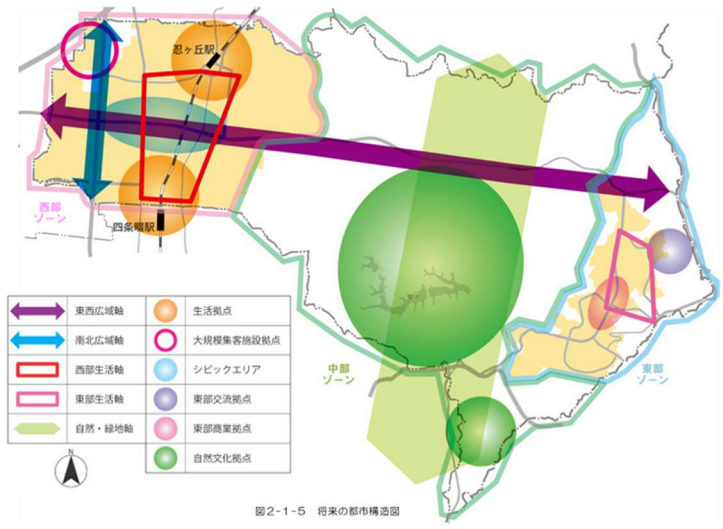
以下の上位・関連計画より、地域公共交通に求められる方向性を整理した。

(1) 第6次四條畷市総合計画

	記載内容抜粋										
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：平成 28（2016）年 3 月 構想期間：平成 28（2016）年度から平成 62（2050）年度までの 35 年間 										
基本計画	<p>●まちなかの将来像 自然と歴史をいつくしみ やすらぎ めくもり にぎわいをそだてよう みんなの夢をつくるまち 四條畷 ～すべては住みよいまちづくりのために～</p> <p>●基本理念</p> <ol style="list-style-type: none"> ①人権尊重のまちづくり ②住民と行政が協働で取り組むまちづくり ③安心、安全を重視したまちづくり ④地域性を活かした自立的なまちづくり <p>●基本方向と施策</p> <table border="1"> <tr> <td>①自然環境の保全を図り、快適な暮らしを実現する基盤づくり</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 公園と緑の保全 道路の充実 生活環境の保持 環境負荷の低減 水環境の整備 </td> </tr> <tr> <td>②賑わいと魅力を創造し、まちを元気にする活力づくり</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 協働と参画の推進 地域経済を支える産業の活性化 観光の振興 公共交通の充実と安全対策 計画的な都市整備 </td> </tr> <tr> <td>③地域が、潤い、安らぎ、生きがいにも包まれる環境づくり</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 人権尊重の社会形成 防災、減災消防、救急の推進と充実 市民生活に及ぶ防犯と多様な危機への対策 地域福祉の醸成と自立支援の充実 子育て、子育て支援の充実 高齢者福祉の充実 障がい者福祉の推進 健康づくりの推進と国民健康保険の適正運用 </td> </tr> <tr> <td>④学び、文化、スポーツから働きかける夢づくり</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 教育の充実 青少年の健全育成 生涯学習の推進 生涯スポーツの振興 歴史、文化の保存と継承 国際、文化交流の醸成 </td> </tr> <tr> <td>⑤確かな未来を築く行財政運営に向けた体制づくり</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 効率的、効果的な行政運営（効率的、効果的な行政サービスの提供、近隣市との連携強化、広域的な事務の効率化、市政情報の共有） </td> </tr> </table>	①自然環境の保全を図り、快適な暮らしを実現する基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> 公園と緑の保全 道路の充実 生活環境の保持 環境負荷の低減 水環境の整備 	②賑わいと魅力を創造し、まちを元気にする活力づくり	<ul style="list-style-type: none"> 協働と参画の推進 地域経済を支える産業の活性化 観光の振興 公共交通の充実と安全対策 計画的な都市整備 	③地域が、潤い、安らぎ、生きがいにも包まれる環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> 人権尊重の社会形成 防災、減災消防、救急の推進と充実 市民生活に及ぶ防犯と多様な危機への対策 地域福祉の醸成と自立支援の充実 子育て、子育て支援の充実 高齢者福祉の充実 障がい者福祉の推進 健康づくりの推進と国民健康保険の適正運用 	④学び、文化、スポーツから働きかける夢づくり	<ul style="list-style-type: none"> 教育の充実 青少年の健全育成 生涯学習の推進 生涯スポーツの振興 歴史、文化の保存と継承 国際、文化交流の醸成 	⑤確かな未来を築く行財政運営に向けた体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> 効率的、効果的な行政運営（効率的、効果的な行政サービスの提供、近隣市との連携強化、広域的な事務の効率化、市政情報の共有）
①自然環境の保全を図り、快適な暮らしを実現する基盤づくり	<ul style="list-style-type: none"> 公園と緑の保全 道路の充実 生活環境の保持 環境負荷の低減 水環境の整備 										
②賑わいと魅力を創造し、まちを元気にする活力づくり	<ul style="list-style-type: none"> 協働と参画の推進 地域経済を支える産業の活性化 観光の振興 公共交通の充実と安全対策 計画的な都市整備 										
③地域が、潤い、安らぎ、生きがいにも包まれる環境づくり	<ul style="list-style-type: none"> 人権尊重の社会形成 防災、減災消防、救急の推進と充実 市民生活に及ぶ防犯と多様な危機への対策 地域福祉の醸成と自立支援の充実 子育て、子育て支援の充実 高齢者福祉の充実 障がい者福祉の推進 健康づくりの推進と国民健康保険の適正運用 										
④学び、文化、スポーツから働きかける夢づくり	<ul style="list-style-type: none"> 教育の充実 青少年の健全育成 生涯学習の推進 生涯スポーツの振興 歴史、文化の保存と継承 国際、文化交流の醸成 										
⑤確かな未来を築く行財政運営に向けた体制づくり	<ul style="list-style-type: none"> 効率的、効果的な行政運営（効率的、効果的な行政サービスの提供、近隣市との連携強化、広域的な事務の効率化、市政情報の共有） 										
公共交通関連	<p>第2章 賑わいと魅力を創造し、まちを元気にする活力づくり 施策4 公共交通の充実と安全対策</p> <p>●めざすべき姿</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通ネットワーク再構築のもと、利便性が向上した安心、安全な交通網が整備されています。 一人ひとりが悲惨な交通事故を身近な問題としてとらえ、交通安全意識が高まっています。 <p>●市役所の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> 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します。 安全で快適に利用できる公共交通をめざし、各事業者との連携のもと、移動方法の確保や交通のバリアフリー化に努めます。 歩行者や自転車及び自動車を運転する方々の交通安全意識の高揚に向けて、啓発活動や街頭指導を行います。 <p>●住民・事業者の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を積極的に利用します。 環境に配慮し、ノーマイカーデーを実践します。 歩行者、自転車及び自動車等の運転者一人ひとりがゆずり合いの気持ちを持ち、交通安全に努めます。 交通ルールや交通マナーを守ります。 										

(2) 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〕

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：平成 29 (2017) 年 3 月 構想期間：平成 29 (2017) 年度から平成 62 (2050) 年度
まちづくりの理念と基本方針	<p>●まちづくりの理念</p> <ol style="list-style-type: none"> ①人権尊重のまちづくり ②住民と行政が協働で取り組むまちづくり ③安心、安全を重視したまちづくり ④地域性を活かした自立的なまちづくり <p>●まちづくりの基本方針</p> <ol style="list-style-type: none"> [1]快適で便利なまちづくり [2]安らぎと潤いのあるまちづくり [3]災害に強い安全なまちづくり [4]魅力と活力のあるまちづくり <p>●将来の都市構造</p> <p>【ゾーン別構成】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本市の自然的、歴史的、社会的な地域特性を踏まえ、市域を西部、中部、東部の 3 ゾーンに区分 <p>【都市軸の形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> 幹線道路等の交通・交流空間を中心として、都市の骨格となる 5 本の都市軸を形成 <p>【拠点地区の形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民の生活活動や経済活動、地域の歴史や特性を重視して、商業・業務、行政、文化・交流等の機能が集積した 6 つの拠点地区を形成
公共交通関連	<p>●基本的な方向：快適で便利なまちづくり</p> <ol style="list-style-type: none"> ①市民生活や産業を支える道路、公共交通などの交通基盤の充実 <p>●交通体系の整備方針</p> <p>【鉄道交通の充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通バリアフリー基本構想に基づき、高齢者や障がい者等、誰もが利用しやすい駅施設や車両について、事業者と協議を行い、一定の導入を終え、通勤や通学による朝夕の交通混雑を緩和するため、鉄道の列車ダイヤの改善等の促進を行います。 誰もが利用しやすい駅施設や車両となるよう、民営バスやコミュニティバス等、周辺交通との連携を図ります。 鉄道により分断されている市街地の問題を解消するため、補助幹線道路と鉄道との交差方法等について、鉄道事業者や近隣市、関係機関とも連携しながら、そのあり方を検討します。 <p>【バス交通の充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> 誰もが安全、快適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。 <p>【その他の交通施設の整備】</p> <ul style="list-style-type: none"> 忍ヶ丘駅前広場の機能や環境の維持に努めるとともに、高齢者や障がい者などに配慮した安全な歩行者空間の確保に努めます。 JR 忍ヶ丘駅及び四条畷駅周辺において駐車場の維持保全に努めます。 駅周辺への自転車需要に配慮して、両駅周辺での自転車駐輪場を確保するとともに、「四條畷市自転車等の放置防止に関する条例」の運用により、放置自転車・バイクの追放に努めます。



(3) 第2期四條畷市総合戦略（令和5（2023）年3月）

記載内容抜粋					
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和5（2023）年3月 計画期間：令和5（2023）年度から令和9（2027）年度までの5年間 				
戦略の体系	<ul style="list-style-type: none"> ●人口ビジョン（改訂版）に掲げる将来展望 令和32（2050）年時点で、人口規模45,000人程度、生産年齢人口比率 概ね50%以上 ●めざすべきまちの将来像（地域の理想像） みんなで未来を育むまち 四條畷 ●総合戦略KGI（令和9年） 40歳未満の社会増（3か年平均） ●基本目標と基本的方向 				
	基本目標	1 ひとつづくり	2 まちづくり	3 しくみづくり	
	基本的方向と施策	【みんなの学びが叶う環境づくりに取り組む】 子どもから大人まで、すべての人々の個性や創造性を発揮し、夢や可能性に挑戦しながら、学び続けることができる環境づくりを推進します。	【住みたい・住み続けたいと思える住環境の整備を推進する】 身近で豊かな自然を活かしながら、子育て世代にとって魅力ある快適な住環境を実現するために、取り組みを進めます。	【安心して子育てができる環境づくりに取り組む】 妊娠・出産・子育てなど、それぞれのライフステージにおいて、切れ目のない支援を行うとともに、仕事と子育ての両立を支援することで、子どもを産み、育てる希望が叶うまちづくりを推進します。	
			【産業と地域の活性化によるまちの魅力を創出する】 産業各分野の強みを活かしつつ、異なる分野を融合していく「施策間連携」の考えを市内産業全体で育み、さらなる地域の活性化を推進します。	【誰もが健康で暮らせる環境づくりに取り組む】 住み慣れた地域において、誰もが健康で安心して、いきいきと活躍できる環境づくりに取り組みます。	【デジタル技術の活用による住民サービスの向上（DXの推進）】 誰もがDXの恩恵を受けられるとともに、デジタル技術の活用により捻出した時間を丁寧な窓口対応に充てる等、「四條畷市DX推進計画」に基づく各施策を着実に実行し、市民満足度の向上をめざします。
横断的な視点	<ul style="list-style-type: none"> 【地方創生と脱炭素の好循環】 脱炭素社会の実現をはじめとする地方創生SDGsの理念を取り入れた持続可能なまちづくりを推進します。 【多様な人々の活躍による地方創生の推進】 共催・協力事業、公民連携、企業版ふるさと納税など、多様な人々の活躍により、地方創生を推進します。 【シティプロモーションの推進】 若い世代に訴求するよう、施策と連動したプロモーションを行い、まちのイメージ向上を図ります。 				

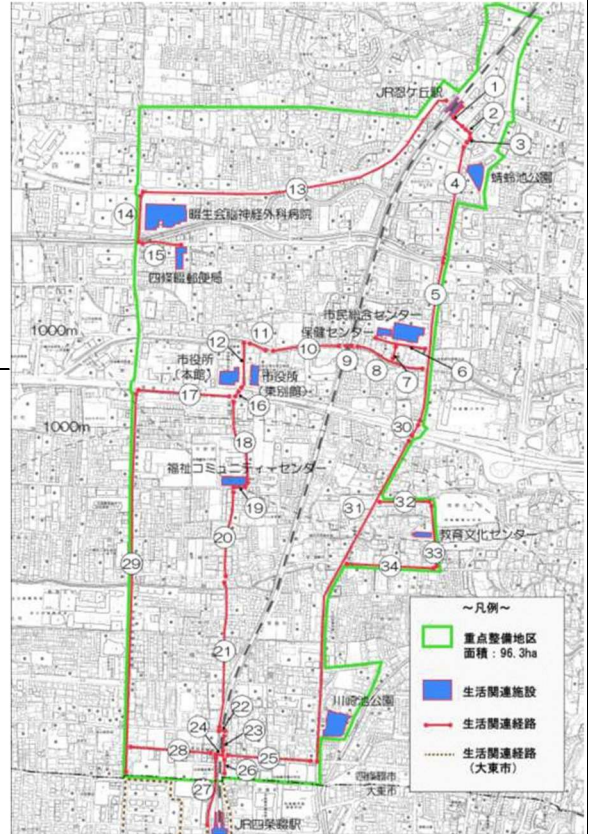
(4) 四條畷市人口ビジョン（改訂版）（令和5（2023）年3月）

記載内容抜粋																																																																																																																												
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和5（2023）年3月 対象期間：令和32（2050）年度まで 																																																																																																																											
人口の将来推計と分析	<p>●人口の将来推計</p> <p style="text-align: center;">総人口と年齢3区分別人口の推計（人）</p> <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <caption>総人口と年齢3区分別人口の推計（人）</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>0～14歳</th> <th>15～64歳</th> <th>65歳以上</th> <th>総人口</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成27 2015</td><td>7,954</td><td>33,668</td><td>14,453</td><td>56,075</td></tr> <tr><td>令和2 2020</td><td>6,938</td><td>32,945</td><td>15,294</td><td>55,177</td></tr> <tr><td>令和7 2025</td><td>5,769</td><td>31,404</td><td>14,411</td><td>51,584</td></tr> <tr><td>令和12 2030</td><td>5,115</td><td>29,091</td><td>14,282</td><td>48,488</td></tr> <tr><td>令和17 2035</td><td>4,574</td><td>25,878</td><td>14,885</td><td>45,337</td></tr> <tr><td>令和22 2040</td><td>4,249</td><td>22,117</td><td>16,042</td><td>42,408</td></tr> <tr><td>令和27 2045</td><td>3,942</td><td>19,832</td><td>15,848</td><td>39,622</td></tr> <tr><td>令和32 2050</td><td>3,580</td><td>18,335</td><td>14,971</td><td>36,886</td></tr> </tbody> </table> <p>令和2（2020）年時点で55,177人の実績であったところ、10年後の令和12年には5万人を切り、30年後の令和32年には36,886人にまで減少すると推計されています。</p>	年	0～14歳	15～64歳	65歳以上	総人口	平成27 2015	7,954	33,668	14,453	56,075	令和2 2020	6,938	32,945	15,294	55,177	令和7 2025	5,769	31,404	14,411	51,584	令和12 2030	5,115	29,091	14,282	48,488	令和17 2035	4,574	25,878	14,885	45,337	令和22 2040	4,249	22,117	16,042	42,408	令和27 2045	3,942	19,832	15,848	39,622	令和32 2050	3,580	18,335	14,971	36,886																																																																														
年	0～14歳	15～64歳	65歳以上	総人口																																																																																																																								
平成27 2015	7,954	33,668	14,453	56,075																																																																																																																								
令和2 2020	6,938	32,945	15,294	55,177																																																																																																																								
令和7 2025	5,769	31,404	14,411	51,584																																																																																																																								
令和12 2030	5,115	29,091	14,282	48,488																																																																																																																								
令和17 2035	4,574	25,878	14,885	45,337																																																																																																																								
令和22 2040	4,249	22,117	16,042	42,408																																																																																																																								
令和27 2045	3,942	19,832	15,848	39,622																																																																																																																								
令和32 2050	3,580	18,335	14,971	36,886																																																																																																																								
めざすべき将来の方向	<p>●人口動向の分析とめざすべき将来の方向</p> <p>(1) 自然減の抑制 めざすべき将来の方向① 子どもを産み、育てる希望が叶うまちへ</p> <p>(2) 転出の抑制 めざすべき将来の方向② いつまでも安心して暮らせるまちへ</p> <p>(3) 転入の促進 めざすべき将来の方向③ 学び、働き、住み続けたいと思える魅力的なまちへ</p>																																																																																																																											
人口の将来展望	<p>●人口の将来展望</p> <p>令和32（2050）年時点で「人口規模45,000人程度 生産年齢人口比率概ね50%以上」をめざします。</p> <p>●合計特殊出生率に関する展望</p> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>令和12（2030）年までに</th> <th>令和22（2040）年までに</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>合計特殊出生率</td> <td>1.68</td> <td>1.93</td> </tr> </tbody> </table> <p>●社会動態に関する展望</p> <p>令和12（2030）年から令和32（2050）年までの各年</p> <ul style="list-style-type: none"> 子育て世代とその子ども世代の転入増・転出減 20歳代の若者世代の転出減 上記以外の世代の転入出の均衡 <p>●将来展望の詳細</p> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成27 2015</th> <th>令和2 2020</th> <th>令和7 2025</th> <th>令和12 2030</th> <th>令和17 2035</th> <th>令和22 2040</th> <th>令和27 2045</th> <th>令和32 2050</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="9">社人研推計準拠</td> </tr> <tr> <td>総人口(人)</td> <td>56,075</td> <td>55,177</td> <td>51,584</td> <td>48,488</td> <td>45,337</td> <td>42,408</td> <td>39,622</td> <td>36,886</td> </tr> <tr> <td>0～14歳</td> <td>14.2</td> <td>12.6</td> <td>11.2</td> <td>10.5</td> <td>10.1</td> <td>10.0</td> <td>9.9</td> <td>9.7</td> </tr> <tr> <td>15～64歳</td> <td>60.0</td> <td>59.7</td> <td>60.9</td> <td>60.0</td> <td>57.1</td> <td>52.2</td> <td>50.1</td> <td>49.7</td> </tr> <tr> <td>65歳以上</td> <td>25.8</td> <td>27.7</td> <td>27.9</td> <td>29.5</td> <td>32.8</td> <td>37.8</td> <td>40.0</td> <td>40.6</td> </tr> <tr> <td>75歳以上</td> <td>10.5</td> <td>14.5</td> <td>17.8</td> <td>18.5</td> <td>17.7</td> <td>18.5</td> <td>21.8</td> <td>26.8</td> </tr> <tr> <td colspan="9">独自推計(合計特殊出生率の改善+人口移動改善)</td> </tr> <tr> <td>総人口(人)</td> <td>56,075</td> <td>55,177</td> <td>52,131</td> <td>50,731</td> <td>49,038</td> <td>47,606</td> <td>46,348</td> <td>45,043</td> </tr> <tr> <td>0～14歳</td> <td>14.2</td> <td>12.6</td> <td>12.1</td> <td>12.4</td> <td>12.3</td> <td>13.3</td> <td>13.9</td> <td>14.4</td> </tr> <tr> <td>15～64歳</td> <td>60.0</td> <td>59.7</td> <td>60.2</td> <td>58.7</td> <td>55.9</td> <td>51.0</td> <td>49.3</td> <td>49.4</td> </tr> <tr> <td>65歳以上</td> <td>25.8</td> <td>27.7</td> <td>27.6</td> <td>28.9</td> <td>31.7</td> <td>35.7</td> <td>36.8</td> <td>36.2</td> </tr> <tr> <td>75歳以上</td> <td>10.5</td> <td>14.5</td> <td>17.7</td> <td>18.2</td> <td>17.4</td> <td>17.7</td> <td>20.4</td> <td>24.4</td> </tr> </tbody> </table>		令和12（2030）年までに	令和22（2040）年までに	合計特殊出生率	1.68	1.93		平成27 2015	令和2 2020	令和7 2025	令和12 2030	令和17 2035	令和22 2040	令和27 2045	令和32 2050	社人研推計準拠									総人口(人)	56,075	55,177	51,584	48,488	45,337	42,408	39,622	36,886	0～14歳	14.2	12.6	11.2	10.5	10.1	10.0	9.9	9.7	15～64歳	60.0	59.7	60.9	60.0	57.1	52.2	50.1	49.7	65歳以上	25.8	27.7	27.9	29.5	32.8	37.8	40.0	40.6	75歳以上	10.5	14.5	17.8	18.5	17.7	18.5	21.8	26.8	独自推計(合計特殊出生率の改善+人口移動改善)									総人口(人)	56,075	55,177	52,131	50,731	49,038	47,606	46,348	45,043	0～14歳	14.2	12.6	12.1	12.4	12.3	13.3	13.9	14.4	15～64歳	60.0	59.7	60.2	58.7	55.9	51.0	49.3	49.4	65歳以上	25.8	27.7	27.6	28.9	31.7	35.7	36.8	36.2	75歳以上	10.5	14.5	17.7	18.2	17.4	17.7	20.4	24.4
	令和12（2030）年までに	令和22（2040）年までに																																																																																																																										
合計特殊出生率	1.68	1.93																																																																																																																										
	平成27 2015	令和2 2020	令和7 2025	令和12 2030	令和17 2035	令和22 2040	令和27 2045	令和32 2050																																																																																																																				
社人研推計準拠																																																																																																																												
総人口(人)	56,075	55,177	51,584	48,488	45,337	42,408	39,622	36,886																																																																																																																				
0～14歳	14.2	12.6	11.2	10.5	10.1	10.0	9.9	9.7																																																																																																																				
15～64歳	60.0	59.7	60.9	60.0	57.1	52.2	50.1	49.7																																																																																																																				
65歳以上	25.8	27.7	27.9	29.5	32.8	37.8	40.0	40.6																																																																																																																				
75歳以上	10.5	14.5	17.8	18.5	17.7	18.5	21.8	26.8																																																																																																																				
独自推計(合計特殊出生率の改善+人口移動改善)																																																																																																																												
総人口(人)	56,075	55,177	52,131	50,731	49,038	47,606	46,348	45,043																																																																																																																				
0～14歳	14.2	12.6	12.1	12.4	12.3	13.3	13.9	14.4																																																																																																																				
15～64歳	60.0	59.7	60.2	58.7	55.9	51.0	49.3	49.4																																																																																																																				
65歳以上	25.8	27.7	27.6	28.9	31.7	35.7	36.8	36.2																																																																																																																				
75歳以上	10.5	14.5	17.7	18.2	17.4	17.7	20.4	24.4																																																																																																																				

(5) 四條畷市バリアフリー基本構想（令和3年12月）

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和3（2021）年12月 構想期間：令和3（2021）年度から令和12（2030年度）までの10年間 令和3年度（2021年度）から令和7年度（2025年度）までの5年間を「前期」 令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）までの5年間を「後期」
基本理念と基本方針	<p>●基本理念 誰もが しぜんに 暮らし 活動できるまち 四條畷</p> <p>●基本方針 <安心・安全に暮らせるまちづくりの推進> <重点的・効果的なバリアフリー化の推進> <心のバリアフリーの推進> <継続的に取り組むバリアフリー></p> <p>●重点整備地区の設定 ・JR忍ヶ丘駅・四條畷駅周辺地区</p>
実施すべき特定事業等	<p>●公共交通特定事業 【整備方針】 ・公共交通特定事業では、これまでも駅舎改修や低床バスの導入などを実施してきましたが、利用者の意見やニーズを取り入れつつ、利便性の向上を推進していきます。また、バリアフリー化整備が実施済であるものについては引き続きその維持管理等に努めていきます。</p> <p>【整備メニュー及び取組み】 ○鉄道事業 ・JR忍ヶ丘駅：誘導サインの改良（短期） ○バス事業 ・バス停の時刻表の改良の検討（短期） ・コミュニケーション支援ボード導入の検討（短期）</p> <p>●道路特定事業 【整備方針】 ・高齢者、障がい者等をはじめ、すべての人々が安全かつ円滑に利用できるように、「道路移動円滑化基準」や「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」に基づき、歩道などのバリアフリー化を行います。ただし、歩道等のない経路については歩行空間の確保等の整備に努め、歩道の整備を検討します。</p> <p>【整備メニュー及び取組み】 ・（省略）</p> <p>●交通安全特定事業 【整備方針】 ・交通安全特定事業では、信号機、道路標示の設置、生活関連経路を構成する道路における交通安全施設についての整備方針を定め、すべての人が安全、円滑に交差点を横断できるよう、主要交差点での音響信号、青時間延長ボタン、その他の施設の改良を検討します。移動の支障となる歩道上などにおける違法駐車取締、交通安全に関する啓発活動を引き続き推進します。</p> <p>【整備メニュー及び取組み】 ・音響信号の設置の検討（中期） ・青時間延長ボタンの設置の検討（中期） ・交通規制や違法駐車・駐輪などの取締強化（継続） ・違法駐車防止や自転車の通行マナーに関する広報・啓発活動（継続）</p>

<生活関連施設・生活関連経路・重点整備地区>



(6) 第5期四條畷市地域福祉計画（令和6（2024）年3月）

	記載内容抜粋													
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和6（2024）年3月 計画期間：令和6（2024）年度から令和11（2029）年度までの6ヵ年 													
基本理念と基本目標	<p>●基本理念 みんなの力で地域からつくる暖かみのあるまち</p> <p>●基本的な考え方</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基本目標</th> <th>基本方針</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">基本目標1 地域で支え合うまちづくり</td> <td>基本方針 1. 地域のつながりづくり</td> </tr> <tr> <td>基本方針 2. 地域活動の仲間づくり</td> </tr> <tr> <td>基本方針 3. 地域福祉活動の強化</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">基本目標2 包括的な支援体制づくり</td> <td>基本方針 4. 関係各課を横つなぎにする支援体制の整備</td> </tr> <tr> <td>基本方針 5. 生きづらさを感じる人への支援</td> </tr> <tr> <td>基本方針 6. 権利擁護の推進</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">基本目標3 誰もが安心して暮らすことができる仕組みづくり</td> <td>基本方針 7. 災害時対策の充実</td> </tr> <tr> <td>基本方針 8. いろいろな人が生活しやすい仕組みづくり</td> </tr> </tbody> </table>	基本目標	基本方針	基本目標1 地域で支え合うまちづくり	基本方針 1. 地域のつながりづくり	基本方針 2. 地域活動の仲間づくり	基本方針 3. 地域福祉活動の強化	基本目標2 包括的な支援体制づくり	基本方針 4. 関係各課を横つなぎにする支援体制の整備	基本方針 5. 生きづらさを感じる人への支援	基本方針 6. 権利擁護の推進	基本目標3 誰もが安心して暮らすことができる仕組みづくり	基本方針 7. 災害時対策の充実	基本方針 8. いろいろな人が生活しやすい仕組みづくり
基本目標	基本方針													
基本目標1 地域で支え合うまちづくり	基本方針 1. 地域のつながりづくり													
	基本方針 2. 地域活動の仲間づくり													
	基本方針 3. 地域福祉活動の強化													
基本目標2 包括的な支援体制づくり	基本方針 4. 関係各課を横つなぎにする支援体制の整備													
	基本方針 5. 生きづらさを感じる人への支援													
	基本方針 6. 権利擁護の推進													
基本目標3 誰もが安心して暮らすことができる仕組みづくり	基本方針 7. 災害時対策の充実													
	基本方針 8. いろいろな人が生活しやすい仕組みづくり													
施策の展開	<p>●公共交通関連</p> <p>基本目標3 誰もが安心して暮らすことができる仕組みづくり 基本方針8. いろいろな人が生活しやすい仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢になっても誰もが安心して住み続けられるまちづくりには、交通体系の維持や移動手段の確保が求められ、道路や施設のバリアフリーだけでなく、情報が得やすい環境も必要となります。こうしたことから、生活の様々な場面で、人にやさしく、誰もが暮らしやすい環境を整備します。 <p>【目標とする地域の姿】</p> <ul style="list-style-type: none"> さまざまな年代、障がいがある人など関係なく、安心して社会資源を利用し、自分らしく豊かに生活することができる。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策の方向</th> <th>取組内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>バリアフリーの推進</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◇高齢者や障がいのある人、子どもなど、誰もが安全に安心して移動できるよう、建物や道路などのバリアフリー化を進める（建物・道路のバリアフリー、合理的配慮の提供） ◇地域で市民のボランティア団体や社会福祉法人等による移動支援サービスが広がるよう支援する（移動のバリアフリー） ◇こころのバリアフリーの啓発（精神的なバリアフリー） </td> </tr> <tr> <td>交通手段の確保</td> <td>◇コミュニティバスやサポートタクシー事業などの交通手段について、さまざまな年齢層の利便性も含め住民ニーズに合わせて必要に応じて見直しを行う</td> </tr> <tr> <td>移動支援の充実</td> <td>◇障がい者手帳のある人や要支援認定者などに交通機関や福祉有償運送事業の利用助成を行い、自立支援や社会参加の環境整備を推進する</td> </tr> <tr> <td>住宅確保要配慮者の支援</td> <td>◇セーフティネット住宅（あんぜん・あんしん賃貸住宅）や市の各相談窓口の周知に努める</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>住民・地域に期待すること</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ◇外出支援や買い物支援など自分たちで出来る「生活を支える取組」を考える ◇高齢や障がい等により自ら情報を得にくい人が身近にいることを理解し、高齢者や子どもを含めて誰もがわかりやすい情報発信を心がける ◇困っている人を見かけたら、「お手伝いできることはありますか」と声をかける </td> </tr> </tbody> </table>	施策の方向	取組内容	バリアフリーの推進	<ul style="list-style-type: none"> ◇高齢者や障がいのある人、子どもなど、誰もが安全に安心して移動できるよう、建物や道路などのバリアフリー化を進める（建物・道路のバリアフリー、合理的配慮の提供） ◇地域で市民のボランティア団体や社会福祉法人等による移動支援サービスが広がるよう支援する（移動のバリアフリー） ◇こころのバリアフリーの啓発（精神的なバリアフリー） 	交通手段の確保	◇コミュニティバスやサポートタクシー事業などの交通手段について、さまざまな年齢層の利便性も含め住民ニーズに合わせて必要に応じて見直しを行う	移動支援の充実	◇障がい者手帳のある人や要支援認定者などに交通機関や福祉有償運送事業の利用助成を行い、自立支援や社会参加の環境整備を推進する	住宅確保要配慮者の支援	◇セーフティネット住宅（あんぜん・あんしん賃貸住宅）や市の各相談窓口の周知に努める	住民・地域に期待すること	<ul style="list-style-type: none"> ◇外出支援や買い物支援など自分たちで出来る「生活を支える取組」を考える ◇高齢や障がい等により自ら情報を得にくい人が身近にいることを理解し、高齢者や子どもを含めて誰もがわかりやすい情報発信を心がける ◇困っている人を見かけたら、「お手伝いできることはありますか」と声をかける 	
施策の方向	取組内容													
バリアフリーの推進	<ul style="list-style-type: none"> ◇高齢者や障がいのある人、子どもなど、誰もが安全に安心して移動できるよう、建物や道路などのバリアフリー化を進める（建物・道路のバリアフリー、合理的配慮の提供） ◇地域で市民のボランティア団体や社会福祉法人等による移動支援サービスが広がるよう支援する（移動のバリアフリー） ◇こころのバリアフリーの啓発（精神的なバリアフリー） 													
交通手段の確保	◇コミュニティバスやサポートタクシー事業などの交通手段について、さまざまな年齢層の利便性も含め住民ニーズに合わせて必要に応じて見直しを行う													
移動支援の充実	◇障がい者手帳のある人や要支援認定者などに交通機関や福祉有償運送事業の利用助成を行い、自立支援や社会参加の環境整備を推進する													
住宅確保要配慮者の支援	◇セーフティネット住宅（あんぜん・あんしん賃貸住宅）や市の各相談窓口の周知に努める													
住民・地域に期待すること	<ul style="list-style-type: none"> ◇外出支援や買い物支援など自分たちで出来る「生活を支える取組」を考える ◇高齢や障がい等により自ら情報を得にくい人が身近にいることを理解し、高齢者や子どもを含めて誰もがわかりやすい情報発信を心がける ◇困っている人を見かけたら、「お手伝いできることはありますか」と声をかける 													

(7) なわて高齢者プラン（第9期四條畷市高齢者福祉計画及び介護保険事業計画）（令和6年3月）

記載内容抜粋																														
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・策定：令和6（2024）年3月 ・計画期間：令和6年度（2024年度）から令和8年度（2026年度）までの3年間 （介護保険事業計画は3年を1期として策定するものとされているため） 																													
基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ●基本理念 誰もが“長生きして良かった”といえる地域共生社会づくり ●基本的な視点 <ol style="list-style-type: none"> 1. 健康づくりと介護予防の一体化 2. 社会参加促進による生きがいづくり 3. 地域包括ケアシステムを推進するための体制整備 4. 認知症高齢者への総合的支援 5. 高齢者の尊厳確保 6. 災害・感染症対策に係る体制整備 																													
施策の展開	<ul style="list-style-type: none"> ●施策の体系 <table border="1"> <thead> <tr> <th>施策の方向</th> <th>取組内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">1 自立支援、介護予防・重度化防止の推進</td> <td>(1) 介護予防活動の充実</td> </tr> <tr> <td>(2) 就労支援の整備</td> </tr> <tr> <td>(3) 生きがい・交流事業の充実</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">2 日常生活を支援する体制の整備・強化</td> <td>(4) 介護保険制度以外の高齢者福祉サービスの整備</td> </tr> <tr> <td>(5) 日常生活を支えるサービス提供体制の充実</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">3 地域共生社会の実現に向けた地域包括ケアシステムの深化・推進</td> <td>(1) 地域包括支援センターとの連携</td> </tr> <tr> <td>(2) 地域包括ケアシステムの基盤となるネットワークの整備・充実</td> </tr> <tr> <td>(3) 高齢者セーフティネットの整備・充実</td> </tr> <tr> <td>(4) 住まい・生活環境の整備</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">4 認知症高齢者への総合的支援</td> <td>(1) 認知症に関する意識啓発の促進</td> </tr> <tr> <td>(2) 認知症に関する相談支援体制の確立</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">5 高齢者の権利擁護</td> <td>(1) 権利擁護の推進</td> </tr> <tr> <td>(2) 高齢者虐待防止に向けた取組みの推進</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">6 災害・感染症対策に係る体制整備</td> <td>(1) 災害時における要支援者への支援</td> </tr> <tr> <td>(2) 災害・感染症対策に対する備え</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">7 介護サービスの充実と質の向上</td> <td>(1) サービス提供主体への支援</td> </tr> <tr> <td>(2) サービスの質を向上する取組みの推進</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">8 持続可能な介護保険制度の運営</td> <td>(1) 介護給付費の適正化</td> </tr> <tr> <td>(2) 事業者への指導、監督</td> </tr> </tbody> </table>	施策の方向	取組内容	1 自立支援、介護予防・重度化防止の推進	(1) 介護予防活動の充実	(2) 就労支援の整備	(3) 生きがい・交流事業の充実	2 日常生活を支援する体制の整備・強化	(4) 介護保険制度以外の高齢者福祉サービスの整備	(5) 日常生活を支えるサービス提供体制の充実	3 地域共生社会の実現に向けた地域包括ケアシステムの深化・推進	(1) 地域包括支援センターとの連携	(2) 地域包括ケアシステムの基盤となるネットワークの整備・充実	(3) 高齢者セーフティネットの整備・充実	(4) 住まい・生活環境の整備	4 認知症高齢者への総合的支援	(1) 認知症に関する意識啓発の促進	(2) 認知症に関する相談支援体制の確立	5 高齢者の権利擁護	(1) 権利擁護の推進	(2) 高齢者虐待防止に向けた取組みの推進	6 災害・感染症対策に係る体制整備	(1) 災害時における要支援者への支援	(2) 災害・感染症対策に対する備え	7 介護サービスの充実と質の向上	(1) サービス提供主体への支援	(2) サービスの質を向上する取組みの推進	8 持続可能な介護保険制度の運営	(1) 介護給付費の適正化	(2) 事業者への指導、監督
	施策の方向	取組内容																												
	1 自立支援、介護予防・重度化防止の推進	(1) 介護予防活動の充実																												
		(2) 就労支援の整備																												
		(3) 生きがい・交流事業の充実																												
	2 日常生活を支援する体制の整備・強化	(4) 介護保険制度以外の高齢者福祉サービスの整備																												
		(5) 日常生活を支えるサービス提供体制の充実																												
	3 地域共生社会の実現に向けた地域包括ケアシステムの深化・推進	(1) 地域包括支援センターとの連携																												
		(2) 地域包括ケアシステムの基盤となるネットワークの整備・充実																												
		(3) 高齢者セーフティネットの整備・充実																												
(4) 住まい・生活環境の整備																														
4 認知症高齢者への総合的支援	(1) 認知症に関する意識啓発の促進																													
	(2) 認知症に関する相談支援体制の確立																													
5 高齢者の権利擁護	(1) 権利擁護の推進																													
	(2) 高齢者虐待防止に向けた取組みの推進																													
6 災害・感染症対策に係る体制整備	(1) 災害時における要支援者への支援																													
	(2) 災害・感染症対策に対する備え																													
7 介護サービスの充実と質の向上	(1) サービス提供主体への支援																													
	(2) サービスの質を向上する取組みの推進																													
8 持続可能な介護保険制度の運営	(1) 介護給付費の適正化																													
	(2) 事業者への指導、監督																													

(8) 四條畷市国土強靱化地域計画（令和3（2021）年2月）

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・策定：令和3（2021）年2月 ・計画期間：令和3（2021）年度から令和12（2030）年度までの10年間
基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> ●めざすべきまちの姿 ～ 安心、安全に暮らせる つよく・しなやかなまち 四條畷 ～ ●基本目標 <ul style="list-style-type: none"> I 人命の保護が最大限図られること II 市域の重要な機能が致命的な障害を受けず維持されること III 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化（減災・縮災）を図ること IV 迅速な復旧・復興を図ること ●事前に備えるべき目標 <ol style="list-style-type: none"> 1. 直接死を最大限防ぐ 2. 救助・救急、医療活動が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保する 3. 必要不可欠な行政機能は確保する 4. 必要不可欠な情報通信機能・情報サービスは確保する 5. 経済活動を機能不全に陥らせない 6. ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる 7. 制御不能な複合災害・二次災害を発生させない 8. 地域社会・経済が迅速かつ従前より強靱な姿で復興できる条件を整備する
具体的な取組みの推進（個別施策分野）	<ul style="list-style-type: none"> ●具体的な取組み（施策分野の推進方針） (8) 交通・物流 <ol style="list-style-type: none"> ① 道路啓開体制の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・大阪府と連携し、豪雨等による道路法面の崩落防止のための道路防災対策や、豪雨時の冠水対策、救助救出活動や支援物資の輸送を円滑に行うための迅速な道路啓開体制の充実などを促進する。 ② 物資等の確保体制の構築 <ul style="list-style-type: none"> ・民間業者等と調達に関する協定を推進し、物資の確保、備蓄倉庫等での管理・仕分け、物流施設の活用により、緊急時の物資調達に努める。 ③ 輸送ルートの確保（⑤道路の安全確保、⑥道路・道路施設の整備 に再掲） <ul style="list-style-type: none"> ・物資等の輸送ルートの通行機能を確保するため、広域緊急交通路（国道163号、国道170号（大阪外環状線））等の橋梁の耐震化、照明柱や標識柱の倒壊対策等を国と大阪府に要請する。 ・広域緊急交通路等とネットワークする地域緊急交通路（市道等）においても、「道路施設総合維持管理計画」などに基づき、橋梁の長寿命化、照明柱や標識柱の倒壊対策等を進める。 ④ 道路防災対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・豪雨等による道路法面の崩落防止のための道路防災対策を検討する。 ・路面への崩落が予想される道路法面を調査し、危険箇所には必要な対策を講じる。 ⑤ 道路の安全確保 <ul style="list-style-type: none"> ・災害時の道路通行を円滑にするため、迅速な道路啓開、交通規制、災害廃棄物の早期処理等を実施する。 ⑥ 道路・道路施設の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・徒歩帰宅ルートの通行機能を確保するため、道路構造物等の安全対策等の検討を進める。 ⑦ 企業活動の継続に資するライフライン等の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・サプライチェーンの寸断等による企業の生産力低下を防ぐため、関係事業者との連携により、ライフライン・交通ネットワークの確保を促進する。 ⑧ 交通確保体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・JR片町線の長期間にわたる機能停止を防ぐため、片町線複線化促進 期成同盟会を通じて、線路の安全性の向上、JR四條畷駅や忍ヶ丘駅における耐災機能の向上などを要望する。

(9) 四條畷市公共施設等総合管理計画（令和7（2025）年12月改訂）

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・策定：令和7（2025）年12月改訂 ・計画期間：平成28（2016）年度から令和32（2050）年度の35年間
公共施設等の基本的な方針	<ul style="list-style-type: none"> ●公共施設（建築物）における投資的経費の目標値 <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設（建築物）における投資的経費について、目標値を既存施設のすべてを更新、維持した場合と比較し、40%縮減する。 ●基本目標 <ul style="list-style-type: none"> ◇世代間のコミュニティが繋がる魅力あるまちづくり ◇災害に強い住みよいまちづくり ◇次世代に負担を先送りしない自立的なまちづくり ●基本原則 <ol style="list-style-type: none"> ①公共建築物の原則 <ul style="list-style-type: none"> 【原則1－サービス提供体制の強化】 【原則2－効率的な施設の維持管理】 【原則3－長寿命化】 ②インフラ資産の原則 <ul style="list-style-type: none"> 【原則1－長寿命化】 ●実施方針 <ol style="list-style-type: none"> 1 公共サービス、施設等の規模の適正化 2 点検、診断等の実施方針 3 維持管理、修繕、更新、運営等の実施方針 4 耐震化の実施方針 5 長寿命化の実施方針 6 安全確保の実施方針 7 公共施設等の有効活用の実施方針 8 地方公会計の活用 9 優先順位の考え方
施設類型ごとの基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ●施設類型ごとの基本方針 2. インフラ資産 <ol style="list-style-type: none"> 2-1. 道路 <ul style="list-style-type: none"> ・道路は、社会的に多大な影響を与える施設から附属物まで、数多くの施設で構成されていることから、緊急度、重要度、危険度を要素に、優先順位の設定を行い、維持管理、修繕、更新等を計画的に行うことを主旨とした四條畷市道路施設総合維持管理計画に基づき、安心、安全な道路環境の確保に努めます。 ・計画的な維持管理、修繕、更新等の推進にあたっては、施設ごとの実行計画に基づき実施します。 ・維持管理、修繕、更新等の際には、コスト縮減のため、新技術の採用等を検討します。 ・通学路等に特化した四條畷市通学路等安全プログラムや、高齢者等の移動円滑化に重点を置いた四條畷市バリアフリー基本構想（令和3（2021）年12月改訂）など、各計画の推進により、道路環境の充実に努めます。 2-2. 橋りょう <ul style="list-style-type: none"> ・定期的な点検と健全度の診断により、従来の事後的な修繕から、予防的な修繕を基本とする四條畷市橋梁長寿命化修繕計画に基づき事業を推進することで、コスト縮減、地域道路網の安全性、信頼性を確保します。 ・維持管理、修繕、更新等の際には、コスト縮減のため、新技術の採用等を検討します。

(10) なわて健康プランⅢ（令和6（2024）年3月）

記載内容抜粋					
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和6（2024）年3月 計画期間：令和6（2024）年度から令和17（2035）年度までの12年間 				
基本的な考え方	<p>●基本理念 市民一人ひとりが健やかで心豊かに生活できる活力ある社会の実現</p> <p>●基本目標</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>【健康増進計画】</td> <td>【食育推進計画】</td> </tr> <tr> <td>健康寿命の延伸</td> <td>食を通じた健康づくりと豊かな心の育成</td> </tr> </table> <p>●基本方針</p> <p>【健康増進計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本方針1 生活習慣病の発症予防 基本方針2 生活習慣病の早期発見・重症化予防 基本方針3 生活機能の維持・向上 基本方針4 市民の健康づくりを支える社会環境整備 <p>【食育推進計画】</p> <ul style="list-style-type: none"> 基本方針1 心身の健康増進 基本方針2 子どもの食育推進 基本方針3 食育推進運動の展開 基本方針4 伝統的な食文化の継承・地産地消の推進 基本方針5 食の安全性の確保 	【健康増進計画】	【食育推進計画】	健康寿命の延伸	食を通じた健康づくりと豊かな心の育成
	【健康増進計画】	【食育推進計画】			
健康寿命の延伸	食を通じた健康づくりと豊かな心の育成				
●施策の方向 ・右図参照	<p>【基本理念】【基本目標】</p> <p>市民一人ひとりが健やかで心豊かに生活できる活力ある社会の実現</p> <p>健康寿命の延伸</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 生活習慣病の発症予防 <ul style="list-style-type: none"> 身体活動・運動・休養・睡眠 飲酒・喫煙 歯と口の健康 栄養・食生活（食育推進計画） 2 生活習慣病の早期発見・重症化予防 <ul style="list-style-type: none"> 検（健）診 重症化予防 3 生活機能の維持・向上 <ul style="list-style-type: none"> ロコモ・フレイル 骨粗しょう症 4 市民の健康づくりを支える社会環境整備 <ul style="list-style-type: none"> ICTを活用した健康づくりの推進 <p>食を通じた健康づくりと豊かな心の育成</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 心身の健康増進 <ul style="list-style-type: none"> 若い世代への食育の強化 栄養バランスを考えた食事の選択 2 子どもの食育推進 <ul style="list-style-type: none"> 子どもへの栄養バランスの良い食事の啓発 共食の促進 3 食育推進運動の展開 <ul style="list-style-type: none"> 食育の周知・啓発 4 伝統的な食文化の継承・地産地消の推進 <ul style="list-style-type: none"> 和食や食事の作法等の啓発 地産地消の促進 5 食の安全性の確保 <ul style="list-style-type: none"> 食の安全安心に関する知識の普及 				

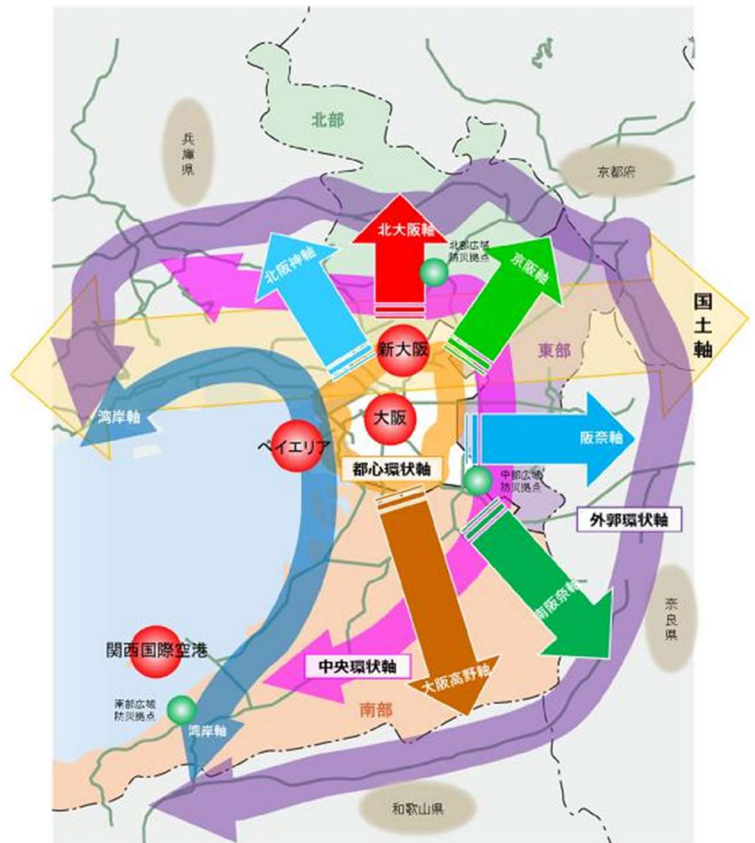
(11) 東部大阪 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

	記載内容抜粋
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・策定：令和2年10月 ・目標年次：令和12年
都市づくりの目標	<p>●基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 国際競争に打ち勝つ強い大阪の形成 (2) 安全・安心で生き生きと暮らせる大阪の実現 (3) 多様な魅力と風格ある大阪の創造 <p>●方向性</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 大阪都市圏の成長を支える都市基盤の強化 (2) 国内外の人・企業を呼び込む都市魅力の創造 (3) 災害に強い都市の構築 (4) 産業・暮らしを支える都市環境の整備 (5) 環境にやさしく、みどり豊かな都市の形成 (6) 地域資源を活かした質の高い都市づくり <p>●視点</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 大阪にふさわしいネットワーク性の高い都市づくりの推進 (2) 多様な主体の連携・協働による都市マネジメントの推進 <div data-bbox="906 360 1453 674" style="text-align: right;"> <p><大阪都市圏の都市構造> (「大阪府における都市計画のあり方」(答申) (H28.2)より)</p> </div>
交通施設に関する方針	<p>●交通施設に関する方針</p> <p>(1) 基本的な考え方</p> <p>国際競争力を持つ大阪都市圏の形成を促進するため、国土軸や環状交通機能の強化、阪神港や関西国際空港等の広域拠点施設や国土軸へのアクセスの強化、関西圏の連携強化等、鉄道ネットワークや道路ネットワークの充実・強化を進めます。</p> <p>あわせて、ICTの活用による交通手段のシームレス化、公共交通の利用促進を図ることにより、ストックを活用した利便性の高い交通を目指します。</p> <p>また、リニア中央新幹線や北陸新幹線は国土軸の強化に寄与するなど重要な広域交通インフラであることから、その全線早期整備に向けた取組みを推進します。</p> <p>(2) 都市高速鉄道等</p> <ul style="list-style-type: none"> ○放射状鉄道を環状に結節する大阪モノレールの延伸等、鉄道ネットワークの充実に向けた取組みを促進します。 ○乗継ぎ時の移動負担の軽減や情報案内の充実により、利便性や周遊性の高い公共交通を目指します。 ○鉄道施設の耐震対策等の防災対策や可動式ホーム柵の設置等の安全対策を促進するとともに、踏切の安全対策、バリアフリー化等の交通安全対策を推進します。 ○都市交通の安全性の確保と円滑化を図るため、京阪本線や近鉄奈良線の連続立体交差事業を推進します。 <p>(3) 道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ○国際競争力を高める物流・産業活動を支えるため、広域連携強化や物流の効率化、国土軸の強化に資する大阪都市再生環状道路や新名神高速道路等のインフラの整備を進めるとともに、その効果を最大限に発揮するアクセス道路の整備を進めます。 ○道路、橋梁の耐震対策等の防災対策、歩行者・自転車走行空間確保、バリアフリー化等の安全対策、道路の無電柱化等を進めます。 ○平常時、災害時を問わず安定的な輸送を確保するため、重要物流道路として指定される道路網や、広域連携の強化、安全・安心の確保等に資する道路について、即効性、実現性を重視したさらなる選択と集中により、整備を進めます。 ○交差点改良の推進や、道路と鉄道の立体交差化等により、慢性的な交通渋滞の解消を図ります。 ○未着手である都市計画道路については、将来の必要性や実現性を考慮し、計画の存続、変更、廃止を決定するなど、見直しを進めます。

(12) 大阪府新広域道路交通ビジョン（令和3年6月）

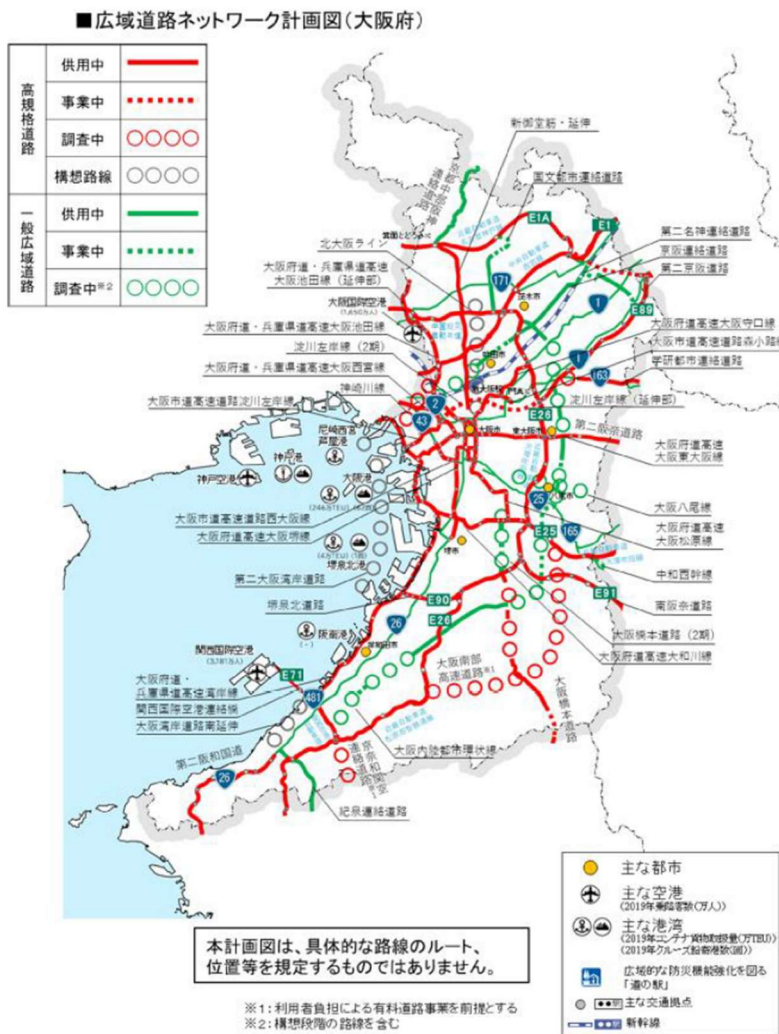
記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・策定：令和3年6月 ・構想期間：概ね20～30年間
将来像	<p>●目指すべき将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 大阪・関西のさらなる成長・活力の実現 ○ 防災・減災、安全・安心の強化 ○ 都市魅力の向上と住みよい環境づくり
広域的な道路交通の基本方針	<p>●広域的な道路交通の基本方針</p> <p>1 広域道路ネットワーク</p> <p>大阪・関西の成長に向け、物流の活性化や観光促進の観点など、都市の骨格となる7放射軸・3環状軸の形成を目指し、関西国際空港・新大阪といった国際ハブ拠点（広域交通拠点）や国土軸へのアクセス強化、環状交通機能の強化、府県間の連携強化や府内の複数市町村を広域的につなぐ道路の整備などを進め、東西二極の一極を担い、首都機能のバックアップを能力の確保など、副首都としてふさわしい都市機能の充実を図り、グローバル都市としての成長につながるよう取り組む。</p> <p>2 交通・防災拠点</p> <p>関西国際空港など広域交通拠点の機能強化や防災拠点の充実を図る。また、スーパー・メガリージョンの形成により、大阪は持続的な大きな発展が期待される西の核となるが、特に新大阪駅周辺地域は、他の都市圏の情報、文化が融合し、新たな価値を創り出す広域のハブ拠点となる。</p> <p>3 ICT交通マネジメント</p> <p>スマートシティ等の新たな潮流への対応や建設事業・維持管理などのインフラ施策の課題解決や効率化に活かすため、新技術等の活用を取組みを推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ニーズ・シーズのマッチングを図り、施策の中におけるICT、センシング、ビッグデータ・AIなどの積極的な導入。 ・管理施設における実証フィールドの提供など、社会実装のための産官学連携による、取組みの蓄積。 ・DX（デジタル・トランスフォーメーション）の加速化に向けた取組みの推進。（テレワーク等のICT等を活用したりリモート化、デジタル化の推進など）

＜広域道路ネットワークの基本方針＞



(13) 大阪府新広域道路交通計画（令和3年6月）

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和3年6月 計画期間：概ね20～30年間
計画内容の要旨	<p>●広域道路ネットワーク計画 大阪府新広域道路交通ビジョンの「広域的な道路交通の基本方針」に示す広域道路ネットワークの充実・強化を図るため、基幹道路となる高規格道路、一般広域道路を設定する。</p> <p>●交通・防災拠点計画について <交通・防災拠点形成の方針> ・関西国際空港など広域交通拠点の機能強化や防災拠点の充実を図る。 ・また、スーパー・メガリージョンの形成により、大阪は持続的な大きな発展が期待される西の核となるが、特に新大阪駅周辺地域は、他の都市圏の情報、文化が融合し、新たな価値を創り出す広域のハブ拠点となる。</p> <p>●ICT 交通マネジメントについて <ICT 交通マネジメントの方針> スマートシティ等の新たな潮流への対応や建設事業・維持管理などのインフラ施策の課題解決や効率化に活かすため、新技術等の活用の取組みを推進する。 ・ニーズ・シーズのマッチングを図り、施策の中における ICT、センシング、ビックデータ・AI などの積極的な導入。 ・管理施設における実証フィールドの提供など、社会実装のための産官学連携による、取組みの蓄積。 ・DX（デジタル・トランスフォーメーション）の加速化に向けた取組みの推進。（テレワーク等の ICT 等を活用したリモート化、デジタル化の推進など）</p>



9.2 既往計画の評価

本計画は、「四條畷市地域公共交通計画」の次期計画として位置付けられる。従って、当該計画の進捗状況等を評価した。

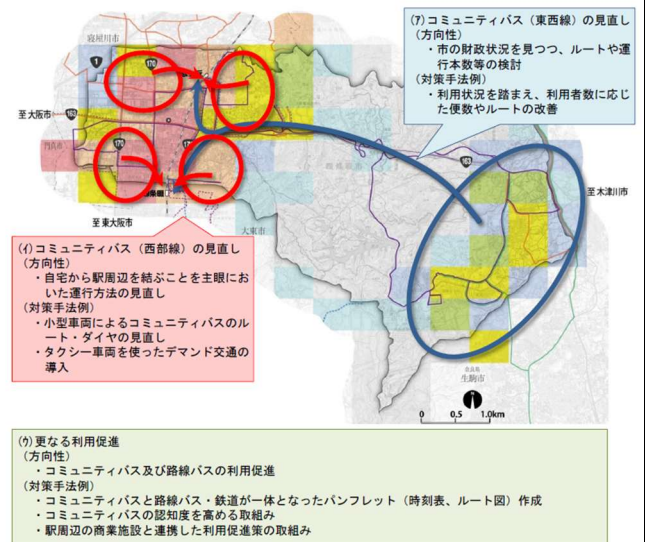
9.2.1 既往計画の概要

「四條畷市地域公共交通計画」では、想定される対策方法として、「コミュニティバス（東西線）の見直し」、「コミュニティバス（西部線）の見直し」、「更なる利用促進」の3つをあげている。

表 四條畷市地域公共交通計画の概要

	記載内容抜粋
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和2(2020)年2月 計画期間：—
公共交通の方向性	<p>●公共交通に関する将来像と基本的な考え方</p> <p>ア 将来像：安心・安全で、誰もが利用しやすい公共交通</p> <p>イ 基本的な考え方</p> <p>(ア) 日常的な外出や交流を支える公共交通の充実</p> <p>(イ) にぎわいのあるまちを創出する公共交通の構築</p> <p>(ウ) 市民・交通事業者・行政が協働で公共交通を守る</p> <p>●公共交通の基本方針</p> <p>ア：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</p> <p>イ：市民ニーズを踏まえた公共交通サービスを確保する</p> <p>ウ：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。</p> <p>●想定される対策方法の検討</p> <p>(ア) コミュニティバス（東西線）の見直し（対策方法例）</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用状況や利用者数に応じた便数やルートの改善 <p>(イ) コミュニティバス（西部線）の見直し（対策方法例）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>(ウ) 更なる利用促進（対策方法例）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>●スケジュール</p> <ul style="list-style-type: none"> 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2 想定される対策方法のイメージ



9.2.2 既往計画の評価

(1) 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）の見直し」については、令和2(2020)年10月9日にダイヤ・ルート改定を行い、イオンモール四條畷への延伸、昼間時間帯の四條畷駅～東部地域間の所要時間の短縮・増便等を実施している。この結果、既往計画における暫定本格運行の基本方針は、概ね実現されていると評価できる。

表 東西線における暫定実証運行の評価

既往計画		既往計画の評価
項目	暫定本格運行の基本方針	
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	◎令和2(2020)年度に、中型車5台に変更
路線	・ 大型商業施設（イオンモール四條畷）への延伸の検討	◎イオンモール四條畷に連絡する田原5系統を運行
運賃	・ 運賃形態の検討 ※予想される運行経費増額への対策	○運賃：220円～250円 経費：令和5年の四條畷市の負担額は13,478万円（運行経費の69%）

(2) コミュニティバス（西部線）の見直し

「コミュニティバス（西部線）の見直し」については、令和2(2020)年4月1日から西部地域で実証運行している「デマンドタクシー」は令和5(2023)年9月30日で終了し、同年10月1日から、西部地域と逢阪地区在住者を対象とした「おでかけサポートタクシー」の実証運行を開始している。なお、令和6(2024)年10月の路線バスの一部路線の廃止に伴い、令和7(2025)年2月1日から今後の交通施策が実施されるまでの間、料金の一部と運行時間を変更している。

この結果、既往計画における実証運行の基本方針は、概ね実現されていると評価できる。

表 西部線における実証運行の評価

既往計画		既往計画の評価
項目	実証運行の基本方針	
形態	・ デマンド運行（予約型運行）	◎デマンド運行の「おでかけサポートタクシー」を運行
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）	◎セダン型タクシー車両で運行
ルート停留所	・ 既存路線をもとに一部延伸	○拠点（市役所、市民総合センター、四條畷駅、忍ヶ丘駅）と自宅を連絡
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）	◎毎日運行
時間帯	・ 現状程度を維持	◎午前7時～午後8時
頻度	・ 平日のみ増便（1時間に1便）	◎予約に対応して運行
運賃	・ 現行のコミュニティバス運賃と同様	○西部地域：350円、逢阪地区470円
期間	・ 1年程度	◎令和2年4月～令和5年9月までは「デマンドタクシー」、令和5年10月から「おでかけサポートタクシー」を運行

(3) 更なる利用促進

「更なる利用促進」については、取組み方針として、情報提供・イメージ向上、利用機会の創出やモビリティ・マネジメント、乗継ぎに関する情報提供、公共交通が利用しやすい環境の構築、通勤・通学の定期利用推進をあげている。

これらの各取組みについては、継続的に更なる推進が必要である。

表 公共交通の利用促進の取組み方針に関する評価

既往計画		既往計画の評価
取組み方針	取組み内容のイメージ	
情報提供・イメージ向上	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通マップの更新・配布 広報誌・HP 等での情報発信 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 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 バスの観光利用促進に向けた情報提供 	○市及び交通事業者各社で情報を提供
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"> 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） バスを利用したイベントの開催（スタンプラリー等） ノーマイカーデーの実施 	
乗継ぎに関する情報提供	<ul style="list-style-type: none"> 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 バス停への駐輪場設置によるサイクル&バスライド推進 検索・予約・決済までの日本型 MaaS の調査・研究 	△市及び交通事業者各社で情報を提供 ○JR 駅周辺の整備検討を推進
公共交通が利用しやすい環境の構築	<ul style="list-style-type: none"> 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 バス路線・ダイヤの点検・改善 主要なバス停の上屋・ベンチ等改良 	◎東部地域でグリーンスローモビリティを運行 △路線バスを中心に担い手不足等から減便・廃止が進展
通勤・通学の定期利用推進	<ul style="list-style-type: none"> 市役所職員の公共交通による通勤推進 市内事業所への公共交通活用の案内 	○公共施設でバス時刻表を配架

第2次四條畷市地域公共交通計画

発行年月 : 令和8(2026)年3月

編集・発行 : 四條畷市

事務局 : 四條畷市 都市整備部 都市政策課

〒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)
