

四條畷市地域公共交通計画（素案）

平成30年3月

四條畷市

目 次

1	計画策定にあたって	1
(1)	計画策定の背景と目的.....	1
(2)	計画の位置付け.....	1
2	公共交通に関わる問題・課題の抽出	2
3	公共交通の方向性	4
(1)	公共交通に関する将来像と基本的な考え方.....	4
(2)	公共交通の基本方針.....	6
(3)	想定される対策手法の検討.....	8
(4)	今後のスケジュール.....	11
4	四條畷市の現状	12
(1)	地域の現状.....	12
(2)	交通の現況.....	19
(3)	現状のまとめ.....	29
5	市民意向調査	30
(1)	市民アンケート調査の結果.....	30
(2)	コミュニティバス利用者の調査.....	55
(3)	日々の暮らしに関するアンケート調査結果について.....	63
(4)	分析結果.....	65

1 計画策定にあたって

(1) 計画策定の背景と目的

四條畷市では、市内の公共交通として、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーがあり、コミュニティバスは平成16年度から本市が運営している。

このような状況の中、高齢化社会等によるニーズの多様化、利用者数が少ない路線や市民から利便性の向上等の要望がある中で、公共交通の更なる充実に向けた取組みが必要である。

本市上位計画における公共交通に関する記述は、以下のとおりとなっている。

上位計画	公共交通に関わる本市上位計画における取組みなど
第6次四條畷市総合計画 (平成28年3月)	まちづくりの基本方向の分野「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」として、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の検討に取組むとしている。
四條畷市都市計画に関する基本的な方針 〔四條畷市都市計画マスタープラン〕 (平成29年3月)	まちづくりの方針、「3-1 快適で便利な住みよい都市の創造」、「(1) 交通体系の整備方針」、「5) バス交通の充実」として、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る。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る。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も努めている。

こういったなか、平成29年度においては、「地域公共交通会議」を立ち上げ、本市の地域や公共交通等の現状を把握・整理するとともに、市民の移動実態・移動ニーズを把握するアンケート調査を実施し、これらの結果を基に、公共交通の問題・課題を抽出し、その問題・課題解決に向けた今後の四條畷市の地域公共交通に関する方向性を示すものとした。

(2) 計画の位置付け

本計画は、上位計画等の施策として取組む分野別計画として、四條畷市の地域公共交通に関する方向性を示したものであり、四條畷市、国、大阪府、住民、交通事業者等で構成される「四條畷市地域公共交通会議」における協議を経て策定されたものである。

2 公共交通に関わる問題・課題の抽出

地域の現状（「4. 四條畷市の現状」に詳細を記載）、公共交通の現状（「4. 四條畷市の現状」に詳細を記載）、アンケート調査の分析結果（「5. 市民意向調査」に詳細を記載）、本市の財政状況及び福祉的な観点等を踏まえて、市における公共交通に関わる問題・課題を以下に抽出した。

(1) 住民の移動ニーズへの対応

- ・四條畷市の人口は減少傾向であるものの、高齢化率（65歳以上の人口に占める割合）は将来的に増加し続ける予測になっており、公共交通の必要性は高まってくると思われる。
- ・市の人口分布をみると、市の西側と東側で、大きく2つに分かれ、主に、その地域間をつなぐ公共交通としてコミュニティバスが運行しており、平成28年度では年間約38万人（運賃収入からの推計値）もの利用者（市の人口約56,000人（平成27年度国勢調査）の約6.7倍）がいるが、近年はやや減少傾向となっている。
- ・市民アンケート調査結果から、住民の約8割の方がコミュニティバスを認知し、そのうちの約4割の方が利用しているが、田原地区以外の約7割の方は利用しておらず、その理由としては、「他の移動手段があるから」が最も多いが、「乗り降りしたい場所で乗り降りできないから」、「バスの便数が少ないから」など、市民の移動ニーズに適していないことが理由としてあげられている。
- ・市民アンケート調査結果やコミュニティバス利用者調査結果から、住民の普段の生活で出かける主な目的は「通勤」と「買物」が最も多く、また、公共交通が利用しやすくなった場合の行きたい目的地も、市内の「商業施設」が最も多い状況である。さらに、70代以上の高齢者の出かける主な目的は、「買物」と「通院」が多く、公共交通が利用しやすくなった場合の行きたい目的地も、市内の「商業施設」が最も多い。
- ・以上のことから、住民の多くは市内への「買物」については、行きたいニーズはあるものの、現在のコミュニティバスでは、「買物」のニーズに対応できていない状況もあることがわかったことから、今後は、高齢者等の交通弱者を含む住民ニーズに対応した公共交通を確保することが必要である。

課題①：住民の移動ニーズ（買物等）に対応した公共交通の確保

(2) 地区別のニーズが異なる

- ・四條畷市の住民の移動手段は、パーソントリップ調査から自動車の割合が30%と大阪府の隣接自治体と比べ高く、反対に公共交通（鉄道、バス等）の利用割合は約18%と隣接自治体と比べ低いことから、主に、自動車に依存した移動となっていると考えられる。
- ・市内にはコミュニティバス以外にも路線バスが運行しており、西側地域では主に京阪バスが寝屋川市とその地域を運行しており、東側地域では主に奈良交通が奈良県生駒市とその地域を運行し、その結果、バス空白地域は市内の一部となっており、十分なバスネットワークになっていると考えられる。
- ・市民アンケート調査結果から、田原地区の方は、コミュニティバスを認知した人のうち、

コミュニティバスを利用したことがある方が約8割と他地区に比べ非常に高く、また、市民アンケート調査結果及びコミュニティバス利用者調査結果から、利用目的も、通勤・通学の目的で多く利用されており、コミュニティバスは田原地区にとって必要不可欠な公共交通となっていると考えられる。また、日々の暮らしに関するアンケート調査結果から、田原地区では、買物への移動は、自家用車や奈良交通のバスを利用する方が多い。

- ・西部地区の方は、コミュニティバスを認知した人のうち、コミュニティバスを利用したことがある方が約2～3割と田原地区に比べ非常に低く、また、市内の商業施設への移動手段は、自転車、徒歩、自動車を利用する方が多い。コミュニティバスの利用率（「利用したことがある」と回答した方の割合）は比較的低くなっているが、今後の公共交通の利用については、約6割の方が「将来は利用したい」との意向もある。また、自由意見でも「今後も継続してほしい」など、公共交通の継続運行を求める意見もある。
- ・以上のことから、市内のバス空白地域は、概ね網羅されているものの、西部地区や田原地区の移動ニーズ等がそれぞれ異なっており、各地区にあった公共交通を確保することが重要と考えられる。

課題②：各地区にあった公共交通の確保

(3) 少子高齢化に関する歳出の増加

- ・現在、四條畷市のコミュニティバスの運行事業に関わる負担金額は、年間約5,700万円（平成28年度実績値）かかっている。今後は、人口減少に伴い利用者数の減少が考えられ、それによる運賃収入も減少することから、現在と同規模のコミュニティバスの運行を継続した場合でも、市が負担する運行経費は増加していくものと想定される。
- ・市の財政については、今後も介護や医療などの扶助費が増加していくものと想定され、今後の収支見通しを勘案し、将来的に公共交通にかける費用は歳出状況を見ながら検討する必要がある。
- ・市民アンケート調査結果では、今後の公共交通の利用意向に対して「将来は利用したい」と市の公共交通の継続を将来望んでいる方が約64%であり、また、高齢者が増加していく中、公共交通を継続することは必要不可欠なものと考えられる。
- ・以上のことから、今後とも継続的に市の公共交通を運行する必要があるものの、他自治体と同様に少子高齢化及び人口減少が進んでいく中、今後も介護や医療などの扶助費が増加していくものと想定され、財政状況を見ながら、適切な費用での公共交通の運行を検討する必要がある。

課題③：財政状況を見つつ、持続可能な公共交通の検討

3 公共交通の方向性

(1) 公共交通に関する将来像と基本的な考え方

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

ア 将来像

第6次四條畷市総合計画等の下記上位計画や、公共交通の課題等を踏まえ、計画が目指す公共交通の将来像を以下の通りとする。

第6次四條畷市総合計画 (平成28年3月)	《公共交通のめざすべき姿》 ・公共交通のネットワーク再構築のもと、 <u>利便性を向上し安心、安全な交通網の整備</u>
四條畷市都市計画に関する基本的な方針 〔四條畷市都市計画マスタープラン〕 (平成29年3月)	《3-1 快適で便利な住みよい都市の創造》 「基本的な方向」の中で、「 <u>快適で便利なまちづくり</u> 」をうたっており、その中で、「 <u>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</u> 」としている。 (1) 交通体系整備方針 5) バス交通の充実 ・ <u>誰もが安全、快適に</u> 鉄道駅や生活拠点、公共公益施設などに行けるように、バス路線網や運行本数の充実、交通環境の改善などに努めます。 ・ 高齢者や障がい者などに配慮した車両等の構造及び設備の改善など、バス利用の利便性、快適性の向上に努めます。 ・ 市民交流の促進や公共施設利用者の利便性を高めるため、コミュニティバスの運行の充実に努めます。



《将来像》
誰もが、安心・安全で、利用しやすい公共交通

イ 基本的な考え方

基本方針を検討するにあたって、市としての公共交通の基本的な考え方として以下の3つを設定する。

(ア)日常的な外出や交流を支える公共交通の充実

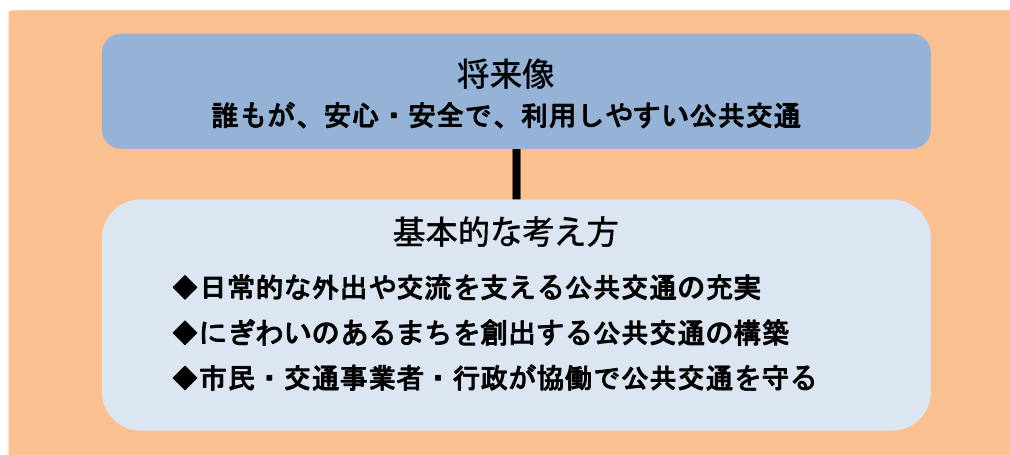
- ・市の公共交通としては、今後、利用しやすい公共交通を目指すため、通勤・通学だけでなく、買物や通院等の日常的な外出や市民交流を支えるための公共交通の充実にを図る。
- ・市が運営しているコミュニティバスは、市民の多くに認知され、通勤・通学・買物・通院等の目的で年間約38万人の利用があるものの、市民アンケート結果から、一部、市民の移動ニーズに合っていない部分もある。

(イ)にぎわいのあるまちを創出する公共交通の構築

- ・市の公共交通としては、少子高齢化や人口減少していく中、人口減少の抑制や移住の促進を図るため、更なる市内の「にぎわい」や「活性化」となるための公共交通ネットワークを構築する。
- ・市が運営しているコミュニティバスは、路線バスの空白地を解消するだけでなく、東西市街地間の住民交流や市内商業の活性化を図るため運行している。

(ウ)市民・交通事業者・行政が協働で公共交通を守る

- ・市の公共交通としては、行政と交通事業者だけで公共交通を運営・運行するだけでなく、今後は、市民・行政・交通事業者が協働・連携し、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー等の課題を踏まえ、継続的に公共交通を守る取組みを実施していく。
- ・市の歳出は、少子高齢化の進展による介護や医療などの扶助費が年々増加しているが、市民アンケート結果では、「将来は利用したい」との意向も約64%ある。



公共交通に関する将来像と基本的な考え方

(2) 公共交通の基本方針

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

ア 市内の既存の公共交通は、市民の移動手段として必要な手段であることから、今後も継続して維持することが必要

- ・市内には、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーがあり、各事業者がそれぞれの役割を持って運行している。
- ・市の西部と東部（田原地区）に人口が分かれている本市は、主要施設（市役所、鉄道駅、商業施設等）の多くが西部に分布していることから、市民の利便性向上のため、東西地域を公共交通でつなぐ必要があり、その移動は、主にコミュニティバスが担っている。
- ・アンケートでは、コミュニティバスを利用している方が、住民の約3割以上おり、また、公共交通を「将来は利用したい」との意見が約6割と多い。
- ・以上のことから、市内の既存の公共交通については、市民の移動手段として必要な移動手段であり、特に、コミュニティバスで東西地域をつないでいる田原地区の住民にとって生活を維持する上で必要不可欠な交通手段であり、市としては今後も継続して維持することが必要と考えている。

イ 市民ニーズを踏まえた公共交通サービスを確保することが必要

- ・市内の既存の公共交通（鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシー）は、様々な市民ニーズを踏まえて、公共交通サービスを提供している。
- ・市民アンケート結果から、西部地区の方の買物は、主に、市外の施設よりも市内の居住地に近い駅周辺施設に行っており、移動手段としては主に自転車や徒歩が多く、田原地区の方の買物は、主に、市外の施設に行く方が多く、移動手段としては自動車が多い状況である。
- ・コミュニティバスの利用状況については、西部と東部の田原地区をつなぐ「東西線」については、利用者が多く、ルートによっては1便あたり平均20人以上の便もあることから、今後もルートを維持し、今後は利用者の満足度を向上させるため、市の歳出状況を見ながら、ダイヤ及びルートを改善することが必要である。
- ・四条畷駅と忍ヶ丘駅を起点として西部地域を運行している「西部線」については、利用者数が少なく（1便あたり平均2～3人）、周辺住民のニーズも異なっており、現状での運行では利用者の増加を見込むことは厳しいと考えられることから、より地域ニーズに適した公共交通にしていくことを検討することが必要である。

- ・以上のことから、市内の既存の公共交通については、市民ニーズに適した公共交通サービスを提供することが必要であり、一部の地域については、市外の商業施設に多く行く方への対応も検討する必要がある。コミュニティバスについては、「東西線」は、利用者が多く、ニーズも概ね満たしていると考えられることから、運行を維持しつつ、より利用者の満足度向上になる改善を行う。また、「西部線」については、主に買物に行きたいニーズを踏まえ、地域と鉄道駅やその周辺の商業施設等を結ぶ方法を、他の方法（コミュニティバスのルート・ダイヤの見直し、新たな公共交通（デマンド交通等）の運行）などを検討する。

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ことが必要

- ・アンケート結果から、公共交通を「将来は利用したい」と思うとの意見が約6割と、利用しないと思うより多い結果であった。
- ・市の財政状況は、今後も介護や医療などの扶助費が増加していくものと想定され、将来的に公共交通にかかる費用を増加させることは非常に厳しい状況がつづく想定される。
- ・現在の路線バスの利用率（「利用したことがある」と回答した方の割合）は市全体で約64%であるが、田原地区の約93%に比べ、西部地区は約52~62%とやや低い状況である。また、コミュニティバスの認知度（「知っている」と回答した方の割合）は、田原地区は約97%と高く、西部地区は約75~88%と比較的高い。次に、利用率（「利用したことがある」と回答した方の割合）は、田原地区で約84%と高いが、西部地区は約20~32%と低い状況である。コミュニティバス利用者数調査（調査期間：平成29年9月25日（月）～10月1日（日））では、東西線の1便あたりの利用者数（1週間あたりの平均）は14.1人、西部線の1便あたりの利用者数（1週間あたりの平均）は2.4人と東西線の約17%であり、効率的なサービスの提供と利用促進を図る検討の必要があると考えられる。
- ・以上のことから、市内の既存の公共交通については、それぞれ運行継続するためにも、更なる利用促進を図る必要があり、その内、コミュニティバスについては、財政状況を見ながら、適切な公共交通の運行費用を検討した上で、効率的に公共交通サービスを提供し、利用促進も図ることが必要である。

(3) 想定される対策手法の検討

住民の移動ニーズ、少子高齢化の進展による高齢者等の交通弱者の増加などに対応していくためには、前述の「日常的な外出や交流を支える公共交通の充実」、「にぎわいのあるまちを創出する公共交通の構築」、「市民・交通事業者・行政が協働で公共交通を守る」とした公共交通の基本的な考え方のもと、「既存公共交通の継続・維持」、「市民ニーズを踏まえた公共交通サービスの確保」、「適切な運行費用の検討による効率的な公共交通サービスの提供と利用促進」という公共交通の基本方針を踏まえ、公共交通として市民・交通事業者・行政との協働・連携による取り組みを進めて行くことが重要と考える。

ここでは、主として市が運営しているコミュニティバス及び関連した想定される対策手法について検討し、その対策手法例を以下に示す。

ア 想定される対策手法

(ア) JR 駅と田原地区をつなぐコミュニティバス（東西線）の見直し

- ・現在のコミュニティバスの利用状況やアンケート結果等から、コミュニティバス（東西線）は JR 駅と田原地区をつなぐ幹線交通として、非常に重要な路線であり、田原地区の市民にとって、生活の一部であり、なくてはならないものになっていると考えられる。
- ・しかし、生活の一部であるが故に、現状の運行内容に満足していない方が非常に多く、特に、「運行本数」と「運行ルート」については、改善を求める意見が多い状況である。
- ・このことから、JR 駅と田原地区をつなぐコミュニティバス（東西線）は維持する必要があるが、市の財政状況を見つつ、運行ルートや運行本数等について検討していくものとする。

(対策手法例)

- ・利用状況を踏まえ、利用者数に応じた便数やルートの改善 等

(イ) JR 駅を起終点にしたコミュニティバス（西部線）の見直し

- ・現在のコミュニティバスの利用状況やアンケート結果等から、コミュニティバス（西部線）は、利用者数も少なく、自宅から駅周辺の商業施設等に行きたい住民のニーズに適切に対応している公共交通とは言いがたい状況であると考えられる。
- ・しかし、JR 線以西の比較的平坦な地域である住民や JR 線以東の坂がある地域の住民も将来的には公共交通を望んでいることから、市として何らかの移動手段を確保していく状況であることも認識している。
- ・このことから、コミュニティバス（西部線）沿線も含めた、市西部地域については、主に、自宅から駅周辺を結ぶことを主眼においた運行方法に見直ししていくものとする。なお、検討するにあたっては、狭隘な道路状況を十分に勘案した公共交通を検討するものとする。

(対策手法例)

- ・ 小型車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 等

(ウ) 更なる利用促進の検討

- ・ 現在のコミュニティバスの認知度は、「知っている方」のうち、田原地区は約 97%と高く、西部地区は約 75~88%と比較的高い。次に路線バスの利用率（「利用したことがある」と回答した方の割合）は市全体で約 64%であるが、田原地区の約 93%に比べ、西部地区は約 52~62%とやや低い状況である。
- ・ アンケート結果から、四條畷市の公共交通の改善として西部地区の方は、「運行ルートやダイヤの情報をもっと PR する」との意見が最も多く、コミュニティバスや路線バスの情報等が適切に届いていないと想定される。
- ・ このことから、コミュニティバス及び路線バスの更なる利用促進について、情報提供や地域と連携を行い取り組んでいくものとする。

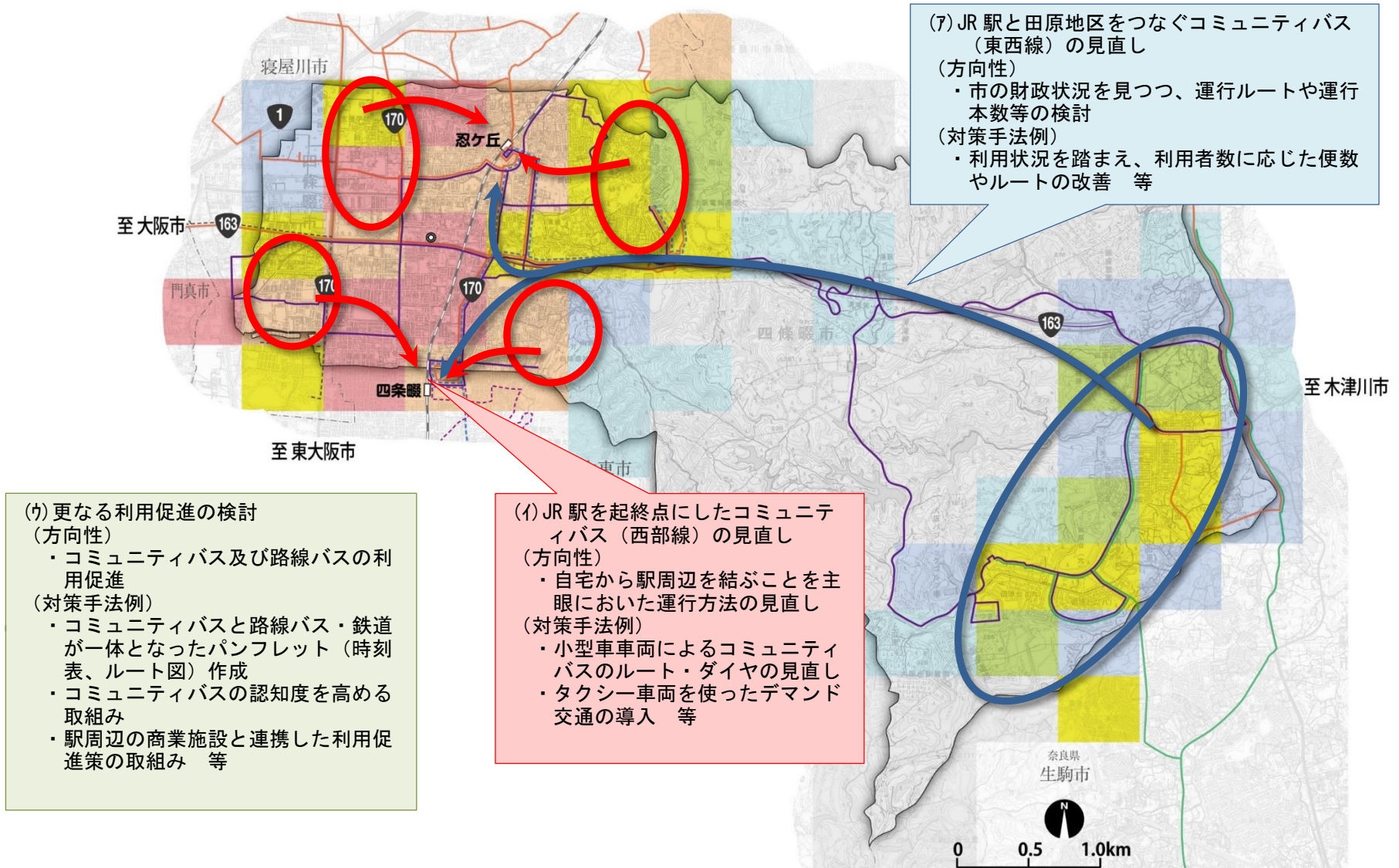
(対策手法例)

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

イ 想定される対策手法のイメージ

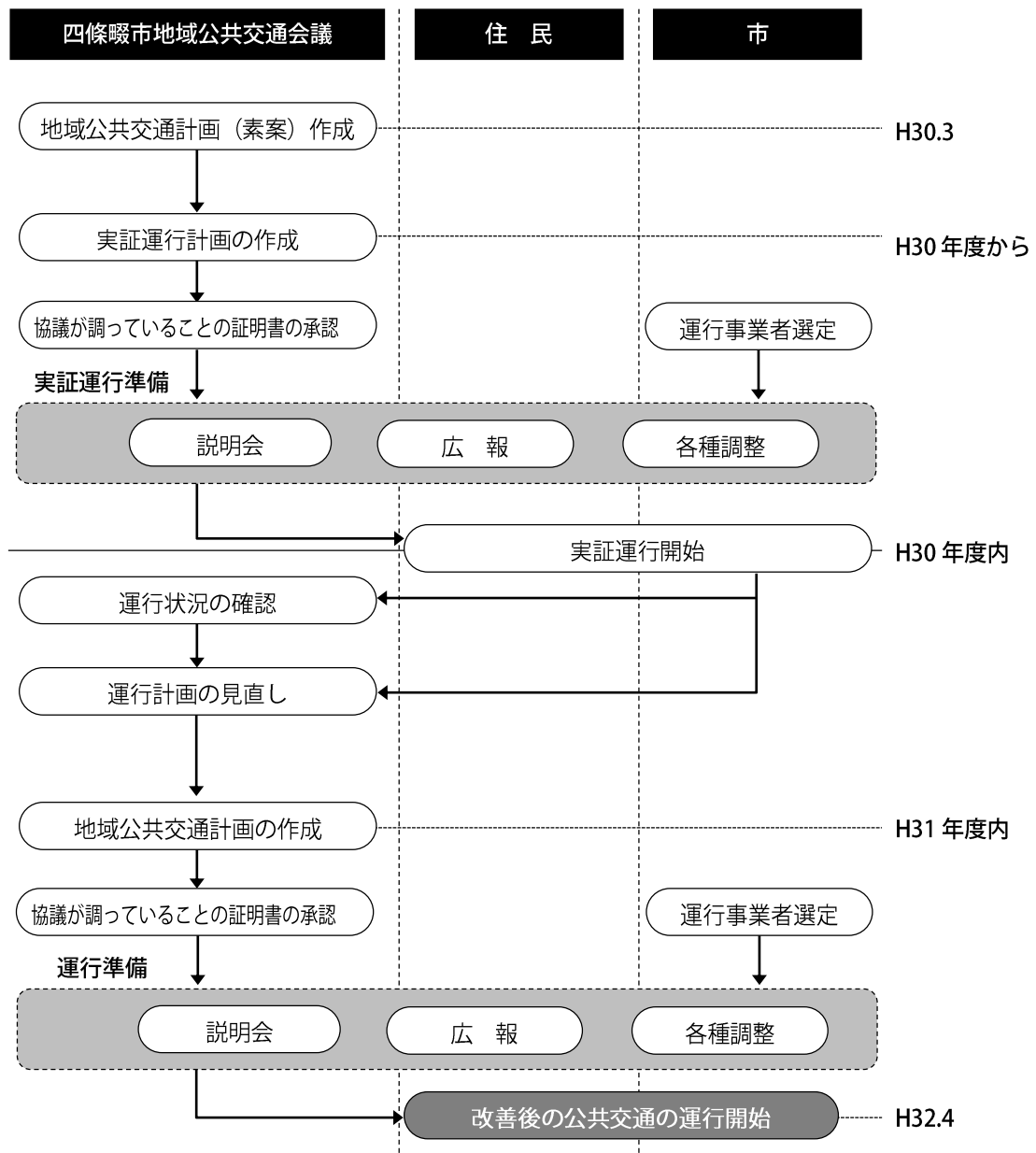
想定される対策手法のイメージを次頁に示す。

■想定される方向性と対策手法イメージ図



(4) 今後のスケジュール

平成29年度は、地域公共交通会議を立ち上げ、地域公共交通計画（素案）を作成し、その計画（素案）を踏まえ、平成30年度内には実証運行を実施する。実証運行で得られた利用状況のデータ等を踏まえ、平成31年度に評価・見直しを行い、地域公共交通計画を作成する。



今後のスケジュール（案）

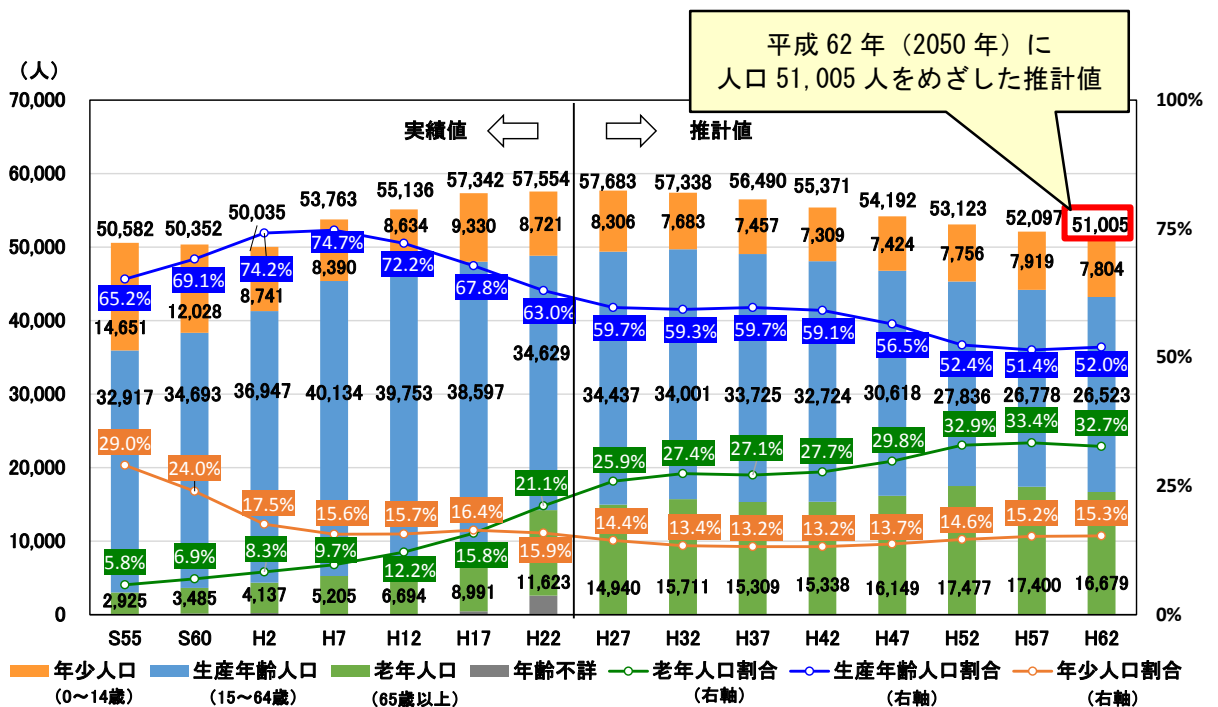
4 四條畷市の現状

(1) 地域の現状

ア 人口特性

ア) 人口の推移

四條畷市の人口は、平成 22 年の約 57,600 人（国勢調査・実績値）をピークに緩やかな減少に転じており、四條畷市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）において、国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）の推計と社人研の推計準拠値による合成推計は、平成 62 年〔2050 年〕（33 年後）には、43,746 人となっているが、本市では今後、人口維持・確保のための各種施策を展開することで、平成 62 年〔2050 年〕に 51,005 人をめざしている。



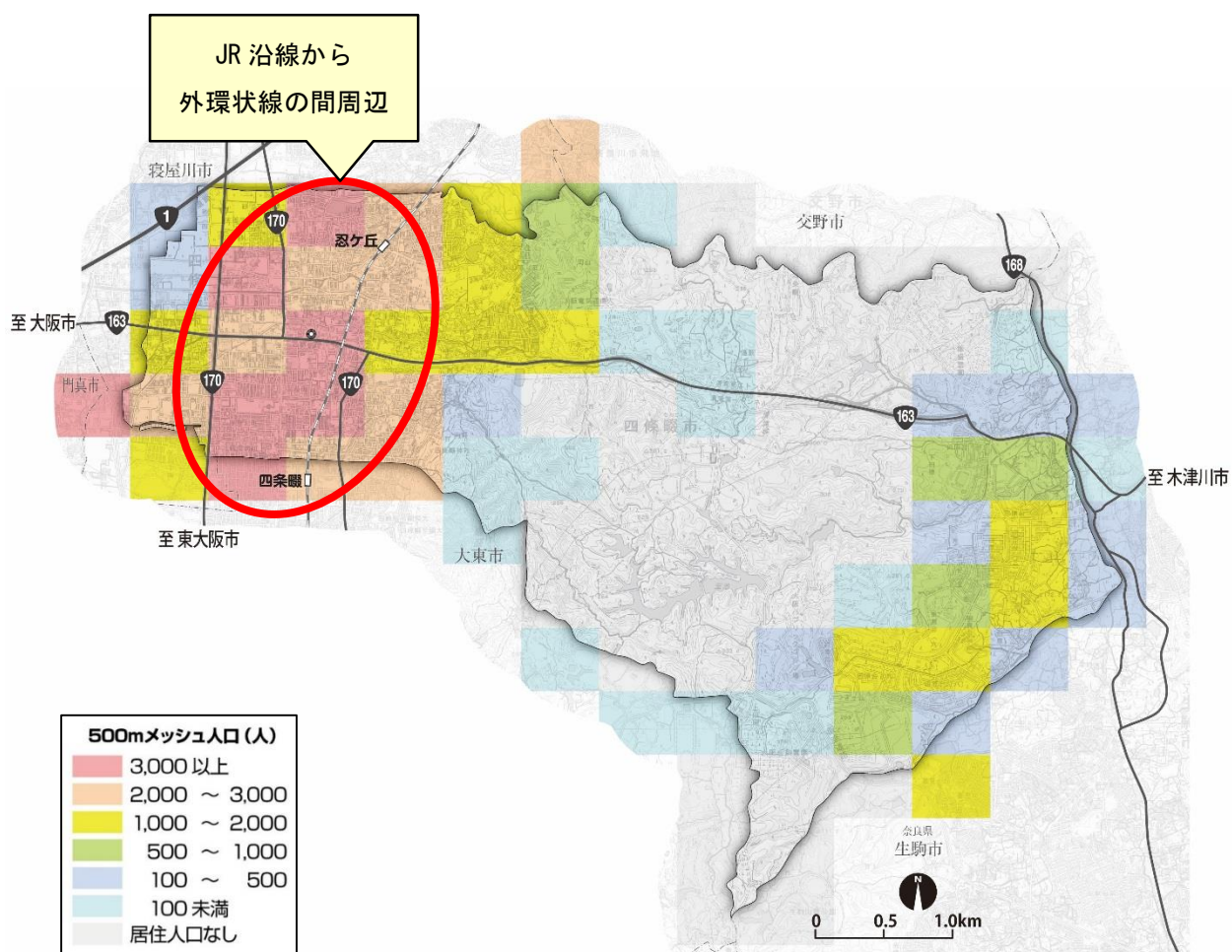
四條畷市の人口の推移

出典：四條畷市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）

(イ) 人口分布の状況

人口は市の西部と東部に集中して分布しており、特に、JR 沿線から外環状線（国道 170 号）の間周辺に多く分布している。

一方で、市の中央部は山地であり人口は少ない。



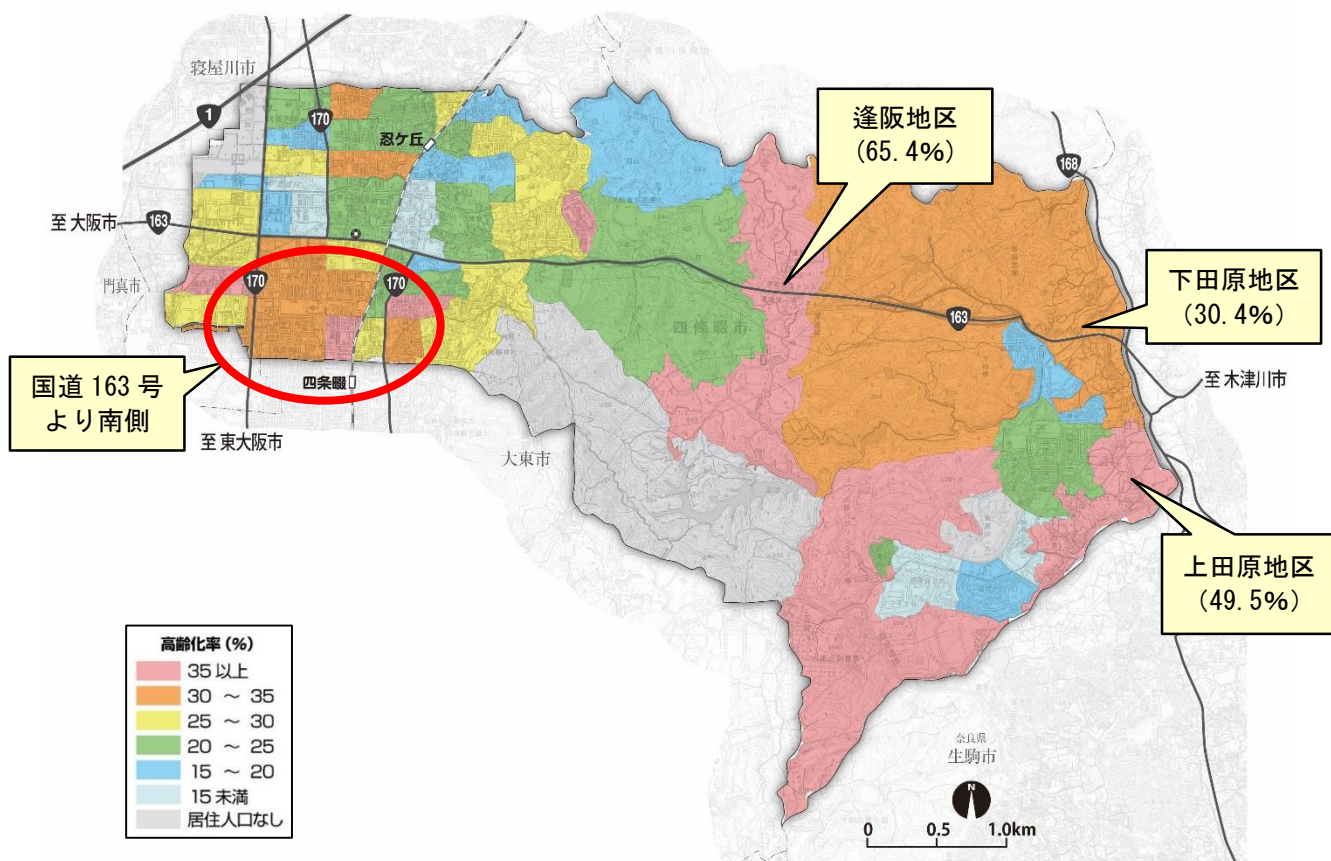
四條畷市の人口分布の状況

※出典：平成 27 年国勢調査

(ウ) 高齢化率の状況

高齢化率（65歳以上の人口に占める割合）は東部では逢阪地区・下田原地区・上田原地区で高い。

西部では、高齢化率は国道163号より南側が高くなっており、国道163号より北側は比較的低い地区が多い。



四條畷市の人口分布の状況

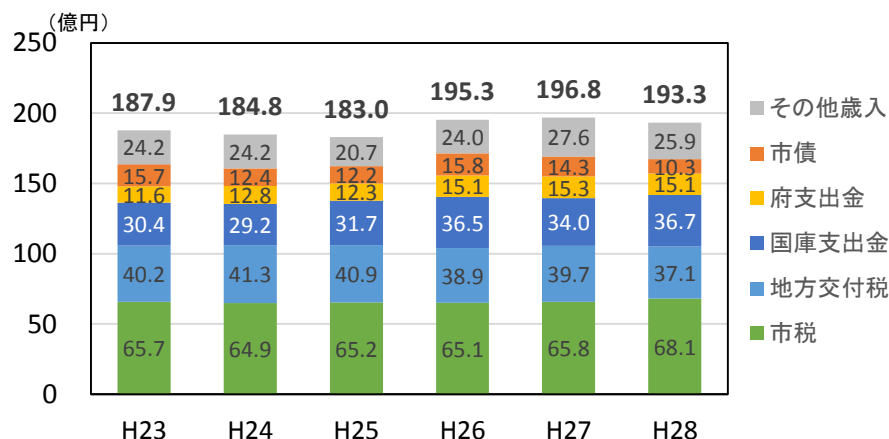
※出典：平成27年国勢調査

(I) 財政の状況

a 歳入の推移

四條畷市の財政の状況は、歳入全体に対して自主財源である市税の占める割合が低く、一方で、地方交付税や国・府支出金の占める割合が高い状況である。

市税は、法人市民税の占める割合が小さいことから、景気悪化による影響は受けにくい反面、企業業績の好調などによる大幅な増収は見込めない。

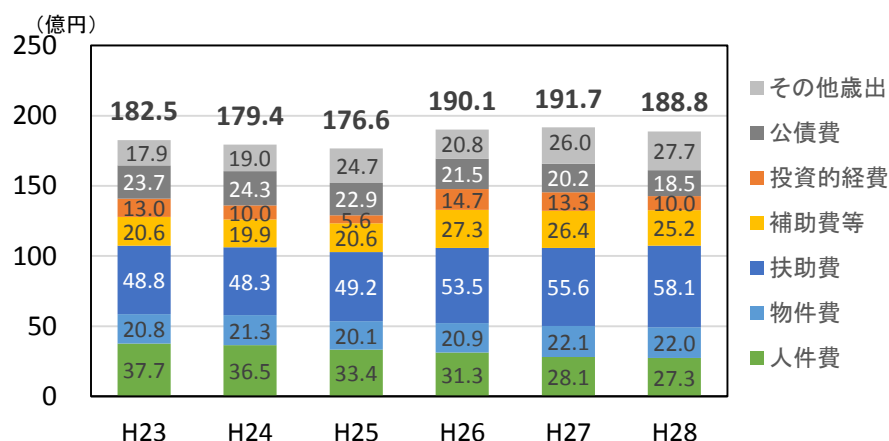


歳入の推移

出典：市町村決算カード（総務省ホームページ）

b 歳出の推移

四條畷市の歳出については、人件費が減少している一方で、少子高齢化の進展による介護や医療などの扶助費が年々増加しており、今後も増加していくものと想定される。



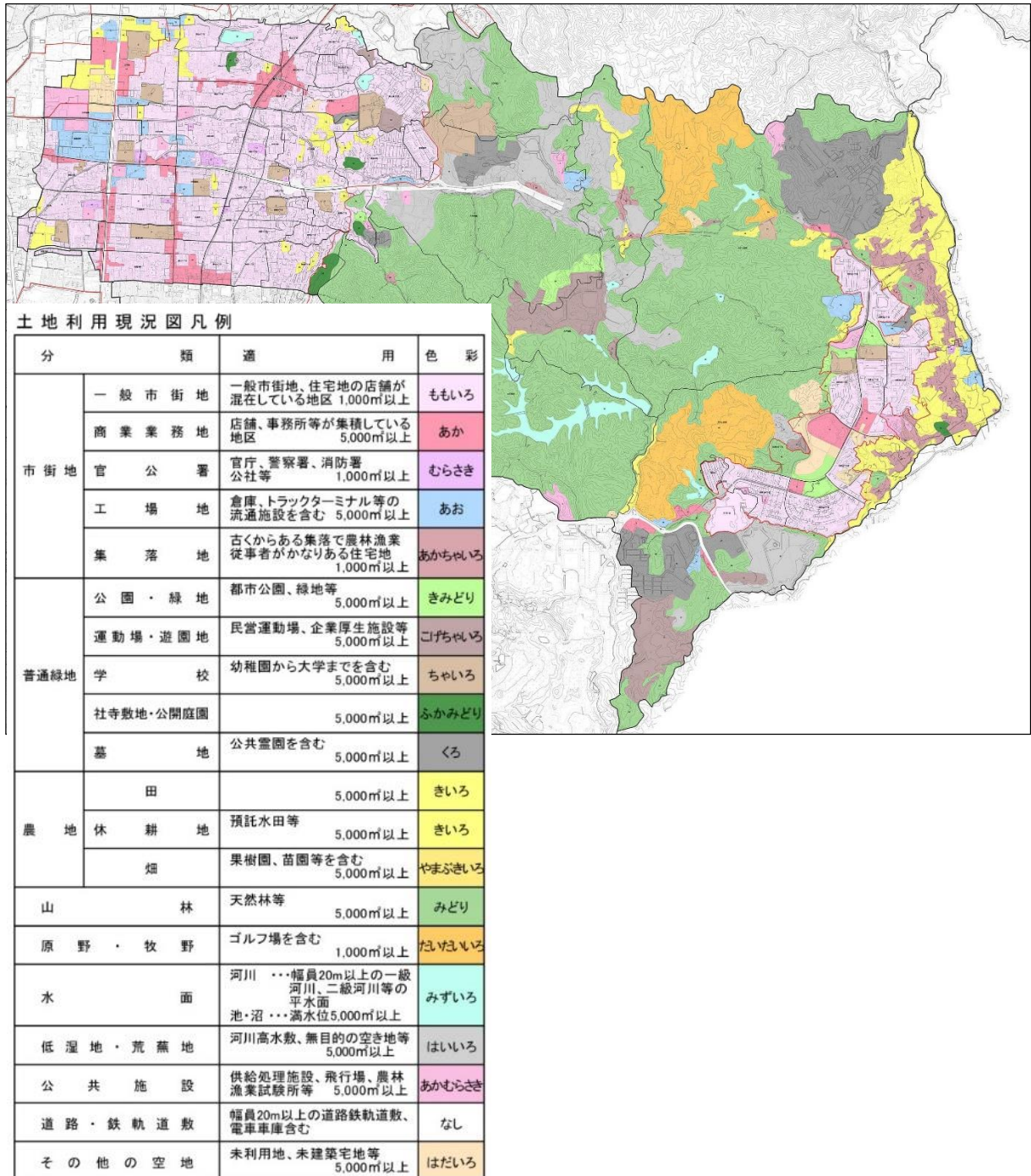
歳出の推移

出典：市町村決算カード（総務省ホームページ）

イ 地理的特性

(7) 土地利用の状況

市域の中央部を走る北生駒山系による山林により、大きく西部地域と東部地域に分けられ、それぞれの地域で市街地が広がっている。平成22年の土地利用の現況では、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%という構成となっている。

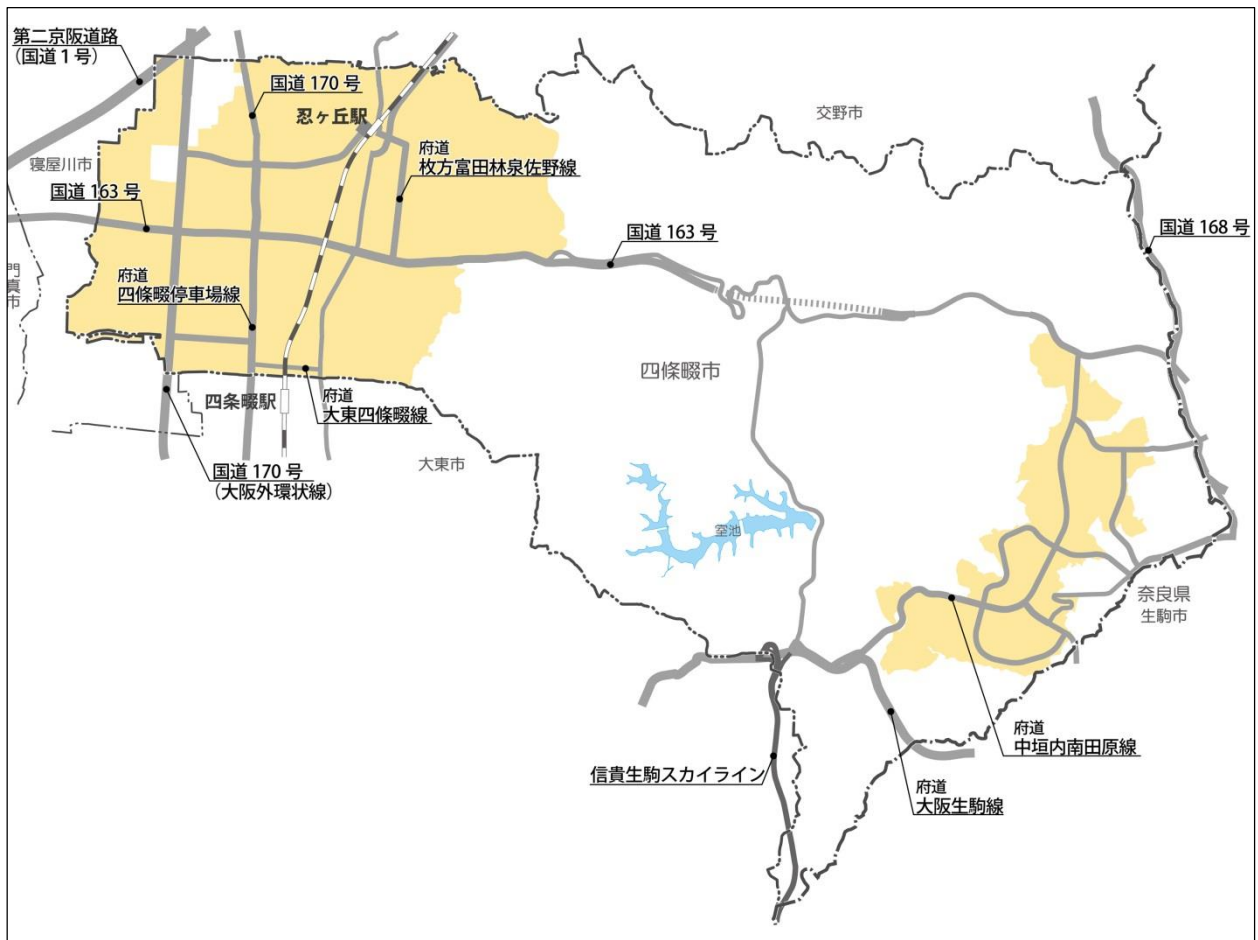


四條畷市の土地利用の状況

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

(イ) 道路の状況

道路は大阪都心と三重県を結ぶ国道 163 号と大阪府東部を縦断する国道 170 号（大阪外環状線）が市内にあり、その他には府道枚方富田林泉佐野線や府道四條畷停車場線、府道中垣内南田原線などが近隣市との連絡網となっている。また、平成 22 年に第二京阪道路（国道 1 号）の開通により、さらに近隣市及び他府県への利便性が高くなったが、主要道路以外の生活道路などは、狭隘なところが多い。

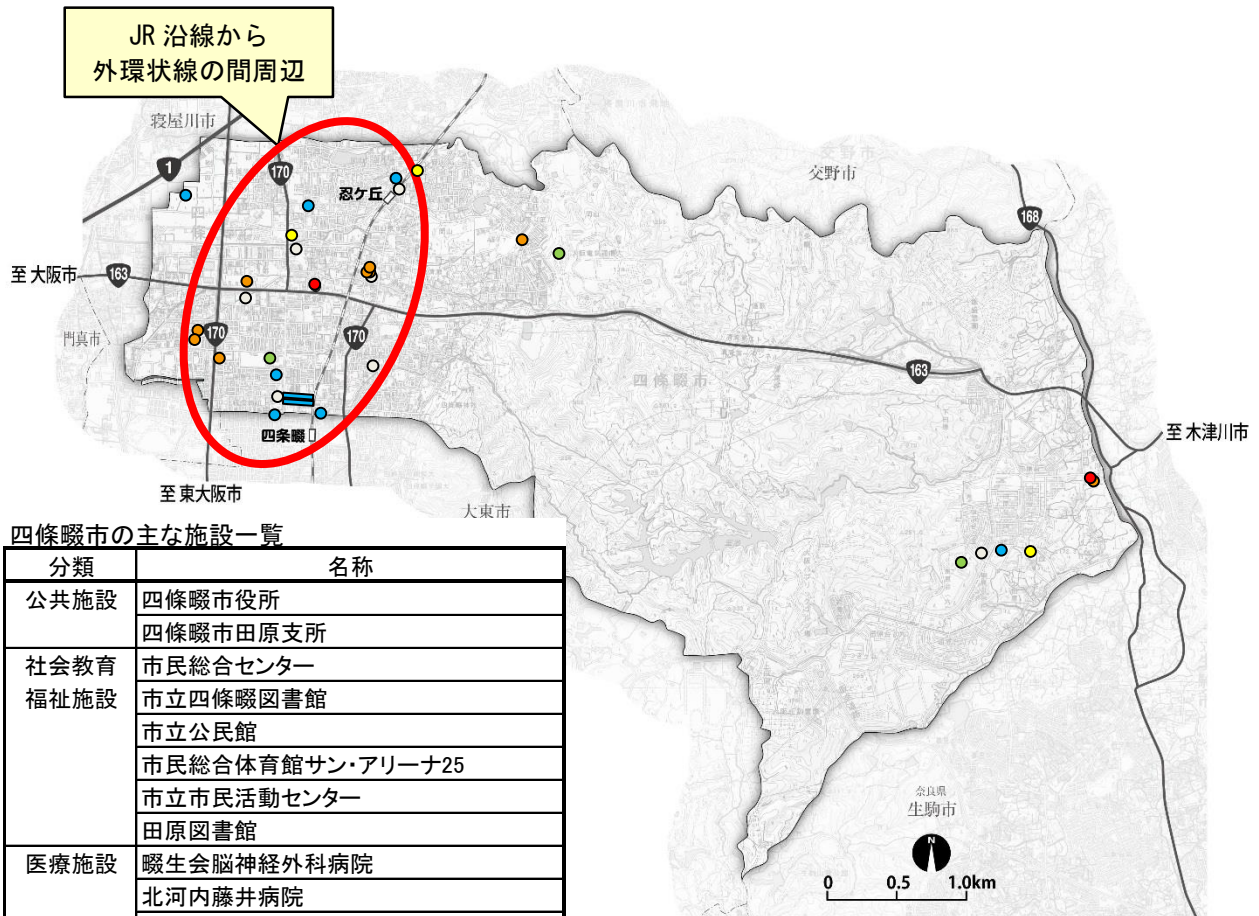


四條畷市の道路の状況

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

(ウ) 施設の分布状況

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



四條畷市の主な施設一覧

分類	名称
公共施設	四條畷市役所
	四條畷市田原支所
社会教育 福祉施設	市民総合センター
	市立四條畷図書館
医療施設	市立公民館
	市民総合体育館サン・アリーナ25
	市立市民活動センター
	田原図書館
	畷生会脳神経外科病院
教育施設	北河内藤井病院
	医療法人和幸会 阪奈サナトリウム
	大阪電気通信大学四條畷学舎
	阪奈中央リハビリテーション専門学校
金融機関	四條畷高等学校
	四條畷郵便局
	四條畷岡山郵便局
	大阪東部農業協同組合四條畷支店
	楠公郵便局
	二丁通郵便局
	南野郵便局
田原簡易郵便局	
商業施設	イオンモール四條畷店
	グルメシティ忍ヶ丘店
	スーパーフレスコ四條畷店
	サンディ四條畷店
	ダイエー四條畷店(大東市)

四條畷市の施設の分布状況

※出典：四條畷市HP など

- 市庁舎
- 社会教育福祉施設
- 医療機関
- 教育施設
- 金融機関等
- 商業施設

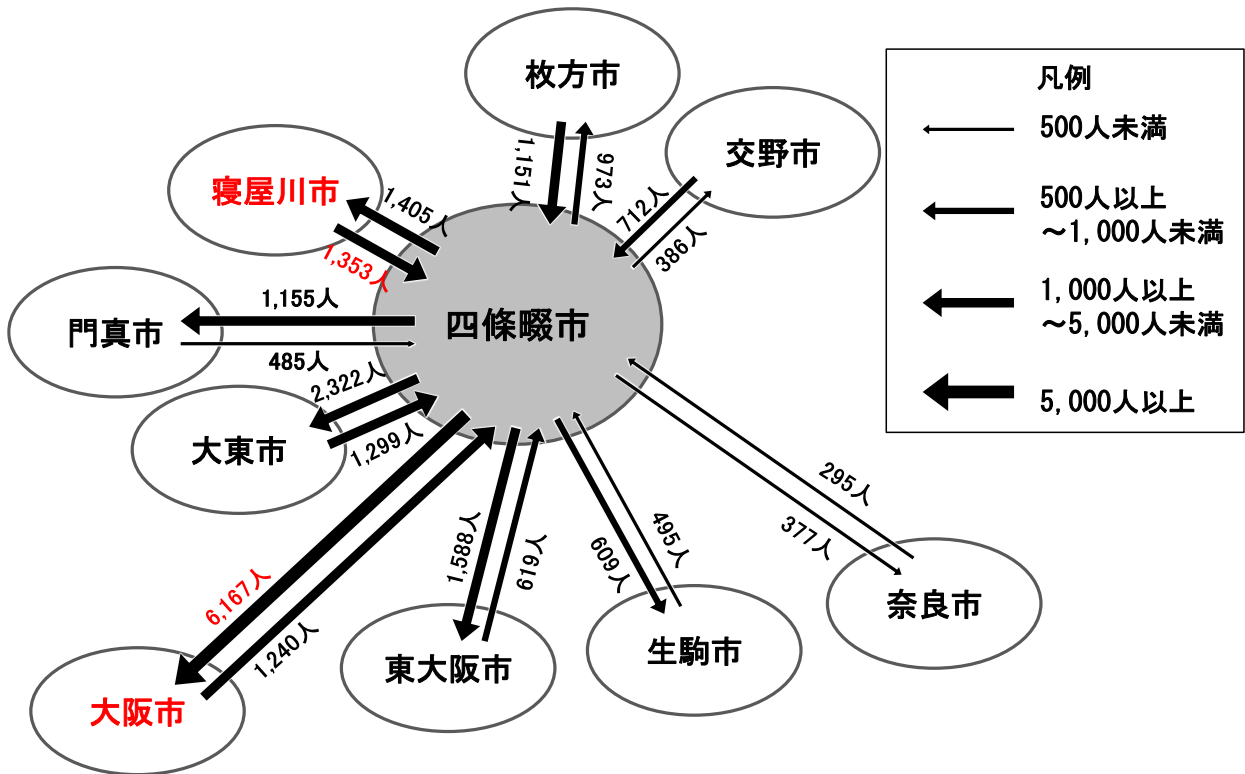
(2) 交通の現況

ア 人の動き

(ア)通勤・通学の流入・流出状況

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

流出が最も多いのは「大阪市」、流入が最も多いのは「寝屋川市」である。



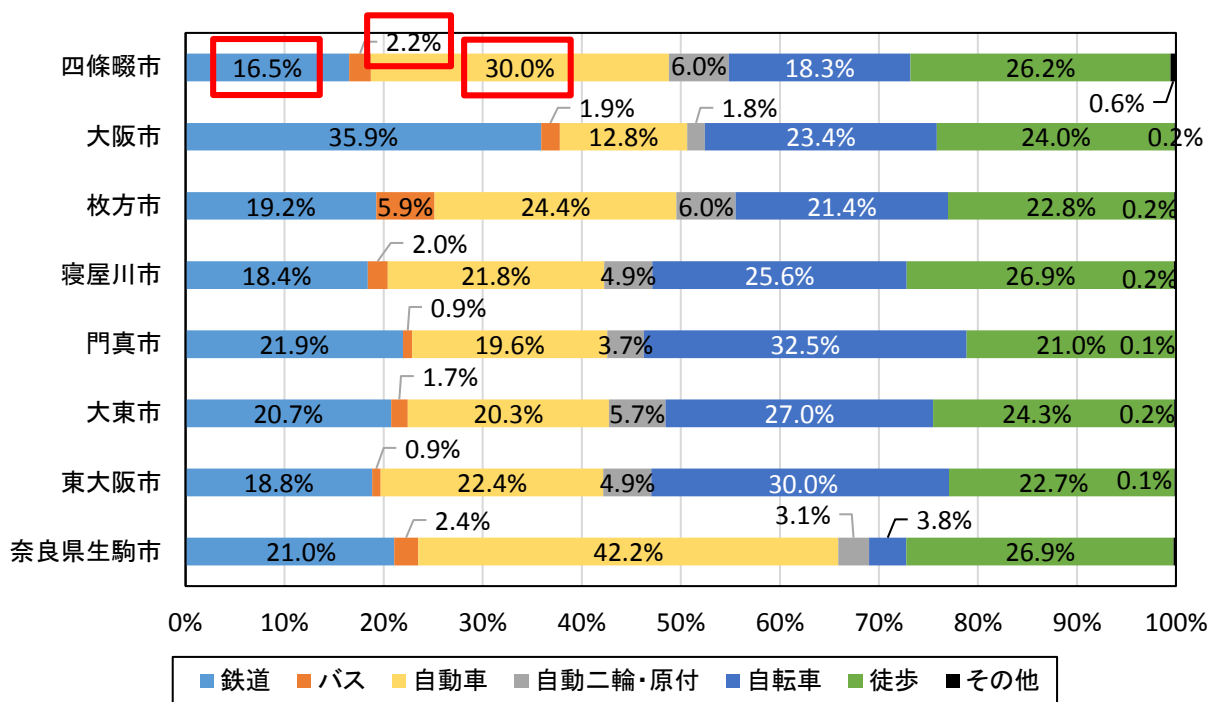
四條畷市の流入・流出状況

※出典：平成 27 年国勢調査

(イ) パーソントリップ状況

四條畷市の住民の移動手段は、自動車の割合が30.0%と最も高い。

一方、公共交通（鉄道、バス）の利用の割合は約18.7%と大阪府内の隣接自治体と比べて低い。



パーソントリップ状況（平日）

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

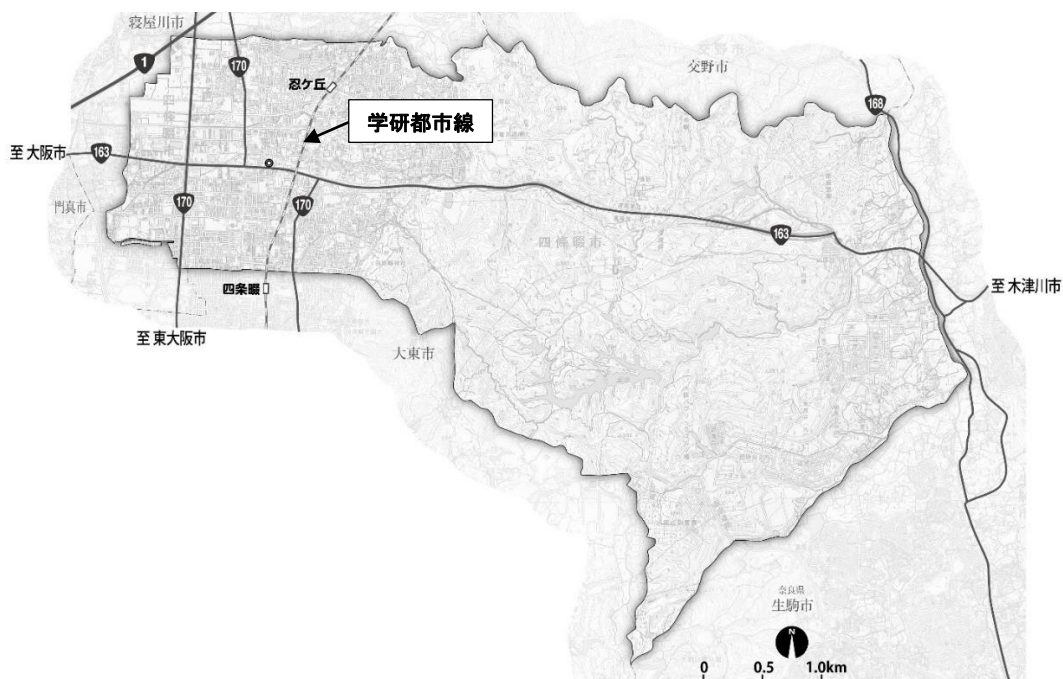
イ 公共交通の状況

市内の公共交通は、鉄道、タクシー、路線バス、コミュニティバスがある。

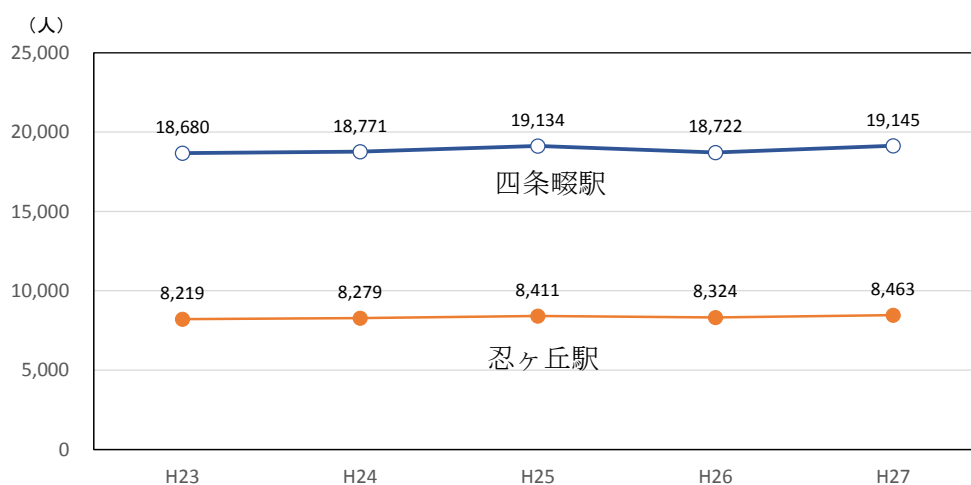
(7) 鉄道の概要

四條畷市内を運行する鉄道は、西日本旅客鉄道株式会社の学研都市線が市西部に位置しており、市内には「忍ヶ丘駅」がある。

平成27年度の忍ヶ丘駅の1日平均乗車数は8,463人であり、平成23年度から平成27年度にかけて、微増傾向である。なお、隣接の大東市にある「四條畷駅」の乗車数は、平成27年度で19,145人であり、平成23年度から平成27年度にかけて、こちらも微増傾向である。



四條畷市の鉄道位置図



鉄道駅の乗車数の推移

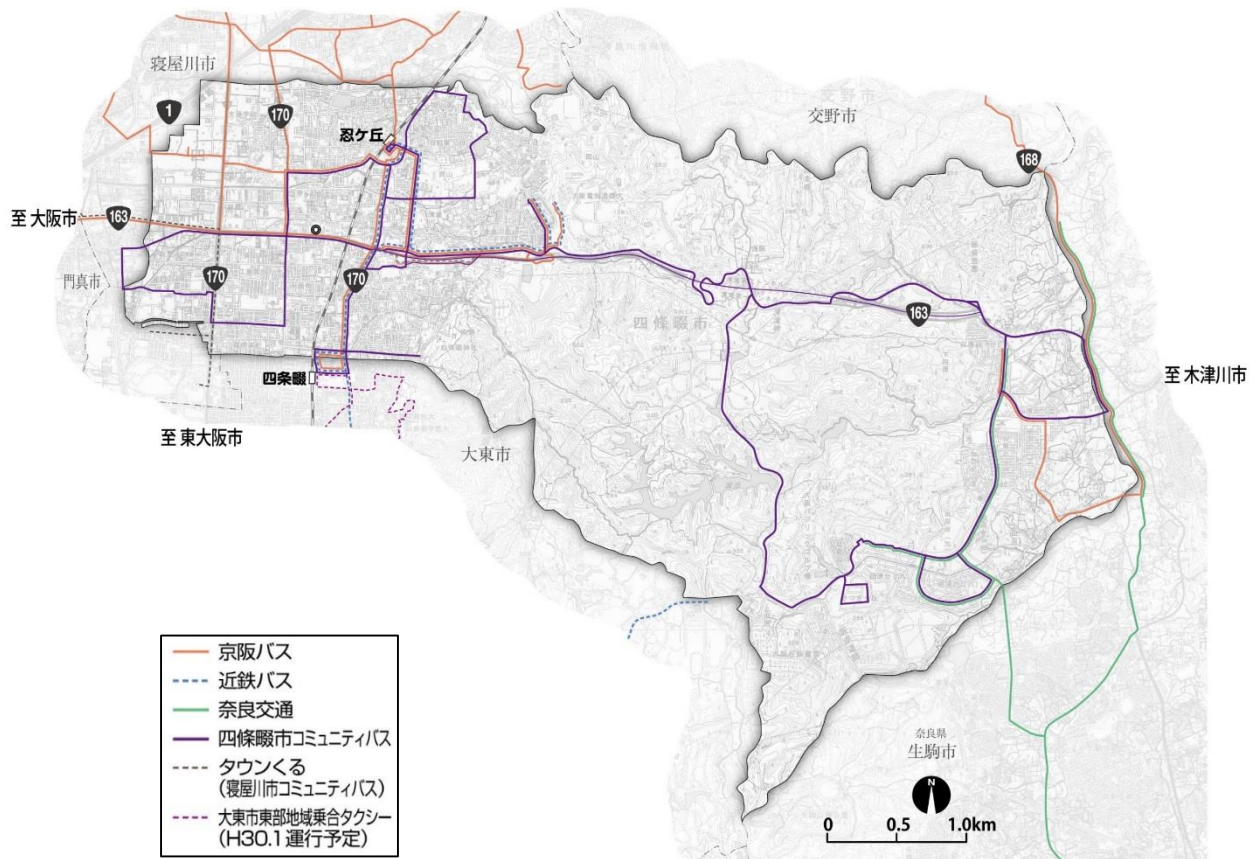
出典：西日本旅客株式会社

(イ) タクシーの概要

四條畷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。

(ウ) バスの概要

四條畷市を運行するバスは、「路線バス」と「コミュニティバス」がある。
各ルートは以下の図のようであり、市の西部と東部を中心に運行している。



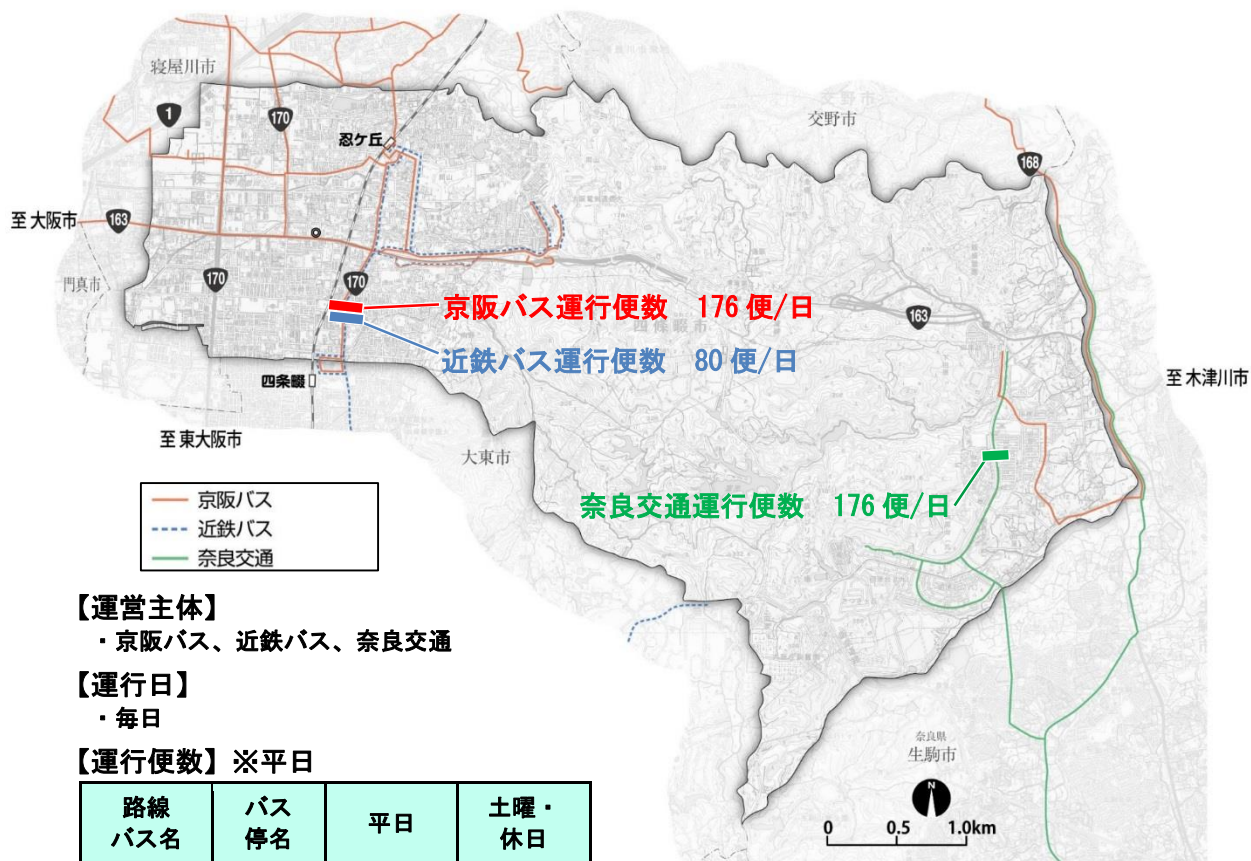
四條畷市のバスルート

※出典：コミュニティバスは市 HP、路線バスは各路線バス事業者の HP

(I) 路線バスの概要

路線バスは「京阪バス」、「近鉄バス」、「奈良交通」が運行している。

京阪バスと近鉄バスは、主に四条畷駅と周辺住宅をつないでおり、奈良交通は田原地区を運行。



【運営主体】

- ・京阪バス、近鉄バス、奈良交通

【運行日】

- ・毎日

【運行便数】 ※平日

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

路線バスのルート

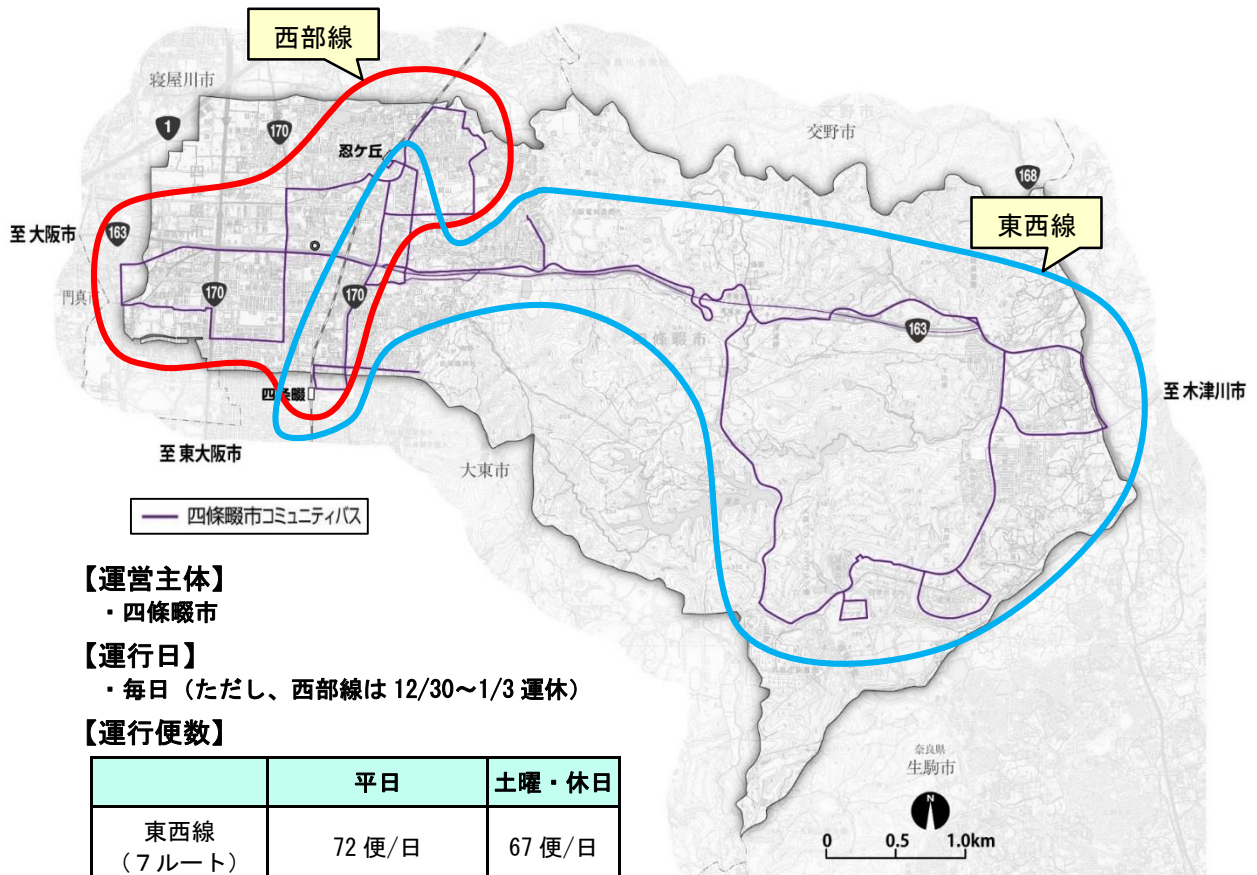
※出典：京阪バス、近鉄バス、奈良交通HP

(オ) コミュニティバスの概要

a 運行状況

コミュニティバスは、市民の日常的な交通手段を確保するため、市が運営。

主に市の西部の JR 駅と東部の田原地区をつなぐ東西線と西部の JR 駅を起・終点で循環する西部線が運行している。



【運営主体】

・四條畷市

【運行日】

・毎日（ただし、西部線は 12/30～1/3 運休）

【運行便数】

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

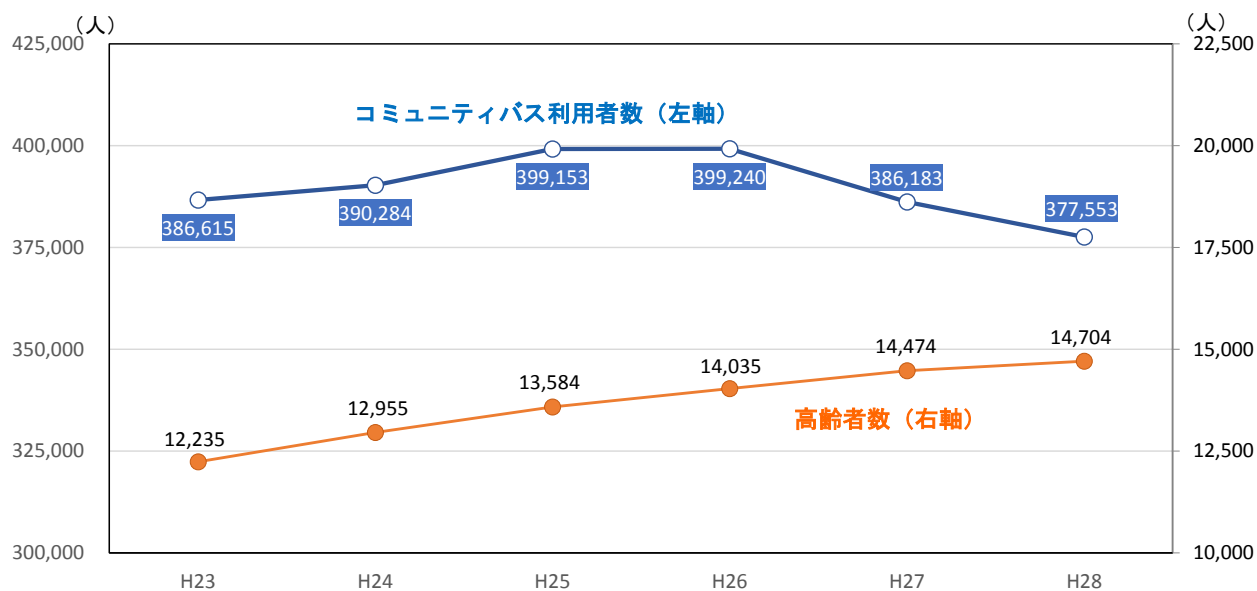
コミュニティバスのルート

※出典：四條畷市HP

b 利用者数

平成 28 年度のコミュニティバスの利用者は約 38 万人であった。

利用者数は、平成 26 年度から平成 28 年度にかけて、やや減少傾向である。また、市内の 65 歳以上の高齢者は増加している。



コミュニティバスの利用者数と高齢者数の推移

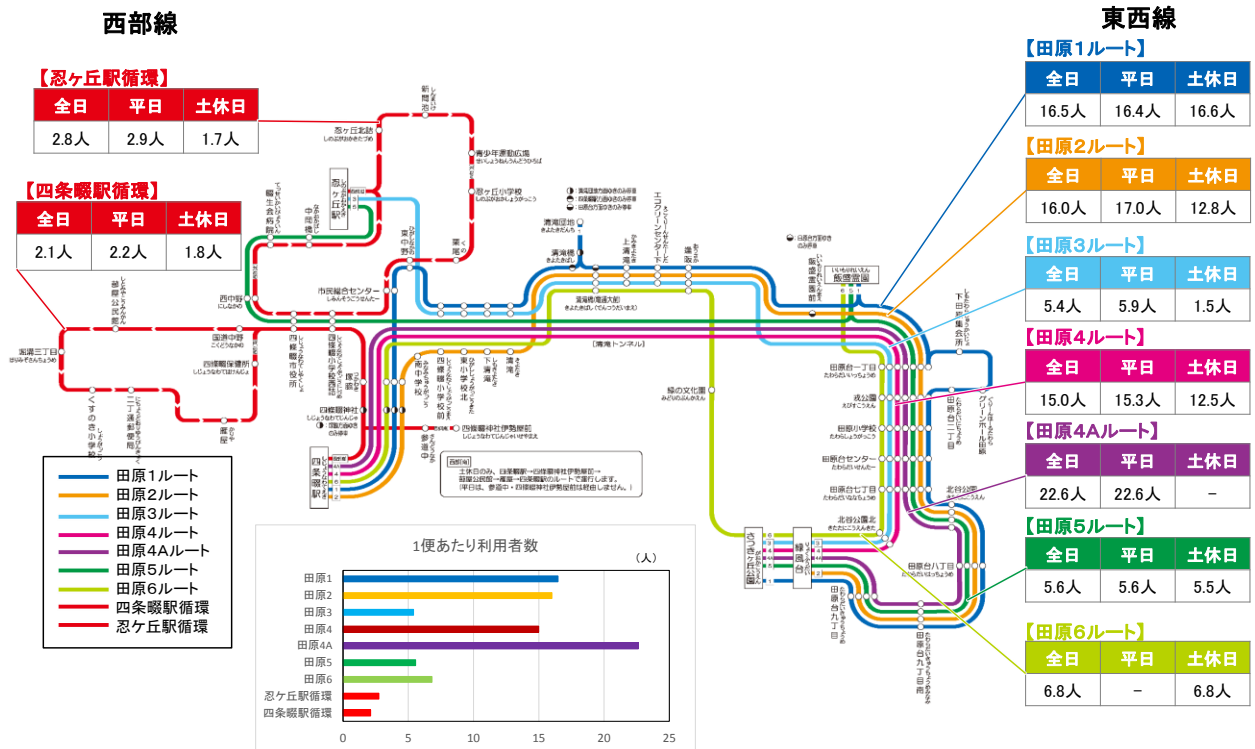
備考) コミュニティバス利用者数は、運賃収入からの推計値

※出典：四條畷市統計資料、市調べ

c ルート別の利用状況

東西線は7ルートあり、コミュニティバス利用者数調査（平成29年）において、平均利用者数では平日は41人～345人、土日は3人～563人である。また、1便あたりの利用者数では平日は5.6人～22.6人、土日は1.5人～16.6人である。

一方、西部線は2ルートあり、平均利用者数では平日は15人～21人、土日は5人～6人である。また、1便あたりの利用者数では平日は2.2人～2.9人、土日は1.7人～1.8人である。



コミュニティバスの1便あたりの利用者数

※出典：四條畷市調べ乗降調査（調査期間：平成29年9月26日～10月1日）

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

（単位：人）

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

西部線	平均利用者数			運行便数			1便あたりの利用者数		
	平日	土休日	1週間	平日	土休日	1週間	平日	土休日	1週間
四条畷駅循環	15	6	12	7	3	6	2.2	1.8	2.1
忍ヶ丘駅循環	21	5	16	7	3	6	2.9	1.7	2.8
計・平均	36	11	29	14	6	12	2.6	1.8	2.4

d 運行経費

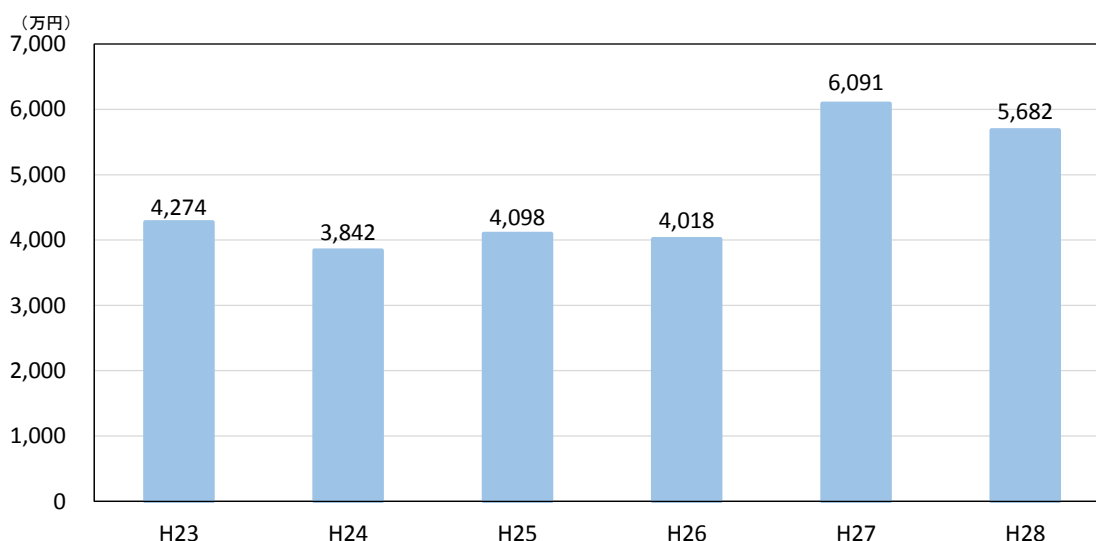
平成 28 年度の京阪バス株式会社がコミュニティバス運行事業に要した経費額は、約 1 億 2,200 万円であり、運賃収入額（約 6,500 万円）を差し引いた、四條畷市が支払ったコミュニティバス運行事業の負担金額は約 5,700 万円である。

市負担金額については、平成 27 年度からバスの運行台数を 1 台増加した結果、平成 28 年度に比べ約 2,073 万円（約 51%）増加した。

■コミュニティバス運行に係る事業経費等

（単位：万円）

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
京阪バス(株)がコミュニティバス運行事業に要した経費額 (A)	9,687	9,306	9,686	9,607	12,507	12,214
コミュニティバスの運賃収入額 (B)	5,413	5,464	5,588	5,589	6,416	6,532
四條畷市が支払ったコミュニティバス運行事業の負担金額 (C) 【(A) - (B)】	4,274	3,842	4,098	4,018	6,091	5,682
(C) / (A)	44.1%	41.3%	42.3%	41.8%	48.7%	46.5%



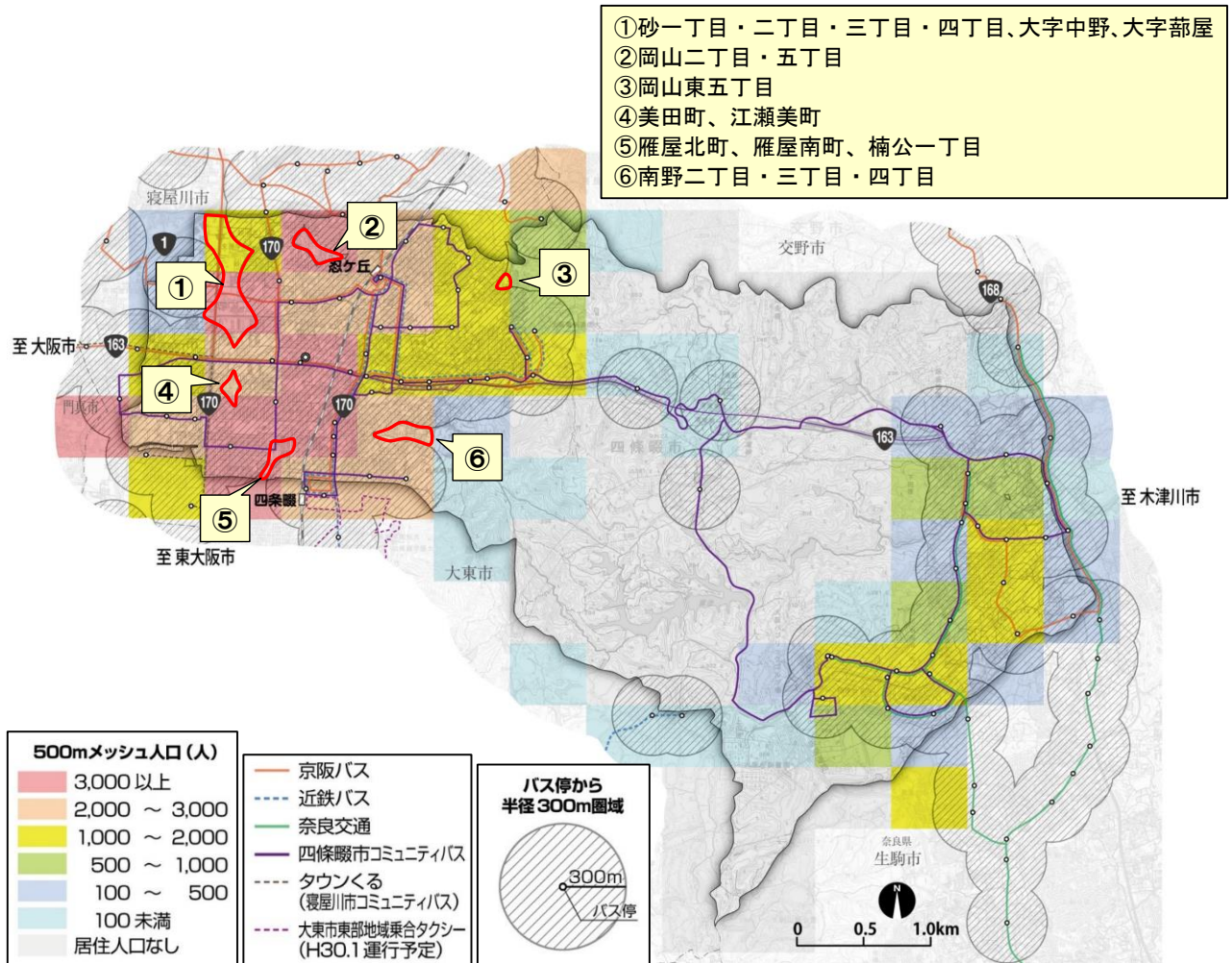
コミュニティバスの運行経費（市の負担金額）の推移

※出典：四條畷市調べ

ウ バス空白地域

概ね、四條畷市は、人口が集中している地域をバス（路線バス、コミュニティバス）が運行していることから、バス空白地域（バス停から 300m 圏域外かつ、500m メッシュ人口が 1,000 人以上）は一部のみとなっている。

バス空白地域は、下図①～⑥の一部である。



人口分布と「バス停から 300m 圏域」

※出典：平成 27 年国勢調査

(3) 現状のまとめ

ア 地域の現状

- ・人口は、平成 22 年の約 57,600 人をピークに緩やかな減少に転じているが、「四條畷市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）」における将来展望では、平成 62 年（2050 年）には社人研の推計と社人研の推計準拠値による合成推計の約 44,000 人から約 51,000 人をめざしている。地区別にみると、人口は、市の西部と東部に集中し、JR 沿線から外環状線（国道 170 号）の間周辺に多く分布している。
- ・高齢化率は、増加傾向であり、平成 22 年の約 21%であり、「四條畷市人口ビジョン（平成 27 年 10 月）」における将来展望では、平成 62 年（2050 年）には約 33%になる。
- ・高齢化率を地区別にみると、東部は逢阪地区、下田原地区、上田原地区で 30%以上となっており、西部は国道 163 号より南側が北側より高い状況である。
- ・四條畷市の歳出は、人件費が減少している。また、少子高齢化の進展による介護や医療などの扶助費が年々増加しており、今後も増加していくものと想定される。
- ・市域の中央部を走る北生駒山系による山林により、大きく西部地域と東部地域に分けられ、それぞれの地域で市街地が広がっている。
- ・市内の道路は、西部地域南部の JR 駅周辺の幹線道路の整備が進んでいない。また、幹線道路以外の地域内道路については、狭隘な道路が多い状況である。
- ・市の主な施設（市役所、鉄道駅、商業施設等）は、西部の JR 沿線から外環状線（国道 170 号）の間周辺に多く分布している。

イ 交通の現状

- ・通勤・通学については、大阪市を中心に、近隣の自治体（大東市、東大阪市、寝屋川市等）に流出している。流出人口が流入人口に比べて約 1.8 倍と多い状況である。
- ・移動手段は、自動車の割合が約 30%と、近隣の自治体に比べて高く、公共交通（鉄道、バス）の利用の割合は約 19%と近隣の自治体に比べて低い状況である。
- ・市内の公共交通は、鉄道、タクシー、バスがあり、バスは「路線バス」と「コミュニティバス」が運行し、市の西部と東部を中心に運行している。
- ・路線バスは、主に、西部地区は JR（四條畷駅・忍ヶ丘駅）・京阪（大和田駅・寝屋川駅）と周辺地区をつなぎ、東部地区は近鉄（生駒駅）と田原地区をつないでいる。一方、コミュニティバスは、西部地区の JR 駅と東部地区の田原地区をつなぐ東西線と、西部地区の JR 駅を起終点で循環する西部線が運行している。
- ・コミュニティバスの利用数は、年間約 38 万人（運賃収入からの推計値）であり、近年はやや減少傾向である。ルート別にみると、東西線は 7 ルートあり、コミュニティバス利用者数調査（平成 29 年）において、平均利用者数では平日は 41 人～345 人、土日は 3 人～563 人である。また、1 便あたりの利用者数では平日は 5.6 人～22.6 人、土日は 1.5 人～16.6 人である。一方、西部線は 2 ルートあり、平均利用者数では平日は 15 人～21 人、土日は 5 人～6 人である。また、1 便あたりの利用者数では平日は 2.2 人～2.9 人、土日は 1.7 人～1.8 人である。
- ・コミュニティバスの運行事業の市負担金額は、平成 28 年度は約 5,700 万円である。
- ・バス空白地域は、四條畷市の人口が集中している地域をバスが運行していることから、一部のみとなっている。

5 市民意向調査

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

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

(1) 市民アンケート調査の結果

ア 市民アンケート調査の概要

概要を以下に示す。

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

イ 属性

(7) 居住地

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

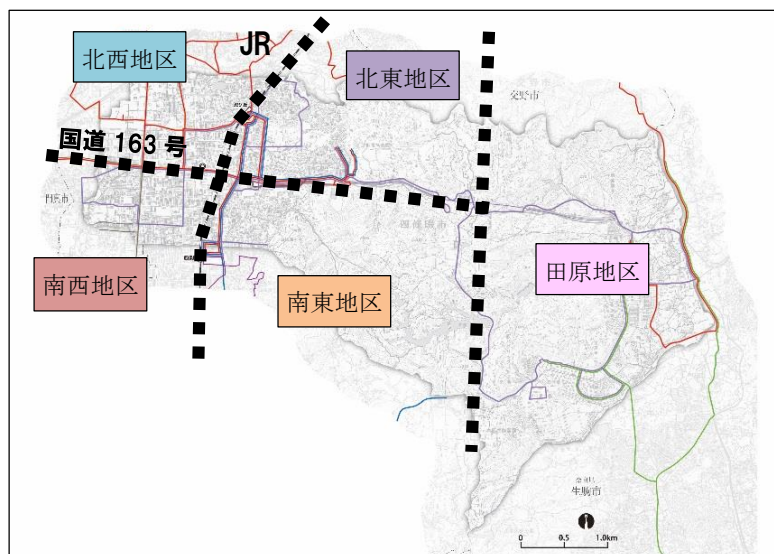
■ 配布数、有効回収数、有効回収率、有効回答者数一覧（地区別）

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

※1 地区について

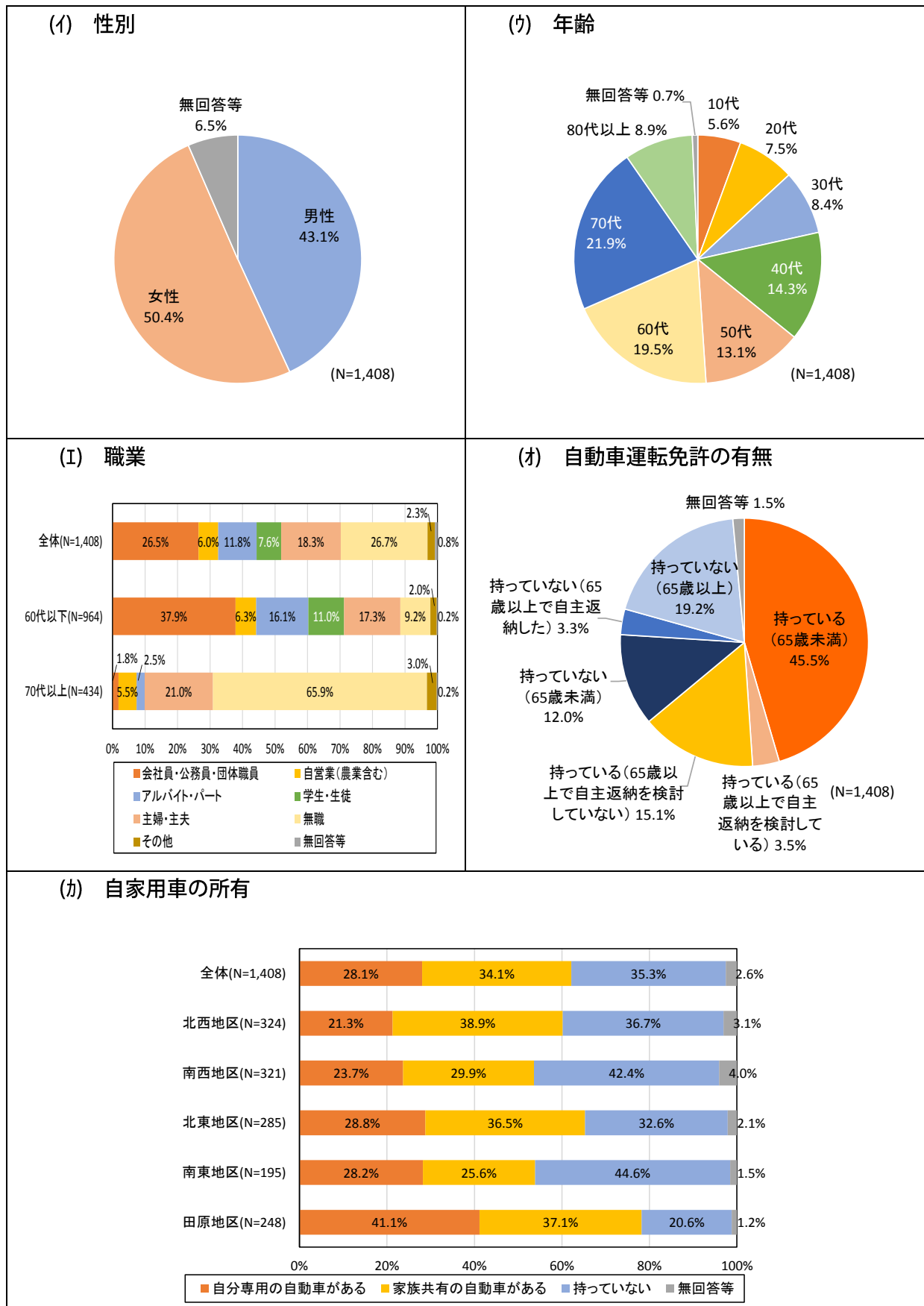
- ・当資料の地区とは、市を国道 163 号と JR で分割した 4 地区（北西、南西、北東、南東）と田原地区の 5 地区を設定した。
- ・各地区に属する地区名は以下とした。ただし、大字清瀧・大字逢阪は、国道 163 号の南側にも分布しているが、国道 163 号の北側の地区とした。

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



【5 地区の位置】

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



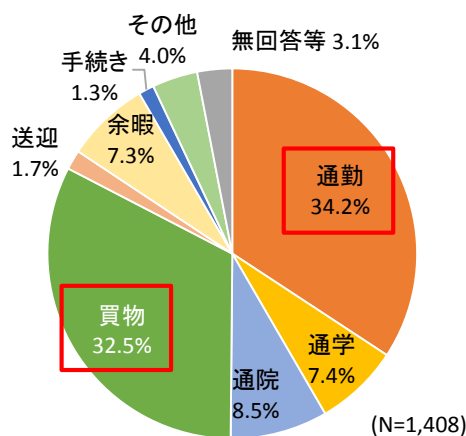
ウ 普段の生活での外出（通勤・通学・通院・買物 等）について

「最もよく出かける外出先（1箇所）」について

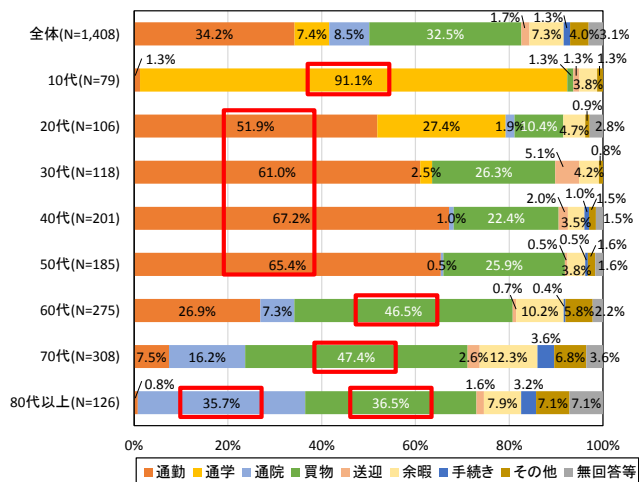
(ア) 出かける主な目的

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

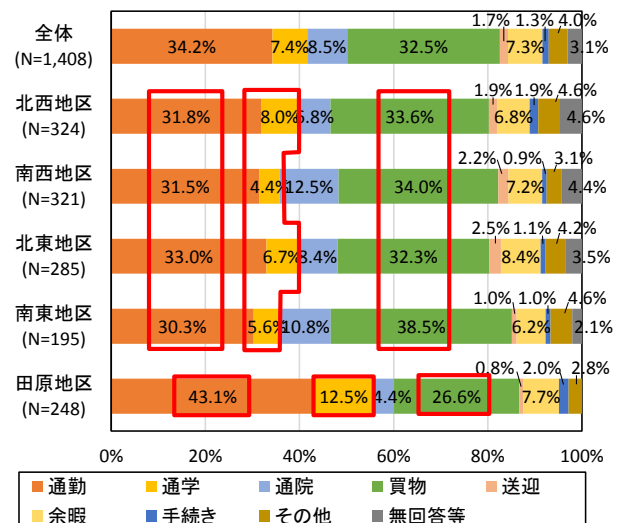
【出かける主な目的】



【出かける主な目的（年齢別）】

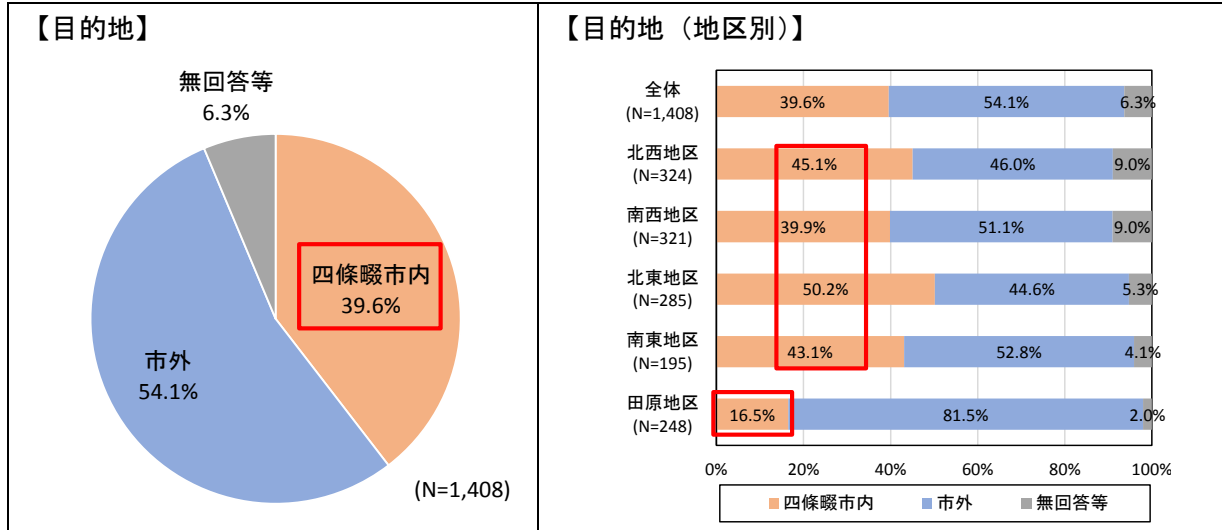


【出かける主な目的（地区別）】



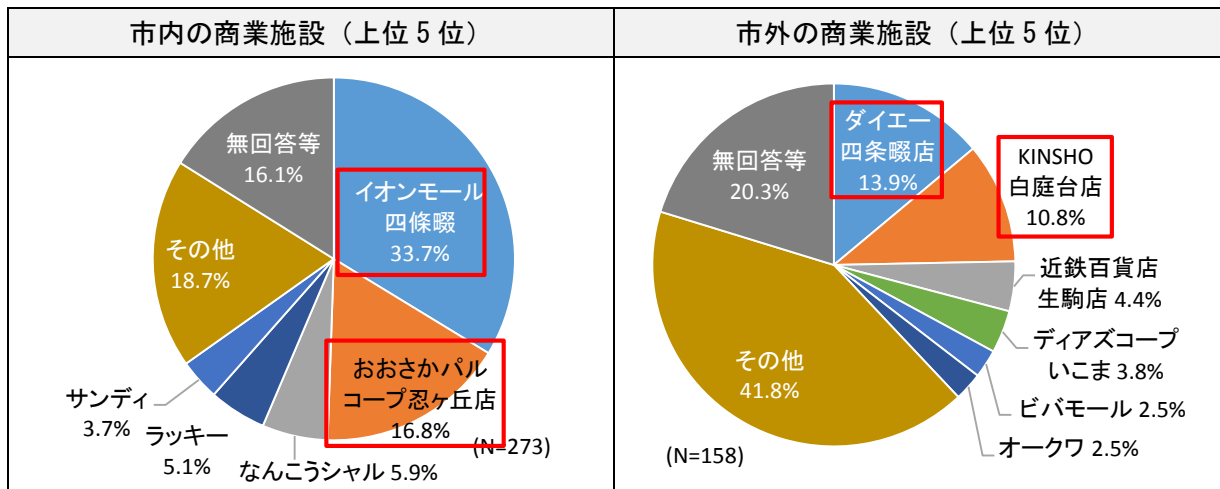
(イ) 目的地

- 目的地は、「四條畷市内」が 39.6%と、「市外」(54.1%) に比べ少ない。
- 地区別にみると、西側の4地区(北西、南西、北東、南東)では、約40~50%が市内であるが、田原地区は16.5%と他地区に比べ市内を目的にしている人が少ない。



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

【商業施設】



■市内の商業施設 (上位 5 位) 地区別

(単位:人)

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

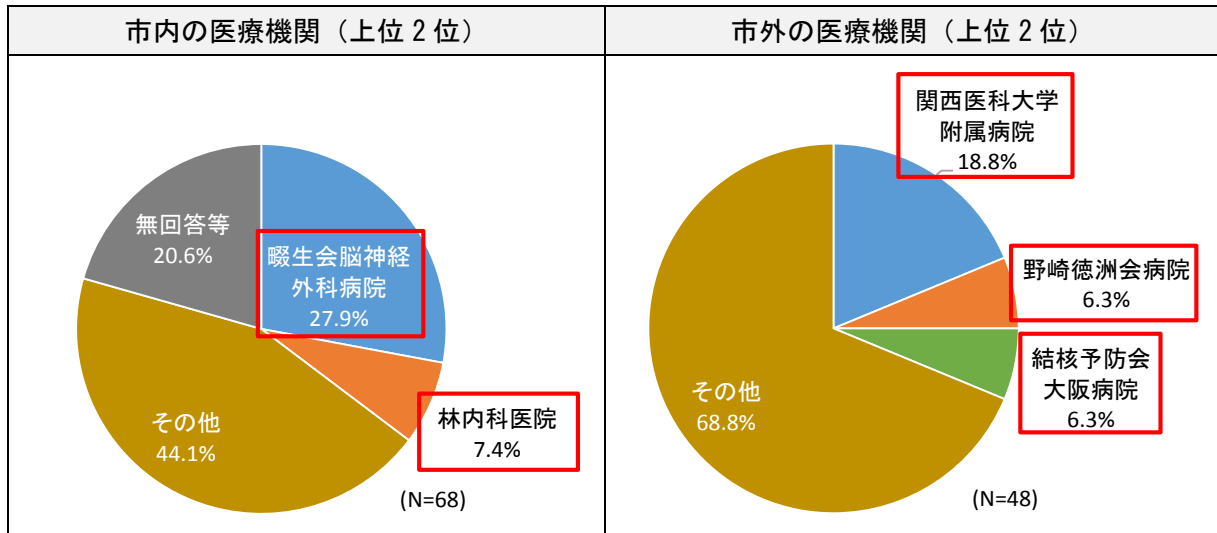
■市外の商業施設 (上位 5 位) 地区別

(単位:人)

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

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

【医療機関】



■市内の医療機関 (上位2位) 地区別

(単位：人)

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

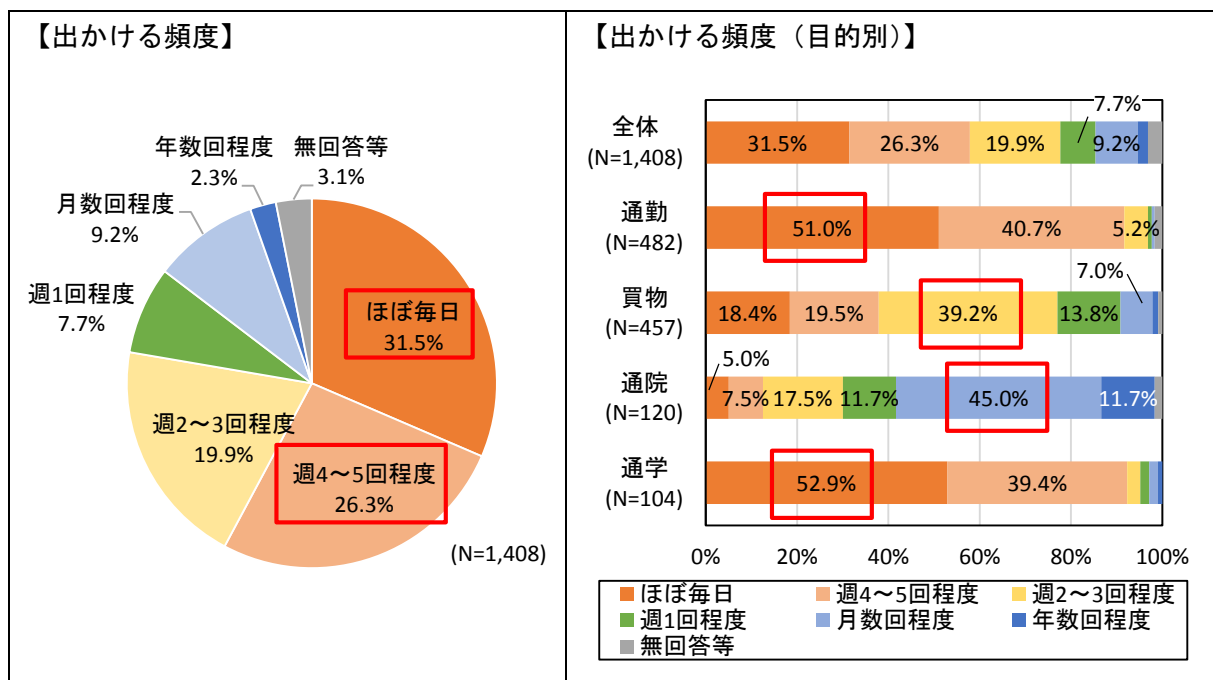
■市外の医療機関 (上位2位) 地区別

(単位：人)

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

(ウ) 出かける頻度

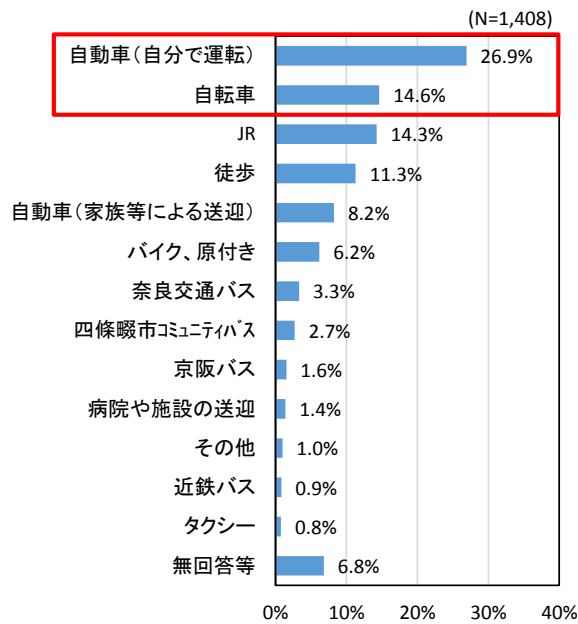
- ・ 出かける頻度は、「ほぼ毎日」が 31.5%と最も多く、次いで、「週 4～5 回程度」が 26.3%であった。
- ・ 目的別にみると、「通勤」はほぼ毎日が多く、「買物」は週 2～3 回程度、「通院」は月数回程度、「通学」は、通勤と同様にほぼ毎日が多い。



(I) 目的地までの移動手段

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

【目的地までの移動手段】

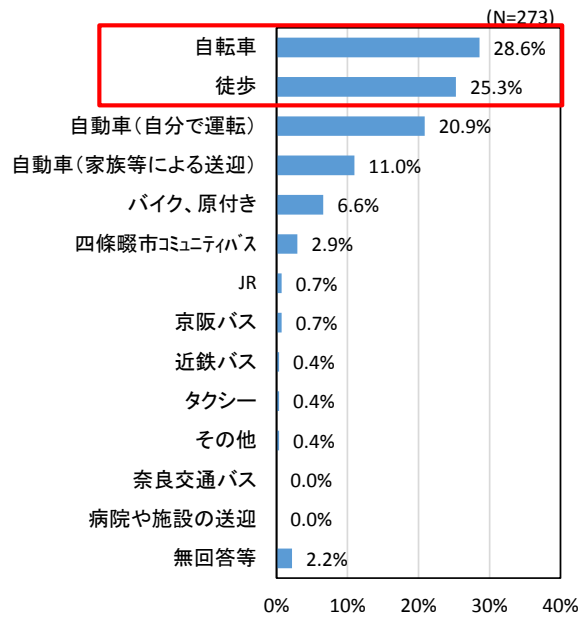


【目的地までの移動手段（地区別）】

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

- ・「市内の商業施設」を目的にした方の移動手段をみると、「自転車」が28.6%と最も多く、次いで「徒歩」が25.3%であった。
- ・地区別にみると、「自転車」は北西地区、南西地区で最も多く、「徒歩」は南東地区、「自動車（自分で運転）」は北東地区で最も多い。なお、田原地区では市内の商業施設へ行く方は少ない。 ※田原地区は、集計票数が5票と少なく、ここでの分析はしていない。

【目的地までの移動手段（市内の商業施設）】



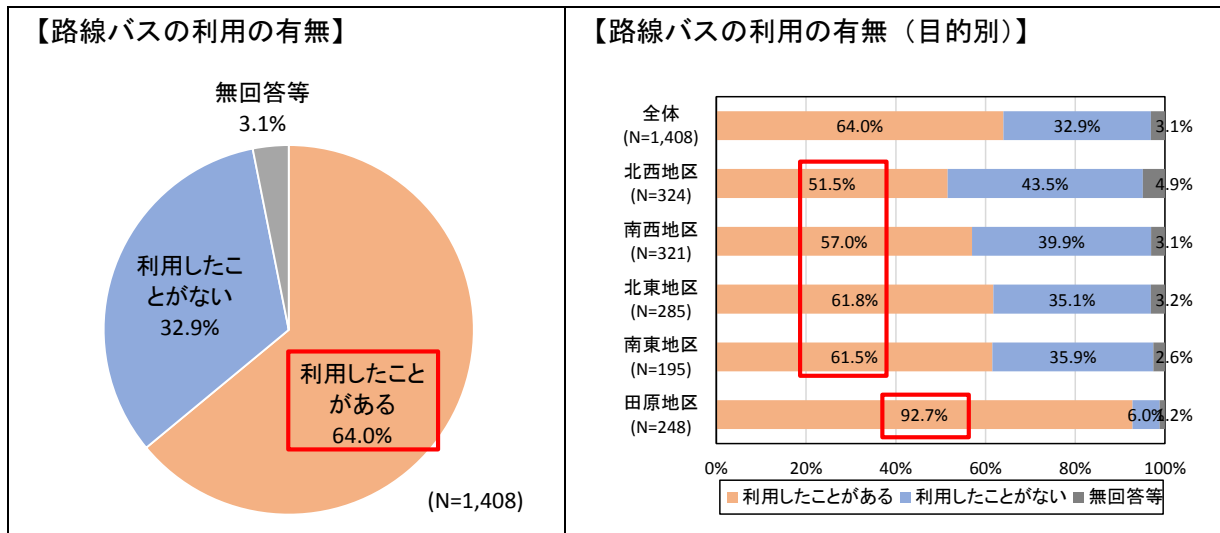
【目的地までの移動手段（市内の商業施設）（地区別）】

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

エ 路線バス（京阪バス、近鉄バス、奈良交通バス）について

(ア) 路線バスの利用の有無

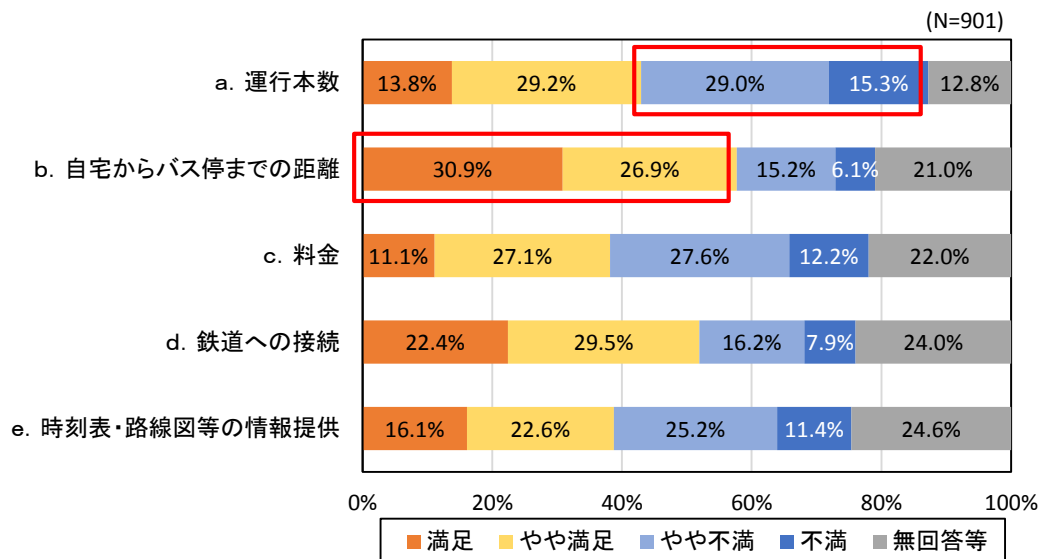
- ・路線バスの利用状況については、「利用したことがある」が64.0%と3人に2人が利用したことがあると回答している。
- ・地区別にみると、「利用したことがある」が全ての地区で50%を超えており、特に、田原地区は92.7%と殆どの方が利用したことがあると回答している。



※(ア) 「利用したことがある」を選ばれた方

(イ) 路線バスの満足度

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

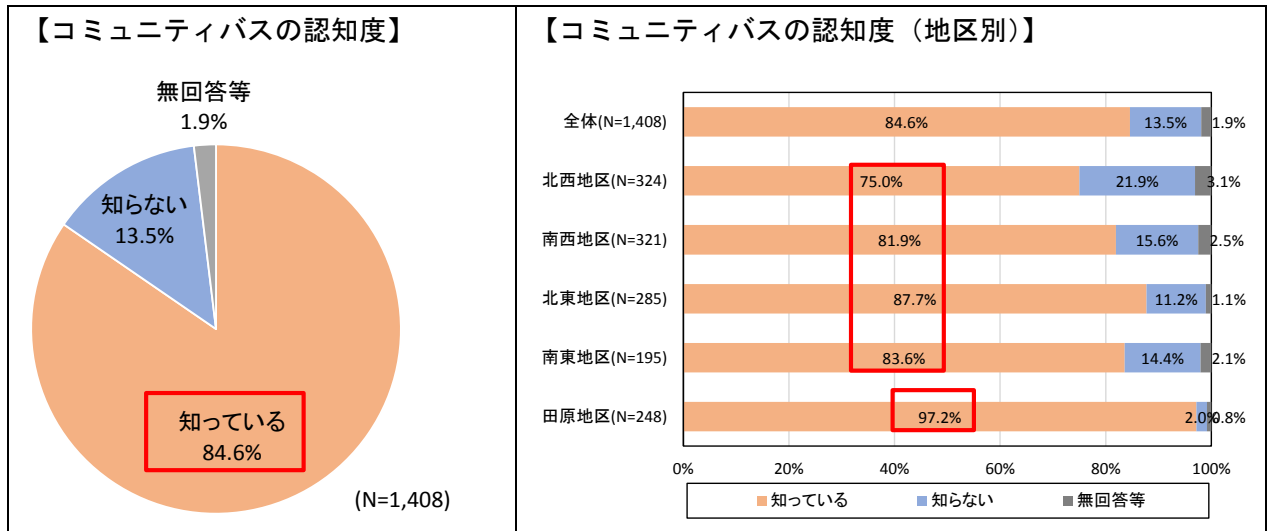


【路線バスの満足度】

オ 四條畷市コミュニティバス（以下、「コミュニティバス」とする）について

(ア) コミュニティバスの認知度

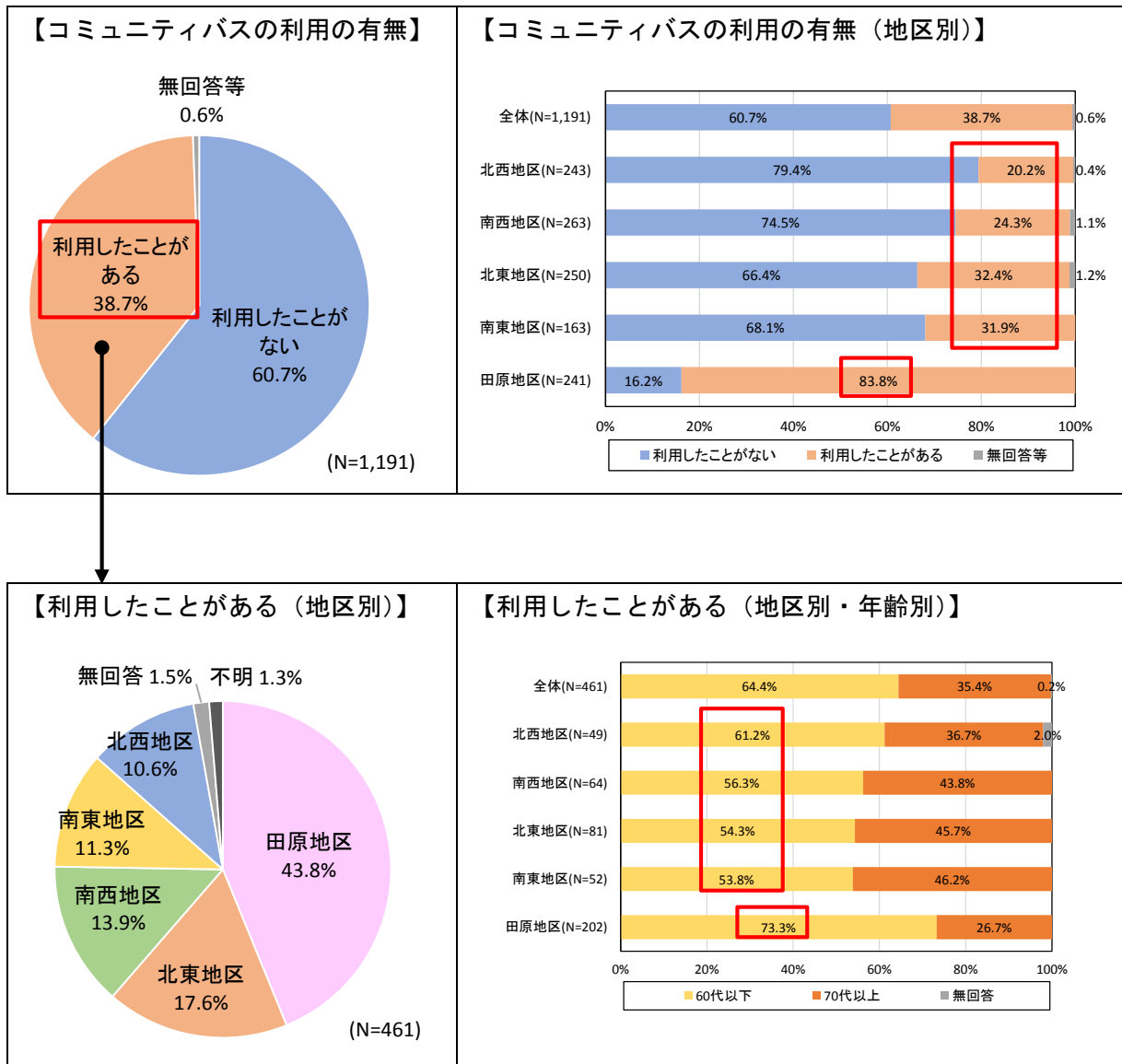
- ・コミュニティバスの認知度は、84.6%が「知っている」と回答している。
- ・地区別にみると、「知っている」が全ての地区で70%を超えており、特に、田原地区は97.2%と殆どの方が知っていると回答している。



※P41(ア)「1. 知っている」を選ばれた方

(イ) コミュニティバスの利用の有無

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

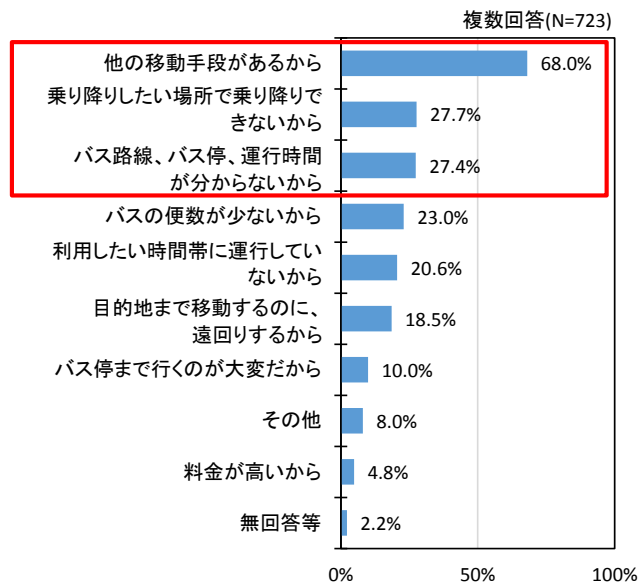


※P42(イ)「利用したことがない」を選ばれた方

(ウ) コミュニティバスを利用しない理由

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

【コミュニティバスを利用しない理由】



【コミュニティバスを利用しない理由（地区別）】

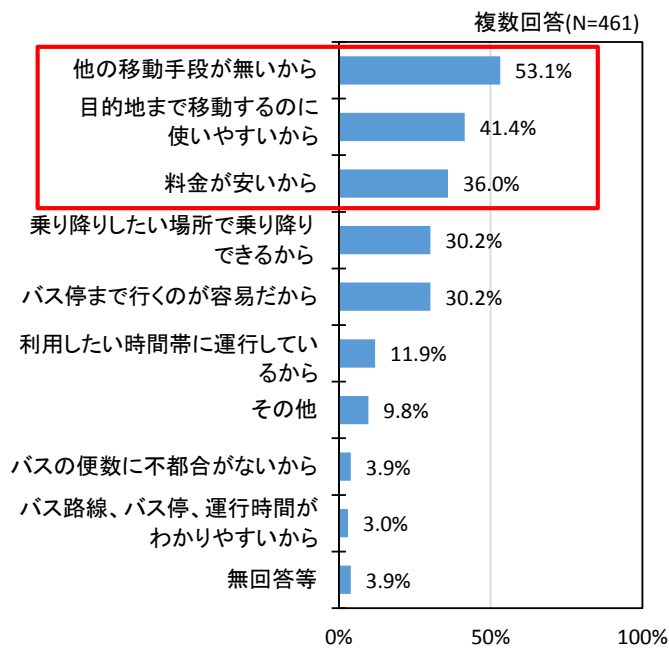
項目	北西地区 (N=193)	南西地区 (N=196)	北東地区 (N=166)	南東地区 (N=111)	田原地区 (N=39)	全体(N=723)
他の移動手段があるから	74.6%	65.8%	67.5%	61.3%	79.5%	68.0%
乗り降りしたい場所で乗り降りできないから	24.9%	28.6%	34.3%	29.7%	12.8%	27.7%
バス路線、バス停、運行時間が分からないから	30.6%	28.6%	21.7%	33.3%	12.8%	27.4%
バスの便数が少ないから	25.9%	22.4%	22.9%	17.1%	25.6%	23.0%
利用したい時間帯に運行し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

※P42(イ)「利用したことがある」を選ばれた方

(I) コミュニティバスを利用した理由

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

【コミュニティバスを利用した理由】



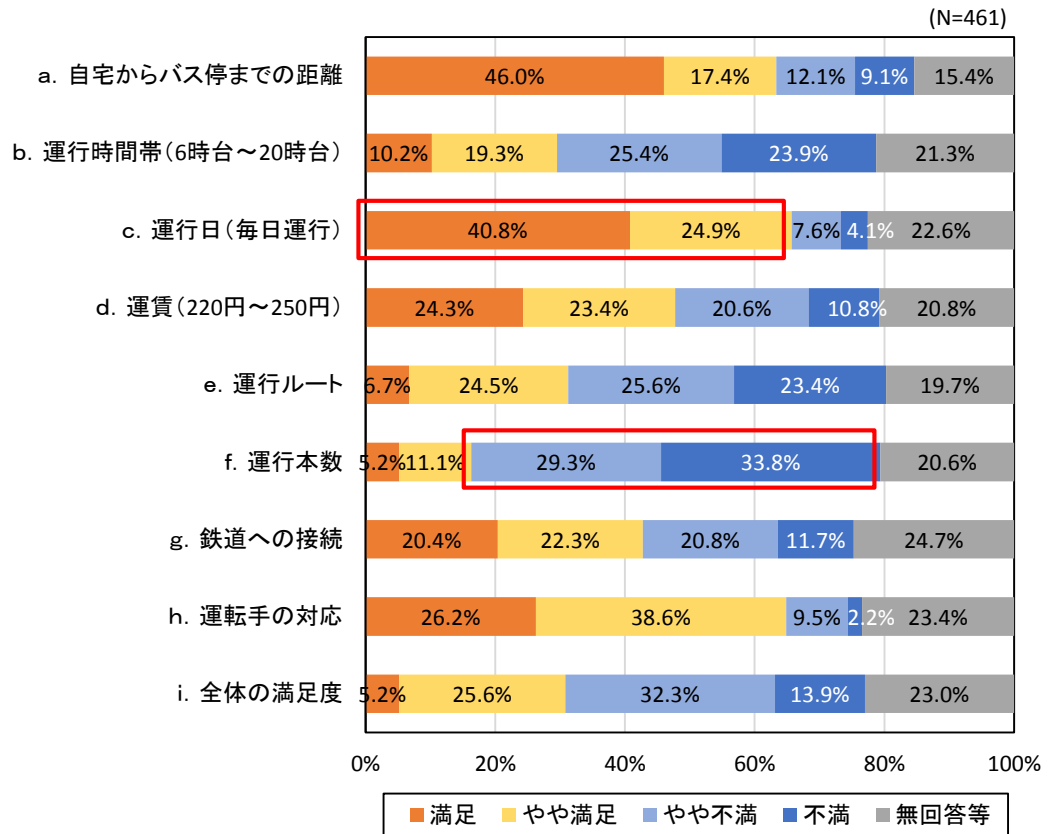
【コミュニティバスを利用した理由（地区別）】

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

※P42(イ)「利用したことがある」を選ばれた方

(オ) コミュニティバスの満足度

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



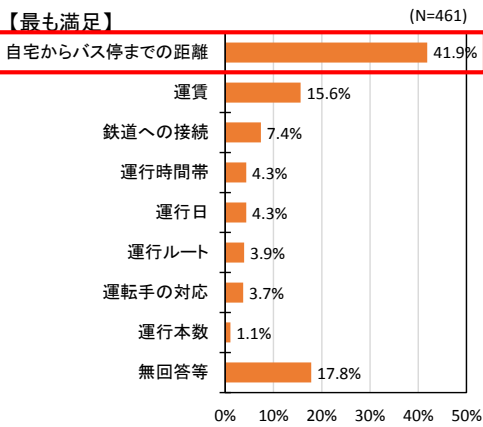
【コミュニティバスの満足度】

※P42(イ)「利用したことがある」を選ばれた方

(カ) コミュニティバス「最も満足」「最も不満」な項目

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

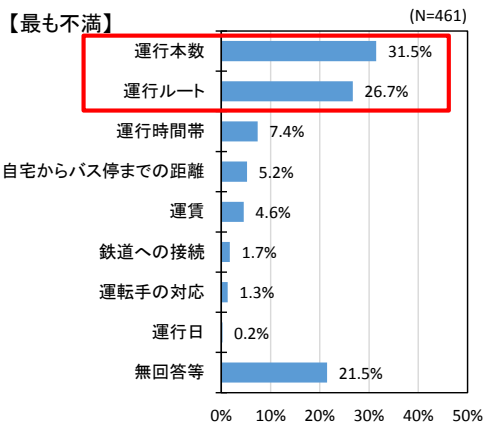
【コミュニティバスの最も満足な項目】



【コミュニティバスの最も満足な項目（地区別）】

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

【コミュニティバスの最も不満な項目】



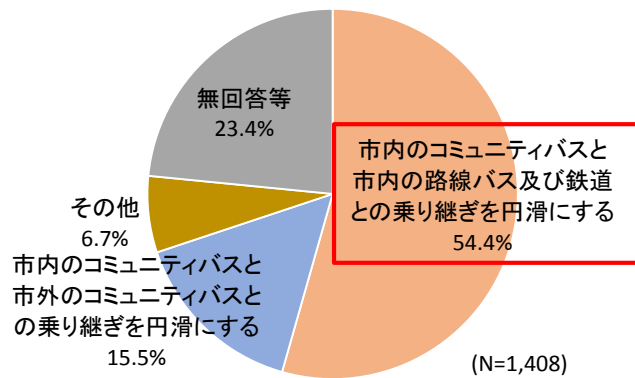
【コミュニティバスの最も不満な項目（地区別）】

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

カ 今後の公共交通について

(7) 公共交通の連携

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



【公共交通の連携について】

■具体的な連携案

○市内のコミュニティバスと市内の路線バス及び鉄道との乗り継ぎを円滑にする

- ・四条畷駅にバスが着いてJRに乗り継ぐ時にゆとりがほしい
- ・京阪バスとコミュニティバスとの乗り継ぎ
- ・忍ヶ丘駅との乗り継ぎの円滑化
- ・モノレールなどの乗り継ぎ 等

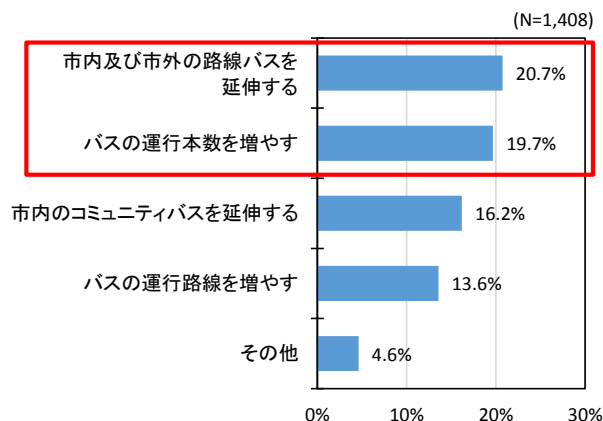
○市内のコミュニティバスと市外のコミュニティバスとの乗り継ぎを円滑にする

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

(イ) 公共交通の拡充

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

【公共交通の拡充について】



■具体的な連携案

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

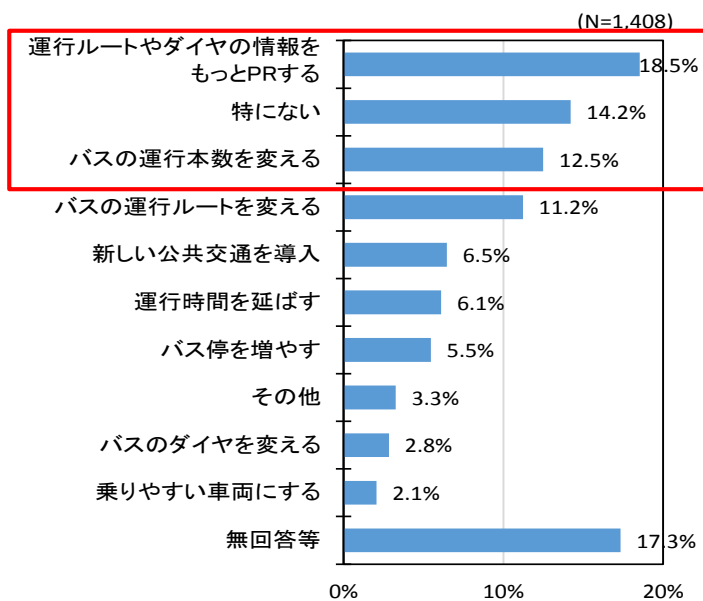
【公共交通の拡充について（地区別）】

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

(ウ) 四條畷市の公共交通の改善

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

【四條畷市の公共交通の改善について】



【四條畷市の公共交通の改善について（地区別）】

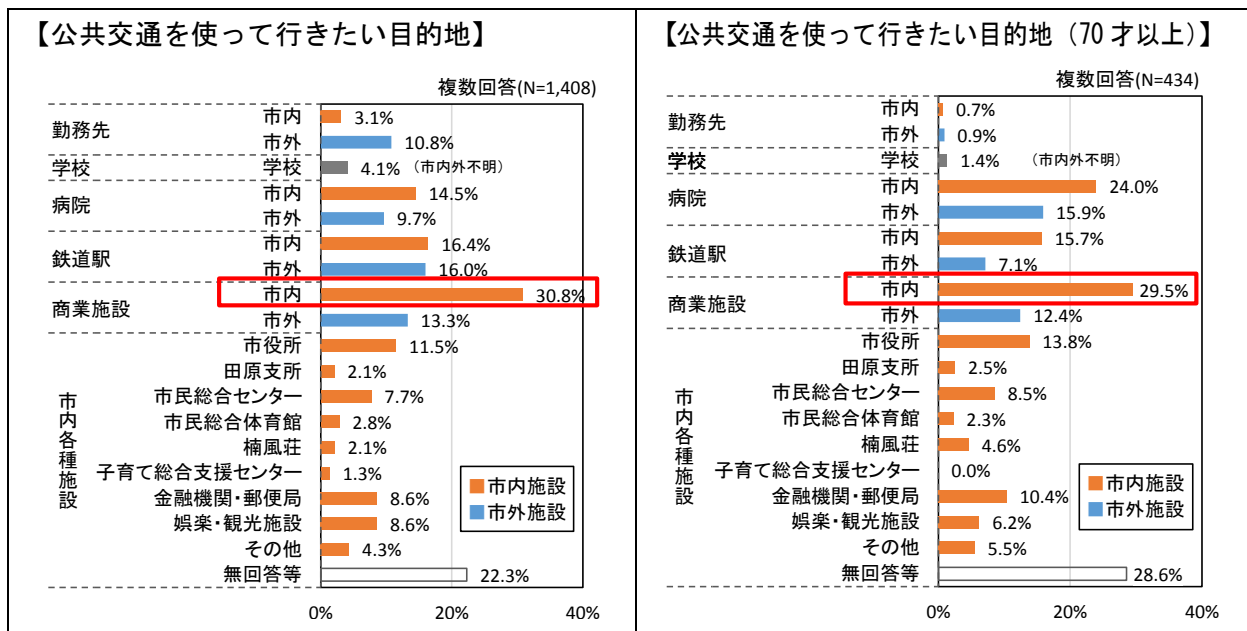
項目	北西地区 (N=324)	南西地区 (N=321)	北東地区 (N=285)	南東地区 (N=195)	田原地区 (N=248)	全体 (N=1,408)
運行ルートやダイヤの情報をもっとPRする	20.1%	23.7%	17.5%	23.6%	5.2%	18.5%
特にない	17.9%	13.1%	15.8%	14.9%	9.3%	14.2%
バスの運行本数を変える	11.1%	7.2%	12.3%	12.3%	23.0%	12.5%
バスの運行ルートを変える	9.0%	8.7%	11.9%	8.7%	18.1%	11.2%
新しい公共交通を導入	9.9%	10.3%	4.2%	4.6%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

キ 今後の公共交通の利用について

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

(7) 利用目的・行き先

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



【公共交通を使って行きたい目的地（地区別）】

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

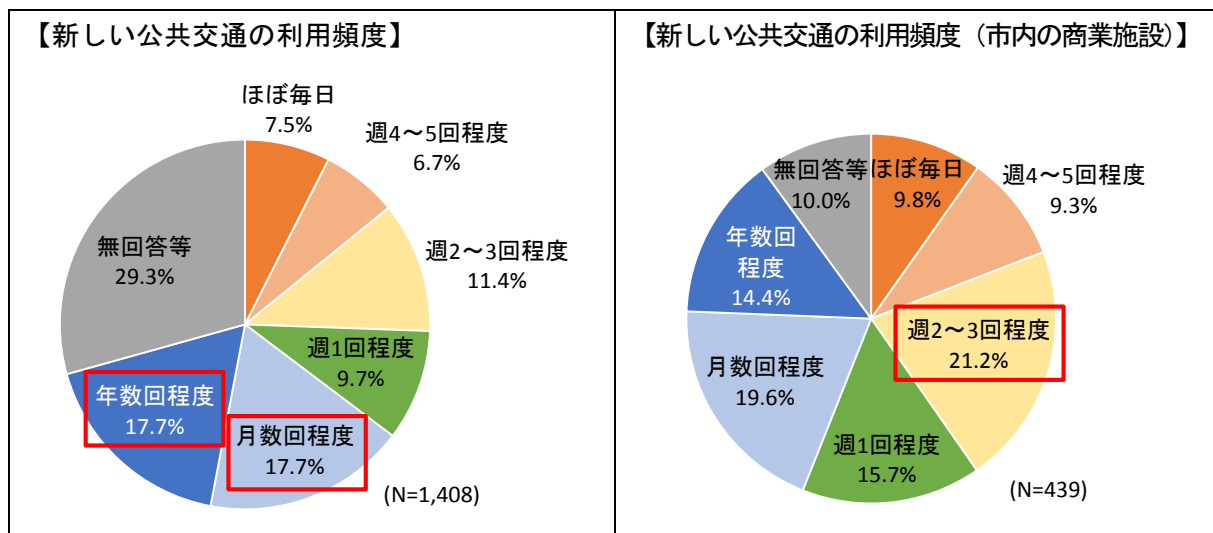
【市内の商業施設（地区別）】

(単位：人)

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

(イ) 利用頻度

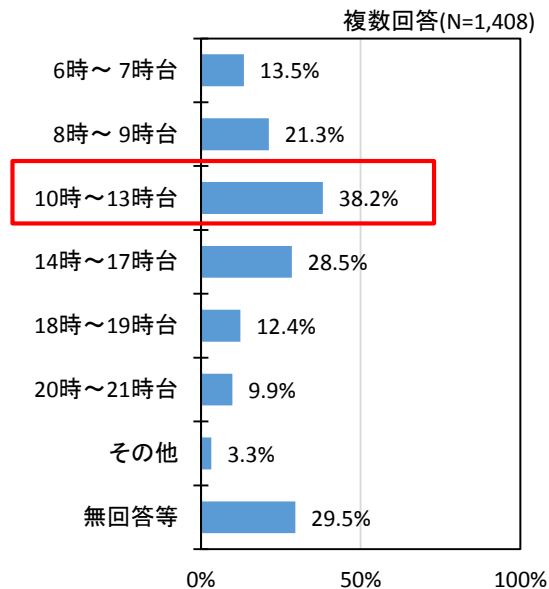
- ・利用頻度は、「月数回程度」と「年数回程度」が同一で17.7%と最も多く、次いで「週2～3回程度」(11.4%)であった。
- ・「市内の商業施設」の分類でみると、「週2～3回」が最も多く回答している。



(ウ) 利用時間

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

【利用時間】



【新しい公共交通の利用時間】

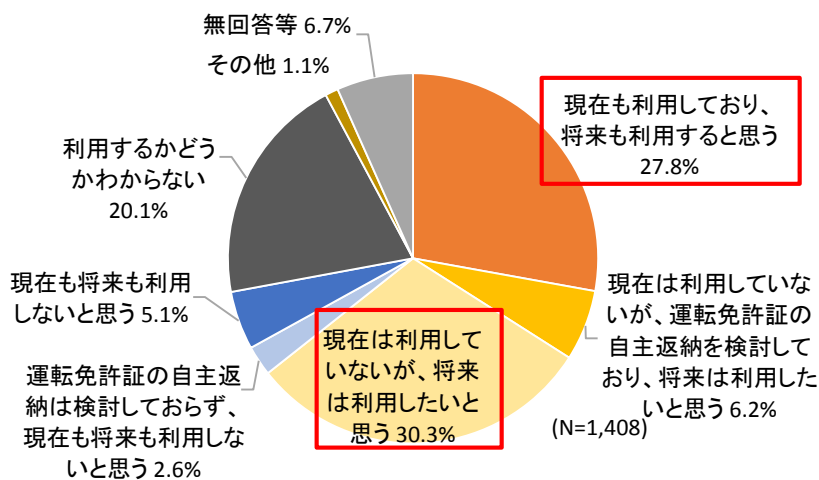
【利用時間（地区別）】

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

(I) 今後の公共交通の利用

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

【今後の公共交通の利用意向】



【今後の公共交通の利用意向（地区別）】

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

(2) コミュニティバス利用者の調査

ア コミュニティバス利用者調査の概要

概要を以下に示す。

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

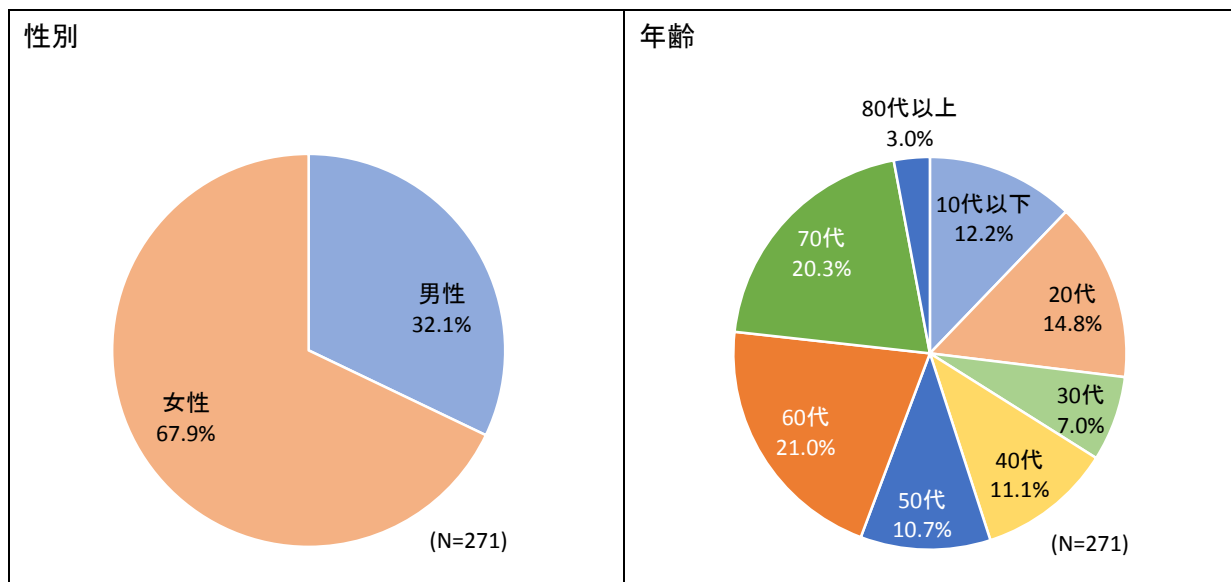
ルート別の回収数

ルート名		票数
東西線	田原1ルート	132
	田原2ルート	30
	田原3ルート	4
	田原4ルート	18
	田原4Aルート	14
	田原5ルート	42
	田原6ルート	15
	計	255
西部線	忍ヶ丘駅循環	6
	四条畷駅循環	10
	計	16
合計		271

イ 属性

利用者の性別は、「女性」7割、「男性」3割であった。

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



ウ コミュニティバスの利用実態

(7) 乗降場（バス停）

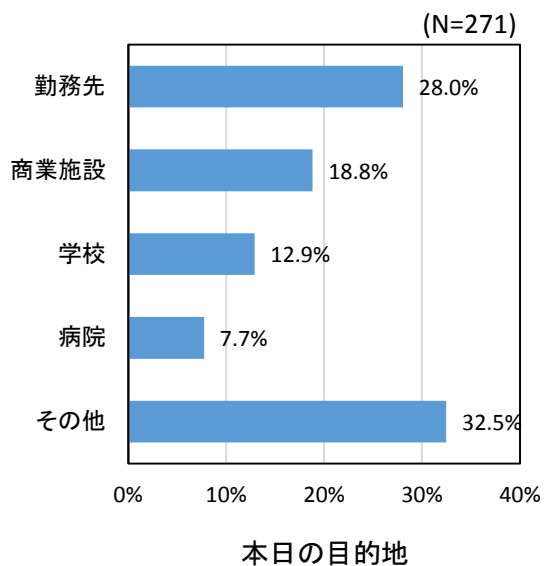
乗車バス停及び降車バス停で最も利用が多かったのは「四条畷駅」であった。四条畷駅での乗者数は104人、降者数は88人であった。

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

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

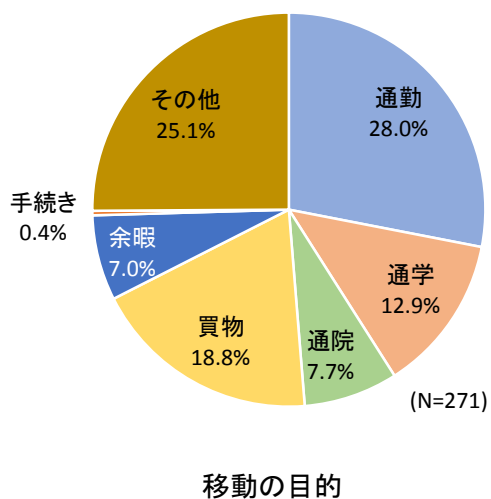
(イ) 本日の目的地

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



(ウ) 本日の移動の目的

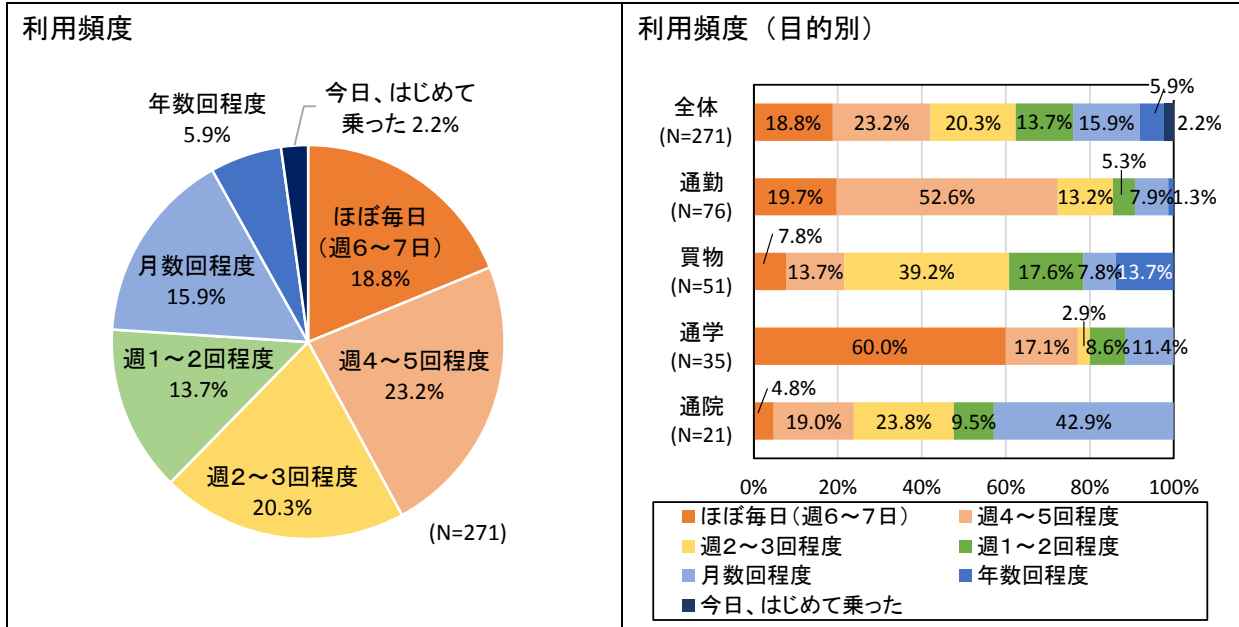
コミュニティバスを利用するの移動の目的は、「通勤」が28.0%と最も多く、次いで「買物」の18.8%であった。



(I) 利用頻度

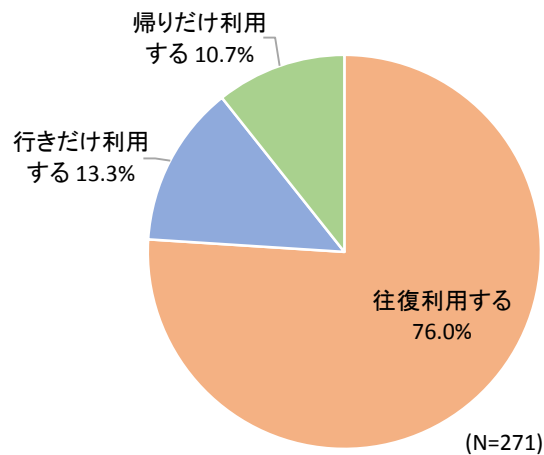
コミュニティバスの利用頻度は、「週 4～5 日程度」で 23.2%と最も多く、次いで「週 2～3 日」が 20%であった。

目的別にみると、「通勤」は週 4～5 回程度が多く、「買物」は週 2～3 回程度が多く、「通学」はほぼ毎日が多く、「通院」は月数回が多かった。



(オ) 往復利用の有無

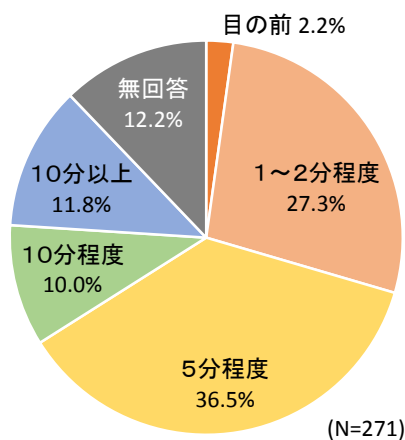
コミュニティバスを「往復利用する」方は 76.0%と殆どの方が利用している。



往復利用の有無

(カ) 自宅からバス停までの時間

バス停までの時間は66.0%の方が、歩いて5分以内である。

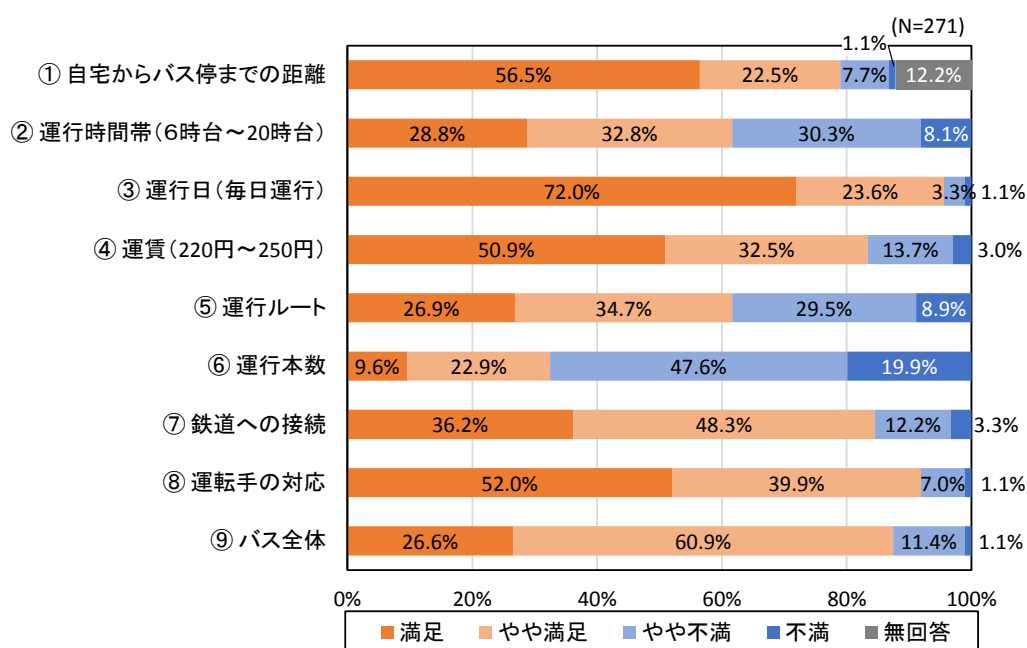


自宅からバス停までの時間

エ コミュニティバスの満足度

最も満足度（満足とやや満足を足したもの）が高いのは「運行日」であり、最も不満（不満とやや不満を足したもの）が高かったのは、「運行本数」であった。

満足度が8割を超えている項目は「運行日」、「運賃」、「鉄道への接続」、「運転手の対応」、「バス全体」であった。

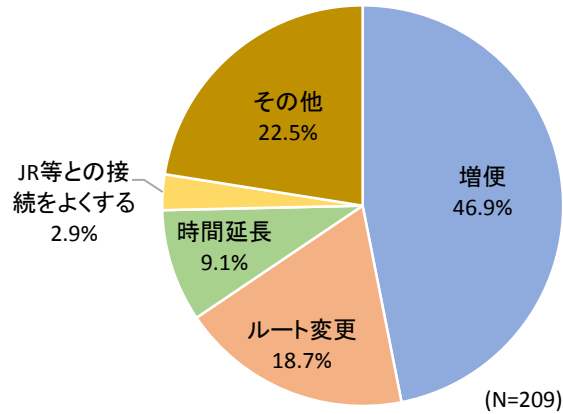


コミュニティバスの満足度

オ 今後について

(ア) 改善してほしいこと（自由意見）

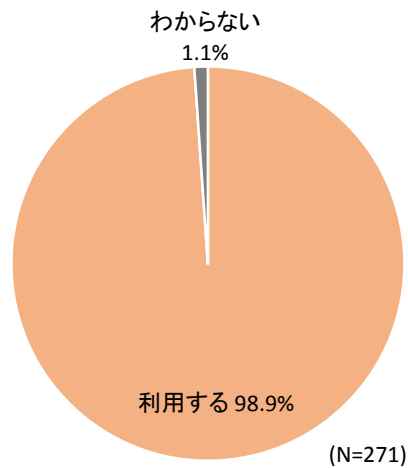
自由意見の 209 件を集計した結果、コミュニティバスで改善してほしいことは、「増便」が 46.9%と最も多く、次いで、「ルート変更」の 18.7%であった。



改善してほしいこと

(イ) 今後の利用意向

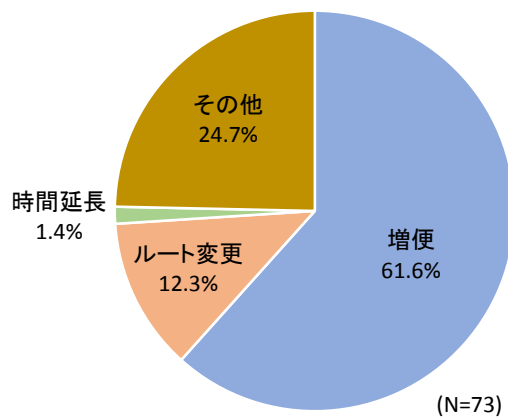
今後も「利用する」が約 99%と、ほぼ利用者全員が今後も利用される意向であった。



今後の利用意向

カ コミュニティバスについての他の意見

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



コミュニティバスの他の意見

(3) 日々の暮らしに関するアンケート調査結果について

ア 日々の暮らしに関するアンケート調査結果の概要

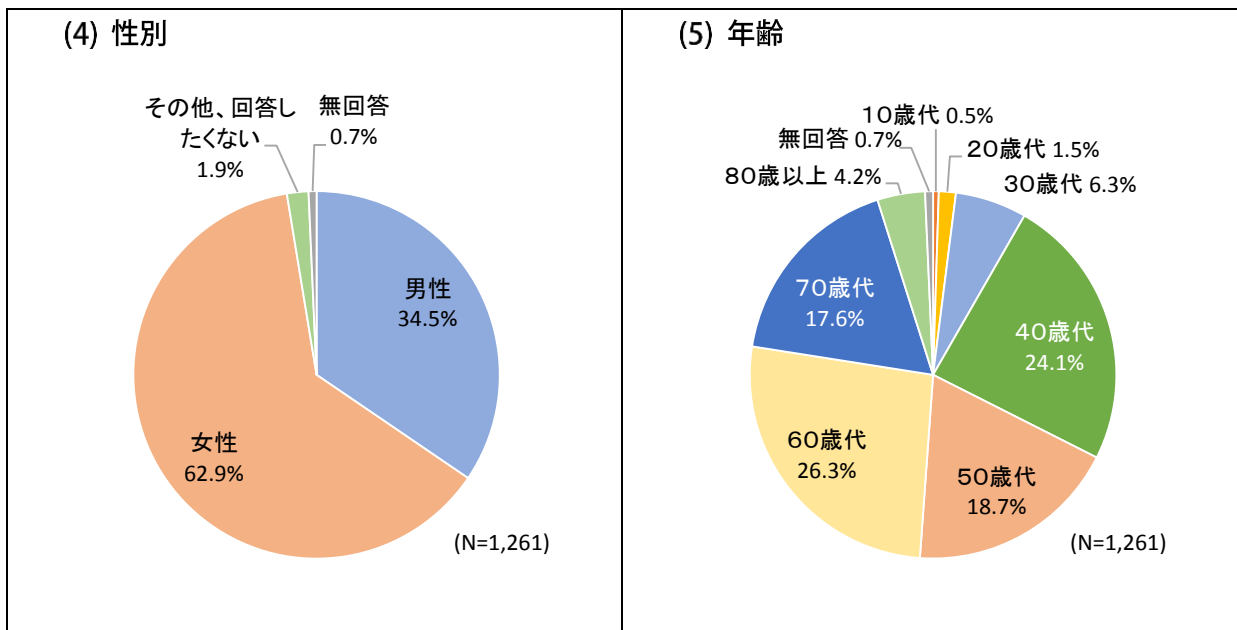
概要を以下に示す。

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

これ以降は、アンケートの中から、公共交通の検討に関する項目を整理した。

イ 属性の概要

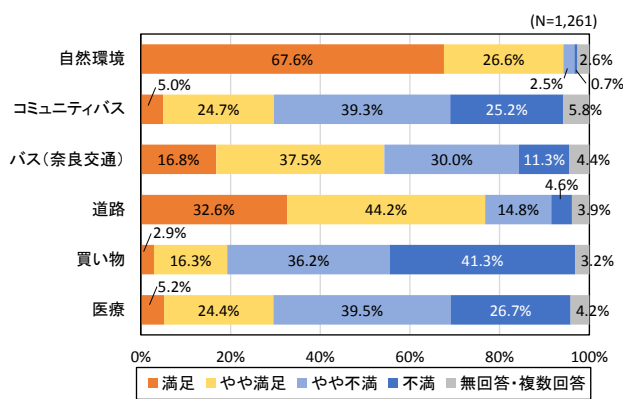
- ・回答者の性別は、「女性」6割、「男性」3割であった。
- ・回答者の年齢は、高齢者の利用者は比較的多く、60代以上が約半数であった。



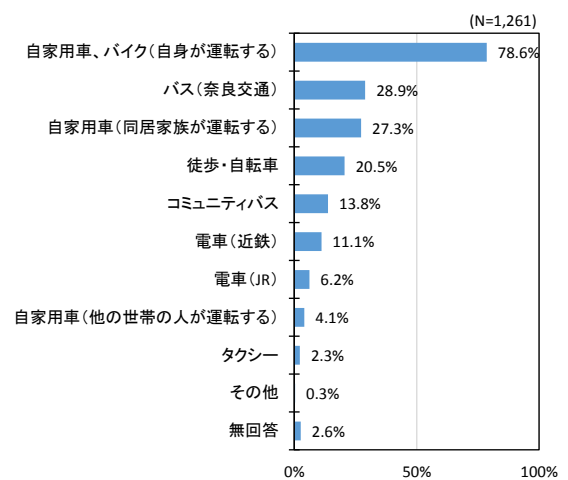
ウ 田原地域の生活環境の満足度等について

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

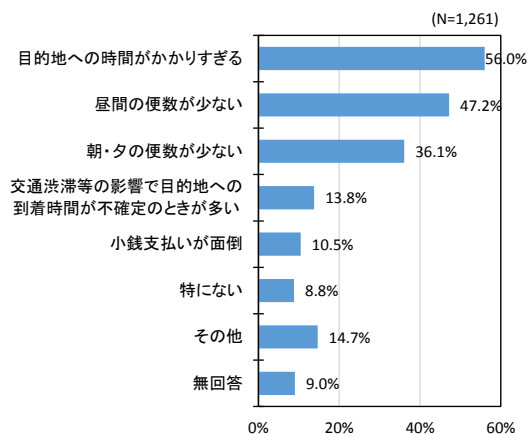
【生活環境の満足度】



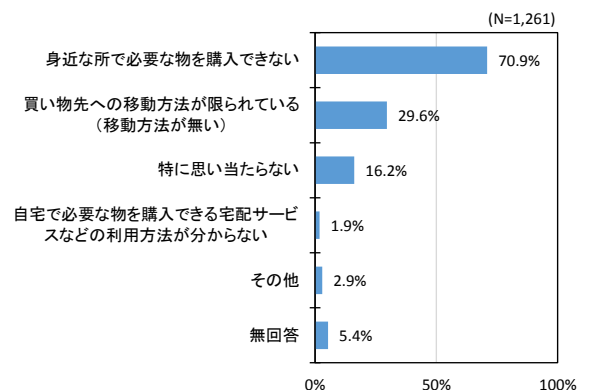
【店舗への移動方法】（複数回答）



【コミュニティバスの不便なところ】（複数回答）



【普段の買物で困っていること】（複数回答）



(4) 分析結果

ア 市民アンケート調査の結果

(ア) 属性

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

(イ) 普段の外出先

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

(ウ) 路線バス

- ・路線バスは、市民の利用率は約 6 割であり、田原地区以外の西部地区の利用率は約 5~6 割であるが、田原地区は約 9 割と高い。
- ・満足度については、「自宅からバス停までの距離」の満足度は高く、「運行本数」は不満が高いことから、運行本数の増加を望んでいると考えられる。

(エ) コミュニティバス

- ・コミュニティバスについては、市民の認知度は高いが、田原地区以外の西部地区の利用率は約 2~3 割である。一方で、田原地区の利用率は約 8 割と高く、田原地区にとってコミュニティバスは無くてはならない公共交通となっていると考えられる。
- ・コミュニティバスを利用したことはある人の中で、最も満足度が高い点は、南西地区を除いたどの地域も「自宅からバス停までの距離」であり、最も不満な点としては、どの地域も、「運行本数」と「運行ルート」であった。
- ・このことから、コミュニティバスは認知をしている方は多いが、西側地区は、利用しない理由として「乗り降りしたい場所で乗り降りできないから」の意見が多く、コミュニティバスの内容がニーズと合っていないことから、利用率が低いと考えられる。一方で、田原地区は利用率も高く、地域にとって必要な交通手段との認識はあるものの、「運行本数」に不満を抱えており、また、自由意見でも「運行本数を増やしてほしい」等との意見が多く、市民の意見を踏まえた対応が必要と考えられる。

(オ) 今後の公共交通について

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

最も多いが、田原地区については、「バスの運行本数も変える」が約23%と最も多い。

(カ) 今後の公共交通の利用について

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

イ コミュニティバス利用者調査の結果

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

ウ 日々の暮らしに関するアンケート調査結果

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