

和泉市地域公共交通計画 概要版

令和6年3月 和泉市

本計画は、本市における「望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする地域公共交通施策の基本的計画として策定するものです。地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、様々な公共交通を網羅したネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させるために達成すべき目標を定め、その目標達成のために行う事業内容、実施スケジュール及び住民・交通事業者・行政の役割等を示しています。

【計画の区域】 和泉市全域

【計画の期間】 令和6年度から令和10年度までの5年間（必要に応じて随時見直し）

1. 本市における交通の現況

- 【人口】 増加を続けている市人口は平成27年をピークに減少し、また今後高齢化の進行が予測されます。
- 【移動手段の利用概況】 コロナ禍において公共交通での移動が減少している中、自家用車利用の増加が顕著です。
- 【鉄道駅へのアクセス】 自家用車による送迎が一定見られ、バスターミナルへ一般車が流入し、駅周辺の道路の混雑が見られます。
- 【バス、タクシー利用】 コロナ禍で大きく減少し、全国的な運転士不足の影響もあり、路線維持が大きな課題です。

4. 上位・関連計画における公共交通の位置づけ

- 【和泉市総合計画】 市民の外出を容易にする交通機能の充実と公共交通空白地域の解消
- 【都市計画マスタープラン】 公共交通網の充実と鉄道駅の利便性向上、安全で快適に通行できる自転車の環境づくりに関する取組、公共交通機関の利用促進
- 【立地適正化計画】 拠点等における都市機能の充実による賑わいの創出、交通利便性の高い交通ネットワークの形成等による、暮らしの質・交流・活力の向上、都市の利便性や魅力を持続しながら躍進していくまちの実現

2. 公共交通へのニーズ

- 市民アンケート結果（H30（前回計画時点の調査：5年前）-R5（今回調査）比）
- 【日常生活の移動実態】 移動手段は自家用車が最も多く、鉄道、バスを利用しない理由には「自家用車の移動が楽だから」「自宅からの最寄り駅、停留所がない」「目的地まで時間がかかる」等が挙げられています。また、買物・通院等での外出する方が増加する一方、通勤・通学をする方が減少しています。
- 【公共交通の利用状況と満足度】 鉄道の利用頻度が5年前よりも低下しています。また、コミュニティバスにおいて、利用頻度及び満足度ともに低くなっています。
- 【公共交通に対する改善点及び公共交通への転換意向】 「運賃の低減、割引制度の導入（特に泉北高速鉄道）」「自宅近くへのバス停設置（特にコミュニティバス）」「利用しやすい時間帯のバスの運行（特に路線バス）」等が公共交通への転換条件として挙げられています。
- 【公共交通の利用意向】 公共交通の利用意向が無い方が、5年前よりも増加しています。
- 【自家用車の運転意向】 近い将来や将来的に運転をやめたい方が5年前よりも増加しています。
- 【公共交通への行政の関与】 行政負担により現状の運行本数やルート維持を望む声が多く見られます。

3. 公共交通を取り巻く問題点

- ① 生産年齢人口減少及びコロナ禍によるバス利用者の減少
- ② 交通事業者や行政・地域運営委員会等の負担増大
- ③ バスやタクシー等の運転士の不足・高齢化の進行
- ④ 交通渋滞に伴うバスの定時性の低下
- ⑤ 一部地域における公共交通空白地の存在
- ⑥ 公共交通の利用に対する意識のばらつきや希薄さ

このままだと・・・

公共交通のサービス低下と、さらなる利用者減少といった「負のスパイラル（循環）」に陥るおそれがあります。

5. 本市の公共交通に係る課題整理

① 駅を拠点とした公共交通網形成に関する課題

駅を中心として人の賑わう拠点として、まちづくり施策と連携した交通結節機能の強化が必要です。さらに、鉄道駅を拠点として市内各拠点をネットワークとして結ぶ交通体系の確立が必要です。

② 公共交通の持続的な運行継続に向けた課題

バス・タクシー利用者はコロナ禍による利用減や運転士不足などの課題が顕在化しており、市民の足を守る観点から交通機関別の役割分担のもと活性化させていくことが必要です。

③ 公共交通のさらなる利用促進に向けた課題

市内の自動車利用はコロナ禍においても増加傾向にあります。また、駅への送迎が多く、駅前広場及び周辺の道路混雑やバスの定時性低下、利用者数の減少が懸念されます。過度の自動車利用から公共交通への転換を図るためのモビリティ・マネジメント（適切な交通手段への自発的な変容を促す一連の取組）の実施が求められます。

上記に示した課題に加え、市民や来訪者の移動を支える公共交通を持続的に運行していくための財源を確保していくことが課題であり、市民、地域、交通事業者、行政のそれぞれの役割分担のもと、公共交通を支えることが必要です。

6. 地域公共交通網形成の基本理念、基本方針、目標

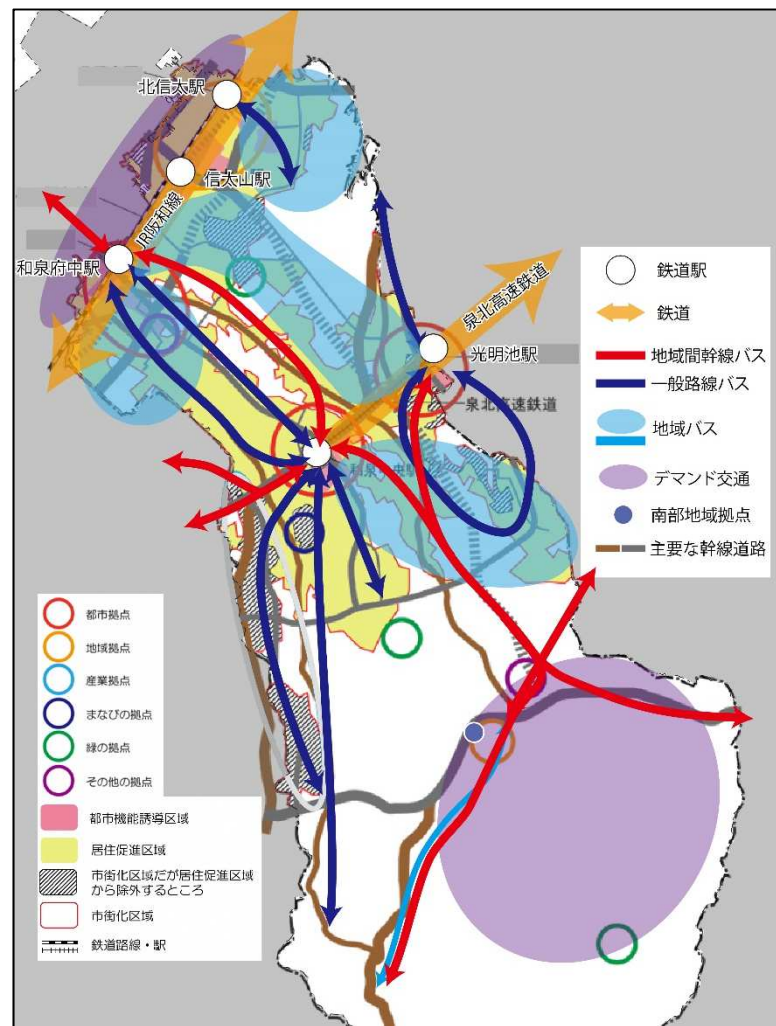
基本理念：公共交通でもっと快適・便利に移動できるまち・いずみの実現

- 基本方針
1. 主要駅を拠点として、まちづくりと連携した交通結節機能の強化
 2. 各交通機関の役割と特性を活かした、持続可能な交通網の形成
 3. 公共交通の積極利用を促すための情報提供と利用促進施策の展開

- 目標
- 地域特性等を踏まえた公共交通の運行及び利用促進施策の実施により
1. 公共交通利用者数を現状よりも増加させることを目指します。
 2. 地域バスにおける収支率を現状よりも向上させることを目指します。
 3. 公共交通における自治体負担額を現状水準を目指します。
 4. 人口に対する鉄道、バス※の利用率は現状よりも増加させることを目指します。※バス：地域間幹線バス、一般路線バス、地域バス
 5. 公共交通に対する市民満足度を、現状よりも向上を目指します。

7. 地域公共交通の将来イメージ

交通機関	主な役割及び公共交通網形成の方向性
鉄道	市内と市外の往來を支える広域基幹交通として位置づけ、通勤・通学を始めとする広域移動の利便に資するとともに、駅の拠点性の向上を図ります。
地域間幹線バス	市内及び隣接市を結ぶ幹線交通。複数市及び交通事業者が連携しながら持続可能な運行を目指します。
一般路線バス	主要鉄道駅と市内の住宅地、従業地、商業施設、医療施設等を結ぶ主要交通として位置づけ、市と交通事業者が連携しながら持続可能な運行を目指します。
地域バス	他交通機関との競合に配慮しながら、交通空白地域と拠点施設を結び、鉄道及び一般路線バスを補完する生活交通として位置づけ、市が主体として（または地域住民と連携しながら）運行します。利用者ニーズを勘案して路線網を継続的に見直します。
デマンド交通	バス車両では運行が難しい狭小道路を有する交通空白地域をカバーする地域内交通として位置づけ、既存公共交通との連携を図ります。予約があった場合のみ小型車両で運行します。



地域公共交通の将来イメージ
(令和10年度末)

8. 目標を達成するために行う事業

基本方針1
主要駅を拠点として、まちづくりと連携した交通結節機能の強化

- ① 市内の交通結節点としての駅周辺整備及び交通環境の改善（北信太駅前整備、定時性確保のための渋滞対策事業（和泉中央線））
- ② 主要な拠点におけるバスの分かりやすさ向上（和泉中央駅、和泉府中駅におけるバス案内（路面標示）の整備、維持管理）

基本方針2
各交通機関の役割と特性を活かした、持続可能な交通網の形成

- ① 市内の主要拠点を中心とした将来地域公共交通網の構築
- ② 地域バスの運行形態の見直し（目標を定量化及び定期的な情報公開と運行見直し基準の明確化）
- ③ 南部地域のまちづくりと連携した交通ネットワークの構築（AIデマンド交通の導入）
- ④ 隣接市町との連携による路線バスの確保・維持及び利用促進（地域間幹線系統の運行維持・確保及び利用促進、サイクルアンドバスライド）
- ⑤ 観光施設と連携した公共交通の案内充実

基本方針3
公共交通の積極利用を促すための情報提供と利用促進施策の展開

- ① 地域住民、市職員、転入者等に対するモビリティ・マネジメント（MM）の実施（地域住民、学校、転入者等に対するMMの実施、駅でのバス利用者促進チラシ・アンケートの配布、行政職員の積極的な利用、学校行事やイベントでの利用促進、公共交通における脱炭素化の推進）
- ② 市民や来訪者に対する公共交通に関する一元的な情報案内の提供（総合時刻表・マップの配布、和泉中央駅、和泉府中駅におけるバス案内（路面標示）の整備、維持管理）
- ③ 地域、交通事業者、行政の連携による議論と実践の場づくり（地域で実施している移動支援サービスに対する支援制度の検討）
- ④ 高齢者及び障がい者に対する外出支援の実施（高齢者おでかけ支援事業の実施、障がい者福祉タクシー助成事業、運転免許自主返納サポート制度の周知）

※事業の具体的な内容、実施主体、スケジュールについては、本編に記載。

9. 計画の推進体制と進捗管理

今後、この基本方針に即して各施策・事業の実施に向けた「方法・役割分担・予算化」等について具体的な検討を進め、地域住民や町会・自治会等からの支援や協力を得て、持続可能な公共交通網を形成します。また、進捗状況や効果は毎年の公共交通利用者数等を継続的に収集・分析しつつ定量的・客観的に評価し、必要に応じて計画の見直しを行います。

施策の具体化に必要な財源については、国の地域公共交通確保維持改善事業による支援等を受けながら市の予算を適宜、確保していきます。