和泉市地域公共交通計画

令和６年３月
和　泉　市

和泉市地域公共交通計画　目次

１章 はじめに..... 1
１）計画策定の趣旨及び位置づけ..... 1
２）計画の区域 4
３）計画の期間 4
４）計画の策定体制..... 4
２章 上位計画・関連計画の整理..... 5
１）上位関連計画の主な内容..... 5
３章 公共交通を取り巻く現況の整理..... 15
１）地勢及び人口..... 15
２）住民の交通機関利用..... 29
３）市内公共交通のサービス状況..... 37
４章 市民アンケート調査..... 48
１）市民アンケート調査概要..... 48
２）調査結果 50
５章 公共交通の課題整理..... 58
１）公共交通を取り巻く現状から見た問題点 58
２）本市における公共交通に関する課題整理 59
６章 地域公共交通計画の施策体系..... 60
１）まちづくりの中で公共交通の果たす役割 60
２）本市における地域公共交通網形成の理念及び基本方針 60
３）施策目標 62
４）地域公共交通の将来イメージ..... 63
５）目標を達成するために行う事業..... 64
７章 計画の推進体制と進捗管理..... 87
１）住民・地域等との連携による計画の推進体制 87
２）計画の進捗管理..... 87
３）計画実施のための財源確保..... 87
８章 参考資料..... 88
１）市内公共交通に係る現況データ 89
２）委員名簿 98
３）計画策定の経緯..... 101

１章 はじめに

１） 計画策定の趣旨及び位置づけ

（１）計画策定の背景と趣旨

本市の公共交通ネットワークは、東西方向の「鉄道（JR 阪和線、泉北高速鉄道)」、鉄道駅及び各地域を結ぶ、「一般路線バス」「コミュニティバス」「タクシー」等で構成されています。これまで、バス運行方法の部分的な見直しや PR 広報等の取組を行っていますが、モータリゼーション*の進展のほか、新型コロナウイルス感染拡大の影響により、公共交通利用者数は経年的に減少し、公共交通事業者の運営は厳しい状況が続いています。

しかし、今後の人口減少や少子高齢化の進行など、社会情勢の変化に対応した移動手段の確保の観点や、快適な居住と活発な市民活動を支える都市の重要なインフラとして、公共交通の役割はますます重要になると考えられます。

平成 25 年に施行された「交通政策基本法」においては、交通が我々の生活に必要不可欠のものであり、交通の機能を確保・向上していかなければならないとしています。その上で、地方公共団体に交通施策の策定と実施の責務を課しています。

これに基づき、平成 26 年 11 月には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（以下「活性化・再生法」という。）が施行され、地方公共団体が先頭に立って、関係者の合意の下に、持続可能な地域公共交通網を形成する取組を支援する制度が強化されました。

また、新型コロナウイルス感染拡大の影響や深刻な公共交通の担い手不足等を踏まえ「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」では、公共交通ネットワークについて、自動運転や MaaS（Mobility as a Service）などの「交通 DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通 GX」、官と民の共創、交通事業者間の共創、他分野を含めた共創の「３つの共創」により再構築（リ・デザイン）する必要性が示されました。これを受けて、令和５年 10 月に活性化・再生法が改正され、同法において、「地域の関係者の連携と協働の促進」や「バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充」等が示されています。

本計画は、こうした社会的な要請に基づき、公共交通の実態や将来的に見込まれる情勢を把握し、今後に向けた公共交通ネットワークのあり方について整理を行い、基軸である鉄道サービスの向上を図りながら、公共交通ネットワークを見直す場合の考え方、方策を示す「地域公共交通計画」を策定するものです。本計画の策定により、鉄道、路線バス（地域バスを含む）等の各交通機関ネットワークを面的に見直し、公共交通のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げることを目的とします。

［用語解説］

*モータリゼーション：自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化すること。

① 地域公共交通計画の背景

●「交通政策基本法」（H25.12.4 公布・施行）成立及び「活性化・再生法」の改正により、「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」に向けて、４つの施策目標を掲げ、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築や公共交通環境の整備を推進することとしています。

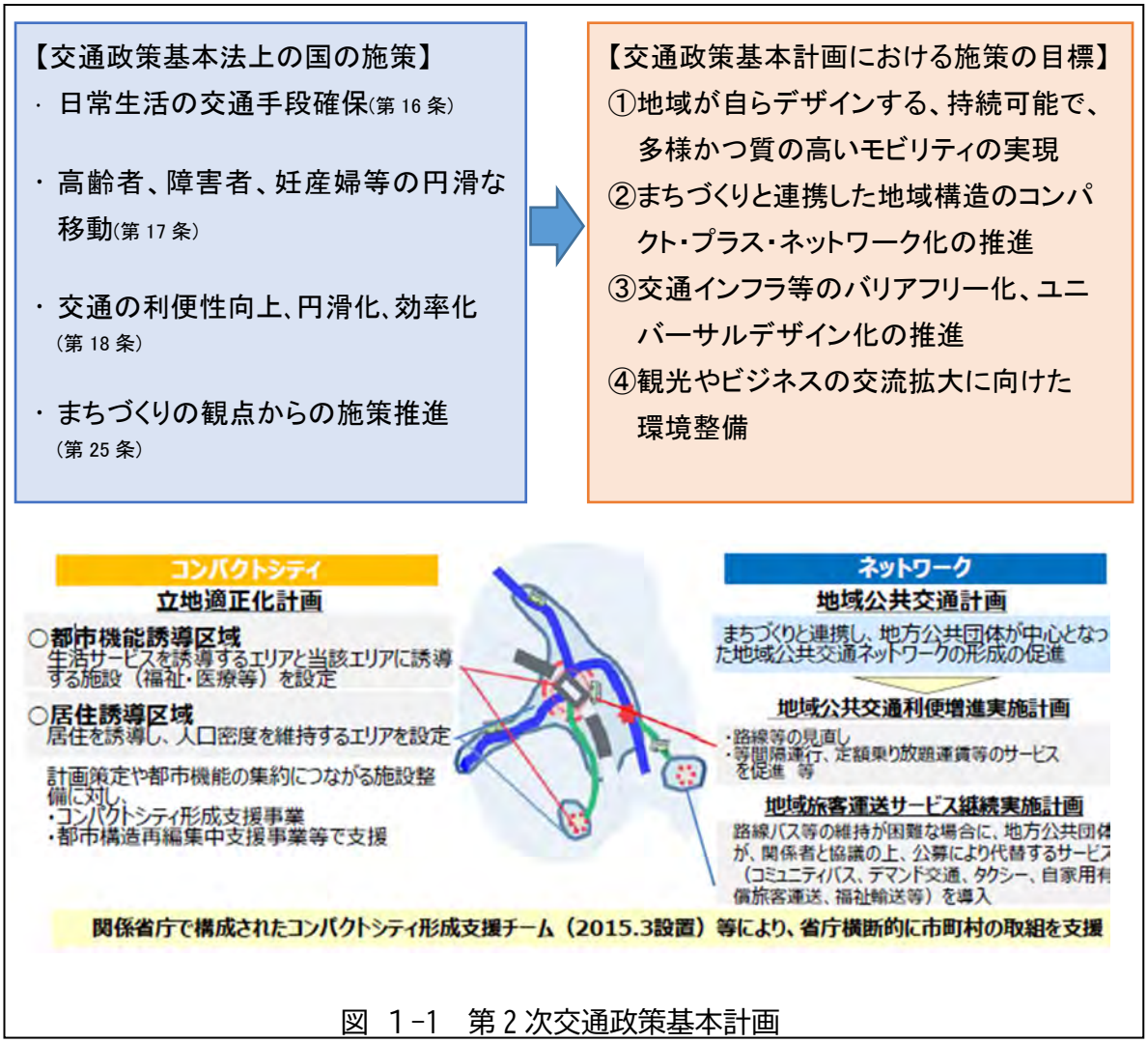


図 1-1 第 2 次交通政策基本計画

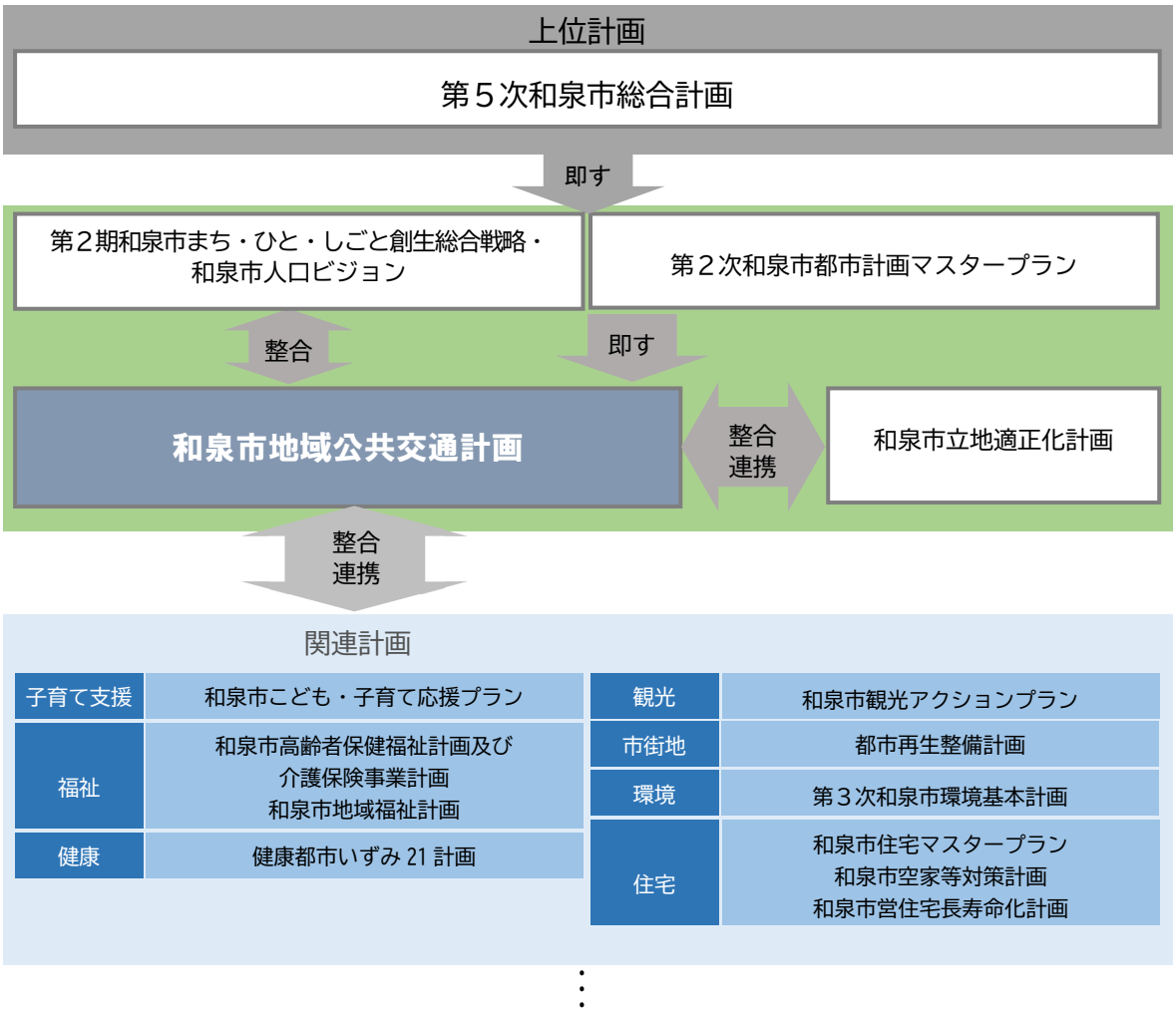
出典：第 2 次交通政策基本計画の概要

（２） 計画の位置づけ

本計画は、本市の上位計画である第５次和泉市総合計画及び第２次和泉市都市計画マスタープランに基づくものとし、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計画として位置づけます。この計画は、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や実施スケジュール、住民・交通事業者・行政の役割等を明らかにするものです。

また、公共交通政策は、まちづくり、観光振興、健康、福祉、環境等の様々な分野と密接な関係を有していることから、他の分野の計画との整合を図ります。

特に、将来を見据えたまちづくりのあり方を示す和泉市立地適正化計画と整合及び連携し、より効率的で利便性が高く、かつ、持続性の高い地域公共交通ネットワークの構築を目指すものとします。



⋮

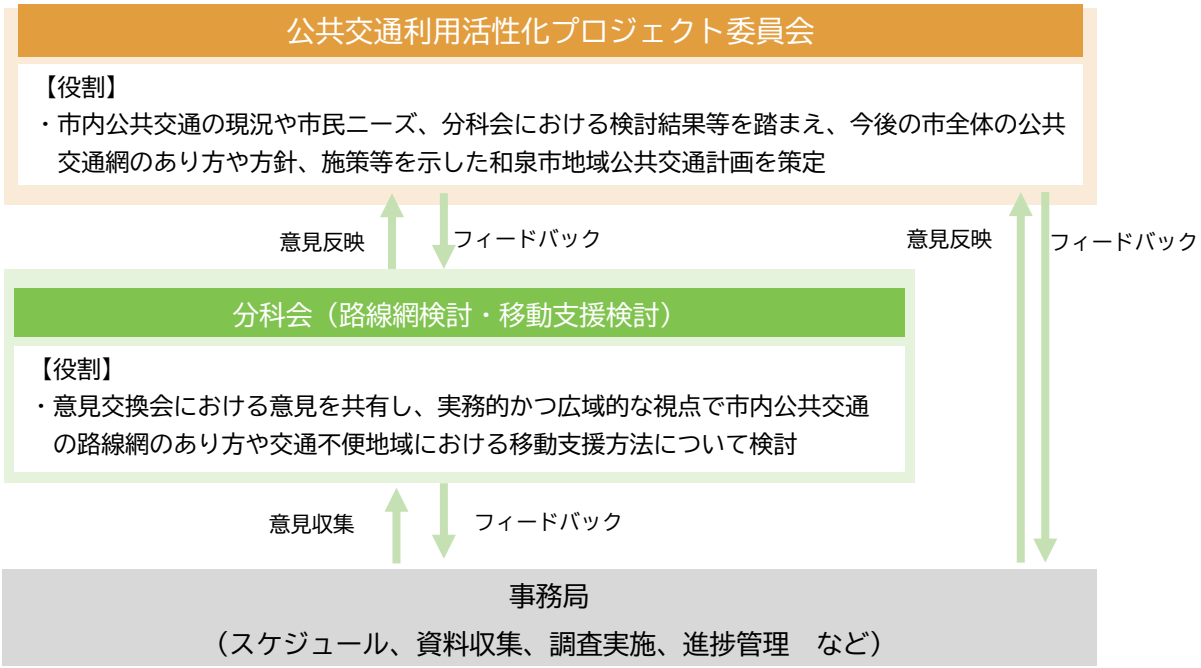
2） 計画の区域

計画の区域は、和泉市全域とします。

3） 計画の期間

和泉市地域公共交通計画の対象期間は、令和６年度から令和 10 年度までの５年間とし、必要に応じて随時見直します。

4） 計画の策定体制



２章 上位計画・関連計画の整理

１） 上位関連計画の主な内容

（１）本市における各上位関連計画の主な内容

① 第５次和泉市総合計画（改訂版）（平成 28 年 5 月策定、令和 3 年 3 月改訂）

・第５次和泉市総合計画では、「未来に躍進！活力と賑わいあふれる　スマイル都市」を将来都市像に掲げ、「躍進のまちづくり」をキーワードに、“市民が安全・安心を実感しつつ、新たな「まちの魅力」の創出と活力と賑わいを享受することができる和泉市に「ずっと住み続けたい」と思う、みんなの「笑顔」があふれる「スマイル（住まう、居る）都市」を目指す”こととしています。

・公共交通関連の重点施策においては、車への依存を抑制するための交通機能の整備推進と公共交通空白地域の解消が方針に掲げられています。

未来に躍進！
活力と賑わいあふれる　スマイル都市

本市は、恵まれた自然、歴史、利便性等の魅力を融合させながら、市民の多様化するニーズに適切に対応しつつ、全国水準と比べて人口バランスが良いというアドバンテージを生かし、人口減少社会においても、将来にわたり持続的な発展に向けた「躍進のまちづくり」に取り組みます。

そして、市民は、安全・安心を実感しつつ、新たな「まちの魅力」が創出され、活力と賑わいを享受することができる和泉市に「ずっと住み続けたい」と思う、みんなの「笑顔」があふれる『スマイル（住まう・居る）都市』をめざします。

重点施策 16　外出を容易にする交通機能の充実

施策の方針

- 車に依存しなくても、日常的な外出がしやすい交通機能の整備を推進します。
- 公共交通空白地域の解消を図ります。

具体的な取組み

移動手段の確保と低炭素社会の実現

- コミュニティバスの運行等により、地域住民の移動手段を確保し、公共交通空白地域の解消を図ります。
- 車への依存度を下げ、低炭素で地球にやさしいまちづくりに取り組みます。

公共交通の利便性の向上と利用促進

- コミュニティバスと民間交通機関との連携により、効果的で利便性の高い公共交通ネットワークを構築し、公共交通の利用促進を図ります。また、デマンド型交通*の導入等について検討を進めます。

図 2-1　第５次和泉市総合計画（改訂版）における将来都市像及び公共交通関連施策

［用語解説］

*デマンドバス：利用者の予約に対応して運行する形態のバスのこと。

② 第２次和泉市都市計画マスタープラン（平成 28 年 8 月）

・第２次和泉市都市計画マスタープランでは、環境負荷が小さく利便性の高い交通ネットワークの形成に向け、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を進め、公共交通機関の利用促進を図ることとしています。

【公共交通に関する基本方針】

環境負荷が小さく利便性の高い交通ネットワークの形成

低炭素まちづくりの実現に向けて重要な役割を果たすとともに、あらゆる人が利用できる交通手段としても重要な鉄道・バス等の公共交通機関については、ネットワークの充実や安全性・利便性の向上等により、一層の利用促進を図ります。

取組項目	内容
公共交通網の充実	・より効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの構築の推進 ・鉄道駅や住宅地、公共施設、商業・観光施設などとの連携に留意、配慮した利便性の高いバスネットワークの形成 ・必要に応じて住民のニーズに対応したコミュニティバス運行ルート・ダイヤなどの見直し
鉄道駅の利便性向上	・鉄道施設の利便性向上に向けた施設のユニバーサルデザイン*化やアクセス道路の改善
安全で快適に通行できる自転車の環境づくり	・幹線道路等における安全で快適に通行できる自転車の環境づくり

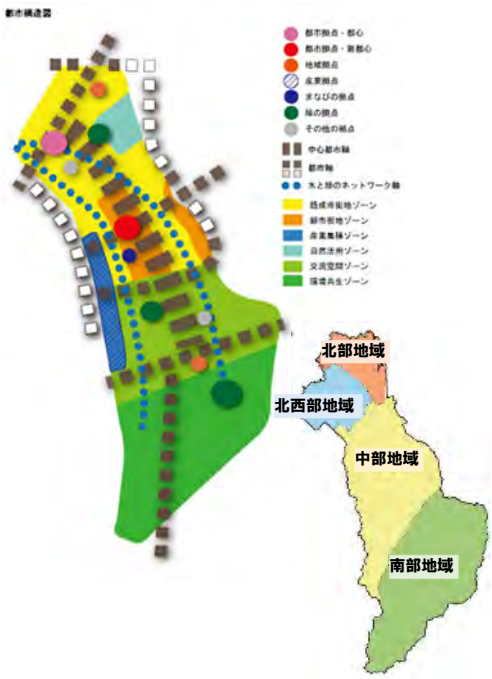
地域	まちづくり方針	将来都市構造
■北部地域	・北信太駅前広場や駅へのアクセス道路の整備とバス交通などとの交通結節機能の向上	
■北西部地域	・整備された和泉府中駅前広場を使って公共交通の結節機能を高め、交通利便性の高いまちづくりの推進 ・地域の状況や住民ニーズに対応した利便性の高い公共交通ネットワークの形成	
■中部地域	・駅周辺へのアクセス性を高めるための泉州山手線や和泉中央線における渋滞解消の方策の検討 ・地域の状況や住民ニーズに対応した利便性の高い公共交通ネットワークの形成	
■南部地域	・移動に制約の大きい住民（いわゆる交通弱者）への対応として、公共的交通手段の確保	

図 2-2 将来都市構造

[用語解説]

*ユニバーサルデザイン：障がい者や高齢者、外国人、男女などそれぞれの違いにかかわらず、すべての人が暮らしやすいようにまちづくり、ものづくり、環境づくりを行っていこうとする考え方。

③ 和泉市立地適正化計画（平成 31 年 3 月）

・和泉市立地適正化計画は、地域特性を活かしつつ良好な住環境の形成や生活利便性の確保、子育て世代や高齢者にやさしいまちづくりを進めるとともに、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を図ることで、人口構造の変化や市民のニーズの多様化等によって生じる課題に対応しながら、「暮らしの質・交流・活力の向上により、都市の利便性や魅力を持続しながら躍進していくまち」の実現を目指すこととしています。

【立地適正化計画における方針】

（１）地区の特性を活かした住みたくなる・住み続けたくなるまちづくり

・子育て支援施設や高齢者福祉施設の充実とサービスに関する多様なニーズへの対応
・健康づくりにつながる地域活動の活性化
・今後も増加が続くと見込まれる空家への対応
・人口密度と交通利便性が低い市街化区域縁辺部の対策
・予定されている住宅団地の再編による新たな土地利用誘導への対応
・既成市街地や新市街地等における良好な住環境の創造・保全

（２）まちの魅力や活力、利便性を高める拠点性の強化

・都市拠点におけるにぎわい創出に向けた都市機能強化
・拠点ごとに特色ある活力やにぎわい創出、市全体の魅力向上への波及・都市拠点を結ぶバス沿線でのにぎわい形成
・住環境との共生を図りつつ、地域の活力維持に寄与し、研究・技術開発の場としても位置付けられる工場の操業環境の保全

（３）多様な都市活動を支える交通環境の形成

・拠点間・地域間の連携を高めるとともに、市民の生活や産業活動、交流活動等を支える利便性の高い交通ネットワークの形成と公共交通の利用促進
・拠点の利便性を高める駅周辺の交通環境の改善
・徒歩、自転車の通行環境の向上

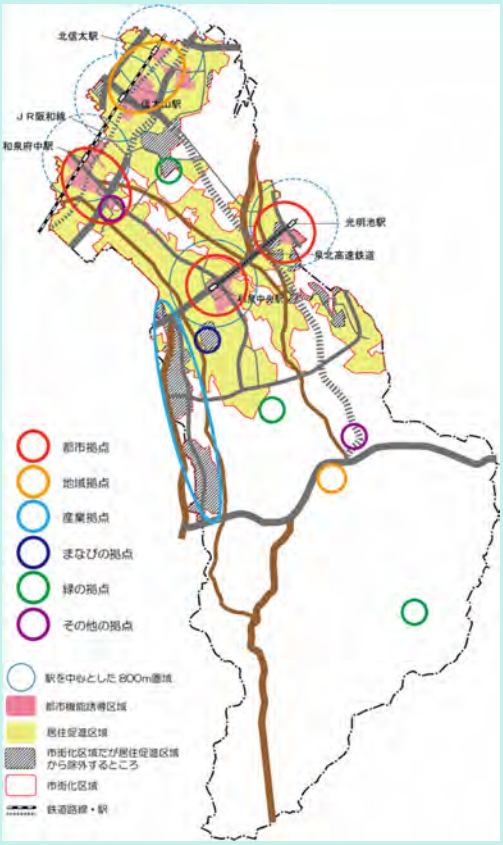


図 2-3　拠点と誘導区域の重ね図

【拠点及び交通ネットワークの形成の方針】

都市拠点

［和泉府中駅周辺］

・全市対応の拠点として市役所の建て替え、和泉市立総合医療センターと旧市立病院跡地の活用、民間病院や商業施設の更新などにより全市対応の高次都市機能の強化を図ります。

［和泉中央駅周辺］

・ニュータウンをはじめとする中部地域の拠点として、公共サービス機能、文化･交流機能、商業機能などの高次都市機能の強化を図ります。

［光明池駅周辺※］

・大阪母子医療センターの機能維持や商業機能の充実を図ります。

地域拠点

［北信太駅周辺］

・北信太駅周辺整備やUR鶴山台団地などに対応した日常生活を支える商業、交流機能等の強化を図ります。

［信太山駅周辺］

・信太山駅周辺及び富秋中学校区等のまちづくりに対応した日常生活を支える商業、交流機能等の強化を図ります。

［南部リージョンセンター］

・南部地域の日常生活を支える拠点として、コミュニティ、交流機能等の強化を図ります。

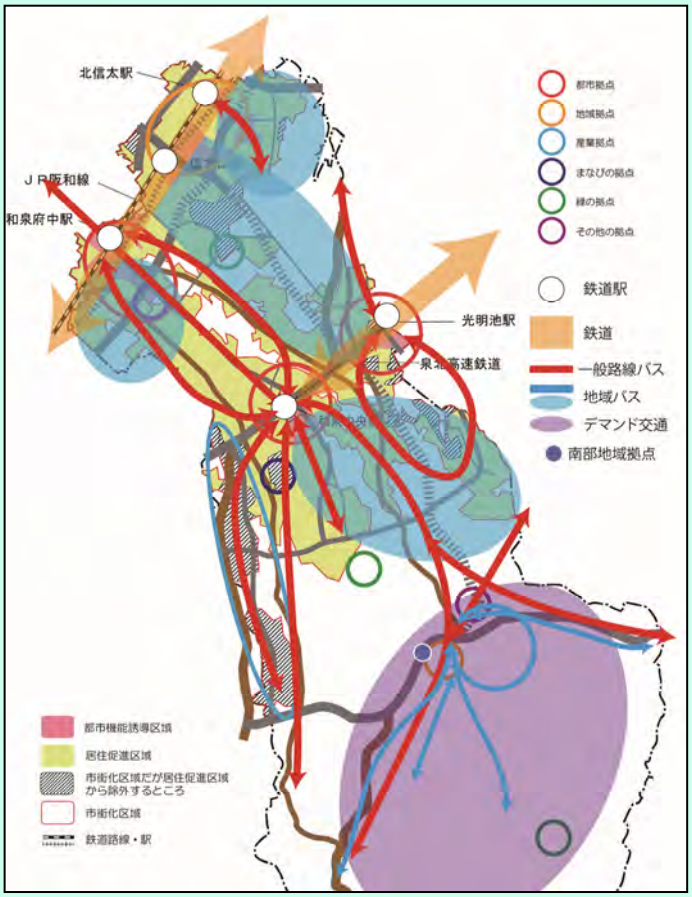


図 2-4 将来イメージ

産業拠点、まなびの拠点、緑の拠点、その他の拠点

・拠点の位置付けに応じた施策や事業の展開を、関連分野との施策連携のもとで図ります。

交通ネットワーク

・和泉市地域公共交通網形成計画に基づき、自動車に過度に頼らず都市機能の連携強化と移動にかかる利便性向上に向けて、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

※和泉市都市計画マスタープランにおいて光明池駅周辺は都市拠点として位置付けていませんが、泉北地域の広域的な立地適正化の方針を踏まえ、光明池駅周辺には大阪母子医療センターや堺市域にもまたがる形で商業施設等が立地するなど市域外も含めた泉北地域を対象とした都市機能が集積していることから、本計画では都市拠点として扱います。

④　泉北地域の広域的な立地適正化の方針（平成 29 年 3 月）

・将来的な人口減少、少子高齢化の進行を見据え、公共交通を基本としたまちづくりが着実に推進されるように、鉄道沿線まちづくりガイドラインを参考に鉄道沿線自治体や鉄道事業者、二次交通*事業者が連携・役割分担を図るものとしています。

【３．広域的な立地適正化の方針】

（２）鉄道沿線自治体や鉄道事業者、二次交通事業者との連携・役割分担に関して

（広域連携型のコンパクトシティの形成に向けた市町村間または鉄道沿線まちづくり協議会の構成員間の連携及び役割分担に関する方針）

・将来的な人口減少、少子高齢化の進行を見据え、公共交通を基本としたまちづくりが着実に推進されるように、鉄道沿線まちづくりガイドライン（国土交通省、平成 27 年 12 月）を参考に鉄道沿線自治体や鉄道事業者、二次交通事業者が連携・役割分担を図る。

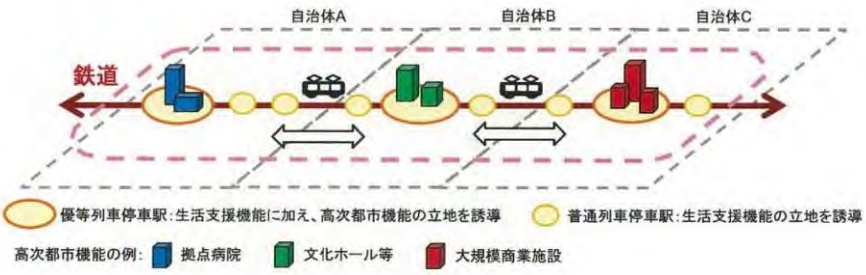
＜鉄道沿線自治体＞

・鉄道沿線自治体は、公共交通を基本としたコンパクトなまちづくりを進め、鉄道沿線のそれぞれの自治体の強みを活かしながら連携・役割分担を図る。

＜鉄道事業者、二次交通事業者＞

・鉄道事業者、二次交通事業者は、鉄道沿線自治体のまちづくりとの連携を踏まえ、事業者間同士の連携による公共交通ネットワークの構築に努め、サービス水準の維持・強化を図る。

・鉄道事業者、二次交通事業者が有する資源を活用し、地域の活性化への参画を図る。



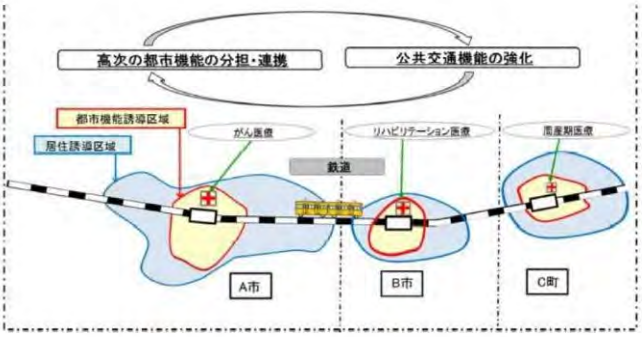


図　都市機能増進施設の連携・役割分担イメージ

図 2-5　都市機能増進施設の連携・役割分担イメージ

［用語解説］

*二次交通：主に拠点となる空港や鉄道駅等から、目的地までの交通手段のこと。

（２）国や大阪府における関連計画

① 第２次交通政策基本計画（国・令和５年５月）

・「交通政策基本法」（H25.12.4 公布・施行）成立及び「活性化・再生法」の改正を踏まえ、「誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」に向けて、４つの施策目標を掲げ、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築や公共交通環境の整備を推進することとしています。

【基本的方針A】

豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

【基本法上の国の施策】

日常生活の交通手段確保（第 16 条）

高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動（第 17 条）

交通の利便性向上、円滑化、効率化（第 18 条）

まちづくりの観点からの施策推進（第 25 条）

【基本計画における施策の目標】

①地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

②まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

③交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

④観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

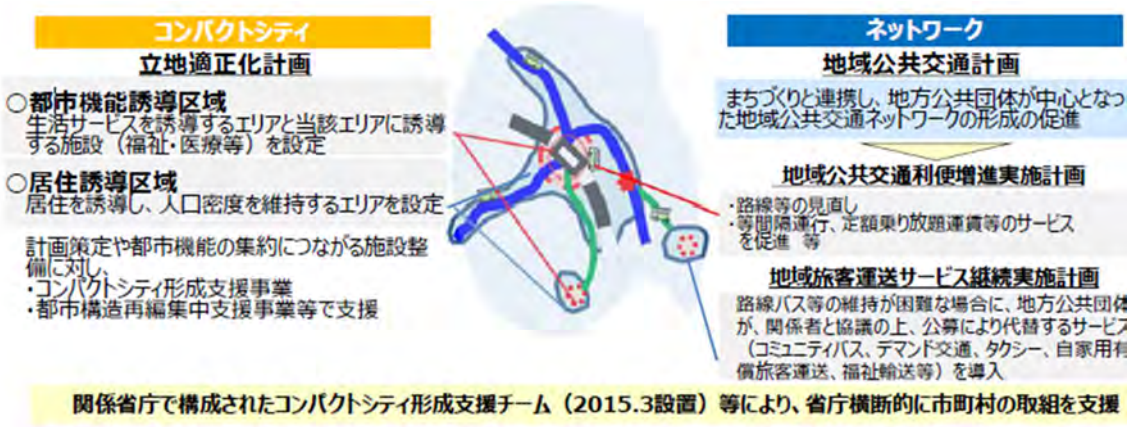


図 2-6 第２次交通政策基本計画の概要（抜粋）

② 公共交通戦略～利用しやすい公共交通を目指して～（大阪府・令和元年 11 月改訂）

・公共交通戦略では、「鉄道ネットワークの充実」「公共交通の利便性向上」「公共交通の利用促進」に関する施策を進め、「広域拠点（関空、新大阪、大阪（うめきた））へのアクセス性の向上や、大阪周辺都市や府内における地域間の連携強化、都市防災機能の向上」と「利用者の視点にたった、公共交通の利便性向上や、周遊性の向上」を図ることとしています。

■ **目指すべき姿**

万博の開催決定やIRの誘致、百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録、リニア中央新幹線、北陸新幹線の具体化にあわせ、大阪における一定の公共交通ストックや魅力ある資源（商業・観光）の集積を活かし、これらの取組効果を最大限に発現させるとともに、災害時も可能な限り早期に都市機能が回復できるよう、

・広域拠点（関空、新大阪、大阪（うめきた））等へのアクセス性の向上や、大阪周辺都市や府内における地域間の連携強化、都市防災機能の向上を図る

・利用者の視点にたった、公共交通の利便性向上や、周遊性の向上を図る

■ **取組みの方向性**

1．鉄道ネットワークの充実
（広域拠点へのアクセス性の向上やネットワークの多重化、都市間の連携強化、観光拠点へのアクセス性の向上）

2．公共交通の利便性向上
（移動負担の軽減や乗継案内の充実、災害時の鉄道運行の情報提供などによる利便性向上）

3．公共交通の利用促進
（様々な主体と連携した観光モデルルートの発信や啓発活動などによる利用の促進）

■ **活用方針**

＊ 府民や事業者や行政が、取組みの方向性を共有し、公共交通施策をさらに加速

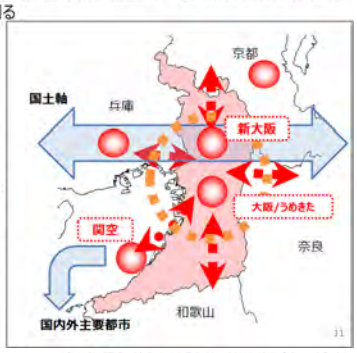
①鉄道ネットワークの充実

＊ 大阪・関西のさらなる成長のため、一定の公共交通ストック、魅力ある資源（商業・観光）の集積を最大限に活かしつつ、「新大阪・関西３空港・世界遺産へのアクセス強化」／「京阪神各都市の結節強化」／「放射状鉄道の環状結節」／「都市防災機能の向上」などの観点で鉄道ネットワークの充実を図る

＜取組みイメージ＞

○広域拠点へのアクセス性向上やネットワークの多重化
・アジアと日本各地をつなぐ関西国際空港や、大阪・関西を代表するターミナル駅である新大阪、大阪（うめきた）などへのアクセス性向上やネットワークの多重化を図る

○都市間の連携強化、観光拠点へのアクセス性を向上
・大阪周辺都市や府内における地域間の連携を強化する
・観光拠点へのアクセス性向上を図る



②公共交通の利便性向上／③利用促進

＊利用者の視点にたった乗継ぎ時の移動負担の軽減や情報案内の充実などにより、さらなる利便性の向上を図る
＊観光・商業・まちづくりなど、様々な主体と連携した取組みや啓発活動などにより、公共交通の利用機会の増加を促す
＊アクティブシニアやインバウンド等、ニーズの多様化を踏まえた、鉄道による周遊性の向上を図る
＊鉄道施設の耐震化等の防災対策や、災害時に迅速かつ適切な鉄道運行の情報提供に取り組むことで、利用者の安全を確保する

＜取組みイメージ　～既存ストックを最大限に活用～＞（★は新規または、取組みを充実させるもの）

中長期的な対策として検討を行うもの	・相互直通運転の実施（部分的な改良など） ・乗継駅における駅機能の充実 ・料金負担の軽減 ★交通手段のシームレス化 （交通手段、事業者の垣根を越え利用者の視点による一元的な交通サービス（MaaS）等への展開） など
取組みを進めるもの	・鉄道の連続立体交差の整備 ・駅前広場の整備、駅へのアクセスの充実 ・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施 ・鉄道駅等耐震補強、可動式ホーム柵設置 ★乗継案内情報の充実 （多機能デジタルサイネージ等による乗継情報、運行情報などの発信など） ★観光や地域のにぎわいづくりと連携した利用促進 （鉄道等を使って巡るモデルルート、企画乗車券の検討） ★災害時の鉄道運行の情報提供 など

図 2-7　大阪府公共交通戦略における取組の方向性

（３）和泉市地域公共網形成計画のフォローアップ

① 計画の概要

・本市では、将来の社会情勢等を見据えた公共交通ネットワークや公共交通のサービスレベルの向上を目指すため「和泉市地域公共交通網形成計画」を平成 31 年３月に策定しました。

・同計画では、３つの基本方針を定め、各種施策を推進してきました。その主な取組状況は下記に示す通りです。

② 連携計画における施策のフォローアップ

基本方針	これまでの主な取組状況
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	・JR 北信太駅周辺地区施設整備計画書を公表し、用地取得や関係者との協議調整を実施 ・信太山駅の多機能トイレ設置、スロープ改良、２段手すり設置、歩道整備等の整備 ・和泉中央駅前広場改修及びバス乗り場案内サイン（路面表示・案内板・標柱）の整備 ・バス事業者によるバスロケーションシステム等のサービス提供やコミバス停留所を移設 ・イベントや施設案内で公共交通機関の案内が一定浸透、レンタルサイクルの案内サービスとして、駅からの案内表示 ・槇尾中学校区における地域交通ネットワークの見直し検討
基本方針２： 役割と特性を活かした、持続可能な交通網の形成	・交通不便地域における地域バスの見直し、新たなモビリティサービスの導入検討 ・地域バスの利用状況を踏まえて、ルート・ダイヤの見直し（将来的に定時定路線から区域運行への移行検討） ・槇尾中学校区や阪和線西側へのデマンド導入を検討 ・地域間幹線系統の利用促進に向け河内長野市や泉大津市と連携 ・周遊観光バスの運行や観光施設 HP における公共交通情報の発信
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	・「和泉市地域公共交通総合マップ」「家族で考えるかしこいクルマの使い方リーフレット」を作成 ・毎年度（R２年度除く）にバスの乗り方教室を実施 ・めぐ～る、路線維持運行バス、オレンジバスについて、経路検索サイトでの経路検索に対応 ・市内在住の 75 歳以上の方に、高齢者おでかけ支援チケットを提供し、タクシーやバスの利用料金を一部助成 ・重度障がい者の方がタクシーを利用する場合に、その料金の一部を助成

表 2-1　和泉市地域公共交通網形成計画（平成 30 年度策定）の施策の実施状況及び今後の展開（その 1）

現計画の内容（H31.3時点）					フォローアップ		今後の予定			備考
基本方針	事業名		具体的な内容	実施主体及び関係主体	実施の有無	実施内容・実績・効果 ※取組の要点、未実施の理由、また、実績や効果、課題などを記載ください	事業展開	実施期間	取組内容	
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	北信太駅前の整備	未整備となっている都市計画道路北信太駅前線（駅前広場も含む）を整備する。	和泉市	○	R2.5にJR北信太駅周辺地区施設整備計画書を公表し、用地取得や関係者との協議調整を実施中	継続	6年度～10年度	令和5年度から自由通路整備工事を本格的にスタートし、令和6年度末完成を目指す。令和7年度に駅西側広場やアクセス道路の完成を目指し、整備を進めていく。また計画的な用地買収を行う。	
		信太山駅のバリアフリー化	信太山駅の西側に改札口を設置し、スロープや多機能トイレを整備する。	鉄道事業者、和泉市	○	R2.3に信太山駅の多機能トイレ設置、スロープ改良、2段手すり設置、歩道整備等の整備を実施済み	完了	年度～　年度	整備完了	
		和泉中央駅前広場の改修	和泉中央駅において、一般車両の流入抑制など、交通整序化を図るため、駅前広場の改修を行う。	和泉市	○	改修工事実施済み	完了	年度～　年度	整備完了	
		鉄道駅におけるバス乗り場案内の改善	鉄道駅におけるバス乗り場案内の改善に向けて調整する。	和泉市、交通事業者	○	和泉中央駅前広場改修に合わせてバス乗り場案内サイン（路面表示・案内板・標柱）の整備を実施済み	継続	6年度～10年度	和泉中央駅及び和泉府中駅前広場におけるバス・タクシーの進入路や乗車場所等の路面表示の維持管理に努める。	
	② 主要な拠点の利用者の利便性向上に向けた検討		主要な拠点への利便性向上に向けた検討を行う。	和泉市、交通事業者	○	バス事業者によるバスロケーションシステム等のサービス提供やコミバス停留所を移設済	継続	年度～　年度	バス事業者にて一定整備済	
	③ 駅における地域公共交通と他の交通手段を合わせた案内の充実		徒歩…ウォーキングマップ・イベントの案内・連携を行う。 自転車…レンタサイクルの案内・連携を行う。また、サイクルアンドバスライドの促進についても検討する。	和泉市	○	イベントや施設案内で公共交通機関の案内が一定浸透、レンタルサイクルの案内サービスとして、駅からの案内表示を実施。サイクル＆バスライドの検討には至っていない。	完了	年度～　年度	R6-7年度に策定予定の自転車活用推進計画の中で事業（サイクル＆バスライドを除く）を展開していく。	
	④ 南部地域のまちづくりと連携した交通ネットワークの検討		南部地域における公共交通の現況調査を踏まえ、南部リージョンセンターを含めた交通ネットワークのあり方を検討し、南部地域住民の利便性の向上を図る。	和泉市、交通事業者	○	槇尾中学校区において運行形態を検討中。令和6年2月から3月末までAIオンデマンド交通の無料乗車キャンペーンを実施する。	継続	6年度～10年度	令和6年4月からAIオンデマンド交通を実装（運賃有料）を開始実装を開始する。	
基本方針２ 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		一般路線バス及び地域バス（市が主体となって運行するバス）との役割分担のもと、将来交通網を検討する。	和泉市、交通事業者、地域住民	○	交通不便地域における地域バスの見直し、新たなモビリティサービスの導入検討中	継続	6年度～10年度	コミュニティバス代替交通の検討を含めて、将来交通網を検討	
	② 地域バスの運行形態の見直し	地域バスの継続的な見直し	地域の特性や現状等を踏まえ継続的なルート・ダイヤを見直す。	和泉市、交通事業者	○	利用状況を踏まえて、ルート・ダイヤの見直し中 将来的に定時定路線から区域運行への移行検討	継続	6年度～10年度	R6年4月からコミュニティバス運行ルート等を改正予定。同年に乗降調査を実施し効果検証予定。基本方針２①と統合するか要調整	
	③ デマンド型乗合タクシーの検討		運行エリアを設定し、デマンド型乗合タクシーの持続可能な運行形態を検討する。	和泉市、交通事業者、地域住民	○	槇尾中学校区や阪和線西側を運行エリアに設定して検討中	継続	6年度～10年度	R6年4月から槇尾、R7年4月から阪和線西エリアでAIオンデマンド交通を実装	
	④ 隣接市町との連携による路線バスの利用促進		隣接市町（泉大津市、河内長野市、堺市、岸和田市、忠岡町）との連携を図り、利用促進に努める。	和泉市、隣接市町、大阪府、交通事業者、地域住民	○	地域間幹線系統の利用促進で河内長野市や泉大津市と連携 岸和田市と当該系統を新規位置づけ、忠岡町との関連系統なし	継続	6年度～10年度	隣接市と継続連携し、地域間幹線系統の利用促進や幹線系補助申請を行う。	
	⑤ 観光施設と連携した公共交通の案内充実		拠点駅から観光施設への乗り継ぎ時刻を各施設のパンフレット等の媒体に掲載し、公共交通の利用を促す。	和泉市、各施設	○	周遊観光バスの運行や観光施設ＨＰの公共交通案内を実施	継続	年度～　年度	観光施設において、公共交通に関する案内を充実し、ホームページやパンフレットなどに公共交通利用の案内を掲載。 周遊観光バスについては、利用状況により実施を検討。	

表 2-2　和泉市地域公共交通網形成計画（平成 30 年度策定）の施策の実施状況及び今後の展開（その 2）

現計画の内容（H31.3時点）					フォローアップ		今後の予定			備考
基本方針	事業名		具体的な内容	実施主体及び関係主体	実施の有無	実施内容・実績・効果 ※取組の要点、未実施の理由、また、実績や効果、課題などを記載ください	事業展開	実施期間	取組内容	
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	公共交通利用を促す情報提供冊子を配布し公共交通利用を実践いただき、転換行動につなげる。あわせて、実施エリアにおける地域バスの利用実態を把握し、MM実施による効果検証を行う。	和泉市、地域住民、学校	○	「和泉市地域公共交通総合マップ」「家族で考えるかしこいクルマの使い方リーフレット」を作成	継続	6年度～10年度	MM推進を図るために継続実施。	
		行政職員の積極的な利用	市職員の公共交通通勤を推進する。	和泉市	○	毎月20日をノーマイカーデーとして、庁内アナウンスを実施	継続	6年度～10年度	継続実施	
		学校行事やイベントでの利用促進	学校教育と連携した利用促進（幼児・児童のバスの乗り方教室など）を行う。	和泉市、交通事業者、地域住民	○	毎年度（R2年度除く）にバスの乗り方教室を実施	継続	6年度～10年度	継続実施	
	② 大阪府の実施している高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知と利用促進	運転免許自主返納サポート制度の周知	大阪府における高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知・PRを行う。	和泉市、和泉警察署、交通事業者、地域住民	○	市HPでサポート制度について周知	廃止	年度～　年度	市ホームページによる継続的な周知を行っていくことから事業としては廃止。	
		市内における免許自主返納者へのインセンティブ付与の充実	市内における免許返納時のインセンティブ付与の充実を図る。	和泉市、交通事業者、地域住民	×	市内サポート企業の拡充に至っていない。	廃止	年度～　年度	市独自のサポート支援ではなく、府サポート企業の事業協力を活用していく。	
	③ 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	乗り継ぎ拠点での情報案内の改善	主要な拠点施設における他の交通手段との乗り継ぎ案内情報を提供する。	和泉市、交通事業者、拠点施設、観光施設	○	地域公共交通総合マップを活用した案内情報を提供	完了	年度～　年度	基本方針３①のMM取り組み事業と統合。	
		日常生活に即した利用案内の作成・配布	市内地域公共交通の総合マップ、活用方法の作成・配布等（MM関連と連携）を行う。	和泉市、交通事業者	○	「和泉市地域公共交通総合マップ」「家族で考えるかしこいクルマの使い方リーフレット」を作成(次計画はMMに集約へ)	完了	年度～　年度	基本方針３①のMM取り組み事業と統合。	
		来訪者向けのサービスの充実	コミュニティバス「めぐ～る」、路線維持運行バス、オレンジバスの検索サイトでの情報提供を検討する。	和泉市、交通事業者、観光施設、民間企業（情報提供事業者など）	○	めぐ～る、路線維持運行バス、オレンジバスについて、経路検索サイトでの経路検索に対応	完了	年度～　年度	静的ＧＴＦＳによる経路検索は対応しているが、動的ＧＴＦＳを取り入れる予定なし。現状維持として事業完了	
	④ 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	住民・交通事業者との議論の場の設置	必要に応じて地域住民（まち協など）・交通事業者・行政が一体となって議論・検討できる場づくりを行う。	和泉市、交通事業者、地域住民	×	バス事業者が敬遠している傾向にあり、議論の場つくりの実現には至っていない。協定締結するオレンジバスは除く。	廃止	年度～　年度	バス事業者の参画が期待できないこともあり、別手法による議論の場つくりが必要	
		地域主体の交通づくりの支援制度の検討	各地域の支援の仕組みを検討し、ガイドラインを作成する。	和泉市、交通事業者	×	交通施策の優先度で地域支援の仕組みづくりの検討ができずガイドラインの作成には至っていない。	継続	6年度～10年度	移動支援の仕組みづくりの検討が必要	
	⑤ 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	高齢者を対象とした負担軽減策を実施する。	和泉市、交通事業者、地域住民	○	R2年度より、市内在住の75歳以上の方に、高齢者おでかけ支援チケットを提供し、タクシーやバスの利用料金を一部助成	継続	6年度～10年度	高齢者のおでかけ支援チケットの配布にAIオンデマンド交通を加え、高齢者の健康づくりや公共交通の利便性向上に取組む。	
		障がい者福祉タクシー助成事業	在宅の重度障がい者に対してタクシーの利用料金の一部（初乗り運賃）を助成する。（年間24枚）	和泉市、タクシー事業者	○	重度障がい者の方がタクシーを利用する場合に、その料金の一部を助成	継続	6年度～10年度	在宅の重度障がい者に対してタクシー利用券を交付する。	
その他の関連する事業	① 自転車利用環境向上に関する施策	自転車走行空間の確保	市内の主要施設、交通結節点を結ぶ道路で、自転車通行空間の確保・整備を計画的に実施する。 既存の整備済み道路については現状の車道内で路面表示等による誘導を行う。	和泉市、道路管理者、和泉警察署	○	一部路線において、道路空間整備等に合わせて自転車通行空間を確保	廃止	年度～　年度	R6-7年度に策定予定の自転車活用推進計画の中で事業を展開していく。本計画に位置付けていくか要調整	
		自転車ネットワーク計画の策定	自転車による移動の連続性と回遊性を高め、安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備し、自転車ネットワーク路線を選定するため「（仮称）和泉市自転車ネットワーク計画」を策定する。	和泉市、道路管理者、和泉警察署	×	関係各課と協議しながら、計画検討方法等について協議中	廃止	年度～　年度	R6-7年度に策定予定の自転車活用推進計画の中で事業を展開していく。本計画に位置付けていくか要調整	
		自転車利用ルール・マナーの啓発	和泉警察署、交通安全指導員が継続的に行う交通安全教室とは別に、実践的な交通安全教室を実施することにより、自転車利用のルールとマナーの啓発及び教育を行う。	和泉市、和泉警察署	○	バスを活用した死角や内輪差の体験学習を実施済み	廃止	年度～　年度	R6-7年度に策定予定の自転車活用推進計画の中で事業を展開していく。本計画に位置付けていくか要調整	

３章 公共交通を取り巻く現況の整理

１） 地勢及び人口

（１）地勢

本市は、大阪府南西部に位置しており、大阪都心から約 25km、関西国際空港から約 20km の距離にあり、古くから泉州地域の政治的、経済的、文化的中心となる役割を担い、地場産業等の発展により復興を遂げ、高度成長期以降、大規模住宅地開発が進められ、人口約 18 万人の住宅都市となっています。

市域は、東西方向に約７km、南北に約 19km と細長い形状であり、道路網は、阪和自動車道や堺泉北有料道路といった自動車専用道路のほか、国道 26 号や泉州山手線、大阪岸和田南海線、国道 170 号(大阪外環状線)等の高規格の道路が整備され、和泉中央線、国道 480 号等が南北の地域交通軸を形成しています。

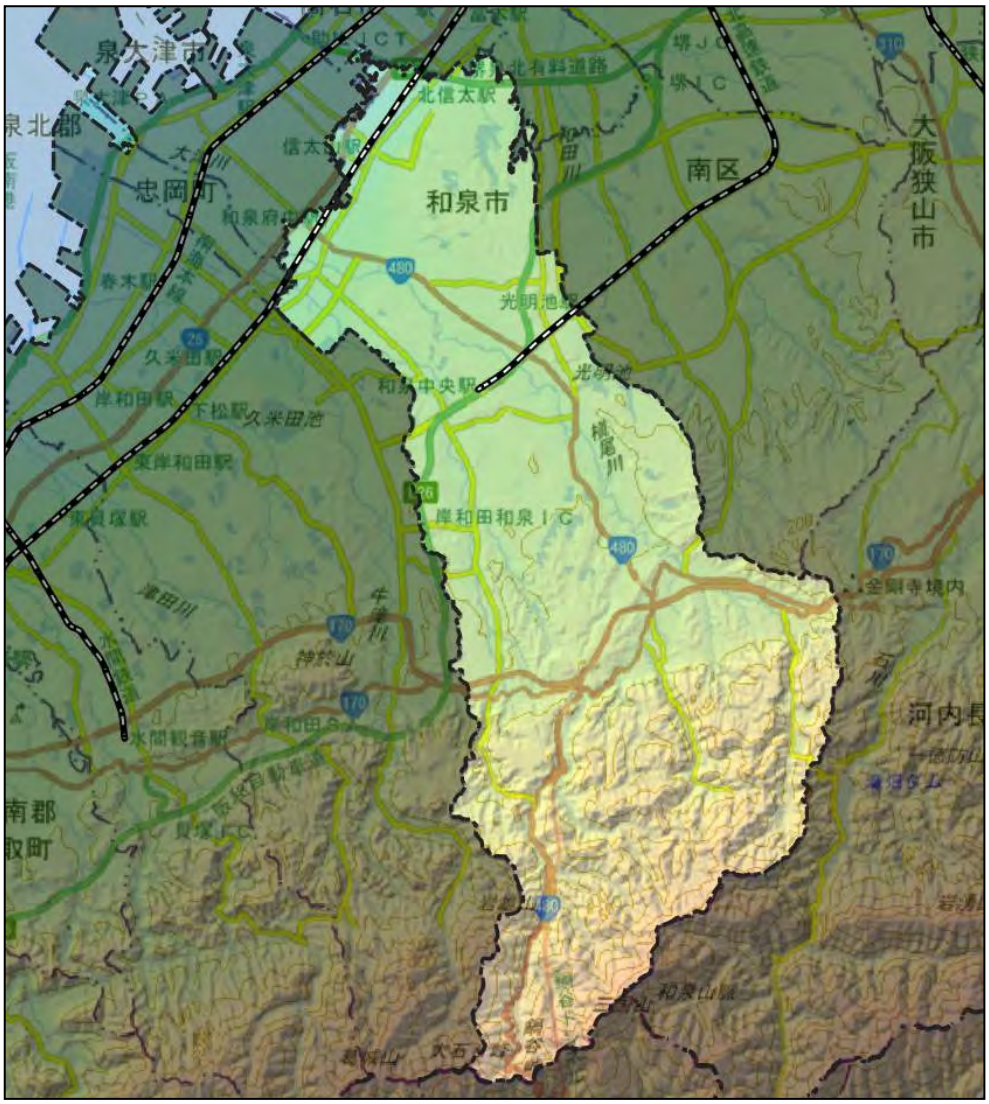


図 3-1 本市の地勢図

出典：国土地理院「地理院地図」

（２）人口の推移（現況、将来）

① これまでの人口推移

●総人口は昭和 45 年以降増加を続けていましたが、次第に増加幅は小さくなり、令和 2 年時点では 5 年前と比較して初めて減少に転じました。

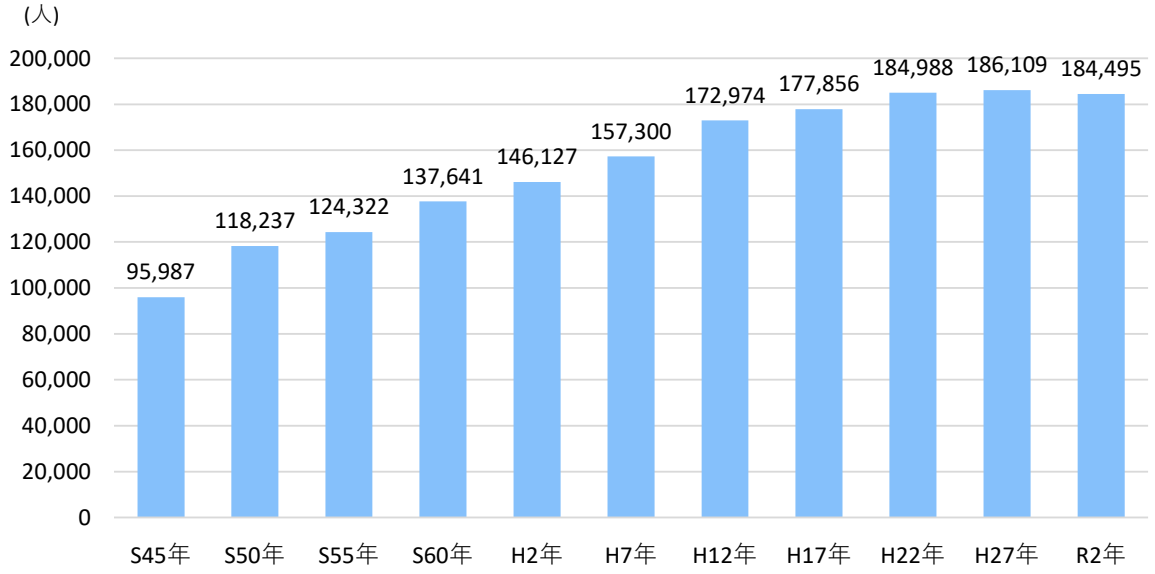


図 3-2　総人口の推移

出典：国勢調査

●昭和 55 年以降、人口構成は高齢者（65 歳以上）の割合が増加し、年少人口（15 歳未満）と生産年齢人口（15～64 歳）の割合が減少しています。令和 2 年の高齢化率は大阪府平均 27.6%（令和 2 年、国勢調査）よりも低い状況にありますが、25.9%と高齢化が進行しています。

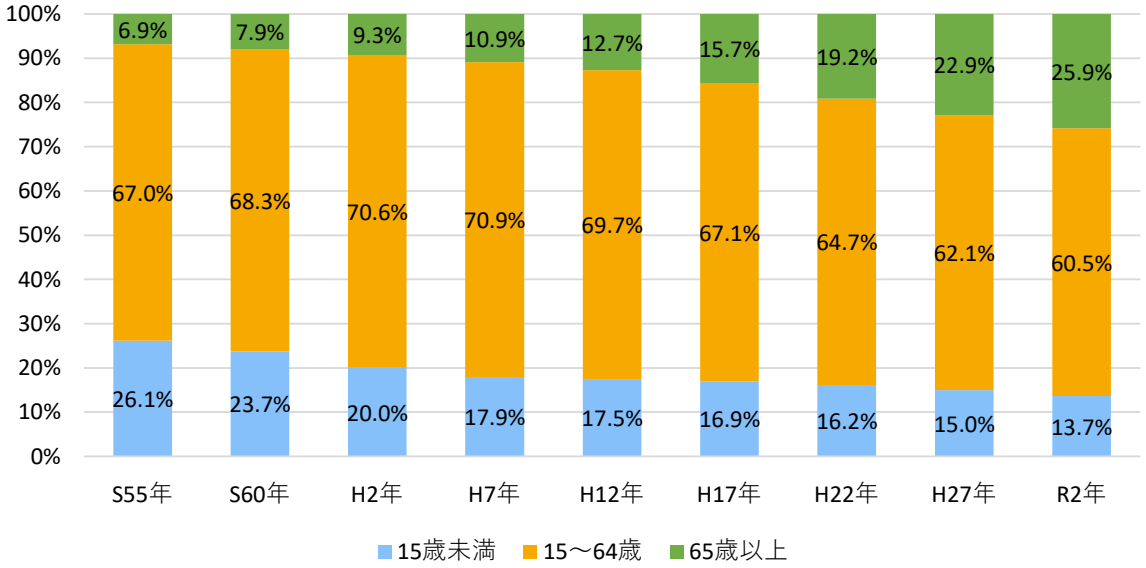


図 3-3　年齢三区分人口構成の推移

出典：国勢調査

② 将来人口の予測

●本市の人口は既に減少フェーズに入っており、2045 年の将来人口は約 167 千人と予測されています。

●人口構成は高齢化が進行し、2045 年には約 34%に達する（現状より約 8 ポイント上昇）ことが予測されています。

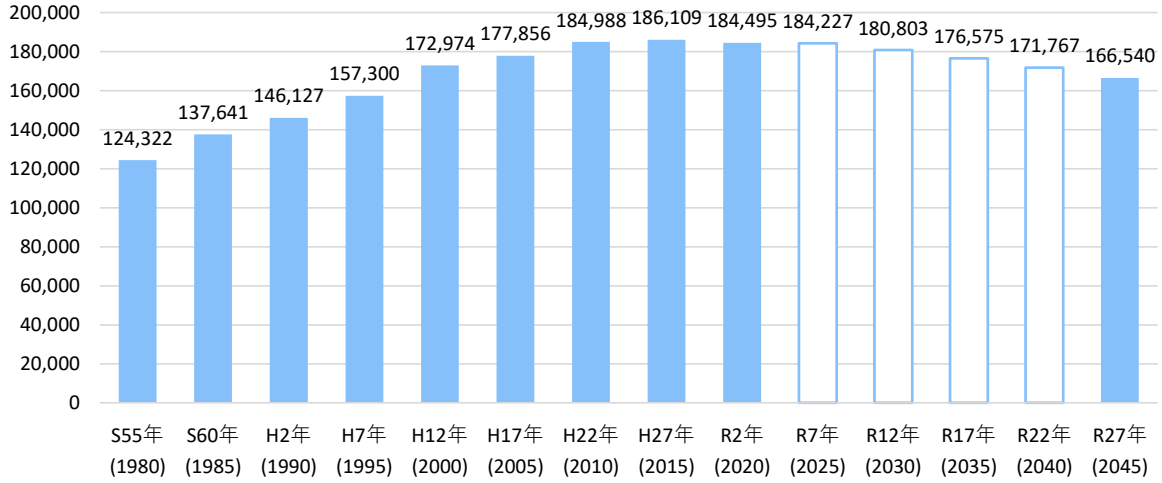


図 3-4　将来人口の推移

出典：国勢調査、将来予測・世帯予測プログラム（国土交通省　国土技術政策総合研究所）

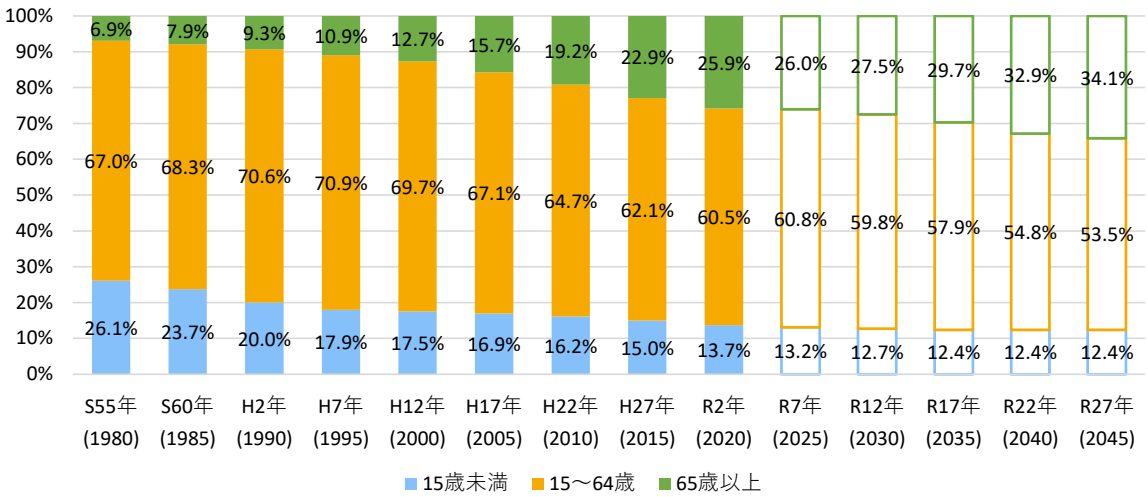


図 3-5　将来人口構成の推移

出典：国勢調査、将来予測・世帯予測プログラム（国土交通省　国土技術政策総合研究所）

※本計画の将来推計人口については、「和泉市立地適正化計画」と整合を図り、国立社会保障・人口問題研究所が公表している将来推計人口を採用しております。

③ 人口密度分布

●JR 阪和線の沿線地域や泉北高速鉄道の和泉中央駅、光明池駅周辺及びのぞみ野やはつが野等のニュータウンをはじめ、北部への人口集中が見られます。

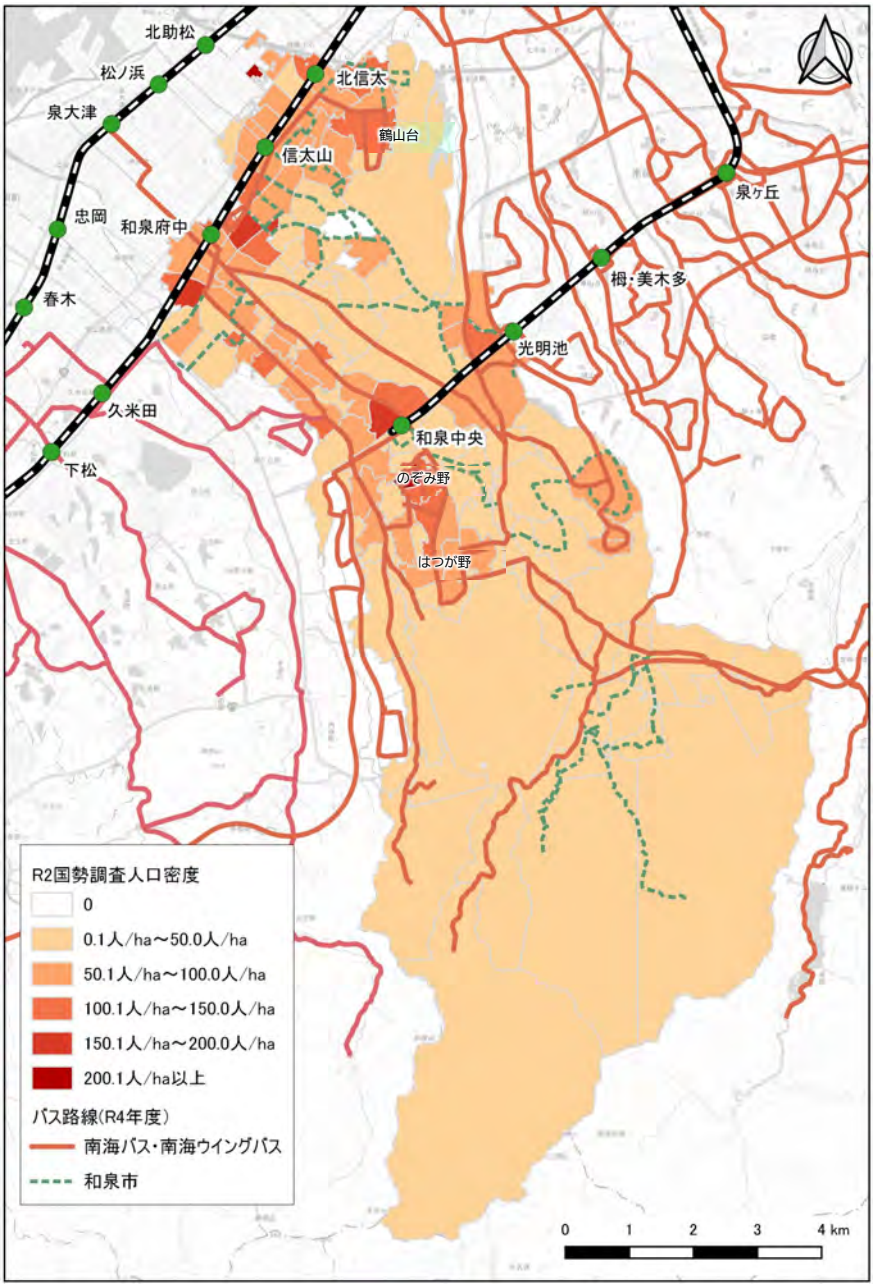


図 3-6 人口密度（令和 2 年国勢調査・町字別）

出典：令和 2 年国勢調査、国土数値情報（バス路線、令和 4 年度）

（3）高齢化率分布

●令和 2 年における本市全体の高齢化率は 25.9%となっていますが、南部地域を中心に高齢化率が 40%を超えるエリアがあるほか、北部地域においても高齢化率が 30%を超えエリアが見られます。

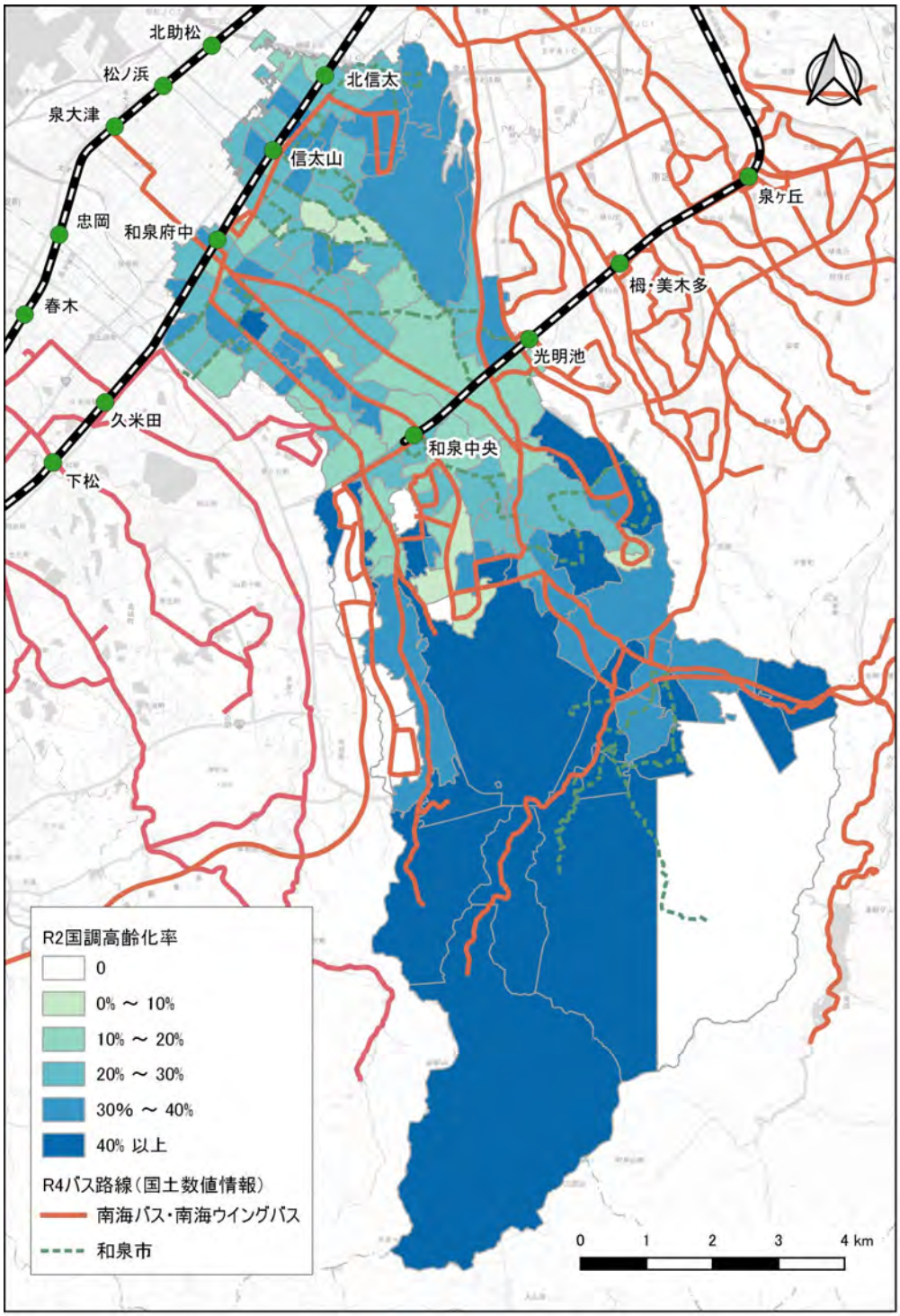


図 3-7　高齢化率（65 歳以上）

出典：令和 2 年国勢調査、国土数値情報（バス路線、令和 4 年度）

（4）鉄道・バス人口カバー率

●駅勢圏を駅から半径 800m 圏、バス停勢圏をバス停留所から半径 300m 圏と定義し、鉄道・バス人口カバー率を算出したところ、公共交通でカバーしている地域は 86.0%となり、5 年前（平成 27 年）から微増しました。一方、総人口のうち 14.0%が公共交通空白地に居住しており、公共交通を利用しにくい環境にあります。

表 3-1　公共交通のネットワークによるカバー率

		人口（千人）	65 歳以上人口（千人）	人口カバー率（%）	65 歳以上人口カバー率（%）
平成 27 年	和泉市全体	186.1	42.5	-	-
	駅勢圏	59.2	12.7	32.0	29.9
	バス停勢圏	142.1	33.2	76.8	78.1
	駅・バス停勢圏	157.6	36.5	85.1	86.0
令和 2 年	和泉市全体	184.5	47.0	-	-
	駅勢圏	53.6	12.8	29.0	27.3
	バス停勢圏	142.8	37.3	77.4	79.4
	駅・バス停勢圏	158.7	41.0	86.0	87.3

人口の出典：平成 27 年、令和 2 年国勢調査

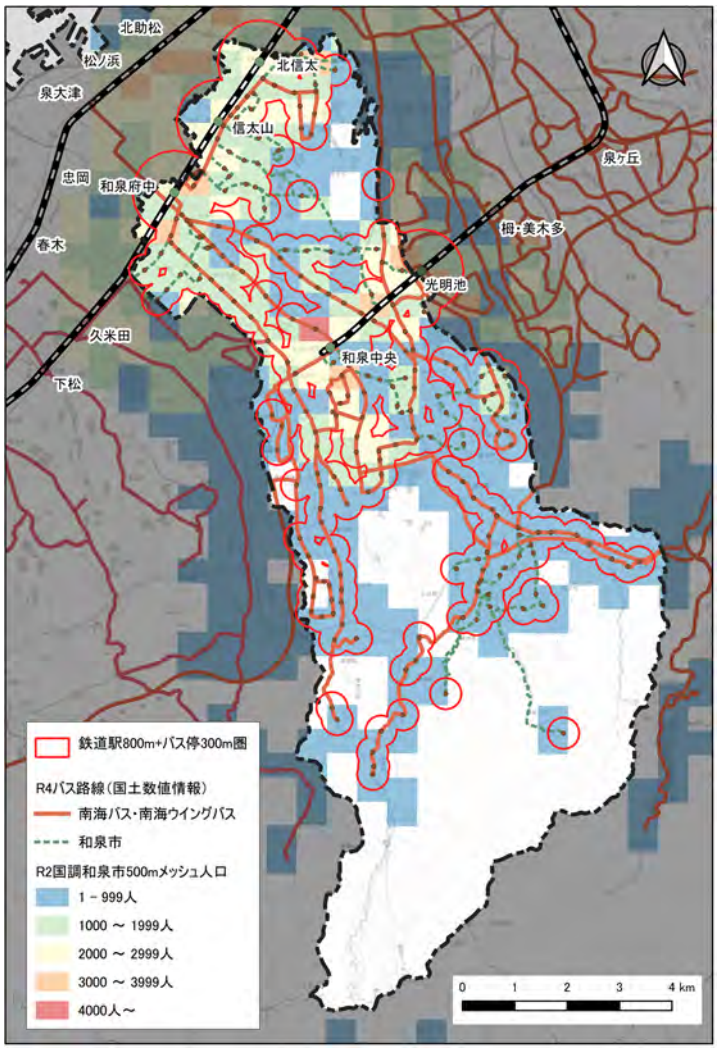


図 3-8　総人口に対する公共交通カバー状況

メッシュ人口の出典：令和 2 年国勢調査

（5）通勤・通学

① 従業人口密度

●市内で勤務する従業者数の密度を見ると、和泉府中駅及び和泉中央駅周辺をはじめ、産業拠点であるテクノステージ和泉、あゆみ野周辺の従業者が多くなっています。

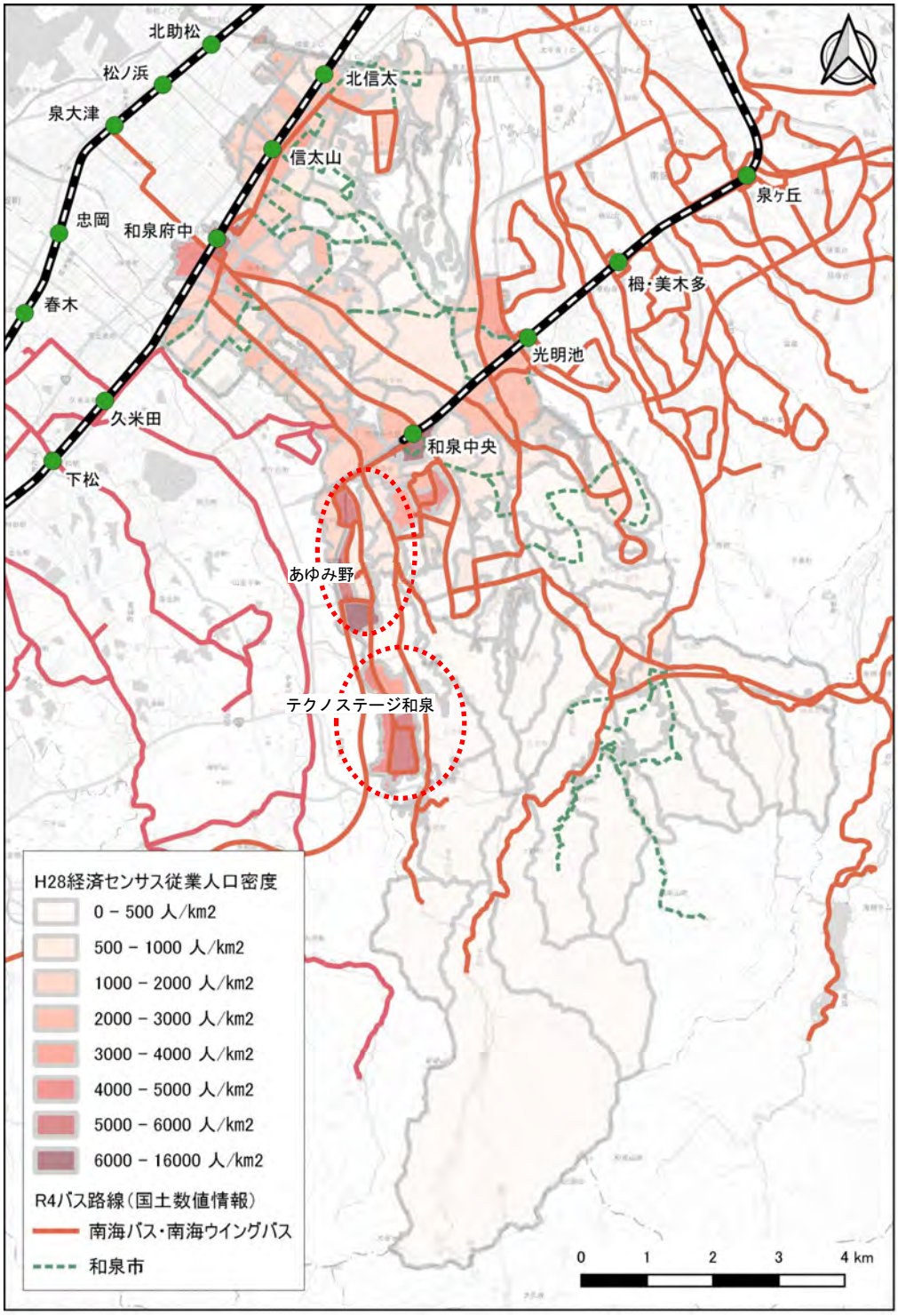


図 3-9 従業人口密度（勤務地町丁目別にみた面積当たり従業者数）

出典：平成 28 年経済センサス（基礎調査）

② 通勤・通学目的の人の動き

【通勤】

●15 歳以上就業者（通勤者）の流出を見ると、本市から大阪市や堺市への流出が多く、大阪市、堺市への流出量はそれぞれ約 13,000 人/日となっています。

●流入については隣接市である堺市からの流入が多く約 8,800 人/日となっています。

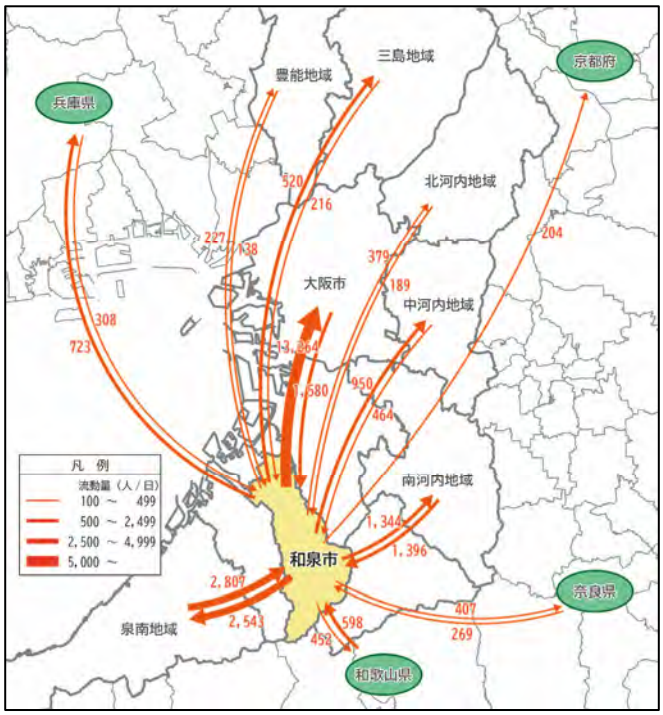


図 3-10　15 歳以上就業者（通勤者）の流動　（広域流動）

出典：令和 2 国勢調査

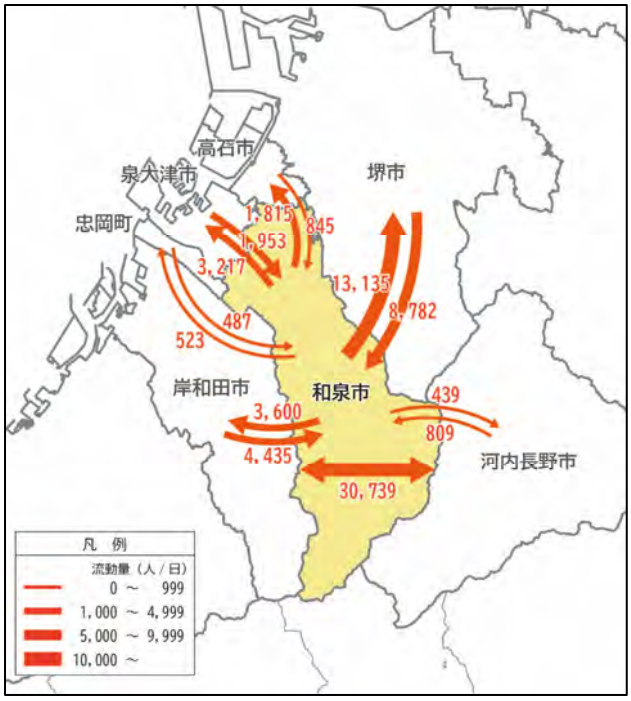


図 3-11　15 歳以上就業者（通勤者）の流動　（隣接市町への流動）

出典：令和 2 年国勢調査

【通学】

●15 歳以上通学者の流出を見ると、本市から大阪市や堺市への流出が多く、大阪市への流出量は約 1,500 人/日、堺市への流出量は約 2,000 人/日となっています。

●流入については、隣接市である堺市からの流入が多く、約 550 人/日となっています。

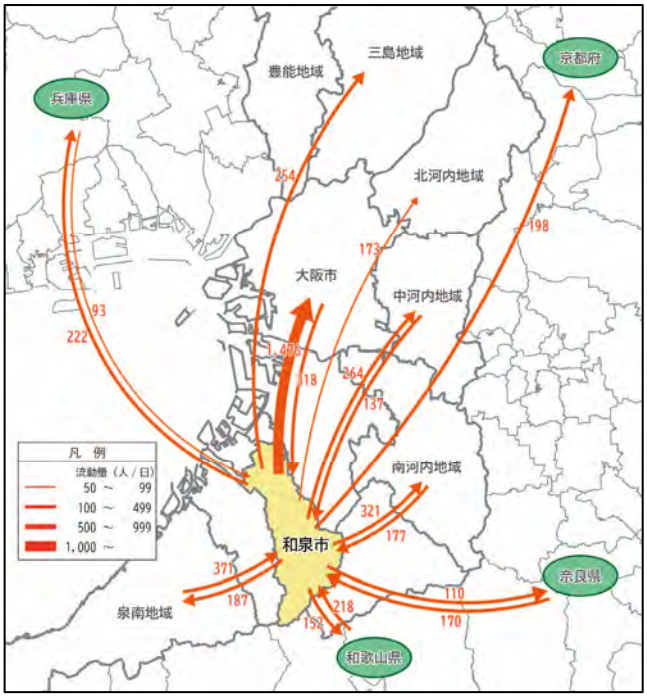


図 3-12　15 歳以上通学者の流動　（広域流動）

出典：令和 2 年国勢調査

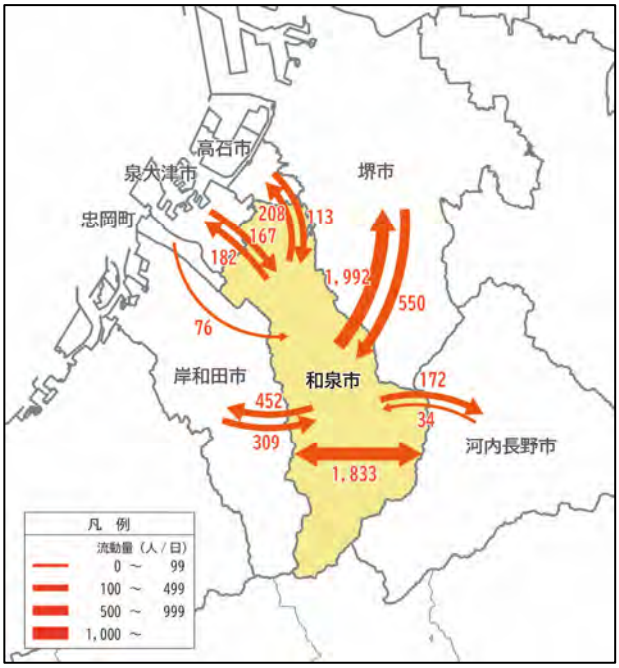


図 3-13　15 歳以上通学者の流動　（隣接市町への流動）

出典：令和 2 年国勢調査

③ 居住者の通勤・通学時の利用交通手段

●通勤・通学時の利用交通手段を見ると、自家用車の利用が最も多く、次いで鉄道・電車、自転車、オートバイ、乗合バスの順となっています（自家用車利用には、鉄道駅までの送迎での利用も含みます）。

●10 年間で、自家用車の利用が増加している一方で、鉄道・電車、乗合バス、自転車の利用率は減少している状況です。

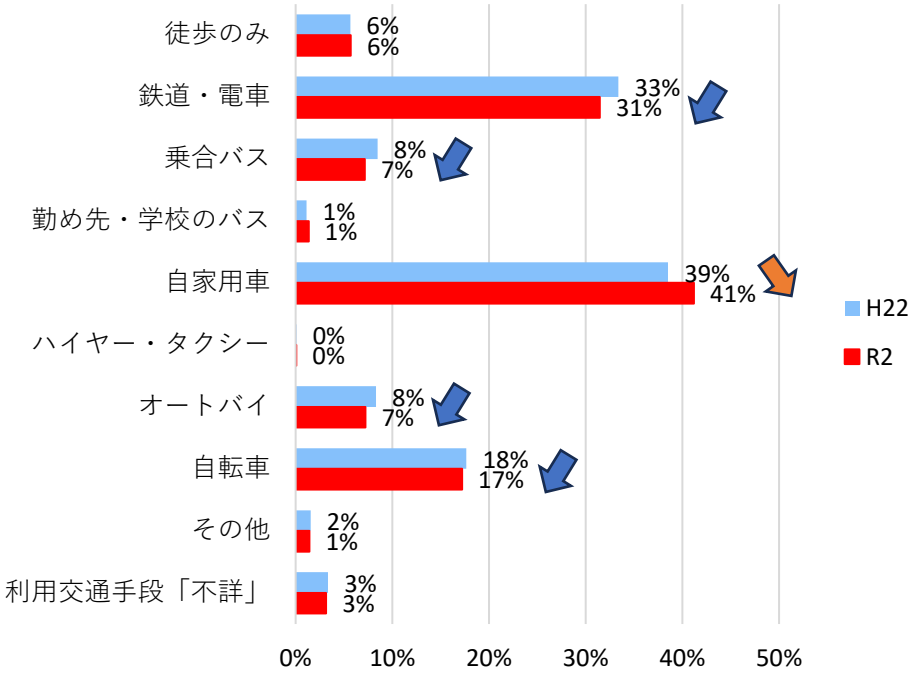


図 3-14　通勤・通学における利用交通手段（複数回答）

出典：令和 2 年国勢調査

※複数の交通手段を乗り継ぐ場合も含むため、合計は 100%を超える。

【居住者の通勤・通学時の地域別鉄道利用率】

●通勤・通学時の地域別鉄道利用率を見ると、和泉中央駅周辺（いぶき野）を中心に、はつが野、JR 阪和線沿線、光明台付近の利用率が高くなっています。

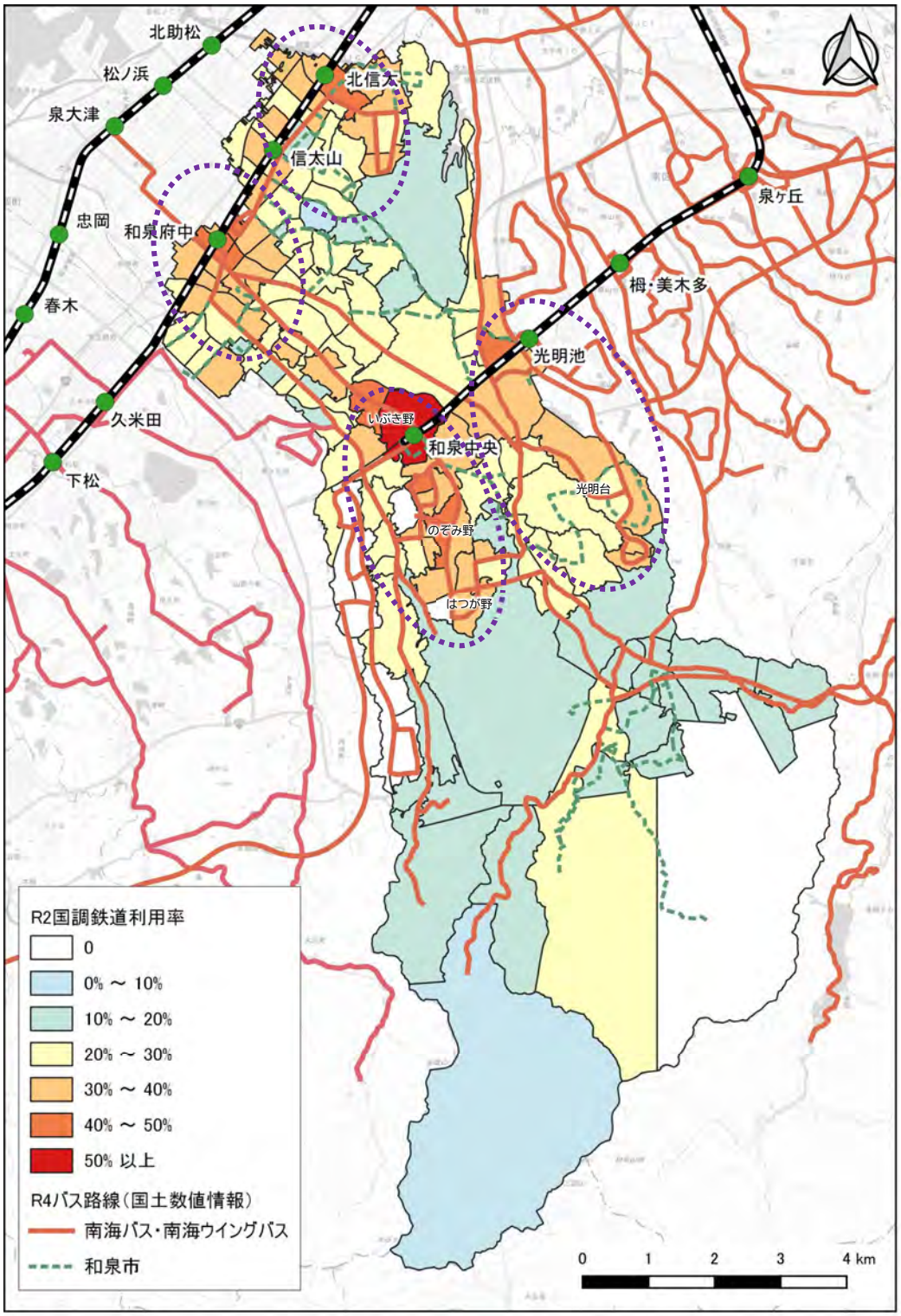


図 3-15　居住者の通勤・通学時の鉄道利用率

出典：令和 2 年国勢調査　（交通手段の複数回答含む）

【居住者の通勤・通学時の地域別バス利用率】

●通勤・通学時の地域別バス利用率を見ると、光明台、はつが野付近を中心に利用率が高くなっている一方、泉北高速鉄道より北側では通勤・通学時におけるバスの利用率が低くなっています。

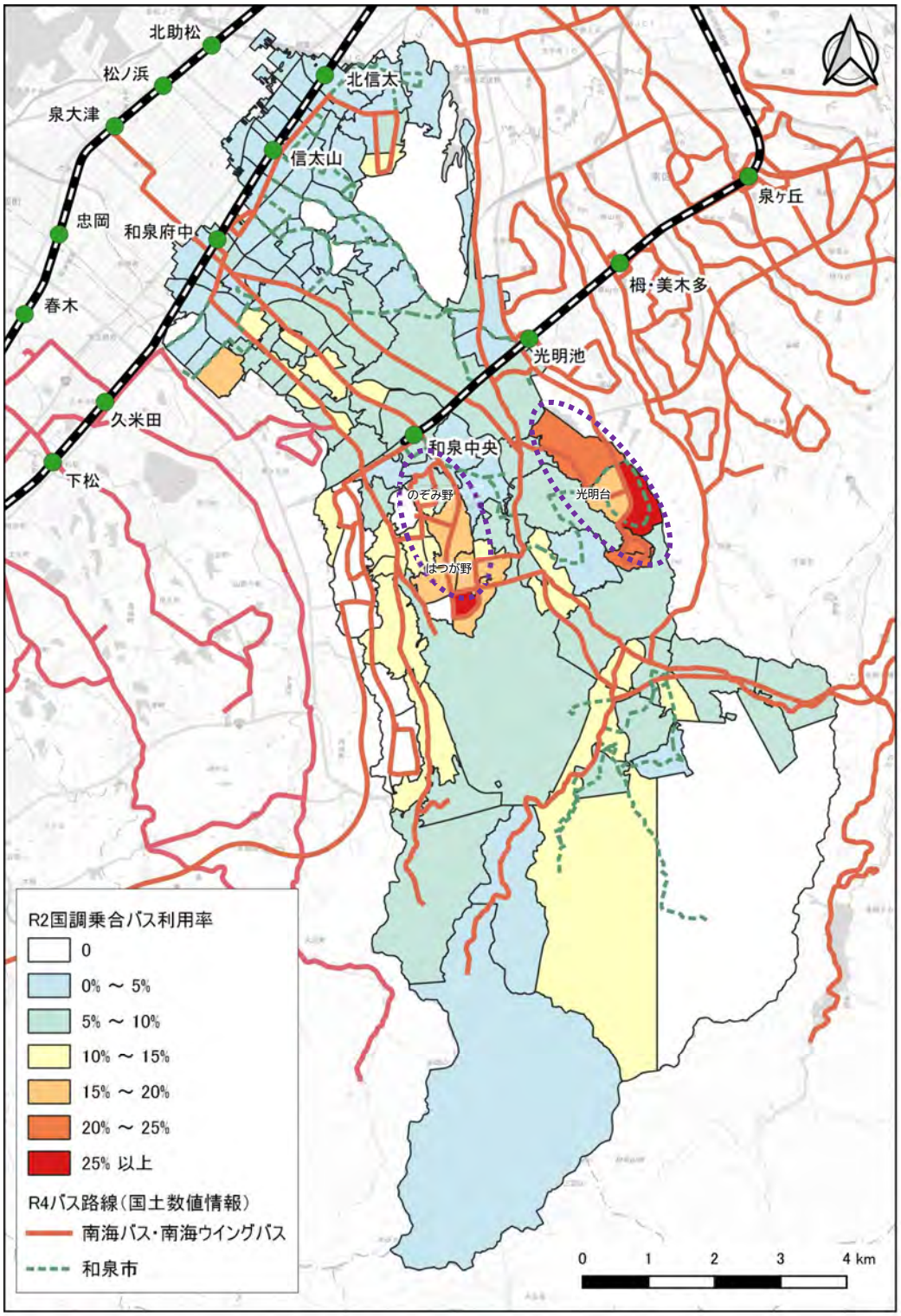


図 3-16　居住者の通勤・通学時のバス利用率

出典：令和 2 年国勢調査　（交通手段の複数回答含む）

【居住者の通勤・通学時の地域別自動車利用率】

●通勤・通学時の地域別自動車利用率を見ると、南部地域を中心に利用率が高くなっているほか、JR 阪和線及び泉北高速鉄道に囲まれたエリア内でも利用率の高い地域が見られます。

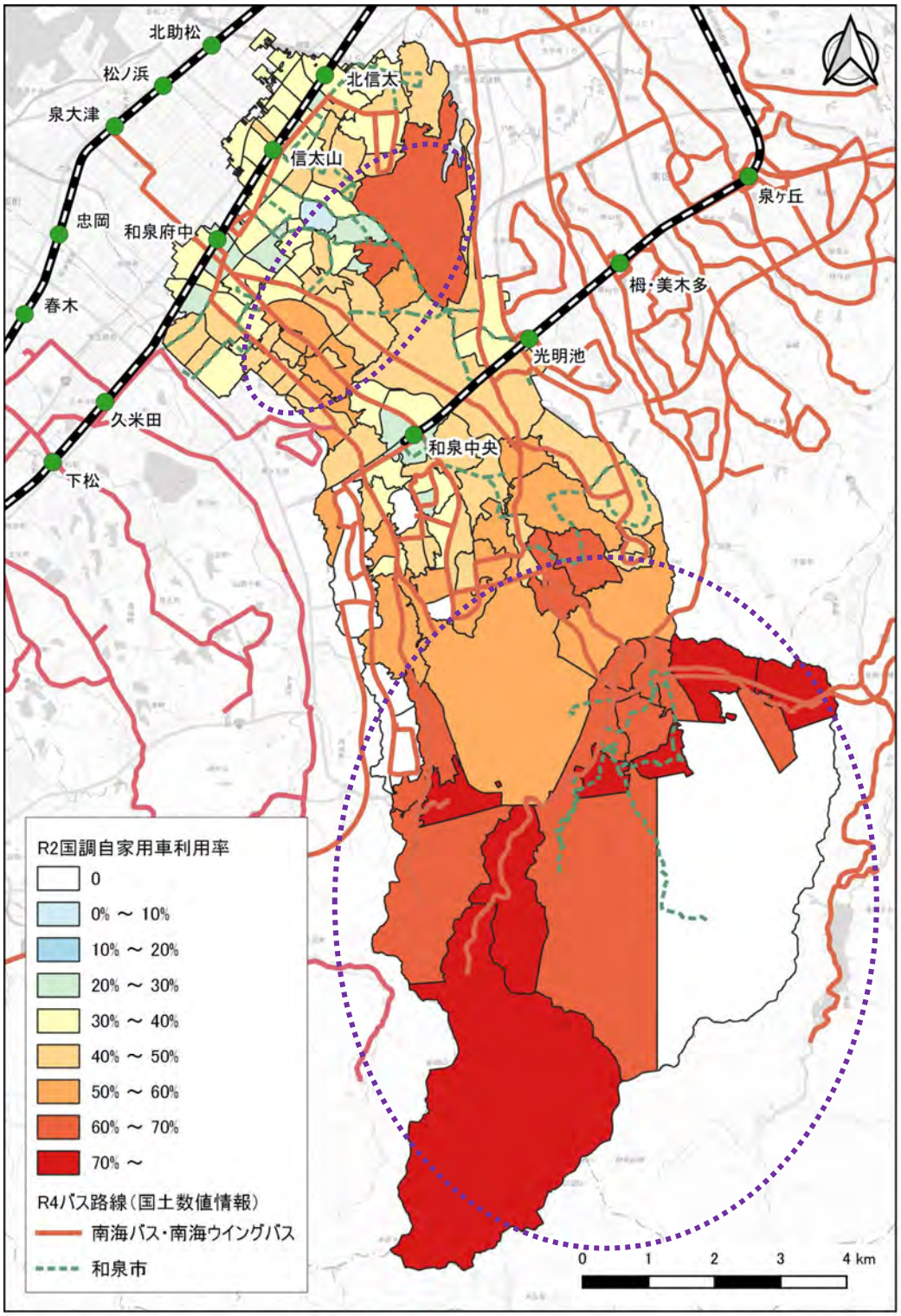


図 3-17　居住者の通勤・通学時の自動車利用率

出典：令和 2 年国勢調査　（交通手段の複数回答含む）

【居住者の通勤・通学時の地域別自転車利用率】

●通勤・通学時の地域別自転車利用率を見ると、和泉府中駅周辺エリアを中心に利用率が高くなっている一方、高低差のある南部地域は利用率が低くなっています。

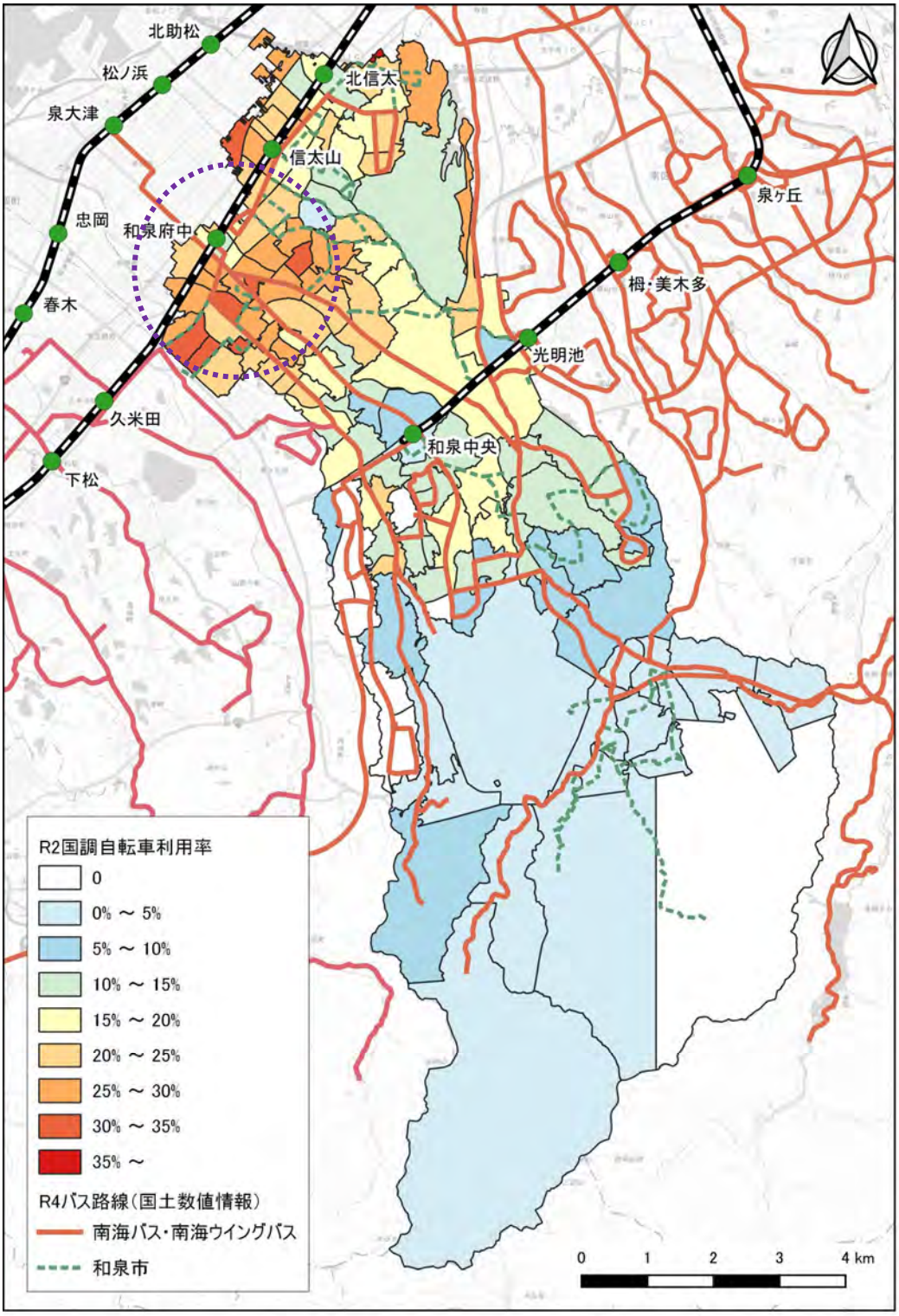


図 3-18　居住者の通勤・通学時の自転車利用率

出典：令和 2 年国勢調査　（交通手段の複数回答含む）

2） 住民の交通機関利用

（1）交通手段分担率

① 交通手段分担率の経年変化

●過去約 40 年間の市内を出発する交通の推移を見ると、自動車利用が増加傾向にあります。大阪府全体では自動車利用が減少に転じている中、本市における自動車利用の増加が顕著です。

●令和 2 年以降のコロナ禍の影響により公共交通による外出を控える傾向が強まり、和泉市を出発地とする鉄道・バス利用が大きく減少している一方、自動車利用はむしろ増加しており、一層の自動車中心の移動となっています。

図 3-19 和泉市を出発する代表交通手段*別交通量の推移（単位：人/日）（平日）

出典：近畿圏パーソントリップ調査結果

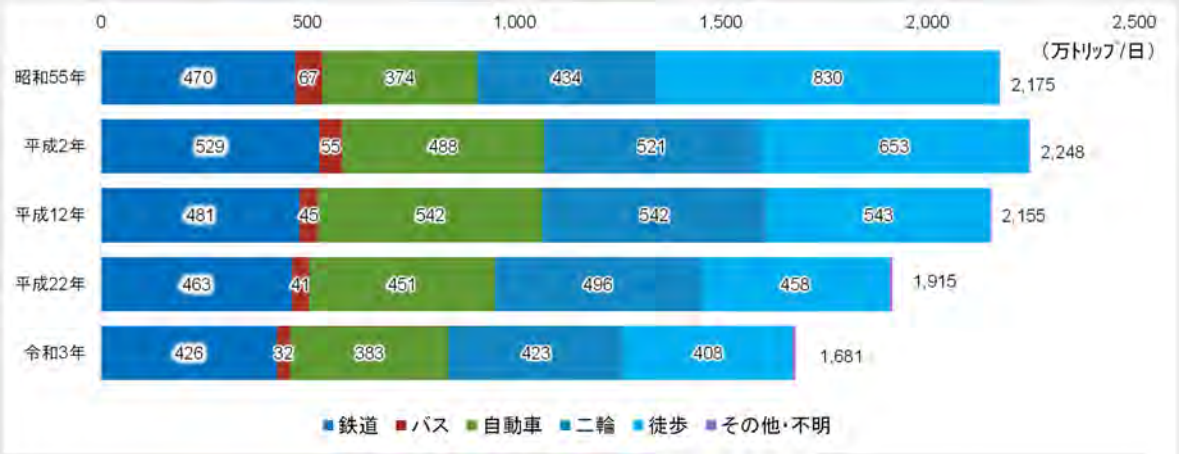


図 3-20 大阪府内を出発する代表交通手段別交通量の推移（単位：万人/日）（平日）

出典：近畿圏パーソントリップ調査結果

* 代表交通手段 鉄道、バス、自動車、二輪(自動二輪車・原付、自転車)、徒歩、その他(飛行機や船など)があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は主な交通手段を代表交通手段としています。
鉄道→バス→自動車→二輪((自動二輪車・原付、自転車)→徒歩の順で、最も優先順位の高いものとしています。

（例： 会社への出動トリップ及び代表交通手段（鉄道））

② 平日・休日別の交通手段分担率

●平日では約50%が自動車利用となっている一方、休日は約71%が自動車利用であり、自動車への依存が顕著なものとなっています。

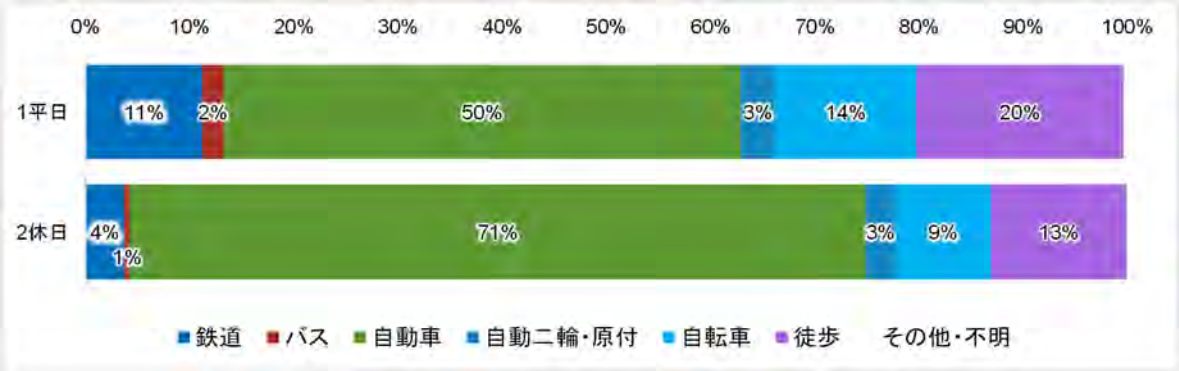


図 3-21　平日と休日における代表交通手段別に見た人の動きの比較（和泉市発）

出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）

③ 目的別の交通手段別分担率

●平日では自動車の占める割合が出勤、自由、業務目的において高くなっています。鉄道利用は出勤目的で30%、登校目的で22%となっている一方、自由、業務目的では低くなっています。

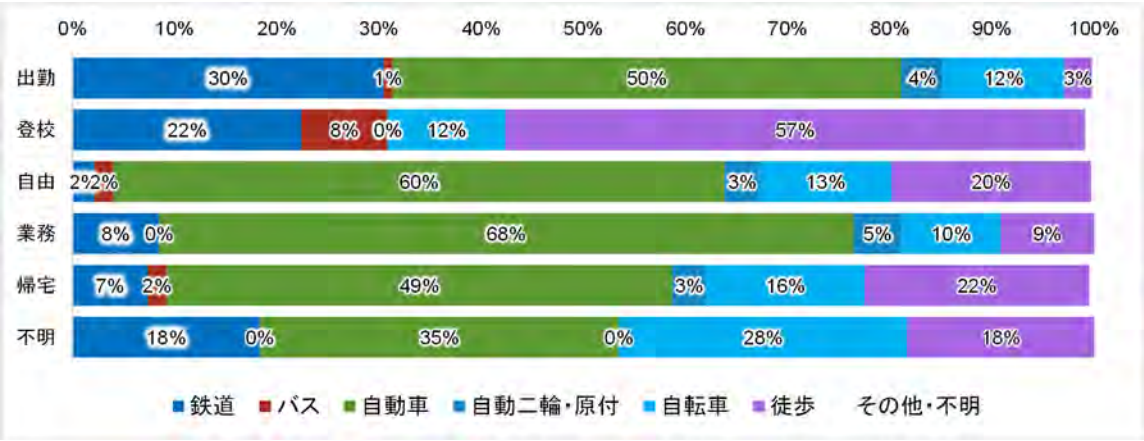


図 3-22　目的別の代表交通手段別に見た人の動きの比較（和泉市発・平日）

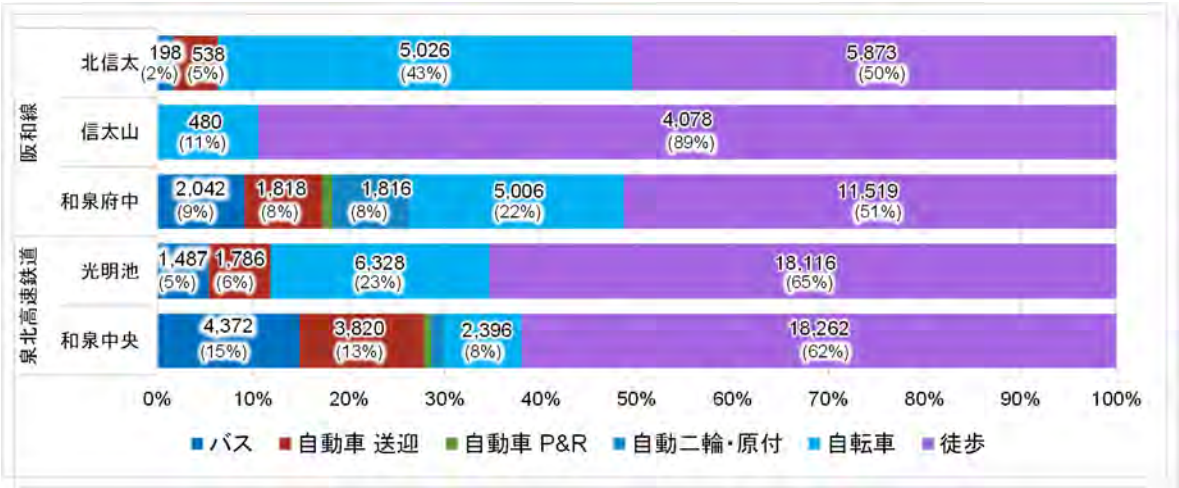
出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）

（２）鉄道利用者のアクセス交通手段

① 駅別の端末交通手段

●駅別の端末交通手段（アクセス交通手段）を見ると、徒歩及び自転車が多いほか、和泉府中、光明池、和泉中央の各駅はバスによるアクセスが見られます。

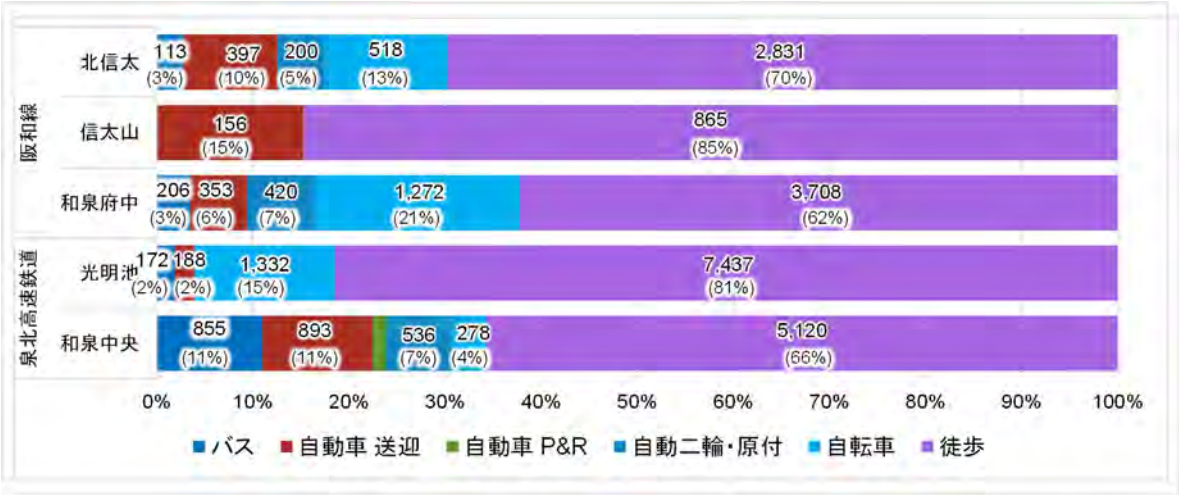
●信太山を除く各駅においては、自動車送迎によるアクセスもバスと同程度見られ、特に休日においてはバスよりも自動車によるアクセスが多くなっています。



※不明を除く

図 3-23　駅別の端末交通手段の分担率（平日）

出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）



※不明を除く

図 3-24　駅別の端末交通手段の分担率（休日）

出典：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）

② 市内地域別鉄道利用駅分担（鉄道定期券調査）

●鉄道定期券利用者の居住地域別に利用する駅の分布を見ると、JR 阪和線、泉北高速鉄道の沿線で利用圏域がすみ分けされていることがわかります。

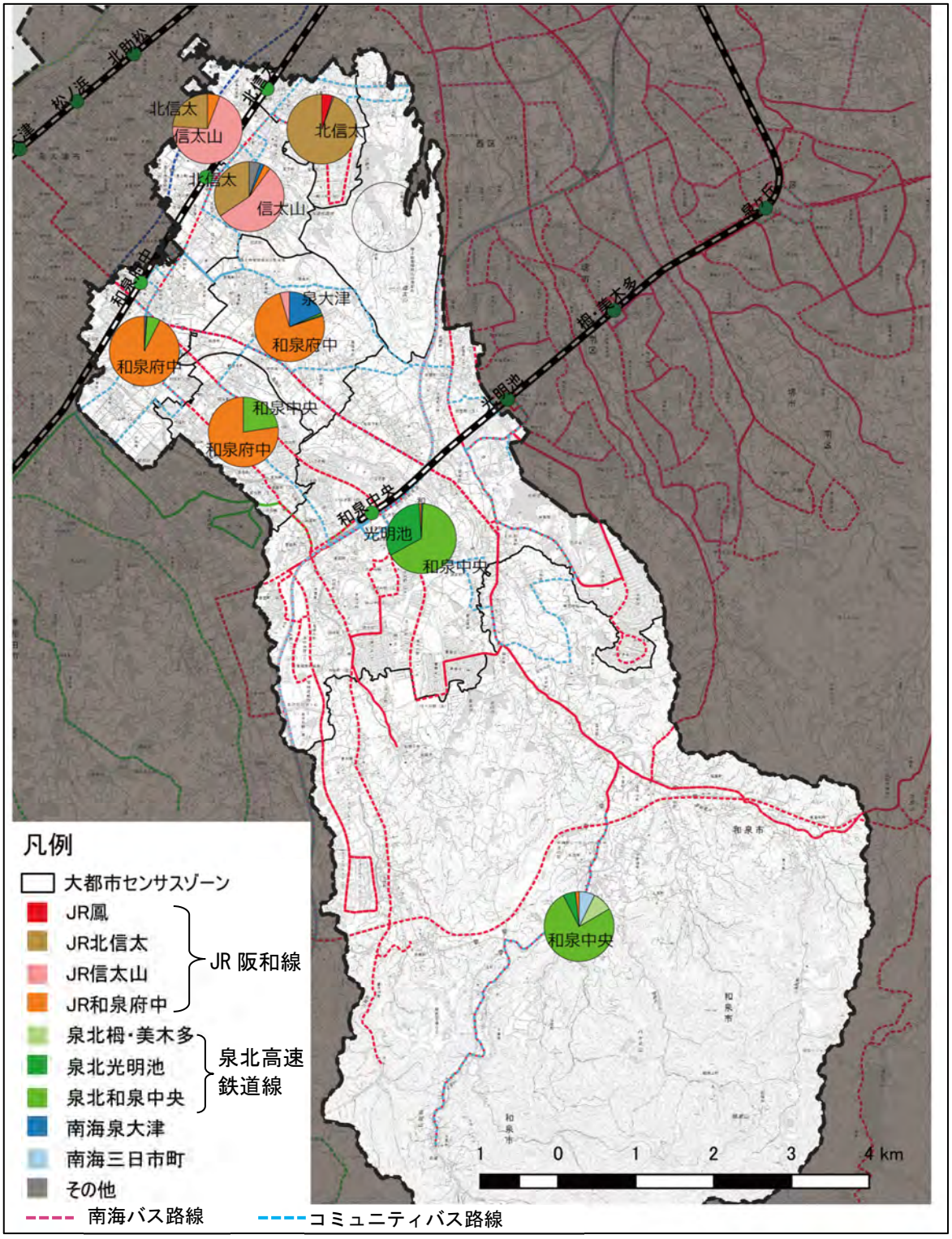


図 3-25　市内各駅の地域別利用者数分布（居住地⇒乗車駅）

出典：平成 27 年大都市交通センサス　鉄道定期券利用者調査

③ 市内地域別のアクセス交通手段（鉄道定期券調査）

●地域別に鉄道駅までのアクセス交通手段を見ると、鉄道駅から近いエリアは徒歩による利用が多いほか、和泉府中駅周辺のエリアは自転車利用が多くなっています。

●駅から離れたエリアではバス利用とともに、車（送迎）による駅へのアクセスが目立っています。

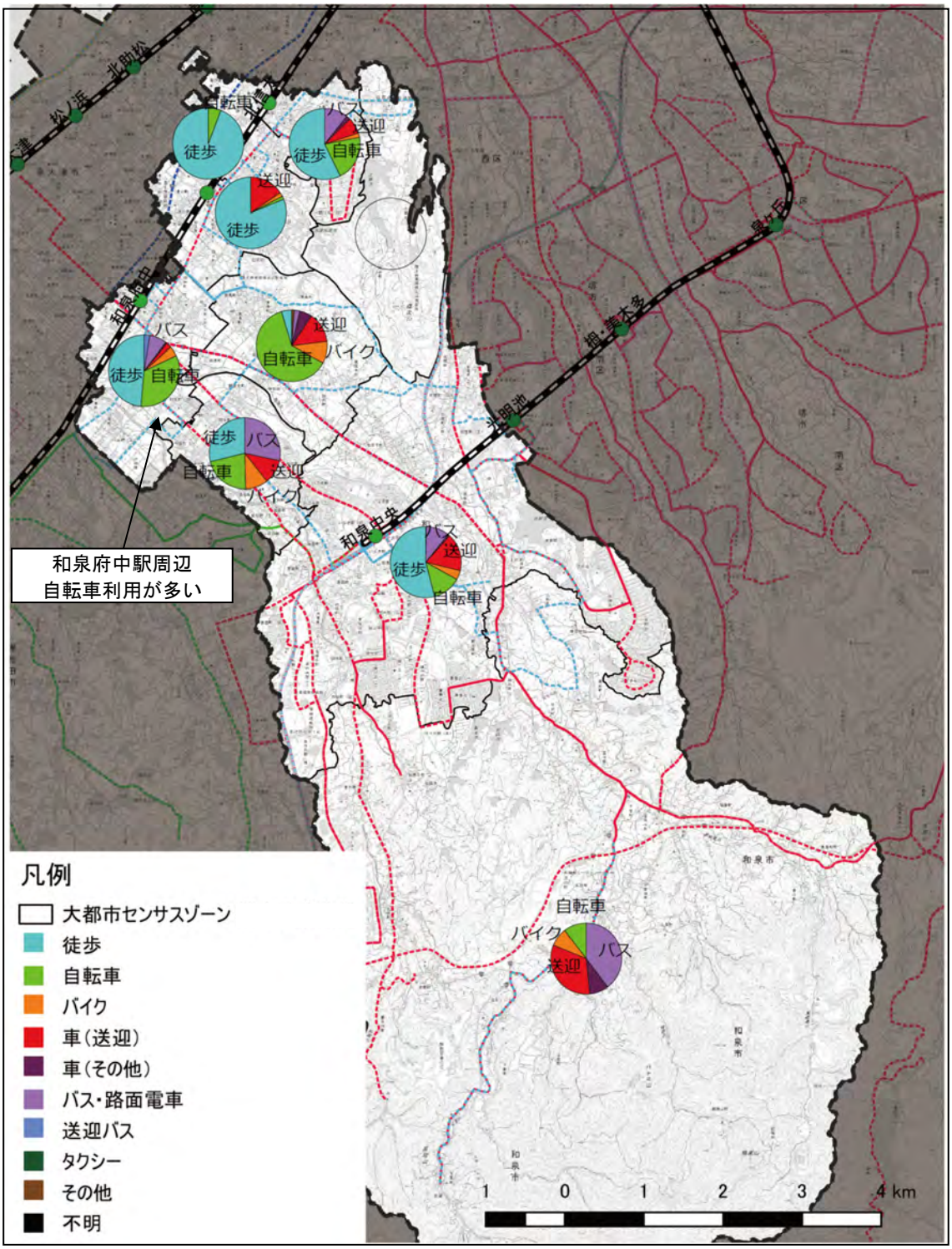


図 3-26　市内各駅の地域別アクセス交通手段分布（居住地⇒乗車駅）

出典：平成 27 年大都市交通センサス　鉄道定期券利用者調査

（３）道路交通の状況

① 自動車の保有台数

●本市の自動車の保有台数の推移を見ると、平成 22 年以降、自動車の保有台数は約 51,000 台で横ばいに推移しています。一方で、世帯あたりの自動車の保有台数を見ると、平成 7 年の 0.88 台/世帯をピークに減少しており、令和 2 年には 0.70 台/世帯となっています。

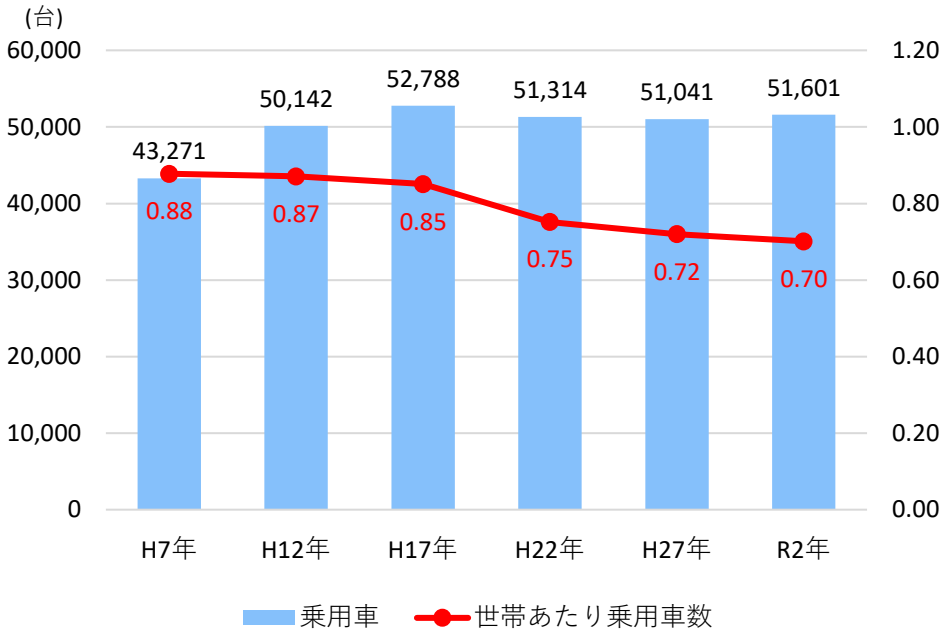
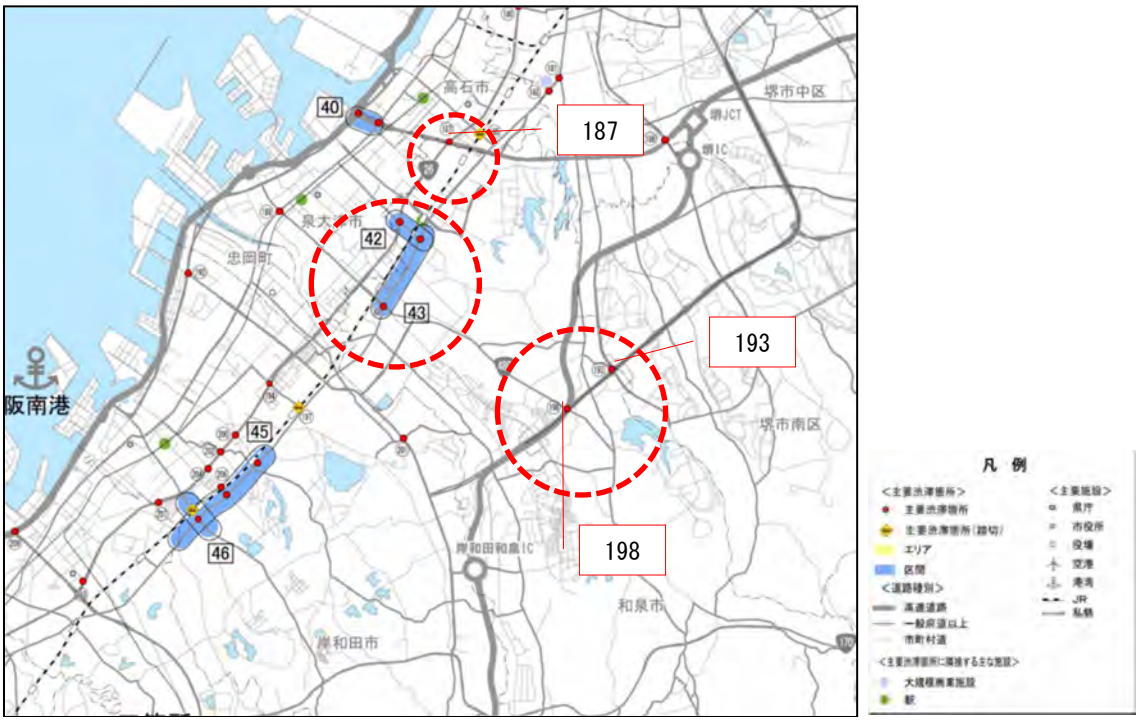


図 3-27　和泉市の自動車の保有台数の推移

出典：統計いずみ（各年）

② 道路混雑の状況

●本市の道路混雑の状況（平成 25 年）を見ると、泉大津美原線（池上町～伯太）（下図中 42）及び大阪和泉泉南線（伯太～和泉市役所北）（下図中 43）の２区間、葛の葉町北（下図中 187）及び光明池試験場南（下図中 193）、室堂町北（下図 198）の３カ所で渋滞が発生しています。



※赤点線で囲んだ部分が市内の渋滞区間及び渋滞箇所

図 ３-28 大阪府南部の主要な渋滞区間（青帯）、渋滞箇所（赤丸）

出典：京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会資料（平成 25 年）

●上記の渋滞区間や渋滞箇所については、平成 25 年に光明池試験場南において区画線見直し、平成 26 年に和泉市役所北において和泉中央線立体交差事業、平成 28 年に室堂町北において交差点改良による渋滞対策を実施しています。

図 ３-29　対策済みの主要渋滞箇所

出典：第３回大阪地区渋滞対策協議会（平成 28 年）

③ 交通事故の発生件数

●市内の交通事故発生件数は減少傾向となっています。

年	全国			大阪府			和泉市		
	件 数	死 者	傷 者	件 数	死 者	傷 者	件 数	死 者	傷 者
H20	766,147	5,155	945,504	64,290	198	64,285	947	3	1,173
H21	736,688	4,914	910,115	51,696	205	61,842	990	7	1,202
H22	725,773	4,863	896,208	51,292	201	61,469	1,071	4	1,277
H23	691,936	4,611	854,493	49,644	197	59,489	1,023	10	1,241
H24	665,138	4,411	825,396	48,128	182	57,680	1,085	5	1,332
H25	629,021	4,373	789,021	46,110	179	55,363	1,019	0	1,254
H26	573,842	4,113	711,374	42,729	143	51,501	978	0	1,233
H27	536,789	4,117	665,126	40,617	196	48,420	859	0	1,050
H28	499,232	3,904	617,931	37,920	161	45,460	756	1	912
H29	472,165	3,694	580,850	35,997	150	43,585	713	3	869
H30	430,354	3,532	524,695	34,382	147	40,933	676	2	854
H31（R1）	381,002	3,215	460,715	30,914	130	36,664	659	2	810
R2	309,000	2,839	368,601	25,543	124	29,888	641	4	766
R3	305,425	2,636	361,768	25,388	140	29,610	635	4	777
R4	301,193	2,610	356,419	25,442	141	29,671	606	2	729

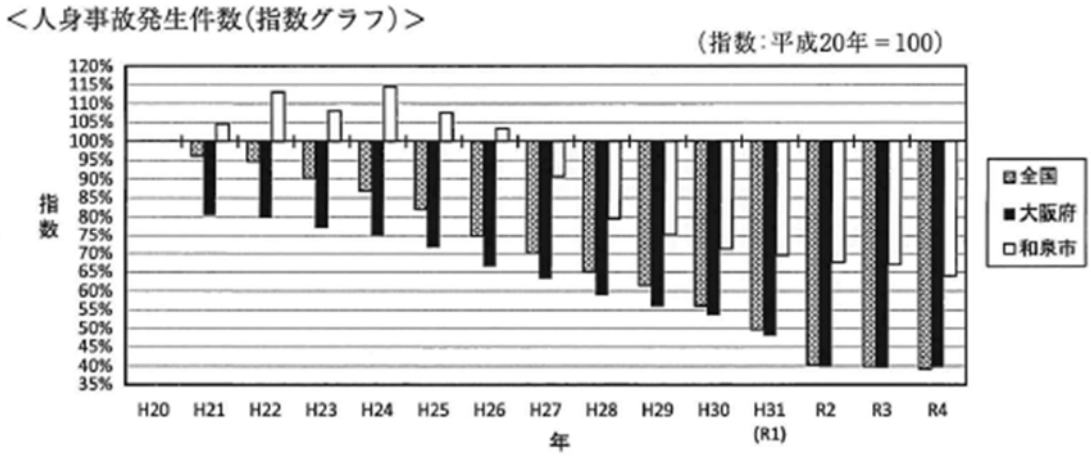


図 3-30　全国、大阪府、和泉市における交通事故発生件数の推移

出典：「交通事故をなくす運動」和泉市推進協議会

3） 市内公共交通のサービス状況

（1）概要

●本市の公共交通は、鉄道２事業者、一般路線バス２事業者、市登録のタクシー１事業者が運行しています。

●また、本市が運行する公共交通は、計５事業により路線維持運行バス、コミュニティバス、地域バス、スクールバスが運行しています。

表 3-2 市内を運行する公共交通

令和５年時点

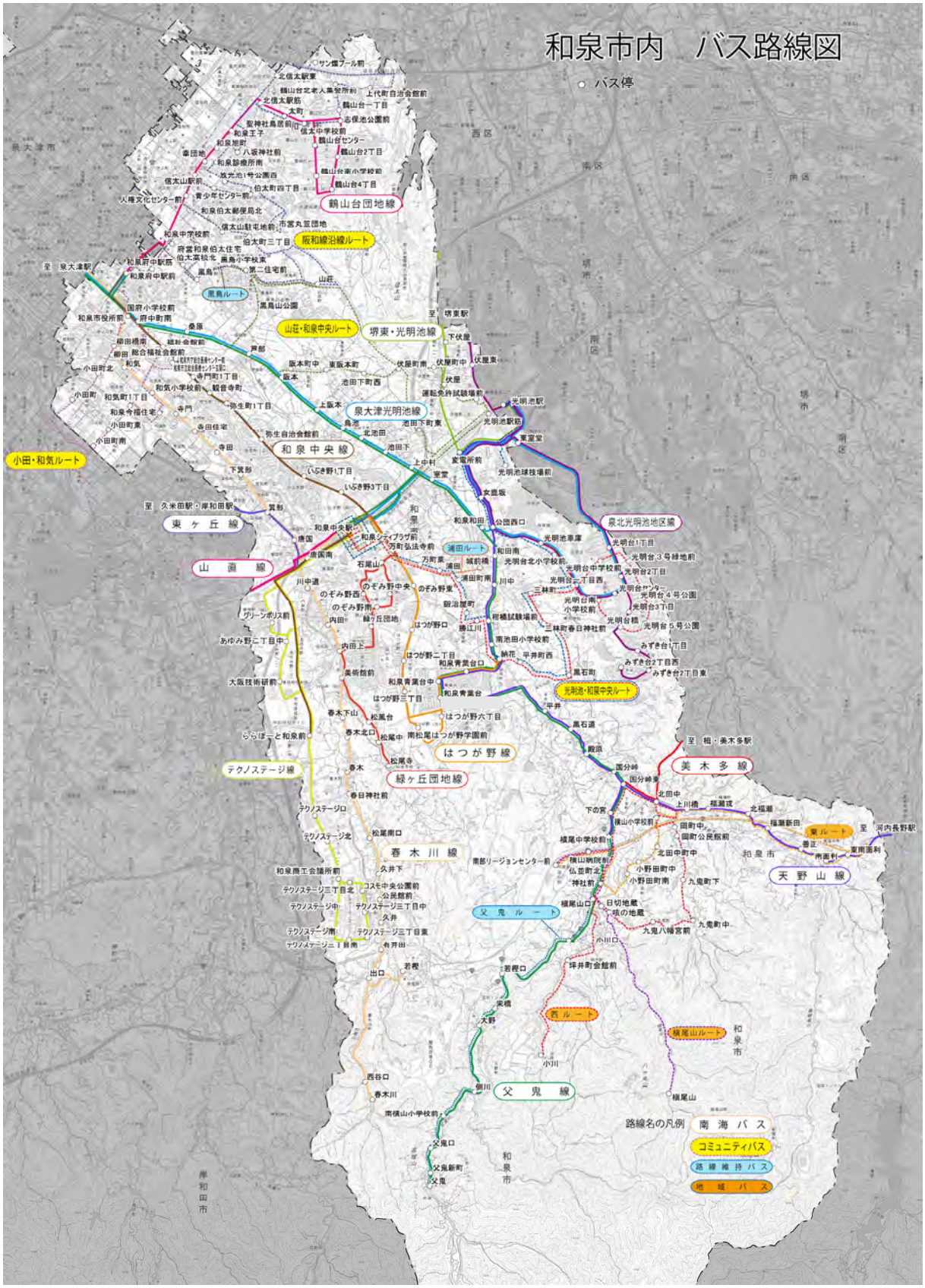
事業名		事業者名	路線数
鉄道		西日本旅客鉄道株式会社 （以下、JR 西日本）	1 路線 ・阪和線
		泉北高速鉄道株式会社 （以下、泉北高速鉄道）	1 路線 ・泉北高速鉄道線
一般路線バス		南海バス株式会社 （以下、南海バス） 南海ウイングバス株式会社 （以下、南海ウイングバス）	13 路線 ・父鬼線 ・天野山線 ・美木多線 ・春木川線 ・鶴山台団地線 ・緑ヶ丘団地線 ・泉大津・光明池線 ・泉北・光明池地区線 ・和泉中央線 ・はつが野線 ・和泉中央・テクノステージ線 ・山直線 ・東ヶ丘線
	地域間 幹線系統	南海バス	3 路線 ・父鬼線 ・天野山線 ・美木多線
	市補助路線	南海バス	2 路線 ・緑ヶ丘団地線（松尾寺～美術館） ・父鬼線（父鬼～槙尾山口）
地域バス	コミュニティバス 「めぐ～る」	和泉市 南海バス	4 路線 ・阪和線沿線ルート ・小田・和気ルート ・山荘・和泉中央ルート ・光明池・和泉中央ルート
	路線維持 運行バス	和泉市 南海バス	3 路線 ・父鬼ルート ・黒鳥ルート ・浦田ルート
	オレンジバス	和泉市 横山地域バス運営委員会 南海ウイングバス）	3 路線 ・東ルート ・西ルート ・槙尾山ルート
スクールバス		和泉市	2 路線 ・和泉市立南松尾はつが野学園 ・和泉市立南横山小学校
タクシー		大阪第一交通株式会社 （以下、大阪第一交通）	－

※各事業の運行本数等の詳細は巻末参考資料参照

［用語解説］

*地域バス：交通不便地域等において、市が主体で運行しているコミュニティバス「めぐ～る」、路線維持運行バス等を総称して「地域バス」と定義します。

図 3-31　市内公共交通の路線図（令和５年時点）



（２）JR 阪和線

●JR 阪和線の本市関連３駅の乗車人員は令和元年度まで微増もしくは横ばいで推移していたものの、令和２年度のコロナ禍により利用者数が約２割減となっています。

市内の３駅の乗車人員数の推移を見ると、快速等の優等列車が停車する和泉府中駅の乗車人員数が最も多い状態で推移しています。しかし、新型コロナウイルスによる外出控えにより、令和２年度には各駅とも利用者数が約２割減となり、令和３年度も回復していない状況です。

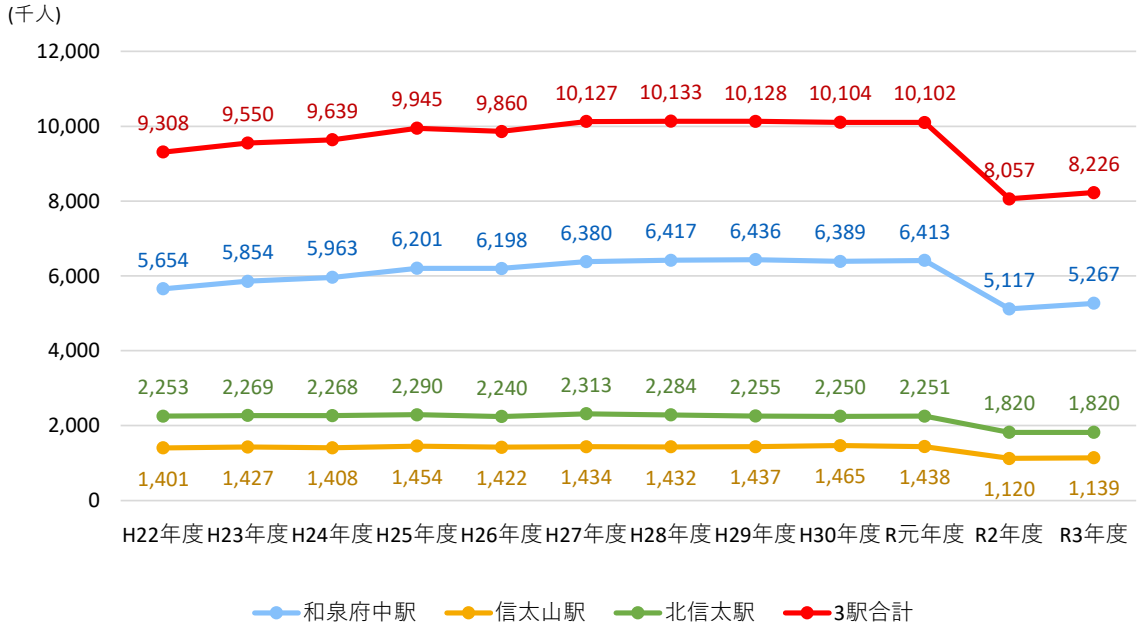


図 ３-32　市内 JR 各駅の年間乗車人員数の推移

出典：統計いずみ（各年）

※JR 阪和線の運行概要については 89 ページ参照

（３）泉北高速鉄道

●泉北高速鉄道の本市関連２駅の乗車人員計は、令和元年度までほぼ横ばいで推移していたものの、令和２年度のコロナ禍により利用者数が約２割減となっています。

平成 26 年度以前は光明池駅の乗車人員が和泉中央駅よりも多い状況でしたが、平成 27 年度に逆転し、コロナ禍前の令和元年までは和泉中央駅の乗車人員が微増となっていました。しかし、コロナ禍により令和２年度は光明池駅で対前年度約 20%減、和泉中央駅で約 28%減となっています。

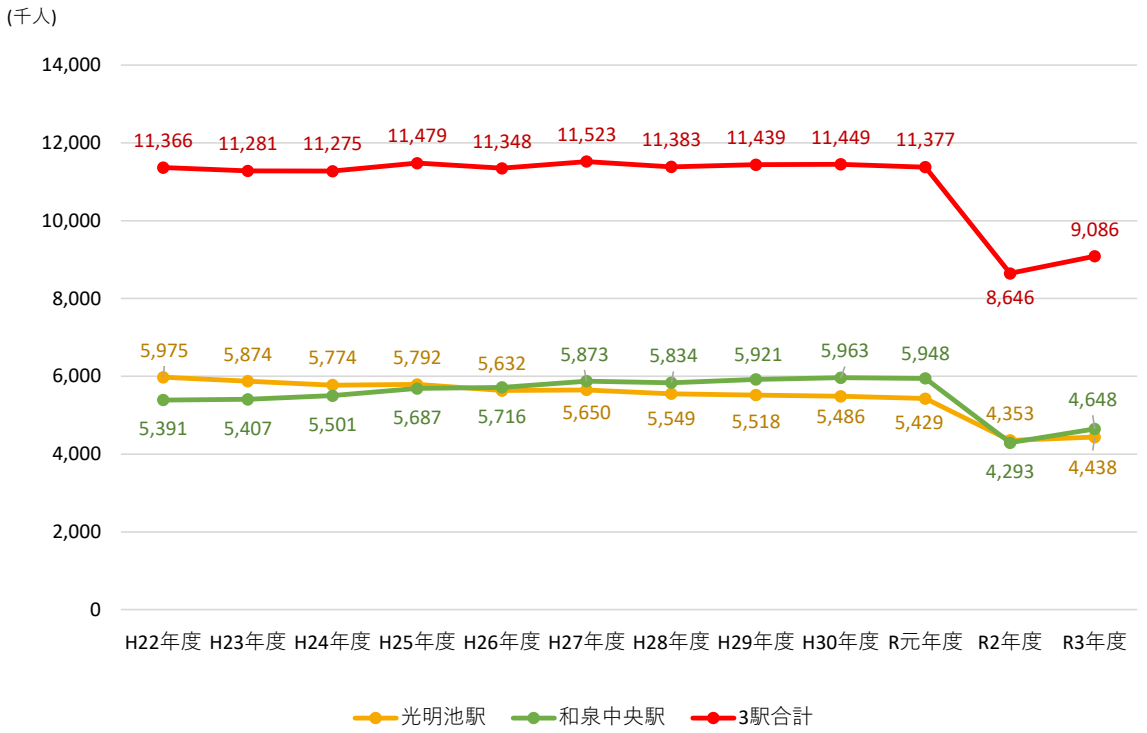


図 ３-33　泉北高速鉄道の年間乗車人員数の推移

出典：統計いずみ（各年）

※泉北高速鉄道の運行概要については 91 ページ参照

（４）一般路線バス

① 運行の概要

●一般路線バスは南海バスにより本市の全域にて９路線が運行されています。優等列車が停車する和泉府中駅やターミナル駅である和泉中央駅、光明池駅を中心に市内の鉄道駅を起終点や経由地とする路線が大半を占めています。

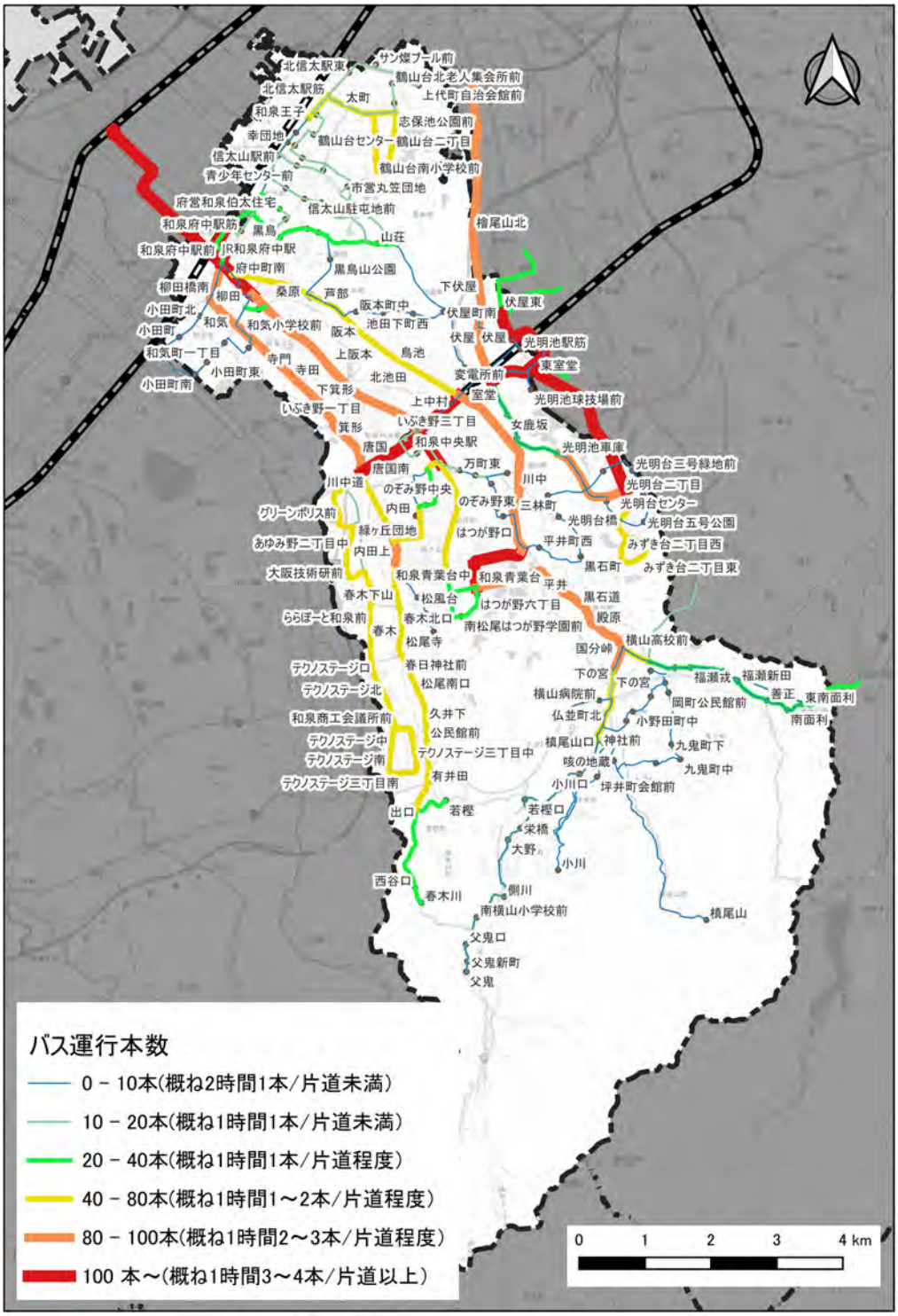


図 ３-34　市内路線バスの運行本数（本/日）

※南海バス及び地域バス（コミュニティバス「めぐ～る」、路線維持運行バス、オレンジバス）の運行本数を含みます。データ年次は、南海バスが令和３年３月末時点（出典：統計いずみ令和４年度）、地域バスが令和４年度時点となっています。また高速バス等は除外して整理しています。

② 利用者数の推移

●一般路線バスの利用者数は平成26年度から令和元年度にかけて微増傾向でしたが、令和２年度のコロナ禍により利用者数が約２割減少し、その後も回復していません。

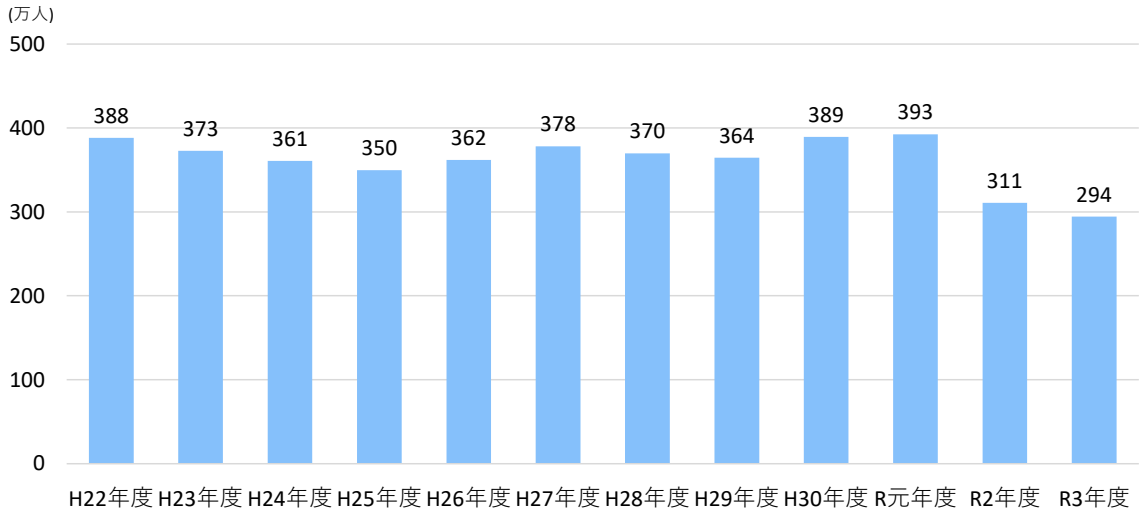


図 3-35 一般路線バスの利用者数の推移

出典：統計いずみ（各年）

●はつが野線、和泉中央・テクノステージ線、緑ヶ丘団地線については、コロナ禍前までは増加傾向にありました。しかし、いずれの路線もコロナ禍により利用者数を大きく減らしている状況です。

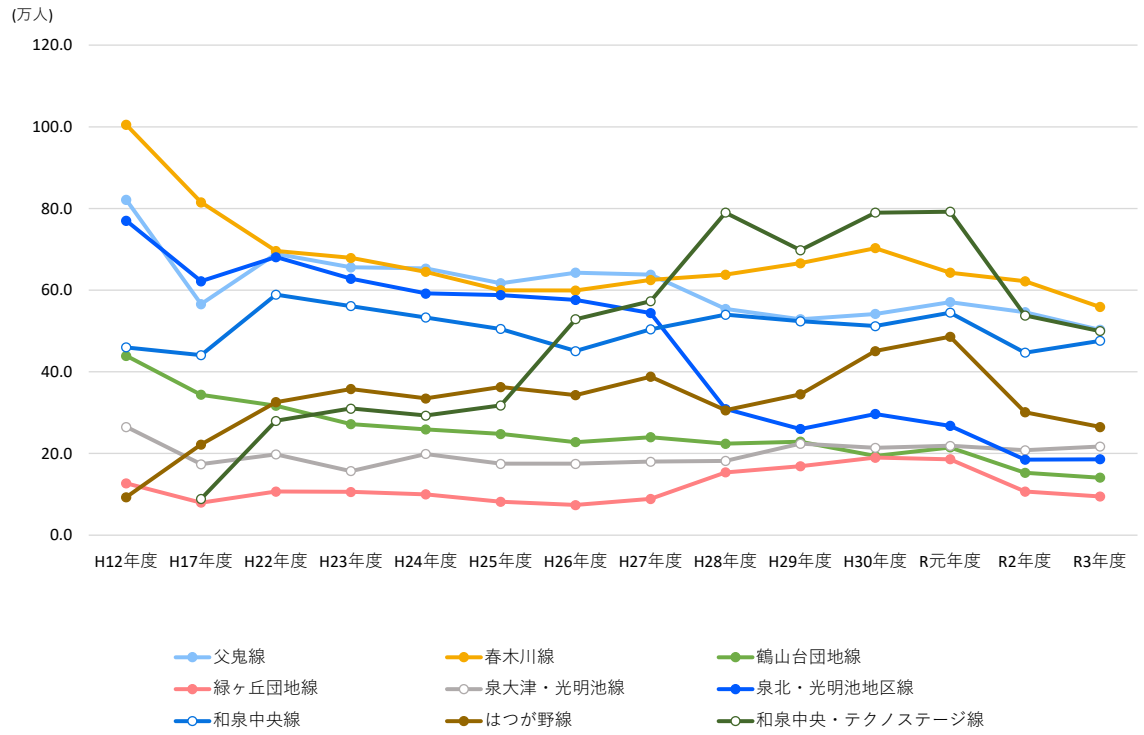


図 3-36 路線別の利用者数の推移

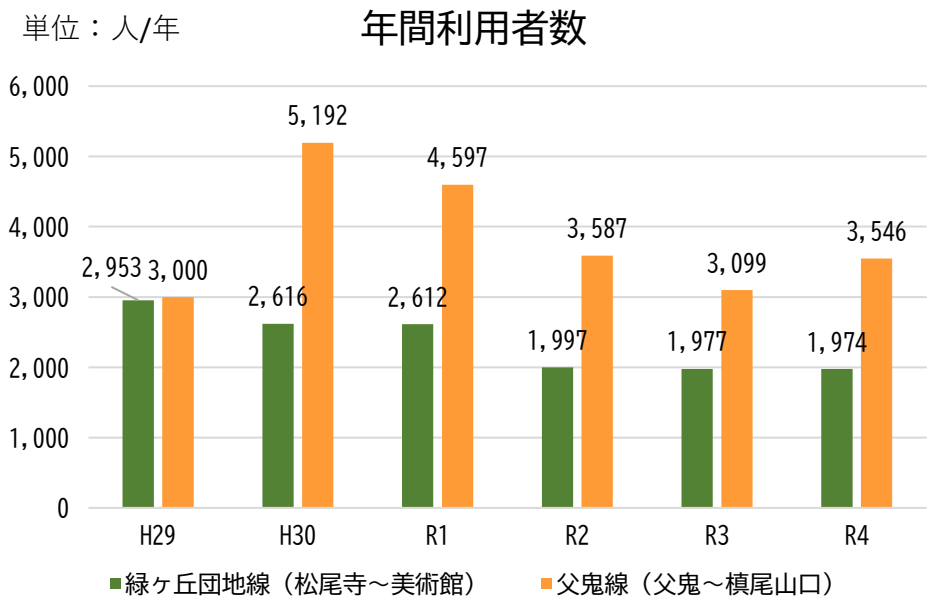
出典：統計いずみ（各年）

※一般路線バスの運行概要については 93 ページ参照

③ 補助金の推移

●緑ヶ丘団地線と父鬼線については、路線の休廃止計画に対して、路線を継続運行するために市による運行補助を実施しています。

●緑ヶ丘団地線の補助金額は約 100 万円、父鬼線の補助金額は約 270 万円(いずれも令和４年度)となっています。



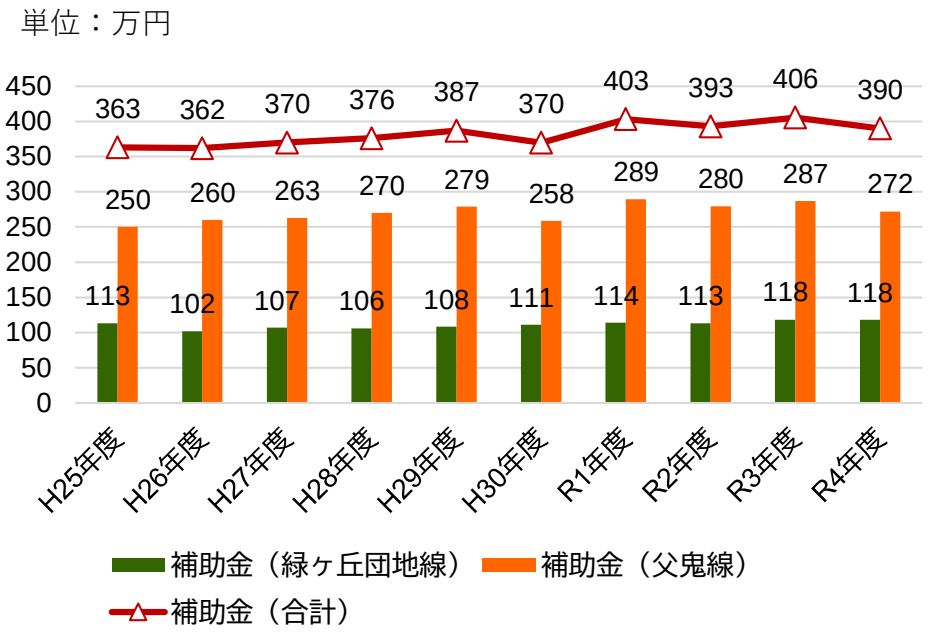


図 ３-37　市補助路線の利用者数及び補助金の推移

出典：和泉市資料

（５）コミュニティバス「めぐ～る」

① 運行路線の概要

●コミュニティバスは「めぐ～る」の愛称で、市内で４路線が運行しています。本市から南海バスに運行を委託しており、日曜・祝日を除く平日及び土曜に運行しています。

●平成 13 年度の運行開始以降、再編計画を立て、運行ルートや運行ダイヤの見直しを行っており、直近では、平成 30 年度に実施しました。

② 利用者数の推移

●総利用者数はコロナ禍前より年々減少傾向にありましたが、令和２年度のコロナ禍による外出制限による影響で対前年度約３割減少し、その後令和４年度にかけて若干回復しています。

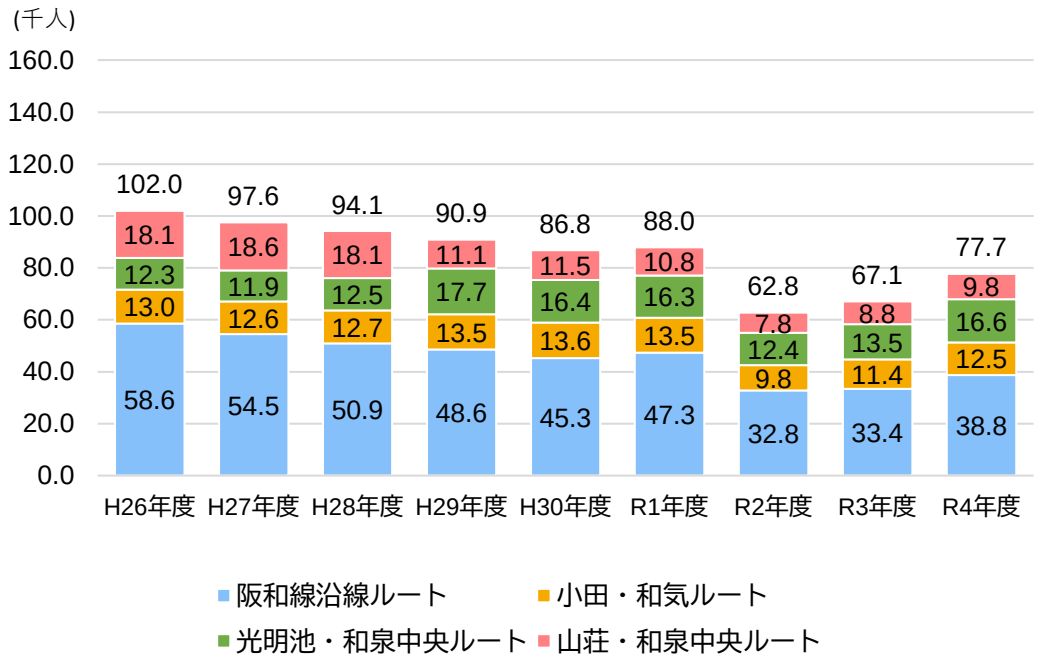


図 3-38　コミュニティバスの利用者数の推移

出典：和泉市資料

③ 運行負担金の推移

●コミュニティバス「めぐ～る」について本市が負担する運行負担金は、令和２年度以降減少に転じ、令和４年度は約 4,250 万円となっています。

●1 人あたり運賃 160 円に対して、利用者１人当たり運行負担金を計算すると約 540 円となり、収支率約 17%となっています。

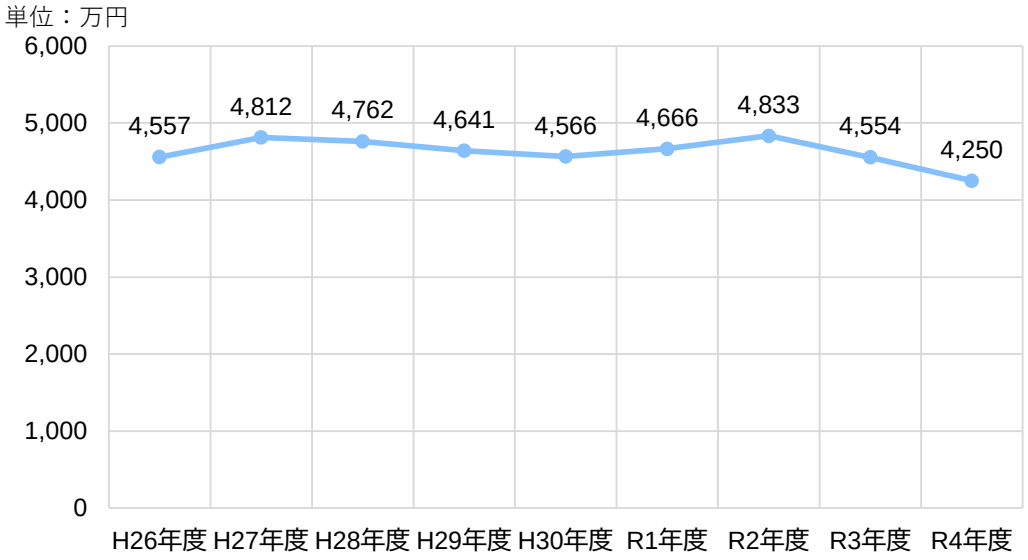


図 3-39　コミュニティバスの運行負担金の推移

出典：和泉市資料

※コミュニティバス「めぐ～る」の運行概要については 95 ページ参照

（６）路線維持運行バス

① 利用者数の推移

●コロナ禍前から減少傾向でしたが、令和２年度のコロナ禍による外出控えによる影響で大きく落ち込み、直近の令和４年度は年間 1.5 万人となっています。

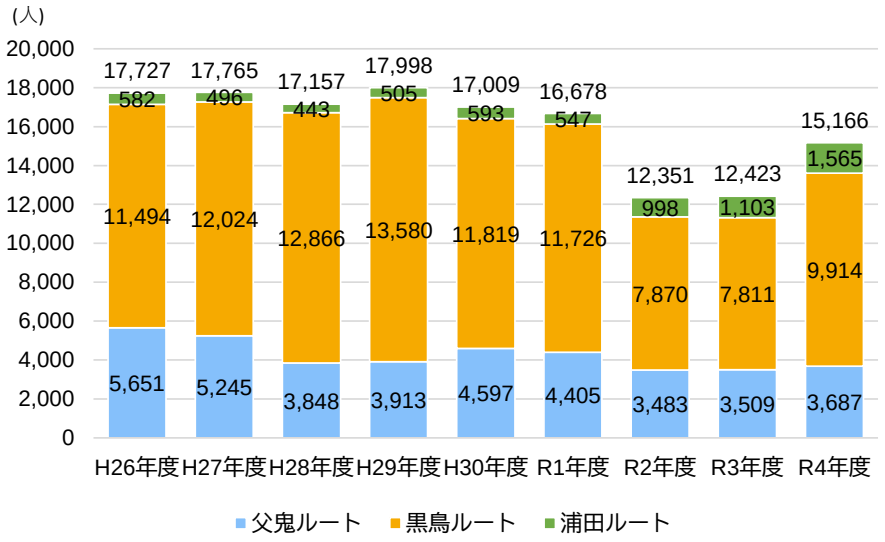


図 3-40　路線維持運行バスの利用者数推移

出典：和泉市資料

② 運行負担金

●路線維持運行バスの本市の運行負担金については、バス事業者との協定書で取り決めた上限額までとしており、約 1,600 万円前後で推移しています。輸送 1 人あたり市の運行負担金は約 1,100 円となっています。

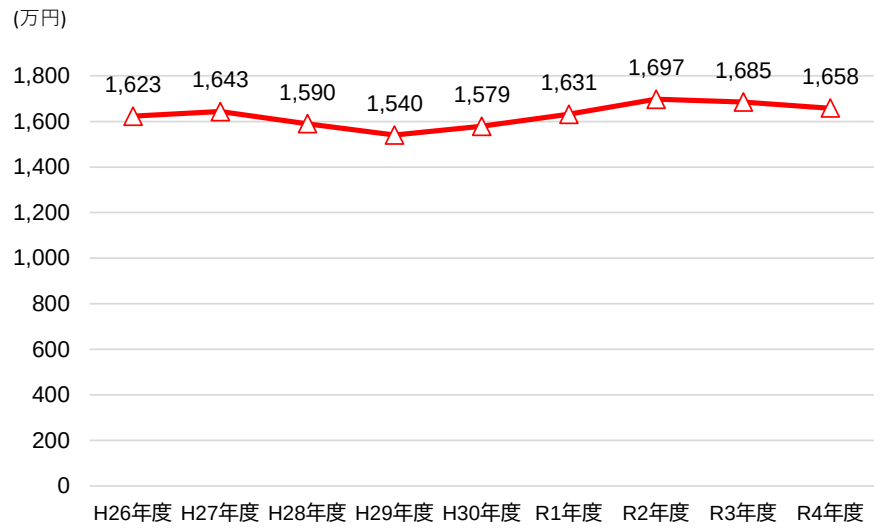


図 3-41　路線維持運行バスの運行負担金の推移

出典：和泉市資料

※路線維持運行バスの運行概要については 97 ページ参照

（７）地域バス「オレンジバス」

① 運行路線の概要

●地域バス「オレンジバス」は、市内で３ルートを運行しています。沿線住民によって組織された横山地域バス運営委員会と本市、南海ウイングバスが連携して運行しています。

② 利用者数の推移

●オレンジバスの利用者数は令和２年度以降大きく落ち込みましたが、令和４年度は年間約 6,700 人となっています。大部分が槙尾山ルートの利用であり、西・東の各ルートの利用は少なくなっています。

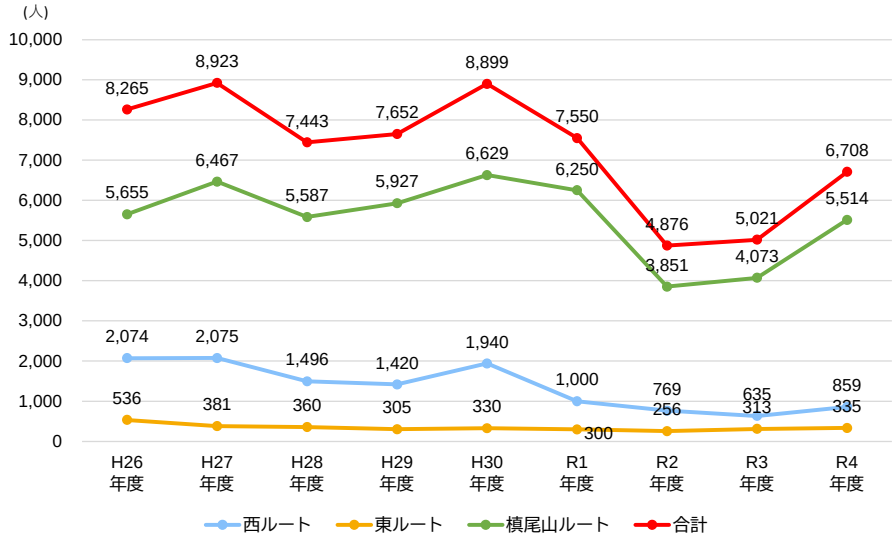


図 ３-42　オレンジバスの利用者数の推移

出典：和泉市資料

●本市が負担する運行負担金は令和２年度以降大幅に増加し、約 955 万円となっています。利用者１人当たりの運行負担金は 1,400 円と高額なものになっています。

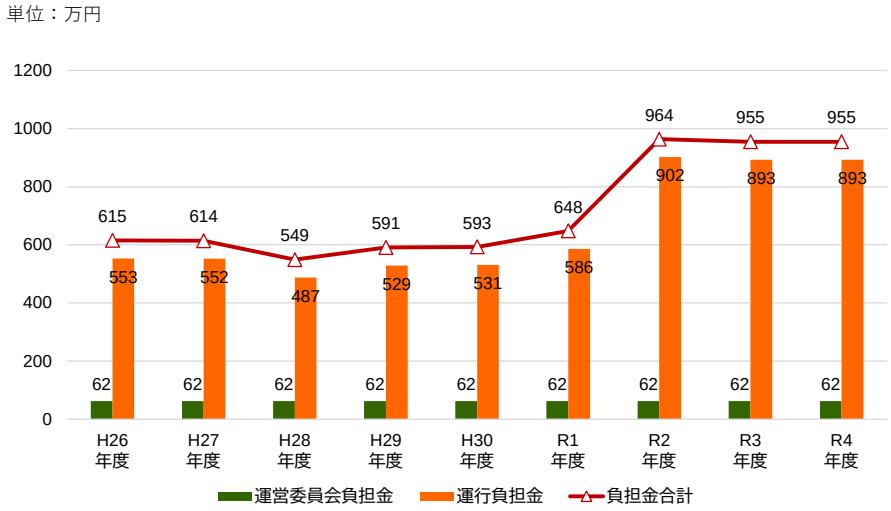


図 ３-43　オレンジバスの運送収入・各種負担金と経費の差分の推移

出典：和泉市資料

４章 市民アンケート調査

１） 市民アンケート調査概要

（１）調査の目的

和泉市地域公共交通計画の策定に必要不可欠な市民の交通に関する移動実態やニーズを把握し、日常生活の移動や頻度、公共交通に対する満足度や改善要望の調査を行い、市域全体や地域独自の課題を把握するためのものです。

（２）アンケート調査の実施概要

① 調査時期

・令和５年８月 19 日（土）～８月 28 日（月）締め切り

② アンケート配布手法

・住民基本台帳から無作為抽出により 2,000 世帯を抽出しました。

・各アンケートには、個人調査票を３枚同封（下図の通り）することでサンプル数の確保及び幅広い年齢・性別のサンプル確保に努めました。また、インターネット上でも回答ができるよう、調査依頼書に QR コードも記載しました。

・郵送により配布し、調査セットに同封の返信用封筒（切手不要）を用いて郵送により回収しました。

図 4-1 調査セットイメージ

③ 地区別配布計画と想定回収数

・配布抽出にあたっては、地区別（小学校区単位）の人口比や世帯数を勘案しつつ、集計に必要なサンプル数が各地区とも確保されるよう配慮し、下表の通り配布数を設定しました。

表 4-1　地区別配布計画と想定回収数

配布数（S）	2,000	世帯
想定回収率（x）	30%	票/人

小学校区	人口	調整後※1平均世帯人数	配布対象母数※2	母数比	配布数（調整前）	配布数（調整後※3）	1世帯平均回答数	想定回収票数
（単位）	人	人/世帯	世帯	%	世帯	世帯	票/世帯	票
	a	b	c a/b	d c/Σc	e d×S	f e±調整	g b×x	h f×g
いぶき野小学校	10,255	2.25	4,010	4.9%	98	95	0.68	64
芦部小学校	9,660	1.96	4,096	5.0%	100	97	0.59	57
横山小学校	4,203	1.79	2,188	2.7%	54	55	0.54	30
光明台南小学校	6,863	1.97	2,974	3.6%	73	71	0.59	42
光明台北小学校	10,025	2.07	4,214	5.2%	103	100	0.62	62
幸小学校	3,990	1.67	2,212	2.7%	54	59	0.50	30
国府小学校	14,880	1.84	6,831	8.4%	168	161	0.55	89
黒鳥小学校	5,609	1.96	2,366	2.9%	58	56	0.59	33
信太小学校	13,391	1.84	6,248	7.7%	153	147	0.55	81
青葉はつが野小学校	11,085	2.28	3,697	4.5%	91	88	0.68	60
池上小学校	6,290	1.68	3,331	4.1%	82	79	0.50	40
鶴山台南小学校	3,520	2.14	1,675	2.1%	41	46	0.64	30
鶴山台北小学校	6,438	1.76	3,403	4.2%	83	80	0.53	42
南横山小学校	792	1.72	409	0.5%	10	58	0.52	30
南松尾はつが野学園	6,004	1.64	2,325	2.9%	57	61	0.49	30
南池田小学校	9,696	1.89	4,086	5.0%	100	97	0.57	55
伯太小学校	7,659	1.55	4,304	5.3%	106	102	0.46	47
北松尾小学校	13,668	1.95	5,748	7.0%	141	136	0.59	80
北池田小学校	15,881	1.91	7,193	8.8%	176	169	0.57	97
緑ケ丘小学校	7,953	2.18	3,242	4.0%	80	77	0.65	50
和気小学校	15,189	1.96	6,994	8.6%	172	166	0.59	98
計	183,051	1.92	81,545	100%	2,000	2,000	0.57	1,146

※1 4人以上の世帯を3人世帯に換算（個人票3枚までのため）
※2 15歳未満人口比（国勢調査）を割引いて設定
※3 最低想定回収票数が30以上になるように調整

④ 調査内容（設問項目概要）

・個人属性

自宅住所・性別・年齢・免許有無・自動車有無

・日常生活の移動（通勤・通学、買物・通院など）

目的地、移動手段、公共交通の利用の有無、公共交通を使わない理由（自動車・家族送迎利用者）

・各公共交通手段の利用状況、満足度、改善要望

・公共交通への移動手段の切り替え意向（モビリティ・マネジメントに関する設問）

・コミュニティバス等の今後の運行について

・自由意見

⑤ 集計の留意点

・四捨五入の関係で、合計が 100%とならない場合があります。

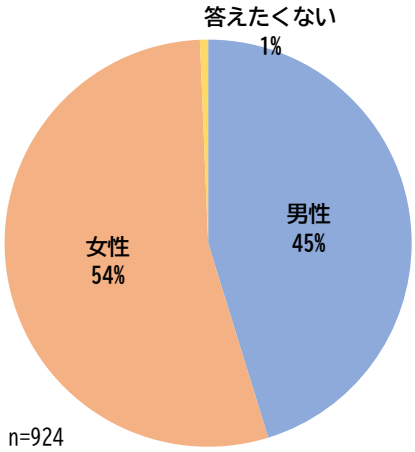
・グラフ内の数値が 1 %未満の場合は非表示にする場合があります。

２）　調査結果

（１）回収率及び回答者の主な属性

●配布回収：配布世帯 2,000 通に対して、回収は 985 票（配布世帯に対する回収率 30.8%　一部において１世帯から複数票の回収あり）でした。

●回答者の属性：性別は男女ともに５割、年齢は「70 歳代」が多くなっています。



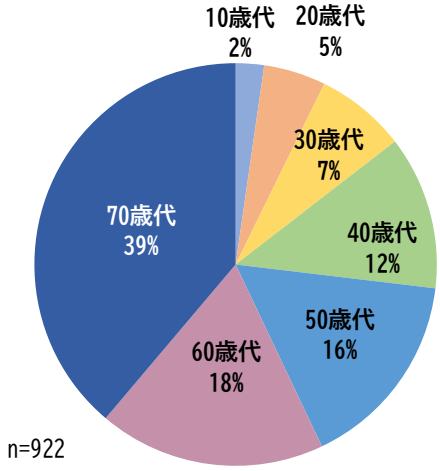
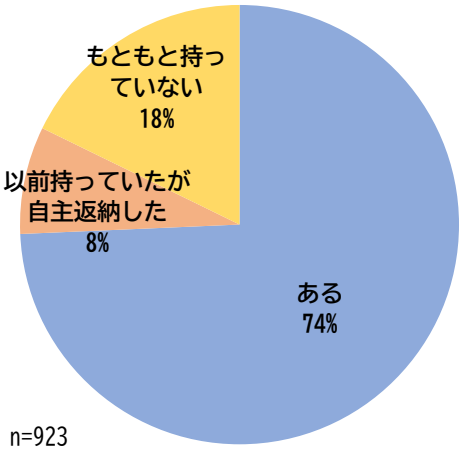


図　4-2　回答者の性別及び年齢

●運転免許保有率は７割、自由に使える車の保有率は８割を超えています。一方で、運転免許を持っていない方が３割、自由に使える車を持っていない方が２割弱います。



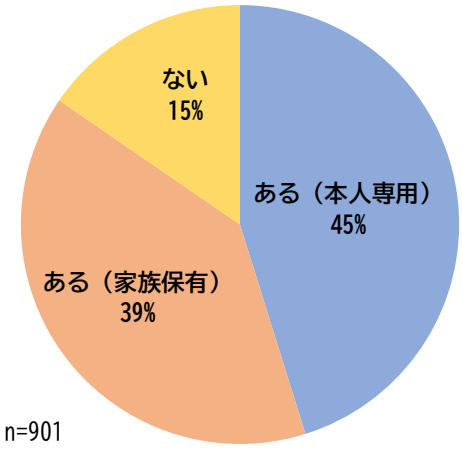
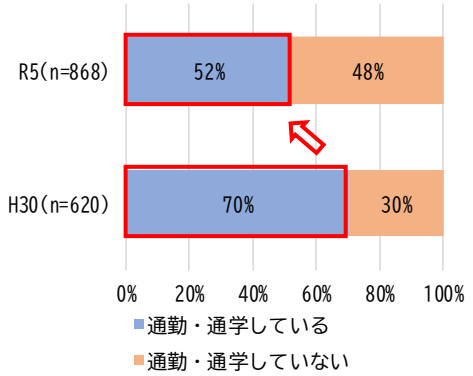


図　4-3　㊧運転免許の有無　　㊨自由に使える車の有無

（２）日常の生活（通勤・通学、買物・通院等）の移動について

●前回調査と比較すると、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。

●通勤・通学の移動手段では、「自家用車」が最も多く、前回調査より増加しています。公共交通を利用しない理由には「自家用車の移動が楽だから」が一位になっています。



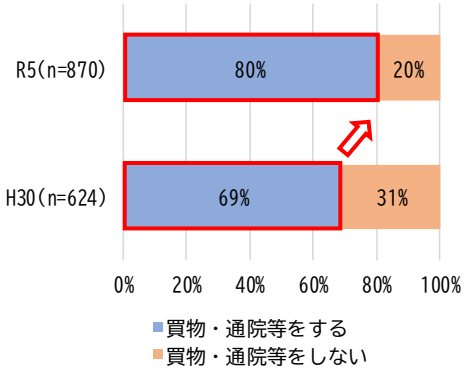
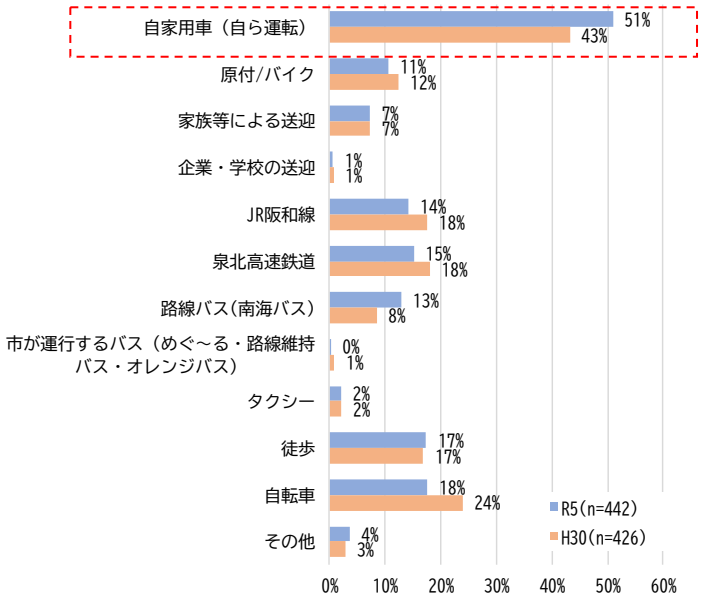


図 ４-4　㊧通勤・通学の移動有無　　㊨買物・通院等での移動有無



●Ｒ５

順位	内容
１位	自家用車の移動が楽だから
２位	目的地まで時間がかかる
３位	自宅から最寄りの駅・停留所が遠い
４位	便数が少ない
５位	駅・停留所から目的地が遠い

●H30

順位	内容
１位	自家用車の移動が楽だから
２位	自宅から最寄りの駅・停留所が遠い
３位	目的地まで時間がかかる
４位	その他
５位	便数が少ない

図 ４-5　㊧通勤・通学の移動手段（２つまで）　　㊨公共交通を利用しない理由（上位３つまで）

※集計方法＝{（（１位の回答数×３点）÷１位の回答者数）＋（（２位の回答数×２点）÷２位の回答者数）＋（（３位の回答数×１点）÷３位の回答者数）}

●買物・通院では、「自家用車」が最も多いですが、前回調査より減少傾向です。通勤・通学に比べ、「家族等による送迎」が多くなっています。

●公共交通を利用しない理由には「自家用車の移動が楽だから」が一位になっています。

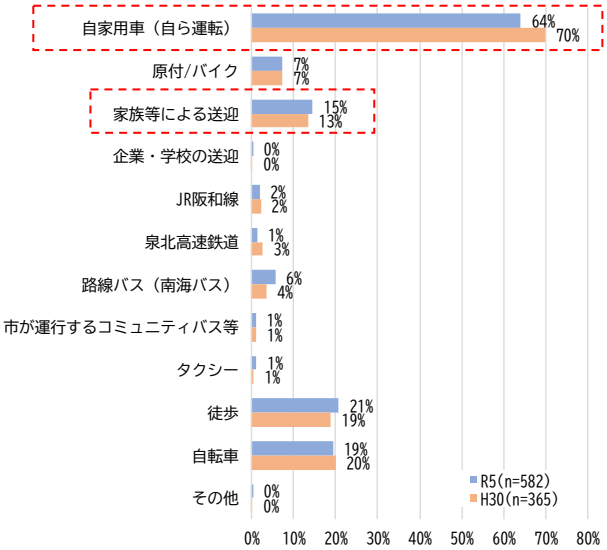
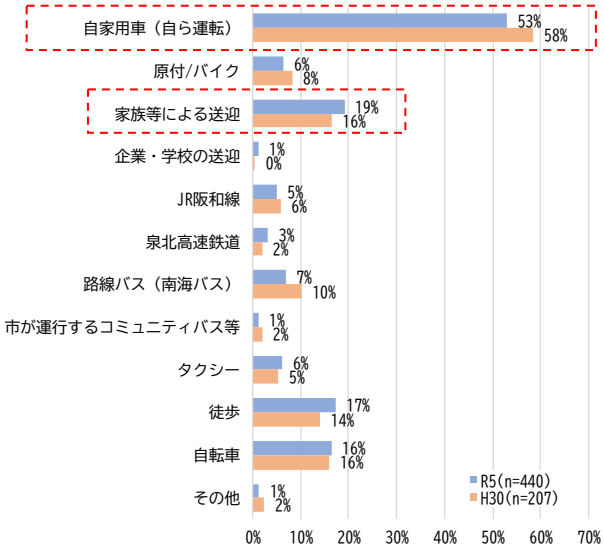


図 4-6 ㊧買物の移動手段（2つまで）



㊨通院の移動手段（2つまで）

●R５

順位	内容
１位	自家用車の移動が楽だから
２位	目的地まで時間がかかる
３位	自宅から最寄りの駅・停留所が遠い
４位	送迎してくれる家族等がいるため
５位	便数が少ない

●H30

順位	内容
１位	自家用車の移動が楽だから
２位	自宅から最寄りの駅・停留所が遠い
３位	目的地まで時間がかかる
４位	利用したいときに利用できない
５位	便数が少ない

図 4-7 買物・通院等で共交通を利用しない理由（上位３つまで）

（３）主な目的地

① 通勤・通学の目的地

●通勤・通学先としては、和泉市の北東部側の市町が多くなっています。前回調査と比較すると、通勤・通学先に大きな変化はありません。

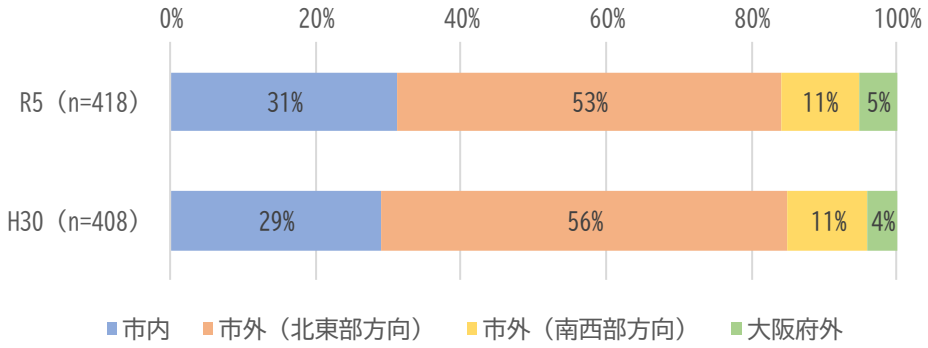
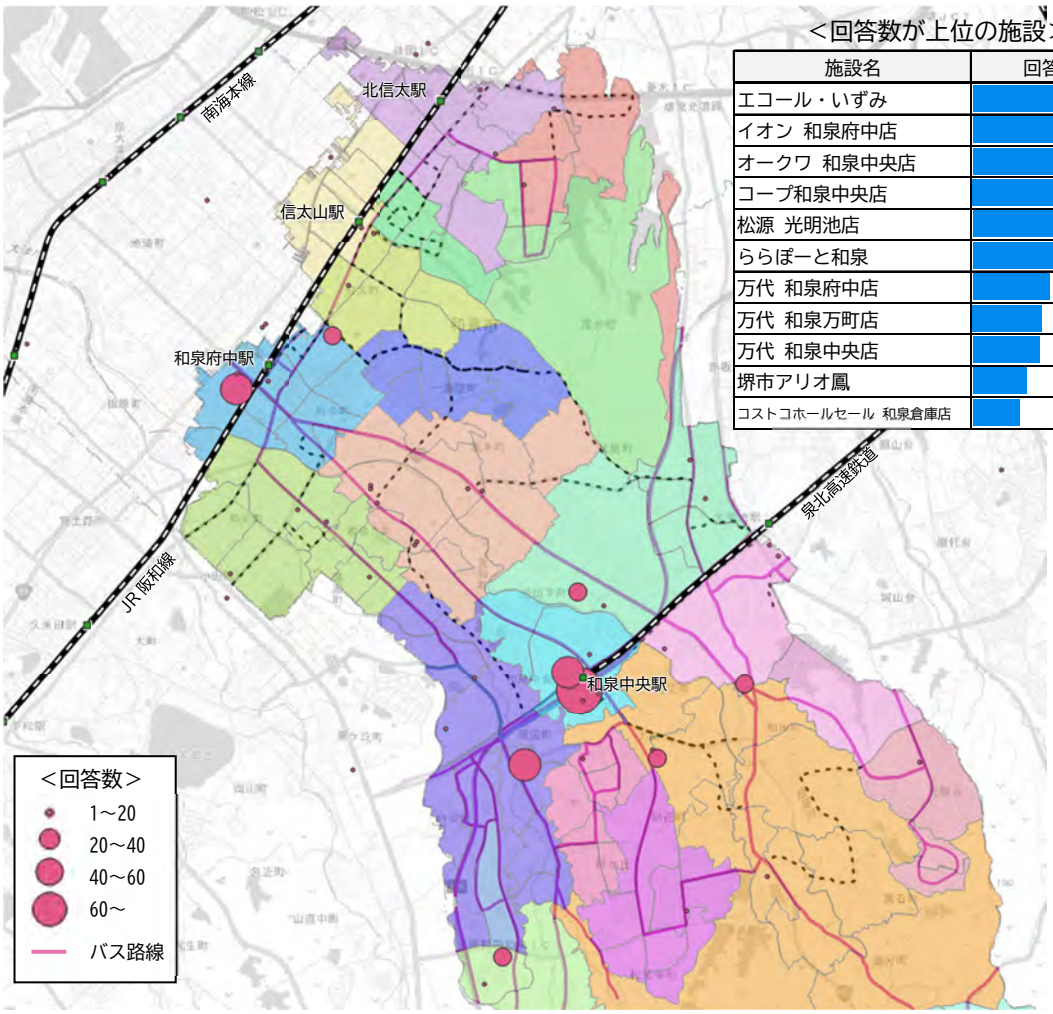


図 4-8 通勤・通学先の目的地

② 買物の目的地

●買物の主な目的地は、和泉府中駅や和泉中央駅周辺に分布しています。



＜回答数が上位の施設＞

施設名	回答数
エコール・いずみ	64
イオン 和泉府中店	51
オークワ 和泉中央店	51
コープ和泉中央店	46
松源 光明池店	40
ららぽーと和泉	39
万代 和泉府中店	31
万代 和泉万町店	28
万代 和泉中央店	27
堺市アリオ鳳	22
コストコホールセール 和泉倉庫店	19

図 4-9 買い物の目的地

③ 通院の目的地

●通院先しては、「和泉市立総合医療センター」や「府中病院」が多くなっています。

施設名	回答数
和泉市立総合医療センター	80
府中病院	45
啓仁会咲花病院	39
大阪狭山市近畿大学病院	13
医療法人おくやまクリニック	8
山本胃腸科外科	7
和泉診療所	7
ささき・クリニック	7

図 4-10 通院の目的地

（4）公共交通（電車・バス）の利用状況について

●公共交通の利用頻度は、前回調査と比較すると「JR 阪和線」「泉北高速鉄道」で低下しています。

●公共交通の満足度の割合には大きな変化がありませんが、「JR 阪和線」「泉北高速鉄道」で「わからない」が増加しています。

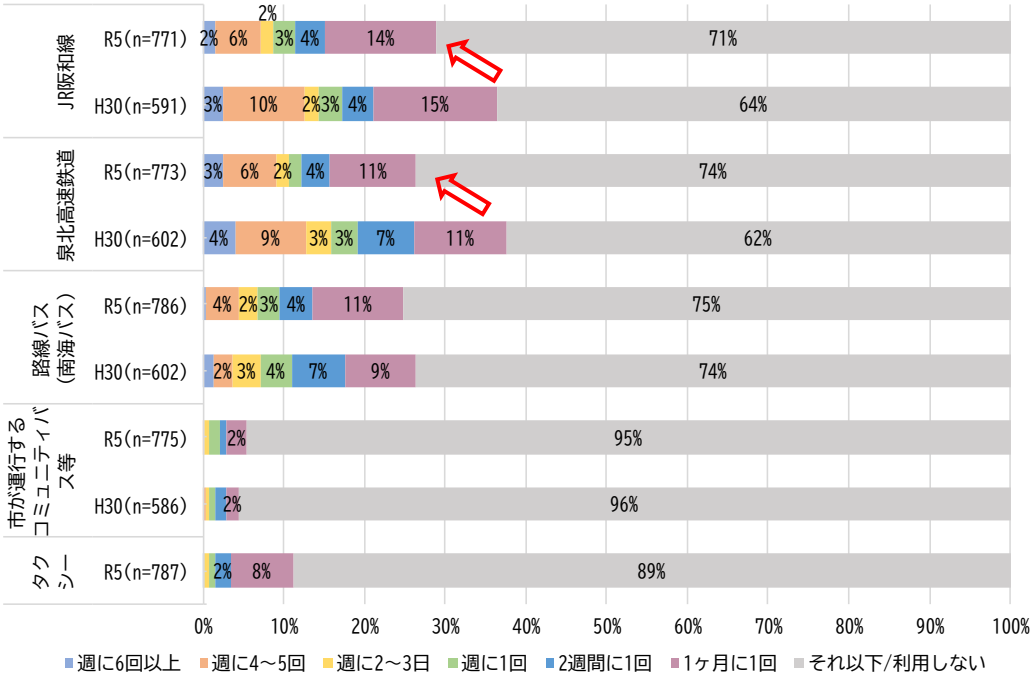


図 4-11　公共交通の利用頻度

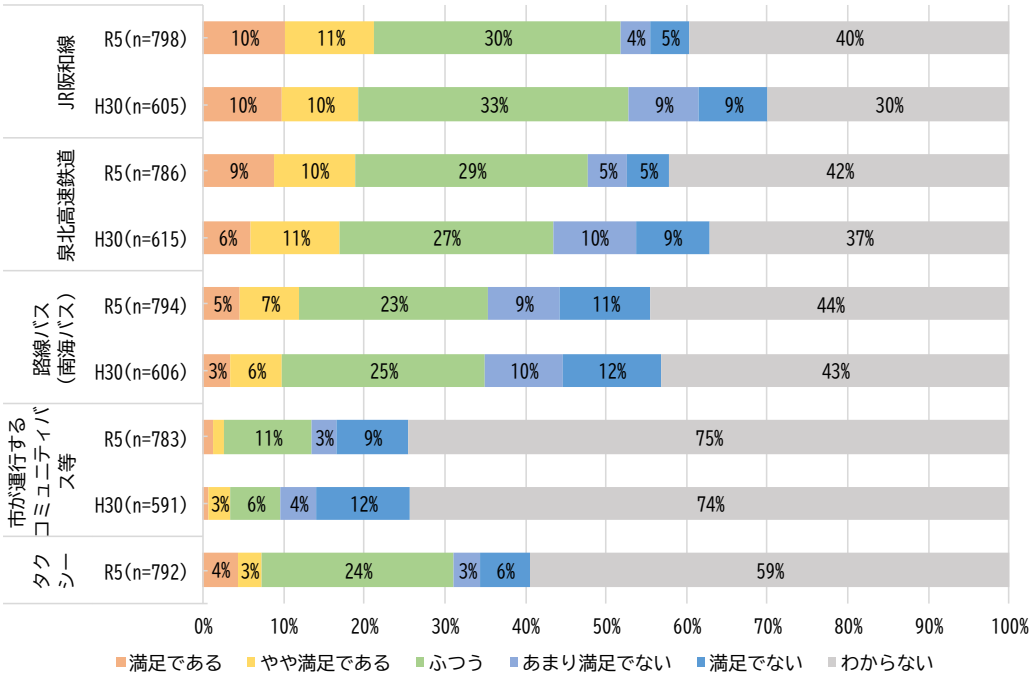


図 4-12　公共交通に対する満足度

●公共交通の改善要望は移動手段によって異なり、JR 阪和線や泉北高速鉄道では「運賃の低減・割引制度の導入」、路線バスでは「利用しやすい時間帯のバスの運行」、コミュニティバス等では「自宅近くへのバス停の設置」が多くなっています。

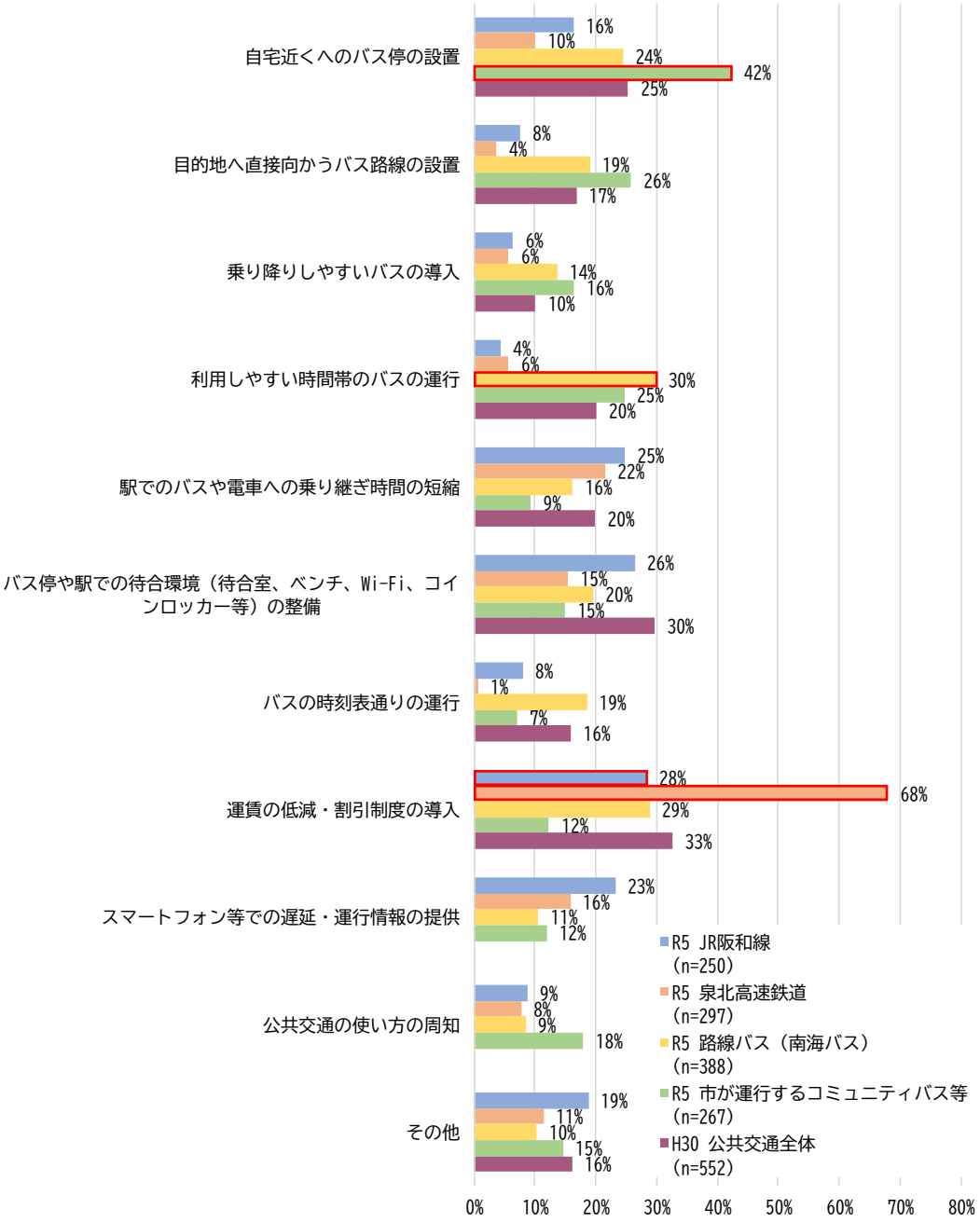


図 4-13　公共交通の改善点（３つまで選択）

（５）自動車から公共交通への転換意向

●前回調査と比較すると「公共交通を利用することは全く考えられない」が増加しています。

●転換が可能な公共交通として、「市が運行するコミュニティバス等」が増加していますが、「泉北高速鉄道」が減少しています。

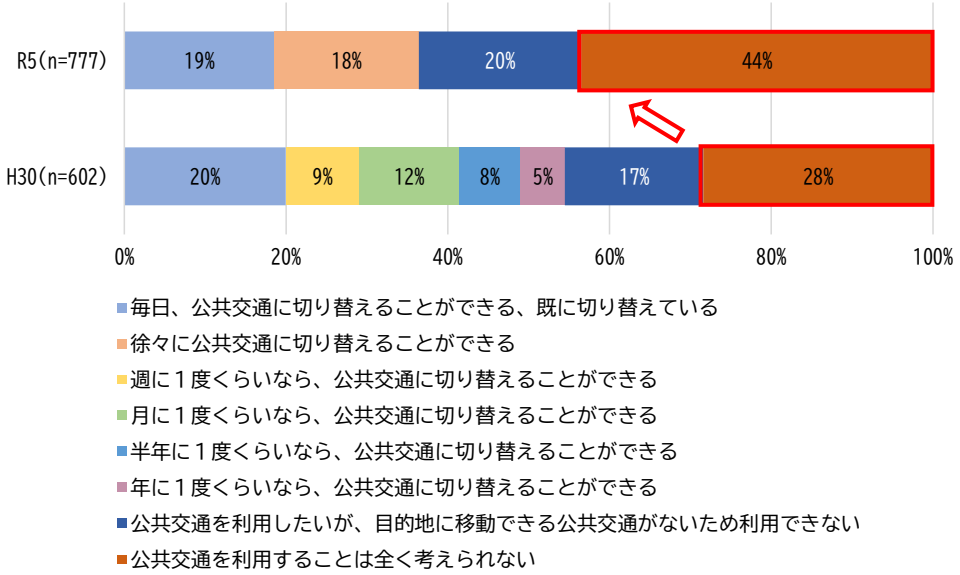


図 4-14　自動車から公共交通への転換意向

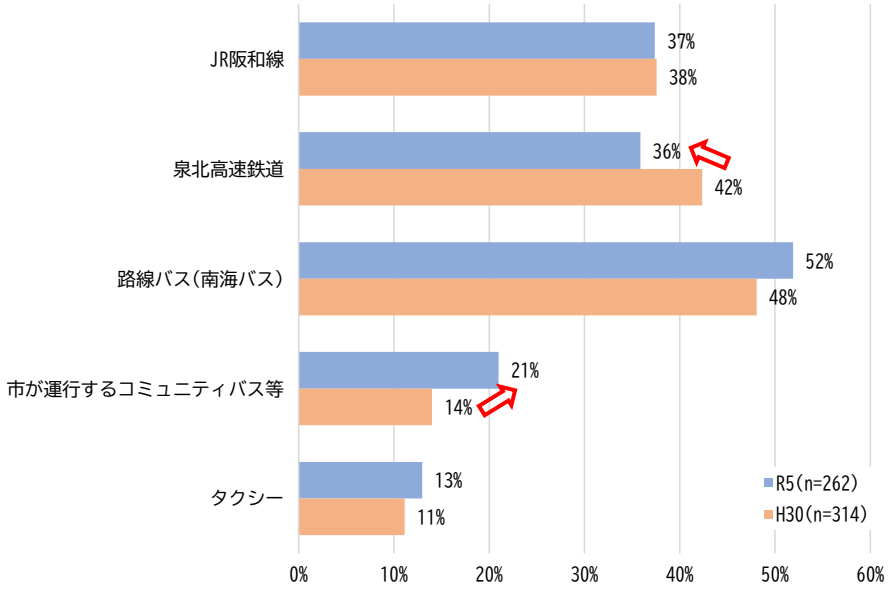


図 4-15　転換が可能な交通機関

（６）今後の自家用車の運転意向

●前回調査と比較すると、「近い将来には運転をやめたい」「当面運転を続けるが、将来的には運転をやめたい」が増加しています。

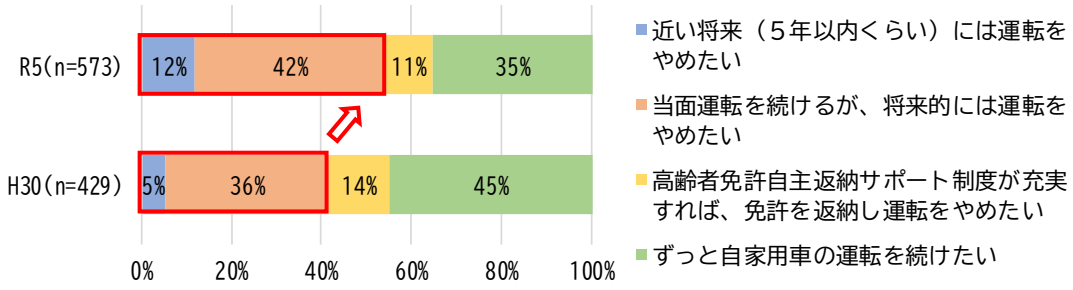


図 ４-16　自家用車の運転意向

（７）コミュニティバス等の今後の運行経費と運行内容について

●前回調査と比較すると、「行政負担により、現状の運行本数やルートを維持する」が増加し、最も多く「行政負担を増やしてでも他の施策より優先して、運行本数やルートを充実させる」「運行本数やルートを充実させるために、運賃の値上げもやむを得ない」が同程度の割合のまま続いています。

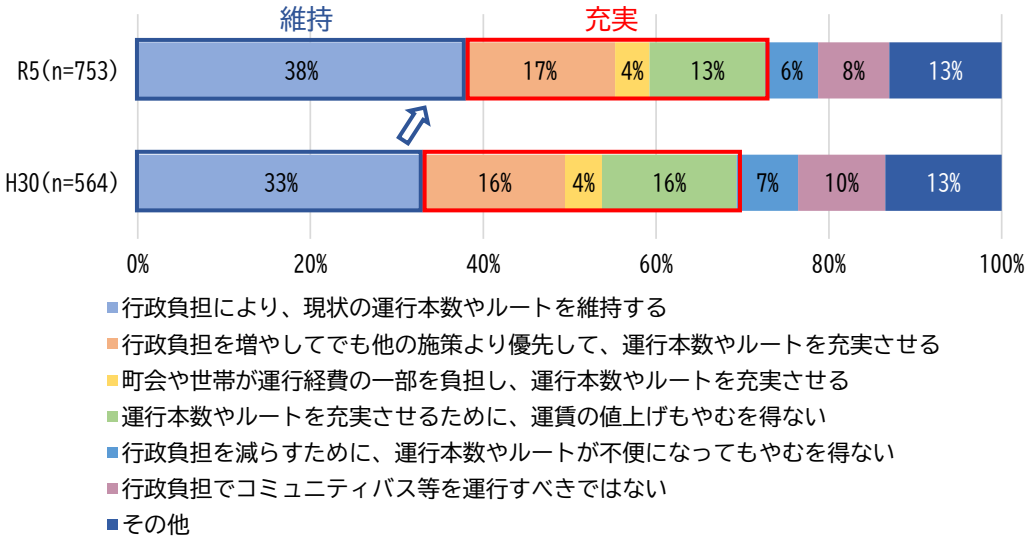


図 ４-17　運行経費と内容について（１つ選択）

５章 公共交通の課題整理

１） 公共交通を取り巻く現状から見た問題点

⑴ 鉄道、バス路線の利用者数減少

・令和 2 年度のコロナ禍による外出控えにより、いずれの公共交通機関とも利用者が減少しており、一部需要回復の動きもありますが、まだコロナ禍前までに回復するには至っていません。

・本市の人口はすでに減少が始まっており、今後少子高齢化の進行によるさらなる利用者数減少のおそれがあります。

⑵ 交通事業者や行政・地域運営委員会等の負担増大

・一部のバス路線に関しては、補助金等により運行を維持しています。

・各路線で補助金額が増大し、補助金額で補えない赤字分は事業者が負担しています。

⑶ バスやタクシー等の運転手の不足・高齢化の進行

・バスやタクシー等の運転手の不足・高齢化の進行により公共交通サービスの維持が困難になっています。

⑷ バスの定時性の低下

・過度な自動車依存による交通混雑や駅前広場の混雑によりバスの定時性が低下しています。

⑸ 公共交通空白地の発生

・公共交通を利用できない人がいる公共交通空白地が発生しています。

⑹ 公共交通の利用に対する意識のばらつきや希薄さ

・公共交通を利用している人と利用していない人で公共交通に対する意識の差があり、公共交通の維持や利用に対する意識が希薄な市民も一定数いるものと考えられます。

⇩

◎公共交通の利用者数の減少により、将来的に運行本数の減便や路線の休止・廃止等のサービス水準低下、といった「負のスパイラル（循環）」に陥るおそれがあります。

２） 本市における公共交通に関する課題整理

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。

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

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）とＲ５（今回調査）の比較）
【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、停留所が遠い」「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。

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手の不足・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。

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章 地域公共交通計画の施策体系

１） まちづくりの中で公共交通の果たす役割

●公共交通は市民や来訪者の移動と生活を支え、環境負荷が小さく利便性の高い交通ネットワークの形成を実現するための「重要な社会資本（インフラ）」である認識に立ち、各種施策を展開する必要があります。

【上位計画における位置づけ（和泉市総合計画、都市計画マスタープランなど）】

- 鉄道、一般路線バス、コミュニティバス等からなる公共交通ネットワーク形成及び利便性や安全性の高い交通環境の整備を推進します。
- デマンドバス等の導入検討を含めた公共交通空白地域の解消や鉄道駅とのアクセス性の向上、地域の実情やニーズに応じた地域公共交通の再編及び市民の利用促進を図ります。

２） 本市における地域公共交通網形成の理念及び基本方針

（１）基本理念

将来的に想定される人口減少や少子高齢化の進行等により都市経営の効率化が求められている中、上位計画である第５次和泉市総合計画や第２次和泉市都市計画マスタープランでは、集約的なまちづくりや効率的で利便性の高い公共交通ネットワークの形成等を基本的な方向性として位置づけています。

本市においては移動の大部分を自動車に依存していますが、公共交通は大切な社会資本であり、市民共有の貴重な財産である鉄道、一般路線バス、地域バス（コミュニティバス「めぐ～る」、路線維持運行バス、「オレンジバス」）※が相互に連携して市民や内外の人の往来を支えるものです。また、和泉市立地適正化計画でも示しているように、将来的な高齢化社会を踏まえ、公共交通ネットワークを持続的に発展させるためには、都市機能及び居住エリアを駅及び主要バス路線の沿線に誘導していくとともに、過度な自動車依存から公共交通での移動を主体とした暮らしに転換していくことで、市民や来訪者がさらに快適・便利に移動できる環境を目指すものです。

上記の観点から、和泉市地域公共交通計画で目指す理念を、

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

とします。

（２）基本方針

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

中心駅である和泉府中駅及び和泉中央駅を拠点として、一般路線バス及び地域バスのネットワークを形成します。

また、すべての鉄道駅が拠点となって交通機関同士の連携により、移動しやすい環境を整えます。

【主要事業】

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

②主要な拠点におけるバスの分かりやすさ向上

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

市内には一般路線バス、地域バスがありますが、それぞれが互いに競合することなく、補完しあいながら維持可能な運行形態の見直しを検討します。併せて、関連するまちづくり施策と連携しつつ、地域特性にあった交通機関による運行を通じて公共交通のネットワーク化を図ります。

【主要事業】

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

③地域のまちづくりと連携した交通ネットワークの構築

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

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

自動車に移動の多くを依存している本市において公共交通中心のまちづくりを展開するため、路線や運行ルート等の一元的な情報提供を行うとともに、モビリティ・マネジメント（かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト）による過度な自動車依存からの脱却を図るための各種施策を複合的に実施します。併せて、高齢者等の負担を軽減し外出支援につながる施策を実施します。

【主要事業】

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

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

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

④高齢者及び障がい者に対する外出支援の実施

3） 施策目標

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は新たな公共交通の導入を考慮し、14%を目指します。
3. 公共交通における自治体負担額は新たな公共交通の導入を考慮し、941 円/人を目指します。
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。

目標指標、算出方法		基準値（基準年度）	目標値(令和 10 年度)
公共交通利用者数 市内鉄道各駅（光明池含む）乗車数、一般路線バス、地域バス（めぐ～る、路線維持運行バス、オレンジバス）の年間乗車数の合計		鉄道・一般路線バス： 2,025 万人/年 （R3 年度）	鉄道・一般路線バス： 2,025 万人/年以上
		地域バス：10 万人/年 （R4 年度）	地域バス：10 万人/年以上
市が補助を行うバス路線の収支率 市補助路線、めぐ～る、路線維持運行バス、オレンジバスの合計運行収入÷運行費用		16%（R4 年度） （市補助路線、めぐ～る、路線維持運行バス、オレンジバスの合計）	14% （市補助路線、めぐ～る、路線維持運行バス、デマンド交通の合計）
公共交通における自治体負担額（1 人当たりの費用） 市補助路線、めぐ～る、路線維持運行バス、オレンジバスの 1 人当たりの費用の平均値		684 円/人（R4 年度） （市補助路線、めぐ～る、路線維持運行バス、オレンジバスの合計）	941 円/人 （市補助路線、めぐ～る、路線維持運行バス、デマンド交通の合計）
人口に対する鉄道・バスの利用率 市内鉄道各駅（光明池含む）乗車数、一般路線バス、地域バスの年間乗車数の合計÷和泉市住民基本台帳人口（年度末）	鉄道	26%（R3 年度）	26%以上
	一般路線バス	4.4%（R3 年度）	4.4%以上
	地域バス	0.15%（R4 年度）	0.15%以上
公共交通の利便性に対する市民の満足度 市民アンケートにおける公共交通の満足度※（「満足している」「やや満足している」の回答の割合　※JR、泉北高速鉄道、一般路線バス、地域バス、タクシーの各満足度の平均値		14% 令和 5 年度調査	14%以上
地域バスの利便性に対する市民の満足度 市民アンケートにおける地域バスの満足度（「満足している」「やや満足している」の回答の割合）		3% 令和 4 年度調査	3%以上

4） 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	市内と市外の往来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つつ、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し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。

※上記の交通機関はそれぞれの特性を補完しながら適切な役割分担のもと、競合や路線の重複は避けながら、乗換え拠点におけるダイヤ接続等に配慮することにより、持続的な運行を目指します。

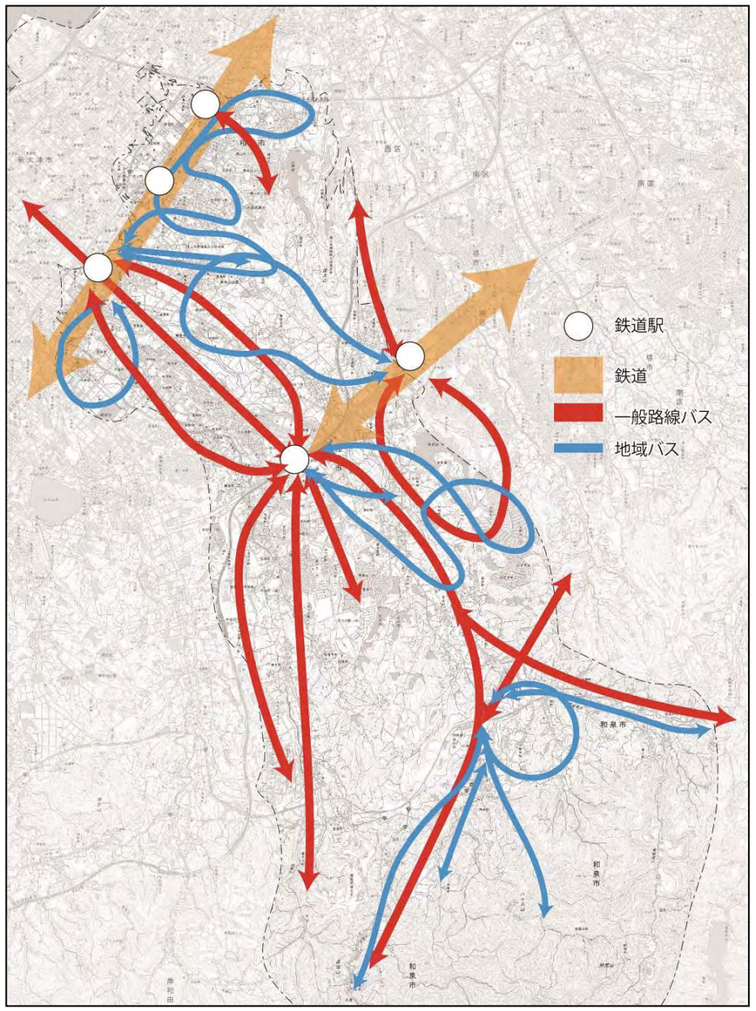


図 6-1 地域公共交通の現況イメージ

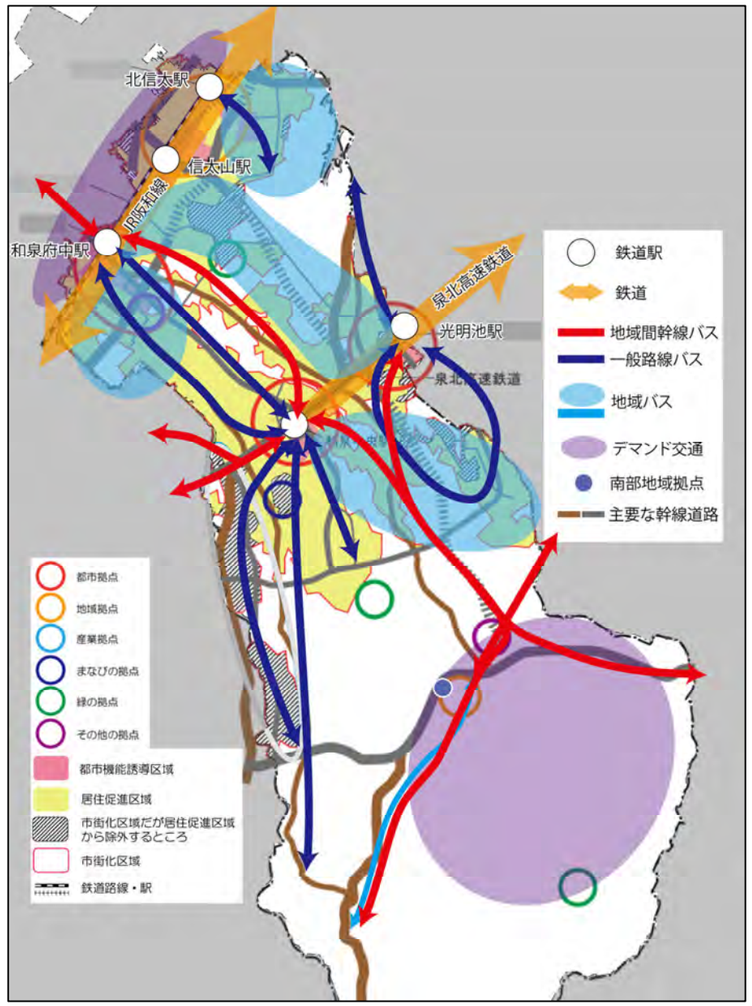


図 6-2 地域公共交通の将来イメージ（令和 10 年度末）

5） 目標を達成するために行う事業

基本方針	事業名		具体的な内容	実施主体及び関係主体	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
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	北信太駅前の整備	未整備となっている都市計画道路北信太駅前線（駅前広場も含む）を整備する。	和泉市	用地取得 自由通路整備(EV含む)	用地取得 駅西側広場・アクセス道路の整備	用地取得 駅前広場等の設計	駅前広場等の整備 （用地買戻し、電線共同溝等）	
		定時性確保のための渋滞対策事業（和泉中央線）	バスの定時性確保及び円滑な交通流を確保するため、交差点改良などの渋滞対策を行う。	和泉市	予備設計	詳細設計 用地測量	土地鑑定等 交差点改良工事	用地買収	交差点改良工事
	② 主要な拠点におけるバスの分かりやすさ向上	路面標示の整備	バス利用者がスムーズに移動できるよう、行き先に応じたバス乗車場所の路面標示を整備する。	和泉市、交通事業者	表示デザイン・場所検討	路面標示整備	必要に応じて追加整備	必要に応じて追加整備	必要に応じて追加整備
		路面標示の維持管理	一般車やタクシーがバス乗車場所に侵入しないよう路面標示の維持管理に努める。	和泉市、交通事業者	維持管理	維持管理	維持管理	維持管理	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		一般路線バス及び地域バス（市が主体となって運行するバス）との役割分担のもと、将来交通網を検討する。	和泉市、交通事業者、地域住民	データ収集・分析	見直し計画立案	意見調整	見直し申請・手続き	見直し実施
	② 地域バスの運行形態の見直し	地域バスの継続的な見直し	地域の特性や現状等を踏まえ、継続的なルート・ダイヤを見直す。	和泉市、交通事業者	データ収集・分析 適宜、見直し	データ収集・分析 適宜、見直し	データ収集・分析 適宜、見直し	データ収集・分析 適宜、見直し	データ収集・分析 適宜、見直し
		目標の定量化及び定期的な情報公開と運行形態の見直し基準の明確化	運行形態の見直し基準を定め、定期的に情報公開した上で、基準を満たさない路線の運行形態の見直しを検討。	和泉市、交通事業者	路線の目標・見直し基準の明確化	利用状況公開・必要に応じて見直し検討	利用状況公開・必要に応じて見直し検討	利用状況公開・必要に応じて見直し検討	利用状況公開・必要に応じて見直し検討
	③ 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オンデマンド交通の導入	AI配車システム等を利用したオンデマンド交通の運行計画を立案し、実証運行から改善点等を把握した上で導入を進めていく。	和泉市、交通事業者、地域住民	（南部地域） 導入・運行	適宜、見直し	適宜、見直し	適宜、見直し	適宜、見直し
					（阪和線西） 実証運行	導入・運行	適宜、見直し	適宜、見直し	適宜、見直し
	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	隣接市町（泉大津市、河内長野市、堺市、岸和田市）との連携を図り、路線の維持確保と利用促進に努める。	和泉市、隣接市、大阪府、交通事業者、地域住民	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施
		サイクル＆バスライドの推進	地域間系統のバス停周辺にバス利用専用の駐輪スペースを整備し、自転車からバスに乗り換えて目的地まで移動する交通手法を検討する。	和泉市、交通事業者、地域住民	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施
	⑤ 観光施設と連携した公共交通の案内充実		拠点駅から観光施設への公共交通情報をホームページや各施設のパンフレット等の媒体に掲載し、公共交通の利用を促す。	和泉市、各施設	各種観光施設における公共交通案内	継続	継続	継続	継続

基本方針	事業名		具体的な内容	実施主体及び関係主体	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度
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	公共交通利用を促す情報提供冊子を配布し公共交通利用を実践いただき、転換行動につなげる。あわせて、実施エリアにおける地域バスの利用実態を把握し、MM実施による効果検証を行う。	和泉市、地域住民、学校	地域住民向けMMの実施	地域住民向けMMの実施	地域住民向けMMの実施	地域住民向けMMの実施	地域住民向けMMの実施
		駅でのバス利用促進チラシ・アンケートの配布	駅でのマイカー送迎車にバス利用促進チラシやアンケートを配布し、公共交通の意識醸成・行動変容を図る。	和泉市	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施
		行政職員の積極的な利用	市職員の公共交通通勤を推進する。	和泉市	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施
		学校行事やイベントでの利用促進	学校教育と連携した利用促進（幼児・児童のバスの乗り方教室など）を行う。	和泉市、交通事業者、地域住民	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施
		公共交通における脱炭素化の推進	公共交通へのEV等・EV充電施設及びAI、ICT、MaaSを活用したオンデマンド交通の導入推進と普及啓発を行う。	和泉市、交通事業者	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施
	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	毎年、市内地域公共交通の総合マップ「総合時刻表・マップ」の配布を行う。	和泉市、交通事業者	配布	配布	配布	配布	配布
		路面標示の整備（再掲）	バス利用者がスムーズに移動できるよう、行き先に応じたバス乗車場所の路面標示を整備する。	和泉市、交通事業者	表示デザイン・場所検討	路面標示整備	必要に応じて追加整備	必要に応じて追加整備	必要に応じて追加整備
		路面標示の維持管理（再掲）	一般車やタクシーがバス乗車場所に侵入しないよう路面標示の維持管理に努める。	和泉市、交通事業者	維持管理	維持管理	維持管理	維持管理	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	地域主体の交通づくりの支援制度の検討	支援の仕組みを検討し、実施する。	和泉市、地域	先進事例検討	支援制度設計	支援制度運用開始	支援実施	支援実施
	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	高齢者に「おでかけ支援チケット」を配布することで、介護予防につながるおでかけを支援していく。。	和泉市、交通事業者、地域住民	効果検証を行い継続実施	効果検証を行い継続実施	効果検証を行い継続実施	効果検証を行い継続実施	効果検証を行い継続実施
		障がい者福祉タクシー助成事業	在宅の重度障がい者に対してタクシーの利用券を交付する。	和泉市、タクシー事業者	約1,500件の交付	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施
		運転免許自主返納サポート制度の周知	大阪府における高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知・PRを行う。	和泉市、和泉警察署、交通事業者、地域住民	周知・PR	周知・PR	周知・PR	周知・PR	周知・PR

（1）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

現状と課題

- 市内にはJR阪和線の和泉府中駅、信太山駅、北信太駅及び泉北高速鉄道和泉中央駅が立地しています。そのうち、和泉府中駅、和泉中央駅は駅前広場及びバスターミナルの整備、バリアフリー化がなされており、また信太山駅についてもバリアフリー化がなされております。北信太駅前においては、自由通路のバリアフリー化や駅前広場等の整備に取り組んでいる状況にあります。
- また、和泉府中駅と和泉中央駅を結ぶ和泉中央線においては、主に朝夕のラッシュ時に渋滞が発生し、バスの定時性の確保において課題が残っています。

目標を達成するために行う事業

- 駅前周辺の整備を契機とした乗り継ぎ拠点の整備（北信太駅前の整備）を行います。
- 和泉中央線を運行するバスの定時性確保及び円滑な交通流を確保するため、交差点改良などの渋滞対策を行います。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">北信太駅前の整備</td><td colspan="3">未整備となっている都市計画道路北信太駅前線（駅前広場も含む）を整備する。</td><td colspan="2">和泉市</td></tr>
<tr><th colspan="5">年次計画</th></tr>
<tr><th>令和6年度</th><th>令和7年度</th><th>令和8年度</th><th>令和9年度</th><th>令和10年度</th></tr>
<tr><td>用地取得
自由通路整備
(EV含む)</td><td>用地取得
駅西側広場・アクセス道路の整備</td><td>用地取得
駅前広場等の設計</td><td colspan="2">駅前広場等の整備
（用地買戻し、電線共同溝等）</td></tr>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">定時性確保のための渋滞対策事業（和泉中央線）</td><td colspan="3">バスの定時性確保及び円滑な交通流を確保するため、交差点改良などの渋滞対策を行う。</td><td colspan="2">和泉市</td></tr>
<tr><th colspan="5">年次計画</th></tr>
<tr><th>令和6年度</th><th>令和7年度</th><th>令和8年度</th><th>令和9年度</th><th>令和10年度</th></tr>
<tr><td>予備設計</td><td>詳細設計
用地測量</td><td>土地鑑定等
交差点改良工事</td><td>用地買収</td><td>交差点改良工事</td></tr>
</table>

② 主要な拠点におけるバスの分かりやすさ向上

現状と課題

- 市内のバス（一般路線バス、地域バス）は主な拠点へ向かって路線が向かっていますが、市民や町会、自治会から様々な意見が寄せられています。

目標を達成するために行う事業

- 市内各駅（JR 和泉府中駅、信太山駅、北信太駅、泉北高速鉄道和泉中央駅）、医療施設及び商業施設等への一般路線バス、地域バスによる来訪が快適にできるよう、また、一般車両、タクシーと混在しないようバスの進入路や乗車場所等において路面標示の維持管理を行います。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="3">路面標示の整備</td><td colspan="3">バス利用者がスムーズに移動できるよう、行き先に応じたバス乗車場所の路面標示を整備する。</td><td colspan="2">和泉市、交通事業者</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>表示デザイン・場所検討</td><td>路面標示整備</td><td>必要に応じて追加整備</td><td>必要に応じて追加整備</td><td>必要に応じて追加整備</td></tr>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="3">路面標示の維持管理</td><td colspan="3">一般車やタクシーがバス乗車場所に侵入しないよう路面標示の維持管理に努める。</td><td colspan="2">和泉市、交通事業者</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>維持管理</td><td>維持管理</td><td>維持管理</td><td>維持管理</td><td>維持管理</td></tr>
</table>

図 6-3 北信太駅前広場整備イメージ（案）

（今後関係各機関との協議等により変更される場合があります。）

図 6-4 和泉中央駅の路面標示図

（2）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

現状と課題

- 市内には一般路線バス及び地域バスが運行されていますが、利用者数の伸び悩みが見られ、今後、生産年齢人口の減少に伴い、さらなる利用減少とサービス水準低下の「負のスパイラル（循環）」に陥る懸念があります。地域の実情や現状等に応じて見直し及び利用増加のための取組を行い、各交通機関の持続的発展による市民の移動需要を育てていくことが必要です。

目標を達成するために行う事業

- 持続可能な地域公共交通となるよう、各交通機関が補完しあいながら、引き続き、地域の実情や現状等に応じて、随時見直しを検討します。
- 見直し、改善が必要な路線がある場合は、利用実態を踏まえて適宜、市、交通事業者、地域住民、各種団体等の関係者で対応策を協議・検討を行います。

具体的な事業･実施主体及び実施時期

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="5">事業の具体的な内容</th><th>実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">市内の主要拠点を中心とする将来地域公共交通網の構築</td><td colspan="5">一般路線バス及び地域バス（市が主体となって運行するバス）との役割分担のもと、コミュニティバス代替交通の検討を含め、将来交通網を検討する。</td><td>和泉市、交通事業者、地域住民</td></tr>
<tr><td colspan="6">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td></td></tr>
<tr><td>データ収集・分析</td><td>見直し計画立案</td><td>意見調整</td><td>見直し申請・手続き</td><td>見直し実施</td><td></td></tr>
</table>

図 6-5 一般路線バス

図 6-6 コミュニティバス「めぐ～る」

② 地域バスの運行形態の見直し

現状と課題

- 市が主体となって運行している地域バスは全体的に利用者数が伸び悩んでいます。今後、地域特性や現状等も踏まえ、安定した利用者の確保のためルートやダイヤの見直し等が必要です。

目標を達成するために行う事業

- 市が運行する地域バスについては、一般路線バスとの役割分担のもと、競合を避けながら利用実態等に応じた運行サービスを持続的に提供していきます。
- 運行形態の見直し対象となる基準を明確にし、地域住民等に利用状況を公開した上で、基準を満たさない路線の運行形態の見直しを検討します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">地域バスの継続的な見直し</td><td colspan="3">地域の特性や現状等を踏まえ、継続的なルート・ダイヤを見直す。</td><td colspan="2">和泉市、交通事業者</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>データ収集・分析
適宜、見直し</td><td>データ収集・分析
適宜、見直し</td><td>データ収集・分析
適宜、見直し</td><td>データ収集・分析
適宜、見直し</td><td>データ収集・分析
適宜、見直し</td></tr>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">目標の定量化及び定期的な情報公開と運行形態の見直し基準の明確化</td><td colspan="3">運行形態の見直し基準を定め、定期的に情報公開した上で、基準を満たさない路線の運行形態の見直しを検討します。</td><td colspan="2">和泉市、交通事業者</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>路線の目標・見直し基準の明確化</td><td>利用状況公開・必要に応じて見直し検討</td><td>利用状況公開・必要に応じて見直し検討</td><td>利用状況公開・必要に応じて見直し検討</td><td>利用状況公開・必要に応じて見直し検討</td></tr>
</table>

地域バス運行見直しに関する基準

1）見直しの背景と目的

- これまで和泉市内における地域バスについては、コミュニティバス「めぐ～る」、路線維持運行バス、オレンジバス（南部地域）が、主に民間路線バスでカバーしきれない範囲を運行し交通不便地域の解消に努めてきています。
- しかし、利用の低迷や輸送効率の低下、市負担金の増加に加え、乗務員不足の懸念など、地域バスの運営をとりまく情勢は厳しいものがあります。一方で、現在の地域バスが市民のニーズに一定応えられるものになっているのかについても検証が必要となります。
- そのため、今後も地域バスが市民の足として持続的に運営出来るようにすべく、運行形態の見直しに関する考え方、フローチャートを定めるものです。
- なお、本基準の策定をもって、直ちに地域バスの見直しに着手するものではなく、将来的に見直しが必要になった際の判断手順を予め定めておくものです。加えて、地域バスがより市民に利用してもらえるよう、また地域バスの役割を住民と共有すべく、路線ごとの利用目標を設けて、目標達成のため関係機関及び地域住民が共に地域バスを育てる環境を醸成するものです。

2）路線バス・地域バスの現状

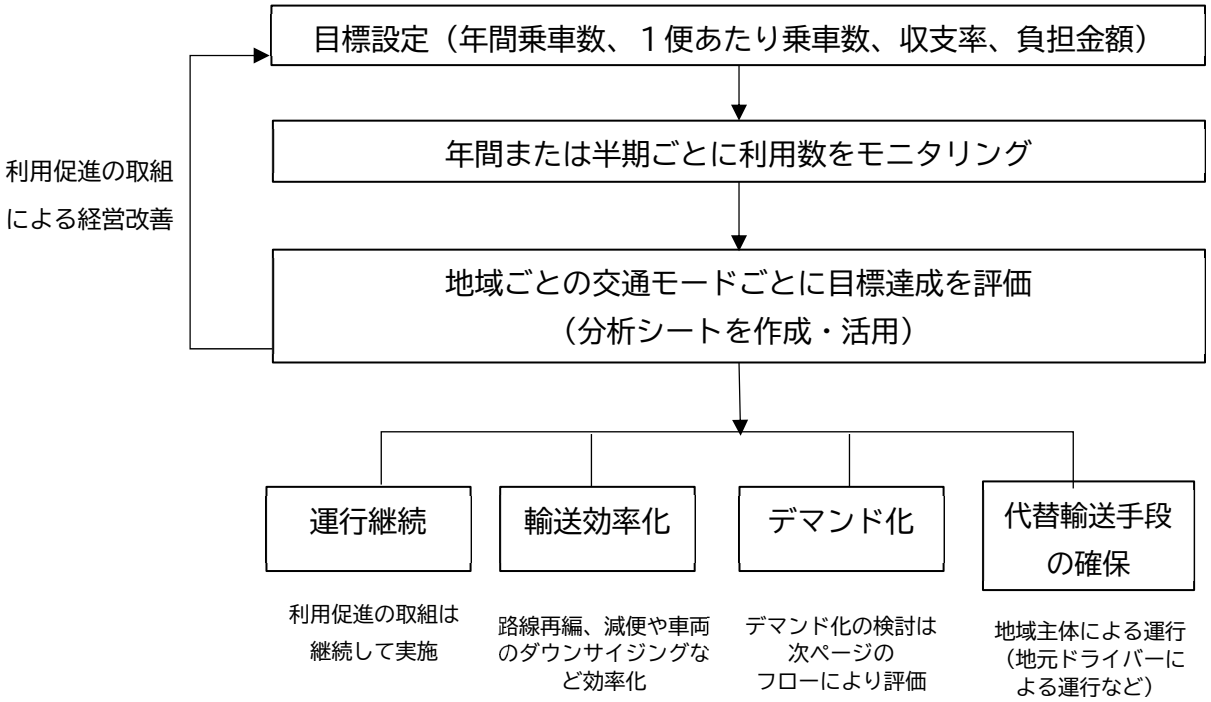
交通モード		概要	路線	運行主体	市の補助スキーム
路線バス		民間交通事業者が自ら営業路線として運行。	父鬼線、天野山線、美木多線、春木川線、鶴山台団地線、緑ヶ丘団地線、泉大津・光明池線、泉北・光明池地区線、和泉中央線、はつが野線、和泉中央・テクノステージ線、山直線、東ヶ丘線	南海バス 南海ウイングバス	ー
	地域間幹線系統	複数の市町村をまたぐ広域的なバス路線であり、国庫補助を得て運行している路線。	父鬼線、天野山線、美木多線	南海バス	地域間幹線補助（国）
	（市補助路線）	路線の休廃止計画に対し、路線を継続運行するために市による運行補助を実施。	緑ヶ丘団地線、父鬼線	南海バス	市補助金
地域バス	コミュニティバス「めぐ～る」	路線バスの空白地域を補い、公共交通空白地域の解消と公共施設へのアクセスの確保を目的として運行。	・阪和線沿線ルート ・小田・和気ルート ・山荘・和泉中央ルート ・光明池・和泉中央ルート	和泉市 南海バス	市運行負担金
	路線維持運行バス	かつて運行していた民間交通事業者の廃止に伴い、市が主体として路線を維持することを目的として運行。	・父鬼ルート ・黒鳥ルート ・浦田ルート	和泉市 南海バス	市運行負担金
	オレンジバス	南部地域において、沿線市民によって組織された運営委員会及び市及び交通事業者が連携して運行。	・東ルート ・西ルート ・槙尾山ルート	和泉市、横山地域バス運営委員会、南海ウイングバス	市運行負担金（運営委員会負担金あり）

３）今後の交通モードごとの維持方針

交通モード		路線（R５年度現在）	対応方針
鉄道		阪和線 泉北高速鉄道線	市内と市外の往来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る。
路線バス		父鬼線、天野山線、美木多線、春木川線、鶴山台団地線、緑ヶ丘団地線、泉大津・光明池線、泉北・光明池地区線、和泉中央線、はつが野線、和泉中央・テクノステージ線、山直線、東ヶ丘線	引き続き、民間交通事業者が自ら営業路線として運行。 （利用状況や運転士の充足状況に応じて適宜見直しの可能性あり）
	地域間幹線系統	父鬼線、天野山線、美木多線、山直線、東ヶ丘線	市内及び隣接市を結ぶ幹線交通。隣接市及び交通事業者の連携のもと、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	（市補助路線）	緑ヶ丘団地線、父鬼線	引き続き路線を継続運行するために市による運行補助を実施。
地域バス	コミュニティバス「めぐ～る」	・阪和線沿線ルート ・小田・和気ルート ・山荘・和泉中央ルート ・光明池・和泉中央ルート	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。ただし、利用者ニーズを勘案して路線網を継続的に見直す。 （見直す際のフローチャートは後述）
	路線維持運行バス	・父鬼ルート ・黒鳥ルート ・浦田ルート	
	オレンジバス	・東ルート ・西ルート ・槙尾山ルート	南部地域の交通体系をデマンド交通へ移管し、地域住民のニーズに柔軟に対応する運行とする。
上記以外の交通空白地における対応		（阪和線西側エリアなど）	交通空白地においてバスによる対応が難しいエリアに対して、小型車両によるデマンド交通を導入。 （既存公共交通との競合に配慮）

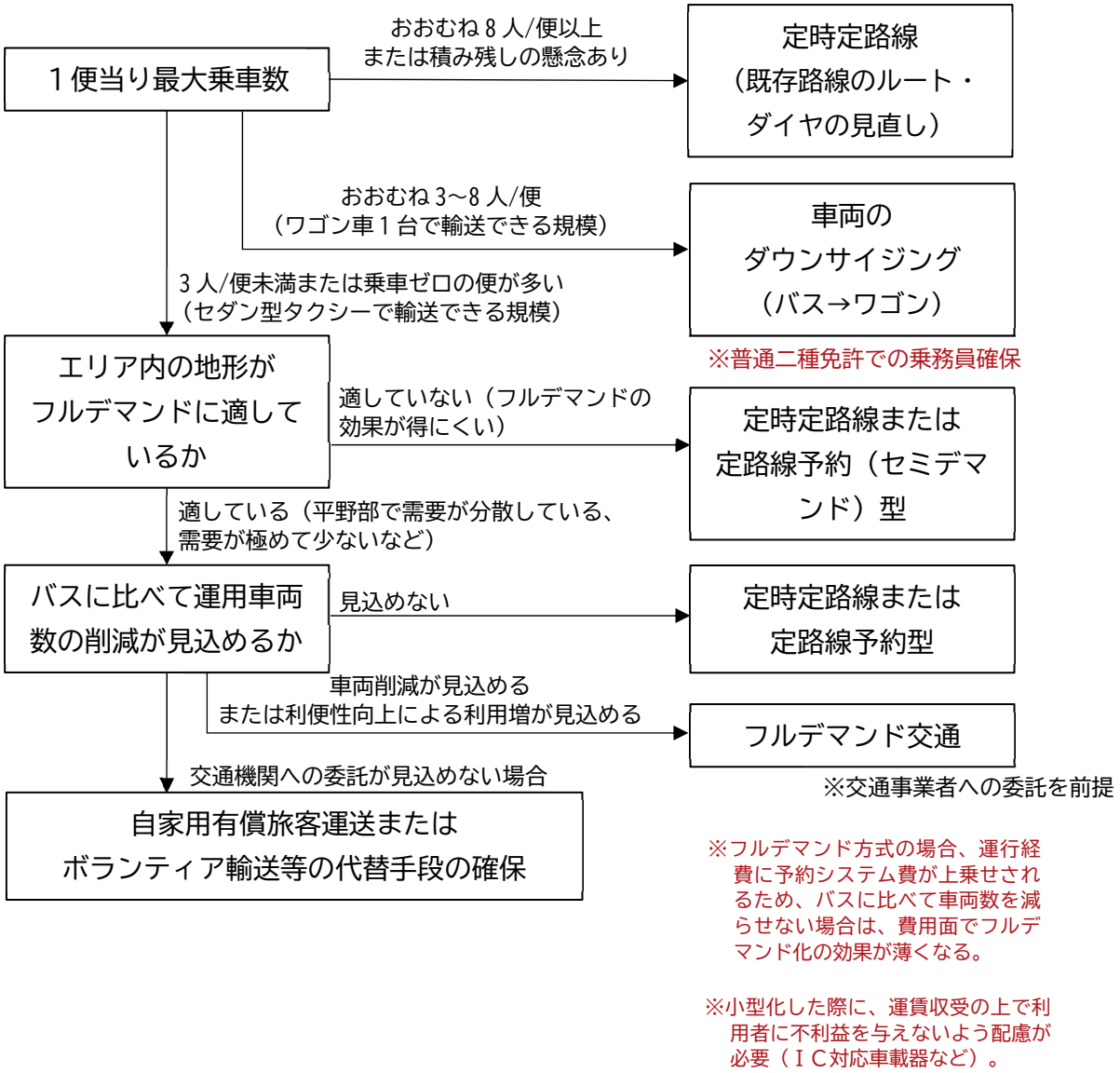
４）今後の地域バスの維持方針検討フロー

・ 地域の日常の生活交通に対応するため、運行内容、運行形態について、利用者数や地域の状況に応じた持続可能なサービス内容を検討し、効率的な運行形態への見直しを実施します。
・ 具体的には、利用目標を設定するとともに、達成状況は定期的に市民に公開し、市及び地域住民が一体となって利用促進に努めます。
・ 目標達成状況は、定期的に開催される公共交通利用活性化プロジェクト委員会で報告、チェックし、より効率的な路線の統廃合や、地域主体の運行の可能性も含め効率的な運行形態への見直しを実施します。



5）運行形態変更の基準

・ 運行コストの増大、利用者の減少、乗務員確保が困難など、定時定路線による運行が困難と考えられる場合に、下記のとおり、車両のダウンサイジングまたはデマンド方式の検討を行います。



６）交通空白地域への対応について

・ 既存公共交通でカバーされていない交通空白地域においては、既存公共交通との競合を避けることを前提としつつ、以下のチェック項目に従って検討を進めるものとします。

<u>＜交通空白地域における地域主体の交通チェック項目＞</u>

・ 鉄道駅半径 800m 及びバス停半径 300m のエリアに入らないこと

➢ 半径内にある地域においては、まず既存公共交通での利用促進を図るものとします。

・ 既存公共交通（路線バス、コミュニティバス）による対応が難しいこと

➢ 交通空白地域においてバスの活用が見込めるのであれば、路線バスの利用促進を進めるとともに、コミュニティバスの路線見直し等により対応を図るものとします。

・ バスの活用が困難な地域においては、タクシーの活用の可能性を検討（デマンド交通等）します。

➢ タクシーの活用も難しいエリアにおいては自家用有償旅客運送事業やボランティア型輸送により、市が支援しながら地域が運営主体となった交通の運行により生活交通の確保方策を検討します。

③ 地域のまちづくりと連携した交通ネットワークの構築

現状と課題

- 市南部の槇尾中学校区や阪和線西側はバスでは通行が困難な公共交通不便地域が存在しています。バスよりも少量の輸送を担う新たな運行方式の検討が必要です。

目標を達成するために行う事業

- 利用者の予約（デマンド）に応じて運行するAIオンデマンド交通について、実証運行を行い、その結果を踏まえて持続可能な運行形態の検討を行います。
- 導入の際は、他の交通機関と競合しないよう、対象エリアと最寄り拠点を限定的に結ぶなど、他の交通機関と共存する運行を確保します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="5">事業の具体的な内容</th><th>実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="5">AIオンデマンド交通の導入</td><td colspan="5">AI 配車システム等を利用したオンデマンド交通の運行計画を立案し、実証運行から改善点等を把握した上で導入を進めていく。</td><td>和泉市、交通事業者、地域住民</td></tr>
<tr><td colspan="6">年次計画</td></tr>
<tr><td>地域</td><td>令和6年度</td><td>令和7年度</td><td>令和8年度</td><td>令和9年度</td><td>令和10年度</td></tr>
<tr><td>南部地域</td><td>導入・運行</td><td>適宜、見直し</td><td>適宜、見直し</td><td>適宜、見直し</td><td>適宜、見直し</td></tr>
<tr><td>阪和線西</td><td>実証運行</td><td>導入・運行</td><td>適宜、見直し</td><td>適宜、見直し</td><td>適宜、見直し</td></tr>
</table>

図 6-7　和泉市におけるデマンド型乗合タクシー実証運行状況（平成29年度）

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

現状と課題

- 和泉市民の交通移動は市内にとどまらず、隣接市町（泉大津市、河内長野市、堺市、岸和田市）にまたがっている移動も多く見られます。
- 地域間幹線系統は隣接市にまたがって運行されており、これら路線を維持するために隣接市と協調した取組が必要です。

目標を達成するために行う事業

- 「泉北地域の広域的な立地適正化の方針」において示された鉄道沿線自治体のまちづくりとの連携、並びに大阪府乗合バス地域協議会等において隣接市町同士の連携による地域間幹線系統の維持・確保及び利用促進に努めます。
- 地域間幹線系統の利用促進策として、バス停周辺にバス利用専用駐輪場の整備を検討します。

具体的な事業･実施主体及び実施時期

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="3">地域間幹線系統の運行維持・確保及び利用促進</td><td colspan="3">隣接市町（泉大津市、河内長野市、堺市、岸和田市）との連携を図り、路線の維持確保と利用促進に努める。</td><td colspan="2">和泉市、隣接市、大阪府、交通事業者、地域住民</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td></tr>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="3">サイクルアンドバスライドの推進</td><td colspan="3">地域間系統のバス停周辺にバス利用専用の駐輪スペースを整備し、自転車からバスに乗り換えて目的地まで移動する交通手法を検討する。</td><td colspan="2">和泉市、交通事業者、地域住民</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td></tr>
</table>

地域間幹線系統（地域公共交通確保維持改善事業）に関する事項

１）今後の交通モードごとの維持方針（再掲）

交通モード		路線（R5 年度現在）	対応方針
鉄道		阪和線 泉北高速鉄道	市内と市外の往来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る。
路線バス		父鬼線、天野山線、美木多線、春木川線、鶴山台団地線、緑ヶ丘団地線、泉大津・光明池線、泉北・光明池地区線、和泉中央線、はつが野線、和泉中央・テクノステージ線、山直線、東ヶ丘線	引き続き、民間交通事業者が自ら営業路線として運行。 （利用状況や運転士の充足状況に応じて適宜見直しの可能性あり）
	地域間幹線系統	父鬼線、天野山線、美木多線、山直線、東ヶ丘線	市内及び隣接市を結ぶ幹線交通。隣接市及び交通事業者の連携のもと、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用し持続可能な運行を目指す。
	（市補助路線）	緑ヶ丘団地線、父鬼線	引き続き路線を継続運行するために市による運行補助を実施。
地域バス	コミュニティバス「めぐ～る」	・阪和線沿線ルート ・小田・和気ルート ・山荘・和泉中央ルート ・光明池・和泉中央ルート	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。ただし、利用者ニーズを勘案して路線網を継続的に見直す。 （見直す際のフローチャートは後述）
	路線維持運行バス	・父鬼ルート ・黒鳥ルート ・浦田ルート	
	オレンジバス	・東ルート ・西ルート ・槙尾山ルート	南部地域の交通体系をデマンド交通へ移管し、地域住民のニーズに柔軟に対応する運行とする。
上記以外の交通空白地における対応		（阪和線西側エリアなど）	交通空白地域においてバスによる対応が難しいエリアに対して、小型車両によるデマンド交通を導入。（既存公共交通との競合に配慮）

２）地域間幹線系統における地域公共交通確保維持事業の必要性

路線名	区間	路線の位置付け
父鬼線 （南海バス）	泉大津駅～和泉府中駅～阪本～和泉中央駅～父鬼	泉大津市と和泉市を南北に結ぶ幹線系統であり、鉄道駅（南海本線、JR阪和線、泉北高速線）を結びながら沿線市民の広域移動を支える幹線系統である。特に和泉市南部地域（父鬼方面）における生活交通として特に重要な役割を担っている。自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある 。
天野山線 （南海バス）	河内長野駅～国分峠東～光明池駅	河内長野市と和泉市南部地域を経由し光明池駅を結ぶ広域幹線であり、特に和泉市南部地域（南面利～国分峠東）沿線の通学・生活交通として重要な役割を果たしている。自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある 。
美木多線 （南海バス）	国分峠東～栂・美木多駅～堺東駅	和泉市南部地域と堺市（泉北高速、南海高野線）を結ぶ広域幹線である。自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある 。
山直（やまだい）線 （南海ウイングバス）	和泉中央駅～山直東～道の駅愛彩ランド	和泉中央駅を起点に岸和田市東部（道の駅愛彩ランド）を結ぶ路線であり、和泉中央駅へのアクセス交通として岸和田市内と結ぶ生活交通として広域的な役割を持つ。自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。
東ヶ丘線 （南海ウイングバス）	和泉中央駅～東ヶ丘町～岸和田駅前	和泉中央駅を起点に岸和田市東部（東ヶ丘～岸和田駅前）を結ぶ路線であり、和泉中央駅及び久米田駅、岸和田駅アクセス交通として岸和田市内と結ぶ生活交通として広域的な役割を持つ。自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

３）補助系統に係る事業及び実施主体の概要

路線名	起終点・経由地	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
父鬼線	泉大津駅～和泉府中駅～阪本～和泉中央駅～父鬼	４条乗合	路線定期運行	南海バス	幹線補助
天野山線	河内長野駅～国分峠東～光明池駅	４条乗合	路線定期運行	南海バス	幹線補助
美木多線	国分峠東～栂・美木多駅～堺東駅	４条乗合	路線定期運行	南海バス	幹線補助
山直（やまだい）線	和泉中央駅～山直東～道の駅愛彩ランド	４条乗合	路線定期運行	南海ウイングバス	幹線補助
東ヶ丘線	和泉中央駅～東ヶ丘町～岸和田駅前	４条乗合	路線定期運行	南海ウイングバス	幹線補助

⑤ 観光施設と連携した公共交通の案内充実

現状と課題

- 和泉市内に点在する観光施設、温浴施設、ホテル等を相互に結ぶ公共交通の運行本数が限られており、観光振興やインバウンド対策として市内の観光需要を取り込むため公共交通での受け皿が必要です。

目標を達成するために行う事業

- 観光施設（久保惣記念美術館など）や槇尾山、施福寺など、市内に点在する観光地への公共交通での案内（一般路線バス等公共交通情報）を充実し、公共交通の利用促進を図ります。
- 温浴施設、ホテル、観光施設（久保惣記念美術館等）の相互を回遊する公共交通については利用者の交通行動等を勘案して可能性を検討します。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="5">事業の具体的な内容</th><th>実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">観光施設と連携した公共交通の案内充実</td><td colspan="5">拠点駅から観光施設への公共交通情報をホームページや各施設のパンフレット等の媒体に掲載し、公共交通の利用を促す。</td><td>和泉市、各施設</td></tr>
<tr><td colspan="6">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td><td></td></tr>
<tr><td>各種観光施設における公共交通案内</td><td>継続</td><td>継続</td><td>継続</td><td>継続</td><td></td></tr>
</table>

図 6-8　和泉市久保惣記念美術館

図 6-9　施福寺

（３）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

現状と課題

- 市民の交通移動は、大多数が自動車に依存しており、公共交通に対する関心が希薄です。一方で駅周辺や幹線道路における交通渋滞が慢性化しており、過度な自動車依存の交通環境からの脱却が必要です。
- 運輸部門の温室効果ガスの排出量は、全体の約３割を占めており、排出量削減に向けた取組みが必要です。

目標を達成するために行う事業

- 地域住民や従業者が公共交通を考えるきっかけづくりとして、公共交通利用を促す情報提供冊子（時刻表・路線図及び公共交通のメリットを記載した小冊子）を配布し、自発的な交通機関転換を促すよう働きかけます。
- 駅でのマイカー送迎客にバス利用促進チラシやアンケートを配布し、公共交通の周知及び利用に向けた意識づけ、行動変容を図ります。
- 市職員が率先して公共交通利用を実践し、市民の模範となるよう努めます。
- 幼稚園・保育所や小学校における総合学習、校外実習等の機会に、バスの乗り方教室や実際にバスに乗って目的地まで往復する等の体験をしてもらい、公共交通利用の意識付け、習慣付けを図ります。
- 温室効果ガスの排出量削減のために、公共交通への EV 等や EV 充電施設の導入推進と普及啓発を行います。
- 温室効果ガスの排出量削減のために、公共交通への AI、ICT、MaaS を活用したオンデマンド交通の導入推進と普及啓発を行います。

具体的な事業･実施主体及び実施時期

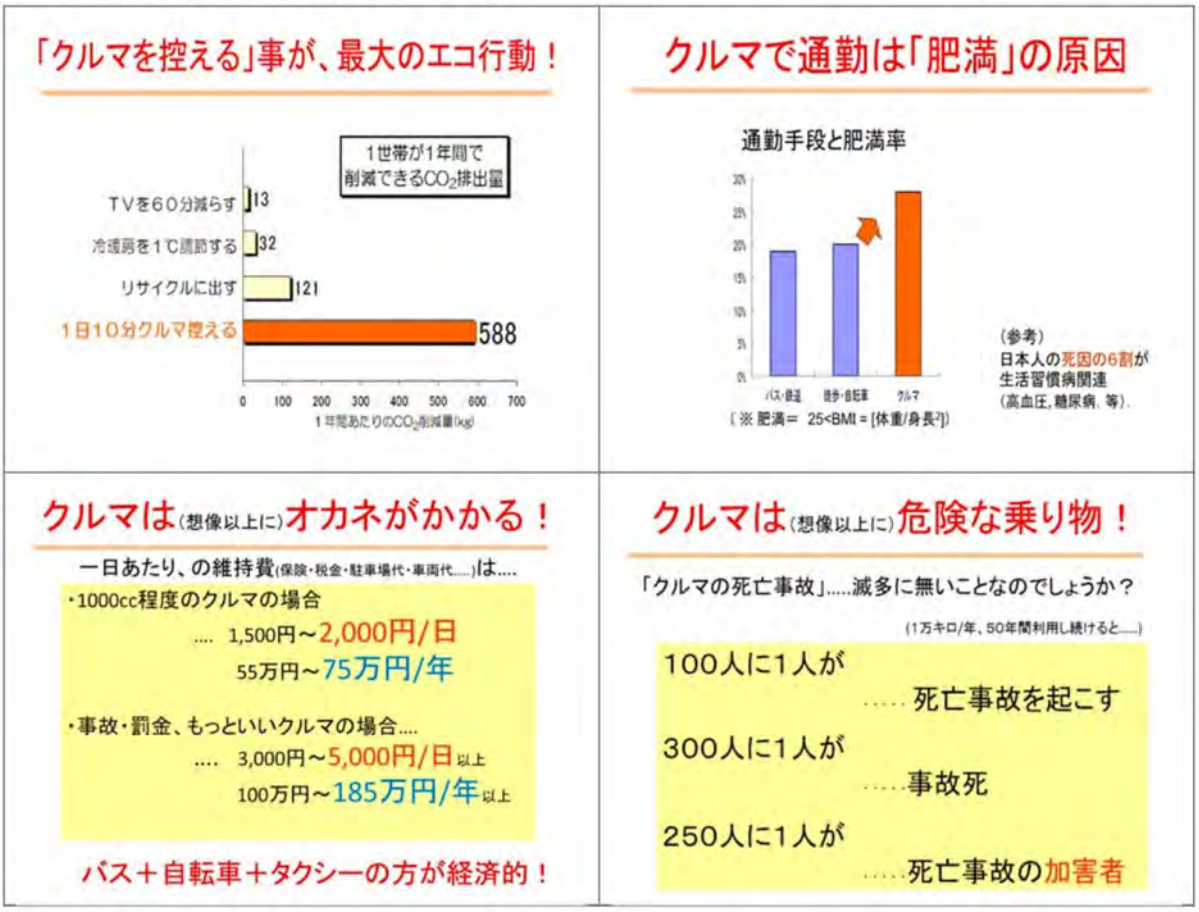
<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="5">事業の具体的な内容</th><th>実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="3">地域住民、学校、転入者等に対する MM の実施</td><td colspan="5">公共交通利用を促す情報提供冊子を配布し公共交通利用を実践いただき、転換行動につなげる。あわせて、実施エリアにおける地域バスの利用実態を把握し、MM 実施による効果検証を行う。</td><td>和泉市、地域住民、学校</td></tr>
<tr><td colspan="6">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td colspan="7">地域住民向け MM の実施　地域住民向け MM の実施　地域住民向け MM の実施　地域住民向け MM の実施　地域住民向け MM の実施</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">駅でのバス利用促進チラシ・アンケートの配布</td><td colspan="3">駅でのマイカー送迎車にバス利用促進チラシやアンケートを配布し、公共交通の意識醸成・行動変容を図る。</td><td colspan="2">和泉市</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td></tr>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">行政職員の積極的な利用</td><td colspan="3">市職員の公共交通通勤を推進する。</td><td colspan="2">和泉市</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>継続実施</td><td>継続実施</td><td>継続実施</td><td>継続実施</td><td>継続実施</td></tr>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">学校行事やイベントでの利用促進</td><td colspan="3">学校教育と連携した利用促進（幼児・児童のバスの乗り方教室など）を行う。</td><td colspan="2">和泉市、交通事業者、地域住民</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td></tr>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="4">公共交通における脱炭素化の推進</td><td colspan="3">公共交通への EV 等・EV 充電施設及び AI、ICT、MaaS を活用したオンデマンド交通の導入推進と普及啓発を行う。</td><td colspan="2">和泉市、交通事業者</td></tr>
<tr><td colspan="5">年次計画</td></tr>
<tr><td>令和 6 年度</td><td>令和 7 年度</td><td>令和 8 年度</td><td>令和 9 年度</td><td>令和 10 年度</td></tr>
<tr><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td><td>随時実施</td></tr>
</table>

【情報提供：クルマの利用はほどほどに】

・クルマは大変に便利なものですし、クルマを使う「習慣」を持っている人は、なかなか、生活習慣を変えることは難しいものです。しかし、よくよく考えてみると、クルマばかりの暮らしでは、たくさんのものを失っているかもしれません。

・もちろん、いきなりクルマを手放すのは難しいでしょうが、「買い物は自転車を使うようにする」「週に一回は電車で通勤する」「週末の外出は、クルマを使わないようにする」ということから、始めてみませんか？



出典：日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）資料

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

現状と課題

- 和泉市内には一般路線バスのほか、市が主体で運行している地域バス（「めぐ～る」、路線維持運行バス）がありますが、一元的な情報提供を行っていないため、市民や来訪客にとって「どの路線・便」に乗れば良いかが分かりにくくなっています。特に地域バスの認知度が低く、利用の低迷につながっていると考えられます。

目標を達成するために行う事業

- 市内の地域公共交通を一元的に表した総合時刻表・マップを配布することで、市民が公共交通を考えるきっかけづくりを行います。
- 市内各駅（JR 和泉府中駅、信太山駅、北信太駅、泉北高速鉄道和泉中央駅）、医療施設及び商業施設等への一般路線バス、地域バスによる来訪が快適にできるよう、また、一般車両、タクシーと混在しないようバスの進入路や乗車場所等において路面標示の維持管理を行います。

具体的な事業･実施主体及び実施時期

事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
総合時刻表・マップの配布	毎年、市内地域公共交通の総合マップ「総合時刻表・マップ」の配布を行う。			和泉市、交通事業者	
	年次計画				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	配布	配布	配布	配布	配布
事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
路面標示の整備（再掲）	バス利用者がスムーズに移動できるよう、行き先に応じたバス乗車場所の路面標示を整備する。			和泉市、交通事業者	
	年次計画				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	表示デザイン･場所検討	路面標示整備	必要に応じて追加整備	必要に応じて追加整備	必要に応じて追加整備
事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
路面標示の維持管理（再掲）	一般車やタクシーがバス乗車場所に侵入しないよう路面標示の維持管理に努める。			和泉市、交通事業者	
	年次計画				
	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度
	維持管理	維持管理	維持管理	維持管理	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

現状と課題

- 今後、交通事業者の経営努力や行政支援（すなわち税金）のみで公共交通を持続的に支えることは限界があり、地域に必要な交通は地域自身が主体的に関与していくことが求められます。

目標を達成するために行う事業

- 地域が主体となって必要な交通を確保するための検討や試験運行・本格運行を支える支援制度を設計し、実施します。

具体的な事業･実施主体及び実施時期

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="3">地域主体の交通づくりの支援制度の検討</td><td colspan="3">各地域の支援の仕組みを検討し、実施する。</td><td colspan="2">和泉市、地域</td></tr>
<tr><th colspan="5">年次計画</th></tr>
<tr><th>令和 6 年度</th><th>令和 7 年度</th><th>令和 8 年度</th><th>令和 9 年度</th><th>令和 10 年度</th></tr>
<tr><td></td><td>先進事例検討</td><td>支援制度設計</td><td>支援制度運用開始</td><td>支援実施</td><td>支援実施</td></tr>
</table>

④ 高齢者及び障がい者に対する外出支援の実施

現状と課題

- 年金が主収入となる高齢者にとって公共交通の支払い負担が外出の阻害要因となっている可能性があり、今後の高齢化社会においては、外出のためのハードルを下げるための負担軽減が求められます。

目標を達成するために行う事業

- 高齢者の社会参加の促進と生きがいある地域づくりを進め、健康的な日常生活の維持等を図るため、高齢者おでかけ支援チケットの配布を継続します。また、チケットを利用できる公共交通に AI オンデマンド交通を加え、高齢者の健康づくりや公共交通の利便性向上に取り組みます。
- 障がい者の行動範囲の拡大と社会参加の促進のため、在宅の重度障がい者に対してタクシーの利用券を交付します。
- 警察と連携し、大阪府における高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知を図ります。

具体的な事業・実施主体及び実施時期

<table>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="3">高齢者おでかけ支援事業の実施</td><td colspan="3">高齢者に「おでかけ支援チケット」を配布することで、介護予防につながるおでかけを支援していく。</td><td colspan="2">和泉市、交通事業者、地域住民</td></tr>
<tr><th colspan="5">年次計画</th></tr>
<tr><th>令和 6 年度</th><th>令和 7 年度</th><th>令和 8 年度</th><th>令和 9 年度</th><th>令和 10 年度</th></tr>
<tr><td>効果検証を行い継続実施</td><td>効果検証を行い継続実施</td><td>効果検証を行い継続実施</td><td>効果検証を行い継続実施</td><td>効果検証を行い継続実施</td></tr>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="3">障がい者福祉タクシー助成事業</td><td colspan="3">在宅の重度障がい者に対してタクシーの利用券を交付する。</td><td colspan="2">和泉市、タクシー事業者</td></tr>
<tr><th colspan="5">年次計画</th></tr>
<tr><th>令和 6 年度</th><th>令和 7 年度</th><th>令和 8 年度</th><th>令和 9 年度</th><th>令和 10 年度</th></tr>
<tr><td>約 1,500 件の交付</td><td>継続実施</td><td>継続実施</td><td>継続実施</td><td>継続実施</td></tr>
<tr><th>事業名</th><th colspan="3">事業の具体的な内容</th><th colspan="2">実施主体及び関係主体</th></tr>
<tr><td rowspan="3">運転免許自主返納サポート制度の周知</td><td colspan="3">大阪府における高齢者運転免許自主返納サポート制度の周知・PR を行う。</td><td colspan="2">和泉市、和泉警察署、交通事業者、地域住民</td></tr>
<tr><th colspan="5">年次計画</th></tr>
<tr><th>令和 6 年度</th><th>令和 7 年度</th><th>令和 8 年度</th><th>令和 9 年度</th><th>令和 10 年度</th></tr>
<tr><td>周知・PR</td><td>周知・PR</td><td>周知・PR</td><td>周知・PR</td><td>周知・PR</td></tr>
</table>

７章 計画の推進体制と進捗管理

１） 住民・地域等との連携による計画の推進体制

●本計画は、市が目指す公共交通施策の基本方針を示したものであり、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ていきます。

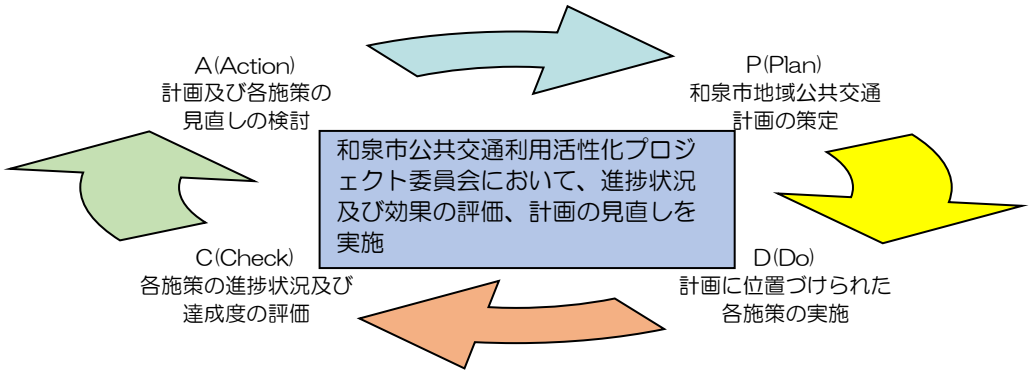
●公共交通の施策・事業の実施は、他分野の施策と一体的に取り組むことで効果を発揮するものもあり、庁内関係課のみならず、国や大阪府ならびに周辺市町村と緊密に連携しながら、将来のまちづくりを見据えた取組を展開していきます。

●市民・地域と行政が協働して施策を推進するという観点に立ち、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。

２） 計画の進捗管理

事業内容については、計画に基づく事業の実施状況、目標指標の達成状況を定期的に確認・評価・検証を行い、改善や見直しを図る「PDCA サイクル」に基づき進捗を管理します。また、国の制度の変更や社会経済状況の変化、地域特性及び利用の現状等を勘案しつつ、人口当たりの鉄道、バス利用率の変化を継続的に収集・分析し、毎年の公共交通利用活性化プロジェクト委員会によって進捗状況や効果を定量的・客観的に評価して、必要に応じて見直しを行っていくものとします。

また、最終年次においては、市民アンケート調査を実施し、市民満足度や公共交通に対する評価、引き続きの改善要望を把握するものとします。



３） 計画実施のための財源確保

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。

本計画で示した施策の具体化が完了し、持続可能な公共交通網が形成された後は、利用者の増加による収入の増加を踏まえたサービスの向上を通じて、さらなる利用者の増加につなげる「公共交通の正のスパイラル（循環）」の実現を目指すこととします。このことにより、人口減少社会にあっても施策目標の達成に向けて、将来にわたって、地域公共交通計画で示した公共交通サービスレベルの維持に努めます。

８章 参考資料

目　次

１）市内公共交通に係る現況データ 89
（１）JR 阪和線 89
（２）泉北高速鉄道 91
（３）一般路線バス 93
（４）コミュニティバス「めぐ～る」 95
（５）路線維持運行バス 97
（６）スクールバス 97
２）委員名簿 98
（１）和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会 98
（２）分科会（路線網検討分科会） 99
（３）分科会（移動支援検討分科会） 100
３）計画策定の経緯 101

１）　市内公共交通に係る現況データ

（１）JR 阪和線

① 運行路線の概要

JR 西日本は本市の北部地域・北西部地域にて、阪和線の１路線を運行しています。本市内に立地する３駅は北から順に北信太駅、信太山駅、和泉府中駅で、快速等の優等列車が停車する駅は和泉府中駅のみです。

また、天王寺・鳳駅間は快速と同様の停車駅で、鳳駅以南は各駅に停車する区間快速も３駅に共通して停車します。

加えて、和泉府中駅には、６～８時台までの鳳・天王寺・大阪方面、18～22 時台までの熊取・関西空港・和歌山方面の特急（はるか、くろしお）が一部停車します。

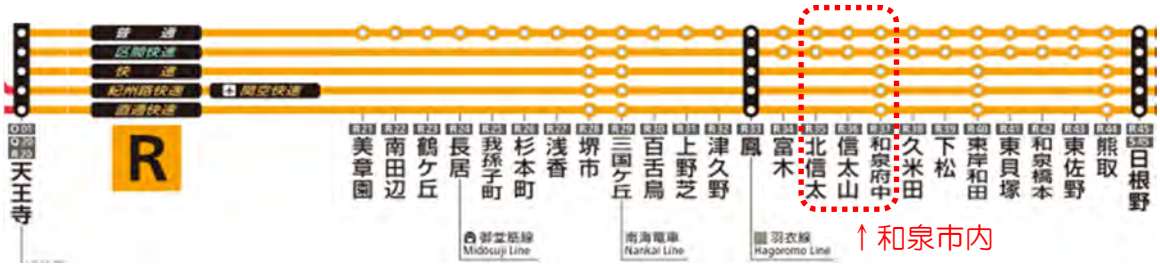


表 参考-　JR 阪和線の市内駅の列車運行に関する特徴

駅	線路数	待避設備の有無	ホーム数	天王寺方面への運行本数(本/時)（平日）上:朝ピーク時、下:昼間時			
				普通	*区間快速*	*快速*	合計
北信太	複線	なし	相対×2	朝:6 昼:0	朝:0 昼:4	通過	朝:6 昼:4
信太山		なし	相対×2	朝:6 昼:0	朝:0 昼:4	通過	朝:6 昼:4
和泉府中		あり	島式×2	朝:5 昼:0	朝:0 昼:4	朝:7 昼:4	朝:12 昼:8

出典：JR 西日本ホームページ（路線図）

※運行本数は令和５年７月現在

※快速には「関空・紀州路快速」「直通快速」を含む

表 参考- JR 阪和線による市内から市外の移動に要する運賃

単位：円

駅	行き先							
	①隣接市内の主要な駅				②大阪市内の主要な駅		③広域的な交通結節点	
	堺市内			岸和田市内				
	鳳	三国ヶ丘	堺市	東岸和田	天王寺	大阪	関西空港	新大阪
北信太	140	190	190	190	320	480	730	610
信太山	170	190	230	190	320	570	730	610
和泉府中	170	230	230	170	410	570	730	660

出典：乗換案内ジョルダン（令和５年７月現在）

表 参考- JR 阪和線による市内から市外の移動の所要時間

単位：分

駅	行き先							
	①隣接市内の主要な駅				②大阪市内の主要な駅		③広域的な交通結節点	
	堺市内			岸和田市内				
	鳳	三国ヶ丘	堺市	東岸和田	天王寺	大阪	関西空港	新大阪
北信太	4	9	12	11	19	41	31	47
信太山	6	11	14	9	21	42	33	48
和泉府中	8	10	12	5	21	39	25	51

出典：乗換案内ジョルダン（令和５年７月現在）

（2）泉北高速鉄道

① 運行路線の概要

泉北高速鉄道は本市の中部地域にて、泉北高速鉄道線の 1 路線を運行しています。本市内に和泉中央駅が立地しているほか、本市と堺市の市境に光明池駅が立地しています。

和泉中央駅・光明池駅ともに、南海高野線から乗り入れている準急行、区間急行、特急が停車します。

表 参考- 泉北高速鉄道の市内各駅の列車運行に関する特徴

駅	線路数	待避設備の有無	ホーム数	中百舌鳥方面への運行本数（本/時）（平日） 上：朝ピーク時（7 時台）、下：昼間時				
				普通	準急行	区間急行	特急	合計
和泉中央	複線	なし	島式×1	朝：5 昼：2	朝：1 昼：2	朝：4 昼：4	朝：1 昼：0	朝：11 昼：8
光明池		なし	島式×1	朝：5 昼：2	朝：2 昼：2	朝：4 昼：4	朝：1 昼：0	朝：12 昼：8

※運行本数は令和５年７月現在

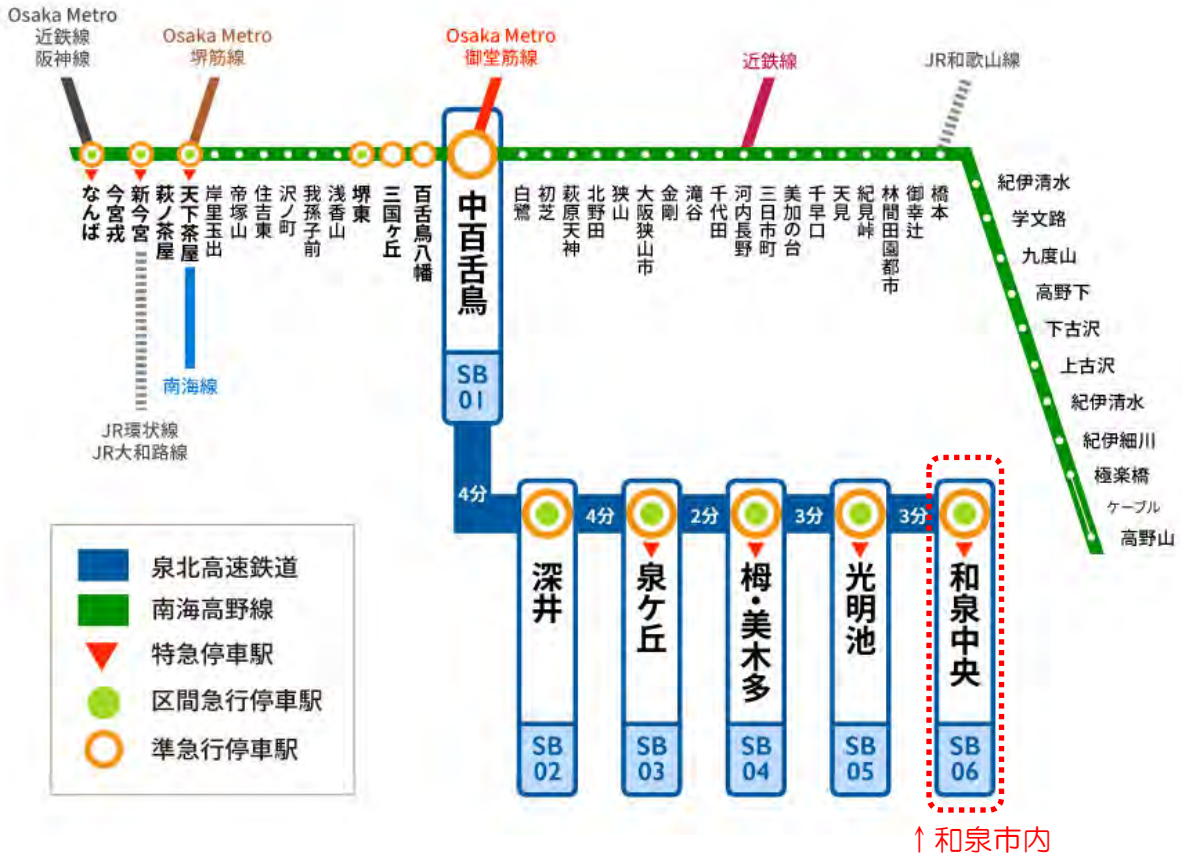


表 参考-　泉北高速鉄道による市内から市外の移動に要する運賃

単位：円

駅	行き先						
	①隣接市内の主要な駅			②大阪市内の主要な駅		③広域的な交通結節点	
	堺市内						
	深井	中百舌鳥	堺東	南海難波	大阪	関西国際空港	新大阪
和泉中央	290	330	440	570	760	1290	860
光明池	250	290	400	530	720	1250	820

出典：乗換案内ジョルダン（令和５年７月現在）

表 参考-　泉北高速鉄道による市内から市外の移動の所要時間

単位：分

駅	行き先						
	①隣接市内の主要な駅			②大阪市内の主要な駅		③広域的な交通結節点	
	堺市内						
	深井	中百舌鳥	堺東	南海難波	大阪	関西国際空港	新大阪
和泉中央	12	16	19	32	45	62	54
光明池	9	13	16	28	42	59	51

出典：乗換案内ジョルダン（令和５年７月現在）

（３）一般路線バス

① 運行の概要

●一般路線バスは南海バスにより本市の全域にて９路線が運行されています。いずれも市内の鉄道駅を起終点や経由地としており、優等列車の停車する和泉府中駅やターミナル駅である和泉中央駅を起終点や経由地とする路線が大半を占めています。

表 参考-一般路線バスの起終点の整理

路線	起終点や主な経由地となる市内の駅				
	北信太	信太山	和泉府中	光明池	和泉中央
春木川線			△　☆		△　☆
父鬼線			△　☆		△　☆
鶴山台団地線	○	☆	△		
泉北光明池地区線				○	
泉大津光明池線			☆	○	☆
緑ヶ丘団地線					○
和泉中央線			○		△　☆
はつが野線					○
テクノステージ線					○

凡例　○：全便の起終点となる　△：一部便の起終点となる　☆：経由地となる

表 参考-　一般路線バスの運賃の整理

単位：円

路線	運賃	
	最小	最大
春木川線	170	580
父鬼線	170	710
鶴山台団地線	170	280
泉北光明池地区線	170	390
泉大津光明池線	170	490
緑ヶ丘団地線	170	280
和泉中央線	170	400
はつが野線	170	200
テクノステージ線	170	300

出典：南海バス HP

表 参考- 市内のバス路線の概要（運行系統・運行距離・本数・走行距離）

南海バスの路線距離と本数

（令和3年3月31日現在）

路線名	運行系統			運行距離		本数						走行距離		
						平日		土曜日		日・祝				
	起点	主な経由地	終点	往	復	往	復	往	復	往	復	平日	土曜日	日・祝
				km	km	本	本	本	本	本	本	km	km	km
春木川線	泉大津駅前	寺門	和泉中央駅	10.1	7.9	23	17	5	4	5	4	366.6	82.1	82.1
	泉大津駅前	和泉中央駅	春木川	17.8	15.6	10	11	7	9	7	9	349.6	265.0	265.0
	泉大津駅前	和泉中央駅	若樫	16.9	14.7	11	10	8	8	8	8	332.9	252.8	252.8
	和泉府中駅前	寺門	和泉中央駅	5.4	5.5	0	1	12	10	12	10	5.5	119.8	119.8
父鬼線	泉大津駅前	阪本	和泉中央駅	8.1	8.5	3	1	2	0	2	0	32.8	16.2	16.2
	泉大津駅前	和泉中央駅	父鬼	22.1	24.0	4	4	4	4	4	4	184.4	184.4	184.4
	泉大津駅前	和泉中央駅	槇尾山口	16.9	18.8	17	16	13	11	13	11	588.1	426.5	426.5
	泉大津駅前	和泉中央駅	和泉青葉台	14.1	14.1	0	0	0	1	0	1	0.0	14.1	14.1
	和泉中央駅	阪本	和泉府中駅前	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
	和泉中央駅	室堂	和泉青葉台	5.2	4.8	0	2	0	0	0	0	9.6	0.0	0.0
	和泉中央駅	和泉青葉台	槇尾山口	9.5	9.5	12	12	13	12	13	12	228.0	237.5	237.5
	槇尾山口	和泉青葉台	和泉府中駅前	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
鶴山台団地線	北信太駅筋	鶴山台回り	北信太駅筋	3.9	－	49	－	43	－	43	－	191.1	167.7	167.7
	志保池公園前	鶴山台二丁目	北信太駅筋	2.8	－	1	－	1	－	1	－	2.8	2.8	2.8
	北信太駅筋	鶴山台二丁目	鶴山台センター	2.8	－	1	－	1	－	1	－	2.8	2.8	2.8
	和泉府中車庫	鶴山台二丁目	北信太駅筋	7.5	7.0	1	1	4	4	4	4	14.5	58.0	58.0
泉北・光明池地区線	光明池駅	光明台センター	光明池車庫	4.5	4.5	26	24	11	4	11	4	225.0	67.5	67.5
	光明池駅	光明台センター	光明池駅	7.2	7.2	5	1	0	1	0	1	43.2	7.2	7.2
	光明池駅	光明台二丁目	みずき台二丁目西	4.9	4.9	38	38	31	29	31	29	372.4	294.0	294.0
	光明池駅	赤坂台回り	光明池駅	7.4	7.4	11	22	8	18	7	18	244.2	192.4	185.0
	光明池駅	城山台回り	光明池駅	4.1	4.1	11	17	9	17	9	16	114.8	106.6	102.5
	光明池駅	深夜	光明池車庫	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
	光明池駅	深夜	みずき台二丁目西	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－	－
泉大津・光明池線	泉大津駅前	光明池車庫	光明池駅	13.5	13.5	3	3	0	0	0	0	81.0	0.0	0.0
	泉大津駅前	和泉中央駅・変電所前	光明池駅	13.7	13.7	2	0	0	0	0	0	27.4	0.0	0.0
	泉大津駅前	和泉中央駅・光明池車庫	光明池駅	16.6	16.6	9	12	13	14	13	14	348.6	448.2	448.2
	泉大津駅前	和泉和田	光明池車庫	9.0	9.0	0	1	0	1	0	1	9.0	9.0	9.0
緑ヶ丘団地線	和泉中央駅	のぞみ野中央	松尾寺	4.6	4.6	3	4	3	4	3	4	32.2	32.2	32.2
	和泉中央駅	のぞみ野西	美術館前	3.3	3.3	5	5	4	4	4	4	33.0	26.4	26.4
	和泉中央駅	のぞみ野中央	美術館前	3.3	3.3	18	14	9	6	9	6	105.6	49.5	49.5
和泉中央線	和泉府中駅前	いぶき野一丁目	和泉中央駅	4.7	5.1	24	18	22	26	22	26	204.6	236.0	236.0
	和泉府中駅前	和泉市立医療センター玄関口	和泉中央駅	4.8	5.2	11	17	0	0	0	0	141.2	0.0	0.0
	和泉府中駅前	和泉中央駅	らぽーと和泉前	7.9	7.9	6	6	9	5	9	5	94.8	110.6	110.6
はつが野線	和泉中央駅		はつが野三丁目	4.4	4.0	14	12	6	3	6	3	109.6	38.4	38.4
	和泉中央駅	はつが野	和泉中央駅	7.9	－	34	－	24	－	24	－	268.6	189.6	189.6
	和泉中央駅	はつが野	納花	5.0	4.9	6	0	1	0	1	0	30.0	5.0	5.0
和泉中央・テクノステージ線	和泉中央駅	グリーンポリス前	大阪技術研前	2.8	2.8	5	3	0	0	0	0	22.4	0.0	0.0
	和泉中央駅	唐国南	グリーンポリス前	0.0	2.0	0	2	0	1	0	1	4.0	2.0	2.0
	和泉中央駅	大阪技術研前	テクノステージセンター前	7.7	－	2	－	0	－	0	－	15.4	0.0	0.0
	テクノステージセンター前	大阪技術研前	和泉中央駅	7.5	－	6	－	0	－	0	－	45.0	0.0	0.0
	和泉中央駅	直通	テクノステージセンター前	7.2	－	8	－	0	－	0	－	57.6	0.0	0.0
	テクノステージセンター前	直通	和泉中央駅	7.2	－	3	－	0	－	0	－	21.6	0.0	0.0
	和泉中央駅	グリーンポリス前・唐国南	和泉中央駅	12.8	－	7	－	2	－	2	－	89.6	25.6	25.6
	和泉中央駅	グリーンポリス前・大阪技術研前	和泉中央駅	13.2	－	4	－	3	－	3	－	52.8	39.6	39.6
	和泉中央駅	グリーンポリス前・府立産技研前	和泉中央駅	13.4	－	18	－	5	－	5	－	241.2	67.0	67.0
	和泉中央駅	唐国南	らぽーと和泉前	3.2	3.2	2	4	21	23	21	23	19.2	140.8	140.8

資料：南海バス㈱

出典：統計いずみ（令和４年版）

（4）コミュニティバス「めぐ～る」

① 運行路線の概要

●コミュニティバスは「めぐ～る」の愛称で、市内で４路線が運行しています。本市から南海バスに運行を委託しており、運行は平日及び土曜で、日曜・祝日は運休です。

●運行ルートや運行ダイヤに関しては、平成 13 年度の運行開始以降、再編計画を立てて、見直しを行っており、直近では、平成 30 年度に実施しました。

表 参考- コミュニティバスの概要

路線	区間
阪和線沿線ルート	和泉府中駅前～サン燦プール前
小田・和気ルート	和泉府中駅前～小田町・和気小学校前～和泉府中駅
山荘・和泉中央ルート	和泉中央駅～山荘・伏屋～和泉中央駅
光明池・和泉中央ルート	光明池車庫～光明台～和泉中央駅

② 運行本数

コミュニティバスの運行本数については、阪和線沿線ルートの運行本数が最も多く、北信太方面・和泉府中方面が８本となっています。

また、光明池・和泉中央ルートは和泉中央方面・光明台方面どちらも４本の運行となっています。

表 参考- コミュニティバスの運行本数

路線	方面	本数
阪和線沿線ルート	北信太方面	8
	和泉府中方面	8
小田・和気ルート	-	8
光明池・和泉中央ルート	和泉中央方面	4
	光明台方面	4
山荘・和泉中央ルート	-	7

③ 運賃

コミュニティバスの運賃については、１回あたりの乗車で 160 円となっています。阪和線沿線ルートと山荘・和泉中央ルートについては、途中の山荘停留所、阪和線沿線ルートと小田・和気ルートは和泉府中駅前停留所で乗り継いで利用することが可能です。乗り継いで利用する場合には、降車する際に発行される乗り継ぎ券を受け取ることで、乗り継ぎ先のルートを無料で利用することができます。

（５）路線維持運行バス

① 運行路線の概要

路線維持運行バスは一般路線バスの運行がなくなった時間帯やルートを補完するために市内３ルートで運行しています。

表 参考- 路線維持運行バスの概要

路線	区間
父鬼ルート	父鬼～槇尾中学校前
黒鳥ルート	和泉府中駅前～山荘
浦田ルート	城前橋～和泉中央駅

② 運行本数

路線維持運行バスの運行については、各ルートで午前中の５～８時台及び 17～21 時台の運行となっており、１日あたりの運行本数は父鬼ルートで合計 10 本、黒鳥ルートで合計 12 本、浦田ルートで合計４本となっています。

表 参考-路線維持運行バスの運行本数

路線		5 時台	6 時台	7 時台	8 時台	17 時台	18 時台	19 時台	20 時台	21 時台	計
父鬼ルート	父鬼発	1	1	2							4
	槇尾中学校前発		1				2	1	1	1	6
黒鳥ルート	和泉府中駅前発		1	2			1	1	1		6
	山荘発		1	1	1		1	1	1		6
浦田ルート	城前橋発		1		1						2
	和泉中央駅発					1			1		2

出典：和泉市 HP

③ 運賃

路線維持運行バスの運賃については、170～350 円となっています。

表 参考- 路線維持運行バスの運賃の整理

単位：円

路線	運賃	
	最小	最大
父鬼ルート	170	360
黒鳥ルート	170	200
浦田ルート	170（均一）	

出典：和泉市 HP

（６）スクールバス

スクールバスは本市で２路線が運行しており、和泉市立南松尾はつが野学園（平成 29 年４月に開校した小中一貫校）及び和泉市立南横山小学校までの登下校のために運行しています。

２）　委員名簿

（１）和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会

令和５年 10 月現在

区　分	氏　名	所　属・役　職
委員長	森吉　　豊	和泉市副市長
副委員長	伊勢　　昇	国立和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授
委　員	中村　洋一	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局 首席運輸企画専門官 輸送部門
委　員	内田　雅之	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局 首席運輸企画専門官 総務企画部門
委　員	青野　邦男	大阪府都市整備部 交通戦略室 交通計画課 交通計画推進Ｇ 課長補佐
委　員	小柴　正行	泉大津市都市政策部 参事兼土木課長
委　員	加納　利浩	大阪府和泉警察署 交通課長
委　員	檜垣　幸也	鳳土木事務所 地域支援・企画課 参事兼地域支援・企画課長
委　員	澤村　直幸	和泉市町会連合会会長兼伯太校区
委　員	松下　洋司	和泉市町会連合会副会長兼幸校区
委　員	園田　光明	和泉市町会連合会副会長兼南横山校区
委　員	池内　啓二	和泉市町会連合会副会長兼横山校区
委　員	廉林　光夫	和泉市町会連合会会計兼南池田校区
委　員	辻村　　望	和泉市老人クラブ連合会副会長
委　員	中嶋　和政	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部阪奈支社　地域共生室　担当室長
委　員	櫻井　敦史	泉北高速鉄道株式会社 経営企画室課長（経営担当）
委　員	岩佐　浩二	南海バス株式会社 取締役営業部長兼営業課長
委　員	中田　幸宏	南海バス株式会社 企画課課長
委　員	岡崎　　誠	南海バス労働組合委員
委　員	讃井　　聡	南海ウイングバス株式会社 取締役営業部長
委　員	小川　和彦	大阪第一交通株式会社 営業推進室課長
委　員	岩橋　寿明	和泉市福祉部 高齢介護室 高齢支援担当課長
委　員	田中　之浩	和泉市環境産業部 産業振興室 商工観光担当課長
委　員	仲谷 正太郎	和泉市教育・こども部 学校教育室 教育指導担当課長
委　員	藤間　義隆	和泉市福祉部 福祉総務課長
委　員	山抱　正嗣	和泉市都市デザイン部 土木維持管理室 管理担当課長
委　員	小林　正弥	和泉市子育て健康部 子育て支援室 こども支援担当課長

（２）分科会（路線網検討分科会）

令和５年 10 月現在

区　分	氏　名	所属・役職
会長	伊勢　　昇	国立和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授
委員	中村　洋一	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局 首席運輸企画専門官 輸送部門
委員	内田　雅之	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局 首席運輸企画専門官 総務企画部門
委員	青野　邦男	大阪府都市整備部 交通戦略室 交通計画課 交通計画推進Ｇ 課長補佐
委員	中嶋　和政	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部阪奈支社　地域共生室　担当室長
委員	櫻井　敦史	泉北高速鉄道株式会社 経営企画室課長（経営担当）
委員	岩佐　浩二	南海バス株式会社 取締役営業部長兼営業課長
委員	中田　幸宏	南海バス株式会社 企画課課長
委員	讃井　　聡	南海ウイングバス株式会社 取締役営業部長
委員	小川　和彦	大阪第一交通株式会社 営業推進室課長

（３）分科会（移動支援検討分科会）

令和５年 10 月現在

区　分	氏　名	所属・役職
会　長	伊勢　　昇	国立和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授
委　員	佐藤　正浩	和泉市社会福祉協議会会長
委　員	藤野　光一	和泉市障がい者団体連絡協議会会長
委　員	澤村　直幸	和泉市町会連合会会長兼伯太校区
委　員	松下　洋司	和泉市町会連合会副会長兼幸校区
委　員	園田　光明	和泉市町会連合会副会長兼南横山校区
委　員	池内　啓二	和泉市町会連合会副会長兼横山校区
委　員	廉林　光夫	和泉市町会連合会会計兼南池田校区
委　員	辻村　　望	和泉市老人クラブ連合会副会長
委　員	岩橋　寿明	和泉市福祉部 高齢介護室 高齢支援担当課長
委　員	田中　之浩	和泉市環境産業部 産業振興室 商工観光担当課長
委　員	仲谷 正太郎	和泉市教育・こども部 学校教育室 教育指導担当課長
委　員	藤間　義隆	和泉市福祉部 福祉総務課長
委　員	小林　正弥	和泉市子育て健康部 子育て支援室 こども支援担当課長

3） 計画策定の経緯

実　施　日	内　　容
令和５年７月 21 日	第１回和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会 1. 和泉市地域公共交通網形成計画事業の進捗状況について 2. 和泉市コミュニティバス運行見直しの概要について 3. 槇尾中学校区 AI オンデマンド運行計画について 4. 横山地域バス（オレンジバス）の廃止について 5. 新モビリティサービス推進事業について 6. 和泉市地域公共交通計画策定について
令和５年８月 19 日～ ８月 28 日	市民アンケート調査の実施
令和５年９月１日	第１回路線網検討分科会 1. 阪和線西エリアの ODB(オンデマンドバス)の運行について 2. 将来ネットワークについて 3. その他（地域間幹線系統の位置づけ等）
令和５年 11 月２日	第２回路線網検討分科会、第１回移動支援検討分科会 1. 地域バスの見直しに関する基準について 2. 地域公共交通計画の骨子について
令和５年 11 月 24 日	第２回和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会 1. パブリックコメント募集結果概要（※コミュニティバス運行ルート等の一部改正（素案））及びコミュニティバス運行ルート等の一部改正について 2. 槇尾中学校区 AI オンデマンド運行計画について 3. 地域公共交通計画素案について
令和６年１月　４日～ １月 29 日	パブリックコメントの実施
令和６年２月 16 日	第３回和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会 （書面開催） 1. 和泉市周遊観光バス（ミュージアムタウンループ）における令和６年度以降の事業廃止に伴う路線休止ついて
令和６年３月 27 日	第４回和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会 1. 地域公共交通計画策定事業について 2. 阪和線西 AI オンデマンド運行計画策定事業について

和泉市地域公共交通計画
令和６年３月
発行　和泉市
編集　和泉市 都市デザイン部 都市政策室 交通担当
〒594-8501　和泉市府中町二丁目７番５号
電話（0725）99-8145
ＦＡＸ（0725）43-1348
E-mail　kotsu@city.osaka-izumi.lg.jp