

第2回
和泉市公共交通利用活性化
プロジェクト委員会

資料1

和泉市地域公共交通網形成計画 (素案)

平成 年 月

和泉市

※本計画は、平成31年5月以降の年号についても、便宜上「平成」としてあります。

和泉市地域公共交通網形成計画 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	13
1) 地勢及び人口	13
2) 住民の交通機関利用	27
3) 市内公共交通のサービス状況	35
4) 交通事業者へのヒアリング結果	47
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 公共交通に関する町会・自治会ヒアリング	56
1) 調査概要	56
2) 調査結果概要	56
6章 公共交通に関係する各分野との意見交換	59
1) 意見交換会の実施方法	59
2) 各分野における意見交換会の実施結果	60
7章 公共交通の課題整理	62
1) 公共交通を取り巻く現状から見た問題点	62
2) 本市における公共交通に関する課題整理	64
8章 地域公共交通網形成計画の施策体系	66
1) まちづくりの中で公共交通の果たす役割	66
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	66
3) 施策目標	69
4) 地域公共交通の将来イメージ	70
5) 目標を達成するために行う事業	72
9章 計画の推進体制と進捗管理	93
1) 住民・地域等との連携による計画の推進体制	93
2) 計画の進捗管理	93
3) 計画実施のための財源確保.....	93
参考資料	95
1) 市内公共交通に係る現況データ	96
2) 利用者ニーズの調査結果（平成 29 年度調査）	107

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、「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展など、社会情勢の変化に対応した移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な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。

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「地域公共交通網形成計画」（以下「網形成計画」という。）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。

① 地域公共交通網形成計画の背景

●「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、地方公共団体が中心となって人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標に取り組み、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築を国が支援する制度へと変化しています。

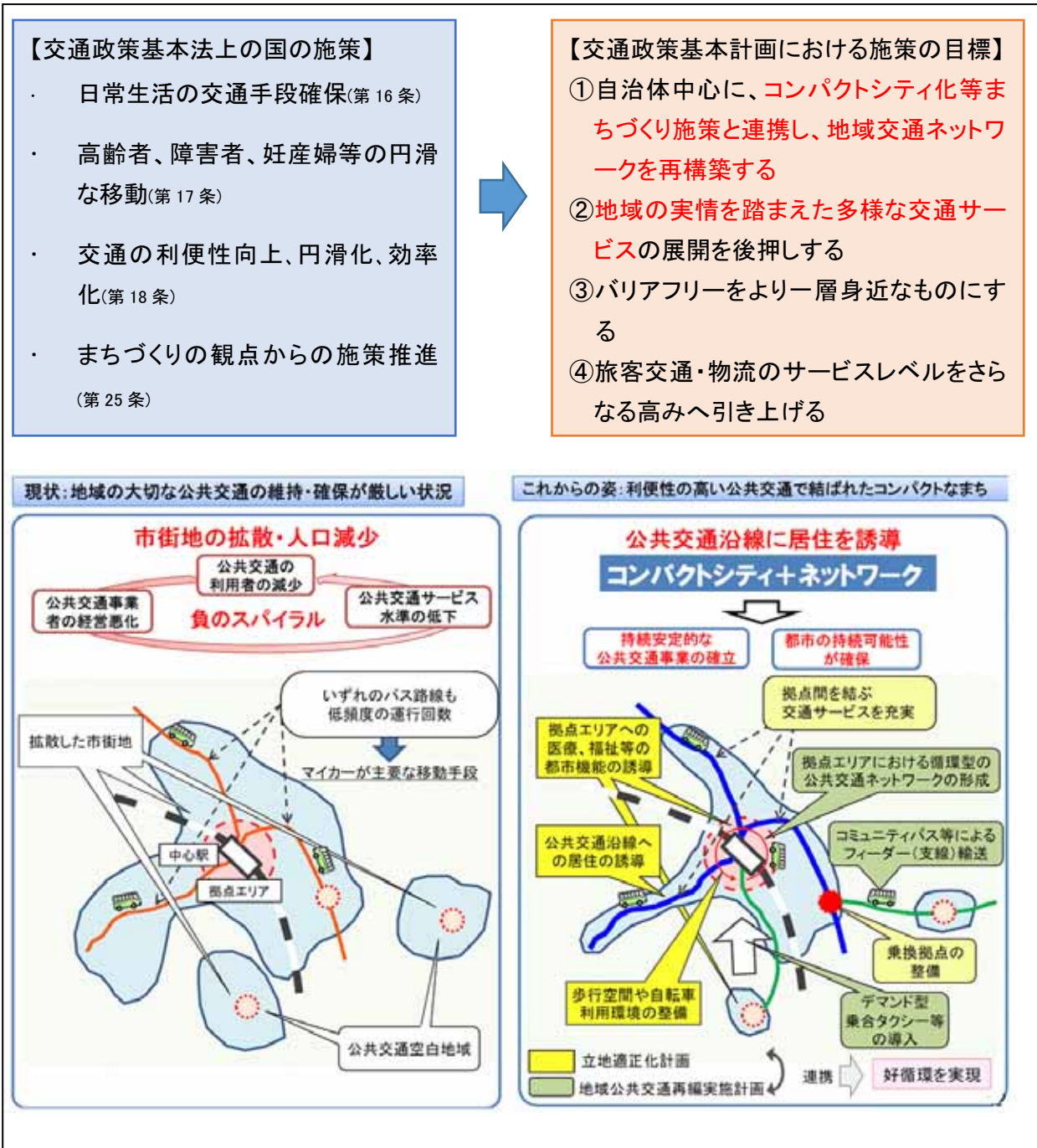


図 1-1 交通政策基本計画における地域公共交通網形成の方向性

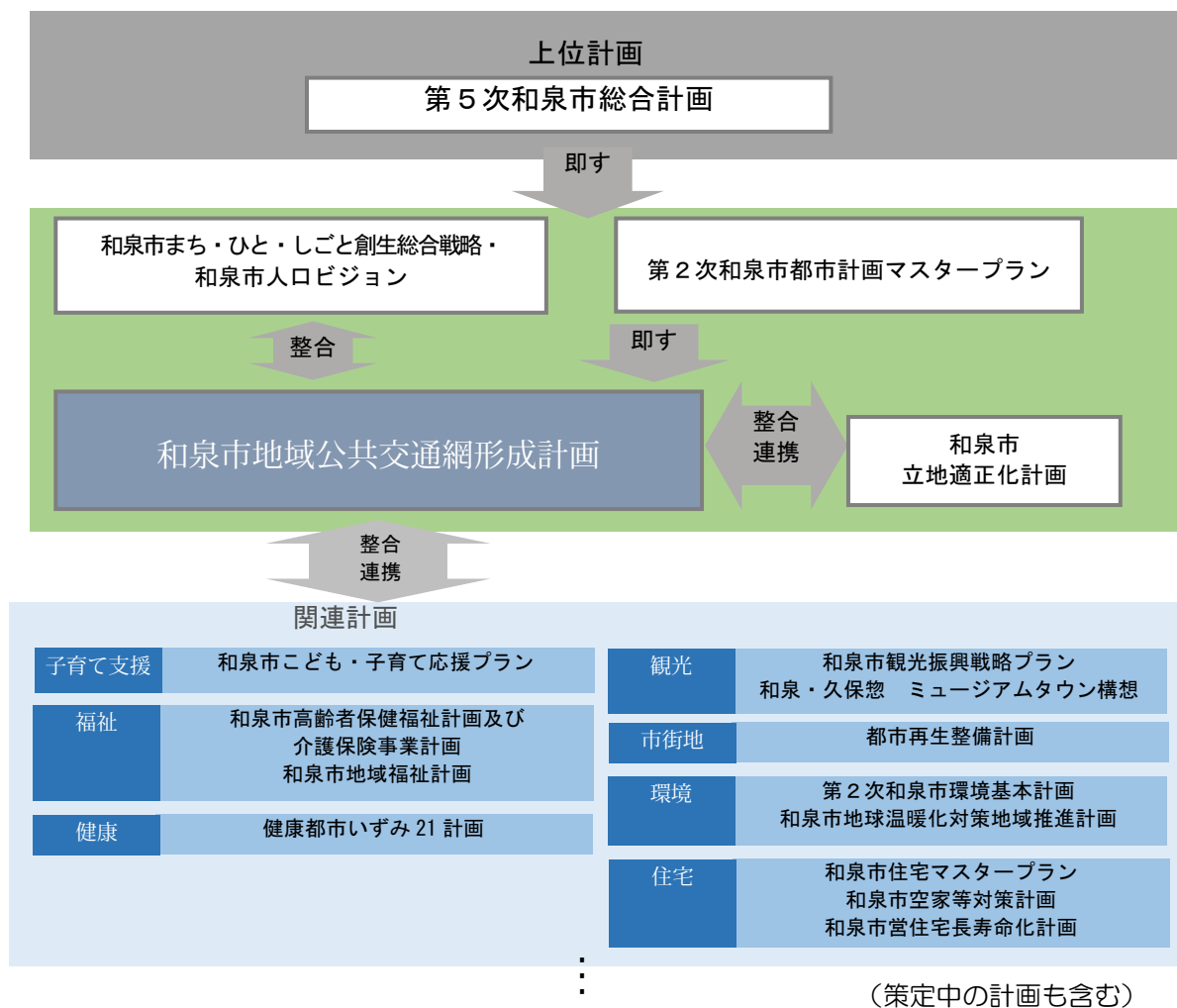
出典：交通政策基本計画、国土交通省資料

(2) 計画の位置づけ

本計画は、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的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、実施スケジュール等並びに住民・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。



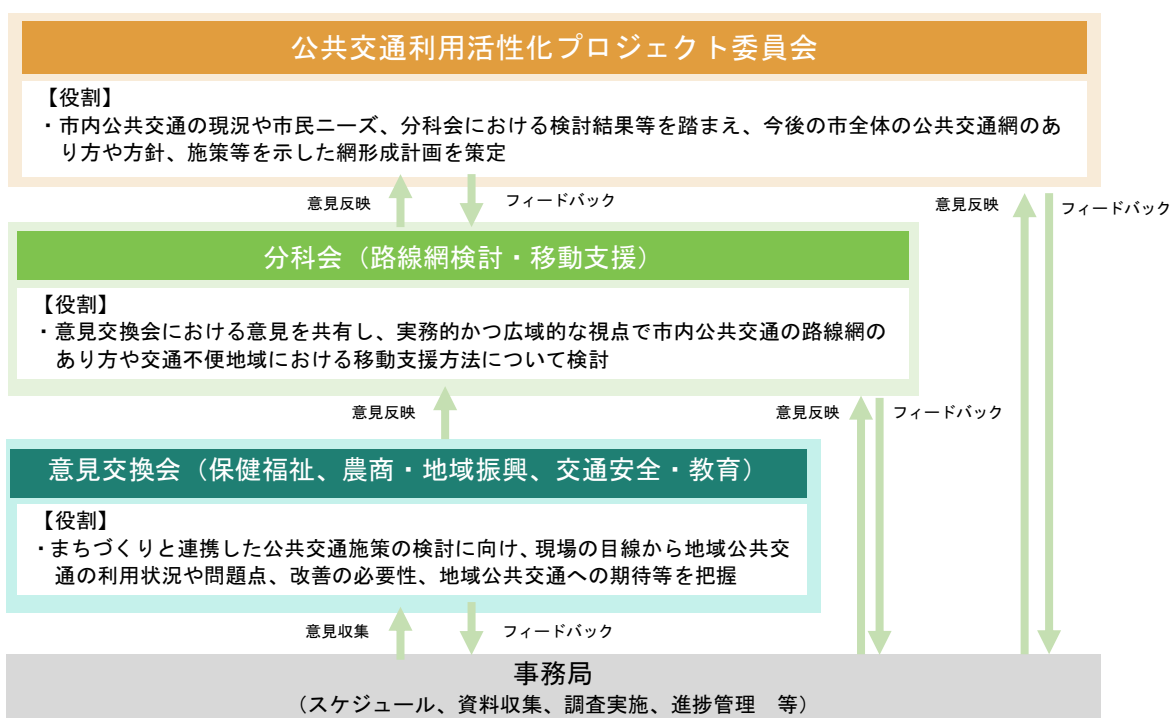
2) 計画の区域

計画の区域は、和泉市全域とします。

3) 計画の期間

網形成計画の対象期間は、平成 31 年度から平成 35 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（平成28年5月）

- ・第5次和泉市総合計画では、将来都市像として「未来に躍進！活力と賑わいあふれるスマイル都市」を掲げ、「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、市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、デマンドバス[※]の導入等について検討を進めます。

図 2-1 第5次和泉市総合計画にける将来都市像

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・バスなど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・利便性の向上などにより、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

③ 和泉市立地適正化計画（現在策定作業中）

・現在策定作業を進めている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など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】（暫定版）

- (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
 - ・都市拠点における賑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賑わい創出、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賑わい形成
 - ・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づ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 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】（暫定版）

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]

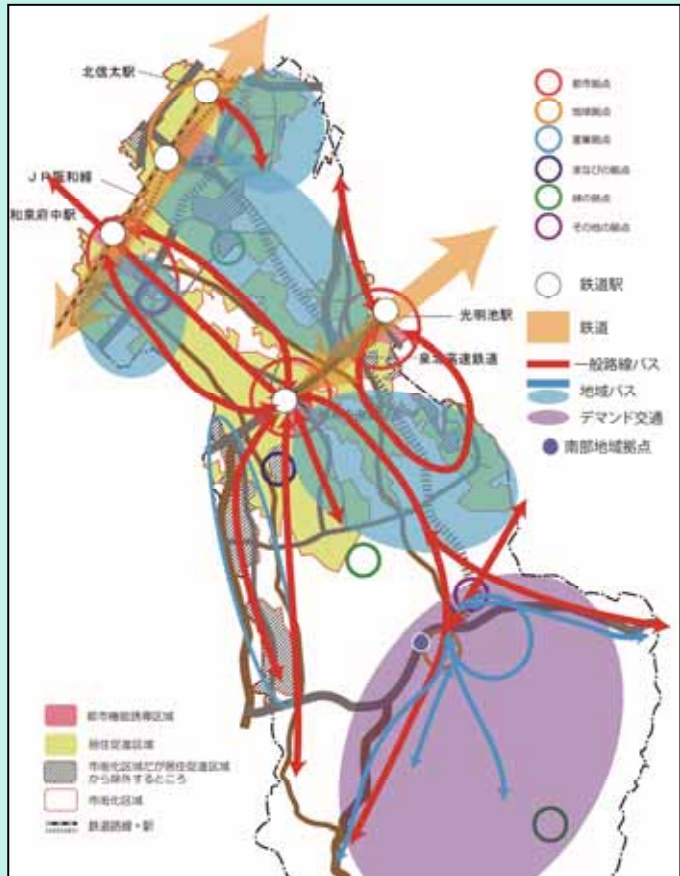
- 信太山駅周辺及び富秋中学校区等のまちづくりに対応した日常生活を支える商業、交流機能等の強化を図ります。

[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。

産業拠点、まなびの拠点、みどりの拠点、その他の拠点

- 拠点の位置づ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づけていませんが、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。

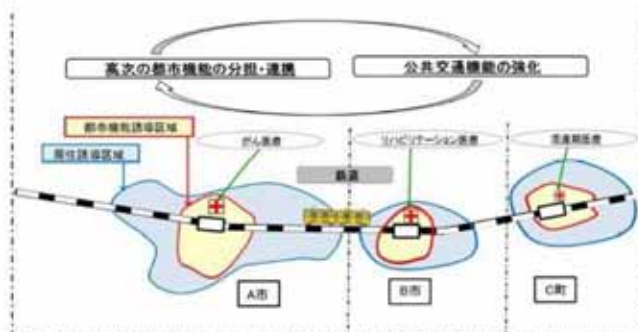
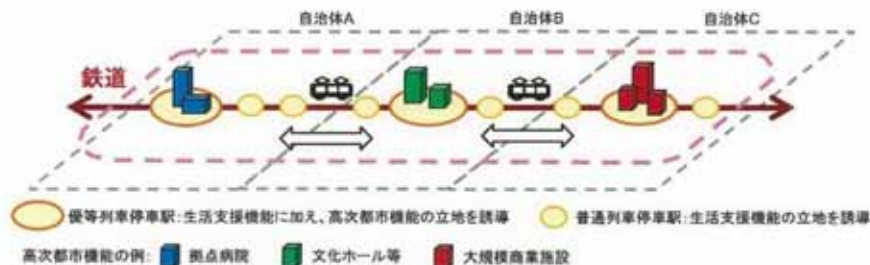


図 都市機能増進施設の連携・役割分担イメージ

(2) 国や大阪府における関連計画

① 交通政策基本計画（国・平成 27 年 2 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、地方公共団体が中心となって人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標に取り組むとともに、まちづくりと連携した、面的な公共交通ネットワークの再構築を目指しています。

【基本の方針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自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域公共交通ネットワークを再構築する
- ②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
- ③バリアフリーをより一層身近なものにする
- ④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

現状：地域の大切な公共交通の維持・確保が厳しい状況



これからの姿：利便性の高い公共交通で結ばれたコンパクトなまち

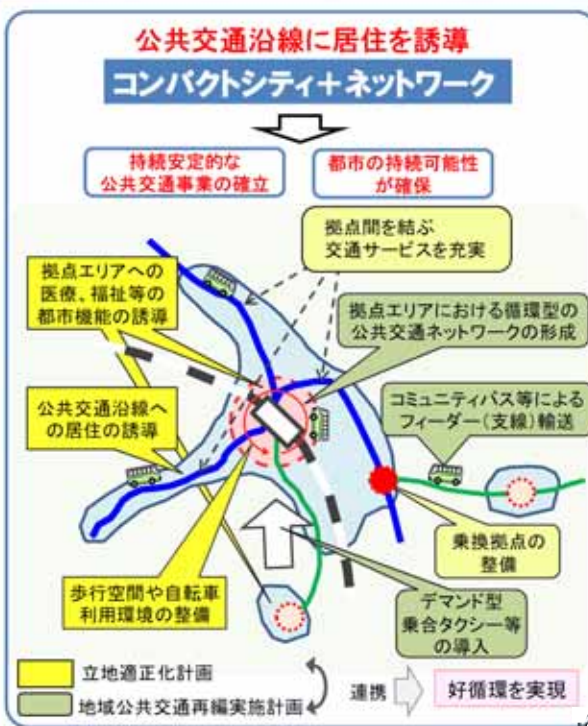


図 交通政策基本計画の概要（抜粋）

出典：国土交通省 HP

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・平成 26 年 1 月）

- ・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、観光地へのアクセス性の向上」と「利用者の視点にたった乗り継ぎ時の移動負担の軽減などにより、さらなる利便性の向上」を図ることとしています。

■ 目指すべき姿
北陸新幹線やリニア中央新幹線等の東西二極を結ぶ広域インフラの早期整備に向けた取組みにあわせて、これらの整備効果を最大限に発現できるよう、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）の集積を最大限に活かし、
・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、観光地へのアクセス性の向上を図る
・利用者の視点にたった、乗り継ぎ時の移動負担の軽減などにより、さらなる利便性の向上を図る

■ 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、都市間の連携強化、観光地へのアクセス性の向上）
2. 公共交通の利便性向上
（移動負担の軽減や情報案内の充実などによる利便性の向上）
3. 公共交通の利用促進
（様々な主体と連携した取組み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
- * 次期近畿地方交通審議会答申の検討にあたって、地方から国への提案材料として活用

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、「都心機能の強化」/「関西の連携強化」/「観光客」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を向上
・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の向上を図る
- 都市間の連携強化、観光地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
・観光地へのアクセス性の向上を図る



② 公共交通の利便性向上 / ③ 公共交通の利用促進

- * 利用者の視点にたった乗り継ぎ時（鉄道⇔鉄道、鉄道⇔バスなど）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

<取組みイメージ ～既存ストックを最大限に活用～>

中長期的な対策として検討を行うもの	<ul style="list-style-type: none"> ・相互直通運転の実施（部分的な改良など） ・乗り継ぎにおける駅機能の充実 ・料金負担の軽減 など
引き続き取組むもの	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・乗り継ぎ案内情報の充実 ・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施 ・観光や地域のにぎわいづくりと連携した利用促進 ・鉄道駅耐震補強、可動式ホーム柵設置 など

(3) 和泉市地域公共交通総合連携計画のフォローアップ

① 計画の概要

- ・本市では、公共交通の利用促進を基本とし、安全で安心して移動できる交通体系の確立を目指すため「和泉市地域公共交通総合連携計画」を平成21年3月に策定しました。
- ・同計画では、「公共交通ネットワークの再構築」「利用しやすい交通システムの確立」「自動車利用の適正化と公共交通機関利用促進」「市民と取り組む交通」を交通施策体系再編の方針として定め、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

全体事業計画	これまでの主な取組状況
和泉市域バス路線網再編 【事業主体】 南海バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・「トリヴェール和泉」(東部ブロック) 開発事業完了に伴う、はつが野線経路の改編、運行 ・「トリヴェール和泉」(西部ブロック) 開発事業進捗にあわせて大型ショッピングセンター出店や事業者の進出に伴う、テクノステージ線の増便 ・和泉中央線街路築造工事(JR 阪和線アンダーパス) 完工、和泉府中駅前再開発に伴う駅前広場の整備と都市計画道路整備に伴う、基幹軸を形成する路線バスの和泉府中駅前乗り入れの実現
コミュニティバスの向上と改編 【事業主体】 和泉市	<ul style="list-style-type: none"> ・住民ニーズを踏まえて定期的なルート及びバス停配置の見直し ・利便性を配慮したコミュニティバス相互、コミュニティバスと路線バス間の乗り継ぎバスダイヤの改編 ・各種広報媒体におけるコミュニティバス再編、新時刻表等の周知 ・利用状況調査及びICカード導入可能性調査の実施
市民主体で運行する交通サービスの導入・見直し検討 【事業主体】 和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会	<ul style="list-style-type: none"> ・横山地域バス運営委員会と連携したオレンジバスダイヤの改正 ・地域バスと路線バスの交通結節点となる槇尾中学校前での乗換えバスダイヤの改編 ・路線維持バスの利用状況調査の実施 ・南横山校区における公共交通ワークショップの実施
バス結節点の乗換利便性の向上 【事業主体】 和泉市 南海バス(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスの和泉府中駅への乗り入れ実施

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、地場産業など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)などの高規格の道路が整備され、和泉中央線、国道 480 号などが南北の地域交通軸を形成しています。

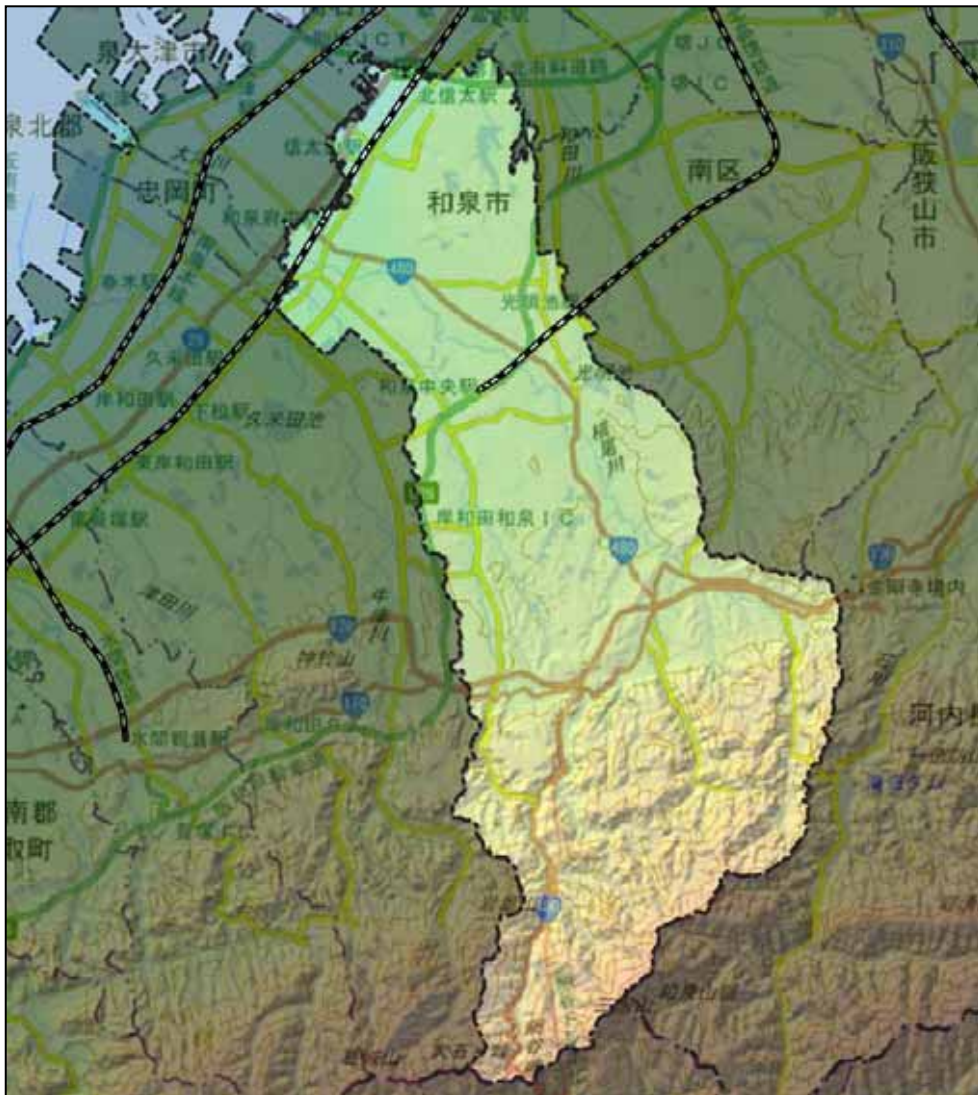


図 3-1 本市の地勢図

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すが、次第に増加率は小さくなっていきます。

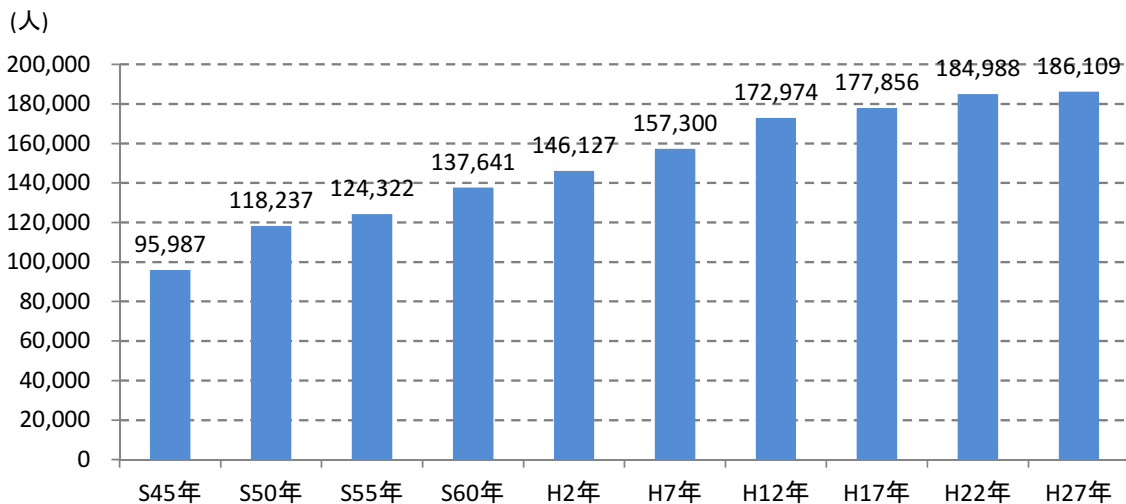


図 3-2 総人口の推移

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。平成27年の高齢化率は22.9%であり、大阪府平均26.1%（平成27年、国勢調査）よりも低い状況にありますが、高齢化は進行しています。

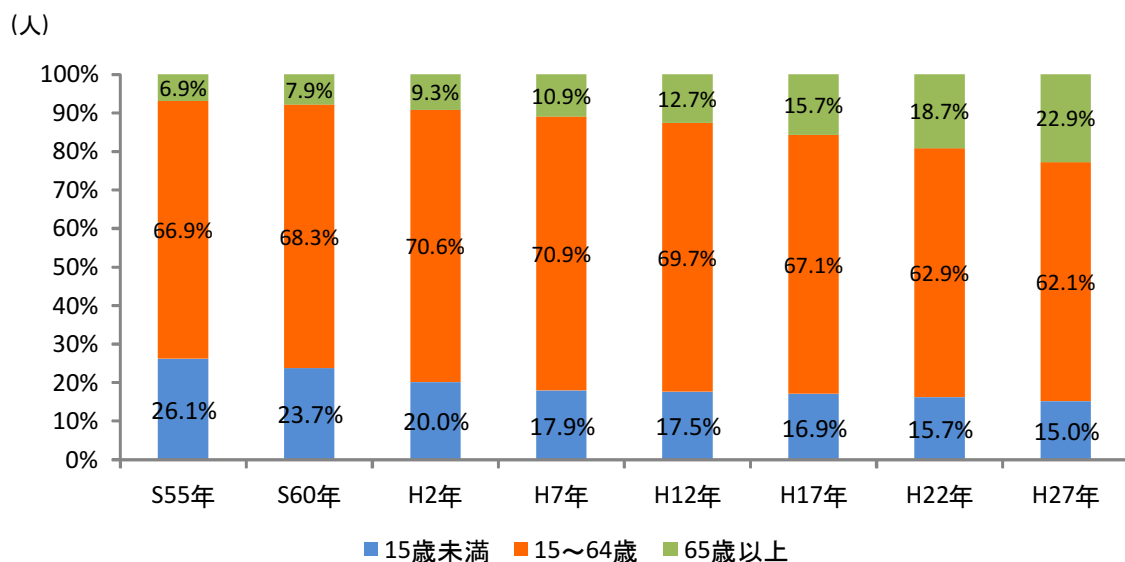


図 3-3 年齢三区分人口構成の推移

出典：国勢調査

② 将来人口の予測

- 将来人口は平成 32 年をピークに減少すると予測されており、平成 52 年の人口は 171,767 人と予測されています。
- 人口構成は高齢化が進行し、平成 47 年には約 3 割に達することが予測されています。

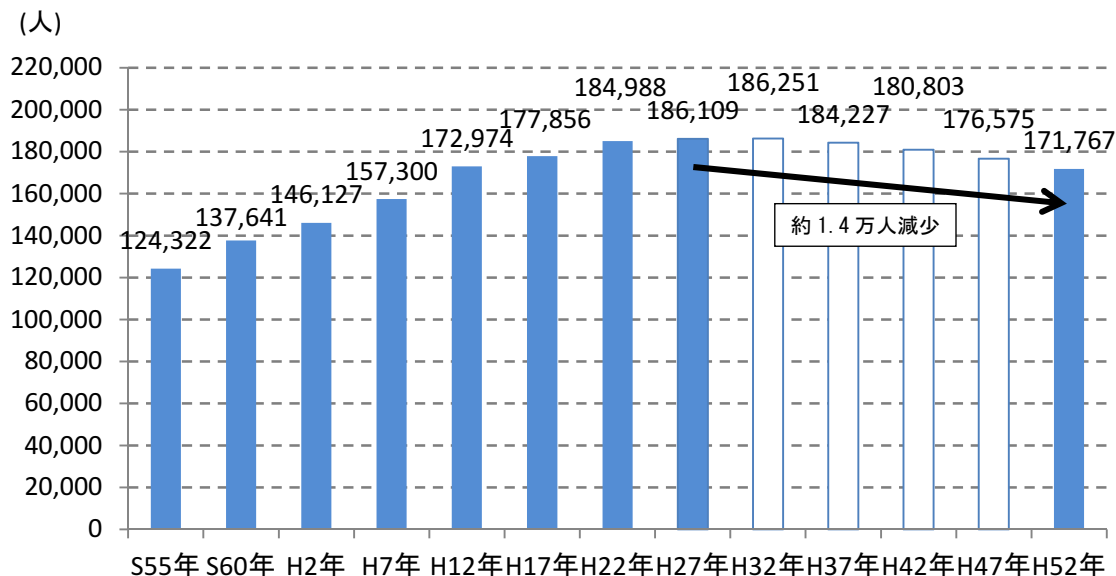


図 3-4 将来人口の推移

出典：日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

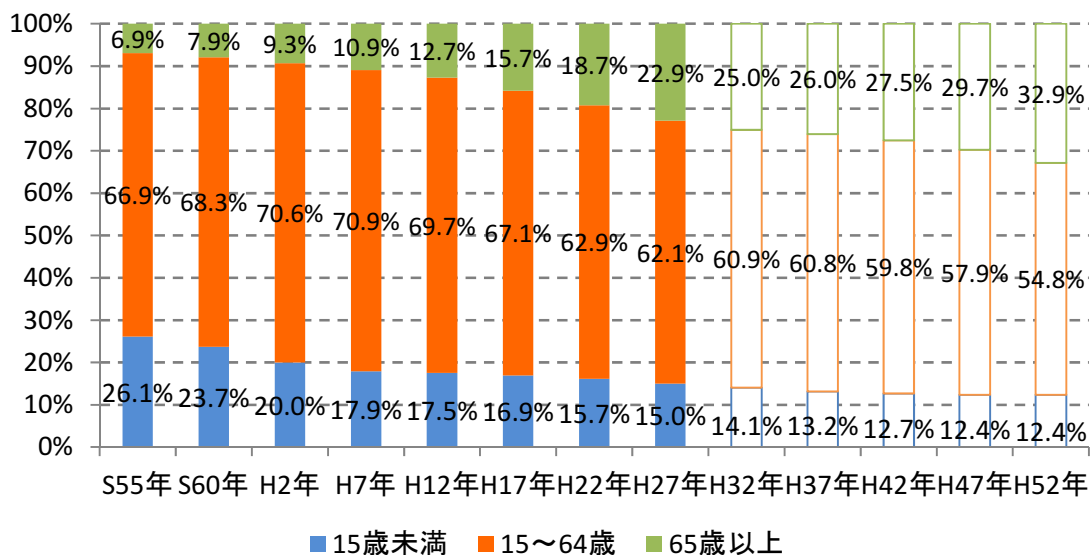


図 3-5 将来人口構成の推移

出典：日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）（国立社会保障・人口問題研究所）

※本計画の将来推計人口については、同時期に策定しております「和泉市立地適正化計画」と整合を図るため、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。

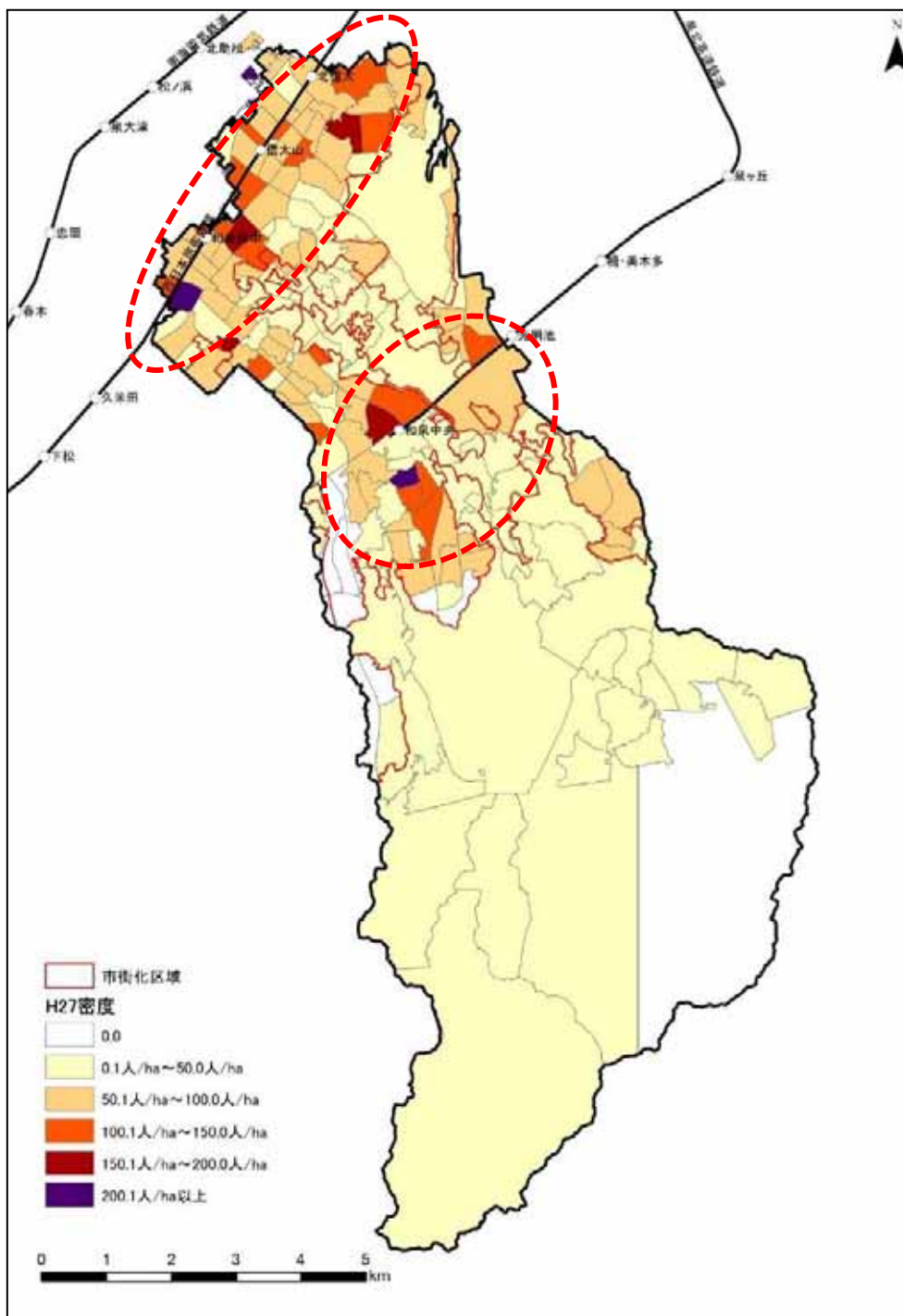


図 3-6 人口密度(平成 27 年)

出典：平成 27 国勢調査

(3) 高齢化率分布

●市平均の高齢化率は22.9%（H27年）ですが、南部地域を中心に40%を超える高齢化率となっているエリアがあるほか、北部地域においても30%を超える高齢化率となっているエリアが見られます。

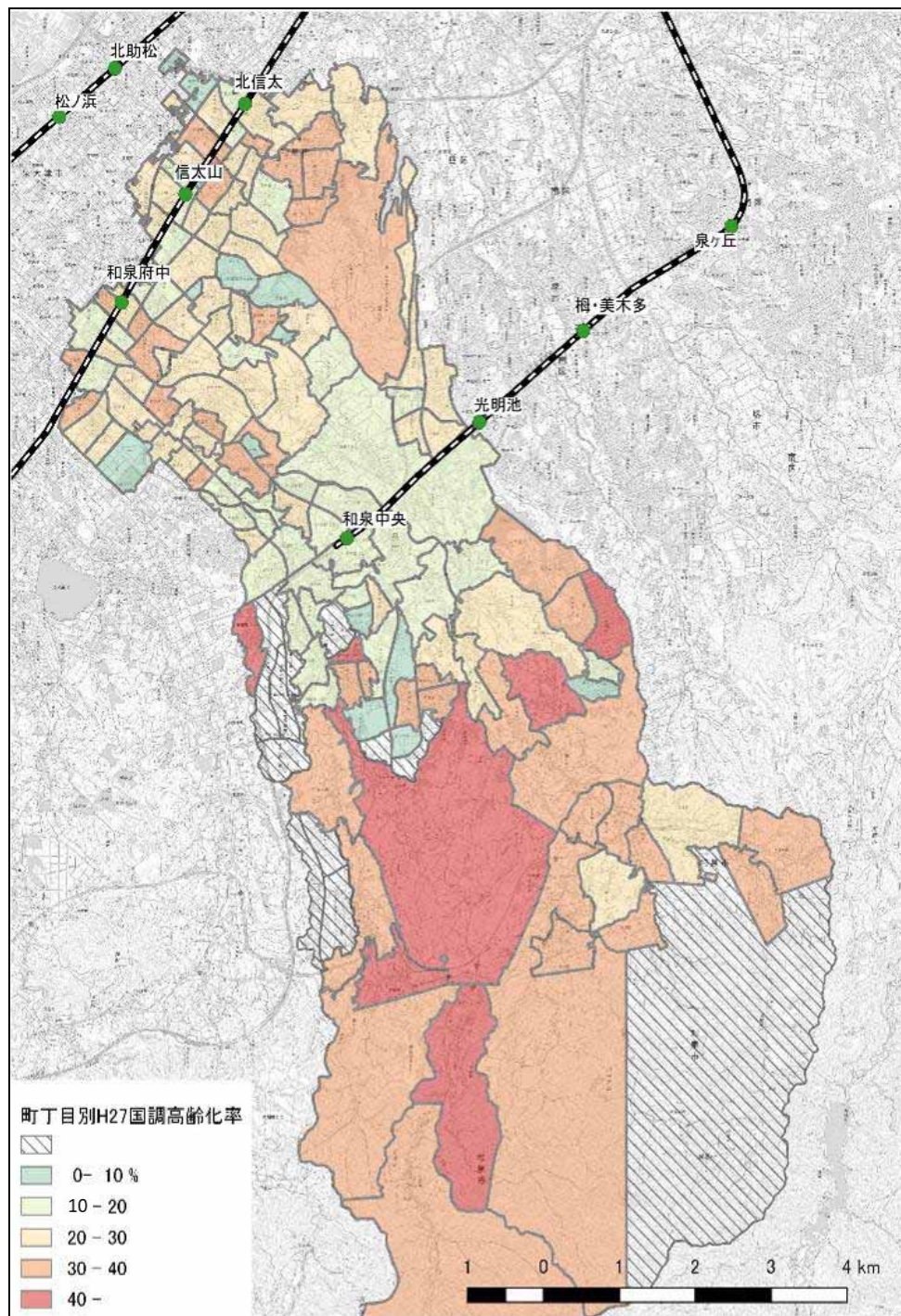


図 3-7 高齢化率(65歳以上)

出典：平成27国勢調査

(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、公共交通でカバーしている地域は 85.1% となっています。総人口のうち 14.9% 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

人口の出典：平成 27 年国勢調査

	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 (%)
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

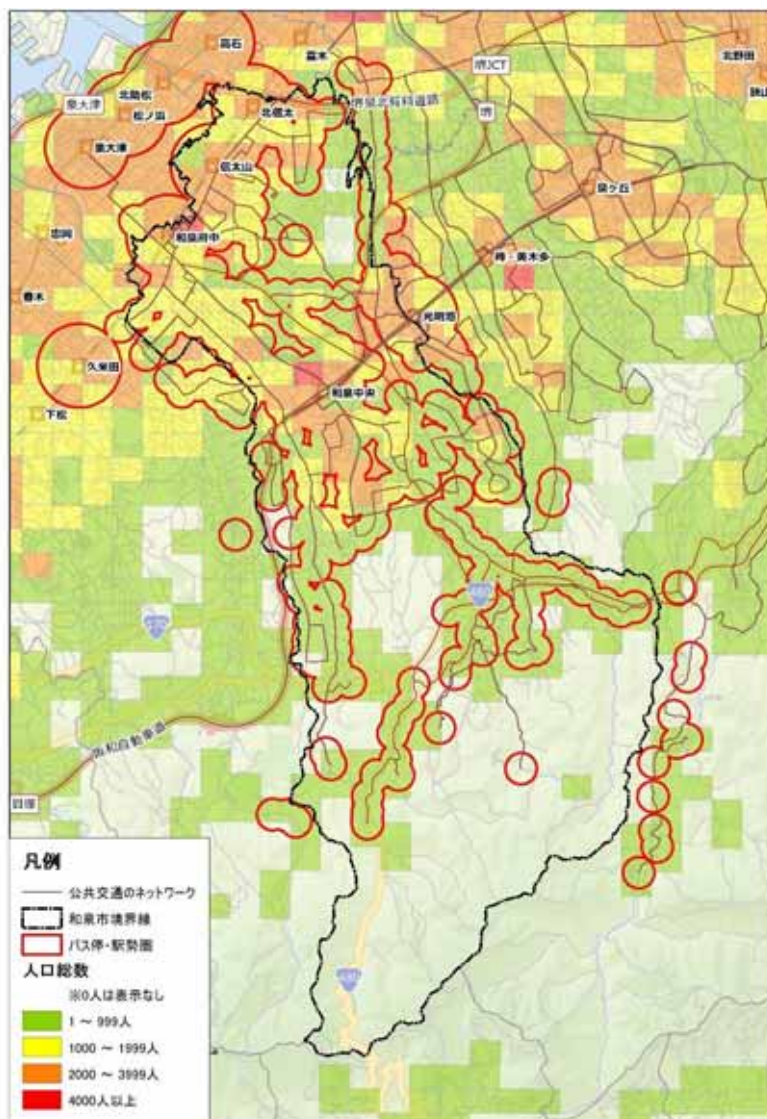


図 3-8 総人口に対する公共交通カバー状況

出典：平成 27 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みると、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における従業者が多くなっています。

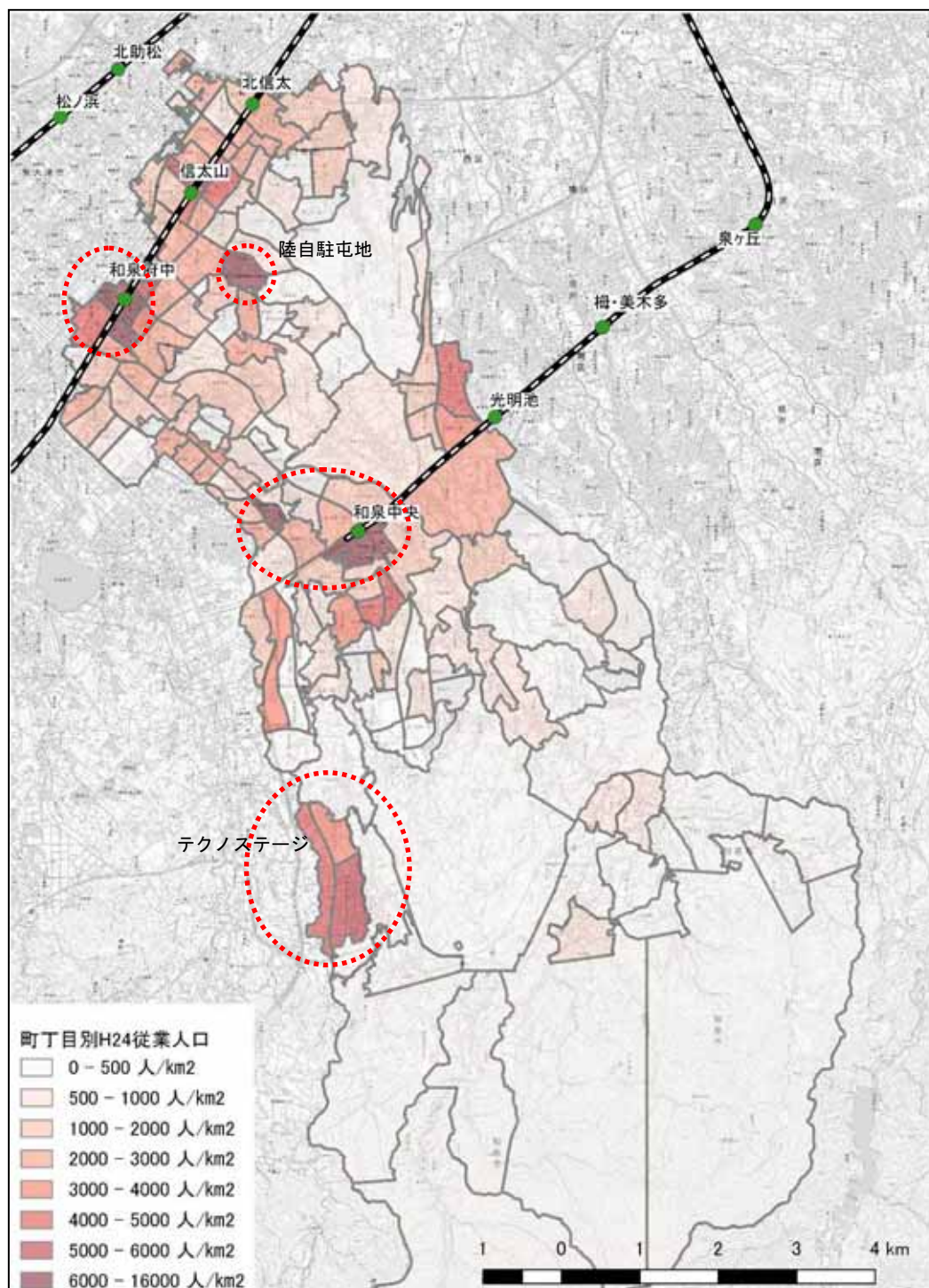


図 3-9 従業人口密度(勤務地町丁目別にみた面積当たり従業者数)

出典：平成 24 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、本市から大阪市や隣接市である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 14,000 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 8,600 人/日となっています。

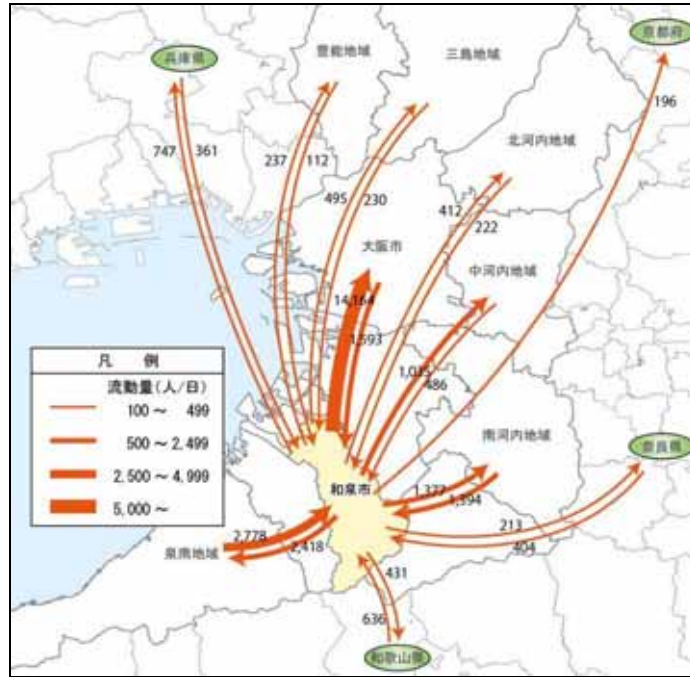


図 3-10 15 歳以上就業者(通勤者)の流動（広域流動）

出典：平成 27 年国勢調査

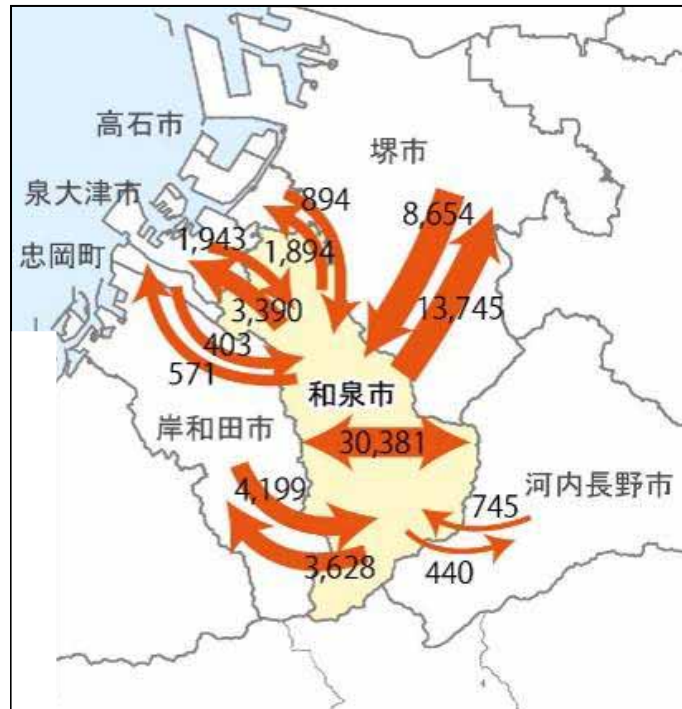


図 3-11 15 歳以上就業者(通勤者)の流動（隣接市町への流動）

出典：平成 27 年国勢調査

【通学】

- 15歳以上通学者も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1,700人/日、堺市への流出量は約2,500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870人/日となっています。

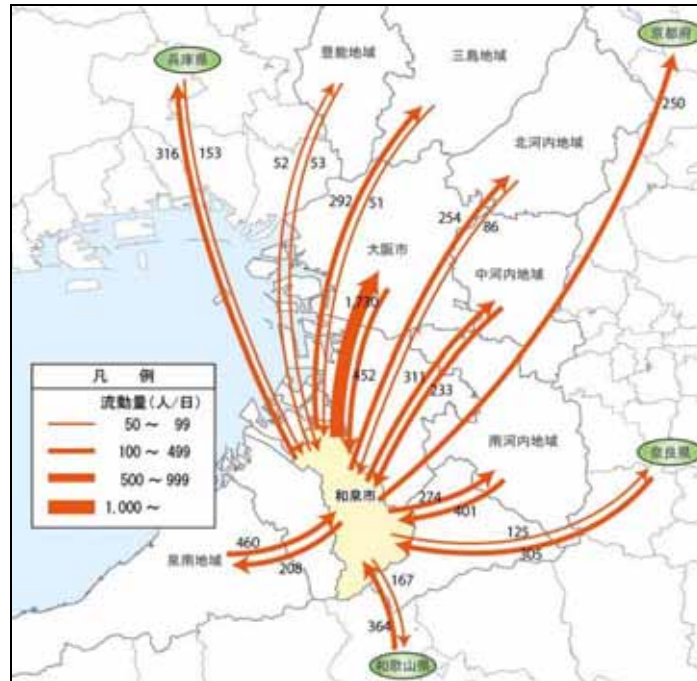


図 3-12 15歳以上通学者の流動（広域流動）

出典：平成27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：平成27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）。

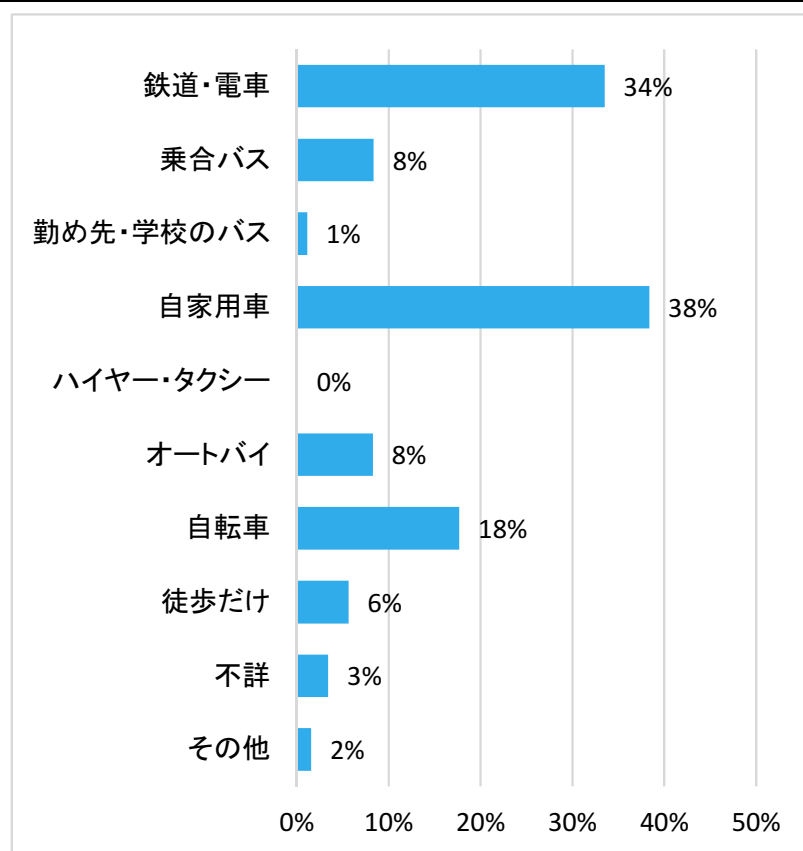


図 3-14 通勤・通学における利用交通手段(複数回答)

出典：平成 22 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・通学時において、鉄道は和泉中央駅周辺（いぶき野）を中心にはつが野、JR 阪和線沿線、光明台付近を中心に利用率が高くなっています。

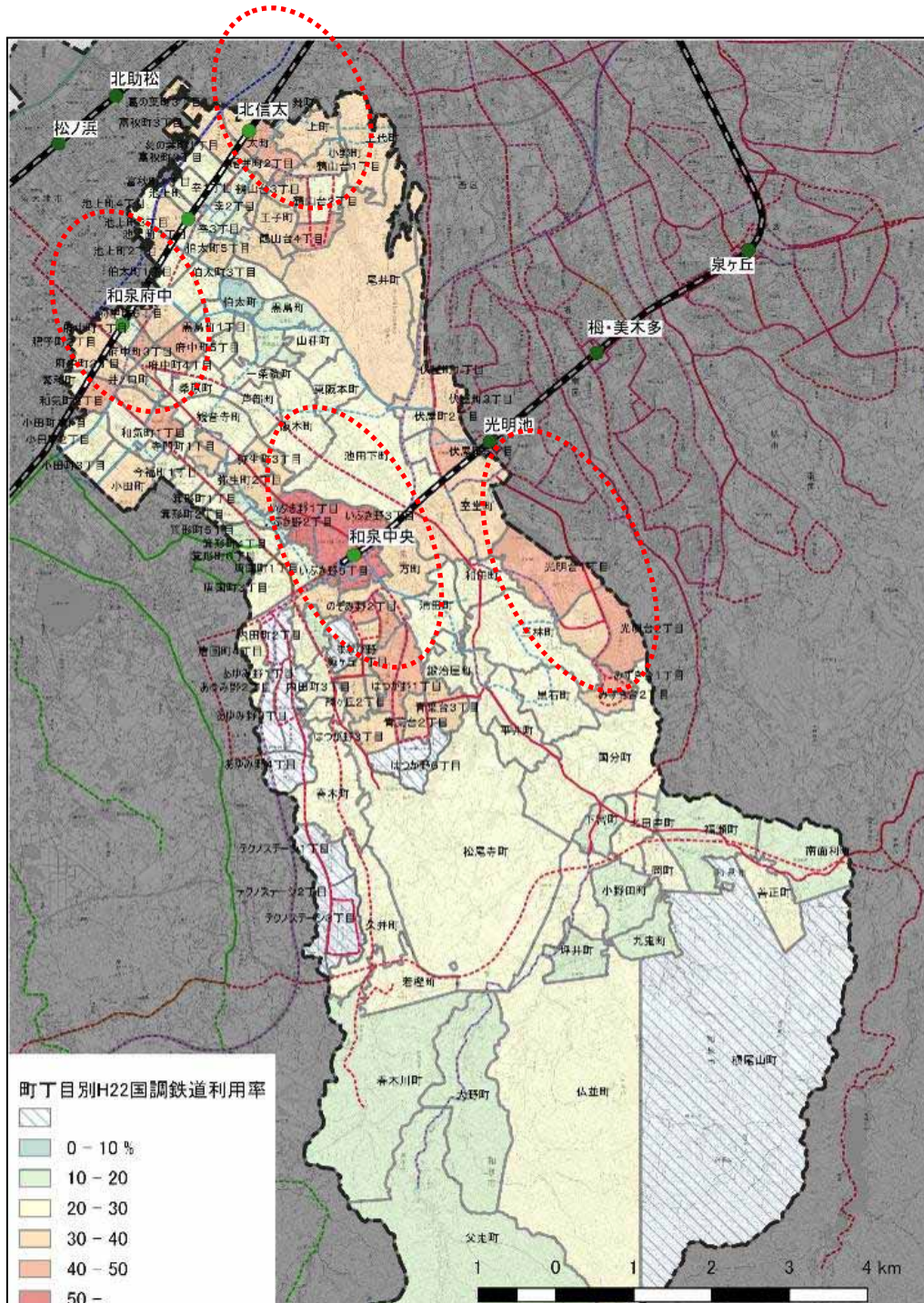


図 3-15 居住者の通勤・通学時の鉄道利用率

出典：平成 22 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・通学時において、バスは光明台、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少なくなっています。

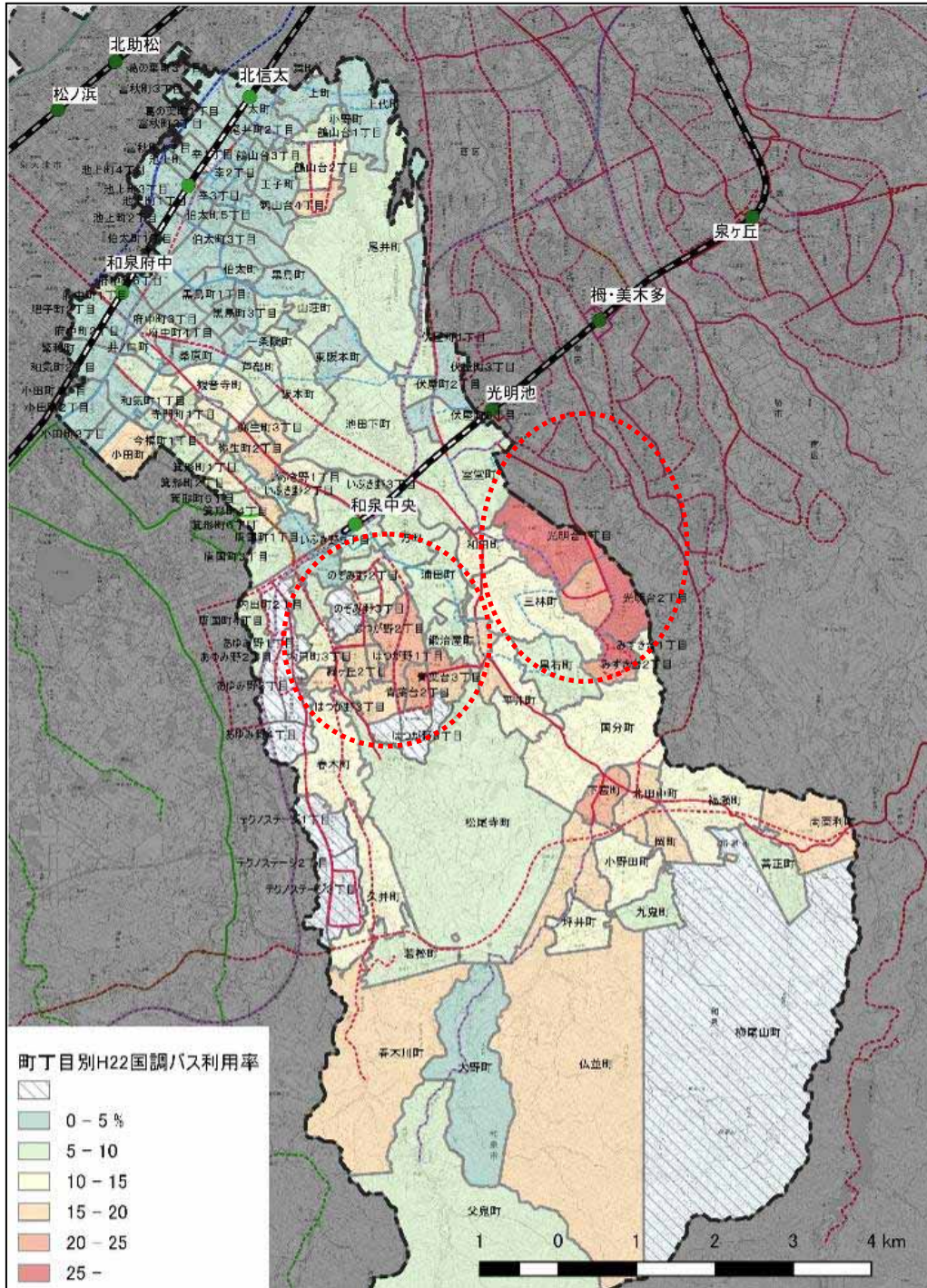


図 3-16 居住者の通勤・通学時のバス利用率

出典：平成 22 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・通学時の自動車利用は南部地域を中心に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自動車利用が多い地域が見られます。

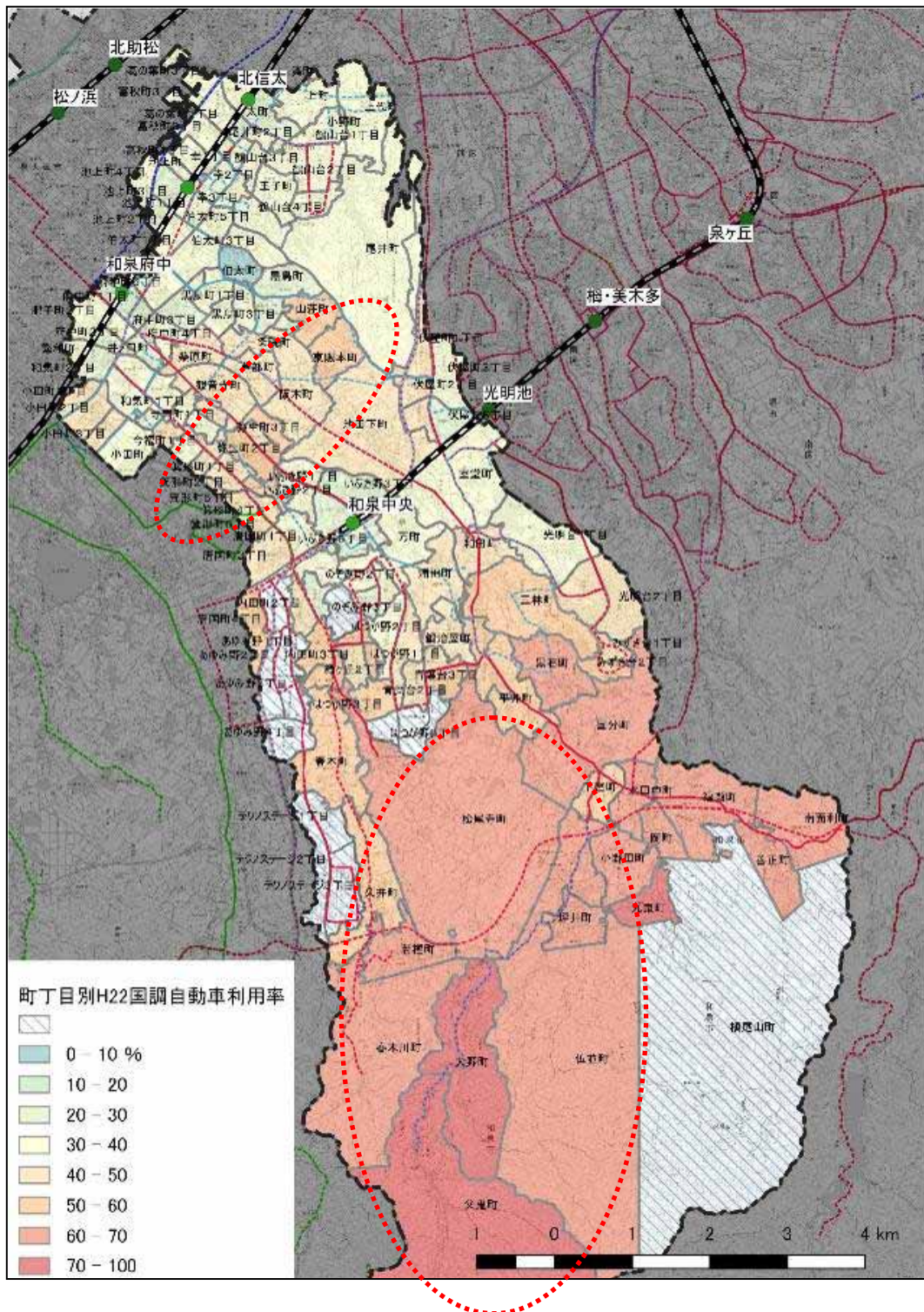


図 3-17 居住者の通勤・通学時の自動車利用率

出典：平成 22 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・通学時の自転車利用は、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。

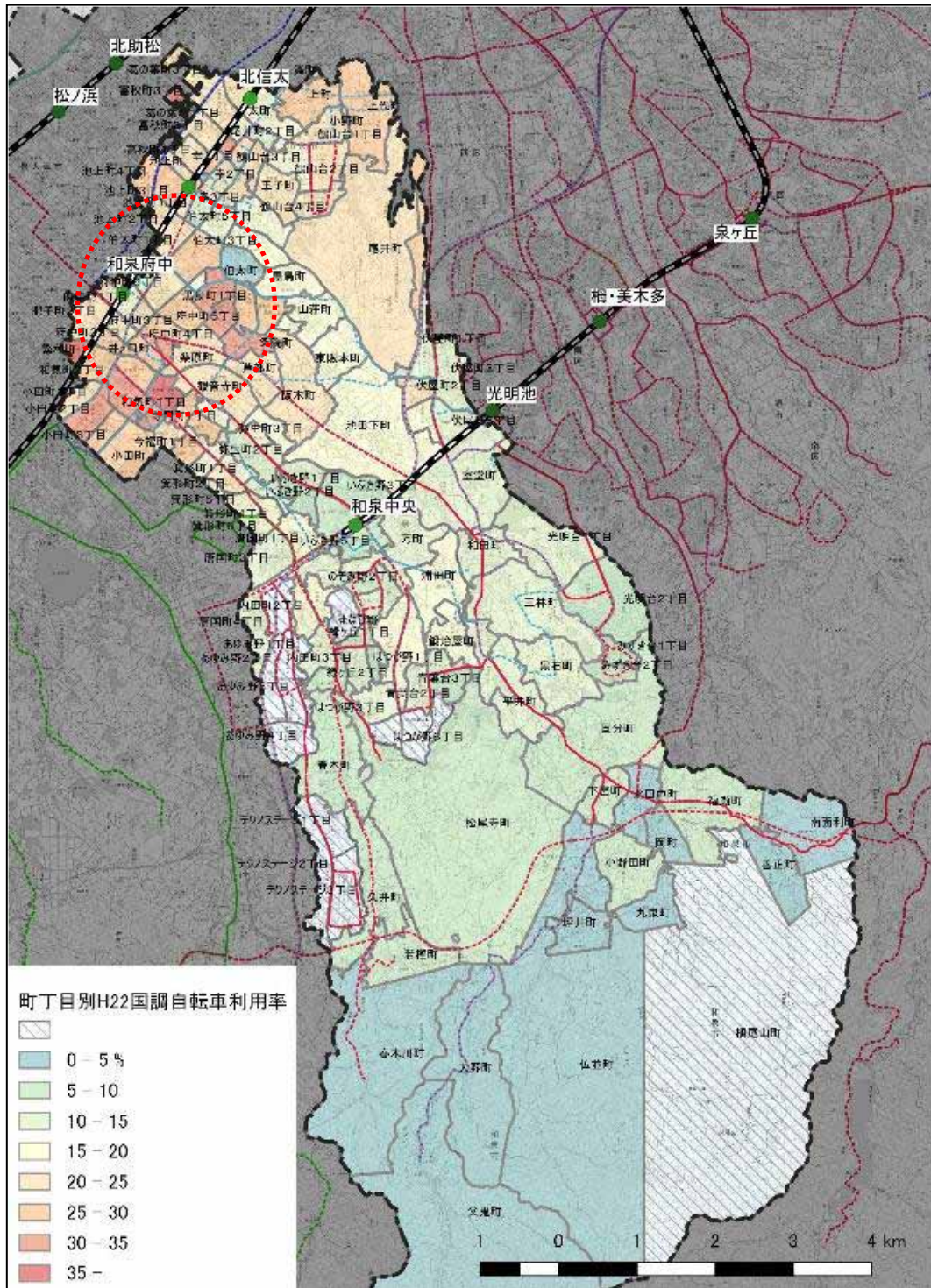


図 3-18 居住者の通勤・通学時の自転車利用率

出典：平成 22 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

●市内を出発する交通の過去30年間の推移を見ると、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。

●鉄道利用も増加していますが、自動車利用に比べるとその伸びは緩やかです。

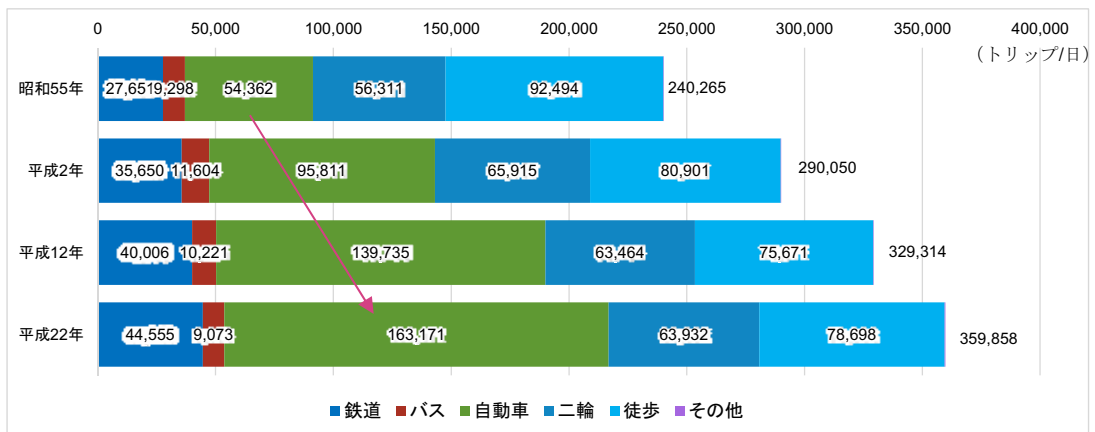


図 3-19 和泉市を出発する代表交通手段別交通量の推移(単位:人/日)

出典：近畿圏パーソントリップ調査結果

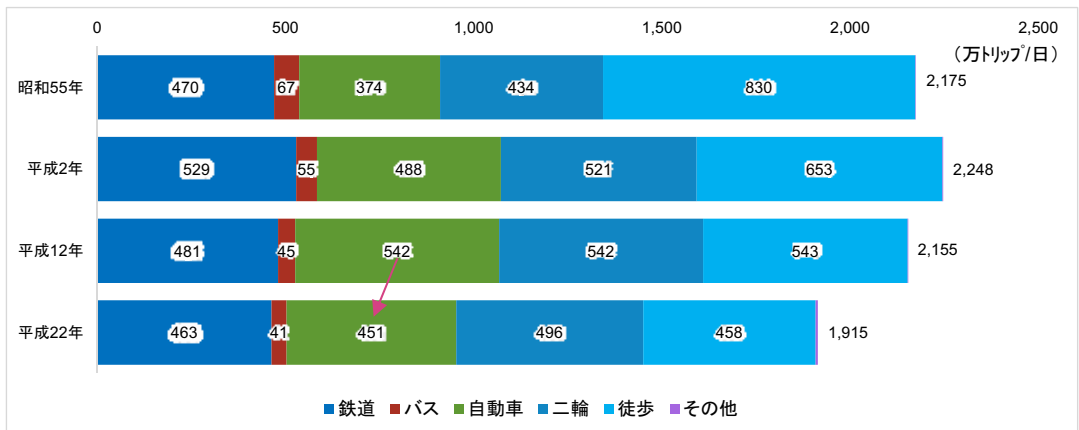


図 3-20 大阪府内を出発する代表交通手段別交通量の推移(単位:万人/日)

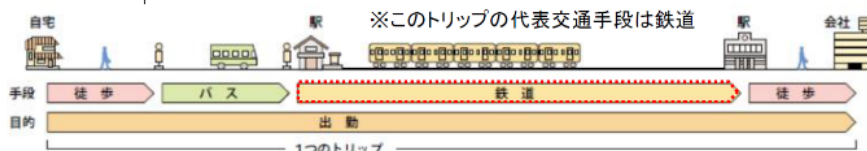
出典：近畿圏パーソントリップ調査結果

※ 代表交通手段

鉄道、バス、自動車、二輪(自転車、原付・自動二輪車)、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(自転車、原付・自動二輪車)→徒歩の順で、最も優先順位の高いものとしています。

(例：会社への出勤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45%が自動車利用となっている一方、休日は約66%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。

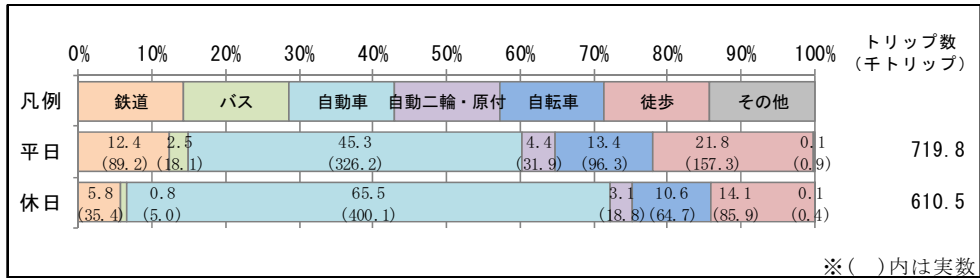


図 3-21 平日と休日における代表交通手段別に見た人の動きの比較(和泉市発着)

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22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、登校目的で2割を超えている一方、自由、業務目的では低くなっています。

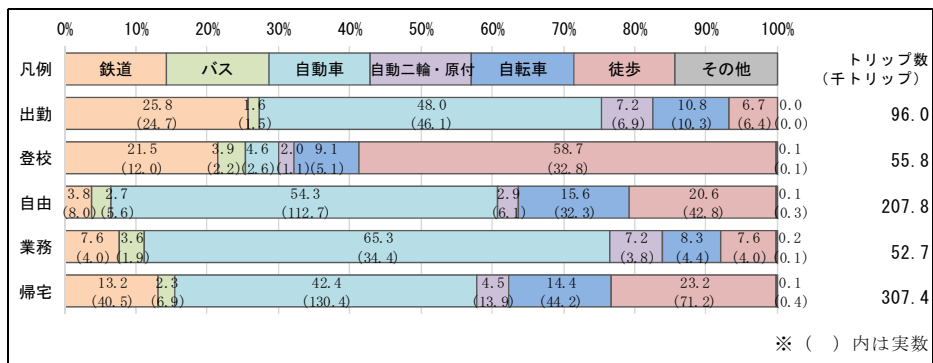


図 3-22 目的別の代表交通手段別に見た人の動きの比較(和泉市発着・平日)

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22年)

●休日では大部分が自由目的による移動ですが、半数以上が自動車による移動となっています。

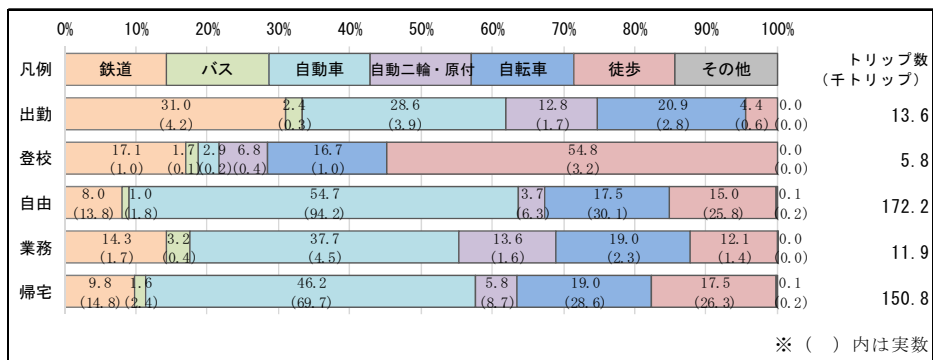


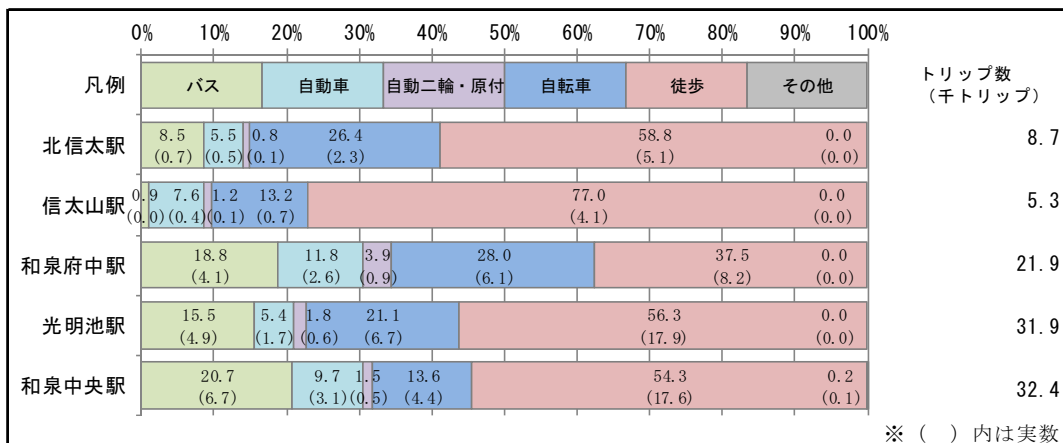
図 3-23 目的別の代表交通手段別に見た人の動きの比較(和泉市発着・休日)

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査(平成22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

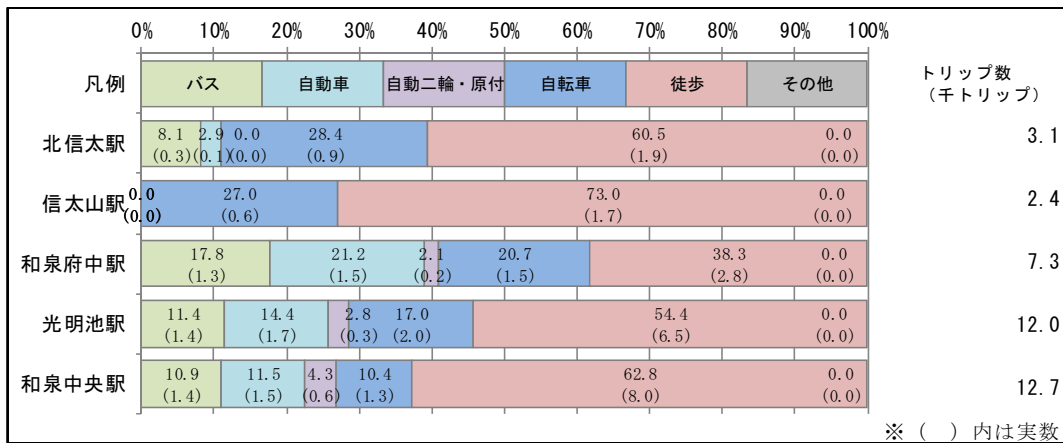
- 駅別の端末交通手段（アクセス交通手段）を見ると、徒歩及び自転車が多いほか、和泉府中、光明池、和泉中央の各駅はバスによるアクセスが多くなっています。
- 和泉府中、和泉中央の各駅においては、自動車によるアクセスも見られ、特に休日においてはバスよりも自動車によるアクセスが多くなっています。



※不明を除く

図 3-24 駅別の端末交通手段の分担率(平日)

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）



※不明を除く

図 3-25 駅別の端末交通手段の分担率(休日)

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

② 市内地域別鉄道利用駅分担（鉄道定期券調査）

●鉄道定期券利用者について、居住者の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。

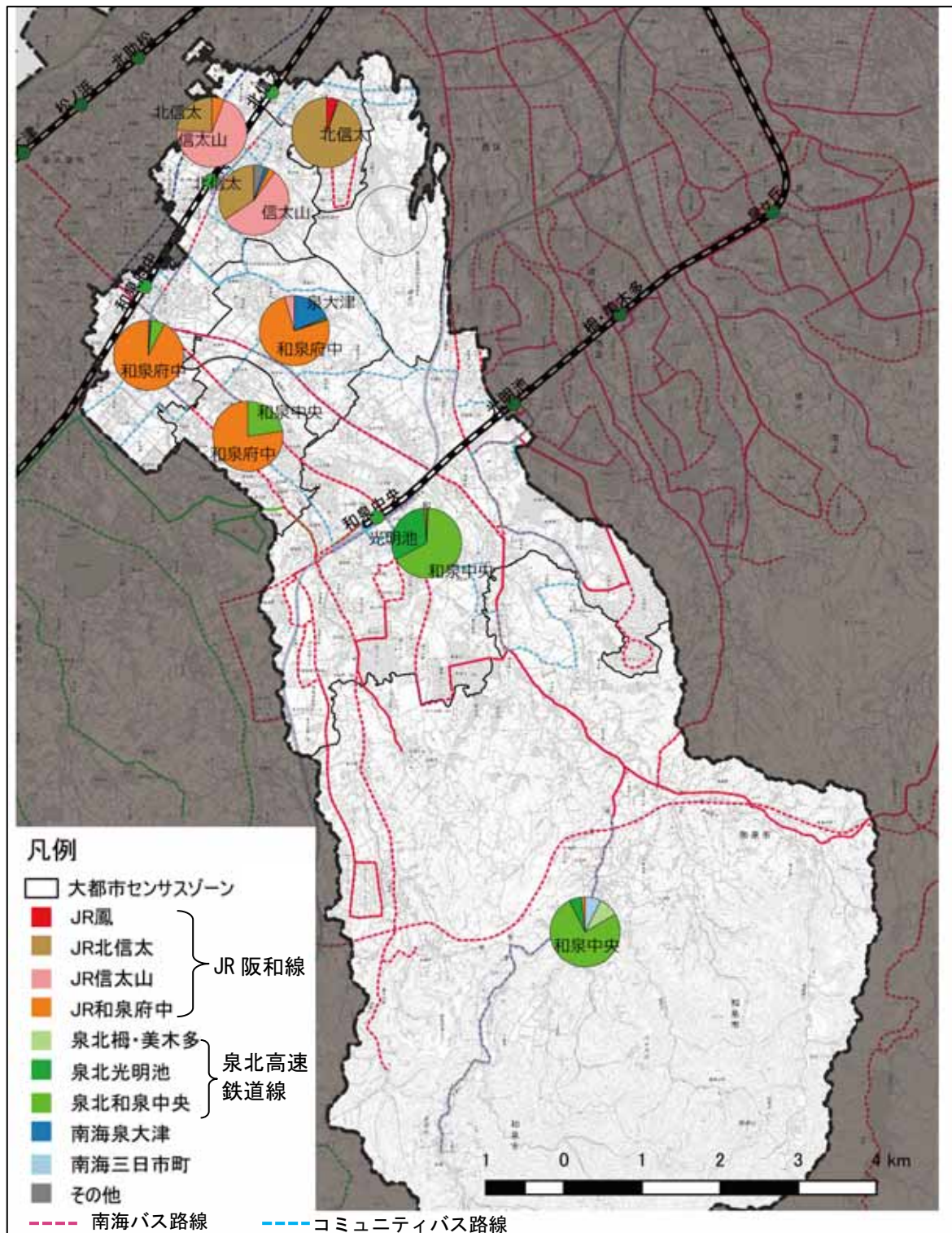


図 3-26 市内各駅の地域別利用者数分布(居住地⇒乗車駅)

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。

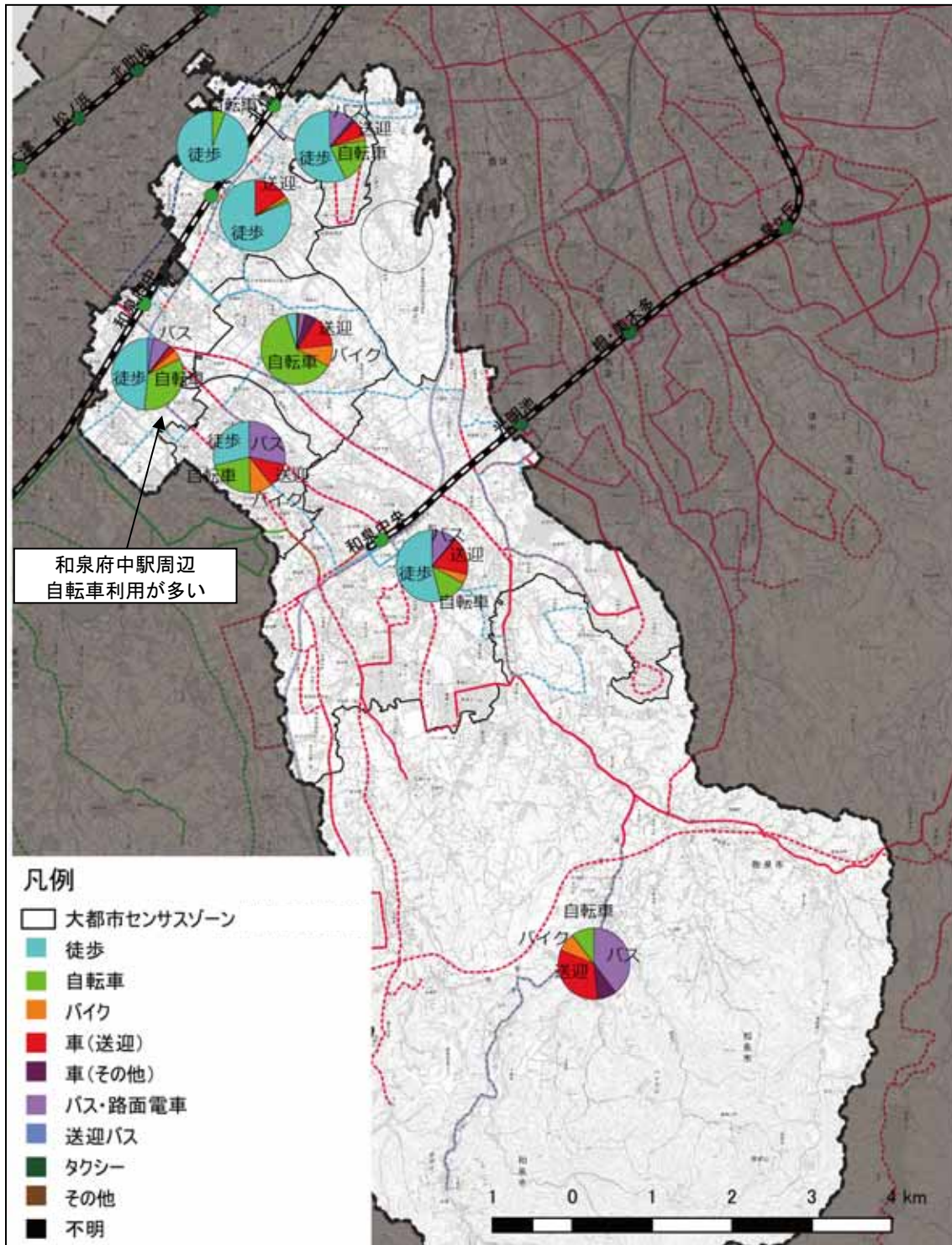


図 3-27 市内各駅の地域別アクセス交通手段分布（居住地⇒乗車駅）

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、平成 27 年には 0.72 台/世帯となっています。

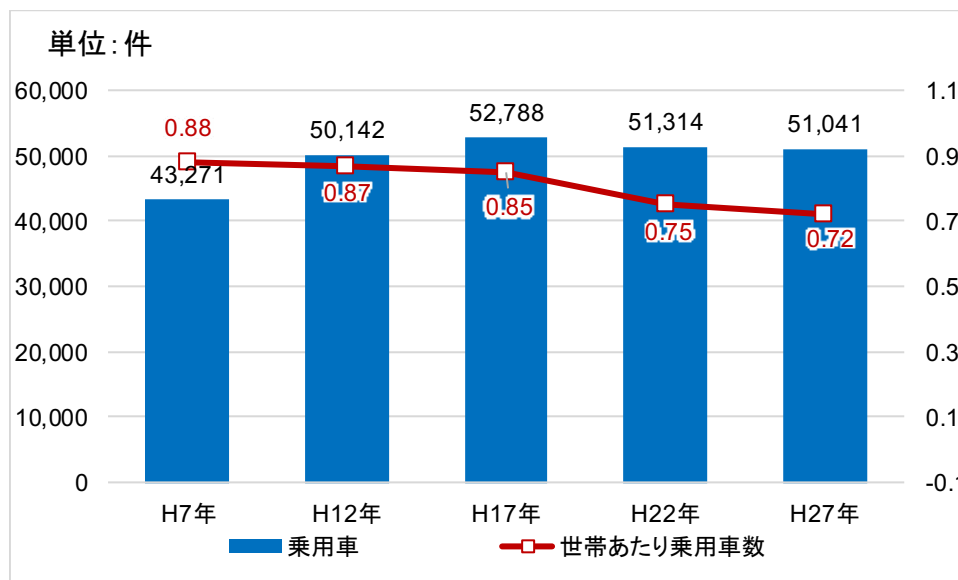
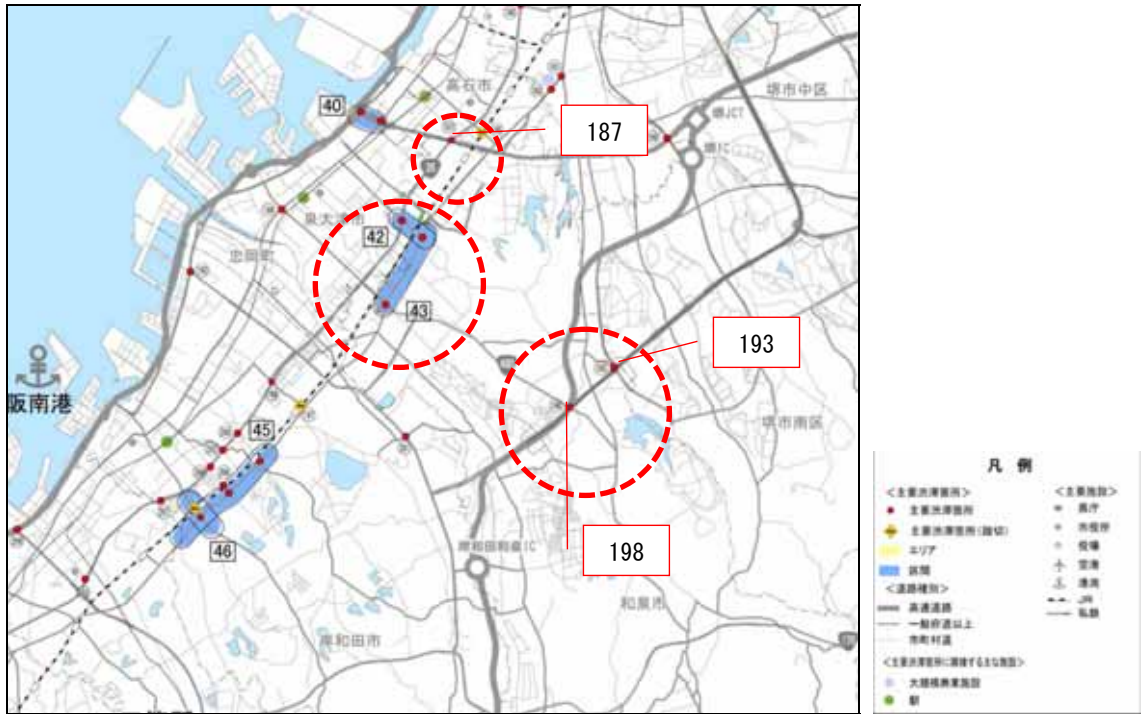


図 3-28 和泉市の自動車の保有台数の推移

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、渋滞区間については、泉大津美原線（池上町～伯太）（下図 42）及び大阪和泉泉南線（伯太～和泉市役所北）（下図 43）の 2 区間、渋滞箇所については、葛の葉町北（下図 187）、光明池試験場南（下図 193）、室堂町北（下図 198）の 3 カ所です。



※赤点線で囲んだ部分が市内の渋滞区間及び渋滞箇所

図 3-29 大阪府南部の主要な渋滞区間(青帯)、渋滞箇所(赤丸)

資料：京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会（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を実施して、渋滞対策を実施しています。



図 3-30 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	死者	傷者
	件数	死者	傷者	件数	死者	傷者	件数		
14	947,169	8,326	1,167,855	63,803	323	77,299	1,228	3	1,531
15	947,993	7,702	1,181,431	66,392	291	80,174	1,255	4	1,544
16	952,191	7,358	1,183,120	67,593	313	81,392	1,290	8	1,602
17	933,828	6,871	1,156,633	66,105	268	79,502	1,224	5	1,508
18	886,864	6,352	1,098,199	62,834	255	75,485	1,137	7	1,396
19	832,454	5,744	1,034,445	59,062	248	70,916	1,081	8	1,303
20	766,147	5,155	945,504	64,290	198	64,285	947	3	1,173
21	736,688	4,914	910,115	51,696	205	61,842	990	7	1,202
22	725,773	4,863	896,208	51,292	201	61,469	1,071	4	1,277
23	691,936	4,611	854,493	49,644	197	59,489	1,023	10	1,241
24	665,138	4,411	825,396	48,128	182	57,680	1,085	5	1,332
25	629,021	4,373	789,021	46,110	179	55,363	1,019	0	1,254
26	573,842	4,113	711,374	42,729	143	51,501	978	0	1,233
27	536,789	4,117	665,126	40,617	196	48,420	859	0	1,050
28	499,232	3,904	617,931	37,920	161	45,460	756	1	912

図 3-31 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

●しかし、高齢者に限って交通事故の発生件数を見ると、平成 2 年から増加しており、平成 27 年には 237 件となっています。

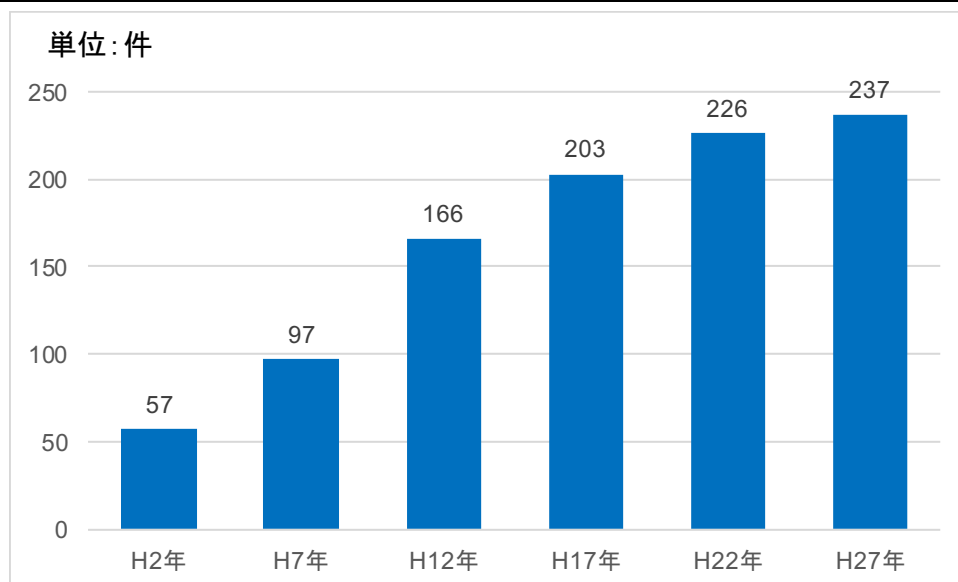


図 3-32 和泉市の高齢者の交通事故の発生件数

資料：統計いずみ（各年）

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1事業者、市登録のタクシー2事業者が運行しています。
- また、本市が運行する公共交通として、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、デマンド型交通（実証運行）の計5事業があります。

表 3-2 市内を運行する公共交通

平成30年3月現在

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
路線バス	南海バス株式会社 (以下、南海バス)	9路線 ・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
タクシー	堺相互タクシー株式会社	-
	大阪第一交通株式会社 (以下、大阪第一交通)	-
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
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
地域バス 「オレンジバス」	和泉市 横山地域バス運営委員会 南海ウイングバス南部株式会社 (以下、 南海ウイングバス)	3路線 ・東ルート ・西ルート ・槇尾山ルート
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
デマンド型交通 (実証運行)	和泉市 大阪第一交通	1路線

各事業の運行本数等の詳細は巻末参考資料参照

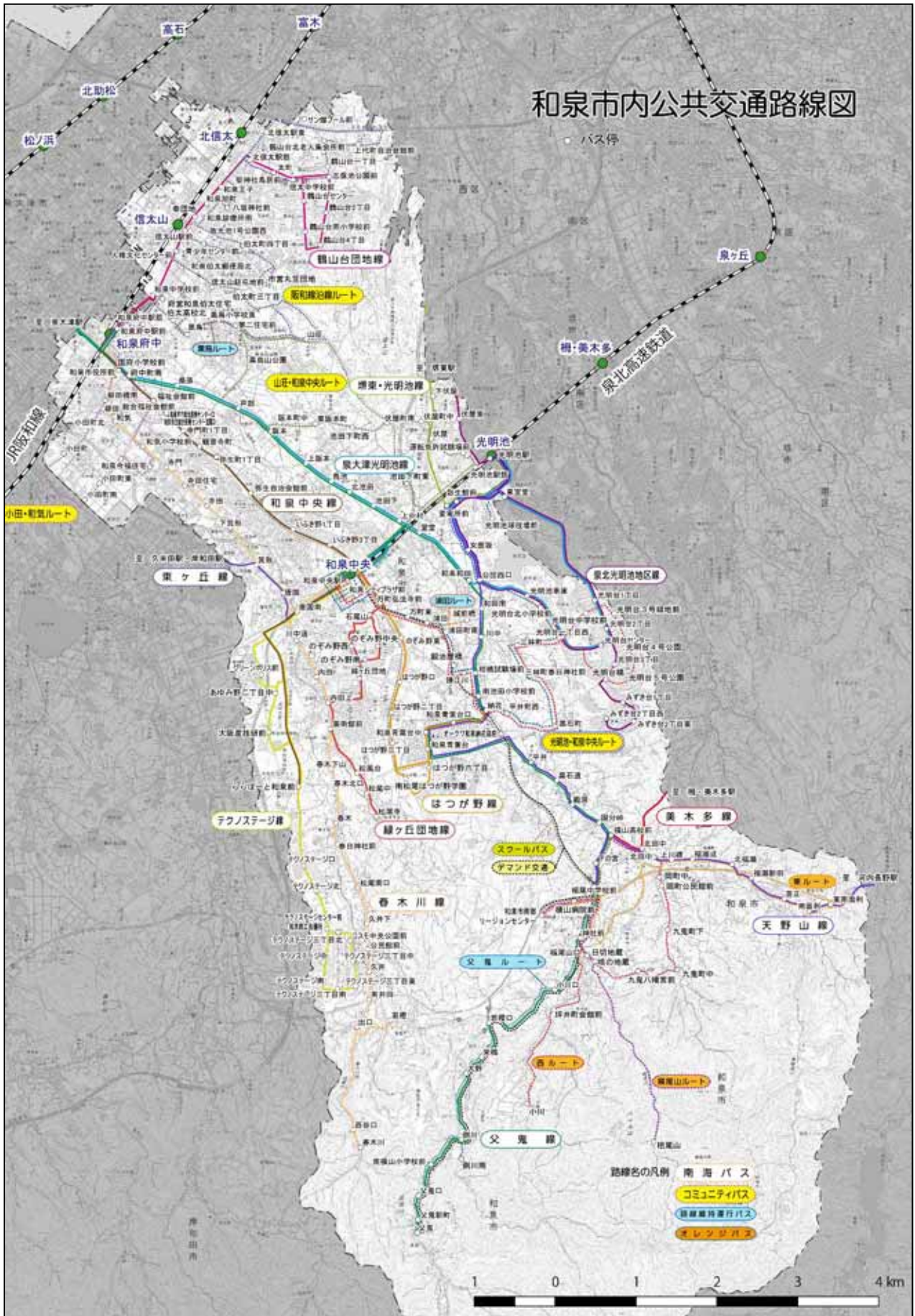


図 3-33 市内公共交通の路線図

(2) JR 阪和線

●市内の鉄道駅の利用状況は、平成 17 年までは減少していましたがその後増加に転じています。内訳をみると、和泉府中駅の利用が増加している一方、北信太、信太山の各駅の利用者数は横ばいとなっています。

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おり、平成 28 年には 6,417 千人/年（1 日あたりに換算すると、6,417 千人÷365 日＝17.6 千人/日）となっています。平成 12 年から平成 27 年にかけて行われた、『和泉府中駅東第一地区第二種市街地再開発事業』により、駅周辺の環境が大きく変わったことなどが影響しています。

一方で信太山駅の乗車人員数は最も少ない状態で推移しており、平成 28 年には 1,432 千人/年（1 日あたりに換算すると、1,432 千人÷365 日＝3.9 千人/日）となっています。

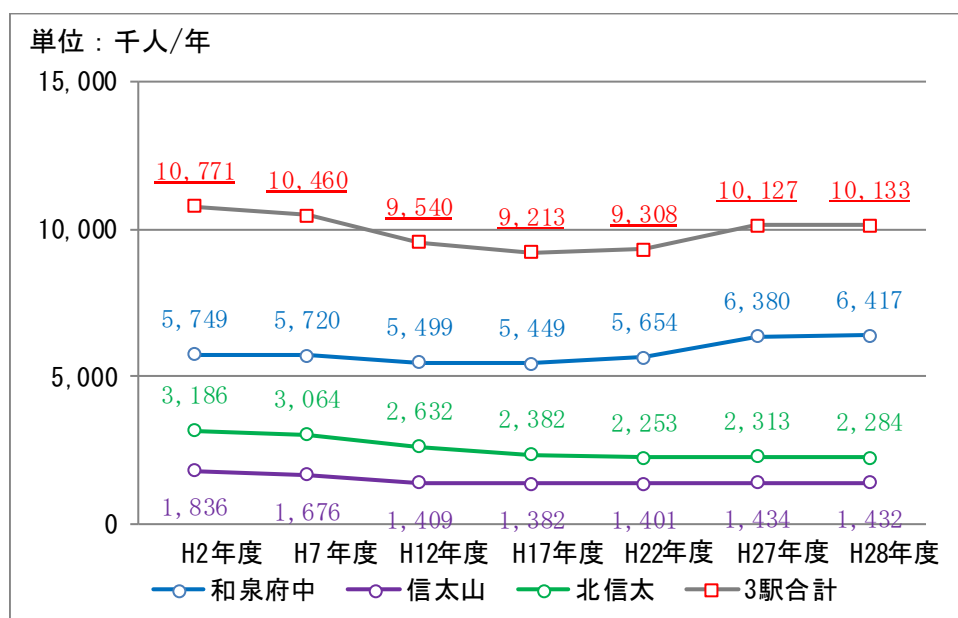


図 3-34 市内 JR 各駅の乗車人員数の推移

出典：統計いずみ（各年）

(JR 阪和線の運行概要については 96 ページ参照)

(3) 泉北高速鉄道

●平成7年の和泉中央駅開業以降は和泉中央駅の乗車人員数が年々増加しています。一方で光明池駅の利用者数は減少傾向で、泉北高速鉄道の本市関連2駅の乗車人員計はほぼ横ばいで推移しています。

和泉中央駅の乗車人員数は平成7年の開業時には約3,031千人/年（1日あたりに換算すると、3,031千人÷365日＝8.3千人/日）であったが、平成28年には約5,834千人/年（1日あたりに換算すると、5,834千人÷365日＝16.0千人/日）となっています。

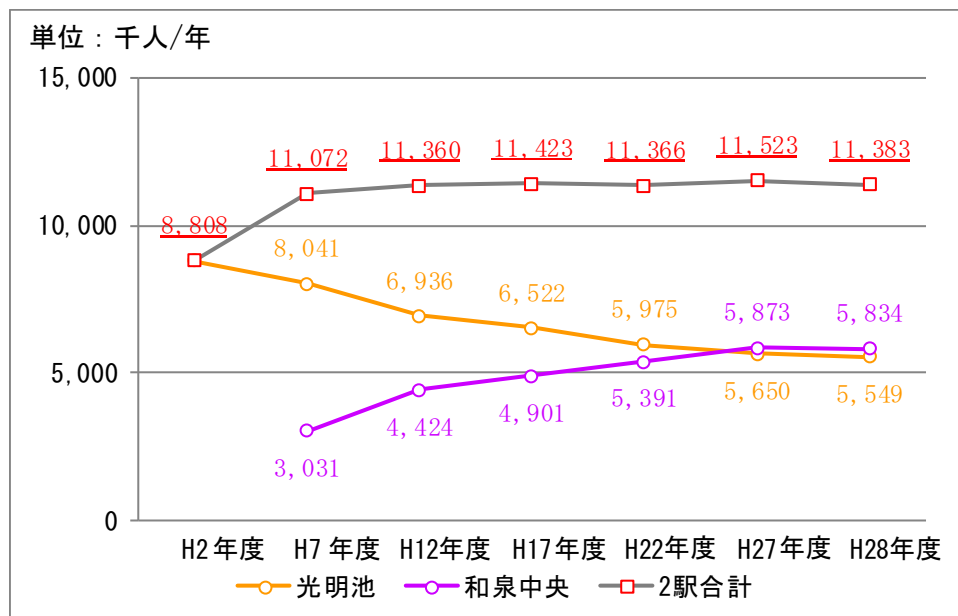


図 3-35 泉北高速鉄道の乗車人員数の推移

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 98 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。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。

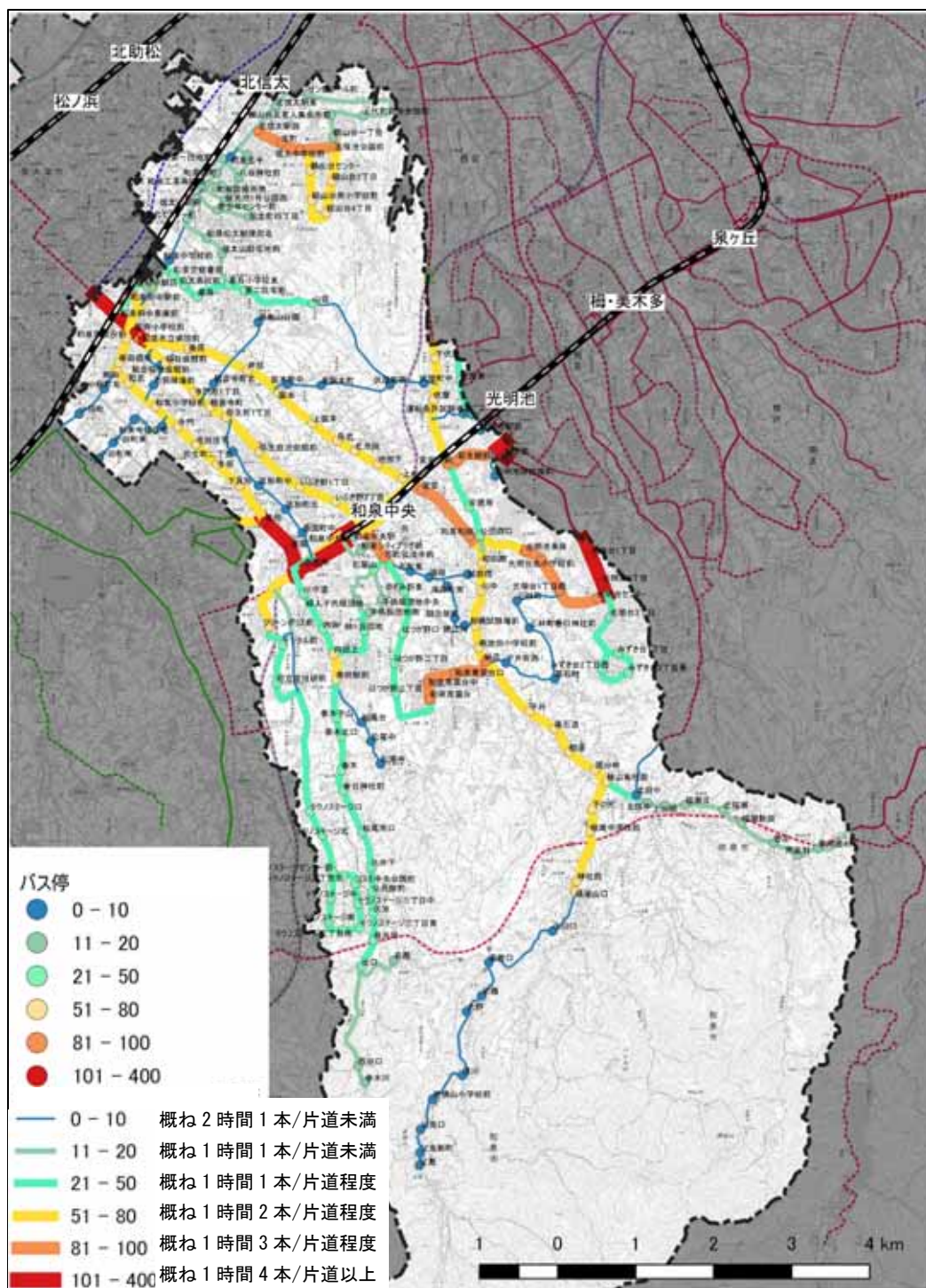
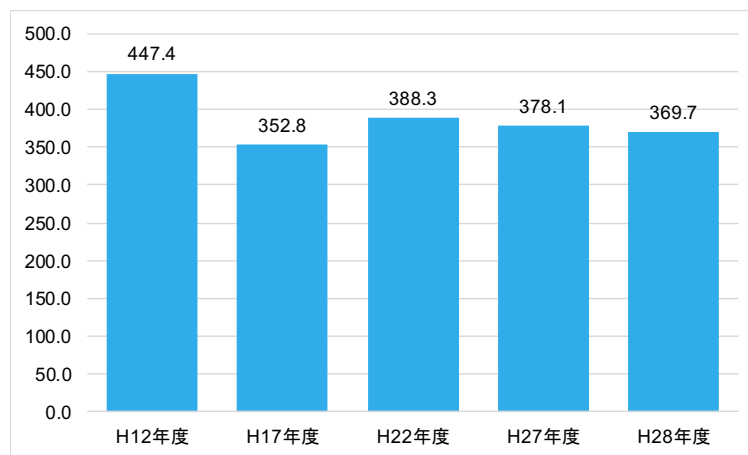


図 3-36 市内路線バスの運行本数(本/日)

※鉄道データ、バスデータ共に国土数値情報のものを使用しています。
 南海バス及びコミュニティバス「めぐ〜る」の運行本数を含みます。
 データ年次は、鉄道が平成 28 年・バスが平成 23 年(いずれも入手可能な最新年度のデータ)となっています。
 バスデータについては、同一道路に複数のバス路線が通過する場合、各路線の本数合計値を图示しています。
 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を見ると、平成12年は約450万人ですが、平成17年には約350万人に減少しました。その後若干の増加が見られますが、平成28年の利用者数は約370万人となっています。



資料：統計いずみ（各年）（単位：万人/年）

図 3-37 路線バスの利用者数の推移

●大部分の路線で利用者は微減もしくは横ばい傾向ですが、和泉中央線、和泉中央・テクノステージ線については、増加傾向にあります。これは、平成26年に『ららぽーと和泉』や『コストコ和泉倉庫店』などの大型商業施設ができたことや、企業誘致をしていた『テクノステージ和泉』地区に多くの企業が集まったことが影響しています。

※ 平成30年3月現在、産技研線と和泉中央・テクノステージ線は、1路線にまとまり、名称を「テクノステージ線」としている

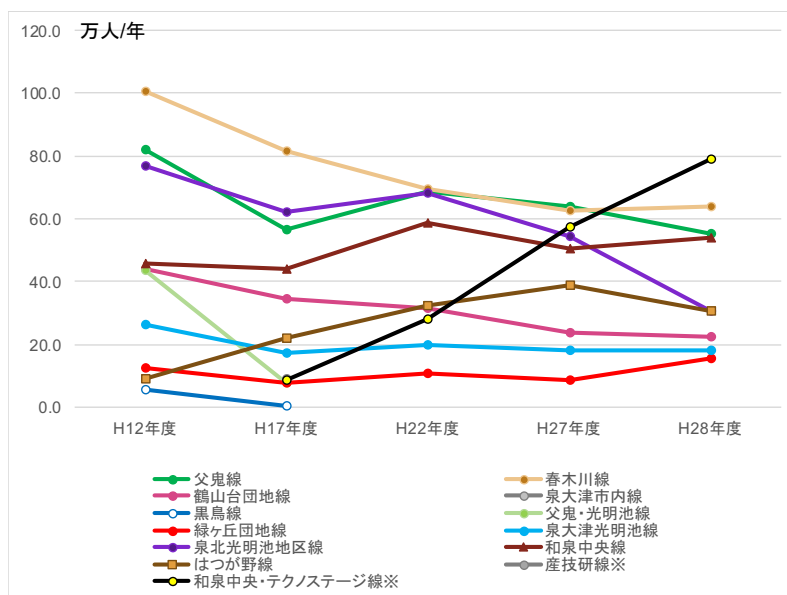


図 3-38 路線別の利用者数の推移

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100ページ参照)

③ 一般路線バスへの補助金

- 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平成 25 年度から約 100 万円で推移しています。一方、父鬼線については、年々補助金額が増加しており、2 路線の補助金額の合計は約 360～380 万円となっています。

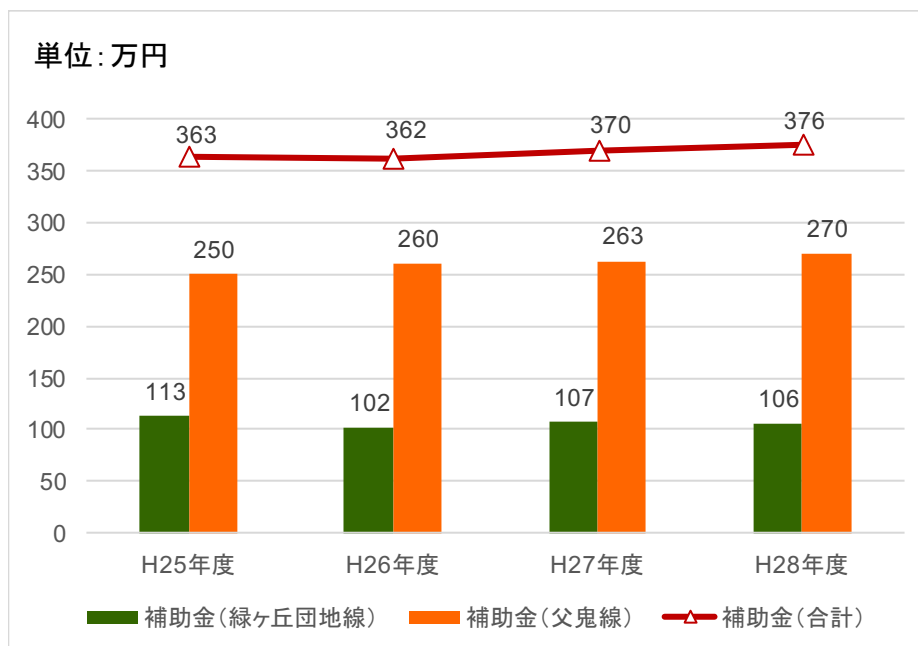


図 3-39 一般路線バスへの補助金の推移

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「めぐーる」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。

② コミュニティバスの利用者数

- 利用者数の合計は年々減少傾向にあります。平成24年度には約14.8万人/年の利用者数でしたが、平成26年度の運賃見直し（100円→160円）に伴い利用が減少し、平成28年度には約9.4万人となっています。
- 平成24年度から平成28年度にかけて、特に阪和線沿線ルート（約2.9万人減少）、光明池・和泉中央ルート（約1.2万人減少）で減少幅が大きくなっています。一方で、小田・和気ルートについては、平成26年度から比較的用户数を維持しています。

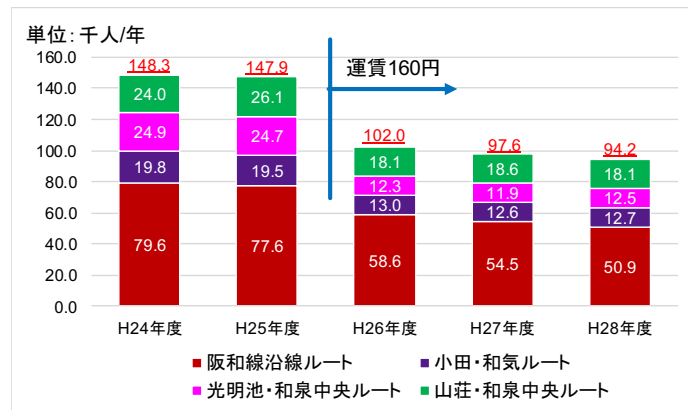


図 3-40 コミュニティバスの利用者数の推移

出典：和泉市コミュニティバス運行ルート及びダイヤ等の一部改正について（素案）（平成29年）

- 本市が負担する運行負担金について、平成19年度には約2,612万円と最も少なくなりましたが、その後増加に転じ、平成29年度には約4,771万円となっています。

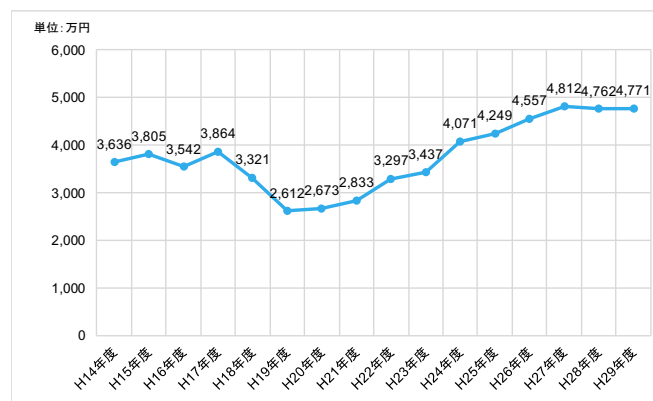


図 3-41 コミュニティバスの運行負担金の推移

出典：和泉市資料

(コミュニティバス「めぐーる」の運行概要については102ページ参照)

(6) 路線維持運行バス

① バスの利用者数

● 路線維持運行バスの利用者は、年間 17 千人程度で推移しています。黒鳥ルートは増加傾向となっておりますが、父鬼ルート及び浦田ルートは減少傾向であり、特に浦田ルートはごくわずかな利用しかありません。

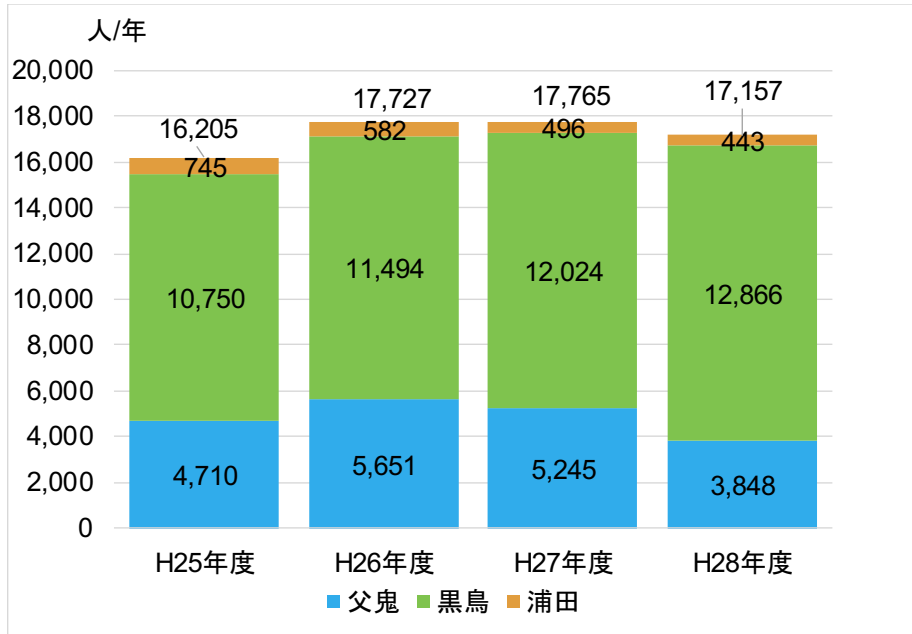


図 3-42 路線維持運行バスの利用者数推移

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、平成 25～28 年度にかけて、約 1,600 万円の横ばいで推移しています。

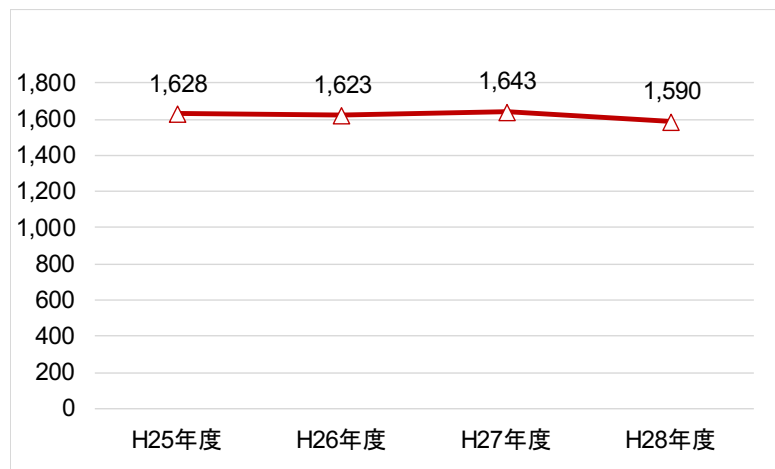


図 3-43 路線維持運行バスの運行負担金の推移

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 104 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 オレンジバスの利用者数

●オレンジバスの利用者数を見ると、平成21年をピークに利用者数は減少して、平成28年には約7,400人/年となっています。

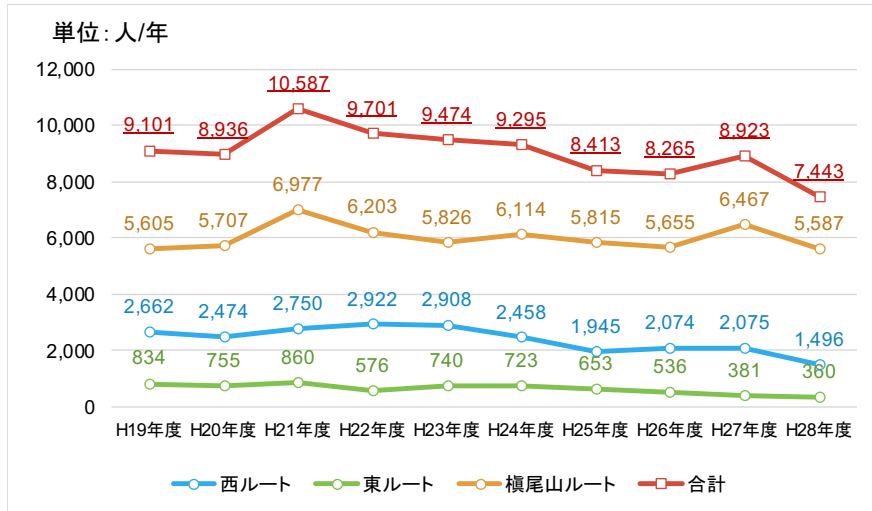


図 3-44 オレンジバスの利用者数の推移

出典：和泉市資料

●本市が負担する運行負担金については、平成27年までは概ね550～560万円で推移していましたが、平成28年には約490万円となっています。

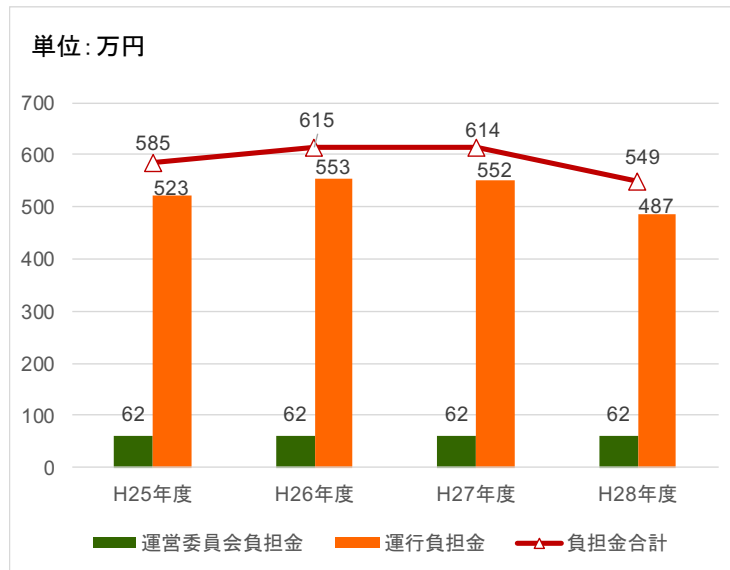


図 3-45 オレンジバスの運送収入・各種負担金と経費の差分の推移

出典：和泉市資料

(オレンジバスの運行概要については105ページ参照)

(8) デマンド型交通 (実証運行)

① 運行路線の概要

●デマンド型交通は本市で「でんわ一本走れ! タックン」の愛称で1路線が運行していました。運行は本市から大阪第一交通に委託していました。

デマンド型交通は平成30年1月4日から3月23日にかけて実証運行を実施し、予約のあった日に毎日運行しました。運行路線のうち、父鬼南・栄橋間はフリー降車区間となっており、停留所での乗降に加えて、区間内であれば、運行ルート上のどこでも降車することができました。

また、若樫口・和泉シティプラザ前間の停留所では、和泉中央方面については、降車のみ父鬼南方面については、乗車のみとなっていました。



図 3-46 デマンド型交通の路線

出典：和泉市 HP

② 実証実験期間中の利用実績

- 実証運行は3か月の期間であり、地域住民が慣れるまでの初期の間は伸び悩みましたが、その後、PR 広報や相談会を行ったこともあり、徐々に利用者数が増加していきましました。
- 最終的に予約件数は75件、利用客数は述べ115人でした。
- 慣れるまでの期間や、寒い時期があったことを考えれば、比較的順調に利用が増加しました。



図 3-47 デマンド型交通の予約件数



図 3-48 デマンド型交通の利用客数

4) 交通事業者へのヒアリング結果

本市で事業活動している交通事業者の抱える現場レベルでの問題点や課題及び交通事業者が独自に実施している利用促進のための取組等を把握するために、バス事業者及びタクシー事業者を対象として、ヒアリングを実施しました（実施時期：平成 29 年 10 月 3 日（火）、時点修正：平成 30 年 10 月 19 日（金））。

	バス事業者(1社)	タクシー事業者(2社)
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型商業施設の進展や住宅地の開発により、一部の路線で利用者は増加しているが、全体的に利用者は減少している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 主な利用区間としては、利用者の自宅から駅や病院が多い。 ● 65 歳以上の利用者が多い。 ● 免許証返納者には料金割引制度を実施し、利用が増加傾向。
現状と問題点	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅前へのマイカー利用の多さから道路混雑が発生し、バスの定時性を確保できず、バス利用減少につながっている。 ● 高齢化の進展による生産年齢人口の減少に伴い、バス利用者が減少しているため、将来的に路線を維持し続けることが困難になると想定される。 ● 運転手の高齢化や不足に関する問題は業界全体の課題。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手の高齢化が進展しており、人材の確保に苦心している。将来運転手の大量退職が想定される。 ● 高齢運転手の運転の安全性確保が課題。 ● 今後は行政と連携していかなければ、運行が困難となることも考えられる。 ● ライドシェアをはじめとした白タク問題への対応が懸案事項。
地域公共交通としての役割や期待されていること	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政と連携して、地域の移動手段として重要な役割を担い続ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の一つとして、「優しくて、安心して、気持ちの面でも快適な輸送ができること」を心掛けている。 ● 行政と協力して、まちの活性化に貢献したいと考えている。
本市における地域公共交通の活性化に向けた意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通の活性化のためには、主要ターミナルへのアクセス道路等の渋滞対策（定時性の向上）が有効である。 ● 駅前広場に関しては、自家用車とバスの動線を分けるような取組が必要であると考えている。 ● モビリティ・マネジメントにおいて、普段から公共交通を利用することが将来的な維持につながっていくということを市民の方に浸透させる取組が必要である。 ● 行政と連携しながら、持続可能な路線のあり方について検討していきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 本市には、隠れた観光名所も多くあるため、観光案内等の PR ができれば良い。 ● バス等を利用できない方のための移動手段としての役割を今後も担っていきたい。 ● 乗合タクシーや交通安全啓発イベント等、タクシー事業者も協力できる取組は多くある。

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網形成計画の策定に必要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

- ・平成30年7月中旬頃配布開始～8月10日締め切り

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世帯を抽出します。
- ・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。
- ・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。

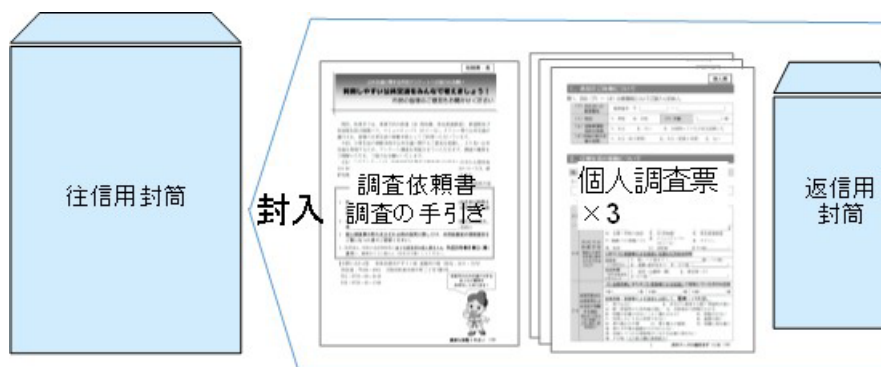


図 4-1 調査セットイメージ

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・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、下表の通り配布しました。

表 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 (単位)	人口	調整後 ^{※1} 平均 世帯人数	配布対象母数	母数比	配布数 (調整前)	配布数 (調整後 ^{※2})	1世帯平 均回答数	想定回収 票数
	人 a	人/世帯 b	世帯 c a/b	% d c/∑c	世帯 e d×S	世帯 f e±調整	票/世帯 g b×x	票 h f×g
いぶき野小学校	10,943	2.47	3,720	5.2%	105	102	0.74	75
芦部小学校	9,943	2.29	3,585	5.0%	101	99	0.69	68
横山小学校	4,715	2.42	1,763	2.5%	50	49	0.73	36
光明台南小学校	7,154	2.32	2,568	3.6%	72	70	0.70	49
光明台北小学校	10,172	2.38	3,508	4.9%	99	97	0.71	69
幸小学校	4,378	1.88	2,116	3.0%	60	59	0.56	33
国府小学校	15,374	2.15	5,963	8.4%	168	163	0.64	105
黒鳥小学校	5,650	2.25	2,119	3.0%	60	59	0.68	40
信太小学校	13,456	2.12	5,420	7.6%	153	148	0.63	94
青葉はつが野小学校	12,112	2.56	3,189	4.5%	90	88	0.77	67
池上小学校	6,547	1.94	2,978	4.2%	84	82	0.58	48
鶴山台南小学校	4,483	2.12	1,912	2.7%	54	53	0.64	34
鶴山台北小学校	7,107	2.00	3,256	4.6%	92	90	0.60	54
南横山小学校	896	2.34	329	0.5%	9	43	0.70	30
南松尾小学校	2,459	2.32	1,058	1.5%	30	43	0.70	30
南池田小学校	9,915	2.27	3,724	5.2%	105	102	0.68	70
伯太小学校	7,901	2.04	3,355	4.7%	94	92	0.61	56
北松尾小学校	12,947	2.08	5,415	7.6%	152	148	0.62	92
北池田小学校	15,675	2.22	5,899	8.3%	166	161	0.67	107
緑ヶ丘小学校	8,148	2.17	3,009	4.2%	85	83	0.65	54
和気小学校	15,973	2.25	6,170	8.7%	174	169	0.68	114
計	185,948	2.22	71,055	100%	2,000	2,000	0.67	1,326

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

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 658 票（配布世帯に対する回収率 32.9% 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：年齢は「30 歳代」「40 歳代」、性別は「女性」の回答が多くなっています。

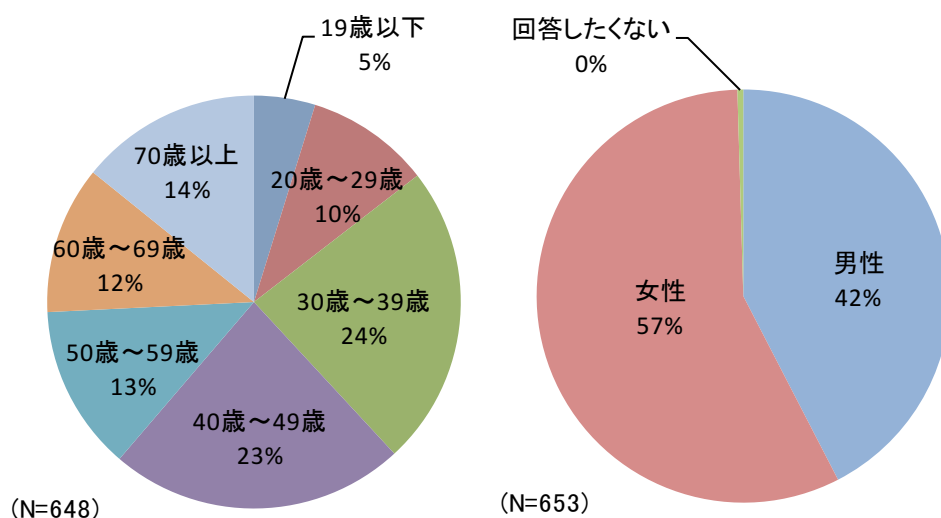


図 4-2 回答者の性別及び年齢

- 運転免許保有率及び自由に使える車の保有率はともに 8 割を超えています。一方で免許、自由に使える車を持っていない方も 1 割強います。

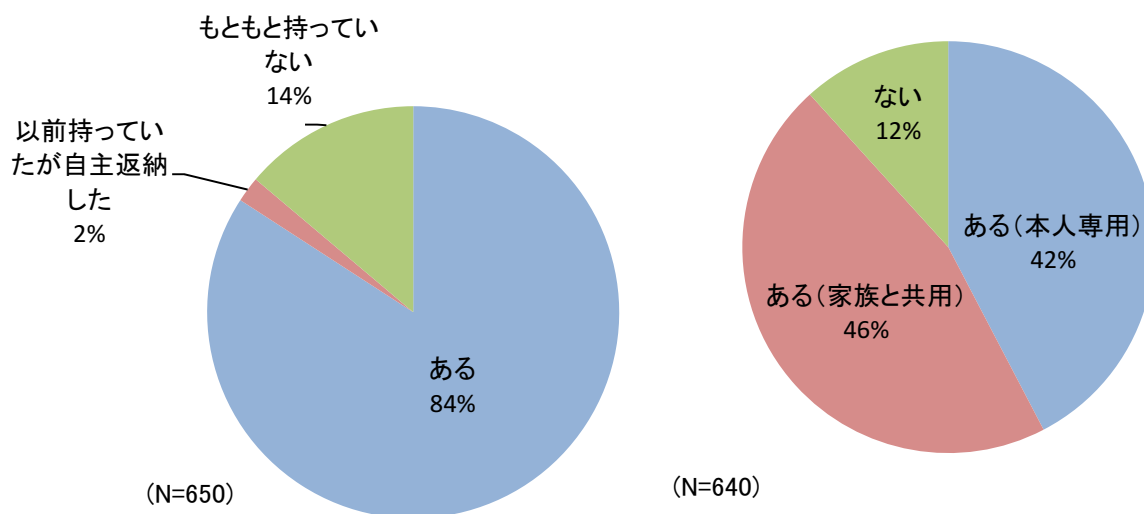


図 4-3 ④運転免許の有無

⑤自由に使える車の有無

(2) 日常生活（通勤・通学、買い物、通院）の移動について

●通勤・通学、買い物、通院における移動手段は自家用車が最も多くなっています。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。

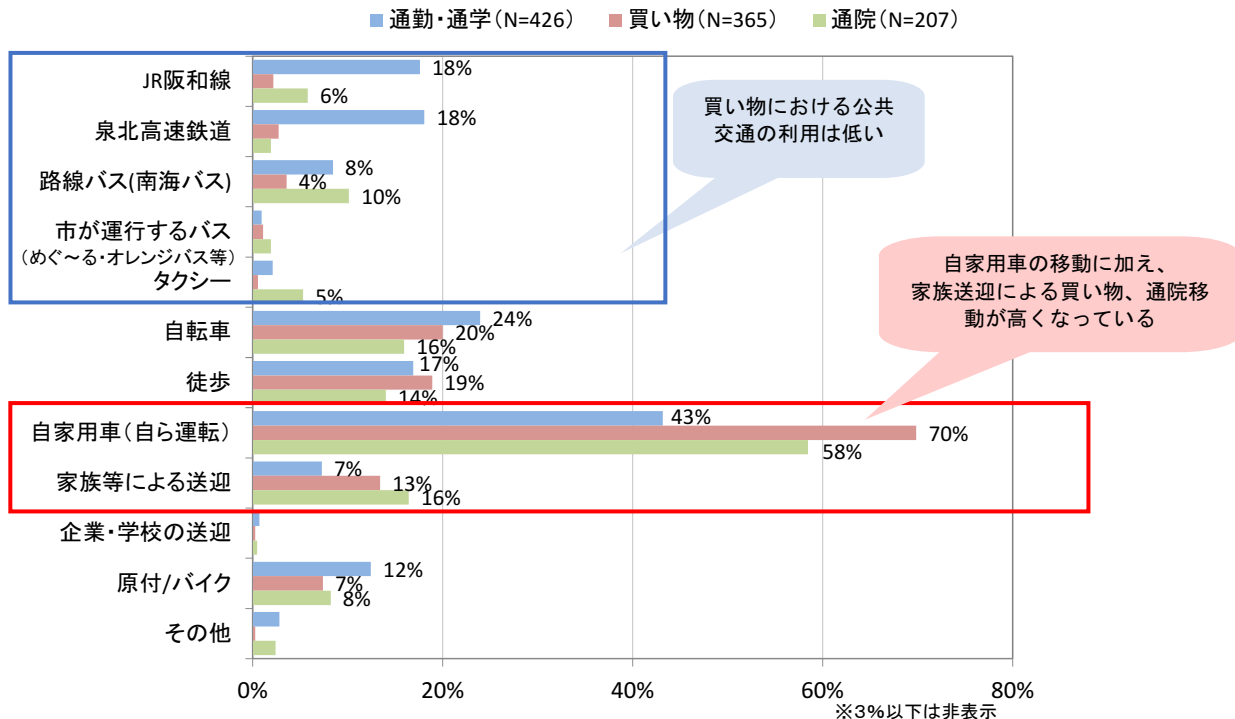


図 4-4 移動手段(2つまで選択)

通勤通学をしている方、買い物・通院等においてよく行く決まった移動先がある方が対象

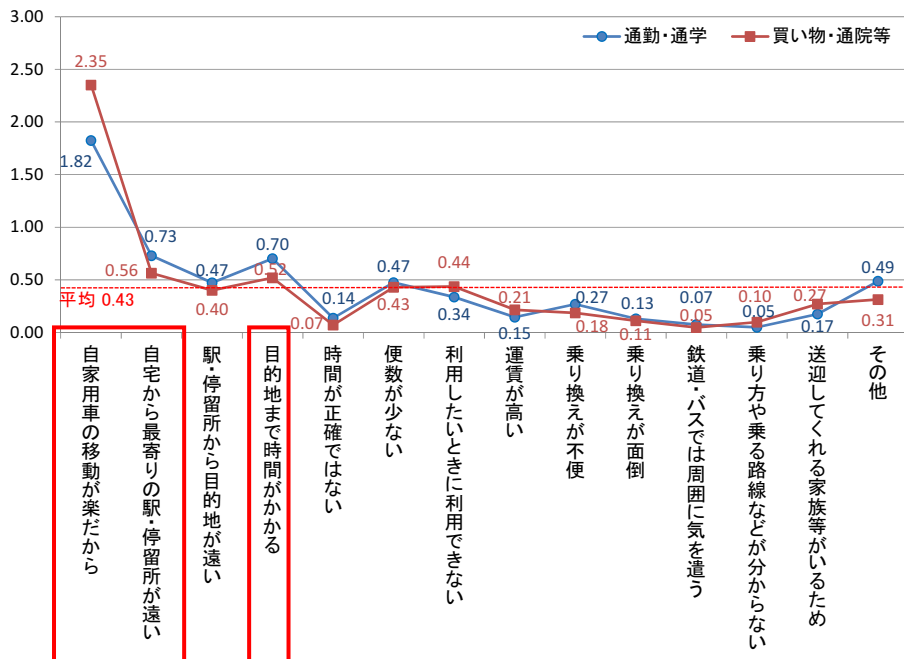


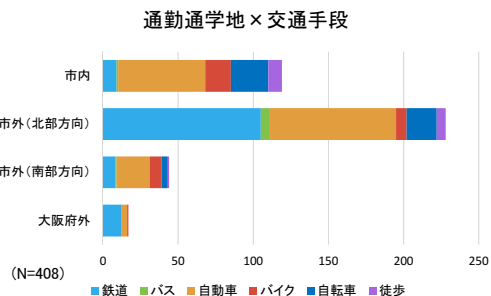
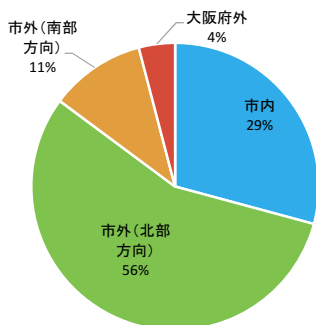
図 4-5 鉄道・バスを利用しない理由(上位3つまで選択)

順位回答の重み付けのため
 $\{1\text{位の回答者数} \times (3\text{点}) + 2\text{位の回答者数} \times (2\text{点}) + 3\text{位の回答者数} \times (1\text{点})\} \div \text{各選択肢の回答者数}$
 で集計

(3) 主な目的地

① 通勤・通学の目的地

- ・通勤・通学先としては、和泉市から見て市外（北部方向）への通勤・通学が最も多くなっています。
- ・大阪府内（北部方向）へは鉄道、その他地域へは自動車での移動が多くなっています。

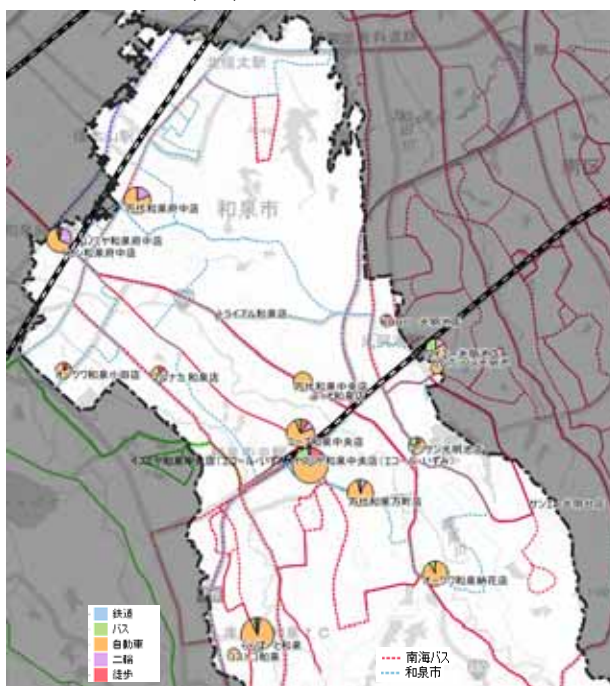
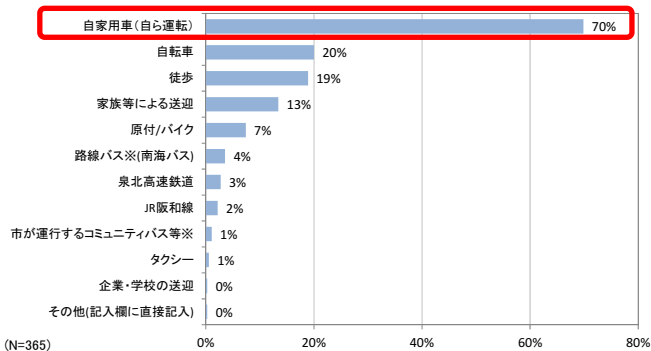


北部方向：堺市、大阪市など、和泉市より北の府内各市町
 南部方向：岸和田市など和泉市より南の府内各市町村

② 買い物の目的地

- ・買い物先としては、イズミヤ和泉中央店（エコーレ・いずみ）、ららぽーと和泉、コープ和泉中央店の順で多くなっています。
- ・自動車による移動が主であると考えられます。

店舗名	回答数
イズミヤ和泉中央店(エコーレ・いずみ)	53
ららぽーと和泉	43
コープ和泉中央店	33
万代和泉府中店	30
万代和泉万町店	29
イオン和泉府中店	27
オークワ和泉納花店	26
ダイエー光明池店	17
万代和泉中央店	16

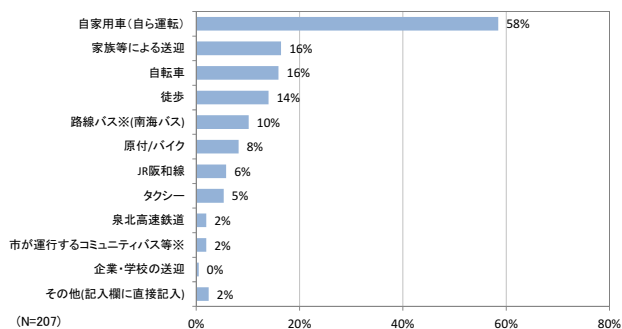


③ 通院の目的地

- ・通院先としては、府中病院（和泉府中駅最寄り）が最も多く、次いで和泉市立総合医療センター、咲花病院（和泉中央駅最寄り）が続きます。基幹的な病院への通院割合が比較的高いことがわかります。
- ・病院への移動は、自家用車（自ら運転）及び家族等による送迎の割合が高くなっています。

病院・診療所名	回答数
府中病院	45
和泉市立総合医療センター	22
咲花病院	17

（病院名は10件以上回答のあったもののみ表示）



(4) 公共交通（電車・バス）の利用状況について

- 他の公共交通機関に比べ、コミュニティバス等は月1回以上利用している割合が5%未満と利用頻度が低くなっています。満足度は利用頻度の少なさに応じて「わからない」が多いほか、コミュニティバス等は「満足である」「やや満足である」との回答が特に少なくなっています。
- 一方で公共交通の利用頻度が「利用しない」、満足度が「わからない」との回答も多く、公共交通に対する市民の認識の希薄さも見てとれます。
- 改善点は「運賃の低減、割引制度の導入」「バス停や駅での待合環境の整備」「自宅近くへのバス停設置」等が挙げられています。

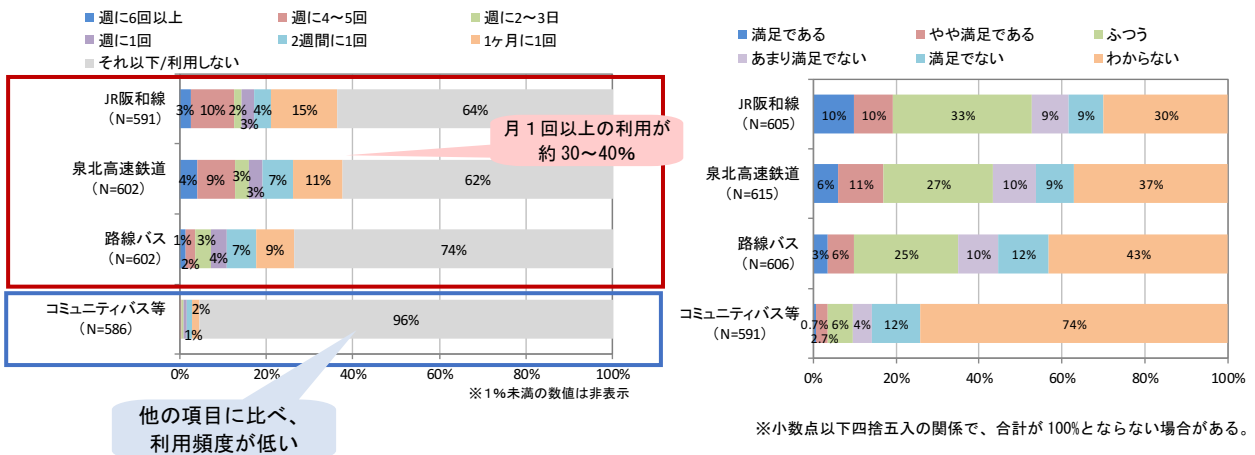


図 4-6 ④公共交通の利用頻度

⑤公共交通に対する満足度

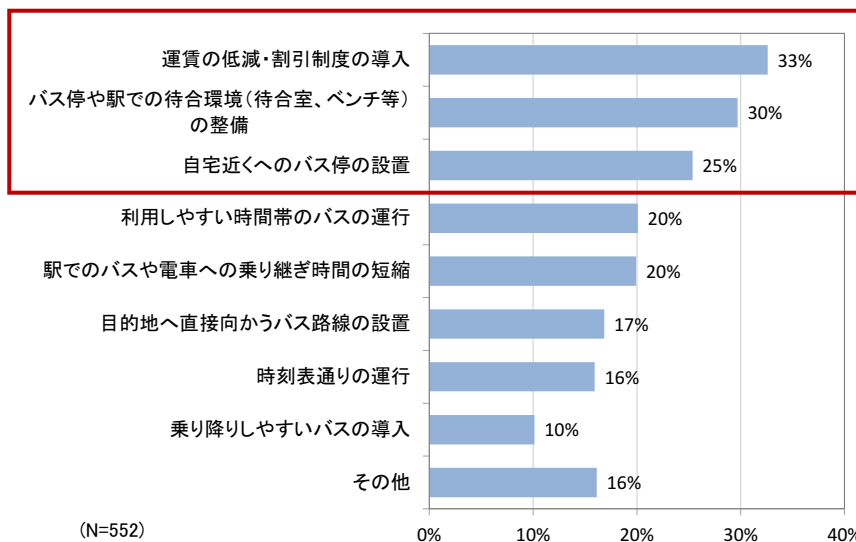


図 4-7 公共交通の改善点(3つまで選択)

(5) 自動車から公共交通への転換意向

●回答者の約 50%が公共交通への転換意向を示しており、その転換先として挙げられた交通手段としては「路線バス」「泉北高速鉄道」「JR 阪和線」となっています。

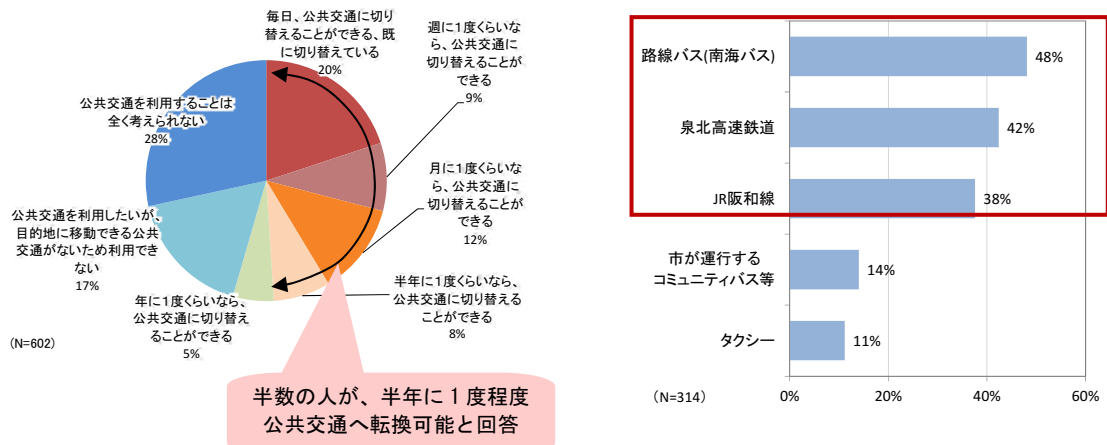


図 4-8 ④自動車から公共交通への転換意向

⑤転換が可能な交通機関

※小数点以下四捨五入の関係で、合計が100%とならない。

(6) 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

●コミュニティバス等の「行政負担により、現状の運行本数やルートを維持する」「行政負担を増やして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」が高くなっています。

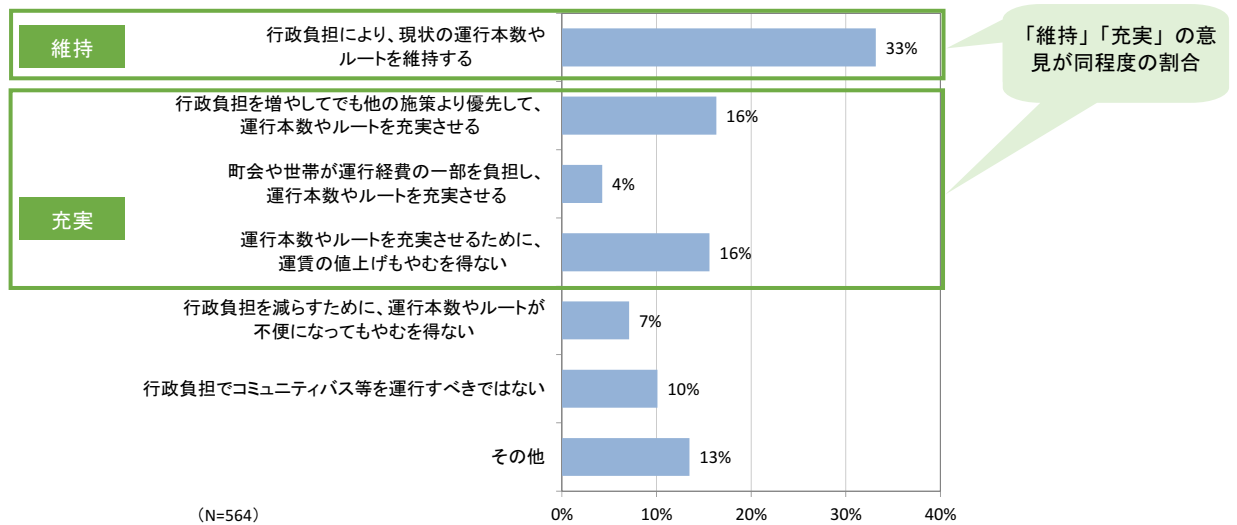


図 4-9 運行経費と内容について(1つ選択)

5章 公共交通に関する町会・自治会ヒアリング

1) 調査概要

- ・目的：和泉市地域公共交通網形成計画の策定に向けた基礎資料として、各町会・自治会を通じて多くの市民から公共交通に対する意見を把握するために実施しました。
- ・調査方法：204の町会・自治会に対してヒアリングシート配布し、うち43町会から回答を得ました（回答町会・自治会の地域別内訳：北部地域4、北西部地域12、中部地域23、南部地域4）。

2) 調査結果概要

(1) 鉄道・路線バスに対する意見

●増便に関する意見や利用環境整備、運行ルートの見直し及び鉄道・バス相互の接続に関する意見等が寄せられました。

全般	【運行便数】	・土日祝日の増便（1）
JR	【環境整備】	・北信太駅前から南海バスへの接続（1） ・信太山駅トイレ、西側改札口整備（1）
泉北高速	【運行便数】	・増便（準急・中百舌鳥便、通勤時間帯）（6） ・始発の繰り上げ、終電繰り下げ（1）
	【運行形態】	・準急を廃止し、区急と特急のみ運行（1） ・泉北ライナーは不要（2）
	【環境整備】	・車内設定温度の改善（1）
	【運賃】	・泉北ライナーの料金低減（1）
南海バス	【運行便数】	・増便（14） （和泉府中駅⇔和田町・春木川町・若樫町⇔和泉府中駅⇔泉大津駅：朝夕夜の時間帯、和泉府中駅・和泉中央駅の終バス、光明池駅⇔泉大津駅、みずき台・三林町⇔光明池駅、光明台⇔光明池駅⇔泉大津駅）
	【運賃等】	・高齢者のおでかけ支援制度導入（1）
	【運行ルート】	・鉄道駅との接続（1） （仏並町⇔和泉中央駅・光明池駅、光明池駅⇔和泉府中駅（市役所経由）、信太山駅⇔和泉中央病院） ・バス停の新設による路線変更（2）（平井町交差点、槇尾川沿い）

（ ）内は件数

(2) コミュニティバスに対する意見

●コミュニティバスについては、運行ルートに関する意見（目的地を経由するルート、乗車時間の短縮等）、運行便数（増便）に関する意見が多く寄せられました。

<p>【運行ルート】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・目的地を経由するルート設定 (10) (市役所、市立病院、信太山・阪本町・伏屋町⇔総合医療センター、和泉中央駅・光明池駅⇔和泉府中駅、路線バス停(平井)、伏屋町⇔和泉府中駅、光明台センター、和泉総合高校⇔信太山駅、光明池球技場) ・運行経路(乗車時間)の短縮 (3) ・既存路線の継続運行 (2) ・和泉中央駅までの直行便の設定 (1) ・町内におけるバス停設置 (1) ・和泉中央駅からの逆周り運行の実施 (1)
<p>【運行形態】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・隣接自治体とのコミュニティバス相互乗り入れ (1) ・不便地域へのタクシーチケット配布や地域主体の交通手段の検討 (1) ・停留所までの移動に負担がある方への対応 (1) ・小型の予約型タクシーの導入 (1) ・オレンジバスの地域拡大 (1) ・おでかけ支援制度の導入 (1) ・国分町へのコミュニティバス導入 (1)
<p>【運行便数】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの増便(土日拡充を含む) (6) ・光明台内ルートの半減は納得いかない (1)
<p>【広報】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・周知徹底 (2) ・運行ルート・時刻表等を全戸配布 (1)
<p>【その他】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運転が荒い、左寄せ停車しない (2) ・利用したことがない (3) ・待合場所としての自治会館の開放 (1) ・横山病院までの交通網確立による補助金の減少 (1)

() 内は件数

(3) 公共交通全般に関する意見

●バス待ち環境向上（駅前一般車進入対策やバス停環境向上等）、新たな運行方法の検討、運賃施策、案内の充実等に関する意見が寄せられました。

<p>【バス待ち環境向上】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・光明池駅、和泉中央駅の一般車の侵入対策が必要（4） ・バス停における屋根や椅子の設置（2） ・和泉府中のバス停付近における一般車の停車スペース整備（1） ・光明池駅への街灯設置（防犯対策）（1） ・信太山駅へのコミュニティバス等の乗り入れ（1） ・駅前利用の検討が必要（1）
<p>【運行方法（便数、ルート等）】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・朝と夕方は大型バス、日昼は中型での運行（1） ・直通便の設定（信太山駅⇄和泉中央駅、光明池駅⇄和泉府中駅⇄泉大津駅）（2） ・市役所、総合病院等への直行便の要望対応は必要ない（利用頻度は少ないと想定）（1） ・増便と終バス時間の延長（光明池駅⇄和泉府中駅⇄泉大津駅）（1） ・はつが野地区系統の他地区への延伸（1）
<p>【コミバス等の新設】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・北信太駅へのコミュニティバスルート設定 ・デマンド交通（タックン）運行の実現への協力を要望
<p>【運賃、補助金】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃割引施策の導入（3） （高齢者のおでかけ支援制度導入、バス・鉄道の乗車料金の値下げ） ・小学校特認バスを含む、市の交通に対する補助金の総合的な計画・運用（1） （例：特認バスに一般人を乗せるとか）
<p>【マナー】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・他車に対して荒い運転の運転手あり（1） ・車椅子やベビーカー利用者に対する理解促進（1）
<p>【案内】</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・わかりやすい表示、バスダイヤ表の改善（2） ・事故や災害時における迅速な運行情報の提供（1）

（ ）内は件数

6章 公共交通に係る各分野との意見交換

1) 意見交換会の実施方法

●まちづくりと連携した公共交通施策等を検討するために、地域公共交通に関わる市関連部局や目的施設（医療施設や買い物施設等）等を対象に3分野に分かれた意見交換会を行い、地域公共交通の利用状況や問題点、改善の必要性、地域公共交通への期待等を把握しました。

	①保健福祉	②農商・地域振興	③交通安全・教育
議題	高齢者の外出支援、健康増進、介護予防などの分野において、公共交通施策に期待すること	中山間地の活性化、市民協働（互助・共助）などの分野において、公共交通施策に期待すること	交通事故防止、運転免許返納、生徒・学生の通学交通、マナー向上、駅前における送迎車等の交通対策などの分野において、公共交通施策に期待すること
メンバー (関連団体)	<ul style="list-style-type: none"> 和泉市社会福祉協議会 和泉市民生委員・児童委員協議会 和泉ボランティア・市民活動センター 和泉市医師会 和泉市老人クラブ連合会 和泉市障がい者団体連絡協議会 	<ul style="list-style-type: none"> 和泉商工会議所 和泉市南部リージョンセンター 	<ul style="list-style-type: none"> 桃山学院大学 和泉総合高校 伯太高校 信太高校 和泉警察署交通課 大阪府鳳土木事務所 和泉交通安全協会
メンバー (和泉市)	<ul style="list-style-type: none"> 福祉総務課 高齢介護室 健康づくり推進室 障がい福祉課 病院経営管理課 	<ul style="list-style-type: none"> いずみアピール課 農林課 商工労働室(商工推進担当) 文化財振興課 スポーツ振興課 生涯学習課 読書振興課 久保惣記念美術館 	<ul style="list-style-type: none"> 教育委員会指導室
人数	11名	10名	8名

実施時期：平成30年8月21日（火）、各1回開催、所要時間60～90分程度

①保健福祉分野：午前10時00分～午前11時30分

②農商・地域振興分野：午後1時00分～午後2時30分

③交通安全・教育分野：午後3時00分～午後4時30分

会場：和泉市役所 3号館1階 101会議室（①から③は同じ会場）

進め方：事務局（道路河川室交通担当）より、15分程度で公共交通の現状と課題を説明した後、各メンバーの立場から、公共交通に対して日頃感じていること、施策として取り組んで欲しいことなどを自由に語ってもらい、本市における公共交通に対する課題認識、今後の施策展開の方向性等についての意識共有を図るものとなりました。

2) 各分野における意見交換会の実施結果

(1) ニーズに合った運行サービスの提供に関する意見

●医療福祉施設や観光施設等へのアクセスに関する意見、コミュニティバスの運行効率化などの意見が寄せられました。

Ⓢ：保健福祉分野、Ⓜ：農商・地域振興分野、ⓐ：交通安全・教育分野

<p>【全般】</p>	<p>ⓈⓂ 運行頻度が1便/時間の地域は不便（南部地域等）</p> <p>ⓈⓂ 自宅や駅と目的地間の移動が不便（時間、乗り換え等） →光明池体育館、和気⇄福祉会館、駅⇄久保惣記念美術館、光明池⇄信太山</p> <p>Ⓢ コミバスの運行効率化（路線重複や利用低調な路線の改善）</p> <p>Ⓜ 通勤、通学利用の時間帯の利便性を高める工夫</p> <p>Ⓢ 公共車両優先システムによる公共交通の優位性、定時性向上</p> <p>Ⓢ 周辺の交通状況に応じたフリー乗降区間の設定</p>
<p>【医療福祉施設へのアクセス】</p>	<p>Ⓢ 総合医療センター周辺の混雑解消に向けた病院経由の路線設定</p> <p>Ⓜ テクノステージ線沿線に整備される病院へのバス停増設</p> <p>Ⓢ 診療時間に合わせた公共交通の運行（朝の数便は医療機関を巡回）</p> <p>Ⓢ 「介護予防・日常生活支援総合事業（総合事業）」などを活用し、サポートしあう体制づくりや医療機関への送迎等の生活支援</p> <p>Ⓢ 和泉府中駅に集中する「いずみ障がい福祉サービス事業所団体連合会」運行のバスの効率化（循環型の運行）</p>
<p>【観光施設へのアクセス】</p>	<p>Ⓜ 観光振興戦略プラン対象施設への周遊性向上</p> <p>Ⓜ 近隣市町やインバウンド需要を取り込むための和泉府中駅～久保惣記念美術館間のアクセス性向上</p> <p>Ⓜ 「ららぽーと和泉」前の宿泊施設整備に伴う和泉中央駅からのアクセス性向上</p> <p>Ⓜ 信太山の温浴施設へのアジア系インバウンド増加を活かした回遊性向上（弥生の里温泉→南部リージョン→ららぽーと和泉）</p> <p>Ⓜ 槇尾山・施福寺など南部地域の観光地へのアクセスの向上</p>

(2) 公共交通の活性化に関する意見

● タクシーを活用した新たな移動手段や利用促進、運賃施策等に関する意見が多く寄せられました。

Ⓜ：保健福祉分野、Ⓜ：農商・地域振興分野、Ⓜ交通安全・教育分野

※頂いた意見のうち、現行法制度上実現が困難な事項には注釈（*印）をつけています。

【新たな移動手段の導入】	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ 公共がバスを用意し、公共交通不便地域にレンタルする仕組みづくり（*自家用車による公共交通としての運行は運行責任面、安全面から課題がある） Ⓜ 利用状況に応じたバスとタクシーを組み合わせた公共交通ネットワーク Ⓜ 地域が主体となった「地域バス」や「乗合タクシー」等の交通サービスの導入（公共交通のサービス水準が低い地域） Ⓜ 乗合タクシー等の利便性の高い交通導入による運転免許の返納促進
【広域移動の充実】	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ 近隣市町間のシームレス化やおでかけ支援の相互乗り入れ Ⓜ タクシーの営業エリア区分を取り払った柔軟な対応（*道路運送法関連法規によりタクシーの営業エリアは定められており柔軟な対応は困難）
【バリアフリー化、車両関係】	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ ノンステップバスの導入と停留所や道路のバリアフリー対応が必要 Ⓜ 利用状況に応じた車両変更（緑ヶ丘を運行する路線） Ⓜ 大型二種免許でなくても（小型二種免許で）運転できる車両導入によるドライバー確保
【利用促進・PR】	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ 自治会主体の公共交通の利用を進める PR Ⓜ 現在地から目的地までの時刻表が即座に分かるアプリの周知 Ⓜ イベント時の臨時バス運行による公共交通の利用促進 Ⓜ 施設巡回バスの認知度の向上 Ⓜ わかりやすいバス停名称への変更（和泉工業高校前） Ⓜ 駅へのわかりやすいバス路線図の設置 Ⓜ バスロケーションシステムの利用 PR
【運賃施策】	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ 「おでかけ支援制度」の導入を求める声への対応 →対象者の条件（年齢、身体状況）等の整理、検討 Ⓜ 通学、家族外出時における公共交通の割高感の解消 Ⓜ 南海バス同士で乗り換えた際の運賃の割高感の解消 Ⓜ 図書館利用者等への片道運賃支援 Ⓜ 交通 IC カードで支払いができない路線（オレンジバス）への対応
【安全教育】	<ul style="list-style-type: none"> Ⓜ 自転車ルール周知（左側走行、並列運転禁止） Ⓜ 高校進学時の交通安全意識低下の防止 Ⓜ 自転車マナー向上を目的とした教材の活用（交通安全協会） Ⓜ 中学・高校における自転車通学の条件付き許可制の導入（年1回の講習受講、15分前の登校、ルール遵守の誓約書提出等）

7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

(1) バス路線の利用者数減少

- ・路線バス・路線維持バス・コミュニティバスで利用者数が減少しています。地域特性や現状等に合わせた見直しが必要です。
- ・少子高齢化・人口減少の進展によるさらなる利用者数減少のおそれがあります。ただし、高齢化により自動車に頼らない交通体系の確立も必要です。

(2) 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。

(3) バスやタクシー等の運転手の不足・高齢化の進展

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

(4) バスの定時性の低下

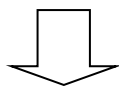
- ・過度な自動車依存による交通混雑や駅前広場の混雑によりバスの定時性が低下しています。

(5) 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。

(6) 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」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32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】和泉市においては、自家用車利用の増加が顕著です。
- 【鉄道駅へのアクセス】バス利用とともに自家用車による送迎が多く、バスターミナルへ一般車が混入し、駅前広場及び周辺の道路の混雑が見られます。
- 【バス、タクシー利用】路線バス、コミュニティバス、路線維持運行バス、一般タクシーとも、一部路線を除いて減少傾向にあります。

公共交通へのニーズ

- 市民アンケート結果
 - 【日常生活の移動実態】移動手段は自家用車が最も多い。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。
 - 【公共交通の利用状況と満足度】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」「バス停や駅での待合環境の整備」「自宅近くへのバス停設置」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と、現状よりも運行本数やルートを充実させるべきとの声が多く見られます。

■町会・自治会ヒアリング結果

- ・バスの増便、運行ルートの見直し、鉄道・バス相互の接続、バス待ち環境向上（駅前一般車進入対策やバス停環境向上等）、新たな運行方法の検討、運賃割引施策、案内の充実等に関する意見が多く寄せられました。

■各分野との意見交換結果

- ・医療福祉施設（総合医療センター等）や観光施設（久保惣記念美術館、温浴・宿泊施設等）へのアクセス、タクシーを活用した新たな移動手段や利用促進、運賃施策等に関する意見が多く寄せられました。

公共交通を取り巻く問題点

- ① 生産年齢人口減少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・高齢化の進展
- 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。

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】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
- 【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

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
バス利用者は路線バス、コミュニティバス、路線維持運行バスともに減少傾向であり、地域特性や現状等を踏まえた見直しが必要です。
- 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。

8章 地域公共交通網形成計画の施策体系

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等）】

- ・鉄道、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展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など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、路線バス、地域バス（コミュニティバス「めぐーる」、路線維持運行バス、地域バス「オレンジバス」）*が相互に連携して市民や内外の人の往來を支えるものです。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安全・快適に生活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網形成計画で目指す理念を

自動車に過度に頼らず安全・快適に生活できるまち・いずみの実現

とします。

※以後、市が主体で運行しているコミュニティバス「めぐーる」、路線維持運行バス、地域バス「オレンジバス」を総称して「地域バス」と呼称します。

(2) 基本方針

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

中心駅である和泉府中駅及び和泉中央駅を拠点として、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. 主要な拠点の利用者の利便性向上に向けた検討
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
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

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

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. デマンド型乗合タクシーの検討
4. 隣接市との連携による路線バスの利用促進
5. 観光施設と連携した公共交通の案内充実

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

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. 住民、市職員、学校、転入者等に対するモビリティ・マネジメント（MM）の実施
2. 大阪府の実施している高齢者運転免許自主返納支援制度の周知と利用促進
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
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
5. 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伴い、

1. 人口に対する鉄道・バスの利用率は現状以上を目指します。
2. 公共交通の利便性に対する市民の満足度を現状より向上させます。

(1) 利用者数に関する目標

本市においては今後常住人口や生産年齢人口の減少が見込まれ、通勤・通学の需要も減少することが予想されますが、地域特性や現状に即した公共交通の運行及び利用促進施策の実施により、人口に対する鉄道・バスの利用率は現状以上を目指します。

目標指標	基準値	目標値
人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合 ○各駅の1日平均乗車数の合計÷市人口	31.6% 平成28年度	31.6%以上 平成33年度
人口に対する市内一般路線バスの利用者数が占める割合 ○一般路線バスの1日平均利用者数÷市人口	5.4% 平成28年度	5.4%以上 平成33年度
人口に対する地域バスの利用者数が占める割合 ○地域バスの1日平均利用者数÷市人口	0.17% 平成29年度	0.17%以上 平成34年度

出典：市統計書及び市資料

(2) 市民満足度に関する目標

市内の公共交通について、地域特性や現状に合った見直しを検討するとともに、様々な利用促進施策を講じることにより、公共交通の利便性に対する満足度を現状より向上させます。

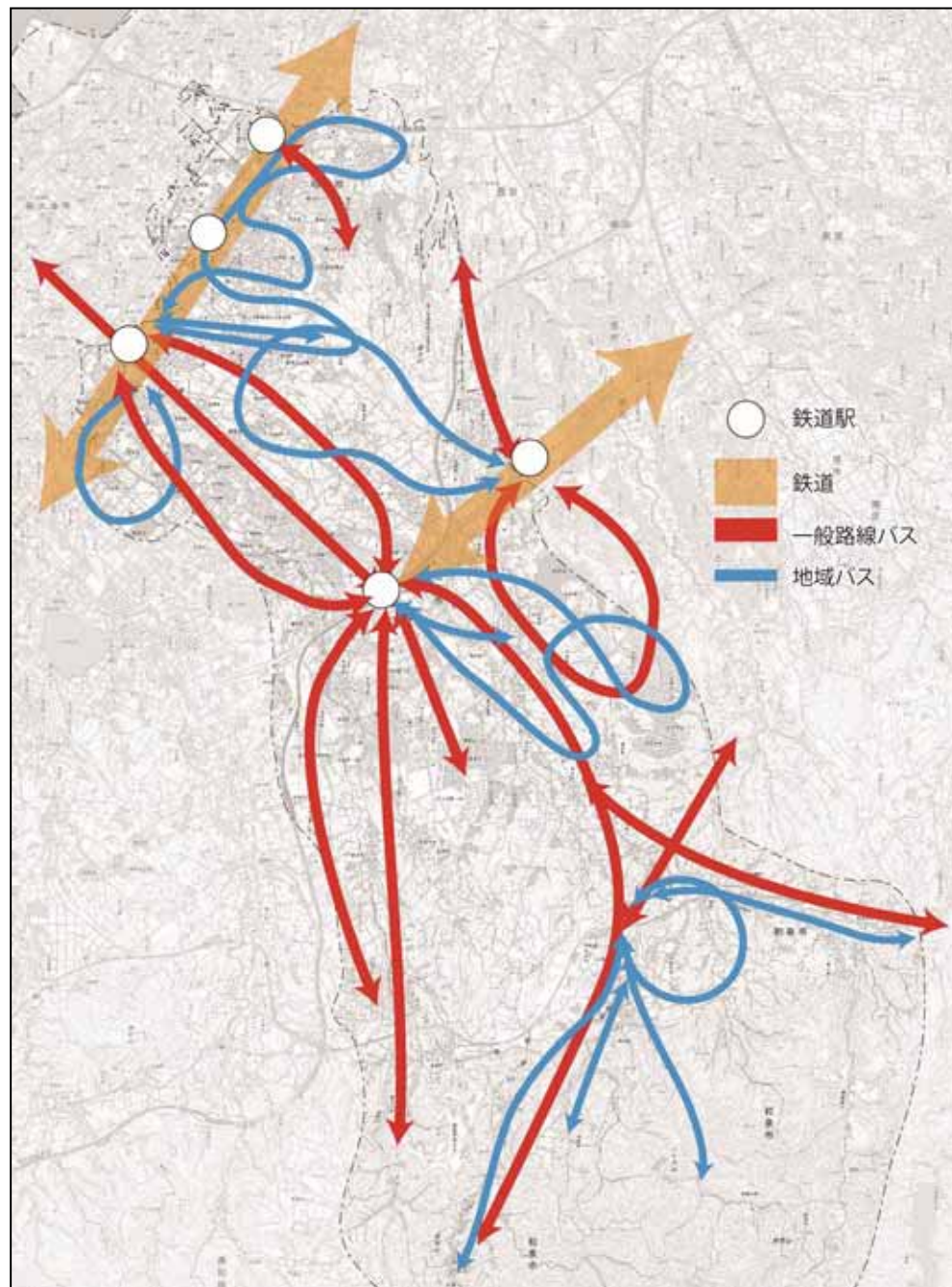
目標指標	基準値	目標値
公共交通の利便性に対する市民の満足度 ○市民アンケートにおける公共交通の満足度*（「満足している」「やや満足している」の回答の割合） ※JR、泉北高速鉄道、一般路線バス、地域バスの各満足度の平均値	12% 平成30年度調査	15%以上 平成35年度
地域バスの利便性に対する市民の満足度 ○市民アンケートにおける地域バスの満足度（「満足している」「やや満足している」の回答の割合）	3% 平成30年度調査	5%以上 平成35年度

出典：市民アンケート

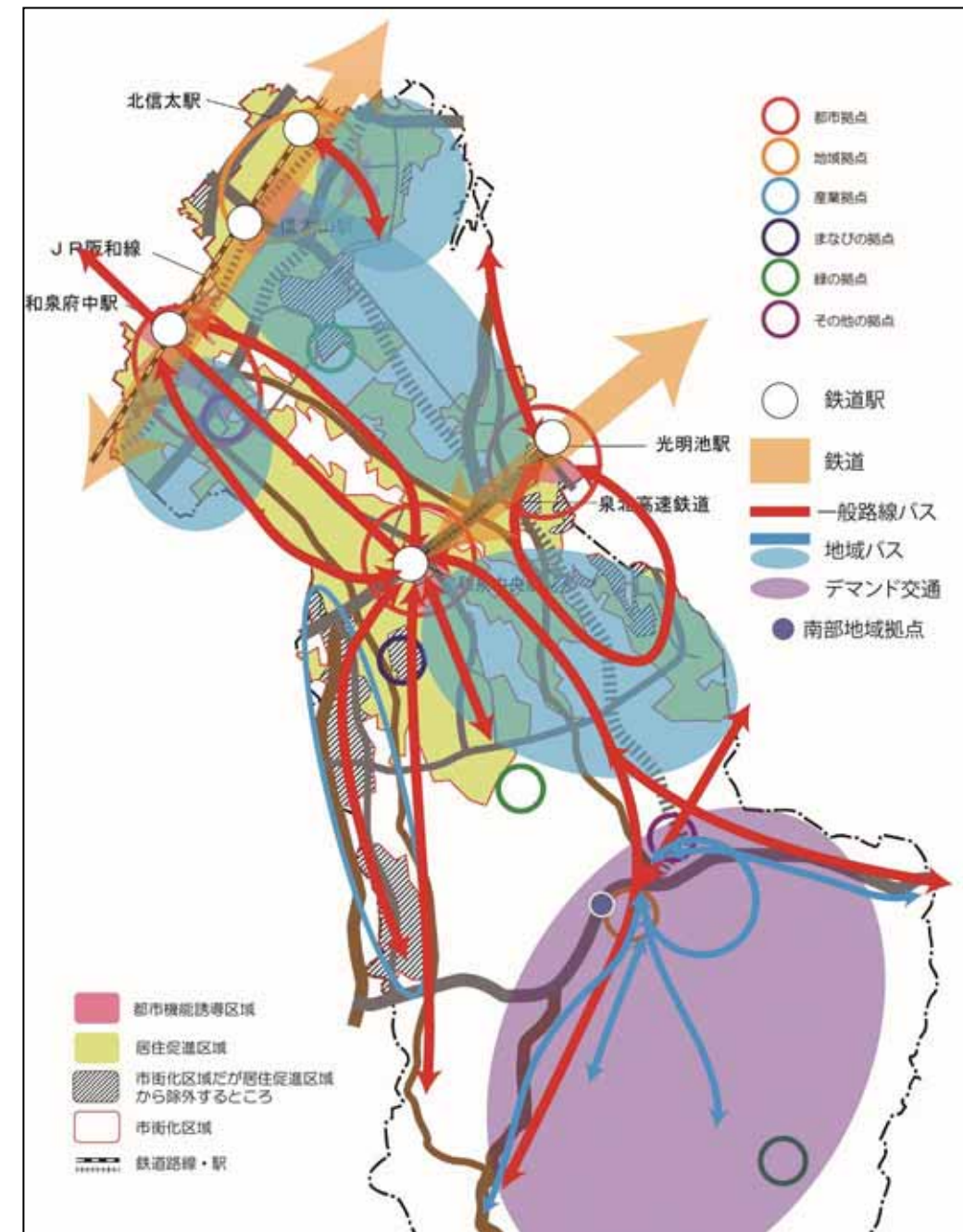
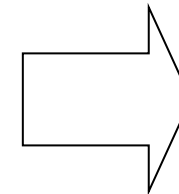
4) 地域公共交通の将来イメージ

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。
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（予約型乗合タクシー等）	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などに配慮することにより、持続的な運行を目指します。



地域公共交通の現況イメージ



地域公共交通の将来イメージ(平成 35 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	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35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	測量・設計	事業用地取得、仮設駐輪場整備	事業用地取得、駐輪場解体	事業用地取得、自由通路整備	事業用地取得、自由通路整備
		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	改修工事				
		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	測量設計	改修工事	改修工事		
		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	随時見直し・実施	随時見直し・実施	随時見直し・実施	随時見直し・実施	随時見直し・実施
	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	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	
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	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	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	
	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	現況調査	地域住民との意見交換など	見直し方針策定	交通網見直し	交通網見直し	
	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	和泉市、交通事業者	データ収集・分析	見直し計画立案	意見調整	見直し実施		
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	随時検討	随時検討	随時検討	随時検討	随時検討		
④ 隣接市との連携による路線バスの利用促進	隣接市(泉大津市、河内長野市、堺市、岸和田市)との連携を図り、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		
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	随時検討	随時検討	随時検討	随時検討	随時検討		

基本方針	事業名	具体的な内容	実施主体及び関係主体	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35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 住民、市職員、学校、転入者等に対するモビリティ・マネジメント(MM)の実施	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	住民向けMMの実施	住民向けMMの実施	住民向けMMの実施	住民向けMMの実施	住民向けMMの実施	
		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	
	② 大阪府の実施している高齢者運転免許自主返納支援制度の周知と利用促進	運転免許自主返納制度の周知	大阪府における高齢者運転免許自主返納制度の周知・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	
		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	周知・PR	インセンティブ付与の検討	インセンティブ付与の充実	インセンティブ付与の充実	インセンティブ付与の充実	
	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	情報提供方針検討	情報提供	情報提供	情報提供	情報提供	
		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、配布など(MM関連と連携)を行う。	和泉市、交通事業者	作成・配布	作成・配布	作成・配布	作成・配布	作成・配布	
		来訪者向けのサービスの充実	コミュニティバス「めぐーる」、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(情報提供事業者等)	データ整備	随時更新	随時更新	随時更新	随時更新	
	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(まち協等)・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	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	
		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	先進事例検討	支援制度設計	ガイドライン作成	以後随時検討・支援実施		
	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	制度設計	実施	継続実施	継続実施	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	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	
	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	試験実施	効果検証	整備箇所検討	随時実施	随時実施
			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			計画策定		効果検証
			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	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施

(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と泉中央駅が立地しています。そのうち、和泉府中駅及び和泉中央駅においては駅前広場及びバスターミナルが整備されているほか、バリアフリー化もなされていますが、信太山駅においてはバリアフリー化が未対応です。また、北信太駅においては駅前広場が整備されておらずバスも駅前に乗り入れできていません。
- 一方で、和泉中央駅においては、バスターミナル内に送迎などの一般車が多く流入し、バスの発着の妨げになり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、信太山駅舎のバリアフリー化）を行います。
- 和泉中央駅の駅前広場において、一般車両の流入抑制など交通整序化を図るために、駅前広場の改修工事を行います。
- 鉄道駅におけるバス乗り場案内の改善に向けて調整します。

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	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	測量・設計	事業用地取得、仮設駐輪場整備	事業用地取得、駐輪場解体	事業用地取得、自由通路整備	事業用地取得、自由通路整備
事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	改修工事				

事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	測量設計	改修工事	改修工事		
事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	随時見直し・実施	随時見直し・実施	随時見直し・実施	随時見直し・実施	随時見直し・実施



JR 北信太駅前広場整備イメージ(案)

出典：JR 北信太駅周辺地区まちづくり懇談会ニュースレター第4号
(今後関係各機関との協議などにより変更される場合があります。)



和泉中央駅バスロータリーにおける
一般車の流入状況

② 主要な拠点の利用者の利便性向上に向けた検討

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、泉北高速鉄道と泉中央駅）、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、また交通機関同士が拠点においてスムーズに乗り継ぎできるよう、利便性向上に向けた検討を行います。

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	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施



一般路線バス



コミュニティバス「めぐる」



オレンジバス

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

現状と課題

- 市の玄関口である和泉府中駅及び和泉中央駅においては、バス・タクシーのほかに自転車、自動車など多様な交通機関が集結しています。市民や来訪者が安全かつ快適に移動できるため、駅を拠点とした移動円滑化が必要です。

目標を達成するために行う事業

- 観光交通の利便性向上による観光客数の増加及び賑わいの創出のため、駅において徒歩や自転車（レンタサイクル）等の他の交通手段との連携・組み合わせにより、駅を総合的な移動拠点として案内の充実を図ります。また、サイクルアンドバスライドの促進についても検討します。

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	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施

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

現状と課題

- 南部地域においては一般路線バス（父鬼線、天野山線）、路線維持運行バス（父鬼ルート）、オレンジバス（西ルート・東ルート・槇尾山ルート）がそれぞれ運行しています。現在は槇尾中学校が乗り継ぎ拠点として機能していますが、近隣に立地する地域拠点である「南部リージョンセンター」への公共交通へのアクセスがありません。今後、南部地域の発展のために、交通ネットワークのあり方を検討する必要があります。

目標を達成するために行う事業

- 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	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	現況調査	地域住民との意見交換など	見直し方針策定	交通網見直し	交通網見直し



和泉市南部リージョンセンター

(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」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必要があります。

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。
- 南部地域などの集落については、通学の便に資する一般路線バスを含めて最適な交通手段を検討します。
- 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

事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
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	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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	データ収集・分析	見直し計画立案	意見調整	見直し実施	



一般路線バス



コミュニティバス「めぐーる」



オレンジバス

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などが必要です。

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争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。

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	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	データ収集・分析	見直し計画立案	意見調整	見直し実施	

③ デマンド型乗合タクシーの検討

現状と課題

- 市内の一部に、バスでは通行困難な交通空白地域が存在しているほか、中山間地域の一部において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）に応じて運行するデマンド型乗合タクシーについて、実証実験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、空白地域と最寄り拠点を限定的に結ぶ運行エリアを設定し、他の交通機関との乗り継ぎ利便性を確保します。

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	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	随時検討	随時検討	随時検討	随時検討	随時検討



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 隣接市との連携による路線バスの利用促進

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（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。一部の路線バスは隣接市にまたがって運行されていますが、隣接市と協調した利用促進の取組はこれまでなされていません。

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において隣接市同士の連携による公共交通の利用促進に努めます。

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	
隣接市との連携による路線バスの利用促進	隣接市（泉大津市、河内長野市、堺市、岸和田市）との連携を図り、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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	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

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（久保惣記念美術館等）、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、地域バスの乗り継ぎ情報）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

事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	随時検討	随時検討	随時検討	随時検討	随時検討



和泉市久保惣記念美術館



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 住民、市職員、学校、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

- 和泉市民の交通移動は、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。

目標を達成するために行う事業

- 市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。
- 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や校外実習などの機会に、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など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。

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
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
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	住民向けMMの実施	住民向けMMの実施	住民向けMMの実施	住民向けMMの実施	住民向けMMの実施
事業名	事業の具体的な内容				実施主体及び関係主体
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
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

事業名	事業の具体的な内容	実施主体及び関係主体				
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				
	年次計画					
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度	
	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	

【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？

<h4>「クルマを控える」事が、最大のエコ行動！</h4> <table border="1"> <caption>1世帯が1年間で削減できるCO₂排出量</caption> <thead> <tr> <th>行動</th> <th>削減できるCO₂排出量 (kg)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>TVを60分減らす</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>冷蔵庫を1℃節電する</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>リサイクルに出す</td> <td>121</td> </tr> <tr> <td>1日10分クルマ控える</td> <td>588</td> </tr> </tbody> </table> <p>1年間あたりCO₂削減量(kg)</p>	行動	削減できるCO ₂ 排出量 (kg)	TVを60分減らす	13	冷蔵庫を1℃節電する	32	リサイクルに出す	121	1日10分クルマ控える	588	<h4>クルマで通勤は「肥満」の原因</h4> <table border="1"> <caption>通勤手段と肥満率</caption> <thead> <tr> <th>通勤手段</th> <th>肥満率 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>歩行</td> <td>約18%</td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td>約20%</td> </tr> <tr> <td>クルマ</td> <td>約28%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(参考) 日本人の死因の6割が生活習慣病関連 (高血圧、糖尿病、等). (※ 肥満 = 25 < BMI = [体重/身長²])</p>	通勤手段	肥満率 (%)	歩行	約18%	自転車	約20%	クルマ	約28%
行動	削減できるCO ₂ 排出量 (kg)																		
TVを60分減らす	13																		
冷蔵庫を1℃節電する	32																		
リサイクルに出す	121																		
1日10分クルマ控える	588																		
通勤手段	肥満率 (%)																		
歩行	約18%																		
自転車	約20%																		
クルマ	約28%																		
<h4>クルマは(想像以上に)オカネがかかる！</h4> <p>一日あたり、の維持費(保険・税金・駐車場代・車両代...)は...</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1000cc程度のクルマの場合 <ul style="list-style-type: none"> ... 1,500円～2,000円/日 55万円～75万円/年 ・事故・罰金、もったいいクルマの場合... <ul style="list-style-type: none"> ... 3,000円～5,000円/日以上 100万円～185万円/年以上 <p>バス+自転車+タクシーの方が経済的！</p>	<h4>クルマは(想像以上に)危険な乗り物！</h4> <p>「クルマの死亡事故」...減多に無いことなのでしょうか？ (1万キロ/年、50年間利用し続けると...)</p> <ul style="list-style-type: none"> 100人に1人が...死亡事故を起こす 300人に1人が...事故死 250人に1人が...死亡事故の加害者 																		

出典：日本モビリティ・マネジメント会議（JCOMM）資料

② 大阪府の実施している高齢者運転免許自主返納支援制度の周知と利用促進

現状と課題

- 高齢運転者が増加を続ける中、高齢運転者が関与する交通事故の増加が懸念されます。運転に不安を感じる高齢者等の運転免許自主返納も徐々に増加していますが、引き続き運転免許証の自主返納を促すための施策の充実により、安全な交通環境の実現が必要です。

目標を達成するために行う事業

- 警察と連携し、大阪府における高齢者運転免許自主返納制度の周知を図ります。
- 交通事業者や各企業・商店等と連携し、運転免許自主返納者へのインセンティブ（特典）付与の充実を図ります。

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
運転免許自主返納制度の周知	大阪府における高齢者運転免許自主返納制度の周知・PRを行う。				和泉市、和泉警察署、交通事業者、地域住民
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	周知・PR	周知・PR	周知・PR	周知・PR	周知・PR
事業名	事業の具体的な内容				実施主体及び関係主体
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
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	周知・PR	インセンティブ付与の検討	インセンティブ付与の充実	インセンティブ付与の充実	インセンティブ付与の充実

運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた大阪府在住の65歳以上の方が、サポート企業・店舗において運転経歴証明書を提示することにより、様々な特典を受けることができるものです。



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概要

出典：大阪府ホームページ

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

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（「めぐーる」、施設巡回バス（春・秋の日祝のみ運行）、路線維持運行バス、オレンジバス）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

- 駅など拠点施設においては、一般路線バス、地域バスを合わせた総合的な案内情報提供を行います。
- 市内の地域公共交通を一元的に表した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）を作成し配布することで、市民が公共交通を考えるきっかけづくりを行います。
- WEB（インターネット）により、PC、スマートフォンなどで市内各交通機関の検索ができる体制構築を検討します。

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	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	情報提供方針検討	情報提供	情報提供	情報提供	情報提供
事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
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・配布など（MM 関連と連携）を行う。			和泉市、交通事業者	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	作成・配布	作成・配布	作成・配布	作成・配布	作成・配布

事業名	事業の具体的な内容	実施主体及び関係主体				
来訪者向けのサービスの充実	コミュニティバス「めぐーる」、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（情報提供事業者等）				
	年次計画					
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度	
	データ整備	随時更新	随時更新	随時更新	随時更新	



市内地域公共交通の総合マップ作成例

和泉市公共交通利用活性化プロジェクト委員会発行（平成 22 年度作成）

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

現状と課題

- 南部地域におけるオレンジバスについては、これまでも地域と交通事業者、行政の三者が連携しながら運行を行ってきています。
- 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る中で、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、そのための方策を指し示す必要があります。

目標を達成するために行う事業

- 南部地域においては引き続き情報共有や議論ができる場において公共交通の維持を図っていきます。
- 地域が主体となって必要な交通を確保していくためのガイドライン（現行法制度の中における選択肢の提示、検討の手順、行政による支援策等）を策定します。

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
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（まち協等）・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
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施
事業名	事業の具体的な内容				実施主体及び関係主体
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
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	先進事例検討	支援制度設計	ガイドライン作成	以後随時検討・支援実施	

⑤ 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の検討が求められます。

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、自動車の利用を抑制し、交通事故防止、環境負荷の軽減を図るため、高齢者を対象とした負担軽減策を実施します。今後対象となる高齢者等の範囲（年齢等の条件）等の制度設計を行い、実施していきます。
- 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料金の一部（初乗り運賃）を助成します。

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	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	制度設計	実施	継続実施	継続実施	継続実施
事業名	事業の具体的な内容			実施主体及び関係主体	
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	
	年次計画				
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度
	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施	継続実施

(4) その他の関連する事業（自転車利用環境向上に関する施策）

現状と課題

- 鉄道駅へのアクセス手段や学生・生徒の通学手段、さらに日常の移動手段などとして、自転車が広く使われています。しかし、本市においては道路空間が狭隘である場合が多いなどの理由により、自転車が安全に走行できる環境が必ずしも整っていません。
- 環境負荷が少なく、健康や街中の賑わいを創出するための移動手段として、全国的に自転車利用環境への関心が高まっています。平成30年に「自転車活用推進法」が制定されたことを受け、本市においても歩行者・自転車・自動車のそれぞれが安全に安心して通行できる道路環境づくりが求められています。

目標を達成するために行う事業

- 安全な自転車通行空間の確保や環境に優しい交通手段の確保に向けて、自転車通行空間の確保・整備を計画的に実施します。
- 市民や来訪者が自転車利用環境の向上に向けた総合的な施策を示した「自転車ネットワーク計画」を策定します。

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	
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	
	年次計画				
	平成31年度	平成32年度	平成33年度	平成34年度	平成35年度
	試験実施	効果検証	整備箇所 検討	随時実施	随時実施

事業名	事業の具体的な内容	実施主体及び関係主体				
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				
	年次計画					
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度	
			計画策定		効果検証	
事業名	事業の具体的な内容	実施主体及び関係主体				
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				
	年次計画					
	平成 31 年度	平成 32 年度	平成 33 年度	平成 34 年度	平成 35 年度	
	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	随時実施	



自転車走行空間の確保例(茨木市)

9章 計画の推進体制と進捗管理

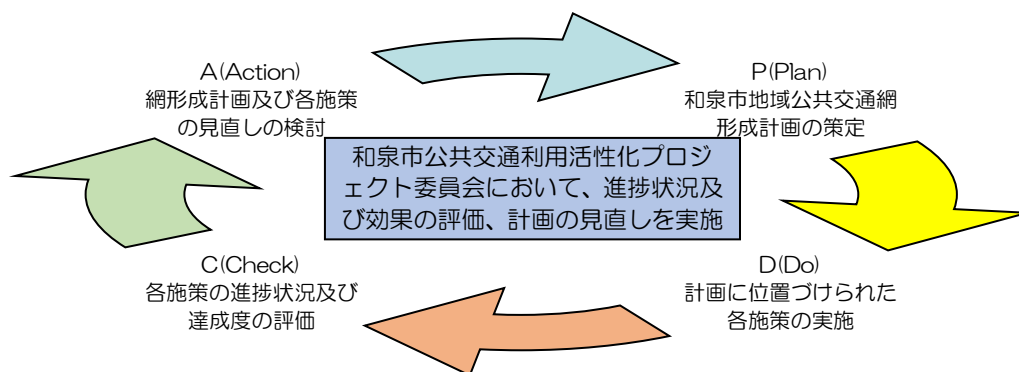
1) 住民・地域等との連携による計画の推進体制

- 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の実現に向けた「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。
- 公共交通の施策の実現は、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事業を展開していきます。
- 住民・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、沿線住民や町会・自治会など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など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、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、地域公共交通網形成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。

参考資料

目次

1) 市内公共交通に係る現況データ	96
(1) JR 阪和線	96
(2) 泉北高速鉄道	98
(3) 一般路線バス	100
(4) コミュニティバス「めぐ〜る」	102
(5) 路線維持運行バス	104
(6) 地域バス「オレンジバス」	105
(7) スクールバス	106
2) 利用者ニーズの調査結果（平成 29 年度調査）	107
(1) 調査概要	107
(2) 調査結果の概要	108

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。

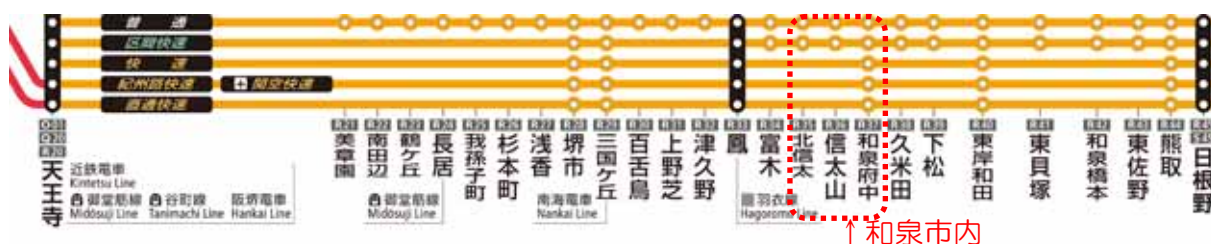
加えて、和泉府中駅には、6～9時台までの鳳・天王寺・大阪方面、18～22時台までの熊取・関西空港・和歌山方面の特急（はるか、くろしお）が一部停車します。

表 参考-1 JR 阪和線の市内駅の列車運行に関する特徴

運行本数は平成30年6月現在

快速には「関空・紀州路快速」「直通快速」を含む

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)			
				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：7 昼：0	朝：0 昼：4	朝：9 昼：4	朝：16 昼：8



路線図の出典：JR 西日本ホームページ

表 参考-2 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	関西国際空港	新大阪
北信太	120	180	180	180	300	460	720	550
信太山	160	180	220	180	300	550	720	550
和泉府中	160	220	220	160	390	550	720	640

出典：乗換案内ジョルダン（平成 29 年 12 月現在）

表 参考-3 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	関西国際空港	新大阪
北信太	4	9	12	11	19	43	37	55
信太山	6	11	14	9	21	45	35	57
和泉府中	8	10	12	5	23	44	25	55

出典：乗換案内ジョルダン（平成 29 年 12 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-4 泉北高速鉄道の市内各駅の列車運行に関する特徴

運行本数は平成30年6月現在

駅	線路数	待避設備の有無	ホーム数	中百舌島方面への運行本数(本/時) (平日)				
				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	朝：1	朝：4	朝：1	朝：11
				昼：2	昼：2	昼：4	昼：0	昼：8
光明池	複線	なし	島式×1	朝：5	朝：2	朝：4	朝：1	朝：12
				昼：2	昼：2	昼：4	昼：0	昼：8

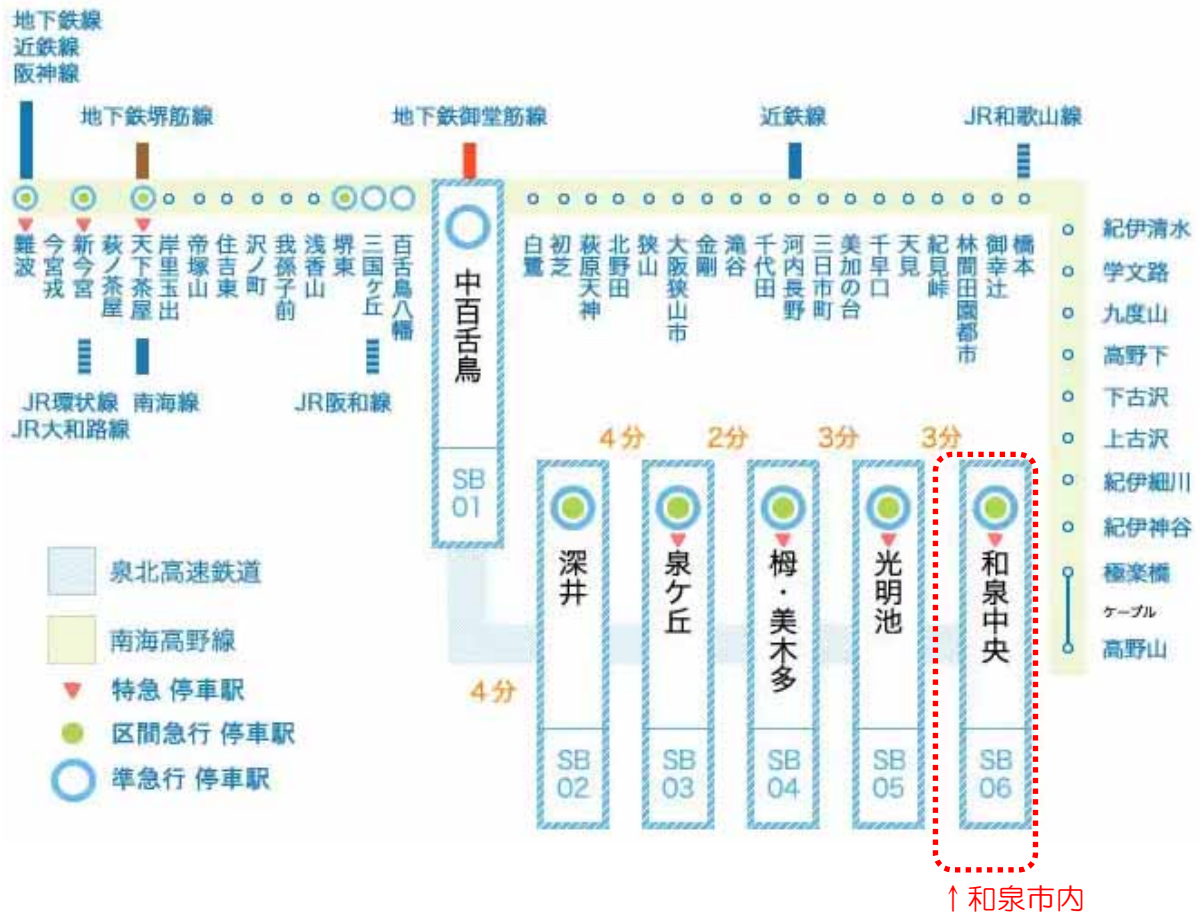


表 参考-5 泉北高速鉄道による市内から市外の移動に要する運賃

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			南海難波	大阪	関西国際空港	新大阪
	深井	中百舌鳥	堺東				
和泉中央	280	320	430	550	730	1,260	830
光明池	250	280	390	510	690	1,220	790

出典：乗換案内ジョルダン（平成 29 年 12 月現在）

表 参考-6 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			南海難波	大阪	関西国際空港	新大阪
	深井	中百舌鳥	堺東				
和泉中央	12	16	22	33	59	74	59
光明池	9	13	19	30	56	71	56

出典：乗換案内ジョルダン（平成 29 年 12 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-7 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-8 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	570
父鬼線	170	700
鶴山台団地線	170	270
泉北光明池地区線	170	380
泉大津光明池線	170	480
緑ヶ丘団地線	170	270
和泉中央線	170	390
はつが野線	170	200
テクノステージ線	170	290

表 参考-9 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

(平成29年3月31日現在)

路線名	運行系統			運行距離		本数						走行距離		
	起点	主な経由地	終点	往	復	平日		土曜日		日・祝		平日	土曜日	日・祝
						km	本	本	本	本	本			
青木川線	泉大津駅前	寺門	和泉中央駅	10.1	7.9	31	29	30	30	30	30	542.2	540.0	540.0
	泉大津駅前	和泉中央駅	善木川	17.8	15.6	11	12	8	9	8	9	383.0	282.8	282.8
	泉大津駅前	和泉中央駅	若樫	16.9	14.7	10	9	8	8	8	8	301.3	252.8	252.8
父鬼線	泉大津駅前	阪本	和泉中央駅	8.1	8.5	16	14	16	12	16	12	248.6	231.6	231.6
	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	柳尾山口	16.9	18.8	15	15	14	16	14	16	535.5	537.4	537.4
	泉大津駅前	和泉中央駅	和泉青葉台	14.1	14.1	0	1	0	2	0	2	14.1	28.2	28.2
	和泉中央駅	阪本	和泉府中駅前	5.6	6.0	2	1	0	0	0	0	17.2	0.0	0.0
	和泉中央駅	空室	和泉青葉台	5.2	4.8	1	3	1	0	1	0	19.6	5.2	5.2
	和泉中央駅	和泉青葉台	柳尾山口	9.5	9.5	14	12	11	10	11	10	247.0	199.5	199.5
鶴山台団地線	北備太駅前	石回り	北備太駅前	3.9		55	43		43			214.5	167.7	167.7
	志保池公園前	鶴山台二丁目	北備太駅前	2.8		2	1		1			5.6	2.8	2.8
	北備太駅前	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	北備太駅前	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	32	35	31	30	31	30	301.5	274.5	274.5
	光明池駅	光明台センター	光明池駅	7.2	7.2	5	6	0	0	0	0	79.2	0.0	0.0
	光明池駅	光明台二丁目	みずき台二丁目西	4.9	4.9	35	33	30	25	30	25	333.2	269.5	269.5
	光明池駅	赤坂台回り	光明池駅	7.4	7.4	23	21	19	20	19	20	325.6	288.6	288.6
	光明池駅	城山台回り	光明池駅	4.1	4.1	13	22	9	17	9	17	143.5	106.6	106.6
	光明池駅	深夜	光明池車庫	4.5		2						9.0	0.0	0.0
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	12	14	13	13	13	13	351.0	351.0	351.0
	泉大津駅前	変電所前	光明池駅	10.8	10.8	2	0	0	0	0	0	21.6	0.0	0.0
	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	27	23	17	16	17	16	165.0	108.9	108.9
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	48	46	27	29	27	29	460.2	274.8	274.8
	和泉府中駅前	和泉中央駅	ららぽーと和泉前	7.8	7.9	5	7	8	6	8	6	94.3	109.8	109.8
はつが野線	和泉中央駅		はつが野三丁目	2.8	2.8	45	42	31	32	31	32	243.6	176.4	176.4
	和泉中央駅	はつが野	納花	5.0	4.9	9	4	9	4	9	4	64.6	64.6	64.6
産技研線	和泉中央駅	グリーンボリス前	府立産技研前	2.8	2.8	5	6	0	0	0	0	30.8	0.0	0.0
	和泉中央駅	唐国南	グリーンボリス前	0.0	2.0	0	2	0	1	0	1	4.0	2.0	2.0
和泉中央・テクノステージ線	和泉中央駅	府立産技研前	テクノステージセンター前	7.7		2	2		2			15.4	15.4	15.4
	テクノステージセンター前	府立産技研前	和泉中央駅	7.5		5	0		0			37.5	0.0	0.0
	和泉中央駅	直通	テクノステージセンター前	5.0		10	0		0			50.0	0.0	0.0
	テクノステージセンター前	直通	和泉中央駅	5.0		4	0		0			20.0	0.0	0.0
	和泉中央駅	グリーンボリス前・唐国南	和泉中央駅	12.8		5	0		0			64.0	0.0	0.0
	和泉中央駅	グリーンボリス前・府立産技研前	和泉中央駅	13.2		4	3		3			52.8	39.6	39.6
	和泉中央駅	グリーンボリス前・府立産技研前	和泉中央駅	13.4		16	5		5			214.4	67.0	67.0
	和泉中央駅	唐国南	ららぽーと和泉前	3.2	3.2	4	3	25	26	25	26	22.4	163.2	163.2
和泉中央駅	グリーンボリス前	ららぽーと和泉前	3.8		1						3.8	0.0	0.0	

資料：南海バス提供

出典：統計いずみ（平成28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-10 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¹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-11 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-12 路線維持運行バスの概要

路線	区間
父鬼ルート	父鬼～榎尾中学校前
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-13 路線維持運行バスの運行本数

出典：和泉市 HP

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
	榎尾中学校前発		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

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-14 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	350
黒鳥ルート	170	200
浦田ルート	170 (均一)	

資料：和泉市 HP

(6) 地域バス「オレンジバス」

① 運行路線の概要

「オレンジバス」の愛称で、市内で3ルートを実行しています。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。

地域バスについては、西ルート・東ルートはコミュニティバスと同様に平日・土曜の運行で日曜・祝日は運休です。槇尾山ルートは日曜・祝日も運行しています。

表 参考-15 オレンジバスの概要

路線	区間
西ルート	槇尾中学校前～九鬼町下～横山小学校前～槇尾中学校前 (循環路線)
東ルート	槇尾中学校前～南面利～横山小学校前～槇尾中学校前 (循環路線)
槇尾山ルート	槇尾中学校前～槇尾山口～槇尾山 ※槇尾山口・槇尾山間はフリー乗降区間であり、手を挙げてバスを止めるシステムとなっている。



図 参考-1 オレンジバス路線図

② 運行本数

西ルート・東ルートは方面別に1~2本の運行となっています。一方で、槇尾山ルートについては、槇尾山停留所の先に位置する施福寺（西国三十三所の第四番札所）の参拝や登山での利用もあることから、方面別に平日・土曜は5本、日曜・祝日は槇尾山方面が7本、槇尾中学校前方面が8本の運行となっています。

表 運行本数

路線	方面	本数
西ルート	槇尾中学校→九鬼町下→横山小学校→槇尾中学校	2
	槇尾中学校→横山小学校→九鬼町下→槇尾中学校	1
東ルート	槇尾中学校→南面利→横山小学校→槇尾中学校	1
	槇尾中学校→横山小学校→南面利→槇尾中学校	2
	槇尾中学校→南面利→横山高校前→槇尾中学校前 ※ただし、土曜は運休	1
槇尾山ルート	槇尾山方面	5 (7)
	槇尾中学校前方面	5 (8)

※（ ）内は日曜・祝日の運行本数

③ 運賃

地域バスの運賃については、西ルート・東ルートは100円、槇尾山ルートは300円となっています。

(7) 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) 利用者ニーズの調査結果（平成 29 年度調査）

(1) 調査概要

本市における公共交通の利用者の利用実態の把握や非利用者の交通行動の把握を通じて、公共交通の利用頻度の増大の可能性や新たな利用の可能性を確認することを目的として、和泉市内のコミュニティバス及び地域バス、路線バスの利用者及びその家族や知人（日常的にバスを利用していない方）を対象に調査員による調査票配布によるアンケート調査を実施しました。

表 参考-16 利用者アンケート調査日程(平成 29 年度)

配布対象		運転手による 手渡し配布期間	バス車内への 設置期間	調査員による 手渡し配布
コミュニティバス		-	11/27 (月) ~12/2 (土)	11/29 (水) 12/9 (土)
地域 バス	西・東ルート	11/27 (月) ~12/2 (土)	-	-
	槇尾山ルート	11/26 (日) ~12/2 (土)	-	-
路線バス		-	-	12/5 (火) 12/9 (土)

表 参考-17 配布・回収枚数

配布場所		配布数	利用者向けの調査票		非利用者（家族）向けの調査票	
			回収枚数	回収率	回収枚数	回収率
コ ミ ュ ニ テ ィ バ ス	阪和線沿線ルート	115	33	28.7%	17	14.8%
	小田・和気ルート	44	9	20.5%	5	11.4%
	光明池・和泉中央ルート	20	9	45.0%	6	30.0%
	山荘・和泉中央ルート	29	9	31.0%	5	17.2%
	コミュニティバス合計	208	60	28.8%	33	15.9%
地 域 バ ス	西ルート	0	0	0.0%	0	0.0%
	東ルート	3	1	33.3%	1	33.3%
	槇尾山ルート	2	0	0.0%	0	0.0%
	地域バス合計	5	1	20.0%	1	20.0%
路 線 バ ス	和泉府中駅	703	70	10.0%	70	10.0%
	和泉中央駅	490	86	17.6%	28	5.7%
	光明池駅	441	96	21.8%	48	10.9%
	槇尾中学校前	37	16	43.2%	9	24.3%
	路線バス合計	1,671	268	16.0%	155	9.3%
合計	1,884	329	17.5%	189	10.0%	

(2) 調査結果の概要

① バス交通に対する利用者満足度、バス非利用者がバス交通に対し重視する項目

- バス利用者に対する満足度が高い項目として、運行ルート、運行時間の正確性、乗務員のサービス・マナー、鉄道との乗換えのしやすさが挙げられました。一方で満足度が低い項目としては、朝夕及び昼間の運行本数、終発時間などが挙げられました。
- バス非利用者が、バス交通に対して重要視する内容として、運行ルート、運行本数、運行時間の正確性、普通運賃、鉄道との乗換えのしやすさなどが特に重視する項目として挙げられました。

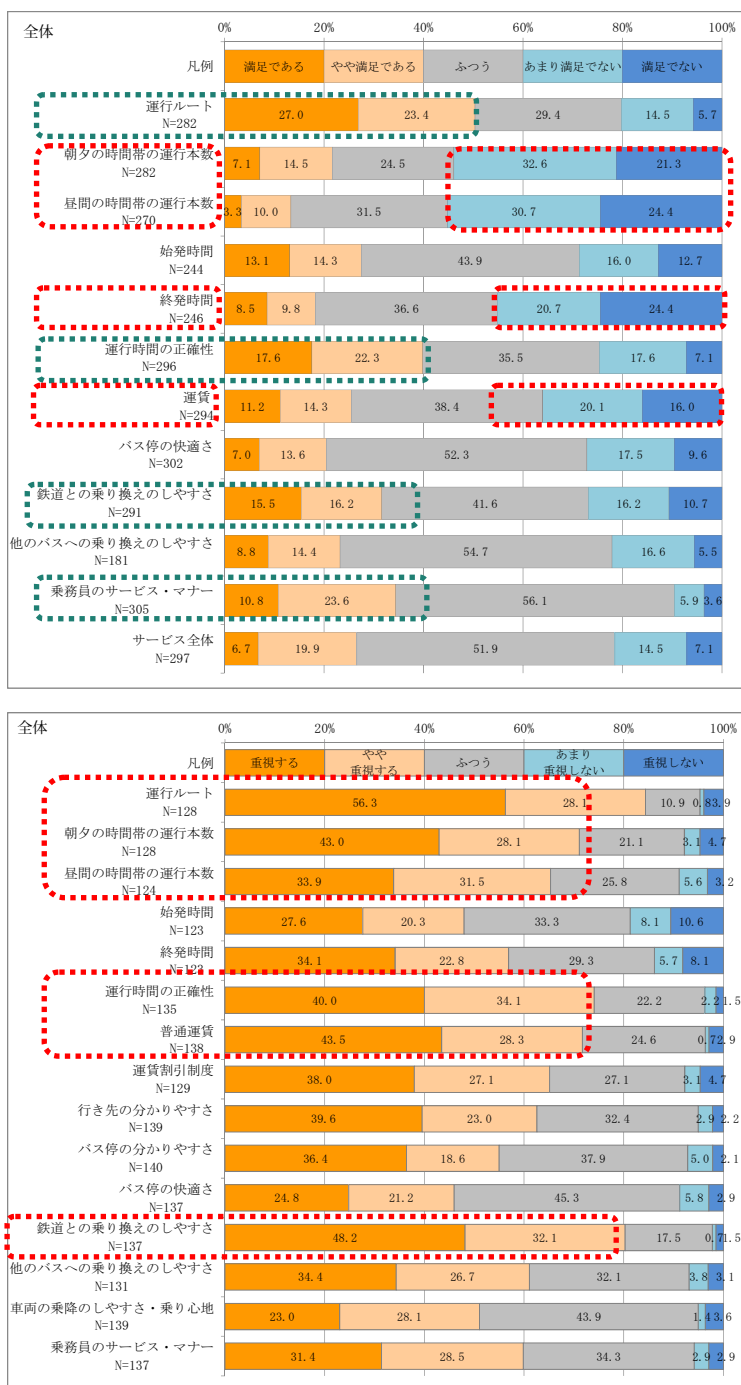


図 参考-2 バス交通に対する利用者満足度、バス非利用者がバス交通に対し重視する項目

② バス利用者の交通手段別利用頻度

- バス利用者の各交通手段利用頻度を見ると、鉄道、バスともに週2～3回以上の利用が多いことから、鉄道とバスを乗り継いで利用している方が多いものと推察されます。
- バス利用者は自動車を自ら運転しない方が多い一方で、送迎に関しては週1回以上利用している方の割合も多くなっています。

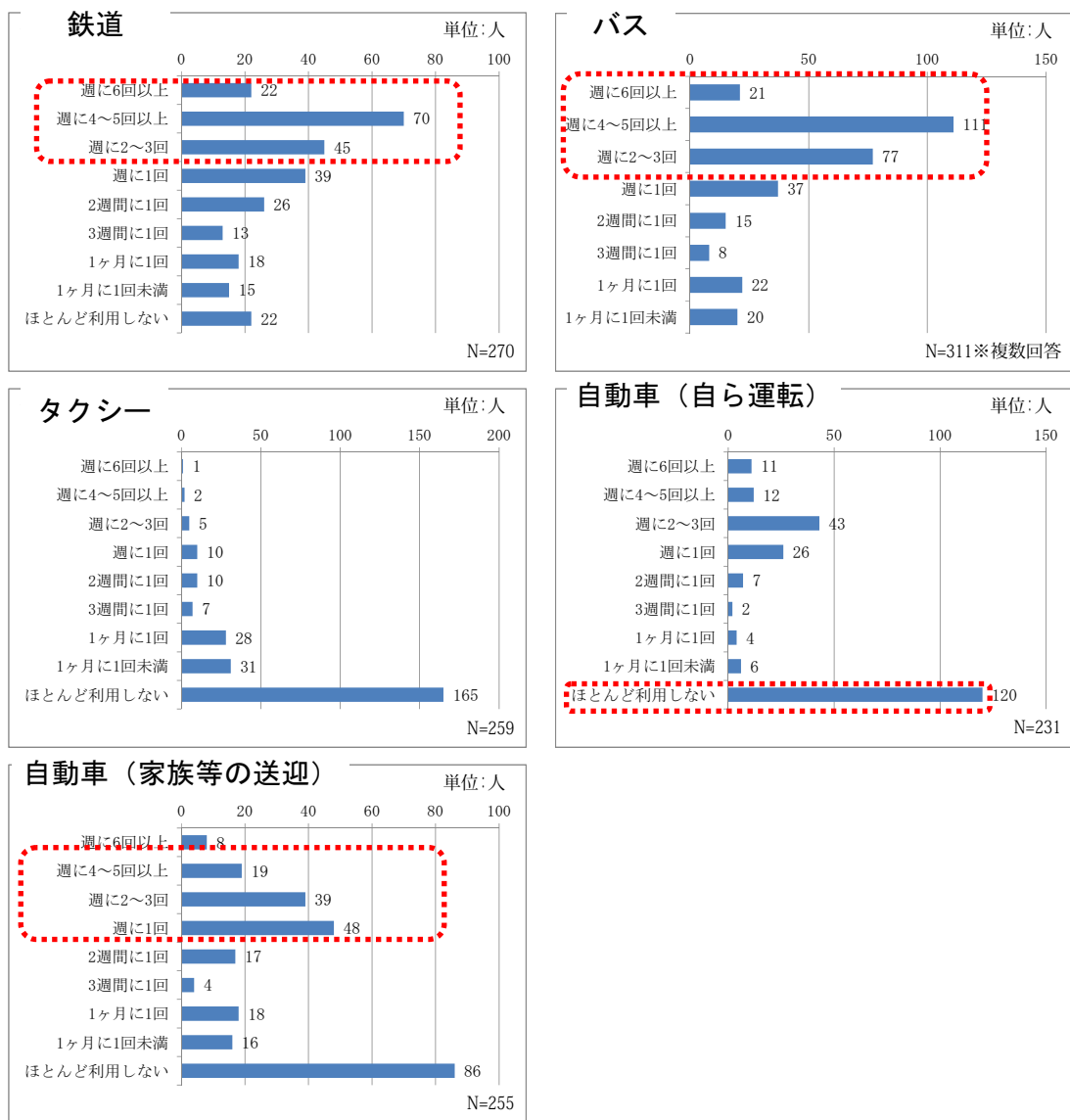
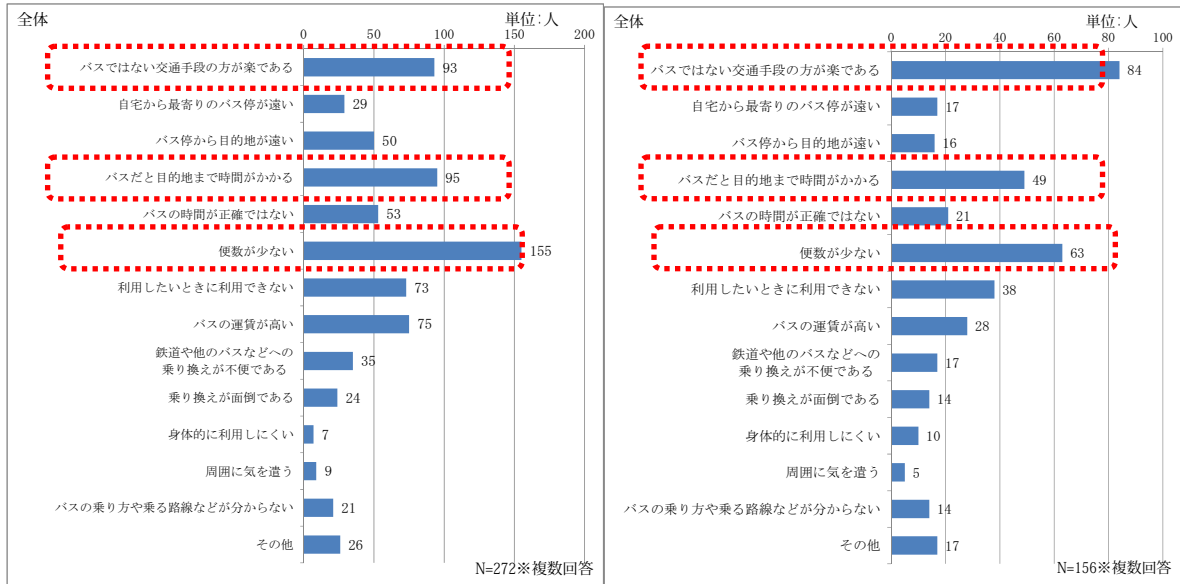


図 参考-3 バス利用者の普段の交通手段別利用頻度

③ (バス以外で移動する場合に) バスを選択しない理由

●交通手段としてバスを選択しない理由を聞いたところ、便数が少ない、バス以外の交通手段が楽である、バスだと目的地まで時間がかかる、といった理由が上位を占めました。



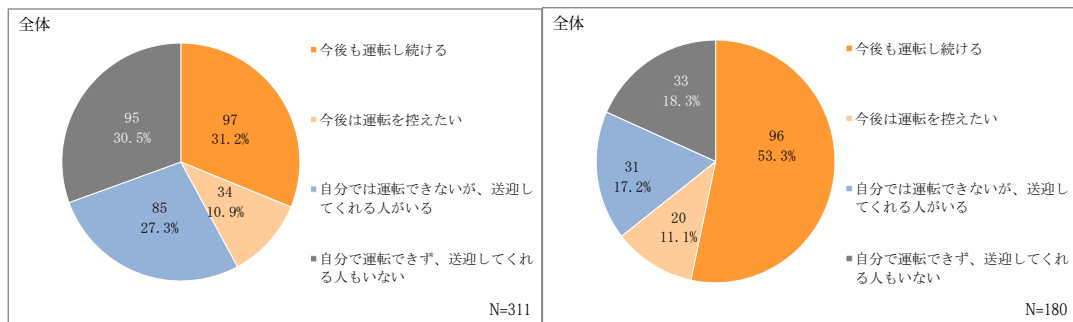
バス利用者

バス非利用者

図 参考-4 (バス以外で移動する場合に)バスを選択しない理由

④ 自動車の利用状況及び今後の利用意向

●バス利用者、非利用者とも、自動車の運転は今後も続ける意向を示していますが、特にバス非利用者においては、「今後も運転を続ける」意向が強く出ています。



バス利用者

バス非利用者

図 参考-5 回答者の今後の自動車の利用意向や状況別の割合