

阪南市 地域公共交通網形成計画

2020(令和2)年3月

阪南市
阪南市地域公共交通会議

阪南市地域公共交通網形成計画

目次

1. 計画の概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の位置付け	2
1.3 計画の区域	3
1.4 計画の期間	3
2. 関連計画	4
2.1 阪南市立地適正化計画	4
2.2 阪南市公共交通基本計画	5
3. 計画の基本方針	8
4. 公共交通の現状	9
4.1 鉄道	9
4.1.1 鉄道ネットワーク	9
4.1.2 鉄道駅別乗降者数の推移	10
4.2 バス	11
4.2.1 バスネットワーク	11
4.2.2 路線バスの運行状況	13
4.2.3 コミュニティバス「さつき号」の運行状況	15
4.2.4 コミュニティバス「さつき号」利用者数の推移	16
4.3 タクシー	18
5. 現状・問題点を踏まえた課題	19
5.1 地域状況から見た現状・問題点を踏まえた課題	19
5.2 公共交通から見た現状・問題点を踏まえた課題	20
5.3 課題の整理	22
6. 目標を達成するための取組	23
6.1 本計画の目標	23
6.2 取組内容	24
6.2.1 取組内容	24
6.2.2 実施主体とスケジュール	30
7. 評価指標と目標値	31
7.1 評価指標の必要性	31
7.2 評価指標の考え方	31
7.3 評価指標の設定	32
7.4 目標値の設定	33
8. 計画の推進と管理体制	34

巻末資料	35
1. 阪南市都市計画マスタープラン	35
2. 阪南市の概況	37
2.1 市勢	37
2.2 土地利用状況	38
2.3 まちづくり	39
2.4 人口・人口推計	40
3. 移動ニーズ	41
3.1 代表交通手段	41
3.2 普段のバスの利用状況とバスを利用しない理由	42
3.3 普段のバスの利用状況と利用目的	43
3.4 バス移動に対する満足度と不満の理由	44
3.5 年齢別に見たバスの利用状況	45
4. バス交通の利用実態	46
4.1 コミュニティバス「さつき号」	46
4.2 重複区間の現状	48
5. 地域別バス交通の利用実態	50
5.1 コミュニティバス「さつき号」の利用状況	50
5.2 尾崎地区	51
5.3 東鳥取地区	52
5.4 西鳥取地区	53
5.5 桃の木台地区	53
5.6 下荘地区	54
用語集	55

1. 計画の概要

1.1 背景と目的

全国的なモータリゼーション^{(*)1}の進展、人口減少、高齢化の進展により、全国的に公共交通における輸送人員は大幅に減少している状況であり、都市圏よりも地方圏の方が著しい傾向にあります。輸送人員の減少は、運行本数の減少、不採算に伴う路線撤退等による公共交通のサービス水準の低下等に繋がること懸念されることです。

本市においては、自動車の交通分担率^{(*)2}が、1980（昭和55）年の約2割から2010（平成22）年には約5割にまで増加しており、大阪府全体と比較しても、公共交通の分担率が低く、自動車の分担率が高い傾向にあります（巻末資料P41参照）。

このような中、今後、本市においても見込まれる人口減少や高齢化の進展に対応した持続可能なまちづくりを進めるうえで、「阪南市総合計画」等の上位計画における都市の将来像を実現させる観点から、まちづくりと連携した公共交通施策を推進することを目的とし、2018（平成30）年3月に「阪南市公共交通基本計画」を策定し、多様な移動手段が選択できる便利な暮らしが持続できるまちをめざしております。また公共交通全体の観点から、市民の移動の階層ごとに「広域基幹交通」、「市内基幹交通」、「地域内交通」を位置付け、今後も持続可能な公共交通の実現をめざしております。

こうした「阪南市公共交通基本計画」における基本理念を実現し、今後進めるべき本市の公共交通の具体的な取組や、望ましい公共交通ネットワークを定めるため、「阪南市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

現在、本市では、鉄道駅別乗降者数及び路線バス^{(*)3}利用者数の減少、コミュニティバス^{(*)4}「さつき号」における低収支率、路線バス及びコミュニティバス「さつき号」の路線が重複運行している状況等、このままでは、将来にわたり公共交通が維持できなくなることが想定されます。

本計画は、こうした諸問題を解決するための方向性を示し、「阪南市公共交通基本計画」の基本理念を実現するための計画として定めるものです。具体的には、計画実施期間を2022（令和4）年度までの3年間とし、「需要と供給を踏まえた効率的な公共交通の実現」、「利便性の向上による快適な利用環境の実現」、「地域住民の公共交通の役割と必要性に関する意識醸成」を目標として、これらを推進するための施策を体系的に整理しております。本計画に掲げた3つの目標を実現するための施策を着実に推進することで、今後も持続可能な公共交通の実現をめざしてまいります。

(*) 印の付いている用語は、巻末の用語集に説明を記載しています。

1.2 計画の位置付け

本市では、上位計画である「阪南市総合計画」、「阪南市都市計画マスタープラン」と整合を図りつつ、「阪南市立地適正化計画（2018（平成30）年度策定）」との連携を図り、2018（平成30）年3月に「阪南市公共交通基本計画」を策定しています。

本計画は、「阪南市公共交通基本計画」の「基本理念及びめざすべき公共交通体系の将来イメージ」を実現するために、進めていくべき施策を体系的に整理した「阪南市公共交通基本計画の実実施計画」です。

なお、本計画は「交通政策基本法^(*5)」の基本理念をもとに、2016（平成24）年11月に一部改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律^(*6)」を根拠法令とし、策定します。

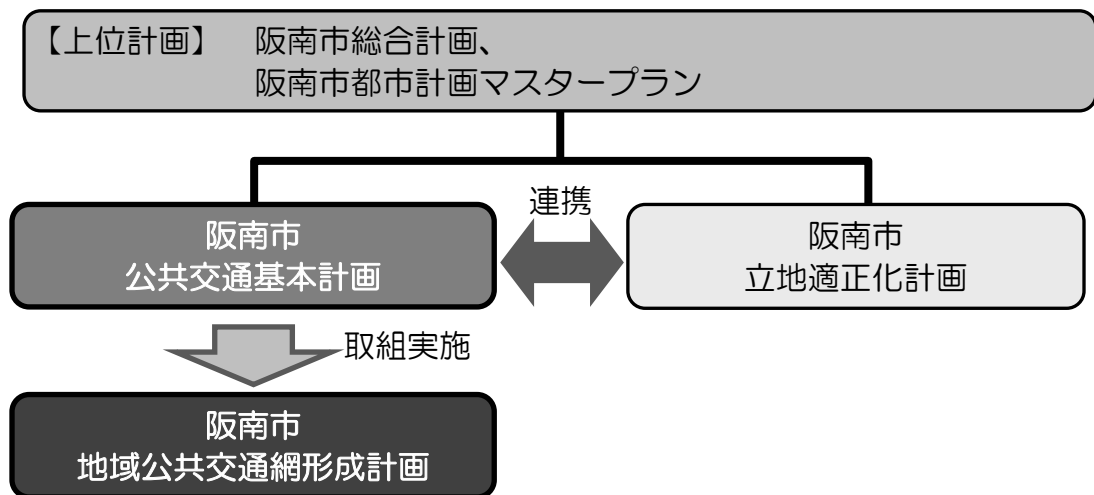


図 1.1 本計画の位置付け

1.3 計画の区域

本計画で対象とする区域は、「阪南市全域」とします。

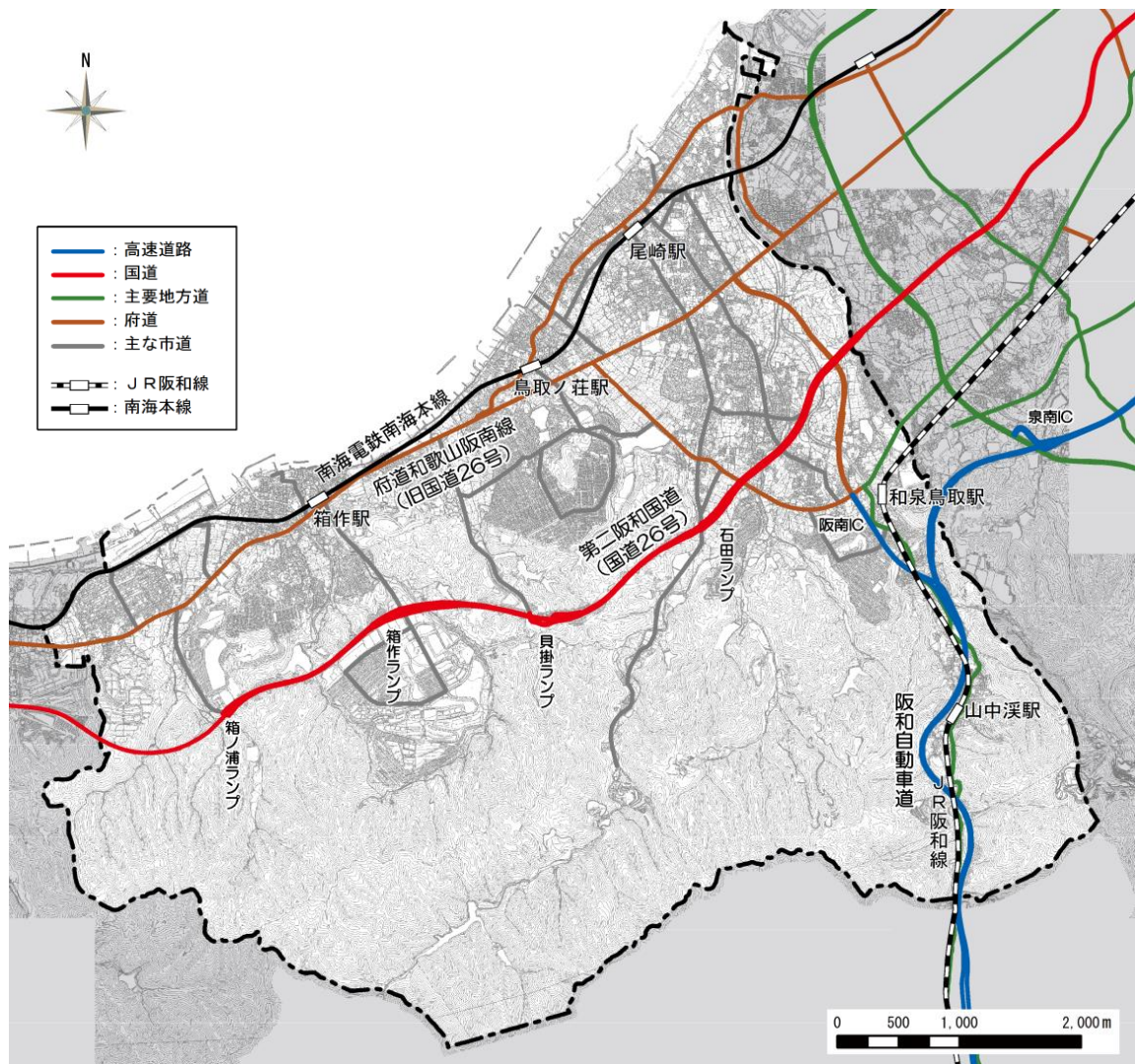


図 1.2 対象とする区域

1.4 計画の期間

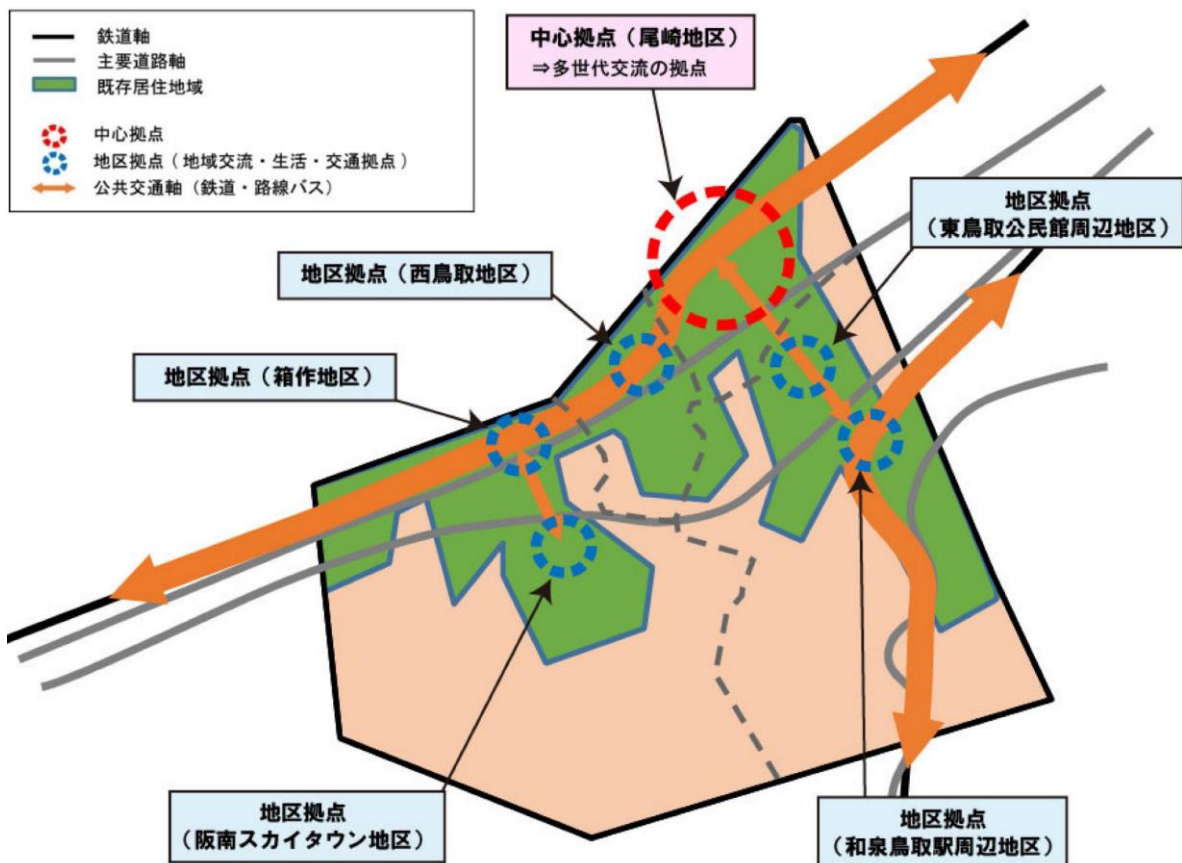
本計画の期間は、策定の次年度である 2020（令和 2）年度から、「阪南市公共交通基本計画」の中間年度である 2022（令和 4）年度までの 3 年間とします。

2. 関連計画

2.1 阪南市立地適正化計画

「阪南市立地適正化計画」は、まちづくりに向けた問題点・課題を解決するため、立地適正化に向けての基本的なテーマを「歩いて暮らし、多世代が交流するコンパクトシティ^(*)の実現」とし、地域毎に特徴ある機能の立地を適正化し、人と都市機能とがつながり（ネットワーク）を持つことで、人口が減少しても支え合えるまちをめざすものとしています。

拠点	拠点の方針
尾崎地区中心拠点	⇒ 多世代の交流拠点
西鳥取地区拠点	公民館を中心とした文化・教育等のコミュニティ拠点 生活サービス施設を有する生活拠点 交通結節機能を活かした交通拠点 公共施設を活用したコミュニティ拠点
箱作地区拠点	
阪南スカイタウン地区拠点	
東鳥取公民館周辺地区拠点	
和泉鳥取駅周辺地区拠点	



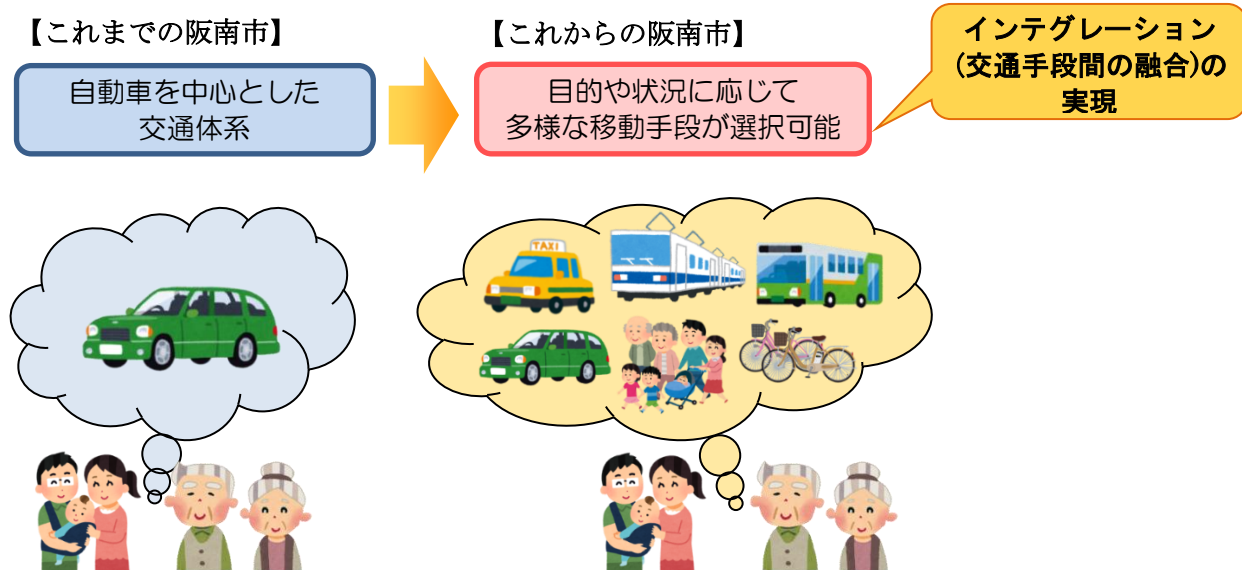
出典：阪南市立地適正化計画（2018（平成30）年8月 阪南市）

図 2.1 公共交通を軸とした将来のまちの骨格（イメージ）

2.2 阪南市公共交通基本計画

「阪南市公共交通基本計画」は、今後の人口減少、高齢化の進展を見据え、公共交通利用によるまちの賑わいづくりの観点から、「公共交通と自動車交通のインテグレーション^(*)(融合)の実現」を掲げることで、今後も持続可能な公共交通をめざすものとしています。

公共交通と自動車交通のインテグレーションの実現 ～多様な移動手段が選択できる便利な暮らしが持続できるまちをめざして～



出典：阪南市公共交通基本計画（2018（平成30）年3月 阪南市）

図 2.2 計画の基本理念と公共交通をはじめとした多様な交通手段の融合（イメージ図）

「阪南市公共交通基本計画」では、各公共交通機関単独での利便性向上だけでなく、それぞれに役割分担を行いながら全体的に機能向上を図る観点から、次のとおり、階層ごとに公共交通を分類しています。

「広域基幹交通」は広域的な移動を支える役割を担い、「市内基幹交通」は市内の主要施設が集積する中心拠点や生活圏の中心となる拠点への移動を支える役割を担い、「地域内交通」は主に両基幹交通への交通手段として、市内や地域内移動を支える役割を担うものとして位置付け、以下に記載の各方針を掲げています。

基本方針① 広域交流の促進を支える公共交通

- ・ 市内の公共交通ネットワークを総合的に捉え、公共交通機関相互の連携や結節機能強化を図ることにより、利便性の高い公共交通を確保する。
- ・ 市内の自然や歴史の観光資源への公共交通によるアクセス性向上を図る。

基本方針② 地域間や拠点への移動を支える公共交通

- ・ 都市拠点や交通結節点等への移動、市内の地域間への連絡性の強化に向けた公共交通によるアクセス性向上を図る。

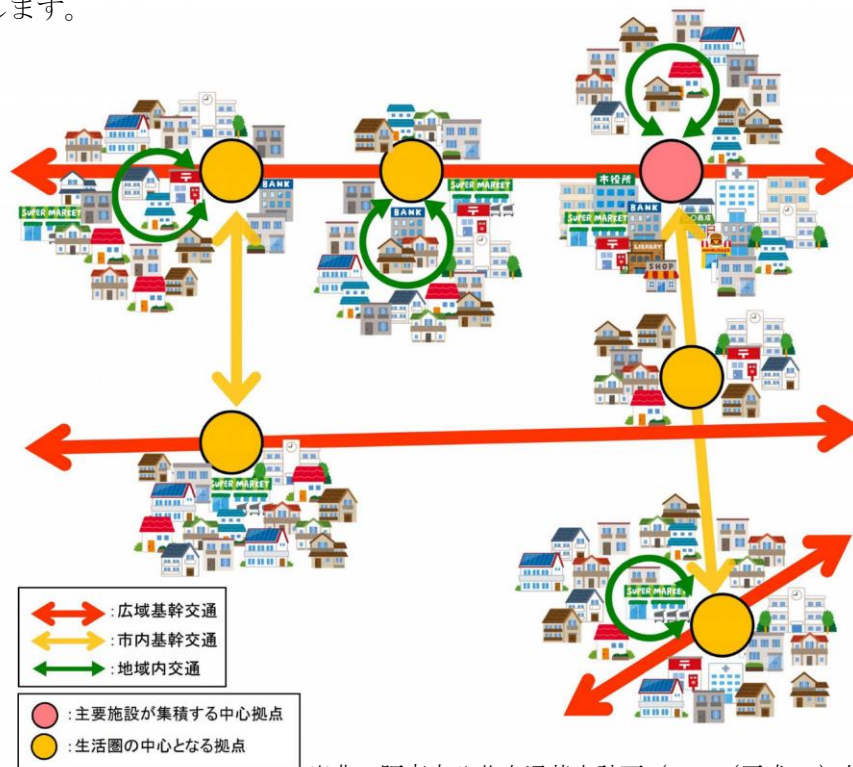
基本方針③ 日常の暮らしや地域の賑わいを支える公共交通

- ・ 地域の特性やニーズに応じた柔軟な交通体系により、日常生活の移動手段の確保を図る。
- ・ 地域の「提案」に基づいて利用促進活動を行うなど、地域住民・行政・交通事業者の協働により公共交通の維持・活性化を図る。

出典：阪南市公共交通基本計画（2018（平成30）年3月 阪南市）

図 2.3 阪南市公共交通基本計画における基本方針

前述の基本理念や基本方針に基づき取組を進めることで、本市の公共交通体系のめざすべき将来像として、以下のイメージ図のとおり「広域基幹交通」、「市内基幹交通」、「地域内交通」をネットワーク化します。



出典：阪南市公共交通基本計画（2018（平成30）年3月 阪南市）

図 2.4 めざすべき交通体系の将来像イメージ

3. 計画の基本方針

本計画の基本方針は、「阪南市公共交通基本計画」の基本理念を実現する観点から、『公共交通と自動車交通のインテグレーション（融合）の実現』という基本方針を設定し、今後も持続可能な公共交通の実現を図ります。

公共交通と自動車交通のインテグレーション（融合）を実現するにあたっては、公共交通機関単独でなく、公共交通全体を捉え、各公共交通の役割を明確化し、ネットワークとしての機能向上を図ることが重要となります。

そこで、「阪南市公共交通基本計画」における階層別の方針に応じて、表 3.1 のとおり位置付けることにより、公共交通全体としての役割を明確化するとともに、収支改善を図ります。

本計画において対象となる『公共交通』は、「不特定多数の人が利用する乗り物」とし、具体的には、表 3.1 において位置付けている鉄道・バス・タクシー等とします。

表 3.1 本計画における公共交通の役割と位置付け

基本計画における基本方針	役割	対象モード
広域基幹交通	○市内と他都市を結ぶ市の骨格を形成するために重要な機能を担い、広域的な公共交通の軸として、通勤・通学等市民生活や来訪者の移動等を支える。	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道 (南海電鉄南海本線、JR 阪和線)
市内基幹交通	○市内の尾崎駅周辺を中心拠点や、広域基幹交通へのアクセスを担い、通勤・通学等市民生活を支える。	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス (尾崎線、阪南スカイタウン線)
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスが乗り入れ困難な生活圏内の移動を支え、広域基幹交通、市内基幹交通及び尾崎駅周辺へのアクセス手段としての機能を担い、市民生活を支える。 ○新たな交通システム（乗合タクシー等）は、コミュニティバス「さつき号」で対応するだけの需要が見込めない地域ニーズのための『地域内交通』として位置付ける。 ○タクシーは、個別の移動ニーズに柔軟に対応するとともに、他の公共交通機関が運行していない時間帯等を補完する公共交通として位置付ける。 	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバス「さつき号」 ・新たな交通システム ・タクシー

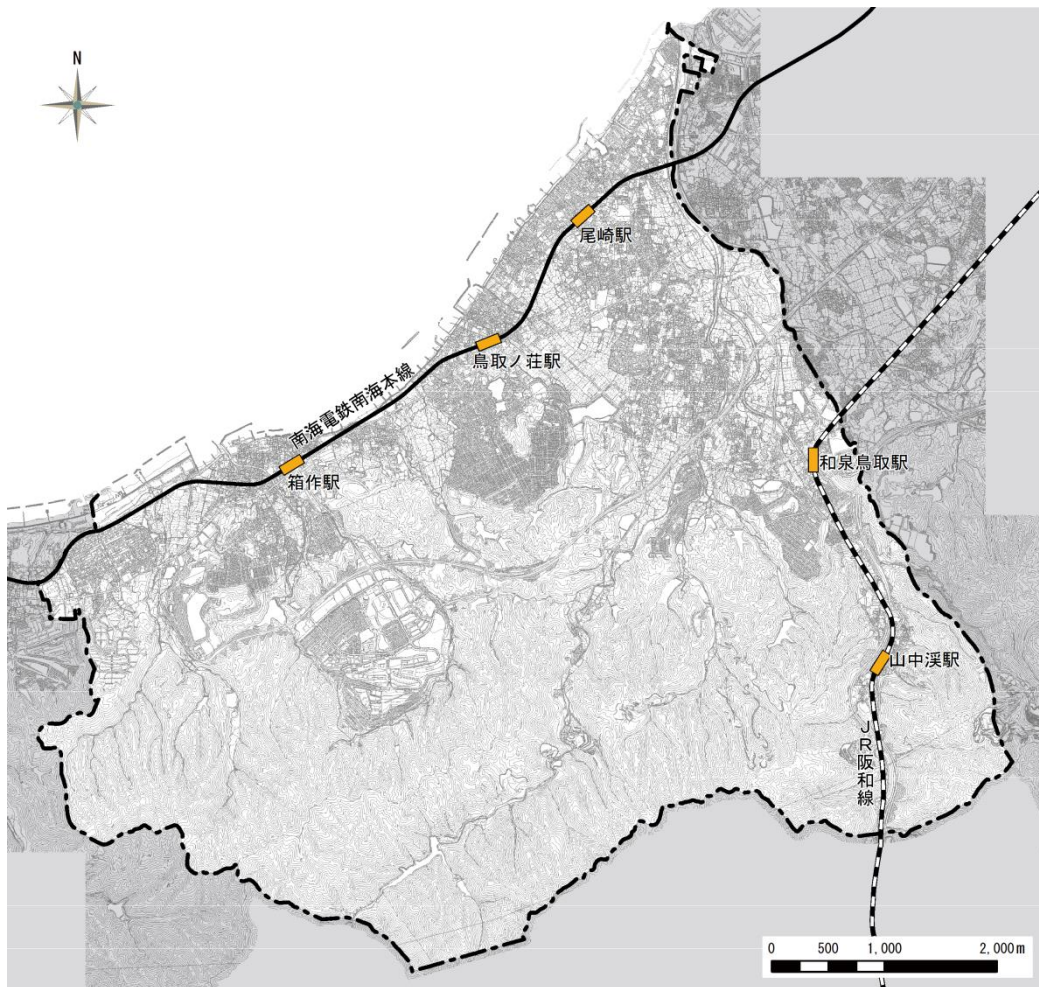
4. 公共交通の現状

4.1 鉄道

4.1.1 鉄道ネットワーク

大阪～和歌山間を結ぶ南海電鉄南海本線が沿岸部を横断し、J R阪和線が市域南東部を縦断しています。

南海本線尾崎駅は「特急サザン」が終日停車し、J R和泉鳥取駅とJ R山中溪駅は「紀州路快速」が昼間から夜間にかけて停車しています。



出典：南海電気鉄道株式会社HP、西日本旅客鉄道株式会社HP

図 4.1 鉄道ネットワーク図

■ 南海電鉄南海本線



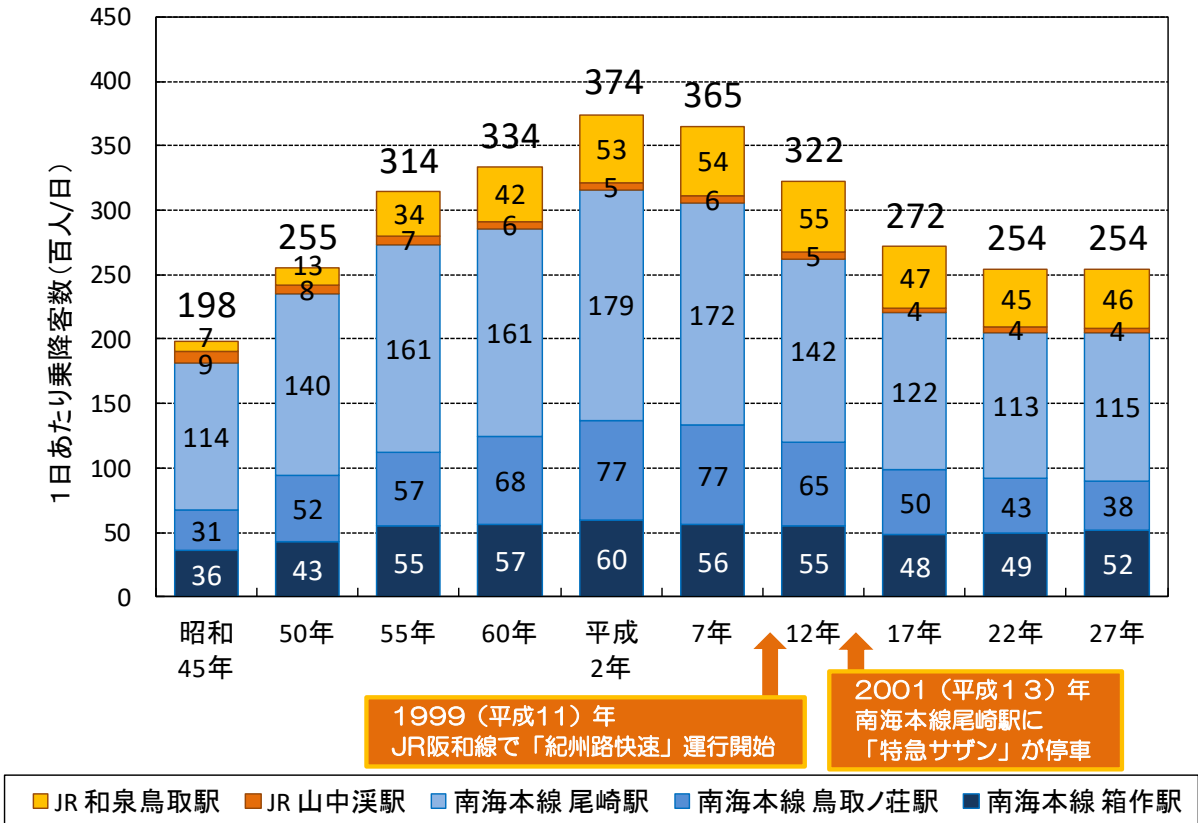
■ J R阪和線



4.1.2 鉄道駅別乗降者数の推移

市内における鉄道駅の乗降者数は、1990（平成2）年の3.74万人/日をピークに減少し、近年はほぼ横ばい傾向にあります。

JR和泉鳥取駅は2000（平成12）年をピークに減少し、南海本線尾崎駅は1990（平成2）年をピークに減少しています。



※JRは乗車人員の2倍を乗降人員とした。
 南海電鉄のうち、1970～1980（昭和45～昭和55）年は乗車人員の2倍を乗降人員とした。
 出典：大阪府統計年鑑（1971～2016（昭和46～平成28）年度）

図 4.2 鉄道駅別乗降者数の推移

■ JR和泉鳥取駅



■ 南海本線尾崎駅

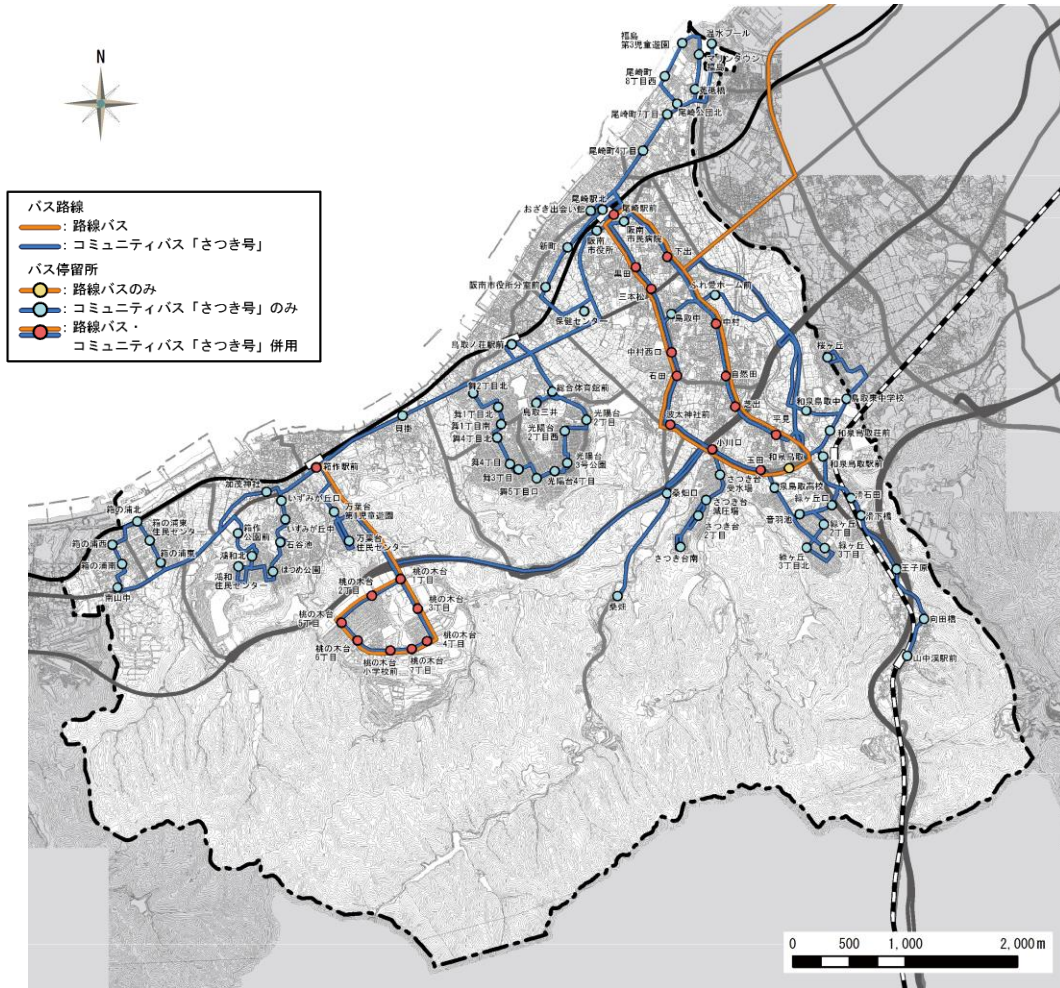


4.2 バス

4.2.1 バスネットワーク

市内のバス交通は、路線バス（南海ウイングバス南部（株））とコミュニティバス「さつき号」が運行しています。

路線バスとコミュニティバス「さつき号」は、重複して運行している区間があります。また、路線バスとコミュニティバス「さつき号」が重複している区間は、異なる料金体系により、同じ目的地でも料金格差が生じています。



出典：南海ウイングバス南部株式会社H P

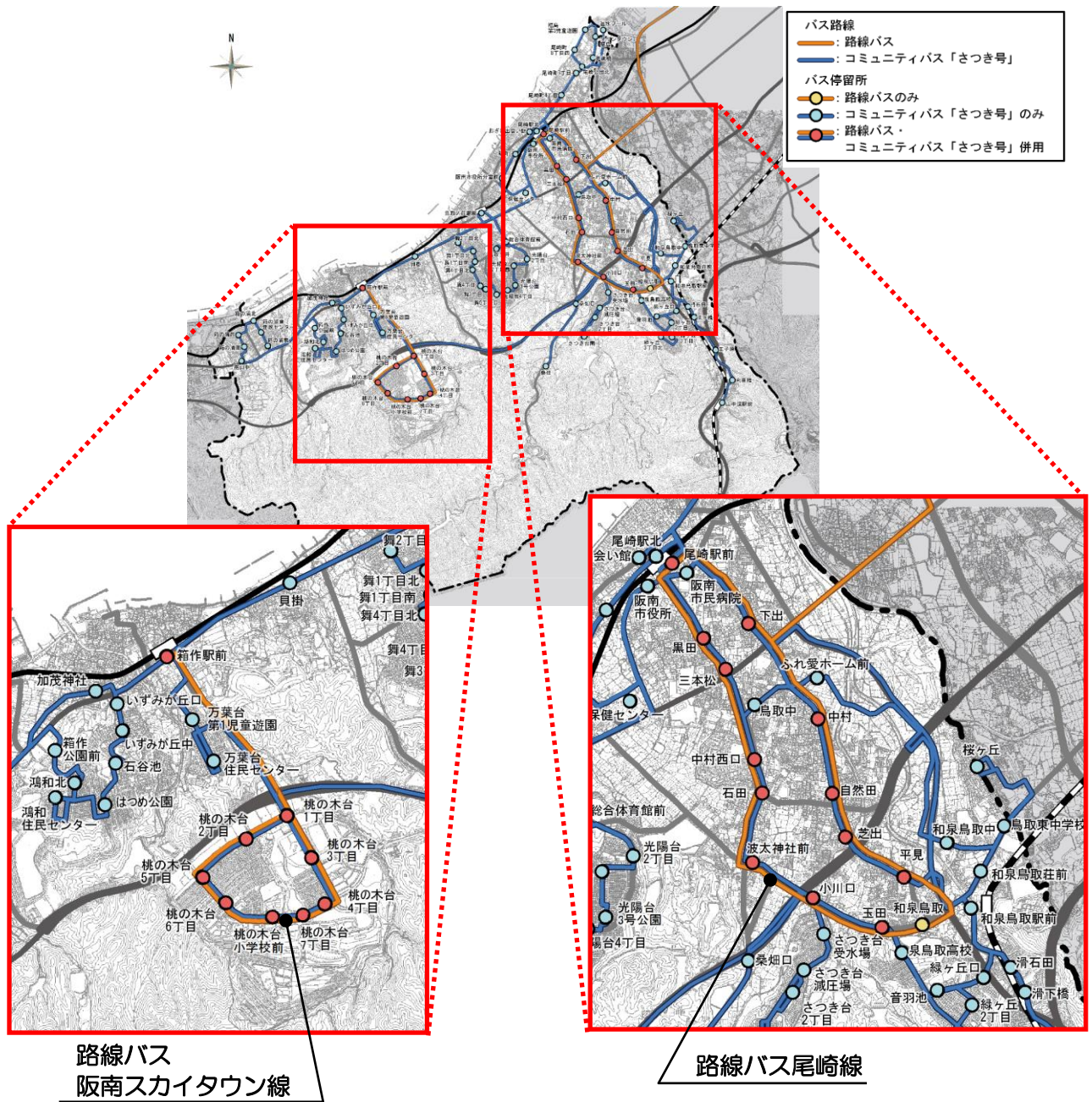
図 4.3 バスネットワーク図

■路線バス



■コミュニティバス「さつき号」





■路線バス尾崎線

一乗車 230 円
(均一料金)

■路線バス阪南スカイタウン線

一乗車 170 円
(均一料金)

■コミュニティバス「さつき号」

一乗車 100 円
(均一料金)

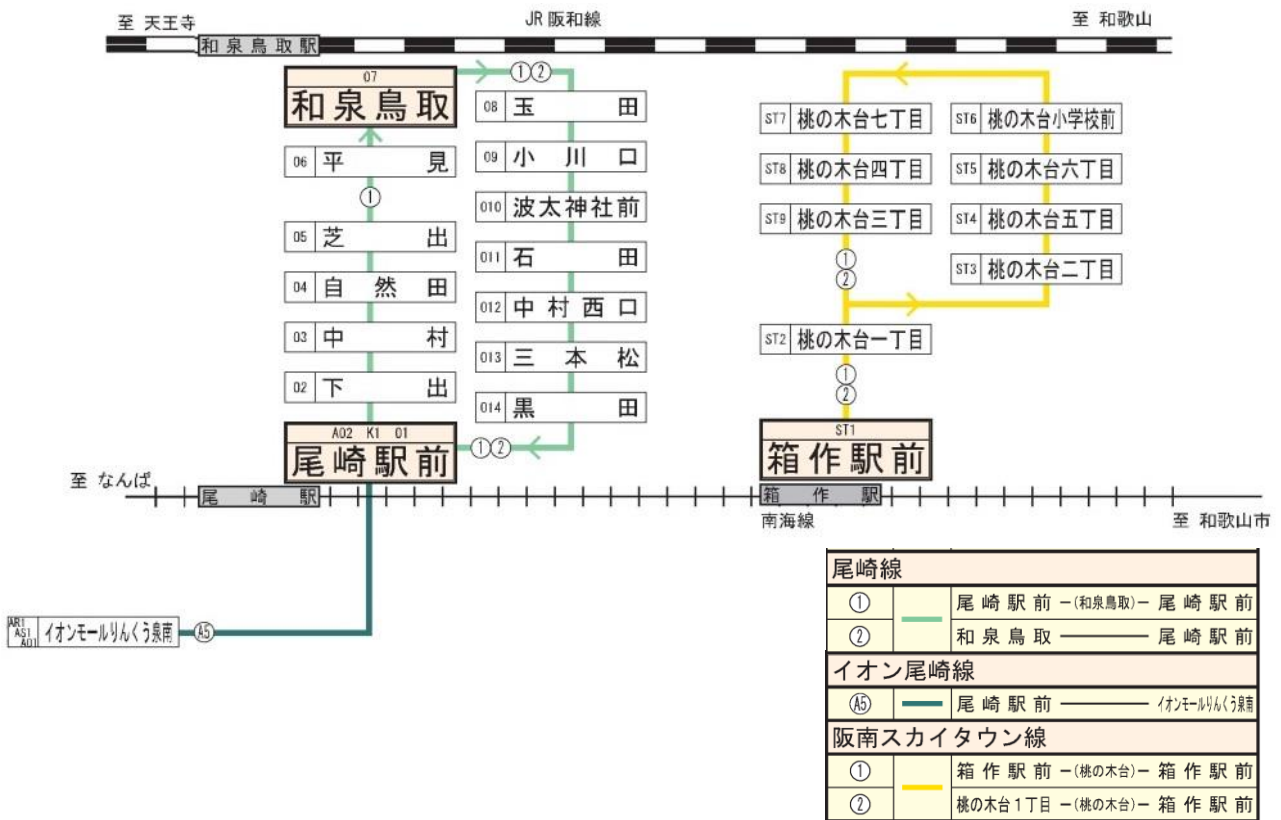
出典：南海ウイングバス南部株式会社HP

図 4.4 【参考】路線バスとコミュニティバス「さつき号」の重複区間と料金体系の状況

4.2.2 路線バスの運行状況

路線バスは、南海本線尾崎駅を起終点に和泉鳥取方面の循環とイオンモールりんくう泉南方面、南海本線箱作駅と阪南スカイタウンを結ぶ3路線で運行されています。

近年、路線バスの利用状況は芳しくなく、それに応じて南海本線尾崎駅と住宅地の間を試験運行していた路線の休止や、南海本線尾崎駅～イオンモールりんくう泉南を結ぶイオン尾崎線の運行日が全日から土日祝日のみになっています。



※南海ウイングバス南部株式会社バス路線図をもとに一部編集

図 4.5 路線バスの路線図

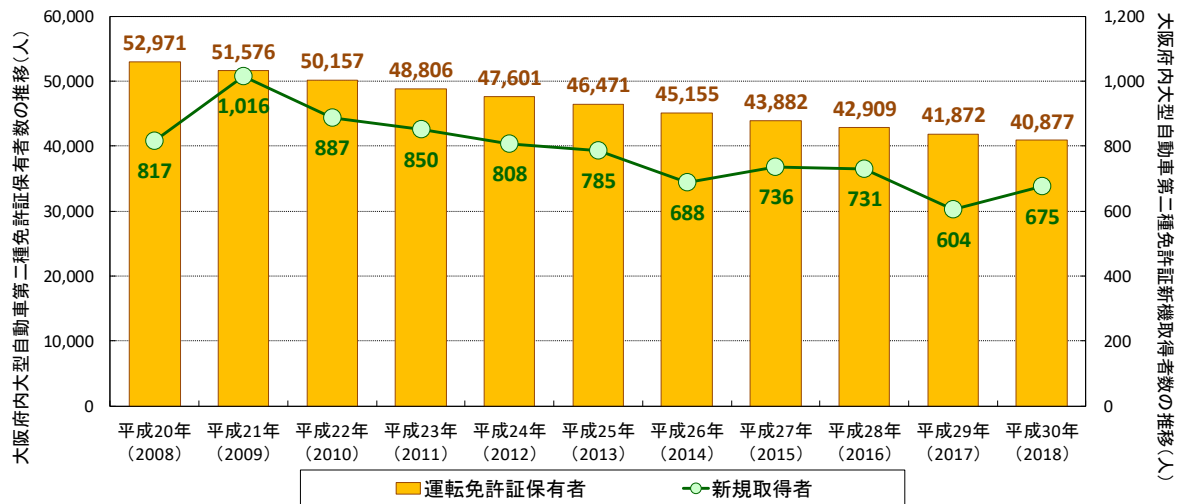
■尾崎駅前バス停



■箱作駅前バス停

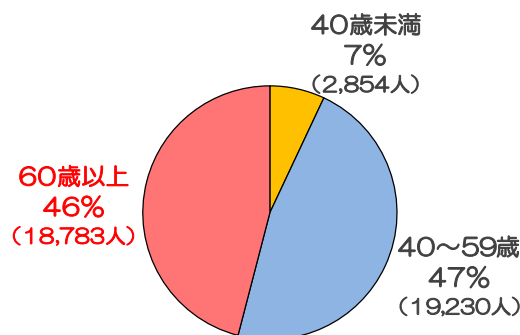


市内を運行する路線バスの利用状況は芳しくない状況にあります。また、バス事業者は乗務員に必要な大型自動車第二種免許証の保有者数及び新規取得者数の減少や免許証の保有者の高齢化の進行に伴い、乗務員が慢性的に不足しています。この乗務員不足に対応できない場合、バス路線の規模を乗務員数に応じた路線規模に縮小せざるを得なくなるのが想定され、市内の路線においてもさらなる減便や廃止となるのが懸念されます。



出典：運転免許統計（2008～2018（平成20～平成30）年版） 警察庁

図 4.6 大阪府における大型自動車第二種免許証保有者数の推移



出典：運転免許統計（2018（平成30）年版） 警察庁

図 4.7 大阪府における大型自動車第二種免許証保有者の年齢構成（2018（平成30）年）

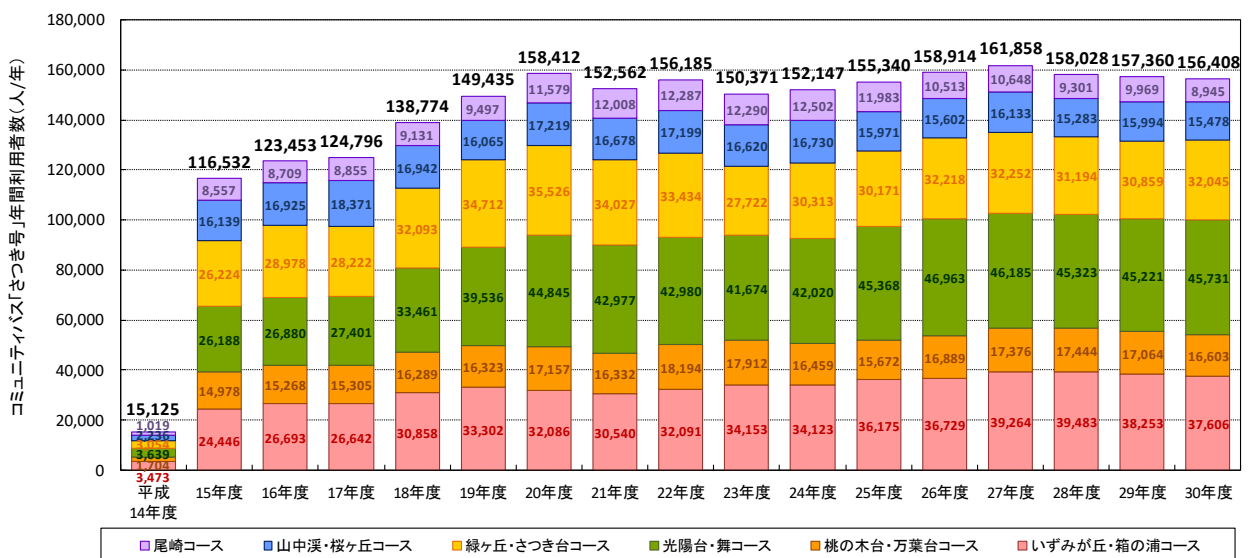
4.2.4 コミュニティバス「さつき号」利用者数の推移

利用者数の推移は増加傾向にありましたが、近年は横ばいとなっています。

1965（昭和40）年代以降に開発された丘陵部の住宅地と南海本線尾崎駅周辺を結ぶコースでの利用が多くなっていますが、全体の収支率は20%前半で推移しています。

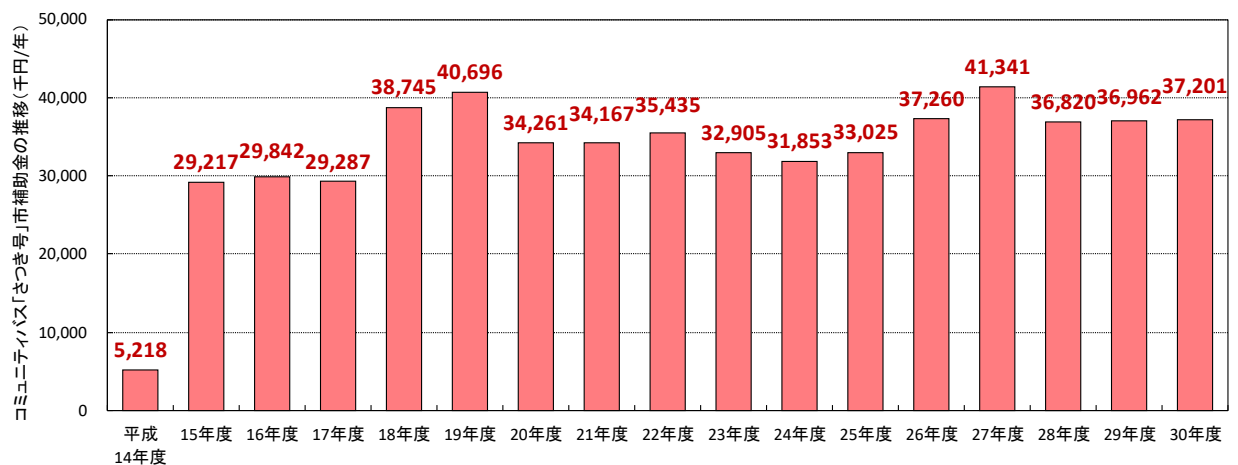
コミュニティバス「さつき号」の運賃は一乗車100円ですが、未就学児や、障がいのある方は無料乗車証を申請することで、無料で乗車することができます。また、第1種障がい者の介護者についても、障がい者手帳を降車時に呈示した場合は、運賃が半額になる等の運賃割引を設けています。

2018（平成30）年度実績では、コミュニティバス「さつき号」利用者数に100円を乗じた額のうち、約2割が、無料乗車証・割引運賃適用による利用です。



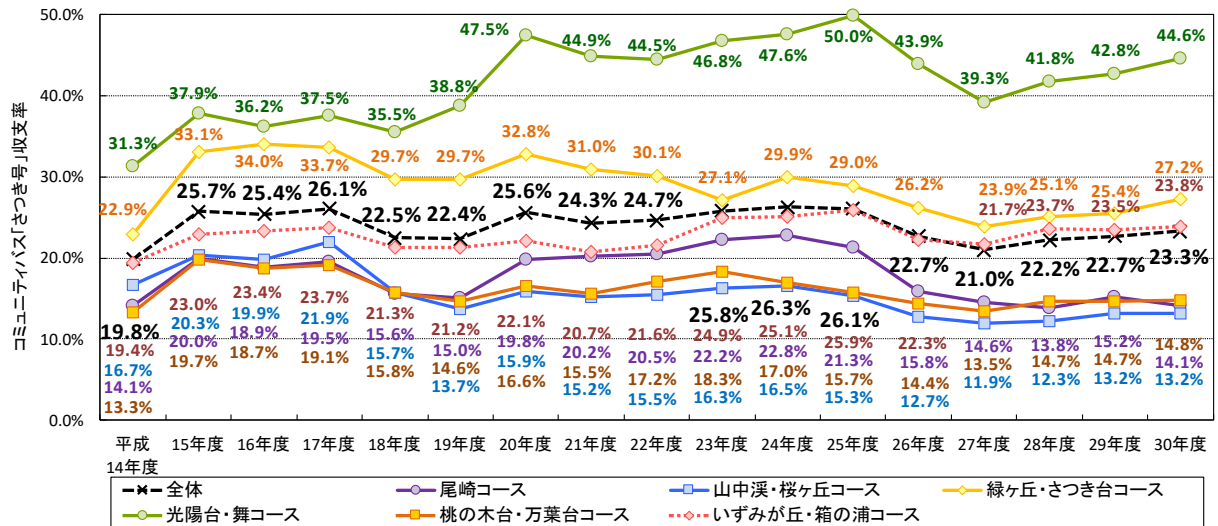
※コミュニティバス「さつき号」は、2003（平成15）年2月1日運行開始
2002（平成14）年度は、2003（平成15）年2月1日～3月31日までの実績値

図 4.9 コミュニティバス「さつき号」の年間利用者数の推移



※コミュニティバス「さつき号」は、2003（平成15）年2月1日運行開始
2002（平成14）年度は、2003（平成15）年2月1日～3月31日までの実績値

図 4.10 コミュニティバス「さつき号」における市補助金の推移



※コミュニティバス「さつき号」は、2003（平成15）年2月1日運行開始
 2002（平成14）年度は、2003（平成15）年2月1日～3月31日までの実績値

図 4.11 コミュニティバス「さつき号」収支率の推移

4.3 タクシー

本市では、南海本線尾崎駅西出口にタクシーのりばが、タクシー事業者により設けられています。

タクシー事業者では、妊娠中や子育て中の方を対象とした「ママサポートタクシー」をはじめ、運転免許証を自主返納された65歳以上の方が、タクシー乗車時に運転経歴証明証を提示することで、乗車料金を10%割引する「65歳以上運転免許証返納割引」等の取組が行われています。

■阪南市内を運行するタクシー



第一交通グループ
ママサポートタクシー
妊娠中や子育て中のお母さんを応援

第一交通産業グループ
ママサポートダイヤル

第一交通グループでは、妊娠中や子育て中のお母さんを応援するために、**ママサポートタクシー**を展開しております。

[ご登録はこちら](#) TV CM

- 陣痛がはじまり、ご家族が不在で不安なとき
- 自宅やかかりつけの病院までの道案内が不安
- 定期検診や買い物が不便
- お子様の急な発熱時 etc

といったお母さんの悩みを解消致します。

ご利用料金は
通常のタクシー料金

対象のお客様

- 妊娠中の女性の方
- 子育て中(3歳未満)の女性の方

サービスの特徴

- 登録無料
- 24時間・365日対応(悪天候・繁忙時も優先配車致します)
- 助産師による研修を受けたドライバーが「おもいやりの心」で対応いたします。

- 陣痛時はバスタオル・防水シートを当社で準備してお迎えにあがります。
- 陣痛時のご利用の際に、料金のお支払いが困難な場合は、後払いにて対応可能です。

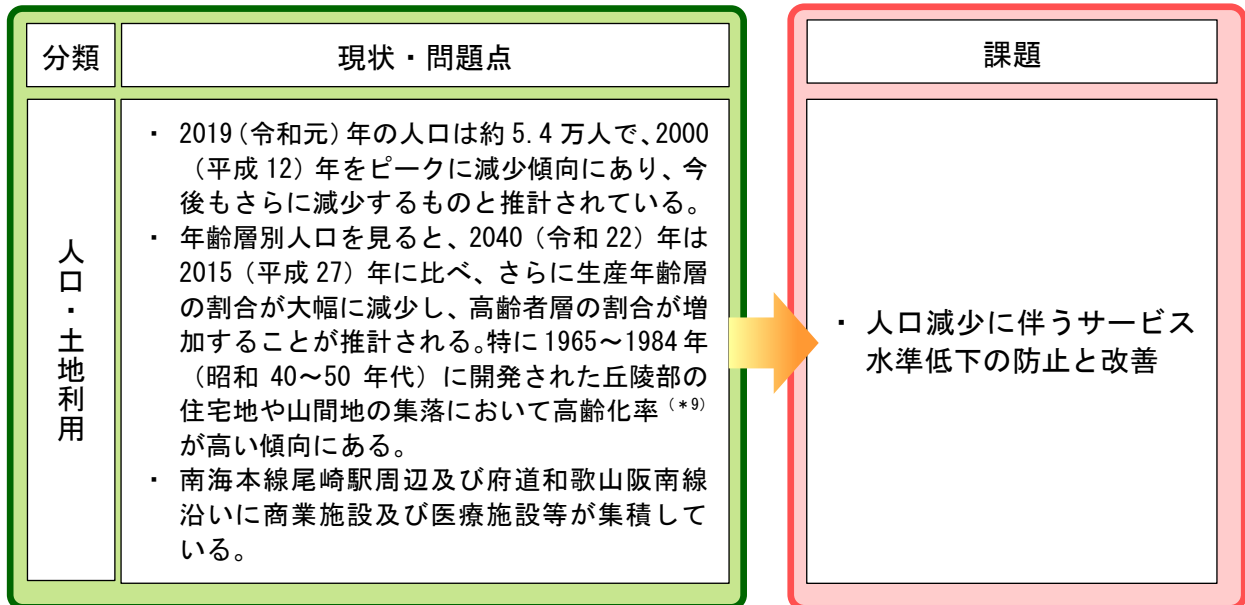
出典：第一交通産業株式会社HP

図 4.12 「ママサポートタクシー」の概要

1. 現状・問題点を踏まえた課題

「阪南市公共交通基本計画」及び関連計画における公共交通施策の方向性を見据え、「地域状況」と「公共交通」の現状や問題点を踏まえた課題を以下に示します。なお、現状・問題点の詳細は巻末資料に記載しています。

1.1 地域状況から見た現状・問題点を踏まえた課題



1.2 公共交通から見た現状・問題点を踏まえた課題

分類	現状・問題点	課題
公共交通の現況	<p>1) 鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内における鉄道駅の乗降者数は、1990（平成2）年の3.74万人/日をピークに減少し、近年はほぼ横ばい傾向である。 <p>2) バス</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスとコミュニティバス「さつき号」は、重複して運行している区間がある。 鉄道駅と丘陵部の住宅地を結ぶ路線バスの試験運行路線が運行休止。また、路線バスイオン尾崎線は、利用者数が減少し、減便している。 コミュニティバス「さつき号」の利用者数の推移は増加傾向にあったが、近年は横ばいである。 コミュニティバス「さつき号」の全体の収支率は20%前半で推移。 2018（平成30）年度実績では、コミュニティバス「さつき号」利用者数に100円を乗じた額のうち、約2割が、無料乗車証・割引運賃適用による利用。 路線バスの利用状況は芳しくない状況。 交通事業者は乗務員が慢性的に不足。 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用の需給バランスの改善 公共交通と福祉施策による輸送サービスの分担
バス交通の利用実態	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス「さつき号」は、阪南市役所及び阪南市民病院での利用が多い傾向にある。 市内各地域から南海本線尾崎駅周辺へのコミュニティバス「さつき号」の利用が最も多い。 <p>《重複区間の現状》</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスとコミュニティバス「さつき号」が重複運行している区間は、異なる料金体系により、同じ目的地でも料金格差が生じている。 路線バスと重複するコミュニティバス「さつき号」のバス停では、交通結節点^(*10)を除き、利用者数が分散している傾向にある。 路線バス阪南スカイタウン線は、通勤・通学時間帯の利用が多く、それ以外の時間帯は路線バスとコミュニティバス「さつき号」が重複運行し、利用者も非常に少ない。 路線バス利用実態調査結果では、市内路線バス全体利用者のうち、阪南スカイタウン線が約6割、尾崎線が約4割であり、「高齢者（65歳以上）」の利用は、尾崎線の方が多く、10～11時台の利用も見受けられる。 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスとコミュニティバス「さつき号」の役割分担の明確化 利用ニーズに対応した効率的サービスの供給（重複区間の輸送効率改善）

分類	現状・問題点																																
移動ニーズ (住民アンケート調査)	<ul style="list-style-type: none"> バスを利用しない人が7割以上を占め、バスを利用しない理由は「自動車で移動する」が多数を占める。 路線バスの利用者は、娯楽レジャー(29%)、通勤(27%)の順で多く、コミュニティバス「さつき号」利用者は買い物(40%)、通院(26%)、両バスを同程度利用する人は買い物(60%)の順で多い。 バスに対して不満と感じる方は約7割で、不満の理由は「運行本数が少ない」、「利用したい時間に走っていない」、「鉄道との乗り継ぎが悪い」、「バスルートが悪い」、「目的地まで時間がかかる」、「待ち時間が長い」、「バス停が遠い」の順に多い。 バス利用は、75歳以上から増加していることから、高齢に伴う自動車からバスへの転換ができる可能性があると考えられる。 																																
地域別バス交通の利用実態 (バス利用実態調査)	<p>《コミュニティバス「さつき号」 コース別利用者数》</p> <table border="1" data-bbox="293 925 877 1207"> <thead> <tr> <th>コース名</th> <th>平日 運行便数 (便/日)</th> <th>利用者数 (人/日)</th> <th>1便あたり 利用者数 (人/便)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>光陽台・舞コース</td> <td>8</td> <td>159</td> <td>19.9</td> </tr> <tr> <td>いずみが丘・箱の浦コース</td> <td>7</td> <td>137</td> <td>19.6</td> </tr> <tr> <td>緑ヶ丘・さつき台コース</td> <td>6</td> <td>106</td> <td>17.7</td> </tr> <tr> <td>桃の木台・万葉台コース</td> <td>5</td> <td>67</td> <td>13.4</td> </tr> <tr> <td>山中溪・桜ヶ丘コース</td> <td>5</td> <td>56</td> <td>11.2</td> </tr> <tr> <td>尾崎コース</td> <td>5</td> <td>33</td> <td>6.6</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>-</td> <td>558</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：バス利用実態調査結果 (2017(平成29)年4月24日(月)実施)</p> <p>《尾崎地区》</p> <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス「さつき号」(尾崎コース)の利用者数は、6コース中最も少ない。 <p>《東鳥取地区》</p> <ul style="list-style-type: none"> 山中溪地区や桑畑地区は、コミュニティバス「さつき号」の利用者が少ない。 路線バスとコミュニティバス「さつき号」が重複して運行。 <p>《西鳥取地区》</p> <ul style="list-style-type: none"> 光陽台・舞地区は、コミュニティバス「さつき号」(光陽台・舞コース)の利用者数が多く、収支率が最も高い。 <p>《桃の木台地区》</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスとコミュニティバス「さつき号」が重複して運行。 コミュニティバス「さつき号」の運行時間帯では、路線バス利用者の方が多く、目的地は箱作駅前が多い。 <p>《下荘地区》</p> <ul style="list-style-type: none"> コミュニティバス「さつき号」(いずみが丘・箱の浦コース)の利用者数は、全コース中2番目に多いが、コース延長が長いため、コース別収支率は高くない。 	コース名	平日 運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	1便あたり 利用者数 (人/便)	光陽台・舞コース	8	159	19.9	いずみが丘・箱の浦コース	7	137	19.6	緑ヶ丘・さつき台コース	6	106	17.7	桃の木台・万葉台コース	5	67	13.4	山中溪・桜ヶ丘コース	5	56	11.2	尾崎コース	5	33	6.6	合計	-	558	-
コース名	平日 運行便数 (便/日)	利用者数 (人/日)	1便あたり 利用者数 (人/便)																														
光陽台・舞コース	8	159	19.9																														
いずみが丘・箱の浦コース	7	137	19.6																														
緑ヶ丘・さつき台コース	6	106	17.7																														
桃の木台・万葉台コース	5	67	13.4																														
山中溪・桜ヶ丘コース	5	56	11.2																														
尾崎コース	5	33	6.6																														
合計	-	558	-																														

課題
<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用者の課題認識改善と公共交通利用の促進 バスと鉄道の乗継利便性向上
<ul style="list-style-type: none"> 利用実態(乗降者数)に基づくバス停の効率的配置 効果的なバス車両の配分

1.3 課題の整理

前述の「地域状況」と「公共交通」の現状や問題点からの課題を踏まえ、本計画の策定に向けた公共交通に関する課題を以下に整理します。

課題①

公共交通運営の効率化

- ・人口減少に伴うサービス水準低下の防止と改善
- ・路線バスとコミュニティバス「さつき号」の役割分担の明確化
- ・バス利用の需給バランスの改善
- ・公共交通と福祉施策による輸送サービスの分担
- ・利用ニーズに対応した効率的サービスの供給(重複区間の輸送効率改善)
- ・利用実態(乗降者数)に基づくバス停の効率的配置
- ・効果的なバス車両の配分

課題②

公共交通の利用環境の改善

- ・バスと鉄道の乗継利便性の向上
- ・自動車利用者の課題認識改善と公共交通利用の促進

課題③

公共交通の役割と必要性に対する意識醸成

- ・自動車利用者の課題認識改善と公共交通利用の促進

1. 目標を達成するための取組

1.1 本計画の目標

課題に基づき、本計画の目標を次のとおり設定します。「阪南市公共交通基本計画」に基づき、「市民」、「事業者」、「市」それぞれの主体が次頁以降に記載する取組を進め、各目標を達成することにより、公共交通における持続性の確保をめざします。

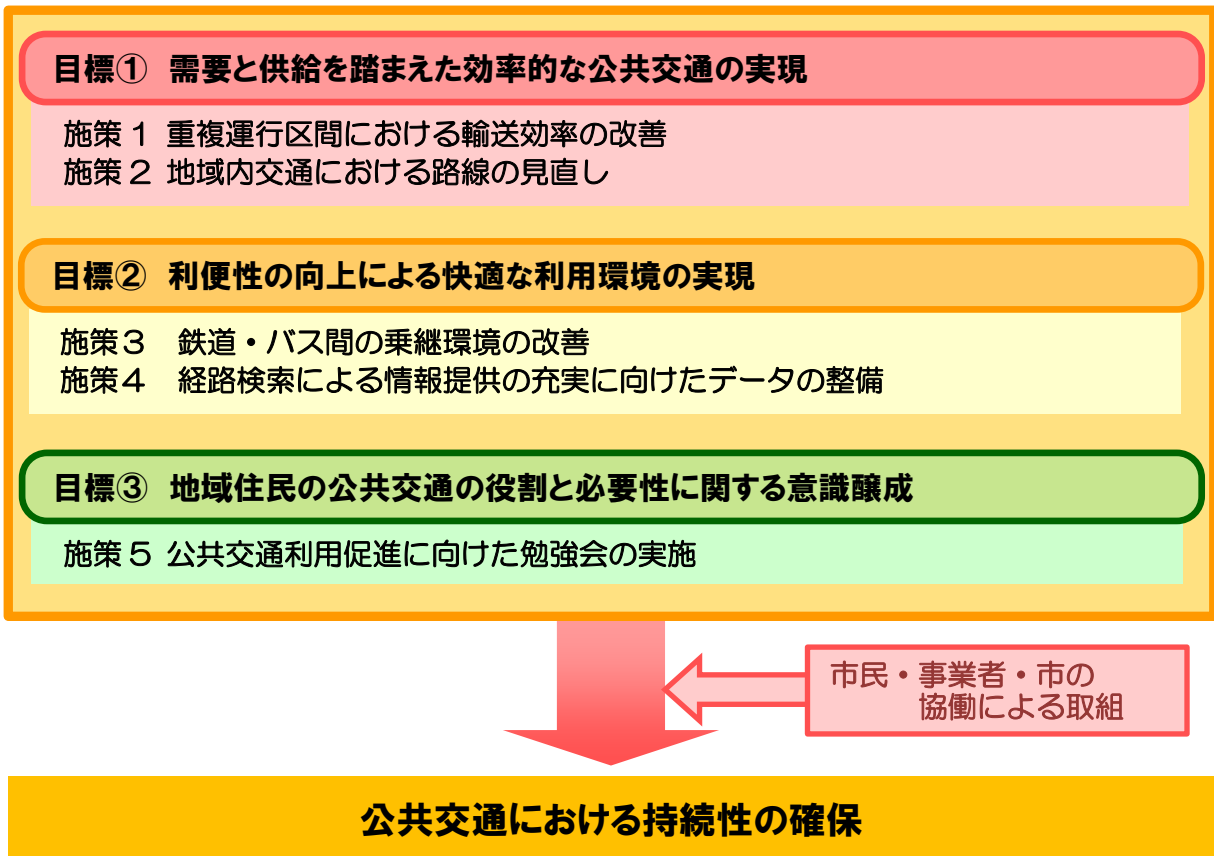


1.2 取組内容

1.2.1 取組内容

本計画の目標を達成するための具体的な取組を以下に示します。各取組の詳細については、次頁以降に記載します。

●本計画の目標を達成するための具体的な取組



目標① 需要と供給を踏まえた効率的な公共交通の実現

施策1 重複運行区間における輸送効率の改善

現状・問題
と取組内容

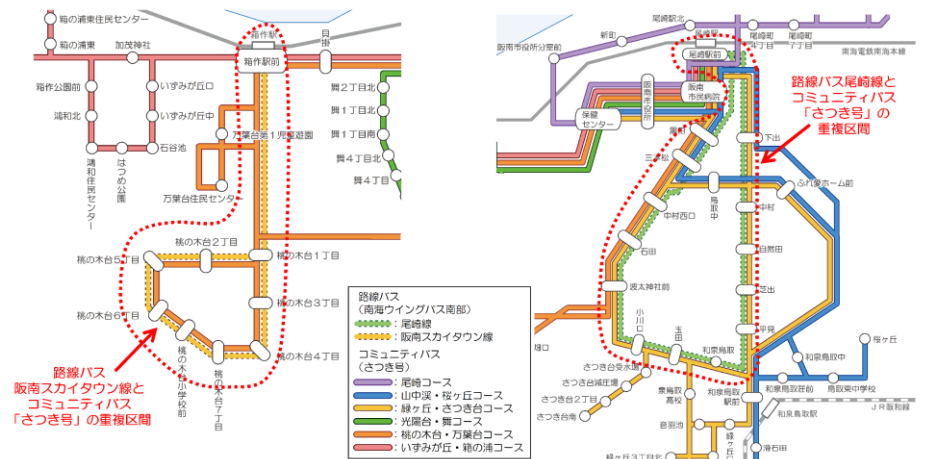
【現状・問題】

- ・市内の路線バス尾崎線及び阪南スカイタウン線は、コミュニティバス「さつき号」の運行ルートと重複している状況である。
- ・阪南スカイタウン線は、通勤・通学時間帯の利用が多く、それ以外の時間帯は路線バスとコミュニティバス「さつき号」が重複運行し、利用者も非常に少ない状況にある。
- ・路線バス利用実態調査結果では、尾崎線が阪南スカイタウン線よりも利用者が少ない。また、阪南スカイタウン線と比較すると少ない需要だが、10時～11時の利用も見受けられる。
- ・このままの状態が続くと、路線バス・コミュニティバス「さつき号」双方について、共倒れになり、運行廃止になることも想定される。

【取組内容】

- ◆ 路線バスとコミュニティバス「さつき号」の重複運行区間における需要を踏まえ、輸送効率を改善することで、双方の収支改善を図る。
- ・路線バス「尾崎線」とコミュニティバス「さつき号」（山中溪・桜ヶ丘コース、緑ヶ丘・さつき台コース、桃の木台・万葉台コース）
- ・路線バス「阪南スカイタウン線」とコミュニティバス「さつき号」（桃の木台・万葉台コース）

●路線バスとコミュニティバス「さつき号」の重複区間



目標① 需要と供給を踏まえた効率的な公共交通の実現

施策2 地域内交通における路線の見直し

【現状・問題】

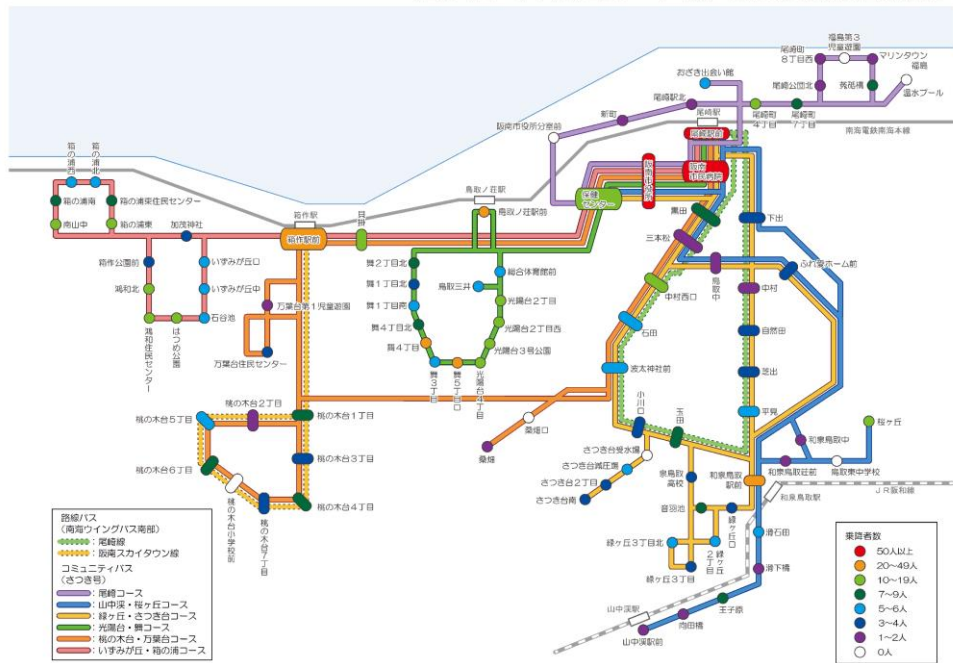
- ・ コミュニティバス「さつき号」の収支率は、約2割であり、運行経費の赤字分（収入額を除いた残り約8割）は市の財政負担により運行している。
- ・ 利用者が著しく少ない運行区間では、バス利用実態調査時に乗降者数が0人のバス停も散見される状況であり、利用者が多い区間と大きく需要に乖離があることが想定される。

【取組内容】

- ◆ 各地域における需要を踏まえ、コミュニティバス「さつき号」について、事業全体の効率性の観点から、効率的なバス停の配置や運行ルート等の見直しを段階的に実施する。
- ◆ 見直しにあたっては、各地域における需要規模や、福祉施策による輸送サービスの役割を踏まえ、新たな交通システム（乗合タクシー等）も視野に検討するものとする。

●コミュニティバス「さつき号」バス停別乗降人員
(2017(平成29)年4月 利用実態調査結果)

現状・問題
と取組内容



目標② 利便性の向上による快適な利用環境の実現

施策3 鉄道・バス間の乗継環境の改善

現状・問題
と取組内容

【現状・問題】

- ・ 住民アンケート調査結果では、バスを利用しない人が7割以上を占め、バスを利用しない理由は「自動車で移動する」が多数を占める結果となっている。
- ・ 同アンケート調査結果では、バス利用を増加させるために改善すべき項目として、「鉄道とバス路線の乗継ぎが悪い」が3番目に多く、コミュニティバス「さつき号」利用者ヒアリング調査でも、利用しやすくするために必要なこととして、「鉄道とバス路線の乗継ぎが悪い」が3番目に多いといった結果となっている。

【取組内容】

- ◆ 市内の交通結節点において、鉄道、路線バス、コミュニティバス「さつき号」間の乗継ぎを考慮したダイヤ設定を行い、乗継利便性の向上を図る。
- 鉄道、路線バス、コミュニティバス「さつき号」間の乗継ぎを考慮したダイヤ設定した場合のイメージ



目標② 利便性の向上による快適な利用環境の実現

施策4

経路検索による情報提供の充実に向けたデータの整備

【現状・問題】

- ・ 近年、広く利用されているインターネット等による経路検索について、市内の鉄道や路線バスはカバーされているが、コミュニティバス「さつき号」は、カバーされていない状況である。
- ・ 例えば、尾崎駅前～山中溪駅前間では、コミュニティバス「さつき号」山中溪・桜ヶ丘コースを運行しているが、経路検索結果にはルート表示がされないため、移動手段の選択肢にならず、利用機会が失われる一因となっていることが推察される。
- ・ インターネット等による経路検索の充実により、スマートフォンによる経路検索も容易となるため、来訪者への情報提供にも役立つことが期待できる。

【取組内容】

- ◆ コミュニティバス「さつき号」について、国が定めた「標準的なバス情報フォーマット」のデータを整備し、経路検索事業者へ情報提供することで、インターネット等における情報の充実を図る。

現状・問題
と取組内容



目標③ 地域住民の公共交通の役割と必要性に関する意識醸成

施策5 公共交通利用促進に向けた勉強会の実施

現状・問題
と取組内容

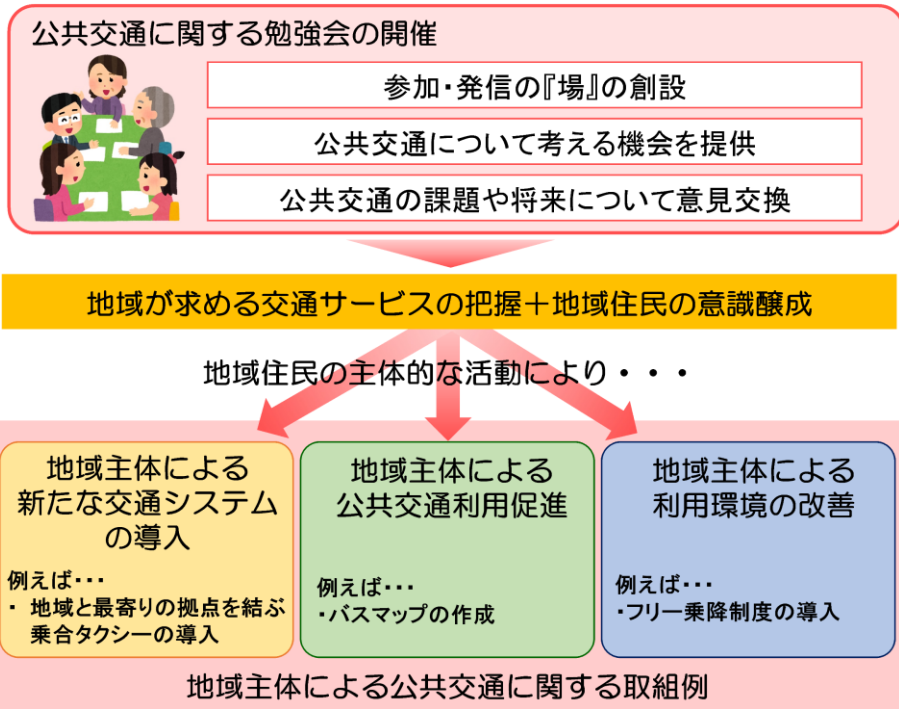
【現状・問題】

- ・住民アンケート調査結果では、市内のバス交通の必要性として「必要」・「やや必要」と回答した方が約5割を占めるが、バス利用の有無を見ると、74歳以下の世代ではバスをほとんど利用しない方（「ほとんど利用しない」+「利用したことがない」）が約7～8割を占める。
- ・地域公共交通は、交通事業者による自助努力と行政のみで維持・活性化を図ることが困難であるため、地域住民が、地域の実情に応じ必要性を認識し、「みんなで支え・守り・育てる意識」を持ち、主体的に関わっていくことが求められる。

【取組内容】

- ◆ 地域住民に対して公共交通に関する現状の理解を促進し、地域の実情に応じた利用促進を図るために、地域の公共交通に関する勉強会を実施する。

● 地域の公共交通に関する勉強会の実施による地域住民の意識醸成イメージ



1.2.2 実施主体とスケジュール

本計画の目標を達成するための具体的な取組について、実施主体とスケジュールを示します。

表 1.1 目標を達成するための具体的な取組の実施主体とスケジュール

目標	本計画の目標を達成するための具体的な取組	実施主体	スケジュール			備考
			計画期間 (R2~R4)			
			R 2	R 3	R 4	
目標① 需要と供給を踏まえた効率的な公共交通の実現	施策1 重複運行区間における輸送効率の改善	阪南市、交通事業者、市民	→	→		阪南市 公共交通基本計画：施策例4
	施策2 地域内交通における路線の見直し	阪南市、交通事業者、市民	→	→		阪南市 公共交通基本計画：施策例6
目標② 利便性の向上による快適な利用環境の実現	施策3 鉄道・バス間の乗継環境の改善	阪南市、交通事業者	→	→		阪南市 公共交通基本計画：施策例1
	施策4 経路検索による情報提供の充実に向けたデータの整備	阪南市、交通事業者 ※コミュニティバス「さつき号」のみ対象	→	→		新規
目標③ 地域住民の公共交通の役割と必要性に対する意識醸成	施策5 公共交通利用促進に向けた勉強会の実施	阪南市、交通事業者、市民		→		阪南市 公共交通基本計画：施策例13



図 1.1 各主体による役割分担イメージ

1. 評価指標と目標値

1.1 評価指標の必要性

取組による効果を確認しながら、スケジュールや施策の見直し、追加施策を検討します。

市民に対して、計画の実施状況を伝えるとともに、利用者の立場として積極的な公共交通利用意識の醸成を促します。

取組の実施主体に対しては、事業の効果を確認することで、より着実な事業の実施に向けたモチベーションの保持を促します。

1.2 評価指標の考え方

指標の設定にあたっては、「指標の明示化」（施策・事業の実施により発生する効果・成果を表すアウトカム指標など）が求められるため、可能な限り定量的で分かりやすい指標を設定します。PDCAサイクル^(*11)に基づいた効果の計測と状況に応じた計画の見直しができるように、効果計測が容易な以下の指標を設定します。

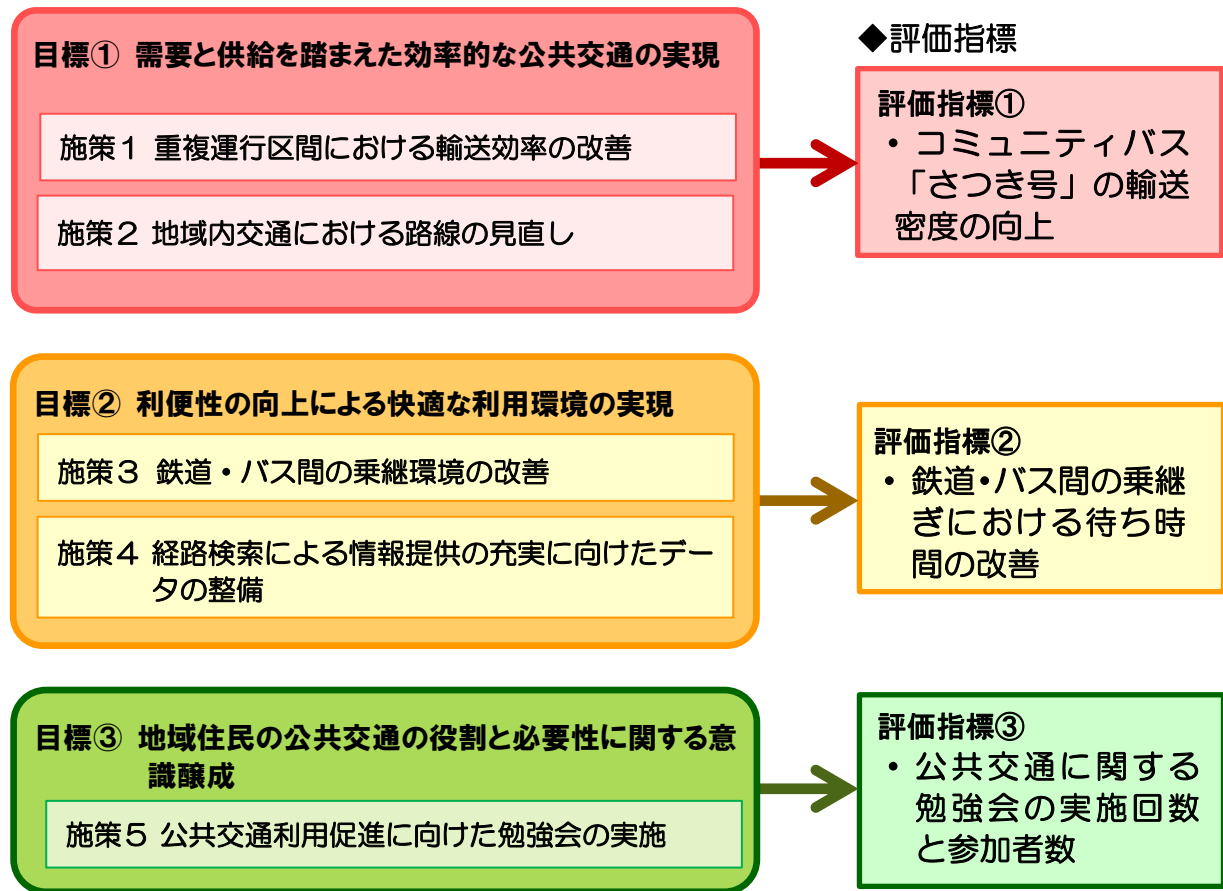
また、評価指標や目標値については、本計画の策定時に設定するものであり、社会情勢の変化や関連計画等の見直し等を踏まえ、見直しを行う場合があります。

- ・ 目標の達成状況が把握できるもの
- ・ 市民が分かりやすい指標であること
- ・ 定量的な計測及び効果検証が実施できるもの

1.3 評価指標の設定

本計画における目標の達成状況を評価するための評価指標を以下のとおり設定します。

●目標と評価指標との関係



1.4 目標値の設定

本計画における目標の達成状況を評価するための評価指標の目標値を以下のとおり設定します。

評価指標①

- コミュニティバス「さつき号」の輸送密度の向上（1便あたりの平均利用者数）

現状値：約 12.8 人/便（2018（平成 30）年度実績）

目標値：現状値を上回る。

評価指標②

- 鉄道・バス間の乗継ぎにおける待ち時間の改善

現状値：なし（次回アンケート調査等実施時に把握予定）

目標値：現在（本計画策定時）よりも上回る。

※公共交通に関する勉強会実施時に、モニターを募り評価する等の評価手法を検討。

評価指標③

- 公共交通に関する勉強会の実施回数と参加者数

目標値：勉強会の開催予定回数に対する実施回数の割合が 90%以上、各回の対前回参加者数割合が 100%を上回る。

2. 計画の推進と管理体制

本計画に基づく取組にあたっては、実施主体との調整を行い、阪南市地域公共交通会議において検討のうえ実施します。

また、本計画の推進にあたっては、PDCAサイクル（計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づき、下図のように進行管理を行います。

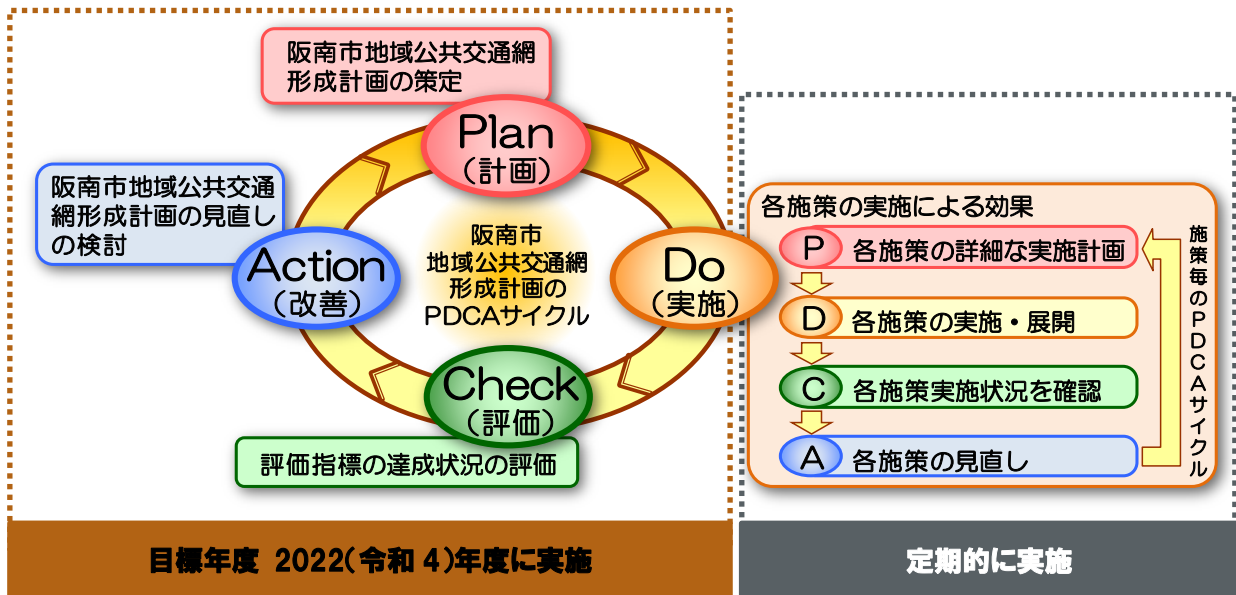


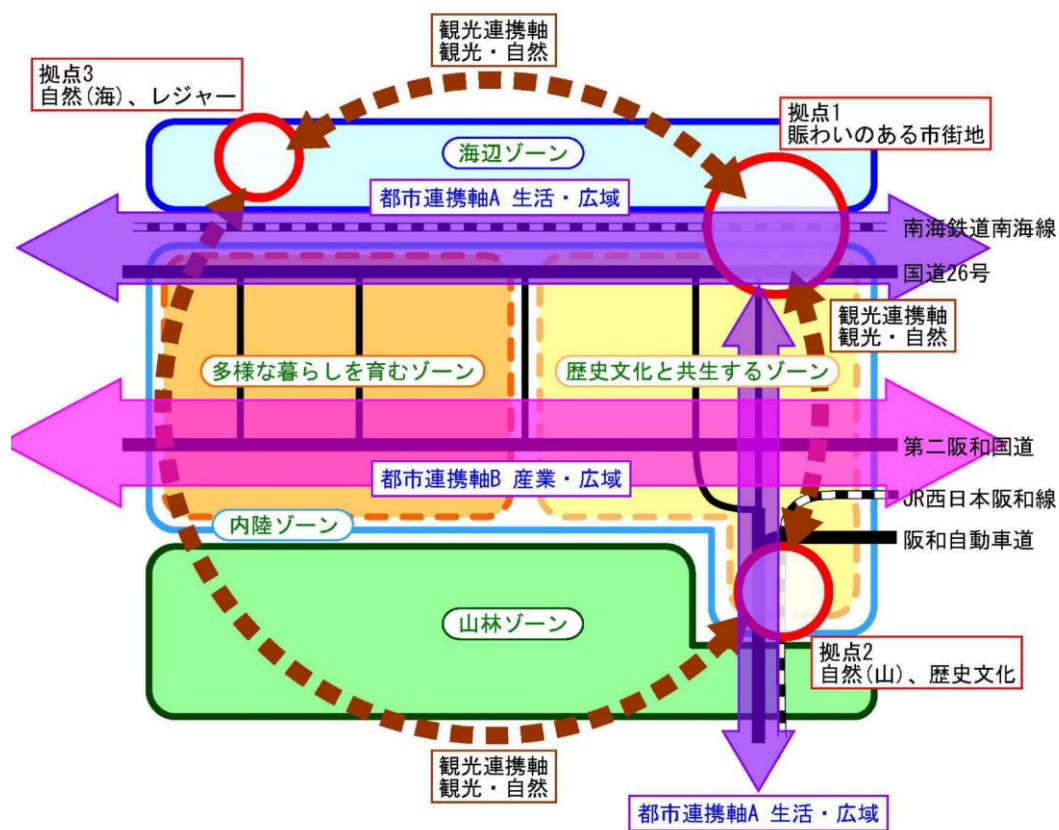
図 2.1 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

巻末資料

1. 阪南市都市計画マスタープラン

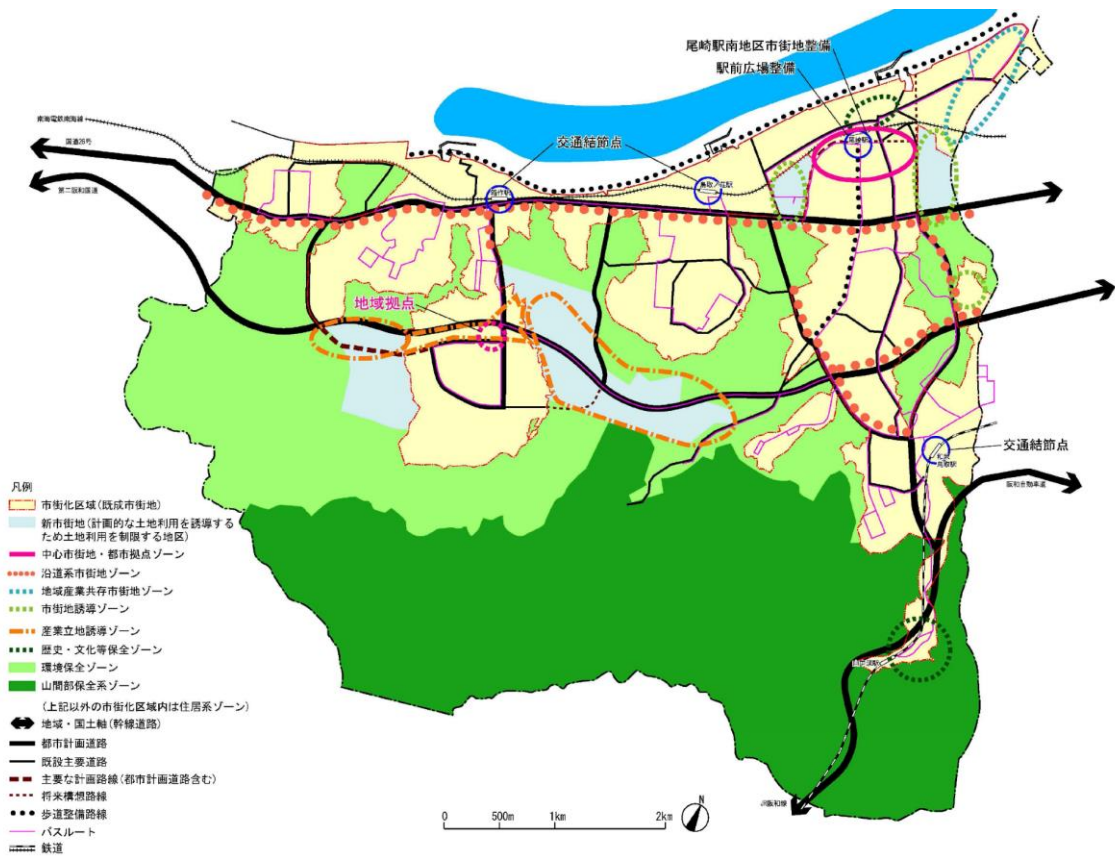
尾崎駅周辺の中心市街地は、「中心市街地・都市拠点ゾーン」として位置付けられ、「都市拠点としての賑わい機能の強化を図るべく、日常生活を支援する商業や各種生活利便施設の集積化、居住機能を併せ持つ複合施設の立地等、土地の有効・高度利用を誘導するとともに、質の高い都市空間の誘導を図っていく」ものとしています。

また、「まちづくりの方針」の一つに、中心市街地の賑わい機能の強化や、公共交通を利用しやすく、まちなかを歩きたくなる、すべての人が移動し活動しやすいまちづくりを進めることを掲げています。



出典：阪南市都市計画マスタープラン（2012（平成24）年3月 阪南市）

図 1.1 将来の都市構造図



出典：阪南市都市計画マスタープラン（2012（平成24）年3月 阪南市）

図 1.2 土地利用方針図

2. 阪南市の概況

2.1 市勢

本市は、大阪府の南部に位置し、大阪市の中心部から約 45km、和歌山市の中心部からは約 15km の距離に位置します。市域の面積は 36.17km² で、泉南地域で最小面積の市です。

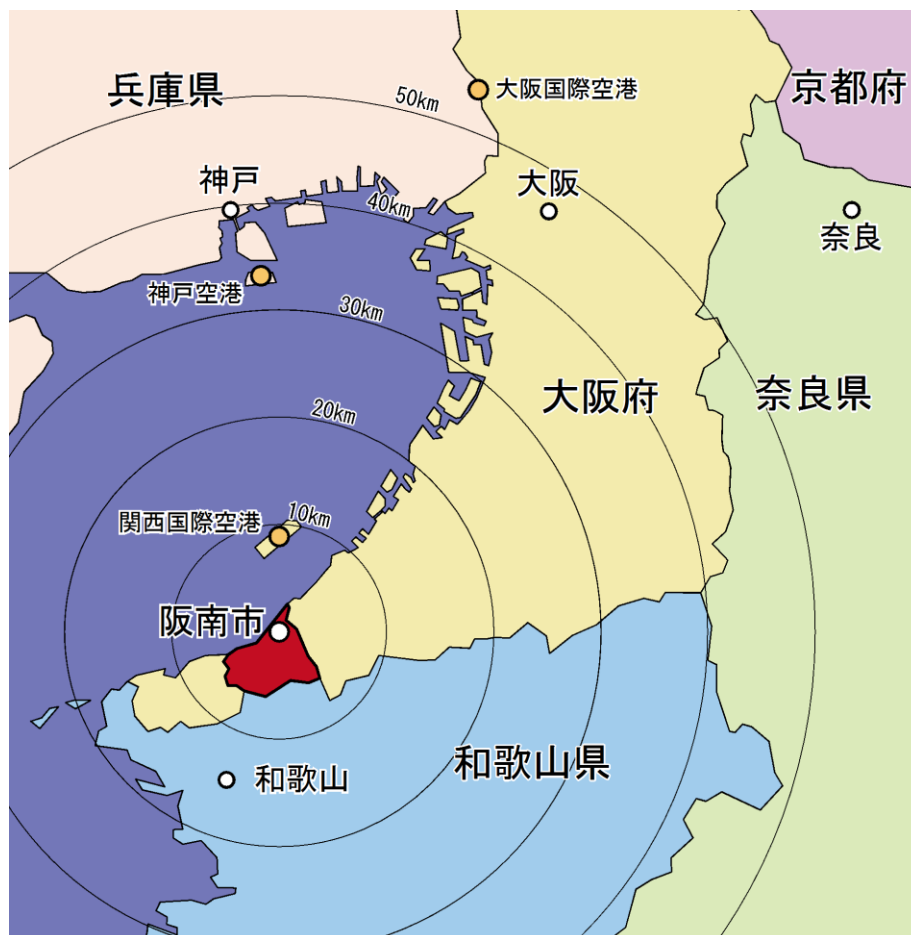


図 2.1 阪南市の位置

2.2 土地利用状況

南海本線尾崎駅周辺及び府道和歌山阪南線沿いに商業施設及び医療施設等が集積しています。

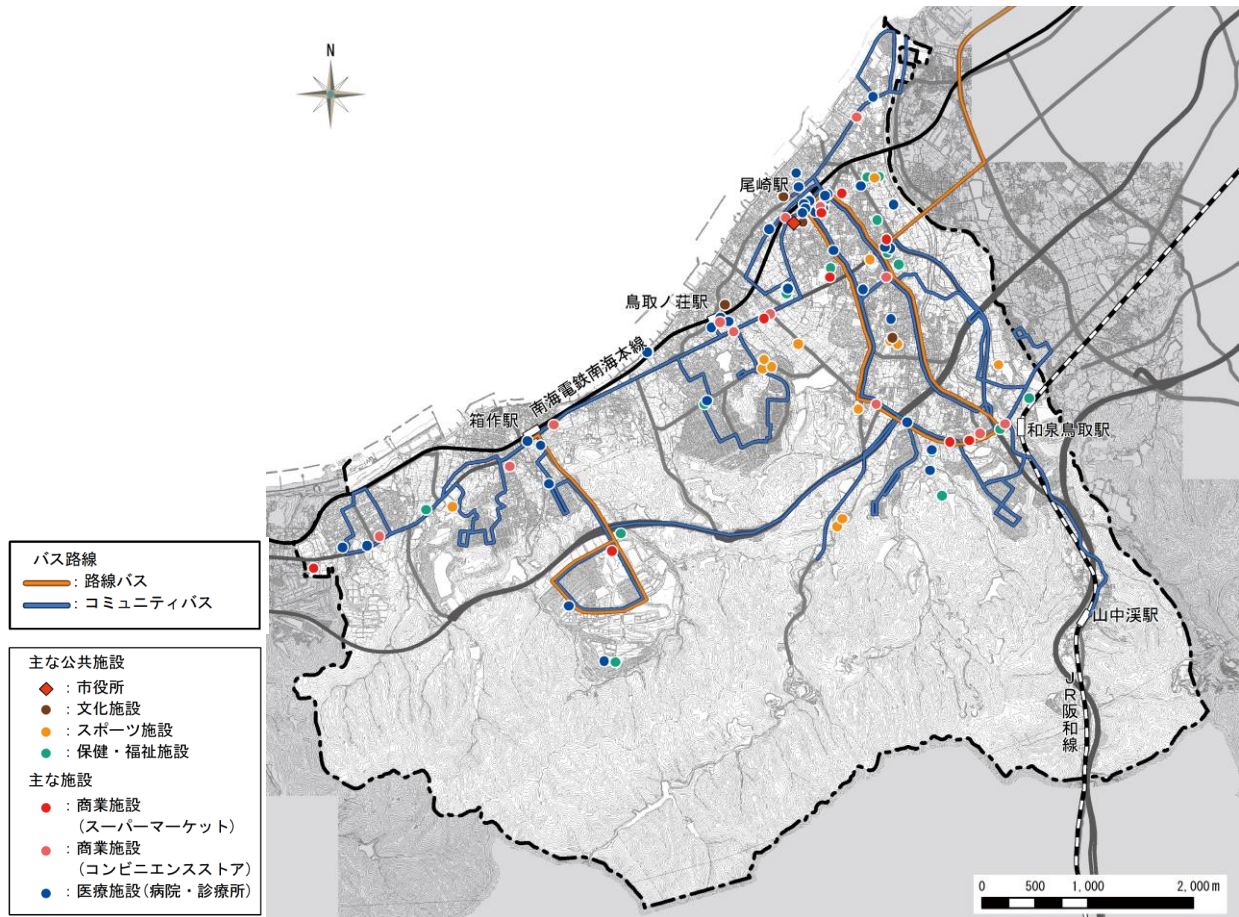


図 2.2 主な施設の立地状況

■ 南海本線尾崎駅周辺の主な商業施設



■ 府道和歌山阪南線沿道の様子



2.3 まちづくり

南海本線尾崎駅前において、歩行者の安全確保と交通の円滑化、駅前活性化の機運醸成、尾崎駅前空間の活用策の提示を目的とした一方通行化の社会実験を2019（令和元）年11月10日（日）～11日（月）に実施しています。

尾崎駅山側道路

皆さんのご理解とご協力をお願いします

一方通行化の社会実験を行います

歩行者の安全確保と交通の円滑化、駅前活性化の機運醸成、尾崎駅前空間の活用策の提示を目的として、一方通行化の社会実験を実施します。
◎都市整備課（内線 3202）

（の区間が対象）

■実施期間
11月10日(日) 6時から
11月11日(月)24時まで
※11月10日(日)3時から設置作業が始まり、11月12日(火)3時まで撤去作業のため、一方通行状態が続きます。

→ 一方通行
X ← 社会実験のため車両侵入できません

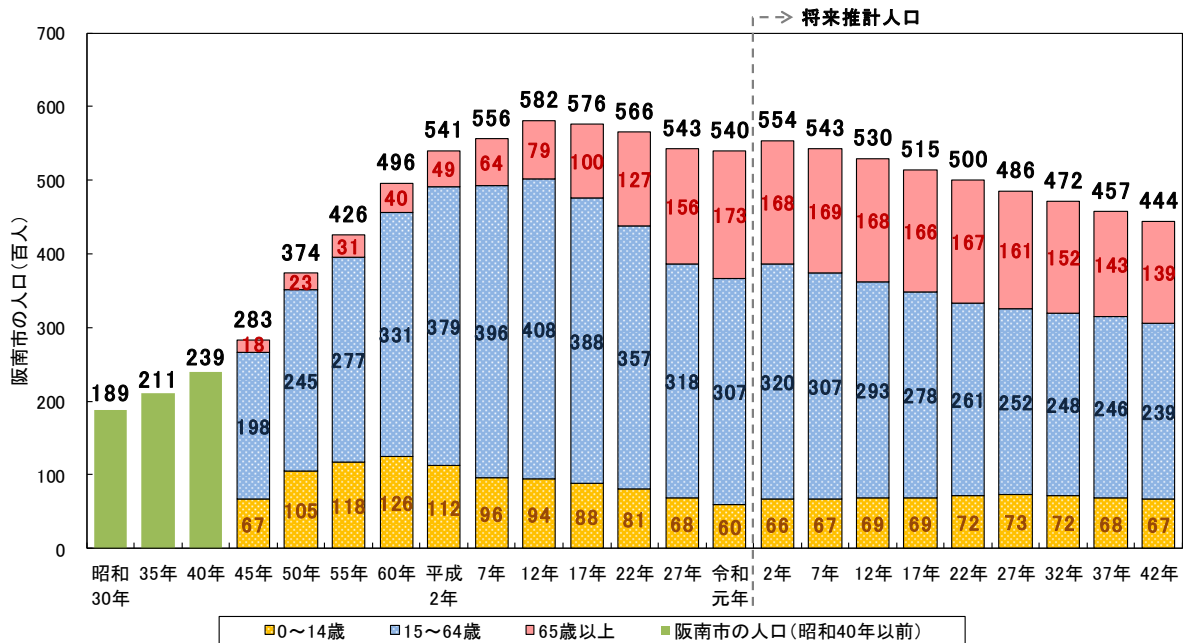
出典：広報はんなん（2019（令和元）年10月号）

図 2.3 一方通行化の社会実験告知案内

2.4 人口・人口推計

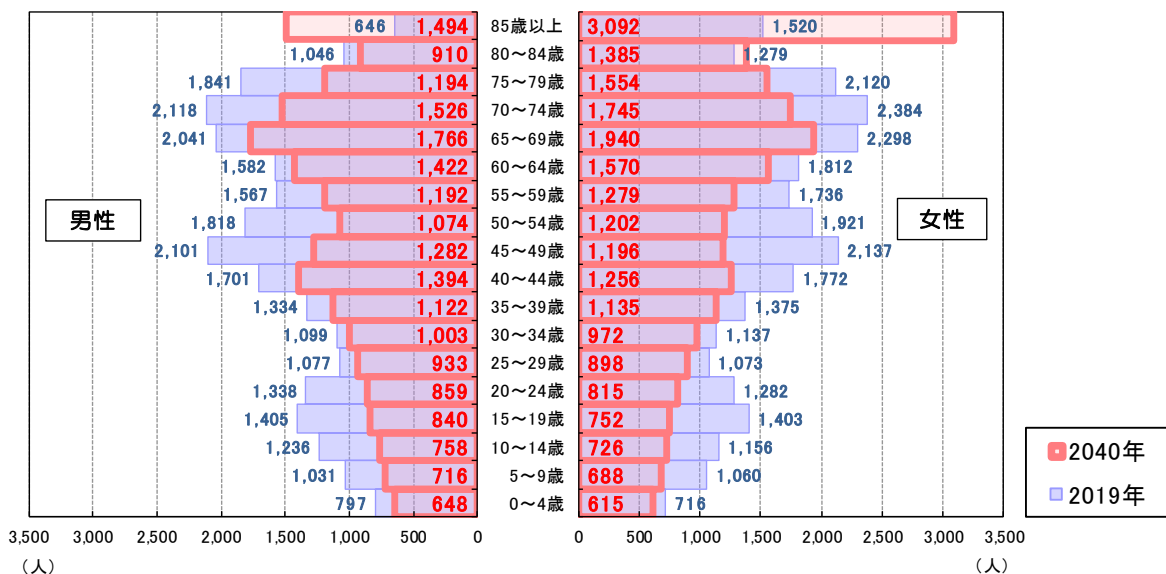
2019（令和元）年の人口は約5.4万人で、2000（平成12）年をピークに減少傾向にあり、今後もさらに減少するものと推計されています。

年齢層別人口を見ると、2040（令和22）年は2015（平成27）年に比べ、さらに生産年齢層の割合が大幅に減少し、高齢者層の割合が増加することが推計されます。特に1965～1984年（昭和40～50年代）に開発された丘陵部の住宅地や山間地の集落において高齢化率が高くなっています。



※2020（令和2）年以降の人口は、阪南市人口ビジョン（2015（平成27）年10月）による推計人口
 出典：国勢調査（1955～2015（昭和30～平成27）年）、住民基本台帳（2019（令和元）年9月末現在）、
 阪南市人口ビジョン（2015（平成27）年10月 阪南市）（2020（令和2）年以降）

図 2.4 年齢3区分別人口の推移と将来推計



出典：2019（令和元）年：住民基本台帳（2019（令和元）年9月末現在）、2040（令和22）年：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（2013（平成25）年3月推計）

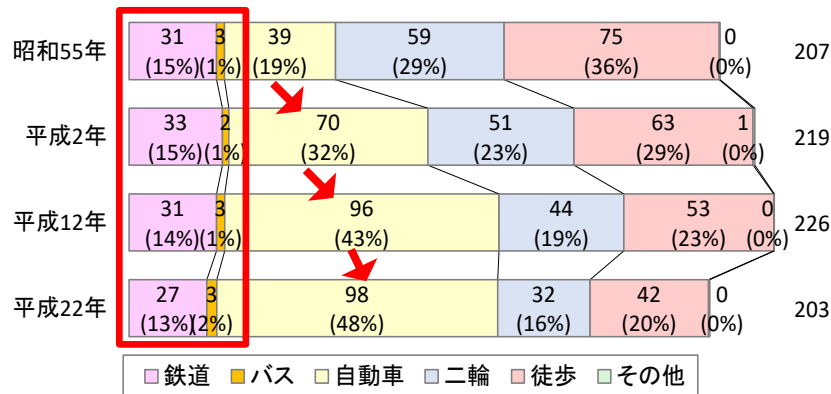
図 2.5 年齢層別人口

1. 移動ニーズ

1.1 代表交通手段 (*12)

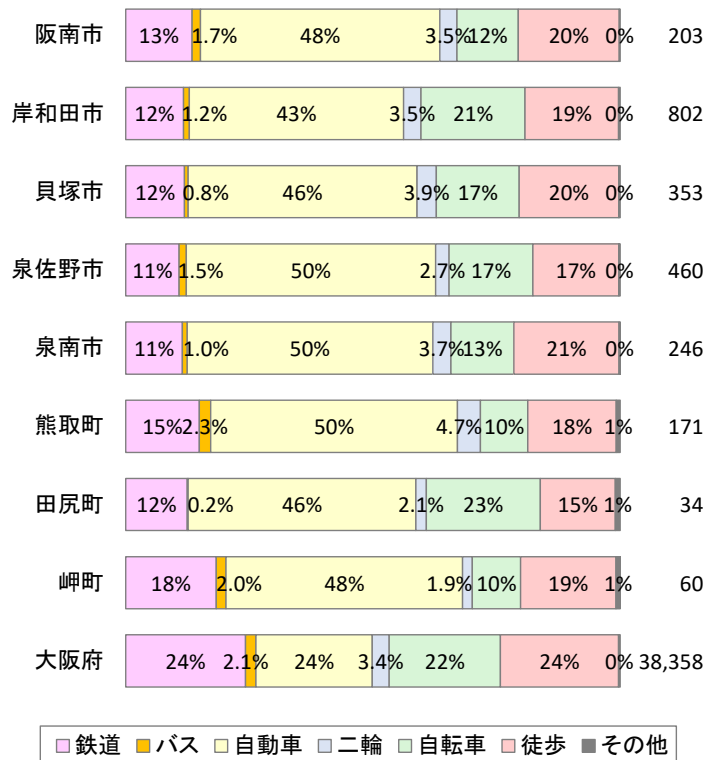
本市における発生集中量(*13)の推移を代表交通手段別に見ると、鉄道やバスの分担率は、1980（昭和55）年からほぼ同じ割合で推移しています。二輪や徒歩の分担率が減少し、自動車の分担率は増加傾向にあります。

本市の自動車の分担率について、自動車の構成割合は泉南地域8市町とほぼ同じ傾向にあります。また、大阪府全体と比較すると、鉄道、二輪の分担率が低く、自動車の分担率が2倍と非常に高い状況にあります。



※自由目的は、買い物、食事、通院、レクリエーション等の生活関連の移動目的を示す
 ※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド (*14・15) /日）
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査 (*16)（2010（平成22）年）

図 1.1 阪南市の代表交通手段別発生集中量の推移



※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（2010（平成22）年）

図 1.2 泉南地域および大阪府における代表交通手段の分担率

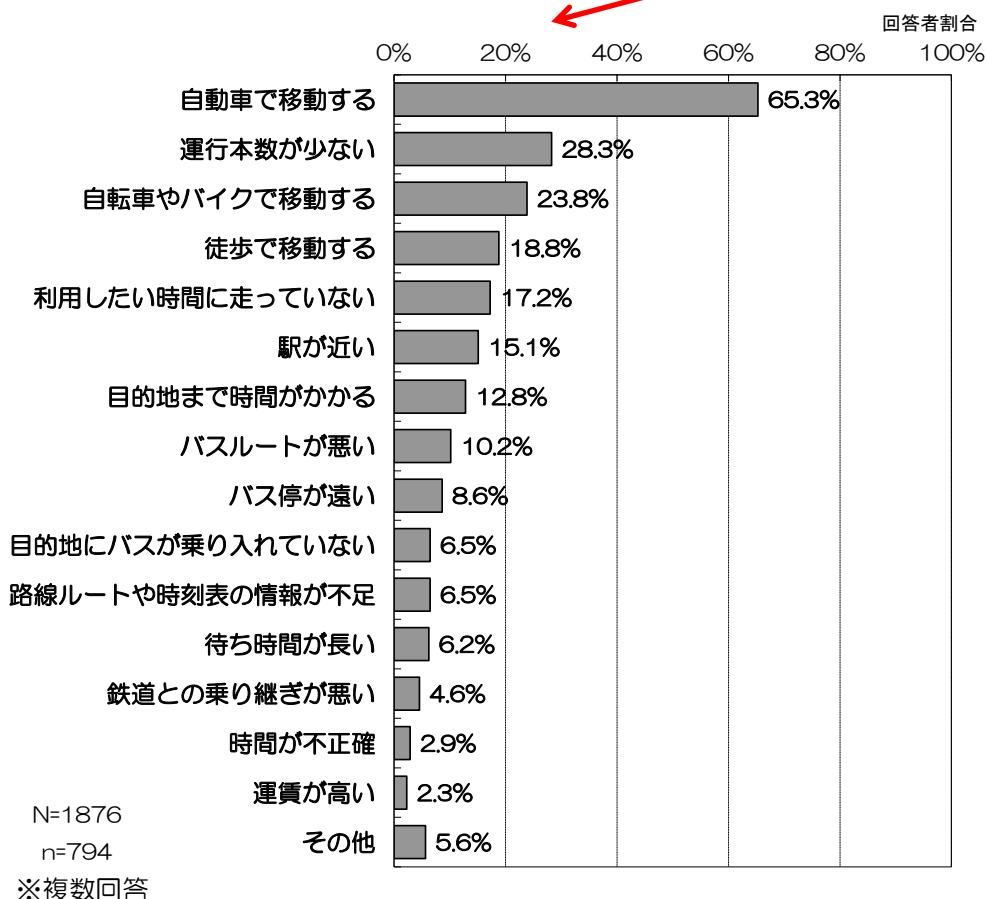
1.2 普段のバスの利用状況とバスを利用しない理由

バスを利用しない人が7割以上を占め、バスを利用しない理由は「自動車で移動する」が多数を占めています。

表 1.1 バス利用の有無（年齢別）

	よく利用する	時々利用する	ほとんど利用しない	利用したことがない	計
回答者数(n=1127)	7%	20%	31%	43%	100%
15～54歳(n=443)	5%	17%	34%	44%	100%
55～64歳(n=190)	5%	16%	34%	45%	100%
65～74歳(n=279)	5%	24%	30%	40%	100%
75歳以上(n=194)	17%	24%	20%	40%	100%

※住民アンケート調査結果（2016（平成28）年12月～2017（平成29）年1月実施）



※住民アンケート調査結果（2016（平成28）年12月～2017（平成29）年1月実施）

図 1.3 バスを利用しない理由

バスを利用しない方のみ（ほとんど利用しない+利用したことがない）

1.3 普段のバスの利用状況と利用目的

路線バスの利用者は、娯楽・レジャー（29%）、通勤（27%）の順で多く、コミュニティバス利用者は買い物（40%）、通院（26%）、両バスを同程度利用する人は買い物（60%）の順で多くなっています。

表 1.2 バス利用の有無（年齢別）【再掲】

	よく利用する	時々利用する	ほとんど利用しない	利用したことがない	計
回答者数(n=1127)	7%	20%	31%	43%	100%
15～54歳(n=443)	5%	17%	34%	44%	100%
55～64歳(n=190)	5%	16%	34%	45%	100%
65～74歳(n=279)	5%	24%	30%	40%	100%
75歳以上(n=194)	17%	24%	20%	40%	100%

※住民アンケート調査結果（2016（平成28）年12月～2017（平成29）年1月実施）

表 1.3 バスの利用目的（利用する市内バス別）

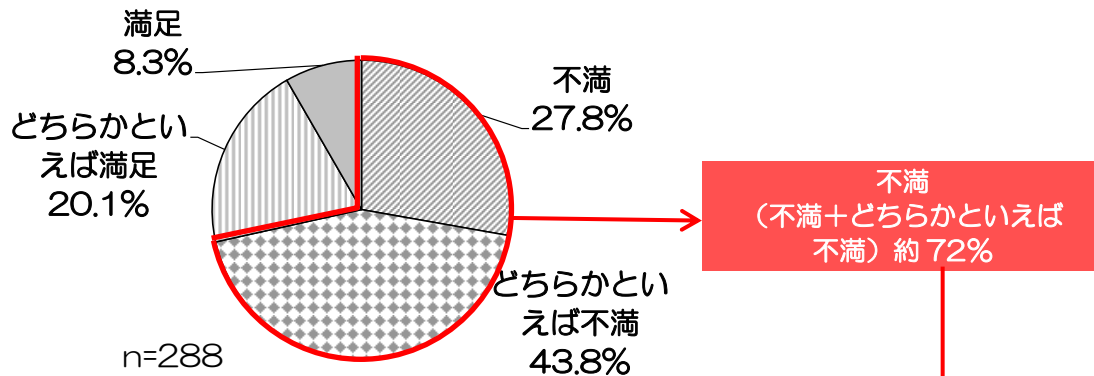
	通勤	通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	計
回答者数(n=290)	12%	3%	38%	18%	20%	10%	100%
主に路線バス(南海ウイングバス南部)(n=90)	27%	6%	23%	2%	29%	13%	100%
主にコミュニティバス「さつき号」(n=155)	6%	2%	40%	26%	15%	11%	100%
路線バスとコミュニティバスの両方を同じ程度利用する(n=39)	3%	0%	59%	21%	18%	0%	100%

※住民アンケート調査結果（2016（平成28）年12月～2017（平成29）年1月実施）

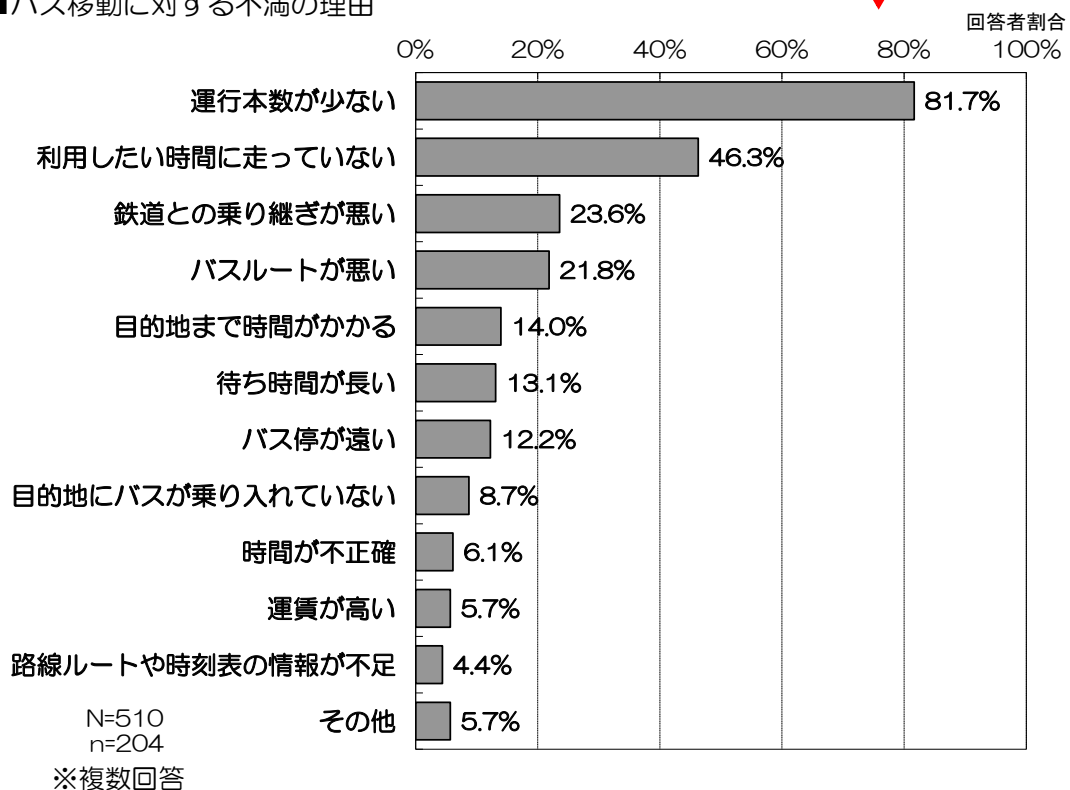
1.4 バス移動に対する満足度と不満の理由

バスに対して不満と感じる方は約7割で、不満の理由は「運行本数が少ない」が最も多く、次いで「利用したい時間に走っていない」、「鉄道との乗り継ぎが悪い」、「バスルートが悪い」、「目的地まで時間がかかる」、「待ち時間が長い」、「バス停が遠い」の順となっています。

■バス移動に対する満足度



■バス移動に対する不満の理由



※住民アンケート調査結果 (2016 (平成28)年12月～2017 (平成29)年1月実施)

図 1.4 バスでの移動に対する不満の理由

1.5 年齢別に見たバスの利用状況

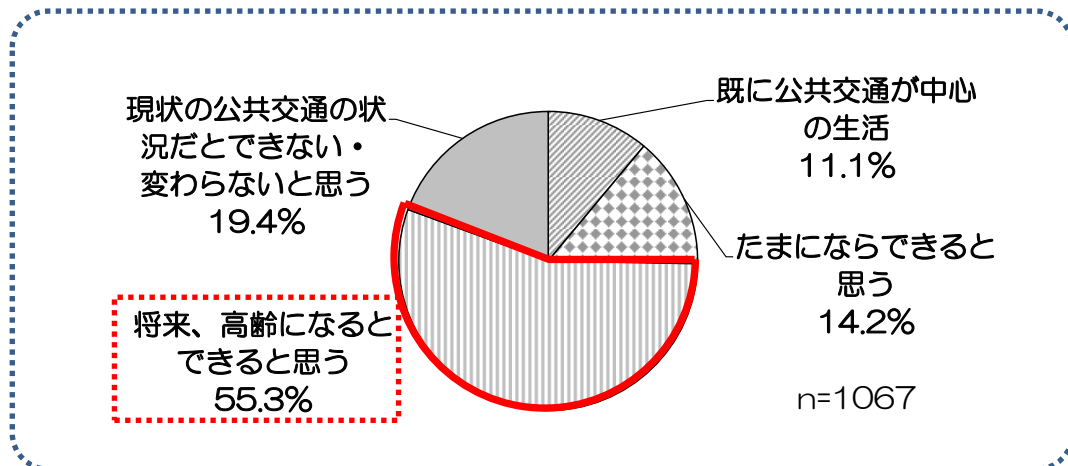
バス利用は、75歳以上から増加していることから、高齢に伴う自動車からバスへの転換ができる可能性があると考えられます。

表 1.4 バス利用の有無（年齢別）【再掲】

	よく 利用する	時々 利用する	ほとんど 利用しない	利用した ことがない	計
回答者数(n=1127)	7%	20%	31%	43%	100%
15～54歳(n=443)	5%	17%	34%	44%	100%
55～64歳(n=190)	5%	16%	34%	45%	100%
65～74歳(n=279)	5%	24%	30%	40%	100%
75歳以上(n=194)	17%	24%	20%	40%	100%

※住民アンケート調査結果（2016（平成28）年12月～2017（平成29）年1月実施）

【参考】自家用車中心の生活から公共交通中心の生活への転換意向

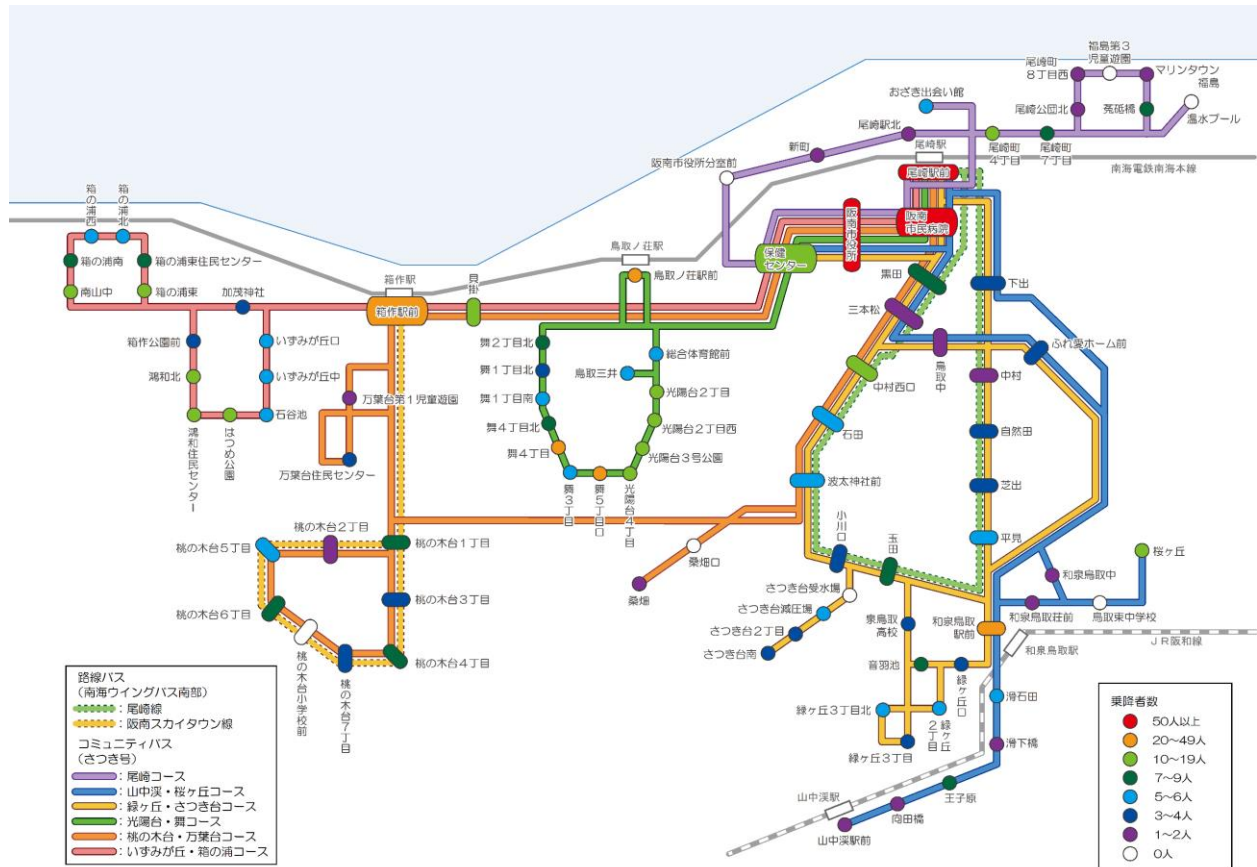


※住民アンケート調査結果（2016（平成28）年12月～2017（平成29）年1月実施）

2. バス交通の利用実態

2.1 コミュニティバス「さつき号」

コミュニティバス「さつき号」の起終点となる阪南市役所及び阪南市民病院での利用が多い傾向にあり、市内各地域から南海本線尾崎駅周辺への移動が最も多くなっています。



※バス利用実態調査結果 (2017 (平成 29) 年 4 月 24 日(月)実施)

図 2.1 コミュニティバス「さつき号」 バス停別乗降人員

■全コース：上位 30 位

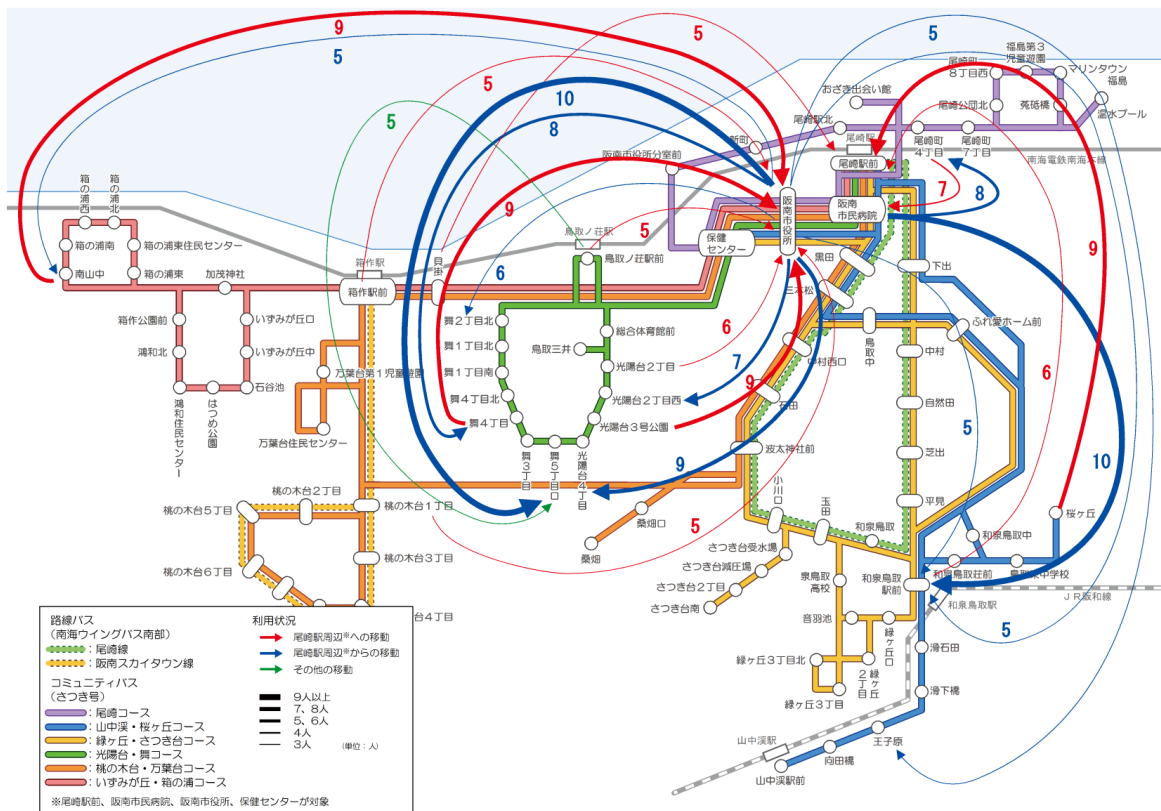
順位	バス停名称	乗降者数(人)	乗者数(人)	降者数(人)	運行コース					
					尾崎	山中深・桜ヶ丘	緑ヶ丘・さつき台	光陽台・舞	桃の木台・万葉台	いずみが丘・箱の浦
1	阪南市役所	225	119	106	○	○	○	○	○	○
2	阪南市民病院	136	98	38	○	○	○	○	○	○
3	尾崎駅前	97	12	85	○	○	○	○	○	○
4	箱作駅前	42	19	23						
5	鳥取ノ荘駅前(上り・下り)	39	29	10				○		○
6	和泉鳥取駅前	31	11	20	○	○				
7	舞5丁目	26	5	21				○		
8	舞4丁目	22	9	13				○		
9	光陽台4丁目	19	7	12				○		
10	中村西口	18	8	10			○		○	
10	南山中	18	10	8						○
10	保健センター	18	11	7	○	○	○	○	○	○
13	光陽台3号公園	17	9	8				○		
14	光陽台2丁目西	16	6	10				○		
15	はつめ公園	15	7	8						○
15	尾崎町4丁目(上り・下り)	15	7	8	○					
15	桜ヶ丘	15	10	5		○				
18	瀬和住民センター	14	6	8						○
18	貝掛(上り・下り)	14	11	3						○
20	光陽台2丁目	13	6	7				○		
21	箱の浦東	12	6	6						○
22	瀬和北	10	5	5						○
23	舞2丁目北	9	3	6				○		
23	箱の浦南	9	5	4						○
23	玉田	9	7	2			○			
26	黒田	8	1	7	○	○				○
26	王子原	8	2	6	○					
26	音羽池	8	4	4			○			
26	桃の木台1丁目(上り・下り)	8	5	3						○
26	桃の木台4丁目	8	5	3						○

■全コース：乗降人員3人/日以下

順位	バス停名称	乗降人員(人)	乗者人員(人)	降者人員(人)	運行コース					
					尾崎	山中深・桜ヶ丘	緑ヶ丘・さつき台	光陽台・舞	桃の木台・万葉台	いずみが丘・箱の浦
62	さつき台南	3	0	3				○		
62	芝出	3	0	3				○		
62	泉鳥取高校	3	0	3				○		
62	さつき台2丁目	3	1	2				○		
62	小川口	3	2	1				○		
62	桃の木台3丁目	3	2	1						○
62	ふれ愛ホーム前	3	3	0	○					
62	緑ヶ丘口	3	3	0				○		
70	向田橋	2	0	2				○		
70	三本松	2	0	2				○		○
70	新町	2	0	2				○		
70	万葉台第1児童遊園	2	0	2						○
70	桑畑	2	1	1						○
70	中村	2	1	1				○		
70	尾崎町8丁目西	2	1	1	○					
70	山中深駅前	2	2	0		○				
70	桃の木台2丁目	2	2	0						○
70	和泉鳥取駅前	2	2	0				○		
80	マリンタウン福島	1	0	1	○					
80	尾崎駅北	1	0	1	○					
80	尾崎公園北	1	0	1	○					
80	滑下橋(上り・下り)	1	1	0				○		
80	鳥取中	1	1	0				○		
80	和泉鳥取中	1	1	0				○		
86	桃の木台小学校前	0	0	0						○
86	福島第3児童遊園	0	0	0				○		
86	阪南市役所分室前	0	0	0				○		
86	鳥取東中学校	0	0	0				○		
86	さつき台受水場	0	0	0				○		
86	桑畑口	0	0	0						○
86	温水プール	0	0	0				○		

※バス利用実態調査結果 (2017(平成29)年4月24日(月)実施)

図 2.2 バス停別乗降者数



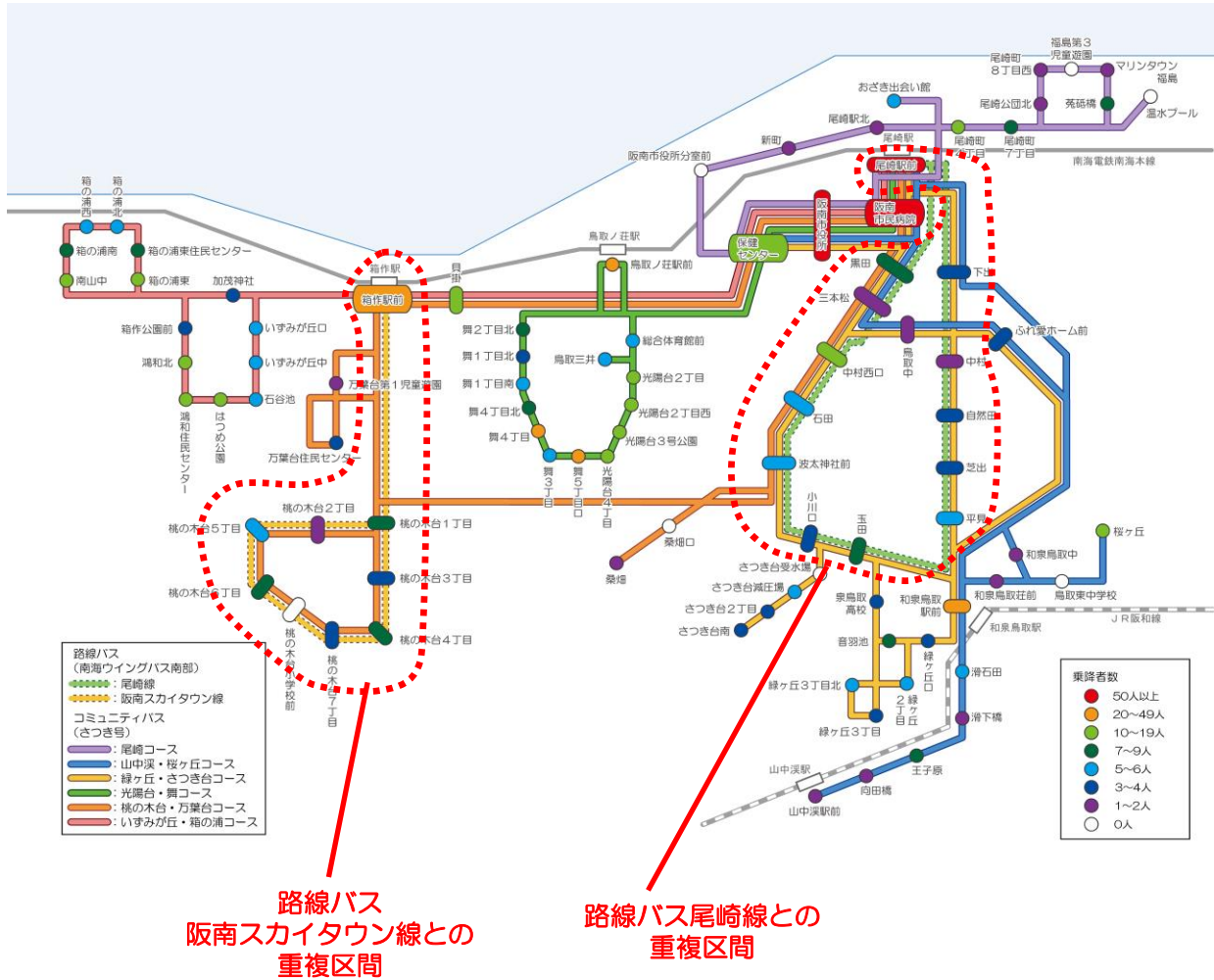
※バス利用実態調査結果 (2017(平成29)年4月24日(月)実施)

図 2.3 OD (*17) 集計結果【全コース】

2.2 重複区間の現状

路線バスとコミュニティバス「さつき号」の乗継利用はほぼ見受けられません。

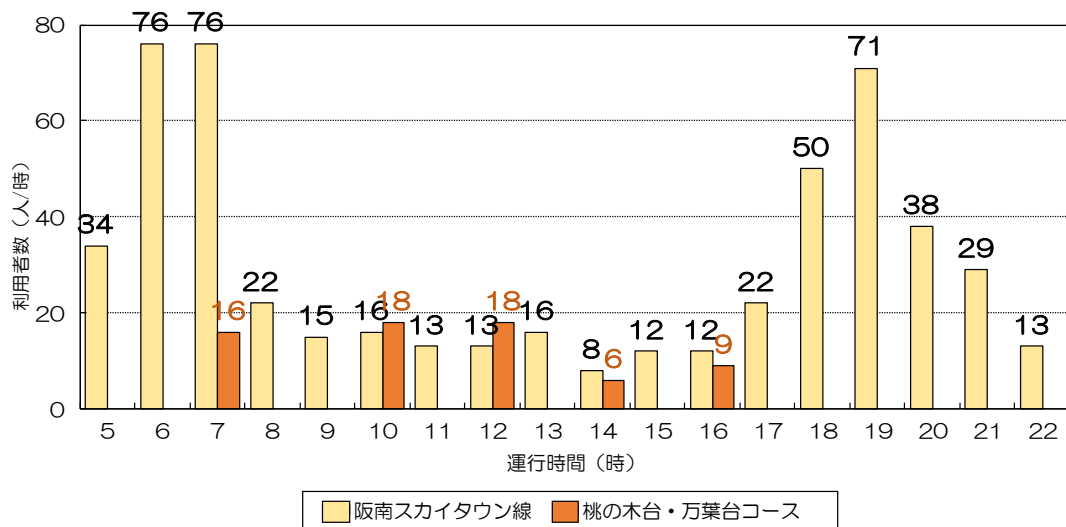
路線バスと重複するコミュニティバス「さつき号」のバス停では、交通結節点を除き、利用者数が分散している傾向にあります。



※バス利用実態調査結果 (2017 (平成 29) 年 4 月 24 日 (月) 実施)

図 2.4 路線バスとコミュニティバス「さつき号」との重複区間

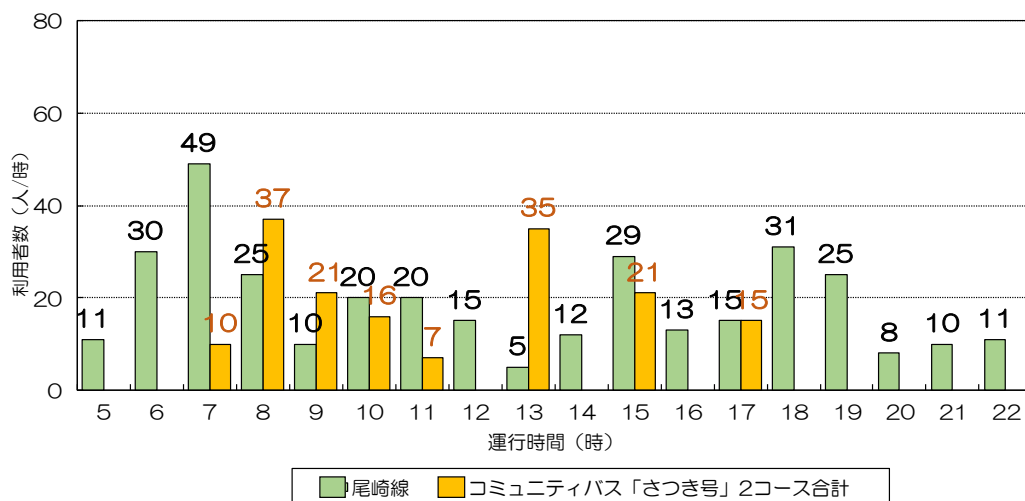
路線バス阪南スカイタウン線は、通勤・通学時間帯の利用が多く、それ以外の時間帯は、路線バスとコミュニティバス「さつき号」が重複運行し、利用者も少ない傾向にあります。



※バス利用実態調査結果 (2017 (平成29) 年4月24日(月)実施)

図 2.5 時間帯別利用者数
(路線バス阪南スカイタウン線・コミュニティバス「さつき号」桃の木台・万葉台コース)

バス利用実態調査結果では、市内路線バス全体利用者のうち、阪南スカイタウン線が約61%、尾崎線が約39%となっています。また、「高齢者(65歳以上)」の利用は、尾崎線が阪南スカイタウン線に比べて多く、通勤・通学時間帯や帰宅時間帯をはじめ、10～11時台の利用も見受けられます。



※バス利用実態調査結果 (2017 (平成29) 年4月24日(月)実施)

図 2.6 時間帯別利用者数
(路線バス尾崎線・コミュニティバス「さつき号」山中溪・桜ヶ丘コース
+ 緑ヶ丘・さつき台コース)

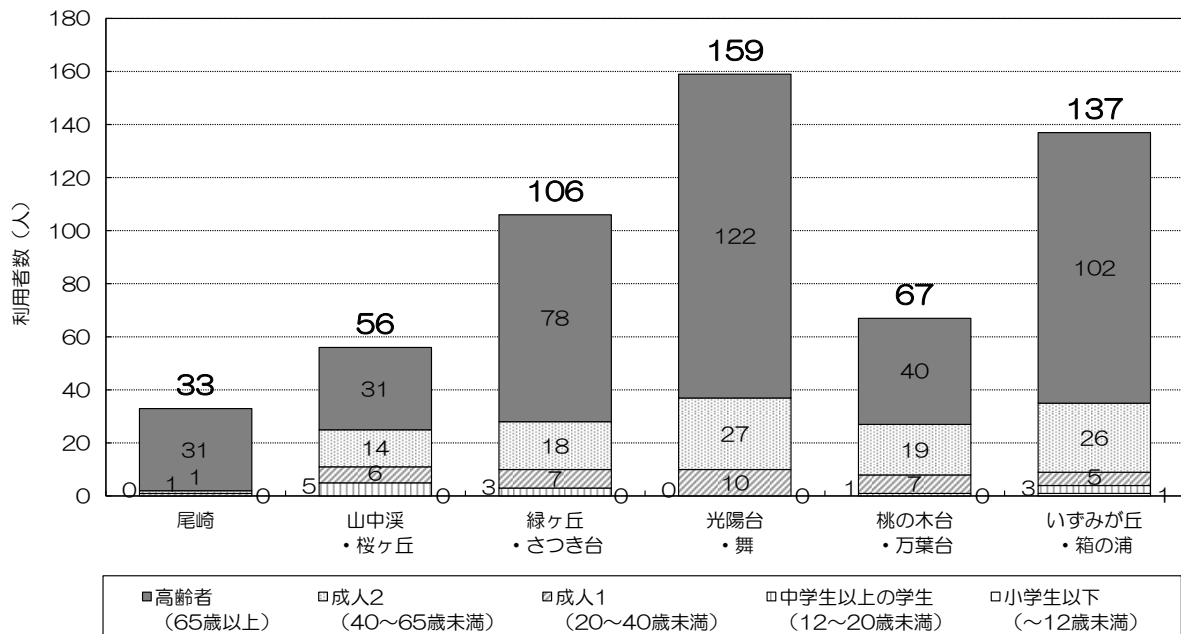
3. 地域別バス交通の利用実態

3.1 コミュニティバス「さつき号」の利用状況

○利用者合計 ⇒ 合計 558 人/日

○コース別：

「光陽台・舞コース」	平日 8 便	159 人/日 (1 便あたり 19.9 人/便)
「いずみが丘・箱の浦コース」	平日 7 便	137 人/日 (1 便あたり 19.6 人/便)
「緑ヶ丘・さつき台コース」	平日 6 便	106 人/日 (1 便あたり 17.7 人/便)
「桃の木台・万葉台コース」	平日 5 便	67 人/日 (1 便あたり 13.4 人/便)
「山中溪・桜ヶ丘コース」	平日 5 便	56 人/日 (1 便あたり 11.2 人/便)
「尾崎コース」	平日 5 便	33 人/日 (1 便あたり 6.6 人/便)

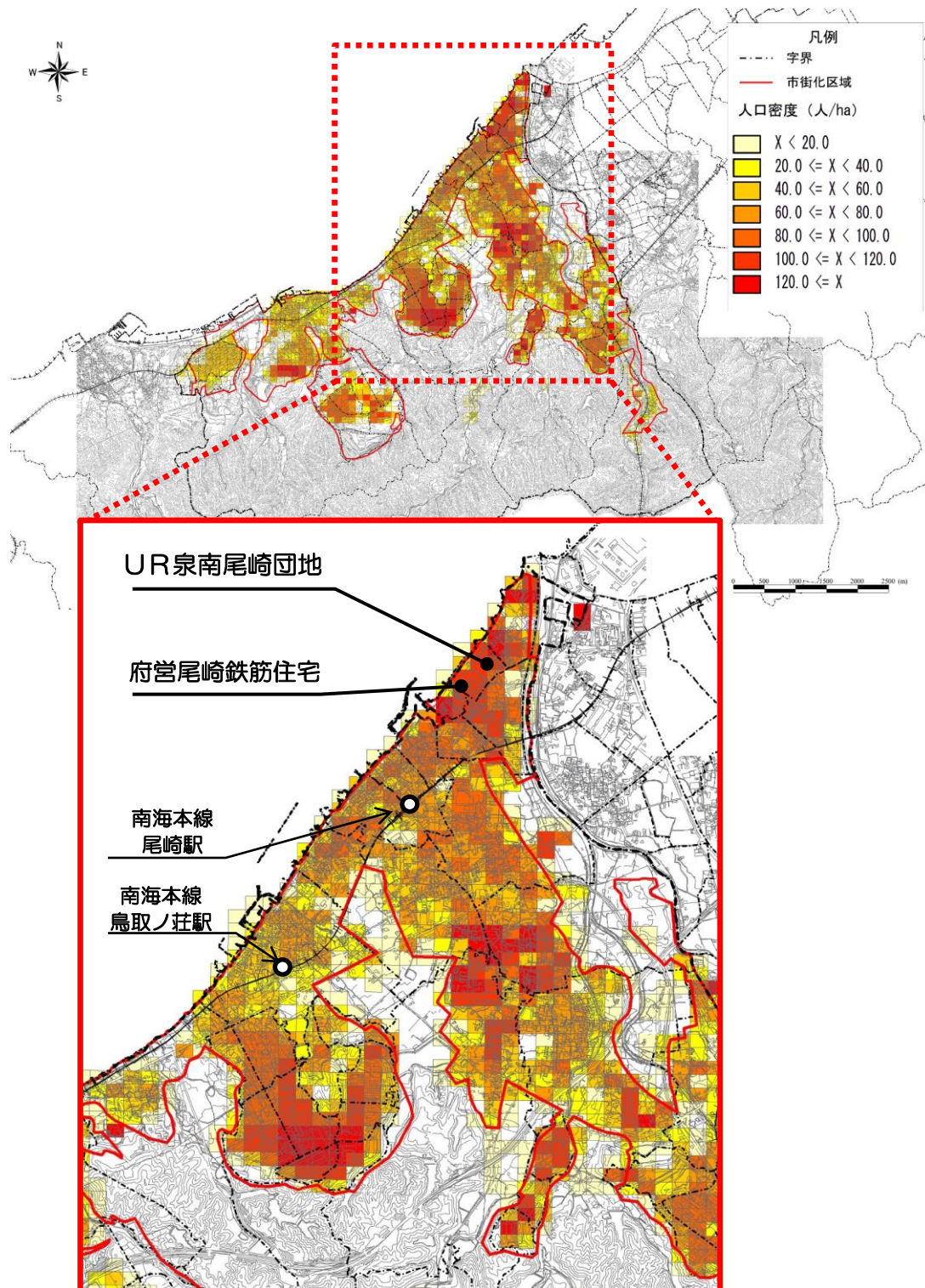


※バス利用実態調査結果 (2017 (平成 29) 年 4 月 24 日 (月) 実施)

図 3.1 コミュニティバス「さつき号」コース別利用者数

3.2 尾崎地区

人口密度の高い地区（府営尾崎鉄筋住宅、UR泉南尾崎団地）がありますが、鉄道駅に近く、コミュニティバス「さつき号」尾崎コースの利用者数は6コース中最も少なくなっています。



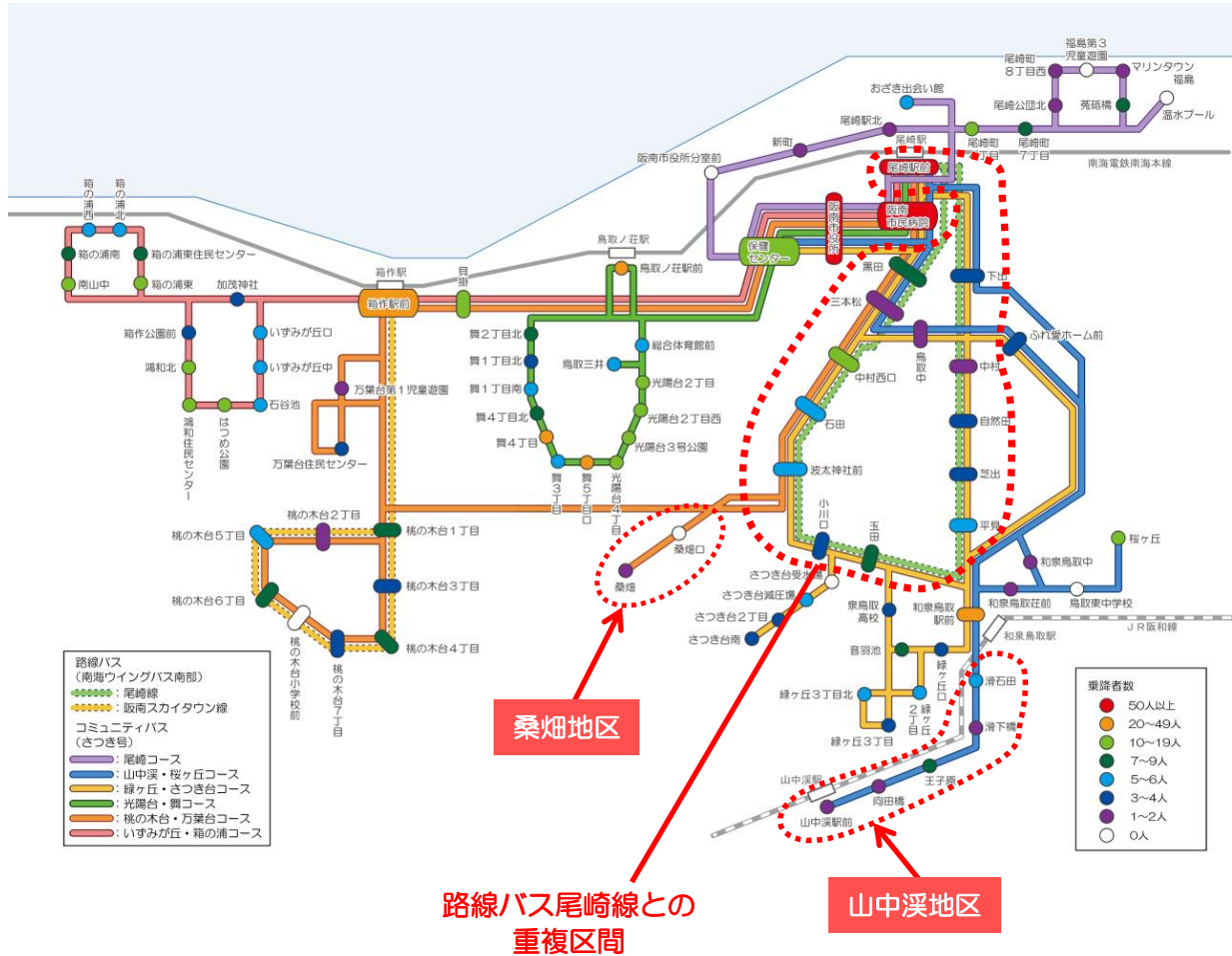
出典：阪南市立地適正化計画（2018（平成30）年8月 阪南市）

図 3.2 2010（平成22）年人口密度図〔100mメッシュ単位〕

3.3 東鳥取地区

山中溪地区や桑畑地区は、コミュニティバス「さつき号」の利用者が少なく、山中溪・桜ヶ丘コースは起終点の尾崎から距離も長大となっています。

路線バス尾崎線とコミュニティバス「さつき号」(山中溪・桜ヶ丘コース、緑ヶ丘・さつき台コース、桃の木台・万葉台コース)が重複して運行し、阪南スカイタウン線と比較すると、尾崎線は自由目的移動が多い傾向にあります。

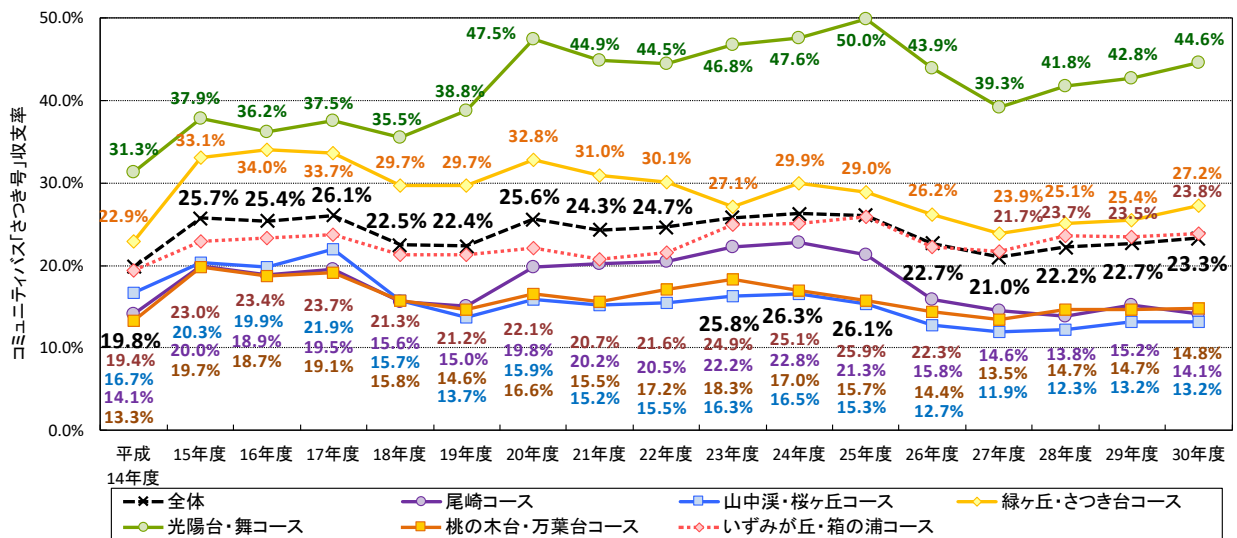


※バス利用実態調査結果 (2017 (平成 29) 年 4 月 24 日(月)実施)

図 3.3 コミュニティバス「さつき号」 バス停別乗降人員

3.4 西鳥取地区

光陽台・舞地区は、コミュニティバス「さつき号」(光陽台・舞コース)の利用者数が多く、収支率が最も高くなっています。



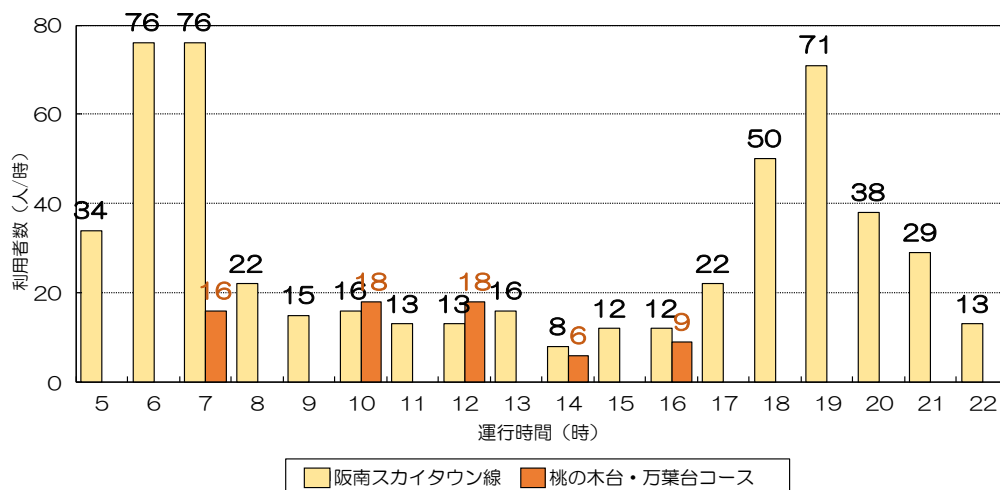
※コミュニティバス「さつき号」は、2003(平成15)年2月1日運行開始
2002(平成14)年度は、2003(平成15)年2月1日～3月31日までの実績値

図 3.4 コミュニティバス「さつき号」収支率の推移【再掲】

3.5 桃の木台地区

路線バス阪南スカイタウン線とコミュニティバス「さつき号」(桃の木台・万葉台コース)が重複して運行しています。

コミュニティバス「さつき号」の運行時間帯では、路線バス利用者の方が多く、目的地は箱作駅前が多くなっています。

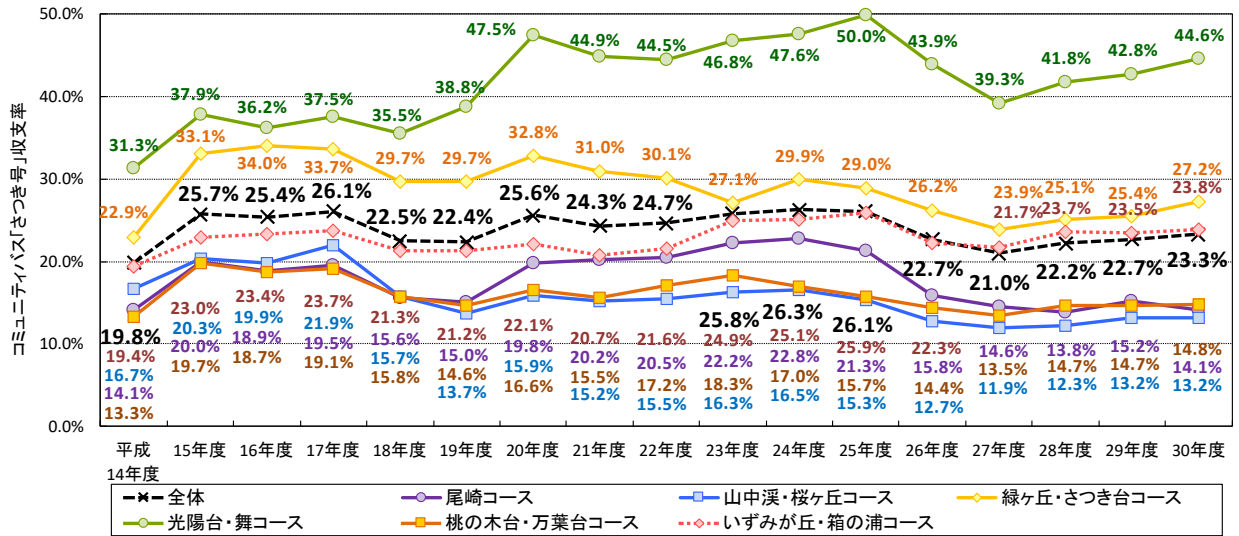


※バス利用実態調査結果 (2017(平成29)年4月24日(月)実施)

図 3.5 時間帯別利用者数
(路線バス阪南スカイタウン線・コミュニティバス「さつき号」桃の木台・万葉台コース)

3.6 下荘地区

コミュニティバス「さつき号」(いずみが丘・箱の浦コース)は、利用者数は2番目に多いですが、6コース中最も長大路線であるため、コース別収支率が低くなっています。



※コミュニティバス「さつき号」は、2003（平成15）年2月1日運行開始
2002（平成14）年度は、2003（平成15）年2月1日～3月31日までの実績値

図 3.6 コミュニティバス「さつき号」収支率の推移【再掲】

・用語集

*1：モータリゼーション（P1）

自家用車が普及して日常生活に深く入り込むこと。車社会化。

*2：分担率（P1）

ある交通手段のトリップ数が、全交通手段のトリップ数に占める比率のこと。

*3：路線バス（P1）

乗合バスの1つであり、正式には一般乗合旅客自動車運送事業といい、道路運送法による事業の経営許可、運賃・料金の認可・届出等が必要となる。本市では、尾崎線、阪南スカイタウン線、イオン尾崎線の3路線が南海ウイングバス南部（株）により、運行されている。

*4：コミュニティバス（P1）

交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客自動車運送事業者への委託等により運送を行う乗合バス、もしくは市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村有償運送等によって運行するもの。

*5：交通政策基本法（P2）

我が国における初めての交通政策に関する基本法制として、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念、基本的な施策、国及び地方公共団体の責務、交通政策基本計画の策定等について定めた法律のこと（平成25年法律第92号）。2013（平成25）年12月に公布・施行された。

*6：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（P2）

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための定められた法律のこと（平成19年法律第59号）。2014（平成26）年11月の改正により、市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。

*7：コンパクトシティ（P4）

郊外への都市的土地利用の拡大の抑制、中心市街地の活性化等を図るため、暮らしに必要な諸機能が近接し、効率的で持続可能な都市政策のこと。また、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設にアクセスできるなど、コンパクトシティ政策と連携し地域公共交通ネットワークの再編を行うことを「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」という。

*8：インテグレーション（integration）（P5）

統合、融合、融和等のこと。本計画では、融合という意味で使用。

***9：高齢化率（P19）**

65歳以上人口が総人口に占める割合。世界保健機構（WHO）や国連の定義によると、高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」という。

***10：交通結節点（P20）**

複数の交通機関を利用する場合に乗換え・乗継が行われる場所や施設のこと。

***11：PDCAサイクル（P31）**

Plan（計画）、Do（実施）、Check（評価）、Action（改善）の頭文字を揃えたもので、計画、実施、評価、改善の流れを次の計画に活かしていくプロセスのこと。

***12：代表交通手段（P41）**

1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、上位となる交通手段をいう。第5回近畿圏パーソントリップ調査での優先順位は、航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順であり、最上位のものを代表交通手段としている。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会HP

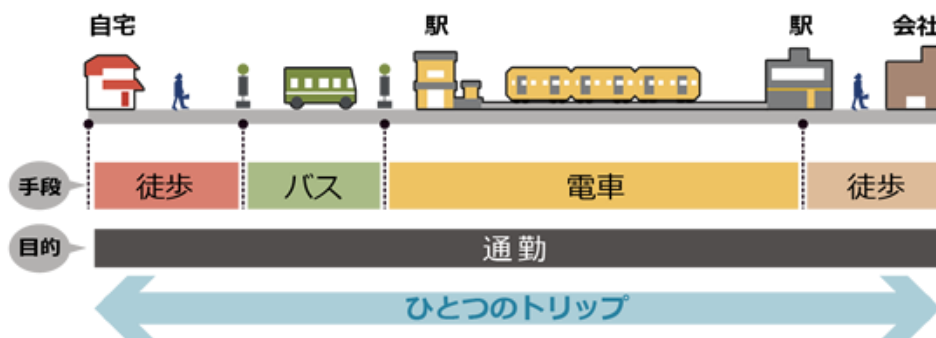
図. 代表交通手段の優先度

***13：発生集中量（P41）**

ある地域から出発したトリップのトリップエンド数（発生量）と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数（集中量）の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド）という。

***14：トリップ（P41）**

人が通勤や買い物など、ある目的をもってある地点からある地点まで移動することをいう。1回の移動でいくつかの交通手段を乗換えた場合も1つのトリップと数える。

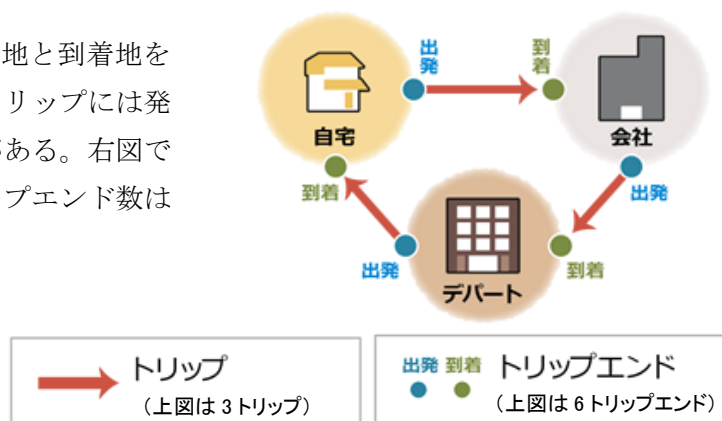


出典：京阪神都市圏交通計画協議会HP

図. トリップの一例

*15：トリップエンド（P41）

1つのトリップにおける出発地と到着地を「トリップエンド」という。1トリップには発と着の2つのトリップエンドがある。右図で見ると、トリップ数は3、トリップエンド数は6となる。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会HP

図. トリップとトリップエンド

*16：パーソントリップ調査（P41）

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調べるアンケート調査のこと。交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、移動状況を把握することができる。

京阪神都市圏では、1970（昭和45）年に第1回パーソントリップ調査を実施し、その後10年間隔で実施してきた。最新の第5回調査（2010（平成22）年）では、近畿全域（2府4県）の調査対象世帯に対して、郵送で調査票を配布・回収する方法で実施し、約35万世帯、約74万人の方から回答を得ている。

*17：OD（P47）

出発地（O：Origin）と目的地（D：Destination）の間のこと。



阪南市イメージキャラクター
「はなてい」