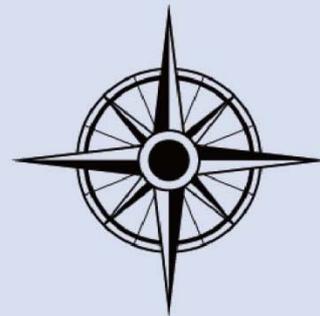


N



阪南市公共交通基本計画

- 本編 -



ごあいさつ

わが国を取り巻く昨今の社会経済情勢は大きく変化しています。特に急激な人口減少の進展に伴い、2050年には総人口が1億人を下回ることが推計されているなか、人口の地域的な偏在は、地方都市における都市機能の維持に大きな影響を及ぼすこととなり、今後、持続的な地域の維持が大きな課題であると考えられます。



一方で、急激な高齢化率の上昇により、世界のどの国も経験したことのない超高齢社会が我が国に到来しています。本市においても高齢者をはじめとした一人暮らし世帯の増加による地域でのつながりの希薄化や、生活困窮者の増加等、まさに市民生活に直結した課題に直面しています。

こうした諸課題が全国的に山積しているなか、交通に関する施策の推進は、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであるといった認識のもと、平成25年12月に交通政策基本法が公布されました。同法では、地方公共団体の責務として、市域における経済的・社会的諸条件に応じた施策を策定し、実施するものと明記されるとともに、施策の推進にあたっては、国、地方公共団体、交通事業者、住民その他の関係者が連携及び協働することにより、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進することが定められています。

阪南市公共交通基本計画は、同法の趣旨や本市を取り巻く社会経済情勢の変化を踏まえ、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、今後の本市の公共交通施策の推進に係る基本理念を定めるものです。

今後、施策を実施するにあたっては、本基本計画における基本理念の実現に向け、市・交通事業者・市民が相互に連携し、協働のもと、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取り組んでまいりますので、市民の皆様方におかれましては、施策の推進にあたりご理解・ご協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

結びに、本計画の策定にあたり、ご尽力を賜りました阪南市公共交通基本計画検討委員会委員、また、原案策定に際してご意見・ご提言を賜りました市民の皆様、関係団体・関係機関の皆様方に対しまして、心から感謝とお礼を申し上げます。

平成30年3月

阪南市長 水野謙二



目 次

1. 計画概要	1
1.1 背景と目的	1
1.2 本計画の位置づけ	1
1.3 対象とする区域	2
1.4 目標年度	2
2. 公共交通の現状等	3
2.1 上位計画・関連計画	3
2.1.1 阪南市総合計画	3
2.1.2 阪南市都市計画マスタープラン	5
2.1.3 阪南市立地適正化計画（平成30年度策定予定）	7
2.2 公共交通を取り巻く概況	8
2.2.1 市勢	8
2.2.2 土地利用状況	9
2.2.3 人口	11
2.3 公共交通の現状	14
2.3.1 鉄道	14
2.3.2 バス	16
2.3.3 タクシー	22
2.3.4 これまでの主な取組	23
2.3.5 自動車交通	25
2.4 パーソントリップ調査による人の動き	26
2.4.1 発生集中量の状況	26
2.4.2 代表交通手段の状況	26
2.4.3 高齢者の移動状況	27
2.4.4 子育て世代の移動状況	27
2.4.5 市内々と市内外の移動状況	28
2.4.6 鉄道駅端末交通手段の状況	29
2.4.7 休日トリップの状況	29
2.5 住民アンケート調査の結果概要	31
2.6 バス利用実態調査の結果概要	38
2.7 コミュニティバス「さつき号」利用者ヒアリング調査の結果概要	43
2.8 公共交通の現状等のまとめ	45
2.9 今後想定される主な問題	47
3. 公共交通に係る課題整理	48
3.1 上位計画における土地利用等の方針	48
3.2 将来的な移動ニーズ	49



3.3 公共交通の基本体系と課題整理	50
4. めざすべき公共交通体系の将来像	55
4.1 基本理念と基本方針	55
4.1.1 基本理念	55
4.1.2 基本方針	57
4.2 各主体の役割	58
4.3 めざすべき公共交通体系の将来像イメージ	59
5. 基本理念を実現するために必要な取組の方向性	60
5.1 取組の方向性	60
5.2 取組の方向性に沿った施策例	61
5.3 施策例の概要	62
5.4 施策例によるパッケージ化	78
5.4.1 広域基幹交通	78
5.4.2 市内基幹交通	79
5.4.3 地域内交通	80
6. 取組の推進	81
6.1 計画の推進・管理体制	81
6.2 評価指標の設定	82
6.2.1 指標・目標値の必要性	82
6.2.2 指標の位置づけ	82
6.2.3 指標の考え方	83
6.2.4 評価指標の設定	84
参考	88
阪南市公共交通基本計画検討委員会委員名簿	88
阪南市公共交通基本計画検討委員会の開催概要	89
阪南市公共交通基本計画検討委員会条例	90
阪南市公共交通基本計画検討委員会条例施行規則	92
用語集	93



1. 計画概要

1.1 背景と目的

全国的なモータリゼーション^{(*)1}の進展、少子高齢化^{(*)2}、人口減少などから公共交通利用者は減少傾向にあります。公共交通は、利用者の減少により、交通事業者の経営が圧迫され、減便や路線廃止等によるサービス低下が一層利用者減少を招く負の連鎖となるケースが見受けられます。

このようななか、平成25年12月に「交通政策基本法^{(*)3}」、平成26年5月に「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^{(*)4}」等の公共交通に関する法律が公布され、関連事業も創設されています。

本市においては、昭和40年代以降住宅団地開発が進展するとともに、主要な幹線道路である府道と歌山阪南線（旧国道26号）と第二阪和国道（国道26号）を基軸として、南北にラダー（はしご）状の道路網整備が進み、本市の都市機能は大きく向上してきました。一方で公共交通網として、鉄道は南海本線とJR阪和線の2路線が運行し、路線バス^{(*)5}は、本市の中心である南海本線尾崎駅からJR和泉鳥取駅周辺や泉南市を結ぶ系統と、南海本線箱作駅から平成8年にまちびらきした阪南スカイタウンを結ぶ路線の3路線により市内の公共交通網が形成されています。

本市は、これまで「阪南市都市計画マスタープラン」に掲げる「すべての人が活動・移動しやすいまちづくり」の方針に基づき、コミュニティバス^{(*)6}運行補助事業、南海本線鳥取ノ荘駅及びJR和泉鳥取駅のバリアフリー^{(*)7}化工事、駅周辺道路整備等の各種公共交通施策に取り組んできたところです。

しかしながら、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ためには、本市の玄関口であり中心市街地である南海本線尾崎駅周辺の賑わい機能の強化を見据えたすべての人々が活動しやすいための環境整備と併せて、加齢に伴い自動車を運転できなくなる市民の移動手段の確保が今後の課題であり、公共交通利用による外出機会の増加を図ることで、徒歩による移動量の増加に伴う市民の健康増進、交流の活性化、目的地付近の滞留による賑わいづくり等が期待できるものと考えられます。

こうしたことを踏まえ、今後まちづくりに関する施策と連携した、将来にわたって持続可能な本市の公共交通のあり方を示す『阪南市公共交通基本計画』を策定するとともに、「阪南市総合計画」など上位計画と一体性をもち、将来の都市像を実現させるための交通面からの施策を推進するものです。

1.2 本計画の位置づけ

阪南市公共交通基本計画は、「阪南市総合計画」、「阪南市都市計画マスタープラン」及び「阪南市総合戦略」など上位・関連計画と整合を図りつつ、「阪南市立地適正化計画（平成30年度策定予定）」との連携による阪南市における公共交通のマスタープランとして策定します。

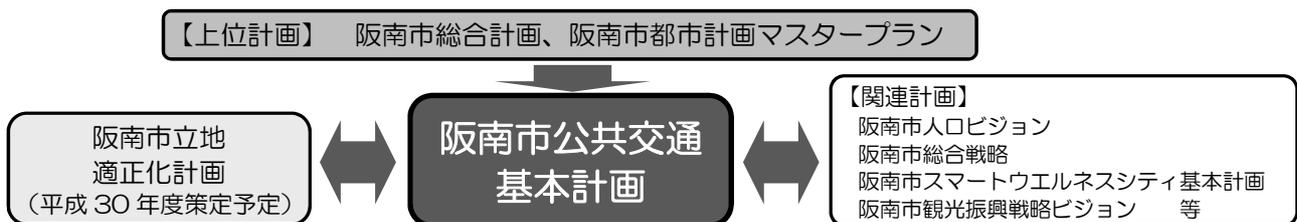


図 1.1 本計画の位置づけ

(*) 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。

1.3 対象とする区域

阪南市公共交通基本計画で対象とする区域は、「阪南市全域」とします。

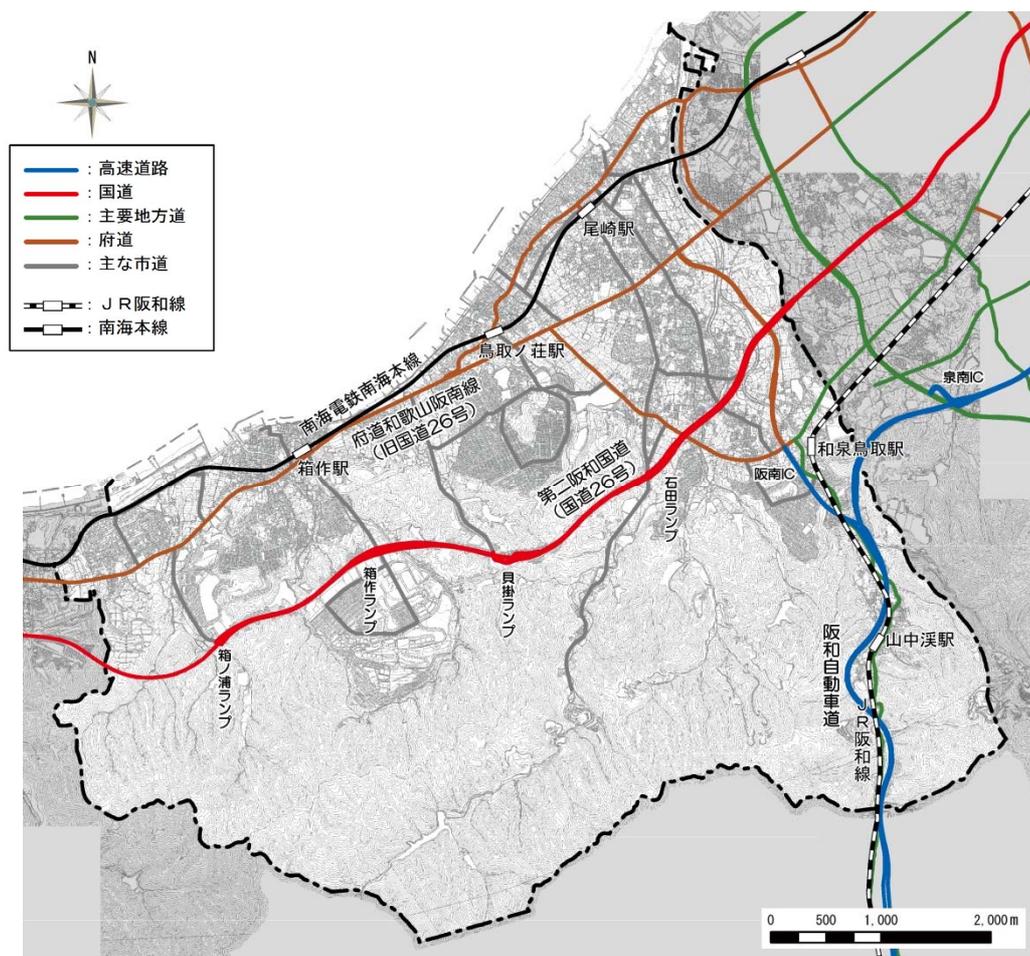


図 1.2 対象とする区域

1.4 目標年度

阪南市公共交通基本計画の期間は、策定の次年度である平成 30 年度（2018 年度）を開始年度とし、公共交通サービスの前提となる人口や施設立地の変化等を踏まえ、10 年後の平成 39 年度（2027 年度）を目標年度とします。

また、目標の達成状況や社会・経済情勢などの変化への対応や上位計画の計画期間を考慮して、概ね 5 年を見直しを行っていくものとします。

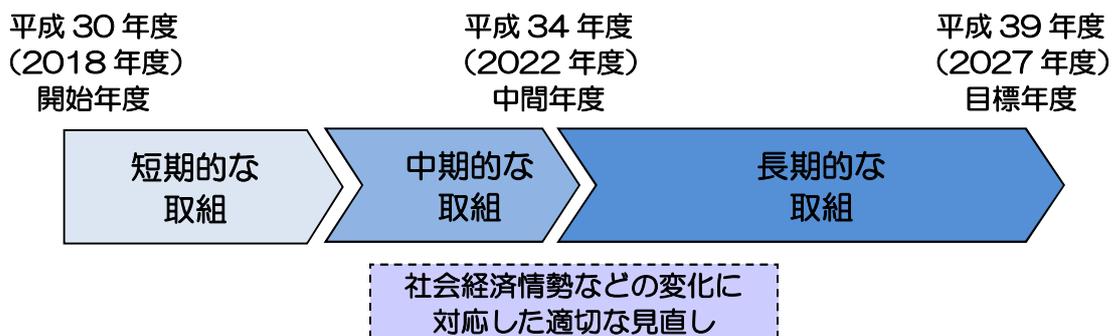


図 1.3 目標年度

2. 公共交通の現状等

2.1 上位計画・関連計画

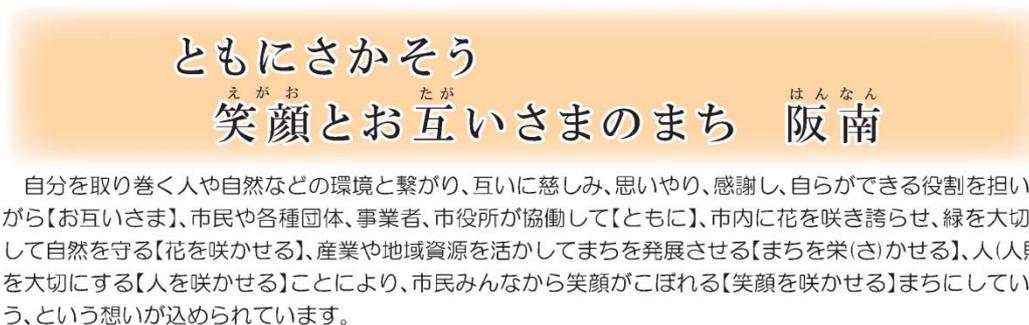
2.1.1 阪南市総合計画

阪南市総合計画は、平成24年3月に策定し、将来の都市像「ともにさかそう笑顔とお互いさまのまち 阪南」の実現に向けた7つの基本目標を定め、互助、共助の精神のもと、市民や各種団体、事業者、市役所の協働によるまちづくりを推進することを定めています。

また、土地利用構想において、まちづくりの拠点や拠点相互の有機的な連携を図るための連携軸を設定することにより、地域資源をより一層活用し、地域活性化をけん引し、効率的、効果的な施策を展開することを掲げています。

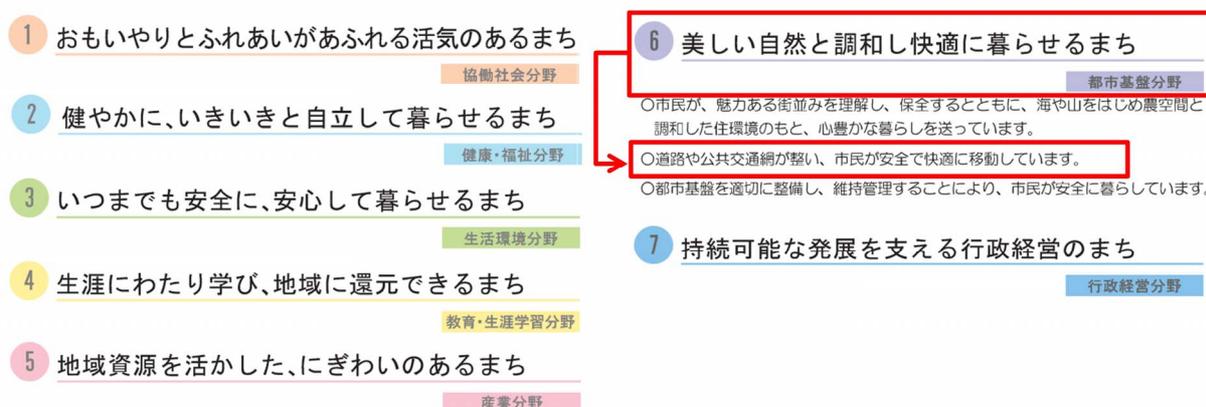
具体的には、本市の玄関口である南海本線尾崎駅周辺について、中心市街地にふさわしい魅力と賑わいのあるまちづくりを進めるとともに、市内外との交流機能や各拠点のアクセスを強化するための主要拠点として位置づけています。また、南海本線尾崎駅周辺や近隣都市との市民の生活動線として、広域幹線道路や鉄道などの公共交通のネットワーク化を進め、市民の利便性を向上させ、市民生活の活性化を図る観点から都市連携軸を設定しています。

総合計画は、本市における上位計画であることから、本計画についても総合計画との整合を図ります。



出典：阪南市総合計画（平成24年3月 阪南市）

図 2.1 総合計画における将来の都市像



出典：阪南市総合計画（平成24年3月 阪南市）

図 2.2 総合計画における7つの基本目標と公共交通に関する施策のめざす姿

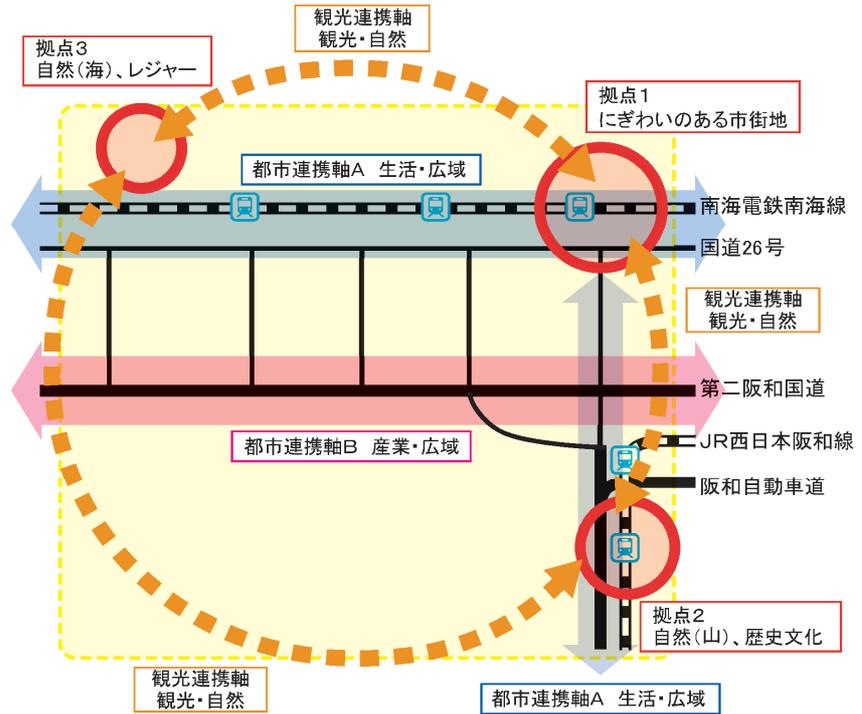


拠点

市域に分散する地域資源を、より一層活かした土地利用を図るため、地域活性をけん引する拠点として、市域の中心市街地である「尾崎駅周辺」、歴史文化や自然が多く残る「山中溪周辺」、リゾート・レクリエーション機能を有する「せんなん里海公園周辺」をまちづくりの拠点として設定します。

軸連携

市全域の活性化を促すため、地域活性のけん引役となる各拠点の機能を補完し、また、周辺都市との地域連携を踏まえた土地利用を図り、拠点相互の有機的な連携を図るための連携軸を設定します。



出典：阪南市総合計画（平成24年3月 阪南市）

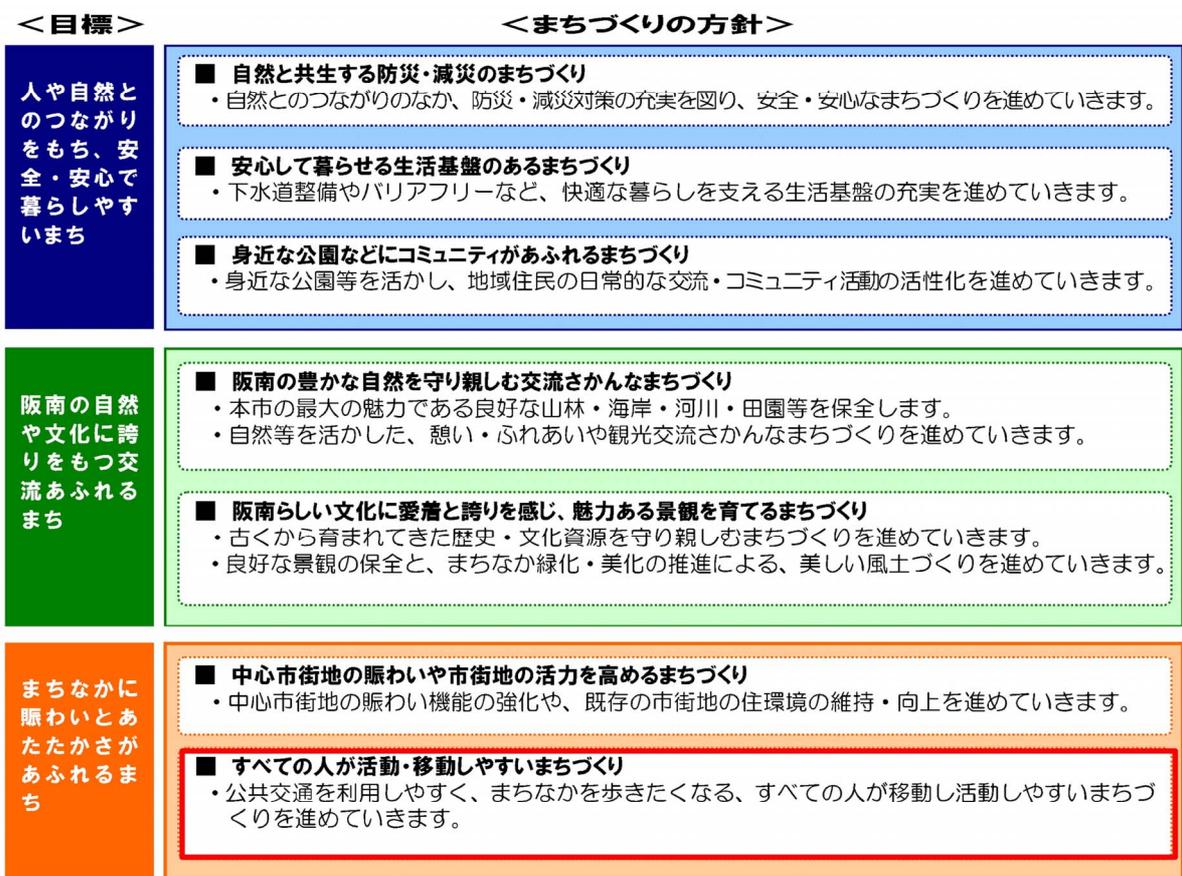
図 2.3 総合計画における拠点や連携軸の位置づけ

2.1.2 阪南市都市計画マスタープラン

阪南市都市計画マスタープランは、平成24年3月に策定し、3つの「都市づくりの目標」と7つの「まちづくりの方針」を設定しており、市民と行政が協働して、将来の都市像の実現をめざすものとしています。

3つの目標の一つに「まちなかに賑わいとあたたかさがあふれるまち」を掲げており、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ものとしています。

また、この目標の実現に向けた将来のまちや暮らしのイメージとして、高齢者や子ども連れも含めて、まちなかで活動する人で賑わっていると同時に、市民みんなが公共交通の利用促進を実践し、公共交通が便利なまちを支えるものとしています。



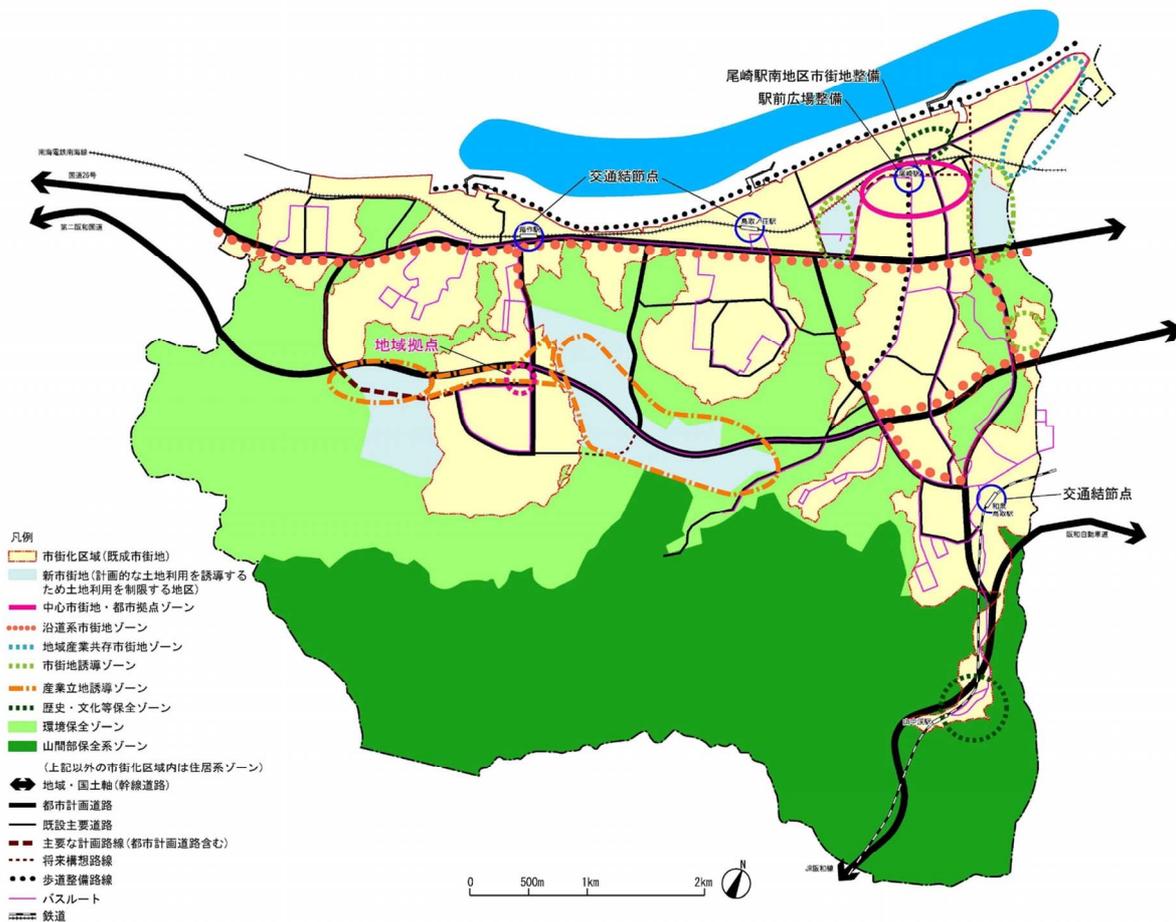
<将来のまちや暮らしのイメージ>

- 鉄道やバスを利用しやすく、バリアフリーの環境が整った駅周辺に、多くの人が住み、高齢者や子ども連れも含めて、まちなかを活動する人で賑わっています。市民みんなが、公共交通の利用促進を実践し、みんなで「公共交通が便利なまち」を支えています。

出典：阪南市都市計画マスタープラン（平成24年3月 阪南市）

図 2.4 都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標とまちづくりの方針

また、都市計画マスタープランでは、今後の土地利用及び道路・交通体系の方針図において、地域・国土軸として広域的な移動の役目を果たす2本の都市計画道路と、それらをラダー（はしご）状に南北に結ぶ都市計画道路である都市の骨格や地域拠点、交通結節点（*8）について示しています。



出典：阪南市都市計画マスタープラン（平成 24 年 3 月 阪南市）

図 2.5 都市計画マスタープランにおける土地利用及び道路・交通体系の方針図

2.1.3 阪南市立地適正化計画（平成 30 年度策定予定）

今後さらに人口減少、少子高齢化が進み人口密度が低下するなか、地域の活力を維持するとともに医療、福祉、商業等の生活機能を確保し、公共交通と連携したまちづくりを進めるため「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」をめざし、都市機能が集まる中心拠点と、生活圏域ごとに特徴や個性をもったそれぞれの拠点を公共交通で往来することにより、多世代がともに移動し、交流できるまちづくりをめざします。

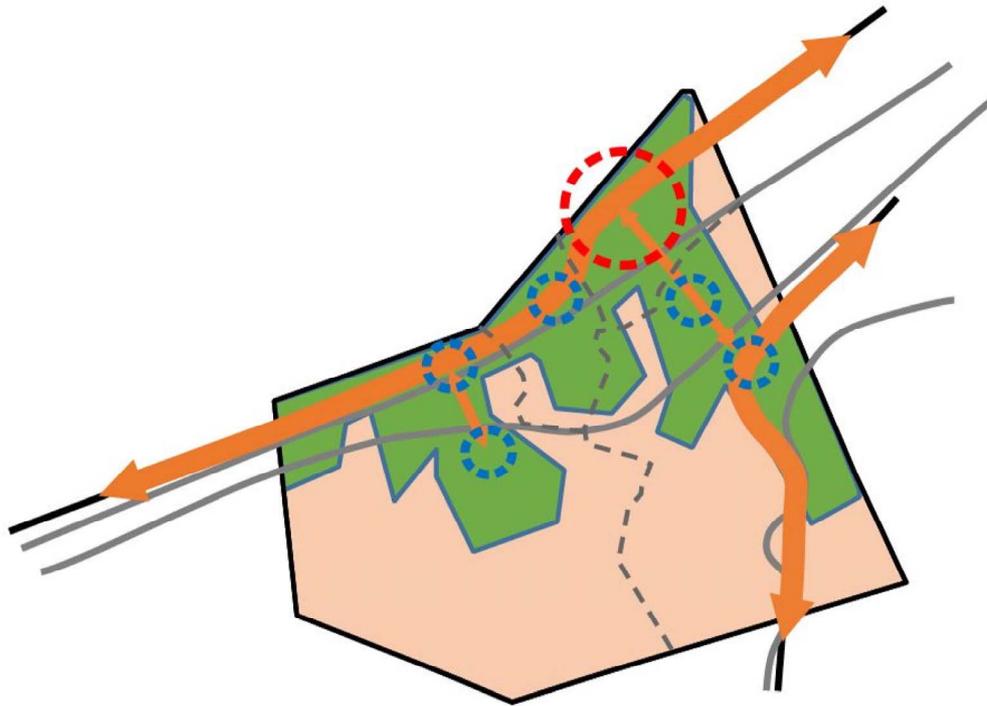
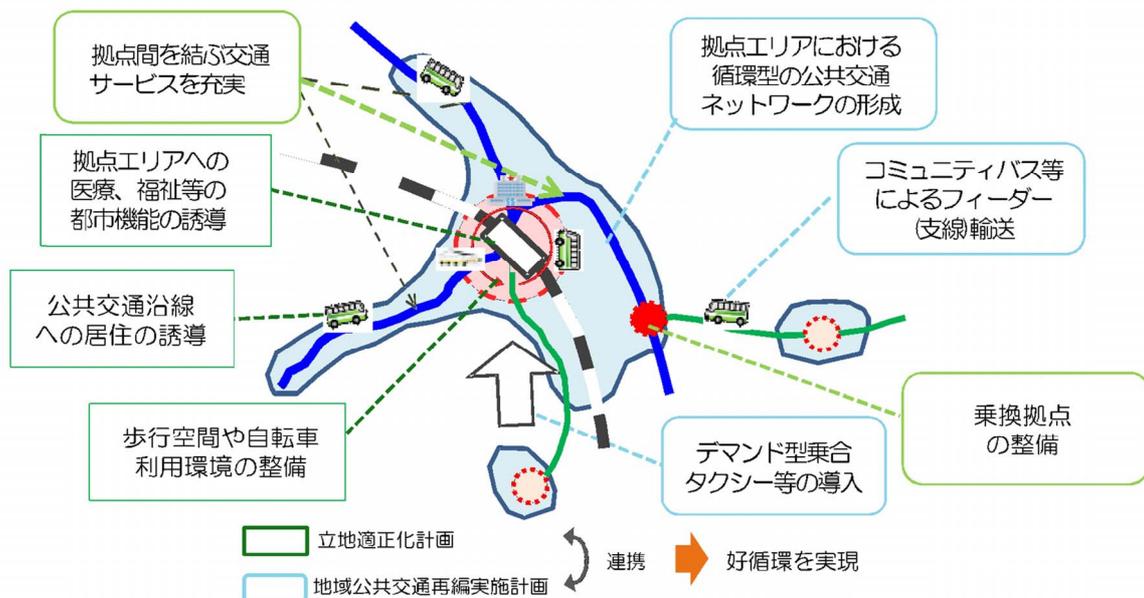


図 2.6 めざすべき本市の都市構造のイメージ



出典：「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレット（平成 26 年 8 月 1 日時点版 国土交通省総合政策局）

図 2.7 【参考】国におけるコンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりイメージ

2.2 公共交通を取り巻く概況

2.2.1 市勢

(1) 阪南市の位置

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 2.8 阪南市の位置



2.2.2 土地利用状況

(1) 土地利用

中心市街地である南海本線尾崎駅周辺は、市役所・病院等の公共施設や商業・業務施設が一定集積していますが、近年は小売店舗の閉鎖等、商業機能の低下が見受けられます。

和泉山脈山麓の丘陵部には、高度経済成長期以降に開発された住宅地が広がっています。

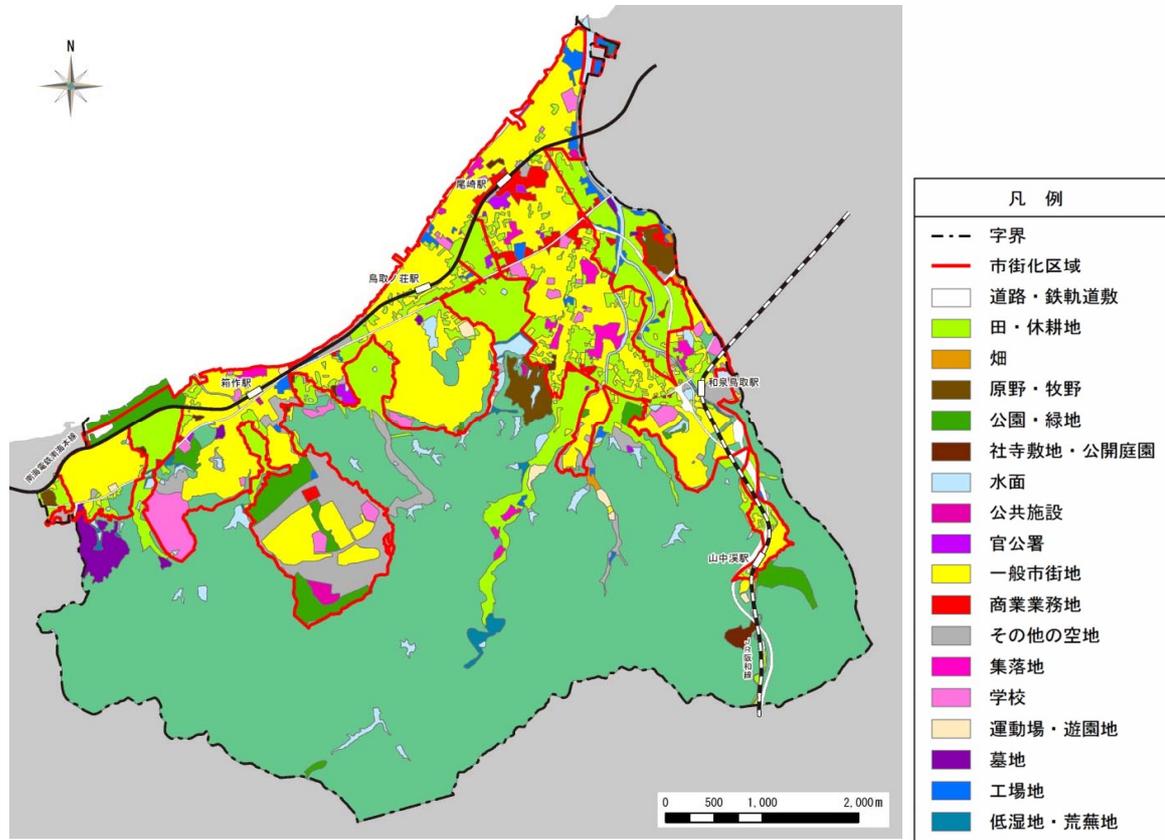


図 2.9 土地利用図

■ 阪南市役所



■ 阪南市民病院



■ 南海本線尾崎駅前の様子



■ 丘陵部に広がる住宅地



(2) 主な施設の立地状況

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。駅から離れた住宅地でも、商業施設や医療施設が立地していますが、商業施設がない地域も一部見受けられます。

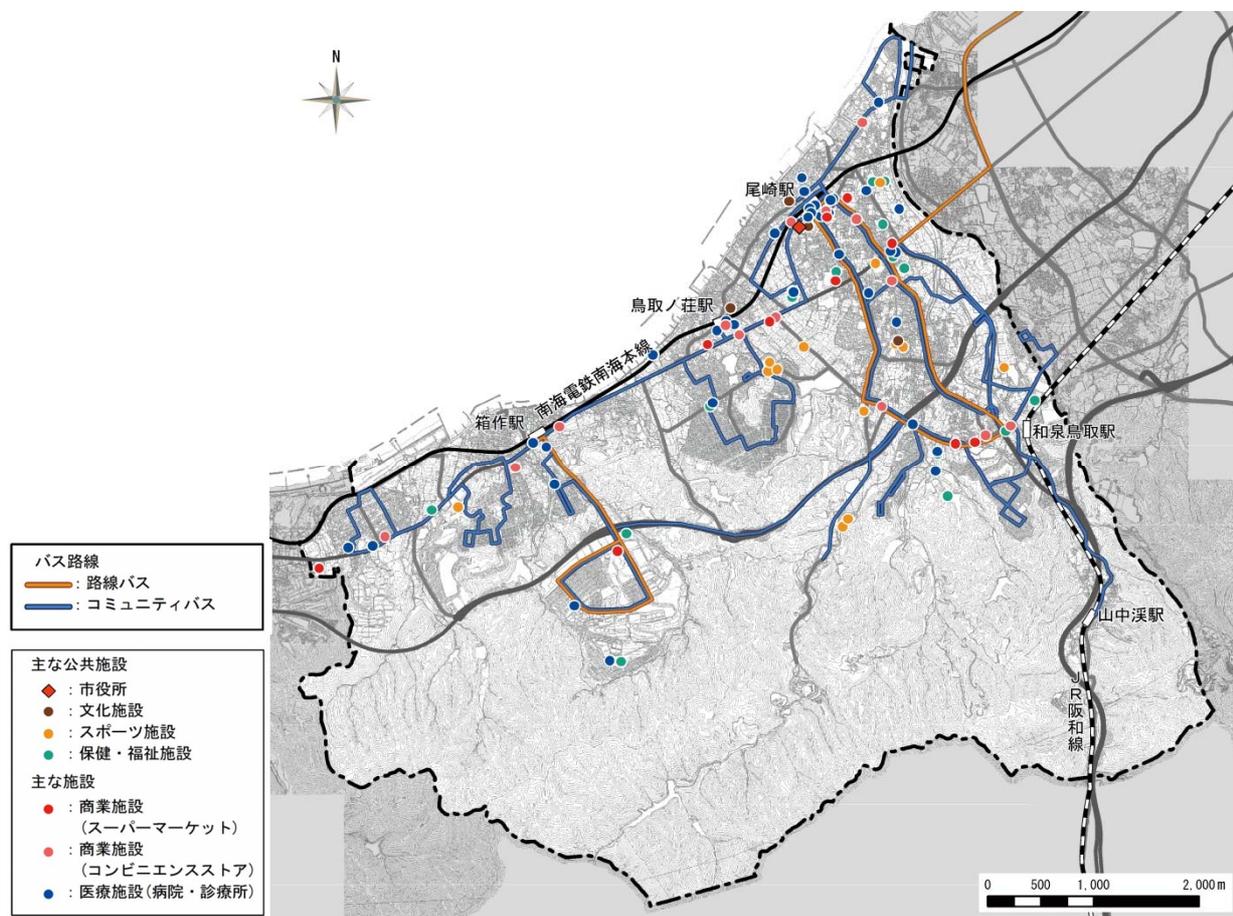
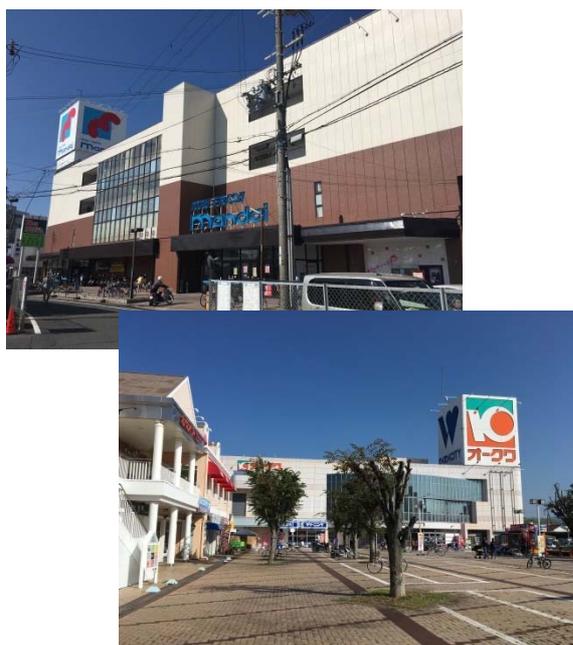


図 2.10 主な施設の立地状況

■ 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



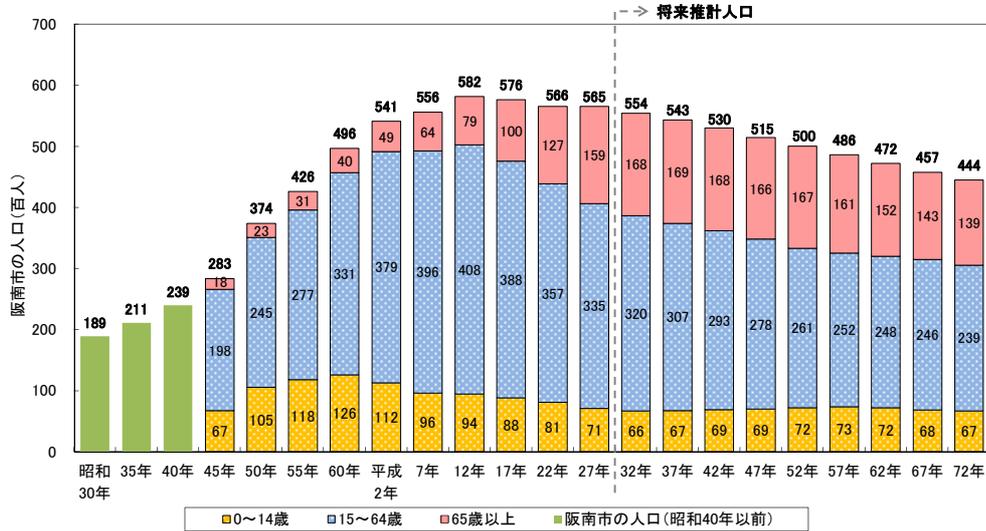


2.2.3 人口

(1) 人口の推移

平成 27 年の人口は約 5.7 万人で、近年は減少傾向にあり、今後も生産年齢層人口の減少とともに、人口がさらに減少するものと推計されています。

また、少子高齢化が進行しており、将来はさらに高齢化が進行すると推計されています。

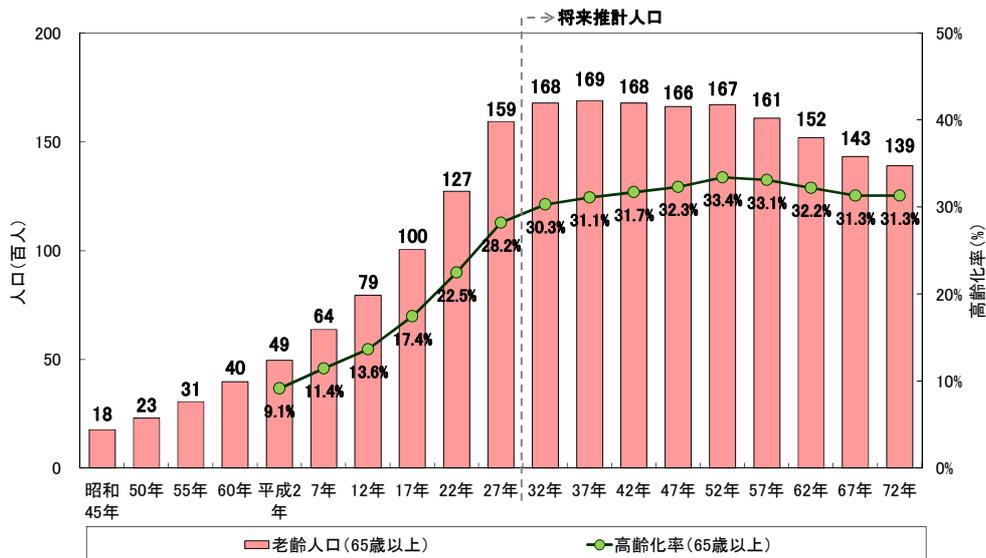


出典：国勢調査（昭和 30 年～平成 22 年）、住民基本台帳（平成 27 年 9 月末現在）、
 阪南市人口ビジョン（平成 27 年 10 月 阪南市）（平成 32 年以降）

図 2.11 年齢3区分別人口の推移と将来推計

(2) 高齢者数の推移

本市の高齢化率^(*10)は 28.2%（平成 27 年）で、今後は 33.4%（平成 52 年）まで増加し、その後は減少する見込みと推計されています。



出典：国勢調査（昭和 30 年～平成 22 年）、住民基本台帳（平成 27 年 9 月末現在）、
 阪南市人口ビジョン（平成 27 年 10 月 阪南市）（平成 32 年以降）

図 2.12 高齢者人口と高齢化率の推移と将来推計

(3) 町丁目別に見た高齢化率

高度経済成長期に開発された丘陵部の住宅地や山間地の集落は、高齢化率が高い状況にあります。

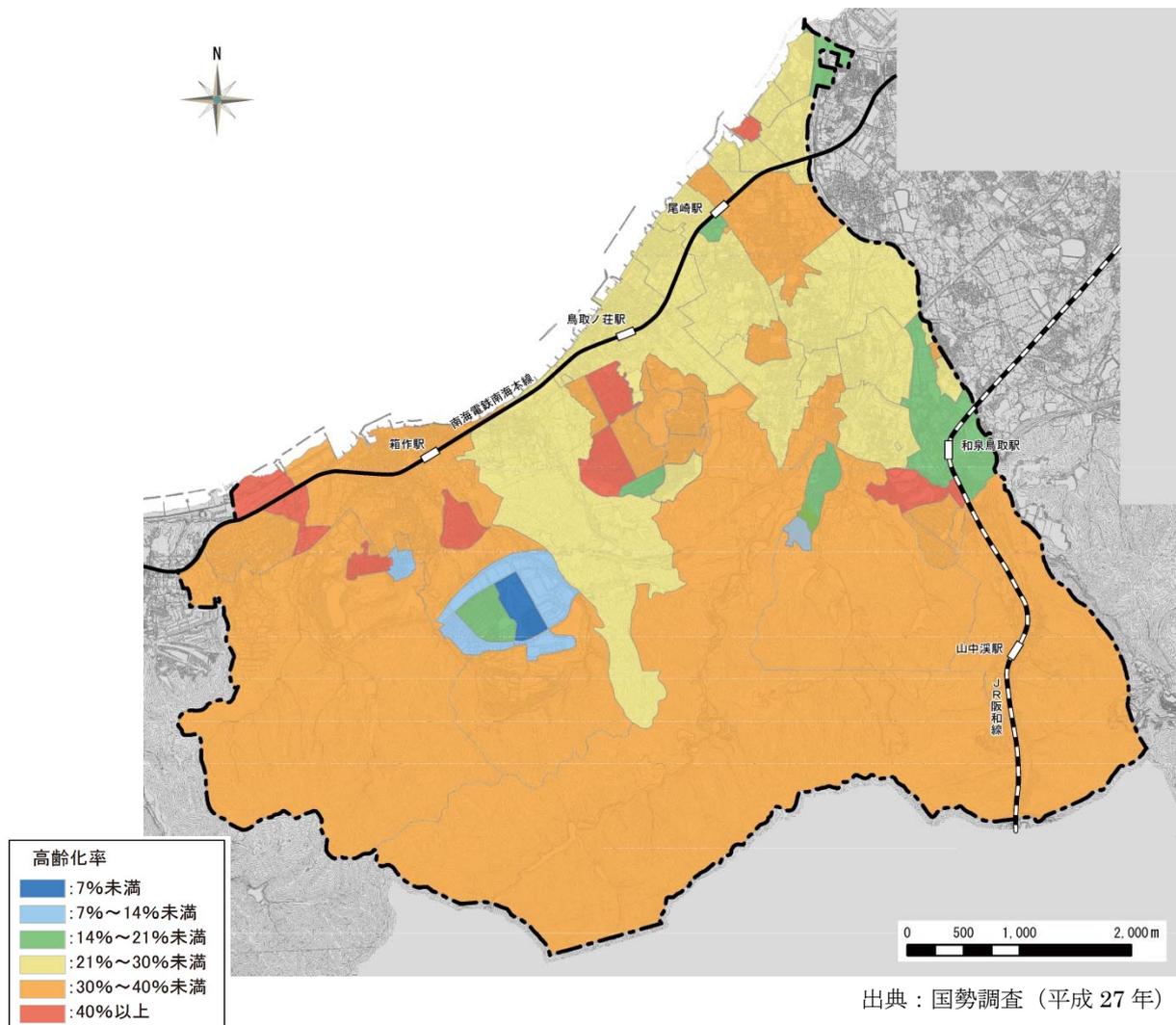


図 2.13 町丁目別高齢化率

■ 高度経済成長期に開発された丘陵部の住宅地

○ 舞地区

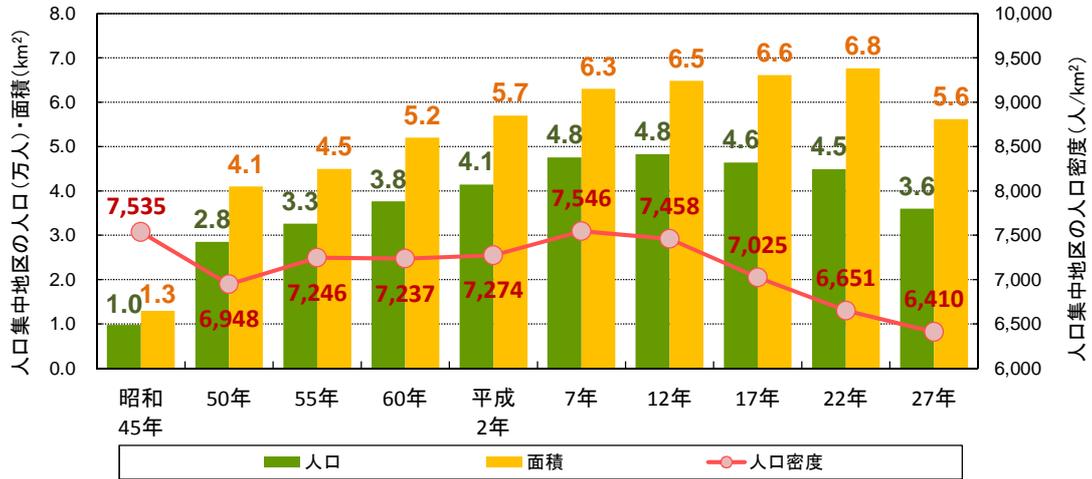




(4) D I D地区の推移

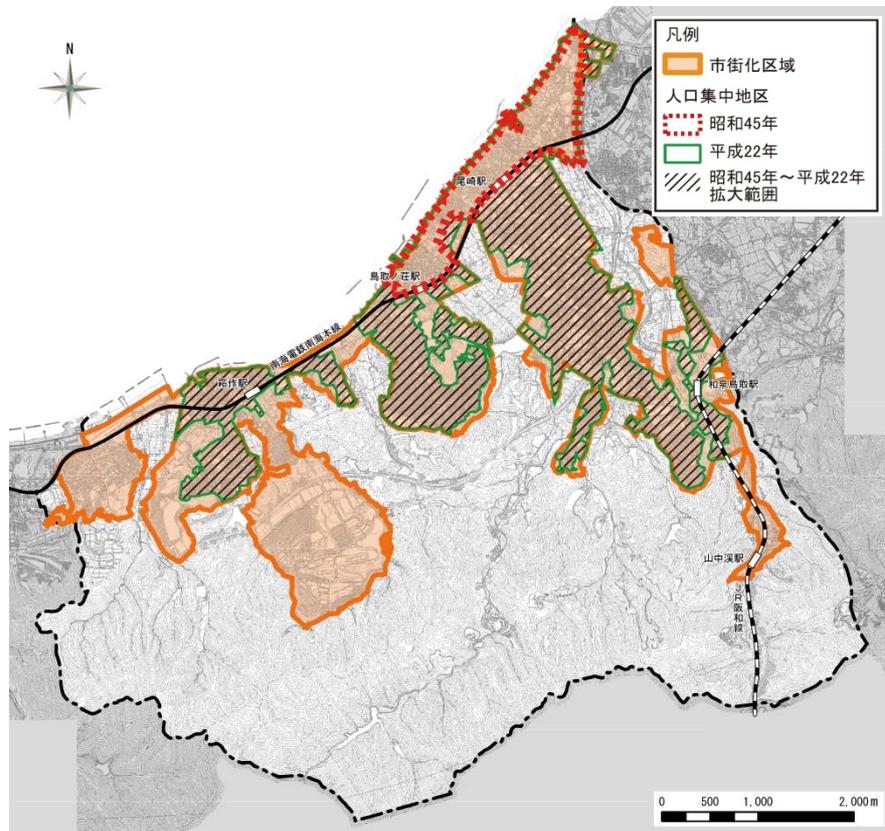
昭和45年における人口集中地区(D I D地区)^(*11)は、南海本線尾崎駅周辺の約1.3km²で、平成22年には市街地が広がり約6.8km²まで拡大していましたが、平成27年には5.6km²に縮小しています。

本市の人口密度は、ピーク時の平成7年の7,546人/km²から平成27年には6,410人/km²に減少しており、拡大した市街地で今後人口が減少すると、さらに低密度化が進むことが懸念されます。



出典：国勢調査（昭和45年～平成27年）

図 2.14 D I D地区の人口・面積・人口密度の推移



出典：国勢調査（昭和45年、平成22年）

図 2.15 D I D地区の推移

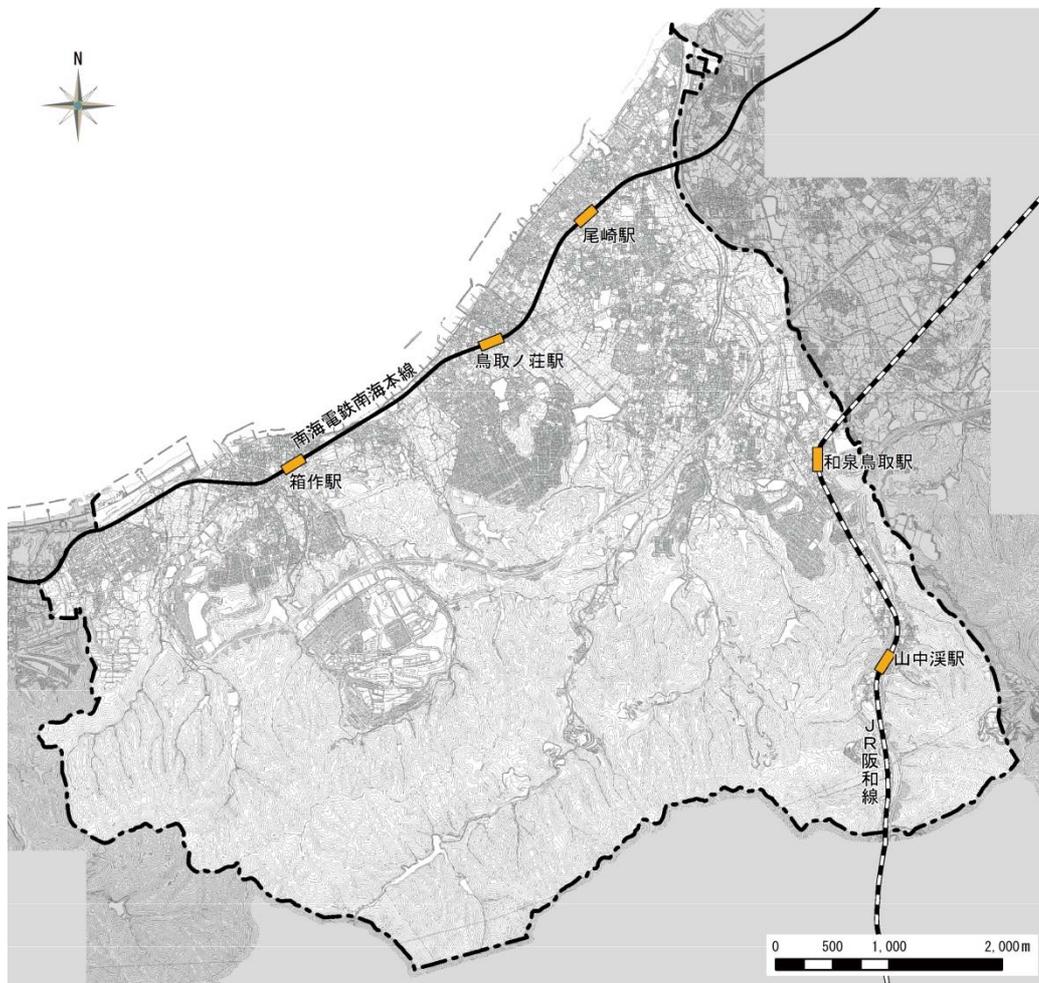
2.3 公共交通の現状

2.3.1 鉄道

(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阪和線が市城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 2.16 鉄道ネットワーク図

■南海電鉄南海本線



■J R阪和線

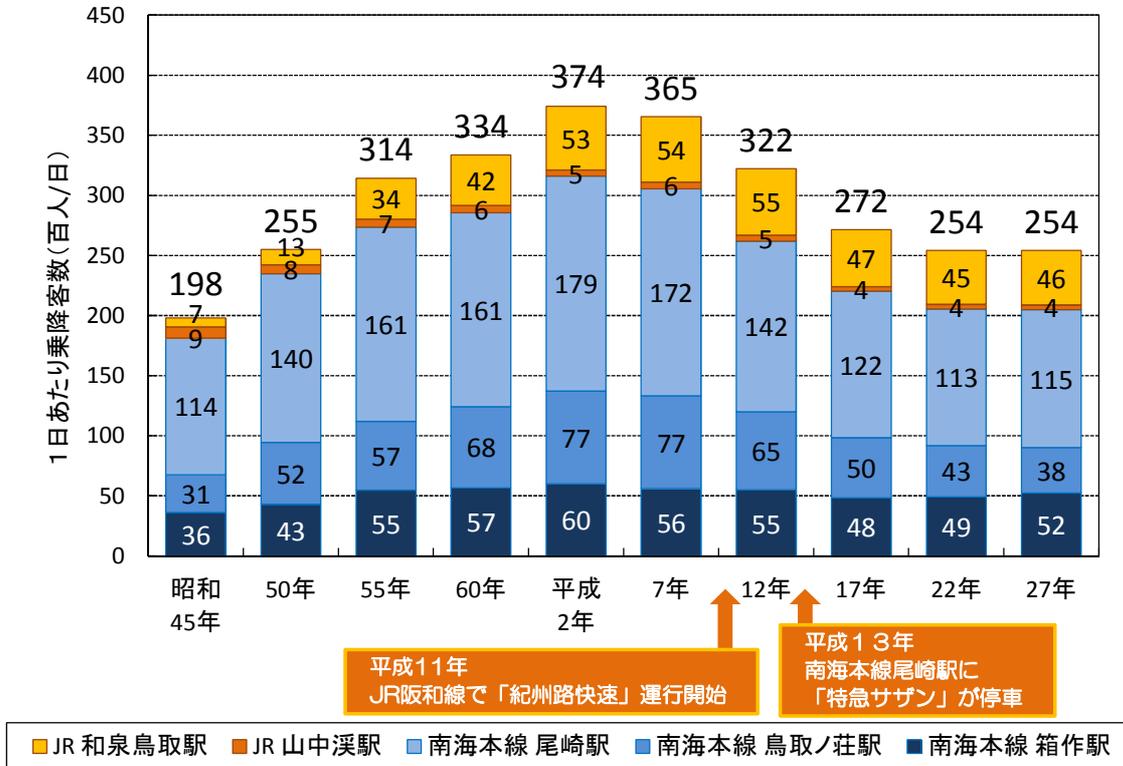




(2) 鉄道駅別乗降者の推移

市内における鉄道駅の乗降者数は、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和泉鳥取駅は平成12年をピークに減少し、南海本線尾崎駅は平成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、S45～S55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（昭和46年度～平成28年度）

図 2.17 鉄道駅別乗降者数の推移

■ JR和泉鳥取駅



■ 南海本線尾崎駅

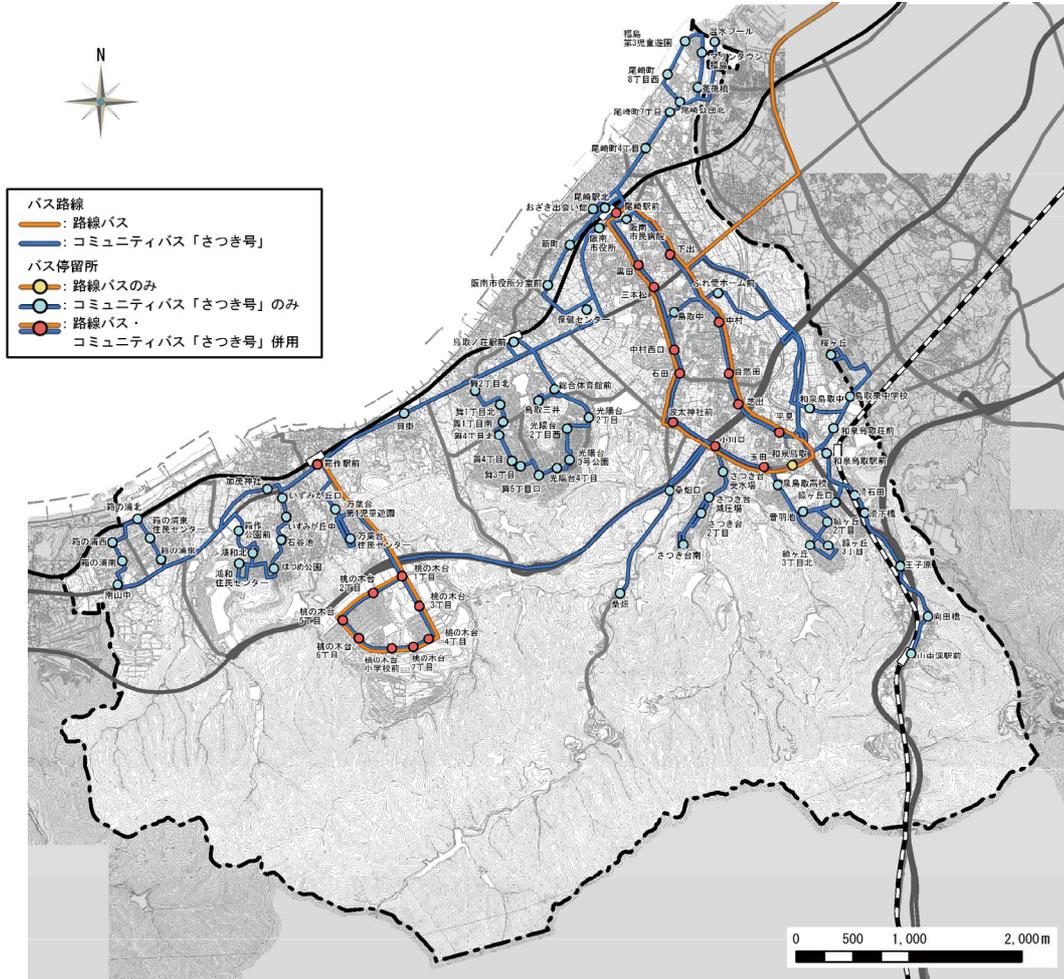


2.3.2 バス

(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。



出典：南海ウイングバス南部株式会社HP

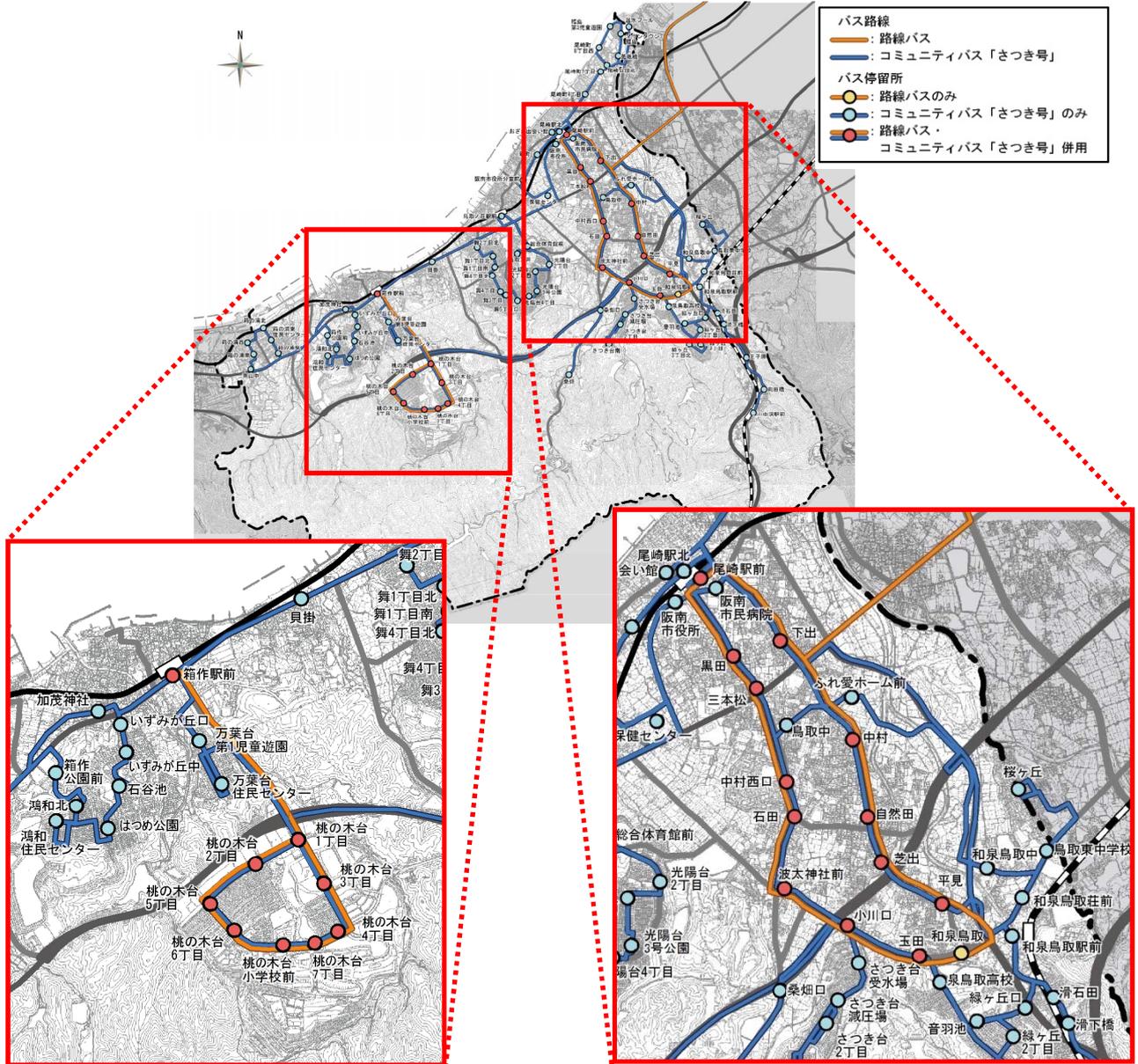
図 2.18 バスネットワーク図

■路線バス



■コミュニティバス「さつき号」





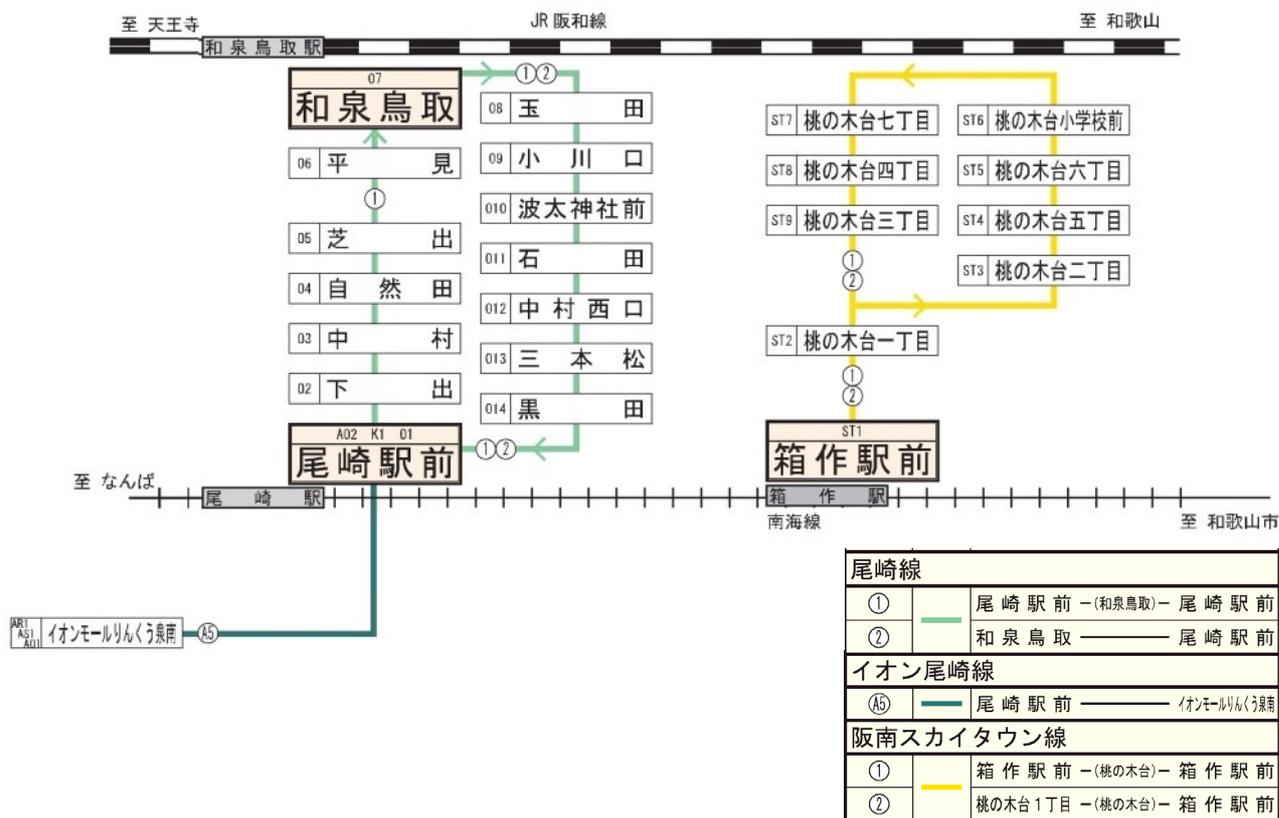
出典：南海ウイングバス南部株式会社HP

図 2.19 【参考】路線バスとコミュニティバス「さつき号」の重複区間の状況

(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、バス路線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 2.20 路線バスの路線図

■尾崎駅前バス停



■箱作駅前バス停





(3) コミュニティバス「さつき号」の運行状況

コミュニティバス「さつき号」は、主に市内地域と阪南市役所を結ぶ計6コースで運行しています。

市民の市街地への外出、公共施設利用のための交通手段を確保し、生活領域を拡大することを目的として、これまでの福祉バスを廃止し、平成15年2月から運行開始しています。

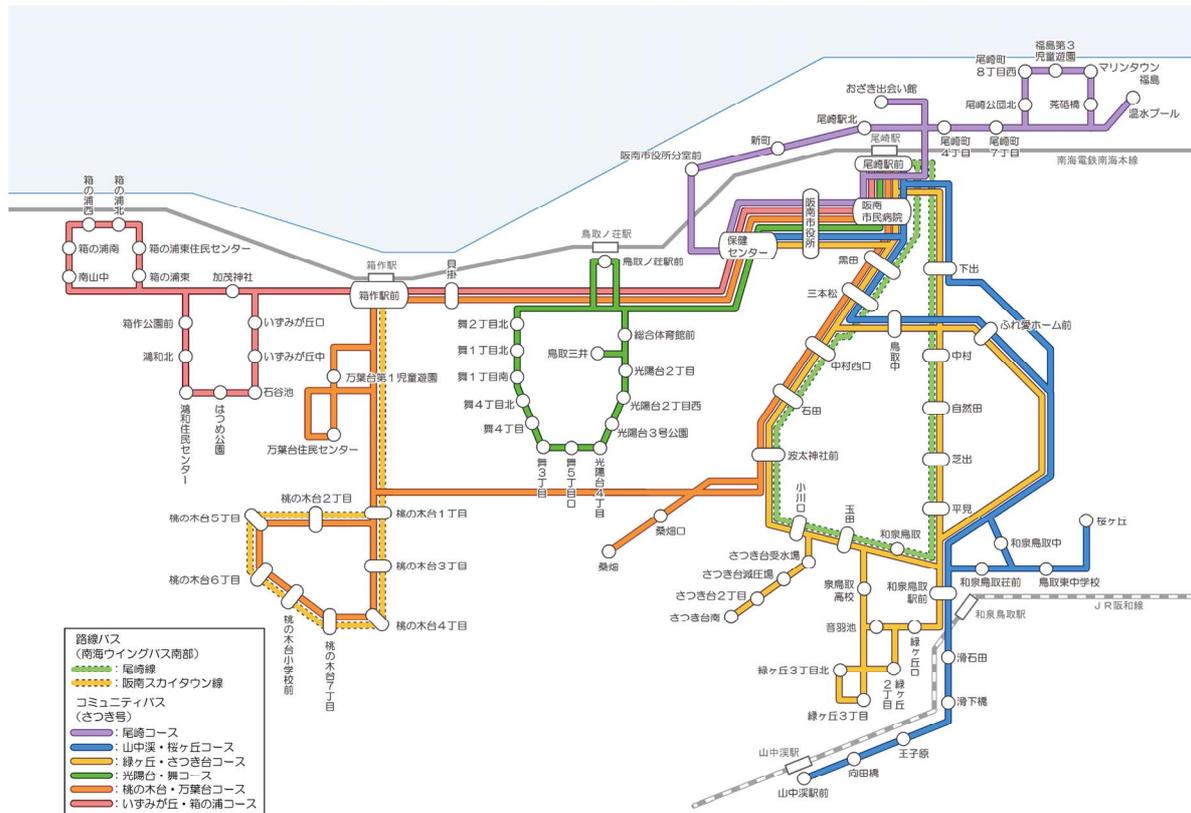


図 2.21 コミュニティバス「さつき号」の路線図

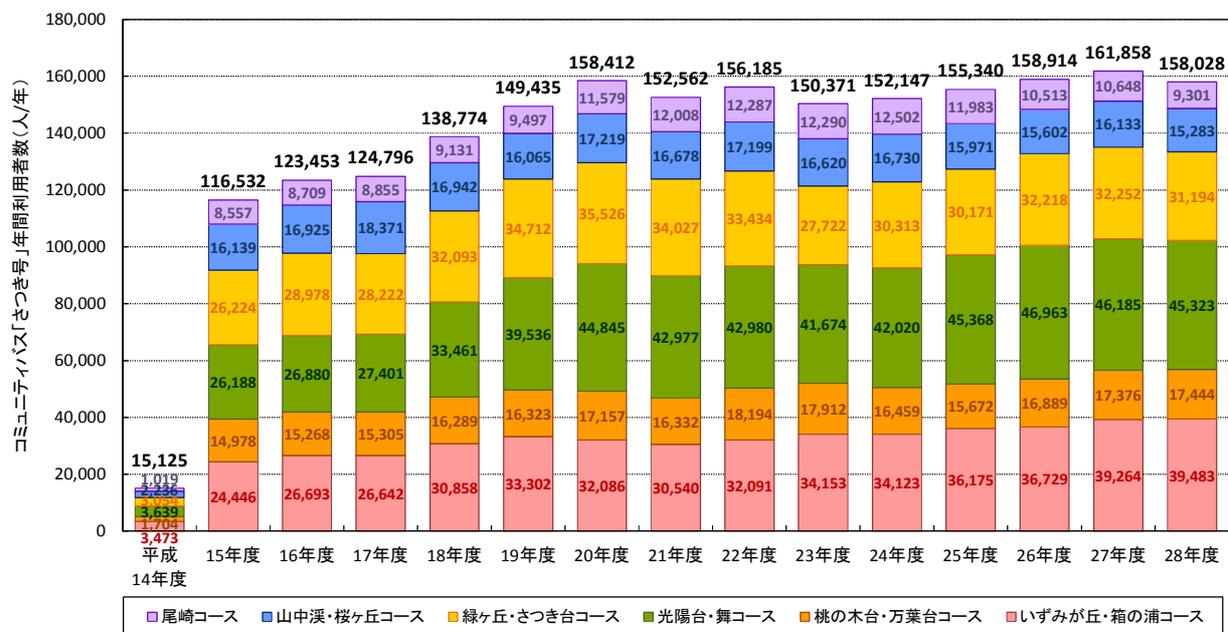
表 2.1 コミュニティバス「さつき号」運行の主な経緯

時期	経緯
平成 11 年 6 月	・福祉バス試行運転開始
平成 11 年 10 月	・福祉バス本格導入 (マイクロバス、ワゴン車により、各地域と市立病院間を結ぶルートを実行。 対象者：65 歳以上及び障がい者)
平成 13 年頃	・福祉バスでは市民ニーズに限界があったため、道路運送法第 4 条の乗合バス事業への転換に向けた検討を開始
平成 14 年 4 月	・市民の市街地への外出、公共施設利用のための交通手段を確保し、生活領域を拡大する目的で、福祉バスを廃止し、コミュニティバスへ移行が決定
平成 15 年 2 月 1 日	・コミュニティバス「さつき号」運行開始 (バス 3 台、6 コース)
平成 16 年 8 月 16 日	・ダイヤ改正 (バス停増、ルート変更)
平成 18 年 8 月 16 日	・ダイヤ改正 (バス停増、バス車両 1 台を新たに導入、増便)
平成 22 年 6 月 21 日	・ダイヤ改正 (バス停増、ルート変更、増便)
平成 24 年 2 月 15 日	・ダイヤ改正 (バス停増)
平成 25 年 10 月 22 日	・ダイヤ改正 (バス停増、増便)
平成 26 年 6 月 10 日	・ダイヤ改正 (バス停増、ルート変更)
平成 28 年 4 月 1 日	・ダイヤ改正 (バス停増、ルート変更)

(4) コミュニティバス「さつき号」利用者の推移

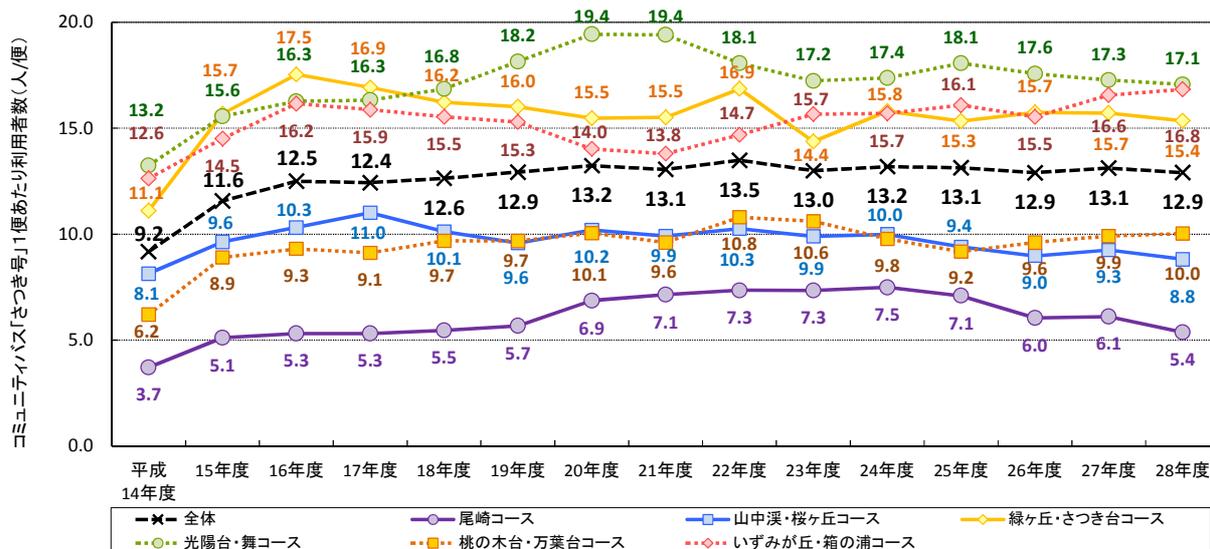
コミュニティバス「さつき号」の利用者数の推移は、ほぼ増加傾向にあります。平成27年度は運行開始以降最大の約16.2万人/年であり、平成28年度は約15.8万人/年です。

コース別に見ると、「光陽台・舞コース」が最も多く、次いで「いずみが丘・箱の浦コース」、
「緑ヶ丘・さつき台コース」であり、高度経済成長期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い状況にあります。



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

図 2.22 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、平成15年2月1日運行開始。
平成14年度は、平成15年2月1日～3月31日までの実績値。

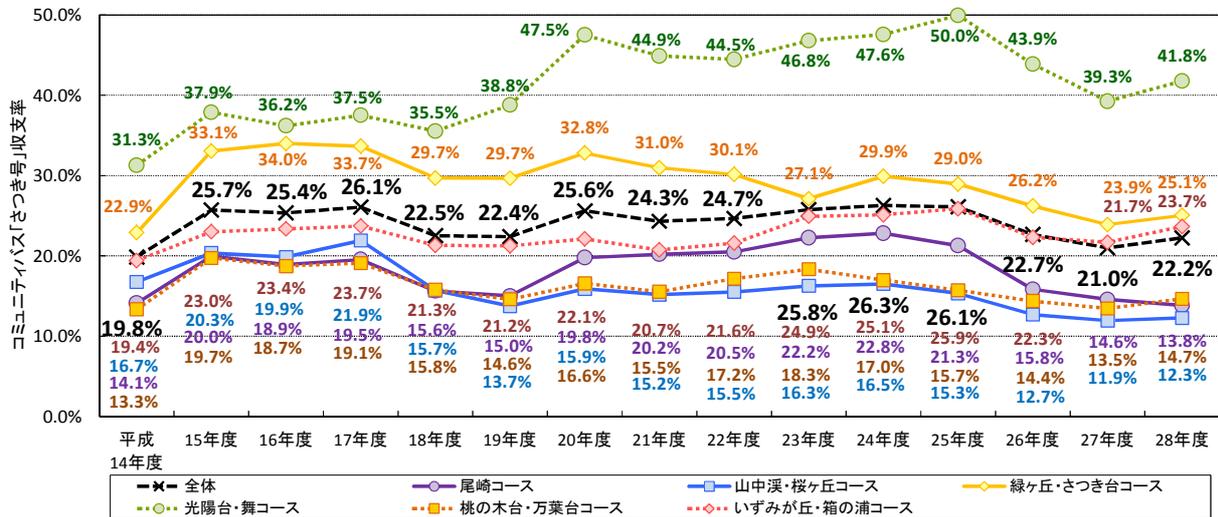
図 2.23 コミュニティバス「さつき号」の1便あたり利用者数の推移



(5) コミュニティバス「さつき号」の収支状況

コミュニティバス「さつき号」の収支率は、平成28年度で約22.2%です。収支率の推移を見ると、20%台で推移している状況にあります。

コース別で見ると、利用者が2番目に少ない「山中溪・桜ヶ丘コース」の収支率が、平成28年度で約12.3%と最も低くなっています。



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

図 2.24 コミュニティバス「さつき号」収支率の推移

■コミュニティバス「さつき号」の運行時の様子

○ 阪南市民病院バス停



○ 箱の浦地区内



2.3.3 タクシー

(1) 市内のタクシー

本市では、南海本線尾崎駅西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。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」の取組が行われています。

■尾崎駅前タクシーのりばの様子



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。

登録はこちら

- 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

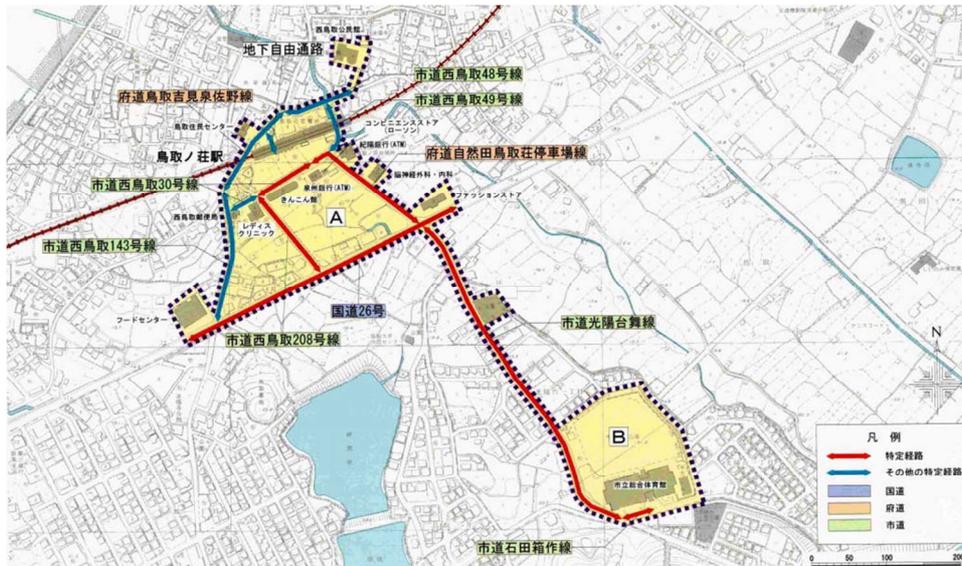
図 2.25 「ママサポートタクシー」の概要

2.3.4 これまでの主な取組

(1) 阪南市交通バリアフリー基本構想

高齢者や身体障がい者等が自立した日常生活を営むことができる社会の実現と、すべての利用者が利用しやすい施設・設備整備の推進を目的として、阪南市交通バリアフリー基本構想を平成14年10月に策定しています。

重点的かつ一体的にバリアフリー化を図っていく地区として、『鳥取ノ荘駅及び周辺地区』を選定しており、平成28年度に駅構内のバリアフリー化工事及び市道西鳥取30号線の歩道拡幅工事が完了しています。



出典：阪南市交通バリアフリー基本構想（平成14年10月策定）

図 2.26 重点整備地区『鳥取ノ荘駅及び周辺地区』における区域と経路



- 駅構内（なんば駅方面）
 - ・ 改札口～ホームを結ぶスロープを新設



- 市道西鳥取30号線
 - ・ 歩道を拡幅し、コミュニティバス「さつき号」のバス停にバスベイ（*12）を新設



- 南改札口（和歌山市駅方面）
 - ・ 南改札口を新設し、駅前歩行者広場～改札口・ホームを結ぶスロープも整備



図 2.27 整備された南海本線鳥取ノ荘駅及び周辺地区

(2) JR和泉鳥取駅及び駅周辺整備

平成28年8月より、駅東側改札口新設に向けた事業を開始し、平成29年3月から駅東側改札口及びエレベーターが供用開始されました。また、平成29年度からは西口改札内バリアフリー化工事や市道東鳥取129号線道路拡幅等が実施され、平成30年3月より西口改札内バリアフリー化施設が供用されました。

■東口駅舎及び歩道整備



■東口駅舎構内



図 2.28 整備後のJR和泉鳥取駅東口前付近と東口駅舎構内の様子

(3) 交通系ICカード(*13)システムの導入

平成28年4月より、市内を運行する路線バス及びコミュニティバス「さつき号」において、交通系ICカードシステムが導入されています。本市は、路線バスの交通系ICカードシステム導入にあたり、平成27年度に導入補助を実施しています。

路線バス乗車時に交通系ICカード利用の場合、バス・バス乗継割引が適用されます。また、南海バス、南海ウイングバス金岡、南海ウイングバス南部で利用できるプリペイド式の交通系ICカード「なっち」が、平成28年10月より利用開始されています。

■交通系ICカード利用によるバス・バス乗継割引の概要

バス・バス乗継割引

1回乗り継ぐごとに運賃を大人1人につき50円割引!!! (小児は20円)
1回目のご精算時刻から2回目のご精算が2時間以内であれば何回でも割引いたします。

*ご精算時刻とは、降車または乗車の精算時刻です。



通常運賃 220円 + 250円 >>> 470円
バス・バス乗継割引 220円 + 200円 >>> 420円 (50円お得!)

※昼割精算には適用いたしません。昼割精算時間帯は昼割残額を優先して運賃を引き去ります。
※京北・河内長野リムジンバスには適用いたしません。

出典：南海バスHP

図 2.29 交通系ICカード利用によるバス・バス乗継割引の概要

■プリペイド式交通系ICカード「なっち」の概要

- 南海バス、南海ウイングバス金岡、南海ウイングバス南部のICカードシステム導入路線で利用可能
- 事前にICカードにチャージ(入金)し、バス車内の読取機にタッチするだけで運賃精算が可能(※1枚のカードで普通割引精算と昼間休日割引精算へのチャージが可能)
- すべての時間帯で利用可能な「普通割引」は、1,000円チャージ毎に120円のプレミアが付与
- 平日ダイヤの10時~16時の精算時、及び土曜・休日ダイヤの終日にご利用可能な「昼間休日割引」は、1,000円チャージ毎に200円のプレミアが付与
- 事前にICカードにチャージ(入金)し、バス車内の読取機にタッチするだけで運賃精算が可能



出典：南海バスHP



2.3.5 自動車交通

(1) 道路ネットワーク

大阪～和歌山間を結ぶ阪和自動車道が市域東南部を縦断し、府道と歌山阪南線（旧国道 26 号）と第二阪和国道（国道 26 号）が市域を横断しています。

また、中心市街地となる南海本線尾崎駅周辺や市内の住宅地等から府道と歌山阪南線（旧国道 26 号）と第二阪和国道（国道 26 号）を結ぶ市道等が接続しています。

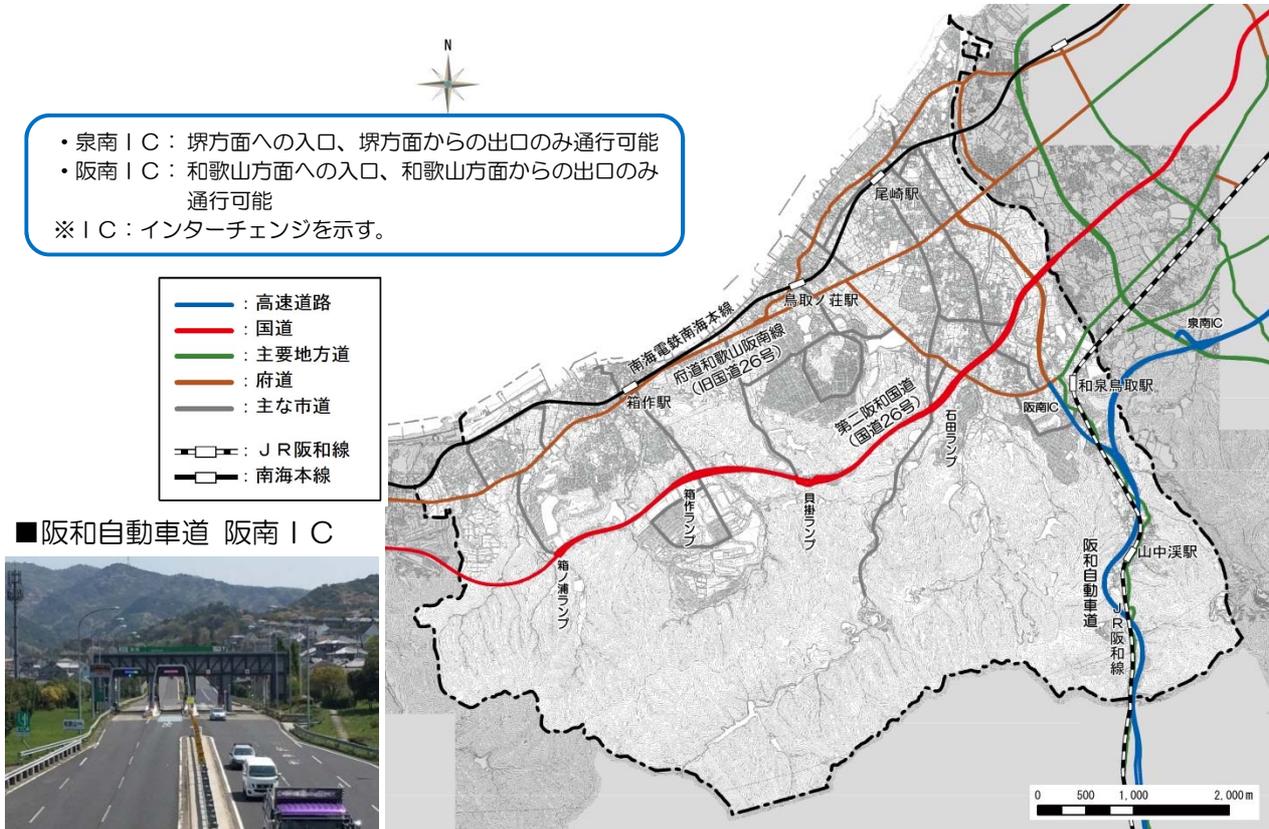
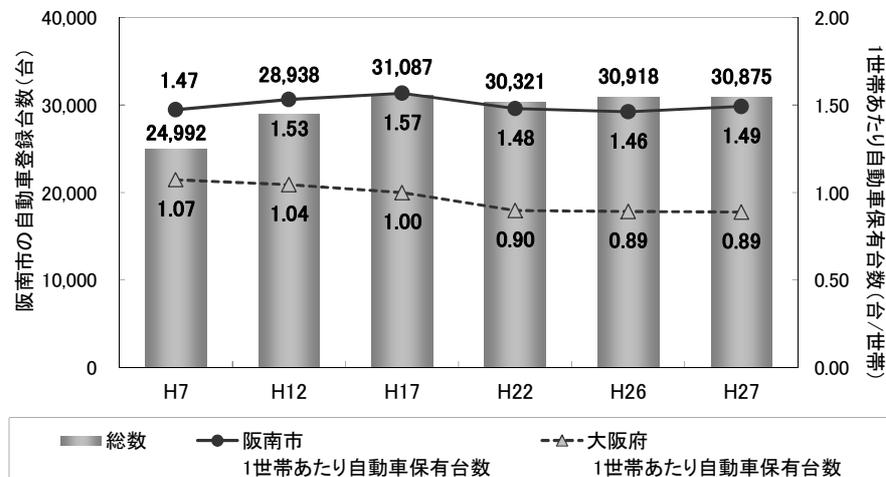


図 2.30 道路ネットワーク図

(2) 自動車保有台数の推移

本市の自動車登録台数は、近年横ばい傾向にあり、平成 27 年時点で約 3.1 万台です。1 世帯あたりの自動車保有台数は、大阪府の 1 世帯あたり自動車保有台数を上回っています。



出典：大阪府統計年鑑（平成 8 年度～平成 27 年度）

図 2.31 自動車登録台数及び 1 世帯あたり自動車保有台数の推移

2.4 パーソントリップ調査 (*14) による人の動き

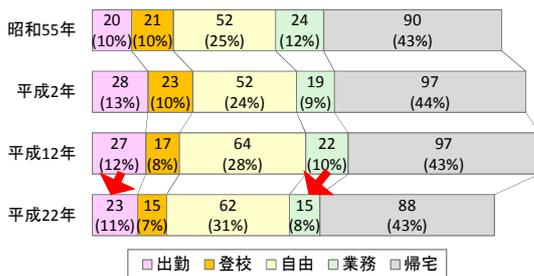
2.4.1 発生集中量 (*15) の状況

本市における発生集中量の推移を見ると、平成12年までは増加傾向にありましたが、平成22年には約10%減少に転じています。

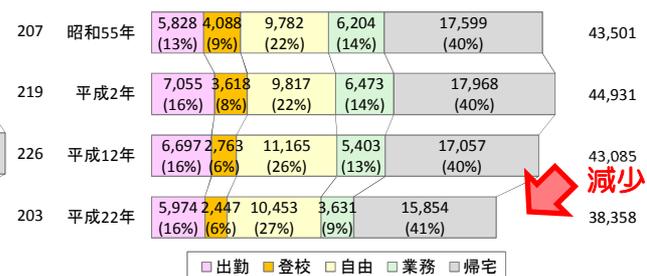
目的別のトリップエンド (*16) を見ると、平成22年は平成12年と比べ、出勤は約15%、業務は約32%減少しています。

大阪府全体と比較すると、出勤、業務の割合が低く、自由目的の割合が高い傾向が見られ、高齢者割合の増加や生産年齢層の減少が推計されるため、今後もこの傾向が進むものと考えられます。

■ 阪南市



■ 大阪府



※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/日)
 出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査 (平成22年)

図 2.32 本市及び大阪府における目的別発生集中量の推移

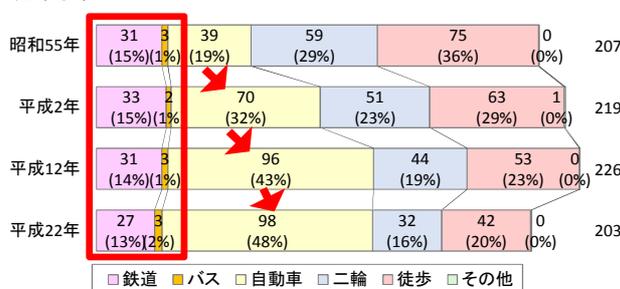
2.4.2 代表交通手段 (*17) の状況

(1) 代表交通手段の状況

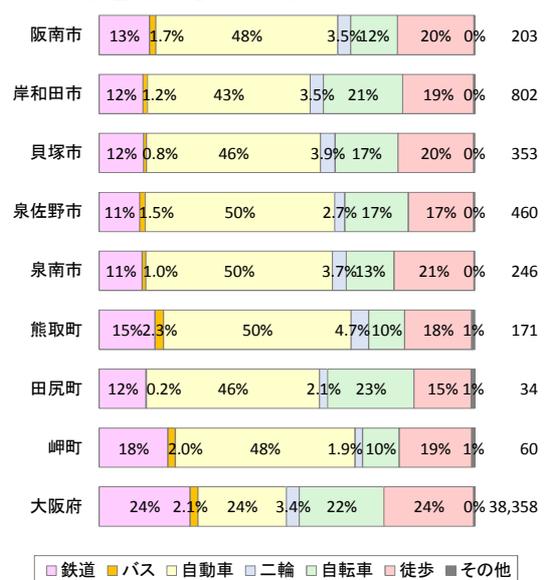
本市における発生集中量の推移を代表交通手段別に見ると、鉄道やバスの分担率 (*18) は、昭和55年からほぼ同じ割合で推移しています。二輪や徒歩の分担率が減少し、自動車の分担率は増加傾向にあります。

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、自転車の分担率が低く、自動車の分担率が2倍と非常に高い状況にあります。

■ 阪南市



■ 泉南地域及び大阪府



※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/日)
 出典: 第5回近畿圏パーソントリップ調査 (平成22年)

図 2.33 代表交通手段別発生集中量の推移

図 2.34 泉南地域及び大阪府における代表交通手段の分担率



2.4.3 高齢者の移動状況

1人1日あたりの平均トリップ^(*19)数である生成原単位を見ると、高齢になるほど減少傾向にあり、外出時の移動が減少しています。

大阪府全体と比較すると、本市の前期高齢者（65～74歳）の生成原単位は、多い状況にあります。

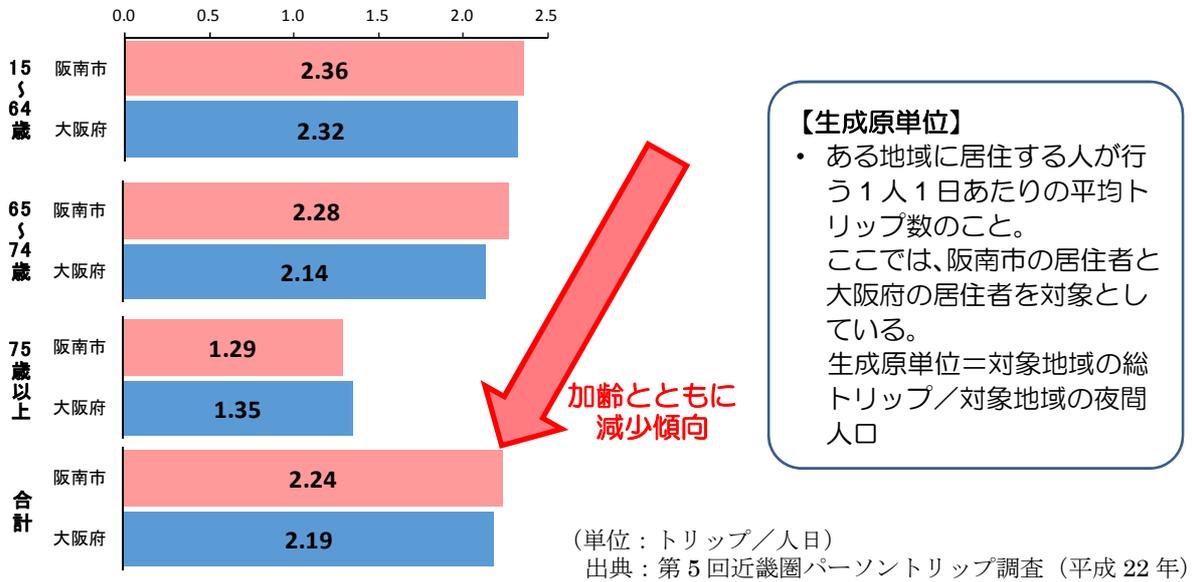
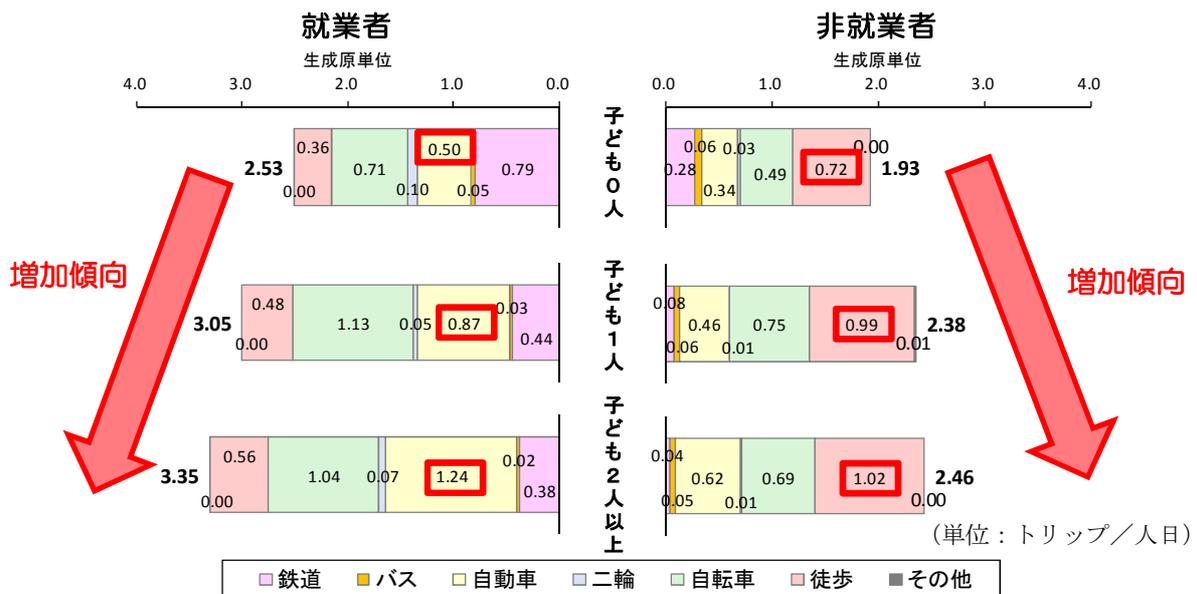


図 2.35 年齢階層別に見た生成原単位

2.4.4 子育て世代の移動状況

大阪府内の就業している女性のトリップ数（生成原単位）は、非就業者の女性よりも多く、いずれも5歳未満の子どもが多くなると増加する傾向にあります。

代表交通手段を見ると、5歳未満の子どもが多くなると就業している女性は自動車、非就業者の女性は徒歩が占める割合が高くなっています。

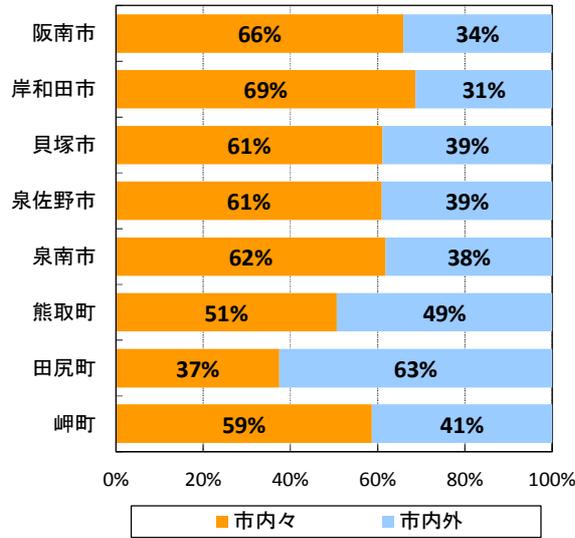


※大阪府居住者のうち、18～45歳の女性を対象に5歳未満の子どもの人数別に集計(不明除く)
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 2.36 子育て世代の女性を対象とした就業者、非就業者別の代表交通手段別生成原単位

2.4.5 市内々^(*20)と市内外^(*21)の移動状況

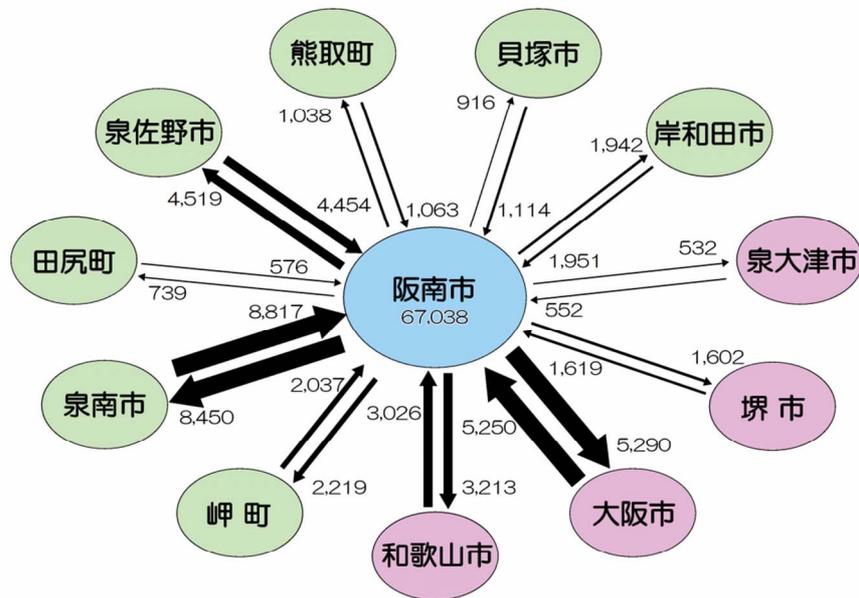
泉南地域8市町における移動について、市内々と市内外に分けて見ると、本市の市内々の移動が占める割合は66%であり、岸和田市に次いで2番目に高くなっています。



出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 2.37 泉南地域8市町における市内々と市内外の移動構成比

また、本市を起終点とする市外との移動を見ると、隣接する泉南市との移動が最も多く、次いで大阪市、泉佐野市、和歌山市、岬町の順となっています。



○：泉南地域の市町を示す（阪南市除く）

（単位：トリップ/日）

出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

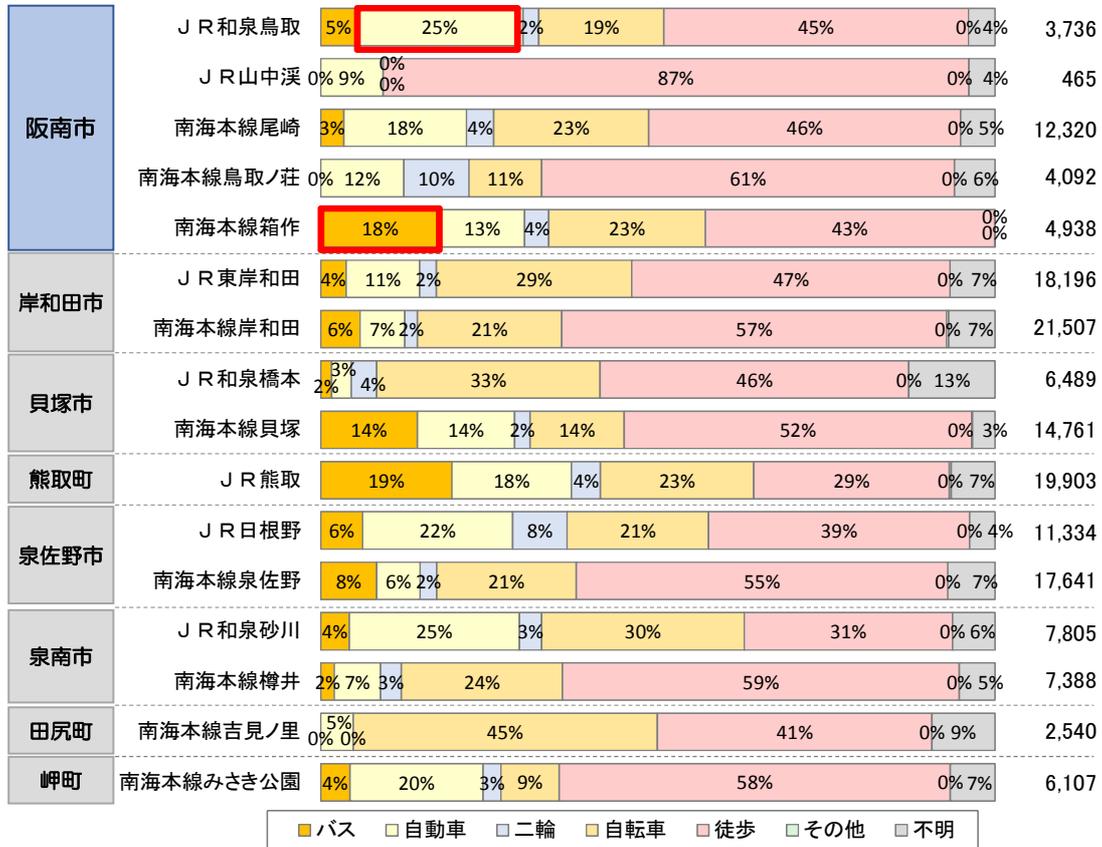
図 2.38 市内外の移動状況



2.4.6 鉄道駅端末交通手段 (*22) の状況

駅端末交通手段の分担率は、各駅とも徒歩が多く占めています。

泉南地域 8 市町の主要駅と比べて、J R 和泉鳥取駅では自動車の分担率が高く、南海本線箱作駅ではバスの分担率が高くなっています。



※阪南市外の鉄道駅は、泉南地域 8 市町の主要鉄道駅が対象。

※グラフ右側の数値は合計値 (単位: 百トリップ/日)

出典: 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査 (平成 22 年)

図 2.39 駅端末交通手段の分担状況

2.4.7 休日トリップの状況

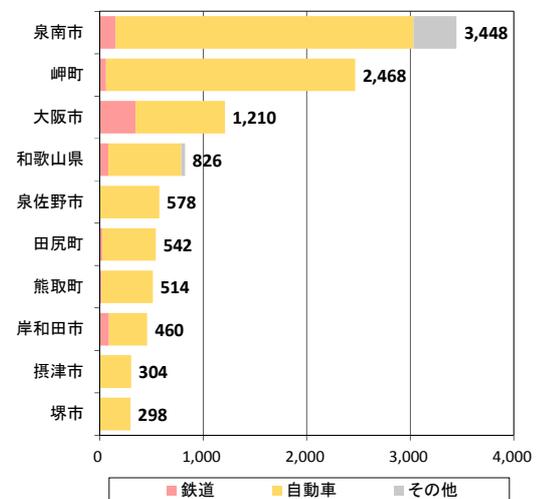
(1) 本市への代表交通手段別トリップの状況

本市への休日トリップの大半は、泉南地域などの近隣市町が大半を占め、利用交通手段は自動車が中心です。

大阪市からの交通手段は、鉄道利用が他の市町・地域と比べ多くなっています。

代表交通手段別トリップ

(阪南市以外上位 10 市町・地域)

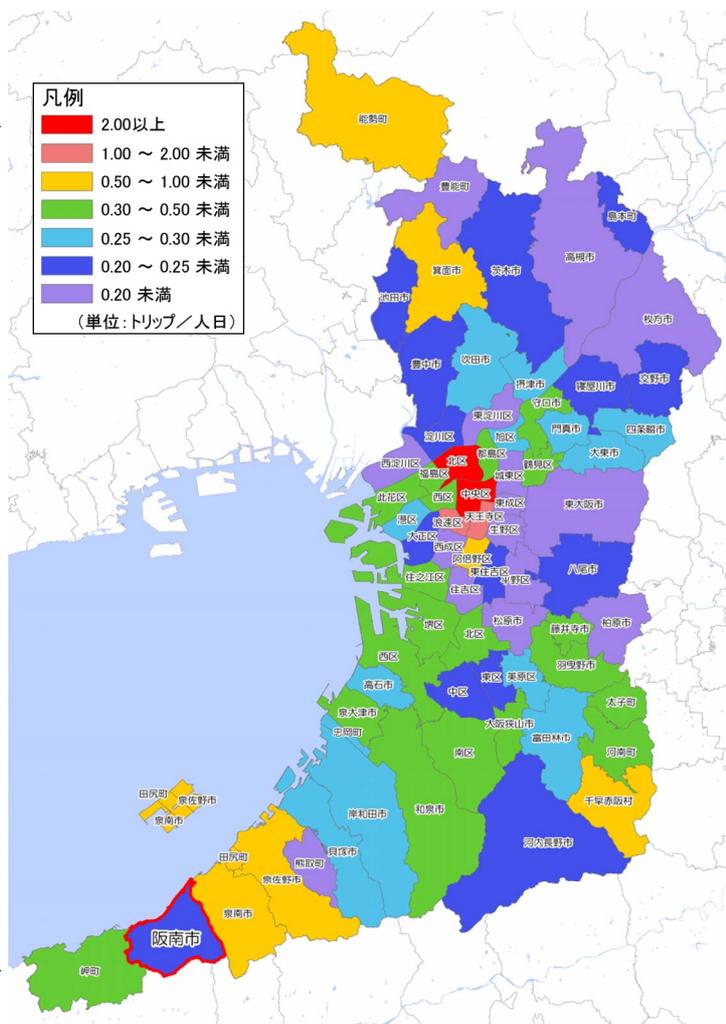


※グラフの数値はトリップ数を示す (単位: トリップ)
出典: 第 5 回近畿圏パーソントリップ調査 (平成 22 年)

図 2.40 本市への休日の代表交通手段別トリップ

(2) 来訪状況

本市への集客・観光等による休日のトリップは、大規模集客施設が立地する泉佐野市や泉南市、レジャー施設が立地する岬町と比べ少なくなっています。

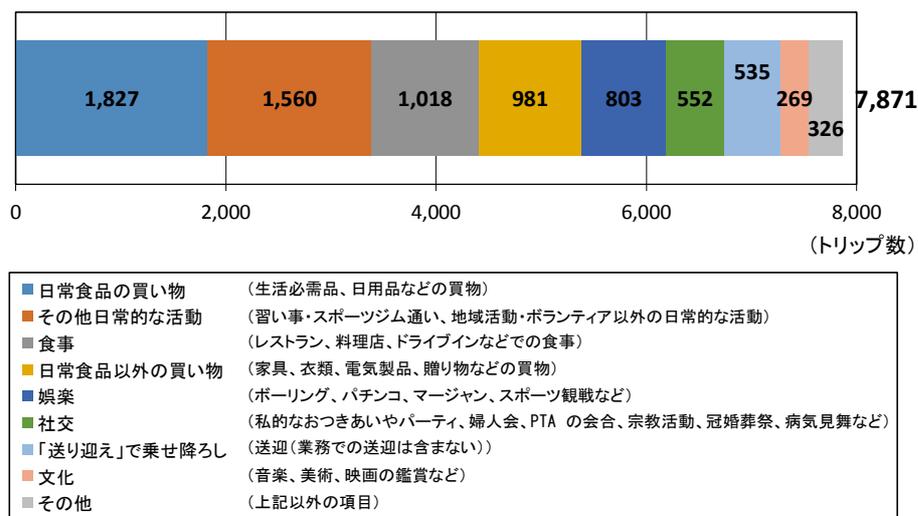


※大阪府に居住する市区町村から市区町村へのトリップのうち、自由目的（買い物、観光等）に該当する目的のみを集計
 ※生成原単位（単位：トリップ/人日）＝各市区町村から他市区町村へのトリップ数/各市区町村の夜間人口
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 2.41 休日における市区町村別の来訪トリップ（自由目的のみ）

(3) 阪南市への来訪目的

本市への休日トリップの来訪目的は、日常食品や日常食品以外の買い物、食事が約半数を占めています。



※グラフの数値は、トリップ数を示す
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 2.42 本市への来訪目的別休日トリップ（本市着のトリップ合計）



2.5 住民アンケート調査の結果概要

平成 28 年 12 月～平成 29 年 1 月に実施した住民アンケート調査結果の概要を以下に示します。住民アンケート調査結果は、資料編でまとめています。

(1) 平日の外出状況

- 主な外出先を見ると、阪南市内が約 7 割を占める。主な外出先の内訳を見ると、尾崎駅周辺が最も多く全体の約 4 割を占める。市外は、泉南市、大阪市、泉佐野市の順で、いずれも 1 割未満である。

■主な外出先（平日）

	回答数	割合
阪南市内 (n=754)	754	66.4%
尾崎駅周辺 (n=464)	464	40.9%
鳥取ノ荘駅周辺 (n=76)	76	6.7%
箱作駅周辺 (n=44)	44	3.9%
和泉鳥取駅周辺 (n=39)	39	3.4%
その他阪南市内 (n=126)	126	11.1%
未回答・不明 (n=5)	5	0.4%
近隣市町 (n=201)	201	17.7%
泉南市 (n=85)	85	7.5%
泉佐野市 (n=62)	62	5.5%
岬町 (n=11)	11	1.0%
和歌山市 (n=35)	35	3.1%
未回答・不明 (n=8)	8	0.7%
その他大阪府内 (n=159)	159	14.0%
大阪市 (n=78)	78	6.9%
岸和田市 (n=20)	20	1.8%
堺市 (n=16)	16	1.4%
その他 (n=41)	41	3.6%
未回答・不明 (n=4)	4	0.4%
その他和歌山県内 (n=11)	11	1.0%
その他府県 (n=10)	10	0.9%
計 (n=1135)	1,135	100.0%

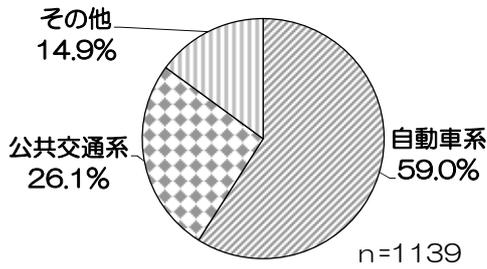
- 外出目的を主な外出先別に見ると、尾崎駅周辺は買い物が約 6 割を占め、その他阪南市内や鳥取ノ荘駅は買い物が約 5 割、泉南市は通勤・通学が約 5 割、買い物が約 3 割、大阪市は通勤・通学が約 9 割を占める。

■外出目的（主な外出先別）

		通勤・通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	計
回答者数 (n=1136)		38.9%	42.3%	6.4%	5.8%	6.5%	100.0%
阪南市内	尾崎駅周辺 (n=461)	18.0%	64.0%	7.2%	6.3%	4.6%	100.0%
	その他阪南市内 (n=123)	13.8%	52.0%	8.1%	14.6%	11.4%	100.0%
	鳥取ノ荘駅周辺 (n=76)	27.6%	50.0%	9.2%	2.6%	10.5%	100.0%
近隣市町	泉南市 (n=85)	47.1%	34.1%	1.2%	7.1%	10.6%	100.0%
その他大阪府内	大阪市 (n=78)	91.0%	1.3%	0.0%	1.3%	6.4%	100.0%

➤ 外出先への交通手段を見ると、自動車系が約 6 割、公共交通系が約 3 割を占める。

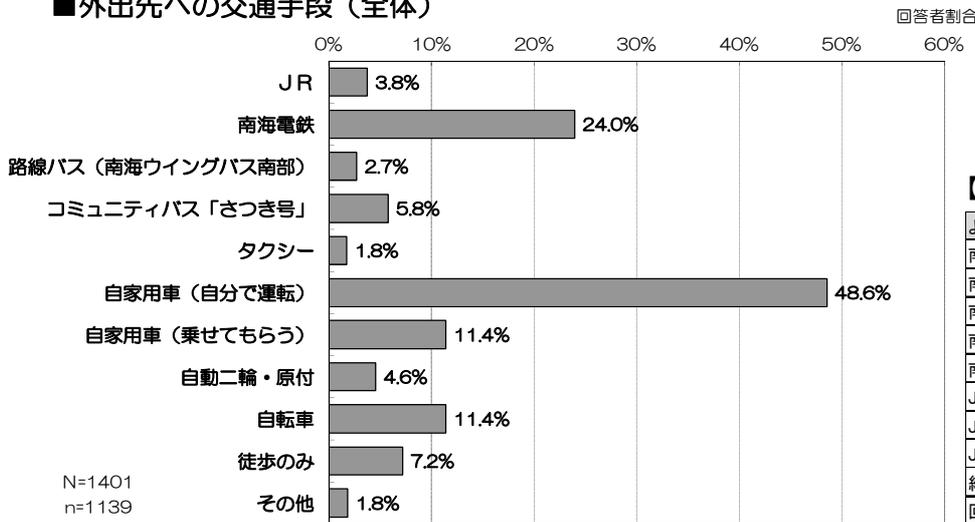
■主な外出先への交通手段分担率（全体）



※主な外出先への交通手段を以下の交通手段別で分類している。

- ・公共交通系：JR、南海電鉄、路線バス（南海ウイングバス南部）、コミュニティバス「さつき号」、タクシー
- ・自動車系：自家用車（自分で運転）、自家用車（乗せてもらう）
- ・その他：自動二輪、自転車、徒歩のみ、その他

■外出先への交通手段（全体）



【よく利用する鉄道駅】

よく利用する鉄道駅名	回答数
南海樽井駅	1
南海尾崎駅	99
南海鳥取ノ荘駅	31
南海箱作駅	57
南海淡輪駅	1
JR和泉砂川駅	3
JR和泉鳥取駅	22
JR山中溪駅	1
総回答数	215
回答者数	212

※複数回答

※複数回答

※ 複数回答方式では、割合を算出する分母として、各質問に回答した回答者数としている。このため、回答の合計は 100%を超える場合がある。



(2) 休日の外出状況

- 主な外出先を見ると、阪南市内が約 5 割を占める。主な外出先の内訳を見ると、尾崎駅周辺が最も多く約 4 割を占める。市外は、泉南市が約 3 割、大阪市と泉佐野市ともに約 1 割である。

■主な外出先（休日）

	回答数	割合
阪南市内 (n=556)	556	51.2%
尾崎駅周辺 (n=384)	384	35.4%
鳥取ノ荘駅周辺 (n=30)	30	2.8%
箱作駅周辺 (n=18)	18	1.7%
和泉鳥取駅周辺 (n=14)	14	1.3%
その他阪南市内 (n=100)	100	9.2%
未回答・不明 (n=10)	10	0.9%
近隣市町 (n=399)	399	36.7%
泉南市 (n=281)	281	25.9%
泉佐野市 (n=67)	67	6.2%
岬町 (n=13)	13	1.2%
和歌山市 (n=33)	33	3.0%
未回答・不明 (n=5)	5	0.5%
その他大阪府内 (n=107)	107	9.9%
大阪市 (n=70)	70	6.4%
岸和田市 (n=6)	6	0.6%
その他 (n=20)	20	1.8%
未回答・不明 (n=7)	7	0.6%
その他和歌山県内 (n=12)	12	1.1%
その他府県 (n=12)	12	1.1%
計 (n=1086)	1,086	100.0%

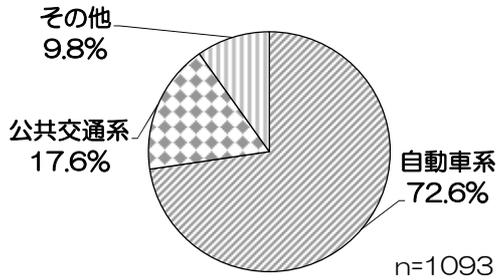
- 外出目的を主な外出先別に見ると、尾崎駅周辺や泉南市は買い物約 8 割を占め、その他阪南市内や泉佐野市は買い物約 6 割、大阪市は娯楽・レジャーが約 5 割を占める。

■外出目的（主な外出先別）

		通勤・通学	買い物	通院	娯楽・レジャー	その他	計
回答者数 (n=1067)		1.8%	66.6%	2.2%	20.1%	9.3%	100.0%
阪南市内	尾崎駅周辺 (n=375)	0.8%	81.3%	2.9%	9.9%	5.1%	100.0%
	その他阪南市内 (n=98)	0.0%	58.2%	6.1%	20.4%	15.3%	100.0%
近隣市町	泉南市 (n=280)	0.4%	78.2%	0.4%	19.6%	1.4%	100.0%
	泉佐野市 (n=66)	1.5%	60.6%	0.0%	25.8%	12.1%	100.0%
その他大阪府内	大阪市 (n=70)	2.9%	37.1%	0.0%	51.4%	8.6%	100.0%

➤ 外出先への交通手段を見ると、自動車系が約7割、公共交通系が約2割を占め、平日よりも休日の方が自家用車の分担率が高い。

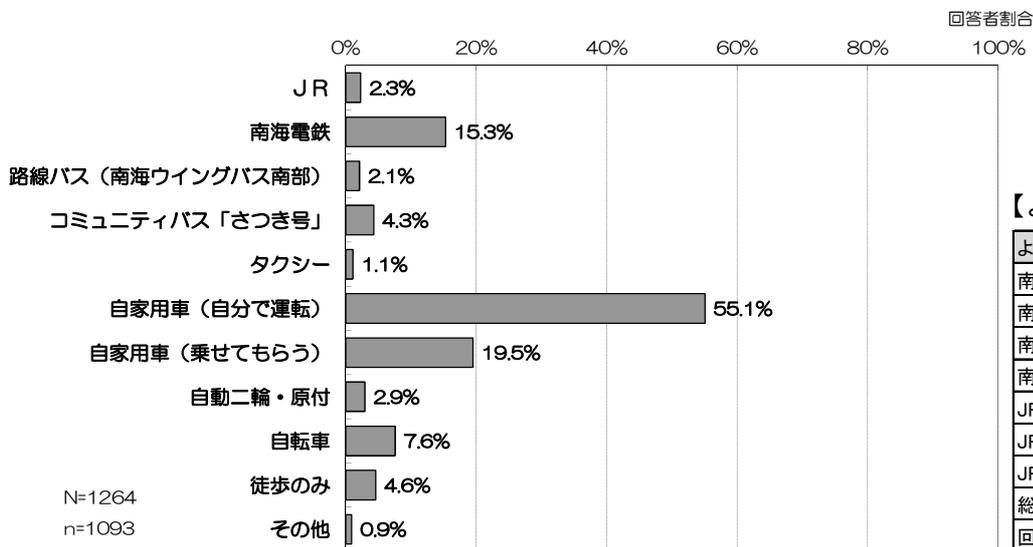
■主な外出先への交通手段分担率（全体）



※主な外出先への交通手段を以下の交通手段別で分類している。

- ・公共交通系：JR、南海電鉄、路線バス（南海ウイングバス南部）、コミュニティバス「さつき号」、タクシー
- ・自動車系：自家用車（自分で運転）、自家用車（乗せてもらう）
- ・その他：自動二輪、自転車、徒歩のみ、その他

■外出先への交通手段（全体）



【よく利用する鉄道駅】

よく利用する鉄道駅名	回答数
南海樽井駅	2
南海尾崎駅	58
南海鳥取ノ荘駅	17
南海箱作駅	30
JR和泉砂川駅	1
JR和泉鳥取駅	14
JR山中溪駅	1
総回答数	123
回答者数	123

※複数回答

※複数回答

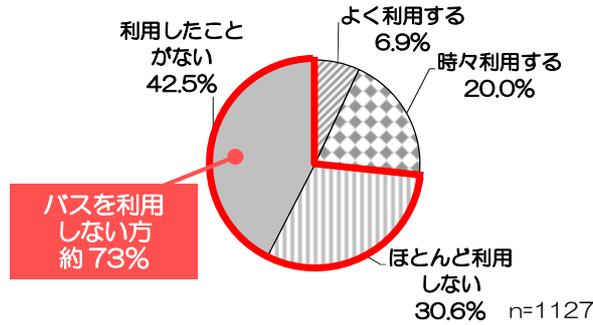
※ 複数回答方式では、割合を算出する分母として、各質問に回答した回答者数としている。このため、回答の合計は100%を超える場合がある。



(3) バスの利用状況

➤ 普段におけるバス利用の有無は、利用しない方が約7割を占める。

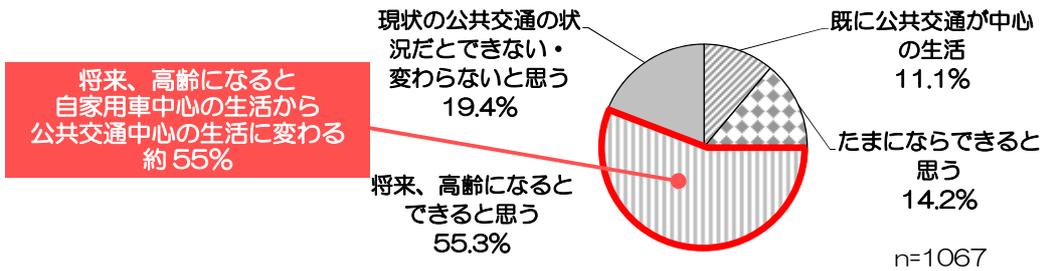
■バス利用の有無について



(4) 将来における外出について

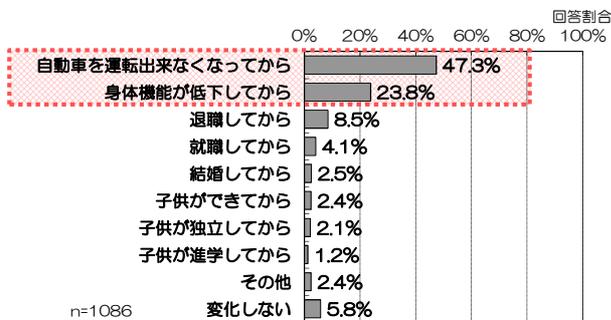
➤ 将来、高齢になると自家用車中心の生活から公共交通中心の生活に変わると半数以上が回答。

■自家用車中心の生活から公共交通中心の生活に転換できるかについて

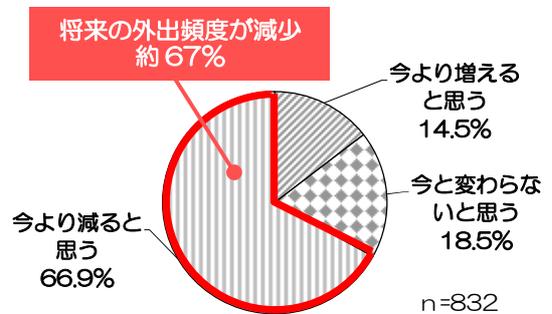


➤ 将来の外出が変化する時期は、自動車を運転できなくなってから、身体機能が低下してからが多く、約7割の方は将来の外出頻度が減少すると回答。

■将来の外出が変化する時期

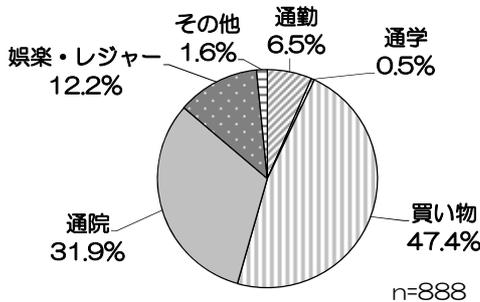


■将来の外出頻度の増減



- ▶ 将来に多くなると思う外出目的は、買い物が約5割と最も多く、次いで通院が約3割を占める。
- ▶ 将来の外出先は、阪南市内が約7割を占め、尾崎駅周辺が全体の約6割を占める。

■将来に多くなると思う外出目的

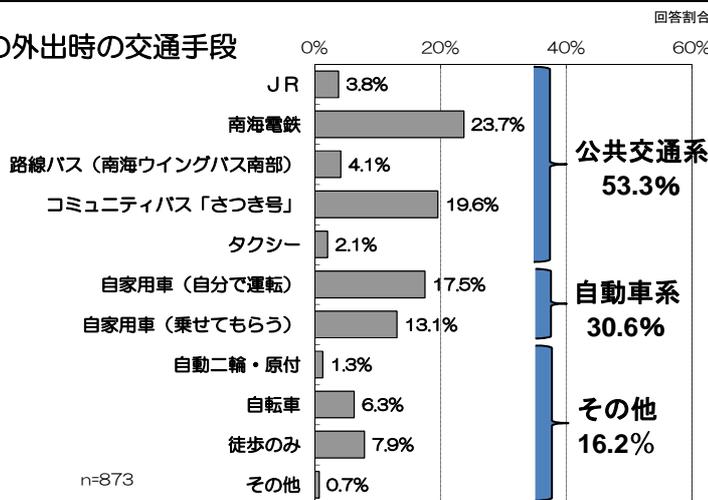


■将来の主な外出先の内訳

地域	回答数	割合
阪南市内 (n=638)	638	73.8%
尾崎駅周辺 (n=492)	492	56.9%
鳥取ノ荘駅周辺 (n=46)	46	5.3%
箱作駅周辺 (n=17)	17	2.0%
和泉鳥取駅周辺 (n=13)	13	1.5%
その他阪南市内 (n=64)	64	7.4%
未回答・不明 (n=6)	6	0.7%
近隣市町 (n=129)	129	14.9%
泉南市 (n=67)	67	7.7%
泉佐野市 (n=28)	28	3.2%
岬町 (n=6)	6	0.7%
和歌山市 (n=22)	22	2.5%
未回答・不明 (n=6)	6	0.7%
その他大阪府内 (n=83)	83	9.6%
大阪市 (n=49)	49	5.7%
貝塚市 (n=3)	3	0.3%
岸和田市 (n=3)	3	0.3%
その他 (n=3)	3	0.3%
未回答・不明 (n=25)	25	2.9%
その他和歌山県内 (n=6)	6	0.7%
その他府県 (n=9)	9	1.0%
計 (n=865)	865	100.0%

- ▶ 将来の外出時の交通手段は、公共交通系の利用が約5割を占め、現在の外出時の交通手段と比べて、公共交通系の利用が増加するものと考えられる（現在の平日の公共交通系利用：約26%、現在の休日の公共交通系利用：約18%）。

■将来の外出時の交通手段



※ 公共交通系、自動車系、その他の構成比は、以下の交通手段の合計値である。

- ・ 公共交通系：JR、南海電鉄、路線バス（南海ウイングバス南部）、コミュニティバス「さつき号」、タクシー
- ・ 自動車系：自家用車（自分で運転）、自家用車（乗せてもらう）
- ・ その他：自動二輪、自転車、徒歩のみ、その他

【将来に利用する鉄道駅】

回答内容	総回答数(N=149)	回答割合
南海樽井駅	2	1.6%
南海尾崎駅	69	56.1%
南海鳥取ノ荘駅	16	13.0%
南海箱作駅	43	35.0%
南海淡輪駅	0	0.0%
JR和泉砂川駅	1	0.8%
JR和泉鳥取駅	16	13.0%
JR山中溪駅	2	1.6%
総回答数	149	121.1%
回答者数	149	-

※複数回答

【将来に利用するバス停】

回答内容	総回答数(N=96)	回答者割合
尾崎駅前	29	32.2%
箱作駅前	8	8.9%
和泉鳥取駅前	4	4.4%
鳥取ノ荘駅前	4	4.4%
山中溪駅前	1	1.1%
阪南市役所	16	17.8%
阪南市民病院	15	16.7%
東鳥取地区内々	10	11.1%
西鳥取地区内々	3	3.3%
下荘地区内々	6	6.7%
総回答数	96	106.7%
回答者数	90	-

※複数回答

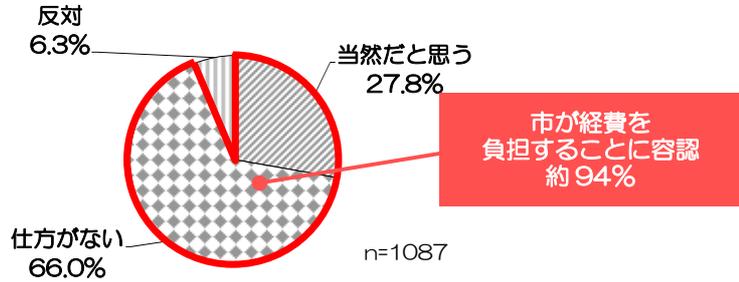
※ 複数回答方式では、割合を算出する分母として、各質問に回答した回答者数としている。このため、回答の合計は100%を超える場合がある。



(5) 公共交通の税負担に関する意識

➤ コミュニティバス「さつき号」を維持・充実させるために市が財政負担することについて、約9割が容認。

■コミュニティバス「さつき号」を維持・充実するために、市が経費を負担することについて



➤ コミュニティバス「さつき号」を維持していくための方法は、半数が可能な限り市が負担すべきと回答。

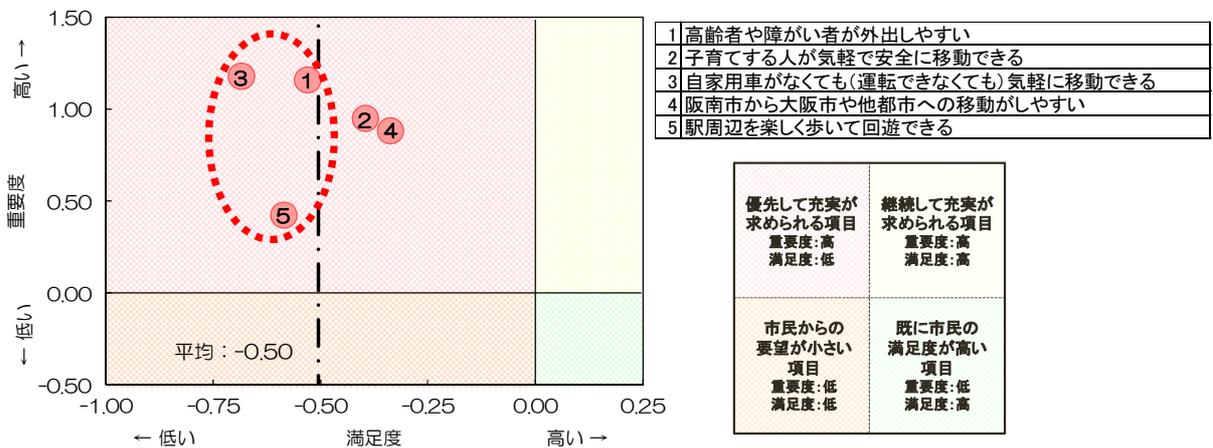
■コミュニティバス「さつき号」を維持していくための方法

回答内容	回答者数 (n=1043)	割合	
便数や路線を充実させるために、利用者の運賃の値上げをせずに市が財政負担すべき	26.8%	可能な限り市が負担すべき	
現状の路線や便数を維持するために、利用者の運賃の値上げをせずに市が財政負担すべき	21.2%		
便数や路線を充実させるために、利用者の運賃を値上げすべき	26.1%	運賃の値上げや、路線の縮小や減便もやむを得ない	
現状の路線や便数を維持するために、利用者の運賃を値上げすべき	16.8%		
市の財政負担を下げるために、路線の縮小や減便をすべき	9.1%		
計	100.0%	計	100.0%

(6) 交通に関する現状の満足度

➤ 本市の交通に関する現状の満足度と重要度のうち、満足度の状況を見ると、「③自家用車がなくても（運転できなくても）気軽に移動ができる」の満足度が最も低く、次いで「⑤駅周辺を楽しく歩いて回遊ができる」、「①高齢者や障がい者が外出しやすい」の順である。

■交通に関する現状の満足度

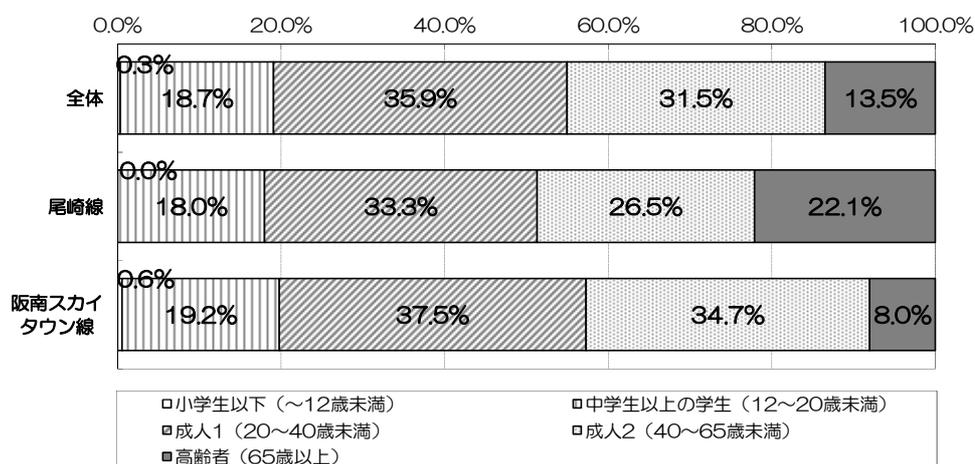


2.6 バス利用実態調査の結果概要

平成 29 年 4 月に実施したバス利用実態調査結果の概要を以下に示します。バス利用実態調査結果は、資料編でまとめています。

- コミュニティバス「さつき号」は、高齢者の利用が約 7 割を占める。路線バス尾崎線は、昼間時間帯での高齢者の利用割合が他時間帯に比べ多い。
- 路線バスは「尾崎駅前」や「箱作駅前」を起終点とした利用が多く、コミュニティバス「さつき号」は、「阪南市役所」を起終点とした利用が最も多く、次いで「阪南市民病院」、「尾崎駅前」である。
- 路線バスと重複する区間での利用状況は、路線バス尾崎線は、「尾崎駅前」を起終点とした利用が多く、コミュニティバス「さつき号」は「阪南市役所」、「阪南市民病院」である。また、路線バス阪南スカイタウン線は、「箱作駅前」を起終点とした利用が多く、コミュニティバス「さつき号」は「阪南市役所」、「阪南市民病院」等の利用が多い。
- コミュニティバス「さつき号」の区間別乗車人員（当該バス停を発車した時点で乗車している利用者数）は、「尾崎コース」、「山中溪・桜ヶ丘コース」及び「桃の木台・万葉台コース」で、終日かけて座席定員（15 人）以下の利用である。

■ 年齢（路線バス路線別）



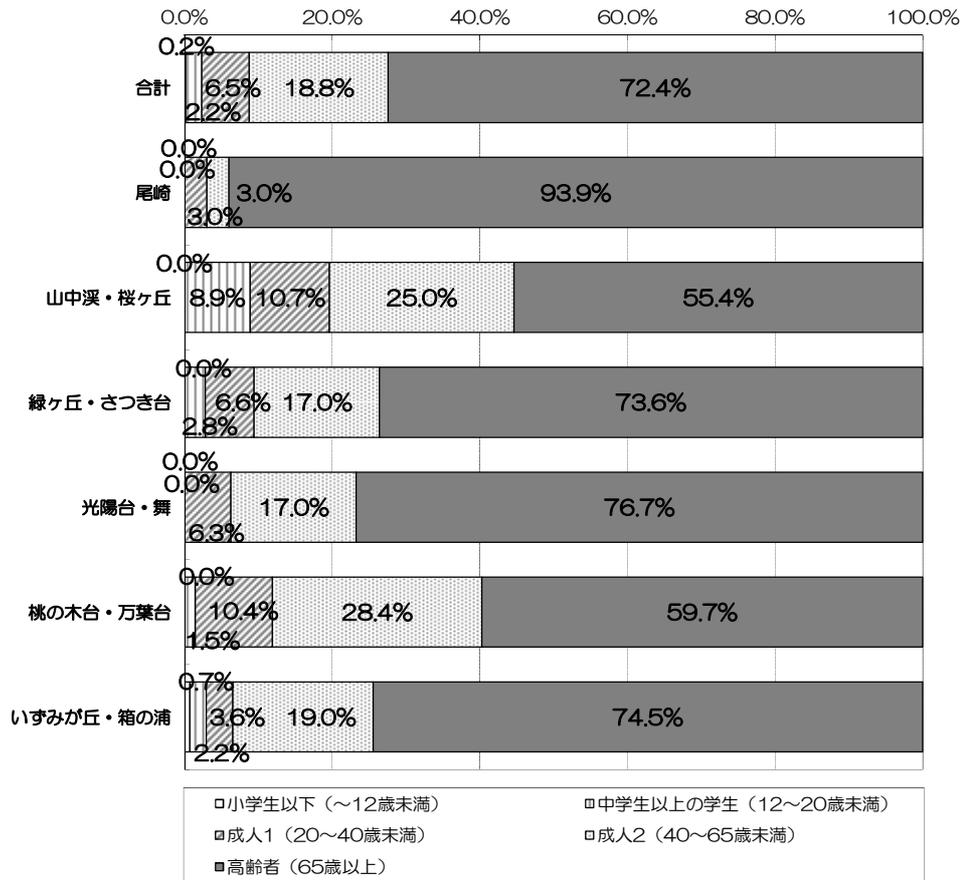
■ 年齢（コミュニティバス「さつき号」コース別利用者数）

単位：人

コース名	利用者数	男性	女性	小学生以下（～12歳未満）	中学生以上の学生（12～20歳未満）	成人1（20～40歳未満）	成人2（40～65歳未満）	高齢者（65歳以上）	1便あたり利用者数	運行便数（便/日）
尾崎	33	5	28	0	0	1	1	31	6.6	5
山中溪・桜ヶ丘	56	19	37	0	5	6	14	31	11.2	5
緑ヶ丘・さつき台	106	35	71	0	3	7	18	78	17.7	6
光陽台・舞	159	39	120	0	0	10	27	122	19.9	8
桃の木台・万葉台	67	17	50	0	1	7	19	40	13.4	5
いずみが丘・箱の浦	137	49	88	1	3	5	26	102	19.6	7
合計	558	164	394	1	12	36	105	404	15.5	36

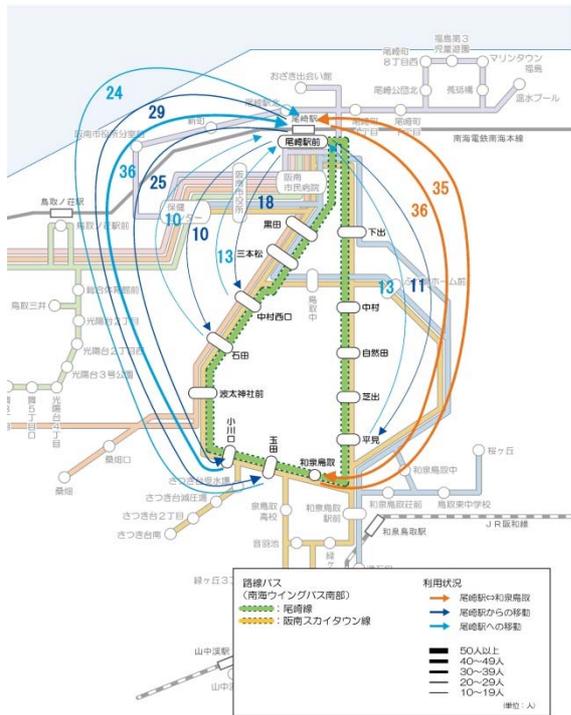


■ 年齢（コミュニティバス「さつき号」コース別）

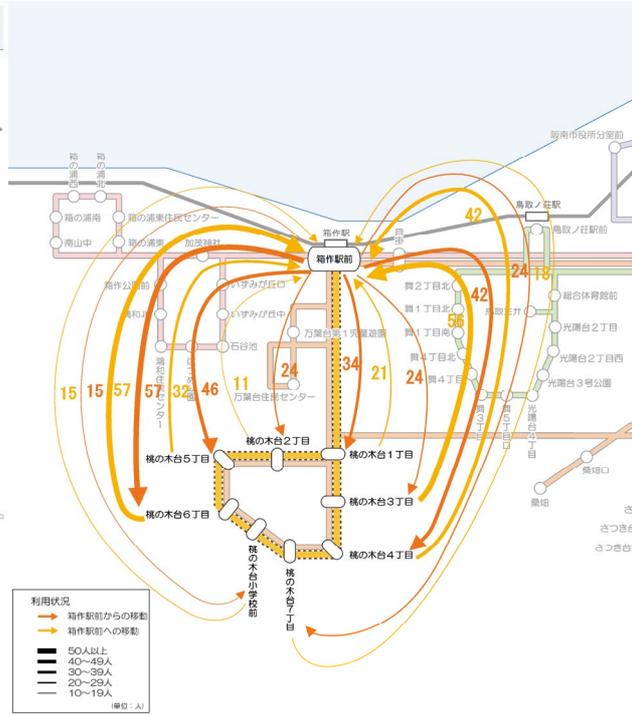


■ OD (*23) 集計結果

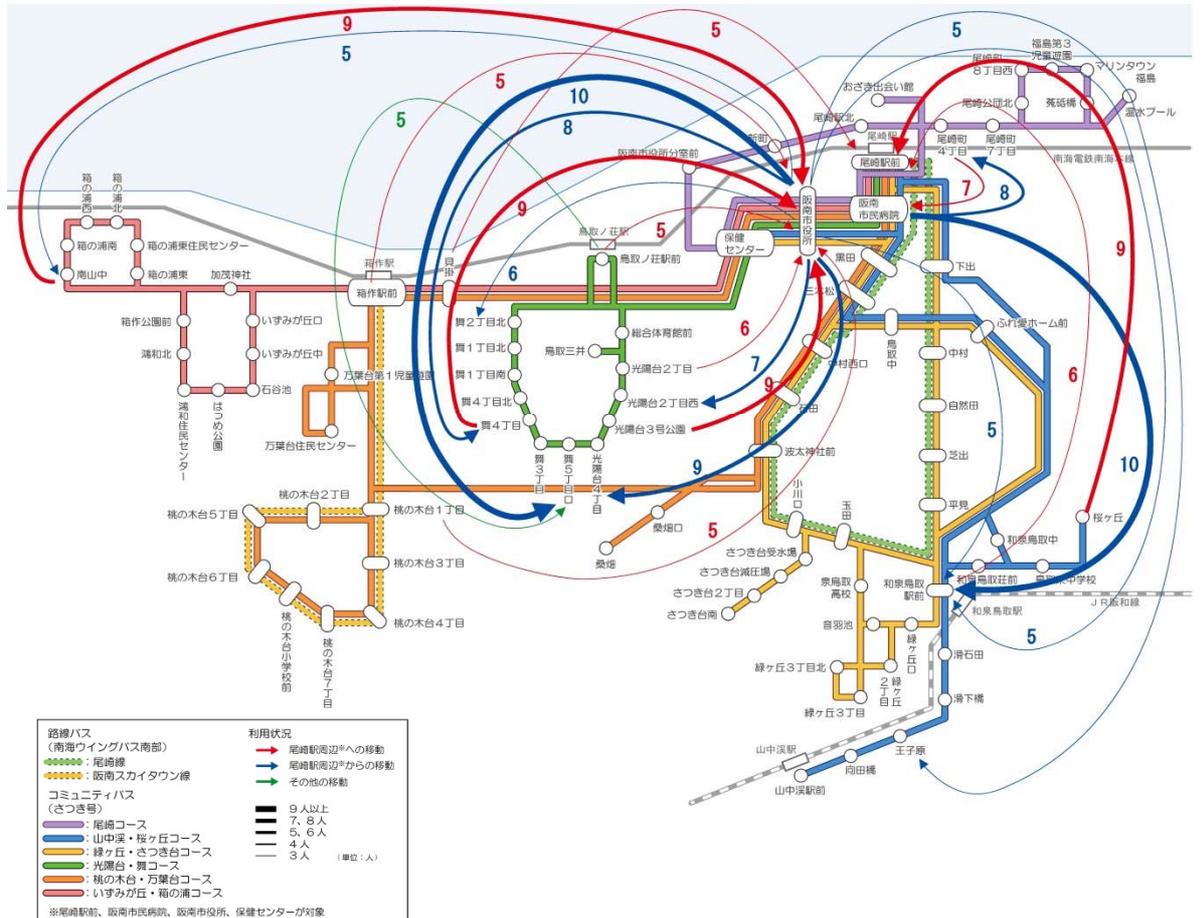
◇路線バス尾崎線



◇路線バス阪南スカイタウン線



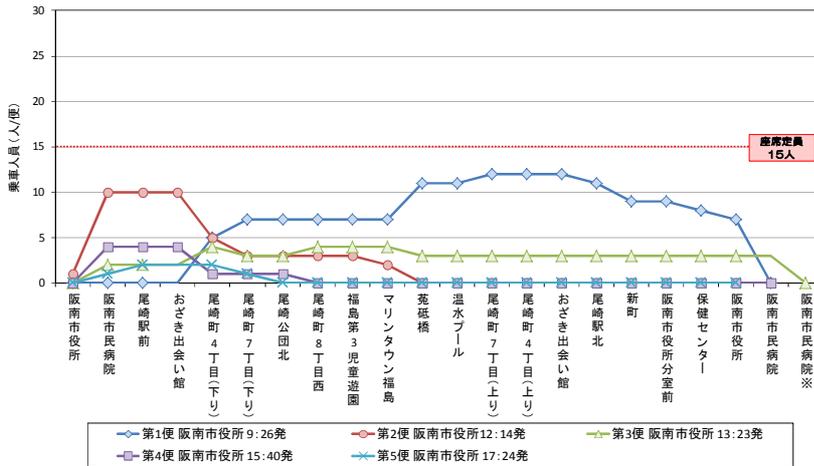
◇コミュニティバス「さつき号」全コース





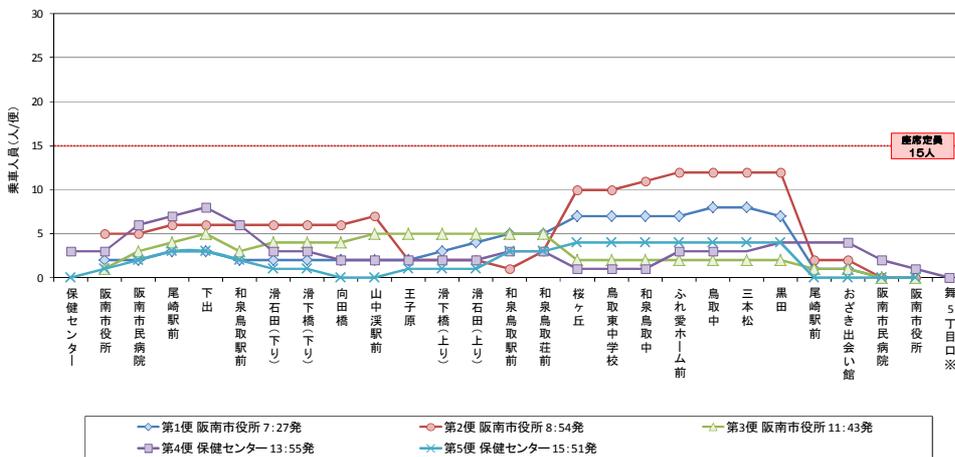
■コミュニティバス「さつき号」運行便別利用者数(1/2)

◇尾崎コース



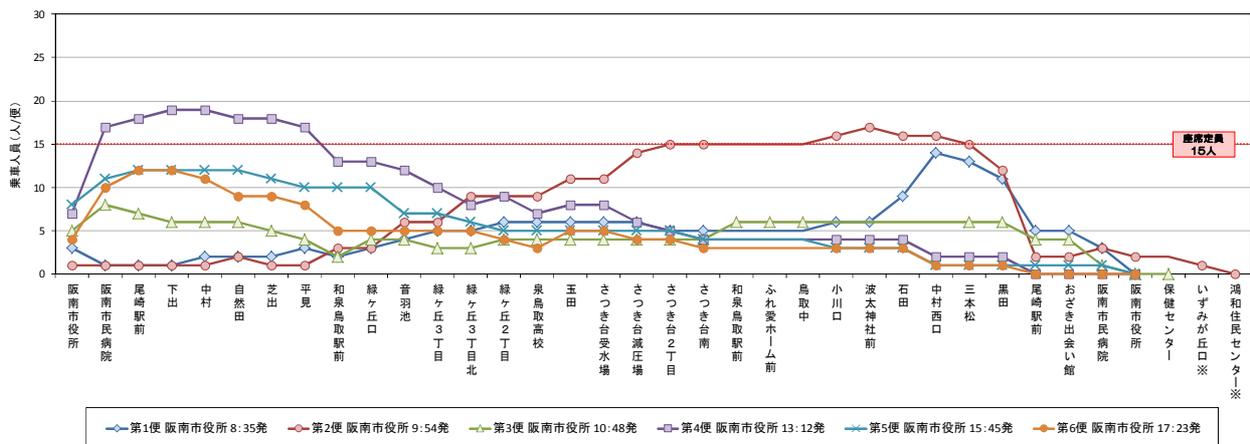
※山中溪・桜ヶ丘コースのバス停を示す。

◇山中溪・桜ヶ丘コース



※光陽台・舞5コースのバス停を示す。

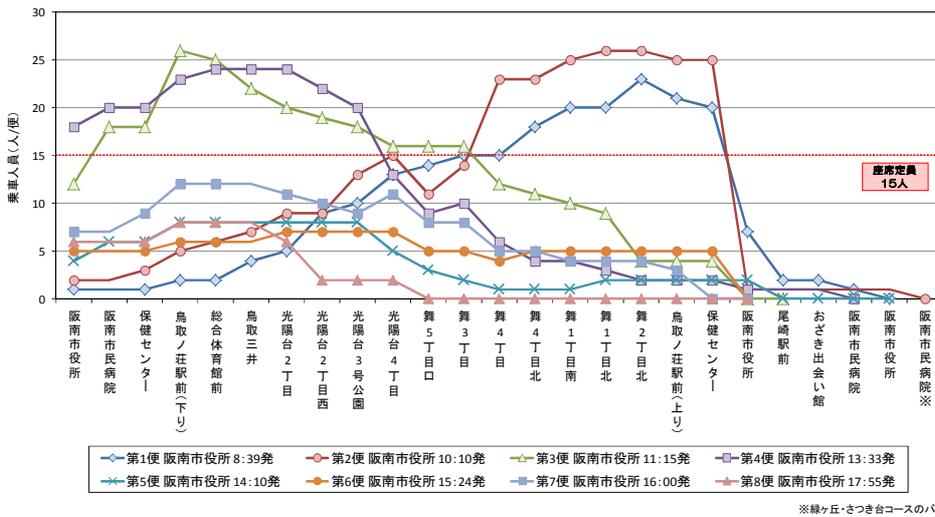
◇緑ヶ丘・さつき台コース



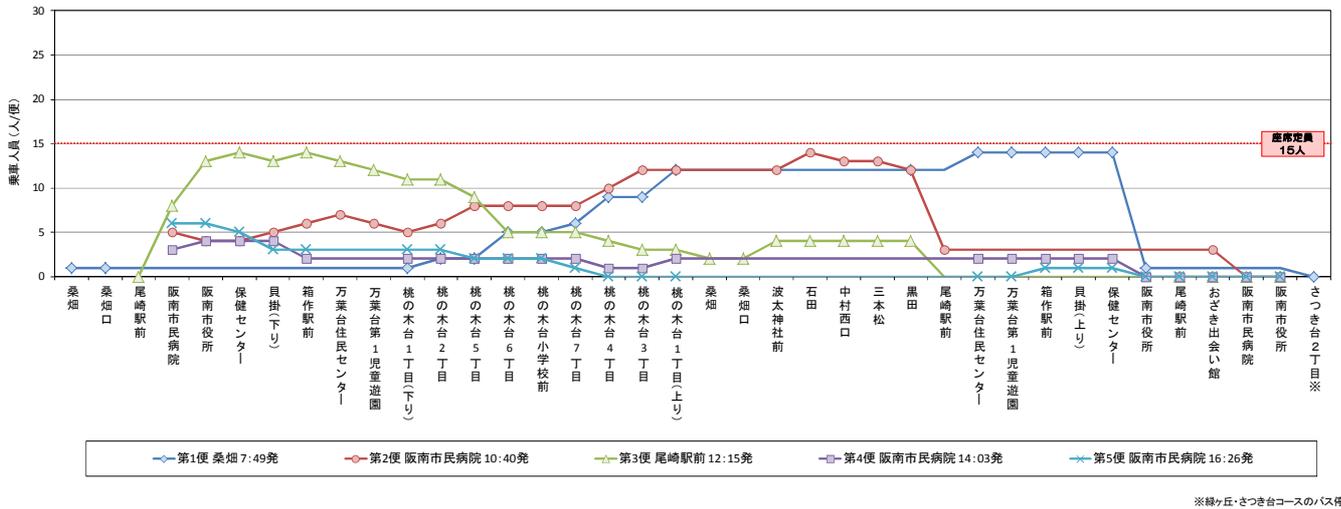
※いずみが丘・箱の浦コースのバス停を示す。

■コミュニティバス「さつき号」運行便別利用者数 (2/2)

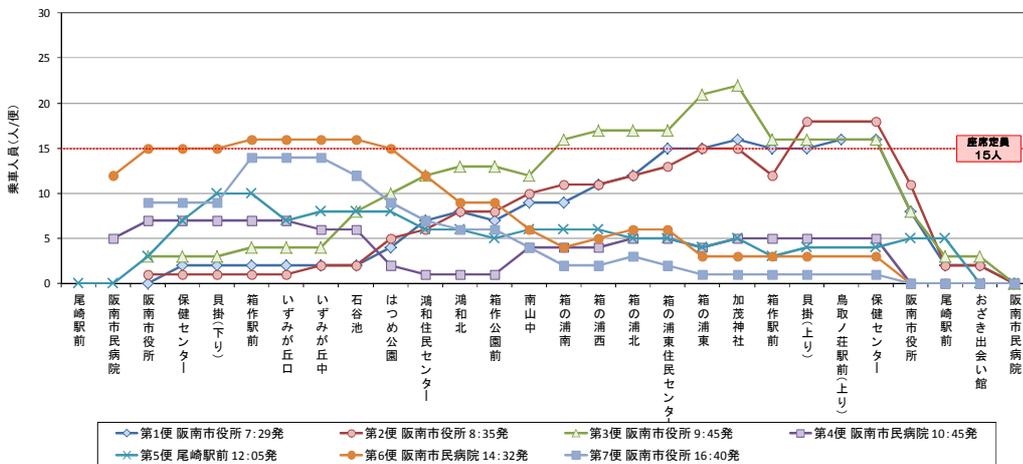
◇光陽台・舞コース



◇桃の木台・万葉台コース



◇いずみが丘・箱の浦コース



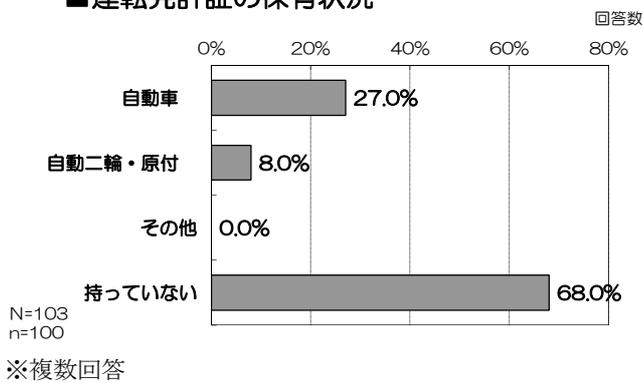


2.7 コミュニティバス「さつき号」利用者ヒアリング調査の結果概要

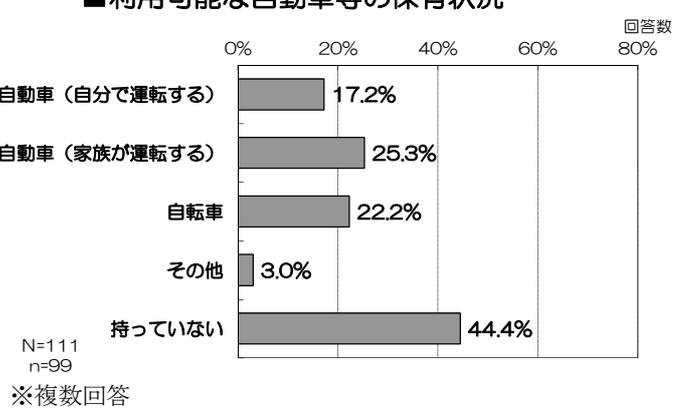
平成 29 年 4 月に実施したコミュニティバス「さつき号」利用者ヒアリング調査結果の概要を以下に示します。コミュニティバス「さつき号」利用者ヒアリング調査結果は、資料編でまとめています。

- 回答者の約 7 割は、運転免許証を保有していない。また、約 4 割は利用可能な自動車・自転車等の移動手段を保有していない。
- 利用目的は、「通院」、「買い物」が多く、「通院」の約 8 割は「買い物」目的も回答、「買い物」の約 6 割は「通院」目的も回答。
- 利用しやすくするために改善が必要なことは、その他の「バスの増便」が最も多く、次いで「終発時刻」、「決まった区間内で自由に乗降できる」、「始発時刻」、「鉄道や他のバス路線との乗継ぎ」の順である。

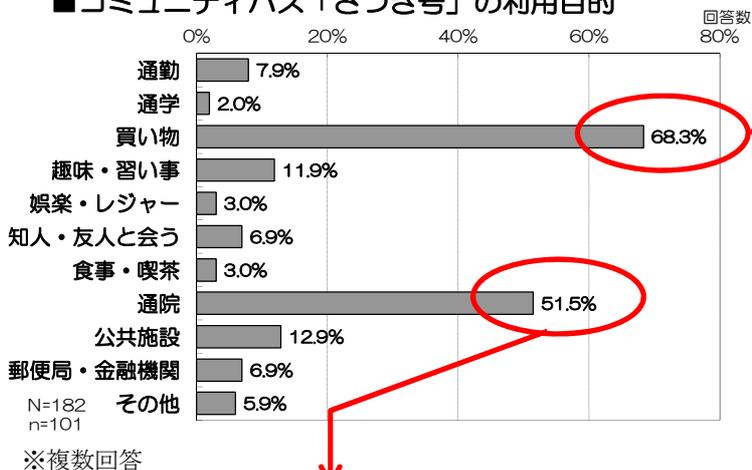
■運転免許証の保有状況



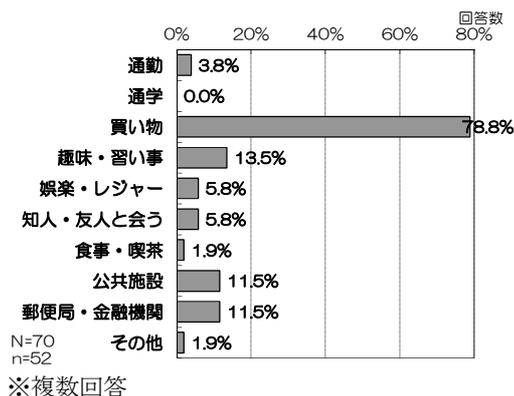
■利用可能な自動車等の保有状況



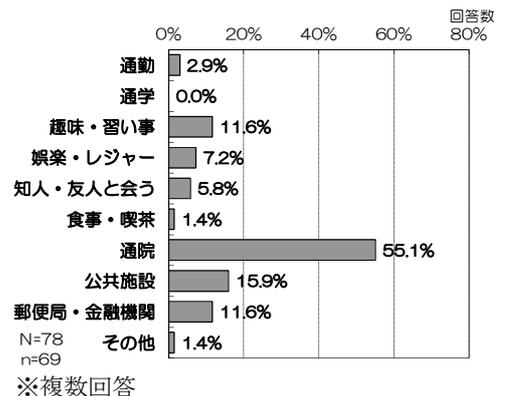
■コミュニティバス「さつき号」の利用目的



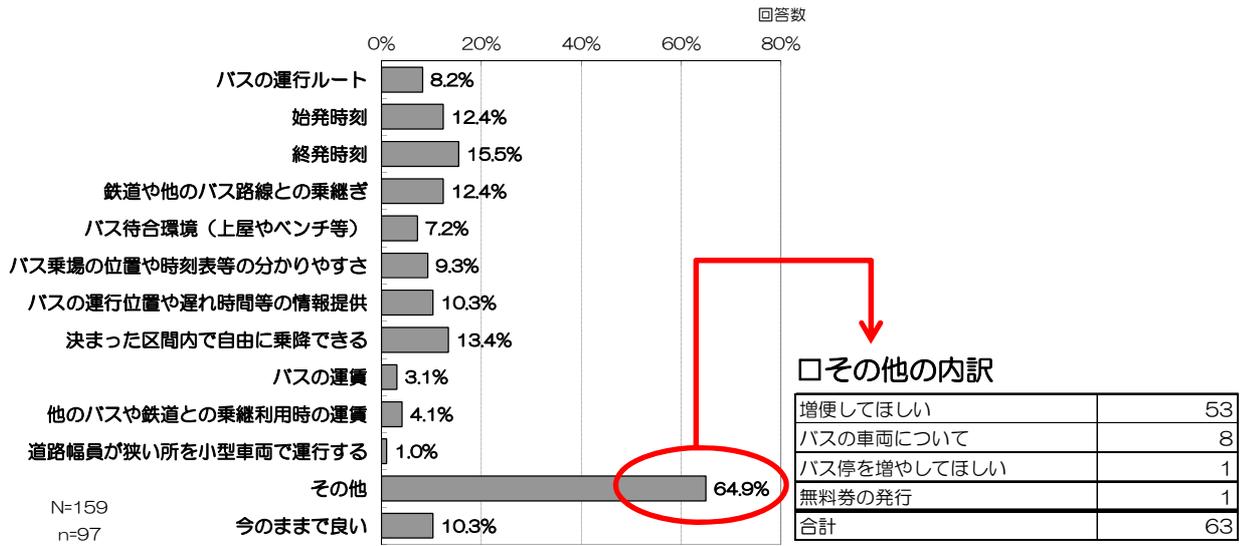
■「通院」目的の方の他の利用目的



■「買い物」目的の方の他の利用目的



■利用しやすくするために改善が必要なこと





2.8 公共交通の現状等のまとめ

前述のとおり整理した内容を踏まえ、公共交通の現状等について、以下にまとめます。

(1) 人口動向

- ・平成 27 年の人口は約 5.7 万人で、平成 12 年をピークに減少傾向にあり、生産年齢層人口の減少とともに、人口が今後もさらに減少するものと推計されています。
- ・高度経済成長期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い状況にあり、今後も高齢化率がさらに上昇するものと推計されています。

(2) 公共交通

- ・本市は、鉄道 2 路線、路線バス 3 路線、コミュニティバス「さつき号」6 路線により公共交通ネットワークを形成しています。

1) 鉄道

- ・市内における鉄道駅の乗降者数は、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。

2) 路線バス

- ・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。
- ・試験運行路線が正規路線とならず、また、イオン尾崎線が減便されています。

3) コミュニティバス「さつき号」

- ・コミュニティバス「さつき号」は、これまでの福祉バスを廃止し、平成 15 年 2 月から運行開始しています。
- ・利用者数の推移は増加傾向にあり、高度経済成長期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いですが、収支率は 20%前半で推移しています。

(3) 人の動き

- ・本市の代表交通手段は、自動車の分担率が高く、これまで増加傾向にあります。
- ・出勤・業務目的の外出割合が減少傾向にあり、高齢者割合の増加や生産年齢層の減少が推計されるため、今後もこの傾向が進むものと考えられます。
- ・高齢になるほど、外出時の移動が減少傾向にあります。
- ・本市の市内々の移動が占める割合は約 66%であり、泉南地域 8 市町のうち 2 番目に高くなっています。
- ・本市への集客・観光等による休日のトリップは、大規模集客施設が立地する泉佐野市や泉南市、レジャー施設が立地する岬町と比べ少なくなっています。

(4) 上位計画・関連計画

- ・阪南市総合計画では、「ともにさかそう笑顔とお互いさまのまち 阪南」の実現に向け互助、共助の精神のもと、市民や各種団体、事業者、市役所の協働によるまちづくりを推進することを定めています。



- ・ 阪南市都市計画マスタープランでは、将来像を実現するための目標の一つに「まちなかに賑わいとあたたかさがあふれるまち」を掲げており、この目標の実現に向けたまちや暮らしのイメージにおいて、高齢者や子ども連れも含めて、まちなかで活動する人で賑わっているとともに、市民みんなが公共交通の利用促進を実践し、公共交通が便利なまちを支えるものとしています。

(5) 移動に関する実態

- ・ 市民の代表交通手段の状況として、自家用車の分担率が高く、増加傾向にあります。
- ・ 住民アンケート調査結果では、市民の主な外出先として、各地域から南海本線尾崎駅周辺への移動が多く、市外への移動を見ると、泉南市、大阪市、泉佐野市への移動が多い傾向にあります。一方で、将来における外出先として、阪南市内への外出が最も多く、その中でも南海本線尾崎駅周辺への外出が全体の6割を占めます。
- ・ 住民アンケート調査結果では、普段におけるバス利用の有無は、「利用しない」が約7割を占め、「将来、高齢になると自家用車中心の生活から公共交通中心の生活に変わる」と半数以上が回答しています。
- ・ 住民アンケート調査結果では、将来の外出が変化する時期は、「自動車を運転できなくなっ
てから」、「身体機能が低下してから」が多く、約7割の方は将来の外出頻度が減少すると回答しています。
- ・ 本市の交通に関する現状の満足度と重要度のうち、満足度の状況を見ると、「自家用車がなくても（運転できなくても）気軽に移動ができる」の満足度が最も低く、次いで「駅周辺を楽しく歩いて回遊ができる」、「高齢者や障がい者が外出しやすい」の順となっています。



2.9 今後想定される主な問題

現状がこのまま進行すれば、今後、公共交通利用者の減少による公共交通サービスの低下（縮小や撤退）、地域でのつながりの希薄化による地域コミュニティ機能の低下、公共施設の維持管理や扶助費の増加に伴う財政規模の縮小により、公共交通施策に投じるための財源が縮小される等の問題が発生する恐れがあります。

■公共交通の縮小・撤退

バスがなくなると、車を持たない方の移動が困難になってしまふ。



■地域コミュニティ機能の低下



■財政規模の縮小

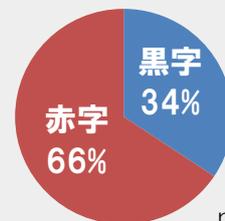
公共施設の維持管理



図 2.43 今後想定される主な問題（イメージ図）

- 鉄道は平成 12 年以降、全国で 37 路線・754.2km が廃止
- 路線バスは平成 19 年度から平成 26 年度にかけて、1,796km が廃止（全国のバス路線合計 41 万 7,400km（平成 21 年度末）の約 2.8%を占める。）
- 大阪都市部でも路線バスが廃止や休止に
 - ・大阪市、豊中市：阪急バス 岡町加島線（柴原駅～加島駅前：平成 26 年 12 月）
 - ・大阪市、東大阪市：近鉄バス 阪奈生駒線（梅田～稲田車庫前：平成 29 年 3 月）
- 民間バスの約 7 割は経常収支が赤字
- バス事業者が破たんと呼ばれるような事態に立ち至るケースも増加

民間バス事業者の約 7 割が赤字



n=221

※保有車両 30 両以上の事業者
（平成 27 年度 国土交通省資料）

近畿地方のバス事業者が法的整理等に至った事例

- ・ 京都交通（平成 16 年 1 月）
- ・ 水間鉄道（平成 17 年 4 月）

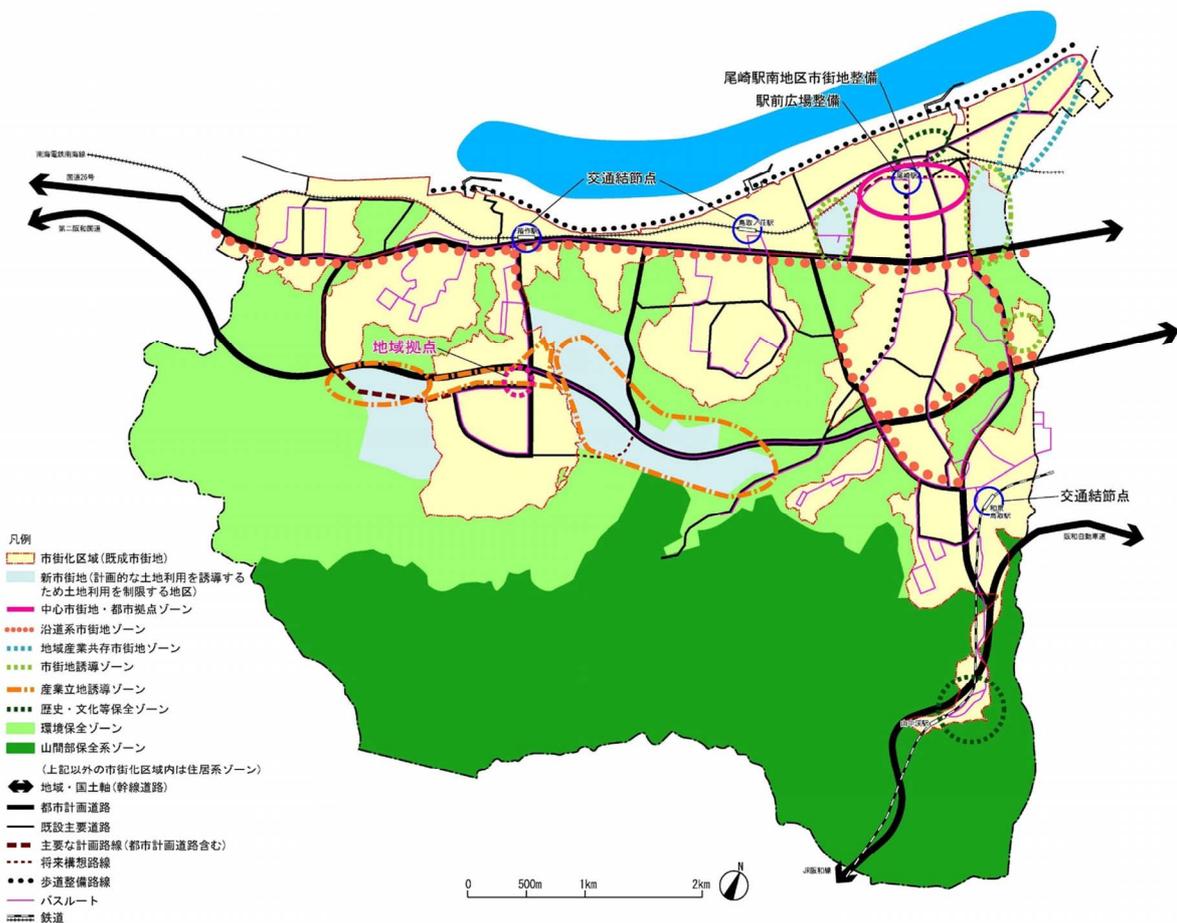
※ともに民事再生法による法的整理

3. 公共交通に係る課題整理

3.1 上位計画における土地利用等の方針

阪南市総合計画における「土地利用構想」では、南海本線尾崎駅周辺や近隣都市との市民の生活動線として、広域幹線道路や鉄道などの公共交通のネットワーク化を進めることで市民の利便性を向上させ、市民生活の活性化を図ることを示しています。また、ゾーンの位置づけとして、「歴史文化と共生するゾーン」では本市の中心市街地である南海本線尾崎駅へのアクセス向上などを掲げています。

一方で、阪南市都市計画マスタープランにおける地域別まちづくりの方針では、阪南スカイタウンは、都市拠点と補完する地域拠点としての各種生活支援サービス・情報発信・交流等の機能強化を図っていくものとしており、土地利用及び道路・交通体系の方針図では、地域・国土軸として広域的な移動の役目を果たす2本の都市計画道路と、それらをラダー（はしご）状に南北に結ぶ都市計画道路で構成される都市の骨格や地域拠点、交通結節点について示しています。



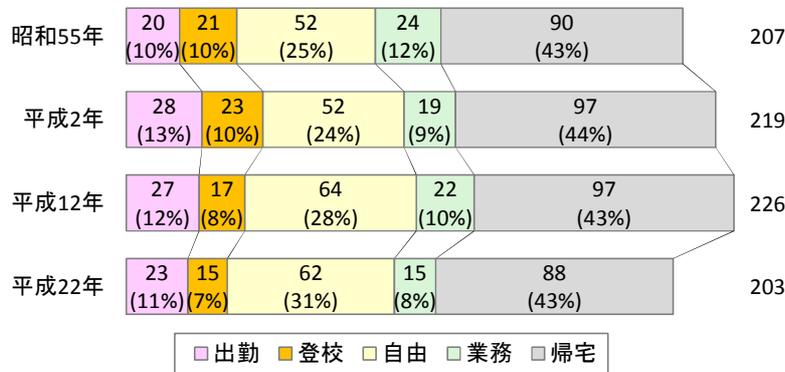
出典：阪南市都市計画マスタープラン（平成 24 年 3 月 阪南市）

図 3.1 都市計画マスタープランにおける土地利用及び道路・交通体系の方針図



3.2 将来的な移動ニーズ

第5回近畿圏パーソントリップ調査や住民アンケート調査結果から、今後高齢化の進展に伴い、買い物、通院等の自由目的移動の増加が推計されます。また、各地域から中心市街地である南海本線尾崎駅周辺への公共交通による移動ニーズがあることが推察されます。

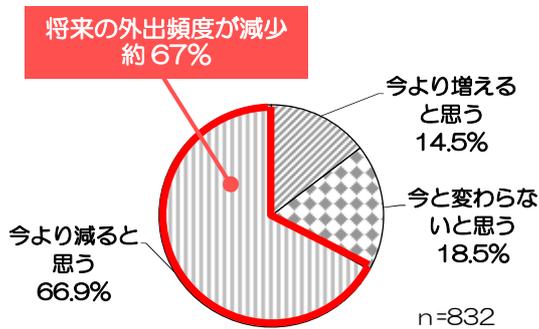


※自由目的は、買い物、食事、通院、レクリエーション等の生活関連の移動目的を示す
 ※グラフ右側の数値は合計値（単位：千トリップエンド/日）
 出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22年）

図 3.2 本市における目的別発生集中量の推移

表 3.1 将来の主な外出先

	回答数	割合
阪南市内 (n=638)	638	73.8%
尾崎駅周辺 (n=492)	492	56.9%
鳥取ノ荘駅周辺 (n=46)	46	5.3%
箱作駅周辺 (n=17)	17	2.0%
和泉鳥取駅周辺 (n=13)	13	1.5%
その他阪南市内 (n=64)	64	7.4%
未回答・不明 (n=6)	6	0.7%
近隣市町 (n=129)	129	14.9%
泉南市 (n=67)	67	7.7%
泉佐野市 (n=28)	28	3.2%
岬町 (n=6)	6	0.7%
和歌山市 (n=22)	22	2.5%
未回答・不明 (n=6)	6	0.7%
その他大阪府内 (n=83)	83	9.6%
大阪市 (n=49)	49	5.7%
貝塚市 (n=3)	3	0.3%
岸和田市 (n=3)	3	0.3%
その他 (n=3)	3	0.3%
未回答・不明 (n=25)	25	2.9%
その他和歌山県内 (n=6)	6	0.7%
その他府県 (n=9)	9	1.0%
計 (n=865)	865	100.0%



出典：本計画住民アンケート調査結果
 (平成28年12月～平成29年1月実施)

図 3.3 将来の外出頻度の増減

出典：本計画住民アンケート調査結果
 (平成28年12月～平成29年1月実施)

3.3 公共交通の基本体系と課題整理

(1) 階層別の課題整理

今後も持続可能な公共交通のあり方を検討するにあたっては、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必要があります。こうした考え方のもと、前述の本市の上位計画における土地利用等の方針や将来的に見込まれる移動ニーズに応じて、以下のとおり公共交通の階層に分類し、課題を整理しました。

表 3.2 公共交通に係る課題整理の基本的な考え方

	広域基幹交通	市内基幹交通	地域内交通	公共交通全般
機能	各階層における公共交通が担う役割等を整理			—
移動ニーズ	公共交通利用者の利用目的や移動状況等を踏まえた移動ニーズを整理			
課題	機能、移動ニーズや本市の上位計画等を踏まえた課題を整理			

(A) 広域基幹交通

1) 機能

- ・ 主に、本市から他都市への移動や他都市から本市への移動を担います。
- ・ 広域移動を担う公共交通としては、大阪と和歌山を結ぶ南海電鉄南海本線及びJR阪和線の鉄道2路線と、南海本線尾崎駅とイオンモールりんくう泉南を結ぶ路線バスイオン尾崎線が想定されます。

2) 移動ニーズ

- ・ 市外への外出目的は、平日では通勤・通学目的の移動が多く、休日では買い物や娯楽・レジャー目的の移動が多く占めています。
- ・ 市外への主な行先は、平日・休日ともに、隣接する泉南市が最も多く、次いで大阪市の順となっています。
- ・ 本市への休日のトリップの状況を見ると、泉南地域などの近隣市町が大半を占めており、利用交通手段は自動車を中心となっています。

3) 課題

- ・ 市外への外出目的として需要が多い傾向にある通勤・通学目的の移動に対しては、速達性や定時性が求められます。
- ・ 広域移動における市民だけでなく、来訪者の移動ニーズに対応するために、円滑な乗継ぎを実現するための結節機能の強化や運行情報の提供が求められます。
- ・ 来訪者の移動について自由目的移動が多いことから、そうした移動ニーズを踏まえた本市観光資源との連携によるアクセス機能の強化を図る必要があります。



(B) 市内基幹交通

1) 機能

- ・ 主に、南海本線尾崎駅周辺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等の市内拠点間の移動や、広域基幹交通と接続する役割を担います。
- ・ 拠点間移動を担う公共交通としては、南海本線尾崎駅周辺と和泉鳥取間を結ぶ路線バス尾崎線や南海本線箱作駅と阪南スカイタウン（桃の木台地区）を結ぶ路線バス阪南スカイタウン線が想定されます。

2) 移動ニーズ

- ・ 路線バスの利用は、主に通勤・通学目的の利用が多い状況にあります。
- ・ 路線バス尾崎線は、尾崎駅前バス停や和泉鳥取バス停での利用が多く、路線バス阪南スカイタウン線は、箱作駅前バス停での利用が多いことから、鉄道駅への移動が多いものと考えられます。
- ・ 将来の主な外出先は、南海本線尾崎駅周辺が全体の約 6 割を占め、また将来の外出時の交通手段は、公共交通系の利用が約 5 割を占めており、現在の外出時の交通手段と比べ公共交通の利用が増加するものと考えられます。

3) 課題

- ・ 市内基幹交通は、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等の市内拠点間を結ぶ輸送を行っており、広域基幹交通との接続機能を有していることから、速達性や定時性が求められます。
- ・ 南海本線尾崎駅と JR 和泉鳥取駅間のバス交通による利用が見受けられることから、鉄道駅間を結ぶフィーダー機能^(*24)の向上が必要です。
- ・ 将来的な南海本線尾崎駅周辺への移動ニーズを踏まえ、中心市街地におけるまちの賑わいを創出する観点から、南海本線尾崎駅周辺等の拠点における賑わい・活性化を支援する公共交通体系の構築が必要です。

(C) 地域内交通

1) 機能

- ・ 主に、広域基幹交通や市内基幹交通を補完し、地域内における日常生活に係る移動を担います。
- ・ 地域内移動を担う公共交通手段としては、市内各地域と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を結ぶコミュニティバス「さつき号」が想定されます。

2) 移動ニーズ

- ・ 主に、日常生活での買い物や通院等による生活圏内や近隣地域への移動が考えられます。
- ・ 今後、高齢化の進展に伴い、将来的な自由目的移動のニーズが増加するものと考えられます。

3) 課題

- ・ 今後、増加が見込まれる自由目的移動や公共交通利用のニーズに対して公共交通の持続性を高める観点から、利用者である地域住民が主体となって、公共交通を守り、育てていく意識の醸成が必要です。
- ・ 地域ごとに人口減少や高齢化の進展の度合いや、移動ニーズは異なることから、地域の実情に応じた公共交通体系を構築する必要があります。

(B) (C) 市内基幹交通・地域内交通

1) 共通課題

- ・ 一部区間において路線バスとコミュニティバス「さつき号」の運行ルートが重複する区間が存在しており、公共交通全体の機能向上を図る観点から、路線バスとコミュニティバス「さつき号」の役割分担を明確にし、運行経路の見直し等の効率化が求められます。
- ・ 路線バスとコミュニティバス「さつき号」の運行ルートが重複する区間では、料金体系が異なっており、目的地までの支払う運賃に格差が生じています。外出機会の増加や公共交通の持続性を高めることを踏まえ、料金体系の見直しが求められます。

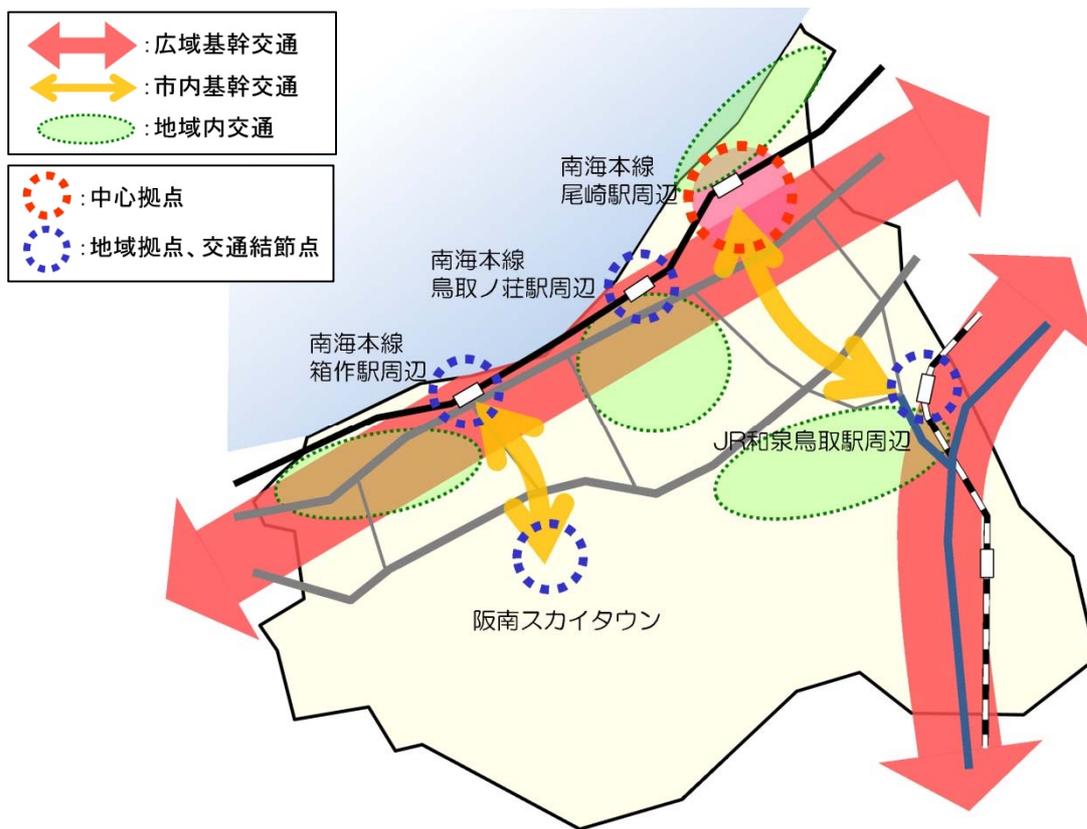


図 3.4 公共交通の現状等を踏まえた公共交通の基本的体系イメージ図



(2) 公共交通全般における課題整理

公共交通の現状等から今後想定される移動ニーズを踏まえた公共交通全般の課題について、以下のとおり整理しました。

1) 移動ニーズ

- ・ 市民の移動手段は自動車を中心であり、増加傾向にあります。
- ・ 将来の外出頻度の増減は、「今よりも減少する」が約 7 割を占めています。また、「高齢になったら公共交通中心の生活に転換できると思う」が約 6 割を占めています。
- ・ 将来における外出目的は、買い物が約 5 割と最も多く、次いで通院が約 3 割であり、現在の外出目的に比べ、買い物や通院目的の外出が増加するものと考えられます。

2) 課題

- ・ 将来、自動車を運転できなくなった場合の移動手段として、公共交通利用の増加が推察されることから、将来にわたって持続性を高め、柔軟な公共交通のあり方を考える必要があります。
- ・ 市民の移動手段は自動車中心であるため、今後、公共交通の維持にあたっては、自動車利用者に対して、公共交通利用の理解を深めることが必要です。
- ・ 外出機会を促進するために、将来的に増加すると見込まれる自由目的移動の外出先となる商業施設等の多様な主体との連携を図る必要があります。
- ・ 公共交通を利用することにより、徒歩による回遊行動が発生し、まちの賑わいの創出が見込まれることから、若年層から高齢者までの多様な世代の公共交通利用による同伴移動の促進が必要です。

(3) まとめ

(1) 公共交通の階層別課題			(2) 公共交通全般
	(A) 広域基幹交通	(B) 市内基幹交通	(C) 地域内交通
担うべき機能	本市から他都市、他都市から本市への移動	中心拠点をはじめとした市内拠点間の移動 広域基幹交通への接続	地区内での日常生活圏内移動 地区内から基幹交通や拠点までの移動
想定される移動ニーズ	通勤・通学 近隣市町や大阪市等への移動 来訪者の移動	通勤・通学 南海本線尾崎駅をはじめとした鉄道駅への移動 将来的に南海本線尾崎駅周辺の公共交通移動の需要増加	主に日常生活における移動 近隣地域への移動
			将来的に外出目的は買い物、通院等自由目的移動が増加 自動車における移動が増加傾向にある 将来の外出は、加齢に伴う外出機会の減少や移動手段が自家用車から公共交通に変わると考える方が多い
解決すべき課題	① 定時性の確保 ② 円滑な乗継ぎ等を実現するための結節機能の強化や運行状況等の情報提供 ③ 市内観光資源との連携によるアクセス機能の強化	① 定時性の確保 ② 鉄道間を結ぶフィーダー機能の向上 ③ 南海本線尾崎駅周辺等の拠点における賑わい・活性化を支援する公共交通体系の構築 ① 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 ② 公共交通の持続性を高めるための路線バスとコミュニティバス「さつき号」料金体系の見直し	① 将来の公共交通利用ニーズのための公共交通の持続性の確保や柔軟な公共交通サービスのあり方 ② 自家用車利用者に対する公共交通利用の理解 ③ 商業施設等の多様な主体との連携 ④ 高齢者と若年層の公共交通利用による同伴移動の促進

4. めざすべき公共交通体系の将来像

4.1 基本理念と基本方針

4.1.1 基本理念

上位・関連計画や、本市の公共交通の現状等を踏まえ、以下のとおり本計画の理念を設定します。

■ 基本理念

公共交通と自動車交通のインテグレーション^(*25)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～

- ・ 本市における将来のまちづくりの実現に向けて、これまでの自動車中心の移動手段から、公共交通と自動車交通の融合を推進することで、目的や状況に応じて多様な移動手段が選択できる交通体系の構築をめざす。
- ・ シームレス^(*26)な交通体系を構築することで、異なる交通モード^(*27)間の乗継抵抗の軽減が図られるため、利用しやすい公共交通サービスにより、まちに誘い出され、歩くことで元気に暮らすことができるまちづくりを推進する。これにより、徒歩による移動機会の増加やまちの賑わいの創出が期待できる。
- ・ 住み慣れた地域で安心して生活が続けられ、公共交通による移動ができるまちづくりを推進する。

本市ではモータリゼーションの進展とともに住宅開発や幹線道路整備が進み、市街地が拡大しました。人口増加に伴い市民の移動手段は、自動車が多い傾向にあります。しかしながら、今後人口減少や高齢化の進展に対応したまちづくりを進めていくなかで、市民の移動手段として公共交通の役割が改めて重要になると考えられます。

そこで、将来の公共交通利用の確保の観点より、これまでの自動車中心の移動手段から公共交通と自動車交通の融合を推進することで、目的や状況に応じて多様な移動手段が選択できる交通体系の構築による「公共交通と自動車交通のインテグレーションの実現」をめざします。

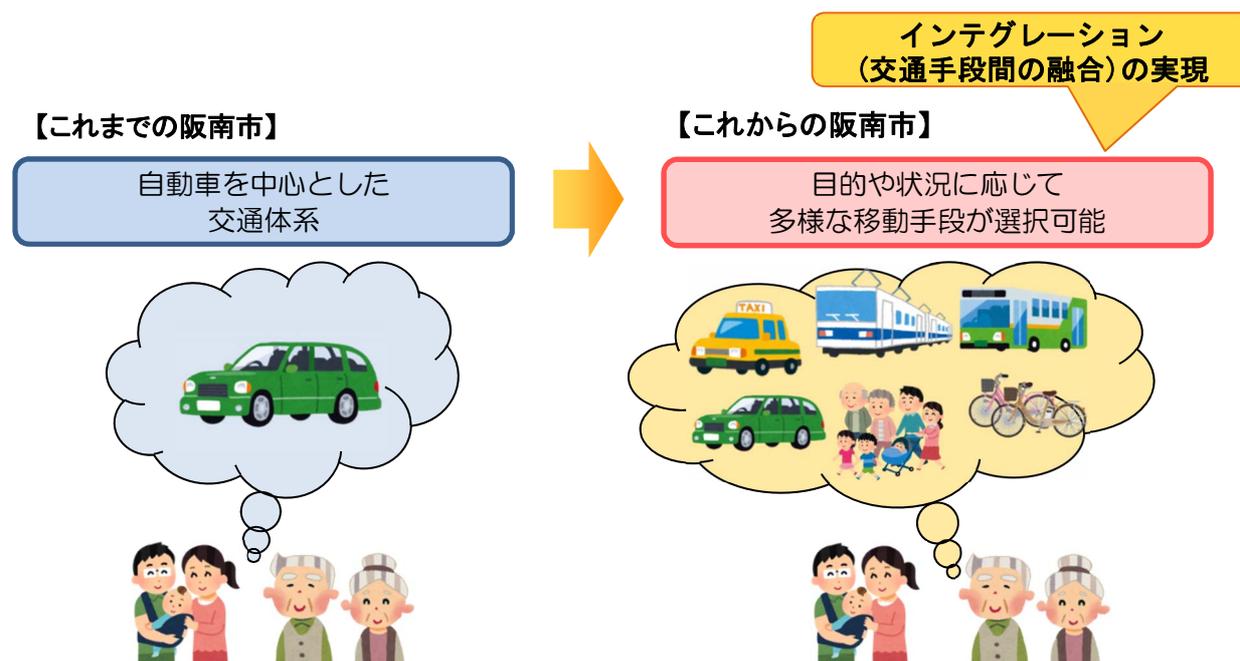


図 4.1 公共交通をはじめとした多様な交通手段の融合（イメージ図）

インテグレーション (integration) とは統合、融合、融和等を意味します。

本市の将来の都市構造や、公共交通が採算性事業であることを踏まえると、これまでと同様に自動車による移動と併せて、公共交通と自動車交通間の融合だけでなく、公共交通間における乗継抵抗の軽減による融合を図ることにより、公共交通の利用促進を高め、徒歩による移動機会の増加に伴う健康増進やまちの賑わいの創出をめざします。



図 4.2 インテグレーションのイメージ (一例)



4.1.2 基本方針

本計画の基本理念を踏まえ、公共交通ネットワークの機能向上を図る観点から階層別に分類した「広域基幹交通」、「市内基幹交通」、「地域内交通」に対応する以下の基本方針を設定します。

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。

■ 基本理念

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～

市民・事業者・市の
協働による取組

前述の基本理念を具現化させるためには、上記3つの基本方針に基づき、まちづくりと連携した公共交通の維持・発展、利便性の向上を図る取組を行う必要があります。

4.2 各主体の役割

本計画における基本理念の実現に向けた取組を適切に進めるにあたっては、阪南市総合計画で掲げている「協働によるまちづくり」に基づき、「市民」、「事業者」、「市」それぞれの主体が、果たすべき役割を十分に理解・認識し、協働・連携により、取組を進めます。

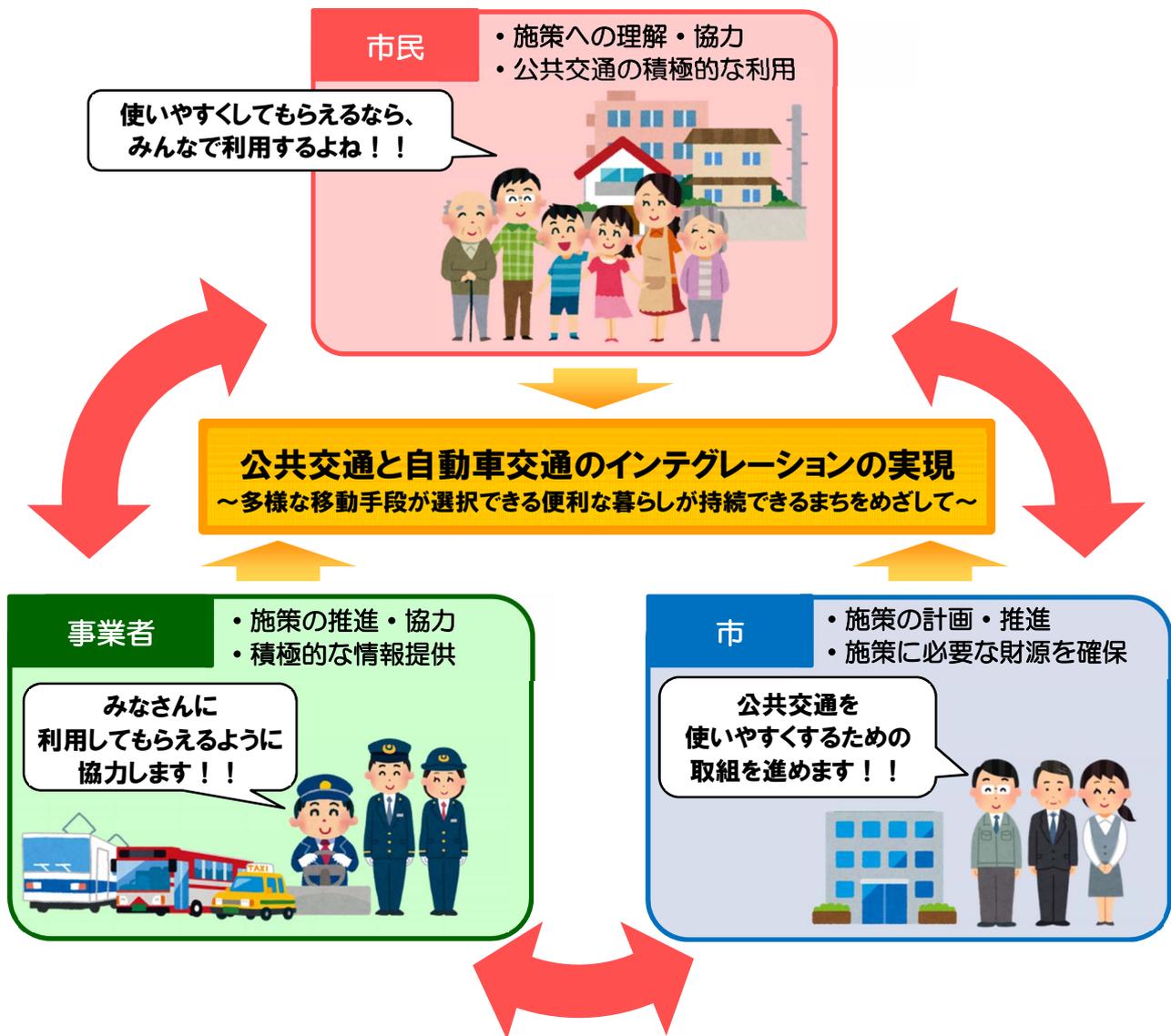
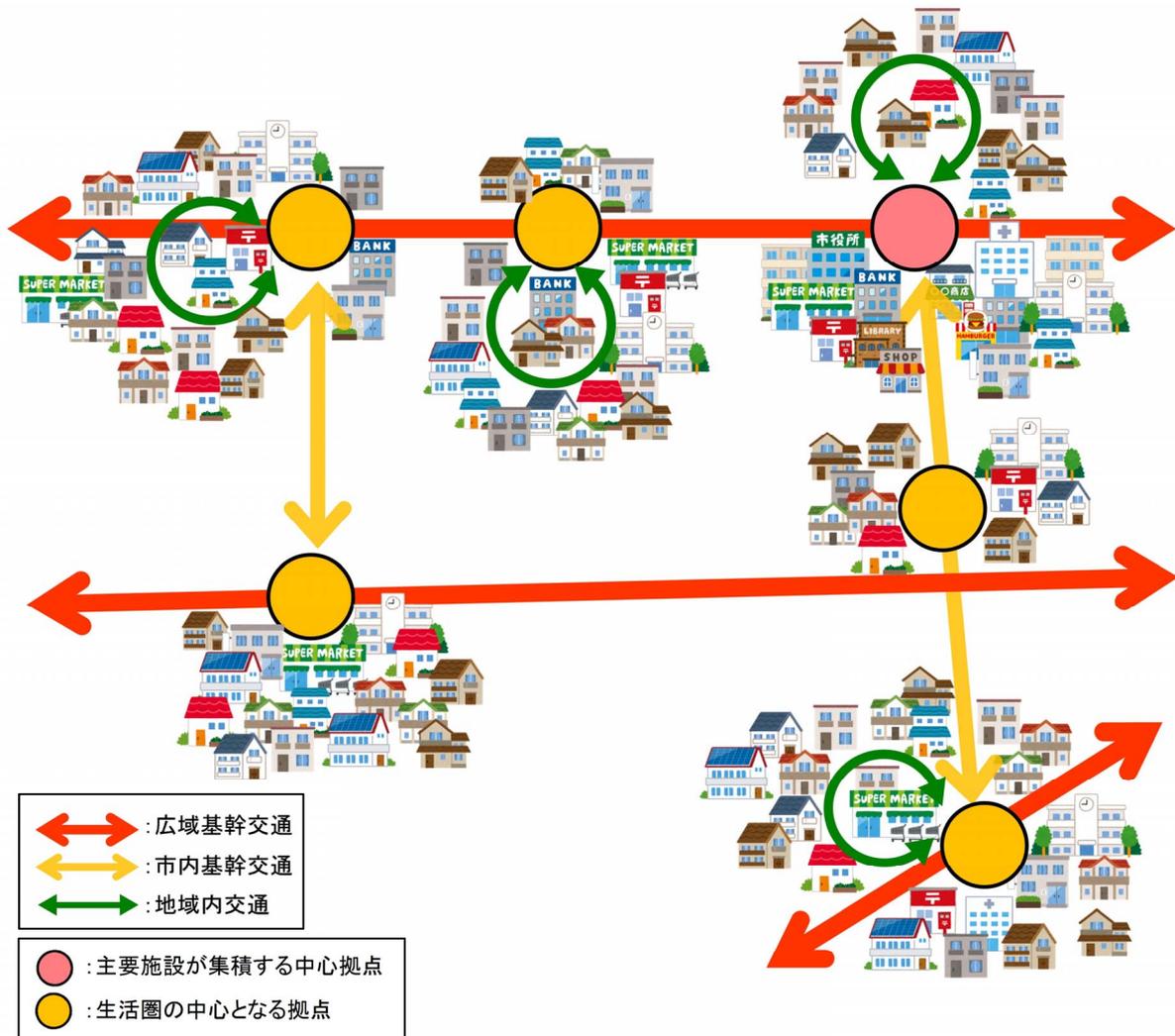


図 4.3 各主体による役割分担のイメージ



4.3 めざすべき公共交通体系の将来像イメージ

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、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。



広域基幹交通

阪南市から泉州地域及び大阪市等への移動や阪南市への来訪者の移動のための広域的な移動を支える役割を担う

市内基幹交通

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う

地域内交通

主に広域基幹交通や市内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

図 4.4 めざすべき公共交通体系の将来像イメージ

5. 基本理念を実現するために必要な取組の方向性

5.1 取組の方向性

本計画における基本理念を実現するために必要な取組の方向性を以下に示します。

階層別に設定した基本方針に沿って進める取組として、公共交通の利便性向上を目的とした「交通結節点の整備による機能向上」と「公共交通ネットワーク改善による地域公共交通システムの構築」、「公共交通の利用環境の改善」に向けた取組と併せて、賑わい再生を目的とした「公共交通による外出機会の増加」に資するような施策も並行して取り組んでいきます。

これらの取組を行うことで、公共交通の利用促進につながり、結果的にまちの賑わい創出につながるものと考えられます。

■ 基本方針

基本方針①
広域交流の促進を支える公共交通

基本方針②
地域間や拠点への移動を支える公共交通

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

■ 基本理念を実現するために必要な取組の方向性

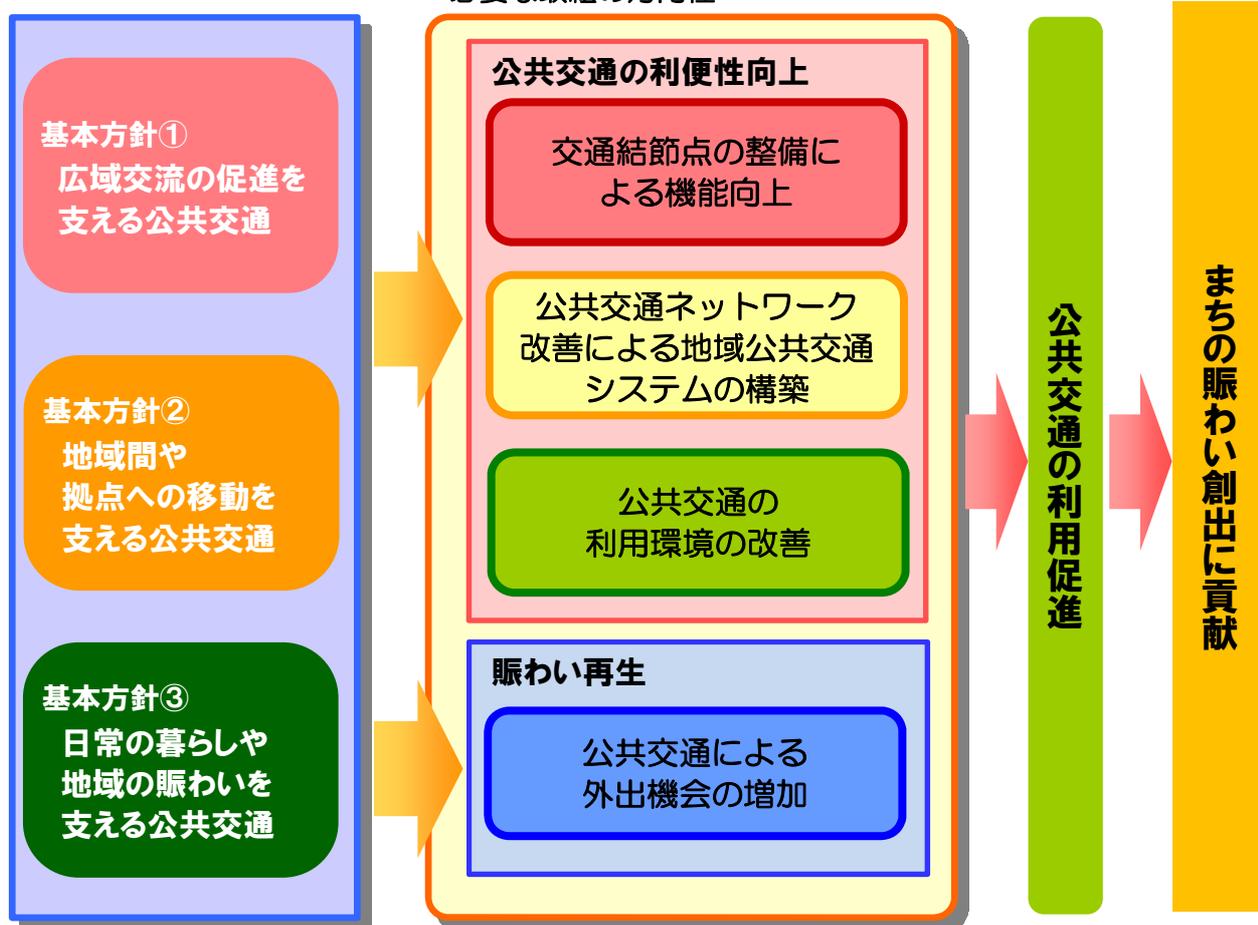


図 5.1 基本理念を実現するために必要な取組の方向性



5.2 取組の方向性に沿った施策例

本計画の基本理念を実現するために必要な取組の方向性と施策例を以下に示します。

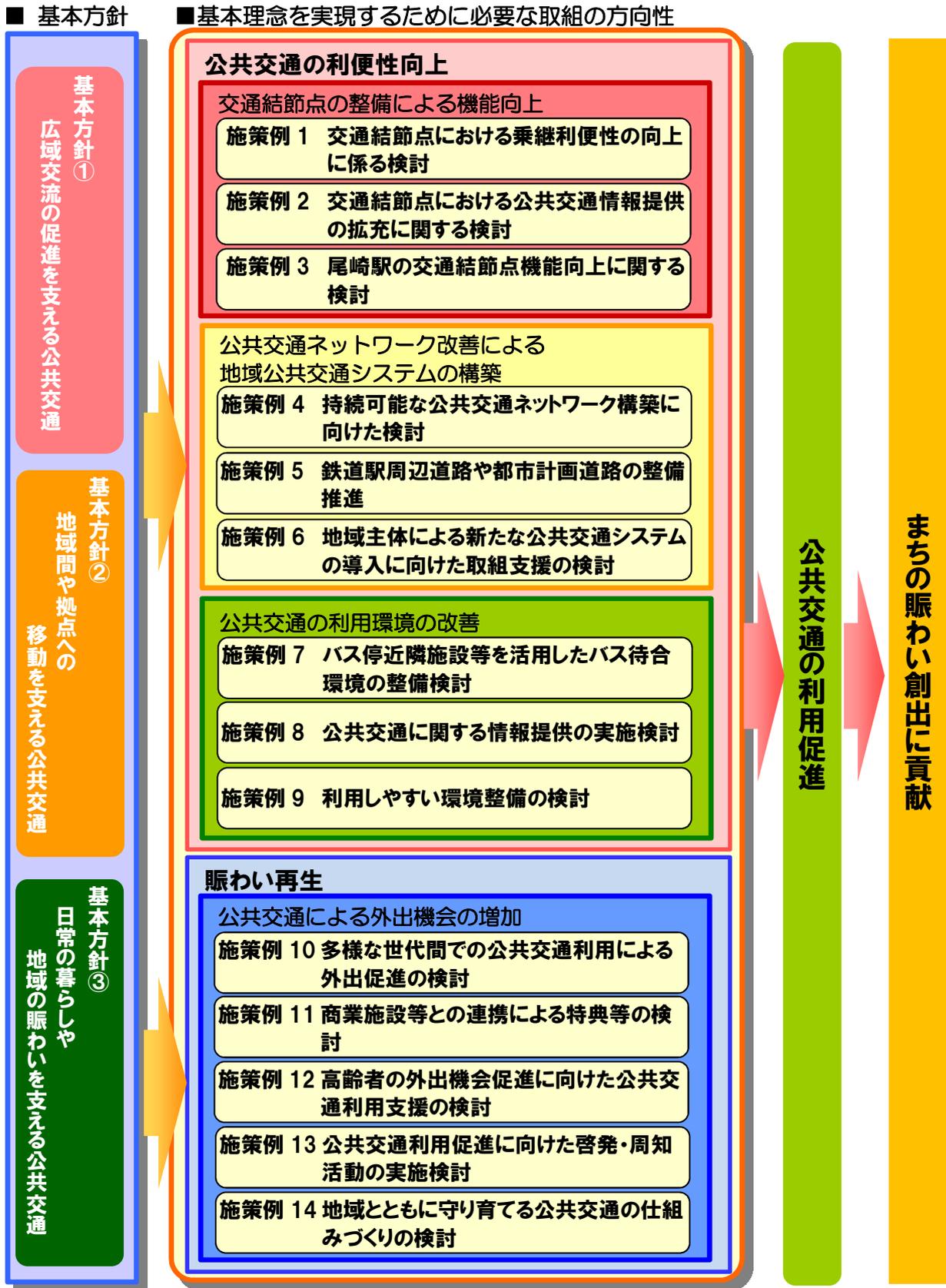


図 5.2 基本理念を実現するために必要な取組の施策例

5.3 施策例の概要

各施策例の概要をはじめ、事業スケジュール及び実施主体を示します。事業スケジュールにおいては、本計画の計画期間内となる「短期（概ね3年以内に着手）」及び「中期（概ね5年以内に着手）」、「長期（概ね10年以内に着手）」の3期間に区分し設定します。

交通結節点の整備による機能向上						
施策例 1 交通結節点における乗継利便性の向上に係る検討						
○ 異なる交通モード間のシームレス化を図る観点から、市内の交通結節点（南海本線尾崎駅、南海本線鳥取ノ荘駅、南海本線箱作駅、JR和泉鳥取駅）において、鉄道、路線バス、コミュニティバス「さつき号」間の乗継を考慮したダイヤ設定により、乗継利便性の向上を検討します。						
<p>■南海本線尾崎駅</p>						
<p>■南海本線鳥取ノ荘駅</p>						
<p>■南海本線箱作駅</p>						
<p>■JR和泉鳥取駅</p>						
実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
	○	○			○	○



交通結節点の整備による機能向上

施策例
2

交通結節点における公共交通情報提供の拡充に関する検討

○ 異なる交通モード間のシームレス化を図る観点から、市内の交通結節点（南海本線尾崎駅、南海本線鳥取ノ荘駅、南海本線箱作駅、JR和泉鳥取駅）において、鉄道から路線バス、コミュニティバス「さつき号」及びタクシーへの乗継案内の情報提供により、鉄道⇄路線バス・コミュニティバス「さつき号」・タクシー間の乗継利便性の向上を検討します。

- ・ 改札口付近における路線バス・コミュニティバス「さつき号」の運行情報提供（路線図・時刻表）
- ・ 改札口付近におけるバス・タクシーのりばの案内

【事例】鉄道駅におけるバス案内板の整備（京都市）

鉄道駅構内において、バス路線や発車時刻、のりばが分かりやすいよう、自由通路等にバス案内板を設置。

- ・ JR桂川駅
（京都市交通局、京阪京都交通バス、阪急バス、ヤサカバス）



【事例】改札口前でのバスのりば等の案内（兵庫県播磨町）

JR土山駅では、改札口前の自由通路の床面を活用して、各出口付近にあるバスのりば案内等を実施。

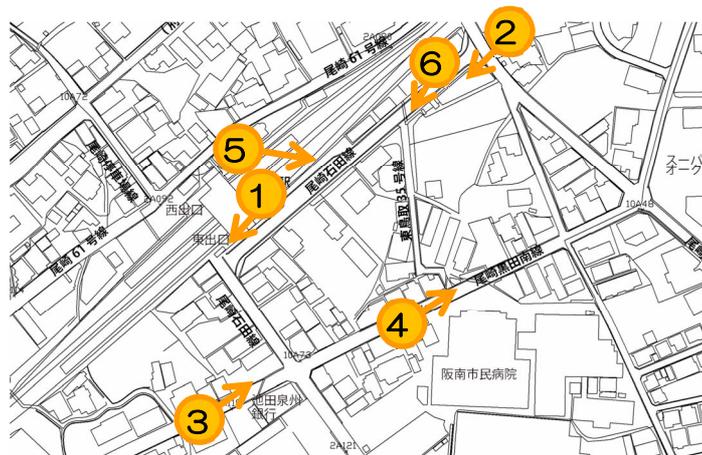


実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
	○	○		○	○	

施策例
3 尾崎駅の交通結節点機能向上に関する検討

○ 住民アンケート調査において、南海本線尾崎駅周辺や南海本線尾崎駅を利用目的とする外出は、平日及び休日ともに最も多く占めています。そこで、南海本線尾崎駅周辺における賑わいや快適な歩行空間創出に向けた歩行環境整備やバス待ち環境の安全性・快適性の向上に向けた上屋やベンチ等の整備を検討し、交通結節点の機能向上を図ります。

【現状】 南海本線尾崎駅周辺の状況



1 

2 

- 市道尾崎石田線は、歩道が整備されているが、幅員が狭小である

3 

4 

- 市道尾崎黒田南線は、歩道が未整備であり、歩行者通行空間となる路側帯の幅員が狭小である

5 

6 

- 尾崎駅前バス停は、上屋が老朽化し、ベンチが未設置
- 平日の朝や夜は、鉄道利用や駅周辺の通塾等の家族の送迎車両が多い

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
	○	○			○	○



公共交通ネットワーク改善による地域公共交通システムの構築

施策例
4

持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた検討

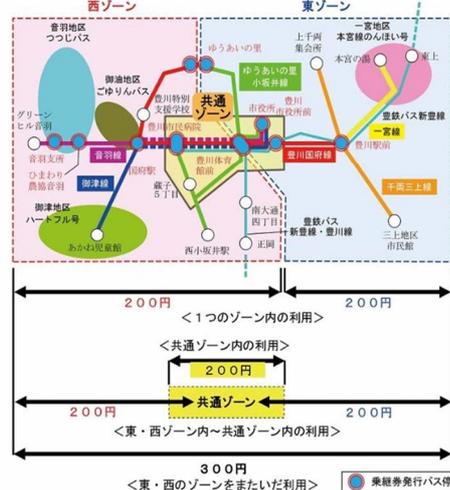
- 本市のバスネットワークは、路線バスとコミュニティバス「さつき号」により、構成されています。一部の地域では、路線バスとコミュニティバス「さつき号」が重複して運行しており、役割が明確化されていない状況にあるため、フィーダー機能強化の観点も含め、持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた検討を行います。
- 既存の路線バスやコミュニティバス「さつき号」の運行を前提として、地域の実情に即した新たな交通システムの導入可能性や、隣接自治体とのバスネットワークの連携についても検討を進めます。
- 路線バスとコミュニティバス「さつき号」が重複する区間では、料金体系が異なっており、目的地までの支払う運賃に格差が生じています。
- 持続可能な公共交通ネットワークの構築や公共交通間のシームレス化を図る観点から、料金格差を是正が必要があるため、路線バスとコミュニティバス「さつき号」の役割分担を踏まえ、料金体系の再構築に向けた検討を交通事業者とともに進めます。

【事例】ゾーン運賃制度の導入（愛知県豊川市）

豊川市では、路線バス（※豊川市内での乗車区間が対象）及び豊川市コミュニティバスを対象に、ゾーン運賃制度を導入している。

平成28年10月に従前の東・西ゾーンに加えて、新たに市中心部付近に「共通ゾーン」が設け、1乗車200円で利用できる範囲が拡大している。また、豊鉄バスにおける豊川市内での乗車区間内での利用についても同様に「共通ゾーン」が設けられている。

■平成28年10月以降の新たな料金体系



出典：愛知県豊川市HP
(市民部 人権交通防犯課)

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
○	○	○			○	○

施策例
5

鉄道駅周辺道路や都市計画道路の整備推進

- 交通結節点となる南海本線尾崎駅等の鉄道駅周辺道路や都市計画道路石田自然田線等の未整備区間では、道路幅員が狭小であるため、路線バス・コミュニティバス「さつき号」と対向車との離合が困難な区間があります。また、自転車・歩行者の通行環境も確保されていない状況にあります。
- 道路整備により、路線バス・コミュニティバス「さつき号」の走行環境や自転車・歩行者の通行環境を改善します。

【これまでの本市の取組】南海本線鳥取ノ荘駅及び駅周辺整備

「鳥取ノ荘駅及び周辺地区」は阪南市交通バリアフリー基本構想（平成 14 年 10 月策定）の重点整備地区に選定しており、当該地域でのバリアフリー化事業を実施。具体的には、南海本線鳥取ノ荘駅周辺の道路整備として、市道西鳥取 30 号線歩道拡幅等を実施するとともに、平成 28 年 3 月に南海本線鳥取ノ荘駅南改札口が供用開始された。

■整備前後の市道西鳥取 30 号線の様子

〔整備前〕



〔整備後〕



実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
		○				○



公共交通ネットワーク改善による地域公共交通システムの構築

施策例
6

地域主体による新たな公共交通システムの導入に向けた取組支援の検討

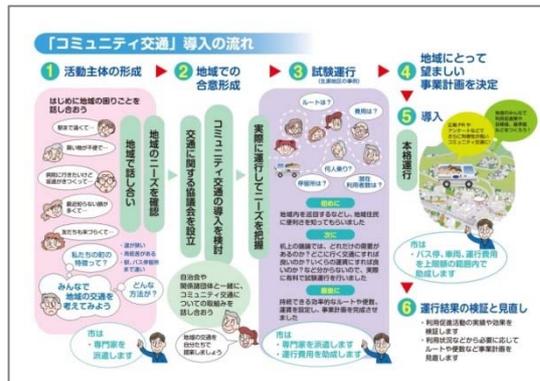
○ 鉄道駅やバス停から離れた地域、道路幅員が狭小及び急勾配の坂道などの理由でバスが乗り入れ困難な地域等において、地域組織等が主体となる新たな公共交通システムの導入に向けた取組・技術支援や、導入後の持続可能な運行体系のあり方等の支援の仕組みを検討します。

【事例】西宮市コミュニティ交通検討事業（兵庫県西宮市）

地域住民が主体的に取り組む生活移動手段の確保を目的とした乗合交通（コミュニティ交通）について、市は地域で検討を行う協議会へのサポートや関係諸機関との協議調整等を支援。また、地域における合意形成やコミュニティ交通のニーズを把握するための試験運行に必要となる費用について、助成金を交付する。

試験運行において、一定の利用者数があり実際にニーズがあることが確認され、既存の路線バス等と協議調整が図られている場合には、本格的なコミュニティ交通の運行に必要となる費用について、上限の範囲内で助成金が交付される。

■「地域がつくる地域の交通」パンフレット

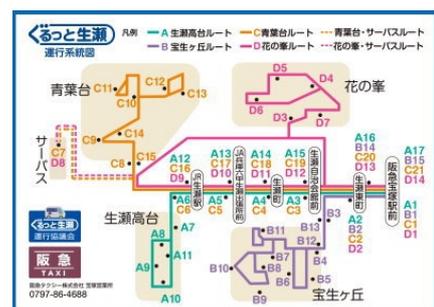


出典：西宮市HP
（都市局 都市計画部
交通計画課）

【事例】地域主体による新たな公共交通システムの導入（兵庫県西宮市）

「ぐるっと生瀬」は、大阪大学と西宮市の協力のもと、地域住民が主体となって“生瀬住民のおでかけの足を考える”取組を行っている。9年間に及ぶ調査研究、試験運行を重ね、利用者負担と住民負担で収支を賄う計画を立案し、平成27年10月より本格運行を開始している。

本事業は単に交通困難の対策だけでなく、人がつながる、各自自治会がつながることによって、生瀬地域の町全体が活性化することも目的の一つとしている。



出典：ぐるっと生瀬事務局HP、
阪急タクシー株式会社HP

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
○	○	○			○	○

公共交通の利用環境の改善

施策例
7

バス停近隣施設等を活用したバス待合環境の整備検討

○ バスサービスの改善を目的として、バス停付近に立地する公共施設や商業施設、医療機関等の施設を活用したバス待合環境の整備について、関係者とともに検討を行います。

【事例】「バスまちスポット」、「まち愛スポット」登録制度（埼玉県）

「バスまちスポット」とは、バス停留所の近く（約 50m 圏内）で、バスを気軽に待てる施設である。座って休憩できるスペースや、トイレの利用などサービスは様々である。

「まち愛スポット」とは、バス停留所まで歩くとき（約 500m 圏内）に休憩できる施設である。ベンチや椅子が設置されているので、途中で座って休憩ができる。

平成 29 年 3 月 1 日現在、埼玉県内 25 市町に 350 箇所ある。

「バスまちスポット」「まち愛スポット」は、公共施設をはじめ、商店、コンビニエンスストア、病院、金融機関等、年齢を問わず利用できる施設であれば、登録が可能である。

■ 「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度のパンフレット

The image shows three brochures related to the 'Bus City Spot' and 'Machi Ai Spot' registration system in Saitama Prefecture. The top brochure, titled '出歩きやすいまちづくり' (Creating a city where it's easy to go out), features a green header and explains the benefits of bus stops for the elderly and those with limited mobility. The middle brochure, 'バスまちスポット' (Bus City Spot), includes a cartoon character and details about the registration process and the types of facilities that can be registered. The bottom brochure, 'バスまちスポット「まち愛スポット」とは?' (What is Bus City Spot 'Machi Ai Spot'?), provides further information on the 'Machi Ai Spot' concept and lists several registered locations, including 'ARAKAWA GALENGE', '藤川屋 青春館' (Fujiyama Seishunkan), and '梅月堂' (Utsuki-do), each with a small photo and contact information.

出典：埼玉県HP（都市整備部 都市計画課）

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
	○	○	○		○	○



公共交通の利用環境の改善

施策例 8 公共交通に関する情報提供の実施検討

- 市内の公共交通利用を促進するため、路線図や時刻表等をはじめ、沿線地域の商店・商業施設や観光資源、公共施設等も含めた情報提供を検討します。
- 交通モード間のシームレス化やバス利用者の利便性向上を図るため、パソコンやスマートフォン等からバスの現在位置、遅れの状況や運行している路線などバスの運行状況を確認することができるバスロケーションシステム（*28）を活用した情報提供の導入に向けた検討を行います。

【事例】総合時刻表入りバスマップ（河内長野ナビ）の作成（河内長野市）

河内長野市では、バスマップや、バス・鉄道の時刻表、運賃表、乗り場案内、タクシー情報など、便利な公共交通情報を1冊にまとめた「総合時刻表入りバスマップ（河内長野ナビ）」を作成・配布している。

■総合時刻表入りバスマップ（河内長野ナビ）



出典：河内長野市HP（都市づくり部 都市創生課）

【事例】バスロケーションシステムによるバス運行情報の提供

（南海バス・南海ウイングバス金岡）

■バスロケーションシステムの表示イメージ

平成29年4月より、南海バス・南海ウイングバス金岡において、バス利用者への運行情報提供の充実や多言語化（英語）等のインバウンド対応の向上を目的として、「バスロケーションシステム」を導入している（貸切バス、催事等特定輸送、高速バス等一部を除く）。

バスロケーションシステムにより、各停留所における運行情報をタイムリーに検索可能となり、登録停留所にバスが接近するとメールで案内を受け取れるなど、パソコンやスマートフォン等携帯端末で運行情報を容易に入手できる。



出典：南海バス株式会社HP

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
	○	○	○	○	○	

施策例 9 利用しやすい環境整備の検討

○ 異なる交通モード間のインテグレーションを進める観点や高齢者をはじめとした多様な世代が市内のバス交通を利用しやすい環境整備を図るための調査及び検討を行います。

- ・フリー乗降^(*29)制度の導入
- ・サイクル&バスライド^(*30)駐輪場の整備 等

【事例】住宅団地内でのフリー乗降制度の実施（河内長野市）

河内長野市・荘園町地区の住宅団地において、利便性向上を図るために、「フリー乗降制度」を平成23年7月より実施している。また、平成25年10月より、南青葉台地区への新規路線運行開始に合わせて、一部区間を対象にフリー乗降制度を導入している。

■フリー乗降制度実施区間でのバス乗車・降車方法

〈乗車方法〉

- ① フリー乗降区間内の安全に乗車扱いができる場所で待ち、乗務員に対し挙手等で乗車の合図をする。
- ② 現行どおり、既存停留所で待つ。

〈降車方法〉

- ① 降車希望地点を乗務員に申告する。
- ② 既存停留所で降車する場合は、降車ボタンで乗務員に知らせる。

■河内長野市・荘園町地区でのフリー乗降制度実施区間



出典：南海バス株式会社資料
(平成23年6月27日公表資料)

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
○	○	○			○	○



公共交通の利用環境の改善

施策例
9

利用しやすい環境整備の検討

■フリー乗降制度について

【概要】

- ・ 指定区間において、バス停以外のどこでも自由に乗降できる運行形態
- ・ 正規のバス停以外の場所でも利用者の希望にもとづいて乗降扱いする制度のことであり、自由乗降(フリー乗降)区間全体を1つの停留所と見なすことにより、道路運送法第4条を満たす「一般乗合旅客自動車」の枠内で認められる
- ・ 需要が小さく、交通量も少ない地区において提供可能なシステム

【設定できる区間】

- ・ 交通量が極めて少ない区間であり、かつ、申請者が関係する公安委員会から設置可能であることを確認していること
- ・ なお、一般的に公安委員会は安全上の観点から交通量、見通しなどから判断しているため、国道や主要地方道などを除く、比較的交通量の少ない区間や住宅地内などが区間として設定される場合が多い

【近隣市町村での導入事例】

〔路線バス〕

- ・ 河内長野市：荘園町地区(南海バス：荘園町線(荘園橋→荘園町→荘園橋))、南青葉台地区(南海バス：南青葉台線(南青葉台→南青葉台→南青葉台))
- ・ 和泉市：松尾寺町地区(南海バス：緑ヶ丘団地線(美術館前～松尾寺))
- ・ 熊取町：希望が丘地区(南海ウイングバス南部：南海熊取ニュータウン線(希望が丘南～希望が丘北))

〔コミュニティバス〕

- ・ 和泉市：横山地域(オレンジバス：槇尾山ルート(槇尾山口から槇尾山))
- ・ 貝塚市：馬場地区以東(は～もに～ばす：黄バス(馬場東～蕎原～釘無堂前))
- ・ 熊取町：希望が丘地区(ひまわりバス：七山方面循環コース(希望が丘南～希望が丘北(※路線バスと重複)))
成合地区～高田地区(ひまわりバス：自然公園方面循環コース(成合～永楽ゆめの森公園前～高田))

【事例】サイクル&バスライド駐輪場の整備（高槻市）

高槻市営バスでは、近隣の方をはじめ、バス停から少し距離のある方が、自転車で来てバスに乗り換えができるように、一部路線のバス停付近の広い場所に駐輪施設を設置している。



出典：たかつき自転車まちづくり向上計画
(平成27年3月 高槻市)、
高槻市HP (交通部 企画運輸課)

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
○	○	○			○	○

公共交通による外出機会の増加

施策例
10

多様な世代間での公共交通利用による外出促進の検討

○ バス利用の有無の状況や日常の外出時で同伴移動が行われている現状等を踏まえ、今までバスを利用したことがない人の需要の誘発や人の移動の活性化を目的として、同伴者との利用や子育て世代等に対する運賃割引及び健康づくりに関する施策とのタイアップ等を検討します。

【事例】コミュニティバス同伴者割引の実施（河内長野市）

河内長野市では、日曜日のモックルコミュニティバス利用者 1 人につき、同伴者 1 人を無料とする同伴者割引を実施している。モックルコミュニティバスの日曜日の利用者の増加、高齢者等の外出の促進を目的として実施している。

■同伴者割引が適用となる利用例



出典：河内長野市HP
(都市づくり部 都市創生課)

【事例】子育て応援「カンガルーパス」（島根県 一畑電車・一畑バス）

一畑電車及び一畑バスで使える「カンガルーパス」は、未就学児とその家族（養育者）が、一緒に有効期限内（6ヶ月）の土曜、日曜、祝祭日に一畑電車及び一畑バスが乗り放題になる乗車券である。

料金は、6ヶ月間有効で3,500円である。

■子育て応援「カンガルーパス」



■子育て応援「カンガルーパス」のチラシ



出典：一畑電車株式会社HP、一畑バス株式会社HP

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
	○	○		○	○	○



公共交通による外出機会の増加

施策例
10

多様な世代間での公共交通利用による外出促進の検討

【事例】健幸マイレージとバスポイントサービスのタイアップ（新潟県新潟市）

環境・健康に配慮したライフスタイルの普及拡大を図り、「環境健康都市」を実現するため、市民のエコ活動・健康づくりに「にいがた未来ポイント」を発行している。対象事業へ参加して、りゅーとカード（※新潟交通が発行している交通系ICカード）やおサイフケータイにポイントを貯めて、1,000ポイントでバス乗車ポイント（千円分）や新潟市商品券に交換できる。



交通系ICカード「りゅーと」1枚で、新潟交通のバスが利用でき、「にいがた未来ポイント」のポイントも貯めることができる

■にいがた未来ポイントのリーフレット

出典：新潟県新潟市HP（保健衛生部 保健所健康増進課・環境部 環境政策課）、新潟交通株域会社HP

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
	○	○		○	○	○



公共交通による外出機会の増加

施策例
12

高齢者の外出機会促進に向けた公共交通利用支援の検討

- 今後、高齢化の進展に伴い、高齢になると外出機会が減少する傾向にあるため、高齢者の外出機会促進を図る観点から、公共交通を利用しやすくするための取組の検討を行います。
- ・ 高齢者運転免許証自主返納支援事業
 - ・ ノンステップバスの導入促進
 - ・ 鉄道駅のバリアフリー化推進
 - ・ 交通系 IC カードの普及促進 等

【事例】 高齢者運転免許証自主返納支援事業（京都府長岡京市）

65 歳以上の市民で、自主的に有効期間内の運転免許証をすべて返納した人を対象に、公共交通への転換を応援するために、下記の約 1 万円相当の支援を実施している。

- ① 「はっぴいバス」回数券 2 冊（2,000 円相当：16 回分）
 - ② 「hanica（ハニカ）」プリペイド券（発売額 5,000 円のもの）または「グランドパス 65」1 か月相当分（6,000 円相当）のどちらか（※いずれもデポジット代 500 円含む）
 - ③ ICOCA カード 1 枚（2,000 円相当※デポジット代 500 円含む）
- ※「はっぴいバス」は、長岡京市コミュニティバスの名称
 ※「hanica」（ハニカ）は、阪急バス、阪急田園バス及び阪神バスで利用可能なプリペイド方式の交通系 IC カード
 ※「グランドパス 65」は、高齢者向け（65 歳以上）の阪急バス、阪急田園バス及び阪神バスの全線乗降り自由なフリーパス（高速バス、深夜急行バス、空港連絡バス、路線バス一部区間を除く）



出典：長岡京市HP（交通対策課）

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
	○	○	○	○	○	

施策例
13

公共交通利用促進に向けた啓発・周知活動の実施検討

○ 市民に対して、公共交通への親近感の創出や理解を促進するため、市内等で開催されるイベント等での周知活動や地区の公共交通に関する意見交換や勉強会などの実施を検討します。

【事例】区民まつりでのバス利用促進イベントブースの出展（堺市美原区）

「みはら区民まつり」で、バス利用を促進するための啓発ブースを出展し、啓発チラシの配布やバス利用促進に関するアンケート調査を実施している。また、南海バスと近鉄バスによるオリジナルバスグッズの販売を実施している。

また、会場に隣接する美原区役所バスターミナルでは、南海バスの協力による堺シャトルバス（堺駅・堺東駅間を運行）、近鉄バスの協力による高速バスの車両を展示し、自由に見学が可能である。

■みはら区民まつりでの啓発活動の様子



出典：堺市HP（建築都市局 交通部 公共交通課）

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
○	○	○		○	○	



公共交通による外出機会の増加

施策例
14

地域とともに守り育てる公共交通の仕組みづくりの検討

- 公共交通を支援・応援する住民、自治会、商業施設、医療機関等を対象に安定的な運営と運行を支えるサポーター制度を導入し、沿線の商業施設や医療機関等からの広告掲出及びネーミングライツ（分かりやすいバス停名称）等による協賛金・バス停設置の協力、各地区の自治会組織等をサポーター団体として位置づけ、バス利用促進やバス停維持の協力に関する取組を検討します。

【事例】Taco（たこ）バスサポーター制度の創設（兵庫県明石市）

明石市では、明石市コミュニティバス「Taco（たこ）バス」を運行しており、Taco（たこ）バスの利用促進活動を無償で行っている個人、法人、その他の団体を、Taco（たこ）バスサポーターとして認定し、その功績を称えるTaco（たこ）バスサポーター制度を創設している。

認定されているTaco（たこ）バスサポーターは、個人をはじめ、地元企業等の法人、地元の高等学校やご当地アイドル等の団体である。

利用促進に向けた取り組み ③

たこバスサポーターの認定

制度の内容：たこバスの利用促進活動を無償で行なっている個人、法人、その他の団体を、たこバスサポーターとして認定し、その功績を称えるもの

号	名称	号	名称
1	クマガイ タツロウ	6	西海醤油株式会社
2	江井ヶ島酒造株式会社	7	NPO法人フルーツバスケット
3	内外ゴム株式会社	8	明石商業高等学校
4	ながさわ明石江井島酒館	9	西海恵子
5	株式会社キャッスルホテル	10	YENA ☆

7～10号は10周年記念イベント時に泉市長より認定証を受け取りました。

出典：明石市地域公共交通会議資料（平成 27 年 3 月 13 日開催資料）、明石市HP（都市局都市総務課）

実施主体				事業スケジュール		
市民	事業者	市	その他	短期	中期	長期
○		○	○		○	○

5.4 施策例によるパッケージ化

施策を実施するにあたっては、個々に進めるのではなく、関連する施策を適切に組み合わせ、各主体が連携・協働し実施する必要があります。

したがって、公共交通の階層別に分類した「広域基幹交通」、「市内基幹交通」、「地域内交通」に対応する基本方針ごとに、ハード・ソフト施策をパッケージ化し、取組を進めることで、基本理念の実現をめざします。

5.4.1 広域基幹交通

施策例のパッケージ化イメージ

① 広域交流の促進を支える公共交通



① 広域交流の促進を支える公共交通

施策例 1 交通結節点における乗継利便性の向上に係る検討

施策例 2 交通結節点における公共交通情報提供の拡充に関する検討

施策例 3 尾崎駅の交通結節点機能向上に関する検討

施策例 4 持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた検討

施策例 5 鉄道駅周辺道路や都市計画道路の整備推進

施策例 7 バス停近隣施設等を活用したバス待合環境の整備検討

施策例 8 公共交通に関する情報提供の実施検討

施策例 11 商業施設等との連携による特典等の検討

施策例 12 高齢者の外出機会促進に向けた公共交通利用支援の検討

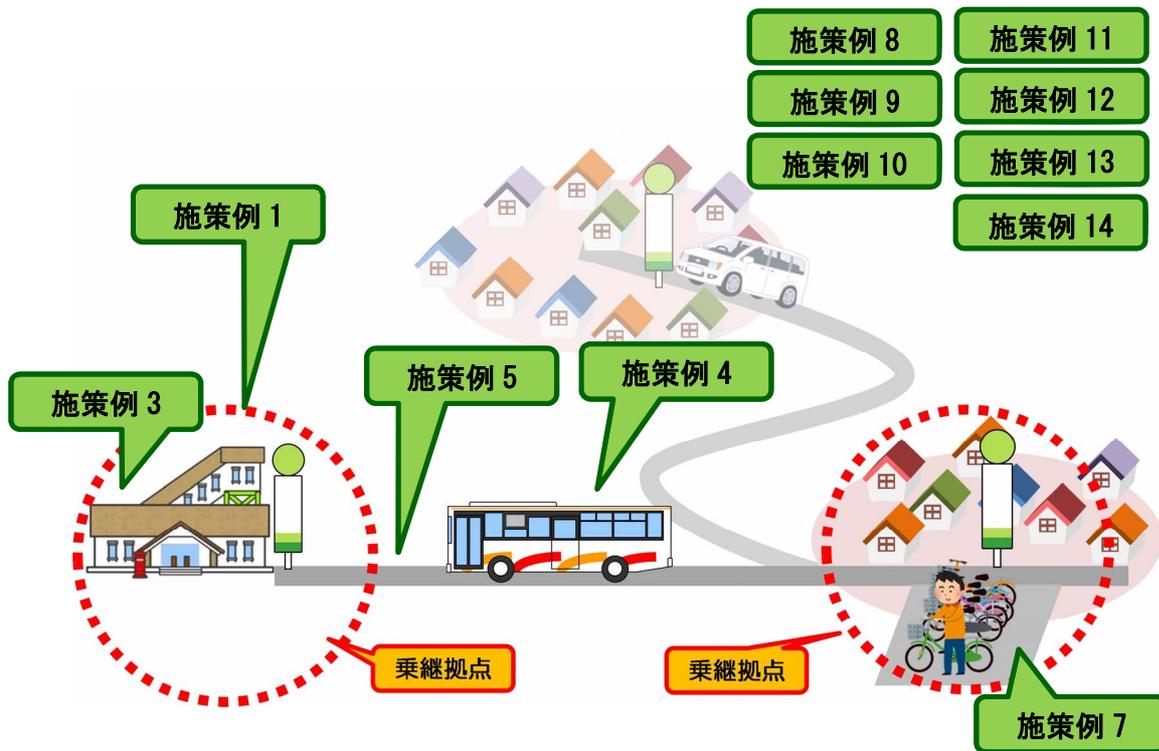
施策例 13 公共交通利用促進に向けた啓発・周知活動の実施検討



5.4.2 市内基幹交通

施策例のパッケージ化イメージ

② 地域間や拠点への移動を支える公共交通



②地域間や拠点への移動を支える公共交通

施策例 1 交通結節点における乗継利便性の向上に係る検討

施策例 3 尾崎駅の交通結節点機能向上に関する検討

施策例 4 持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた検討

施策例 5 鉄道駅周辺道路や都市計画道路の整備推進

施策例 7 バス停近隣施設等を活用したバス待合環境の整備検討

施策例 8 公共交通に関する情報提供の実施検討

施策例 9 利用しやすい環境整備の検討

施策例 10 多様な世代間での公共交通利用による外出促進の検討

施策例 11 商業施設等との連携による特典等の検討

施策例 12 高齢者の外出機会促進に向けた公共交通利用支援の検討

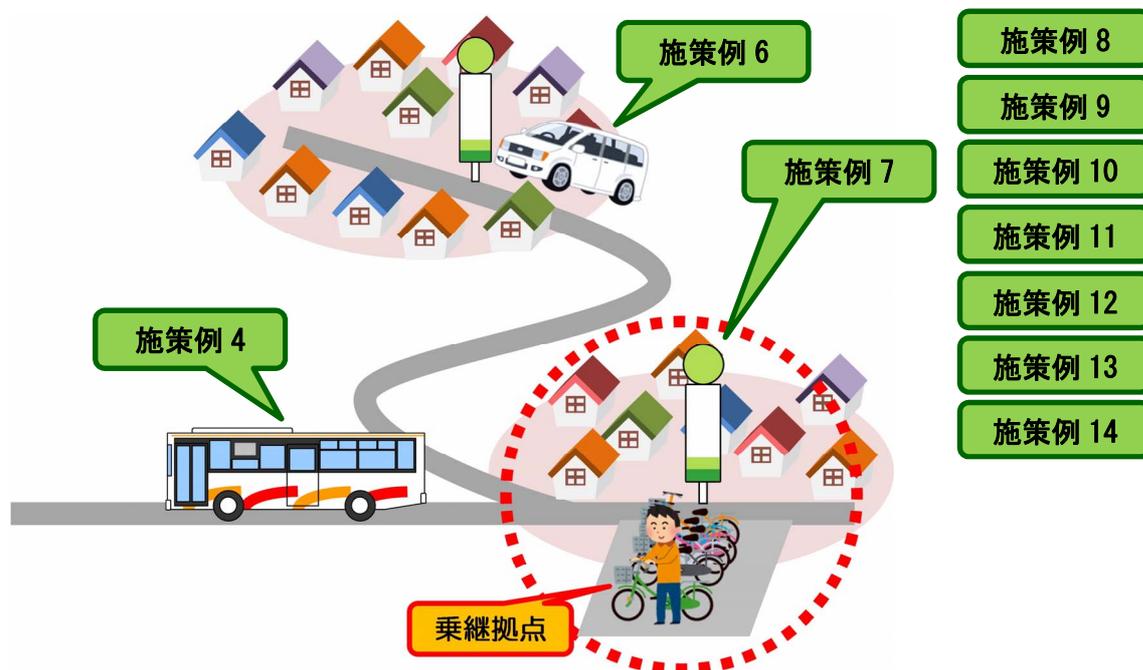
施策例 13 公共交通利用促進に向けた啓発・周知活動の実施検討

施策例 14 地域とともに守り育てる公共交通の仕組みづくりの検討

5.4.3 地域内交通

施策例のパッケージ化イメージ

③日常の暮らしや地域の賑わいを支える公共交通



③日常の暮らしや地域の賑わいを支える公共交通

施策例 4 持続可能な公共交通ネットワーク構築に向けた検討

施策例 6 地域主体による新たな公共交通システムの導入に向けた取組支援の検討

施策例 7 バス停近隣施設等を活用したバス待合環境の整備検討

施策例 8 公共交通に関する情報提供の実施検討

施策例 9 利用しやすい環境整備の検討

施策例 10 多様な世代間での公共交通利用による外出促進の検討

施策例 11 商業施設等との連携による特典等の検討

施策例 12 高齢者の外出機会促進に向けた公共交通利用支援の検討

施策例 13 公共交通利用促進に向けた啓発・周知活動の実施検討

施策例 14 地域とともに守り育てる公共交通の仕組みづくりの検討



6. 取組の推進

6.1 計画の推進・管理体制

本計画の推進にあたっては、PDCAサイクル^(※31)（計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、本計画の基本理念の実現に向けた柔軟な見直しによる進行管理を行います。また、阪南市総合計画や阪南市都市計画マスタープラン等の上位計画・関連計画の改定、国や大阪府における関連する法令・計画の見直し、社会情勢の変化などにも配慮して、適宜見直しを行うものとします。

さらに、本計画策定後の計画期間中においても、施策の実施やその効果検証、さらには施策改善といったPDCAサイクルとして繰り返し実施し、効果的・効率的に環境整備を進めていきます。

施策実施状況の評価は、道路運送法に基づく地域公共交通会議等を設置検討のうえ、当該協議会において毎年実施します。また、本計画の目標達成度の評価は、中間年度（平成34年度（2022年度））、目標年度（平成39年度（2027年度））の2時点で実施します。

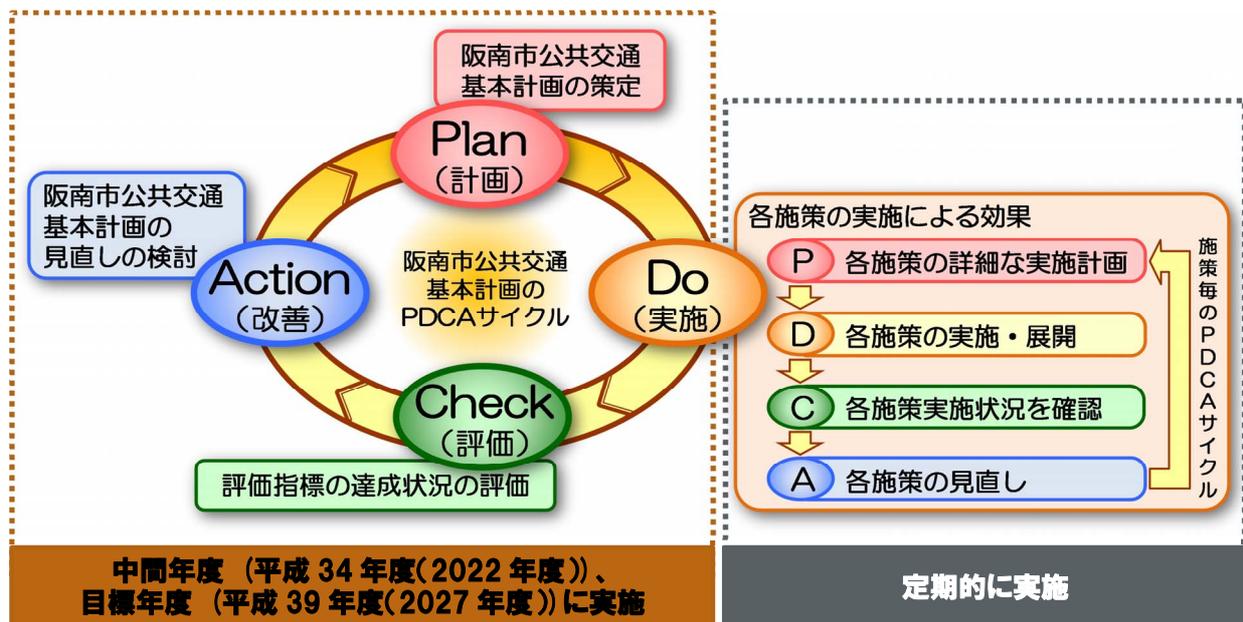


図 6.1 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

6.2 評価指標の設定

6.2.1 指標・目標値の必要性

目標の達成に向けて実施する施策について、施策実施による効果が発現しているかどうかを確認することで、その状況に応じたスケジュールや施策内容等の見直しができます。また、市民に対して計画の取組状況を伝えることができ、市民が利用者の立場で積極的に公共交通を利用するための意識を醸成する機会を創出します。

さらに、事業実施主体が、計画の中における施策の効果を確認でき、さらなる施策実施に向けたモチベーション（動機づけ）となることが期待できます。

6.2.2 指標の位置づけ

本計画全体の達成状況を確認するための基本理念に基づく評価指標と、施策の実施状況を確認するための基本方針に基づく評価指標を設定します。

本計画の中間年度である平成34年度（2022年度）において、基本理念及び基本方針に基づく評価指標における目標値の達成状況の評価を実施し、本計画や施策の実施状況と効果の計測とともに、施策や指標等の見直しを行います。また、本計画の目標年度である平成39年度（2027年度）において、基本理念及び基本方針に基づく評価指標における目標値の達成状況の評価を実施し、次期計画への反映を図るために、施策や指標等の見直しを行います。

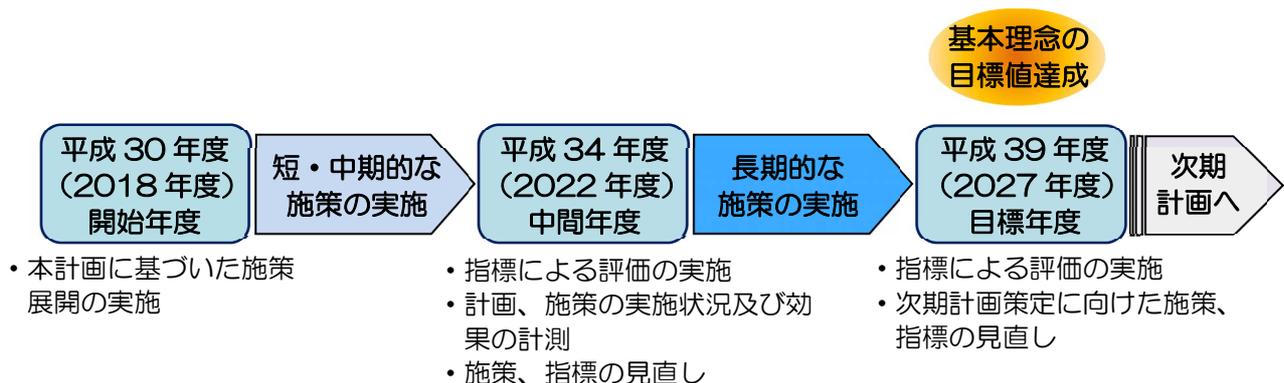


図 6.2 指標の位置づけのイメージ

基本理念及び基本方針に基づく評価指標における目標値の達成状況の評価するにあたっては、実施した施策が円滑に実施され、最大限の効果が発揮されているかを分析し、次への戦略的な展開へつなぐための計画・施策の見直しを行うものとします。

6.2.3 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、比較的容易に効果計測ができる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、適宜見直しを行うものとします。

- ・「評価指標」：基本理念及び基本方針の達成状況を評価するための指標
- ・「サブ指標」：まちづくりの視点等、評価指標を補完するための指標

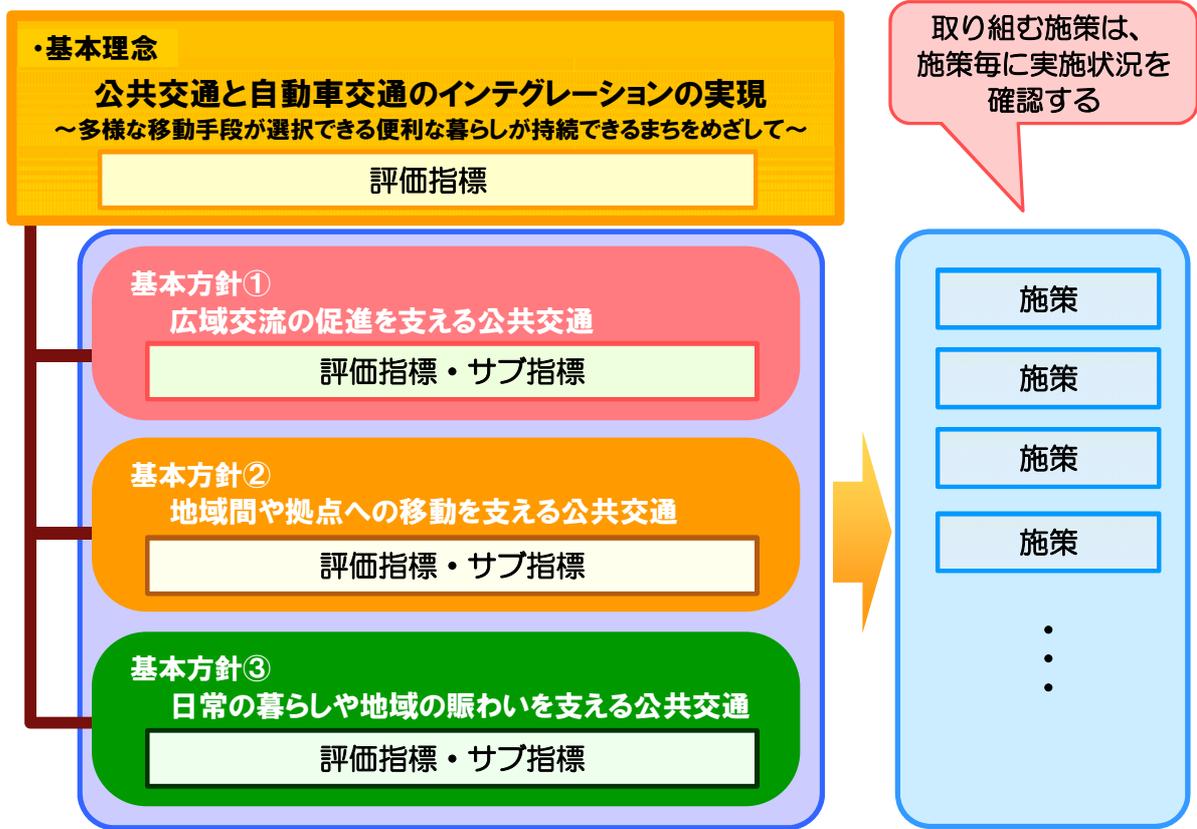


図 6.3 指標設定の体系イメージ

6.2.4 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ように設定します。

(1) 基本理念に基づく評価指標

基本理念

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～

基本理念に基づく評価指標①

○主な外出先への交通手段のうち公共交通が占める割合

- ・ 目的や状況に応じて多様な交通手段を選択できる交通体系の構築をめざし、これまでの自動車中心の移動手段から公共交通の利用機会が増加することで、公共交通による外出が占める割合の増加が期待できます。
- ・ 目標値は、公共交通サービス水準が高い桃の木台校区における主な外出先への交通手段のうち公共交通が占める割合とします。

現在値： 平日 26%
休日 18%



目標値： 平日 33%
休日 20%

※現在値は、本計画住民アンケート調査結果（平成 28 年 12 月～平成 29 年 1 月実施）による。

基本理念に基づく評価指標②

○自家用車がなくても（運転できなくても）気軽に移動できると思う人の満足度

- ・ 住民アンケート調査では、「自家用車がなくても（運転できなくても）気軽に移動できる」に対する満足度は、満足（満足+どちらかといえば満足）が 15%に対して、不満（どちらかといえば不満+不満）が 59%と高いため、公共交通と自動車交通のインテグレーションの実現に向けた取組を実施することで、満足と感じる人を増やすことが必要です。

現在値： 15%



目標値： 本計画住民アンケート
調査結果を上回る

※現在値は、本計画住民アンケート調査結果（平成 28 年 12 月～平成 29 年 1 月実施）による。

基本理念に基づく評価指標③

○鉄道とバス及びバス間の乗継利用の利便性が向上したと思う人の割合

- ・ 公共交通と自動車交通間の融合だけでなく、公共交通間における乗継抵抗の軽減による融合を図り、シームレスな交通体系の構築をめざし、公共交通間における乗継利便性の向上に向けた取組を進めます。
- ・ 目標値は、公共交通間の乗継利用の利便性向上に向けた取組の状況を把握するために、鉄道とバス及びバス間の乗継利用の利便性が向上したと思う人の割合とします。

現在値： なし
(次回アンケートで把握予定)



目標値： 現在（本計画策定時）
よりも上回る

※ 鉄道とバス及びバス間の乗継利用の利便性が向上したと思う人の割合は、中間年度の平成 34 年度（2022 年度）に実施予定の住民アンケート調査において、現在値（本計画策定時）と目標値を把握するものとし、鉄道とバス及びバス間の乗継利用の利便性が向上したと思う要因についても把握する。



(2) 基本方針に基づく評価指標・サブ指標

基本方針①

広域交流の促進を支える公共交通

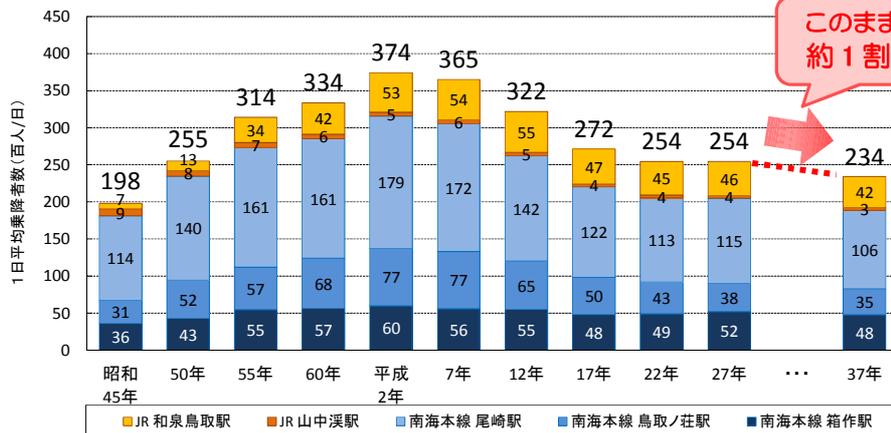
基本方針①に基づく評価指標

○南海本線尾崎駅の1日平均乗降客数

- ・このままだと人口減少、高齢化の進展や自動車への過度な依存に伴い、鉄道駅の1日平均乗降客数が減少していくものと想定されます。
- ・目標値は、阪南市の人口減少による利用者減少に対して、「公共交通の利便性向上」や「賑わい再生」に向けた取組により、来訪者の移動をはじめとした交流人口を増加させることで、現状の乗降客数を維持するものとします。

現在値：11,468 人/日

目標値：人口減少による乗降客数減少に対して現状維持を図る



※現在値は、平成27年実績値による。

出典：大阪府統計年鑑（昭和45年度～平成27年）

図 6.4 市内鉄道駅における1日平均乗降客数の推移と将来推計

基本方針①に基づくサブ指標

○阪南市から大阪市や他都市への公共交通での移動について利便性が向上したと思う人の割合

- ・目的や状況に応じて多様な交通手段を選択できる交通体系の構築及び公共交通間における乗継抵抗の軽減による融合を図り、シームレスな交通体系の構築をめざした取組を進めることで、市民の公共交通利用による広域移動の利便性向上が期待できます。

現在値：なし
(次回アンケートで把握予定)

目標値：現在(本計画策定時)よりも上回る

※阪南市から大阪市や他都市への公共交通での移動について利便性が向上したと思う人の割合は、中間年度の平成34年度(2022年度)に実施予定の住民アンケート調査において、現在値(本計画策定時)と目標値を把握するものとし、阪南市から大阪市や他都市への公共交通での移動について利便性が向上したと思う要因についても把握する。

基本方針②

地域間や拠点への移動を支える公共交通

基本方針②に基づく評価指標

○主な外出先への交通手段のうち路線バスが占める割合

- これまでの自動車中心の移動手段から公共交通の利用機会が増加する取組を進めていくことで、地域間や拠点へのアクセス手段を担う路線バスの利用割合が増加することが期待できます。また、地域間や拠点への路線バスの利用が増加することで、尾崎駅等の拠点において、回遊による交流の活性化が期待できます。

現在値： 平日 2.7%
休日 2.1%



目標値： 本計画住民アンケート
調査結果を上回る

※現在値は、本計画住民アンケート調査結果（平成 28 年 12 月～平成 29 年 1 月実施）による。

基本方針②に基づくサブ指標

○「駅周辺を楽しく歩いて回遊ができる」という質問のうち、「満足」もしくは「やや満足」と回答した人の割合

- 尾崎駅等の拠点への移動時に、これまでの自動車中心から公共交通を利用することで、徒歩による移動が伴うため、目的地である駅周辺の拠点において、回遊の創出が見込まれます。
- 住民アンケート調査では、「駅周辺を楽しく歩いて回遊ができる」に対する満足度は、満足（満足+どちらかといえば満足）が 11%に対して、不満（どちらかといえば不満+不満）が 48%と高いため、駅周辺の拠点での回遊性向上に向けた取組を実施することで、満足と感じる人を増やすことが必要です。

現在値： 11%



目標値： 本計画住民アンケート
調査結果を上回る

※現在値は、本計画住民アンケート調査結果（平成 28 年 12 月～平成 29 年 1 月実施）による。



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

基本方針③に基づく評価指標

○コミュニティバス「さつき号」の1便あたり平均乗車人数

- ・ 現在のコミュニティバス「さつき号」は、市内各地域に運行していますが、将来にわたり持続可能な公共交通ネットワークの構築を図るため、ニーズや利用実態を踏まえた利便性向上に向けた取組を行うことで、コミュニティバス「さつき号」の1便あたり平均乗車人数の増加が期待できます。
- ・ 目標値は、コミュニティバス「さつき号」の1便あたり平均乗車人数におけるピーク時（平成22年度）の13.5人/便とします。

現在値：12.9人/便



目標値：13.5人/便

※現在値は、平成28年度の平均乗車人数実績値による。

基本方針③に基づくサブ指標

○公共交通に関する勉強会の開催回数

- ・ 公共交通に関する勉強会を開催することで、市民の公共交通に対する意識醸成が図られるとともに、地域の公共交通の維持・活性化が図られることが期待できます。
- ・ 目標値は、公共交通に関する勉強会を定期的に行うものとします。

現在値：3回/年



目標値：平成29年度の開催回数
以上の実施

※現在値は、平成29年度の公共交通に関する勉強会の開催実績値による。

■ 参考

・ 阪南市公共交通基本計画検討委員会委員名簿

区分	備考	委員氏名
学識経験のある者	和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	伊勢 昇 (副会長)
	大阪市立大学 名誉教授	日野 泰雄 (会長)
交通事業者	南海ウイングバス南部株式会社 常務取締役 支配人	岩佐 浩二
	南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 統括部 課長	宮野 誠 (第1回～第3回) 小出 泰弘 (第4回～第6回)
	大阪第一交通株式会社 代表取締役	芝辻 徹
	西日本旅客鉄道株式会社 和歌山支社 総務企画課長	福山 和紀
関係行政機関の職員	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 南大阪維持出張所 所長	石橋 博孝 (第1回～第3回) 酒井 亨 (第4回～第6回)
	大阪府泉南警察署 交通課長	佐上 哲也
	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 首席運輸企画専門官 (輸送)	湯川 義彦 (第1回～第3回) 田内 文雄 (第4回～第6回)
	大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 課長補佐	豊田 正明
	国土交通省 近畿運輸局 大阪運輸支局 首席運輸企画専門官 (総務企画)	村上 進一郎 (第1回～第3回) 湯川 義彦 (第4回～第6回)
公共的団体の代表者	阪南市商工会 会長	森下 旭 (第1回～第2回) 奥野 英俊 (第3回～第6回)
	阪南市障がい者(児)団体連絡協議会 会長	竹若 博美
	阪南市自治会連合会 会長	山田 勝由 (第1回～第3回) 谷下 宗一 (第4回～第6回)
公募による市民	公募市民委員	辻山 正甫
	公募市民委員	南山 友美
市の職員	阪南市 福祉部長	佐々木 重雄
	阪南市 市民部長	南 真一 (第1回) 中出 篤 (第2回～第6回)
	阪南市 健康部長	濱口 育秀
	阪南市 事業部長	中出 篤 (第1回) 水口 隆市 (第2回～第6回)

※任期 平成28年10月3日～平成30年3月31日



・ 阪南市公共交通基本計画検討委員会の開催概要

	開催日	議事内容
第1回	平成28年 11月7日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画策定の背景・目的及び今後のスケジュールについて ・ 阪南市の概況について ・ 人の移動状況について ・ 上位計画・関連計画について ・ 公共交通ネットワークの概況について ・ 阪南市公共交通基本計画検討準備会における課題抽出について ・ 住民アンケート及びバス利用者実態調査・ヒアリング調査について
第2回	平成29年 2月8日(水)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民アンケート調査等の実施状況報告について ・ 前回委員会終了後にいただいたご意見に関する事務局対応について ・ めざすべき公共交通体系の将来像(案)と交通に関わる課題整理について
第3回	平成29年 3月23日(木)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民アンケート結果概要について ・ 交通に関わる課題について ・ 課題解決に向けた取組の方向性(案)について
第4回	平成29年 6月26日(月)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 課題解決に向けた取組の方向性(案)について ・ バス利用実態調査・コミュニティバス利用者ヒアリング調査集計結果について ・ 実現するために必要な取組の方向性(素案)について ・ 公共交通に関する勉強会の開催について
第5回	平成29年 12月26日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通に関する勉強会の開催報告について ・ 意見聴取実施結果について ・ 実現するために必要な取組の方向性(案)について ・ 本計画策定に係る評価指標・目標値の設定(案)について ・ 阪南市公共交通基本計画(素案)について
第6回	平成30年 3月20日(火)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通に関する勉強会の開催報告について ・ パブリックコメント実施結果等による計画書の修正について ・ 今後のスケジュールについて

平成 28 年 6 月 30 日

条例第 20 号

(設置)

第 1 条 地方自治法（昭和 22 年法律第 67 号）第 138 条の 4 第 3 項の規定に基づき、阪南市公共交通基本計画検討委員会（以下「委員会」という。）を置く。

(所掌事務)

第 2 条 委員会は、次に掲げる事務を所掌する。

- (1) 市長の諮問に応じ、阪南市公共交通基本計画（以下「計画」という。）の策定に関する事項を調査審議すること。
- (2) 前号に掲げるもののほか、計画の策定について、市長が必要と認める事項

(組織)

第 3 条 委員会は、委員 20 人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験のある者
- (2) 交通事業者
- (3) 関係行政機関の職員
- (4) 公共的団体の代表者
- (5) 公募による市民（阪南市市民参画手続条例（平成 24 年阪南市条例第 15 号）第 2 条第 1 号に掲げる市民のうち、市内に在住する個人に限る。）
- (6) 市の職員

3 委員の任期は、2 年とし、再任は妨げない。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

(臨時委員)

第 4 条 委員会に、特別の事項を調査審議させるため必要があるときは、臨時委員若干人を置くことができる。

2 臨時委員は、市長が委嘱し、又は任命し、当該特別の事項に関する調査審議が終了したときは、解任されるものとする。

(会長及び副会長)

第 5 条 委員会に会長及び副会長各 1 人を置く。

- 2 会長は、第 3 条第 2 項第 1 号に掲げる委員のうちから委員の互選によって定める。
- 3 会長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 4 副会長は、委員のうちから会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。



(会議)

第6条 委員会は、会長が招集し、会長がその議長となる。

2 委員会は、委員（議事に関係のある臨時委員を含む。次項において同じ。）の定数の半数以上の委員が出席しなければ、会議を開くことができない。

3 委員会の議事は、出席した委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

(庶務)

第7条 委員会の庶務は、事業部都市整備課において処理する。

(委任)

第8条 この条例に定めるもののほか、委員会の組織及び運営に関し必要な事項は、市長が定める。

附 則

(施行期日)

1 この条例は、公布の日から施行する。

(特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例の一部改正)

2 特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（昭和47年阪南町条例第27号）の一部を次のように改正する。

[次のよう] 略

平成 28 年 7 月 21 日

規則第 19 号

(趣旨)

第 1 条 この規則は、阪南市公共交通基本計画検討委員会条例（平成 28 年阪南市条例第 20 号）第 8 条の規定に基づき、阪南市公共交通基本計画検討委員会（以下「委員会」という。）の組織及び運営に関し必要な事項を定めるものとする。

(委員構成)

第 2 条 委員会の委員構成は、次によるものとする。

- (1) 学識経験のある者 2 人以内
- (2) 交通事業者 4 人以内
- (3) 関係行政機関の職員 5 人以内
- (4) 公共的団体の代表者 3 人以内
- (5) 公募による市民 2 人以内
- (6) 市の職員 4 人以内

(部会)

第 3 条 委員会は、必要に応じて部会を置くことができる。

- 2 部会に属すべき委員は、会長が指名する。
- 3 部会に部会長を置き、当該部会に属する委員のうちから会長が指名する。
- 4 部会長は、部会の会務を掌理し、部会における審議の状況及び結果を委員会に報告する。

(意見の聴取)

第 4 条 会長又は部会長が必要と認めるときは、委員会又は部会の議事に関係のある行政機関の職員又は関係人の出席を求め、その説明又は意見を聴くことができる。

(委任)

第 5 条 この規則に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、会長が委員会に諮って定める。

附 則

この規則は、公布の日から施行する。



・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：少子高齢化（P1）

少子化と高齢化が同時に進行している状況。

*3：交通政策基本法（P1）

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 12 月に公布・施行された（平成 25 年法律第 92 号）。

*4：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（P1）

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。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。

*5：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。

*6：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。

*7：バリアフリー（P1）

高齢者や障がい者等が社会生活をしていく上での物理的、社会的、制度的、心理的及び情報面の障壁を除去する考え方のこと。公共交通機関のバリアフリー化とは、高齢者や障がい者等が公共交通機関を円滑に利用できるようにすること。

*8：交通結節点（P6）

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。

*9：コンパクトシティ（P7）

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。

***10：高齢化率（P11）**

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。

***11：人口集中地区（DID地区）（P13）**

国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区（以下「基本単位区等」という）を基礎単位として、以下の2つの条件を満たす地域を指す。

- 1)原則として、人口密度が1km²あたり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境界内で互いに隣接する地域
- 2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

***12：バスベイ（P23）**

バス停留所が存在する箇所の歩道に切り込みを入れて設けられるバス停車のためのスペースのこと。バスベイを設けることにより、乗降の利便性を図るとともに、後続車の追い越しを容易にさせることができる。

***13：交通系ICカード（P24）**

鉄道やバスなどの公共交通機関で運賃決済時に利用できる集積回路（Integrated Circuit）を内部に組み込んだカードのこと。事前にチャージしてから利用するプリペイド式とクレジットカードなどから後で決済される後払いのポストペイ式がある。

***14：パーソントリップ調査（P26）**

「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。

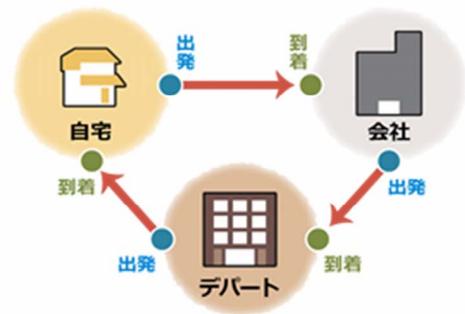
京阪神都市圏では、昭和45年に第1回パーソントリップ調査を実施し、その後10年間隔で実施してきた。最新の第5回調査（平成22年）では、近畿全域（2府4県）の調査対象世帯に対して、郵送で調査票を配布・回収する方法で実施し、約35万世帯、約74万人の方から回答を得ている。

***15：発生集中量（P26）**

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。

＊16：トリップエンド（P26）

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。右図でみると、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

＊17：代表交通手段（P26）

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

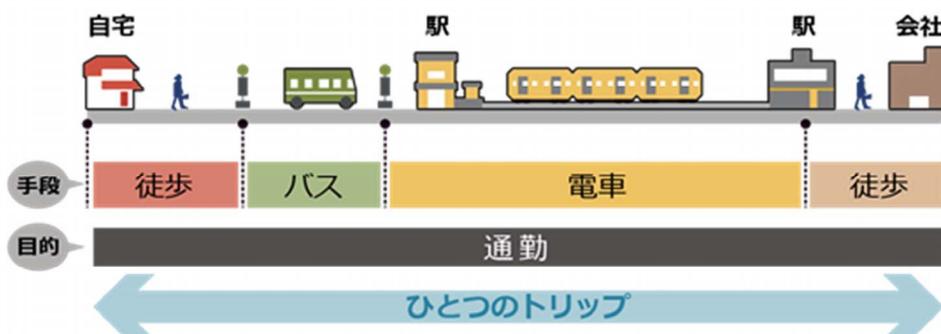
図. 代表交通手段の優先度

＊18：分担率（P26）

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。

＊19：トリップ（P27）

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

*20：市内々（P28）

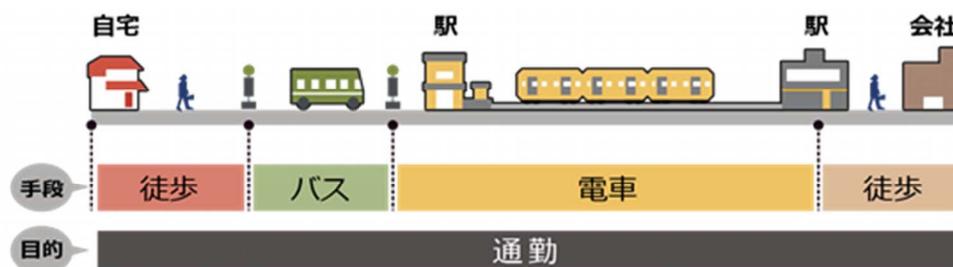
住んでいる市域内での移動を指す。

*21：市内外（P28）

住んでいる市域から市外への移動を指す。

*22：駅端末交通手段（P29）

出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から到着地）までに利用した交通手段のこと。下図で見ると乗車端末手段は「バス」、降車端末手段は「徒歩」となる。交通手段が複数の場合の優先順位については、代表交通手段に従い決定する。



出典：京阪神都市圏交通計画協議会HP

図. 駅端末交通手段のイメージ

*23：OD（P40）

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

*24：フィーダー機能（P51）

交通ネットワークにおいて、幹線（便数の多い主要バス路線や鉄道）と接続する支線（系統）の役割をもつこと。

*25：インテグレーション（integration）（P55）

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。

*26：シームレス（P55）

「継ぎ目のない」の意味。交通のシームレス化とは、乗継等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」等、移動に際してのあらゆる「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑なものとする。

*27：交通モード（P55）

交通手段のこと。

*28：バスロケーションシステム（P69）

利用者のバス待ちに対するいらいら感を軽減することをめざし、バス停の案内板やインターネット等に車両の走行位置情報等をリアルタイムで提供するシステム。



***29：フリー乗降（P70）**

バスや乗合タクシーの路線の全部もしくは一部の区間において、路線上の任意の場所で乗降できる制度で、乗車時にはバス等に向かって手を挙げるなどして合図する。なお、対象区間を「フリー乗降区間」などと呼ぶ。

***30：サイクル&バスライド（P70）**

出発地点（自宅等）からバス停まで自転車で行き、バス停付近に設置してある駐輪場に自転車を駐輪し、バスに乗換えて駅や目的地へ向かうシステム。

***31：PDCAサイクル（P81）**

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生かしていくプロセスのこと。

Hannan City

Public Transportation Master Plan

Since 2018.3

