

岸和田市交通まちづくりアクションプラン
〔公共交通編〕

公共交通に関する
方針と将来像について

1. 公共交通に関する取組みの方向性 3

(1) 公共交通に対するニーズ 4

■岸和田市の公共交通の現状について 4

(2) 公共交通の将来像 8

①公共交通をはじめとした多様な移動手段の選択 8

②現在の公共交通モードの状況について 9

(3) 持続可能な公共交通のために 15

①持続可能な公共交通に対する市民の考え 16

②持続可能な公共交通に対する取組みの方向性 16

(4) まとめ 17

2. 公共交通に関する方針 18

(1) 公共交通に関する方針 19

(2) 方針と目標値の設定 20

1. 公共交通に関する取組みの方向性

(1) 公共交通に対するニーズ

岸和田市の公共交通の現状について(その1)

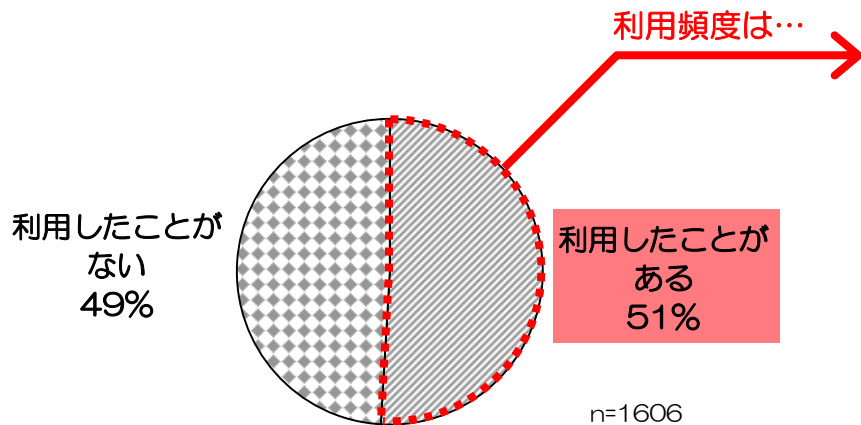
- 市民公共交通アンケート調査から、路線バスの利用状況を見ると、「路線バスを利用したことがある」は半数を占めるが、その利用頻度を見ると、路線バス利用者は少ない状況にある。
- 路線バスに対する考え方は、「今は困らないが将来は困る」や「地域の公共交通として必要である」が6割以上を占め、将来のバス交通の必要性は「必要になると思う」が8割以上を占めている(→次頁参照)。



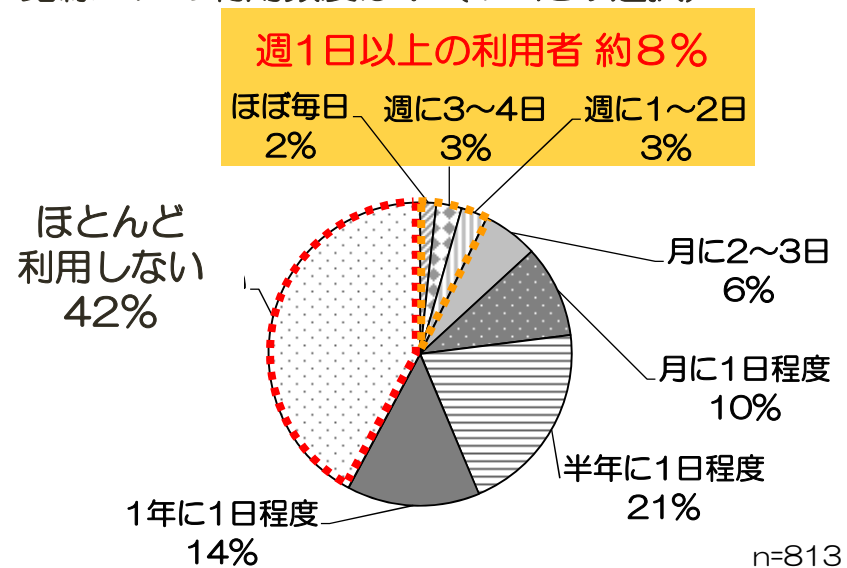
● 現在は公共交通を利用していないが、将来は必要と望む声が多い。

[路線バスの利用状況に関する質問]

□ 路線バスを利用したことがありますか？(1つだけ選択)



□ 路線バスの利用頻度は？(1つだけ選択)



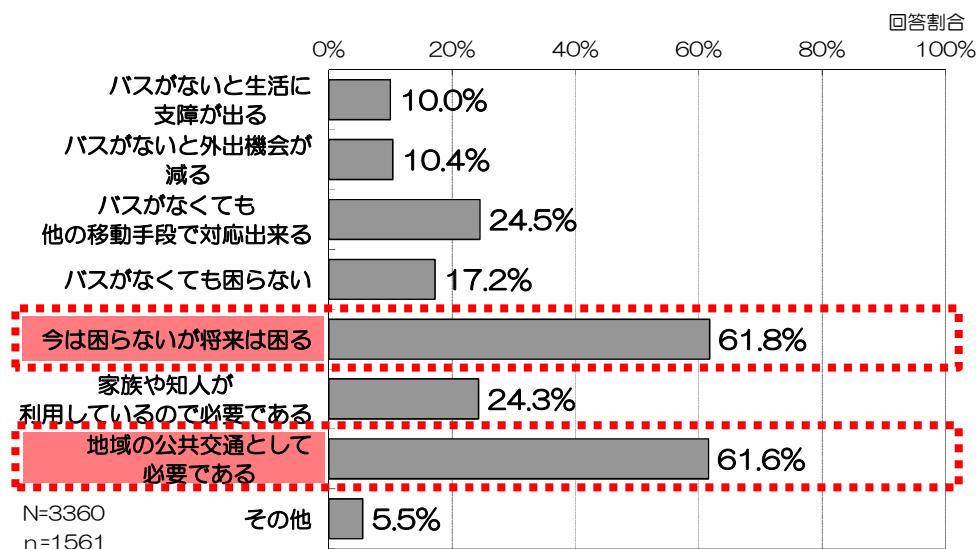
出典:市民公共交通アンケート調査(平成28年11月実施)

(1) 公共交通に対するニーズ

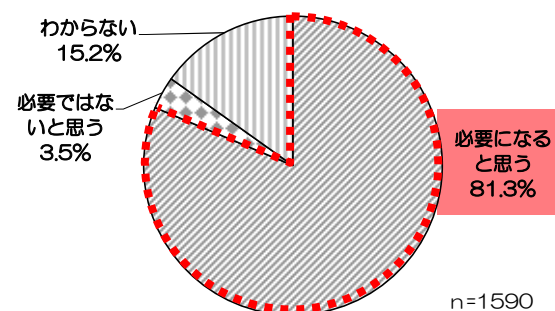
岸和田市の公共交通の現状について(その1)

〔市内のバス交通に関する質問〕

□ バス交通は必要だとおもいますか。
その理由はどれですか。(あてはまるものを3つ選択)



□ 将来、自動車を運転・利用出来なくなった時にバス交通は必要だと思いますか。(1つだけ選択)



出典:市民公共交通アンケート調査(平成28年11月実施)

(1) 公共交通に対するニーズ

岸和田市の公共交通の現状について(その2)

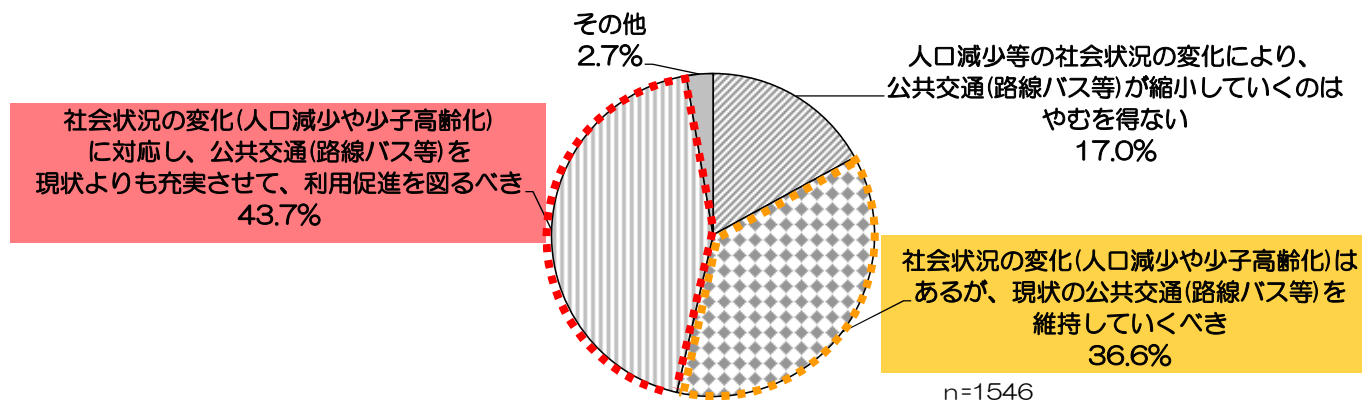
- 同様に、公共交通を確保・維持することの必要性について、市民公共交通アンケート調査より、現在、公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由は、「社会状況の変化(人口減少や少子高齢化)に対応し、公共交通(路線バス等)を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」、「社会状況の変化はあるが、現状の公共交通を維持していくべき」が高い。



- 公共交通は、まず維持・確保を最優先として、地域の実情に応じた充実と利用促進を図る。

[公共交通の維持・確保に関する質問]

- 公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由は？(1つだけ選択)



出典: 市民公共交通アンケート調査(平成28年11月実施)

(1) 公共交通に対するニーズ

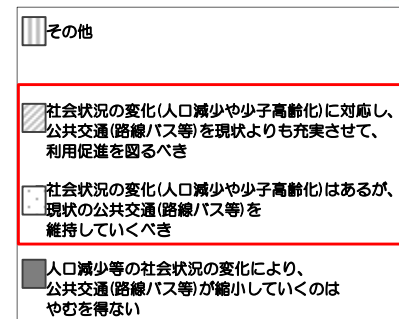
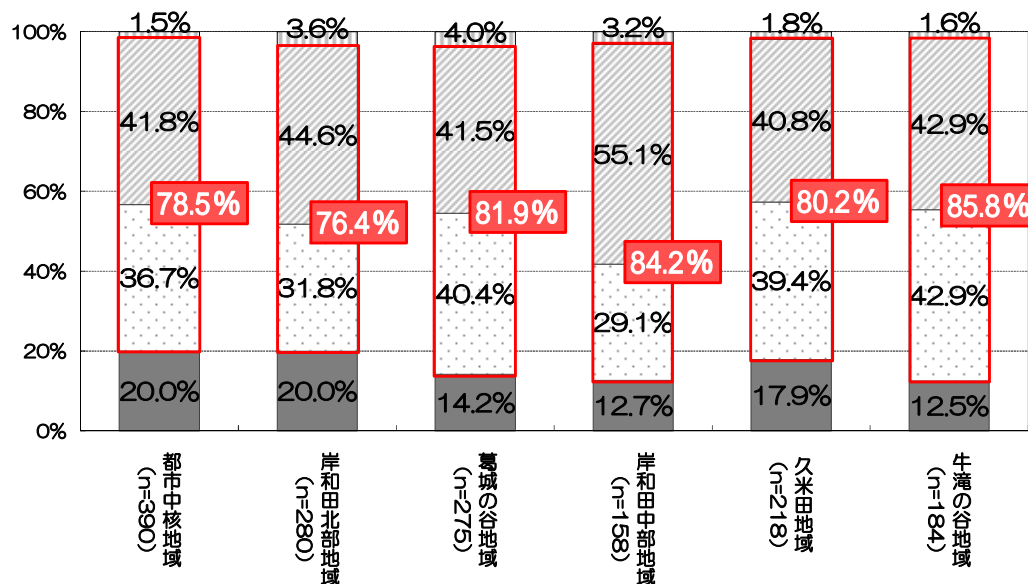
岸和田市の公共交通の現状について(その3)

- 同様に、市民公共交通アンケート調査より、現在、公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由について地域別に見ると、「社会状況の変化はあるが、現状の公共交通を維持していくべき」や「社会状況の変化(人口減少や少子高齢化)に対応し、公共交通(路線バス等)を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」が占める割合は、牛滝の谷地域(約86%)が最も多く、次いで岸和田中央地域(約84%)、葛城の谷地域(約82%)である。



- 公共交通に関しては、地域により必要とされているものが異なると考えられ、その地域のニーズにあった公共交通を考えていく必要がある。

□ 公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由は？(1つだけ選択)【地域別】



※ 地域区分図は、岸和田市まちづくりビジョン(第4次岸和田市総合計画)による
 出典: 市民公共交通アンケート調査(平成28年11月実施)

(2) 公共交通の将来像

公共交通をはじめとした多様な移動手段の選択

○現状では、自動車や自転車分担率が高く公共交通があまり利用されていない状況にある。



- 幅広い世代の方が、日常的に外出がしやすくするために、人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車との連携を強化することで、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる交通体系の構築を目指す。
- 異なる交通モード間の乗継抵抗（物理的な面、運賃面、情報面）の低減を図り、外出機会を増やすための、シームレスな公共交通体系を実現する。

【現在の岸和田市】



自動車の利便性が高く
移動手段の選択が困難

【これからの岸和田市】



目的や状況に応じた
移動手段が選択可能

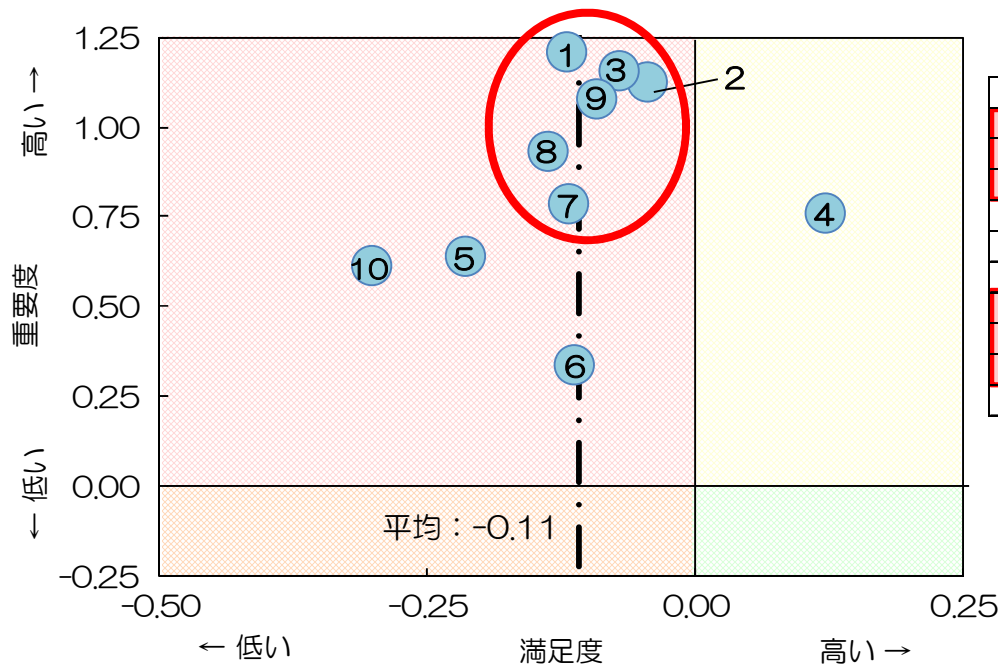
(2) 公共交通の将来像

現在の公共交通モードの状況について

○ 市民公共交通アンケート調査より、本市の交通に関する現状の満足度の状況を見ると、市内での移動に関する項目の満足度が低く、重要度が高い状況にあり、優先して充実が求められている項目にあると考えられる。

〔岸和田市の交通に関する現状の満足度と重要度に関する質問〕

□ 岸和田市の交通に関する現状の満足度と重要度についてお答えください。



市内での移動に関する項目

1	高齢者や障がい者が外出しやすい
2	子育てする人が気軽に安全に移動できる
3	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
4	岸和田市から大阪市等の離れた都市への移動がしやすい
5	岸和田市から和泉市等の隣接する市への移動がしやすい
6	駅周辺を楽しく歩いて回遊できる
7	駅を中心とした交通ネットワークが充実している
8	お住まいの地域に望ましい交通が確保されている
9	来訪者が市内をバスで便利で快適に移動できる
10	幹線道路が整備され、災害に強くなっている

優先して充実が求められる項目 重要度:高 満足度:低	継続して充実が求められる項目 重要度:高 満足度:高
市民からの要望が小さい項目 重要度:低 満足度:低	既に市民の満足度が高い項目 重要度:低 満足度:高

出典: 市民公共交通アンケート調査(平成28年11月実施)

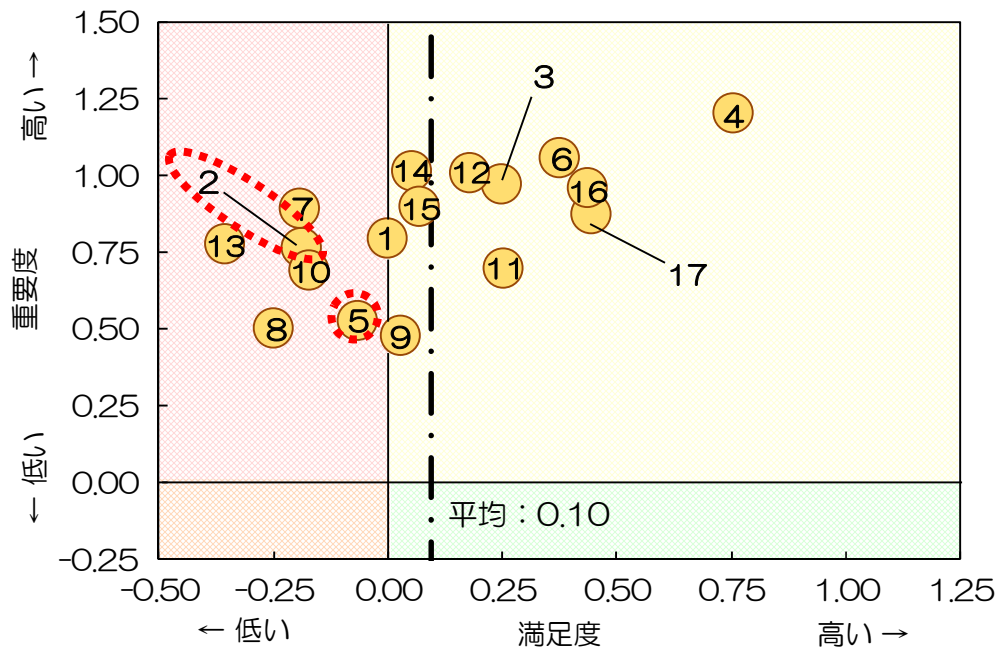
(2) 公共交通の将来像

現在の公共交通モードの状況について（バス交通）

○ 市民公共交通アンケート調査より、本市のバス交通を利用する際の満足度の状況を見ると、市内での移動に関する項目のうち、「地域内をくまなくバスが巡回している」、「路線バスやローズバスに乗り継いで利用することができる」の満足度が低く、重要度が高い状況にあり、優先して充実が求められている項目にあると考えられる。

〔市内のバス交通を利用する際の満足度と重要度に関する質問〕

□ 市内のバス交通（路線バスやローズバス）を利用する際の満足度と重要度についてお答えください。



市内での移動に関する項目のうち
満足度が低く、重要度が高い項目

1	目的地まで遠回りせずに行くことができる
2	地域内をくまなくバスが巡回している
3	バスが遅れることなく目的地へ行ける
4	目的地までバスで安全に行ける
5	路線バスやローズバスに乗り継いで利用することができる
6	鉄道(JRや南海)に乗り継いで利用することができる
7	朝・夕の時間帯における運行頻度
8	昼間時間帯における運行頻度
9	始発時間が早くからある
10	終発時間が遅くまである
11	毎時同時刻にバスを利用することができる
12	自宅からバス停までの距離が近い
13	ベンチ・屋根等のバス停施設がある
14	路線や時刻表の案内が分かりやすい
15	バスの料金
16	バスの乗降が快適に行える
17	運転手の接客態度が良い

優先して充実が 求められる項目 重要度:高 満足度:低	継続して充実が 求められる項目 重要度:高 満足度:高
市民からの 要望が小さい 項目 重要度:低 満足度:低	既に市民の 満足度が高い 項目 重要度:低 満足度:高

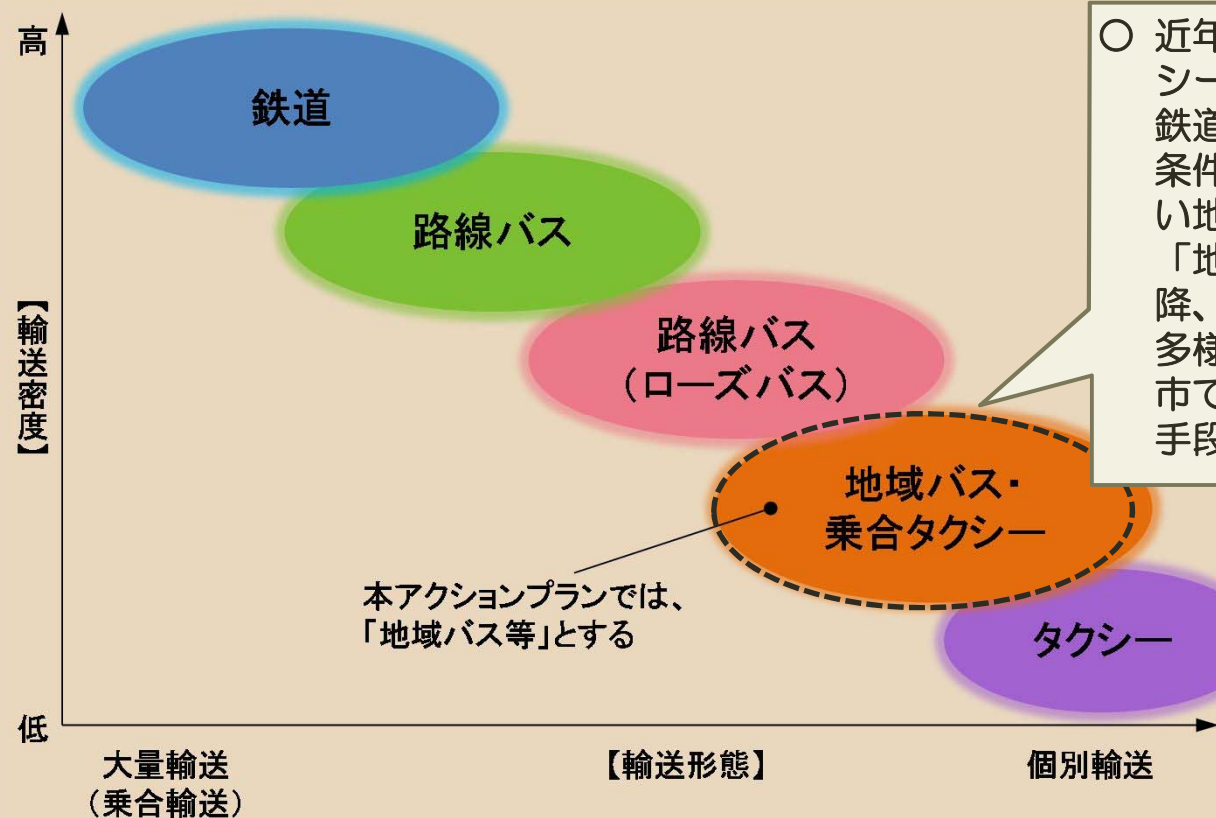
出典:市民公共交通アンケート調査(平成28年11月実施)

- 本アクションプランでは、基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現と市民の日々の暮らしを支える移動手段の確保を図るためには、交通モードの役割を整理するとともに将来像を設定する必要がある。

【これからの公共交通モードについて】

【交通モードの役割の整理①】

■ 輸送密度と輸送形態からみた公共交通の分類（アクションプラン）



- 近年は、「鉄道」、「路線バス」、「タクシー」など従来の公共交通のほかに、鉄道駅やバス停から離れた地域や道路条件などにより路線バスが運行できない地域などでの移動手段の確保を図る「地域バス」、「乗合タクシー」（以降、「地域バス等」とする）といった多様な移動手段が導入されており、本市でも生活圏の移動を担う新たな交通手段として導入を図る。

【交通モードの役割の整理②】

■交通モードの種類と主な特性（1/2）

大量輸送

	交通モード	イメージ	概要	適用イメージ
広域圏	鉄道		広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段	大阪市、堺市などの大都市や近隣都市への円滑な移動を担い、市外への通勤、通学や外出時などでの移動手段を確保。
近隣圏	路線バス		日常の身近な交通手段として市内及び市外の鉄道駅や山手までの地域連携軸を担う交通手段	市内の3つの谷筋に沿った移動手段としての役割を担い、有効・効率的に運行する。バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。
生活圏	路線バス (ローズバス)		中心市街地を巡回し、移動サービスを担う交通手段	中心市街地及びその周辺地域において誰もが利用できる移動手段を確保。

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、岸和田市資料

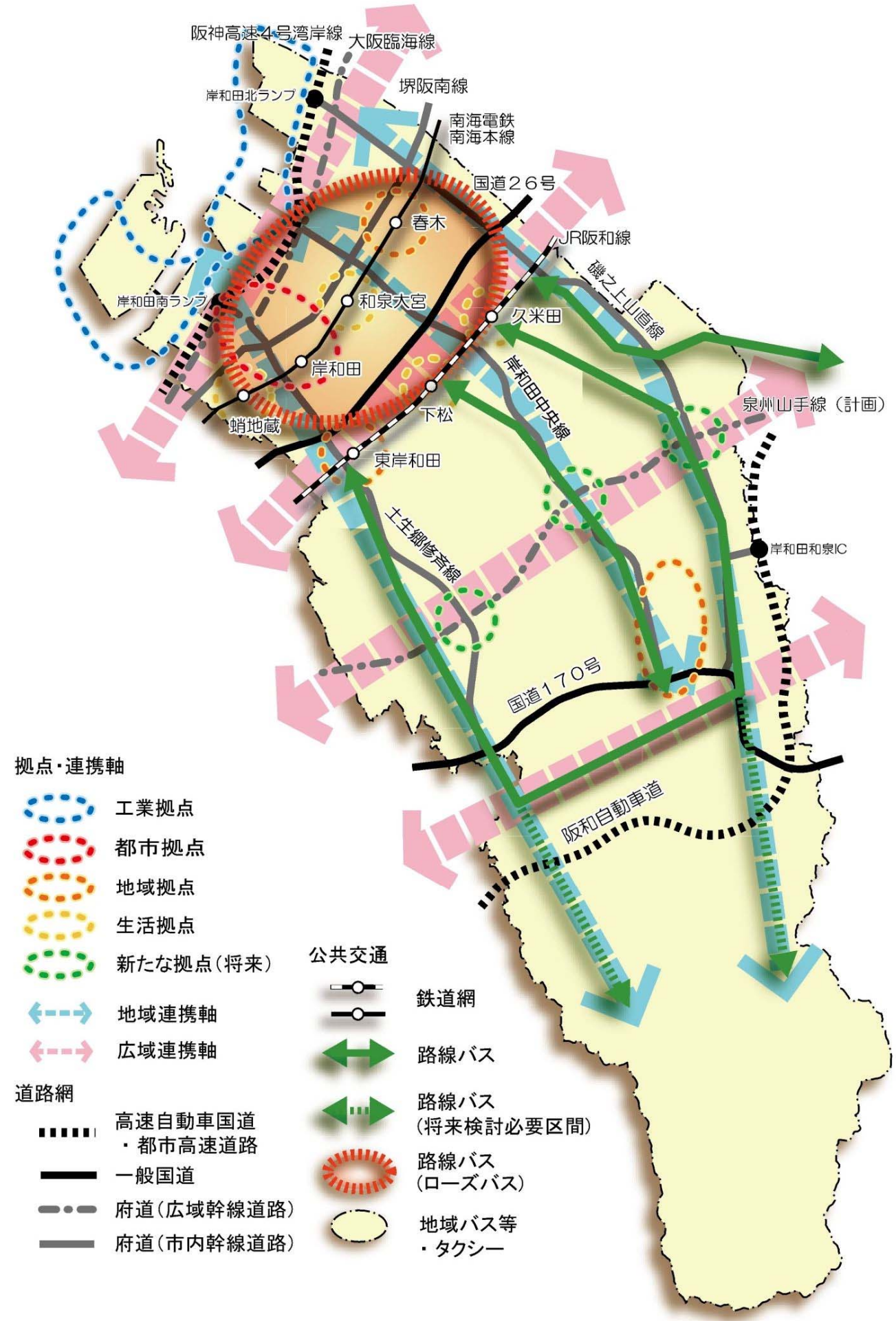
■交通モードの種類と主な特性（2/2）

交通モード		イメージ	概要	適用イメージ
生活圏	地域バス等		鉄道駅やバス停から離れた地域や居住地と生活利便施設・鉄道駅等の拠点への移動手段を確保するための交通手段	路線バスがない地域などにおいて、地域が主体となり、事業者・行政と連携して運行する。地域の需要に応じた運行経路や運賃の設定を行う。
	乗合タクシー		道路条件や需要に応じて地域バスによる運行が困難な場合に導入を目指す交通手段	
	タクシー		路線や時間の制約がなく、利用者個人の要望に対応可能な移動サービスを提供する交通手段	ドア・ツー・ドアの運行サービスにより、行き先や時間など個別需要に対応している。

個別輸送

出典：横浜市HP（地域交通サポート事業）、「ぐるっと生瀬」運行協議会HP

【地域公共交通網の将来像】



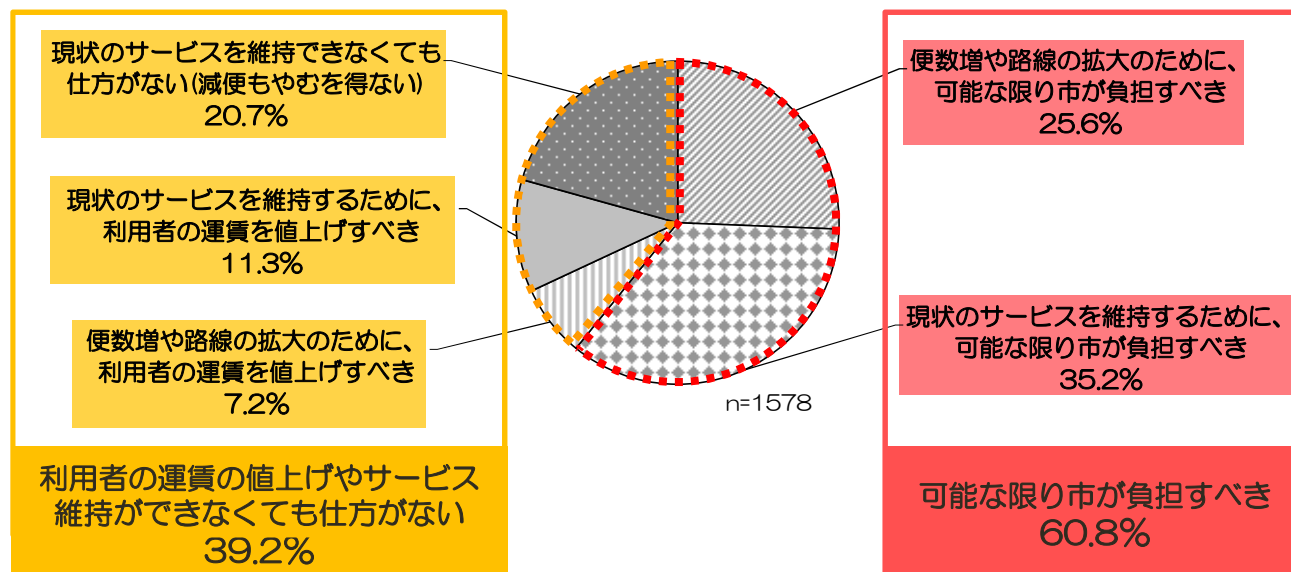
(3) 持続可能な公共交通のために

持続可能な公共交通に対する市民の考え

- 市民公共交通アンケートの結果では、岸和田市内の公共交通（路線バス等）を維持・充実させていくための方法として、「可能な限り市が負担すべき」が約61%を占める一方、「利用者の運賃の値上げやサービス維持ができなくても仕方がない」が約39%となっている。
- 公共交通（路線バス等）を維持・充実させるために、行政による一定の負担を容認するニーズが高いが、運賃の値上げやサービス低下（減便など）を容認するニーズも一定ある状況である。

〔岸和田市内の公共交通(路線バス等)を維持・充実させていくための方法に関する質問〕

- 人口減少や少子高齢化が進む中、現状のサービス水準の維持が困難になっている岸和田市内の公共交通（路線バス等）を維持・充実させていくため、あなたの考え方に最も近い方法は？（1つだけ選択）



出典：市民公共交通アンケート調査(平成28年11月実施)

(3) 持続可能な公共交通のために

持続可能な公共交通に対する取組みの方向性

○ 市民の考え (P14)

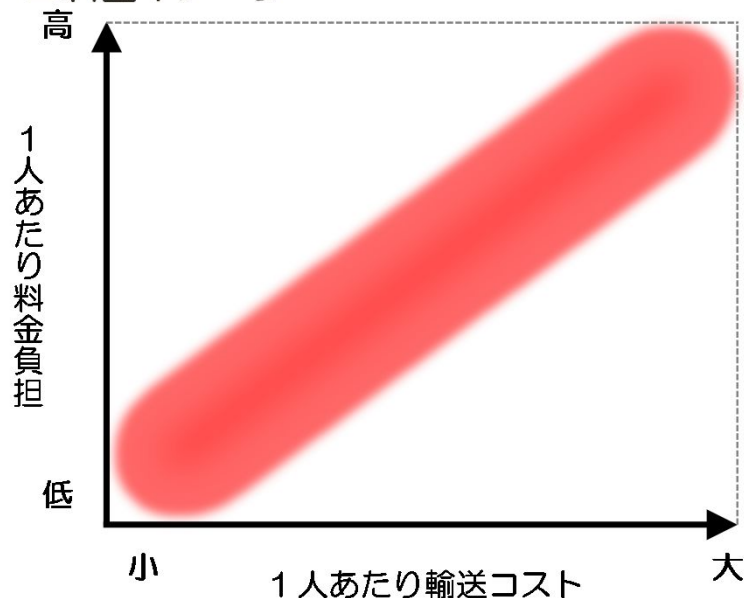


- ・ 行政の役割のあり方
- ・ 利用者負担の公平性の考え方



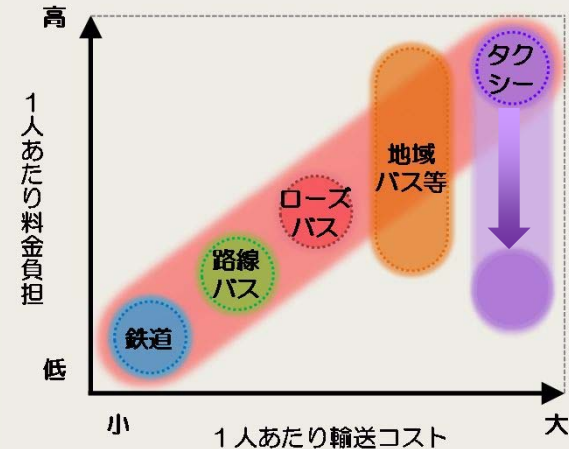
- 利用における収入の確保(経営の安定化)を図る。
- 一定の収支バランスを確保するため、利用者の適切な受益(サービス水準)と負担の観点や行政負担も含め運賃設定を検討し、関係者間で合意形成を図り、適切な受益(サービス水準)と負担を考慮した料金設定が必要である。

■ 料金イメージ



※ グラフはイメージであり、当てはまらない場合もある。
また、料金負担については、補助金や各種割引などを除く

■ 公共交通モードをあてはめると…(イメージ)



- ※ タクシーは、複数乗車の利用により、1人あたり料金負担は軽減
- ※ 地域バスは、運行形態や利用者数の状況により、1人あたり料金負担(料金設定)は多様
- ※ グラフはイメージであり、当てはまらない場合もある。
また、料金負担については、補助金や各種割引などを除く

(4) まとめ

【公共交通に対するニーズ】

- ・ 現在はバスを利用しないが将来に自動車を運転出来なくなった時など「将来はバス交通が必要」との意見が多い
- ・ 公共交通を現状維持あるいは現状よりも充実させて利用促進を図るべきとの意見が多い

【公共交通の将来像】

- ・ 異なる交通モード間の乗継抵抗が軽減されるシームレスな公共交通体系の実現が必要
- ・ 地域での交通の状況、交通ネットワークに関して、重要であるが満足度が低いという傾向がみられる

【持続可能な公共交通のために】

- ・ 公共交通(路線バス等)を維持・充実させるために、行政による一定の負担を容認するニーズが高いが、運賃の値上げやサービス低下(減便など)を容認するニーズも一定ある

← P 4 参照

← P 5 参照

← P 7 参照

← P 8 , 9 参照

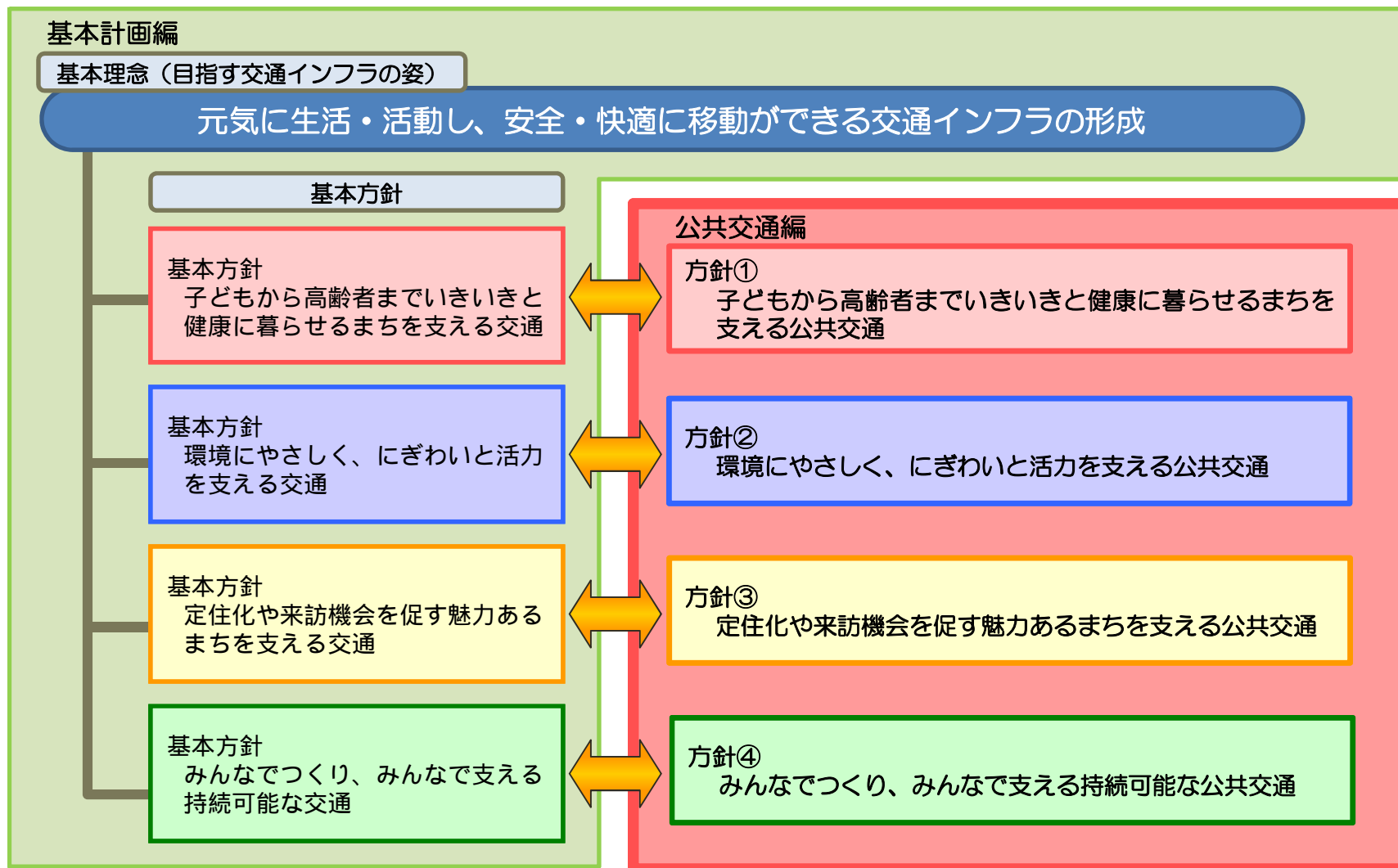
← P 1 4 参照

- 将来にわたって、快適に暮らせるまちであるためには、日常生活の移動手段となる公共交通を、使いやすく自由に選択可能な交通手段の体系の構築を図る。
- 将来の拡張などの展開に備え、現在から利便性向上も含めた公共交通の維持・確保を図る。
- 交通モードの役割分担を整理し、公共交通網の将来像を示す。
- 持続可能な公共交通の構築に向けて、利用の促進(みんなで守る公共交通)と行政負担を含めた適切な受益と負担を考慮した料金負担(料金負担の公平性の確保)を図る。

2. 公共交通に関する方針

(1) 公共交通に関する方針

○ 本市の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市岸和田」を踏まえるとともに、基本計画編における将来の交通体系形成に向けた基本理念・基本方針を踏まえ、基本方針を実現するための公共交通の方針を以下に設定する。



(2) 方針と目標値の設定

方針①

子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える公共交通

活動と移動の
階層構造

近隣圏

都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

生活圏

地域内で回遊性を高める交通ネットワーク

基本方針を
実現するための
主な課題

- ・ 運転免許証を持たない方や自動車を利用できない方も活動的で健康的な生活を促進するために、自動車がなくとも生活できる公共交通体系の確立。
- ・ 徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保。

施策
イメージ

- ・ 鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、バスサービスを高める効果的な運行計画の再編・整備を進める。
- ・ 鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとコミュニティバスの連携により、交通の利便性を高める。

評価指標
及び目標値

評価指標	現況	目標値
市内全域の路線バス(ローズバスを含む)乗降者数	3,861人/日 (H27)	4,100人/日
交通系ICカードによる利用者割合(定期利用者を除く)	41.8% (H28)	50.0%
子どもを生み育てたいと感じている市民の割合	25.8% (H27)	30.0%
生きがいを感じている65歳以上の市民の割合	52.6% (H27)	56.0%
高齢者が安心して生活できると感じている市民の割合	18.1% (H27)	22.0%

(2) 方針と目標値の設定

方針②

環境にやさしく、にぎわいと活力を支える公共交通

活動と移動の
階層構造

近隣圏
都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

基本方針を
実現するための
主な課題

- ・ 駅や商業施設、病院などの生活拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上。
- ・ まちの賑わいや人々の交流を促進する歩いて暮らせるまちづくりの推進。
- ・ クルマ中心利用から環境にやさしい公共交通利用環境負荷の低減に向けた交通施策の実施。

施策
イメージ

- ・ 鉄道駅を中心に、誰もが移動しやすい環境整備を推進する。
- ・ 市の玄関口となる駅周辺等に、案内や情報提供の充実、バスやタクシー等との乗継利便性を向上させる。
- ・ 鉄道路線間を円滑に移動できるネットワークの構築。

評価指標
及び目標値

評価指標	現況	目標値
市民に対する市内の駅における利用者割合	23.9% (H27)	26.0%
市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合	33.0% (H27)	37.0%
鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合	14.0% (H27)	18.0%

(2) 方針と目標値の設定

方針③

定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える公共交通

活動と移動の
階層構造

広域圏
南北大阪を繋ぐ 広域連携軸

基本方針を
実現するための
主な課題

- ・ 若い世代をはじめ、みんなが将来にわたり定住したいと思える公共交通体系の整備。
- ・ 観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやすい公共交通の整備。

施策
イメージ

- ・ 公共交通ネットワークの機能強化を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、都市間の連携強化、観光地へのアクセス性の向上を図る。

評価指標
及び目標値

評価指標	現況	目標値
岸和田市の定住人口	193,637人 (H28年10月)	194,968人
岸和田が多くの観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合	15.6% (H27)	19.0%
1年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数	287万人 (H26)	287万人

(2) 方針と目標値の設定

方針④

みんなで作くり、みんなで支える持続可能な公共交通

活動と移動の
階層構造

生活圏

地域内で回遊性を高める交通ネットワーク

基本方針を
実現するための
主な課題

- ・ 地域において、住民、交通事業者、行政等が共に連携し、地域の交通に関する課題に取り組み検討し、自主的に行動・実施できる仕組みづくり。
- ・ 公共交通を維持・確保のために、交通の重要性を認識し、社会全体で支えるという共通認識の確立。

施策
イメージ

- ・ 既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域主導による地域公共交通の導入に向けた検討を進める。
- ・ 公共交通の利用促進や行政・地域・関係事業者が連携して、ソフト面からもまちづくりや交通について考え、協働で取り組みを進めるしくみづくりや取り組みを推進し、市民の健康増進や交流促進につなげる。

評価指標
及び目標値

評価指標	現況	目標値
(仮称) 地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績	0件 (H28)	6件
地域主体による協議会の設立実績	0件 (H28)	2件