貝塚市
地域公共交通計画

みんなで支える
公共交通

貝塚市

令和６年６月

計画策定にあたってのご挨拶

現在、本市における地域公共交通は、南海線と JR 阪和線、水間鉄道の３つの鉄道に加え、は～もに～ばすやコスモスライナー、さらに水鉄タクシーによって市民の皆様の移動を支えているところです。

しかしながら、「水間鉄道と JR 阪和線が接続していない」、「バスは便数が少なく、目的地まで時間がかかる」などの意見も寄せられています。

一方、本市の人口は、減少傾向にある中、今年（令和６年）は団塊の世代が後期高齢者に仲間入りする最後の年であり、今後も総人口に占める後期高齢者人口の割合は、増加していく見込みです。そのような状況下、本市の健康寿命は、大阪府下の平均より低い状況にあり、健康寿命を延ばすためには社会参加を促す環境整備として公共交通の充実が必要不可欠です。

この度、人口減少、少子高齢社会においても、地域の特性に応じた多様な交通サービス等を組み合わせることにより、利用者の皆様にとって、より利便性の高い持続可能な公共交通網を構築することをめざし、「貝塚市地域公共交通計画」を策定いたしました。

本計画の基本理念は、「みんなで支える公共交通」と定めております。地域公共交通は、社会全体にとって不可欠なインフラであるとの共通の意識を持ち、「みんなで支える」との考えのもと、事業者はコストを縮減しつつ、よりよいサービスを提供していくこと、市民の皆様には公共交通を積極的に利用していただき、主体的に公共交通を守り育てていただくこと、行政は公共交通の安全運行を維持していくうえで必要な補助などの支援を行うことをそれぞれの役割として、市民の皆様と事業者、行政が一体となり公共交通を支える環境づくりに努めます。

今回の計画策定は決してゴールではなくスタートラインであり、今後取り組む定時定路線バスやデマンド交通の実証運行等を皮切りとして、地域公共交通をより良いものに改善してまいりたいと考えておりますので、本計画の実現に向け、ご支援を賜りますようお願い申し上げます。

本計画策定にあたり、ご尽力を賜りました貝塚市地域公共交通活性化協議会の皆様をはじめ、市民アンケートや意見交換会を通じて貴重なご意見など、ご協力をいただきました市民の皆様並びに、各関係団体の皆様に厚くお礼を申し上げます。

令和６年６月

貝塚市長　酒　井　　了

目次

1. はじめに 1
1.1 計画策定の背景と目的 1
1.2 貝塚市地域公共交通計画の概要 1
2.地域公共交通からのまちづくりの方向性 2
2.1 本市のまちづくりの方向性 2
2.2 我が国の地域公共交通を取り巻く主な動き 10
3 地域公共交通に関わる本市の現況 17
3.1 人口 18
3.2 都市機能 20
3.3 公共交通網 25
3.4 その他（財政） 37
4.地域の実情・ニーズや問題意識 38
4.1 地域の多様な輸送資源について（企業アンケート調査） 38
4.2 市民の移動実態やニーズについて（市民アンケート調査） 40
4.3 地域公共交通に関する地域の実情、問題点やニーズについて（意見交換会等） 46
4.4 は～もに～ばすの利用実態やニーズについて（利用実態調査 等） 52
4.5 貝塚市の人の動きについて（近畿圏パーソントリップ調査の分析結果） 68
5. 地域公共交通を取り巻く実情 80
5.1 計画策定に向けた着眼点・課題 80
6. 計画策定に向けた基本方針 86
6.1 基本理念 86
6.2 基本方針 87
6.3 基本目標 88
6.4 将来都市交通体系の基本的な考え方 91
7. 推進する施策・事業 93
7.1 基本目標１に対応する施策メニュー 97
7.2 基本目標２に対応する施策メニュー 102
7.3 基本目標３に対応する施策メニュー 105
7.4 基本目標４に対応する施策メニュー 107
7.5 基本目標５に対応する施策メニュー 112
8. 策定後の進捗管理方法や管理体制 113
用語集 114

1. はじめに

1.1 計画策定の背景と目的

本市の人口は、すでにピークを過ぎて減少傾向となっていますが、65 歳以上の高齢者が総人口に占める割合は増加が続くことが見込まれています。なかでも 75 歳以上の後期高齢者の高齢者全体に占める割合が高まると想定されています。そうしたなか、健康寿命については、本市は大阪府平均数値と比べて短く、特に女性は低位に位置しています。健康寿命を伸ばしていくためには、「栄養」「運動」「社会参加」三つの柱が重要と言われており、とりわけ社会参加を促進するためには地域公共交通の充実が不可欠です。

本市では地域公共交通に関する計画に先立ち、公共交通を中心としたまちづくりを進めるため、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えのもと、令和４年（2022 年）度に「貝塚市立地適正化計画」を策定しました。

さらに、本市における地域公共交通の維持・確保を図るため、平成 30 年（2018 年）３月に策定した「貝塚市地域公共交通網形成計画」をもとに、「貝塚市立地適正化計画」との整合を図った地域公共交通に関する新たなマスタープランとして『貝塚市地域公共交通計画』を策定することといたしました。

1.2 貝塚市地域公共交通計画の概要

(1) 位置づけ

本計画は、「貝塚市第５次総合計画」を上位計画として、「貝塚市都市計画マスタープラン」、「貝塚市立地適正化計画」や他分野の計画との整合を図りながら策定します。

(2) 目標年次（計画期間）

本計画は、今後５年間の本市の地域公共交通のあり方を示すものとし、計画期間を令和６年（2024 年）度から令和 10 年（2028 年）度までとします。なお、計画期間中においても、実証運行の結果等を踏まえ、計画の進捗状況の検証を適宜実施し、必要に応じて計画の改定を行うものとします。

(3) 計画の区域

本計画は、本市全域の地域公共交通のあり方を示すものとして、市全域を対象区域とします。

2. 地域公共交通からのまちづくりの方向性

2.1 本市のまちづくりの方向性

貝塚市におけるまちづくりの方向性として、上位・関連計画である貝塚市第５次総合計画や、貝塚市都市計画マスタープラン、貝塚市立地適正化計画などによって、水間鉄道を基軸とした公共交通網を形成することとあわせ、「地域公共交通計画」に基づき、利用しやすいコミュニティバスの運行、市内の主要施設間のアクセス向上など、より効果的な交通手段となるよう、バス路線の見直しを行うことが示されています。

また、スマートシティの観点から、山手エリアや二色の浜公園、せんごくの杜への移動手段として、AI を活用したデマンド交通等の導入や市内主要鉄道駅をつなぐ、沿線商業施設などと連携した公共交通サービスの提供もまちづくりの方向性として挙げられています。

表. 地域公共交通に関わるまちづくりの主な方向性

主な上位・関連計画	地域公共交通に関わるまちづくりの方向性
① 貝塚市第５次総合計画 策定:平成28年(2016年) ９月	・公共交通の活性化のため、水間鉄道を基軸とした公共交通網を形成する。 ・鉄道駅の周辺地域に都市機能を誘導し、コンパクトで機能的なまちづくりを行う。 ・利用者のニーズ等を踏まえながら、利用しやすいコミュニティバスの運行とともに、利用案内や運行状況の表示など利用者にわかりやすい情報提供に努める。 ・市内の主要施設間のアクセス向上や駅及び駅周辺のバリアフリー化に取り組む。
② 貝塚市都市計画 マスタープラン ③ 貝塚市立地適正化計画 策定：令和5年（2023年） 3月	本市の将来都市構造は、 ①中心市街地など都市拠点における都市機能の集積・強化 ②公共交通を中心とした中央都市軸等の交通ネットワークの形成 ③安全・安心で快適な市街地環境など、その特性に応じた良好な地域環境の形成 など、持続発展可能な“多核相互連携・集約型都市構造”の形成をめざす。 ・「中央都市軸」は、水間鉄道と貝塚中央線とし、北西から南東に細長く形成される都市内を縦断するネットワークの充実をめざす。 ・公共交通の基軸であり、本市の歴史的資源や観光資源である水間鉄道の安全輸送を確保するため、事業者が実施する老朽化した鉄道施設や設備の更新に対し、引き続き支援を実施する。 ・山間部と市内中心部間の移動は、水鉄水間観音駅を交通結節点とし、水間鉄道との乗継ぎを基本とする。乗継ぎの利便性を高めるため、水間鉄道とその他交通手段との連携強化を促進する。 ・山手エリアや二色の浜公園、せんごくの杜への移動手段として、AI を活用したデマンド交通等の導入を検討する。 ・バス路線等については、地域鉄道の二次交通として、「地域公共交通計画」に基づき、より効果的な交通手段となるよう見直しを行う。
④ 貝塚市スマートシティ 基本構想 策定：令和4年（2022年） 8月	・みんなにやさしく、便利に移動できるまちをめざし、面的な公共交通ネットワークの構築や山手エリアや二色の浜公園、せんごくの杜への移動手段の充実を図る。 例：市内主要鉄道駅をつなぐ、沿線商業施設などと連携した公共交通サービスの提供 / ライドシェア型デマンド交通の提供　等
⑤ 貝塚市地域公共交通 網形成計画 策定:平成30年(2018年) 3月	○基本理念：乗って 守ろう 公共交通 ・鉄道駅周辺に都市機能を誘導して、コンパクトで機能的なまちづくりを推進する。 ・まちづくりを推進することで、地域の活性化を図る。

2.1.1 貝塚市第 5 次総合計画

『貝塚市第５次総合計画（平成 28 年（2016 年）９月）』では、「地域特性を生かした都市づくりを進める」ための 10 年後の目標とそれに向かっての取組みとして、市の公共交通などの交通基盤整備に関して、以下の内容が記されています。

【計画の概要】

○まちづくりの視点

視点１：人と人とのつながり
視点２：貝塚らしさの追求

○まちづくりの方針

「魅力かがやき　未来へつなぐまち　貝塚」

○総合計画の目標年次と計画期間

目標年次は平成 37 年（2025 年）度、計画期間は平成 28 年（2016 年）度からの 10 年間

【「地域特性を生かした都市づくりを進める」ための 10 年後の目標】

- 時代の潮流に合わせた柔軟な土地利用が行われ、地域特性を生かしたコンパクトなまちづくりや、交通ネットワークの形成等により、利便性が高く、良質な市街地が形成されています。
- 地域特性を生かした鉄道やバスなどの公共交通が整備され、居住者、来訪者ともに利便性が向上し、暮らしやすく、訪れやすい環境が整っています。

【10 年後の目標に向かっての主な取組み】

■市の取組み

- 高齢者、人口減少社会において持続可能なまちを形成するため、将来都市像のマスタープランとなる立地適正化計画などの策定に取り組みます。
- 公共交通の活性化のため、水間鉄道を基軸とした公共交通網を形成します。
- 鉄道駅の周辺地域に都市機能を誘導し、コンパクトで機能的なまちづくりを行います。
- 市街化区域内において、適正な公共施設（道路、公園、広場等の公共空地等）や給排水設備等が整備された良質な市街地の形成に取り組みます。
- 「せんごくの杜」の利活用を進めるため、道路の整備を促進するなど利便性の向上を図ります。
- 住宅密集市街地における空閑地や空き家等の現状把握と有効活用に取り組みます。
- 利用者のニーズ等を踏まえながら、利用しやすいコミュニティバスの運行とともに、利用案内や運行状況の表示など利用者にわかりやすい情報提供に努めます。
- 市内の主要施設間のアクセス向上や駅及び駅周辺のバリアフリー化に取り組みます。
- 沿線町会、自治会、企業等と連携して、水間鉄道の利用促進に努めます。

■市民・団体・事業所等の取組み

- 行政との協働により、地域の課題などを共有した上で、地域の実情に即したまちづくりに協力します。
- 地域の貴重な交通手段を維持するため、公共交通機関を積極的に利用します。
- 交通事業者は、利用者の利便性向上や施設のバリアフリー化に努めます。

2.1.2 貝塚市都市計画マスタープラン

『貝塚市都市計画マスタープラン（令和５年（2023 年）３月）』では、将来都市構造の基本的な考え方の 1 つとして、公共交通を中心とした中央都市軸等の交通ネットワークの形成が示されています。

また、公共交通の方針として、バス路線等については、地域鉄道の二次交通として、「地域公共交通計画」に基づき、より効果的な交通手段となるよう見直しを行うことが明記されています。

【計画の概要】

○まちづくりの方針

「魅力かがやき　未来へつなぐまち　貝塚」

○まちの将来像

1.心豊かな人が育ち ふるさとに誇りと愛着を感じるまち
2.誰もが地域で健やかに ともに支え合うまち
3.みんなでつくる 安全・安心で快適に暮らせるまち
4.ひとと地域の資源を生かし にぎわいを生み出すまち

○計画の目標年次と計画期間

目標年度は、おおむね 20 年後を展望しつつ、令和 14 年（2032 年）までの 10 年間

【将来都市構造の基本的な考え方】

・本市における将来都市構造は、都市づくりの目標を実現していくため、

①中心市街地など都市拠点における都市機能の集積・強化

②公共交通を中心とした中央都市軸等の交通ネットワークの形成

③安全・安心で快適な市街地環境など、その特性に応じた良好な地域環境の形成

など、持続発展可能な“多核相互連携・集約型都市構造”の形成をめざします。

【将来都市構造の設定】

・「中央都市軸」は、水間鉄道と貝塚中央線とし、北西から南東に細長く形成される都市内を縦断するネットワークの充実をめざします。（抜粋）

区分		位置づけ
拠点	都市拠点	・寺内町も含めた南海貝塚駅周辺から市役所周辺の公共施設が集積する地区周辺
	生活拠点	・南海二色浜駅 ・JR 東貝塚駅 ・JR 和泉橋本駅 ・水鉄水間観音駅周辺
	産業拠点	・臨海部の工業地区周辺
	レクリエーション拠点	・二色の浜周辺 ・水間寺周辺～和泉葛城山周辺
	交流拠点	・せんごくの杜周辺
軸	広域都市軸	・阪神高速湾岸線　・阪和自動車道　・大阪臨海線 ・国道 26 号　　・泉州山手線　・大阪外環状線
	中央都市軸	・水間鉄道　・貝塚中央線
	環境軸	・和泉葛城山系から臨海部へ流れる近木川
ゾーン	臨海都市ゾーン	・海浜部の市街地 ・本市の中心部となる既成市街地周辺の区域
	田園丘陵市街地ゾーン	・水間鉄道沿線市街地とこれを囲む田園丘陵等の区域
	山麓林間交流ゾーン	・南大阪地域の自然環境を特徴づけている和泉葛城山系の山麓・森林等の区域

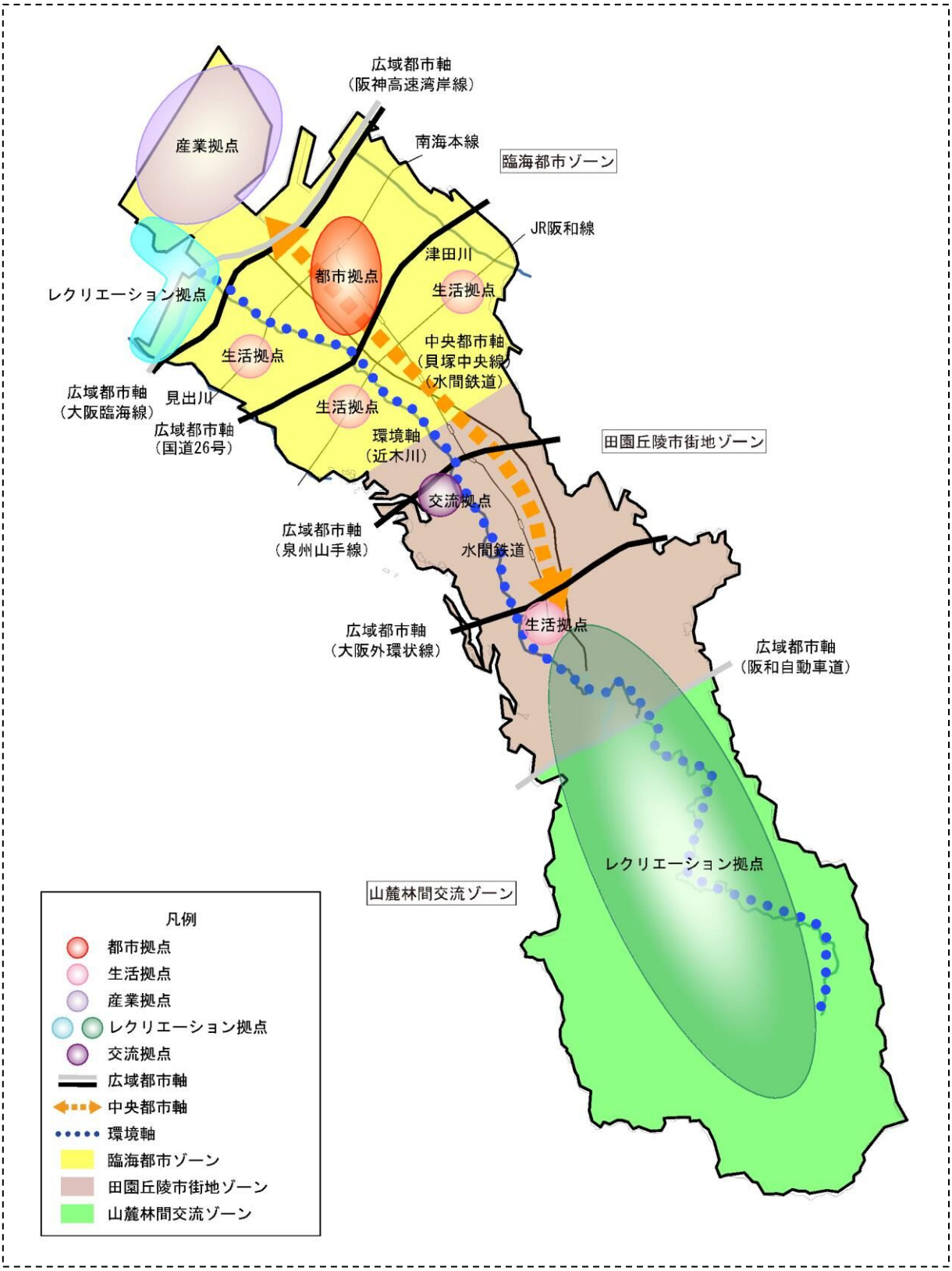
【公共交通の方針】

①鉄道利用の促進

- 鉄道利用を促進するため、生活サービス施設等の立地誘導や、レクリエーション施設等と連携し沿線地域の活性化に努めます。
- 障害者や高齢者等にとって利用しやすい鉄道駅舎となるよう、更なるバリアフリー化や利便性の向上を促進します。
- 公共交通の基軸であり、本市の歴史的資源や観光資源である水間鉄道の安全輸送を確保するため、事業者が実施する老朽化した鉄道施設や設備の更新に対し、引き続き支援を実施します。
- 水間鉄道については、自転車と鉄道がともに利用しやすい環境整備を促進するとともに、水鉄名越駅において駐輪場等の整備を推進します。
- 交通結節機能の充実を図り、利用者の利便性を高めるため、南海二色浜駅や JR 和泉橋本駅、JR 東貝塚駅における駅前広場の整備とともに、JR 東貝塚駅へのアクセス道路の整備を推進します。

②バス利用等の促進

- 山間部と市内中心部間の移動は、水鉄水間観音駅を交通結節点とし、水間鉄道との乗継ぎを基本とします。また、乗継ぎの利便性を高めるため、水間鉄道とその他交通手段との連携強化を促進します。
- 山手エリアや二色の浜公園、せんごくの杜への移動手段として、AI を活用したデマンド交通等の導入を検討します。
- バス路線等については、地域鉄道の二次交通として、「地域公共交通計画」に基づき、より効果的な交通手段となるよう見直しを行います。
- 公共交通を補完する移動手段として、民間企業が所有する送迎バスや福祉送迎バスの活用について検討します。
- 鉄道駅や主要公共施設などの乗換箇所においては、わかりやすい運行ルート図、時刻表、運賃表等の情報提供に努めます。
- 安全で快適なバスの待合空間を提供するため、利用者の多いバス停を優先して、沿道施設と連携する等、設備の充実に努めます。


広域都市軸
（阪神高速湾岸線）
産業拠点
南海本線
臨海都市ゾーン
JR阪和線
津田川
都市拠点
生活拠点
レクリエーション拠点
中央都市軸
（貝塚中央線）
（水間鉄道）
生活拠点
広域都市軸
（大阪臨海線）
見出川
生活拠点
広域都市軸
（国道26号）
環境軸
（近木川）
田園丘陵市街地ゾーン
交流拠点
広域都市軸
（泉州山手線）
水間鉄道
生活拠点
広域都市軸
（大阪外環状線）
広域都市軸
（阪和自動車道）
レクリエーション拠点
山麓林間交流ゾーン
凡例
都市拠点
生活拠点
産業拠点
レクリエーション拠点
交流拠点
広域都市軸
中央都市軸
環境軸
臨海都市ゾーン
田園丘陵市街地ゾーン
山麓林間交流ゾーン

図．将来都市構造図

2.1.3 貝塚市立地適正化計画

『貝塚市立地適正化計画（令和５年（2023 年）３月）』では、都市づくりの基本方針の１つとして、「誰もが移動しやすい交通環境の維持・向上」を挙げ、そのなかで、拠点をはじめ、都市機能施設等に容易にアクセスできる移動環境が整ったまちをめざすことを掲げています。

【計画の概要】

○都市づくりの基本方針

1.快適で安全に暮らせる居住環境の確保
2.拠点の特性に応じた都市機能の充実
3.誰もが移動しやすい交通環境の維持・向上
⇒ 拠点をはじめ、都市機能施設等に容易にアクセスできる移動環境が整ったまちをめざします。

○計画の目標年次と計画期間

おおむね 20 年後の都市の姿を展望し、令和 24 年（2042 年）度を目標年度に設定

【公共交通に関する誘導施策】

1）地域を支える公共交通環境の向上

施　策	**交通結節機能の強化**	
施策の概要	南海本線、JR 阪和線、水間鉄道、路線バスなど各公共交通機関の乗継ぎ利便性の向上に努めます。 山間部と市内中心部間の移動は、水鉄水間観音駅を交通結節点とし、水間鉄道との乗継ぎを基本とします。また、乗継ぎの利便性を高めるため、水間鉄道とその他交通手段との連携強化を促進します。	
取組み・事業	• 各公共交通機関の乗継ぎ利便性向上 • 水鉄水間観音駅を交通結節点とした、水間鉄道とその他交通手段との連携強化促進	全市

施　策	**利便性と快適性の向上**	
施策の概要	鉄道駅からの二次交通であるバスについては、「地域公共交通計画」に基づき、効率的でわかりやすいルートとなるよう見直しを行います。 鉄道駅や主要公共施設などの乗換箇所においては、わかりやすい運行ルート図、時刻表、運賃表等の情報提供に努めます。 また、障害者や高齢者等にとって利用しやすい鉄道駅舎となるよう、更なるバリアフリー化や利便性の向上を促進します。	
取組み・事業	• バス運行ルートの検討 • 乗換箇所における情報提供 • 駅舎のバリアフリー化等	全市

2）公共交通の利用促進と新たな公共交通サービスの検討

施　策	**水間鉄道の利用促進**	
施策の概要	水間鉄道については、自転車と鉄道がともに利用しやすい環境整備を促進するとともに、水鉄名越駅において駐輪場等の整備を推進します。 また、鉄道沿線施設等との連携により、水間鉄道の利用促進に努めます。	
取組み・事業	• 水鉄名越駅における駐輪場等整備推進 • 鉄道沿線施設等との連携による利用促進等	全市

施　策	**新たな公共交通サービスの導入**	
施策の概要	山手エリアや二色の浜公園、せんごくの杜への移動手段として、AI を活用したオンデマンド交通等の導入を検討します。公共交通を補完する移動手段として、民間企業が所有している送迎バスや福祉送迎バスの活用について検討します。	
取組み・事業	• AI を活用したオンデマンド交通の導入検討 • 民間企業の送迎バスや福祉送迎バスの活用検討等	全市

2.1.4 貝塚市スマートシティ基本構想

『貝塚市スマートシティ基本構想（令和４年(2022 年）８月）』では、公共交通に関する取組みとして、「面的な公共交通ネットワークの構築」ならびに「山手エリアや、二色の浜公園、せんごくの杜への移動手段の充実」を挙げています。

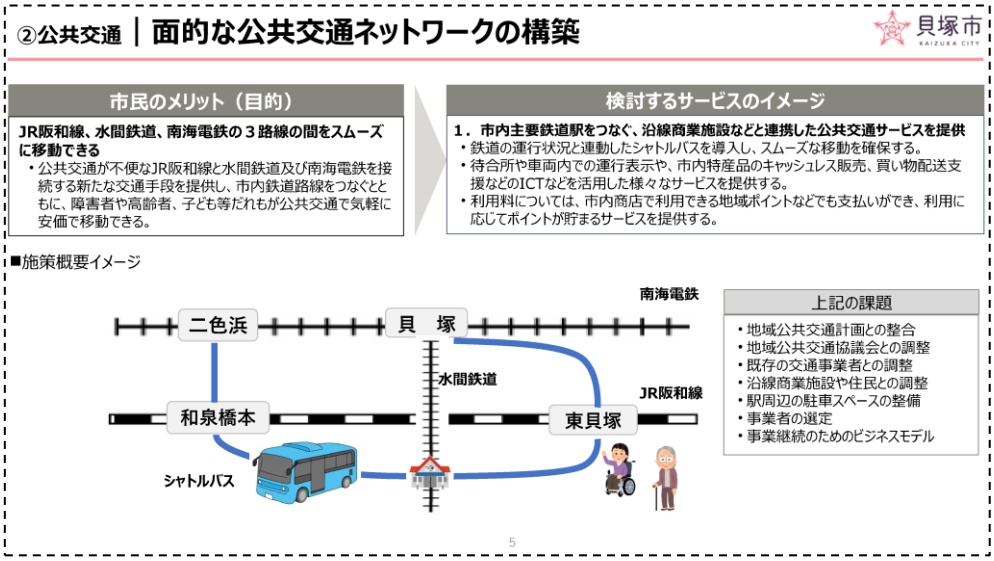
【計画の概要】

〇スマートシティでめざすまち

高齢の方、障害がある方、すべての市民にやさしい

〇計画の目標年次と計画期間

ビジョン構想策定：2021 年度　／　事業計画：2022 年度～2023 年度
事業実証：2022 年度～2024 年度　／　事業化：2023 年度～2024 年度
事業継続：2024 年度～



図．公共交通に関する取組み

2.1.5 貝塚市地域公共交通網形成計画

『貝塚市地域公共交通網形成計画（平成 30 年（2018 年）３月）』は、本市の地域公共交通の取組みにおけるマスタープランとして、令和５年（2023 年）度を目標年次として策定されています。

この計画では、公共交通の運行形態は、市民の利用によって成立するという考えに基づき、「乗って守ろう 公共交通」を基本理念に位置付けています。

【計画の概要】

〇基本理念

乗って 守ろう 公共交通

〇基本方針

・鉄道駅周辺に都市機能を誘導して、コンパクトで機能的なまちづくりを推進する。

・まちづくりを推進することで、地域の活性化を図る。

〇基本目標

・障害者等が利用しやすいは～もに～ばすの運行

・公共交通の利用拡大

・観光資源を活用した公共交通の利用促進

・水間鉄道の利用促進

・障害者団体・地域住民の意向を反映した公共交通の構築

〇将来の公共交通のイメージ

・市内交通の中心軸となる水間鉄道、貝塚駅を拠点とする市内中心部と各地域を結ぶバスによる公共交通の利用促進とまちづくり計画の連携により、地域の活性化を図る。

なお、今回策定する『貝塚市地域公共交通計画』は、昨今の地域公共交通を取り巻く変化や課題に注視しつつ、本市の地域公共交通に関する取組みの継続性の重要さを鑑みて、本市の地域公共交通の取組みにおけるマスタープランである『貝塚市地域公共交通網形成計画』の考え方や推進状況をふまえ、計画を作成します。

2.2 我が国の地域公共交通を取り巻く主な動き

地域公共交通に関わる運営環境の厳しさが増すなか、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組むための法制度の整備や、地方公共団体への**地域公共交通計画の策定**が求められています。また、スマートシティの動きとともに、**交通分野におけるデータ連携の高度化**など、利便性・持続可能性・生産性の向上に向けた検討や議論も進められています。

表. 我が国の地域公共交通を取り巻く考え方や制度

項目	概要
① 「地域公共交通活性化再生法」の改正 【令和２年（2020 年）】	・地方公共団体は「地域にとって望ましい地域旅客輸送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定に努めなければならない。 （策定のポイント） ✓まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ✓地域全体を見渡した地域旅客輸送サービスの持続可能な提供の確保 ✓地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ ✓住民の協力を含む関係者の連携
② 地域公共交通確保維持改善事業	・地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援する。令和５年度は、交通事業者が一定のエリアを一括して運行（エリア一括協定運行）する場合における長期安定的な支援を新たに追加する。
③ 国土交通白書 【令和４年（2022 年）】	・環境負荷軽減に配慮した地域公共交通計画等を踏まえつつ、LRT など二酸化炭素排出量の少ない輸送システムの導入推進、地域交通ネットワークの再編、モーダルコネクト（道路ネットワークと多様な交通モードの連携）の強化など、特に地方圏においてマイカーだけに頼ることなく移動しやすい環境整備を図っていく。 ・MaaS による面的な移動サービスの利便性向上、高度化を推進するとともに、交通機関におけるキャッシュレス化や交通情報のデータ化等の MaaS の基盤づくりを行い、早期の全国普及をめざす。
④アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会の提言 【令和４年（2022 年）】	・自動運転や MaaS などの「交通 DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通 GX」、そして「3 つの共創（双方向・オープン・連携）」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。
⑤ 地域交通を共に創り出す新たなモデル事業の推進 【令和４年（2022 年）】	・交通を地域のくらしと一体として捉え、様々な分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えて行う「共創モデル実証プロジェクト（共創による地域交通形成支援事業）」を推進。
⑥ 交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会の実施 【令和４年（2022 年）】	・新たなモビリティサービスである MaaS の基盤となるデータ連携のあり方について、リアルタイムに変化する運行情報や、予約・決済情報等の動的なデータの連携・利活用の高度化を推進し、予約・決済さらには実際に利用するまでをシームレスにすることの意義や必要性、課題等についてまとめることを目的とした「交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会」を継続的に実施。
⑦ スマートシティの推進 ■「スマートシティガイドブック」の作成 【令和３年（2021 年）】	・今後、社会経済全体が不可逆な流れとしてデジタル化へと移行する中、交通、商業、ビジネス、医療、エネルギー、行政等あらゆる都市機能自体をデジタル化に対応した形に大きく転換（DX）していくことが不可欠である。こうした中、政府においても行政のデジタル化を強力に推進する。
⑧ 自動車運転者に対する労働時間等の基準改正 【令和６年（2024 年）】	・長時間労働・過重労働の実態にある自動車運転者の健康確保等の観点から、労働時間等の基準が見直され、確保すべき休息時間の拡大等に伴い、１日に乗務できる労働時間が短縮される。 ※その結果、バス等の乗務員不足が加速することが指摘されている。

2.2.1 「地域公共交通活性化再生法」の改正【令和２年（2020 年）】

現在、多くの地域で人口減少の本格化にともない、バスをはじめとする公共交通サービスの需要の縮小や経営の悪化、運転者不足の深刻化などにより地域の公共交通の維持・確保が厳しくなっています。他方、高齢者の運転免許の返納が年々増加している等、受け皿としての移動手段を確保することがますます重要な課題になっています。

このような状況を踏まえ、原則として全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組みを促すため、持続可能な輸送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が、令和２年（2020 年）11 月 27 日に施行されました。

国土交通省においては、地方公共団体が中心となって作成する地域公共交通計画等を通じて、地域の移動手段の確保・充実を図る取組みを支援することとしています。

資料：国土交通省

図. 「地域公共交通活性化再生法」の改正で位置付けられた地域公共交通計画について

2.2.2 地域公共交通確保維持改善事業

国土交通省では、「地域公共交通確保維持改善事業」により、地域の多様な関係者が協働した地域の公共交通の確保・維持、利便性の向上等の取組みを支援することとしています。

このうち、バス交通や離島航路・航空路といった生活交通の確保維持の支援を目的とする「地域公共交通確保維持事業」について、令和５年（2023 年）度には、交通事業者が一定のエリアを一括して運行（エリア一括協定運行）する場合における長期安定的な支援が新たに追加されました。

資料：国土交通省

図. 地域公共交通確保維持改善事業について

資料：国土交通省

図. エリア一括協定運行事業について

2.2.3 国土交通白書【令和４年（2022 年）】

「令和４年版 国土交通白書」では、脱炭素社会の実現に向けた国土交通分野における取組みの１つとして、環境負荷軽減に配慮した地域公共交通計画等を踏まえつつ、LRT など二酸化炭素排出量の少ない輸送システムの導入推進、地域交通ネットワークの再編、モーダルコネクト（道路ネットワークと多様な交通モードの連携）の強化など、特に地方圏においてマイカーだけに頼ることなく移動しやすい環境整備を図っていくことを掲げています。

また、国土交通行政の動向の１つとして、MaaS による面的な移動サービスの利便性向上、高度化を推進するとともに、交通機関におけるキャッシュレス化や交通情報のデータ化等の MaaS の基盤づくりを行い、早期の全国普及をめざすことが明記されています。

2.2.4 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会の提言【令和４年（2022 年）】

国土交通省では、住民の豊かなくらしの実現に不可欠な存在であるバス・鉄道などの地域交通について、人口減少やコロナ禍の影響で一層厳しい状況であることも踏まえ、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、[1]官と民で、[2]交通事業者相互間で、[3]他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）する方策が検討されています。

検討結果として、自動運転や MaaS などの「交通 DX」、車両の電動化や再エネ地産地消などの「交通 GX」、そして「3 つの共創（双方向・オープン・連携）」により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に地域交通を「リ・デザイン」し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要とする有識者検討会議による下記の提言が、令和 4 年（2022 年）８月 26 日に出されました。

アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会について　国土交通省

検討会の目的

急速に進展するデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」するための具体的方策を探るため、令和4年3月31日に本検討会を立ち上げ、8月26日に提言を取りまとめ。

提言の概要

1．はじめに

○ 人口減少、輸送需要の減少の継続等により交通崩壊の懸念。一方、最新のデジタル技術やデータの効果的な活用による効率性・利便性の向上が期待されるほか、地域づくりにおける交通の価値を共有し、相互に能動的でイノベーティブな連携、すなわち「共創」の取組の芽が出始めている。

2．基本的考え方

○ 「共創」により地域交通の確保に取り組む場合には、現行の補助制度と比べてより**持続可能で実効性ある支援措置**を講ずるべき。

3．具体的な検討の方向性

（1）**官と民の共創**：意欲的な地域に対するエリア一括で複数年化された支援制度の創設
（2）**交通事業者間の共創**：事業者や交通モードの垣根を越えて「共創」を進めるための環境整備に対する支援
（3）**他分野を含めた共創**：地域のくらしのための交通のプロジェクトや人材育成に対する支援の強化

4．まとめ

○ 地域交通を単純に延命するだけでは、全国各地で明るい未来を展望することは困難。本検討会における議論に加え、我が国として推進している技術や投資も取り込んで地域交通をより良くしていくという視点が重要。具体的には、自動運転やMaaSなどの**「交通DX」**、車両の電動化や再エネ地産地消などの**「交通GX」**、そして**「３つの共創」**により、利便性・持続可能性・生産性が向上する形に**地域交通を「リ・デザイン」**し、地域のモビリティを確保するというコンセプトの下でさらに議論を深化させていくことが必要。

構成員　（50音順・敬称略・◎は座長）

◎中村 文彦　東京大学大学院新領域創成科学研究科特任教授
加藤 博和　名古屋大学大学院環境学研究科教授
神田 佑亮　呉工業高等専門学校環境都市工学分野教授
吉田 樹　福島大学経済経営学類准教授

事務局：国土交通省 総合政策局 公共交通・物流政策部門
（オブザーバー：国土交通省 鉄道局・自動車局等）

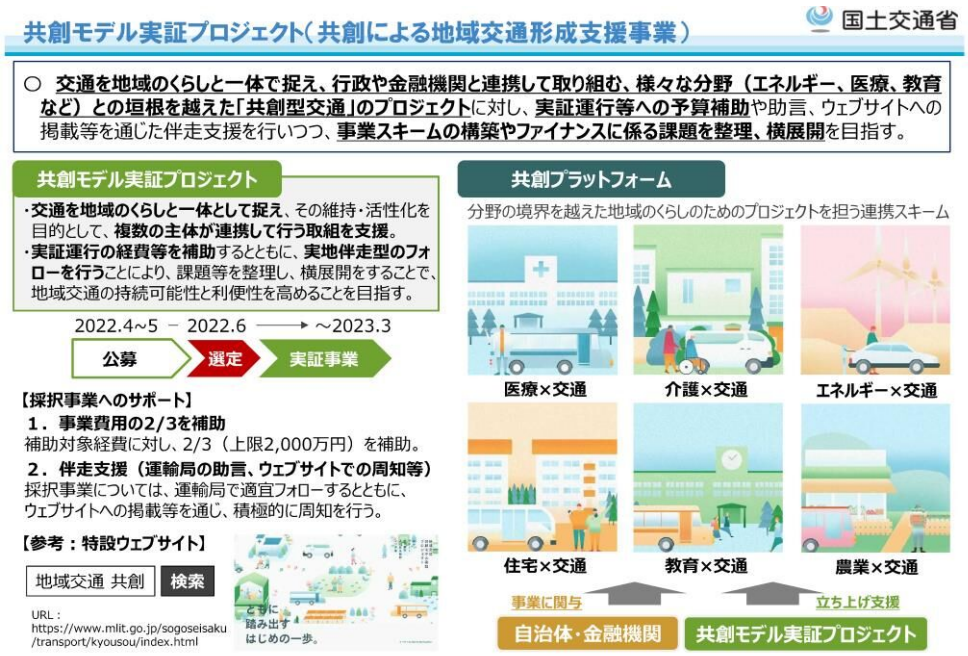
※『**鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会**』（令和4年7月取りまとめ）における議論と連携

資料：国土交通省

図．アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会による提言概要

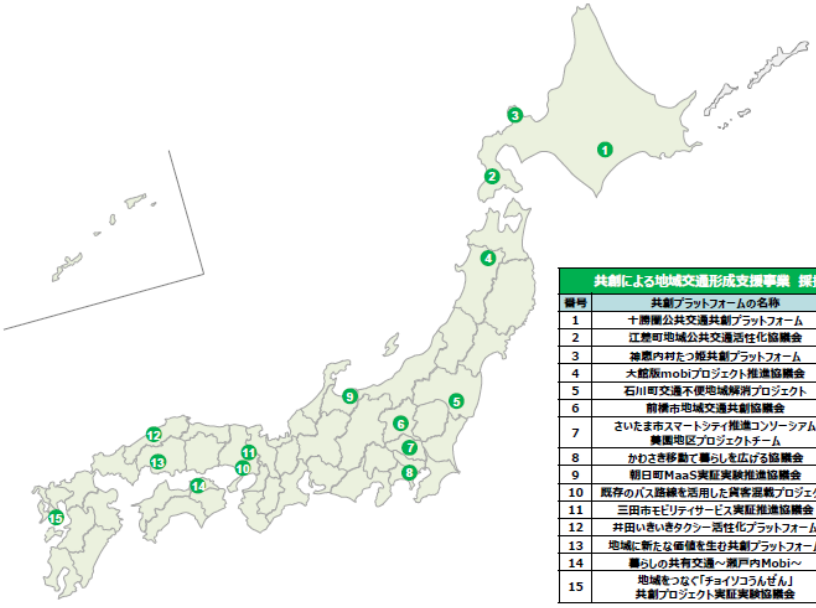
2.2.5 地域交通を共に創り出す新たなモデル事業の推進【令和４年（2022 年）】

国土交通省では、交通を地域のくらしと一体として捉え、様々な分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えて行う「共創モデル実証プロジェクト（共創による地域交通形成支援事業）」について、15 事業を選定しています。



資料：国土交通省

図．地域交通を共に創り出す新たな共創モデル実証プロジェクトの概要



共創による地域交通形成支援事業　採択案件（全15件）

番号	共創プラットフォームの名称	事業実施地域
1	十勝圏公共交通共創プラットフォーム	北海道帯広市
2	江差町地域公共交通活性化協議会	北海道江差町
3	神恵内村たつ姫共創プラットフォーム	北海道神恵内村
4	大館版mobiプロジェクト推進協議会	秋田県大館市
5	石川町交通不便地域解消プロジェクト	福島県石川町
6	前橋市地域交通共創協議会	群馬県前橋市
7	さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム 美園地区プロジェクトチーム	埼玉県さいたま市
8	かわさき移動で暮らしを広げる協議会	神奈川県川崎市
9	朝日町MaaS実証実験推進協議会	富山県朝日町
10	既存のバス路線を活用した貨客混載プロジェクト	兵庫県神戸市
11	三田市モビリティサービス実証推進協議会	兵庫県三田市
12	井田いきいきタクシー活性化プラットフォーム	島根県大田市
13	地域に新たな価値を生む共創プラットフォーム	広島県熊野町
14	暮らしの共有交通～瀬戸内Mobi～	香川県三豊市
15	地域をつなぐ「チョイソコうんぜん」共創プロジェクト実証実験協議会	長崎県雲仙市

資料：国土交通省

図．地域交通を共に創り出す新たなモデル事業の採択案件

2.2.6 交通分野におけるデータ連携の高度化に向けた検討会の実施【令和４年（2022 年）】

国土交通省では、令和３年（2021 年）12 月に新たなモビリティサービスである MaaS の基盤となるデータ連携のあり方について、デジタルチケットやリアルタイムに変化する運行情報等の動的なデータの連携・利活用の高度化を推進し、エリアやモードをまたいだシームレスな移動を実現することの意義や必要性、課題等の整理を目的として、検討会を設置しています。

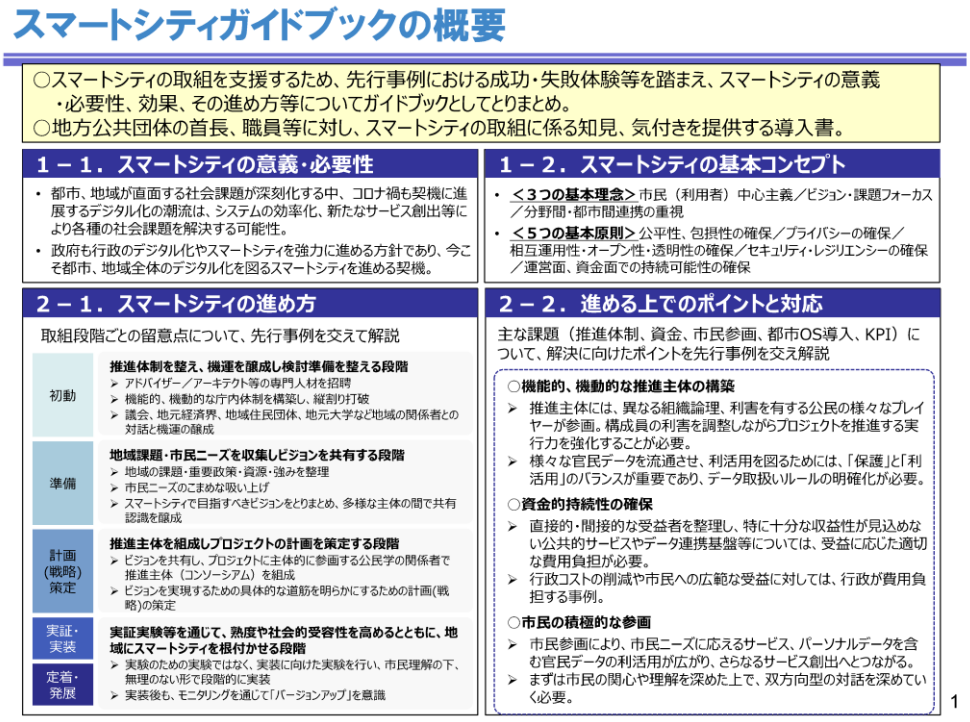
これまで、[1]チケッティングの連携高度化、[2]リアルタイムデータの連携高度化、及び[3]データ連携高度化を後押しする基盤の方向性という観点から検討が行われています。その結果、デジタル化進展段階の異なる事業者間においても、データ連携の意義を共有し、連携高度化に向けたステップ及びステップを進める上で必要な措置を確認できるための対応等が取りまとめられています。

令和４年(2022 年)度においては、これまでの議論を踏まえ、連携高度化の意義や留意点等を「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」に反映・改定することや、関係する事業者や政府・自治体等と協力し、広域に複数事業者が連携可能なエリア等での実証等に必要な対応を実施することなどが予定されています。

2.2.7 スマートシティの推進（「スマートシティガイドブック」の作成【令和３年（2021 年）】）

令和３年（2021 年）３月に閣議決定された「第６期科学技術・イノベーション基本計画」等に基づき、「次世代に引き継ぐ基盤となる都市と地域づくり」を展開するため、スマートシティが推進されています。

Society 5.0 の社会実装に向けた一体的推進に向け、スマートシティに取り組む地方公共団体、協議会等の取組みを支援するため、地方公共団体の職員等に対し、スマートシティの取組みに係る知見、気付きを提供する導入書として、先行事例における成功・失敗体験等を踏まえつつ、スマートシティの意義・必要性、導入効果、及びその進め方等についてガイドブックが公開されています。



資料：内閣府

図．スマートシティガイドブックの概要

2.2.8 自動車運転者に対する労働時間等の基準改正【令和６年（2024 年）】

令和６年（2024 年）４月に、自動車運転者に対する改善基準告示が改正され、乗務員が乗務できる時間が短くなる等、労働環境の改善の取組みが強化されます。

出典：厚生労働省リーフレット

図　自動車運転者の労働時間等基準の改正概要

3 地域公共交通に関わる本市の現況

本市では、鉄道３路線及びコスモスライナー（路線バス）、タクシーに加え、貝塚市心身障害者福祉年金代替の事業補助金を活用して障害者の移動を支援する一環として運行しているは～もに～ばすによって、概ねの居住地や都市機能が徒歩圏に含まれる公共交通ネットワークが形成されています。ただし、利用者減少により、運行本数の削減などサービス水準の低下がみられます。

また、人口減少や高齢化が進み、扶助費（社会保障関連費）は増加傾向にあります。

表. 地域公共交通に関わる主な都市特性

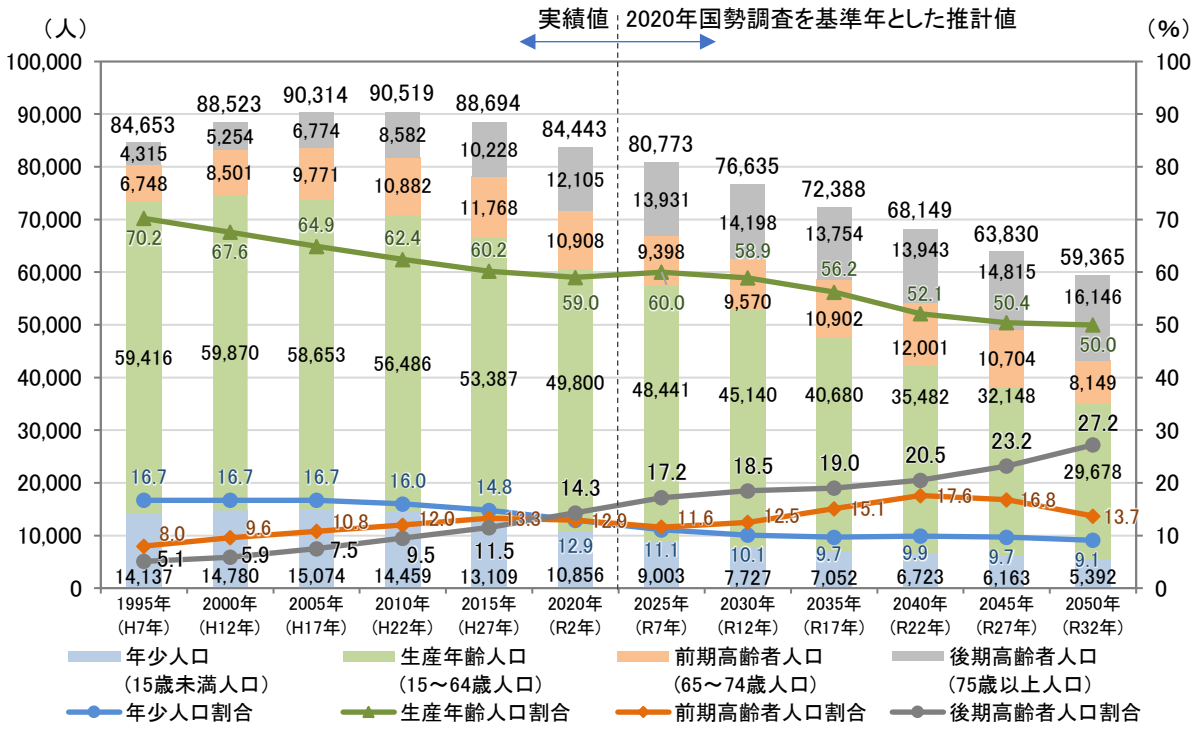
項目	地域公共交通に関わる都市特性
① 人口	・国勢調査結果によると本市の人口は減少傾向にあり、国立社会保障・人口問題研究所が令和５年に推計した値によると令和 32 年（2050 年）には令和２年（2020 年）時点に比べて３割程度減少することが予測される。 ・国立社会保障・人口問題研究所が令和５年に推計した値によると 65 歳以上の老年人口割合は今後も増加し、令和 32 年（2050 年）には老年人口割合は 40.9%になると見込まれる。 ・市全体の人口が減少する中で、貝塚市役所東側周辺や東山地区など、平成 27 年（2015 年）から令和２年（2020 年）にかけての増加率が 10%を超える地区がみられる。
② 都市機能	・行政・公益サービス施設は貝塚市役所周辺に集中している。 ・国勢調査結果に基づく集計結果によると商業施設や医療施設、子育て支援施設については、施設の徒歩圏内（半径 800m 以内）に居住する住民の割合が全市民の概ね９割を上回っている。
③ 公共交通網	・市内の鉄道は南海線と JR 阪和線、水間鉄道がある。バスはコスモスライナー、は～もに～ばすが運行されている。タクシーは水鉄タクシーが運行されている。 ・大阪府統計年鑑によると新型コロナウイルス感染症による影響で、令和２年（2020 年）度および３年（2021 年）度の市内主要駅の鉄乗降者数が顕著に減少しているが、令和４年（2022 年）度は令和３年（2021 年）度から乗降者数が増加している。 ・水間鉄道株式会社提供資料によると令和４年（2022 年）度のバスの利用状況はやや回復しているものの、コロナ禍前の令和元年度との比較では、コスモスライナーで 82.1%、は～もに～ばすで 70.0%に留まっている。 ・水鉄タクシー株式会社提供資料によると令和４年（2022 年）度のタクシーの利用状況はやや回復しているものの、コロナ禍前の令和元年（2019 年）度との比較で 77.7%に留まっている。 ・市内で運行する鉄道３社とも、平成 29 年（2017 年）と比べて、運行本数の減少がみられる。

3.1 人口

(1) 人口動向

本市の人口は減少傾向にあり、令和 32 年（2050 年）には令和 2 年（2020 年）時点に比べて３割程度減少することが予測されます。

65 歳以上の高齢者人口がピークを迎えたのちも、老年人口割合は一貫して増加を続け、令和 32 年（2050 年）には 40.9%になることが見込まれます。また、75 歳以上の後期高齢者の高齢者全体に占める割合も上昇することが見込まれます。一方、年少人口と生産年齢人口の割合は、今後も低下していくことが予想されます。



資料：国勢調査【2020 年まで】、国立社会保障・人口問題研究所（令和５年推計値）【2025 年以降】

※ 令和７年（2025 年）以降の人口は令和２年（2020 年）国勢調査を基準年とした推計値

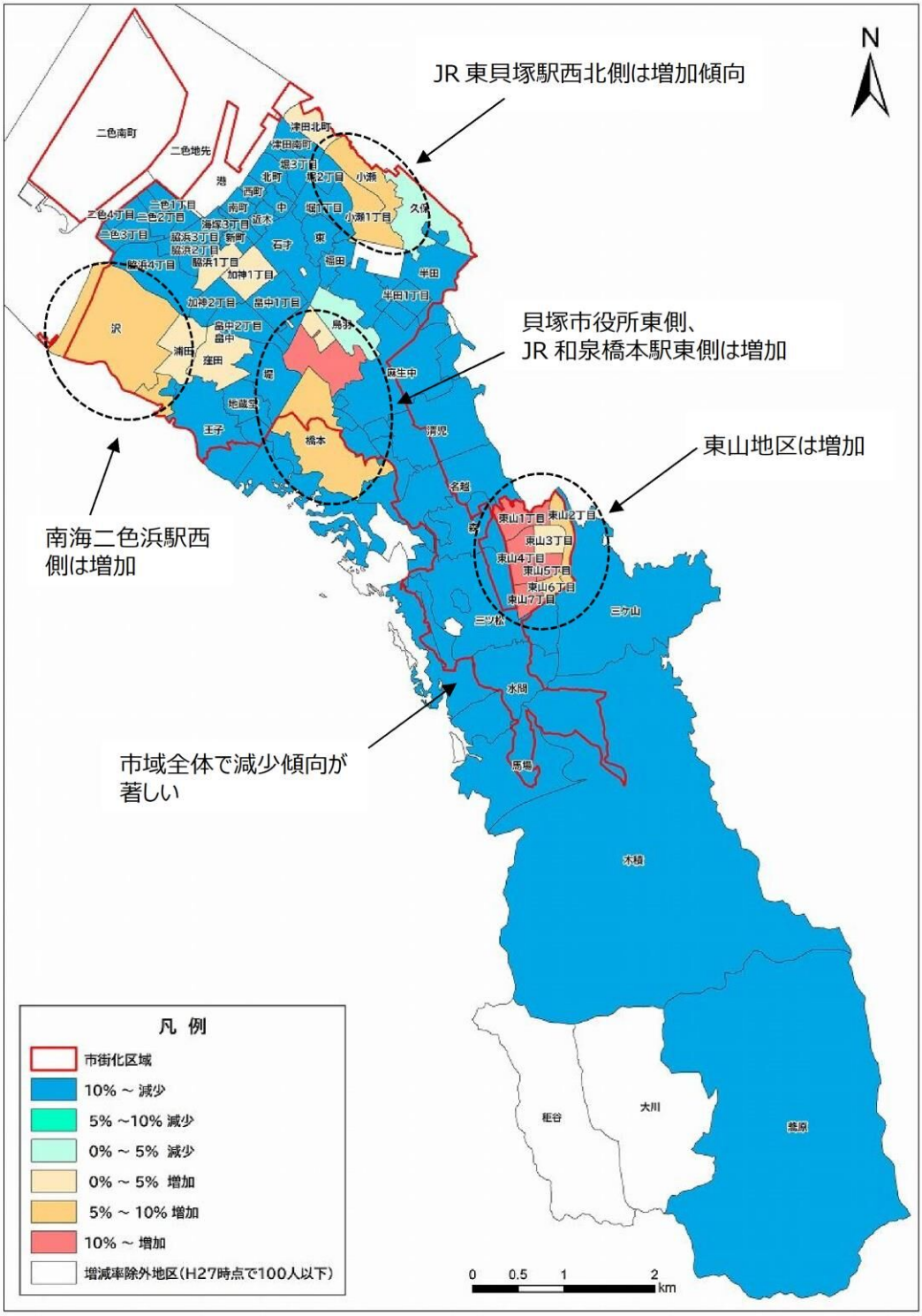
※ 実績値の合計値には年齢不詳が含まれているため、合計が一致しない。

図. 貝塚市の人口推移と将来見通し

(2) 地区別の人口推移

平成 27 年（2015 年）から令和 2 年（2020 年）の地区別人口の推移は、市全域において、減少地区が多くみられます。

その中にあって、貝塚市役所東側周辺や東山地区で増加率が 10%を超える地区がみられます。その他、JR 東貝塚駅西北側、南海二色浜駅西側、JR 和泉橋本駅東側は増加傾向にあります。



資料：国勢調査（小地域 町丁目）【貝塚市都市計画マスタープランより】
2015 年国勢調査（総務省）の小地域を用いています。

図. 地区別の人口推移（平成 27 年～令和 2 年）

3.2 都市機能

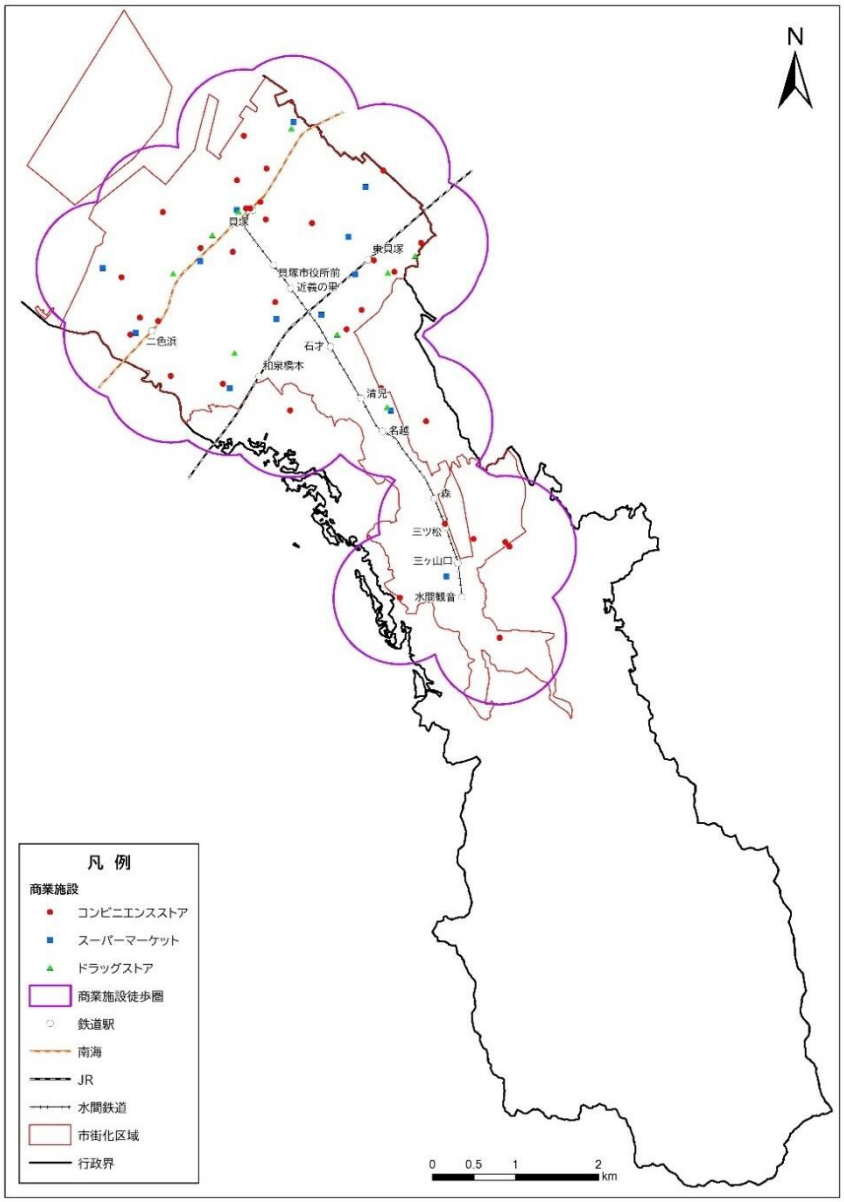
(1) 商業施設分布

商業施設の徒歩圏に居住する住民の割合は、約 98%を占めています。

表. 商業施設の徒歩圏人口

	2020 年
全市人口	84,443 人
商業施設徒歩圏人口	82,532 人
商業施設徒歩圏人口/全市人口	97.7%

スーパー、コンビニ、ドラッグストアを対象とし、徒歩圏は半径 800mで設定
徒歩圏人口は令和 2 年（2020 年）国勢調査結果から算出



資料：i タウンページ【貝塚市立地適正化計画より】

図. 商業施設徒歩圏図

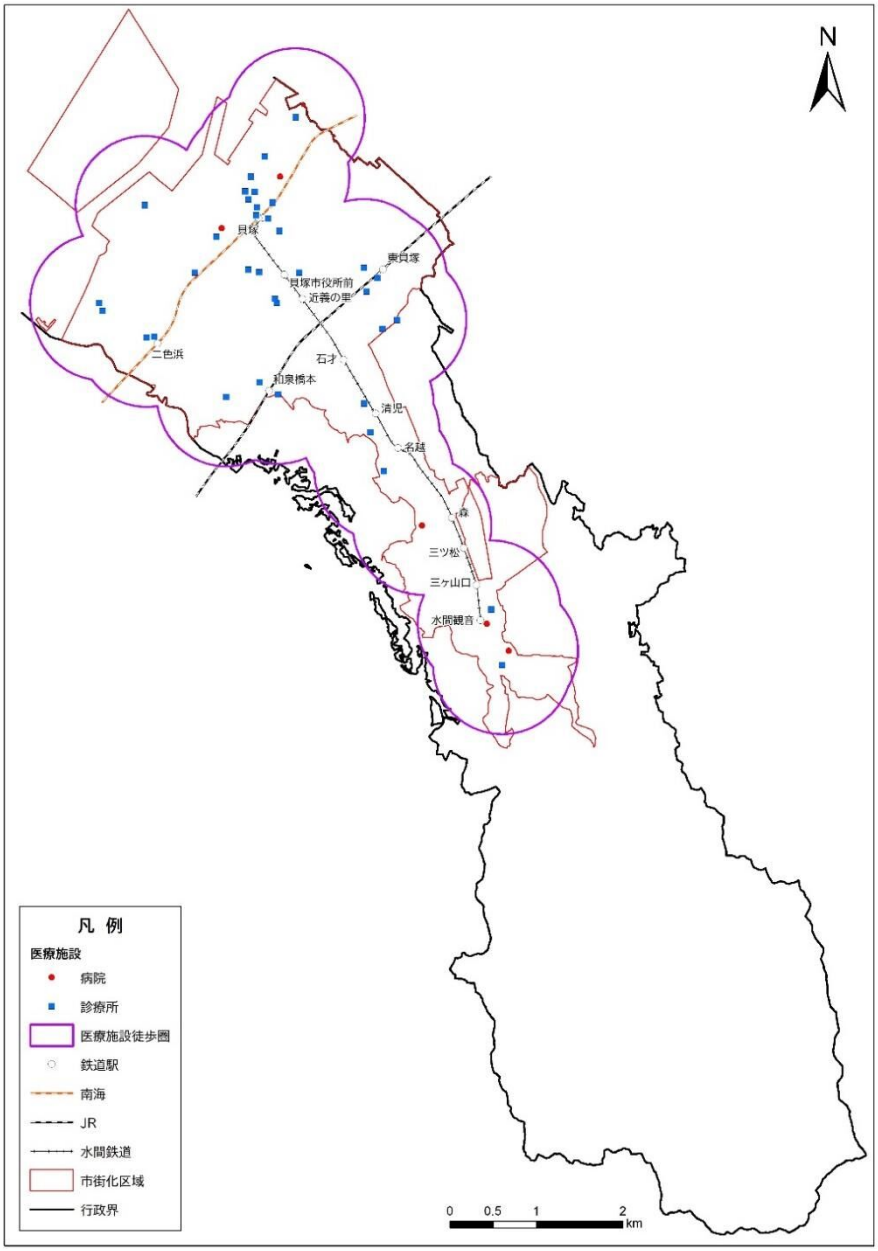
(2) 医療施設

医療施設からの徒歩圏内に居住する住民の割合は、約 89%を占めています。

表. 医療施設の徒歩圏人口

	2020 年
全市人口	84,443 人
医療施設徒歩圏人口	75,312 人
医療施設徒歩圏人口/全市人口	89.2%

内科、外科、整形外科を対象とし、徒歩圏は半径 800mで設定
徒歩圏人口は令和 2 年（2020 年）国勢調査結果から算出



資料：大阪府医療機関情報システム【貝塚市立地適正化計画より】

図. 医療施設徒歩圏図

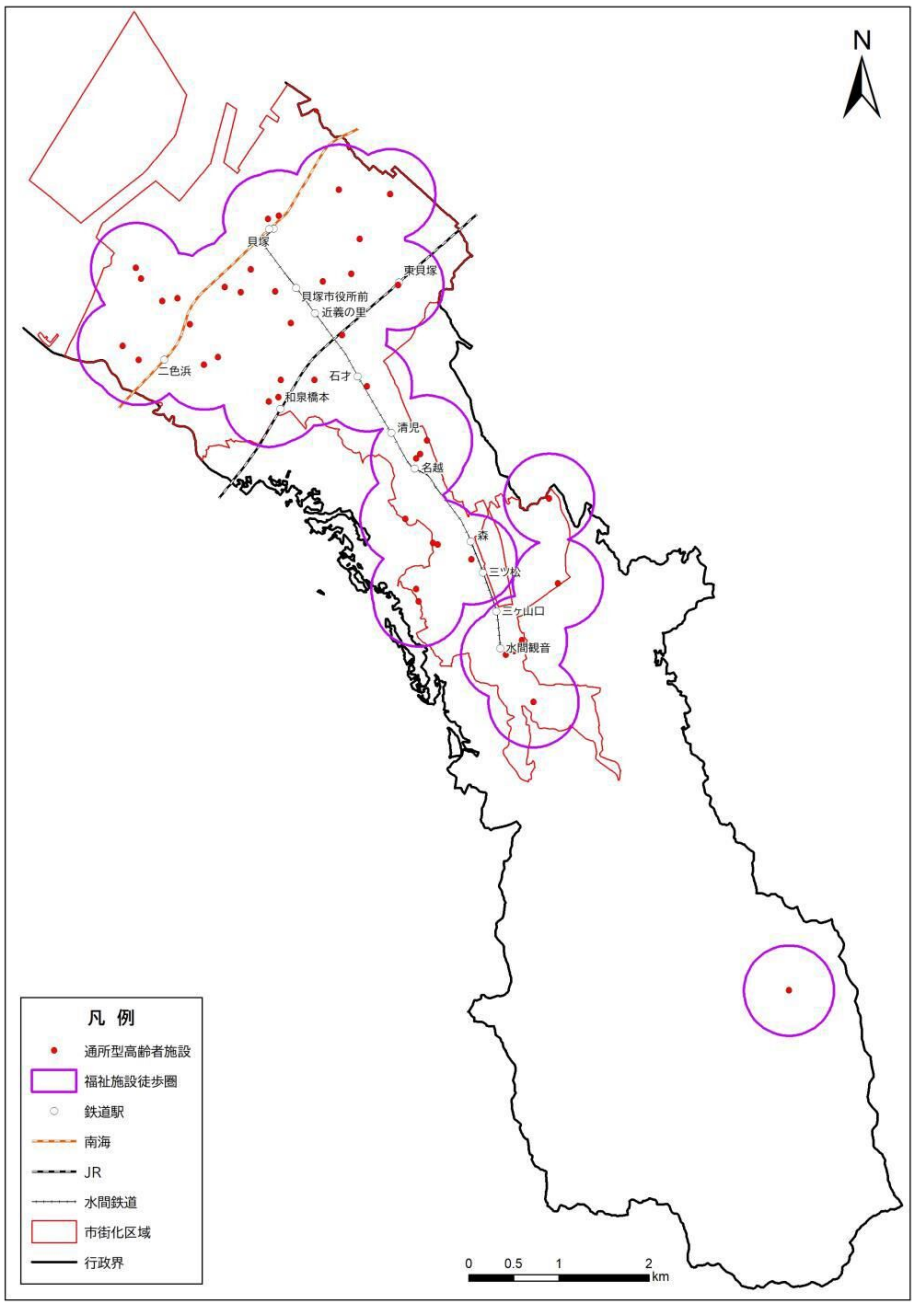
(3) 高齢者福祉施設分布

高齢者福祉施設からの徒歩圏内に居住する高齢者の割合は、約 76%を占めています。

表. 高齢者福祉施設の徒歩圏人口

	2020 年
全市高齢者（65 歳以上）人口	23,013 人
高齢者福祉施設徒歩圏人口	17,382 人
徒歩圏高齢者人口/全市高齢者人口	75.5%

人口は 65 歳以上人口、徒歩圏は半径 500mで設定
徒歩圏人口は令和 2 年（2020 年）国勢調査結果から算出



資料：介護サービス情報公表システム（厚生労働省）【貝塚市立地適正計画より】

図. 高齢者福祉施設徒歩圏図

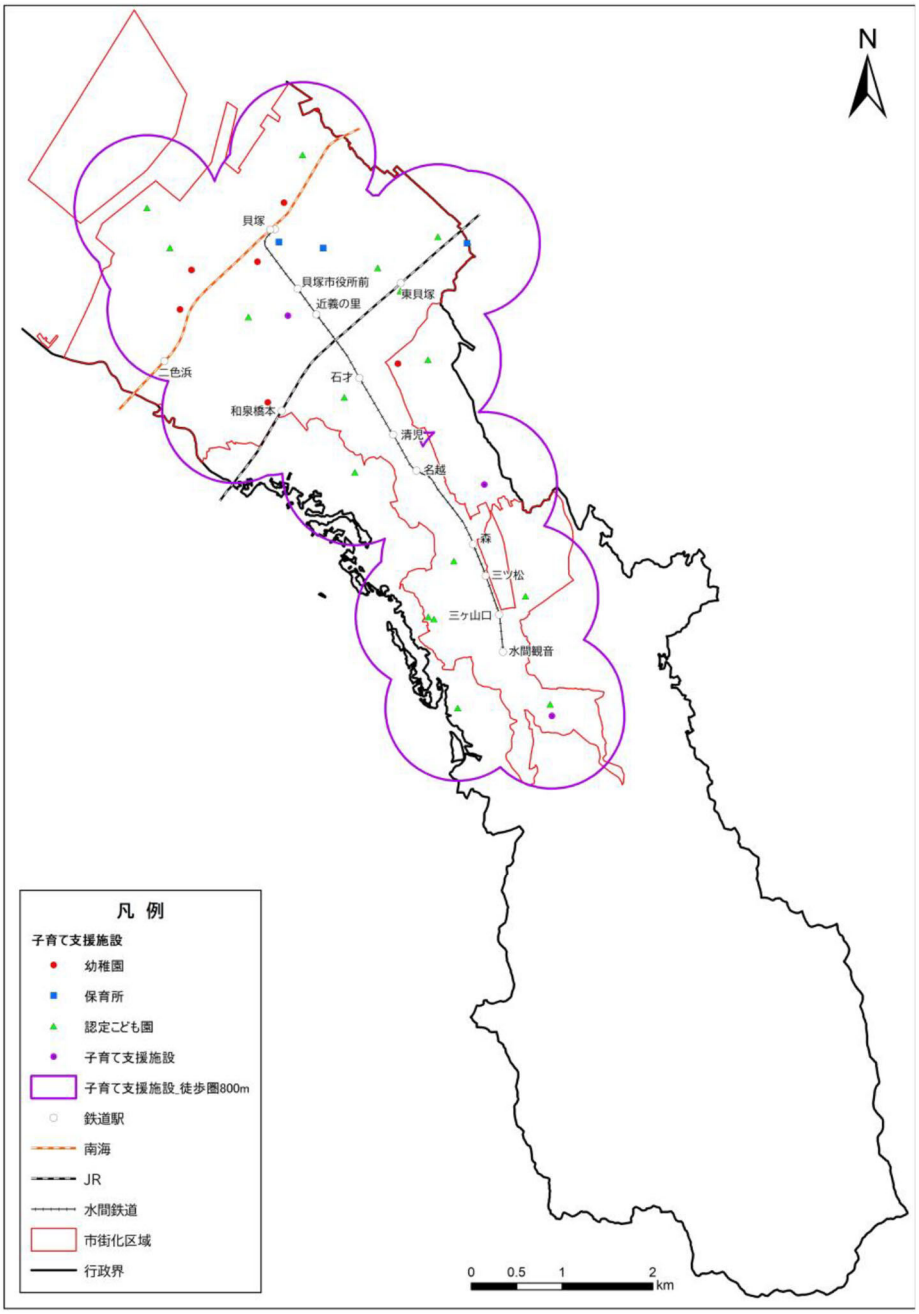
(4) 子育て支援施設分布

子育て支援施設からの徒歩圏に居住する子どもの割合は、約 95%を占めています。

表. 子育て支援施設の徒歩圏人口

	2020 年
全市 0～4 歳人口	2,917 人
子育て支援施設徒歩圏 0～4 歳人口	2,758 人
子育て支援施設徒歩圏 0～4 歳人口/全市 0～4 歳人口	94.5%

人口は 0～4 歳人口、徒歩圏は半径 800mで設定
徒歩圏人口は令和 2 年（2020 年）国勢調査結果から算出

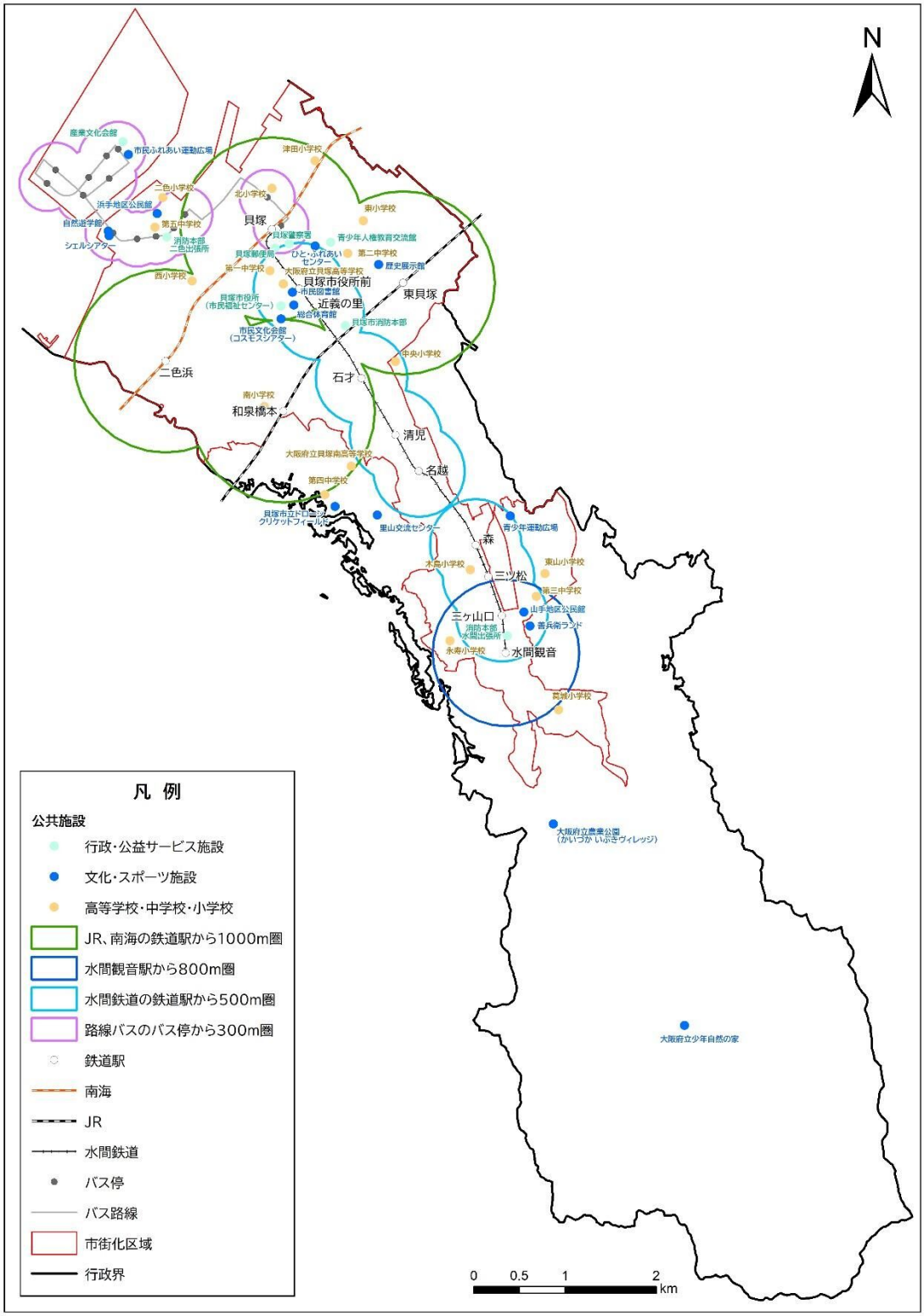


資料：貝塚市資料【貝塚市立地適正計画より】

図. 子育て支援施設徒歩圏図

(5) その他公共施設分布

行政・公益サービス施設は貝塚市役所前に集中しており、文化・スポーツ施設と学校施設は各地に点在しています。



資料：貝塚市公共施設等総合管理計画より抜粋【貝塚市立地適正計画より】

図. その他公共施設分布図

3.3 公共交通網

(1) 公共交通ネットワーク

市内の鉄道は、南海線（貝塚駅、二色浜駅）と JR 阪和線（東貝塚駅、和泉橋本駅）のほか、貝塚駅で南海線と接続する水間鉄道があります。バスは南海貝塚駅東口から二色の浜産業団地や臨海部を結ぶコスモスライナーと、障害者の移動を支援する一環としては～もに～ばすが運行されています。

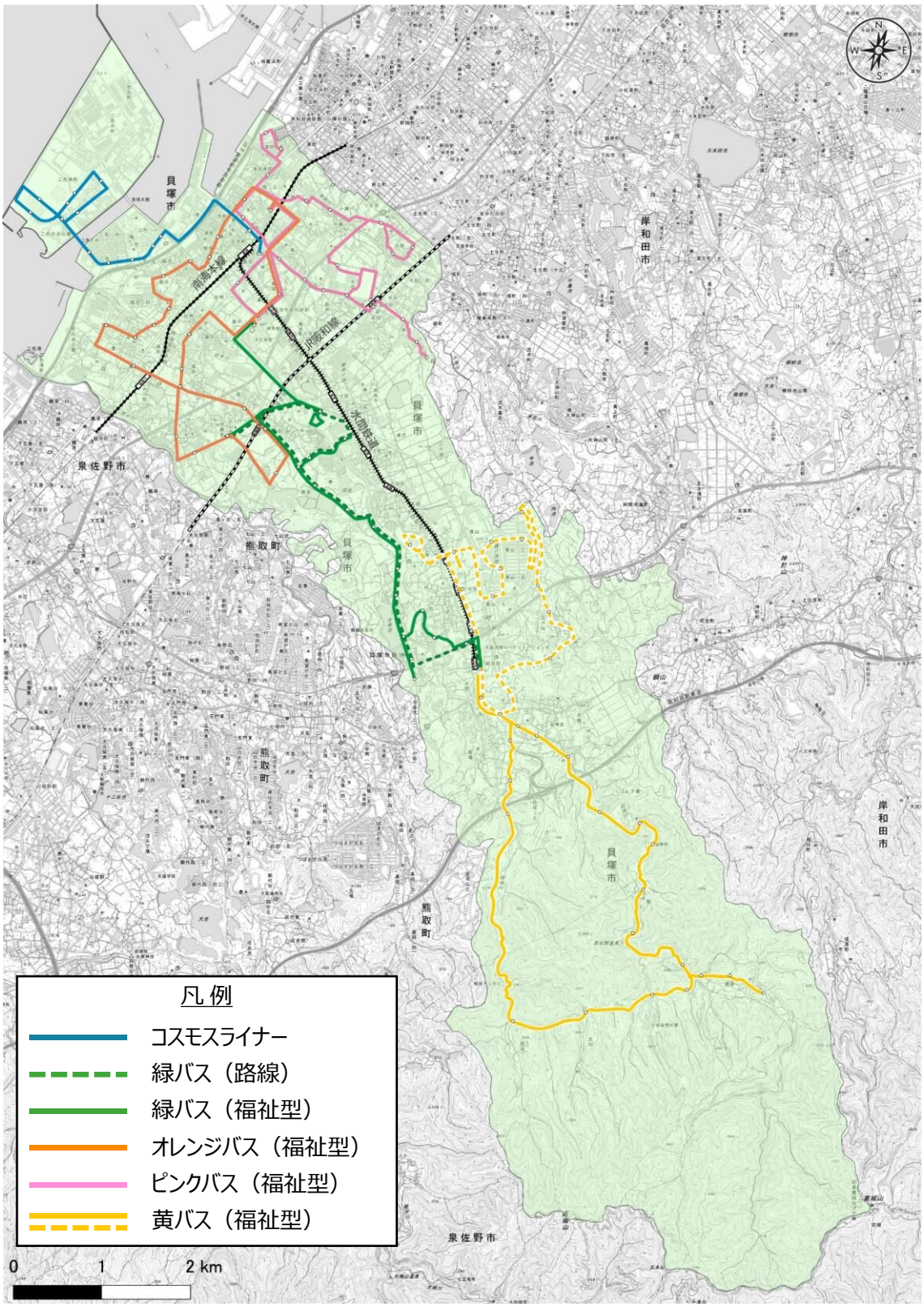


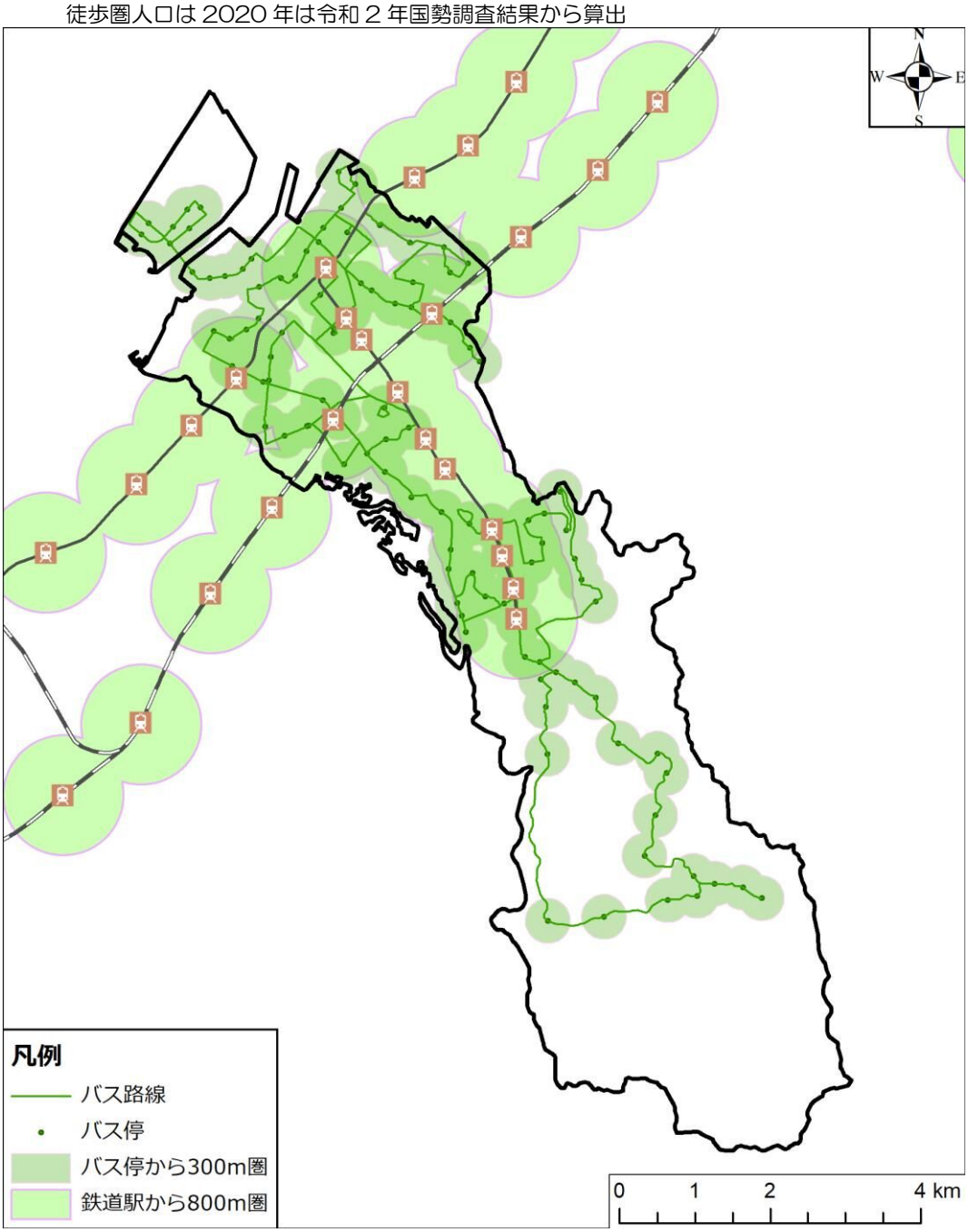
図. 市内の公共交通ネットワーク

南海線と JR 阪和線、水間鉄道の各駅から半径 800m、各バス停から半径 300m以内を徒歩でアクセスできる範囲としてみると、90%以上の市民は徒歩圏に含まれています。

表. 公共交通の徒歩圏人口

	徒歩圏人口（2020 年）
全市人口	84,443 人
公共交通徒歩圏人口	77,839 人
公共交通徒歩圏人口/全市人口	92.2%

徒歩圏は、「都市構造の評価に関するハンドブック」に基づき、鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300mで設定
徒歩圏人口は 2020 年は令和 2 年国勢調査結果から算出



資料：国土数値情報ダウンロードサイト（令和４年度データ）

図. 公共交通の徒歩圏

(2) 鉄道

① 運行状況

貝塚駅には急行等が停車し、平日で約 180～190 本/日、土・休日で約 150 本/日の列車が運行されています。また、急行等が通過する二色浜駅は平日で約 90 本/日、土・休日で約 80 本/日の列車が運行されています。JR 阪和線は平日、土・休日ともに約 75 本/日の列車が運行されています。水間鉄道は、平日で 45 本/日、土・休日で 38 本/日の列車が運行されています。

3 社とも、平成 29 年（2017 年）3 月と比べて、運行本数の減少がみられます。

表. 各鉄道の運行本数（令和 5 年（2023 年）8 月現在）

※（）内は貝塚市地域公共交通網形成計画策定時の調査データ（平成 29 年（2017 年）3 月）との比較

			平日(本/日)		土・休日	備考
				ﾋﾟｰｸ時(本/時)	(本/日)	
南海線	貝塚駅	難波方面	179 (-4)	16【7 時台】(-1)	154 (-1)	急行、空港急行、区間急行、準急、普通が停車
		和歌山市方面	188 (-3)	14【8 時台】(±0)	154 (±0)	
	二色浜駅	難波方面	89 (-2)	7【6・7 時台】(-1)	77 (±0)	準急、普通が停車
		和歌山市方面	94 (±0)	8【9 時台】(±0)	79 (±0)	
JR阪和線	東貝塚駅	天王寺方面	76 (-5)	6【6 時台】(-1)	72 (-4)	区間快速、普通が停車
		和歌山方面	76 (-9)	5【7・10・21 時台】(-1)	75 (-6)	
	和泉橋本駅	天王寺方面	76 (-5)	6【6 時台】(-1)	72 (-4)	区間快速、普通が停車
		和歌山方面	76 (-9)	5【22 時台】(-1)	75 (-6)	
水間鉄道		水間観音方面	45 (-7)	3 (±0)	38 (-14)	
		貝塚方面	45 (-7)	3 (±0)	38 (-14)	

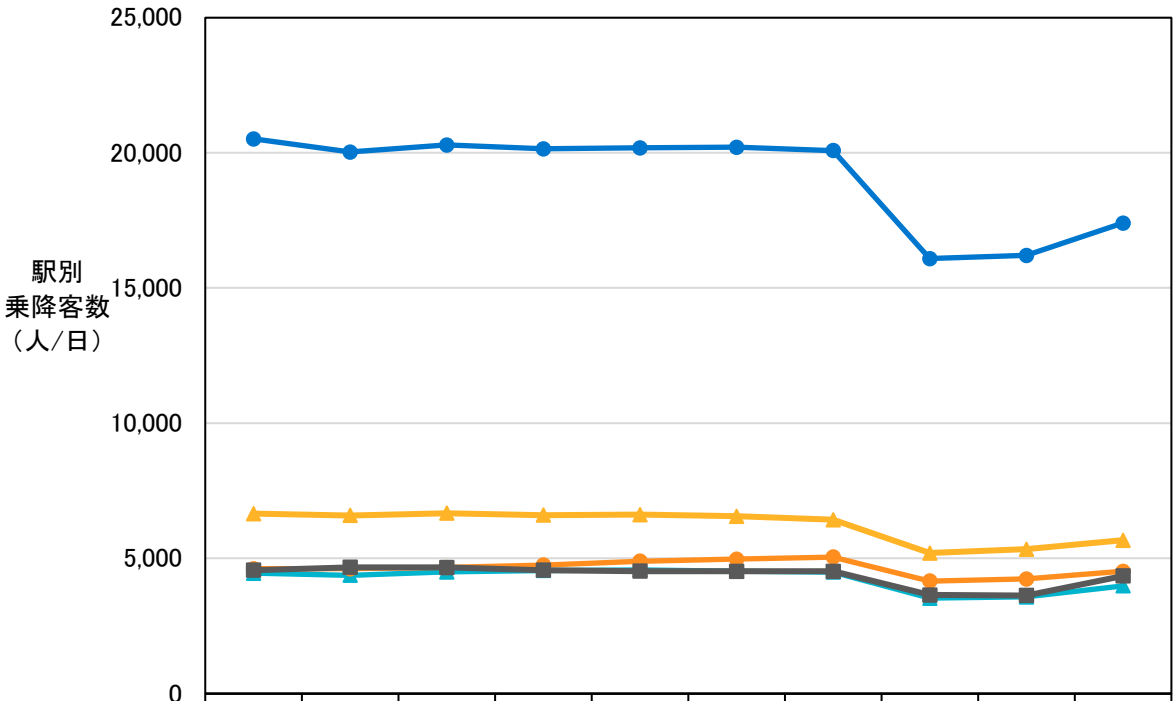
資料：各鉄道事業者

② 鉄道駅の利用状況

市内を通る鉄道路線のうち、大阪や和歌山方面を結ぶ南海線の乗降者数が多く、南海貝塚駅の１日の乗降者数は令和３年（2021 年）度で約 1.6 万人、令和４年（2022 年）度で約 1.7 万人となっています。

JR 阪和線の乗降者数は、令和元年（2019 年）度までは和泉橋本駅では横ばい、東貝塚駅では増加傾向となっていましたが、コロナ禍により、両駅とも令和２年（2020 年）度の乗降者数は大きく減少しました。ただし、令和３年（2021 年）度以降は増加傾向にあります。

また、水間鉄道貝塚駅は平成 25 年（2013 年）度以降、利用促進活動により増加していましたが、平成 27 年（2015 年）度以降は再び減少に転じています。他の鉄道路線と同様、コロナ禍により、令和２年（2020 年）度の乗降者数は大きく減少しましたが、令和４年（2022 年）度は令和３年（2021 年）度から大きく増加し、令和元年（2019 年）度以前と同様に乗降者数が４千人を超えています。



	2013年度（H25）	2014年度（H26）	2015年度（H27）	2016年度（H28）	2017年度（H29）	2018年度（H30）	2019年度（R1）	2020年度（R2）	2021年度（R3）	2022年度（R4）
南海貝塚駅	20,515	20,028	20,290	20,146	20,181	20,205	20,079	16,088	16,206	17,399
南海二色浜駅	4,447	4,375	4,494	4,550	4,572	4,529	4,489	3,525	3,573	3,979
JR東貝塚駅	4,618	4,614	4,660	4,752	4,894	4,968	5,050	4,160	4,234	4,520
JR和泉橋本駅	6,652	6,584	6,666	6,600	6,618	6,554	6,424	5,194	5,340	5,666
水間鉄道貝塚駅	4,562	4,670	4,664	4,563	4,528	4,518	4,523	3,644	3,627	4,350

資料：大阪府統計年鑑

図. 市内の鉄道駅の乗降者数の推移（人/日）

(3) バス

① バスの運行状況

（コスモスライナー）

南海貝塚駅東口を起終点とし、二色地区や臨海部を周回するルートで運行されています。

資料：水間鉄道 HP

図. コスモスライナーの運行ルート

表. 運行本数（令和 5 年[2023 年]8 月現在）

ルート	運行本数（本/日）		運行時間帯
	平日	土日祝	
南海貝塚駅東口→二色海浜緑地公園	51	34	6～22 時
うち二色南町止め	1	－	
うち市民の森止め	2	1	

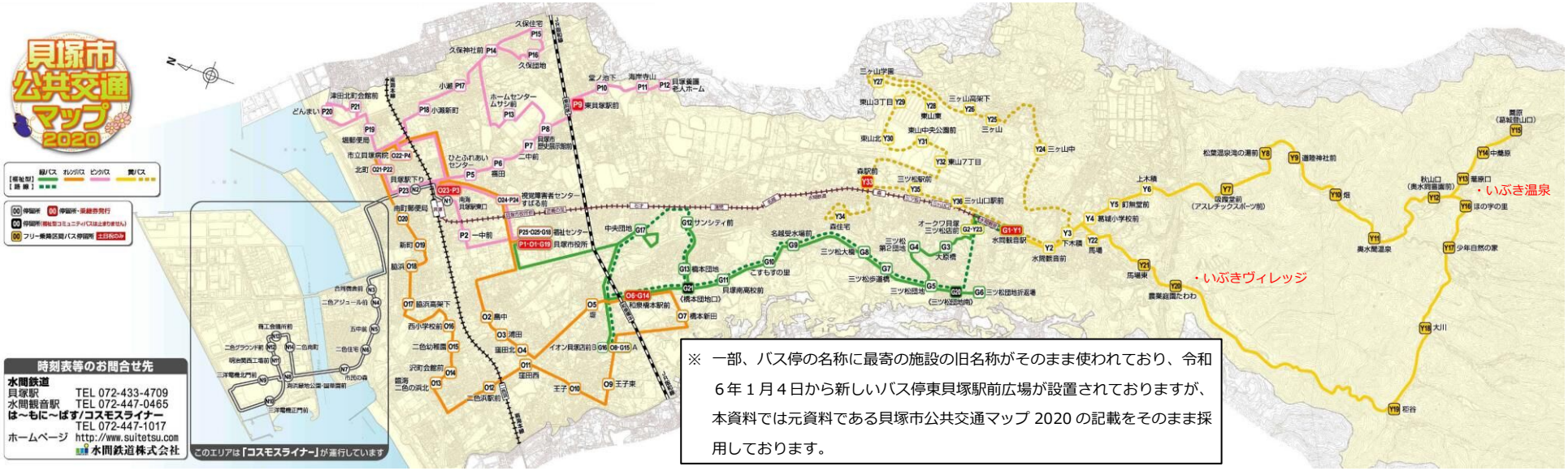
※ 南海貝塚駅東口発の運行本数のみを記載しています。

（は～もに～ばす）

は～もに～ばすは「貝塚市心身障害者福祉年金代替の事業補助金」を使用し、障害者の移動を支援する一環として、水間鉄道が運行しており、朝（午前６時前から９時前まで）・夜（午後６時前から９時まで）の時間帯の路線バスによる運行、午前９時から午後５時までの福祉型コミュニティバスによる運行を行っています。なお、直近では平成 28 年（2016 年）および令和２年（2020 年）に一部運行の見直しを行っています。

表　は～もに～ばすの運行内容

運行日	年末年始（12 月 29 日～1 月３日※福祉型コミュニティバスに限る）、 泉州マラソン（一部運休）開催日及び 10 月秋祭り開催日を除いて原則毎日運行	
ルート、時間帯	路線バス	1 路線で朝夜時間帯に運行
	福祉型コミュニティバス	4 路線で午前９時～午後５時に運行
一日あたり運行本数	は～もに～ばす（緑バス）	路線バス　平日６便、土日祝４便、 福祉型　　平日５便、土日祝５便
	は～もに～ばす（オレンジバス）	平日７便、土日祝６便
	は～もに～ばす（ピンクバス）	平日６便、土日祝５便
	は～もに～ばす（黄バス）	東山ルート　平日４便、土日祝４便 蓍原ルート　平日５便、土日祝６便
運賃	大人 220 円、小人 110 円 （中学生以上は大人、小学生以下は小人、障害者手帳所持者は無料）	



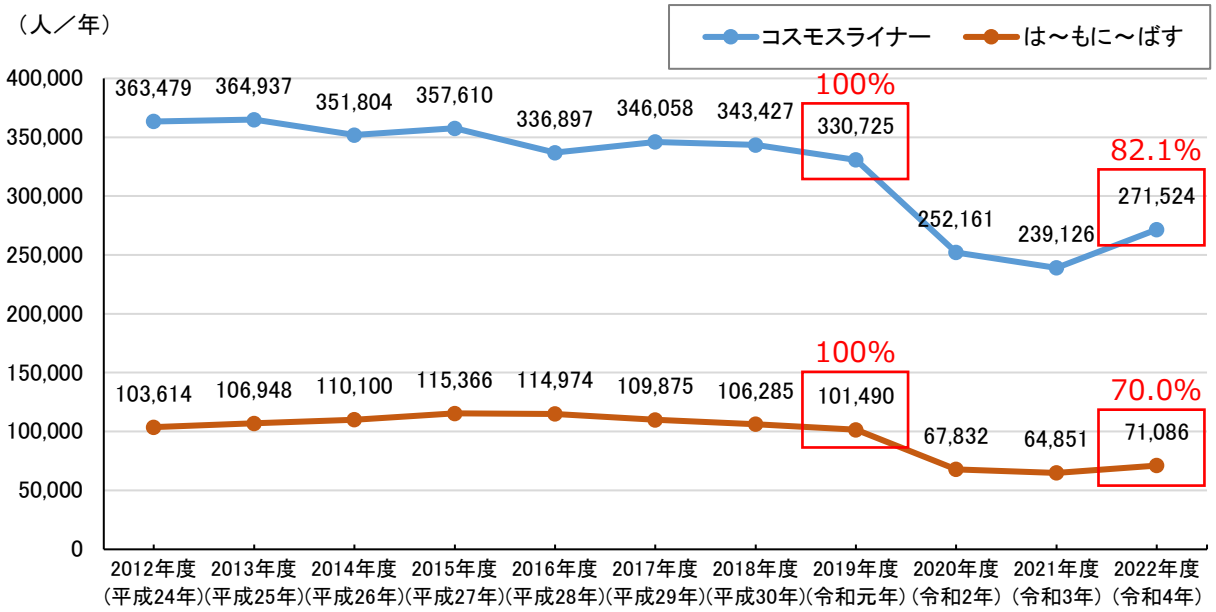
※ 一部、バス停の名称に最寄の施設の旧名称がそのまま使われており、令和６年１月４日から新しいバス停東貝塚駅前広場が設置されておりますが、本資料では元資料である貝塚市公共交通マップ 2020 の記載をそのまま採用しております。

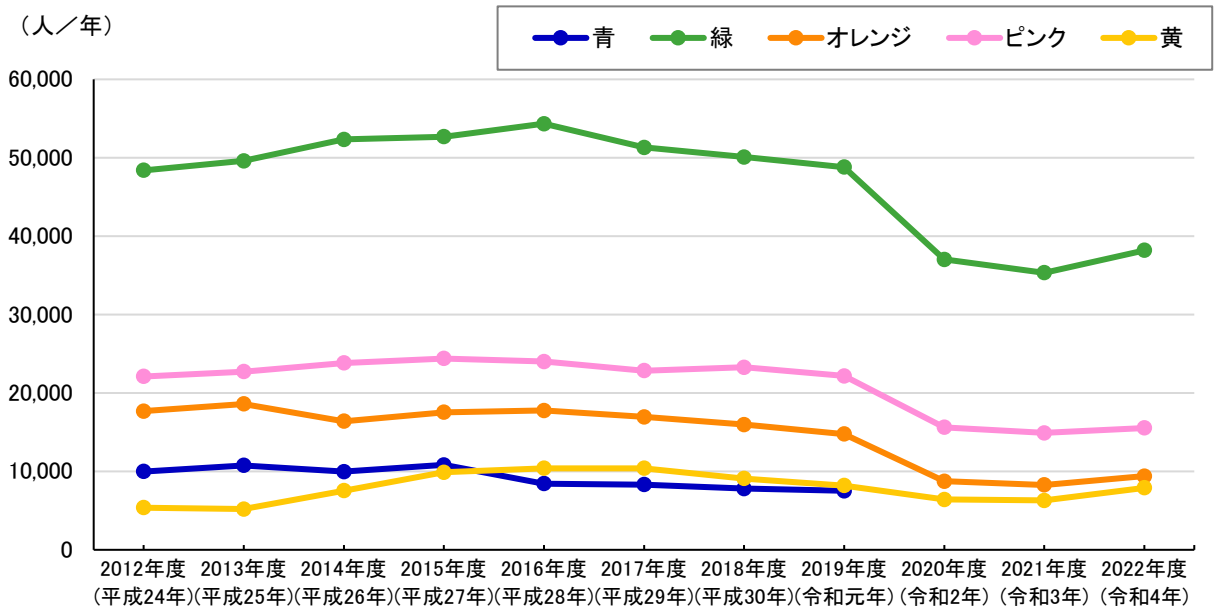
資料：貝塚市公共交通マップ 2020

図. は～もに～ばすのルート

② バスの利用状況

コスモスライナー及びは～もに～ばすの利用者は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和２年（2020 年）度および３年（2021 年）度に大きく減少しました。令和４年（2022 年）度はやや回復しましたが、コロナ禍前の令和元年（2019 年）度との比較では、コスモスライナーで 82.1%、は～もに～ばすで 70.0%に留まっています。





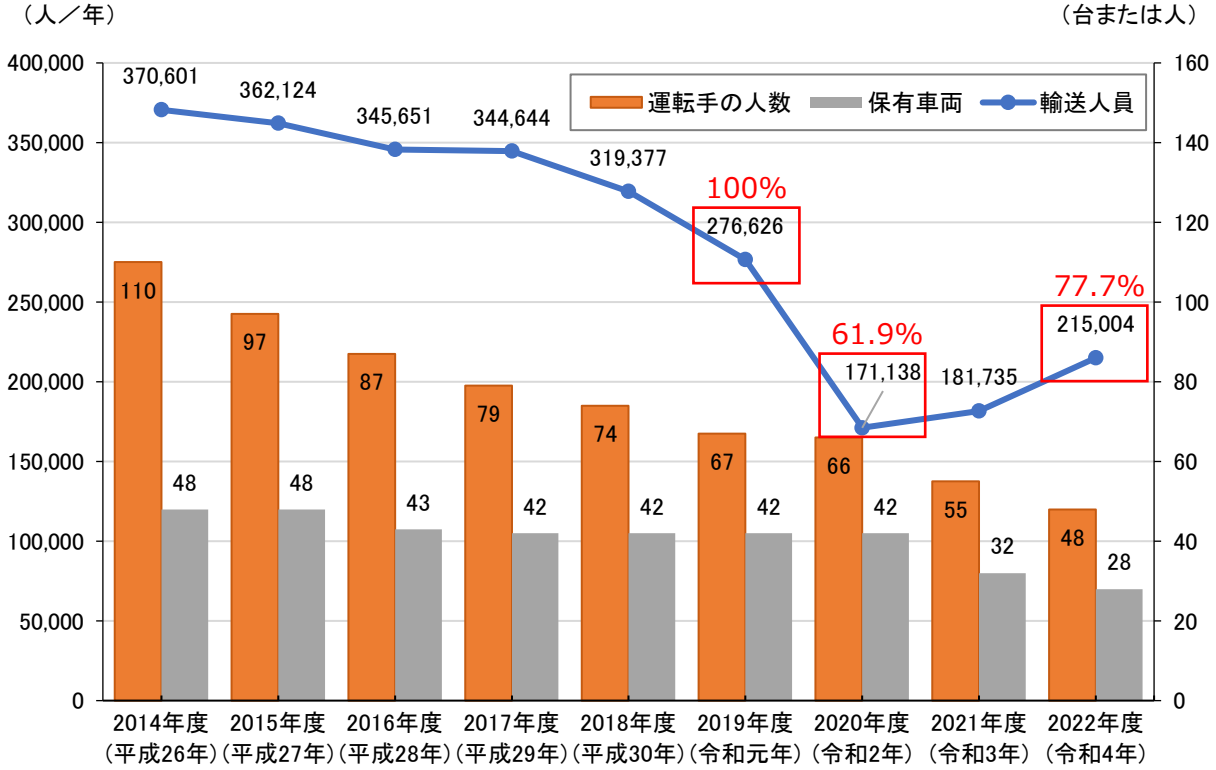
資料：水間鉄道株式会社

図．コスモスライナー及びは～もに～ばすの利用状況の推移

(4) タクシー

タクシーの保有車両数および運転手の人数は、近年減少傾向にあります。

タクシーの輸送人員は、鉄道やバスと同様に、新型コロナウイルス感染症の影響により令和２年（2020 年）度および３年（2021 年）度に大きく減少し、令和２年（2020 年）度はコロナ禍前の令和元年（2019 年）度との比較で 61.9%まで減少しました。令和４年（2022 年）度はやや回復しましたが、令和元年（2019 年）度との比較で 77.7%に留まっています。



※ 輸送人員（人/年）は左の縦軸、保有車両数（台）および運転手の人数（人数）は右の縦軸
保有車両数および運転手の人数は各年度の４月時点における台数または人数

資料：水鉄タクシー株式会社

図. タクシーの運行状況および利用状況の推移

⑸ 支援の必要な障害者や高齢者の移動サービス

① 重度障害者へのタクシーチケット交付

本市では、重度障害者の社会参加を目的とし、一定の条件を満たした身体障害者手帳 1・2 級、療育手帳 A、精神障害者保健福祉手帳１級所持者を対象に、タクシー初乗り運賃の一部を助成するタクシーチケットを交付しています。

令和 4 年度のタクシーチケットの交付人数は 758 人で、利用枚数は 10,298 枚となっています。

② 福祉有償運送

福祉有償運送は、NPO 法人や社会福祉法人等が、他人の介助によらず移動することが困難で、単独では公共交通機関を利用することが困難な一定の条件を満たした高齢者や障害のある方等を対象とした、営利とは認められない範囲の対価で行う、ドア to ドアを基本とした個別輸送サービスです。

本市を含む泉州地域９市４町で構成する、泉州ブロック福祉有償運送市町共同運営協議会で福祉有償運送の課題や、利用者の利便性の確保、事業者の登録、更新等の協議を行っています。

市内では、２事業者（令和５年４月現在）が登録しています。

③ 移送サービス事業（おでかけサポートらく楽便）

社会福祉法人貝塚市社会福祉協議会が実施している移送サービス事業で、介護保険法の「要支援」及び「介護予防・生活支援サービス事業対象者」に認定されている方や重度障害者等で福祉タクシー初乗り運賃の助成を受けている方を対象に、登録運転ボランティアが、社会福祉協議会の保有する車いす用自動車を使用し、ドア to ドアを基本とする送迎を行っています。

令和４年度の利用登録者は 286 人、運転協力の登録者は 22 人で、延べ 718 回の利用実績となっています。

④ 移動支援にかかる障害福祉サービス及び介護保険サービス

移動支援と介護を一体的に提供する必要がある一定程度以上の重度障害者や高齢者を支援する制度があります。

障害福祉サービスでは、視覚障害により移動に著しい困難を有する人が外出するとき、必要な情報提供や介護を行う「同行援護」や、通院等のため、乗車又は降車の介助と併せて受診等の手続き、移動等の介助を行う「通院等乗降介助」、社会生活上必要不可欠な外出及び余暇活動等の社会参加のための外出の際の移動を支援する「移動支援」等のサービスがあります。

また、介護保険サービスでは、通院等のため、乗車又は降車の介助と併せて受診等の手続き、移動等の介助を行う「通院等乗降介助」のサービスがあります。

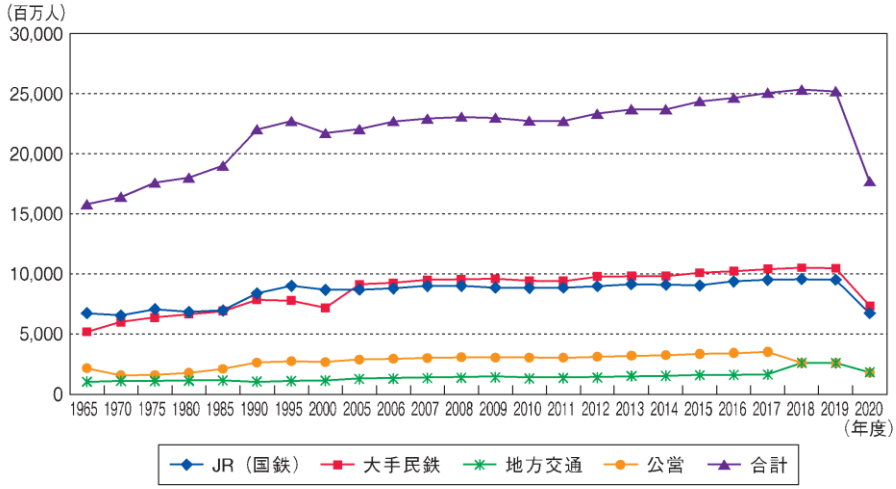
令和 4 年度の「同行援護」は延べ 475 件、「移動支援」は延べ 1,696 件の利用実績となっています。

【参考】我が国の地域公共交通の実情

○ 収支環境

鉄道の輸送人員は、新型コロナウイルス感染症の影響によって、我が国全体の傾向として、急激な落ち込みとなっています。

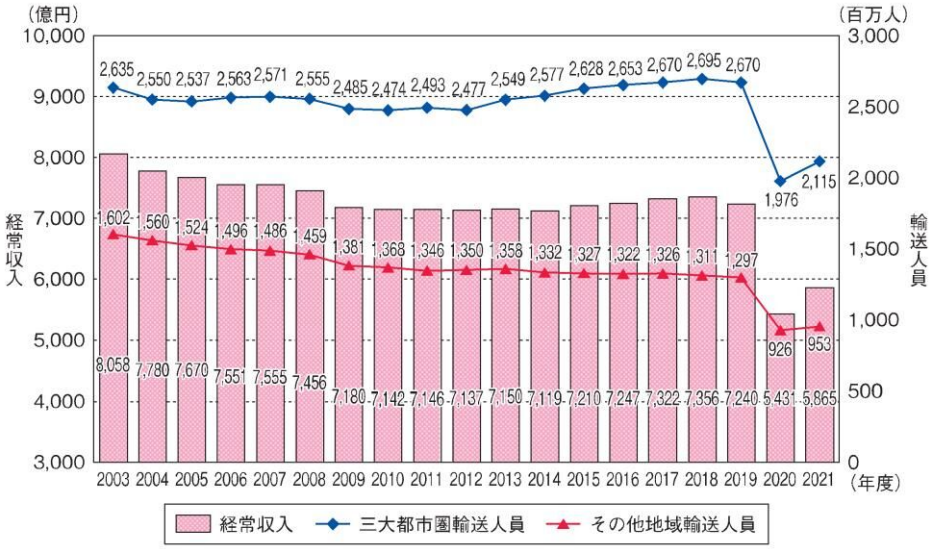
また、一般路線バスの輸送人員は、大阪府を含む三大都市において、平成 15 年（2003）年以降、横ばい傾向が続いていましたが、新型コロナウイルス感染症の影響によって、急激な落ち込みとなっており、令和３年（2021 年）度に回復は見られますが、コロナ前までの水準から大きく減少しています。



注１：地方交通とは、JR、大手民鉄及び公営以外を指す。
注２：2004年度以降の大手民鉄には東京地下鉄（旧交通営団）を含む。
注３：地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。
資料：「鉄道統計年報」から国土交通省鉄道局作成

資料：令和５年版交通政策白書

図. 鉄道旅客輸送量（人ベース）の推移



注１：各数値データは、乗合バスの保有車両数が30以上のバス事業者のデータを採用。
注２：三大都市圏とは、埼玉、千葉、東京、神奈川、愛知、三重、岐阜、大阪、京都、兵庫である。
資料：国土交通省自動車局作成

資料：令和５年版交通政策白書

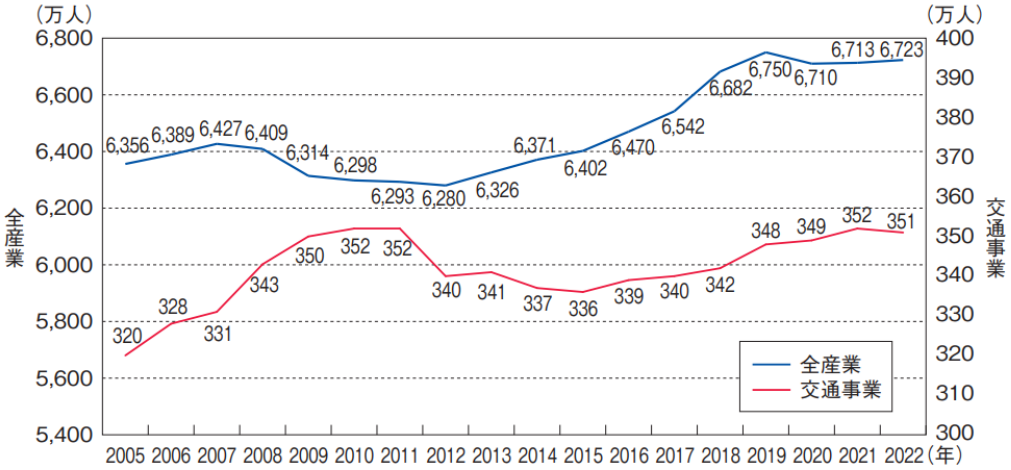
図. 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、営業収入の推移

○ バス運転者を取り巻く動向

近年、産業全体では就業者数が増加してきているなかで、自動車運送事業等においては、労働力不足の高まりがみられるにもかかわらず、就業者数はほぼ横ばいとなっています。また、バス運送事業の労働者は高齢化が進んでおり、2022 年（令和 4 年）の平均年齢は 53.4 歳と全産業の平均よりも高くなっていることから、さらなる担い手不足が懸念されています。

これにより、金剛バスの事業廃止をはじめ、乗務員不足を主な理由とする路線削減の動きが全国各地で進んでいます。

さらに、自動車運転者に対して、令和 6 年（2024 年）4 月以降に労働時間等基準の改正の適用が予定されており、バス路線網の維持に向けて更なる運転手の不足が発生する見込みです。



注１：2011年の数値は、東日本大震災の影響により全国集計結果が存在しないため、補完推計値を用いた。
注２：2007年10月1日に日本郵政公社が民営・分社化されたことに伴い、産業分類間の移動（「複合サービス事業」から「運輸業，郵便業」「金融業，保険業」及び「サービス業（他に分類されないもの）」への移動）があるので、産業別の時系列比較には注意を要する。
注３：交通事業は運輸業・郵便業
資料：総務省「労働力調査」から国土交通省総合政策局作成

資料：令和 5 年版交通政策白書

図．全産業と交通事業の就業者数の推移

表．乗務員不足を主な理由とする路線削減の動きの例（近畿圏周辺の一例）

地域		事業者	概要	実施時期
鉄道	福井県	福井鉄道	昼間時間帯を中心に２割減便	令和５年 10 月
	愛媛県	伊予鉄道	郊外電車や市内電車の一部路線を減便	令和５年 11 月
	長崎県	島原鉄道	平日のダイヤを一時的に減便	令和５年 10 月
バス	京都府	京阪京都交通	平日のダイヤを一時的に減便	令和５年 10 月
	京都府	京都京阪バス	一部路線における運行回数の変更 （一部路線では、平日の全運行を取りやめ）	令和５年 11 月
	大阪府ほか	阪急バス	4 路線の廃止ならびに沿線 33 停留所の閉鎖	令和５年 11 月
	大阪府	金剛バス	自社で運行する全 15 路線の事業を廃止	令和５年 12 月

3.4 その他（財政）

歳入に占める自主財源は、平成 30 年（2018 年）を除き概ね横ばいの傾向にありましたが、この数年は増加傾向にあります。

歳出は、扶助費（社会保障関連費）が増加傾向にあります。令和３年（2021 年）は新型コロナウイルス感染症の影響もあり 127.6 億円となり、過去 12 年間で最高額となっています。

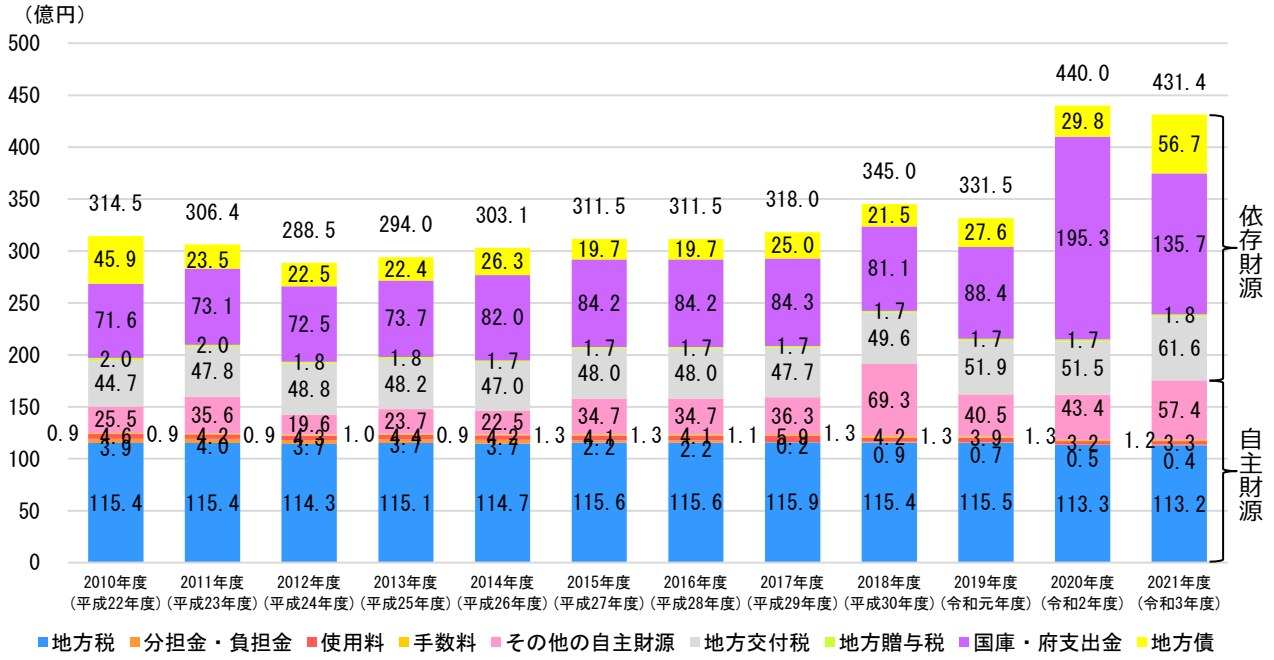


図　歳入の推移

注：その他の自主財源（財産収入、寄附金、繰入金、繰越金、諸収入）

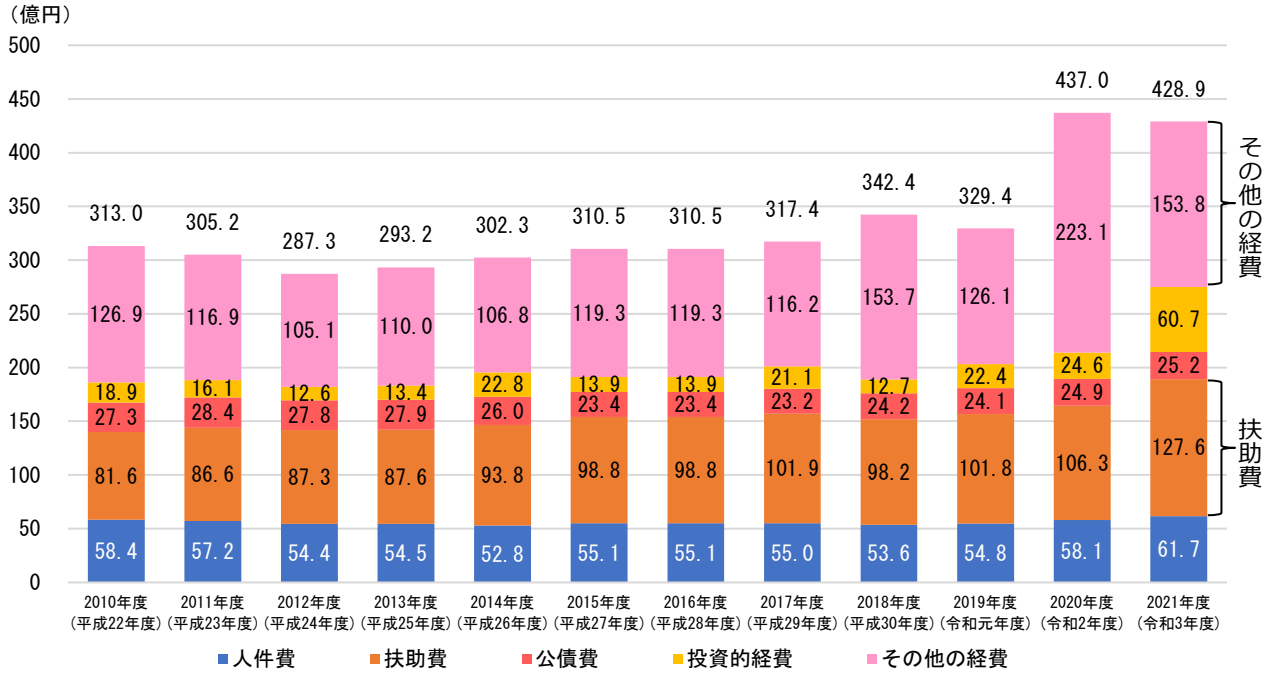


図　歳出の推移

注：その他の経費：物件費、維持補修費、補助費等、繰出金、積立金、投資・出資金・貸付金

資料：総務省市町村決算カード、貝塚市資料

4. 地域の実情・ニーズや問題意識

4.1 地域の多様な輸送資源について（企業アンケート調査）

福祉施設（高齢者）や医療施設、教育施設で従業員または顧客や利用者を対象にした送迎などの輸送サービスを提供している割合が高くなっています。しかしながら、保有車両を本来の目的以外に利用することが時間・金銭・人員的に困難なことなどを理由に、**輸送サービスを実施する施設の約 86%が、地域の交通手段として活用することは不可能と回答**しています。

表．送迎等の輸送サービスの実施状況ならびに活用意向

項目	アンケートのとりまとめ結果
① 実施状況	・福祉施設（高齢者）や医療施設、教育施設で従業員または顧客や利用者を対象にした送迎などの輸送サービスを提供している割合が高い。 ・福祉施設（高齢者）では、少人数向けの介護車両を用いた輸送サービスを実施している割合が高い。
② 活用意向	・輸送サービスを実施する施設の約 86%（37 件）が、地域の交通手段として活用することは不可能と回答している。 ・地域の交通手段として活用が不可能な理由について、保有車両を本来の目的以外に利用することが時間・金銭・人員的に困難なこと、交通事故のリスク等があり責任を感じることや、保有車両の利用が不定期なことを多く挙げている。

資料：地域の多様な輸送資源に係るアンケート調査（令和 4 年（2022 年）11 月）

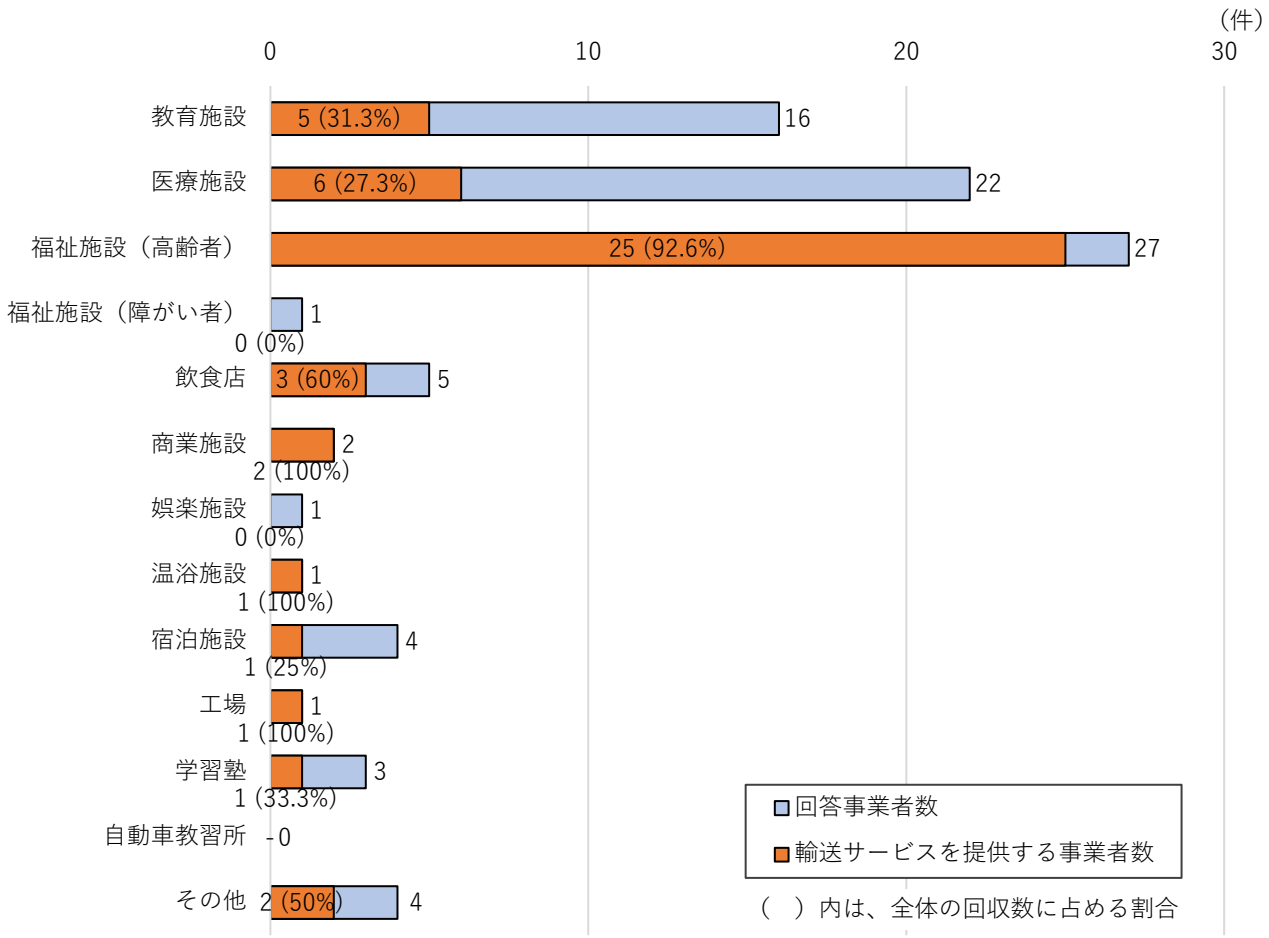


図　施設種別と輸送サービスの実施状況

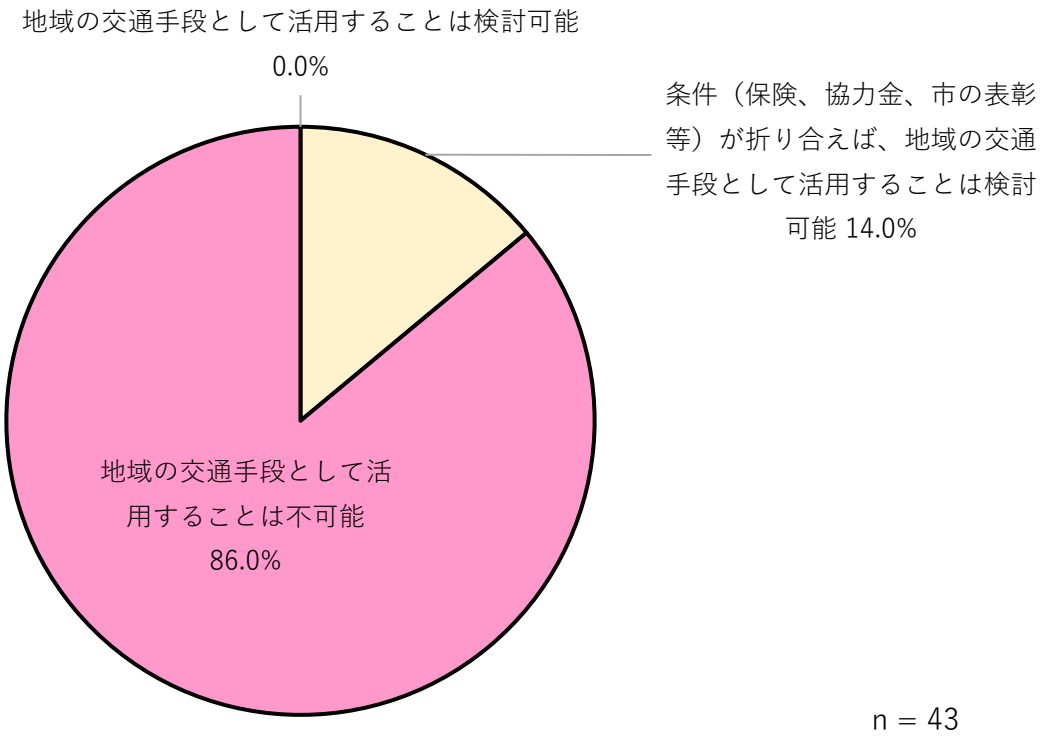


図　保有車両の活用可否

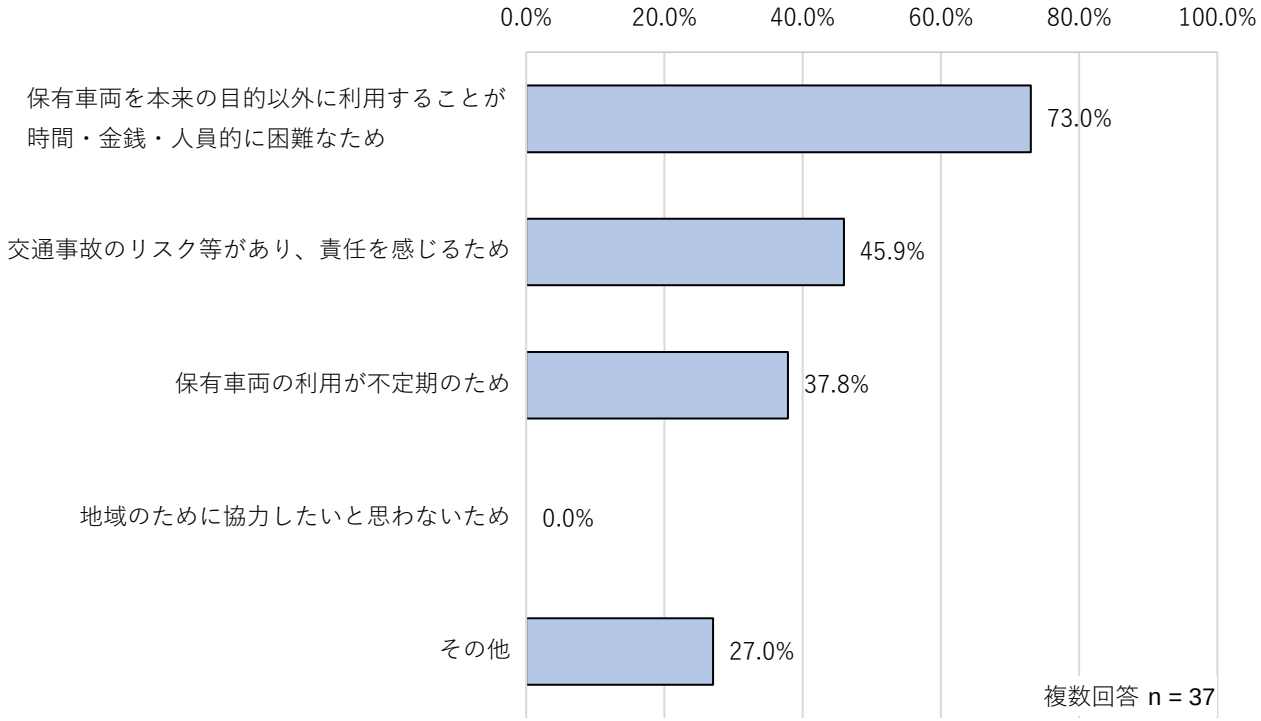


図　活用が不可能な理由

4.2 市民の移動実態やニーズについて（市民アンケート調査）

は～もに～ばす、コスモスライナーについては、利用していない市民の割合が高くなっています。「運行本数が少ない」こと、「行きたい場所へ行けない」等、利便性の低さが指摘されています。

公共交通の維持・充実が必要だと考えている市民の割合は高く、地域の移動環境の維持・充実に向けた取組みについて、JR、南海、水間鉄道を繋ぐ交通手段の導入を求める意見が多くなっています。

表．市民の移動実態やニーズ

項目	アンケートのとりまとめ結果
① 市民の移動	・買い物や通院といった日常生活に必要な移動の 7 割以上が貝塚市内を目的地としている。 ・通院のための移動について、75 歳以上では、家族等の送迎を必要としている回答者が 35%以上を占める。また、自動車を自分で運転して通院している 75 歳以上の回答者も 20%以上を占める。
② は～もに～ばす、コスモスライナーの利用	・回答者の約 9 割が月に 1 日程度未満の利用、または利用していない。 ・利用しない理由について、「別の交通手段で移動できる」ことや「運行本数が少ない」こと、「行きたい場所へ行かない」ことが多く挙げられている。 ・バスの利用方法を十分に知らない回答者が約 6 割を占めている。 ・利用者（月に 1 日以上）の約 9 割が、今後もバスを利用し続けたいと回答。
③ 水間鉄道の利用	・水間鉄道を利用しない理由について、「運賃が高い」こと、「駅が近くにない」こと、「運行本数が少ない」ことが多く挙げられている。 ・水間鉄道を満足に感じる理由については、「駅が近くて利用しやすい」こと、「行きたい場所へ行ける」こと、「遅延が少ない」ことが多く挙げられている。 ・利用者（月に 1 日以上）の約 9 割が、今後も水間鉄道を利用し続けたいと回答。
④ 公共交通の必要性	・公共交通の維持・充実が必要だと考えている回答者が 90%以上となっている。 ・公共交通の維持・充実が必要だと思う理由について、「自動車や自転車を利用できない人に必要である」こと、「高齢者や障害者、妊産婦も利用しやすい」ことを挙げている回答者が多い。 ・地域の移動環境の維持・充実に向けた取組みについて、JR、南海、水間鉄道を繋ぐ交通手段の導入を挙げている回答者が約 7 割となっている。

資料：貝塚市公共交通に関する市民アンケート調査（令和 4 年（2022 年）11 月）

① 市民の移動

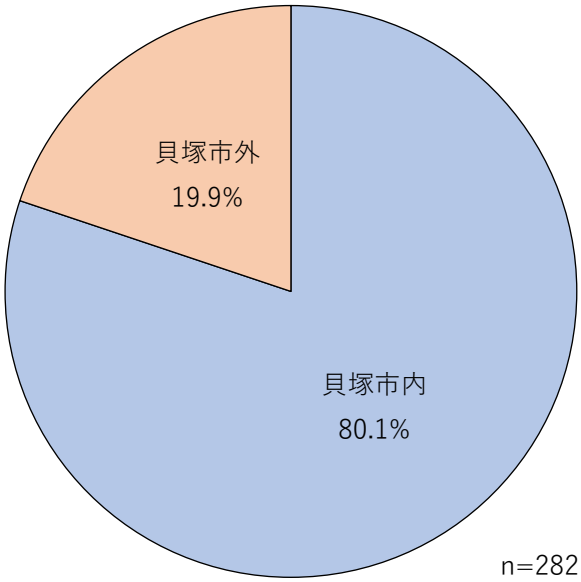


図　買い物先

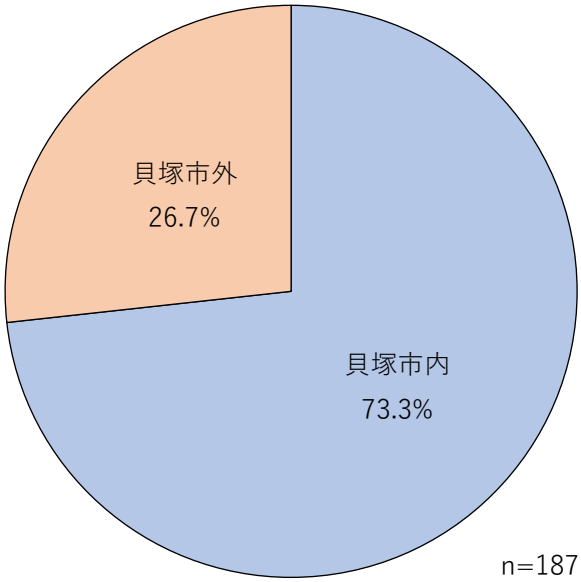
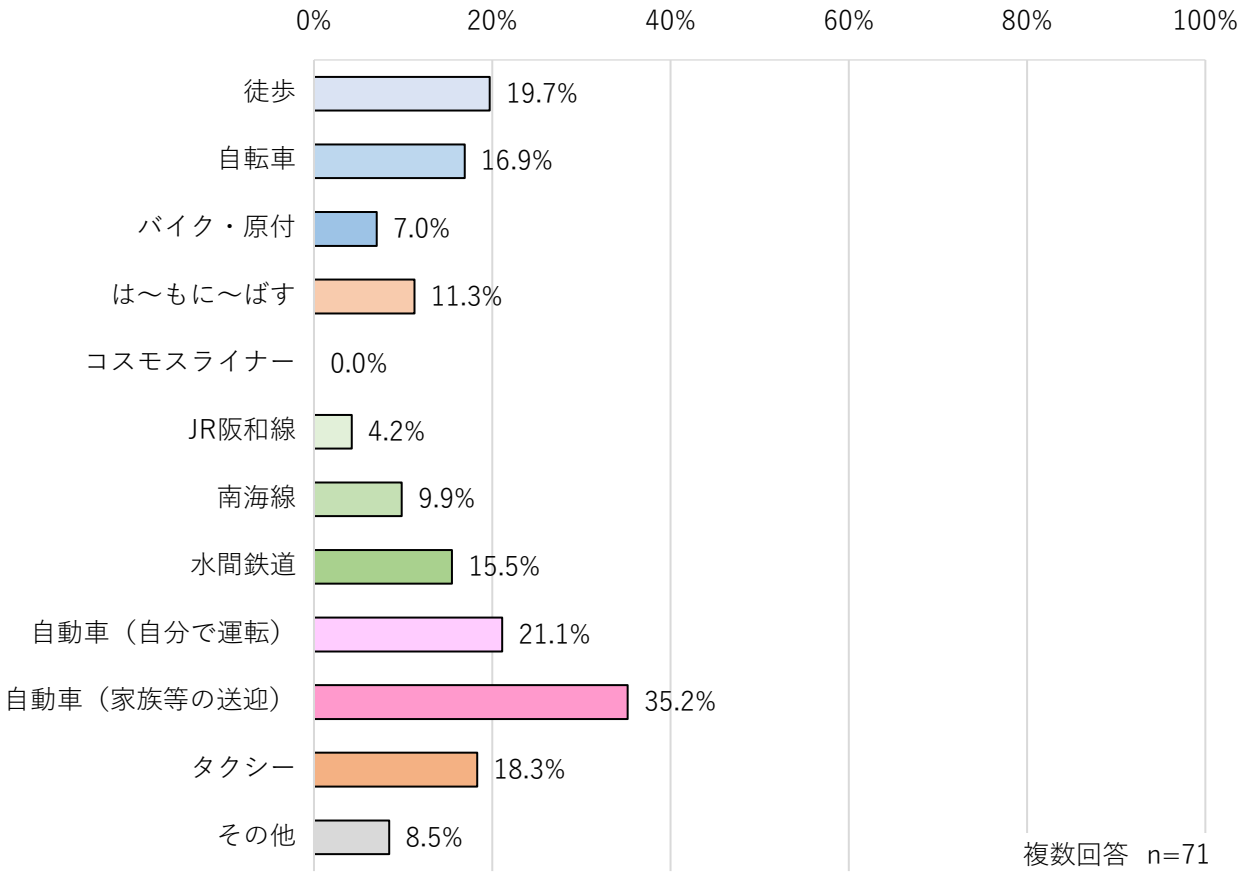


図　通院先

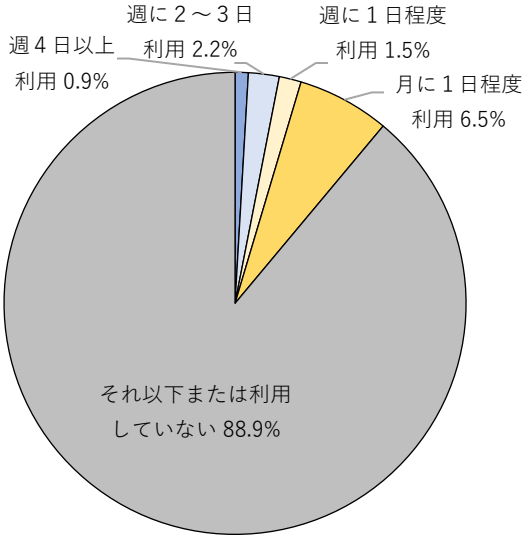
※買い物/通院の頻度が「月に 1 回程度」以上の回答者を対象として集計



※ 通院の頻度が「月に 1 回程度」以上の回答者を対象として集計

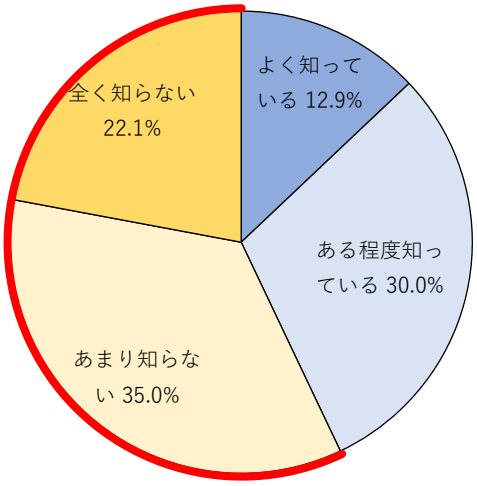
図　“75 才以上”の通院の交通手段

② は～もに～ばす、コスモスライナーの利用



n=325

図　バスの利用頻度



あまり知らない、全く知らない ：57.1%

n=340

図　バスの利用方法

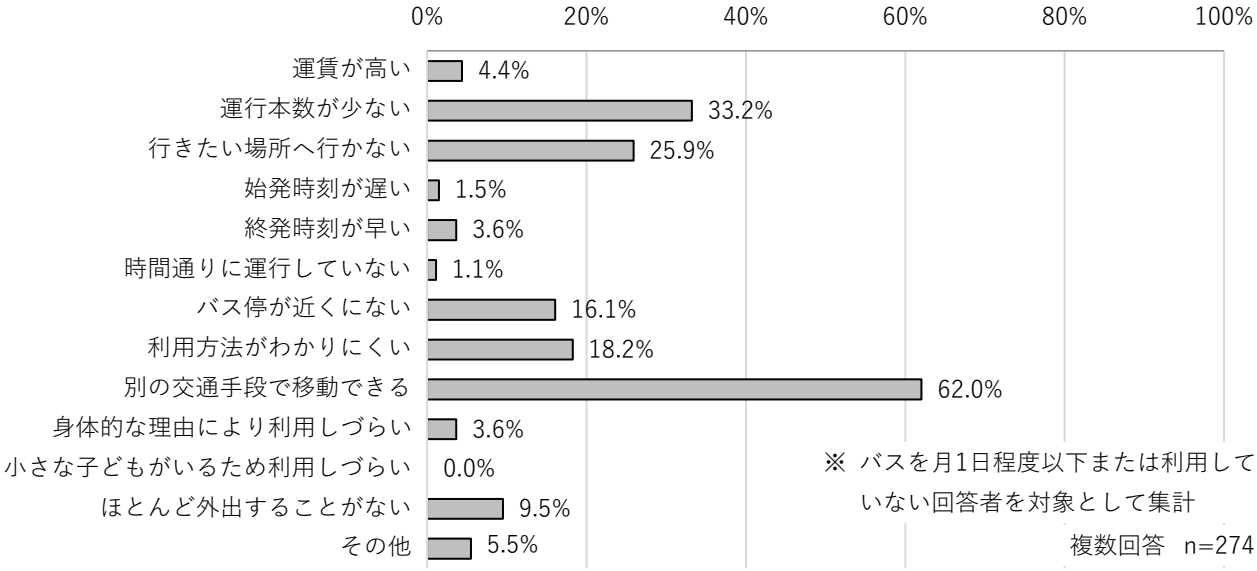


図　バスを利用しない理由

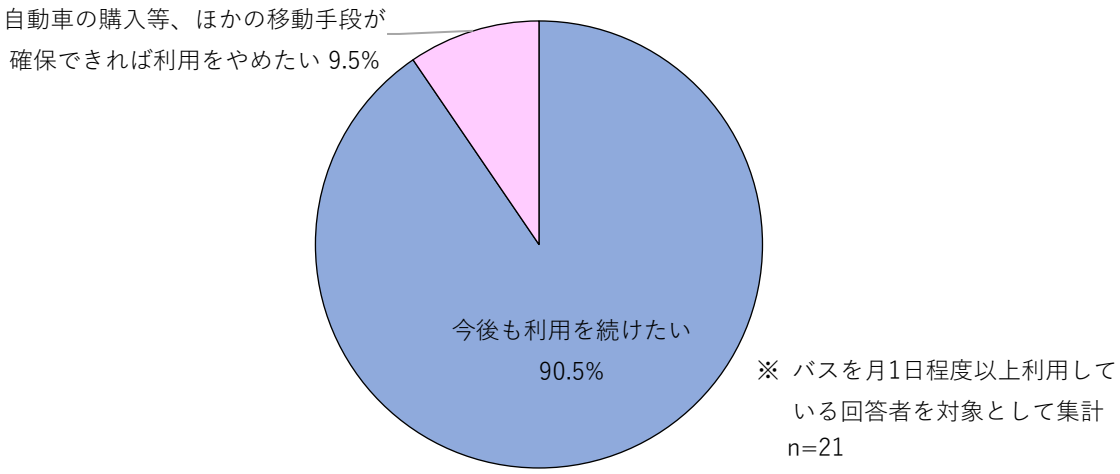


図　今後のバスの利用意向

③　電車（ＪＲ、南海、水間鉄道）の利用

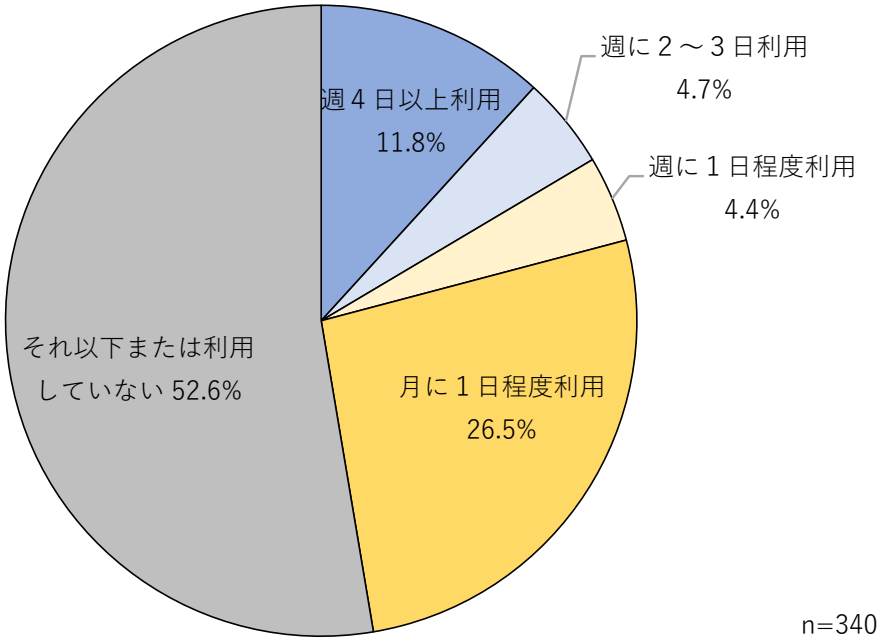


図　電車（ＪＲ、南海、水間鉄道）の利用頻度

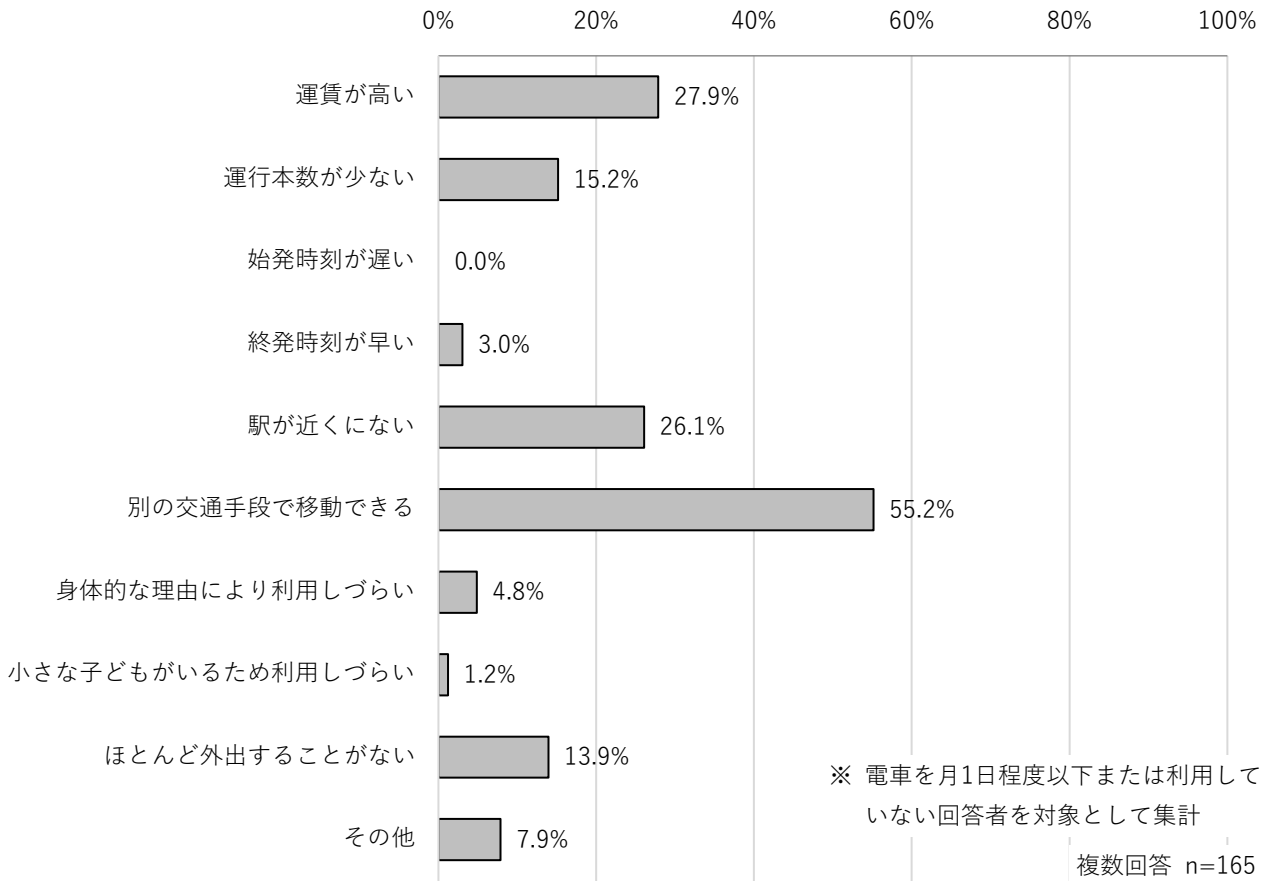


図　水間鉄道を利用しない理由

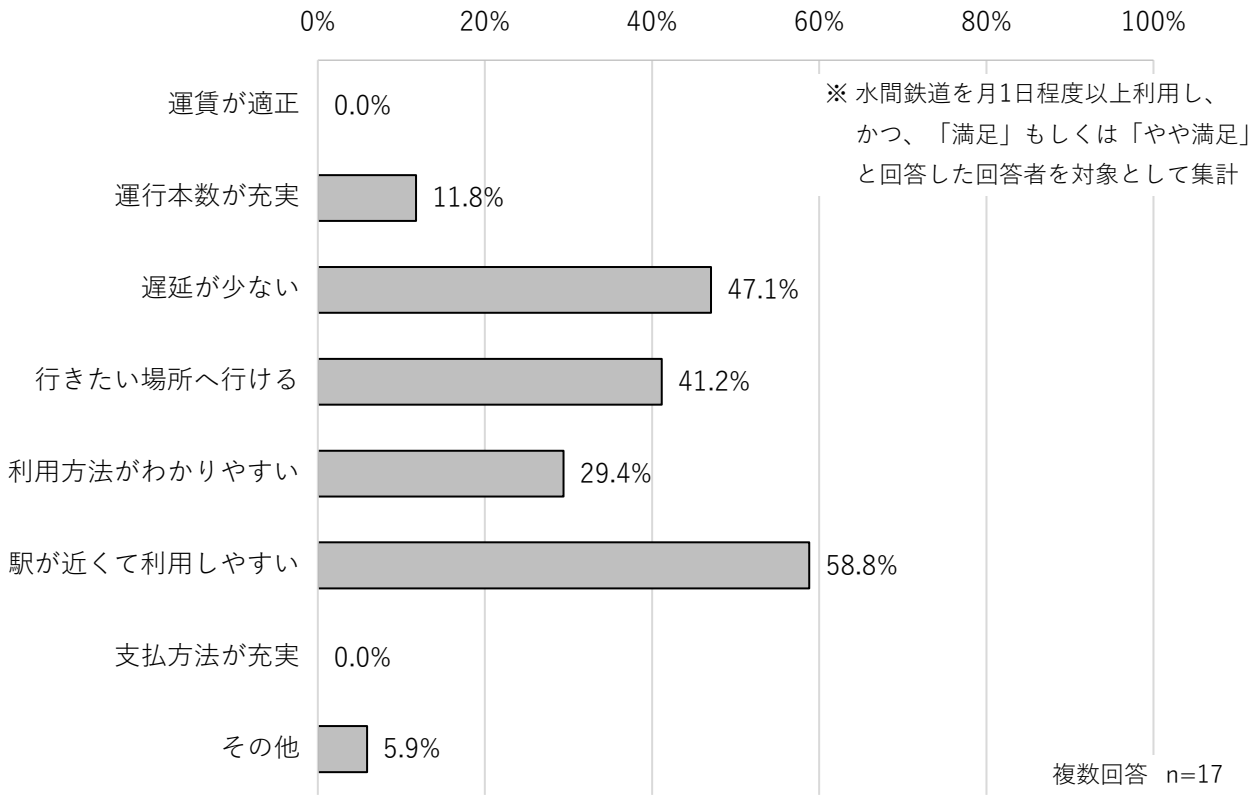


図　水間鉄道を満足に感じる理由

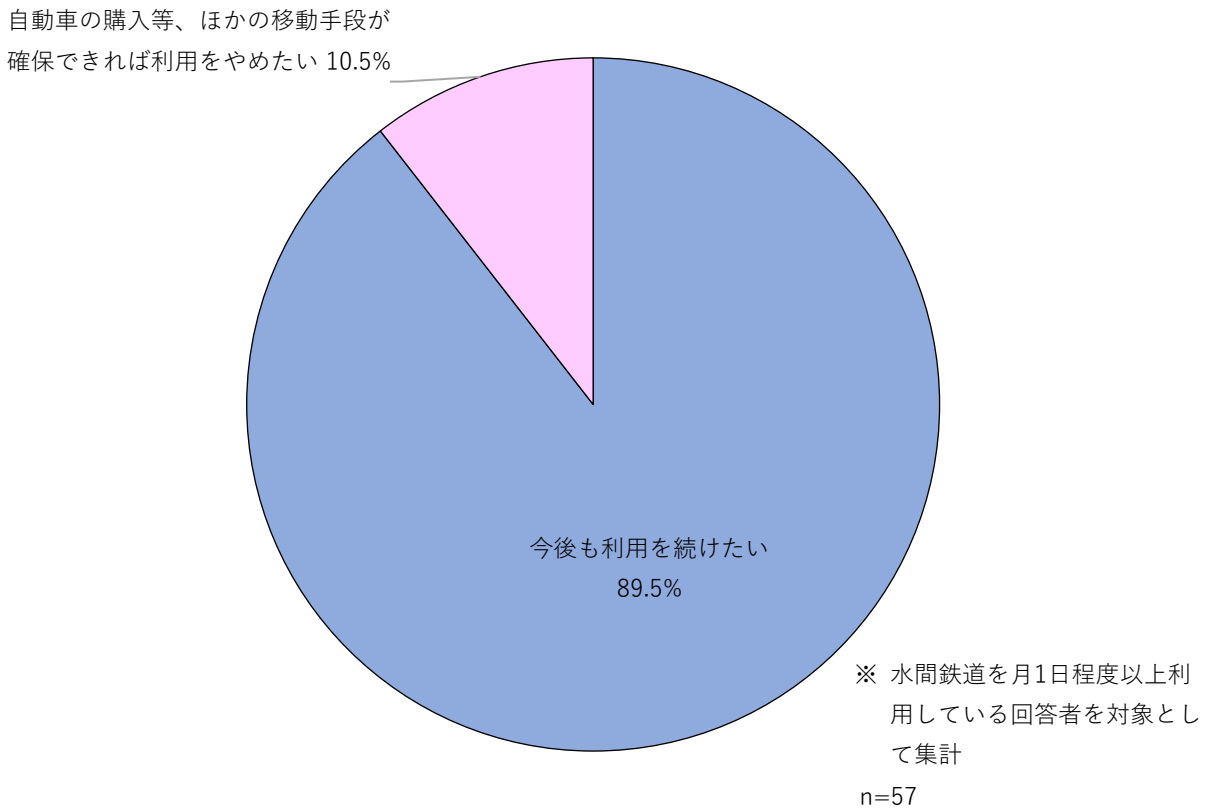


図　水間鉄道の利用意向

④　公共交通の必要性

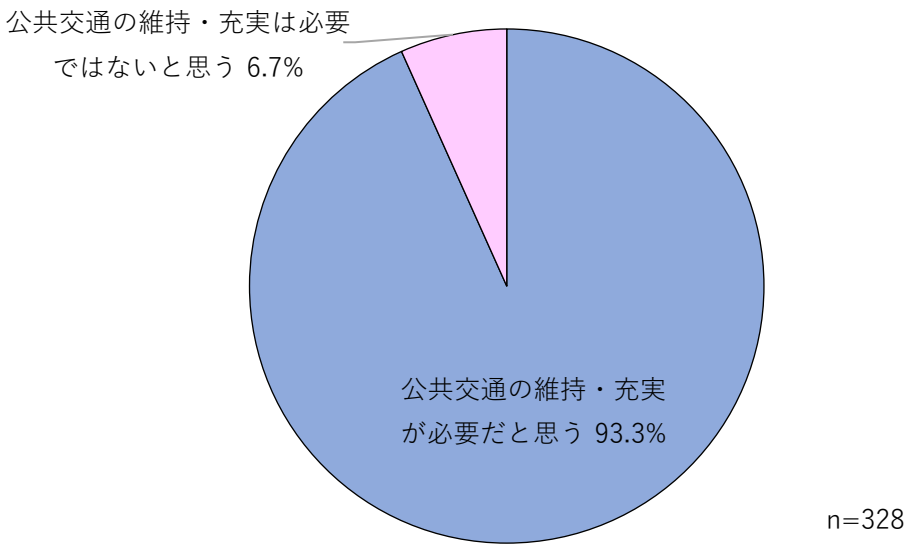


図　公共交通の維持・充実の必要性

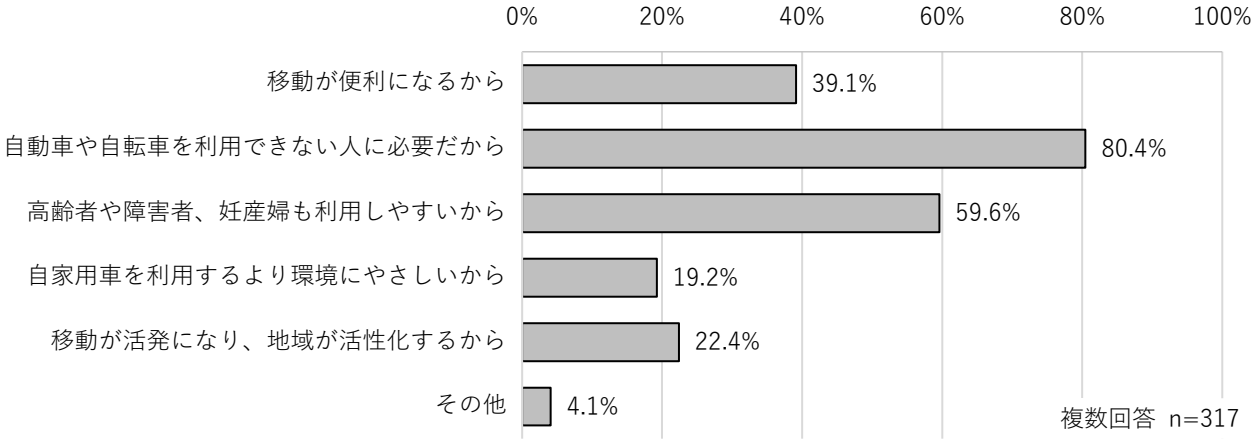


図　公共交通の維持・充実が必要だと思う理由

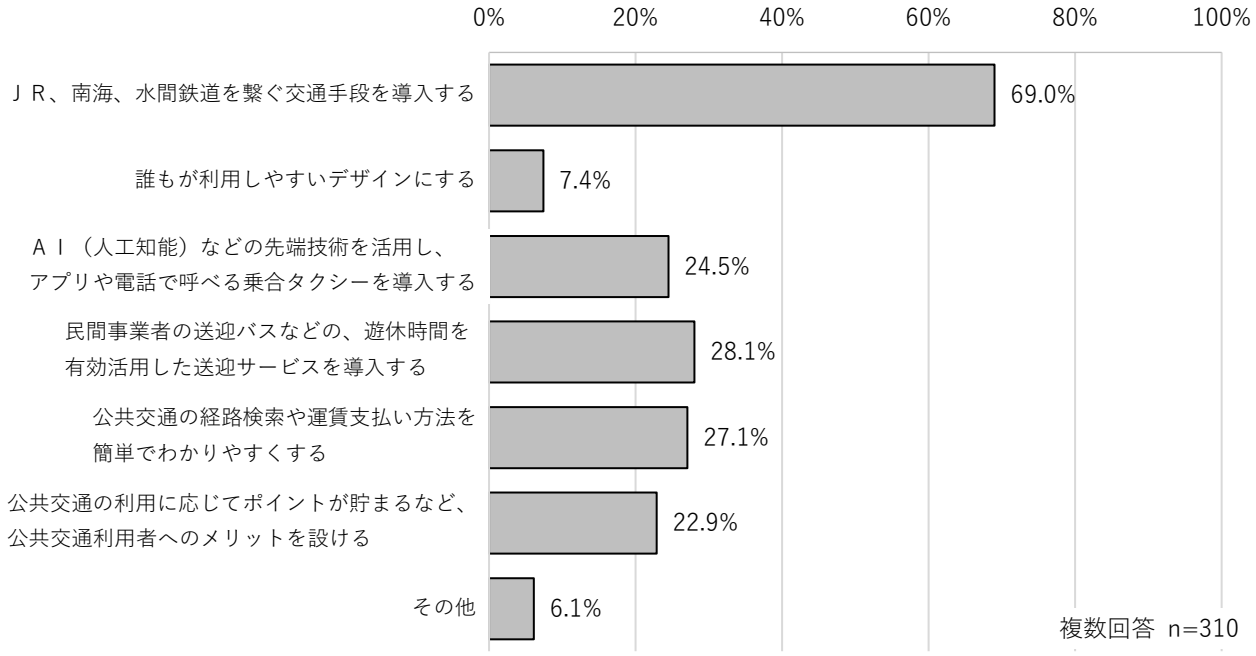


図　地域の移動環境の維持・充実に必要な取組み

4.3 地域公共交通に関する地域の実情、問題点やニーズについて（意見交換会等）

地域公共交通については、地域のお困りごとを含め、地域の声を丁寧に聞くことが重要である一方、市民も危機意識をもって、ともに地域公共交通を支える機運を醸成することも必要不可欠です。地域公共交通計画の策定にあたり、地域公共交通計画について市民の皆様により理解を深めてもらうための説明会と、地域とともに課題に向き合うための意見交換会を開催しました。

4.3.1 公共交通に係る市民説明会の開催

(1) 実施目的

貝塚市民に、貝塚市の公共交通の現状や「地域公共交通計画」に関する一般的な内容について知っていただくことを目的に開催しました。

(2) 実施概要

実施日時	会場	対象地区	参加者数
令和５年（2023 年） ７月 23 日(日)	市民福祉センター６階多目的ホール	浜手地区	７名
令和５年（2023 年） ７月 23 日(日)	山手地区公民館１階ホール	山手地区	12 名
【参加者合計】			19 名

写真　市民説明会の様子（左：浜手地区対象、右：山手地区対象）

(3) 実施内容

実施項目	実施内容
貝塚市の公共交通の現状について	貝塚市の公共交通をとりまく環境や公共交通の現状、これまでの行政および交通事業者による取組み等について説明
地域公共交通計画について	「地域公共交通計画」に関する一般的な内容について説明

4.3.2 公共交通に係る意見交換会の開催

(1) 実施目的

貝塚市民に公共交通をとりまく現状や活性化に向けてのこれまでの取組み等について説明し理解を深めていただくとともに、公共交通に対する地域の実情を市民から直接うかがい、問題点やニーズを把握し、見直しに向けたヒントを得ることを目的に開催しました。

(2) 実施概要

実施日	会場	対象地区（小学校区）	参加者数
令和５年(2023 年) ８月６日(日)	市民福祉センター６階 多目的ホール	西・二色 北・東・津田	５名
令和５年(2023 年) ８月 20 日(日)	山手地区公民館　２階 講座室１	木島・葛城・ 東山・永寿	14 名
令和５年(2023 年) ８月 27 日(日)	市民福祉センター６階 多目的ホール	南 中央	12 名
【参加者合計】			31 名

(3) 実施内容

実施項目	実施内容
貝塚市の公共交通の現状について	貝塚市の公共交通をとりまく環境や公共交通の現状、これまでの行政および交通事業者による取組み、公共交通に関する市民アンケート調査結果等について説明
グループディスカッション （ワークショップ形式）	(1) ふだんの暮らしの中でよく行く場所や行きたい場所の周辺などで、新しく追加してほしい停留所 (2) 公共交通や現状の移動についての困りごと、問題点 (3) ①困りごとや問題点のうち、特に重要だと思うことへの解決策 ②今後の公共交通サービスに求めるもの

(4) 意見交換会の結果のまとめ

1. ふだんの暮らしでよく行く場所や行きたい場所の周辺などで、新しく追加してほしい停留所

・二色の浜公園周辺を挙げる意見が多く聞かれました。

・既に停留所が存在している場所を挙げる意見も多く聞かれました。

地域	新たに停留所を追加してほしい場所	
南海貝塚駅周辺	・**南海貝塚駅西口** ・**市立貝塚病院** ・コープ貝塚店	・貝塚市役所 ・貝塚市民図書館 ・ヤマダアウトレット貝塚店
南海二色浜駅周辺	・**二色の浜海岸、海水浴場** ・**二色の浜公園** ・**二色浜旭住宅** ・**浜手公民館** ・**東和苑**	・**ダイエー貝塚店（旧マルナカ）** ・**トライアル二色浜店** ・**国華園二色の浜店** ・南海二色浜駅 ・エバグリーン貝塚店
中央・南小学校校区周辺	・**松源貝塚鳥羽店** ・**半田住宅** ・**王子住宅** ・貝塚市消防署	・JR 和泉橋本駅 ・ダイソー貝塚南店（王子） ・ドローン・クリケットフィールド ・王子新田
山手地区周辺	・**コーナン貝塚東山店** ・せんごくの杜 ・市立子育て支援センター ・こどもデイケアいずみ ・水間観音駅 ・水間公園 ・いずみスポーツヴィレッジ	・オークワ貝塚三ツ松店 ・東山青少年広場 ・木積町会館 ・葛城山展望台頂上 ・馬場町会館 ・渓流園地
市外	・JR 熊取駅 ・JR 東岸和田駅	

※**太字下線**は複数の参加者からの意見

2. 公共交通や現状の移動についての困りごと、問題点

① 鉄道に関する主な意見

・運行ダイヤや鉄道路線間の接続、駅周辺整備に関する意見が多く聞かれました。

分類	主な意見内容
運行ダイヤ	・JR 阪和線は快速が止まらない ・南海線と水鉄の接続が悪く、また、水鉄の終電が早く乗継ぎができない ・水間鉄道の存在は有難いが、昼間や土日祝の運行間隔が 20 分に１本に戻るとさらに有難い
路線間の接続	・**水鉄と JR 阪和線が接続していない** ・JR 阪和線と南海線が乗り継げない
駅周辺	・どの駅も駅前に駐輪場が足りない ・JR 東貝塚駅、JR 和泉橋本駅、南海二色浜駅の駅前広場が狭い ・水鉄水間観音駅にパーク＆ライドができるパーキングが欲しい
駅の無人化	・南海二色浜駅が無人駅のため、南海貝塚駅にインターホンで要件を伝え対応を待たねばいけないので、トラブルが多い
バリアフリー	・南海二色浜駅の入口をもう少し外に広くできないか ・水鉄貝塚駅の入口スロープの幅が狭く、乗降客が輻輳している
その他	・南海二色浜駅の踏切の遮断時間が長いため、できれば高架化してほしい

※**太字下線**は複数の参加者からの意見

② バスに関する主な意見

・停留所の位置や速達性、運行ルートに関する意見が多く聞かれました。

分類	主な意見内容
停留所の位置	・**自宅の近くに停留所がない**
情報提供	・バスの運行ルートがわからない
速達性	・**目的地まで時間がかかる**
運行ダイヤ	・他のバスや鉄道との乗継ぎに要する時間が長い ・８時台に運行されておらず、９時に病院に着くことができない
便数	・**便数が少ない**
運行ルート	・市役所中心の路線になっており乗継ぎができる箇所が少ない ・**運行ルートが往復ではなくループなので、行きたい場所に遠回りになる** ・バス路線が少ない
停留所施設	・バス停にベンチがない ・待ち時間を快適に過ごせるよう待ち合いスペースの充実
その他	・運賃が高い ・電動車いすで乗れない（固定座席をつぶせばスペースはできる）

※**太字下線**は複数の参加者からの意見

③　タクシーに関する主な意見

・料金や台数、予約サービス、バリアフリーに関する意見が聞かれました。

分類	主な意見内容
料金	・**料金が高い** ・市の補助や定額制があるといい
台数	・**タクシーの台数が少ない**
予約サービス	・デマンドしてくれたらとても便利 ・福祉タクシーは毎回予約しないといけなくて手間がかかる
バリアフリー	・市内では、車イスで乗れるタクシーがない

※**太字下線**は複数の参加者からの意見

④　その他の意見

分類	主な意見内容
その他	・**福祉タクシーは利用しにくく料金が高い** ・公共交通の利用の仕方がわからない（車を運転できなくなったときの心配事としての意見） ・水間鉄道を存続させてほしい

※**太字下線**は複数の参加者からの意見

3. ① 困りごとや問題点のうち、特に重要だと思うことへの解決策

・運行本数や運行ルート、鉄道路線間の接続への解決策を提案する意見が多く聞かれました。

分類	主な意見内容
運行本数・ 運行ルート	・バスを小型化し便数を増やす ・山手地区から JR 駅へのバス路線の新設 ・市外の駅や公共施設と接続するバス路線の新設 ・障害者が行く必要性が高い場所への停留所の設置
料金	・**定額料金化、タクシー券の配布のための補助** ・パークアンドライド時の駐車場料金への補助 ・バス→水鉄乗り継ぎ割引
運行ダイヤ	・バス・南海線・水間鉄道の乗継ぎ時間をあわせるダイヤ調整 ・運行時間帯の拡大
情報提供	・車移動から公共交通での移動に移行するにあたってのガイド ・グルメマップと公共交通マップをリンクさせた地図の発行
水鉄と JR 阪和線の接続	・**JR 阪和線と水間鉄道の交差部に JR・水鉄の駅** ・水鉄から JR 阪和線へ乗り継ぐためのバスを新設
イベントの開催	・**公共交通に愛着を持ち、利用拡大に寄与する事業・イベントの開催**
その他	・南海二色浜駅において朝夕の混雑する時間帯の有人化 ・JR 東貝塚駅西口新設後も東口に既設の車イスリフトは維持 ・鉄道駅へのアクセスが容易となるよう駅前広場の整備 ・待ち合いスペースとして、停留所付近の商業施設や喫茶店との連携

※**太字下線**は複数の参加者からの意見

3. ② 今後の公共交通サービスに求めるもの

・デマンド型サービスの導入を求める意見が多く聞かれたほか、民間輸送の活用に向けた働きかけを求める意見なども聞かれました。

分類	主な意見内容
デマンド交通等、新しい移動サービスの導入	・**デマンド型タクシー・マイクロバス** ・**デマンド交通の導入** ・車イスでも乗れる乗合タクシーの導入 ・幹線道路以外のコースを走行する小型の乗り物の導入
民間輸送活用	・民間輸送やサービスの活用 ・病院送迎バスを一般の人も有料で利用できるよう市から働きかけ
その他	・意見交換会後の経緯や結果の公表 ・水間鉄道車両クラウドファンディング ・水間観音駅にレンタサイクル配置 ・タクシー配車アプリの利用促進

※**太字下線**は複数の参加者からの意見

4.4 は～もに～ばすの利用実態やニーズについて（利用実態調査 等）

4.4.1 バス利用者アンケート調査

地域公共交通計画の策定と合わせ、は～もに～ばすについて、調査票の配布や聞き取り調査等による利用実態調査を行いました。

(1) 実施概要

① 調査員による聞き取り調査ならびに調査票配布

・令和５年（2023 年）９月 13 日に、緑の路線バスを含む全便の運行時間内に実施しました。

・調査員がバス車内に乗り込み、可能な限り、利用者に対して、アンケート調査票に沿った聞き取り調査を実施しました。ただし、車内が混雑し、個別での聞き取り調査が困難な場合は、アンケート調査票を手渡し、自宅等での回答を依頼しました。

② 車内据置による調査票の配布ならびに回収用封筒での回収

・令和５年（2023 年）９月 13 日から２週間、車内の降車扉付近に調査票を据え置き、利用者自らに調査票を持ち帰ってもらうこととしました。

・回収については、後日投函してもらうことが可能なよう、車内に回収用封筒を一定期間設置しました。

写真　調査票および回収封筒設置状況

③ 貝塚市役所停留所での聞き取り調査

・令和５年（2023 年）９月 21 日、22 日、25 日に、貝塚市役所停留所でバスの到着時間・出発時間にあわせて利用者に聞き取り調査を行いました。

(2)　アンケート票

は～もに～ばすに関するアンケート調査票

◆　「は～もに～ばす」の利用について、お教えください。

1	お出かけの頻度と、「は～もに～ばす」の利用頻度をお教えください。
a. お出かけの頻度	⇒　1. 週（____）日　2. 月（____）日　3. それ以下
b. は～もに～ばすの利用頻度	⇒　1. 週（____）日　2. 月（____）日　3. それ以下

2	「は～もに～ばす」をよく利用する時間帯をお教えください。
行き	1.（_____時台）に乗車する　2.「行き」は利用しない
帰り	1.（_____時台）に乗車する　2.「帰り」は利用しない

3	「は～もに～ばす」を利用してお出かけする目的をお教えください。【○は１つ】
1. 通勤・通学　2. 通院（デイケア含む）　3. 買物　4. 各種手続き（役所・銀行）	
5. 習い事（サークルなど）　6. その他（_____）	

4	「は～もに～ばす」を利用した際の行先をお教えください。
具体的な施設名もしくは地域名 ⇒	（_____）

5	「は～もに～ばす」を利用せずによく行く施設や地域をお教えください。
具体的な施設名もしくは地域名 ⇒	（_____）

◆　「は～もに～ばす」に対する評価や要望をお聞かせください。

6	「は～もに～ばす」について、あてはまるものをお教えください。【○は１つ】
1. 行きたいところに、行きたい時間に行けるので、とても便利だ。	
2. 行きたいところに行けるが、運行されている時間があっていない。	
3. 行きたいところに、行きづらい。	
自由欄 （上記の回答理由等）	

7	「は～もに～ばす」について、改善してほしいところをお教えください。【複数回答可】
1. 運行本数を増やしてほしい　2. 運行時間帯を拡げてほしい　3. 運行ダイヤを見直してほしい	
4. 行先を見直してほしい　5. 停留所を増やしてほしい	
6. 目的地に早く行けるようにしてほしい　7. その他（_____）	
自由欄 （上記の回答理由等）	

8	「は～もに～ばす」の代わりにあったら便利な移動サービスについて教えてください。 【1～3 は複数回答可】
1. 乗降場所間を最短ルートで結ぶ移動サービス	
2. 鉄道の駅や病院等の拠点間を直接結ぶ移動サービス	
3. その他（_____）	
4. 代わりは必要ない	

◆　あなたについて、お教えください。

9	あなたの性別・年齢・お住まいの地域をお教えください。【それぞれ○は１つ】
性 別	1. 男 性　2. 女 性　3. 答えたくない
年 齢	1. 10 代　2. 20 代　3. 30 代　4. 40 代　5. 50 代　6. 60 代　7. 70 代　8. 80 代以上
お住まい	町字 ⇒ （　　）

※視覚障害などによりアンケートの回答が困難なかたは、都市計画課(072-433-2131)までご連絡ください。

(3) 調査結果

調査結果の概要は下表のとおりです。

調査名	主な意見等
① 回答者の属性	・年齢階層別で回答者数を見ると、80 代以上が最も多く、年齢階層が下がるにつれて回答者が減少します。
② は～もに～ばすの利用について	・は～もに～ばすの利用頻度について、無回答を除く回答者の 54%が週に２日以上の頻度で利用しています。 ・よく利用する時間帯について、行きでは 9 時台が最も多く、次いで 10 時台が多くなっています。6 時台から運行している緑バスでは、6 時台によく利用する回答者も多くなっています。帰りでは、13 時台、15 時台の利用が多くなっています。その後も 20 時台まで回答されています。 ・バス全体では通院（デイケア含む）目的での利用が最も多くなっています。路線別では緑バスの利用が最も多く、緑バス利用者では通勤・通学目的での利用が最も多くなっています。次いでピンクバスの利用が多く、ピンクバス利用者では通院（デイケア含む）目的での利用が最も多くなっています。 ・は～もに～ばすを利用した際の行先としては、貝塚市役所、イオン貝塚店、市立貝塚病院、JR 和泉橋本駅等、主要駅や公共施設、商業施設が多く挙げられています。
③ は～もに～ばすに対する評価や要望	・は～もに～ばすに対する評価として、回答者の約４割が「とても便利だ」と回答している一方、約４割が「運行時間があっていない」、約２割が「行きたいところに行きづらい」と回答しています。 ・改善してほしい点として、運行本数の増、運行時間帯の拡大、運行ダイヤ見直しを求める意見が多くなっています。その他、自由意見として行きと帰りでかかる時間が異なる点への不満、運行ルートを両周りに走らせてほしいという意見等が挙げられています。 ・回答者の約 24%がは～もに～ばすの代わりの移動サービスは不要と回答している一方、約 45%が「鉄道の駅や病院等の拠点間を直接結ぶ移動サービス」、約 35%が「乗降場所間を最短ルートで結ぶ移動サービス」があったら便利だと回答しています。

① 回答者の属性

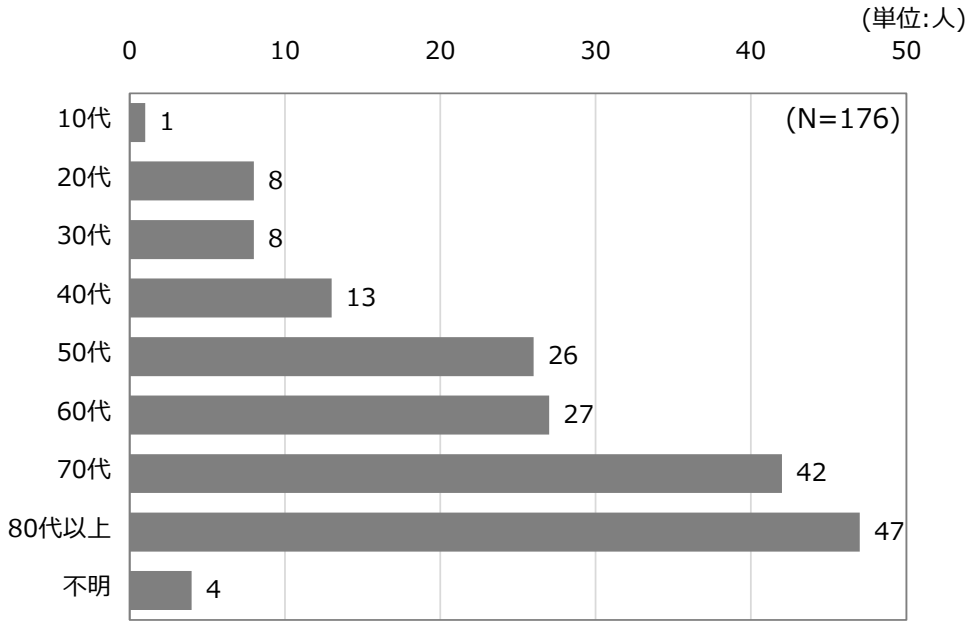
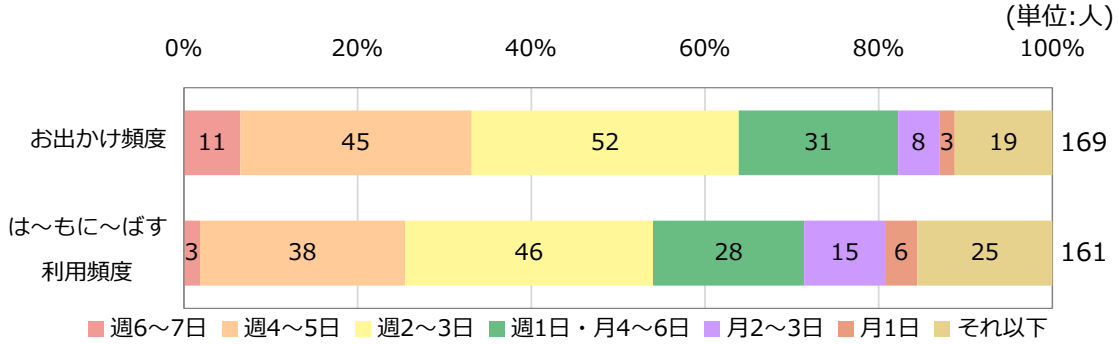


図　年齢階層別　回答者数

② は～もに～ばすの利用について



注：無回答を除く

図　外出頻度およびは～もに～ばすの利用頻度

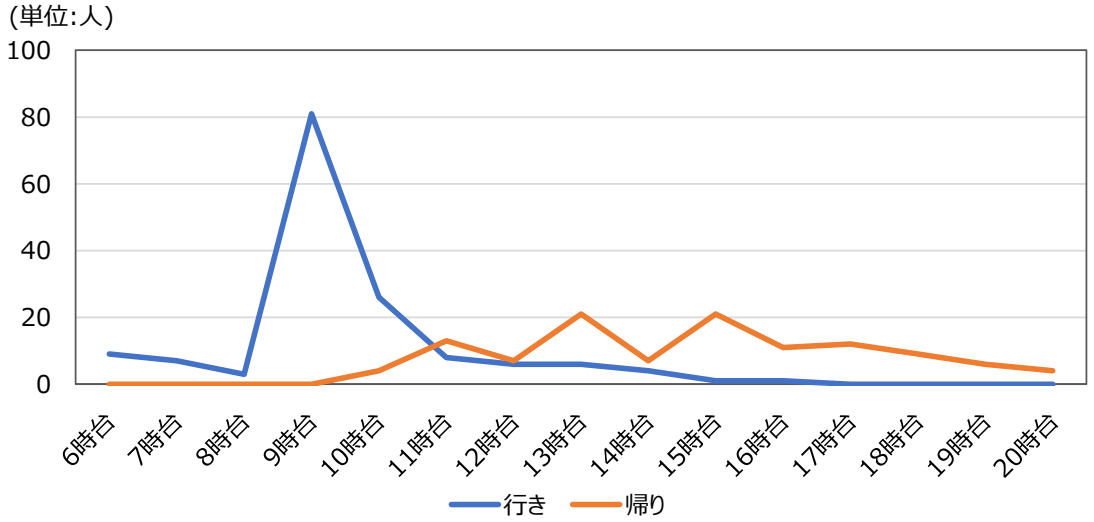


図　は～もに～ばすをよく利用する時間帯

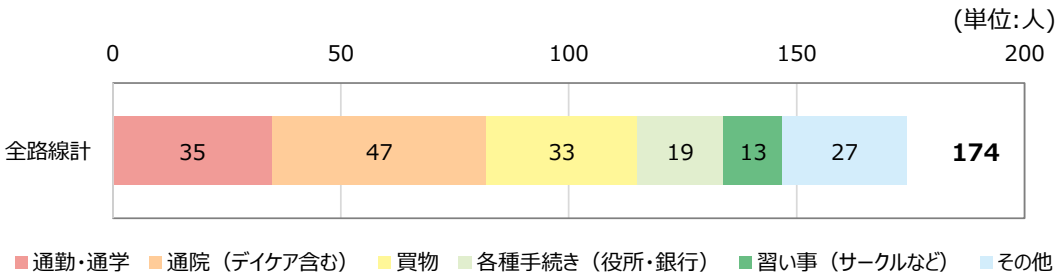
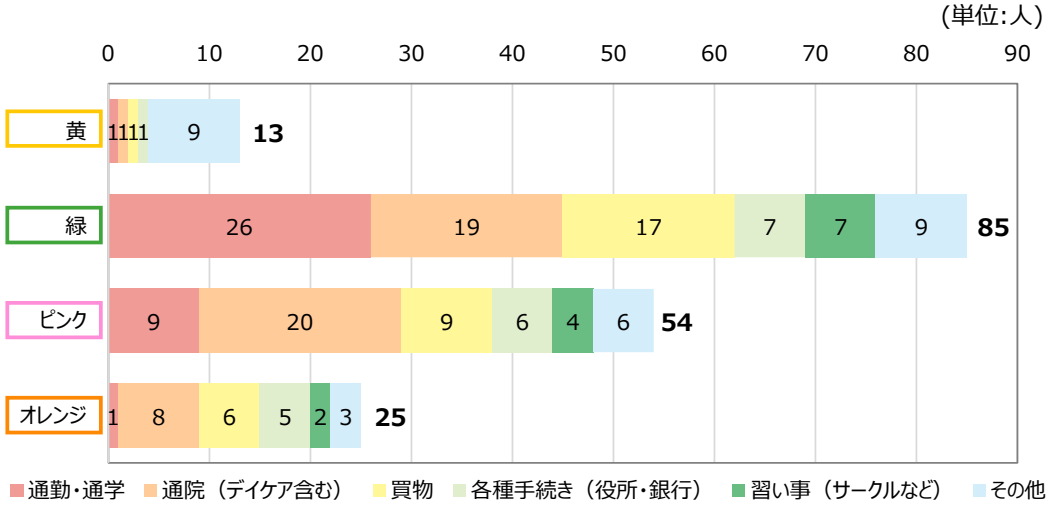


図　全路線計　は～もに～ばす利用時の外出目的



※　複数の路線を利用した回答者がいるため、全路線計の回答者数と路線別の回答者数の合計は一致しない

図　路線別　は～もに～ばす利用時の外出目的

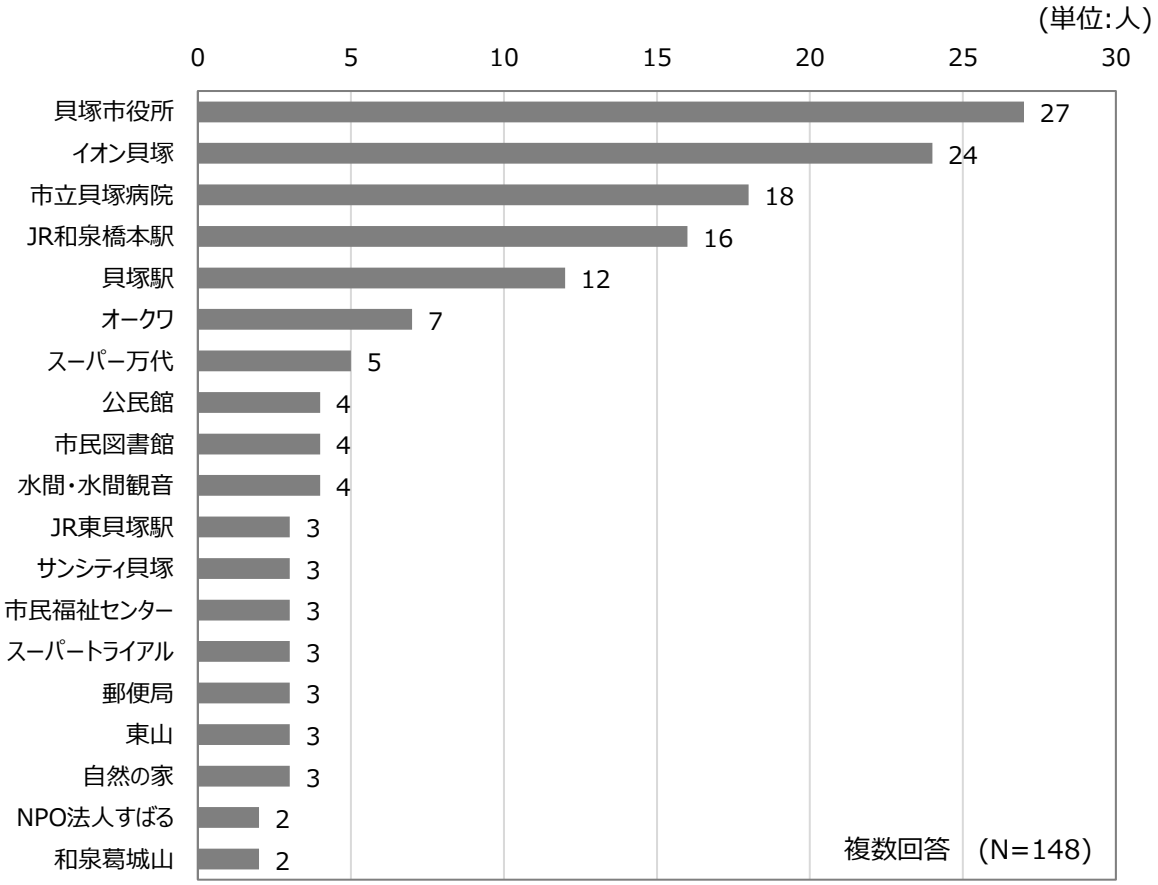


図　全路線計　は～もに～ばす利用時の行先（２人以上から回答があった行先のみ表示）

② は～もに～ばすに対する評価や要望

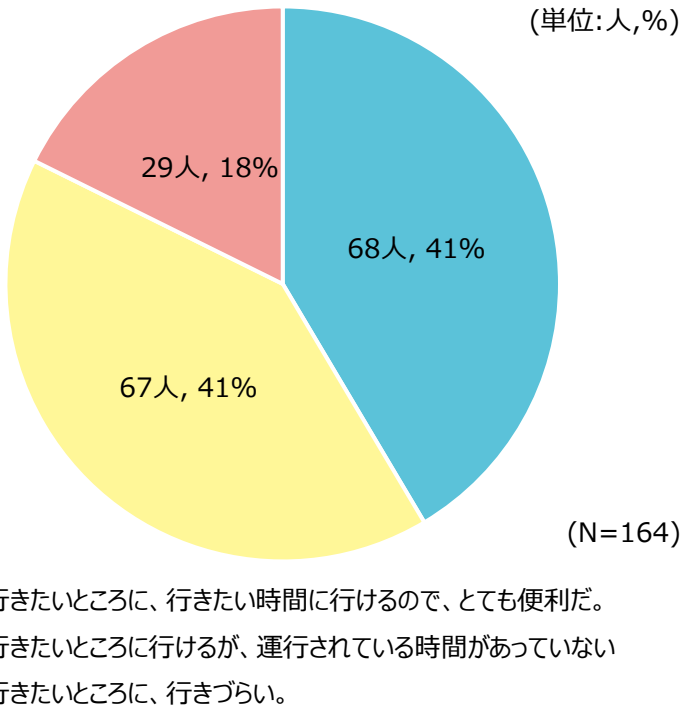


図　は～もに～ばすに対する評価（無回答除く）

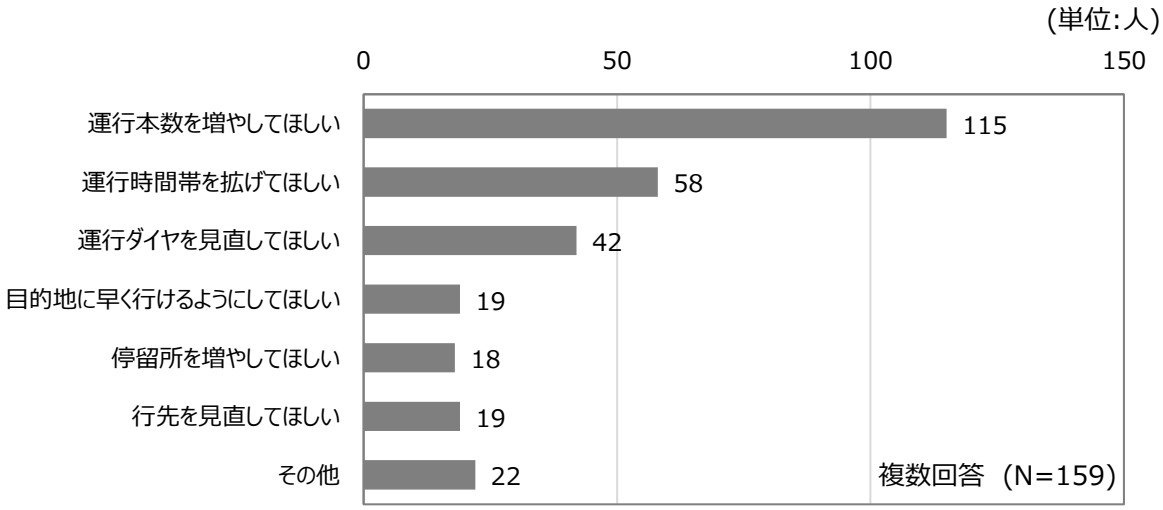
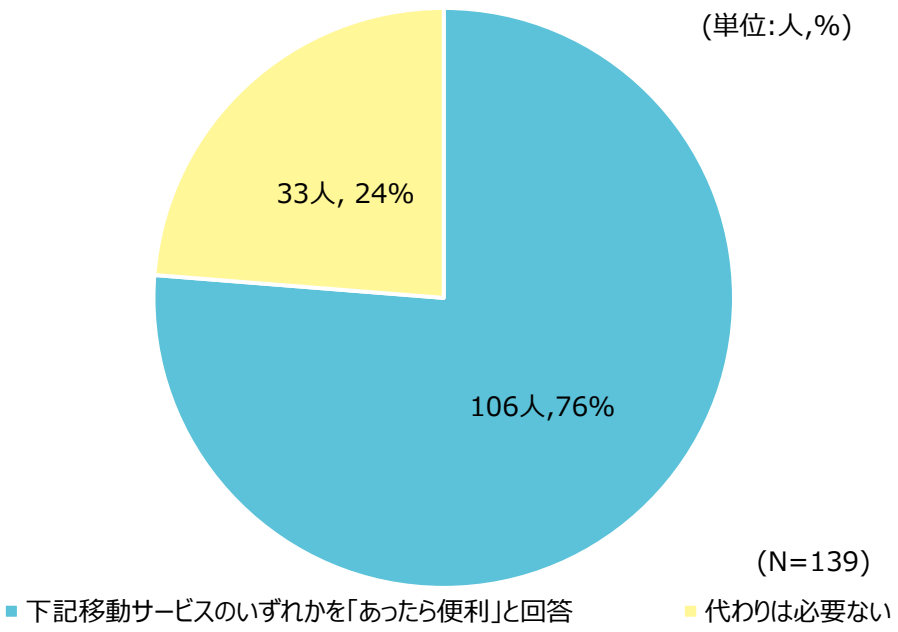
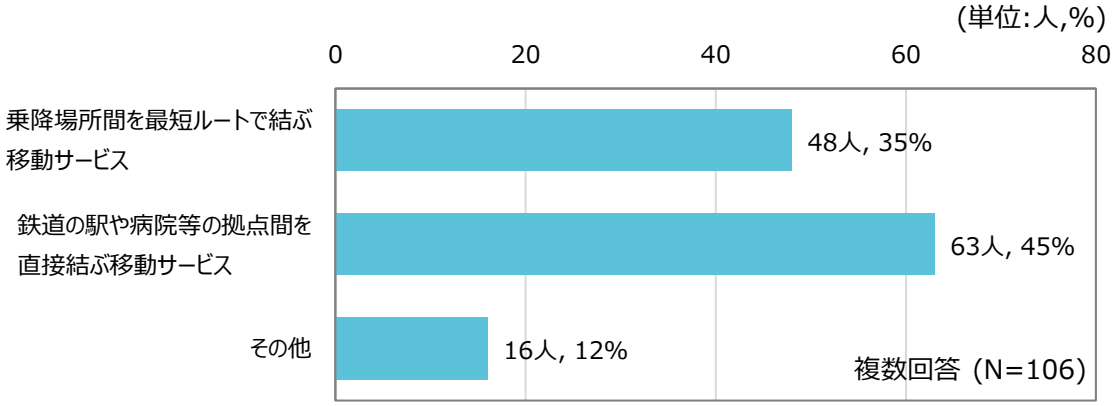


図　は～もに～ばすの改善してほしい点





※　回答者の割合は「代わりは必要ない」と回答した人を含めた全回答者を分母として算定

図　は～もに～ばすの代わりにあったら便利な移動サービス

4.4.2 障害のある方のは～もに～ばす利用実態（生活と福祉に関するアンケートから）

別途実施した「生活と福祉に関するアンケート」から、は～もに～ばすを利用していると回答された方について、どのような方がは～もに～ばすを利用しているかを分析しました。

(1) 調査概要

① 調査対象

市内に在住する

ⅰ 身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保険福祉手帳をお持ちの人

ⅱ 障害児者施設に通所するための受給者証を持っている人

② 回収数

回答者属性	回答者数	回答者のうち、「外出する際の移動手段」の設問で、「は～もに～ばす」を回答に挙げた人
18 歳以上	1,289	87
18 歳未満	140	3
計	1,429	90

問 12「外出する際の移動手段は何ですか。」で「8　は～もに～ばす」を回答に挙げた 90 人を分析の対象としました。

(2) 調査票（一部抜粋）

調査票①（18歳以上）

生活と福祉に関するアンケート

《はじめに読んでください（おねがい）》

調査に協力していただき、ありがとうございます。

このアンケート調査票の質問には、難しい言葉で書かれた質問もありますので、内容がよくわからないときはご家族の人などとよく相談しながら答えてください。

ご本人以外の人が回答する場合は、ご本人の意向を十分に尊重するなど、ご本人の立場にたって回答いただきますよう、よろしくお願いいたします。

あなたやご家族について

問１　この調査票に答えた人はだれですか。（１つ選んで○）

1　ご本人　　3　その他（障害者団体の役員、施設職員、ヘルパー、友人など）
2　ご家族

※以後の質問で「あなた」とは、障害のあるご本人のことです。

問２　あなたの年齢は。（１つ選んで○）

1　18歳～39歳　　2　40歳～64歳　　3　65歳以上

日中の活動や社会参加について

問10　日ごろ昼間の時間はどのように過ごしていますか。（主なものを３つまで選んで○）

1　自宅で過ごしている	9　生活や働くための訓練を受けている
2　入所施設等で過ごしている	10　通院したり機能訓練を受けている
3　学校に通っている	11　イベントに出かけたり、趣味やスポーツ活動をしている
4　常勤で働いている	12　団体やグループ活動をしている
5　パートやアルバイトなどで働いている	13　決まった用事はないが外で過ごしている
6　自営業や家業の手伝いをしている	14　その他
7　通所施設などで仕事や作業をしている	（　　）
8　通所施設などで介助や支援を受けている	

問11　あなたはどのくらい外出しますか。（１つ選んで○）

1　ほとんど毎日	4　週１回	7　ほとんど外出しない
2　週４～５回	5　月２～３回	8　その他（　　）
3　週２～３回	6　月１回	

問12　外出する際の移動手段は何ですか。（あてはまるものをすべて選んで○）

1　徒歩	6　電車	11　おでかけサポートらく楽便
2　自転車	7　路線バス	12　車いす
3　バイク	8　は～もに～ばす	13　電動車いす
4　自動車（自分で運転）	9　病院や施設のバス	14　その他
5　自動車（人に乗せてもらう）	10　タクシー	（　　）

問13　どのような目的で外出することが多いですか。（あてはまるものをすべて選んで○）

1　通学・通所	7　イベントに出かけたり、趣味やスポーツをする
2　訓練やリハビリに行く	8　パソコンやスマートフォンの研修
3　医療機関の受診	9　団体やグループ活動に参加する
4　役所や金融機関へ行く	10　散歩に行く
5　買い物に行く	11　その他（　　）
6　友人・知人に会う	

問14　外出時に困ることがありますか。あなたひとりで外出するときと、だれかに同伴してもらうときのそれぞれについて困っていることをすべて選んでください。

①ひとりで外出するとき

1　車の通行時などに危険を感じる
2　バリアフリー化が不十分なところがある
3　電車やバスの乗り降りがしにくい
4　自転車や看板などで路上が通りにくい
5　障害のある人のための駐車スペースが使えない
6　障害のある人のためのトイレが少ない
7　障害や病気に配慮された設備が整っていない
8　交通機関や建物などの案内が少ない
9　付き添いや介助してくれる人がいない
10　人の見る目や言葉が気になる
11　人との会話が難しい
12　いじめや意地悪をされるのがこわい
13　その他
（　　）
14　特に困っていることはない

②だれかに同伴してもらうとき

1　車の通行時などに危険を感じる
2　バリアフリー化が不十分なところがある
3　電車やバスの乗り降りがしにくい
4　自転車や看板などで路上が通りにくい
5　障害のある人のための駐車スペースが使えない
6　障害のある人のためのトイレが少ない
7　障害や病気に配慮された設備が整っていない
8　交通機関や建物などの案内が少ない
9　付き添いや介助してくれる人を確保しにくい
10　人の見る目や言葉が気になる
11　人との会話が難しい
12　いじめや意地悪をされるのがこわい
13　その他
（　　）
14　特に困っていることはない

問15　このたびの新型コロナウイルス感染症の感染拡大にあたって、日々の暮らしの中で何か変わったことがありましたか。（あてはまるものをすべて選んで○）

1　外出を控えたり、閉じこもりがちになった
2　家族や地域の人などとふれあう機会が減った
3　体力が低下したり、気持ちが落ち込むことが多くなった
4　自分や家族の収入が減ったり、支出が増えるなど、経済的に苦しくなった
5　仕事や訓練、趣味などの機会が減った
6　社会活動が制限された
7　自分や家族が感染したことにより介護や支援が制限された
8　その他（　　）
9　特に変わったことはない

(3)　集計結果

集計結果は以下のとおりです。

① 年齢階層別回答者数

・年齢が高いほど利用者数が多く、バス利用者アンケート調査結果と同様の傾向にあります。

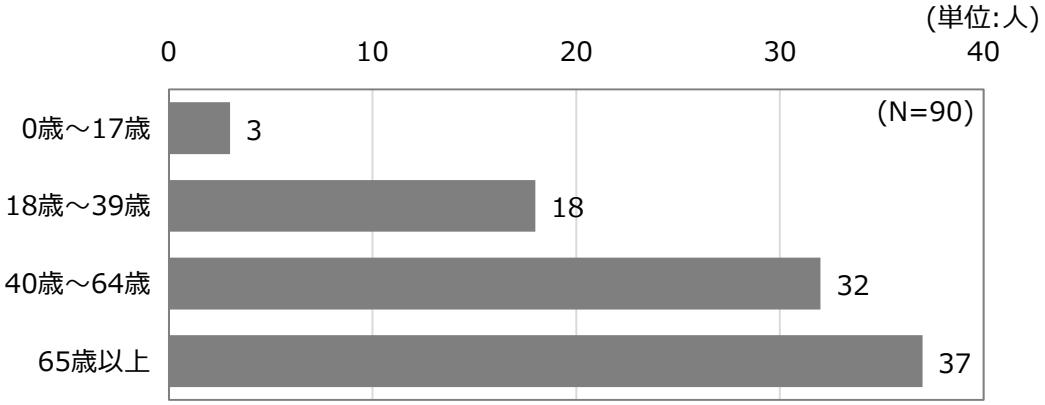
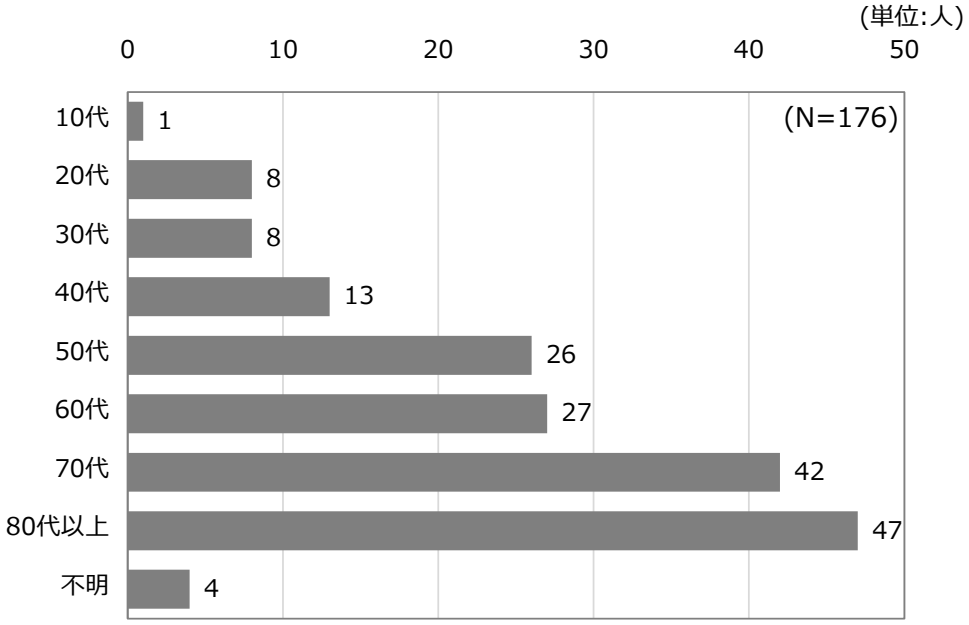


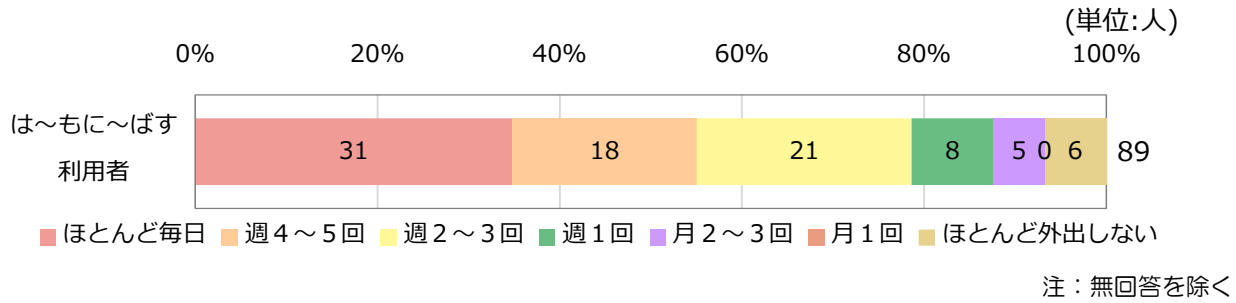
図　は～もに～ばす利用者　年齢階層別回答者数



参考図　バス利用者アンケート調査　年齢階層別回答者数（再掲）

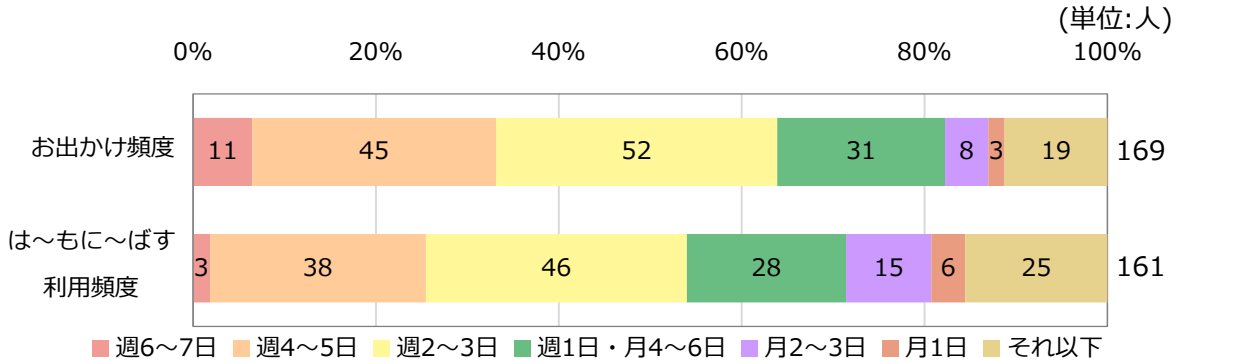
② 外出頻度

・「ほとんど毎日」が 30%以上、「週に２～３回」以上が約 80%以上となっています。ただし、バスを利用しての外出とは限らない点に留意が必要です。



注：無回答を除く

図　は～もに～ばす利用者　外出頻度

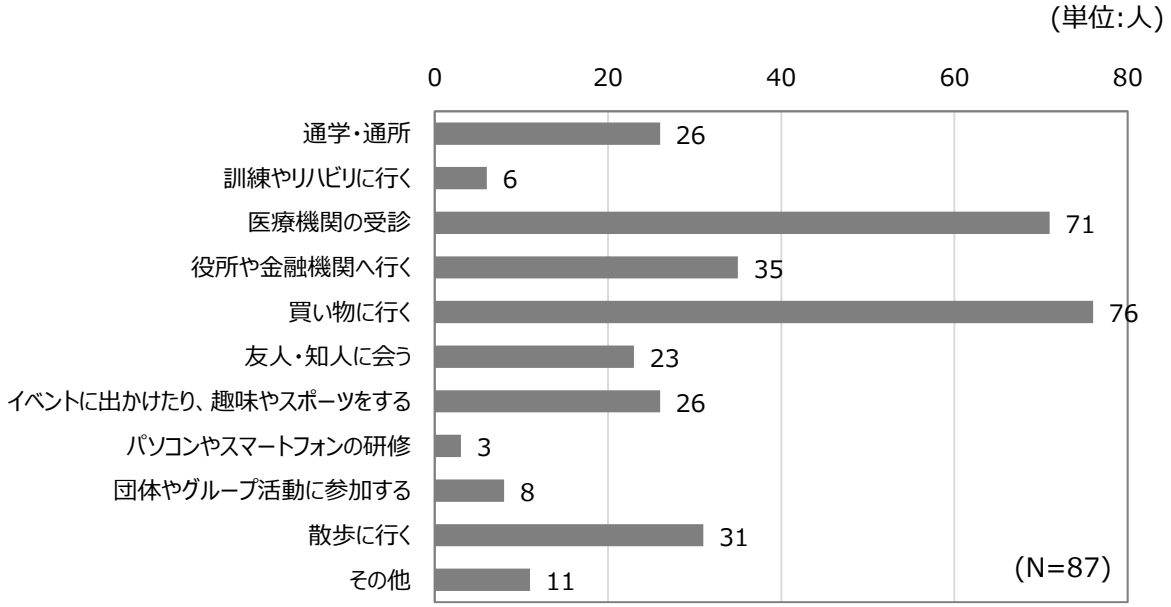


注：無回答を除く

参考図　バス利用者アンケート調査　は～もに～ばす利用頻度（再掲）

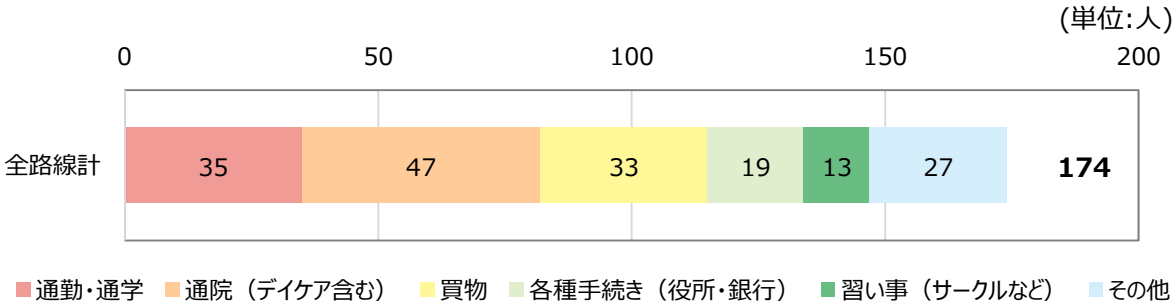
③ 外出目的（どのような目的で外出することが多いか）

・回答者の 80%以上が「買い物に行く」「医療機関の受診」と回答しています。ただし、バスを利用しての外出とは限らない点に留意が必要です。



注：無回答を除く

図　は～もに～ばす利用者　外出目的（複数回答可）

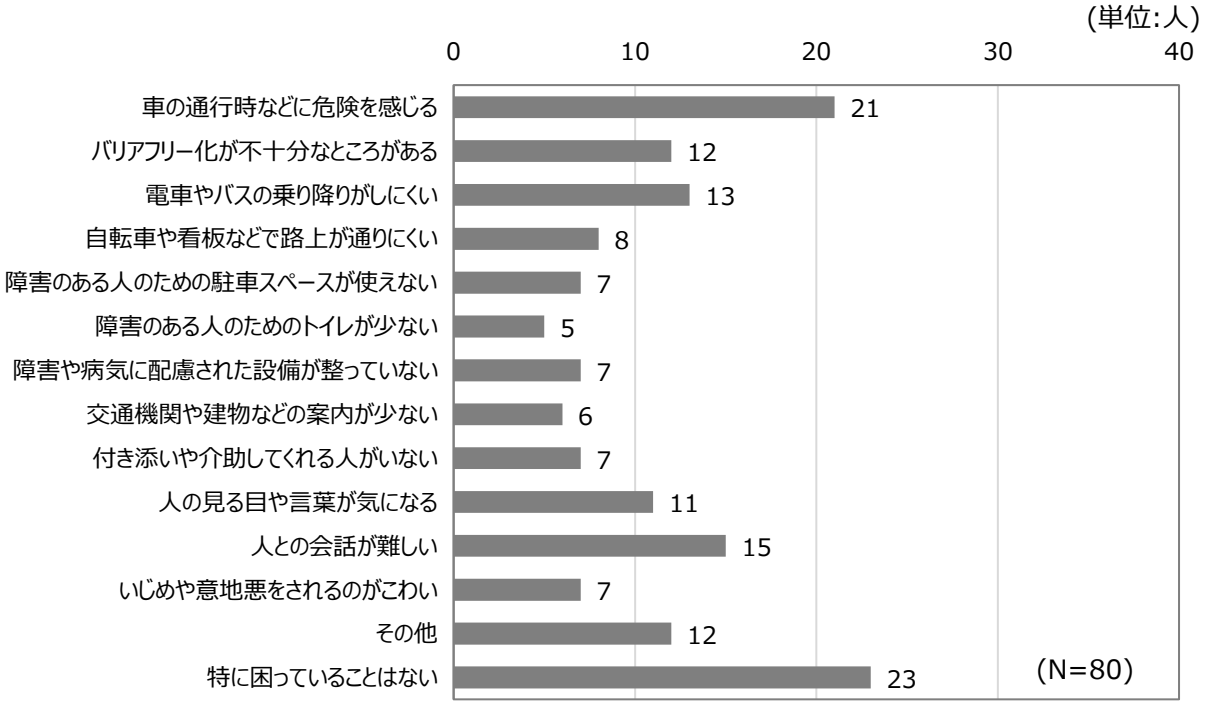


注：無回答を除く

参考図　バス利用者アンケート調査　は～もに～ばす利用時の外出目的（再掲）

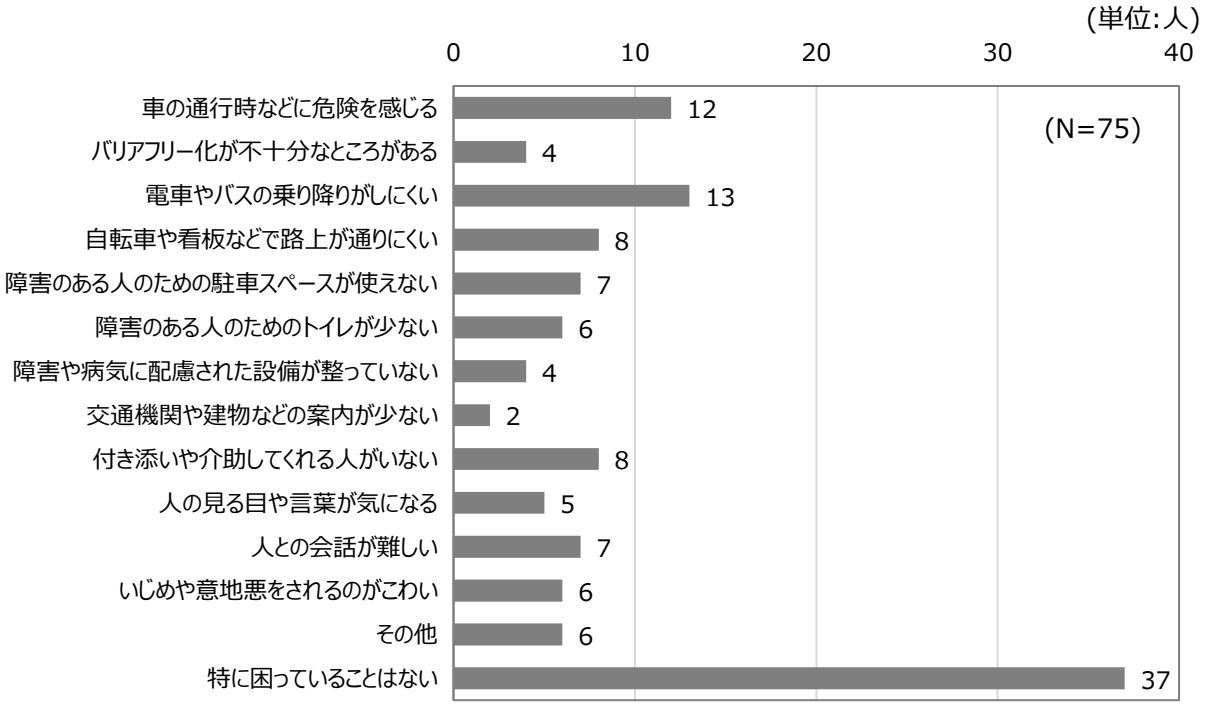
④ 外出時に困ること

- ひとりで外出するときは、回答者の約 15%が「電車やバスの乗り降りがしにくい」「バリアフリー化が不十分なところがある」と回答しています。
- 誰かに同伴してもらい外出するときでも回答者の約 15%が「電車やバスの乗り降りがしにくい」と回答しています。



注：無回答を除く

図　は～もに～ばす利用者　ひとりで外出するときに困ること



注：無回答を除く

図　は～もに～ばす利用者　誰かに同伴してもらい外出するときに困ること

4.4.3 乗務員ヒアリング調査

バス乗務員は日々の運行を通して、データには表れない運行上の課題や、利用者の特徴や声を把握している可能性があると考え、は～もに～ばすのバス乗務員に対しヒアリング調査を実施しました。

(1) 実施概要

３ルートのバスが集まる貝塚市役所で待機中の乗務員を対象にヒアリング調査を実施しました。

調査日：令和５年（2023 年）９月 13 日※アンケート調査と同日

(2) ヒアリング票

は～もに～ばすに関する乗務員ヒアリングシート

1	利用者の特徴について
例：高齢者の利用が多い。⇒　どこを利用されている。 介助を必要とする利用が多い。⇒　どこを利用されている。 子ども連れの利用がある。⇒　どこを利用されている。 その他、〇〇の利用者が見られる。⇒　どこを利用されている。　など 平日、土日祝日、時間帯別の利用者の特徴。 障害のある方の利用状況　⇒　乗降場所と利用する時間。	

2	運行上の課題について
例：〇〇の道が狭隘で運行が難しい。 〇〇の道路渋滞が原因で遅延が発生しがちである。 〇〇のバス停は乗降場所として課題がある。（交通への影響、利用者のバス待ち環境、安全性など）　など	

3	利用者の声について
例：〇〇に行きたい、というニーズを聞く。 〇〇の便の運行時間が、〇〇との意見を聞く。 非常に便利で助かっているとの声を聞く。	

4	その他、「は～もに～ばす」の運行に関するお気づきの点
例：こうしたら、は～もに～ばすがもっと良くなる・利用者が増える　など	

ご協力ありがとうございました。

(3) 調査結果

① 利用者の特徴について

【共通】

・高齢者や障害のある方の利用が多い。路線別では緑、ピンクの利用が多い。
・障害者手帳の提示で利用する人は多い。当初、障害者手帳を持っていない人は乗っていいのか遠慮するような雰囲気もあったが、今は誰もが利用している。
・平日の方が利用は多い。土日は病院がやっていないためと思われる。
・時間帯別まんべんなく利用されている。

【緑】

・イオン、オークワでの買物利用が多い。
・市役所でピンクバスに乗り継ぎ病院へ行く人も見られる。
・三ツ松団地や橋本団地の利用が多い。中央団地はそれほどでもない。
・高校の前を通ることもあって、雨の日には高校生が利用することもある。

【ピンク】

・車いす利用者は結構見かける。南海貝塚駅で降りる人が多い印象である。
・久保団地での利用が多い。
・貝塚養護老人ホームでの利用が多い。

【黄色】

・温泉など観光施設があるためか、他のルートと異なり、利用者は土日の方が多い印象である。

② 運行上の課題について

【共通】

・交通量の多い幹線道路で渋滞に巻き込まれることがある。

【緑】

・右折レーンがない交差点で、前に右折する車がいると遅れることが多い。
・元々ダイヤに余裕がないうえ、運悪く信号で止まることが多いと 10 分程遅れることもある。

③ 利用者の声について

【共通】

・目的地までどのルートに乗ればいいか聞かれることはよくある。
・買物など生活の移動手段になっており、バスがないと生活できないという声は聞く。

④ その他、「は～もに～ばす」の運行に関するお気づきの点

【共通】

・一方通行のループではなく往復にすれば利便性は上がるのではないか。特にオレンジはループで遠回りになっている。実際、往復に近いルートとなっている緑ルートは利用者も比較的多い。

4.5 貝塚市の人の動きについて（近畿圏パーソントリップ調査の分析結果）

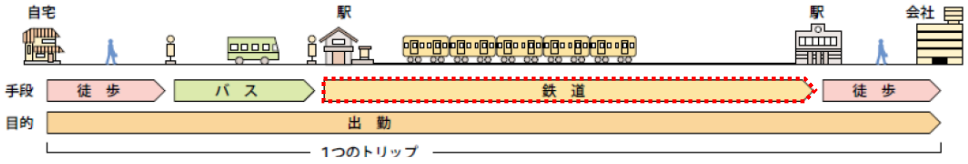
地域公共交通のネットワークや施策メニューを考える上では、実際の人の動きを多面的に把握しておくことが重要です。特に、地域公共交通の利用者として、事業所への通勤、学校への通学、日常の通院や買物など、目的ごとに応じた移動を把握することが重要となります。

貝塚市の人の動きを捉えるため、令和３年（2021 年）に実施された近畿圏パーソントリップ調査の結果を用いた分析を実施しました。

【近畿圏パーソントリップ調査について】

近畿圏パーソントリップ調査は、市域を超えて、「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」移動したのかが調査されており、多様な観点から人の動きを見ることができます。

表　パーソントリップ調査に関する主な用語

夜間人口	対象地域における居住人口です。
外出人口	居住人口のうちある１日に外出した人口です。
トリップ	人がある目的をもって「ある地点」から「ある地点」へ移動する単位で、移動の目的が変わるごとに１つのトリップと数えます。
トリップエンド	１人１人の動きを「トリップ」というのに対し、１つのトリップの出発側と到着側をそれぞれ「トリップエンド」といいます。
トリップ目的	出勤・登校・自由・業務・帰宅に分けられます。自由は買い物、食事、レクリエーションなど、生活関連のトリップ。業務は打合せ・会議、販売・配達、作業、農作業など仕事上のトリップです。
発生量	ある地域を出発（発生）するトリップを集計したものです。
集中量	ある地域に到着（集中）するトリップを集計したものです。
発生集中量	ある地域内に出発地または到着地を持つ人の移動の合計で、「トリップエンド」を集計したものです。
生成量	ある地区内に住んでいる人が１日に行うトリップの総数です。
生成原単位	ある地区内に住んでいる人が１日に行う平均のトリップ数です。
外出率	ある１日に外出した人数の全人口（夜間人口）に対する割合です。
代表交通手段	鉄道、バス、自動車、二輪（自転車、原付・自動二輪車）、徒歩、その他（飛行機や船など）があり、１ つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合は主な交通手段を代表交通手段としています。 鉄道→バス→自動車→二輪（自転車、原付・自動二輪車）→徒歩の順で、最も優先順位の高いものとしています。 （例：　会社への出勤トリップ及び代表交通手段（この場合は鉄道）） 

分析結果の概要は、下表のとおりです。

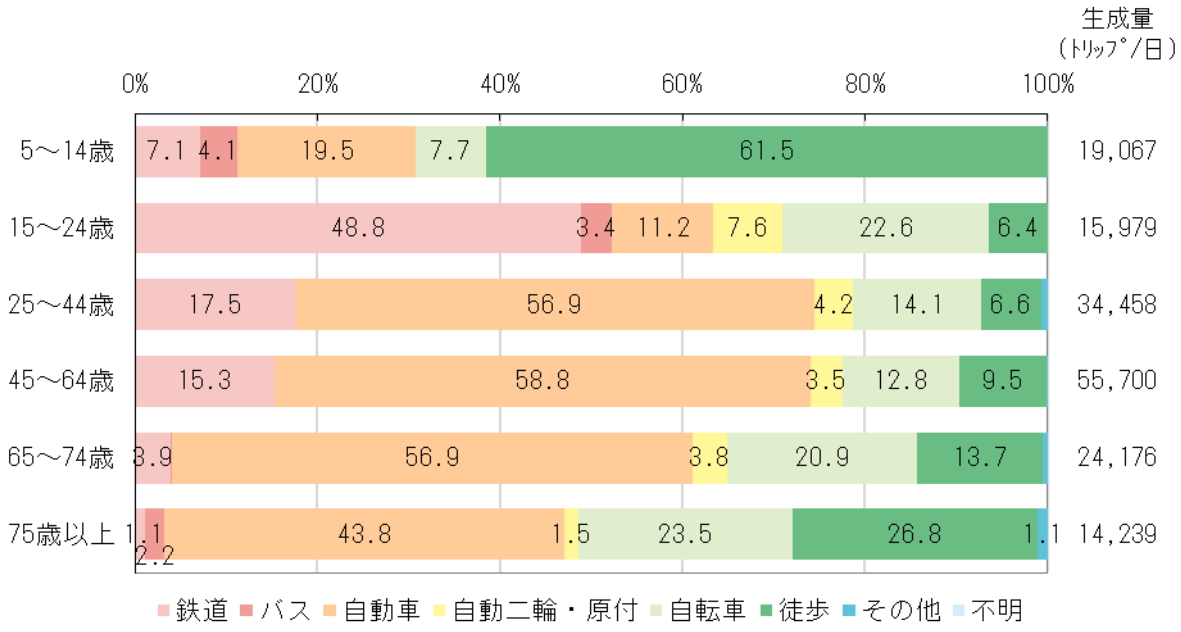
表. 貝塚市の人の動きに関する主な特性(1/2)

項目	人の動きに関する主な特性
1. 貝塚市居住者の動き	・移動の交通手段を見ると、平日では 5～14 歳では徒歩、15～24 歳では鉄道、25 歳以上では自動車の割合が最も大きくなっています。休日では、すべての年齢階層で自動車の割合が最も大きくなっています。 ・自動車運転免許の有無等に着目して外出率を見ると、運転免許を返納済である 65 歳以上の人は、免許保有者と比較すると外出率は低くなっています。 ・移動の目的地を移動目的別でみると、平日の出勤目的では貝塚市内を目的地とする移動の割合は 32.2%となっています。市外を目的地とする移動の中で最も割合が大きいのは大阪市で 13.3%となっており、次いで岸和田市が 10.5%、泉佐野市が 7.5%となっています。 ⇒貝塚市民は登校目的以外の移動において自動車の割合が高く、自動車運転免許返納後は外出機会が減少する傾向が見られます。
2. 貝塚市を発着する人の動き	・市外居住者も含め貝塚市を発着する人の動きをみると、平日は出勤・登校目的での動きが全体の 23.0%を占めています。自由目的は、平日で全体の 27.7%、休日で 46.8 %を占めています。 ・移動の交通手段を見ると、平日・休日とも自動車の占める割合が最も大きくなっています。バスを利用する動きは休日で特に少なく、平日の約 10 分の１になっています。 ・市内主要施設を来訪する動きを見ると、イオン貝塚店、貝塚市役所、シェルピア、市立貝塚病院等を来訪する動きが多くなっています。イオン貝塚店および市立貝塚病院は市外居住者の来訪も多く見られます。 ・周辺の５市町と「その市町に出勤する移動とその市町から出勤する移動の比率」を比較すると、泉佐野市を除き、貝塚市よりも「その市町に出勤する移動の比率」が小さい市町が多くなっています。また、泉佐野市を除いた貝塚市を含む周辺５市とも、「その市町から出勤する移動の比率」が「その市町に出勤する移動の比率」より大きくなっています。 ⇒市外居住者も含め貝塚市を発着する動きを見ても自動車利用の割合が高く、特に休日のバスの利用が低くなっています。

表. 貝塚市の人の動きに関する主な特性(2/2)

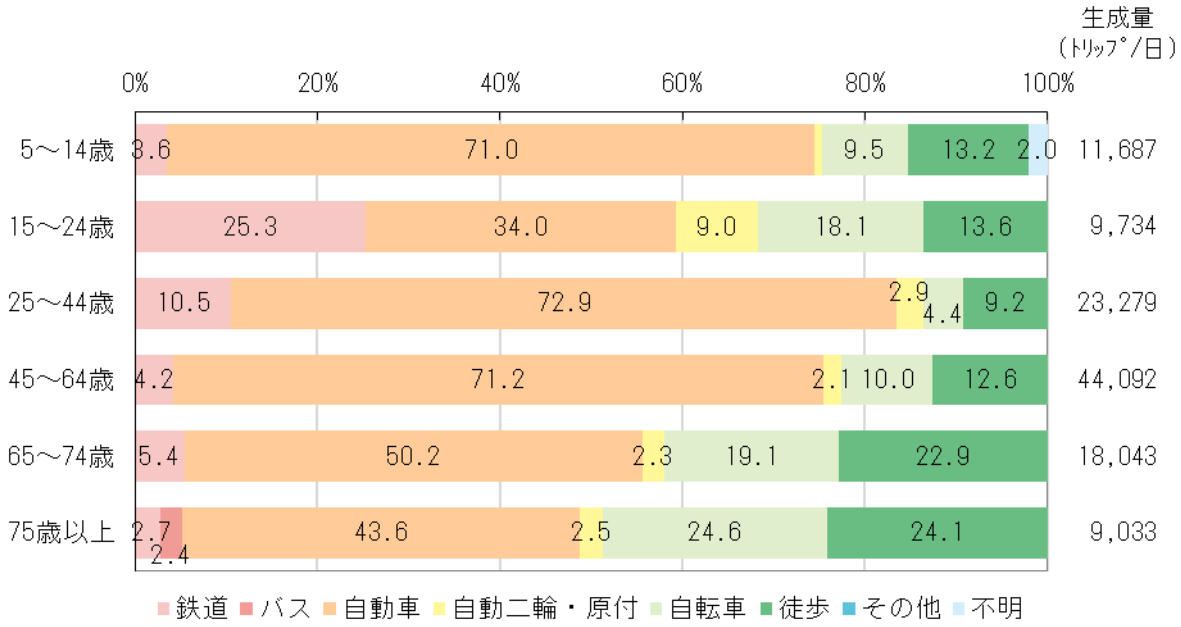
項目	人の動きに関する主な特性
3. 鉄道利用に着目した分析	・市内主要駅で乗車する動きの出発時刻帯を見ると、7～8 時台が出発時刻帯のピークとなっています。南海貝塚駅は他の駅と比較して、夕方から夜の時間帯に乗車する利用も見られます。 ・貝塚市民の利用も多い JR 東岸和田駅も含め鉄道駅までのアクセス交通手段を見ると、南海貝塚駅ではバス、南海二色浜駅では自分が運転する自動車、JR 和泉橋本駅では自動二輪・原付、JR 東岸和田駅では家族が運転する自動車が、他の駅と比較して割合が大きくなっています。 ・駅利用者の居住地分布は駅によって大きく異なり、例えば南海貝塚駅や JR 和泉橋本駅では徒歩圏外の居住者による自動車や自転車等でのアクセスが見られるのに対し、JR 東貝塚駅や南海二色浜駅では市内の徒歩圏外の地域居住者の利用は見られません。 ・JR 東岸和田駅では、貝塚市居住者の利用も見られます。 ⇒自動車等の二次交通でのアクセス利便性と、駅の利用圏域の広さとに相関がある傾向が見られます。
4. 地域別分析	・地域別に移動の交通手段を見ると、すべてのゾーンにおいて最も割合の大きい代表交通手段は自動車となっています。 ・南、北・東・津田、木島・永寿ゾーンでは、代表交通手段鉄道の割合が 20%を超えており、比較的鉄道を利用する方が多いと考えられます。 ・代表交通手段鉄道の割合が最も大きいのは南ゾーンであり、逆に最も小さいのは西・二色ゾーンとなっています。 ⇒市内全域で自動車利用の割合が高い中、鉄道駅が存在する地域では鉄道利用の割合が高い傾向が見られるものの、南海二色浜駅が存在する西・二色地区では鉄道利用の割合が低くなっています。

1　貝塚市居住者の動き



（注）構成割合 1.0%未満の数値は非表示

図　平日　貝塚市年齢階層別代表交通手段構成



（注）構成割合 1.0%未満の数値は非表示

図　休日　貝塚市年齢階層別代表交通手段構成

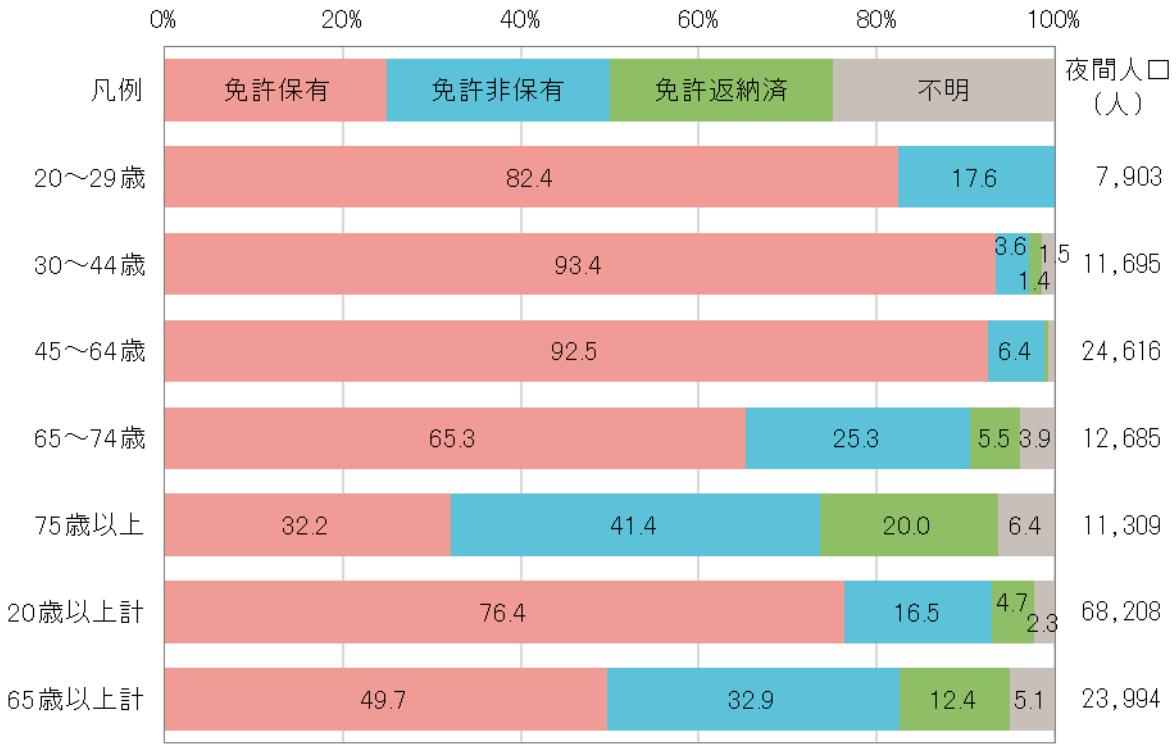


図　貝塚市　年齢階層別　運転免許の保有率

表　貝塚市　年齢階層別　運転免許保有別　外出率・発生原単位

年齢階層	運転免許保有状況	夜間人口（人）	外出人口（人）	外出率（%）	生成量（トリップ/日）	生成原単位（トリップ/人日）
20～29歳	免許保有	6,511	5,102	78.4%	11,449	1.76
	免許非保有	1,392	650	46.7%	1,691	1.21
	免許返納済	0	0	－	0	－
30～44歳	免許保有	10,927	9,213	84.3%	26,417	2.42
	免許非保有	424	260	61.3%	994	2.34
	免許返納済	166	83	50.0%	166	1.00
45～64歳	免許保有	22,764	18,948	83.2%	52,879	2.32
	免許非保有	1,578	948	60.1%	2,162	1.37
	免許返納済	93	93	100.0%	279	3.00
65～74歳	免許保有	8,280	5,798	70.0%	17,695	2.14
	免許非保有	3,206	1,679	52.4%	4,782	1.49
	免許返納済	702	397	56.6%	1,303	1.86
75歳以上	免許保有	3,639	2,498	68.6%	7,453	2.05
	免許非保有	4,687	1,559	33.3%	3,860	0.82
	免許返納済	2,264	986	43.6%	2,390	1.06
20歳以上計	免許保有	52,121	41,559	79.7%	115,893	2.22
	免許非保有	11,287	5,096	45.1%	13,489	1.20
	免許返納済	3,225	1,559	48.3%	4,138	1.28
65歳以上計	免許保有	11,919	8,296	69.6%	25,148	2.11
	免許非保有	7,893	3,238	41.0%	8,642	1.09
	免許返納済	2,966	1,383	46.6%	3,693	1.25

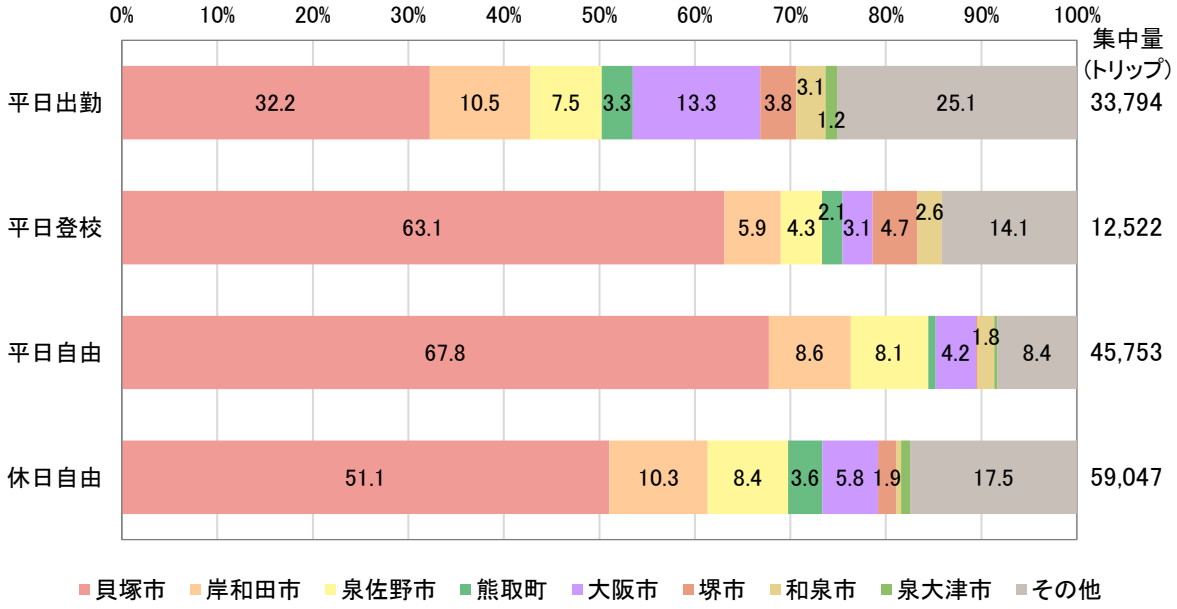


図　目的別　貝塚市民の移動の目的地構成

2　貝塚市を発着する人の動き

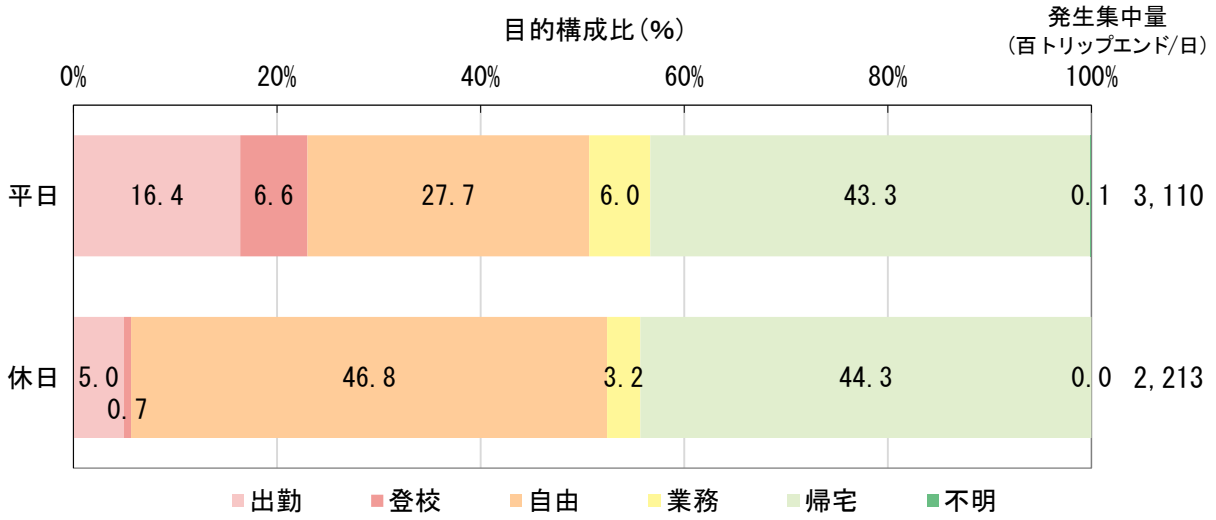


図　平日・休日別　貝塚市の発生集中量の目的構成

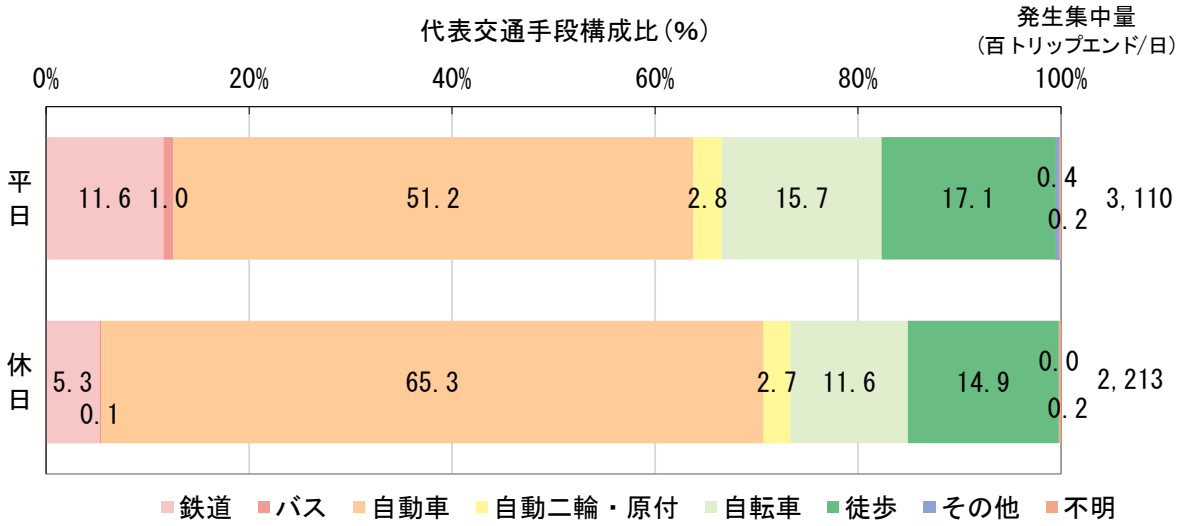


図　平日・休日別　貝塚市の発生集中量の代表交通手段構成

表　主要施設来訪トリップ

施設名	集中量		
	計（トリップ）	市内居住者（トリップ）	市外居住者（トリップ）
イオン貝塚店	3,062	1,872	1,190
貝塚市役所	1,972	1,332	640
シェルピア	1,550	1,550	0
市立貝塚病院	1,564	541	1,023
トライアル二色浜店	1,465	548	917
コープ貝塚店	1,434	718	716
ホームセンタームサシ貝塚店	841	556	285
オークワ貝塚三ツ松店	817	587	230
国華園　二色の浜店	765	277	488
府立貝塚高等学校	1,754	438	1,316
ダイエー　貝塚店	543	441	102

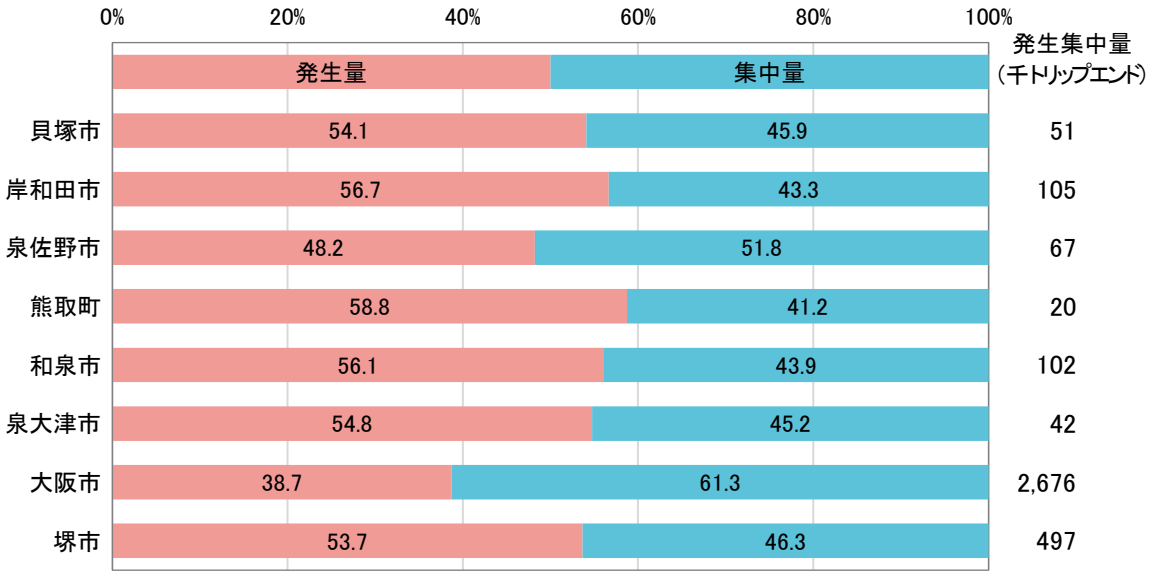


図　市町村別　平日出勤目的の発生量・集中量比

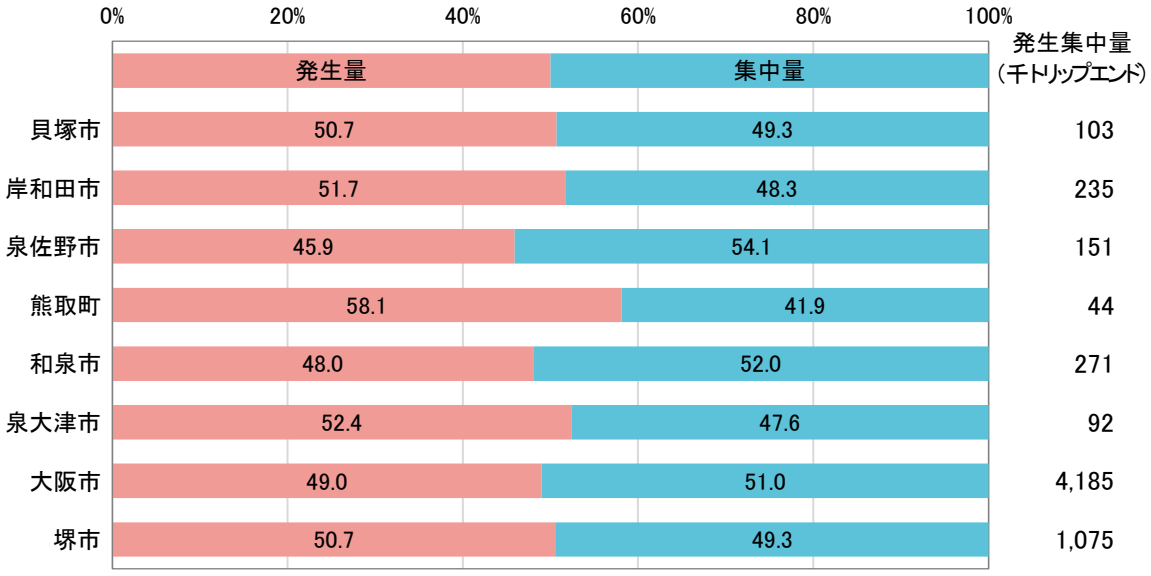


図　市町村別　休日自由目的の発生量・集中量比

3　鉄道利用に着目した分析

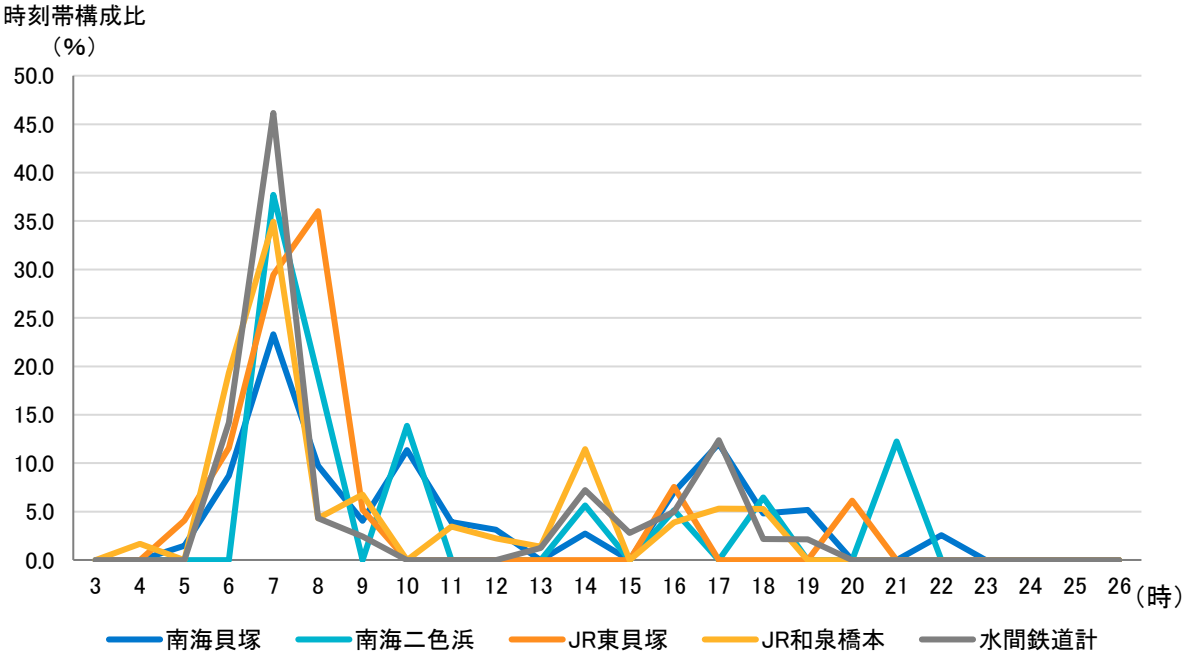


図　乗車駅別　出発時刻帯構成比

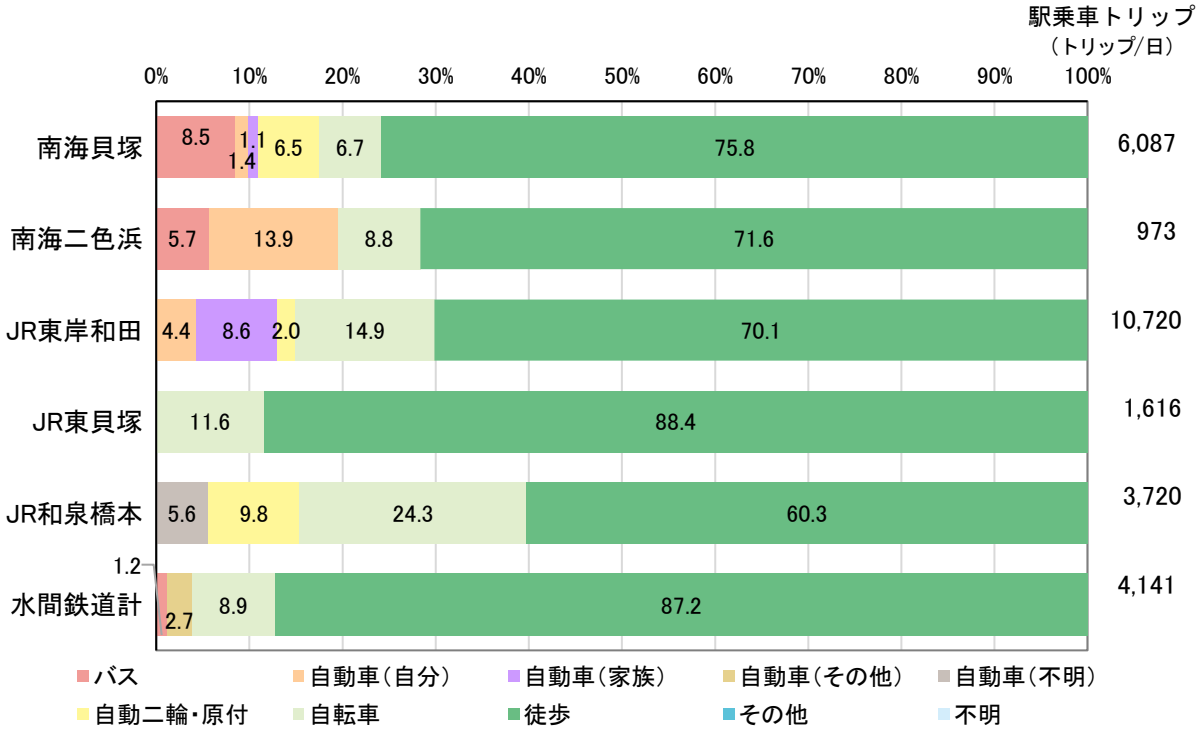


図　平日　乗車駅別端末交通手段構成

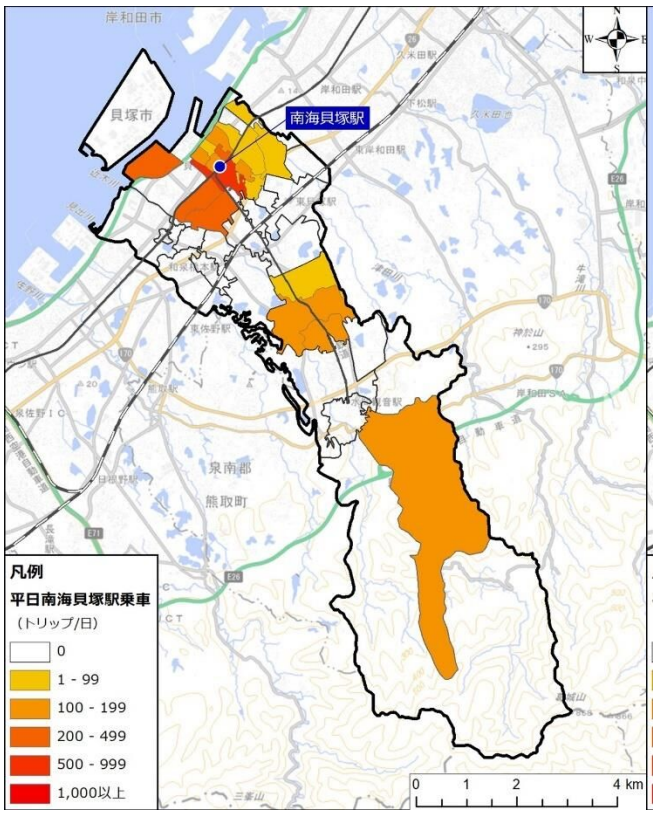


図　南海貝塚駅乗車トリップの居住地分布
（貝塚市居住者のみ）

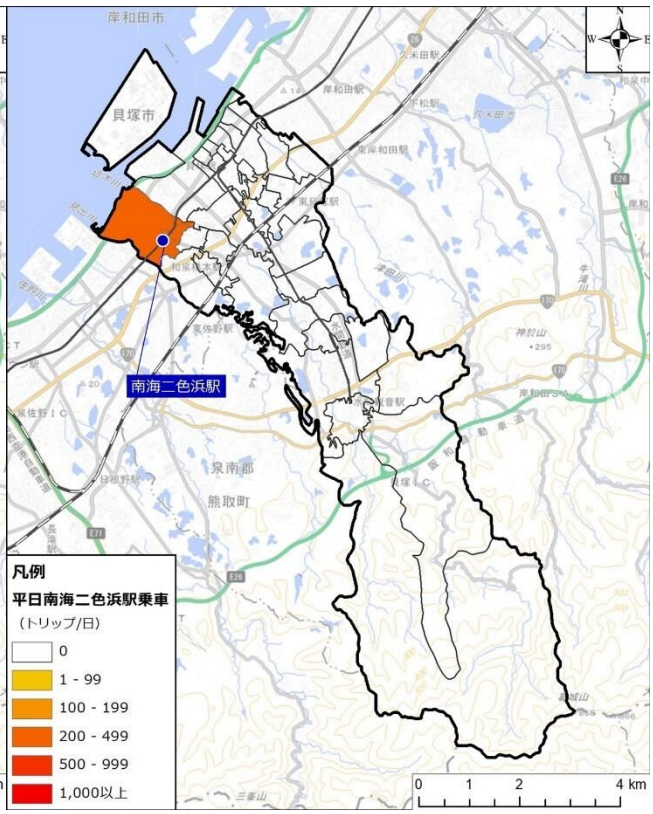


図　南海二色浜駅乗車トリップの居住地分布
（貝塚市居住者のみ）

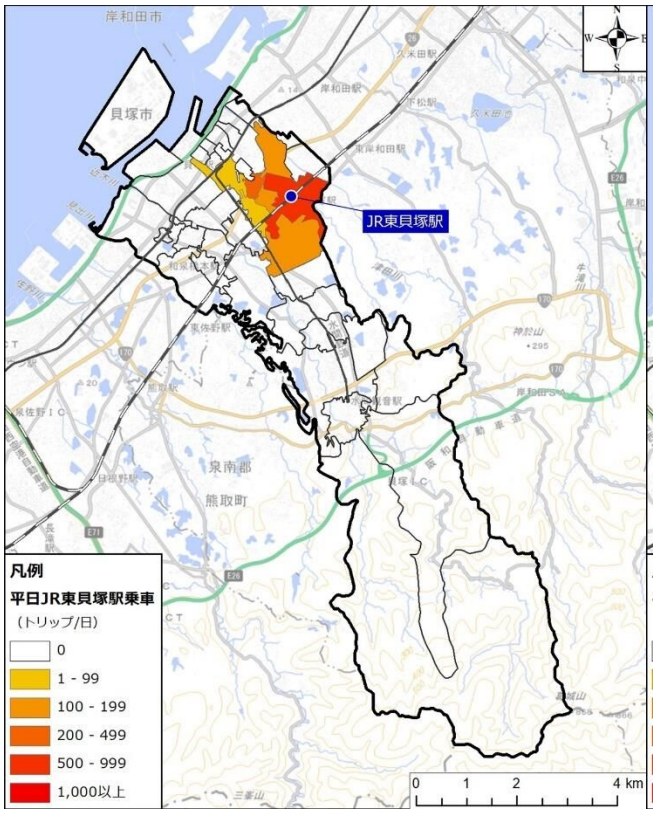


図　JR 東貝塚駅乗車トリップの居住地分布
（貝塚市居住者のみ）

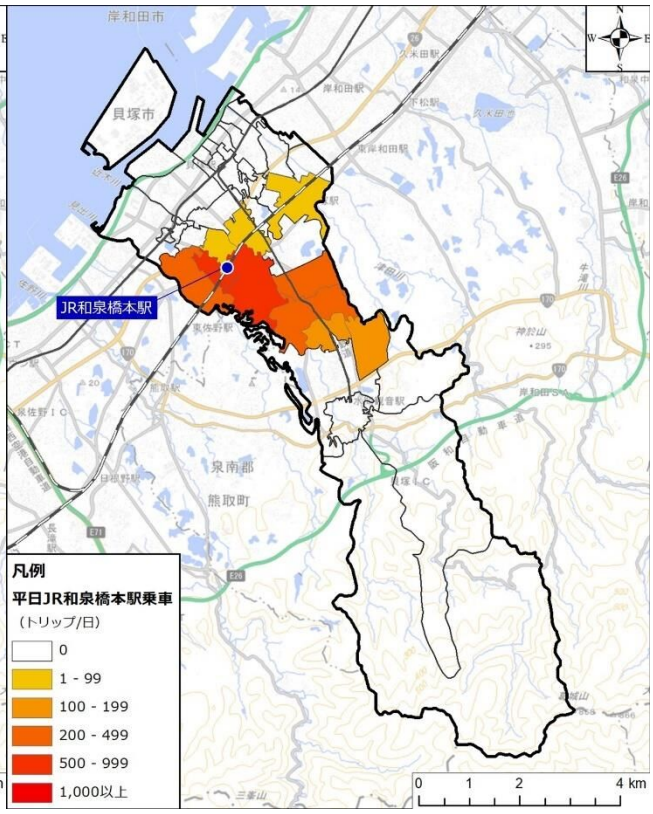


図　JR 和泉橋本駅乗車トリップの居住地分布
（貝塚市居住者のみ）

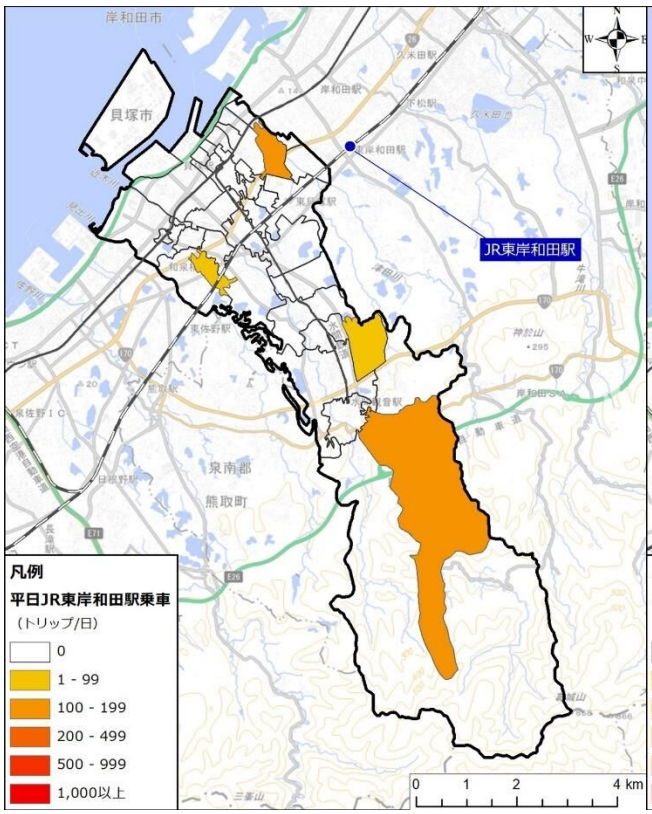


図　JR 東岸和田駅乗車トリップの居住地分布
（貝塚市居住者のみ）

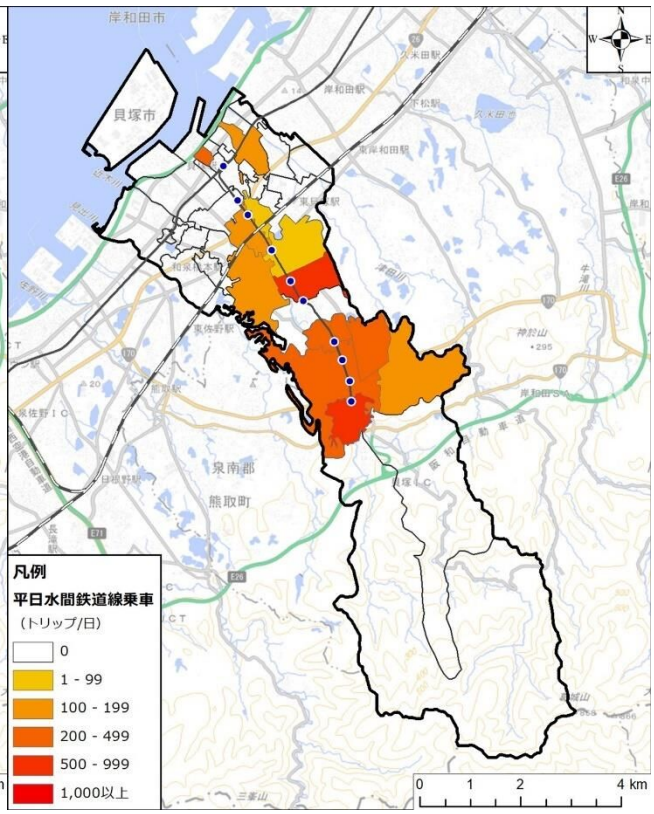


図　水間鉄道線乗車トリップの居住地分布
（貝塚市居住者のみ）

4　地域別分析

・地域別分析は、小学校校区を参考に、下図に示すとおり地域を区分して分析を行っています。なお、近畿圏パーソントリップ調査では、空間に関するデータの最小単位が郵便番号であるため、実際の小学校校区とは完全に一致しません。

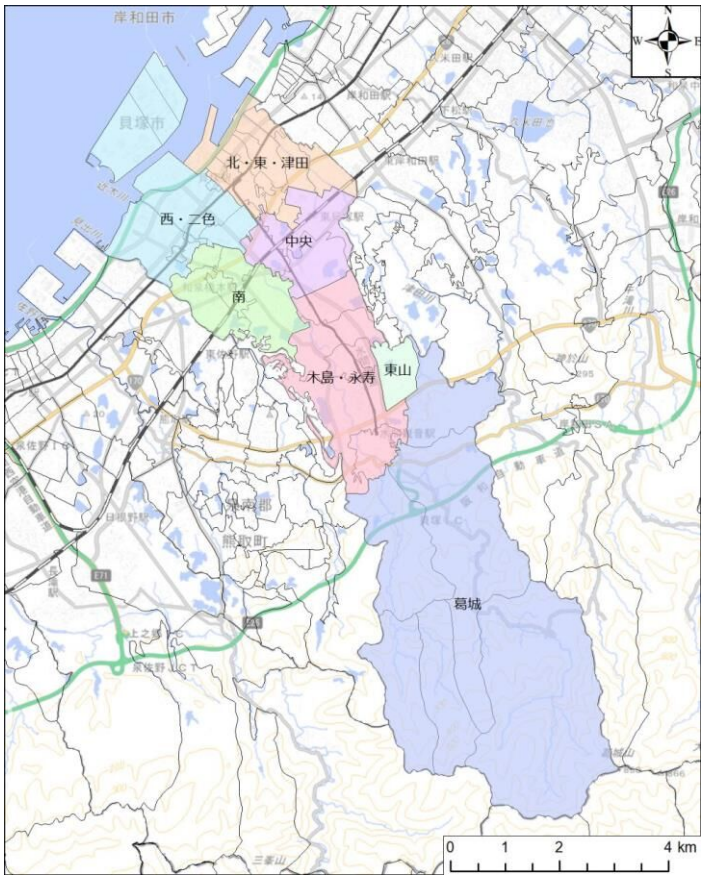
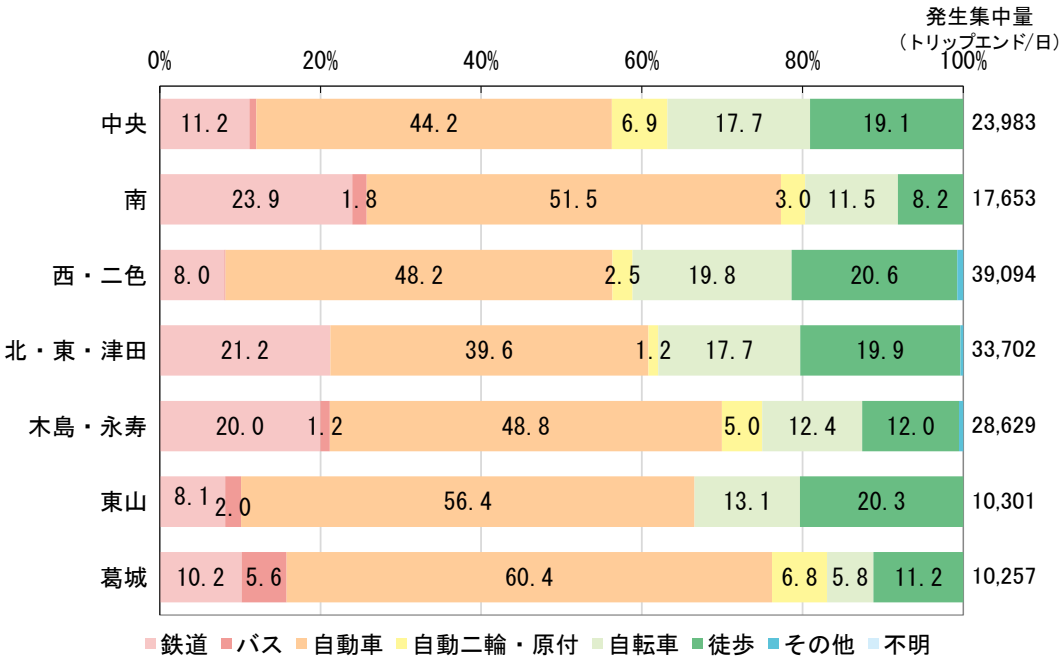


図　地域別分析におけるゾーニング



（注）構成割合 1.0%未満の数値は非表示

図　平日　地域別代表交通手段構成

5. 地域公共交通を取り巻く実情

5.1 計画策定に向けた着眼点・課題

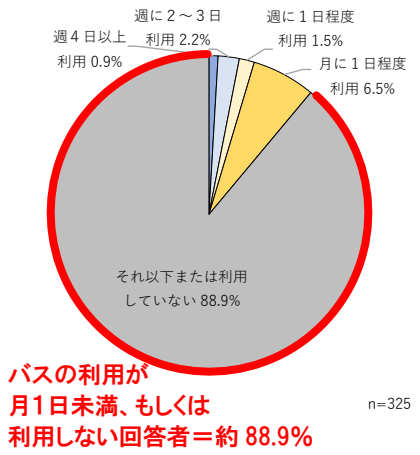
(1) 市民のニーズに合った地域公共交通ネットワークの整備

障害者の移動を支援する一環として運行するは～もに～ばすについては、市内の各主要駅や公共施設、福祉施設等を接続する４つのルートにより市民の移動を支える役割を果たしてきました。

一方、多様な市民ニーズの中で、は～もに～ばすを含む市内のバスサービスについて、約９割の市民が利用していない状況が明らかになっています。バスを利用しない理由としては、自動車をはじめとする「別の交通手段で移動できる」ことが最も多く挙げられていますが、バスサービスに関連する理由としては「運行本数が少ない」ことや「行きたい場所へ行かない」ことなどが多く挙げられており、は～もに～ばすを含めた現在のバスサービスが市民のニーズに合っていない現状が考えられます。

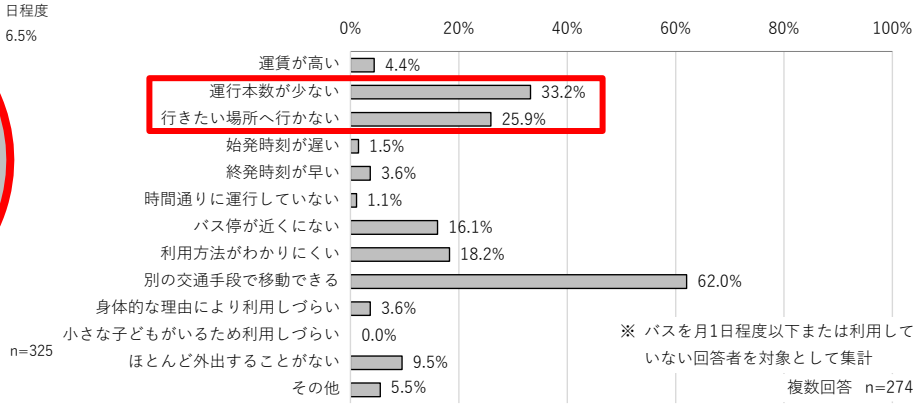
今後も、市の負担によって提供する地域公共交通サービスとして、既存の在り方にとらわれず、多様な市民ニーズに対応する地域公共交通としていくことが重要となります。

⇒ 課題① 既存サービスにとらわれない、市民のニーズに合った地域公共交通ネットワークの整備



資料：令和４年度市民アンケート調査

図. バスの利用状況



資料：令和４年（2022 年）度市民アンケート調査

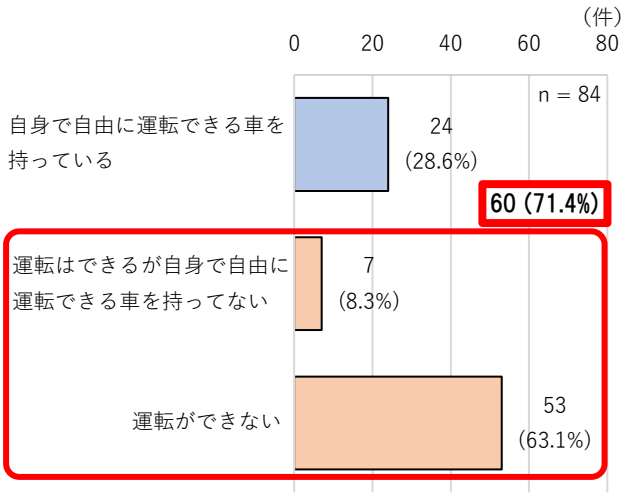
図. バスを利用しない理由

(2) 障害者及び高齢者等、交通弱者への対応

本市では、人口減少局面にありますが、高齢者の人口は増加が続いています。しかし、75 歳以上の高齢者については、７割以上が自動車を自由に運転できない環境となっています。このような中、は～もに～ばすが障害者や高齢者等、交通弱者の移動を支えている側面があり、今後、課題①のとおり、市民ニーズに合った地域公共交通サービスの見直しを図っていくうえでも、こうした交通弱者となりうる市民の移動の視点を重視した、よりきめ細かなサービスの在り方を検討することが重要となります。なお、市民が公共交通の維持・充実が必要だと思う理由についても、障害者や高齢者をはじめとする交通弱者への配慮の視点が多く挙げられており、その必要性が認識されています。

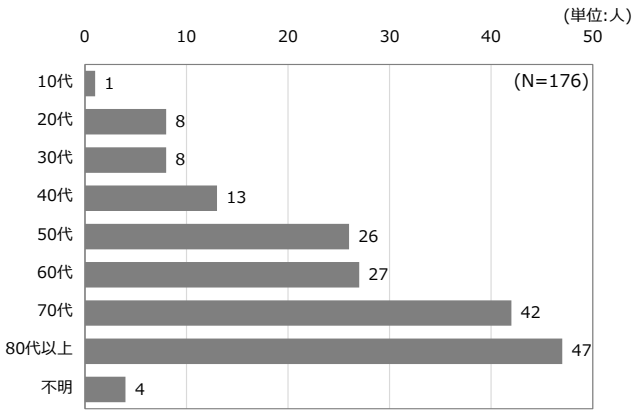
さらに、自動車を運転できない高齢者への対応だけでなく、高齢ドライバーの増加を防ぐ観点からも、高齢者が自動車に頼らず、安心して移動できる環境づくりが必要となります。

⇒ 課題② 障害者及び高齢者等、交通弱者の日常的な移動を支える地域公共交通サービスへの転換



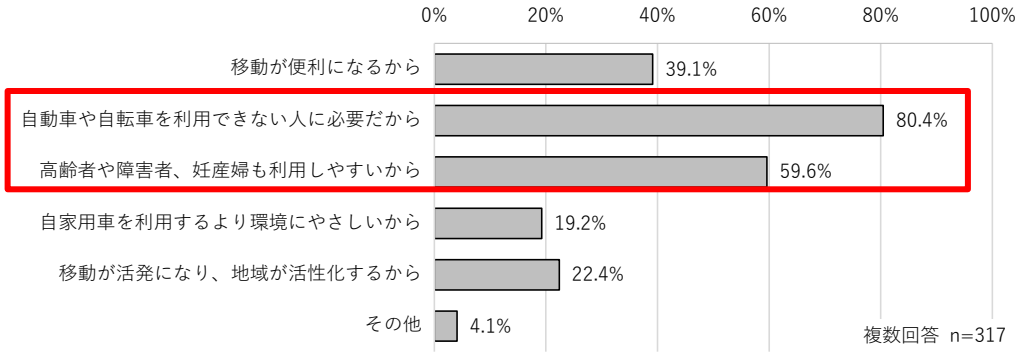
資料：令和４年（2022 年）度市民アンケート調査

図. 高齢者（75 歳以上）の自動車利用状況



資料：令和５年（2023 年）度利用者アンケート調査

図. は～もに～ばす利用者の年代



資料：令和４年（2022 年）度市民アンケート調査

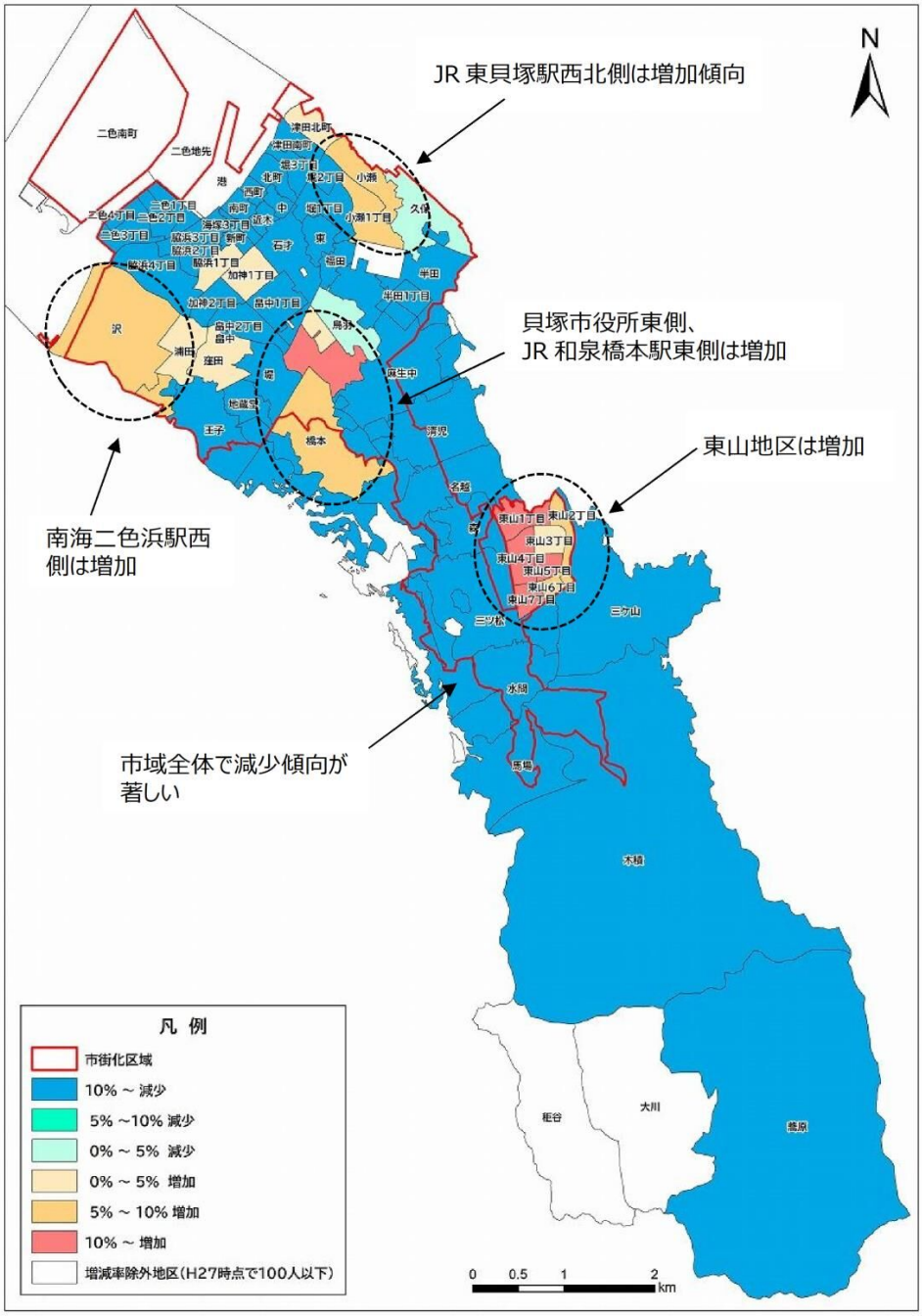
図. 公共交通の維持・充実が必要だと思う理由

(3) 新たな居住への対応

市全体では人口減少局面にありますが、貝塚駅周辺の外縁部や東山地区で増加がみられます。特に東山地区は、子育て世代を対象とした宅地開発が進んでおり、高齢化が進む本市において、若い世代を呼び込む貴重な地域となっています。

本市では、持続可能な都市の実現をめざして、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えのもと、公共交通を利用しやすいまちづくりを進めており、これらのまちづくりの動きと合わせ、地域公共交通の観点から、新たな居住促進への魅力ある地域づくりを推進していくことが必要となります。

⇒ 課題③ 新たな居住促進への魅力ある地域づくりを推進する地域公共交通ネットワークの確保



資料：国勢調査（小地域 町丁目）【貝塚市都市計画マスタープランより】
2015 年国勢調査（総務省）の小地域を用いています。

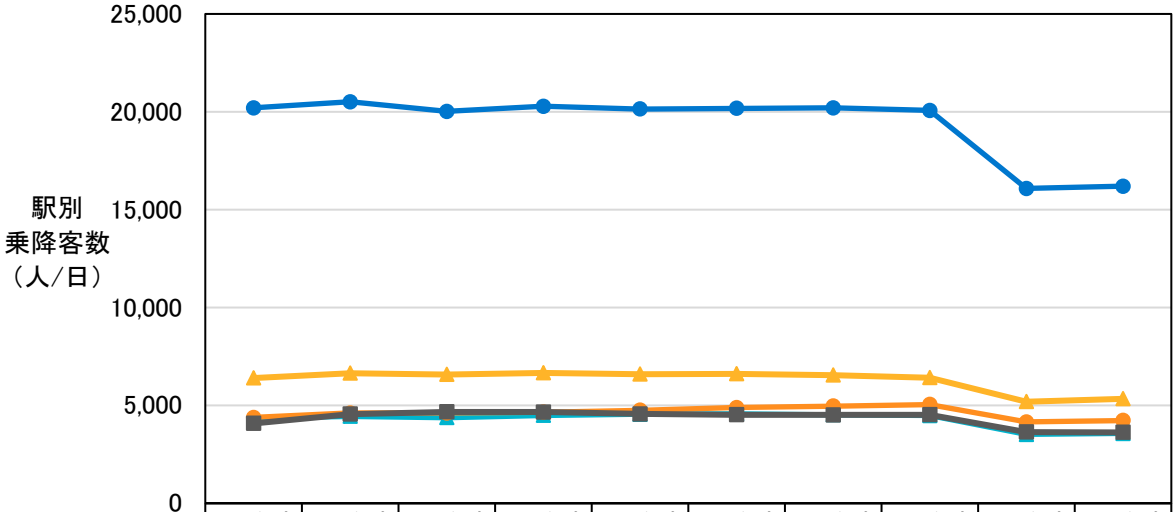
図. 地区別の人口推移（平成 27 年～令和 2 年）

(4) 地域公共交通の骨格軸の維持

コロナ禍による利用者の減少、バスやタクシー等の乗務員不足や燃料費の高騰にともない、公共交通サービスを維持するための事業者や自治体の負担は増大傾向にあります。取り巻く環境が厳しい中で、これまでどおり、運行サービスを維持することが困難になる可能性があります。

特に、本市で運行される水間鉄道については、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響もあり、利用者の減少が見られ、運行本数を削減するなど、厳しい経営環境が続いています。しかしながら、水間鉄道は本市の骨格軸としての重要な路線であることから、事業者による新たな広告主の獲得等の経営努力に加え、行政による財政的な支援、市民による積極的な利用促進など、地域全体で支えていくことが重要となります。

⇒ 課題④ 本市の骨格軸である水間鉄道を支える体制・仕組みづくり



	2012年度（H24）	2013年度（H25）	2014年度（H26）	2015年度（H27）	2016年度（H28）	2017年度（H29）	2018年度（H30）	2019年度（R1）	2020年度（R2）	2021年度（R3）
南海貝塚駅	20,210	20,515	20,028	20,290	20,146	20,181	20,205	20,079	16,088	16,206
南海二色浜駅	4,354	4,447	4,375	4,494	4,550	4,572	4,529	4,489	3,525	3,573
JR東貝塚駅	4,390	4,618	4,614	4,660	4,752	4,894	4,968	5,050	4,160	4,234
JR和泉橋本駅	6,404	6,652	6,584	6,666	6,600	6,618	6,554	6,424	5,194	5,340
水間鉄道貝塚駅	4,085	4,562	4,670	4,664	4,563	4,528	4,518	4,523	3,644	3,627

資料：大阪府統計年鑑

図. 市内の鉄道の乗降者数の推移（人/日）

表. 各鉄道の運行本数（令和 5 年（2023 年）8 月現在）

※（）内は貝塚市地域公共交通網形成計画策定時の調査データ（平成 29 年（2017 年）3 月）との比較

		平日(本/日)		土・休日
			ﾋﾟｰｸ時(本/時)	(本/日)
水間鉄道	水間観音方面	45 (-7)	3 (±0)	38 (-14)
	貝塚方面	45 (-7)	3 (±0)	38 (-14)

資料：水間鉄道

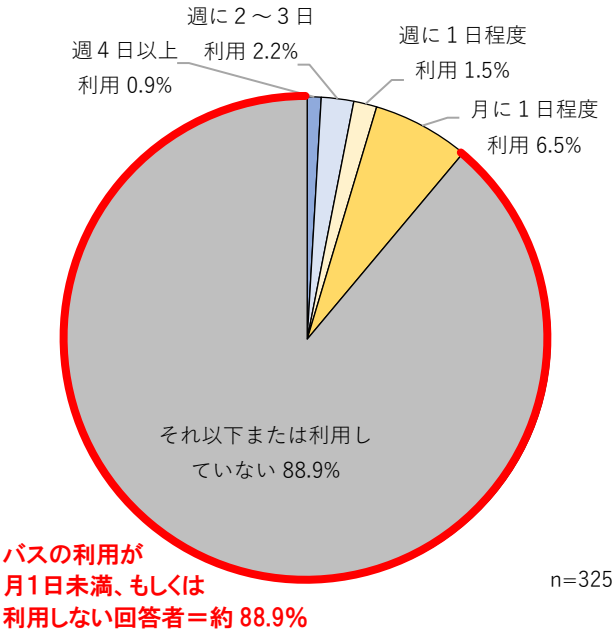
(5) 地域公共交通の連携強化

本市の地域公共交通は、南海線と JR 阪和線、水間鉄道の鉄道軸に加え、コスモスライナーとは～もに～ばす、一般のタクシー事業によって、面的なネットワークを形成しています。しかしながら、市民アンケートの結果等から、十分に利用されていない結果が見てとれます。

また、市民のニーズをみると、JR 阪和線、南海線、水間鉄道を繋ぐ交通手段の導入を期待する声が多く、連携が期待されています。

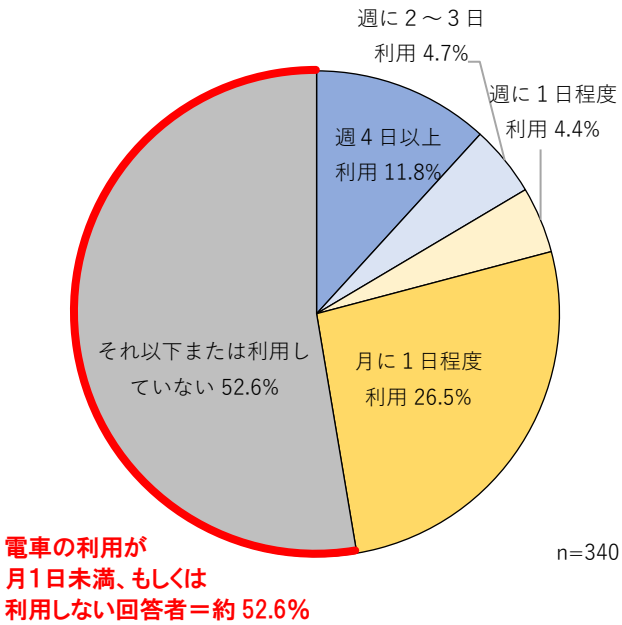
したがって、今後はそれぞれの地域公共交通を一体的に考え、全体としての地域公共交通による市内の移動利便性を高めることが重要になります。

⇒ 課題⑤ それぞれの地域公共交通の連携を叶えるネットワーク、サービスづくり



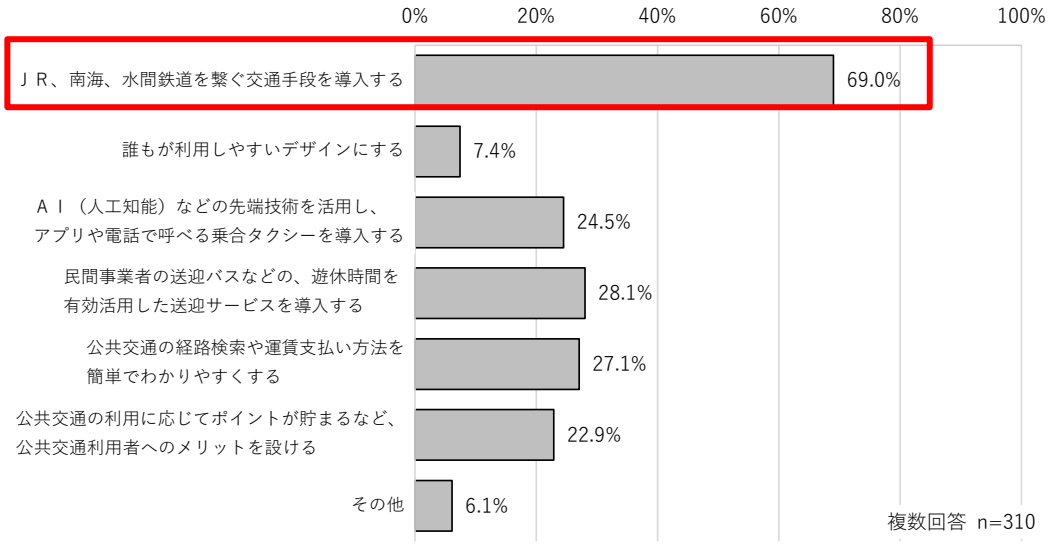
資料：令和４年（2022 年）度市民アンケート調査

図. バスの利用頻度



資料：令和４年（2022 年）度市民アンケート調査

図. 電車の利用頻度



資料：令和４年（2022 年）度市民アンケート調査

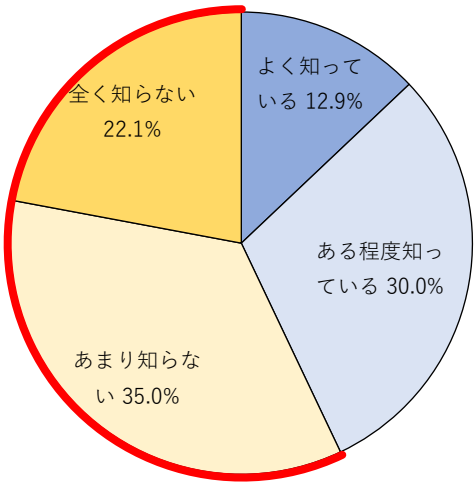
図. 移動環境の維持・充実に必要な取組み

(6) 地域公共交通に対する認知不足への対応

本市で運行されるバス（は～もに～ばす、コスモスライナー）の利用方法については、あまり知らない、全く知らない回答者を合わせると、約 57%を占めています。そのため、地域公共交通は、本市の移動において、快適かつ安全で、さらに健康増進や環境負荷の低減につながる等の良さを持つ手段でありながら、その貴重な資源が十分に活かされていない環境となっています。

したがって、市民に適切に理解してもらい、利用を促すためにも、課題①～⑤の解決と合わせて、地域公共交通に対する認知不足の解消が重要になっています。

⇒ 課題⑥ 利用促進に向けた地域公共交通に対する認知不足の解消



あまり知らない、全く知らない ：57.1%　　n=340

資料：令和４年（2022 年）度市民アンケート調査

図. バスの利用方法の認知状況

6. 計画策定に向けた基本方針

本計画については、上位・関連計画と連携を図りながら、また、平成 30 年（2018 年）に策定した本市の地域公共交通に関するマスタープランである「貝塚市地域公共交通網形成計画」からの取組みの継続性も踏まえつつ、基本理念や基本方針、基本目標を定めます。

6.1 基本理念

平成 30 年（2018 年）に、「貝塚市地域公共交通網形成計画」を策定以降、新型コロナウイルス感染症を契機としたライフスタイルの変化等を背景に、市内の鉄道・バスともに利用者の減少が顕著な傾向となっています。これにともない、実際に運行本数が減少するなどの影響も出ています。

令和４年（2022 年）に実施した市民アンケート調査では、自動車や自転車を利用できない人に必要であること、障害者や高齢者、妊産婦も利用しやすいことから、回答者の約 93%が「公共交通の維持・充実が必要だ」と考えています。しかしながら、鉄道、バス、タクシーともに、地域公共交通を取り巻く経営環境は年々厳しくなっており、持続可能なサービスとするためには、公共交通は社会全体にとって必要なインフラであるとの認識を共有しながら、みんなで支えることがますます重要になります。

また、本市では、令和５年（2023 年）３月に改定した「貝塚市都市計画マスタープラン」において将来都市構造の基本的な考え方の１つに「公共交通を中心とした中央都市軸等の交通ネットワークの形成」を掲げるとともに、同じく令和５年（2023 年）３月に策定した「貝塚市立地適正化計画」においては『コンパクト・プラス・ネットワーク』の都市づくりを進めるうえで「誰もが移動しやすい交通環境の維持・向上」を都市づくりの基本方針の１つとしており、地域公共交通がまちづくりの重要な役割を担うことになります。

したがって、平成 30 年（2018 年）に策定した「貝塚市地域公共交通網形成計画」の基本理念である『乗って 守ろう 公共交通』の考え方を一歩進めて、市民と事業者と行政が一体となり公共交通を育てていくために、新たな基本理念を策定いたします。

基本理念

みんなで支える 公共交通

公共交通の運行継続は、より一層の市民の利用と、公共交通をみんなで育てるという意識によって成立するものであることから、本計画の基本理念として定める。

6.2 基本方針

市内を運行する鉄道（南海線、JR 阪和線、水間鉄道）及びバス（コスモスライナー、は～もに～ばす）、タクシーは市民の重要な移動手段となっています。平成 30 年（2018 年）に策定した「貝塚市地域公共交通網形成計画」の基本方針でも示したとおり、まちづくりと連携しながら、移動しやすい公共交通を構築していくことを本計画でも基本方針の重要な要素と位置づけます。

そのうえで、将来的なネットワークや、地域公共交通の維持に向けた環境の構築を基本方針に位置づけ、計画の推進を図ることとします。

基本方針 1 人口減少・少子高齢社会の交通まちづくりの推進

高齢化が続く本市においては、自動車を自由に運転できなくなることで外出や社会参加が困難になる市民の増加が見込まれます。そのなかでも社会参加を促し外出機会を創出することは健康寿命の観点からも重要であり、その手段として地域公共交通の必要性は高まっていきます。そのため、人口減少局面においては、公共交通を中心に人口密度を維持していく考え方のもと、まちづくりと連携して地域公共交通の持続性を確保していくことをめざします。

そこで、令和 4 年（2022 年）に実施した市民アンケート調査で 9 割以上の市民が「ほとんど利用していない」と回答した既存バスサービスの現状を踏まえ、実際の市民ニーズに応じた利用しやすいネットワークの形成を図ります。その際には、都市計画マスタープラン及び立地適正化計画などの上位関連計画や、交通分野におけるデータ連携の高度化等、新しい知見や技術革新との融合を図りつつ、交通とまちづくりが一体となった取組み（交通まちづくり）を進めることとします。これにより、多様な市民の外出を支え、魅力ある住みよいまちづくりへの貢献をめざすこととします。

また、国の動きと合わせた制度、支援メニューの活用や、将来的には近隣市町との連携による市の負担軽減による持続可能なサービス体系の構築も図る必要があります。なお、安全・安心の視点、地域の交通事業者維持の観点から、公共交通の事業主体は地域の交通事業者とすることを基本として検討を進めます。

基本方針 2 二次交通を含めた利用しやすい公共交通の整備による利用促進

本市の地域公共交通は、南海線と JR 阪和線、水間鉄道の鉄道軸に加え、コスモスライナーとは～もに～ばす、一般のタクシー事業によって、面的なネットワークを形成しています。その中で、JR 阪和線、南海線、水間鉄道を繋ぐ交通手段の導入を期待する市民が多いことも踏まえ、鉄道同士の連携性を高めるとともに市民がよく利用する主要施設へのアクセス性の向上をめざし、二次交通も含めた公共交通の面的な整備を図ることとします。

また、水間鉄道については、本市の重要な骨格軸として、国や市からの補助も受けながら運行が継続されている状況です。市の財政状況も厳しさを増すことが予想される中、利用促進による収支改善を図りながら、国の新たな補助事業や制度の活用も見据えた持続可能なサービスの提供をめざします。

基本方針 3 地域公共交通を市民・交通事業者・行政が共に支える環境づくりの促進

今後の地域公共交通は、事業者や行政の努力だけで提供され続けることが難しい環境になっていくことから、「公共交通は社会全体にとって必要なインフラである」との認識をみんなで共有することが大事となります。

そのなかで、基本理念のとおり、「みんなで支える」との考え方のもと、事業者はコスト縮減しつつ、よりよいサービスを提供していくこと、市民は公共交通を積極的に利用するとともに、公共交通を支えるという当事者意識を持つこと、行政は公共交通を維持していくうえで、運賃収入や広告収入で賄えない不足部分に対して支援を行うことを、それぞれの役割とし、利用促進策や地域との対話を進め、地域公共交通を市民・交通事業者・行政が共に支える環境づくりを進めます。

6.3 基本目標

基本方針に基づき、将来的な交通体系や施策を定めるための基本目標を以下に定めます。

基本目標 1 市民の多様なニーズに対応した利用しやすい地域公共交通サービスの提供

本市の地域公共交通は、南海線と JR 阪和線、水間鉄道の鉄道軸に加え、コスモスライナー、は～もに～ばすおよびタクシーによって面的なネットワークを形成し、市民の移動を支えてきました。一方で、令和 4 年（2022 年）に実施した市民アンケート調査では、9 割以上の市民がほとんどバスを利用していないと回答しており、また、は～もに～ばすの利用者から「帰りは遠回りになるため使いにくい」等の意見が寄せられています。

そのため、基本方針 1 で示したとおり、「人口減少・少子高齢社会の交通まちづくりの推進」を図るため、既存の運行サービスの見直しによって、「市民の多様なニーズに対応した利用しやすい地域公共交通サービスの提供」を進めることを目標とします。

表 ＜基本目標 1＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標	基準値 令和 4 年（2022 年）度	目標値 令和 10 年（2028 年）度	備考
高齢者（65 歳以上）の通院目的で公共交通が利用される割合	23.0%※1	32.4%※2	

※1 令和 4 年（2022 年）度 市民アンケート調査で 65 歳以上の通院目的の外出手段（鉄道、バス、タクシーのいずれかを回答）

※2 令和 4 年（2022 年）度 市民アンケート調査で 65 歳以上の通院目的の外出手段で公共交通（鉄道、バス、タクシー）を挙げなかった人のうち、外出手段で自動車（家族等の送迎）を挙げた人の半数が公共交通を利用したと仮定した数値

基本目標 2 公共交通の利用拡大

交通は、何らかの目的を持った移動により発生するものであり、まちづくりとの連携は不可欠です。そのため、基本目標 1 に示した「市民の多様なニーズに対応した利用しやすい地域公共交通サービスの提供」と合わせて、まちづくりとの連携を前提とした取組みを進めることで、鉄道やバスそれぞれ個別ではなく、地域公共交通ネットワーク全体での「公共交通の利用拡大」を進めることを目標とします。

表 ＜基本目標 2＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標	基準値 令和 4 年（2022 年）度	目標値 令和 10 年（2028 年）度	備考
公共交通の利用者数※1の人口に占める比率	51.4%※2	61.3%※3	

※1 各対象年次の鉄道、バス、タクシー等の利用者数

※2 令和4年（2022 年）度の鉄道、バス、タクシー等の利用者数【A】を、国勢調査実施年の令和２年（2020 年）の本市の人口と国立社会保障・人口問題研究所　推計値（令和5年（2023 年））における令和7年（2025 年）の本市の人口予測から令和 4 年（2022 年）の国勢調査ベースの人口を推計【B】し、割って算出（基準値 ＝ 【A】÷【B】）

※3 新型コロナ感染症による影響を考慮して、令和元年（2019 年）度の鉄道、バス、タクシー等の利用者数【C】を、国立社会保障・人口問題研究所　推計値（令和5年（2023 年））における令和7年（2025 年）と令和 12 年（2030 年）の本市の人口予測から令和 10 年（2028 年）の人口を推計【D】し、割って算出（目標値 ＝ 【C】÷【D】）

基本目標 3 観光資源を活用した公共交通の利用促進

本市では、市内各所に観光施設が点在していますが、現状では自動車等での来訪者が多く、これらの観光施設を地域公共交通の利用促進に活かしきれていない傾向にあります。

「市民の多様なニーズに対応した利用しやすい地域公共交通サービスの提供」を進めることと合わせて、「観光資源を活用した公共交通の利用促進」を目標とします。

表 ＜基本目標 3＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標	基準値 令和４年（2022 年）度	目標値 令和 10 年（2028 年）度	備考
水鉄水間観音駅の定期利用を除く１日平均乗降者数	422 人/日※1	501 人/日※2	

※1 水間鉄道提供資料より 令和 4 年（2022 年）度の水鉄水間観音駅の乗降者数の総数から定期利用を除いた利用者数
※2 水間鉄道提供資料より コロナ禍以前である令和元年（2019 年）度の水鉄水間観音駅の乗降者数の総数から定期利用を除いた利用者数

基本目標 4 水間鉄道の利用促進

水間鉄道については、国や市からの補助も受けながら運行が継続されている状況です。しかしながら、市の財政状況も厳しさを増す中、これまでどおり維持していくための課題は多くなっています。

基本方針２でも示した「二次交通を含めた利用しやすい公共交通の整備による利用促進」の観点からも、水間鉄道の維持は不可欠であることから、収支改善によるサービスの維持につながる「水間鉄道の利用促進」を目標とします。

表 ＜基本目標 4＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標	基準値 令和４年（2022 年）度	目標値 令和 10 年（2028 年）度	備考
水間鉄道の利用者数	1,693 千人／年※1	1,835 千人／年※2	

※1 水間鉄道提供資料より 令和 4 年（2022 年）度の水間鉄道利用者数
※2 水間鉄道提供資料よりコロナ禍以前である令和元年（2019 年）度の水間鉄道利用者数

基本目標 5 障害者や高齢者を含む多様な住民意向を反映した公共交通の構築

地域公共交通については、自動車を運転できない市民にとって、日常生活に欠かせない移動手段となります。自動車を運転できない市民にも、障害者、高齢者、妊産婦、学生・生徒等、多様な主体が存在しており、そのニーズは一律ではありません。また、それぞれを取り巻く環境やその変化により、必要な移動手段や乗り方は変わっていきます。

本市では、これらの細かなニーズに対し、真摯に向き合い、実際に利用され、満足度の高い「障害者や高齢者を含む多様な住民意向を反映した公共交通の構築」を目標とします。

表 ＜基本目標 5＞に対応する評価指標ならびに目標値

評価指標	基準値 令和４年（2022 年）度	目標値 令和 10 年（2028 年）度	備考
バス等、見直し後のサービス（鉄道・タクシーを除く）の利用頻度	11.1%※1	13.2%※3	
バス等、見直し後のサービス（鉄道・タクシーを除く）に対する満足度	17.9%※2	21.4%※4	

※1 令和４年（2022 年）度 市民アンケート調査でバスを月１日以上利用する人の割合
※2 令和４年（2022 年）度 市民アンケート調査でバスに「満足」「やや満足」の合計
※3 令和４年（2022 年）度 市民アンケート調査でバスを月１回未満、または利用していない人のうち、バスを利用しない理由に「バス停が近くにない」のみ挙げた人が、よりきめ細やかなサービスの導入により利用に転じたと仮定した数値
※4 令和 4 年（2022 年）度 市民アンケート調査でバスに「やや不満」「不満」とした人のうち、不満と感じる理由に「バス停が遠くて利用しにくい」のみを挙げた人が、よりきめ細やかなサービスの導入により「満足」「やや満足」に転じたと仮定した数値

6.4 将来都市交通体系の基本的な考え方

6.4.1 将来都市交通体系の骨格軸について

本市における将来都市交通体系を考えるうえでは、市域の南北を横断し、大阪市や堺市、泉州地域等との広域な移動を担う南海線、JR 阪和線とともに、将来都市構造において公共交通を中心とした中央都市軸の形成を担う水間鉄道を骨格軸に位置付けます。

参考：主な上位・関連計画における水間鉄道の位置付け

主な上位・関連計画	地域公共交通に関わるまちづくりの方向性
① 貝塚市第５次総合計画	・公共交通の活性化のため、水間鉄道を基軸とした公共交通網を形成する。
② 貝塚市都市計画マスタープラン ③ 貝塚市立地適正化計画	・公共交通の基軸であり、本市の歴史的資源や観光資源である水間鉄道の安全輸送を確保するため、事業者が実施する老朽化した鉄道施設や設備の更新に対し、引き続き支援を実施する。 ・公共交通を中心とした中央都市軸等の交通ネットワークを形成する。「中央都市軸」は、水間鉄道と貝塚中央線とし、北西から南東に細長く形成される都市内を縦断するネットワークの充実をめざす。

6.4.2 ネットワークの考え方

骨格軸を補完する地域公共交通ネットワークについては、バス路線等を二次交通（補完軸）とします。

具体的には、駅間や主要な施設間を短距離で結ぶ「定時定路線バス」のほか、「デマンド交通」、自宅から乗降場所まで移動が困難な方向けの移動サービスである「ドア to ドア型のサービス」、これら３つの組み合わせによって、障害者や交通弱者の方々も含めた多くの市民の利便性向上を図ります。

なお、見直しの方向性については、市民アンケートから得られた市民の意向も踏まえつつ、JR、南海、水間鉄道を繋ぐ交通手段の導入や、「貝塚市スマートシティ基本構想」で示されたみんなにやさしく、便利に移動できるまちをめざした面的な公共交通ネットワークの構築や山手エリアや二色の浜公園、せんごくの杜等への移動手段の充実を図ります。

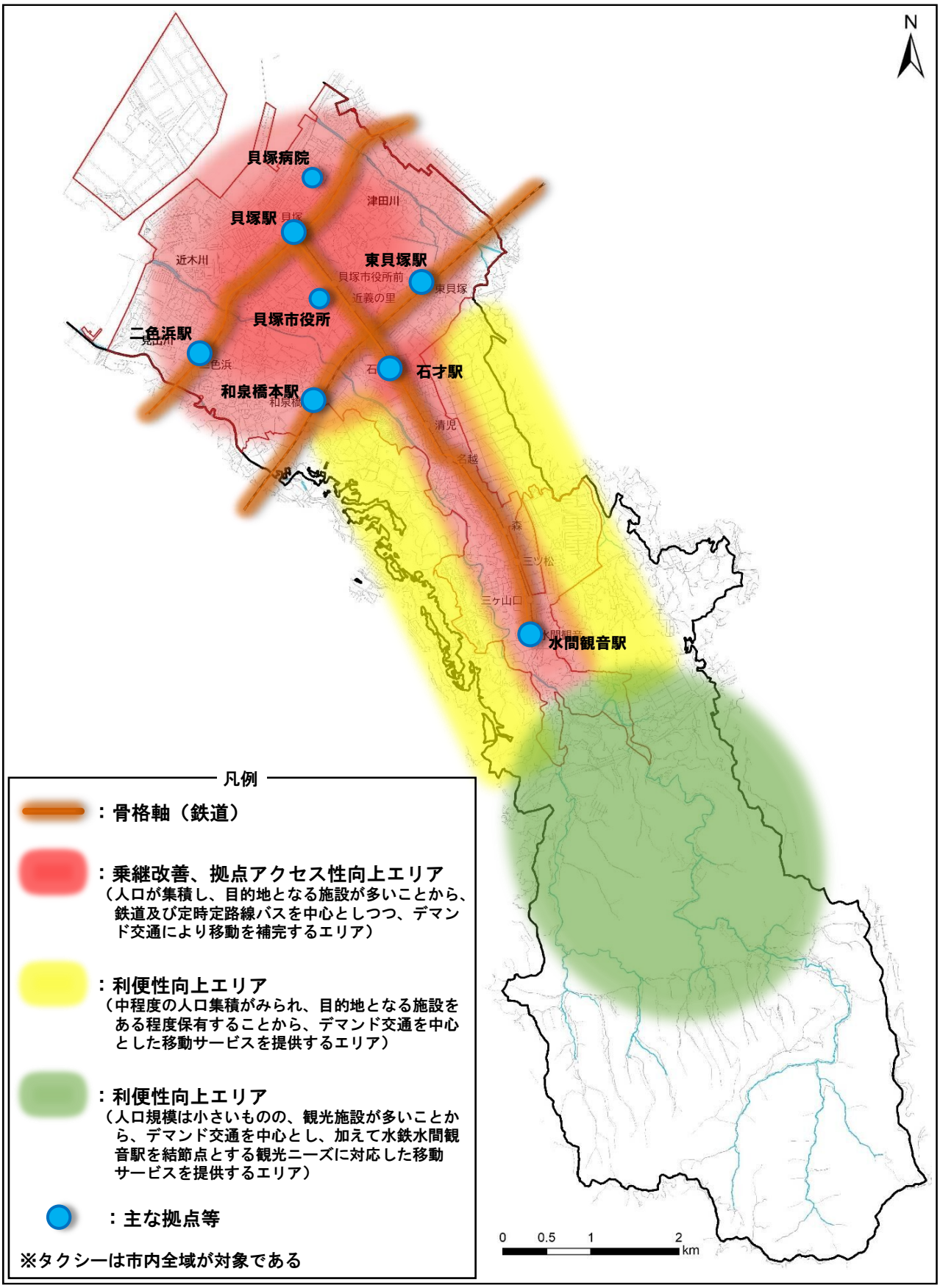
また、今後の都市行政を考えるうえでは、近隣自治体との施設の相互利用による生活圏域全体における利便性向上が課題とされている※ことも踏まえ、地域公共交通ネットワークの見直しにあたっても、市域にとらわれず、市民生活に必要な都市拠点へのアクセスを念頭に検討を進めます。

※ 貝塚市立地適正化計画より

6.4.3 将来ネットワーク

本市でめざす地域公共交通の将来ネットワークを以下に示します。

将来の公共交通ネットワーク（面的なイメージ）



7. 推進する施策・事業

これまでに示した基本理念、基本方針や基本目標に基づき、既存の地域公共交通網形成計画との連続性も考慮した施策・事業を以下に示します。

表. 基本目標１に基づいた施策・事業

基本目標	施策・事業		網形成計画との連続性	概要
基本目標１ 市民の多様なニーズに対応した利用しやすい地域公共交通サービスの提供	Ⅰ-1 運行内容の見直し	・市民がよく利用する主要施設への公共交通の利用促進	継続	**（実施目的）** ・鉄道駅からの二次交通であるバスについて、効率的でわかりやすいルートとなるよう見直しを行い、市内の鉄道駅と市役所や市立貝塚病院などの市民がよく利用する主要施設を結ぶルートの運行により、障害者や高齢者等の移動の利便性を高め、外出機会を増やしていく。 **（実施内容）** ・市立貝塚病院と JR 東貝塚駅を結び、貝塚駅、貝塚市役所を経由するルートでバスの実証運行を実施。 ・地域住民のニーズに合わせた住民の生活圏単位での公共交通サービスについても今後検討。
		・利用者と供給者の双方にとって効率的・効果的な運行サービスへの転換	新規	**（実施目的）** ・今後の高齢化、交通弱者の増加に伴う移動ニーズの多様化を見据え、利用者と供給者の双方にとって、より効率的な運行サービスの提供により、障害者や高齢者等の移動の利便性を高め、外出機会を増やしていく。 **（実施内容）** ・ＡＩを活用したデマンド交通の導入に向けた実証運行を実施（は～もに～ばす黄バス運行エリア）。
		・地域の多様な輸送資源の活用	新規	**（実施目的）** ・公共交通ネットワークを補完する移動手段として、民間事業者が所有する送迎バス等を活用することにより、移動の利便性を高める。 **（実施内容）** ・令和４年度のアンケート結果を踏まえて、実現可能性を引き続き検証。
	Ⅰ-2 輸送サービスの改善	・日常的に使いやすい料金設定	継続	**（実施目的）** ・障害者の利用負担を軽減し、公共交通の利用促進を図る。 **（実施内容）** ・障害者の利用負担を軽減する運賃制度を継続するとともに、乗り継ぎ割引制度の導入を検討。
		・停留所の環境改善	継続	**（実施目的）** ・既存バス停留所の整備を進めるとともに、主要施設等へのデマンド交通の乗降ポイント設置を検討し、公共交通利用者の安全性・快適性向上を図る。 **（実施内容）** ・新たに整備予定である駅前広場において、バス停留所の上屋及びベンチの設置（南海二色浜駅等）。 ・雨風をしのぐことが可能な施設へデマンド交通の乗降ポイントを設置。

表. 基本目標 2, 3 に基づいた施策・事業

基本目標	施策・事業	網形成計画との連続性	概要
基本目標２ 公共交通の利用拡大	Ⅱ-1 交通結節点の整備	継続	**（実施目的）** ・鉄道と他の交通機関との乗継ぎ改善を行い、利用者が安全に利用できるように、交通結節点（駅前広場等）を整備する。 **（実施内容）** ・JR 東貝塚駅に引き続き、南海二色浜駅を交通結節点（駅前広場等）として整備することで、移動等円滑化を図る。 ・JR 和泉橋本駅の駅前広場整備について検討。
	Ⅱ-2 鉄道・バス等の利用案内の提供	継続	**（実施目的）** ・鉄道・バス等の利用者に対して、分かりやすい案内情報を提供することで、公共交通の利便性を高めて、利用者の増加を図る。 **（実施内容）** ・公共交通の利用方法や乗継ぎ案内、主要施設への情報案内などをさまざまな媒体で提供。 ※ JR 東貝塚駅の新たな駅前広場等、市内の駅や主要施設で鉄道・バス等の利用案内の掲示 ※ デマンド交通導入に向けた実証運行にあたり利用方法等についての説明会を開催 ※ 「広報かいづか」への継続的な掲載 ※ ウェブサイト、各種 SNS による情報案内の提供 ※ 公共交通マップの更新 ※ 公共交通の乗り方についての説明会を開催
	Ⅱ-３　市内の施設と連携した公共交通の利用促進	新規	**（実施目的）** ・公共交通を使うことで、利用者がメリットを感じることができる仕組みを作る。また、市内での立ち寄りを促進することで、地域の活性化につなげる。 **（実施内容）** ・つげさんポイント（地域ポイント）制度の検討とあわせ具体的な利用促進施策を検討。 ・公共交通を利用することで特典を受けることができる施設の拡大を検討。
基本目標３ 観光資源を活用した公共交通の利用促進	Ⅲ-1 観光資源を活用した公共交通の利用促進	継続	**（実施目的）** ・市内に多く点在する観光施設への来訪者に向けて、水間鉄道やその他公共交通の利用促進を図る。 **（実施内容）** ・観光施設へのアクセスや利用案内などを整備。 ※ 市内の駅に加えて南海線及び JR 阪和線の主要駅（難波駅、天王寺駅、関西空港駅など）や、新たに整備される駅前広場において、観光施設の情報案内の実施方法について検討 ※ 「広報かいづか」への継続的な掲載 ※ 観光施設でのイベント実施に向けた企画
	Ⅲ-２　公民連携によるレンタサイクル事業の促進	新規	**（実施目的）** ・観光客の市内周遊の利便性を向上させることで、公共交通の利用促進を図る。 **（実施内容）** ・市内主要駅周辺および宿泊施設にてレンタサイクル事業を促進。

表. 基本目標 4, 5 に基づいた施策・事業

<table>
<tr><th>基本目標</th><th colspan="2">施策・事業</th><th>網形成計画との連続性</th><th>概要</th></tr>
<tr><td rowspan="5">基本目標４
水間鉄道の利用促進</td><td rowspan="4">Ⅳ-1 他の移動手段との乗継ぎ改善</td><td>・水間鉄道と南海線の乗継ぎ改善</td><td>継続</td><td>（実施目的）
・せんごくの杜などの沿線地域と市外の間を移動する利用者の拡大を図る。
（実施内容）
・南海線のダイヤ改正に合わせて、乗継ぎに適したダイヤの可能性を検討。</td></tr>
<tr><td>・水間鉄道と JR 阪和線の乗継ぎ改善</td><td>新規</td><td>（実施目的）
・水間鉄道を経由した JR 阪和線の利用を可能とするバスルートの運行により、市内と市外（JR 阪和線沿線）の間を移動する利用者の拡大を図る。
（実施内容）
・水鉄石才駅と JR 東貝塚駅を結ぶバスの実証運行を実施。</td></tr>
<tr><td>・水間鉄道と二次交通との乗継ぎ改善</td><td>継続</td><td>（実施目的）
・水間鉄道各駅から各地域への移動を円滑にし、水間鉄道と二次交通との乗継ぎ利用を促進する。
（実施内容）
・デマンド交通の導入に向けた実証運行において、実証運行区域内の水間鉄道各駅に乗降ポイントを設置。</td></tr>
<tr><td>・駅周辺の駐輪場整備</td><td>継続</td><td>（実施目的）
・駅周辺での駐輪場整備により、駅の利便性を高めて水間鉄道利用者の拡大を図る。
（実施内容）
・駐輪場整備の必要性と実現性を考慮したうえで整備を進める（水鉄名越駅等）。</td></tr>
<tr><td colspan="2">Ⅳ-2 水間鉄道の存続と発展</td><td>継続</td><td>（実施目的）
・継続的なサービス改善策の実施とともに、市の職員や沿線の学校等施設の関係者による鉄道利用や、市民のマイレール意識の醸成により、利用促進を図る。
（実施内容）
・すいてつ沿線魅力はっしん委員会との連携。
・学校等の沿線施設の関係者を対象とした鉄道利用の促進
・モビリティマネジメント等の実施
・デジタルアートフェス等、沿線でのイベント実施の検討
・市役所等でのイベント開催時に、は～もに～ばすや水間鉄道の無料乗車券配布を検討
・マイレール意識を醸成するための施策の継続実施
（電車運転体験、春休み・夏休みこども無料パス、オリジナルヘッドマーク装着、電車イベントの企画開催、グッズ販売）</td></tr>
<tr><td>基本目標５
障害者や高齢者を含む多様な住民意向を反映した公共交通の構築</td><td colspan="2">・障害者や高齢者へのヒアリングや地域住民のワークショップなどの意見交換会を定期的に実施</td><td>継続</td><td>（実施目的）
・公共交通の輸送内容に対して、障害者や高齢者へのヒアリングや地域住民のワークショップを定期的に実施することで、利便性向上に反映させていく。
（実施内容）
・障害者や高齢者へ定期的にヒアリングを行うことにより意見を収集。
・地域住民のワークショップの中で意見を収集。
・様々な機会を通じて収集した意見を元に利便性向上策を実施し、公共交通の利用改善を図る。</td></tr>
</table>

＜施策メニューの実施主体欄の記載について＞

実施主体欄の記載	具体的な役割
実施	・計画策定や関係者協議等含め、施策の実施主体となる
補助	・施策の実施主体に対し、金銭的な補助を行う
支援	・施策の実施主体に対し、実施計画策定等に関する支援を行う
協議	・施策の実施にあたり、関係者間での協議に参画する
連携	・施策の実施にあたり、施策の効果が十分に発揮されるよう施策の実施主体と連携し協力を行う
利用・理解	・実施される施策に対しその目的等を理解し、施策により提供されるサービスを利用することにより地域公共交通を支える
参加	・公共交通サービスを提供する施策以外の施策について、ヒアリングやワークショップ等に参加する

7.1 基本目標１に対応する施策メニュー

Ⅰ-1 運行内容の見直し

Ⅰ-1-1 市民がよく利用する主要施設への公共交通の利用促進

○ 実施目的

・鉄道駅からの二次交通であるバスについて、効率的でわかりやすいルートとなるよう見直しを行い、市内の鉄道駅と市役所や市立貝塚病院などの市民がよく利用する主要施設を結ぶルートの運行により、障害者や高齢者等の移動の利便性を高め、外出機会を増やしていく。

○ 実施内容

・市立貝塚病院と JR 東貝塚駅を結び、貝塚駅、貝塚市役所を経由するルートでバスの実証運行を実施。

・地域住民のニーズに合わせた住民の生活圏単位での公共交通サービスについても今後検討。

○ 具体的な取組み

・南海貝塚駅、JR 東貝塚駅と、市内の主要施設である市役所、市立貝塚病院を短距離で往復するルートを設定する。

【運行計画(案)】

＜運行区間＞

市立貝塚病院～南海貝塚駅～貝塚市役所～JR 東貝塚駅

※ 実証運行にあたっては、本格運行の実施条件となる具体的な目標値を設定したうえで実施する。

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施				実施		利用・理解	

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
運行計画策定・関係者協議	実証運行実施	※随時、利用状況を把握し、必要により内容の見直しを実施			

Ⅰ-1-2 利用者と供給者の双方にとって効率的・効果的な運行サービスへの転換

○ 実施目的

・今後の高齢化、交通弱者の増加に伴う移動ニーズの多様化を見据え、利用者と供給者の双方にとって、より効率的な運行サービスの提供により、障害者や高齢者等の移動の利便性を高め、外出機会を増やしていく。

○ 実施内容

・AI を活用したデマンド交通の導入に向けた実証運行を実施（は～もに～ばす黄バス運行エリア）。

○ 具体的な取組み

・現状のは～もに～ばすよりも乗降可能な場所が多く、乗車までの待ち時間の短縮も見込むことが可能なデマンド交通の導入に向け、は～もに～ばす黄バス運行エリアにおいて実証運行を実施する。
※他地域においても順次実証運行を計画し、実施する。

・デマンド交通の実証運行結果や、現在実施している移動支援の施策なども勘案し、駅や停留所まで移動が困難な方にも利用しやすい移送サービスについて検討する。

資料：トヨタ自動車株式会社ウェブサイト

図　ジャパンタクシー

図　実証運行実施エリア
（は～もに～ばす黄バス運行エリア）

※実証運行にあたっては、本格運行の実施条件となる具体的な目標値を設定したうえで実施する。

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他 デマンド交通ドア to ドア事業者
実施		補助		連携	連携	利用・理解	実施

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
運行計画策定・関係者協議	実証運行実施	※随時、利用状況を把握し、必要により内容の見直しを実施			

Ⅰ-1-3 地域の多様な輸送資源の活用

○ 実施目的

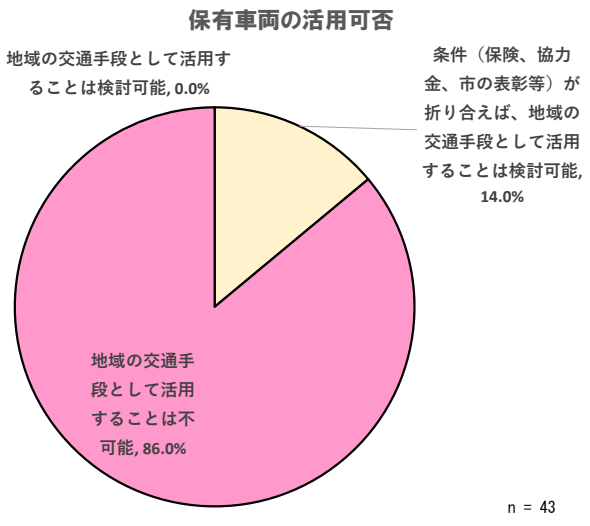
・公共交通ネットワークを補完する移動手段として、民間事業者が所有する送迎バス等を活用することにより、移動の利便性を高める。

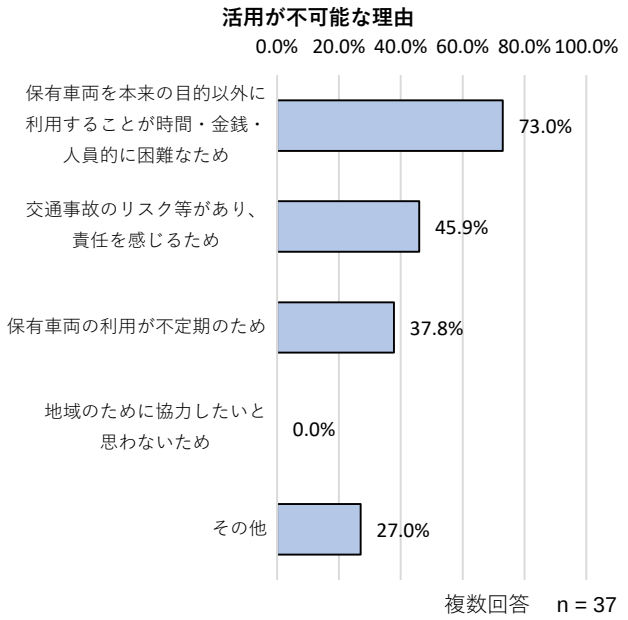
○ 実施内容

・令和４年度アンケート結果を踏まえて、実現可能性を引き続き検証。

○ 具体的な取組み

・民間企業が従業員または顧客や利用者を対象にした送迎などの輸送サービスを提供するために保有している車両を、公共交通を補完する移動手段として活用できるのか可能性を探る。





資料：令和４年度企業アンケート調査

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他民間企業
協議・支援						利用・理解	実施

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
関係者協議					
					→

Ⅰ-2 輸送サービスの改善

Ⅰ-2-1 日常的に使いやすい料金設定

○ 実施目的

・障害者の利用負担を軽減し、公共交通の利用促進を図る。

○ 実施内容

・障害者の利用負担を軽減する運賃制度を継続するとともに、乗り継ぎ割引制度の導入を検討。

○ 具体的な取組み

・現在運行するは～もに～ばすは障害者手帳の提示で障害者手帳所持者と種別・等級により介護者１名まで無料となる。運行体系見直し後も引き続き障害者の料金負担を軽減する料金体系や運賃制度とし、障害者の移動に関する料金負担を軽減する。

表　現行の障害者割引制度（一例）

	水間鉄道	は～もに～ばす
対象者	身体障害者手帳、療育手帳所持者ご本人および介護者１名。 ※ただし、本人と介護者一緒の購入・利用が条件。	①身体障害者手帳のうち、旅客鉄道株式会社旅客運賃割引の種別が第１種又は、療育手帳の判定がＡ又はB1 の場合。 ②上記以外の（身体・療育・精神）手帳を所持する場合。
内容	普通乗車券、回数乗車券、定期乗車券が５割引 ※定期乗車券の５割引は大人のみ	①障害者手帳所持者と介護者１名まで無料 ②障害者手帳所持者のみが無料

※このほか、鉄道運賃、路線バス運賃の割引制度あり

資料：水間鉄道ウェブサイト、貝塚市ウェブサイト

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他 デマンド交通 ドア to ドア 事業者
補助	補助	補助	実施	実施		利用・理解	実施

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
関係者協議					

Ⅰ-2-2 停留所の環境改善

○ 実施目的

・既存バス停留所の整備を進めるとともに、主要施設等へのデマンド交通の乗降ポイント設置を検討し、公共交通利用者の安全性・快適性向上を図る。

○ 実施内容

・新たに整備予定である駅前広場において、バス停留所の上屋及びベンチの設置（南海二色浜駅等）。
・雨風をしのぐことが可能な施設へデマンド交通の乗降ポイントを設置。

○ 具体的な取組み

・新たに整備する南海二色浜駅前広場に屋根およびベンチを併設したバス停留所を整備する。
・デマンド交通実証運行の際の乗降ポイントは、雨風がしのげる施設（スーパー、ホームセンター等）への設置を検討する。

図　（参考）JR 東貝塚駅前広場

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他 デマンド交通事業者・民間施設
実施・連携		補助	連携	実施		利用・理解	連携

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
南海二色浜駅 駅前広場整備 →					

7.2 基本目標２に対応する施策メニュー

Ⅱ-1 交通結節点の整備

Ⅱ-1 交通結節点の整備

○ 実施目的

・鉄道と他の交通機関との乗継ぎ改善を行い、利用者が安全に利用できるように、交通結節点（駅前広場等）を整備する。

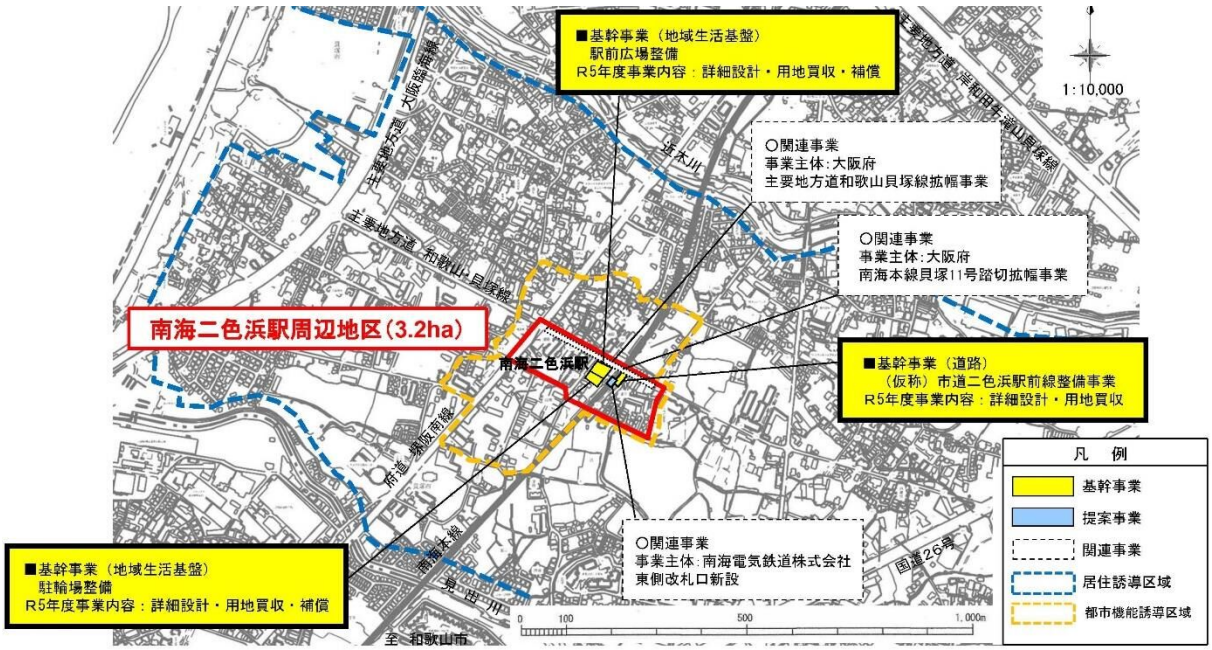
○ 実施内容

・JR 東貝塚駅に引き続き、南海二色浜駅を交通結節点（駅前広場等）として整備することで、移動等円滑化を図る。

・JR 和泉橋本駅の駅前広場整備について検討をすすめる。

○ 具体的な取組み

・南海二色浜駅周辺地区で実施する都市再生整備計画における基幹事業である駅前広場整備を実施し、鉄道とバス等の乗継ぎ利便性の向上を図る。



資料：都市再生整備計画　南海二色浜駅周辺地区

図　南海二色浜駅周辺地区　整備方針概要図

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施	関連事業実施	補助	連携	連携	連携	利用・理解	

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
南海二色浜駅 駅前広場整備 →					

Ⅱ-2 鉄道・バス等の利用案内の提供

Ⅱ-2 鉄道・バス等の利用案内の提供

○ 実施目的

・鉄道・バス等の利用者に対して、分かりやすい案内情報を提供することで、公共交通の利便性を高めて、利用者の増加を図る。

○ 実施内容

・公共交通の利用方法や乗継ぎ案内、主要施設への情報案内などをさまざまな媒体で提供。

○ 具体的な取組み

・JR 東貝塚駅の新たな駅前広場等、市内の駅や主要施設で鉄道・バス等の利用案内の掲示。
・デマンド交通導入に向けた実証運行にあたり利用方法等についての説明会を開催。
・「広報かいづか」への継続的な掲載。
・ウェブサイト、各種 SNS による情報案内の提供。
・公共交通マップの更新。
・公共交通の乗り方についての説明会を開催。

資料：貝塚市公共交通マップ 2020

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他 デマンド交通事業者
実施・連携			実施・連携	実施・連携		利用・理解	実施・連携

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
デマンド交通の実証運行開始や新たな駅前広場の供用開始のタイミング等で、継続的に連携しながら実施 →					

Ⅱ-3 市内の施設と連携した公共交通の利用促進

Ⅱ-3 市内の施設と連携した公共交通の利用促進

○ 実施目的

・公共交通を使うことで、利用者がメリットを感じることができる仕組みを作る。また、市内での立ち寄りを促進することで、地域の活性化につなげる。

○ 実施内容

・つげさんポイント（地域ポイント）制度の検討とあわせ具体的な利用促進施策を検討。
・公共交通を利用することで特典を受けることができる施設の拡大を検討。

○ 具体的な取組み

・「貝塚市スマートシティ基本構想」で検討するつげさんポイント（地域ポイント）制度と連携し、公共交通の利用促進につながる施策の検討を行う。
・公共交通を利用することで特典を受けることができる施設の拡大に向けて沿線の施設と協議を行う。

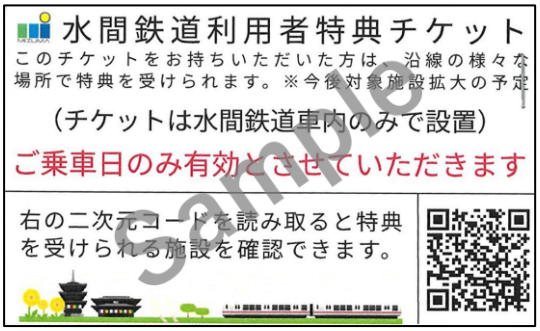
公共交通利用の特典の例：

【水間鉄道利用者特典チケット特典内容】

※2023年9月1日現在

○施設名　：美笹のゆ
　特典内容：入浴料金割引

○施設名　：金胡麻木うどん本店
　特典内容：おにぎり（１個）サービス



○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他 水鉄沿線施設
実施・連携			実施・連携	実施・連携		利用・理解	実施・連携

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
継続的に関係者間で協議・連携しながら実施					

7.3 基本目標３に対応する施策メニュー

Ⅲ-1 観光資源を活用した公共交通の利用促進

Ⅲ-1 観光資源を活用した公共交通の利用促進

○ 実施目的

・市内に多く点在する観光施設への来訪者に向けて、水間鉄道やその他公共交通の利用促進を図る。

○ 実施内容

・観光施設へのアクセスや利用案内などを整備。

○ 具体的な取組み

・市内の駅に加えて南海線及び JR 阪和線の主要駅（難波駅、天王寺駅、関西空港駅など）や、新たに整備される駅前広場において、観光施設の情報案内の実施方法について検討。

・「広報かいづか」への継続的な掲載。

・観光施設でのイベント実施に向けた企画。

資料：貝塚観光パンフレット

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他観光施設等
実施・連携			実施・連携			利用・理解	実施・連携

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
継続的に関係者間で連携しながら実施 →					

Ⅲ-2 公民連携によるレンタサイクル事業の促進

Ⅲ-2 公民連携によるレンタサイクル事業の促進

○ 実施目的

・観光客の市内周遊の利便性を向上させることで、公共交通の利用促進を図る。

○ 実施内容

・市内主要駅周辺および宿泊施設にてレンタサイクル事業を促進。

○ 具体的な取組み

・貝塚市観光振興ビジョンの戦略３※1 に基づくリーディングプロジェクト※2に示した「公民連携で紡ぐ「拠点間ネットワーク」に基づき、以下の取組みを推進する。

- 市内の観光周遊の利便性向上にも資するよう、市内の交通環境の整備を進めていく。
- 南海二色浜駅及び、水間鉄道水間観音駅に、レンタサイクルを設置し、観光周遊の手段の一翼を担うことをめざす。
- 南海二色浜駅については、府営二色の浜公園までの府道沿いのにぎわい創出に向けた取組を検討する。
- 水間観音駅については、旧水間街道沿いと水間寺駐車場横に観光拠点となりうる休憩や交流ができる施設を設置したところであり、今後、これら施設を起点とした周辺の空き家や空き店舗への出店誘致や、水間寺門前町の修景整備の検討を進めていく。

※１　観光振興に必要不可欠な環境整備に向け、公民連携で取組む「インフラ戦略」
※2　リーディングプロジェクト…事業全体を進める上で核となり、先導的な役割を果たす事業を指す。

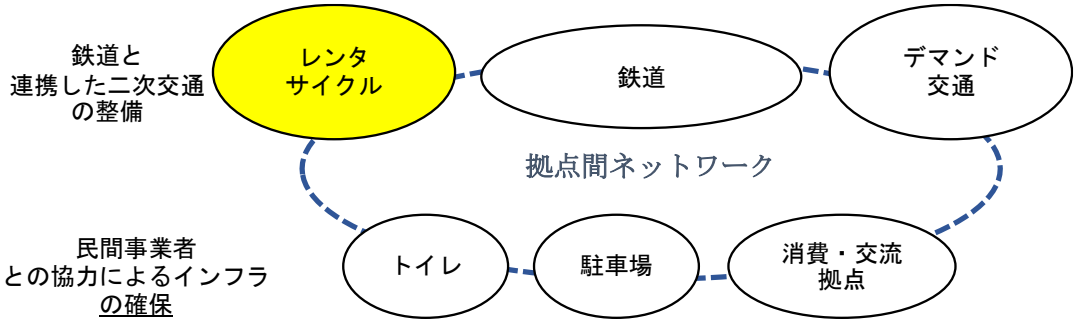


図　官民共創で紡ぐ「拠点間ネットワーク」のイメージ

※資料：貝塚市観光振興ビジョン

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他事業者
補助						利用・理解	実施

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
準備完了後、市の助成により実施					

7.4 基本目標４に対応する施策メニュー

Ⅳ-1 他の移動手段との乗継ぎ改善

Ⅳ-1-1 水間鉄道と南海線の乗継ぎ改善

○ 実施目的

・せんごくの杜などの沿線地域と市外の間を移動する利用者の拡大を図る。

○ 実施内容

・南海線のダイヤ改正に合わせて、乗継ぎに適したダイヤの可能性を検討。

○ 具体的な取組み

・南海線のダイヤ改正に合わせて、乗継ぎに適したダイヤとなるよう検討を行う。

（参考）

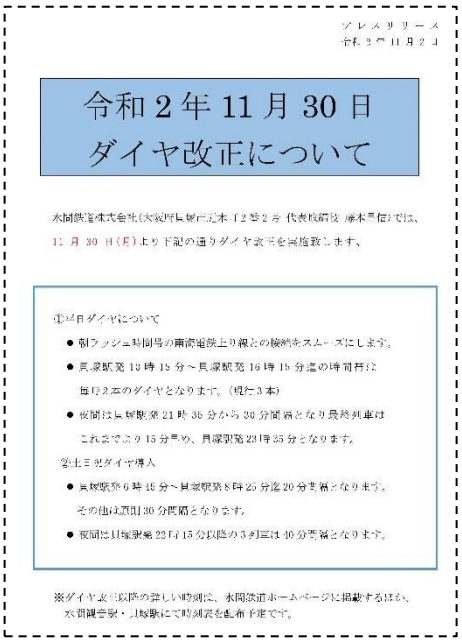
水間鉄道ダイヤ改正（令和 2 年(2020 年)11 月 30 日）の主な内容

①平日ダイヤについて

・朝ラッシュ時間帯の南海電鉄上り線との接続をスムーズ化。
・貝塚駅発 10 時 15 分～貝塚駅発 16 時 15 分迄の時間帯は毎時 2 本のダイヤ設定へ変更。

②休日ダイヤについて

・貝塚駅発 6 時 45 分～貝塚駅発 8 時 25 分迄を 20 分間隔に変更。その他は原則 30 分間隔。


プレスリリース
令和２年 11 月２日

令和 2 年 11 月 30 日
ダイヤ改正について

水間鉄道株式会社（大阪府貝塚市近木町２番２号 代表取締役 藤本貴信）では、
11 月 30 日（月）より下記の通りダイヤ改正を実施致します。

①平日ダイヤについて
● 朝ラッシュ時間帯の南海電鉄上り線との接続をスムーズにします。
● 貝塚駅発 10 時 15 分～貝塚駅発 16 時 15 分迄の時間帯は
毎時２本のダイヤとなります。（現行３本）
● 夜間は貝塚駅発 21 時 35 分から 30 分間隔となり最終列車は
これまでより 15 分早め、貝塚駅発 23 時 35 分となります。
②土日祝ダイヤ導入
● 貝塚駅発 6 時 45 分～貝塚駅発 8 時 25 分迄 20 分間隔となります。
その他は原則 30 分間隔となります。
● 夜間は貝塚駅発 22 時 15 分以降の３列車は 40 分間隔となります。

※ダイヤ改正以降の詳しい時刻は、水間鉄道ホームページに掲載するほか、
水間観音駅・貝塚駅にて時刻表を配布予定です。

資料：水間鉄道ウェブサイト

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
			実施・連携			利用・理解	

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
南海線のダイヤ改正に合わせ検討					

Ⅳ-1-2 水間鉄道と JR 阪和線の乗継ぎ改善

○ 実施目的

・水間鉄道を経由した JR 阪和線の利用を可能とするバスルートの運行により、市内と市外（JR 阪和線沿線）の間を移動する利用者の拡大を図る。

○ 実施内容

・水鉄石才駅と JR 東貝塚駅を結ぶバスの実証運行を実施。

○ 具体的な取組み

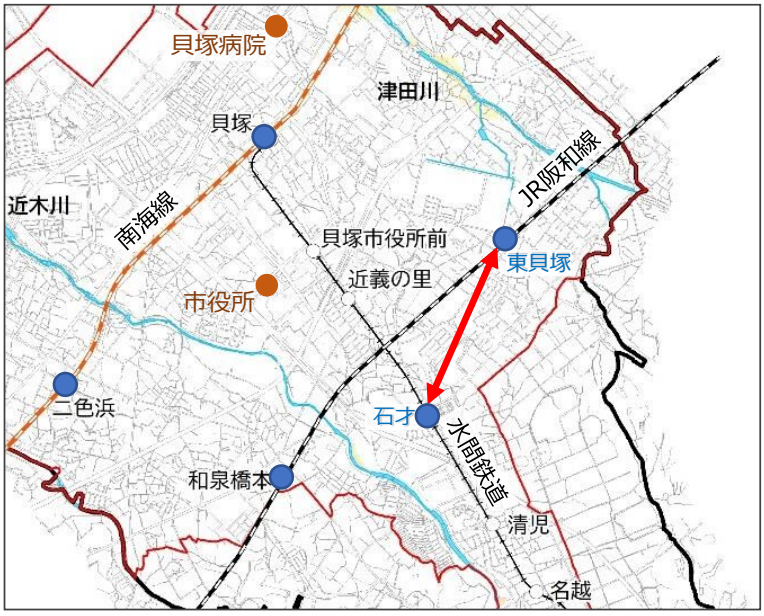
・水鉄石才駅と JR 東貝塚駅とを結ぶルートを設定し、水間鉄道と JR 阪和線の乗継ぎを改善するバスの実証運行を実施する。

【運行計画(案)】

＜運行区間＞

JR 東貝塚駅～水鉄石才駅

※　実証運行にあたっては、本格運行の実施条件となる具体的な目標値を設定したうえで実施する。



○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施				実施		利用・理解	

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
運行計画策定・関係者協議 →	→	実証運行実施 ※随時、利用状況を把握し、必要により内容の見直しを実施 →	→	→	→

Ⅳ-1-3 水間鉄道と二次交通との乗継ぎ改善

○ 実施目的

・水間鉄道各駅から各地域への移動を円滑にし、水間鉄道と二次交通との乗継ぎ利用を促進する。

○ 実施内容

・デマンド交通の導入に向けた実証運行において、実証運行区域内の水間鉄道各駅に乗降ポイントを整備。

○ 具体的な取組み

・デマンド交通の導入に向けた実証運行において、実証運行区域内の水間鉄道各駅でデマンド交通に乗降車ができるように乗降ポイントを設置する。

資料：トヨタ自動車株式会社ウェブサイト

図　ジャパンタクシー

写真　水鉄水間観音駅

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他 デマンド交通事業者
実施			実施			利用・理解	実施

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
デマンド交通の実証運行 乗降ポイント検討 →		※随時、利用状況を把握し、必要により内容の見直しを実施 →			

Ⅳ-1-4 駅周辺の駐輪場整備

○ 実施目的

・駅周辺での駐輪場整備により、駅の利便性を高めて水間鉄道利用者の拡大を図る。

○ 実施内容

・駐輪場整備の必要性と実現性を考慮したうえで整備を進める（水鉄名越駅等）。

○ 具体的な取組み

・水間鉄道各駅の周辺で駐輪場整備が可能な箇所を調査し、必要性と実現性を考慮したうえで整備を進める。

写真　水鉄名越駅前

写真　水鉄森駅前

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施・連携			実施・連携			利用・理解	

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
必要性と実現性を考慮したうえで整備 →					

Ⅳ-2 水間鉄道の存続と発展

Ⅳ-2 水間鉄道の存続と発展

○ 実施目的

・継続的なサービス改善策の実施とともに、市の職員や沿線の学校等施設の関係者による鉄道利用や、市民のマイレール意識の醸成により、利用促進を図る。

○ 実施内容

・すいてつ沿線魅力はっしん委員会との連携
・学校等の沿線施設の関係者を対象とした鉄道利用の促進
・モビリティマネジメント等の実施
・デジタルアートフェス等、沿線でのイベント実施の検討
・市役所等でのイベント開催時に、は～もに～ばすや水間鉄道の無料乗車券配布を検討
・マイレール意識を醸成するための施策の継続実施

○ 具体的な取組み

・デジタルアートフェス等、沿線でのイベント実施の検討。
・市役所等でのイベント開催時に、は～もに～ばすや水間鉄道の無料乗車券配布を検討。
・マイレール意識を醸成するための施策の継続実施（電車運転体験、春休み・夏休みこども無料パス、オリジナルヘッドマーク装着、電車イベントの企画開催、グッズ販売）。

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他
実施・連携			実施・連携			利用・理解	

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
現行の施策の継続実施、新たな施策の企画等 →					

7.5 基本目標５に対応する施策メニュー

V-1 障害者や高齢者へのヒアリングや地域住民のワークショップなどの意見交換会を定期的に実施

V-1 障害者や高齢者へのヒアリングや地域住民のワークショップなどの意見交換会を定期的に実施

○ 実施目的

・公共交通の輸送内容に対して、障害者や高齢者へのヒアリングや地域住民のワークショップを定期的に実施することで、利便性向上に反映させていく。

○ 実施内容

・障害者や高齢者へ定期的にヒアリングを行うことにより意見を収集。
・地域住民のワークショップの中で意見を収集。
・様々な機会を通じて収集した意見を元に利便性向上策を実施し、公共交通の利用改善を図る。

○ 具体的な取組み

・公共交通の輸送内容に関する障害者や高齢者へのヒアリングを定期的に実施し意見を収集する。
・公共交通の輸送内容に関し、地域住民が参加するワークショップを定期的に実施し、意見を収集する。
・ヒアリング、ワークショップ等、様々な機会を通じて収集した意見を基に検討した利便性向上策を実施し、公共交通の利用改善を図る。

○ 実施主体

市	府	国	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	市民	その他 障害者団体
実施・連携			連携	連携	連携	参加	参加

○ スケジュール（年度）

2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)以降
定期的に実施					
					→

8. 策定後の進捗管理方法や管理体制

策定した計画（Plan）を推進するため、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協力し、重点施策の取組みを進め（Do）、設定した目標の達成状況とあわせて評価・検証（Check）を行い、必要に応じて施策等の改善・見直し（Action）を行います。

なお、本市では、計画の策定後に関連部局と連携し、小さな PDCA サイクルを実現する以下の進行管理、役割分担を掲げ、計画の進行状況を管理・確認するとともに、計画の見直しを図っていくことを予定しています。

表. 進行管理のイメージ

担い手	各主体における取組み内容
貝塚市地域公共交通活性化協議会	・全体的な進捗管理 ・定期的な評価・検証 ・中間見直し（令和８（2026）年度） ・最終的な評価・検証（令和 10（2028）年度）
関連主体	・各施策の実施 ・各施策の進捗管理、見直しの検討（適宜）

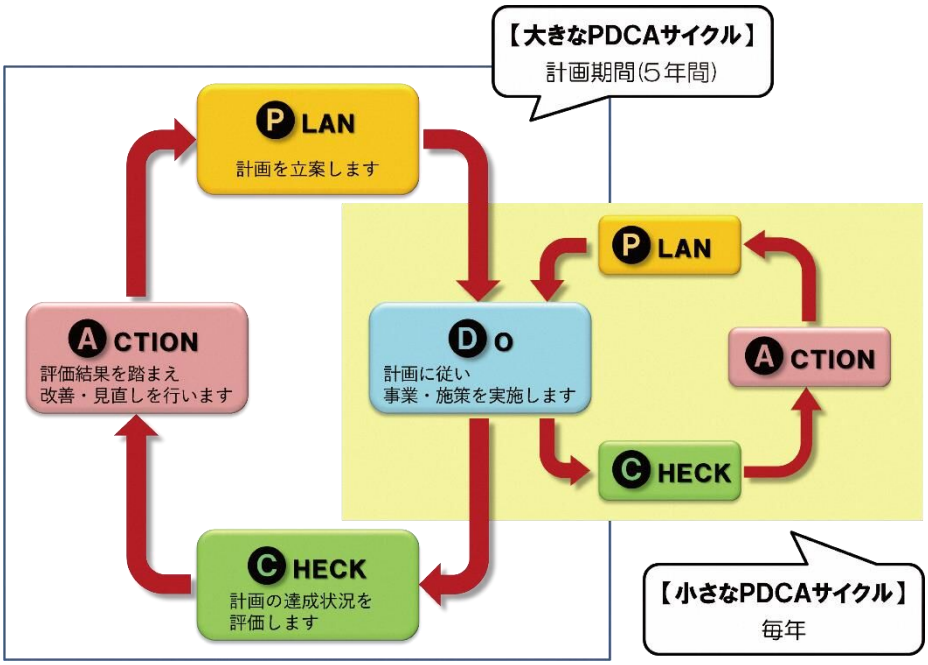


図. PDCA サイクル

【用語集】

（A～Z）

LRT（ライト　レール　トランジット）

・低床式車両の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システムのこと。

MaaS（モビリティ アズ ア サービス）

・複数の公共交通やシェアサイクルといったその他の移動手段を継ぎ目なく組み合わせるサービス。スマホアプリにより、検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

SNS（ソーシャル　ネットワーキング　サービス）

・インターネット上で交流できる仕組みのこと。

（か行）

コンパクト・プラス・ネットワーク

・人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、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、都市の居住者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進める考え方のこと。

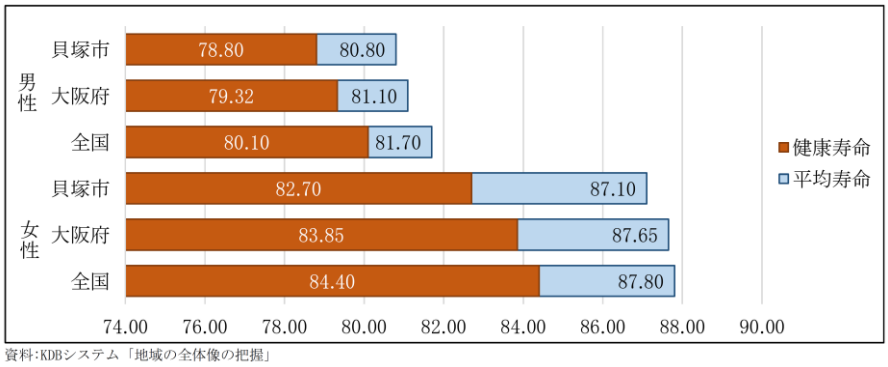
共創モデル

・交通を地域のくらしと一体として捉え、地域公共交通の維持・活性化を目的として複数の主体が連携して行う取組みのこと。

健康寿命

・０歳における平均余命を表す平均寿命に対して健康寿命とは健康上の問題で日常生活が制限されることなく生活できる期間のこと。

[参考]貝塚市、大阪府および全国の健康寿命と平均寿命



資料：貝塚市国民健康保険第３期データヘルス計画及び第４期特定健康診査等実施計画

交通 GX（交通グリーン・トランスフォーメーション）

・公共交通・物流分野において、再エネ活用や公共交通利用促進、モーダルシフト※推進等によって、温室効果ガスを発生させる化石燃料から太陽光発電などのクリーンエネルギー中心へと転換し、経済社会システム全体を変革しようとする取組みのこと。

※輸送手段をより環境負荷の小さいものに切り替えること。

交通結節点

・バスのほか、電車やタクシー、自動車、自転車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点のこと。

交通弱者

・公共交通機関の利用が困難な土地に住んでいる、自家用車両を所有していない、運転できないなどの理由で交通手段に制約がある人の総称。

交通 DX（交通デジタル・トランスフォーメーション）

・デジタル技術を駆使して交通システム全体を革新し、移動の利便性、効率性、持続可能性を飛躍的に向上させようとする取組みのこと。

（さ行）

シームレス

・公共交通分野におけるシームレス化とは、乗継ぎ等の交通機関間の「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」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かつ利便性の高いものとすること。

生活圏域

・地域に暮らす人々が生活機能を共有し、生活の土台としている圏域のこと。

（た行）

地域公共交通のリ・デザイン

・地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高め、地域公共交通の再構築を進めること。

地域ポイント制度

・自治体が行うサービスやイベントについての住民の認知・参加を促進するためのポイント制度のこと。

デマンド交通

・利用者の予約に合わせて、経路・乗降地点・時刻のいずれか、あるいはすべてが変わる乗合型の公共交通サービスのこと。

都市再生整備計画

・地域の特性を踏まえ、まちづくりの目標と目標を実現するために実施する各種事業等を記載した、市町村が作成する計画のこと。

（な行）

二次交通

・複数の交通機関等を使用する場合の 2 種類目の交通機関のこと。主には、鉄道駅から路線バスや自転車などを使って、学校や観光地などへ赴く交通手段のこと。

（ま行）

マイレール意識

・鉄道の必要性と重要性を行政や関係機関、沿線住民等が認識し、自ら地域の鉄道を守り育てていく意識のこと。

モビリティサービス

・移動に係るサービスの総称。

モビリティマネジメント

・１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。