

貝塚市地域公共交通網形成計画

概要版

目次

1. はじめに	1
2. 貝塚市の交通の現況整理	2
3. 上位計画・関連計画の把握と網形成計画の位置付け	3
4. 連携計画のこれまでの取組み状況の整理と評価	4
5. 市民及び公共交通利用者ニーズの把握	5
6. 公共交通ワークショップ	6
7. アンケート及び公共交通ワークショップの結果内容の検証	7
8. 地域公共交通の課題	8
9. 計画の基本方針・基本目標	9
10. 計画の目標達成のための施策・事業	11
11. 施策実施に対する目標値の設定（計画の達成状況の評価の考え方）	17

平成30年3月

貝塚市

1. はじめに

■計画策定の趣旨及び位置付け

貝塚市では、水間鉄道を基軸とした利便性の高い公共交通体系を市民・交通事業者・行政との協働で取組み、実現するため、平成 22 年度(2010 年度)に「貝塚市地域公共交通総合連携計画」を策定した。

連携計画の策定以降、国では交通に関する施策を総合的に推進するため、「交通政策基本法」の公布・施行が平成 25 年(2013 年)12 月に、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部改正が平成 26 年(2014 年)11 月に行われた。これらの改正では、地域交通だけではなく、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークの再構築が求められている。

連携計画は平成 27 年度(2015 年度)までの5年計画であり、その内容は福祉型コミュニティバス(は～もに～ばす[※1])の路線再編や運行内容の見直しなどが主体であった。連携計画に代わる新たな計画として、まちづくりとの連携や鉄道も含めた計画が必要であることから、平成 28 年度(2016 年度)～29 年度(2017 年度)の2カ年で「貝塚市地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

平成 28 年度(2016 年度)は市内の地域公共交通の現状把握を行い、市民・鉄道及びバスの利用者に対して実施した公共交通に関するアンケート調査結果などから地域公共交通に対するニーズを調査し、課題を整理した。また、平成 29 年度(2017 年度)は、地域公共交通の課題を解決するための具体的な計画策定を行った。

[※1] は～もに～ばす
 障害者が日常及び社会生活を送るうえでの移動手段の1つで、障害者の社会参加を促進するため、それまで個人給付を行っていた「貝塚市心身障害者福祉年金」の廃止による代替事業として運行している福祉型コミュニティバスですが、どなたでも利用できます

■計画の期間

関連する公共交通及びまちづくり計画との連携を図りながら、実施する施策の見直し・改善に取り組む必要があることから、平成 28 年度(2016 年度)～29 年度(2017 年度)で、本計画である地域公共交通網形成計画を策定した。

平成 30 年度(2018 年度)は地域公共交通再編実施計画として、事業計画を策定し、事業内容の検討及び関係機関との協議などを行い、平成 31 年度(2019 年度)から平成 35 年度(2023 年度)の5年間で事業を実施していくものとする。

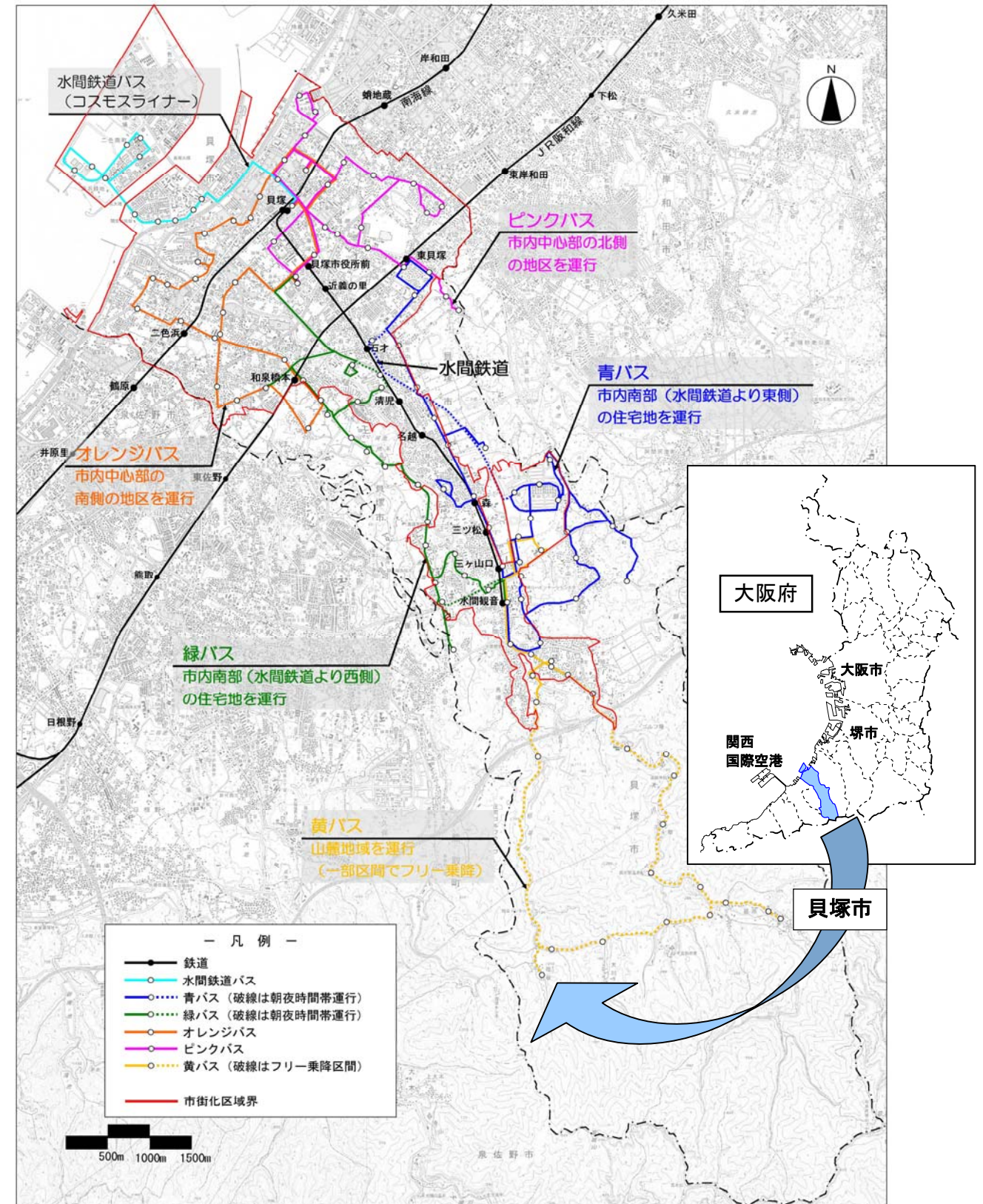
計画期間	平成 28 年度 (2016 年度)	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	平成 31 年度(2019 年度) ～平成 35 年度(2023 年度)
計画名	貝塚市地域公共交通網形成計画			
実施内容	現状・課題の整理	計画策定	計画期間	
計画名	貝塚市地域公共交通再編実施計画			
実施内容			計画策定	事業実施

※上位計画・関連計画の目標年次

- 第5次貝塚市総合計画：平成 37 年度(2025 年度)
- 貝塚市都市計画マスタープラン：平成 33 年度(2021 年度)

■計画の区域

市内の鉄道とバスの連携を図り、タクシーや自転車などの交通機関との一体的な施策として推進する必要があることから、**市域全域**を対象とする。



2. 貝塚市の交通の現状整理

■地勢・土地利用

- 市域は南北に細長く、北側の南海線やJR阪和線及び水間鉄道沿線、幹線道路沿いに市街地が広がり、臨海部の二色の浜産業団地には、工場や倉庫などが集積している。また、南側は丘陵地域となっており、和泉山脈から伸びる山麓につながっている。

■人口・高齢化

- 人口と人口密度は、小瀬・脇浜・加神や東山地区は増加、貝塚駅周辺や市の南側は減少している。
- 高齢者人口は、二色地区のほか、石才・名越・三ツ松・三ヶ山で大きく増加している。
- 従業人口は、中・西町・脇浜・富中・二色浜産業団地・二色地区、水間鉄道の沿線地区（石才・麻生中・名越・森など）で増加しており、貝塚駅及び二色浜駅周辺は減少している。

■施設分布

- 住宅団地が点在しており、特に橋本や三ツ松には多くの戸数がある。
- 行政や公益サービス等の施設は貝塚駅及び市役所付近に集中している。
- 商業施設は駅や住宅団地周辺、幹線道路沿いに立地している。
- 病院は貝塚駅周辺や水間鉄道沿線のほか、隣接する市町の境界付近にも立地している。
- 観光施設は臨海部や水間観音駅より南側の山間部に点在している。

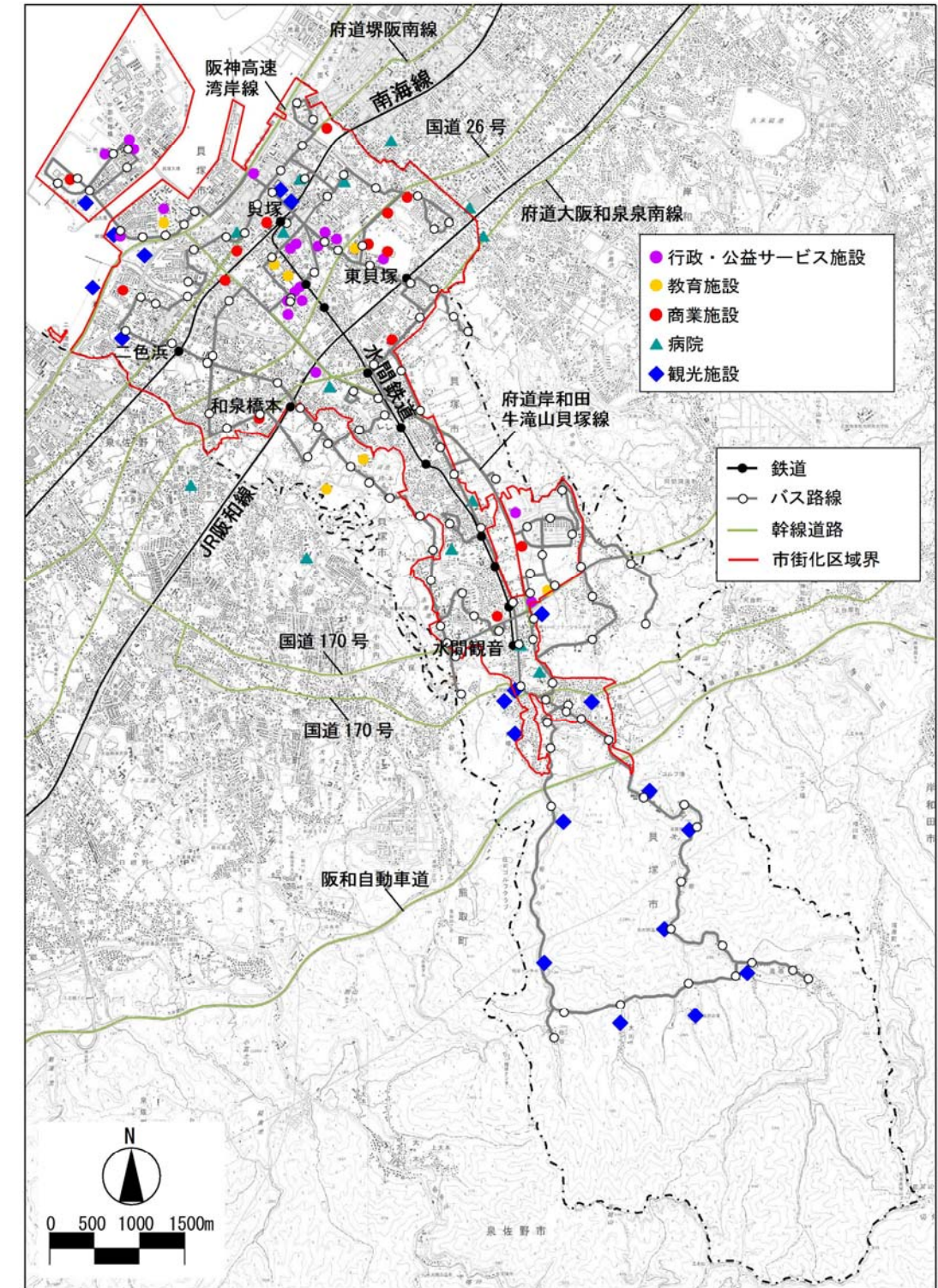
■交通機関

- 鉄道は南海線とJR阪和線、貝塚駅と水間観音駅を結ぶ水間鉄道が運行されている。
- 鉄道の近年の利用者は南海線が横ばい、JR阪和線は増加傾向、水間鉄道は平成24年度(2012年度)までは減少し、その後は利用促進活動により増加していたが、平成28年度(2016年度)は再び減少に転じている。
- 駅前広場は貝塚駅西口のみで、駅付近の駐輪場は南海線、JR阪和線の各駅に整備されているが、水間鉄道に整備されている駅は少ない。
- 市内のバス停の多くは屋根やベンチ等の待合施設が設置されていない。
- バスは貝塚駅からの路線バス(コスモスライナー)、5ルートのは～もに～ばすが運行されている。
- バスの近年の利用者はコスモスライナーが減少傾向、は～もに～ばすは増加傾向にある。
- タクシーは南海線及びJR阪和線の各駅、市立貝塚病院に駐車スペースが設けられている。
- 市内の居住地は鉄道駅及びバス停の利用圏域となっている。

■交通流動

- 市外への通勤通学は隣接する岸和田市や泉佐野市ほか、大阪市や堺市への流動が多い。
- 市内は平日・休日ともに臨海都市地域と田園丘陵市街地地域間の流動が多い。
- 臨海都市地域及び田園丘陵市街地地域と大阪市への休日の流動は平日の半分以下となる。
- 隣接する岸和田市や泉佐野市へは休日の方が多い。
- 臨海都市地域と田園丘陵市街地地域間は半数近くが自動車利用者で、臨海都市地域と山麓林間交流地域間は、ほとんどが自動車利用となっている。

■施設の位置



(市内の地域区分)



3. 上位計画・関連計画の把握と網形成計画の位置付け

■貝塚市第5次総合計画

(平成28年[2016年]9月策定、目標年次：平成37年度[2025年度])

○10年後のまちづくりや交通整備の目標に向けて、以下の取組みを実施する。

<市の取組み>

- ・鉄道駅周辺地域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行う。
- ・利用者ニーズを踏まえた利用しやすいコミュニティバスの運行、利用案内や運行状況など利用者にわかりやすい情報提供に努める。
- ・主要施設間のアクセス向上、駅や駅周辺のバリアフリー化に取り組む。
- ・市民、企業等と連携して、水間鉄道の利用促進に努める。

<市民・団体・事業所等の取組み>

- ・市民は地域の実情に即したまちづくりに協力し、公共交通機関を積極的に利用する。
- ・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る。

■貝塚市まち・ひと・しごと創生総合戦略

(平成27年[2015年]10月策定、目標時期：平成52年[2040年])

○将来の公共交通やまちづくりに関する方向性と具体的施策として、以下の取組みを実施する。

- ・「若者が住み続けたい(住みたくなる)まちづくり」に向けて、安全な暮らしを守り地域を活性化させるために、地域公共交通の利用拡大を図る。
- ・「賑わいと活気にあふれ、愛着と誇りを感じるまちづくり」に向けて、時代に合った地域をつくり、地域の連携のために、地域資源を活用した観光拠点づくりや知名度のさらなる向上、集客が期待できるイベントを開催・支援していく。

■貝塚市都市計画マスタープラン

(平成24年[2012年]5月策定、目標年度：平成33年[2021年])

○市のまちづくりや公共交通等の交通基盤整備の計画として、以下の取組みを実施する。

<道路・交通>

- ・幹線道路の渋滞解消や安全性の向上、歩行者や自転車での移動改善を推進する。
- ・公共交通は、地域活性化を目指して機能の充実に努める。

<市街地>

- ・鉄道駅周辺は地域特性を活かして、市街地の活性化を推進する。
- ・協働により、安定性の高い魅力ある市街地の形成に努める。
- ・質の高い住宅の確保に努める

<地域環境>

- ・個性豊かで魅力ある地域環境の育成に努める。
- ・環境にやさしい持続可能なまちづくりを推進する。

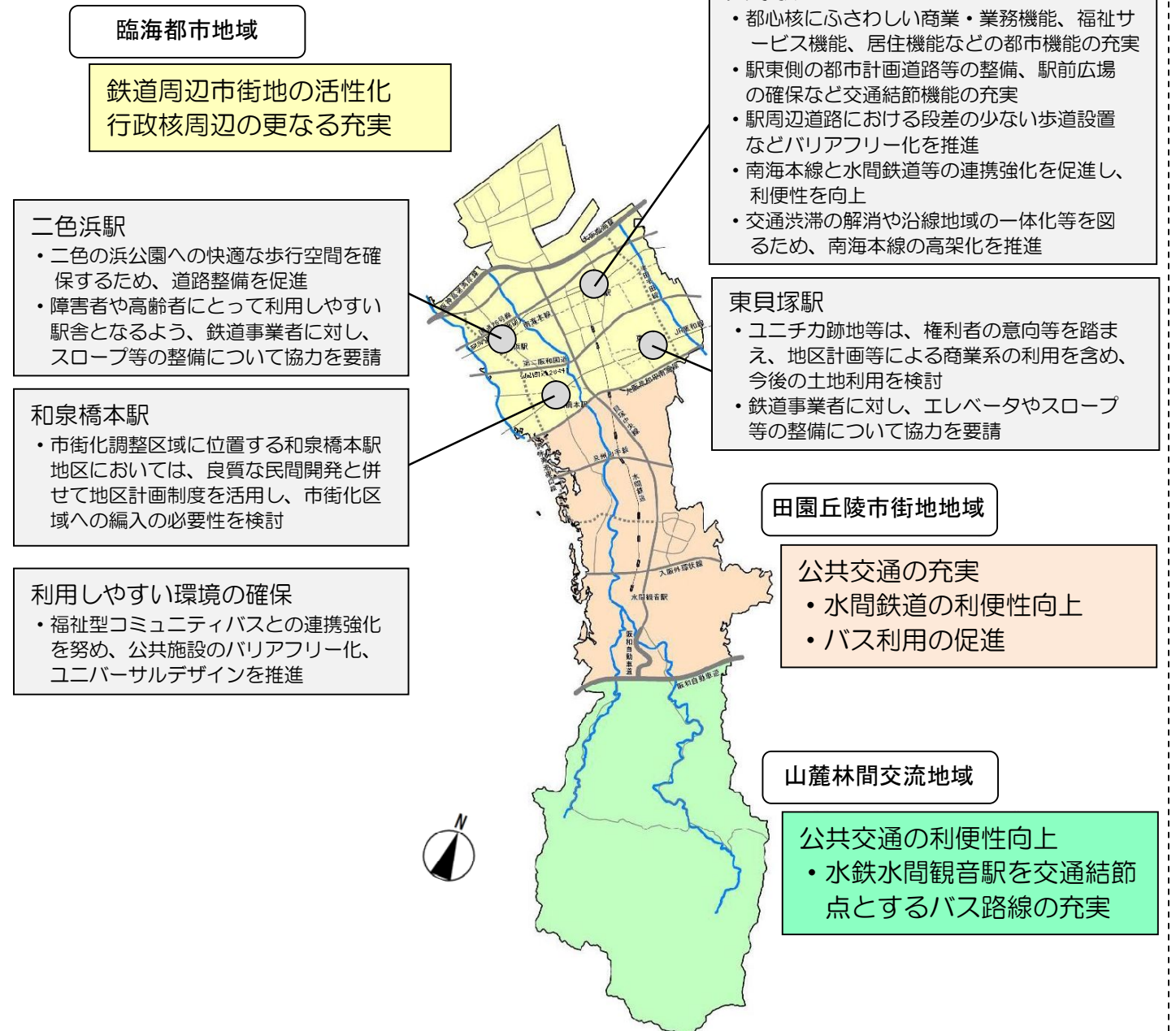
<福祉のまちづくり>

- ・福祉のまちづくりを推進し、ユニバーサルデザインを基本とした社会を目指す。

■水間鉄道活性化・再生プロジェクト(平成26年[2015年]7月発足)

水間鉄道を活性化するために、「水間鉄道活性化・再生プロジェクトチーム」を発足し、イベントやキャンペーンなどの実施による利用促進が図られている。

(地域別の交通・まちづくりに関する方針)



○上位計画・関連計画による網形成計画の位置付け

- ・鉄道駅周辺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進めていくために必要とされる利用しやすい、は～もに～ばすの運行に努める。
- ・地域、企業、行政が連携して水間鉄道の利用促進に努める。
- ・将来も安全に住み続けられるまちづくりを推進していくために、地域の活性化を図り、公共交通の利用拡大に努める。
- ・市内の観光資源を活用した公共交通の利用促進を図る。

4. 連携計画のこれまでの取組み状況の整理と評価

■連携計画で掲げた実施事業

事業と計画期間	事業の取組み内容	連携計画の実施状況
1.市内バス路線再編 (平成23年[2011年]～)	以下の観点によりバス路線再編の事業を進め、平成23年度(2011年度)前半に運行計画及び準備を行い、平成23年(2011年)10月から平成26年(2014年)3月まで実証運行、平成26年(2014年)4月から本格運行を行う。 <ul style="list-style-type: none"> 水間鉄道を交通軸とし、バス路線は交通結節点を結ぶ。 バス路線の重複を避け、効率的で分かりやすいルートの基本とする。 運行時間を短くし、運行本数の増加を図る。 山間部と市内中心部間の移動は、バスと水間鉄道の乗継ぎを基本とする。 丘陵市街地(東山地区等)では、朝夕の通勤通学時間帯の大量輸送及び速達性が必要な時間帯に短距離バスと水間鉄道の乗継ぎを基本に運行頻度を向上し、その他の時間帯は買物、通院主体の目的地付近まで乗り入れるルートとする。 都心部周辺市街地(貝塚駅周辺)は、駅等の交通結節点及び主要施設を連絡する運行頻度の高い循環路線とする。 	<ul style="list-style-type: none"> 朝夜時間帯に3ルートで通勤・通学利用者を対象とした3路線の路線バス、昼時間帯に5路線のは～もに～ばすを運行した。 平成23年(2011年)12月から平成26年(2014年)3月まで実証運行、平成26年(2014年)4月から本格運行を行った。
2.バス車両の増備 (平成23年[2011年]～)	「市内バス路線の再編」と合わせて、は～もに～ばすに運用している車両を増備して運行する。なお、車両は交通弱者にも利用しやすい車両とする。	<ul style="list-style-type: none"> 平成23年(2011年)12月からバス車両を3台から5台へ増備した。 車いすのまま乗降可能なスロープ板を装備したノンステップバスを運行した。
3.交通結節点整備 (平成24年[2012年]～)	実証運行開始後にバスと鉄道、バス同士の乗継ぎの利便性を向上するため、市内のバス路線の再編と合わせて、乗換箇所(駅や主要公共施設など)において、スムーズな乗継ぎ(移動のしやすさ)、利用しやすい交通施設(移動の分かりやすさ)の観点から整備を進めていく。	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道のダイヤ改正に合わせて、バスのダイヤの変更を行った。 平成24年(2012年)12月から貝塚市役所で、は～もに～ばす同士の接続を実施した。
4.バス待合い空間整備 (平成23年[2011年]～)	実証運行開始後に安全で快適なバスの待合い空間を提供するため、「市内バス路線の再編」と合わせて、利用者の多いバス停を優先して整備を進めていく。	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年度(2012年度)に貝塚市役所バス停の待合施設の改善を行った。 貝塚駅下りバス停を新設した。
5.割引運賃制度導入 (平成24年[2012年]～)	実証運行開始後に運賃割引を実施し、市内バス路線の再編と合わせて、バス同士及びバスと鉄道の乗継ぎ割引制度の導入を検討し、公共交通利用の促進を図る。	<ul style="list-style-type: none"> は～もに～ばすを乗継ぐ場合に乗継ぎ券を発行した。 平成24年(2012年)6月より回数券を導入した。 バスと鉄道の乗継ぎ割引制度は実施できなかった。
6.ICカード導入 (平成23年[2011年]～)	南海・JR西日本・水間鉄道・バス(コスモスライナー)に導入されているICカードのは～もに～ばすへの導入に向けたシステム共有化の可能性を検討し、施策を進める。	<ul style="list-style-type: none"> 平成27年(2015年)11月より、は～もに～ばすにICカードを導入した。
7.公共交通マップ作成 (平成23年[2011年]～)	市内のバスや鉄道の時刻表及び沿線周辺の施設を記載して、分かりやすい情報を提供することを基本に進める。	<ul style="list-style-type: none"> は～もに～ばすの運行ルート及び時刻表を掲載したマップを作成した。 鉄道との乗継時間などを盛り込んだ総合的な公共交通マップは作成していない。
8.公共交通利用促進活動 (平成24年[2012年]～)	市民に公共交通を利用してもらうための取組みとして、市内で開催するイベントと合わせて、公共交通利用の促進を図っていく。	<ul style="list-style-type: none"> ホームページや市の広報による利用促進の周知、市職員への利用促進の周知などを継続的に行った。
9.バス路線評価 (平成23年[2011年]～)	市民の公共交通利用の促進を図り、計画目標を達成するためには、よりよいバス交通体系に改善を図ることと、市民の公共交通に対する意識向上を図ることが重要と考え、継続的にバス路線の評価を行い、必要に応じて改善策を講じていく。計画期間の評価は、再編によるバス運行実施中は、「運行の実施→評価→改善→市民への公表」を毎年実施するものとし、実証運行の最終年度(平成25年度[2013年度])と計画期間の最終年度(平成27年度[2015年度])に必要に応じて、市民及びバス利用者に対するアンケート調査を実施する。	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行時及び本格運行時のバス及び水間鉄道の利用状況より、連携計画で定めた数値目標に対する評価を行った。 実証運行開始前後に市民アンケート調査を行い、平成25年度(2013年度)に実証運行に対する評価を行い、平成27年度(2015年度)には本格運行も含めた連携計画の全体評価を行った。
10.(仮)公共交通利用促進 連絡会議の設立 (平成24年[2012年]～)	定期的に関係者の会議を開催し、継続的に市民に対して公共交通の利用促進を図るための取組みを行っていく。	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年(2012年)12月から平均乗車密度の低いバス路線の減便及び運行休止を行った。 実施を予定としていたが、実施されなかった。

■連携計画の評価

評価指標	評価項目	水間鉄道	福祉型コミュニティバス
公共交通 利用者数 の増加	基準値 (H21年度実績)	5,270人/日	228人/日
	数値目標	5,270人/日	274人/日
	結果(H27年度実績)	維持 5,231人/日	20%以上増加 324人/日
	評価	非達成	達成
評価指標	評価項目	アンケート調査結果による満足度	
鉄道・バス の満足度 向上		鉄道	バス
	基準値 (H18年度)	満足：43.0% 不満：25.5%	満足：12.9% 不満：39.3%
	数値目標	鉄道・バスの満足度を高める	
	結果(H25年度)	満足：50.5% 不満：21.4%	満足：25.4% 不満：43.2%
評価	達成	満足のみ達成	
評価指標	評価項目	市民アンケート調査結果による利用割合	
公共交通 利用転換者 の増加		自動車	バス
	基準値 (H22年度)	46.1%	5.1%
	数値目標	自動車からバス利用への転換を図り、バスの利用割合を高める	
	結果(H25年度)	48.6%	5.6%
評価	バス利用割合は増加したが、自動車利用割合も増加		
評価指標	評価項目	市民アンケート調査結果による高齢者のバス利用割合	
高齢者の バス利用 割合の増加	基準値 (H22年度)	5.9%	
	数値目標	高齢者のバス利用割合を50%以上増加(8.9%)	
	結果(H25年度)	6.0%	
	評価	非達成だが、バス利用者は増えており高齢者の利用は増加	
評価指標	評価項目	バス路線の運行	
バス運行 の見直し	基準値 (H23年実証 運転開始時)	朝夜時間帯：3路線 昼時間帯：5路線 ※平日・休日とも同じ	
	数値目標	1便あたりの平均乗車密度が10人未満→減便、5人未満→休止を検討	
	結果 (H27年度実績)	朝夜時間帯の青バス(休日)、オレンジバス(平日・休日)を休止、青バス(平日)を減便	

5. 市民及び公共交通利用者ニーズの把握

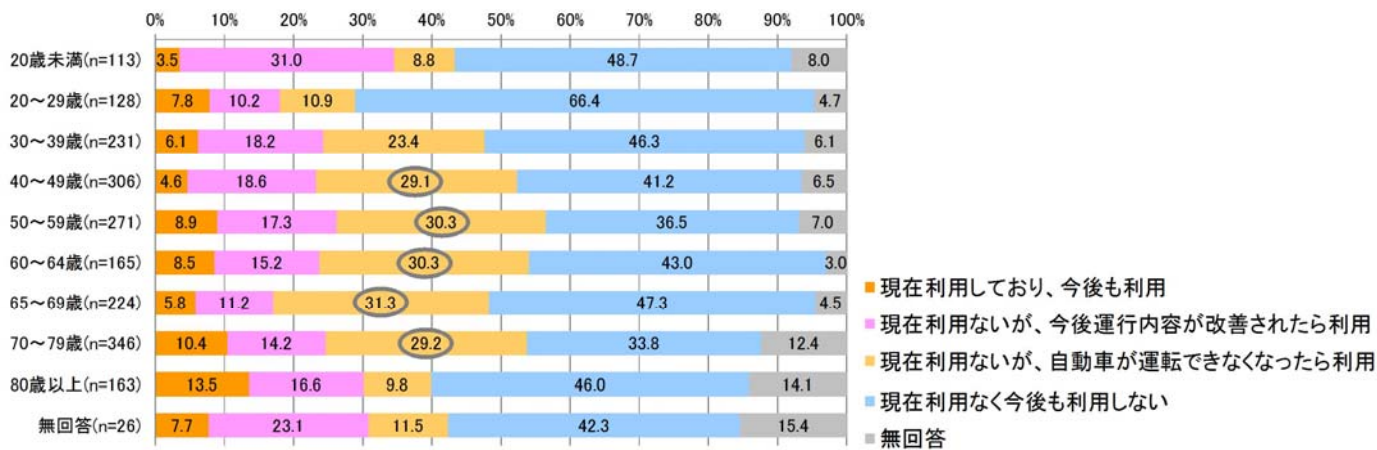
■調査結果

○市民の普段の外出について

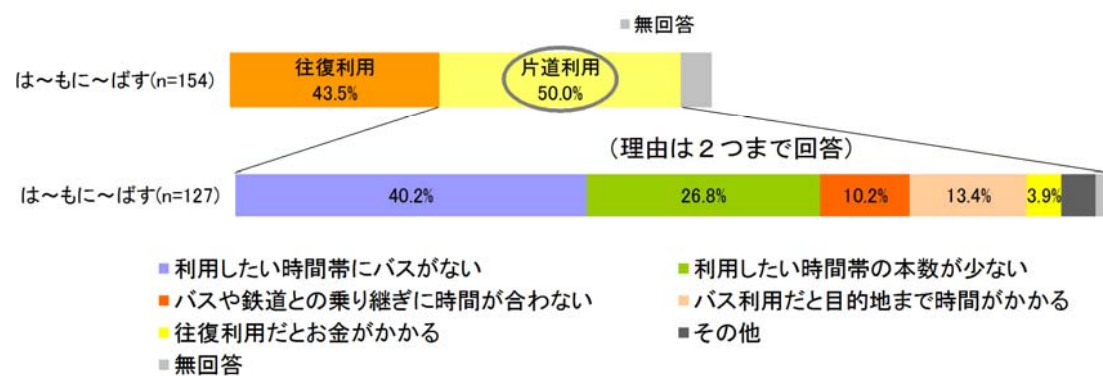
- ・鉄道及び自動車利用が多く、鉄道は通勤や通学、買物や文化活動で利用、自動車は習い事やレクリエーションで利用している。
- ・通勤、通学、業務はほぼ毎日、買物は週3～4日、通院は週1～2日程度の外出頻度である。
- ・通勤や通学では行き7～9時、帰り18～21時の時間帯が多く、買物や通院は行き9～12時、帰りは午後の時間帯に分散している。

○バスについて

- ・バスを利用していない市民は、「目的地までのバスがない」、「ルートが複雑で時間がかかる」ことを主な理由に挙げており、これらの課題解決によりバスの利用意向は高まると考えられる。
- ・バスを利用していない市民は、将来、運行内容の改善や自動車が運転できなくなれば、バスを利用する意向を持っており、潜在需要は高いと考えられる。



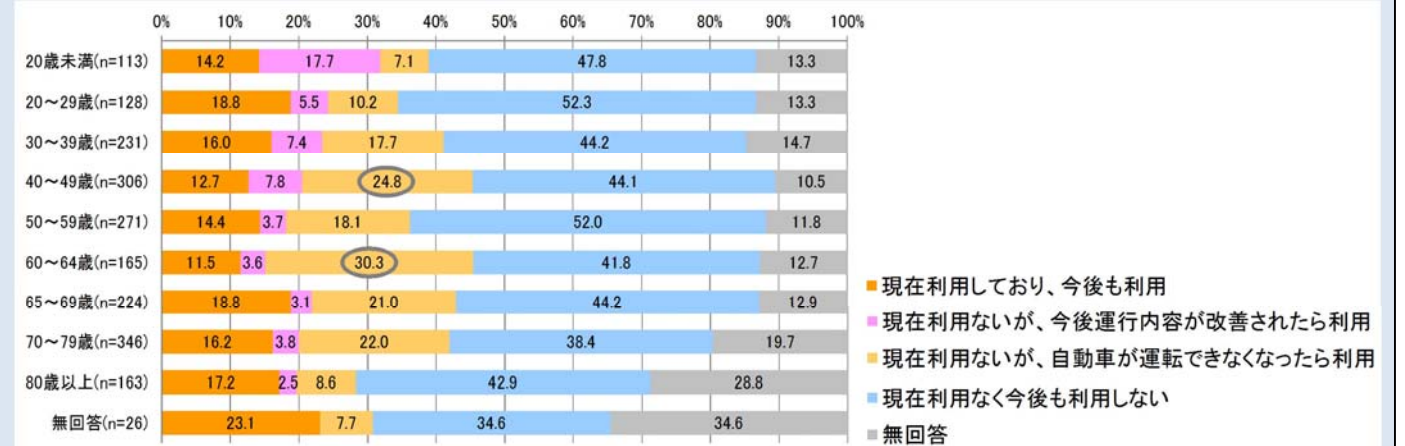
- ・コスモスライナーの往復利用者は多いが、は～もに～ばすは、「利用する時間帯の運行がない」、「本数が少ない」といった理由で片道のみの利用者の方が多い。



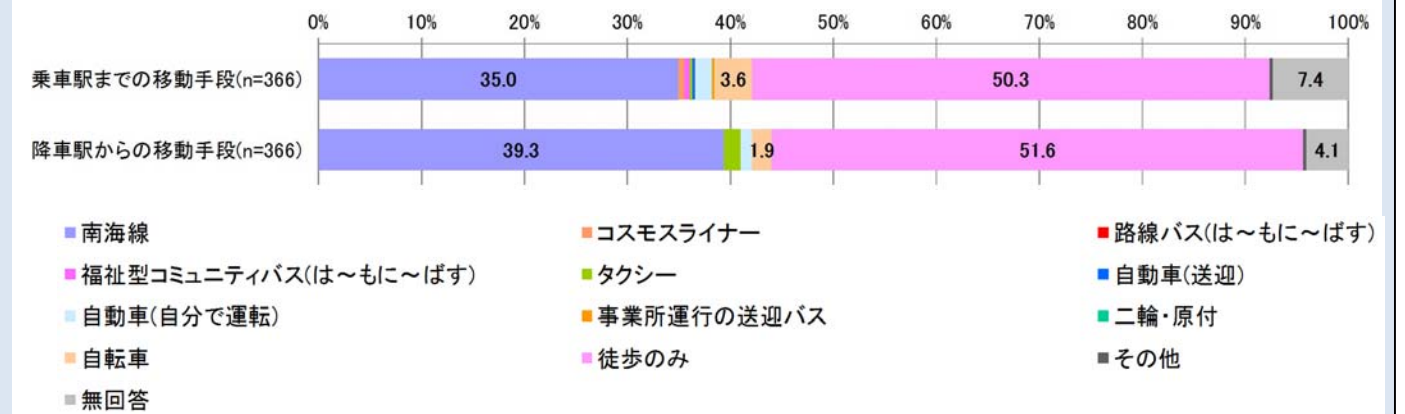
- ・バス利用者は、「利用する時間帯の運行がない」、「本数が少ない」、「ルートが複雑で時間がかかる」といった運送サービスに対する不満はあるが、重要であると思われており、これらに対する改善要望が多い。

○水間鉄道について

- ・水間鉄道を利用していない市民は、「駅までの距離が長い」、「運賃が高い」ことを主な理由に挙げており、これらの課題解決により水間鉄道の利用意向は高まると考えられる。
- ・水間鉄道を利用していない市民が、将来、運行内容の改善や自動車が運転できなくなれば、水間鉄道を利用する意向を持っており、潜在需要は高いと考えられる。



- ・水間鉄道の利用者は、駅まで南海線や徒歩で利用しているが、駅周辺に駐輪場がないため、自転車の利用は少ない。



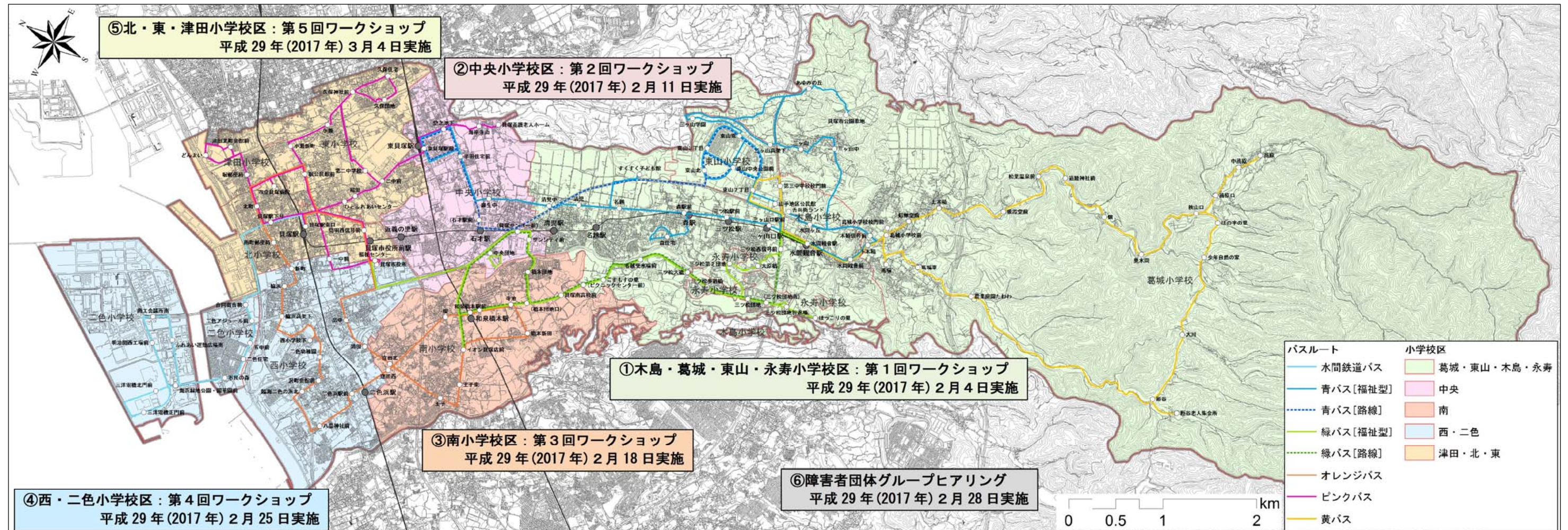
- ・水間鉄道はほとんどが往復利用者であるが、「バスや南海線との乗継ぎ」、「往復の運賃」といった理由で片道のみ利用者がある。
- ・水間鉄道の利用者は、「運賃が高い」、「本数が少ない」、「バスや南海線との接続が悪い」といった運送サービスに対する不満はあるが、重要であると思われており、これらに対する改善要望が多い。

○南海線・JR阪和線について

- ・南海線及びJR阪和線の利用者は、駅まで徒歩や自転車での利用が多く、半径1km程度の徒歩圏の利用者が多い。
- ・各駅共通の改善要望として、駅前広場の整備を挙げている。
- ・貝塚駅以外は片側改札のため、反対側の改札設置の要望を挙げている。

6. 公共交通ワークショップ

■公共交通ワークショップの実施時期と対象地区



■各地区からの主な意見

鉄道について	意見が出た地区						バスについて	意見が出た地区					
	①	②	③	④	⑤	障		①	②	③	④	⑤	障
鉄道はバスに比べて時間通りに運行されている	○					○	バス (は～もに～ばす) の運行本数が少ない	○	○	○	○	○	○
市内の鉄道に駅員がない (水間鉄道、南海二色浜駅)				○		○	バス (は～もに～ばす) ルートが複雑で分からない	○	○	○	○		○
水間鉄道の本数が少ない (1時間に3本を4本に増発、利用者の多い時間帯の増発)	○				○	○	バス (は～もに～ばす) 遠回りしており、目的地までの時間がかかりすぎる	○	○	○	○	○	○
水間鉄道と南海線との接続が悪い	○	○	○			○	水間鉄道と並行しているバスルートがある	○					
水間鉄道の車両への乗降が限定されている						○	バスの運賃が高い (バスと水間鉄道の乗継割引がない、高齢者の割引制度がない)	○					
水間鉄道の駅にトイレがない		○					バス停に屋根やベンチなどの待合施設がない	○		○			○
水間鉄道の運賃が高い	○	○	○	○	○	○	運転手の接客が良く親切である						○
水間鉄道の駅周辺に駐輪場がない	○			○			運転手の対応が悪い (運転が荒い、対応が不親切)						○
水間鉄道の駅出入口付近に多くの自転車が置かれて通りにくい						○	バス利用の広報や宣伝が不十分 (バスの運行情報や内容が分からない)		○	○	○		○
水間鉄道の駅が遠く利用することがない			○				電動車いすではバスに乗車できない						○

7. アンケート及び公共交通ワークショップの結果内容の検証

■バスについて

【目的地へのバスのルート】

⇒ ルートが長い、ルートが複雑、バスルートマップを見ても分からない

乗車したバス停から目的地まで、は～もに～ばすで移動する場合に、行きは早く移動できるが、帰りは時間がかかるケースがある。また、バスルートマップを見てもルートが複雑で、どのバスがどこを走っているのか分からない。

【バス同士の乗継ぎ】⇒ 貝塚市役所での乗継ぎ

は～もに～ばすは、現在、貝塚市役所バス停で緑バス、オレンジバス、ピンクバスを相互に乗継ぎできるが、この乗継ぎ場所を南海貝塚駅東口とすれば、南海・水間鉄道・コスモスライナー・は～もに～ばすとの乗継ぎが可能となり利便性が高まる。

【バスと南海線との乗継ぎ】⇒ 朝のバス→南海線、夜の南海線→バスの乗継ぎが悪い

コスモスライナーと南海線の貝塚駅での乗継ぎを見ると、乗継ぎ時間が短い（3分以内）ケースが朝の時間帯に多い。

【コスモスライナーの運賃】⇒ 運賃が高い

市民アンケートでコスモスライナーを利用していない理由に運賃が高いことを挙げており、コスモスライナーの利用者も運賃に対する満足度が低い。

【は～もに～ばすの運送サービス】⇒ 運賃が高い、運行本数が少ない、運行時間帯が短い

市民アンケートではは～もに～ばすを利用していない理由に、運送サービス内容を挙げており、は～もに～ばすの利用者も運行本数や運行時間帯に対する満足度が低い。

【は～もに～ばすの運行時間帯】⇒ 各便の運行時間帯が良くない

多くのルートが午前に2～3便、午後に2～3便の運行となっているが、運行間隔が1時間半から2時間の場合が多く、ルートによっては3時間近くの運行間隔となっている。

【バスの待合施設】⇒ 停留所のみでベンチや屋根等がない

バス停に屋根やベンチ等の待合施設が整備されているのは、南海貝塚駅東口、貝塚市役所、市立貝塚病院、三ツ松歩道橋、三ツ松団地折返場などと少なく、鉄道駅と接続するバス停（二色浜駅、和泉橋本駅、水間観音駅など）や市内の主要施設や住宅団地などの最寄りバス停で待合施設が整備されていない箇所が多い。

【現在のバスの運行内容】⇒ 利用者が少ない便、利用者がいない便がある

は～もに～ばすには利用者が少ない・いない便が運行されている。

【運行方法】⇒ 運行方法が地域に合っていない

黄バスでは一部区間で土日祝のみ、バス停以外でのフリー乗降を実施しているが、ほとんどの区間では乗降時の安全面からバス停での乗降としており、高齢者にとっては、バス停までの移動が困難な場合も考えられ、車両が自宅付近まで来ることで、利用しやすくなる。

このような運行方法として、以下に示すデマンド交通（予約があった場合に運行する。一定のエリア内で運行する）や乗合タクシーなどがある。

■水間鉄道について

【水間鉄道と南海線の乗継ぎ】⇒ 朝の水鉄→南海線、夜の南海線→水鉄の乗継ぎが悪い

水間鉄道と南海線の貝塚駅での乗継ぎを見ると、乗継ぎ時間が短い（3分以内）ケースが夜の時間帯に多い。

【水間鉄道の運賃】⇒ 運賃が高い

市民アンケートで水間鉄道を利用していない理由に運賃が高いことを挙げており、水間鉄道の利用者も運賃に対する満足度が低い。

【水間鉄道の運賃割引】⇒ 高齢者に対する運賃割引などの制度がない

身体障害者が水間鉄道及びコスモスライナーを利用する場合は運賃が半額、は～もに～ばすを利用する場合は、障害者手帳の提示または、市が発行する乗車証の提示により無料となっているが、高齢者は大人と同額の運賃で割引制度がない。

■南海線・JR阪和線について

【駅の整備】⇒ 駅前広場がない

駅前広場が整備されているのは貝塚駅西口のみで、その他の駅には駅前広場がない。

■公共交通全体について

【情報提供】⇒ どのような利用案内がされているのか分からない

水間鉄道のホームページには水間鉄道やバスの利用案内、貝塚市役所バス停などにはバスの運行ルートや時刻表が掲示されているが、南海線やJR阪和線の駅にはバスや水間鉄道の案内が不十分である。

8. 地域公共交通の課題

市の現状

- 高齢者人口は、二色地区や水間鉄道沿線の南側の地区などで大きく増加しており、今後も高齢化率の上昇が予測されている。
- 住宅団地が点在しており、行政・公益サービスは貝塚駅及び貝塚市役所前駅付近、商業施設は駅や住宅団地周辺及び幹線道路沿い、病院は貝塚駅周辺や水間鉄道沿線のほか隣接市町の境界付近に立地している。
- 観光施設は臨海部や水間観音駅南側の山間部に点在している。
- 駅前広場は貝塚駅西口のみで、駐輪場は南海線及びJR阪和線の各駅に整備されているが、水間鉄道に整備されている駅が少ない。
- 自動車による移動は臨海都市地域と田園丘陵市街地地域間が半数近く、臨海都市地域と山麓林間交流地域間は、ほとんどである。

上位計画・関連計画

- 鉄道駅周辺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進めていくために必要とされる利用しやすい、は～もに～ばすの運行に努める。
- 地域、企業、行政が連携して水間鉄道の利用促進に努める。
- 将来も安全に住み続けられるまちづくりを推進していくために、地域の活性化を図り、公共交通の利用拡大に努める。
- 市内の観光資源を活用した公共交通の利用促進を図る。

市民アンケート調査、バス・鉄道利用者アンケート調査

- 外出時は鉄道及び自動車利用が多く、鉄道は通勤通学や買物、文化活動、自動車は習い事やレクリエーションで利用されている。
- 通勤通学は7～9時と18～21時の時間帯が多く、買物や通院は9～12時、午後の時間帯の利用が多い。
- 目的地までのバスがない、ルートが複雑で時間がかかるためにバスを利用していないが、運行内容の改善や自動車が運転できなくなれば、バスを利用する意向がある。
- 駅までの距離が長い、運賃が高いため水間鉄道を利用していないが、運行内容の改善や自動車が運転できなくなれば、水間鉄道を利用する意向がある。
- 水間鉄道利用者は駅まで南海線や徒歩利用が多いが、駅周辺に駐輪場がなく、自転車利用は少ない。
- 南海及びJR利用者は、駅まで徒歩や自転車利用で徒歩圏の利用者が多い。

公共交通ワークショップ、障害者各団体グループヒアリング

- 水間鉄道に対する課題（本数が少ない、南海線との接続が悪い、車両への乗降が限定されている、駅にトイレがない、運賃が高い、駅に駐輪場がない、駅出入口に多くの自転車があり通りにくい等）
- バスに対する課題（運行本数が少ない、ルートが複雑で分からない、ルートが遠回りである時間がかかる、水間鉄道と並行するバスルートがある、運賃が高い、バス停にベンチや屋根がない、運転士の対応が悪い、電動車いすでバスに乗車できない等）
- 利用者増加に向けて（バスと水間鉄道の連携を図る、バスルートを短くして本数を増やす、水間鉄道の駅に駐輪場を整備する、水間鉄道のイベントを充実する、沿線に大企業を呼びマンションを整備等）
- 情報提供の方法（市内観光と公共交通利用を一体化した情報提供を行う、水間鉄道沿線の観光資源や名産品等を宣伝する、地域別の利用方法をパンフレットで情報提供等）
- 地域に合った公共交通（駅や病院等への直行バスを運行する、主要施設の循環バスを運行する、利用者が少ないルートはジャンボタクシーを運行する、利用目的に合ったバスを運行する、バス停以外での乗降や乗合タクシーを導入する、水間鉄道に代わるバスやBRTを運行する等）
- 市街化区域と市街化調整区域の見直しによるまちづくりを行う。水間鉄道の駅までのアクセス道路を整備する。

公共交通の課題

(1) まちづくりと連携した公共交通ネットワークの形成

- ①地域公共交通網形成計画と上位計画や関連計画が連携して、まちづくりや公共交通の計画策定を行う必要がある。
- ②上位計画では鉄道駅周辺地域に都市機能の誘導によりコンパクトで機能的なまちづくりが挙げられており、この取組みに適合する公共交通ネットワークが必要となる。
- ③土地利用計画と公共交通計画を密接に関係させる必要がある。
- ④市内には住宅団地、行政・公益施設、商業施設、病院が集積していることから、これらの地域と駅及び主要施設へ円滑に移動できる公共交通ネットワークを形成する必要がある。

(2) 地域や目的に合った移動手手段の確保

- ①鉄道沿線の市街地と水間観音駅以南の山間部では地域性が異なり、地域住民が求める交通サービスも異なることから、地域に応じた汎用性の高い交通機関とする必要がある。
- ②通勤通学のほか、買物や通院に公共交通が利用されていることから、バスや水間鉄道の運行維持とともに、利用目的に応じた運送サービスの提供が必要となる。
- ③隣接する岸和田市や泉佐野市への流動が多いことから、隣接市との連携を図った交通網が必要となる。

(3) 利用促進に向けた施策

- ①鉄道やバスの利用方法や運行状況などの情報の提供について、不十分な点があることから、分かりやすい情報提供を行い、利用促進に繋げていく必要がある。
- ②障害者の運賃割引はあるが、高齢者は鉄道・バスともに大人と同額の運賃である。市民が高齢となり自分で運転できなくなった場合に、外出で公共交通を利用する機会が増える潜在需要が多いことから、高齢者の運賃制度の見直しが必要となる。
- ③水間観音駅周辺及び駅南側の山間部には多くの観光地があることから、水間鉄道と観光施設の連携による利用促進を図る必要がある。
- ④水間鉄道のほとんどの駅には駐輪場がなく、駅出入口の空いたスペースなどに自転車が置かれている状況であることから、駐輪スペースの確保により、自転車と水間鉄道の利用者を増やす必要がある。

(4) 地域住民の公共交通に対する意識向上

- ①外出時の移動手手段に自動車を利用する市民は多く、近年の自動車保有台数の増加傾向より、今後も自動車利用への依存は高いが、利用目的によって公共交通と自動車を使い分ける意識の変化を継続的に展開していく必要がある。
- ②今回実施したワークショップやグループヒアリングにて意見を聞く機会を継続することで、地域住民の公共交通に対する意識を高めていく必要がある。

9. 計画の基本方針・基本目標

■基本理念・基本方針・基本目標の設定

上位計画・関連計画との連携を図り、公共交通の課題と課題解消すべき項目を踏まえて、本計画を実施していくための基本理念・基本方針・基本目標を以下に定める。

基本理念

乗って 守ろう 公共交通

公共交通の運行継続は、市民の利用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。

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）は市民の重要な移動手段となっている。市内の地域や利用目的によって求められる運送サービスは異なることから、移動しやすい公共交通を構築していくために、以下の基本方針により計画を推進していく。

- ・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

課題解消すべき項目

は～もに～ばすの運行

運行内容の見直し〔(1)-①～④、(2)-③〕

運送サービスの改善〔(2)-②、(3)-①②〕

は～もに～ばすの運行維持〔(2)-①②〕

公共交通の利用

鉄道との乗継ぎ改善〔(2)-③〕

交通結節点の整備〔(4)-①〕

鉄道・バスの利用案内の提供〔(3)-①〕

観光施設への公共交通の利用

鉄道・バス利用への誘導〔(3)-③〕

水間鉄道の運行

他の移動手段との乗継ぎ改善〔(2)-①③、(3)-④、(4)-①〕

高齢運転者・運転免許返納者の利用促進〔(3)-②〕

水間鉄道の運行維持〔(2)-②〕

障害者団体・地域住民の意向の把握

障害者団体や地域住民と公共交通に関する意見交換会を定期的実施〔(4)-①②〕

基本目標

基本目標① 障害者等が利用しやすいは～もに～ばすの運行

は～もに～ばすは、障害者の日常生活や社会生活を送るうえで、移動手段の確保を図るために運行をはじめたものであるが、障害者団体のグループヒアリングによると、ルートが複雑で、運行本数や鉄道との乗継ぎに対する不満が多く出され、また、利用者アンケートでは運賃に対する不満が多いことから、利便性の向上を図るために、運送サービスを改善していく。

基本目標② 公共交通の利用拡大

まちづくりとの連携を強化し、公共交通ネットワークの再構築を行い、新たな利用者の移動機会の増加により、地域の活性化を図っていく。

基本目標③ 観光資源を活用した公共交通の利用促進

観光施設や交流施設が点在しているが、利用案内等が不十分であることから、継続的な情報提供により、公共交通の利用を促進していく。

基本目標④ 水間鉄道の利用促進

鉄道との乗継ぎや運賃に対する不満が多いことから、運送サービスの改善を行い、水間鉄道の利用を拡大していく。

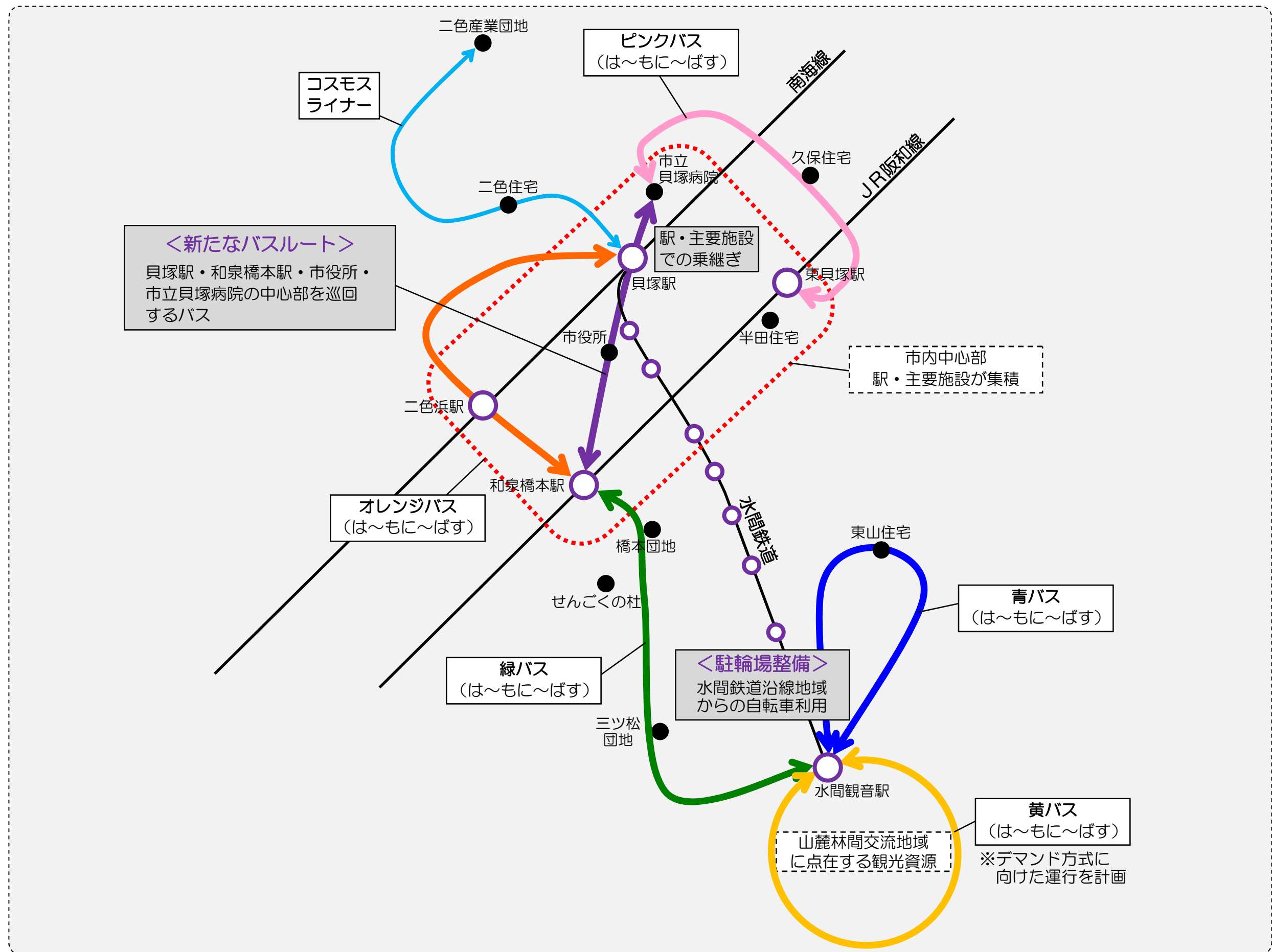
基本目標⑤ 障害者団体・地域住民の意向を反映した公共交通の構築

計画策定及び策定後の事業実施後も定期的に障害者団体によるグループヒアリングや地域住民によるワークショップを行うことで、事業内容の改善に反映させていく。

※〔 〕内の数字はP.8の公共交通の課題で示した項目

■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。



10. 計画の目標達成のための施策・事業

基本目標① 障害者等が利用しやすいは～もに～ばすの運行

○運行内容の見直し

・市中心部の主要施設へのバスの利用促進

(実施目的)

市内の鉄道駅と市役所や市立貝塚病院などの市中心部の主要施設を結び、運行頻度の高いバスの運行により、障害者や高齢者等の外出機会及び移動の利便性を高めていく。

(実施内容)

市立貝塚病院と和泉橋本駅を往復し、貝塚駅、貝塚市役所を経由するバスルートを設定

(計画・実施主体)

交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)

- ・平成30年度(2018年度)：ルート計画、障害者団体のヒアリング・交通事業者との協議
- ・平成31年度(2019年度)以降：運行実施、利用状況の把握、内容の見直し

(市中心部を運行するバスルートのイメージ)

貝塚駅・和泉橋本駅と市内の主要施設である市役所、市立貝塚病院をできる限り短距離で巡回するルート(幹線系統のは～もに～ばす)を設定する。

(運行区間)

市立貝塚病院[約1.3km]貝塚駅
貝塚駅[約1.4km]貝塚市役所
貝塚市役所[約3.3km]和泉橋本駅

(所要時間：表定速度25km/h)

市立貝塚病院[3.5分]貝塚駅
貝塚駅[3.5分]貝塚市役所
貝塚市役所[8分]和泉橋本駅

片道15分、往復30分での運行

(は～もに～ばす[福祉型]の1日の乗車人数)

南海貝塚駅東口

平日：27人、休日：7人

市立貝塚病院

平日：15人、休日：0人

貝塚市役所

平日：68人、休日：21人

和泉橋本駅

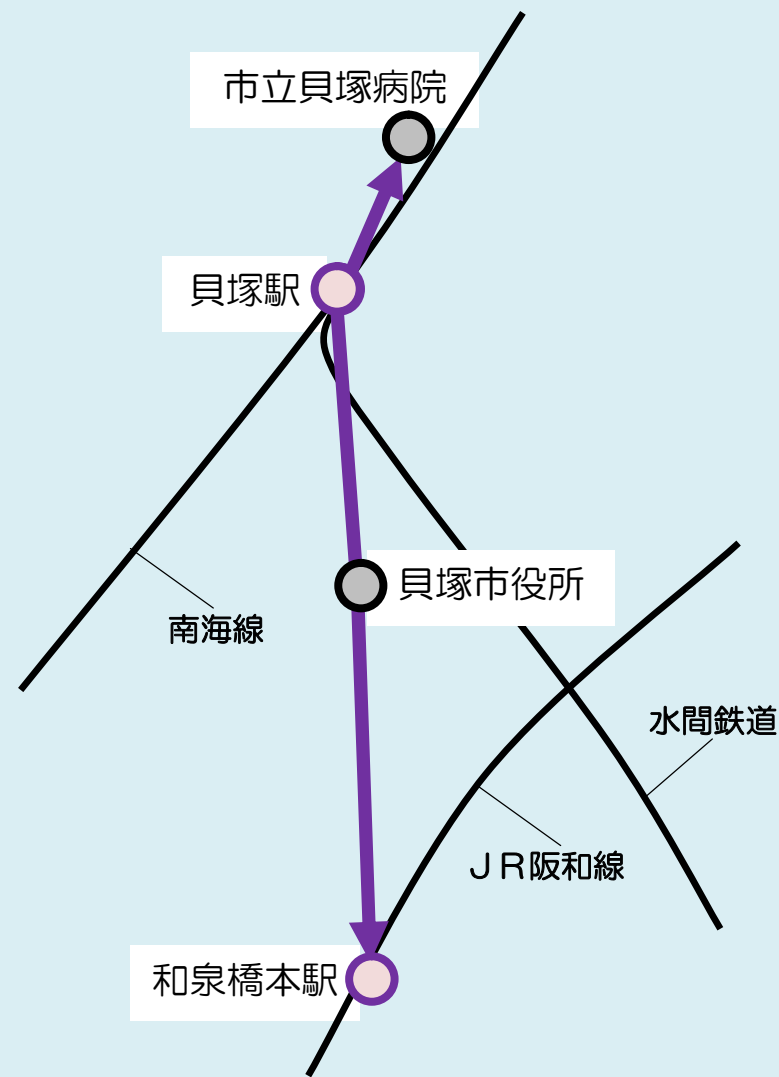
平日：15人、休日：6人

乗車人数合計(全てのバスの乗車人数)

平日：328人、休日：208人

※平日はH28.10.25(火)、休日は10.30(日)

の調査値



・分かりやすいルートによるバスの運行

(実施目的)

は～もに～ばすのルートを分かりやすくすることにより、利用者が目的地へのバスを利用すればよいかを明確にした改善を行う。

(実施内容)

市中心部の鉄道駅と主要施設を短距離で結ぶバスルートを「幹線系統」のは～もに～ばす、市中心部と住宅団地などの居住地を結ぶバスルートを「支線系統」のは～もに～ばすとしたバスルートを設定

(計画・実施主体)

交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)

- ・平成30年度(2018年度)：ルート計画、障害者団体のヒアリング・交通事業者との協議
- ・平成31年度(2019年度)以降：運行実施、利用状況の把握、内容の見直し

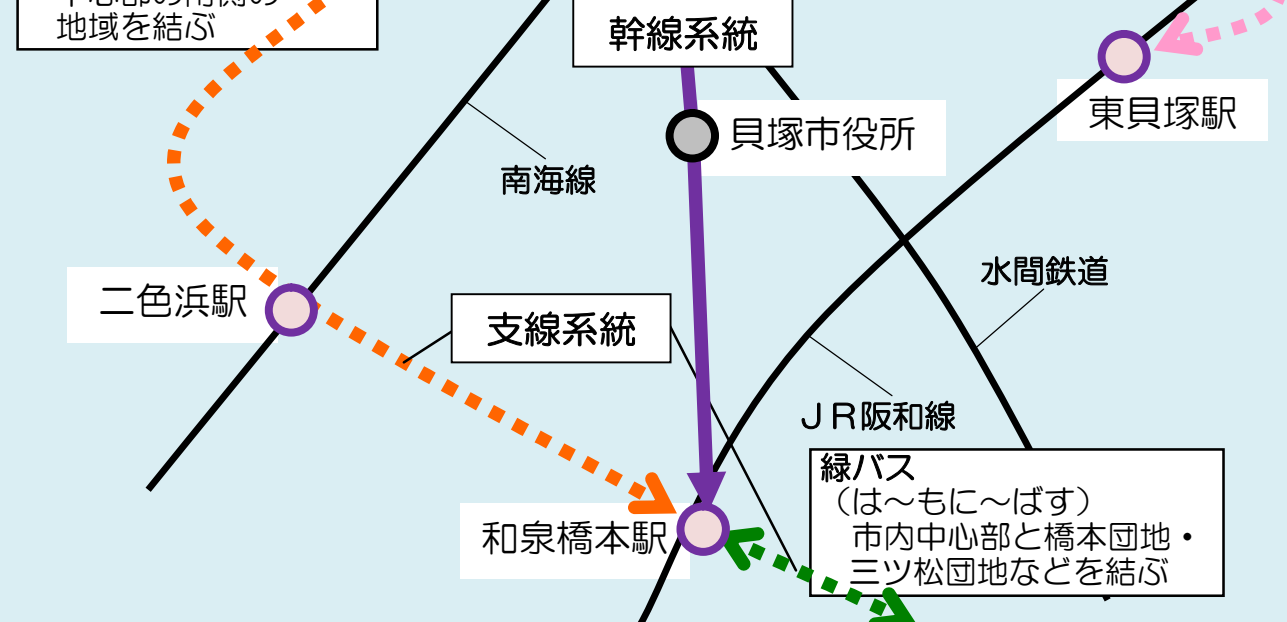
(バスルートの再編イメージ)

幹線系統と現在のは～もに～ばすのルートを見直した支線系統に再編する。

「幹線系統と支線系統のは～もに～ばすが市中心部の駅や主要施設で接続するルートへ見直し

オレンジバス
(は～もに～ばす)
市内中心部と市内中心部の南側の地域を結ぶ

ピンクバス
(は～もに～ばす)
市内中心部と市内中心部の北側の地域を結ぶ



○運行内容の見直し

・バスの乗継ぎ改善

(実施目的)

現在の貝塚市役所での乗継ぎ(緑・オレンジ・ピンク)箇所を見直して、バス乗継ぎの利便性を向上する。

(実施内容)

駅や主要施設で幹線系統と支線系統のバスを接続

(計画・実施主体)

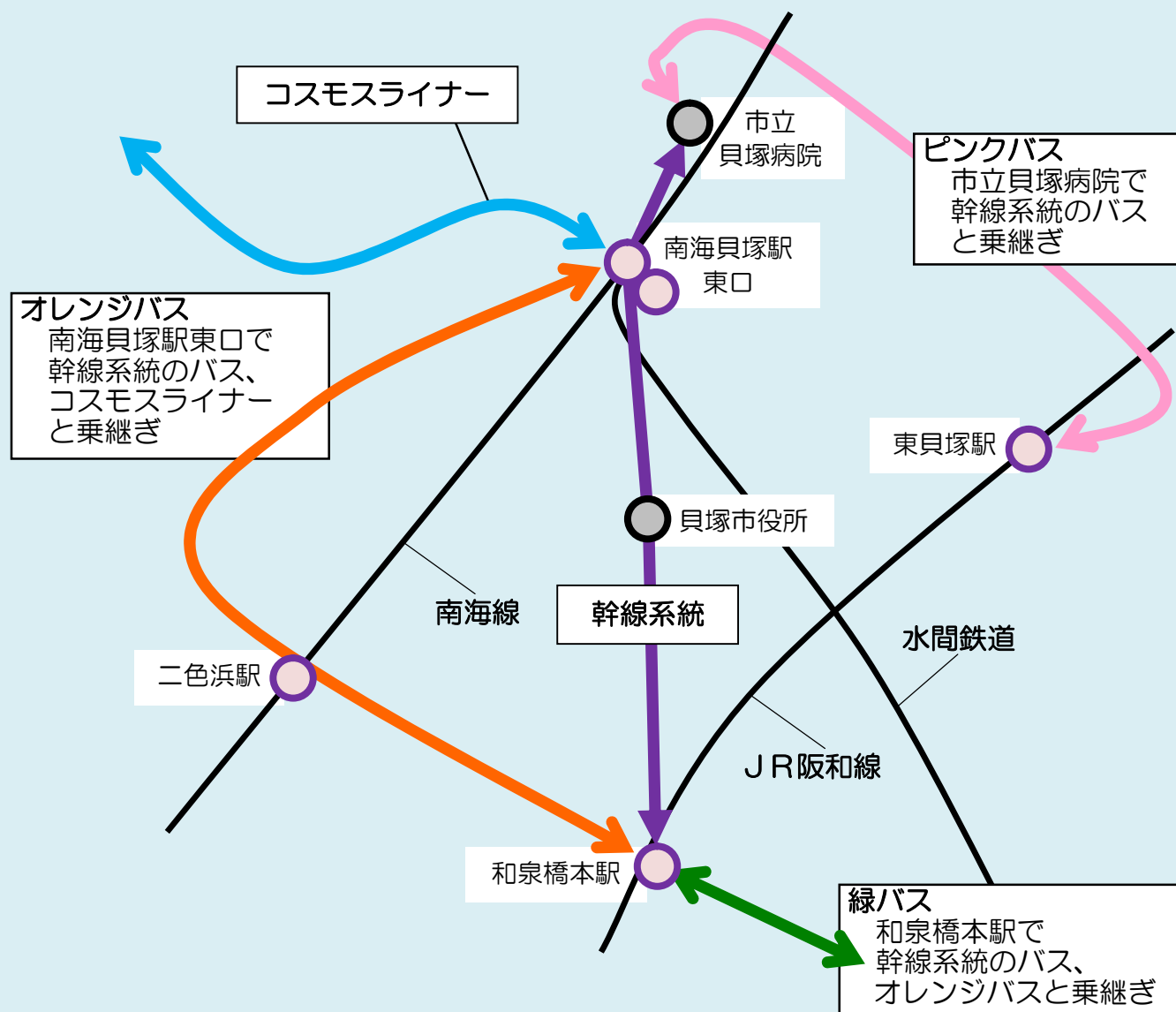
交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)

- 平成30年度(2018年度)：時刻の見直し検討、障害者団体のヒアリング・交通事業者との協議

(は～もに～ばすの乗継ぎ箇所)

幹線系統と支線系統のは～もに～ばすが駅や市内の主要施設で乗継ぎできるようにする。



○運送サービスの改善

・定期券の導入による利用促進

(実施目的)

バスの利用頻度が高い利用者を対象にした回数券を導入したが、さらに利用頻度の高い通勤や通学及び高齢者、運転免許返納者などの料金負担を軽減するため、定期券を導入して利用促進を図る。

(実施内容)

は～もに～ばす利用者を対象とした定期券の導入

(計画・実施主体)

交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)

- 平成30年度(2018年度)：交通事業者との協議
- 平成31年度(2019年度)以降：事業実施、利用状況の把握

(は～もに～ばすの回数券、1乗車大人210円/小人100円)

大人2,100円(2,310円相当、割引率9.1%) / 小人1,000円(1,100円相当)

(参考：コスモスライナーの定期券、[]は割引率)

210円区間の通勤定期：(1ヶ月)8,570円 [32.0%] / (3ヶ月)24,420円 [35.4%]

210円区間の通学定期：(1ヶ月)7,310円 [42.0%] / (3ヶ月)20,830円 [44.9%]

・バス待合施設の改善

(実施目的)

利用者の多いバス停のほか市内の駅や主要施設、住宅団地に近いバス停において、バス待合施設の整備を行い、障害者や高齢者等の安全性の確保と待ち時間の改善を行う。

(実施内容)

バス停への屋根及びベンチの設置

※駅(二色浜駅/和泉橋本駅/東貝塚駅/水間観音駅)

※住宅団地に近く利用者の多いバス停(二色アジュール前/三ツ松歩道橋など)

(計画・実施主体)

交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)

- 平成30年度(2018年度)：対象のバス停検討、関係機関(交通事業者・警察・道路管理者等)との協議
- 平成31年度(2019年度)以降：事業実施に向けた検討

(市内のバス待合施設の整備状況)

	コスモスライナー	は～もに～ばす
屋根○・ベンチ○	0	9
屋根○・ベンチ×	0	1
屋根×	0	12
屋根×	11	93
合計	11	115

※コスモスライナー・は～もに～ばすと同じバス停は、は～もに～ばすで計上

※両側にバス停があり、片側のみ設置の場合は×で計上

〇は～もに～ばすの運行維持

(実施目的)

現在のは～もに～ばすの利用状況から、利用が少ないルート及び便について、運行時間帯や運行車両の見直しを行い、利用状況に応じた運送サービスにより、運行を維持していく。

(実施内容)

- ・利用が少ない便の運行時間帯の見直し
- ・利用状況に応じた小型車両（11人乗り車両）による運行
- ・利用が少ないルートでのデマンド方式（事前予約制）による運行

(計画・実施主体)

交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)

平成30年度(2018年度)以降：利用状況の把握により運行内容の見直し

(利用が少ない便：は～もに～ばす)

- ・平日：全43便の運行のうち、13便で乗車数が2人以下
※福祉型の青バス第2便、黄バス第7便の計2便で乗車数が0人
- ・休日：全36便の運行のうち、12便で乗車数が2人以下
※福祉型の青バス第4～6便、オレンジバス第6便、黄バス第6便の計5便で乗車数が0人

(小型車両での運行)

- ・現在の車両：乗車定員36人



- ・小型車両：乗車定員11人



(デマンド方式による運行)

事前に利用者が予約を行い、定時定路線あるいは、基本ルート上での乗降を可能とする、バスや乗合タクシーとして運行する。

<施策事例>

- ・デマンド方式によるバス（和歌山県みなべ町）
基本路線の運行ルート上での乗降を可能とした、ジャンボタクシー車両（定員9人）による運行

資料：みなべ町ホームページ

- ・デマンド方式による乗合タクシー（堺市）
定時定路線による乗合タクシー（定員4人）による運行

資料：堺市ホームページ

基本目標② 公共交通の利用拡大

○鉄道との乗継ぎ改善

- (実施目的)
コスモスライナーの運行時刻の改正により、南海線との乗継ぎ時間を改善する。
- (実施内容)
・コスモスライナーの南海貝塚駅東口の発着時刻の見直し
- (計画・実施主体)
交通事業者、貝塚市
- (実施期間・スケジュール)
・平成30年度(2018年度)：時刻の見直し検討、交通事業者との協議
・平成31年度(2019年度)以降：運行実施、利用状況の把握、内容の見直し

(現在のコスモスライナーと南海線の乗継ぎ：平日)

朝(バス→南海)			夜(南海→バス)		
バス (南海貝塚駅 東口着)	乗継ぎ 時間	南海線 (貝塚発)	南海線 (貝塚着)	乗継ぎ 時間	バス (南海貝塚駅 東口発)
7:12	2分	7:14	18:30	6分	18:36
	6分	7:20	18:42	10分	18:52
7:20	6分	7:26	18:49	3分	
	7:32	3分	7:35	19:01	5分
9分		7:41	19:14	6分	19:20
7:44	1分	7:45	19:21	15分	19:36
	10分	7:54	19:34	2分	
7:56	6分	8:02	19:42	12分	19:54
	3分	8:11	19:48	6分	
8:08	9分	8:17	20:02	8分	20:10
	1分		20:22	8分	20:30
8:16	10分	8:26			
	3分	8:31			
8:28	7分	8:35			

※南海線は難波方面の急行、空港急行、区間急行との乗継ぎ
※乗継ぎ時間が短い箇所は赤文字で表記(乗継ぎ時間は4分以上必要)

○交通結節点の整備

- (実施目的)
交通結節点のうち、整備されているのは貝塚駅西口のみで、その他の駅には駅前広場等の整備がされていない。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、交通結節点の整備の可能性を検証する。
- (実施内容)
交通結節点整備の可能性について検討
- (計画・実施主体)
交通事業者、貝塚市
- (実施期間・スケジュール)
・平成30年度(2018年度)以降：交通結節点(駅前広場等)整備の可能性を検討

○鉄道、バスの利用案内の提供

- (実施目的)
鉄道やバスの利用者に対して、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の案内、主要施設への情報案内などを、さまざまな媒体で提供
※市内の駅、主要施設での鉄道やバスの利用案内の掲示
※広報かいつかへの継続的な掲載
※パソコンやスマートフォンによる情報案内の提供
※公共交通マップの作成
- (計画・実施主体)
交通事業者、貝塚市
- (実施期間・スケジュール)
・平成30年度(2018年度)：情報案内の内容検討、交通事業者との協議
・平成31年度(2019年度)以降：事業実施、必要に応じて内容の更新

基本目標③ 観光資源を活用した公共交通の利用促進

- (実施目的)
水間観音駅から南側の地域には多くの観光施設が点在(P.2の右図参照)しており、水間鉄道
・は～もに～ばす(黄バス)の利用により、観光施設への公共交通利用の誘導を図る。
- (実施内容)
駅や主要施設などのバス停における、観光施設へのアクセスや利用案内などの整備
※市内の駅のほか南海線、JR阪和線の駅(難波駅、天王寺駅、関西空港駅など)での観光施設の情報案内の掲示
※広報かいつ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
- (計画・実施主体)
交通事業者、貝塚市
- (実施期間・スケジュール)
・平成30年度(2018年度)：実施内容の検討、交通事業者との協議
・平成31年度(2019年度)以降：事業実施、必要に応じて内容の更新

(水間観音駅南側の観光施設と最寄バス停)

観光施設	最寄バス停	観光施設	最寄バス停
水間寺	水間観音前	遊女之墓	稲谷
水間公園	水間観音前	奥水間温泉	奥水間
遍照寺	馬場	水間焼伏原窯	大川
孝恩寺(釘無堂)	釘無堂前	府立少年自然の家	少年自然の家
たわわ	農業庭園たわわ	ほの字の里	ほの字の里
奥水間 アスレチックスポーツ	吸霞堂前	金剛生駒紀泉国定公園 (和泉葛城山)	蕎原
道陸神社	道陸神社前		

基本目標④ 水間鉄道の利用促進

○他の移動手段との乗継ぎ改善

・水間鉄道と南海線の乗継ぎ改善

(実施目的)
水間鉄道の運行時刻の改正により、南海線との乗継ぎ時間を改善する。また、市内丘陵地域のせんごくの杜（最寄駅：名越駅）に専門職大学を開設することから、利用者の拡大を図る。

(実施内容)
貝塚駅の発着時刻の見直し、増便のための施設改良・整備についての検討

(計画・実施主体)
交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)
・平成30年度(2018年度)：時刻の見直し検討、交通事業者との協議
・平成31年度(2019年度)以降：運行実施、利用状況の把握、内容の見直し

(現在の水間鉄道と南海線の乗継ぎ：平日)

朝（水間鉄道→南海）			夜（南海→水間鉄道）		
水間鉄道 (貝塚着)	乗継ぎ 時間	南海線 (貝塚発)	南海線 (貝塚着)	乗継ぎ 時間	水間鉄道 (貝塚発)
7:07	3分	7:10	18:30	15分	18:45
	7分	7:14	18:42	3分	
	13分	7:20		23分	
	19分	7:26	18:49	16分	
7:27	8分	7:35	19:01	4分	19:05
	14分	7:41	19:14	11分	
	18分	7:45	19:21	4分	
7:47	7分	7:54	19:34	11分	19:45
	15分	8:02	19:42	3分	
				23分	
8:07	4分	8:11	19:48	17分	20:05
	10分	8:17	20:02	3分	
	19分	8:26		23分	
8:27	4分	8:31	20:22	3分	20:25
	8分	8:35		28分	

※南海線は難波方面の急行、空港急行、区間急行との乗継ぎ
※乗継ぎ時間が短い箇所は赤文字で表記（乗継ぎ時間は4分以上必要）

・水間鉄道とバスの乗継ぎ改善

(実施目的)
水間鉄道の駅から各地域への移動を円滑にし、水間鉄道とバスの乗継ぎ利用を促進する。また、ホームと電車の段差や隙間をスムーズに移動できるように、水間鉄道の車両にパネルスロープを常備し、乗継ぎを円滑にしていく。

(実施内容)
・水間観音駅での青バス、黄バスの乗継ぎ改善
・車椅子利用者が円滑に乗降できるように水間鉄道の車両にパネルスロープを常備

(実施目的)
駅周辺の駐車場等でパークアンドライドを行い、市中心部の道路混雑を抑制し、水間鉄道の利用拡大を図る。

(実施内容)
駅周辺地区の駐車場の分布状況を把握し、水間鉄道との乗継ぎの実現性が高い箇所での整備

(計画・実施主体)
施設管理者、交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)
・平成30年度(2018年度)：対象の駐車場の検討、関係機関（施設・交通事業者・警察・道路管理者等）との協議
・平成31年度(2019年度)以降：事業実施に向けた検討

・駅周辺の駐輪場整備

(実施目的)
自転車活用推進法の施行（平成29年(2017年)5月）により、地方公共団体では自転車の安全利用のために、利用状況等の実情に応じた施策を実施し、交通事業者は自転車と公共交通機関の連携等に努める責務が示されたことを踏まえて、駅周辺に駐輪場の整備を行い、駅構内の放置自転車対策とともに、自転車利用者の拡大を図る。

(実施内容)
駅周辺地区への駐輪場整備の可能性検討により、実現性の高い箇所での整備

(計画・実施主体)
交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)
・平成30年度(2018年度)：対象の駐輪場の検討、関係機関（交通事業者・警察・道路管理者等）との協議
・平成31年度(2019年度)以降：事業実施に向けた検討

(計画・実施主体)
交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)
・平成30年度(2018年度)：交通事業者との協議
・平成31年度(2019年度)以降：事業実施、利用状況の把握、内容の見直し

○高齢運転者・運転免許返納者の利用促進

(実施目的)
高齢運転者や運転免許返納者が水間鉄道を利用する際の料金負担を軽減することにより、外出機会の増加を図る。

(実施内容)
高齢運転者や運転免許返納者が水間鉄道を利用した場合に大人料金から割引
※対象者の運賃を割引する → 高齢者パスなどを申請により発行

(計画・実施主体)
交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)
・平成30年度(2018年度)：交通事業者との協議
・平成31年度(2019年度)以降：事業実施、利用状況の把握、内容の見直し

○水間鉄道の運行維持

(実施目的)

運送サービスの見直しを行うとともに、沿線の学校や市職員による鉄道利用やマイルール意識の醸成により、運行の維持につなげていく。

(実施内容)

- 沿線の学校による鉄道利用の促進
- モビリティマネジメント等の実施の検討
- 沿線でのイベント実施の検討
- マイルール意識を醸成するための施策の実施の検討
(サポーター制度、つり革オーナー、鉄道名及び駅名のネーミングライツの導入、ラッピング車両、グッズ販売等)

(計画・実施主体)

交通事業者、貝塚市

(実施期間・スケジュール)

平成30年度(2018年度)以降：利用状況の把握により内容の見直し

- 沿線の学校による鉄道利用
沿線の小学校や中学校などが遠足や社会見学などの学校行事で移動する際に水間鉄道を利用してもらうための働きかけを行う。
- モビリティマネジメント(MM)等の実施の検討
市民や職場組織等に働きかけを行い、過度な自動車利用から公共交通や徒歩による移動手段の利用へ考え方を自発的に変えていくこと(モビリティマネジメント)を促進する取組みを行う。また、市職員の通勤や業務による外出時での利用を促進していく。
- 沿線でのイベント実施の検討
沿線地域の催事や伝統的な祭り、特産品を使用したグルメイベントなど様々な誘客イベントを展開し、鉄道利用による誘客を図っていく。

・マイルール意識を醸成するための施策の実施の検討

沿線の地域住民や利用者がさまざまな形で支援し、親しみやすいものとしていくとともに、鉄道への愛着(マイルール意識)を醸成して、運行を維持していく。

<施策事例>

・サポーター制度

沿線の地域住民や団体組織のほか、全国の支援者から鉄道運行に対する理解と支援を得るためにサポーター制度を導入する。

※和歌山電鐵(車両サポーター：1,000円/1口から)、京都丹後鉄道(一般会員：3,000円/3年、1,000円/1年)、えちぜん鉄道(個人会員として1,000円/年)などで実施され、会員へ乗車券の提供や会報誌の発行などの特典を設けている

・つり革オーナー

車両のつり革に好きなメッセージを入れ、企業や店舗の宣伝、家族や友人などへのメッセージとして活用するために、つり革オーナー制度を導入する。

※由利高原鉄道、山形鉄道、平成筑豊鉄道(ともに年間5000円/1本)などで実施

・鉄道名や駅名のネーミングライツの導入

企業の宣伝やイメージアップに繋げるため、鉄道名や駅名のネーミングライツ(命名権)を導入する。

※いすみ鉄道では以下の条件により、鉄道名や駅名の命名権の募集を実施

鉄道名命名権：3,000万円/年、契約期間最低5年間

駅名命名権 100~200万円/年(駅により金額設定)、契約年数最低3年間

(平成29年[2017年]4月現在で14駅のうち3駅が命名権により駅名を改称)

・ラッピング車両

企業や店舗の宣伝などでラッピングされた車両の運行を行う。

※平成筑豊鉄道では以下の条件により、車体前面へのラッピングを実施

1両の広告料金：40万円/3ヶ月、70万円/6ヶ月、100万円/12ヶ月

(製作・取付・撤去費用は別途)

・グッズ販売

沿線地域の特産品を使ったグッズの制作・販売、沿線でのイベント時に合わせてグッズを販売する。

基本目標⑤ 障害者団体・地域住民の意向を反映した公共交通の構築

(実施目的)

公共交通の運送内容に対して、障害者団体のグループヒアリングや地域住民のワークショップを定期的実施することで、改善に反映させていくものとする。

(実施内容)

- 障害者団体のグループ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実施
- 意見交換会での意見を反映した公共交通の改善

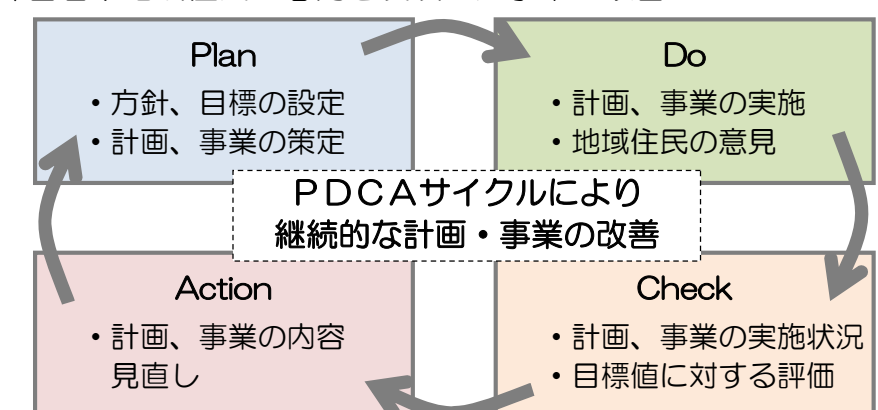
(計画・実施主体)

障害者団体、地域住民、貝塚市

(実施期間・スケジュール)

- 平成30年度(2018年度)：実施内容の検討
- 平成31年度(2019年度)以降：事業実施、意見とりまとめ、改善内容の検討

・障害者や地域住民の意向を反映した事業の改善



1 1. 施策実施に対する目標値の設定（計画の達成状況の評価の考え方）

■基本目標による施策内容と目標値（目標年度：平成 35 年度[2023 年度]）

基本目標	基本目標による施策内容	現 状	目標値等
基本目標① 障害者等が利用しやすいは～もに～ばすの運行	運行内容の見直し	は～もに～ばす利用者数：323 人（平成 28 年度[2016 年度]の 1 日平均）	利用者数 355 人 （10%増）
	市中心部の主要施設へのバスの利用促進	は～もに～ばすのルート満足度（平成 28 年[2016 年]の利用者アンケート結果） 非常に満足+やや満足：24.0%、やや不満+非常に不満：32.4%	不満 32.4%→ 27.4% （5%減）
	分かりやすいルートによるバスの運行	は～もに～ばすの乗継ぎ時間の満足度（同上） 非常に満足+やや満足：16.8%、やや不満+非常に不満：27.2%	不満 27.2%→ 22.2% （5%減）
	バスの乗継ぎ改善	は～もに～ばすの運賃の満足度（同上） 非常に満足+やや満足：24.7%、やや不満+非常に不満：30.5%	不満 30.5%→ 25.5% （5%減）
	運送サービスの改善	屋根やベンチが整備されていないバス停が多い （屋根・ベンチがないバス停：126 箇所のうち 104 箇所）	計画期間中に合意された箇所を整備
	定期券の導入による利用促進	は～もに～ばすの運行維持	は～もに～ばす利用者数：323 人（平成 28 年度[2016 年度]の 1 日平均）
基本目標② 公共交通の利用拡大	鉄道の乗継ぎ改善	コスモスライナーの乗継ぎ時間の満足度（平成 28 年[2016 年]の利用者アンケート結果） 非常に満足+やや満足：21.3%、やや不満+非常に不満：41.5%	不満 41.5%→ 31.5% （10%減）
	交通結節点の整備	駅前広場は貝塚駅西口のみを整備	計画期間中に 1 箇所 を検討
	鉄道・バスの利用案内の提供	案内の分かりやすさの満足度（平成 28 年[2016 年]の利用者アンケート結果） （水間鉄道）非常に満足+やや満足：21.0%、やや不満+非常に不満：17.2% （は～もに～ばす）非常に満足+やや満足：27.9%、やや不満+非常に不満：18.1%	（水鉄）不満 17.2%→ 12.2% （バス）不満 18.1%→ 13.1% （5%減）
基本目標③ 観光資源を活用した公共交通の利用促進	鉄道・バス利用への誘導	観光目的による利用割合（平成 28 年[2016 年]の利用者アンケート結果） （水間鉄道）1.9%、（は～もに～ばす）1.3%	（水鉄）1.9%→ 3.8% （バス）1.3%→ 2.6% （倍増）
基本目標④ 水間鉄道の利用促進	他の移動手段との乗継ぎ改善	水間鉄道の乗継ぎ時間の満足度（平成 28 年[2016 年]の利用者アンケート結果） 非常に満足+やや満足：11.5%、やや不満+非常に不満：42.1%	不満 42.1%→ 32.1% （10%減）
	水間鉄道と南海線の乗継ぎ改善	水間鉄道利用者数：5,094 人（平成 28 年度[2016 年度]の 1 日平均）	水間鉄道・バス利用者数 10%増
	水間鉄道とバスの乗継ぎ改善	は～もに～ばす利用者数：323 人（平成 28 年度[2016 年度]の 1 日平均）	計画期間中に 各 1 箇所 を検討
	パークアンドライドの整備	パークアンドライドはなく、駐輪場は貝塚駅と水間観音駅の周辺及び石才駅にある	
	駅周辺の駐輪場整備	水間鉄道の運賃の満足度（平成 28 年[2016 年]の利用者アンケート結果） 非常に満足+やや満足：15.0%、やや不満+非常に不満：50.8%	不満 50.8%→ 40.8% （10%減）
	高齢運転者・運転免許返納者の利用促進	水間鉄道の運行維持	水間鉄道利用者数：5,094 人（平成 28 年度[2016 年度]の 1 日平均）
基本目標⑤ 障害者団体・地域住民の意向を反映した公共交通の構築	障害者団体や地域住民と公共交通に関する意見交換会を定期的実施	意見交換会を実施（平成 29 年[2017 年]2～3 月：公共交通ワークショップ、平成 29 年[2017 年]2 月：障害者団体グループヒアリング）	意見交換会を 年 1 回以上 実施

■実施主体とスケジュール

計画目標を達成するために、計画期間中において以下の事業の実施を計画する。利便性の高い公共交通ネットワークを形成していくためには、障害者団体や地域住民、交通事業者等と市が協働して事業を推進していくこととなる。なお、事業の実施内容・スケジュールは、社会情勢等により変更となる可能性があるため、随時、内容の見直しを行っていく。

基本目標	施策内容		計画・実施主体	実施年次・実施内容									
				貝塚市地域公共交通再編実施計画									
				事業計画		事業実施							
平成30(2018)年度	平成31(2019)年度	平成32(2020)年度	平成33(2021)年度	平成34(2022)年度	平成35(2023)年度								
基本目標① 障害者等が利用しやすいは～もに～ばすの運行	運行内容の見直し	市中心部の主要施設へのバスの利用促進	交通事業者 貝塚市	ルート計画 → 障害者団体のヒアリング	→	→	運行実施 →	利用状況の把握 →	内容の見直し	→			
		分かりやすい運行ルートによるバスの運行	交通事業者 貝塚市	ルート計画 → 障害者団体のヒアリング	→	→	運行実施 →	利用状況の把握 →	内容の見直し	→			
		バスの乗継ぎ改善	交通事業者 貝塚市	時刻の見直し検討 → 障害者団体のヒアリング	→	→	運行実施 →	利用状況の把握 →	内容の見直し	→			
	運送サービスの改善	定期券の導入による利用促進	交通事業者 貝塚市	交通事業者との協議 →	→	→	→	事業実施 →	利用状況の把握	→			
		バス待合施設の改善	交通事業者 貝塚市	対象のバス停検討 → 関係機関（交通事業者・警察・道路管理者等）との協議	→	→	→	→	事業実施に向けた検討	→			
	は～もに～ばすの運行維持	交通事業者 貝塚市	→	→	→	→	→	利用状況の把握により内容の見直し	→				
基本目標② 公共交通の利用拡大	鉄道の乗継ぎ改善		交通事業者 貝塚市	時刻の見直し検討 → 交通事業者との協議	→	→	→	運行実施 →	利用状況の把握 →	内容の見直し	→		
	交通結節点の整備		交通事業者 貝塚市	→	→	→	→	交通結節点（駅前広場等）整備の可能性を検討	→	→			
	鉄道・バスの利用案内の提供		交通事業者 貝塚市	情報案内の内容検討 → 交通事業者との協議	→	→	→	→	事業実施 →	必要に応じて内容の更新	→		
基本目標③ 観光資源を活用した公共交通の利用促進	鉄道・バス利用への誘導		交通事業者 貝塚市	実施内容の検討 → 交通事業者との協議	→	→	→	→	事業実施 →	必要に応じて内容の更新	→		
基本目標④ 水間鉄道の利用促進	他の移動手段との乗継ぎ改善	水間鉄道と南海線の乗継ぎ改善	交通事業者 貝塚市	時刻の見直し検討 → 交通事業者との協議	→	→	→	→	運行実施 →	利用状況の把握 →	内容の見直し	→	
		水間鉄道とは～もに～ばすの乗継ぎ改善	交通事業者 貝塚市	実施内容の検討 → 交通事業者との協議	→	→	→	→	→	運行実施 →	利用状況の把握 →	内容の見直し	→
		パークアンドライドの整備	施設管理者 交通事業者 貝塚市	対象の駐車場 → 関係機関（施設管理者・交通事業者・警察・道路管理者等）との協議	→	→	→	→	→	事業実施に向けた検討	→		
		駅周辺の駐輪場整備	交通事業者 貝塚市	対象の駐輪場 → 関係機関（交通事業者・警察・道路管理者等）との協議	→	→	→	→	→	事業実施に向けた検討	→		
	高齢運転者・運転免許返納者の利用促進	交通事業者 貝塚市	→	→	→	→	→	→	運行実施 →	利用状況の把握 →	内容の見直し	→	
	水間鉄道の運行維持	交通事業者 貝塚市	→	→	→	→	→	→	利用状況の把握により運行内容の見直し	→			
基本目標⑤ 障害者団体・地域住民の意向を反映した公共交通の構築	障害者団体や地域住民と公共交通に関する意見交換会を定期的に実施		障害者団体 地域住民 貝塚市	実施内容の検討 →	→	→	→	→	事業実施 →	意見とりまとめ →	改善内容の検討	→	