

貝塚市地域公共交通網形成計画

平成30年3月

貝 塚 市

【 目 次 】

1. はじめに	
1-1. 計画策定の趣旨及び位置付け	1
1-2. 計画の区域	2
1-3. 計画の期間	3
2. 地域の現状等	
2-1. 地形・土地利用	4
2-2. 人口	6
2-3. 施設の分布	12
2-4. 地域の現状のまとめ	17
3. 上位計画・関連計画の把握と網形成計画の位置付け	
3-1. 貝塚市第5次総合計画	18
3-2. 貝塚市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略	20
3-3. 貝塚市都市計画マスタープラン	22
3-4. 水間鉄道活性化・再生プロジェクトによる施策	28
3-5. 上位計画・関連計画のまとめ	29
4. 交通機関の現状等	
4-1. 交通機関の現状	30
4-2. 交通流動の状況	48
4-3. 交通機関のまとめ	55
5. 連携計画のこれまでの取組み状況の整理と評価	
5-1. 貝塚市地域公共交通総合連携計画の概要	56
5-2. 事業の取組みに対する評価	57
6. 住民及び公共交通利用者ニーズの把握	
6-1. 各アンケート調査の実施概要	58
6-2. 各アンケート調査の結果概要	66
6-3. アンケート調査結果のまとめ	84
7. ワークショップ・グループヒアリングの実施	
7-1. 実施概要	85
7-2. ワークショップ・グループヒアリングのまとめ	90

8. アンケート・ワークショップ等の結果内容の検証	92
9. 地域公共交通の課題	100
10. 計画の基本方針・基本目標	101
11. 計画の目標達成のための施策・事業	
11-1. 基本目標① 障害者等が利用しやすいは～もに～ばすの検討	103
11-2. 基本目標② 公共交通の利用拡大	109
11-3. 基本目標③ 観光資源を活用した公共交通の利用促進	111
11-4. 基本目標④ 水間鉄道の利用促進	112
11-5. 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	116
12. 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）	117

1. はじめに

1-1. 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 ヶ年で「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、住民・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。

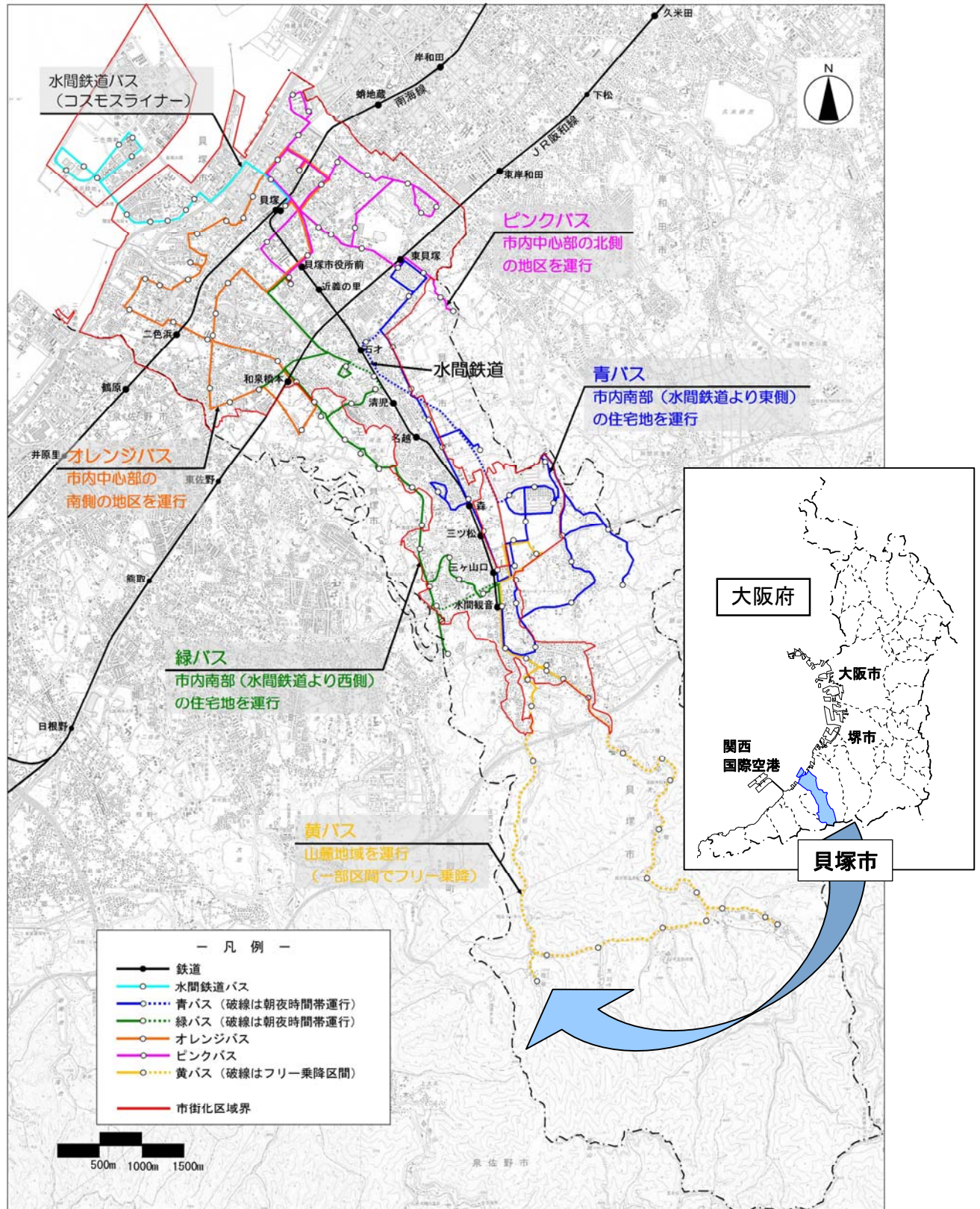
[※1] は～もに～ばす

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「貝塚市中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

1-2. 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。

■計画の区域



1-3. 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。

■ 計画の期間

平成 30 年度 (2018 年度) ～平成 35 年度 (2023 年度) の 6 年間

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)

2. 地域の現状等

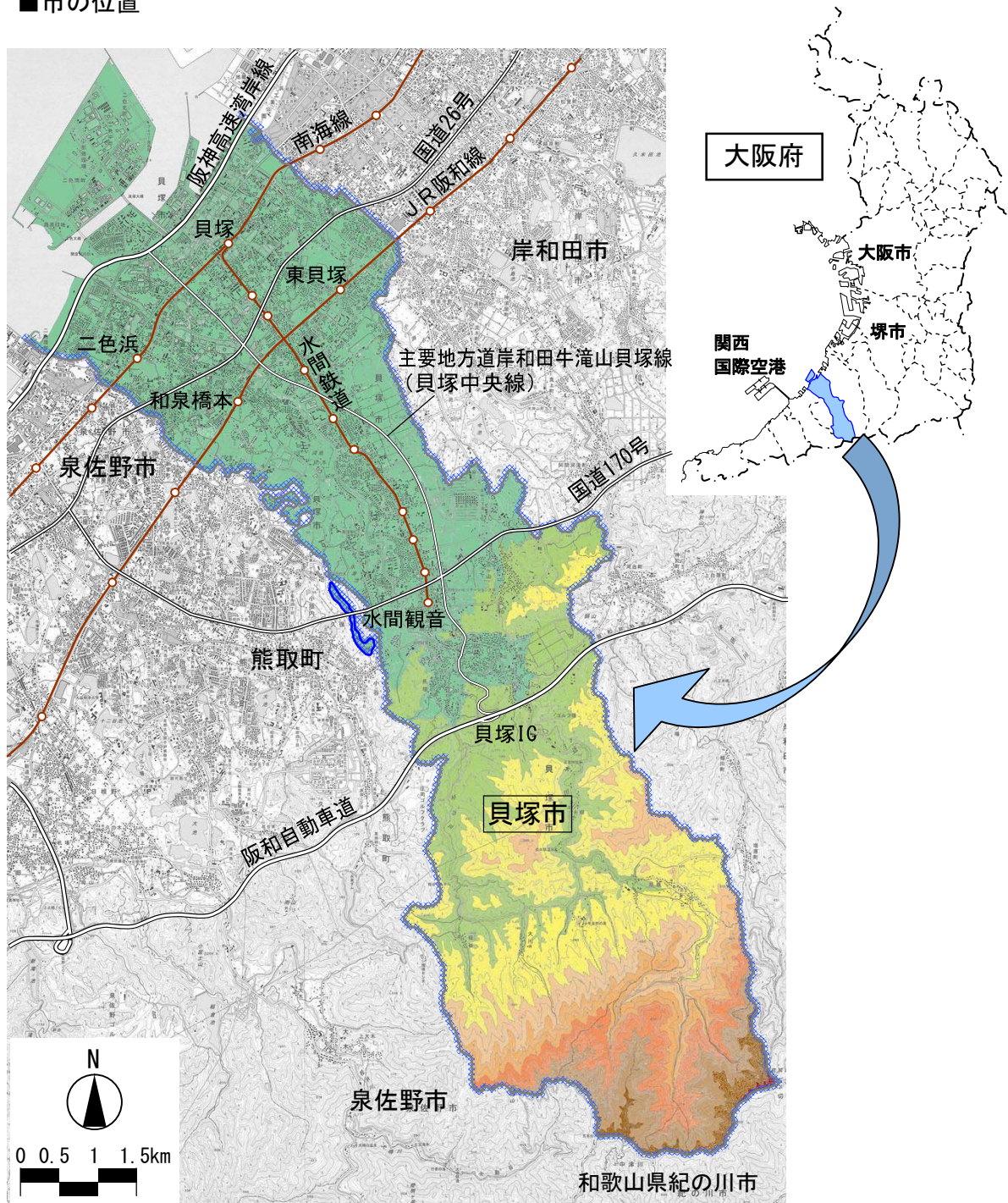
2-1. 地形・土地利用

(1) 市の概要

貝塚市は、大阪府南部の泉州地域に含まれ、大阪市と和歌山市の間に位置し、岸和田市、泉佐野市、熊取町、和歌山県紀の川市に隣接している。また、大阪市の都心部から南に約 30km、鉄道で約 30 分、関西国際空港からは鉄道で約 15 分の距離にある。

市域は南北に細長く、北側の南海線や J R 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。

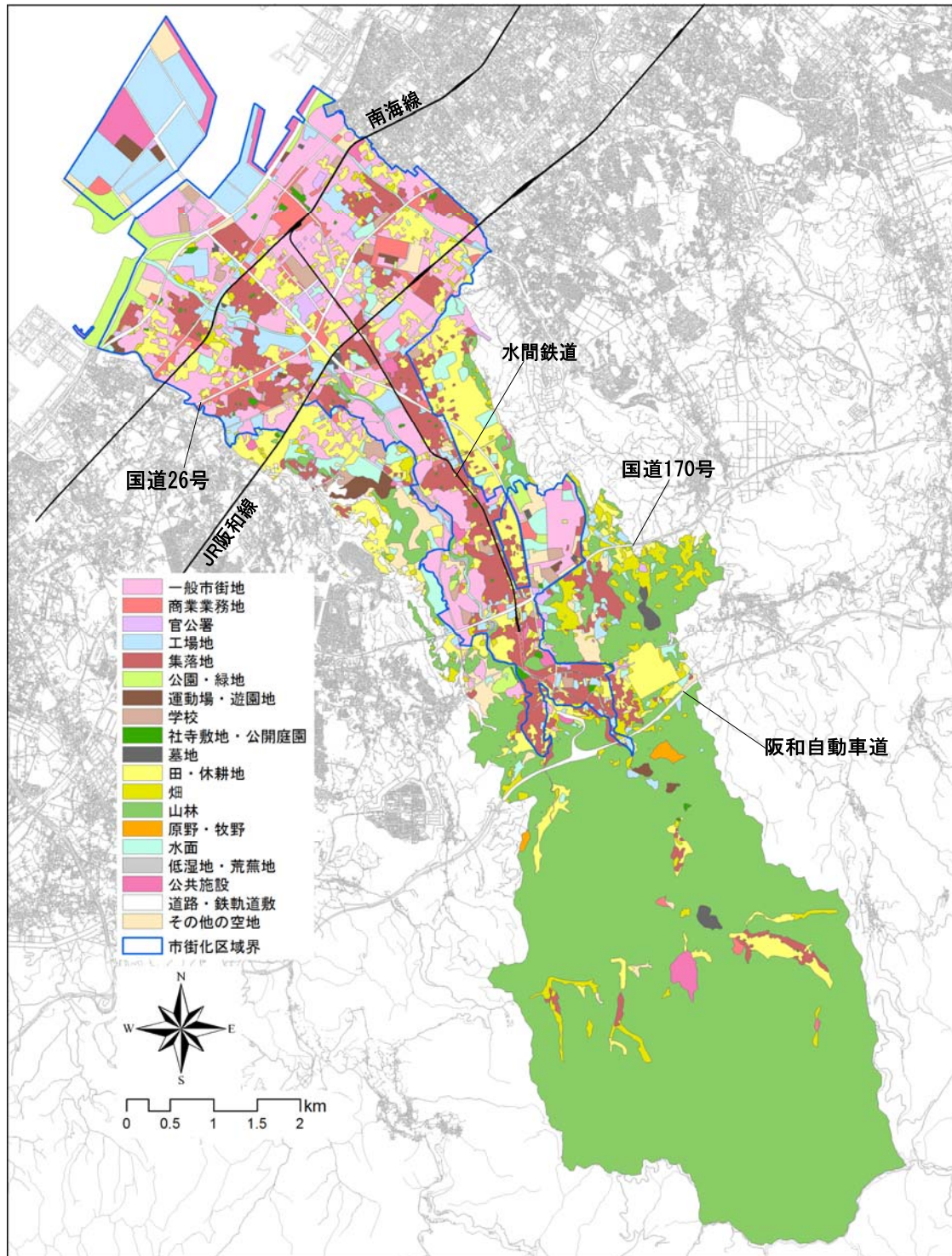
■市の位置



(2) 土地利用状況

市内の土地利用状況を見ると、鉄道沿線に住宅地が集積しており、貝塚駅周辺や国道26号沿いには商業施設が集積している。また、阪和自動車道より南側は主に山林、市街化調整区域においては、隣接する市町の境界付近が田・休耕地や畑などとなっている。

■土地利用現況



資料：平成27年度(2015年度)都市計画基礎調査

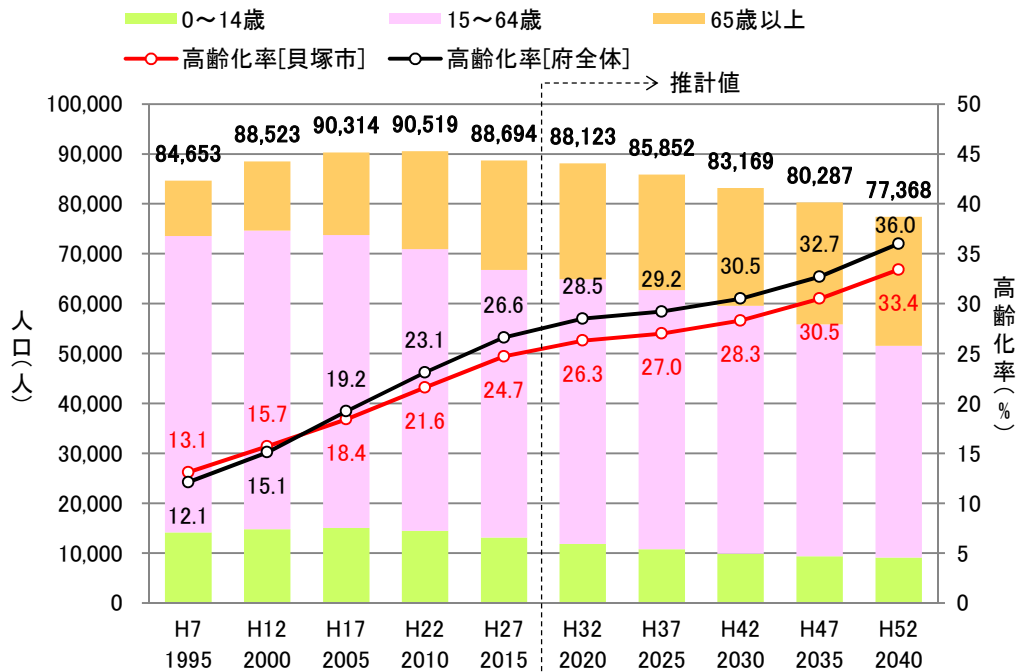
2-2. 人口

(1) 市内全人口と高齢化率

貝塚市の人口は、平成 22 年(2010 年)の約 9 万 1 千人がピークとなっており、以後は減少していくと予測されている。

また、高齢化率(65 歳以上人口の比率)は上昇傾向にあり、平成 27 年(2015 年)には、24.7%となっている。大阪府全体と比べると、平成 12 年(2000 年)までは、貝塚市の高齢化率が高かったが、平成 17 年(2005 年)には大阪府全体が高くなり、以後も大阪府全体より低くなると推計されている。

■ 貝塚市の人口推移と高齢化率



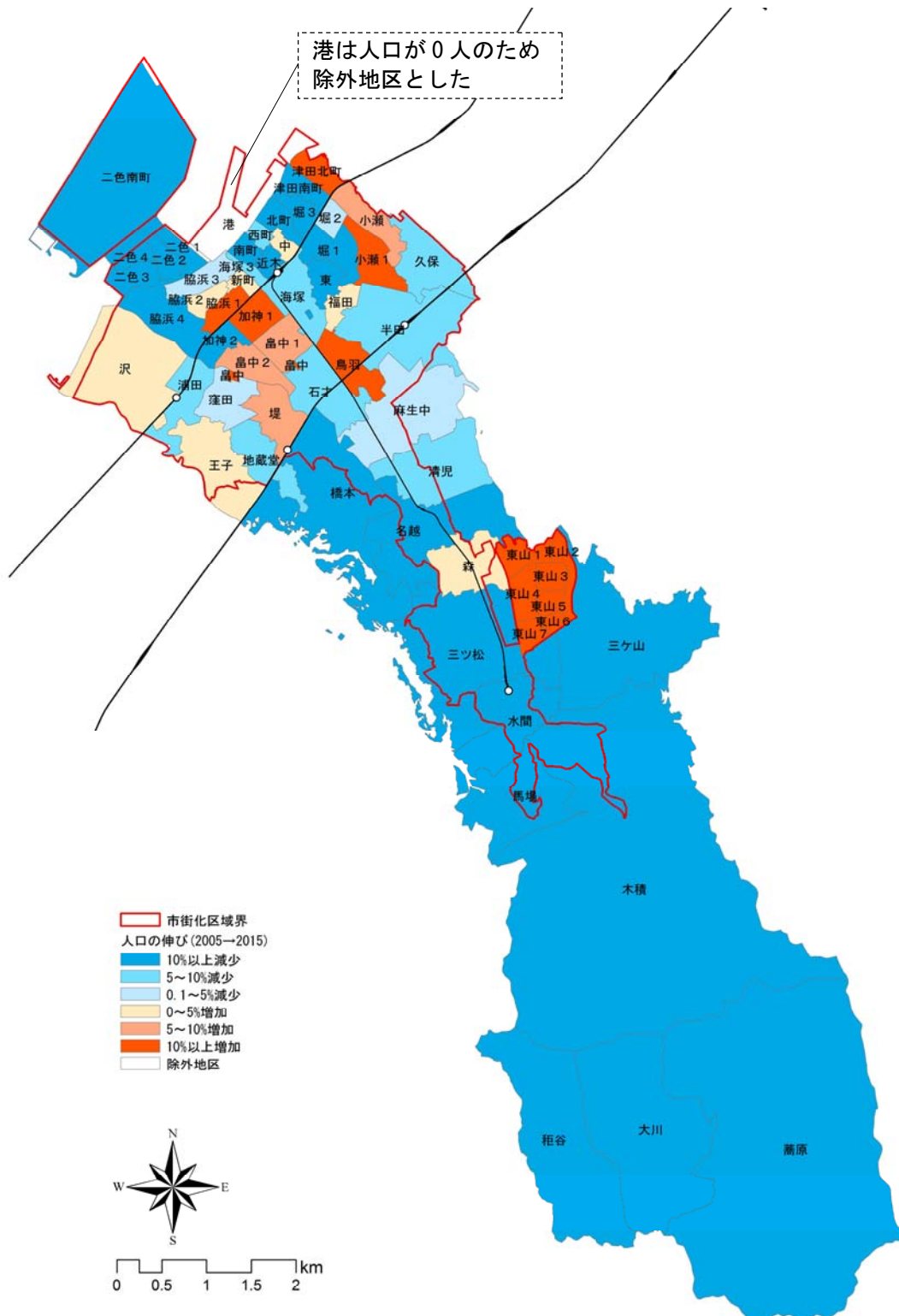
資料：国勢調査、社会保障・人口問題研究所による推計値(H25[2015]. 3 推計)、H27[2015]データは総数が速報値、年齢別は推計値の比率による算出。実績値の年齢不詳は 65 歳以上に含む。

(2) 人口の比較

・人口

市内の町丁別人口の推移を見ると、貝塚駅周辺では減少している地区が多いが、その外縁部では増加している地区が多い。また、東山地区は開発により10%以上増加しているが、市の南側は10%以上減少している地区が多い。

■町丁別人口の増減率（平成17年[2005年]→平成27年[2015年]）

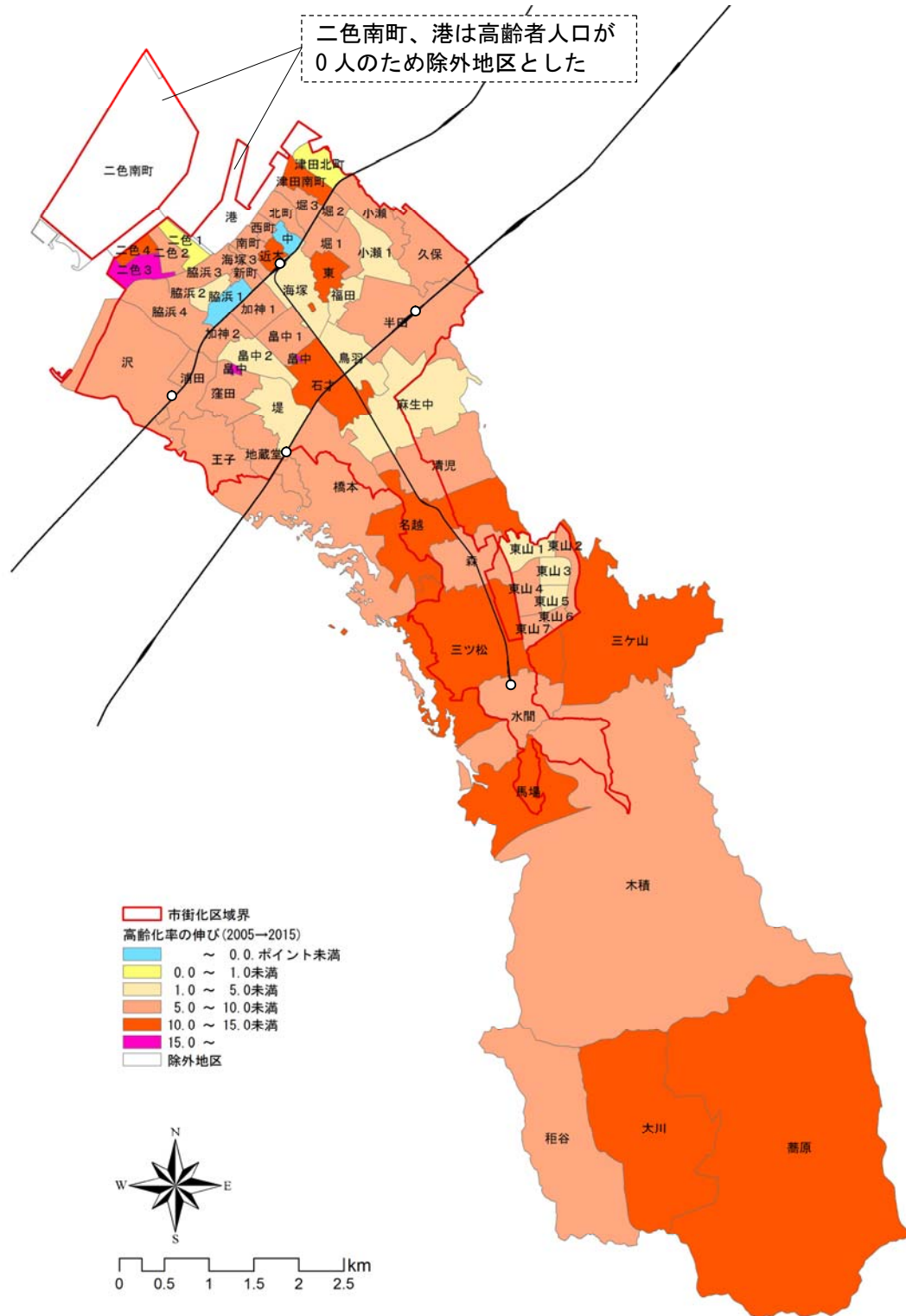


資料：国勢調査

・ 高齢者人口（65歳以上）

市内の町丁別高齢者人口の比率（平成27年[2015年]と平成17年[2005年]の高齢化率の差）の推移を見ると、南海線及びJR阪和線沿線では増加が10ポイント未満の地区が多いが、水間鉄道沿線以南では増加が10ポイント以上の地区が多くなっている。

■ 町丁別高齢化率の増減（平成17年[2005年]→平成27年[2015年]）

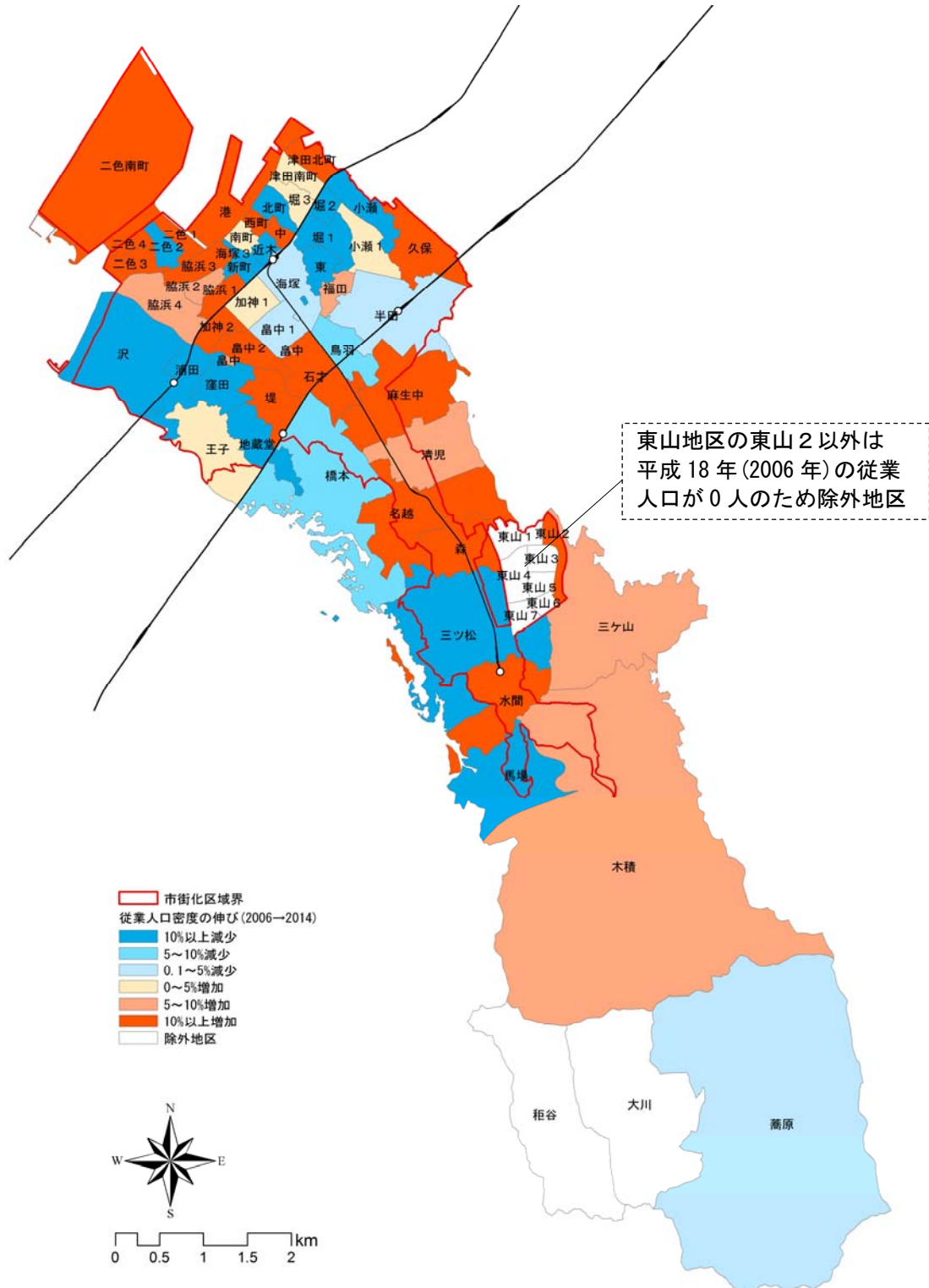


資料：国勢調査

・ 従業者人口

市内の町丁別従業人口の推移を見ると、貝塚駅周辺の外縁部、二色浜産業団地及び二色地区、水間鉄道の石才駅～森駅間の沿線で10%以上増加している地区が多い。一方、貝塚駅及び二色浜駅周辺の地区では減少している地区が多い。

■ 町丁別従業人口の増減率（平成18年[2006年]→平成26年[2014年]）



資料：事業所・企業統計、経済センサス基礎調査

「貝塚市都市計画マスタープラン(平成 24 年[2012 年] 5 月)」で地形的な特性や、は～もに～ばすの基礎単位となる小学校区の一定のまとまり等を踏まえて、区分された3つの地域(臨海都市地域、田園丘陵市街地地域、山麓林間交流地域)で人口、人口密度、従業人口、高齢化率の変化を見ると以下のようなになる。

山麓林間交流地域では人口の減少割合が、臨海都市地域では高齢者人口の増加割合が他の地域に比べると高くなっている。

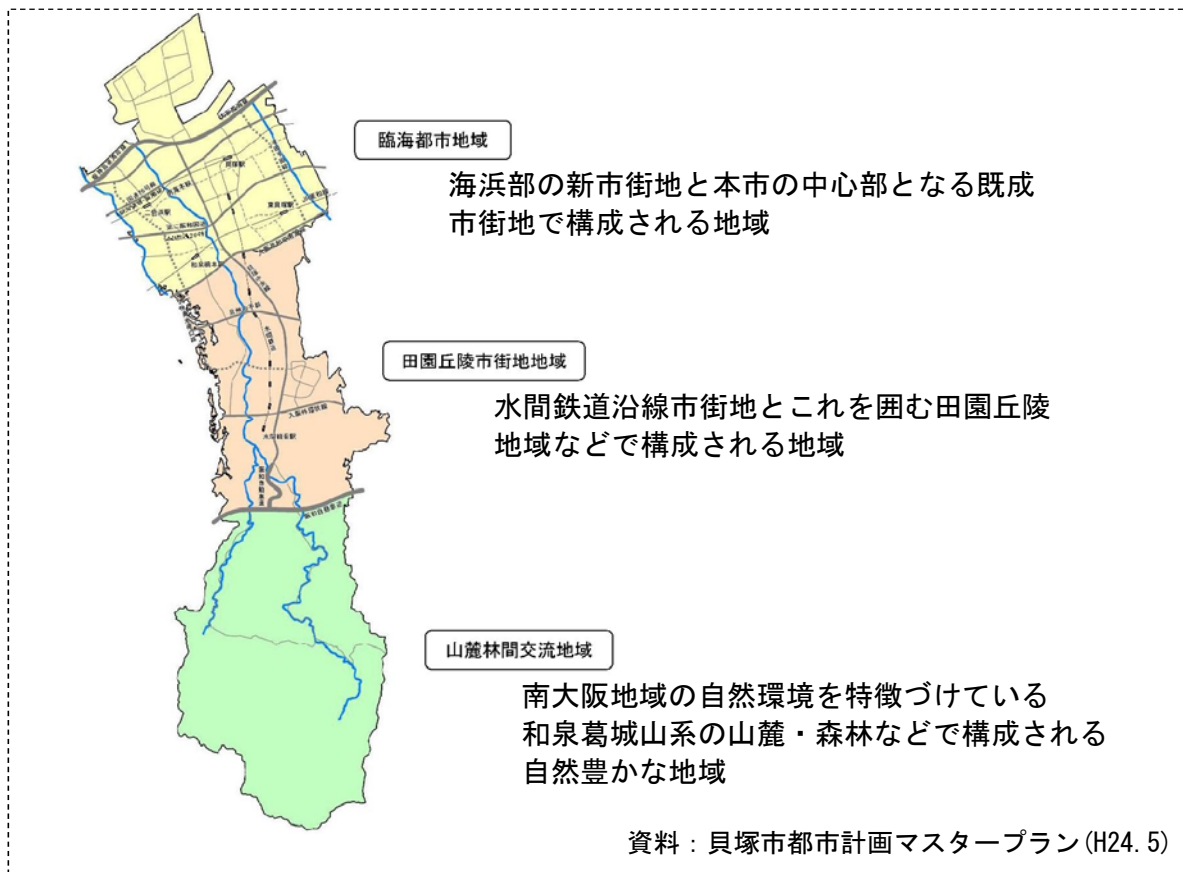
■地域別の推移

地域	人口(人)			人口密度(人/ha)		
	H17	H27	[H17/H27]	H17	H27	[H17/H27]
臨海都市地域	59,039	57,461	0.973	48.8	44.6	0.974
田園丘陵市街地地域	29,179	28,888	0.990	23.8	23.6	0.992
山麓林間交流地域	1,998	1,746	0.874	1.1	0.9	0.818
市全体	90,216	88,095	0.976	20.6	20.1	0.976

地域	高齢者人口(人)			従業人口(人)		
	H17	H27	[H17/H27]	H18	H26	[H18/H26]
臨海都市地域	10,180	13,505	1.327	22,838	23,563	1.032
田園丘陵市街地地域	5,931	7,800	1.315	7,461	8,859	1.187
山麓林間交流地域	408	517	1.267	697	758	1.088
市全体	16,519	21,822	1.321	30,996	33,180	1.070

資料：従業人口は事業所・企業統計、経済センサス基礎調査、それ以外は国勢調査

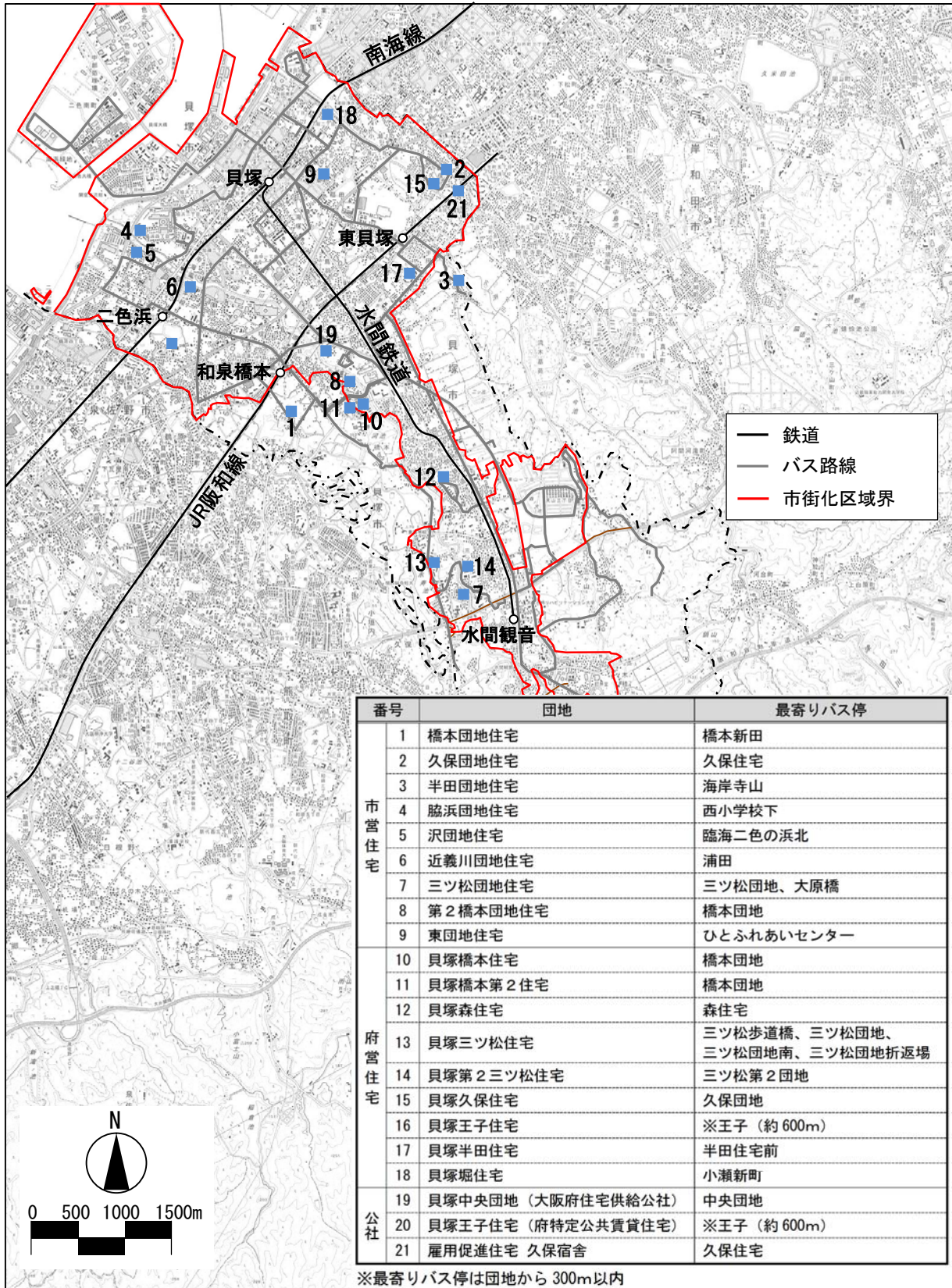
(3区分の地域について)



(3) 住宅団地

市内には市営、府営、公社の住宅団地が点在しており、橋本や三ツ松には多くの住宅団地が集積している。市内の住宅団地の管理戸数に対する入居戸数を合計した入居率は約74% (平成28年度[2016年]) となっている。

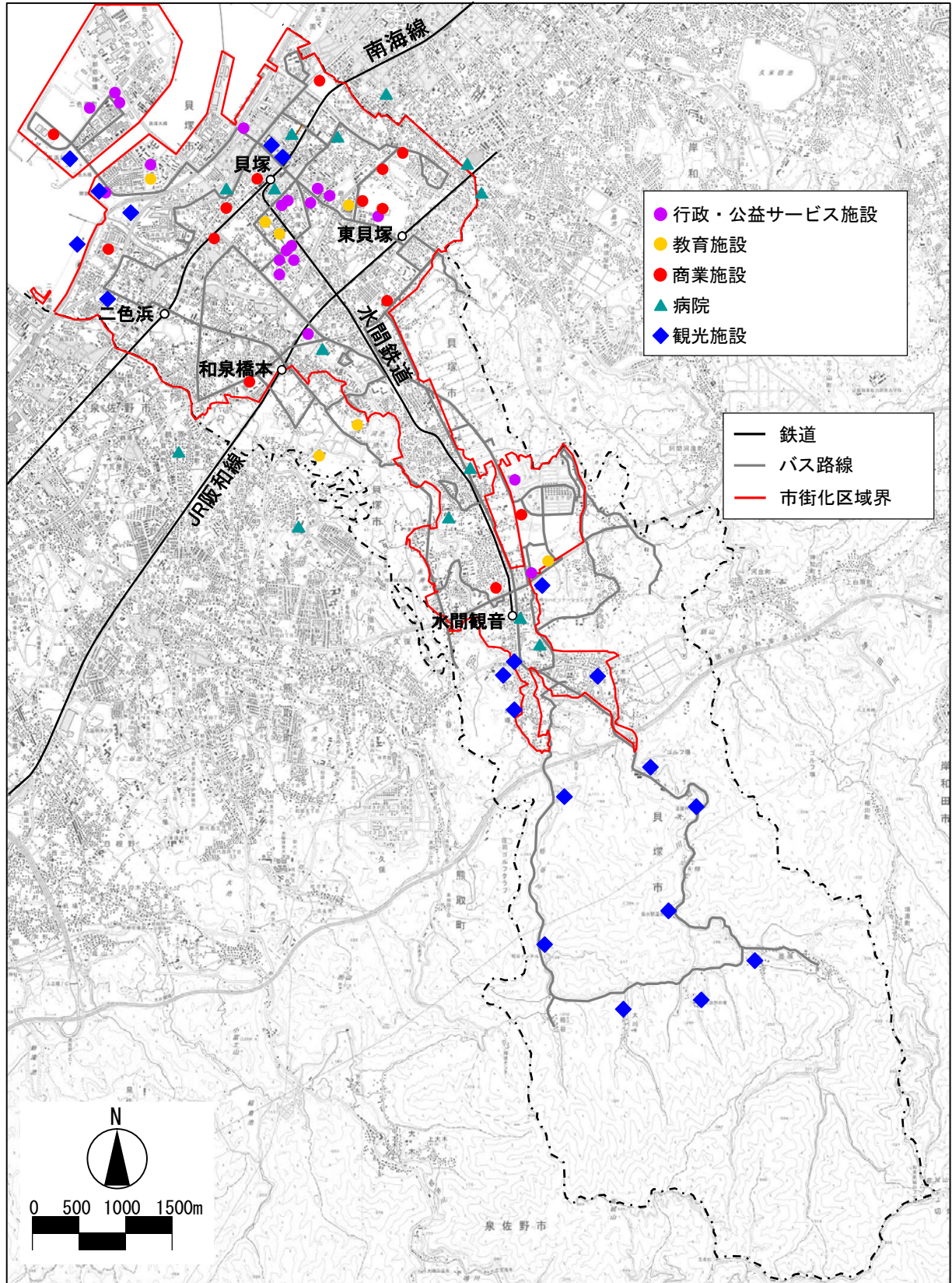
■ 住宅団地の位置



2-3. 施設の分布

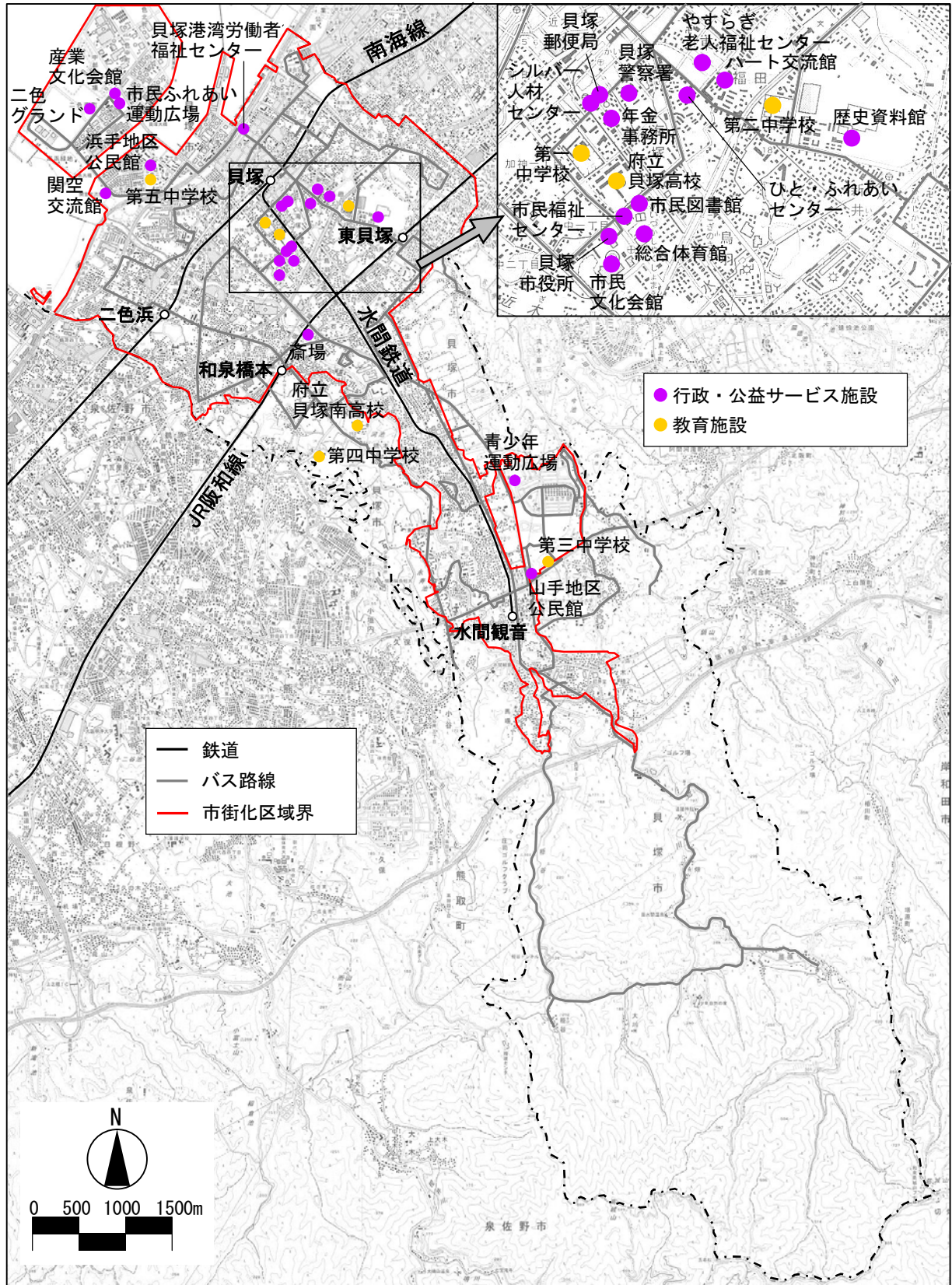
市内の主要施設、商業施設、病院、観光施設は鉄道やバス路線沿線付近に立地しており、貝塚駅周辺に多くの施設がある。

■施設の位置



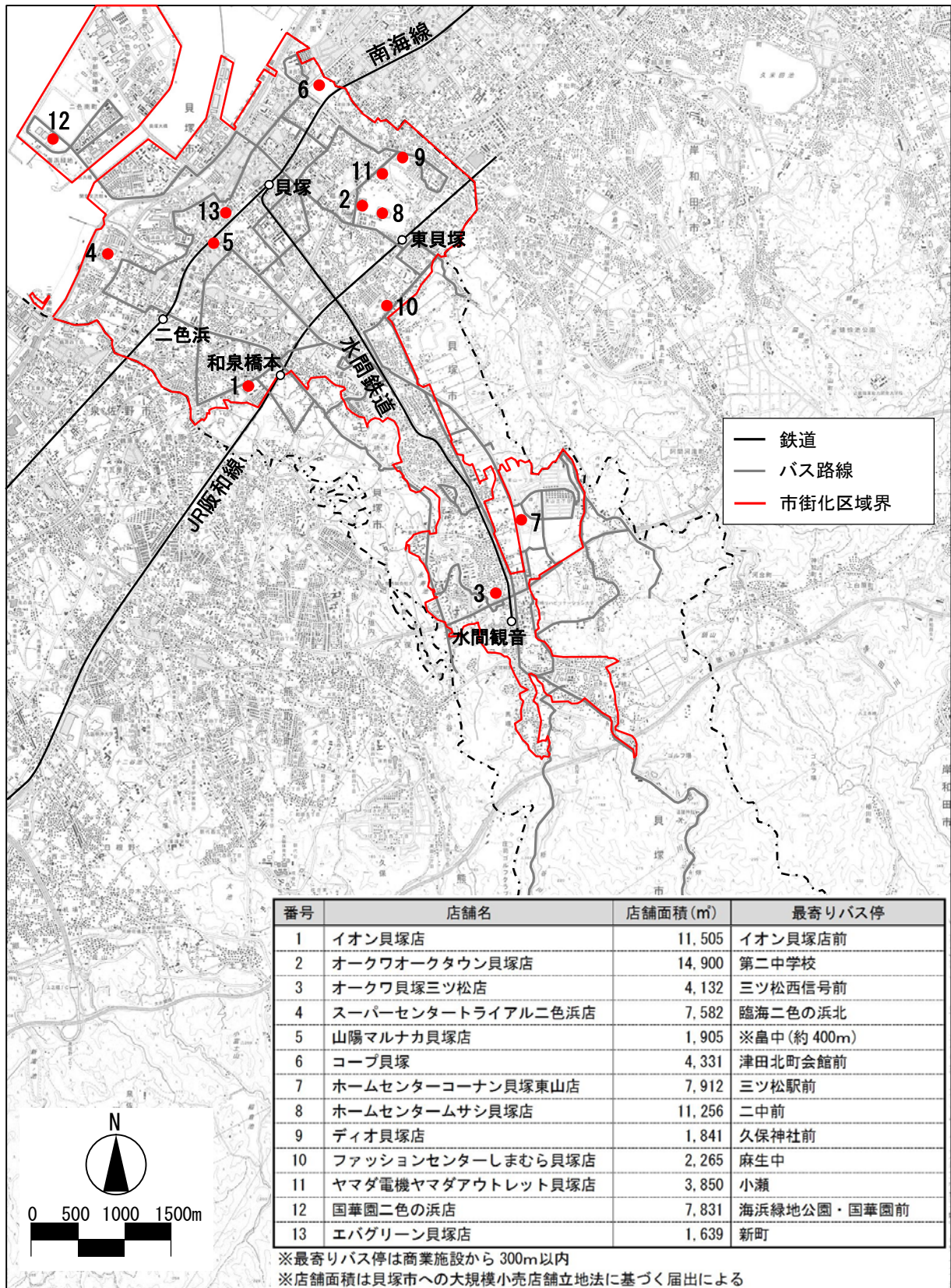
行政・公益サービス施設は、貝塚駅と貝塚市役所前駅付近に多く立地している。

■行政・公益サービス・教育施設の位置



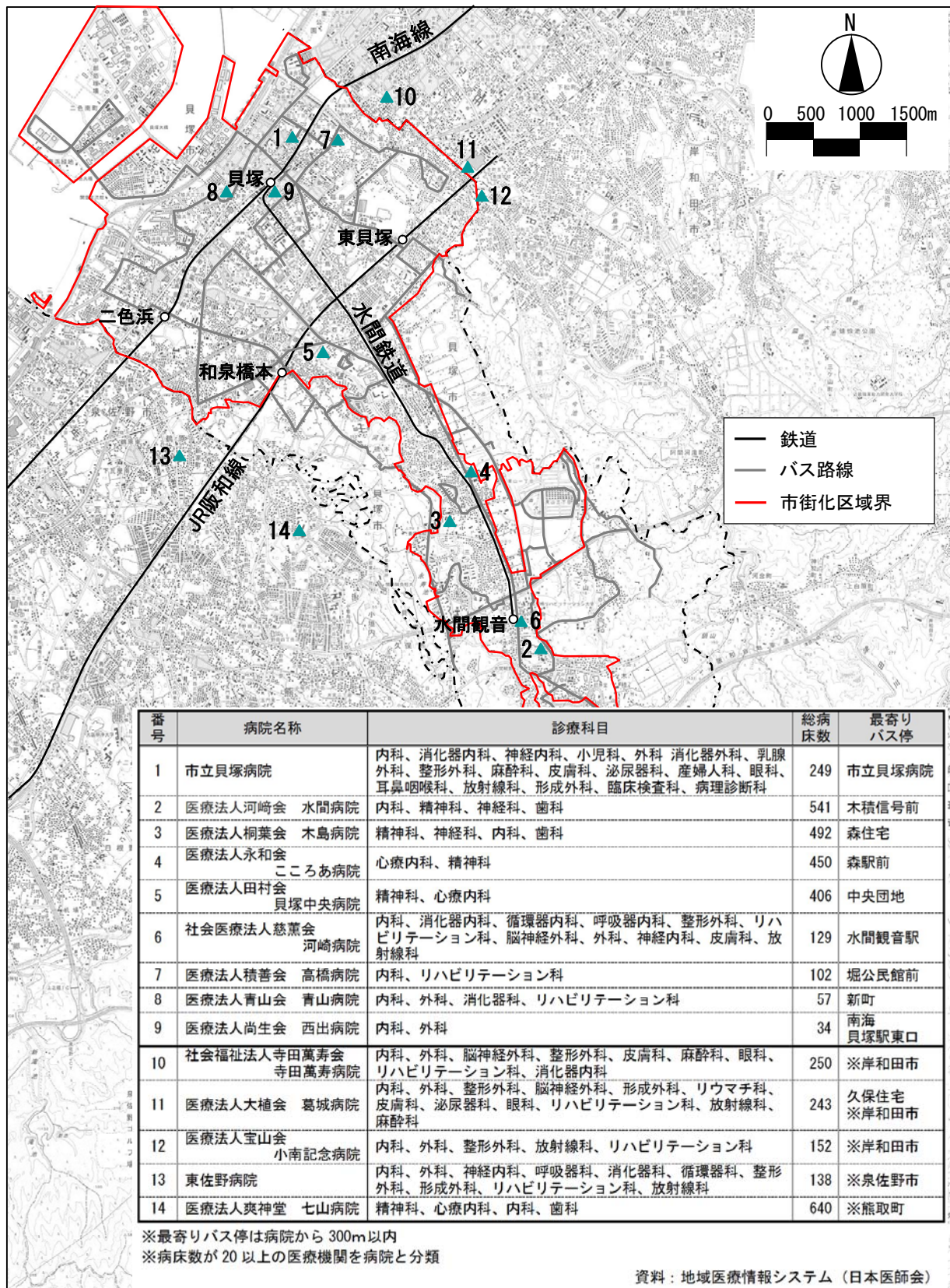
主な商業施設は、駅や住宅団地の周辺、幹線道路沿いに立地している。

■商業施設の位置



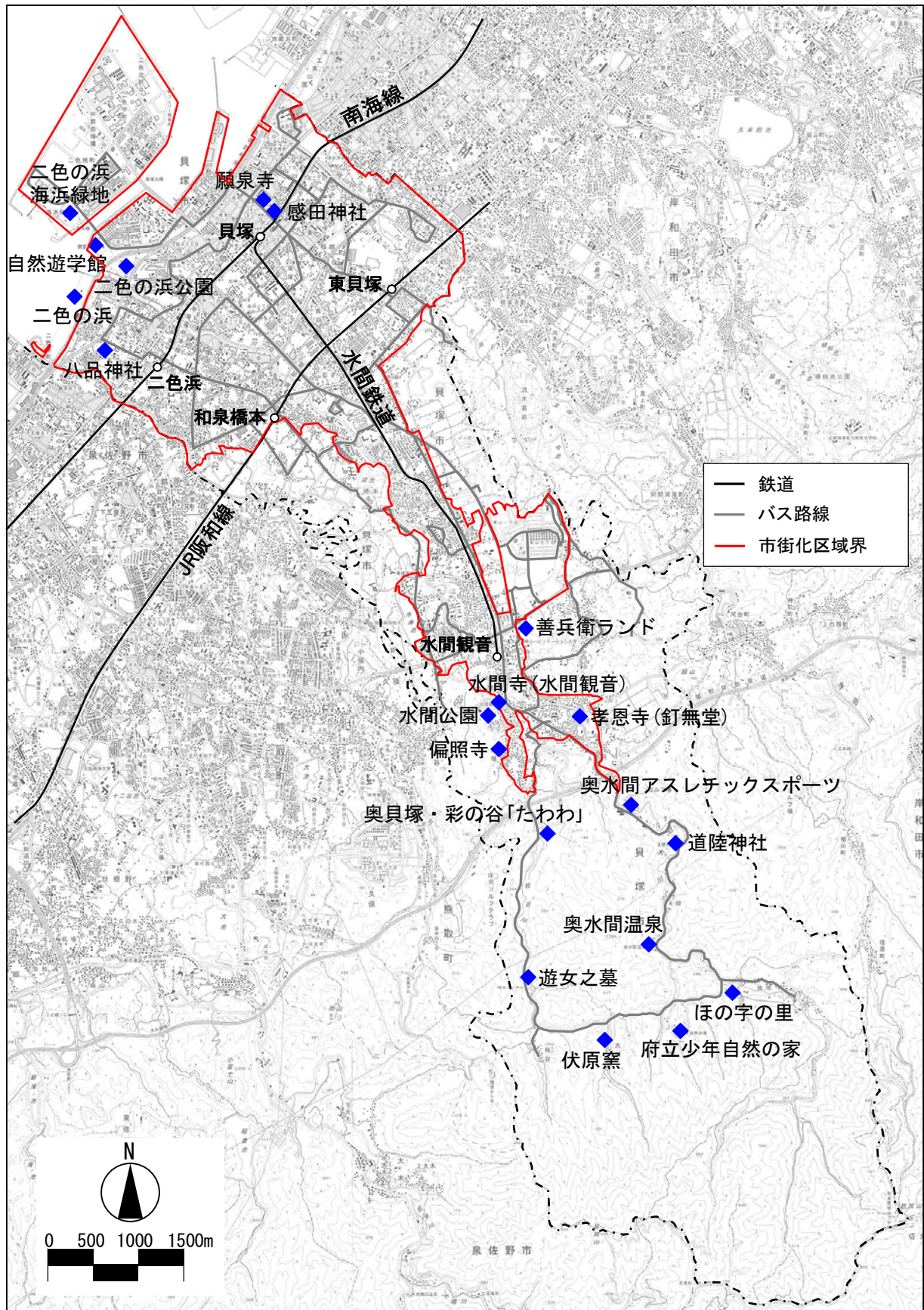
病院は貝塚駅周辺及び水間鉄道沿線に立地しており、隣接する市町境界付近にも病床数の多い病院がある。

■病院の位置



自然環境を活かしたレクリエーションや交流を目的とする観光施設は、臨海部や水間観音駅より南側の山間部に多く点在している。

■観光施設の位置



2-4. 地域の現状のまとめ

○地勢・土地利用

- ・北側の鉄道や幹線道路沿いに市街地が広がり、臨海部には工場や倉庫が集積し、南側は丘陵地域や山間部となっている。
- ・鉄道沿線に住宅、貝塚駅周辺や国道 26 号沿いに商業施設が集積している。

○人口・高齢化

- ・人口と人口密度は、貝塚駅周辺の外縁部（小瀬・脇浜・加神など）や東山地区で増加しており、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・三ヶ山などで大きく増加している。
- ・従業人口は、貝塚駅周辺の外縁部の地区（中・西町・脇浜・畠中など）、二色浜産業団地及び二色地区、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。

3. 上位計画・関連計画の把握と網形成計画の位置付け

3-1. 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、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る。

○まちづくりの視点

視点1：人と人とのつながり

視点2：貝塚らしさの追及

○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年度(2025年度)、計画期間は平成28年度(2016年度)からの10年間

○施策(地域特性を活かした都市づくりを進める)

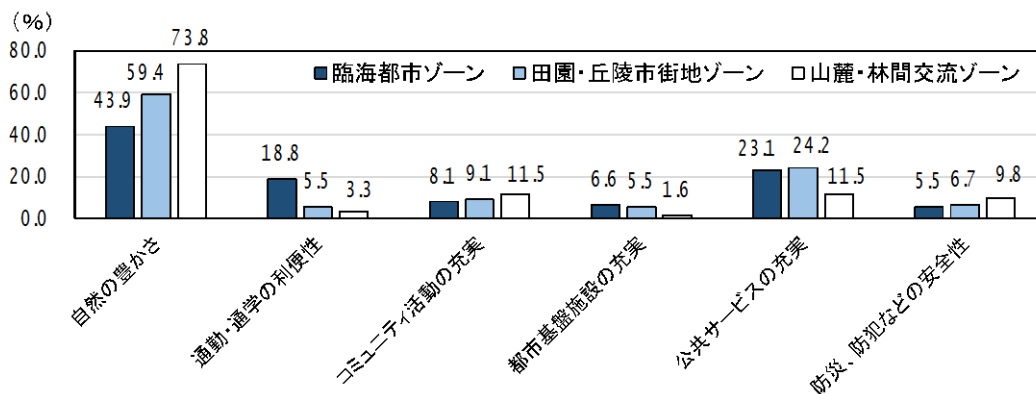
【現状と課題】

本市はこれまで、市街化調整区域での開発を抑制し、市街化区域の土地利用の高度化や低未利用地の有効利用を促進することで、市街地の拡大を図ってきました。一方で、住宅密集市街地においては、未利用の空閑地や空き家等が存在していることなどから、その活用や良質な宅地水準の確保が求められています。

公共交通においては、大阪と和歌山の都市間を結ぶ南海本線とJR阪和線、また海から山へ市内を縦断する水間鉄道といった鉄道網を有し、福祉型コミュニティバス(は～もに～ばす)と路線バス(コスモスライナー)が地域と施設及び鉄道駅間を運行しています。

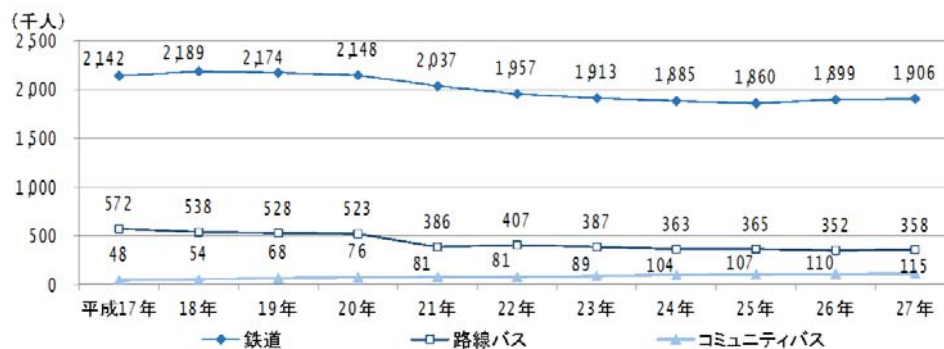
今後は、道路・公園等の整備、公共交通などのネットワークの形成や、都市機能の適切な誘導など、高齢化・人口減少社会においても持続可能なまちづくりが必要です。

■貝塚市の魅力や誇れるもの



資料：都市計画マスタープランに関するアンケート

■輸送人員数の推移



資料：水間鉄道

【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確保するため、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。

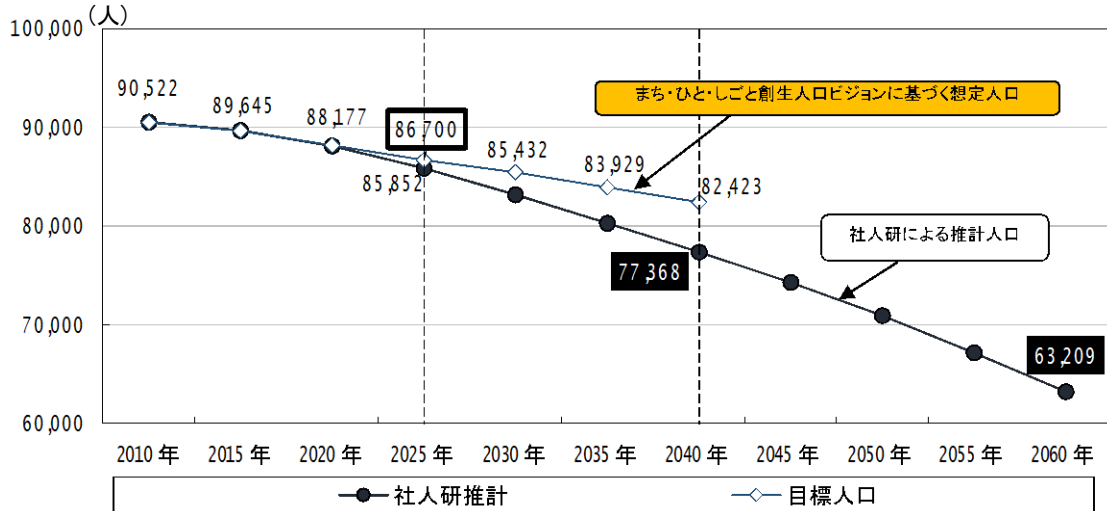
3-2. 貝塚市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略

「貝塚市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン(平成 27 年[2015 年]10 月)」「同 総合戦略(平成 27 年[2015 年]10 月)」では、市の公共交通やまちづくりなどの交通基盤整備や鉄道駅周辺の都市整備に関して、以下の内容が記されている。

○将来目標人口

出生率の向上や転出入均衡の各施策に取り組むことで人口減少を抑制し、さらなるまちの活性化を図ることで、平成 37 年(2025 年)人口を概ね 87,000 人とします。

■市の将来推計人口



※国立社会保障・人口問題研究所(社人研)の「日本の地域別将来推計人口(平成 25 年[2013 年] 3 月推計)」では、市の平成 37 年(2025 年)人口は、現在の人口移動(社会減)が続いた場合は 85,852 人となっている。

○公共交通やまちづくりに関する方向性と具体的施策

■若者が住み続けたい(住みたくなる)まちづくり(方向性)

本市で育った若者が、進学・就職を機に転出する傾向が強いことから、親元を離れずに市内に住み続けられる環境を整えます。

また、本市の優れた点を市内外の住民に P R し、市内在住者には本市の優れた点を認識してもらい、市外の方には転入の後押しをすることで、転出超過を防ぎます。

さらに、若年世帯が住宅取得を考えるとときに、本市在住者には市外への転出を抑制し、市外の方には本市への転入を促すための施策を実施します。

(具体的施策)

『安全なくらしを守り地域を活性化させる』

<地域公共交通の利用拡大>

通勤・通学をはじめ買物や通院など市民の日常生活の貴重な移動手段である水間鉄道の運営を支援するため、山手地域の観光活性化などによる利用者数の拡大を図るとともに、コミュニティバスも含めた利便性向上のため、運用方法を検討します。

- ・水間鉄道の利用促進のための取組みへの支援
- ・コミュニティバスの利便性向上

施策の成果指標	基準値 (H26 年)	H31 年目標値
水間鉄道年間輸送人員	約 186 万人	約 220 万人
コミュニティバス年間利用者数	約 10 万 6 千人	約 12 万人

■賑わいと活気にあふれ、愛着と誇りを感じるまちづくり

(方向性)

市の人口減少を抑制し、地域社会の様々な基盤を維持するためには、若年女性をはじめとする市民全員が、これからも本市に住み続けたいと思えるようなまちづくりが必要です。

そのため、増えつつある空き家や営業していない空き店舗などを活用し、観光客や買い物客を呼び込むことにより、まちに賑わいと活気を創出します。

また、地域資源を活かし、特産品のブランド化や知名度アップ、集客イベントなどの開催を支援することで、市に対する愛着と誇りを高めます。

『時代に合った地域をつくり、地域と地域を連携する』

<地域資源を活用した観光拠点づくりとイベントの開催>

本市の地域資源である二色の浜や水間寺などの名所を活用し、知名度のさらなる向上と集客が期待できるイベントを開催・支援します。

- ・市民主体のイベントなどの開催支援
- ・地域資源を活かした新規イベントの創設
- ・市内温泉施設などの利用拡大
- ・千石堀城址などの観光拠点づくり

施策の成果指標	基準値 (H27 年)	H31 年目標値
上記イベント参加者数	—	延べ 20,000 人

3-3. 貝塚市都市計画マスタープラン

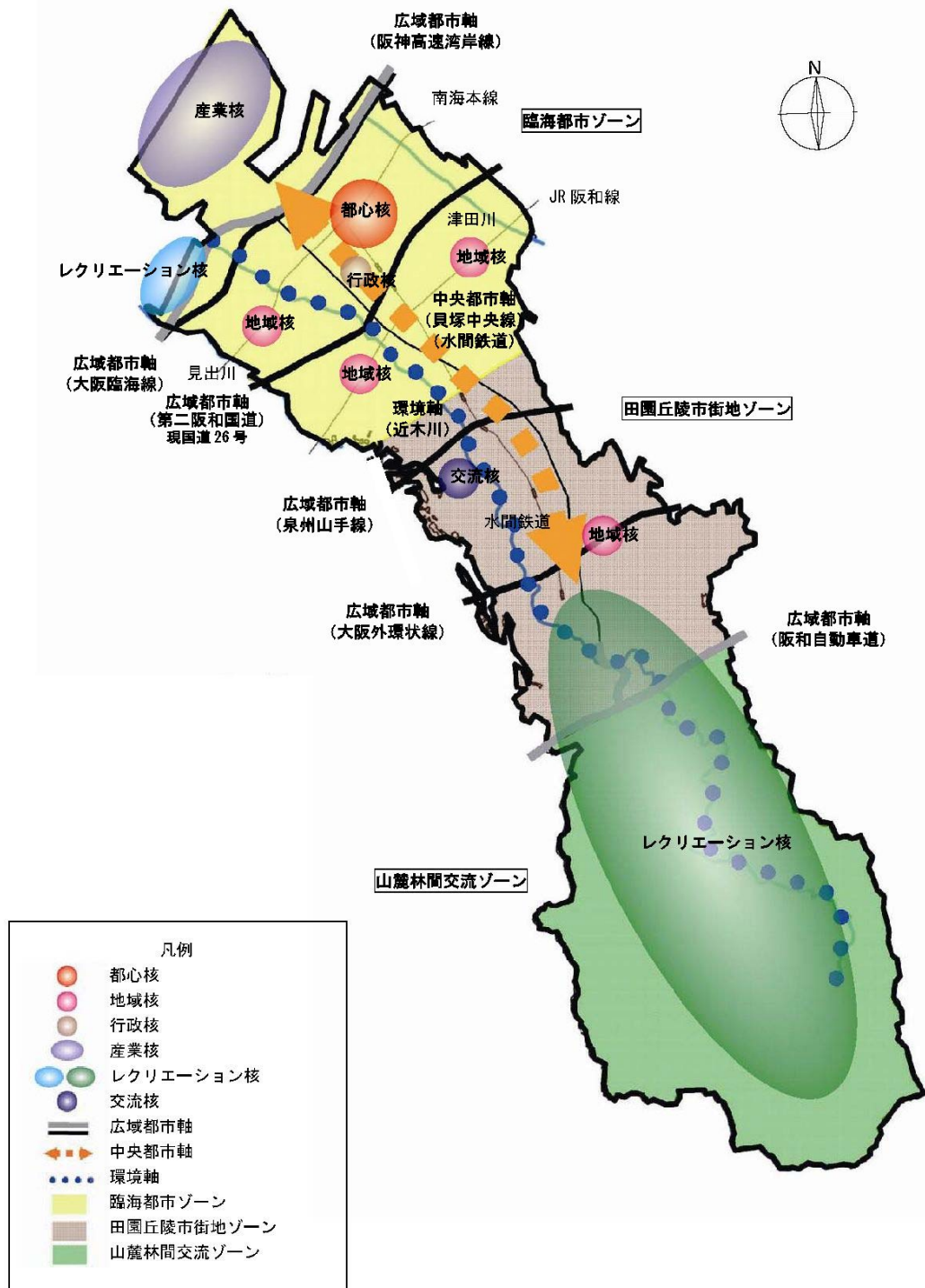
「貝塚市都市計画マスタープラン(平成 24 年[2012 年] 5 月)」では、市のまちづくりや公共交通などの交通基盤整備に関連した計画として、以下の内容が記されている。

○将来都市構造

本市における将来都市構造は、以下の 3 つの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核における都市機能の集積
- 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。

■将来都市構造図



○道路・交通の基本的考え方

- ・幹線道路の渋滞解消や安全性の向上、歩行者や自転車が移動しやすいなど、良好な交通環境づくりを推進します。
- ・公共交通については、利便性の高い移動手段の確保、高齢社会や環境問題に対応する公共交通利用の促進など、地域活性化を視点として、その機能の充実に努めます。

○公共交通の方針

①鉄道利用の促進

- ・障害者や高齢者にとって利用しやすい鉄道駅舎となるよう、鉄道事業者に対しエレベーターやスロープ等の整備について協力を要請し、バリアフリー化を促進します。
- ・水鉄水間観音駅においては、自転車と鉄道がともに利用しやすい環境を確保するため、レンタサイクルや水間鉄道への自転車持込の拡大、駐輪施設等の充実に努めます。
- ・公共交通における乗継ぎの利便性を高めるため、南海本線、JR阪和線、水間鉄道、路線バスなどの連携強化を促進します。



鉄道とバスの結節点（南海貝塚駅東口バス乗り場）

②バス利用の促進

- ・山間部と市内中心部間の移動は、バスと水間鉄道との乗継ぎを基本とし、水鉄水間観音駅を交通結節点とするバス路線の充実に努めます。
- ・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とともに、所要時間を短くし、運行本数の増加に努めます。
- ・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い空間を提供するため、利用者の多いバス停を優先して、わかりやすい交通情報の提供や照明などの設備の充実に努めます。



安心して利用できる福祉型コミュニティバス



わかりやすいバスルート案内板

○市街地の基本的考え方

- ・鉄道駅周辺においては、商業機能や居住機能、福祉サービス機能などの集積・強化に努めるなど、地域特性を活かした市街地の活性化を推進します。
- ・協働による歴史的街並みの保全、良好な住環境の維持・向上や市街地内空地における良質な住宅地の供給など、安定性の高い魅力ある市街地の形成に努めます。
- ・環境にやさしい住宅の普及や住宅の安全性の向上、公的住宅の計画的な建替えなど、質の高い住宅の確保に努めます。

○市街地の方針

①中心市街地の活性化

- ・本市の都市核である南海貝塚駅周辺については、土地利用の高度化等により、商業・業務機能、福祉サービス機能、居住機能など都市機能の集積と寺内町等の地域特性を活かした個性と賑わいのある市街地の形成に努めます。
- ・南海貝塚駅東側については、都市計画道路等の整備や駅前広場の確保など交通結節機能の充実に努めます。



現在の南海貝塚駅東口周辺

②都市核の充実

- ・地域核である南海二色浜駅、JR東貝塚駅、JR和泉橋本駅、水鉄水間観音駅周辺等の市街地については、地域の生活拠点として、日常の生活利便機能、福祉サービス機能、居住機能等の向上とともに、交通結節点の充実に努めます。



現在の南海二色浜駅周辺



現在のJR東貝塚駅周辺

④密集市街地の改善

- ・寺内町周辺の密集市街地と想定される地区については、地域住民の主体的なまちづくりの取り組みを基本に、地区計画制度の活用など地区の特性に応じた改善方法を検討します。

⑤歴史的街並みの保全と活用

- ・寺内町については、多様な地域資源を活かした歴史的街並みの保全・活用を図るため、市民との協働により、町割の保存、道筋・地形の活用等とともに、歴史まちづくり法（地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律）及び景観法の活用や都市計画制度（高度地区、地区計画等）の指定を視野に、協議会の設置を推進します。



寺内町の歴史的街並み

⑥良好な住環境の維持・向上

- ・良質な市街地を形成するため、住宅・産業共存地区等については、地区計画制度等を活用し、地区の特性に応じたきめ細かいルールづくりを推進します。

⑦市街地内空闲地の有効利用

- ・宅地化農地や工場跡地等が混在する市街地においては、良好な市街地環境を形成するため、周辺の生産緑地の保全に配慮し、土地区画整理事業等の市街地開発事業や地区計画制度等の活用を検討します。

⑧市街化調整区域における計画的な土地利用の誘導

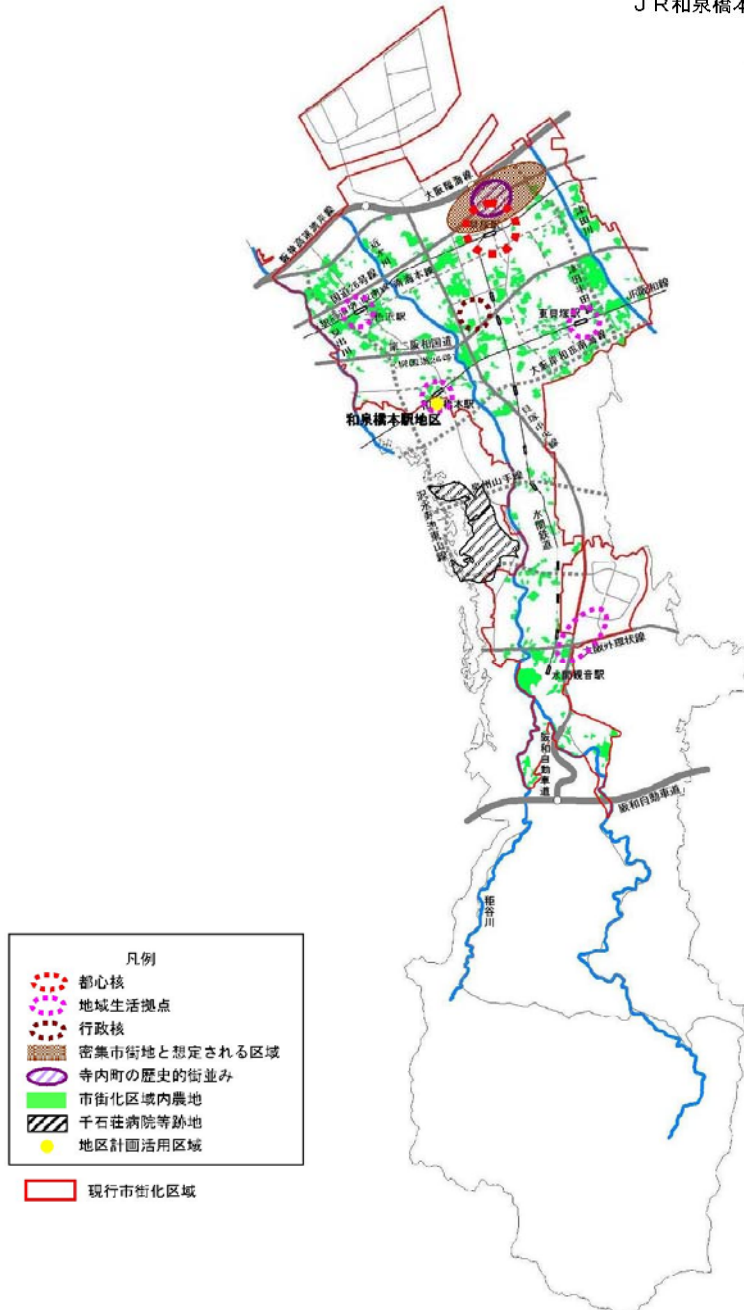
- ・JR和泉橋本駅周辺の市街化調整区域（和泉橋本駅地区）等においては、駅周辺の利便性の高い立地条件を活かすため、良質な民間開発と併せて地区計画制度を活用し、市街化区域への編入の必要を検討します。
- ・千石荘病院等跡地周辺については、周辺の自然環境や歴史文化遺産を活用した市民のふれあいの場や広域的な避難の場として、また教育、福祉など多様な土地利用の活用を検討します。



JR和泉橋本駅

■市街地・住宅地の方針図

JR和泉橋本駅周辺の市街化調整区域



○地域環境に関する基本的考え方

- ・ 自然資源や農空地とともに、多彩な歴史的文化遺産等の保全と活用により、定住性の向上や観光・交流のまちづくりの推進など、個性豊かで魅力ある地域環境の育成に努めます。
- ・ 地球温暖化や公害の防止など、市民、事業者等との協働により、環境にやさしい持続可能なまちづくりを推進します。

○公共交通の方針

◇観光のまちづくりの推進

- ・ 地域固有の資源を活用し、個性のある都市づくりを推進するため、市民との協働により、紀州街道と一体となった寺内町の歴史的街並みの保全・活用に努めます。
- ・ 交流や市民の健康志向による地域振興を推進するため、観光コースやサイクリングコースの設定により、市内の公共施設をはじめ、二色の浜や水間寺及び和泉葛城山周辺に立地する観光・交流レクリエーション施設等のネットワーク化に努めます。
- ・ 観光・交流の進行を図るため、二色の浜や和泉葛城山など自然環境をはじめ、寺内町や孝恩寺、水間寺などの歴史文化遺産、また、太鼓台祭りやだんじり祭りなどの伝統行事や伝統産業（和泉櫛、欄間、唐木指物、綿フス織物等）に関する情報の発信に努めます。
- ・ 地域の歴史文化に関する知的資源として観光ボランティアの活用を促進するため、観光ボランティア協会の充実と併せてボランティアの育成を支援します。

■地域環境に関する方針



○福祉のまちづくりの基本的考え方

- ・あらゆる人が安全、安心、快適に暮らせ、訪れることができる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の実現を目指します。

○公共交通の方針

◇外出しやすいまちづくりの推進

- ・円滑な道路交通を確保するため、交通渋滞の解消や鉄道の高架化による沿線地域の一体化等を促進します。
- ・道路においては、あらゆる人々の移動に配慮した安全な歩行空間の整備に努めます。
- ・歩行者や自転車等の安全な通行を確保するとともに、自転車通行部分の明示などによる自転車利用の促進や迷惑駐車・駐輪対策に努めます。

◇外出しやすいまちづくりの推進

- ・南海貝塚駅周辺においては、引き続き道路のバリアフリー化に努めます。
- ・バリアフリー化が進んでいない鉄道駅舎については、事業者に対する協力の要請やユニバーサルデザインの導入を促進します。
- ・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り継ぎ利便性の向上とともに、安全で快適なバスの待合い空間の提供などサービスの充実に努めます。

○地域別の交通、まちづくりに関する方針

◇臨海都市地域

ア. 鉄道駅周辺市街地の活性化	
南海 貝塚駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・都心核にふさわしい商業・業務機能、福祉サービス機能、居住機能などの都市機能の充実に努めます。 ・駅東側については、都市計画道路等の整備や駅前広場の確保など交通結節機能の充実に努めます。 ・駅周辺道路における段差の少ない歩道設置などバリアフリー化を推進します。 ・南海本線と水間鉄道等の連携強化を促進し、利便性の向上に努めます。 ・交通渋滞の解消や沿線地域の一体化等を図るため、南海本線の高架化を推進します。
南海 二色浜駅	<ul style="list-style-type: none"> ・二色の浜公園への快適な歩行空間を確保するため、道路整備を促進します。 ・障害者や高齢者にとって利用しやすい駅舎となるよう、鉄道事業者に対し、スロープ等の整備について協力を要請します。
JR東貝塚駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ユニチカ跡地等については、権利者の意向等を踏まえつつ、地区計画等による商業系の利用を含め、今後の土地利用を検討します。 ・障害者や高齢者にとって利用しやすい鉄道駅舎となるよう、鉄道事業者に対し、エレベータやスロープ等の整備について協力を要請します。
JR 和泉橋本駅	<ul style="list-style-type: none"> ・市街化調整区域に位置する和泉橋本駅地区においては、良質な民間開発と併せて地区計画制度を活用し、市街化区域への編入の必要性を検討します。
イ. 行政核周辺の更なる充実	
利用しやすい 環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉型コミュニティバスとの連携強化を努めるとともに、公共施設のバリアフリー化、ユニバーサルデザインを推進します

◇田園丘陵市街地地域：公共交通の充実

水間鉄道の 利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・水鉄水間観音駅において、障害者や高齢者にとって利用しやすい鉄道駅舎となるよう、鉄道事業者に対し協力を要請し、バリアフリー化を推進します。また、レンタサイクルや水間鉄道への自転車持込の拡大、駐輪施設等の充実に努めます。 ・乗継ぎの利便性を高めるため、水間鉄道、路線バスの充実に努めます。
バス利用 の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・山間部と市内中心部間の移動は、バスと水間鉄道との乗り継ぎを基本とし、水鉄水間観音駅を交通結節点とするバス路線の充実に努めます。

◇山麓林間交流地域：公共交通の利便性向上

- ・水鉄水間観音駅を交通結節点とするバス路線の充実に努めます。

3-4. 水間鉄道活性化・再生プロジェクトによる施策

水間鉄道の利用者減少に歯止めをかけ、水間鉄道を活性化するために、平成26年(2014年)7月に、「水間鉄道活性化・再生プロジェクトチーム」が庁内に発足した。

ここでは、利用者拡大に取り組むとともに、市民にサポーターとして登録してもらう制度が検討されている。発足後、以下の取組みなどが実施されており、利用促進が図られている。

■水間鉄道活性化・再生プロジェクトチームの活動内容

実施日	活動内容
平成26年(2014年) 7月10日	庁内に水間鉄道活性化・再生プロジェクトチームを設置 プロジェクトチームの方針 1. 利用者の拡大、潜在的な需要の拡充 2. 利用者の拡大、市外からの需要の拡充 3. 地域の人たちと協働した取組み(イベント)の開催
平成26年(2014年) 10月3日	「水間鉄道利用促進実行委員会」 水間鉄道の利用促進のため、プロジェクトを推進していく組織として、水間鉄道、貝塚市、関係団体で構成 「みんなで乗って守ろう5.5キロ」を合言葉に、経営が安定する年間利用者数220万人を目標として、鉄道利用者の拡大を図る
平成26年(2014年) 11月～ 平成27年(2015年) 2月	水間鉄道応援キャンペーン 抽選券&粗品付プレミアム1dayチケット販売 販売期間 :平成26年(2014年)11月1日～平成27年(2015年)2月3日 抽選日 :平成26年(2014年)12月31日 ～平成27年(2015年)1月3日、2月3日 販売枚数:1,758枚
平成27年(2015年) 4月29日	「がんばろう水間R観音そーりゃ」を開催 貝塚市まちづくり推進委員会と共催 来場者:のべ2万人
平成27年(2015年) 12月20日	水間鉄道開業90周年記念式典・イベント
平成28年(2016年) 3月26日	「つながろう水間R桜フェスタ」を開催 貝塚市まちづくり推進委員会と共催 来場者:のべ1万人
平成29年(2017年) 3月12日	「来ちょ～え!貝塚みずま春フェスタ～お夏清十郎の恋～」を開催 貝塚みずま春フェスタ実行委員会と共催

3-5. 上位計画・関連計画のまとめ

(貝塚市第5次総合計画)

○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。
- ・地域住民、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)

○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、イベントの開催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)

○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)

・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。

○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. 交通機関の現状等

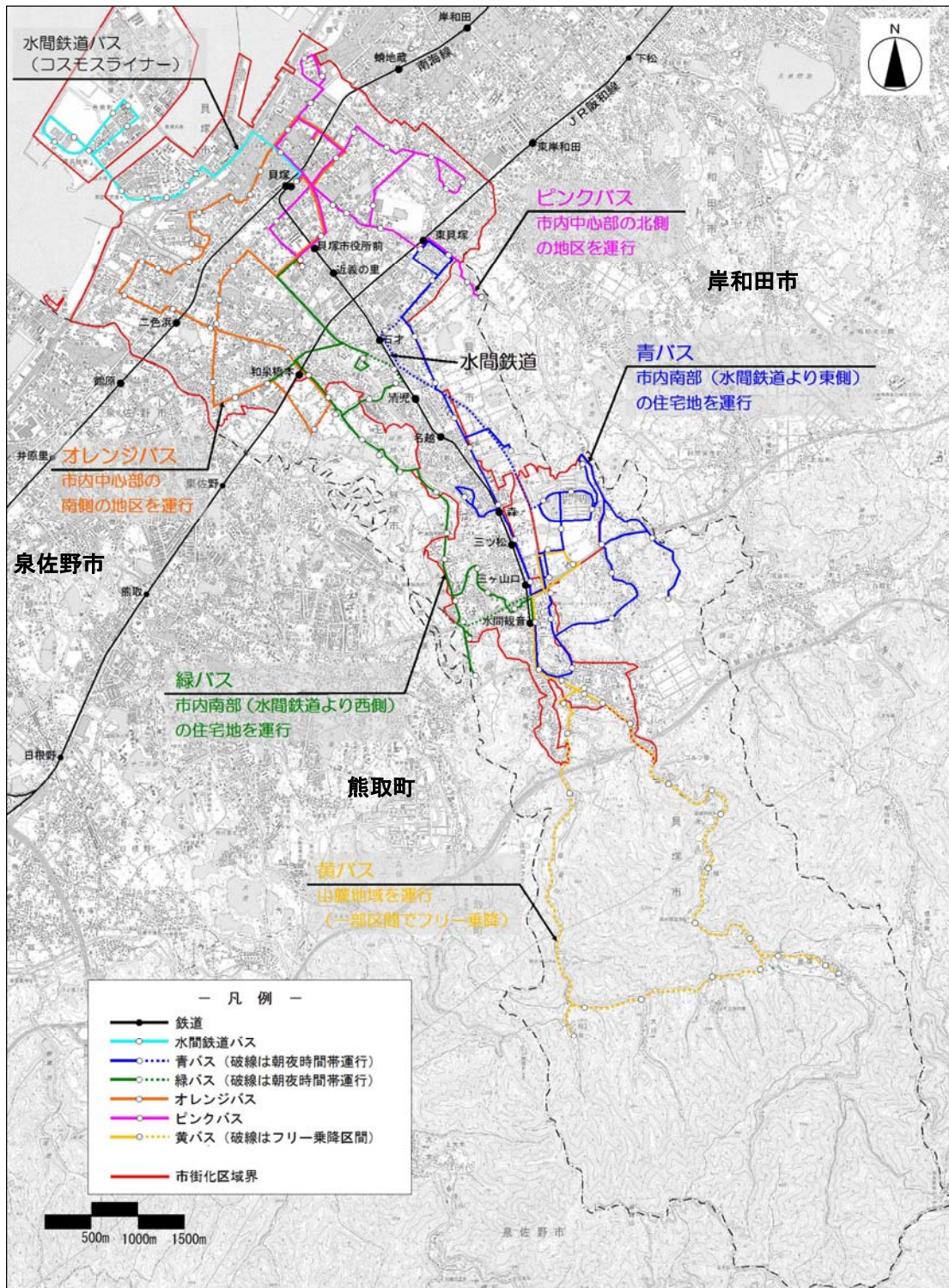
4-1. 交通機関の現状

(1) 公共交通網

・概況

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、貝塚駅で接続する水間鉄道がある。バスは南海貝塚駅東口から二色地区や臨海部を結ぶ水間鉄道バス（以下、「コスモスライナー」という。）、は～もに～ばすが運行されている。

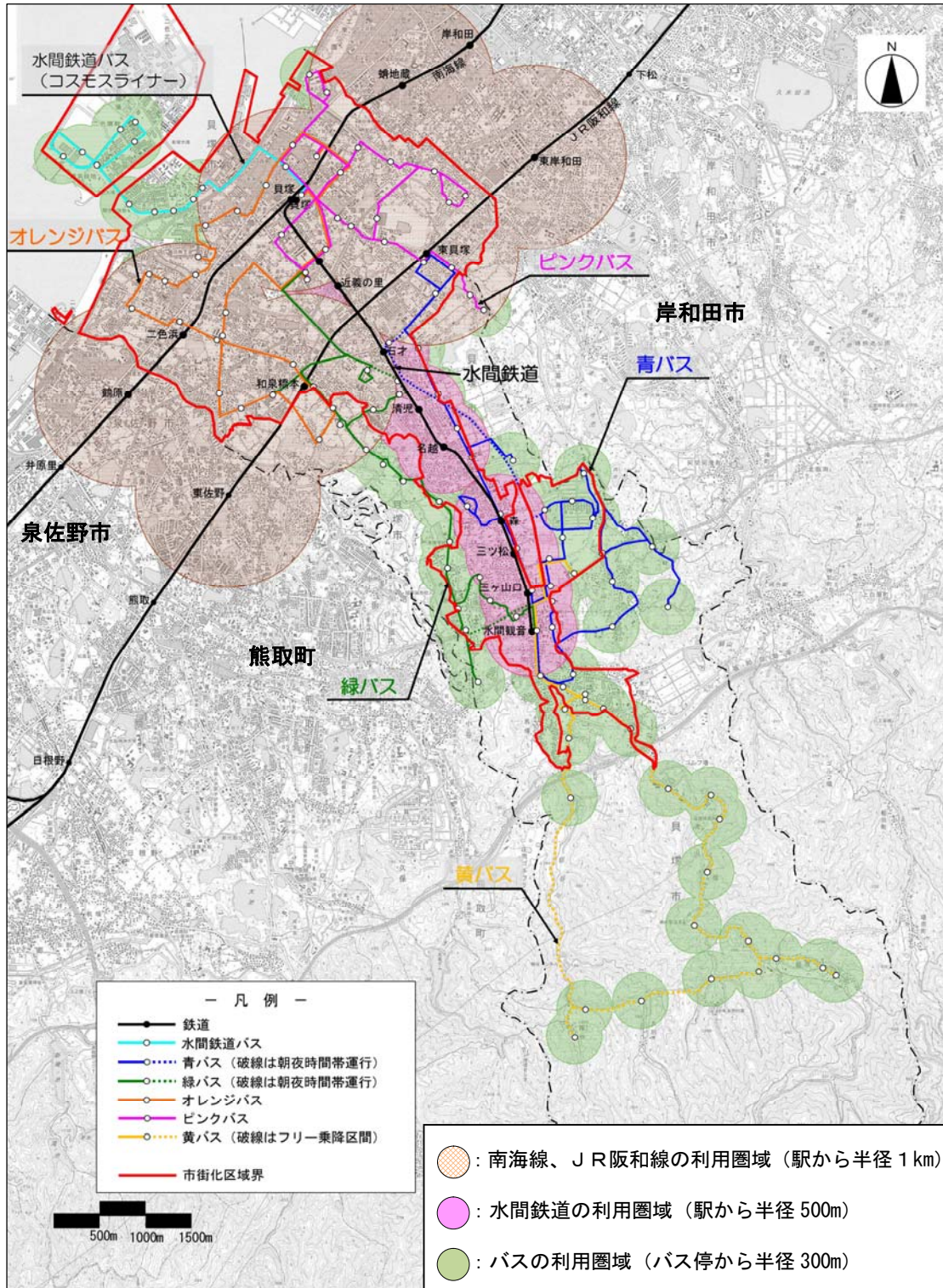
■市内の公共交通網



・ 鉄道、バス圏域

南海線とJR阪和線の各駅から半径1km、水間鉄道の各駅から半径500m、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見ると、市内のほとんどの居住地や施設は利用圏域内となっている。

■ 市内の鉄道、バス利用圏域



(2) 各交通機関の状況

・鉄道の運行状況

貝塚駅には急行等が停車し、平日で 180～190 本/日、土・休日で約 150 本/日の列車が運行されている。また、特急や急行等は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る。J R 阪和線は平日、土・休日ともに約 80 本/日の列車が運行されている。水間鉄道は、貝塚～水間観音間で約 50 本/日の列車が運行されている。

■各鉄道の運行本数（平成 29 年[2017 年] 3 月現在）

			平日(本/日)		土・休日 (本/日)	備考
				ピーク時(本/時)		
南海線	貝塚駅	難波方面	183	17(7時台)	155	急行、空港急行、区間急行、準急、普通が停車
		和歌山市方面	191	14(8時台)	154	
	二色浜駅	難波方面	91	8(7時台)	77	準急、普通が停車
		和歌山市方面	94	8(9時台)	79	
J R 阪和線	東貝塚駅	天王寺方面	81	7(7時台)	76	区間快速、普通が停車
		和歌山方面	85	6(9時台)	81	
	和泉橋本駅	天王寺方面	81	7(7時台)	76	区間快速、普通が停車
		和歌山方面	85	6(10時台)	81	
水間鉄道	水間観音方面	52		3	52	
	貝塚方面	52		3	52	

資料：各鉄道事業者

水間鉄道の運賃は初乗りが 170 円で、貝塚～水間観音間は 290 円となっている。

■水間鉄道の運賃(平成 29 年[2017 年] 3 月現在)

発駅/着駅	貝塚	貝塚市役所前	近義の里	石才	清見	名越	森	三ツ松	三ヶ山口	水間観音
貝塚		170	170	220	220	270	270	290	290	290
貝塚市役所前	170		170	170	220	220	270	270	270	290
近義の里	170	170		170	220	220	270	270	270	270
石才	220	170	170		170	170	220	220	270	270
清見	270	220	220	170		170	170	220	220	220
名越	270	220	220	170	170		170	170	220	220
森	270	270	270	220	170	170		170	170	170
三ツ松	290	270	270	220	220	170	170		170	170
三ヶ山口	290	270	270	270	220	220	170	170		170
水間観音	290	290	270	270	220	220	170	170	170	

資料：水間鉄道

水間鉄道と他の鉄道事業者との運賃を比較すると、初乗り運賃の 170 円は泉北高速鉄道と同じで、大阪市交通局や和歌山電鐵よりも安いですが、全区間 (5.5km) の距離で運賃を見ると、比較した事業者の中では水間鉄道が最も高くなっている。

■他鉄道との運賃の比較

事業者	初乗り運賃	5.5km の運賃	備考
水間鉄道	170 円 (1.5km まで)	290 円 (4.6~5.5km)	5.5km は貝塚～水間観音の距離
南海線	150 円 (1~3km)	200 円 (4~7km)	
J R 阪和線	120 円 (1~3km)	160 円 (4~6km)	
泉北高速鉄道	170 円 (2km まで)	210 円 (5~6km)	
能勢電鐵	150 円 (2km まで)	230 円 (4.1~6.0km)	
大阪市交通局 (地下鉄)	180 円 (3km まで)	240 円 (3~7km)	
和歌山電鐵	190 円 (3km まで)	250 円 (4~6km)	

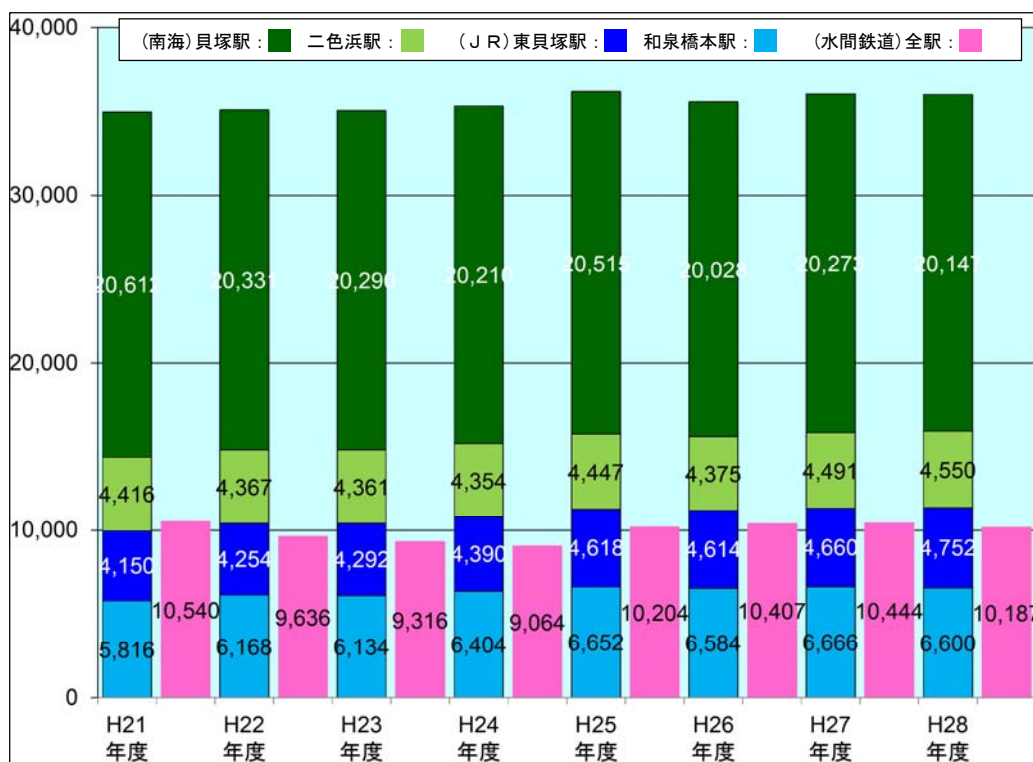
・ 鉄道駅の利用状況

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、貝塚駅の1日の乗降者数は約2万人で、二色浜駅とともに近年は横ばいとなっている。

同じく大阪や和歌山方面を結ぶJR阪和線の乗降者数は、和泉橋本駅、東貝塚駅では近年は増加傾向となっている。

また、水間鉄道は平成24年度(2012年度)まで乗降者数が減少し、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。

■ 市内の鉄道の乗降者数の推移 (人/日)




駅名/年度	乗降者数 (人)								
	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	
南海	貝塚	20,612	20,331	20,290	20,210	20,515	20,028	20,273	20,147
	二色浜	4,416	4,367	4,361	4,354	4,447	4,375	4,491	4,550
JR	東貝塚	4,150	4,254	4,292	4,390	4,616	4,614	4,660	4,752
	和泉橋本	5,816	6,168	6,134	6,404	6,652	6,584	6,666	6,600
水間鉄道	計	10,540	9,636	9,316	9,064	10,204	10,407	10,444	10,187
	貝塚	4,708	4,298	4,140	4,030	4,482	4,612	4,682	4,562
	貝塚市役所前	176	164	160	170	222	208	258	263
	近義の里	252	216	204	198	246	258	246	243
	石才	534	472	432	424	524	504	492	478
	清児	1,504	1,402	1,352	1,266	1,438	1,500	1,418	1,364
	名越	456	396	386	370	444	440	450	429
	森	624	596	610	622	694	744	732	702
	三ツ松	430	402	432	406	468	464	462	457
	三ヶ山口	222	214	200	194	234	256	270	275
水間観音	1,634	1,476	1,400	1,324	1,452	1,422	1,442	1,413	

資料：大阪府統計年鑑、南海電鉄、JR西日本、水間鉄道

・ 鉄道駅の状況

市内の鉄道各駅の状況は以下のとおりである。南海線とJR阪和線の各駅は、バスとの乗継ぎができ、駐輪場も駅付近に整備されている。一方、水間鉄道の各駅では駐輪場のない駅が多い。

■ 鉄道駅の状況（南海線・JR阪和線）

駅名	駅構造	エレベータ エスカレータ	トイレ	乗継ぎ 交通機関	駅前 広場	自転車 駐車場
貝塚駅 	橋上駅	エレベータ ○ エスカレータ ○	○	水間鉄道 コスモスライナー は～もに～ばす (オレンジ、ピンク) タクシー	西口 ○ 東口 ×	○
二色浜駅 	地上駅	なし	○	は～もに～ばす (オレンジ)	×	○
東貝塚駅 	地上駅	なし	○	は～もに～ばす (青、ピンク) タクシー	×	○
和泉橋本駅 	地上駅	エレベータ ○ エスカレータ ×	○	は～もに～ばす (緑、オレンジ) タクシー	×	○

■鉄道駅の状況（水間鉄道）

駅名	トイレ	乗継ぎ 交通機関	駅前 広場	自転車 駐車場	備考
貝塚駅 	×	南海線 コスモスライナー は～もに～ばす (オレンジ、ピンク) タクシー	—	○	■
貝塚 市役所前駅 	×	※駅直近にはない	×	×	
近義の里駅 	×	※駅直近にはない	×	×	
石才駅 	×	は～もに～ばす（青） ※路線のみ	×	○	
清見駅 	×	※駅直近にはない	×	×	
名越駅 	×	※駅直近にはない	×	×	
森駅 	×	は～もに～ばす（青）	×	×	■
三ツ松駅 	×	は～もに～ばす（青）	×	×	
三ヶ山口駅 	×	は～もに～ばす（青）	×	×	
水間観音駅 	○	は～もに～ばす (青、緑、黄) タクシー	×	○	■

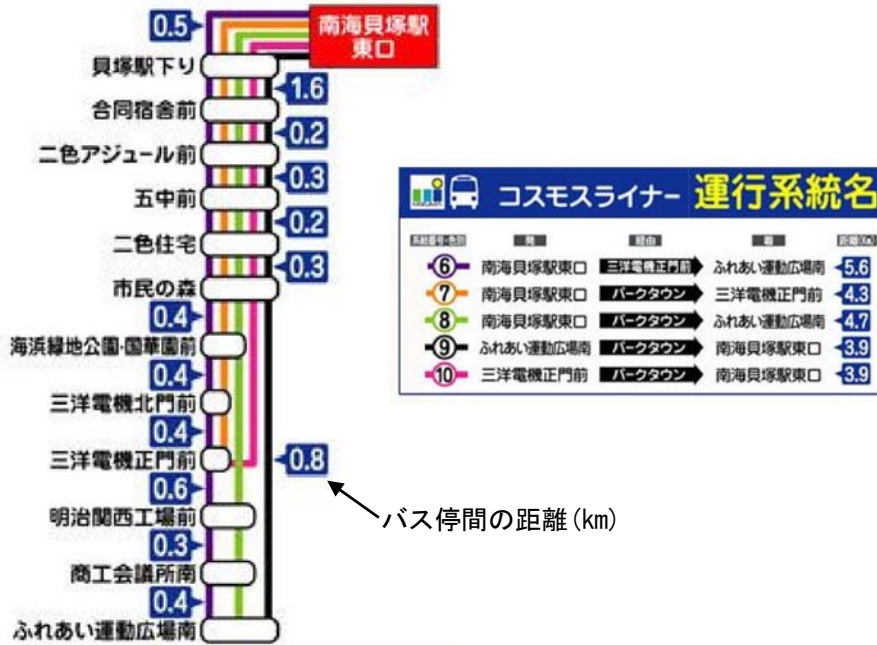
※貝塚駅、森駅、水間観音駅では、は～もに～ばすの乗継券を発行（備考の■印）

・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る。

■ルート



■運行本数(平成 29 年[2017 年] 3 月現在)

系統	ルート	運行本数 (本/日)		運行時間帯
		平日	土日祝	
6, 7, 8	南海貝塚駅東口→ふれあい運動広場南	56	31	6~22 時
	うち三洋電機 (正門前) 止め	11	—	
	うち三洋電機 (北・正門前) 通過	2	14	
9	ふれあい運動広場南→南海貝塚駅東口	51	31	6~22 時
10	うち三洋電機 (正門前) →南海貝塚駅東口	11	—	6~22 時

■運賃 (大人、小人は大人の半額)

320	320	320	320	320	320	240	240	240	240	240	160	南海貝塚駅東口
290	290	290	290	290	290	160	160	160	160	160	160	貝塚駅下がり
240	240	240	240	240	240	160	160	160	160	160	160	合同宿舍前
240	240	240	240	240	240	160	160	160	160	160	160	二色アジュール前
240	240	240	240	240	240	160	160	160	160	160	160	五中前
160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	二色住宅
160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	市民の森
160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	海浜緑地公園・国華園前
160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	三洋電機北門前
160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	三洋電機正門前
160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	明治関西工場前
160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	商工会議所南
160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	160	ふれあい運動広場南

資料:水間鉄道

(コスモスライナーと南海ウイングバス南部の運賃の比較)

コスモスライナーと隣接する市町で運行されている南海ウイングバス南部の運賃を比較すると、初乗り運賃はコスモスライナーが安いですが、全区間 (5.6km) の距離で運賃を見ると高くなっている。

事業者	初乗り運賃	5.6kmの運賃	備考
コスモスライナー (水間鉄道)	160円	320円	5.6kmは南海貝塚駅東口～ふれあい運動公園南の距離
南海ウイングバス南部	170円	290円	

(は～もに～ばす)

市の補助を受け、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る。なお、平成28年4月に一部運行の見直しが行われている。

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)、泉州マラソン開催日及び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> 2路線で朝夜時間帯に運行
 - ： <福祉型コミュニティバス> 5路線で午前9時～午後5時に運行
- ・ 運行本数 (本/日)
 - ： <路線> 青バス4 [平日のみ]、緑バス6
 - ： <福祉型コミュニティバス> 青バス7、緑バス5、オレンジバス7、ピンクバス6、黄バス8 [平日]、6 [土日祝]
- ・ 運賃：大人210円、子供100円
(中学生以上は大人、小学生以下は子供、障害者手帳所持者は無料)

■は～もに～ばすのルート



(隣接する市町のコミュニティバスとの比較)

貝塚市に隣接する市町で運行されているコミュニティバスを見ると、運行日は岸和田市や泉佐野市が平日（月～土）のみの運行となっており、運賃は岸和田市や熊取町では大人 100 円・子供 50 円、泉佐野市では無料となっている。

	貝塚市（は～もに～ばす）	岸和田市（ローズバス）
運行事業者	水間鉄道	南海ウイングバス南部
運行日	毎日運行 ※12/29～1/3、秋の祭礼、泉州マラソン 開催日は運休	月～土 ※12/29～1/3、日祝日、秋の祭礼は運休
運賃	大人 210 円（中学生以上） 子供 100 円（小学生以上） ※同伴の幼児は 1 人無料 ※障害者手帳持参者は市発行の乗車証 の提示で無料	大人 100 円（中学生以上） 子供 50 円（小学生以上） ※同伴の幼児は 1 人無料 ※身体障害者、療育手帳持参者は大人 50 円、子供 30 円
ルート、本数	路線型：2 ルート（青、緑） 福祉型：5 ルート （青、緑、オレンジ、ピンク、黄） 路線型：4～6 便 福祉型：5～8 便	右回り、左回りの 2 ルート 月～土：各 6 便
運行時間帯	路線型：6～8 時台、18～20 時台 福祉型：9～17 時台	8～17 時台
コミバス以外の 路線バスの 路線数	貝塚駅から 1 路線 （コスモスライナー）	岸和田駅、東岸和田駅から 4 路線 （牛滝線、福田線、葛城線、東ヶ丘線）
人口・面積	88,390 人・43.93 km ²	198,017 人・72.68 km ²


	泉佐野市（いずみさのコミュニティバス）	熊取町（ひまわりバス）
運行事業者	南海ウイングバス南部	南海ウイングバス南部
運行日	月～土 ※12/29～1/3、日祝日、秋の祭礼は運休	毎日運行 ※12/29～1/3、秋の祭礼は運休
運賃	無料	大人 100 円（中学生以上） 子供 50 円（小学生以上） ※同伴の幼児は 1 人無料 ※身体障害者、療育手帳持参者は大人 50 円、子供 30 円
ルート、本数	3 ルート（北回り、中周り、南回り） 月～金：各 8 便、土：各 4 便	4 つの循環ルート（つばさが丘、七山、 青葉台、自然公園） 月～金：各 8 便 土日祝：（9～4 月）各 6 便 （5～8 月）各 8 便
運行時間帯	北回り：7～17 時台 中回り：6～17 時台 南回り：7～17 時台	つばさが丘、青葉台：8～17 時台 七山、自然公園：8～18 時台
コミバス以外の 路線バスの 路線数	泉佐野駅から 4 路線 （犬鳴線、大阪観光大学線、南海熊取ニ ュータウン線、熊取山手線）	熊取駅から 3 路線 （南海熊取ニュータウン線、府営熊取団 地線、熊取山手線）
人口・面積	100,767 人・56.51 km ²	43,948 人・17.24 km ²

※人口は平成 29 年 3 月末の住民基本台帳

(市内の駅や主要施設のバス停留所)

市内の駅や主要施設のバス停留所は以下のようになっている。

■市内の駅や主要施設のバス停留所

停留所名	利用可能なバス	ベンチ	屋根	備考
 南海貝塚駅東口	コスモスライナー は～もに～ばす (オレンジ、ピンク)	○	○	<ul style="list-style-type: none"> ・バスは駅東口からの発着となっており、駅西口からのバスの発着はない。 ・バス停留所の2階は駐輪場となっている。
 二色浜駅前	は～もに～ばす (オレンジ)	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停は駅から約150m離れている。
 東貝塚駅前	は～もに～ばす (青、ピンク)	○ (南行) × (北行)	×	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停は駅出入口付近から少し離れた場所にある。 ・ベンチは南行きのバス停にはあるが、反対方向のバス停にはない。
 和泉橋本駅前	は～もに～ばす (緑、オレンジ)	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ・貝塚市役所方面に行くバス停は駅出入口付近にあるが、反対方向のバス停は、駅から約100m離れている。
 水間観音駅	は～もに～ばす (青、緑、黄)	○	×	<ul style="list-style-type: none"> ・駅に接続する市道上にバス停留所がある。
 貝塚市役所	は～もに～ばす (緑、オレンジ、ピンク)	○	○	<ul style="list-style-type: none"> ・は～もに～ばすの3ルート(緑、オレンジ、ピンク)の各バス停留所があり、各ルートへの乗継ぎが可能である。
 市立貝塚病院	は～もに～ばす (オレンジ、ピンク)	○	×	<ul style="list-style-type: none"> ・病院玄関付近にバス停留所がある。
 水間観音前	は～もに～ばす (青、黄)	×	×	<ul style="list-style-type: none"> ・水間寺の最寄りバス停

・バスの利用状況

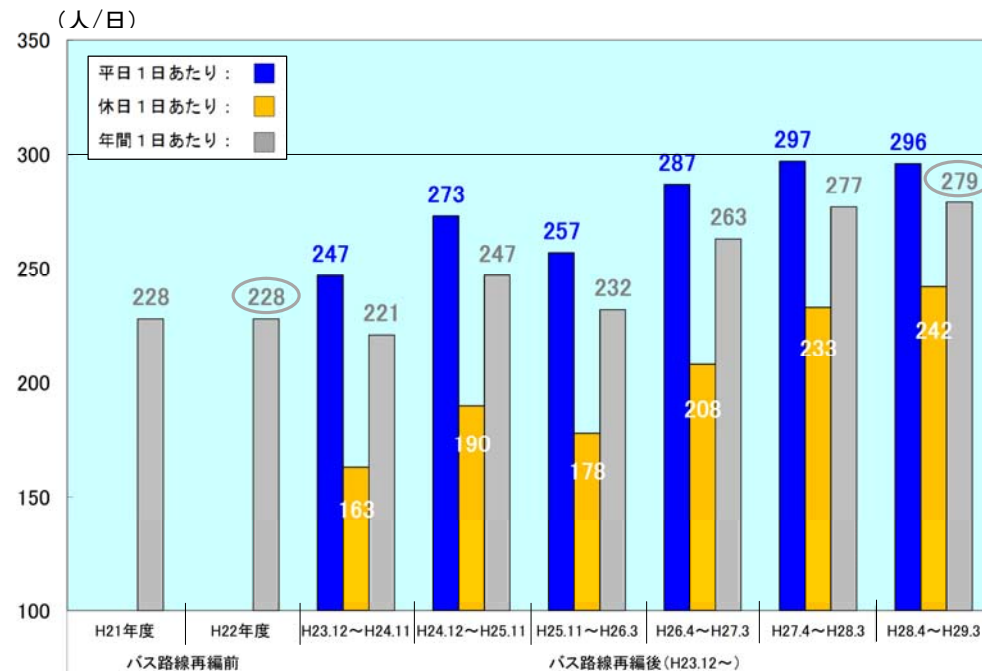
コスモライナーの利用者は、二色の浜産業団地内への送迎バスを利用するようになったことから減少傾向にあり、平成 28 年度(2016 年度)はバス路線を再編する前(平成 22 年度[2010 年度])と比べて、約 17%減少 (1,114 人/日→923 人/日) している。

は～もに～ばすの利用者は増加しており、平成 28 年度(2016 年度)はバス路線を再編する前(平成 22 年度[2010 年度])と比べて、約 22%増加 (228 人/日→279 人/日) している。

■コスモライナーの利用状況の推移



■は～もに～ばすの利用状況の推移

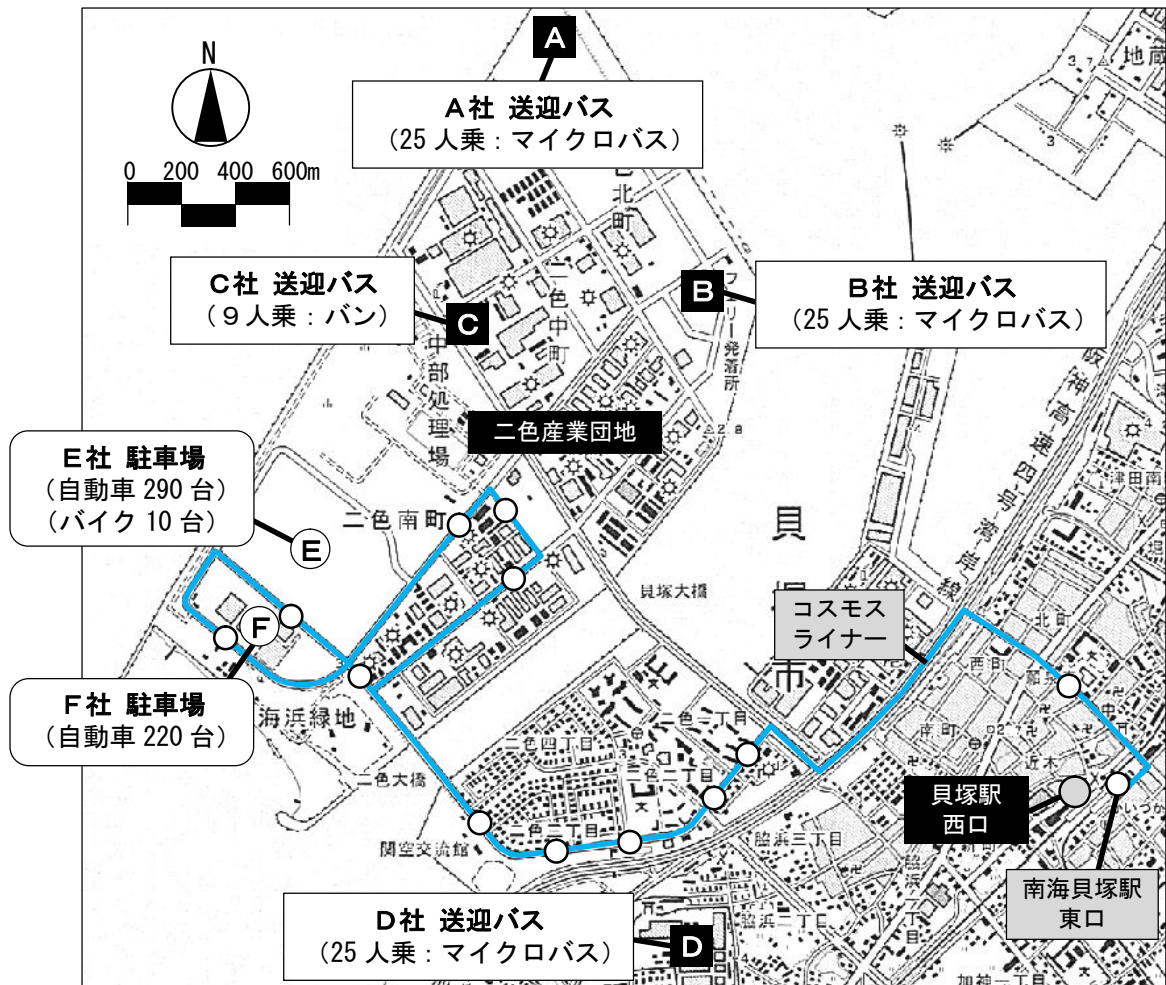


※福祉型コミュニティバスの数値

資料：水間鉄道

・企業による送迎バス、駐車場

二色産業団地へは南海貝塚駅東口よりコスモスライナーが運行されているが、バス停から離れている企業や工場等では、貝塚駅西口から9人乗りまたは25人乗りの車両による送迎バスが運行されている。このほか、従業員用の駐車場を設けている企業がある。



・市内の主な病院等の送迎バス

以下の病院で通院利用者を対象とした送迎バス等が運行されている。

病院名称	送迎バス等の運行内容	備考
医療法人桐葉会 木島病院	病院-貝塚駅-東岸和田駅-病院間に7便(午前3便、午後4便)の送迎バスを運行	土日祝日の運行なし
医療法人永和会 ころあ病院	病院-貝塚駅間に4便(午前2便、午後2便)、病院-東岸和田駅間に5便の送迎バスを運行	日祝日の運行なし
社会医療法人慈薫会 河崎病院	三ヶ山・木積・森・三ツ松のほか熊取町内を8~9時台に巡回する送迎バスを1便運行	
医療法人積善会 高橋病院	貝塚市内及び岸和田市・泉佐野市・熊取町の一部の地区を対象範囲とするデイケア・デイサービスの送迎車を運行	
医療法人大植会 葛城病院(岸和田市)	堂ノ池・半田住宅方面に3便(午前2便、午後1便)のほか、岸和田市内に3ルートの送迎バスを運行	
医療法人爽神堂 七山病院(熊取町)	病院→貝塚駅に5便(午前2便、午後3便)、貝塚駅→病院に7便(午前4便、午後3便)、病院-東佐野駅間に11便の送迎バスを運行	日祝日の運行なし

資料:各病院のホームページ

・タクシーの運行状況

市内のタクシーは水鉄タクシー(平成17年[2005年]より水間鉄道から岸和田交通株式会社に運営が変更)が主に運行されており、市内の駅には駐車スペースが設けられている。保有車両は49台(うち、ジャンボタクシー1台、関西国際空港専用4台)となっている。

■タクシーのりば

<p>貝塚駅(西口)</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車台数 7 台 ・ 1日平均の駅からの発車台数：20～40 台 	<p>東貝塚駅</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車台数 2 台 ・ 1日平均の駅からの発車台数：20 台
<p>貝塚駅(東口)</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車台数 1 台 ・ 1日平均の駅からの発車台数：10 台 	<p>和泉橋本駅</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車台数 4 台 ・ 1日平均の駅からの発車台数：20 台
<p>水間観音駅</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車台数 3 台 ・ 1日平均の駅からの発車台数：20 台 	<p>市立貝塚病院</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・ 駐車台数 3 台 ・ 1日平均の駅からの発車台数：30 台

※二色浜駅と水間観音駅を除く水間鉄道の駅にはタクシーの駐車・乗降場所がない

・駐輪場

南海線とJR阪和線の各駅に隣接する駐輪場のほか、第一中学校前に市設の無料の駐輪場がある。水間鉄道には自転車が駐車できる駅が少なく、多くの駅では駅出入口付近の空いた場所に自転車が置かれている。

■駐輪場の状況

施設名	収容台数	利用料金	利用時間	備考
貝塚駅東口自転車駐車場 	<自転車> 1,365台	定期(1ヶ月) 2,050~2,570円 一時利用 200円	4:50~ 翌1:05	ミニバイクは 利用不可
二色浜駅自転車駐車場 	第1 <自転車> 471台 <バイク> 20台 第2 <自転車> 238台	<自転車> 定期(1ヶ月:第1) 2,050円 定期(1ヶ月:第2) 1,740円 一時利用 150円 <ミニバイク> 定期(1ヶ月) 3,600円 一時利用 300円	6:30~ 21:00 上記時間 以外無人	
東貝塚駅自転車駐車場 	<自転車> 439台 <バイク> 38台	<自転車> 定期(1ヶ月:第1) 2,570円 一時利用 200円 <ミニバイク> 定期(1ヶ月) 3,600円 一時利用 300円	4:30~ 翌1:20	
和泉橋本駅自転車駐車場 	<自転車> 691台 <バイク> 121台	<自転車> 定期(1ヶ月:第1) 1,540~2,570円 一時利用 150円 <ミニバイク> 定期(1ヶ月) 3,080円 一時利用 300円	4:30~ 翌1:20	
市設第一中学校北側 自転車置場 	200台	無料	終日	収容台数は自 転車とバイク の合計

※市設第一中学校北側自転車置場以外の自転車駐車場は、公益財団法人 自転車駐車場整備センターにて運営

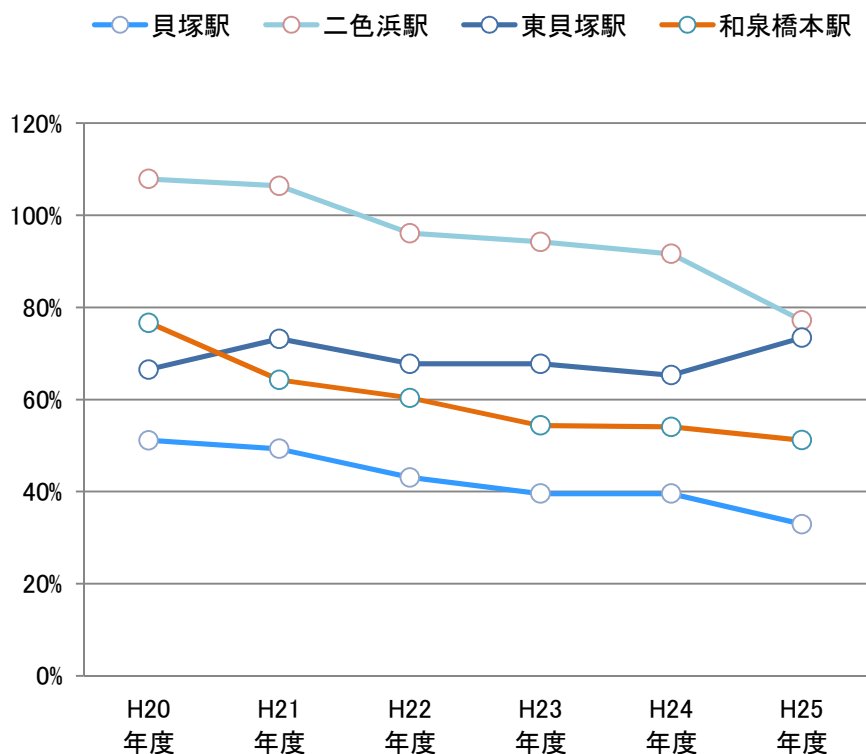
■駐輪場の利用状況（1日あたりの利用台数）

駐輪場			収容台数	年度								
				H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
貝塚駅東口 自転車駐輪場	自転車	定期	1,253 (1,325)	640	617	539	495	495	412	392	344	255
		一時	112 (40)	30	31	31	28	28	25	25	23	26
二色浜駅 自転車駐輪場	自転車	定期	535 (648)	577	569	514	504	490	500	470	459	372
		一時	32 (61)	44	45	44	44	44	44	45	44	44
	バイク	定期	10	—	—	—	—	—	4	6	4	4
		一時	10	—	—	—	—	—	1	1	2	2
東貝塚駅 自転車駐輪場	自転車	定期	406	270	297	275	275	265	298	299	275	216
		一時	33	38	35	34	34	36	35	35	38	44
	バイク	定期	33	27	28	31	32	31	28	29	30	22
		一時	5	2	2	3	3	3	3	3	4	2
和泉橋本駅 自転車駐輪場	自転車	定期	663	508	426	400	360	358	339	327	305	241
		一時	28	31	28	26	25	26	24	21	20	20
	バイク	定期	108	74	78	72	73	63	47	40	42	29
		一時	13	5	5	6	5	5	5	4	4	4

※貝塚駅東口自転車駐輪場の定期と一時的収容台数はH26年度より（ ）内に変更
 二色浜駅自転車駐輪場の定期と一時的収容台数はH25年度より（ ）内に変更、バイクは
 H25年度より利用開始

■各駐輪場の定期の自転車利用割合の推移

定期の自転車について、収容台数に対する利用割合を見ると、駅周辺の駐輪場が増加したことにより、東貝塚駅を除いて近年は減少傾向にある。



資料：貝塚市

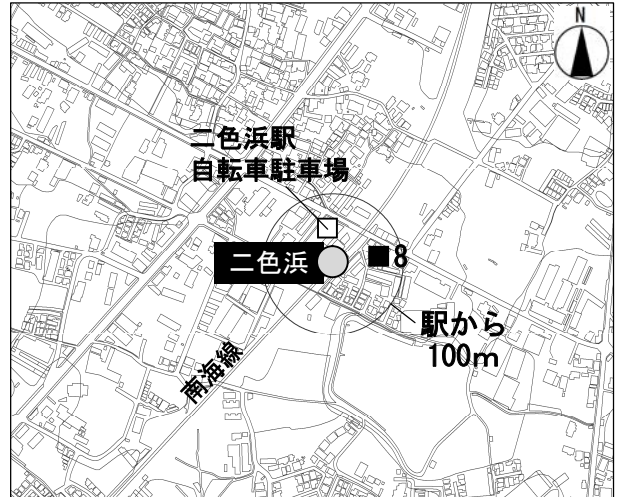
南海線及びJR阪和線の各駅周辺には公益財団法人自転車駐車場整備センターで運営している駐輪場のほか、個人経営の駐輪場があり、料金は自転車の一時利用が100円～200円、1ヶ月で1,500円～3,000円、バイクの一時利用が200～300円、1ヶ月で3,000～4,000円となっている。

■駐輪場の位置

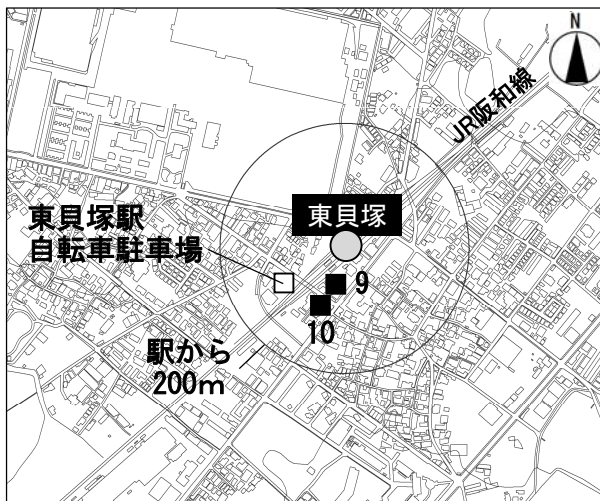
(貝塚駅周辺)



(二色浜駅周辺)



(東貝塚駅周辺)



(和泉橋本駅周辺)



(水間観音駅周辺)



(各駐輪場の収容台数)

貝塚駅		二色浜駅		東貝塚駅		和泉橋本駅		水間観音駅	
番号	収容台数	番号	収容台数	番号	収容台数	番号	収容台数	番号	収容台数
1	108/0	8	60/20	9	20/0	11	60/0	12	50/10
2	350/0			10	40/0			13	
3	250/30								
4	220/20								
5	6/0								
6	100/30								
7	27/84								

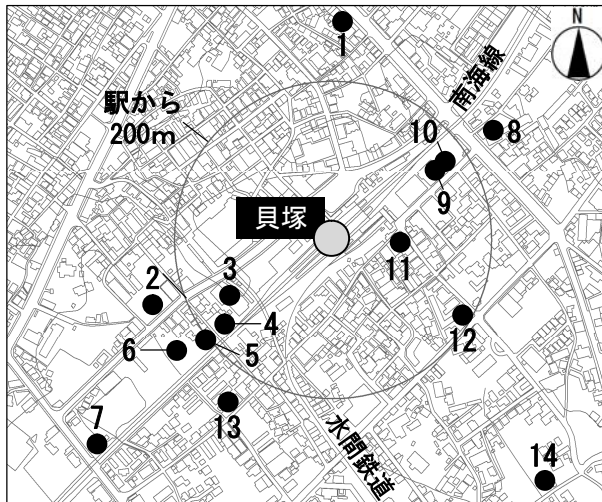
※収容台数：自転車/バイク

・ 駐車場

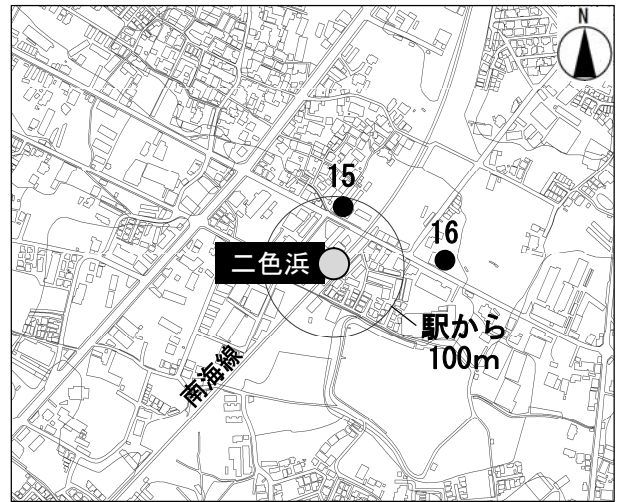
南海線及びJR阪和線の各駅周辺に駐車場があり、特に貝塚駅周辺には多くの駐車場がある。料金は1時間で100円～400円、1日で200円～700円となっている。

■ 駐車場の位置

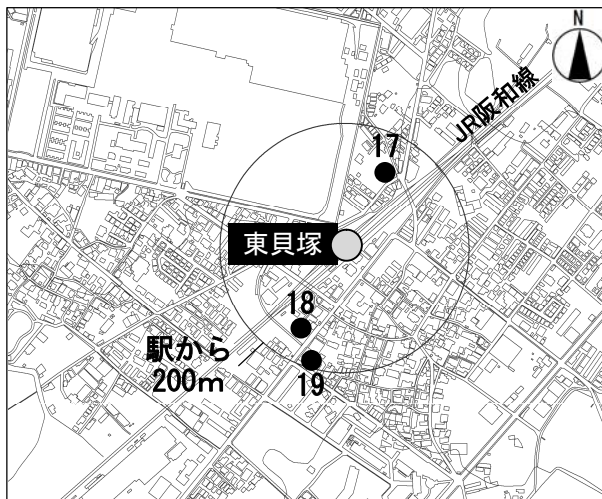
(貝塚駅周辺)



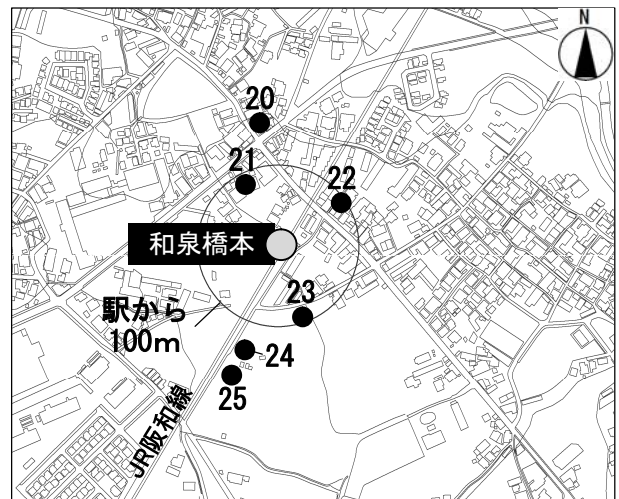
(二色浜駅周辺)



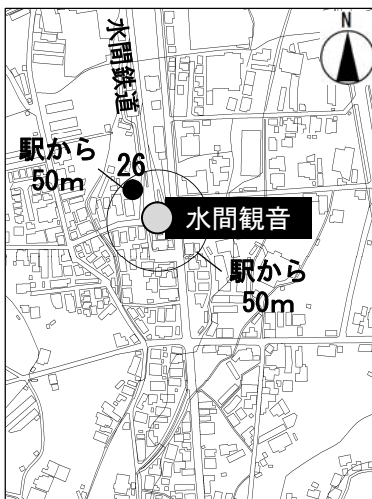
(東貝塚駅周辺)



(和泉橋本駅周辺)



(水間観音駅周辺)



(各駐車場の収容台数)

貝塚駅		二色浜駅		東貝塚駅		和泉橋本駅		水間観音駅	
番号	収容台数	番号	収容台数	番号	収容台数	番号	収容台数	番号	収容台数
1	8	15	7	17	28	20	24	26	3
2	31	16	17	18	46	21	129		
3	180			19	20	22	31		
4	33					23	100		
5	14					24	45		
6	67					25	17		
7	38								
8	32								
9	10								
10	6								
11	6								
12	49								
13	25								
14	51								

4-2. 交通流動の状況

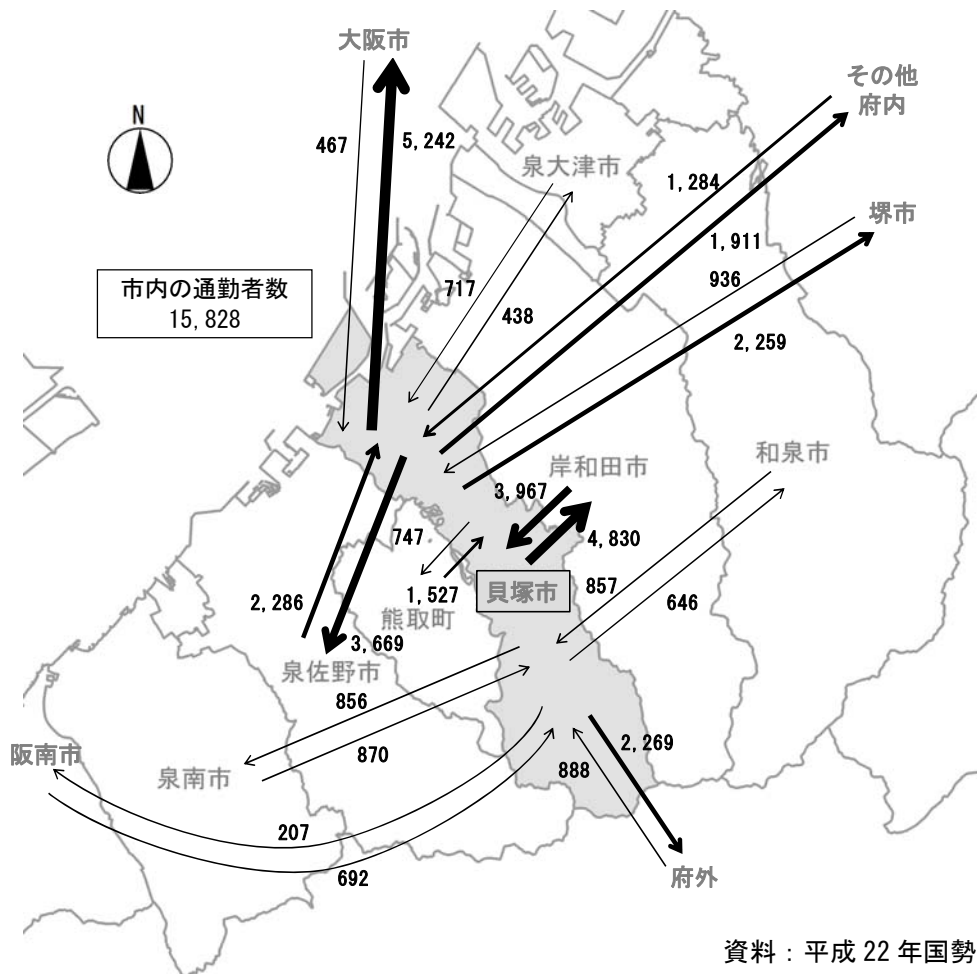
(1) 人の流動

・通勤流動

市外との通勤流動を見ると、隣接する岸和田市、泉佐野市との流動が多いほか、貝塚市から大阪市や堺市への流動が多い。

■通勤流動

	貝塚市から 他市町村へ		他市町村から 貝塚市へ	
	15歳以上 通勤者数	15歳以上 通勤者数割合	15歳以上 通勤者数	15歳以上 通勤者数割合
府内	21,295	53.8%	13,113	41.6%
大阪市	5,242	13.2%	467	1.5%
堺市	2,259	5.7%	936	3.0%
泉大津市	717	1.8%	438	1.4%
和泉市	857	2.2%	646	2.0%
岸和田市	4,830	12.2%	3,967	12.6%
熊取町	747	1.9%	1,527	4.8%
泉佐野市	3,669	9.3%	2,286	7.2%
泉南市	856	2.2%	870	2.8%
阪南市	207	0.5%	692	2.2%
その他府内	1,911	4.8%	1,284	4.1%
府外	2,269	5.7%	888	2.8%
貝塚市内	15,828	—	15,828	—
不明	205	—	1,716	—
通勤者数 合計	39,597	—	31,545	—



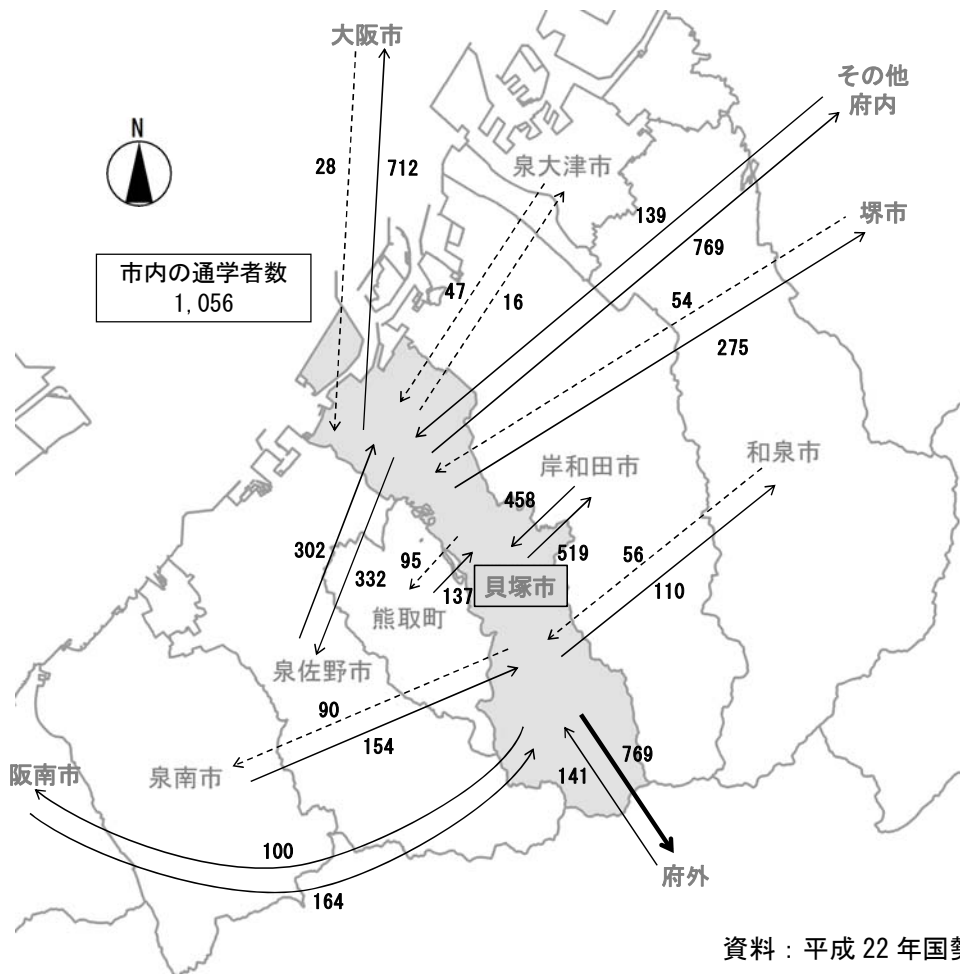
資料：平成22年国勢調査

・通学流動

市外との通学流動を見ると、通勤流動と同様に隣接する岸和田市、泉佐野市との流動が多いほか、貝塚市から大阪市や堺市への流動が多い。

■通学流動

	貝塚市から 他市町村へ		他市町村から 貝塚市へ	
	15歳以上 通学者数	15歳以上 通学者数割合	15歳以上 通学者数	15歳以上 通学者数割合
府内	3,018	62.0%	1,539	49.8%
大阪市	712	14.6%	28	0.9%
堺市	275	5.7%	54	1.7%
泉大津市	16	0.3%	47	1.5%
和泉市	110	2.3%	56	1.8%
岸和田市	519	10.7%	458	14.8%
熊取町	95	2.0%	137	4.4%
泉佐野市	332	6.8%	302	9.8%
泉南市	90	1.8%	154	5.0%
阪南市	100	2.1%	164	5.3%
その他府内	769	15.8%	139	4.5%
府外	769	15.8%	141	4.6%
貝塚市内	1,056	—	1,056	—
不明	24	—	357	—
通勤者数 合計	4,867	—	3,093	—

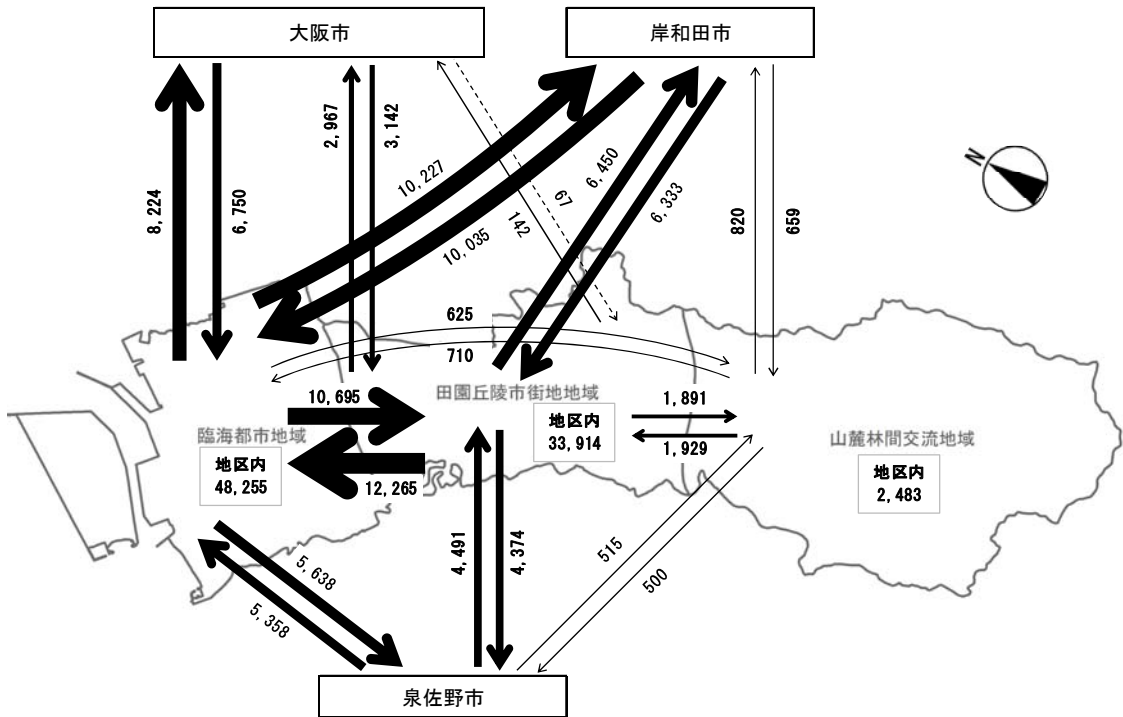


・市内の流動

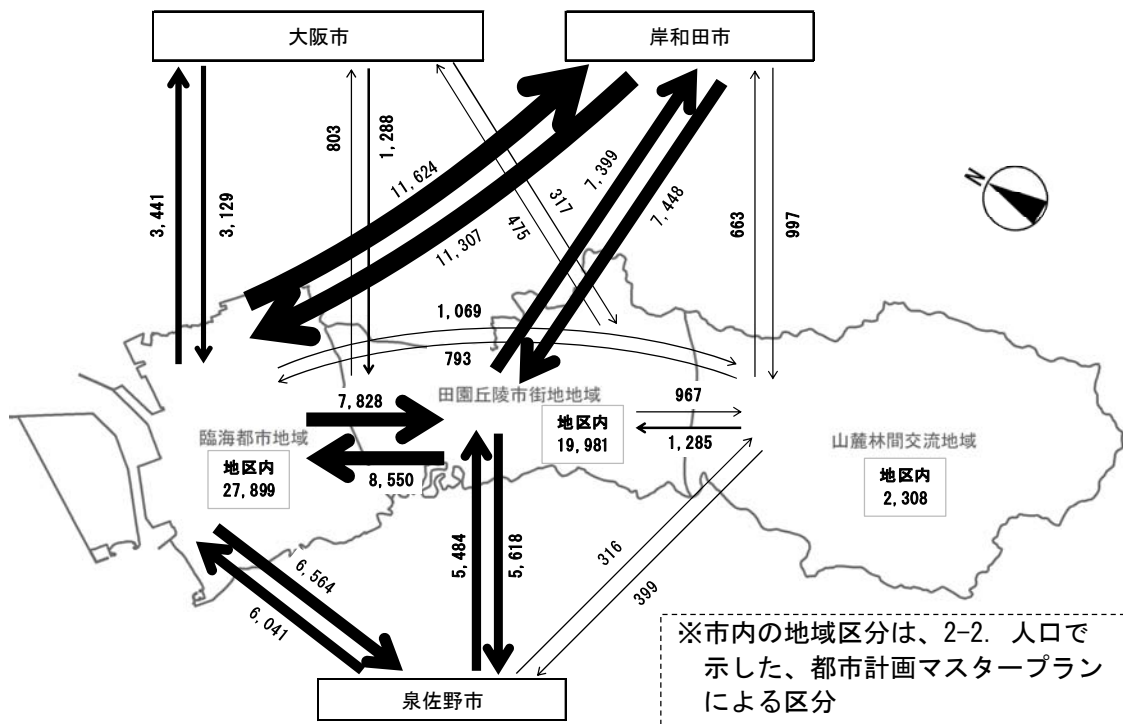
市内の流動を見ると、平日・休日ともに南海線やJR阪和線沿線の臨海都市地域と水間鉄道沿線の田園丘陵市街地地域間の流動が多く、市外へは隣接する岸和田市や泉佐野市への流動が多い。

また、臨海都市地域や田園丘陵市街地地域から大阪市への平日の流動は多いが、休日は平日の半分以下になっているほか、隣接する岸和田市や泉佐野市へは休日の方が多。

■市内外の流動（平日、全目的・全手段）



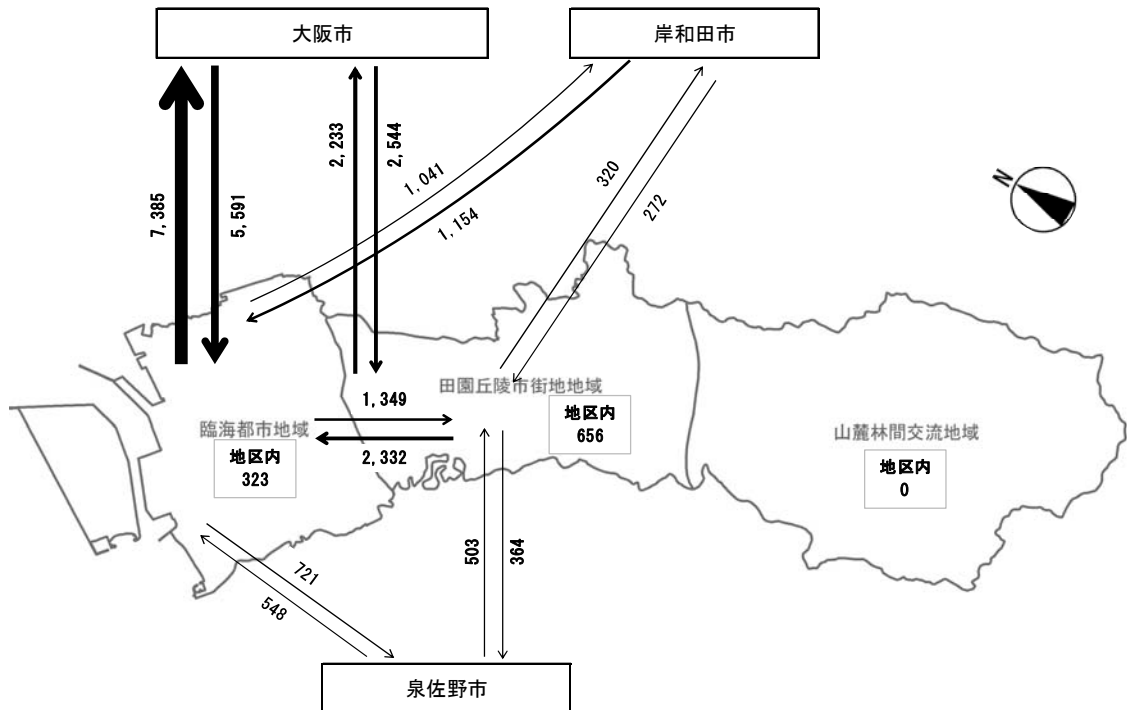
■市内外の流動（休日、全目的・全手段）



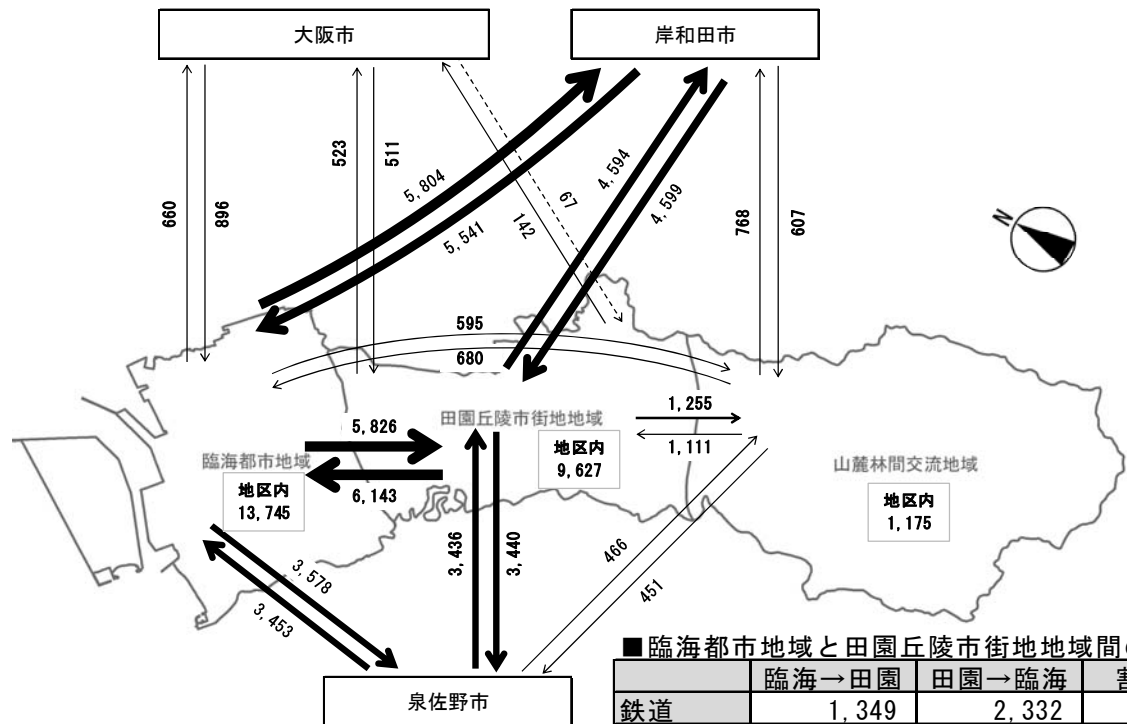
資料：第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

市内の各地域間の平日の移動手段別の流動を見ると、臨海都市地域と田園丘陵市街地地域間では鉄道利用が約16%、自動車利用者が約52%となっている。このほか、臨海都市地域と山麓林間交流地域間の流動は、ほとんどが自動車利用となっている。

■市内外の流動（平日、鉄道・全目的）



■市内外の流動（平日、自動車・全目的）



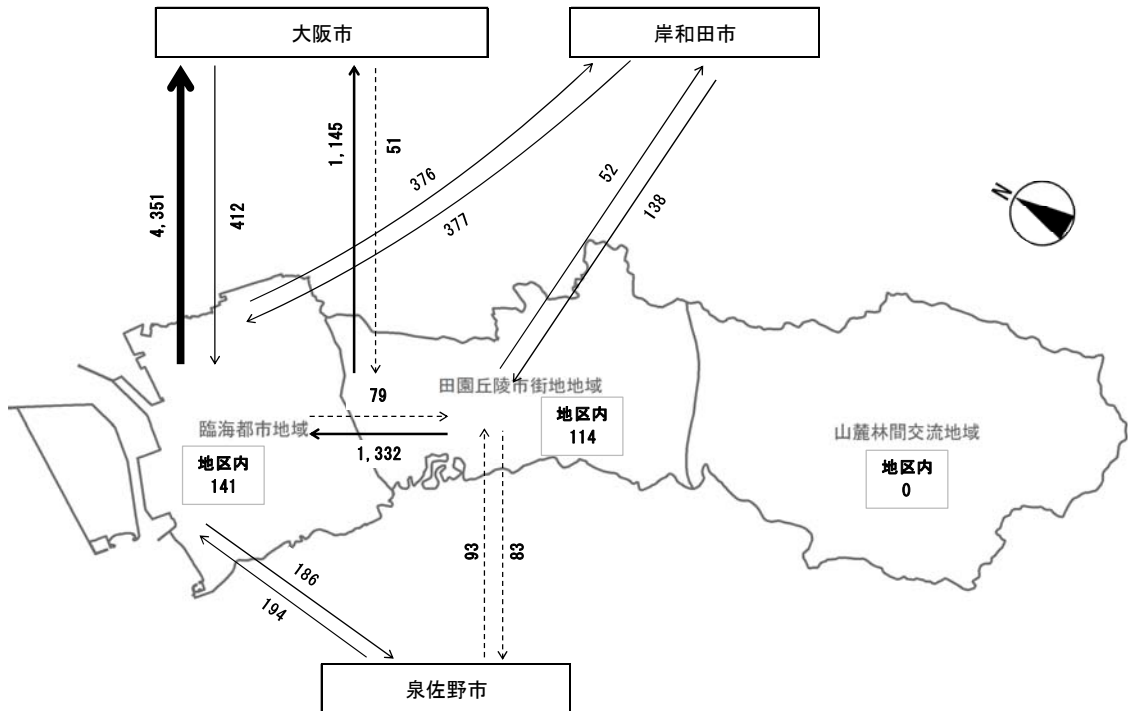
■臨海都市地域と田園丘陵市街地地域間の流動量

	臨海→田園	田園→臨海	割合
鉄道	1,349	2,332	16.0%
自動車	5,826	6,143	52.1%
バス	77	31	0.5%
二輪車	532	589	4.9%
自転車	1,905	1,995	17.0%
徒歩	1,006	1,175	9.5%
合計	10,695	12,265	100.0%

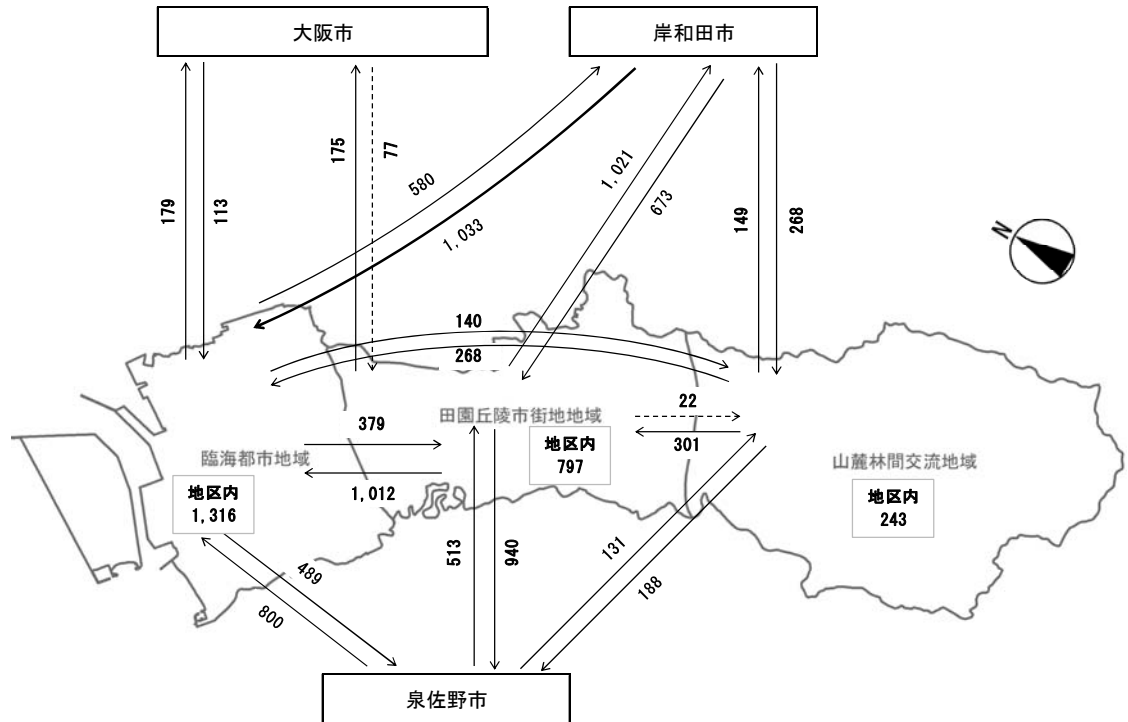
資料：第5回（平成22年）近畿圏パーソントリップ調査

通勤目的による市内の各地域間の平日の鉄道及び自動車による流動を見ると、臨海都市地域と田園丘陵市街地地域間では鉄道利用の方が自動車利用よりも少し多いが、隣接する岸和田市や泉佐野市へは各地域とも自動車利用の方が多い。

■市内外の流動（平日、鉄道・通勤）



■市内外の流動（平日、自動車・通勤）



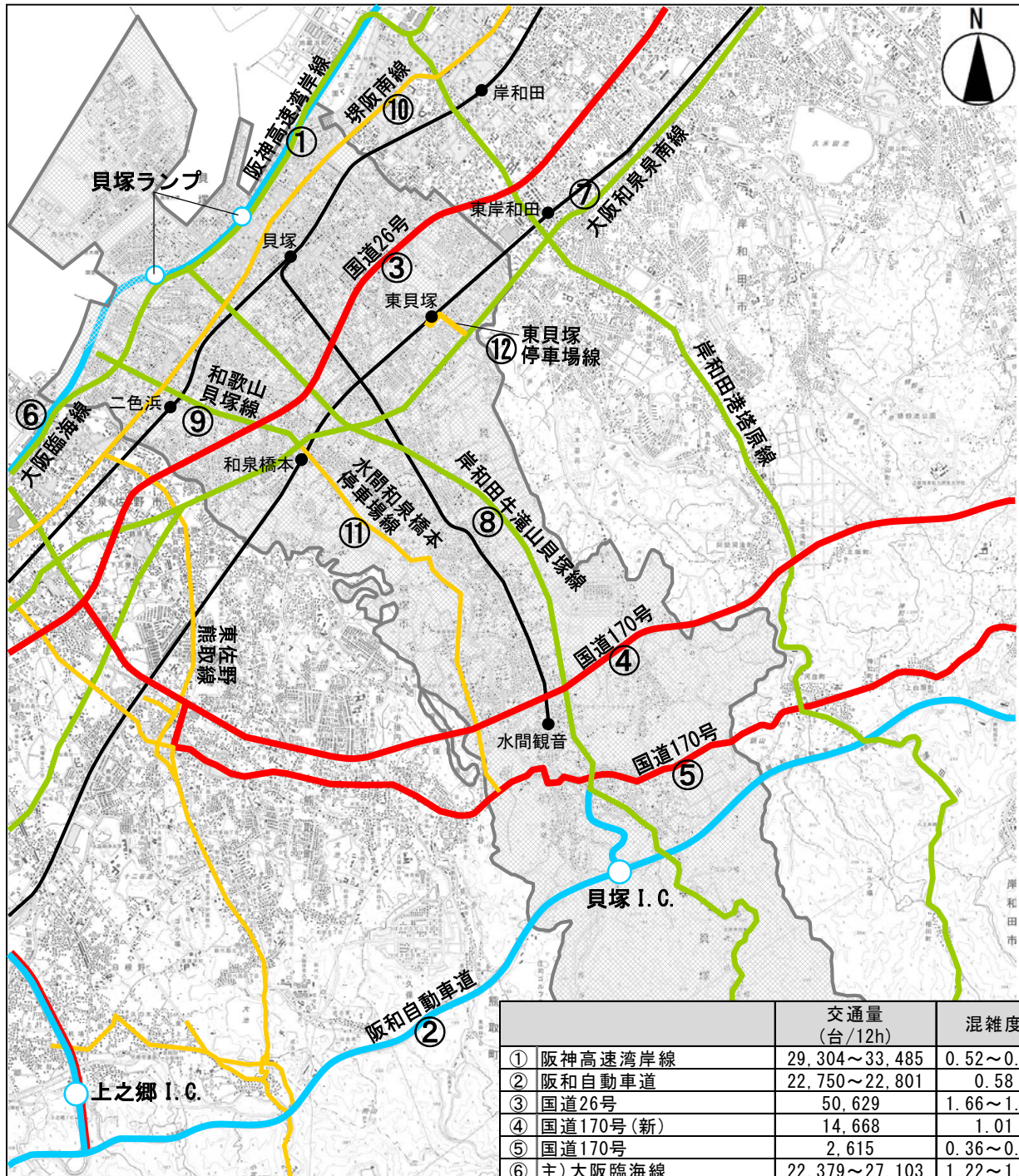
資料：第5回(平成22年)近畿圏パーソントリップ調査

(2) 道路交通の状況

・道路網

市内には、阪和自動車道と阪神高速湾岸線の高速道路のほか、国道 26 号及び国道 170 号が広域交通網として整備されている。また、東西方向に大阪臨海線や堺阪南線、南北方向に岸和田牛滝山貝塚線、水間和泉橋本停車場線、和歌山貝塚線などが通っている。国道 26 号や大阪臨海線は混雑度が 1 以上となっており、混雑している。

■市内の主要道路網



※貝塚市外の道路は一部表記していない

資料：平成 22 年度道路交通センサス

	交通量 (台/12h)	混雑度
① 阪神高速湾岸線	29,304~33,485	0.52~0.60
② 阪和自動車道	22,750~22,801	0.58
③ 国道26号	50,629	1.66~1.74
④ 国道170号(新)	14,668	1.01
⑤ 国道170号	2,615	0.36~0.45
⑥ (主)大阪臨海線	22,379~27,103	1.22~1.41
⑦ (主)大阪和泉南線	6,072~9,837	0.46~0.95
⑧ (主)岸和田牛滝山貝塚線	859~23,110	0.07~2.53
⑨ (主)和歌山貝塚線	11,863	0.75~0.94
⑩ (府)堺阪南線	9,467	0.79~0.89
⑪ (府)水間和泉橋本停車場線	5,228	0.69~0.82
⑫ (府)東貝塚停車場線	4,484	0.76

・世帯あたりの自動車台数

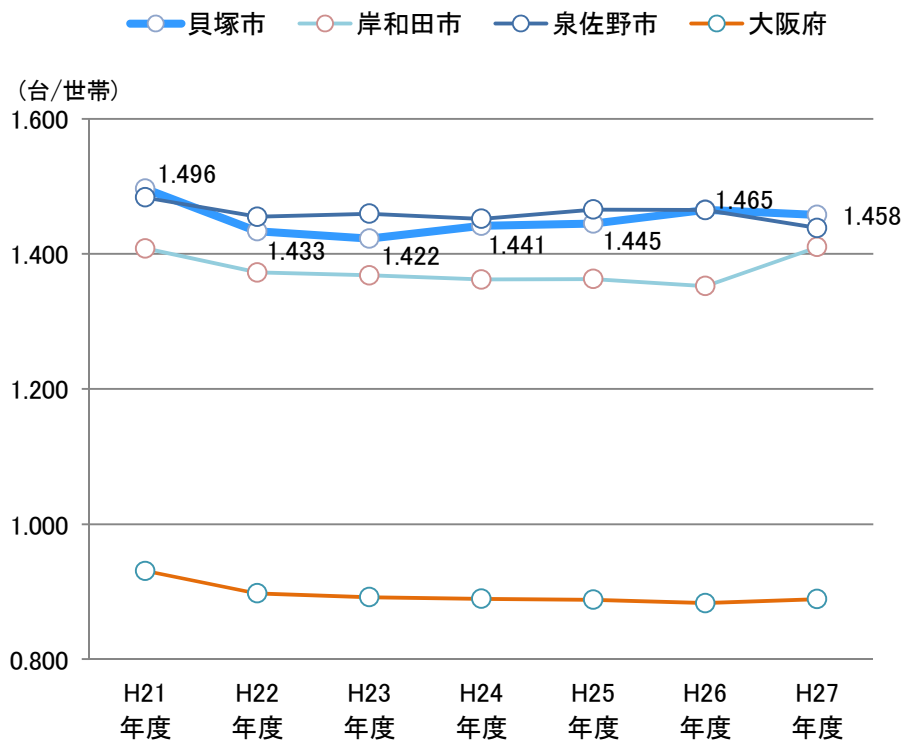
1世帯あたりの自動車台数をみると、平成23年(2011年)まで減少していたが、近年は増加が続いており、平成27年(2015年)には1.458台/世帯となっている。

隣接する泉佐野市と近年は同程度で推移しており、岸和田市と比べるとやや多い。

■ 1世帯あたりの自動車保有台数の状況

		年度						
		H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
貝塚市	自動車保有台数	49,076	47,294	47,419	48,219	48,533	49,653	48,537
	世帯数	32,796	32,993	33,335	33,452	33,596	33,895	33,301
	1世帯の台数	1.496	1.433	1.422	1.441	1.445	1.465	1.458
岸和田市	自動車保有台数	105,520	103,414	104,073	104,467	105,381	105,478	106,073
	世帯数	74,956	75,353	76,073	76,706	77,338	78,008	75,232
	1世帯の台数	1.408	1.372	1.368	1.362	1.363	1.352	1.410
泉佐野市	自動車保有台数	57,565	56,854	57,455	57,667	58,555	59,061	59,679
	世帯数	38,811	39,084	39,378	39,727	39,959	40,322	41,499
	1世帯の台数	1.483	1.455	1.459	1.452	1.465	1.465	1.438
大阪府	自動車保有台数	3,541,040	3,438,942	3,444,803	3,452,437	3,472,708	3,479,031	3,485,475
	世帯数	3,805,144	3,832,386	3,863,971	3,882,686	3,911,620	3,940,446	3,921,923
	1世帯の台数	0.931	0.897	0.892	0.889	0.888	0.883	0.889

※世帯数は、毎年10月1日現在



資料：大阪府統計年鑑

4-3. 交通機関のまとめ

○交通機関

- ・鉄道は南海線と J R 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、J R 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、J R 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コスモスライナー、5 ルートのは～もに～ばす(福祉型)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(福祉型)は増加傾向にある。
- ・タクシーは南海線及び J R 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。

○水間鉄道への支援について

- ・市の中央部を縦断する水間鉄道は、市民生活に必要不可欠な移動手段であり、市民の貴重な財産となっている。また、市の活性化に重要な役割を果たし、今後も安全で安心な公共交通の事業を期待しているところである。
- ・一方で、水間鉄道の利用者数は、平成 12 年度の 250 万人から、平成 18 年度には 219 万人、平成 28 年度には 186 万人と年々減少の傾向にあり、経営が非常に苦しい状況となっている。
- ・鉄道施設については、開業後 92 年(1925 年開業)の経過とともに、老朽化が進み、このままでは、安全運行に支障をきたす状況にある。そこで、水間鉄道が安全輸送を図るため、国の「公共交通確保維持改善事業」の補助メニューである「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」を活用し、主要施設の改修や更新を行う場合に限り、市が補助を行っている。
- ・補助の内容については、国の補助対象となる経費を対象とし、平成 23 年度から平成 28 年度までの 6 年間で、約 2 億 2 千万円を補助している。また、平成 29 年度から平成 31 年度までの 3 年間は、水間鉄道が策定した「水間鉄道再生計画」に呼応し、年間 2 千万円以下でかつ、国の補助額を超えない範囲で補助を行っている。

○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。

5. 連携計画のこれまでの取組み状況の整理と評価

5-1. 貝塚市地域公共交通総合連携計画の概要

「貝塚市地域公共交通総合連携計画」の概要を以下に示す。

■計画の概要

○方向性（基本理念） 水間鉄道を交通軸とした利便性の高い公共交通体系を、市民、交通事業者、行政の協働で取り組み、実現する。
○基本方針：基本理念の実現に向けて、公共交通に関わる施策に取り組むための方針 方針1：市民にとって利便性の高い移動手段を確保する。 方針2：高齢社会や環境問題に貢献できるよう、車社会から公共交通利用への転換を図る。 方針3：公共交通を含めた地域の活性化を図る。
○連携計画の区域：貝塚市全域
○計画期間：平成23年度(2011年度)～平成27年度(2015年度)の5年間
○連携計画の目標：基本方針の実現を目指した計画期間における目標 目標1：交通弱者の日常的な移動手段を確保する。 目標2：交通不便地域の利便性向上を図る。 目標3：安全で環境に配慮した移動手段を確保する。 目標4：まちづくりとの連携強化に資する公共交通の活性化策を展開する。 【具体的な数値目標】 ・公共交通利用者数の増加（目標1・2） →鉄道利用者数の維持、福祉型コミュニティバスの利用者数を20%以上増加 ※H21(2009)の利用者数：5,270人/日、福祉型コミュニティバス：228人/日 ・バス交通の満足度向上（目標1・2） →バスの利便性を高めて、満足度を高める ・公共交通利用転換者の増加（目標3） →外出時に自動車からバス利用への転換を図り、現状のバスの利用割合を高める ・高齢者のバス利用割合の増加（目標1・2・4） →高齢者のバス利用割合を50%以上増加

5-2. 事業の取組みに対する評価

策定した連携計画で掲げた各事業の実施状況および評価は以下のとおりであった。

■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。 ・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。	・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。	・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。	・鉄道のダイヤ改正に合わせて、バスのダイヤ変更を行った。 ・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。	・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。	・は～もに～ばすを乗継ぐ場合に乗継券を発行した。 ・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。	・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。	・は～もに～ばすの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。	・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。	・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。
	平成 24 年度(2012 年度)より平均乗車密度によるバス運行内容の見直し(1便あたり10人未満で減便、5人未満で運行休止を検討)を実施する。	・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。
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。	・実施を予定していたが、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 維持	274 人/日 20%以上増加
	結果(H27 年度実績)	5,231 人/日	324 人/日
	評価	非達成	達成
鉄道・バスの満足度向上	評価項目	アンケート調査結果による満足度	
		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	
公共交通利用転換者の増加	評価項目	市民アンケート調査結果による利用割合	
		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		
高齢者のバス利用割合の増加	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	
		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		
バス運行の見直し	評価項目	バス路線の運行	
		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		

6. 住民及び公共交通利用者ニーズの把握

6-1. 各アンケート調査の実施概要

(1) 市民アンケート調査

公共交通の利用状況、公共交通に関する意見や要望などについて、市民の公共交通に対する現状を把握することを目的にアンケート調査を実施した。

・アンケート配布数の設定

アンケート配布数は地域別で詳細に把握するため、市内 3,000 世帯を小学校区別の世帯数により配布数を配分した。なお、アンケートは各世帯へ郵送発送し、同封した返信用封筒にて郵送回収とした。想定回収率は、過去に連携計画において実施した市民アンケートの実績より 30%とした。

■小学校区別（市学事課：平成 28 年[2016 年] 8 月 1 日現在）による配布数

小学校	人 口			世帯数	配布数	配布/世帯
	男	女	計			
津田小学校	1,844	2,076	3,920	1,716	200	11.7%
東小学校	5,297	5,818	11,115	5,058	350	6.9%
西小学校	6,901	7,243	14,144	6,043	400	6.6%
南小学校	6,028	6,716	12,744	5,308	400	7.5%
北小学校	3,262	3,536	6,798	3,141	250	8.0%
中央小学校	7,006	7,458	14,464	5,997	400	6.7%
木島小学校	5,046	5,462	10,508	4,237	350	8.3%
葛城小学校	1,844	1,884	3,728	1,483	150	10.1%
永寿小学校	1,397	1,574	2,971	1,573	150	9.5%
二色小学校	2,322	2,401	4,723	1,777	200	11.3%
東山小学校	1,919	1,917	3,835	1,154	150	13.0%
合 計	42,865	46,084	88,949	37,486	3,000	8.0%

(参考) 各小学校区で利用可能な公共交通

小学校	利用可能な公共交通				
	南海線	J R 阪和線	水間鉄道	水鉄バス (コスモライナー)	は～もに～ばす
津田小学校	貝塚				ピンク
東小学校	貝塚	東貝塚	貝塚～近義の里		ピンク
西小学校	貝塚、二色浜		貝塚、貝塚市役所前	合同庁舎前 ～市民の森	オレンジ、ピンク
南小学校	二色浜	和泉橋本			オレンジ
北小学校	貝塚		貝塚～近義の里		オレンジ、ピンク
中央小学校		東貝塚	近義の里、石才		青
木島小学校			清見～水間観音		青、緑、黄
葛城小学校					青、黄
永寿小学校			森～水間観音		青、緑
二色小学校				合同庁舎前 ～二色地区	
東山小学校			森～三ヶ山		青

【参考】アンケート調査のサンプル数について

■サンプル数の設定

調査の対象地域及び対象者は、調査の精度、調査に要する時間・経費などを勘案して設定します。調査対象全員に実施する調査を「全数調査」、調査対象の一部に対して行う調査を「標本調査」と呼びます。調査の規模が大きくなればなるほど精度は高まりますが調査費用はそれに応じて高くなります。両者はトレードオフの関係にありますので、安易に大規模・高コストの調査を行うことは避け、調査の企画・立案段階で、「どのようなアウトプットが必要か？」などをしっかりと考えることが重要です。

そのため、具体的にどれだけのサンプル数が必要になるのかについては、事前に確認しておきましょう。サンプル数の検討に当たっては、以下の公式が用いられることが多いです。

〈サンプル数 n の算定式〉

$$n = \frac{N}{\left(\frac{\varepsilon}{K}\right)^2 \frac{N-1}{P(1-P)} + 1}$$

- ε ：許容できるサンプリングの誤差（市町村が実施するアンケート調査などでは5%、政府などが行う世論調査などでは3%などの数値がよく使われます。値が小さくなるほど誤差が小さく、精度が高くなります）
- K：正規分布の性質から与えられる値（ ε を5%とした場合、 $K=1.96$ とします）
- P：想定する調査結果（予測が困難な場合は、0.5とすると最も安全なサンプル数を確保できます）
- N：調査の対象となるものの全体の人数（母集団の大きさ）
- n：必要とされるサンプル数

出典：地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き
(平成28年[2016年]3月 国土交通省)

・アンケートの調査項目

調査目的及び分析の視点を踏まえて、市民アンケートの質問項目を以下のとおり設定した。

■市民アンケートの質問項目

質問項目	設問	設問の趣旨、分析の視点など
世帯情報	問1：住所 問2：家族構成 問3：自動車保有台数	<ul style="list-style-type: none"> 各設問とのクロス集計指標として活用する。 住所とのクロス集計により地域別の状況を分析する。
個人属性	問4：性別/年齢/免許の有無 問5：職業	<ul style="list-style-type: none"> 各設問とのクロス集計指標として活用する。 年齢、職業とのクロス集計により傾向を分析する。
普段の外出行動について	問6：交通手段/外出目的/目的地/外出頻度/利用時間帯	<ul style="list-style-type: none"> 市民の外出状況を把握し、外出行動と公共交通サービスのバランスを分析する 年齢とのクロス集計により高齢者の公共交通の利用割合を分析する。
市内を運行するバスについて	問7：満足度 問8：不満点と要望 問9：改善点 問10：利用していない理由と要望 問11：今後の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> 現状のバスの利用割合を把握し、運行内容の見直しの必要性を把握する。 バスの利用者数の増加を図るための改善要望の優先順位や対応可否を分析する。 バスの非利用者の意向より改善の対応可否を分析する。
水間鉄道について	問12：満足度 問13：不満点と要望 問14：改善点 問15：利用していない理由と要望 問16：今後の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> 現状の水間鉄道の利用割合を把握し、運行内容の見直しの必要性を把握する。 水間鉄道の利用者数の増加を図るための改善要望の優先順位や対応可否を分析する。 水間鉄道の非利用者の意向より改善の対応可否を分析する。
市内の公共交通に関する自由意見	問17：市内の公共交通に関する要望、意見	

・調査対象、調査時期

調査対象：無作為抽出を行い、アンケート票を郵送により各世帯へ配布し、同封した返信用封筒にて郵送による回収とした。中学生以上の家族5人まで回答できる形式とした。

調査時期：平成28年(2016年)10月27日配布、11月20日を回収期限とした。

(2) バス利用者アンケート調査

貝塚市内を運行するコスモスライナー（1系統）、は～もに～ばす（5系統）のバスの利用状況、バスに関する意見や要望などを把握することを目的に、バス利用者へのアンケート調査を実施した。

・アンケート配布数の設定

アンケート配布数は、平成24年に実施した同様の調査での配布数をもとに、以下のとおり設定した。

■バス利用者アンケート配布数（準備枚数）

調査対象		配布準備枚数(枚)		H24 調査時の配布数(枚)	
平日	コスモスライナー	450	680	420	
	は～もに～ばす	路線バス		80	59(青10/緑49)
		福祉型 コミュニティバス		150	127(青3/緑56/オ22/ピ39/黄7)
休日	コスモスライナー	150	320	121	
	は～もに～ばす	路線バス		40	27
		福祉型 コミュニティバス		130	107(青12/緑42/オ16/ピ30/黄7)

・アンケートの調査項目

調査目的及び分析の視点を踏まえて、バス利用者アンケートの質問項目を以下のとおり設定した。

■バス利用者アンケートの質問項目

質問項目	設問	設問の趣旨、分析の視点など
個人属性	問1：住所 問2：性別/年齢/免許の有無 問3：職業 問4：障害者手帳などの有無	・各設問とのクロス集計指標として活用する。
バスの利用状況について	問5：利用のバスの種類 問6：利用券種/利用区間/利用日数/利用目的/外出先	・バスの利用実態を把握する。 ・属性別（年齢、住所など）を分析する。
	問7：バスの往復利用	・運行時間帯がバス利用者の外出行動と合致しているかを分析する。
	問8：バスを往復利用していない理由 問9：他のバスや鉄道との乗り継ぎ	・往復利用していない理由への対応可否を分析する。 ・バス利用者が他の公共交通と合わせて利用しているかを把握する。
バスの改善内容について	問10：バスの改善要望	・今後もバスが利用されるための改善要望の優先順位や対応可否を分析する。
バスの満足度と重要度について	問11：利用しているバスサービスに対する満足度と重要度	・現状のバス利用者の満足度を把握し、満足度の低いバスサービスを把握する。 ・今後のバス利用者数の増加を図るために求められるバスサービスを把握する。

・調査対象、調査時期

調査対象：各路線を走行するバスに調査員が乗車し、アンケート調査票を返信用封筒に入れ、利用者に配布した。

(コスモスライナー利用者)

南海貝塚駅東口～二色南町間（貝塚駅→二色南町→貝塚駅）

(は～もに～ばす利用者)

路線バス 2 ルート（緑/青の各ルート）

※なお、休日は青ルートが運休となるため、緑ルートのみ調査

福祉型コミュニティバス 5 ルート（青/緑/オレンジ/ピンク/黄の各ルート）

調査時期：平日調査を平成 28 年(2016 年)10 月 25 日（火）、休日調査を平成 28 年(2016 年)10 月 30 日（日）に実施し、11 月 20 日を回収期限とした。

(3) 鉄道利用者アンケート調査

鉄道の利用状況、鉄道に関する意見や要望などを把握することを目的に、市内の鉄道駅において、鉄道利用者へのアンケート調査を実施した。

・アンケート配布数の設定

アンケート配布数は、H22 大都市交通センサスでの乗降者数に対する配布、回収数をもとに、以下のとおり設定した。

■鉄道利用者アンケート配布数（準備枚数）

調査対象			準備枚数(枚)		
平日	南海線	貝塚駅	1,200	1,800	5,900
		二色浜駅	600		
	J R 阪和線	東貝塚駅	600	1,400	
		和泉橋本駅	800		
	水間鉄道			2,700	
休日	南海線	貝塚駅	800	1,200	2,700
		二色浜駅	400		
	J R 阪和線	東貝塚駅	400	800	
		和泉橋本駅	400		
	水間鉄道			700	

(参考：南海線、J R 阪和線の平日の配布設定数について)

駅名	乗車人員 (H26)	乗降人員 (H26)	配布数	回収数に対する割合		
			回収数	対乗車人員	対乗降人員	
南海線	貝塚	9,898	19,796	1,200	3.6%	1.8%
				360		
南海線	二色浜	2,298	4,596	600	7.8%	3.9%
				180		
J R 阪和線	東貝塚	2,307	4,614	600	7.8%	3.9%
				180		
J R 阪和線	和泉橋本	3,292	6,584	800	7.3%	3.6%
				240		

※回収数は配布数の30%と想定、H22 大都市交通センサスでは、近畿圏の鉄道利用者へのアンケート回収数が9.7万人、対乗車人員の約1.2%（近畿圏の鉄道乗車人員は約842万人）、対乗降人員の約0.6%（同乗降人員は約1680万人）となっており、今回のアンケート調査では、この割合以上の数値となっている。

・アンケートの調査項目

調査目的及び分析の視点を踏まえて、鉄道利用者アンケートの質問項目を以下のとおり設定した。

■鉄道利用者アンケートの質問項目

(南海線・JR阪和線利用者アンケート)

質問項目	設問	設問の趣旨、分析の視点など
個人属性	問1：住所 問2：性別/年齢/免許の有無 問3：職業	・各設問とのクロス集計指標として活用する。
南海線・JR阪和線の利用状況について	問4：利用区間/利用日数/利用目的/貝塚市内の外出先	・市内の南海線、JR阪和線各駅の利用実態を把握する。 ・属性別（年齢、住所など）を分析する。 ・利用者の貝塚市内の外出先を把握する。
利用駅から（まで）の移動手段について	問5：利用駅から（まで）の移動手段	・駅までの移動手段を把握し、貝塚市内への外出先と合わせて分析する。 ・バスや水間鉄道へ乗り継いでいない理由を分析する。
	問6：水間鉄道・バスの非利用者の改善要望 問7：改善された場合の利用可否	・水間鉄道やバスを利用していない理由への対応可否を分析する。 ・改善により、水間鉄道やバスとの乗継ぎ機会が増加するかを分析する。 ※貝塚駅は水間鉄道とバス、それ以外の駅はバスとの乗継ぎ
利用駅の改善内容について	問8：利用駅の改善要望	・今後も南海線やJR阪和線が利用されるための改善要望の優先順位や対応可否を分析する。
市内の公共交通に関する自由意見	問9：市内の公共交通に関する要望、意見	

(水間鉄道利用者アンケート)

質問項目	設問	設問の趣旨、分析の視点など
個人属性	問1：住所 問2：性別/年齢/免許の有無 問3：職業	・各設問とのクロス集計指標として活用する。
水間鉄道の利用状況について	問4：利用区間/利用日数/利用目的/貝塚市内の外出先	・水間鉄道の利用実態を把握する。 ・属性別（年齢、住所など）を分析する。 ・水間鉄道利用者の貝塚市内の外出先を把握する。
	問5：利用駅から（まで）の移動手段	・水間鉄道の乗車駅まで、降車駅からの移動手段を把握し、貝塚市内への外出先と合わせて分析する。
	問6：水間鉄道の往復利用 問7：水間鉄道を往復利用していない理由	・運行時間帯が水間鉄道利用者の外出行動と合致しているかを分析する。 ・往復利用していない理由への対応可否を分析する。
水間鉄道の改善内容について	問8：水間鉄道の改善要望	・今後も水間鉄道が利用されるための改善要望の優先順位や対応可否を分析する。
水間鉄道の満足度と重要度について	問9：水間鉄道のサービスに対する満足度と重要度	・現状の水間鉄道利用者の満足度を把握し、満足度の低いサービスを把握する。 ・今後の水間鉄道の利用者数の増加を図るために求められるサービスを把握する。

・調査対象、調査時期

調査対象：(南海線、JR阪和線)

各駅の出入口付近で、アンケート調査票を返信用封筒に入れ、利用者に配布した。

(水間鉄道)

列車に乗り込み、アンケート調査票を入れた封筒を利用者に配布した。

調査時期：バス利用者アンケート調査と同日（平日調査：平成28年[2016年]10月25日、休日調査：平成28年[2016年]10月30日）に実施し、11月20日を回収期限とした。

6-2. 各アンケート調査の結果概要

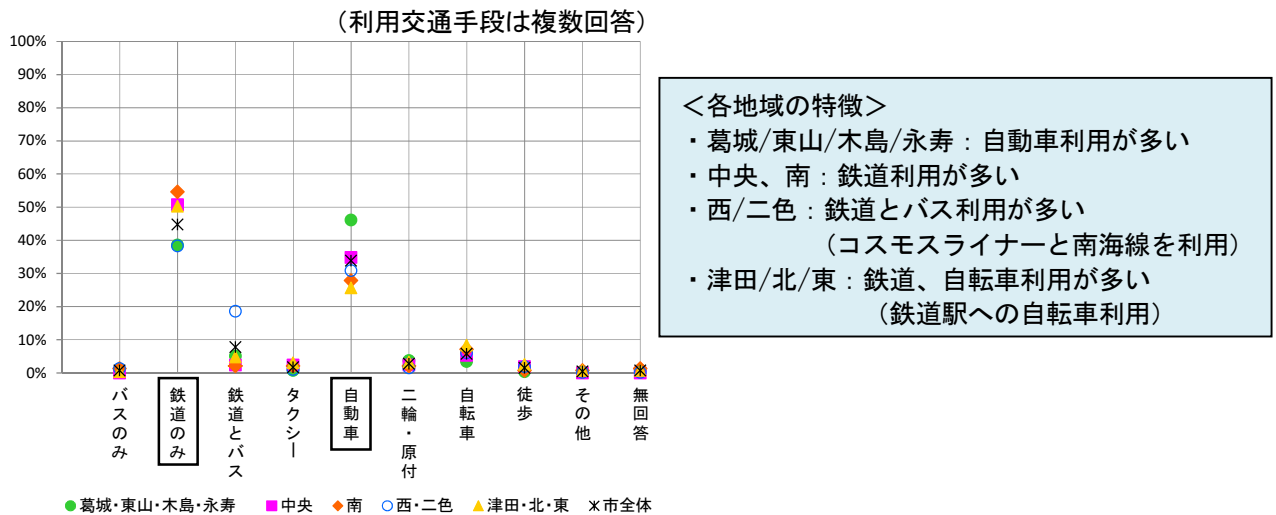
(1) 市民アンケート調査

- ・回収結果：894 世帯（1,973 人）から回答、回収率 30.0%

○ 普段の外出について

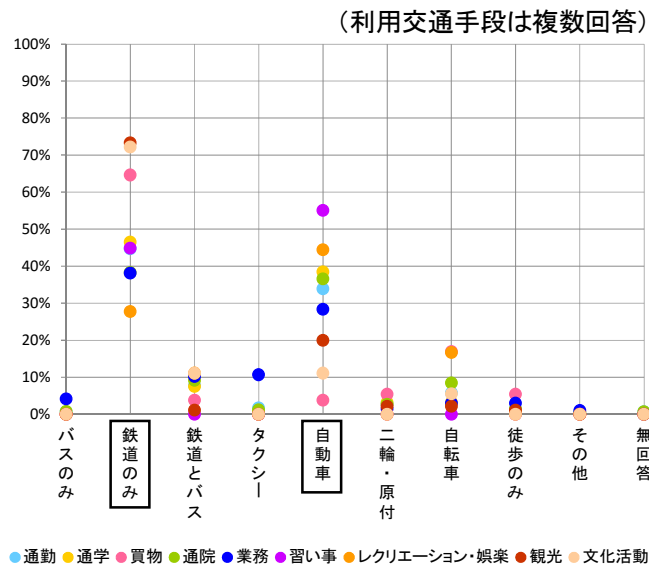
・ 外出時の利用交通手段

普段の外出で利用されている交通手段は、「鉄道のみ」、「自動車」が多い。



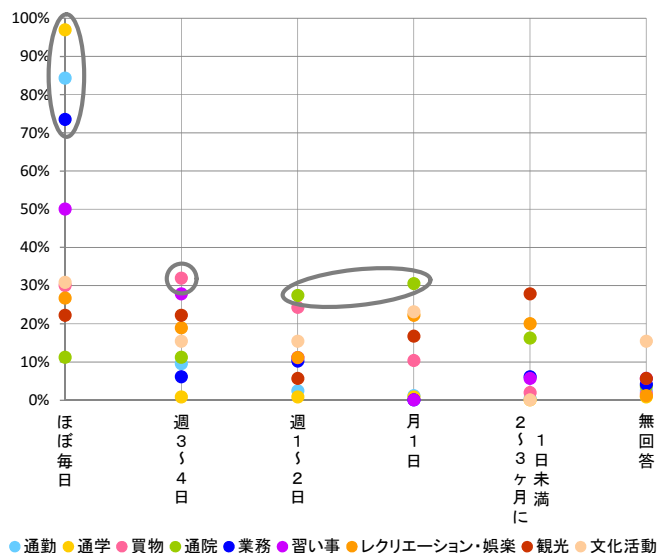
・ 目的別の利用交通手段

普段の外出で目的別に利用されている交通手段は、鉄道のみが、通勤や通学目的のほか、買物や文化活動の目的で多く利用されている。また、自動車は習い事（送迎による自動車利用）やレクリエーション・娯楽目的で多く利用されている。



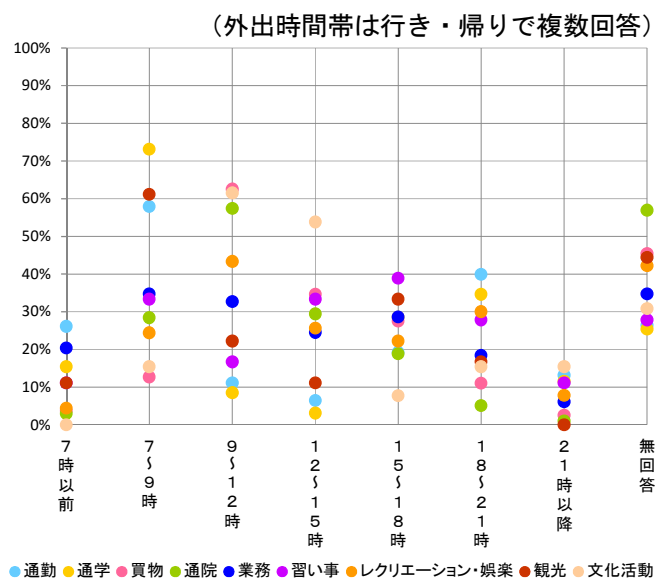
・ 目的別の外出頻度

普段の外出での目的別の頻度は、通勤、通学、業務の各目的で、ほぼ毎日外出している。また、買物目的が週3～4日、通院目的が週1～2日または月1日となっている。



・ 目的別の外出時間帯

普段の外出での目的別の外出時間帯は、通勤や通学目的では行きが7～9時台、帰りが18～21時台で多くなっている。また、買物や通院目的では、行きが9～12時台、帰りが午後の時間帯に分散している。



○バスについて

・バスを利用しない理由

市内の地域別でバスを利用しない理由を見ると、「目的地までのバスがない」や「ルートが複雑で目的地まで時間がかかる」の割合が高い。その次に割合が高い理由は地域別で異なっており、地域内を運行しているバスのルートや所要時間の改善により、利用者の増加につながると考えられる。

■中央を除く地域（葛城/東山/木島/永寿〔青/緑/黄〕南〔緑/オレンジ〕、西/二色〔コスモスライナー/オレンジ〕、津田/北/東〔コスモスライナー/オレンジ/ピンク〕）

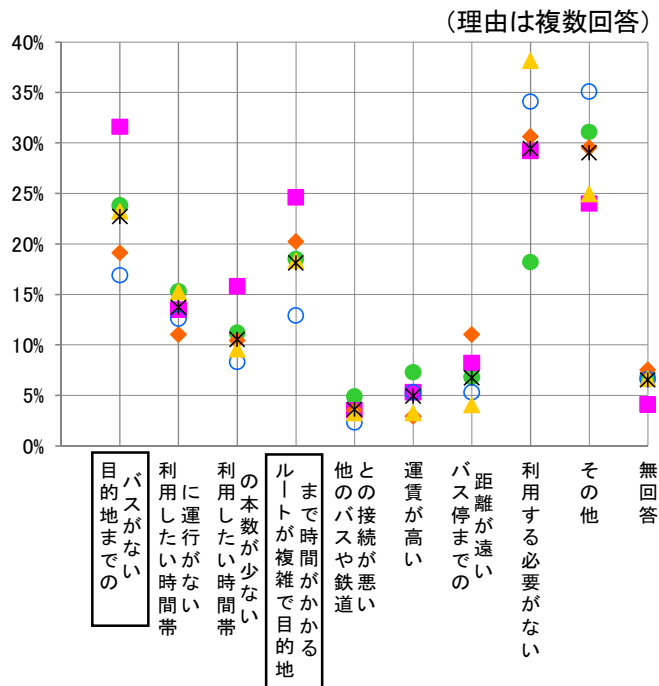
⇒「利用したい時間帯に運行がない」も多い。

■中央〔青/緑/ピンク〕

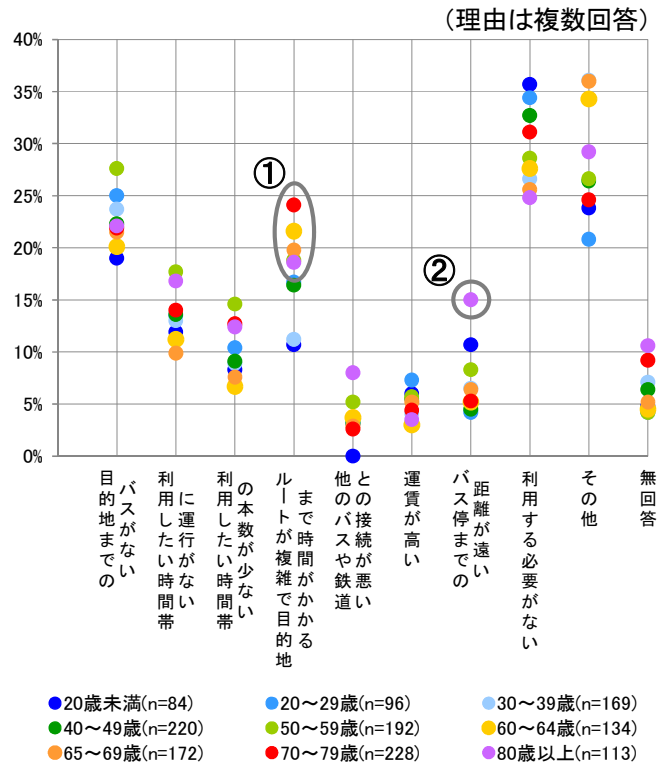
⇒「利用したい時間帯の本数が少ない」も多い。

年齢別でバスを利用しない理由を見ると、65歳以上で「ルートが複雑で目的地まで時間がかかる」の割合が高く（下図①）、ルートや所要時間の改善により、高齢者のバス利用の増加につながると考えられる。この他、80歳以上では「バス停までの距離が遠い」の割合が高くなっている（下図②）。

<地域別のバスを利用しない理由>



<年齢別のバスを利用しない理由>



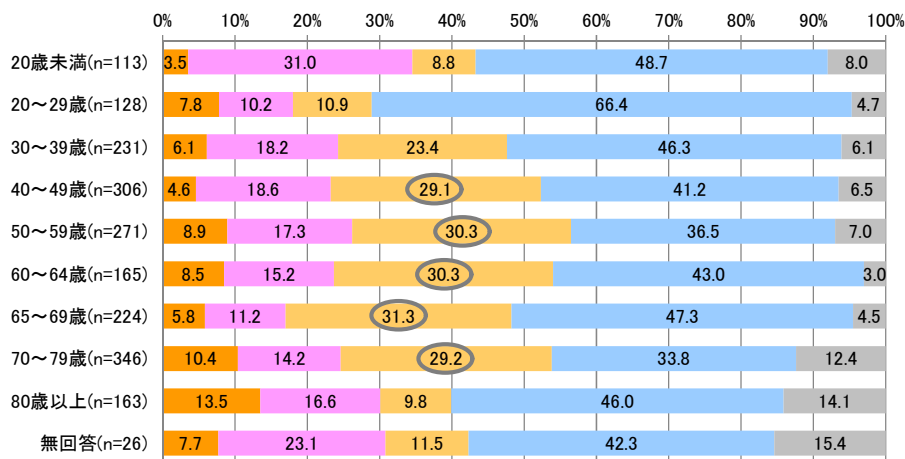
<その他の意見：数字は回答数>

自動車を利用（147）、鉄道を利用（23）、原付、バイクを利用（11）、利用方法が不明（11）、自転車を利用（10）

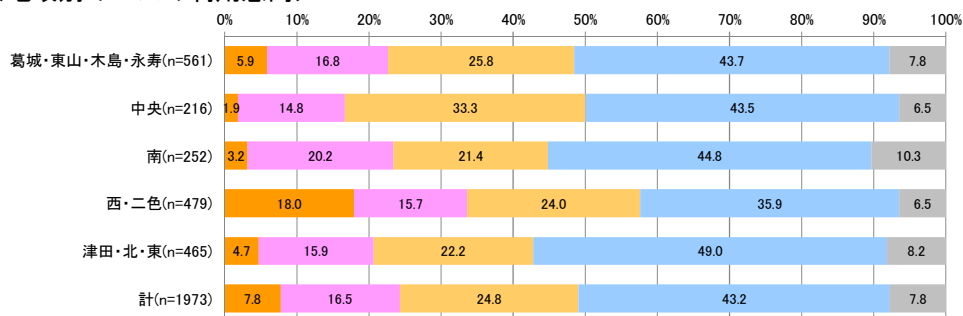
・バスの潜在需要

現在はバスを利用していないが、自動車が運転できなくなればバスを利用する意向を年齢別に見ると40～70歳代で30%程度となっており、地域別に見ても各地域で20%以上となっていることから、将来的なバス利用の潜在需要は高いことが考えられる。

＜年齢別のバスの利用意向＞



＜地域別のバスの利用意向＞

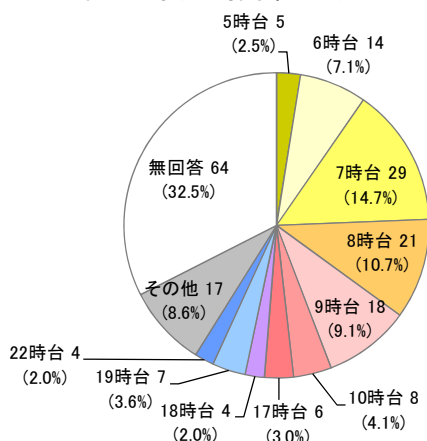


- 現在利用しており、今後も利用
- 現在利用なく今後も利用しない
- 現在利用しないが、今後運行内容が改善されたら利用
- 現在利用しないが、自動車が運転できなくなったら利用
- 無回答

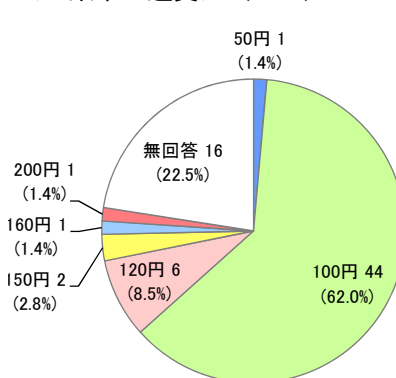
・バス未利用者の要望

7～9時台にバスの運行が必要と思われる割合が高く、午前中の運行への要望が多い。また、1乗車の運賃は100円の割合が高く、平成23年(2011年)12月までは～もに～ばすの運賃への要望が多い。

＜運行が必要な時間帯＞ (n=197)



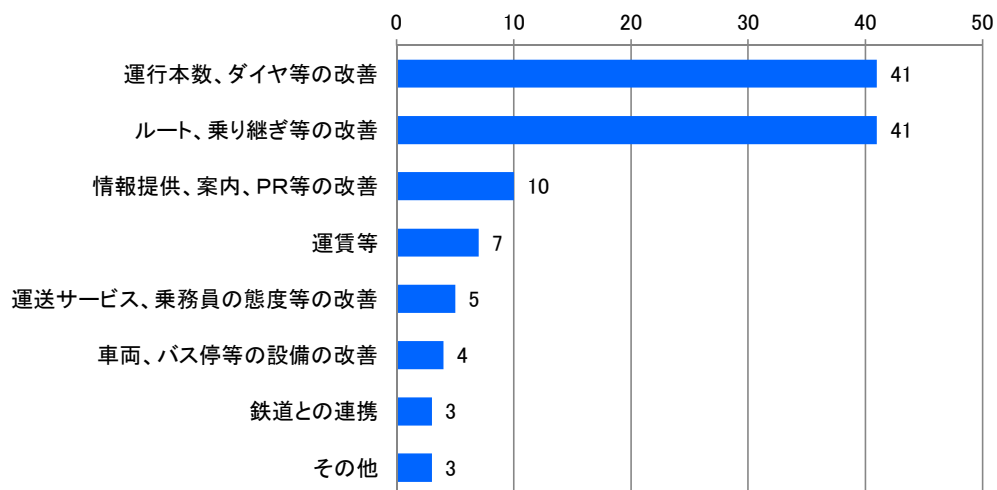
＜1乗車の運賃＞ (n=71)



・バスの改善要望

バスの改善要望を見ると、ルートや乗継ぎ、運行本数やダイヤの改善に対する要望が多い。具体意見では、運行本数の増加、所要時間の短縮や乗継ぎ改善、市立貝塚病院や市役所への直行便の運行などを挙げている。

＜バスの改善要望・具体意見：全意見数 114＞ ※数値は意見数、自由意見として回答



項目	意見数	具体内容 []内は意見数の内訳
ルート、乗り継ぎ等の改善	41	所要時間の短縮、遠回り、乗り継ぎ等の改善[12] 市立貝塚病院、市役所への直行便の設定[11] JR駅(阪和線)へのルート設定[5] 利用したいルートの運行がない[3] ルートの増加、逆ルートの設定[4] 二色との「は～もに～ばす」ルートの設定[2] 駅、公的施設の循環ルートの設定[2] 貝塚市営公園墓地へのルート復活[1] 以前のルートの方がよい[1]
運行本数、ダイヤ等の改善	41	運行本数の増加[22] 利用したい時間帯に運行がない[8] 朝、夜の運行本数の増加[5] 土日祝の運行本数の増加[5] JR振替輸送時のバス増便[1]
情報提供、案内、PR等の改善	10	ルート、乗り継ぎ案内等を分かりやすく[6] 時刻表がわかりにくい[2] 広報、ネット案内の拡充[2]
運賃等	7	運賃が高い[6] 運賃を100円に戻す[1]
運送サービス、乗務員の態度等の改善	5	バス停の増設[1] 貝塚駅西口のバス停設置[2] デマンドタイプの導入[1] 安全確認等、乗務員の指導強化[1]
車両、バス停等の設備の改善	4	段差のないバスの導入[1] バス停周辺での違法駐車を取り締まり強化[1] 貝塚駅東口バス停付近の植栽の手入れ[1] バス停に屋根を設置[1]
鉄道との連携	3	南海との乗り継ぎ、接続改善[3]
その他	3	免許返上、自動車に乗らなくなったら、バスが必要[2] 高齢者の身になった設定[1]

○水間鉄道について

・水間鉄道を利用しない理由

市内の地域別で水間鉄道を利用しない理由を見ると、「利用する必要がない」(下図①)、「駅までの距離が遠い」「運賃が高い」の割合が高い。水間鉄道の運賃の見直し、南海線との接続、駅周辺の駐輪場整備などにより、利用者の増加につながると考えられる。

○葛城/東山/木島/永寿 [利用可能駅：清見駅～水間観音駅]

：「バスや南海線との接続が悪い」「利用したい時間帯の本数が少ない」も多い。

○中央 [貝塚市役所前駅～清見駅]：「駅周辺に駐輪場が少ない・ない」も多い。

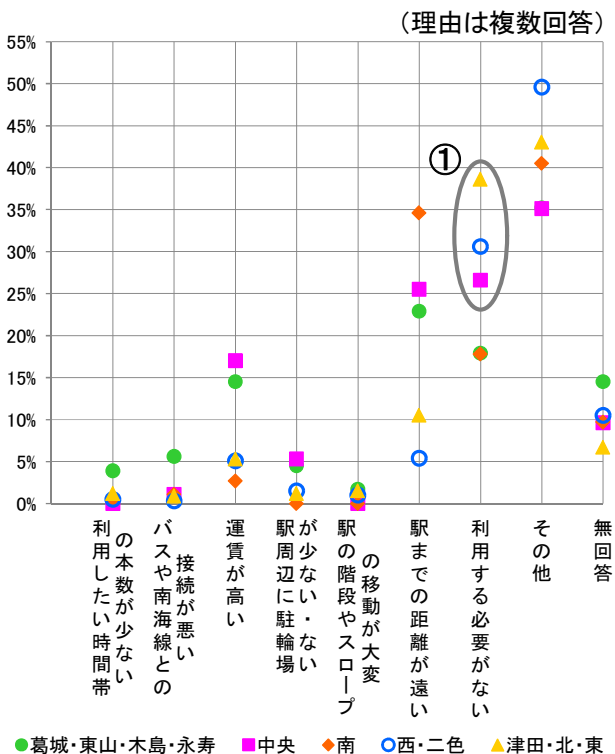
○南 [石才駅、清見駅]：「駅までの距離が遠い」が最も多い。

○西/二色 [貝塚駅～近義の里駅]：「利用する必要がない」が最も多い。

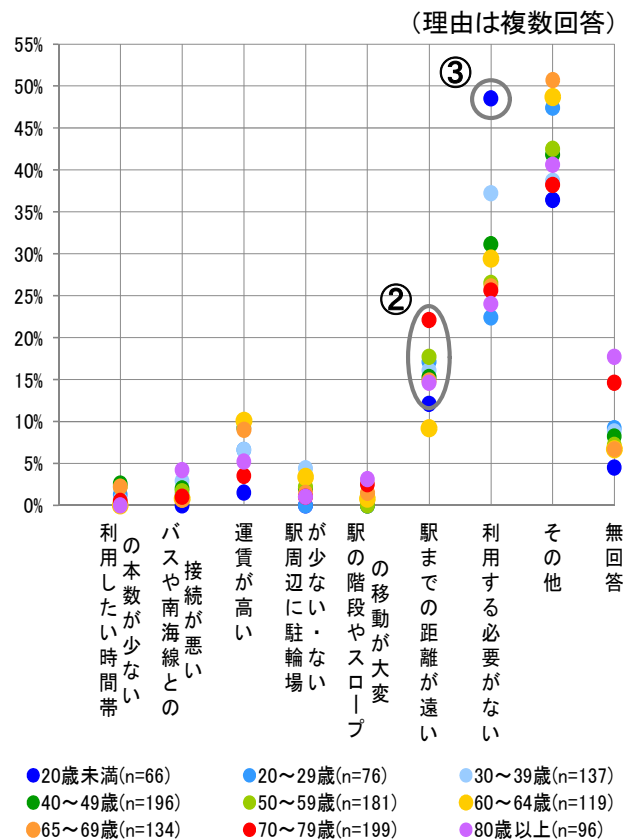
○津田/北/東 [貝塚駅～近義の里駅]：「利用する必要がない」が最も多い。

年齢別で水間鉄道を利用しない理由を見ると、各年齢において「駅までの距離が遠い」や「運賃が高い」の割合が高く(下図②)、運賃の見直しにより、水間鉄道の利用の増加につながると考えられる。また、20歳未満では「利用する必要がない」の割合が高い(下図③)。

<地域別の水間鉄道を利用しない理由>



<年齢別の水間鉄道を利用しない理由>



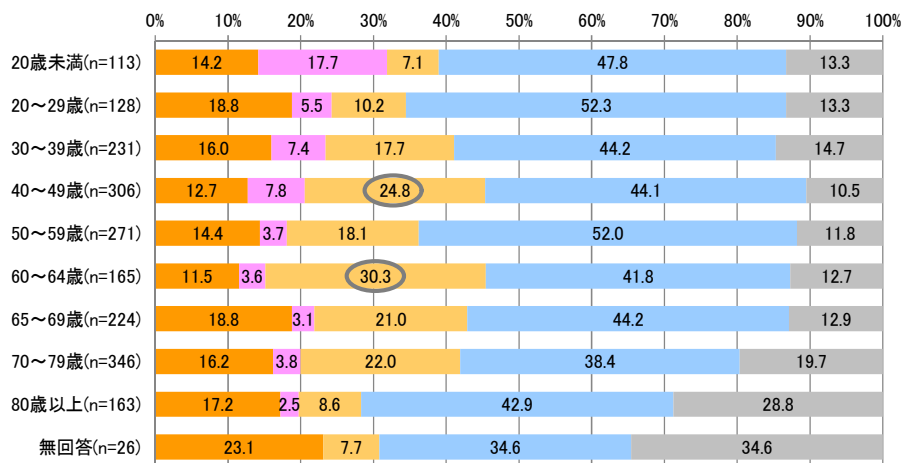
<その他の意見：数字は回答数>

自動車を利用 (107)、目的地がない、沿線住民でない (70)、南海やJRを利用 (9)、原付、バイクを利用 (6)、自転車を利用 (3)

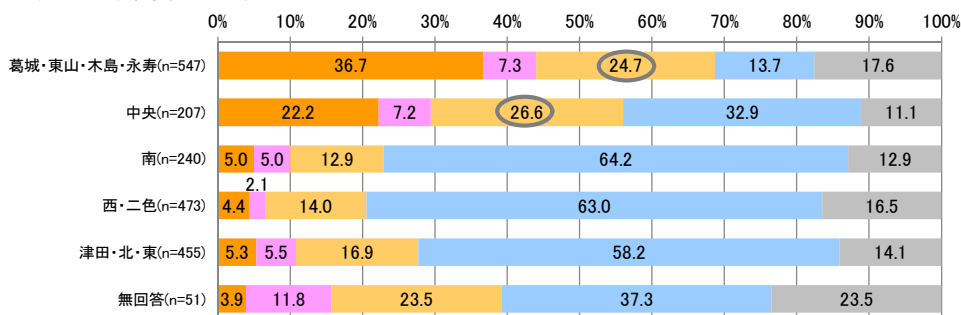
・水間鉄道の潜在需要

現在は水間鉄道を利用していないが、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年齢別に見ると40歳代で25%程度、60～64歳で30%程度となっている。地域別に見ると、沿線地域の割合が高くなっており、将来的な水間鉄道利用の潜在需要は高いことが考えられる。

<年齢別の水間鉄道の利用意向>



<地域別の水間鉄道の利用意向>

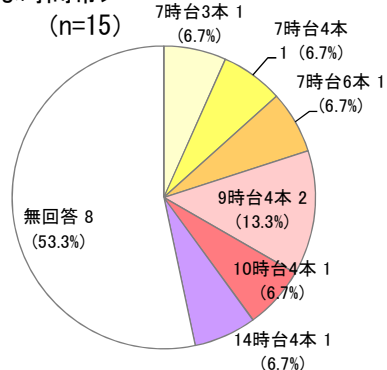


- 現在利用しており、今後も利用
- 現在利用なく今後も利用しない
- 現在利用ないが、今後運行内容が改善されたら利用
- 現在利用ないが、自動車が運転できなくなったら利用
- 無回答

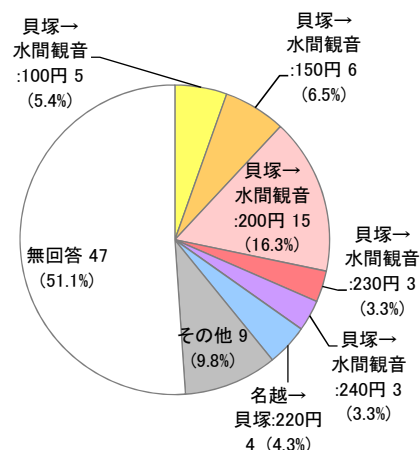
・水間鉄道未利用者の要望

午前中の時間帯に4本の運行（現在は1時間に3本）が必要との要望が多い。また、区間運賃は貝塚～水間観音間で200円（現在は290円）の割合が高く、南海電車と同程度の運賃（貝塚～水間観音間5.5kmと同じ区間で210円）への要望が多い。

<運行が必要な時間帯>



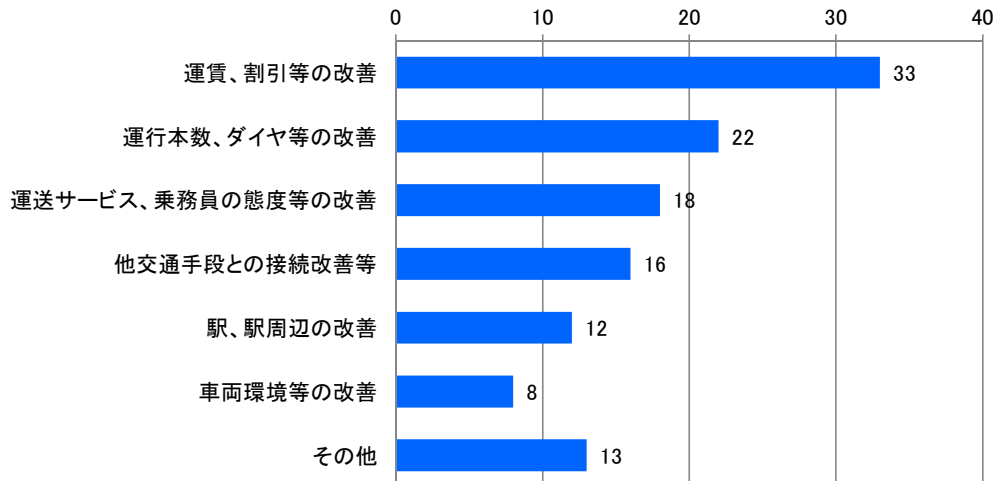
<区間運賃>



・水間鉄道の改善要望

水間鉄道の改善要望を見ると、運賃・割引等、運行本数・ダイヤ等の改善に対する要望が多い。具体意見では、運賃が高い、南海線との接続、列車の乗降場所を増やすなどを挙げている。

＜水間鉄道の改善要望・具体意見：全意見数 122＞ ※数値は意見数、自由意見として回答



項目	意見数	具体内容 []内は意見数の内訳
運賃、割引等の改善	33	運賃が高い[29] 回数券、フリー乗車券等の設定[2] 中学生運賃の値下げ[1] バスとの乗り継ぎ割引の設定[1]
運行本数、ダイヤ等の改善	22	運行本数の増加[13] 始発の繰り上げ、終発の繰り下げ[4] 朝、夜の運行本数の増加[3] 昼間の運行本数の増加[2]
運送サービス、乗務員の態度等の改善	18	乗降時の開放ドアが1箇所なのが問題[10] 運行速度のアップ、所要時間の短縮[2] 大晦日～正月の終夜運転、小銭が必要なのがわずらわしい、車両の振動の低減、女性職員の今後の活用方法、車掌がいらないことが不便、職員の勤務中喫煙が問題[各1]
他交通手段との接続改善等	16	南海との接続改善[10] JRとの接続[6]
駅、駅周辺の改善	12	駅舎が汚い、駅を魅力あるものに改善[3] 駅周辺に駐輪場を設置[3] 駅にトイレを設置、駅のバリアフリー化、石才駅の階段を改善、ホームのベンチが雨の日に濡れる、待合室を改善、駅周辺に駐輪場を設置[各1]
車両環境等の改善	8	シートが汚い[5] BGM等車内放送を流す[1] 暖房を臨機応変に調節[1] 車両に自転車を乗り込めるように[1]
その他	13	存続してほしい、今のままでよい[4] 乗降時に迷いやすい、療育手帳での半額利用、和泉橋本駅→水間鉄道の駅間の連絡バスの運行、三ツ松団地～南海貝塚駅までのバスの運行、利用者が少なすぎ、近義の里駅か市役所前駅のどちらかが不要、市職員が水間鉄道を利用して車通勤を廃止、水間鉄道の延伸、朝ラッシュ時の乗降マナー改善[各1]

(2) バス利用者アンケート調査

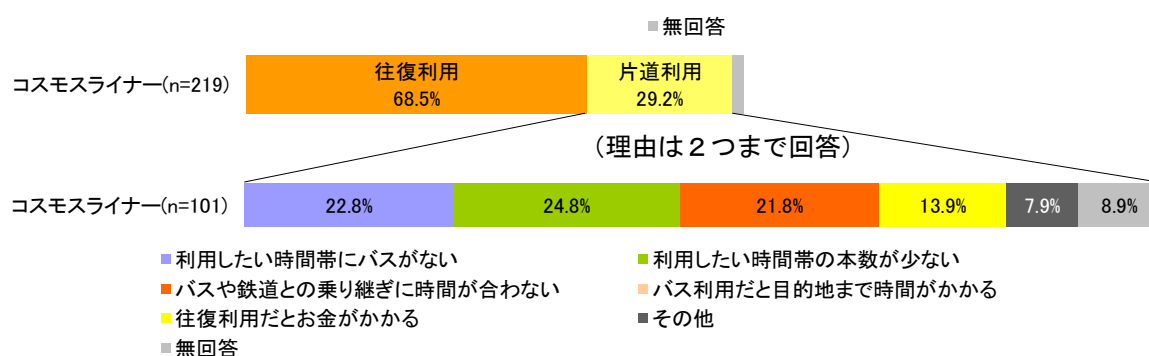
・回収結果

：コスモスライナー（平日：41.3% [186人/450人]、休日：24.4% [33人/135人]）
 ：は～もに～ばす（平日：44.9% [88人/196人]、休日：28.5% [33人/116人]）

・コスモスライナーを往復利用していない理由

「利用したい時間帯にバスがない」「本数が少ない」ことを理由として挙げている。また、貝塚駅での利用者が多いことから、「バスや鉄道との乗り継ぎが間に合わない」も割合が高く、南海線との運行ダイヤの調整により、往復利用の増加につながると考えられる。

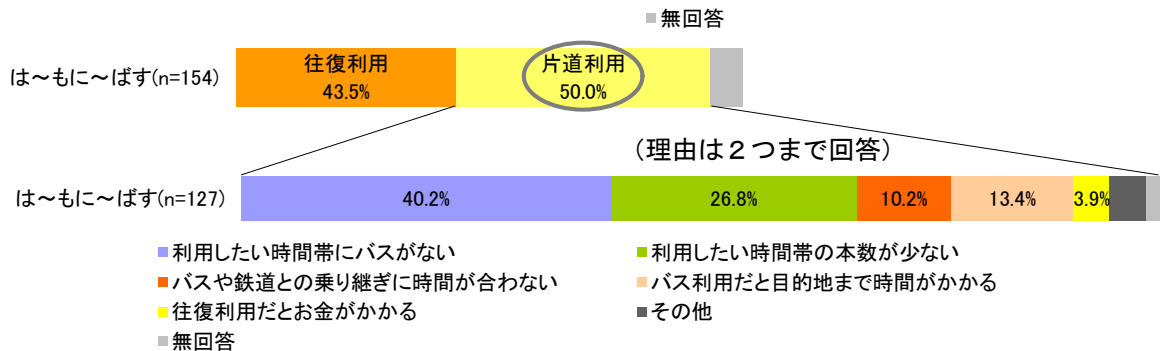
<コスモスライナーの往復利用と往復利用しない理由>



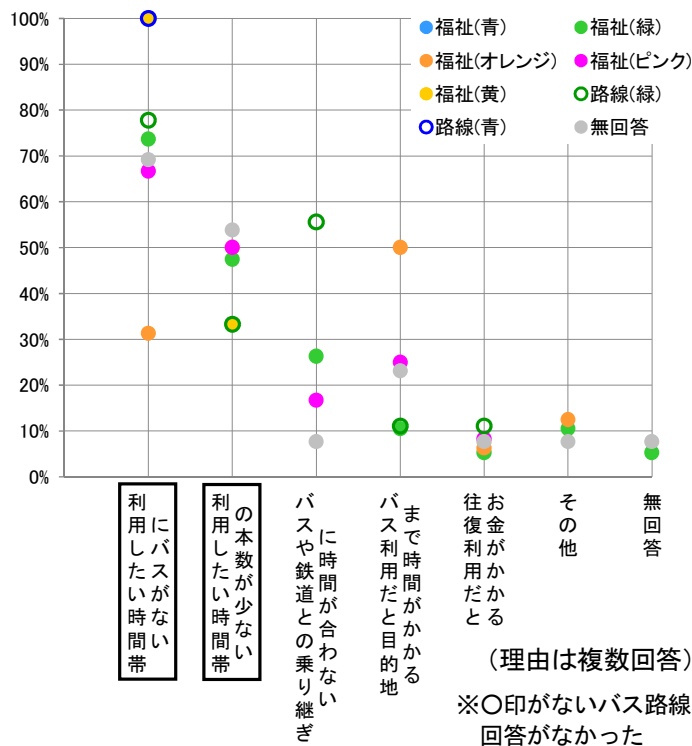
・は～もに～ばすを往復利用していない理由

は～もに～ばすの片道利用は50%と往復利用よりも高く、片道利用している理由として、「利用したい時間帯にバスがない」「本数が少ない」ことを挙げている。これをルート別に見ると、路線の青と緑及び福祉の黄のルートで「利用したい時間帯にバスがない」、福祉のピンクと緑のルートで「本数が少ない」の回答が多く、ルート別のขนส่งサービスを改善することで、往復利用の増加につながると考えられる。

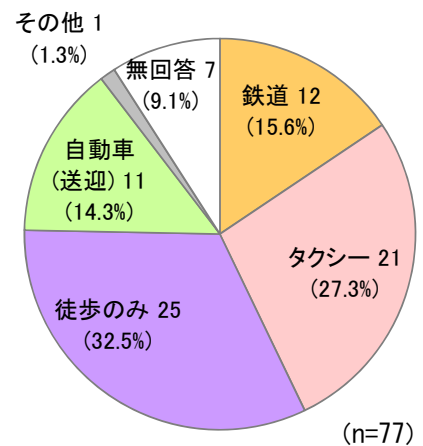
<は～もに～ばすの往復利用と往復利用しない理由>



<ルート別の内訳>



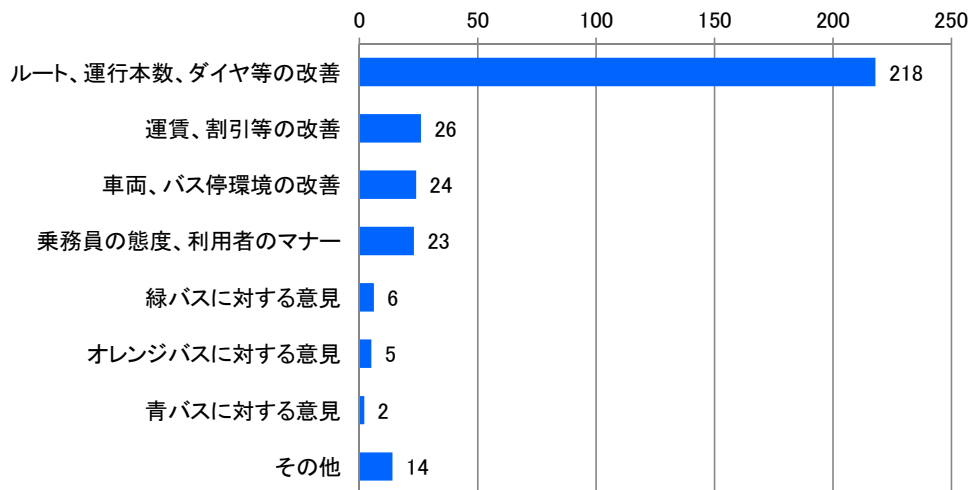
<は～もに～ばすを片道利用した場合の行き(帰り)の移動手段>



・バスの改善要望

バス利用者の改善要望を見ると、ルート・乗継ぎ・ダイヤの改善が非常に多い。具体意見では、鉄道と他のバスとの乗継ぎ改善、ルート見直し・変更、運行本数の増加などを挙げている。

＜バスの改善要望・具体意見：全意見数 318＞ ※数値は意見数、自由意見として回答

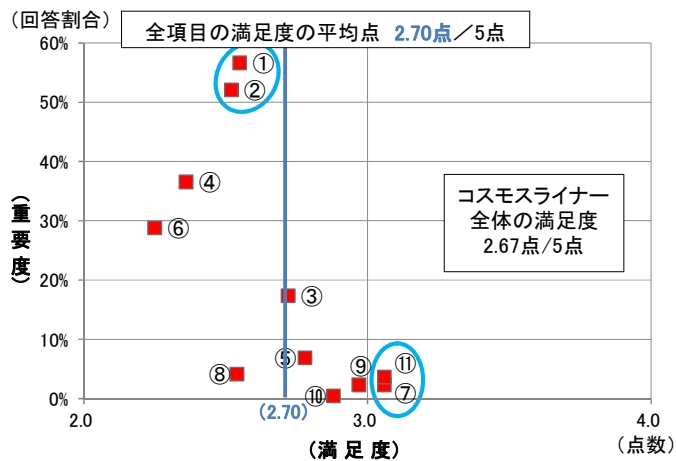


項目	意見数	具体内容 []内は意見数の内訳
ルート、運行本数、ダイヤ等の改善	218	鉄道、他バスとの乗り継ぎ改善[50] ルートの見直し、変更[33] 運行本数の増加[33] 運行本数(土日祝)の増加[24] 朝時間の運行本数増、始発繰り上げ[24] バス停の新設、以前のバス停の復活[24] 夜間の運行本数増、終発繰り下げ[23] 昼間の運行本数増[6] 年始年末の運行[1]
運賃、割引等	26	運賃が高い[23] 定期の導入、定期割引率の改善[2] ICOCA利用を割引対象に[1]
車両、バス停環境の改善	24	車両設備、環境の改善[10] バス停環境の改善[10] 代車(ワンステップバス)の改善[2] バス停の案内、時刻表の不備[2]
乗務員の態度、利用者のマナー	23	乗務員の態度が悪い、運転が荒い[18] 利用者のマナー改善[5]
緑バスに対する意見	6	運行本数増(月曜朝)[2] 所要時間の短縮[2] 大型バスへの変更[2]
オレンジバスに対する意見	5	どんまいへのルート変更[3] 逆方向のルート設定[2]
青バスに対する意見	2	最終便を17:40以降に[1] 本数増、夜便の復活[1]
その他	14	定刻発車、待機時間の厳守[3] 定期のクレジット購入可[3] バスを廃止し、タクシー券の配布[1] ネット予約の導入[1] その他[6]

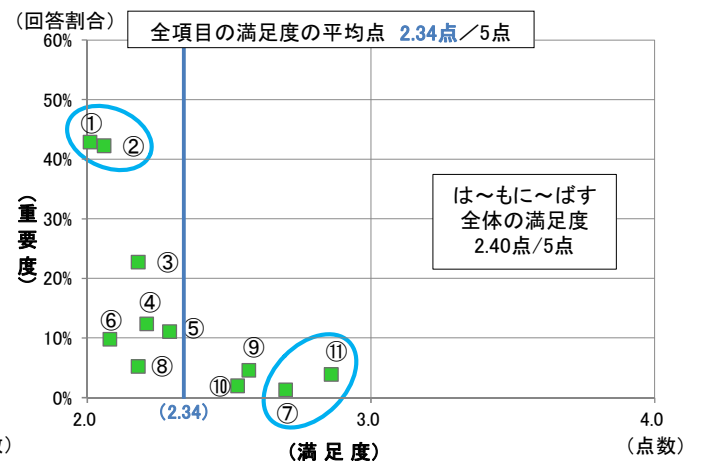
・バスの満足度と重要度

コスモスライナー、は～もに～ばすともに、「⑦バス停までの距離」や「⑪乗務員の対応」に対する満足度が高い。一方で、コスモスライナーでは「①運行本数」「②運行時間帯」「④運賃」「⑥乗り継ぎ時間」、は～もに～ばすでは「①運行本数」と「②運行時間帯」に対する満足度は低いが、重要度は高いと考えられており、これらの運送サービスに対する改善が求められる。

<コスモスライナーの満足度と重要度>



<は～もに～ばすの満足度と重要度>



※各項目の満足度は1～5点で回答

- ①運行本数、②運行時間帯、③ルート、④運賃、⑤所要時間、⑥乗り継ぎ時間、⑦バス停までの距離、
⑧バス停の設備、⑨車両の快適性、⑩案内の分かりやすさ、⑪乗務員の対応

(3) 鉄道利用者アンケート調査

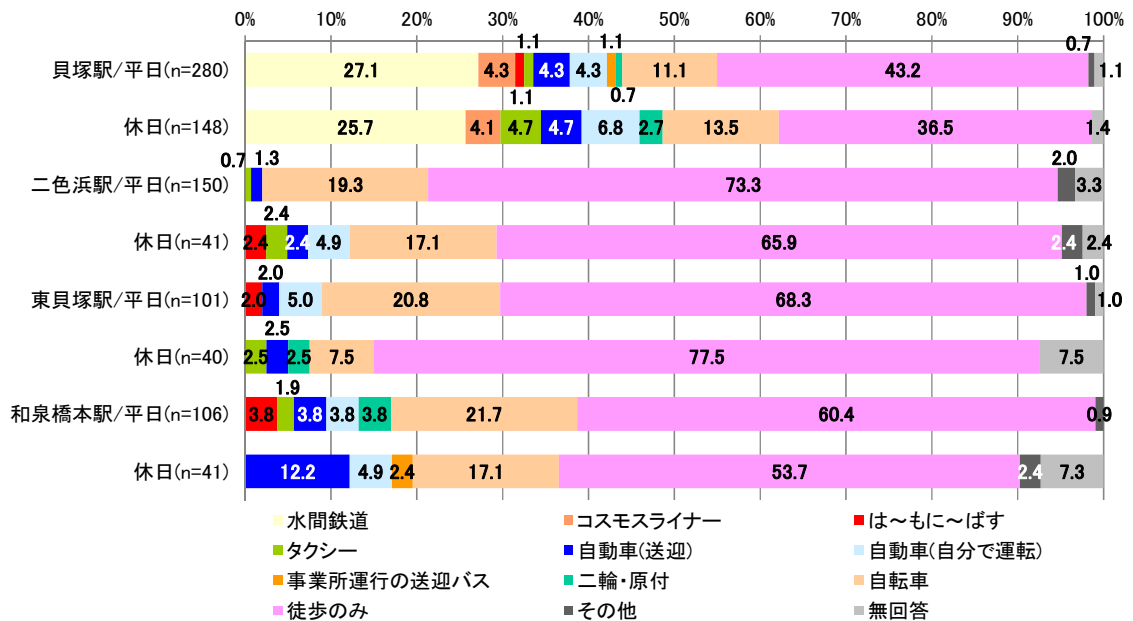
・回収結果

：平日：24.7%（905人/3,672人）、休日：18.1%（367人/2,028人）

（水間鉄道のための回収結果）平日：26.5%[267/1,008人]、休日：19.6%[98人/501人]

・南海線とJR阪和線各駅への移動手段

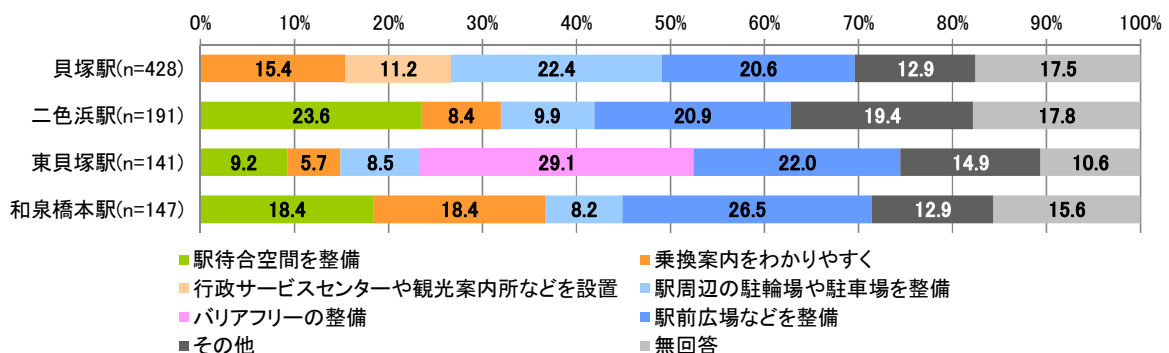
駅への移動手段は各駅とも徒歩利用（下図）の割合が最も高く、自転車利用（下図）の割合も高いことから、徒歩圏（半径1km程度）に利用者が集中している。



・南海線とJR阪和線各駅への改善要望

各駅とも駅前広場の整備への改善要望があり、東貝塚駅はバリアフリーの整備の改善要望が最も多くなっている。

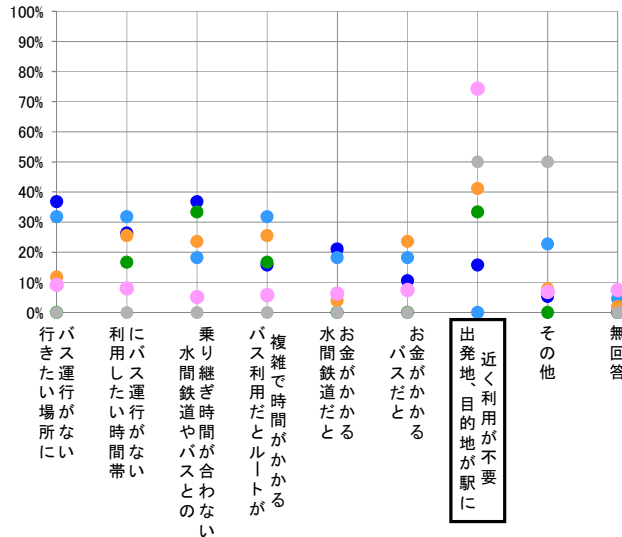
- 貝塚駅：駅周辺の駐輪場や駐車場、駅前広場、乗換案内の各整備
- 二色浜駅：駅待合空間、駅前広場の各整備
- 東貝塚駅：バリアフリー、駅前広場の各整備
- 和泉橋本駅：駅待合空間、乗換案内、駅前広場の各整備



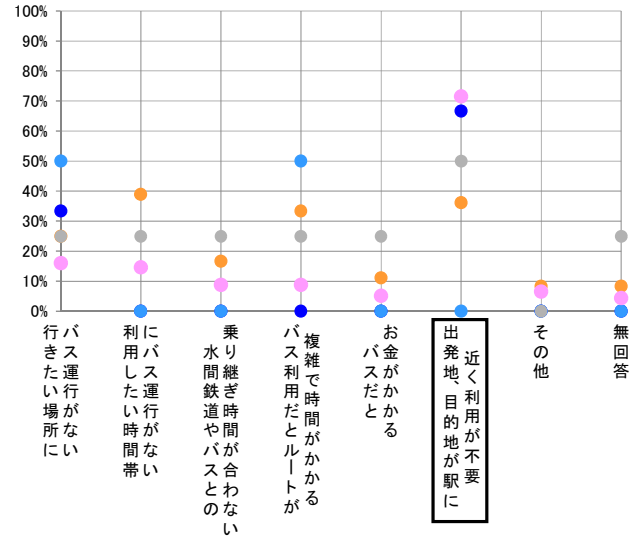
・南海線とJR阪和線各駅の利用者で、水間鉄道やバスへの乗継ぎをしなかった理由

各駅とも徒歩で移動できる範囲からの利用者が多いことから、「出発地、目的地が駅に近く利用が不要」の割合が高くなっている。また、自動車利用では「行きたい場所にバス運行がない」の割合が比較的高くなっている。

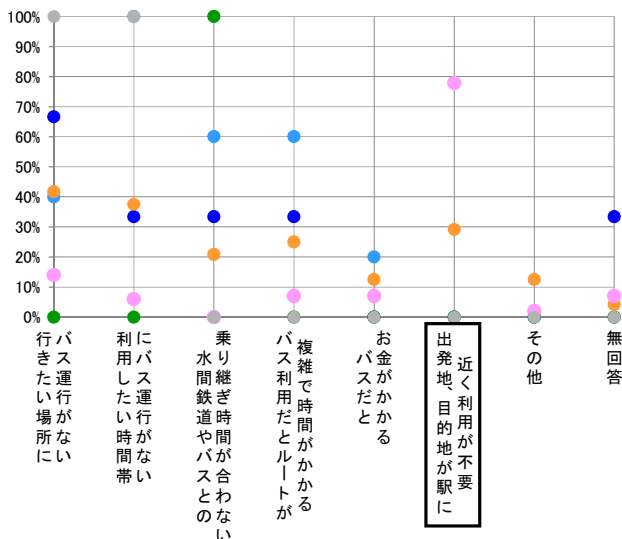
<貝塚駅>



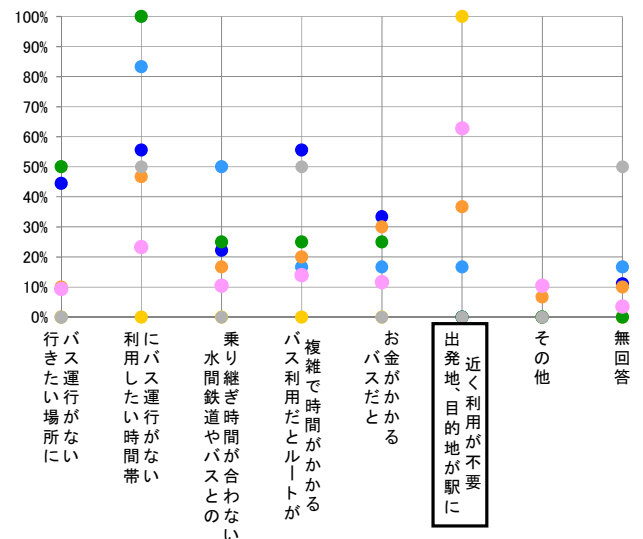
<二色浜駅>



<東貝塚駅>



<和泉橋本駅>

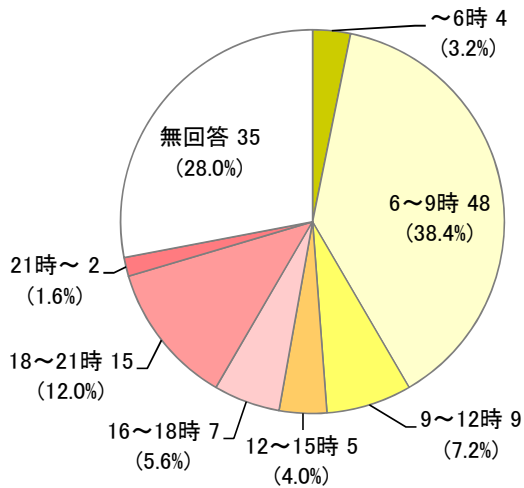


●自動車(送迎) ●自動車(自分で運転) ●二輪・原付 ●自転車 ●徒歩のみ ●その他

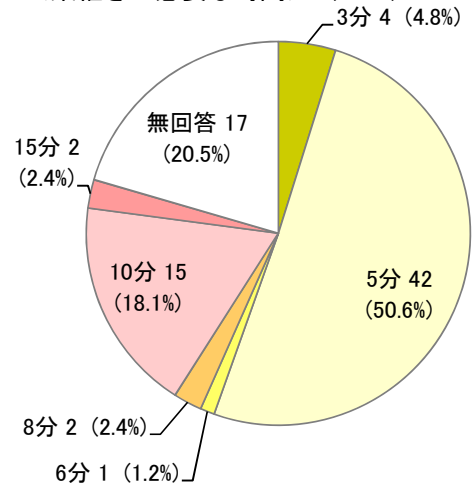
・水間鉄道やバスへ乗継ぎしない利用者の要望

南海線やJR阪和線からバスや水間鉄道に乗継ぎをしていない利用者が乗り継ぐための要望として、バスを運行して欲しい時間帯は6～9時が最も多く、次いで18～21時となっている。また、バスや水間鉄道の乗継ぎに必要な時間は5分が最も多く、次いで10分となっている。

＜バスの運行が必要な時間帯＞ (n=125)

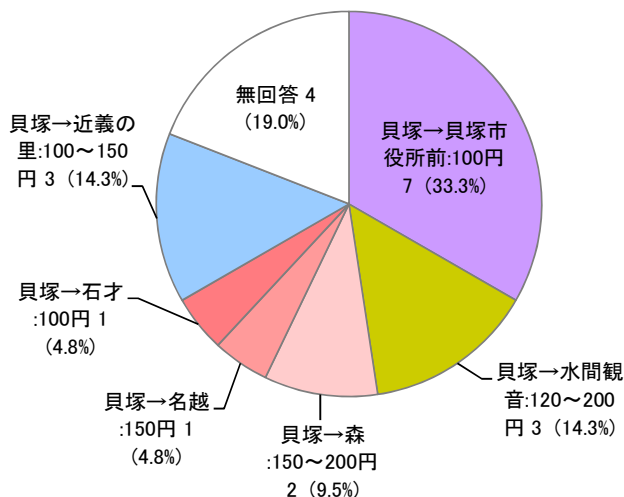


＜乗継ぎに必要な時間＞ (n=83)

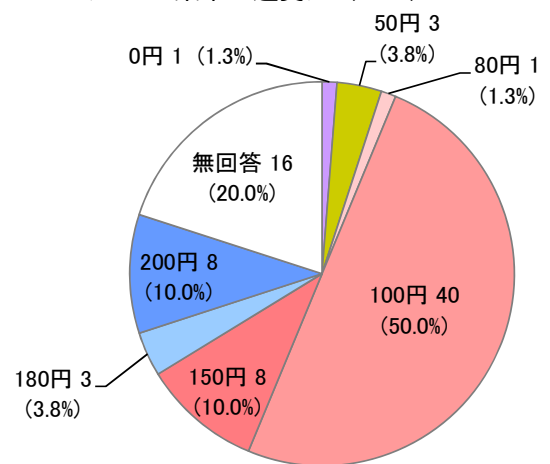


水間鉄道の区間運賃は、貝塚駅～貝塚市役所前駅間を100円（現在は大人：170円）とする意見が最も多い。また、バス1乗車の運賃は100円（現在は大人：210円）が最も多く、以前の運賃でバスが利用できることを要望している。

＜水間鉄道の区間運賃＞ (n=21)



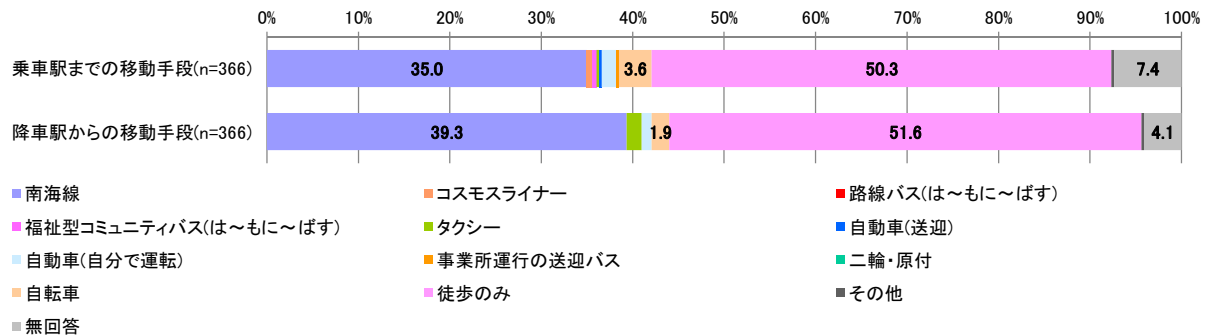
＜バス1乗車の運賃＞ (n=80)



・水間鉄道各駅への移動手段

水間鉄道各駅への移動手段は約半数が徒歩であり、南海線の利用者も多い。一方で、自転車の利用者は少なく、今後、自転車利用者を増やしていくために、駅周辺の駐輪場整備が必要と考えられる。

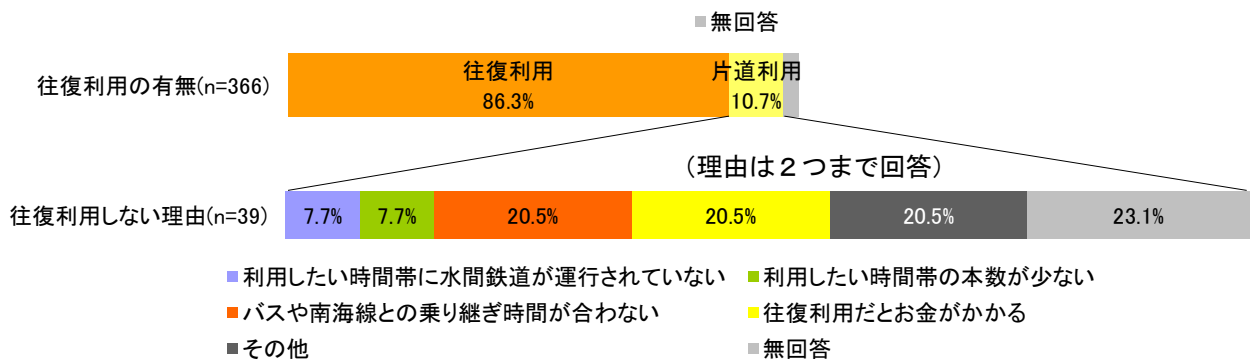
<水間鉄道の駅との移動手段>



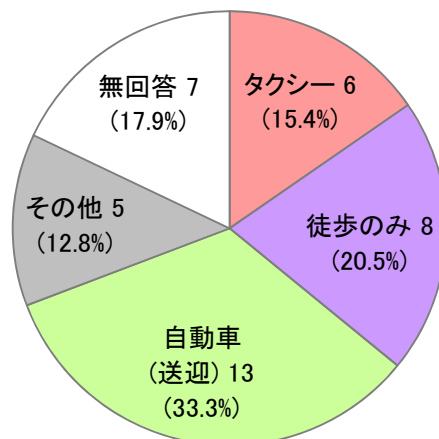
・水間鉄道を往復利用していない理由

「バスや南海線との乗り継ぎ時間が合わない」「往復利用だとお金がかかる」ことを理由として挙げている。南海線と接続のよい水間鉄道の運行ダイヤや運賃の見直しを行うことで、往復利用の増加につながると考えられる。

<水間鉄道の往復利用と、往復利用しない理由>



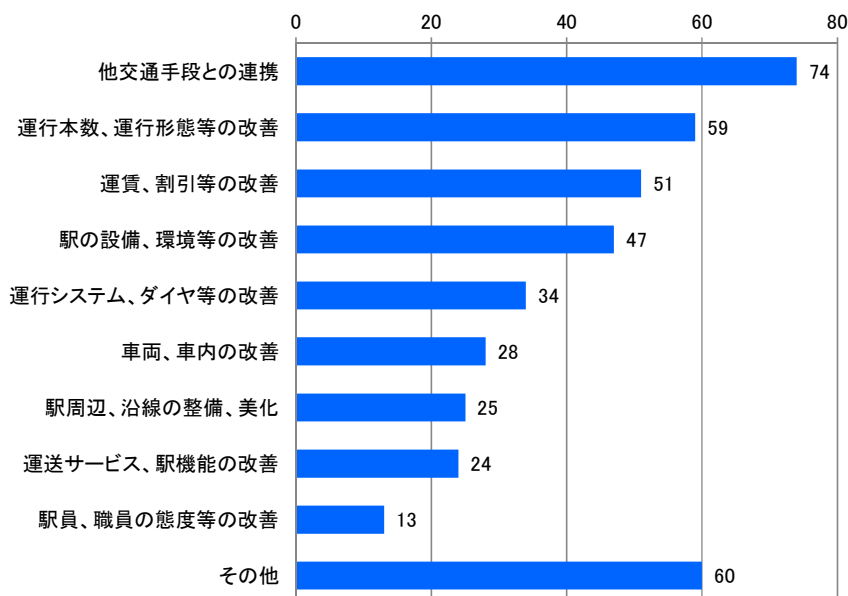
<水間鉄道を片道利用した場合の行き(帰り)の移動手段> (n=39)



・水間鉄道の改善要望

水間鉄道利用者の改善要望を見ると、「他交通手段との連携」「運行本数、運行形態等の改善」「運賃、割引等の改善」が多い。乗継ぎ時間や運賃は、水間鉄道利用者の満足度と重要度の調査結果より、満足度は低いが重要度が高いと思われており、特に改善の必要性が高い項目と考えられる。

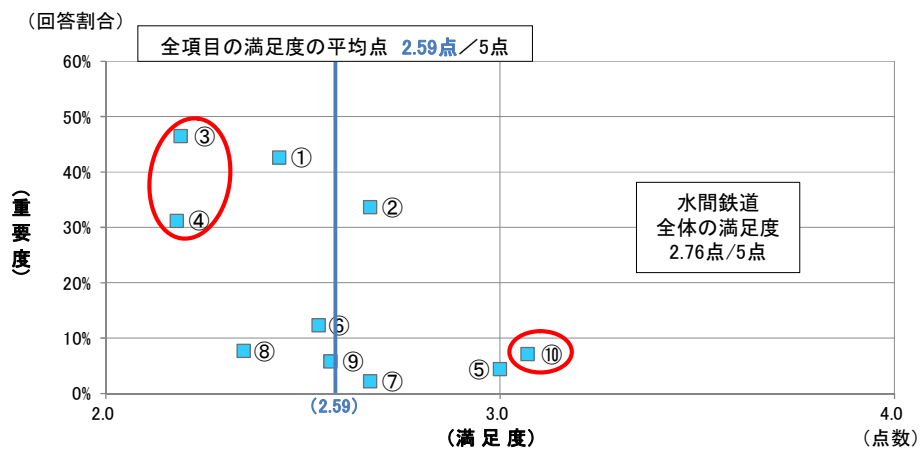
＜水間鉄道の改善要望・具体意見：全意見数 415＞ ※数値は意見数、自由意見として回答



項目	意見数	具体内容 []内は意見数の内訳
他交通手段との連携	74	南海との乗り継ぎ、接続改善[68] JRとの接続改善、接続駅の整備等[5] バスとの接続改善[1]
運行本数、運行形態等の改善	59	運行本数の増加[38] 朝、夜の運行本数の増加[14] 深夜の増便[5] 昼間の減便、車両の増結、連結増[各1]
運賃、割引等の改善	51	運賃が高い、運賃の値下げ[45] 割引運賃の拡充[2] 運賃の細分化、1日フリー券不要、子供用の回数券、昼間回数券の導入[各1]
駅の設備、環境等の改善	47	駅の美化、環境改善、床等の整備[16] 待合室、トイレ等の設置、改善[12] ゴミ箱等の設備の充実、西日や雨対策[8] 両替機、時計等の設置[3]
運行システム、ダイヤ等の改善	34	始発の繰り上げ、終発の繰り下げ[13] 車両乗降扉開閉の改善、ホーム乗降位置明示等[11] 列車の遅れ、ダイヤの厳守、改善[7] ホームでの乗降口のずれ[2] 運行時間の短縮[1]
車両、車内の環境の改善	28	車両の美化、清掃の実施、設備の新調[25] 空調の調整改善[3]
駅周辺、沿線の整備、美化	25	駐輪場等の整備、美化[11] 沿線の美化、剪定等の実施[10] 石才駅、清見駅の線路反対側に改札設置[3]
運送サービス、駅機能の改善	24	改札での乗継スムーズ化、改札機の性能向上等[9] 券売機でのICカードの利用可、列車の振動・騒音の改善、車両内に乗務員を配置[各3] 定期購入クレジットの利用、定期券販売時間見直し、朝の女性職員は不要[各2]
駅員、職員の態度等の改善	13	駅員、職員の態度が問題(案内、会話、喫煙等)[12] 乗降時の乗務員補助が必要[1]
その他	60	情報提供、案内、PR[12] 利用マナー[11] その他[37]

・水間鉄道の満足度と重要度

「⑩乗務員・駅員の対応」に対する満足度が高い。一方で、「③運賃」や「④乗り継ぎ時間」に対する満足度は低いが、重要度は高いと考えられており、これらのサービスに対する改善が求められる。



※各項目の満足度は1～5点で回答

- ①運行本数、②運行時間帯、③運賃、④乗り継ぎ時間、⑤駅までの距離、
 ⑥待合施設、⑦案内の分かりやすさ、⑧駅周辺の駐車場・駐輪場、
 ⑨駅・駅周辺のバリアフリー、⑩乗務員・駅員の対応

6-3. アンケート調査結果のまとめ

市民アンケート調査及びバス・鉄道利用者アンケート調査の結果をまとめると、以下のようになる。

○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。

7. ワークショップ・グループヒアリングの実施

7-1. 実施概要

(1) 目的

- ・今後の公共交通のあり方を市民と協働して考えていく
連携計画による、は～もに～ばすのバス路線の再編による運行が平成23年11月に開始されてから5年が経過した。は～もに～ばすの福祉型コミュニティバスの利用者は年々増加傾向にあるが、市民の公共交通に対するニーズは多様化していることから、今後の公共交通のあり方を市民と行政が協働して考えていく必要がある。
- ・公共交通の利用促進を図るための情報を共有する
市民による公共交通の考え方などの情報を共有して伝えていくため、市民と公共交通の関わり構築を強化していくことが必要である。

(2) 実施手法

- ・ワークショップ形式で、バス及び水間鉄道を中心とした『各自が感じている市内の公共交通の課題』（運送サービスやルート、運賃など）、『課題を解決するために公共交通ができること、地域ができることのアイデア』の各テーマについて議論した。
- ・1グループ6人程度で、複数のグループを設けて、各テーマを議論した。
→市内の小校区を地域の公共交通の状況が類似する地域に区分（5区分）した。
→開催日は参加しやすい時間帯を想定して土曜日の夜間とした。
→1回あたり2時間程度とした。
- ・参加者は市民（公共交通利用の有無は問わない）とし、右図の広報かいつか（平成29年[2017年]1月5日発行）にて、参加の告知を実施した。
- ・このワークショップとは別に、障害者の各団体を対象としたグループヒアリング（議論テーマは同じ）を実施した。
- ・今回の会議は答えを導き出すものではなく、各参加者がテーマに沿った議論を行うことで、お互いの意見を理解、共有することを目的とした。

地域公共交通ワークショップを開催します

市では「貝塚市地域公共交通活性化協議会」を設置し、市域全体の公共交通ネットワークのありかたを検討するため、新しい計画の作成を進めています。

この計画を作成するにあたり、市民アンケートや公共交通利用者アンケートを実施し、ニーズの把握や問題点などの整理を行っています。さらに多くのかたの公共交通に対する意見を直接お聞きするため、小校区を5つのブロックに分けてワークショップを開催します。

公共交通の利用の有無にかかわらず、多くのかたの参加をお待ちしています。

小校区	日程	場所
木島・蜀城 東山・永寿	2月4日(土)	山手地区公民館 2階講座室(1)
中央	2月11日(土)	市民福祉センター 4階大会議室
南	2月18日(土)	
西・二色	2月25日(土)	
北・東・津田	3月4日(土)	

問合せ先 貝塚市地域公共交通活性化協議会(都市計画課内) ☎433-7246

申込 不要
時間 いずれも午後7時～9時

(3) 実施内容

以下の内容により、各回のワークショップを実施した。

・ワークショップの実施内容

- ①開会あいさつ（5分）
- ②ワークショップ開催の目的と貝塚市の公共交通の現状（10分）
- ③アンケート調査結果と公共交通の課題（15分）
- ④ワークショップの進め方（10分）
- ⑤グループに分かれて話し合い（60分）
- ⑥各グループのまとめ発表（10分）
- ⑦本日のまとめ、閉会あいさつ（10分）

・グループヒアリングの実施内容

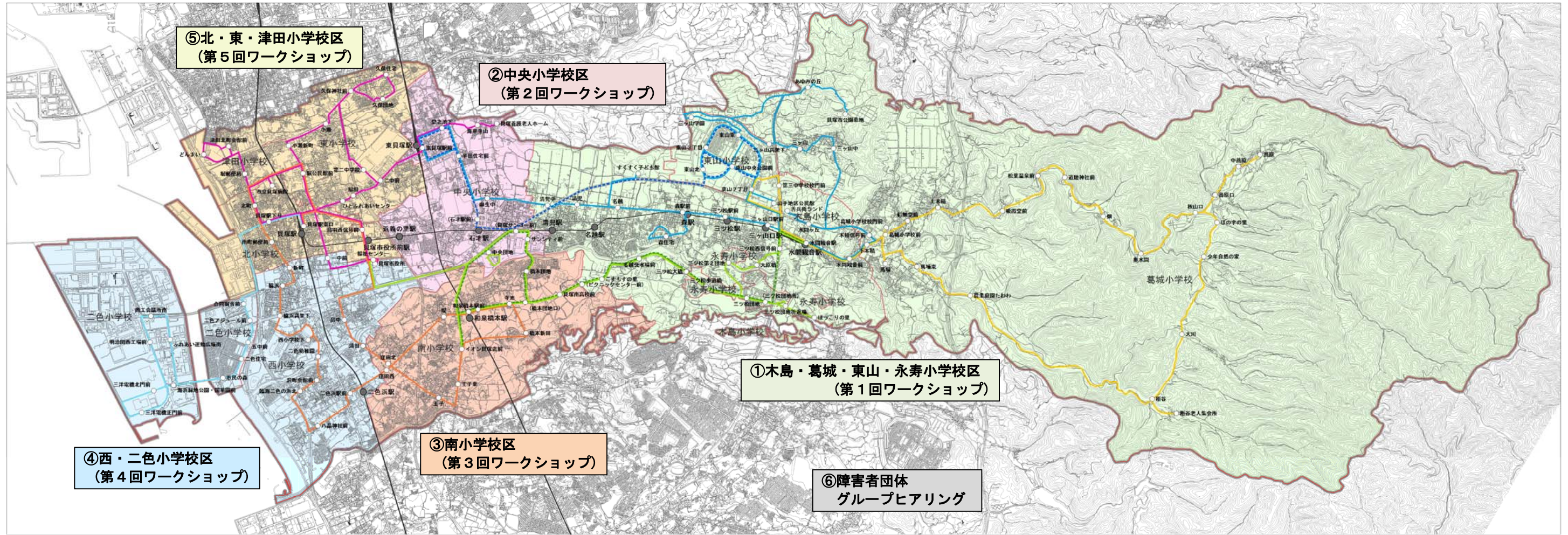
- ①開会あいさつ（5分）
- ②グループヒアリング開催の目的と貝塚市の公共交通の現状（10分）
- ③アンケート調査結果と公共交通の課題（15分）
- ④グループヒアリングの進め方（10分）
- ⑤グループに分かれて話し合い（45分）
- ⑥閉会あいさつ（5分）

(4) 実施日

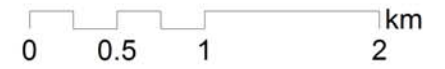
以下の日程により、ワークショップ及びグループヒアリングを実施した。

- ・第1回ワークショップ（木島・葛城・東山・永寿小学校区）
：平成29年[2017年]2月4日（土）
- ・第2回ワークショップ（中央小学校区）：平成29年[2017年]2月11日（土）
- ・第3回ワークショップ（南小学校区）：平成29年[2017年]2月18日（土）
- ・第4回ワークショップ（西・二色小学校区）：平成29年[2017年]2月25日（土）
- ・第5回ワークショップ（北・東・津田小学校区）：平成29年[2017年]3月4日（土）
- ・障害者団体グループヒアリング：平成29年[2017年]2月28日（火）

■小学校区による各地区の範囲



- | | |
|---------------|-------------|
| バスルート | 小学校区 |
| — 水間鉄道バス | 葛城・東山・木島・永寿 |
| — 青バス[福祉型] | 中央 |
| - - - 青バス[路線] | 南 |
| — 緑バス[福祉型] | 西・二色 |
| - - - 緑バス[路線] | 津田・北・東 |
| — オレンジバス | |
| — ピンクバス | |
| — 黄バス | |



■各回での意見・提案（各自が感じている地域の公共交通の課題）

項目	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	
運送サービスについて	バスに比べて時間通りに運行されている	○					○	運転手の対応が親切である						○	○
	水間鉄道の本数は多く便利	○	○	○	○			運転手の運転が荒い、対応が不親切である							○
	水間鉄道の本数が少なく不便	○					○	は～もに～ばすの運行本数が少ない	○	○	○	○	○	○	○
	水間鉄道の所要時間がかかりすぎる	○						バスを待つ時間が長い							○
	和泉橋本駅が不便				○			高齢者はバス停までの移動が大変なので近い場所で乗降できるようにする	○	○					
運送ルートについて	水間鉄道の駅が遠く利用することがない				○			は～もに～ばすのルートが長く目的地までの所要時間がかかりすぎる	○	○	○	○	○	○	○
								行きは早いですが帰りはは～もに～ばすのルートが逆回りのため、時間がかかりすぎる						○	○
								細かく回って欲しい	○						
								は～もに～ばすのルートが複雑で、どのバスを利用すれば良いか分からない	○	○	○	○			○
								駅や住宅団地から市立貝塚病院への通院バスを運行してほしい	○				○		
								駅に接続するバスを運行してほしい		○					○
								水間鉄道と並行しているバスルートがある	○						
								貝塚駅西口にバスを乗り入れてほしい							○
乗継ぎについて	水間鉄道と南海の乗継ぎは便利	○						バスの乗継ぎは貝塚駅としてほしい							○
	水間鉄道と南海の接続がよくない	○	○	○			○	行き先によって、は～もに～ばすを乗継ぐ必要がある						○	○
	水間鉄道とバスの接続がよくない						○								
	水間鉄道の駅周辺に駐輪場がない	○					○								
	JR阪和線と水間鉄道が接続されていない	○	○				○								
駅やバス停の待合環境について	無人駅で駅員がいないため不便（水間鉄道、二色浜駅）						○	は～もに～ばすのバス停が近くにあり便利							○
	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	○		○				○
	水間鉄道の駅出入口付近に自転車が多く通れない						○								
運賃について	水間鉄道の運賃が高い	○	○	○	○	○	○	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	○						バスの運賃が高い					○	○	
								高齢者の割引制度がない	○						
車両の快適性について	水間鉄道の車内環境が良くない						○	は～もに～ばすの運賃を安くすると水間鉄道の利用者が減少する							○
	水間鉄道の乗降場所が1箇所限定されている						○	乗り心地のよい車両で運行してほしい							○
	水間鉄道を利用する場合のスロープを整備して欲しい						○	小型バスの運行でよい							○
情報提供について	利用者への宣伝不足						○	電動車いすではバスに乗りできない							○
	水間鉄道の運行情報が分からない						○	バスの時刻表が見づらい							○
								公共交通の認知度を高めるための情報提供が必要である				○	○		
								バスの運行情報や内容が分からない				○	○		○
その他	駅周辺が整備されていない	○					○	広報などが不十分である。バスマップが配布されても見ていない							
	踏切が狭く通行が危険である（二色浜駅、東貝塚駅）						○	地域によって必要のないバス運行の情報が案内されている							○
	岸和田市内の駅を利用する方が便利						○	は～もに～ばすは便利であり、運行を続けてほしい							○
								高齢になり自動車が運転できなくなればバスが必要になると思う							○
							自動車が運転できなくなればタクシーを利用する							○	
							二色地区の住民は公共交通が利用しづらい		○						
							公共交通を利用したことがないのでよく分からない								○

（各小学校区の区分と利用可能な公共交通）

区分	小学校	利用可能な公共交通				
		南海線	JR阪和線	水間鉄道	コスモスライナー	は～もに～ばす
①	木島小学校			清児～水間観音		青、緑、黄
	葛城小学校					青、黄
	東山小学校			森～三ヶ山口		青
	永寿小学校			森～水間観音		青、緑
②	中央小学校		東貝塚	近義の里、石才		青
③	南小学校	二色浜	和泉橋本			オレンジ
④	西小学校	貝塚、二色浜		貝塚、貝塚市役所前	合同庁舎前～二色地区	オレンジ、ピンク
	二色小学校				合同庁舎前～二色地区	
⑤	北小学校	貝塚		貝塚～近義の里		オレンジ、ピンク
	東小学校	貝塚	東貝塚	貝塚～近義の里		ピンク
	津田小学校	貝塚				ピンク

障：障害者団体

(課題を解決するために公共交通ができること、地域ができることのアイディア)

項目	意見内容	意見が出た地区						意見内容	意見が出た地区					
		①	②	③	④	⑤	障		①	②	③	④	⑤	障
どうすれば公共交通の利用者が増えていくか？	水間鉄道の駅に無料の駐輪場を整備する	○		○			○	高齢者の運転免許返納を促進して運賃を割引する(バスが100円)		○		○		
	水間鉄道のイベントをたくさん行う	○						バス停までの歩く距離を短くできるようにする			○			
	水間鉄道の沿線に美術館やコンサートホールを整備する	○						住宅地にきめ細かく入るバスルートを運行する			○			
	水間鉄道の沿線に大企業を呼び、マンションを整備する	○						は～もに～ばすの運賃を100円にする			○			○
	水間鉄道と南海の乗り入れ運転を行う	○						バス利用によるポイント制度を導入する			○			
	水間鉄道とJR阪和線の接続駅を整備する	○					○	コスモスライナーの運賃を見直す				○		
	水間鉄道の観光地化を図る			○				バス停に椅子を設置する				○		○
	駅前広場を整備する			○				逆回りのは～もに～ばすを運行する					○	○
	正月時の水間観音の臨時駐車場をやめて水間鉄道の利用を促す				○			市役所、病院、駅を経由するバスを運行する					○	
	水間鉄道やバスをイベント時に利用できるようにする				○			利用する場所を限定したバスルートを設定する					○	
	水間観音駅のイベント数を増やして水間鉄道の利用に繋げる				○		○	市内で行事がある時は、別のバスを運行する					○	
	水間観音駅に飲酒コーナーを設置すれば自動車が使えないので電車を利用する				○			市役所のほか貝塚駅でもは～もに～ばすの乗継ぎができるようにする						○
	貴志川線のような目玉を作る					○		市の職員が利用する	○		○			
	レトロな電車を運行して来訪者を増やす					○		利用の必要性を高める			○			
	水間鉄道をほの字の里まで延伸する					○		料金よりも早く着くことを重視する			○			
	貝塚駅に特急を停車させる						○	タクシー料金を下げる			○			
	南海、JR、水間鉄道が共同するイベントを実施する						○	公共交通をよく利用する人に割引を行う					○	
	市内の名所へ南海やJRの駅からバスを運行する						○	高齢者の通院による公共交通利用に対して市が補助を行う					○	
	水間鉄道で飲酒できる貸切列車を運行する						○	千石荘跡地などの観光に力を入れる					○	
	水間鉄道の駅を集約化させる						○	潜在需要の掘起こしのために、さまざまな仕掛けを行う					○	
水間鉄道の車内にスロープを載せれば無人駅でも利用できる						○	イベントを市役所周辺だけではなく、山側や海側の地区で実施する					○		
市内のスーパーまでバスで買物へ行けるようにする	○						○ 観光資源を活用し充実させることで、市外からの来訪者を増やす						○	
バス路線を再編する	○						身障者、高齢者に無料バスを発行する						○	
は～もに～ばすを無料にする(終日、期間限定)	○	○					貝塚市が中心になって考えていく						○	
バスと水間鉄道の連携を図る(接続時間、乗継割引)		○					タクシーをメールで呼べるようにする						○	
バスルートを短くして運行本数を増やす		○			○	○								
利用するにはどのような情報提供が必要か？	地域の名産品のPRやタイアップにより水間鉄道の利用促進を図る	○						パンフレット等の配布よりも無料の試乗会を実施する		○				
	水間鉄道の車内モニターで沿線PRを行う	○						目につく広報を行う			○			○
	水間鉄道の車内に子供の絵やイラストを貼れば家族連れで利用する	○						町内掲示板のポスターを活用する			○			
	水間鉄道各駅の名所を案内する	○						ゆるキャラ(つげさん)に広報してもらう			○			
	鉄道と連携した広報を行う			○		○		病院、市役所など目的に応じた時刻表を案内する			○	○		
	無人駅での対応をインターホンのほかに字幕で行えるようにする						○	行き先をタッチパネルなどで表示できるようにする			○			
	地域別のバスの利用方法を紹介する		○					公共交通の利用と健康を連携させたイベントを企画して告知する					○	
	バスロケーションシステムのようにバス停で情報が得られるようにする					○		市内の観光と公共交通の利用をパッケージにする					○	○
	バスの時刻表を新聞広告の折込に入れる					○		派手な宣伝により、子供が喜ぶようなイベントを催す					○	
	バスの運行ダイヤの文字を大きくする						○	駅やバス停まで歩くことによる健康や生活習慣の改善を促進する					○	
は～もに～ばすの乗換案内をスマートフォンで分かるようにする						○	イベントをラジオで告知する						○	
まちおこしやイベントの企画をポスター等の告知により盛り上げていく	○													
地域にはどのような公共交通があっているか？	水間鉄道は単一運行ではなく、利用状況に応じた運行とする	○						高齢者が利用しやすいようにバス停の数を増やす			○	○		
	水間鉄道を観光利用者のために山側へ延伸させる	○						目的を限定したルートによるバスを運行する			○			
	水間鉄道と接続するバスを小さいエリアで運行する	○						駅、病院、公民館を結ぶバスを運行する			○	○		
	水間鉄道をBRT(バス高速輸送システム)とする	○				○		隣接する市町と連携して広域的なバスを運行する			○			
	東山住宅と森駅をピストン輸送するバスを小型車両で運行する	○						市内の主要施設を結ぶバスを運行する				○		
	利用者の少ない時間帯、短いルートで10人乗りの小型車両で運行する		○		○	○	○	フリー乗降ができるバスを運行する						○
	貝塚駅とJR阪和線を結ぶバスを運行する	○	○	○				高齢者を対象に利用できるタクシーを運行する			○	○		
	貝塚駅～東貝塚駅～和泉橋本駅～市立貝塚病院を循環するバスを運行する	○	○	○			○	高齢者が増加していることから乗合タクシーを導入する			○			
	予約に合わせて市立貝塚病院へ直行するバスを運行する	○	○	○				福祉タクシーを運行する						○
	三ツ松団地～森駅～東山団地を結ぶバスを運行する	○						東山地区の若い世代の将来を考えた交通機関にする	○					
鉄道駅を軸とした魚の骨のようなバス路線とする	○			○			地域で必要な交通を住民が考え、行政が反映できるようにする						○	
その他	水間鉄道の存続には、まちづくりの要素が必要である	○						バスの命名権によりネーミングをつける						○
	水間鉄道を廃止する場合は地域や通学利用者への影響を考える必要がある	○						水間鉄道やバスを存続させることを考えていく					○	
	泉北高速鉄道を延伸させる	○						自転車道や歩道を整備する	○		○			
	和泉橋本駅、二色浜駅に駅前広場を整備する			○				今回の会議に女性や若い人がいない			○			
	利用者の立場を考慮したバスを運行する	○						今回のような意見交換会の機会をつくること					○	○

7-2. ワークショップ・グループヒアリングのまとめ

公共交通ワークショップ及び障害者各団体のグループヒアリングで多く出た意見・要望などをまとめると、以下ようになる。

(各自が感じている地域の公共交通の課題・意見)

○鉄道について

- ・ 鉄道はバスに比べて時間通りに運行されている。
- ・ 市内の鉄道駅に駅員がない（水間鉄道、二色浜駅）。
- ・ 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）。
- ・ 水間鉄道と南海線の接続が悪い。
- ・ 水間鉄道の車両への乗降が限定されている。
- ・ 水間鉄道の駅にトイレがない。
- ・ 水間鉄道の運賃が高い。
- ・ 水間鉄道の駅に駐輪場がない。
- ・ 水間鉄道の駅出入口に多くの自転車が置かれて通りにくい。
- ・ 水間鉄道の駅が遠く利用することがない。

○バスについて

- ・ は～もに～ばすの運行本数が少ない。
- ・ は～もに～ばすのルートが複雑で分からない。
- ・ は～もに～ばすのルートが遠回りしており、目的地までの時間がかかりすぎる。
- ・ 水間鉄道と並行しているバスルートがある。
- ・ バスの運賃が高い。
- ・ バス停にベンチや屋根がなく待合環境が悪い。
- ・ 運転士の接客がよく親切である。
- ・ 運転士の対応が悪い。
- ・ バス利用の広報や宣伝が不十分。
- ・ 電動車いすではバスに乗車できない。

○その他

- ・ 現在は自動車が運転できるが、将来、運転できなくなれば公共交通を利用することになると思う。
- ・ 公共交通を利用したことがないので、よく分からない。

(課題を解決するために公共交通ができること、地域ができることのアイデア)

○どうすれば公共交通の利用者が増えていくか？

- ・水間鉄道の駅に（無料）駐輪場を整備する。
- ・水間鉄道とJR阪和線の接続駅を整備する。
- ・水間鉄道のイベントを充実させる。
- ・市内のスーパーまで、バスで買物へ行けるようにする。
- ・は～もに～ばすを100円、または無料にする（終日、期間限定）
- ・バスルートを短くして運行本数を増やす。
- ・高齢者の運転免許返納を促進して運賃を割引する。
- ・バス停に椅子を整備する。
- ・市の職員が利用する。

○利用するにはどのような情報提供が必要か？

- ・市内の観光と公共交通の利用を一体化させた情報提供を行う。
- ・水間鉄道沿線の観光資源や名産品等を有効に活用するための宣伝を行う。
- ・地域別の利用方法が分かるようなパンフレットによる情報提供を行う。

○地域にはどのような公共交通があっているか？

- ・利用者数が少ないルートは、ジャンボタクシーなどの小型車両で運行する。
- ・主要施設（駅、市役所、市立貝塚病院など）を循環するバスを運行する。
- ・駅や病院などの目的地へ短いルートで直行するバスを運行する。
- ・市立貝塚病院への通院バスを運行する。
- ・通院や買物などの利用目的に合ったバスを運行する。
- ・高齢者はバス停までの移動が大変なので、バス停を増やす、バス停以外の場所でも乗降できるようにする。
- ・水間鉄道の代わりにバスやBRT（バス高速輸送システム）で運行する。
- ・高齢者が増加することから、乗合タクシーを導入する。

○その他

- ・水間鉄道の駅までのアクセス道路（自転車道、歩道）を整備する。
- ・水間鉄道の存続には、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が必要である。
- ・今後も意見交換会の機会を設ける。

8. アンケート・ワークショップ等の結果内容の検証

各アンケート、ワークショップ等の実施結果より、バスや鉄道に対する意見の具体内容を以下に示す。

(1) 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～ばすを移動する場合に、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。

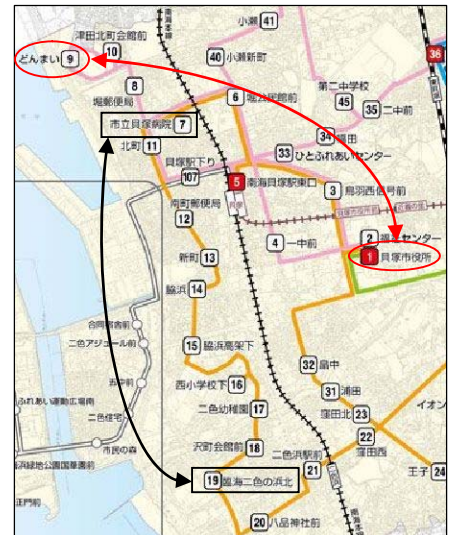
■行きと帰りのは～もに～ばすの所要時間

- ・ どんまい～貝塚市役所：ピンクバスの利用

(行き) 第1便
：どんまい 9:26 → 貝塚市役所 9:41 [15分]
(帰り) 第3便
：貝塚市役所 11:29 → どんまい 12:26 [57分]

- ・ 臨海二色の浜南～市立貝塚病院：オレンジバスの利用

(行き) 第1便
：臨海二色の浜南 9:15 → 市立貝塚病院 9:33 [18分]
(帰り①) 第3便→第4便
：市立貝塚病院 12:16 → 臨海二色の浜南 13:38 [82分]
※貝塚市役所で42分停車
(帰り②) ピンク第3便→オレンジ第4便
：市立貝塚病院 12:21 → 貝塚市役所 12:41
※貝塚市役所でピンクからオレンジに乘継ぎ
貝塚市役所 13:09 → 臨海二色の浜南 13:38 [77分]



■ルートマップ



どのバスがどのように走っているのか複雑で分からない

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、ピンクバスが相互で乗継ぎできるが、この乗継ぎを南海貝塚駅東口とすれば、南海線・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分以内と設定）ケースが朝の時間帯に多い。

■コスモスライナーと南海線の接続：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	19:06
	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
8:08	3分	8:11	19:48	6分	
	9分	8:17	20:02	8分	20:10
8:16	1分		20:22	8分	20:30
		10分	8:26		
8:28	3分	8:31			
	7分	8:35			

※南海線は急行、空港急行、区間急行との接続

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。

■は～もに～ばす各便の運行時刻

便	青		緑		オレンジ	
	水間観音駅 →東山住宅 →東貝塚駅	東貝塚駅 →東山住宅 →水間観音駅	水間観音駅→ 三ツ松団地→ 和泉橋本駅前→ 貝塚市役所	貝塚市役所→ 和泉橋本駅前→ 三ツ松団地→ 水間観音駅	貝塚市役所→ 和泉橋本駅前→ 二色浜駅前→ 臨海二色の浜北	臨海二色の浜北 →市立貝塚病院 →南海貝塚駅東口 →貝塚市役所
1	9:00→9:58 (9:00→9:51)		9:00→9:39	9:54→10:29		9:15→9:44
2		10:00→10:58 (9:53→10:44)	10:35→11:14	11:29→12:04	9:54→10:23	10:23→10:52
3	11:30→12:28 (11:30→12:21)		12:15→12:54	13:09→13:44	11:29→11:58	11:58→12:27
4		12:30→13:28 (12:23→15:08)	14:35→15:14	15:29→16:04	13:09→13:38	13:38→14:07
5	14:15→15:13 (14:15→15:06)		16:05→16:44	16:59→17:34	14:16→14:45	14:45→15:14
6		15:15→16:13 (15:08→15:59)			15:29→15:58	15:58→16:27
7	16:40→17:38 (16:40→17:31)				16:59→17:28	17:28→17:57

※青バスは、平日のみすすく子ども館を経由するため、休日と時刻〔()内〕が異なる。

便	ピンク		黄(平日)		黄(土休日)	
	貝塚市役所 →南海貝塚駅東口 →市立貝塚病院 →東貝塚駅前	東貝塚駅前 →市立貝塚病院 →南海貝塚駅東口 →貝塚市役所	(左回り) 水間観音駅→ 馬場→蕎原→ 葛城小学校前→ 水間観音駅	(右回り) 水間観音駅→ 葛城小学校前→ 蕎原→馬場→ 水間観音駅	(左回り) 水間観音駅→ 馬場→蕎原→ 葛城小学校前→ 水間観音駅	(右回り) 水間観音駅→ 葛城小学校前→ 蕎原→馬場→ 水間観音駅
1		9:00→9:41	8:48→9:26		8:48→9:26	
2	9:54→10:29	10:29→11:06	10:33→11:11		10:33→11:11	
3	11:29→12:04	12:04→12:41	12:13→12:51		12:13→12:51	
4	13:09→13:44	13:44→14:21		14:05→14:50 (11:35→12:20)		14:13→14:51
5	15:29→16:04	16:04→16:41		14:55→15:40 (14:25→15:10)		15:53→16:31
6	16:59→17:32	17:32→18:09		15:50→16:39		16:58→17:36
7				16:55→17:41		
8				18:20→19:06 (17:50→18:36)		

※ピンクバスの第1便は貝塚養護老人ホーム始発

※黄バスの第3便は水曜日運休、平日の第4便と第5便は水曜日のみ時刻〔()内〕が異なる。

平日の第6～8便は第三中学校校門前始発、第8便は11/1～2月末日で時刻〔()内〕が異なる。

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。

■バス停の待合施設の状況

待合施設あり	待合施設なし
貝塚市役所（屋根、ベンチ設置） 	二色浜駅前（バス停は片側のみ） 
市立貝塚病院（ベンチ設置） 	橋本団地（バス停は片側のみ） 

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・ない便が運行されている。

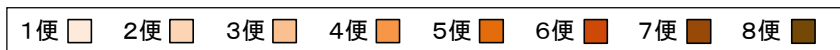
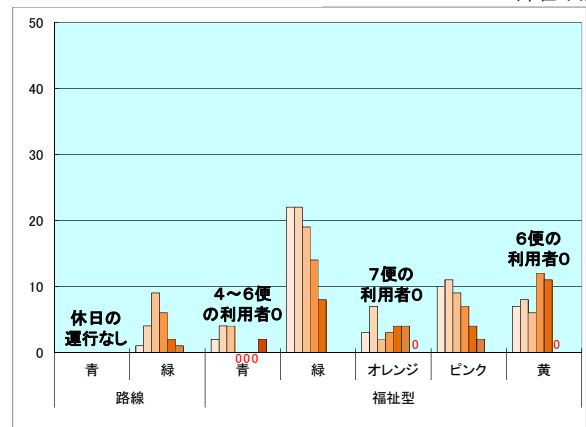
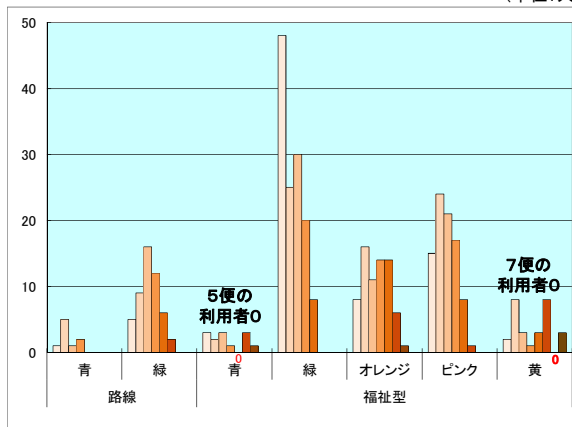
■平日・休日の各ルート便別の利用者数

平日：平成28年10月25日(火)

(単位：人)

休日：平成28年10月30日(日)

(単位：人)



(運行本数：本/日) 路線：青4(平日のみ)、緑6

福祉：青7、緑5、オレンジ7、ピンク6、黄8(平日)、6(休日)

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いる。しかし、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。

■ デマンド交通、乗合タクシーの事例（堺市）

堺市乗合タクシーの利用方法

1 電話予約

○ 乗車の1週間前から2時間前までに（第1便は前日の18時まで）電話でご予約ください（受付時間4時から18時まで）。

大阪第一交通（株） 電話番号 **072-221-6060**

○ 最初に「堺市乗合タクシー」を予約することを告げてください。
○ 以下の内容をオペレーターに伝えてください。

① 利用する方のお名前と連絡先（電話番号）
② 利用する人数（おとな○人、こども○人）
③ 利用する日付、ルート名（○○行）、利用する便（時刻）、乗車する停留所、降車する停留所
④ 車いすや大きな荷物などの有無（車高に絡めない場合、ご利用できないことがありますので、事前にご確認ください）

○ 席がのびも利用する場合は、行きの便とあわせて予約することをすすめます。
○ 予約の変更や取り直しは、速やかにお電話ください。キャンセル料はかかりません。

2 の乗車

○ 予約した時刻までに、乗車する停留所にお越しください。発車時刻までに停留所に来られていない場合は、ご利用いただけませんのでご注意ください。

○ 乗合タクシーが停留所に到着しましたら、運転手に「降車する停留所」と「お名前」を告げてください。

○ 運賃は乗車時に運転手にお支払いください。おつりがないように、ご準備をお願いします。

○ 予約が重なった場合は、乗数名でのご利用となります。
○ 予約のない停留所には停車しませんので近道での運行となる場合があります。

3 目的地へ

○ 目的地の停留所に着いたら、降車してください。

堺市 SARAI CITY

平成28年4月1日から本格運行！

堺市乗合タクシー

利用案内

Aルート
北花田駅前～新金岡駅前

・堺市では、鉄道駅やバス停から離れた地域において、お出かけの際にお気軽にご利用いただけるよう「堺市乗合タクシー」を運行しています。

・予約制のため、事前に電話で予約が必要です。どなたでもご利用いただけます。

・一般のタクシーとは違い、複数バスと同様に運行ルート、停留所、運行時刻が決まっています。

・予約が重なった場合は、乗数名でのご利用となります。

・予約のない停留所はとまりません。また、どの停留所からも予約がない便は運行しません。

ご利用案内 詳しい利用方法は裏面をご覧ください。

使用車両

セダン型タクシー（定員4名）

定員を超える場合、車両を追加する予定ですが、車両の台数が足りませんので、予約をお断りする場合があります。

便数・停留所

毎日5便

詳しくは中間見聞きページをご覧ください

予約受付期間

○ 乗車の1週間前から2時間前まで受付です。
○ 第1便は前日の18時までにお申し込みです。

○ 天候状況などによって電話がつかないことがありますので、できるだけ前日までの予約をおすすめします。
○ 予約の変更や取り直しは、速やかにお電話ください。キャンセル料はかかりません。

運賃

1乗車1名につき下記料金をお支払いください。

おとな（中学生以上） 300円均一

こども（小学生以下） 150円均一

・6歳未満の幼児は無料。
・おたけけICカード（ICカード）を提示して100円でご乗車いただけます。

○ 乗車は無料です。
○ 未就学児は、同伴者（小学生以上）1名につき、1名まで無料です。
○ 障害者の方は、おとな150円、こども80円でご乗車いただけます。手帳等をご提示ください。

ご注意

北花田駅前～新金岡駅前、新金岡駅前～北花田駅前
はご利用いただけませんのでご注意ください。

○ 制度の趣旨から、鉄道駅前で乗車して、別の鉄道駅前で降車することはできません。

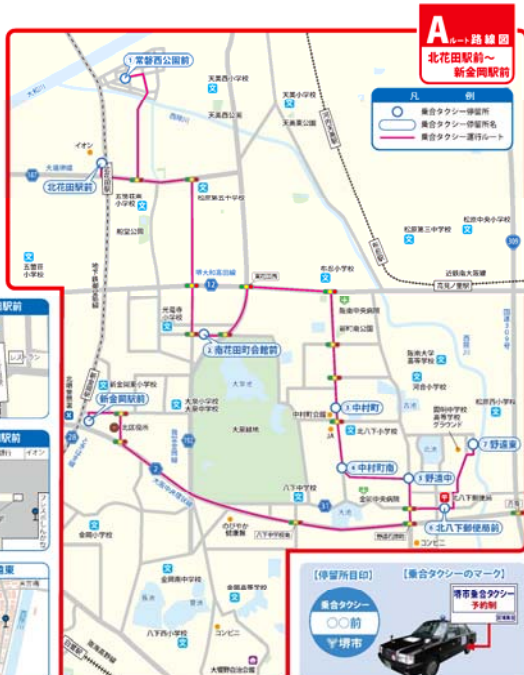
【問い合わせ先】 堺市 建築都市局 交通課 公共交通課 〒590-0078 堺市東区南瓦町3番1号 電話 072-226-7549
（堺市行政課電話番号） 上通15-0128 平成28年3月発行

時刻表

予約 電話番号 **072-221-6060** 乗り時間 **7分～18分**

発	1	2	3	4	5
北花田駅前行き					
新金岡駅前	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20
⑦野道東	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30
④北八下郵便局前	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31
③野道中	8:33	10:33	12:33	14:33	16:33
⑥中村町南	8:35	10:35	12:35	14:35	16:35
①中村町	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36
②南花田町会館前	8:43	10:43	12:43	14:43	16:43
①常盤西公園前	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53
北花田駅前	8:58	10:58	12:58	14:58	16:58
新金岡駅前行き					
北花田駅前	9:10	11:10	13:10	15:10	17:10
①常盤西公園前	9:15	11:15	13:15	15:15	17:15
②南花田町会館前	9:25	11:25	13:25	15:25	17:25
③中村町	9:32	11:32	13:32	15:32	17:32
⑥中村町南	9:33	11:33	13:33	15:33	17:33
③野道中	9:35	11:35	13:35	15:35	17:35
④北八下郵便局前	9:37	11:37	13:37	15:37	17:37
⑦野道東	9:38	11:38	13:38	15:38	17:38
新金岡駅前	9:48	11:48	13:48	15:48	17:48

平成28年4月1日発行



資料：堺市ホームページ

(2) 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分以内と設定）ケースが夜の時間帯に多い。

■水間鉄道と南海線の接続：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		18:49	23分
	19分	7:26	16分		
7:27	8分	7:35	19:01	4分	19:25
	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	
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	20:25
8:27	4分	8:31	20:22	3分	
	8分	8:35	28分		

※南海線は急行、空港急行、区間急行との接続

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。

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。

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。

■ 鉄道駅周辺の状況

二色浜駅



東貝塚駅



和泉橋本駅



水間観音駅



※貝塚駅西口以外は駅前広場がない

(3) 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。

■水間鉄道ホームページ 水間鉄道、バスの運行案内



■貝塚市役所バス停 は～もに～ばすの案内掲示



■貝塚駅（南海線） 水間鉄道の乗換方向の案内のみ



■東貝塚駅 は～もに～ばすとの乗継ぎができるが 駅出入口付近にバスの案内がない



9. 地域公共交通の課題

地域及び交通機関の現状、上位計画・関連計画、アンケート及び公共交通ワークショップなどの結果から、地域公共交通網形成計画の策定に向けた課題として、以下の内容が挙げられる。



10. 計画の基本方針・基本目標

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・方針・目標を以下のように定める。

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。

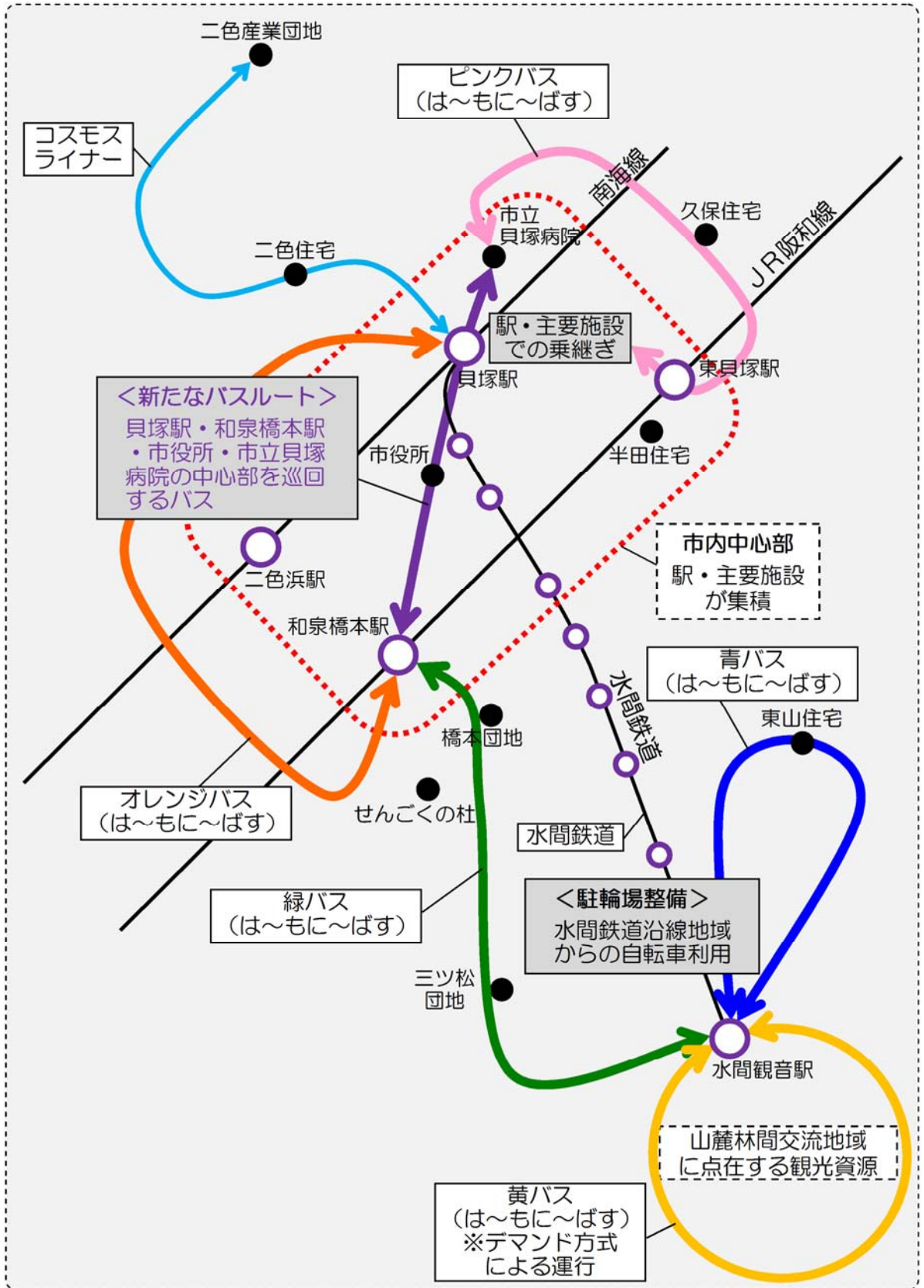
基本目標⑤ 障害者団体・地域住民の意向を反映した公共交通の構築

計画策定およ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実施して、事業内容の改善に反映させていく。

※ [] 内の数字は P.100 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。



1 1. 計画の目標達成のための施策・事業

11-1. 基本目標① 障害者等が利用しやすいは～もに～ばすの検討

(1) 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ぶルート of 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ルートを設定

(実施主体)

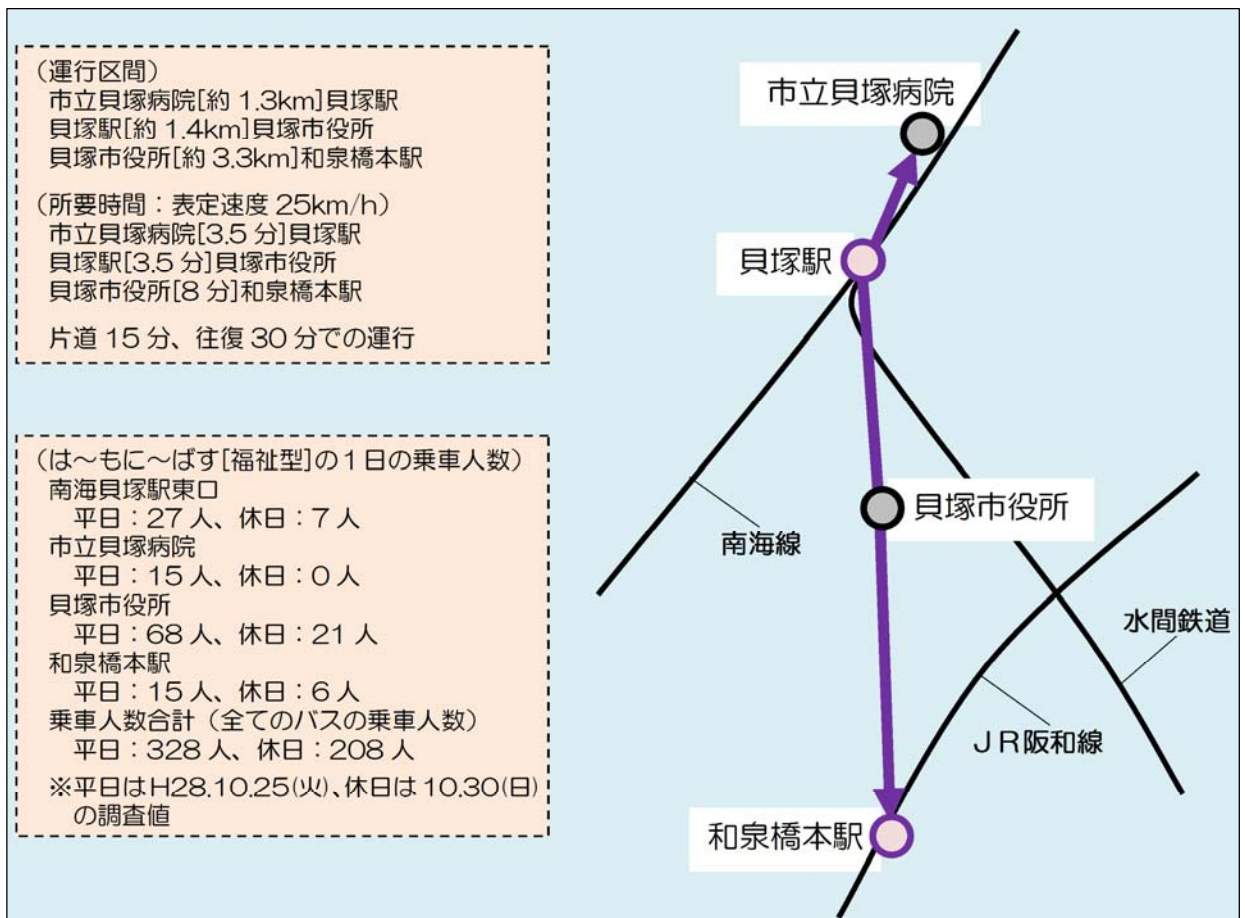
交通事業者、貝塚市

(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。



・ 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

(実施主体)

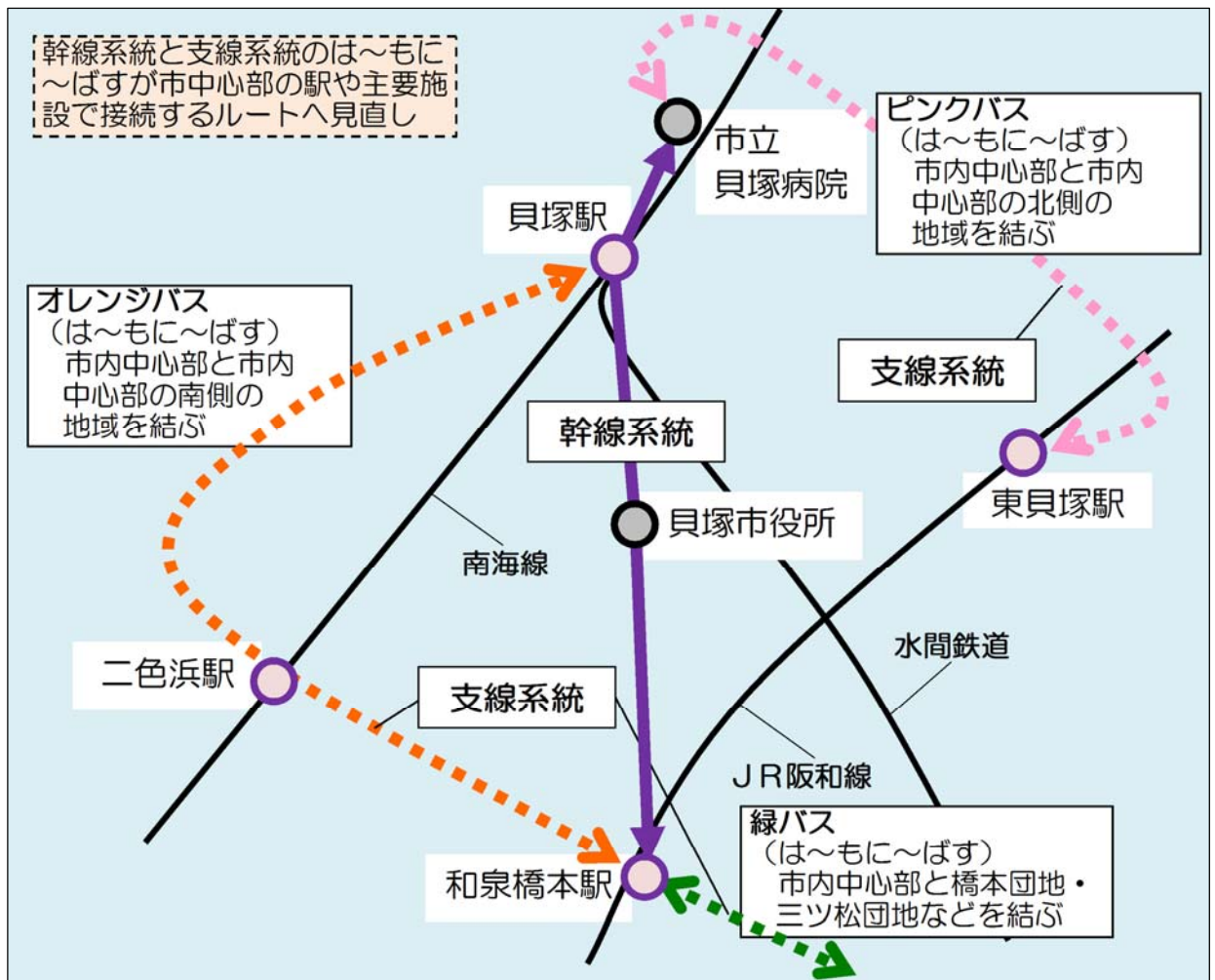
交通事業者、貝塚市

(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。



・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

(実施主体)

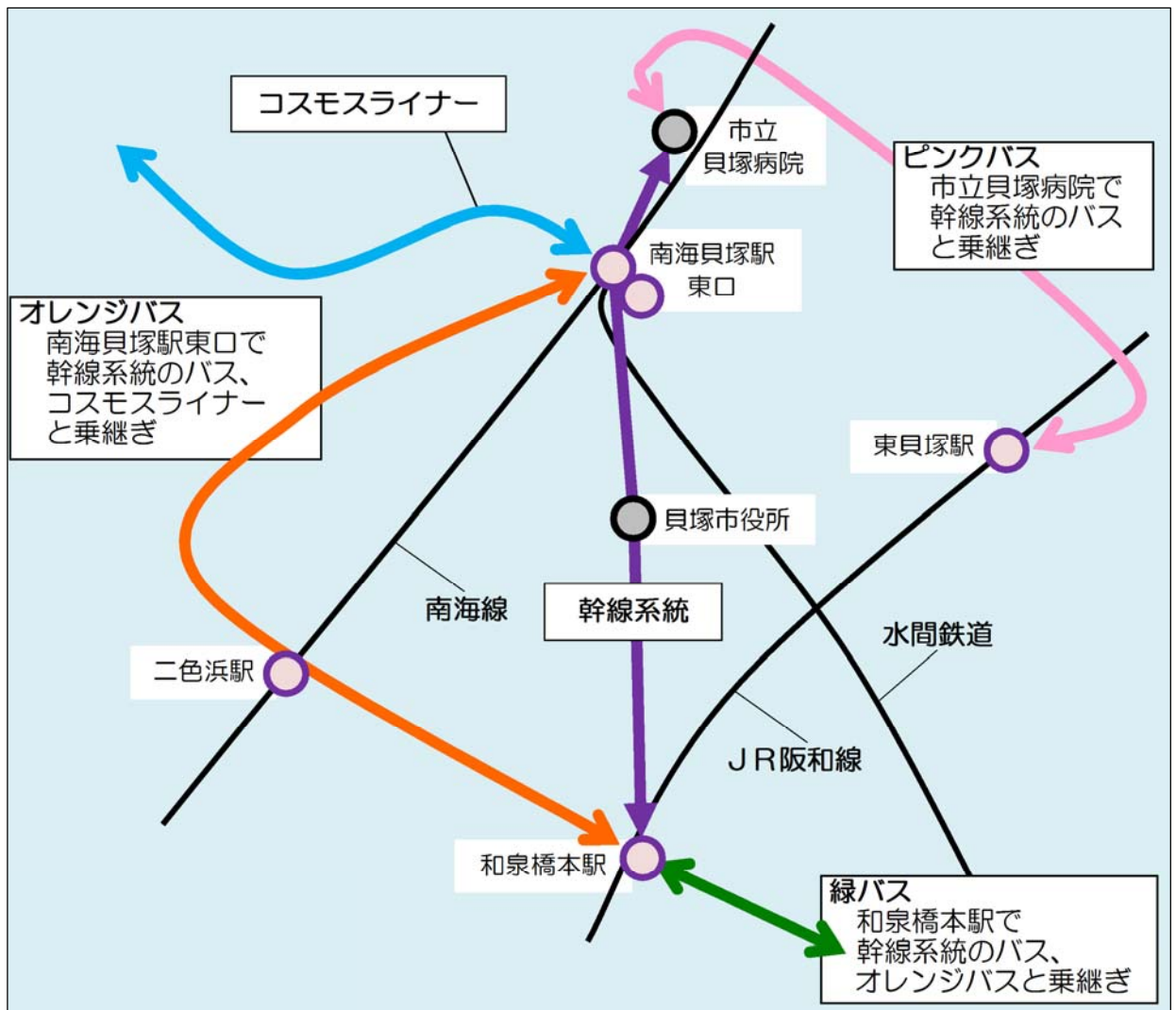
交通事業者、貝塚市

(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
- ・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

■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。



(2) 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、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

(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)

■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)

(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

(3) 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

(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

・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

11-2. 基本目標② 公共交通の利用拡大

(1) 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

(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）

貝塚駅での乗継ぎ時間が 1～3 分と乗継ぎ時間が短いケースがある。

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	19:06
	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
8:08	3分	8:11	19:48	6分	
	9分	8:17	20:02	8分	20:10
8:16	1分		20:22	8分	20:30
	10分	8:26			
8:28	3分	8:31			
	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）

(2) 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

(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

(3) 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

(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

11-3. 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しており、水間鉄道・は～もに～ばすの利用により、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及び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

(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	柮谷
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		

11-4. 基本目標④ 水間鉄道の利用促進

(1) 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

(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）

貝塚駅での乗継ぎ時間が 1～3 分と乗継ぎ時間が短いケースがある。

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	19:05
	19分	7:26	18:49	16分	
7:27	8分	7:35	19:01	4分	19:25
	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	
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	20:25
8:27	4分	8:31	20:22	3分	
	8分	8:35		28分	20:50

※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、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

・パークアンドライドの整備

(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

(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（施設管理者・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(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る、実現性の高い箇所での整備

(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

(2) 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

(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

(3) 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レ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
- ・マイレ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)

(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。

■マイレ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（マイレール意識）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。

11-5. 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に実施
- ・意見交換会での意見を反映した公共交通の改善

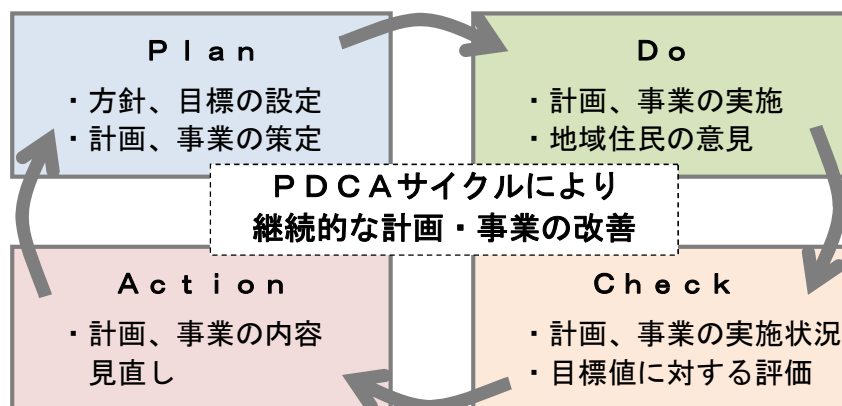
(実施主体)

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 2. 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）

基本目標に基づいた施策内容に対する評価として、現状をもとに以下の目標値等を設定した。

■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～ばすのルートへの満足度（平成28年[2016年]の利用者アンケート結果）	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	非常に満足+やや満足：24.0%、やや不満+非常に不満：32.4%	
	バスの乗継ぎ利便性の向上	は～もに～ばすの乗継ぎ時間の満足度（同上）	不満 27.2% → 22.2% （5%減）
	運送サービスの改善	非常に満足+やや満足：16.8%、やや不満+非常に不満：27.2%	
	定期券の導入による利用促進	は～もに～ばすの運賃の満足度（同上）	不満 30.5% → 25.5% （5%減）
バス待合施設の改善	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	
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）	利用者 355人 （10%増）	
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）	不満 41.5% → 31.5% （10%減）
	交通結節点の整備	駅前広場は南海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）	不満 42.1% → 32.1% （10%減）
	水間鉄道と南海線の乗継ぎ改善	非常に満足+やや満足：11.5%、やや不満+非常に不満：42.1%	
	水間鉄道とバスの乗継ぎ改善	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
	パークアンドライドの整備	は～もに～ばす利用者数：323人（平成28年度[2016年度]の1日平均）	
	駅周辺の駐輪場整備	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	計画期間中に 各1箇所 を検討
	高齢運転者・運転免許返納者の利用促進	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）	不満 50.8% → 40.8% （10%減）
非常に満足+やや満足：15.0%、やや不満+非常に不満：50.8%			
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）	利用者数 5,603人 （10%増）	
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

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、事業の実施内容及びスケジュールは、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。

■実施主体とスケジュール

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	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の構築	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	