

岬町地域公共交通基本計画

平成27年12月

岬町地域公共交通会議

目次

I. 計画の概要	1
1. 計画の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 対象となる区域及び交通機関	1
4. 計画期間	1
II. 岬町の概況	2
1. 地勢	2
2. 人口・世帯の動向	3
3. 公共施設及び生活利便施設	6
4. 住民の移動	7
III. 地域公共交通の運行状況	8
1. 鉄道の状況	8
2. コミュニティバスの運行状況	12
IV. 住民ニーズの概要	20
1. アンケート調査の概要	20
2. 調査結果の概要	21
V. 地域公共交通を取り巻く課題	25
VI. 新たな地域公共交通の基本方針	26
1. 将来目標	26
2. 目指す公共交通体系	27
3. 具体的施策と目標値	29
VII. コミュニティバス運行の見直し	31
1. 運行内容見直しの方針	31
2. 基本路線の運行計画	33

3. 乗継支線の運行計画	36
4. 実証運行の実施	38
VII. 利便性向上と意識啓発	39
VIII. 参考資料	40
1. 岬町地域公共交通会議委員名簿	40
2. 岬町地域公共交通会議審議経過	41

I. 計画の概要

1. 計画の背景と目的

岬町は、昭和30年4月に淡輪村、深日町、多奈川町、孝子村が合併して誕生しました。町内には、南海電鉄及び南海バスが町民の重要な生活交通手段として機能してきました。その後、南海バスの路線廃止を契機として、平成13年度から町内を運行するコミュニティバス（通称「赤バス」）は、通勤、通学はもとより、高齢者などの移動制約者の重要な移動手段として住民生活に大きく貢献してきました。

しかし、年々バス利用者の減少傾向などから、バス事業者においては赤字運営となっています。今般、コミュニティバスを運行するバス事業者から、この運行に関する協定書に定める運行期間を1年残し、平成28年3月末をもってバス路線を廃止する意向が示されました。

こうした状況を踏まえ、本町は、公共交通の問題を地域の問題として捉え、本町が中心となって関係者ととともに総合的に検討し、合意形成を図り、長期的に持続できる公共交通の実現に向けて取り組むことが必要であると考えております。

このため、本町では本格的な高齢化社会の到来に備え、地域の実態に応じて将来にわたって持続可能な地域公共交通を実現するため、また、平成28年4月以降における交通空白区域の解消を図るためにも、限られた審議期間の中ではありますが、地域住民はもとより交通事業者、関係行政機関、学識経験者などによる「岬町地域公共交通会議」での協議を経て、「岬町地域公共交通基本計画」を策定しました。

2. 計画の位置づけ

本計画は、第4次岬町総合計画（計画期間平成23年度～平成32年）を上位計画とし、道路運送法等の規定に基づき、長期的な視野に立って町のあるべき地域公共交通の将来像を描き、住民と事業者との協働を促しつつ、持続可能な地域公共交通を実現していく方向性を示す計画として位置付けます。

(参考)第4次岬町総合計画

基本政策6 安全で快適な暮らしを守るまちづくり（都市基盤）のうち、「2. 公共交通の充実」における施策の方向を「だれもが安心して自由に移動できるまちにするため、事業者との連携のもとで、鉄道、コミュニティバスによる公共交通の確保を図ります。」と計画しています。

3. 対象となる区域及び交通機関

本計画の対象区域は岬町全域とし、対象交通機関は岬町民の身近な足として不特定多数が利用できる地域公共交通（バス交通）とします。

4. 計画期間

本計画の目標年次は、第二阪和国道延伸区間の開通等を見据えつつ、第4次岬町総合計画の目標年次との整合性を図り、平成32年度までの5年間とします。

II. 岬町の概況

1. 地勢

- 大阪府の最南端に位置し、地形は東西10km、南北6km、面積49.18平方キロメートルで、東南部は和泉山脈で和歌山県と接しており全体の約80%が山地である。
- 淡輪地域においては大規模な宅地開発が行われ、現在では本町人口の約半数を占めるに至っている。

図Ⅱ-1 岬町全域航空写真

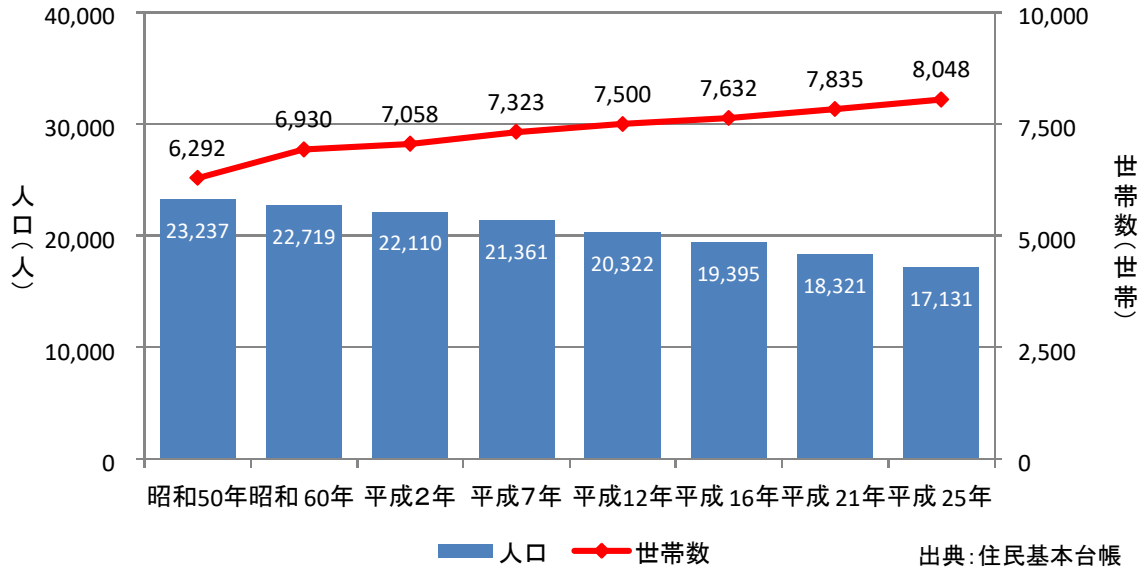


2. 人口・世帯の動向

(1) 人口及び高齢化率

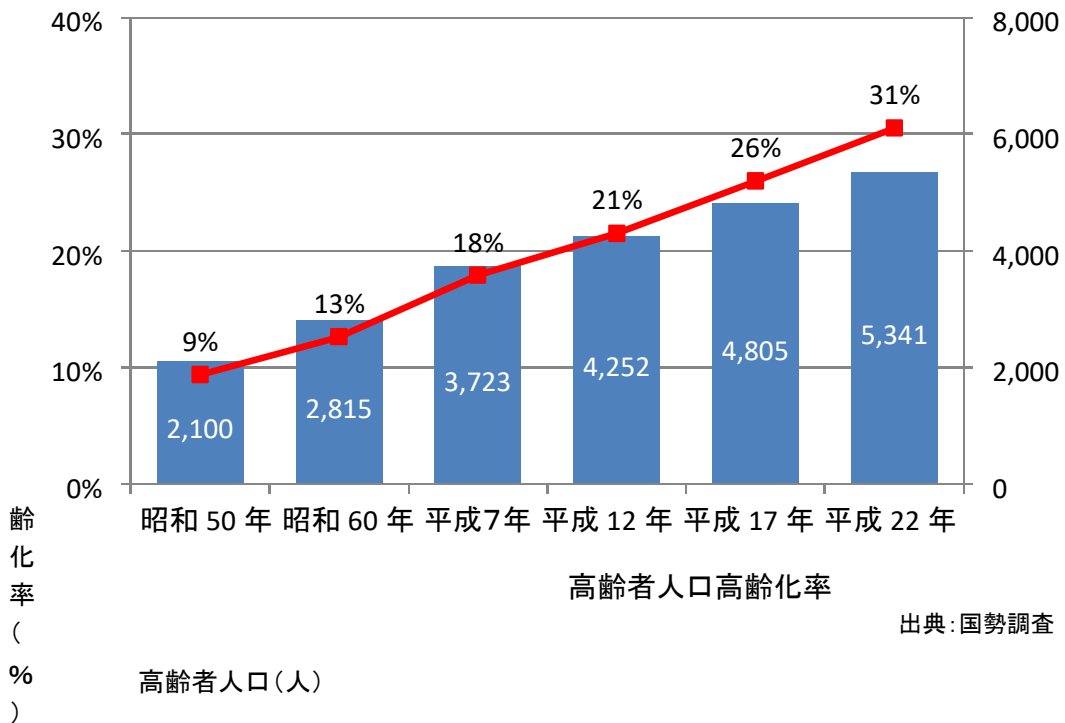
- 平成26年12月末、人口は約17,000人で減少傾向、世帯数は約8,000世帯で増加傾向にある。

図Ⅱ-2 岬町の人口と世帯数の推移



- 高齢者人口（65歳以上）は増加傾向にあり、昭和50年から平成22年で約2.5倍となっている。
 - 昭和55年には高齢化率は9%だったが、平成22年には高齢化率は31%となり、超高齢社会に入っている。
- （参考）平成27年6月末現在の高齢化率：34.9%

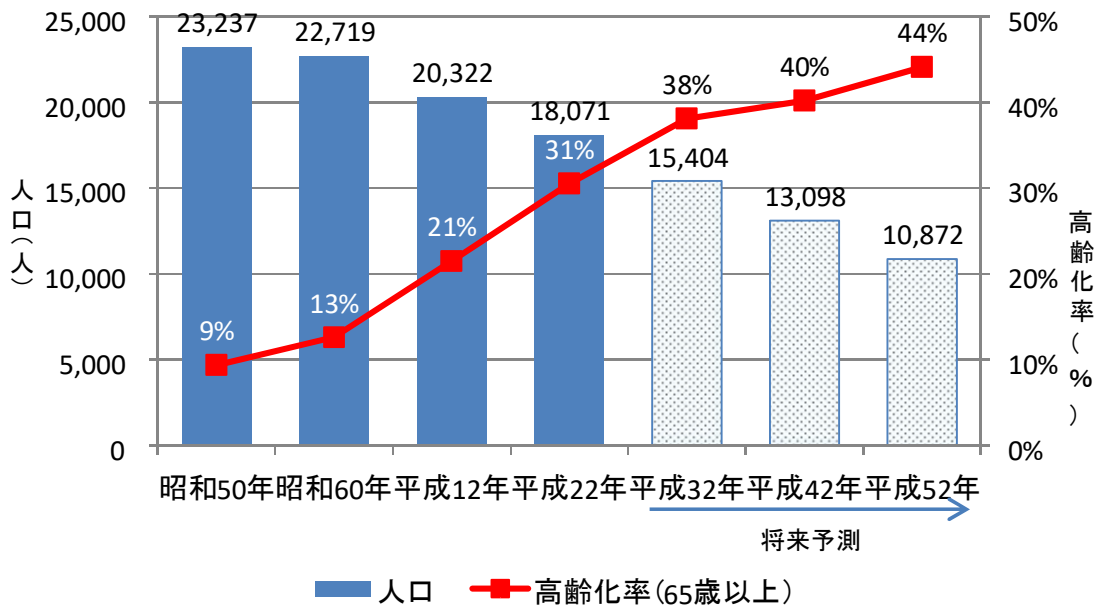
図Ⅱ-3 岬町の高齢者人口(65歳以上)と高齢化率の推移



(2) 将来人口及び高齢化率

- 国立社会保障人口問題研究所が推計した人口及び高齢化率では、今後も人口は減少、高齢化がますます進展していくと予想されている。

-4 岬町の将来人口と高齢化率

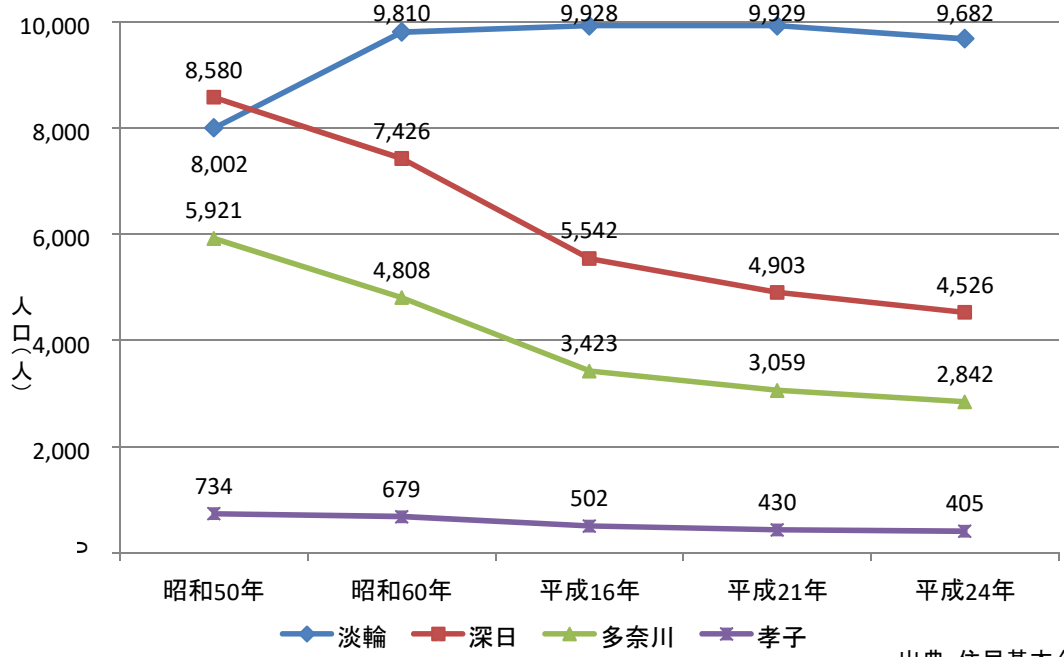


国立社会保障人口問題研究所

(3) 区域別将来人口及び高齢化率

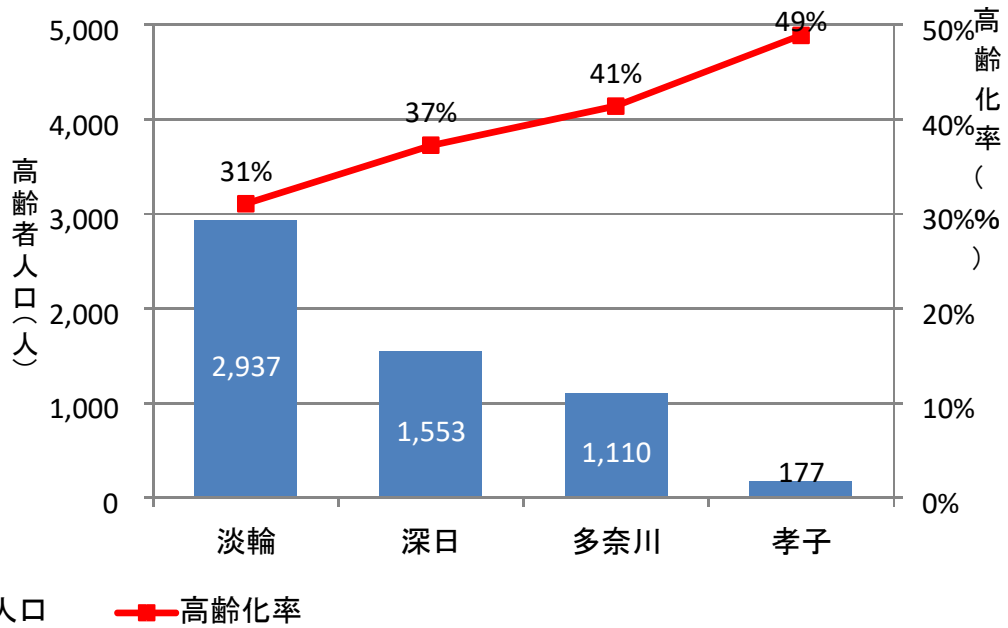
- 区域別の人口は、淡輪地域が最も多く、次いで深日地域となっている。
- 人口推移は、淡輪地域は近年大きな変動はないが、その他の地域は減少傾向にある（昭和50年から平成24年で約5割減少）。

図Ⅱ-5 地域別人口の推移



- 区域別の高齢者人口は、淡輪地域が最も多く、次いで深日地域となっている。
- 高齢化率は、孝子が49%と最も高く、淡輪地域は31%と最も低い。

図Ⅱ-6 地域別の高齢者人口と高齢化率

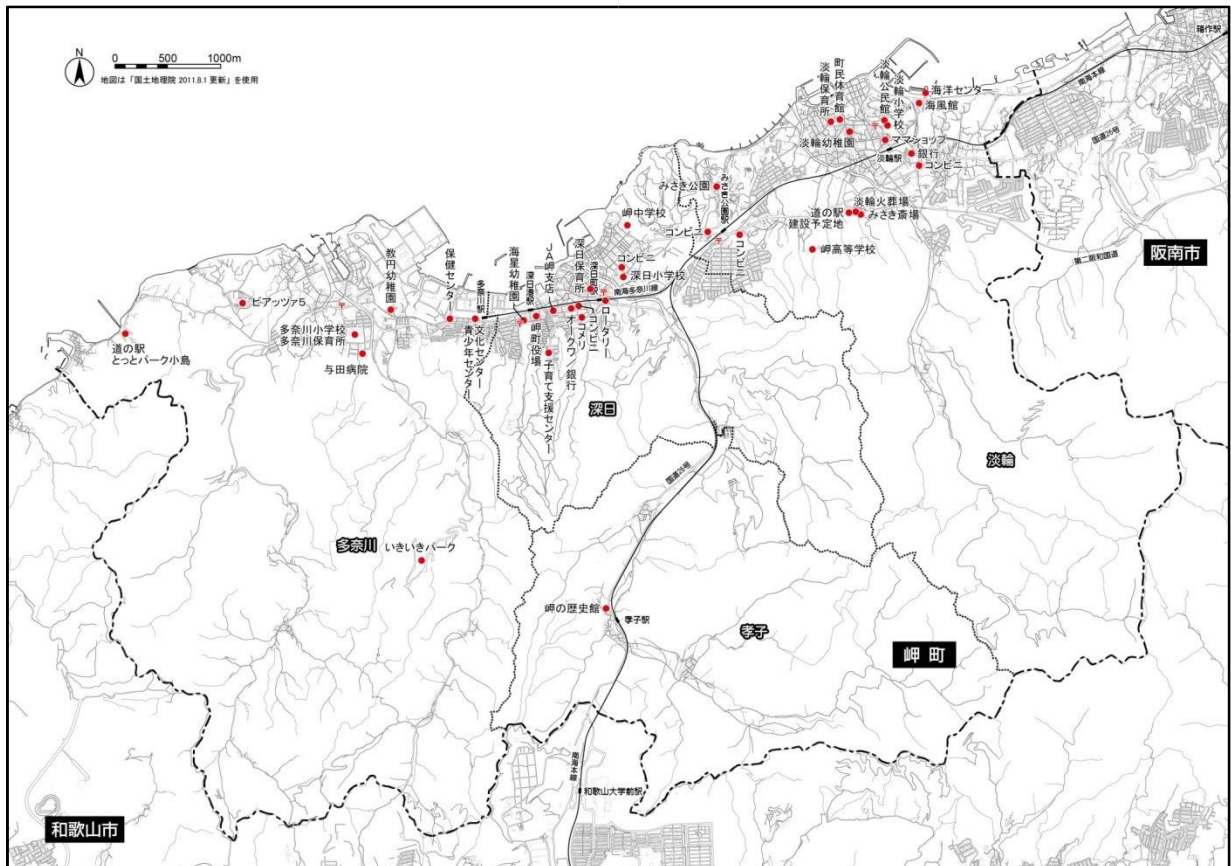


出典：住民基本台帳(平成 27 年)

3. 公共施設及び生活利便施設

- 町内の主な公共施設や生活利便施設（金融機関、スーパーなど）は、南海線沿線や幹線道路沿いに集積している。

図 II-7 町内の主な公共施設・生活利便施設の分布状況

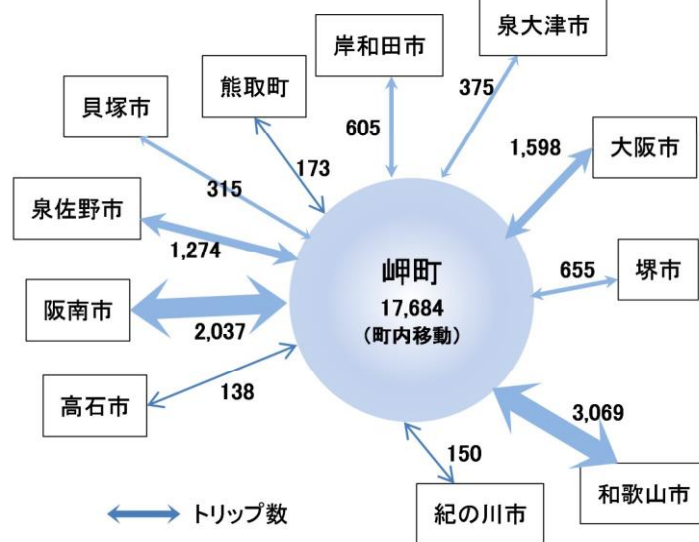


4. 住民の移動

(1) 地域間流動状況

- 岬町内の移動が 17,684 トリップと最も多い。町外の移動では、和歌山市（3,069 トリップ）、阪南市（2,037 トリップ）、大阪市内（1,598 トリップ）が多い。
- * トリップ：交通を考える際に、人がある目的で出発地から目的地までの1回移動することを「1トリップ」という

図 II-8 岬町の地域別流動量(100トリップ以上)

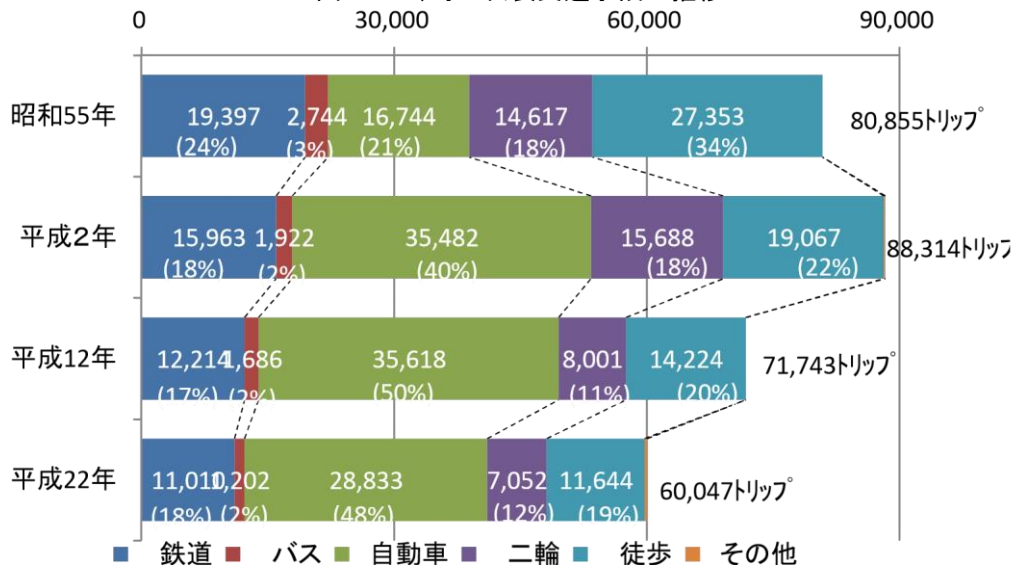


出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成 22 年)

(2) 代表交通手段

- 自動車での移動が約5割を占めている。一方、鉄道による移動は減少傾向にあるなか、泉南地域の自治体の鉄道利用率（平均 12%）に比べ、比較的高い比率を示している。

図 II-9 岬町の代表交通手段の推移



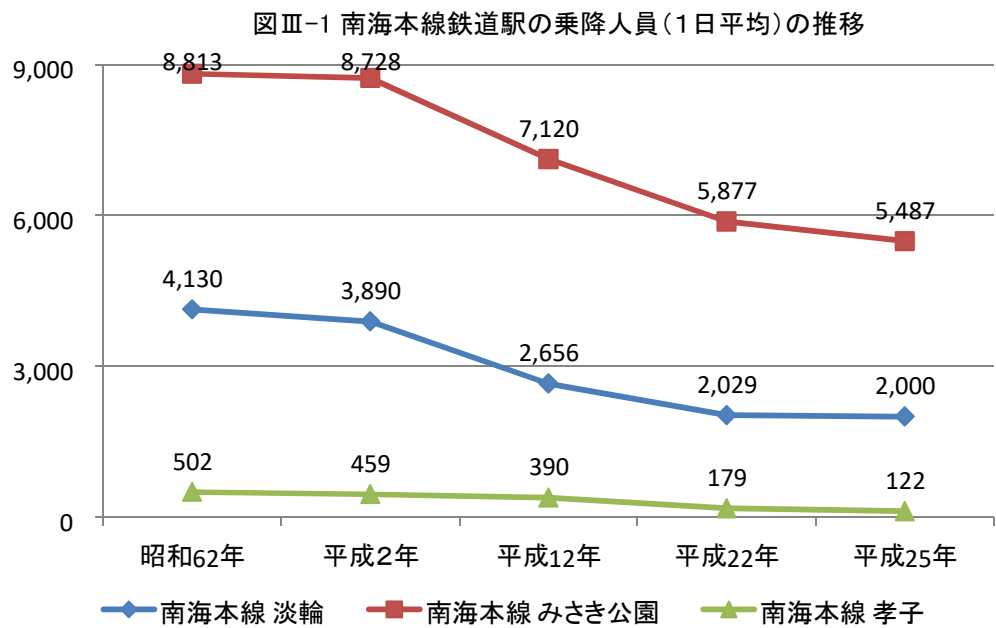
出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査

Ⅲ. 地域公共交通の運行状況

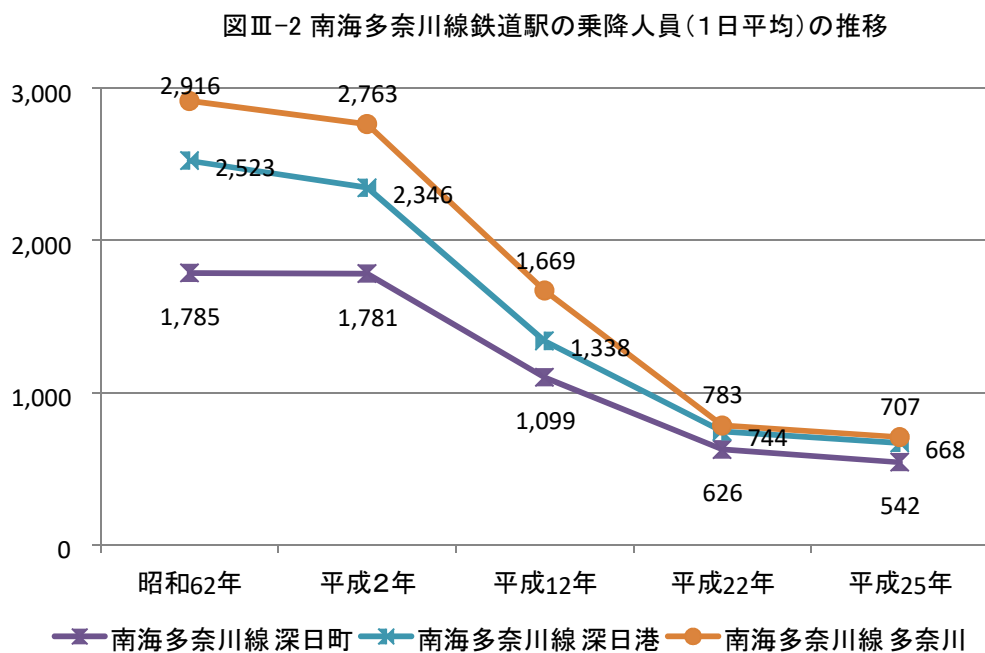
1. 鉄道の状況

(1) 運行状況

- 町の鉄道路線は、南海本線と町の中心部を通る南海多奈川線が整備されており、鉄道駅は6駅となっている。
- 鉄道の利用状況は、減少傾向である。



出典:大阪府統計書

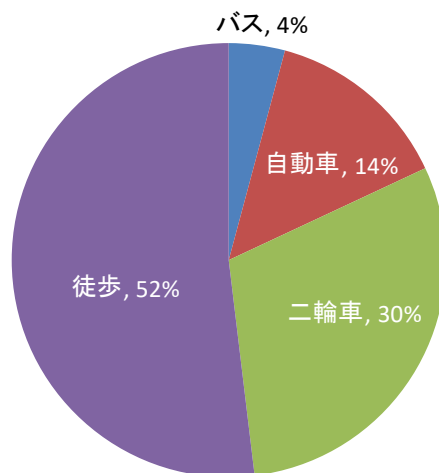


出典:大阪府統計書

(2) 鉄道駅までの移動手段

- 駅への移動手段は、徒歩が約5割と最も多く、次いで二輪車が約3割、バス利用は4%と最も少ない。

図Ⅲ-3 鉄道駅までの移動手段の割合



出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成 22 年)

(3) 鉄道サービスのカバー状況

- 鉄道の各駅を中心に半径500mを徒歩圏と設定し、鉄道サービスのカバー状況を見ると、多奈川駅以西をはじめとして、本町の大部分が交通空白地域となっており、鉄道だけでは居住地を十分にカバーできていない状態にある。

【公共交通空白地域の定義について（案）】

交通空白地域に定まった定義はないが、路線バス等が運行していない地域、既存のバス停から離れている地域、鉄道駅から離れている地域の全てに該当する地域と考えられる。他の地方自治体の状況としては、各地域がそれぞれの地域の実情に合わせて、300m～1000mの歩行容易圏域の外側を空白区域と定義している。

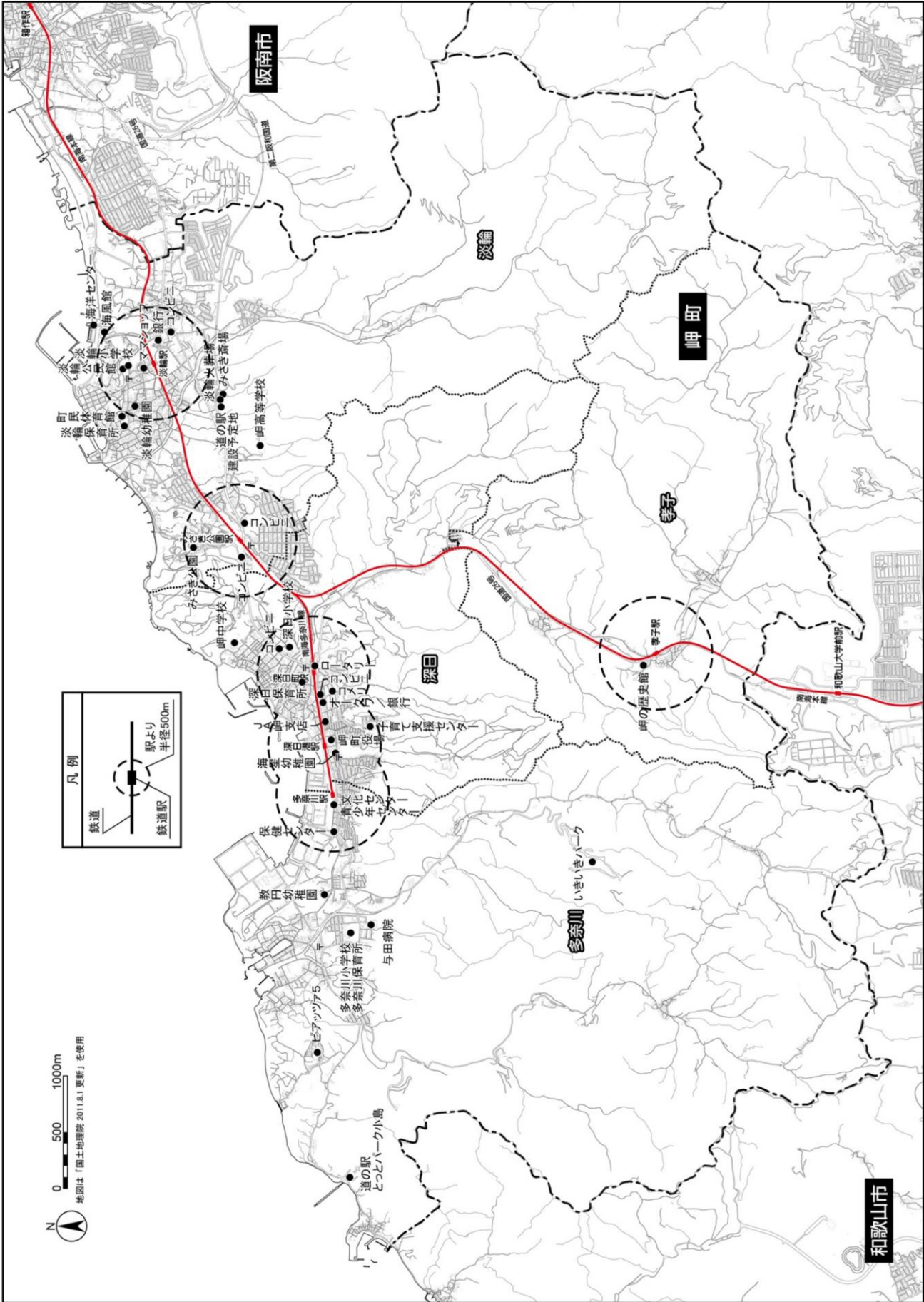
この歩行容易圏域についても明確な基準はないが、高齢者などが容易に歩くことができる距離を約300m（4～5分）、その他の利用者が歩行可能な距離を約500m（7～8分）と仮定する事例が大多数あり、本町の高齢人口比率や高低差が著しい住宅開発状況を踏まえ、本町においては、「交通空白地域」を、以下の条件を全て満たす地域とする。

なお、バス停又は鉄道駅からの半径距離の範囲より内側の地域についても、道幅や坂道の勾配など、それぞれの地域の地形等を考慮して判断する場合がある。

- 既存バスが走行していない地域
- 既存バス停から半径300mの範囲より外側の場所
- 鉄道駅から半径500mの範囲より外側の場所

参考に、本町から鉄道駅から半径500m、及び既存のバス停から半径300mの外側とする交通空白地域の人口は、全体人口の約9%となるが、仮に、既存バスは廃止された場合の交通空白地域の人口は、全体人口の約53%となり、バス路線廃止の影響は大きなものと想定している（P. 18参照）。

図Ⅲ-4 鉄道サービス(鉄道駅徒歩圏内のカバー状況)



2. コミュニティバスの運行状況

(1) 運行状況

- 平成 10 年度に路線バスの廃止申し入れがあり、バス事業者に対し運行継続補助金を交付し路線バス運行を継続した。その後、平成 13 年 4 月から住民の移動手段として新たなバス事業者によるコミュニティバスの運行を開始した。
- コミュニティバス路線は、基本路線と支線（淡輪畑、多奈川西畑・東畑、孝子）がある。
- 支線は、役場を起点として、基本路線に乗り継ぐことができる。

表Ⅲ-1 コミュニティバスの運行概要

【基本路線】

	望海坂→小島住吉		小島住吉→望海坂	
停留所数	30		30	
運行時間(分)	39		43	
	平日(月～土曜日)	休日(日曜日・祝日)	平日(月～土曜日)	休日(日曜日・祝日)
便数	24	14	25	14
初バス	6:00 (望海坂→みさき公園駅)	8:10 (みさき公園駅→小島住吉)	6:10 (みさき公園駅→望海坂)	8:16 (みさき公園駅→望海坂)
終バス	20:47 (海風館→谷川)	19:20 (望海坂→小島住吉)	20:47 (谷川→みさき公園駅)	19:07 (小島住吉→望海坂)

【支線(淡輪畑ルート)】

	飯盛山登山口→岬町役場		岬町役場→飯盛山登山口	
停留所数	23		22	
運行時間(分)	34		34	
	平日(月～土曜日)	休日(日曜日・祝日)	平日(月～土曜日)	休日(日曜日・祝日)
便数	3	2	3	2
初バス	10:05	10:05	11:35	11:35
終バス	14:06	12:55	15:35	13:32

【支線(多奈川西畑・東畑ルート)】

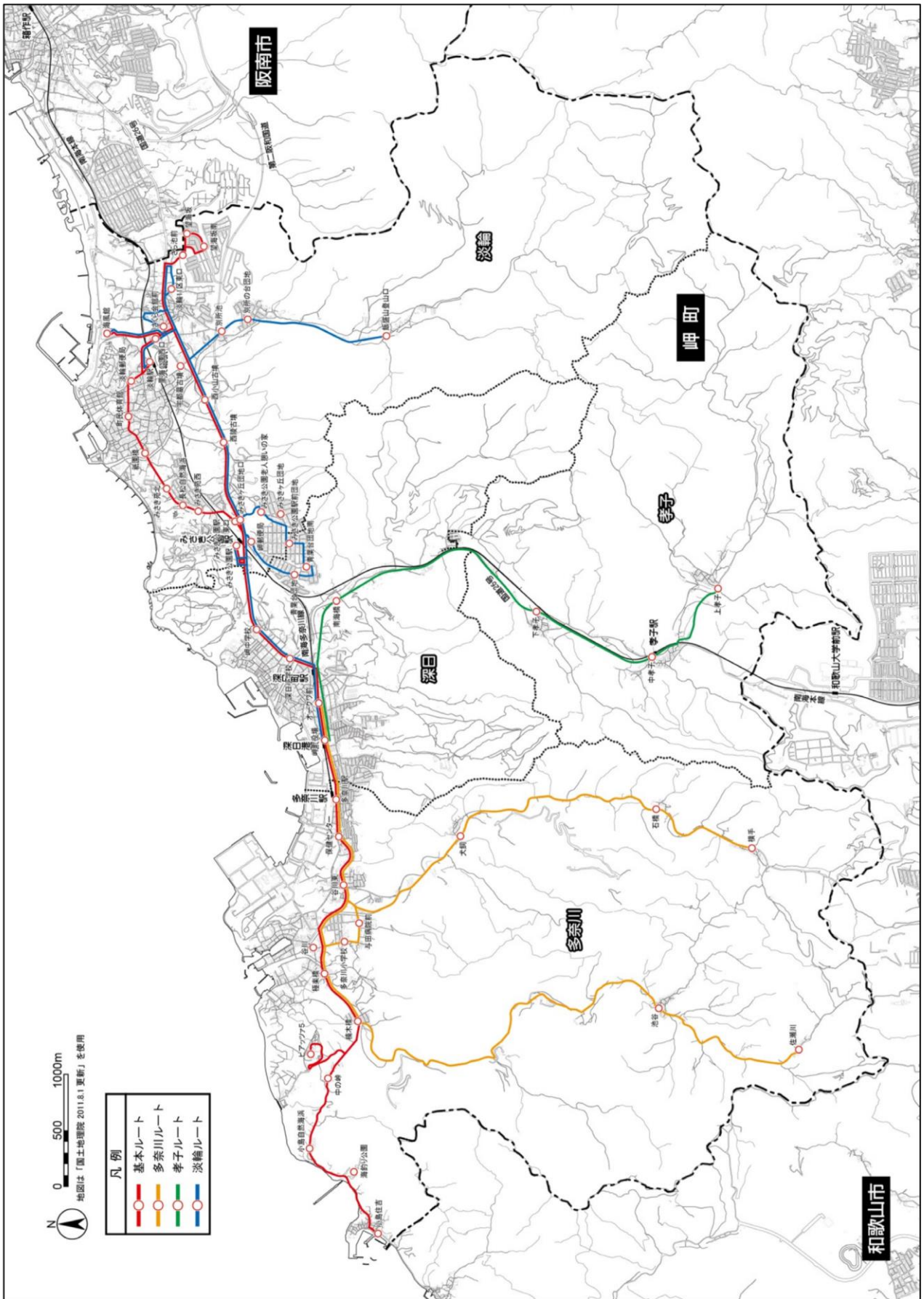
	東畑回り		西畑回り	
停留所数	15		21	
運行時間(分)	23		36	
	平日(月～土曜日)	休日(日曜日・祝日)	平日(月～土曜日)	休日(日曜日・祝日)

便数	4	2	4	2
初バス	10:04	10:04	10:39	10:39
終バス	17:30	12:35	16:25	13:00

【支線(孝子ルート)】

	岬町役場→上孝子		上孝子→岬町役場	
停留所数	6		6	
運行時間 (分)	11		11	
	平日(月～土曜日)	休日(日曜日・祝日)	平日(月～土曜日)	休日(日曜日・祝日)
便数	4	3	4	3
初バス	9:45	9:45	9:55	9:55
終バス	15:49	13:35	16:02	13:48

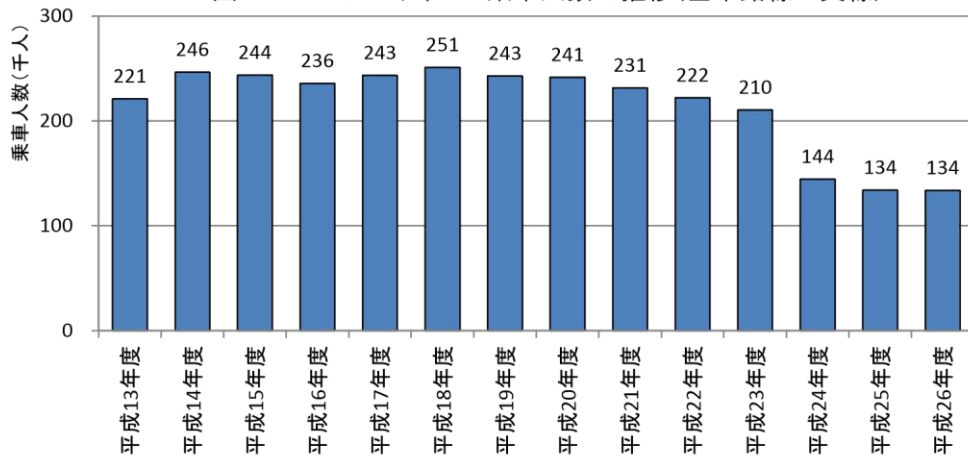
図Ⅲ-5 コミュニティバス路線網



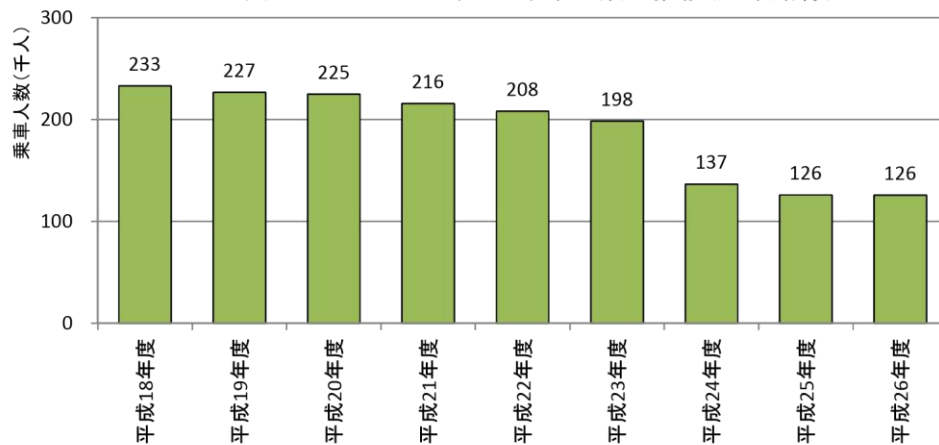
(2) 利用状況

- コミュニティバス（基本路線＋支線）の利用人数は、平成20年度から減少し続けている。特に平成24年度は、現行のバス事業者による運行ダイヤの見直しにより、前年度に比べて約3割減少している。
- 路線別にみても同様の傾向で、基本路線の平成24年度は、前年度に比べて約3割減少、支線は約4割減少している。
- 平成26年度の全乗車人数のうち基本路線が94%（7人/便）、支線が6%（1人/便）であった。

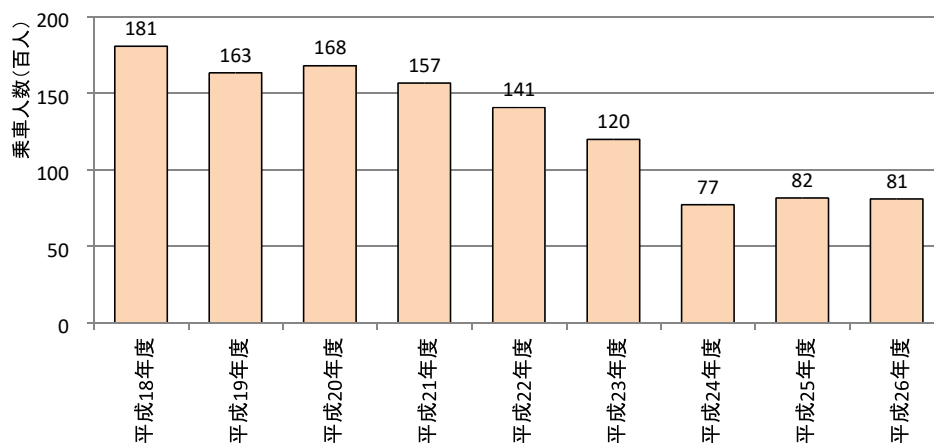
図Ⅲ-6 コミュニティバス乗車人数の推移(基本路線+支線)



図Ⅲ-7 コミュニティバス乗車人数の推移(基本路線)



図Ⅲ-8 コミュニティバス乗車人数の推移(支線)







(2) 基本路線における各バス停の利用状況（平成26年3月、5月調査）

- 全30のバス停のうち上位11のバス停利用者が全体の70%以上を占める。（ピアツア5は5/7閉館）
- みさき公園駅が全体の20%、淡輪駅と多奈川駅を加えた鉄道駅最寄りのバス停が全体の30%を占める。

表Ⅲ-2 基本路線におけるバス停の利用人数

	乗車		下車		合計		内訳(5月7日)			
	5/7	3/11	5/7	3/11	5/7	3/11	中 学 生	高 齢 者	その他	
1										
2	みさき公園駅	82	60	94	89	176	149	1	67	108
3	オークワ前	47	37	45	35	92	72	0	72	20
4	谷川	39	39	35	37	74	76	3	32	39
5	淡輪駅	24	22	25	24	49	46	0	29	20
6	谷川東	21	21	20	19	41	40	2	19	20
7	小島住吉	21	14	18	14	39	28	4	30	5
8	岬中学校	17	11	21	19	38	30	22	11	5
9	多奈川駅	15	15	22	17	37	32	1	20	16
10	みさき公園駅東口	15	8	22	14	37	22	1	36	0
11	望海坂	17	20	12	2	29	22	3	7	19
12	岬町役場	8	17	17	17	25	34	2	11	12
13	小計	306	264	331	287	637	551	39	334	264
14	ピアッツァ5	0	25	0	29	0	54	0	0	0
15	極楽橋	13	9	10	4	23	13	0	10	13
16	淡輪郵便局	10	4	11	1	21	5	5	13	3
17	祇園橋	9	8	10	9	19	17	1	12	6
18	さら池前	14	11	4	2	18	13	3	3	12
19	深日小学校	6	5	11	5	17	10	0	10	7
20	望海坂南	14	8	3	0	17	8	1	2	14
21	楠木橋	9	6	7	5	16	11	0	10	6
22	保健センター	7	1	9	1	16	2	0	10	6
23	みさき苑北	6	6	7	9	13	15	0	7	6
24	町民体育館	8	10	4	5	12	15	2	7	3
25	長松海浜公園	6	5	2	4	8	9	1	6	1
26	里海公園西口	4	5	4	6	8	11	2	3	3
27	とっとパーク	2	0	2	0	4	0	0	3	1
28	みさき苑西	2	3	2	3	4	6	0	4	0
29	宇土墓古墳	2	2	0	2	2	4	0	1	1
30	小島自然海浜	0	0	1	0	1	0	0	0	1
	中の岬	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	海風館	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	計	418	372	418	372	836	744	54	435	347

【バス停の類型化】

-  乗降のバランスが取れたバス停(往復利用): 8バス停
 オークワ前、谷川、淡輪駅、谷川東、小島住吉、多奈川駅、岬町役場、ピアッツァ5降
-  車が多いバス停(目的地型往路利用): 3バス停
 岬中学、みさき公園駅、みさき公園駅東口
-  乗車が多いバス停(発地型往路利用): 3バス停
 さら池前、望海坂南、望海坂
-  利用者が極端に少ないバス停: 16バス停
 小島自然海浜ほか

(3) 運行本数

- 基本路線は、平日では午前6時から21時まで、望海坂～小島住吉区間24本を、小島住吉～望海坂区間25本を運行しており、他の自治体が運行しているコミュニティバスに比べ、時間枠が広く便数も多く運行されている。
- 多奈川・淡輪の山間部を運行する支線では、走行距離が長いが、住民の日常生活に必要な移動手段として運行されている。

【望海坂→小島住吉方面】	平日	休日
望海坂→小島住吉	9 本	8 本
望海坂→みさき公園駅	4 本	
多奈川駅→小島住吉	3 本	
海風館→小島住吉	2 本	2 本
淡輪駅→小島住吉	2 本	2 本
望海坂→岬中学校	1 本	
みさき公園駅→小島住吉	1 本	2 本
望海坂→谷川	1 本	
宇度墓古墳→谷川	1 本	
合計	24 本	14 本

表Ⅲ-3 路線別運行本数

《基本路線》

《多奈川西畑・東畑ルート》

○西畑回り	平日	休日
オークワ前→佐瀬川→オークワ前	3 本	2 本
極楽橋→佐瀬川→オークワ前	1 本	

○東畑回り	平日	休日
オークワ前→横手→オークワ前	3 本	2 本
オークワ前→横手→岬町役場	1 本	
合計	4 本	2 本

合計	4 本	2 本
----	--------	--------

【東畑⇔オークワ前⇔西畑】

《孝子ルート》

【小島住吉→望海坂方面】	平日	休日
小島住吉→望海坂	9 本	8 本
みさき公園駅→望海坂	5 本	1 本
谷川→多奈川駅	2 本	
小島住吉→みさき公園駅	2 本	1 本
小島住吉→海風館	2 本	2 本
小島住吉→淡輪駅	2 本	2 本
小島住吉→多奈川駅	1 本	
小島住吉→宇度墓古墳	1 本	
谷川→みさき公園駅	1 本	
合計	25 本	14 本

《淡輪畑ルート》	平日	休日
飯盛山登山口→岬町役場	3 本	2 本
岬町役場→飯盛山登山口	3 本	2 本
合計	6 本	4 本
○岬町役場→上孝子	平日	休日
南海橋→上孝子	1 本	1 本
岬町役場→上孝子	3 本	2 本
合計	4 本	3 本
○上孝子→岬町役場	平日	休日
上孝子→岬町役場	4 本	3 本

(4) バス停の不便地域

基本路線に設置されたバス停留所では、大きな

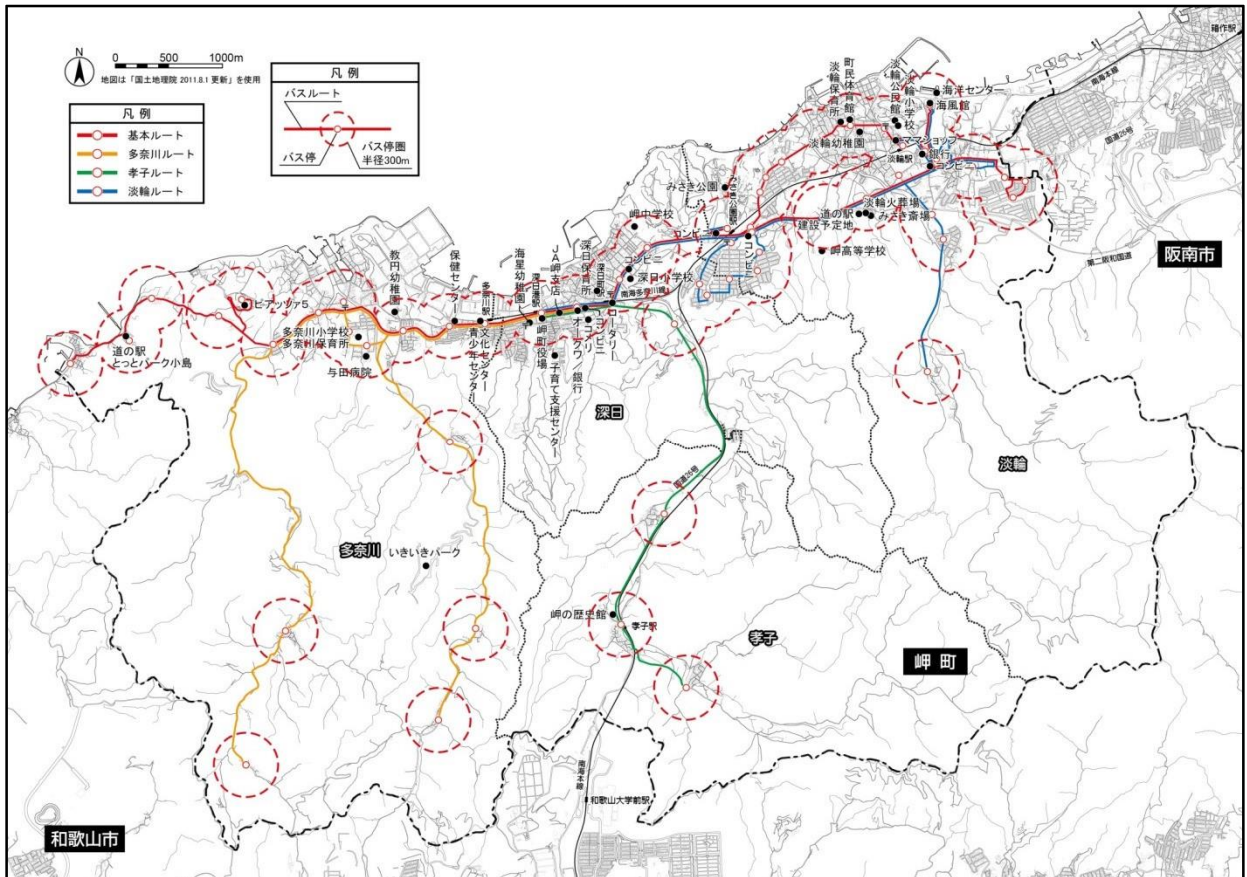
標高差はないが、望海坂地域においては標高差があり、高齢者の移動にあたっては支障が生じる状況にある。

- 支線淡輪畑ルートのうち、みさき公園駅前団地付近に設置されたバス停留所は、最寄のみさき公園駅と比べ、かなり高い位置に設置されており、高齢者の移動にあたっては支障が生じる状況にある。

(5) バスサービスのカバー状況

- 各バス停を中心に半径300mを徒歩圏と設定し、バスサービスを見ると、基本路線は居住地を概ねカバーしている。支線も居住地を概ねカバーするが、各バス停間の距離が散在する。
- なお、コミュニティバス導入時においては、バス停間を概ね200m～300mと設定した経緯がある。

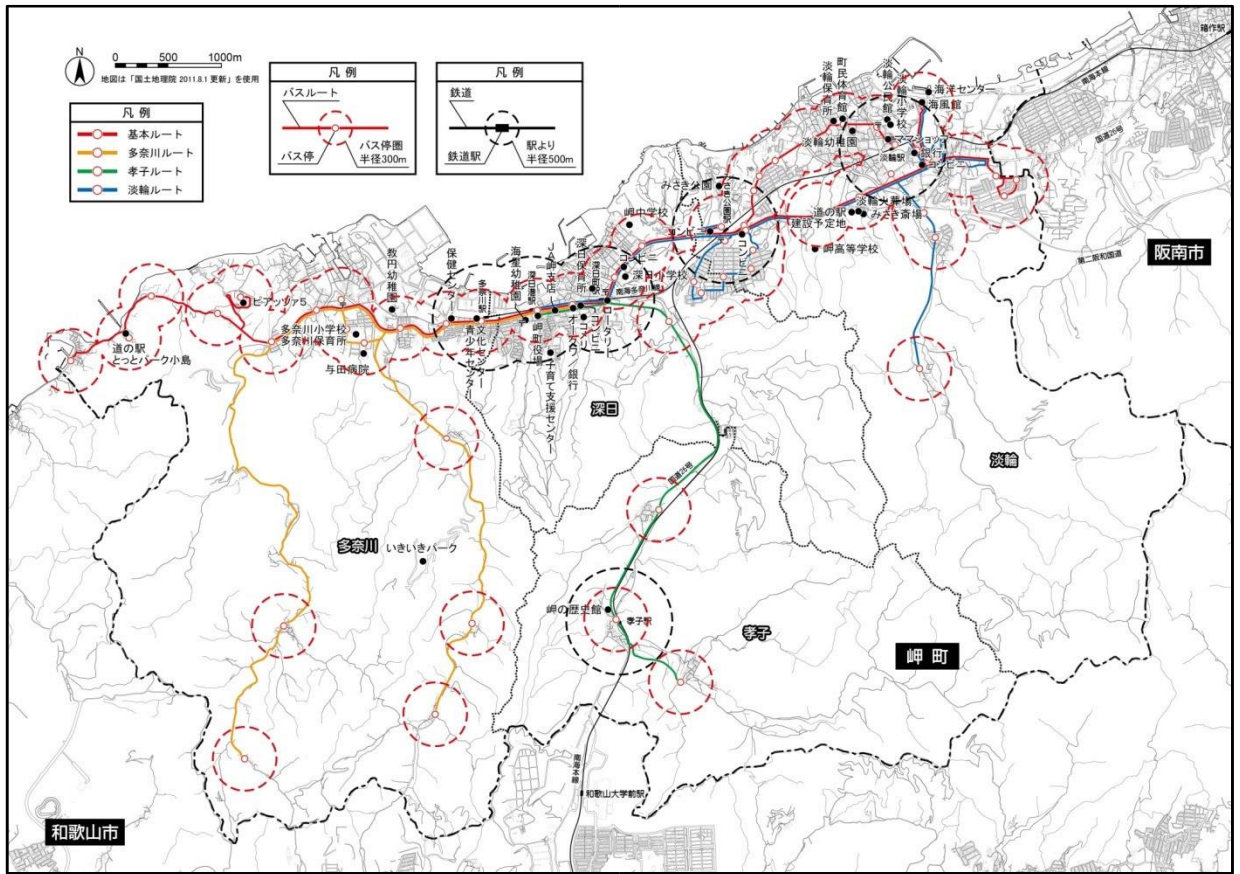
図Ⅲ-9 コミュニティバスサービス(バス停徒歩圏域)のカバー状況



(6) 公共交通サービスのカバー状況

- 鉄道駅から半径500m、及び既存のバス停から半径300mの外側とする交通空白地域の人口は、全体人口の約9%となるが、仮に、既存バスは廃止された場合の交通空白地域の人口は、全体人口の約53%となり、バス路線廃止の影響は大きなものと想定している（人口は平成22年国勢調査）。

図Ⅲ-10 公共交通サービス(鉄道駅・バス停徒歩圏域)のカバー状況



(7) コミュニティバスの事業収支

●事業の収支状況は、基本路線並びに支線とも赤字となっている。特に支線の赤字は大きく、収支率は3%となっている。

表Ⅲ-4 事業収支

【平成26年度 事業収支】	料金収入 (千円)	運行補助金 (千円)	運行経費 (千円)	収支 (千円)	利用者数 (人)	利用者1人あたり金額			収支率(%)
						コスト(円)	現行料金(円)	補助金(円)	
	①	②	③	①+②-③ ④	⑤	③÷⑤ ⑥	⑦	②÷⑤ ⑧	①÷③ ⑨
基本路線	13,913	28,147	52,673	△ 10,613	125,604	419	100	224	% 26
支線	809	13,353	24,268	△ 10,106	8,094	2,998	100	1,650	% 3
合計	14,722	41,500	76,941	△ 20,719	133,698	575	100	310	% 19

※基本路線と支線の運行距離から按分して算出

【運行体制】

運行車両 (予備車含む)	運転手等	
	運転手	運行管理
基本路線	小型車両 2台	9名
	中型車両 2台	1名
		2名
支線	ワゴン車 3台	1名
		1名
合計	7台	14名

IV. 住民ニーズの概要

1. アンケート調査の概要

- 岬町における今後の公共交通のあり方を検討するため、現行のコミュニティバスに関することや、公共交通の方向性などについて、住民の方々からご意見をいただくことを目的に、8月7日から8月25日まで実施した。
- 町内全域から 2,000 世帯を無作為に抽出し、郵送にて調査票を配布・回収した（1世帯に3票同封）

表IV-1 アンケート調査票の配布と回収状況

配布数		回収数		回収率	
世帯数	世帯人員	世帯数	世帯人員	世帯ベース	人員ベース
2,000	4,409	760	1,503	38.0%	34.1%

表IV-2 アンケートのサンプル特性

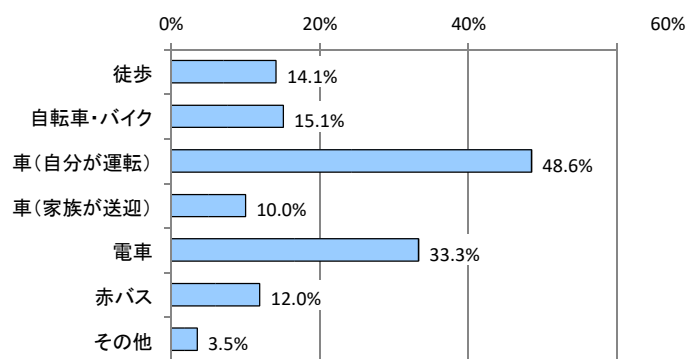
性別	男性約 44%、女性 56%。概ね町の人口比率に準じている。
年齢	60～70 歳代が全体の約 48%を占め、高齢者層のサンプルが比較的多い。
居住区	淡輪が約 44%と最も多く、次いで深日、多奈川、望海坂、孝子となっている。
職業	無職が約 34%と最も多く、次いで専業主婦、会社員となっている。
世帯構成	2名が最も多く、次いで1名、3名以上と続き、平均世帯人員は 1.98 人となっている。
自動車利用状況	全体の約 69%が自動車運転免許を保有しており、運転免許を持たない方の割合は約 27%、運転免許証を返納した方は約4%である。 また自動車は約 83%の方が保有している。

2. 調査結果の概要

- (1) あなたの普段の外出について、目的別にそれぞれお答えください。利用交通手段は主なもの2つ回答してください。

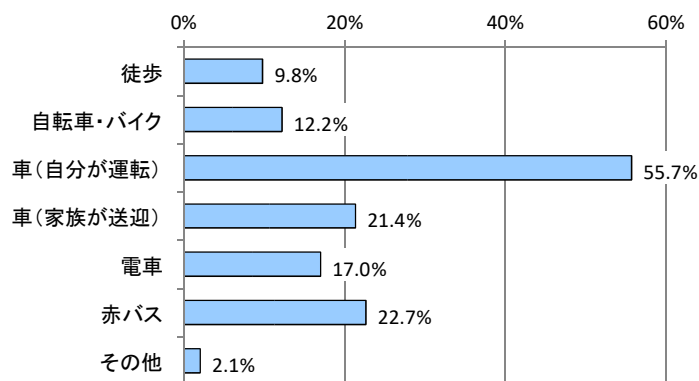
- いずれの外出目的においても「車（自分が運転）」の利用が最も多い。次に多いのは、「会社・学校」及び「買い物や・遊び」では「電車利用」、「病院・役場等」では「赤バス利用」となっている。
- 地域別においては、多奈川、孝子、望海坂地域では、赤バスの利用割合が大きくなっている。

【会社・学校へ行くときは？】



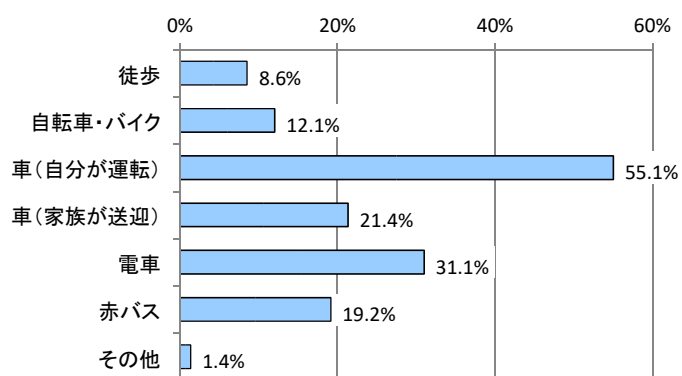
回答者数: 828 人(無回答除く)

【病院・役場などへ行くときは？】



回答者数: 1,455 人(無回答除く)

【買物や遊びに行くときは？】



回答者数: 1,410 人(無回答除く)

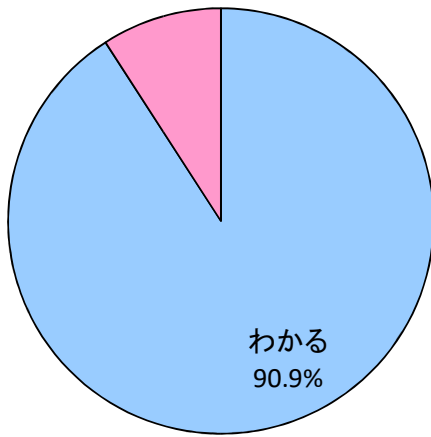
(2) 最寄りのバス停の場所はおわかりですか？

- バス停の位置は、約 90%が「わかる」と回答しており、現行のバス運行サービスに対する認知度は高い。
- 自宅からバス停までの時間も約 200m未満（3分未満）が約 42%、約 400m未満（6分未満）では約 76%を占め、利用しやすい場所に設置されている。

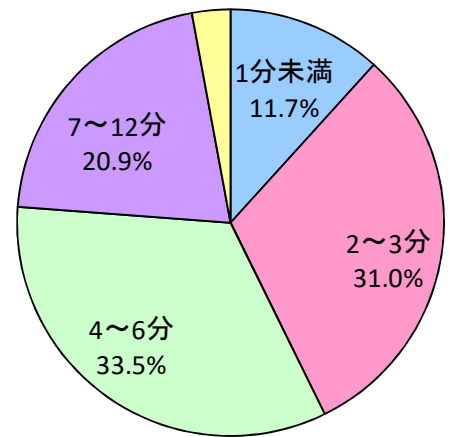
【最寄りのバス停の場所はおわかりですか？】

わからない 13 分以上 9.1% 2.9%

【自宅からバス停まで徒歩で約何分】



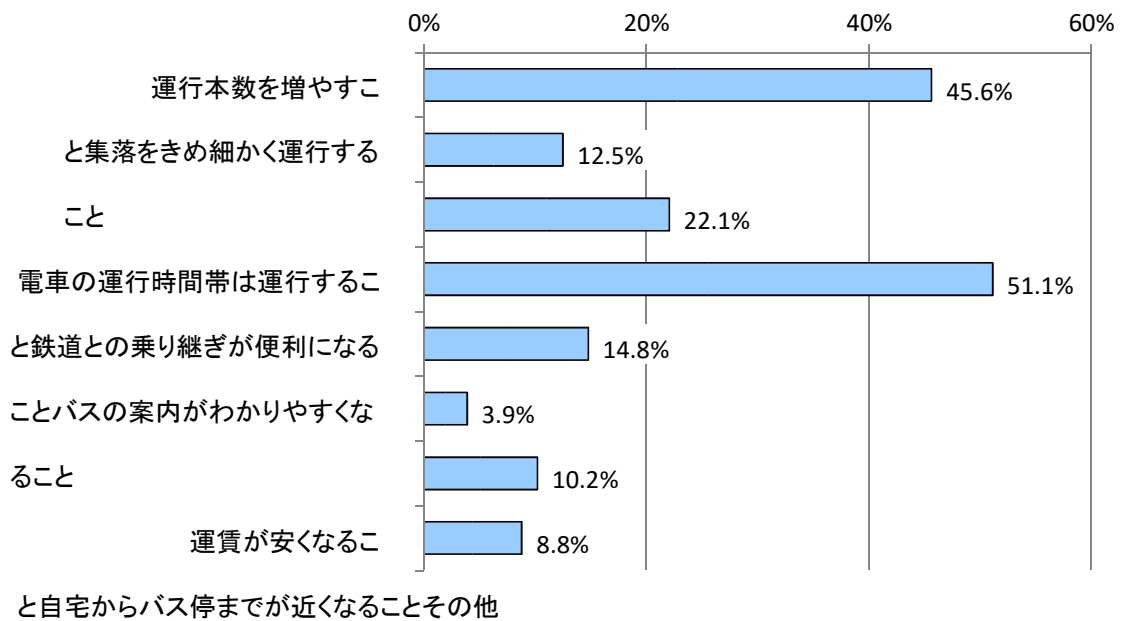
回答者数: 1,337 人(無回答除く)



回答者数: 1,100 人(無回答除く)

(3) バス路線(赤バス)のどのような点が改善されたら、利用しやすくなると思いますか？
(2つに〇)

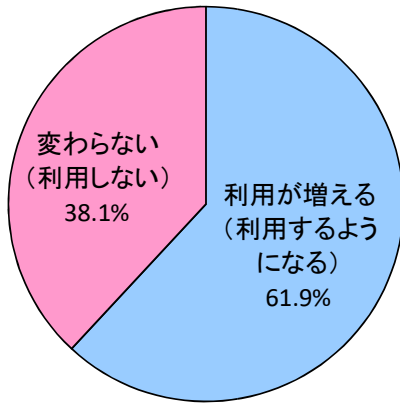
●現行の赤バスに対しては「運行本数を増やすこと」及び「鉄道との乗り継ぎが便利になること」の改善が必要と考えられている。



回答者数: 1,229 人(無回答除く)

(4) 前頁(3)の点が改善された場合 (5) 仮に、現在運行中のバス路線(赤の利用頻度は? バス)が廃止になった場合、どう思われますか?

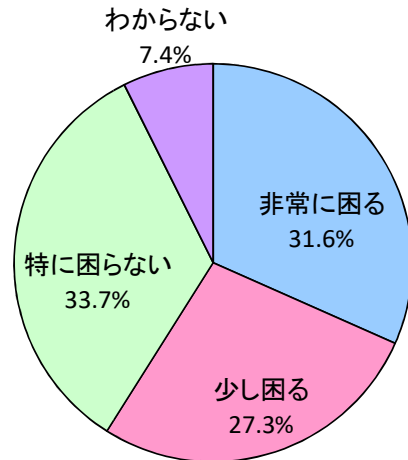
●運行内容の改善により赤バスを利用するようになると考える住民が約 61% を占めている。



回答者数: 1,213 人 (無回答除く)

(6) 新たな輸送手段を取り入れることについて、どう思われますか？

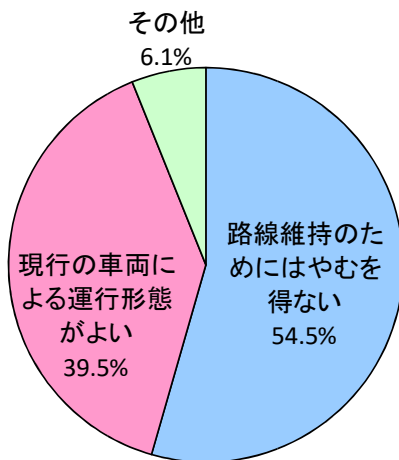
●赤バスが廃止になった場合、約 59% の住民が困ると考えており、バス運行の継続が必要と考えられている。



回答者数: 1,372 人 (無回答除く)

(7) 事前に予約した便を運行することについて、どう思われますか？

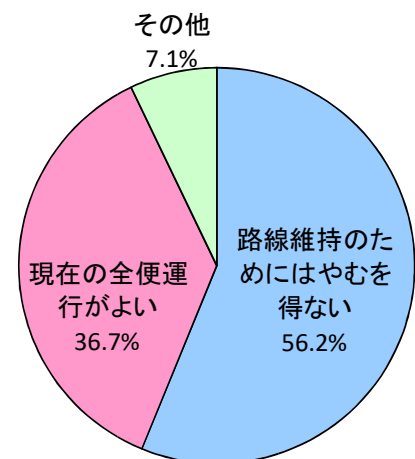
●利用者が少ない路線については、約 54% の住民は、路線維持のために、新たな輸送手段 (タクシー車両など) を用いた運行もやむを得ないと考えられている。



回答者数: 1,247 人 (無回答除く)

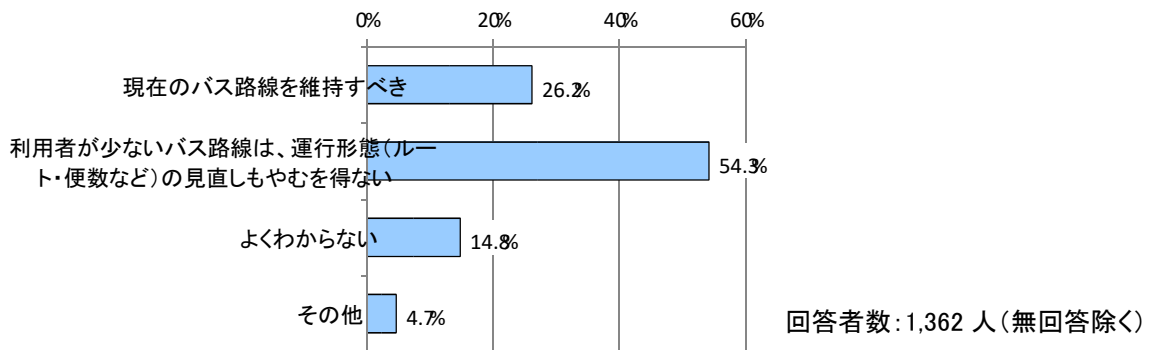
(8) 現行の赤バスのようなバス路線の維持について、どのようなお考えをお持ちですか？

●利用者が少ない路線について、約 56% の住民は、路線維持のため、予約運行 (デマンド型) の導入をやむを得ないと考えられている。



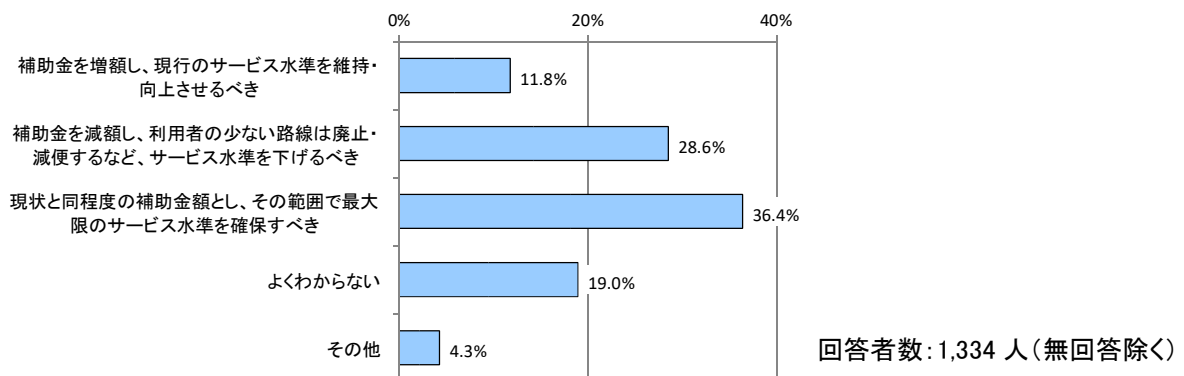
回答者数: 1,205 人 (無回答除く)

●今後のバス運行の維持においては、約54%の住民が「利用者の少ないバス路線は、運行形態（ルート・便数など）の見直しもやむを得ない」と考えられている。



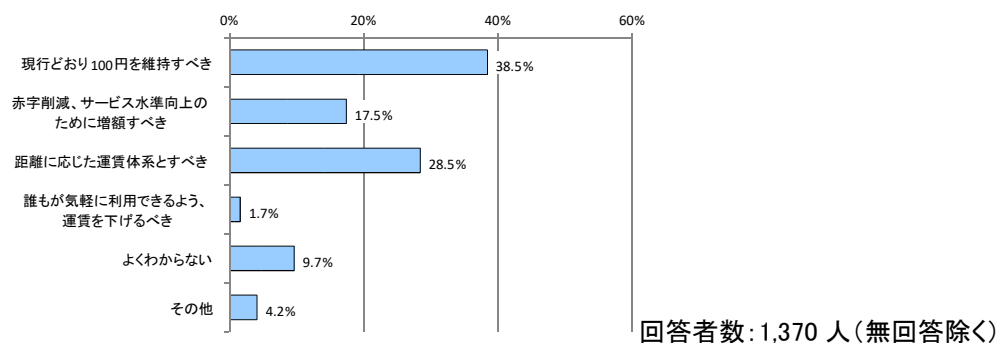
(9) 町が支出する補助金の水準について、どのようなお考えをお持ちですか？

●「現状と同程度の補助金額とし、その範囲で最大限のサービス水準を確保すべき」が約36%と最も多く、次に「補助金を減額し、サービス水準を下げるべき」となっている。
●地域別でも深日地域を除き、現行の補助金の範囲内でサービス水準を確保すべきと考えられている。



(10) 運賃のあり方について、どのようなお考えをお持ちですか？

●今後のバス路線の運賃については「現行どおり100円を維持すべき」が約38%と最も多く、次に「距離に応じた運賃体系とすべき」となっている。
●すべての地域においても、「運賃は100円を維持すべき」が最も多くなっている。



V. 地域公共交通を取り巻く課題

岬町の地域の実態及び公共交通の現況、住民アンケート調査に基づく住民ニーズ、総合計画における方針等を踏まえ、地域公共交通の課題を5つの視点で次のように整理します。

課題5 地域公共交通に対する意識の醸成

- (1) 環境及び交通事故への配慮から、過度な車利用から脱却して、住民が適切な交通手段としてバス交通を選択する意識の醸成が必要である。
- (2) バス利用者が減少しているなか、バス交通に対する住民の当事者意識を高める、地域住民が自発的にバス路線を支える環境づくりが必要である。

町民がいきいきと暮らせ、まちの賑わいを向上するために、住民の移動手段である地域公共交通を充実する。また、地域社会が公共交通を維持・活性化していくことが必要です。

VI. 新たな地域公共交通の基本方針

岬町の地域特性及び地域公共交通を取り巻く課題等から、新たな地域公共交通の基本方針を次のとおりとする。

1. 将来目標

人口減少・少子高齢化が進行しているなか、地域公共交通の利用低迷と町の財政負担増加といった悪循環を断ち切るとともに、家族等による送迎の負担低減を図るためにも、総合的な施策展開による公共交通の機能強化が必要となっています。

町がバス事業者に運行費助成する赤バス運行から、町が運行主体となって誰もが利用可能な新たなコミュニティバスとして機能強化を図り、公共施設が多く立地する地域へのアクセス性の向上、町内外における地域間移動の利便性の向上を図ることによって、住民が元気に暮らし続けることができる環境づくりを推進します。

誰もが安全に外出できる交通手段の確保は、高齢になっても安心して暮らせ、精神的・肉体的に健康の増進に繋がります。また、住民・事業者（商店・企業など）・行政が連携して地域公共交通を育て、住民が地域公共交通を利用して街に出かけることによる地域活性化を促進します。よって、こうした状況を踏まえ、本町の地域公共交通の将来目標を次のとおりとします。

「創ろう！守ろう！みんなの公共交通」

また、地域公共交通の運行目的を「住民の生活を支える移動手段の確保」とし、具体的には次のとおりとします。

- 朝夕の通勤・通学、日中の通院・買物などのための移動手段を確保するための運行
- 町内各地域間の移動手段を確保するための運行
- 町外へ移動するための鉄道駅との接続を図るための運行

2. 目指す公共交通体系

- 本町各地域の連携を強化するためには、地域ごとにどのような公共交通で結ぶのかを明らかにした交通体系とする。
- 地域の特性や住民ニーズを踏まえ身近なバス交通を重視し、バス路線によって地域間を結ぶことで、地域の交流や活気あふれたまちづくり、地域づくりを支える交通体系とする。
- 地域住民、事業者及び行政が創意工夫を活かした運営により、また、協働によって実現を目指す交通体系とする。

(1) 地域の設定

現況の鉄道及びバス交通の運行状況、地域ごとの課題や特性を踏まえ、町内を2つの区域に区分し、それぞれの地域の目的を設定する。

○人口集中地域

鉄道及びバス交通などを身近に利用することができ、鉄道駅の乗継拠点、及び通院や買い物などの日常生活に不可欠な生活利便施設が立地する地域とする。また、この地域に住む住民ニーズに応えることを目的とする公共交通とする。

○集落散在地域

人口集中地域に隣接する地域とし、高齢者などのおでかけに必要な人口集中地域への移動手段の確保を優先することを目的とする公共交通とする。

(2) 人口集中地域における公共交通のあり方

魅力的な公共交通乗継拠点をつくる公共交通を実現する

公共交通乗継拠点（鉄道駅、公共施設及び生活利便施設が立地する拠点）は、まちづくりの拠点であると同時に住民の生活活動拠点でもあります。また、町域内外への移動も容易にするため、利用者にとってわかりやすく、使いやすく、また鉄道との乗り継ぎもスムーズにすることで、魅力的なまちづくりの拠点の形成を目指します。

日常生活で頼りになる公共交通を実現する

日々の通勤、通学、通院及び買い物などの暮らしを支える身近な公共交通として、バス交通の利便性を向上させる。そのためにバス利用者が使用しやすい路線、ダイヤ等を検討し、日常生活の利便性を向上させる「基本路線」を育成し、公共交通乗継拠点とのアクセスの円滑化を図り、日々の暮らしに欠かせない公共交通網を目指します。

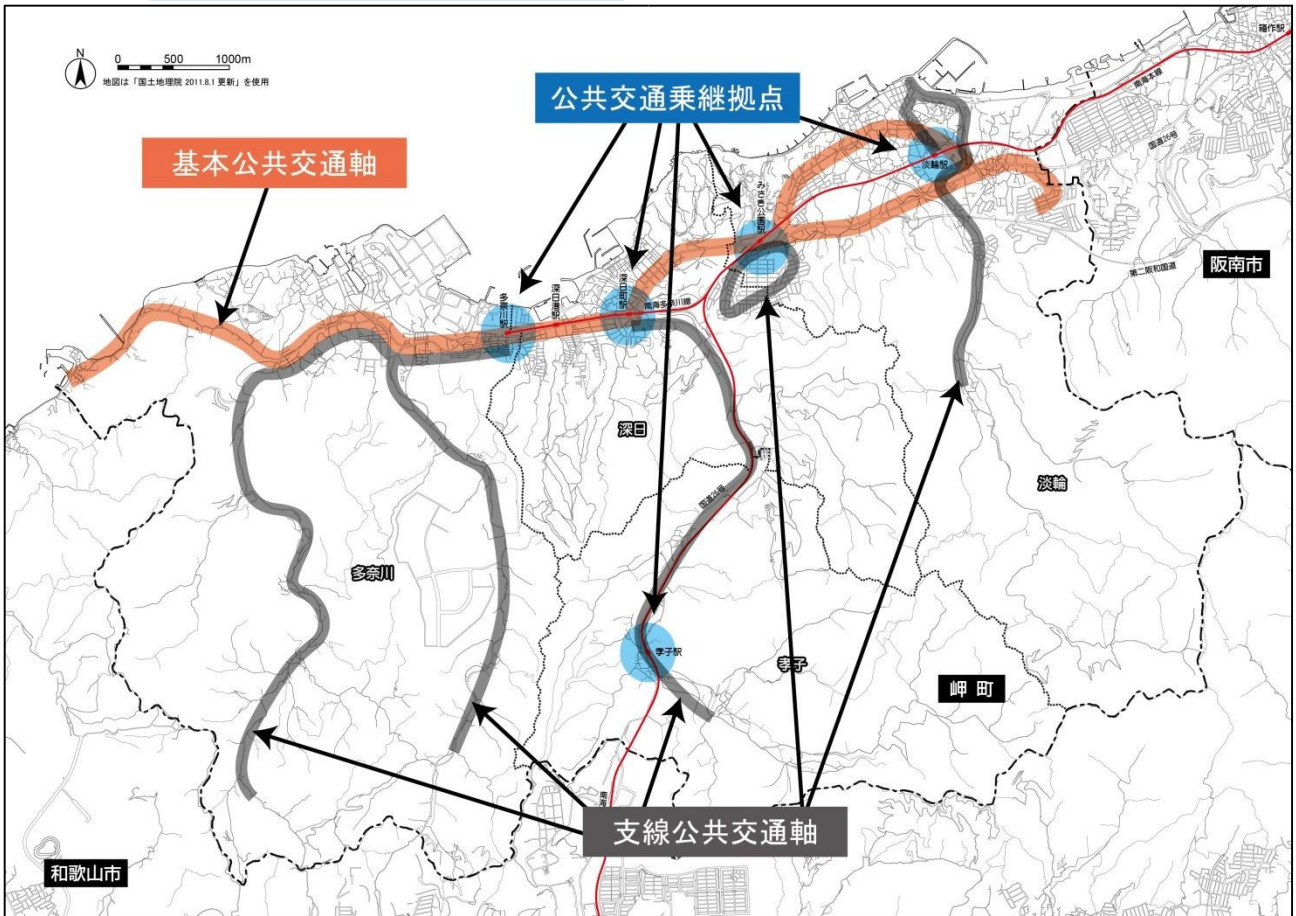
(3) 集落散在地域における公共交通のあり方

安全・安心な暮らしを支える公共交通を実現する

集落の散在によりバス交通への需要に的確に対応できていない地域においては、住民の移動手段は自動車が主体となり、自動車の運転ができない方々の移動手段は限られ、日々の暮らしに必要な活動が制限されています。

このために、交通事業者、住民、事業者及び行政の連携により、地域の特性を生かした公共交通の確保を目指し、通院や買い物などの暮らしに不可欠な交通手段、及び基本路線に乗継する交通手段を確保することにより、安全に安心して暮し続けられる地域づくりを支える公共交通網を目指します。

目指す公共交通体系のイメージ



3. 具体的施策と目標値

(1) 将来目標を実現するための具体的施策

施策1 各地域の実態に配慮しつつ公平で誰もが利用できるバス運行を実施します

- ア. 現行のバス事業者の代わり町が運行する市町村運営有償運行バスは、誰もが様々な目的（通勤・通学、通院・買物など）に利用できるコミュニティバスとして運行します。
- イ. 利用実態を踏まえた効率的な運行サービス水準（運行日数、便数）を設定するとともに、各地域の運行サービス水準を可能な範囲内で平準化します。

施策2 運行を持続できるように効率的なバス運行と継続的な改善を実施します

- ア. 隣接市町へ移動するための主要な交通機関である南海電鉄との連携を維持します。
- イ. 実証運行時に運行基準（路線維持のためのルール、評価基準など）を定め、利用状況や住民意向に基づく運行改善を継続的に実施して路線維持に努めます。

ウ. 受益者負担の原則、並びに将来にわたり持続可能な交通手段とするために、利用者への応分の負担内容を検討します。

施策3 利用者ニーズに応じた利便性の向上と利用促進策を展開します

ア. 南海電鉄及び新たな市町村運営有償運行に係る路線と競合しない範囲で、各地域の交通空白地域内を運行する「乗継支線バス」を運行します。

イ. 住民に「利用してみよう、外出しよう。」とさせていただく「無料運行サービスの提供」を実施します。

施策4 地域自らが地域公共交通を守り育む環境づくりを支援します

ア. これまでの公共交通の利用促進に向けた啓発活動の充実を図ります。

イ. 地域の公共交通を守るために住民が地域の公共交通を自らの力で維持し育てていく「意識の醸成」を支援します。

(2) 目標指標

ア. 1便あたりの利用者数

町が運行するコミュニティバスを利用する1便あたりの人数を目標値とし、利便性の向上を図るとともに、路線の見直しや運行内容の合理化・効率化により、乗合による利用増進を目指します。

なお、目標値を長期間にわたり下回る路線については、廃止を含めた見直しを検討することとします。

【バス利用者平均値(1便あたり)】

現行(平成26年度)		目標値(平成32年度)	
基本路線(望海坂—小島)	8人/便	10人/便	(現在の2割増)
支線(孝子)	1人/便	2人/便	(現在の倍増)
同(西畑)	1人/便	2人/便	同上
同(東畑)	1人/便	2人/便	同上
同(淡輪畑)	1人/便	2人/便	同上

(注) 1便当たりの利用者数は、年間バス利用者数を年間全便数で除して算出平成26年度の基本路線の1便あたり

年間バス利用者数÷年間運行便数=125,604 人÷15,680 便=8.0 人/便平成26年
度の支線の1便あたり

年間バス利用者数÷年間運行便数=8,094 人÷7,190 便=1.1 人/便

イ. 公共交通に対する満足度

定期的に実施を予定する住民意識調査における公共交通の利便性に対する満足・不満の回答割合を目標値とし、この満足度が増すなど利用者に町民に満足してもらえる公共交通環境の実現を目指します。

(3) 地域公共交通に対する事業評価の実施

持続可能な地域公共交通の確立に向けて、その事業性を評価し、事業の継続性や利用者ニーズに応じた改善を行うため、岬町地域公共交通の評価（PDCAサイクルによる評価^(注)）を実施します。

(注) PDCAサイクルによる評価とは

事業計画（PLAN）は普遍のものではなく、実行に移し（DO）、結果・成果を評価し（CHECK）、改善・改良を加え（ACTION）、次の計画（PLAN）へとつなげる事業評価の手法をいう。

VII. コミュニティバス運行の見直し

1. 運行内容見直しの方針

(1) 新たな市町村運営有償運送の導入

【法令の考え方】

道路上で旅客輸送する行為は「道路運送法（以下「法」という。）」により規定されており、有償で旅客を乗せて運行を行うことは、国土交通大臣の許可が必要となる。

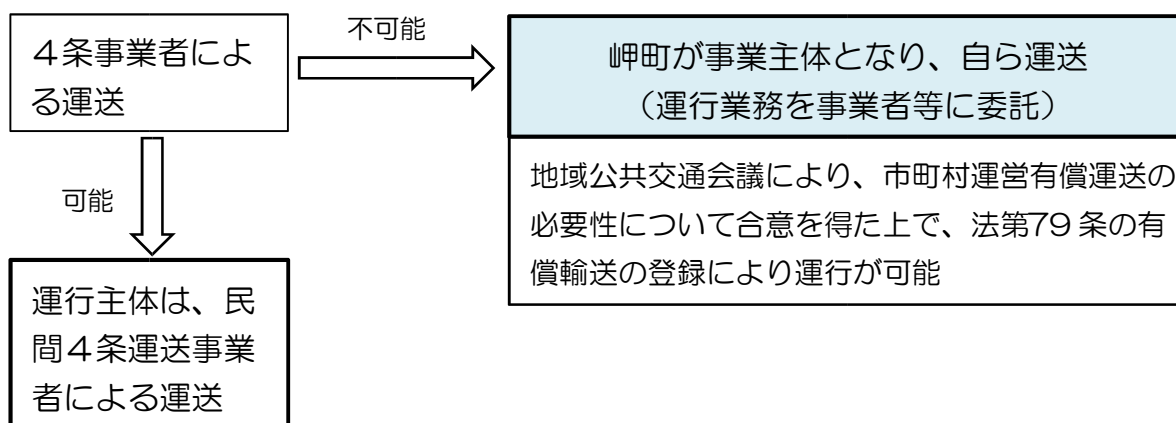
一般に安全性確保の観点から、法第4条で規定される一般乗合旅客自動車運送事業者（「4条事業者」という。）による運行が望ましいが、これに対応できない場合は法第78条に基づく自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送）により運行をおこなうことができます。

【市町村運営有償運送の必要性】

現行のコミュニティバス運行事業者（4条事業者）の撤退により、本町の大半が「交通空白区域」となることから、新たな4条事業者によるバス運行の継続を検討したが、運行を希望する事業者がない状況にあります。しかし、地域住民の重要な移動手段として定着しているバス交通は、今後も必要と考えるため、本町が運行主体となり、市町村運営有償運送を行うこととします。

ただし、安全運行の確保の観点から、バス運行管理及び車両整備管理を4条事業者などの専門事業者へ委託します。

【運行主体の設定の考え方】



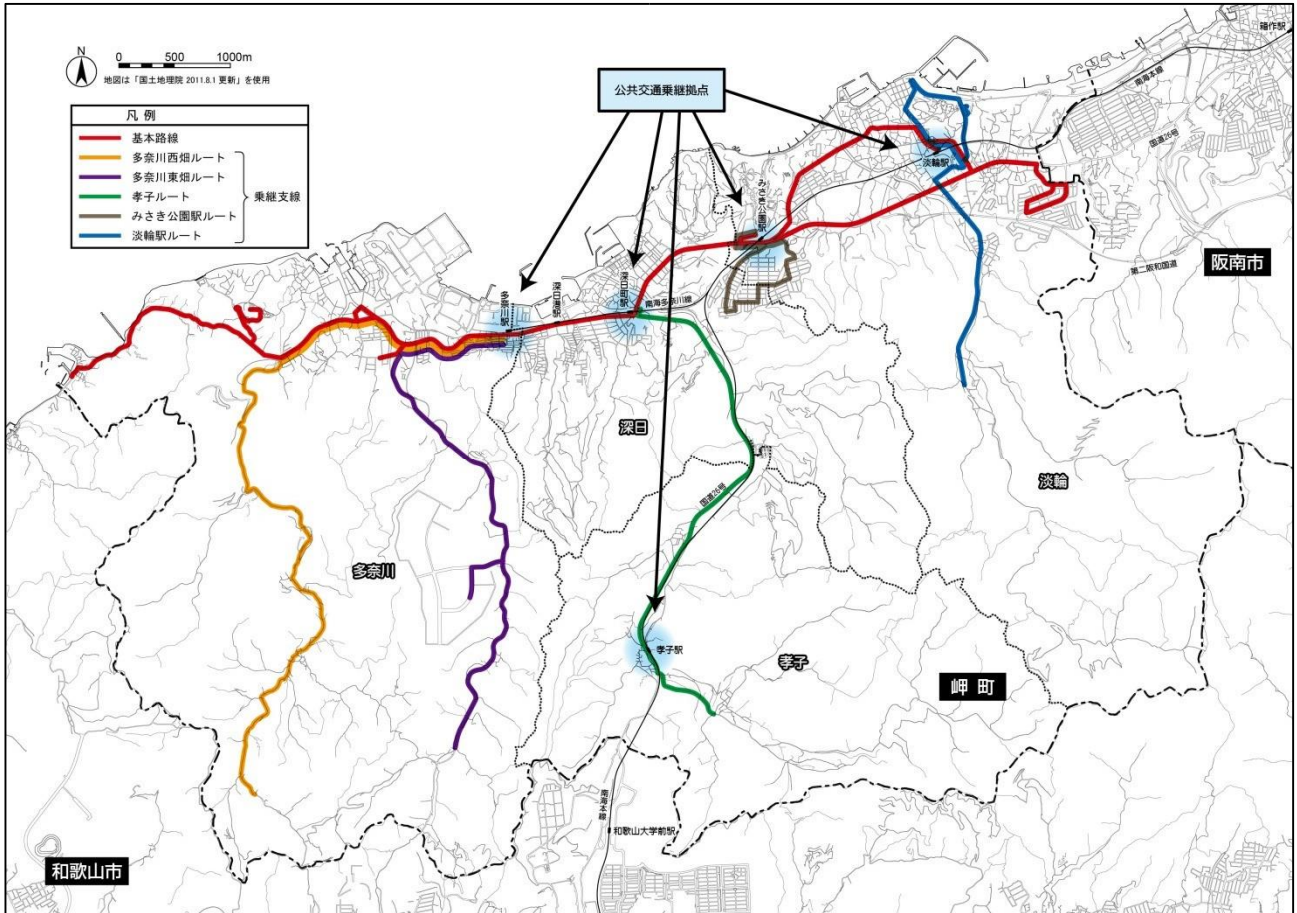
(2) 運送しようとする旅客の範囲

市町村運営有償運送にて運送する旅客の範囲は、岬町に在住する住民及びその親族、岬町に日常の用務を有する者又はその他町長が認めた岬町への来訪者等とします。

(3) 新たな運行路線の設定

人口集中地域における住民が通勤、通学、通院、買い物などの目的で町内外への移動、来訪者等の移動の円滑化を図るため、基本公共交通軸（以下「基本路線」という。）及び集落散在地域の住民が日常生活に必要な移動手段として、また基本路線に乗り継ぐための支線公共交通軸（以下「乗継支線」という。）の運行路線を設定します。

【新たな運行路線の設定】



2. 基本路線の運行計画

「新たな地域公共交通の基本方針」に基づき、基本路線の運行計画を以下のように設定します。

(1) バス停留所

バス停留所は、現行のバス停留所位置を基本とする。ただし、地域の実態及び住民のニーズを踏まえ、バス停留所位置及び名称について当該自治区等と協議し、新たに次のバス停留所を設置し、既設のバス停留所の名称等を変更する。

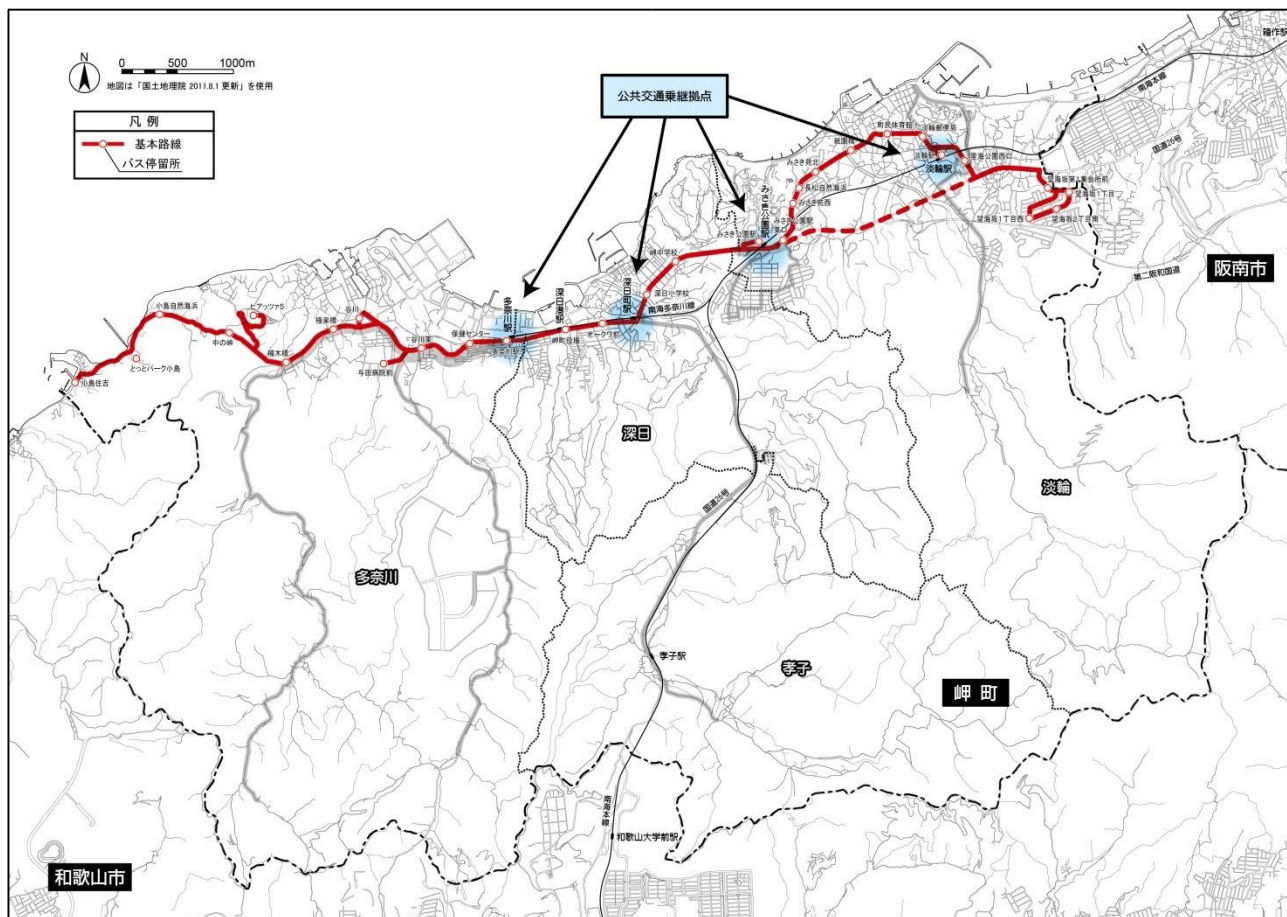
(新設バス停留所) 望海坂1丁目西

(名称変更) さら池前→望海坂第1集会所前望海坂→望海坂1丁目

望海坂南→望海坂2丁目南

(停車路線の変更) 宇度墓古墳停留所を基本路線から乗継支線淡輪駅ルートの停留所に変更

【バス停留所の位置】



(2) 運行日

病院、商店、銀行などの生活利便施設、公共施設などの開所日、また主な乗継拠点となる南海電鉄の運行ダイヤとの整合性を考慮し、できる限り利用者の利便性を確保する運行を基本とします。

毎日運行を基本とする。ただし、土・日・祝日及び年末年始は、休日ダイヤとして運行する。

(3) 運行時間・運行頻度

買い物・通院・通学・通勤などの日常生活での利用を目的にし、朝から夜までの路線定期運行を基本とします。

【運行時間】

- ・運行時間帯は、午前6時台から午後8時台までを基本として運行する。

【運行頻度】

- ・月曜日から金曜日までの平日ダイヤは1時間に1便を基本に運行する。ただし、利用者ニーズ（通勤・通学時間帯など）を踏まえ、増便した運行とする。

【運行本数】

小島→望海坂：平日20便 休日9便

望海坂→小島：平日20便 休日10便

(4) 運賃

運賃は、現行の運賃体系を基本とします。

運賃は、大人及び小児とも100円均一とする。ただし、6歳未満の幼児を同伴する保護者の運賃については、同伴の幼児及び保護者ともに無料とする。

(5) 運行車両・使用台数

運行ルートには、幅員の狭い道路も運行することから、現行の赤バス車両程度の中型マイクロバスとします。ただし、平日の昼間及び休日の運行では、バス利用実態を踏まえ、主にワゴン車に切り替えて運行します。

- ・運行車両：小型マイクロバス（定員29人）及びワゴン車（定員14人）
- ・使用台数：運行時間及び運行頻度を踏まえ、最大4台により運行する。（6）運行主体
前記（1）に記載のとおり、新たな市町村運営有償運送を導入します。

岬町が事業主体となり運行する。ただし、運行管理及び車両整備管理業務を4条事業者などの専門事業者に委託する。

(7) 今後の運行計画に係る課題について

○バス利用の利便性の向上などを図るため、バス停留所の利用状況や住民ニーズを考慮し、バス停留所の新設及び廃止を検討します。

○バス停留所間の距離が長い区間において、旅客から要求があった場合に乗降する「フリー乗降制度」について、道路管理者及び警察と協議し、導入を検討します。

- 年末年始における運行について、バス利用状況などから年末年始ダイヤの新設や運休も視野に入れた運行方法を検討します。
- 運賃については、バス運行を将来にわたり持続可能な交通手段として維持するため、受益者負担の原則を考慮のうえ、負担内容等について検討します。

3. 乗継支線の運行計画

「新たな地域公共交通の基本方針」に基づき、乗継支線の運行計画を以下のように設定します。

なお、この4支線のうち「淡輪畑ルート」については、運行距離が長く、時間を要するため、また、公共交通乗継拠点での基本路線への乗継の利便性を高めるため、同ルートを「淡輪駅ルート」と「みさき公園駅ルート」に分離します。

(1) 停留所

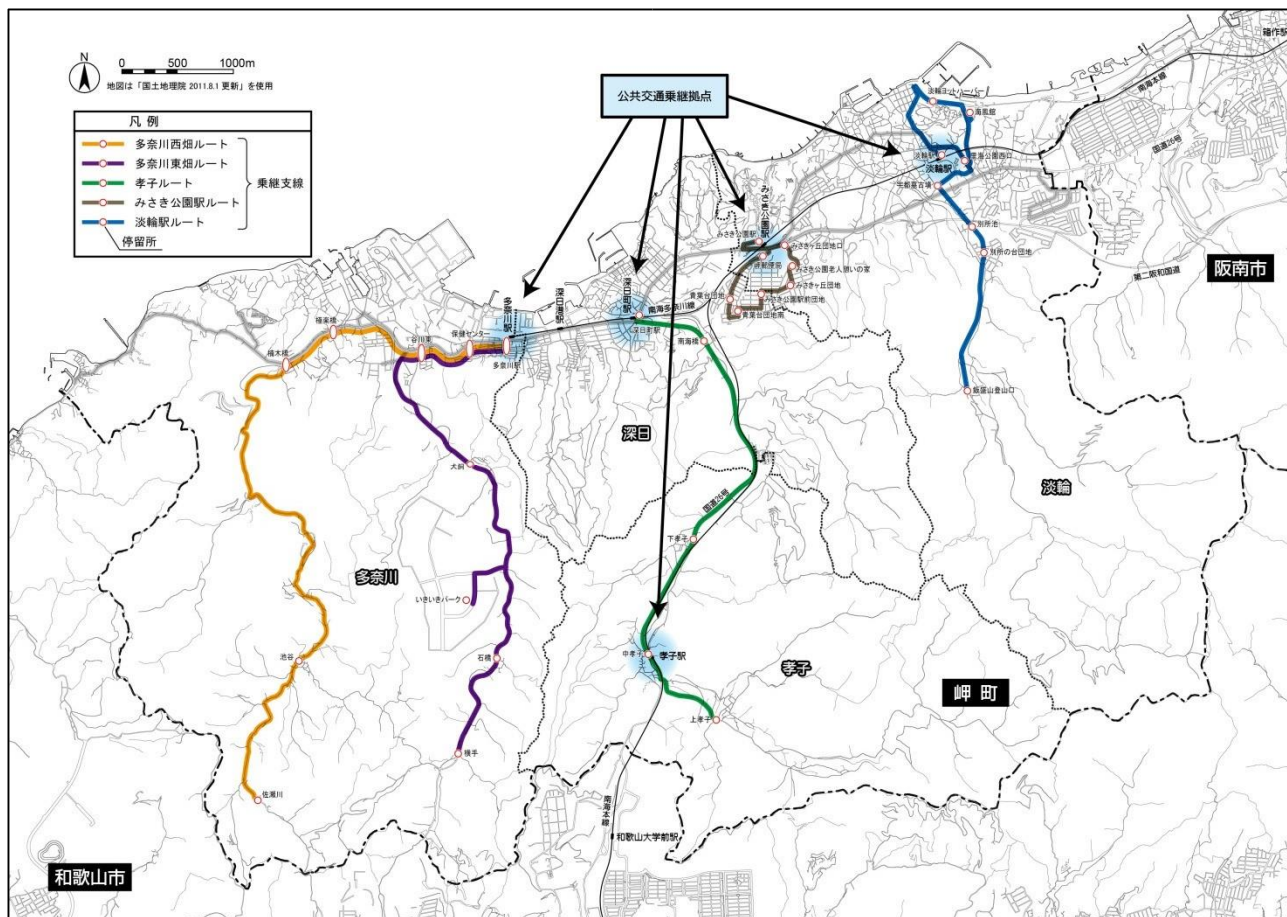
乗継支線は、基本路線への乗り継ぎを基本として、公共交通乗継拠点までの区間を運行するため、停留所は、現行のバス停留所位置とする。ただし、地域の実態及び住民のニーズを踏まえ、停留所位置並びに名称について当該自治区等と協議し、新たに次のバス停留所を設置する。また、現行の淡輪畑ルートの分割に伴い、次の停留所を廃止する。

新設停留所 淡輪駅ルート 淡輪ヨットハーバー多奈川東畑ルート い

きいきパーク

廃止停留所 淡輪畑ルート 西陵古墳、西小山古墳、さくら会館前淡輪 11 区東口

【停留所の位置】



(2) 運行日

病院、商店、銀行などの生活利便施設、公共施設などの開所日、また基本路線への乗継拠点となる主な南海電鉄の運行ダイヤとの整合性を考慮し、できる限り利用者の利便性を確保する運行を基本とします。

毎日運行を基本とする。ただし、土・日・祝日及び年末年始は、休日ダイヤとして運行する。

(3) 運行時間・運行頻度

買い物・通院、鉄道への乗継などの日常生活に必要な利用目的を基本路線の乗り継ぎを通して確保することにし、朝から夕方までの路線定期運行を基本とします。

なお、当初に検討した「デマンド型運行」については、運行方式のメリット・デメリット等を更に検討を要するため、当分の間、この導入を見送ります。

【運行時間】

- 運行時間帯は、午前8時台から午後5時台までを基本として、基本路線への乗り継ぎを考慮した路線定期運行する。

【運行頻度】

- 月曜日から金曜日までの平日ダイヤは2時間に1本を基本に運行する。ただし、利用者ニーズを踏まえ、増便した運行とする。

【運行本数】

多奈川西畑ルート：平日4往復（8本） 休日2往復（4本） 多奈川東畑ルート：平日4往復（8本） 休日2往復（4本） 孝子ルート：平日4往復（8本） 休日2往復（4本）
みさき公園駅ルート：平日6往復（12本） 休日3往復（6本）
淡輪駅ルート：平日6往復（12本） 休日3往復（6本）

（4）運賃

公共交通の目的などから、各地域でのバス運行サービス水準は、可能な範囲内での平準化を目指しますが、新たなバス運行の見直しにおいても、基本路線と乗継支線の運行サービス水準には格差（運行ルート、運行本数及び運行時間など）が生じることになり、この運行サービス水準の平準化が更に進捗するまでの当分の間、この地域格差などを考慮して無料とする。

運賃は、当分の間無料とする。

（5）運行車両・使用台数

運行ルートには、道路幅員が非常に狭い箇所があること及び利用者人数実績などから、ワンボックス型乗用車とします。

- 運行車両：定員9人のワンボックス型乗用車
- 使用台数：2台

（6）運行主体

現行の赤バス支線運行区域の利用状況から、乗合タクシー（定員11人未満の自動車で運行）での対応が可能と考えられるため、今後の乗継支線運行については、本町が

運行主体となる市町村運営有償運送に代わり、現在本町内を運行するタクシー事業者（一般乗用旅客自動車運送事業者）に依頼することが適切であります。

しかし、この乗継支線運行に係る経費等の町財政負担軽減額の比較検討を踏まえ、当分の間、安全運行を図りながら本町による運行を行います。

岬町による運行とする。

(7) 今後の運行計画に係る課題について

- バス利用の利便性の向上などを図るため、バス停留所の利用状況や住民ニーズを考慮し、バス停留所の新設及び廃止を検討します。
- 年末年始における運行について、バス利用状況などから年末年始ダイヤの新設や運休も視野に入れた運行方法を検討します。
- 運賃については、バス運行を将来にわたり持続可能な交通手段として維持するため、無償運行から有償運行への転換並びに負担内容等について検討します。
- みさき公園駅ルートにおいては、今後設置予定の「道の駅みさき」との接続を検討します。
- 無償運行は、基本路線と同様に、地域公共交通を守り育てる支援策を検討します。

4. 実証運行の実施

現行のコミュニティバス路線の廃止により、平成28年度から運行する「新たなバス運行計画」は、地域の特性、住民ニーズの内容、町の財政負担の状況などを考慮した運行内容としています。

しかし、利用者などから新たなバス運行に係る様々な意見等が寄せられるため、平成28年度中の運行は「実証運行期間」と位置付け、この期間中に利用者の意見等を可能な限り反映した「公共交通運行計画」（改訂版）として修正することが必要であることから、今後、地域公共交通会議において、こうした見直し内容について審議のうえ、本計画の改善を図ることとします。

Ⅷ. 利便性向上と意識啓発

公共交通の利用機会を増やすとともに、まちづくりの総合的な視点から、まちのにぎわいづくり、安心・安全な移動手段の形成、一定の収入の確保等に配慮した持続可能な公共交通が求められています。このため、運行にあたっては、効果的・効率的な利用促進策を順次展開します。

【利用促進策のメニュー(案)】

知 っ て ら う	1 公共交通のサービス周知 ・町ホームページ、広報岬だより等、多種媒体によるPRを行う
	2 わかりやすいバスマップ・ダイヤ等を掲載したバスガイドブックの作成
	3 地域や関係団体への職員による利用PRのための出前講座実施・文化イベントや長生会の集まり等の移動手段に利用してもらう
	4 転入者への公共交通紹介 ・時刻表、路線図、案内チラシ等の情報が含まれる資料の配付
	5 バスの愛称やキャッチフレーズ、ロゴマークの公募・公共交通の愛着意識を高めるために実施する
乗 っ て ら う	6 車内の中吊りに子どもの絵画作品掲示など家族利用促進策 ・父兄や子どもが乗車するきっかけをつくり、バスに親しみを感じてもらおう
	7 高齢者等の川柳など作品を車内掲載
	8 会員制度の検討 ・週末乗り放題などの特典等を検討する
	9 免許返納者への利用特典策の実施
	10 商業施設等利用の割引制度の実施 ・協賛店等で割り引きサービス(飲食代等の割引)を検討する
	11 駐車場、駐輪場の整備 ・パークアンドライドができるよう施設整備を検討する
	12 企業等におけるバス通勤の促進 ・「創ろう 守ろう みんなの公共交通」を合い言葉に通勤等のバス利用を企業等に働きかけ ・町職員の率先的なバス利用の促進を図る
	13 観光資源(海釣り公園等)と公共交通の連携 ・利用料金の割引制度の導入を検討する
続 け	14 ネーミングライツの検討 ・バス停、車体、車内等の命名権(ネーミングライツ)を検討する

て も ら う	15 公共交通の運営状況の定期的な公表 ・町ホームページ、広報岬だより等、多種媒体による周知を行う
	16 サポーター制度 ・地域住民によるバス停の清掃、花壇の設置等による公共交通を支援する

IX. 参考資料

1. 岬町地域公共交通会議委員名簿

平成27年7月22日現在

◎会長 ○副会長

区分	員数	役 職 名	役職	氏 名
町の職員 (3条2項1号)	2名	岬町副町長	○	種村 誠之
		岬町しあわせ創造部理事		串山 京子
一般旅客自動車運 送事業者 (3条2項2号)	2名	大新東株式会社 大阪支店長		池田 丈一郎
		大阪第一交通株式会社 営業推進室課長代理		小川 和彦
住民又は利用者 (3条2項5号)	9名	住民代表		川島 徳三
		住民代表		杭ノ瀬 達
		岬町多奈川自治区長会長		山原 学
		岬町淡輪地区区長会長		南條 磯己
		岬町社会福祉協議会理事		高木 辰子
		岬町観光協会会長		四至本 晴夫
		岬町身体障害者福祉会長		山尾 貴志子
		岬町多奈川長生会長		小坂 巍
		岬町商工会副会長		土井 健一
近畿運輸局大阪運 輸支局	2名	国土交通省 近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門 首席運輸企画専門官		湯川 義彦

(3条2項6号)		国土交通省 近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門 首席運輸企画専門官		若林 隆 司
道路管理者 (3条2項7号)	1名	国土交通省 近畿地方整備局大阪国道事務所 南大阪維持出張所長		石橋 博 孝
泉南警察署 (3条2項8号)	1名	大阪府泉南警察署交通課長		井上 征 人
学識経験者 (3条2項9号)	1名	和歌山大学経済学部副学部長 教授	◎	辻本 勝 久
大阪府 (3条2項11号)	1名	大阪府都市整備部交通道路室都市交通課課長補佐		矢田 昌 己
鉄道事業者 (3条2項11号)	1名	南海電気鉄道株式会社 経営政策室経営企画部課長		脇田 和 憲

2. 岬町地域公共交通会議 審議経過

	日時	場所	開催概要
第1回	平成27年7月22日(水) 午後2時～午後4時	役場2階第1会議室	<ul style="list-style-type: none"> ・会議設置の趣旨及び設置要綱について ・会長及び副会長の選出について ・岬町における公共交通のあり方について ・バス事業者からの撤退申出について ・アンケート調査の実施について ・今後のスケジュールについて
第2回	平成27年9月28日(月) 午後2時～午後4時	役場3階第二委員会室	<ul style="list-style-type: none"> ・岬町地域公共交通基本計画(案)について ・現行バス路線の廃止について
第3回	平成27年12月25日 (金)午後2時～	役場3階第二委員会室	<ul style="list-style-type: none"> ・岬町地域公共交通基本計画(案)について