

第1回 岬町地域公共交通会議

岬町地域公共交通のあり方(案)

平成27年7月22日

岬町

1 地域公共交通会議とは？

- 「地域公共交通会議」は、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便性を向上させるため、地域の実情に応じた運行計画等について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、道路運送法に位置づけられた。

地域の多様なサービスに的確に対応した運送サービスを提供し、活力ある地域社会を実現！

2 岬町地域公共交通会議の設置目的

- 平成13年4月から運行しているコミュニティバスは、住民の重要な移動手段として住民生活に大きく貢献してきた。しかし、利用者数は横ばいから、年々減少傾向に転じ、運行事業者においては赤字運営となっている。このような厳しい環境の中でコミュニティバスを運行する事業者から事業撤退の意向が示された。
- こうした状況を踏まえ、住民誰もがいきいきと安心して住み続けられるよう、住民、事業者、行政が協働して、持続的な公共交通を創り守ることにより、クルマに頼りすぎない交通まちづくりを目指す。そのため、みんなで育てる地域公共交通の具体的な施策を展開していくため、公共交通についての基本的な計画を策定するものである。

3 地域公共交通会議のねらい

①地域公共交通についての課題・問題を共有する

- ・岬町の公共交通にどのような課題・問題があるのか

②岬町の地域公共交通の現状を明確にする

- ・南海沿線地域や山間部、大規模開発住宅地における課題や問題は何か
- ・課題・問題を誰が解決するのか（住民、事業者、又は行政なのか）

③岬町の地域公共交通のあり方を議論する

- ・岬町における地域の実情に応じた公共交通のあり方を議論するために、方策等の選択肢を提示する

I. 岬町の概況

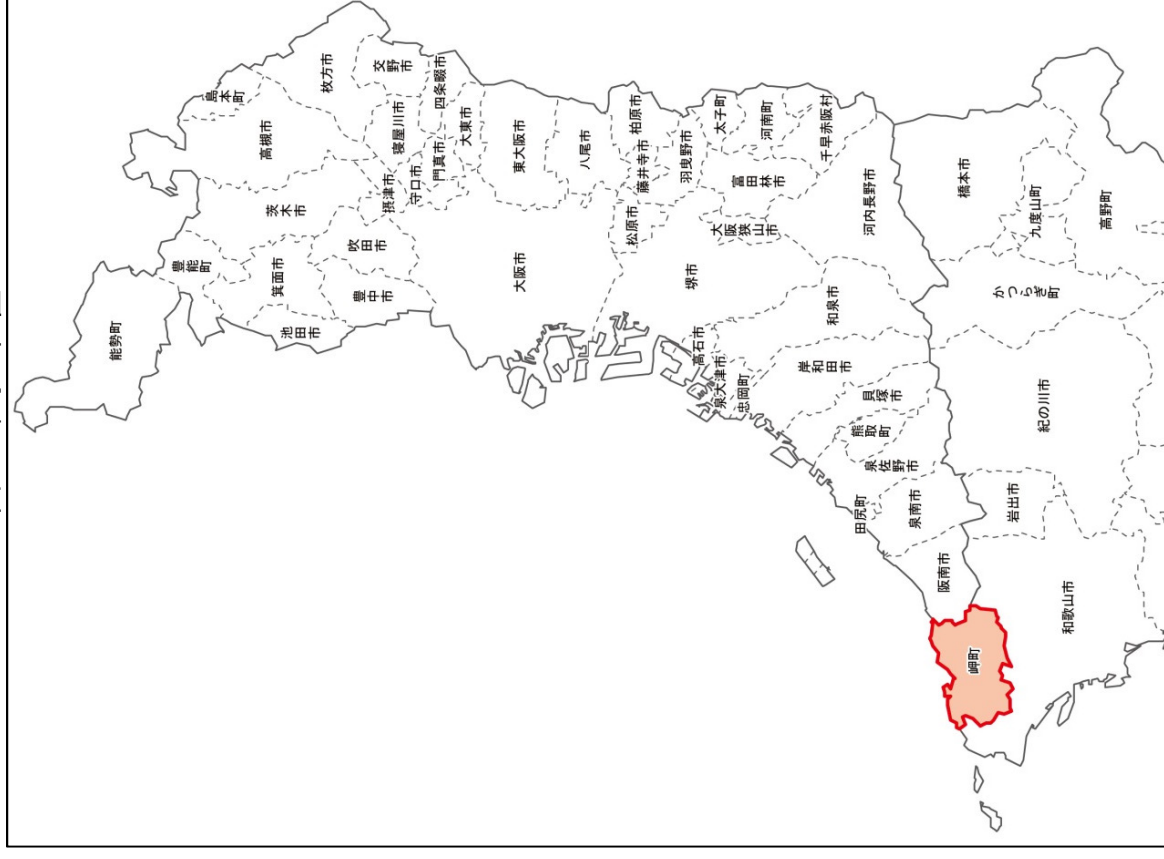
■地勢

- 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1 岬町全域航空写真



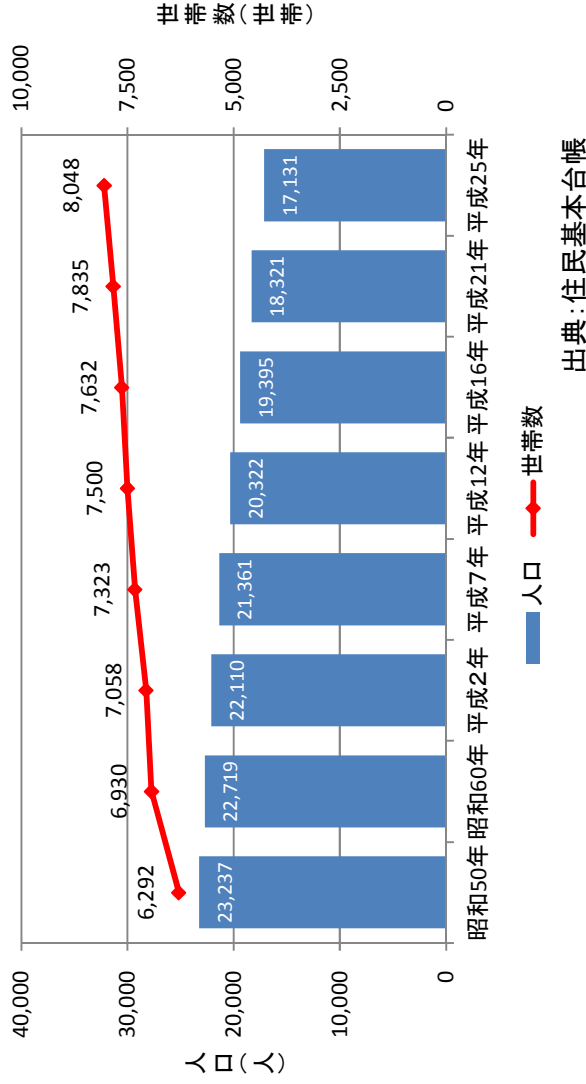
図2 岬町の位置



■人口及び高齢化率

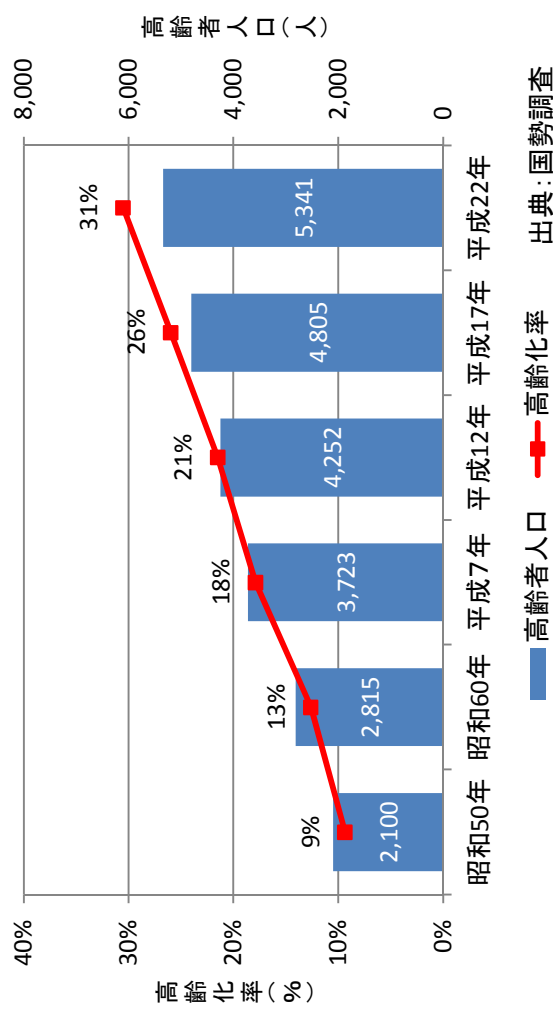
- 人口は約17,000人で減少傾向、世帯数は約8,000世帯で増加傾向にある。

図3 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4 岬町の高齢者人口(65歳以上)と高齢化率の推移



* 高齢化率 (WHO定義)

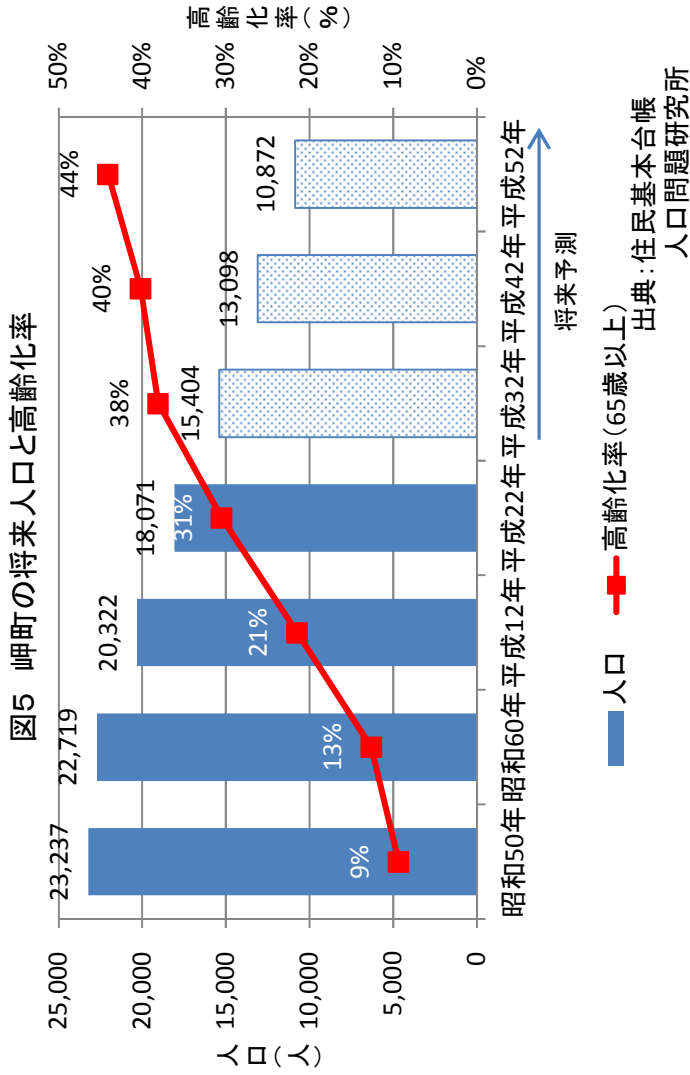
7%～14%未満：高齢化社会

14%～21%未満：高齢社会

21%以上：超高齢社会

■将来人口及び高齢化率

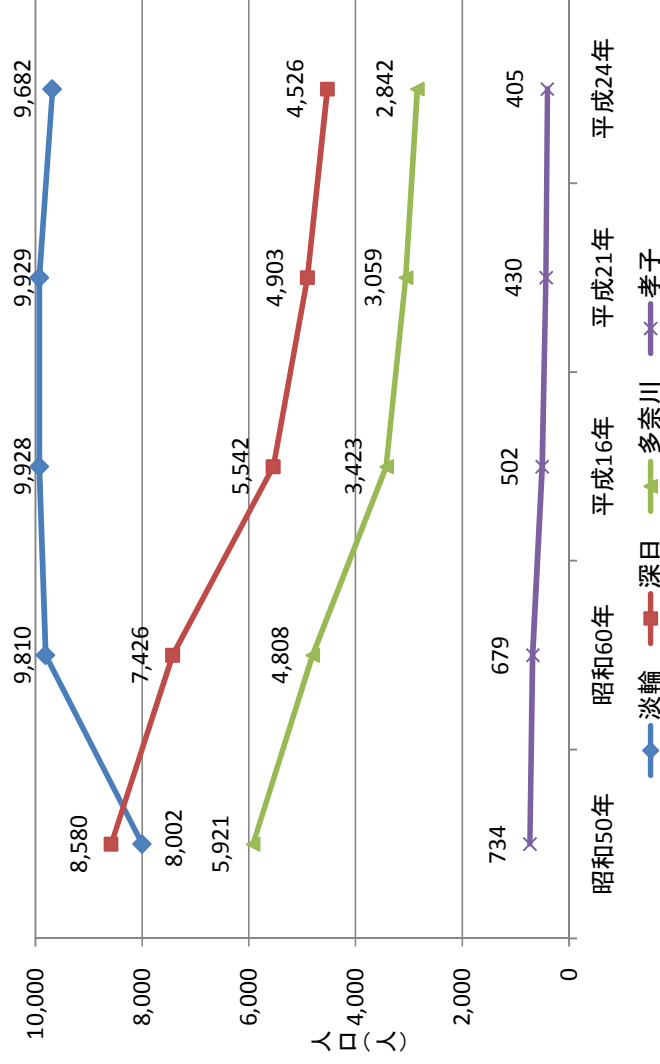
- 人口問題研究所が推計した人口及び高齢化率では、今後も人口は減少、高齢化がますます進展していくと予想されている。



■区域別人口及び高齢化率

- 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）。

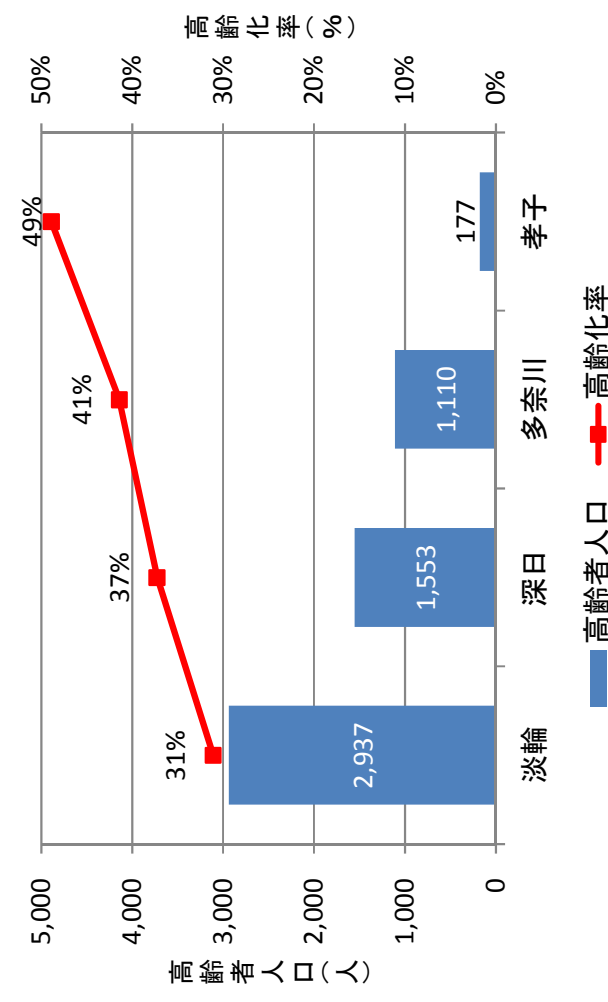
図6 地域別人口の推移



出典：住民基本台帳

- 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7 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）

■施設立地状況

- 町内の主な公共施設やサービス施設（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。



0 500 1000m

地図は「国土地理院 2011.8.1 更新」を使用

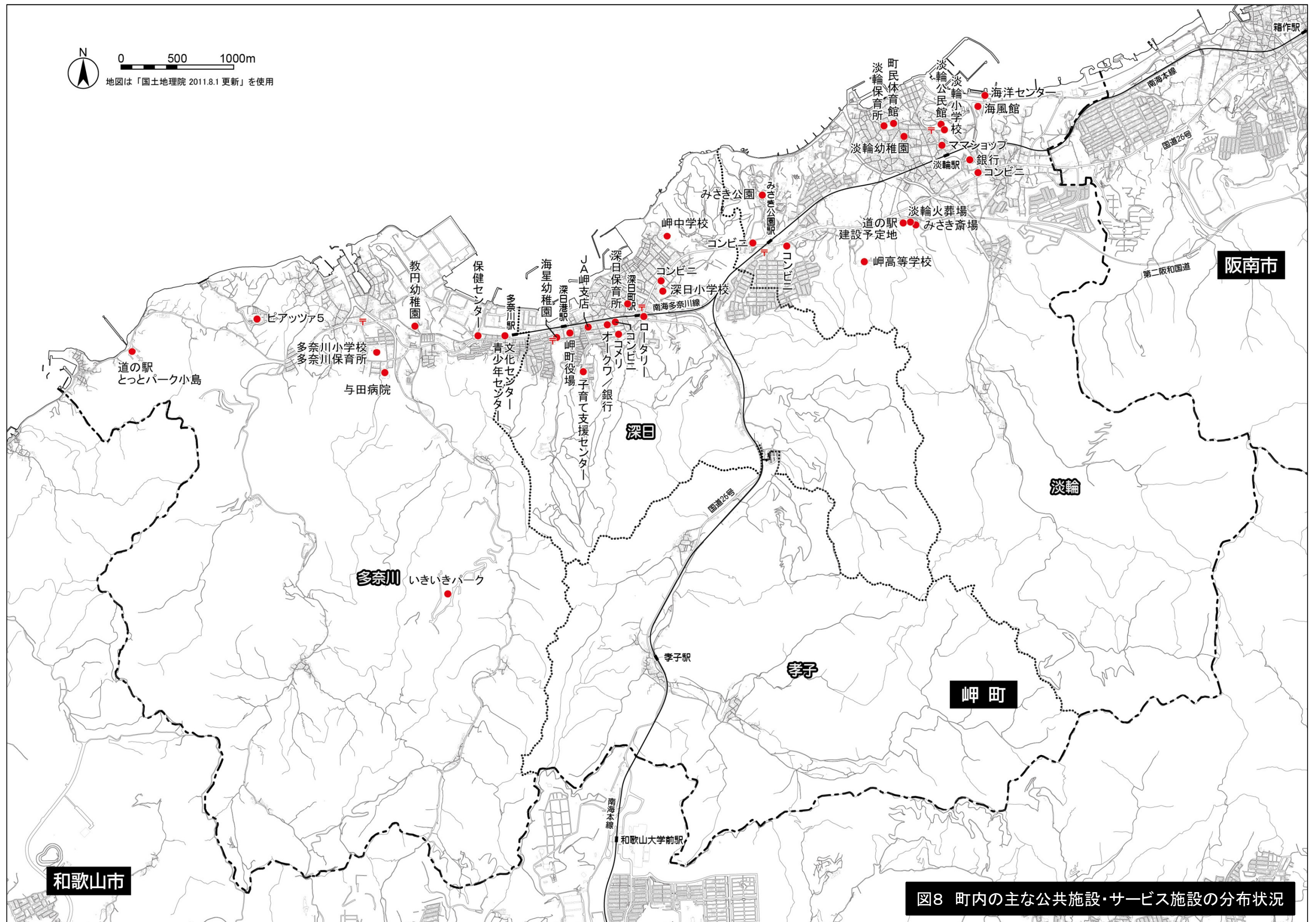
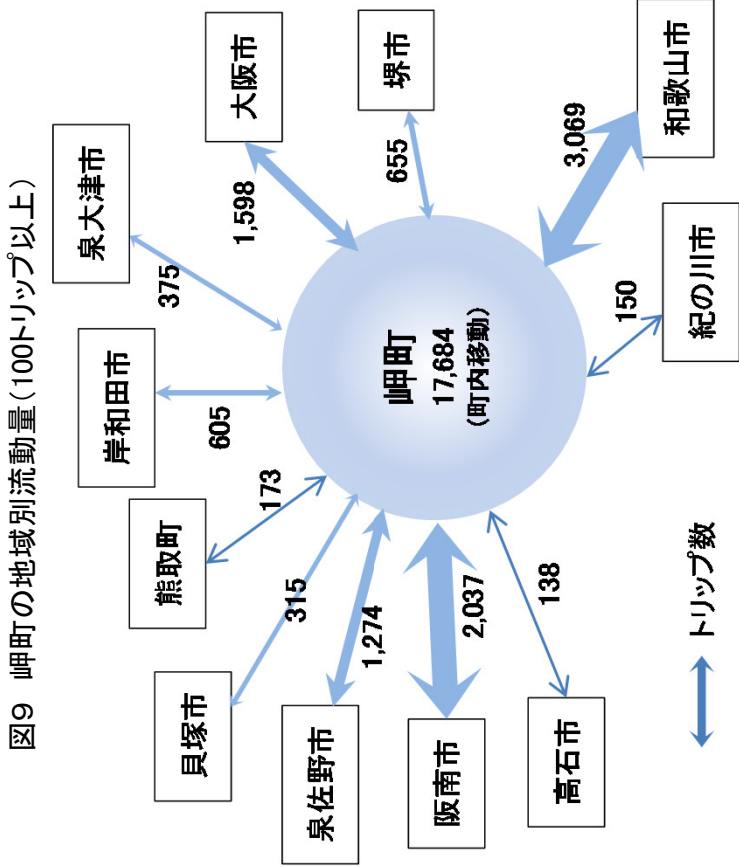


図8 町内の主な公共施設・サービス施設の分布状況

人の動き

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(1,589トリップ)が多い。

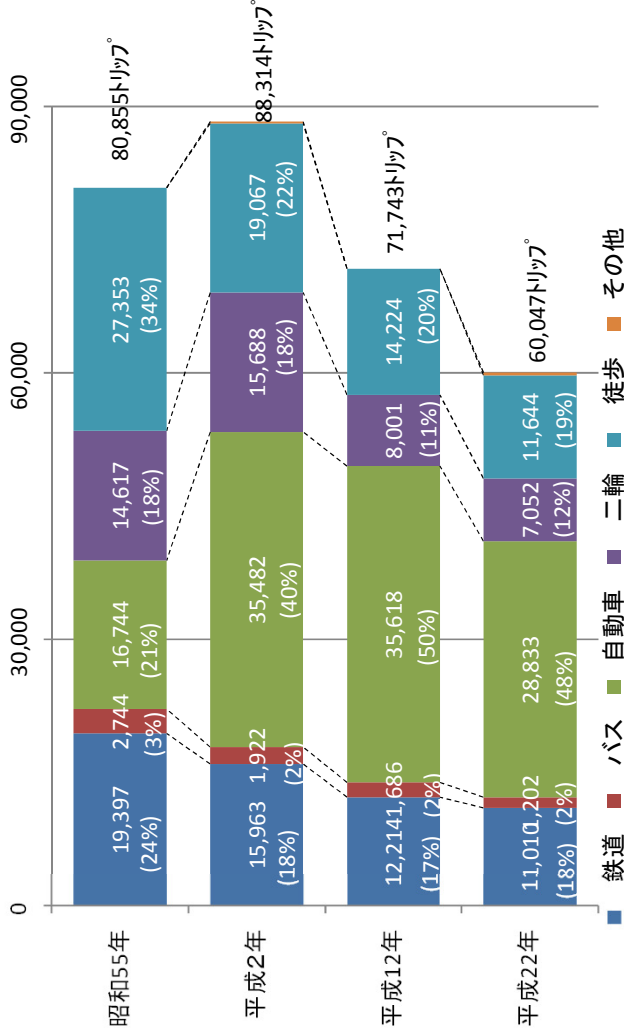


出典：京阪神都市圏パーセントトリップ調査(平成22年)

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。

図10 岬町の代表交通手段の推移



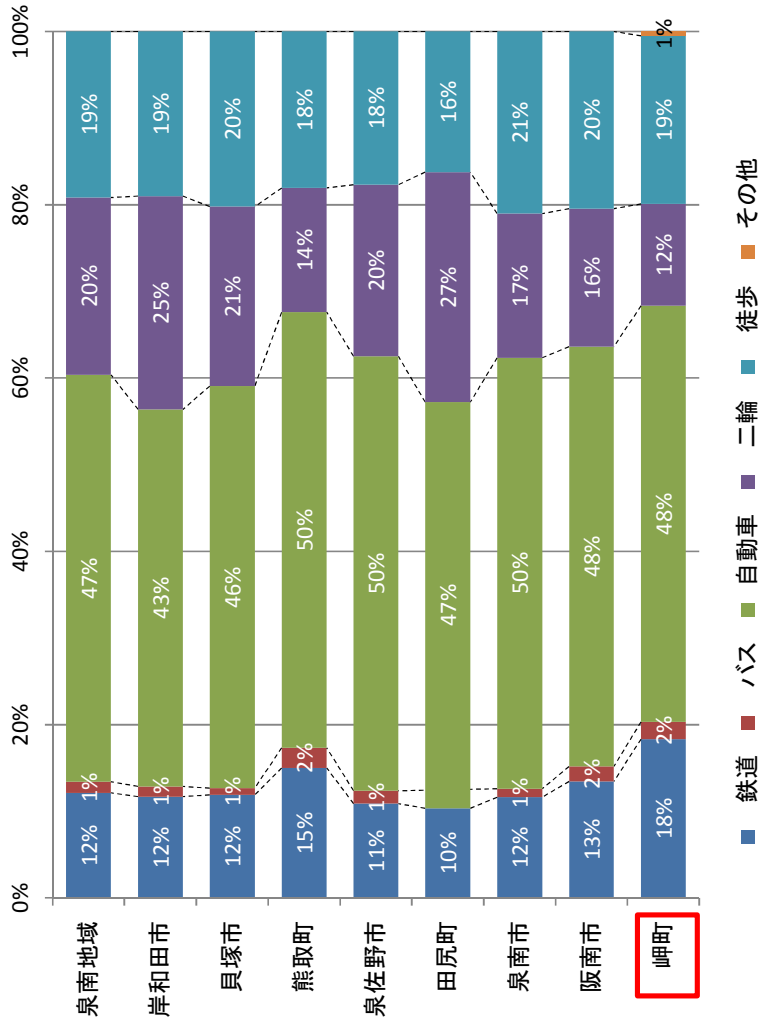
出典：京阪神都市圏パーセントトリップ調査

パーセントトリップ調査は、調査対象地域内における人の動き、すなわち「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」「移動したのか」を調査し、人の1日のすべての動きをとらえるものである。近畿圏では昭和5年から10年ごとに実施されている。

□泉南地域の代表交通手段

- 自動車の利用割合を見ると、どの市町村も約5割程度を占めている。また、鉄道利用者の割合が高い比率を示している。

図11 泉南地域の代表交通手段の推移

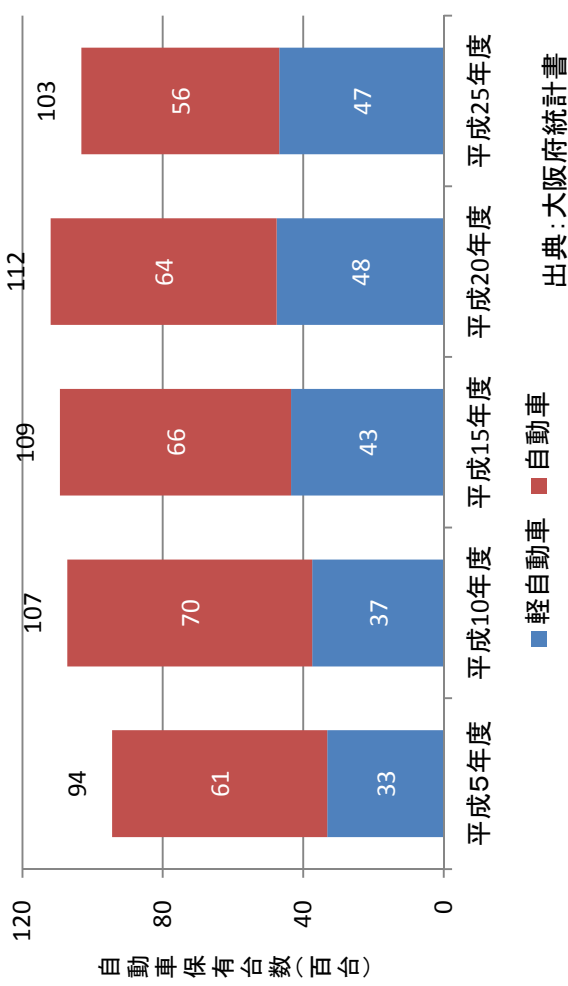


出典：京阪神都市圏パーソントリップ調査（平成22年）

■自動車の普及状況

- 自動車（軽自動車以外）は減少傾向にある。一方で軽自動車の保有台数が増加傾向にあり、平成5年に比べ約1.4倍増加している。

図12 岬町の自動車保有台数の推移



出典：大阪府統計書

Ⅱ. 岬町の公共交通の現状

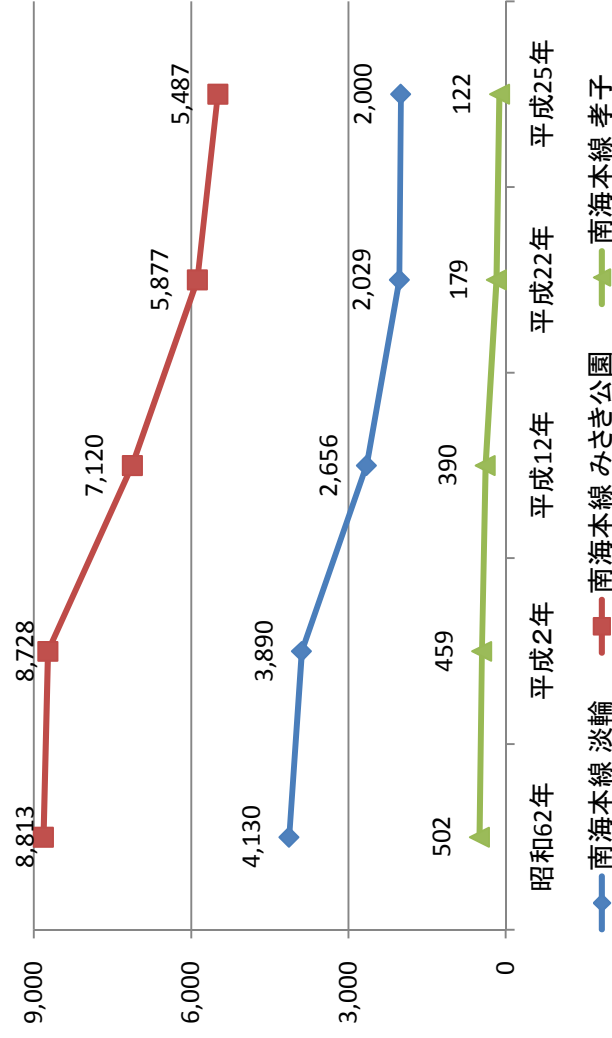
10

■鉄道の状況

□運行状況

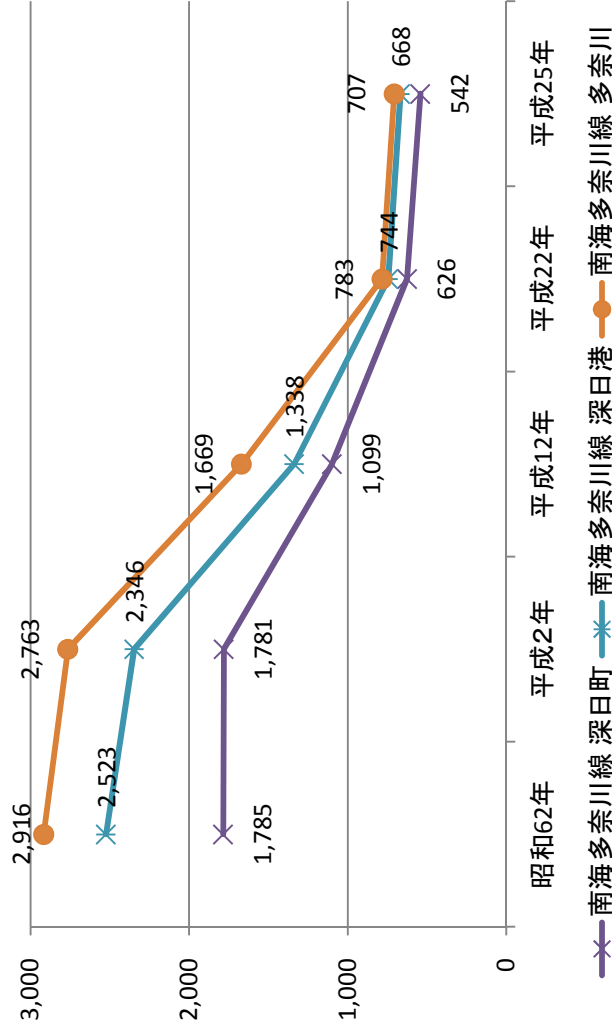
- 町の鉄道路線は、南海本線と町の中心部を通る南海多奈川線が整備されており、鉄道駅は6駅となっている。
- 鉄道の利用状況は、減少傾向である。

図13 南海本線鉄道駅の乗降人員の推移



出典：大阪府統計書

図14 南海多奈川線鉄道駅の乗降人員の推移



出典：大阪府統計書



0 500 1000m

地図は「国土地理院 2011.8.1 更新」を使用

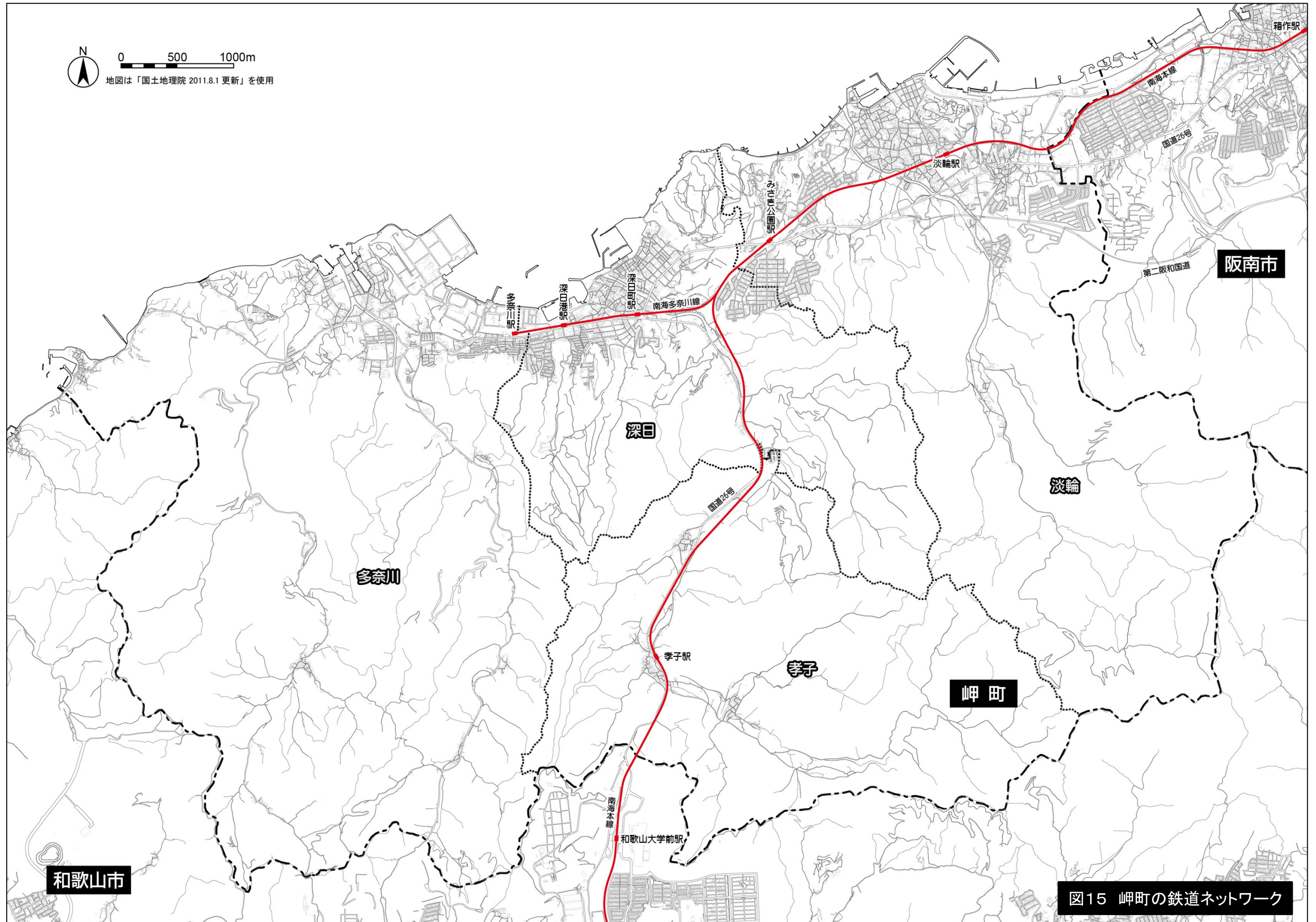
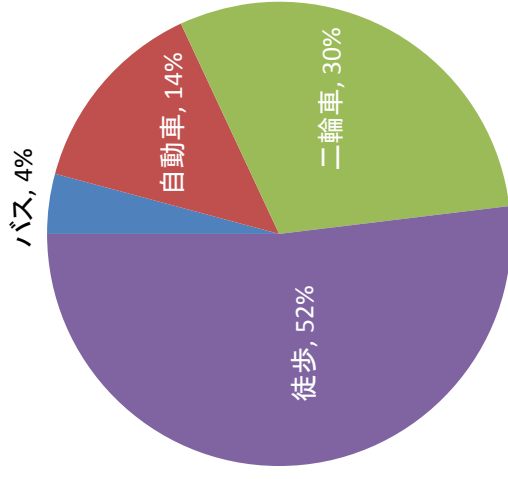


図15 岬町の鉄道ネットワーク

□鉄道駅までの移動手段の割合

- 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16 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）

□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。



0 500 1000m

地図は「国土地理院 2011.8.1 更新」を使用

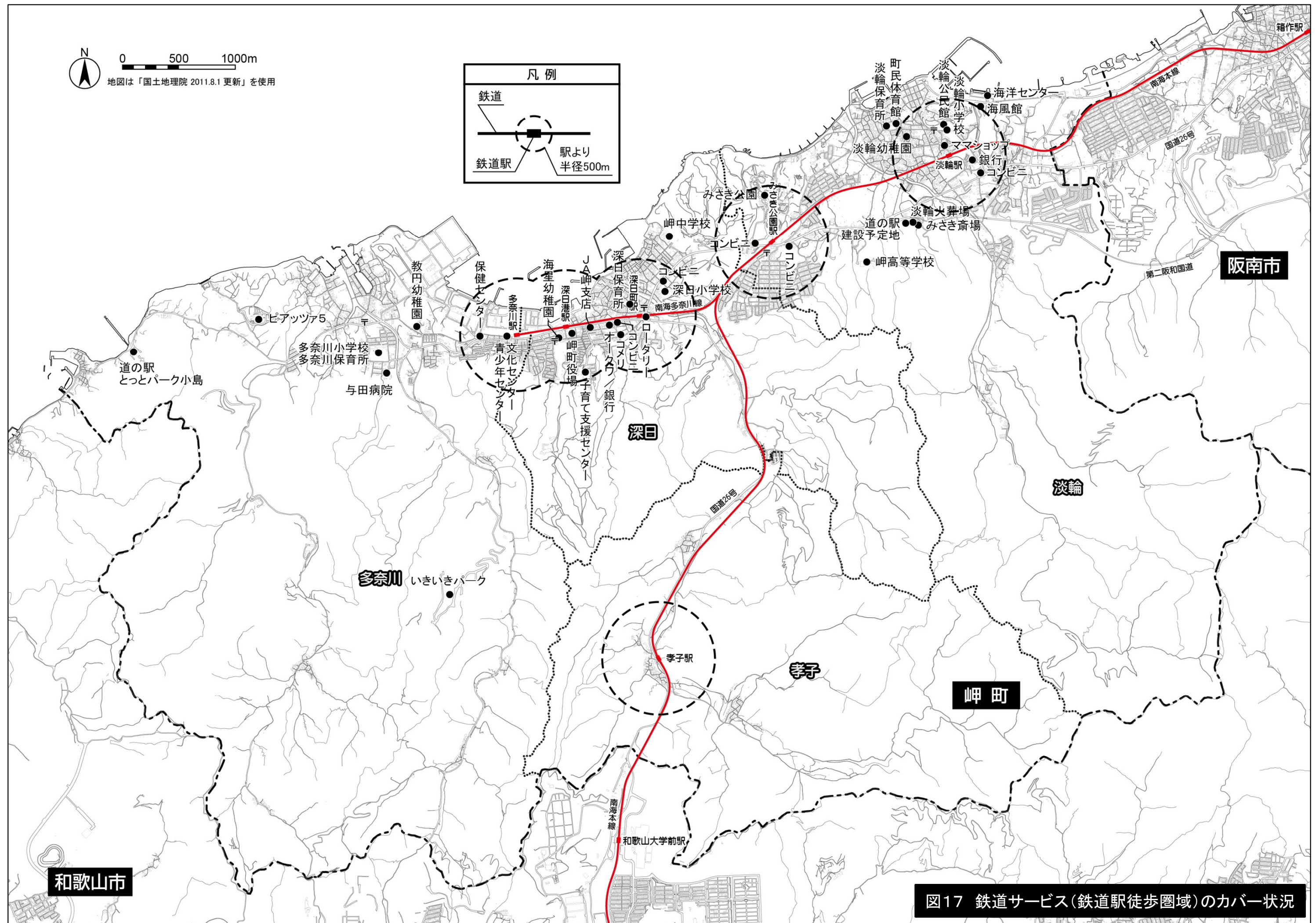
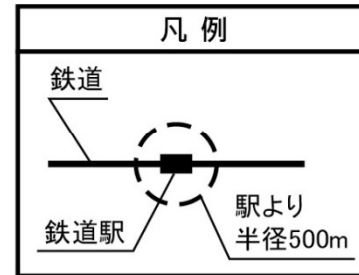


図17 鉄道サービス(鉄道駅徒歩圏域)のカバー状況

コミュニティバスの状況

運行状況

- 平成10年度に路線バスの休止申し入れがあり、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。平成13年4月から住民の移動手段としてあらたに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。

【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)	47	43
便数	平日(月～土曜日) 24 休日(日曜日・祝日) 14	平日(月～土曜日) 25 休日(日曜日・祝日) 14
初バス	6:00 (望海坂→みさき公園駅) (みさき公園駅→小島住吉)	6:10 (みさき公園駅→望海坂) (みさき公園駅→望海坂)
終バス	20:47 (海風館→谷川)	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
便数	平日(月～土曜日) 3 休日(日曜日・祝日) 2	平日(月～土曜日) 3 休日(日曜日・祝日) 2
初バス	10:05	11:35
終バス	14:06	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
便数	平日(月～土曜日) 4 休日(日曜日・祝日) 2	平日(月～土曜日) 4 休日(日曜日・祝日) 2
初バス	10:04	10:39
終バス	17:30	16:25 13:00

【支線（孝子・鹿線(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
便数	平日(月～土曜日) 4 休日(日曜日・祝日) 3	平日(月～土曜日) 4 休日(日曜日・祝日) 3
初バス	9:45	9:55
終バス	15:49	16:02 13:48



0 500 1000m

地図は「国土地理院 2011.8.1 更新」を使用

凡 例

- 基本ルート
- 多奈川ルート
- 孝子ルート
- 淡輪ルート

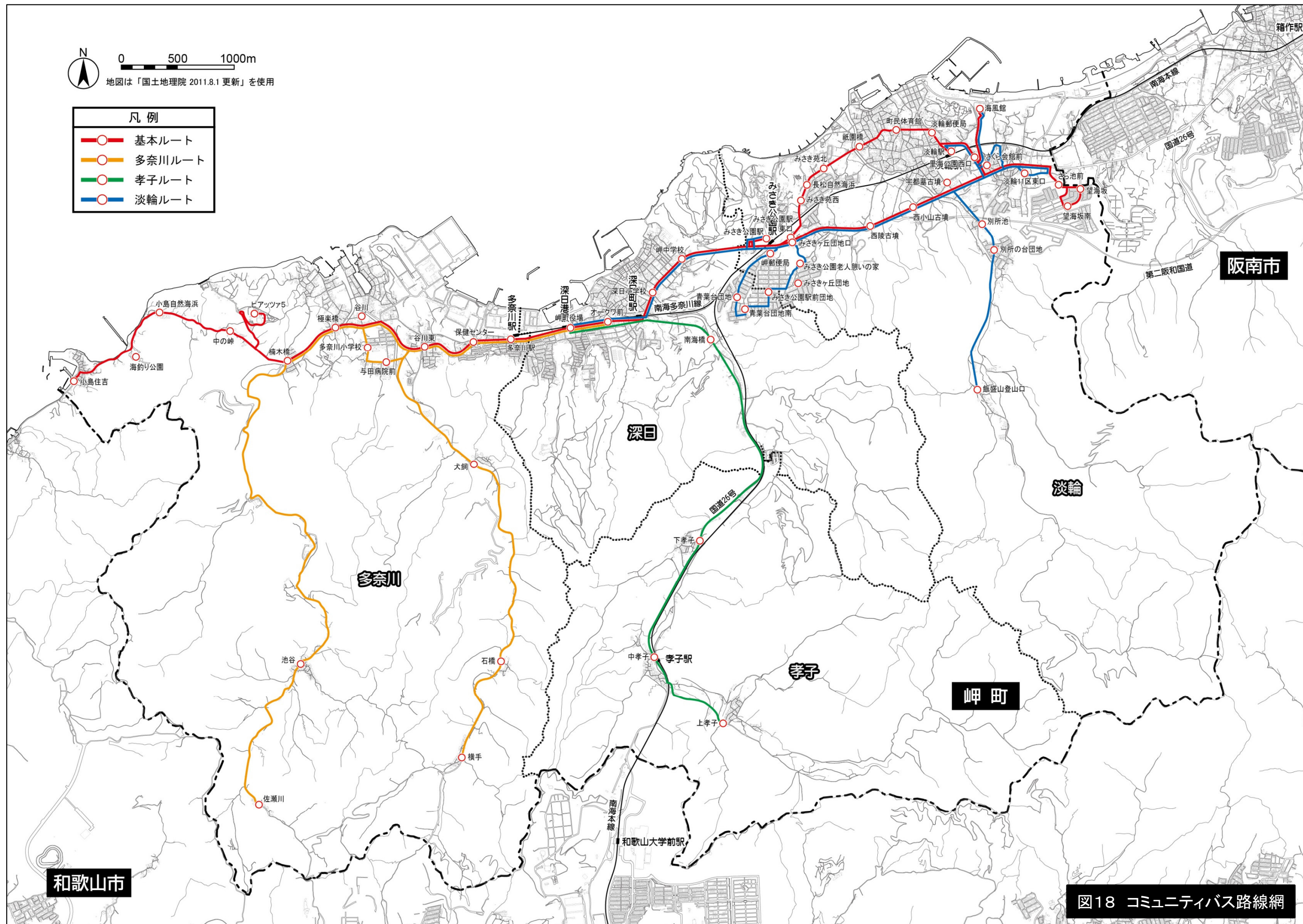
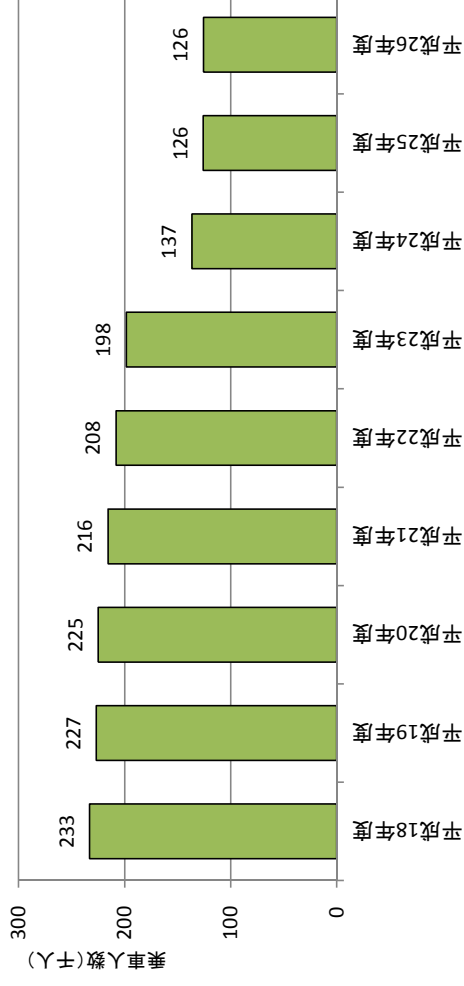


図18 コミュニティバス路線網

□利用状況

図20 コミュニティバス乗車人数の推移(基本路線)



- コミュニティバス全体(基本路線+支線)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。
- 路線別にみても全体と同様の傾向で、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%(15人/便)、支線が6%(0.5人/便)であった。

図19 コミュニティバス乗車人数の推移(基本路線+支線)

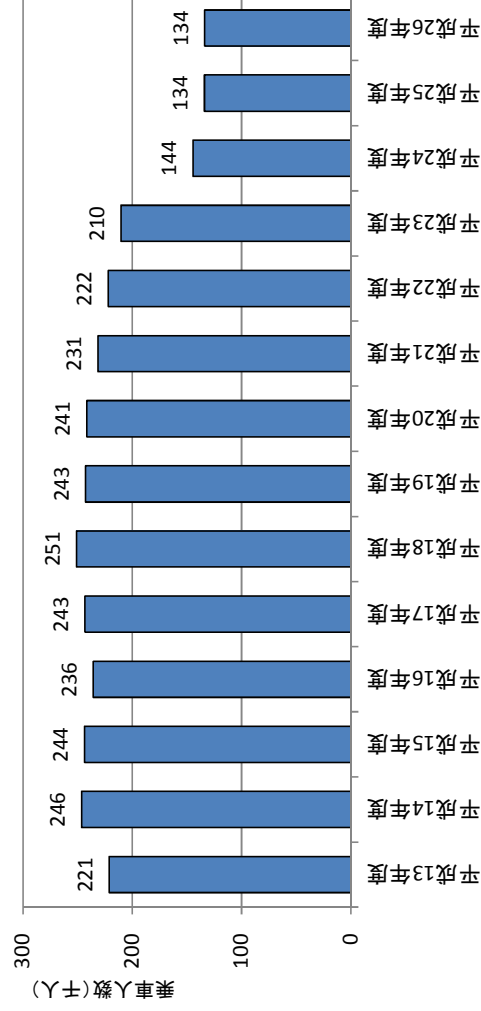
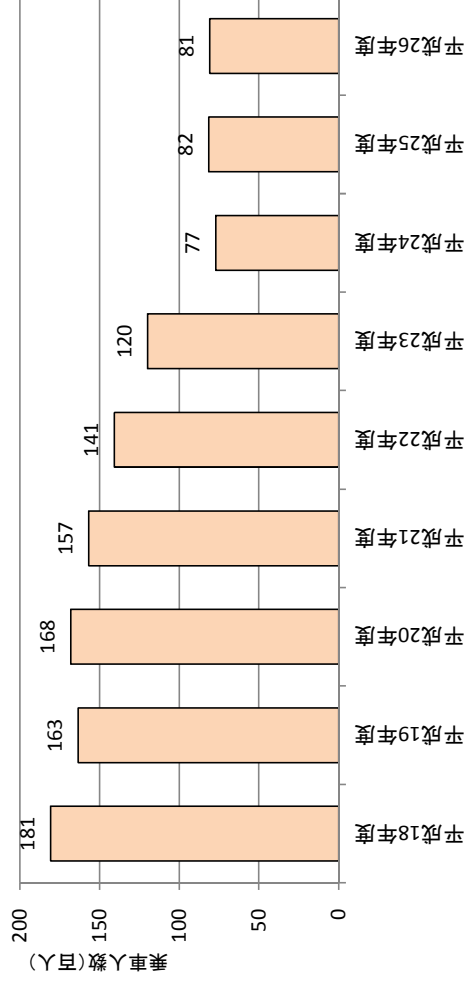


図21 コミュニティバス乗車人数の推移(支線)



□基本路線におけるバス停の利用状況(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。(ピアッツァ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。

【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

	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
みさき公園駅	82	60	94	89	176	149	1	67
オークワ前	47	37	45	35	92	72	0	72
谷川	39	39	35	37	74	76	3	32
淡輪駅	24	22	25	24	49	46	0	29
谷川東	21	21	20	19	41	40	2	19
小島住吉	21	14	18	14	39	28	4	30
岬中学校	17	11	21	19	38	30	22	11
多奈川駅	15	15	22	17	37	32	1	20
みさき公園駅東口	15	8	22	14	37	22	1	36
望海坂	17	20	12	2	29	22	3	7
岬町役場	8	17	17	17	25	34	2	11
小計	306	264	331	287	637	551	39	334
ピアッツァ5	0	25	0	29	0	54	0	0
極楽橋	13	9	10	4	23	13	0	10
淡輪郵便局	10	4	11	1	21	5	5	13
祇園橋	9	8	10	9	19	17	1	12
さら池前	14	11	4	2	18	13	3	3
深日小学校	6	5	11	5	17	10	0	10
望海坂南	14	8	3	0	17	8	1	2
楠木橋	9	6	7	5	16	11	0	10
保健センター	7	1	9	1	16	2	0	10
みさき苑北	6	6	7	9	13	15	0	7
町民体育館	8	10	4	5	12	15	2	7
長松海浜公園	6	5	2	4	8	9	1	6
里海公園西口	4	5	4	6	8	11	2	3
とつとパーク	2	0	2	0	4	0	0	3
みさき苑西	2	3	2	3	4	6	0	4
宇土墓古墳	2	2	0	2	2	4	0	1
小島自然海浜	0	0	1	0	1	0	0	0
中の岬	0	0	0	0	0	0	0	0
海風館	0	0	0	0	0	0	0	0
計	418	372	418	372	836	744	54	435
④÷⑤	73%	71%	79%	77%	76%	74%	72%	77%
①÷⑤	20%	16%	22%	24%	21%	20%	2%	15%
(①+②+③)÷⑤	29%	26%	34%	35%	31%	31%	4%	27%

□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、走行距離が長いが移動手段として運行されている。

《基本路線》

【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

【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

《多奈川西畑・東畑ルート》

【東畑⇄オークワ前⇄西畑】

	平日	休日
○東畑回り		
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

○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	
合計	4本	2本

《淡輪ルート》

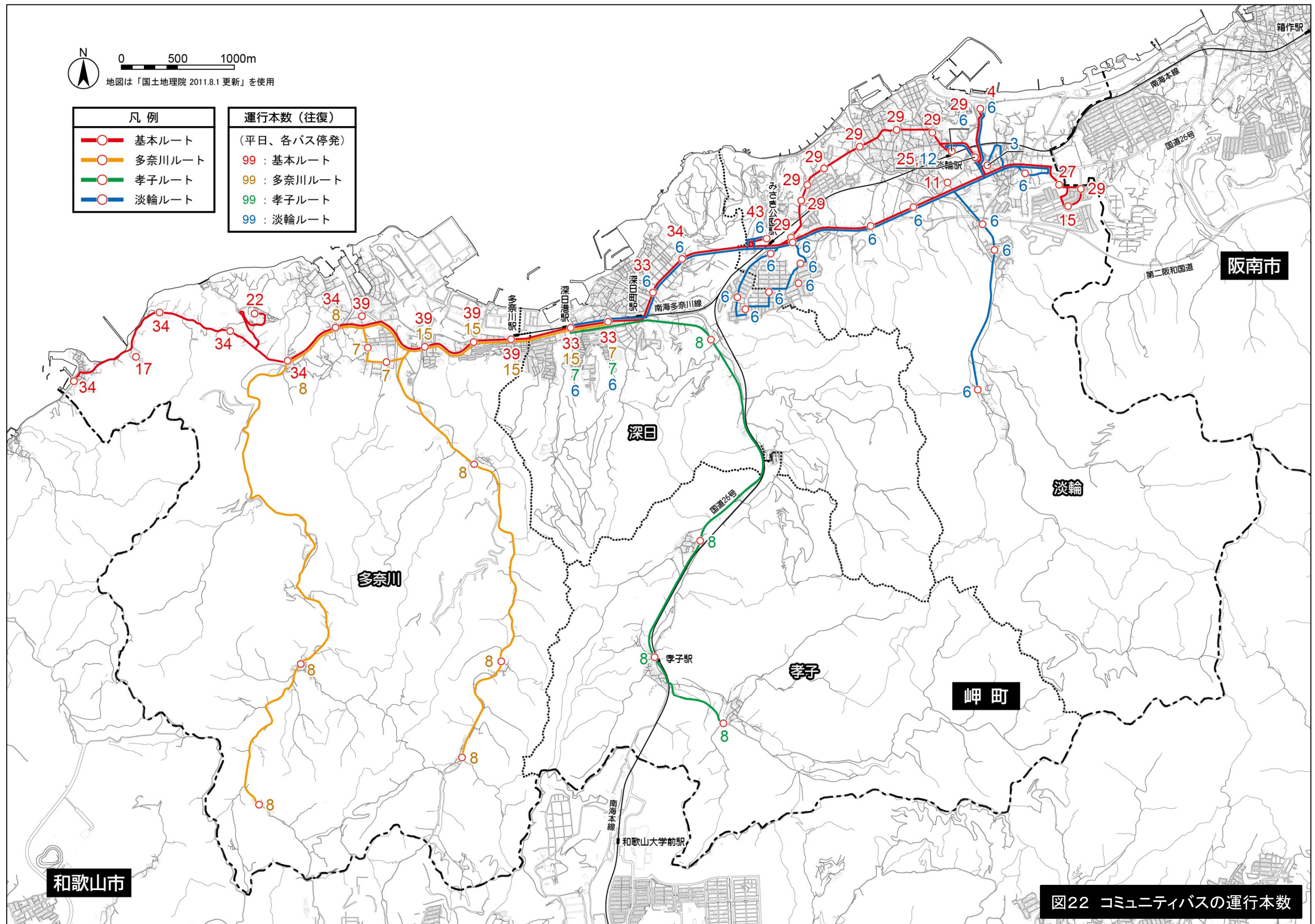
	平日	休日
飯盛山登山口→岬町役場	3本	2本
岬町役場→飯盛山登山口	3本	2本
合計	6本	4本

《孝子ルート》

	平日	休日
○岬町役場→上孝子		
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



□バス停の標高

- 山手地域のバス停と役場付近のバス停では標高差が約100mに及ぶところもある。
- みさき公園駅前団地、望海坂地域においては、大きな標高差になっていることから、高齢者の移動にあたっては支障が生じることが想定される。



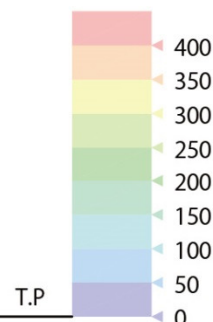
0 500 1000m

地図は「国土地理院 2011.8.1 更新」を使用

凡 例

- 基本ルート
- 多奈川ルート
- 孝子ルート
- 淡輪ルート

標高 (m)



※数字は、
各バス停の標高(m)

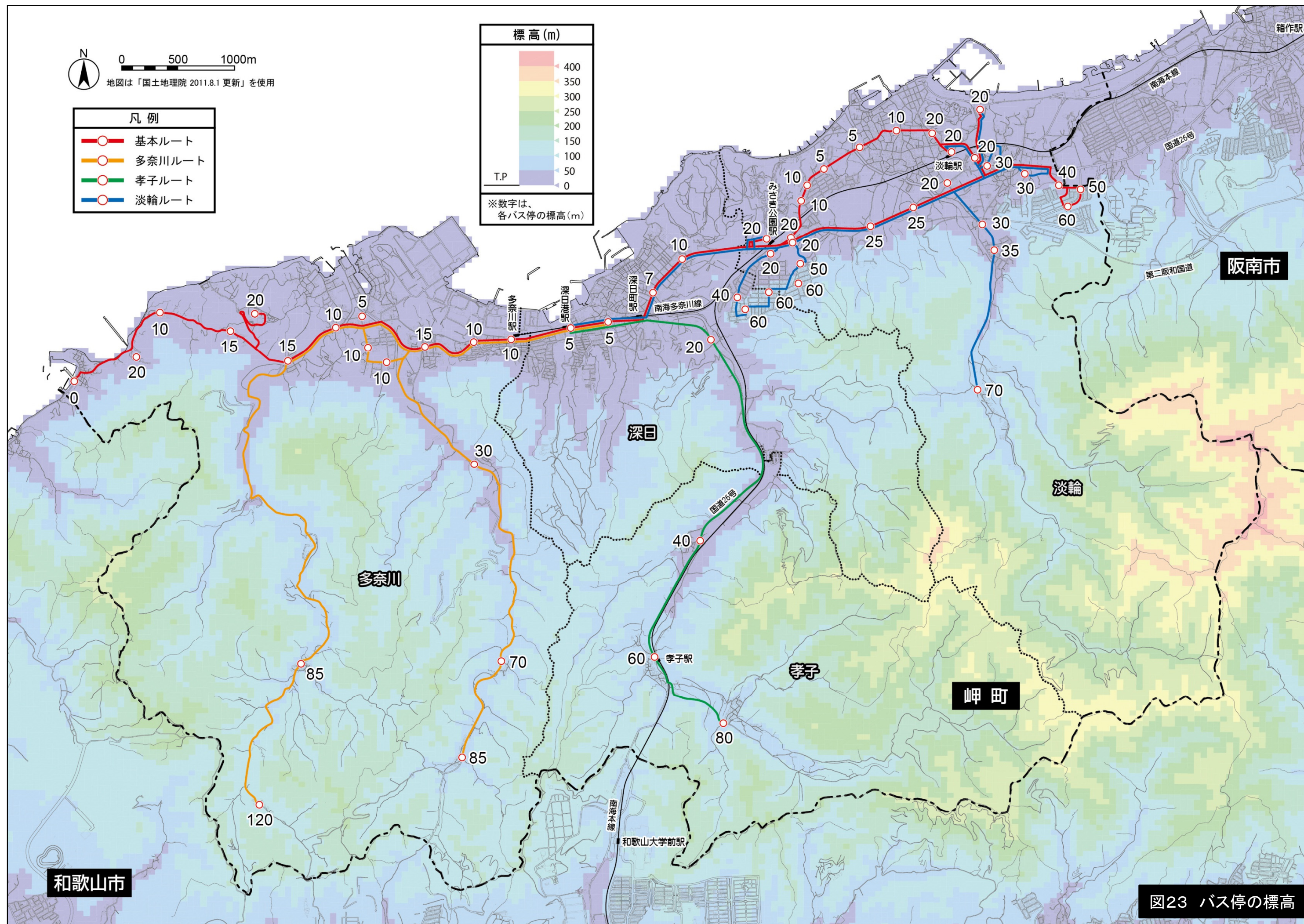
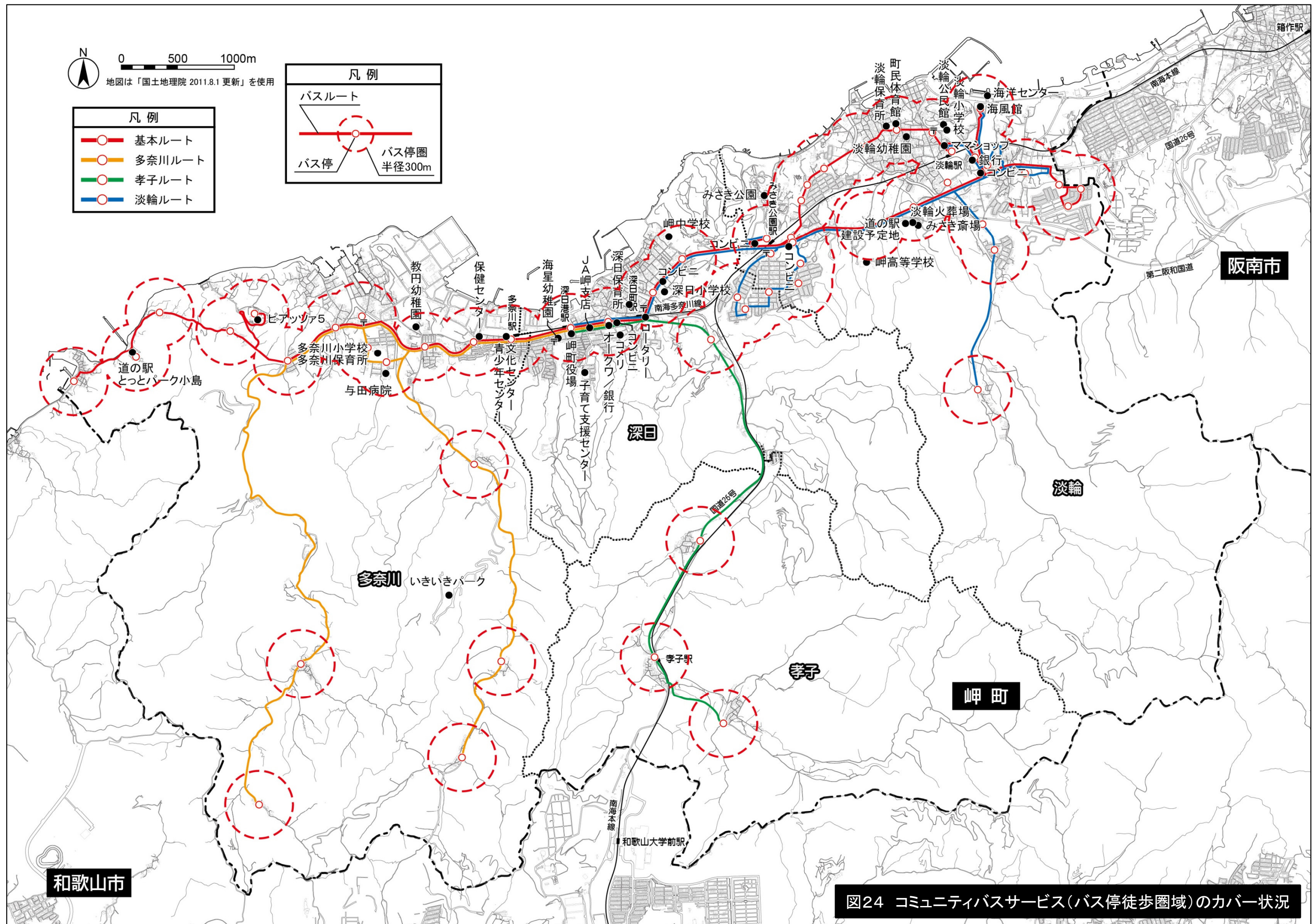


図23 バス停の標高

□バスサービスのカバー圏域

- 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、居住地を概ねカバーしている。
- コミュニティバス導入時には、バス停間を概ね200m～300mと設定した経緯がある。



□公共交通サービスのカバー状況

- 鉄道駅とバス停に徒歩圏と設定し、公共交通サービスを見ると、居住地を概ねカバーしている。

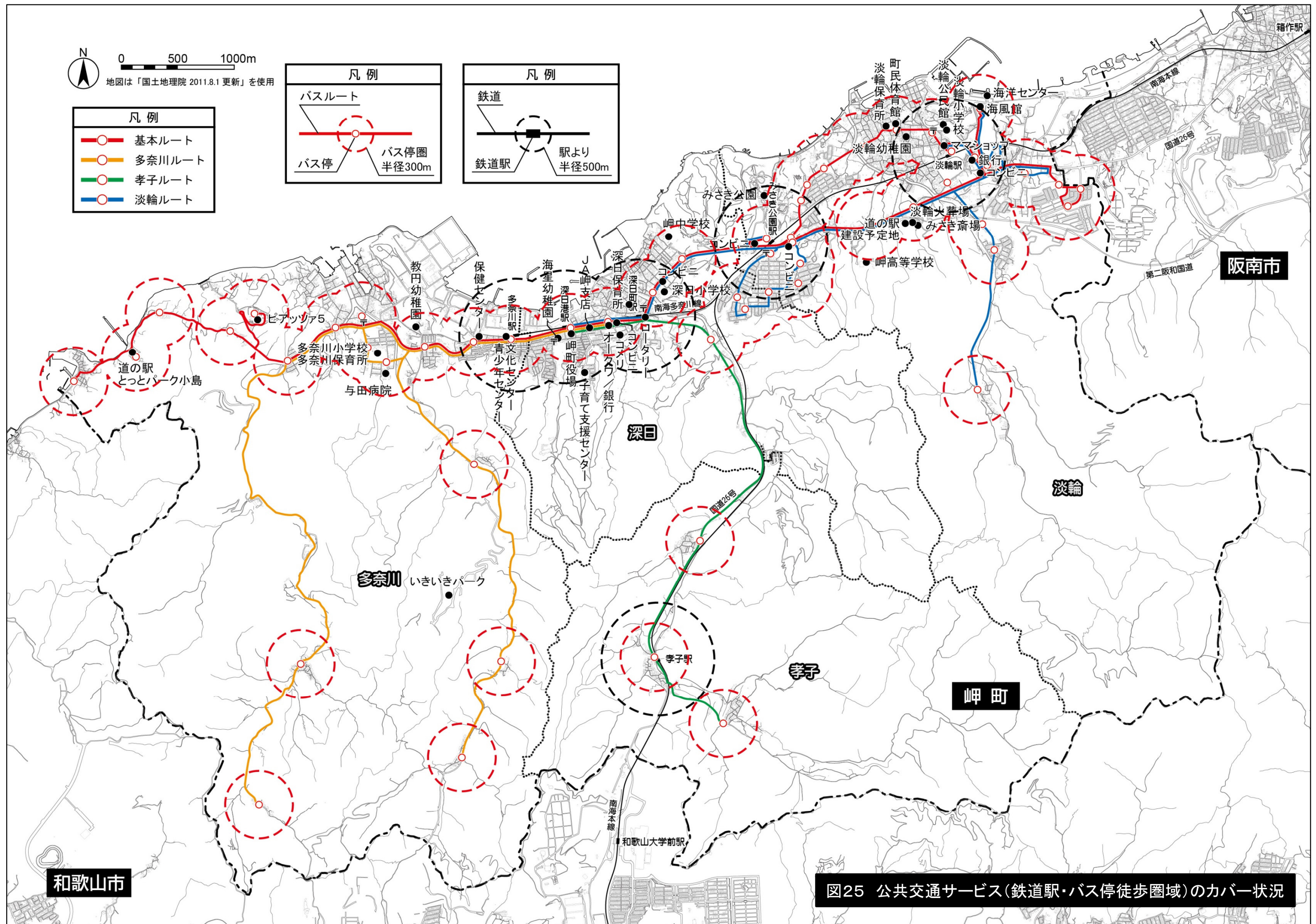
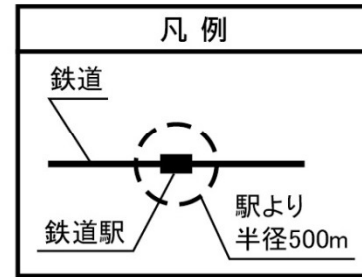
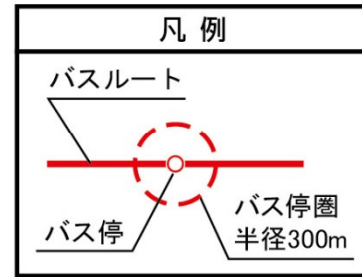
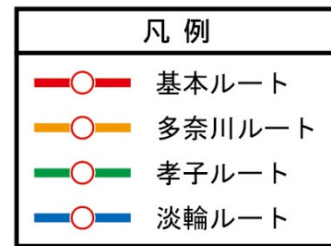


図25 公共交通サービス(鉄道駅・バス停徒歩圏域)のカバー状況

□人口と公共交通サービスのカバー状況

- 人口集積状況と公共交通サービスを見ると、居住地を概ねカバーしている。

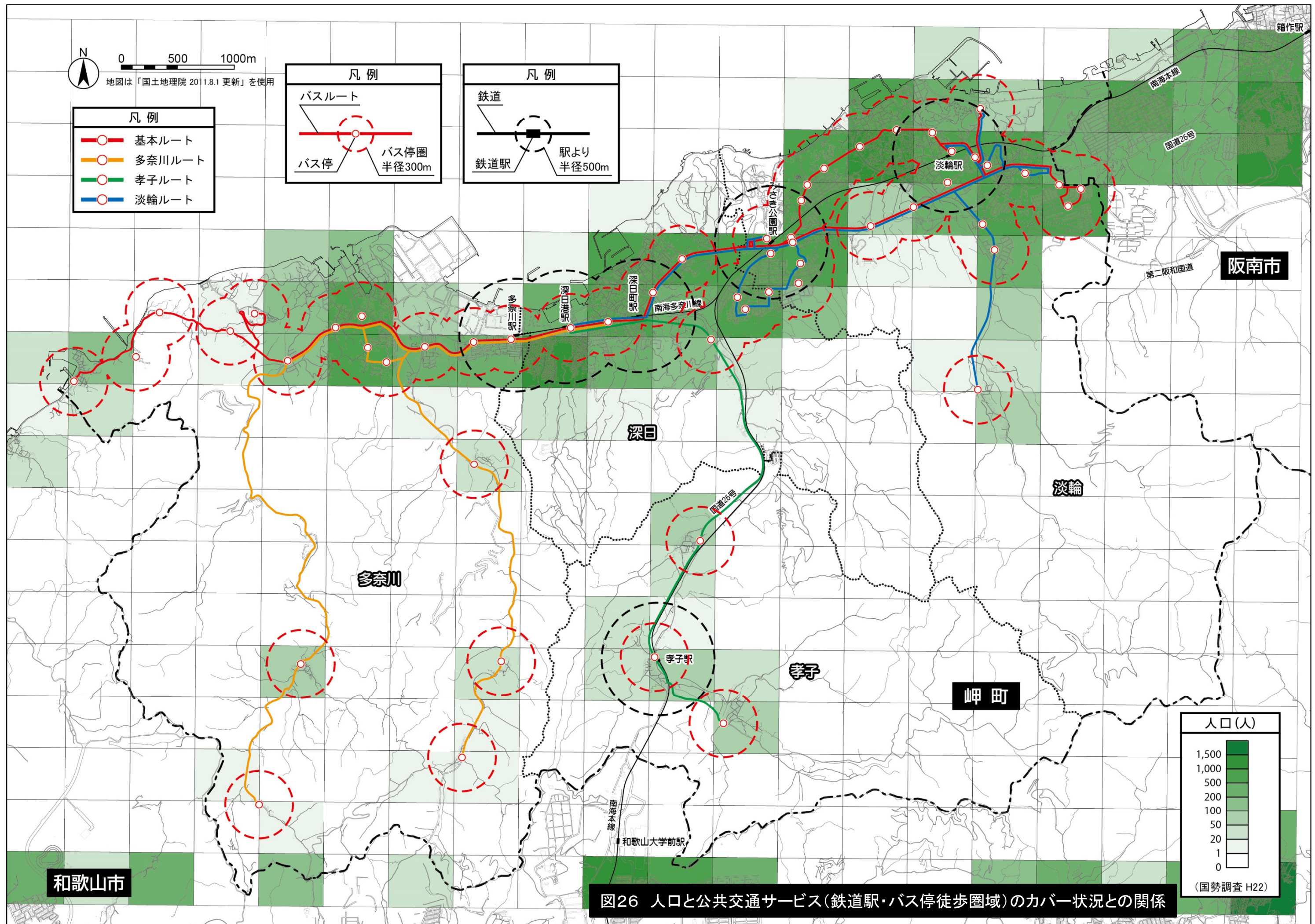


図26 人口と公共交通サービス(鉄道駅・バス停徒歩圏域)のカバー状況との関係

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。

【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) (①+②)-③ ④	利用者数 (人)	利用者1人あたり金額			収支率(%) ①÷③ ⑨
						コスト(円) ③÷⑤ ⑥	現行料金(円) ⑦	補助金(円) ②÷⑤ ⑧	
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	
基本路線	小型車両 2台	運転手	9名
	中型車両 2台	運行管理者	1名
		運行管理補助	2名
		整備管理者	1名
支線	ワゴン車 3台	営業所長	1名
合計	7台	合計	14名

1. データからみた地域公共交通に対する意識

21

○人口減少・超高齢社会への取り組みが必要。

○自動車の利用割合は約半数と高い。また、

鉄道の利用率も高い。

○鉄道利用者は減少傾向。駅への移動手段は

徒歩が52%と高い。

○町外への移動は、和歌山市、阪南市及び

大阪市が多い。

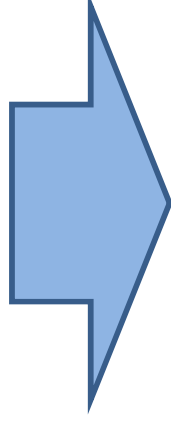
○コミュニティバス利用者は減少し、赤字

経営となっている。

車を主とする交通手段に依存した意識が高いが、高齢化の進展により対応できない可能性がある

南海電鉄は主に沿線住民の利用が多く、一部地域がカバーできていない。

バス事業は、コスト高による赤字経営であることから、事業撤退を表明する。



交通空白区域の発生！

人口減少、高齢化が進展するなか、岬町の生き残りと活性化を図るためには、「岬町独自の地域公共交通計画の策定」が不可欠である。

住民生活と都市活動を支える公共交通の確立

住民生活を支え、まちづくり推進するとともに、交流を促し、街のにぎわいを創出する公共交通に再生します。

○マイカーに依存した交通体系からの脱却を図り、環境に配慮した公共交通を確立

○身近で手軽な移動手段である「バス交通」のあり方を見直す

○住民にとって利用しやすく、また同時に地域住民で育てていく意識の醸成を図る

○乗継円滑化やバスネットワークの強化などによる利便性向上を図る

○岬町が目指すまちづくりに関する計画との整合性を図り、地域の活性化及び住民福祉の向上に寄与する

基本方針

1. 地域ニーズに応じた公共交通サービスを確保し、交通空白区域をつくらない
2. 地域の特性に応じた適切な公共交通システムを、住民、企業、交通事業者、行政などの協働・連携のもとに実施する。
3. 利便性の高い公共交通体系の確立を図る
4. 住民などが主体となり、地域公共交通を維持する

住民ニーズに合致したバス路線の充
実と運行の効率化

住民のモビリティ（移動しやすさ）
の持続的な確保

バス路線の位置づけ

基本路線（駅直通路線＋町内循環路線）

○利用が多く、まちづくりの上で主軸となる路線

○買物などの移動に必要な路線として、まちづくり、住民生活の不可欠なモビリティを確保する。

新たな移動手段（デマンド型路線）

○利用者が一部の区域、もしくは一部の住民に限られる路線とし、住民ニーズを踏まえて、運営・運行形態を再構築し、必要なモビリティを確保する。



主な施策

1. 現行コミュニティバス路線を改善・強化する

2. あらたな輸送手段（デマンド型）を実現するための取り組みを図る

3. 効率的なバス交通システムを構築するため、交通結節点、乗継拠点の整備を図る

4. 住民と来訪者がともに移動しやすい交通環境づくりに取り組む

5. 地域公共交通を、社会全体で支える仕組みを構築する