

泉佐野市の地域公共交通に関する現状・課題

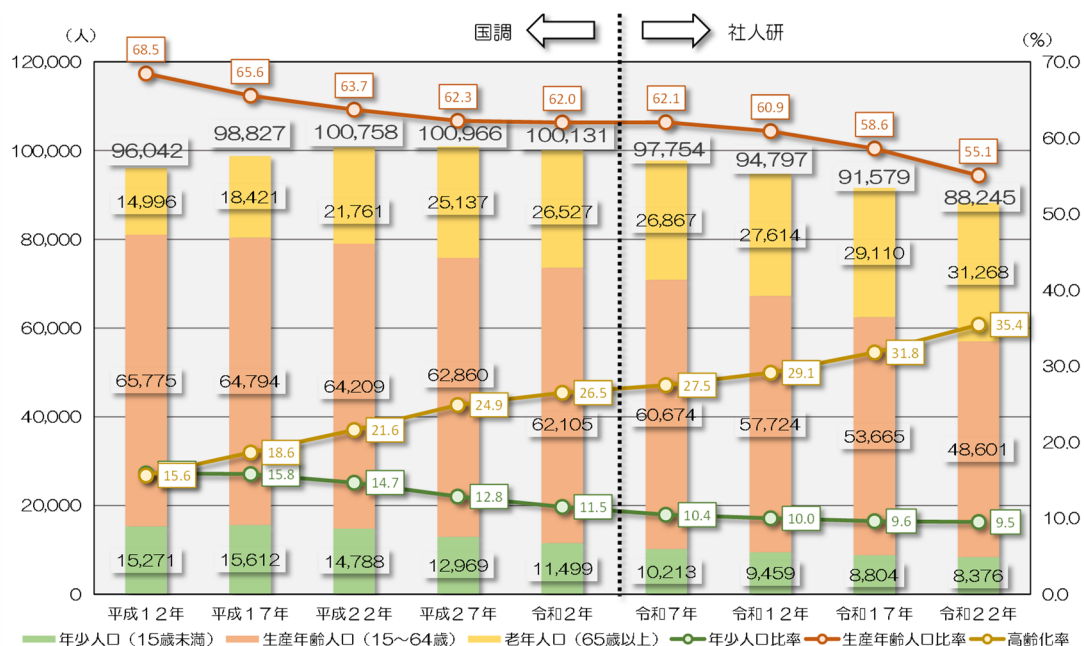
目 次

- 1 地域公共交通を取り巻く市の現況1
- 2 公共交通の実態把握6
- 3 市民アンケート調査結果概要15
- 4 泉佐野市の公共交通の課題20
- 5 今後の調査スケジュール22

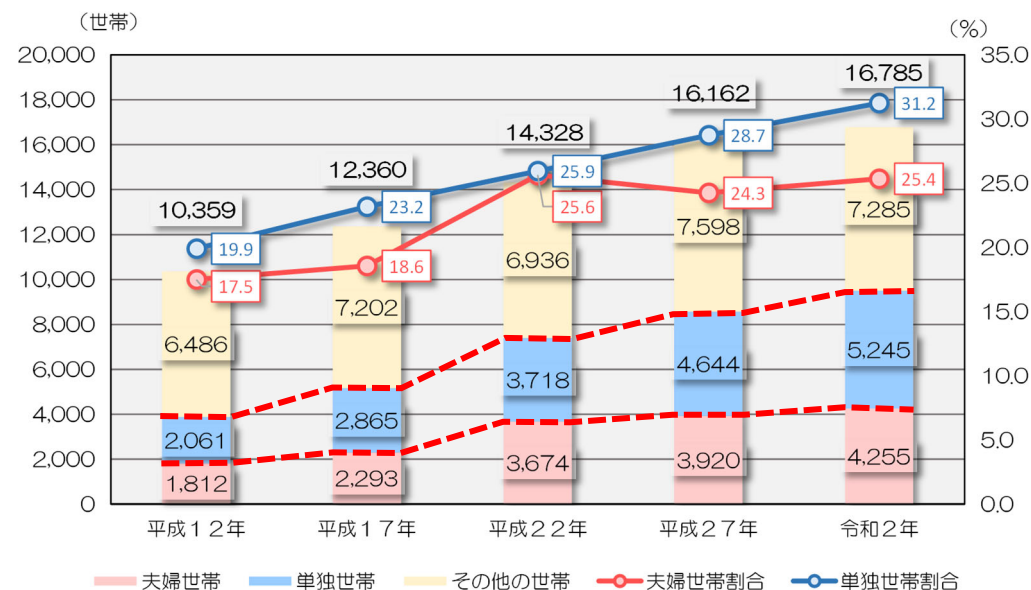
1 | 地域公共交通を取り巻く市の現況

1 本市の人口動態

- 本市の人口は、平成27(2015)年をピークとして令和2(2020)年には減少傾向に転じています。
- 人口推計の結果から、今後も人口減少が続き、年少人口割合が10%を切り、老年人口割合が30%を超え、**少子高齢化が進行することが予測されています。**
- 「65歳以上のみの世帯」の推移をみると、単独世帯、夫婦世帯ともに増加傾向にあり、特に単独世帯が多く増加し、**令和2(2020)年には「65歳以上がいる世帯」の3割以上**を占めています。



年齢3区分別の人口推移
(出典:日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)、国勢調査)



65歳以上のみ世帯の推移 (出典:国土数値情報)

1 | 地域公共交通を取り巻く市の現況

2 本市の人口分布

- 臨海部を除いた市街化区域内のほぼ全域が、100m四方あたりの人口**40人以上**のエリアになっています。

人口が多いエリア

市街化区域内

- 泉佐野駅から羽倉崎駅間の南海電鉄と国道26号に挟まれたエリア
- JR日根野駅南東部
- 葵町周辺
- 俵屋周辺

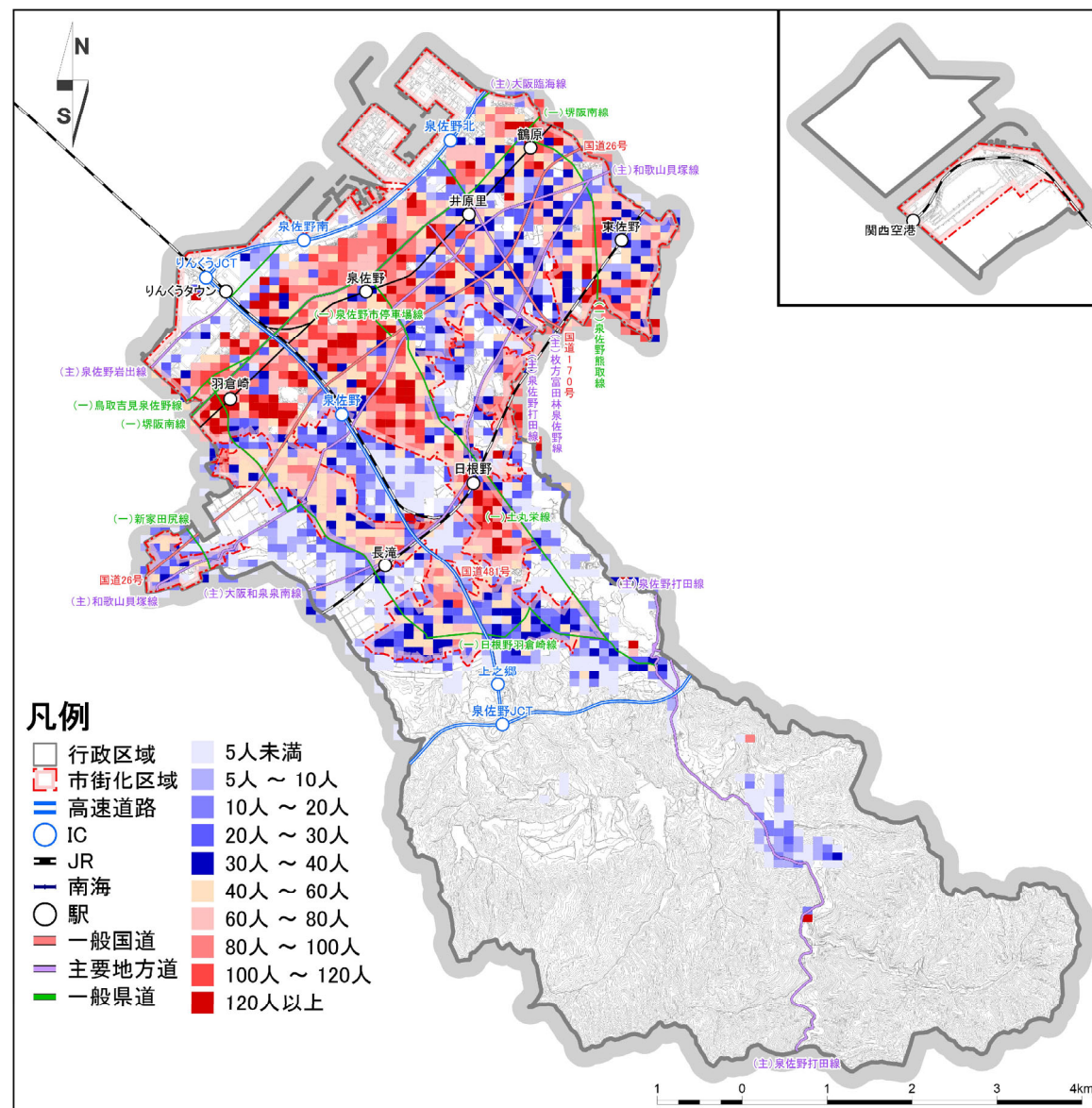
市街化区域外

- 日根野東上の(一)土丸栄線沿い
- 日根野西上の市域境界付近
- 長滝のJR路線と関西空港自動車道に囲まれたエリアの一部

人口が少ないエリア

市街化区域内

- 市域北東部の国道26号沿い
- JR東佐野駅周辺
- JR阪和線より山手側の(一)日根野羽倉崎線沿い
- 市域南西部の南中樫井



1 | 地域公共交通を取り巻く市の現況

3 本市の道路交通状況

- 市内の主要渋滞箇所は、複数の幹線道路が交差する国道26号の泉佐野警察署東交差点、りんくうタウンにつながる(主)大阪臨海線のりんくう北交差点などです。
- 特に、井原の里駅下り交差点から山出交差点にかけては、慢性的な交通渋滞が発生しています。



泉佐野警察署東交差点



りんくう北交差点



井原の里駅下り交差点



山出交差点



主要渋滞箇所(出典:京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会)

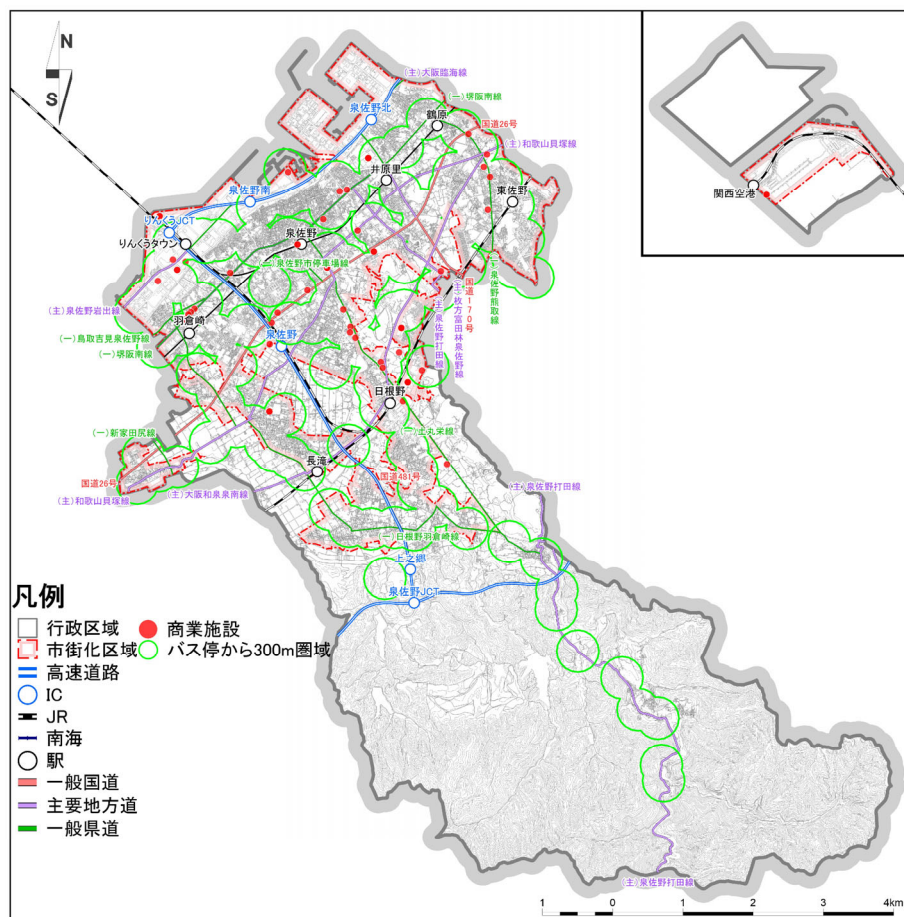
1 | 地域公共交通を取り巻く市の現況

4 公共交通路線との近接状況

商業施設(買物利用)

- バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する商業施設は **48件(市内商業施設のうち80.0%)**。

※商業施設:ショッピングセンター、総合スーパー、寄合百貨店、食品スーパー、ホームセンター、専門店

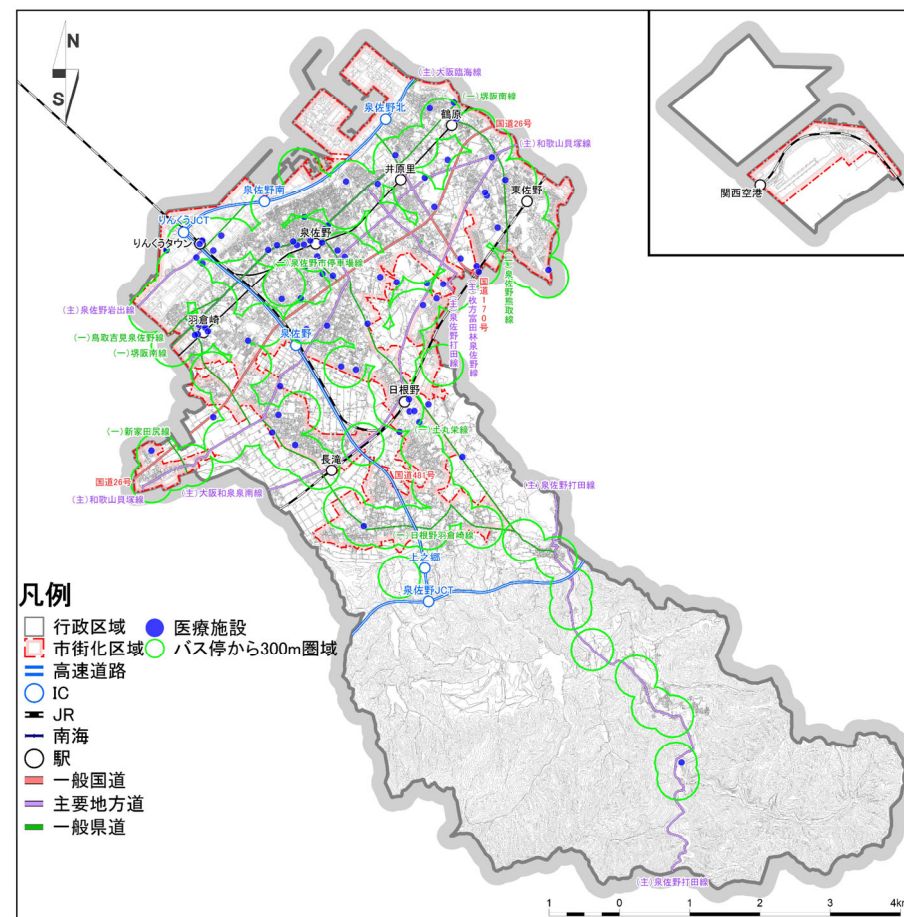


商業施設の分布状況(出典:大規模店舗総覧、トクバイ)

医療施設(通院・診療)

- バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する医療施設は **67件(市内医療施設のうち82.7%)**。

※医療施設:内科、外科を含む施設



医療施設の分布状況(出典:国土数値情報)

1 | 地域公共交通を取り巻く市の現況

4 公共交通路線との近接状況

福祉施設(通所型の介護福祉施設)

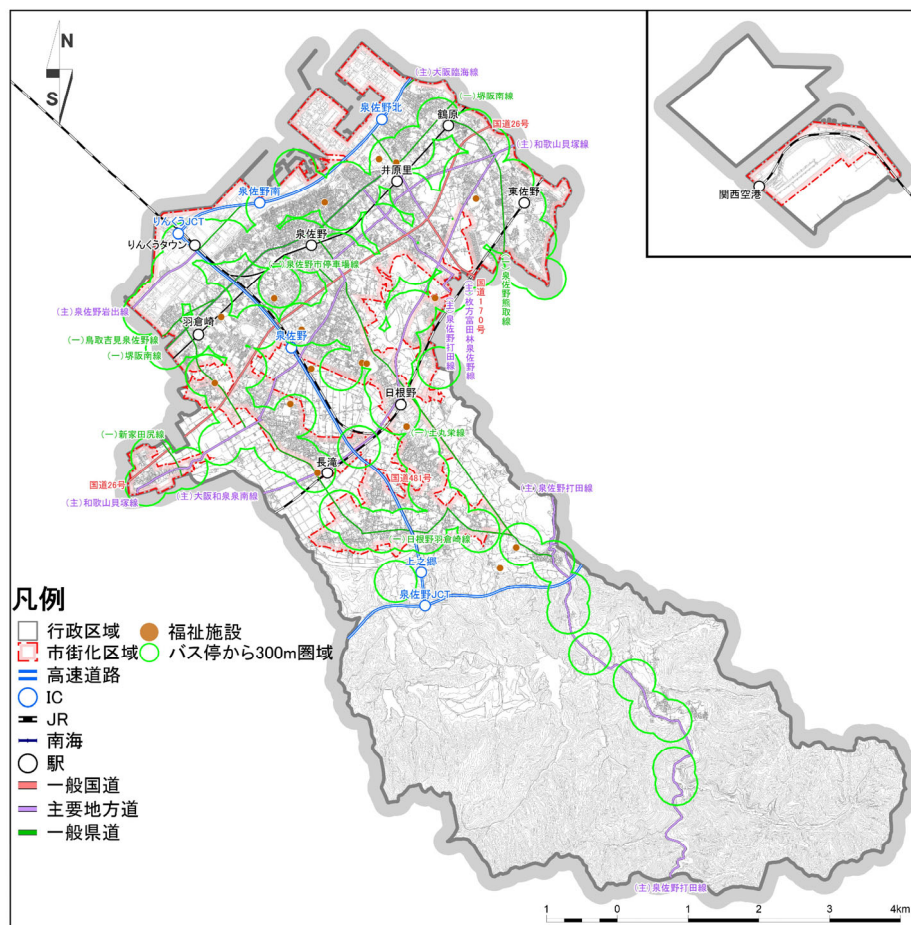
- バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する福祉施設は **16件(市内福祉施設のうち88.8%)**。

※福祉施設:通所介護施設

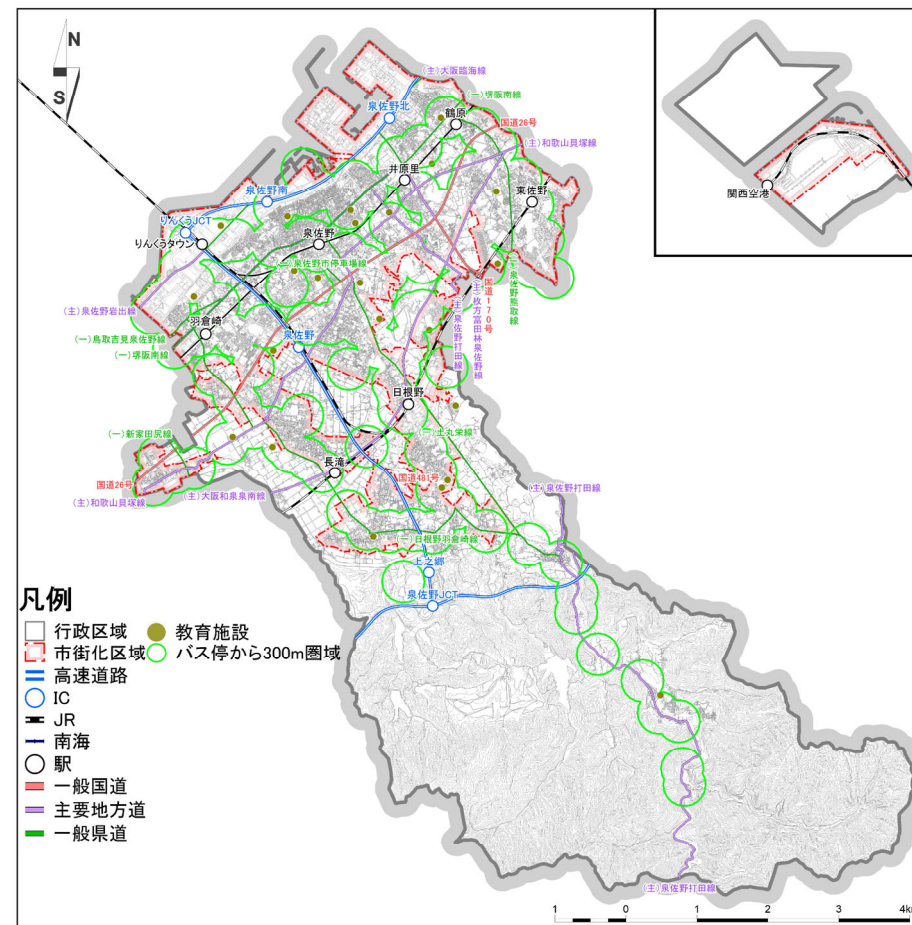
教育施設

- バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する教育施設は **29件(市内教育施設のうち87.8%)**。

※教育施設:小学校、中学校、高等学校、大学、専修学校



福祉施設の分布状況(出典:泉佐野市HP)

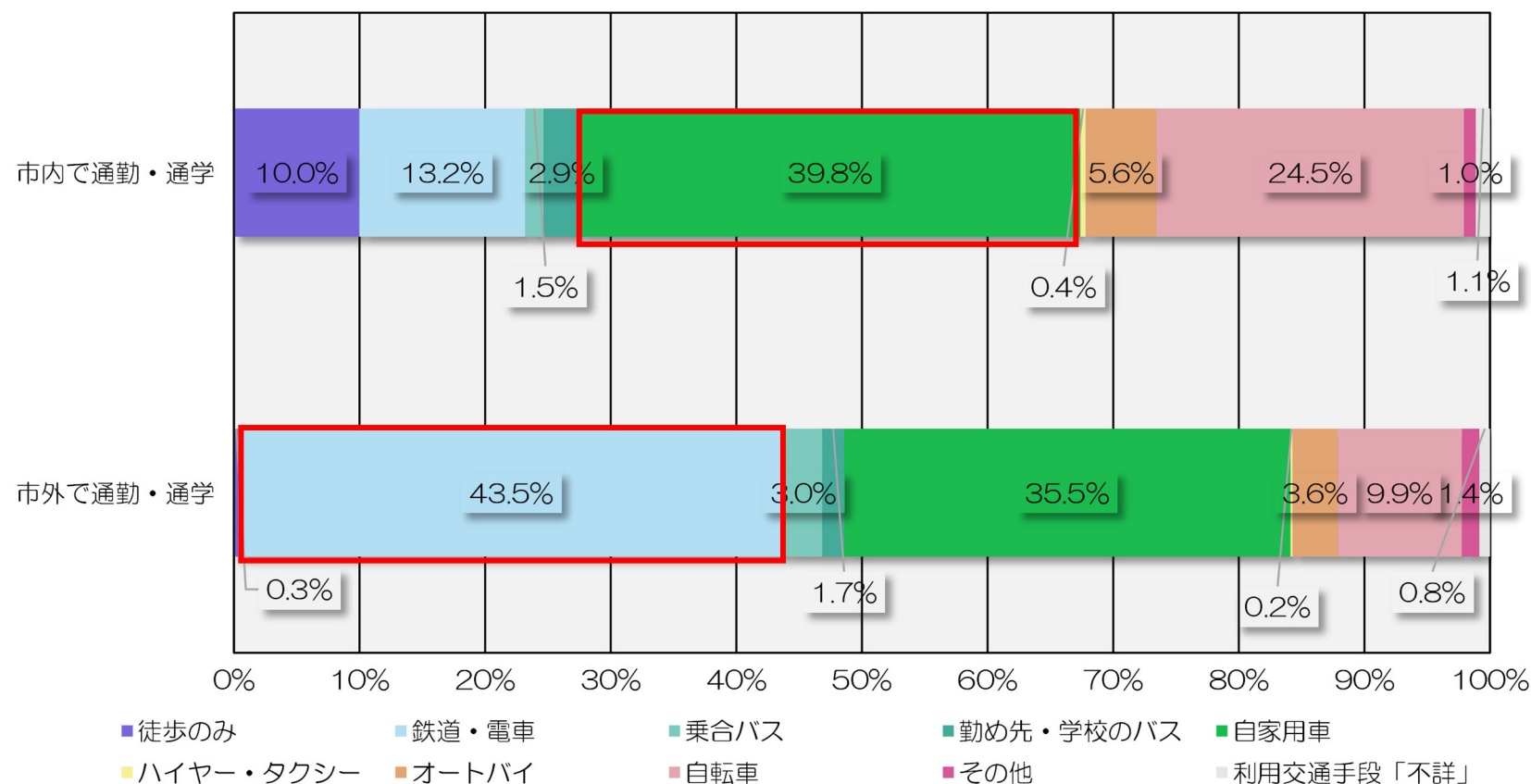


教育施設の分布状況(出典:国土数値情報)

2 | 公共交通の実態把握

1 市民の通勤・通学の交通手段

- ・ 市内への通勤・通学は「自家用車」、市外へは「鉄道・電車」が最も多い状況です。
- ・ 「乗合バス」の利用割合は、市内への通勤・通学では1.5%、市外への通勤・通学では3.0%といずれも低い水準にとどまっています。

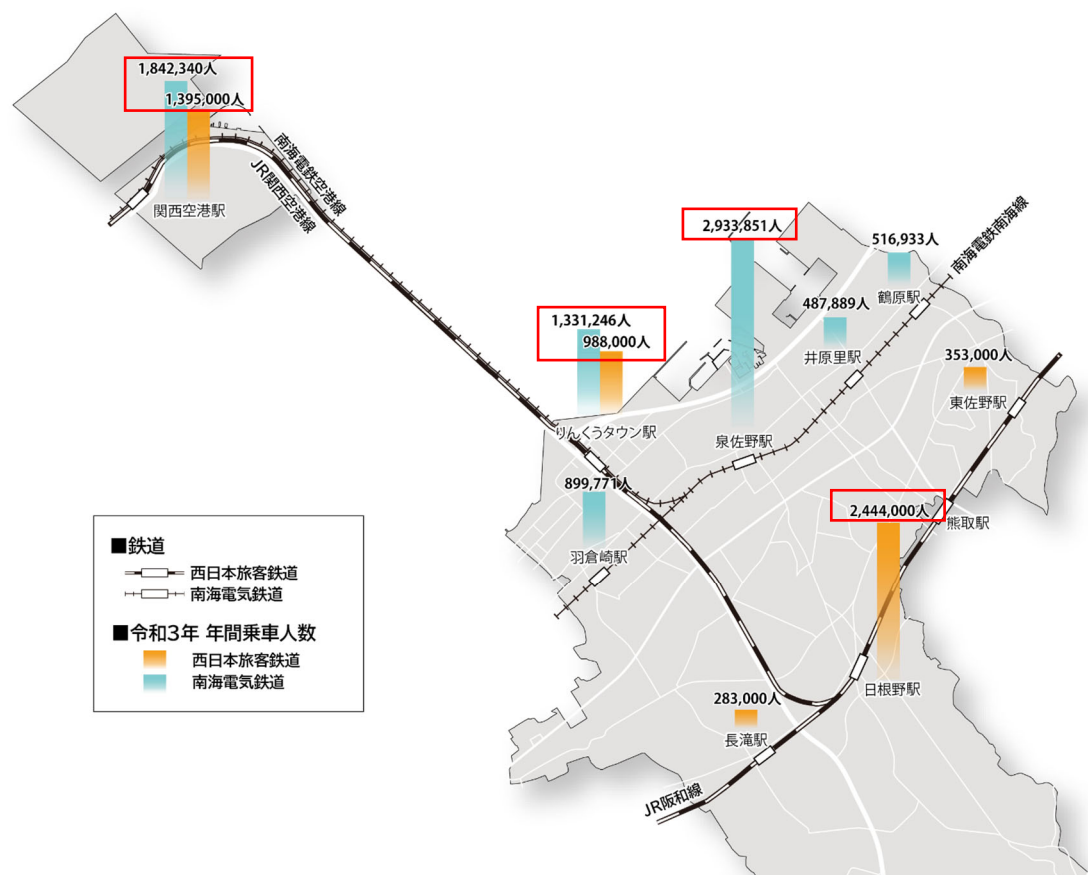


通勤・通学の利用交通手段（出典：R2国勢調査）

2 | 公共交通の実態把握

2 本市の鉄道路線の状況

- 本市には、JR阪和線、JR関西空港線、南海電鉄空港線、南海電鉄南海線の4路線が乗り入れています。
- 年間乗車人数は、南海電気鉄道では、泉佐野駅、関西空港駅、りんくうタウン駅で多く、西日本旅客鉄道では、日根野駅、関西空港駅、りんくうタウン駅の乗車人数が多くなっています。



鉄道路線（出典：国土数値情報、泉佐野市統計書）

駅名		方面	平日		土休日	
			総発車本数 (本)	1 時間あたり平均発車 本数 (本/時)	総発車本数 (本)	1 時間あたり平均発車 本数 (本/時)
南海電気鉄道	鶴原駅	なんば方面	89	4.45	77	3.85
		和歌山・関西空港方面	94	4.7	79	3.95
	井原里駅	なんば方面	89	4.45	77	3.85
		和歌山・関西空港方面	94	4.7	79	3.95
	泉佐野駅	なんば方面	240	12	210	10.75
		和歌山市方面	154	7.7	122	6.1
		関西空港方面	97	5.11	94	4.95
	羽倉崎駅	なんば方面	92	4.84	113	5.65
		和歌山市方面	78	3.9	73	3.65
	りんくうタウン駅	なんば方面	97	4.85	94	4.7
関西空港方面		97	5.11	94	4.95	
関西空港駅	なんば方面	97	5.11	94	4.95	
西日本旅客鉄道	東佐野駅	大阪方面	72	3.79	68	3.58
		和歌山・関西空港方面	76	3.8	75	3.75
	日根野駅	大阪方面	146	7.3	157	7.85
		和歌山方面	97	4.85	96	4.8
		関西空港方面	78	4.11	75	3.95
	長湊駅	天王寺・関西空港方面	74	3.7	70	3.5
		和歌山方面	72	3.6	71	3.55
	りんくうタウン駅	関西空港方面	69	3.63	66	3.47
		大阪方面	69	3.63	70	3.68
	関西空港駅	大阪方面	99	5.21	96	5.05

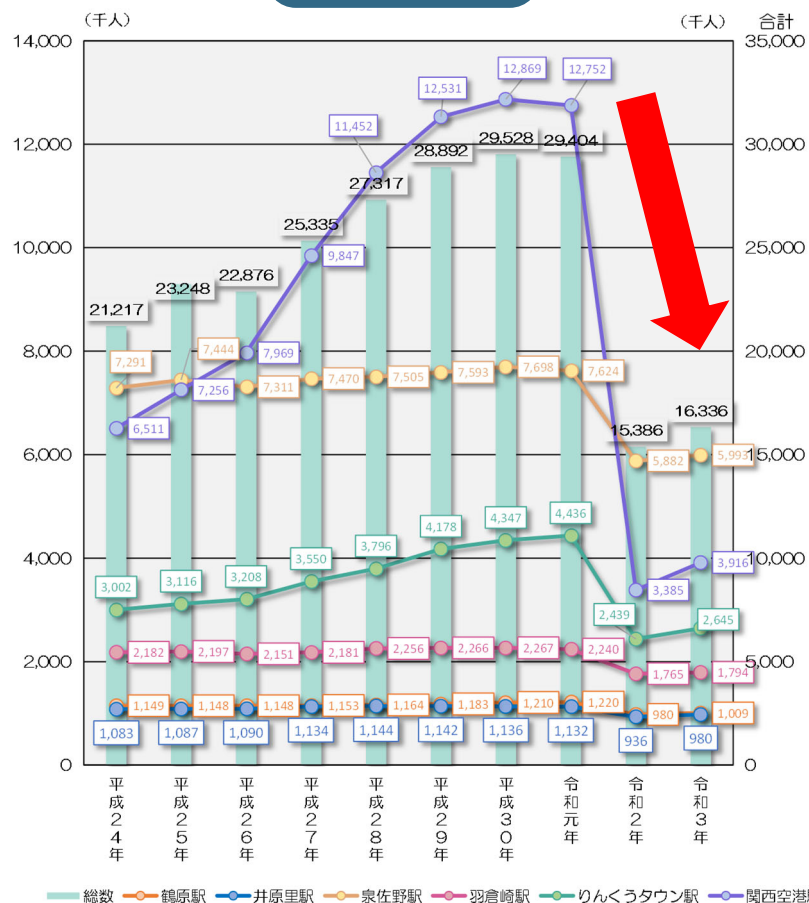
鉄道駅別の運行本数(R5.9月時点)（出典：各事業者HP）

2 | 公共交通の実態把握

3 鉄道の利用状況

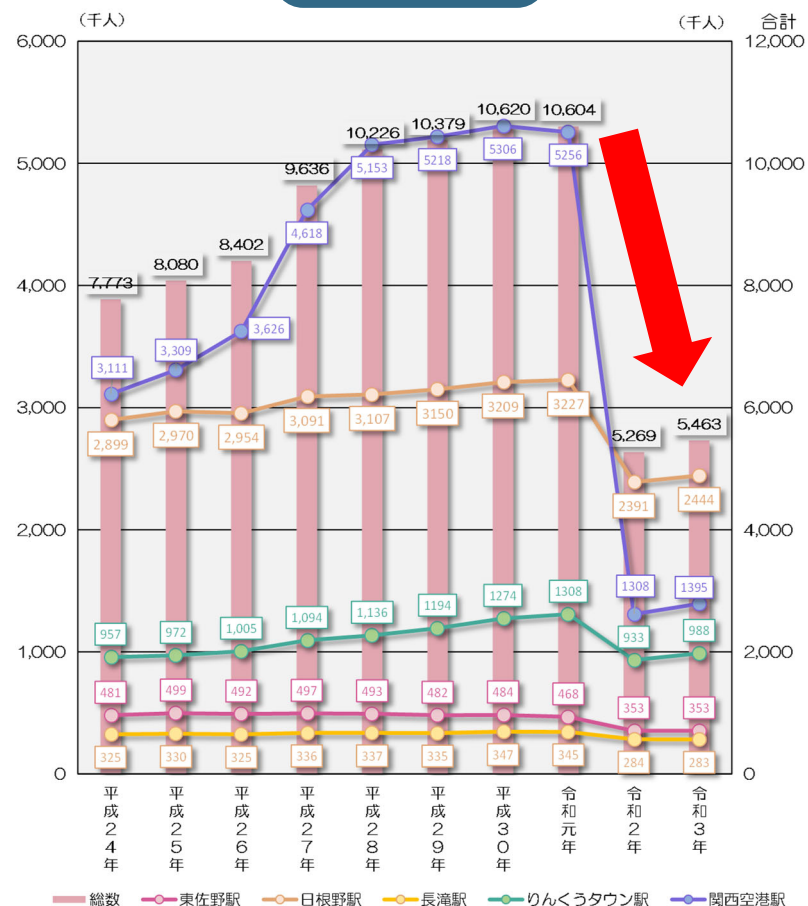
- 南海電鉄、JR阪和線の年間乗降人員は、平成30(2018)年まで増加傾向にありましたが、令和2(2020)年に大きく減少しています。特に、関西空港駅の乗降人員が令和元(2019)年から令和2(2020)年にかけて著しく減少しており、新型コロナウイルス感染症の流行に伴う渡航制限の影響を受けているものと考えられます。
- 令和2(2020)年から令和3(2021)年には、いずれの路線も乗降人員数が増加しており、回復の兆しが見えています。

南海電鉄



南海電鉄 駅別年間乗降人員の推移（出典：泉佐野市統計書）

JR阪和線



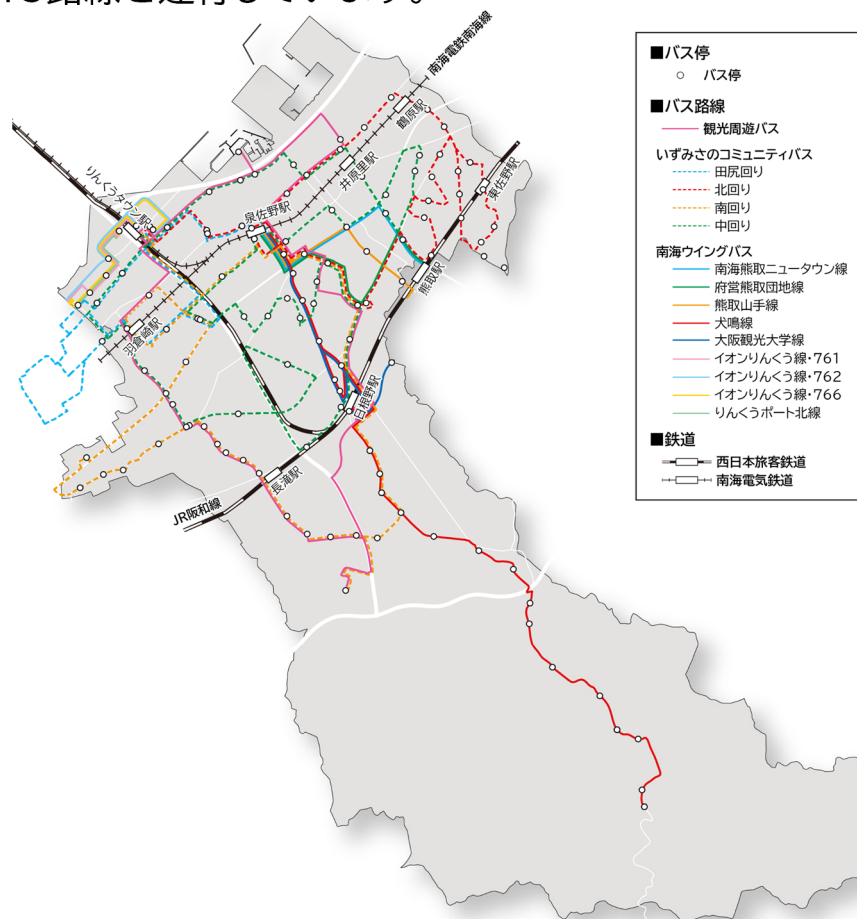
JR阪和線 駅別年間乗降人員の推移（出典：泉佐野市統計書）

2 | 公共交通の実態把握

4 路線バスの利用状況

バスネットワーク

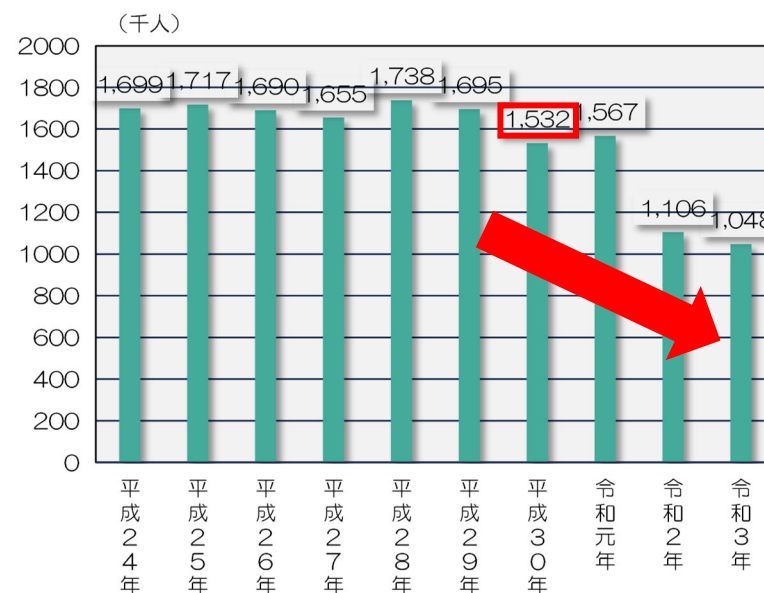
- 泉佐野駅を起点にバスネットワークが形成されており、本市が無料で運行する観光周遊バス(2路線)といずみさのコミュニティバス(4路線)、南海ウイングバス(9路線)の計15路線を運行しています。



バス路線 (出典:国土数値情報)

南海ウイングバス

- 南海ウイングバスの年間乗降人員は令和元(2019)年まで横ばいに推移していましたが、令和2(2020)年以降は減少傾向となっています。
- 平成30(2018)年から10万人ほど利用者数が減少しており、新型コロナウイルス以外の要因も考えられます。



南海ウイングバス年間乗降人員の推移 (出典:泉佐野市統計書)

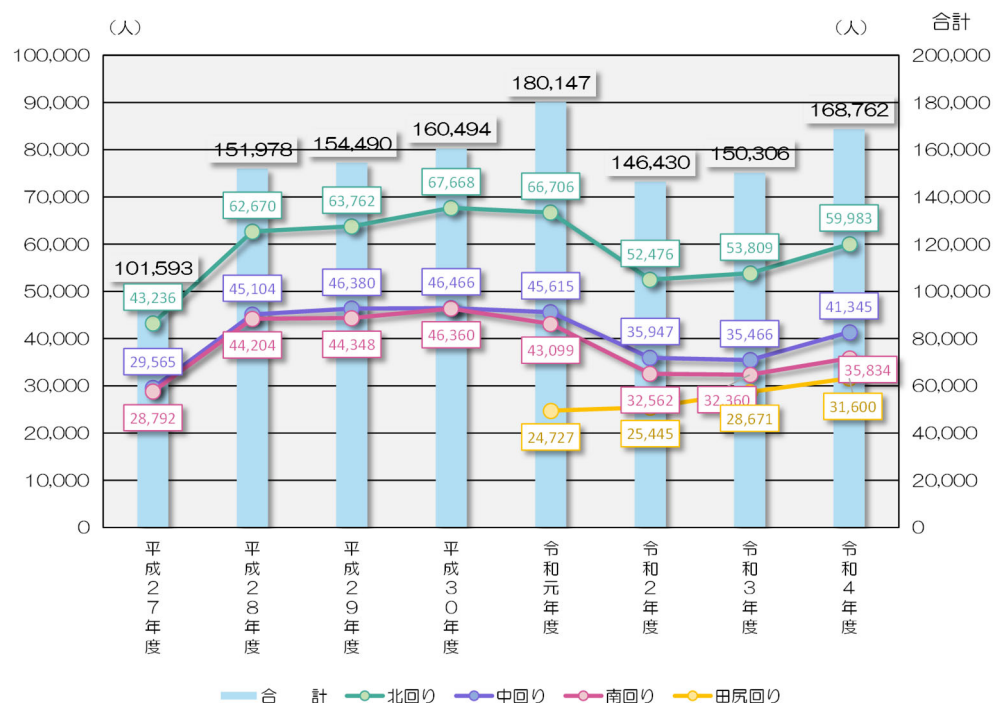
2 | 公共交通の実態把握

5 コミュニティバスの利用状況

いずみさのコミュニティバス

- 年間乗降人員は令和元(2019)年度まで上昇傾向にありましたが、令和2(2020)年度に減少しており、現在は回復傾向となっています。
- 北回り、中回り、南回り、田尻回りの順に利用者数が多い状況です。

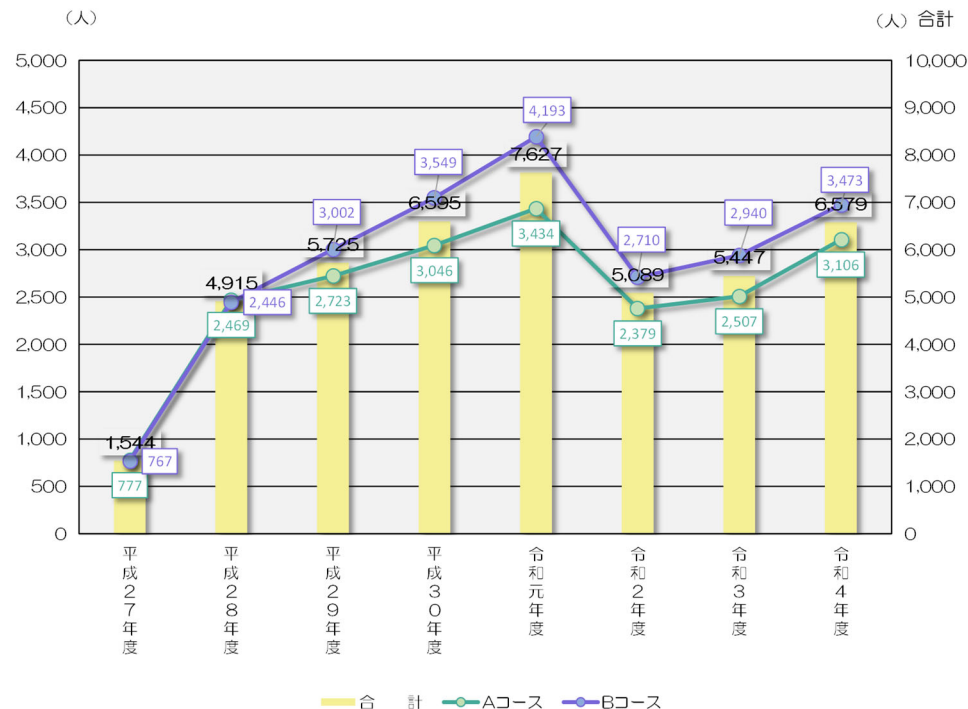
※田尻回りは令和元(2019)年度から運行開始



いずみさのコミュニティバス年間乗降人員の推移
(出典: 泉佐野市データ)

いずみさの観光周遊バス

- 年間乗降人員は令和元(2019)年度まで増加傾向にあり、令和2(2020)年度に減少した後、回復傾向に転じています。



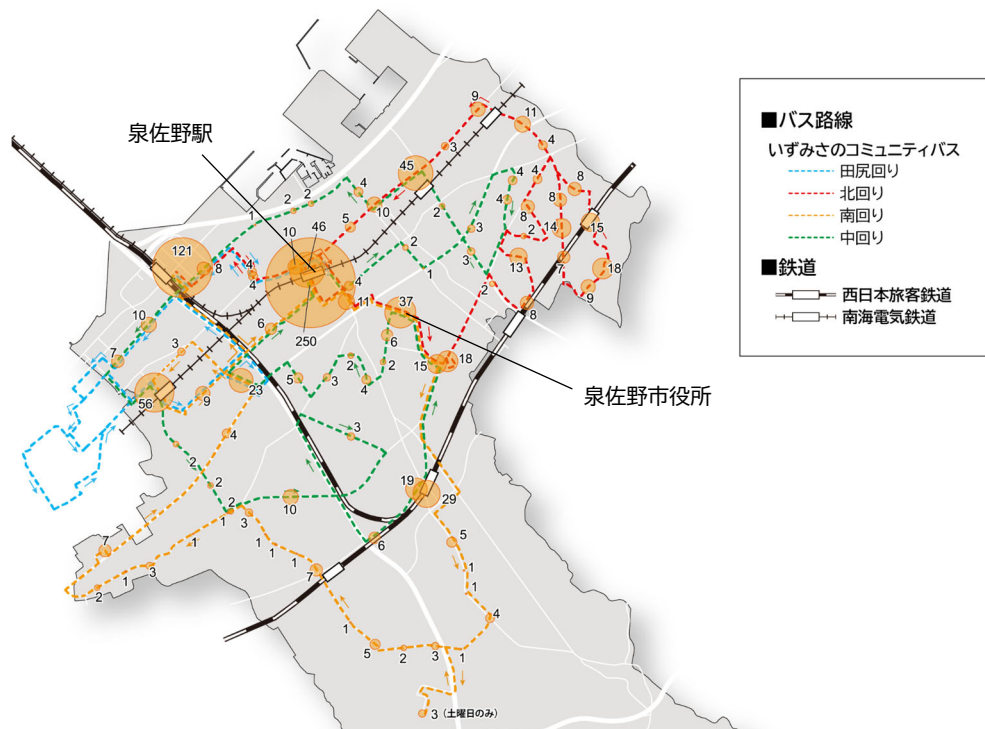
いずみさの観光周遊バス年間乗降人員の推移
(出典: 泉佐野市データ)

2 | 公共交通の実態把握

5 コミュニティバスの利用状況

いずみさのコミュニティバス

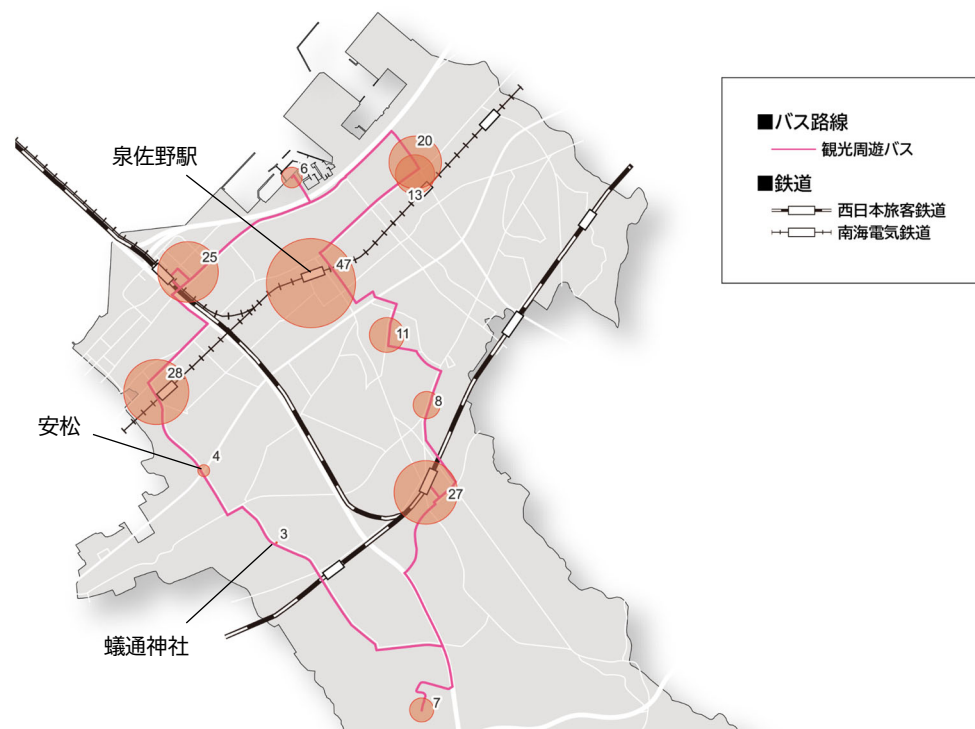
- いずみさのコミュニティバスの停留所別の乗降者数の状況を見ると、駅や市役所等の施設での乗降者数が多いことがみてとれます。
- 北回りはどのバス停も一定の需要がある一方、南回りはバス停あたりの乗降者数が少なく、需要が分散しています。
- 乗降者数の分布は人口密度の分布状況(P.2参照)とおおむね一致しています。



令和4年度 いずみさのコミュニティバス停留所別1日あたり乗降者数
(出典: 泉佐野市データ)

いずみさの観光周遊バス

- いずみさの観光周遊バスの停留所別乗降者数は、泉佐野駅前が最も多く、南西部の蟻通神社や安松(イズミヤ前)の乗降者数が少なくなっています。
- 乗降者数の分布は人口密度の分布状況(P.2参照)とおおむね一致しています。



令和4年度 いずみさの観光周遊バス停留所別1日あたり乗降者数
(出典: 泉佐野市データ)

2 | 公共交通の実態把握

6 公共交通カバー率

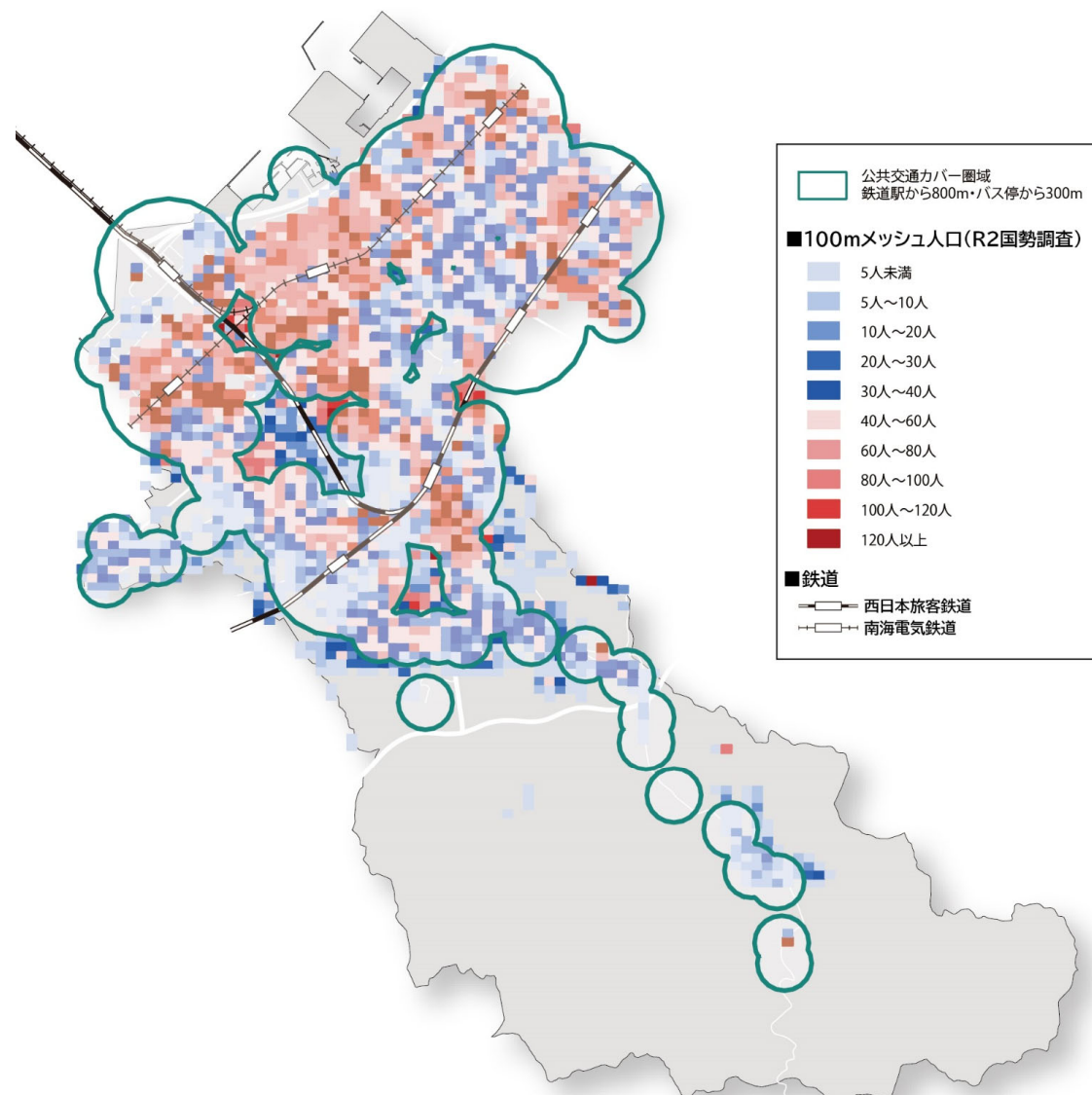
※公共交通カバー率…公共交通サービス圏域(鉄道駅から半径800m、バス路線から半径300m)内の人口の総人口に対する割合

- 公共交通の一般的なカバー圏とされる、鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m以内のエリアは図のように分布しています。
- この圏内に住む人口は91,691人で、泉佐野市人口の91.6%となっており、公共交通が人口の大部分をカバーしているといえます。

令和2年(国勢調査データ)

公共交通カバー圏内	91,691人
泉佐野市全域	100,131人
カバー率	91.6%

泉佐野市の公共交通カバー圏域人口 ※GISにより算出



泉佐野市の人口分布と公共交通カバー圏域
(出典:国土数値情報、R2国勢調査)

2 | 公共交通の実態把握

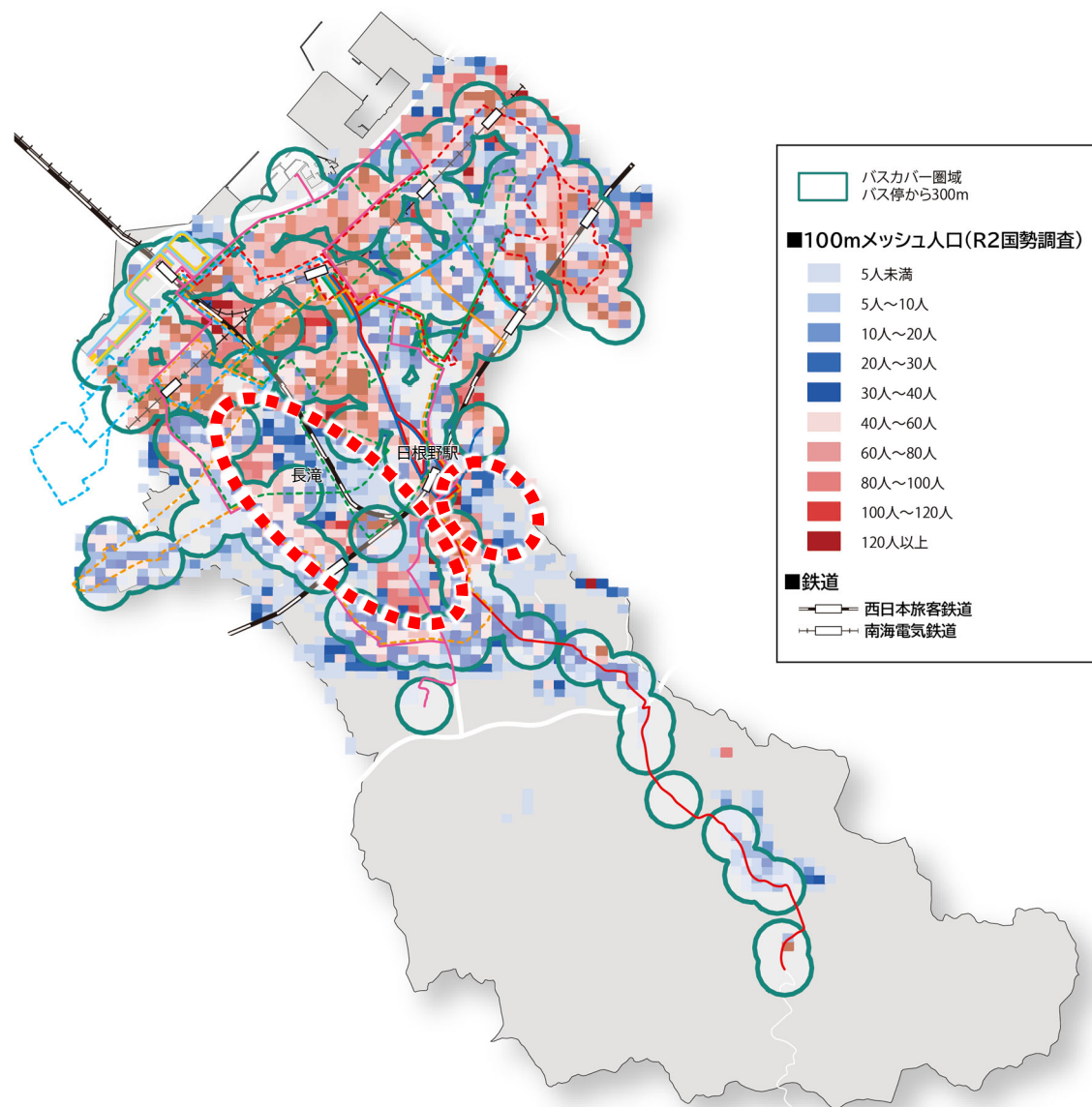
6 公共交通カバー率(鉄道を除く)

- 市内での移動を想定し、バス停半径300mのカバー圏域でみると、この圏内に住む人口は79,228人で、泉佐野市人口の79.1%となっており、**約2割の人口がカバー圏から外れています。**
- 特に、**長滝やJR日根野駅の南東部**は、人口が集積しているにもかかわらずバス停半径300m圏域から外れており、市内を移動する主な公共交通となるバスの利用が難しい状況にあります。

令和2年(国勢調査データ)

バス停半径300m圏内	79,228人
泉佐野市全域	100,131人
カバー率	79.1%

泉佐野市のバスカバー圏域人口
※GISにより算出

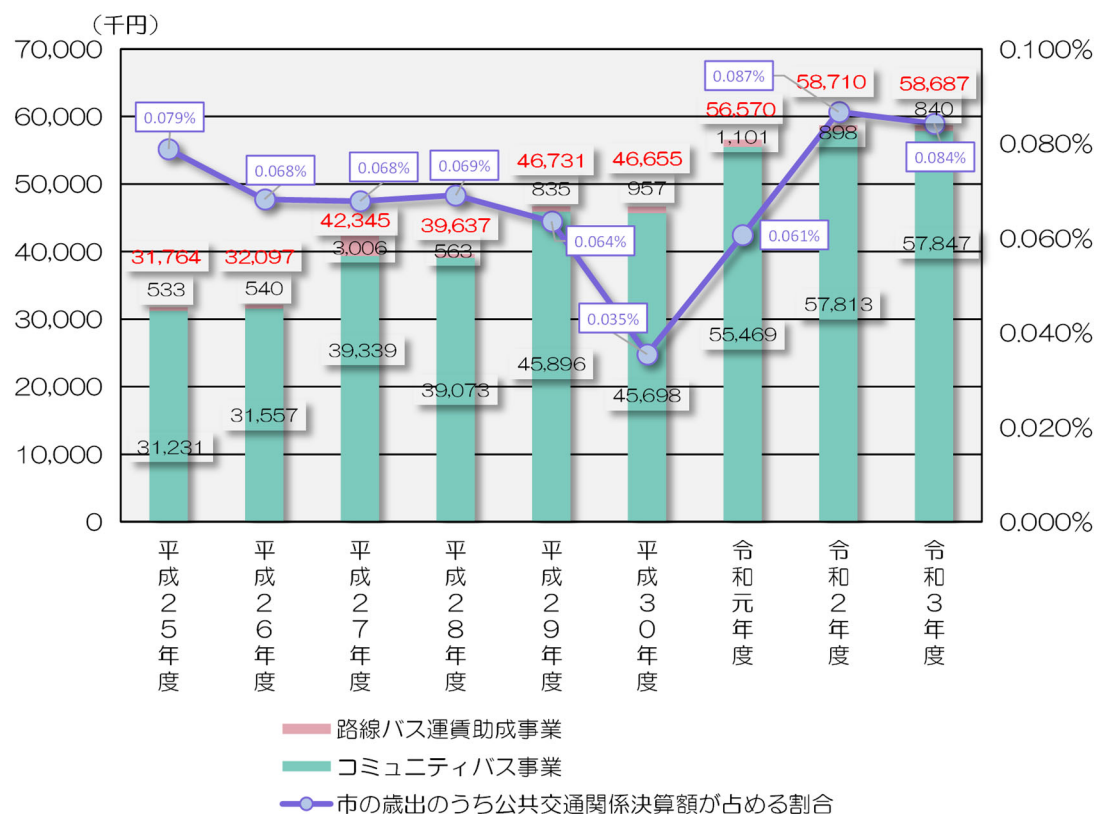


泉佐野市の人口分布とバスカバー圏域
(出典:国土数値情報、R2国勢調査)

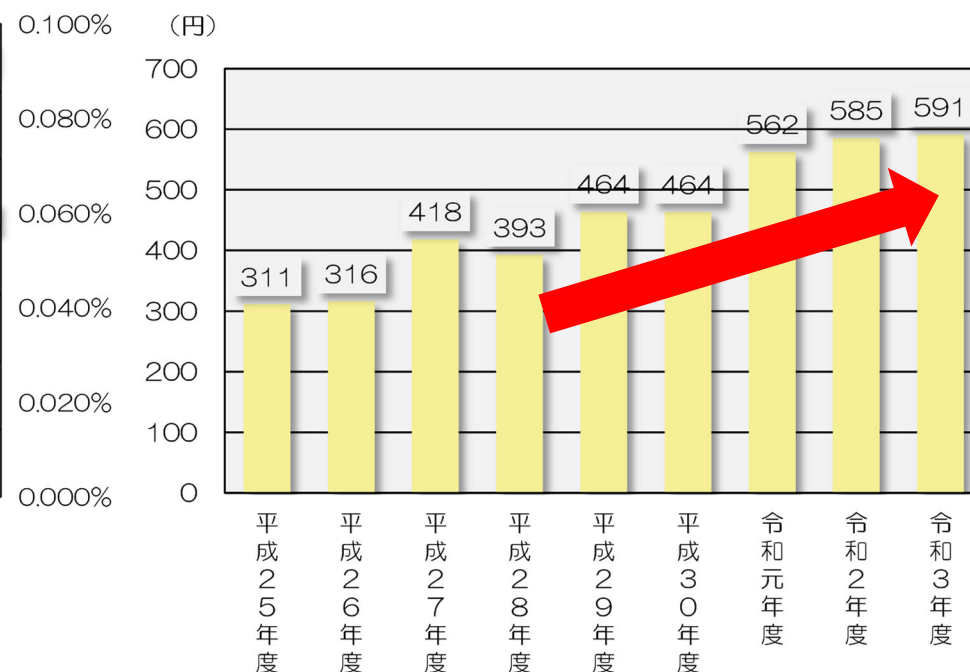
2 | 公共交通の実態把握

7 財政状況

- 本市の公共交通関係決算額は令和3(2021)年度では、58,687千円であり、そのうち98.6%の57,847千円をコミュニティバス事業費が占めています。
- 本市の歳出のうち公共交通関係決算額が占める割合は0.1%未満となっていますが、新型コロナウイルス感染症の影響により乗降者数が減少した令和元(2019)年度以降は増加傾向になっています。
- 一方、人口1人あたりの財政負担額は年々増加しており、令和3年度時点で約600円/人となっています。



公共交通関係決算額(出典:泉佐野市データ)



人口1人あたりの公共交通に対する財政負担額
(出典:泉佐野市データ、住民基本台帳(各年3月末時点))

3 | 市民アンケート調査結果概要

1 調査概要

調査の目的

- 泉佐野市が取り組んでいる『便利で持続可能な地域公共交通サービスの実現』について、市民の皆様が日ごろ、**公共交通サービスをどのようにご利用されているのか**、また**現在の公共交通サービスに対するご意見やご意向**を把握するために実施したものです。

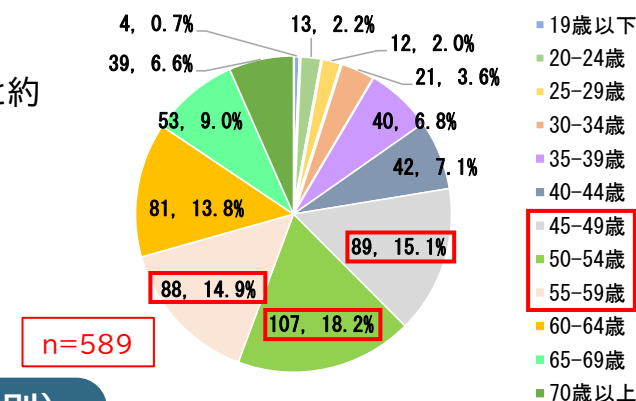
調査方法及び回収状況

対象地域	泉佐野市内全域
調査方法	Web調査
調査期間	令和5年11月24日～12月7日
調査対象数	泉佐野市在住として登録の4,566名
有効回答数	589票(市民以外も含めた回答数612)
回収率	12.9%【全市民に対する必要標本数は380】 ・ 令和2年の国勢調査を母集団とし、95%の信頼度、標準偏差5%の標準的なサンプリングで計算。 $n \geq \frac{N}{\frac{e^2(N-1)}{Z^2 P(1-P)} + 1}$ (必要な標本数 n、母集団の大きさ N、最大誤差 e、信頼率に対応する正規分布点 Z、予想される母集団の比率 P)

2 回答者属性

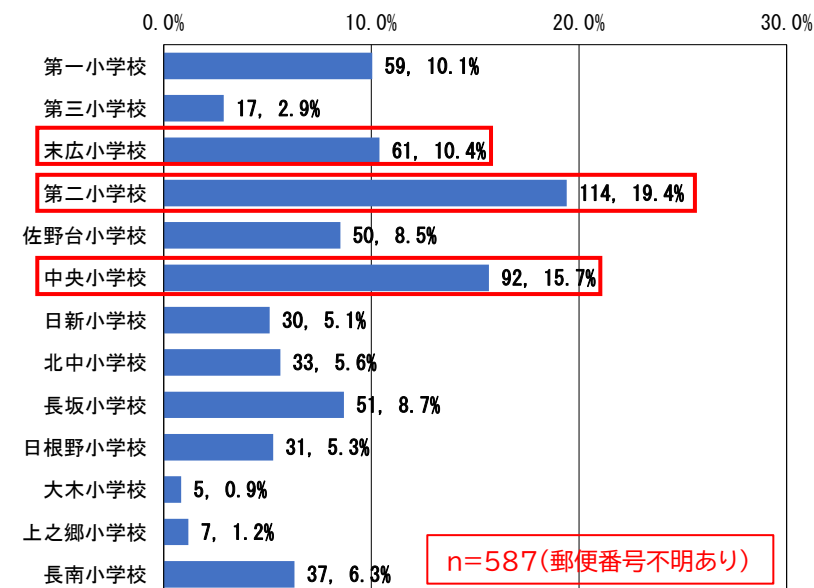
年代

- 45-59歳が48.2%と約半数を占めています。



居住地域(小学校区別)

- 「第二小学校」が最も多く19.4%、次いで「中央小学校」が15.7%、「末広小学校」が10.4%となっています。



※回答者が登録している郵便番号から小学校区別の人数を集計
※1つの町が複数の小学校区にまたがる場合は、人数を校区数で按分し、端数は回答者数が少ない小学校にまとめて整数化

3 | 市民アンケート調査結果概要

3 日常の移動について

目的別の主な移動手段

日常生活において、「通勤・通学」、「買物」、「通院・デイサービス」、「娯楽・レジャー（趣味・習い事・社交等）」の主な移動手段についてお答えください。

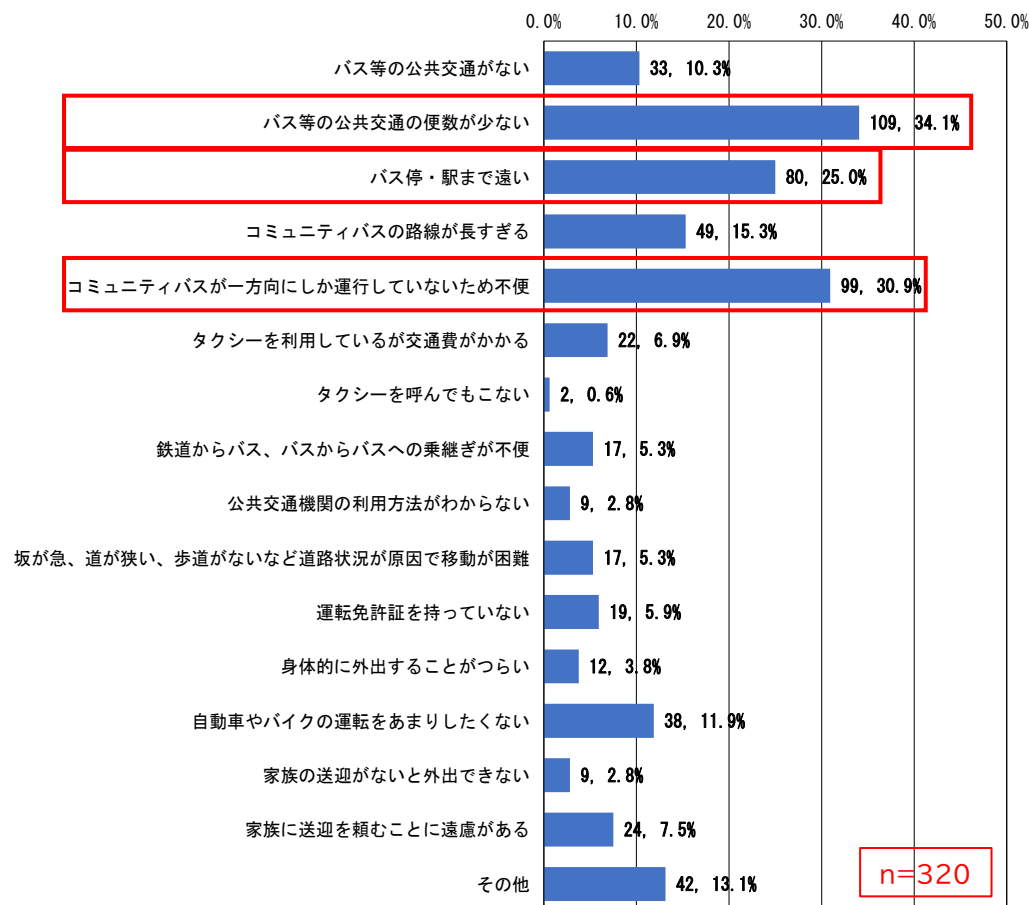
- どの移動目的も「自動車（運転）」が最も多く、「買物（61.0%）」「通院・デイサービス（50.3%）」「娯楽・レジャー（58.9%）」では半数を超えています。
- また、「買い物」、「通院・デイサービス」、「娯楽・レジャー」については、「自動車（送迎）」の利用も一定の割合があります。
- なお、公共交通機関のうち、「**路線バス**」「**いずみさのコミュニティバス**」「**いずみさの観光周遊バス**」のバス利用は**わずか**であり、最も多かったものは「通院・デイサービス」の「いずみさのコミュニティバス（3.0%）」となっています。

目的	1位	2位	3位	4位	5位
通勤 通学 n=464	自動車 (運転) 37.1% 	南海 電鉄 26.9% 	自転車 14.4% 	JR 10.3% 	徒歩 5.4% 
買物 n=575	自動車 (運転) 61.0% 	自転車 17.4% 	徒歩 11.7% 	自動車 (送迎) 3.3% 	バイク 3.1% 
通院 ・デ イ サ ー ビ ス n=199	自動車 (運転) 50.3% 	自転車 14.1% 	徒歩 12.6% 	自動車 (送迎) 7.0% 	南海 電鉄 4.5% 
娯楽 ・レ ジ ャ ー n=438	自動車 (運転) 58.9% 	南海 電鉄 12.1% 	自転車 8.4% 	徒歩 6.4% 	自動車 (送迎) 5.3% 

不自由や不安を感じている理由

日常の移動に関して不自由や不安を感じている理由を教えてください。

- 「バス等の公共交通の便数が少ない」が最も多く34.1%、次いで「コミュニティバスが一方方向にしか運行していないため不便」が30.9%、「バス停・駅まで遠い」が25.0%となっています。



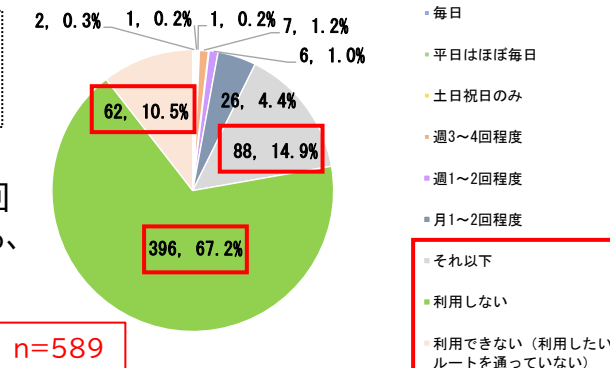
3 | 市民アンケート調査結果概要

4 泉佐野市のコミュニティバスについて

コミュニティバスの利用頻度

泉佐野市が現在運行するコミュニティバスの利用頻度についてお答えください。

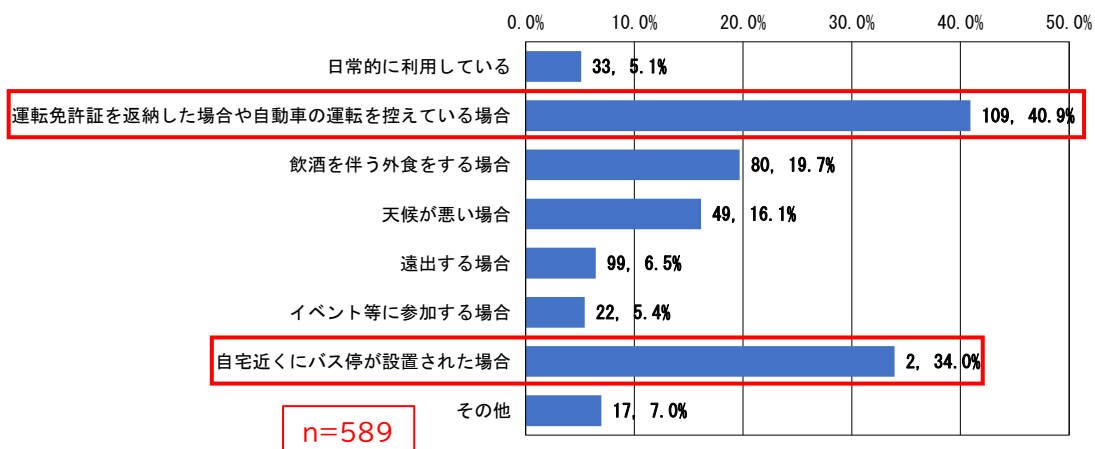
- 「利用しない」が最も多く67.2%で、次いで月1～2回未満の「それ以下」が14.9%、「利用できない(利用したいルートを通っていない)」が10.5%となっています。



コミュニティバスの利用機会

どのような場合に、泉佐野市のコミュニティバスを利用するかお答えください。

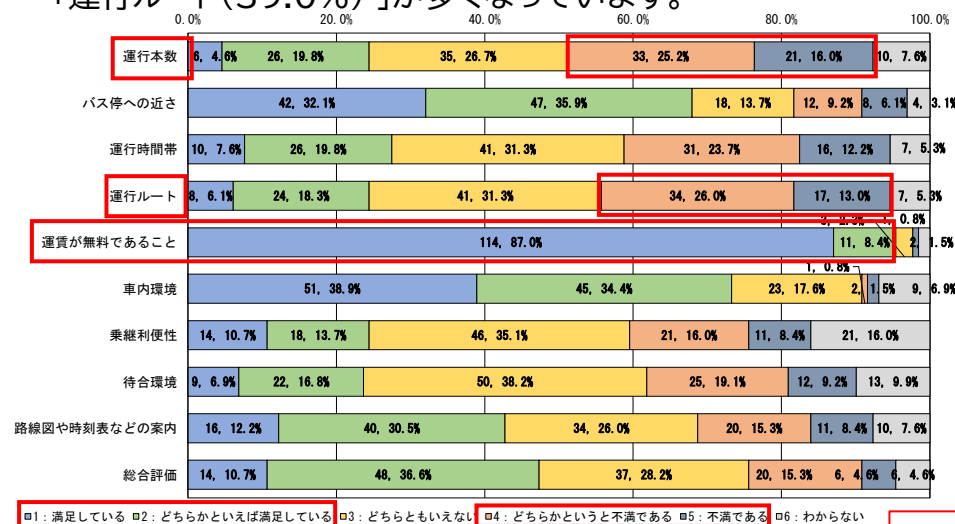
- 「運転免許証を返納した場合や自動車の運転を控えている場合」が最も多く40.9%、次いで「自宅近くにバス停が設置された場合」が34.0%、「飲酒を伴う外食をする場合」が19.7%となっています。



コミュニティバスの満足度

現在のコミュニティバスサービスに対する満足度を1(満足している)～6(わからない)のうちから一つ選んでお答えください。

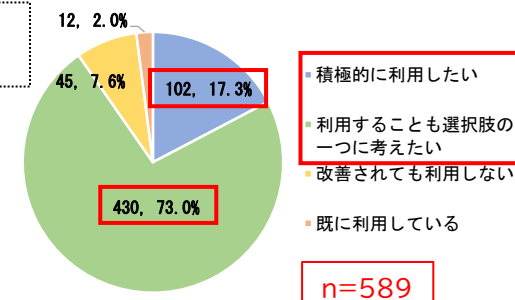
- 肯定的な意見の合計は、「運賃が無料であること(95.4%)」が最も多く、一方、否定的な意見の合計は、「運行本数(41.2%)」、「運行ルート(39.0%)」が多くなっています。



不満に感じている点が改善された場合の利用意向

不満に感じている点が改善された場合の利用意向についてお答えください。

- 「利用することも選択肢の一つに考えたい」が最も多く73.0%、次いで「積極的に利用したい」が17.3%と、改善された場合に利用を考えている回答が9割を超えています。



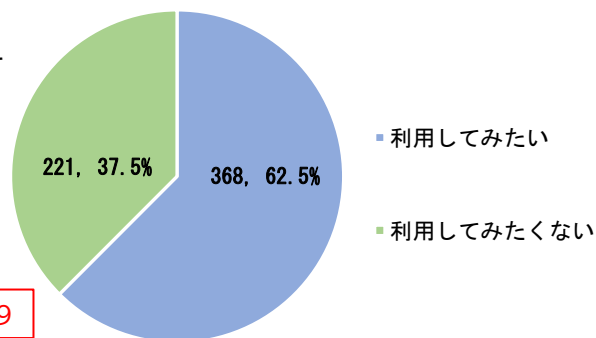
3 | 市民アンケート調査結果概要

5 新たな交通モードについて ※サービスの一例としてデマンド交通導入を仮定して設問

利用意向

泉佐野市内でデマンド交通サービスが導入された場合の利用意向をお答えください。

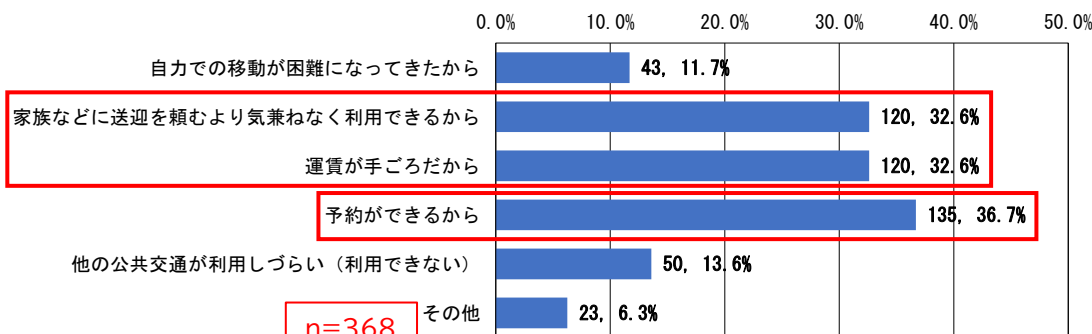
- 「利用してみたい」が62.5%で、6割を超えています。



肯定的な利用意向の理由

デマンド交通サービスを利用してみたい理由をお答えください。

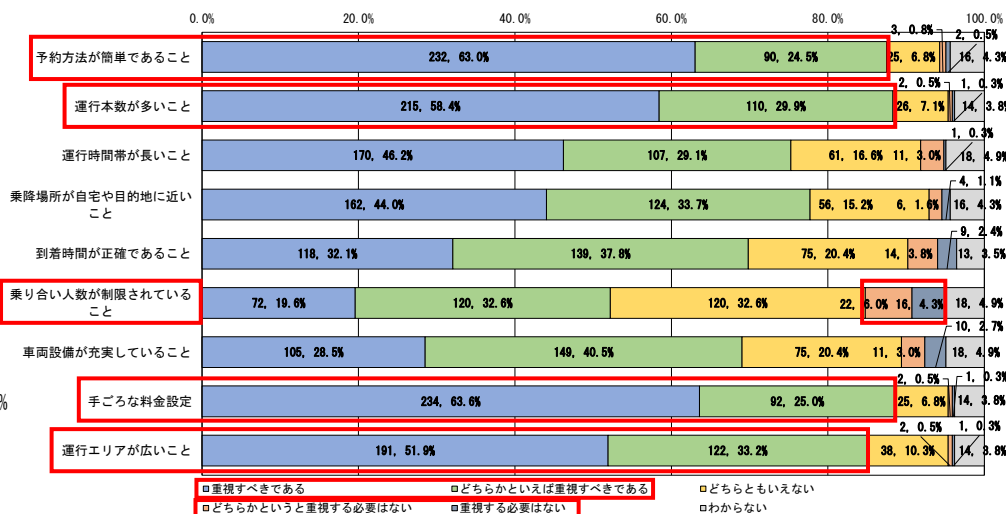
- 「予約ができるから」が最も多く36.7%、次いで「家族などに送迎を頼むより気兼ねなく利用できるから」と「運賃が手ごろだから」が同率で32.6%となっています。



デマンド交通サービス導入時の重視点

本市でデマンド交通サービスを導入するにあたっては、どのような点を重視して検討したらよいと思いますか。

- 重視すべき点としては、「手ごろな料金設定(88.6%)」、「運行本数が多いこと(88.3%)」、「予約方法が簡単であること(87.5%)」、「運行エリアが広いこと(85.1%)」が挙げられました。
- 一方、「乗り合い人数が制限されていること」についてはあまり重視していない傾向にありました。



n=131

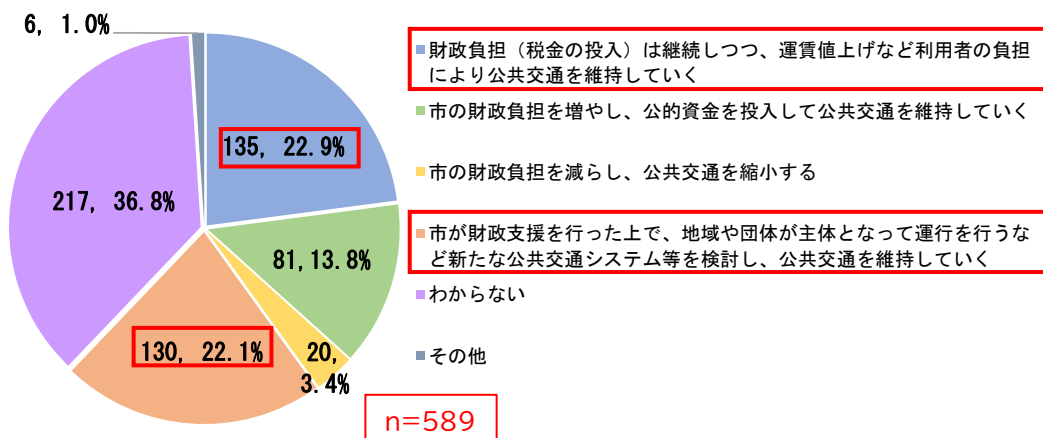
3 | 市民アンケート調査結果概要

6 公共交通のあり方について

今後も限られた予算の中で公共交通を維持していくにあたり、どのような方向性が望ましいと思いますか。

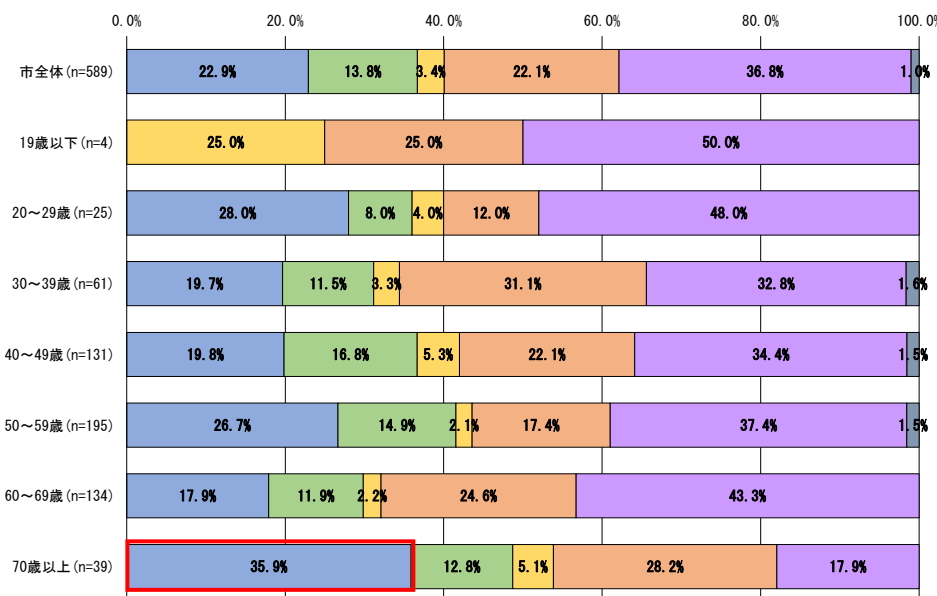
単純集計結果

- 「財政負担(税金の投入)は継続しつつ、運賃値上げなど利用者の負担により公共交通を維持していく(22.9%)」、「市が財政支援を行った上で、地域や団体が主体となって運行を行うなど新たな公共交通システム等を検討し、公共交通を維持していく(22.1%)」の意向が高い結果でした。
- その一方で、「わからない」という回答も多くみられました。
- 公共交通の維持にあたり、「利用者負担」の許容や「地域が主体となった新たな公共交通」の検討に肯定的な意見がみられます。



クロス集計結果(年齢区分)

- 70歳以上で「財政負担(税金の投入)は継続しつつ、運賃値上げなど利用者の負担により公共交通を維持していく(35.9%)」の回答が多く、公共交通の維持が高齢者にとって身近な問題であり、利用者の負担が増えても公共交通を維持していくことが求められていることが分かります。



- 財政負担(税金の投入)は継続しつつ、運賃値上げなど利用者の負担により公共交通を維持していく
- 市の財政負担を増やし、公的資金を投入して公共交通を維持していく
- 市の財政負担を減らし、公共交通を縮小する
- 市が財政支援を行った上で、地域や団体が主体となって運行を行うなど新たな公共交通システム等を検討し、公共交通を維持していく
- わからない
- その他

4 | 泉佐野市の公共交通の課題

市の現況

- ・ 少子高齢化が進行している。
- ・ 商業・医療・福祉・教育施設の1～2割がバス停から徒歩圏外に位置する。
- ・ 市内の交通は「自家用車」に依存しており、「乗合バス」の利用率は低い。
- ・ 市外への移動は「鉄道」が担い、利用者数は増加傾向にあったがコロナ禍で減少している。
- ・ 市内を運行する南海ウイングバスの利用者数はコロナ以前から減少傾向にある。
- ・ 市が無償で運行しているコミュニティバスの利用者数は増加傾向にあったが、コロナ禍で減少、現在は回復の兆しがみえている。
- ・ コミュニティバスは路線毎に需要が異なり、特に南回りはバス停あたりの乗降者数が少なく、需要が分散している。
- ・ 市の人口の約2割がバス停徒歩圏から外れている。

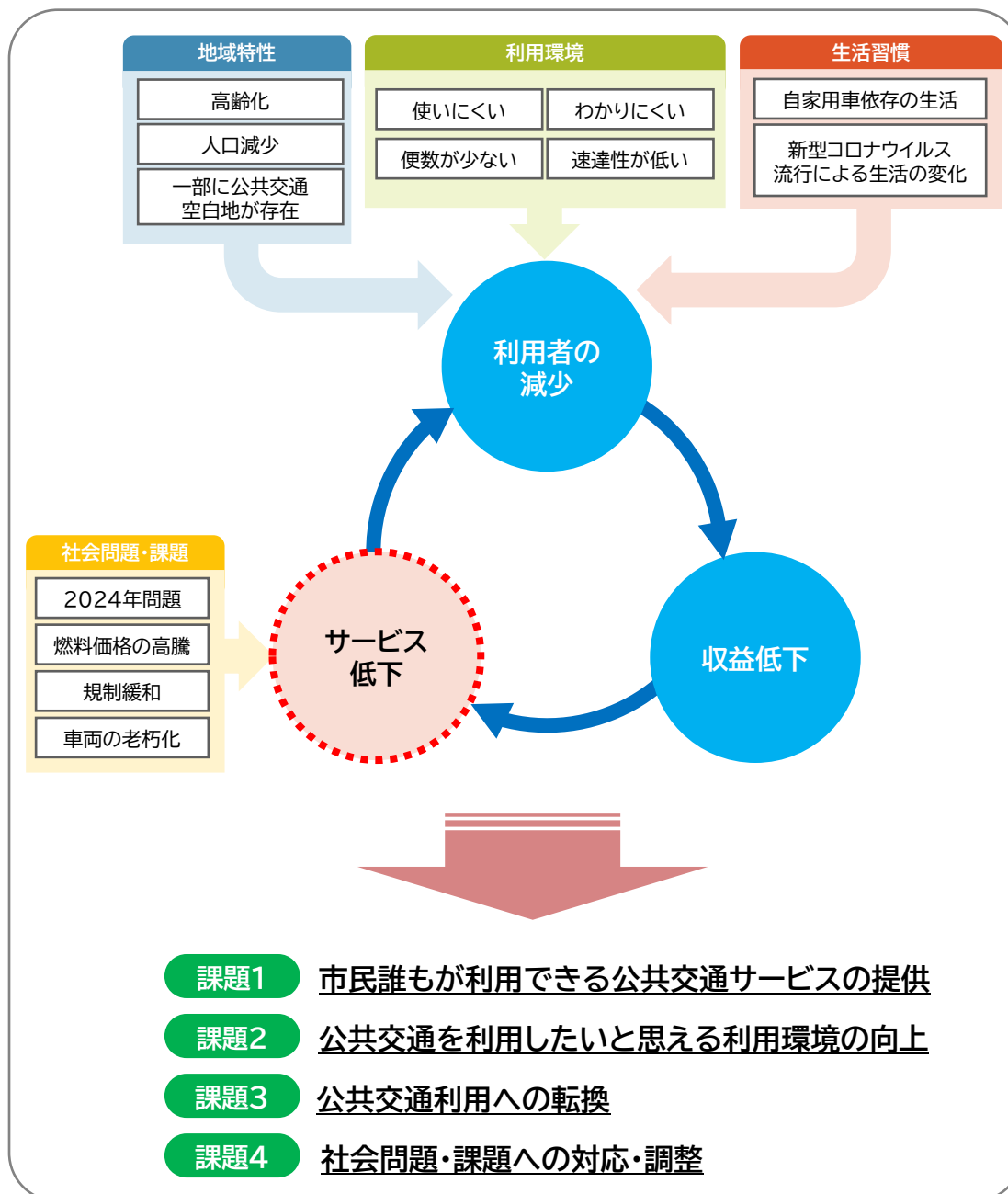
市民の移動ニーズ

- ・ 通勤通学や買い物などにおける日常の移動手段の大半は自動車である。
- ・ 便数の少なさやバス停及び駅までの距離が遠いことに加え、コミュニティバスの一方通行について不自由や不安を感じている。
- ・ 回答者の約7割がコミュニティバスを利用していないが、不満に感じている点が改善された際には、約9割が利用に対して意欲的である。
- ・ 予約可能なことや料金がリーズナブルなことを理由に回答者の約6割が新たな交通モードの利用に対して意欲的である。
- ・ 市内の公共交通維持の観点から新たな公共交通システム等の検討が望まれている。

社会問題・時代の潮流

- ・ 自動運転、MaaS等の新たな技術の活用による交通DX、脱炭素化に向けた交通GXの取組による運送サービスの質の向上が求められている。
- ・ 働き方改革により、人手不足に拍車がかかり全国的に公共交通の存続が危ぶまれている。(2024年問題)

《本市の公共交通が抱える問題の構造と課題》



4 | 泉佐野市の公共交通の課題

課題1 市民誰もが利用できる公共交通サービスの提供

徒歩で自由に公共交通を利用できない地域や、無料のコミュニティバスの沿線から外れた地域の市民にとっては不公平感のある状況を改善し、市民誰もが市内の公共交通サービスを享受できるよう整備を進めていく必要がある。

令和2年(国勢調査データ)	
バス停300m圏内	79,228人
泉佐野市全域	100,131人
カバー率	79.1%

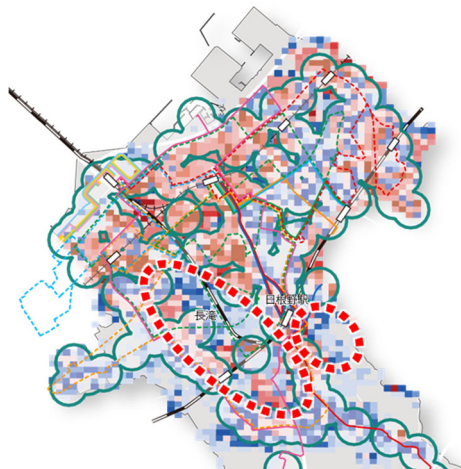


図 泉佐野市の人口分布とバスカバー圏域

課題3 公共交通利用への転換

市民の市内の移動手段は「自家用車」に依存しており、持続可能な公共交通サービスを実現するためには利用者増を見込み、クルマ社会からの脱却と公共交通の積極的な利用が求められる。

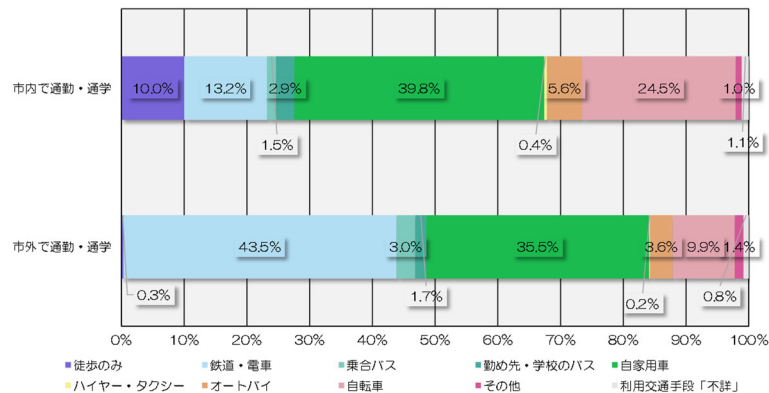


図 通勤・通学の利用交通手段

課題2 公共交通を利用したいと思える利用環境の向上

バスの待ち合い環境や案内に対し、不満を感じている利用者が一定数存在している状況の中、不満を感じている理由が改善された場合は利用を検討したい意向を9割が示していることから市民が利用したいと思えるような公共交通サービスの提供が求められる。

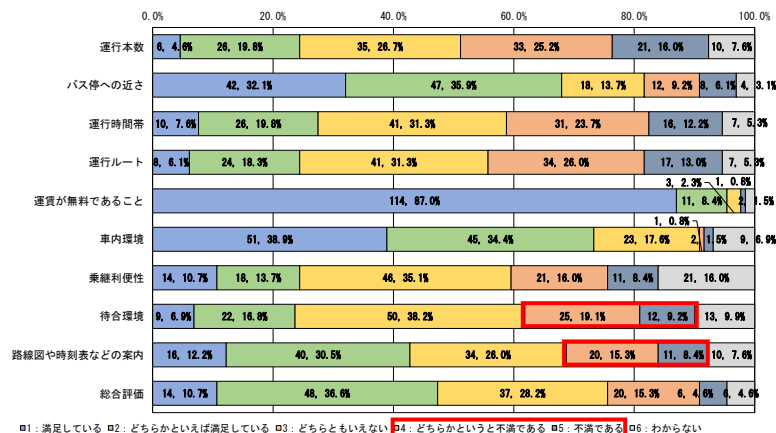


図 コミュニティバスの満足度

課題4 社会問題・課題への対応・調整

今後、加速する少子高齢化・運転手不足・ポストコロナ時代の急速な社会構造の変化に対応して、**交通DX**(新しい技術の活用)、**交通GX**(カーボンニュートラルと経済成長の両立)による利便性・持続可能性・生産性の向上により、経営効率化・経営力強化を図る必要がある。



出典:国土交通省

※今後実施する調査結果を踏まえ事業者目線の課題等も追加予定

5 | 今後の調査スケジュール

1 事業者ヒアリング

■調査方法

市内の事業者に対して事前アポイントメントの上、本市の公共交通の現状を踏まえ、事業者の実情や要望について聞き取る

■対象者候補

交通事業者(鉄道・バス・タクシー) / 商業団体 / 商業施設 / 病院 / 介護施設

■ヒアリング内容(案) ※対象によって内容は変動

- ・運転手の人数や保有車両台数など事業資源に関すること
- ・経営状況に関すること
- ・利用者ニーズについて把握していること
- ・市に対する要望
- ・運行上の懸念事項

2 バス利用実態調査

■調査方法

いずみさのコミュニティバスに調査員が乗り込み、利用者へヒアリング実施
※場合によっては調査票の配布

■調査内容(案)

- ・対象者の属性に関すること(年齢・住まい・職業)
- ・お出かけの目的と主な行き先
- ・乗車バス停・降車バス停
- ・公共交通の利用頻度
- ・帰りの交通手段
- ・バス停までの移動手段
- ・泉佐野市の公共交通の問題点や改善すべき点
- ・その他のお困りごとや公共交通に対する意見・要望



第2回地域公共交通協議会において、調査結果と調査を踏まえた課題・対応策を提示