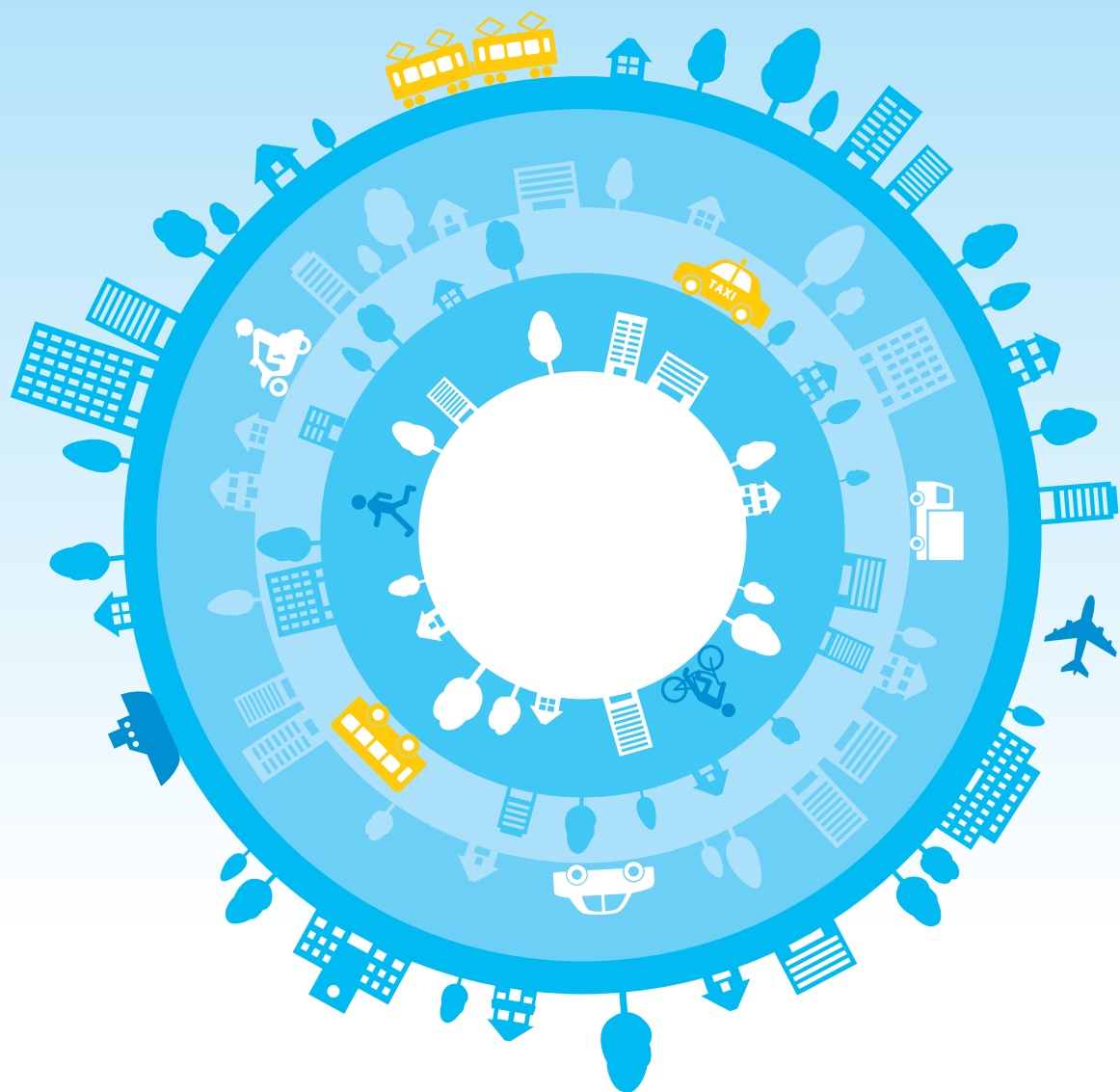


泉佐野市 地域公共交通計画



令和7年11月
泉佐野市

<<< 目 次 >>>

第1章 はじめに	1
1. 計画の背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画の枠組み	2
第2章 地域公共交通を取り巻く現状	3
1. 上位関連計画の整理	3
2. 地域の現状	13
3. 道路交通の現状	25
4. 地域公共交通の現状	28
5. 市民の移動ニーズ	39
第3章 地域公共交通の課題	43
1. 泉佐野市の地域公共交通の課題	43
2. 問題点と課題	44
第4章 基本的な方針と目標	49
1. 基本的な方針	49
2. 計画目標	51
3. 本市がめざす地域公共交通ネットワークの姿	52
4. 交通モードの役割分担	53
第5章 目標達成に向けた施策	54
1. 施策体系	54
2. 施策内容	55
3. 施策の実施スケジュール	72
第6章 計画の推進体制と進捗管理	73
1. 計画の推進に向けた体制	73
2. 計画の進捗管理	73
3. 評価指標	74

はじめに

第1章

第1章 はじめに

1 計画の背景と目的

本市の公共交通ネットワークは、東西方向の「鉄道（JR 阪和線、南海電鉄南海本線）」と南北方向の「路線バス（南海ウイングバス、和歌山バス那賀）」、市内を循環する「コミュニティバス」や「タクシー」等で構成されており、これら公共交通は、本市の暮らしと産業を支え、住みよい生活を営む上で欠かせない存在です。一方、人口減少や少子高齢化の進行に加え、新型コロナウイルス感染症の拡大によるライフスタイルの変化などによって地域公共交通を取り巻く状況は、年々厳しさを増しています。

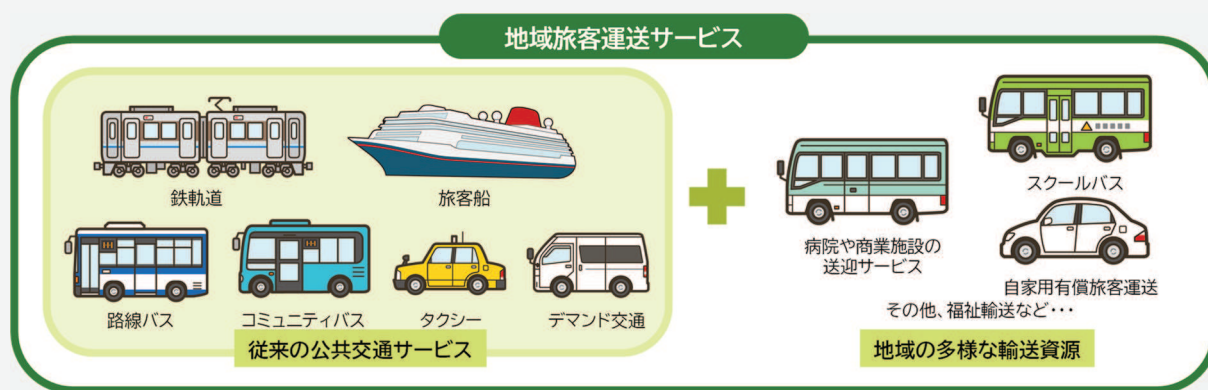
そうした状況を踏まえ、円滑な移動環境の実現や、持続可能な公共交通の確保をめざし、本市にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして「泉佐野市地域公共交通計画」を策定します。

地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者からなる法定協議会を開催し、交通事業者や地域の関係者との協議を重ね、作成していくものです。

この計画においては、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの既存の民間事業者による送迎サービス、物流サービス等の地域の多様な輸送資源についても活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域公共交通の提供を確保することを求められています。その際は、IC カード・二次元コード等のキャッシュレス決済の導入促進、更には MaaS、オンデマンド交通における AI 活用の取組、自動運転などの技術も活用して生産性を向上しつつ、地域の高齢者、子育て世代や外国人旅行者も含めた幅広い利用者にとって使いやすいサービスが提供されることが必要とされています。

（参照：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 理念編 第4版（令和5年10月）」）



2 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通活性化再生法」に基づく「地域公共交通計画」として位置づけ
ます。

また、本市の上位計画である「泉佐野市総合計画」に即するとともに、「泉佐野市都市計
画マスタープラン」や令和7年度現在、作成中である「泉佐野市立地適正化計画」等の関連
計画との相互の連携・整合を図ります。

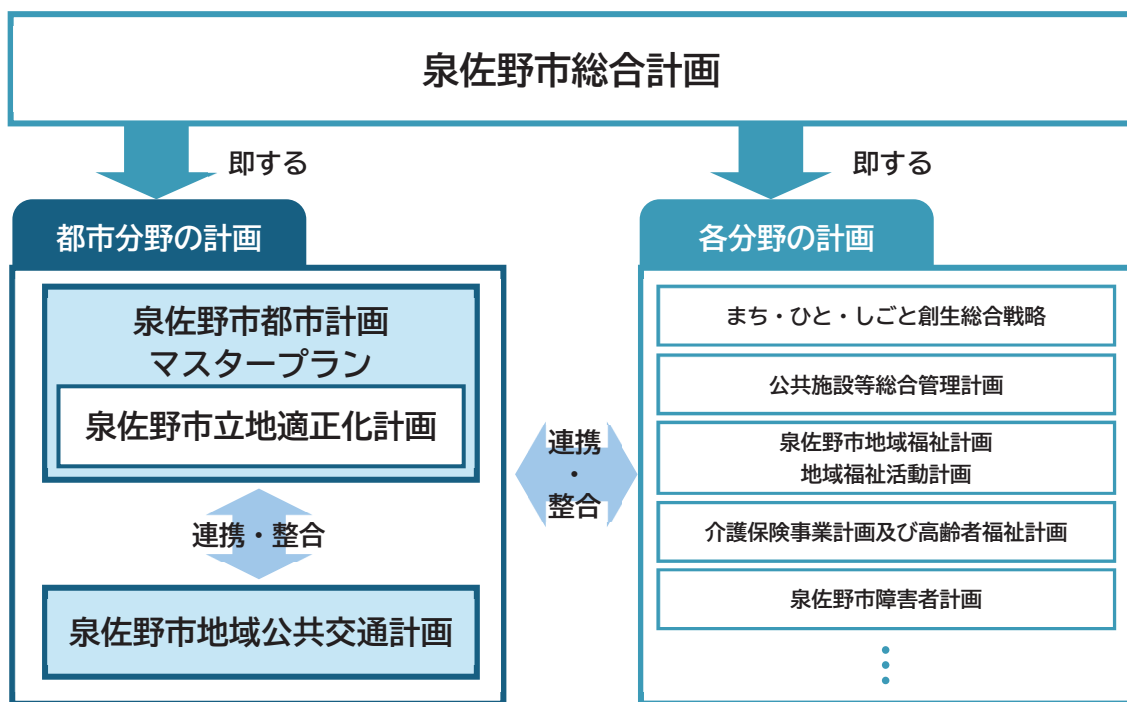


図 泉佐野市地域公共交通計画の位置づけ

3 計画の枠組み

(1) 計画期間

計画期間は、令和7(2025)年度から令和16(2034)年度までの10年間とします。また、目標の達成状況や社会・経済情勢などの変化等に応じて、適宜必要な見直しを行うこととします。

(2) 計画区域

計画区域は、泉佐野市全域とします。

第2章

地域公共交通を取り巻く現状

第2章 地域公共交通を取り巻く現状

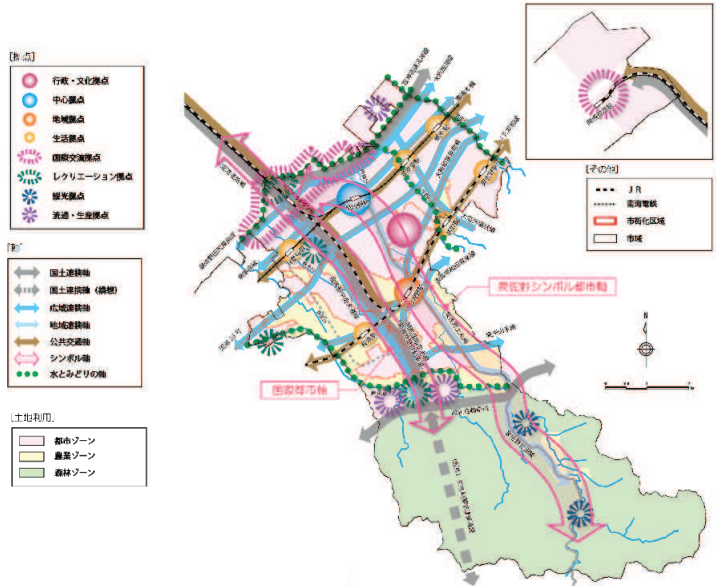
1 上位関連計画の整理

(1) 本市の上位関連計画における公共交通の位置づけ

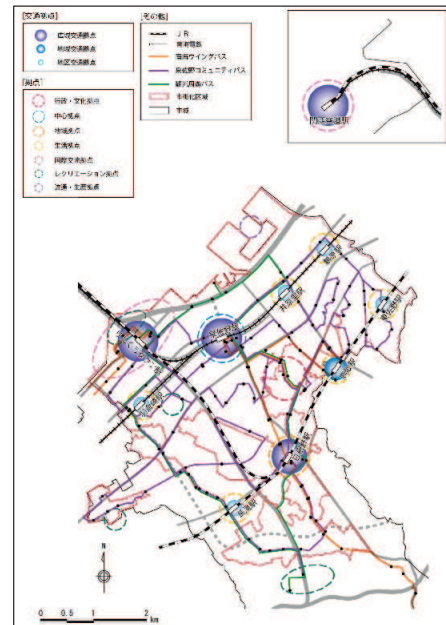
■第5次泉佐野市総合計画

策定年月	平成 31 年 3 月	策定機関	泉佐野市																
計画の目的	<ul style="list-style-type: none">・ 将来に向けた市民共通の目標と長期的展望のもと、その実現に向けた取り組み内容を示した中長期的な計画であり、今後の望まれる都市像と実現への方向性を明らかにしたもの。・ また、地域のまちづくりや本市の行財政運営を総合的・計画的に進めるための指針となり、各種の計画や施策の基本となるもので、自治体が行っている様々な事業や行事、都市基盤整備などは、一般的にこの総合計画を基に実施する。																		
目標年次	(1) 基本構想 令和元(2019)年度から令和 10(2028)年度までの 10 年間 (2) 基本計画 基本構想の期間のうち、令和 5(2023)年度までの 5 年間で前期とし、それ以降を後期とする(それぞれ 5 年間)																		
将来像	世界に羽ばたく国際都市 泉佐野 一ひとを支え ひとを創り 賑わいを創る一																		
基本方向 (政策)	<ul style="list-style-type: none">①地域の強みを生かし、賑わいを創り出すまちづくり②ひとを豊かに育むまちづくり③市民と協働し、すべてのひとが輝けるまちづくり④すこやかで、ひとがつながり支え合うまちづくり⑤安全でひとと環境にやさしいまちづくり⑥快適で住みやすいまちづくり⑦総合計画の実現に向けて																		
地域公共交通 に関連する主 な施策等	<p>第 6 章 快適で住みやすいまちづくり(政策：快適・憩い・生活基盤)</p> <p>1-1 快適で住みやすいまちづくり</p> <p>現況と課題</p> <ul style="list-style-type: none">・ 超高齢社会の到来や訪日外国人旅行者の増加により、誰でも手軽に利用でき、かつ利便性の高い交通手段が求められている。・ 人にも地球環境にも優しい公共交通の重要性が見直されている。 <p>基本方針</p> <ul style="list-style-type: none">・ 鉄道や路線バス等の公共交通事業者やコミュニティバスが商業施設と連携して、利用者ニーズに応じた交通ネットワークの充実を図る。・ 誰もが利用しやすい交通環境づくりをめざす。 <p>KPI</p> <div><div><p>コミュニティバスの利用者数(延べ数)</p><table><tr><td>2017年度 (平成29年度)</td><td>2023年度 (令和5年度)</td><td>2028年度 (令和10年度)</td><td>(人)</td></tr><tr><td>154,490</td><td>165,000</td><td>170,000</td><td></td></tr></table></div><div><p>観光周遊バスの利用者数(延べ数)</p><table><tr><td>2017年度 (平成29年度)</td><td>2023年度 (令和5年度)</td><td>2028年度 (令和10年度)</td><td>(人)</td></tr><tr><td>5,725</td><td>6,000</td><td>6,300</td><td></td></tr></table></div></div> <p>基本事業</p> <ul style="list-style-type: none">・ 市民ニーズに応じた、利便性の高い公共交通ネットワークの構築をめざす。			2017年度 (平成29年度)	2023年度 (令和5年度)	2028年度 (令和10年度)	(人)	154,490	165,000	170,000		2017年度 (平成29年度)	2023年度 (令和5年度)	2028年度 (令和10年度)	(人)	5,725	6,000	6,300	
2017年度 (平成29年度)	2023年度 (令和5年度)	2028年度 (令和10年度)	(人)																
154,490	165,000	170,000																	
2017年度 (平成29年度)	2023年度 (令和5年度)	2028年度 (令和10年度)	(人)																
5,725	6,000	6,300																	

■泉佐野市都市計画マスタープラン


策定年月	平成 31 年 3 月（令和 4 年 8 月一部改定）	策定機関	泉佐野市
計画の目的	住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫の下に住民の意見を反映し、都市づくりの具体性のある将来ビジョンを示し、地区別の整備課題に応じた整備方針などをきめ細かくかつ総合的に定め、市町村の都市計画の総合的な指針となる。		
目標年次	基準年次：平成 30（2018）年度 目標年次：令和 10（2028）年度		
将来都市像	世界に羽ばたく国際都市 泉佐野～ひとを支え ひとを創り 賑わいを創る～		
将来都市構造			
地域公共交通に関連する住民意向	<p>問3 施策の重要性と満足度 51. 公共交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要性：重要 44.6%、重要＋やや重要が7割超、平成 24 年と比べるとともに増加。 ・満足度：普通 48.6%、“不満”傾向が“満足”傾向を上回っている。平成 24 年に比べると、“満足”傾向、“不満”傾向ともに増加。 		
地域公共交通に関連する社会動向と課題	<p>3. 都市を取り巻く社会動向と本市の課題</p> <p>5. 地方や郊外部で継続する車依存【本市の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 22（2010）年パーソントリップ調査によると、本市の代表交通手段としては、自動車が約半数。大阪府の平均値より高く、自動車依存が高い。 ・コミュニティバスは平成 27（2015）年に運賃を無料化して以降、利用者数は毎年急増。また、民間バスの利用者も増加している状況にあり、公共交通の利用促進に対して一定の効果が出ていると考えられる。 ・アンケートにおいて、公共交通及び道路環境の充実は、重要度・満足度とも高くなっている。今後、本市においても高齢化の進行が予測されている中で、更に満足度を上げるためにも、公共交通の利用促進に向けた対策が必要となっている。 		

地域公共交通に関連する社会動向と課題	<p>4. 分野別課題</p> <p>2. 都市施設</p> <p>○公共交通を中心とした交通体系の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前広場の整備など交通結節機能を強化し、市民の移動の利便性の向上を図る必要がある。
地域公共交通に関連する都市づくりの目標	<p>2. 市内外の連携を強化するネットワーク型都市づくり</p> <p>●交通ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢化の更なる進行が見込まれる中で、「歩く」ことの重要性が認識されつつあり、それにあわせて都市の姿を変えていくことが求められている。多くの市民がより自立的に、また、活動的に暮らせるまちの実現に向けて、拠点間の総合的な交通体系の確立や、公共交通の利便性の向上、道路網の整備を推進することで、市内拠点間や市内外の移動の効率化や連携の強化を図る。
地域公共交通に関連する主な施策等	<p>2. 都市施設の方針 1. 交通施設</p> <p>(1) 基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ・将来の更なる高齢化を見据え、歩いて暮らせるまちの実現に向けて、公共交通の充実と都市計画道路の早期整備により交通ネットワークの充実を図るとともに、安全で快適な道路環境の整備を図る。 ・交通ネットワークの充実を図ることで、市内の拠点ごとの役割分担にあった必要な都市機能の整備・充実・集約と相互補完を図り、拠点間の連携を強化する。 <p>(2) 整備の方針</p> <p>①総合的な交通体系の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道、路線バス、コミュニティバス等の公共交通における、情報・移動・運賃のシームレス化（継ぎ目の解消）を図り、利便性の向上をめざす。 <p>②公共交通の利用促進</p> <p>○鉄道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅舎のバリアフリー化については、一日当たりの平均乗降客数が3,000人以上の駅舎を対象に、バリアフリー法に基づいた整備・改修を進めており、平成31年度までに完了する予定となっている。また、一日の乗降客数が3,000人未満の駅舎についても、順次検討していく。 <p>○バス</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスについては、公共施設の利用促進と高齢者・障害者等の交通弱者に対する交通手段の確保に向けて、路線や運行本数の見直し、広域連携による新規路線の検討などを行い、利便性の更なる向上を図る。 ・停留所周辺における段差解消など、利用者環境の向上をめざす。



公共交通ネットワーク方針図

■第2期泉佐野市まち・ひと・しごと創生総合戦略

策定年月	令和 3 年 3 月	策定機関	泉佐野市	
計画の目的	人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって地域の活力を維持、発展させていく			
計画期間	令和 3（2021）年 4 月～令和 8（2026）年 3 月			
基本目標	1) 安定した雇用を創出する 2) 定住魅力の強化により泉佐野市への新しいひとの流れをつくる 3) 結婚・出産・子育ての希望をかなえる 4) 時代に合った地域をつくり、安全な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する			
地域公共交通に関連する主な施策等	4) 時代に合った地域をつくり、安全な暮らしを守るとともに、地域と地域を連携する			
	①交通ネットワークの整備			
	・地域の生活拠点を運行するコミュニティバスの無料化を継続することで、地域の公共交通網による移動手段の維持・確保を図り、交通弱者が容易に移動でき、社会参加等を促進するとともに、通勤・通学等の経費減による転入促進を図る。			
	目標事項	現状値	重要業績評価指標 (KPI)	指標の 傾向
	コミュニティバスの年間利用者数	180,147 人 (令和元年度)	205,000 人 (令和 7 年度) 単年度計	

■泉佐野市公共施設等総合管理計画

策定年月	平成29年2月（令和4年3月改訂）	策定機関	泉佐野市
計画の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少等により公共施設等の利用需要が変化していくことが予想されることを踏まえ、早急に公共施設等の全体の状況を把握し、長期的な視点をもって、更新・統廃合・長寿命化などを計画的に行い、財政負担を軽減・平準化するとともに、公共施設等の最適な配置を実現する。 ・老朽化や耐震性に課題があり、早急に課題を解決しなければならない一部の公共建築物を対象に再配置の方針を定めるとともにスケジュールを示し、その実現に向け取り組みを進める。 		
計画期間	令和4（2022）年度から令和43（2061）年度までの40年間		
数値目標	公共施設等の保有量を40年間で25%削減		
地域公共交通に関連する主な施策等	平成27年度泉佐野市公共施設再配置計画による対策実績 2. 施設再配置の方針 2-2. 再配置計画 平成27年度に策定した再配置計画 「社会福祉センター」 再配置の方針：現状の利用状況を踏まえ、床面積を縮小して効率的な運営を図ることから、保健センターへ移転。 メリット：現在不足している駐車場の確保が可能となるとともに、コミュニティバス等の交通手段により、施設利用者のアクセスは確保される。		

■第3次泉佐野市地域福祉計画、地域福祉活動計画～いずみさの みんなの絆プラン～

策定年月

令和3年3月（令和6年3月中間見直し）

策定機関

泉佐野市

計画の目的

・地域福祉計画は、令和元（2019）年度に開始した本市の最上位計画である「第5次泉佐野市総合計画」に基づき、地域福祉を総合的に推進する理念を定め、福祉のまちづくりについての方向を示す。また介護、高齢者、子ども、障害者・障害児、健康増進、食育などの各分野の個別計画と連携し、地域福祉の観点から市民のより良い生活支援を行う。

・地域福祉活動計画は、社会福祉協議会が地域福祉を実践するために策定する計画で地域福祉に関する具体的な取り組みを定める計画であることから、地域福祉計画と一体的に策定する。

・地域福祉計画と地域福祉活動計画は、地域の生活課題や社会資源の状況などを共通認識し、ともに「地域福祉の推進」という目標を掲げる中、それぞれの立場において、それぞれの役割を担い、相互に連携し、補完、補強し合いながら、地域福祉を進展させていく。

計画期間

令和3（2021）年度から令和8（2026）年度までの6年間

基本理念

みんなで支えあい、顔と顔でつながるまち 泉佐野

地域公共交通に関連する主な施策等

地域福祉計画における施策の展開

基本目標1 自分らしく生き、チャレンジできる地域をつくろう

(3)誰もが安心して暮らせる地域づくり

取り組みと課題

コミュニティバスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2（2020）年度～令和3（2021）年度の利用者数は落ち込んだが、令和4（2022）年度利用者は168,744人と目標数値を下回ったものの、利用者数は前年から増加している。新型コロナウイルス感染症が5類に移行したことを受けて外出頻度も高まる中、地域の重要な交通手段として、感染症対策にも配慮しながら運行していく必要がある。

成果目標：将来も現在の地域で暮らしたい人の割合

	計画当初	現状	中間目標	最終目標
	令和元年度 (2019年度)	令和4年度 (2022年度)	令和4年度 (2022年度)	令和8年度 (2026年度)
住民アンケート調査での将来も現在の地域で暮らしたい人の割合	50.5%	44.5%	55%	60%

活動指標：コミュニティバス年間利用者数

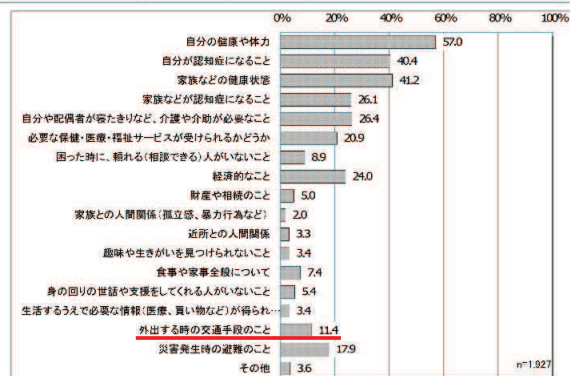
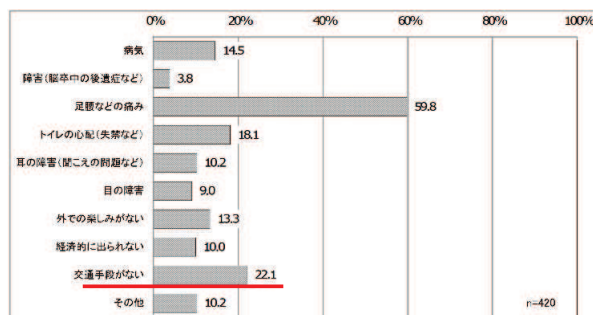
	実績				目標		進捗評価
	R元	R2	R3	R4	R4	R8	
	(2019)	(2020)	(2021)	(2022)	(2022)	(2026)	
コミュニティバス年間利用者数	180,147人	146,430人	148,423人	168,762人	181,000人	173,000人 182,000人	○

③住みよい地域環境の整備（買い物支援・移動支援）

・より利用しやすいコミュニティバスの運行に取り組む【道路公園課】

■泉佐野市第8期介護保険事業計画及び高齢者福祉計画

策定年月	令和3年3月	策定機関	泉佐野市
計画の目的	<p>団塊の世代が75歳以上となる令和7(2025)年、さらに団塊ジュニア世代が65歳以上となる令和22(2040)年を見据え、「地域共生社会」の実現にむけた計画として策定。</p> <p>※「地域共生社会」</p> <p>これまでの制度・分野ごとの「縦割り」や「支え手」「受け手」といった画一的な関係を超え、地域住民や地域の多様な主体が「我が事」として参画し、人と人・人と資源が世代や分野を超えて「丸ごと」つながることで、住民一人ひとりの暮らしと生きがい、地域をともに創っていく社会。</p>		
計画期間	令和3(2021)年度から令和5(2023)年度の3年間		
基本理念	<p>尊厳を持って自分らしく暮らせる</p> <p>共に支え合う すこやか・はつらつ いずみさの</p>		
アンケート結果	<p>資料編 アンケート結果</p> <p>・外出の状況『外出を控えている』21.8%</p> <p>・外出を控えている理由として『交通手段がない』が22.1%</p> <p>・日常生活で困っていることや不安なこと『外出する時の交通手段のこと』11.4%</p>		
地域公共交通に関連する主な施策等	<p>基本目標1 地域共生社会をめざして</p> <p>(3) 地域における自立した日常生活の支援</p> <p>②生活支援サービスの提供</p> <p>今後の方向性：適切なケアマネジメントを前提とした、フォーマル・インフォーマルな移動支援の利用を促すとともに、交通担当部局との課題共有をすすめていく。</p> <p>基本目標3 高齢者の安心した暮らしの確保</p> <p>(1) 高齢者の安心した暮らしの確保</p> <p>①安全、安心、快適に暮らせる住まいとまちづくり</p> <p>現状と課題：「泉佐野市都市計画マスタープラン」に基づき、交通ネットワークの強化、人にやさしい都市づくりを推進している。</p>		



■いずみさの あいあいプラン（第4次泉佐野市障害者計画（中間見直し）、第7期泉佐野市障害福祉計画、第3期泉佐野市障害児福祉計画）

策定年月	令和6年3月	策定機関	泉佐野市
計画の目的	<ul style="list-style-type: none"> ・障害者計画は、長期的な視野から、障害者施策全般に関する基本的な方向と達成すべき目標を示す総合的な計画で、市民が行う障害のある人に対する支援活動や本市の障害者施策に関するガイドラインにもなる。 ・障害福祉計画は、国の基本指針に則して、3年間の障害福祉サービスの見込量等を示す。また、大阪府障害福祉計画との整合を図りながら、障害福祉サービス、相談支援及び地域生活支援事業などに関して、具体的な数値目標を設定し、その実現に向けて取り組むべき方策等を定める。 ・障害児福祉計画は、国の本指針に則して、3年間の障害児支援の提供体制の整備等を示す。また、大阪府障害児福祉計画との整合を図りながら、障害児通所支援及び障害児相談支援などに関して、具体的な数値目標を設定し、その実現に向けて取り組むべき方策等を定める。 		
計画期間	<ul style="list-style-type: none"> ・第4次泉佐野市障害者計画 令和3（2021）年度から令和8（2026）年度までの6年間 ・第7期泉佐野市障害福祉計画及び第3期泉佐野市障害児福祉計画 令和6（2024）年度から令和8（2026）年度までの3年間 		
基本理念	ともに みとめあい ささえあい あいにつつまれるまち 泉佐野		
地域公共交通に関連する主な施策等	<p>ニーズ調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・医療を受ける上で困っていること：「通院（病院までの移動）が困難である」 18歳以上：17.5%、18歳未満：23.5% <p>基本目標3 地域で安心して快適に暮らせるまちづくりを進めます 分野7 生活環境</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安心して生活できる住宅の確保、建築物、公共交通機関等のバリアフリー化を推進するとともに、障害のある人に配慮したまちづくりを推進する。 <p>具体施策：②外出しやすいまちづくり 3-(7)-②-3コミュニティバスの充実化【担当課：道路公園課】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスについて、平成22（2010）年7月にリフト付きバスから低床バスへの切り替えを行ったが、引き続き障害のある人や高齢者、子育て世帯の方など、誰もが利用しやすいものとなるように努める。 ・障害のある人等が乗り降りしやすいように、停留所における段差解消など、利用者環境の向上をめざす。 ・平成27（2015）年10月からの運賃無料化により利用者が増加したため、座席の譲りあいについて車内放送をしており、障害のある人や高齢者等が安心して利用できる車内環境づくりに努める。 ・令和元（2020）年5月より、いずみさの・たじりコミュニティバス（たじりっちバス）を運行開始し、平日運行の4コース、日曜日・祝日運行の観光周遊2コース、全6コースの車内において、安心して乗車いただけるように新型コロナウイルス感染防止対策を講じている。 		

(2) 国や大阪府の上位関連計画における公共交通の位置づけ

■第2次交通政策基本計画

策定年月	令和3年5月	策定機関	国土交通省
計画の目的	地域におけるモビリティ危機（需要縮小による経営悪化、人手不足等）、サービスの「質」の低迷、デジタル化、モビリティ革命等の停滞、交通に係る安全・安心の課題（自然災害、老朽化、重大事故等）、新型コロナウイルス感染症の影響（旅客の輸送需要の大幅減少、テレワーク等の普及、デジタル化の進展、電子商取引（EC）市場の進展、防疫意識の浸透等）の下、持続的で強靱、高度なサービスを提供する次世代型の交通システムへ転換すべく、多様な主体が連携・協働しつつ、商業的手法に加え、公助・共助・自助に係るあらゆる施策を総動員して全力で取り組む。		
計画期間	令和7（2025）年度まで		
基本的方針	<p>基本的方針A：誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な交通の維持・確保</p> <p>基本的方針B：我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化</p> <p>基本的方針C：災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現</p>		
地域公共交通に関連する主な施策等	<p>基本的方針A</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市町村域を超える幹線（地域鉄道、乗合バス等）と市町村内路線（乗合バス、コミュニティバス、タクシー、軌道等）により成り立つ地域公共交通は、人口減少や新型コロナウイルス感染症の影響等により厳しい環境に置かれている。国、地方公共団体、交通事業者、地域住民等の関係者が連携・協働して、地域の実情に応じた創意工夫や努力を重ねることにより、あらゆる人の日常生活に必要な外出・移動を支える輸送サービスを維持・確保する。 <p>【新たに取り組む政策】＜地域公共交通の持続可能性の確保＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3つの柱：「地域が自らデザインする地域の交通」 「行政と民間が一体となり地域が支える公共交通」 「事業者による競争だけでなく、事業者間の連携の促進」 ・地方公共団体を中心となって、地域における公共交通の将来像を描きつつ、収益性が確保できない過疎地等においては必要な公的支援も講じ運送サービスの維持を図る。 <p>目標</p> <ol style="list-style-type: none"> ①地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現 ②まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進 ③交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進 ④観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備 		

■南部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

策定年月	令和2年10月	策定機関	大阪府
計画の目的	大阪の特性や近年の社会情勢の変化を踏まえ、大阪府全体を視野に入れ、これまでの都市づくりにおいて蓄積されたストックを活かしながら、国際競争、防災、環境、都市魅力、コンパクト・プラス・ネットワーク、スマートシティ等の多様な視点から、大阪の目指すべき方向性を定め、大阪にふさわしい都市づくりのあり方を示した上で、都市計画区域ごとの主要な都市計画の決定方針を定める。		
目標年次	令和12（2030）年		
大阪の都市づくりの基本目標	（1）国際競争に打ち勝つ強い大阪の形成 （2）安全・安心で生き生きと暮らせる大阪の実現 （3）多様な魅力と風格ある大阪の創造		
大阪の都市づくりの方向性	（1）大阪都市圏の成長を支える都市基盤の強化 （2）国内外の人・企業を呼び込む都市魅力の創造 （3）災害に強い都市の構築 （4）産業・暮らしを支える都市環境の整備 （5）環境にやさしく、みどり豊かな都市の形成 （6）地域資源を活かした質の高い都市づくり		
大阪の都市づくりの方向性	（1）大阪にふさわしいネットワーク性の高い都市づくりの推進 （2）多様な主体の連携・協働による都市マネジメントの推進		
地域公共交通に関連する主な施策等	4－1．土地利用に関する方針 3．市街化調整区域の土地利用の方針 （3）既存集落の維持の方針 ・バス路線の廃止等により、通院等の日常生活を支える交通手段の確保が課題となる地域では、代替の交通手段の確保について、検討を進める。 4－2．都市施設の整備に関する方針 1．交通施設に関する方針 （2）都市高速鉄道等 ・乗継ぎ時の移動負担の軽減や情報案内の充実により、利便性や周遊性の高い公共交通を目指す。 4．都市環境に関する方針 （2）環境・エネルギー先進都市の形成に向けた方針 【低炭素・省エネルギー社会の実現】 ・「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方のもと、歩いて暮らせる都市の構築を目指した鉄道駅周辺等への都市機能の集約・高度化の促進、物流の効率化を図るための道路ネットワークの整備、公共交通への利用転換を進める。		

■公共交通戦略～利用しやすい公共交通を目指して～

策定年月	平成 26 年 1 月（令和元年 11 月改訂）	策定機関	大阪府
計画の目的	都市の成長・魅力向上や、府民の暮らしの充実を図るため、公共交通に関する取組みの方向性を明示		
目指すべき姿	万博の開催決定や IR の誘致、百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録、リニア中央新幹線、北陸新幹線の具体化にあわせ、大阪における一定の公共交通ストックや魅力ある資源（商業・観光）の集積を活かし、これらの取組効果を最大限に発現させるとともに、災害時も可能な限り早期に都市機能が回復できるよう、 ・広域拠点（関空、新大阪、大阪（うめきた））等へのアクセス性の向上や、大阪周辺都市や府内における地域間の連携強化、都市防災機能の向上を図る。 ・利用者の視点にたった、公共交通の利便性向上や、周遊性の向上を図る。		
取組の方向性	1. 鉄道ネットワークの充実（広域拠点へのアクセス性の向上やネットワークの多重化、都市間の連携強化、観光拠点へのアクセス性の向上） 2. 公共交通の利便性向上（移動負担の軽減や乗継案内の充実、災害時の鉄道運行の情報提供などによる利便性向上） 3. 公共交通の利用促進（様々な主体と連携した観光モデルルートの発信や啓発活動などによる利用の促進）		
主な施策等	②公共交通の利便性向上／③利用促進 ＊利用者の視点にたった乗継ぎ時の移動負担の軽減や情報案内の充実などにより、さらなる利便性の向上を図る。 ＊観光・商業・まちづくりなど、様々な主体と連携した取組みや啓発活動などにより、公共交通の利用機会の増加を促す。 ＊アクティブシニアやインバウンド等、ニーズの多様化を踏まえた、鉄道による周遊性の向上を図る。 ＊鉄道施設の耐震化等の防災対策や、災害時に迅速かつ適切な鉄道運行の情報提供に取り組むことで、利用者の安全を確保する。		
<取組みイメージ ～既存ストックを最大限に活用～>〔★は新規または、取組みを充実させるもの〕			
中長期的な対策として 検討を行うもの		・相互直通運転の実施（部分的な改良など） ・乗継駅における駅機能の充実 ・料金負担の軽減 ★交通手段のシームレス化 （交通手段、事業者の垣根を越え利用者の視点による一元的な交通サービス（MaaS）等への展開） など	
取組みを進めるもの		・鉄道の連続立体交差の整備 ・駅前広場の整備、駅へのアクセスの充実 ・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施 ・鉄道駅等耐震補強、可動式ホーム柵設置 ★乗継案内情報の充実 （多機能デジタルサイネージ等による乗継情報、運行情報などの発信など） ★観光や地域のにぎわいづくりと連携した利用促進 （鉄道等を使って巡るモデルルート、企画乗車券の検討） ★災害時の鉄道運行の情報提供 など	

2 地域の現状

(1) 位置・地勢

- 泉佐野市は、大阪府の南部に位置し、南北に細長い市域を形成しています。
- 大阪都心からは、約 30～40km 離れた位置にあり、南海電鉄南海本線、JR 阪和線により約 30 分の距離となっています。
- 関西国際空港と空港連絡橋でつながっており、関西国際空港を一つの核と位置づける大阪湾地域において重要な位置にあります。

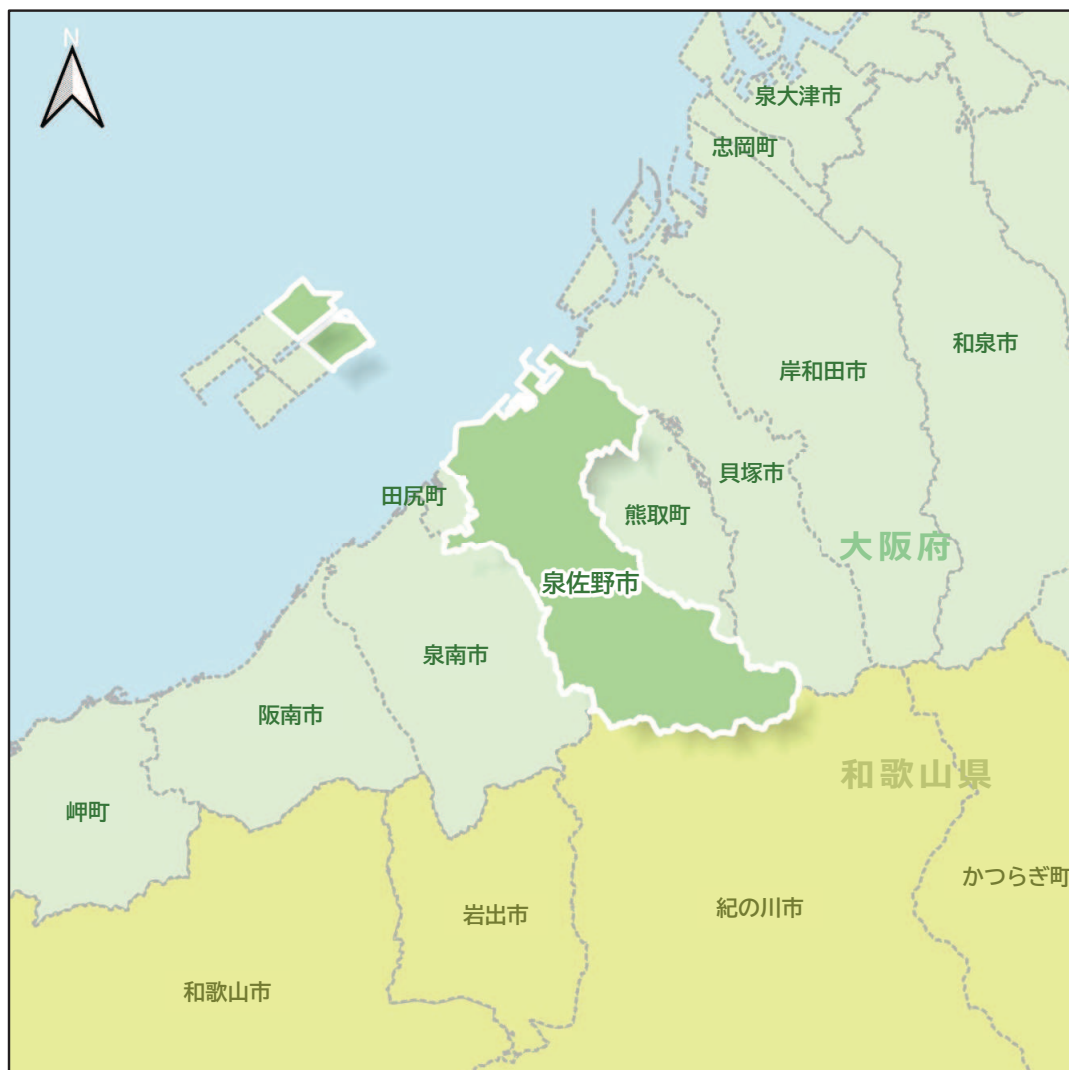
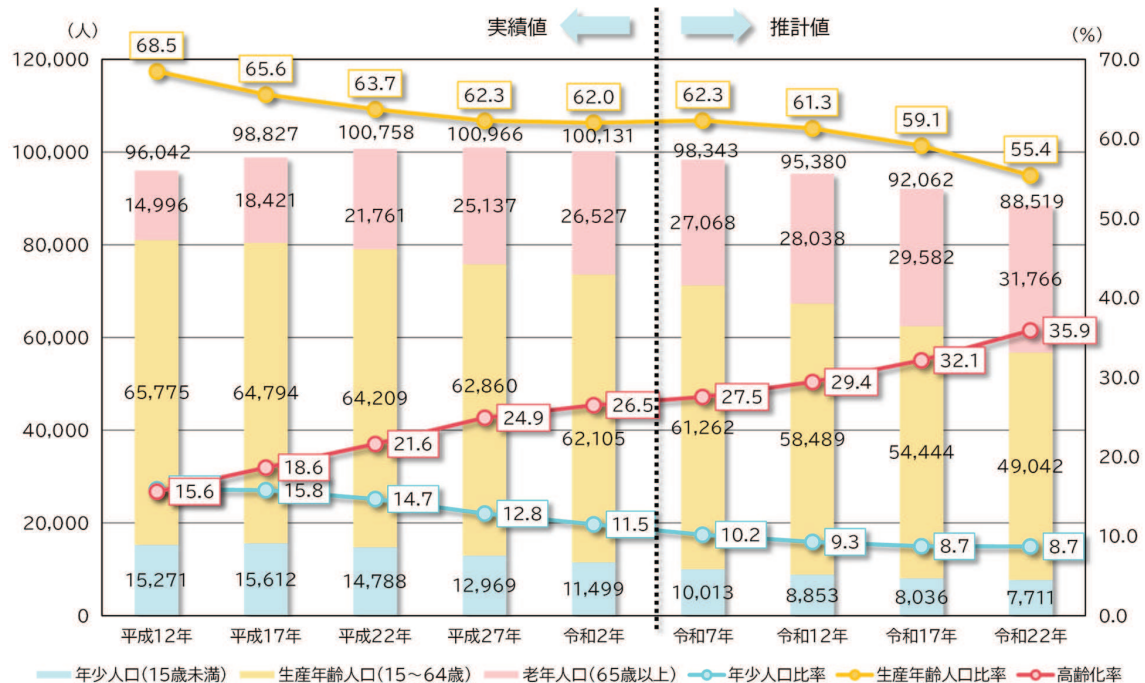


図 泉佐野市の地勢

(2) 人口

1) 人口推移と将来人口

- 本市の人口は、平成27（2015）年の100,966人をピークとして、令和2（2020）年には減少に転じています。
- 社人研による人口推計では、令和2（2020）年以降も減少傾向が続き、令和7（2025）年に10万人を割りこみ98,343人、令和22（2040）年には9万人を割りこみ88,519人になると推計されています。
- 年齢三区分別の人口割合をみると、平成12（2000）年には年少人口と老年人口が同じ割合（15.6%）でしたが、以降は一貫して年少人口割合の減少と老年人口割合の上昇がみられ、令和2（2020）年の割合は年少人口が11.5%、老年人口が26.5%となり、少子高齢化の流れが明らかとなっています。
- 社人研による人口推計では、令和12（2030）年に年少人口割合が10%を切り、令和17（2035）年に老年人口割合が30%を超え、少子高齢化がさらに進むことが予測されています。

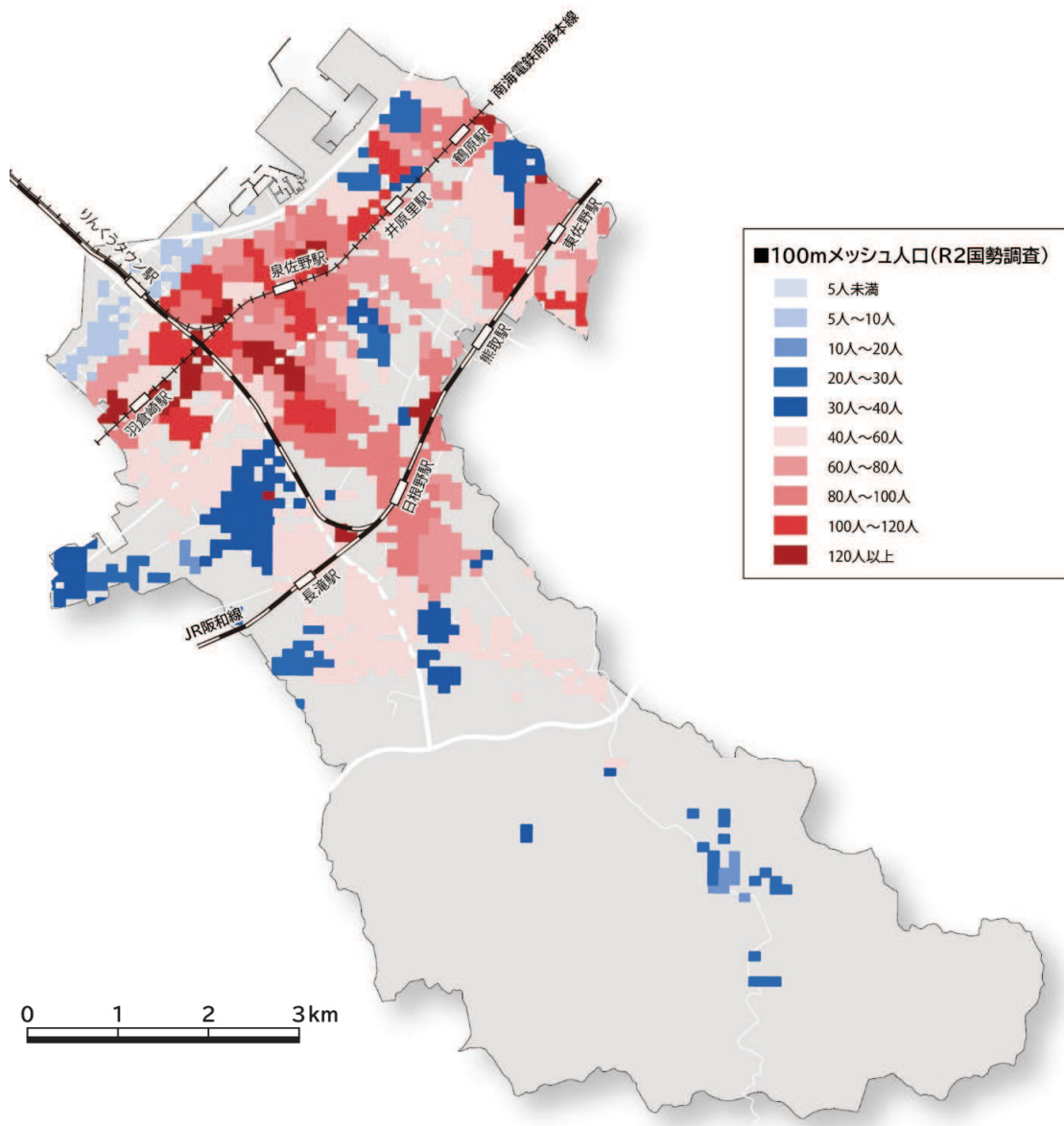


資料：日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）、国勢調査

図 年齢三区分別人口の推移（実績値・推計値）

2) 人口分布

- 南海電鉄南海本線を中心に、市域北部のエリアに人口が集中しています。
- 市域南部は山間部となっており、人口分布が希薄になっています。

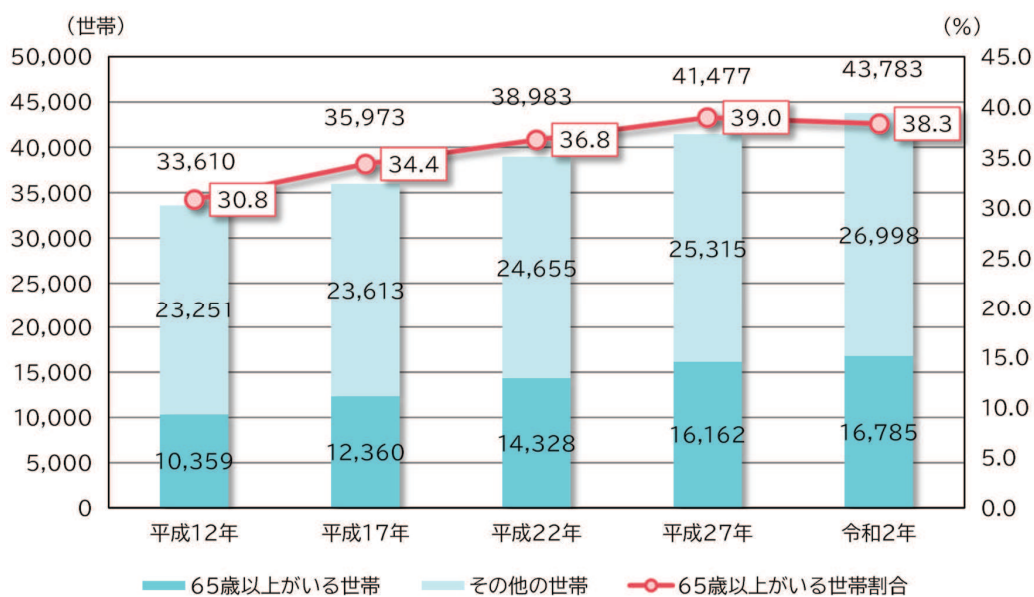


資料：令和2年国勢調査

図 100mメッシュ人口（令和2年）

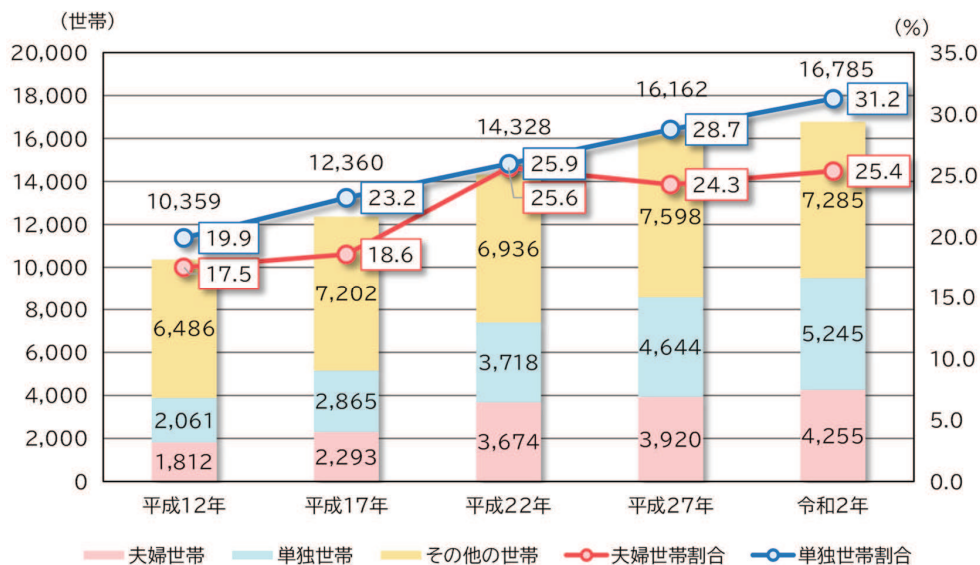
3) 高齢世帯の推移

- 高齢者の状況として、平成12(2000)年から令和2(2020)までの20年間における「65歳以上が
いる世帯」の推移をみると、世帯数と割合の増加傾向が続き、令和2(2020)年には平成12
(2000)年のおよそ1.6倍の16,785世帯に、割合も38.3%と4割近くになっています
- また、「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も、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。



資料：国土数値情報

図 65歳以上がいる世帯の推移

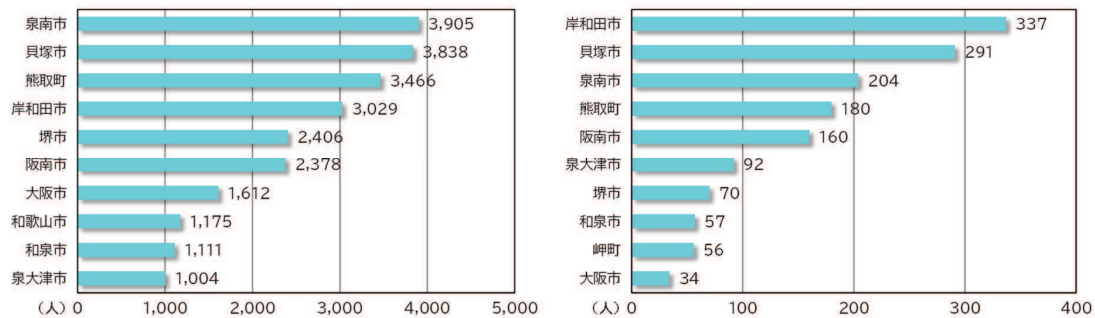


資料：国土数値情報

図 65歳以上のみの世帯の推移

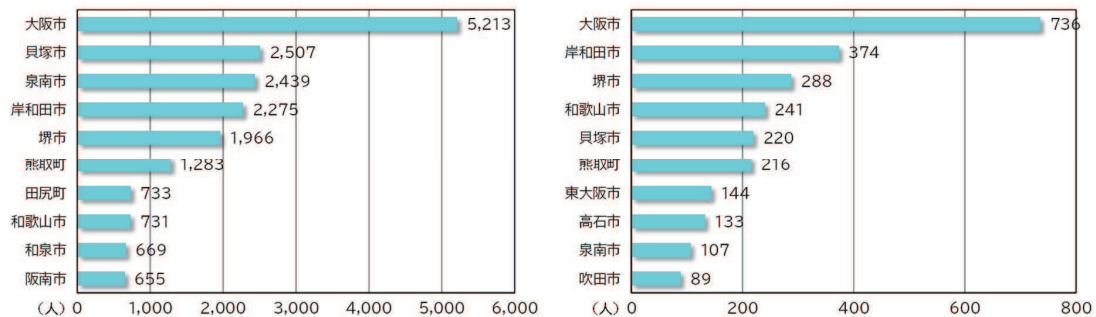
4) 通勤・通学の状況

- 令和2（2020）年の通勤通学流動をみると、本市への通勤流入が最も多いのは泉南市（3,905人）で、次いで貝塚市（3,838人）、熊取町（3,466人）の順となっています。
- 通勤流出が最も多いのは大阪市（5,213人）で、次いで貝塚市（2,507人）、泉南市（2,439人）の順となり、大阪市に対しては約3,600人の流出超過ですが、その他の市町は本市への流入超過となっています。
- また、通学流入が最も多いのは岸和田市（337人）で、次いで貝塚市（291人）、泉南市（204人）の順となっています。
- 一方、通学流出が最も多いのは大阪市（736人）で、次いで岸和田市（374人）、堺市（288人）の順となり、通勤と同様、大阪市に対して約700人の流出超過となっています。



資料：令和2年国勢調査

図 泉佐野市への通勤（左）・通学（右）（令和2年）



資料：令和2年国勢調査

図 泉佐野市からの通勤（左）・通学（右）（令和2年）

(3) 施設立地状況

1) 商業施設

- 本市に商業施設は69件あり、そのうち鉄道駅から半径800mの徒歩圏内に立地する施設は51件(73.9%)となっています。また、バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する施設は50件(72.5%)となっています。
- これら2つの徒歩圏内(公共交通力バー圏)に立地する商業施設はあわせて66件(95.7%)となっています。



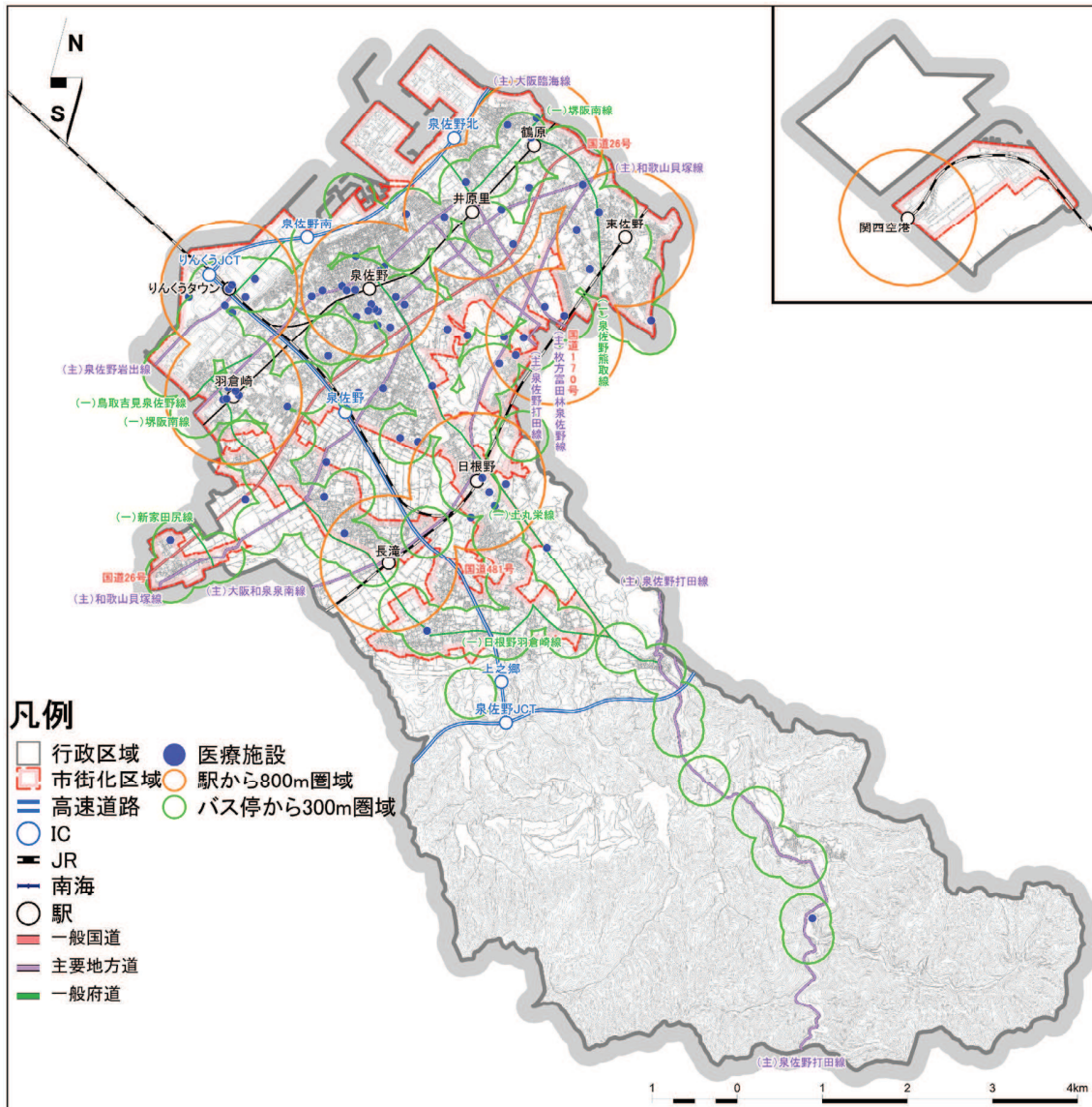
資料：大規模店舗総覧、トクバイ

図 商業施設の立地状況

※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

2) 医療施設

- 本市に医療施設は75件あり、そのうち鉄道駅から半径800mの徒歩圏内に立地する施設は57件(76.0%)となっています。また、バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する施設は61件(81.3%)となっています。
- これら2つの徒歩圏内(公共交通力バー圏)に立地する医療施設はあわせて72件(96.0%)となっています。



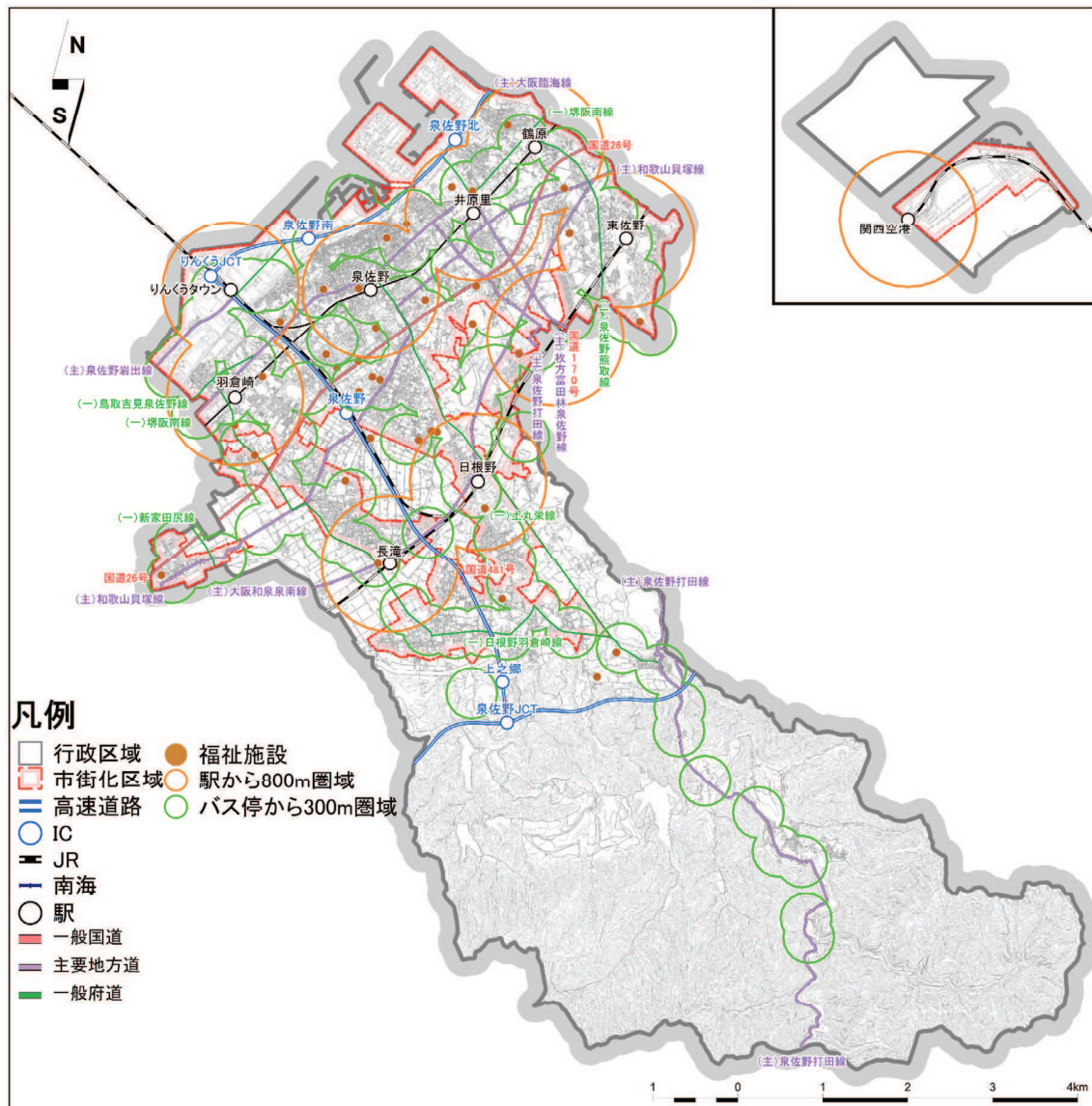
資料：国土数値情報、大阪府医療情報ネット

図 医療施設の立地状況

※医療施設：内科、外科を含む施設

3) 福祉施設

- 本市に通所型の介護福祉施設は37件あり、そのうち鉄道駅から半径800mの徒歩圏内に立地する施設は20件(54.1%)となっています。また、バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する施設は32件(86.5%)となっています。
- これら2つの徒歩圏内(公共交通力バー圏)に立地する福祉施設はあわせて34件(91.9%)となっています。



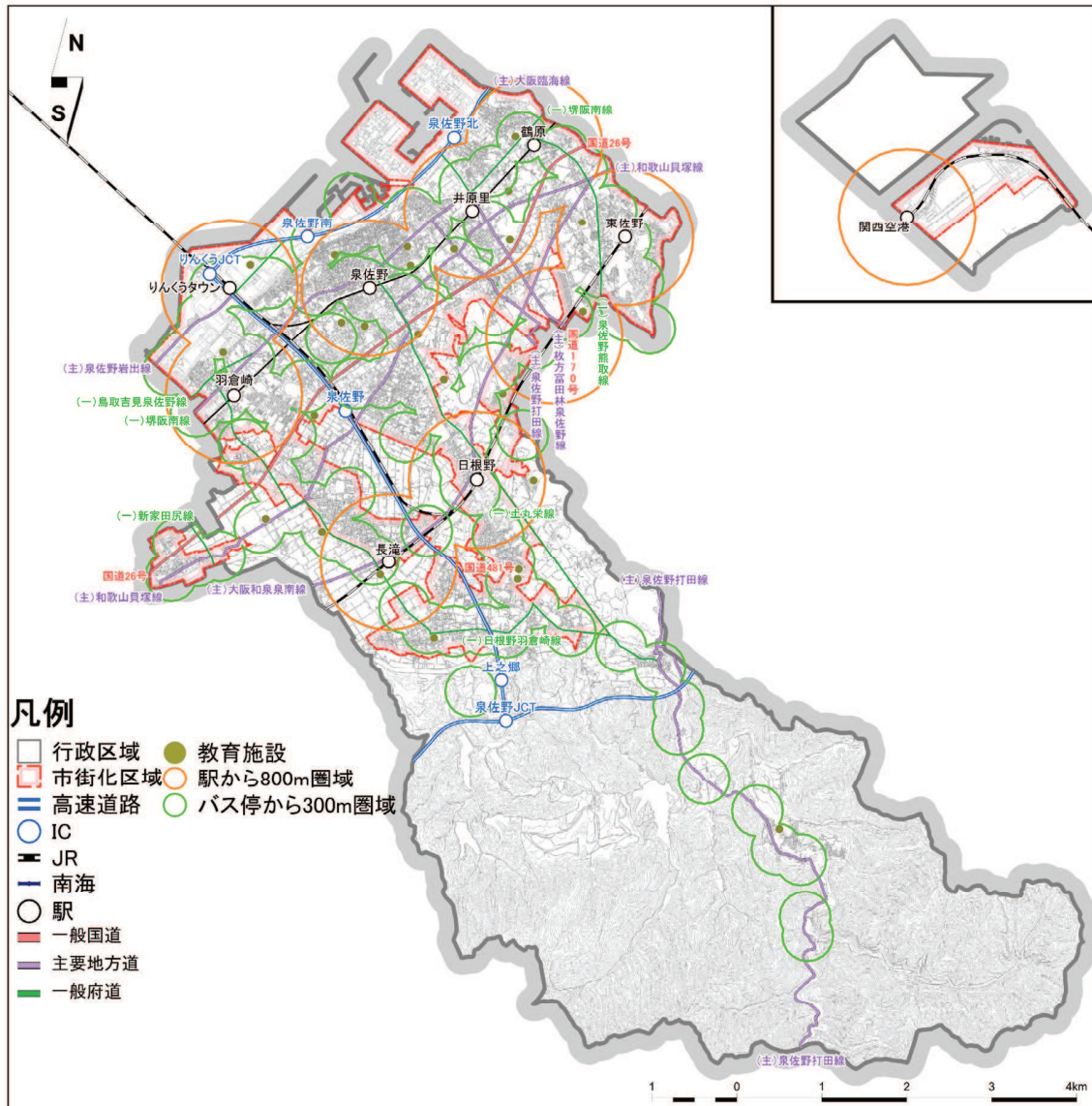
資料：大阪府介護事業所・生活関連情報検索「介護サービス情報公表システム」

図 福祉施設の立地状況

※福祉施設：通所介護施設

4) 教育施設

- 本市に教育施設は23件あり、そのうち鉄道駅から半径800mの徒歩圏内に立地する施設は16件(69.6%)となっています。また、バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する施設は20件(87.0%)となっています。
- これら2つの徒歩圏内(公共交通力バー圏)に立地する教育施設はあわせて23件(100.0%)となっています。



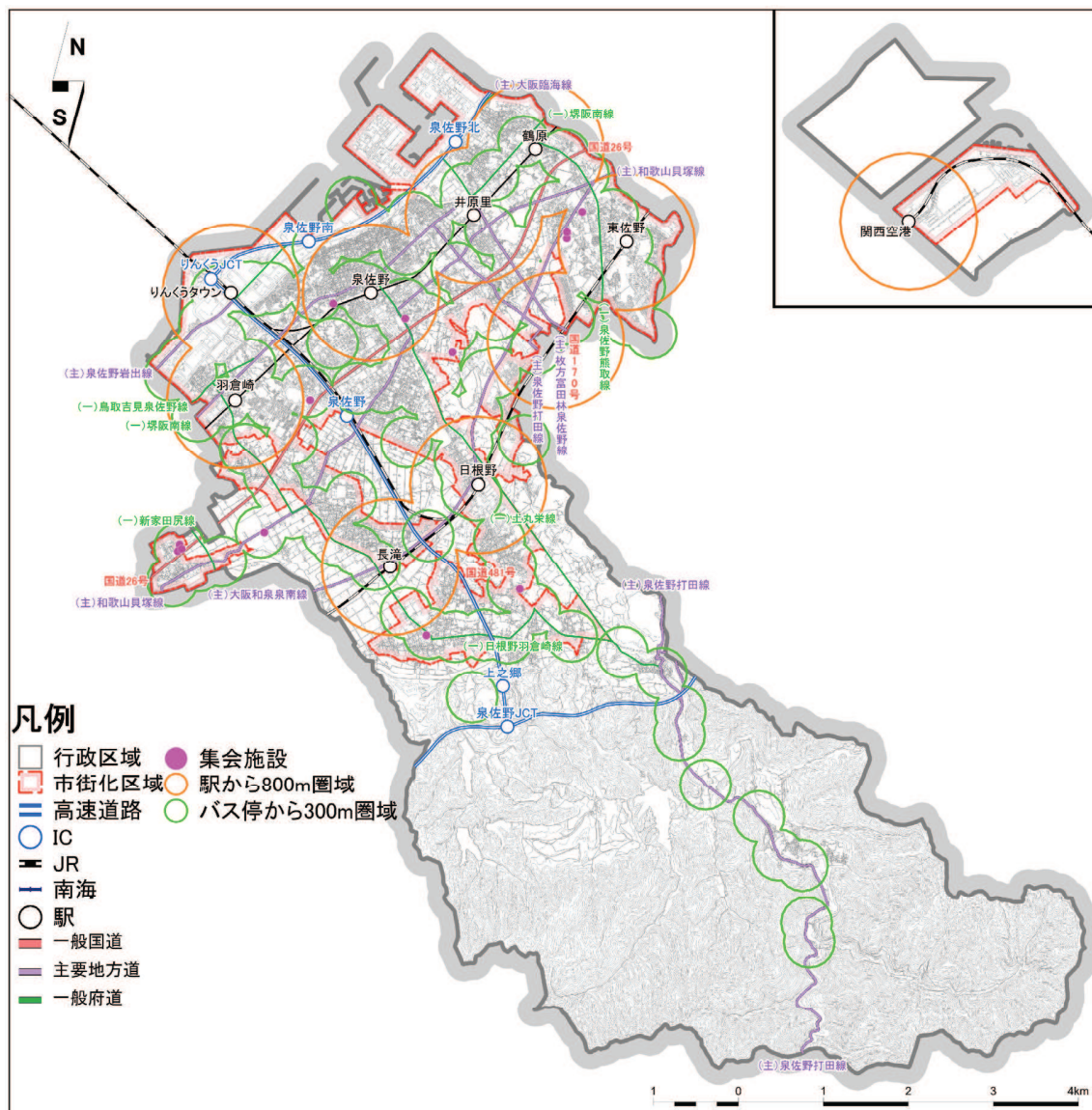
資料：国土数値情報

図 教育施設の立地状況

※教育施設：小学校、中学校、高等学校、大学、専修学校

5) 集会施設

- 本市に集会施設は24件あり、そのうち鉄道駅から半径800mの徒歩圏内に立地する施設は9件（37.5%）となっています。また、バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する施設は24件（100.0%）となっています。
- これら2つの徒歩圏内（公共交通力バー圏）に立地する集会施設はあわせて24件（100.0%）となっています。



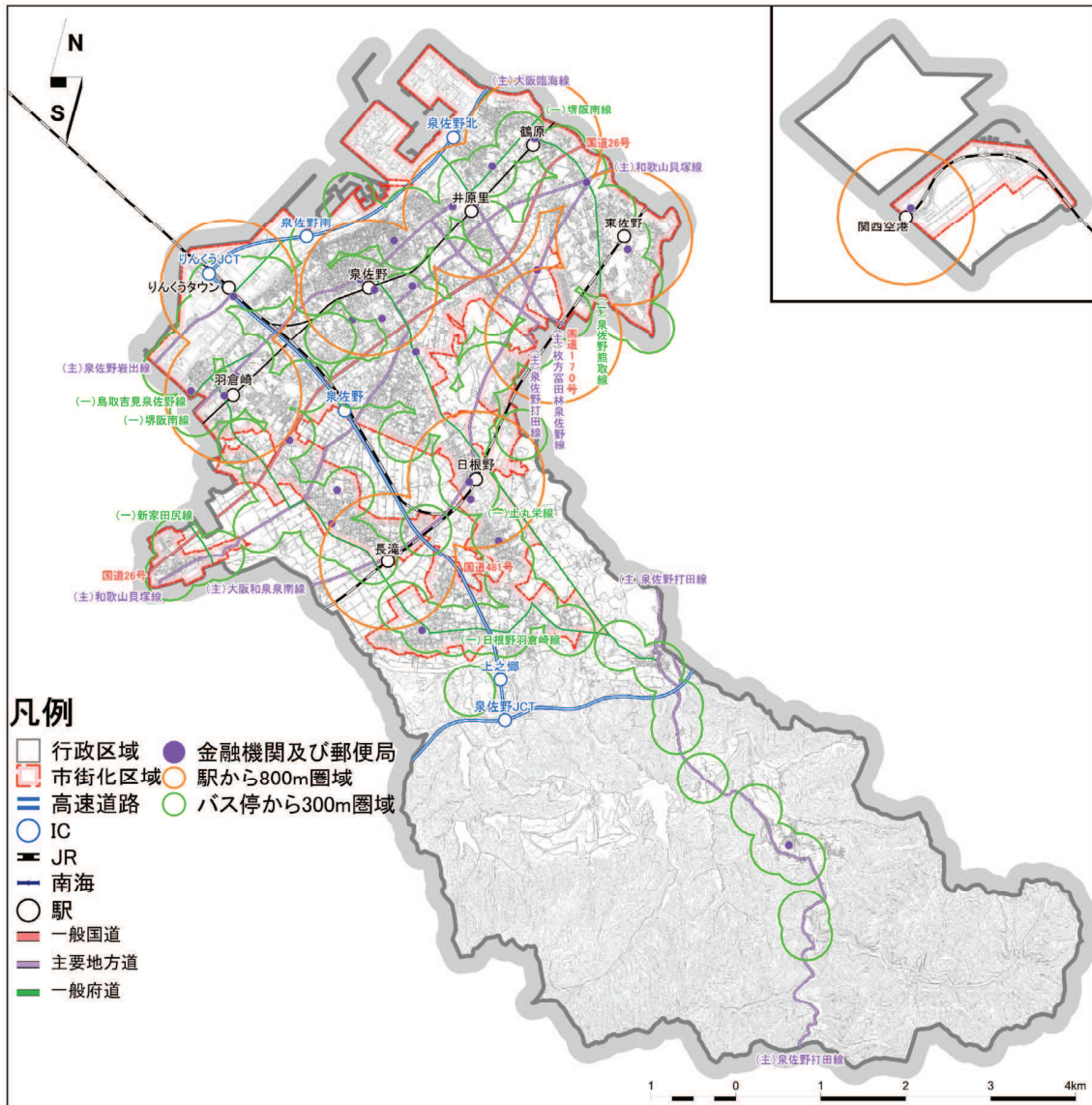
資料：国土数値情報

図 集会施設の立地状況

※教育施設：公立公民館、左記以外の公的集会施設

6) 金融施設等

- 本市に金融機関及び郵便局は31件あり、そのうち鉄道駅から半径800mの徒歩圏内に立地する施設は25件(80.7%)となっています。また、バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する施設は29件(93.5%)となっています。
- これら2つの徒歩圏内(公共交通カバー圏)に立地する金融機関及び郵便局はあわせて31件(100.0%)となっています。



資料：国土数値情報、各金融機関 HP

図 金融施設等の立地状況

7) 観光施設

- 本市に観光施設は38件あり、そのうち鉄道駅から半径800mの徒歩圏内に立地する施設は13件(34.2%)となっています。また、バス停から半径300mの徒歩圏内に立地する施設は27件(71.1%)となっています。
- これら2つの徒歩圏内(公共交通力カバー圏)に立地する観光施設はあわせて30件(78.9%)となっています。



資料：泉佐野市観光マップ

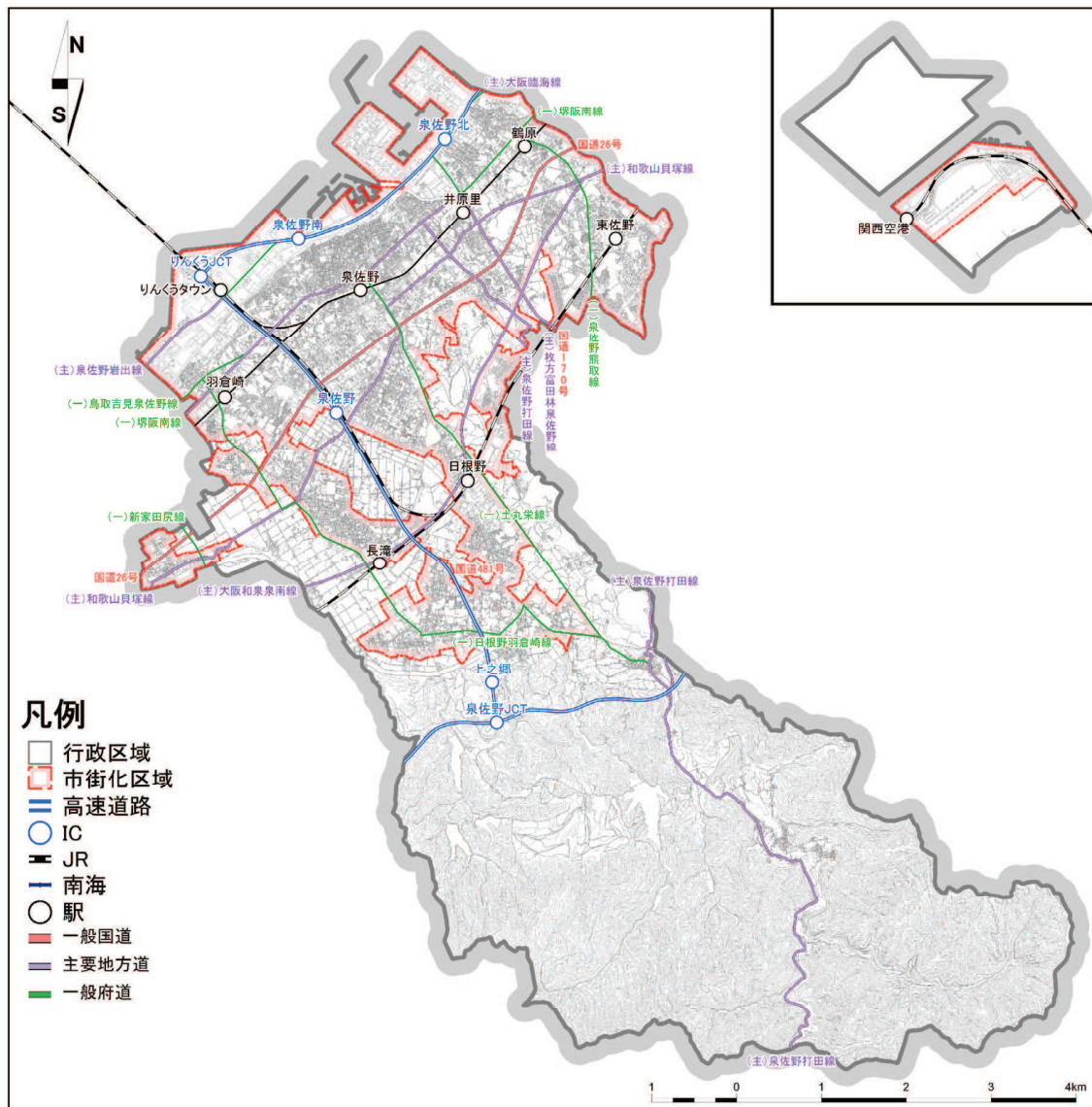
図 観光施設の立地状況

※観光施設：泉佐野市観光マップ掲載の施設

3 道路交通の現状

(1) 道路ネットワーク

- 本市の道路ネットワークは、広域的につながる高速道路として、阪神高速道路 4 号湾岸線、阪和自動車道、関西空港自動車道の 3 路線と、都市間を結ぶ主要地方道、市内の各地域を結ぶ一般府道、その他の一般府道及び市道によって構成されています。

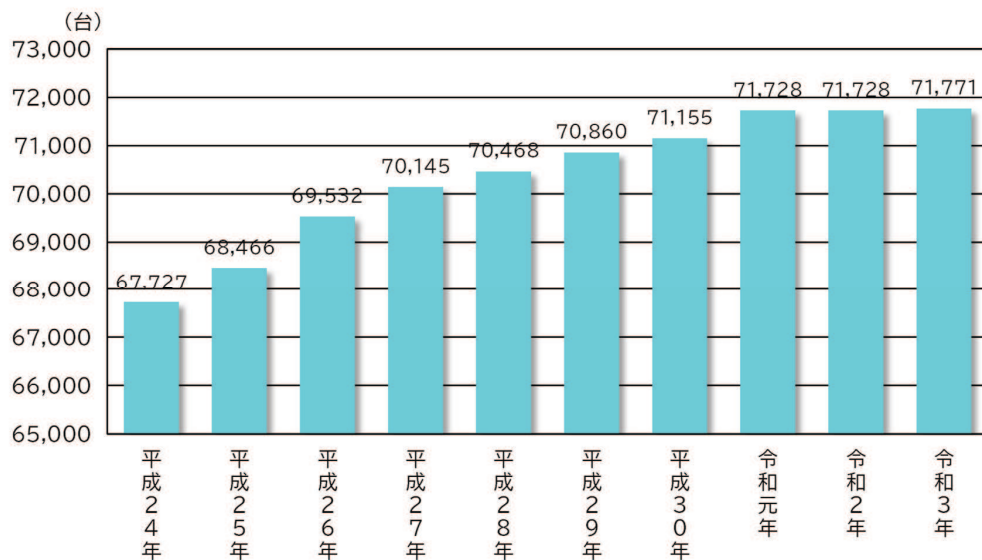


資料：国土数値情報

図 道路ネットワーク図

(2) 自動車保有台数

- 本市の自動車保有台数は令和元（2019）年まで増加傾向が続いてきましたが、令和2（2020）年以降は横ばい傾向となっています。新型コロナウイルス感染症による外出機会の減少や新たな生活様式の普及が原因として考えられます。

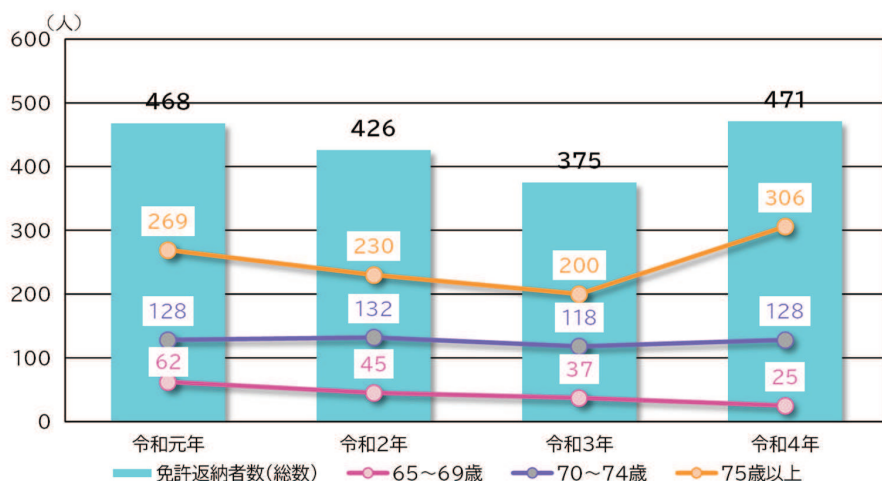


資料：泉佐野市統計書

図 自動車保有台数の推移

(3) 免許返納者数

- 本市の免許返納者数は、令和元（2019）年から令和3（2021）年にかけて減少傾向にありましたが、令和4（2022）年には約1.3倍に増加しており、令和2～3（2020～2021）年の減少傾向は新型コロナウイルス感染症の影響による一時的な現象であったことが推測されます。



資料：泉佐野市データ

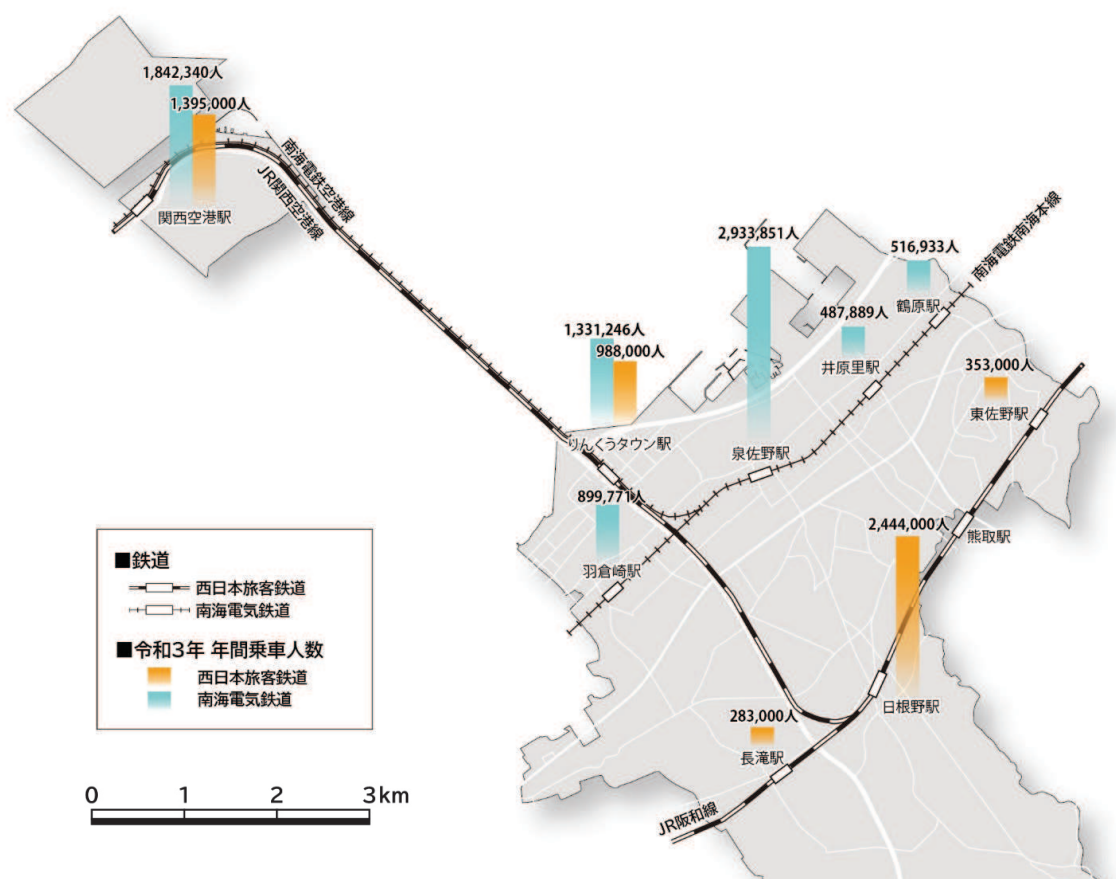
図 運転免許返納者数の推移

4 地域公共交通の現状

(1) 鉄道

1) 鉄道路線網

- 本市には、下図の通り JR 阪和線、JR 関西空港線、南海電鉄空港線、南海電鉄南海本線の4路線が乗り入れ、なんば、天王寺、関西空港、和歌山市方面へそれぞれ接続しています。
- 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、100万人を超えています。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。



資料：国土数値情報、泉佐野市統計書

図 鉄道路線網

2) 鉄道運行状況

- 関西空港方面と和歌山市方面に分歧し、乗り換え拠点の鉄道駅である南海電鉄泉佐野駅、JR 日根野駅は総発車本数が 100 本を超えています。
- その他の駅はいずれも 1 時間あたり各方面へ 4 本前後の発車本数となっています。

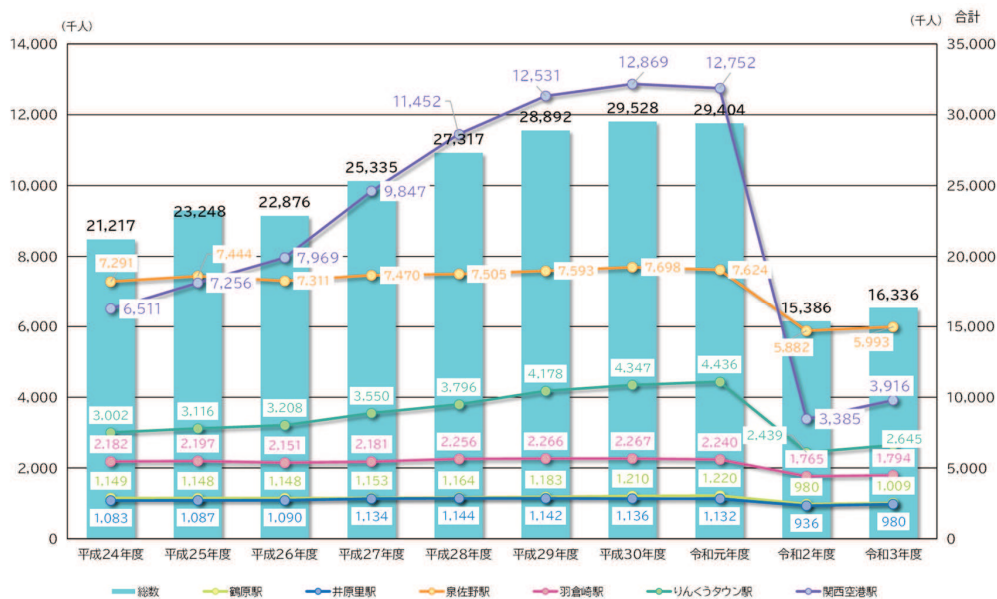
表 鉄道駅別の運行本数（令和 6 年 12 月 21 日時点）

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 (5～24 時台で運行)	77 (5～24 時台で運行)	3.85 (5～24 時台で運行)
		和歌山・関西空港 方面	94 (5～24 時台で運行)	79 (5～24 時台で運行)	3.95 (5～24 時台で運行)
	井原里駅	なんば方面	89 (5～24 時台で運行)	77 (5～24 時台で運行)	3.85 (5～24 時台で運行)
		和歌山・関西空港 方面	94 (5～24 時台で運行)	79 (5～24 時台で運行)	3.95 (5～24 時台で運行)
	泉佐野駅	なんば方面	247 (5～24 時台で運行)	221 (5～24 時台で運行)	11.05 (5～24 時台で運行)
		和歌山市方面	154 (5～24 時台で運行)	122 (5～24 時台で運行)	6.10 (5～24 時台で運行)
		関西空港方面	102 (5～23 時台で運行)	100 (5～23 時台で運行)	5.26 (5～23 時台で運行)
	羽倉崎駅	なんば方面	92 (5～23 時台で運行)	84 (5～23 時台で運行)	4.42 (5～23 時台で運行)
		和歌山市方面	77 (5～24 時台で運行)	73 (5～24 時台で運行)	3.65 (5～24 時台で運行)
	りんくうタウン駅	なんば方面	104 (5～24 時台で運行)	100 (5～24 時台で運行)	5.00 (5～24 時台で運行)
		関西空港方面	104 (5～23 時台で運行)	100 (5～23 時台で運行)	5.00 (5～23 時台で運行)
	関西空港駅	なんば方面	104 (5～23 時台で運行)	100 (5～23 時台で運行)	5.26 (5～23 時台で運行)
西日本旅客鉄道	東佐野駅	大阪方面	76 (5～24 時台で運行)	72 (5～24 時台で運行)	3.60 (5～24 時台で運行)
		和歌山・関西空港 方面	76 (4～23 時台で運行)	75 (4～23 時台で運行)	3.75 (4～23 時台で運行)
	日根野駅	大阪方面	146 (4～23 時台で運行)	157 (4～23 時台で運行)	7.85 (4～23 時台で運行)
		和歌山方面	97 (5～24 時台で運行)	96 (5～24 時台で運行)	4.80 (5～24 時台で運行)
		関西空港方面	78 (5～23 時台で運行)	75 (5～23 時台で運行)	3.95 (5～23 時台で運行)
	長滝駅	天王寺・関西空港 方面	74 (5～24 時台で運行)	70 (5～24 時台で運行)	3.50 (5～24 時台で運行)
		和歌山方面	72 (5～24 時台で運行)	71 (5～24 時台で運行)	3.55 (5～24 時台で運行)
	りんくうタウン駅	関西空港方面	69 (5～23 時台で運行)	66 (5～23 時台で運行)	3.47 (5～23 時台で運行)
		大阪方面	69 (5～23 時台で運行)	66 (6～23 時台で運行)	3.67 (6～23 時台で運行)
	関西空港駅	大阪方面	99 (5～23 時台で運行)	96 (5～23 時台で運行)	5.05 (5～23 時台で運行)

資料：各事業者 HP

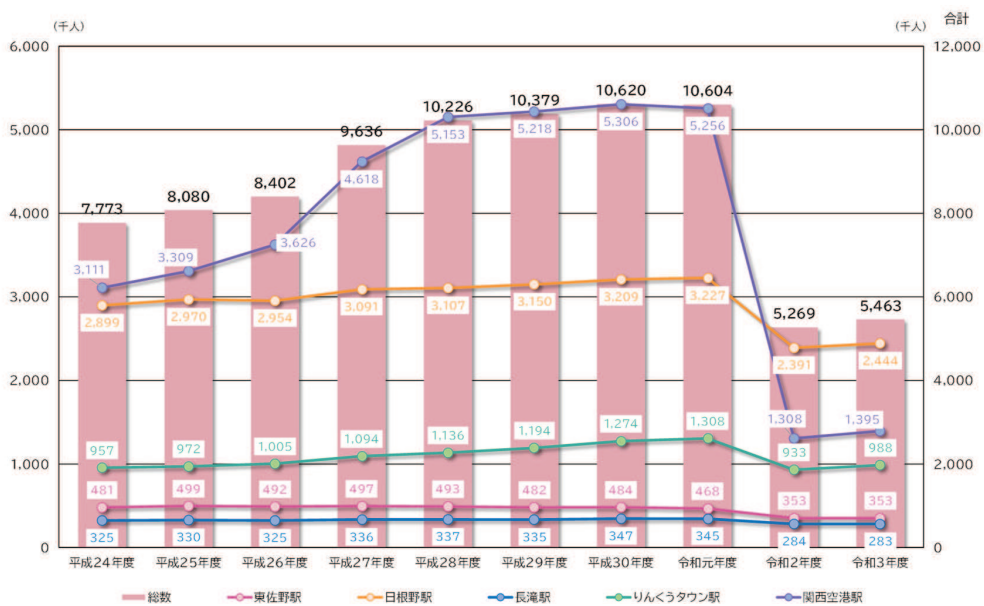
3) 利用者数

- 南海電鉄、JR 阪和線ともに利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響から令和2（2020）年に大きく減少しています。特に、関西空港駅の乗降者数が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）年にかけては、いずれの路線も乗降者数が増加しており、回復の兆しが見えているものの、生活様式の変化等の状況からコロナ禍前の水準に戻すことは容易ではなく、今後もモニタリングしていく必要があります。



資料：泉佐野市統計書

図 南海電鉄の駅別年間乗降者数の推移



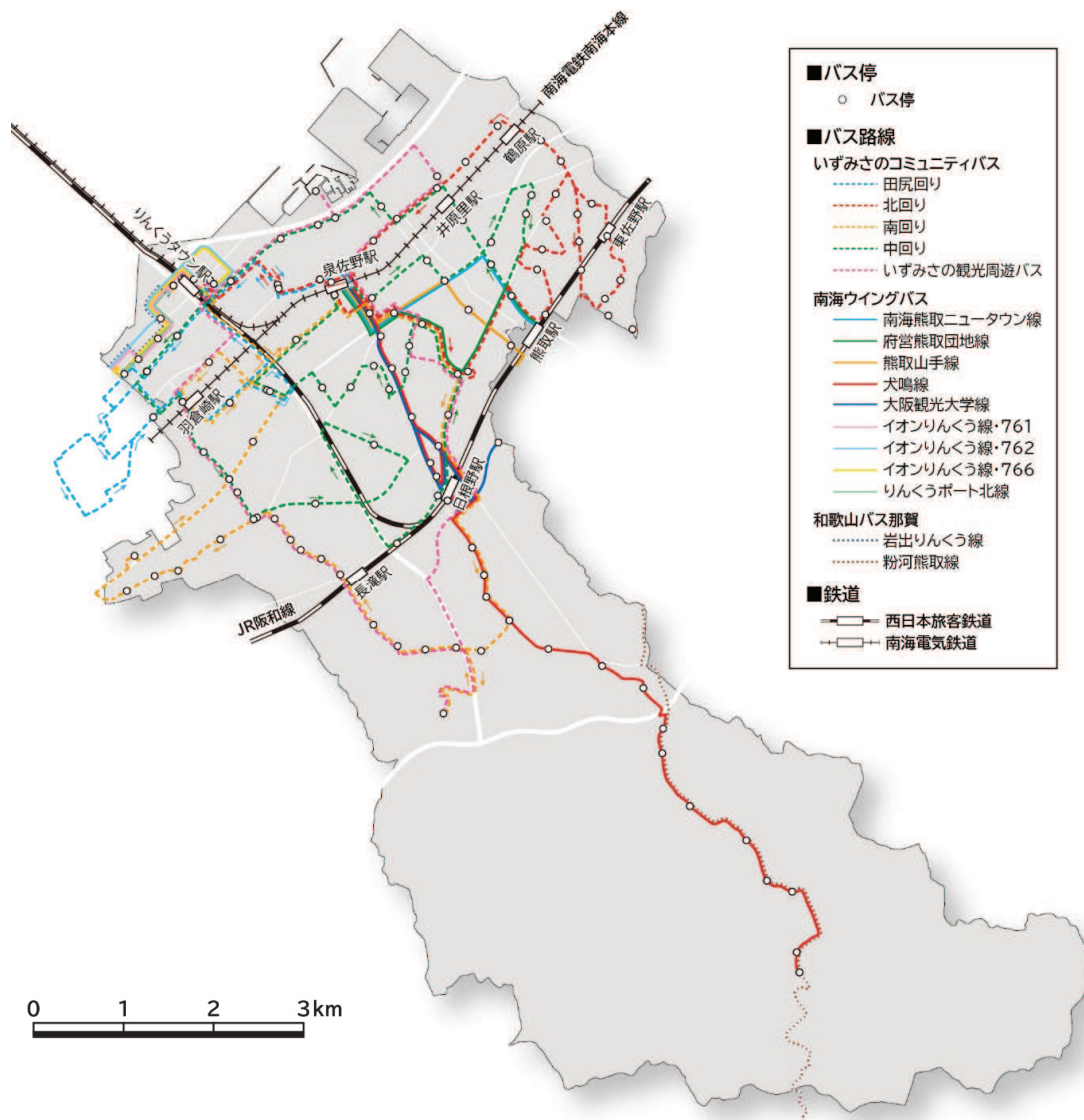
資料：泉佐野市統計書

図 JR 阪和線の駅別年間乗降者数の推移

(2) バス

1) バス路線網

- 本市には、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）、和歌山バス那賀（2路線）の計17路線を運行しています。
- コミュニティバスは、いずれの路線も1方向のみの運行となっています。また、観光周遊バスは泉佐野駅前を起点として同じルートを逆回りに循環するAコース、Bコースを運行しています。

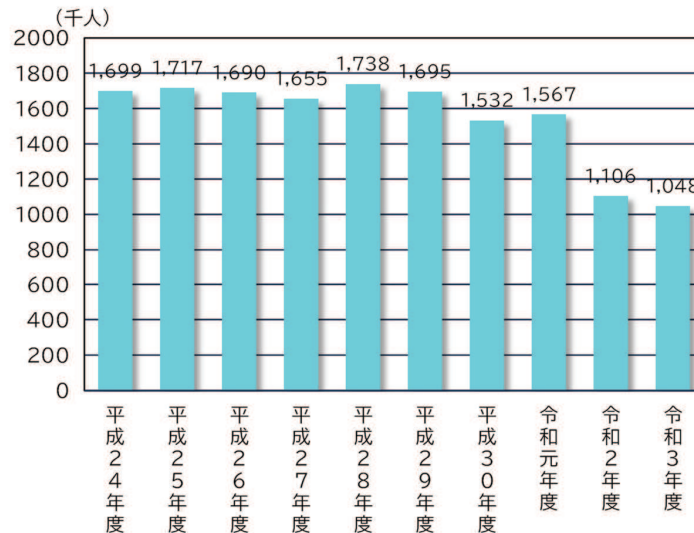


資料：国土数値情報

図 バス路線網

2) 路線バス

- 南海ウイングバスの年間乗降者数は令和元（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。新型コロナウイルス感染症の影響と考えられます。



資料：泉佐野市統計書

図 南海ウイングバスの年間乗降者数の推移

表 路線バスの運行本数（令和6年12月1日時点）

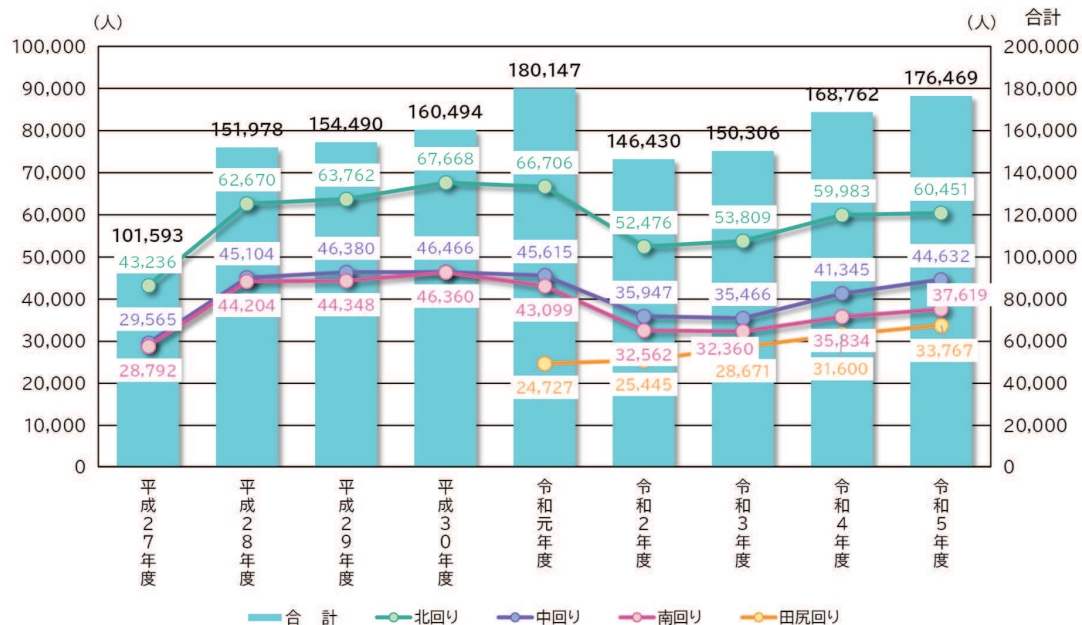
路線名・系統番号	運行内容	平日 本数	土休日 本数
南海熊取ニュータウン線・742	泉佐野駅前－(上瓦屋町)－熊取ニュータウン	12	7
府営熊取団地線・743・744	泉佐野駅前－大阪体育大学前	3	3
府営熊取団地線・788	泉佐野駅前－(大阪体育大学前)－つばさが丘北口	8	7
府営熊取団地線・789	泉佐野駅前－つばさが丘北口	3	3
熊取山手線・746	泉佐野駅前－(山の手台・小谷方面)	4	2
熊取山手線・796	(山の手台・小谷方面)－熊取駅前	2	0
熊取山手線・746C	泉佐野駅前－(山の手台・小谷方面)－野田中央	1	0
犬鳴線・721	泉佐野駅前－(野々地蔵)－犬鳴山	1	0
犬鳴線・722	泉佐野駅前－(野々地蔵)－久の木	1	0
犬鳴線・723	泉佐野駅前－(野々地蔵北)－犬鳴山	13	8
犬鳴線・724	泉佐野駅前－(野々地蔵北)－日根野駅前	1	0
イオンりんくう線・761	ワシントンホテル－(りんくう往来南3番)－イオンモールりんくう泉南	2	2
イオンりんくう線・762	イオンモールりんくう泉南－ワシントンホテル	0	1
イオンりんくう線・766	ワシントンホテル－(りんくうポート北)－イオンモールりんくう泉南	4	0
りんくうポート北線・766C	りんくうタウン駅前－りんくうポート北	3	0

※運行本数は往復数を表記

資料：南海バス HP

3) 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は、泉佐野市と南海ウイングバス株式会社により共同事業として運行を行っており、当初は有料（大人 150 円）でしたが、2015（平成 27）年から運賃無料で運行しています。
- 年間乗降者数は令和元（2019）年度まで上昇傾向にありましたが、コロナ禍の影響により令和 2 年度に減少、令和 5 年度にはコロナ禍前の水準まで回復しています。
- 最も乗降者数が多い路線は北回りであり、次いで中回り、南回り、田尻回りという状況です。なお、田尻回りは令和元（2019）年度から運行開始した路線です。



資料：泉佐野市データ

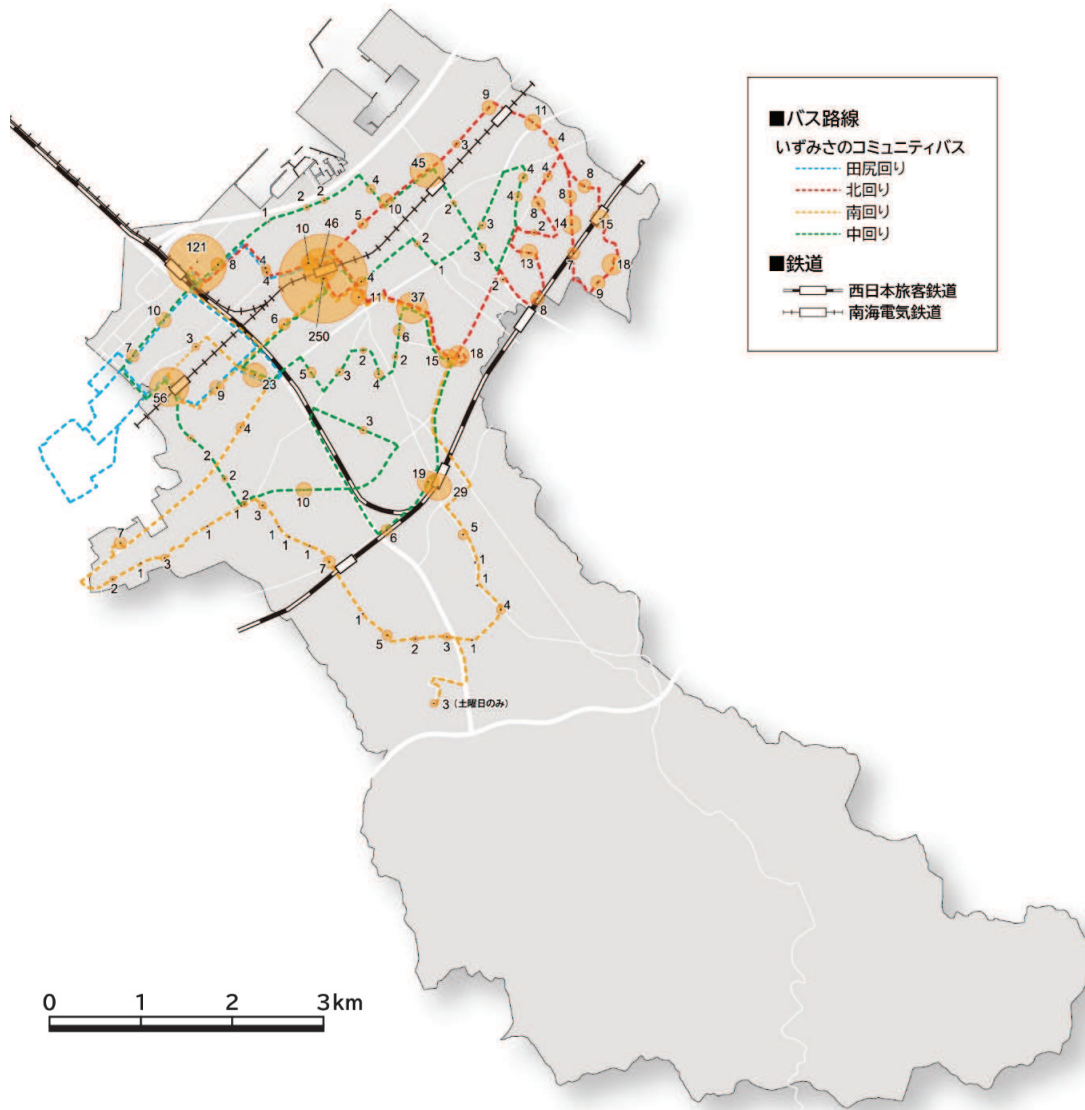
図 いずみさのコミュニティバスの年間乗降人員の推移

表 いずみさのコミュニティバスの運行本数

路線名	運行内容	平日 本数	土曜日 本数
北回り	泉佐野駅前－東佐野駅前－泉佐野駅前	8	4
中回り	泉佐野駅前－日根野駅筋－泉佐野駅前	8	4
南回り	泉佐野駅前－泉佐野丘陵緑地パークセンター(土曜日のみ停車)－泉佐野駅前	8	4
田尻回り	泉佐野駅前－吉見ノ里駅前－泉佐野駅前	8	4

資料：泉佐野市データ

- 停留所別の1日あたりの乗降者数を見ると、駅や市役所等の主要施設での乗降者数が多く、その他の乗降者数の分布状況は人口密度の分布状況と概ね一致しています。
- コミュニティバス南回りや中回りは停留所ごとの乗降者数が少なく、より効率的な運行の検討の余地が残されている路線となっています。

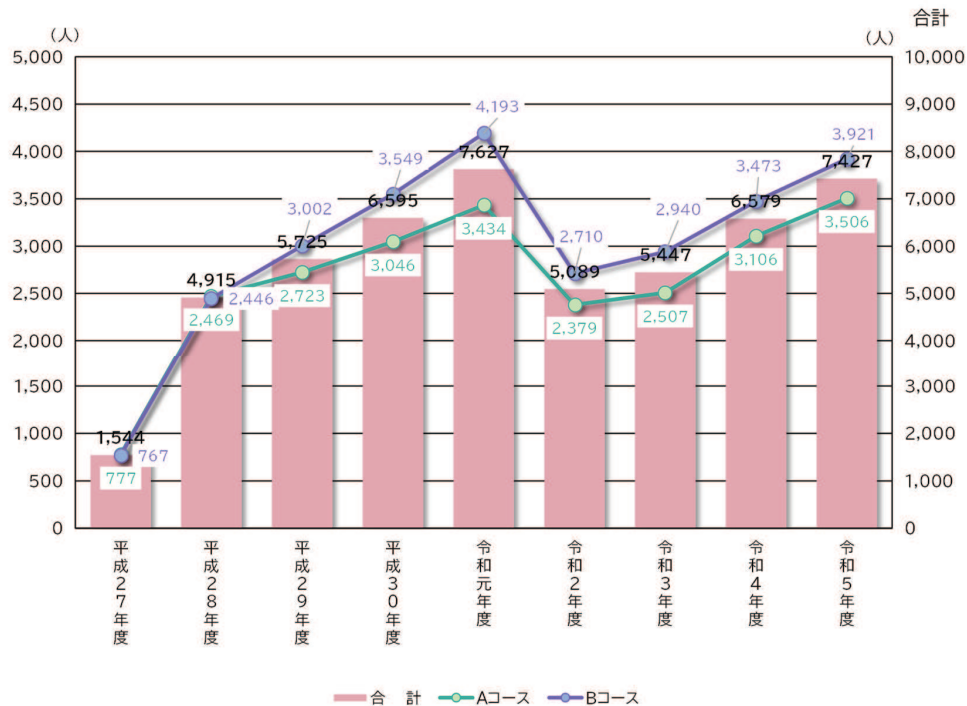


資料：泉佐野市データ

図 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（令和4年度）

4) いずみさの観光周遊バス

- いずみさの観光周遊バスは泉佐野市と南海ウイングバス株式会社により共同事業として運行を行っており、運賃無料で日曜・祝日のみ運行しています。
- 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、コロナ禍の影響により令和2年度に減少、令和5年度にはコロナ禍前の水準まで回復しています。



資料：泉佐野市データ

図 いずみさの観光周遊バスの年間乗降人員の推移

表 いずみさの観光周遊バスの運行本数(令和5年9月現在)

路線名	運行内容	平日 本数	土曜日 本数	日祝 本数
Aコース	泉佐野駅前－日根野駅前－泉佐野駅前(右回り)	0	0	5
Bコース	泉佐野駅前－日根野駅前－泉佐野駅前(左回り)	0	0	5

資料：泉佐野市データ

- 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）の乗降者数が少ない状況です。
- 乗降者数の分布は人口密度の分布状況と概ね一致しています。



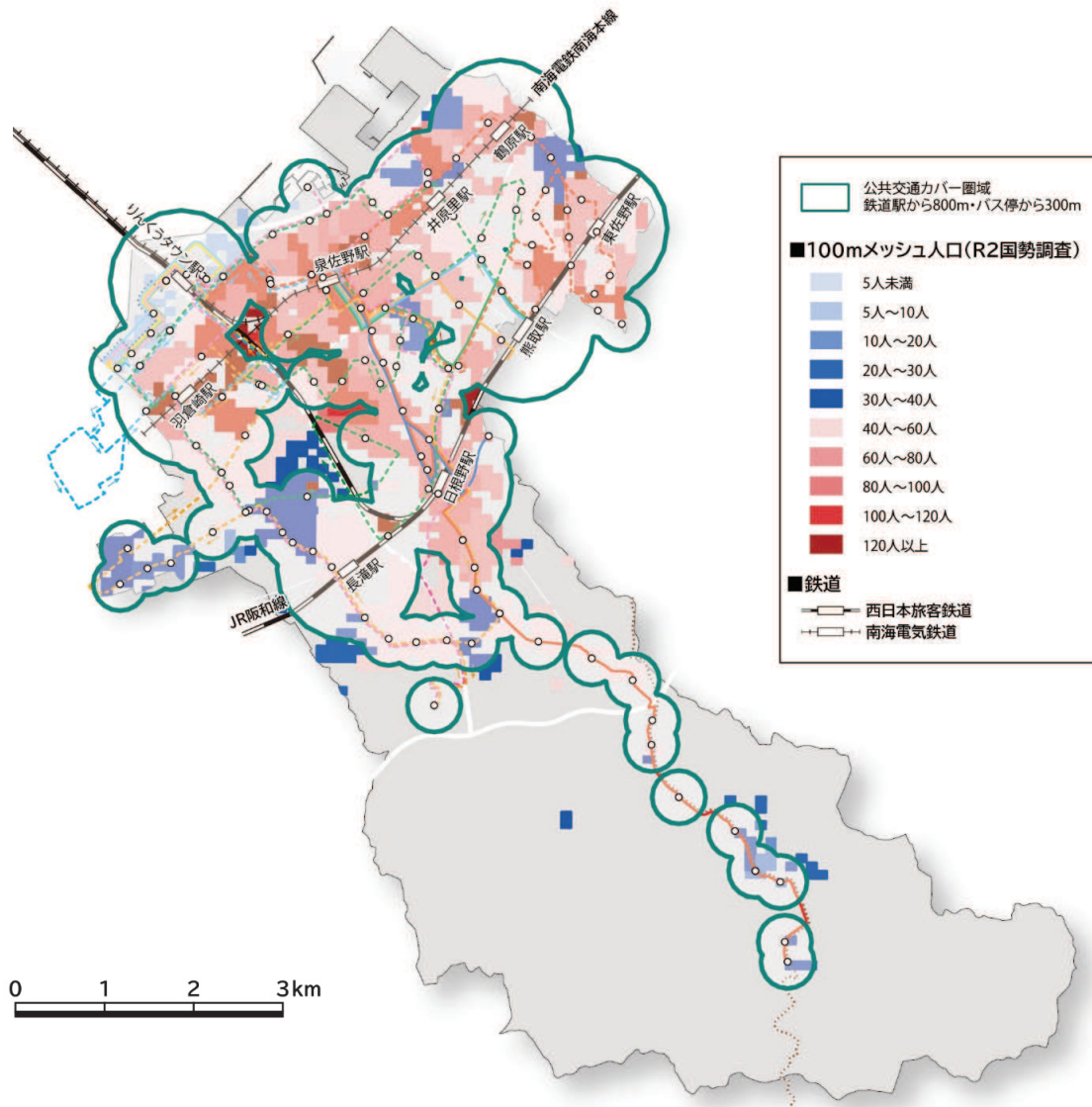
資料：泉佐野市データ
図 いずみさの観光周遊バス停留所別1日あたり乗降者数（令和4年度）

(3) 公共交通カバー圏域

- 本市の公共交通徒歩圏人口カバー率は91.5%となっており、市内の多くの範囲をカバーしていますが、駅やバス停まで一定以上の距離がある公共交通不便地域も点在しています。

	令和2（2021）年
公共交通カバー圏内	91,666 人
泉佐野市全域	100,131 人
人口カバー率	91.5%

※GISにより算出



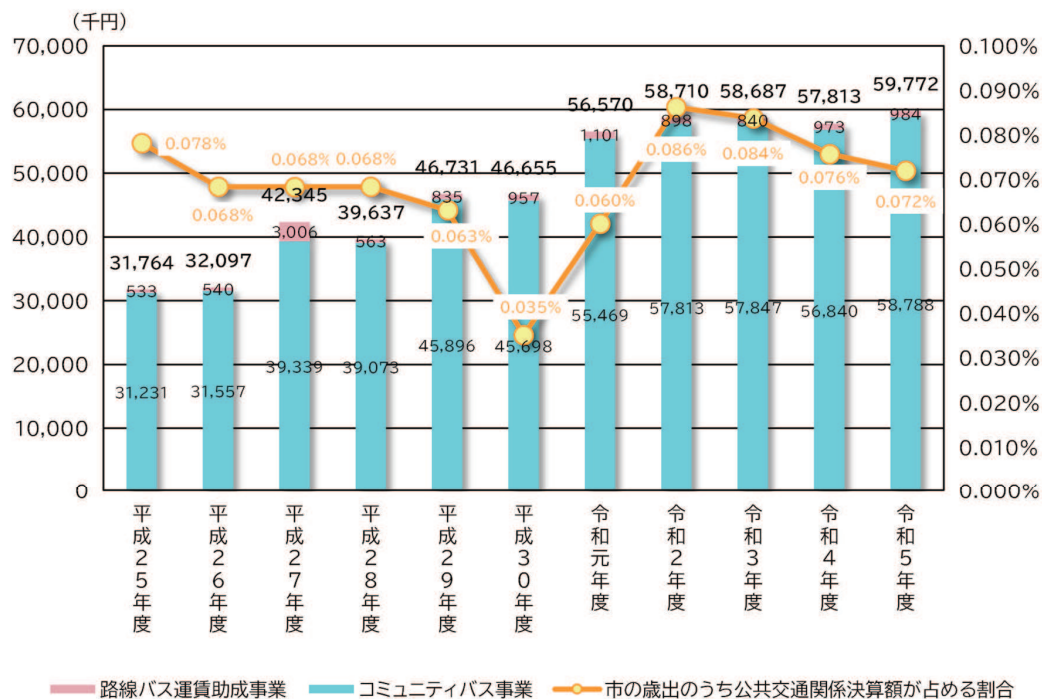
資料：国土数値情報、令和2年国勢調査、泉佐野市データ

図 人口カバー状況

※公共交通カバー圏域：一般的に駅やバス停が利用者を集められる範囲（鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m）

(4) 財政負担

- 本市の公共交通関係決算額は、令和2(2020)年度以降横ばいに推移しています。令和5(2023)年度では59,772千円であり、そのうち98.4%の58,788千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%未満となっており、令和2年度以降は減少傾向となっています。



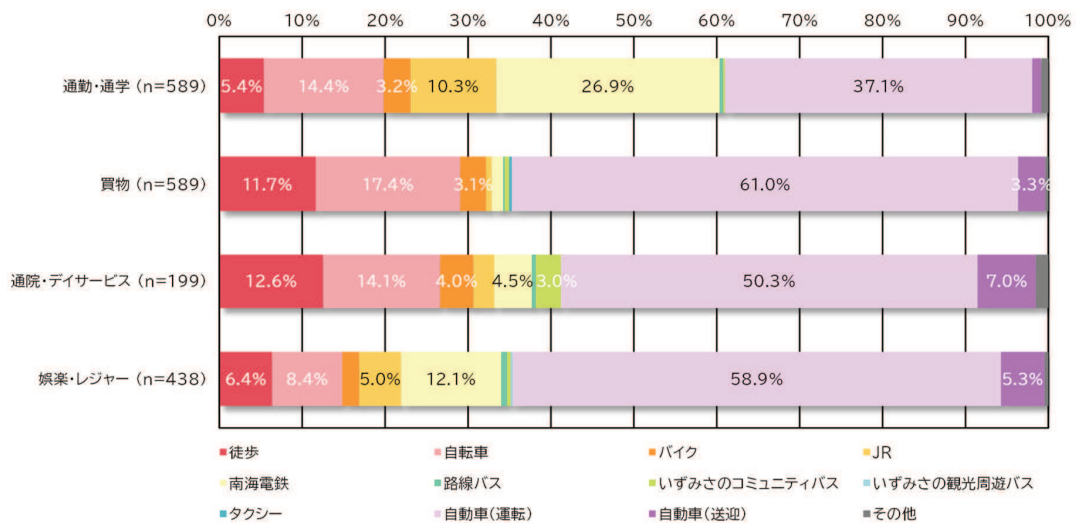
資料：泉佐野市データ

図 公共交通関係決算額の推移

5 市民の移動ニーズ

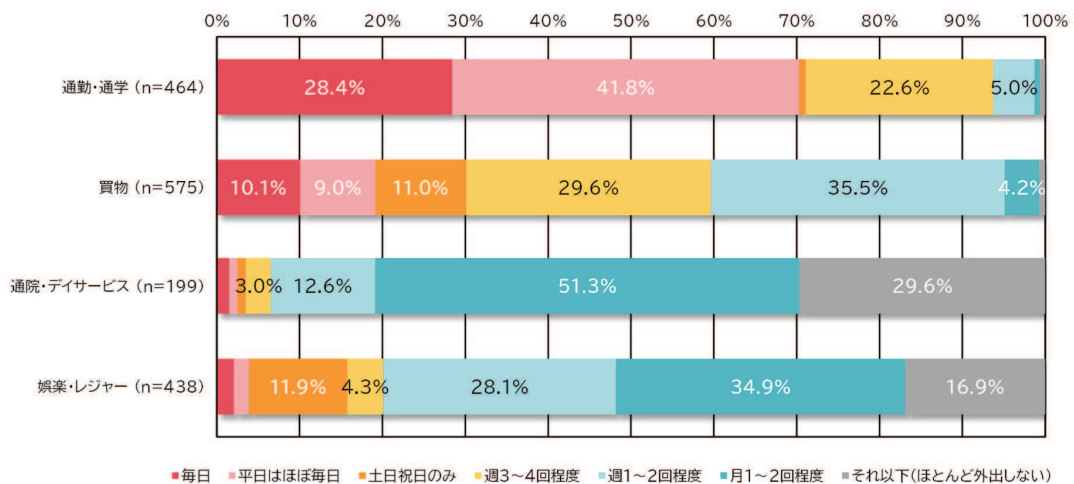
(1) 日常の移動

- いずれの移動目的においても自動車を運転して移動する割合が高い状況ですが、通勤・通学にはJRや南海電鉄といった鉄道を利用する割合も同程度に高くなっています。
- 外出頻度は、通勤・通学や買物で高く、通院・デイサービスや娯楽・レジャー目的の外出頻度は月1～2回程度が最も高い結果となりました。



資料：市民アンケート

図 移動目的別の主な移動手段

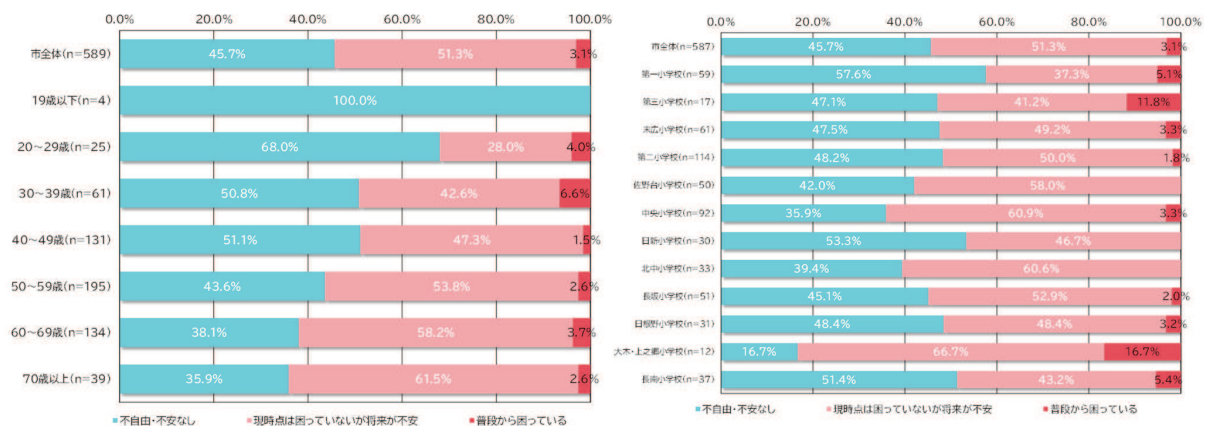


資料：市民アンケート

図 移動目的別の外出頻度

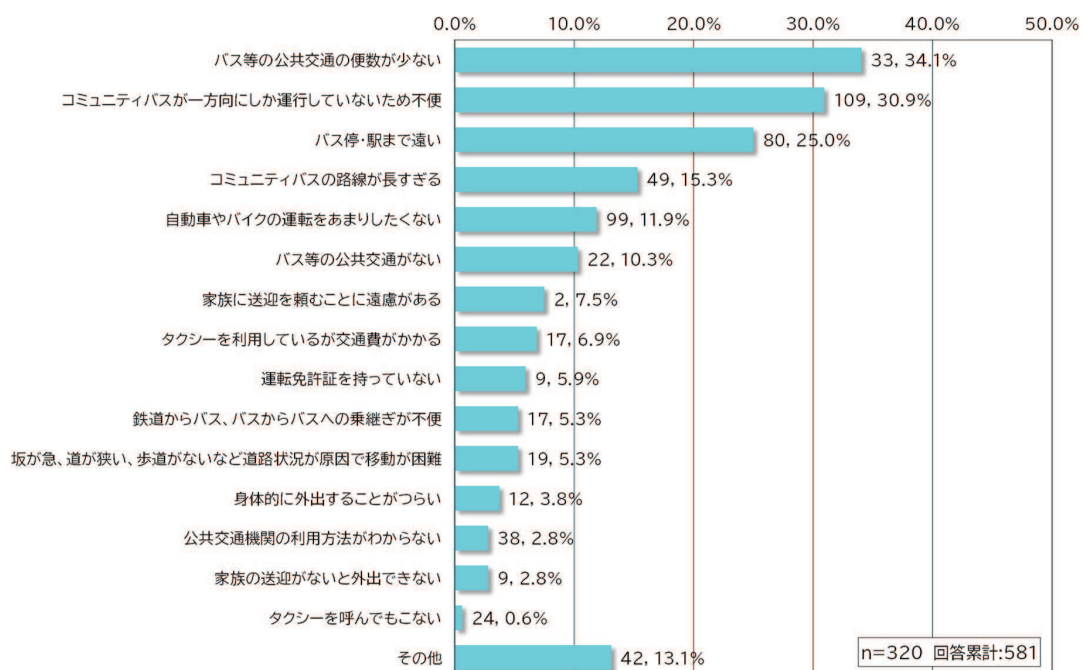
(2) 日常の移動に対する不安

- 市民の約半数が日常の移動に対して「将来が不安」と感じており、年齢層が高くなるほど不安を感じる割合が高い傾向があります。また、大木・上之郷小学校区といった山間部のエリアで不安を感じる割合が高くなっています。今後、移動に困る層が増える可能性があり、自動車での移動が難しくなった高齢者の移動手段確保に向けた検討が必要です。
- 公共交通の便数や、コミュニティバスの一方通行運行、バス停・駅までの距離を理由に日常の移動に不便・不安を感じている割合が高く、より利便性の高い公共交通が求められています。



資料：市民アンケート

図 日常の移動に関する意見（左：年代別、右：学区別）

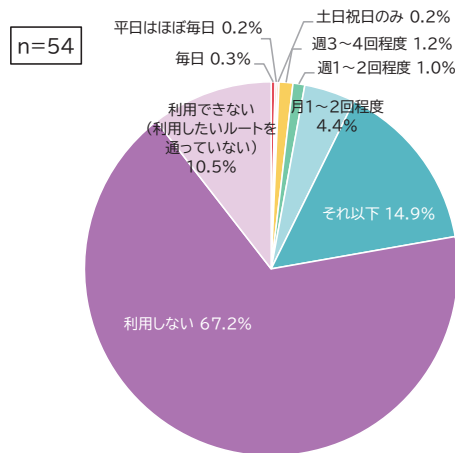


資料：市民アンケート

図 日常の移動に関して不自由や不安を感じる理由

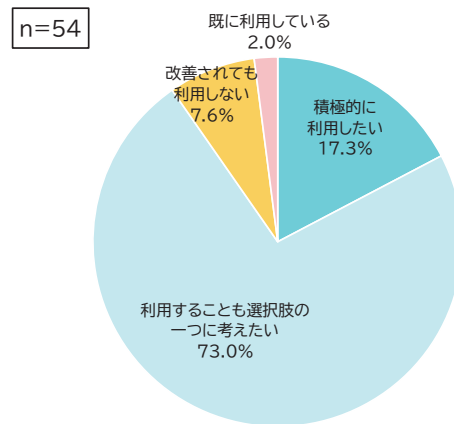
(3) いずみさのコミュニティバスの利用意向

- 本市のコミュニティバスの利用頻度は、利用しない・できない割合が約8割となっており、利用者は年々増加しているものの、市民の日常的な移動手段としては十分に活用されていない状況です。
- 運賃が無料であることへの満足度は非常に高く、車内環境やバス停へのアクセス性についても満足している割合が高い一方、運行本数、運行時間帯、運行ルートについては不満に感じている割合が高く、改善が求められます。
- 不満が解消された場合の利用意向は高く、より良いサービスの検討によって更なる利用者増を見込むことができる状況となっています。



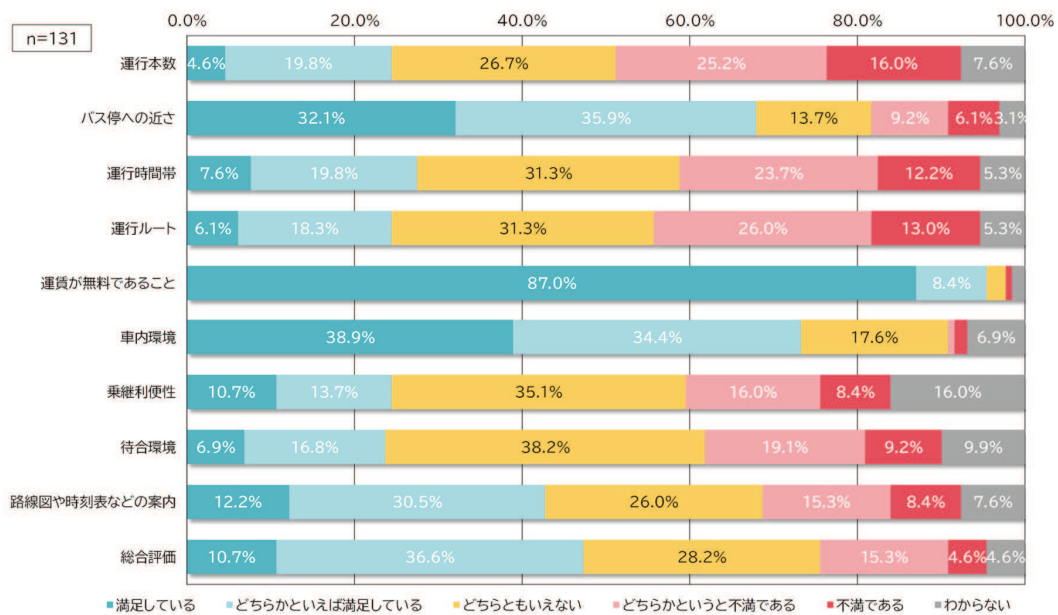
資料：市民アンケート

図 コミュニティバスの利用頻度



資料：市民アンケート

図 不満が解消された場合の利用意向

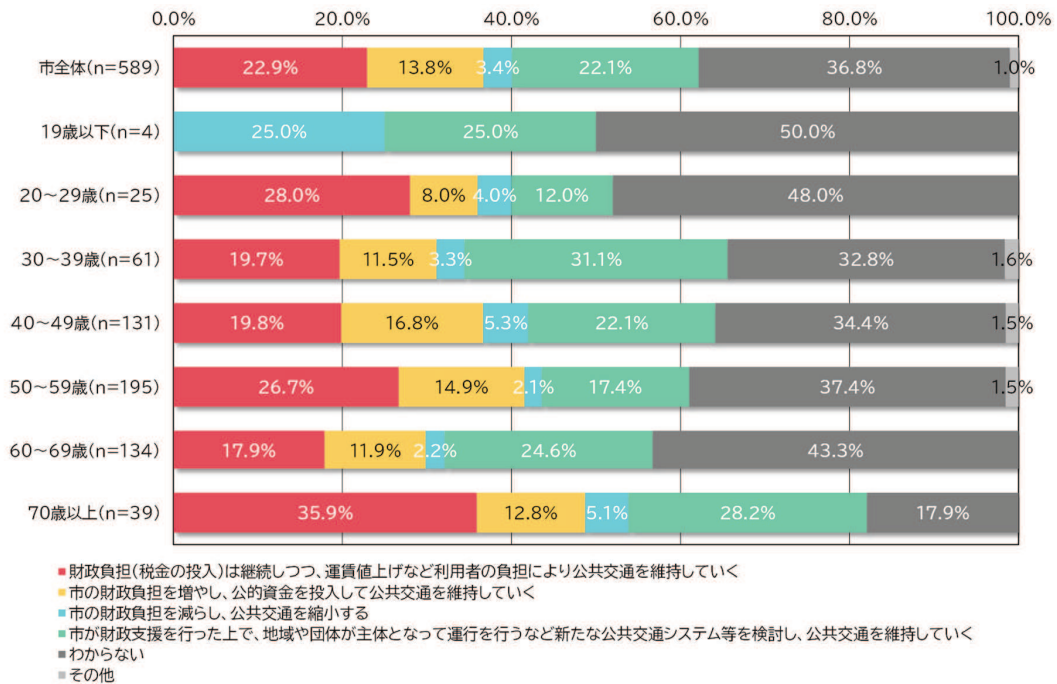


資料：市民アンケート

図 コミュニティバスに対する満足度

(4) 公共交通の維持に向けた方向性

- 今後も限られた予算の中で公共交通を維持するにあたっての方向性に関しては、わからないが多いものの、「利用者負担」の許容や「地域や団体が主体となった新たな公共交通」の検討に対する肯定的な意見が比較的多く見られ、公共交通の維持に対する市民の協力的な姿勢があるものと考えられます。
- 特に、70歳以上の高齢者は利用者負担を許容する割合が高く、負担額が増えても免許返納後の移動手段の確保・維持が求められている状況がわかります。



資料：市民アンケート

図 公共交通の維持に向けた方向性（年齢別集計結果）

【事例】自治会による移送サービス 新長滝「すんまさんの会」の取組

本市では、新長滝自治会において、「すんまさんの会」が住民の互助による移送支援事業を実施しています。

自治会内の高齢者等支援の必要な方の買い物や通院のための移動を手助けするため、利用会員の予約に基づき、支援会員に登録した住民自らが送迎を行っています。その他にも「すんまさんの会」では困りごとを支援する事業も実施しており、高齢者等の生活を支援しています。

第3章

地域公共交通の課題

第3章 地域公共交通の課題

1 泉佐野市の地域公共交通の課題

本市のまちづくりにおける地域公共交通の方針、地域公共交通の現状を踏まえ、解決すべき課題を設定しました。

課 題 一 覧

課題1 歩いて暮らせるまちの実現に向けた公共交通ネットワークの構築・強化が必要

視点1 公共交通不便地域の解消

視点2 子ども・高齢者・障害者など様々な層の移動手段の確保

課題2 利用者を増やすための市民ニーズに対応した公共交通サービスの維持・向上が必要

視点1 市民ニーズへの対応

視点2 潜在ニーズに応え新たな利用者を確保

視点3 クルマ社会からの脱却

課題3 様々な層の利用者にとって利用しやすい公共交通環境の形成が必要

視点1 待合環境などの利用環境の改善

視点2 公共交通利用マナーの向上

視点3 モビリティマネジメントの推進

課題4 日々変化する社会問題・課題への対応・調整が必要

視点1 脱炭素社会の実現に向けた対応

視点2 新技術の活用

視点3 運転手不足への対応

視点4 時代のニーズへの対応

2 問題点と課題

課題1 歩いて暮らせるまちの実現に向けた公共交通ネットワークの構築・強化が必要

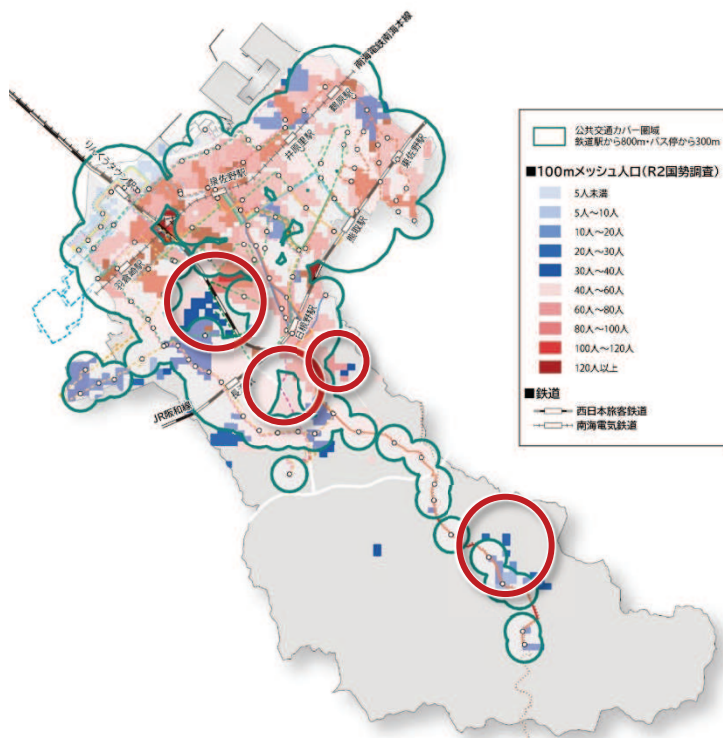
視点1 公共交通不便地域の解消

問題点

- ・市内の公共交通が人口の90%以上をカバーしているものの、駅やバス停に徒歩でアクセスできない交通不便地域が点在している
- ・無料のコミュニティバスの沿線からはずれた地域の市民には不公平感がある状況

課題

- ・居住地域に関わらず、公共交通サービスを受けることができるように、整備する必要がある



資料：国土数値情報、令和2年国勢調査、泉佐野市データ

図 人口カバー状況

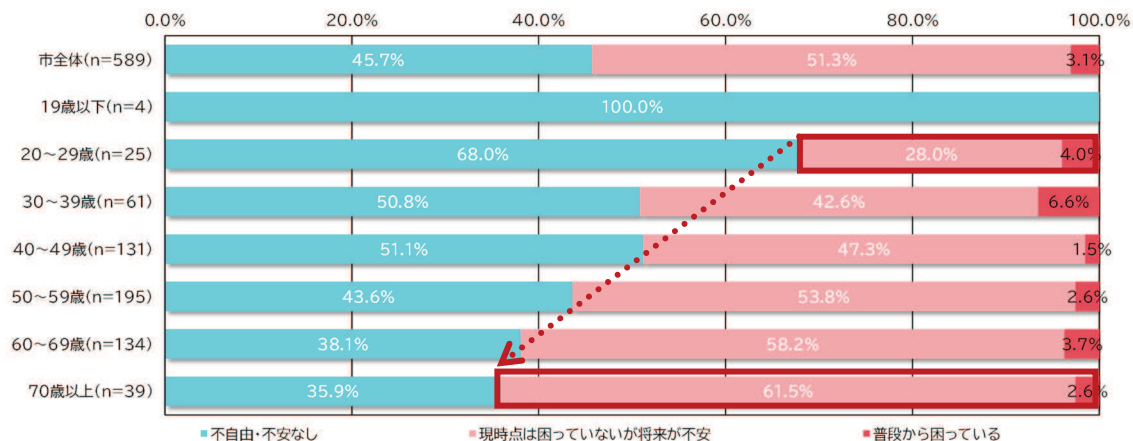
視点2 子ども・高齢者・障害者など様々な層の移動手段の確保

問題点

- ・高齢になるほど、日常の移動に対して不安を感じている

課題

- ・どの年代も日常の移動に困らないような公共交通ネットワークの構築が必要



資料：市民アンケート

図 日常の移動に関する意見

課題2 利用者を増やすための市民ニーズに対応した公共交通サービスの維持・向上が必要

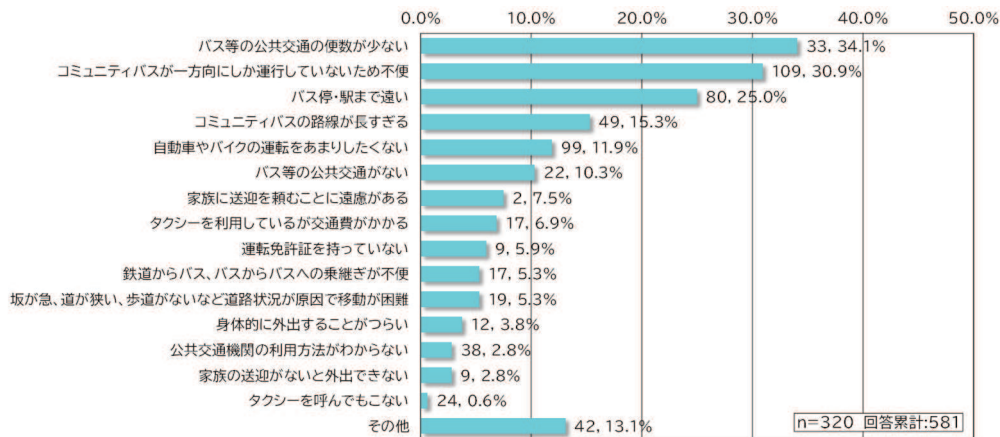
視点1 市民ニーズへの対応

問題点

- ・便数やコミュニティバスの一方通行運行、バス停・駅までの距離に対する不満の声がある

課題

- ・市民の不安に感じる点を解消し、利便性向上に向けた取組を推進する必要がある



資料：市民アンケート

図 日常の移動に関して不自由や不安を感じる理由

視点2 潜在ニーズに応え新たな利用者を確保

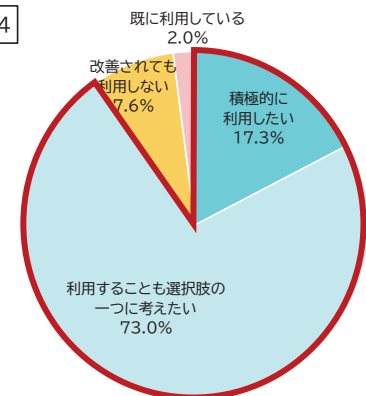
問題点

- ・不満に感じている理由が解消された場合には利用を検討したい意向を9割が示している

課題

- ・サービスの向上により、潜在ニーズを持つ新たな利用者の獲得による公共交通の利用者増が求められる

n=54



資料：市民アンケート

図 不満解消時の利用意向

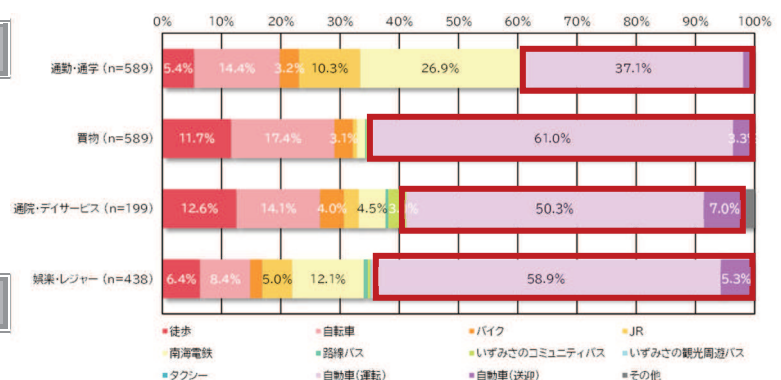
視点3 クルマ社会からの脱却

問題点

- ・市民の移動手段は自家用車に依存している
- ・高齢化が進む中、移動困難者が増えることが懸念される

課題

- ・持続可能な公共交通サービスの実現に向け、クルマ社会からの脱却と公共交通の積極的な利用が必要



資料：市民アンケート

図 市民の移動手段

課題3 様々な層の利用者にとって利用しやすい公共交通環境の形成が必要

視点1 待合環境などの利用環境の改善

問題点

- ・市民アンケートでは待合環境への満足度は低い
- ・コミュニティバス車内での利用者に対する聞き取り調査では、遅延や運行案内の内容に対して否定的な意見が多かった

課題

- ・公共交通の利用環境を改善し、市民が利用したいと思えるような公共交通環境づくりを推進していく必要がある

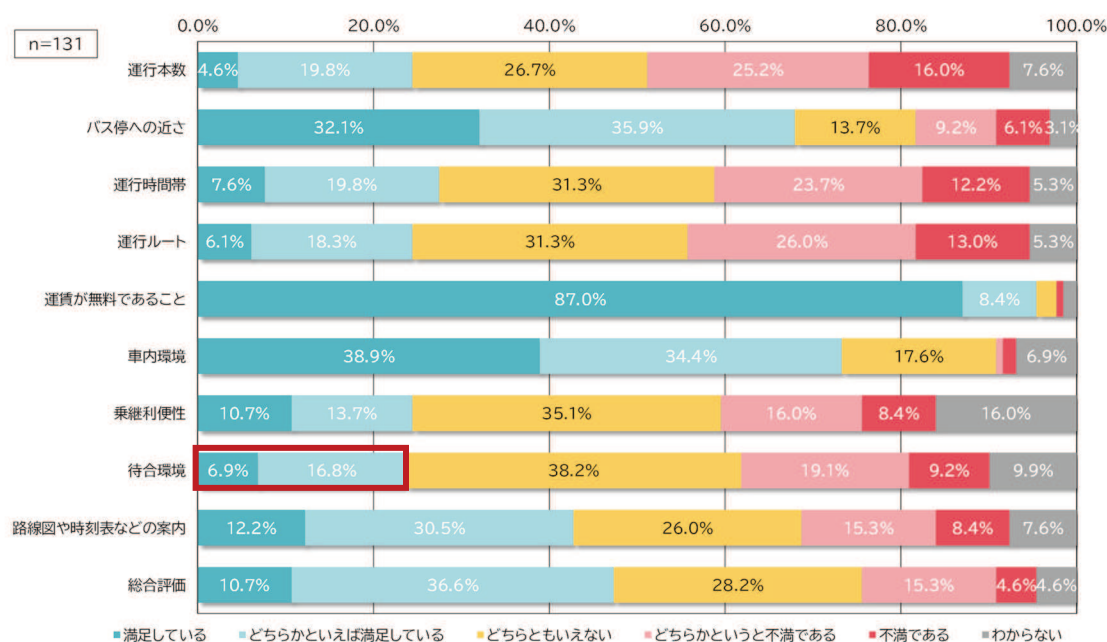


図 コミュニティバスの満足度

視点2 公共交通利用マナーの向上

問題点

- ・市民アンケートやコミュニティバス車内での利用者に対する聞き取り調査では「並んでも割り込みされることがある」、「席をゆずってもらえない」などの声があった

課題

- ・多くの市民に利用してもらうためには、利用マナーの向上を徹底する必要がある

視点3 モビリティマネジメントの推進

問題点

- ・市民アンケートでは「コミュニティバスの乗り方や路線が分からないため広報してほしい」などの声があった
- ・本市の交通分担率は自家用車に依存している

課題

- ・現在は公共交通を利用していない層に対しても、健康や社会問題に配慮し、公共交通の利用を促すようなモビリティマネジメントの取組を進める必要がある

課題4 日々変化する社会問題・課題への対応・調整が必要

視点1 脱炭素社会の実現に向けた対応

問題点

- ・近年、社会的な課題となっている地球環境問題への対応が求められる中、本市ではCO₂の排出量が増加する一因である自家用車の利用率が高い状況
- ・交通 GX（カーボンニュートラルと経済成長の両立）の実現が求められている

課題

- ・自家用車に比べ、一度に多くの人を輸送でき、比較的CO₂の排出量が少ない鉄道やバスの利用を市民に促す必要がある
- ・将来的な電気バス等の次世代自動車の導入を推進する必要がある

視点2 新技術の活用

問題点

- ・市内を運行する鉄道や路線バスの運行情報は各事業者のホームページ等で確認することができるが、一元的な整理はできていない
- ・生産年齢人口の減少等を踏まえ、交通 DX を進め、より効率的な運行・運営が求められる

課題

- ・自動運転や MaaS 等の新たな技術の活用による運送サービスの質の向上が必要
- ・本市の地域公共交通サービスに対して、最適な技術や取組を採用し、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

MaaS (Mobility as a Service)

MaaS とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。

観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

関西地方では日本初の大規模 MaaS となる KANSAI MaaS の取組を実施するなど、全国各地で実証実験による研究が進められています。



出典：国土交通省「日本版 MaaS の推進」

視点3 運転手不足への対応

問 題 点	課 題
<ul style="list-style-type: none"> ・物流・運送業界の「2024 年問題」により、交通事業者は人手不足に拍車がかかり、乗務員不足が顕著な問題となっている 	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の存続が危ぶまれる中、事業者との連携を強化しつつ、AI などの新技術を活用しながら地域公共交通を維持していく必要がある

視点4 時代のニーズへの対応

問 題 点	課 題
<ul style="list-style-type: none"> ・ポストコロナ時代において、リモートワークの普及等による生活様式の変化など社会構造は急速に変化している ・各地でシェアサイクルや電動キックボードなどのマイクロモビリティサービスが導入される中、本市のシェアサイクルは令和 6（2024）年 9 月より利用停止となっている 	<ul style="list-style-type: none"> ・社会構造の変化に伴い、配送サービスやマイクロモビリティの需要が増加しつつあり、新たなニーズについても対応する必要がある ・今後も時代の変化に応じてニーズが変化することが予想される中、変化を的確にとらえ適応していく必要がある

2024 年問題

令和 6（2024）年 4 月より、働き方改革関連法の施行により、運転手の 1 日の休息時間が「継続 8 時間」から「継続 11 時間を基本とし、継続 9 時間が下限」に改正されました。

これにより、運転手の労働環境は改善されたものの、運転時間の縮減による人員不足に伴う公共交通の維持・確保に及ぼす影響が深刻化しています。

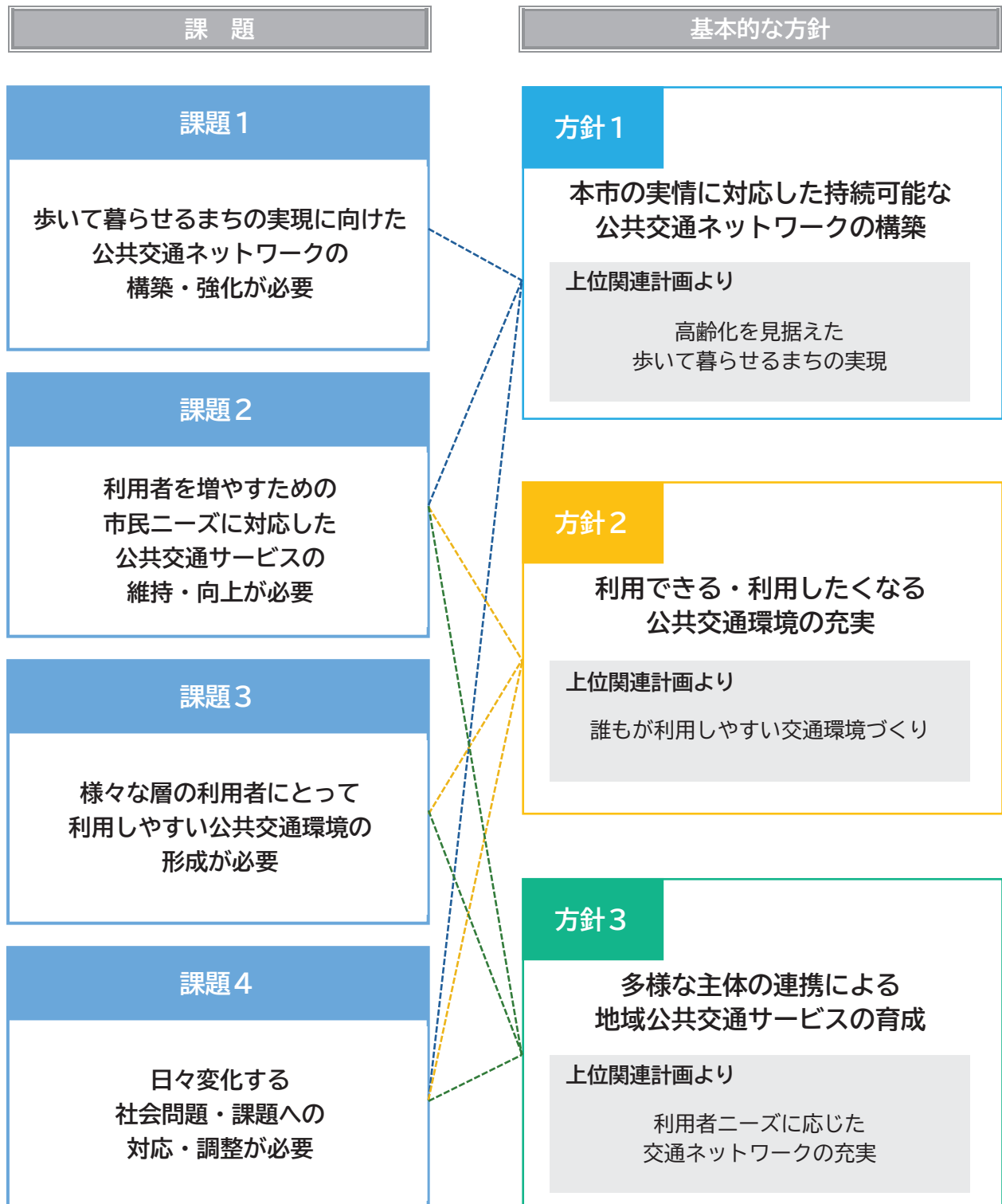
第4章

基本的な方針と目標

第4章 基本的な方針と目標

1 基本的な方針

上位関連計画において本市がめざす都市像や地域公共交通の課題等を踏まえ、本計画の基本的な方針を次のとおり定めます。



基本的な方針の設定によって、本市の地域公共交通計画がめざすべき将来像や公共交通の役割を明確化した上で、今後の取組の方向性を定めます。

基本的な方針

方針1 本市の実情に対応した持続可能な公共交通ネットワークの構築

- 人口減少・少子高齢化等の市の抱える課題を踏まえつつ、最適な役割分担・品質の確保のもと、持続可能な公共交通の実現をめざします。
- 市内の誰もが公共交通サービスを受けることができるような公共交通ネットワークを構築します。
- 需要に対して適切なサービスを供給できるように、路線の再編等を行います。

方針2 利用できる・利用したくなる公共交通環境の充実

- 市民や来訪者の誰もが利用しやすい公共交通環境の確立をめざします。
- 利用者増をめざし、利用者ニーズに適応した利便性や利用環境の向上による魅力ある地域公共交通の姿を実現します。

方針3 多様な主体の連携による地域公共交通サービスの育成

- 行政・事業者・市民の連携のもと、地域全体で公共交通を支える意識を醸成します。
- 他のまちづくり施策との連携により、魅力ある泉佐野市を実現します。
- 近隣市町との連携により、利用者にとって使いやすい公共交通をめざします。

2 計画目標

基本的な方針の実現をめざし、方針に紐づく計画目標を次のとおり定めます。
また、各目標において次章に示す施策の方向性につながる行動目標を設定します。

計 画 目 標

計画目標1 市内各所から市中心部への公共交通アクセスを確保

行動目標：施策の方向性につながる目標

- 1 交通不便地域の移動手段を確保する
- 2 人手不足等で厳しい状況にある地域公共交通のサービス維持を図る
- 3 デジタル技術の活用により利便性向上を図る

計画目標2 公共交通サービスの充実による市民の満足度向上

行動目標：施策の方向性につながる目標

- 1 あらゆる市民が手軽に公共交通を利用できるようにする
- 2 快適な公共交通利用環境を提供する
- 3 市民や来訪者の公共交通に関する情報へのアクセス性を向上する

計画目標3 市民の公共交通に対する意識の向上

行動目標：施策の方向性につながる目標

- 1 地域が主体となった移動手段確保に向けた活動の活発化を図る
- 2 公共交通利用を促すための意識啓発を図る

3 本市がめざす地域公共交通ネットワークの姿

3つの基本的な方針に基づく、本市の将来ネットワークは、次のとおりです。

泉佐野市の公共交通は2つの鉄道路線（JR 阪和線、南海電鉄南海本線）が充実しているため、これら鉄道路線軸をバス等の公共交通で結び、梯子状にネットワークを整備することで、市内の公共交通ネットワークの強化をめざします。移動手段が不足している地域については、交通結節点への移動を確保・維持することで、市内を公共交通を利用して移動できるようなネットワーク形成を図ります。

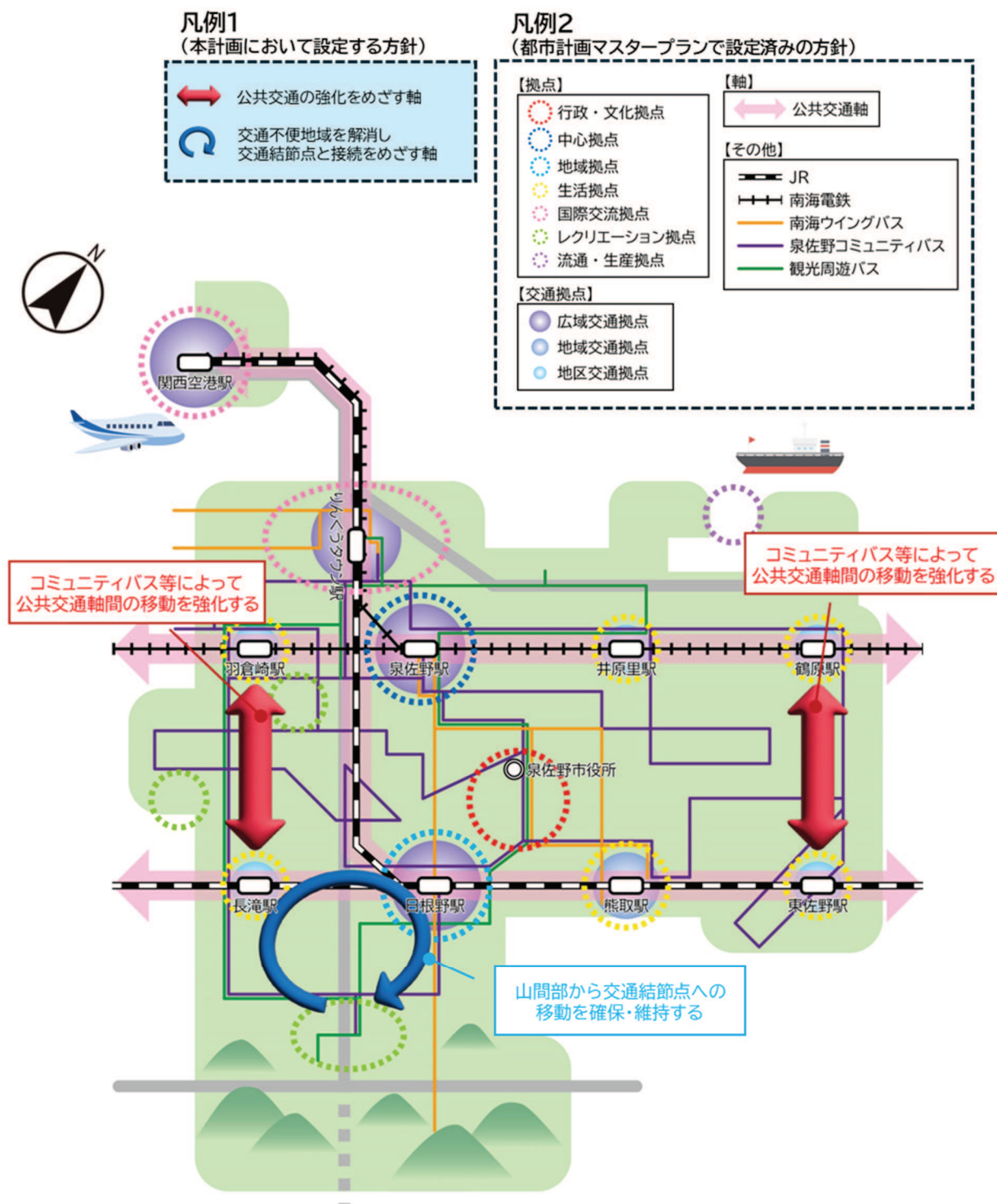


図 将来ネットワーク図

4 交通モードの役割分担

今後の交通モードごとの役割と確保・維持に向けた方針を以下に示します。

表 交通モード別の役割分担

位置づけ	交通モード	路線等	役割	確保・維持の方針
広域幹線	鉄道	JR 阪和線 南海電鉄南海本線	都市拠点から市外への広域交通を担う。	引き続き、交通事業者が主体となって継続して運行するとともに、その他のまちづくり施策と連携しながら駅の拠点性の向上を図る。
地域内幹線	路線バス	南海ウイングバス ・南海熊取ニュータウン線 ・府営熊取団地線 ・熊取山手線 ・犬鳴線 ・イオンりんくう線 ・りんくうポート北線	市内及び隣接市町の各拠点を連絡する。	交通事業者、隣接市町等と連携強化を図り、持続可能な運行をめざす。
	コミュニティバス	コミュニティバス ・田尻回り		交通事業者、隣接市町等と連携強化を図りながら、利便性向上策を検討し、将来の路線再編も見据えながら継続的な運行を実施する。
支線	コミュニティバス	コミュニティバス ・北回り ・南回り ・中回り 観光周遊バス ・Aコース ・Bコース	市内各地域を運行し、軸となる幹線や地域拠点に接続する。	利便性向上策を検討し、将来の路線再編も見据えながら継続的な運行を実施する。
	タクシー			引き続き、交通事業者が主体となって継続して運行する。
	上記以外の交通不便地域への対応			交通不便地域において事業者や住民等の様々な主体と連携して移動手段を確保・維持する。 デマンド交通等の新たな交通手段の導入を検討する。

第5章

目標達成に向けた施策

第5章 目標達成に向けた施策

1 施策体系

前章で整理した基本的な方針や計画目標を達成するため、今後以下に掲げる施策について順次取り組んでいきます。

計画目標1 市内各所から市中心部への公共交通アクセスを確保

行動目標	施策の方向性	施策
1 交通不便地域の移動手段を確保する	交通不便地域・ラストワンマイルへの対応検討	公共交通不便地域・ラストワンマイルへの対応
		コミュニティバスの維持・改善
		タクシーの活用検討
		地域の多様な交通資源との連携
2 人手不足等で厳しい状況にある地域公共交通のサービス維持を図る	公共交通の維持	既存交通の維持
		事業者と連携した人手不足への対応
3 デジタル技術の活用により利便性向上を図る	先進技術の活用	MaaSの推進
		次世代モビリティ等の導入推進
		継続的なICT活用研究の実施

計画目標2 公共交通サービスの充実による市民の満足度向上

行動目標	施策の方向性	施策
1 あらゆる市民が手軽に公共交通を利用できるようにする	お手軽な公共交通の実現	公共交通利用料金の補助
		適切な運賃設定
2 快適な公共交通利用環境を提供する	利用環境の整備	バリアフリー化検討
		待合環境の充実
		車両環境の充実
3 市民や来訪者の公共交通に関する情報へのアクセス性を向上する	分かりやすい情報提供	ユニバーサルデザインへの対応
		多様なツールを活用した情報提供
		一元的な情報提供

計画目標3 市民の公共交通に対する意識の向上

行動目標	施策の方向性	施策
1 地域が主体となった移動手段確保に向けた活動の活発化を図る	地域・団体との連携	店舗・商業施設との連携
		地域住民の活動に対する適切な支援・連携
2 公共交通利用を促すための意識啓発を図る	公共交通利用促進策の実施	モビリティマネジメントの取組の実施
		ITリテラシーの向上
		運転免許証返納促進事業との連携

2 施策内容

(1) 市内各所から中心部への公共交通アクセスを確保

1) 交通不便地域・ラストワンマイルへの対応検討

施策 1-1-1

公共交通不便地域・ラストワンマイルへの対応

■目的： 本市は、比較的公共交通人口カバー率が高く、市内各所に公共交通サービスが行き届いている状況ではありますが、駅やバス停に徒歩でアクセスできないエリアにお住まいの方も一定数存在しており、そのような公共交通不便地域への対応策を考える必要があります。

また、駅やバス停に自宅から徒歩でのアクセスが困難な方の移動手段や、来訪者や観光客が公共交通で本市へ訪れた際に本市内を回遊できるようなモビリティサービスを検討する必要があります。

■取組内容： ・交通不便地域の解消に向けて、デマンド型交通など新たな移動手段となる公共交通サービスを導入します。
・最適な公共交通サービスは地域ごとに異なるため、継続して調査・分析を続けつつ適宜に導入を検討します。
・市民や来訪者のラストワンマイルの移動手段確保のため、シェアサイクルや小型モビリティ等の導入を検討します。

2025年2月1日現在 泉佐野市 長岡・未広・上之郷小学校区一部エリアにて

デマンド乗合交通「さのタク」の社会実験を実施しています！

デマンド乗合交通とは
タクシーのように電話やアプリから事前予約を行い、利用する交通サービスです。地域の多くの方の乗車に対応するため、路線バスのように「乗り合い」で利用することがあります。乗降する場所を指定できるなど、利用者の意向に沿って柔軟な運行が可能です。



「さのタク」は運行エリア内にお住まいの方がご利用できます

運行期間	令和7年2月1日(土) ~ 3月31日(月)
運行日時	月~土：9時~17時 (13時~14時 運休 / 日・祝 運休)
運賃	無料

【問合せ先】 泉佐野市 都市整備部 道路公園課 交通対策係 TEL：072-463-1212



図 事例：デマンド乗合交通「さのタク」の実証実験

■実施主体：泉佐野市、交通事業者

施策 1-1-2

コミュニティバスの維持・改善

- 目的： 本市は、無料のコミュニティバスを運行しており、市民からは好評を得ているものの一方方向運行であることや運行本数などへの不満の声もあり、また、路線ごとに利用者数に差があるなどサービス改善の余地が残されています。
コミュニティバスにおいて市民にとってより利便性が高いサービスを提供し、その他の公共交通機関への乗り継ぎなどによる公共交通全体の利用者数の増加をめざすことが求められます。
- 取組内容：
 - ・いずみさのコミュニティバスの継続運行と、利用動向を踏まえた運行改善に取り組みます。
 - ・コミュニティバスの利用実態調査や市民アンケート調査によって把握した、「運行本数」「遅延」等の利用者の不満を解消するための再編案を検討します。
- 実施主体：泉佐野市、交通事業者

施策 1-1-3

タクシーの活用検討

- 目的： タクシーは、鉄道や路線バスなど路線型の公共交通を利用することが困難な方にとって欠かせない交通手段であり、柔軟な運行形態が可能のため、交通空白地域の移動手段の確保やラストワンマイルへの対応にあたっても重要な役割を担っています。
新たな利用形態や施設・団体等と連携した取組、タクシー以外での移動が難しい方への運賃の助成などにより、市民の移動手段としてさらなる活用が可能となるよう検討していく必要があります。
- 取組内容：
 - ・妊産婦の通院や出産、産後の健診受診時に使用できるタクシー乗車券の配布を行う「妊産婦タクシー利用支援事業」を引き続き実施します。
 - ・路線バスやコミュニティバスの利用が難しい利用者に対するタクシー利用の誘導や支援策を引き続き実施・検討します。

重度障害者タクシー料金助成事業

在宅の重度障害者の生活行動範囲の拡大と社会参加の促進のため、

タクシー乗車料金(最大680円)が*割引されるタクシー利用券を配布します。

乗車料金(最大680円)を助成!



図 事例：泉佐野市重度障害者タクシー料金助成事業

- 実施主体：泉佐野市、交通事業者

施策
1-1-4

地域の多様な交通資源との連携

- 目的： 人口減少やコロナ禍によって公共交通利用者が減少し、人手不足も相まって交通事業者が厳しい経営環境におかれている中、行政の支援、交通事業者間の連携に加え、商業・医療・福祉・教育など交通以外の分野と連携して地域全体で公共交通の課題解決に向けて取り組むことが求められています。
- 取組内容： ・スクールバスや福祉・商業施設の送迎車両など、地域の抱える交通資源との連携策を検討していきます。

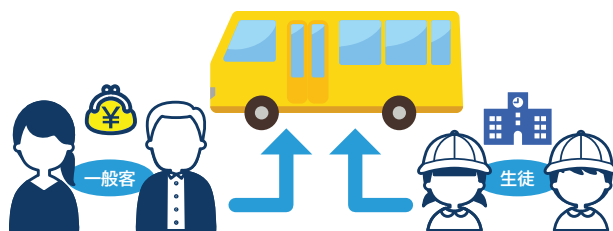


図 交通資源活用のイメージ（例：スクールバスの有効活用）

《他都市事例：送迎バスの空席を活用した高齢者等の外出支援（千葉県我孫子市）》

市内の自動車教習所や病院、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障害を持つ方が買い物などに利用できる外出支援事業を実施しています。

利用者は市内在住の 65 歳以上の方、身体に障害のある方に限定しており、申請により乗車が可能になります。



出典：我孫子市

- 実施主体：泉佐野市、関連施設・団体等

2) 公共交通の維持

施策
1-2-1既存交通の維持

■目的： 本市では、大阪都心・和歌山方面などへの広域移動を担う基幹交通である南海電鉄南海本線、JR 阪和線や市内の移動を支える路線バス、コミュニティバス、細やかなニーズに応えるタクシー等多様な交通モードが公共交通網を構築しています。

一方、大都市・地方都市問わず厳しい経営状況を背景とし、全国で路線バスの減便、廃止が相次いでいる状況です。

こうした状況にありながらも、市民や来訪者の移動を支える交通手段として公共交通を維持していく必要があります。

年度	完全廃止キロ
2009	1,856
2010	1,720
2011	842
2012	902
2013	1,143
2014	1,590
2015	1,312
2016	883
2017	1,090
2018	1,306
2019	1,514
2020	1,543
2021	1,487
2022	1,598
計	18,786

※ 高速バス・定期観光バスを除く、代替・変更がない完全廃止のもの

出典：国土交通省

図 一般路線バスの路線廃止（完全廃止）の状況

■取組内容：・現在の運行サービスの継続的な提供とともに、社会情勢・時代の変化や利用実態、技術の発展に対応したサービスの改善・見直しに取り組みます。
・行政は交通事業者に対し、基幹交通の維持・確保に向けた支援に努めます。

■実施主体：泉佐野市、交通事業者

施策
1-2-2

事業者と連携した人手不足への対応

- 目的： 少子高齢化が進む中、交通事業者においても人手不足の状況は深刻化しています。働き方改革関連法の施行により、令和6年4月より運転手の1日の休息期間は、従前の「継続8時間」から「継続11時間を基本とし、継続9時間が下限」に改正され、業務に従事可能な時間の縮減により人手不足が加速している状況です。

今後も現在の運行を維持していくためには新たな人材確保や業務効率化を進めていく必要があります。

- 取組内容：・運転手募集のポスター作成や移住相談会等との連携などにより積極的に PR することでイメージアップを図ります。
・将来的には ICT や自動運転等の先進技術の活用により、業務負担の軽減・効率化を図り、人手不足に対応します。



出典:兵庫県

図 運転士募集ポスター



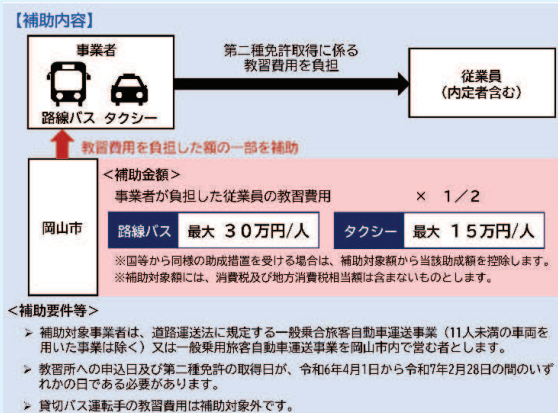
出典:国土交通省

図 ICT の活用による運行管理業務の高度化

《他都市事例：運転手の養成に対する補助金交付（岡山県岡山市）》

路線バス事業者及びタクシー事業者に対して、従業員（内定者含む）の第二種免許取得に係る教習費用の一部を市が補助しています。

- ・路線バス事業者：道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業（専ら乗車定員11人未満の車両を用いた事業を除く。）を岡山市内で営む者
- ・タクシー事業者：道路運送法第3条第1号ハに規定する一般乗用旅客自動車運送事業を岡山市内で営む者



出典:岡山市

- 実施主体：泉佐野市、交通事業者

3) 先進技術の活用

施策 1-3-1 MaaSの推進

■目的： MaaS (Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

今後、異なる交通モード間や他分野との連携を進めていく上で MaaS の導入は有効な手立てと言えます。

■取組内容：・ルート検索や予約、決済をシームレス化する一元的なサービスである MaaS の推進を検討し、交通事業者や商業・観光施設等の連携を進めていきます。
・KANSAI MaaS など既存のサービスの活用や連携について検討を進めます。



ホーム画面

経路検索(列車走行位置連携)

チケットサービス

観光モデルコース

出典:Osaka Metro

図 KANSAI MaaS のアプリ画面イメージ

■実施主体：泉佐野市、交通事業者、関連施設・団体等

施策
1-3-2

次世代モビリティ等の導入推進

- 目的： 近年、新たな技術等を活用した運行効率化や環境負荷の低減を実現するモビリティが開発されています。

本市においても地域課題・交通課題の解決に向けて、積極的に導入を後押ししていく必要があります。

- 取組内容：・交通 DX・GX の実現や担い手不足への対応に向けて、地域の実情や交通事業者の状況等を踏まえつつ、自動運転、AI デマンド型交通、グリーンスローモビリティ等の次世代モビリティの導入を検討します。

グリーン&モビリティ：電動で、時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ

【グリスロの5つの特長】

- ①Green…CO2排出量が少ない電気自動車
②Slow…ゆっくりなので、観光にぴったり
③Safety…速度制限で安全。高齢者も運転可

- ④Small…小型なので狭い道でも問題なし
⑤Open…窓がない開放感が乗って楽しい

※乗合バス事業、タクシー事業、自家用有償旅客運送で運行可

軽自動車	小型自動車	普通自動車
 4人乗り	 7人乗り	 10人乗り
 4人乗り	特殊用途車両（8ナンバー）  福祉車両タイプ	 車椅子リフト付 10人乗り
		 福祉リフト付 16人乗り

出典：国土交通省

図 グリーンスローモビリティ

- 実施主体：泉佐野市、交通事業者

施策
1-3-3

継続的な ICT 活用研究の実施

- 目的： 全国的に ICT 等を活用した公共交通の利便性向上や運行効率化を図る様々な取組が実施されていますが、そうした技術を導入する際には本市において最適な手法を選択する必要があります。

- 取組内容：・日々進歩する ICT 技術の本市での最適な活用に向けて、他地域の事例等の情報収集・研究を続けていきます。

- 実施主体：泉佐野市

(2) 公共交通サービスの充実による市民の満足度向上

1) お手軽な公共交通の実現

**施策
2-1-1** 公共交通利用料金の補助

- **目的：** 公共交通を維持していくためには、公共交通の利用によって事業者の経営を支えていくことが重要です。
 そのためにも、運賃の助成等により市民の公共交通利用に対するハードルを下げ、市民の利用意向を高めていく必要があります。
- **取組内容：**
- ・ 山間部に居住する高齢者にバス運賃を助成するチケットを配布する「路線バスの運賃助成事業」を継続して実施します。
 - ・ その他、高齢者や障害者、免許返納者、交通不便地域に居住する市民への助成を検討します。
 - ・ 交通モード間の乗り継ぎ割引制度など、割引制度についても検討を行います。

事例：路線バスの運賃助成事業の概要○対象者

東上、土丸、大木地区に居住する65歳以上の高齢者(約720名)

○助成内容

対象者に対し、犬鳴線のバスが無料で乗車できるチケットを年間36枚郵送。バス会社が回収したチケットについて、市がバス会社に運賃分を支払う。

《他都市事例：コミュニティバスと他交通機関の乗り継ぎ割引（三重県伊勢市）》

市内環状バスとその他の公共交通（鉄道・路線バス・デマンドバス）に乗り継ぐ際に、乗り継ぎ割引券を受け取ることができ、100円割引される取組を実施しています。

02 HOW TO USE

乗継割引券の受け取り方法

環状線との乗継割引券をください

はい

○路線バス・おかげバス(デマンド) ⇒ 環状線 に乗り継ぐ場合
 路線バス・おかげバス(デマンド)を降りる際に、乗務員に「**環状線との乗継割引券をください**」とお伝え下さい。
 ※往復で乗り継ぎする場合は2枚、片道利用の場合は1枚の乗継割引券をお受け取り下さい。
 乗継割引券は環状線でのみご利用いただけます。

○環状線 ⇒ 路線バス・おかげバス(デマンド) に乗り継ぐ場合

お帰りの場合 行きは路線バス・おかげバス(デマンド)で受け取った乗継割引券と一緒に残りの料金をお支払い下さい。	環状線から初めて乗車する場合(初乗り) 環状線を降りる際に、乗務員に「 〇〇と乗り継ぎます 」とお伝え下さい。環状線の料金から100円を割引します。
--	--

○鉄道 ⇒ 環状線 に乗り継ぐ場合
 伊勢市駅の外宮側の改札口内に設置している乗継割引券を往復で乗り継ぎする場合は2枚、片道利用の場合は1枚お取り下さい。乗継割引券は環状線でのみご利用いただけます。

○環状線 ⇒ 鉄道 に乗り継ぐ場合

お帰りの場合 行きは伊勢市駅でお取りいただいた乗継割引券と一緒に残りの料金をお支払い下さい。	環状線から初めて乗車する場合(初乗り) 環状線を降りる際に、乗務員に「 鉄道と乗り継ぎます 」とお伝え下さい。環状線の料金から100円を割引します。
---	--

出典：伊勢市

- **実施主体：** 泉佐野市、交通事業者

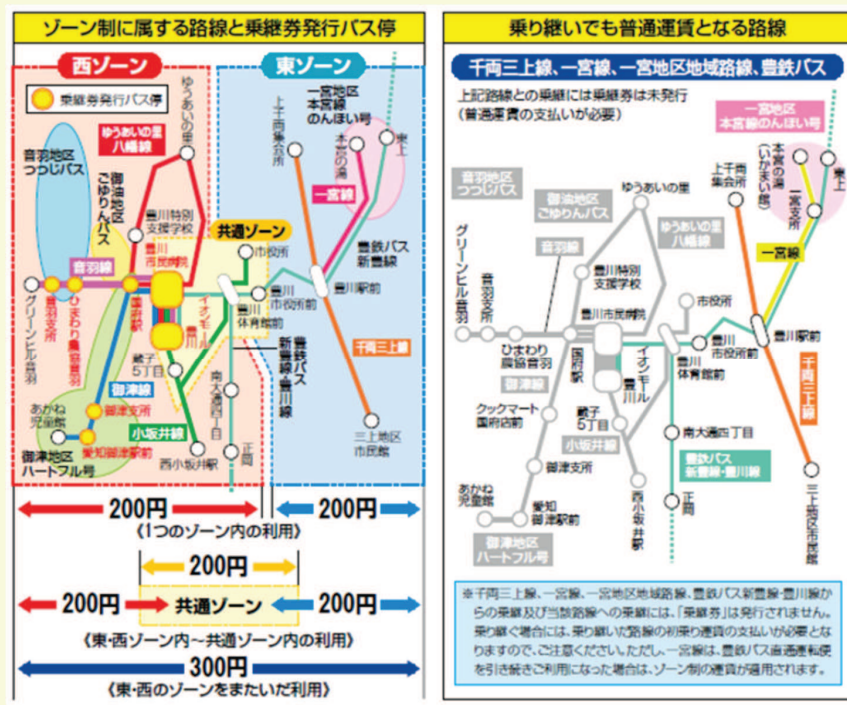
施策
2-1-2

適切な運賃設定

- 目的： 本市のコミュニティバスは無料で運行しており、市民からは好評を得ている状況です。
- 一方で、コロナ禍以降、交通事業者の厳しい経営状況が続く中、全国的に多くの交通事業者において運賃改定等による収支改善の試みがなされています。
- 今後、運賃の改定が必要になる場合や新たな交通サービス導入時において、利用者・事業者双方にとって適切な運賃設定が行われるよう慎重な検討が求められます。
- 取組内容： ・現在無料で運行中のコミュニティバスの運賃の維持に努めます。
- ・新たな交通サービス導入時には採算性を考慮しつつ、利用者にとって利用しやすい運賃設定に努めます。

《他都市事例：ゾーン運賃制度（愛知県豊川市）》

豊川市では市内を「東ゾーン」と「西ゾーン」に分けた「ゾーン制運賃」を適用しています。1つのゾーン内、または東・西ゾーン内と共通ゾーン内での利用は、1乗車200円です。東・西ゾーンをまたいだ利用は、1乗車300円です。



出典：豊川市

- 実施主体：泉佐野市、交通事業者

2) 利用環境の整備

施策 2-2-1 バリアフリー化検討

■目的： 高齢者、障害者、子育て世代等が利用しやすい公共交通の利用環境実現に向けてバリアフリー化を推進していく必要があります。

■取組内容： ・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の基準に基づき、駅構内やバス停付近、車両内におけるバリアフリー化を検討します。
・低床車両の導入を推進します。

■実施主体：泉佐野市、交通事業者



図 いずみさのコミュニティバス
(ノンステップバス)

施策 2-2-2 待合環境の充実

■目的： 乗車時や異なる交通モード間での乗り継ぎ時に発生する待合時間を快適に過ごせるよう環境の充実化を図っていく必要があります。

■取組内容： ・交通結節点や乗降者数の多い停留所等において、上屋やベンチ、デジタルサイネージなどの設置により待合環境を充実させます。



図 本市のデジタルサイネージ
(わが街 NAVI)



出典：東京都交通局

図 デジタルサイネージのイメージ

■実施主体：泉佐野市、交通事業者

施策
2-2-3 **車両環境の充実**

■目的： 公共交通利用者にとってより利用しやすい環境づくりとして、車内環境整備は重要なポイントです。

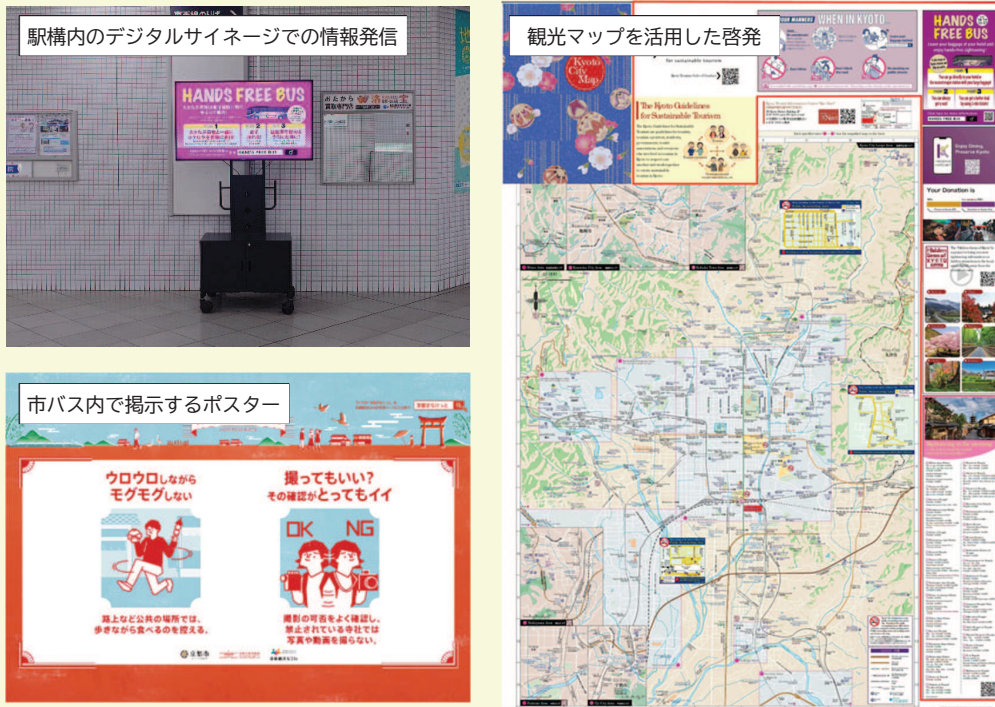
車内環境整備は交通事業者各社がそれぞれ取組を実施しているところですが、コミュニティバスの利用実態調査においては、利用者のマナー向上の要望や、車内へ時刻表の掲示を要望する声もあり、マナー啓発の取組等を積極的に実施する必要があります。

- 取組内容：
- ・車内への時刻表や路線図の掲示を検討します。
 - ・マナー周知ポスター等の掲示により、利用者が気持ちよく利用できるような環境を整備します。
 - ・親しみやすいラッピングにより、市民の公共交通に対する愛着を育みます。

《他都市事例：観光マナー意識向上に向けた取組（京都府京都市）》

京都市では観光客向けに観光マナーを意識してもらうための取組として、デジタルサイネージでの情報発信、公共交通車内でのポスター掲示、広報板でのポスター掲示、マナー啓発記事を掲載した観光マップ作成などを実施しています。

公共交通の利用マナー意識向上に向けても同様の取組が考えられます。



出典：京都市

■実施主体：泉佐野市、交通事業者

3) 分かりやすい情報提供

施策 2-3-1 ユニバーサルデザインへの対応

- 目的：本市は平成29年に国際都市宣言をしており、世界に開かれた関西国際空港の玄関都市として、さらなる国際化を積極的に推進する必要があります。そのような中、身体的状況や年齢、国籍などに関わらず誰もが利用しやすい公共交通利用環境を整備していくことが求められます。
- 取組内容：・様々な公共交通の情報提供において、年齢、性別、文化、身体状況、国籍等の違いに関わらず誰もが情報を入手できるよう対応していきます。
- 実施主体：泉佐野市、交通事業者

施策 2-3-2 多様なツールを活用した情報提供

- 目的：デジタル化が進み、インターネットやSNSなどデジタルツールを活用した情報収集が主流となっている中、利用者は駅構内やバス停における路線図や時刻表示以上に様々な情報にアクセスできるようになっていきます。多様なツールの活用を視野にいたった情報発信の手段を検討し、充実させていく必要があります。
- 取組内容：・市民や来訪者が運行情報を簡単に入手できるよう、公共交通マップの作成やホームページ・SNSを活用した情報提供を行います。
- ・バリアフリーに関する情報提供なども検討します。



図：交通バリアフリーマップ

出典：東京都交通局

- 実施主体：泉佐野市、交通事業者

施策 2-3-3 一元的な情報提供

■目的： 現在は運行事業者ごとに運行に関する情報などが提供されていますが、一元的な情報管理が可能になれば、経路探索や運賃の支払いにかかる利用者の負担を軽減できる可能性があります。

今後、MaaS等の新たなシステムを構築していくにあたり、情報の一元化が必要となることも視野に入れ、より利便性の高い情報提供手段についても検討を進めていく必要があります。

■取組内容：・市内を運行する各交通事業者の情報を利用者が一元的に入手できるようにフォーマットの共通化やポータルサイト等での一括管理を検討します。

《他都市事例：公共交通ポータルサイトの整備（岐阜県恵那市）》

恵那市では公共交通機関に関する情報を、ポータルサイトにて一元的に管理しています。

The screenshot shows the homepage of the 'Ena City Transportation Concierge' website. The header includes navigation links like 'お知らせ' (Notice), 'お得情報' (Beneficial Information), '乗りつぎ小旅' (Transfer Trip), '観光情報' (Tourism Information), and 'お問い合わせ' (Contact Us). The main banner features a scenic view of a village with a bus and the text 'じぶんらしいお出かけ 从这里开始' (Your own style of outing starts here). Below the banner, there are four large circular icons representing different services: '恵那市公共交通機関情報' (Ena City Public Transportation Information), '経路検索へ' (To Route Search), 'バス予約 チケット購入' (Bus Reservation Ticket Purchase), and 'バス位置情報' (Bus Location Information). At the bottom, there are two red buttons: 'バス停一覧はこちら' (Bus Stop List Here) and 'スタンプラリーはこちら' (Stamp Rally Here). Numbered callouts 1 through 11 point to specific elements on the page, which are detailed in the list on the right.

- ① 情報、イベント等を告知
- ② お得なクーポン情報を掲載
- ③ 小旅コースを提案
- ④ 観光情報に関するリンクを掲載
- ⑤ お問い合わせ窓口
- ⑥ 公共交通機関情報へアクセス
- ⑦ 出発地・目的地を入力して経路を探索
- ⑧ バス予約・チケット購入システムへアクセス
- ⑨ バスの位置を確認
- ⑩ バス停サイト
- ⑪ スタンプラリー

出典：恵那市

■実施主体：泉佐野市、交通事業者

(3) 市民の公共交通に対する意識の向上

1) 地域・団体との連携

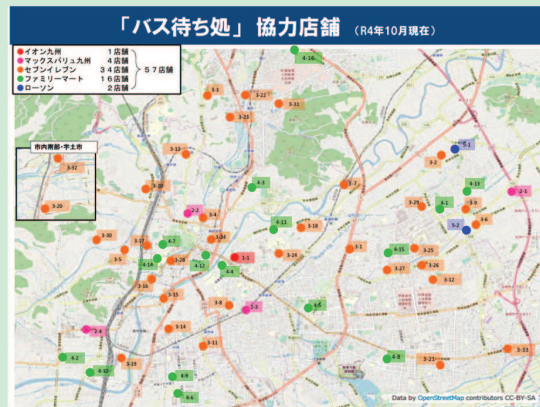
施策
3-1-1店舗・商業施設との連携

- 目的：公共交通を利用した外出の目的地となる施設との連携により、利便性を向上することで、市民の公共交通の利用を促します。
連携には地域や団体等の理解が必要不可欠であり、施策を実現するための関係性の構築も進めていく必要があります。
- 取組内容：・店舗・商業施設の駐車場を活用してパーク・アンド・ライドやパーク・アンド・サイクルライドを検討します。
・商業施設と連携した公共交通サービスの検討などにより、利用者ニーズに応じた交通ネットワークの充実を図ります。

《他都市事例：スーパー・コンビニと連携したバスの待合所（熊本県熊本市）》

熊本市では、バスの待合環境を改善するため、商業施設と連携した「バス待ち処」を設置しています。

「バス待ち処」では、バス停に隣接したスーパーやコンビニなどの協力のもと、イトインスペースなどを活用し、待合所やトイレの提供を行っています。



出典:熊本市

- 実施主体：泉佐野市、交通事業者、関連施設・団体等

施策
3-1-2

地域住民の活動に対する適切な支援・連携

- 目的：本市では、新長滝自治会において「すんませんの会」の移送支援が行われており、他都市においても住民主体で実施する公共交通サービスに注目が集まっています。
- 公共交通不便地域の解消や高齢者等の移動手段の確保のため、地域住民の方が主体となって実施する活動に対して行政として適切な支援を行い、その活動を後押ししていく必要があります。
- 取組内容：・地域住民により運行されている移送支援サービス等について適切な支援策を検討し、実施します。
- ・地域特性に即した移動手段の確保が必要な地域に対しては、地域住民が主体となって行政・交通事業者と連携した交通手段等の検討が行えるよう、適宜議論の場を設けるなど連携手法について検討します。

《他都市事例：デマンド型乗合タクシー 導入の手引きの作成（千葉県市原市）》

交通空白地域の移動手段確保を目的に、地域住民が主体となって運営する公共交通の導入支援のため、「デマンド型乗合タクシー 導入の手引き」を作成・公開しています。

市原市では、デマンド型乗合タクシーの導入、運営について、地域住民が主体となって、市がその取組を支援する協働体制をとっており、3つのデマンドタクシーが運行しています。

手引きには、導入の流れ等が記載しており、地域において導入する際の検討手順や市から受けることのできる支援についても紹介されています。

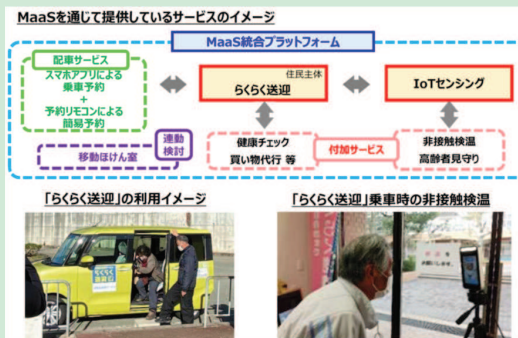


出典：市原市

《他都市事例：住民主体の送迎サービス（大阪府池田市）》

池田市伏尾台地区において住民主体で実施している無償送迎サービス「らくらく送迎」の利便性向上及び運営側負担軽減のため、予約・配車システムを導入する実証実験が行われました。

今後は「らくらく送迎」を持続可能な取組としていくため、地域内の様々な生活サービスと連携したマネタイズの仕組みを構築できるよう取り組むこととしています。



出典：国土交通省

- 実施主体：泉佐野市、市民・地域

2) 公共交通利用促進策の実施

施策
3-2-1

モビリティマネジメントの取組の実施

- 目的： 持続可能な公共交通を実現するためには、交通事業者を中心とした運行機関側の取組だけでは限界があり、利用者である地域の住民、学校、企業等の公共交通の利用促進の取組を支援することが求められています。

モビリティマネジメントとは、「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩など含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取組を意味するものです。「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」として、住民一人ひとりや個別の職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が大きな特徴となっています。

モビリティマネジメントの取組の推進によって、市民の地域公共交通に対する利用の意識を醸成していく必要があります。

- 取組内容： ・学校や地域等で公共交通利用を促す出前授業・セミナーの実施やパンフレットの配布などのモビリティマネジメントを推進します。
・学校、地域、通勤・通学者、転入者を対象とした各種モビリティマネジメント施策を検討・実施します。



出典：姫路市

図 公共交通のパンフレット・乗り方案内

- 実施主体：泉佐野市、市民・地域

施策
3-2-2

IT リテラシーの向上

- 目的：公共交通のIT化が進み、多様な情報へのアクセス、決済サービスの利用が可能となりましたが、最新の電子機器に不慣れな高齢者にとっては情報入手の難易度が上がり、公共交通の利用がかえって遠のいてしまう可能性があります。

そこで、最新技術を高齢者にも利用してもらえるように、ITリテラシーの向上を図っていく必要があります。

- 取組内容：・IT化が進む公共交通を高齢者が利用できるようにスマホ講座を実施します。
・IT化によって公共交通への抵抗感が生まれないように、必要に応じた説明資料の配布等の取組を実施します。

- 実施主体：泉佐野市、市民・地域

施策
3-2-3

運転免許返納促進事業との連携

- 目的：本市では、運転免許を自主返納した65歳以上の高齢者に泉佐野地域ポイント「さのポ」ポイントを進呈する運転免許返納促進事業を実施しています。
運転免許証を返納した高齢者に、以降の移動手段として公共交通を積極的に利用してもらえるよう、本事業と連携した公共交通利用促進策を検討していくことが求められます。

- 取組内容：・本市が実施している運転免許証自主返納者へのポイント進呈事業に合わせ、公共交通の利用を促すパンフレットや乗り方の説明資料等を配布します。

- 実施主体：泉佐野市、市民・地域

3 施策の実施スケジュール

(1) 市内各所から中心部への公共交通アクセスを確保

施 策	実施主体				実施期間（年度）	
	市	交通事業者	関係団体等	市民・地域	計画期間（R7～R16）	長期
方向性1 交通不便地域・ラストワンマイルへの対応検討						
1-1-1 公共交通不便地域・ラストワンマイルへの対応	●	●			→	→
1-1-2 コミュニティバスの維持・改善	●	●			→	→
1-1-3 タクシーの活用検討	●	●			→	→
1-1-4 地域の多様な交通資源との連携	●		●		→	→
方向性2 公共交通の維持						
1-2-1 既存交通の維持	●	●			→	→
1-2-2 事業者と連携した人手不足への対応	●	●			→	→
方向性3 先進技術の活用						
1-3-1 MaaS の推進	●	●	●		→	→
1-3-2 次世代モビリティ等の導入推進	●	●			→	→
1-3-3 継続的な ICT 活用研究の実施	●				→	→

(2) 公共交通サービスの充実による市民の満足度向上

施 策	実施主体				実施期間（年度）	
	市	交通事業者	関係団体等	市民・地域	計画期間（R7～R16）	長期
方向性1 お手軽な公共交通の実現						
2-1-1 公共交通利用料金の補助	●	●			→	→
2-1-2 適切な運賃設定	●	●			→	→
方向性2 利用環境の整備						
2-2-1 バリアフリー化検討	●	●			→	→
2-2-2 待合環境の充実	●	●			→	→
2-2-3 車両環境の充実	●	●			→	→
方向性3 分かりやすい情報提供						
2-3-1 ユニバーサルデザインへの対応	●	●			→	→
2-3-2 多様なツールを活用した情報提供	●	●			→	→
2-3-3 一元的な情報提供	●	●			→	→

(3) 市民の公共交通に対する意識の向上

施 策	実施主体				実施期間（年度）	
	市	交通事業者	関係団体等	市民・地域	計画期間（R7～R16）	長期
方向性1 地域・団体との連携						
3-1-1 店舗・商業施設との連携	●	●	●		→	→
3-1-2 地域住民の活動に対する適切な支援・連携	●			●	→	→
方向性2 公共交通利用促進策の実施						
3-2-1 モビリティマネジメントの取組の実施	●			●	→	→
3-2-2 IT リテラシーの向上	●			●	→	→
3-2-3 運転免許証返納促進事業との連携	●			●	→	→

第6章

計画の推進体制と進捗管理

第6章 計画の推進体制と進捗管理

1 計画の推進に向けた体制

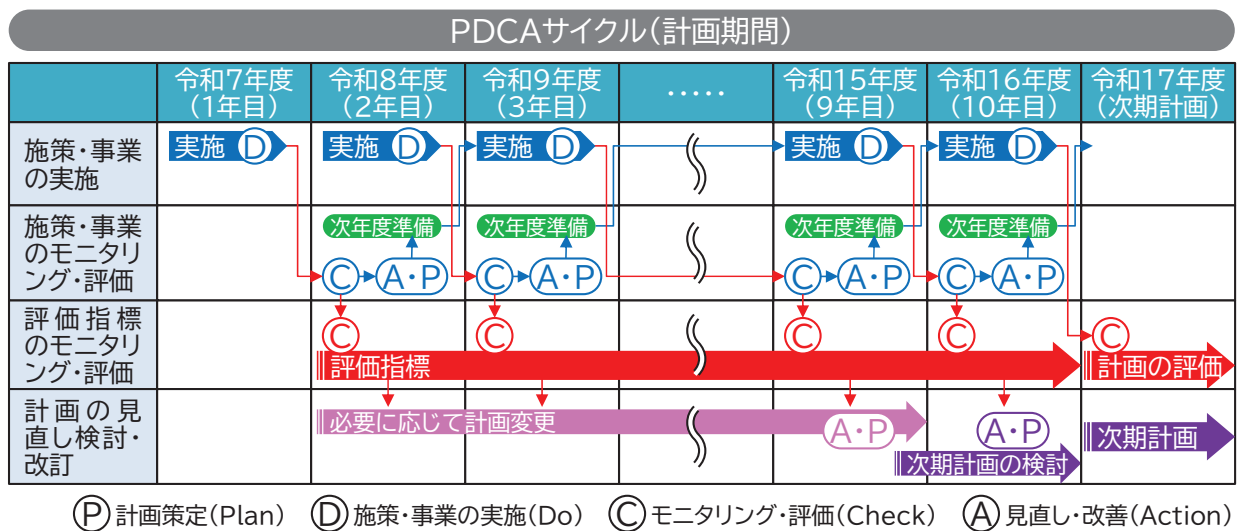
泉佐野市地域公共交通計画は、本市がめざす公共交通まちづくりの実現に向けて策定したものであり、今後はこの計画に即して各施策・事業の実施に向けた検討を進めていきます。

公共交通の施策・事業は、市民・地域や交通事業者、国や大阪府ならびに周辺市町と連携して取り組むことで効果を発揮するものであり、このため、市民・交通事業者・本市を中心に構成される「泉佐野市地域公共交通協議会」において進捗管理を行いながら計画を推進します。

2 計画の進捗管理

本計画においては、計画策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、モニタリング・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返すPDCAサイクルに基づき進捗を管理します。

また、国の制度の変更や社会情勢の変化、市民ニーズを勘案しつつ、計画の内容は必要に応じて見直しを行っていくこととします。



3 評価指標

計画を評価する指標として以下の9つの評価指標を設定します。

以下の評価指標の実績をモニタリングし、計画の進捗状況を評価します。

計画目標	評価指標	基準値	目標値
1 市内各所から 市中心部への 公共交通アクセ スを確保	①公共交通人口カバー率	91.5% (R6 年度)	基準値以上 (R16 年度)
	②新たなモビリティや交通形態の 導入件数	—	1 件以上 (累積) (R16 年度)
	③自家用車の交通分担率	39.8% (R2 年度)	基準値以下 (R16 年度)
2 公共交通サー ビスの充実に よる市民の満 足度向上	④泉佐野市が主体的に運行するコ ミュニティバスの満足度	47.3% (R5 年度)	60.0% (R16 年度)
	⑤泉佐野市 HP における公共交通に 関する情報更新等の実施回数	6 件 (R6 年度)	3 件/年以上 (毎年度)
	⑥重度障害者タクシー料金助成事 業の利用回数	5,716 回 (R5 年度)	6,000 回 (R16 年度)
	⑦路線バスの運賃助成事業の利用 率	16.5% (R5 年度)	28.3% (R16 年度)
3 市民の公共交 通に対する意 識の向上	⑧公共交通の年間利用者数	17,139,219 人 (R3 年度)	20,000,000 人 (R16 年度)
	⑨地域が主体となった(地域と連携し た)移動手段確保に向けた活動件数	1 件 (R6 年度)	1 件以上 (累積) (R16 年度)

評価指標① 公共交通人口カバー率	
目標設定の考え方	<p>○本市の公共交通人口カバー率（鉄道駅半径 800m、バス停半径 300m 圏内に居住する人口）は、令和 2 年国勢調査における本市の人口 100,131 人に対し、91.5%（R6 現在）となっており、新たな移動手段の確保等による交通不便地域の解消をめざし、基準値以上を目標値とします。</p> <p>○路線の再編や新たな交通サービスの導入等により、公共交通サービスの提供範囲に変更がある場合は、公共交通カバー圏域の定義を見直すこととします。</p>
算出方法	国勢調査における本市の人口に対する、鉄道駅 800m 圏内、バス停 300m 圏内の地域に居住する人口の割合
基準値	91.5% 令和 6 年度実績値
目標値	基準値以上 令和 16 年度実績値
使用データ	国勢調査、市保有データ 等
評価時期	令和 16 年度

評価指標② 新たなモビリティや交通形態の導入件数	
目標設定の考え方	○公共交通不便地域の解消等に向けた新たなモビリティや交通形態の導入を進めていくことをめざし、目標年次までに累積 1 件以上の導入を目標値とします。
算出方法	新たに導入されたモビリティや交通形態の件数
基準値	—
目標値	1 件以上（累積） 令和 16 年度までの実績の合計
使用データ	市保有データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する

評価指標③ 自家用車の交通分担率	
目標設定の考え方	○市民が市内を自家用車を利用せずに移動できる公共交通ネットワークの構築をめざし、自家用車の交通分担率が基準値以下となることを目標とします。
算出方法	国勢調査における本市在住者の市内への通勤・通学時の利用交通手段のうち自家用車の割合
基準値	39.8% 令和 2 年度実績値
目標値	基準値以下 令和 16 年度実績値
使用データ	国勢調査
評価時期	令和 16 年度

評価指標④ 泉佐野市が主体的に運行するコミュニティバスの満足度	
目標設定の考え方	○市民アンケート調査において、泉佐野市のコミュニティバスの総合評価について「どちらともいえない」(28.2%)と回答している市民のうち、約半数が「満足している」「どちらかといえば満足している」へ転換した際の値を目標とします。
算出方法	市民アンケートで「コミュニティバスの総合評価」を「満足している」「どちらかといえば満足している」と答えた割合
基準値	47.3% 令和5年度実績値
目標値	60.0% 令和16年度実績値（計画改定時に実施するアンケートによる調査を想定）
使用データ	市民アンケート調査
評価時期	令和16年度

評価指標⑤ 泉佐野市 HP における公共交通に関する情報更新等の実施回数	
目標設定の考え方	○本市の HP では、コミュニティバスや交通事業者の情報など、公共交通に関する情報発信を行っていますが、更新頻度は少なく PR が不十分な状況です。 ○市民や来訪者が公共交通に関する情報を入手することができるよう、HP を毎年度3件以上更新し、情報発信していくことを目標とします。
算出方法	泉佐野市 HP における公共交通に関する情報更新等の実施件数
基準値	6 件（うち地域公共交通協議会に関する情報 5 件） 令和6年度実績値
目標値	3 件/年以上 毎年度
使用データ	市保有データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する

評価指標⑥ 重度障害者タクシー料金助成事業の利用回数	
目標設定の考え方	○本市が実施する重度障害者タクシー料金助成事業の利用回数は令和5年度実績では、5,716 回となっており、今後の高齢化の進展を鑑みて高齢化率の増加割合と同程度の利用増を目標値とします。（2020 年：26.5%⇒2035 年：32.1%）
算出方法	泉佐野市重度障害者タクシー料金助成事業における配布チケットの利用回数
基準値	5,716 回 令和5年度実績値
目標値	6,000 回 令和16年度実績値
使用データ	市保有データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する

評価指標⑦ 路線バス運賃助成事業の利用率	
目標設定の考え方	○本市が実施する路線バス運賃助成事業の利用率は、配布枚数に対して令和5年度実績では、16.5%となっており、今後の高齢化の進展を鑑みて高齢化率の増加割合と同程度の利用増を目標値とします。（2020 年：26.5%⇒2035 年：32.1%）
算出方法	$\text{算出式：} \frac{\text{路線バス利用補助券の使用枚数}}{(\text{運賃助成事業の対象者数}) \times (1 \text{ 人あたりの配布枚数})}$
基準値	16.5% 令和5年度実績値
目標値	28.3% 令和16年度実績値
使用データ	市保有データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する

評価指標⑧ 公共交通の年間利用者数	
目標設定の考え方	<p>○公共交通を維持していくため、市民の公共交通利用をもって公共交通を支えていく必要があります。</p> <p>○令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により公共交通の利用が落ち込んでいる中、生活様式の変化や人口減少を勘案すると、コロナ禍前の水準まで利用を回復することは難しい状況です。令和17(2035)年推計では、本市の人口は現在より約8,000人(8%)程度減少することが予測されている中、コロナ禍前の水準(令和元年)に対して-8%程度の利用者数を目標値として設定します。</p> <p>○路線の再編等により、公共交通サービスの提供内容に変更がある場合は、算出方法を適宜見直し、新たなサービス導入時にはその利用者数を算出式に加えることとします。</p>
算出方法	<p>算出式：<u>(鉄道の年間乗降人員) + (路線バスの年間乗降人員) + (コミュニティバスの年間乗降人員)</u></p> <p>鉄道の年間乗降人員：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光利用などの影響を受ける(関西空港駅・りんくうタウン駅)を算出対象外とする ・泉佐野市統計書のデータを計上する。南海電鉄は「年間乗降人員」、JRは「年間乗車人員」に2を乗じた数値を計上する <p>路線バスの年間乗降人員：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・泉佐野市統計書に掲載される南海ウイングバスの年間乗降人員を計上する <p>コミュニティバスの年間乗降人員：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いずみさのコミュニティバスといずみさの観光周遊バスの年間乗降人員の合計値を計上する
基準値	17,139,219人 令和3年度実績値
目標値	20,000,000人 令和16年度実績値
使用データ	市保有データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する

評価指標⑨ 地域が主体となった(地域と連携した)移動手段確保に向けた活動件数	
目標設定の考え方	<p>○本市では、新長滝自治会(すんまさんの会)が移送支援(ボランティア輸送)を行うなど、住民が主体となった移動手段の確保に向けた活動が行われており、今後もそうした既存の活動主体が活動を継続し、新たな主体が活動を始められるような地域を作っていくことを目標に、行政が適切な支援策等を検討していきます。</p> <p>○主体となる住民や団体が必要となることから、累積値で基準値以上を目標として設定します。</p>
算出方法	地域が主体となった移動手段確保事業の件数(検討段階も含む)
基準値	1件 令和6年度実績値
目標値	1件以上(累積) 令和16年度実績値
使用データ	市保有データ
評価時期	毎年進捗状況を確認する