

泉佐野市地域公共交通計画策定に向けて

議 事

1	前回協議会議事の振り返り	1
2	各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題	5
3	課題を踏まえた本市地域公共交通計画の基本方針の設定	14
4	今後のスケジュール	19

1 | 前回協議会議事の振り返り

地域公共交通計画について

- 本市にとって“望ましい地域公共交通の姿”を明らかにするマスタープランとなる「泉佐野市地域公共交通計画」を策定することとし、そのための協議を行う場として、地域公共交通協議会を設置することとした。

泉佐野市地域公共交通協議会について

- 地域公共交通に関する協議の場には、地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会と、道路運送法に基づく地域公共交通会議の2つがある。
- 泉佐野市地域公共交通協議会は、両者の機能を併せ持つ二法協議会となっている。

泉佐野市の地域公共交通の現状

- 人口動態や交通事業者のデータにより、本市の地域公共交通の現状について整理した。

泉佐野市の地域公共交通の課題

- 地域公共交通計画の策定に向けて以下の4つの課題を整理した。

課題1 市民誰もが利用できる公共交通サービスの提供

課題2 公共交通を利用したいと思える利用環境の向上

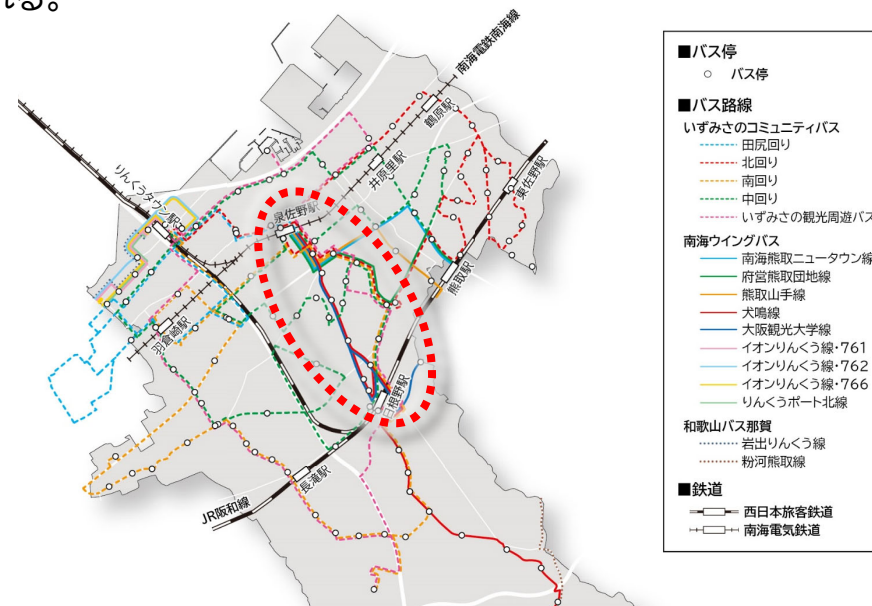
課題3 公共交通利用への転換

課題4 社会問題・課題への対応・調整

- ただし、今後実施予定の「事業者ヒアリング」及び「バス利用者調査」結果の内容も鑑み、第2回地域公共交通協議会(今回)において、調査結果と調査を踏まえた課題・対応策を提示する。

1 | 前回協議会議事の振り返り

	ご意見・ご質問	回 答
1	市民アンケート結果の%に対し、n(回答数・回答者数)が矛盾している。	修正した調査結果を別紙にて示す。
2	アンケート項目に「所要時間」を追加したほうが良い。	今回報告する「バス利用者調査」において、所要時間について不満を感じているかの設問を追加した。 運行本数やルート、ダイヤへの不満が多かったため「所要時間」の改善を求める声はそれほど多くは得られなかった。
3	コミュニティバスと路線バスが重複しているところが多いように思うが、無料化しても民間バスの利用者には影響しておらず、むしろ増えている。何があったのかが気になる。	重複区間は泉佐野駅一日根野駅間がほとんどで、コミュニティバスは市内の移動手段として路線バスとは別のニーズに対応している。コミュニティバスの主な利用目的は「買い物」「通院・デイサービス」(バス利用者調査より)、路線バスの主な利用目的は「通勤・通学」(事業者ヒアリングより)となっており、利用者層が異なるものと考えられる。
4	100m人口メッシュに隣接市町の人口が反映されている可能性があるため縁辺部については慎重に検討する必要がある。	人口メッシュデータを見直した。(P.4) 縁辺部のメッシュに少し変化があったが、これまでの分析に大きく影響するような変化はなかった。

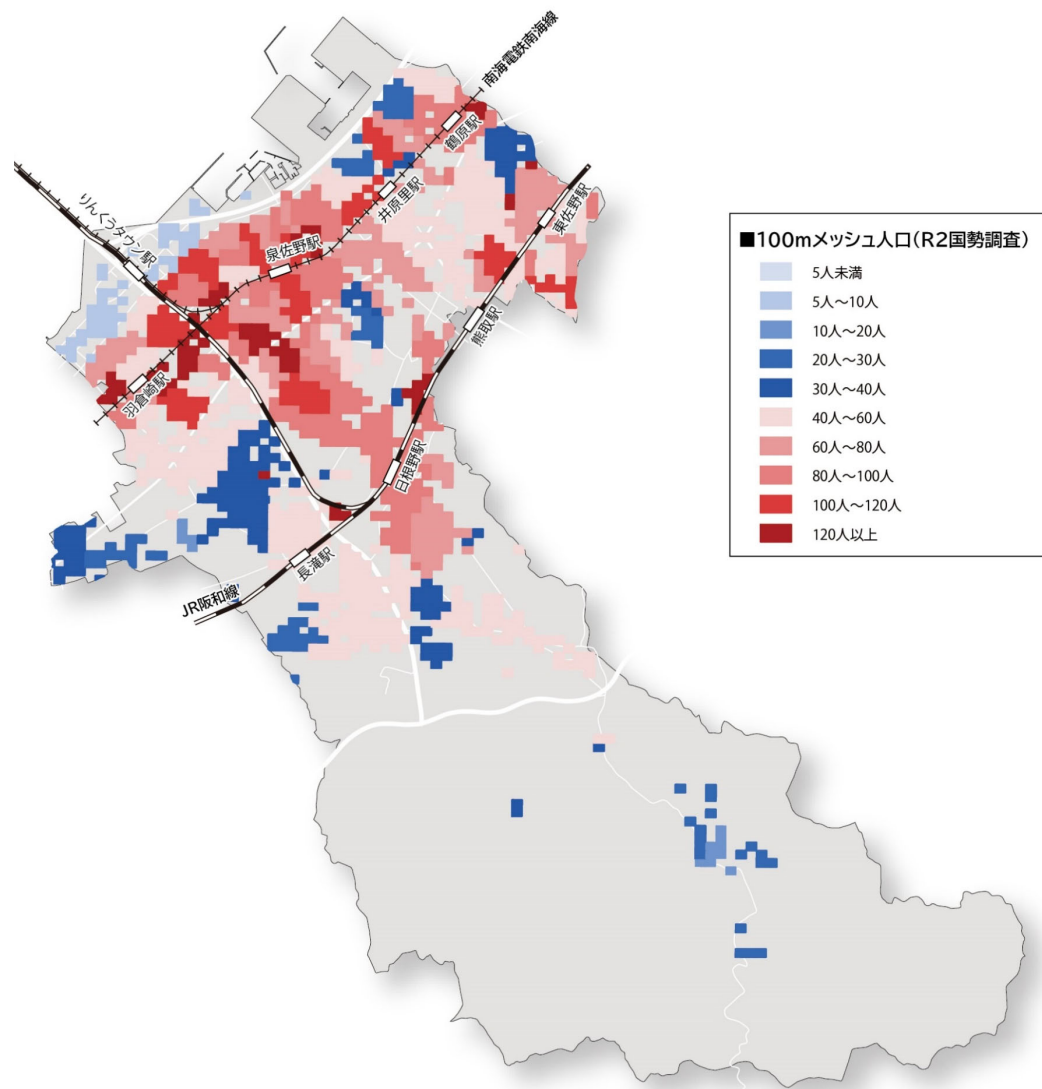


1 | 前回協議会議事の振り返り

	ご意見・ご質問	回 答
5	コミュニティバスを便利にすると、逆に路線バスの利用客を減らすことになる気がする。路線バスの状況も調査や課題の検討が重要だったのではないか。	南海ウイングバス(一丘団地線、東佐野線、上之郷線)の休止に伴い、いずみさのコミュニティバスの運行を開始した経緯があり、現状の路線バスとコミュニティバスは役割が異なり、前述の通り利用者層も異なる。 路線バスの状況については、市民アンケートでは「路線バス(市内経由)を利用する」という回答者は極めて少なく、泉佐野市民にとっての路線バスへのニーズは現時点では低いことが明らかになっている。今後、コミュニティバス再編を検討する場合には、慎重な検討と事業者との調整を行っていく。
6	公共交通のデフレスパイラルの図について、現状の調査内容はコミュニティバスに特化していること、コミュニティバスは無料であるため利用者の増減で収益は低下せず財政支出が増える流れであることなどを理解の上、検討してほしい。	泉佐野市地域公共交通計画」の検討にあたり、課題や方針の考え方・書き方等は慎重に行っていく。 「いずみさのコミュニティバス」が現在の泉佐野市民にとって重要な公共交通機関であると捉え、コミバスの課題を切り口として、民間路線バスを含む本市全体の公共交通の課題を明らかにする。
7	コミュニティバスについて地域ごとに意見に違いがないか確認する必要がある。	バス利用者調査の結果を地域別に集計した結果をP.10に示す。その他にもアンケート結果等を地域別に集計しており、内部資料として今後の検討に活用できるよう整理している。
8	和歌山バスが府県をまたいで運行しているはずではないか、調査してほしい。	和歌山バス那賀の粉河熊取線・岩出りんくう線が運行中であるが、その大半区間は他市町(岩出市、紀の川市、熊取町)を經由し、本市住民による需要は極めて少ないものと推察される。(路線図をP.4に示す) 本市の地域公共交通計画では、泉佐野市民の生活に影響するような路線ではないことから、計画には掲載しない予定とする。

1 | 前回協議会議事の振り返り

■100m人口メッシュ(更新版)



■和歌山バス那賀について



路線名	運行内容	平日 本数	土曜 本数	日祝 本数
粉河熊取線	熊取駅前ー粉河駅前	5	5	5
岩出りんくう線	りんくうタウン駅前ー岩出駅前	13	12	12

2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

1 事業者ヒアリング

【調査の目的】

市内で営業する公共交通事業者(鉄道、路線バス、タクシー等)および公共交通を利用した移動の目的地となる商業施設やその事業者を対象に**事業実態、運行上の問題点やご意向等**を把握するためにヒアリングを実施した。

【ヒアリング概要】

実施時期	令和5年12月15日～令和6年3月10日
対象	交通事業者5社、商業施設・団体5ヶ所
方法	対面によるヒアリング (※一部メール回答あり)

【ヒアリング項目】

事業資源	・営業時間 ・職員の勤務時間 ・駐車場の有無 ・最寄りバス停の有無 ・タクシー乗り場の有無 ・最寄りの駅名
現在の状況	・近年の利用者数等の状況 ・強化したいと考えている客層や時間帯
取組やサービス	・お客様や従業員に対する取組やサービス
来客導線の取組	・施設への来店手段の検討有無
利用者の交通ニーズ	・利用者ニーズ把握のための取組実施状況 ・交通ニーズの把握状況 ・今後把握したい情報
既存の交通	・自社以外の既存交通に対する懸念事項
新規の交通	・新たな交通手段の検討状況や要望
その他	・取り組んでほしい施策や要望等

2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

結果概要(サマリー)

交通事業者

鉄道	● 鉄道駅を利用していただき、その周辺を回遊していただいて、もう一度来たくなるような駅を作るということは重要なので、シェアサイクルなどを検討する余地はある。 ● 電動自転車、自動運転、ゴルフカート等、他事業者と協力しながら新モビリティを新しい駅までの移動手段として検討している。
バス	● 運転手不足が課題となっている。 ● 運行本数を増やしてほしいとの要望が多い。 ● 通勤通学の利用が一番多く、あまり使われていない昼間時間帯の利用者を増やすことも重要ではあるが、まずは今の利用者を逃がさないことが重要だと考えている。 ● 新たな交通サービスについて、「公共交通空白地」を補う形で運用されるのであればよいが、既存路線と競合するような設定ならば、反対する必要がある。 ● 既存路線の運行もある中で、新たな交通サービスへの参画は、人員の確保など精査が必要である。
タクシー	● 午後からの需要(売上)を増やしたいが、供給(配車・人員)が追い付かない。 ● 新たな交通サービスについては、地域の要望に細かく対応しないと利用増につながらない。 ● 新たな交通モードの導入にあたっては、泉佐野市から要請があれば、話は聞く。

商業施設・団体

商業施設・団体	● もう少し広い商圈から集客したい。子育て世代など若年層の集客を増やしたい。 ● 施設へつながる既存のバス路線は存続してほしい。 ● 新たな交通サービスとして、施設にアクセスする新路線が開設されるのであれば期待は大きい。要望があれば(停留所の設置などに)協力したい。
---------	---

2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

2 バス利用者調査

【調査の目的】

本調査は、泉佐野市内を運行するコミュニティバス(いずみさのコミュニティバス、いずみさの観光周遊バス)の利用実態を把握するとともに、既存交通サービスに対する改善ニーズ、今後の利用継続に関する意向等を把握することを目的として実施した。

【調査方法】

本調査は、いずみさのコミュニティバス及びいずみさの観光周遊バス車内に以下の期間においてWEBアンケートフォームにアクセスできるQRコードを記載したチラシ設置し、特定の日程については調査員が車内で調査票を配布し、利用者の意見を収集した。

※当初ヒアリングを予定していたが、狭い車内でのヒアリングは危険と判断したためアンケート調査に切り替えた

○調査期間:2024年2月29日(木)~2024年3月14日(木)

※2024年2月29日(木)については調査員が乗り込み、調査票を配布

○調査時間:原則7~18時の間で調査(バスの運行時刻に応じて若干前後あり)

○調査箇所:下表参照

○調査対象:泉佐野市が運行するコミュニティバス利用者

○調査方法:バス車内にQRコード掲載のチラシを設置しWEBアンケートを実施

○調査内容:本日のお出かけの目的、泉佐野市の公共交通の問題点・改善すべき点 等

交通種別	調査対象路線	調査対象日	備考
いずみさの コミュニティバス	北回り	平日	調査開始日(2/29)のみ、調査員がバス車内に乗り込み、調査票を配布し、アンケート回答をフォローする。
	中回り		
	南回り		
	田尻回り		
いずみさの 観光周遊バス	Aコース	日曜日	
	Bコース		

【回収状況】

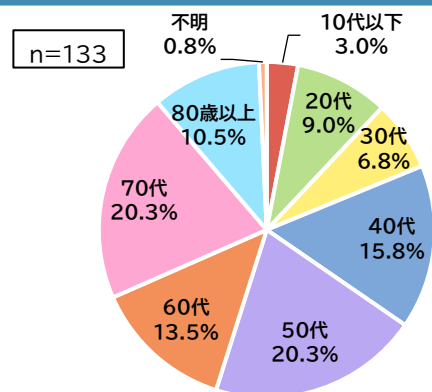
回収数(調査員による配布)	回収数(WEB)	計
92票	41票	133票



2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

回答者属性(年代)

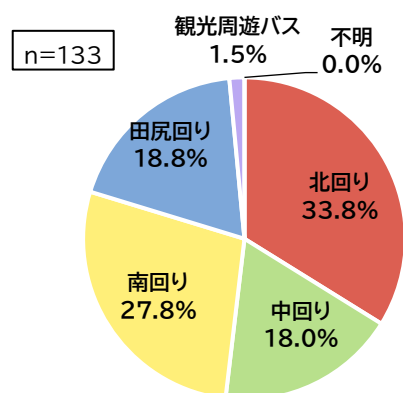
[SA]



- 回答者の年代は、「50代」「70代」が20.3%と最も多く、次いで「40代」が多い。

調査路線(ふだんよく乗る路線)

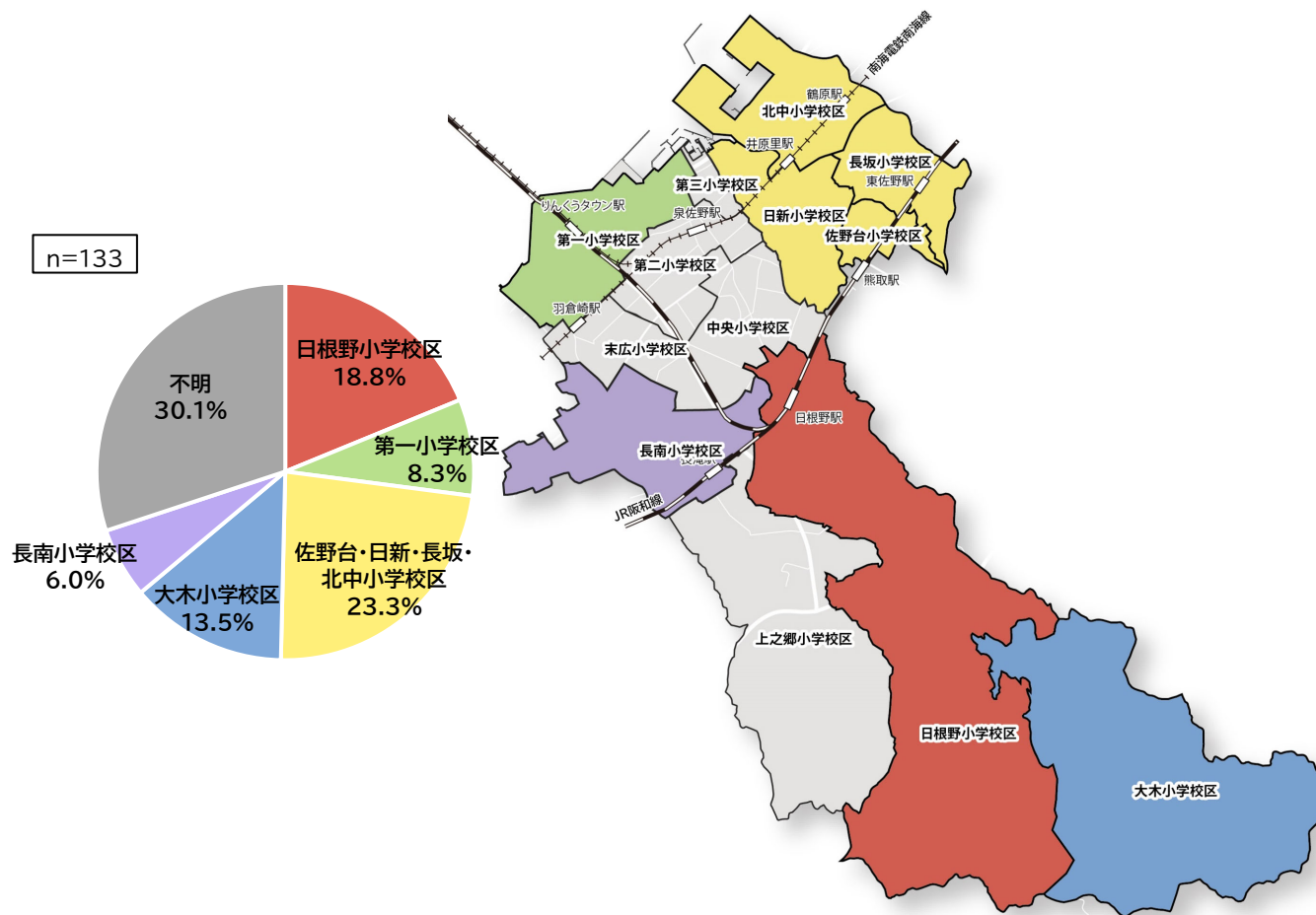
[SA]



- 調査路線(ふだんよく乗る路線)は、「北回り」が33.8%と最も多く、次いで「南回り」が27.8%と多い。
- 調査員による調査の実施日が平日だったため、「観光周遊バス」は1.5%と少ない。

居住地(小学校区)

[SA]

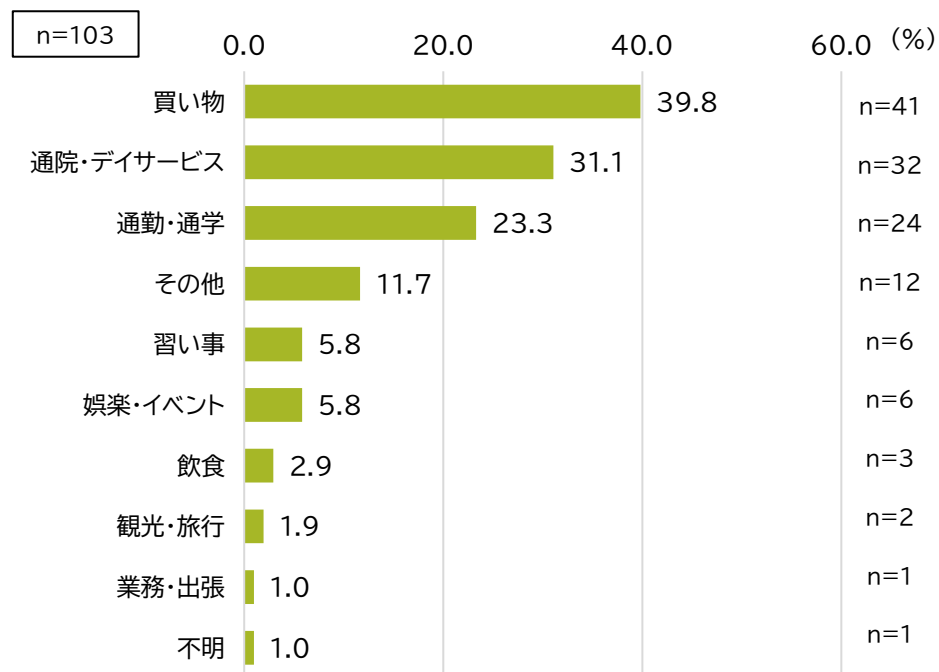


- 回答者の居住地は、「佐野台・日新・長坂・北中小小学校区」が23.3%と最も多く、次いで「日根野小学校区」が18.8%と多かった。
- 大木小学校区は、コミュニティバスの運行エリアから離れているが、13.5%の回答が得られた。

2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

本日の主なお出かけの目的

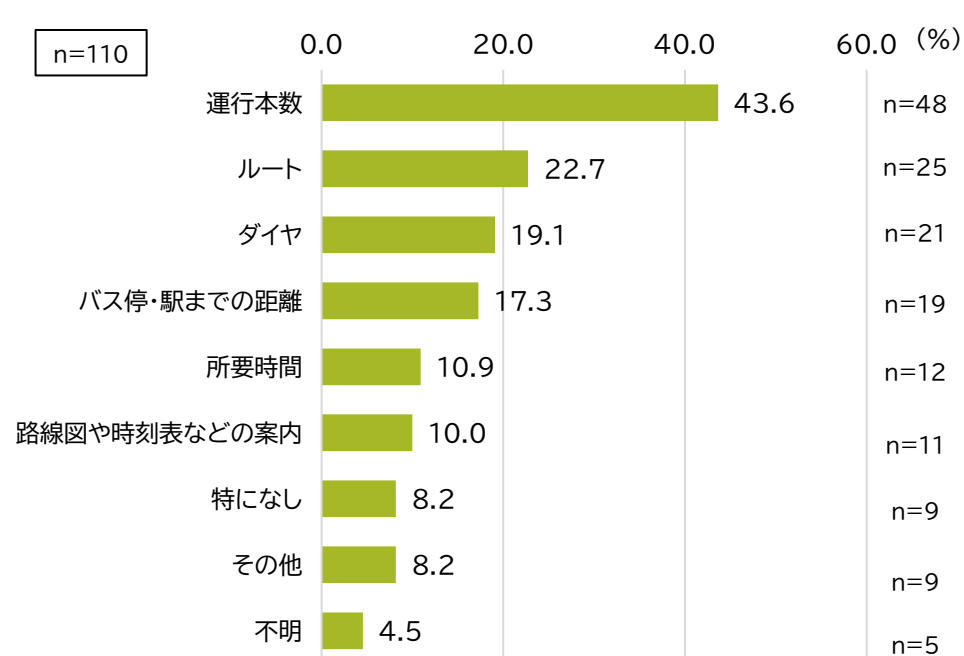
[MA]



- お出かけの目的は、「買い物」が39.8%と最も多い結果となった。
- 次に、「通院・デイサービス」が31.1%と多く、市民の日常生活の足としてコミュニティバスが活用されていることが分かる。
- その他には、「市役所」、「お見舞い」などの回答があった。

泉佐野市内の公共交通の問題点・改善すべき点

[MA]

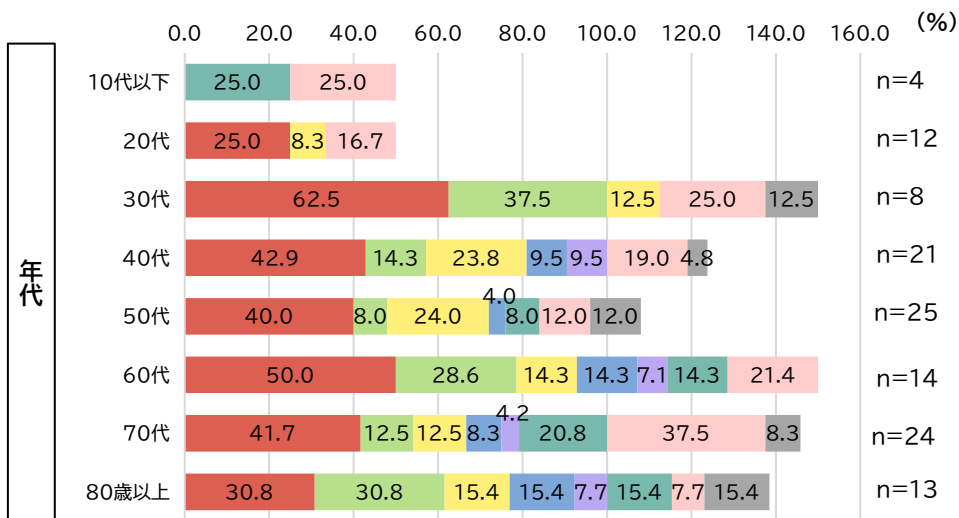


- **泉佐野市内の公共交通の問題点・改善すべき点は、「運行本数」が43.6%と最も多く、次いで「ルート」が22.7%と多くなっている。**
- コミュニティバスの運行本数は、平日各ルート8便/日が1周あたり1時間～1時間半程度で一方向運行しか行われていないことから、往復で利用する交通手段として不便を感じ、「運行本数」や「ルート」を問題点・改善すべき点と感じていることが予想される。
- その他の意見には、「遅延」、「バリアフリー」、「逆回り」などが見られた。

※SA:単一回答、MA:複数回答

2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

年代 × 泉佐野市内の公共交通の問題点・改善すべき点

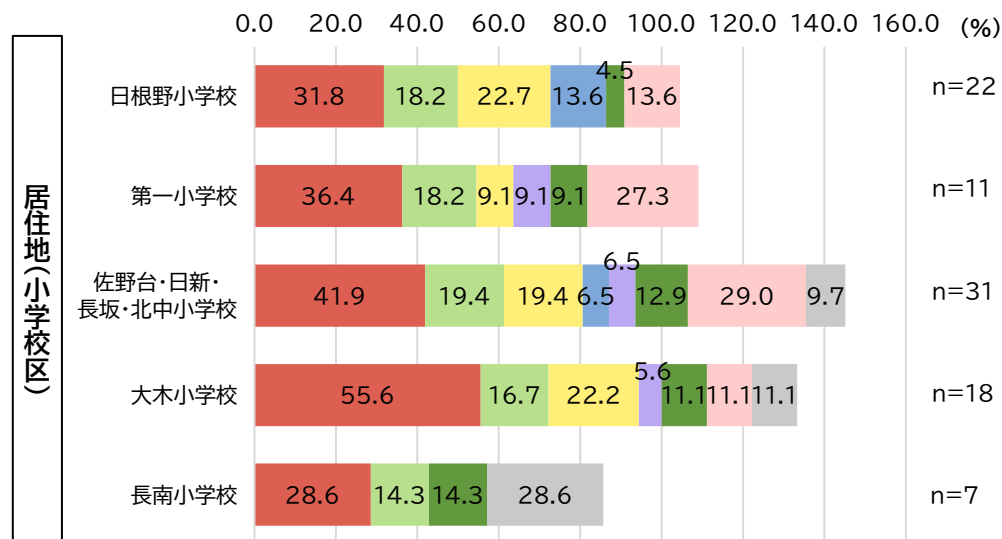


泉佐野市内の公共交通の問題点・改善すべき点:

■ 運行本数 ■ ルート ■ ダイヤ ■ バス停・駅までの距離 ■ 所要時間 ■ 路線図や時刻表などの案内 ■ 特になし ■ その他

- 30代～70代は「運行本数」を問題点・改善すべき点として考えている割合が高かった。
- 高齢層や若年層において「路線図や時刻表などの案内」について課題に感じている回答が見られ、若者から高齢者まで広い世代に対して分かりやすい案内が求められている。

居住地(小学校区) × 泉佐野市内の公共交通の問題点・改善すべき点



泉佐野市内の公共交通の問題点・改善すべき点:

■ 運行本数 ■ ルート ■ ダイヤ ■ バス停・駅までの距離 ■ 所要時間 ■ 路線図や時刻表などの案内 ■ 特になし ■ その他

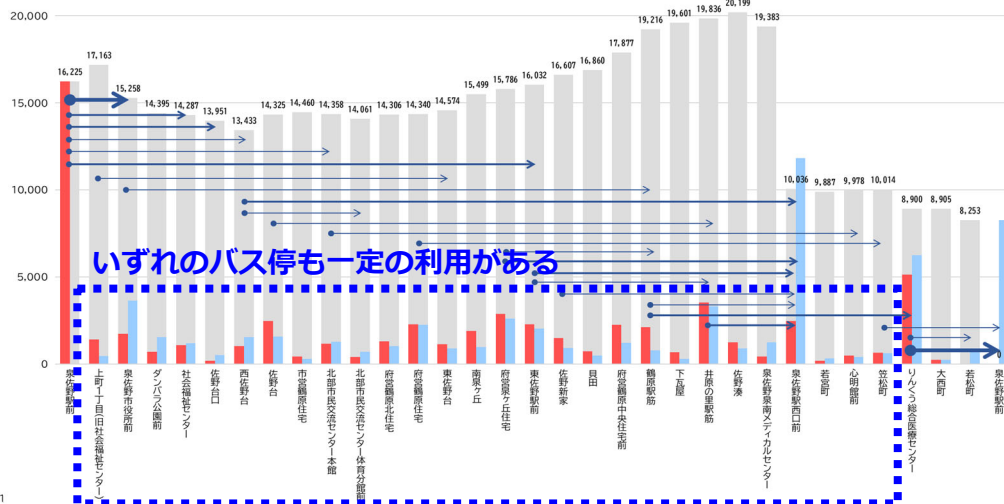
- 「大木小学校」で「運行本数」が最も多く、山間部のエリアであり、他の公共交通手段も限られているため不便に感じている層が多いことが予想される。
- 「第一小学校」、「佐野台・日新・長坂・北中小学校」では他に比べて「特になし」が3割程度と多く、泉佐野市中心部付近のエリアでは鉄道など他の交通手段の選択肢もあるため、現状のサービスに満足しているものと考えられる。

2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

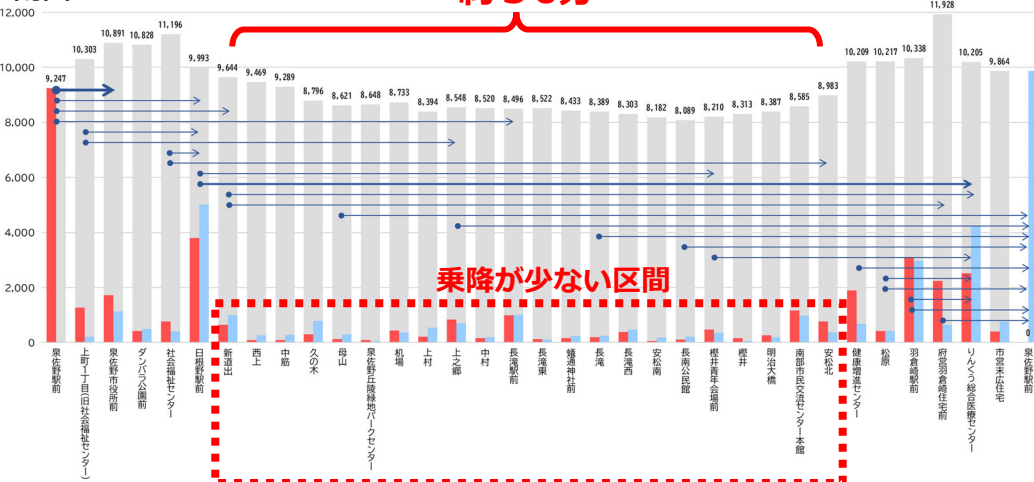
乗降地の傾向（本日、「乗車したバス停」「降車するバス停」× R4年度停留所別乗降データ）

- 北回りは各バス停の利用需要が一定以上あるため現状の路線型運行が適している路線である。
- 中回りは路線が長大のため、**20分～30分程度乗車する利用者が多い**。自由意見では、遅延が多いとの意見もあった。
- 南回りは**約30分間乗降が少ない区間があり**、効率的な運行に向けて検討の余地のある路線である。

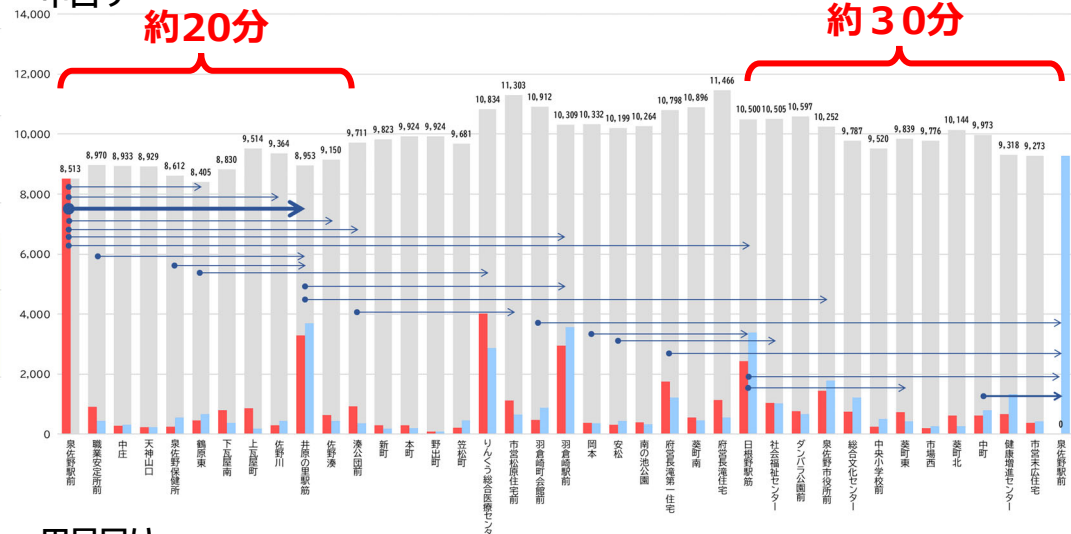
北回り



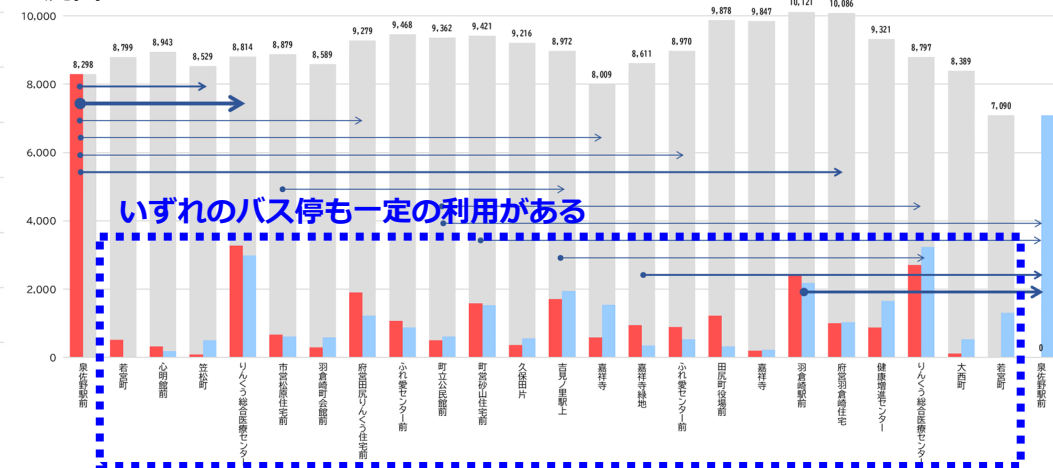
南回り



中回り



田尻回り



■通過人員 ■乗車 ■降車 ※矢印は太い程乗車人数が多い

2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

泉佐野市のまちづくりにおける公共交通の方針

上位関連計画

- 歩いて暮らせるまちの実現に向けた交通ネットワークの実現
- 利用者ニーズに応じた交通ネットワークの充実を図る
- 市内外の移動の効率化・連携強化
- 誰もが利用しやすい交通環境づくりをめざす

泉佐野市の現状

市の現状

- 少子高齢化が進行
- 商業・医療・福祉施設の1～2割がバス停の徒歩圏外
- 市内の移動は自家用車に依存
- 市の人口の約2割がバス停の徒歩圏外

公共交通の現状

- 鉄道:市外への移動を担い、利用者数はコロナ禍前の8～9割程度に減少
- 路線バス:主に近隣市への通勤・通学目的に利用され、利用者数は8割程度に減少
- タクシー:買物・通院目的に利用され(平日午前中)、コロナ禍後の利用は回復傾向
- コミュニティバス:市内の移動目的(買物・通院)に利用され、利用者数は増加傾向

市民ニーズ

- 運行本数・ルート・バス停や駅までの距離・コミバスの一方方向運行・運行時間帯が不満
- 市民アンケート回答者の7割がコミュニティバスを利用していないが、サービスが改善された場合には約9割が利用に対して意欲的
- 山間部エリアでは特に路線バス・コミュニティバスの運行本数を不便に感じている
- 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る

事業者ニーズ
社会問題

- 鉄道駅の利用向上のため、駅までの交通手段などの検討の余地がある
- バス・タクシーの運転手不足が顕著な問題
- 路線バスは現状の利用者を維持することが重要
- 商業施設の利用者増に向けた交通ネットワーク強化・維持が望まれる
- 交通DX・交通GXへの対応が求められている
- 運転手不足などの2024年問題への対応が求められている

地域公共交通の課題

前回から更新

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

- 交通不便地の解消
- 子ども・高齢者・障がい者など様々な層の移動手段の確保

2

公共交通の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

- 市民ニーズへの対応
- 潜在ニーズに応え新たな利用者を確保
- クルマ社会からの脱却

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

- 待合環境などの利用環境の改善
- 公共交通利用マナーの向上
- モビリティマネジメントの推進

4

少子高齢化・ポストコロナ時代の中で、日々変化する社会問題・課題への対応・調整が必要

- 低炭素社会の実現
- 新技術の活用
- 運転手不足への対応
- 時代のニーズへの対応

2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

課題1

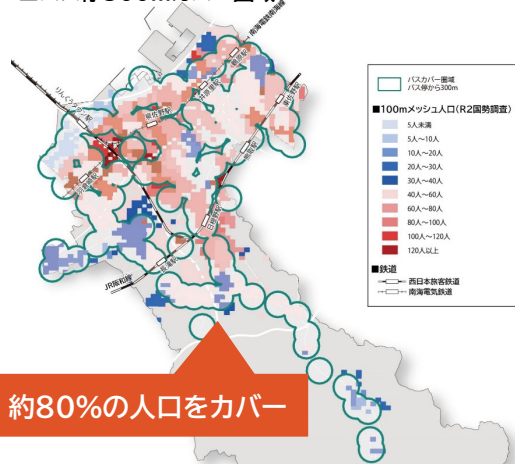
歩いて暮らせるまちの実現に向けた
公共交通ネットワークの構築・強化が必要

交通不便地の解消

・泉佐野市では、市内のバス路線が人口の約80%をカバーしているが、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である。

・居住地に関わらず市民誰もが公共交通サービスを受けることができるよう整備する必要がある。

■バス停300mカバー圏域

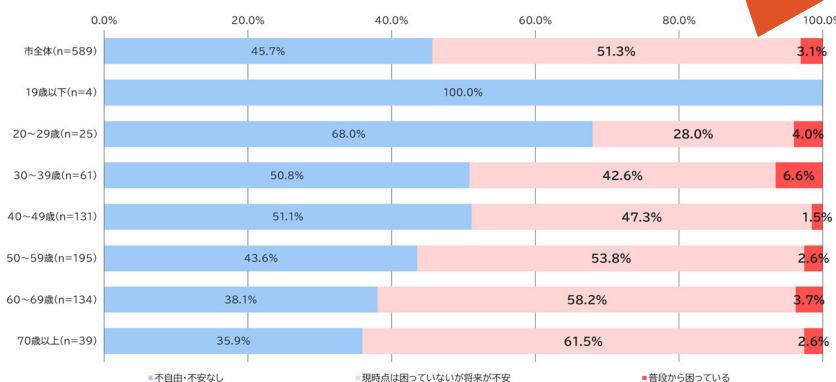


約80%の人口をカバー

子ども・高齢者・障がい者など様々な層の移動手段の確保

・高齢になるほど日常の移動に対して不安を抱えており、誰もが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求められる。

■日常の移動に関する不安について



市民の半数以上が不安を感じている

課題2

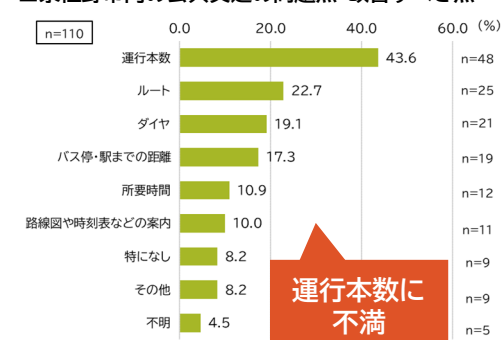
公共交通の利用者を増やすための市民ニーズに
対応した公共交通サービスの維持・向上が必要

市民ニーズへの対応

・公共交通利用者からは、特に「運行本数」について不満の声が大きく、その他の要望も明らかになった。

・公共交通に対して、市民が抱えている不満や問題点を解消し、利便性向上に向けた取組を推進していく必要がある。

■泉佐野市内の公共交通の問題点・改善すべき点



運行本数に不満

潜在ニーズに応え 新たな利用者を確保

・不満に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

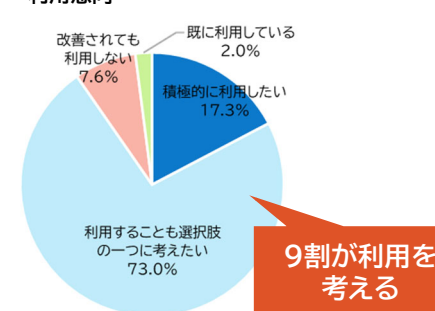
・公共交通サービスの向上により、潜在ニーズを持つ新たな利用者獲得による利用者増が求められる。

クルマ社会からの脱却

・市民の移動手段は「自家用車」に依存している。

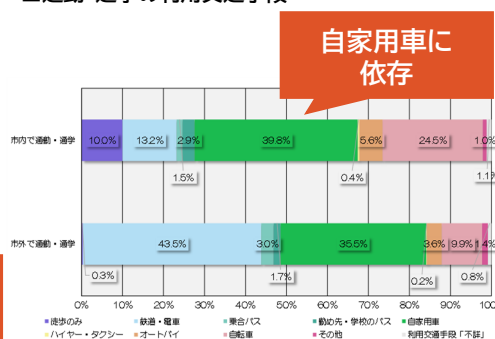
・持続可能な公共交通サービスを実現するためには利用者増を見込み、クルマ社会からの脱却と公共交通の積極的な利用が求められる。

■不満点が改善された場合のコミュニティバスの利用意向



9割が利用を考える

■通勤・通学の利用交通手段



自家用車に依存

2 | 各種調査結果とそれを踏まえた本市公共交通サービスの課題

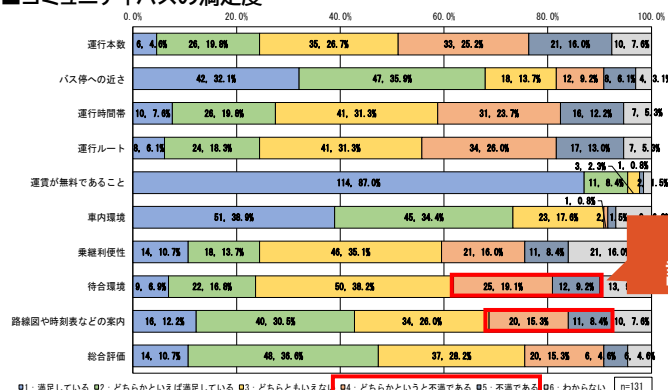
課題3

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

待合環境などの利用環境の改善

- ・コミュニティバスの待合環境や案内に対し、不満を感じている層が一定数存在している。
- ・バス利用者調査では遅延や運転についての意見も多く聴取した。
- ・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交通環境づくりが求められる。

■コミュニティバスの満足度



待合環境・案内に
課題を感じている

公共交通利用マナーの向上

- ・バス利用者調査や市民アンケートでは、「並ばずに割り込みされることがある」、「席をゆずってもらえない」などのコメントが寄せられている。
- ・多くの市民に利用してもらうため、利用マナーの向上を徹底する必要がある。

モビリティマネジメントの推進

- ・バス利用者調査や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との意見があった。
- ・現在、利用が無い層に対しても、健康や社会問題に配慮して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

少子高齢化・ポストコロナ時代の中で、日々変化する
社会問題・課題への対応・調整が必要

低炭素社会の実現

- ・近年社会的に問題とされている地球環境問題に対応するため、交通GX(カーボンニュートラルと経済成長の両立)の実現が求められる。
- ・電気バス等の導入を検討しつつ、低炭素社会の実現をめざす必要があります。



電気バス



燃料電池バス

出典:国土交通省

新技術の活用

- ・自動運転やMaaS等の新たな技術の活用による交通DX(新しい技術の活用)の取組による運送サービスの質の向上が求められる。
- ・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。



バス乗降センサー
データ収集による効率的運行



AIオンデマンド交通

出典:国土交通省

運転手不足への対応

- ・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課題である。
- ・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支えていく必要がある。

時代のニーズへの対応

- ・ポストコロナ時代において、社会構造は急速に変化している。
- ・リモートワーク等による生活の変化に伴う新たなニーズ(配送サービス・小型モビリティ)などについても対応しつつ、時代の変化に適応していくことが求められる。

■シェアサイクル



出典:国土交通省

3 | 課題を踏まえた本市地域公共交通計画の基本方針の設定

1 泉佐野市地域公共交通計画について

計画策定の背景と目的

本市の暮らしと産業を支え、住みよい生活を営む上で公共交通は欠かせない存在である一方、人口減少や高齢化による公共交通を確保するための公的負担の増加等により、公共交通の維持が年々厳しさを増している。

そのような状況を踏まえ、本市にとって“望ましい地域公共交通の姿”を明らかにするマスタープランとなる「泉佐野市地域公共交通計画」を策定することとした。

計画区域

泉佐野市全域

計画期間

令和16(2034)年度までの10年間

計画の位置づけ

【上位計画】

第5次泉佐野市総合計画

【関連計画】

即ず

泉佐野市都市計画マスタープラン

泉佐野市地域公共交通計画

整合

整合

【各分野の計画】

- ・泉佐野市まち・ひと・しごと創生総合戦略
- ・泉佐野市紅葉施設等総合管理計画
- ・第3次泉佐野市地域福祉計画、地域福祉活動計画
- ・泉佐野市第8期介護保険事業計画及び高齢者福祉計画
- ・第4次泉佐野市障害者計画、第6期泉佐野市障害福祉計画、第2期泉佐野市障害児福祉計画

2 上位関連計画に記載の公共交通関連施策

■第5次泉佐野市総合計画

基本方針

- ・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。

基本事業

- ・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。

■泉佐野市都市計画マスタープラン

基本的な考え方

- 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。

整備の方針

①総合的な交通体系の推進

- ・公共交通における、情報・移動・運賃のシームレス化を図り、利便性の向上をめざします。
- ・自動車に頼りすぎずに日常生活が送れるよう交通結節点の強化とともに、パーク・アンド・ライド、サイクル・アンド・ライドの普及に向けた駐車場・駐輪場の充実や、コミュニティサイクルの導入などについて検討します。

②公共交通の利用促進

○鉄道

- ・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ます。また、一日の乗降客数が3,000人未満の駅舎についても、順次検討していきます。

○バス

- ・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ります。
- ・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します。

3 | 課題を踏まえた本市地域公共交通計画の基本方針の設定

3 基本方針・目標の設定

地域公共交通の課題(再掲)

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

2

公共交通の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

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

4

少子高齢化・ポストコロナ時代の中で、
日々変化する
社会問題・課題への対応・調整が必要

基本方針

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出来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。

3 | 課題を踏まえた本市地域公共交通計画の基本方針の設定

4 課題解決に向けた施策(案):新たな交通サービス導入の検討

- これまでの調査・分析結果から現状のコミュニティバスの問題点が明らかになった。
- 今後のコミュニティバスの再編の検討と交通空白地の解消に向けて、新たな交通サービスの導入による補完を検討した。

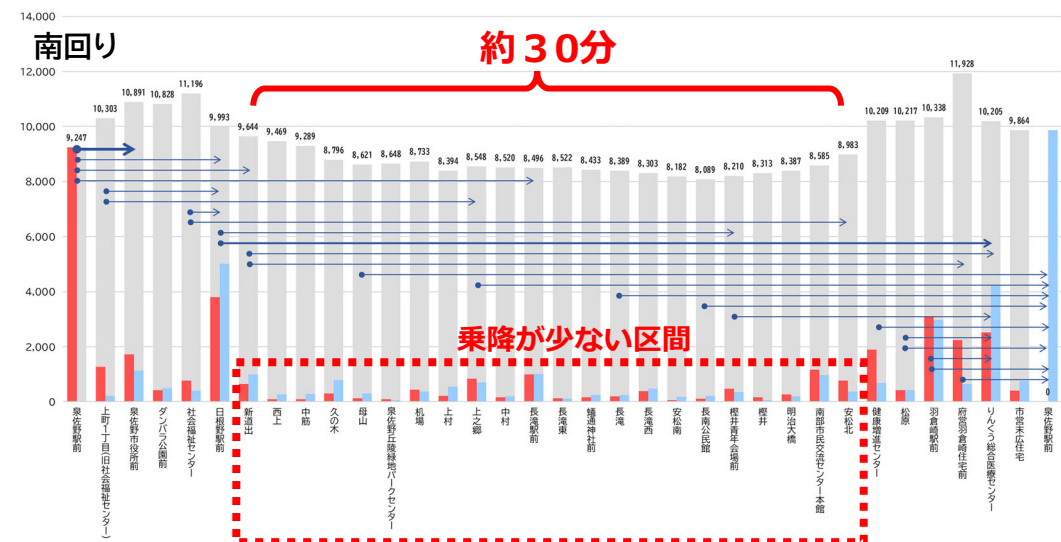
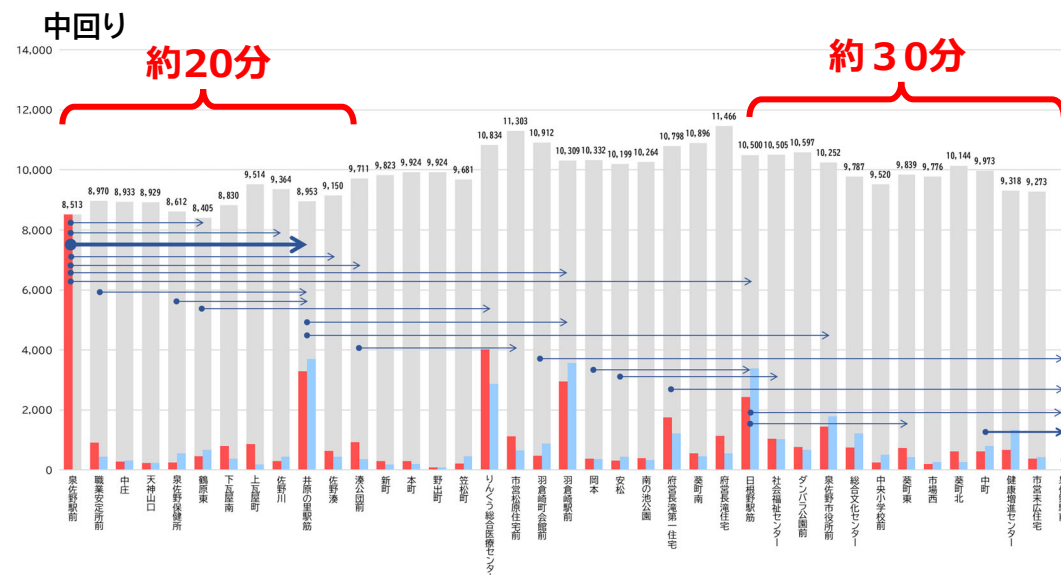
コミュニティバスの問題点

- 路線が長大であるため遅延が発生しやすい
- 停留所によって利用者数に差があり、需要が大きく異なる
- 運行本数が少ない
- 一方方向運行のため、往復利用しづらい

バス利用者調査により把握したコミュニティバスの実態

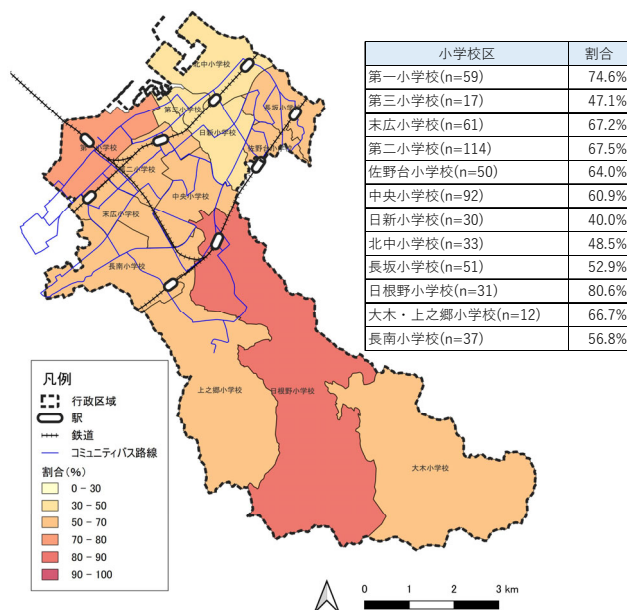
- 北回りは一定の需要があるため現状の路線運行が適している
- 中回りは路線が長大であるため、遅延しやすいが停留所に複数の駅があり、乗降者数が多くなるため1人あたりの乗車時間は20～30分程度
- 南回りは上之郷小学校区・長南小学校区において乗降者数が極端に少ない区間があり(30分程度)利用者の乗車時間が長くなっている
- 田尻回りは他の路線に比べて短いため往復利用しやすく、停留所ごとの需要のばらつきが少ないため現状の路線運行が適している

中回りと南回りはサービス改善の余地あり
路線短縮も視野に入れた補完の交通手段を検討する



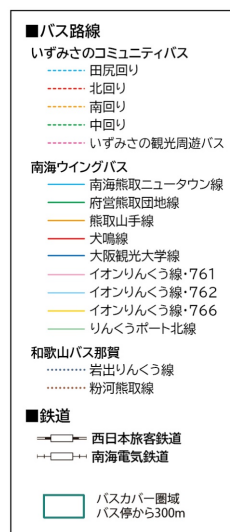
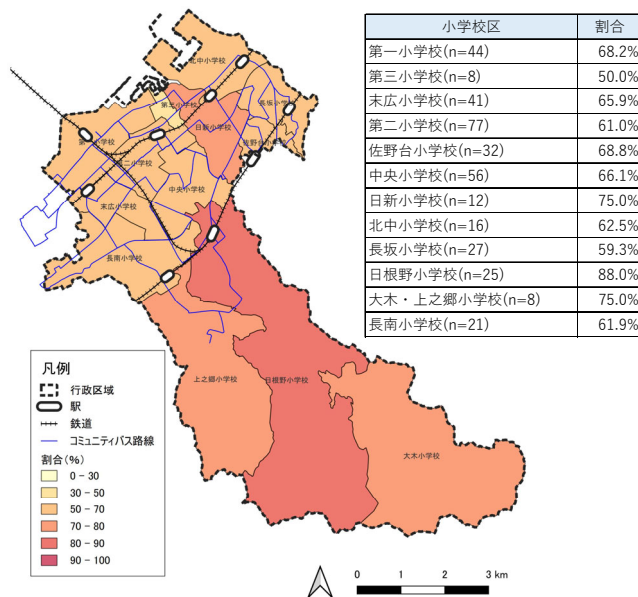
3 | 課題を踏まえた本市地域公共交通計画の基本方針の設定

■新たな交通サービスの利用意向



- これまでの調査結果から、新たな交通サービス検討候補地として4つのエリアを選定した。
- 特に、市民アンケート結果による地域別の新たな交通サービスの利用意向をみると、校区内に鉄道駅がなく、山間部を有する「上之郷小学校区」、「日根野小学校区」で高くなっている。
- 現段階での分析結果を総合すると、**コミュニティバス南回りの路線短縮と短縮した区間(上之郷小学校区周辺)における新たな交通サービスの確保**が第一候補として考えられるが、他の3つのエリアについても現地調査等による更なる分析を実施し、新たな交通サービス導入に向けた検討を進めていく。

■新たな交通サービスの利用頻度可能性 ※「月に1回以上利用する」と回答した割合を表示



新たな交通サービス検討候補地 (長南小学校区)

公共交通空白地帯及び、コミュニティバス(南回り)のみ運行しているエリア周辺において新たな交通サービス導入によるコミバス路線の再編等が考えられる。

新たな交通サービス検討候補地 (上之郷小学校区)

公共交通空白地帯及び、コミュニティバス(南回り)のみ運行しているエリア周辺において新たな交通サービス導入によるコミバス路線の再編等が考えられる。

新たな交通サービス検討候補地 (末広小学校区)

公共交通空白地帯及び、住宅密集地であるが最寄り駅へのアクセスが限定的であり、コミュニティバス(中回り)のみ運行しているエリア周辺において新たな交通サービス導入によるコミバス路線の再編等が考えられる。

新たな交通サービス検討候補地 (日根野小学校区)

公共交通空白地帯周辺において新たな交通サービス導入によるコミバス路線の再編等が考えられる。

4 | 今後のスケジュール

■地域公共交通計画策定までのスケジュール(案)

