

# 泉佐野市地域公共交通計画

(素案)

令和7年2月

泉佐野市

# <<< 目 次 >>>

<b>第1章 はじめに</b> .....	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
<b>第2章 地域公共交通を取り巻く現状</b> .....	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
<b>第3章 地域公共交通の課題</b> .....	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
<b>第4章 基本的な方針と目標</b> .....	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
<b>第5章 目標達成に向けた施策</b> .....	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
<b>第6章 計画の推進体制と進捗管理</b> .....	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。

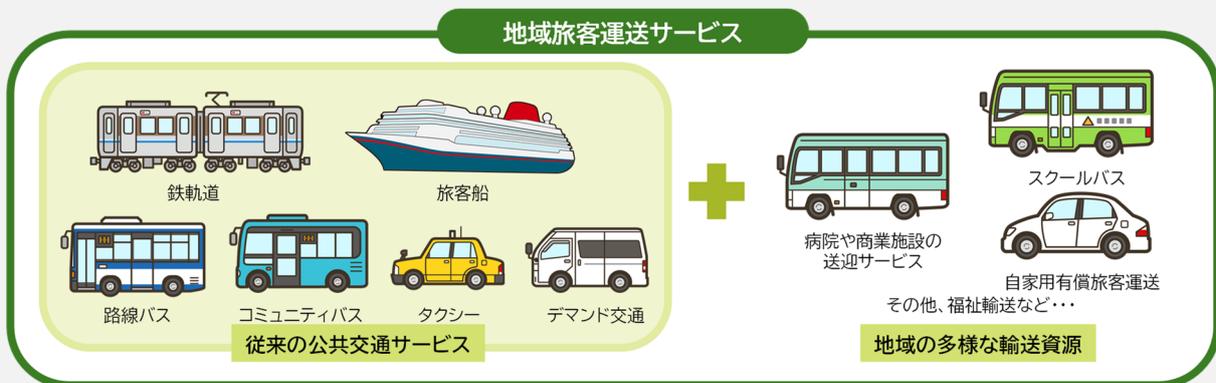
そうした状況を踏まえ、円滑な移動環境の実現や、持続可能な公共交通の確保をめざし、本市にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして「泉佐野市地域公共交通計画」を策定します。

### 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」等の関連計画との相互の連携・整合を図ります。

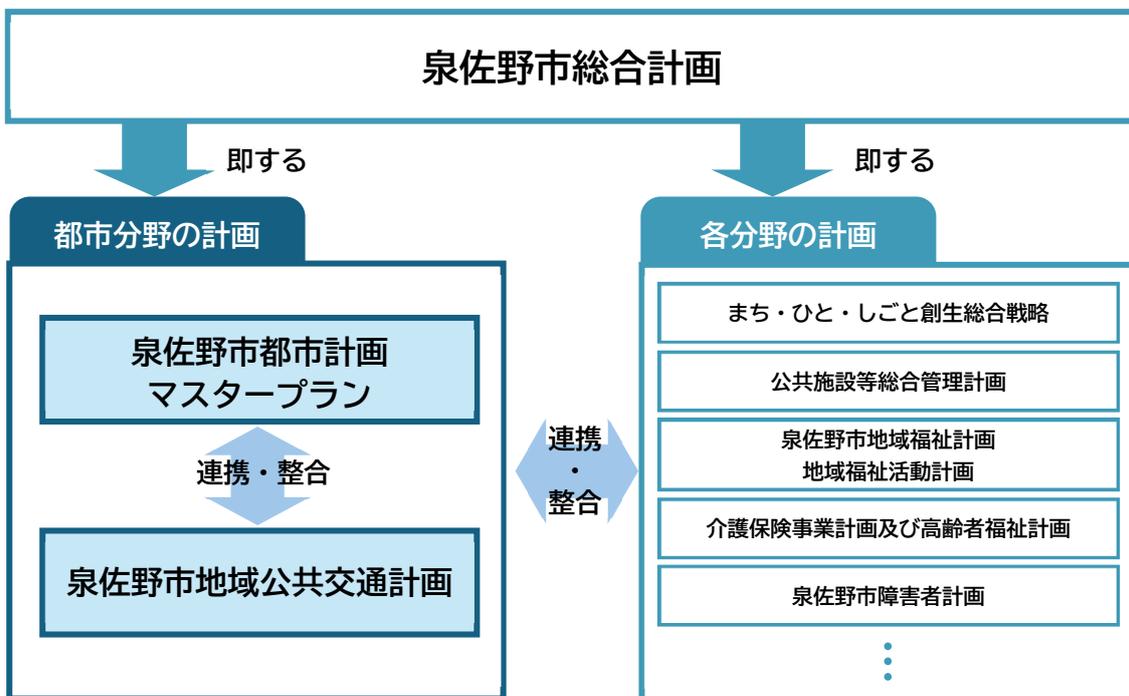


図 泉佐野市地域公共交通計画の位置づけ

## 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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>																		
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年間の前期とし、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—																		
基本方向 (政策)	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	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) 1-1 快適で住みやすいまちづくり 現況と課題 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> 基本方針 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・誰もが利用しやすい交通環境づくりをめざす。</li> </ul> KPI <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>コミュニティバスの利用者数(延べ数)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>利用者数(延べ数)</th></tr> <tr><td>2017年度(平成29年度)</td><td>154,490</td></tr> <tr><td>2023年度(令和5年度)</td><td>165,000</td></tr> <tr><td>2028年度(令和10年度)</td><td>170,000</td></tr> </table> </div> <div style="text-align: center;">  <p>観光周遊バスの利用者数(延べ数)</p> <table border="1"> <tr><th>年度</th><th>利用者数(延べ数)</th></tr> <tr><td>2017年度(平成29年度)</td><td>5,725</td></tr> <tr><td>2023年度(令和5年度)</td><td>6,000</td></tr> <tr><td>2028年度(令和10年度)</td><td>6,300</td></tr> </table> </div> </div> 基本事業 <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>			年度	利用者数(延べ数)	2017年度(平成29年度)	154,490	2023年度(令和5年度)	165,000	2028年度(令和10年度)	170,000	年度	利用者数(延べ数)	2017年度(平成29年度)	5,725	2023年度(令和5年度)	6,000	2028年度(令和10年度)	6,300
年度	利用者数(延べ数)																		
2017年度(平成29年度)	154,490																		
2023年度(令和5年度)	165,000																		
2028年度(令和10年度)	170,000																		
年度	利用者数(延べ数)																		
2017年度(平成29年度)	5,725																		
2023年度(令和5年度)	6,000																		
2028年度(令和10年度)	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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="width: 45%;"> <p><b>51.公共交通の充実－重要性</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>調査年</th> <th>重要</th> <th>やや重要</th> <th>普通</th> <th>あまり重要でない</th> <th>重要でない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H24</td> <td>31.4%</td> <td>25.6%</td> <td>27.2%</td> <td>11.9%</td> <td>3.9%</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>44.6%</td> <td>28.7%</td> <td>22.5%</td> <td>3.0%</td> <td>1.2%</td> </tr> </tbody> </table> </div> <div style="width: 45%;"> <p><b>51.公共交通の充実－満足度</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>調査年</th> <th>満足</th> <th>やや満足</th> <th>普通</th> <th>あまり満足していない</th> <th>満足していない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H24</td> <td>3.9%</td> <td>12.4%</td> <td>56.9%</td> <td>18.5%</td> <td>8.2%</td> </tr> <tr> <td>H30</td> <td>6.0%</td> <td>16.7%</td> <td>48.6%</td> <td>19.2%</td> <td>9.5%</td> </tr> </tbody> </table> </div> </div>			調査年	重要	やや重要	普通	あまり重要でない	重要でない	H24	31.4%	25.6%	27.2%	11.9%	3.9%	H30	44.6%	28.7%	22.5%	3.0%	1.2%	調査年	満足	やや満足	普通	あまり満足していない	満足していない	H24	3.9%	12.4%	56.9%	18.5%	8.2%	H30	6.0%	16.7%	48.6%	19.2%	9.5%
調査年	重要	やや重要	普通	あまり重要でない	重要でない																																		
H24	31.4%	25.6%	27.2%	11.9%	3.9%																																		
H30	44.6%	28.7%	22.5%	3.0%	1.2%																																		
調査年	満足	やや満足	普通	あまり満足していない	満足していない																																		
H24	3.9%	12.4%	56.9%	18.5%	8.2%																																		
H30	6.0%	16.7%	48.6%	19.2%	9.5%																																		
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"> <li>・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。</li> <li>・コミュニティバスは平成27（2015）年に運賃を無料化にして以降、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。</li> <li>・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。</li> </ul>																																						

<p>地域公共交通に関連する社会動向と課題</p>	<p>4. 分野別課題 2. 都市施設 ○公共交通を中心とした交通体系の充実 ・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。</p>
<p>地域公共交通に関連する都市づくりの目標</p>	<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 ●交通ネットワークの強化 ・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。</p>
<p>地域公共交通に関連する主な施策等</p>	<p>2. 都市施設の方針 1. 交通施設 (1) 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。 (2) 整備の方針 ①総合的な交通体系の推進 ・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。 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。 ○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。</p> <div data-bbox="938 792 1415 1469" data-label="Figure"> </div> <p style="text-align: center;">公共交通ネットワーク方針図</p>

■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。										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>目標事項</th> <th>現状値</th> <th>重要業績評価指標 (KPI)</th> <th>指標の傾向</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバスの年間利用者数</td> <td>180,147人 (令和元年度)</td> <td>205,000人 (令和7年度) 単年度計</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	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			
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	・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	策定機関	泉佐野市																																										
計画の目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>																																												
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	<p>地域福祉計画における施策の展開</p> <p>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</p> <p>(3)誰もが安心して暮らせる地域づくり</p> <p>取り組みと課題</p> <p>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。</p> <p>成果目標：将来も現在の地域で暮らしたい人の割合</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th>計画当初</th> <th>現状</th> <th>中間目標</th> <th>最終目標</th> </tr> <tr> <th>令和元年度 (2019年度)</th> <th>令和4年度 (2022年度)</th> <th>令和4年度 (2022年度)</th> <th>令和8年度 (2026年度)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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</td> <td>50.5%</td> <td>44.5%</td> <td>55%</td> <td>60%</td> </tr> </tbody> </table> <p>活動指標：コミュニティバス年間利用者数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="3"></th> <th colspan="4">実績</th> <th colspan="2">目標</th> <th rowspan="3">進捗評価</th> </tr> <tr> <th>R元</th> <th>R2</th> <th>R3</th> <th>R4</th> <th>R4</th> <th>R8</th> </tr> <tr> <th>(2019)</th> <th>(2020)</th> <th>(2021)</th> <th>(2022)</th> <th>(2022)</th> <th>(2026)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>コミュニティバス年間利用者数</td> <td>180,147人</td> <td>146,430人</td> <td>148,423人</td> <td>168,762人</td> <td>181,000人</td> <td>173,000人 182,000人</td> <td>○</td> </tr> </tbody> </table> <p>③住みよい地域環境の整備（買い物支援・移動支援）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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】</li> </ul>				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%		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	○
	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%																																									
	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	○																																						

■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」                  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                  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> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外出の状況『外出を控えている』21.8%</li> <li>・外出を控えている理由として『交通手段がない』が22.1%</li> <li>・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%</li> </ul>	<table border="1"> <caption>外出を控えている理由</caption> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>病氣</td><td>14.5</td></tr> <tr><td>障害(脳卒中の後遺症など)</td><td>3.8</td></tr> <tr><td>足腰などの痛み</td><td>59.8</td></tr> <tr><td>トイレの心配(失禁など)</td><td>18.1</td></tr> <tr><td>耳の障害(聞こえの問題など)</td><td>10.2</td></tr> <tr><td>目の障害</td><td>9.0</td></tr> <tr><td>外での楽しみがない</td><td>13.3</td></tr> <tr><td>経済的に出られない</td><td>10.0</td></tr> <tr><td>交通手段がない</td><td>22.1</td></tr> <tr><td>その他</td><td>10.2</td></tr> </tbody> </table>	理由	割合 (%)	病氣	14.5	障害(脳卒中の後遺症など)	3.8	足腰などの痛み	59.8	トイレの心配(失禁など)	18.1	耳の障害(聞こえの問題など)	10.2	目の障害	9.0	外での楽しみがない	13.3	経済的に出られない	10.0	交通手段がない	22.1	その他	10.2	<table border="1"> <caption>日常生活で困っていることや不安なこと</caption> <thead> <tr> <th>困りごと</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>自分の健康や体力</td><td>57.0</td></tr> <tr><td>自分が認知症になること</td><td>40.4</td></tr> <tr><td>家族などの健康状態</td><td>41.2</td></tr> <tr><td>家族などが認知症になること</td><td>26.1</td></tr> <tr><td>自分や配偶者が寝たきりなど、介護や介助が必要なこと</td><td>26.4</td></tr> <tr><td>必要な保健・医療・福祉サービスが受けられるかどうか</td><td>20.9</td></tr> <tr><td>困った時に、頼れる(相談できる)人がいないこと</td><td>8.9</td></tr> <tr><td>経済的なこと</td><td>24.0</td></tr> <tr><td>財産や相続のこと</td><td>5.0</td></tr> <tr><td>家族との人間関係(孤立感、暴力行為など)</td><td>2.0</td></tr> <tr><td>近所との人間関係</td><td>3.3</td></tr> <tr><td>趣味や生きがいを見つけれないこと</td><td>3.4</td></tr> <tr><td>食事や家事全般について</td><td>7.4</td></tr> <tr><td>身の回りの世話や支援してくれる人がいないこと</td><td>5.4</td></tr> <tr><td>生活するうえで必要な情報(医療、買い物など)が得られないこと</td><td>3.4</td></tr> <tr><td>外出する時の交通手段のこと</td><td>11.4</td></tr> <tr><td>災害発生時の避難のこと</td><td>17.9</td></tr> <tr><td>その他</td><td>3.6</td></tr> </tbody> </table>	困りごと	割合 (%)	自分の健康や体力	57.0	自分が認知症になること	40.4	家族などの健康状態	41.2	家族などが認知症になること	26.1	自分や配偶者が寝たきりなど、介護や介助が必要なこと	26.4	必要な保健・医療・福祉サービスが受けられるかどうか	20.9	困った時に、頼れる(相談できる)人がいないこと	8.9	経済的なこと	24.0	財産や相続のこと	5.0	家族との人間関係(孤立感、暴力行為など)	2.0	近所との人間関係	3.3	趣味や生きがいを見つけれないこと	3.4	食事や家事全般について	7.4	身の回りの世話や支援してくれる人がいないこと	5.4	生活するうえで必要な情報(医療、買い物など)が得られないこと	3.4	外出する時の交通手段のこと	11.4	災害発生時の避難のこと	17.9	その他	3.6
理由	割合 (%)																																																														
病氣	14.5																																																														
障害(脳卒中の後遺症など)	3.8																																																														
足腰などの痛み	59.8																																																														
トイレの心配(失禁など)	18.1																																																														
耳の障害(聞こえの問題など)	10.2																																																														
目の障害	9.0																																																														
外での楽しみがない	13.3																																																														
経済的に出られない	10.0																																																														
交通手段がない	22.1																																																														
その他	10.2																																																														
困りごと	割合 (%)																																																														
自分の健康や体力	57.0																																																														
自分が認知症になること	40.4																																																														
家族などの健康状態	41.2																																																														
家族などが認知症になること	26.1																																																														
自分や配偶者が寝たきりなど、介護や介助が必要なこと	26.4																																																														
必要な保健・医療・福祉サービスが受けられるかどうか	20.9																																																														
困った時に、頼れる(相談できる)人がいないこと	8.9																																																														
経済的なこと	24.0																																																														
財産や相続のこと	5.0																																																														
家族との人間関係(孤立感、暴力行為など)	2.0																																																														
近所との人間関係	3.3																																																														
趣味や生きがいを見つけれないこと	3.4																																																														
食事や家事全般について	7.4																																																														
身の回りの世話や支援してくれる人がいないこと	5.4																																																														
生活するうえで必要な情報(医療、買い物など)が得られないこと	3.4																																																														
外出する時の交通手段のこと	11.4																																																														
災害発生時の避難のこと	17.9																																																														
その他	3.6																																																														
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                  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                  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、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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
計画期間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>		
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"> <li>・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%</li> </ul> <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"> <li>・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。 具体施策：②外出しやすいまちづくり</li> </ul> <p>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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		

(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	<p>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。</p>		
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、生活に必要不可欠な交通の維持・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"> <li>・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。</li> </ul> <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"> <li>・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」</li> <li>・地方公共団体が中心となって、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輸送サービスの維持を図る。</li> </ul> <p>目標</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>④観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備</li> </ol>		

## ■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	<ul style="list-style-type: none"> <li>（1）国際競争に打ち勝つ強い大阪の形成</li> <li>（2）安全・安心で生き生きと暮らせる大阪の実現</li> <li>（3）多様な魅力と風格ある大阪の創造</li> </ul>		
大阪の都市づくりの方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>（1）大阪都市圏の成長を支える都市基盤の強化</li> <li>（2）国内外の人・企業を呼び込む都市魅力の創造</li> <li>（3）災害に強い都市の構築</li> <li>（4）産業・暮らしを支える都市環境の整備</li> <li>（5）環境にやさしく、みどり豊かな都市の形成</li> <li>（6）地域資源を活かした質の高い都市づくり</li> </ul>		
大阪の都市づくりの方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>（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</li> <li>（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</li> </ul>		
地域公共交通に関連する主な施策等	<p>4-1. 土地利用に関する方針</p> <p>3. 市街化調整区域の土地利用の方針</p> <p>（3）既存集落の維持の方針</p> <p>・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。</p> <p>4-2. 都市施設の整備に関する方針</p> <p>1. 交通施設に関する方針</p> <p>（2）都市高速鉄道等</p> <p>・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。</p> <p>4. 都市環境に関する方針</p> <p>（2）環境・エネルギー先進都市の形成に向けた方針</p> <p>【低炭素・省エネルギー社会の実現】</p> <p>・「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。</p>		

■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	<p>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、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>		
取組の方向性	<ol style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>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）</li> <li>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が発信や啓発活動などによる利用の促進）</li> </ol>		
主な施策等	<p>②公共交通の利便性向上／③利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>*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。</li> <li>*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。</li> <li>*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。</li> <li>*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。</li> </ul>		
<p><b>&lt;取組みイメージ ～既存ストックを最大限に活用～&gt;</b> [★は新規または、取組みを充実させるもの]</p>			
中長期的な対策として検討を行うもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相互直通運転の実施（部分的な改良など）</li> <li>・乗継駅における駅機能の充実</li> <li>・料金負担の軽減</li> <li>★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）<span style="float:right">など</span></li> </ul>		
取組みを進めるもの	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の連続立体交差の整備</li> <li>・駅前広場の整備、駅へのアクセスの充実</li> <li>・交通環境学習や利用促進キャンペーンの実施</li> <li>・鉄道駅等耐震補強、可動式ホーム柵設置</li> <li>★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）</li> <li>★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）</li> <li>★災害時の鉄道運行の情報提供<span style="float:right">など</span></li> </ul>		

## 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。

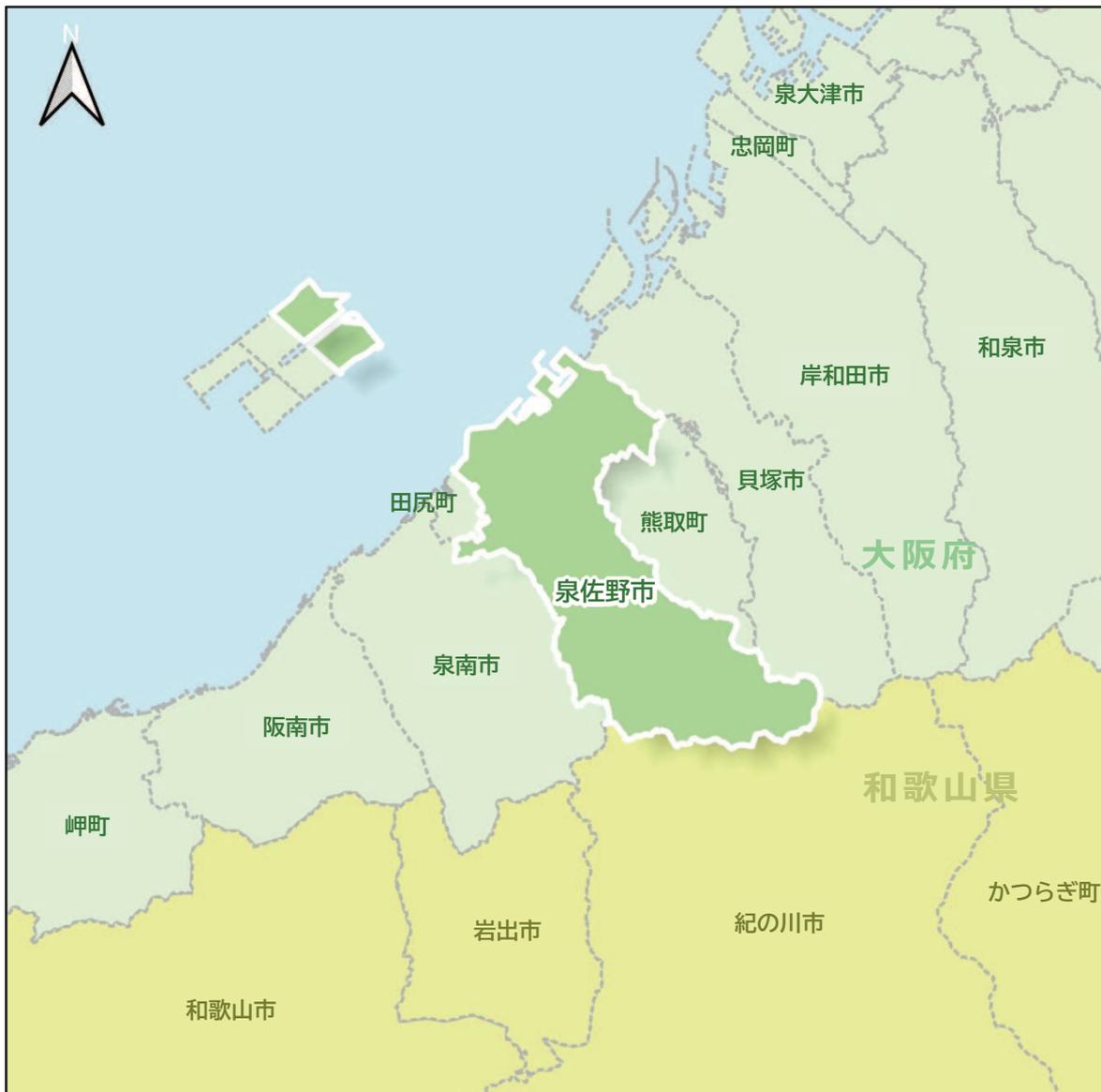
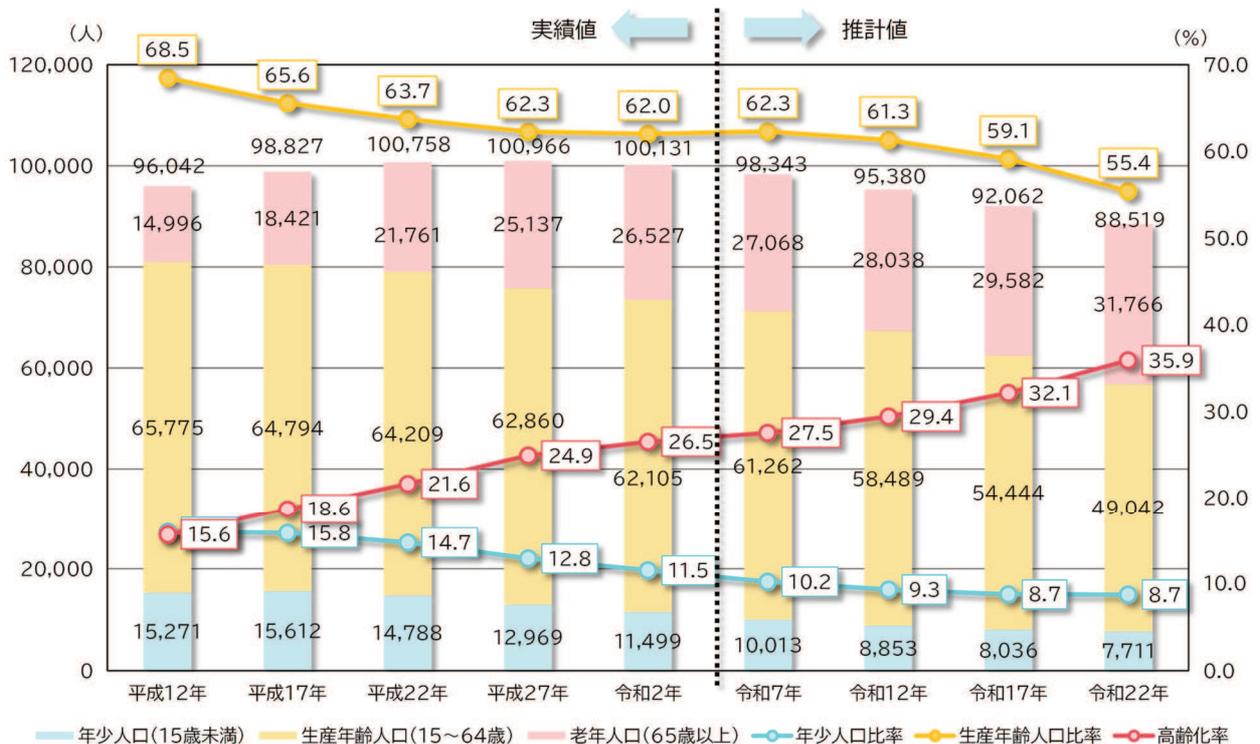


図 泉佐野市の地勢

## (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。

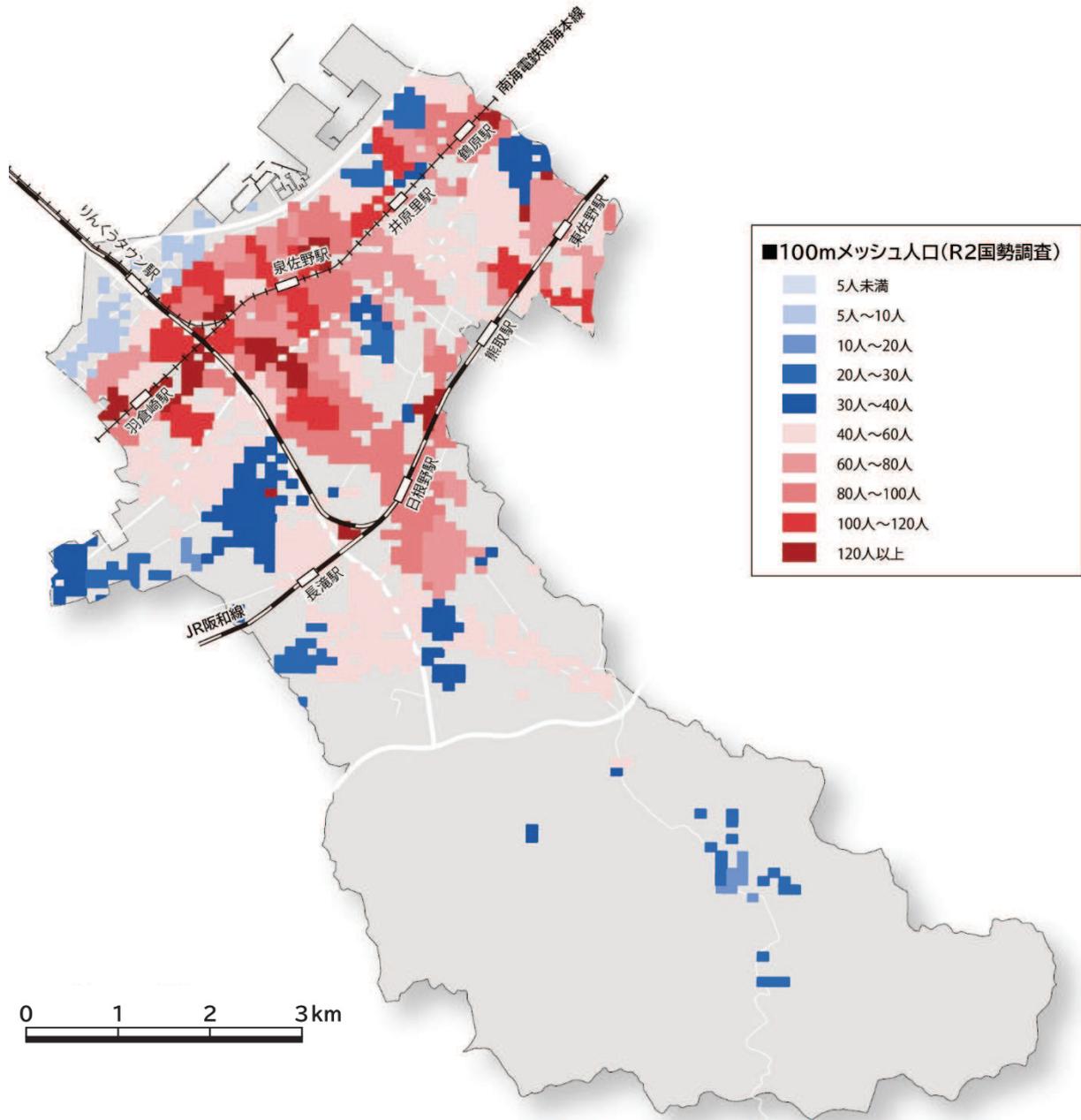


資料：日本の地域別将来推計人口（令和 5 (2023) 年推計）、国勢調査

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）

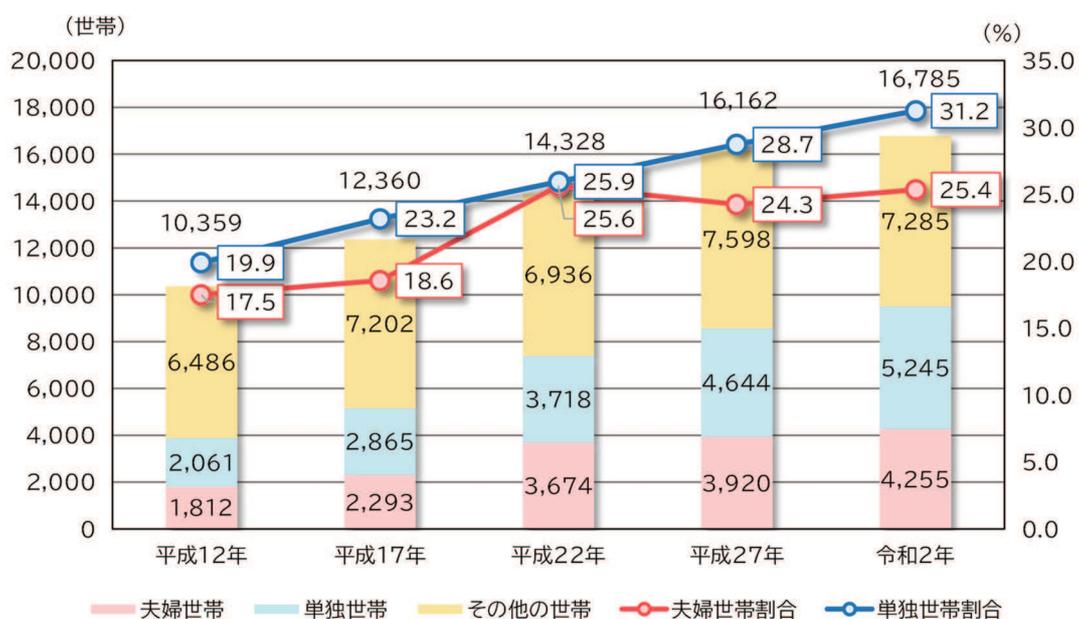
### 3) 高齢世帯の推移

- 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

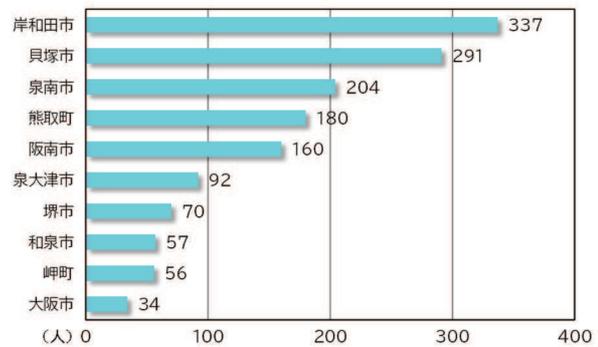
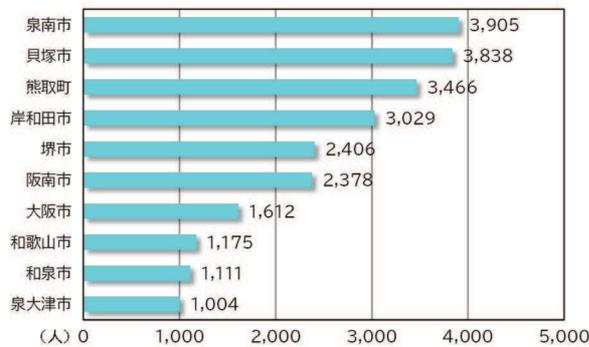


資料：国土数値情報

図 65歳以上のみ世帯の推移

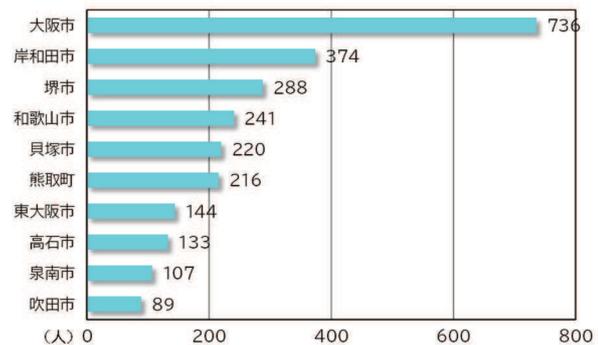
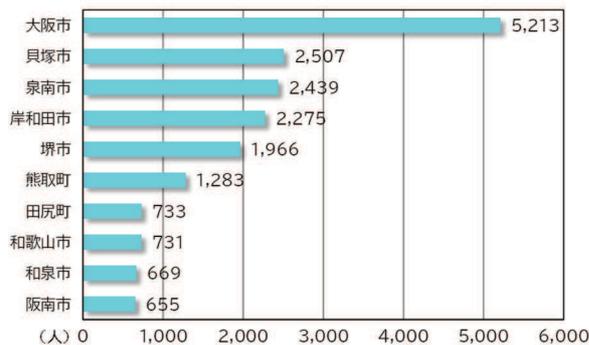
#### 4) 通勤・通学の状況

- 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(公共交通カバー圏)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(公共交通カバー圏)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。



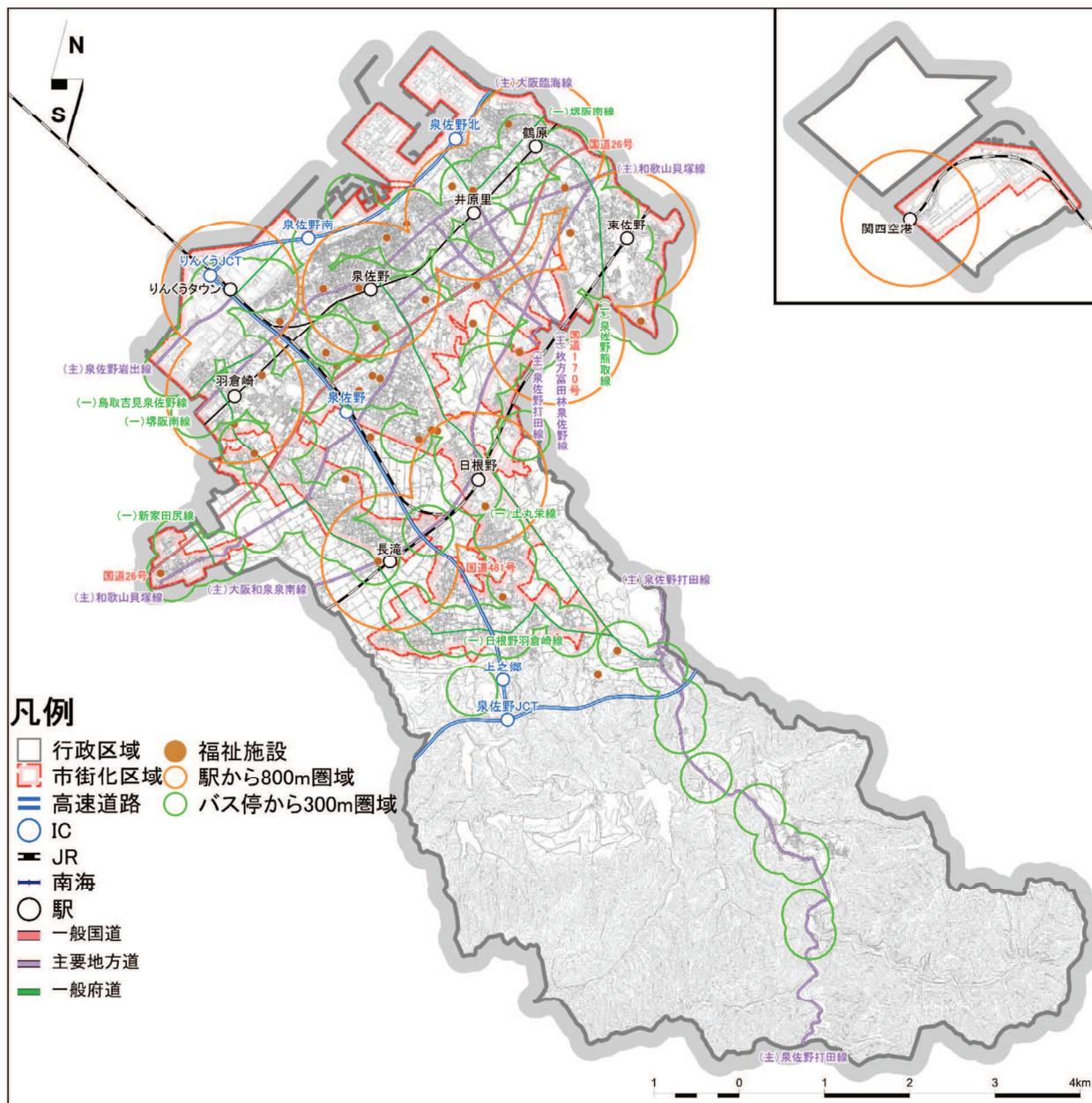
資料：国土数値情報、大阪府医療情報ネット

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(公共交通カバー圏)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。



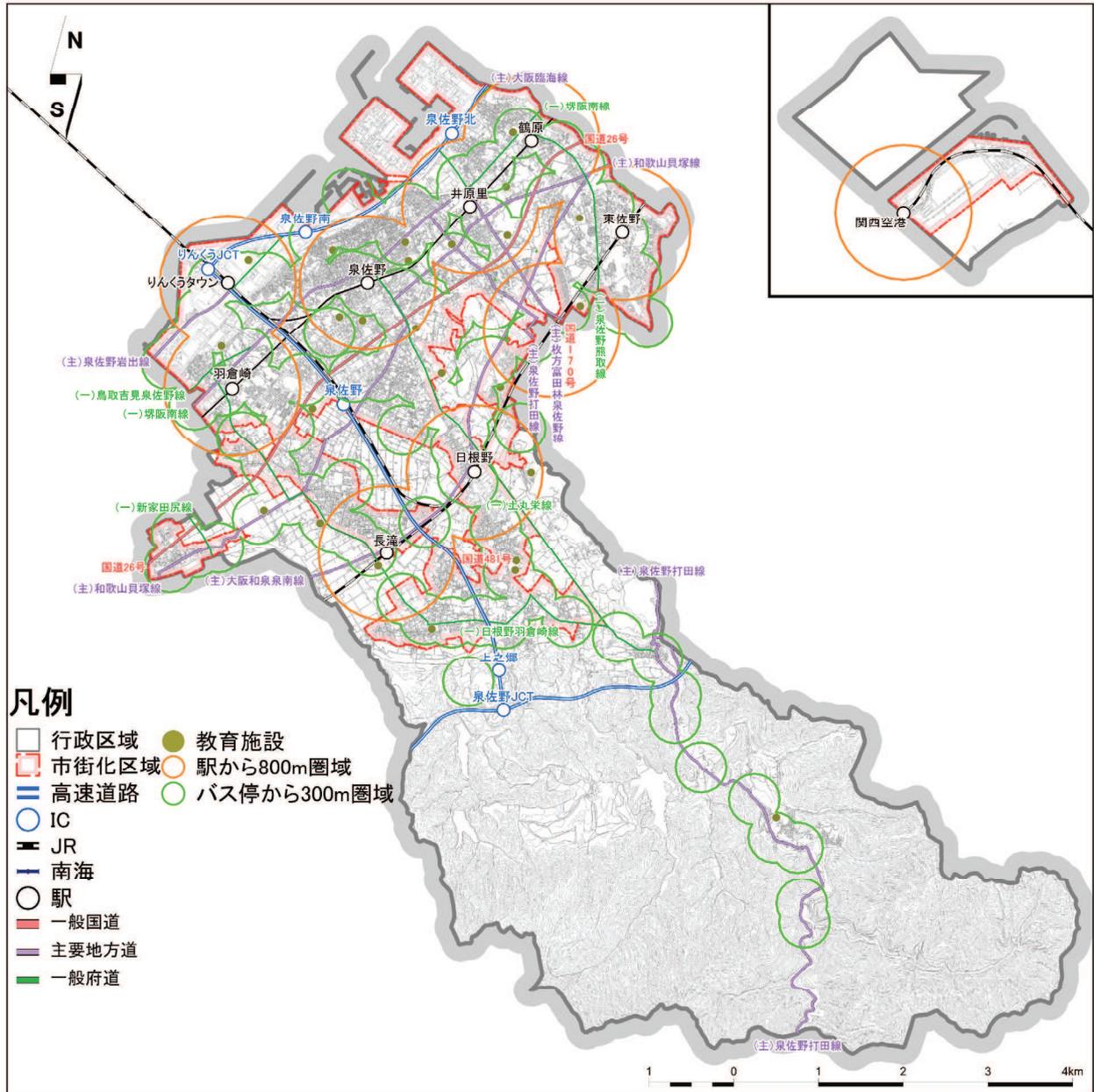
資料：大阪府介護事業所・生活関連情報検索「介護サービス情報公表システム」

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(公共交通カバー圏)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(公共交通カバー圏)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。



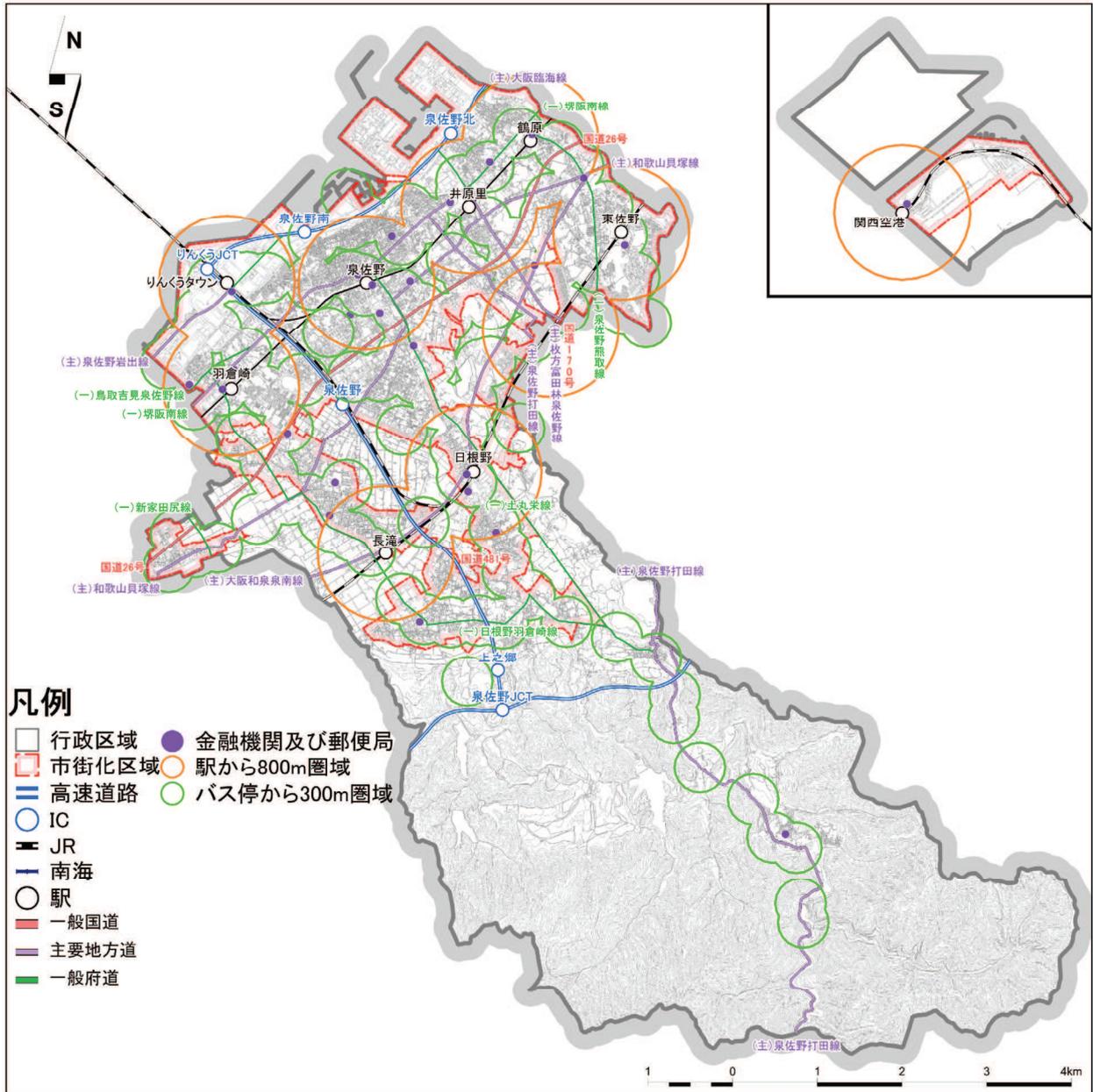
資料：国土数値情報

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。

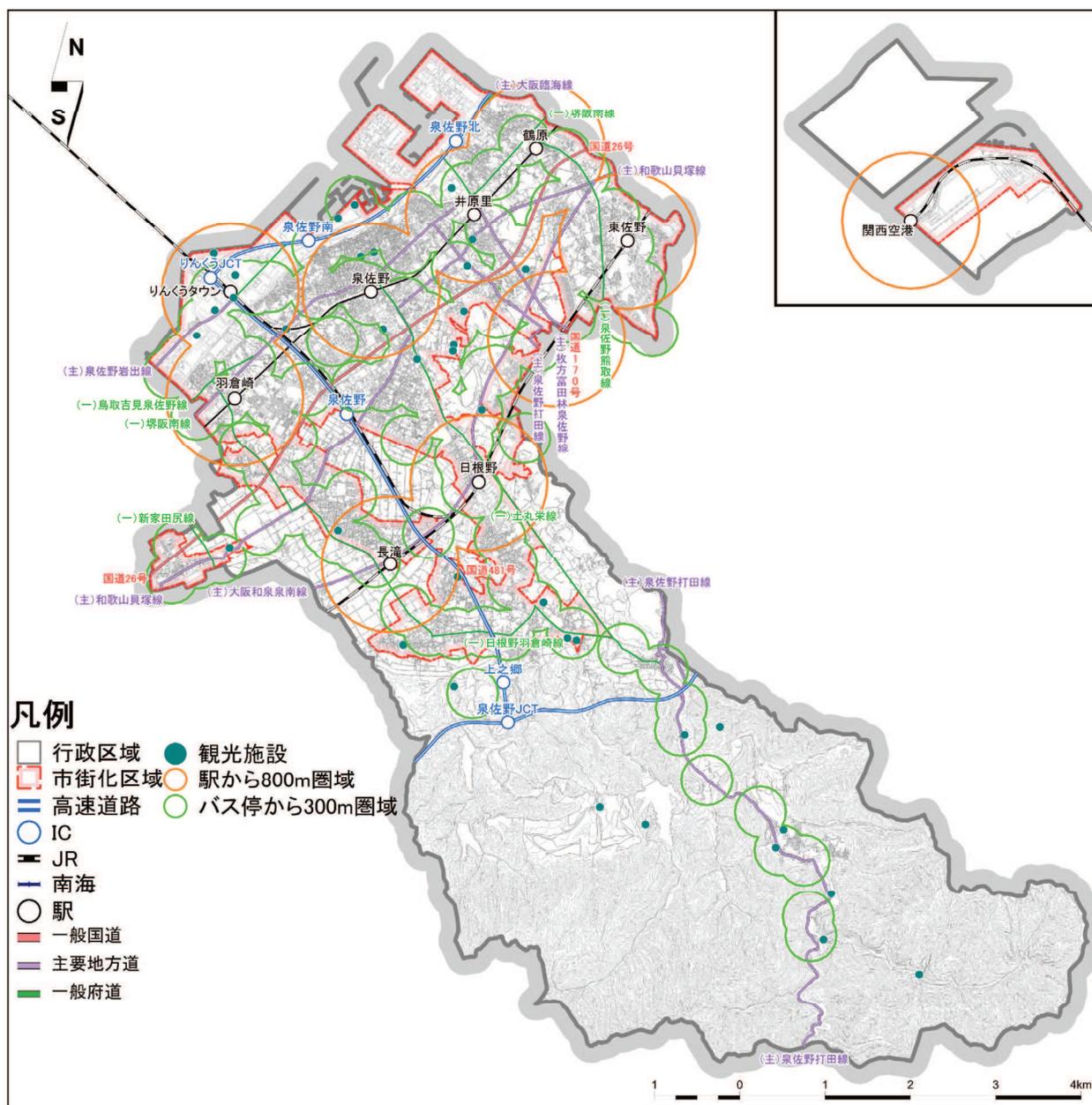


資料：国土数値情報、各金融機関HP

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

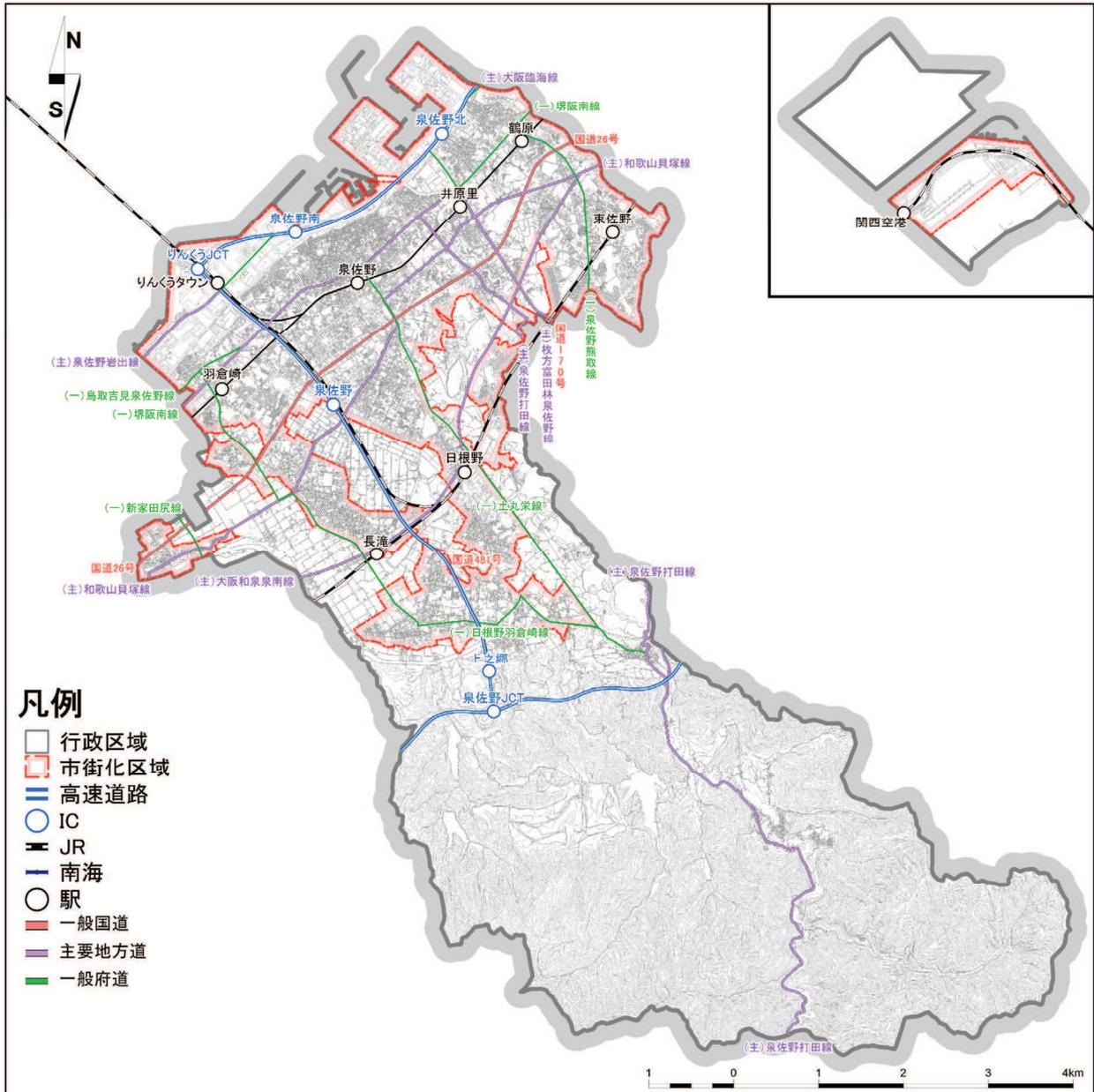
図 観光施設の立地状況

※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。

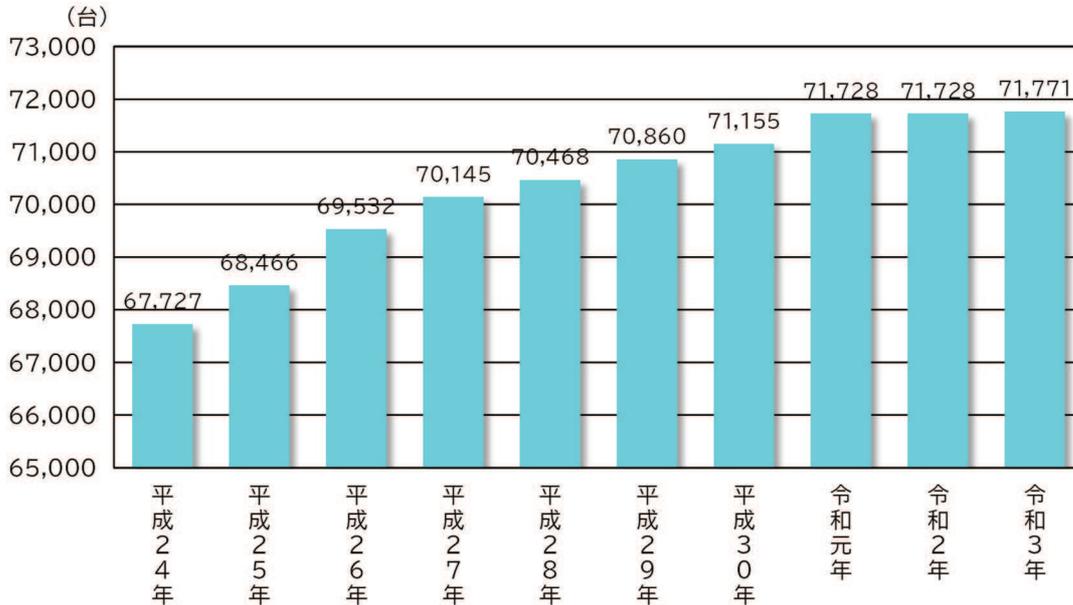


資料：国土数値情報

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。

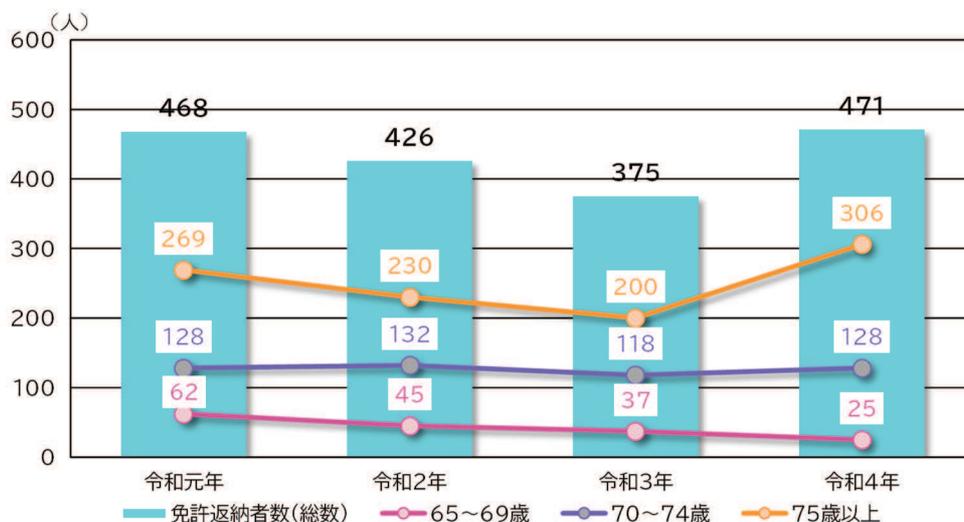


資料：泉佐野市統計書

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。

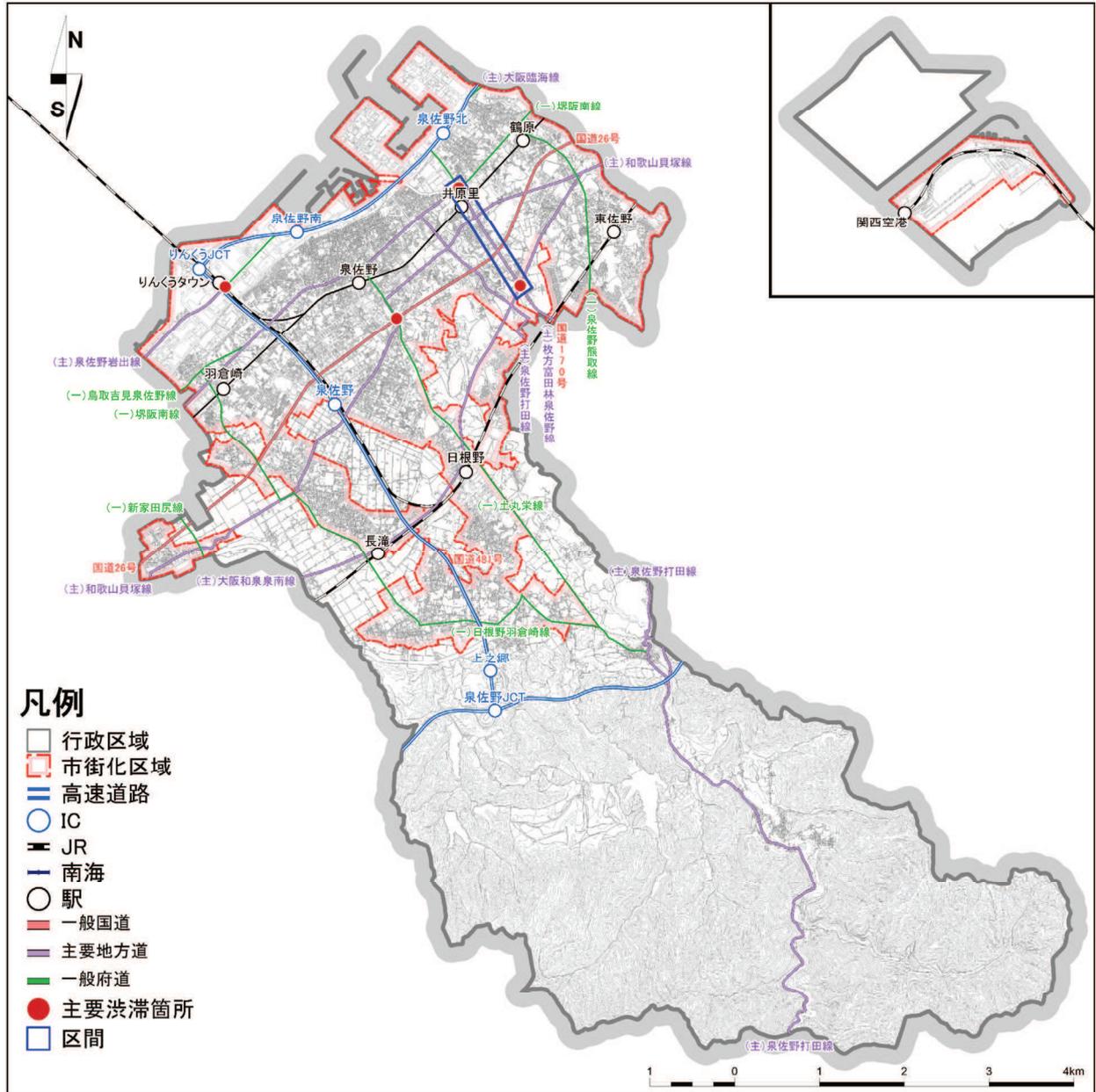


資料：泉佐野市データ

図 運転免許返納者数の推移

### (4) 道路交通渋滞状況

- 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となっています。
- 特に井原の里駅下り交差点から山出交差点（下図青枠に示す区間）にかけては、慢性的な交通渋滞が発生しています。



資料：京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会

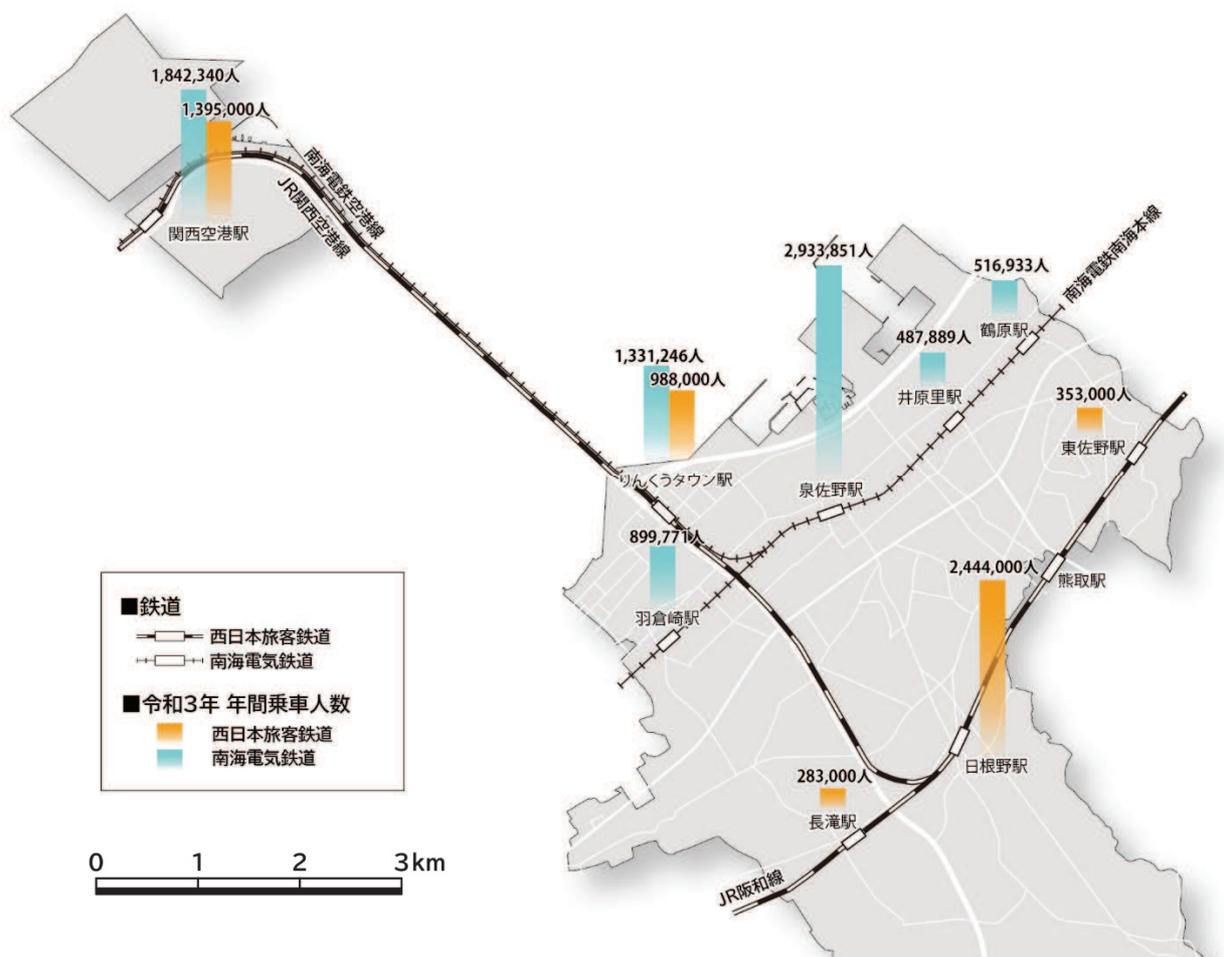
図 主要渋滞箇所

## 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岐し、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。

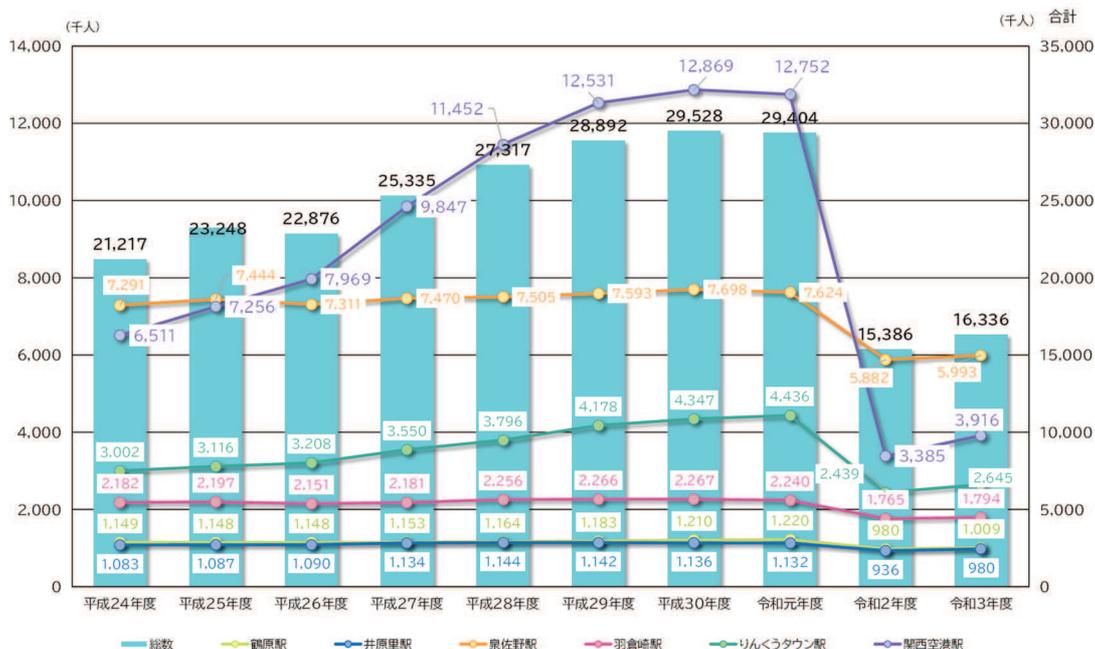
表 鉄道駅別の運行本数（令和 6 年 12 月 21 日時点）

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	4.45 (5~24 時台で運行)	77	3.85 (5~24 時台で運行)
		和歌山・関西空港 方面	94	4.7 (5~24 時台で運行)	79	3.95 (5~24 時台で運行)
	井原里駅	なんば方面	89	4.45 (5~24 時台で運行)	77	3.85 (5~24 時台で運行)
		和歌山・関西空港 方面	94	4.7 (5~24 時台で運行)	79	3.95 (5~24 時台で運行)
	泉佐野駅	なんば方面	247	12.35 (5~24 時台で運行)	221	11.05 (5~24 時台で運行)
		和歌山市方面	154	7.7 (5~24 時台で運行)	122	6.10 (5~24 時台で運行)
		関西空港方面	102	5.37 (5~23 時台で運行)	100	5.26 (5~23 時台で運行)
	羽倉崎駅	なんば方面	92	4.84 (5~23 時台で運行)	84	4.42 (5~23 時台で運行)
和歌山市方面		77	3.85 (5~24 時台で運行)	73	3.65 (5~24 時台で運行)	
りんくうタウン駅	なんば方面	104	5.20 (5~24 時台で運行)	100	5.00 (5~24 時台で運行)	
	関西空港方面	104	5.20 (5~23 時台で運行)	100	5.00 (5~23 時台で運行)	
関西空港駅	なんば方面	104	5.47 (5~23 時台で運行)	100	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	3.80 (5~24 時台で運行)	72	3.60 (5~24 時台で運行)
		和歌山・関西空港 方面	76	3.80 (4~23 時台で運行)	75	3.75 (4~23 時台で運行)
	日根野駅	大阪方面	146	7.30 (4~23 時台で運行)	157	7.85 (4~23 時台で運行)
		和歌山方面	97	4.85 (5~24 時台で運行)	96	4.80 (5~24 時台で運行)
		関西空港方面	78	4.11 (5~23 時台で運行)	75	3.95 (5~23 時台で運行)
	長滝駅	天王寺・関西空港 方面	74	3.70 (5~24 時台で運行)	70	3.50 (5~24 時台で運行)
		和歌山方面	72	3.60 (5~24 時台で運行)	71	3.55 (5~24 時台で運行)
	りんくうタウン駅	関西空港方面	69	3.63 (5~23 時台で運行)	66	3.47 (5~23 時台で運行)
		大阪方面	69	3.63 (5~23 時台で運行)	66	3.67 (6~23 時台で運行)
	関西空港駅	大阪方面	99	5.21 (5~23 時台で運行)	96	5.05 (5~23 時台で運行)

資料：各事業者 HP

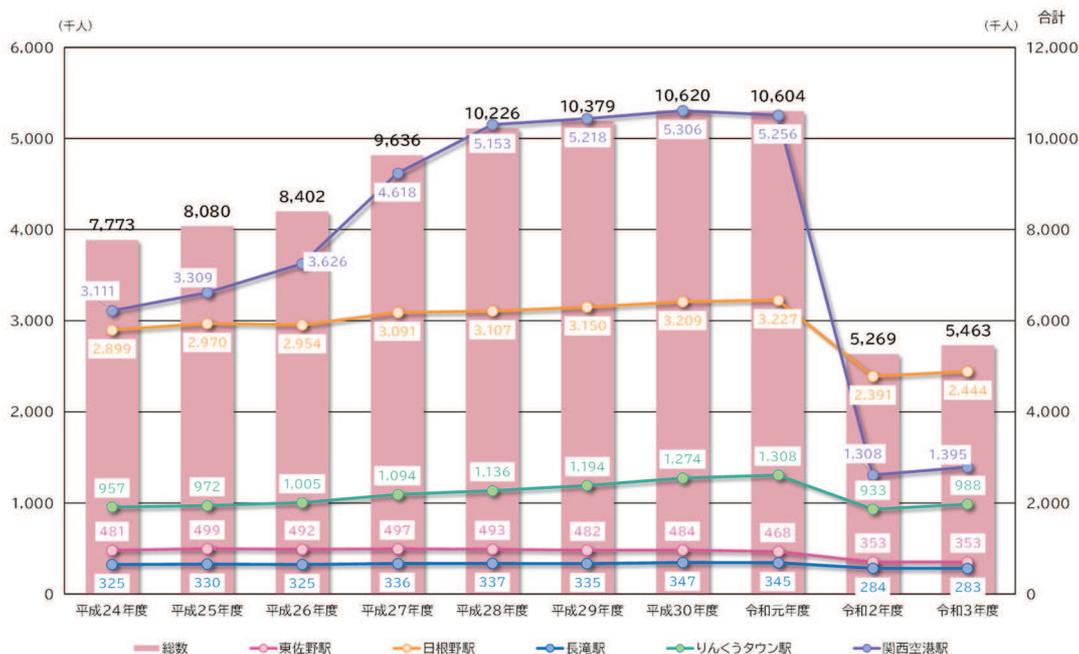
### 3) 利用者数

- 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



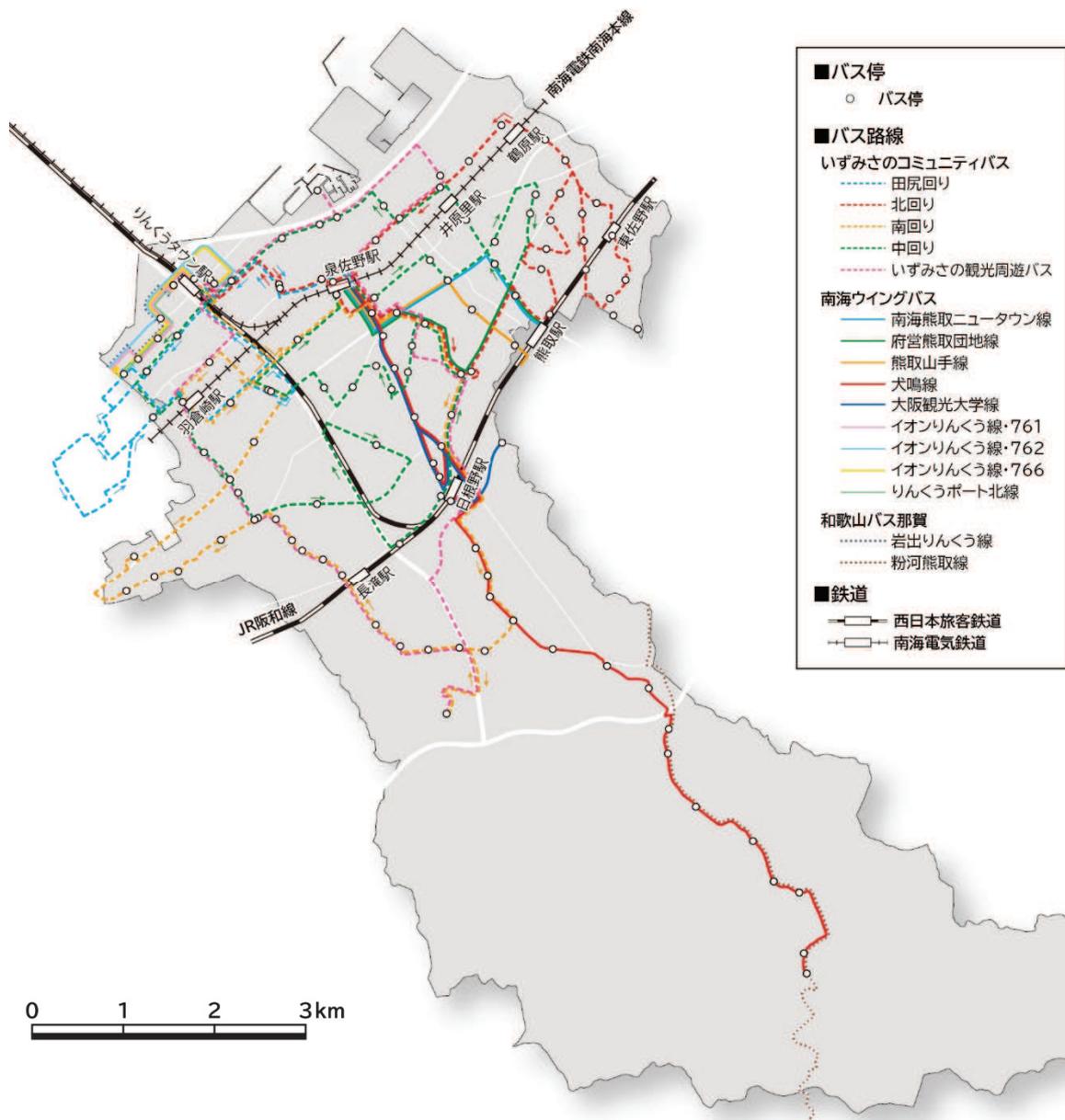
資料：泉佐野市統計書

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せん。

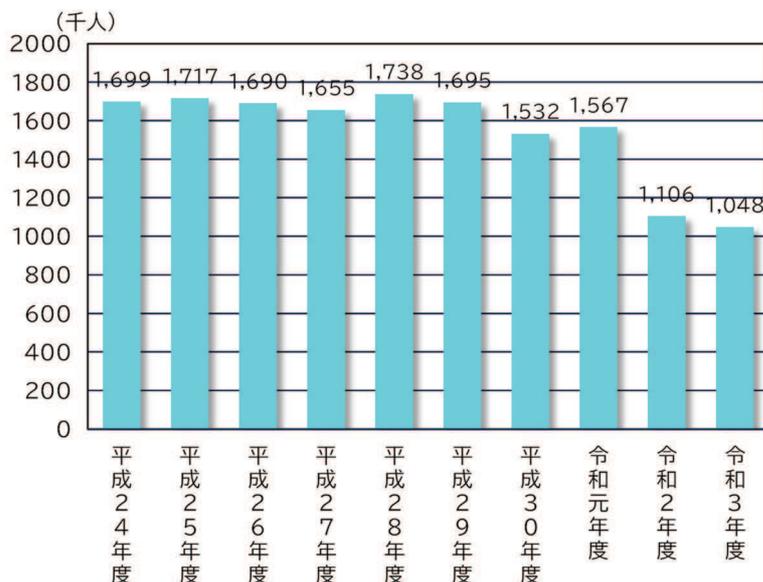


資料：国土数値情報

図 鉄道路線網

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）

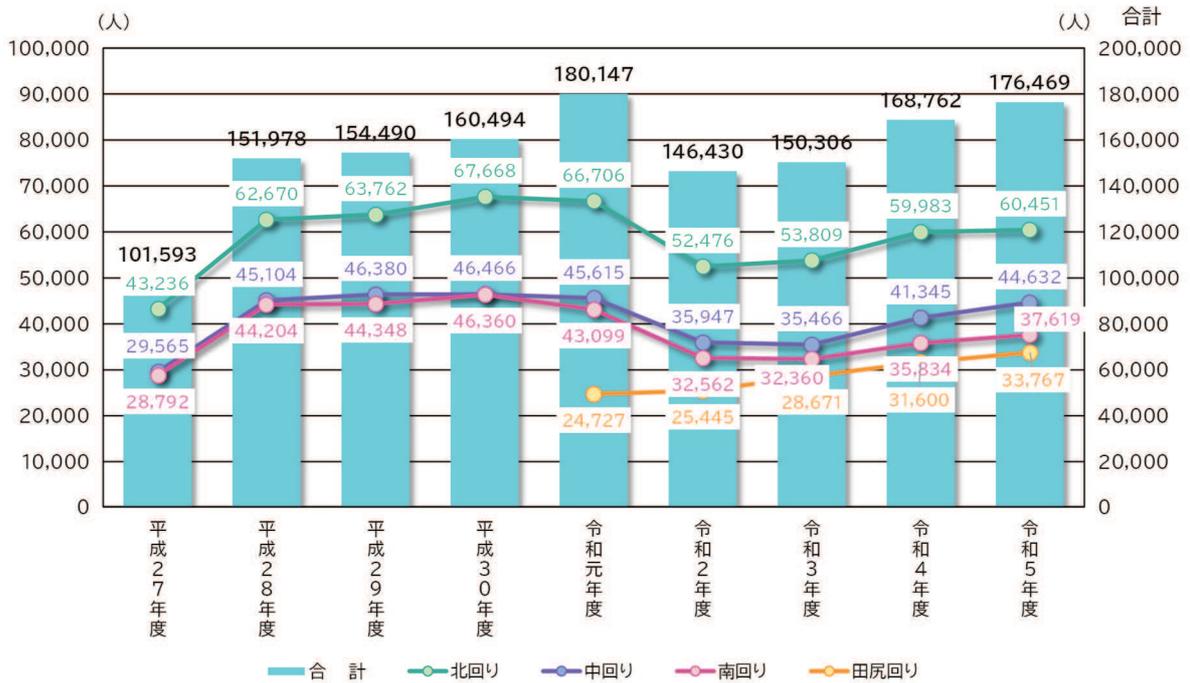
路線名・系統番号	運行内容	平日本数	土休日本数
南海熊取ニュータウン線・742	泉佐野駅前－(上瓦屋町)－熊取ニュータウン	12	7
府営熊取団地線・743・744	泉佐野駅前－大阪体育大学前	3	3
府営熊取団地線・788	泉佐野駅前－(大阪体育大学前)－つばさが丘北口	8	7
府営熊取団地線・789	泉佐野駅前－つばさが丘北口	3	3
熊取山手線・746	泉佐野駅前－(山の手台・小谷方面)	4	2
熊取山手線・796	(山の手台・小谷方面)－熊取駅前	2	0
熊取山手線・746C	泉佐野駅前－(山の手台・小谷方面)－野田中央	1	0
犬鳴線・721	泉佐野駅前－(野々地蔵)－犬鳴山	1	0
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

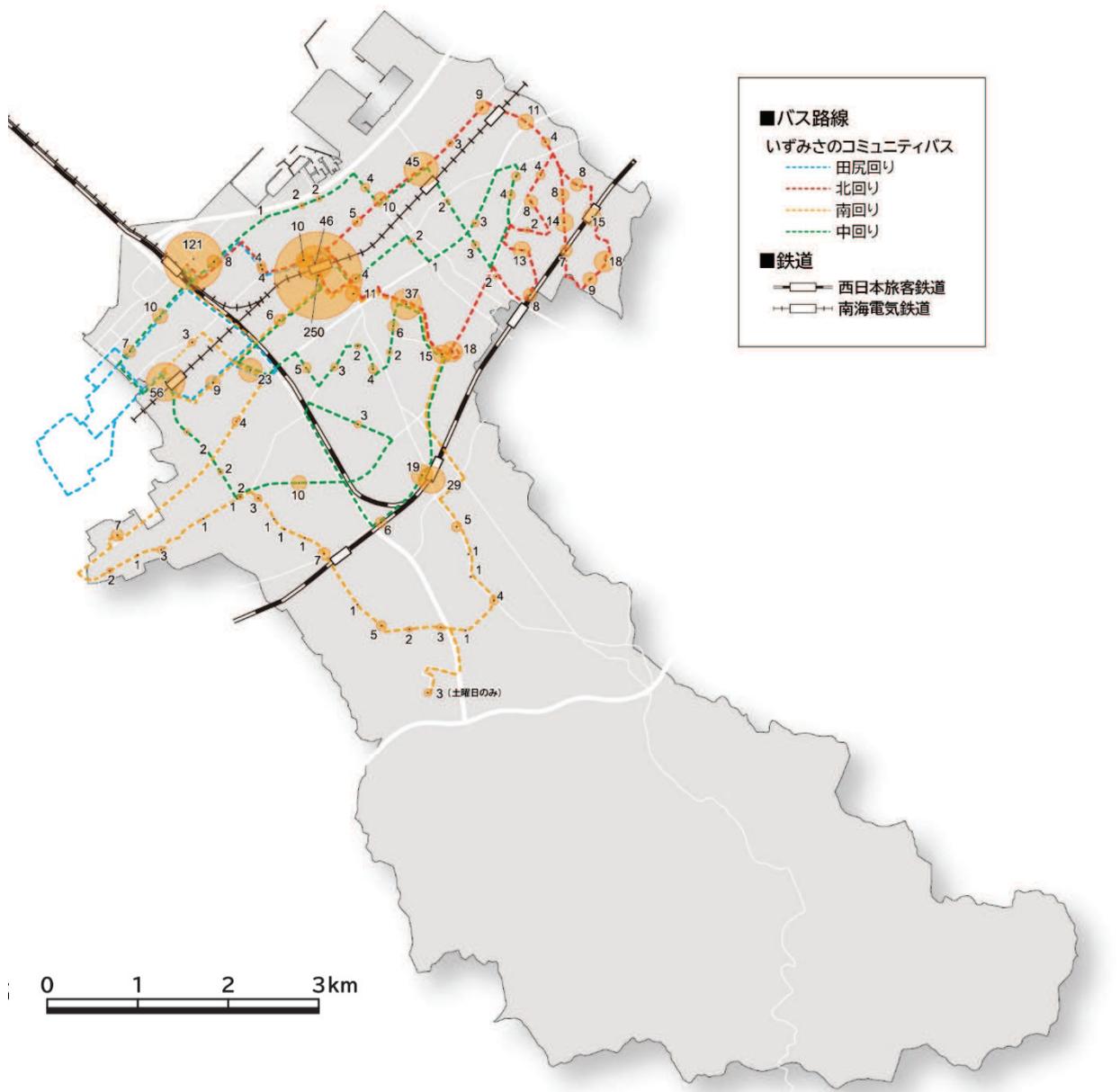
図 いずみさのコミュニティバスの年間乗降人員の推移

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。

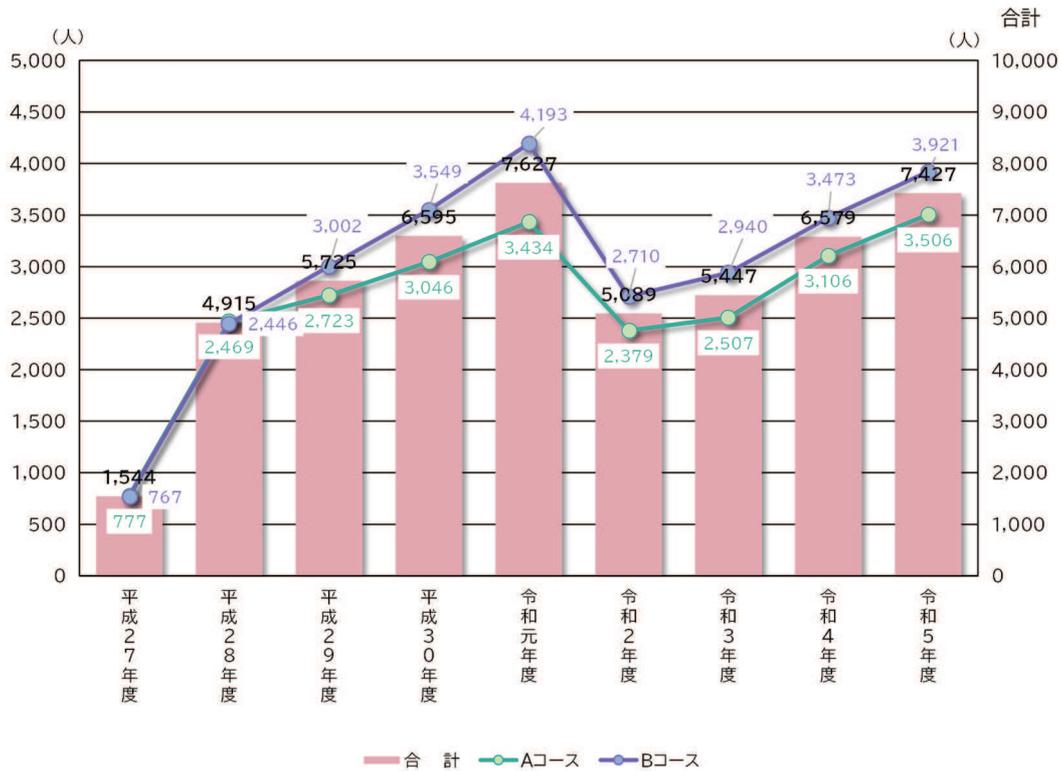


資料：泉佐野市データ

図 泉佐野市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

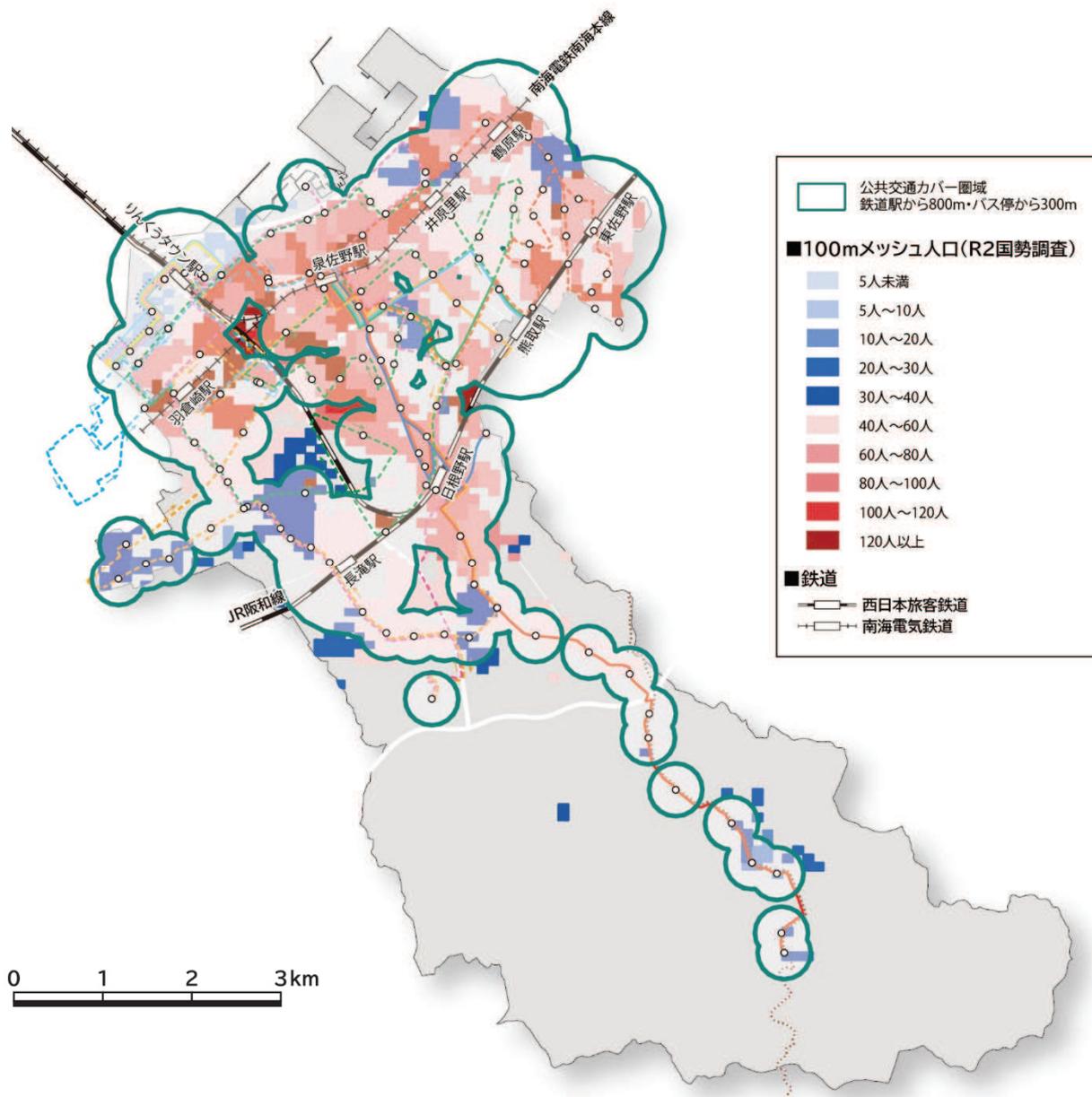
図 いずみさの観光周遊バス停留所別1日あたり乗降者数（令和4年度）

### (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



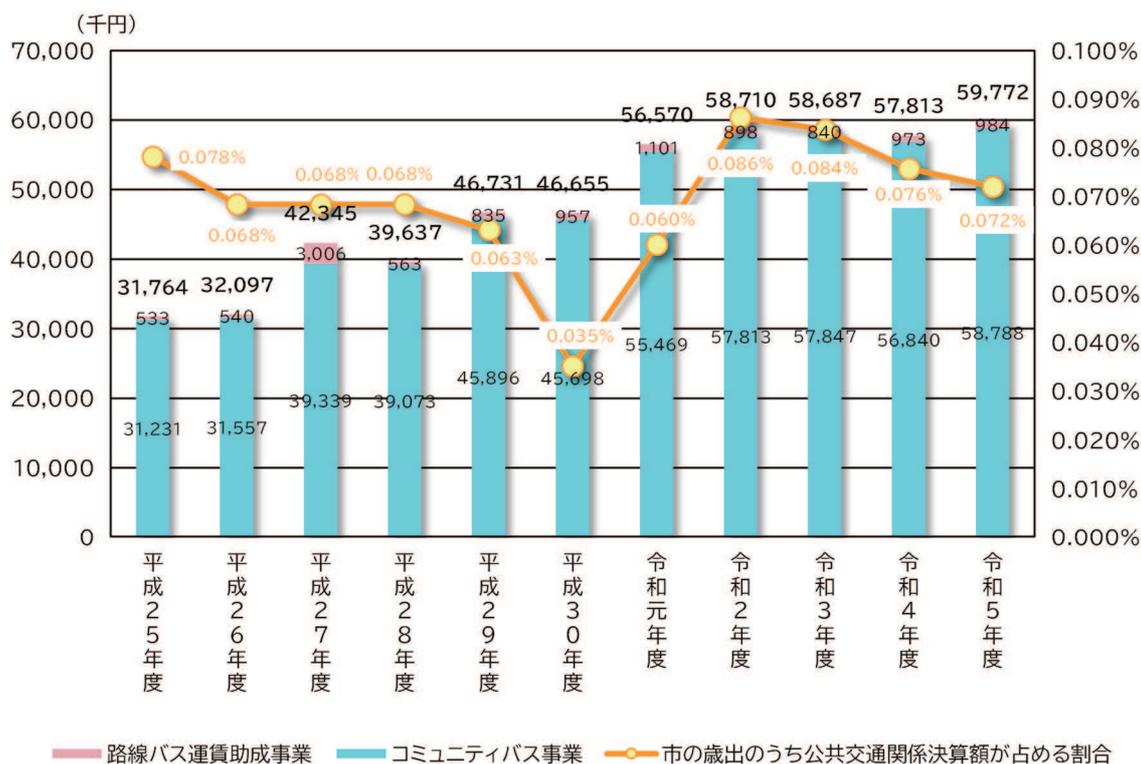
資料：国土数値情報、令和2年国勢調査、泉佐野市データ

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59,722千円であり、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。



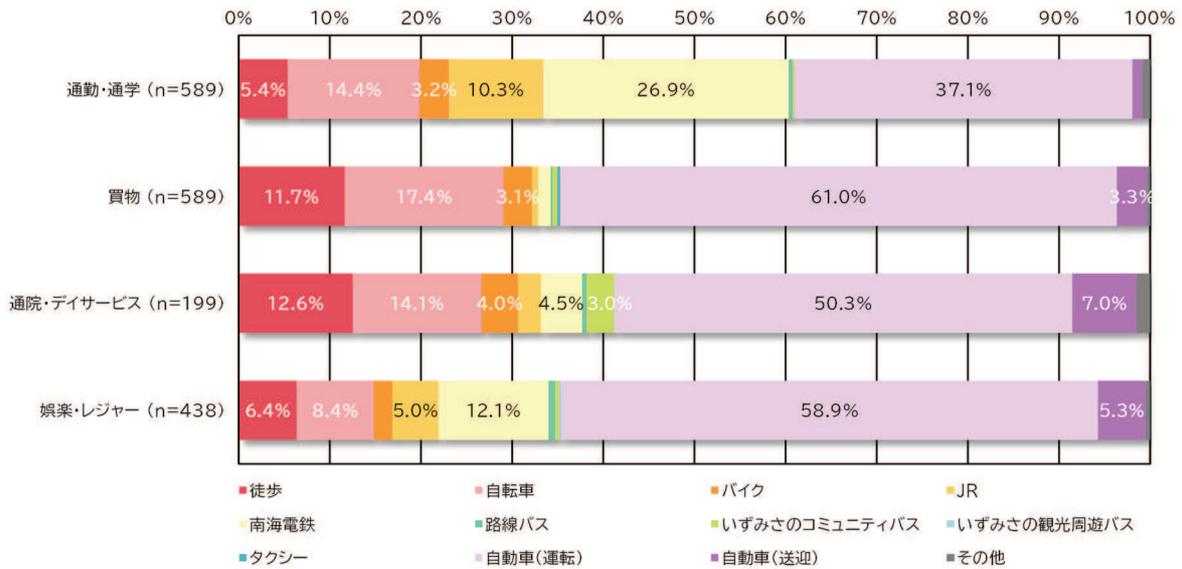
資料：泉佐野市データ

図 公共交通関係決算額の推移

## 5 市民の移動ニーズ

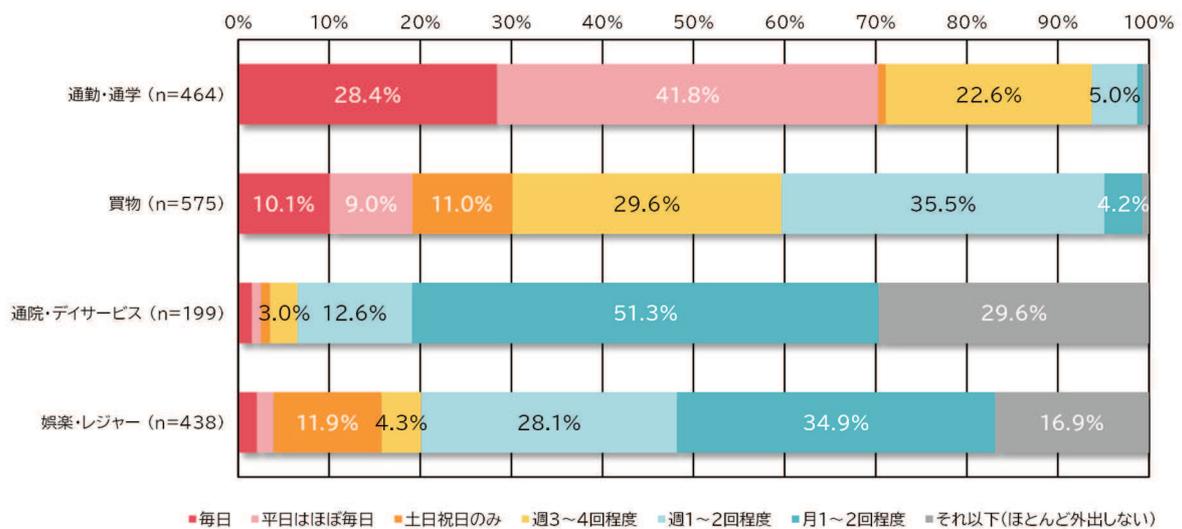
### (1) 日常の移動

- 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

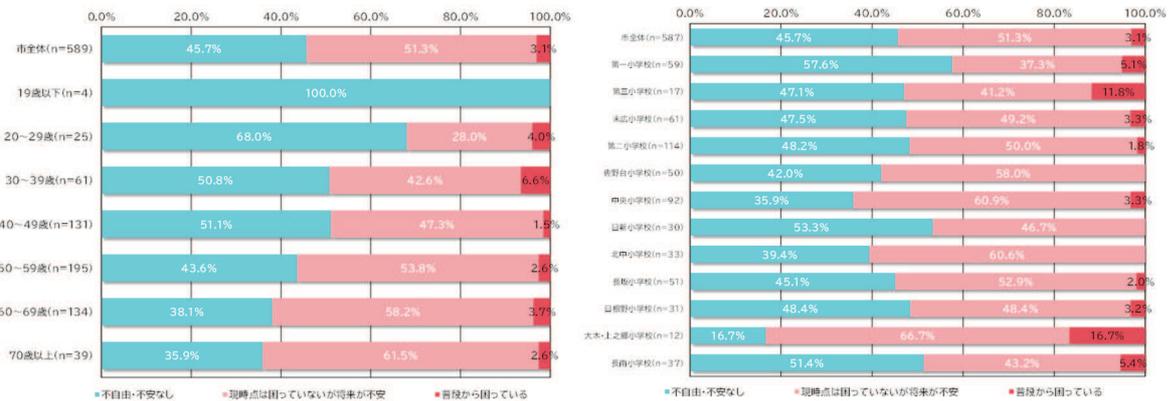


資料：市民アンケート

図 移動目的別の外出頻度

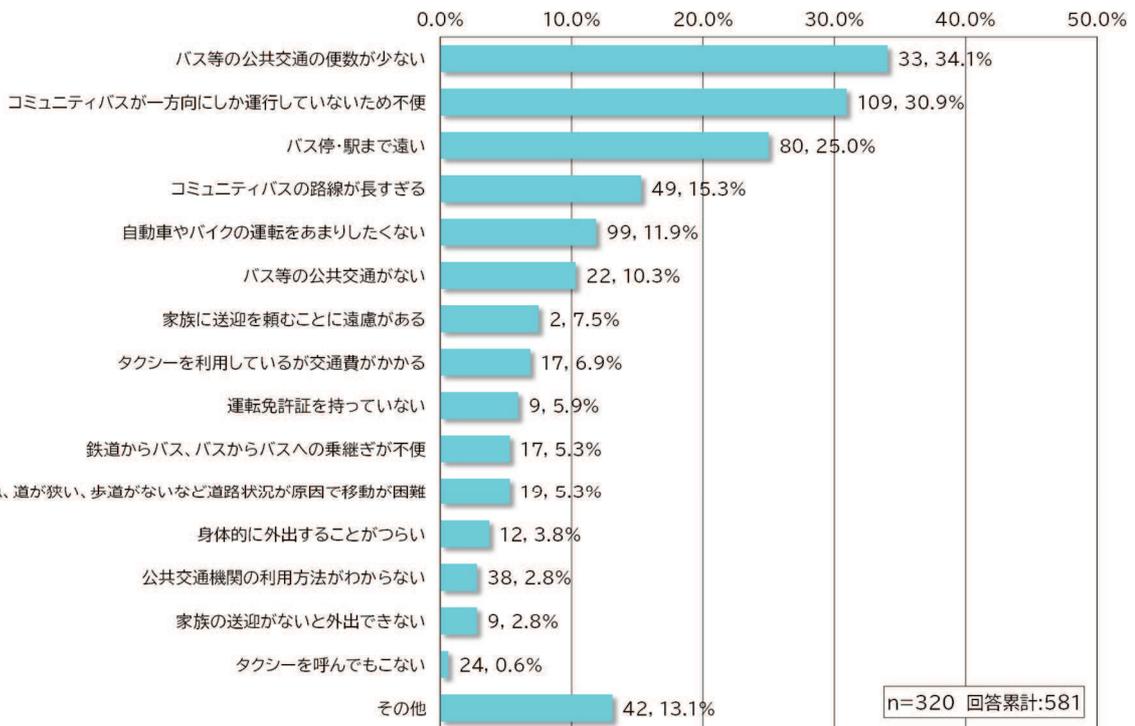
(2) 日常の移動に対する不安

- 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方向運行、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：地域別)

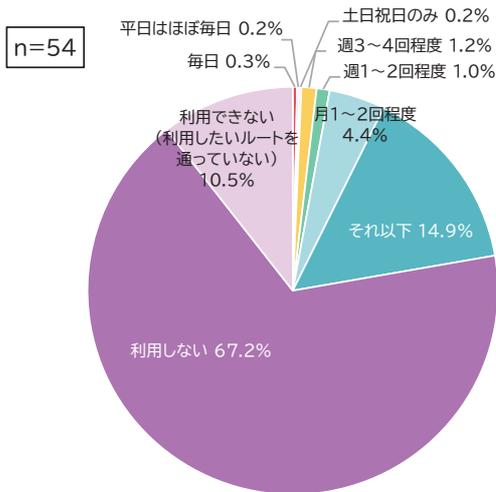


資料：市民アンケート

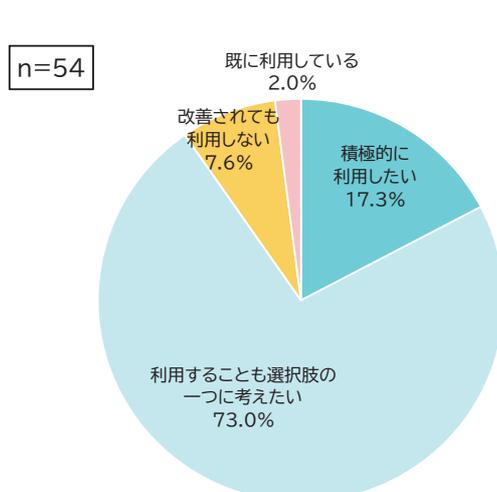
図 日常の移動に関して不自由や不安を感じる理由

### (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、利用者数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。



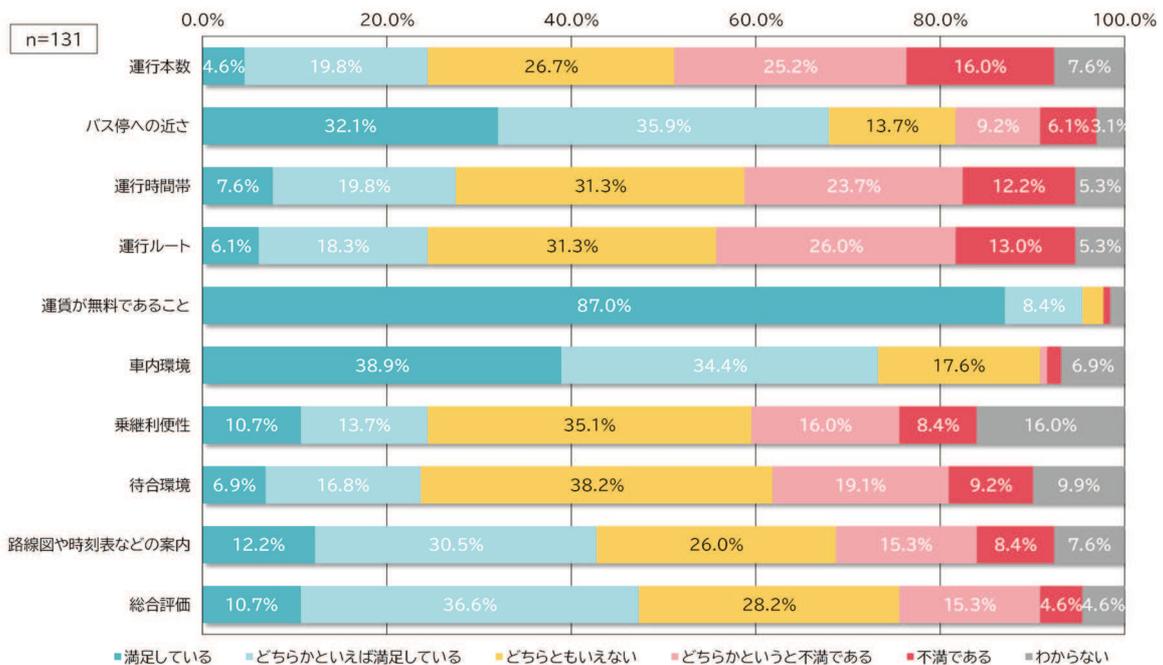
資料：市民アンケート



資料：市民アンケート

図 コミュニティバスの利用頻度

図 不満が解消された場合の利用意向

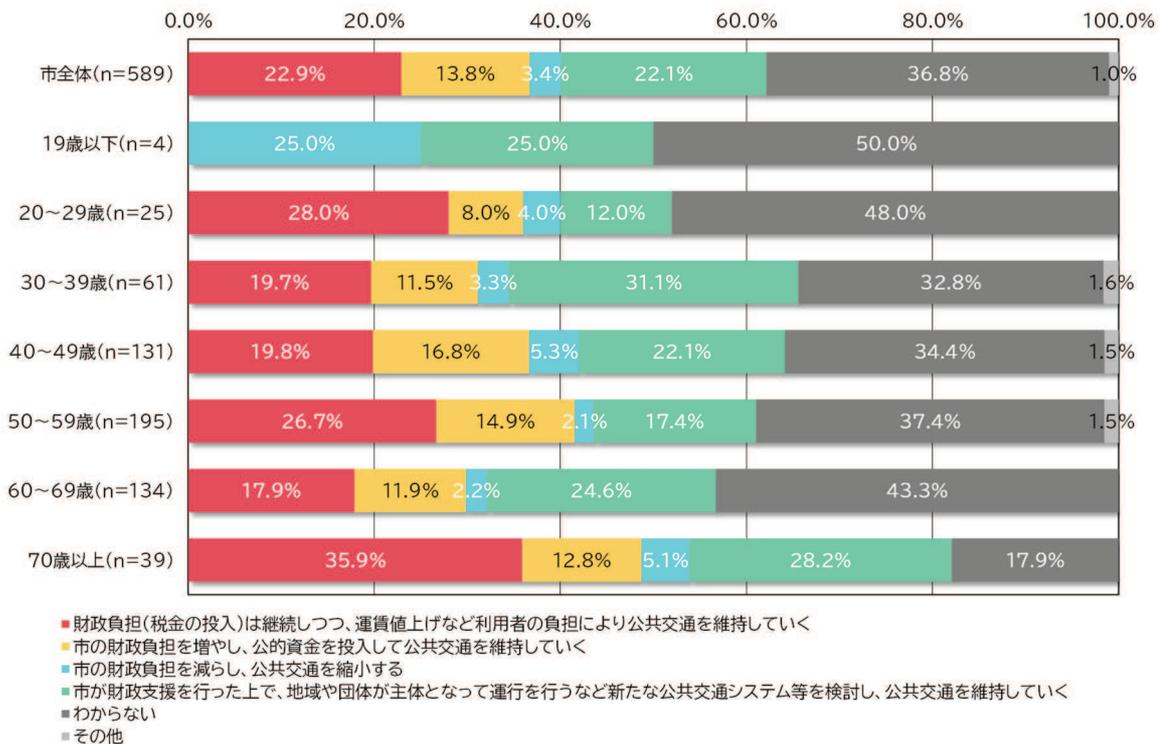


資料：市民アンケート

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「すんませんの会」の取組**

本市では、新長滝自治会において、「すんませんの会」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「すんませんの会」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と、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

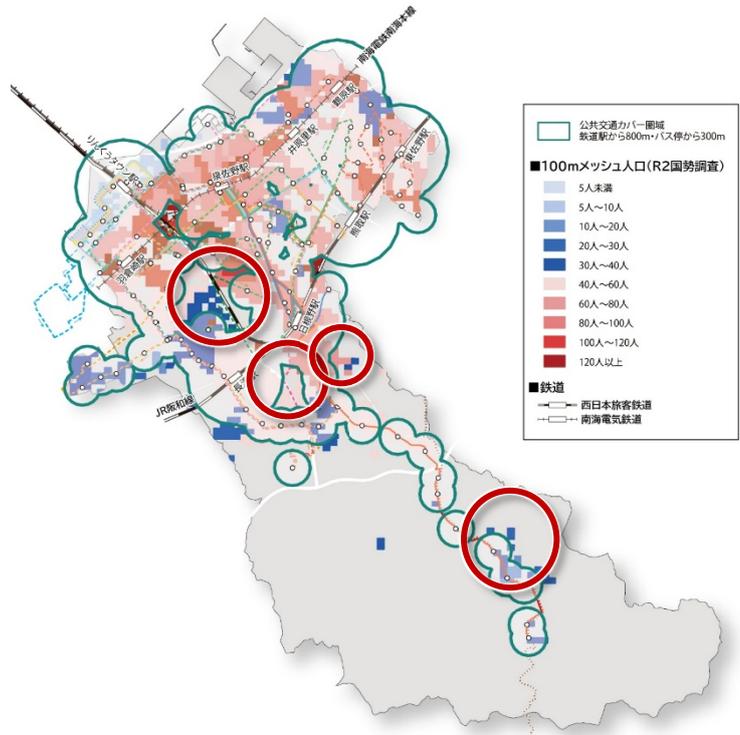
#### 視点1 公共交通不便地域の解消

##### 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

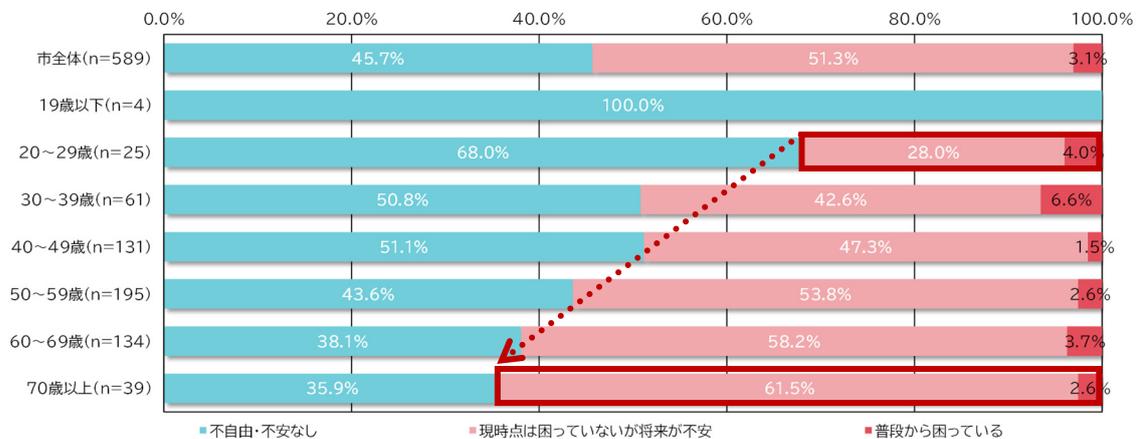
#### 視点2 子ども・高齢者・障害者など様々な層の移動手段の確保

##### 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	課題
-----	----

・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

・市民の不安を感じる点を解消し、利便性向上に向けた取組を推進する必要がある

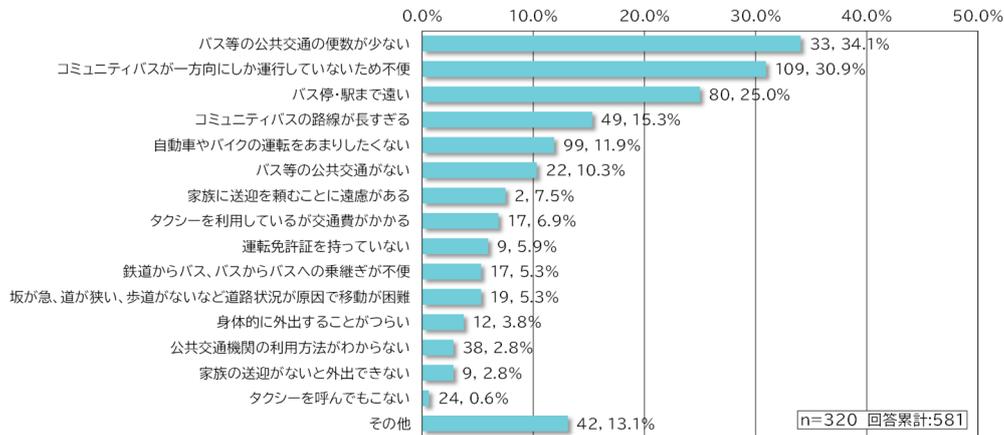


図 日常の移動に関して不自由や不安を感じる理由

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

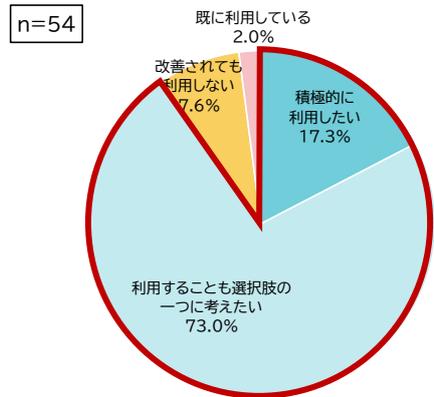


図 不満解消時の利用意向

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

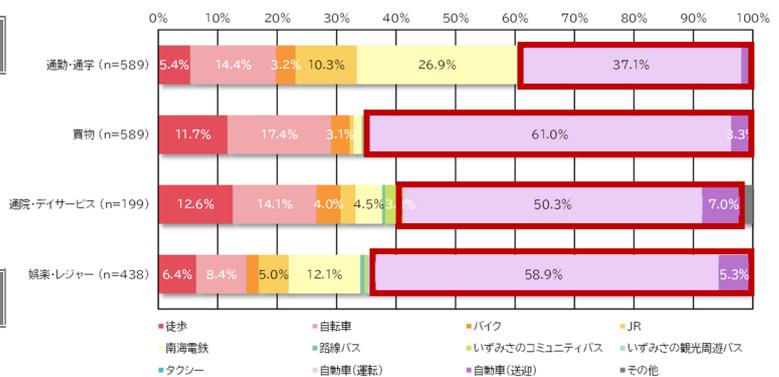


図 市民の移動手段

**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

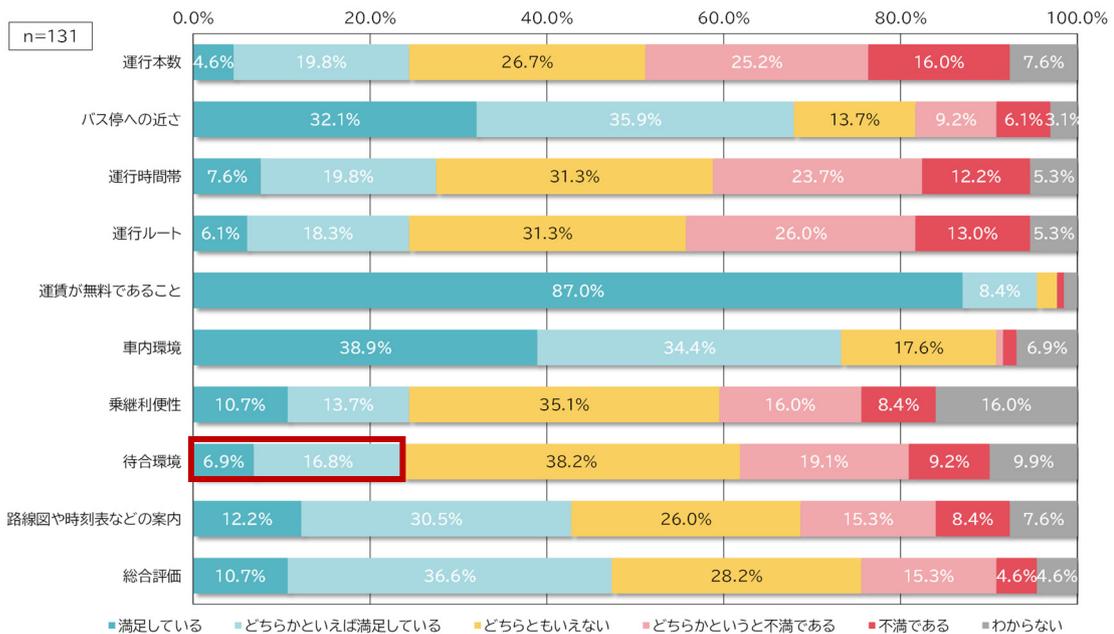
**視点1** 待合環境などの利用環境の改善

**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



資料：市民アンケート

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

問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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CO<sub>2</sub>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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車に比べ、一度に多くの人を輸送でき、比較的CO<sub>2</sub>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</li> <li>・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</li> </ul>

視点2 新技術の活用

問題点	課題
<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・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</li> </ul>

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

- ・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

#### 課題

- ・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

- ・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

#### 課題

- ・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。