

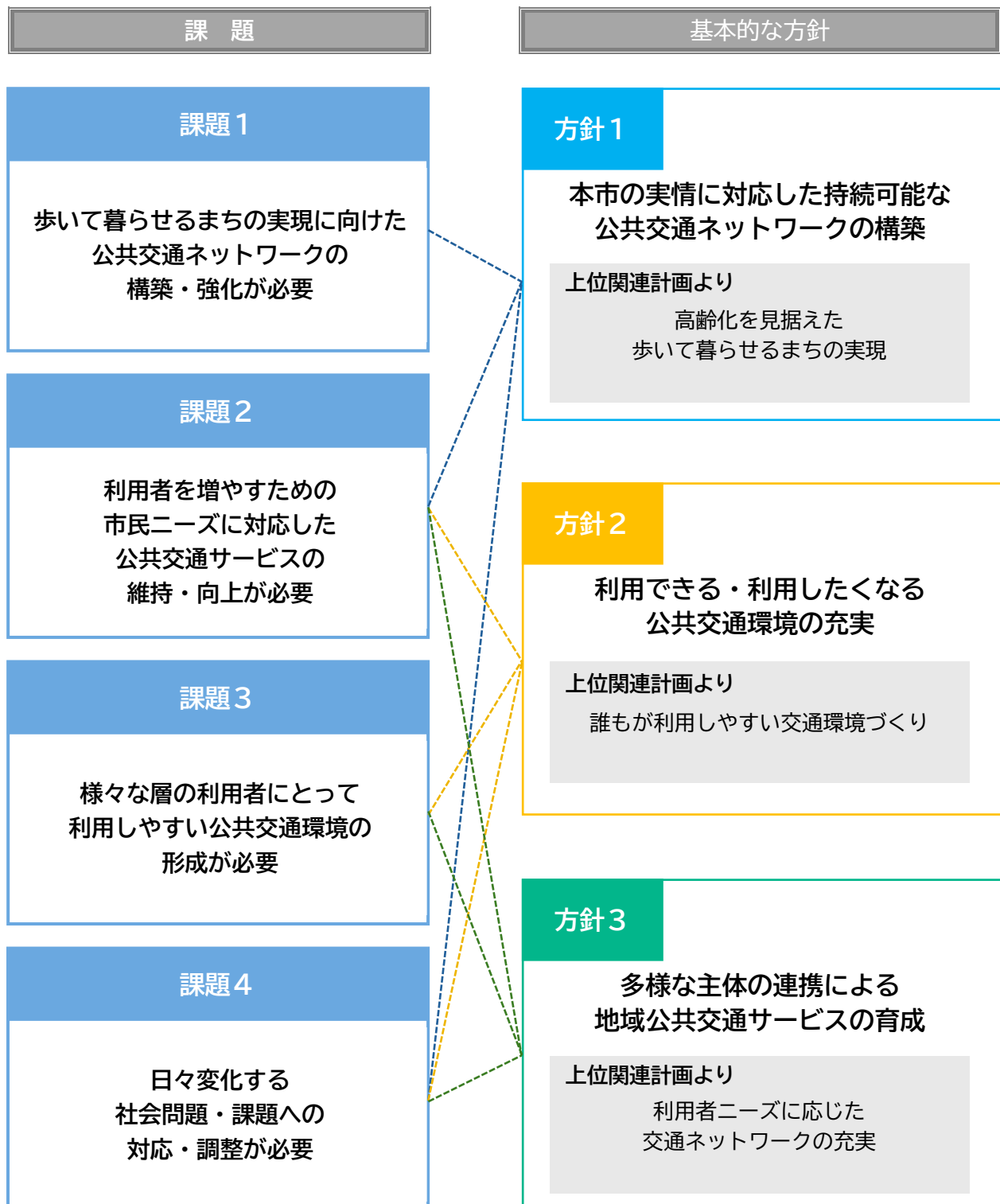
第4章

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

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) 交通不便地域の移動手段を確保する

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検討

■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。
・最適な向上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。

本市で令和7年2月1日から実施予定の
実証実験の様子を図や写真を添付予定

■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なため、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： ・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。

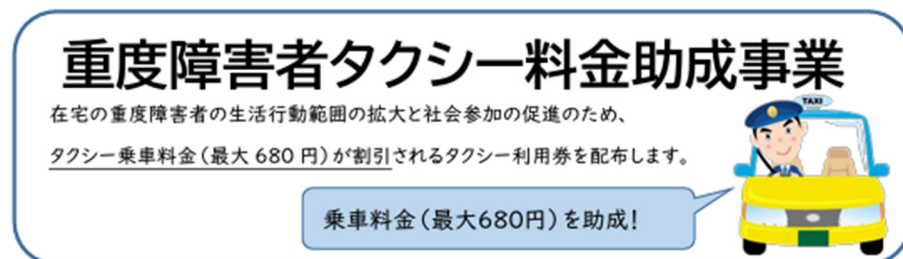


図 事例：泉佐野市重度障害者タクシー料金助成事業

- 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。

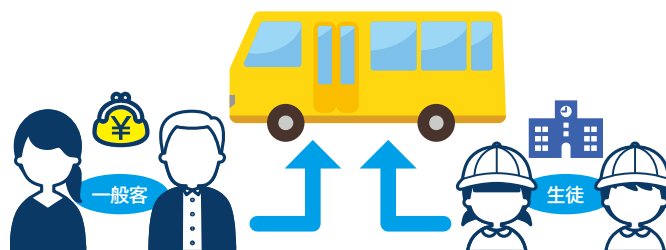


図 交通資源活用のイメージ（例：スクールバスの有効活用）

《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



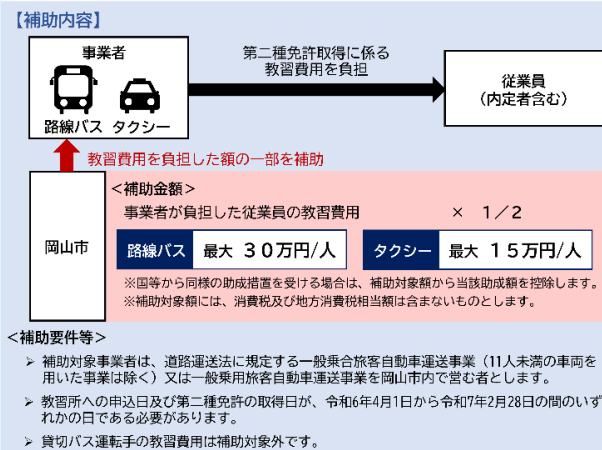
出典：国土交通省

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・スローモビリティ：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	 車椅子リフト可 10人乗り
		 車椅子リフト可 16人乗り

※16人乗り車両の運転にあたっては、中国自動車免許が必要になります。

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) 利用できる・利用したくなる公共交通環境の充実

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 行きの路線バス・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 行きの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。

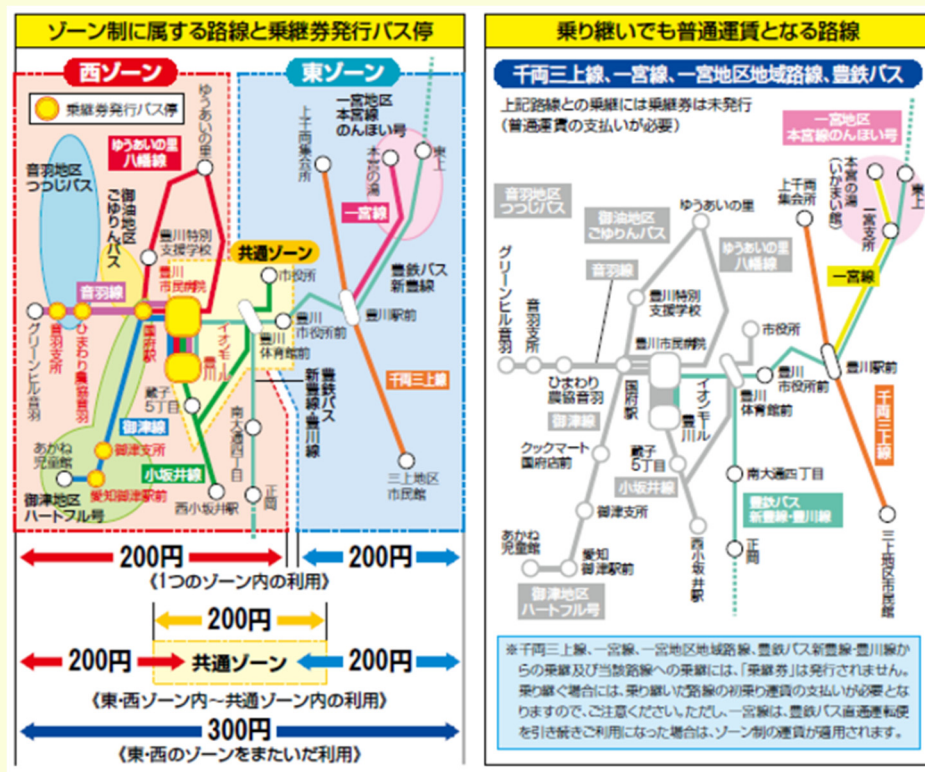
一方で、コロナ禍以降、交通事業者の厳しい経営状況が続く中、全国的に多くの交通事業者において運賃改定等による収支改善の試みがなされています。

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。

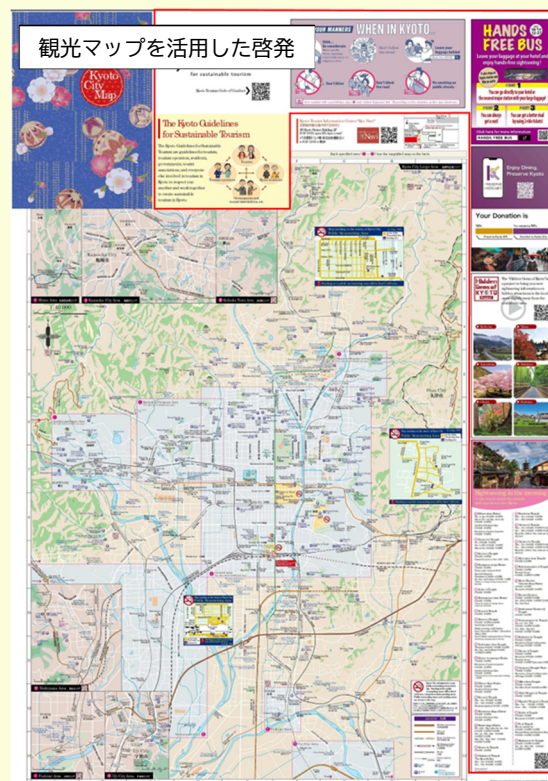
車内環境整備は交通事業者各社がそれぞれ取組を実施しているところですが、コミュニティバスの利用実態調査においては、利用者のマナー向上の要望や、車内へ時刻表の掲示を要望する声もあり、マナー啓発の取組等を積極的に実施する必要があります。

- 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ます。

多様なツールの活用を視野にいたれ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う。
・バリアフリーに関する情報提供なども検討する。



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 ここから始まる' (Your own style of travel starts here). Below the banner, there are four 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 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, corresponding to 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) 多様な主体の連携による地域公共交通サービスの育成

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。

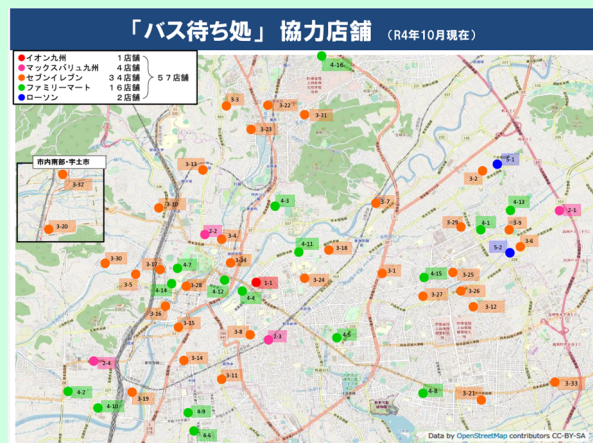
連携には地域や団体等の理解が必要不可欠であり、施策を実現するための関係性の構築も進めていく必要があります。

■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、イー・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

■目的：本市では、長滝自治会において「すんまさんの会」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。

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。

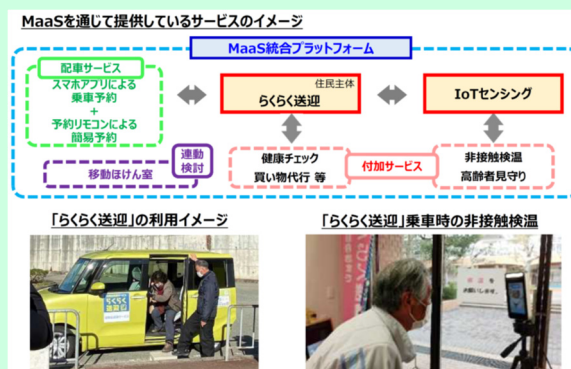
手引きには、導入の流れ等が記載しており、地域において導入する際の検討手順や市から受けることのできる支援についても紹介されています。



出典:市原市

池田氏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を行いました。

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の検討・実施を行います。



出典：姫路市

図 公共交通のパンフレット・乗り案内

■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て、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) 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

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) 利用できる・利用したくなる公共交通環境の充実

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 公共交通の維持							
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) 多様な主体の連携による地域公共交通サービスの育成

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・商業施設との連携							
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 公共交通の維持							
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

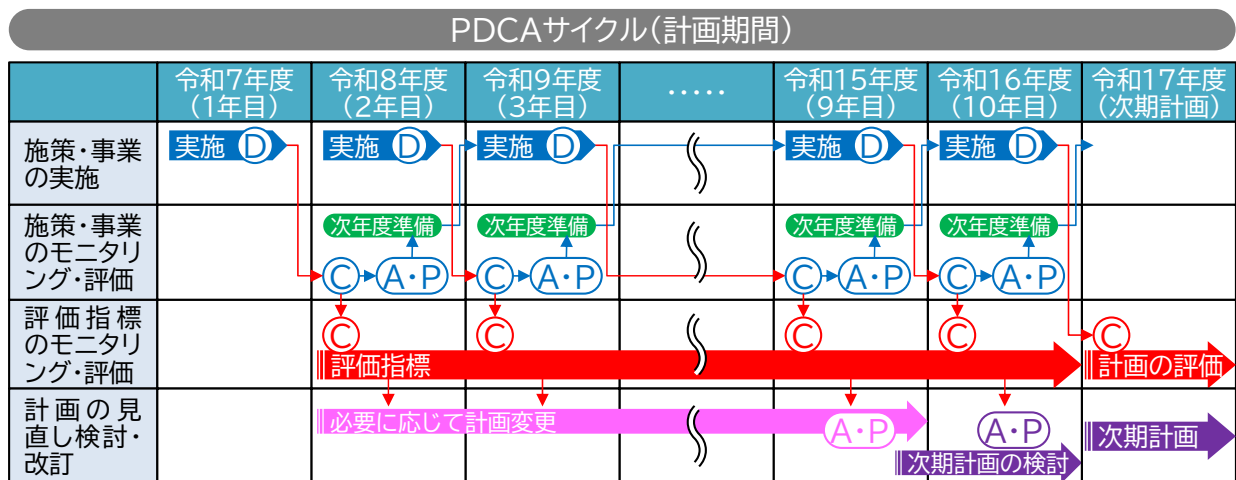
泉佐野市地域公共交通計画は、本市がめざす公共交通まちづくりの実現に向けて策定したものであり、今後はこの計画に即して各施策・事業の実施に向けた検討を進めていきます。

公共交通の施策・事業の実施には市民・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。



① 計画策定(Plan) ② 施策・事業の実施(Do) ③ モニタリング・評価(Check) ④ 見直し・改善(Action)

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、計画の進捗状況进行评估します。

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	○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。 ○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。
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枚数
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	$\text{算出式：} \frac{\text{（路線バス利用補助券の使用枚数）}}{\text{（運賃助成事業の対象者数）} \times \text{（1 人あたりの配布枚数）}}$
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	○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。 ○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。 ○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。
算出方法	<u>算出式：(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> 鉄道の年間乗降人員： ・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 路線バスの年間乗降人員： ・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 コミュニティバスの年間乗降人員： ・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5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	○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。 ○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。
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