

泉南市地域公共交通計画の概要（現時点での骨子案）

2026. 6月

I 計画の概要

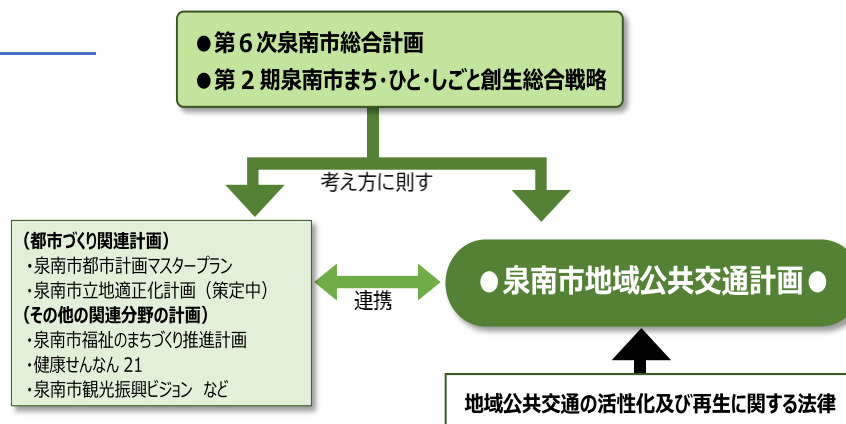
（背景・目的）

前回提示済み（説明省略）

- 本市では、鉄道、路線バス、さわやかバス（本市のコミュニティバス）、タクシーなど、多様な公共交通が運行し、市民等の日々の外出を支えています。これまで、市や公共交通事業者が、さまざまな取り組みを行ってきましたが、市内の公共交通は、利用者が多くないことに加え、全国的な乗務員等の不足が深刻化しており、きわめて厳しい運営状況となっています。
- 一方、人口が減少する中で少子・高齢化が進む見通しであり、公共交通の役割はますます高まっていくと考えられます。また本市の最上位計画である「第6次泉南市総合計画」においても、地域の特性に合った公共交通の維持・発展により、誰もが快適・安全に移動できるまちづくりを進めることとしています。
- これらの背景をふまえ、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、市民・利用者、各公共交通の運行事業者、各分野の関係者や行政が一体となって取り組みを進められるよう、本市の公共交通全体がめざす姿・あり方を示すとともに、その実現に向けた取り組みの考え方・方向性を示すマスタープランとして、「泉南市地域公共交通計画」を策定します。

1. 計画の位置づけ

- 「泉南市地域公共交通計画」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づくとともに、市の最上位計画である「第6次泉南市総合計画」等の考え方をふまえた計画であり、関連する市の各分野の計画との連携を図りながら進める計画です。



2. 計画の区域

- 泉南市全域（泉州空港南を除く）



3. 計画期間

- 2027年度（令和9年度）～2031年度（令和13年度）の5年間を基本とします。（ただし、一部の取り組みメニューについては、取り組み期間が5年以上のものも含まれます。）

II 地域・公共交通の現状・問題等の要点（基礎調査）

前回提示済み（説明省略）

（地域の概況）

- 人口等：すでに人口減少、少子高齢化が進み、今後も進展。一人暮らし、高齢者だけの世帯が、市域に散在。
- 施設立地：店舗、医療施設等は、鉄道沿線に多く立地。和泉葛城山麓地域からの利用は、何らかの交通手段が必要。
- 市民の外出：通勤・通学、買い物は、市内が特に多く、市外の中では泉佐野市が多い。
クルマ利用が突出（通勤・通学は約5割、買物・私事は約6割）、市外へは鉄道利用も多い（約4割）。バス利用は少数。
- クルマ利用：自動車は、1世帯1台以上を保有。運転免許は、市民の約7割、高齢者も半数以上が保有。
- 観光客：泉州地域への来訪はコロナ禍以降、回復傾向。観光客もクルマ利用が大半、次いで鉄道利用。

（公共交通の現状）

- 公共交通ネットワーク：鉄道、路線バス、「さわやかバス」が、居住地を概ねカバーしている。
※公共交通不便地域については今後要検証。
- 利用状況：市内の鉄道駅の乗車客数は、回復傾向にあるが、コロナ禍前の程度には戻っていない。「さわやかバス」の利用客数は増加傾向にあるが、きわめて少ない路線もある。
タクシーは、コロナ禍前の程度には回復。
- 運営状況：「さわやかバス」は、毎年、多額の運行経費を要している。

（その他、さわやかバスの状況）

- バス事業者の撤退や路線の廃止などを契機に、平成14年に公共施設巡回型のコミュニティバスとして運行を開始。
- イオンモールが起終点となった結果、利用客が増加。
- 一方、利用客数が1便あたり10人以下で、きわめて少ない路線もある。
- バス停では、イオンモール、鉄道駅で乗降客数が突出。和泉葛城山麓地域では、東小学校前が多い。一方、ほとんど乗降のないバス停もある。
- 運賃収入は増加傾向だが、運行経費も増加。毎年、多額の市の費用負担を要する。（利用客の多くは高齢者で、運賃半額。収支率は2割程度。）

（現地の状況（視察等より））

- 駅舎内、バスが発着する店舗等で、建物内にバスの案内がない。建物からバス停までが遠い施設がある。（外まで見に行かなければならない。建物内で待てない。）
- 電車、バスがいろいろあることはよいことだが、不慣れな人には不案内な面がある。
- 居住地の拠点となるようなバス停に快適な待ち環境がない。

上位・関連計画による まちづくりの考え方

- 上位計画（第6次泉南市総合計画）：地域の特性に合った公共交通の維持・発展により、誰もが快適・安全に移動できるまちづくりを進める
- 都市づくり関連計画（立地適正化計画・策定中）：居住地と拠点をつなぐ持続可能な公共交通網を構築する。

（市民の現状・意識等（アンケートより））

外出等の現状

- 市民の多くが、市内、または近隣市で買い物、通院。
- 市民（高齢者を含む）の多くが、クルマ中心（運転、送迎・同乗）の外出スタイル。次いで多いのは、徒歩・自転車。
- 市内のバス、タクシーをほとんど利用しないあるいは利用したことがない人が計8割以上を占めている。鉄道の利用頻度も高くない。
- 外出手段（クルマ、公共交通を含む）がなくて困ることがある人は、ふだんはクルマ（運転、送迎・同乗）等で出かけている人が大半。代わりの手段がある人が多く、外出自体をあきらめる人がごく一部にいる（年齢や地区に偏りはない）。

認知度・満足度等

- バスのことをよく知らない人が多く、満足かどうかわからない人が大半（さわやかバス7割、和歌山那賀バス9割）であるのが現状。
- 「さわやかバス」については、便数やダイヤ、車内混雑緩和、所要時間に対する改善希望が多い。
- 鉄道の満足度は比較的高い。本数、遅延、エレベーター等に関する改善希望が多い。
- タクシーについては、予約のしやすさや、待機台数への改善希望が多い。
- 乗り継ぎのわかりやすさの充実を希望する人が比較的多い。
- バスについては、改善によって利用が増えるとの回答が多いが、鉄道や乗り継ぎに関しては、頻度が増える人は少ない。

今後に向けた考え等

- 将来の外出に不安を感じる人が多い。（自身や家族が外出できなくなることへの不安が多い。）
- バス等の利便性に関わらず長く運転したい高齢者が半数以上である一方、バス等あれば運転しなくてよいという人が約2割。
- 「さわやかバス」の運営状況に関する認知は低い、全国的な乗務員不足については、少しでも知っている方が多くなっている。
- 運行経費については、便利になれば運賃が高くなってよい、市による補助で維持・拡充してほしいとの傾向が見られる。
- 乗務員不足については、ダイヤ・便数の調整や、デマンド型交通、福祉の送迎等による代替等によって外出手段を確保してほしいとの傾向がみられる。

（運行事業者、関係者の意見等・・・）

現状・問題等

- バス・タクシーの運行事業者は、全国的な乗務員等の不足が深刻化、人件費の高騰等や本市の状況として人口減少、クルマ中心のライフスタイルのため、きわめて厳しい運営状況。
- 運行ダイヤ、路線・行き先、バス停・タクシー乗り場やトイレなどの案内・情報が少ない・わかりづらい。（駅への問合せも多い）
- 利用客の近年の増加により、乗降や支払い時間を要し、バスが遅延することがある。またその結果、乗務員の休憩時間を十分に取れないことがある。
- 駅前の送迎の駐停車で、バスが遅延することがある。（クルマでの送迎が多い、駅周辺の駐車場が利用づらい）
- 鉄道とバスの接続が悪い（時間を潰す場所がないといったご意見も）、駅前のタクシーが出払っているとの声がある。
- 過去にデマンドタクシー（区域運行）を実証実験。一組あたりの輸送に多大な経費を要する結果。

取り組みのアイデア等

- 店舗への乗り入れで、バスの利用が増えた。店舗にもメリットがあるため、割引・特典の付与も考えられる。
- 広く市民に公共交通の利用を促すため、モビリティ・マネジメント（意識の醸成）が重要。（乗り方教室、イベント展示など）
- 乗務員不足のため、福祉、観光の分野などとの連携や地域資源の活用やICT・DXを活用した省力・効率化も必要。
- 買い物の荷物があるとバスが利用しにくい。（買い物の荷物を届けるサービスがあればよい）
- タクシーを活用いただく仕組み。（行きはバス・帰りはタクシーといった利用の工夫、福祉券、免許返納・妊娠婦への補助なども含む）
- 乗務員等確保（大きな課題）の取り組み。（資格・免許取得支援、待遇改善など（実施中））

（さわやかバス利用客の現状・意識等（アンケートより））

利用状況等

- 利用客は、75歳以上の高齢者が半数以上、クルマを利用しない人が8割以上。
- バス停から徒歩4～5分（約300m）の人が中心。（それより遠くても利用する人はいる）
- 週1日以上利用する人、決まった路線を利用する人が多い。（ほとんど毎日利用する人は1割程度）
- イオンモール等への買い物が特に多く、公共施設、通院での利用も多い。1日に1、2カ所のお出かけ。
- 往復で利用する方が、約8割。片道だけ利用される方は、利用したい時間が合わないとの回答が多い。
- （駅で乗降する場合、）鉄道に乗り継ぐ人は7割程度。

満足度等

- 現行のダイヤになって、利用頻度が増えた人が多い。（特に、イオンモールへの利用が便利になった）暮らしの変化として、買い物・通院が便利になった、お出かけする楽しみが増えた との声が多い。
- さわやかバスに満足（満足+どちらかといえば満足）という人は半数程度。
- 便数を増やすことへの希望が多い（約8割）。路線については今までよいとの回答が約6割。
- 運行時間帯への希望は様々で、今のままでよい約3割、早い時間帯、遅い時間帯、短縮がそれぞれ2割。
- その他、バスの混雑、所要時間等に対する希望が多い。（新家回り1便、一丘回り1便、山回り1便など）
- 希望通りになった場合、利用頻度が増えるとの回答が計8割程度。（少し増える：39%、かなり増える：37%）

今後に向けた考え等

- 「さわやかバス」の運営状況、全国的なバスの乗務員不足に対して、以下の回答が多くなっています。
運賃が高くなってよいので便数等を維持・より便利に、市による補助での維持・拡充サービスの適正化・効率化や公共交通事業者と連携した人材確保

（その他、市民の生の声等（ワークショップより））今後、意見交換等で、補足予定。

現状・問題等

- クルマ（自分で運転、他の人の送迎・同乗）が使える限り、電車・バスに乗らない。（クルマを運転できなくなれば、駅の近く等に引っ越す人もいる）
- バスは、遠回りで時間がかかる、便数が少ない。満席で座れないことがある。（ドア to ドアのデマンド等がよい。高価でもよい、価格次第など色んなご意見あり。）
- バスは、使っている人にとっては、便利。乗務員さんが親切。（使う人も、いつも使う路線しか知らない）
- 車内が混んでいる。利用の多い時間帯だけ増やし、他は減らしてもいい。
- バスで買い物に出かけるのはいいが、ちょうどよい帰りの便がない。
- 電車は、悪天候でよく遅延する。快速を便利にしてほしい。
- 駅に、駅員がいらないため、乗り換えなどが難しい。
- タクシーが、なかなかつかまらない。駅にタクシーが来ない。

取り組みのアイデア等

- バスの料金を維持できるように、見直してもよい（利用が少ない時間を減らす）。
- バスに、公共施設に乗り入れてほしい。
- タクシーチケットがほしい。
- バスの便数を増やさなくても、用事をして待ち時間をつぶせるようになればよい。
- 乗合タクシー、一般タクシーを相乗りする仕組み（アプリなど）
- 地域によるボランティア送迎の仕組み

Ⅲ めざす姿と取り組みの基本方針（方向性）

■ 泉南市の地域公共交通がめざす姿

人・地球環境にやさしく、健康で、お出かけが楽しく便利な
市民のくらしの実現に貢献する公共交通をめざします。（仮）

将来にわたり、まちなかへ出かけるための公共交通の利便性を確保するとともに、過度なクルマ利用を見直して「公共交通＋歩く」の外出を促すことにより、健康で人・地球環境にやさしく賑わいのあるまちづくりに貢献します。

■ 取り組みの基本方針（方向性）

- 基本方針 1** 公共交通を将来まで持続できるようにします。
 - 種々の方策により、バス等の運営を改善します。
 - 運行事業者の担い手確保に、行政・市民も連携して取り組みます。
- 基本方針 2** 市民のくらしやすさに貢献し、公共交通の利用客をさらに増やします。
 - さわやかバスやタクシー等でのお出かけを、さらに便利にします。
 - 複数の公共交通を使ったお出かけを便利にします。
 - 情報・案内などのわかりやすさ、やさしさ（待合環境・車内など）を充実します。
- 基本方針 3** 地域の公共交通を守る意識、使える時にクルマではなく公共交通を使う意識を醸成します。
 - モビリティ・マネジメントに、継続的に取り組みます。
（クルマ利用をなるべく控え、バス等を利用する行動への自発的な変容を促します）
- 基本方針 4** 公共交通不便地区の外出手段の確保に行政・市民が協働で取り組みます。
 - 外出手段確保に関する種々の方策を検討・試行します。
- 基本方針 5** まちづくりと連携し、まちづくりに貢献します。
 - 賑わいのあるまちづくり、拠点を活かす集約型の都市づくり、人・地球にもやさしいまちづくりと連携・貢献します。

（今後に向けた課題・着眼点）

- 人口減少、少子・高齢化が進むとともに、全国的に乗務員不足が深刻化する中、公共交通を「将来まで持続」できるようにすることが必要。
- 市民や利用者等のニーズをふまえ、今後より多くの人々に公共交通によるお出かけをしていただくため、公共交通の「利便性を向上する工夫」が必要。
- これまで使わなかった人や不慣れな高齢者等にも安心して利用していただくため、「わかりやすさ、やさしさ」を充実することが必要。
- クルマ中心のライフスタイルを見直し、使えるときには、少しずつでも公共交通を使っていただくように、市民等の「意識を醸成」することが必要。
- 鉄道沿線に主な施設が多く立地する一方、居住地が広く散在している状況をふまえ、鉄道・バスが「カバーしきれない地区（公共交通不便地区）」への対応が必要。
- くらしやすく魅力あるまちづくり、拠点を活かしたコンパクトシティのまちづくり、「にぎわいあるまちづくり」に貢献（立地適正化計画と連携）していくことが必要

Ⅳ 今後の取り組み（事業）

現時点で考えられるメニュー
（今後、事業者様や関係者と調整した上で選定等）

① 公共交通を将来まで持続できるようにします。

- 1-1 さわやかバスの運営の改善**
（利便性向上、わかりやすさ、意識の醸成等による利用促進については、下記②～③に記載）
- 1-2 バスサービス等の効率化・適正化の検討**
- 1-3 バス・タクシーの担い手確保の支援**

② 市民のくらしやすさに貢献し、公共交通の利用客をさらに増やします。

- 2-1 さわやかバスの運行方法の見直し等による利便性向上**
- 2-2 タクシーの活用・利用促進**
- 2-3 複数の公共交通による外出の利便性の向上**
- 2-4 わかりやすさの充実（出発前や乗り場現地）**
- 2-5 やさしさの充実（待合環境や車内等）**（さわやかバスの車内混雑緩和は 2-1 と同様）

③ 地域の公共交通を守る意識、使える時にはクルマではなく公共交通を使う意識を醸成します。

- 3-1 知る機会の提供（PR 活動等）**
- 3-2 考える機会、体験する機会の提供（モビリティ・マネジメント）**
- 3-3 企業・市民等との協働による取り組み体制づくり**

④ 公共交通不便地区の外出手段の確保に、行政・市民が協働で取り組みます。

- 4-1 新たな公共交通、地域主体の外出サービス等の検討（実証運行・試行等）**
- 4-2 既存資源の活用方策の検討（試行・調査等）**

⑤ まちづくりと連携し、まちづくりに貢献します。

- 5-1 拠点を活かす集約型の都市づくりとの連携**（コンパクト＋ネットワーク）
- 5-2 集客・観光等（まちの賑わい）への貢献**
- 5-3 人にも地球環境にもやさしいまちづくりとの連携**
（モビリティ・マネジメントの取り組みは、③と同様）

Ⅴ 今後（計画策定後）の進め方

前回提示済み（説明省略）

- **PDCA サイクル**による継続的な取り組みを行い、必要に応じて適宜、計画の見直しを行います。
- 各年度及び最終年度に、取り組み状況を確認するとともに、目標の達成状況を測るものさしとして「**評価指標**」と「**目標値**」を設定し、検証します。（＊評価指標・目標値は来年度設定）
- 取り組み状況の確認、目標の達成状況の検証は、「**泉南市地域公共交通会議**」において行います。

