

岸和田市地域公共交通協議会委員名簿

令和4年2月15日現在

規約第5条の区分		所属・職名	氏名	備考
第1号	岸和田市長又はその指名する者	岸和田市 副市長	堤 勇二	会長
		岸和田市 福祉部 部長	山本 美和	
		岸和田市 魅力創造部 部長	前田 淳	
		岸和田市 まちづくり推進部 部長	松下 貴志	
		岸和田市 教育総務部 部長	藤浪 秀樹	
第2号	公共交通事業者又はその指名する者及びその組織する団体	一般社団法人 大阪バス協会 常務理事	藤本 和往	
		タクシー岸和田会	表木 涉	
		南海電気鉄道(株) 鉄道営業本部 えきまち計画推進部 課長	小出 泰弘	
		西日本旅客鉄道(株) 近畿統括本部大阪支社 総務企画課 課長	兒嶋 一裕	
		南海ウイングバス南部(株) 取締役 支配人	讃井 聡	
第3号	公共交通事業者の運転手が組織する団体又はその指名する者	南海ウイングバス南部(株) 労働組合 統括部長	山崎 宏	
第4号	道路管理者又はその指名する者	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官	林 茂視	
		大阪府 岸和田土木事務所 管理課 課長	稲井 成宏	
		岸和田市 建設部 部長	岸 勝志	
第5号	公安委員会の長又はその指名する者	岸和田警察署 交通課 課長	長谷川 雄一	
第6号	住民又は旅客	岸和田市町会連合会 相談役	昼馬 光一	監事
		岸和田女性会議 事務局員	安藤 長	
		岸和田市老人クラブ連合会 理事	清遠 豊	
		岸和田市身体障害者福祉会 副会長	藤浪 勝三	
		岸和田市が選定する(公募)市民	藤本 茂	
第7号	学識経験者その他交通協議会が必要と認める者	大阪市立大学 名誉教授	日野 泰雄	副会長
		和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	伊勢 昇	
第8号	大阪運輸支局長又はその指名する者	大阪運輸支局 首席運輸企画専門官(総務企画)	中西 克之	
		大阪運輸支局 首席運輸企画専門官(輸送)	河原 正明	
第9号	関係行政機関の職員	国土交通省近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長	大塚 賢太	
		大阪府都市整備部 交通戦略室 交通計画課 課長	岡部 哲久	
第10号	その他岸和田市長が必要と認める者	岸和田市医師会 監事	別所 啓司	
		岸和田商工会議所 事務局長	小川 彰晴	監事
		岸和田市観光振興協会 事務局長	小林 栄一	

(敬称略 順不同)

構成委員（岸和田市が選定する公募市民委員）の変更について

規約第 5 条の区分		所属・職名	氏名	備考
第 6 号	住民又は旅客	岸和田市が選定する（公募）市民	（旧）和田 隆 （新）藤本 茂	

（敬称略）

広域連携軸の整備や拠点の形成に合わせた
公共交通ネットワークの再編
(路線バス新規路線の実証運行について)

新規路線実証運行  “道の駅・愛彩ランド～
和泉中央駅ルート”

○ 現行計画(交通まちづくりアクションプラン)の目標達成にむけた施策1

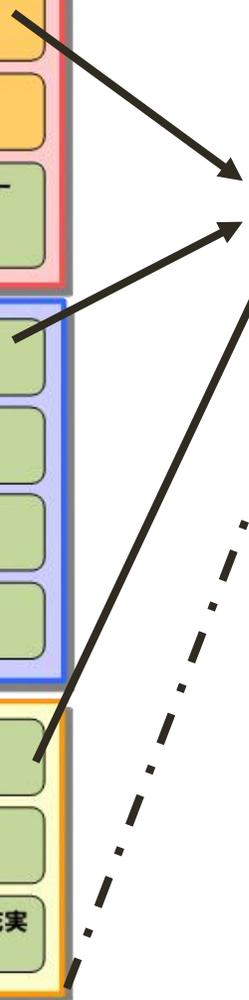
活動と移動の階層構造による分類

広域圏 近隣圏 生活圏



公共交通編

広域連携軸の整備や拠点の形成に合わせた公共交通ネットワークの再編



○ 現行計画(交通まちづくりアクションプラン)の目標達成にむけた施策2

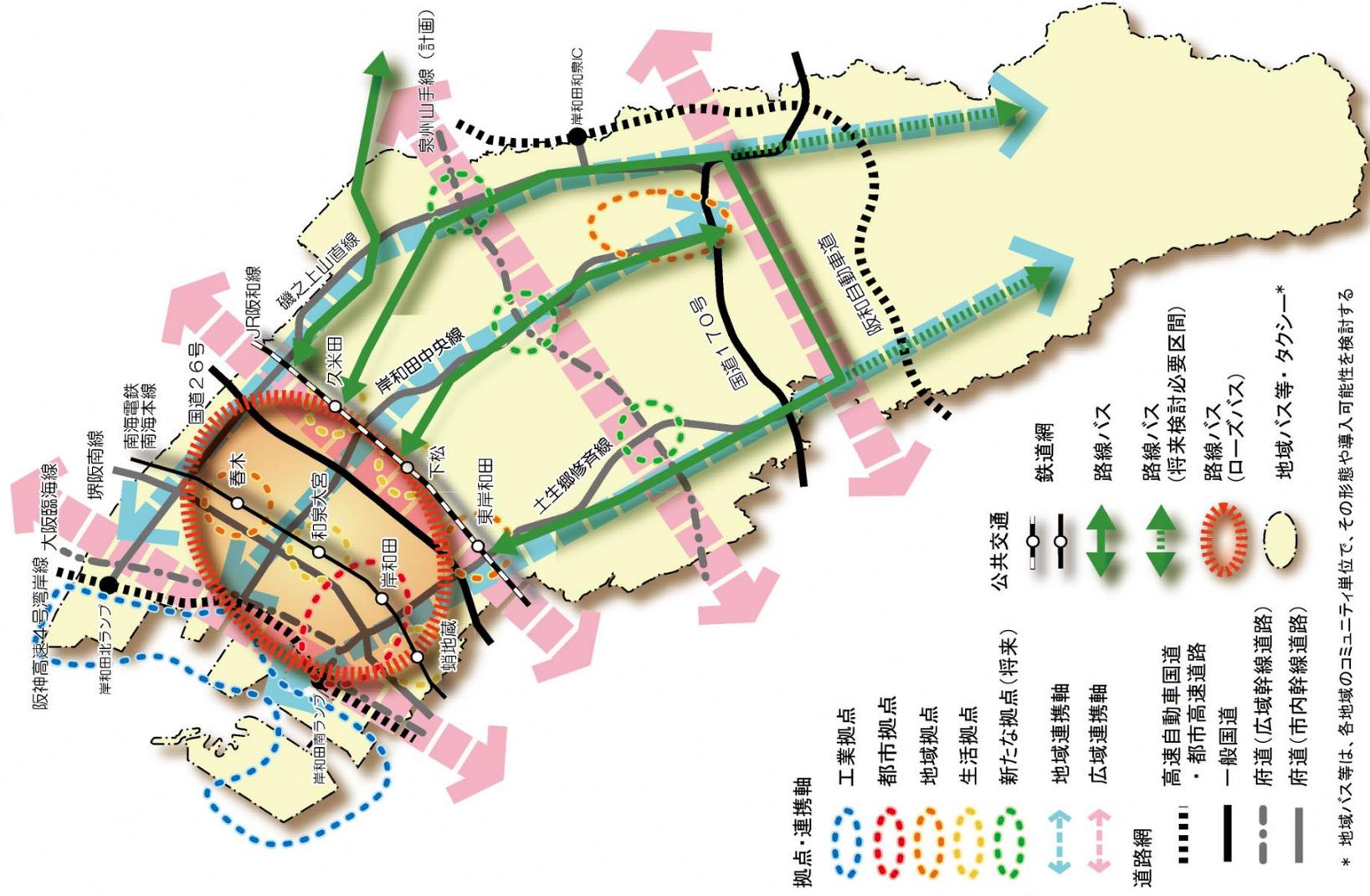
総合交通戦略編

戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築
施策1：幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出 施策2：自転車利用環境の向上 施策3：バス交通サービスの拡充 施策4：移動環境におけるバリアフリー化の推進 施策5：子どもや高齢者の交通安全
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策6：鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進 施策7：公共交通による拠点へのアクセス改善 施策8：駅前広場の整備推進 施策9：交通結節機能の拡充
戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成
施策10：都市計画道路の整備推進 施策11：公共交通網の拡充 施策12：災害時における交通ネットワークの確保 施策13：交差点等における交通混雑の緩和 施策14：市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実
戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保
施策15：地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立 施策16：協働による地域バス等の導入検討 施策17：生活道路等における歩行者の安全な通行の確保 施策18：地域住民による通学路等での安全確保

広域連携軸の整備や拠点の形成に合わせた公共交通ネットワークの再編

○現在の地域公共交通網の将来像

平成29年11月策定 岸和田市交通まちづくりアクションプラン・公共交通編 P73より抜粋



* 地域バス等は、各地域のコミュニティ単位で、その形態や導入可能性を検討する

○現在の交通まちづくりアクションプランの取組

■現在の公共交通ネットワークイメージ



和泉中央駅～道の駅愛彩ランド運行ルート（案）

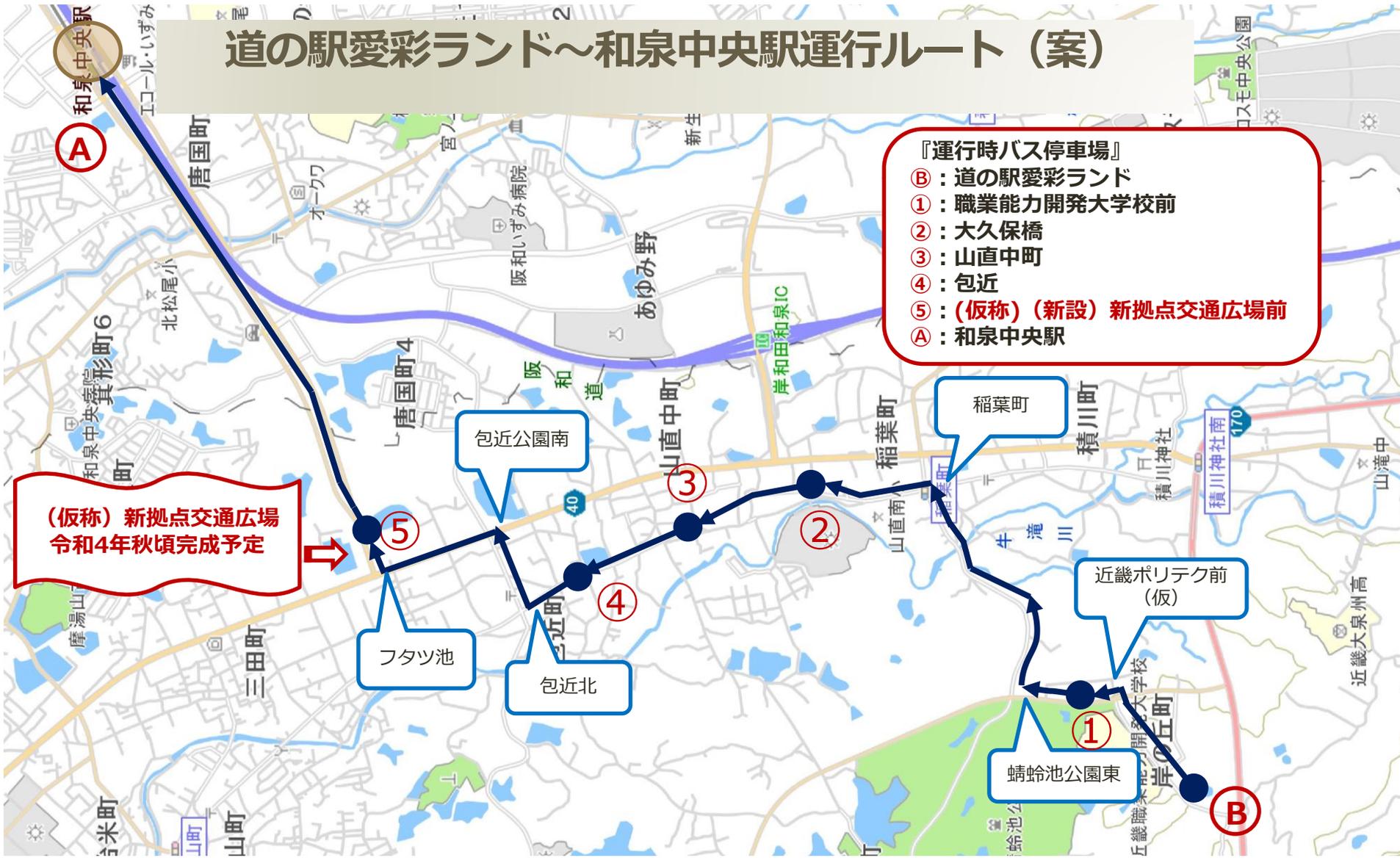


- 『通常運行時バス停車場』
- ① : (新設) (仮称) 新拠点交通広場前
 - ② : 包近
 - ③ : 山直中町
 - ④ : 大久保橋
 - ⑤ : 職業能力開発大学校前
 - ⑥ : 道の駅愛彩ランド

- 『急行運行時バス停車場』
- ① : (新設) (仮称) 新拠点交通広場前
 - ②~④は急行時、停車しません
 - ⑤ : 職業能力開発大学校前
 - ⑥ : 道の駅愛彩ランド

(仮称) 新拠点交通広場
令和4年秋頃完成予定

道の駅愛彩ランド～和泉中央駅運行ルート（案）



- 『運行時バス停車場』
- B : 道の駅愛彩ランド
 - ① : 職業能力開発大学校前
 - ② : 大久保橋
 - ③ : 山直中町
 - ④ : 包近
 - ⑤ : (仮称) (新設) 新拠点交通広場前
 - A : 和泉中央駅

(仮称) 新拠点交通広場
令和4年秋頃完成予定

包近公園南

フタツ池

包近北

稲葉町

積川町

近畿ポリテク前
(仮)

蜻蛉池公園東

岸和田市交通まちづくりアクションプラン

総合交通戦略編

公共交通計画編

自転車活用推進計画編

バリアフリー基本構想編

計画策定スケジュール

計画策定スケジュール

第1回協議会(書面開催)

- 【総合交通戦略編】 現行計画の事後評価
- 【公共交通計画編】 現行計画の事後評価
- 【自転車活用推進計画編】 計画の位置づけ、現状及び課題の整理
- 【バリアフリー基本構想編】 バリアフリー基本構想分科会での取り組みの進捗報告



第2回協議会(12月3日開催)

- 【総合交通戦略編】 現行計画の事後評価資料の修正報告
- 【公共交通計画編】 現行計画の事後評価資料の修正報告
- 【自転車活用推進計画編】 自転車活用推進計画編 (素案)
- 【バリアフリー基本構想編】 バリアフリー基本構想編 (素案)



第3回協議会(3月24日開催)

- 【総合交通戦略編】 について
- 【公共交通計画編】 について
- 【自転車活用推進計画編】 自転車活用推進計画編 パブリックコメント済
- 【バリアフリー基本構想編】 バリアフリー基本構想編 パブリックコメント済



今回の
協議会



第1回協議会

- ・岸和田市交通まちづくりアクションプラン【総合交通戦略編】 骨子案
- ・岸和田市交通まちづくりアクションプラン【公共交通計画編】 骨子案

令和3年度

令和4年度

岸和田市交通まちづくりアクションプラン

【バリアフリー基本構想編】 概要版

1. バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成するもので、重点整備地区におけるバリアフリー化のための基本的な考え方や事業等を記載します。

2. 基本理念

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『基本計画編』の基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」及び基本方針を踏まえて、『バリアフリー基本構想編』における基本理念を以下のように設定します。

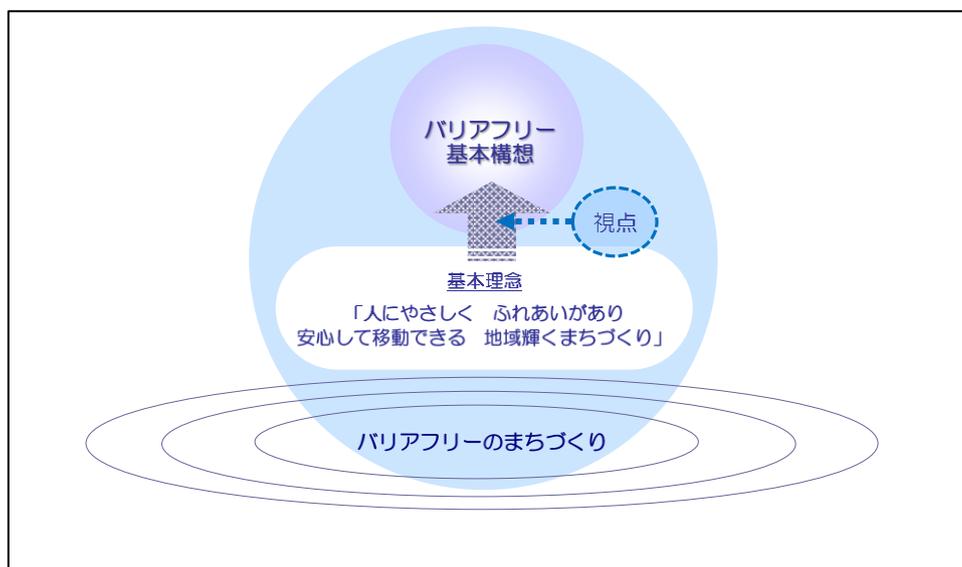
バリアフリー基本構想の基本理念

人にやさしく ふれあいがあり
安心して移動できる 地域輝くまちづくり

3. 視点

バリアフリー化を進めることは市域全体の問題であり、だれもが安心して移動でき、人にやさしい、ふれあいのある、地域輝く、まちづくりを進めるため、総合的・一体的な都市基盤整備を行う上での視点としても同様とします。

1. 高齢者・障害者等の社会への参加とその活動の自由を保障する。
2. 移動経路整備・施設整備では、可能な限り高齢者・障害者等が健常者と同じ様に利用できるようにする。
3. 都市基盤整備では、ハードな部分だけではなく、管理・運営等のソフトな部分を含める。
4. すべての人を意識し、だれもが使いやすいユニバーサルデザインの考え方をベースとして、市民一人一人のバリアフリー化についての理解を深めつつ、市民・当事者の方々と協働により、岸和田市の歴史・風土等を反映した空間づくりを進める。
5. 日常生活だけでなく、災害時・緊急時等を想定し、情報提供や避難誘導など必要な支援について配慮に努める。



4. 整備の基本指針

バリアフリー法に基づく基本構想策定地区の整備の基本的な方向及び整備メニューを、駅舎・駅前広場、道路、信号交差点・交通規制、都市公園、ソフト的対策に分けて示します。

生活関連施設及び生活関連経路については、関連する基準・ガイドライン等に沿った整備・適正管理を基本とし、原則として「移動等円滑化基準」に沿って、誰もが使いやすいものとし、できる限り市民・当事者等のニーズを反映したものとします。バリアフリー化を図った箇所については、その効果を継続させるための維持管理に努めます。

また、基本構想に基づく各特定事業の整備計画等の作成の際は、各事業者・行政関係者相互の連携を図るものとします。

整備の基本指針（抜粋）

①駅舎・駅前広場	1) 「移動円滑化された経路」の整備・適正管理 2) 通路の整備・適正管理 3) 利便施設の整備・適正管理 4) 情報案内設備の整備・適正管理 5) 転落時の安全確保 6) 駅前広場における乗継ぎ環境の整備・適正管理
②道路<「生活関連経路」における整備>	・生活関連経路は「道路移動等円滑化基準」に適合したものとし、道路の移動円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。
③信号交差点・交通規制	・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準を定める規則」等に沿うことを基本とします。
④都市公園	・都市公園は「都市公園移動等円滑化基準」に適合したものとし、都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。
⑤ソフト的対策	1) 基本構想及び事業実施状況に関する情報の提供・収集 2) 市民・事業者・商業者・NPO 等とのパートナーシップによるバリアフリー化の促進 3) 移動円滑化に関わる市民活動の促進 4) 心のバリアフリーの醸成 5) 交通安全教育・広報の推進 6) 先端技術・サービスの活用検討

5. 整備目標時期

整備目標時期については、各整備主体における状況を踏まえ、短期・中期・長期の3種類に分けて示します。

- ・短期整備：令和4年度～令和8年度（5年間）
- ・中期整備：令和9年度～令和18年度（10年間）
- ・長期整備：令和19年度～

6. 重点整備地区の設定

重点整備地区は、生活関連施設の配置状況、街区形成、歩行空間ネットワーク等を考慮のうえ設定します。

本市では、「JR阪和線東岸和田駅周辺地区」、「南海本線岸和田駅周辺地区」及び「南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区」の3地区を重点整備地区とし、地区の現況を踏まえ、生活関連施設および生活関連経路を選定します。

■重点整備地区

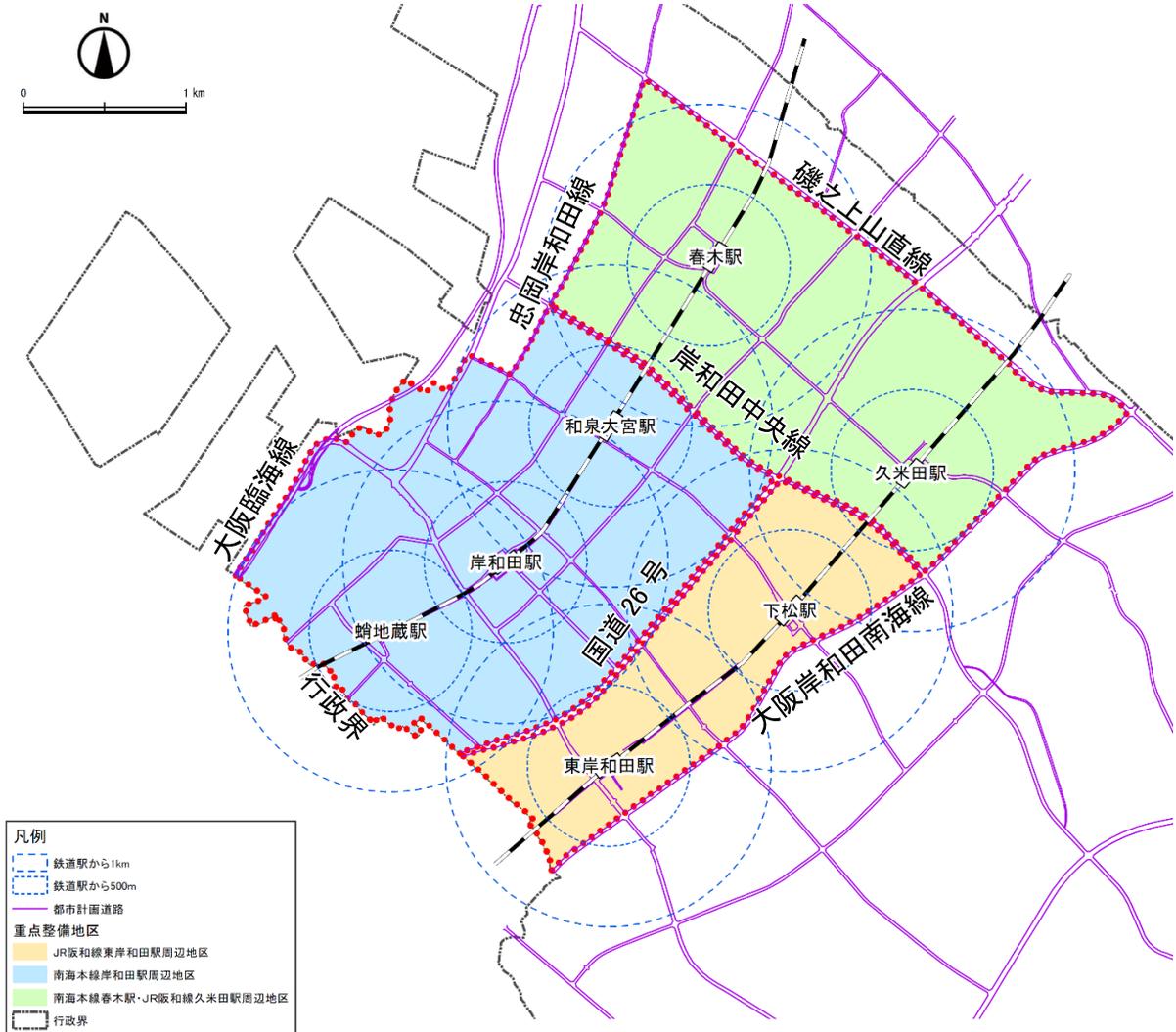
旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区

■生活関連施設

高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、その他の施設

■生活関連経路

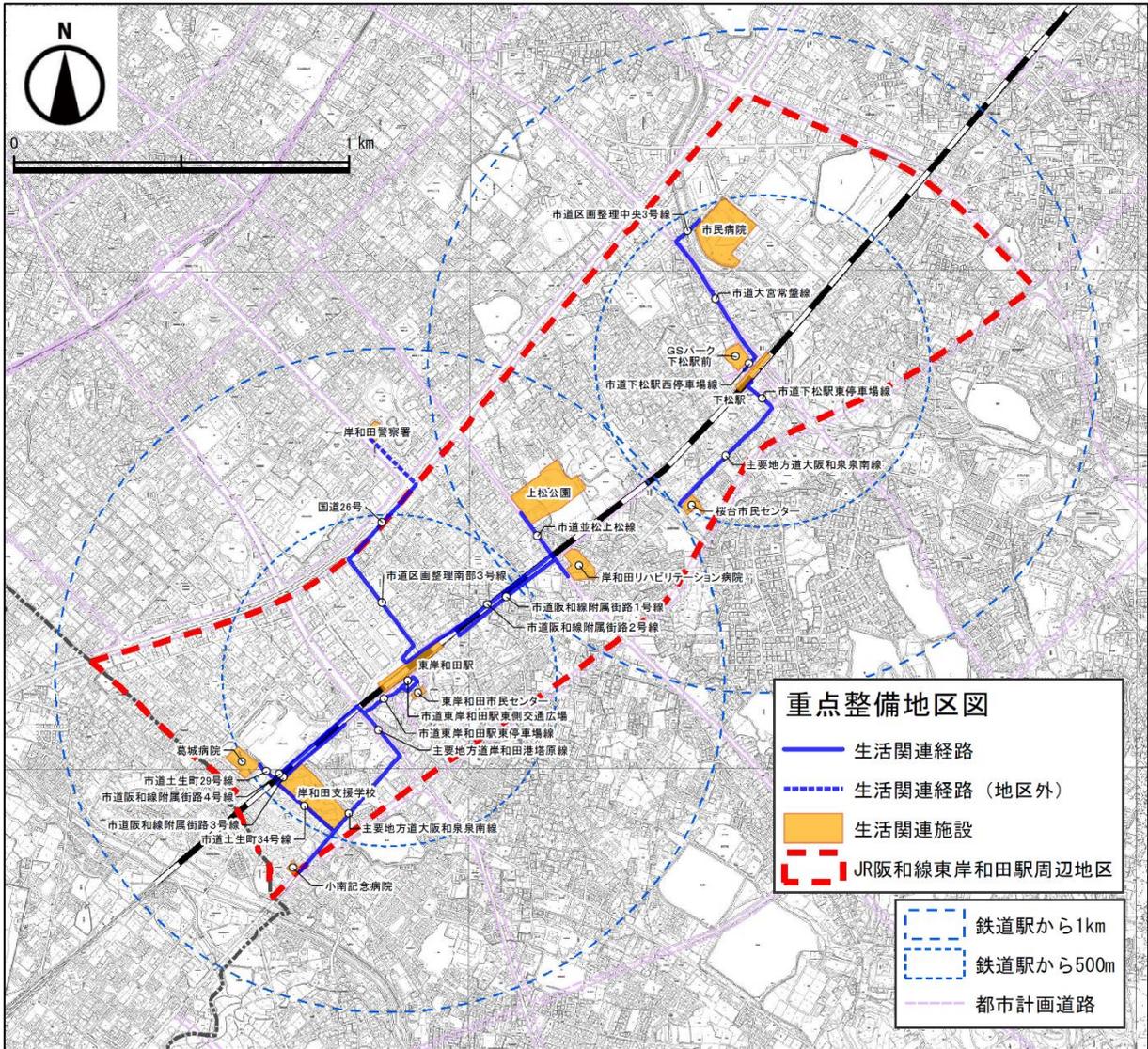
「生活関連施設相互間の経路」となっている、道路、駅前広場、通路など



加えて、生活関連施設の中には生活道路や歩車共存道路に面する施設もあることから、「準生活関連経路」を設定し、岸和田市の歴史・風土等を反映した空間づくりを進めます。

生活関連経路	生活関連経路は「道路移動等円滑化基準」に適合したものとし、道路の移動円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・保持を行う。
準生活関連経路	市民・当事者の方々と協働による検討を行い、岸和田市の歴史・風土等を反映した空間づくりを進める。

JR 阪和線東岸和田駅周辺地区



生活関連施設

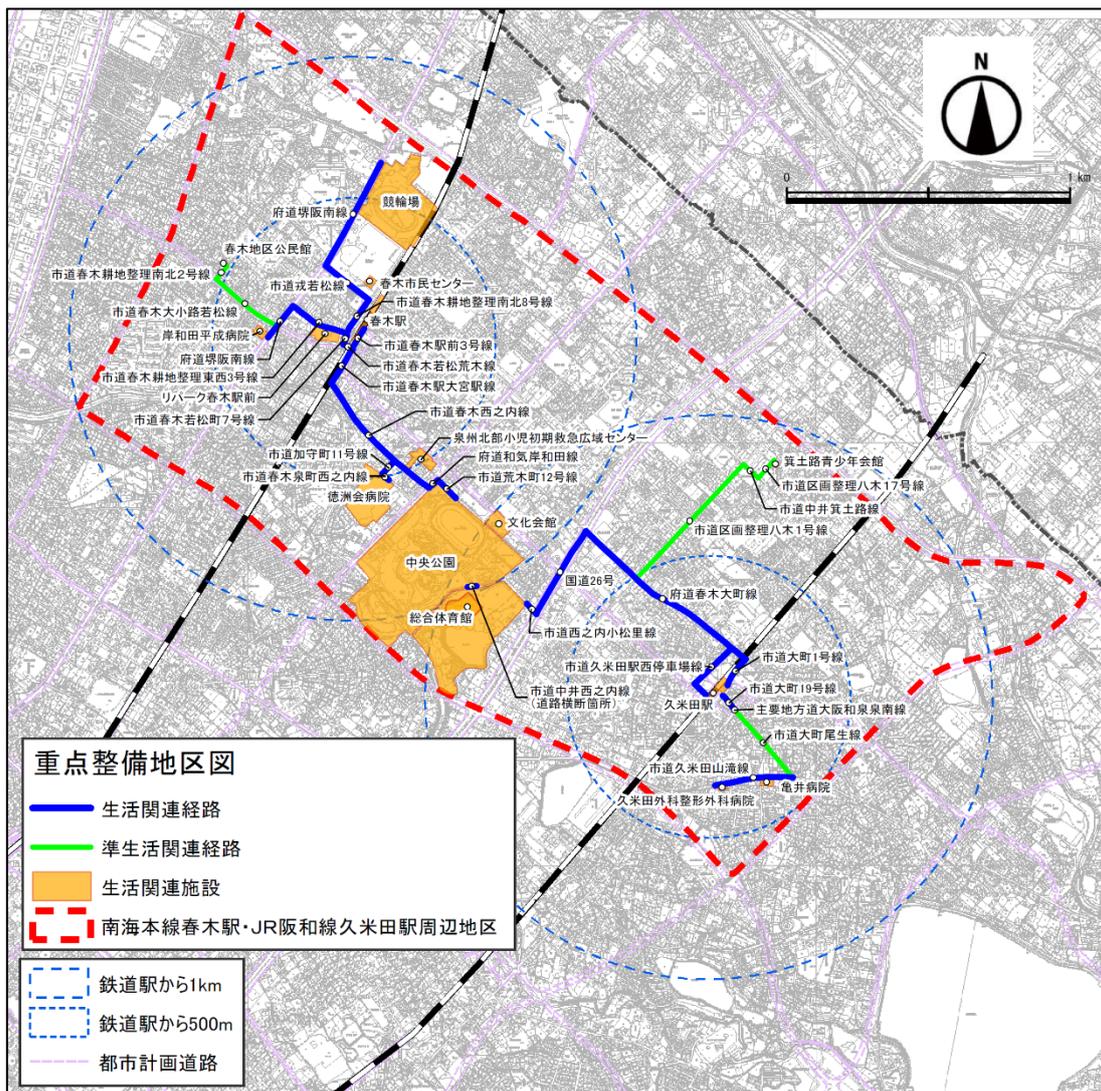
区分	生活関連施設名称
旅客施設	J R 東岸和田駅
	J R 下松駅
官公庁等	東岸和田市民センター
	桜台市民センター
	岸和田警察署※
都市公園	上松公園
学校	岸和田支援学校
病院	市民病院
	岸和田リハビリテーション病院
	葛城病院
	小南記念病院
路外駐車場	G S パーク下松駅前

※地区外の施設ですが、生活関連経路の一部が地区に含まれるため示しています。

生活関連経路

経路起点駅	路線名称
JR 東岸和田駅	国道 26 号
	主要地方道岸和田港塔原線
	主要地方道大阪和泉南線
	市道阪和線附属街路 1 号線
	市道阪和線附属街路 2 号線
	市道阪和線附属街路 3 号線
	市道阪和線附属街路 4 号線
	市道東岸和田駅東側交通広場
	市道東岸和田駅東停車場線
	市道土生町 29 号線
	市道土生町 34 号線
JR 下松駅	市道並松上松線
	市道区画整理南部 3 号線
	主要地方道大阪和泉南線
	市道下松駅西停車場線
	市道下松駅東停車場線
	市道区画整理中央 3 号線
	市道大宮常盤線

南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区



生活関連施設

区分	生活関連施設名称
旅客施設	南海春木駅
	J R久米田駅
官公庁等	競輪場
	春木地区公民館
	春木市民センター
	箕土路青少年会館
	文化会館
	総合体育館
都市公園	中央公園
病院	岸和田平成病院
	泉州北部小児初期救急広域センター
	徳洲会病院
	亀井病院
	久米田外科整形外科病院
路外駐車場	リパーク春木駅前

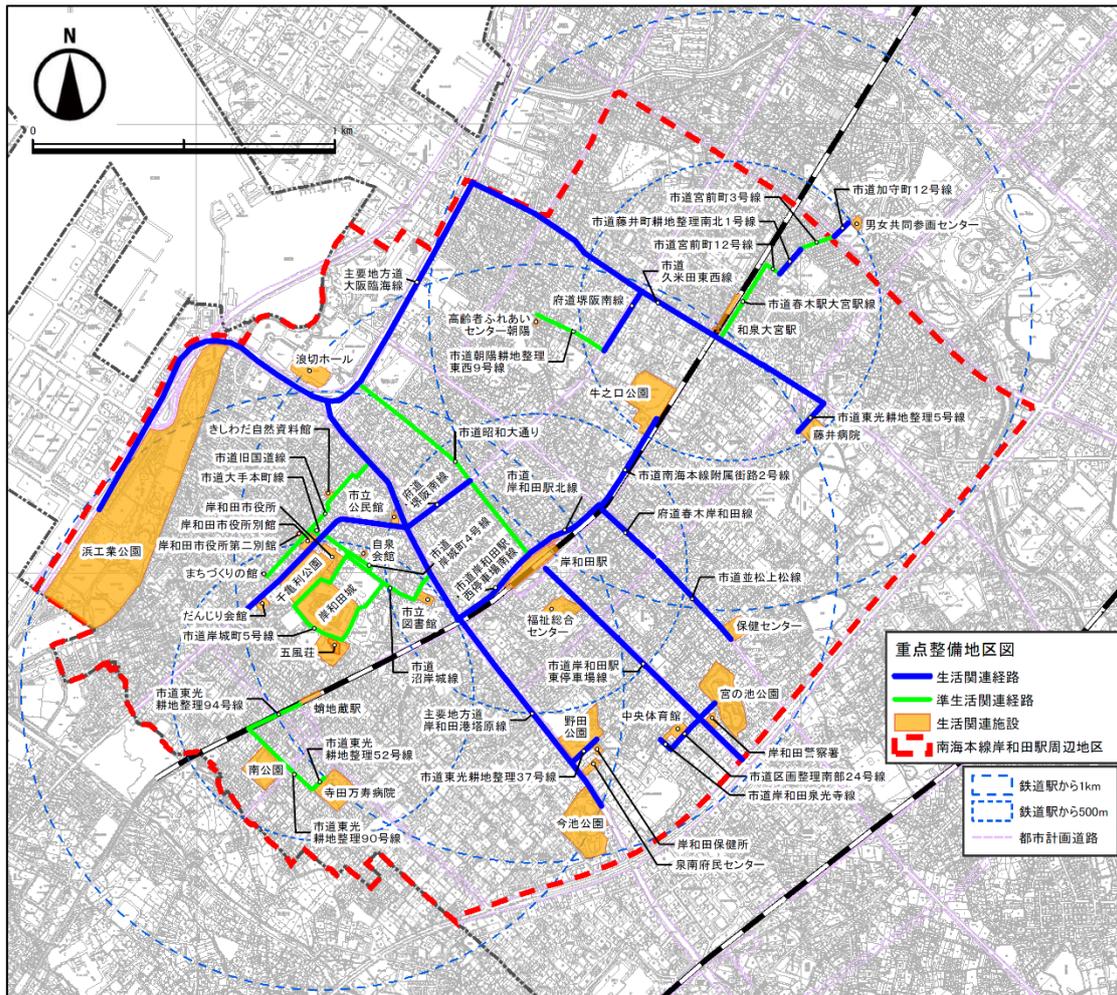
生活関連経路

経路 起点駅	路線名称
南海 春木駅	府道堺阪南線（2区間）
	府道と気岸和田線
	市道加守町11号線
	市道荒木町12号線
	市道戎若松線
	市道春木駅前3号線
	市道春木駅大宮駅線
	市道春木耕地整理東西3号線
	市道春木耕地整理南北8号線
	市道春木若松荒木線
	市道春木若松町7号線
	市道春木西之内線
	市道春木泉町西之内線
JR 久米田駅	国道26号
	主要地方道大阪和泉南線
	府道春木大町線
	市道久米田山滝線
	市道久米田駅西停車場線
	市道西之内小松里線
	市道大町1号線
	市道大町19号線
市道中井西之内線	

準生活関連経路

経路 起点駅	路線名称
南海 春木駅	市道春木耕地整理南北2号線
	市道春木大小路若松線
JR 久米田駅	市道区画整理八木1号線
	市道区画整理八木17号線
	市道大町尾生線
	市道中井箕土路線

南海本線岸和田駅周辺地区



生活関連施設

生活関連経路

準生活関連経路

区分	生活関連施設名称
旅客施設	南海岸和田駅
	南海和泉大宮駅
	南海蛸地蔵駅
官公庁等	泉南府民センター
	岸和田警察署
	岸和田市役所
	市立図書館
	中央体育館
	市立公民館
	岸和田城
	だんじり会館
	五風荘
	まちづくりの館
	きしわだ自然資料館
	浪切ホール
	自泉会館
	岸和田保健所
	福祉総合センター
	保健センター
	高齢者ふれあいセンター朝陽
男女共同参画センター	
都市公園	千亀利公園
	野田公園
	牛之口公園
	浜工業公園(阪南1区港湾緑地を含む)
	今池公園
	宮の池公園
病院	藤井病院
	寺田万寿病院

経路 起点駅	路線名称
南海 岸和田駅	主要地方道岸和田港塔原線
	主要地方道大阪臨海線
	府道春木岸和田線
	府道堺阪南線
	市道岸和田駅西停車場南線
	市道岸和田駅東停車場線
	市道岸和田駅北線
	市道岸和田泉光寺線
	市道区画整理南部24号線
	市道東光耕地整理37号線
	市道南海本線附属街路2号線
	市道並松上松線
南海和泉 大宮駅	府道堺阪南線
	市道久米田東西線
	市道加守町12号線
	市道東光耕地整理5号線
	市道藤井町耕地整理南北1号線

経路 起点駅	路線名称
南海 岸和田駅	市道大手本町線
	市道昭和大通り
	市道岸城町4号線
	市道岸城町5号線
	市道旧国道線
南海和泉 大宮駅	市道朝陽耕地整理東西9号線
	市道春木駅大宮駅線
	市道宮前町12号線
南海 蛸地蔵駅	市道東光耕地整理52号線
	市道東光耕地整理90号線

7. 特定事業

整備の基本指針を踏まえ、以下のように特定事業を定めます。

- ・短期整備：令和4年度～令和8年度（5年間）
- ・中期整備：令和9年度～令和18年度（10年間）
- ・長期整備：令和19年度～

①駅舎・駅前広場（公共交通特定事業）

駅舎・駅前広場については、各種ガイドライン等に基づき、バリアフリー化を図った箇所について、その効果を継続させるための維持管理に努めます。

②道路（道路特定事業）

生活関連経路は「道路移動等円滑化基準」に適合したものとし、道路の移動円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。

事業内容		事業主体	実施時期
道路移動等円滑化基準への適合	◆ 有効幅員 2m 以上（やむを得ない場合は 1.5m 以上）の歩道の整備	道路管理者	長期
	◆ 歩道の水はけを良くする舗装の整備（透水性舗装等の整備）		中期
	◆ 縦断・横断勾配のきつい箇所の解消（縦断勾配 8%以下、横断勾配 2%以下）		中期～長期
	◆ 歩道と車道の分離（高さ 15 cm以上の縁石の設置）		中期～長期
	◆ 必要と認められる箇所への視覚障害者誘導用ブロックの設置		短期～長期※
	◆ 道路照明灯の整備（周辺の光環境を考慮しての明るさの確保、適正な配置）		短期～長期※

※歩道の整備や周辺状況を鑑み、可及的速やかに整備を行う。

③信号交差点・交通規制（交通安全特定事業）

信号交差点については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準を定める規則」等に沿ったバリアフリー化を図った箇所について、その効果を継続させるための維持管理に努めます。

④都市公園（都市公園特定事業）

都市公園は「都市公園移動等円滑化基準」に適合したものとし、都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。

事業内容		事業主体	実施時期
都市公園移動等円滑化基準への適合	◆ 園路及び広場の整備・適正管理	公園管理者	短期～中期
	◆ 駐車場の整備・適正管理		短期～中期
	◆ トイレの整備・適正管理		短期～中期

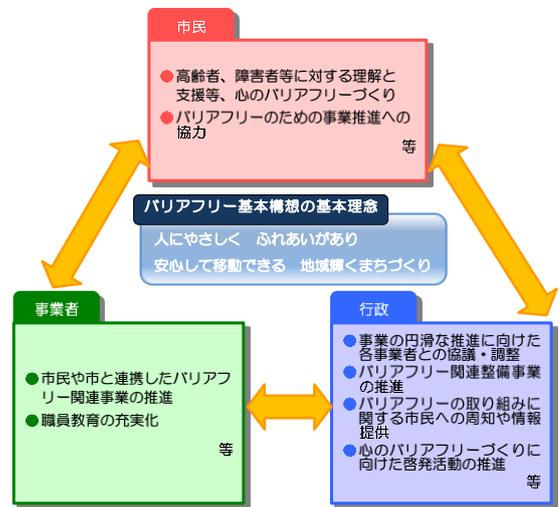
8. 心のバリアフリーの推進

高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活ができるようにするためには、施設や道路のバリアフリー化に代表されるハードの整備だけでなく、高齢者、障害者等の特性を理解し支えあうという「心のバリアフリー」が大切になります。心のバリアフリーを推進し、高齢者や障害者等に対して一人一人がやさしさや思いやりを持って接することができるようにするため、コミュニケーション（情報共有）を深めるとともに、市民・当事者の方々と協働により各種の啓発・広報活動及び様々な機会を活用した幅広い教育活動等の取組みを進めます。

市民の取組み	高齢者、障害者等の特性への理解を深め、駐輪・駐車ルールを守り、鉄道駅の利用にあたり必要に応じ手助けを行うなどの高齢者、障害者等に対する支援を行います。
事業者の取組み	職員教育の充実化により、職員等に対し、高齢者、障害者等と適切なコミュニケーションを取りながら積極的に声かけや支援を行うよう促します。
行政の取組み	第4次岸和田市地域福祉計画・地域福祉活動推進計画及びその下位計画（第5次岸和田市障害者計画・第6期岸和田市障害福祉計画・第2期岸和田市障害児福祉計画、岸和田市高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画）等の取組みと連携し、啓発活動や福祉教育の推進を行うなど、広く市民に心のバリアフリーの意識を醸成するための取組みを推進します。

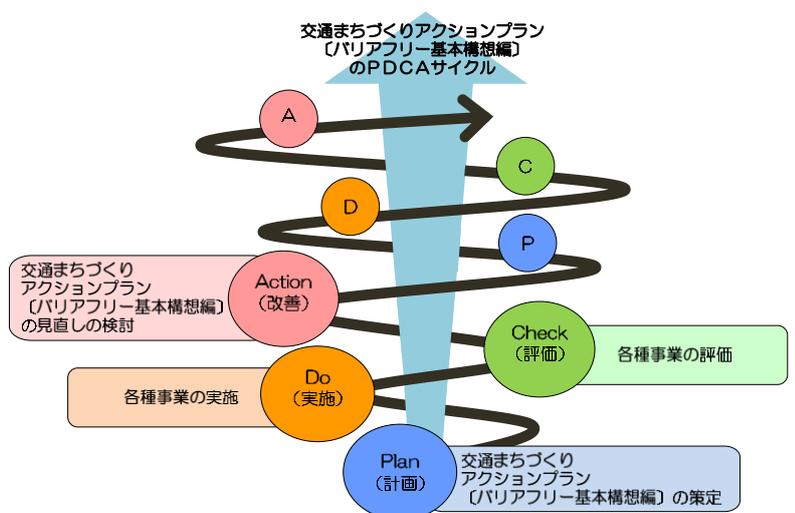
9. 基本構想実現に向けての基本的な考え方

交通まちづくりアクションプラン〔バリアフリー基本構想編〕の基本理念「人にやさしく ふれあいがあり 安心して移動できる 地域輝くまちづくり」の実現に向けては、「市民」、「事業者（公共交通事業者、道路管理者等）」、「行政」の三者がそれぞれの役割を踏まえ、お互いに密接な連携を図り、協働によるバリアフリーのまちづくりに取り組むことが重要です。



10. PDCA サイクル（スパイラルアップ）による施策の推進

PDCAサイクル（計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、特定事業計画等の実施状況を確認し、必要に応じて基本構想における各種事業の見直しを実施し進行管理を行います。施策実施状況の確認は、「岸和田市地域公共交通協議会」において実施し、スパイラルアップを図っていきます。また、アクションプランの目標達成度の評価は5年に1回実施します。



岸和田市 バリアフリー基本構想編 概要版

令和 年 月

編集・発行：岸和田市

「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】（案）」に対する意見公募の内容と市の考え方

No.	ご意見の内容	市の考え方
1	<p>岸和田市内全域の歩道に点字ブロックを設置し、全ての信号機を音響式信号機にし、歩道も拡張できる所はすべきだが、特に重点地区の中でも久米田駅周辺の久米田駅前では、人や車や自転車で混雑していて道が狭く障がい者の方が通行するのにも危険だと思うので久米田駅周辺の整備を優先にした方が良いと思う。</p>	<p>岸和田市交通まちづくりアクションプラン『バリアフリー基本構想編』は、バリアフリー法に基づき、重点整備地区を指定し、重点整備地区におけるバリアフリー化の基本的な考え方を示すものです。その一方で、バリアフリー化を進めることは市域全体の問題であると認識しており、83 ページに記載しました「視点」に基づき、総合的・一体的な都市基盤整備を進めてまいりたいと考えております。</p> <p>久米田駅周辺の整備を優先にした方が良いというご提案については、既に「久米田駅東西アクセス改善基本構想」に基づき、駅周辺道路及び駅西側改札の整備を進めておりますので、ご理解とご協力のほど、宜しくお願い致します。</p>

1. 交通まちづくりアクションプラン『自転車活用推進計画編』について

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

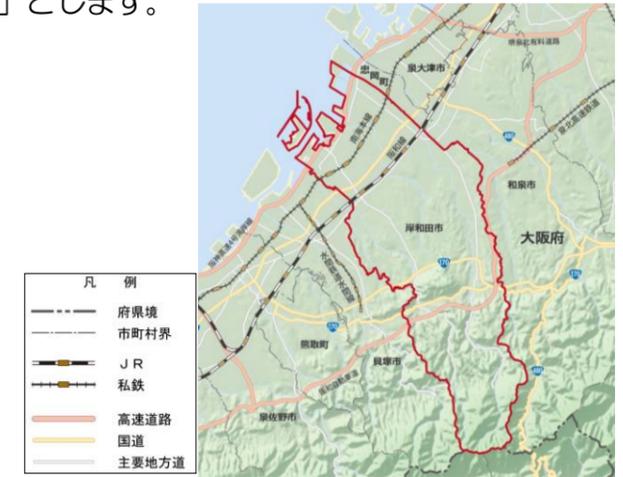
移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現するため、自転車通行空間のあり方検討や自転車の安全利用についての目標及び実施すべき施策を整理し、その達成に向けて計画期間内講ずべき必要な措置を定めます。

(3) 計画対象期間

交通まちづくりアクションプランと整合を図るため、12 か年とします。ただし、本計画に関する内容は、国や府の計画期間と整合させるため、令和 7（2025）年度とします。

(2) 計画対象区域

本計画で対象とする区域は、「岸和田市全域」とします。



2. 自転車を取り巻く現状と課題

都市環境

現状		課題
地形	<ul style="list-style-type: none"> 北部の海手側から南部の山手側にかけて標高が高い地形で、海・平地・丘陵・山と地形に変化があり、特に丘陵部はフィンガー状に広がった集落が形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車利用への転換 ○自転車ネットワークの構築に向けた計画的な自転車通行空間の整備 ○公共交通とともに身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進 ○公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）の実現 ○地形や高低差、起伏を踏まえた自転車、自家用車などの移動手段の適正な分担 ○人口減少及び人口密度低下を踏まえた最適な交通手段の選択 ○高齢者などの交通弱者に対応した移動手段の確保 ○サイクル&ライドなどの展開による自転車と公共交通の利用促進 ○環境負荷の低減を踏まえた自転車の活用
人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> 人口は減少傾向、世帯数は増加傾向、少子高齢化が進み、人口減少や人口密度の低下が懸念 自動車主体の交通手段で、鉄道の乗車人員は、近年、減少又は横ばい 	
道路環境	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画道路は整備率 57.9% 泉州山手線の整備が進む (主) 大阪臨海線や国道 170 号、(主) 岸和田牛滝山貝塚線での高い大型車混入率 	
自転車等駐車場	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の公共自転車等駐車場は収容実台数に比べ、余裕がある状態 都市計画道路泉州山手線とそれに関連する面整備に合わせて自転車利用等の多目的な交通広場を整備中 	
地球環境(温暖化防止)	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の利用は主に二酸化炭素を排出しない移動手段として温暖化防止に効果のある交通手段 	

健康増進

現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的で生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものとして注目 人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズの高まり 	<ul style="list-style-type: none"> ○手軽に運動できる自転車を活かした身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくり ○健康長寿社会や共生社会の構築の推進 ○生活習慣病や要介護の予防などを踏まえた自転車の活用 ○地域公共交通の利用と組み合わせた健康増進につながる自転車の活用

観光振興・スポーツ振興

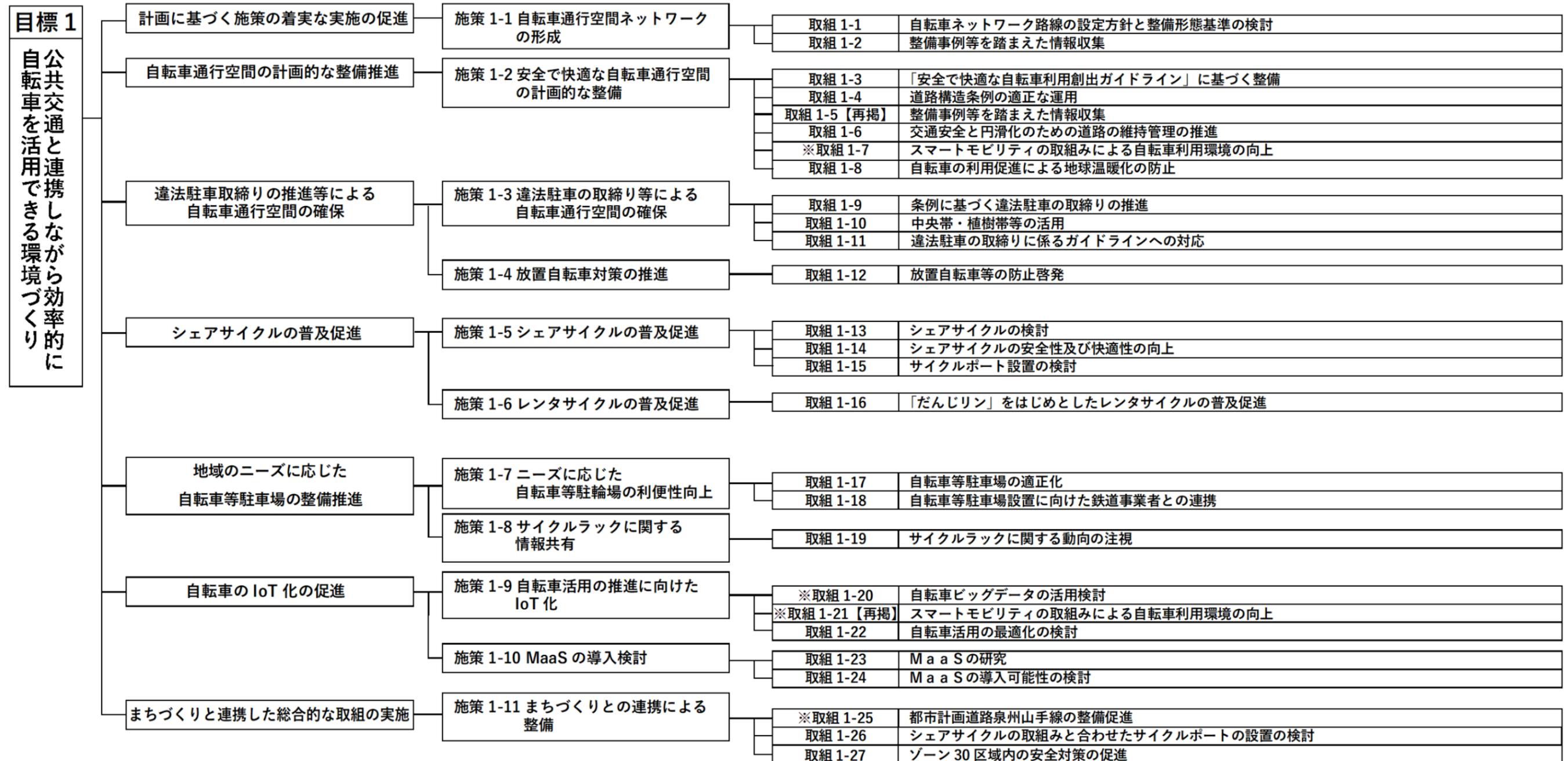
現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 江戸中期より約 300 年の歴史と伝統を誇る岸和田だんじり祭をはじめ、岸和田城や城下町の古い街並みが残る、有形無形の観光資源の豊富なまち 鉄道や路線バスによるアクセスがしにくい景観資源や観光スポットが存在 関西エリア全体でサイクルツーリズムの機運の高まっており、大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンでは、隣接府県・西日本等との連携を広げる方策として広域サイクル連携の推進が掲げられている 	<ul style="list-style-type: none"> ○インバウンド効果の拡大 ○サイクリング環境の整備 ○サイクルツーリズムの宿泊滞在 ○自然や景観資源をはじめとした豊富な有形無形の観光資源の利活用 ○観光施設へのアクセシビリティの向上と回遊などを目的とした観光イベントの企画運営 ○サイクルマップの活用など観光に関する情報発信や受け入れ体制の充実

安全・安心

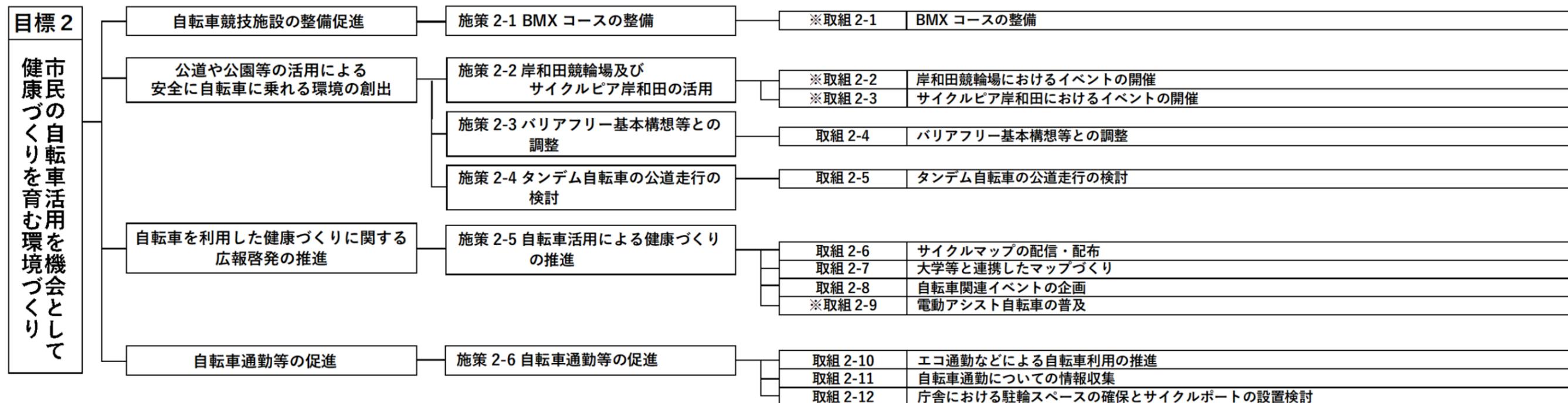
現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 交通事故発生のうち自転車事故の割合については横ばい 自転車事故が起こる箇所として幹線道路沿道において多く発生しており、自転車相互や対歩行者の発生件数は増加傾向となっている 自転車の種類や使用目的に応じた安全対策を講じる必要がある 交通安全に対する啓発活動を行っているものの歩行者や自転車が安全安心に通行できる交通安全の普及啓発や自転車走行環境充実なども必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育の推進 ○全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットなど安全装備の装着の促進 ○多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及 ○自転車が有する機動性を活かした災害時、特に大規模災害時における地域の安全・安心の向上 ○交通事故の傾向を踏まえた交通安全の啓発活動の促進 ○自転車の種類に応じた交通安全対策 ○主要幹線道路をはじめとした交通事故減少に向けた交通安全対策

3. 計画の目標設定と実施すべき施策

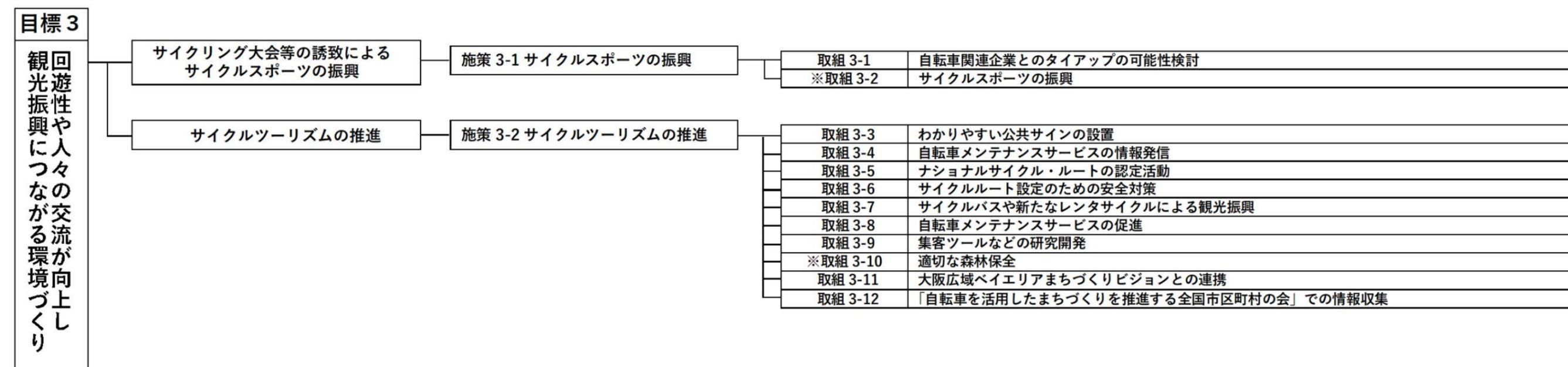
【目標1】 公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり



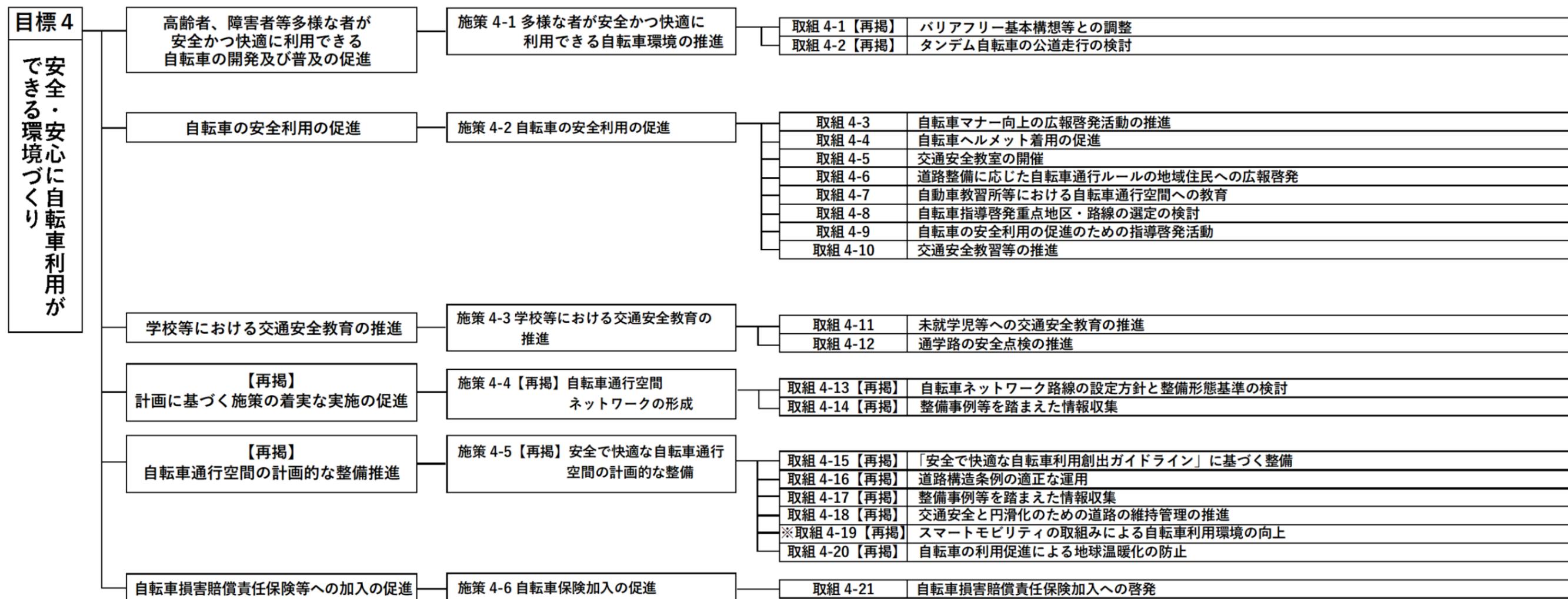
【目標2】 市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり



【目標3】 回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり



【目標4】 安全・安心に自転車利用ができる環境づくり



4. 計画の推進体制

(1) 計画の推進体制

自転車活用の推進にあたっては、自転車通行空間や自転車駐車環境といった、ハード整備が必要である一方で、交通ルールやマナーの啓発といったソフト分野での取組みも必要であり、道路や公共交通といった都市交通全体の視点からの計画づくりを行うため、「岸和田市地域公共交通協議会」において計画策定や見直しを行うものとします。

(2) 計画のフォローアップ及び見直し方法

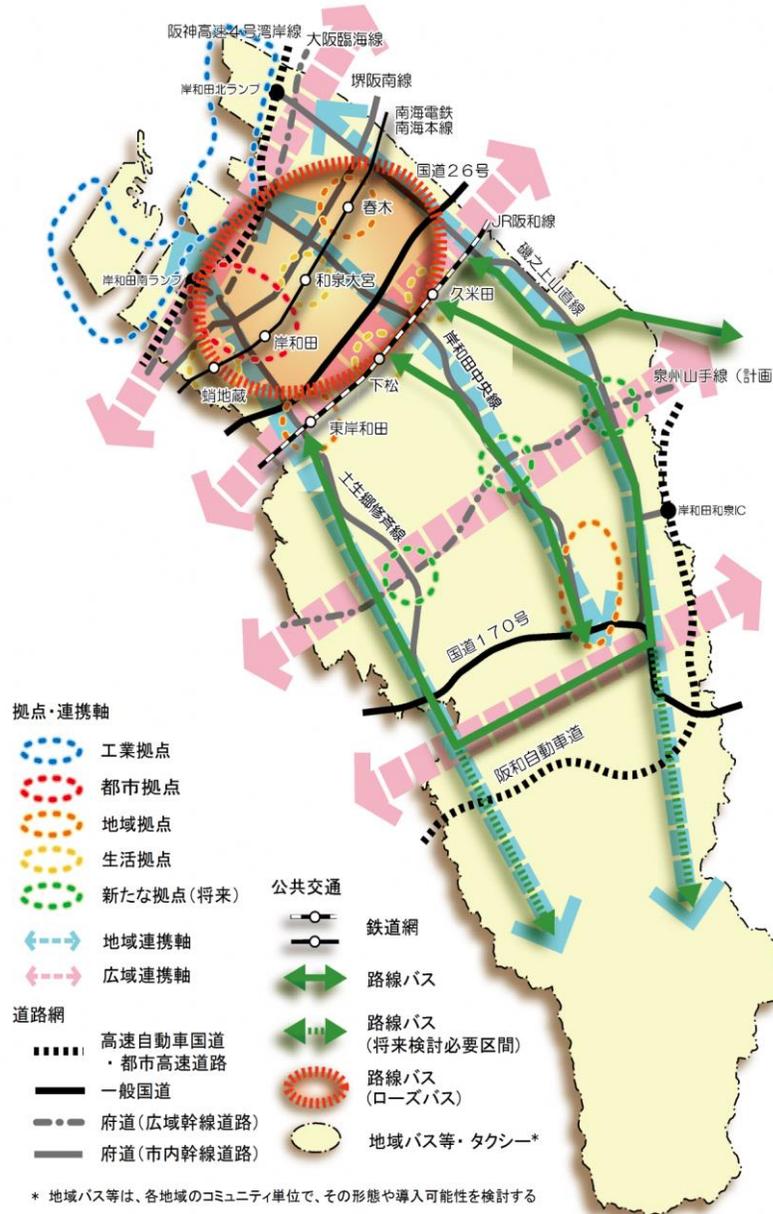
本計画の実現にあたっては、施策を評価しそれらを今後の施策に反映させることが重要です。実現にあたっては、本計画（Plan）の取組みを実施（Do）し、定期的な実施の評価（Check）を行い、改善（Act）し、次の計画（Plan）へつなげる PDCA サイクルの進行管理による遂行が重要となっています。本計画では、計画期末までに、計画実施の評価を行い、計画のフォローアップを行いながら計画を見直し、継続的に計画を推進していきます。また、社会情勢の変化等や、国や府の推進計画も勘案しながら、必要に応じて本計画の見直しを行うこととします。

パブリックコメントにおける意見及び意見に対する市の考え

No	意見内容	意見に対する市の考え
1	<p>●旧26号線のように全ての道路に自転車専用道路を設け、JRや南海とも協力して電車やバス等に自転車をのせれるようにすれば老若男女問わず牛滝山付近や岸和田城付近などで健康維持の為に自転車を活用すると思う。</p>	<p>●本市では、歩行者安全対策の一環として、空間的制約のあるなか、自転車や歩行者を自動車から分離することによる安全確保のために、自転車歩行者道等の整備を中心に取組みを進めてまいりました。</p> <p>旧26号線のように全ての道路に自転車専用道路を設けてはどうかというご提案については、歩行者の通行空間が確保できる路線において、国が作成した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に示された整備形態により、自転車通行空間の創出することに致しております。</p> <p>健康維持のため、自転車を電車やバスなどの公共交通機関に載せてはどうかというご提案について鉄道事業者に問合せしたところ、本市エリアでの運行路線については安全上の問題等があるため、自転車を車両にそのまま持ち込める「サイクルトレイン」の実施計画はないこと。また、自転車を駅・車内に持ち込む場合には、解体して専用の袋に収納したもの、または折りたたんで専用の袋に収納したものに限り、ご乗車頂けますとの回答でありましたので、ご理解のほど、宜しくお願い致します。</p>

○現在の地域公共交通網の将来像

平成29年11月策定 岸和田市交通まちづくりアクションプラン・公共交通編 P73より抜粋



岸和田市公共交通検討委員会

平成 22 年度 検討概要書

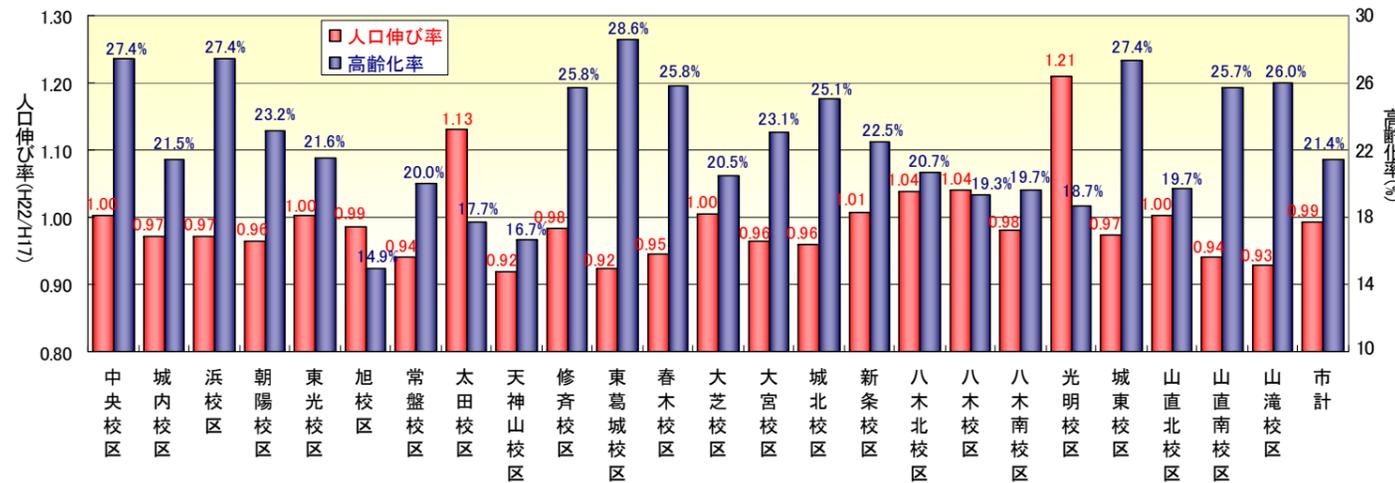
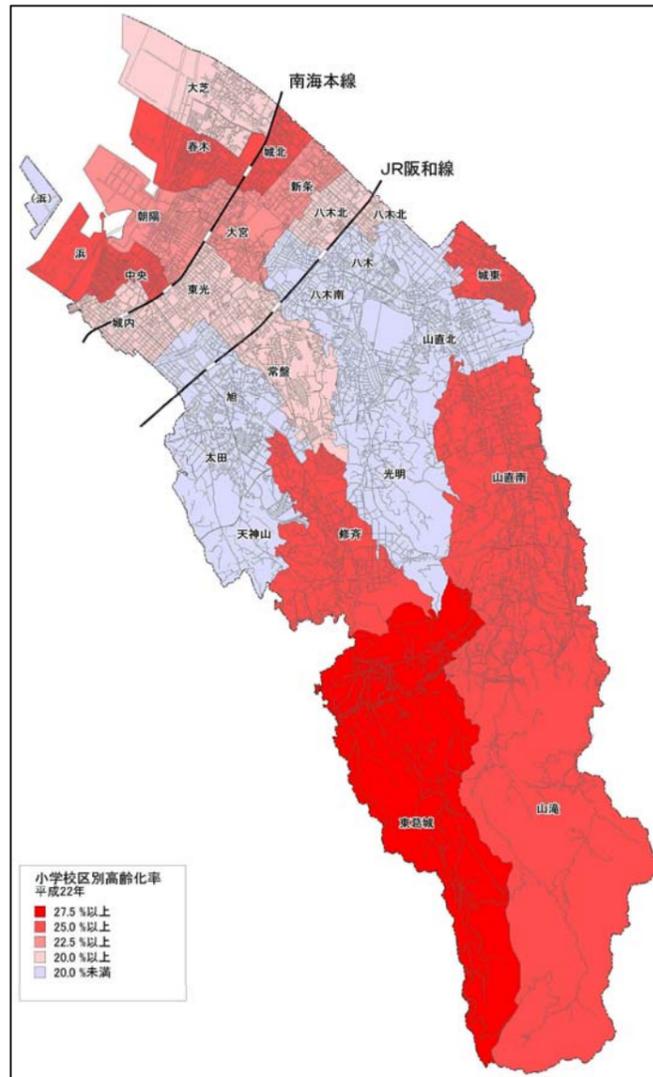
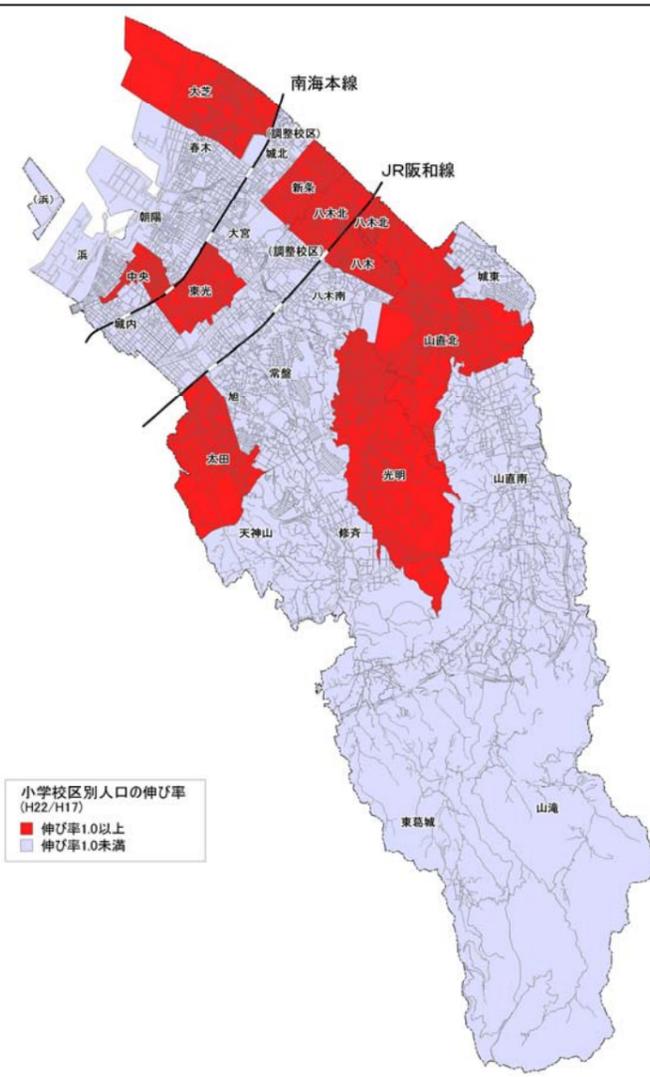
平成 23 年 3 月

岸和田市 まちづくり推進部 都市計画課

1. 岸和田市公共交通の現況把握

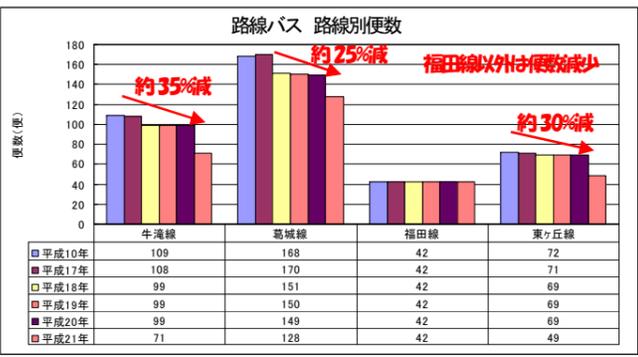
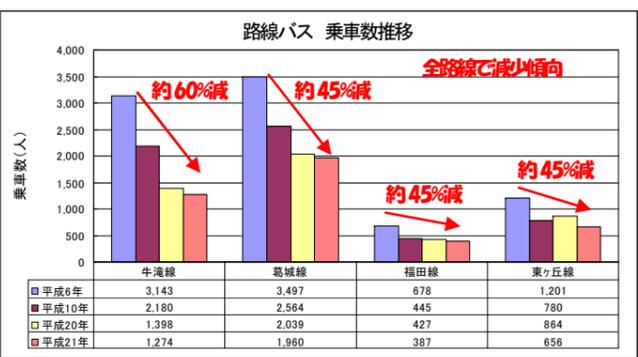
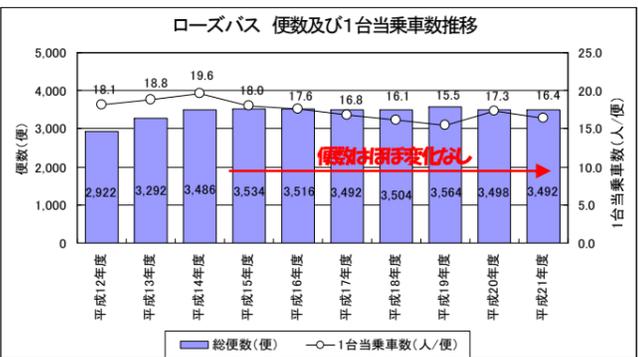
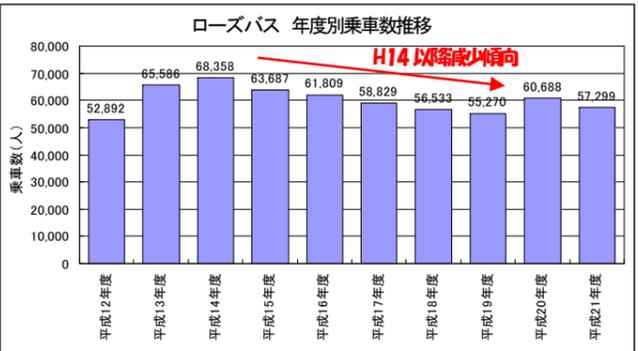
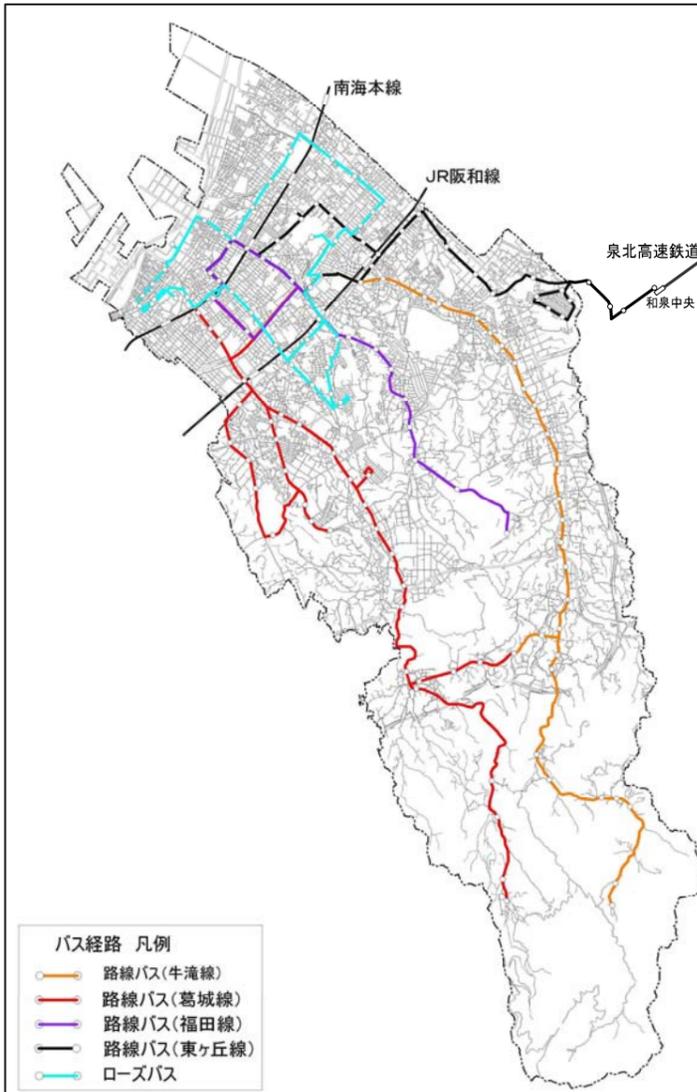
・岸和田市の地域特性

- 岸和田市の人口は平成17年から平成22年にかけてやや減少傾向にある(伸び率0.99)が、校区別に見ると全24校区のうち、光明校区(伸び率1.21)をはじめとした9校区で人口が増加している
- 岸和田市の高齢化率は東葛城校区で最も高く(28.6%)、旭校区で最も低く(14.9%)となっており、岸和田市全体では21.4%と、大阪府平均の19.1%を若干上回っている



・岸和田市公共交通の現状

- 岸和田市内のバス運行状況は、平地部をローズバス、山手地区を路線バスが運行している
- ローズバス利用者数は平成14年をピークに減少傾向にあり、平成20年一度増加したものの、平成21年は再度減少に転じている(運行便数は変更なし)
- 路線バスの利用者数も平成6年から平成21年にかけて大きく減少している(運行便数も減少)



・住民ニーズ

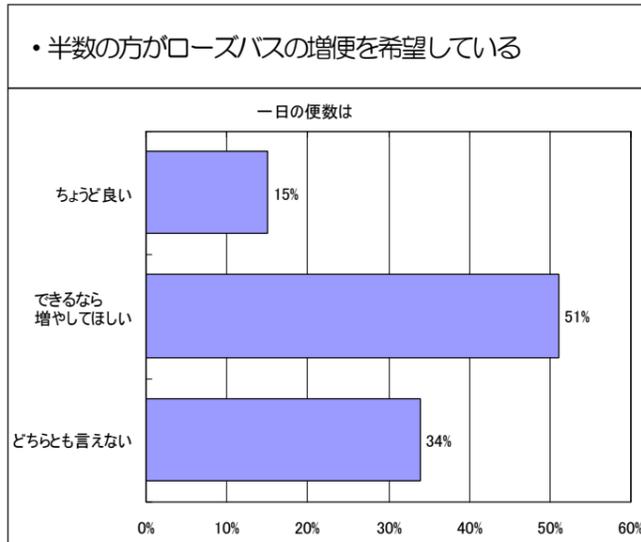
- 住民から挙がっている要望は、**山手地区へのローズバス路線の拡大が多く、その他、路線バスの増便やバスの利便性向上を求める声が多い**
- 平成18年度に実施されたローズバスに関する意向調査では、**便数増加や、バスの存続を望む声が多く聞かれていた**

住民からの主な要望

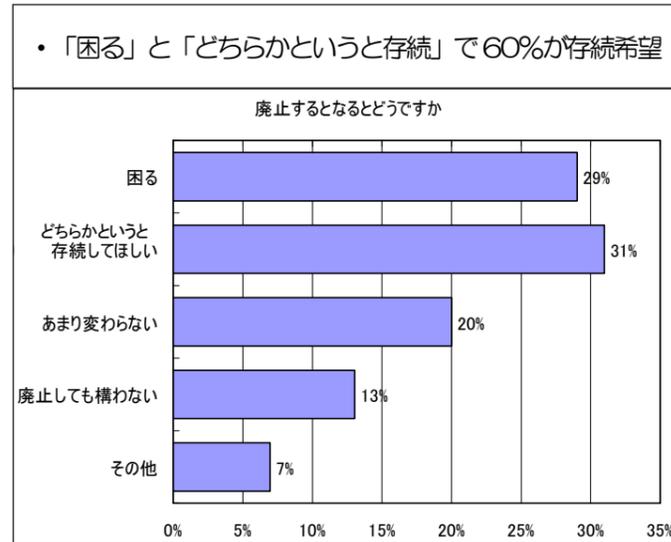
要望元	要望内容
黄金塚第一期町会、第二期町会	・ローズバスまたは路線バスの運行導入
東ヶ丘町自治会、老人クラブ	・路線バスの複便、ローズバス路線の拡大
山直北・城東地区の市民協議会 岸和田市老人クラブ連合会	・山手地区におけるローズバスの運行
岸和田障害者・児関係団体 連絡協議会	・市内の病院を組み込んだ運行ルート ・日曜・祝祭日・年末年始の運行 ・バスの増便、利便性の向上 ・高齢者・障害者の運賃無料化 ・田治米団地へのローズバス運行 等
その他	・ローズバス・路線バス・鉄道等の乗り継ぎの利便性向上 ・公営住宅団地、旧集落地やなど高齢者等の多い地域へのローズバス運行 ・幹線道路から離れた地域へのローズバス運行 ・山滝小学校の下校時のバス便確保 等

ローズバスに関する意向調査結果(平成18年度)より

○ローズバスの便数について



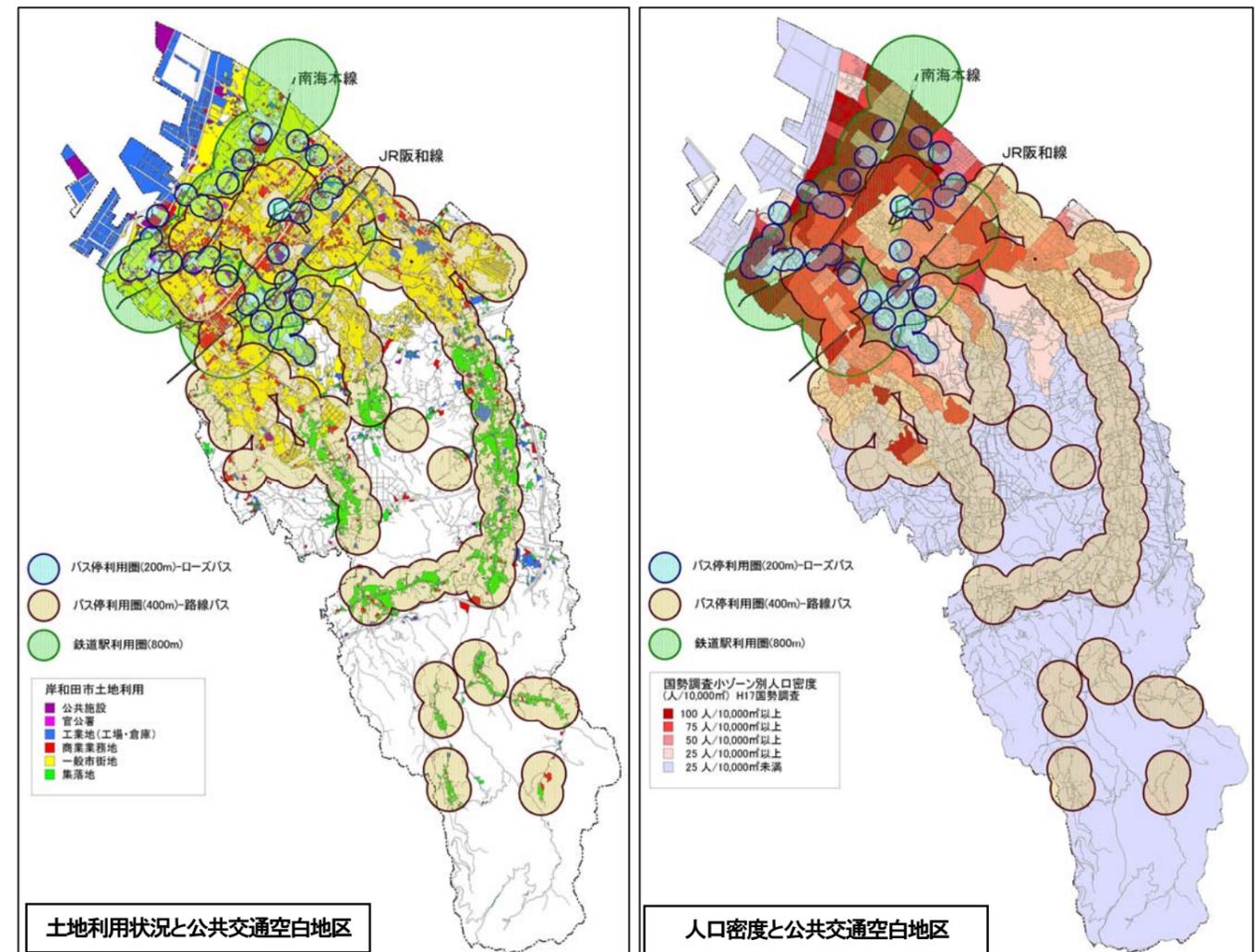
○ローズバスの廃止是非



・現況における公共交通の課題・問題点

岸和田市公共交通の現況における課題・問題点を整理すると以下のとおり

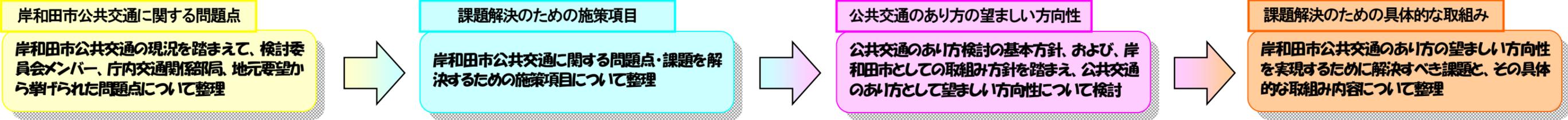
- ① 路線バス・ローズバスでカバーされない公共交通空白地区がある
- ② 路線バスは、乗降者数の減少に伴い運行便数が減少傾向にあり、地域住民の利便性低下につながっている
- ③ 公共交通空白地区に人口密度の高い地区や、土地区画整理事業実施中の地区など人口集中地区も見られるため、路線バスの運行ルート導入、コミュニティバスの運行などによる、公共交通空白地区の解消が望まれる
- ④ ローズバスが JR や南海本線の駅、徳洲会病院などの主要施設に接続しているため運行ルートの再考が望まれる。ただし、路線バスとの路線(区間)の重複を避け、ローズバスと路線バスの運行調整や、乗り継ぎの利便性向上などの取り組みが必要となってくる
- ⑤ ローズバスの運行収入は2割程度にとどまっており、大部分が補助金により運行されているため、運行ルートの拡大や増便などを行うと赤字の拡大が懸念されることより、利用者拡大のための施策や適正な受益者負担のあり方など、運行収入の拡大方法についても併せて検討する必要がある
- ⑥ 岸和田市では自家用車の分担比率が非常に高く、ローズバス、路線バスの運行を安定させるためにも、公共交通機関の利用促進策の検討も必要である



※ ローズバスの利用圏域をバス停から半径 200m、路線バスの利用圏域をバス停から半径 400m、鉄道の利用圏域を駅から半径 800m と設定して地形図上にプロットし、公共交通の空白地区の確認を行った

2. 岸和田市公共交通のあり方検討

基本方針
将来にわたって、みんなが使える公共交通サービスを実現する



委員会で挙げられた問題点

- ①公共交通(バス)の必要性和評価方法の合意
 - 一人あたりの利用頻度の低さ
 - 自動車利用率高く、公共交通利用率低い
 - 公共交通の充実は、高齢化が進む折から絶対に必要不可欠
- ②交通弱者の移動手段確保と財源確保
- ③公共交通(バス)の利便性向上
 - 路線と行き先が判りにくい
 - 路線バスの運賃が高く、昼間の便数が少ない
 - 新しく開発された地域からの移動が困難
 - お城、旧26号線、南海電鉄沿線への移動困難

庁内交通関係部局で挙げられた問題点

- ①路線バスにおける山手地域の路線確保
- ②スクールバス機能の向上(山手:路線バス)
 - 一般客と通学児童の併用による弊害解消
- ③ローズバスの拡充と費用負担の軽減
 - 路線や運行本数の増便
- ④福祉対象者の拡大と支援策(視覚・精神障害、高齢者)

地元要望から挙げられた問題点

- ①公共交通空白地区への導入
 - 山手地区、城東地区、高齢者の多い地区 等
- ②利便性向上(運行)
 - 目的地、経路、他機関との接続性
 - 日曜・祝祭日の運行、朝夕の増便 等
- ③利便性向上(車両・停留所)
 - 低床バス仕様統一、停車位置
 - 停留所施設(雨天時対応) 等
- ④料金補助
 - 高齢者、障害者への無料バス配布 等

課題解決のための施策項目

岸和田市公共交通に関する問題点・課題を解決するための施策項目について整理

地域協働の取組み実施

- ①住民アンケート(意向把握)
- ②住民ワークショップの実施
- ③地域住民に対してバス運行の現状開示、及び、バス利用のPRの実施 等

各種送迎手法の検討

- ①スクールバス機能の確保
- ②福祉的施策との役割分担、拡充策の検討(タクシーチケット拡充等)
- ③乗り合いタクシー導入 等
- ④地域や他交通機関事業者との連携(運行補助、利用割引、広告掲載 等)

公共交通利便性の向上

- ①公共交通空白地区の解消
- ②利用促進、及び、新たな需要の喚起
- ③運行見直し(便数、経路、時間 等)
- ④施設見直し(車両、停留所 等)
- ⑤料金補助

公共交通のあり方の望ましい方向性

公共交通のあり方検討の基本方針、および、岸和田市としての取組み方針を踏まえ、公共交通のあり方として望ましい方向性について検討

既存バス路線の維持・活性化

- バス利用者増加のため新たな需要喚起策や利用促進策を実施し、バス路線の維持・充実を図る

公共交通空白地区の解消

- 公共交通空白地区のうち、需要の見込める要望地区において試験的な取組みを行う
- 試験的運行においては、地域協働や住民利用意向、収支率等の評価を行い、持続可能であれば本格運行とする
- ニーズや道路状況などから公共交通施策で解消が困難な地区では福祉施策の検討を進める

地域との協働による取組みの推進

- 「地域の交通は地域が支え守り育てる」ことの必要性を市民みんなの共通認識とし、市民・公共交通事業者・行政の協働による取組みを進める

効率的・効果的な施策の実施

- 公共交通サービスを、将来も持続できるサービスとするため、それぞれの地域の状況に応じた施策の選択や福祉施策との役割分担を図る。また、サービスを維持するための財源の確保に努めるとともに、市の経費負担のあり方・適正な受益者負担についても検討する

課題解決のための具体的な取組み

岸和田市公共交通のあり方の望ましい方向性を実現するために解決すべき課題と、その具体的な取組み内容について整理

既存バス路線の維持・活性化策

[検討項目]

- 新たな需要喚起のための方策の検討
- バス運行の現状開示・利用PRの実施(ホームページ・広報誌・バスマップ等)
- 観光施策との連携
- 環境施策との連携(バスエコキャンペーンなどの利活用)
- 利用しやすい環境の整備

公共交通空白地区の解消策

[検討項目]

- 試験的運行の具体的な地区の選定
- 需要把握のための住民アンケート・ヒアリング内容の検討・実施・結果分析
- 運行計画(車両・ルート・便数等)
- 地域協働の手法検討
- 試験運行継続・本格運行のための事業評価手法・項目・基準の設定

地域との協働による取組み

[検討項目]

- 協働による取組み体制の確立
- バス運行の実態・他市事例の情報提供

効率的・効果的な施策の実施

[検討項目]

- 財源の確保(民間事業者との連携、地域との連携)
- 福祉施策の調査・検討
- 事業評価手法・項目・基準の設定

3. 具体的施策の検討

岸和田市公共交通のあり方検討において挙げた「課題解決のための具体的な取組み」のうち、比較的短期的に実施が可能となる「新たな需要喚起のための方策」、及び、「公共交通空白地区の解消策」について検討を実施

○新たな需要喚起のための方策検討

新たな需要喚起のための方策については、他市町村における事例を参考に、委員会で挙げられた意見を踏まえ検討をおこなっていく
 なお、本年度は岸和田市として取組みを行っていく項目のメニュー出しまで実施

・委員会における新たな需要喚起のための意見

- ① バス利用へのインセンティブの付与
 - ・観光事業との連携による観光客の取込(バスマップの作成、観光施設への割引)
 - ・バス利用客への買物割引(商業施設との連携)
 - ・バスと鉄道との連携(利便性の向上、乗継割引など)
- ② 小学生への利用促進
 - ・小学校入学などに際しての無料乗車券の配布
- ③ 医療施設との連携
 - ・医療施設へのバス便の設定や共同運行

・岸和田市として取組みを行っていく項目

○新たな需要喚起のための岸和田市での取組み項目

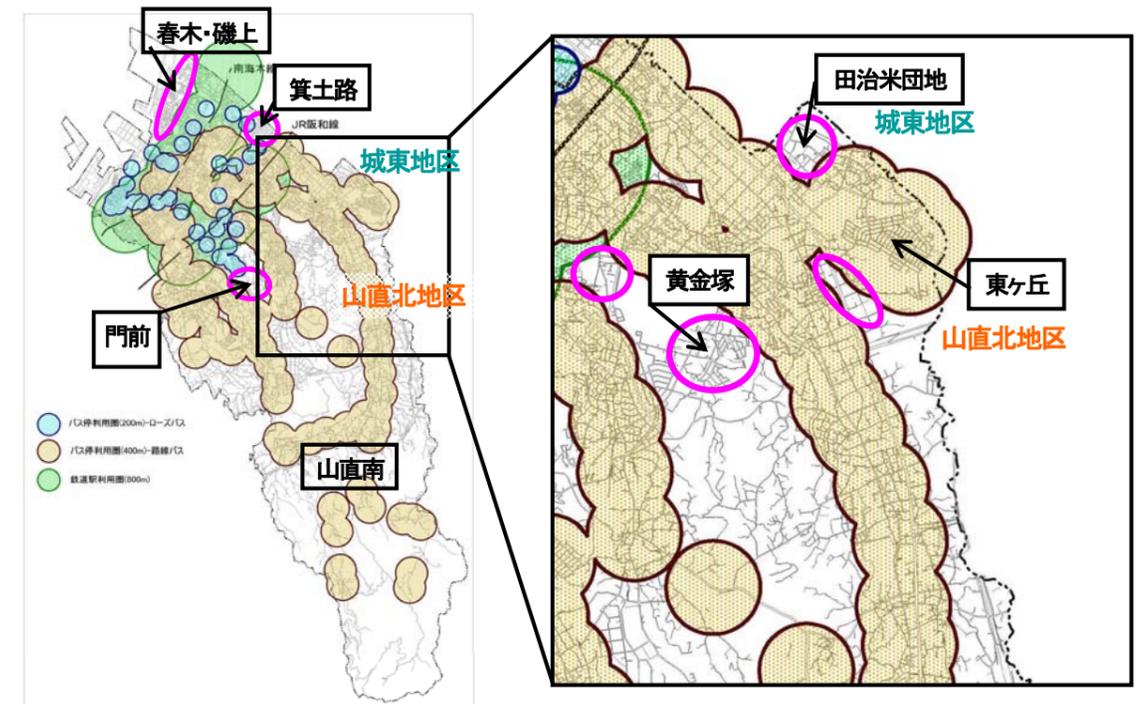
- 【短期的な取組み】
- ① WEBによる広報・利用促進PR
 - ② バスマップ・バス活用ガイドの作成
 - ③ 観光事業との連携
 - ④ 通学支援による利用促進(小学・中学・高校)
- 【中・長期的な取組み】
- ① 運賃・料金の工夫

平成23年度で、さらに具体的な取組み内容について検討・議論をおこなった上で、実施の準備ができたものから、順次施策を実施していく

○公共交通空白地区の解消策検討

公共交通空白地区、および、バス運行要望地区の状況・課題、具体策は下表に示すとおりである
 この中で、[黄金塚][田治米団地]の2地区を含む「山直北・城東校区」において、コミュニティバスの試験運行を実施する

地区等	状況・課題	具体策	
公共交通空白地区	春木・磯上	紀州街道沿いなど集落地区では道路が狭くバス運行は困難 臨海線付近の工場跡地で住宅開発が進んでいる 地区内に店舗、病院等が立地し生活利便性がある程度高い 高低差が少なく自転車・徒歩での移動が容易	将来的な課題として、高齢者などの移動困難者等への福祉施策として、道路状況に対応したバス以外の小型車を活用した移動サービスを検討する
	箕土路	国道沿いの区画整理により整備された地区では、事業所等の土地利用が多い 旧集落内は道路が狭くバス運行は困難	将来的な課題として、高齢者などの移動困難者等への福祉施策として、道路状況に対応したバス以外の小型車を活用した移動サービスを検討する
	門前	宅地開発が急速に進み人口が増加 道路が狭くバス運行は困難 都市計画道路岸和田港福田線の事業中	道路整備によりバス運行が可能となった時点で、バスルートの拡充などを検討する
	黄金塚	昭和40年代に住宅開発が進んだ地区で高齢化が進んでいる 団地内は高低差が大きく移動が困難 店舗、病院等が近隣に少なく、生活不便地域区画整理地区では人口が増加している	山直北・城東校区において、コミュニティバスの試験運行を実施する
	田治米団地	府営住宅団地で高齢化が進んでいる(総戸数720)	
バス運行要望地区	東ヶ丘	昭和40年代に住宅開発が進んだ地区で高齢化が進んでいる 団地内は高低差が大きく移動が困難 路線バスが乗り入れており、既存バス路線との整合が必要	既存路線バスとの競合を避ける為、地域と協働したバス利用促進による路線バスの複便などを検討する
	山直南	蜻蛉池公園～和泉中央駅間へのバス路線新設要望(H22.12.22:山直南地区市民協) 市街化調整区域で、高齢化・人口減少が進んでいる 丘陵地区(道の駅)が隣接する 既存路線バスとの整合が課題	将来的な課題として、地区に隣接する丘陵地区整備とも連携し検討する



○公共交通空白地区におけるバスの試験運行検討

公共交通空白地区におけるバスの試験運行については、実際に試験運行を行う地区、ルートの検討を行った上で、対象となる地元住民との協議を踏まえ、試験運行に向けて検討をおこなっていく
なお、本年度は委員会における運行ルート案の選定まで実施

・試験運行検討地区

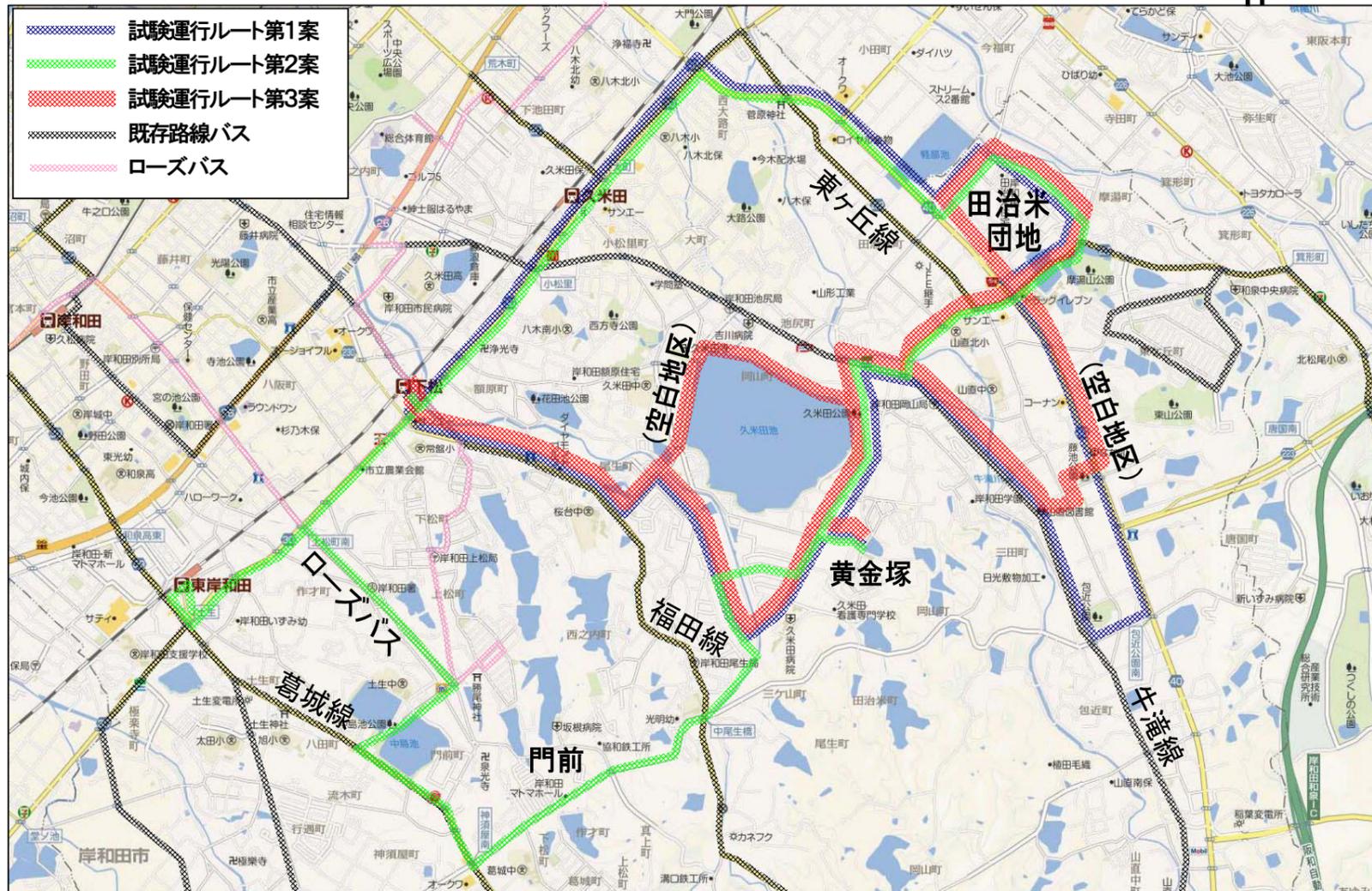
・公共交通空白地区が多く存在し、地元要望の強い【黄金塚】【田治米団地】の2地区を含む「山直北・城東校区」においてバスの試験的運行を実施する

・試験運行ルート検討

・運行ルートについては、以下の条件をなるべく多く満足するよう検討をおこなった

- 1) 住民要望の強い【黄金塚】【田治米団地】内を通過する
- 2) 山直北・城東校区における上記以外の公共交通空白地区を通過する
- 3) 他路線や鉄道との接続が可能となるよう、JR 下松駅を起終点とする巡回ルートとする
- 4) ある程度の大きさの車両が通行可能となるよう、なるべく広幅員道路を通過する

・試験運行ルート案図



・検討ルート案概要

試験運行ルート案

- 【第1案】: JR 阪和線下松駅を起・終点とし、田治米団地、山直北空白地区、黄金塚を通過する循環ルート
- 【第2案】: JR 阪和線下松駅を起・終点とし、田治米団地、黄金塚に加え、門前の空白地区、JR 阪和線東岸和田駅を通過するやや広域の循環ルート
- 【第3案】: JR 阪和線下松駅を起・終点とし、田治米団地、山直北空白地区、黄金塚に加え、久米田池西側の空白地区を通過する循環ルート

○委員会による検討を行い、以下の選定理由により【試験運行ルート第3案】を本命案とした

- ・特に要望の強い山直北・城東校区がメインルートとなっている
- ・他案と比較して、より多くの公共交通空白地区をカバーできる
- ・既存の路線バスとの重複が比較的少ない

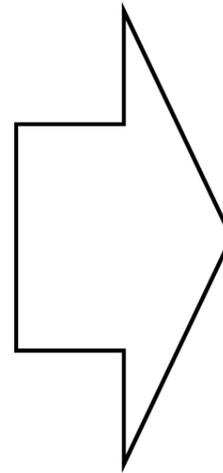
平成 23 年度で、地元住民との協議を実施し、さらに具体的なルートやバス停位置について検討を行い、平成 23 年度中(平成 24 年 1 月～)の試験運行開始に向け許認可等の準備をおこなっていく
また試験運行の継続や本格運行に向けての判断材料とする、事業の評価基準についても検討を進め、試験運行開始までに明確な基準を設定する

相川・塔原地区地域バス（デマンドタクシー）運行業務委託 ご利用状況

ご利用状況

令和2年3月まで報告分

月	運行回数(回)			利用者数(人)		
	下り	上り	計	下り	上り	計
11月運行分	1	5	6	2	5	7
12月運行分	0	2	2	0	2	2
1月運行分	0	3	3	0	3	3
2月運行分	0	2	2	0	2	2
3月運行分	4	0	4	13	0	13
利用合計	5	12	17	15	12	27



地域バス概要（運行データ）

- 運行設定日：54日間(11月～3月の土・日・祝及び12/30～1/3)
設定便 25便/日×54日間 = **1,350便** (実際の運行率：17便/1,350便 = 1.3%)
(設定：上り(船渡方面) 18便/日、下り(岸和田駅方面) 17便/日)
- ご利用人数
合計**27名**(のべ人数)



【客観的指標】令和元年度第2回

- ・運行回数：17回
- ・利用者数：27名
- ・1便当たりの利用者数：1.59人
- ・乗車区間：上り 塔原→船渡（2回）、相川→船渡（9回）、相川→河合（1回）
下り 河合→塔原（1回）、船渡→塔原（4回）
- ・収支率：13.9%（7,800/56,100）（事務経費含まず）
- ・事務登録者数：9件

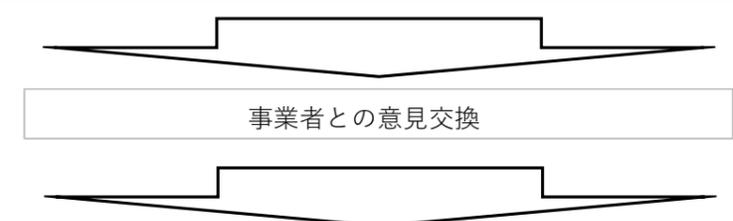
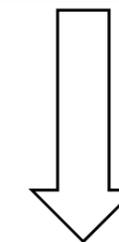
【主観的指標】

地元2町会長との意見交換を実施

↓ 「試験運行についての意見は住民へ直接聞くことが重要」

町内全世帯アンケート、利用者へのアンケートを実施(町会協力)

令和2年8月において 相川町・塔原町各40世帯全戸配布にてアンケートを実施



効果・課題の抽出

アンケート結果を踏まえた地域との意見交換

論点整理

■大阪府河内長野市：楠ヶ丘地域乗合タクシー「くすまる」について

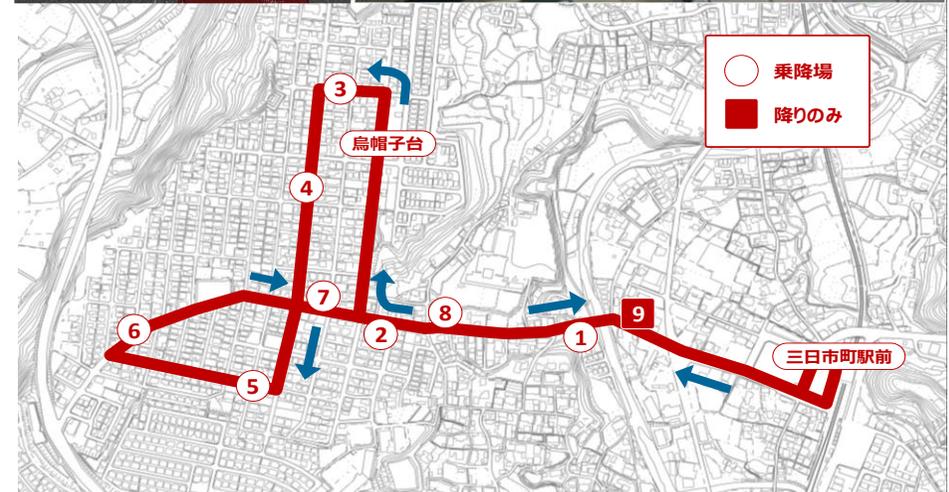
- 急峻で狭い道路事情により路線バスなどの公共交通の運行がなかった地域において、高齢者を中心に日常の移動に関する声が高まり、地域（自治会）、交通事業者、行政の3者協働の取組みによって運行を実現。
- 「地域の足は地域で守る～目指せ！100%自主運行～」を合言葉に、運行開始から様々な利用促進に取り組み、高い収支率を維持。

【多様な主体の参画】

- 運行継続のために地域で定期的に対策委員会を開催し、地域・事業者・行政が意見交換。
- 「くすまる」の運行を先行事例として地域公共交通計画に盛り込み、他地域への展開を啓発。

【利用促進】

- 時刻表の作成・配布、のぼりの作成・設置、街頭でのPRなどを地域住民が主体的な取り組みを実施。
- 完全自主運行へ向けて数値目標を設定して、継続的な利用を呼びかけ



平成28年度には、過去最高の収支率76.1%の収支率を記録しており、100%の完全自主運行を目指して、取り組みを継続している。

「チョイサポしのだ」が出来るまで



令和3年2月27日

チョイサポしのだ 事務局 藤原 石原

1. 和泉市について



大阪府和泉市

人口：185,193人
(令和2年11月現在)
高齢化率：25.1%

面積：84.98km²

現状：市中部に大型の新興住宅地が
複数出来、若年層の家庭が増加。

名産品：和泉木綿、ガラス工芸、みかん等



信太中学校区

人口：25,039人

高齢化率：30%

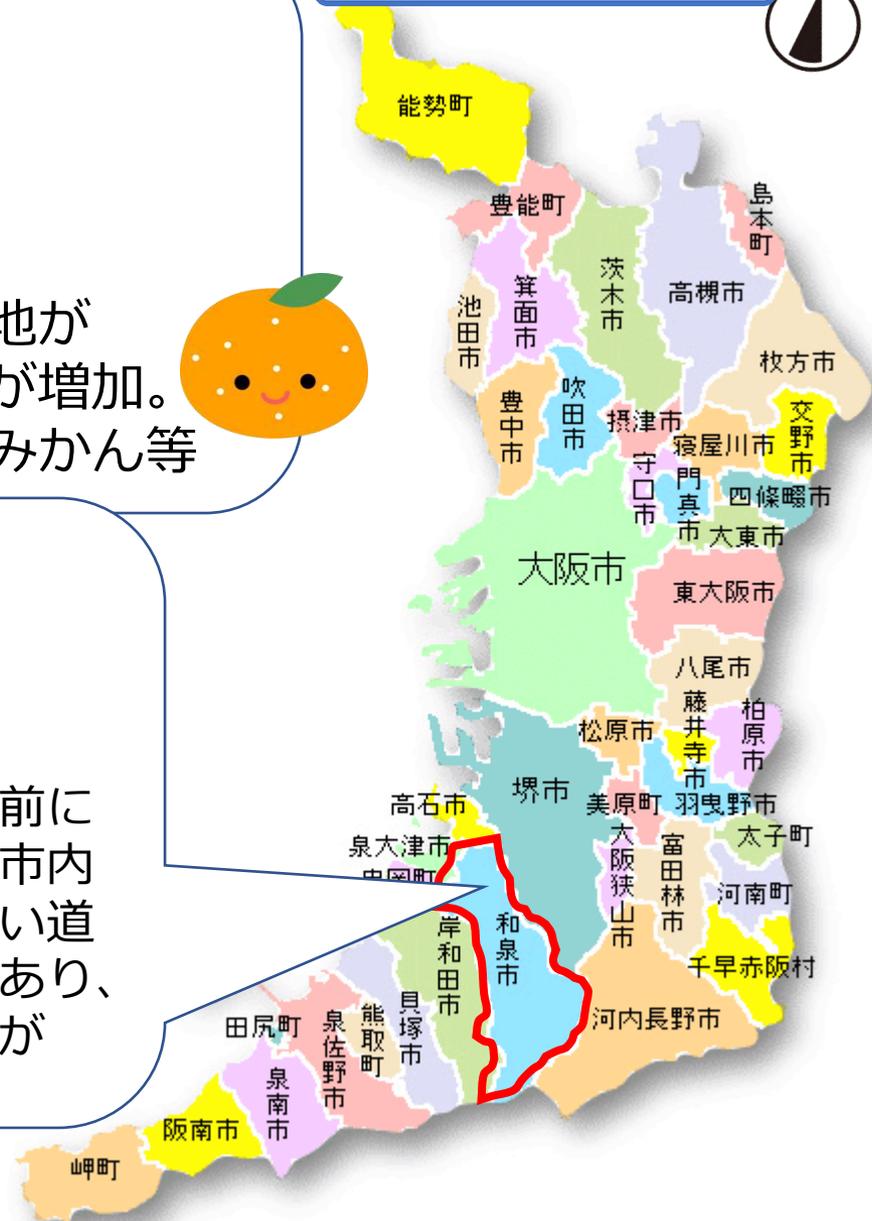
小学校区：3校区（鶴山台北小学校
鶴山台南小学校・信太小学校）

和泉市北部の高台に位置し、約40年前に
出来た集合住宅地や戸建住宅を抱え、市内
でも特に高齢化が進んでいる地域。細い道
も多く、路線バスの運行も削減傾向にあり、
外出手段に困る高齢者が増えている。



和泉市イメージキャラクター

コダイくん・ロマちゃん



はじまりは、 ある校区社協会長の思いから…

移動に悩んでいる地域の
高齢者が、増えているな。
何とか助けてあげられな
いかなあ。

私たちの校区の困りごと
と支援を行うサポート
センターを基盤にして、
送迎サービスを本格的
にできないかな…。

近くの校区社協会
長や行政にも相談
してみましょうよ。

校区社協会長

生活支援コーディネーター

日常生活で困ったときはご利用下さい

鶴山台北校区 高齢者サポートセンター



利用料金
30分以内 500円
1時間以内 800円

例えばこんなことを
してほしいとき…

- 散歩のサポート
- 買い物
- 送迎
- 生活相談
- 介護サービス
- その他

利用申込・相談受付
TEL 0725-30-2206
受付日時 平日10:00~5:00

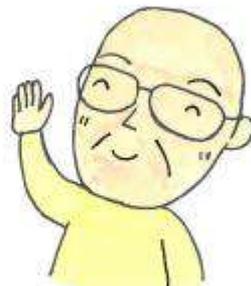
こうして、3つの小学校区の町会・自治会の連合会長と社協会長から話を少しずつ広げていきました…

ありがとう
ございます。
よろしく
お願いします。



校区社協会長

1つの校区だと、
ドライバー集めも大変だし、
移動の悩みは、皆同じだから、
3校区、一緒に取り組みましょう！
一緒にやりましょう！



校区社協会長



町会・自治会の連合会長

立上げに向けた準備

日時		内容
R1.2.21	視察	豊中市社協視察。 送迎サービスの話を聞き、刺激を受ける。
R1.4.13	第2層協議体	3校区の代表者が集まり、送迎サービスの仕組み作りの可能性について
R1.5.14	第2層協議体	参加者を拡充し、今後の取り組みについて
R1.6.13	研修	NPOアクティブネットワーク代表理事遠藤氏より送迎サービスの現状や制度について講義（プロボノ）
R1.7.11	第2層協議体	住民のニーズ把握のために実施するアンケートについて
R1.7.24	第2層協議体 研修	具体的なアンケート実施方法の確認。和泉市長や議員に現状報告。和泉市ボランティア市民活動センター佐近氏より、NPO法人の立ち上げ方法や具体的内容について講義
R1.7.31	第2層協議体	活動方法、団体の形態について
R1.8.10	第2層協議体	具体的な活動や準備について
R1.8.13	視察	豊明市の送迎サービス事業の視察
R1.8.21	第2層協議体	アンケート調査結果や太子町の視察について
R1.9.11	第2層協議体	アンケート集計結果の分析等

活動開始に向けた具体的な準備

日時		内容
R1.10.8	視察	太子町視察。太子町社協貝長氏ほか、太子町高齢介護課より太子町の送迎サービスについて説明を受けた後、団体事務所視察。
R1.10.17	第2層協議体	太子町視察結果の共有、今後の具体的な取り組みについて
R1.11.21	第2層協議体	運営委員会規約案の作成、意見交換
R1.12.19	第2層協議体	団体名の検討ほか
R2.1.10	役員会	実施に向けた課題や今後の予定について
R2.1.28	役員会	実施に向けた課題や今後の予定について
R2.2.2	総会	設立総会「信太中学校区移動サービス及び生活支援事業運営委員会規約」、運営要綱の承認を役員から受ける。
R2.2.18	研修	関西STS連絡会柿久保氏より、送迎サービスについての講義書類等の実務的な準備についての相談、打合せ
R2.3.5	第2層協議体	協力会員、賛助会員の呼びかけ等について
R2.3.14	第2層協議体	団体関係者への事業詳細についての説明
R2.6.7	研修	関西STS連絡会柿久保氏より、ドライバーを対象としたドライバーの実務研修
R2.6.8	受付開始	送迎サービスの受付開始
R2.6.15	活動開始	送迎サービスの活動開始

2月～4月は事務局で、ほぼ毎週打合せ。3月に予定していた移送実験、出発式も延期。

地域の移動・外出を支える交通手段

許可

道路運送法

運賃OK

バス

路線バス・コミュニティバス・デマンドバス

タクシー

一般タクシー・介護タクシー・
UDタクシー・デマンドタクシー



登録

自家用有償旅客運送 2006～

非営利の範囲で運賃OK

- ①市町村運営有償運送(交通空白・福祉) ……路線バスの撤退などで市町村が自ら運営して(委託)行う
- ②公共交通空白地有償運送 ……タクシーが営業しない地域などで**住民全体を対象**にNPO等が行う
運営協議会での検討プロセス ガイドライン化
- ③福祉有償運送 ……障がい者手帳保有者・要介護・要支援認定者(基本チェックリスト該当)・透析患者等を対象にNPO等が行う。**一般の高齢者は不可**

互助活動

許可・登録の手続きが不要な運送

運賃NO

……地域福祉の観点から住民たちが互助の精神でつくる移動・外出手段



互助活動

支えあい・たすけあいの互助活動



住民の車

法人の車

市の車



住民がサービス調整



住民ドライバー

社福のドライバー

まちづくり・
地域づくり
全国の事例

- 1、住民などが独自に運行して外出支援をしている事例
- 2、市町村の車（保険付）で住民が運行している事例
- 3、社会福祉法人の「地域における公益的な取組」の事例
空車両を活用した買物支援やサロン送迎
- 4、介護保険の会計から団体に補助金が入る仕組みで
移動支援をしている事例
- 5、運転者ではなく付添者に補助をする仕組み

運賃は不可

利用者の制限はない

登録等の手続き不要の形態で行われることが多い

許可・登録の手 続き不要の形態

互助
活動

国土交通省 **通達**（事務連絡/平成18年→ 一部改正/平成30年3月30日）

「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様について」

- (1)- 1 利用者からの給付が、**好意に対する任意かつ自発的な謝礼**と認められる場合
 - 2 **自治会等**が地域づくりの一環として**運行に必要な経費を賄う**場合。利用する・しないに関わらず 会費等が一律の場合
- (2)- 1 利用者からの給付が野菜や地域通貨など換金性が乏しい財物などで行われる場合
 - 2 ボランタリーなサービスを相互に提供し合う場合
- (3) 利用者からの給付が**ガソリン代実費、道路通行料、駐車料金**(特定費用)のみの場合
- (4)- 1 市町村の事業として**市町村の車両で実施**されるなど、**利用者の負担がゼロ**の場合
 - 2 **自家輸送**の場合（ホテルやゴルフ場の送迎など本来の利用料に差がない）
 - 3 子どもの預かりや**家事身辺援助等のサービスと一体的に行われる**場合
 - 4 利用者の所有車両で送迎を行う場合



サービスの類型

- 要支援者等の多様な生活支援のニーズに対して、総合事業で多様なサービスを提供していくため、市町村は、サービスを類型化し、それに併せた基準や単価等を定めることが必要。そこで、地域における好事例を踏まえ、以下のとおり、多様化するサービスの典型的な例を参考として示す。

①訪問型サービス

※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

- 訪問型サービスは、現行の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。
○ 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援を想定。

基準	現行の訪問介護相当	多様なサービス			
サービス種別	①訪問介護	②訪問型サービスA (緩和した基準によるサービス)	③訪問型サービスB (住民主体による支援)	④訪問型サービスC (短期集中予防サービス)	⑤訪問型サービスD (移動支援)
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース (例) ・認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者 ・退院直後で状態が変化しやすく、専門的サービスが特に必要な者 等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進		・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース ※3～6ヶ月の短期間で行う	訪問型サービスBに準じる
実施方法	事業者指定	事業者指定／委託	補助(助成)	直接実施／委託	
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準	
サービス提供者(例)	訪問介護員(訪問介護事業者)	主に雇用労働者	ボランティア主体	保健・医療の専門職(市町村)	

令和3年10月29日
自動車局旅客課

新たにタクシーの「相乗りサービス」制度を導入します！ ～タクシーを割安に利用することが期待されます～

配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスを認める新たな制度を導入します(本日付で通達を公布し、本年11月1日から運用可能)。

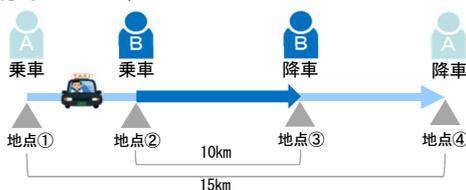
1. 概要

- タクシーの「相乗りサービス」とは、配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスです(運送開始後に不特定の旅客が乗車できるバスとは異なるタクシー独自の運送形態となります)。
- 今般、利用者が安心してタクシーに相乗りし、割安にドア to ドアで移動できるよう、「相乗りサービス」について、運賃の按分等に関する一定のルールを定めた新たな制度を導入しました。
- タクシー事業者にとっても、「相乗りサービス」を提供することで、利用者の利便性の向上を図り、新たなタクシー需要を喚起することが期待されます。

2. 利用イメージ

- 制度上、相乗りする際の運賃は、原則として乗車距離に応じて按分することをルールとしており、例えば以下のような事例となることが想定されます。

(利用イメージ)



【地点①～④のタクシー運賃が 5,000 円の場合】

A の運賃 : 3,000 円 (5,000 円 × 15km/25km)

B の運賃 : 2,000 円 (5,000 円 × 10km/25km)

3. その他

- 当面の間、マスク着用、旅客同士が隣り合わない座席指定など、必要な感染対策を実施して相乗りサービスを提供するようタクシー事業者に求めます。また、実施状況を定期的にモニタリングし、バスとの整合性に留意しつつ、必要に応じて見直しを行います。
- 関連する通達は「一般乗用旅客自動車運送事業における相乗り旅客の運送の取扱いについて」のとおりです。(HP) http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk3_000037.html

【問い合わせ先】

自動車局旅客課 村瀬、土肥、飯田

(代表)03-5253-8111(内線 41242、41243)

(直通)03-5253-8569(FAX)03-5253-1636

路線バスのルート変更について

ルート変更路線



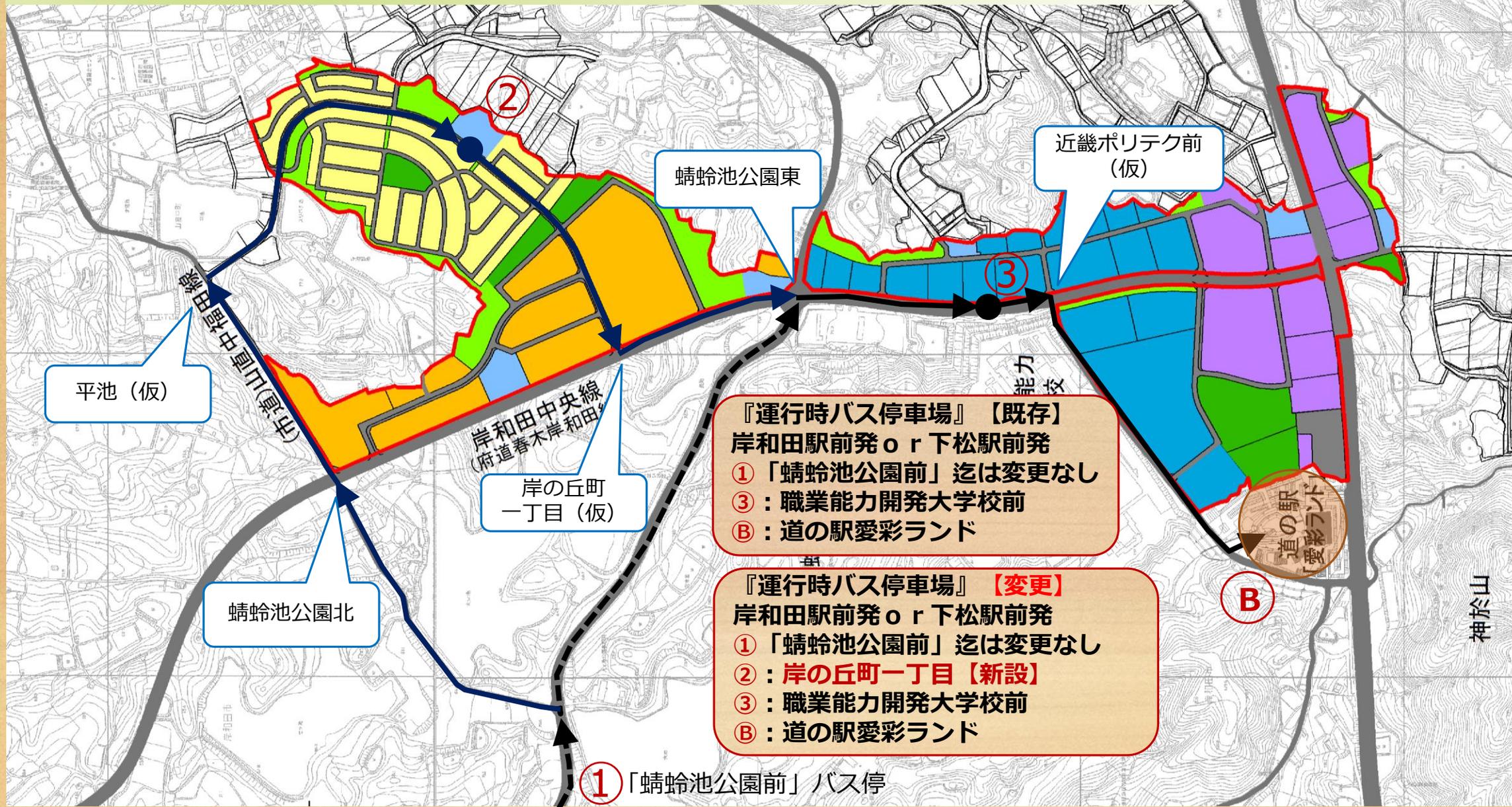
“福田線”

福田線運行ルート変更

道の駅愛彩ランド～岸和田（下松）駅前方面



福田線運行ルート変更 岸和田（下松）駅前～道の駅愛彩ランド方面



『運行時バス停車場』【既存】
岸和田駅前発 or 下松駅前発
①「蜻蛉池公園前」迄は変更なし
③：職業能力開発大学校前
B：道の駅愛彩ランド

『運行時バス停車場』【変更】
岸和田駅前発 or 下松駅前発
①「蜻蛉池公園前」迄は変更なし
②：岸の丘町一丁目【新設】
③：職業能力開発大学校前
B：道の駅愛彩ランド

①「蜻蛉池公園前」バス停

運行ダイヤ

- 令和3年6月のダイヤ改正時に対し便数の変更なし
- (ゆめみヶ丘) 経由以外は既存のルートでの運行

道の駅愛彩ランド 発

【ダイヤ案】

行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
平日	【623】 岸和田駅前													5	50	50	50			
														50						
	【623V】 岸和田駅前 (ゆめみヶ丘)		4	11	42															
	【623V】 下松駅前 (ゆめみヶ丘)		28	45					24	54	33		25	39	54					
土休日	【623C】 下松駅前								25					30						
	【622】 岸和田駅前 (ゆめみヶ丘)						55	55	55	55	55	55								
	【622】 岸和田駅前											55	55							
	【623】 岸和田駅前														48	48	48	48		
【623V】 岸和田駅前 (ゆめみヶ丘)		42	42	42																

※赤字=岸の丘町一丁目経由

※□=ローズバス接続

- 下松駅から岸和田駅方面の利用者は、ローズバスに乘換えが必要 (□の5本)

- (ゆめみヶ丘) は「岸の丘町一丁目」バス停が利用可能

運行ダイヤ

- 令和3年6月のダイヤ改正時に対し
便数の変更なし
- ゆめみヶ丘経由以外は既存の
ルートでの運行
- 駅からゆめみヶ丘岸和田方面の通勤
通学利用者は既存ルートでの運行便
が利用できます
- 日中はゆめみヶ丘経由
- ゆめみヶ丘岸和田からの帰宅者は、
既存ルートか岸の丘町一丁目バス停
経由

岸和田駅前 発

【ダイヤ案】

行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
平日	【623】 道の駅愛彩ラント*		38	10	7															
	【623V】 道の駅愛彩ラント* (ゆめみヶ丘)			57																
土休日	【622】 道の駅愛彩ラント* (ゆめみヶ丘)							10	10	10	10	10	10							
	【622】 道の駅愛彩ラント*						10													
	【623】 道の駅愛彩ラント*			10	10															
	【623V】 道の駅愛彩ラント* (ゆめみヶ丘)													10	10	10	10	10		

※赤字=岸の丘町一丁目経由

下松駅前 発

【ダイヤ案】

行先	時	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
平日	【623】 道の駅愛彩ラント*		48	20	7	3														
	【623V】 道の駅愛彩ラント* (ゆめみヶ丘)				17		57	42	27	52	5	12	35	20	20	20	20	20		
土休日	【623】 【623V】 岸和田駅前		24	31	5	2								19	4	4	4	4		
	【622】 【623V】 道の駅愛彩ラント* (ゆめみヶ丘)		48					25	25	25	25	25	25	25	20	20	20	20	20	
	【623】 道の駅愛彩ラント*			20	20															
	【622】 道の駅愛彩ラント*					25														
土休日	【622】 岸和田駅前						13	13	13	13	13	13	7	7						
	【623】 【623V】 岸和田駅前			0	0	0									0	0	0	0		

◎:下松駅前始発便です。

※赤字=岸の丘町一丁目経由

ローズバス運行ルート (令和4年4月1日以降も変更なし)



ローズバス運賃についてのQ & A

Q. 運賃はいつはらうの？

A. 乗車時にお支払いください。
現金、ICカードがご利用いただけます。

交通系ICカードがご利用いただけます

ローズバス・市内路線バスでは、全国相互利用サービスに対応しております。交通系ICカード(南海バスICカード「なっち」、PiTaPa、ICOCA)等を利用すれば、お得にバスが利用できます。

交通系ICカード共通(※なっち「昼割」は除く)

1回目精算から2回目の精算が2時間以内の場合に、大人1人50円(子ども20円)割引
路線バス(福田線等)⇔ローズバスの乗継も対象です。

PiTaPa ひと月につき3,000円を超えた額から10.7%割引

なっち 1,000円チャージにつき、普通は120円、昼割は200円の金額割増

Q. おつりは出るの？

A. 100円硬貨2枚、500円硬貨、1,000円札でお支払いの場合はおつりが出ます。それ以上の紙幣は乗務員にお申し出ください。

Q. 同伴児が複数いる場合は？

A. 同伴する幼児(1歳以上6歳未満)については、1人を無料とし、2人目からは子ども運賃がかかります。
幼児が1人だけで乗車する場合は、子ども運賃がかかります。

Q. 運賃はいくら？

A. 大人(中学生以上) 170円
子ども(小学生) 90円

Q. 障害者割引は？

A. 大人90円、子ども50円でご利用いただけます。詳しい適用範囲については、お問い合わせください。ローズバスホームページでも確認ができます。

令和4年4月1日より、精神障がい者の方も割引対象となります。

令和4年4月1日からのローズバス運行ダイヤ

北ルート

北ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便
岸和田駅前	8:05	9:20	10:50	12:15	14:35	15:55
上野町東	8:11	9:26	10:56	12:21	14:41	16:01
加守町2丁目	8:12	9:27	10:57	12:22	14:42	16:02
春木若松町	8:14	9:29	10:59	12:24	14:44	16:04
競輪場前	8:16	9:31	11:01	12:26	14:46	16:06
府宮吉井住宅前	8:19	9:34	11:04	12:29	14:49	16:09
中井町	8:20	9:35	11:05	12:30	14:50	16:10
箕土路公園前	8:23	9:38	11:08	12:33	14:53	16:13
下池田町	8:24	9:39	11:09	12:34	14:54	16:14
小松里町北(総合体育館)	8:28	9:43	11:13	12:38	14:58	16:18
市民病院前	8:33	9:48	11:18	12:43	15:03	16:23
下松駅前		9:55	11:25	12:50	15:10	
下松(市民病院南)		9:58	11:28	12:53	15:13	
保健センター前	8:38	10:03	11:33	12:58	15:18	16:28
港緑町(浪切ホール)	8:48	10:13	11:43	13:08	15:28	16:38
市役所前	8:55	10:20	11:50	13:15	15:35	16:45
岸和田駅前	9:03	10:28	11:58	13:23	15:43	16:53

南ルート

南ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便
岸和田駅前	8:05	9:20	10:50	12:15	14:35	15:55
市役所前	8:10	9:25	10:55	12:20	14:40	16:00
南町	8:13	9:28	10:58	12:23	14:43	16:03
大工町	8:14	9:29	10:59	12:24	14:44	16:04
大手町	8:15	9:30	11:00	12:25	14:45	16:05
港緑町(浪切ホール)	8:20	9:35	11:05	12:30	14:50	16:10
下野町	8:23	9:38	11:08	12:33	14:53	16:13
和泉大宮駅前	8:26	9:41	11:11	12:36	14:56	16:16
藤井町	8:27	9:42	11:12	12:37	14:57	16:17
西ノ内	8:29	9:44	11:14	12:39	14:59	16:19
市民病院前	8:31	9:46	11:16	12:41	15:01	16:21
下松駅前	8:35	9:55	11:25	12:50	15:10	16:25
上松台東町	8:37	9:57	11:27	12:52	15:12	16:27
上松台	8:39	9:59	11:29	12:54	15:14	16:29
山下町	8:40	10:00	11:30	12:55	15:15	16:30
上松緑町	8:43	10:03	11:33	12:58	15:18	16:33
上松町	8:44	10:04	11:34	12:59	15:19	16:34
ときわ公園前(ハローワーク)	8:45	10:05	11:35	13:00	15:20	16:35
保健センター前	8:48	10:08	11:38	13:03	15:23	16:38
岸和田駅前	8:58	10:18	11:48	13:13	15:33	16:48

- (赤字) 令和4年4月1日ダイヤ改正
- 岸和田駅方面への下松駅ローズバス接続便・時間

2021年度 ローズバス輸送実績(平日)

資料8-1

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
北ループ乗車人員(ア)	973	756	1,062	921	916	783	879	897	792	605	604		9,188 人
一便平均	5.8	5.3	8.0	7.7	7.3	6.7	7.0	7.5	6.6	5.3	5.6		6.6 人
南ループ乗車人員(イ)	1,026	718	1,099	1,027	1,075	1,046	1,180	1,049	981	793	717		10,711 人
一便平均	6.1	5.0	8.3	8.6	8.5	8.9	9.4	8.7	8.2	7.0	6.6		7.8 人
総乗車人員(A)=(ア)+(イ)	1,999	1,474	2,161	1,948	1,991	1,829	2,059	1,946	1,773	1,398	1,321		19,899 人
実働日数(ウ)	21	18	22	20	21	20	21	20	20	19	18		220 日
総便数(B)=(ウ)×8便×2 (※)	336	288	264	240	252	234	252	240	240	228	216		2,790 便
1台当たり乗車人員(A)/(B)	5.9	5.1	8.2	8.1	7.9	7.8	8.2	8.1	7.4	6.1	6.1		7.1 人
乗継券使用枚数	221	161	196	158	132	148	174	128	94	103	121		1,636 人

緊急事態宣言 1回目: 令和2年5月7日～5月31日 2回目: 令和3年1月14日～2月7日、3回目: 4月25日～6月20日、4回目: 8月2日～9月30日

特記事項: 令和3年8月は長雨

H29計	4,763	4,408	5,189	5,210	5,557	4,539	4,947	4,668	4,577	3,964	4,511	5,615	57,948
R元年計 (乗継引き済み)	2,297	2,162	2,365	2,810	2,576	2,473	2,322	2,379	2,223	1,930	1,896	2,000	27,433
R2年計 (乗継引き済み)	1,281	1,316	2,078	2,087	1,853	1,826	2,153	1,839	1,738	1,448	1,550	1,943	21,112
R3年計 (乗継引き済み)	1,778	1,313	1,965	1,790	1,859	1,681	1,885	1,818	1,679	1,295	1,200		18,263

R元/H29 (%)	48.2%	49.0%	45.6%	53.9%	46.4%	54.5%	46.9%	51.0%	48.6%	48.7%	42.0%	35.6%	47.3%
R2/H29 (%)	26.9%	29.9%	40.0%	40.1%	33.3%	40.2%	43.5%	39.4%	38.0%	36.5%	34.4%	34.6%	36.4%
R3/H29 (%)	37.3%	29.8%	37.9%	34.4%	33.5%	37.0%	38.1%	38.9%	36.7%	32.7%	26.6%		
R2/R元 (%)	55.8%	60.9%	87.9%	74.3%	71.9%	73.8%	92.7%	77.3%	78.2%	75.0%	81.8%	97.2%	77.0%
R3/R元 (%) コロナ禍の前後比較	77.4%	60.7%	83.1%	63.7%	72.2%	68.0%	81.2%	76.4%	75.5%	67.1%	63.3%		
R3/R2 (%)	138.8%	99.8%	94.6%	85.8%	100.3%	92.1%	87.6%	98.9%	96.6%	89.4%	77.4%		

2021年度 ローズバス乗降実績 (北ループ)

北ループ	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
岸和田駅前	273	0	177	0	236	0	185	0	180	0	172	0	195	0	195	0	184	0	125	0	132	0	0	0
上野町東	32	7	28	7	35	8	24	6	27	5	14	3	17	4	13	4	18	3	9	3	8	3	0	0
加守町2丁目	41	17	36	24	28	16	32	16	21	12	24	6	34	16	37	17	32	12	25	8	21	6	0	0
春木若松町	71	51	45	24	67	25	60	11	37	15	34	8	42	20	55	17	55	15	40	17	43	23	0	0
競輪場前	99	48	84	35	69	32	92	27	98	29	63	26	87	35	99	33	78	45	62	21	45	17	0	0
府営吉井住宅前	77	66	40	23	64	33	73	29	74	27	63	25	52	33	61	26	48	26	38	14	41	12	0	0
中井町	59	37	37	26	70	33	48	38	51	49	44	32	66	46	46	28	44	31	50	24	55	28	0	0
箕土路公園前	41	34	37	34	39	38	38	22	29	19	41	31	41	24	49	43	53	37	39	16	25	17	0	0
下池田町	16	34	27	25	52	33	35	34	49	35	36	23	34	35	28	20	25	15	14	12	17	11	0	0
小松里町北(総合体育館)	34	35	34	17	32	26	29	20	28	20	22	13	36	28	27	21	26	24	19	19	17	11	0	0
市民病院前	225	215	202	167	157	159	117	171	127	154	94	135	100	148	97	178	90	144	62	128	84	115	0	0
下松駅前	0	0	0	0	92	90	68	54	81	93	73	76	87	73	98	85	77	83	70	81	53	74	0	0
下松(市民病院南)	0	0	0	0	24	10	10	4	4	4	4	0	4	1	8	7	2	2	3	12	5	5	0	0
保健センター前	5	37	10	32	14	60	8	58	6	53	10	51	8	49	8	37	5	40	4	25	4	24	0	0
港緑町(浪切ホール)	0	0	0	0	59	111	72	99	87	93	63	102	60	105	61	121	38	76	36	69	36	72	0	0
市役所前	0	0	0	0	24	87	30	80	17	67	26	66	19	90	14	60	17	62	16	45	18	50	0	0
岸和田駅前	0	392	0	342	0	301	0	252	0	241	0	186	0	172	1	200	0	177	0	111	0	136	0	0
合 計	973	973	757	756	1,062	1,062	921	921	916	916	783	783	882	879	897	897	792	792	612	605	604	604	0	0

2021年度 ローズバス乗降実績

(南ルート)

南ルート	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車
岸和田駅前	300	0	206	0	329	0	316	0	335	0	291	0	306	0	251	1	216	0	199	0	177	0	0	0
市役所前	78	70	52	49	83	36	46	32	44	36	62	24	61	25	44	22	48	12	43	29	33	23	0	0
南町	32	13	24	10	33	8	27	6	20	5	28	9	23	6	28	1	32	5	15	1	23	8	0	0
大工町	22	31	17	25	28	39	28	44	28	47	24	31	41	38	27	27	22	26	20	19	15	13	0	0
大手町	63	14	50	9	35	5	45	8	56	16	58	11	52	15	57	3	40	7	29	11	43	8	0	0
港緑町(浪切ホール)	134	110	71	62	106	70	104	93	98	92	107	84	114	68	102	74	87	72	65	44	46	48	0	0
下野町	37	19	34	14	41	14	41	17	49	21	18	16	44	19	53	22	39	14	35	10	37	9	0	0
和泉大宮駅前	51	77	42	57	54	66	58	53	70	68	87	21	93	63	76	46	73	30	46	25	55	29	0	0
藤井町	0	0	0	0	24	8	19	5	24	10	18	19	26	11	30	8	21	15	22	9	11	9	0	0
西ノ内	0	0	0	0	4	20	6	7	13	7	19	10	27	11	10	21	11	8	11	9	8	11	0	0
市民病院前	0	0	0	0	29	92	25	105	25	98	24	86	31	120	27	114	33	102	19	91	20	72	0	0
下松(市民病院南)	35	112	17	75	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0
下松駅前	73	70	67	65	157	187	140	178	148	160	139	204	174	204	162	180	167	145	150	116	97	118	0	0
上松台東町	38	16	30	14	33	18	42	23	33	28	35	33	39	27	47	18	46	29	37	23	35	26	0	0
上松台	45	59	34	46	44	49	35	40	49	46	54	51	52	59	47	60	52	60	34	36	44	31	0	0
山下町	56	61	36	36	42	53	35	50	35	51	45	48	36	57	32	52	50	39	35	35	24	30	0	0
上松緑町	15	15	7	13	16	7	15	12	15	16	9	10	22	22	19	12	15	10	14	13	17	18	0	0
上松町	21	25	18	14	19	16	18	10	12	20	13	31	18	31	21	17	13	11	11	10	17	5	0	0
ときわ公園前(ハローワーク)	33	23	14	23	18	41	20	33	14	32	17	45	15	36	12	32	13	28	10	20	12	11	0	0
保健センター前	0	0	0	0	4	8	7	7	7	12	3	24	5	30	4	14	3	18	5	9	3	6	0	0
岸和田駅前	0	311	0	206	0	362	0	304	0	310	0	289	0	338	0	325	0	350	0	283	0	242	0	0
合計	1,033	1,026	719	718	1,099	1,099	1,027	1,027	1,075	1,075	1,051	1,046	1,179	1,180	1,049	1,049	981	981	800	793	717	717	0	0

	R2	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
北ループ ① 便	8:05	166	171	172	150	171	168	144	89	106		1,337
北ループ ② 便	9:05	193	152	135	144	157	134	143	105	96		1,259
北ループ ③ 便	10:05	155	158	153	165	175	139	153	107	112		1,317
北ループ ④ 便	11:05	150	163	147	114	191	156	157	110	111		1,299
北ループ ⑤ 便	13:05	136	144	103	122	143	134	121	83	97		1,083
北ループ ⑥ 便	14:05	128	102	94	72	109	103	87	78	63		836
北ループ ⑦ 便	15:05	88	110	102	90	135	126	101	109	107		968
北ループ ⑧ 便	16:05	95	84	83	96	110	75	77	75	79		774
合計		1,111	1,084	989	953	1,191	1,035	983	756	771		8,873
1便平均		6.3	6.5	6.2	6.0	6.8	6.8	6.1	5.0	5.4		6.1

南ループ ① 便	8:05	228	254	189	214	219	194	182	163	139		1,782
南ループ ② 便	9:05	177	184	166	163	174	136	127	139	148		1,414
南ループ ③ 便	10:05	172	162	161	161	170	156	157	127	155		1,421
南ループ ④ 便	11:05	214	183	153	160	183	154	140	119	158		1,464
南ループ ⑤ 便	13:05	115	119	113	128	141	148	126	101	108		1,099
南ループ ⑥ 便	14:05	111	127	98	97	128	79	85	71	101		897
南ループ ⑦ 便	15:05	106	94	100	81	94	85	71	79	77		787
南ループ ⑧ 便	16:05	70	79	70	74	70	58	57	36	54		568
合計		1,193	1,202	1,050	1,078	1,179	1,010	945	835	940		9,432
1便平均		6.8	7.2	6.6	6.7	6.7	6.6	5.9	5.5	6.5		6.5

北南合計		2,304	2,286	2,039	2,031	2,370	2,045	1,928	1,591	1,711		18,305
1便平均		6.5	6.8	6.4	6.3	6.8	6.7	6.0	5.2	5.9		6.3

	R3	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
北ループ ① 便	8:05	176	174	154	133	149	120	112	109	86		1,213
北ループ ② 便	9:20	209	200	204	167	194	187	174	137	115		1,587
北ループ ③ 便	10:50	217	153	147	155	155	163	146	89	128		1,353
北ループ ④ 便	12:10	213	186	182	151	176	195	156	121	118		1,498
北ループ ⑤ 便	14:35	163	129	131	105	108	142	126	96	98		1,098
北ループ ⑥ 便	15:55	84	79	98	72	97	90	78	53	59		710
合計		1,062	921	916	783	879	897	792	605	604		7,459
1便平均		8.0	7.7	7.3	6.7	7.0	7.5	6.6	5.3	5.593		6.9

南ループ ① 便	8:05	163	170	184	190	200	192	165	134	129		1,527
南ループ ② 便	9:20	251	217	205	220	243	196	192	165	145		1,834
南ループ ③ 便	10:50	230	214	206	193	233	199	209	157	137		1,778
南ループ ④ 便	12:10	191	195	207	176	210	217	196	151	137		1,680
南ループ ⑤ 便	14:35	151	108	131	127	162	142	134	104	79		1,138
南ループ ⑥ 便	15:55	113	123	142	140	127	103	85	82	90		1,005
合計		1,099	1,027	1,075	1,046	1,180	1,049	981	793	717		8,967
1便平均		8.3	8.6	8.5	8.9	7.3	8.7	8.2	7.0	6.639		8.0

北南合計		2,161	1,948	1,991	1,829	2,059	1,946	1,773	1,398	1,321		16,426
1便平均		8.2	8.1	7.9	7.8	7.2	8.1	7.4	6.1	6.1		7.4

前年比	適用	
-124	①便	
328	②便	-1,059
-1,263	③+④便	
415	⑤便	
262	⑥便	-355
-1,032	⑦+⑧便	
-1,414		
0.7		

-255	①便	
420	②便	-942
-1,107	③+④便	
581	⑤便	
241	⑥便	472
-350	⑦+⑧便	
-465		
1.5		

2021年度 ローズバス輸送実績(土日祝日)

資料8-2

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合 計
北ループ乗車人員(ア)							101	196	102	131	114		644 人
一便平均							2.8	3.3	2.1	2.4	1.9		2.5 人
南ループ乗車人員(イ)							130	173	126	149	126		704 人
一便平均							3.6	2.9	2.6	2.8	2.1		2.8 人
総乗車人員(A)=(ア)+(イ)							231	369	228	280	240		1,348 人
実働日数(ウ)							6	10	8	9	10		43 日
総便数(B)=(ウ)×6便×2 (※)							72	120	96	108	120		516 便
1台当たり乗車人員(A)/(B)							3.2	3.1	2.4	2.6	2.0		2.6 人
車イス 乗降者数合計								2			1		3 人
乗り継ぎ 乗者数合計							15	49	12	35	10		121 人

(※) 自然災害(台風、地震)などにより運休になった場合は 総便数は少なくなります。

2021年度 ローズバス乗降実績 (北ループ)

北ループ	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車										
岸和田駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	56	0	25	0	44	0	25	0	0	0
上野町東	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	0	1	1	2	1	0	0
加守町2丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	1	2	3	3	1	1	0	0
春木若松町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	9	11	4	4	4	4	2	3	0	0
競輪場前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	3	13	9	11	5	4	7	5	4	0	0
府宮吉井住宅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	5	6	6	7	6	5	4	0	0	0
中井町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	5	12	12	6	3	11	7	5	6	0	0
箕土路公園前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	2	16	16	9	4	12	7	12	4	0	0
下池田町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	8	0	6	2	7	1	8	4	0	0
小松里町北(総合体育館)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	6	7	6	4	1	2	4	0	2	0	0
市民病院前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6	17	15	8	12	6	14	11	10	0	0
下松駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	4	9	15	9	15	15	16	10	11	0	0
下松(市民病院南)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	0	1	1	2	3	1	0	0
保健センター前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	4	4	0	2	2	3	2	2	0	0
港緑町(浪切ホール)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	30	28	36	12	16	13	25	23	17	0	0
市役所前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	12	0	4	0	11	1	6	0	0
岸和田駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33	0	52	0	24	0	21	0	42	0	0
合 計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101	101	196	196	102	102	131	131	114	114	0	0

2021年度 ローズバス乗降実績 (南ルート)

南ルート	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月	
	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車	乗車	降車										
岸和田駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	0	40	0	38	0	37	0	46	0	0	0
市役所前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1	2	0	0	0	6	3	3	0	0	0
南町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	8	2	1	0	2	1	4	0	0	0
大工町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	7	6	6	10	8	6	3	11	0	0
大手町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	2	7	1	8	1	9	1	3	1	0	0
港緑町(浪切ホール)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	20	36	20	21	11	23	12	13	14	0	0
下野町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	5	5	3	1	0	4	3	4	0	0	0
和泉大宮駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	14	4	14	4	18	3	9	9	6	0	0
藤井町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	2	1	7	0	8	2	3	1	0	0
西ノ内	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	5	0	2	3	5	0	4	3	0	0
市民病院前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	16	0	15	1	5	2	9	2	18	0	0
下松駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	11	26	13	11	25	19	23	9	16	0	0
上松台東町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	8	2	5	2	0	6	7	3	1	0	0
上松台	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	3	9	9	7	1	6	3	5	2	0	0
山下町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	4	0	4	2	2	4	1	0	0	0
上松緑町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	5	4	1	6	3	5	7	4	4	0	0
上松町	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	6	3	1	1	2	4	2	1	0	0
ときわ公園前(ハローワーク)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	5	4	6	7	2	0	6	6	0	0
保健センター前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	0	1	0	2	2	5	0	0
岸和田駅前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	35	0	74	0	38	0	53	0	37	0	0
合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	130	130	173	173	126	126	149	149	126	126	0	0

(1) 計画の目的

- 岸和田市交通まちづくりアクションプラン『地域公共交通計画編』は、平成29年度に策定した「公共交通編（岸和田市地域公共交通網形成計画）」が、令和4年度をもって計画期間が終了することから、この計画を総括するとともに、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るため、次期計画として策定するものである。
- 「基本計画編」で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現を目指すため、公共交通の果たすべき役割を明らかにし、「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」を実現するマスタープランとして、とりまとめるものとする。
- 岸和田市における公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、地域全体の公共交通のあり方を検討し、持続可能な公共交通ネットワーク形成のために、公共交通の役割と将来像、そして、行政、市民、交通事業者の役割について定めるものとする。

(2) 計画の区域

- 「岸和田市全域」

(3) 計画期間

- 令和5年度（2023年度）から令和14年度（2032年度）の10年間

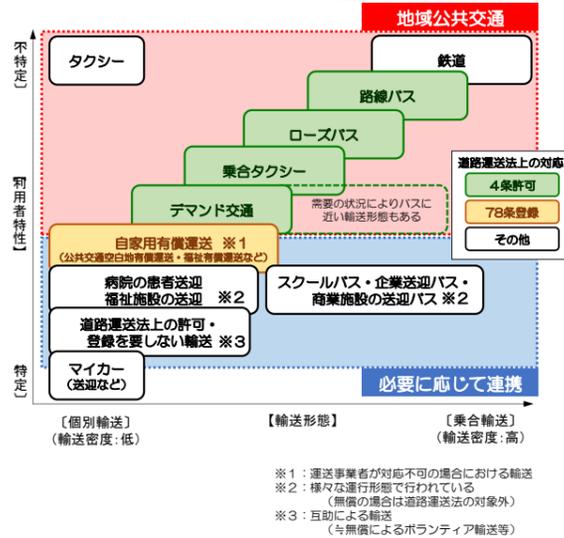
(4) 公共交通の果たすべき役割・位置付け

- 岸和田市の公共交通は、車社会の進展、人口減少及び少子高齢社会の進行など社会情勢の変化により、公共交通を取り巻く厳しい環境の中で、「市民の生活交通手段の確保や高齢者や学生等の外出を支援するための必要不可欠な社会基盤の一つ」であることを位置付け、公共交通の果たすべき役割を明確化することが重要である。
- 公共交通の役割は、市の上位計画や関連計画である「第5次岸和田市総合計画（令和4年（2022年）策定予定）」や「岸和田市都市計画マスタープラン（令和4年（2022年）改訂予定）」の公共交通の位置付けを踏まえ、公共交通の現状や市民ニーズへの対応等から次の多面的な効果が期待される。

■公共交通の有する多面的な効果



■利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ



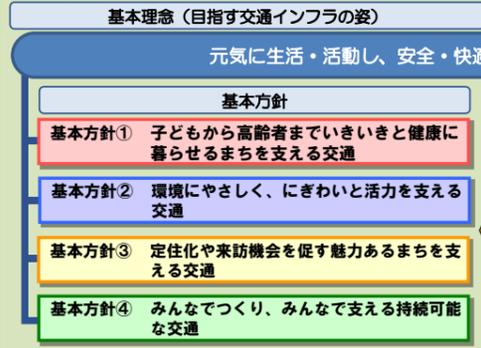
(5) 岸和田市における「公共交通」の考え方

- 岸和田市の公共交通は、鉄道、路線バス、ローズバス、タクシーがある。
- 公共交通は、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段確保、交通不便地域のニーズへの対応が強く求められる。
- 高齢者や障がい者が自立的に生活できる環境整備の一環として、移動手段を確保することによって、外出機会の創出による健康増進、地域活性化への寄与も期待される。
- なお、利便性や効率性の視点から、必要に応じて、特定多数を対象とする福祉交通や利用目的が限定的な民間送迎サービスや道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携についても、検討を進める。

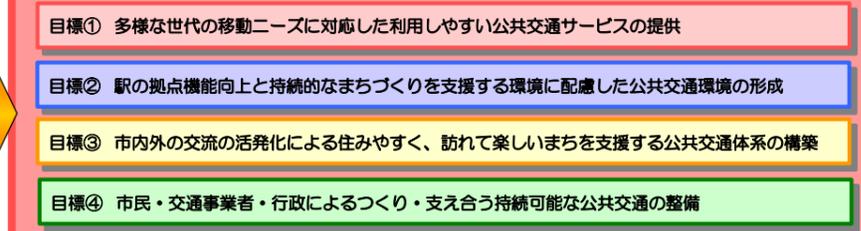
(6) 計画の目標

- 本市の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市岸和田」を踏まえるとともに、基本計画編における将来の交通体系形成に向けた基本理念・基本方針を踏まえ、基本方針を実現するための公共交通の目標を以下に設定する。

＜基本計画編＞



＜地域公共交通計画編＞



■計画の目標における活動と移動の階層構造と施策イメージ

目標① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

活動と移動の階層構造	近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク
	生活圏 地域内で回遊性を高める交通ネットワーク
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、バスサービスを高める効果的な運行計画の再編・整備を進める。 ・ 鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとローズバスの連携により、交通の利便性を高める。 ・ 既存交通の維持・充実を図りながら、将来を見据えた新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の導入に向けた検討をする。 ・ 新しい生活様式に対応した交通行動変容を支援する。

戦略目標② 駅の拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

活動と移動の階層構造	近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅を中心に、誰もが移動しやすい環境整備を推進する。 ・ 市の玄関口となる駅周辺等に、案内や情報提供の充実、バスやタクシー等との乗継利便性を向上させる。 ・ 鉄道路線間を円滑に移動できるネットワークの構築。 ・ 鉄道駅やバス停での多様なモビリティと接続できる交通広場等の拠点を整備。

戦略目標③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築

活動と移動の階層構造	広域圏 南北大阪を繋ぐ広域連携軸
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通ネットワークの機能強化を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、都市間の連携強化、観光地へのアクセス性の向上を図る。

戦略目標④ 市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備

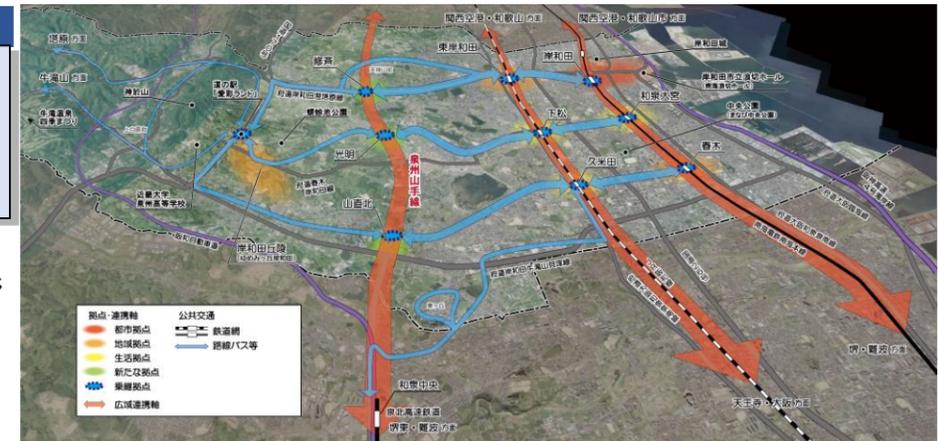
活動と移動の階層構造	生活圏 地域内で回遊性を高める交通ネットワーク
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域主導による地域公共交通の導入に向けた検討を進める。 ・ 公共交通の利用促進や行政・地域・関係事業者が連携して、ソフト面からもまちづくりや交通について考え、協働で取り組みを進めるしくみづくりや取り組みを推進し、市民の健康増進や交流促進につなげる。

※下線部分：今回の総合交通戦略編における追加箇所を示す。

(7) 計画の方向性

- 既存のバスネットワークを再編・維持しつつ、泉州山手線と道の駅愛彩ランドを拠点として位置づけ、需要に見合った新たなモビリティサービスを検討する。

■泉州山手線供用後における公共交通ネットワークイメージ



(1) 計画の目的

- 岸和田市交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』は、平成30年度に策定した岸和田市交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』が令和4年度をもって計画期間が終了することから、この計画を総括するとともに、社会構造の変化や新たな動向を踏まえ、次期計画として策定するものである。
- 「基本計画編」で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現を目指すため、これまでの施策の進捗状況や新たな動向を踏まえ、具体的な施策や、施策を効率的かつ効果的に展開するための施策パッケージ、実施スケジュールや評価指標等を取りまとめるものとする。

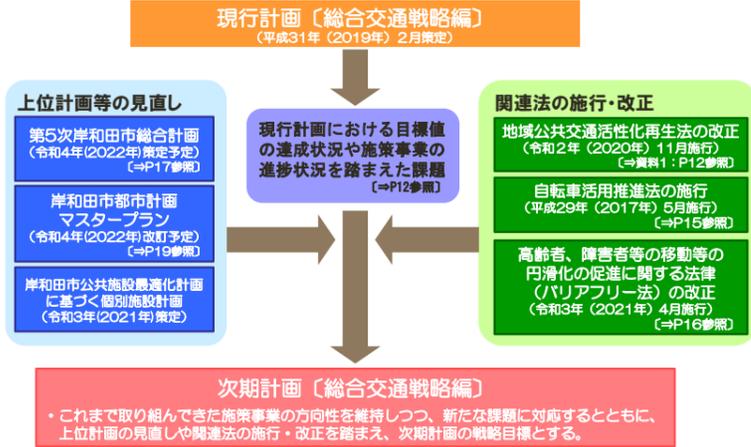
(2) 計画の区域

- 「岸和田市全域」

(3) 計画期間

- 令和5年度（2023年度）から令和14年度（2032年度）の10年間

(4) 戦略目標設定の考え方



目指すべき将来像

都市軸の交流拠点を都市核とし、階層的につなぐ多極集約・ネットワーク型のまちづくり



(5) 目指すべき将来像

- 第5次岸和田市総合計画（令和4年（2022年）策定予定）及び岸和田市都市計画マスタープラン（令和4年（2022年）改訂予定）を踏まえ、現行計画〔総合交通戦略編〕における『目指すべき将来像』を維持するものとする。

(6) 戦略目標

- 本市の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市岸和田」を踏まえるとともに、基本計画編における将来の交通体系形成に向けた基本理念・基本方針を踏まえ、基本方針を実現するための戦略目標を以下に設定する。

基本計画編

基本理念（目指す交通インフラの姿）

元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成

基本方針

- 基本方針① 子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える交通
- 基本方針② 環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通
- 基本方針③ 定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通
- 基本方針④ みんなでつくり、みんなが支える持続可能な交通

総合交通戦略編

- 戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築
- 戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
- 戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成
- 戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

設定する戦略目標における活動と移動の階層構造と施策イメージ

戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築（キーワード：階層・レイヤー）

活動と移動の階層構造	近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク 生活圏 地域内で回遊性を高める交通ネットワーク
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者・自転車・自動車等の通行空間の分離やバリアフリー化を推進する。 ・ 幅広い世代の方が外出しやすくするために、各交通モード間の役割分担や連携を強化する。 ・ 交通事故予防のため、子どもから高齢者を対象とした交通安全教室等の実施を推進する。 ・ 既存交通の維持・充実に図りながら、将来を見据えた新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の活用に向けた検討をする。 ・ 新しい生活様式に対応した交通行動変容を支援する。

戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実（キーワード：拠点・ベース）

活動と移動の階層構造	近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク 生活圏 地域内で回遊性を高める交通ネットワーク
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点となる鉄道駅周辺における高質な公共空間の形成を図る。 ・ 公共交通の利用のしやすさ向上や公共交通相互及び公共交通と他の交通手段との連携強化を図る。 ・ 交通結節点での各交通手段間の乗り継ぎのための公共交通情報の提供を行う。 ・ 鉄道駅やバス停での多様なモビリティと接続できる交通広場等の拠点を整備。

戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成（キーワード：網・ネットワーク）

活動と移動の階層構造	広域圏 南北大阪を繋ぐ広域連携軸 近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域圏や近隣圏の交通ネットワークの機能強化を図り、都市間の連携強化、各拠点間のアクセス性の向上、災害時における緊急輸送や救助活動などの応急対策活動の確保を図る。 ・ 交通渋滞の緩和、円滑な自動車移動を図るため、道路網の効率的な整備や交差点改良等を推進する。 ・ 市民や来訪者にわかりやすい公共交通情報を提供する。

戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保（キーワード：地域・リージョン）

活動と移動の階層構造	生活圏 地域内で回遊性を高める交通ネットワーク
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車から公共交通への転換をはじめ、地域住民がハード・ソフト面からもまちづくりや交通について考え、協働で取組みを進めるしくみづくりや取組みを推進し、公共交通の必要性や各自の役割を担う意識の向上を図る。 ・ 既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域・関係事業者・行政が連携して、地域主導による地域公共交通の導入に向けた検討を進める。 ・ 地域の安全・安心のため交通安全対策や通学路の見守り活動等を推進する。

※下線部分：今回の総合交通戦略編における追加箇所を示す。

令和3年度 岸和田市地域公共交通協議会

3. (3) その他の取組みについて

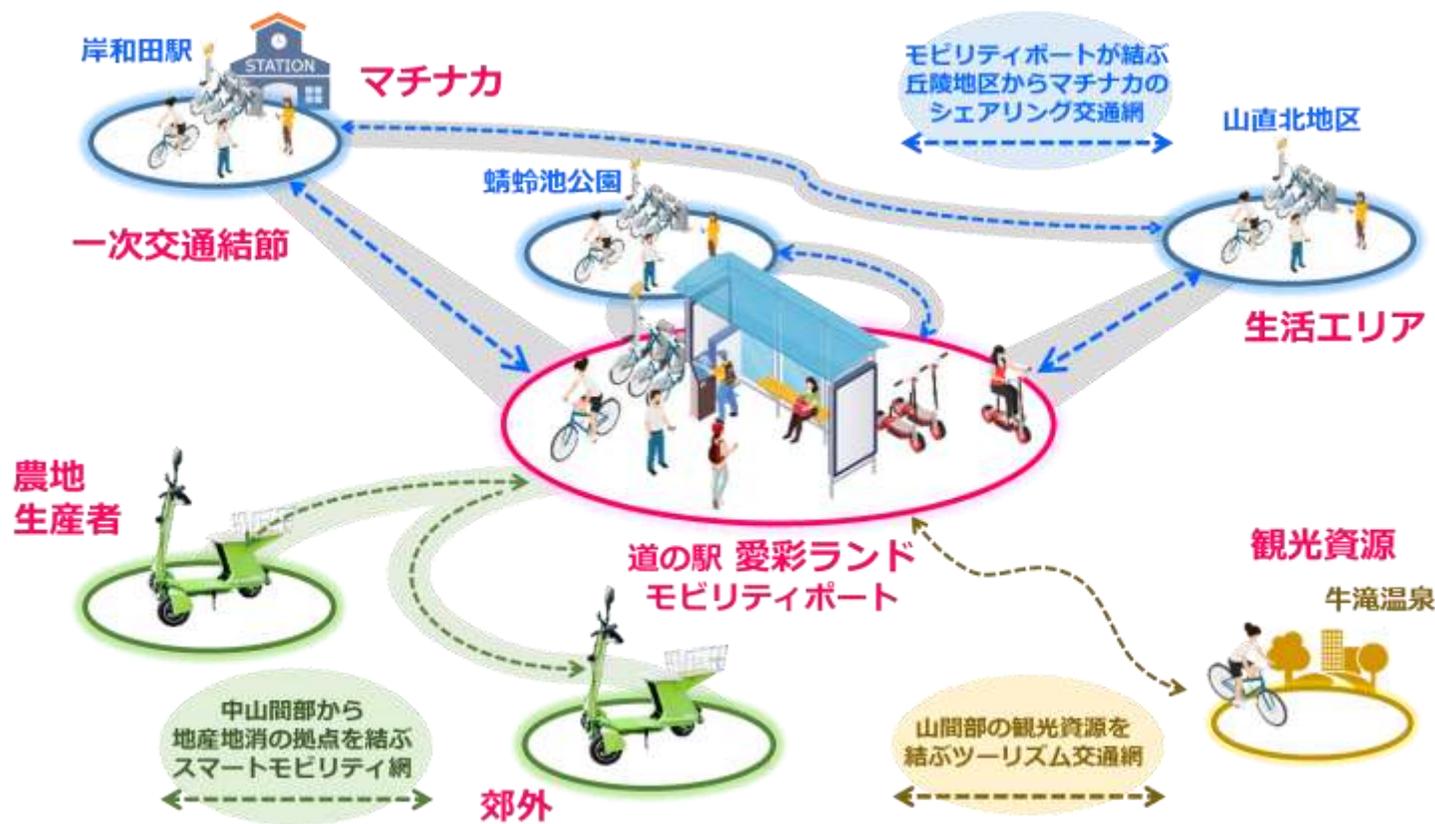
①スマートシティ実証実験の結果 (速報版)

3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

プロジェクトテーマ：移動がスムーズなまちづくり

市政100周年を迎える岸和田市まちづくり事業の活動と連携し、新しい移動手段と基幹交通が調和したモビリティポートによる“にぎわいの拠点”づくりに向けた実証実験を行いました。

人の移動が交差する
“にぎわい”の創出



実証内容①
モビリティポートの
情報連携機能

実証内容②
パーソナルEVによる
中山間部の交通検証

実証内容③
人流解析による
市内交通網の分析

3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

2022. 1. 1号

スマートモビリティ実証実験 実施中

～移動がスムーズなまちづくり～

岸和田市では、主に山手の地域について、集約した拠点づくりやそれを結ぶ新たな都市交通網の検討を開始しています。

交通網イメージ



岸和田市 Kishiwada City **DNP** 損保ジャパン

実施期間

令和4年1月31日(月)～ 令和4年3月13日(日)

実施内容

道の駅 愛彩ランドを中心に、シェアサイクルの実証実験を実施します。貸出場所に設置する「電動アシスト自転車」を無料でご利用いただけます。その他、軽量電動バイクのモニター募集もしています。



実施内容

- 岸和田駅2号 駐輪場 **P**
※返却のみ
- 山直市民センター 駐輪場 **P**
※スマートフォンで貸出
- 蜻蛉池公園 第1駐輪場 **P**
※スマートフォンで貸出
- 道の駅 愛彩ランド 駐輪場 **P**
※液晶パネルで貸出

電動アシスト自転車
貸出時間 午前9時～午後5時
返却時間 貸出日翌日の午前9時まで

軽量電動バイクモニター
申込方法 お電話でご相談ください

道の駅 愛彩ランド 体験交流館
※軽量電動バイクモニター (普通運転免許必須)
※モニター登録が必要です

詳しく知るには

電動アシスト自転車 貸出について

<https://www.city.kishiwada.osaka.jp/soshiki/47/smartcity-m.html>



軽量電動バイクモニターについて

<https://www.city.kishiwada.osaka.jp/soshiki/47/smart-m-monitor.html>



申込・問い合わせ
岸和田市役所
まちづくり推進部市街地整備課
交通政策担当
TEL 072-423-0656
(平日・午前9時～午後5時)

3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

DNPモビリティポートの機能を用いたモビリティの貸出

モビリティポートに実装する1機能として、スマホレス・アプリレスでのモビリティ利用環境を提供。



■ 電動アシスト自転車の乗車手順

自転車を指定



4桁のコード表示



自転車に
4桁を入力



自転車解錠



3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

実証実験に用いたモビリティ

実証実験期間中は無償貸出として、電動アシスト自転車と3輪の軽量電動バイク（公道走行可能）を配備。電動アシスト自転車は非対面での貸出、軽量電動バイクは運転レクチャーを含め有人対応で実施しました。



FUTURE
DIGITAL MOBILITY SERVICE

3輪型の電動バイクで
30km/h程度の移動手段です。
運転には普通自動車免許が必要になります。

コンパクトな電動アシスト自転車で
坂道を漕ぐのも楽になる移動手段です。
適応身長目安は145cm以上になります。

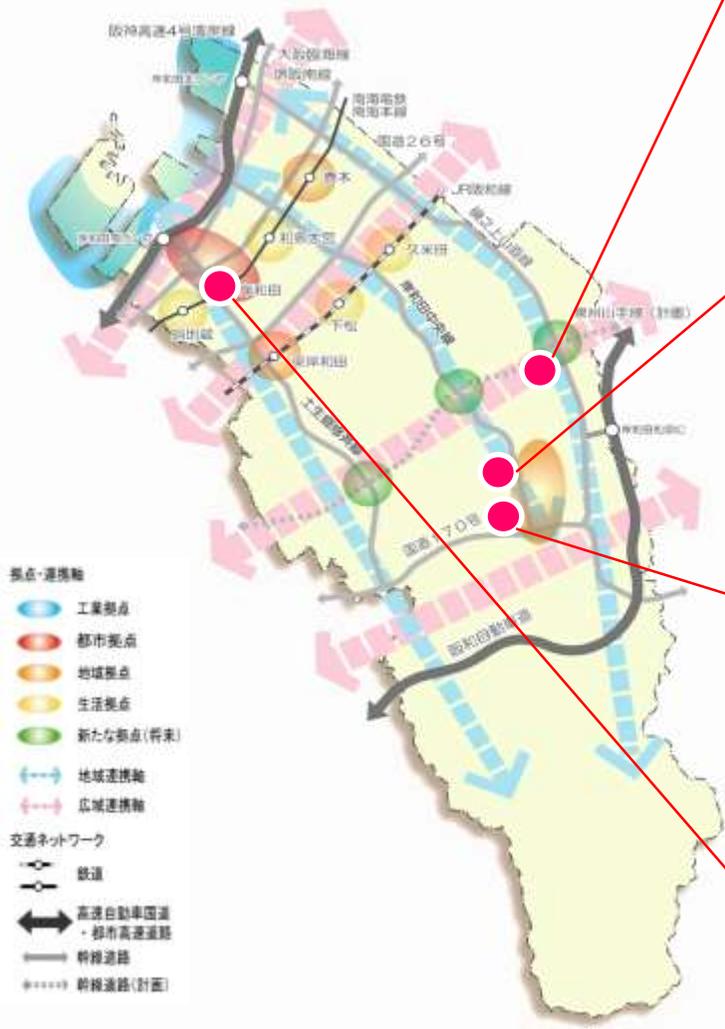
NTT
docomo
bike share



3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

岸和田市内：モビリティの配置

「通勤・通学」需要を除く、地域の移動に主眼を置き貸出時間を9:00～17:00で設定しました。



山直市民センター



NFC・QR



蜻蛉池公園



NFC・QR



道の駅「愛彩ランド」



体験交流館



モビリティポート

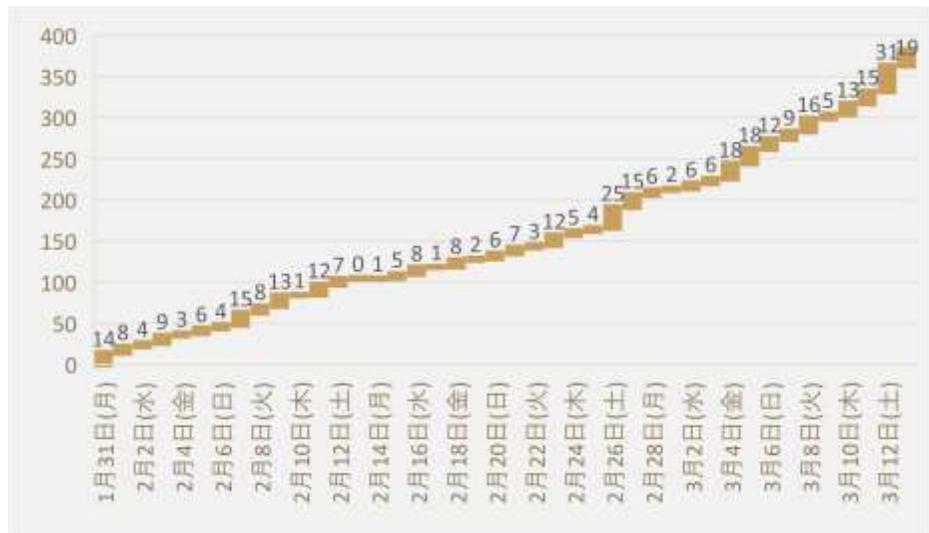


岸和田駅

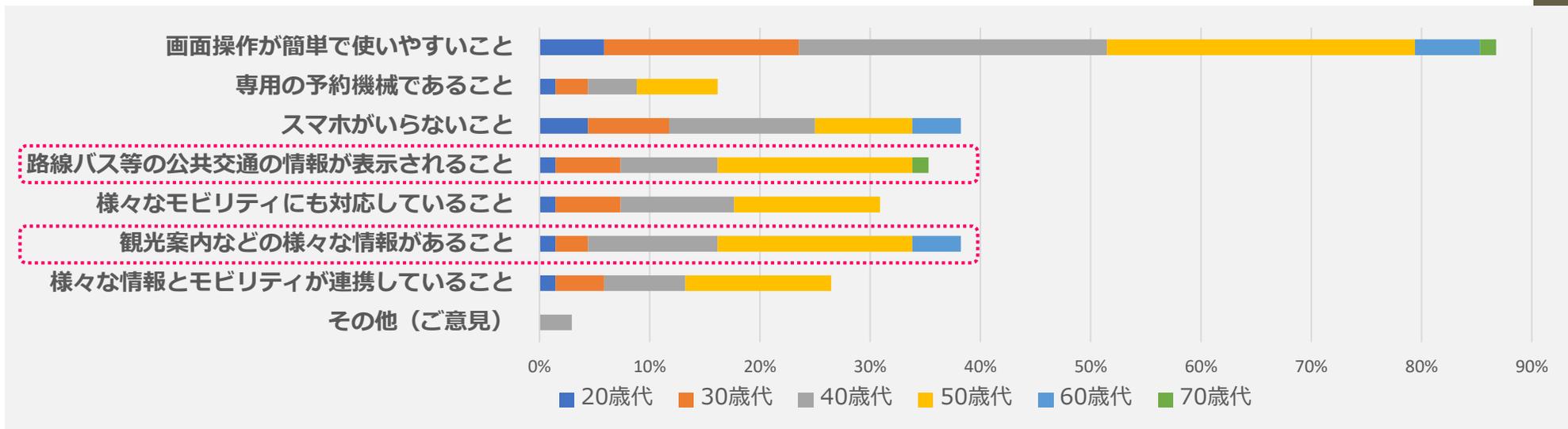
駅側の拠点は「郊外→マチナカ」の移動を前提として、返却専用の駐輪スペースを設置。

3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

■ 電動アシスト自転車 利用者数の推移 (総382件)



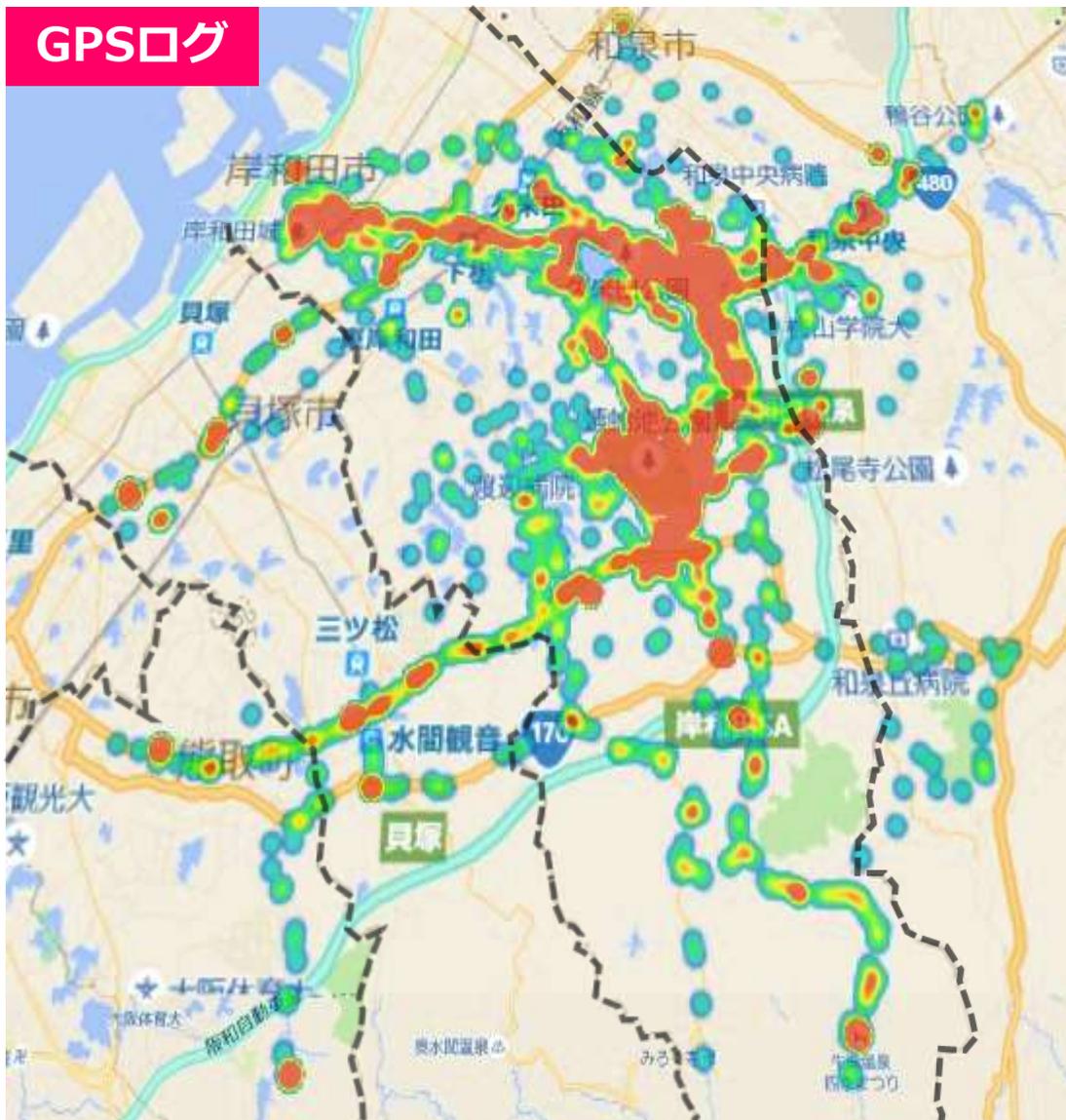
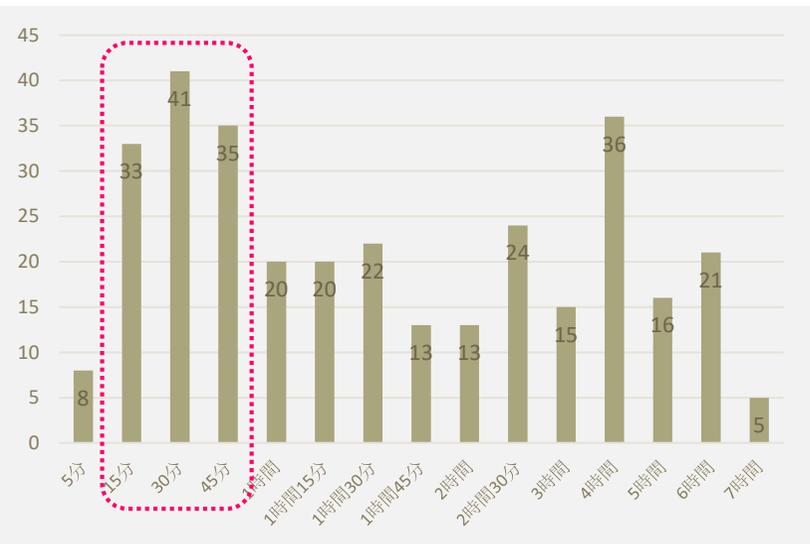
■ モビリティポートを利用する上で必要だと思うこと



3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

電動アシスト自転車 (シェアサイクル)

■ 電動アシスト自転車 利用時間



3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

軽量電動バイク

50代の方を中心に中山間部で軽量電動バイクをモニター利用いただきました。パーソナルEVによる日常の移動としては2.5km圏内、主要施設への移動として4km範囲、余暇として観光資源への移動は最長で10kmまで到達しています。



3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

岸和田市 令和3年度 スマートモビリティ実証実験

次世代モビリティ体験会

参加
無料

岸和田市では、市民の皆さんの生活を支えるため、「道の駅・愛彩ランド」や「蛸鈴池公園」、「山直市民センター」を中心とし電動アシスト自転車や軽量電動バイクの無料貸し出しによる実証実験を3月13日(日)まで行っています。

このたび、下記日程で新たな手段として、さまざまな次世代モビリティの体験会を行いますので、多数のご参加をお待ちしています。



日時：令和4年3月12日(土)

午前11時～午後4時 (予定・雨天中止)

場所：近畿職業能力開発大学校 駐車場

電動アシストタイプとフル電動タイプ



電動アシストタイプ



フル電動タイプ

noslisu(三輪ピークル)
川崎重工業(株)
(フル電動タイプは公道走行免許が必要です。)



ILY-AI
(パーソナルモビリティ)
アイシン(株)

スマートEV
太陽オート(株)



EVスクーター
太陽オート(株)



PiMo
パナソニックシステム
ソリューションズジャパン(株)



軽量電動バイク
Future(株)
(普通自動車免許が必要です。)



※モビリティのタイプは変更となる場合があります。

次世代モビリティ体験会会場 ご案内図



岸和田市では、
移動がスムーズなまちづくり
に向けて取り組んでいます。

次世代モビリティについて詳しくは、
岸和田市公式ウェブサイトをご確認ください。



※近畿職業能力開発大学校は今回のイベントとは関係ありません。
※なるべく路線バス等公共交通機関をご利用下さい。

お問い合わせ先

岸和田市まちづくり推進部 市街地整備課
交通政策担当 / 笠谷・吉田

電話：072-423-9656
FAX：072-437-9171

e-mail：shitenbicity.kishiwada.osaka.jp

3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

(3) 現行計画における課題

戦略目標	課題
戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、 外出・移動しやすい 交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ○歩行者が安全で快適に利用できる歩行空間整備が引き続き必要 ○自転車活用推進計画に基づく安心かつ安全な自転車環境整備の推進 ○持続可能なバスネットワーク構築の推進 ○誰にもやさしい歩いて暮らせるまちづくりを推進 ○先進技術・次世代モビリティへの対応 ○子どもや高齢者の交通安全対策の推進
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた 交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> ○選択と集中による効率的で効果的な道路整備の推進 ○拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充 ○交通結節点における乗継利便性の向上（バス待合環境や情報提供等） ○拠点への来訪を促すと同時に回遊性向上とにぎわいの創出に寄与する交通環境の整備 ○乗り換え利便性の向上等に向けた取組みの推進
戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の 魅力づくりを支える 交通ネットワークの形成	<ul style="list-style-type: none"> ○選択と集中による効率的で効果的な道路整備の推進 ○近隣市町や交通事業者等との連携による広域公共交通ネットワーク構築の推進 ○災害時にも機能する道路ネットワーク構築の推進 ○交通の円滑化に向けた主要渋滞対策の推進 ○バス交通等の情報提供の充実に向けた取組みの推進 ○更なる観光交流の促進に向けた検討・取組の推進
戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる 安心・安全な交通環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> ○多様な移動手段を地域が選択できるしくみ作りが必要 ○地域や目的に応じた適切な交通手段利用への対応 ○安全な生活道路環境に向けた取組みの推進

・今回の評価・検証の結果を踏まえ、次期戦略目標として引き継ぐものとする。

3. (3) その他の取組みについて ①スマートシティ実証実験の結果

(3) 現行計画における課題

戦略目標	課題
方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	<ul style="list-style-type: none"> ○持続可能なバスネットワーク構築の推進 ○ローズバスの路線再編や改善による利便性向上の推進 ○先進技術・次世代モビリティへの対応 ○交通系ICカード等によるキャッシュレス決済の推進 ○新型コロナウイルス感染症拡大の影響による新たな生活様式に対応した交通体系の構築
方針② 駅の拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成	<ul style="list-style-type: none"> ○拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充 ○バス交通等の情報提供の充実に向けた取組みの推進 ○鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築
方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ○効率的・効果的な道路整備の推進 ○広域公共交通ネットワーク構築の推進 ○バス交通等の情報提供の充実に向けた取組みの推進
方針④ 市民・交通事業者・行政によるづくり・支え合う持続可能な公共交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○多様な移動手段を地域が選択できるしくみ作りが必要 ○地域や目的に応じた適切な交通手段利用への対応

・今回の評価・検証の結果を踏まえ、次期計画（地域公共交通計画編）の策定が必要と考えるが、本計画の根拠法令である地域公共交通活性化再生法の改正（令和2年11月27日施行）により、全国の地方自治体において計画策定が努力義務とされたことなど、法改正の趣旨を十分踏まえたうえで計画策定に取り組むこととする。

会議録

名 称	令和3年度（2021年度）第2回 岸和田市地域公共交通協議会									
開催日時 及び場所	令和3年12月3日（金）午後2時30分～午後4時00分 春木市民センター 3階 多目的ホール									
出席者 委員29名中 出席20名 (うち代理0名)	堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本	表木	小出	児嶋	讃井
	○	○	○	○	×	×	×	○	○	○
	山崎	林	稲井	岸	長谷川	昼馬	安藤	清遠	藤浪(勝)	和田
	○	○	○	○	×	○	×	×	○	×
	日野	伊勢	中西	河原	大塚	岡部	別所	小川	小林	
	○	○	○	×	○	×	○	○	○	
	事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 高橋課長、秦新拠点整備担当参事、笠谷交通政策担当主幹、吉田主査、北出主任									
傍 聴 者	1名									
<<概要>> ■案件 ① 令和3年度幹事会について ② 構成委員の変更について ③ 路線バスの改正について 1. 福田線ルート変更について 2. 新規路線バス導入について ④ スマートシティの取組について ⑤ 岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について 計画策定に向けたスケジュールについて 1. 総合交通戦略編現行計画の事後評価について 2. 地域公共交通計画編現行計画の事後評価について 3. 自転車活用推進計画編（素案） 4. バリアフリー基本構想編（素案）										
<<内容>> ■岸和田市地域公共交通協議会の会議録について （会長） 会長より本日の会議録署名人として伊勢昇委員を指名										
案件 ①令和3年度幹事会について ②構成委員の変更について （事務局） 資料1、資料2を用いて一括して説明 （会長） ご質問等無いようなので、議事を終えたい。										
③路線バスの改正について 1. 福田線ルート変更について 2. 新規路線バス導入について （事務局） 資料3を用いて説明 （委員） 当日配布資料を用いて説明 （会長） ご質問等無いようなので、路線バスの改正については、路線バスが今後とも地域公共交通としての役割を担い続けることができるよう、検討を継続していくことをご確認いただいたこととしたい。本件について、原案どおり承認することよろしいか。 （異議なし） （会長） 異議なしと認める。本件については、原案どおり承認。										
④スマートシティの取組について										

(事務局) 資料4を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 最近、スマートシティという言葉がよく使われるが、目的があまり明確でない。情報通信技術だけが突出してしまい、何のために何をするのかということが、不明確になっている。岸和田で市民のQOL(生活の質)を高めるために何が求められているかという前提条件、それをサポートするのに望ましい社会システム、その実現に必要なICTやAIといった技術を整理いただきたい。

新しいモビリティの話もあるが、輸送サービスの基本は公共交通であるとする。公共交通のインテグレーション(一体化)について、ほとんど触れられていない。MaaS(Mobility as a Service:モビリティ・アズ・ア・サービス)も、公共交通を基本に、公共交通をサポートするために自転車やタクシー、レンタカーを統合して、決済を一括化する仕組みである。基本は公共交通だということを再確認いただきたい。今の資料だと、「基幹交通を前提として」とあるだけで、一切触れられていないので、十分ご留意いただきたい。

(委員) スマートシティを推進するにあたり、何のためにどのような技術を使うのかという観点を持つことが望ましい。

2018年に国土交通省の都市局からスマートシティに関する中間とりまとめを出しているが、その中でも技術オリエンテッドから課題オリエンテッドへという考え方を示している。「こういった都市課題があるから、こういう技術を使いましょう」という考え方で進みましょうということを経営的な方針として示している。どういう課題に対応できるかということ整理しておいた方がよい。

現在、スマートシティ及びモビリティ等に関しては、内閣府が全体統括、経済産業省が自動運転・モビリティ関係、国土交通省では運輸局が取り組みをしている。併せて、都市局はスマートシティのモデルプロジェクトで、複数メニューにまたがるスマートシティの取り組みを支援している。ベースとなるデータ連携基盤は総務省が支援している。

都市局のスマートシティのモデルプロジェクトには支援条件が2つある。民間企業と自治体のコンソーシアムがあること、実行計画があることである。目標、運営体制、運用する技術、ビジネスモデル、スケジュール等を整理した計画が必要になる。今回のアクションプランに沿って進めるのであれば、さらに詰めた計画が必要になる。

(委員) 今回の実証実験に異を唱えないが、例えば、「交通空白地から愛彩ランドへ」というような、路線バスと競合しない形で「ラストワンマイル問題」の解決を目指していただきたい。

(会長) 他にご意見・ご質問等無いようなので、これから進捗があった時点で適宜報告をしていただくということで、議事を終えたい。

⑤岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について
計画策定に向けたスケジュールについて

(事務局) 資料5-1を用いて説明

(会長) ご質問等無いようなので、これから進捗があった時点で適宜報告をしていただくということで、議事を終えたい。

⑤岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について

1. 総合交通戦略編現行計画の事後評価について
2. 地域公共交通計画編現行計画の事後評価について

(事務局) 資料5-2、資料5-3を用いて更新内容を説明

(会長) ご質問等無いようなので、議事を終えたい。

⑤岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について

3. 自転車活用推進計画編(素案)

(事務局) 資料5-4を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 資料5-4-2の4ページの【目標1】は、総合交通戦略編でも議論いただいたが、自転車の位置付けを明確にする必要がある。元々の法の目的は自動車交通からの転換だったが、基本的に日本の自転車交通は、自動車からの転換はなかなか見込めない。そうすると自転車は未

端交通としてバスと競合する。

【目標1】は「公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり」とされているが、「取組」には公共交通との連携が見られない。もう少し、公共交通を柱として自転車を活用するという話が明確化されるとよい。

もう1点は、【目標4】の「安全・安心に自転車利用ができる環境づくり」について。大阪府でも「自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」を作った。その中で自転車保険の義務化も行ったが、私が一番力を入れて欲しいと要望したのは、安全教育である。条例の中にも、「自転車に関する安全教育を行わなければならない」と書いてあるが、具体的に取組めていないところが多い。

「施策4-3 学校等における交通安全教育の推進」とあるが、「取組4-11」や「取組4-12」に具体的な計画事業を明記いただきたい。

(会長) 他にご意見・ご質問等無いようなので、これから進捗があった時点で適宜報告をしていただくということで、岸和田市交通まちづくりアクションプラン【自転車活用推進計画編】(素案)については了承とし、議事を終えたい。

⑤岸和田市交通まちづくりアクションプランの概要について

4. バリアフリー基本構想編(素案)

(事務局)

資料5-5を用いて説明

～委員からの質問～

(副会長) 災害時の内容はどちらに記載されているか。

(事務局) 資料5-5-2の83ページ、「3.1.3 視点」の5番に、「日常生活だけでなく、災害時・緊急時等を想定し、情報提供や避難誘導など必要な支援について配慮に努める」と記載している。

(副会長) 他の自治体で、災害時のバリアフリーの在り方として、バスや鉄道・駅舎も含めて市民の皆様に参加していただいて意見聴取したことがある。災害時に、障害のある方に被害の情報をどう伝えるか、避難が必要な場合に避難場所、あるいは避難経路をどのように設定するかという問題がある。避難経路も確認のうえ生活関連経路を検討しているのであれば構わない。今回準生活関連経路の設定があるが、例えば、岸和田駅から市役所へ来る際に駅の西側から幹線沿いを歩くより、商店街を真っすぐ歩いて抜けて図書館へ行く道の方が「歩きたい道」だと思う。国も、「歩きたくなる道づくり」を推進している。

生活関連経路と準生活関連経路の区別があるが、人がたくさん使う方に投資するほうが望ましい。「準」がついていると優先順位が低い印象を受けるので、整理いただきたい。

災害時のことを考えていないと、特にコミュニケーション不足で障害者等に情報が伝わらずに避難できないことになる。ワークショップでもご意見をいただいた。事業の中に入れられるものがあるなら、そのあたりも念頭においた事業として加えていただきたい。

(会長) 他にご質問等無いようなので、これから進捗があった時点で適宜報告をしていただくということで、岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】(素案)については了承とし、議事を終えたい。

その他

(事務局)

今後の作業については、いただいたご意見等を踏まえ、進めて参りたい。自転車活用推進計画編ならびにバリアフリー基本構想編については、1月の中旬からパブリックコメントを開始、その後パブリックコメントの内容を踏まえ、3月には次回協議会開催を予定しているので、よろしく願いたい。

(会長)

最後に、委員の方から、他に何かご発言があれば、願いたい。

(委員)

地域バスについて、伺いたい。市町会連合会会長をしていた際に、課題が2つあがっていた。1つ目は町会加入率が低下していて、70%を切っていること。2つ目は、高齢化・免許返納・過疎化によってバスが来なくなるということ。これによりたちまち移動が困難になり、買い物難民が出る。

市に相談したところ、「地域バスがあります」という返答だった。地域バスとは、自治会で移動の足がなくなってきた際に、その自治会で5人の発起人がいて自治会の承認を受ければ、市も一緒になって自治会の移動をどうしていったらよいかを考えてくれるという仕組みだそうである。令和2年1月15日、令和3年2月17日に市役所の方から説明を受けた。

塔原町はすでにバスに乗る人が少ないということで、テスト的に、地域バスとしてデマンドタクシーで運行をしたと聞いている。その結果がどうなったのか伺いたい。地域がどうしたらよいかを話し合っ、市も相談にのって地域も一緒になって考えるという素晴らしい計画によって、おそらく公共交通の問題の8割9割は解決するのではと期待しているので、今後どうしていくか伺いたい。

(事務局) 相川・塔原間の地域バスの実験は、令和元年11月から同2年3月にかけて土日祝日の54日間に試験運行を行った。予約があれば運行するとし、1日に25便、合計1350便の便数を設定していた。予約があったのは17便で、運行率は1.3%だった。

昨年度、この結果を踏まえ、相川・塔原町の町会長と意見交換を行うとともに、どういった理由で地域バスを利用しなかったのかフォローアップ・アンケート調査を行った。アンケート結果は、「実験期間中は、自家用車で移動した」という意見が多かった。その一方で、町会長からは、これから高齢化が進むため、車に乗れなくなった時点で考えるのではなく、今からどうすればいいかを考えていくために意見交換を続ける必要があるとの声を頂いた。現在、相川・塔原の町会長とは、どうしたら、地域の人々が、自分たちの足となる地域交通の確保について関心を持っていただけるかなど、意見交換を続けている。

また、実証実験を実施した以外の町会長からも、地域バス等の問合せを受けているが、費用面において、どれだけ市が支援できるか整理する必要がある。また、運行エリアについても町会単位ではなく、各小学校区よりも大きな6つの生活圏域単位で検討すべきではないかと考えている。また、この10月に「相乗りタクシー制度」が国の方で制定された。相乗りには抵抗がある方もいると思うが、近所の方々とうまく乗り合っ、通院や買い物に行くなど、公共交通の一つであるタクシー利用を含めた話し合いをして頂ければと考えている。

(委員) 相川・塔原の実験は結局1.3%だったので、元のバスに戻したということか。これは非常に経費がかかるのではないかと。地域バスは非常に素晴らしい考えなので、地域と行政が一緒になってその地域の移動を考えるということをもっと宣伝して進めて頂きたい。

(事務局) 地域バスは様々な制度が出てきている。新しい制度の紹介も含め、相談に応じていきたい。

(副会長) 以前の地域公共交通協議会で実証実験の内容を議題したが、利用者の少ない土日祝日の実験で成果があるのかと申し上げた。また、実験の結果をどう用いるかも議論した。

実験の結果が悪かったから元に戻すのでは、「行政・地域・事業者が集まってできるだけやっていきましょう」という流れにはならないと思う。できれば、どういう仕組みでどんな風にやればいいのか、あるいはそれを評価するにはどうすればいいのかといったことを、この協議会の協議事項にさせていただきたい。

(会長) 本日は、地域バスに関する意見を頂戴したということで、今後の議論に活かすよう、事務局で整理しておかれたい。また、本日の時間内で頂けなかった意見等があれば、事務局までお寄せいただきたい。

(会長) 以上をもって、令和3年度第2回岸和田市地域公共交通協議会を閉会とする。

岸和田市地域公共交通協議会会議運営規程第5条の規定により

令和3年度(2021年度)第2回岸和田市地域公共交通協議会の会議録をここに署名する。

議 長

署 名

会議録署名人

署 名