

## 会議録（書面決議）

|   |                         |   |    |    |    |
|---|-------------------------|---|----|----|----|
| 名 称   | 令和5年度 岸和田市地域公共交通協議会 幹事会 |   |    |    |    |
| 提案日   | 令和5年5月10日（水）書面決議        |   |    |    |    |
| 出席者<br>幹事 5名<br>うち<br>出席 5名   | 堤                       | 岸 | 讚井 | 表木 | 鬼追 |
|   | ○                       | ○ | ○  | ○  | ○  |
| 傍聴者   | 0名                      |   |    |    |    |
| <p>《概要》</p> <p>■議事</p> <p>第1号議案 令和4年度 決算について</p> <p>第2号議案 令和5年度 予算(案)について</p>   |                         |   |    |    |    |
| <p>■会長より各幹事に対し提案</p> <p>岸和田市地域公共交通協議会 幹事会規定第5条第1項に基づき書面による決議をするものです。ご承認いただける場合は別紙「承認書」に署名、捺印の上、令和5年5月19日までにご提出いただきたく存じます。</p> <p>第1号議案 令和3年度 決算について<br/>→ 財務規程第9条第1項の規定により、承認を求める。</p> <p>第2号議案 令和4年度 予算(案)について<br/>→ 財務規程第2条第2項の規定により、承認を求める。</p> <p>■結果</p> <p>岸幹事 : 承認</p> <p>讚井幹事: 承認</p> <p>表木幹事: 承認</p> <p>鬼追幹事: 承認</p> |                         |   |    |    |    |

## 第1号議案 令和4年度決算について

## 令和4年度 岸和田市地域公共交通協議会 決算

歳入決算額 645,000 円

歳出決算額 223,198 円

## 1. 歳入

(単位：円)

| 款     | 項     | 目     | 予算額     | 決算額     | 差引       | 備考      |
|-------|-------|-------|---------|---------|----------|---------|
| 1 負担金 | 1 負担金 | 1 負担金 | 645,000 | 223,198 | -421,802 | 岸和田市負担金 |
| 2 補助金 | 1 補助金 | 1 補助金 | 0       | 0       | 0        |         |
| 3 繰越金 | 1 繰越金 | 1 繰越金 | 0       | 0       | 0        |         |
| 4 諸収入 | 1 諸収入 | 1 雑入  | 0       | 2       | 2        |         |
| 歳入合計  |       |       | 645,000 | 223,200 | -421,800 |         |

## 2. 歳出

(単位：円)

| 款     | 項     | 目     | 予算額     | 決算額     | 差引       | 備考       |
|-------|-------|-------|---------|---------|----------|----------|
| 1 運営費 | 1 会議費 | 1 会議費 | 645,000 | 223,200 | -421,800 | 報償及び費用弁償 |
|       | 2 事務費 | 1 事務費 | 0       | 0       | 0        |          |
| 2 事業費 | 1 事業費 | 1 事業費 | 0       | 0       | 0        |          |
| 3 予備費 | 1 予備費 | 1 予備費 | 0       | 0       | 0        |          |
| 歳出合計  |       |       | 645,000 | 223,200 | -421,800 |          |

歳入歳出決算額差引残高(翌年度繰越金)

223,200 円 - 223,200 円 = 0 円

## 監査報告書

令和4年度決算を監査したところ、収支計算書、その他の関係書類と係数が符合し、適正に執行されていることを認める。

令和5年3月31日

岸和田市地域公共交通協議会

監 事            昼 馬   光 一

監 事            原       宗 久

## 第2号議案 令和5年度予算(案)について

## 令和5年度 岸和田市地域公共交通協議会 予算(案)

歳入予算額 656,000円

歳出予算額 656,000円

## 1. 歳入

(単位：円)

| 款     | 項     | 目     | 金額      | 備考      |
|-------|-------|-------|---------|---------|
| 1 負担金 | 1 負担金 | 1 負担金 | 656,000 | 岸和田市負担金 |
| 2 補助金 | 1 補助金 | 1 補助金 |         |         |
| 3 繰越金 | 1 繰越金 | 1 繰越金 |         |         |
| 4 諸収入 | 1 諸収入 | 1 雑入  |         |         |
| 歳入合計  |       |       | 656,000 |         |

## 2. 歳出

(単位：円)

| 款     | 項     | 目     | 金額      | 備考                   |
|-------|-------|-------|---------|----------------------|
| 1 運営費 | 1 会議費 | 1 会議費 | 550,000 | 報償及び費用弁償<br>(11名×5回) |
|       | 2 事務費 | 1 事務費 | 106,000 | 資料印刷等                |
| 2 事業費 | 1 事業費 | 1 事業費 |         |                      |
| 3 予備費 | 1 予備費 | 1 予備費 |         |                      |
| 歳出合計  |       |       | 656,000 |                      |

交通まちづくりアクションプラン・総合交通戦略編では、コミュニティを核とした暮らし目線の交通体系を構築するために、地域住民が主体となって地域の実情に合った交通を考える仕組みづくりと、関係者による支援体制の強化を掲げています。

令和5年度は、これまでの取組みに加え、地域住民が主体となって地域の実情に合った交通を考える具体的な手順やノウハウ、自発的な公共交通の利用促進等を記載したマニュアルを作成し、地域の方々が持続可能な移動手段を調査研究を支援します。

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】施策イメージ

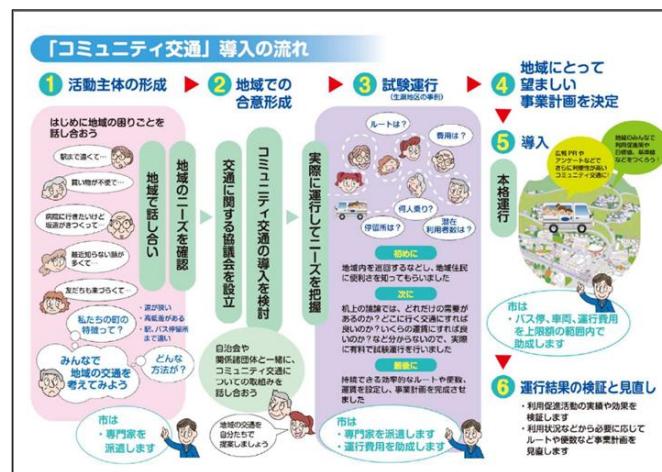
| 戦略目標                       | 施策パッケージ           | 施策                           | 実施中の施策                     | 実施時期                                   |   |  |                               |
|----------------------------|-------------------|------------------------------|----------------------------|--|---|--|-------------------------------|
|                            |                   |                              |                            | 第1期<br>R5(2023)<br><del>R8(2026)</del> | 第2期<br>R9(2027)<br><del>R12(2030)</del> | 第3期<br>R13(2031)<br><del>R16(2034)</del> |                               |
| IV 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保 | (7)地域性に合った生活交通の確保 | 施策16 地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立 | 16-1 地域主導による交通体系の構築に向けた取組み | ●                                      | 支援体制の充実                                 | 継続                                       | 継続                            |
|                            |                   | 施策17 協働による地域バス等の導入検討         | 17-1 持続可能な地域バス等の導入検討       | ●                                      | 地域勉強会支援                                 | 地域勉強会支援拡大<br>地域主体の実証運行支援                 | 地域勉強会支援拡大<br>地域主体の実証運行支援・本格運行 |
|                            | (8)地域に優しい生活道路の創出  | 施策18 生活道路等における歩行者の安全な通行の確保   | 18-1 交通安全対策の実施             | ●                                      | 市内のゾーン30整備                              | 継続                                       | 継続                            |
|                            |                   | 施策19 地域住民による通学路等での安全確保       | 19-1 通学路等における子どもの見守り活動の推進  | ●                                      | 大阪府警安まちアプリ<br>青色防犯パトロール                 | 継続                                       | 継続                            |

・地域主導による交通体系の構築に向けた取組み  
(戦略目標IV・施策16-1)

地域の実情に合った交通を考える具体的な手順やノウハウ等を記載したマニュアルを作成



国土交通省  
国土交通政策研究所



資料：西宮市HP



広島市  
地域主体による生活交通の導入・確保  
マニュアル

イメージ

岸和田市版  
生活交通導入マニュアル

岸和田市  
令和●年●月

出典：「裾野市地域主体による生活交通の導入マニュアル（概要版）」（令和2年3月策定）

## 地域主体による生活交通の導入マニュアル概要版

### ■策定の根拠・目的

平成30年5月に策定した「裾野市地域公共交通網形成計画」において、「地域が支え、育てる」持続可能な公共交通の確立を目指すことを基本方針に掲げ、その実現に向けて「公共交通マニュアル」の整備に取り組むこととしたことから策定するものです。

このマニュアルは、公共交通空白地域※1及び公共交通不便地域※2において移動手段を導入する際に、地域が主体となって自分たちのライフスタイルにあった公共交通を導入することができるよう、導入の手法等を明確化するものです。

※1 公共交通空白地域とは、鉄道駅及び路線バスのバス停から概ね500mの範囲より外側の地域とする。

※2 公共交通不便地域とは、路線バス等のバス停はあるものの、便数が少なく公共交通のみでは生活が困難な地域とする。

### ■地域主体による生活交通確保策の基本的な考え方

本市において、生活交通の導入を検討する際は、その地域に既存の公共交通機関が存在する場合には、まず、その公共交通機関を維持する施策を展開することを基本とします。

それ以外の地域において、その地域の特性を踏まえ、その地域に適した運行形態等を選択していきます。

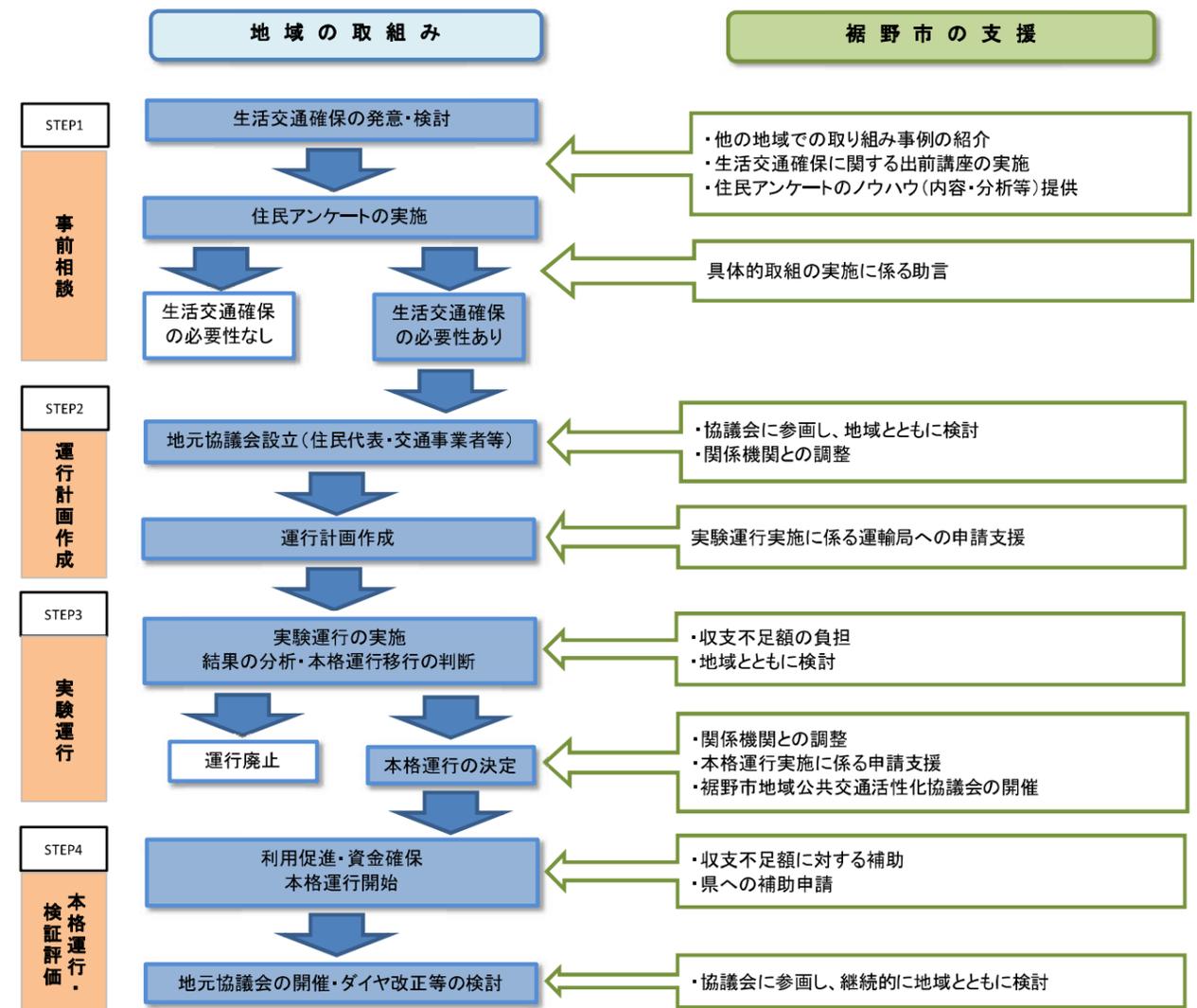
| 運行形態                                   | 運行主体                | 概要   |
|--|---------------------|--|
| ①乗合タクシー<br>(定時定路線)<br>[バス車両を活用する場合を含む] | バス<br>タクシー<br>事業者   | 路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行形態  |
| ②乗合タクシー<br>(デマンド型)<br>[バス車両を活用する場合を含む] |                     | ○路線不定期運行<br>路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起点又は終点に係る時刻の設定が不定である運行形態<br><br>○区域運行<br>路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合運送を行う運行形態 |
| ③チャーター<br>(貸切)                         | 貸切バス<br>タクシー<br>事業者 | 町内会等が貸切事業者からバスやタクシー車両を貸切り、運行する方式<br>乗客から直接運賃を受受することは不可   |
| ④タクシー                                  | タクシー<br>事業者         | 路線や時間を定めず、予約時等に運行<br>メーター等の表示額により運賃を支払う距離制運賃や、実拘束時間に応じて支払う時間制運賃等がある  |
| ⑤スクールバスや企業<br>バスの活用                    | 学校・病院等              | 自動車教習所、スイングスクール、病院、商業施設、大学などが運行する送迎<br>バスの空席を活用して運送  |
| ⑥公共交通空白地有償<br>運送<br>(過疎地有償運送)          | NPO等                | 過疎地域などバスやタクシーなどの公共交通機関だけでは、十分な輸送サービスが確保できない場合、NPO法人等※が実費の範囲内であり営利とは認められない範囲の対価によって行う輸送サービス                 |
| ⑦無償運送<br>(ボランティア運送)                    | 地域                  | 自家用車を使用して無償で運送する方式<br>乗客から直接運賃を受受できない(燃料代等の実費は収受できる場合あり)   |

### ■運行に関する役割分担と支援事業のイメージ



### ■地域主体による生活交通の導入・運行手順

本市においては、各種支援制度利用しながら、地域が主体となって生活交通の導入・運行に取り組みます。基本的な手順は下記のとおりで、4ステップに沿って進めていきます。



### ■費用負担のルール

地域主体の生活交通を本格運行する際の費用負担のルールとして、市の負担は運行経費の2/3までを上限とし、残り1/3を運行収入(運賃収入、沿線の企業・店舗等の協賛金)で確保できない場合は、不足分を地域で負担することとします。これは、地域で利用促進を図り、公共交通を「守り」「育てる」という意識を醸成するためのものです。



# 共創による生活交通の導入マニュアル策定の検討

## 背景・目的

### 交通まちづくりアクションに基づく目指すまちの実現

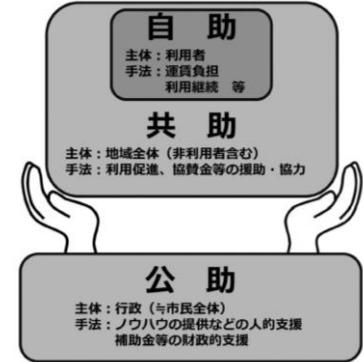
公共交通空白地区や路線バス等のバス停はあるものの地形的な問題等により交通不便な地域への対応において、地域が主体となってライフスタイルに合った、持続可能な地域公共交通の実現を図るため、導入の手法や導入後の維持、改善及び評価に関する基準等を明確化するため「マニュアル」の策定に取り組むものである。

## 基本的な考え方

生活交通の導入を検討する際は、その地域に既存の公共交通機関が存在する場合には、まず、その公共交通機関を維持する施策を展開することを基本とします。

それ以外の地域において、その地域の特性を踏まえ、その地域に適した運行形態等を選択していきます。

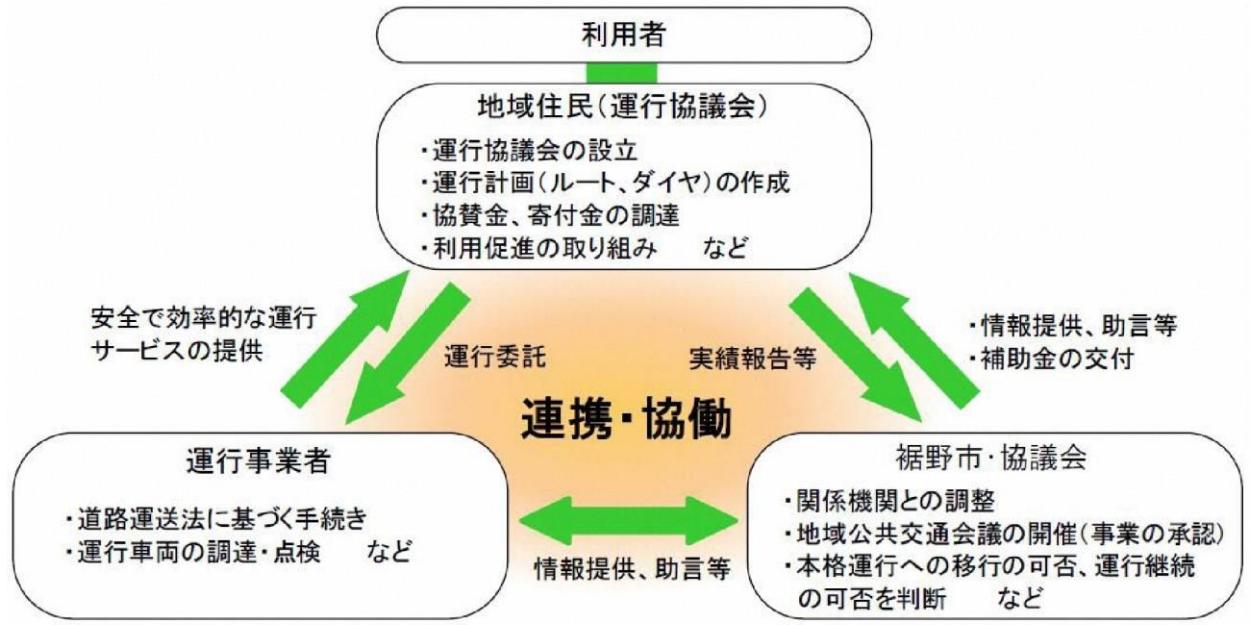
また、生活交通の導入にあたっては、利用促進、資金確保の取組など地域特性に応じた事業として長期的に継続していくためにも、地域自らが考え行動することが不可欠であり、地域全体で事業を支える共通認識と地域ぐるみの取り組みが重要である。



出所：「広島市地域主体による生活交通確保対策の研究会報告書」

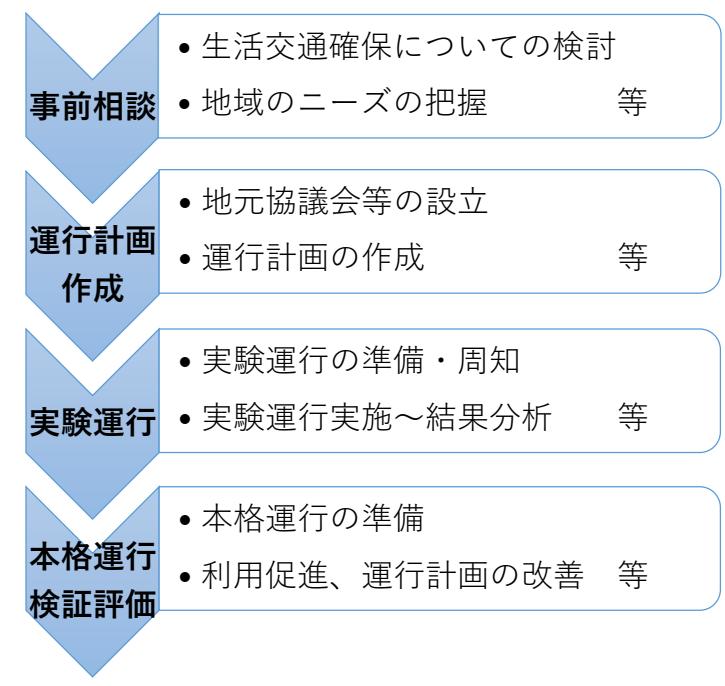
## 関係者の役割分担と連携

煩雑な事務手続きや専門知識が必要とされることから、地域主体のもと、運行事業者、市の3者が適切な役割分担で連携することが重要となる。



出所：「裾野市地域主体による生活交通の導入マニュアル」

## 想定される導入への流れ



地域公共交通協議会での実施可否についての協議

地域公共交通協議会での本格運行についての協議

## 整理が必要な事項

### 事前相談

- 市・地域・運行事業者を含めた関係者の役割分担の整理
- 地域に合った運行方法や運行形態などを検討する仕組みづくり

### 運行計画作成

- 地元組織の設立や運営への支援体制
- 既存公共交通への影響等路線・区域設定の基本的な考え方
- 生活交通確保に向けた地域の交通事業者との連携・調整

### 実験運行

- 費用負担の明確化
- 実験運行期間上限の設定

### 本格運行・検証評価

- 費用負担の明確化
- 運行結果を踏まえた運行改善の検討について

分科会等の開催

(参考) 本格運行時の費用負担例

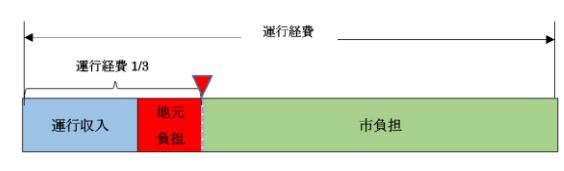
(1) 和歌山市

・運行経費の最大80%を補助



(2) 裾野市

・運行経費の最大2/3を補助



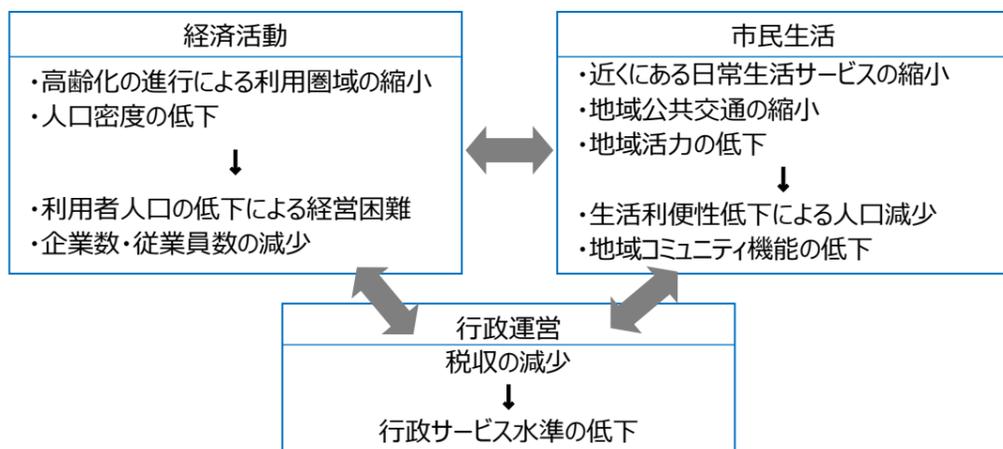
# 岸和田市立地適正化計画の策定について

## 1. 策定の背景

### (1) 将来人口の方向性

令和16年の推計値で約166,000人と厳しい人口減少が予想されるなか、将来のまちの活力や生活利便性を維持・確保するため、子育て環境や住環境の充実、産業の振興など総合計画に定める施策を実施することにより、子育て世代の転出抑制・転入増加を図り、人口減少のスピードを緩やかにすることをめざします。

### (2) 人口減少・超高齢社会がまち・生活に及ぼす影響



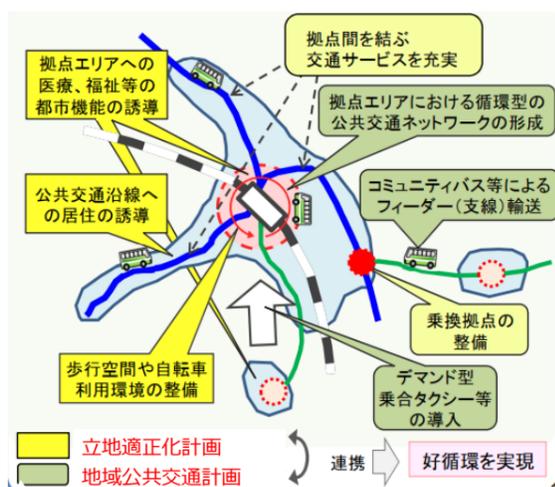
## 2. 立地適正化計画とは

これまで、都市計画マスタープランのもと、道路・公園・下水道等の計画や用途地域・地区計画等によって立地できる建築物の用途を都市計画制度によって定め、インフラ施設の整備と土地利用の規制・誘導を行ってきました。

全国的に人口減少に転じ、民間の投資意欲が弱まるなかで計画と支援制度と結び付けた誘導の必要性が生じ、平成26年に都市再生特別措置法が改正され創設された制度です。

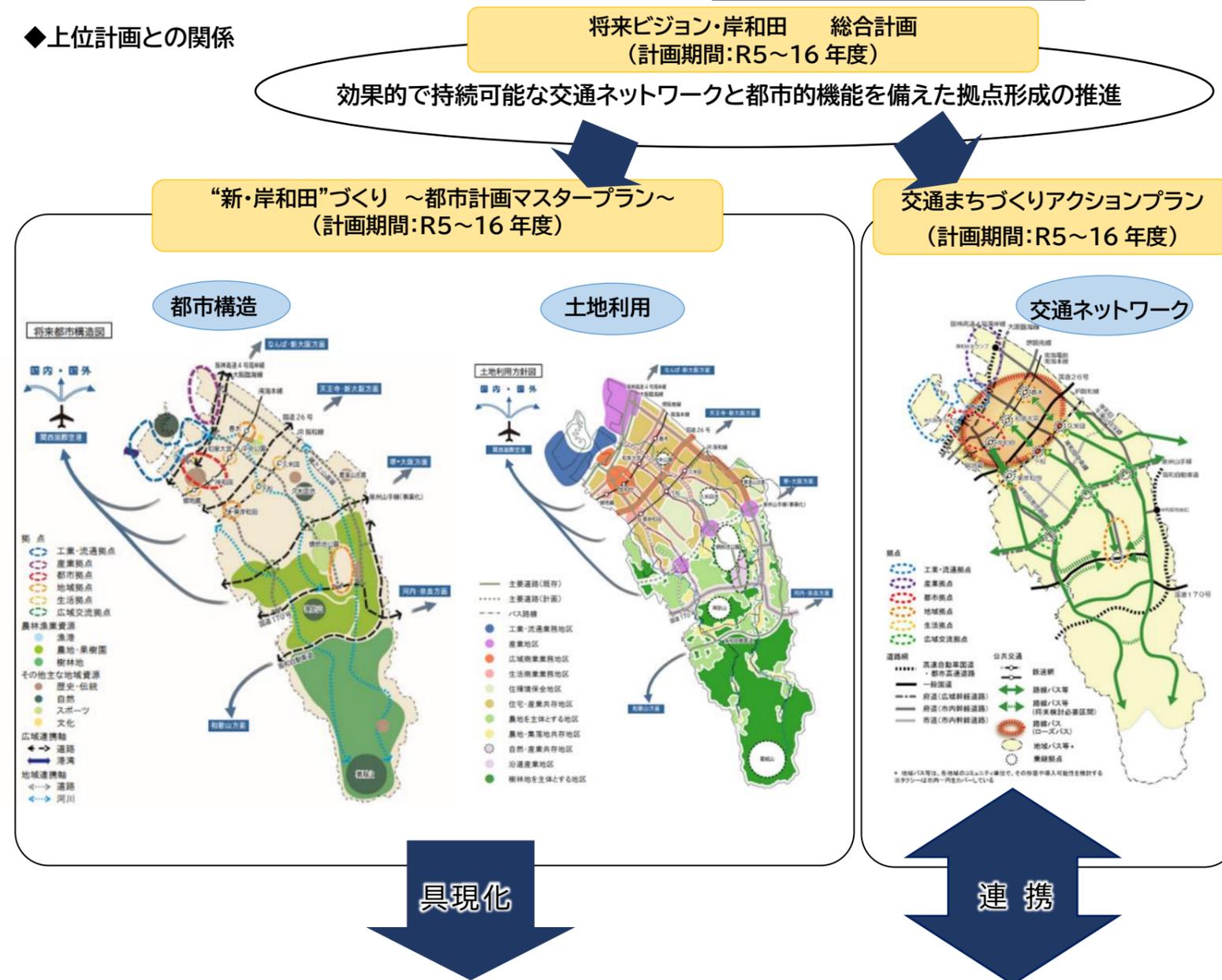
## 3. 立地適正化計画策定の視点

人口減少・超高齢社会を迎えるなか、岸和田市では当該制度を活用し、上位計画をうけて医療・福祉、商業などの施設等が拠点や交通利便性の高い公共交通沿線にまとまって立地し、市民が徒歩や公共交通により、これらの都市機能に容易にアクセスできるなど、誰もが移動しやすく暮らしやすいまちづくりを推進します。

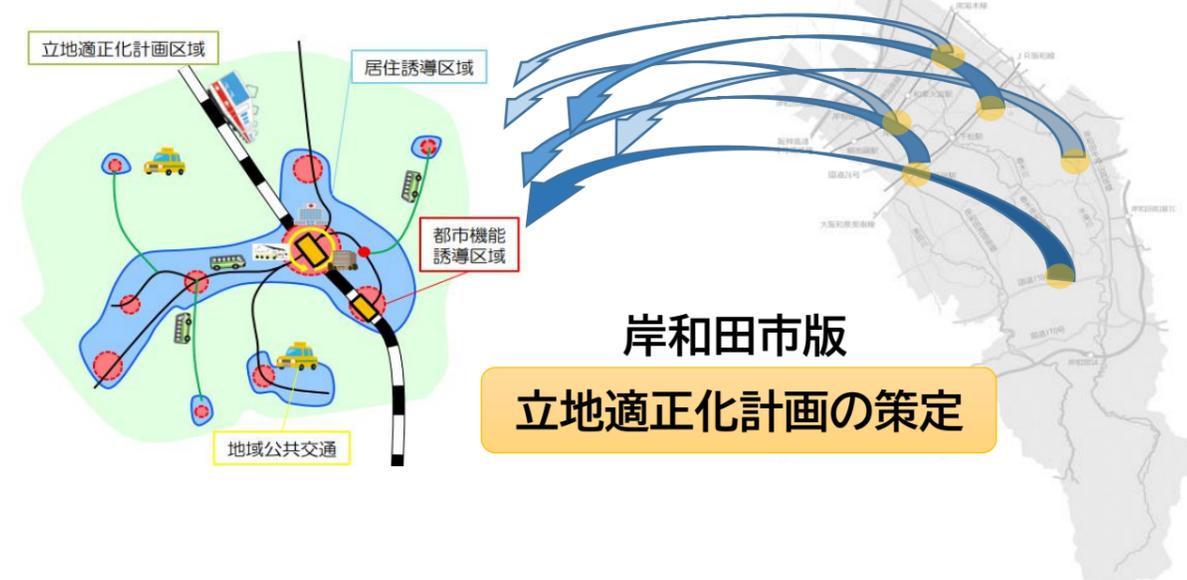


- ▶土地利用と公共交通の連携強化**
  - 交通結節点周辺に都市機能が集積した拠点を形成 (Form hubs where urban functions accumulate around transport nodes)
  - 拠点へのアクセス性向上 (Improvement of access to hubs)
- ▶まちづくりへの公的不動産の活用**
  - 公共施設の再配置や公的不動産を活用した民間機能の誘導 (Guidance of private functions using public facilities/re-configuration and public real estate)
  - インフラ施設の維持・更新 (Maintenance and renewal of infrastructure)
- ▶市街地の空洞化防止**
  - 居住や民間施設の立地を緩やかにコントロール (Control the location of housing and private facilities gradually)
- ▶防災・減災まちづくり**
  - 災害リスクの高い地域における開発等の抑制や対策誘導 (Restriction or guidance of measures for development in high-risk disaster areas)

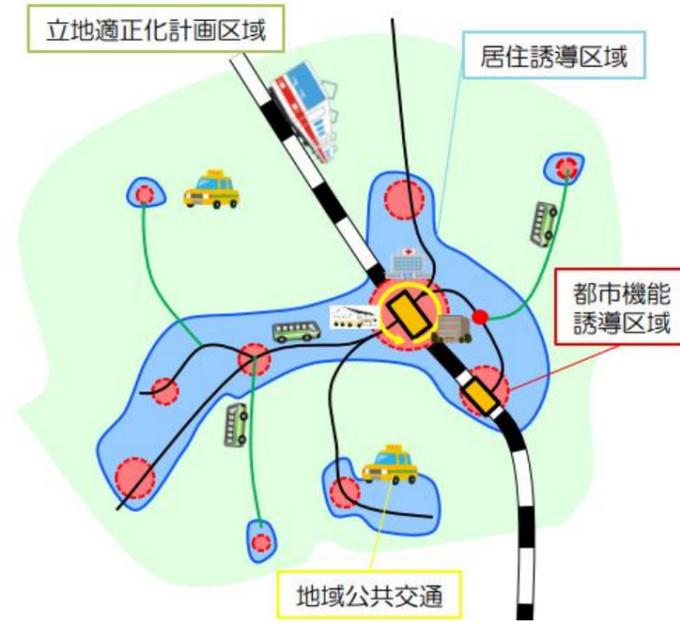
## ◆上位計画との関係



## 広域連携型都市構造を実現するネットワークの整備と拠点の形成を図る



#### 4.立地適正化計画に定めるべき事項（都市再生特別措置法第 81 条）



- ・立地適正化計画の区域<sup>※1</sup>
- ・住宅及び都市機能誘導施設の立地の適正化に関する基本的な方針
- ・居住誘導区域<sup>※2</sup>及び居住を誘導するための施策
- ・都市機能誘導区域<sup>※3</sup>及び誘導すべき施設並びに当該施設の立地を誘導するための施策
- ・防災指針

※ 1：都市計画区域内の区域に設定  
 ※ 2：市街化区域内の区域に設定  
 ※ 3：居住誘導区域内の区域に設定

#### 6. 計画策定の進め方

立地適正化計画は都市機能の集積や居住環境を誘導するものであり、公共交通等の分野と都市機能として不可欠な商業・福祉などの幅広い分野で構成される関係組織と協議・意見聴取を行いながら進めます。

| 組織            | 協議・意見聴取の視点   |
|---------------|--|
| 庁内検討組織        | 専門委員会『モビリティサービス・クロスセクター・ミーティング』において、これまでの移動手段の持続的な確保の実現の視点に加え、公共交通等と連携した土地利用や都市施設の配置誘導の視点                          |
| 岸和田市地域公共交通協議会 | 交通施設の整備、移動手段の利便性向上などの交通施策を効果的に推進するため、総合的かつ戦略的な交通まちづくりアクションプランの策定に関する意見聴取及び進捗管理に関する連絡調整を目的とし、立地適正化計画によるまちづくりとの連携の視点 |
| 岸和田市都市計画審議会   | 都市再生特別措置法第 81 条 22 項による意見聴取（策定状況を適宜報告）   |

#### 5. 主な活用可能な制度(概要)

##### 居住誘導区域

**区域外の居住を緩やかに抑制**  
 市街地の空洞化を防止し、都市機能施設の利用圏域人口の維持・向上を目的に、居住誘導区域外における住宅開発等の動きを把握するため、区域外での住宅開発等<sup>※</sup>を、届出・勧告の対象に  
 ※ 3 戸以上又は敷地面積 1000 m<sup>2</sup>以上の住宅の建築を目的とする開発及び建築行為

**【制度例】**  
 その他制度を含め、岸和田市にあった制度を調査・検討

##### 居住環境向上用途誘導地区

区域内の居住環境の維持・向上を図ることを目的に、日常生活に必要な施設に限定して容積率を緩和することができる「居住環境向上用途誘導地区」を都市計画に定めることが可能に

##### 都市計画施設の改修に都市計画税充当

住宅の立地促進方策として、立地適正化計画に記載された老朽化した都市計画施設の改修事業に、都市計画税の充当が可能に（知事同意必要）

##### 防災指針

● 災害リスクを踏まえた、居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定

**【制度例】**  
 その他制度を含め、岸和田市にあった制度を調査・検討

##### 都市構造再編集中支援事業（補助金）

- ・民間事業者において、災害ハザードエリアから都市機能誘導区域内に移転する場合、誘導施設整備に係る補助対象事業費を 1.2 倍にかさ上げ
- ・民間事業者に対する補助率：国 2/5、市 2/5、民 1/5

##### 都市機能誘導区域

**区域内での誘導施設の休止・廃止を緩やかに抑制**  
 都市機能が集積した拠点の形成を目的に、既存建物・設備の有効活用など機能維持に向けた協議の機会を設けるため、都市機能誘導区域内での誘導施設の休止・廃止を、届出・勧告の対象に

**区域外の誘導施設立地を緩やかに抑制**  
 都市機能が集積した拠点の形成を目的に、都市機能誘導区域外における誘導施設の整備の動きを把握するため、区域外での誘導施設の立地を、届出・助言・勧告の対象に

**【制度例】**  
 その他制度を含め、岸和田市にあった制度を調査・検討

##### 特定用途誘導地区

都市機能が集積した拠点を形成するため、誘導施設に限定して容積率を緩和することができる「特定用途誘導地区」を都市計画に定めることが可能に

##### 都市計画施設の改修に都市計画税充当

誘導施設の立地促進方策として、立地適正化計画に記載された老朽化した都市計画施設の改修事業に、都市計画税の充当が可能に（知事同意必要）

##### 都市構造再編集中支援事業（補助金）

- ・「立地適正化計画」に基づく事業に対して集中的な支援を行う補助制度
- ・対象事業：誘導施設、道路、公園等
- ・市事業に対する補助率：国 45～50%、市 55～50%  
 民間事業者に対する補助率：国 1/3、市 1/3、民 1/3  
 参考）都市再生整備計画事業交付率 40%

#### 7. 計画策定の流れ(案)

|   | 令和 4 年度 |    |    |     |    | 令和 5 年度 |    |    |     |    | 令和 6 年度 |    |    |     |    |
|---|---------|----|----|-----|----|---------|----|----|-----|----|---------|----|----|-----|----|
|   | 4月      | 7月 | 9月 | 12月 | 3月 | 4月      | 7月 | 9月 | 12月 | 3月 | 4月      | 7月 | 9月 | 12月 | 3月 |
| 交通まちづくりアクションプラン改定<br>新・岸和田「づくり」都市マスター策定<br>将来ビジョン・岸和田（総合計画）策定 |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |
| まちづくりの方針<br>目指すべきまちの構造<br>課題解決のための方針<br>の整理                   |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |
| 防災指針・誘導施設誘導区域の設定  |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |
| 誘導施策の検討   |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |
| 立地適正化計画の素案策定  |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |
| パブリックコメント   |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |
| 立地適正化計画策定   |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |         |    |    |     |    |

## 山直東のまちづくりについて

## 経 過

## ～平成29年度

まちづくり説明会：4回　　まちづくり意見交換会：1回

平成28年12月 泉州山手線沿道のまちづくりの方針 策定

平成30年 2月 泉州山手線 都市計画変更

## 平成30年度

まちづくり勉強会の設立

まちづくり勉強会：3回　　個別相談会：1回

## 令和元年度

まちづくり勉強会：4回　　個別相談会：1回

## 令和2年度

8月12日 第3回個別相談会（個別権利者に対するヒアリング）  
～23日

11月29日 まちづくり研究会の設立

1月17日 第1回役員会（具体的な活動内容）

2月16日 第1回意見聴取会（個別権利者からの意見聴取）  
～21日

3月21日 第2回役員会（事業化検討パートナー募集）

3月23日 事業化検討パートナー募集開始

## 令和3年度

6月27日 提案内容のプレゼンテーション、審査会、第3回役員会  
（プレゼン及び審査会の結果を踏まえ  
役員会にて事業化検討パートナー選定）

8月 1日 第4回役員会（事業化検討パートナーとの覚書、アンケート調査）

9月12日 第5回役員会（アンケート調査結果、まちづくりイベント）

10月31日 第6回役員会（土地利用の方向性、ゆめみヶ丘岸和田事例紹介、  
公共交通）

11月21日 全体報告会（これまでの取組み経過、ゆめみヶ丘岸和田事例紹介  
公共交通）

12月19日 第7回役員会（エリアごとのまちづくりの考え方、イベント）

3月 6日 第8回役員会（意向収集・整理の進め方、愛称募集、公共交通）

3月25日～ きしわだ新拠点 愛称募集（応募総数：44件）  
5月13日

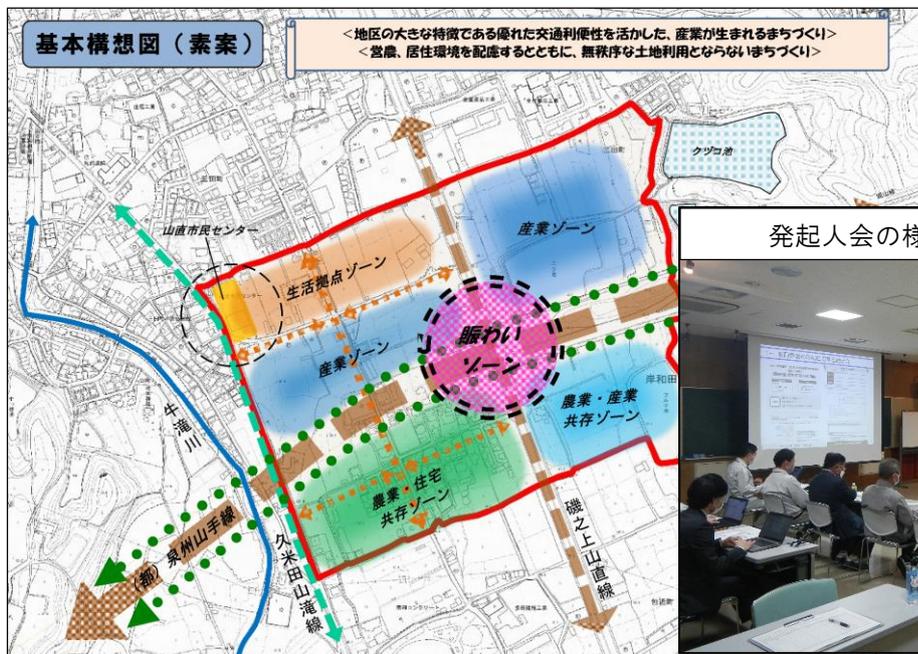
3月中旬～ 個別ヒアリング、意向収集・整理

## 令和4年度

- 6月 8日 第9回役員会 (きしわだ新拠点の愛称、これまでの進捗と今後の進め方、公共交通)
- 7月12日 第10回役員会 (エリア別まちづくりの具体的な進め方)  
BCエリア準備組合設立に向けた発起人会 設立
- 7月17日 総会 (きしわだ新拠点の愛称、これまでの進捗と今後の進め方、公共交通)  
きしわだ新拠点 愛称 「山直東」に決定
- 8月17日 第1回発起人会 (代表者、意思決定方法、名称)
- 9月14日 第2回発起人会 (土地区画整理事業の仕組み、土地利用計画(素案))
- 10月26日 第3回発起人会 (BCエリア勉強会内容、勉強会の周知)
- 10月30日 第11回役員会 (発起人会の進捗、まちづくり方向性の整理)
- 11月24日 BCエリア区画整理の事業化に向けたまちづくりに関する勉強会
- 12月18日 第4回発起人会 (土地利用計画(案)、事業計画(素案))
- 2月16日 第5回発起人会 (事業計画(素案)の見直し、準備組合設立について①)
- 3月 5日 第12回役員会 (発起人会の進捗、都市計画の考え方)
- 3月 9日 第6回発起人会 (事業計画(他地区事例など)、準備組合設立について②)
- 3月30日 第7回発起人会 (企業アンケート、準備組合設立について③)

## 令和5年度

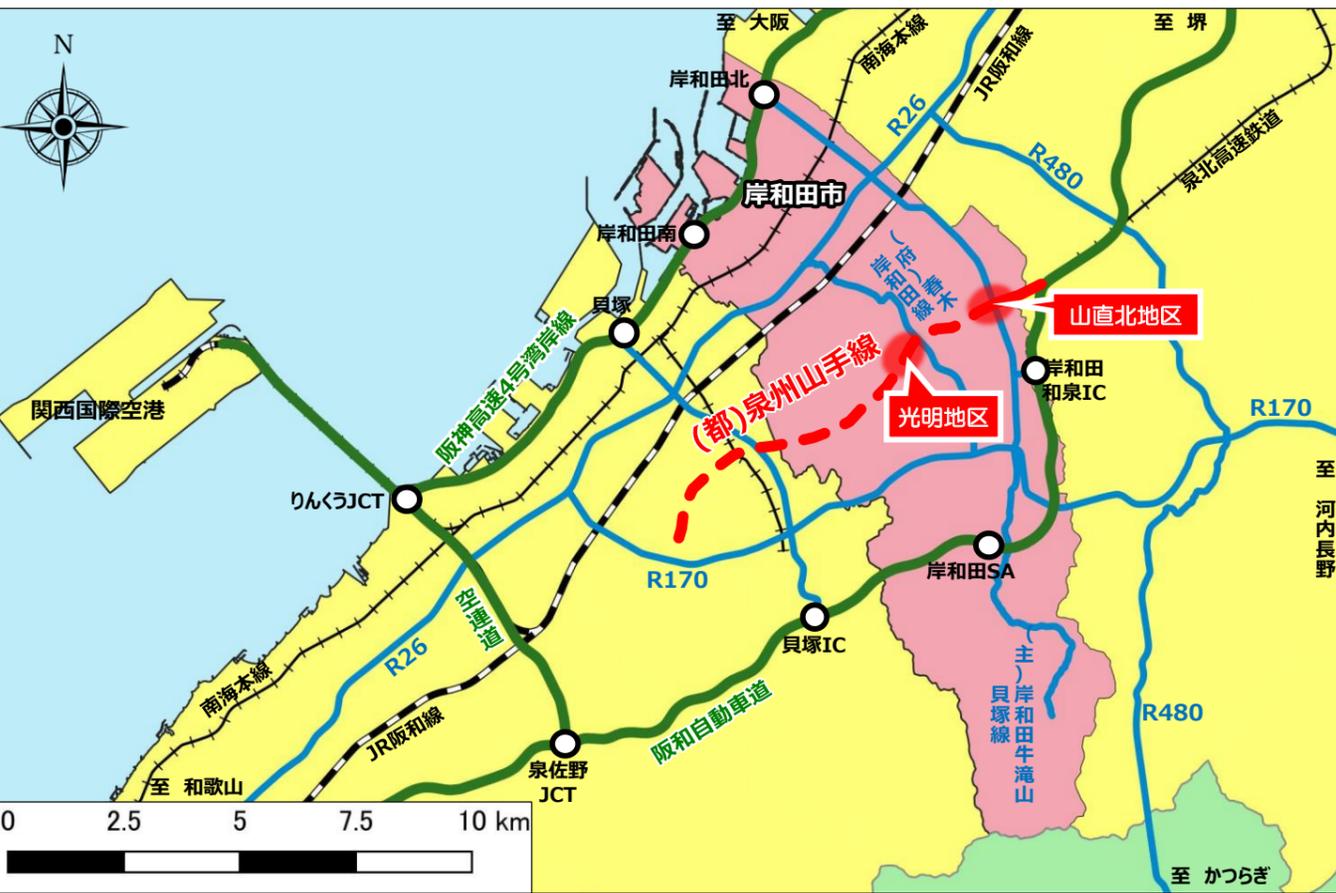
- 4月 5日 第8回発起人会 (準備組合設立について③続き(説明会の実施、役員))
- 4月30日 準備組合設立に向けた仮同意書の取得に関する説明会
- 5月31日 第9回発起人会 (仮同意書取得状況、準備組合設立について④))
- 6月13日 第10回発起人会 (準備組合設立総会について)
- 6月18日 第13回役員会 (発起人会の進捗、まちづくり基本計画(案))



都市計画道路 泉州山手線のいま

都市計画道路泉州山手線は、大阪都心部と関西国際空港を繋ぐ泉州地域の丘陵部における広域幹線であり、泉州地域のみならず南大阪の魅力を高める新たな交通の軸として計画されている道路です。また、南海トラフ地震や台風等の災害に備え、沿岸部の交通の軸とともに、大阪都市圏の安全・安心を高める丘陵部の交通の軸としても計画されている路線でもあります。

そのうち、岸和田市区間においては、岸和田牛滝山貝塚線から熊取町の国道170号までの区間(約9.5km)について、大阪府による事業化が予定されています。岸和田市では岸和田牛滝山貝塚線(磯之上山直線)から春木岸和田線(岸和田中央線)までの区間が先行して事業化する工区となっており、両道との結節点となる2地区(山直北・光明)で取組んでいる、沿道のまちづくりと合わせて整備が進められる予定です。

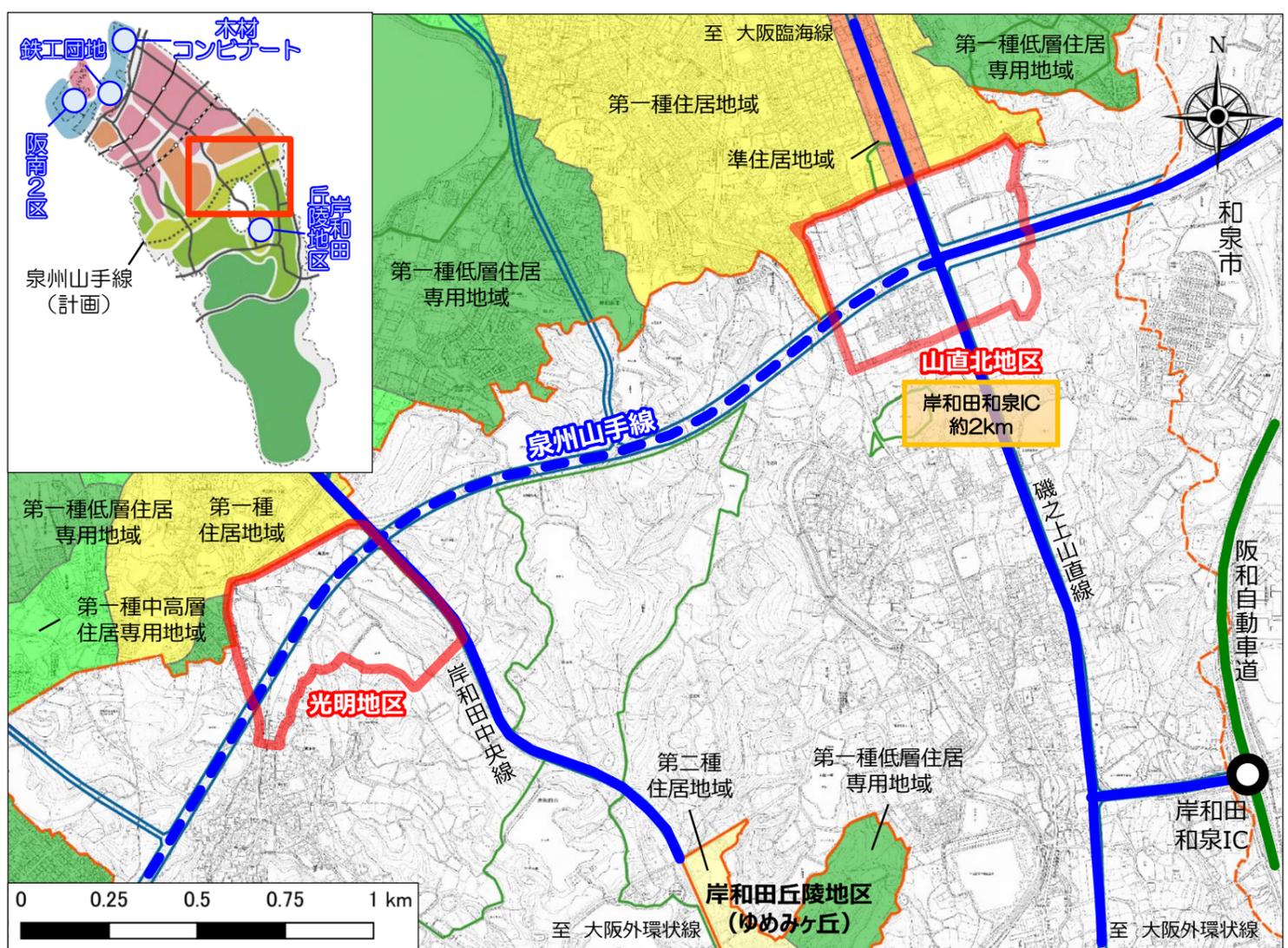


<航空写真と事業着手工区>



泉州山手線沿道のまちづくり

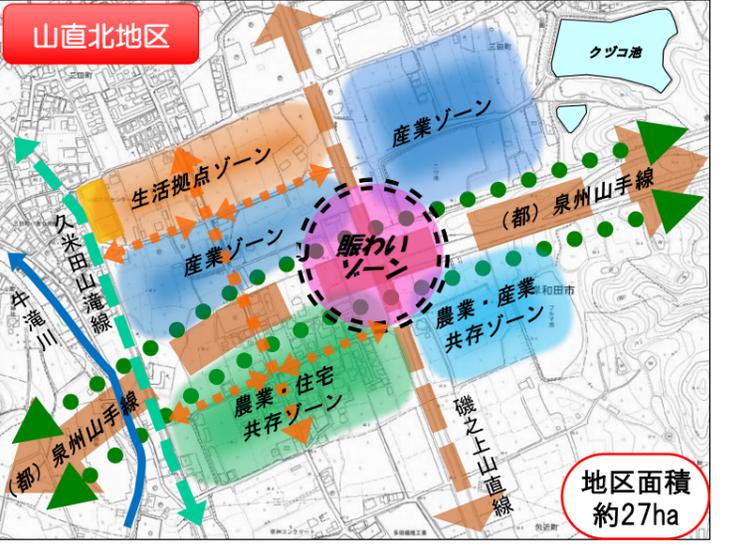
泉州山手線沿道では、地域の活性化につながる計画的なまちづくりに取組む必要があることから、「泉州山手線沿道のまちづくりの方針」を策定し、山直北・光明地区で土地区画整理事業等のまちづくり手法について、地元住民の方と検討しています。特に、山直北地区では地元主体の「山直北地区まちづくり研究会」と事業化検討パートナーの「(株)フジタ」で、事業化に向けた具体的な取組みを進めています。



<基本構想図(素案)>



※基本構想図の内容は、あくまで現段階のイメージです



策定の経緯 (P1-P4参照)

2018年9月2日に都市計画道路泉州山手線(以下、泉州山手線)沿道のまちづくりとして、山直北地区まちづくり勉強会(第1回勉強会)が、開催されました。その後、勉強会は研究会へとステップアップし、岸和田市の新しい拠点となるこのエリアは「山直東」と名付けられたことにより、研究会の名称も「山直東まちづくり研究会」に変更されました。新たな交通広場「山直東」やロゴも誕生するなど、積極的なまちづくりが展開されています。

それらのまちの向かうべき方向を共有するため、またまちづくりにより山直東から地域を活性化させ、新たなまちのにぎわい拠点を創出するため、この基本構想及び基本計画を策定することとなりました。



山直東ロゴ

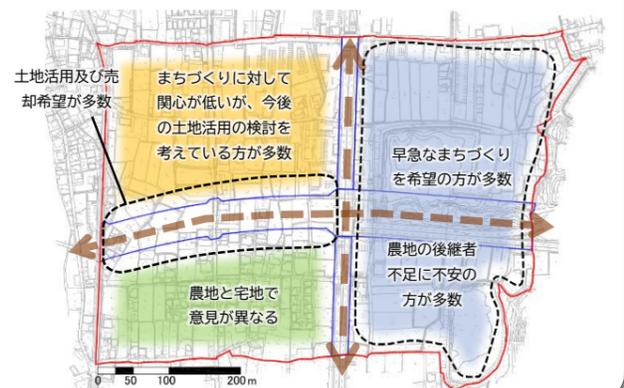
山直東地区の課題の整理

背景 泉州山手線の延伸に伴い、広域交通ネットワークの拠点となる。

●まちの声 (P7-P9参照)

まちづくりをより具体化するために、2021年8月のアンケート調査や泉州山手線沿道をはじめとする地権者ヒアリングを実施しました。

- 交通利便性の向上、土地活用・資産価値の向上、生活利便性の拡大に期待
○公共交通機関へのアクセス性、道路幅員、土地利用の混在が課題
○良好な住環境、営農環境の維持とまちの活性化が必要
○エリアごとにまちづくりに対する意向が異なり、配慮が必要 (特にBCエリアは、早急なまちづくりが望まれている)



●地区の実態と課題 (P10-P12参照)

現況の調査や、ハザードマップより、地区の課題を明らかにしました。

- 水系の整備、治水機能の確保が必要
○緑のネットワークと防災性向上のための公園整備
○狭小道路の改善が必要
○防災・減災に関する取り組み

上位関連計画(P13-P21参照)
○地域特性を活かした広域交通ネットワークの形成
○周辺土地利用と調和した産業の創出
○20%の緑被率及び、防災機能を持つ公園の確保
○都市基盤の適正な配置と防災・減災力の向上

社会背景と企業動向(P22-P24参照)
○アフターコロナ及び超高齢社会に対応した、官民連携による地域交通の創出と充実
○産業地としての需要
○企業のニーズを踏まえた土地利用、交通体系の創出

●まちづくりで取り組む課題のキーワード (P25参照)

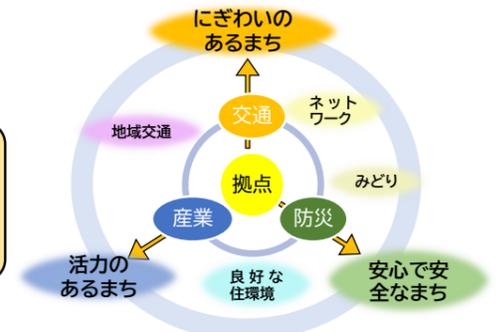


基本構想

●まちづくり基本コンセプト (P26参照)

キーワードを整理し、3つのまちづくり基本コンセプトを作成します。

- 人、モノ、情報の拠点となるにぎわいのある“まち”
○地域を支える産業がある活力のある“まち”
○豊かなみどりと、防災性を兼ね備えた安心で安全な“まち”



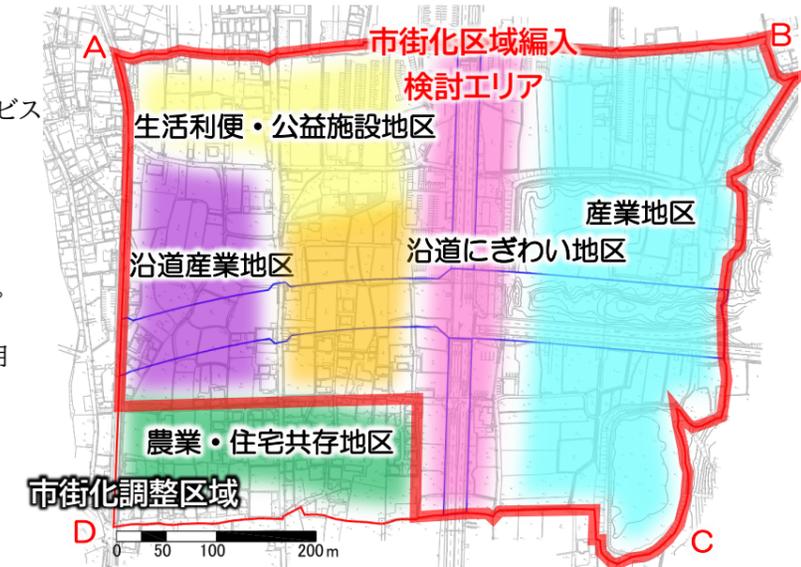
基本コンセプト概念図

●基本構想図の作成 (P27-P30参照)

まちの現状とまちづくり基本コンセプトを踏まえて、地区を5つに分類します。

○各地区の整備イメージ

- ①沿道にぎわい地区
沿道を活かした利便性の高い業務・沿道サービス施設、店舗等の商業立地を誘導。
②沿道産業地区
交通利便性を活かした産業立地を誘導。
③産業地区
周辺環境の保全を図りながら産業立地を誘導。
④生活利便・公益施設地区
居住者や周辺住民の生活拠点としての土地利用を誘導しつつ、泉州山手線延伸部の沿道については、ある一定規模での沿道利用を図ります。
⑤農業・住宅共存地区
農業と住宅が共存した土地利用を図ります。



基本計画

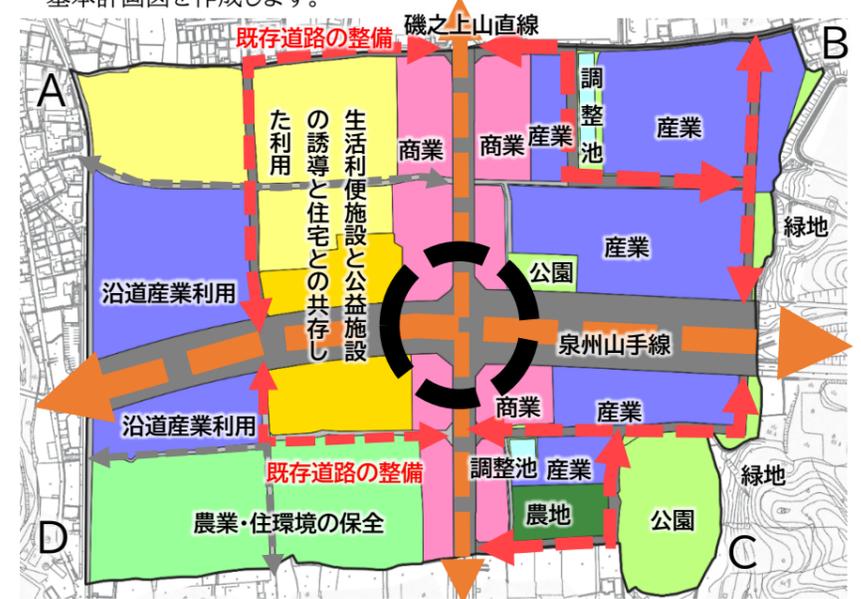
●開発方針の設定 (P31-P35参照)

3つの基本コンセプトを受けた、7つの開発方針を示します。

- 開発方針① 広域交通拠点の整備
開発方針② 新たなモビリティを用いた次世代の交通ネットワーク
開発方針③ 沿道のにぎわいをもたらす企業の誘致
開発方針④ 「移動がスムーズなまちづくり」の取り組みに積極的な企業の誘致
開発方針⑤ 既存の公益施設を活かした、地域コミュニティの形成
開発方針⑥ 農業基盤の整備と、住宅の共存
開発方針⑦ 基盤の整備等による、防災・減災力の向上

●基本計画図の作成 (P37参照)

開発方針を受け、既存の住環境への配慮を前提としつつ、基本計画図を作成します。

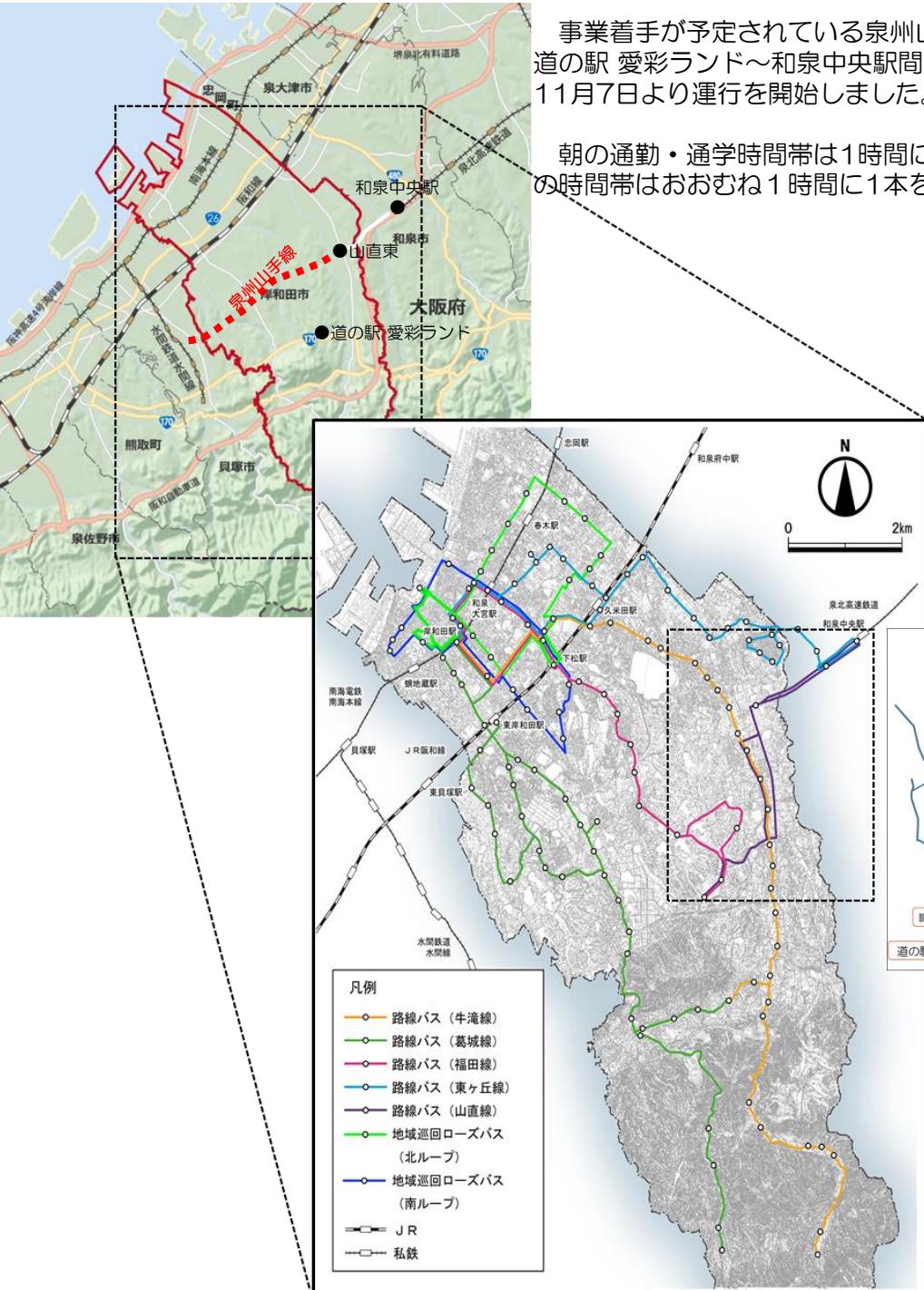


実現方策の検討

- まちづくりのルール及びデザイン (P38-P41参照)
・新規路線バスの運用や移動がスムーズなまちづくりへの取り組み。
・良好な住環境を損なわない様、地域にあった企業の誘導。
・環境に配慮したみどりの取り組みや建築物の不燃化、防災性を兼ね備えた地域間交流ができる広場、交通安全に関する事。
●土地活用について (P40-P42参照)
・地区全体で、農や住環境に配慮しつつ、土地活用における基準を設けるとともに、BCエリアについては、土地区画整理事業の実現を目指し、ADエリアについては、引き続き意向確認を行いながら、柔軟な土地利用の検討を進めます。

# 路線バス山直線の利用状況

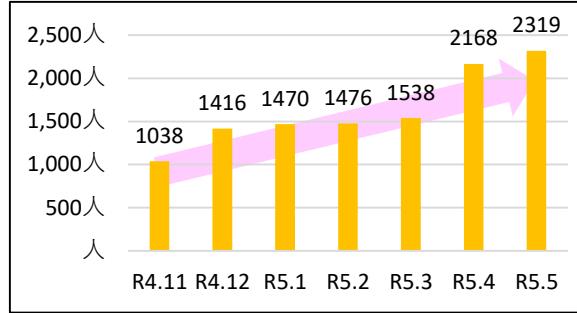
## ■ 岸和田市内のバス路線網と山直線路線図



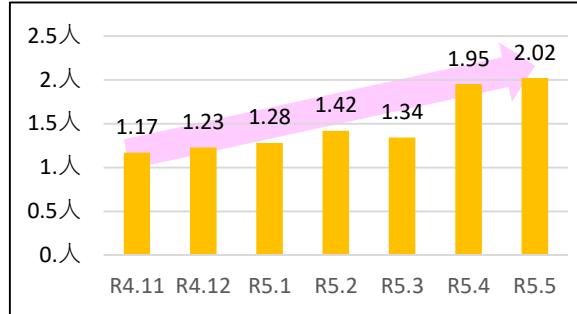
事業着手が予定されている泉州山手線を含む山手地区において、道の駅 愛彩ランド～和泉中央駅間を結び路線バス山直線が令和4年11月7日より運行を開始しました。

朝の通勤・通学時間帯は1時間に3本、夕刻は1時間に2本、日中の時間帯はおおむね1時間に1本を運行しています。

## ■ 路線バス山直線の利用者数（推定値）



● 月別乗車人数（推定値）  
月別利用者数では令和4年11月7日に運行開始以降、利用者数は毎月増加しています。運行開始時と令和5年5月の利用者数を比較すると約2倍まで増加しています。



● 1便あたりの平均乗車人数  
路線バス山直線は1日37便が運行しています。月々の利用者数を運行本数で割ると運行開始当初は1便平均1.17人でしたが、令和5年5月では1便平均2.02人まで増加しています。

## ■ 利用促進活動

- ・ゆめみヶ丘岸和田 まちづくり協議会と協議・意見交換会を実施
- ・丘陵部の企業を対象としたヒアリングシート、試乗チケット
- ・沿線の学校、道の駅 愛彩ランド、蜻蛉池公園、泉北高速鉄道各駅へポスターやビラの配布
- ・泉北地域の学校へ山直線や交通広場の利用案内 等



山直線 お試しチケット 1  
乗車区間 道の駅愛彩ランド - 和泉中央駅  
有効期限 2023年 月 日  
※降車時に乗務員へお渡しください  
※上記区間の乗車のみ有効  
※途中下車された場合、差額等の返金はいたしません  
南海ウイングバス株式会社



【和泉中央駅→道の駅 愛彩ランド】

|            |      |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|------------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 和泉中央駅      | 6:57 | 7:20 | 7:50 | 8:10 | 8:40 | 9:05 | 10:35 | 11:35 | 13:35 | 14:35 | 15:35 | 16:05 | 17:15 | 17:45 | 18:15 | 18:45 | 19:15 | 19:50 |
| 唐国南        | 6:59 | 7:22 | 7:52 | 8:12 | 8:42 | 9:07 | 10:37 | 11:37 | 13:37 | 14:37 | 15:37 | 16:07 | 17:17 | 17:47 | 18:17 | 18:47 | 19:17 | 19:52 |
| 山直東        | 7:01 | 7:24 | 7:54 | 8:14 | 8:44 | 9:09 | 10:39 | 11:39 | 13:39 | 14:39 | 15:39 | 16:09 | 17:19 | 17:49 | 18:19 | 18:49 | 19:19 | 19:54 |
| 包近         |      |      |      |      | 8:49 | 9:14 | 10:44 | 11:44 | 13:44 | 14:44 | 15:44 | 16:14 | 17:24 | 17:54 | 18:24 | 18:54 | 19:24 | 19:59 |
| 山直中町       | (急行) | (急行) | (急行) | (急行) | 8:50 | 9:15 | 10:45 | 11:45 | 13:45 | 14:45 | 15:45 | 16:15 | 17:25 | 17:55 | 18:25 | 18:55 | 19:25 | 20:00 |
| 大久保橋       |      |      |      |      | 8:51 | 9:16 | 10:46 | 11:46 | 13:46 | 14:46 | 15:46 | 16:16 | 17:26 | 17:56 | 18:26 | 18:56 | 19:26 | 20:01 |
| 職業能力開発大学校前 | 7:10 | 7:33 | 8:03 | 8:23 | 8:55 | 9:20 | 10:50 | 11:50 | 13:50 | 14:50 | 15:50 | 16:20 | 17:30 | 18:00 | 18:30 | 19:00 | 19:30 | 20:05 |
| 道の駅愛彩ランド   | 7:15 | 7:38 | 8:08 | 8:28 | 9:03 | 9:25 | 10:55 | 11:55 | 13:55 | 14:55 | 15:55 | 16:25 | 17:38 | 18:08 | 18:38 | 19:08 | 19:38 | 20:10 |

【道の駅 愛彩ランド→和泉中央駅】

|            |      |      |      |      |      |      |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |       |
|------------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 道の駅愛彩ランド   | 6:25 | 6:51 | 7:21 | 7:41 | 8:11 | 8:31 | 9:45  | 10:05 | 11:05 | 13:05 | 14:05 | 15:05 | 16:35 | 17:15 | 17:45 | 18:15 | 18:45 | 19:15 | 20:20 |
| 職業能力開発大学校前 | 6:26 | 6:52 | 7:22 | 7:42 | 8:12 | 8:32 | 9:46  | 10:06 | 11:06 | 13:06 | 14:06 | 15:06 | 16:36 | 17:16 | 17:46 | 18:16 | 18:46 | 19:16 | 20:21 |
| 大久保橋       | 6:30 | 6:56 | 7:26 | 7:46 | 8:16 | 8:36 | 9:50  | 10:10 | 11:10 | 13:10 | 14:10 | 15:10 | 16:40 | 17:20 | 17:50 | 18:20 | 18:50 | 19:20 | 20:25 |
| 山直中町       | 6:31 | 6:57 | 7:27 | 7:47 | 8:17 | 8:37 | 9:51  | 10:11 | 11:11 | 13:11 | 14:11 | 15:11 | 16:41 | 17:21 | 17:51 | 18:21 | 18:51 | 19:21 | 20:26 |
| 包近         | 6:32 | 6:58 | 7:28 | 7:48 | 8:18 | 8:38 | 9:52  | 10:12 | 11:12 | 13:12 | 14:12 | 15:12 | 16:42 | 17:22 | 17:52 | 18:22 | 18:52 | 19:22 | 20:27 |
| 山直東        | 6:36 | 7:02 | 7:32 | 7:52 | 8:22 | 8:42 | 9:56  | 10:16 | 11:16 | 13:16 | 14:16 | 15:16 | 16:46 | 17:26 | 17:56 | 18:26 | 18:56 | 19:26 | 20:31 |
| 唐国南        | 6:39 | 7:05 | 7:35 | 7:55 | 8:25 | 8:45 | 9:59  | 10:19 | 11:19 | 13:19 | 14:19 | 15:19 | 16:49 | 17:29 | 17:59 | 18:29 | 18:59 | 19:29 | 20:34 |
| 和泉中央駅      | 6:48 | 7:14 | 7:44 | 8:04 | 8:34 | 8:54 | 10:05 | 10:25 | 11:25 | 13:25 | 14:25 | 15:25 | 16:55 | 17:38 | 18:08 | 18:38 | 19:08 | 19:38 | 20:40 |





# ローズバスのルート改正に関する経緯

旧ローズバスルート（両廻り）



H12年度から試験運行開始～  
H31.1.31

当初の導入理念  
 ・地域福祉を考慮し、既存路線バスとの整合を図りながら鉄道駅や主要公共施設等を効率的に結ぶ。  
 ・高齢者・障害者等の交通弱者や路線バス圏外住民の交通便利性の向上を図る

■交通幹線は鉄道と路線バスであり、路線バスのフィーダーとして路線バス圏外について運行を開始。  
 ■バス2台(予備者1台)にて運用。  
 ■一周90分(休憩を含む) 左右廻り各6便/日  
 ■100円均一料金(大人1回あたり)  
 □H12年度から試験運行開始  
 □H15年4月星和上松台まで延伸  
 □H20年4月本格運行開始  
 □H24～25 新ルート(山北東地区)で要望を受けて、試験運行実施(2回)目標値を下回り本格運行への移行を断念

旧ローズバスルート（片廻り）



H31.2.1～R3.5.31

改正の見出し・ポイント  
 1) 利便性向上による利用者拡大  
 2) 運行費削減  
 3) 利用者負担の適正化

■実施内容  
 1) 利便性向上による利用者拡大  
 ①ルートの分割と効率化  
 ・時間短縮(1周60分以内)と便数増(6便/日→8便/日)  
 ②パターンダイヤの導入  
 ・すべての停留所に1時間に必ず1本、岸和田駅前毎時05分発車  
 ③乗継割引導入  
 ・ローズバスと路線バスを乗継ぎした場合、割引適用  
 ④バスロケーションシステム導入  
 ・スマホ等による走行位置リアルタイム表示  
 2) 運行経費削減策  
 ⑤バス停留所の統廃合  
 ・利用の低いバス停(0.5人/便)の統廃合(ただし、バス停留域300mは保持する)  
 ⑥運行日の見直し  
 ・月～土 →平日(月～金)運行 に変更(多くの公共交通機関が土日ダイヤで運行また、土曜日の利用が平日の約8割にとどまることから)  
 3) 利用者負担の適正化  
 ⑦運賃の改正(100円 → 170円)  
 ・路線バス初乗り運賃との整合  
 ・山手地区での地域バスを見据えた公費負担の適正化

現ローズバスルート（片回り）



R3.6.1～現在

改正の見出し・ポイント  
 1) 目的地までの乗車時間の短縮  
 2) ダイヤの変更

■実施内容  
 1) 目的地までの乗車時間の短縮  
 ①バス停の追加  
 ・北ループに下松駅前、港緑町、市役所を追加  
 ・南ループに藤井町、西ノ内、保健センター前を追加  
 ②市民病院を目的とする方の徒歩移動の省力化  
 ・下松(市民病院南)から市民病院前に停留所を変更  
 ③両廻り運行のような利用を可能に  
 ・港緑町、市役所前、岸和田駅の間においては両廻り運行のような利用が可能にした  
 2) ダイヤの変更  
 ④保健センターの利便性向上  
 ・保健センターで13時から行われる乳幼児健診等に配慮した12時台の運行  
 ⑤買物利用者の利便性向上  
 ・買物利用時間帯である9時から14時台までの利用者に関しては、下松駅でも南北ループの乗り継ぎが可能

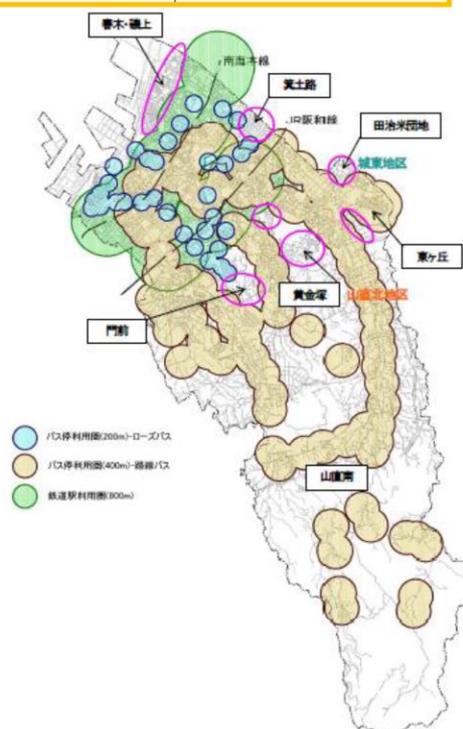
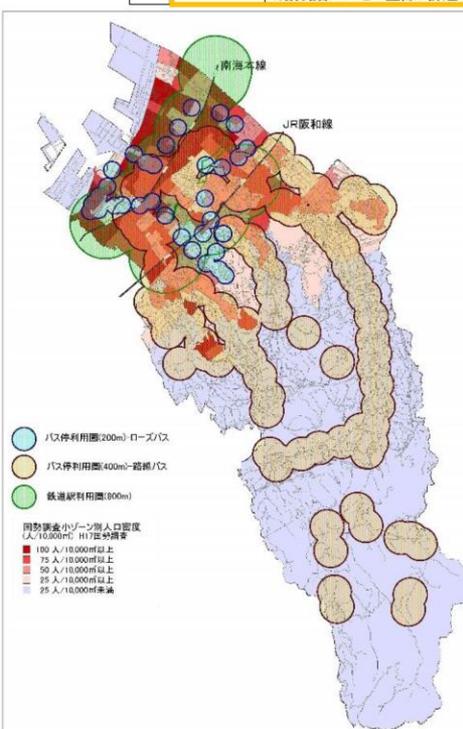
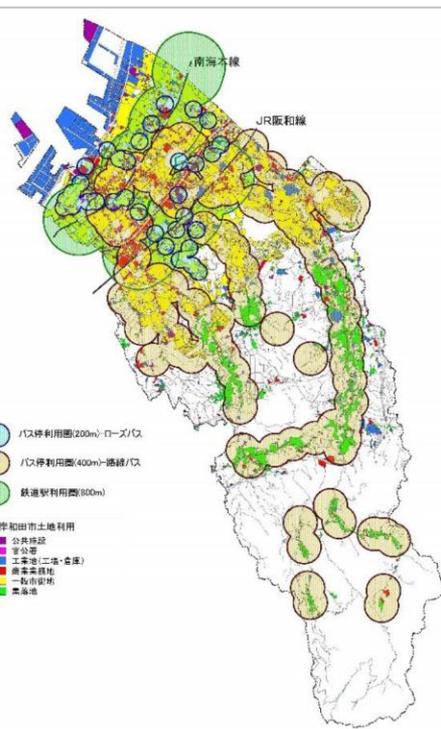
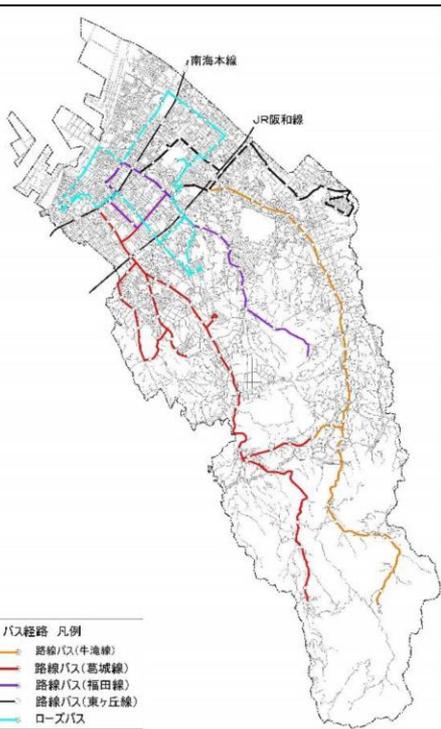
公共交通に関する方針と将来像について

平成24年3月策定 公共交通のあり方検討

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

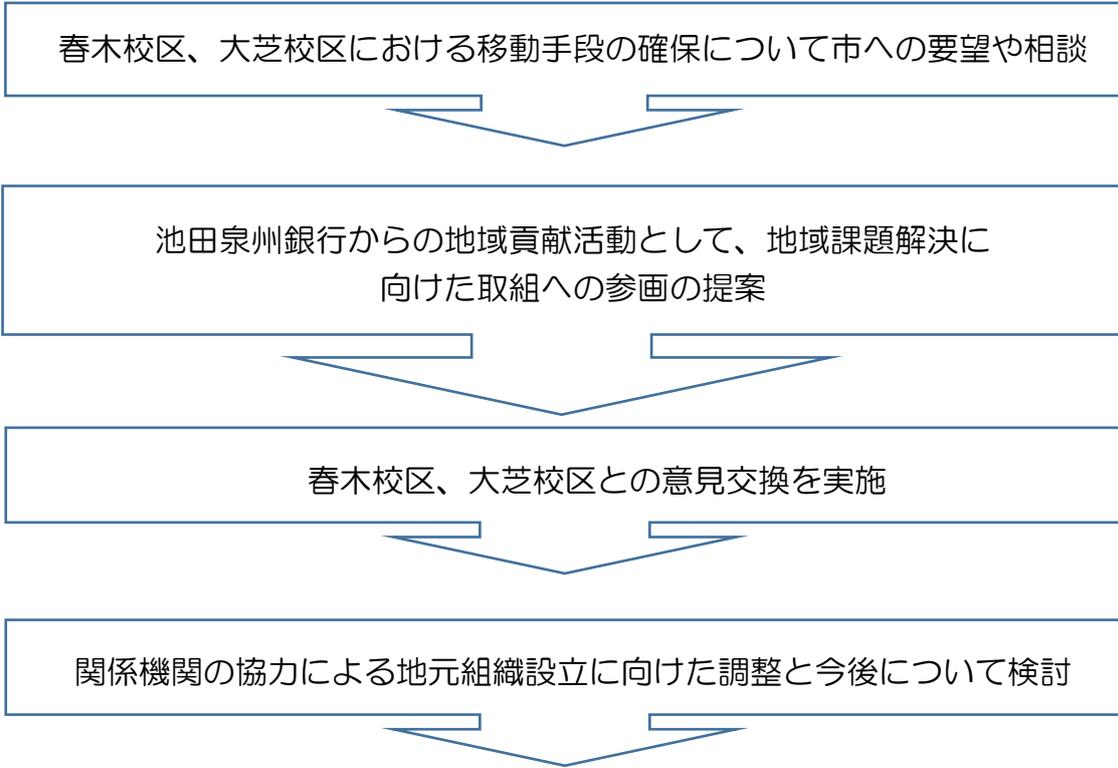
- ① 路線バス・ローズバスでカバーされない公共交通空白地区がある
- ② 路線バスは、乗降者数の減少に伴い運行便数が減少傾向にあり、地域住民の利便性低下につながっている
- ③ 公共交通空白地区に人口密度の高い地区や、土地区画整理事業実施中の地区など人口集中地区も見られるため、路線バスの運行ルート導入、コミュニティバスの運行などによる、公共交通空白地区の解消が望まれる
- ④ ローズバスが JR や南海本線の駅、徳洲会病院などの主要施設に接続していないため運行ルートの再考が望まれる。ただし、路線バスとの路線(区間)の重複を避け、ローズバスと路線バスの運行調整や、乗り継ぎの利便性向上などの取り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

| 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<br>臨海線付近の工場跡地で住宅開発が進んでいる<br>地区内店舗、病院等が立地し生活利便性がある程度高い<br>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<br>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<br>道路が狭くバス運行は困難<br>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<br>団地内は高低差が大きく移動が困難<br>店舗、病院等が近隣に少なく、生活不便地区区画整理地区では人口が増加している                 | 山直北・城東地区において、コミュニティバスの試験運行を検討する                                   |
| バス運行空白地区 | 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)   |   |
|          | 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<br>団地内は高低差が大きく移動が困難<br>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確保などを検討する                    |
|          | 山直南   | 晴鈴池公園～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)<br>市街化調整区域で、高齢化・人口減少が進んでいる<br>丘陵地区(道の駅)が隣接する<br>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                                  |

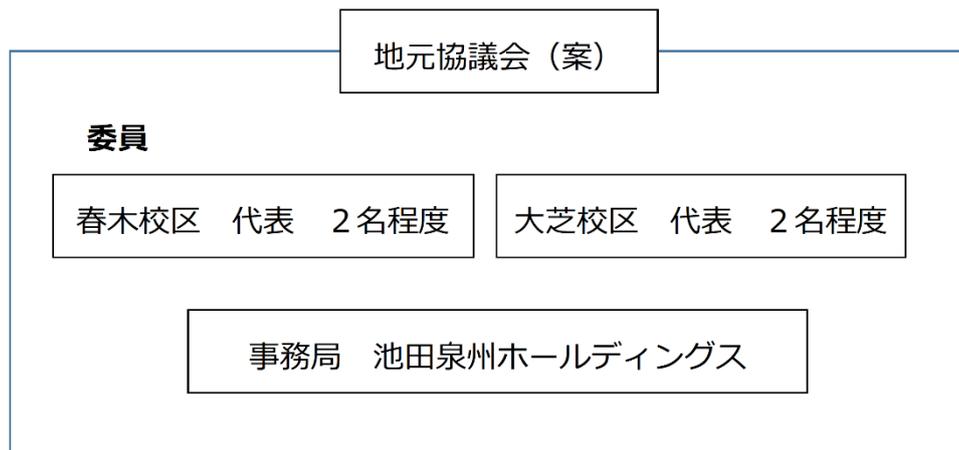


## 資料 7-2

### ■これまでの経過



### ■現時点での地元組織案



### オブザーバー

