

【R5年度】重点目標の取組・概要（取組名[②総合交通戦略事業・泉北高速鉄道延伸事業]

担当課（内線）	市街地整備課新拠点整備担当（3125）	重点目標の方向性	泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
重点目標	2 経済・交流が活発な岸和田の実現	行政の役割	公共交通機関を利用しやすい環境づくりを進める
現状と課題		課題に対する取組の内容（めざす成果・期間・対象者・手法など）	
都市計画道路泉州山手線については、泉州地域の丘陵部における広域幹線道路として、道路交通だけではなく、公共交通の軸としての役割が期待されており、長期的な泉北高速鉄道の延伸に向け、中短期的な公共交通に関する取組が期待されている。延伸は需要が創出され日々のランニングコストが鉄道事業として負担できることが必須（国交省の見解）。中短期的には泉山整備、まちづくりに合わせて基幹公共交通としてのバスと線を導入することで需要の創出を図ることが重要（北大阪急行の延伸を参照）		【中期的(4～5年後)にめざす成果】 ・山直東のまちびらきに合わせた新たな交通モードの導入、市内公共交通の再編、スマートモビリティ等の交通結節点機能の充実 事業の進捗に伴い、市域を跨ぐ基幹公共交通と市内（地域内）の公共交通に役割が分かれるため、今後の評価が変わることになるが、将来の都市像の実現のため需要の創出を進めることが重要 【成果に向けての各年度の進め方】 R5～8年度 導入すべき交通モード（需要の創出に繋げるため、まちづくりに合わせて、スマートモビリティの実装を想定）やその実現方策について国、府、沿線自治体、公共交通事業者等と協議、調整（63千円/年） スマートシティ「移動がスムーズなまちづくり」等の取り組み R9年度 山直東のまちびらきを見据え、和泉中央駅～山直東間の交通モードと制度設計、それに合わせた、市内公共交通の再編、交通結節点機能の充実等を検討。まちづくりは地域限定の取り組みであり、市域全域を対象とした交通政策として取り組むことが必要 R10年度 和泉中央駅～山直北間の新たな交通モードの導入、新たな交通モードの導入、市内公共交通の再編、スマートモビリティ等の交通結節点機能の充実 【R5年度の取組内容（期間・対象者・手法など）】 （期間）R5～10年度 山直東まちづくりの区画整理事業区域のまちびらきに合わせて事業期間を設定 （対象者）岸和田市 （手法）未定	
R5年度の事業費（内訳）			
R5年度 63千円 （内訳）沿線自治体との協議調整を目的とした会議体の運営 など 会場借上費 43千円 負担金 20千円			
R5年度以降の事業費（ランニング経費）			
R6年度 40千円 R7年度 40千円 R8年度 40千円 R9年度 6,040千円 R10年度 940千円 引き続き泉山整備やまちづくりの進捗に合わせた需要創出が必要			
		取組の進捗・成果を測る指標	成果・指標が未達成の場合の取扱い
		泉北高速鉄道の延伸に向けた勉強会の開催実績 0件（2022）➡8件（2026）	未定

【R 5 年度】重点目標の取組・評価シート①（②総合交通戦略事業・泉北高速鉄道延伸事業）

担当課（内線）	市街地整備課新拠点整備担当（3 1 2 5）	重点目標の方向性	泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
重点目標	2 経済・交流が活発な岸和田の実現	行政の役割	公共交通機関を利用しやすい環境づくりを進める

■ 中期的にめざす成果に対する達成度



- 山直東のまちびらきに合わせた新たな交通モードの導入、市内公共交通の再編、スマートモビリティ等の交通結節点機能の充実

■ R 5 年度において実施・実現できたこと

- 交通結節点となるゆめみヶ丘におけるモビリティポートの設置とシェアサイクルの実装を開始。山手の拠点と和泉中央駅にかけての移動ニーズに対応した取り組みを推進した。

■ R 5 年度における達成度（当初の実施予定に対する達成度）



- R 5 ～ 8 年度
- 導入すべき交通モード（需要の創出に繋げるため、まちづくりに合わせて、スマートモビリティの実装を想定）やその実現方策について国、府、沿線自治体、公共交通事業者等と協議、調整
 - スマートシティ「移動がスムーズなまちづくり」等の取組

■ 主な「取組の進捗・成果を測る指標」の状況

測定有無	指 標 名	単位	基準値（年次）	目標値（年次）	R 5 年度実績値
○	泉北高速鉄道の延伸に向けた勉強会の開催回数	回	1（2022）	5（2026）	2

【R5年度】重点目標の取組・評価シート②（②総合交通戦略事業・泉北高速鉄道延伸事業）

■ R5年度において実施・実現できなかったこと

- ・ 泉北高速鉄道の延伸に向けた勉強会の立ち上げ実現に至らなかった。

■ 課題分析

- ・ 大阪府や関係者との協議を踏まえ進めていく必要がある。

■ ロジックモデルの振り返り

- ・ 本市の取組のみでは中間アウトカム、最終アウトカムの成果指標の測定は困難であるため、アウトカムとしては現在のところ変更はない。引き続きアウトカムの発現に資するよう活動していく。

■ 次年度以降の予定・改善内容

- ・ 泉州山手線の事業推進に伴い、関係市との勉強会や意見交換を活発にしていく。

【R 5 年度】重点目標の取組・概要（取組名[③地域交通充実事業（公共交通ネットワークの再編）]）

担当課（内線）	市街地整備課交通政策担当（3 1 2 6）	重点目標の方向性	泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
重点目標	2 経済・交流が活発な岸和田の実現	行政の役割	公共交通機関を利用しやすい環境づくりを進める
現状と課題		課題に対する取組の内容（めざす成果・期間・対象者・手法など）	
次期交通まちづくりアクションプランの達成目標とし、バス交通サービス、交通結節機能の充実等として、泉州山手線や拠点の形成に合わせた「公共交通ネットワークの再編」が必要である。		【中期的(4～5年後)にめざす成果】 ・泉州山手線の事業着手とまちづくりに合わせた路線バスの再編 ⇒交通広場の機能活用による市内のアクセス性向上 泉州山手線の事業着手とまちづくりに合わせた山手地区全体の基幹交通としての路線バスの再編であり、沿道のまちづくり全体に寄与する取り組みをめざします。 【成果に向けての各年度の進め方】 ・沿道自治会や、ゆめみヶ丘岸和田まちづくり協議会等への利用促進の取り組みを継続（沿道自治会、学校等へのPR他、ゆめみヶ丘岸和田まちづくり協議会（企業、自治会）の自主的な利用促進検討を促す取り組み） 【R 5 年度の取組内容（期間・対象者・手法など）】 ・上記記載と同様	
R 5 年度の事業費（内訳）			
R 5 年度 バス運行補助金 5 9, 3 1 2 千円 （内訳）道の駅・愛彩ランド～和泉中央駅 新規路線バス実証運行 5 3, 9 0 1 千円 福田線の岸の丘町経由によるルート変更 5, 4 1 1 千円 ※あくまでR 3 政策決定会議参考資料による			
R 5 年度以降の事業費（ランニング経費）		取組の進捗・成果を測る指標	成果・指標が未達成の場合の取扱い
R 6 年度 3 9, 7 1 8 千円 R 7 年度 3 0, 3 9 8 千円 ※あくまでR 3 政策決定会議参考資料による		山直線沿道人口に対する山直線利用者が占める割合 0.0%（2022）➡6.1%（2026）	未定 目標利用者数の達成状況に応じた事業の見直し

【R 5 年度】重点目標の取組・評価シート①（③地域交通充実事業（公共交通ネットワークの再編））

担当課（内線）	市街地整備課交通政策担当（3 1 2 6）	重点別目標の方向性	泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
重点目標	2 経済・交流が活発な岸和田の実現	行政の役割	公共交通機関を利用しやすい環境づくりを進める

■ 中期的にめざす成果に対する達成度



- ・ 泉州山手線の事業着手とまちづくりに合わせた路線バスの再編
- ・ 交通広場の機能活用による市内のアクセス性向上

■ R 5 年度において実施・実現できたこと

- ・ 路線バス山直線の利用者アンケートを実施し、広く周辺沿道の住民にPRを図った。
- ・ 交通広場の駐輪スペースの機能アップをはかった。
- ・ 泉北高速鉄道沿線の高校等へ訪問しPR活動を実施した。

■ R 5 年度における達成度（当初の実施予定に対する達成度）



- ・ 沿道自治会や、ゆめみヶ丘岸和田まちづくり協議会等への利用促進の取組を継続

■ 主な「取組の進捗・成果を測る指標」の状況

測定有無	指 標 名	単位	基準値（年次）	目標値（年次）	R 5 年度実績値
○	山直線沿道人口に対する山直線利用者が占める割合	%	0（2022）	6.1（2026）	測定中
—	交通広場利用率	%			

【R5年度】重点目標の取組・評価シート②（③地域交通充実事業（公共交通ネットワークの再編））

■ R5年度において実施・実現できなかったこと

- 予定通り事業実施したが、今年度はゆめみヶ丘まちづくり協議会との十分な連携が図れなかった。

■ 課題分析

- 沿線へのアンケート実施など利用促進に向けた取組を実施したが、ゆめみヶ丘の定住人口の増加に伴い、更なる利用促進の検討が必要になる。

■ ロジックモデルの振り返り

- 引き続き事業を推進し、アウトカムの発現に努める。

■ 次年度以降の予定・改善内容

- ゆめみヶ丘のまちの発展に伴い、令和6年度については、山直線の新たなバス停設置などに利用拡大を図る。

【R5年度】重点目標の取組・概要（取組名[④交通政策検討事業（地域バス）]）

担当課（内線）	市街地整備課交通政策担当（3126）	重点目標の方向性	泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
重点目標	2 経済・交流が活発な岸和田の実現	行政の役割	地域特性に応じた多様な生活交通の確保を推進する
現状と課題		課題に対する取組の内容（めざす成果・期間・対象者・手法など）	
次期交通アクションプランに位置付けられる市内6圏域内の交通脆弱地を対象（具体例としては、春木大芝地域、黄金塚等があるが、各圏域毎でそれぞれ地域にあった地域バスを個別に検討していく必要がある）とした地域バス導入の取り組みとして、交通弱者の足となるAIオンデマンド交通について導入検討が求められている。		【中期的(4～5年後)にめざす成果】 ・次期交通アクションプランに位置付けられる市内6圏域内の交通脆弱地の一部で地域バスの導入が進められている 【成果に向けての各年度の進め方】 ・市内6圏域内の交通脆弱地にAIオンデマンド交通の導入にむけての勉強会及び実証実験について促していく。 ・実証実験を踏まえた導入検討を支援する 【R5年度の取組内容（期間・対象者・手法など）】 ・次期交通アクションプランに位置付けられる市内6圏域内の交通脆弱地を対象とした地域バス導入の取り組みを行い、市内の運営母体が発足した場合について、市は積極的にサポートを行っていく。 ・運営母体の設立促進のため、地域での勉強会の開催や地元主体の自立した持続的な運営にむけた実証実験及び初期導入の効果検証費用を負担するものとする。	
R5年度の事業費（内訳）			
R5年度 実証実験費用 5,400千円 （内訳）市内6圏域内の交通脆弱地を対象としたAIオンデマンド交通実証実験費用 5,400千円			
R5年度以降の事業費（ランニング経費）		取組の進捗・成果を測る指標	
R5年度～ 11,405千円（隔年） R6年度～ 300千円（毎年） 地域主体となったデマンド交通導入後は、地元企業の協力等自立したスキームとし、なるべく行政負担のない方向での仕組みづくりをサポートする。		地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績 1件（2022）➡6件（2026） 交通脆弱地の解消件数（地域主体による協議会の設立実績） 0件（2022）➡増加（2026）	
		成果・指標が未達成の場合の取扱い	
		圏域ごとのニーズ状況による	

【R 5 年度】重点目標の取組・評価シート①（④交通政策検討事業（地域バス））

担当課（内線）	市街地整備課交通政策担当（3 1 2 6）	重点目標の方向性	泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
重点目標	2 経済・交流が活発な岸和田の実現	行政の役割	地域特性に応じた多様な生活交通の確保を推進する

■ 中期的にめざす成果に対する達成度



- 次期交通アクションプランに位置付けられる市内6圏域内の交通脆弱地の一部で地域バスの導入が進められている

■ R 5 年度において実施・実現できたこと

- 交通不便な地域である春木大芝地域での協議会発足に向けて、民間企業の参画を実現した。
- 黄金塚地区において、生活交通の確保に向けて勉強会の開催や、移動ニーズの把握のためのアンケートを実施した。
- 市内1地区でのボランティア輸送の相談を受け、実証運行を開始した。

■ R 5 年度における達成度（当初の実施予定に対する達成度）



- 市内6圏域内の交通脆弱地にAIオンデマンド交通の導入にむけての勉強会及び実証実験について促していく
- 実証実験を踏まえた導入検討を支援する

■ 主な「取組の進捗・成果を測る指標」の状況

測定有無	指 標 名	単位	基準値（年次）	目標値（年次）	R 5 年度実績値
○	地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績	回	1（2022）	6（2026）	4
○	交通脆弱地の解消件数（地域主体による協議会の設立実績）	件	0（2022）	増加（2026）	0

【R 5 年度】重点目標の取組・評価シート②（④交通政策検討事業（地域バス））

■ R 5 年度において実施・実現できなかったこと

- 交通不便な地域である春木大芝地域での協議会発足に至らなかった。

■ 課題分析

- 春木大芝地域の移動ニーズの把握など事業実施に必要な意見交換をする機会が少なかった。

■ ロジックモデルの振り返り

- 引き続き事業を推進し、アウトカムの発現に努める。

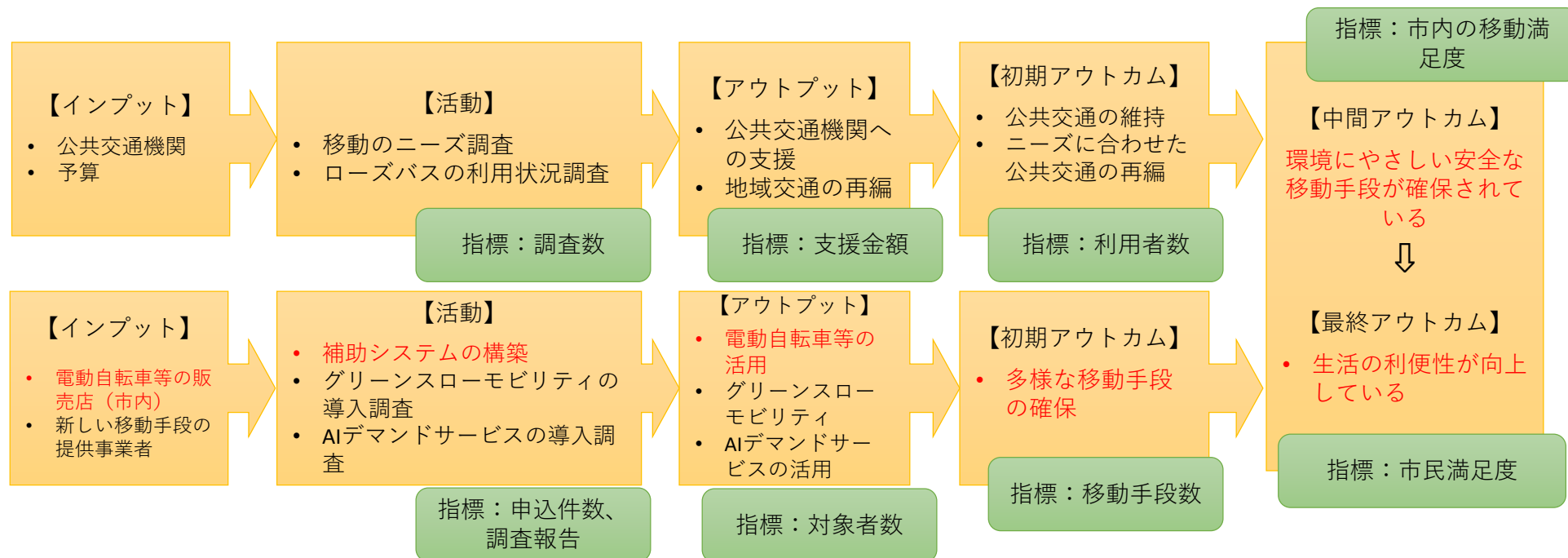
■ 次年度以降の予定・改善内容

【令和6年度】

- 春木大芝地区での実験運行に着手する。
- 黄金塚地区における実現可能な交通モードを検討する。

【R5年度】重点目標の取組・ロジックモデル

ロジックモデル【事業立案時点】



その他（財源、他団体の状況、行政サービスとしての適正性について など）

【他市状況】

- 茨城県 牛久市（人口8万5千人）・・・2人以上の幼児（6歳未満）、1年以上市内在住他、件数制限なし、4万円まで（1/2補助）【R3 事業費約51万円】
- 埼玉県 熊谷市（人口19万3千人）・・・2人以上の幼児（未就学）他、件数制限なし、3万円まで（1/2補助）【R2 事業費約160万円】
- 千葉県 松戸市（人口24万7千人）・・・2人以上の幼児（未就学）他、件数制限なし、5万円まで（1/2補助）【R4 事業費約2,800万円】
- 桐生市（人口10万5千人）・・・環境対策、85件程度（注：先着順、1世帯につき1台限り）、1万5千円まで（1/2補助）
- 兵庫県 赤穂市（人口4万5千人）・・・2人以上の幼児（未就学）、1年以上市内在住他、件数制限なし、4万円まで（1/2補助）
- 奈良県 大和郡山市（人口8万4千人）・・・2人以上の幼児（未就学）他、件数制限なし、4万円まで（1/2補助）【R3 事業費約300万円】
- 愛媛県 新居浜市（人口約12万人）・・・65歳以上、免許返納他、件数制限なし、1～2万円まで（1/3補助）
- 群馬県 千代田町（人口約1万1千人）・・・免許返納他、電動アシスト三輪自転車、6万円まで（1/3補助）

【行政サービス】

子育て世代の支援策として、多様な取組が求められる中で、子育て世代の負担（経済的負担、身体的負担）軽減に寄与する取組と考えられる。

【R 5 年度】重点目標の取組・概要（取組名[⑪地域交通充実事業（スマートシティ「移動がスムーズなまちづくり」）]）

担当課（内線）	市街地整備課交通政策担当（3 1 2 6）	重点目標の方向性	泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
重点目標	2 経済・交流が活発な岸和田の実現	行政の役割	地域特性に応じた多様な生活交通の確保を推進する
現状と課題		課題に対する取組の内容（めざす成果・期間・対象者・手法など）	
R 2 年度に O S P F に参加。R 3 年度より「移動がスムーズなまちづくり」に着手。位置情報データを用いた人流分析の結果、泉州地域丘陵部における市域を跨いだ移動を確認。今後はスマートモビリティの実装に向けて民間事業者が運営主体となる事業スキームの確立が必要。		【中期的(4～5年後)にめざす成果】 - 泉州山手線の事業着手と山手のまちづくりに合わせた「移動がスムーズなまちづくり」の取り組みとして、昨年度実証実験を行った道の駅愛彩ランド、府営蜻蛉池公園、今後まちづくりが進みつつある泉州山手線沿道の山直市民センターといった3つの拠点におけるスマートモビリティの実装を行う。山手地域全体のにぎわいづくりの取り組みであり、道の駅愛彩ランドでは、日常利用、観光周遊として、府営蜻蛉池公園では、園内周辺等散策・山手の周遊、市民センターでは市内の足としてそれぞれ特徴のある結果が出た。 今後は拠点ごとでの状況に合わせた実装に向けた取り組みに活かす。 【成果に向けての各年度の進め方】 - 運営主体が利用料や広告料などの収入などによりマネタイズを確保することを前提とし、市はイニシャル等の初期費用負担を行う。 【R 5 年度の取組内容（期間・対象者・手法など）】 - デジタルサイネージ等民間のシステム導入との連携（M a a S の取組） - スマートモビリティ導入として、電動アシスト自転車を活用したシェアサイクルの実施	
R 5 年度の事業費（内訳）			
R 5 年度 スマートモビリティ導入に向けたイニシャル負担 1 5, 0 0 0 千円 スマートモビリティ推進の初動期支援			
R 5 年度以降の事業費（ランニング経費）		取組の進捗・成果を測る指標	成果・指標が未達成の場合の取扱い
未定		市内をスムーズに移動できていると感じている市民の割合 36.1%（2022）➡39.0%（2026）	未定

【R 5 年度】重点目標の取組・評価シート①（⑪地域交通充実事業（スマートシティ「移動がスムーズなまちづくり」））

担当課（内線）	市街地整備課交通政策担当（3 1 2 6）	重点目標の方向性	泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
重点目標	2 経済・交流が活発な岸和田の実現	行政の役割	地域特性に応じた多様な生活交通の確保を推進する

■ 中期的にめざす成果に対する達成度



- ・ 実証実験を行った道の駅愛彩ランド、府営蜻蛉池公園、今後まちづくりが進みつつある泉州山手線沿道の山直市民センターといった3つの拠点におけるスマートモビリティの実装を行う。

■ R 5 年度において実施・実現できたこと

- ・ 交通結節点となるゆめみヶ丘におけるモビリティポートの設置とシェアサイクルの実装を開始。山手の拠点と和泉中央駅にかけての移動ニーズに対応した取り組みを推進した。

■ R 5 年度における達成度（当初の実施予定に対する達成度）



- ・ デジタルサイネージ等民間のシステム導入との連携（M a a S の取組）
- ・ スマートモビリティ導入として、電動アシスト自転車を活用したシェアサイクルの実施

■ 主な「取組の進捗・成果を測る指標」の状況

測定有無	指 標 名	単位	基準値（年次）	目標値（年次）	R 5 年度実績値
○	市内をスムーズに移動できていると感じている市民の割合	%	36.1（2022）	39.0（2026）	37.4
—	シェアサイクル利用件数	件			

■ R5年度において実施・実現できなかったこと

- シェアサイクル事業についてポートの複数設置に至らなかった。

■ 課題分析

- 複数ポートの設置については、自転車の再配置のための人件費が発生することから、ランニングコストの増加についての対応が課題となる

■ ロジックモデルの振り返り

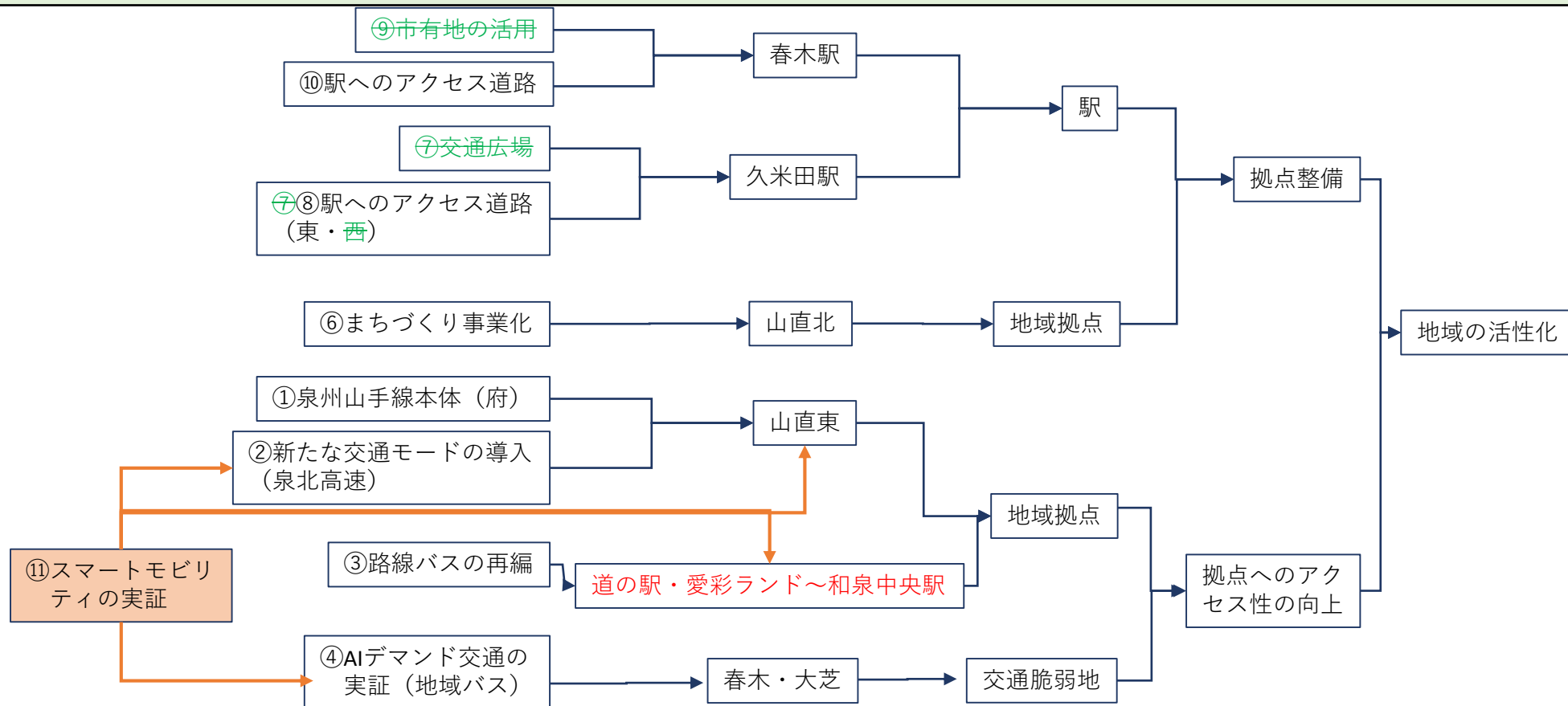
- 引き続き事業を推進し、アウトカムの発現に努める。

■ 次年度以降の予定・改善内容

- 本年度設置のモビリティポートの機能拡充を図るとともに、シェアサイクルのユーザーの増加を目指す

【R5年度】重点目標の取組・ロジックモデル

ロジックモデル【事業立案時点】



その他（財源、他団体の状況、行政サービスとしての適正性について など）

【R5年度】重点目標の取組・概要

重点目標の取組一覧（市街地整備課）

重点目標2 経済・交流が活発な岸和田の実現：泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
（+ 重点目標1 子育てしやすい岸和田の実現：子育て世代の定住促進と「子育てしやすいまち」のイメージアップ）

○個別目標の方向性 拠点とのアクセス性の向上を図る

・行政の役割 広域幹線道路の整備を推進する

①広域幹線計画事業・泉州山手線延伸事業⇒泉州山手線の延伸【広域幹線道路の整備】

・行政の役割 公共交通機関を利用しやすい環境づくりを進める

②交通政策検討事業・泉北高速鉄道延伸事業⇒泉北高速鉄道の延伸【地域公共の充実】

③バス交通充実事業（公共交通ネットワークの再編）⇒和泉中央一道の駅・愛彩ランドバス交通充実【地域公共の充実】

・行政の役割 地域特性に応じた多様な生活交通の確保を推進する

④交通政策検討事業（地域バス）⇒交通不便地域への対策【持続可能な移動手段の確保】

○個別目標の方向性 地域の活性化を導く拠点の形成を進める

・行政の役割 地域の活性化につながる新たな拠点の整備を進める

⑥広域幹線計画事業・広域幹線沿道調査事業⇒山直東の事業化【新たな拠点整備】

⑧市街地形成事業・久米田駅東⇒【駅周辺拠点整備】

⑩市街地形成事業・春木駅大宮駅線⇒【駅周辺拠点整備】

重点目標2 経済・交流が活発な岸和田の実現：泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
（+ 重点目標3 都市課題を解決する仕組みづくりの実現：未来志向の都市経営）

○個別目標の方向性 拠点とのアクセス性の向上を図る

・行政の役割 地域特性に応じた多様な生活交通の確保を推進する

⑪交通政策推進事業（スマートシティ「移動がスムーズなまちづくり」）⇒スマートモビリティ【持続可能な移動手段の確保】