

2024/5/28

## 地域公共交通確保維持事業について

## 地域公共交通リ・デザイン関係予算一覧 (令和5年度補正予算・令和6年度予算)

### 地域公共交通確保維持改善事業 (令和5年度補正:279億円 令和6年度:208億円)

#### 1. 地域公共交通のリ・デザインの加速化

##### ● 共創・MaaS実証プロジェクト

- AIオンデマンド・MaaS等「デジタル」や多様な関係者（医療・介護、教育・スポーツ、農業・商業、環境等）の「共創」による交通プロジェクトを各地の足の現状3類型（A・B・C）に応じて支援
- 「モビリティ人材」（プロデューサー・コーディネーター、DX人材など）の育成支援

- A 中小都市、交通空白地など
- B 地方中心都市など
- C 大都市など

##### ● 自動運転社会実装推進事業

2027年度100か所以上の目標に向けて自動運転の社会実装に係る取組を支援

##### ● ローカル鉄道の再構築支援

ローカル鉄道に係る公共交通再構築に向けた協議の場の設置、調査・実証事業を支援



#### 2. バス・タクシー等公共交通事業者の人手不足対策

##### ● 旅客運送事業者の人材確保

- 2種免許取得、採用活動等、人材確保のために行う取組を支援
- 女性・パートタイム運転者拡大のための勤務形態柔軟化・設備投資促進等「タクシー不足に対応する緊急措置」の推進

##### ● 交通DX・GXによる省人化・経営改善支援

地域交通事業者によるDX・GX等による利便性向上や人材確保に資する取組に対して支援  
 ・キャッシュレス・配車アプリ、運行管理システム、EVバス・タクシー導入 等

#### 3. 既存の地域交通に対する支援

- 地域公共交通計画に基づく地域公共交通の運行等の支援強化
- 公共交通におけるバリアフリー整備
- 賃上げ等のための運賃改定を実施する事業者に対する支援強化
- 車両の更新等地域鉄道における安全対策の推進

### 地域鉄道の安全対策 (令和5年度補正:66億円の内数 令和6年度:45億円の内数)

・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備を支援

### 訪日外国人受入環境整備 (交通) (令和5年度補正:244億円の内数 令和6年度:14億円の内数)

公共交通機関におけるストレスフリーで快適に旅行できる環境を整備するため、多言語対応の強化、キャッシュレス決済の普及、バリアフリー化の推進等に関する個別の取組に対して支援

- 車両の大型化や荷物スペースの設置、観光車両の導入・改良
- 多言語対応のデジタルサイネージ、デジタルを活用した混雑状況の可視化 等



### 社会資本整備総合交付金 (地域公共交通関連)

(令和5年度補正:542億円の内数 令和6年度:5,065億円の内数)

- バス停留所や鉄道施設等の施設・設備に対する支援

### 先進車両導入支援事業

(令和6年度:6億円)

- 鉄道・バスに係るEV車両等の先進的な車両導入・改良を支援

### 財政投融资資 (令和6年度:102億円)

- バス・タクシー・鉄道等のDX・GX投資に対する出融資

## 地域公共交通確保維持事業 (陸上交通:地域間幹線系統補助)

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

### 補助内容

#### ○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

#### ○ 補助対象経費

予測費用(補助対象経常費用見込額)から予測収益(経常収益見込額)を控除した額



#### <補助対象経費算定方法>

予測費用  
 (事業者のキロ当たり経常費用見込額  
 × 系統毎の実車走行キロ)  
 -  
 予測収益  
 (系統毎のキロ当たり経常収益見込額  
 × 系統毎の実車走行キロ)

#### ○ 補助率

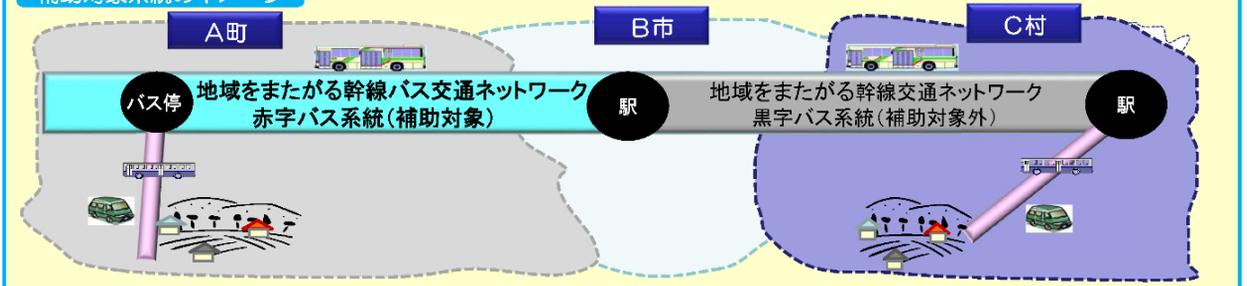
1/2

#### ○ 主な補助要件

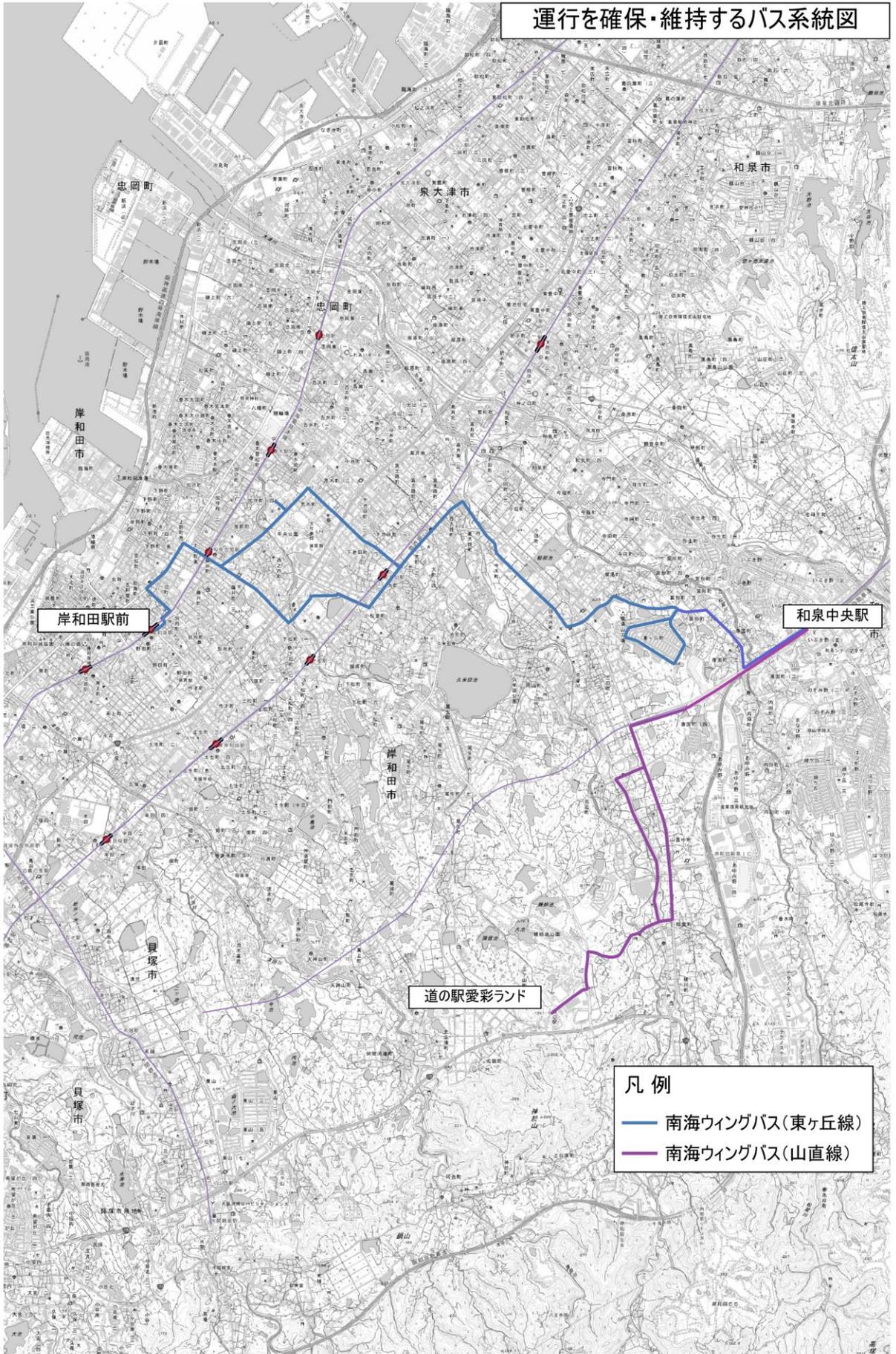
- 都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり(※1)
  - 一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
  - 複数市町村にまたがる系統であること(平成13年3月31日時点で判定)
  - 1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
  - 輸送量が15人~150人/日と見込まれること
    - ※1日の運行回数3回(朝、昼、夕)以上であって、1回当たりの輸送量5人以上(乗用車では輸送せず、バス車両が必要と考えられる人数)
    - ※①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和(一定期間)
- 経常赤字が見込まれること

※1:令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

### 補助対象系統のイメージ



# 運行を確保・維持するバス系統図



岸和田駅前

和泉中央駅

道駅愛彩ランド

- 凡例
- 南海ウイングバス(東ヶ丘線)
  - 南海ウイングバス(山直線)

様式第1-1（日本産業規格A列4番）

番 号  
令和6年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 岸和田市地域公共交通協議会  
住 所 岸和田市岸城町7番1号  
代表者氏名 会長 岸 勝志

地域公共交通計画認定申請書

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

## 別 紙（地域幹線系統）

令和6年 月 日

（名称）岸和田市地域公共交通協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、コロナ禍を契機としたテレワークや宅配利用等の「新たな生活様式（ニューノーマル）」の定着、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきている。また、これまで続いてきた「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなってきている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっている。</p> <p>そうした中、地域と地域を結ぶ地域間幹線系統（東ヶ丘線及び山直線）については、市内地域拠点と市外の拠点を連絡し、通勤通学、買い物といった日常生活に係る移動や観光等に至る多様な目的での移動を支える路線として、国の運行経費補助である地域公共確保維持事業を活用し維持改善を進め、存続させる必要がある。</p>
2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果
（1）事業の目標
<p>輸送人員の増加を図り、収支改善率1%以上の改善を目指す</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口に対する市内全域の地域間幹線系統利用者が占める割合 山直線0.3% 東ヶ丘線0.2% (R8)</li> <li>・バス路線維持に対する補助（収支不足に占める補助割合） 山直線100% 東ヶ丘線50% (R8)</li> </ul> <p>（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）P48）</p>
（2）事業の効果
<p>地域間幹線系統を確保、維持することにより、住民の日常生活に必要な通勤通学、買い物及び地域外からの観光客に至る移動手段を確保することができる。また、幹線・支線が連携することで、効率的な運行体系が実現でき、外出促進・地域活性化にもつながる。</p>
3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体
<p>【主な事業】 路線バスのダイヤ改正・利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・さらなる利便性向上に向けたダイヤ改正の実施に向けた検討</li> <li>・拠点形成等による利用者ニーズの変化に対応した路線編成等の検討、実施</li> <li>・多様な移動ニーズに対応するための新たな交通システムの導入によるバス路線の見直し検討、実施</li> </ul> <p>【実施主体】 市、事業者、その他関係機関 （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）P19～20）</p>
4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者
表1及び別添資料1を添付
5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

## 別紙（地域幹線系統）

<p>表2を添付。  地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る路線について、その運行に係る費用総額のうち、山直線については岸和田市から運行事業者への補助金として、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている。</p>
<p>6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者数や収支等バス事業者への調査から実績値を把握し、評価する。</li> <li>・利用者アンケートの実施</li> </ul>
<p>7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>岸和田市</p>
<p>9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項  <u>【地域間幹線系統のみ】</u></p>
<p>(1) 取組内容、実施時期等  別添資料2添付</p> <p>(2) 定量的な効果目標等  輸送人員の増加を図り、収支改善率1%以上の回復を目指す。  今後も引き続き、「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）」に基づき、地域公共交通の維持・確保を図っていく。</p>
<p>10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要  <u>【地域内フィーダー系統のみ】</u></p>
<p>該当なし</p>
<p>11. 車両の取得に係る目的・必要性  <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>該当なし</p>
<p>12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果  <u>【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】</u></p>
<p>(1) 事業の目標</p> <p>該当なし</p>
<p>(2) 事業の効果</p> <p>該当なし</p>

## 別 紙（地域幹線系統）

13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
（１）事業の目標
該当なし
（２）事業の効果
該当なし
17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
該当なし
18. 協議会の開催状況と主な議論
協議会名 岸和田市地域公共交通協議会 開催日 令和6年6月12日 主な議題 岸和田市地域公共交通計画について （協議会にて承認得た後、記入予定）
19. 利用者等の意見の反映状況
岸和田市地域公共交通協議会の構成員については、住民または利用者の代表として「岸和田市町会連合会」「岸和田女性会議」「岸和田市老人クラブ連合会」「岸和田市身体障害者福祉会」の各種団体の代表者及び一般公募市民が含まれている。 なお、本市の地域公共交通計画にあたる、岸和田市交通まちづくりアクションプラン（地域公共交通編）策定にあたり、広く意見聴取を行い、「誰もが安全に利用できる設備や配慮（バス停のデジタル化など）」や「路線バスを高齢者や障害者が使いやすいものにして欲しい」といった意見を頂いている。 引き続き市内路線バスについてダイヤ改正等の検討による更なる利便性の向上に取り組んでいく。

## 【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 岸和田市岸城町7番1号

(所 属) 岸和田市まちづくり推進部  
交通まちづくり課

(氏 名) 公文・妻鹿

(電 話) 072-423-9656

(e-mail) koumachi@city.kishiwada.osaka.jp

表1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者(地域間幹線系統)

令和7年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する 国庫補助額 (千円)	特例措置
大阪府	南海ウイングバス(株)	(17) 東ヶ丘線	5,212	
	南海ウイングバス(株)	(18) 山直線	1,194	
		(3)		
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			6,406	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2-5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名	南海ウイングバス株式会社
------	--------------

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	555,598 千円	営業外収益	30,618 千円	経常収益(イ)	586,216 千円	
	営業費用	622,967 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ)	622,967 千円	
	営業損益	△ 67,369 千円	営業外損益	30,618 千円	経常損益	△ 36,751 千円	
補助対象期間の前々年度の実車走行キロ(ハ)	1,599,411 km					経常収支率	94.10% %

基準期間の前年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	520,951 千円	営業外収益	27,590 千円	経常収益(イ')	548,541 千円	
	営業費用	590,709 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ')	590,709 千円	
	営業損益	△ 69,758 千円	営業外損益	27,590 千円	経常損益	△ 42,168 千円	
基準期間の前年度の実車走行キロ(ハ')	1,581,155 km					経常収支率	92.86% %

基準期間の前々年度の損益状況	乗合バス事業						
	営業収益	493,158 千円	営業外収益	9,135 千円	経常収益(イ'')	502,293 千円	
	営業費用	549,506 千円	営業外費用	0 千円	経常費用(ロ'')	549,506 千円	
	営業損益	△ 56,348 千円	営業外損益	9,135 千円	経常損益	△ 47,213 千円	
基準期間の前々年度の実車走行キロ(ハ'')	1,508,778 km					経常収支率	91.41% %

(補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) ロ''÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) ロ'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (基準期間) ロ÷ハ=c
京阪神	364円20銭	373円59銭	389円49銭
	円 銭	円 銭	円 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = 二	地域キロ当たり標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 二とホのいずれか少ない額 へ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
京阪神	375円76銭	554円21銭	375円76銭	366円51銭
	円 銭	円 銭	円 銭	円 銭

3. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助ブロック名	申請番号	特例措置	運行系統			計画運行回数 ( ) ①=カ 内	計画平均乗車密度 ②	計画輸送量 ①×② =③	系統キロ程		地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率	補助ブロック外乗入部分のキロ程		同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程		他路線との競合部分に係るキロ程		他路線との競合率 ル÷チ	補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率 (チ-(リ+ヌ+ル))÷チ=ヲ
			起点	主な経由地	終点				往	復			往	復	往	復	往	復		
京阪神	17		東ヶ丘線	岸和田駅	荒木町徳洲会	和泉中央駅	365 日	5230 (14.3) 回	2.8	40 人	往13.4Km (平均) 復13.4Km	13.4Km	往0.0Km (平均) 復0.0Km	0.0Km	0%	往0.0Km (平均) 復0.0Km	0.0Km	0%	0%	100%
	18		山直線	道の駅愛彩ランド	山直東	和泉中央駅	365 日	6753 (18.5) 回	0.9	16.6 人	往6.5Km 復6.4Km	6.4Km	往0.0Km 復0.0Km	0.0Km	0%	往0.0Km 復0.0Km	0.0Km	0%	0%	100%
							日	( ) 回		人	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	往 . Km 復 . Km	. Km	復 . Km . Km	%	%
							日	( ) 回		人	往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km	%	往 . Km 復 . Km	. Km	復 . Km . Km	%	%
合計			系統								往 . Km 復 . Km	. Km	往 . Km 復 . Km	. Km		往 . Km 復 . Km	. Km	復 . Km . Km		

補助ブロック名	申請番号	特例措置	補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率 (チー(リ+ヌ))÷チ=ブ'	計画実車走行キロ ワ	補助対象経常費用の見込額 ヘ×ワ以下の額:カ	補助対象系統のキロ当たり経常収益									補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額:ヨ	補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カーヨ=タ	補助対象経費の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちいずれか少ないほうの額 ソ		
						基準期間の前々年度			基準期間の前年度			基準期間								
						経常収益 ヤ"	実車走行 キロ マ"	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ"÷マ"=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'=e	経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ=f						
京阪神	17		100%	140164 . km	49,621,738 円	211円7銭	27,264,331 円	143487 . km	190円1銭	30,887,895 円	143434 . km	215円34銭	31,207,011 円	136948 . km	227円87銭	30,986,055 円	18,635,683 円	22,329,782 円	18,635,683 円	
	18		100%	87107.3 . km	32,731,439 円	117円74銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	9,188,768 円	78038.6 . km	117円74銭	10,256,013 円	22,475,426 円	14,729,147 円	14,729,147 円	
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円	円
			%	. km	円	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	. km	円 銭	円	円	円	円	円
合計				. km	円		円	. km		円	. km		円	. km		円	円	円	円	円

補助ブロック名	申請番号	特例措置	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの		ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの		計画平均乗車密度が5人未満の路線	補助対象経費		計画額	経常費用から経常収益を控除した額	損失額から国庫補助額を控除した額	ウの負担者とその負担割合																
			ソ×ラ=ツ		ソ×ラ' =ツ'			ナ					ナ×1/2=ラ		ニ×ワ-ヨ=ム		ム-ラ=ウ		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の者」の具体的概要		
			円	円	円	円		千円	千円				千円	千円	千円	千円	円	円	円	円	円	円	円	円	円	円		円	
京阪神	17		18,635,683	円	18,635,683	円	10,425,556	円	10,425	千円	5,212	千円	21,681,969	円	16,469,969	円		円		円		円		16,469,969	円	100	%		
	18		14,729,147	円	14,729,147	円	2,388,510	円	2,388	千円	1,194	千円	22,475,426	円	21,281,426	円		円		円		円			円		100	%	
				円		円		円		千円		千円		円		円		円		円		円			円			%	
				円		円		円		千円		千円		円		円		円		円		円			円			%	
合計				円		円		円		千円		千円		円		円		円		円		円			円			%	

- (1) 記載要領
- 乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
  - 補助対象事業者の決算期間が補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況(千円未満の端数は切り捨て)を損益状況欄に記載すること。
  - 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
  - 「補助対象期間の前々年度(基準期間)の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄、「基準期間の前々年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
  - 「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
  - 地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
  - 申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
  - 「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
  - 「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
  - 「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
  - 「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は(リ)に記載すること。
  - 「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50%以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間(系統キロ程(チ)ー補助ブロック外乗入部分のキロ程(リ)ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程(ヌ))に係るキロ程を記載すること。
  - 「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
  - 「系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、%以下第3位(小数点第4位切り捨て)まで算出して記載すること。
  - 「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
  - 「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値(端数切り捨て)をいう。
  - 「補助対象経費」の欄は、(ネ)(計画平均乗車密度が5人未満の路線)に記載がある場合は(ネ)の金額を記載し、記載がない場合は(ツ)の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額に、(ツ')の金額から左記の場合の(ネ)の金額又は(ツ)の金額を控除して得た金額に(ク)の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、(ツ')の金額を記載する(千円未満の端数は切り捨てること)。
  - 「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の(ノ)は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11/20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。  
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
  - 「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位(0.5千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
  - 計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
  - 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。  
(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

- (2) 添付書類
- 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」(補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く)及びこれに関連する必要な事項を記載した書類(関連書類)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。  
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
  - 補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の前々年度(基準期間)に係る様式第1ー5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(補助対象路線に係るものに限る)、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1ー5。  
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
  - 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要

## 地域公共交通確保維持改善事業実施要領2. (1) ④イに基づく同一とみる運行系統一覧

申請 番号	事業者名	運行系統名	運行系統			系統 キロ程	運行回数	主系統と異なる区間		協議会が同一の補助対象 系統として取扱う理由
			起点	主な 経由地	終点		平日 土曜 休日	キロ程	主系統に 対する 割合	
17	南海ウイングバス	東ヶ丘線	岸和田駅前	市民病院前	和泉中央駅	12.8km	1 0 0	2.5km	18.6%	この系統は、起終点及び経路の大部分が主系統と共通であり、同じ時刻表に記載されており、同一系統として利用者に認識されている。このため、主系統と同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う必要がある。

番号	事業者名	系統名	備考
17	南海ウイングバス(株)	東ヶ丘線	平均輸送密度 5 人未満
18	南海ウイングバス(株)	山直線	平均輸送密度 5 人未満
事例 1 (貨客混載の取組)			適用 (可or否) 否
<p>【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在の所、物流事業者やその利用者からの具体的な要望が無い。</li> </ul> <p>【南海ウイングバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的な車両運用を行っているため、車両限定的運用、貨物運搬時間を加味すると運用は困難。</li> <li>・多客利用時に荷物の積み下ろし作業は、混乱と事故を招く恐れがある。</li> <li>・バス運行中、乗務員に荷物のチェックを行わせることは困難。</li> </ul>			
事例 2 (バス路線の再編)			適用 (可or否) 検討
<p>【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路泉州山手線の延伸や拠点の形成に合わせて公共交通ネットワークの再編を進め、拠点に形成される交通結節点を中心に地域特性を活かした人・物・情報が行き交う地域拠点、広域交流拠点の形成を促進し、公共交通による市内外のアクセス改善を図る。</li> </ul> <p>【南海ウイングバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・岸和田市と交通ネットワークのあり方について連携をしていきたい。</li> </ul>			
事例 3 (路線バスへの混乗化)			適用 (可or否) 否
<p>【南海ウイングバス】 【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・他に路線バスへ混乗できそうな交通手段は見当たらない。</li> </ul>			
事例 4 (地域住民の生活利用と観光利用の混乗)			適用 (可or否) 可
<p>【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・昨年度、終点停留所である道の駅愛彩ランドにシェアサイクルを設置。異なる交通モードを組み合わせることで観光利用との相乗効果を図る。</li> </ul> <p>【南海ウイングバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者として協力できることがあれば、岸和田市と連携をしていきたい。</li> </ul>			
代替輸送手段への見直さず、バス系統として維持する必要がある理由(15人/日未満 or 平均乗車密度5人未満)			
<p>【岸和田市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は岸和田市内地域拠点と市外の拠点を連絡し、通勤、通学、買い物といった日常生活に係る移動や観光等に至る多様な目的での移動を支える路線として生活利用に欠かせない路線となっている。また、通勤・通学利用も多く、代替輸送は困難である。</li> </ul>			

生産性向上の①取組内容、②実施主体、③実施時期等（※ 「年度」：4月～翌年3月）

1	バスロケーションサービスの導入による利用促進	<p>①取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・パソコン、スマートフォン、携帯電話からHPにてバスの運行状況がリアルタイムで確認できるサービスを導入することにより、バス待ち 環境の改善を行うことで利用促進を図る。さらに、H29年4月よりバス停やバス車内、HPにてPRを行い、平成 29年8月より、各バス停にそのバス停を通過するバスの運行状況がスマートフォン等で確認できるQRコードを設置した。加えて、同サービスを利用できるスマートフォン専用アプリケーションを運用開始。また、平成29年11月より、利用方法が詳細に記載されているパンフレットを作成し、各ターミナル等で配布することにより、利用者への周知を図っている。</li> <li>・「道の駅愛彩ランド」にモビリティポートを設置。ポート内ではバスロケーションシステム情報を配信するとともに、周辺の観光情報を発信し、利便性の向上と利用促進を目指す。</li> </ul> <p>②実施主体 岸和田市、南海ウイングバス</p> <p>③実施時期 HP：平成29年4月～、QR：平成29年8月下旬～、アプリ：平成29年8月31日～、パンフレット：平成29年11月～、モビリティポート：令和6年3月～</p>
2	バスロケーションシステム導入支援およびPR	<p>①取組内容 H29年度から運用を開始した同バスロケーションシステムについて、市ホームページ等にて利用方法等のPRを実施</p> <p>②実施主体 南海ウイングバス</p> <p>③実施時期 継続中</p>
3	南海バス専用ICカード「なっち」導入による利用促進	<p>①取組内容 従来の磁気バスカードから専用ICカード（プリペイド式）へ代替し、割引率を変更（一部）。また、IC化にすることでスムーズな乗降ができるようになった。 【普通割引の変更点】 1,000円チャージに対して、120円分付与されるようになったため、下記の点に変更となった。 ■従来 2,000円バスカード購入→2,200円利用可能（割引率9.0%） ■変更 2,000円分チャージ→2,240円利用可能（割引率10.7%） 【昼間割引の変更点】 1,000円チャージに対して200円分付与される（割引率は従来通り）。 ■従来 昼間割引のバスカード購入は3,000円のみ（3,600円利用可能） ■変更 昼間割引のチャージは1,000円からチャージ可能（1,000円チャージの場合、1,200円利用可能） また、和泉中央駅にチャージ機をに設置し、対面販売以外でチャージできるようになり、利便性を高めた。</p> <p>②実施主体 南海ウイングバス</p> <p>③実施時期 平成28年10月～、令和2年3月～（南海りんかんバス ㈱利用開始）</p>
4	住民への広報・啓発による利用促進	<p>①取組内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市ホームページにて利用啓発</li> <li>・市広報誌「広報きしわだ」にて特集ページを用いて路線バスに係る啓発を行う。（令和4年度）</li> </ul> <p>②実施主体 岸和田市</p> <p>③実施時期 HP：継続中、広報誌：令和4年度</p>
5	地域公共交通計画の策定	<p>①取組内容 地域間幹線系統と他の路線や鉄道等との接続も考慮する等、地域公共交通ネットワークのあり方を検討する。</p> <p>②実施主体 岸和田市</p> <p>③実施時期 令和5年3月策定（令和6年3月一部改訂）</p>
6	新系統番号の運用開始による識別性向上	<p>①取組内容 すべての利用者に対して、バス系統番号の案内をわかりやすくするため、国土交通省のガイドラインに基づき、系統番号の変更により、行先経由地等の識別性向上を図る。</p> <p>②実施主体 南海ウイングバス</p> <p>③実施時期 令和2年3月1日～</p>

生産性向上の①取組内容、②実施主体、③実施時期等（※ 「年度」：4月～翌年3月）

7	ホームページおよび路線ガイドのリニューアルによる利便性の向上	<p>①取組内容 南海バスホームページの全面的なリニューアルにより、地図データ上から停留所選択や住所、ランドマークの直接入力から停留所選択が可能となり、多言語ページを追加（英語、韓国語、中国語）。路線ガイドのリニューアルでは、従来は路線図のみのパンフレットで、利用者からはわかりにくい部分もあったため、一般的な地図上に路線図を記載することにより、出発地点や目的地の最寄りのバス停を見つけやすくし、バスの利用へのハードルを低くすることで、利便性の向上を図る。</p> <p>②実施主体 南海ウイングバス</p> <p>③実施時期 HP：令和2年3月26日～ 路線ガイド：令和2年4月1日～</p>
8	スマートフォン向け障害者手帳アプリ「ミライロID」の取り扱い開始	<p>①取組内容 バス利用時に障害者割引の適用を行なうためには、乗務員に障害者手帳の提示が必要であり、障害者手帳には生年月日や住所等が記載されていることや障害者手帳を提示すること自体に利用者の心的負担があった。そこで、障害者手帳アプリ「ミライロID」の利用を認め、障害者手帳と同様の取り扱いを認めることで、障害者手帳に替わり、スマートフォンのアプリに表示される情報を以って、減額処置を行なう。個人情報公開や障害者手帳自体提示することへの心的負担を軽減し、外出の促進を目指す。</p> <p>②実施主体 南海ウイングバス</p> <p>③実施時期 令和3年4月1日～</p>
9	Googleマップへのリアルタイム遅延情報の表示を開始	<p>①取組内容 バスの遅延情報を確認する際はバスロケーションシステムのアプリアから確認する必要があったが、バスロケーションシステムデータをGoogleマップと連携させることで、経路検索とともにバスの遅延情報も確認できるようにすることで、利用者のさらなる利便性向上を目指す。</p> <p>②実施主体 南海ウイングバス</p> <p>③実施時期 令和3年7月12日～</p>
10	モバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」の導入	<p>①取組内容 従来の「南海バス全線一日フリーカード」を購入する際には、購入者は営業時間内に南海バス窓口等へ出向く必要があり、利用前に購入の手間があった。そこで、モバイルチケット「南海バス全線一日フリーパス」を導入することで、購入者は場所と時間に制限されず好きな時間にスマートフォンのアプリ上からパスを購入できるようになり、購入者の手間の省略を行うことで、利便性の向上を図り、利用促進を目指す。</p> <p>②実施主体 南海ウイングバス</p> <p>③実施時期 令和3年7月19日～</p>
11	まちづくりと連動した利用促進策の検討	<p>①取組内容 ・令和4年11月～山直東のまちづくりと連動し、山直東交通広場を整備した。 ・交通広場にて一時駐輪スペースを配置し、パークアンドライドの推進による利用促進を目指す。</p> <p>②実施主体 岸和田市</p> <p>③実施時期 令和4年11月～</p>
12	バス待ち環境の向上	<p>①取組内容 バス停留所周辺の店舗等で休憩スペースなどを提供いただける方を募る「バス待ちスペース」事業を開始。バス待ち環境の向上を図り、利用促進につなげる。</p> <p>②実施主体 岸和田市</p> <p>③実施時期 令和6年3月～</p>

# 岸和田市 交通まちづくりアクションプラン

## 第2編 地域公共交通計画編

令和5(2023)年3月  
(令和6(2024)年3月一部改訂)  
岸和田市

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			
施策② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上	実施主体		
	市民	事業者	市
		○	○
		○	○

〔利便性向上に向けたダイヤ編成の検討〕【継続】

◆さらなる利便性向上に向けたダイヤ改正の実施に向けた検討

- ・岸和田市内の路線バス（南海ウイングバス(株)）の4路線においては、昼間時間帯などでパターンダイヤを実施しています。

○岸和田駅前の和泉中央駅行の時刻表

- ・7時から20時までは、毎時40分発のパターンダイヤとなっています。

岸和田駅前

3番乗り場 発車予定時刻表



行先	時	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
平日	[661] 和泉中央駅			25									40	40	40	40	40	40						
	[663] 和泉中央駅				40	40	40	40		40	40	40												
土日	[665] 和泉中央駅								40															
	[661] 和泉中央駅			55									40	40	40	40	40							
休日	[663] 和泉中央駅				40	40	40	40	40	40	40	40												

南海ウイングバス 本社営業所 TEL 072-467-0601 FAX 072-467-0971  
交通事情により、ダイヤが乱れることがありますのでご了承ください。 2022年5月1日現在

資料：南海バス株式会社 HP

〔利用者ニーズに応じた路線再編の検討・実施〕【継続】

◆拠点形成等による利用者ニーズの変化に対応した路線編成の検討・実施

○路線編成後の新規バス停岸の丘町



- ・丘陵地区土地区画整理事業の進捗等に応じて、令和4(2022)年4月より路線バス福田線を岸の丘町1丁目を経由する運行ルートの変更を実施しました。



## 5.4 目標達成度の評価指標による目標値の設定

指標の設定にあたっては、上位計画との整合、前計画からの継続及び新たな課題に対する対応の視点から設定します。

交通まちづくりにおける取組の評価は、事業量の達成度を表すアウトプット指標（観測指標）ではなく、施策・事業の実施により発生する成果や効果を表すアウトカム指標（成果指標）が求められるため、可能な限り定量的で分かりやすい指標を設定します。

また、評価指標や目標値については、本計画の策定時に設定するものであり、社会情勢の変化や関連計画等の見直し等を踏まえ、見直しを行う場合があります。

表 5-2 評価指標の現況と目標値の設定

評価指標			現状値	目標値	
				第1期	第3期
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率	人口に対する市内全域の路線バス（ローズバスを含む）利用者が占める割合	1.26%	1.67%	増加
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	20.5%	26.0%	増加
	(2) 利便性の向上	交通系ICカードによる利用者割合（定期利用者を除く）	68.3%	80.0%	増加
	(3) 地域での活動実績	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	6件	増加
		地域主体による協議会の設立実績	0件	増加	増加
(4) バス路線維持に対する補助（収支不足に占める補助割合）		58.4%	76.1%	増加	
間接的な指標	(5) 市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合		36.1%	39.0%	増加
	(6) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合		13.4%	15.0%	増加
	(7) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光見込客数		165万人	257万人	増加
	(8) 岸和田は子供を産み育てやすいと感じている市民の割合		27.8%	31.0%	増加
	(9) 生きがいを感じることもある65歳以上の市民の割合		50.0%	54.0%	増加
	(10) 拠点における滞在人口の増加率		100.0%	増加	増加
	(11) - 1	交通事故の年間発生件数	5,173件	減少	減少
		交通事故の年間発生件数（市民1人当たり）	0.03件	減少	減少
	(12) - 1	市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量	4.2トン	減少	減少
		市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量（輸送部門）	1.4トン	減少	減少