

**地域公共交通確保維持改善事業について
(令和 7 年度実施事業評価)**

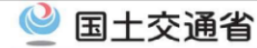
令和 7 年度第 3 回岸和田市地域公共交通協議会

令和 8 年 1 月 28 日

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）

令和6年度第1回岸和田市地域公共交通協議会
地域公共交通確保維持事業（地位間幹線系統補助）について資料より

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)

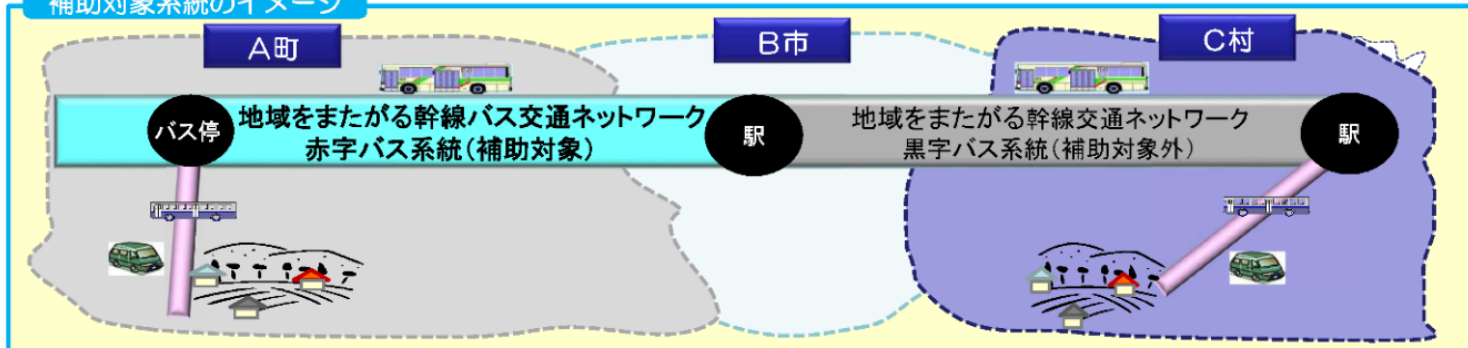
- 補助率
1/2

○ 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(乗用車では輸送できず、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



令和7年度地域公共交通確保維持事業スケジュール

		令和6年						令和7年												令和8年							
		6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
補助事業期間		令和7年度地域公共交通確保維持事業 東ヶ丘線・山直線 (令和6年10月1日～令和7年9月30日)												令和8年度地域公共交通確保維持事業 東ヶ丘線・山直線・ローズバス (令和7年10月1日～令和8年9月30日)													
	地域交通協議会	令和6年度第1回協議会	令和6年度第2回協議会	令和6年度第3回協議会				令和6年度第4回協議会								令和7年度第1回協議会							令和7年度第2回協議会	令和7年度第3回協議会			
備考		計画認定申請(7年度)		計画認定											計画認定申請(8年度)					計画認定		補助金交付申請	事業評価(自己評価)	事業評価(二次評価)	補助金振込		

👉 今回の協議会
(事業評価)

様式：確保維持事業改善事業計画に基づく事業（別添1）

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（地域公共交通計画に基づく事業）					
協議会名： 岸和田市地域公共交通協議会					令和 年 月 日
(案)					
評価対象事業名： 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金					
①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
南海ウイングバス(株)	東ヶ丘線	-	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B (目標)1%以上の収支改善(実績)輸送人員は1.8%増加したが、人件費・燃料・物価高騰による営業費用増加のため収支率は3.6%悪化	・今後の改善点/対応 生産性向上に取組むことで、利用者数の維持・増加に努めていく
南海ウイングバス(株)	山直線	-	A 計画どおり事業は適切に実施された。	B (目標)1%以上の収支改善(実績)輸送人員は15.2%増加したが、人件費・燃料・物価高騰による営業費用増加のため収支率は2.0%悪化	・更なる取組の検討 路線バス無料デーや乗り方教室の実施などにより利用促進を図る

様式：確保維持事業改善事業計画に基づく事業（別添1-2）

別添1-2	
事業実施と地域公共交通計画との関連について	
(案)	
令和 年 月 日	
協議会名：	岸和田市地域公共交通協議会
評価対象事業名：	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・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>

近畿様式

岸和田市地域公共交通協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

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【令和5年度～16年度】

○目指すべき将来像

元気に生活・活動し、安全・快適に移動できる交通インフラの形成（基本理念）

○地域特性

- ・市域面積 72.72 km² 広ぼう東西 10.4km 南北 17.0km。
- ・大阪湾と和泉山脈に挟まれ、海から山にかけて細長い地形。
- ・地理区分として、「臨海部」、「平地部」、「丘陵部」、「山間部」の4つの地形で構成。
- ・和泉葛城山をはじめとする山々に源を発する牛滝川、春木川、津田川の3つの河川が市域を縦断し、これらの河川が流れる谷筋によって3つの谷が形作られる。

○人口動態

- ・平成17年（20.1万人）をピークに減少が続き、令和7年12月時点では約18.5万人。
- ・高齢化率 28.4%（令和6年時点）

○課題

- ・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
- ・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
- ・市内外の交流の活性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
- ・市民・交通事業者・行政によるつくる・支え合う持続可能な公共交通の整備

○基本方針

- ・子供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
- ・環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通
- ・定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通
- ・みんなでつくり、みんなで支える持続可能な交通

公共交通ネットワークのイメージ図

※別添で添付して下さい。

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

○地域公共交通計画

- ・ 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
- ・ 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整備
- ・ 市内外の交流の活性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
- ・ 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
(評価指標)
- ・ 公共交通の利用率
- ・ 利便性の向上
- ・ バス路線維持に対する補助
- ・ 市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合 等

○地域間幹線系統確保維持事業

目標：輸送人員の増加を図り、収支改善1%以上の改善を目指す。

目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

○地域間の公共交通の課題

- ・ 人口減少や高齢化が進展する中で、公共交通の維持確保
- ・ 公共交通ネットワークの再編

○取組の主な内容

- ・ 岸和田市内路線バス1日無料デーを実施することで普段から路線バスを利用されな
い方にも乗っていただくきっかけをつくる等の取組みを行うことで利用促進を図
り、外出機会の創出や地域経済の活性化を図った。
- ・ 路線バス停留所を新設することでアクセス性及び利便性の向上を図った。
- ・ 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の方を募る「バス待ち
スペース」事業を行い、バス待ち環境の向上及び利用促進を図った。

○協議会の開催状況、議論の概要

- ・ R6. 10. 17 令和6年度第3回岸和田市地域公共交通協議会
(岸和田市交通まちづくりアクションプランの進捗について 他)
- ・ R7. 2. 10 令和6年度第4回岸和田市地域公共交通協議会
(岸和田市交通まちづくりアクションプラン一部改訂について 他)
- ・ R7. 5. 8 令和7年度第1回岸和田市地域公共交通協議会幹事会 ※書面開催
(令和6年度決算・令和7年度予算案について)
- ・ R7. 6. 12 令和7年度第1回岸和田市地域公共交通協議会
(地域公共交通確保維持改善事業について 他)

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
東ヶ丘線	南海のバス(株)	令和6年10月1日～ 令和7年9月30日	幹	岸和田駅前～和泉中央駅 (荒木町・徳洲会病院前)
山直線	南海のバス(株)	令和6年10月1日～ 令和7年9月30日	幹	道の駅愛彩ランド～和泉中央駅 (山直東)

【種別】幹：地域間幹線系統、ツ：地域内ノードーシステム、策：計画策定事業、利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業、継策：運送継続計画策定事業、継推：運送継続計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要

- (3) 生産性向上の観点から取り組んだ事業
- ※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。
- ※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
(1) バスロケーションサービス導入による利用促進	①取組内容 ・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。 ・「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ー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。 ②実施主体 岸和田市、南海ウイングバス 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～	収支率1%以上の改善
(2) バスロケーションシステム導入支援およびPR	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 ②実施主体	

	<p>岸和田市・南海ウイングバス ③実施時期 継続中</p>	
<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>	<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、 下記の点が変更となった。 ■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。 ②実施主体 南海ウイングバス 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(株)利用開始)</p>	
<p>(4) 住民への 広報・啓発によ る利用促進</p>	<p>①取組内容 ・市ホームページにて利用啓発 ・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) ②実施主体 岸和田市 ③実施時期</p>	

	<p>HP：継続中、広報誌：令和4年度</p>	
<p>(5) 地域公共交通計画の策定</p>	<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。 ②実施主体 岸和田市 ③実施時期 令和5年3月策定（令和6年3月一部改訂）</p>	
<p>(6) 新系統番号の運用開始による識別性向上</p>	<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。 ②実施主体 南海ウイングバス ③実施時期 令和2年3月1日～</p>	
<p>(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>	<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、ラジoplayer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。 ②実施主体 南海ウイングバス 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>	
<p>(8) スマートフォン向け障害者手帳アプリ</p>	<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</p>	

<p>「ミライロ ID」の取り扱い開始</p>	<p>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、スマートフォンアプリに表示される情報を以つて、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>	
<p>(9) Googleマップへのリアルタイム遅延情報の表示を開</p>	<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>	
<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>	<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>	
<p>(11) まちづくりと連動した利用促進策の検討</p>	<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。 ②実施主体 岸和田市 ③実施時期 令和4年11月～</p>	
<p>(12) バス待ち環境の向上</p>	<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。 ②実施主体 岸和田市 ③実施時期 令和6年3月～</p>	

2. 具体的取組に対する評価

生産性の取組について、全国公共交通系ICカードの利用率増加に伴い、南海バスグループのハウスICカード「なっち」の利用が減少していることから2025年8月をもって取扱いが終了したものの、他の事業についてはおおむね取組むことができ市内路線運行の活性化に繋げることができた。

東ヶ丘線については、輸送人員が令和6年度(R5.10.1～R6.9.30)と比較すると令和7年度(R6.10.1～R7.9.30)は1.8%増加した。しかし、乗務員不足に対応するための条件改善に伴う人件費の増加や、燃料高騰及び物価高騰により営業費用が増加したため収支率は3.6%悪化した。

山直線については、輸送人員が令和6年度(R5.10.1～R6.9.30)と比較すると令和7年度(R6.10.1～R7.9.30)は15.2%と大幅に増加した。しかし、乗務員不足に対応するための条件改善に伴う人件費の増加や、燃料高騰及び物価高騰により営業費用が増加したため収支率は2.0%悪化した。

3. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
<p>① 目標達成状況に関する課題 乗務員不足に対応するための条件改善に伴う人件費の増加、燃料価格の高騰及び物価の高騰。</p>	<p>生産性向上の取組を引き続き実施することで利用者数の増加を図り収支改善に繋げる。</p>
<p>② 公共交通ネットワークに関する課題 地域間幹線交通のサービス維持。</p>	<p>公共交通を維持・確保のための交通の重要性を認識し、社会全体で支えるという共通認識の確立が必要。</p>
<p>③ 公共交通の維持に関する課題 ・人口減少・高齢化社会に伴う交通弱者増加への対応。 ・公共交通を知って使ってもらおうきっかけづくりの促進</p>	<p>・安心して暮らせる公共交通基盤の整備、将来を見据えて公共交通を適度に使って暮らす習慣の定着など ・教育・福祉等の他分野と交通分野の連携促進/路線バス無料デーや乗り方教室などを実施することで公共交通を身近に感じてもらう利用促進に繋げる。</p>

