

【R7年度】重点目標の取組・概要（公共交通ネットワークの再編[地域交通充実事業]）

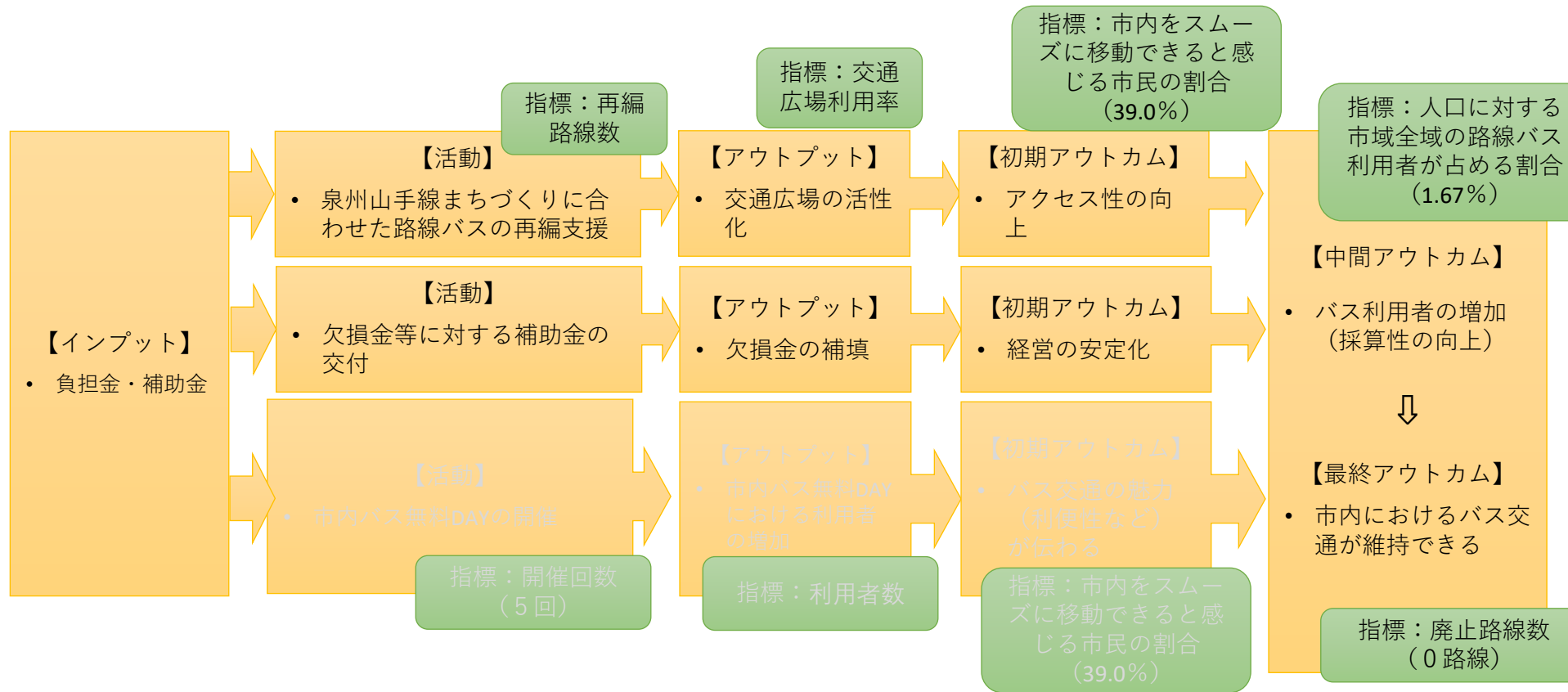
担当課（内線）	交通政策担当（3145）	重点目標の方向性	泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
重点目標	2 経済・交流が活発な岸和田の実現	行政の役割	地域の特性に応じた最適な交通手段の検討・構築を進める

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）
<p>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。</p>	<p>【中期的(4～5年後)にめざす成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【成果に向けての各年度の進め方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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） <p>【R7年度の取組内容（期間・対象者・手法など）】</p> <ul style="list-style-type: none"> 上記内容に加え、市内路線利用促進に向けたPR活動を実施
R7年度の事業費（内訳）	
<ul style="list-style-type: none"> バス運行補助金 52,956千円 (道の駅・愛彩ランド～和泉中央駅 新規路線バス実証運行) 	

R8年度以降の想定事業費（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
R8年度 43,980千円	<p>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 37.3%（2023）➡39.0%（2026）</p>	<p>※必ず縮小・廃止時期を記載すること 未定</p> <p>目標利用者数の達成状況に応じた事業の見直し</p>

【R7年度】重点目標の取組・ロジックモデル（公共交通ネットワークの再編[地域交通充実事業]）

ロジックモデル【事業立案時点】



財源	他団体の状況	その他（行政サービスとしての適正性について など）

【R7年度】重点目標の取組・評価シート①（公共交通ネットワークの再編[地域交通充実事業]）

■ 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

■ R7年度において実施・実現できたこと

- 市内巡回ローズバスのルート変更実施
- 市内路線バス無料デーの実施

■ R7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り組みを継続

■ 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）	R7年度実績値
○	市内をスムーズに移動できると感じる市民の割合	%	37.3（2023）	39.0（2026）	38.0

【R7年度】重点目標の取組・評価シート②（公共交通ネットワークの再編[地域交通充実事業]）

■ R7年度において実施・実現できなかったこと

- 路線バス等利用促進に向けた効果的なPR活動。

■ 課題分析

- 他市の事例調査の上、更なる利用促進に向けた施策の検討。

■ 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

- バス待ち環境の向上など利用促進を図る。

【R7年度】重点目標の取組・概要（交通弱者対策[交通政策検討事業]）

担当課（内線）	交通政策担当（3145）	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	地域の特性に応じた最適な交通手段の検討・構築を進める

現状と課題
<p>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。</p>

R7年度の事業費（内訳）
<p>交通脆弱地を対象とした生活交通導入（実証実験）費用 18,000千円</p> <p>（春木・大芝地区実証運行 黄金塚地区実証運行）</p>

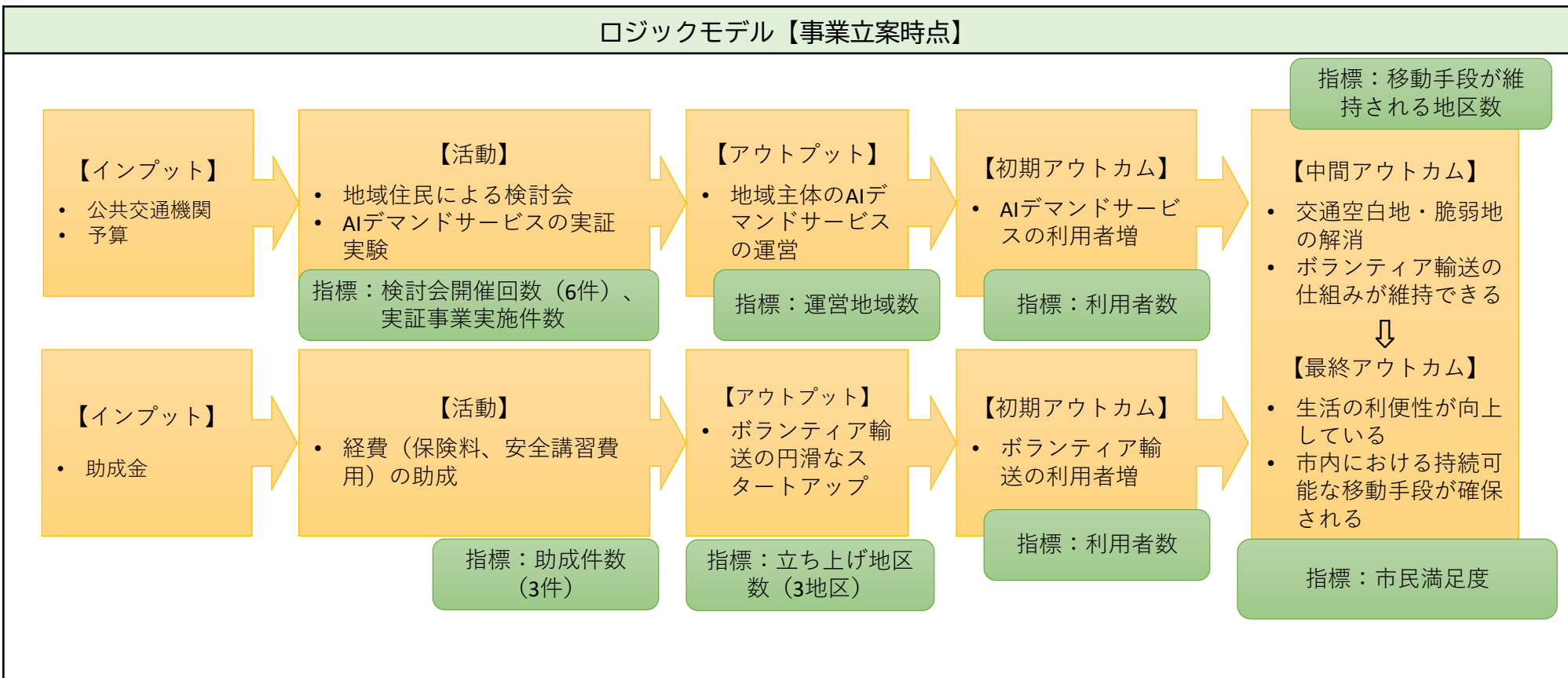
課題に対する取組の内容（めざす成果・期間・対象者・手法など）
<p>【中期的(4～5年後)にめざす成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・次期交通アクションプランに位置付けられる市内6圏域内の交通空白地、脆弱地の一部で地域バスの導入が進められている <p>【成果に向けての各年度の進め方】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市内6圏域内の交通脆弱地にAIオンデマンド交通の導入にむけての勉強会及び実証実験について促していく。 ・実証実験を踏まえた導入検討を支援する <p>【R7年度の取組内容（期間・対象者・手法など）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・ボランティア輸送についての支援

R8年度以降の想定事業費（ランニング経費）
<p>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。</p>

取組の進捗・成果を測る指標
<p>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 3件（2023）➡6件（2026） 地域主体による協議会の設立実績 0件（2023）➡増加（2026）</p>

成果・指標が未達成の場合の取扱い
<p>※必ず縮小・廃止時期を記載すること</p> <p>圏域ごとのニーズ状況による</p>

【R7年度】重点目標の取組・ロジックモデル（交通弱者対策[交通政策検討事業]）



財源	他団体の状況	その他（行政サービスとしての適正性について など）

■ 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圏域内の交通空白地、脆弱地の一部で地域バスの導入が進められている

■ R7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

■ R7年度において実施・実現できたこと

- 地域主体による生活交通導入に係るガイドラインの策定
- 生活交通導入に向けた支援地区の決定
- 生活交通導入に向けた分科会設置

■ 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）	R7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	3（2023）	6（2026）	9
○	地域主体による協議会の設立実績	件	0（2023）	増加（2026）	2

■ R7年度において実施・実現できなかったこと

- 年度中の実証運行に至らなかった

■ 課題分析

- 地域との合意形成のもと実施するものであることから、運行時期の決定が困難。

■ 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8年度においては予定通り事業実施し、令和9年度以降の改善に向けた検討の上、予算要求へつなげていく。

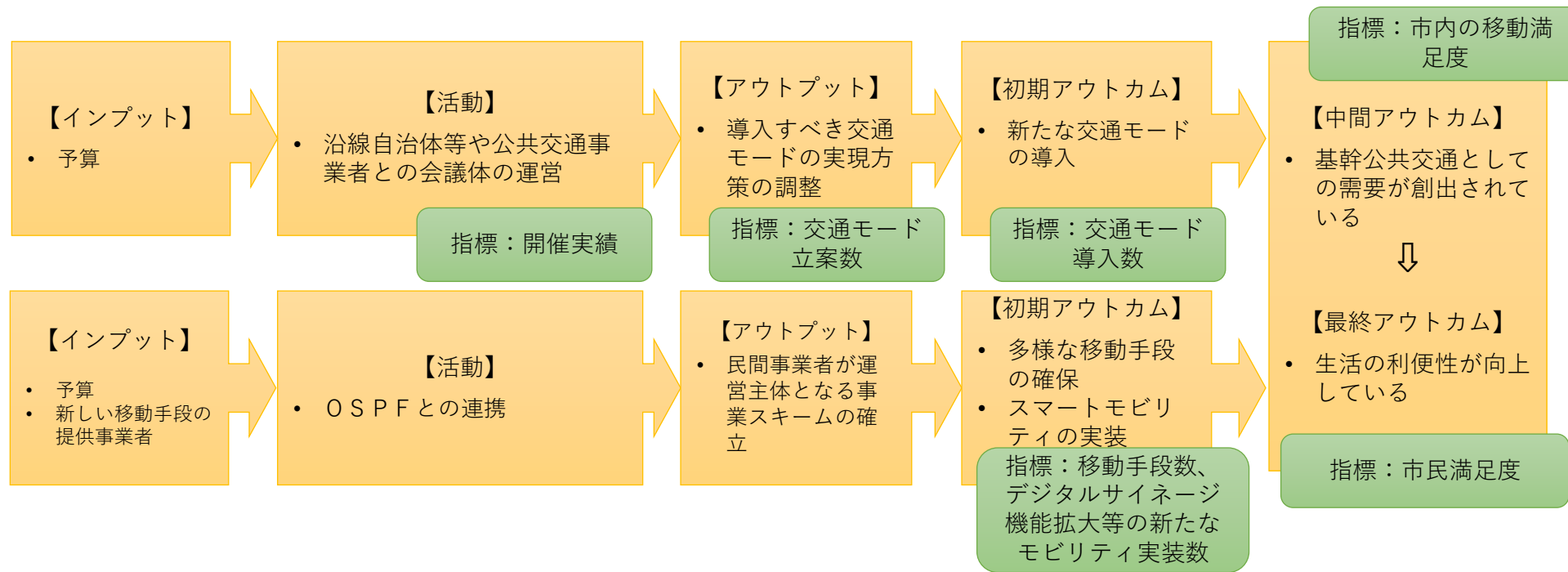
【R7年度】重点目標の取組・概要 (スマートシティ「移動がスムーズなまちづくり」の実現に向けた取組[交通政策検討事業])

担当課 (内線)	交通政策担当 (3145)	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	地域の特性に応じた最適な交通手段の検討・構築を進める

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)
<p>R2年度にOSP Fに参加。R3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。</p>	<p>【中期的(4~5年後)にめざす成果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>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。</p> <p>【成果に向けての各年度の進め方】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 <p>【R7年度の取組内容 (期間・対象者・手法など)】</p> <ul style="list-style-type: none"> R5設置のデジタルサイネージの機能拡大 新たなモビリティ・交通モードの導入に向けた検討・実証
R7年度の事業費 (内訳)	
<p>OSP Fの取組と連携したスマートモビリティ推進 (自動運転実証)</p> <p>36,478千円</p>	

R8年度以降の想定事業費 (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
<p>未定</p>	<p>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</p> <p>37.3% (2023) → 39.0% (2026)</p>	<p>※必ず縮小・廃止時期を記載すること 未定</p>

ロジックモデル【事業立案時点】



財源	他団体の状況	その他（行政サービスとしての適正性について など）

■ 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。

■ R7年度において実施・実現できたこと

- 市内シェアサイクルポートの拡大
- 11月4日～11月12日にかけて自動実証運行を実施。実施期間中、モビリティポートを活用し、事前PRや実施中の運行状況を配信。

■ R7年度における達成度（当初の実施予定に対する達成度）



- R5設置のデジタルサイネージの機能拡大
- 新たなモビリティ・交通モードの導入に向けた検討・実証

■ 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）	R7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	%	37.3（2023）	39.0（2026）	38.0

■ R7年度において実施・実現できなかったこと

- ・ モビリティポートの有効活用について工夫が必要。

■ 課題分析

- ・ 費用対効果を踏まえたコンテンツの選択が必要。

■ 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

- ・ 山手の交通ネットワークの再編を見据えた自動運転実証運行の実施。
- ・ シェアサイクルポートの更なる拡大。

【R7年度】重点目標の取組・概要（南海泉北線の延伸に向けた取組[総合交通戦略事業]）

担当課（内線）	交通政策担当（3145）	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	地域の特性に応じた最適な交通手段の検討・構築を進める

現状と課題
<p>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路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）</p>

R7年度の事業費（内訳）
<p>R7年度 63千円 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</p>

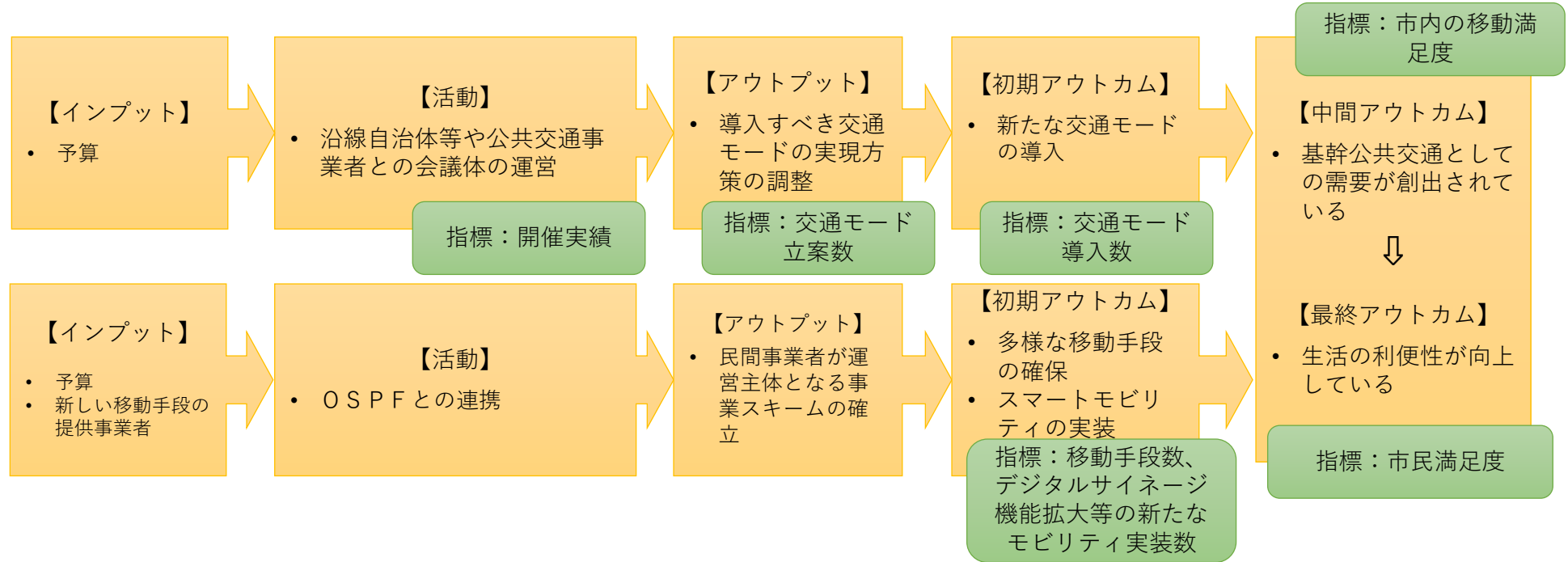
R8年度以降の想定事業費（ランニング経費）
<p>引き続き泉山整備やまちづくりの進捗に合わせた需要創出が必要</p>

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）
<p>【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</p> <p>【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</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>【R7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</p>

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
<p>南海泉北線の延伸に向けた勉強会の開催 1件（2023）→8件（2026）</p>	<p>※必ず縮小・廃止時期を記載すること 未定</p>

【R7年度】重点目標の取組・ロジックモデル（南海泉北線の延伸に向けた取組[総合交通戦略事業]）

ロジックモデル【事業立案時点】



財源	他団体の状況	その他（行政サービスとしての適正性について など）

【R7年度】重点目標の取組・評価シート①（南海泉北線の延伸に向けた取組[総合交通戦略事業]）

■ 中期的にめざす成果に対する達成度

一部
達成

- 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

■ R7年度において実施・実現できたこと

- 国・府・関係市との関係者会議の実施

■ R7年度における達成度（当初の実施予定に対する達成度）

一部
達成

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
- 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）	R7年度実績値
○	南海泉北線の延伸に向けた勉強会の開催	件	1（2023）	8（2026）	2

■ R7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、引き続き事業推進が必要。

■ 課題分析

- 継続的な事業実施に向けた財源確保。

■ 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

- 泉州山手線の事業推進に伴い、関係市との意見交換を活発にしていく。