

効果検証 実施日	2026年8月5日	検証組織	岸和田市外部アドバイザー会議	検証対象年度	R7年度
-------------	-----------	------	----------------	--------	------

★効果検証の流れ

Step1 担当課による説明

基本情報、事業概要、KPI、
前年度実施内容、自己評価結
果等を説明します。

Step2 アドバイザーの意見聴取

KPIの達成度を踏まえて、
様々な視点から意見を聴取し
ます。

Step3 外部評価のとりまとめ

前年度の事業内容がKPI
達成に有効であったかど
うか評価します。

※検証結果は事業担当課（実施主体）にフィードバックし、事業改善につなげます。

■基本情報

事業名	交通政策検討事業						
連携自治体							
実施 交付金	R7 ○ 第2世代	R8 ○ 第2世代	R9 ○ 第2世代	R10 -----	R11 -----	R12 -----	R13 -----
総事業費	36,414千円	54,618千円	50,097千円	千円	千円	千円	千円

■事業実施主体（市単独以外の場合）

実施主体 名称	岸和田市スマートモビリティ実証実験実行委員会	設立時期	R3.12
構成メンバー	岸和田市、いずみの農業協同組合、先進モビリティ株式会社、損保ジャパン、大日本印刷株式会社、南海ウイングバス株式会社、株式会社NANKAI、大阪府		

■事業概要

目指す将来像 （地方創生の姿）	<p>岸和田市の公共交通は、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た。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た中で、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>本市では、地域公共交通計画（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】）を令和5年3月に策定し、周辺都市、関西圏を含めた広域的な都市間連携を強化し、様々な交通と物流の活性化を支える「広域連携型都市構造」の実現のため、元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成に向け、「多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい交通サービスの提供」など4つの目標達成に向けた各種取組を実施している。</p> <p>そうした中、山手地域においては広域連携軸である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に取り組んでいる。</p> <p>令和4年3月に、山手地区を支える地域拠点として、まちびらきが行われたゆめみヶ丘岸和田で、路線バス福田線のルートの一部変更し、岸の丘町への乗り入れを開始し、また、令和4年11月からは、和泉中央駅と道の駅愛彩ランドを結ぶ新たな路線バスの運行を開始することで山手地域の移動ニーズを実現した。</p> <p>令和5年度は地域拠点となる道の駅愛彩ランドを拠点とし、スマートシティへの取組への着手として基幹モビリティポートを設置し、多様なモビリティへの接続が可能な体制作りに着手した。</p> <p>今後は、技術的な課題等も踏まえた自動運転の実用化への取組を進めるとともに、公共交通の利便性や利用促進、交通事業の担い手不足などに対応するため、将来を見据えた新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティ等の活用により、自宅から交通の幹となる場所までのファーストワンマイルにおけるパーソナルモビリティ等の普及促進と、交通の幹となる場所から目的地までのラストワンマイルにおける移動サービスを幅広い関係者とともに創り上げる。</p>
--------------------	---

<p>構造的な課題 (上記を阻む課題)</p>	<p>【都市構造】 本市は海から山にかけ南北にかけて市域を有しており、6つの谷筋を中心に居住空間が構築されてきた。また、臨海部を中心に交通環境が形成されており、隣接する市町と都市構造が異なることもあり、市域を超えた移動(東西方向の移動)手段は限られている。</p> <p>【人口減少】 平成17年の201,000人をピークに年々人口減少・少子高齢化が進んでおり、新型コロナウイルス感染症の影響が重なり、旅客の輸送需要が減少し、路線によっては平成20年度から令和2年度の10年間で約5割にまで落ち込んでいる。 社人研の推計によると、本市の人口は、2045(令和27)年には147,947人まで減少すると推計される。</p> <p>【生活面】 平日の発生集中量においては、周辺市町と比較すると、公共交通機関(鉄道・バス)による発生集中量が12.8%(鉄道11.6%・バス1.2%)と比較的少なく、自動車による発生集中量が43.4%と比較的多い傾向にあり、路線バス事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となっている。 現在の路線バス葛城線は片道平日5本、土日祝5本運行しているが、山手地域の生活の足としては十分ではない。 本市山手地域(葛城地域)における高齢化率39.5%であり、市内平均高齢化率(28.4%)を大きく上回っており、今後の路線縮小や廃線により、高齢者の外出機会の喪失が懸念される。また、小学校や中学校への通学に路線バスを利用して児童もいることから、生活の足確保は地域の大きな課題となっている。 (高齢化率:令和6年12月1日時点の住民基本台帳より算出) (発生集中量:第5回近畿圏パーソントリップ調査)</p> <p>【観光面】 大阪府(岸和田市・貝塚市)と和歌山県(紀の川市)の県境に位置する和泉葛城山には、春(4月)・秋(10月)をピークにハイキングや登山者が訪れる。来訪者の傾向としては、休日の午前7時から8時台の来訪が多く、また60歳以上の利用者が多い傾向がある。(データワイズ社人流データ分析) 和泉葛城山にはいくつかの登山ルートがあるが、本市からのルートは比較的難易度が低いコースとして、多様な世代の方々にも利用されているが、路線バスの運行本数も少なく、今後移動手段を失うことで、利用者減少は避けられない状況である。</p> <p>こうした地域が抱える課題解決に向け、地域の日常生活の移動手段維持確保による高齢者の外出機会の減少を防ぐためにも、自動運転技術活用した新モビリティの導入に向け、自動運転サービスの段階的なレベルアップを図り、実証実験を継続し、知見やノウハウを蓄積することにより新モビリティを導入し、人口減少や高齢化が進む社会においても、誰もが利用しやすい持続可能な交通、まちの賑わいを生み出し地域の活性化の実現を目指す。</p>
<p>事業概要 (課題解決に資する取組)</p>	<p>◆将来にわたる公共交通維持に向けた自動運転実証運行 本事業である自動運転車両の実証運行を通じて、効果測定を行い、社会実装を見据えた運行ルートの選定、スキーム検討やステークホルダーとの調整を実施し、将来にわたり山手の交通網維持確保に向けたネットワークを確立し、地域内の移動をスムーズに行う基盤を整えることにより、高齢者の外出機会創出など地域の課題解決を目指す。 また、地域における自動運転サービスに対する認知拡大と理解促進を図っていく。 1年目は地域拠点となる「道の駅愛彩ランド」から山手路線バス終点停留所区間の約8.3kmで実証を実施。自動運転制御戦略の策定、および3次元地図の作成の上、自動運転の実証運行を実施する。 また、実証においては、周辺へのチラシやSNS等による自動運転車サービスの運行に係る情報発信。また、バスロケーションシステムと連携し、実証状況をモビリティポート内で配信し、社会許容性向上を図るとともに、自動走行率の向上に向けた課題抽出を行い、次年度の実証へつなげる。 2年目は、前年度の実証結果をもとに一部ルートの変更を含めルートの選定を行うとともに、地域との協議の場を設け、自動運転に対する不安解消や走行環境に関する理解向上を目指す。前年度の実証をもとに、停留所への停止実証も行うとともに、磁気マーク等による自己位置推定技術や信号連携等の停車判断の自動化技術の導入による安全性及び自動化率の向上を図る。また、既存路線との代替に向けたステークホルダー(関係事業者)との協議調整を実施。次年度の有償運行を見据えた料金シュミレーションを実施。 3年目は過年度の実証により山手の移動ニーズ動向と公共交通ネットワーク再編の検討状況や地域における重要となる運行ルートの内最適となる運行ルートを確定する。また、引き続き地域との協議を重ね、路上駐車解消や通常車両の速度との差への理解など地域の受容性を一層高めるとともに、有償運行を見据えた長期実証運行を実施。レベル4での社会実装を見据え、マネタイズを含めた実装に向けた課題を整理するとともに、年度内でのレベル3での実装を達成する。</p> <p>本事業により同地域のランドマークとして広く市外からの来訪者も多い道の駅愛彩ランドを拠点とし、基幹モビリティポートをタブレットやスマートフォンと連携を図り、路線バスからスマートモビリティヘシームレスに移動でき、丘陵部を周遊できるような仕組みを確立する。 まちづくり拠点における交通と情報のHUBとして機能し、移動人口を伸ばすことで賑わい創出と誰もが移動スムーズな街の実現を目指す。 事業実施にあたり、交通事業者・市・民間事業者等で構成する「岸和田市スマートモビリティ実証実験実行委員会」にて効果的な実施につなげる。</p>

■KPI（重要業績評価指標）

	指標名	単位	—	—	R6	R7	R8	R9	R7
			目標値 実績値	目標値 実績値	目標値 実績値	目標値 実績値	目標値 実績値	目標値 実績値	達成
①	市内路線バス利用率	%			1.27	1.47 1.32	1.67	1.77	×
②	自動運転に対する社会受容性	%			62.90	67.90 82.30	73.90	80.00	○
③	自動走行率	%			64.00	70.00 93.70	80.00	90.00	○
④	愛彩ランド来場者増加率	%			100.00	103.20 97.30	106.40	109.60	×

■R7年度実施内容（事業経費ベース）

※事業経費は、事業実施主体における総事業経費。

1 移動がスムーズなまちづくり推進事業【事業経費：36,478千円】	
(1) 事業運営関連（36,414千円）	
<p>岸和田市スマートモビリティ実証実験実行委員会負担金</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転実証 交通事業者・市・民間事業者で構成される「岸和田市スマートモビリティ実証実験実行委員会」において、地域拠点となる「道の駅愛彩ランド」を発着とする自動運転の実証運行を実施。 ・事業企画運営及び情報発信 周辺へのチラシやSNS等による自動運転車サービスの運行に係る情報発信。 ・課題分析及び効果測定 事業を通じた課題を整理し、次年度の実証において解決するよう分析。 	
2 その他取組や特記事項	
<p>本事業の実施により自動運転サービスに係る運営ノウハウを官民連携により構築し、実証から実装にかけては行政が主体的な役割を担うが、2028年度から、自動運転技術を市内路線バス運行事業者による自主事業に転換することで自立を図る。</p>	

■事業実施主体による検証（自己評価）

1 KPIの振り返り（達成または未達成の要因・原因）	
<p>R7年度に計画した事業はすべて実施した。 各KPIの実績は集計中であるが、KPI①、④は未達成。 ①については、バス事業者からの提出資料によると、愛彩ランドを拠点とするバス路線については乗客数が伸びたもののその他の路線を含めた市内全体での乗客数については微増にとどまったことから、当初の指標を下回った。また、人口推移については、本市人口ビジョンの人口推計に比べ、減少傾向が鈍化したことも未達の要因と考えられる。このことから、引き続き近隣自治会等とも連携しながら効果的な周知活動を行うことで、愛彩ランドを拠点とするバス路線をはじめ市全体のさらなる路線バス利用者の拡大を図り、規模縮小によらない路線バスの利用者率向上に寄与することでKPIの達成を目指す。 ④については、事業を実施した11月の愛彩ランド来場者数はほぼ横ばいで、事業実施前の4月～6月における来場者数が大きく減少した結果となった。4月～6月の来場者数の減少は、天候や雨量が前年に比べて多かったことも影響したものと考えられ、週末に曇天・雨天が多かったことが特に起因していると思われる。令和8年度はルートを変更し、よりPR効果の見込まれる和泉中央駅周辺を運行ルートとすることで、周辺地域の関心を高め、愛彩ランドの賑わい創出を促すことでKPIの達成を目指す。</p>	
2 事業実施における課題	
<p>自動運転の運行においては、手動介入の発生を低減させるため、自動運転技術の向上と走行環境整備の両面からの検証が必要となる。また、今後の実装に向けて、社会的受容性向上のため、導入想定エリア外の市民など本事業の影響が低い方々に向けたPRなどの取組を実施するとともに、適切な運賃水準の設定や料金体系の設定について協議・検討する必要がある。</p>	
3 今年度以降の改善内容	
<p>自動運転技術の高度化（信号協調等の導入）・検証と、市街地エリアでの試乗体験を通じてさらなる社会的受容性の向上を図る。また、支払意思額を考慮した運賃水準の設定を検討するとともに、利便性の高い予約・決済の方法について検討を行う。</p>	

■外部有識者・アドバイザーによる検証

<div>意見・アドバイザー</div>	<div><意見・アドバイスの視点><ul style="list-style-type: none">●主に「実施内容(取組)が構造的な課題の解決に寄与したかどうか」という視点で評価をしてください。●実施内容の良かった点、悪かった点、改善へのアドバイスなどを具体的に助言してください。●実施主体による自己評価についての意見、とくに実施主体自らが気づけない客観的な視点での課題等について助言してください。●その他、自由かつ多角的な視点で助言してください。●以上を踏まえ、実施内容が構造的な課題の解決に有効であったかどうか判断をしてください。</div>
<div>評価結果</div>	<div>地方版総合戦略のKPI達成に 有効であった ・ 有効とは言えない</div>

■参考資料

--