

### 令和2年度の取組みについて(予定)

#### 第1回協議会（9月25日開催済み）

- 幹事会報告
- 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて
- 【バリアフリー基本構想編】策定状況について
- 【公共交通編】【総合交通戦略編】泉北高速鉄道延伸に関する取組みについて
- 【公共交通編】地域バスの試験運行について
- 【公共交通編】ローズバスの改正に向けた論点整理

#### 第2回協議会（11月30日開催）

- 【公共交通編】 & 【総合交通戦略編】の進行管理
  - ①バリアフリー基本構想分科会について（速報）
  - ②泉北高速鉄道の延伸に関する取組について
  - ③都市計画道路（岸和田港福田線他）の供用開始について
  - ④ローズバスの改正に向けた方向性について
- 【公共交通編】 & 【総合交通戦略編】の評価指標値（現況値）について



本日の  
協議会

バリアフリー  
基本構想分科会

#### 第1回分科会（7月5日開催済み）

- 東岸和田駅周辺地区について
- 春木駅・久米田駅周辺地区について

#### 第2回分科会(春木駅・久米田駅周辺地区まちあるき点検) (10月29日開催済み)

- 重点地区である「春木駅・久米田駅周辺地区」の現地点検を行い、  
バリアフリー化の現状を把握するとともに、課題を抽出

【バリアフリー基本構想編】の策定は3地区を計画しており、  
手続きを経て R3年度に2地区、R4年度に1地区の策定予定。

# 【バリアフリー基本構想編】の策定状況について

## (1) 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】

バリアフリー基本構想の検討にあたり、岸和田市地域公共交通協議会バリアフリー基本構想分科会現地検ワークショップにより、施設利用者の立場から現地を確認し、各地区における課題抽出を行うとともに、バリアフリー化の考え方の検討を行う。これらの現地検ワークショップ結果（各地区）を参考に、今後の整備メニューを検討する。

### 現地検ワークショップ開催

- 東岸和田駅地区（令和2年2月5日実施）
- 春木駅・久米田駅地区（令和2年10月29日実施）



図1 春木駅・久米田駅地区現地検ワークショップ

## (2) 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】南海本線春木駅・JR 阪和線久米田駅周辺地区

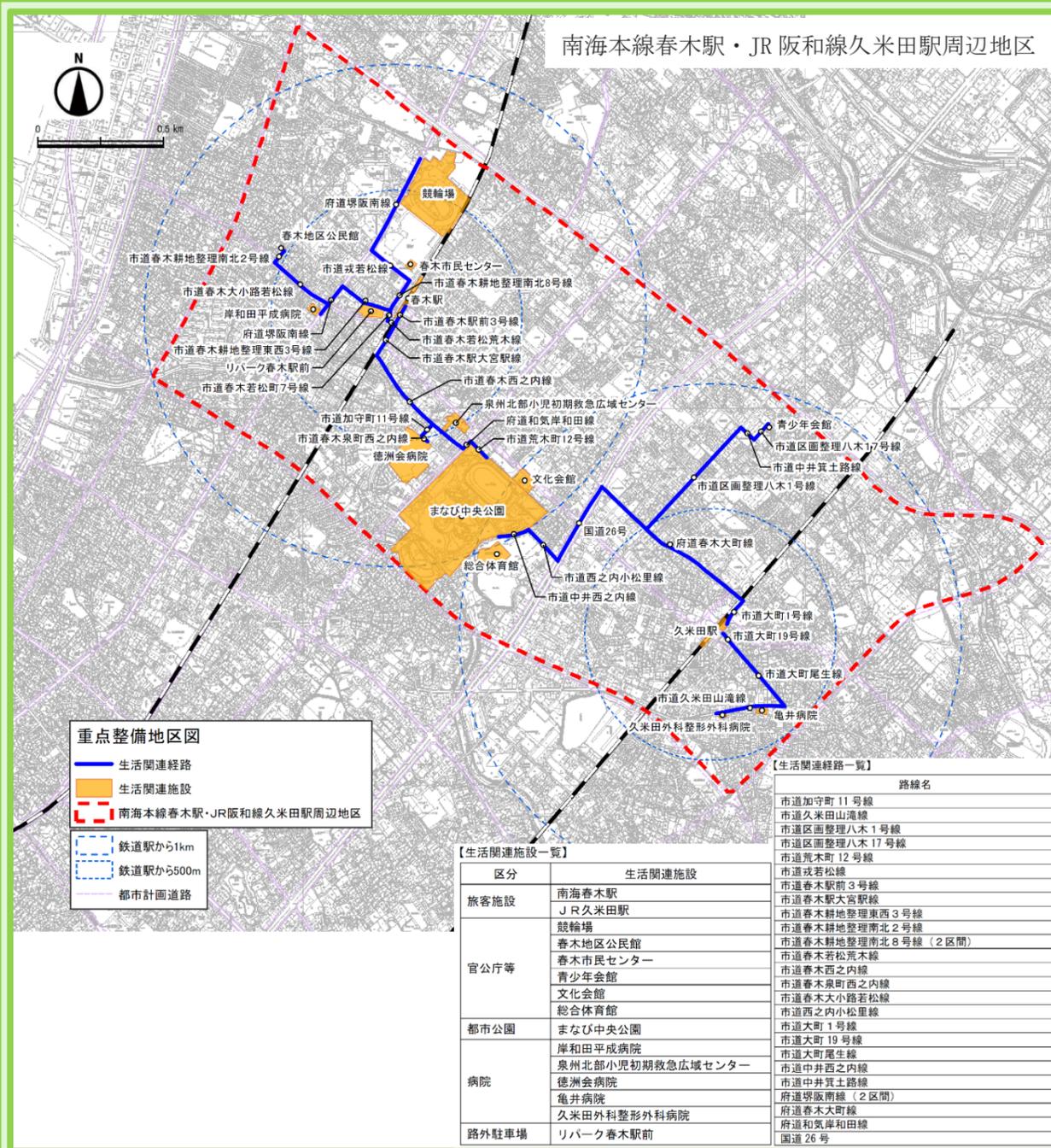


図2 南海本線春木駅・JR 阪和線久米田駅周辺地区重点整備地区図(案)

### ①現地検ワークショップによる現地検

南海本線春木駅・JR 阪和線久米田駅周辺地区については、現地検ワークショップにおいて、下表の3ルートの点検を行い、地区における課題抽出を行った。そして、現地で指摘された課題及びバリアフリーに関する意見や意向等について意見交換いただき、バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方のご提案をいただいた。

1班	JR久米田駅、市道大町1号線
2班	まなび中央公園、総合体育館
3班	南海本線春木駅、市道春木耕地整理南北8号線、市道春木若松町7号線、春木若松荒木線、春木駅前3号線

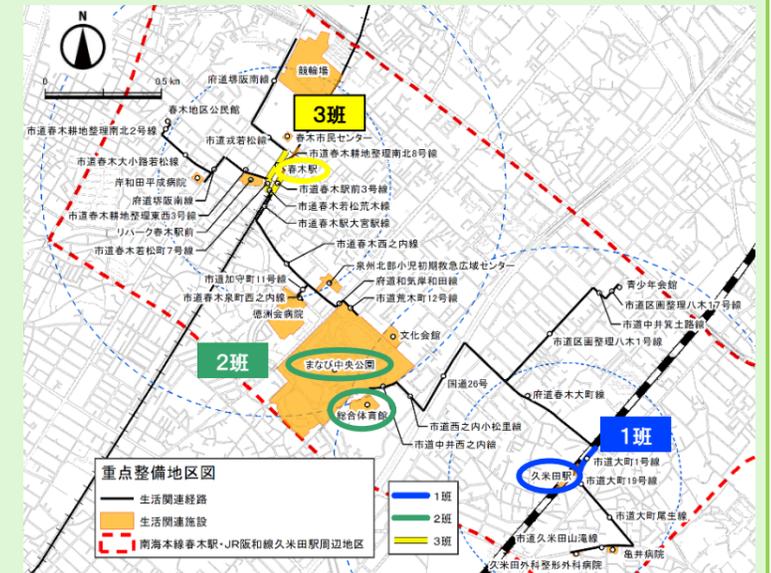


図3 現地検ルート

### ②整備メニューの検討

バリアフリー基本構想分科会で意見交換を行った対象区域の状況、現地検ワークショップで検討いただいた「バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方」を踏まえ、事業の種類別に対象施設（整備箇所）、事業者、整備項目、実施する事業、事業の実施時期等についてバリアフリー基本構想に記載する。

バリアフリー基本構想に特定事業を定めた場合、その施設管理者は、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられる。そのため、バリアフリー整備するもののうち特定事業に位置づける内容について事業者と調整の上定めることとする。

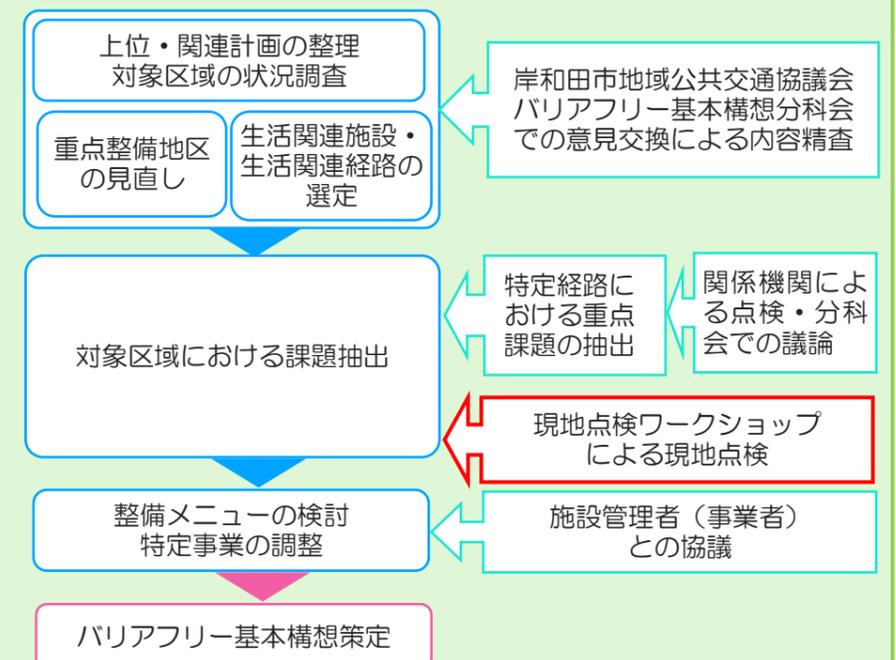


図4 基本構想策定の流れ

# 岸和田港福田線の供用開始について

## ■位置図



●供用開始日：令和2年4月28日（火）

●供用開始区間：岸和田港福田線（山下町交差点 ～ 包近流木線）

本事業は、「交通まちづくりアクションプラン（総合交通戦略編）」における施策10「都市計画道路の整備推進」の交通処理機能の強化に必要な路線の整備に関する取り組みです。

【写真①】



【写真②】



【写真③】

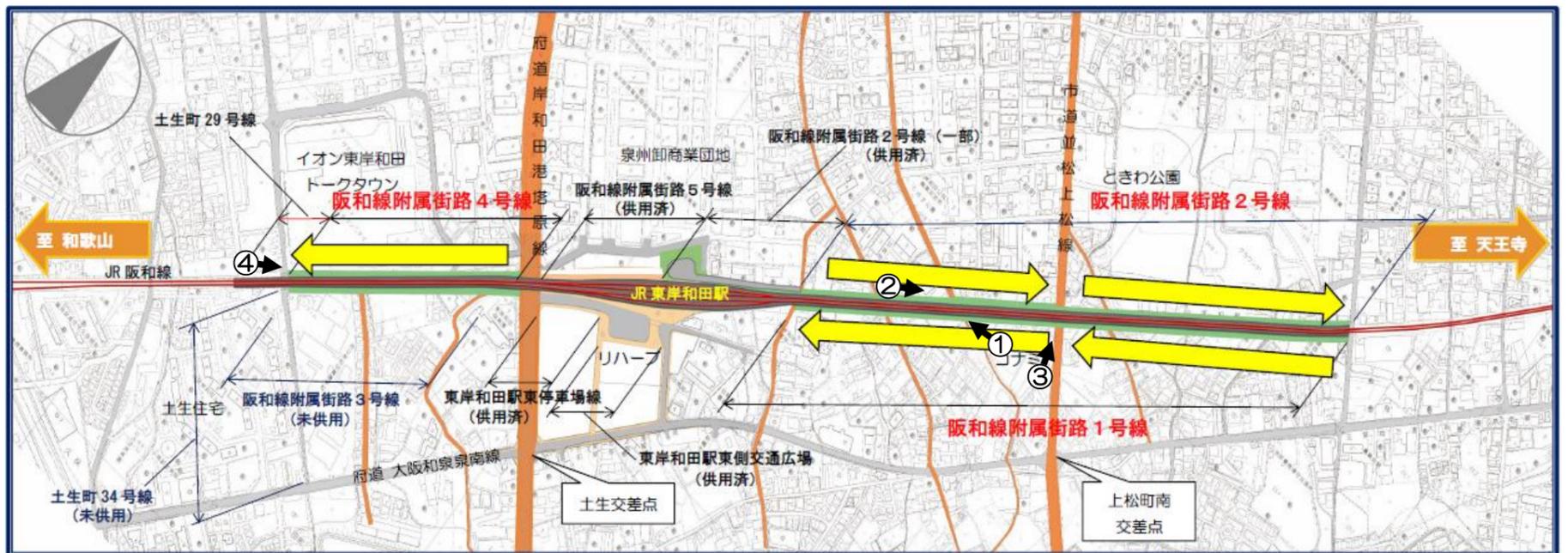


【写真④】



# 阪和線附属街路 1、2、4号線の供用開始について

## ■位置図



- 供用開始日：令和2年8月21日（金）
- 供用開始区間：阪和線附属街路1、2、4号線

本事業は、「交通まちづくりアクションプラン（総合交通戦略編）」における施策8「駅前広場の整備推進」のJR東岸和田駅附属街路整備に関する取り組みです。

【写真①】



【写真②】



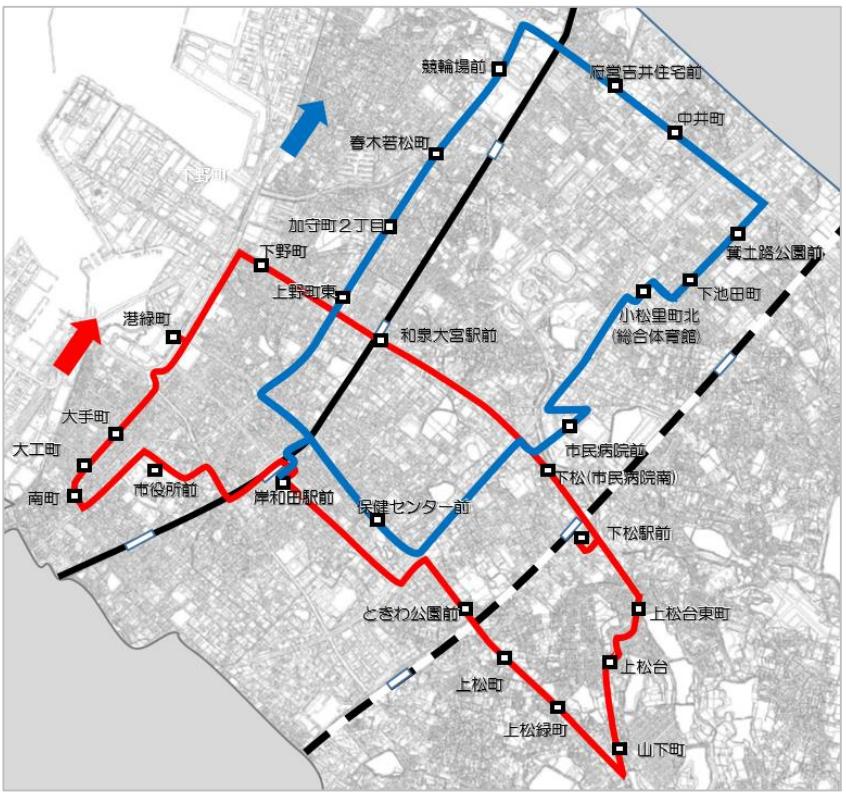
【写真③】



【写真④】



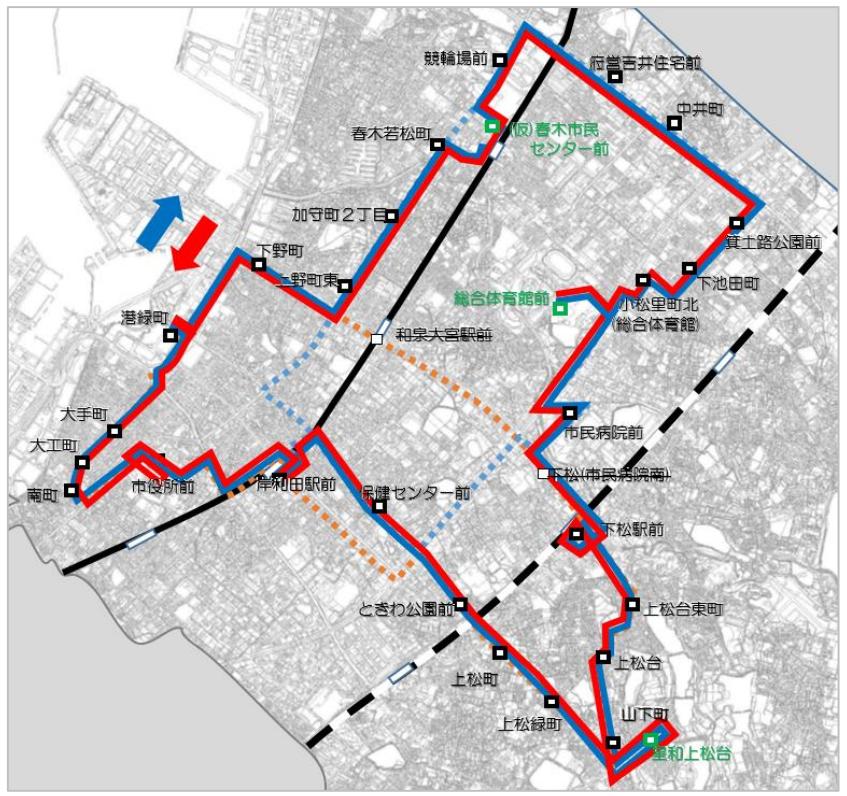
# 現行ルート



	北ループ	南ループ
ダイヤ	43分/周	48分/周
便数	8便/日 (最終16:48着)	8便/日 (最終16:53着)
運行距離	9.9km/周	11.8km/周

## 両廻りルートへの改正イメージ1

**Point** 両廻り運行により目的地間の移動時間が最短!



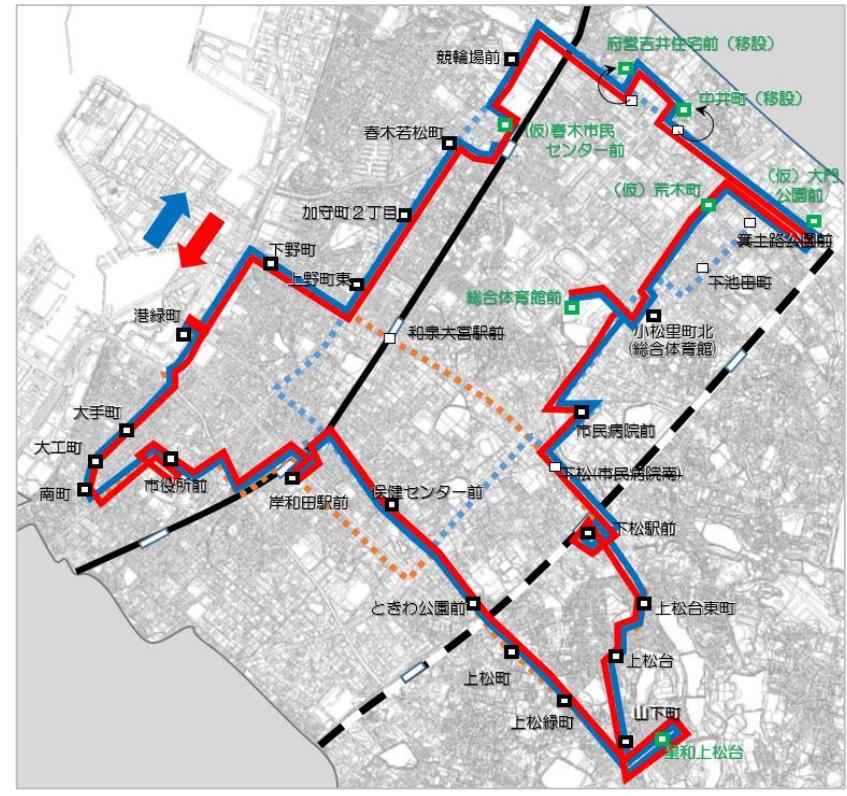
- 概要 現行ルートの北・南ループを統合し、両廻り運行とする。さらに「(仮)春木市民センター前」、「総合体育館前」、「星和上松台」のバス停を追加する。目的地までの乗車時間は短くなる。
- 課題 多数のバス停を設置する協議・費用負担が大きい。  
全国的な議論である危険なバス停の動向により交通管理者の意見が変化する

	右回り	左回り
ダイヤ	78分/周	74分/周
便数	6便/日 (最終17:39着)	6便/日 (最終18:03着)
運行距離	18.6km/周	18.8km/周
協議期間	長期 (危険なバス停の動向による影響大)	

論点	重み (A)	評価 (B)	得点 (A×B)
8.目的地までの移動時間	3	3	9
2.バスの運行経路	3	3	9
1.バス運行本数	2	1	2
6.時刻のわかりやすさ	1	1	1
11.待合環境	1	3	3
総合得点			24 / 30

## 両廻りルートへの改正イメージ2

**Point** 両廻り運行により目的地間の移動時間が最短! さらに、バス停数カ所をより安全な場所へ移設。



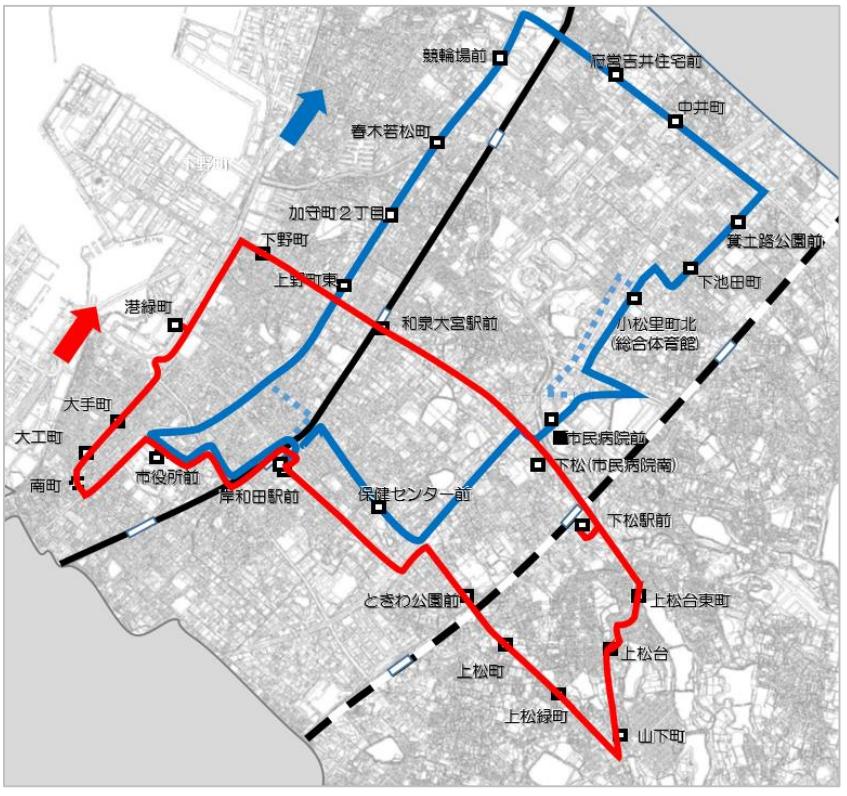
- 概要 現行ルートの北・南ループを統合し、両廻り運行とする。さらに「(仮)春木市民センター前」、「総合体育館前」、「星和上松台」のバス停を追加し、「府営吉井住宅前」、「中井町」のバス停を府道から市道に移設する。加えて、「箕土路公園前」、「下池田町」の代わりに「(仮)大門公園前」、「(仮)荒木町」のバス停を追加する。目的地までの乗車時間は短くなる。
- 課題 多数のバス停を設置する協議・費用負担が大きい。  
箕土路公園前と下池田町のバス停廃止に対する不満が発生する可能性あり

	右回り	左回り
ダイヤ	77分/周	80分/周
便数	6便/日 (最終17:57着)	6便/日 (最終18:15着)
運行距離	19.6km/周	20.2km/周
協議期間	長期 (危険なバス停の動向による影響小)	

論点	重み (A)	評価 (B)	得点 (A×B)
8.目的地までの移動時間	3	3	9
2.バスの運行経路	3	3	9
1.バス運行本数	2	1	2
6.時刻のわかりやすさ	1	1	1
11.待合環境	1	3	3
総合得点			24 / 30

現状改善イメージA (片廻り)

**Point** パターンダイヤを保持しながら北ループの「市役所前」を追加!



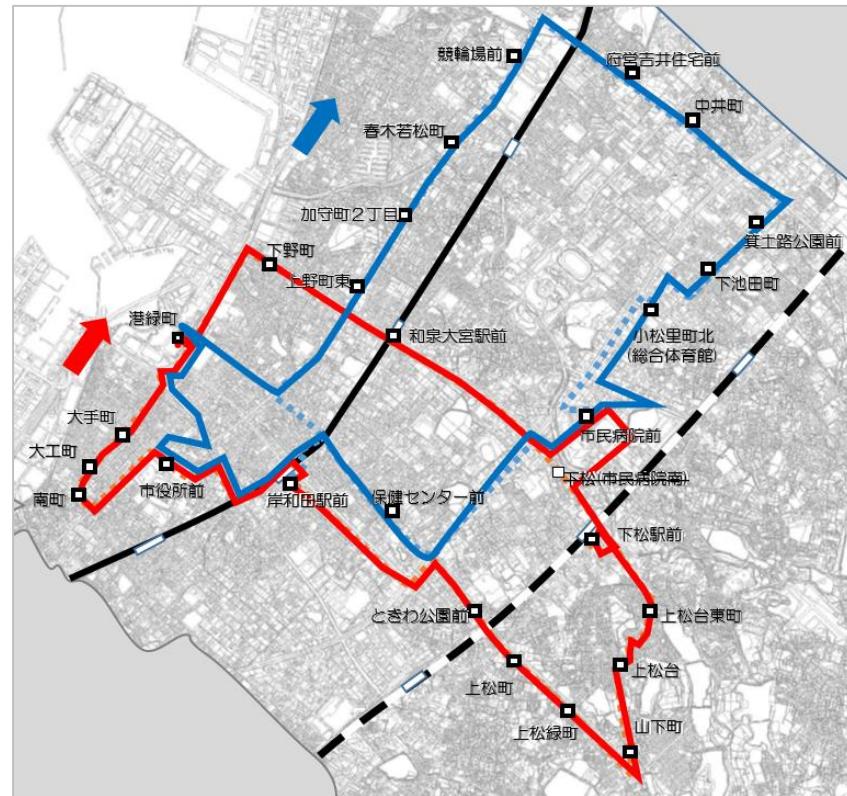
- 概要 北ループにおいて「市役所前」への乗継ぎ不要。
- 課題
  - 追加バス停以外においては、目的地までの所要時間が変わらない。
  - 岸和田駅での乗継ぎは変わらない。

	北ループ	南ループ
ダイヤ	47分/周(パターンダイヤ)	48分/周(パターンダイヤ)
便数	8便/日(最終16:52着)	8便/日(最終16:53着)
運行距離	11.6km/周	11.8km/周
協議期間	短い(R3.2)	

論点	重み(A)	評価(B)	得点(A×B)
8.目的地までの移動時間	3	1	3
2.バスの運行経路	3	1	3
1.バス運行本数	2	2	4
6.時刻のわかりやすさ	1	3	3
11.待合環境	1	1	1
<b>総合得点</b>			<b>14 / 30</b>

現状改善イメージB (片廻り)

**Point** 北ループの「市役所前」、「港緑町」、南ループの「市民病院前」に一元化!



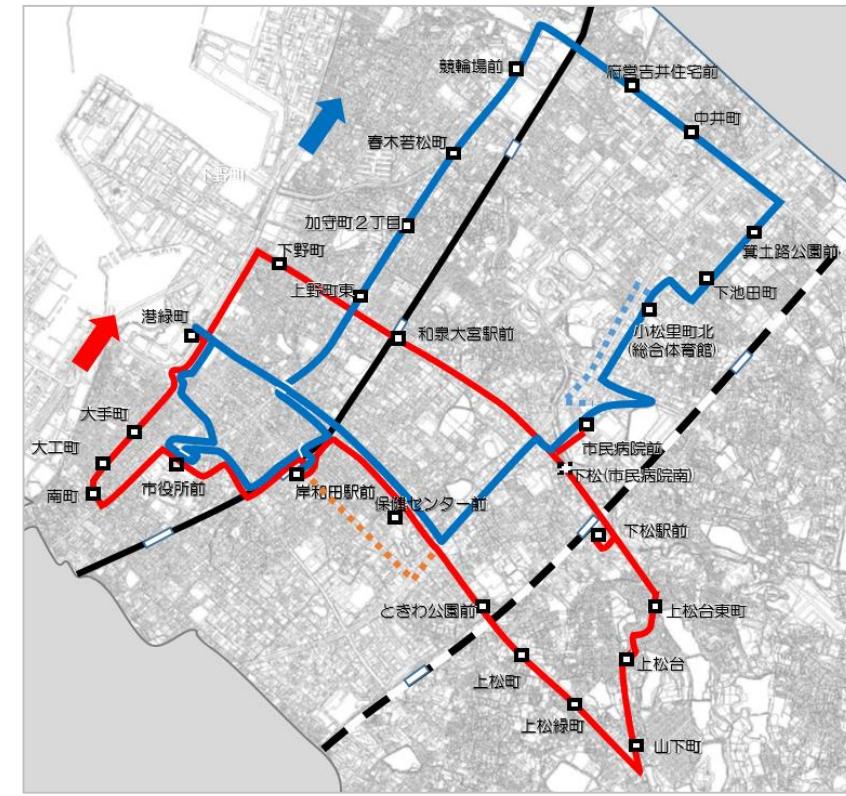
- 概要 北ループにおいて「市役所前」、「港緑町」への乗継ぎ不要。南ループにおいて「市民病院前」に変更。徒歩移動減少。
- 課題
  - パターンダイヤが保持できない。
  - 北、南ループの乗継ぎができない。

	北ループ	南ループ
ダイヤ	52分/周	50分/周
便数	8便/日(最終17:41着)	8便/日(最終17:19着)
運行距離	12.6km/周	12.3km/周
協議期間	短い(R3.2)	

論点	重み(A)	評価(B)	得点(A×B)
8.目的地までの移動時間	3	1	3
2.バスの運行経路	3	2	6
1.バス運行本数	2	2	4
6.時刻のわかりやすさ	1	1	1
11.待合環境	1	2	2
<b>総合得点</b>			<b>16 / 30</b>

現状改善イメージC (片廻り) (市民病院前乗継ぎ)

**Point** 「港緑町」、「市役所前」⇔「岸和田駅前」の利便性が格段にUP! 「市民病院前」で北⇔南へ乗継ぎ可能に!



- 概要 北ループにおいて「港緑町」、「市役所前」のバス停を追加する。「岸和田駅前」、「市民病院前」で北・南ループの乗継ぎが可能。
- 課題
  - パターンダイヤが保持できない。
  - 市民病院前でのバス停環境(安全な乗継ぎのための用地の確保が必要)

	北ループ	南ループ
ダイヤ	55分/周	56分/周
便数	8便/日(最終17:25着)	8便/日(最終17:26着)
運行距離	14.2km/周	12.0km/周
協議期間	少し短い(R3.5)	

論点	重み(A)	評価(B)	得点(A×B)
8.目的地までの移動時間	3	2	6
2.バスの運行経路	3	2	6
1.バス運行本数	2	2	4
6.時刻のわかりやすさ	1	2	2
11.待合環境	1	2	2
<b>総合得点</b>			<b>20 / 30</b>

## 17の指標

1. バス運行本数
2. バス運行経路
3. 運行経路のわかりやすさ
4. 最寄りバス停までの許容時間
5. 降車バス停から目的地・施設までの距離
6. バス発車時刻のわかりやすさ
7. バス運行時間帯
8. 目的地までの所要時間
9. バスの定時制(遅延)
10. バス停までの行先案内や時刻表の見易さ
11. バス停の待合環境
12. バス停周辺での施設整備
13. バス乗降のしやすさ
14. バスの乗り心地
15. バス車内における案内表示のわかりやすさ
16. 手持ち経路図や時刻表の見やすさ
17. バス運賃

※乗り込みアンケート調査 (R1・R2実施)  
バス運行連絡協議会  
各種団体へのヒアリング調査  
職員及び家族アンケート調査  
R2年度第1回岸和田市地域公共交通協議会

(当日配布)  
資料4 補足資料

### 重視すべき指標

8. 目的地までの所要時間
2. バス運行経路
1. バス運行本数
6. バス発車時刻のわかりやすさ
11. バス停の待合環境(岸和田駅前での乗り継ぎ)

## ■ 評価指標項目(公共交通編 H29年11月策定)

基本理念		評価指標	データ入手方法	現況値(H27年)	H28年	H29年	H30	R1	目標値	データ更新頻度	
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	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)利用者数が占める割合	ローズバス・路線バス利用実績&人口ビジョン(H32:人口ビジョン、実績は市統計情報より)	<b>1.98%</b> (H27) (3,861/194,911*100) 人口は市HP(総務管財統計情報)	<b>1.91%</b> (3,691/193,637*100)	<b>1.88%</b> (3,612/192,637*100)	<b>1.73%</b> (3,298/191,134*100)	<b>1.66%</b> (3,159/189,811*100)	<b>2.10%</b> (4,100/194,968*100) 人口は人口ビジョンH32	毎年
			人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	鉄道駅乗車人数:市統計情報より 人口:市統計情報より	<b>23.9%</b> (H27) (46,596/194,911*100)	<b>24.1%</b> (46,665/193,637)	<b>24.2%</b> (46,542/192,637*100)	<b>24.4%</b> (46,732/191,134*100)	データ準備中	<b>26.0%</b> (50,691/194,968*100) 人口は人口ビジョンH32	毎年
		(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)	バス事業者より	—	<b>41.8%</b> (H28年11月)	<b>56.0%</b> (H29年11月実績)	<b>60.9%</b> (H30年11月実績)	<b>65.4%</b> (R1年11月実績)	<b>68.0%</b> (南海ウイングバス南部線)	毎年
		(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	—	<b>0件</b>	—	—	<b>1件</b>	<b>1件</b>	<b>6件</b>	毎年
	地域主体による協議会の設立実績		—	<b>0件</b>	—	—	<b>0件</b>	<b>0件</b>	<b>2件</b>	毎年	
	間接的な指標	(4)市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合	目指そう値P25(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	目指そう値P25(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	<b>33.0%</b> (H27 総合戦略P.38) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>30.6%</b> (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>31.5%</b> (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>34.1%</b> (H30年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>33.3%</b> (R1年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>37.0%</b> (総合戦略 P.44)	毎年
		(5)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	目指そう値P25(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	目指そう値P25(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	<b>14.0%</b> (H27 総合戦略P.38) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>16.3%</b> (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>14.6%</b> (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>17.2%</b> (H30年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>19.0% ☆</b> (R1年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>18.0%</b> (総合戦略 P.42)	毎年
		(6)岸和田が多く観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合	目指そう値P25(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	目指そう値P25(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	<b>15.6%</b> (総合戦略 P.51) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>15.0%</b> (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>13.9%</b> (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>13.7%</b> (H30年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>11.4%</b> (R1年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	<b>19%</b> (総合戦略 P.55)	毎年
		(7)1年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数	観光課より	観光課より	<b>309万人 ☆</b> <b>【95万人】</b> (H27年度 観光入込客数)	<b>299万人 ☆</b> <b>【88万人】</b> (H28年度 観光入込客数)	<b>295万人 ☆</b> <b>【76万人】</b> (H29年度 観光入込客数)	<b>271万人</b> <b>【65万人】</b> (H30年度 観光入込客数)	データ準備中	<b>287万人</b> (第2次岸和田市観光振興計画 H30年)	毎年
	まちづくりの指標	(8)子どもを生み育てたいと感じている市民の割合	総合戦略目標(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	総合戦略目標(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	<b>25.8%</b> (総合戦略P.60) (H27年度 市民意識調査 企画課データより)	<b>26.9%</b> (H28年度 市民意識調査企画課データより)	<b>28.2%</b> (H29年度 市民意識調査企画課データより)	<b>25.9%</b> (H30年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	<b>24.3%</b> (R1年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	<b>30.0%</b> (総合戦略P.66)	毎年
		(9)生きがいを感じている65歳以上の市民の割合	総合戦略目標(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	総合戦略目標(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	<b>52.6%</b> (総合戦略P.38) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	<b>51.5%</b> (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	<b>47.3%</b> (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	<b>49.3%</b> (H30年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	<b>50.8%</b> (R1年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	<b>56.0%</b> (総合戦略P.42)	毎年
(10)高齢者が安心して生活できると感じている市民の割合		目指そう値(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	目指そう値(実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	<b>18.1%</b> (総合戦略P.38) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.26)	<b>20.7%</b> (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.26)	<b>21.1%</b> (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.26)	<b>22.2% ☆</b> (H30年度 市民意識調査結果報告書 P.26)	<b>19.9%</b> (R1年度 市民意識調査結果報告書 P.26)	<b>22.0%</b> (総合戦略P.42)	毎年	
(11)岸和田市の定住人口		住民基本台帳(市統計情報:人口及び世帯数の推移(各年10月1日))	住民基本台帳(市統計情報:人口及び世帯数の推移(各年10月1日))	<b>194,911人</b> (H27.10)	<b>193,637人</b> (H28.10)	<b>192,637人</b> (H29.10)	<b>191,134人</b> (H30.10)	<b>189,811人</b> (R1.10)	<b>194,968人</b> (人口ビジョンP.51 ②出生率向上+転入出均衡 2022年)	毎年	

☆: 目標値達成

1 方針	2 施策	3 事業概要	5 事業実績		6 関係機関
			4 R1 (2019)	R2予定 (2020)	
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①：路線バスの再編	日常の身近な交通手段として、市内及び市外の鉄道駅や主要施設等と結び、広域連携軸や地域連携軸の役割を担う路線バスを今後も維持し、また、利便性向上を図るために市内バス路線の再編を検討する →利便性向上を図るためのダイヤ改正の実施に向けた検討を行う →コースバスとの乗継拠点を設置する	令和元年9月28日よりJR東岸和田駅前ロータリーへの路線バスの乗り入れを開始。	利用実績に応じたダイヤを改正。	南海ウイングバス南部圏
	施策②：コースバスのダイヤ改正・利便性向上	コースバスは市街地を巡回し移動サービスを担う。既存路線バスとの役割分担を図り、利用者のニーズや需要に応じた運行の見直しを行う。また、各交通手段の役割の整理を行い、コースバスの運賃体系について、適正化を図る →利便性向上や効率化を図るための路線の再編を実施する →各交通モードとの乗継地点の整備 →適正な受益者負担を含め、公平性の観点や路線バスを考慮した運賃の見直し	利用者意見の調査実施(乗込み調査) 広報紙・HP等を利用した更なる利用促進 無料デーの実施	利用者意見の調査実施(乗込み調査) 職員アンケート調査の実施	岸和田市 南海ウイングバス南部圏
	施策③：バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系ICカードの普及促進	路線バスの利用促進を図るために、平成28年4月に導入した交通系ICカードを活用した割引制度の拡充など情報提供を行うとともに、交通系ICカードの普及促進を図る →割引制度の拡張・情報提供による普及促進	乗り継ぎ利便性向上に向けた取組み(車内掲示・HPを利用し、乗り継ぎ券を利用した乗車方法等の紹介を行う)	乗り継ぎ利便性向上に向けた取組み(車内掲示・HPを利用し、乗り継ぎ券を利用した乗車方法等の紹介を行う)	岸和田市 南海ウイングバス南部圏
②駅の拠点機能向上と持続的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	施策④：交通結節点の整備	市内には、駅前広場が未整備(東岸和田駅は暫定供用)の鉄道駅があり、バス停が離れている箇所もある。広域連携軸や地域連携軸の役割を担う路線バスとの乗継地点の整備を行い、利用者の視点に立った鉄道・路線バス・タクシーの乗り継ぎの利便性向上を図る。 →各交通モードの乗継地点の整備 →駅前への路線バスの乗り入れを視野に検討	東岸和田駅東側交通広場の整備 久米田駅：基本構想に基づく事業の実施 春木駅：基本構想に基づく事業の実施	令和元年9月28日よりJR東岸和田駅前ロータリーへの路線バスの乗り入れを開始。	岸和田市
	施策⑤：公共交通情報の充実	現在、路線バスやコースバス毎にバス路線図が作成されており、市全域のバスネットワークが分かりづらくなっている。また、乗継方法など情報提供が不足しており、公共交通としての利便性向上を図る必要がある。市内の公共交通に関する利用方法や乗継等の情報提供を実施する。 →乗車案内や乗り換え案内を利用者の視点に立ったわかりやすい案内マップの作成	広告パートナーシップ制度を活用した時刻表マップの作成 市広報紙を活用した公共交通の利用促進 HPを利用した利便性向上策への取組み	時刻表マップの作成 市広報紙を活用した公共交通の利用促進 HPを利用した利便性向上策への取組み	岸和田市
	施策⑥：JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進	市街地において、多くの道路と平面交差している鉄道は、踏切による交通渋滞や踏切事故を起こす原因となっている。また、鉄道が地域を分断している。安全で快適な市街地を形成し、地域交流を促進するため、JR東岸和田駅付近での高架化に向けた事業を推進する。 →鉄道の高架化による踏切除却及び駅舎・駅前の歩行空間のバリアフリー化対策の実施 →立体交差化による幹線道路の改良や街路事業による交通の円滑化と周辺まちづくりの促進	阪和線附属街路4号線の整備 阪和線附属街路2号線の整備 東岸和田駅東側停車場線 東岸和田駅東側交通広場の整備等	—	大阪府 岸和田市
	施策⑦：鉄道路線間の連携	来訪者の乗継間移動時の交通手段の拡充を図るために、南海岸和田駅⇔JR東岸和田駅間を結ぶ路線バスを活用し、鉄道駅間の連携を強化する。 →南海岸和田駅とJR東岸和田駅間を運行する路線バスのダイヤを整理し、鉄道間の利便性向上を図る	JR東岸和田駅への乗り入れによる利便性向上策	引き続き、岸和田駅⇔東岸和田駅のダイヤ整理による15分間隔の運行 →JR東岸和田駅への乗り入れによる利便性向上を保持。	南海ウイングバス南部圏
③市内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	施策⑧：都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進	泉州地域(岸和田市、貝塚市、熊取町、泉佐野市)の丘陵部における広域幹線であるとともに、地域の連携と活性化を支える重要な路線として位置付けられている。都市計画道路泉州山手線等の整備を推進する。 →都市計画道路泉州山手線の道路整備の推進 →泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討	都市計画道路泉州山手線と沿線、沿道のまちづくりの進捗に合わせた公共交通機関の導入と必要となる交通結節点の拠点機能についての検討を実施。	左記の具体化に向けた各種検討や関係機関との協議を実施。	大阪府 岸和田市
	施策⑨：高速バスの利便性向上	交流人口の拡大に向けたまちづくりを図るために、他都市へアクセス性の向上を図る高速バスネットワークを構築する。 →高速バスの拡張に向けた検討を行う	利用者増につながる(目的地周辺)観光施設との連携強化やバス停環境の向上に取組む	—	岸和田市
	施策⑩：来訪者にとって利用しやすい公共交通情報の充実	観光やビジネスなどの来訪者をはじめ、岸和田市民の回遊性の向上を図るために、市内の公共交通の案内をはじめ、目的地までのルート検索や岸和田市内の観光施設やイベント情報の情報提供を行う。 →スマートフォンアプリによる情報提供を行う	スマートフォンアプリ「きしまる」のサービス開始。スマートフォンアプリ「祭都きしまるnavi」は令和元年末をもってサービス終了。 →コースバスのバスロケーションシステムは引き続き利用可能。	コースバスのバスロケーションシステムは引き続き利用可能。	岸和田市 南海ウイングバス南部圏
④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	施策⑪：地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み	鉄道駅やバス停から距離がある地域において、地域住民が主体となって運行する新たな交通サービスの導入を図る。 →地域主体の地域に必要な交通のあり方を検討する体制を構築する →地域主体の新たな交通手段導入への取組みをサポートする仕組みの検討を行う →3者(地域・事業者・行政)の協力体制を構築し、地域主体の公共交通の導入を図る	塔原町・相川町において地域バスに関する地元調整を実施。	塔原町・相川町において地域バスに関し、住民アンケート及び事業者へのヒアリングを実施。	岸和田市 岸和田交通協 市民

■評価指標項目(総合交通戦略編 平成31年2月策定)

基本理念		評価指標	現況値(H29年)	H30年	R01年	目標値
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	定量的な指標	人口に対する鉄道駅乗車人数が占める割合	<b>24.1%</b> (H28) (46,665/193,637*100)	<b>24.4%</b> (46,732/191,134*100)	データ準備中	<b>26.0%</b> (50,691/194,968*100)
		人口に対するバス乗車人員が占める割合	<b>1.91%</b> (H28) (3,691/193,637*100)	<b>1.73%</b> (3,298/191,134*100)	<b>1.66%</b> (3,159/189,811*100)	<b>2.10%</b> (4,100/194,968*100)
		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	<b>0件</b> (H29)	<b>1件</b>	<b>1件</b>	<b>6件</b>
	市民の意識が満足度の指標	安心して歩道を通行することができると感じている市民の割合	<b>22.3%</b> (H29) (H29年度市民意識調査報告書 p.24)	<b>24.1%</b> (平成30年度市民意識調査報告書 p.24)	<b>23.0%</b> (令和元年度市民意識調査報告書 p.24)	<b>22.3%</b> (H29現況値) <b>21.0%</b> (H29目標値) (H29年度市民意識調査結果報告書 p.25)
		ユニバーサルデザイン化が進んでいると感じている市民の割合	<b>6.4%</b> (H29) (H29年度市民意識調査報告書 p.26)	<b>8.3%</b> (平成30年度市民意識調査報告書 p.26)	<b>8.1%</b> (令和元年度市民意識調査報告書 p.26)	<b>8.0%</b> (H29年度市民意識調査結果報告書 p.26)
		市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合	<b>31.5%</b> (H29) (H29年度市民意識調査報告書 p.25)	<b>34.1%</b> (平成30年度市民意識調査報告書 p.25)	<b>33.3%</b> (令和元年度市民意識調査報告書 p.25)	<b>37.0%</b> (総合戦略H28.2 p.62)
		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	<b>14.6%</b> (H29) (H29年度市民意識調査報告書 p.25)	<b>17.2%</b> (平成30年度市民意識調査報告書 p.25)	<b>19.0%</b> (令和元年度市民意識調査報告書 p.25)	<b>18.0%</b> (総合戦略H28.2 p.62)
		岸和田が多く観光客にぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合	<b>13.9%</b> (H29) (H29年度市民意識調査報告書 p.25)	<b>13.7%</b> (平成30年度市民意識調査報告書 p.25)	<b>11.4%</b> (令和元年度市民意識調査報告書 p.25)	<b>19.0%</b> (総合戦略H28.2 p.63)
		子どもが地域で安全に遊べると感じている市民の割合	<b>25.3%</b> (H29) (H29年度市民意識調査報告書 p.23)	<b>27.8%</b> (平成30年度市民意識調査報告書 p.23)	<b>27.2%</b> (令和元年度市民意識調査報告書 p.23)	<b>25.3%</b> (H29現況値) <b>23.8%</b> (H29目標値) (H29年度市民意識調査結果報告書 p.23)

1 戦略目標	2 施策パッケージ	3 施策	4 実施事業		5 事業実績		7 関係機関	
					~R1実績 (2019)	R2予定 (2020)		
誰かが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築	施策1 幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出	1-1	歩車道分離による歩行空間の整備				
				1-ア	市道久米田東西線(大阪臨海線~堺阪南線)	平成30年度に完了。	—	岸和田市
				1-イ	府道岸和田港塔原線(土生~土生交番前)	歩行空間創出のため用地買収を実施。	まとまって用地買収が完了した箇所から順次工事実施。	大阪府
				1-ウ	府道岸和田港塔原線(岸和田駅南~野田町)	道路東側は歩行空間創出済み。道路西側は歩行空間工事実施。	道路東側は歩行空間創出済み。道路西側は歩行空間工事実施。	大阪府
		施策2 自転車利用環境の向上	2-1	自転車走行空間の確保				
				2-1-ア	市道岸和田駅東停車場線	平成30年度に完了。	—	岸和田市
				2-1-イ	府道堺阪南線	自転車通行空間(矢羽根)設置。	自転車通行空間(矢羽根)設置。	大阪府
				2-2	自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討			
				2-2	自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討	—	調査検討中。	岸和田市
	施策3 バス交通サービスの拡充	3-1	路線定期運行バスの利便性向上					
			3-1-ア	路線バスのルートの見直し及びダイヤ改正	令和元年9月28日よりJR東岸和田駅前ロータリーへの路線バスの乗り入れを開始。	利用実績に応じたダイヤを改正。	南海ウイングバス南部(株)	
			3-1-イ	ローズバスの路線再編及びダイヤ改正と料金体系の適正化	岸和田市職員による乗り込み調査を実施。	以下のとおり再改正に向けた取り組みを実施。 ・岸和田市地域公共交通協議会委員へのヒアリング ・岸和田市職員による乗り込み調査 ・岸和田市職員にバス利用に関するアンケート	岸和田市 南海ウイングバス南部(株)	
	(2) 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり	施策4 移動環境におけるバリアフリー化の推進	岸和田市交通バリアフリー基本構想に基づく特定経路のバリアフリー化					
			4-1	4-1-ア	市道岸和田駅東停車場線(再掲)	2-1-アと同じ	2-1-アと同じ	岸和田市
				4-1-イ	市道久米田東西線(大阪臨海線~堺阪南線)(再掲)	1-アと同じ	1-アと同じ	岸和田市
				4-1-ウ	府道岸和田港塔原線(岸和田駅南~野田町)(再掲)	1-ウと同じ	1-ウと同じ	大阪府
			4-2	鉄道駅舎等の公共交通機関のバリアフリー化				
				4-2-ア	南海本線蛸地蔵駅内方線設置	平成30年度に完了。	—	南海電気鉄道(株)
		施策5 子どもや高齢者の交通安全	5-1	小学生や高齢者を対象とした交通安全教室の実施				
				5-ア	子ども交通安全教室等の実施	子ども交通安全教室を31回実施。	コロナウイルス感染拡大防止のため実施なし。(10/5)今後の実施は未定。	岸和田市・岸和田警察
5-イ				高齢者交通安全教室の実施 等	「秋の全国交通安全運動」期間中行事にてワンデースクール(高齢者交通安全教室)を実施。	コロナウイルス感染拡大防止のため中止。	岸和田市・岸和田警察	

1 戦略目標	2 施策パッケージ	3 施策		4 実施事業		5 事業実績		7 関係機関	
						~R1実績 (2019)	R2予定 (2020)		
II 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化	施策6	鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進	6-1	アクセス道路整備				
					6-1-ア	市道東岸和田東停車場線〔JR東岸和田駅〕	令和元年9月28日供用開始。	—	岸和田市
					6-1-イ	JR久米田駅西側アクセス道路〔JR久米田駅〕	事業地の用地買収、物件補償を実施。	事業地の用地買収、物件補償を継続中。道路詳細設計を実施中。	岸和田市
					6-1-ウ	市道春木駅大宮駅線〔南海春木駅〕	事業地の用地買収、物件補償を実施。道路詳細設計の実施。	事業地の用地買収、物件補償を継続中。	岸和田市
		6-1-エ	市道岸和田駅東停車場線〔南海岸和田駅〕（再掲）	2-1-アと同じ	2-1-アと同じ	岸和田市			
		施策7	公共交通による拠点へのアクセス改善	7-1	公共交通によるアクセスの改善				
					7-1-ア	JR東岸和田駅前広場（東側）へのバスの乗り入れ	令和元年9月28日よりJR東岸和田駅前ロータリーへの路線バスの乗り入れを開始。	—	南海ウイングバス南部㈱
					7-1-イ	バス・バス乗継割引の導入	交通系ICカードでの利用の際、1回目の清算から2回目の清算までの間が2時間以内の場合に利用運賃の割引を実施。	—	南海ウイングバス南部㈱
	7-1-ウ				路線バスルートの見直し及びダイヤ改正（再掲）	3-1-アと同じ	3-1-アと同じ	南海ウイングバス南部㈱	
	7-1-エ	ローズバスの路線再編及びダイヤ改正と料金体系の適正化（再掲）	3-1-イと同じ	3-1-イと同じ	岸和田市 南海ウイングバス南部㈱				
	(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化	施策8	駅前広場の整備推進	8-1	駅前広場の整備				
					8-1-ア	東岸和田駅前東側交通広場の整備	6-1-アと同じ	—	岸和田市
					8-1-イ	JR東岸和田駅（西側）附属街路整備	平成31年4月1日供用開始。	—	岸和田市
					8-1-ウ	JR久米田駅前（東側・西側）道路整備（駅前広場機能含む）	事業地の用地買収、物件補償を実施。	事業地の用地買収、物件補償を継続中。道路詳細設計を実施中。	岸和田市
		施策9	交通結節機能の拡充	9-1	機能拡充に向けた整備推進				
					9-1-ア	JR久米田駅西側改札の整備	JR久米田駅西側改札のレイアウト検討。西日本旅客鉄道との改札開業に向けたスケジュール協議の実施。	JR久米田駅西側改札の基本設計、電気設備の概略設計を実施中。	岸和田市・西日本旅客鉄道㈱
9-1-イ					JR東岸和田駅での駐輪場整備	平成30年11月1日から定期利用と一時利用による駐輪場を開設。	令和2年9月より指定管理者の自主事業としてレンタサイクル事業を実施。一時利用部分の増設を検討。	岸和田市・西日本旅客鉄道㈱	
9-1-ウ					バスの乗継環境拡充に向けた検討	令和元年9月28日よりJR東岸和田駅前ロータリーへの路線バスの乗り入れを開始。	JR久米田駅前道路整備による乗り継ぎ環境拡充に向けた協議中。	岸和田市・南海ウイングバス南部㈱	

1 戦略目標	2 施策パッケージ	3 施策	4 実施事業	5 事業実績		7 関係機関		
				~R1実績 (2019)	R2予定 (2020)			
Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	施策10 都市計画道路の整備推進	10-1 広域幹線道路の整備推進					
			10-1-ア 府道大阪和泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕(都市計画道路磯之上山直線~国道170号)	道路設計等実施。	道路設計等実施。	大阪府		
			10-2 市内幹線道路の整備推進					
			10-2-ア 交通処理機能の強化に必要な路線の整備	岸和田港福田線道路築造工事を実施。	岸和田港福田線 令和2年4月28日供用開始。都市計画道路「田米畑町線」 事業認可取得予定。	岸和田市		
		施策11 公共交通網の拡充	11-1 公共交通機関の連携強化					
			11-1-ア 路線バスによる鉄道駅間の乗継利便性の向上(南海岸和田駅~JR阪和線東岸和田駅)	3-1-アと同じ	—	南海ウイングバス南部(株)		
			11-1-イ 岸和田市内を発着する高速バス路線の拡充に向けた検討	平成29年2月にSPA LINE(高速乗合バス)の運行を開始。(岸和田観光バス)	—	岸和田市		
			11-1-ウ 泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討	都市計画道路泉州山手線と沿線、沿道のまちづくりの進捗に合わせた公共交通機関の導入と必要となる交通結節点の拠点機能についての検討を実施。	左記内容の具体化に向けた各種検討や関係機関との協議を実施。	岸和田市		
		施策12 災害時における交通ネットワークの確保	12-1 広域緊急交通路や地域緊急交通路の整備推進	12-1-ア 交通処理機能の強化に必要な路線の整備(再掲)	10-2-アと同じ	10-2-アと同じ	岸和田市	
				12-1-イ 府道大阪和泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕(都市計画道路磯之上山直線~国道170号)(再掲)	10-1-アと同じ	10-1-アと同じ	大阪府	
	施策13 交差点等における交通混雑の緩和			13-1 主要渋滞箇所における交差点改良等の推進	13-1-ア 市道並松上松線〔東岸和田北三踏切〕	阪和線附属街路2号線道路築造工事を実施。	令和2年8月21日供用開始。	岸和田市
					13-1-イ 府道岸和田港塔原線【東岸和田南一踏切】	踏切除却済み。	踏切除却済み。	大阪府
	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	施策14 市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	14-1 公共交通情報誌による情報提供	14-1-ア バスマップ	地域巡回コースバスパンフレットにおいて、他のバス路線や乗り継ぎに関する情報を一部掲載中。	引き続き、地域巡回コースバスパンフレットに他のバス路線や乗り継ぎに関する情報を一部掲載予定。	岸和田市・南海ウイングバス南部(株)	
				14-1-イ 行政情報誌	暮らしの便利帳2020年版(地域巡回コースバスの情報を含む。)の発刊に向け、原稿等の作成、校正等を庁内各課に依頼した。	暮らしの便利帳2020年版を6月1日に発刊し、市内全戸への配付を行う。	岸和田市	
			14-2 スマートフォンアプリ等による情報提供	14-2-ア 祭都きしわだnavi	徒歩・路線バス(地域巡回コースバスを含む)を利用した目的地までのルート検索機能等を提供。	令和元年末をもってサービス終了。	岸和田市	
				14-2-イ バスロケーションシステム	平成29年12月に導入済み。	—	南海ウイングバス南部(株)	

1 戦略目標	2 施策パッケージ	3 施策		4 実施事業		5 事業実績		7 関係機関		
						~R1実績 (2019)	R2予定 (2020)			
IV 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	(7) 地域性に応じた生活交通の確保	施策15	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立	15-1	地域主導による交通体系の構築に向けた取り組み					
					15-1-ア	住民が活動しやすい環境づくり支援	塔原町・相川町において地域バスに関する地元調整を実施。	塔原町・相川町において地域バスに関し、住民アンケート及び事業者へのヒアリングを実施。	岸和田市・市民	
					15-1-イ	地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成			岸和田市・市民	
		施策16	協働による地域バス等の導入検討	16-1	持続可能な地域バス等の導入検討					
					16-1-ア	試行運行の実施	令和元年11月から令和2年3月までの間に塔原町・相川町において試験運行を実施。	試験運行後の課題を整理し、地元と意見交換予定。	岸和田市・交通事業者・市民	
					交通安全対策の実施					
	(8) 地域に優しい生活道路の創出	施策17	生活道路等における歩行者の安全な通行確保	17-1	交通安全対策の実施					
					17-1-ア	生活道路等における歩行者の交通安全対策の実施	路側帯の設置・拡幅及び中央線抹消による速度抑制対策、通学路におけるグリーンベルト等による路側帯のカラー化などの安全対策について、通学路交通安全プログラムや地元要望に基づき実施中。	引き続き、路側帯の設置・拡幅及び中央線抹消による速度抑制対策、通学路におけるグリーンベルト等による路側帯のカラー化などの安全対策について、通学路交通安全プログラムや地元要望に基づき実施予定。	岸和田市、岸和田警察、大阪府、国土交通省	
		施策18	地域住民による通学路等での安全確保	18-1	通学路における通学児童の見守り活動の推進					
					18-1-ア	子どもの安全見まもり隊	3,312名の子どもの安全見まもり隊ボランティアが登録。各小学校区で活動を実施。	約3,200名の子どもの安全見まもり隊ボランティアが登録。各小学校区で活動を実施予定。	岸和田市・市民	
18-1-イ	安心・安全メール「こども99番」	年間で63件の事案が発生。安心・安全メールで配信を実施。	不審者情報等が届く度に、安心・安全メールを配信予定。	岸和田市						

# 東岸和田駅自転車等駐車場 レンタサイクル

- ・貸出 / 返却時間 : 06 時 30 分 ~ 21 時 00 分
- ・返却のみ「岸和田駅2号自転車等駐車場」でも可能

ご利用料金	一時利用 (日単位)	定期利用 (月極)
普通自転車	200円	3,000円
電動アシスト自転車	500円 <b>400円</b>	7,000円 <b>5,000円</b>

オープンキャンペーン  
(令和3年8月31日まで)

- ※貸出には本人確認書類 (運転免許証・個人番号カード等) が必要です。
- ※台数には限りがございますので、ご了承ください。

▼ご利用および詳細なお問い合わせは管理事務所まで

お問い合わせ先: 管理事務所 072-426-2880  
携帯電話 080-7560-7709

指定管理者: 野里電気工業株式会社

## ■概要

東岸和田駅高架化事業に伴い整備された「市営東岸和田駅自転車等駐車場」において、令和2年9月よりレンタサイクルサービスを開始。

現在は普通自転車5台、電動アシスト自転車5台の計10台が利用可能。

市営駐車場の管理・運營業務も含め、岸和田市が指定管理者 (野里電気工業株式会社) に業務委託を行っている。

📍本事業は、「交通まちづくりアクションプラン (総合交通戦略編)」における施策9「交通結節機能の拡充」のJR東岸和田駅での駐輪場整備に関する取り組みです。



### 3. 方針を達成するための公共交通に関する施策

#### 3.1 施策の体系

方針を達成するために行う施策体系を、以下に示します。

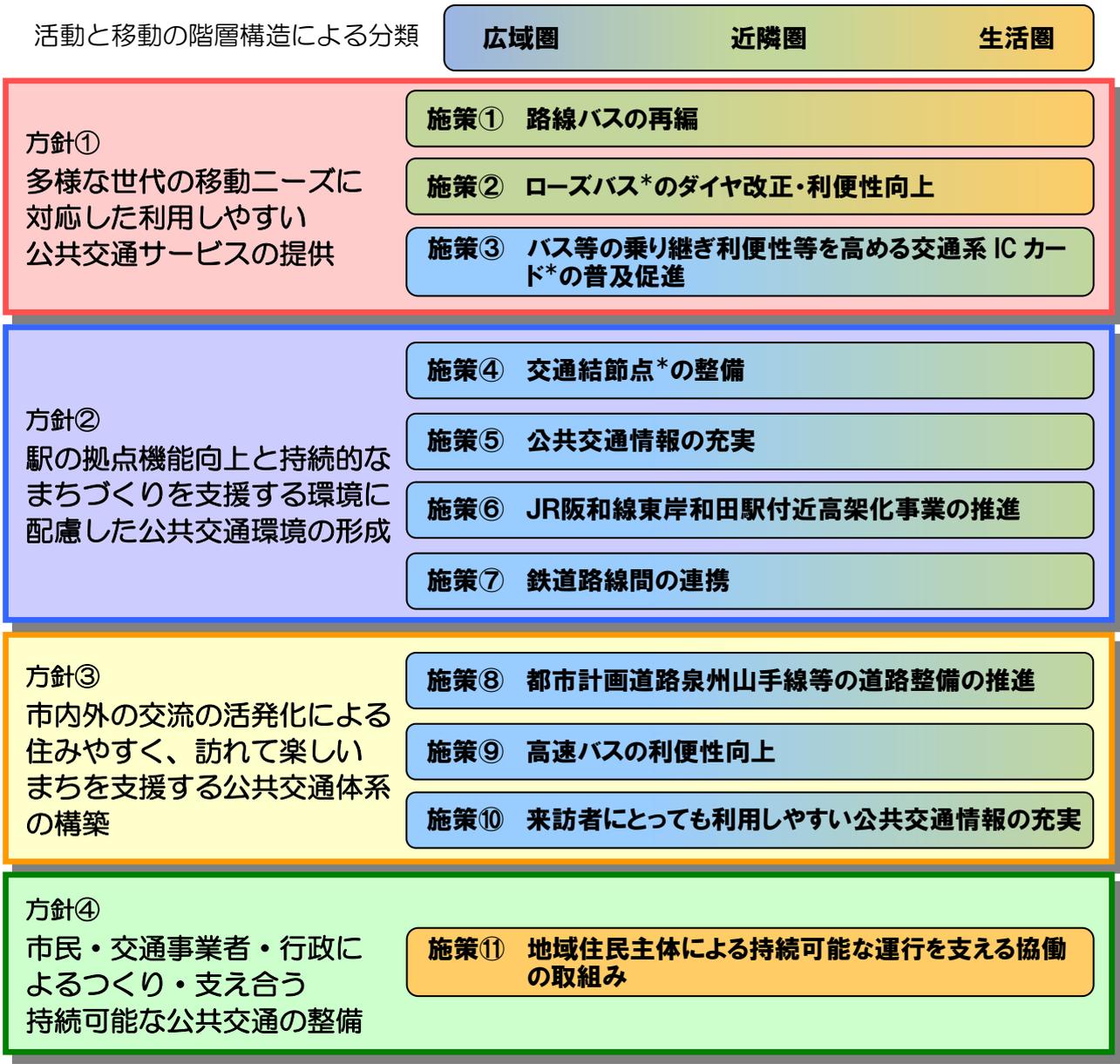


表 6-1 戦略目標に基づく施策パッケージと施策の体系

戦略目標	施策パッケージ	施策	
Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築	施策 1	幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出
		施策 2	自転車利用環境の向上
		施策 3	バス交通サービスの拡充
	(2) 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり	施策 4	移動環境におけるバリアフリー化の推進
		施策 5	子どもや高齢者の交通安全
Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化	施策 6	鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進
		施策 7	公共交通による拠点へのアクセス改善
	(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化	施策 8	駅前広場の整備推進
		施策 9	交通結節機能の拡充
		施策 10	都市計画道路の整備推進
Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	施策 11	公共交通網の拡充
		施策 12	災害時における交通ネットワークの確保
		施策 13	交差点等における交通混雑の緩和
	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	施策 14	市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実
		施策 15	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立
Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	(7) 地域性に応じた生活交通の確保	施策 16	協働による地域バス等の導入検討
		施策 17	生活道路等における歩行者の安全な通行の確保
	(8) 地域に優しい生活道路の創出	施策 18	地域住民による通学路等での安全確保

# 会 議 録

名 称	令和2年度（2020年度）第1回 岸和田市地域公共交通協議会									
開催日時 及び場所	令和2年9月25日（金）午後2時30分～午後4時00分 岸和田市立福祉総合センター 3階大会議室									
出席者  委員30名中 出席26名 (うち代理3名)	堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	阪部	表木	中野	梅澤	芥子
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	山崎	原	勝藤	吉田	榊	吉野	安藤	清遠	藤浪(勝)	和田
	○	×	○	○	×	○	○	○	○	○
	稲内	日野	伊勢	本田	河原	崎谷	梶川	別所	小川	小林
	○	○	○	○	×	×	○	○	○	○
	事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 高橋課長、秦広域幹線計画担当参事、森下交通政策担当主幹、吉田主査、北出、小竹									
傍 聴 者	0名									
<<概要>> <b>■案件</b> ① 岸和田市交通まちづくりアクションプランについて(これまでの経緯と今後の取組みについて) ② 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】の策定状況について ③ 【公共交通編】&【総合交通戦略編】における施策進捗について 1. 泉北高速鉄道延伸に関する取組みについて 2. 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み ～相川・塔原地区地域バス 試験運行について～ 3. ローズバスの改正に向けた論点整理について										
<<内容>> <b>■岸和田市地域公共交通協議会バリアフリー基本構想分科会の会議録について</b> （会長） 会長より本日の会議録署名人として藤浪秀樹委員を指名 <b>■事務局より令和2年度幹事会について報告</b> <b>■事務局より構成委員の変更について報告</b>										
<b>案件</b> ①岸和田市交通まちづくりアクションプランについて(これまでの経緯と今後の取組みについて) （事務局） 資料3を用いて説明  （会長） ご質問等無いようであれば、岸和田市交通まちづくりアクションプランについて(これまでの経緯と今後の取組みについて)はこれで終えたい。										
②岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】の策定状況について （事務局） 資料4を用いて説明  （会長） ご質問等無いようであれば、岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】の策定状況についてはこれで終えたい。引き続き分科会にて検討いただきたい。										
③【公共交通編】&【総合交通戦略編】における施策進捗について 1. 泉北高速鉄道延伸に関する取組みについて （事務局） 資料5を用いて説明										

～委員からの質問～

- (委員) 泉北高速鉄道の延伸関係について、質問が1点、提案事項が2点ある。
- まず、質問だが、岸和田市では令和元年度に泉北高速鉄道延伸に向けた公共交通検討業務を委託実施していると聞いているが、その調査や研究内容についてお聞かせいただきたい。
- (事務局) 主に泉州山手線の延伸と、その沿道・沿線でのまちづくりが進むため、段階ごとの公共交通の需要についての推計を行い、必要な公共交通機関の整理を行った。今後、それらの資料を参考に、取り組みを進めてまいりたい。
- (委員) ありがとうございます。
- 提案事項の1点目は、鉄道延伸事業整備基金の設置検討について。大阪府事業によっておおむね10年先に泉州山手線の完成が見込まれるということだが、本路線は泉北高速鉄道の延伸に必要不可欠なものであると思う。鉄道事業者が鉄道新線建設を行うには用地取得や建設工事費等に多額の初期投資が必要である。このため、鉄道建設事業費の財源として国庫補助金、関係自治体の負担金および鉄道事業者の負担分をもってこれに充てているのが一般的である。泉北高速鉄道延伸を実現しようとするなら、鉄道延伸事業整備基金の設置について、将来的に検討されることを提案する。
- 提案事項の2点目は、BRT（バス・ラピッド・トランジット）の泉州山手線への導入検討について。BRTは我が国では「バス高速輸送システム」と訳され、従来の路線バスに比べ、定時性・速達性に優れた特性を有していると言われている。鉄道新線の実現には需要の問題、建設等、相当の期間が必要である。地元から要望のある和泉中央駅のバス路線新設を図るために、泉州山手線にBRTを導入して山手地域と和泉中央駅を結べば、山手地域の発展に資するものと思われるため、泉州山手線へのBRTの導入について検討されることを提案する。
- 以上、2点。提案のため、回答は不要。
- (会長) ありがとうございます。
- (委員) バス路線の新設に関しては、我々、バス事業者であると考え。牛滝の谷の地域から和泉市への需要は一定あると見ているが、現状も道路がある中でバス路線が無いのは、事業採算性が見込めていないという現状があるからと思われる。
- 路線バス全般に言えるが、現状、新型コロナウイルスの影響で利用者が非常に減っている。路線バスを新たに設定するためには、たくさんの方にご利用いただいて採算ラインに到達する見込みが持てる必要がある。もし鉄道ができるまでの軸ということであれば、その対応について、市とお話したいと思っているが、すべての関係者にとって持続可能なものでないといけないと考えている。
- (委員) 公共交通の充実ということで研究していただいていることは非常にありがたい。ただ、今もお話があったように、持続可能でありながら、住民の方にとって便利になるという形のものが必要だろうと思う。そういったところも含めて研究していただきたい。
- (会長) それでは、泉北高速鉄道延伸に関する取組みについては、進捗があった時点で適宜、ご報告させていただくということで、この議事は終えたい。

### ③【公共交通編】&【総合交通戦略編】における施策進捗について

#### 2. 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み

～相川・塔原地区地域バス 試験運行について～

- (事務局) 資料6を用いて説明

～委員からの質問～

- (副会長) この実験はもともとバス利用の少ない土日に行うということで、ほとんど利用されることが期待されないときに実施しているため、何を評価して次につなげるのか。例えば、予約方法などに問題はないのか。1350便の設定に対し、利用されたのが17便であったことの問題点は何なのか。続けて検討されるということだが、何をどう検討するのか。
- これまでも申し上げてきたように、デマンド形態のサービスというのは、特定の人ハイヤー利用になってしまいがちである。今回の利用者を見ると、1回当たり1人で乗られていて、アンケートを見ると、有効回答数が6となっており、6人しか使っていなかったのかもしれない。ほとんど特定の人特定の利用にハイヤーがわりに使っていることになり、公共交通という概念からするとふさわしくないということになる。これまでにデマンド系で失敗してきたのと同じことになりかねない。
- 今回の実験についていろいろご報告いただいたが、何をどんなふうに見直して次につなげる

- のか、できれば次の実験に入る前には何がしかのご提案をいただきたい。
- (事務局) 今回のアンケートによって、予約方法へのご意見なども抽出されているので、今一度、デマンド型の交通の利用者にとっての需要等、分析を深めたい。
- (副会長) これは私がかかわっているところで問題になっていることだが、オンデマンドのタクシー配車サービスが全然動いていない状況になっている。実験であれば、将来の姿を想定して、それに近づくために何が必要なのかということを考えていただきたい。そして、実験してみても上手くいかなかった場合、次の手があるというような形でやっていただかないと、何回やっても同じ結果しか出ないということになりかねない。そのため、機会があれば皆さんのご意見を伺っていただきたい。
- 先ほどの和泉中央の話だと、都市計画の問題もあり、時間がかかるため、会議などでの報告の機会は十分にあると思う。事務局からの「こんなふうにやります」という報告の一手手前で、皆さんのご意見を聞いていただきたい。
- (会長) 意見を聞く機会の設定はできるか。
- (事務局) はい。今後、そのような取り組みを進めてまいりたい。
- (会長) ほかにご質問がないようですので、地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取り組みについては、今後ともご意見を踏まえながらさらなる検証、そして今後の展開についてさらに協議を深めていくということで、この議事を終えたい。

### ③【公共交通編】&【総合交通戦略編】における施策進捗について

#### 3. ローズバスの改正に向けた論点整理について

- (事務局) 資料7を用いて説明

#### ～委員からの質問～

- (委員) 説明を聞いただけでは、この短時間の間になかなか理解しがたい。具体的に、いつ頃再改正を考えておられるのか。
- (事務局) 時期については、このアンケート調査とニーズの調査を行う中で、いろいろなご意見をいただいた。平成31年2月の改正時に、両回りから片回りに変更し、60分のパターンダイヤを導入している。さまざまなご意見をいただいた中で、ルートへの修正についての意見が一番多かった。ゼロベースで、両回りということも完全に排除することなく考えていくという中で、各関係者の方々と協議もあるため、今の時点でいつとはお答えできないが、皆さんのご意見を聞きながら、論点整理をしていきながら詰めていきたい。
- (委員) いつ再改正するのかは決まっていないということか。
- (事務局) 2月頃に、今のルートをベースにした小改正も検討しているが、これからご意見をいただいたり、論点整理したりする中で、大きな改正が必要ということになれば、協議期間が必要になるため、もう少し先となる可能性もある。
- (委員) 中身より改正の時期を聞いている。決まっているのか、決まっていないのか。
- (事務局) 現時点では決まっておりません。
- (委員) わかりました。前回の改正についてはいい意見があまり出ていないので、できるだけ早くしてほしい。
- いまの2ルートには、無駄なルートがかなりある。一つのルートで両回りにすれば、かなり便利なバスになると思う。いまのルートでは、行く場所によっては全ルート80分以上乗らないと行けないが、両回りにすれば半分で目的地まで行ける。
- また、経費の削減ということも書かれていたが、利用者の数は、改正前よりも改正後はかなり減っている。倍の運賃にしても半分しか乗らなかったら経費は改善されないことになると思うので、できるだけ元に戻すような形で考えていただければありがたい。私の要望、意見として頭に入れておいていただければと思う。
- (会長) 事務局、要望ということでよろしいか。
- (事務局) はい。
- (委員) 2点ほど気になったのだが、利用者のヒアリング調査では限界と思う。利用しなくなった人、もともと利用していない人のニーズを取り込まないと運営は難しいのではないか。
- また、職員のアンケートを見ても、遠回りしないこと、くまなく巡回することを求めているが、それを実現すると経費がかかるので、ローズバスだけで考えることも限界だろうと思う。実際にアンケートを見ても、行きはローズバスで、帰りはタクシーやほかの手段を使ってお

られる人が4、5人に1人いるということを考えると、ローズバスと路線バスやタクシーといった公共交通を統合したようなサービス形態のニーズを聞くということも視野に入れて、調査をされてはどうか。

いわゆるMaaSのようなことをやるという話はこのプランの中には書いていないが、当分はローズバスの中で議論をするとしても、今後、MaaSのことを見据えて、調査を行うことが重要だと思う。

(事務局) 少し時間のかかるお話もあると思うので、直近の改正の検討に加え、総動員のような形で、タクシー、路線バス、それらの関係性をどう考えていくかということについては、引き続き、検討してまいりたい。

(委員) 論点整理のところで確認だが、ローズバスの目的は、高齢者、障害者の方の通院や買物の支援というふうにお聞きしていたと思うが、そういう理解でよろしいか。

(事務局) ローズバスは必ずしも交通弱者だけではなく、運行当初は路線バスを補完するという意味で、市内の公共施設を巡回していくということからスタートしている。その中で、現在では高齢者や障害者の方々、いわゆる交通弱者の方々からのニーズがあり、その方々への対応という色合いが若干強くなってきているが、必ずしも福祉バスというわけではない。

(委員) 交通不便地域を巡回するバスということではよろしいか。

(事務局) 交通不便地域をすべて網羅できているかということ、そういったことにはなっていない。基本的にはJR阪和線よりも海側の公共施設を路線バスと競合しない形で運行している。公共施設のほかに大規模な商業施設等も見ながらルートを決めている。

(委員) 論点整理ということだが、ローズバスの目的、ターゲットが何なのかということがわかりにくかったので、そのあたりを明確化していただきたい。

(副会長) このローズバスはどういうものなのかという目的を改めて明確化したほうがよい。いわゆる福祉バスではないはずで、従来のコミュニティバスにこだわる必要もない。また事務局からご紹介があるかもしれないが、いわゆるMaaSという概念をもう少し本格化していくことも必要かもしれない。

岸和田市では、山間部はもちろんだが、多くの方々は車移動をしておられる。10年たって70歳、80歳になったときにバスがなくなったら困るので、先ほどのアンケートにもあったように、将来は要ると思っておられるが、皆さんがもう少し真剣に、今からでも車に乗るのを少し我慢してバスを使おうというふうになるかどうか。皆さんの足のためのバスとして何がしか意義づけとか位置づけができるのであれば、いろんなことができると思う。改めて考え直していただくのは非常に大事なことだと思うので、ぜひご検討いただきたい。

(事務局) これからの進め方、目的に関しては、総動員という形で、路線バスとかデマンドタクシーのほか、公共交通機関以外の様々な交通モードを考えながら、当初の目的からニーズが変わってきていることもあるため、どういうことを目的にできるか検討を進めてまいりたい。

(副会長) それから、乗車人数の話ベースに議論するのであれば、半年、1年ぐらい待っていただきたい。今はバスに限らず、公共交通には乗らないで自動車通勤が推奨されるということが起こっている。新型コロナウイルスの感染状況が収まるまでは、特にデマンドバス、タクシーのように、知らない人と隣同士で乗るということは難しい。現状では、利用人数を増やすということはなかなか難しいと思う。検討は続けていただいて計画策定をしていただきたいが、実行時期に関しては、こういう状況を踏まえた上で、やるかやらないか、いつやるかということをお考えいただきたい。

(会長) 事務局、いかがか。

(事務局) 先ほどお話をいただいたとおり、時間がかかるものと思う。軽微なルート変更などができるかどうか、スケジュール感を考えながら、大きな取り組みについては引き続き、検討していくということで頑張ってもらいたい。

(委員) 今日の直接の議題ではないが、関連する提案です。本市や和泉市や貝塚市など近隣の市はそれぞれ各市が単独でコミュニティバスを運行している。これを単独運行ではなく、近隣市と共同運行することによってバス事業者への運行補助金や保有車両数等の効率化によって運営コストの削減が図られるとともに、現在でも和泉市のバスや貝塚市のバスは岸和田市との境界近くを走っているところもあるが、共同運行することによって行政界付近の利用者の利便性向上に役立つことになろうかと思われる。

現在の3市(和泉市・岸和田市・貝塚市)のコミュニティバスは運行ルート数とか運行エリアの規模が違い、運賃も差がある。さらに、それぞれの市域ごとに運行しているバス事業者

が違うので、共同運行するにはいろいろな課題があるかと思うが、今申し上げた利便性の向上や運営コストの削減といった観点から、中長期的に検討されることを提案したい。提案のため、回答は不要。

(会長)

ありがとうございます。

(委員)

周辺近隣都市という話があったが、まず市内の意見をできるだけ汲み取って、市内の乗っている皆さんから、もう少し広げてほしいという意見があれば検討が必要かと思うが、今は市内の運行におけるローズバスについて、できるだけ早く改正してほしい。

先ほども言ったが、南北ルートは経費がかかるだけで全く無駄だと思う。一つのルートにして右回り、左回りにするのが一番いいのではないか。また、それを望んでいる人が多いと思うので、十分参考にして考えていただきたい。

(事務局)

いただきましたご意見を踏まえながら検討してまいります。

(会長)

それでは、ローズバスの改正に向けた論点整理については、本日のご意見、ご質問等を踏まえまして、事務局において今後ともローズバスの改善に向けて検討を重ねていくということで、議事は終えたい。

#### ④その他

■大阪運輸支局より、「持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」及び危険バス停について情報提供

#### ～委員からの質問～

(副会長)

市町村有償運送は、もともと過疎地が対象だったが、一般市街地での要求もあるようである。住民や社協などの一般の方がドライバーとして運転されるので、安全性の問題があり、福祉有償運送のときも議論があったが、一般の市町村の有償運送について、どこまでの地域を対象にできるのか。過疎地という定義を外すと大変なことになると思うが、運輸局ではどういう方向なのか。

もう1点は、交通事業者が協力するというのはどういう形なのか。今実施されている一部の実験では、住民や社協の方々ではなく、タクシー会社の方などが運転、運行するような形をとっているところもある。協力をして有償運送を実施するというのはちょっとイメージが湧きにくい。どういうことをイメージしているのか、もしわかれば教えていただきたい。

もう1点は、Ma a Sは通信情報による一括管理だけではなく、基本は料金のお話である。Ma a Sの普及に関しては、少なくとも料金体制を何とかしないといけないので、ゾーン運賃制などが考えられる。例えば、大阪市内だとバスは一律運賃制にしていたり、地下鉄、バスの乗り継ぎは何時間経っても100円引きとなったりといった取り組みがあるが、そうしたことをやらないと交通手段を乗り継いで経路を形成するというのは非常に難しい。料金について何か議論があるか。

何か情報があればお願いしたい。

(委員)

まず、過疎地の定義について、「交通空白地」という言い方をしているが、定義があるわけではない。一般的に交通空白と考えられるようなところは、交通空白地ということになる。バスが走っていたりタクシーもたくさん走っていたりするようなところは交通空白ではないという共通の認識のもと、例えば地域公共交通会議などで承認を得てやっている。

それから、自家用有償運送のバス、タクシー、交通事業者の協力というところは、詳しくは見えていなかったが、ご承知のように、いま現在、自家用有償運送をバス、タクシーが請け負ってやっている例もある。運行管理や車両管理の部分に対して協力してやるということがあったかと思う。確認しておく。

最後のMa a Sは、この話は少し大きいので私どものところには届いていない。

(副会長)

交通事業者にとってメリットがないと一緒にやろうというのはなかなか難しいと思う。コミバスなどでは赤字を行政が補助を出して運送するというで成り立っている部分もあるが、何も収入がないのにどんどん投資するわけにはいかないと思うので、仕組みとして国は何か考えておられるのか気になった。もしかしたら、バス事業者ははじめ交通事業者に何か情報があるかもしれないが、そのところがうまくいくと連携もどんどん可能になってくると思う。要するに、全てボランティアでというのは難しいのではないかと気がなりましたので、何か制度があればまた情報をいただきたい。

(委員)

私からのお願いだが、今日の資料を見て、実は少しショックを受けた。例えば「資料4-2」

に、阪和線の図がある。それから、泉州山手線やローズバスの話も出た。これはすべて岸和田の山手方向を中心にご発表されていると思う。この「資料4-2」の南海本線のメインの岸和田駅の乗降客はどんどん減ってきている。私が残念なのは、南海本線の特急がとまる岸和田駅のプラットホームにある広告がついにゼロになったことだ。

「資料4-2」も、南海本線をまったく消してしまうのではなく、まちづくりプランと一緒に考えていくべきではなかろうかと考えている。南海本線の沿線は非常に高齢化してきて、なかなか発展は難しいような状態になっているので、この中に一緒に組み込んでいただきたい。

もう一つは、泉州山手線の鉄道の話で、道路が和泉市から岸和田へ入ると狭くなるため、鉄道は和泉中央で止まって岸和田には来ないというふうに聞いている。その点を教えていただきたい。将来、どのように考えておられるのか、お話し願いたい。

(事務局) 泉州山手線については、平成29年度に都市計画変更を行い、道路の幅員を平均31メートルで整備を進めると大阪府から聞いている。

その中で、鉄道計画は、岸和田市としては泉州山手線の幅員は31メートルで十分余裕のある幅員だと考えており、将来的な鉄道の整備は可能だと考えている。ただ、すぐに鉄道の整備は難しいことから、先ほどご説明したような道路の整備、そして沿道のまちづくりをあわせて、将来の鉄道の延伸に向けて検討を進めてまいりたい。

(委員) 和泉市の道路幅員は何メートルか。

(事務局) 岸和田市は平均31メートル、和泉市は65メートルである。

(委員) 鉄道の整備は31メートルでは難しいのではないか。

(事務局) 都市計画道路泉州山手線は、31メートルで道路の整備を行う。幅員は4車線の道路で、将来の鉄道整備についても一定可能であると判断している。現在、将来の鉄道延伸を含めた道路とまちづくりにあわせて検討を進めている。

(会長) よろしいですか。

(委員) 南海本線のまちづくりプランについては。

(事務局) 「資料4-2」については、今年度は東岸和田及び春木・久米田でバリアフリーを検討するが、南海本線の岸和田駅については来年度、「資料4-1」にある大阪岸和田南海線よりも海側のエリア一体についてのバリアフリーの計画を策定するというところで取り組んでまいりたい。

(委員) 今日の議案の中には直接はなかったが、高齢ドライバーに「運転をやめましょう」という話がある。堺市では、南海バスの利用料が、ある程度の年齢以上の市民であれば1回100円になる制度がある。岸和田市の場合はそういう制度は検討の中に入っていないのか。それから、ローズバスは、市の地域を越えて運行できない暗黙のルールがあるのか。例えば、牛滝方面から来て和泉中央の駅へ行くルートはまったく駄目なのか。

(事務局) 1点目の、高齢者への料金割引に関しましては、申し訳ないのですが、現時点では議論までは至っていない。

2点目の、市域をまたいだコミュニティバスについては、基本的には市ごとの公共施設を回っているため、自治体の壁というものがあるのが現実の話だと思っている。ただ、近隣では泉佐野市と田尻町で共同の無料の巡回バスが走っているので、必ずしもできないというわけではない。

(会長) それでは、ほかにご質問等ないようなので、終了したい。

(事務局) 長時間にわたり貴重なご意見を頂いた。今後、本日頂いたご意見を踏まえ、必要な手続きを進めてまいりたい。

次回の協議会は、11月ごろに開催予定となっているので、よろしく願いたい。

(会長) 以上をもって、令和2年度第1回岸和田市地域公共交通協議会を閉会とする。

岸和田市地域公共交通協議会会議運営規程第5条の規定により

令和2年度（2020年度）第1回岸和田市地域公共交通協議会の会議録をここに署名する。

議 長

署 名

会議録署名人

署 名