

# バリアフリー基本構想の策定（見直し）について

## ①バリアフリー基本構想の策定（見直し）の背景

### 1. 岸和田市交通バリアフリー基本構想（平成16～18年で3地区策定）

- 「JR 阪和線東岸和田駅周辺地区」（平成16年5月策定）
- 「南海本線岸和田駅周辺地区」（平成17年5月策定）
- 「南海本線春木駅・JR 阪和線久米田駅周辺地区」（平成18年5月策定）

### 2. 新法「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の施行（通称：バリアフリー法、平成18年12月施行）

- 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進（旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物）
- 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進
- 心のバリアフリーの推進

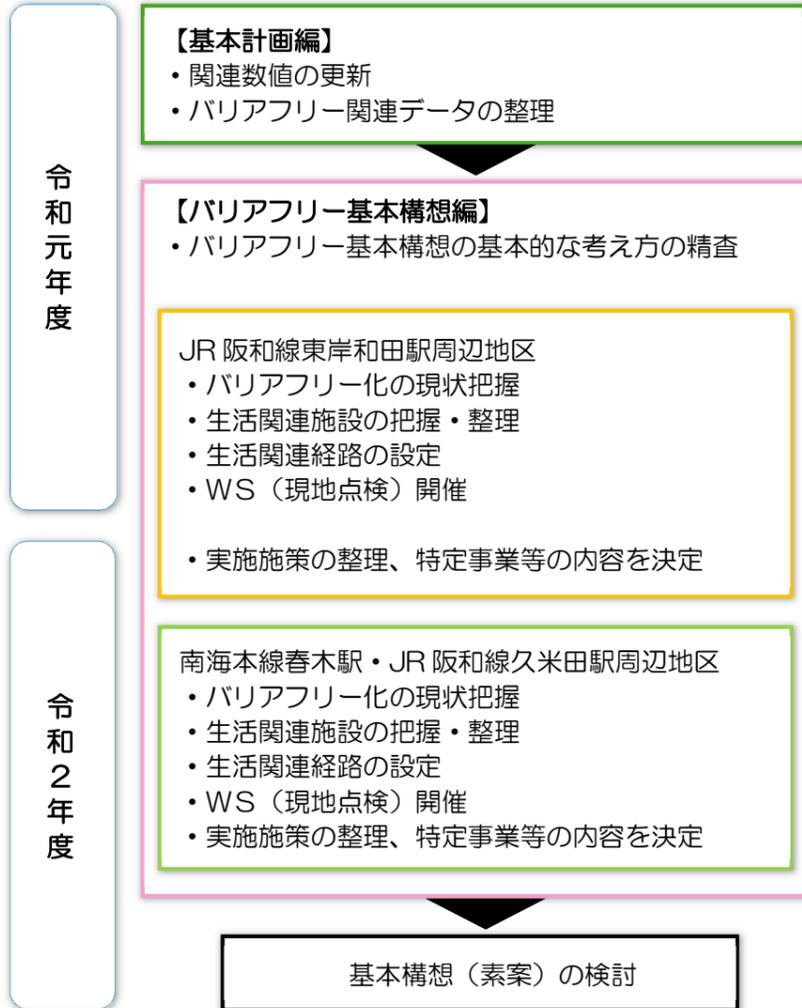
### バリアフリー法の一部改正（平成30年5月公布）、（令和2年5月公布）

- 理念規定／国及び国民の責務
- バリアフリー基準適合義務の対象拡大

### 3. 公共施設等の統廃合や新たな生活関連施設、道路建設などにおけるまちの現状に対応した更新

バリアフリー基本構想の策定（見直し）へ

## ②これまでの流れ



## ③岸和田市交通まちづくりアクションプラン〔基本計画編・バリアフリー基本構想編〕（素案）の構成

項目や内容等 (旧基本構想からの主な更新点)	基本構想に定める事項 (バリアフリー法第二十五条 第二項)
<b>【基本計画編】</b>	
1. 交通まちづくりアクションプランについて 2. 本市の現況と都市活動・交通に関する課題 3. 将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について	
<b>【バリアフリー基本構想編】</b>	
1. 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』について 2. 岸和田市におけるバリアフリーの現状とこれまでの取り組み	
3. バリアフリー基本構想の基本的な考え方 <ul style="list-style-type: none"> <li>基本理念と目的</li> <li>整備の基本指針（素案） <b>分科会でのWSや、施設管理者（事業者）との協議を踏まえ、整備の基本指針の更新</b></li> <li>重点整備地区の考え方</li> <li>生活関連施設の考え方</li> <li>生活関連経路の考え方</li> </ul>	第一号 重点整備地区の位置及び区域
4. JR 阪和線東岸和田駅周辺地区基本構想及び 5. 南海本線春木駅・JR 阪和線久米田駅周辺地区基本構想 <ul style="list-style-type: none"> <li>地区の概要</li> <li>生活関連施設と生活関連経路                             <ul style="list-style-type: none"> <li>生活関連施設の選定</li> <li>生活関連経路の選定</li> </ul> </li> <li>重点整備地区図 <b>公共施設等の統廃合や新たな生活関連施設、道路建設などにおけるまちの現状に対応した更新</b></li> <li>整備の基本姿勢</li> <li>事業の整備目標時期</li> <li>特定事業 <b>地区の現況、分科会でのWSによる課題抽出を踏まえ、施設管理者（事業者）との協議により更新</b></li> </ul>	第二号 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項  第三号 生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
6. 基本構想実現に向けて <ul style="list-style-type: none"> <li>実現に向けての基本的な考え方</li> <li>PDCAサイクル（スパイラルアップ）による施策の推進</li> </ul>	
参考資料 <ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリー基本構想策定の体制・経緯</li> <li>用語集</li> </ul>	

**分科会による成果**

- 令和元年11月1日 分科会
- 令和2年2月5日 東岸和田駅WS
- 令和2年7月3日 分科会
- 令和2年10月29日 春木駅・久米田駅WS

**施設管理者協議**



参考：重点整備地区図

# 岸和田市地域公共交通協議会について(ローズバス関連)

これまで〔H27年度～〕の取組みについて

平成27年度 協議会設立(2回実施)  
交通まちづくりアクションプラン  
【基本計画編】策定に向けた検討・討議

平成28年度 協議会(4回実施)  
交通まちづくりアクションプラン  
【基本計画編】・【公共交通編】策定に向けた検討・討議

平成29年度 協議会(5回実施)  
交通まちづくりアクションプラン  
【基本計画編】・【公共交通編】・【総合交通戦略編】策定に向けた検討・討議

**平成30年度 協議会(2回実施)**  
交通まちづくりアクションプラン[ローズバスの改正]  
《第1回》ローズバスの改正の背景・改正のポイント  
1) 利便性向上策 2) 運行経費削減策  
3) 利用者負担の適正化策、ルート案提示  
《第2回》改正合意、実施スケジュール

令和元年度 協議会(2回実施)  
交通まちづくりアクションプラン  
《第1回》ローズバス改正の報告

**令和2年度 協議会(3回実施)**  
交通まちづくりアクションプラン[ローズバスの再改正]  
《第1回》利用状況等データについて  
修正に向けた論点整理について(ニーズ・ポイント)  
《第2回》修正に向けた方向性について(修正案複数提示)  
《第3回》修正ルートの選定・修正について(合意)

地域公共交通計画の策定

計画策定

「岸和田市地域公共交通網形成計画」  
平成29年11月策定 国土交通大臣送付

計画策定

「岸和田市総合交通戦略」  
平成31年2月18日 国土交通大臣認定

施策実施(ローズバスの取組)

・ローズバスの改正(H31.2.1実施)

←検証・ニーズ調査・周知活動

- 1) 利便性向上による利用者拡大 → ×
- 2) 運行経費削減 → ○
- 3) 利用者負担の適正化 → ○ (今後も検討)

・ローズバスの(微)修正(R3.6.1実施予定)

←修正による利用状況の変化の検証

・更なる利用者拡大に向けた検討

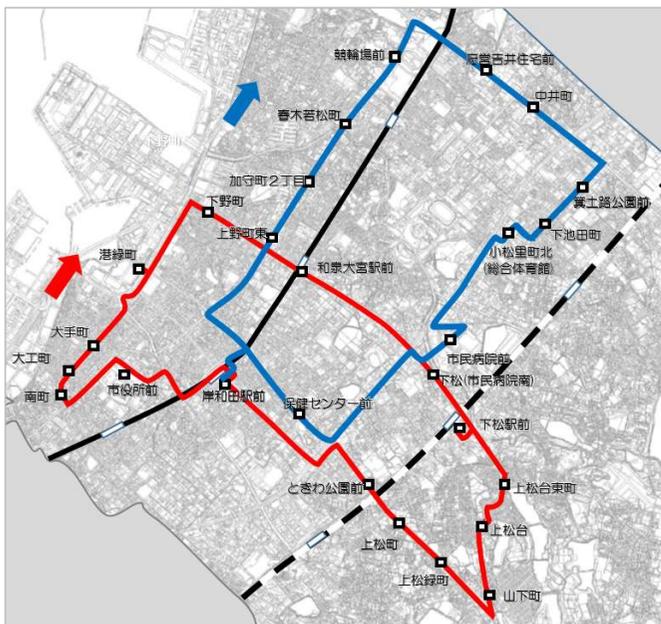
バスネットワークの見直しを含め最適化を検討→

・ローズバスの再改正

## 現状改善案（片廻りルート案）

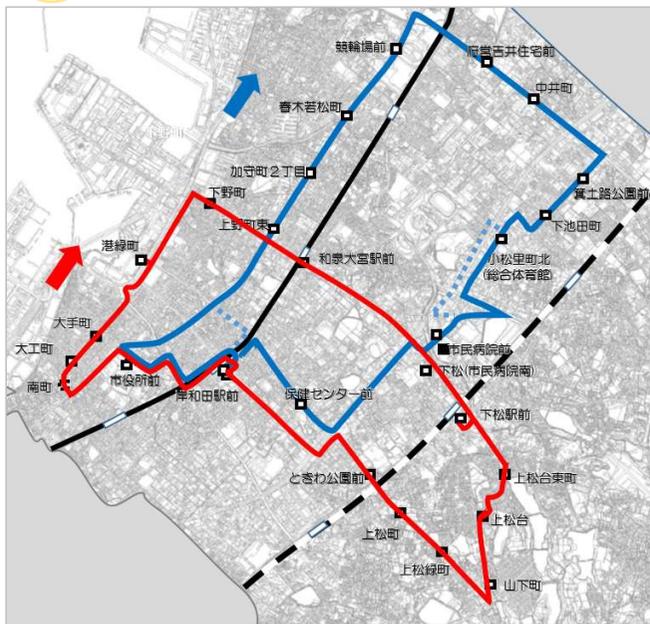
現在の主な問題点や利用者ニーズ等を反映した修正案

### 現行ルート



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！



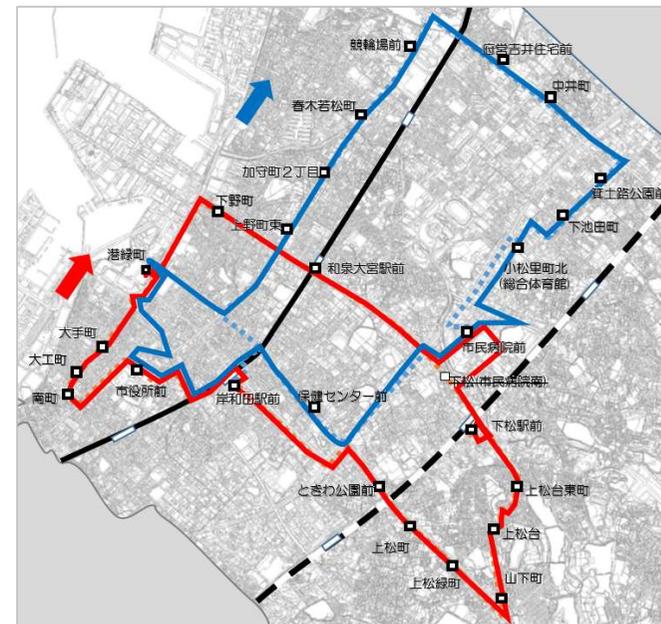
- 概要 北ループにおいて「市役所前」への乗継ぎ不要。
- 短所
  - ・追加バス停以外においては、目的地までの所要時間が変わらない。
  - ・岸和田駅での乗継ぎは変わらない。

	北ループ	南ループ
ダイヤ	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

	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 (R3.4)	

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！



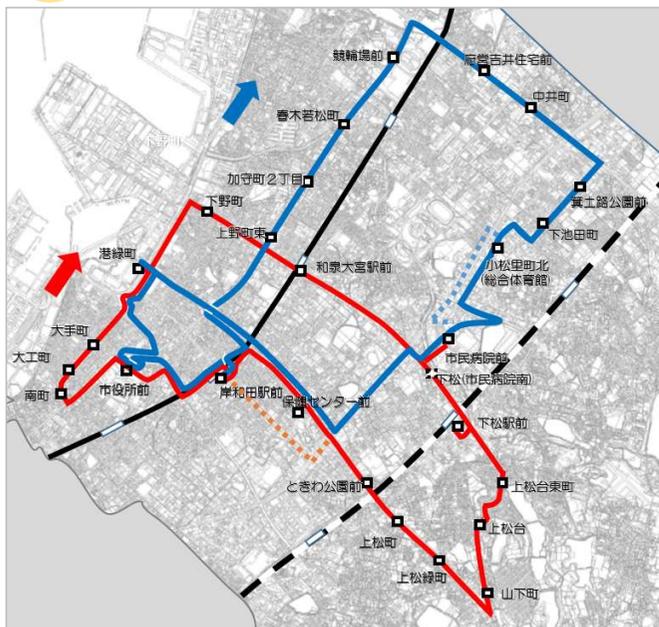
- 概要 北ループにおいて「市役所前」、「港緑町」への乗継ぎ不要。南ループにおいて「市民病院前」に変更。徒歩移動減少。
- 短所
  - ・パターンダイヤが保持できない。
  - ・北、南ループの乗継ぎができない。

	北ループ	南ループ
ダイヤ	52分/周	50分/周
便数	6便/日（最終17：00着）	6便/日（最終17：00着）
運行距離	12.6km/周	12.3km/周
協議期間	短い (R3.4)	

# ローズバス修正ルートを選定

## 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!



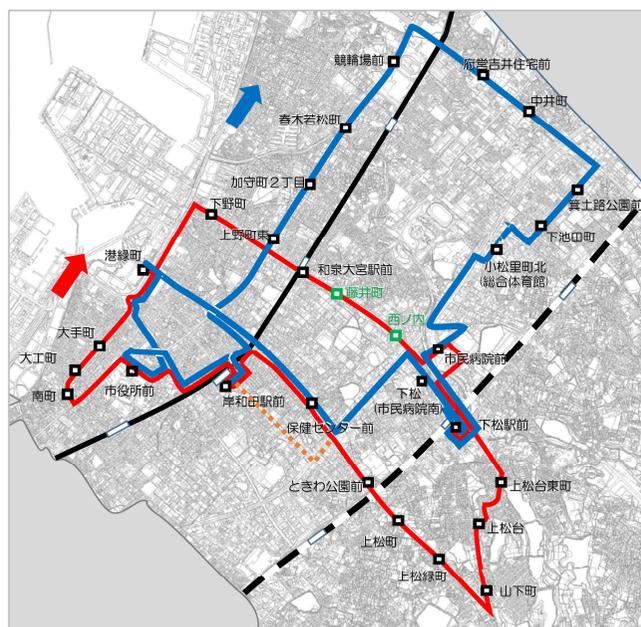
■概要 北ループにおいて「港緑町」、「市役所前」のバス停を追加する。  
「岸和田駅前」、「市民病院前」で北・南ループの乗継ぎが可能。

■短所  
・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	6便/日 (最終17:00着)	6便/日 (最終17:00着)
運行距離	14.2km/周	12.0km/周
協議期間	少し短い (R3.5)	

## 現状改善イメージD (片廻り) (下松駅前乗継ぎ)

**Point** 「港緑町」, 「市役所前」 ⇄ 「岸和田駅前」の利便性が格段にUP!  
「下松駅前」で北⇄南へ乗継可能に!



■概要 北ループにおいて「港緑町」、「市役所前」、「下松駅前」、「下松 (市民病院南)」のバス停を追加する。  
南ループにおいて「藤井町」、「西ノ内」、「市民病院前」、「保健センター前」のバス停を追加する。  
「岸和田駅前」、「下松駅前」で北・南ループの乗継ぎが可能。  
一部区間 (港緑町⇄岸和田駅前間) での利便性が大幅アップ。

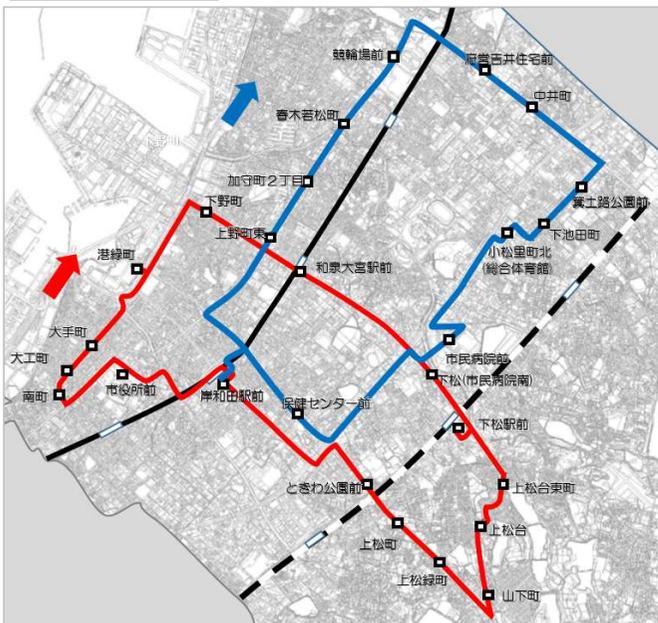
■短所  
・パターンダイヤが保持できない。  
・岸和田駅での乗継ぎは変わらない。

	北ループ	南ループ
ダイヤ	68分/周	58分/周
便数	6便/日 (最終16:53着)	6便/日 (最終16:48着)
運行距離	15.1km/周	12.6km/周
協議期間	少し短い (R3.6)	

# ローズバス修正ルートを選定

## 【参考】両廻りルート案

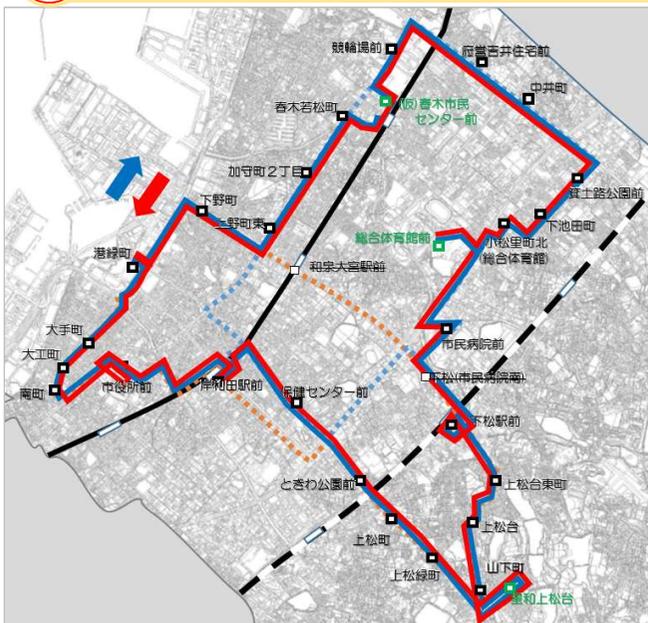
### 現行ルート



	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!

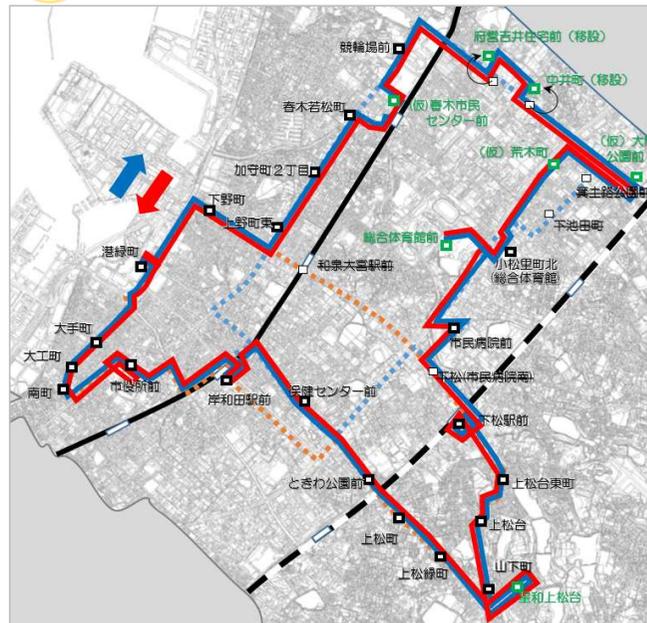


- 概要 現行ルートの北・南ループを統合し、両廻り運行とする。さらに「(仮)春木市民センター前」、「(仮)総合体育館前」、「星和上松台」のバス停を追加する。目的地までの乗車時間は短くなる。
- 短所 多数のバス停を設置する協議・費用負担が大きい。全国的な議論である危険なバス停の動向により交通管理者の意見が変化する

	右回り	左回り
ダイヤ	78分/周	74分/周
便数	5便/日 (最終17:00着)	5便/日 (最終17:00)
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)	

### 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。



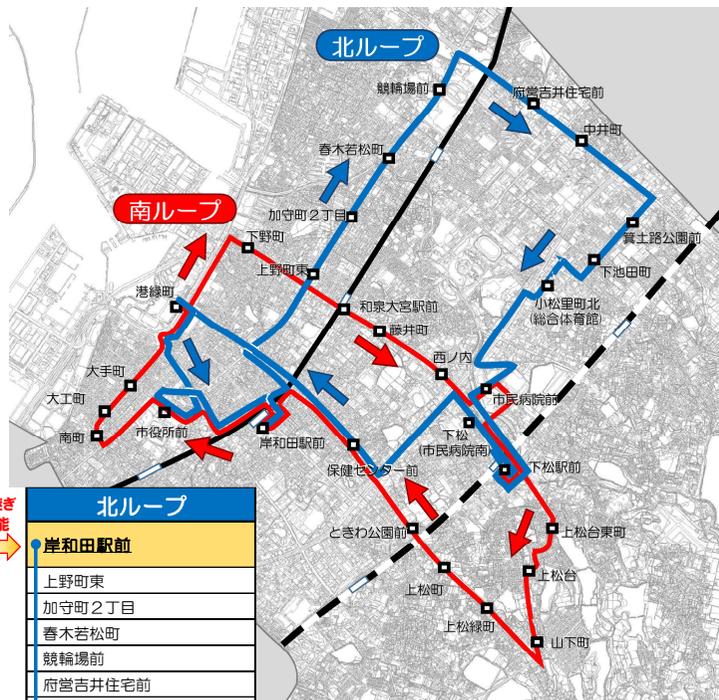
- 概要 現行ルートの北・南ループを統合し、両廻り運行とする。さらに「(仮)春木市民センター前」、「(仮)総合体育館前」、「星和上松台」のバス停を追加し、「府宮吉井住宅前」、「中井町」のバス停を府道から市道に移設する。加えて、「箕小路公園前」、「下池田町」の代わりに「(仮)大門公園前」、「(仮)荒木町」のバス停を追加する。目的地までの乗車時間は短くなる。
- 短所 多数のバス停を設置する協議・費用負担が大きい。箕小路公園前と下池田町のバス停廃止に対する不満が発生する可能性あり

	右回り	左回り
ダイヤ	77分/周	80分/周
便数	5便/日 (最終17:00着)	5便/日 (最終17:00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)	

## ルート案

- 北ルートにおいて「下松駅前」、「下松（市民病院南）※」、「港緑町」、「市役所前」のバス停を追加する。
- 南ルートにおいて「藤井町※」、「西ノ内※」、「下松（市民病院南）→市民病院前※」、「保健センター前」のバス停を追加する。
- 「下松駅前」で北・南ルートの乗継ぎが可能。（2～5便）

※ 既存の路線バス停を利用



南ルート		北ルート	
● 岸和田駅前	← 乗継ぎ可能	● 岸和田駅前	
市役所前		上野町東	
南町		加守町2丁目	
大工町		春木若松町	
大手町		競輪場前	
港緑町		府営吉井住宅前	
下野町		中井町	
和泉大宮駅前		箕土路公園前	
【追加】藤井町		下池田町	
【追加】西ノ内		小松里町北	
【追加】市民病院前		市民病院前	
下松駅前	← 乗継ぎ可能	【追加】下松駅前	
上松台東町		【追加】下松（市民病院南）	
上松台		保健センター前	
山下町		【追加】港緑町	
上松緑町		【追加】市役所前	
上松町			
ときわ公園前			
【追加】保健センター前			
▼ 岸和田駅前	← 乗継ぎ可能	▼ 岸和田駅前	

※下線あり停留所は、「北ルート」及び「南ルート」の共通停留所を示す。

## ダイヤ案

現時点におけるダイヤ案を以下に示す。

北ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便	備考
● 岸和田駅前	8:05	9:20	10:50	12:10	14:35	15:55	南ルートの前便からの乗継ぎが可能
上野町東	8:11	9:26	10:56	12:16	14:41	16:01	
加守町2丁目	8:12	9:27	10:57	12:17	14:42	16:02	
春木若松町	8:14	9:29	10:59	12:19	14:44	16:04	
競輪場前	8:16	9:31	11:01	12:21	14:46	16:06	
府営吉井住宅前	8:19	9:34	11:04	12:24	14:49	16:09	
中井町	8:20	9:35	11:05	12:25	14:50	16:10	
箕土路公園前	8:23	9:38	11:08	12:28	14:53	16:13	
下池田町	8:24	9:39	11:09	12:29	14:54	16:14	
小松里町北	8:28	9:43	11:13	12:33	14:58	16:18	
市民病院前	8:33	9:48	11:18	12:38	15:03	16:23	
下松駅前	↓	9:55	11:25	12:45	15:10	↓	同時刻発の南ルートへの乗継ぎが可能
下松（市民病院南）	↓	9:58	11:28	12:48	15:13	↓	
保健センター前	8:38	10:03	11:33	12:53	15:18	16:28	
港緑町	8:48	10:13	11:43	13:03	15:28	16:38	
市役所前	8:55	10:20	11:50	13:10	15:35	16:45	
▼ 岸和田駅前	9:03	10:28	11:58	13:18	15:43	16:53	南ルートの次便への乗継ぎが可能

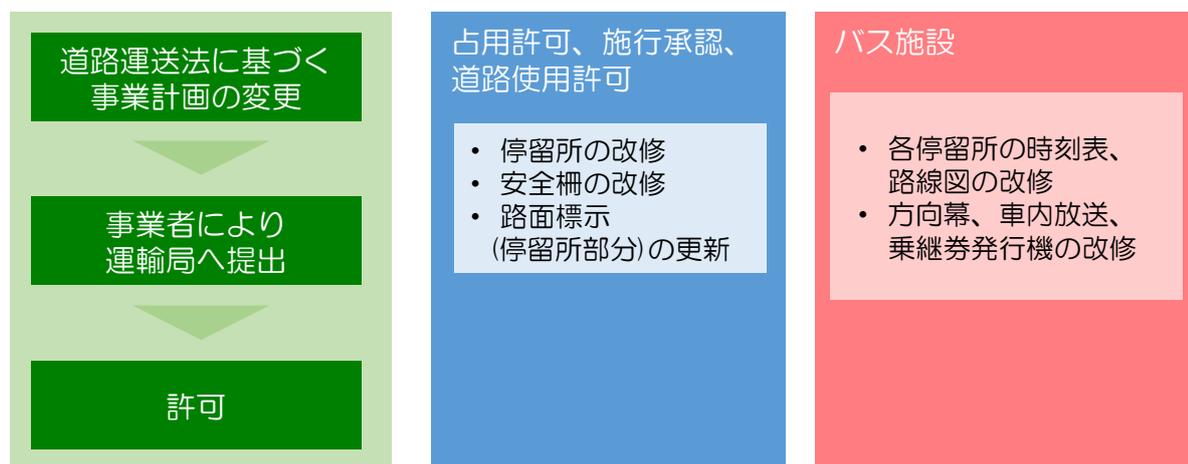
南ルート	1便	2便	3便	4便	5便	6便	備考
● 岸和田駅前	8:05	9:20	10:50	12:10	14:35	15:55	北ルートの前便からの乗継ぎが可能
市役所前	8:10	9:25	10:55	12:15	14:40	16:00	
南町	8:13	9:28	10:58	12:18	14:43	16:03	
大工町	8:14	9:29	10:59	12:19	14:44	16:04	
大手町	8:15	9:30	11:00	12:20	14:45	16:05	
港緑町	8:20	9:35	11:05	12:25	14:50	16:10	
下野町	8:23	9:38	11:08	12:28	14:53	16:13	
和泉大宮駅前	8:26	9:41	11:11	12:31	14:56	16:16	
藤井町	8:27	9:42	11:12	12:32	14:57	16:17	
西ノ内	8:29	9:44	11:14	12:34	14:59	16:19	
市民病院前	8:31	9:46	11:16	12:36	15:01	16:21	
下松駅前	8:35	9:55	11:25	12:45	15:10	16:25	同時刻発の北ルートへの乗継ぎが可能
上松台東町	8:37	9:57	11:27	12:47	15:12	16:27	
上松台	8:39	9:59	11:29	12:49	15:14	16:29	
山下町	8:40	10:00	11:30	12:50	15:15	16:30	
上松緑町	8:43	10:03	11:33	12:53	15:18	16:33	
上松町	8:44	10:04	11:34	12:54	15:19	16:34	
ときわ公園前	8:45	10:05	11:35	12:55	15:20	16:35	
保健センター前	8:48	10:08	11:38	12:58	15:23	16:38	
▼ 岸和田駅前	8:58	10:18	11:48	13:08	15:33	16:48	北ルートの次便への乗継ぎが可能

## 今後のスケジュール

実施までのスケジュールは以下のとおり。

本日 協議会にてローズバス『修正案』の同意

修正に伴う市議会の関連予算の議決



ローズバス修正実施のPR実施

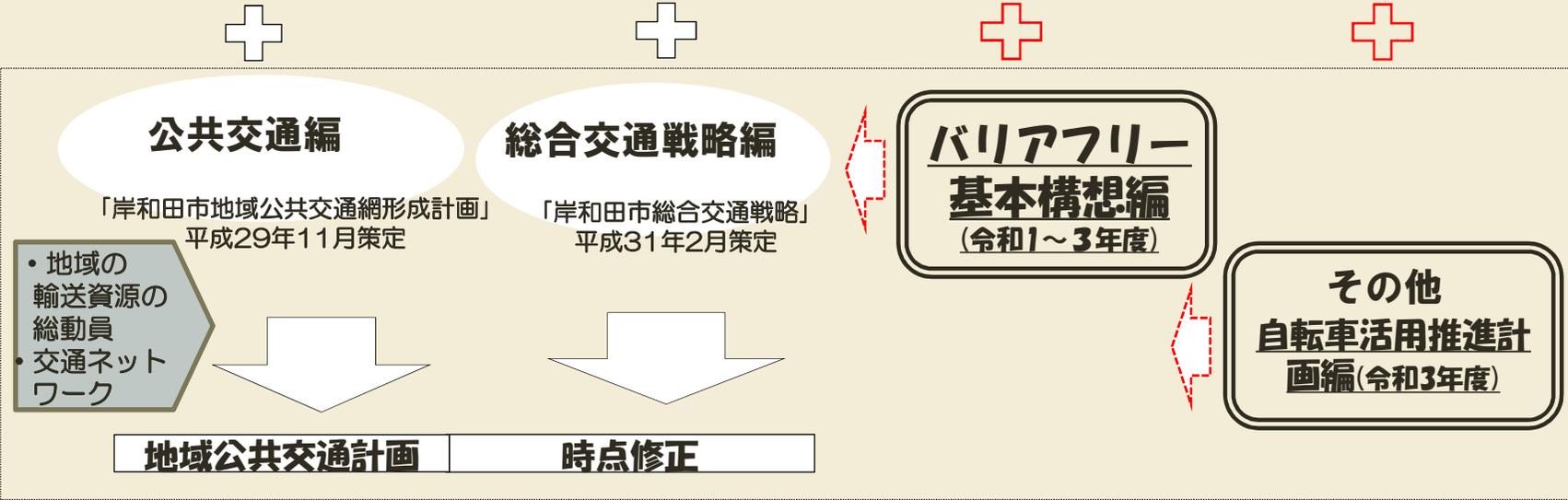
- ・ 時刻表の作成（施設等で配架）
- ・ HPへの掲載
- ・ 広報誌（広報きしわだ）への掲載
- ・ 停留所での掲示
- ・ 車内での掲示

令和3年（2021年）6月1日（火）ローズバス修正実施（予定）

今後の取組みについて

・・・ **岸和田市交通まちづくりアクションプラン** ・・・ (【基本計画編】P.4より)

- 基本計画編**
- ・計画の位置付け 等
  - ・本市の現況と交通の現状
  - ・都市活動 交通の将来動向
  - ・都市活動 交通に関する課題
  - ・基本的な方針



令和4年度  
(仮称)岸和田市交通まちづくりアクションプラン[改訂版]

ローズバス運行の見直しについて



当初の導入理念  
 ・地域福祉を考慮し、既存路線バスとの整合を図りながら鉄道駅や主要公共施設等を効率的に結ぶ。  
 ・高齢者・障害者等の交通弱者や路線バス圏外住民の交通利便性の向上を図る

■交通幹線は鉄道と路線バスであり、路線バスのフィーダーとして路線バス圏外について運行を開始。  
 ■バス2台(予備車1台)にて運用。  
 ■一周90分(休憩を含む) 左右廻り各6便/日  
 ■100円均一料金(大人1回あたり)

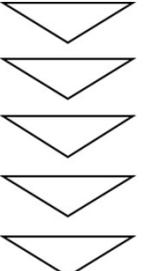
○H12年度から試験運行開始  
 ○H15年4月星和上松台まで延伸  
 ○H20年4月本格運行開始  
 ○H24~25 新ルート(山北城東地区)で要望を受けて、試験運行実施(2回)目標値を下回り本格運行への移行を断念



検証について  
 利用者数の推移、職員乗込み調査、議会での質問等

- 検証
- 利便性向上による利用者拡大
    - ①ルートの分割と効率化 → 行きたいところへ行けなくなった
    - ②パターンダイヤの導入 → 踏切渋滞による定時制確保に問題
    - ③乗継割引導入
    - ④バスロケーションシステム導入 → 利用者実績 **約4.3%減**(H29年度比1日あたり)
  - 運行経費削減策
    - ⑤バス停留所の統廃合 → 運行費用 **約6.5%削減**(H29年度比)
    - ⑥運行日の見直し(月一金 運行) → 利用者負担の適正化
    - ⑦運賃の改正(100円 → 170円) → 収支率 **約20.1%→18.2%**(H29年度比)

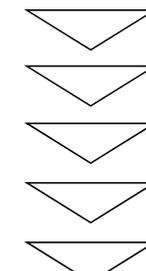
⇒公共交通網再編方針と合っていない路線バス化は受け入れられなかった



■見直しの背景  
 公共交通検討委員会からの提言書(平成27年3月)  
 ・総合計画や都市計画マスタープラン等の上位計画に即したまちづくりを実現するため重要課題としての公共交通を位置付け、関係機関で構成された地域公共交通会議を設置する必要がある。また、市民協働による協議体制を構築し、地域が主体となった検討を進める必要がある。

H29.11 岸和田市地域公共交通協議会(法定協議会)設立「岸和田市交通まちづくりアクションプラン・公共交通編」(岸和田市地域公共交通網形成計画)平成29年11月策定  
 → 施策2 ローズバスのダイヤ改正・利便性向上

・ローズバスの利便性向上や効率化を図るため、路線の再編を実施する  
 ・鉄道・路線バス相互の乗り継ぎの利便性向上を図るため、乗り継ぎ拠点を設置する  
 ・市民負担の公平性の観点や路線バスの運賃体系を考慮し、受益者負担を含めた料金体系の見直しを行う



■1) 利便性向上策 <×:未達>  
 平成29年度乗客実績 → 令和元年度乗客実績落ち込み  
 57,941人 → 27,433人(乗継ぎ3,333考慮) ⇒ **47.6%減**  
 199人/日 → 114人/日 (土)減、乗継ぎ考慮 ⇒ **42.7%減**

- ①ルートの見直しによる落ち込み ⇒ **-α** (要因) ニーズの把握(資料7-2)
- ②パターンダイヤによるわかりやすさ ⇒ **+α** (要因) ニーズの把握(資料7-2)
- ③④ ⑤バス停の統廃合
- ⑦ 100円→170円 運賃変更による乗客逸走率 ⇒ **-36%** (要因)(和泉市コミュバス実績100→160円(2014年度)実例)

■2) 運行経費削減策 <○:達成>  
 ⑤バス停留所の統廃合 : 走行距離、安全性向上(数値化困難)  
 ⑥運行日の見直し : 人件費、走行距離 ⇒ H29年度: 24,994千円 R1年度: 22,900千円

■3) 利用者負担の適正化  
 ⑦運賃改正(100円→170円) : 150円、200円...更なる検証が必要

再改正(案)に向けた優先順位の見直し

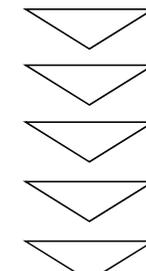
再改正の方向性について



改正の見出し・ポイント  
 1) 利便性向上による利用者拡大  
 2) 運行費削減  
 3) 利用者負担の適正化

■実施内容  
 1) 利便性向上による利用者拡大  
 ①ルートの分割と効率化  
 ・時間短縮(1周60分以内)と便数増(6便/日→8便/日)  
 ②パターンダイヤの導入  
 ・すべての停留所に1時間に必ず1本、岸和田駅前毎時05分発車  
 ③乗継割引導入  
 ・ローズバスと路線バスを乗継ぎした場合、割引適用  
 ④バスロケーションシステム導入  
 ・スマホ等による走行位置リアルタイム表示  
 2) 運行経費削減策  
 ⑤バス停留所の統廃合  
 ・利用の低いバス停(0.5人/便)の統廃合(ただし、バス停留域300mは保持する)  
 ⑥運行日の見直し  
 ・月~土 → 平日(月~金)運行 に変更(多くの公共交通機関が土休日ダイヤで運行また、土曜日の利用が平日の約8割にとどまることから)

3) 利用者負担の適正化  
 ⑦運賃の改正(100円 → 170円)  
 ・路線バス初乗り運賃との整合  
 ・山手地区での地域バスを見据えた公費負担の適正化



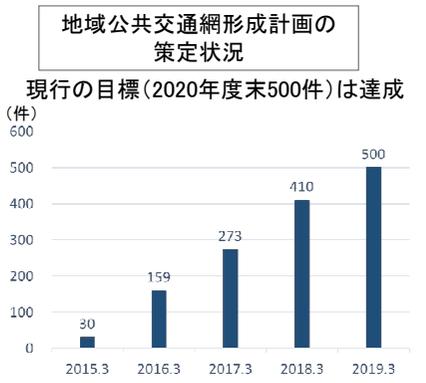
近隣市町のコミュニティバス一覧表（福祉バスは除く）

参考資料2

市町村名	系統	パターンダイヤの有無	周回時間	両廻り	本数	乗継券発行の有無	料金	運行時間帯	備考
岸和田市	北・南ループ	○	北ループ1周43分・南ループ 1周48分	×	北・南それぞれ8便ずつ	有り（岸和田駅前）	170円	8時台～16時台	月曜～金曜運行（ただし、祝日、12月29日～1月3日、9月祭礼の金曜日の午後は運休）
和泉市	①阪和線沿線ルート	×	①阪和線沿線 和泉府中方面 1周 51分	×	8便	小田・和気ルート（和泉府中駅前）、山荘・和泉中央ルート（山荘）	160円	8時台～18時台	月曜～土曜運行（ただし、祝日、12月30日～1月3日は運休）なお、秋祭礼時は「光明池・和泉中央ルート」のみ運行
		×	北信太方面 1周 37分	×	8便			9時台～18時台	
	②小田・和気ルート	×	②小田・和気ルート 1周 24分	×	8便	阪和線沿線ルート（和泉府中駅前）		8時台～17時台	
	③山荘・和泉中央ルート	×	③山荘・和泉中央ルート 1周 51分又は56分	×	7便	阪和線沿線ルート（山荘）		9時台～17時台	
	④光明池・和泉中央ルート	○	④光明池・和泉中央ルート 1周 40分又は42分	○	8便（4便ずつ両回り）	無し		9時台～16時台	
貝塚市	①緑バス（三ツ松団地方面）	×	①緑バス 1周 81分	×	5便	無し	220円	9時台～17時台	毎日運行（ただし、12月29日～1月3日、泉州マラソン開催日、秋祭礼時は運休）
	②オレンジバス（イオン貝塚店方面）	×	②オレンジバス 1周 55分	×	7便（土日祝は6便）			9時台～17時台	
	③ピンクバス（東貝塚駅前方面）	×	③ピンクバス 1周 72分	×	6便（土日祝は5便）			9時台～17時台	
	④黄バス（森駅前又は奥水間方面）	×	④黄バス 1周 27分又は37分	×	平日は4又は5便、土日祝は4又は6便			9時台～17時台	
泉佐野市（田尻町）	①北回り	×	①北回り 1周 71分	×	8便（土曜日のみ4便）	無し	無料	7時台～18時台（土曜日のみ9時台～16時台）	月曜～土曜運行（ただし、祝日、12月29日～1月3日、秋の祭礼期間は運休）
	②中回り	×	②中回り 1周 87分	×	8便（土曜日のみ4便）			6時台～19時台（土曜日のみ9時台～16時台）	
	③南回り	×	③南回り 1周 73分	×	8便（土曜日のみ4便）			7時台～18時台（土曜日のみ9時台～16時台）	
	④田尻回り	×	④田尻回り 1周 57分	×	8便（土曜日のみ4便）			7時台～17時台（土曜日のみ10時台～15時台）	
熊取町	①つばさが丘方面循環コース	×	①つばさが丘方面 1周 36分	×	8便	有り（熊取町役場前）	100円	8時台～18時台	毎日運行（ただし、12月29日～1月3日、祭礼期間は運休）
	②七山方面循環コース	×	②七山方面 1周 38分	×	8便			8時台～19時台	
	③青葉台方面循環コース	×	③青葉台方面 1周 30分	×	8便			8時台～18時台	
	④自然公園方面循環コース	×	④自然公園方面 1周 38分	×	8便			8時台～19時台	
泉南市	①一丘A・B回り	×	①一丘A・B回り 1周 64分	×	5便	無し	100円	8時台～17時台（一丘B回りは10時台～15時台）	毎日運行（ただし、12月29日～1月3日、祭礼期間は運休）
	②南A・B回り	×	②南A・B回り 1周 Aは75分、Bは82分	×	4便			8時台～16時台（南B回りは12時台～18時台）	
	③砂川A・B回り	×	③砂川A・B回り 1周 64分	×	5便			10時台～19時台（砂川B回りは11時台～15時台）	
	④岡田A・B回り	×	④岡田A・B回り 1周 59分	×	4便			9時台～14時台（岡田B回りは10時台～17時台）	
	⑤新家A・B回り	×	⑤新家A・B回り 1周 89分	×	5便			9時台～19時台（新家B回りは11時台～17時台）	
	⑥山回り	×	⑥山回り 1周 80分	×	5便			7時台～18時台	
	⑦朝一丘回り	×	⑦朝一丘回り 1周 29分又は37分	×	3便			7時台～8時台	
	⑧朝新家回り	×	⑧朝新家回り 1周 24分又は45分	×	3便			7時台～8時台	
	⑨朝西信回り	×	⑨朝西信回り 1周 16分	×	1便			7時台	
阪南市	①尾崎コース	×	①尾崎コース 1周 29、38、40、44分の便あり	×	5便（日曜・休日のみ4便）	無し	100円	9時台～17時台	毎日運行（ただし、12月30日～1月3日は運休）
	②山中溪・桜ヶ丘コース	×	②山中溪・桜ヶ丘コース 1周 67、70、80分の便あり	×	5便（日曜・休日のみ4便）			7時台～17時台	
	③緑ヶ丘・さつき台コース	×	③緑ヶ丘・さつき台コース 1周 45、55、58、70分の便あり	×	6便（日曜・休日のみ4便）			8時台～18時台	
	④光陽台・舞コース	×	④光陽台・舞コース 1周 35、45、47、50分の便あり	×	8便（日曜・休日のみ4便）			8時台～18時台	
	⑤桃の木台・万葉台コース	×	⑤桃の木台・万葉台コース 1周 41、47、58、66、70分の便あり	×	5便（日曜・休日のみ4便）			7時台～17時台	
	⑥いずみが丘・箱の浦コース	×	⑥いずみが丘・箱の浦コース 1周 56、61、64、65、73分の便あり	×	7便（日曜・休日のみ4便）			7時台～17時台	
岬町	①望海坂～小島住吉方面	×	①望海坂～小島住吉方面 1周 54分	○	16便（土日祝のみ10便）	有り（淡輪駅、みさき公園駅、多奈川駅）	100円	6時台～20時台（土日祝のみ8時台～19時台）	毎日運行
	②多奈川西畑ルート	×	②多奈川西畑ルート 1周 40分	×	4便（土日祝のみ3便）	有り（淡輪駅、みさき公園駅、多奈川駅）、ただし望海坂～小島住吉方面のみ		9時台～17時台（土日祝のみ9時台～15時台）	
	③多奈川東畑ルート	×	③多奈川東畑ルート 1周 41分	×	4便（土日祝のみ3便）			8時台～16時台（土日祝のみ9時台～14時台）	
	④孝子ルート	×	④孝子ルート 1周 29分	×	4便（土日祝のみ3便）			10時台～17時台（土日祝のみ10時台～15時台）	
	⑤みさき公園駅ルート	×	⑤みさき公園駅ルート 1周 12分	×	6便（土日祝のみ5便）			9時台～17時台（土日祝のみ9時台～15時台）	
	⑥淡輪駅ルート	×	⑥淡輪駅ルート 1周 70分	×	6便（土日祝のみ5便）			9時台～17時台（土日祝のみ10時台～16時台）	

## 地域が自らデザインする地域の交通 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

- 地方公共団体による「**地域公共交通計画(マスタープラン)**」の作成
  - ・地方公共団体による**地域公共交通計画(マスタープラン)**の作成を**努力義務化**
  - ⇒国が予算・ノウハウ面の支援を行うことで、地域における取組を更に促進(作成経費を補助 ※予算関連)
  - ・従来の公共交通サービスに加え、**地域の多様な輸送資源(自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等)も計画に位置付け**
  - ⇒バス・タクシー等の公共交通機関をフル活用した上で、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応(情報基盤の整備・活用やキャッシュレス化の推進にも配慮)
  - ・定量的な目標(利用者数、収支等)の設定、毎年度の評価等
  - ⇒データに基づくPDCAを強化
- 地域における協議の促進
  - ・**乗合バスの新規参入等の申請**があった場合、国が地方公共団体に**通知**
  - ・通知を受けた**地方公共団体**は、新規参入等で想定される地域公共交通利便増進実施計画への影響等も踏まえ、**地域の協議会で議論し、国に意見を提出**



## 地域の移動ニーズにきめ細かく対応できるメニューの充実 【地域公共交通活性化再生法・道路運送法】

### 輸送資源の総動員による移動手段の確保

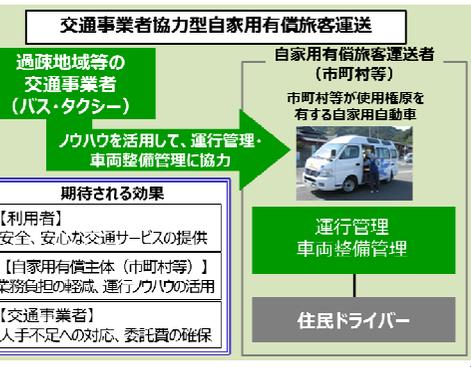
#### 地域に最適な旅客運送サービスの継続

- 路線バス等の維持が困難と見込まれる段階で、**地方公共団体が、関係者と協議してサービス継続のための実施方針を策定し**、公募により新たなサービス提供事業者等を選定する「**地域旅客運送サービス継続事業**」を創設
- ⇒従前の路線バス等に代わり、地域の实情に応じて右の①～⑥のいずれかによる**旅客運送サービスの継続を実現**

実施方針に定めるメニュー例	
①	乗合バス事業者など他の交通事業者による継続(縮小・変更含む)
②	コミュニティバスによる継続
③	デマンド交通(タクシー車両による乗合運送(区域運行))による継続
④	タクシー(乗用事業)による継続
⑤	自家用有償旅客運送による継続
⑥	福祉輸送、スクールバス、病院、商業施設等への送迎サービス等の積極的活用

#### 自家用有償旅客運送の実施の円滑化

- 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**について、**バス・タクシー事業者**が運行管理、車両整備管理で協力する制度を創設 ⇒ **運送の安全性を向上させつつ、実施を円滑化**
- 地域住民のみならず**観光客を含む来訪者も対象**として明確化 ⇒ **インバウンドを含む観光ニーズへも対応**



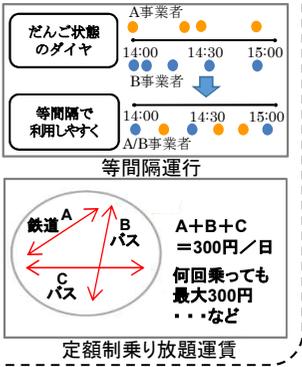
#### 貨客混載に係る手続の円滑化

- 鉄道や乗合バス等における貨客混載を行う「**貨客運送効率化事業**」を創設 ⇒ **旅客・貨物運送サービスの生産性向上を促進**
- 
- 貨客混載

## 既存の公共交通サービスの改善の徹底

### 利用者目線による路線の改善、運賃の設定

- 【現状】地方都市のバス路線では、不便な路線・ダイヤや画一的な運賃が見直されにくく、利便性向上や運行の効率化に支障
- また、**独占禁止法のカルテル規制に抵触**するおそれから、**ダイヤ、運賃等**の調整は困難
- 【改正案】「**地域公共交通利便増進事業**」を創設 ⇒ 路線の効率化のほか、「**等間隔運行**」や「**定額制乗り放題運賃**」「**乗継割引運賃(通し運賃)**」等のサービス改善を促進
- 併せて、**独占禁止法特例法**により、乗合バス事業者間等の共同経営について、**カルテル規制を適用除外する特例を創設**



### MaaSの円滑な普及促進に向けた措置

- MaaSに参加する交通事業者等が策定する**新モビリティサービス事業計画の認定制度を創設** ⇒ 交通事業者の**運賃設定に係る手続をワンストップ化**
- MaaSのための**協議会制度を創設** ⇒ 参加する**幅広い関係者の協議・連携を促進**



## 交通インフラに対する支援の充実 【地域公共交通活性化再生法・物流総合効率化法】

- 鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の対象として、LRT・BRT等のほか、以下の交通インフラの整備を追加(※予算関連)
    - ・地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けた**鉄道の整備** ⇒ 交通ネットワークを充実
    - ・物流総合効率化法に基づく認定を受けた**物流拠点(トラックターミナル等)の整備** ⇒ 複数の事業者の連携による物流効率化を促進
- 
- 鉄道インフラ 物流拠点

# 会 議 録

名 称	令和2年度（2020年度）第2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11月30日（月）午後2時30分～午後4時30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2名)	堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本	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									
傍 聴 者	1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（本日の位置付け） ② 【公共交通編】 & 【総合交通戦略編】の進行管理について 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 ③ 【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 ④ その他										
<<内容>> <b>■岸和田市地域公共交通協議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本委員を指名 案件 ①岸和田市交通まちづくりアクションプランについて（本日の位置付け） （事務局） 資料1を用いて説明 <div style="text-align: center;">～委員からの質問～</div> （会長） ご質問等無いようであれば、本日の位置付けについてはこれで終えたい。										
②【公共交通編】 & 【総合交通戦略編】の進行管理について 1. バリアフリー基本構想分科会について（速報） （事務局） 資料2を用いて説明 <div style="text-align: center;">～委員からの質問～</div> （会長） ご質問等無いようであれば、バリアフリー基本構想分科会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。										
2. 泉北高速鉄道の延伸に関する取組について （事務局） 説明 <div style="text-align: center;">～委員からの質問～</div> （委員） いまご説明いただいた場所は、大阪府有地ということだが、泉州山手線を和泉中央方向から来て、磯之上山直線と交差するフタツ池交差点付近で、磯之上山直線の以北、和泉市との行										

- (事務局) 政界あたりから、岸和田市側は暫定的な平面の4車線だが、幅65メートルは確保済みの用地の一部ということではよろしいか。それと、面積はどのくらいあるのか。
- (委員) 大阪府の泉州山手線用地のうち、暫定供用されている部分を除いた部分と考えている。今後、大阪府と協議することになるかと思う。
- (会長) 面積はバスターミナル、バス駐車場等々で数千平米必要になるが、今後、協議していきたい。
- (委員) 了。
- (会長) 他にご質問無いようであれば、これからは進捗があった時点で、適宜、報告をしていただくということで議事を終えたい。

### 3. 都市計画道路（岸和田港福田線他）の供用開始について

- (委員) 資料3を用いて説明

～委員からの質問～

- (委員) 都市計画道路に関する質問が3点ある。
- 1点目は、岸和田港福田線の整備の事業着手から供用開始までの期間と、用地買収も含めた事業費を伺いたい。
- 2点目は、岸和田市内に現在ある都市計画道路の計画決定路線数の総数と、そのうち完成済あるいは供用開始済の路線数、整備率、進捗率を伺いたい。
- 3点目は、府道と市道について、今後、具体的に整備事業に着手する路線はあるのか伺いたい。
- (委員) 本質問は、高架事業・道路整備課よりお答えする。
- まず、岸和田港福田線の事業期間は、平成20年から令和2年である。全体事業費は約13億5000万円である。
- 次に、市全体の都市計画道路の路線数と進捗は、全路線46路線、延長が98.8キロメートルあり、全線供用が21路線、一部供用道路が10路線、整備率は58.3パーセントである。
- また、次期整備路線は、田治米畑町線を予定しており、区間は星和上松台から府道春木岸和田線となっている。この路線は幅員が16メートル、延長が約730メートルで、交通まちづくりアクションプラン、道路の整備に関するプログラムに位置づけられている。現在、認可申請中である。
- (委員) 16メートルというのは、一般的に既存の道路ではどのあたりの道路か。感覚的には旧の26号線ぐらいか。
- (委員) 岸和田港福田線が開通したが、その幅員が16メートルである。
- (委員) 了。
- (会長) ほかにご質問無いようであれば、都市計画道路（岸和田港福田線他）の供用開始については終えたい。

### 4. ローズバスの改正に向けた方向性について

- (事務局) 資料4を用いて説明

～委員からの質問～

- (会長) 前回の協議会で、大阪運輸支局より危険バス停についての情報があったが、両廻りの実現については、この危険バス停の件は大きな事項と考えられるため、大阪運輸支局の本田委員より現在の状況についてお話しいただければありがたい。
- (委員) いわゆる危険なバス停の現状についてご報告する。
- 2年前の横浜での交通事故によってバス停の問題点がクローズアップされ、現在も報道機関等で注目されている。バス停に関する安全性については、運輸局、整備局、大阪府、バス協会等で構成される検討会の中で今後のあり方について検討している。
- 検討会において、大阪府内の安全性確保対策が必要なバス停をリストアップしている。リストアップに際しては、対策の優先度に応じてABCのランクづけをしている。Aランクは、

バスが停車して横断歩道をまたいでいたり、踏んでしまっていたり、かかっていたりするもの。Bランクは、横断歩道から5メートル、あるいは交差点にかかっているもの。Cランクは、交差点から5メートル以内のところにバスが停車するもの。リストアップされたバス停は、12月中に近畿運輸局のホームページにて公表する予定。

今後、新たにバス停をつくる際や、既存のバス停の中でリストアップされたものは今後、対策を講じていくことになる。対策の中で、例えば移設が必要になるものについては地元住民のご協力がないと対応できない。今回のバスの両廻りルートに関しても、新しいバス停を設置する際のハード対策で、地理的にどうしてもバスベイを設けることができない箇所があると思うので、ぜひとも地元の住民さんにご協力いただきたい。

ここでお願いがあるのだが、わかりやすいように「いわゆる危険なバス停」と言っているが、即そのバス停が危険かと言うと、そういうわけではない。確かに交通安全上、問題があるということで抽出しているが、交通事故は皆さんの配慮と注意があれば防げるものと思うので、バスが発着する間際の道路の横断や、バスが停車しているときの対向車については十分気をつけて走行していただきたい。

(会長) 事務局サイドでは現状を少しでも改善するため、「資料4」でイメージAからイメージCを示しているが、運輸事業者の南海ウイングバス南部株式会社にご意見いただきたい。

(委員) 資料については、まだ試走が済んでいないため、所要時間や細かい話は変更もあるかと思う。大きな話としては、現状のローズバスが8時から17時の間であるのに対し、最終バスが17時以降となる案もあるため、こちらは評価も変わるかと思う。朝8時より前や17時より後というのは、通勤の時間帯にかかってくるため、慎重に検討、議論が必要と考える。

(委員) 確認だが、事務局としては両廻りという方向性を持っているのか。  
(事務局) 最終的にはイメージ1、イメージ2の両廻りという方向性であり、それらは前回からの論点整理によって作成したルートイメージである。

(委員) 私も乗り込み調査をしたが、「両廻りが必要なので戻してほしい」という意見が多かったので、それがベストと思っている。事務局としては、当面は協議のための時間がかかるという認識か。

(事務局) 協議には安全性確保対策が必要なバス停のこともあり、住民、関係者協議、また、バスベイ設置の必要もあり、かなりの時間を要するという見込んでいる。

(委員) 運輸支局のご意見を伺いたいのだが、岸和田市の場合、もともと両廻りだったものを片廻りに変更した際、片側のバス停を廃止にしている。このバス停を復元するということは新規扱いになるのか。

(委員) 一度、廃止したバス停を復活するのは、新規扱いになる。前回設置時の状況といまの状況は変わっていると思うが、いまのバス停の設置基準が適用される。

(委員) 設置計画の難易度が相当上がるという認識か。

(委員) 先ほど申し上げたとおり、通常、バスが停車した場合に横断歩道にかからない、交差点にかからない、交差点から5メートル、横断歩道から5メートル離れているという状況であれば、今回の基準の安全性に関してはクリアする。それ以外に性能の問題やそのほかの交通安全の問題が発生するかと思う。

(委員) バスバースの話などもあり、協議に時間も要し、費用もかかるのではないかという認識も持っている。そういった中で、事務局としては2枚目のイメージA、B、Cを提案されているが、方向性としては、どのように考えるか。

(事務局) 事務局では、先ほどの論点整理の表をもとに相対的にルートイメージを作成している。その中では、総合得点の高いイメージCになると考えている。

(委員) もう1回、メリット、デメリットの説明をしていただきたい。

(事務局) イメージAは、現状の北ループ、南ループとも1時間に1本、朝8時から夕方5時まで、8便ずつ運行しているパターンダイヤを保持しながら、北ループについて市役所前のバス停を追加する。

イメージBは、北ループには市役所前と港緑町、南ループには市民病院前を追加する。北ループ、南ループともご要望の多いバス停を追加する。現状では、市民病院へは下松で降りて200メートルぐらい歩くため、その点を改善するルートである。ただ、パターンダイヤは崩れてしまう。

イメージCは、岸和田駅前を出てから一旦通常の北ループの春木を回って、中井町を回って、市民病院のほうに回って、岸和田駅方面に向かって、最後に港緑町を回って、市役所前

に寄って岸和田駅に戻る。市民病院前で3分待ち合わせることによって市民病院前において北から南、南から北への乗り継ぎが可能になる。こちらは、総合得点30点中の20点となる。

(委員) 南、北の二つのループと比べて、圧倒的に両廻りの総合得点が高い。片廻りにしてお客さんが半分に減った。改正イメージ1、イメージ2に戻すべきであると思う。

また、前回の会議録では、ローズバスは福祉バスではないと断言されているが、これまでいただいた資料を調べると、当初の導入理由は、福祉バスであったと思う。前回資料の「当初の導入理念」では、一番先に「地域福祉を考慮し」と書かれている。続いて「既存路線バスとの整合を図りながら鉄道駅や主要公共施設等を効率的に結ぶ」「高齢者・障害者等の交通弱者や路線バス圏外住民の交通利便性の向上を図る」とある。こういう形で「高齢者・障害者等の交通弱者」という文言が一番先に入っている。

ローズバスの導入に当たっては、無料にしようという考えがあった。岸和田よりも先に泉佐野がこういうバスを導入して、最初は無料にしていたが、様々な問題が起こったため、バス運賃を100円にした。泉佐野の例を受け岸和田も運賃を100円と設定したが平成31年の改正により、今は170円となっている。しかし、泉佐野は5年ほど前にまた無料に戻している。そのようなことも含め、福祉バスというのが導入のときの一番大事な理念ではないかと思っている。

もともと採算を採るために走らせている訳ではないのだから、赤字路線は仕方がないと考える。福祉ということを根底に置くと、また違う考えでとらえてもらえるのではないかと思う。収支比率云々という話も、受益者負担という話もあるが、もともとはこういう理念で導入したということである。私はその当時、そういうふうに聞いた。

(副会長) 福祉バスの場合は利用者が限定される。福祉バスの場合は、福祉担当部局になって全額、税金で負担することになり、条件に合わない方は乗れない。そういう制約があるので公共交通の位置づけにし、ここで議論している。

それと、今回は前回の条件整理をもとにということだったが、いきなりいろいろな細かいルートの紹介、提案になってしまった。もともと両廻りだったのにいまのルートに変えたのは、この協議会の中で、利用者減少が課題となるなか、ローズバスの変更をしたいというご提案があったからである。そのときに、両廻りだと一周回するのに時間がかかるので時間を短縮することや、定時発にしたいという提案があった。片廻りにすることで、便数を6便から8便に増やすことができた。両廻りよりも利用者が増えるのではないかという期待をもって、この会議の中でいまの形にされたという経緯がある。

課題を改善するために片廻りにしたが、結果的に利用者が減ってしまったため、もともとの条件を改善することと、条件を変えたから悪くなったことの両方をあわせて、本来はご提案いただく必要があると思う。

イメージA、B、Cというのは、片廻りに変えたがうまくいかなかったので、それを改善するためにはどんなことができるのかというもの。これでもだめだったら、片廻りにしたことが根本的な問題のため両廻りにするというのが、サービス改善を考えるときの本来のプロセスだと思う。

1回もに戻すということで各委員さんがご理解、納得されるのであればこういう進め方でもいいが、全体の合意の中で議論して案をつくっていくという会議であることをご理解いただきたい。

「両廻りに戻すが、それまでの間は当面、A、B、Cでやる」というやり方なのか、「そもそも両廻りを片廻りにしてうまくいかなかったから、部分修正して、A、B、Cでやってみて、それでもだめだったら両廻りに戻す」というやり方なのか、議論の上合意形成を図る必要がある。

(会長) 議論の整理をしていただいた。本来的には両廻りを目指すが、危険なバス停の問題等々、さまざまな課題があるため、当面は片廻りでA、B、Cの改善案を目指すということだと思う。松下委員、いかがか。

(委員) 乗り込み調査をした際にも両廻りについての意見がたくさんあったということを実感した。現状のルートの問題点を抽出する中で、イメージCのように、停留所を増やすことで利用者の満足度を上げることができるのではないかという視点もあり、当面、許認可を整えるために時間もかかる中で、1回、イメージCのように微修正を行い、地域公共交通協議会の中でいろいろ議論していただいて、最終的には両廻りのルートをご提案させていただくような流

れになるかと思う。

(委員) いろいろな議論の上で南北ルートにしたということはよくわかる。しかし、その結果、二つのルートにしたのにお客さんが半分近く減ったというのは現実である。「過ちを改むるにはばかりことなかれ」という言葉もある。この手続きに関しては専門的なこともあり、難しい点もあると思う。実現については、大変なことだということは承知している。

(委員) この協議会で従来の両廻りを片廻りにしたという経過があって、それを現在、実施されているが、私の所属する団体でも「両廻りに戻してほしい」という市民の声が多くある。この協議会で市民の声を聞いてもとの両廻りのルートに変えていくということだが、「現行の片廻りを修正せずに続けながら、両廻りを目指していく」という方法もあるのではないか。

(委員) 北ループは市役所前に寄らないことや、港緑町に寄ったら利用客が増えるのではないかとご意見をいただく中で、イメージCについては、新たな停留所を作らずにルート設定をしたという経過があるので、ご理解いただきたい。

(副会長) 両廻りに戻したらいけないと言っているのではなくて、手続きについて、皆さんにしっかり共通理解を持っていただきたい。「周回時間が長すぎるので短くするため片廻り2方向にしたが、あまり効果がなかった」という評価をする。その次に、「定時発もわかりやすいが、市役所や病院に行くほうが、利便性が高くなる」という評価をする。

評価をした上で、「やはり両廻りにするほうがいい」ということであれば、そうしたらいい。その際は、危険なバス停など新たに出てきた課題があるので改めてそれを見直す。その間に、前に決めたことでうまくいかなかった部分を改善していくと、恐らくイメージCのようになると思う。

ただ、これまでの議論で、定時発について、今までバスを利用していない人にもっと周知をして、わかりやすい、利用しやすいということの評価してもらおうと言っていた。乗り込み調査では、バスを使っていない人の答えは無い。バスを利用していない人についても意見を集めようという議論が、確か前回までのこの会議の中であったと思う。それを踏まえた上で、現状ではなかなか新たに利用してもらえそうにないので、使っている人の利便性を重視しようということになったため、この評価の表になっている。

その報告が抜けていた。「周知を図ったが、利用していなかった人達からなかなか意見をいただけず、そういう人たちはバスを利用しないようなので、今バスを使っている人たちがターゲットになった。その人たちの意見を聞くとこのような表になるので、こういうふうに評価した」というふうに説明していただきたい。手続きとしては、このように報告いただくと、この会議として皆さんの理解を得た上で前に進められるのではないか。

それから、税補填がどんどん増えてくるのは困るということで、苦肉の策として、この会議で運賃を上げた。利用者が減っても、運賃が上がった分だけ収支の減り方は少ないのだと思うが、今後、さらに利用者が減ると、ますます収支は苦しくなる。どちらに変えるとしても、「このように変えるので、みんなでバスを利用しましょう。少し車をやめてバスにしましょう」という機運を高めていかないといけない。

(委員) 一つのルートにして両廻りにすると、当然、時間的には1周の時間がかかる。しかし、利用する人は近いほうに乗るので、半分しか使わない。利用者の視点だと、両廻りのほうが時間短縮になるのではないか。府営吉井住宅、中井町から市役所に行く場合、いまのルートであれば家に帰るまでに両方のルートに乗らないといけない。

利用する人にとって時間が半分しかかからないということであれば、やはり両廻りのルートのほうが、メリットがあるのではないかと思う。

(委員) その点は、事務局が大分、評価していると思う。24/30の評価点数がついている点は理解いただきたい。

(委員) 前回、将来的にはコミュニティバスを岸和田市の単独ではなく、近隣の、具体的には和泉市、貝塚市との共同運行ということを提案した。それは将来的なことだが、隣接の和泉市や貝塚市は実際にどのような、両廻り、片廻りをやっているのか。また、それぞれの利用者の住民の方からは「ここが不便だ」「あそこが不便だ」「このようにしてほしい」といった意見はないか。

(事務局) 現在、貝塚市のコミュニティバス（は～もに～ばす）は、一乗車220円で、水間鉄道から片廻りで各施設やバス停を運行していて、両廻りという設定ではない。ただ、岸和田市の場合は路線バスの間を縫うような形でのコミュニティバスという位置付けだが、貝塚市は路線バスが撤退しているため、路線バスに代わるルートとして、5ルートを設定して走らせてい

る状況だと聞いている。

利用者からの評価については我々の耳には入ってきていないため、お答えしかねる。

(委員)

和泉市の情報はないか。

(事務局)

貝塚市は、岸和田市以南のバス連絡協議会により、情報交換も行っているが、和泉市の情報は現在のところない状態である。

(委員)

面積や地理的条件等が違うので一律には岸和田市と同じようには見られないと思うが、近隣市も同じ泉州の北部地域。いろいろ調べていただいて、いいところを取り入れてほしい。

(委員)

和泉市も路線バスとコミュニティバスの運賃格差の問題があり、コミュニティバスの運賃を上げて経路も変えたところ、利用者が激減した。今は、今後どうするかという議論をしていて、具体的な解決策、ブレイクスルーはまだできていない状況である。

私のほうから2点ほど意見を申し上げたい。

まず、重みと評価のつけ方が、1点、2点、3点というようになり範囲が狭い上に、その根拠がかなりあいまいである。1点と2点と3点は1ずつ差があるように見えるが、本当に1ずつ差があるのか。例えば運行便数では、1日6便なら1点、1日8便なら2点で、2便の差が1点になっているが、なぜそうなのかの根拠がかなり希薄だと思う。重みも、重視すべき指標として回答された割合を点数に置き換えていると思うが、そのパーセンテージで重みをつけたほうが適切だろうと思う。だから、50%と40%ならば5対4でいい数をもしかしたら3点、2点にしているかもしれない。根拠になった生のデータを示せるものはできるだけ生のデータで持ってきたほうがよい。

あと、現行ルートと、現行ルートに変える前の元のルートについても同様の評価をしてほしい。元に戻したところで、いろいろな課題の指摘されていた案に戻るだけである。これから案を出すときに、元に戻すよりも少しでもいい案を出さなければいけないので、現行ルートと元のルートについて、総合得点の比較をする必要があるだろうと思う。

手続きについては、副会長がおっしゃったような進め方にすべきだと思う。例えば河内長野は北、南のピストンで、両廻りが原則かどうかは地域のニーズ次第だと思うので、もう少し柔軟に考えることと、一体、何が問題だったのかということをもまず説明するところが重要ではないかと思う。

(事務局)

定量的に表せない部分もあるが、点数化するほうがご理解いただけるのではないかとということもある。乗り込み調査は令和元年度と令和2年度において2回行っている。それと、協議会でのご意見、協議会委員へのヒアリング、バス連絡協議会での意見聴取もしている。また、普段ローズバスに乗られていない方のご意見ということで、全職員およびその家族に対してバスアンケートを実施した。すべてを同じように定量化して積算できるかどうかということは難しい点もあり、全体のご意見等を参考にして、こういった表示とさせていただいた。

(副会長)

前回ルートを変更した際は、両廻りでは、利用が増えることはないだろうと言っていた。なぜかという、利用している人はすでに利用しているからだ。今使っていない人に使ってもらわないと、本当に収支がもたないの、定時発にして利用者を増やそうというご提案だった。

しかし、利用者が減ってしまったので、元の状態まで何とかリカバリーするため、乗り込み調査などで今の利用者のご意見をお伺いして改善点は改善しようとしているが、前の段階よりも少し下のところにしか戻らない。それでいいのか。

本市の公共交通全体の中の路線バスに対して、地域交通としてのローズバスの位置付けについても、それならば福祉バスにしたらどうかというような議論があるかもしれない。将来的に元に戻すことではなくて、今後の公共交通やバスはどうあるべきかということも一緒に議論していただきたい。

市民アンケート調査などもやっていて、「どうすればバスを使いますか」とか「なぜバスを使わないのですか」というような単純なアンケートのデータも含めて、今後、どうすればバスに乗ってもらえるかということを考えていただく必要がある。

(会長)

元に戻すかどうかというあたりまで含めての議論になっているが、今日方向性を出しておかないと時間的に間に合わないのか。

(副会長)

今までの意見だと、ルート変更により利用者がすごく減ってしまったので、改善できるところをまず改善しないといけないので、おのずと、恐らくイメージCのように改善しようということになるかと思う。それは最終案ではなく、それからさらに次の改善をしようすると、バス停の問題や道路の問題などいろいろ出てくる。そうすると、イメージCなどをやっ

ていただいた上で一定期間おいて評価をして、その上で次のステップが必要になると思う。その間に関係者協議をしていただいて、もう1回、評価をし直した上で1案、2案を目指す。

きょうはそういう方向性をご了解いただければ、事務的にはCをめざしてとりあえず改善していきましょうという合意できるのではないかと。

- (会長) いまの日野委員の意見について、ご意見はあるか。
- (委員) 事務局のほうからも点数的にCの方向で進みたいというお話もあったと思うが、時間帯の問題や、便数によって評価も変わってくるのではないかと思うため、もう少し議論をしてから決めるべきではないかと私どもは考えている。
- (委員) 事務局のほうでは、Cの方向で、5月目標で動いているとのことだが、もう少し議論したいとバス事業者さんもお話されている。
- (事務局) 関係者協議がまだ完結していない状態でのイメージ案になるので、今後、関係者協議の中で当然、新たな要素が加わったりする部分もある。改正する際には当然、協議会を経るという手続きになる。
- (委員) 関係者協議を続けていただきたい。
- (会長) 評価の仕方の課題や、所要時間や立ち寄りところ、パターンダイヤの維持、便数の確保といった当初の課題点の議論についてはもう一度、整理いただきたい。C案をとりあえずの前提として、協議を続けながら、何らかの改善に向けて動き出すという方向でいかがか。うまく動き出せば、両廻りに関する障害も解決していけるのではないかと。
- (副会長) 今回、事務局が少し先取りで1、2とかA、B、Cとかを出された。改善の方向性として、事務局が今回、A、B、Cを出されたが、整理すると、1)それをベースにしながらか関係機関と議論して改善案を作る、2)ただし、今回の改善案は最終案ではなく、将来はさらにリカバリをして、もう少し広い視点で考える、ということになろうかと思う。もちろん、その中には両廻りの復活も含めて入ってくることになると思う。
- (会長) 今日は、市民委員を始めとして、学識経験者、関係機関、事業者、それぞれの委員より、貴重なご意見を賜りまして本当にありがたい。様々なご意見より完全に昔に戻すのではなく、さらによりよい方向をめざすという点では同じなのではないかと、私は伺っていてそのように感じた。
- 課題を追究しつつ、評価、分析の方法も研究しつつ、これまで改善してきた点をさらにチェックしながら、当面はC案をめざしましょう。そういう方向でいかがか。
- (事務局) はい。いただいたご意見を踏まえ、検討を深めてまいります。

③ 【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

- (事務局) 資料5を用いて説明

④ その他

- (事務局) 資料6を用いて説明

～委員からの質問～

- (副会長) 個別にはすごくいいことをやっただけでいるが、レンタサイクルを導入すると、バス利用者は減る。総合交通計画についての協議会であるので、個別の施策を並べるのではなく、このようなレンタサイクルを充実させるときには公共交通との連携をどう図るのかということをご意見をいただきたい。国の自転車活用推進法では、公共交通との連携ということを書いているが、実際には難しい。例えば、駐輪場の月極をしている方々にバスの回数券を月に数枚を渡すとか、バスの定期を持っている人には自転車の駐輪場の何回分かの券を渡すとか、雨の場合などに、都合によってどちらでも使えるような仕組みをつくるのが本当の連携だと思う。個別に、値引きなどをして「どんどん便利になりますよ」ということをすると、バスをやめてこちらにしようという話にしかならない。ここは公共交通全体を議論している会議なので、そこは間違いずに補足をお願いしたい。
- (会長) 事務局、よろしくお願ひしたい。
- (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ます。

(会長) 次回の協議会は、来年の2月ごろに開催予定となっているので、よろしくお願ひしたい。  
本日は、重要な論点を各委員の方々から熱心に的確なご意見、ご指摘をいただいた。本日の  
内容については、事務局で論点を整理し、各委員様への確認も含め、来年の2月開催に向け  
て、事前調整もしていただきたい。事務局にはぜひともよろしくお願ひしたい。

(会長) 以上をもって、令和2年度第2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2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

## ローズバス修正ルート案の評価

### 評価項目と評価指標

ローズバスの修正にあたり、その効果が期待できるルート案を点数方式で評価するため、評価項目と評価指標を以下のとおり設定する。

なお、評価項目は第1回岸和田市地域公共交通協議会（令和2年9月25日開催）において、論点整理として抽出した以下の5項目とし、評価指標を以下のとおり設定する。

表. 評価項目と評価指標

評価項目	評価指標
①バス運行本数	現在の運行本数に対する増減
②バスの運行経路	経由する主要施設近傍の停留所数に対する増加割合
⑥時刻のわかりやすさ	各停留所におけるダイヤ設定の状況
⑧目的地までの移動時間	市内主要施設への移動時間が短縮する区間の割合
⑪待合環境	乗継停留所における待合環境の状況

#### 【評価項目・指標の説明】

#### ①バス運行本数

- 現在のルートの運行便数を基準に、各ルート案における運行本数の増減を評価する。

#### ②バスの運行経路

- 現在のルートにおいて経由する主要施設近傍の停留所数を基準に、各ルート案における経由する主要施設近傍の停留所数の増加割合を評価する。
- 対象の主要施設は、以下の施設を対象とする。

表. 対象の主要施設

区分	対象施設（対象停留所）
公共施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>市役所（市役所前）</li> <li>岸和田市立保健センター（保健センター前）</li> <li>総合体育館（小松里町北）</li> </ul>
医療施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>市立岸和田市民病院（市民病院前）</li> </ul>
鉄道駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>南海岸和田駅（岸和田駅前）</li> <li>南海和泉大宮駅（和泉大宮駅前）</li> <li>JR下松駅（下松駅前）</li> </ul>
商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸和田カンカンベイサイドモール（港緑町）</li> <li>ラパーク岸和田（競輪場前）</li> </ul>

#### ⑥時刻のわかりやすさ

- 現在の各停留所におけるダイヤ設定の状況を基準に、各ルート案におけるダイヤ設定の状況を評価する。

#### ⑧目的地までの移動時間

- 現在の利用実績（ルート間の乗継利用者含む）を基準に、各ルート案における市内主要施設近傍の停留所への移動時間が短縮する区間の割合を評価する。

#### ⑪待合環境

- ルート間の乗継ぎ停留所における待合環境の整備状況及び乗継ぎ停留所での乗車継続（次便発車時間まで利用者が降車することなく車両に乗り続けることが可能か）の可否を評価する。
- 待合環境の整備状況は、バス停上屋・ベンチの有無とする。

## 評価ランクと重みづけの設定

- 各評価項目において評価ランクを設定し、点数づけを行う。ランクは5つの評価項目を-2~2点の5段階で点数化する。
- 令和2年7月に実施したローズバス乗り込み調査での「ローズバスで大事だと思う事」のうち、評価項目に該当する項目の回答結果を踏まえ、重みづけ係数を以下のとおり設定する。

#### ●評価項目に該当するローズバスで大事だと思う事の項目

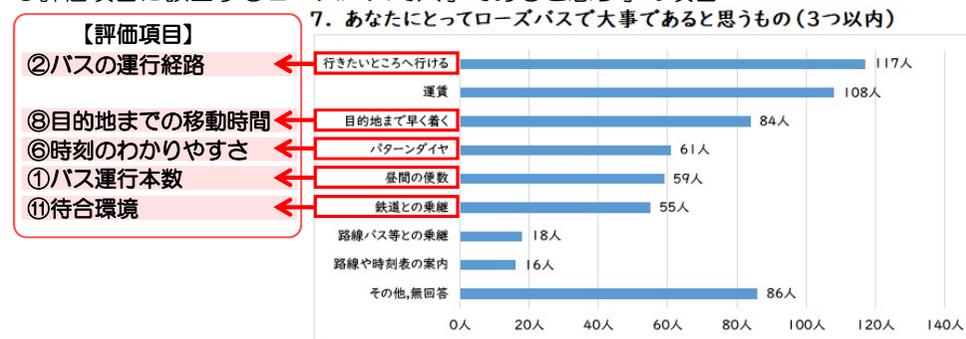


表. 評価項目の重みづけ係数の設定

評価項目	回答数	割合	評価項目	重みづけ係数
①バス運行本数	59	15%	①バス運行本数	0.75
②バスの運行経路	117	30%	②バスの運行経路	1.50 (≒1.48)
⑥時刻のわかりやすさ	61	15%	⑥時刻のわかりやすさ	0.75 (≒0.77)
⑧目的地までの移動時間	84	21%	⑧目的地までの移動時間	1.05 (≒1.07)
⑪待合環境	73	19%	⑪待合環境	0.95 (≒0.93)
合計	394	100%	合計	5.00

表. 評価指数の評価ランクと重みづけ

評価項目	重みづけ係数	評価ランク				
		-2	-1	0	1	2
①バス運行本数	0.75	減便 (5本/日以下)	減便 (6~7本/日)	変化なし (現行通り8本/日)	増便 (9~10本/日)	増便 (11本/日以上)
②バスの運行経路	1.50	減少 0.5倍~	減少 1~0.5倍	変化なし (現行通り)	増加 1.5倍未満	増加 1.5倍以上
⑥時刻のわかりやすさ	0.75	運行間隔などが特に考慮されていない	起点で概ね一定間隔で発車時刻の分が0分や5分で設定	現行どおり パターンダイヤ	-	-
⑧目的地までの移動時間	1.05	平均値が10分以上増加	平均値が10分以内増加	現行どおり	平均値が10分以内短縮	平均値が10分以上短縮
⑪待合環境	0.95	施設なし 継続乗車不可	一部施設あり 継続乗車不可	現行どおり 施設あり 継続乗車不可	施設あり 一部継続乗車可	施設あり 継続乗車可

# ローズバス修正ルートを選定

## 各指標における評価

### 【①バス運行本数による評価】

上段：現在の運行本数に対する増減  
下段：評価結果（重みづけ係数：0.75）

現行ルート	現状改善イメージ（片廻りルート）				両廻りルート改善イメージ	
	A	B	C	D	1	2
-	増減なし（8本/日・ルート）	-2（6本/日・ルート）	-2（6本/日・ルート）	-2（6本/日・ルート）	-3（5本/日・ルート）	-3（5本/日・ルート）
0	0	-0.75	-0.75	-0.75	-1.50	-1.50

#### ● バスの運行経路の評価結果

各ルート案における所要時間から現行のダイヤをもとにダイヤ案を設定し、運行本数を設定した。各ルート案の運行本数は上の表中に示す。

### 【②バスの運行経路による評価】

上段：主要施設近傍停留所を経由する停留所数に対する増減  
下段：評価結果（重みづけ係数：1.50）

現行ルート	現状改善イメージ（片廻りルート）				両廻りルート改善イメージ	
	A	B	C	D	1	2
-	1.1倍増加	1.3倍増加	1.4倍増加	1.5倍増加	1.6倍増加	1.6倍増加
0	1.50	1.50	1.50	3.00	3.00	3.00

#### ● バスの運行経路の評価結果

各ルート案における主要施設近傍停留所を経由する停留所は以下のとおり。

	現行ルート		現状改善イメージ（片廻りルート）								両廻りルート改善イメージ			
			A		B		C		D		1		2	
	北ループ	南ループ	北ループ	南ループ	北ループ	南ループ	北ループ	南ループ	北ループ	南ループ	右回り	左回り	右回り	左回り
・市役所（市役所前）		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
・岸和田市立保健センター（保健センター前）	○		○		○		○		○		○		○	
・総合体育館（小松里町北）	○		○		○		○		○		○		○	
・市立岸和田市民病院（市民病院前）	○		○		○		○		○		○		○	
・南海岸和田駅（岸和田駅前）	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
・南海和泉大宮駅（和泉大宮駅前）		○		○		○		○		○		○		○
・JR下松駅（下松駅前）		○		○		○		○		○		○		○
・岸和田カンパネライサイドモール（港緑町）		○		○		○		○		○		○		○
・ラパーク岸和田（競輪場前）	○		○		○		○		○		○		○	
計	5	5	6	5	7	6	7	7	8	7	8	8	8	8
合計	10		11		13		14		15		16		16	
増減	1.0倍		1.1倍		1.3倍		1.4倍		1.5倍		1.6倍		1.6倍	

### 【③時刻のわかりやすさによる評価】

上段：各停留所におけるダイヤ設定の状況  
下段：評価結果（重みづけ係数：0.75）

現行ルート	現状改善イメージ（片廻りルート）				両廻りルート改善イメージ	
	A	B	C	D	1	2
-	パターンダイヤ	概ね一定間隔で発車時刻の分が0分や5分で設定	概ね一定間隔で発車時刻の分が0分や5分で設定	概ね一定間隔で発車時刻の分が0分や5分で設定	概ね一定間隔で発車時刻の分が0分や5分で設定	概ね一定間隔で発車時刻の分が0分や5分で設定
0	0	-0.75	-0.75	-0.75	-0.75	-0.75

#### ● 時刻のわかりやすさの評価結果

各ルート案において、現行と同じ運行本数の案については、現行のパターンダイヤを設定できるものとした。現行の運行本数よりも減少する案については、各ルート案の所要時間が異なるものの、利用者への発車時刻のわかりやすさを考慮し、起点停留所（岸和田駅前）における発車時刻の分が0分や5分で設定することが出来るものと想定している。

### 【④目的地までの移動時間による評価】

上段：市内主要施設への移動時間が短縮する区間の割合  
下段：評価結果（重みづけ係数：1.05）

現行ルート	現状改善イメージ（片廻りルート）				両廻りルート改善イメージ	
	A	B	C	D	1	2
-	平均値0.9分	平均値2.2分	平均値-1.0分	平均値-0.8分	平均値21.8分	平均値20.2分
0	-1.05	-1.05	1.05	1.05	2.10	2.10

#### ● 目的地までの移動時間の評価結果

各ルート案において、現行の北ループ及び南ループの各停留所から主要施設近傍の停留所までの所要時間を現行のダイヤをもとに設定し、各区間における所要時間における現行との差分を算出。所要時間の平均増加時間と平均短縮時間をもとに平均時間を算出する。

#### ○各ルート案の経路別に見た所要時間変化（平均増加値・平均短縮値）

（単位：分）

	現状改善イメージ（片廻りルート）								両廻りルート改善イメージ			
	A		B		C		D		1		2	
	北ループ	南ループ	北ループ	南ループ	北ループ	南ループ	北ループ	南ループ	右回り	左回り	右回り	左回り
平均増加値	0.6	1.2	1.4	3.7	5.7	4.2	8.6	4.5	4.0	3.5	5.2	3.5
平均短縮値	0.0	0.0	-0.6	-0.2	-6.1	-5.8	-8.4	-6.3	-23.9	-27.2	-22.0	-27.1
総平均値	0.6	1.2	0.8	3.5	-0.5	-1.6	0.2	-1.8	-19.8	-23.7	-16.8	-23.6

# ローズバス修正ルートを選定

○各ルート案における所要時間変化の平均値

(単位:分)

	現状改善イメージ (片廻りルート)				両廻りルート改善イメージ	
	A	B	C	D	1	2
平均増加値	0.9	2.6	4.9	6.6	3.8	4.3
平均短縮値	0.0	-0.4	-6.0	-7.3	-25.5	-24.5
総平均値	<b>0.9</b>	<b>2.2</b>	<b>-1.0</b>	<b>-0.8</b>	<b>-21.8</b>	<b>-20.2</b>

○③目的までの移動時間による評価における評価ランクと評価項目

評価ランク	-2	-1	0	1	2
評価項目	10以上増加	10分以内増加	0	10分以内短縮	10分以上短縮

○③目的までの移動時間による評価結果

	現状改善イメージ (片廻りルート)				両廻りルート改善イメージ	
	A	B	C	D	1	2
評価	-1.05	-1.05	1.05	1.05	2.10	2.10

【①待合環境による評価】

上段：乗継停留所における待合環境の状況  
下段：評価結果 (重みづけ係数：0.95)

現行ルート	現状改善イメージ (片廻りルート)				両廻りルート改善イメージ	
	A	B	C	D	1	2
-	対象：岸和田駅前	対象：岸和田駅前	対象：岸和田駅前・市民病院前	対象：岸和田駅前・下松駅前	対象：岸和田駅前	対象：岸和田駅前
0	0	0	0.95	0.95	1.90	1.90

● 待合環境の評価結果

各ルート間を相互利用できる乗継停留所における待合環境の整備状況 (上屋・ベンチの有無) 及び乗継ぎ停留所での乗車継続 (次便発車時間まで利用者が降車することなく車内に乗り続けることが可能か) の可否についても評価する。

複数箇所の乗継ぎ停留所を設けるルート案では平均値を採用する。

乗継ぎ停留所	整備状況	現行ルート		現状改善イメージ (片廻りルート)				両廻りルート改善イメージ							
				A		B		C		D		1		2	
		乗継ぎ停留所	継続乗車	乗継ぎ停留所	継続乗車	乗継ぎ停留所	継続乗車	乗継ぎ停留所	継続乗車	乗継ぎ停留所	継続乗車	乗継ぎ停留所	継続乗車	乗継ぎ停留所	継続乗車
岸和田駅前	上屋・ベンチあり	○	×	○	×	○	×	○	×	○	×	○	○	○	○
市民病院前	上屋・ベンチあり	-	-	-	-	-	-	○	○	-	-	-	-	-	-
下松駅前	上屋・ベンチあり	-	-	-	-	-	-	-	-	○	○	-	-	-	-
評価		0		0		0		0.95		0.95		1.90		1.90	

各指標における評価

現状改善イメージ (片廻りルート) では、『D案』が他のルート案と比較して高得点となっている。

ルート案の評価結果を踏まえ、現状改善を図るために短期で実施するルート案は、『D案』とする。

表. 各指標における評価

評価項目	重みづけ係数	現行ルート	現状改善イメージ (片廻りルート)				両廻りルート改善イメージ	
			A	B	C	D	1	2
1. バス運行本数	0.75	0	0	-0.75	-0.75	-0.75	-1.50	-1.50
02. バスの運行経路	1.50	0	1.50	1.50	1.50	3.00	3.00	3.00
6. 時刻のわかりやすさ	0.75	0	0	-0.75	-0.75	-0.75	-0.75	-0.75
8. 目的地までの移動時間	1.05	0	-1.05	-1.05	1.05	1.05	2.10	2.10
11. 待合環境	0.95	0	0	0	0.95	0.95	1.90	1.90
合計		0	<b>0.45</b>	<b>-1.05</b>	<b>2</b>	<b>3.5</b>	<b>4.75</b>	<b>4.75</b>

# 利用者アンケート調査(ニーズの把握)

乗込み利用者アンケートについて

職員が2人1組で1週間の全便(計80便)に乗り込み利用者への聞き取りアンケートを実施

【R元年度】  
 (実施日) R1.8月～9月  
 (回答者数) 323名

【R2年度】  
 2R2.7月  
 292名

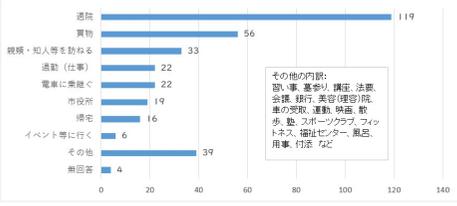
## R元年度 結果

(回答数) 323人 (北ルート: 177人、南ルート146人)

■ 回答者属性(調査員判断)

10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代
2	11	17	23	39	64	81	86
0.6%	3.4%	5.3%	7.1%	12.1%	19.8%	25.1%	26.6%

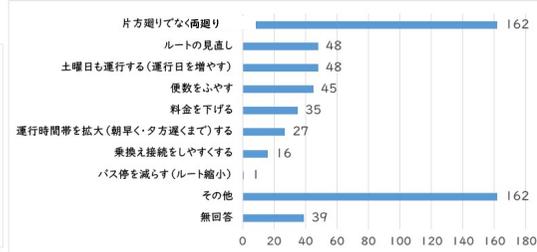
### 2. 乗車目的について(複数回答可)



### 4. ローズバスの2月の改正以前と比較して、利用が

増えた	同じ	減った	改正後利用を始めた	無回答
20	98	134	66	5
6.3%	30.8%	42.1%	20.8%	—

### 9. ローズバスで改善したほうが良いと思うもの(複数回答可)



## R2年度 結果

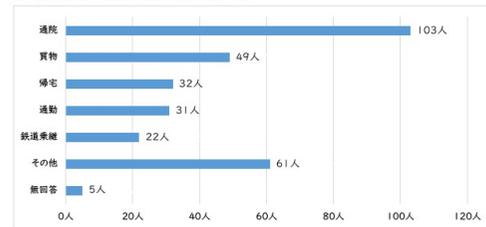
【結果】(速報値)  
 (回答数) 293人 (北ルート: 142人、南ルート: 150人)

(ODデータに基づく平均移動距離) 4.0km (区間を例にとると 岸和田駅前～吉井住宅前の距離に相当する)

■ 回答者属性

10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	90代	無回答
4人	8人	15人	17人	36人	61人	85人	59人	5人	2人
1.4%	2.7%	5.1%	5.8%	12.3%	20.8%	29.0%	20.1%	1.7%	0.7%

### 3. 乗車目的について(複数回答可)



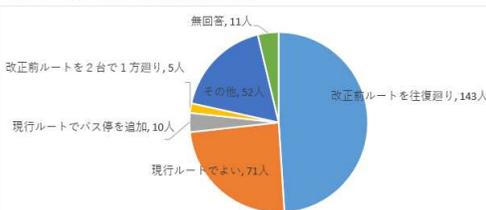
### 5. ローズバスの利用方法

片道利用	往復利用	その他	無回答
183人	99人	3人	7人
62.7%	33.9%	1.0%	2.4%

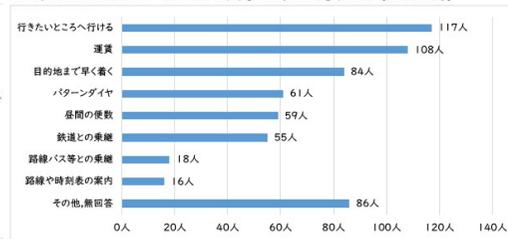
#### 5-1. 片道利用のうち、もう片方の移動手段(複数回答可)

送り迎え	路線バス	タクシー	電車	その他	無回答
19人	40人	46人	23人	49人	14人
9.9%	20.9%	24.1%	12.0%	25.7%	7.3%

### 6. ローズバスルートの改正について



### 7. あなたにとってローズバスで大事であると思うもの(3つ以内)



# ヒアリング調査(主なご意見: 抜粋)

・会員の意見聴取を実施したが、特に意見が出なかった。  
 ・往復運行(両廻り)というサービス水準を提供すべきであるとする

・春木大芝地区への運行  
 ・1時間/週は長いもっと短く  
 ・北ルートで市役所へ行きにくい  
 ・増便してほしい  
 ・H31.2の改正を知らなかった  
 ・170円は高い  
 ・バス停の復活  
 ・運行時間帯の拡大(土曜日、12、17時台も運行したほうが良い)  
 ・以前のルートに戻してほしい  
 ・南ルートの市民病院前への立寄り希望

・運行ルートを若干変更して、基本的に元の1ルートに戻すこと  
 ・運行ルートは右回り、左回りを復活すること  
 ・バス停留所をもっと多くする(300mにつき1箇所)  
 ・バス停の復活  
 ・駅へもっと寄ってほしい  
 ・紀州街道も運行してほしい  
 ・運行時間帯の拡大(土曜日、12、17時台も)  
 ・岸和田駅前の乗継ぎの改善(高齢者、子供と一緒に辛い)  
 ・料金を100円に戻してほしい

## 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

【バス運行連絡協議会】  
 ・利用者の立場に立ってローズバスについてニーズを把握する  
 ・運行ルートについては両廻りを復活すること  
 ・まずは両廻りを実施し、検証は1～2年後に行う  
 ・料金ではなくルートに問題がある  
 ・パターンダイヤを重視するより乗りやすいダイヤの組み方(例えばラッシュ時間帯に本数を増やすなど)を重視  
 ・本数、経路、わかりやすさが重要である  
 ・現在の片廻りは、目的地まで長時間を要することがある  
 ・ルート間移動がかなり不便である

## 論点整理(抽出)

※アンケート調査、ヒアリング調査による抽出

1. バス運行本数
2. バス運行経路
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
11. バス停の待合環境(岸和田駅前での乗り継ぎ)

(指標番号順)

## 論点整理

## ローズバス運行時間帯における路線バス「福田線」の運行方法について

路線バス「福田線（岸和田駅前～下松駅前～道の駅 愛彩ランド）」について、平日9時台～16時台においては「下松駅前」を起終点として折り返し運行とすることで、「道の駅 愛彩ランド」との間を増便。

「岸和田駅前」～「下松駅前」間は、ローズバスとの乗り継ぎが可能なダイヤを設定。

