

岸和田市 交通まちづくりアクションプラン

第2編 地域公共交通計画編



令和5（2023）年3月
(令和6（2024）年3月一部改訂)
(令和7（2025）年3月一部改訂)

岸和田市



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〕

目 次

1. 交通まちづくりアクションプラン『地域公共交通計画編』について	1
1.1 地域公共交通計画とは	1
1.2 計画の目的	1
1.3 公共交通の果たすべき役割・位置付け	1
1.4 岸和田市における「公共交通」の考え方	3
1.5 地域公共交通計画の位置付け	5
1.6 根拠法の改正	6
1.6.1 地域公共交通活性化再生法の改正	6
2. 前計画〔公共交通編〕の評価	7
2.1 現行計画〔公共交通編〕の概要	7
2.2 公共交通に関する方針と方針の内容を達成するための施策	7
2.3 事業の到達・進捗状況	8
2.4 目標値の達成状況	9
2.5 前計画における課題	12
3. 計画目標の設定	13
3.1 地域公共交通網の将来像	13
3.2 計画の目標	14
4. 目標達成に必要な施策	17
4.1 施策の体系	17
4.2 施策の概要	18
4.3 実施スケジュール	44
5. 評価指標と進行管理	45

5.1 実施主体	45
5.2 P D C A サイクルによる施策の推進	46
5.3 目標達成度の評価指標の設定	47
5.4 目標達成度の評価指標による目標値の設定	48
5.5 施策実施状況の評価指標及び目標値の設定	49
用語集（五十音順）	53

1. 交通まちづくりアクションプラン『地域公共交通計画編』について

1.1 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものです。国が定める「地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本方針」に基づき、地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて「活性化再生法に基づく協議会」を開催しつつ、交通事業者や地域の関係者等との個別協議を重ねながら作成します。

※資料：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き（第3版（令和4(2022)年3月）国土交通省に基づく）

1.2 計画の目的

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】は、平成29(2017)年度に策定した「岸和田市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】」が、令和4(2022)年度をもって計画期間が終了することから、この計画を総括するとともに、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を図るため、地方公共団体に策定が努力義務化された地域公共交通計画の要素を満たす計画として改訂します。

【地域公共交通計画編】は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律*の一部を改正する法律」（令和2(2020)年11月）等が施行され、【基本計画編】で定めた基本理念「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」の実現を目指すため、公共交通の果たすべき役割を明らかにし、「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」を実現するマスタープランとして、策定します。

岸和田市における公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、地域全体の公共交通のあり方を検討し、持続可能な公共交通ネットワーク形成のために、公共交通の役割と将来像、そして、行政、市民、交通事業者の役割について定めます。

1.3 公共交通の果たすべき役割・位置付け

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ています。また、これまで続けてきた「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ます。

地域公共交通に関する評価については、利用者数や収支などで評価してきました。然しながら、地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野において多面的な効果が挙げられます。今後は、公共交通を支える意義を適切に評価し、多様な行政分野におけるコストの軽減に資する効果も定量的分析していく必要があると考えられます。

このような観点も踏まえ、「将来ビジョン・岸和田（第5次岸和田市総合計画） 基本構想」に掲げた目指すまちの姿《個性きらめき 魅力あふれる ホッとなまち 岸和田》の実現に向け、交通面からの施策を推進するため、【地域公共交通計画編】を策定します。



資料：クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」
(国土交通省近畿運輸局)

図 1-1 公共交通の有する多面的な効果

1.4 岸和田市における「公共交通」の考え方

岸和田市の公共交通は、鉄道、路線バス、ローズバス*、タクシーがあります。

公共交通は、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段確保、交通不便地域のニーズへの対応が強く求められます。

高齢者や障害者が自立的に生活できる環境整備の一環として、移動手段を確保することによって、外出機会の創出による健康増進、地域活性化への寄与も期待されます。

地域交通における公共交通については、利用特性や輸送需要等から適切な輸送形態を組み合わせて導入していく必要があります。

なお、利便性や効率性の視点から、必要に応じて、特定多数を対象とする福祉交通や利用目的が限定的な民間送迎サービスや道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携や、図1-4に示す「さらに新たな輸送手段」についても検討を進めます。

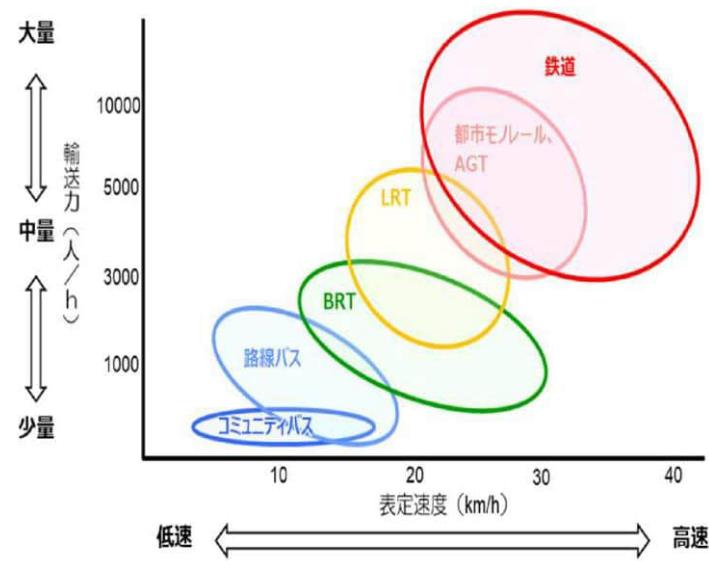
名称	鉄道	モノレール	LRT	BRT	路線バス
イメージ					
概要	専用の用地にレールを敷設した線路上を車両が走行するシステム。軌道上を走行、高速運転が可能であり、迅速と安全を両立。多数の車両を連結して頻繁に運転できるため、大量輸送が可能。	専用走行路にガイドされた走行システムであり、速度が高く、無人走行による高頻度運行が可能なシステム。	道路上の併用軌道や専用軌道を走行するシステムで、渋滞による影響は受けにくく、高頻度運行などにより輸送力を高めることが可能。また、システムによっては鉄道との直通も可能。	走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫（バス専用道等やPTPS、連節バスなど）を施したバスシステムであり、速達性、定時性、輸送力を高め、利用者に高い利便性を提供するバスシステム。	一般道を主体に路線を設定して運行する。一般道を走行するため、渋滞等により、定時性・速達性が大きく影響を受ける。
導入費用	導入費用				
ルート設定の特性	走行ルート、停車箇所の特性				

*ルート設定が固定される場合、沿線に住居や事業所の立地が促され、地域開発がされやすい特徴があり、ルート設定の自由度が高い場合、まちの広がりや分散にあわせた対応が可能という特徴がある。

資料：国土交通省

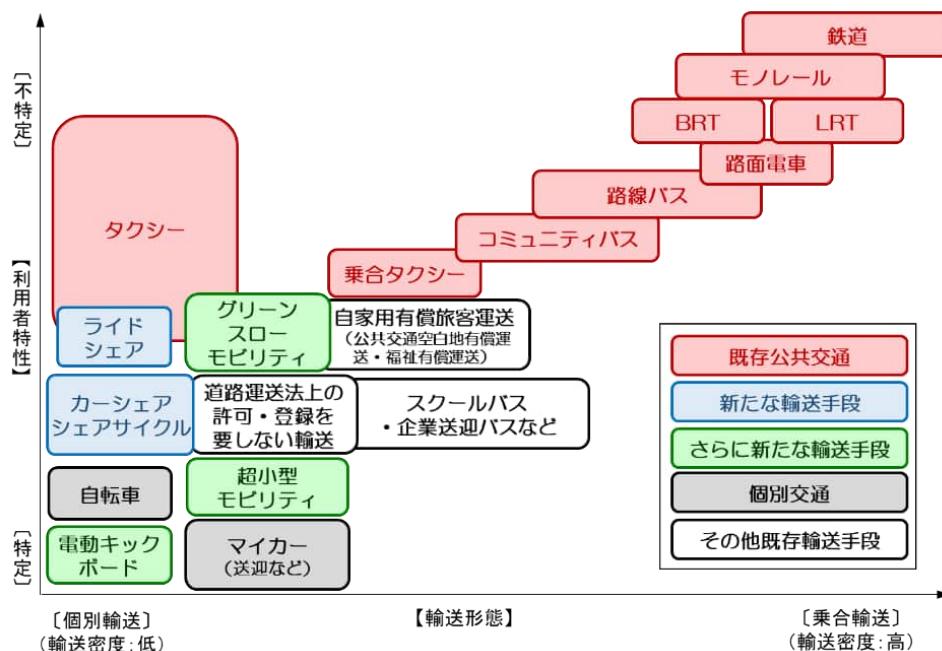
図 1-2 各交通機関の特徴

基幹公共交通軸を担う交通システムは、一定以上の速達性、定時性、輸送力が要求され、鉄道、モノレール、LRT、BRT、路線バス等があります。



資料：国土交通省

図 1-3 都市交通における交通手段の適応範囲



※地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き入門編（国土交通省）をもとに加筆

図 1-4 利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置付け

1.5 地域公共交通計画の位置付け

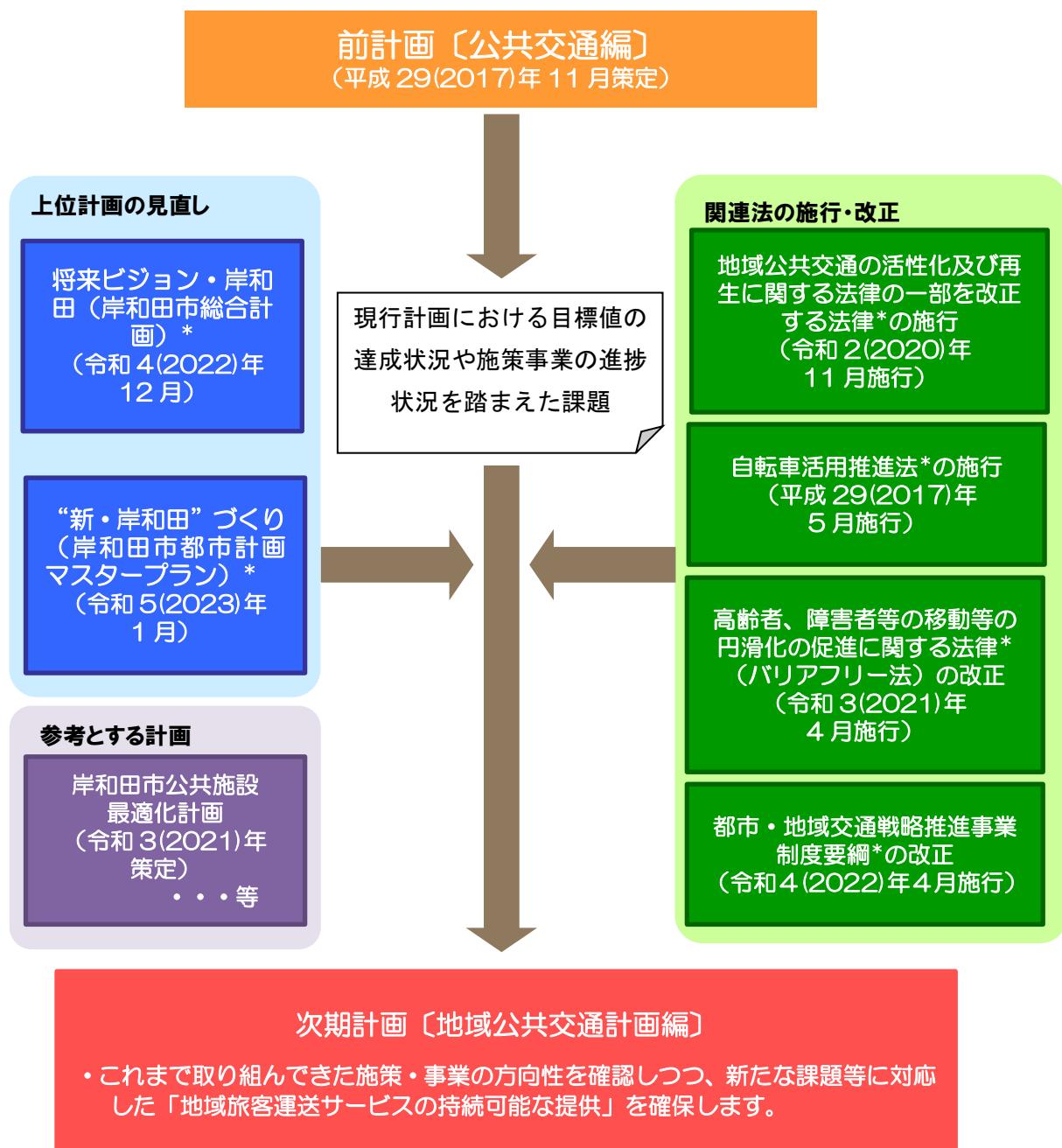


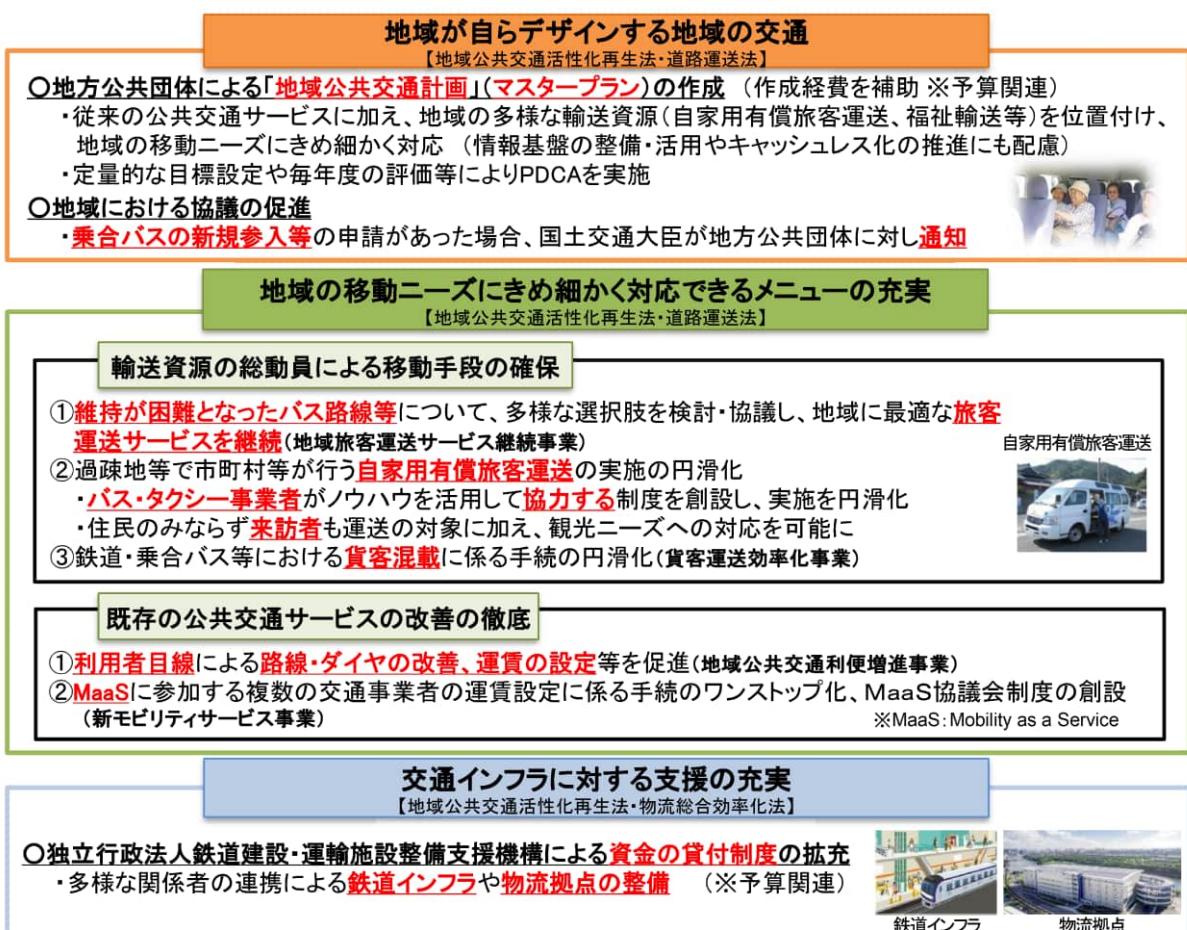
図 1-5 地域公共交通計画の位置付け

1.6 根拠法の改正

1.6.1 地域公共交通活性化再生法の改正

令和2(2020)年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

これにより、公共交通事業者を対象とした持続可能な地域公共交通網の形成という「地域公共交通網形成計画」の目的が、地域全体の輸送資源を対象とした地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保と改正され、併せて当該計画の名称も「地域公共交通計画」に改められています。



資料：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(令和2(2020)年法律第36号)概要(国土交通省)

図 1-6 地域公共交通活性化再生法等の一部改正(令和2(2020)年11月施行)の概要

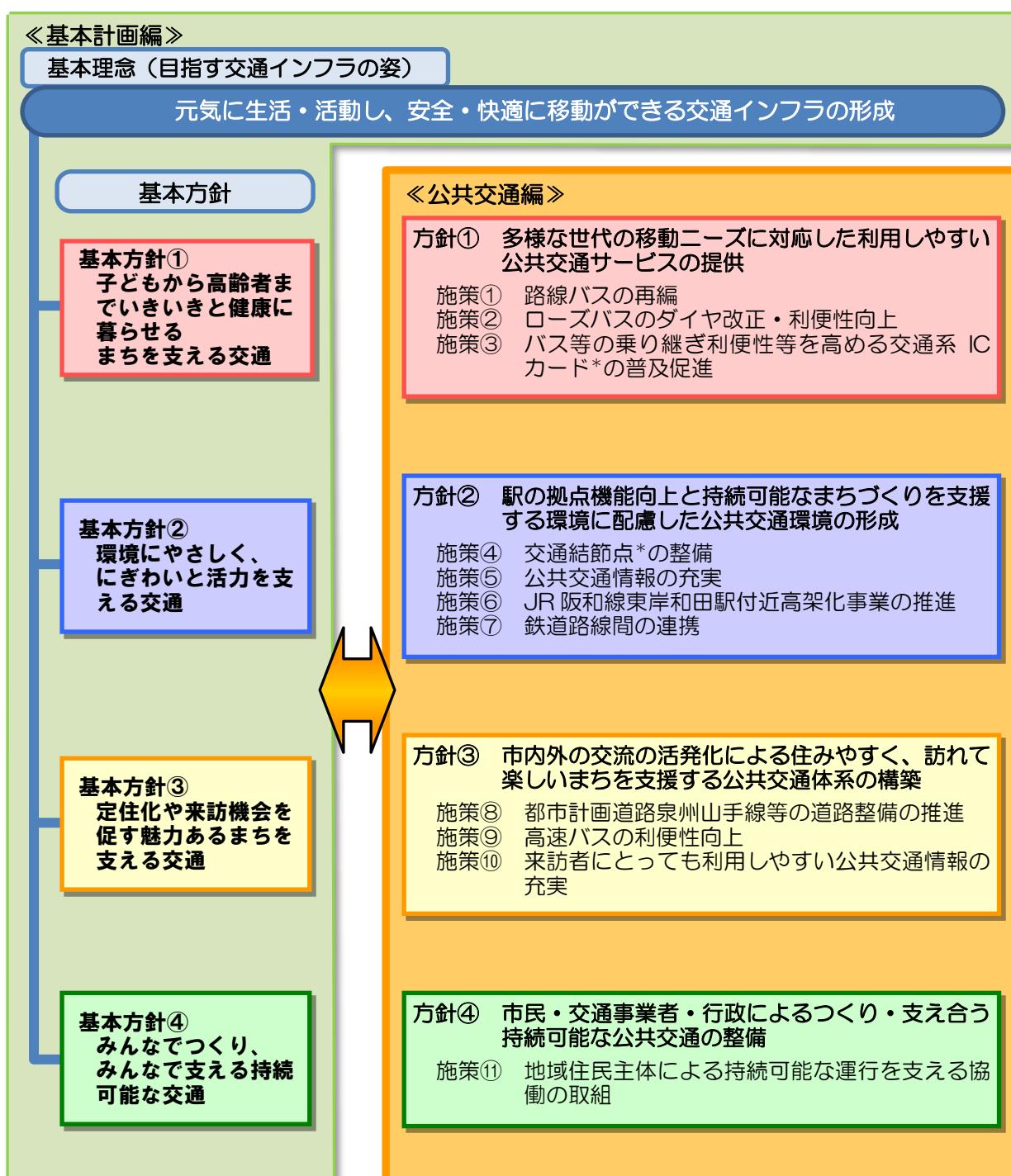
2. 前計画〔公共交通編〕の評価

2.1 現行計画〔公共交通編〕の概要

岸和田市では、平成29(2017)年11月に「岸和田市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】」を策定し、この計画に基づいた取組を実施しています。

2.2 公共交通に関する方針と方針の内容を達成するための施策

この計画では、本市の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市 岸和田」を踏まえるとともに、基本計画編における将来の交通体系形成に向けた基本理念を実現するため、以下の4つの方針を掲げ、これを達成するための11の施策を定めています。



2.3 事業の到達・進捗状況

各施策に基づき実施された事業の到達・進捗状況については、全19事業中、スケジュール通りに事業が完了しているのが2事業、スケジュール通りに事業が実施されているのが9事業、一部がスケジュール通りに事業が実施されているのが6事業、未実施の事業が2事業となっています。

現在、事業が実施されている15事業の促進を図るとともに、未着手事業については早期の事業着手を図る必要があります。

特に、広域連携軸の整備や自動車がなくても生活できる持続可能な公共交通体系を確立するためには、「都市計画道路*泉州山手線の道路整備を推進」や「地域主体の交通手段導入サポートの仕組み検討」を進めていくことが求められます。

全19事業中、	スケジュール通り事業完了：2事業 (◎)
	スケジュール通り事業実施：9事業 (○)
	一部スケジュール通り実施：6事業 (△)
	未着手 : 2事業 (×)

方針	施策	事業	実施時期	進捗	事業概要	総合交通戦略編との関連
方針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						
	ダイヤ改正の実施に向けた検討	2017~	△	ヘッド運行を実施(鉄道ダイヤの連携は図れていない)	総合交通戦略編①-1	
	ローズバスとの乗継拠点の設置	2017~	○	2019ローズバス改正で岸和田駅・乗継、2021ローズバス修正で下松駅・乗継	総合交通戦略編③-1	
施策② ローズバスのダイヤ改正・利便性向上						
	ローズバス路線の再編	2017~	○	2019改正、2021修正(両廻り)	総合交通戦略編③-1	
	路線バスとローズバスの乗継拠点の設置	2017~	○	2019ローズバス改正で岸和田駅・乗継、2021ローズバス修正で下松駅・乗継 再掲	総合交通戦略編③-1	
	運賃体系の見直し	2017~	○	2019料金体系の見直し	総合交通戦略編③-1	
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						
	交通系ICカード利用による割引制度の拡充	2017~	○	ICカードの利用率 65.2% (令和2年11月現在)		
方針② 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形成						
施策④ 交通結節点の整備						
	路線バス・タクシーと鉄道との乗継拠点を設置	2017~	○	久米田駅西側交通広場を整備中	総合交通戦略編⑧-1	
	駅前への路線バスの乗り入れ検討	2017~	○	東岸和田駅東側交通広場への路線バス乗り入れ	総合交通戦略編⑦-1	
施策⑤ 公共交通情報の充実						
	公共交通案内マップの作成	2018~	△	ローズバスのバスマップ作製・配布のみ実施	総合交通戦略編⑩-1	
施策⑥ JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進						
	高架化事業(踏切除却 & 駅前歩行パリアフリー)	2017~2019	◎	2020事業完了	総合交通戦略編⑬-1	
	岸和田港塔原線道路改良 & 附属街路整備	2017~2019	◎	2020事業完了		
施策⑦ 鉄道路線間の連携						
	岸和田駅～東岸和田駅間の路線バス整理	2017~	△	ヘッド運行を実施(鉄道ダイヤの連携は図れていない)再掲	総合交通戦略編⑪-1	
方針③ 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						
施策⑧ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進						
	都市計画道路泉州山手線の道路整備を推進	2017~	△	磯上山直線～岸和田中央線までの区間を事業着手段階	総合交通戦略編⑩-1	
	泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸検討	2017~	○	大阪府公共交通戦略に岸和田市が構想している路線として記載	総合交通戦略編⑪-1	
施策⑨ 高速バスの利便性向上						
	高速バス路線の拡充検討	2017~2022	×	VIPライナーとSPAラインのみ	総合交通戦略編⑪-1	
施策⑩ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実						
	スマートフォンアプリ等の情報提供	2017~	○	NAVITIME・ヨルダンヘローズバス情報を追加	総合交通戦略編⑪-2	
方針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						
	地域主体のあり方検討体制の構築	2017~2022	△	地域バス導入に向けた手続き資料の作成	総合交通戦略編⑮-1	
	地域主体の交通手段導入サポートの仕組み検討	2017~2022	×	未着手	総合交通戦略編⑯-1	
	地域主体の地域バスや乗合タクシー等を導入	2018~	△	2019年に塔原～相川間での地域バス試験運行実施、2020年より両町会との意見交換を継続	総合交通戦略編⑯-1	

2.4 目標値の達成状況

評価指標は、「公共交通の施策を実施することによる効果が分かりやすく表現されるもの」、「データが容易でかつ継続的に入手可能なこと」、「公共交通のほかまちづくりなど広い視点も考慮されているもの」等の点を考慮し、(1)～(3)の直接的な指標、(4)～(7)の間接的な指標及び(8)～(11)のまちづくりの指標の3つを設定しています。評価指標の達成状況を以下に示します。

表 2-1 直接的な指標における目標値の達成状況

評価指標		現況値 H27年	目標値 (R4)	データ 更新頻度			
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	1.98%	2.10%	毎年		
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	23.9%	26.0%	毎年		
直接的な指標	(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)	—	50.0%	毎年		
		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	0件	6件	毎年		
直接的な指標	(3) 地域での活動実績	地域主体による協議会の設立実績	0件	2件	毎年		

評価指標		実績値					
		H28年	H29年	H30	R1	R2	R3
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	1.91% (2.00%)	1.88% (2.01%)	1.73% (2.03%)	1.66% (2.05%)	1.32% (2.07%)
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	24.1% (24.2%)	24.2% (24.5%)	24.4% (24.8%)	24.5% (25.1%)	19.8% (25.4%)
直接的な指標	(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)	41.8% (41.8%)	56.0% (43.2%)	60.9% (44.5%)	65.4% (45.9%)	65.2% (47.3%)
		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	— (0.9件)	— (1.7件)	1件 (2.6件)	1件 (3.4件)	1件 (4.3件)
直接的な指標	(3) 地域での活動実績	地域主体による協議会の設立実績	— (0.3件)	— (0.6件)	0件 (0.9件)	0件 (1.1件)	0件 (2.3件)

※ピンク色着色部分は目標値達成を示す。

※各年の実績値下部の(数値)は目標値(R4(2022))達成に必要な年別目標値を示す。

(1)～(3)の目標値の達成状況としては、人口に対する市内全域の路線バス(ローズバスを含む)利用者割合や、鉄道駅乗車人員が占める割合、について、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、実績値が減少しており、また地域の公共交通を考える検討会の開催実績が目標値に達していない等、新たな生活様式に対応した交通体系の構築が求められています。

表 2-2 間接的な指標における目標値の達成状況

評価指標	現況値	目標値 (R4)	データ 更新頻度
	H27年		
(4) 市内をスムースに移動できると感じている市民の割合	33.0%	37.0%	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	14.0%	18.0%	毎年
(6) 岸和田が多くの観光客でにぎわい、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	15.6%	19.0%	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	309万人 【95万人】 (287万人)	287万人	毎年

評価指標	実績値					
	H28年	H29年	H30	R1	R2	R3
(4) 市内をスムースに移動できると感じている市民の割合	30.6% (33.6%)	31.5% (34.1%)	34.1% (34.7%)	33.3% (35.3%)	36.1% (35.9%)	35.3% (36.4%)
(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	16.3% (14.6%)	14.6% (15.1%)	17.2% (15.7%)	19.0% (16.3%)	20.4% (16.9%)	17.2% (17.4%)
(6) 岸和田が多くの観光客でにぎわい、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	15.0% (16.1%)	13.9% (16.6%)	13.7% (17.1%)	11.4% (17.5%)	15.1% (18.0%)	14.0% (18.5%)
(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	299万人 【88万人】 (287万人)	295万人 【76万人】 (287万人)	271万人 【65万人】 (287万人)	300万人 【73万人】 (287万人)	203万人 【15万人】 (287万人)	202万人 【15万人】 (287万人)

※ピンク色着色部分は目標値達成を示す。

※オレンジ着色部分は目標値 (R4(2022)) 達成に必要な年別目標値の達成を示す。

※各年の実績値下部の（数値）は目標値 (R4(2022)) 達成に必要な年別目標値を示す。

※観光入込客数の【数値】：主要な観光施設の入込客数

(4) は、目標値に達成していないものの、令和 2(2020)年において目標値達成に必要な年別目標値を達成しています。

路線バス及びローズバス路線の再編、南海岸和田駅～JR 東岸和田間のヘッドダイヤの導入等の取組により、実績値が増加していることから、更なる鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築が必要と考えられます。

(5) は、目標値を達成していないものの、令和元(2019)年及び令和 2(2020)年において目標値を達成しています。

(6) は、目標値に達成していませんが、令和元(2019)年から令和 2(2020)年にかけて概ね増加傾向にあります。

(7) は、平成 28(2016)年、平成 29(2017)年及び令和元(2019)年において、目標値を達成しています。令和 2(2020)年は新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、観光入込客数が大きく落ち込んでいるため、実績値が減少しています。

表 2-3 まちづくりの指標における目標値の達成状況

まちづくりの指標	評価指標	現況値	目標値 (R4)	データ 更新頻度
		H27年		
まちづくりの指標	(8) 岸和田は子どもを生み育てたいと感じている市民の割合	25.8%	30.0%	毎年
	(9) 生きがいを感じている65歳以上の市民の割合	52.6%	56.0%	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	18.1%	22.0%	毎年
	(11) 岸和田市の定住人口	194,911人	194,968人	毎年

まちづくりの指標	評価指標	現況値	実績値					
		H27年	H28年	H29年	H30	R1	R2	R3
まちづくりの指標	(8) 岸和田は子どもを生み育てたいと感じている市民の割合	25.8%	26.9% (26.4%)	28.2% (27.0%)	25.9% (27.6%)	24.3% (28.2%)	23.6% (28.8%)	25.7% (29.4%)
	(9) 生きがいを感じている65歳以上の市民の割合	52.6%	51.5% (53.1%)	47.3% (53.6%)	49.3% (54.1%)	50.8% (54.5%)	44.6% (55.0%)	49.1% (55.5%)
	(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	18.1%	20.7% (18.7%)	21.1% (19.2%)	22.2% (19.8%)	19.9% (20.3%)	25.6% (20.9%)	22.0% (21.4%)
	(11) 岸和田市の定住人口	194,911人	193,637人 (194,919人)	192,637人 (194,927人)	191,134人 (194,935人)	189,811人 (194,944人)	190,796人 (194,952人)	188,815人 (194,960人)

※ピンク色着色部分は目標値達成を示す。

※オレンジ着色部分は目標値 (R4(2022)) 達成に必要な年別目標値の達成を示す。

※各年の実績値下部の（数値）は目標値 (R4(2022)) 達成に必要な年別目標値を示す。

(8) は、平成 28(2016)年から平成 29(2017)年にかけて、目標値達成に必要な年別目標値を達成していましたが、平成 30(2018)年以降は減少傾向にあります。令和元(2019)年以降、現況値の平成 27(2015) 年の値以下で推移しています。

(9) は、平成 28(2016) 年以降、現況値の平成 27(2015) 年の値以下で推移しています。子育てに関することや、高齢者の生きがいに係る取組に対する満足度が低いことから、自動車がなくても生活できる持続可能な公共交通体系や、歩行を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティ*の確保、先進技術・次世代モビリティやパーソナルモビリティ*への対応が求められています。

(10) は、平成 28(2016)年から平成 29(2017)年にかけて、目標値達成に必要な年別目標値を達成し、平成 30(2018)年及び令和 2(2020)年、令和 3(2021)年において、目標値を達成しています。

(11) は、目標値に達成しておらず、平成 28(2016)から令和元(2019)年にかけて、現況値の平成 27(2015) 年の値以下でかつ減少傾向にありましたが、令和 2(2020)年は令和元年に比べて増加しています。少子高齢化*による人口減少が進行していましたが、ゆめみヶ丘岸和田等の新たなまちづくりの取組により、令和 2(2020)年は人口が増加しているものと推測されます。

2.5 前計画における課題

前計画の達成状況や課題と前計画策定以降における社会情勢の変化等を踏まえつつ、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を図るため、地方公共団体に策定が努力義務化された地域公共交通計画の要素を満たす計画として改訂します。

戦略目標	課題
方針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	<ul style="list-style-type: none"> ○自動車がなくても生活できる持続可能な公共交通体系の確立 ○徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保
方針② 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形成	<ul style="list-style-type: none"> ○駅や商業施設、病院などの生活拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充 ○歩いて暮らせるまちづくりの推進 ○環境にやさしい公共交通利用による環境負荷の低減 ○鉄道駅やバス停等における拠点整備や、鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築
方針③ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○交流を活発化し、住みやすくする公共交通体系の整備 ○観光客などの来訪者も利用しやすい公共交通の整備、情報提供の充実の推進 ○広域連携軸の整備と連携した新たな広域公共交通ネットワーク構築の推進
方針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	<ul style="list-style-type: none"> ○市民・交通事業者・行政の連携による多様な移動手段を地域が選択できる仕組み作り ○地域や目的に応じた適切な公共交通を社会全体で支える共通認識の確立 ○公共交通事業者の乗務員不足の問題などの新たな課題への対応



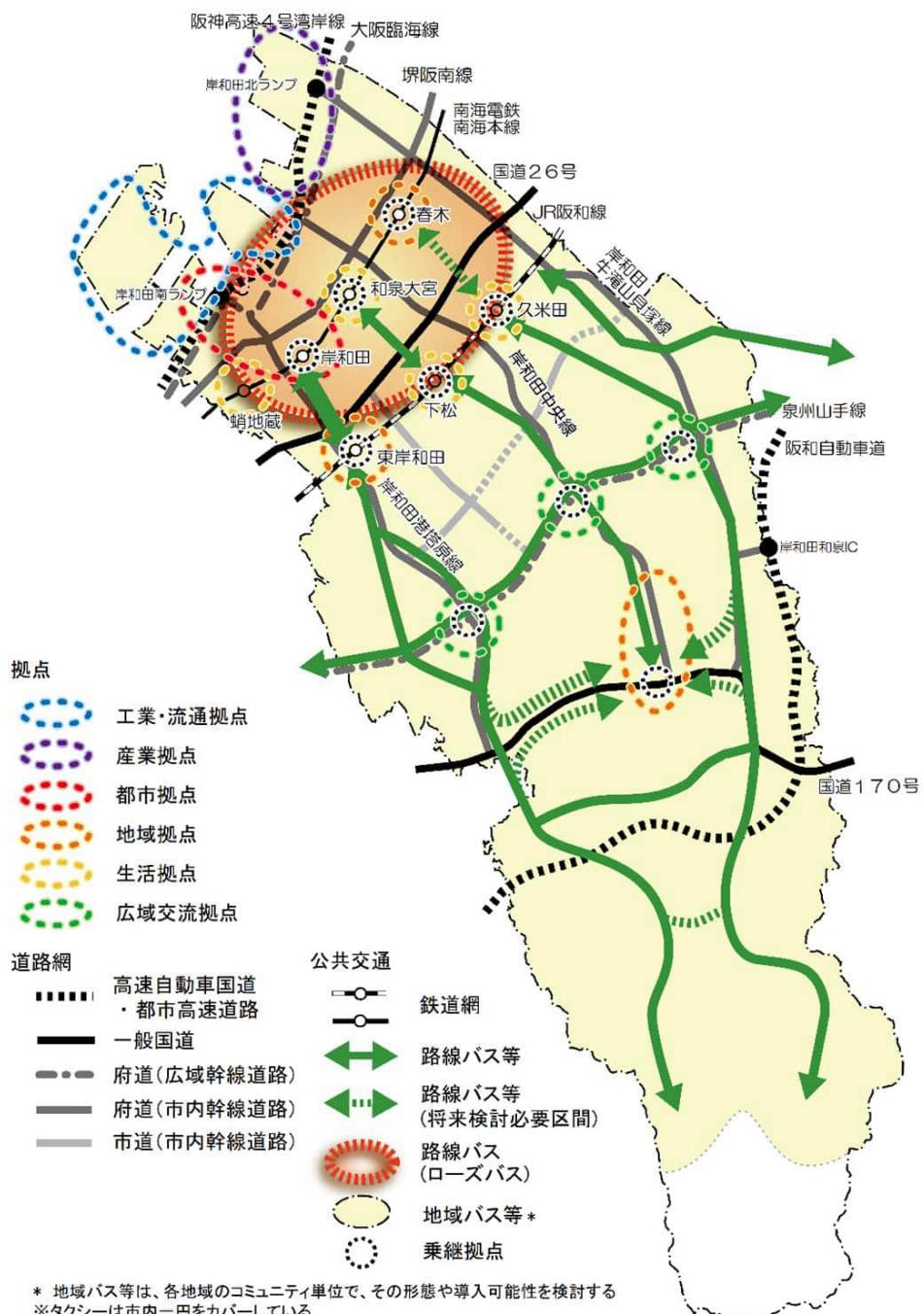
前計画の達成状況や課題と前計画策定以降における社会情勢の変化等を踏まえつつ、「地域公共交通計画」の要素を満たす計画として改訂

3. 計画目標の設定

3.1 地域公共交通網の将来像

上位計画である「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」や「“新・岸和田”づくり（岸和田市都市計画マスタープラン）」において、設定されている将来像と交通手段別の役割を踏まえ、地域公共交通網の将来像を以下のように位置付けます。

なお、地域公共交通網の将来像は、上位計画である「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」において、設定されている市内の各地域間はもちろんのこと、周辺都市、関西圏を含めた広域的な都市間連携を強化し、様々な交流と活動の活性化を支える「広域連携型都市構造」の実現に向け、これまでの南海岸和田駅を起終点とした放射状の公共交通ネットワークから市内の各拠点間を結ぶラダー状（梯子状）の公共交通ネットワークの構築を目指します。



* 地域バス等は、各地域のコミュニティ単位で、その形態や導入可能性を検討する
※タクシーは市内一円をカバーしている

3.2 計画の目標

本市の目指すべきまちの姿である《個性きらめき 魅力あふれる ホッとなまち 岸和田》を踏まえるとともに、【基本計画編】における将来の交通体系形成に向けた基本理念・基本方針を踏まえ、基本方針を実現するための公共交通の目標を以下に設定します。

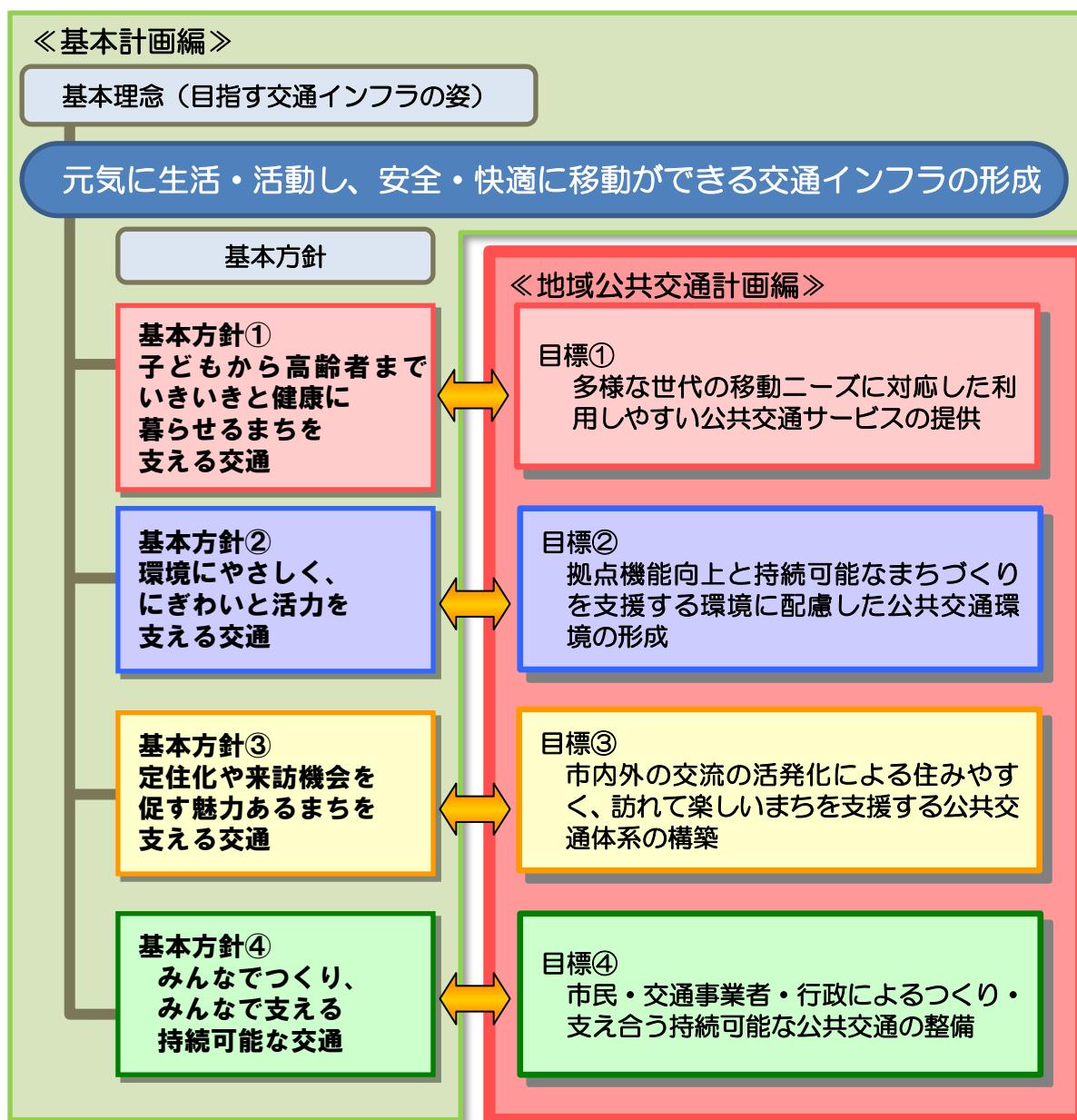


図 3-1 地域公共交通計画の目標

目標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

基本方針を実現するための主な課題

- ・運転免許証を持たない方や自動車を利用できない方も活動的で健康的な生活を促進するための自動車がなくても生活できる公共交通体系の確立が必要。
- ・歩行を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保が必要。
- ・自動運転技術やMaaSなどの先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の活用と既存交通システムとの連携強化による利便性の向上が必要。
- ・新型コロナウイルスの感染拡大による新しい生活様式に合わせた新たな交通サービスの取組が必要。

施策イメージ

- ・鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、都市計画道路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を進める。
- ・鉄道駅から歩行圏外にある地域では、路線バスとローズバスの連携により、交通の利便性を高める。
- ・既存交通の維持・充実を図りながら、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、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の導入に向けた検討をする。
- ・新しい生活様式に対応した交通行動変容を支援する。

※下線部分：今回の地域公共交通計画編における追加箇所を示す。

目標②

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

基本方針を実現するための主な課題

- ・駅や商業施設、病院などの生活拠点施設等への公共交通によるアクセシビリティの向上が必要。
- ・まちの賑わいや人々の交流を促進するための歩いて暮らせるまちづくりの推進が必要。
- ・クルマ中心利用から環境にやさしい公共交通利用環境負荷の低減に向けた交通施策の実施。
- ・交通広場等の整備による鉄道駅等の拠点やバス停における多様なモビリティと接続機能の向上が必要。

施策イメージ

- ・鉄道駅を中心に、誰もが移動しやすい環境整備を推進する。
- ・市の玄関口となる駅周辺等に、案内や情報提供の充実、バスやタクシー等との乗継利便性を向上させる。
- ・鉄道路線間を円滑に移動できるネットワークの構築。
- ・鉄道駅等拠点やバス停での多様なモビリティと接続できる交通広場等を整備。

※下線部分：今回の地域公共交通計画編における追加箇所を示す。

目標③

市内外の交流の活発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

基本方針を
実現する
ための
主な課題

- 若い世代をはじめ、みんなが将来にわたり定住したいと思えるよう
にするための公共交通体系の整備が必要。
- 観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやす
くするためのわかりやすい公共交通の整備が必要。
- 都市計画道路泉州山手線等の広域連携軸の整備と連携した新たな
公共交通体系の整備が必要。

施策
イメージ

- 鉄道事業者や高速バスとの連携などにより公共交通ネットワークの
機能強化を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、なにわ筋線の整
備効果などを活かした都市間の連携強化、観光地へのアクセス性の
向上を図る。

※下線部分：今回の地域公共交通計画編における追加箇所を示す。

目標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

基本方針を
実現する
ための
主な課題

- 自主的に行動・実施できる仕組みづくりを行うための各地域における
住民、交通事業者、行政等が共に連携した地域の交通に関する課
題への取組が必要。
- 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。
- 公共交通事業者の乗務員不足の問題などの新たな課題への対応が
必要。

施策
イメージ

- 既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域主導による地
域公共交通の導入に向けた検討を進める。
- 公共交通の利用促進や行政・地域・関係事業者が連携して、ソフト
面からもまちづくりや交通について考え、協働で取組を進める仕組
みづくりや取組を推進し、市民の健康増進や交流促進につなげる。

4. 目標達成に必要な施策

4.1 施策の体系

目標達成に必要な施策の体系を、以下に示します。

目標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 公共交通ネットワークの再編

施策② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上

施策③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上

施策④ 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

施策⑤ 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入

目標②

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

施策⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化

施策⑦ 公共交通情報の充実

施策⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進

施策⑨ 鉄道路線間の連携

目標③

市内外の交流の活発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⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進

施策⑪ 高速バスの利便性向上

施策⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実

目標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⑬ 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

施策⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援

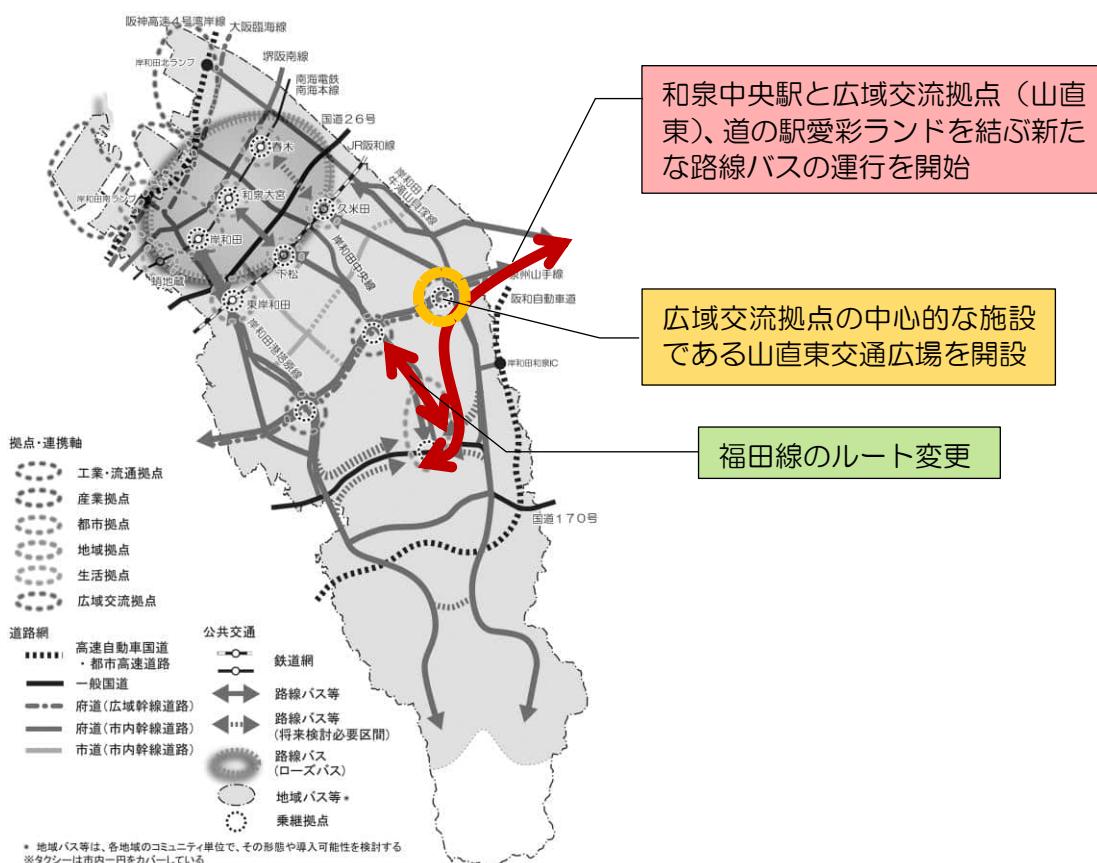
4.2 施策の概要

目標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 公共交通ネットワークの再編	実施主体		
	市民	事業者	市
	○	○	その他 関係機関

【公共交通ネットワークの再編を実施】【継続】

◆広域連携軸の整備や拠点の形成に合わせた公共交通ネットワークの再編

- 「広域連携型都市構造」の実現（将来ビジョン・岸和田）に向けた岸和田市の山手を支える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を図ります。
- 令和4(2022)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を一部変更し、岸の丘町への乗り入れを開始しています。
- 令和4(2022)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や既存路線の改良、新たな拠点となる山直東における新拠点交通広場を整備しています。



【スマートシティの実現に向けた取組の推進】【継続】(関連施策)

【都市計画道路泉州山手線の道路整備による新たな広域連携軸の機能強化】【継続】(関連施策)

【拠点における都市交通施設の整備】【継続】(関連施策)

目標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② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上			実施主体
市民	事業者	市	その他 関係機関
	○	○	○

〔利便性向上に向けたダイヤ編成の検討〕【継続】

◆さらなる利便性向上に向けたダイヤ改正の実施に向けた検討

- ・岸和田市内の路線バス（南海ウイングバス株）の4路線においては、昼間時間帯などでパターンダイヤを実施しています。

○岸和田駅前の和泉中央駅行の時刻表

- ・7時から20時までは、毎時40分発のパターンダイヤとなっています。

岸和田駅前

3番乗り場 発車予定時刻表



行先	時	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	
平日	【661】和泉中央駅					25							40	40	40	40	40	40						
	【663】和泉中央駅						40	40	40	40		40	40	40										
	【665】和泉中央駅									40														
土休日	【661】和泉中央駅					55							40	40	40	40	40	40						
	【663】和泉中央駅						40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40							

南海ウイングバス 本社営業所 TEL 072-467-0601 FAX 072-467-0971

交通事情により、ダイヤが乱れることがありますのでご了承ください。 2022年5月1日現在

資料：南海バス株式会社 HP

〔利用者ニーズに応じた路線再編の検討・実施〕【継続】

◆拠点形成等による利用者ニーズの変化に対応した路線編成の検討・実施

○路線編成後の新規バス停岸の丘町



- ・丘陵地区土地区画整理事業の進捗等に応じて、令和4(2022)年4月より路線バス福田線を岸の丘町1丁目を経由する運行ルートの変更を実施しました。

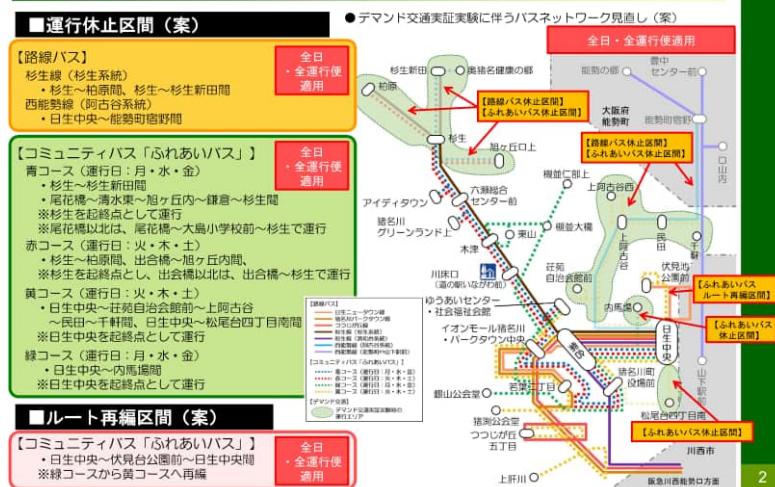
〔新たな交通システムの導入によるバス路線の見直しを検討・実施〕【継続】

◆多様な移動ニーズに対応するための新たな交通システムの導入によるバス路線の見直しの検討・実施

○デマンド交通の導入に合わせて路線バスの運行区間の見直し実施事例（兵庫県猪名川町）

- ・猪名川町の大島地区及び阿古谷地区におけるデマンド交通実証運行の実施に伴い、デマンド交通実証運行エリア内を運行している路線バス及びコミュニティバス「ふれあいバス」の当該路線の休止を行うバス路線の見直しを実施しています。

1. 路線バス及びふれあいバス運休区間・ルート再編（案）



資料：猪名川町地域公共交通会議資料（令和元（2019）年度第3回会議資料 5-1、資料 5-2）

〔地域公共交通確保維持改善事業の活用〕【新規】
◆地域間幹線系統、地域内フィーダー系統の確保・維持

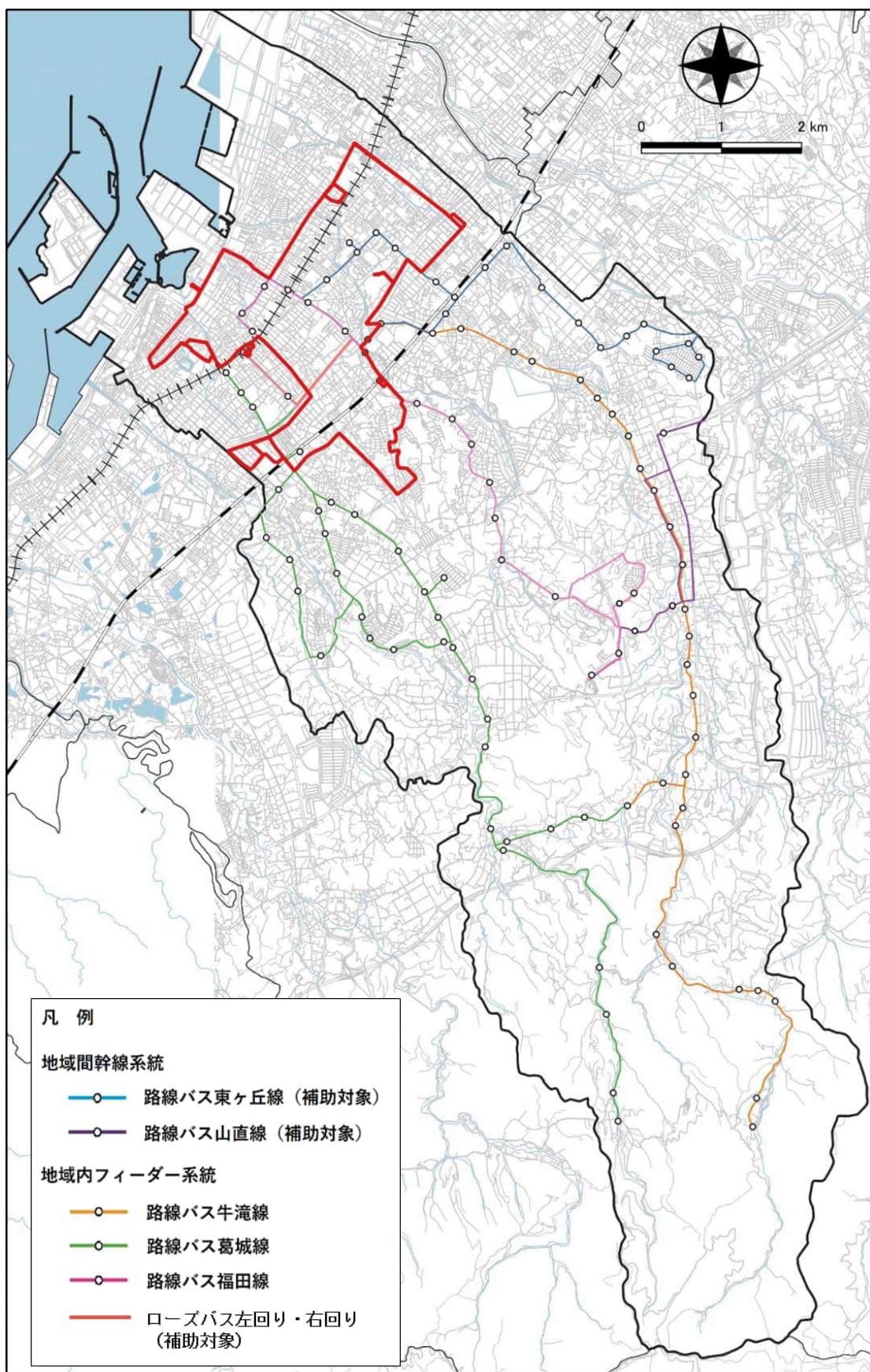


図 4-1 岸和田市のバスネットワーク

補助系統種別	地域間幹線系統
対象路線	東ヶ丘線 (起点:岸和田駅前／終点:和泉中央駅／主な経由地:徳洲会病院) (起点:岸和田駅前／終点:和泉中央駅／主な経由地:荒木町) (起点:岸和田駅前／終点:和泉中央駅／主な経由地:市民病院前) (起点:東ヶ丘町／終点:和泉中央駅／主な経由地:箕形) 山直線 (起点:道の駅愛彩ランド／終点:和泉中央駅／主な経由地:山直東)
役割	市域を超える移動を中心に生活、観光等を多面的に支える
確保維持事業等の必要性	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、将来にわたり存続させるためにも、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業を活用し維持改善を進める。また、沿線の状況や利用状況を踏まえて、継続的な改善に取り組み、広域的な視点での地域公共交通の活性化及び利便性向上に努める。
事業主体	岸和田市地域公共交通協議会・岸和田市・交通事業者 (路線の運行:南海ウイングバス)

補助系統種別	地域内フィーダー系統
対象路線	ローズバス(岸和田市コミュニティ線) (起点:岸和田駅前／終点:岸和田駅前／主な経由地:左回り・右回り)
役割	通院や買い物等の市域内移動を支える
確保維持事業等の必要性	市内地域拠点を連絡し、通院や買い物といった日常生活に係る移動を支える路線として、将来にわたり存続させるためにも、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業を活用し維持改善を進める。
事業主体	岸和田市地域公共交通協議会・岸和田市・交通事業者 (路線の運行:南海ウイングバス)

〔公共交通ネットワークの再編を実施〕【継続】(関連施策)

〔スマートシティの実現に向けた取組の推進〕【継続】(関連施策)

〔都市計画道路泉州山手線の道路整備による新たな広域連携軸の機能強化〕【継続】(関連施策)

〔拠点における都市交通施設の整備〕【継続】(関連施策)

目標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③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上

実施主体

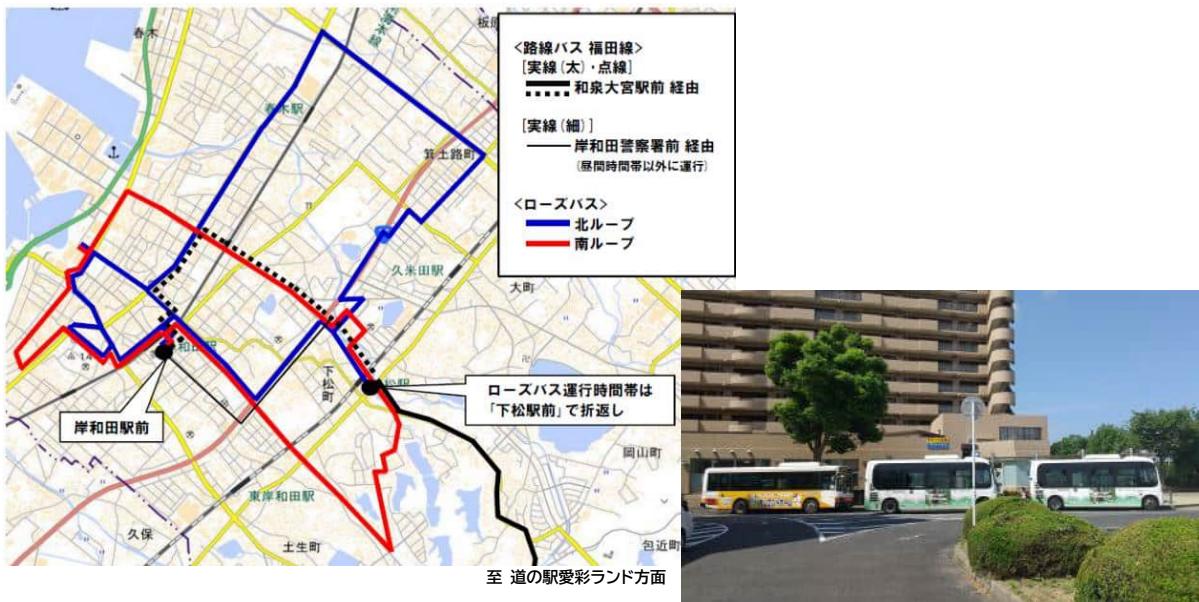
市民	事業者	市	その他 関係機関
	○	○	

【ローズバスのルート再編】【継続】

◆利用者ニーズに応じた両廻りルート等の再編に向けた検討・実施

○下松駅への乗入れ・路線バスとの連携の取組

- ・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することで、「道の駅 愛彩ランド」との間を増便しています。
- ・さらに、「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が設定されています。また、ローズバスについても、2 便～5 便是北ループと南ループが令和 3(2021)年 6 月から下松駅前での乗り継ぎ可能となっています。



下松駅前で路線バス(福田線)と乗換ができます

下松駅前から路線バス(福田線)に乗り換えて、道の駅愛彩ランド方面に行くことができます。(一部の便)
詳しくは右の路線バス(福田線)時刻表を御覧ください。
下松駅前では、北ループ ⇄ 南ループの乗継も可能です。
(1便、6便を除く)

路線バス(福田線)時刻表 (※乗換はローズバス運行日のみ可能)

下松駅前発	道の駅愛彩ランド行	9:57	11:27	12:52	15:12	16:35
-------	-----------	------	-------	-------	-------	-------



目標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④ 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	実施主体		
	市民	事業者	市
	○	○	

〔交通系 IC カード利用による割引制度の普及促進〕【継続】

◆交通系 IC カードの普及促進とともに、現在交通事業者が取り組んでいるバス乗り継ぎ割引サービスの周知を実施

○南海バス(株)・南海ウイングバス(株)で実施しているバス・バス乗継割引

・南海バス(株)・南海ウイングバス(株)では、IC カード・なんかいバスカードをご利用のお客さま対象に 1 回乗り継ぐごとにバス運賃を大人 1 人につき 50 円（小児は 20 円）を割引きするサービスを実施しています。

＜適用対象カード＞

- ・南海バス(株)専用 IC カード「なっち」
(昼割精算は割引対象外。)
- ・交通系 IC カード (PiTaPa、ICOCA 等)
- ・なんかいバスカード（昼間割引バスカード、紙式回数券、堺東・堺～南港線専用回数カードは割引対象外）

なっちなら、乗車運賃がお得!

バス・バス乗継割引

1回乗り継ぐごとに運賃を大人1人につき50円割引!!(小児は20円)

1回のご精算時刻から2回のご精算が2時間以内であれば
何回でも割引いたします。

※ご精算時刻とは、降車または乗車の精算時間です。

例えば...



通常運賃 220円 + 260円 → 480円

50円
お得!

バス・バス
乗継割引 220円 + 210円 → 430円

※**昼割精算**には適用いたしません。昼割精算時間帯は昼割残額を優先して運賃を引き去ります。
※**泉北・河内長野リムジンバス**には適用いたしません。

資料：南海バス株式会社 HP、なっちご利用ガイド

目標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⑤ 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入			実施主体
市民	事業者	市	その他
	○	○	

〔先進技術や新たなモビリティ等の活用に向けた検討〕【新規】

◆次世代モビリティ等の導入検討

- ・MaaS や AI 等の先進技術を活用した次世代モビリティ等の活用に向けた具体策を検討します。

次世代モビリティ

- ・人口減少や高齢化社会への対応、また、自動走行やIoTやAI等の技術革新等に伴い、開発された新たな移動手段（モビリティ）。

パーソナルモビリティ

- ・街なかでの利用を想定した1人乗りの小型電動車や立ち乗り電動二輪モビリティ



グリーンスローモビリティ

- ・時速20km未満で公道を走ることができる4人乗り以上のパブリックモビリティによる小さな移動サービスで、その車両も含めた総称



多目的自動車・自動運転シャトル

- ・トヨタ「e-Palette」などの多様な用途に対応可能な10人乗り程度のモビリティ



超小型モビリティ

- ・自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の電動車両



カーシェア・シェアサイクル

- ・カーシェアは1台の自動車を複数の会員が時間を使って共同利用する自動車の新しい利用形態。シェアサイクルは一定の地域内に複数のサイクルポートが設置され、自由に貸出・返却できる。



AIオンデマンド交通

- ・AIを活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムであり、概ね4人乗り以上の車両で運行



〔岸和田市スマートシティ構想との連携〕【新規】

◆岸和田市スマートシティ構想の策定

- ・スマートシティやカーボンニュートラル*の実現に向けたロードマップに加え、様々な取組についての検討・推進を図ることで、未来志向の都市経営を目指します。

〔スマートシティの実現に向けた取組の推進〕【継続】

◆広域連携軸の整備や拠点の形成に合わせたスマートシティ「移動がスムーズなまちづくり」の実現に向けた取組

- ・大阪スマートシティパートナーズフォーラムの参画企業等と連携し、「移動がスムーズなまちづくり」の実証実験等を令和3(2021)年度から実施しています。実証実験等で得た知見を踏まえ、引き続き、実装に向けた取組を推進します。



〔他分野との輸送サービスの連携に向けた検討〕【新規】

◆高齢者や障害者が自律的に生活できる環境整備

- ・特定多数を対象とする福祉交通や利用目的が限定的な民間送迎サービスや道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携を図ります。

○高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデル（国土交通省）

- ・国土交通省では、高齢者が安心して移動できる環境の整備について、高齢者の移動手段の確保に関する検討会を開催し、その方策を幅広く検討しています。
- ・これらの検討結果及び令和2(2020)年11月の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の施行を踏まえ、令和4(2022)年3月に「『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット」の改訂版が策定されました。

左側は「交通」と「福祉」が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット（改訂版）の表紙。右側はその中身の目次。

改訂版パンフレットの目次（右側）：

- 目次
- 交通の制度について
 - 地域における移動手段を確保するにあたり（地域公共交通の能力へ向けて）
 - 自家用有償旅客運送や「許可・登録を要しない輸送」など、さまざまなしくみについて、事業モデルと合わせて紹介しています。
- 福祉の制度について
 - なんども介護保険制度と移動支援サービス
 - 軽く「訪問介護サービス」
 - 交通事業者が協力できること
- 事業モデル（許可・登録が必要）
 - 運送事業者事業モデルカード
 - 許可・登録モデル（人手不足による輸送）
 - 許可・登録モデル（市町村による輸送）
 - 許可・登録モデル（4条件）

資料：国土交通省 HP

〔公共交通ネットワークの再編を実施〕【継続】（関連施策）

〔都市計画道路泉州山手線の道路整備による新たな広域連携軸の機能強化〕【継続】（関連施策）

〔拠点における都市交通施設の整備〕【継続】（関連施策）

目標② 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

施策⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化	実施主体			
	市民	事業者	市	その他 関係機関
		○	○	

【駅前広場の整備推進】【継続】

◆JR 久米田駅前東側交通広場の整備推進

- 「久米田駅周辺まちづくり基本構想」のまちづくりの方針で掲げた将来計画のうち、市民ニーズを踏まえ、事業の緊急性や関係者との合意形成の状況、実現性などを勘案し、早期に効果が発現できる第一次整備を推進し、喫緊の課題である久米田駅東西アクセスの改善を図っている状況です。この中で、「(都)久米田駅前東側交通広場」の一部整備を行います。

【拠点における都市交通施設の整備】【継続】

◆都市計画道路泉州山手線の道路整備進捗に合わせた交通結節点の整備（山直東・新拠点交通広場の整備）

- 令和4(2022)年度に、都市計画道路泉州山手線の道路整備進捗に合わせた山直東・新拠点交通広場の供用を開始しました。
- 今後は都市計画道路泉州山手線の延伸等に合わせ、交通結節点となる拠点での都市交通施設の整備を行います。

○山直東・新拠点交通広場の整備事業概要



資料：岸和田市

〔サイクル&バスライド環境の整備〕【新規】

◆交通結節点及びバス停周辺の公共施設等を活用した駐輪空間確保・整備の検討

○公共施設（公民館等）に駐輪場を設置した事例（富山県富山市）

- 富山市では、コンパクトなまちづくりを推進するため、公共交通の活性化を図っており、その一環として C&BR (Cycle & Bus Ride : サイクル・アンド・バスライド) 駐輪場を設置しています。
- C&BR 駐輪場の設置にあたっては、公民館などの公共施設を活用しています。



資料：富山市 HP

○バスまちスポット・まち愛スポット（埼玉県）

- 埼玉県では、公共交通を利用しやすく述べることで誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、官民が連携した「出歩きやすいまちづくり～バスでつなぐ・人がつながる～」事業として、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設「バスまちスポット」及び「まち愛スポット」の取組を行っています。
- バス待ちスポットとは、バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（おおむね 50m 圏内）で、バス時刻表を掲示または配布し、ステッカーを掲示しています。
- まち愛スポットとは、バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（おおむね 500m 圏内）で、ベンチや椅子を設置し、ステッカーを掲示しています。



資料：埼玉県 HP

〔公共交通ネットワークの再編を実施〕【継続】（関連施策）

〔スマートシティの実現に向けた取組の推進〕【継続】（関連施策）

〔都市計画道路泉州山手線の道路整備による新たな広域連携軸の機能強化〕【継続】（関連施策）

目標② 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

施策⑦ 公共交通情報の充実

実施主体

市民	事業者	市	その他 関係機関
	○	○	

【公共交通案内マップ等の作成】【継続】

◆ローズバスのバスマップ作製・配布を継続

- 公共交通情報誌による情報提供を実施します。
- 新たな技術やサービスを活用した、分かりやすく使いやすい公共交通情報の提供を推進します。

○ローズバスのバスマップ作製・配布

- ローズバスは、岸和田駅を起・終点に北ループ・南ループとして、ともに1日6便、8時台から16時台まで運行しています。
- ローズバスのバスマップ、時刻表等を記載した「ローズバスパンフレット」を、公募で選定された民間事業者との連携をしながら、作成・配布しています。



○公共交通マップの作成・配布事例（豊中市）

- ・豊中市では、「マイカーに頼らなくても移動できる交通体系の整備」に取り組んでおり、バスをはじめとした公共交通を身近な移動手段として利用してもらうため、路線バスや「豊中市乗合タクシーMina Notte（みなのって）」などの情報を掲載した公共交通マップを作成しています。



資料：豊中市 HP

〔スマートフォンアプリ等を活用した情報提供〕【継続】

◆スマートフォンアプリ等による情報提供 (Bus-Vision for 南海バス(株)の活用) の周知

- ・路線バスやローズバスの運行状況や停留所への到着時間等をスマートフォンアプリやメールにより提供するバスロケーションシステム*の導入に向けた検討を行います。

○バスロケーションシステムによる運行情報の提供【事例】(南海バス(株)等)

- ・平成 29(2017)年 4 月 1 日より、南海バス(株)、南海ウイングバス金岡(現南海ウイングバス(株))において、バス利用者への運行情報提供の充実や多言語化(英語)等のインバウンド対応の向上を目的として、「バスロケーションシステム」を導入しています。

■スマートフォン専用アプリによる運行情報の提供



資料：スマートフォン専用アプリ「Bus-Vision for 南海バス(株)」

◆バス停でのバスロケーションシステムを活用したバス位置情報の提供

(※バス停標柱に QR コードを添付し、スマートフォンでバス位置情報を取得)

○停留所で確認できるバス接近情報の提供(大阪シティバス)

- ・大阪シティバスでは、バスロケーションシステムによるバス接近情報をインターネットやアプリケーションを活用して行っています。利用者がより便利にバスを利用できるように、停留所で簡単にバス接近情報が確認できる「i・ma・do コード」のサービスを令和 3(2021)年 8 月から開始しています。停留所標柱に設置している QR コードを読み取るだけで、停留所検索を行わずに、その停留所に到着するバスの接近情報が確認できます。



〔スマートシティの実現に向けた取組の推進〕【継続】(関連施策)

目標② 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			
施策⑧ 移動環境におけるバリアフリー*化の推進			実施主体
市民	事業者	市	その他 関係機関
	○	○	○

〔交通バリアフリー化の取組推進〕【継続】

◆交通結節点等での道路等のバリアフリー化の推進

- ・高齢者・障害者・子育て世代等すべての市民が移動しやすい利用環境を形成するため、ノンステップバス及びユニバーサルデザイン*タクシー等の導入を推進します。

○岸和田市内で運行するバス車両の状況

- ・市内を運行する路線バスは、低床バスである床の高さが地上から約60cmと低く、乗降口の段差が1段のワンステップバスで運行しています。
- ・また、ローズバスは、高齢者・障害者の方々が安心して乗り降りできるように、床の高さが地上から約30cmと低く、乗降口の床面は段差をなくしたノンステップバスで運行しています。

■路線バス（ワンステップバス）の乗降口



■ローズバス（ノンステップバス）の乗降口



○鉄道駅トイレのリニューアル推進

- ・鉄道利用者の快適性と利便性向上を図るため、快適で、やさしく、きれいなトイレのリニューアルを推進します。



目標② 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

施策⑨ 鉄道路線間の連携	実施主体			
	市民	事業者	市	その他 関係機関
	○			

〔南海本線とJR阪和線間を結ぶバス路線の機能強化〕【継続】

◆鉄道駅間を結ぶバス路線のダイヤを可能な限り整理することによる鉄道間利用の利便性向上

- ・拠点形成等による利用者ニーズの変化に対応した路線再編の検討・実施を推進します。

○天神山・一の宮循環バス運行の事例

- ・岸和田駅前から天神山・一の宮を連絡する循環バスを平成29(2017)年4月より運行しています。



資料：平成29(2017)年第1回岸和田市地域公共交通協議会（資料6 公共交通サービスに関する連絡について）

〔公共交通ネットワークの再編を実施〕【継続】（関連施策）

目標③ 市内外の交流の活発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			
実施主体			
市民	事業者	市	その他 関係機関
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

〔都市計画道路泉州山手線の道路整備による新たな広域連携軸の機能強化〕【継続】

◆都市計画道路泉州山手線の事業推進

- ・広域圏では、大阪都市圏レベルの広域的な活動の基盤として、交流と連携を高める交通ネットワークづくりが求められています。広域的な観点から、泉南地域の中心都市として岸和田市の魅力を維持・向上させる交通体系の構築をめざし、都市計画道路泉州山手線の整備事業を推進します。

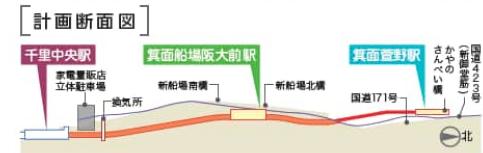
〔泉北高速鉄道和泉中央駅からの延伸促進〕【継続】

◆泉北高速鉄道延伸事業化の推進

- ・泉北高速鉄道和泉中央駅からの延伸の検討
- ・都市計画道路泉州山手線とともに広域連携軸を担うことが期待される泉北高速鉄道和泉中央駅からの鉄道延伸の検討については、広域連携軸である都市計画道路泉州山手線の整備と広域交流拠点である山直東地区のまちづくりに合わせた公共交通ネットワークの再編の一環である路線バス山直線等の取組を進め、沿道市町と連携しながら需要の喚起を推進します。

○北大阪急行線延伸事業（北大阪急行線延伸推進会議）

- ・北大阪急行延伸事業は、千里中央駅から北へ約 2.5 km 延伸するもので、平成 28(2016)年度に着工し、令和 5(2023)年度の開業に向けて、事業が進められています。
- ・北大阪急行延伸事業に合わせ、箕面市域内等のバス路線が新駅（箕面萱野駅）を中心としたルートに再編されます。



資料：北大阪急行線延伸事業資料

〔公共交通ネットワークの再編を実施〕【継続】（関連施策）

〔スマートシティの実現に向けた取組の推進〕【継続】（関連施策）

〔拠点における都市交通施設の整備〕【継続】（関連施策）

目標③ 市内外の交流の活発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⑪ 高速バスの利便性向上	実施主体			
	市民	事業者	市	その他 関係機関
		○		

〔高速バス路線等の拡充検討〕【継続】

◆交通人口の拡大に向けたまちづくりを図るために他の都市とのアクセス機能向上に向けた高速バスネットワークの構築

- ・岸和田市を発着する高速バス路線の拡充に向けた検討を行います。

○南海岸和田駅前の高速バスのりば



◆VIP LINER

- ・岸和田出発便は、東京、川崎、横浜行が運行されています。

◆SPA LINE

- ・SPA LINE 北陸（越前あわら温泉・加賀山代温泉・加賀片山津温泉）方面
- ・SPA LINE 鳴門・四国（岸和田・なんば・神戸・鳴門）方面の路線があります。
(令和4(2022)年12月時点 運休中)



資料：株式会社平成エンタープライズ



資料：岸和田観光バス株式会社

目標③ 市内外の交流の活発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⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	実施主体			
	市民	事業者	市	その他 関係機関
		○	○	○

〔来訪者も利用可能な企画乗車券等の導入〕【新規】

◆スマートフォン等を活用した乗車券（モバイルチケット等）の導入に向けた検討・実施

- ・利用者の移動に関わる利便性向上のほか、設備投資の低減による運航経費が改善する脱磁気化に向けた検討・実施を進めます。

○モバイルチケットの事例（南海バス株）

- ・南海バス株では、スマートフォンの画面を見せるだけで全路線が乗り放題となるモバイルチケット「全線1日フリーPAS（大人¥1,050／小児¥530）」を導入しています。



資料：南海バス株式会社 HP

〔スマートシティの実現に向けた取組の推進〕【継続】（関連施策）

目標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⑬ 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	実施主体		
	市民	事業者	市
	○	○	○

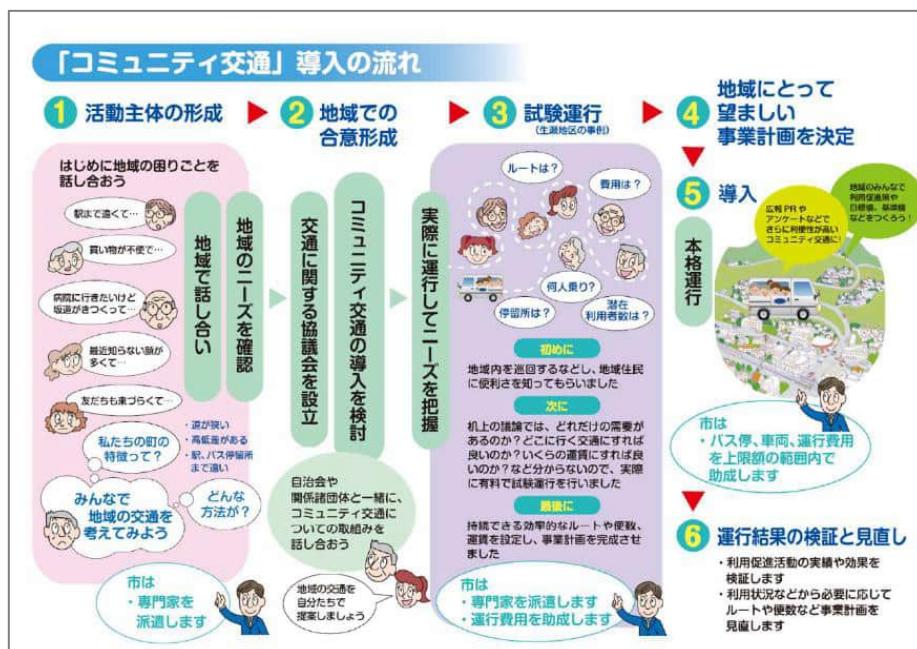
〔地域主体のあり方検討や交通手段導入サポート体制の構築〕【継続】

◆各地域における地域住民が主体となった交通システム導入検討の仕組みづくりと支援体制の構築

- ・持続可能な地域公共交通の実現を図るため、各地域における地域住民が主体となった交通システム導入検討の仕組みづくりと、交通事業者や市による支援体制を構築し、持続可能な地域公共交通の実現を目指します。また、企業の送迎バスやスクールバスとの連携を図りながら路線バスと競合しない仕組みづくりを検討します。

○コミュニティ交通に関する取組事例（西宮市）

- ・西宮市では、鉄道駅や路線バスの停留所が自宅近くにない地域、駅や停留所からの高低差が大きい地域などの公共交通不便地域において、地域住民の方が主体的に取り組む生活移動手段の確保を目的とした乗合交通（コミュニティ交通）について、地域で検討を行う協議会や関係諸機関との協議調整等の支援とともに、試験運行費用に対する助成金交付を行っています。



資料：西宮市 HP

〔自発的な公共交通利用の促進〕【新規】

◆ナッジを活用した効果的な公共交通の利用促進手法の検討

・これまでの取組に加え、自分で良い選択・行動がとれるような心理的方略の充実を図ります。

○「ナッジ」を活用した効果的な公共交通利用促進策等に関する調査・検討



ナッジの4つの要素と身近な例

Easy
行動をしやすくする

Attractive
注意をひく

Social
周囲と協調する

Timely
タイムリーに介入

E-1 デフィルト費用の活用
最初に許容するあらものは、選択される可能性が高い

▶公共交通機関の料金を日々の生活に組み込む

A-1 関心をひく
関心は行動のもの

▶公共交通機関にて身近な料金を組みこなしてエコフレーバーを身近に

E-2 乗車率の減少
行動までの簡便性を減らす、行動実率は高まる

▶公共交通機関にて身近な料金を組みこなして公共交通機関の利用率を高め、乗車率を高めよう

A-2 インセンティフ振興
お金やモノ以外にも、専門性・満足感なども営業目標

▶公共交通機関にて身近な料金を組みこなして公共交通機関の利用率を高め、乗車率を高めよう

E-3 メッセージの簡略化
メッセージを簡略すれば、反響も大きくなる

▶公共交通機関にて身近な料金を組みこなして公共交通機関の利用率を高め、乗車率を高めよう

T-1 介入のタイミング
同じ轍をかげず、タイミングの効率で結果が変わむ

▶公共交通機関にて身近な料金を組みこなして公共交通機関の利用率を高め、乗車率を高めよう

E-4 乗車率の効率化
それ以上が選ばれるコミュニケーションへの影響が大きくなる

▶公共交通機関にて身近な料金を組みこなして公共交通機関の利用率を高め、乗車率を高めよう

T-2 既存サービスを考慮
長期的な利益やコストより、自分の利益やコストが必ず見出しがち

▶公共交通機関にて身近な料金を組みこなして公共交通機関の利用率を高め、乗車率を高めよう

E-5 乗車率を意識する
周囲へ意識すれば、そうなるよしに自ら行動する可能性が高まる

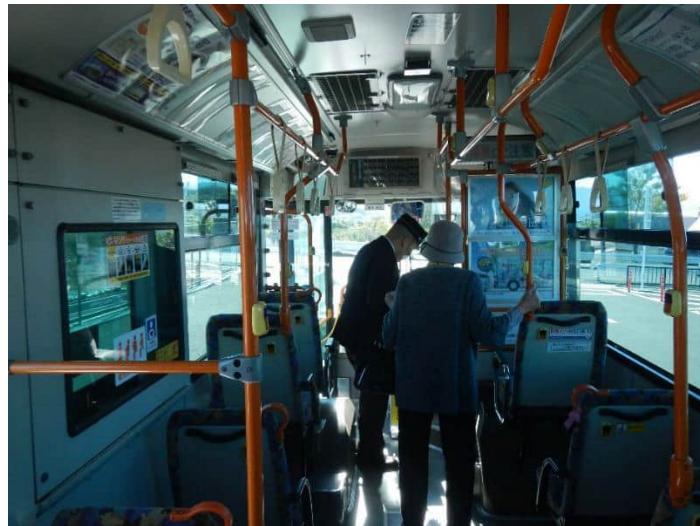
▶公共交通機関にて身近な料金を組みこなして公共交通機関の利用率を高め、乗車率を高めよう

T-3 対効力評価を事前に計算
財田・シミヨーリーションが確実な行動につながる

▶公共交通機関にて身近な料金を組みこなして公共交通機関の利用率を高め、乗車率を高めよう

資料：国土交通省中国運輸局 HP

■バス乗り方教室



〔地域主体による持続可能な地域バスや乗合タクシー等の導入検討〕【継続】

◆地域バス等の新規導入や運行改善にあたっての地域発案型の市民主体となった検討の仕組みづくりの構築

- ・自発的な公共交通の利用促進に加え、地域バス等の新規導入や運行改善にあたっての地域発案型の市民主体となった検討の仕組みづくりを構築し、持続可能な運行を支える協働の取組を進めます。

○ぐるっと生瀬の取組事例（西宮市）

- ・平成 21(2009)年に実施したボランティア輸送をきっかけとして設立された地域住民主体の「ぐるっと生瀬」運行協議会では、平成 27(2015)年 10 月 1 日からコミュニティ交通「ぐるっと生瀬」の本格運行を開始しています。
- ・さらに、「ぐるっと生瀬」では、会報の定期発行や自治会毎の座談会、ホームページ・SNS を活用した PR、保育所・幼稚園・小中学校でのモビリティマネジメント教育、地域の各種行事の支援、清掃活動、空家対策など、多種多様な利用促進の取組を実施しています。



■コミュニティ交通「ぐるっと生瀬」の運行状況

- ・運行期間：平成 27(2015)年 10 月 1 日～
- ・運行時間：8:30～17:26
- ・運賃：大人 300 円、小人 200 円、小学生未満は無料
- ・起終点：阪急・JR 宝塚駅
- ・車両：14 人乗り小型バス(常用)、10 人乗りジャンボタクシー(予備)

資料：西宮市 HP

○企業シャトル BaaS の事例（湖西市）

- ・湖西市では、市内を走行する企業シャトルバスを地域移動資源として活用し、市民の皆様が車に頼らなくても豊かな生活を送ることができるよう、市内企業の協力のもと市内企業が運行するシャトルバスに市民が乗る新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を令和 4(2022)年 8 月から令和 5(2023)年 1 月に実施しています。

モニター向けチラシ

**湖西市
企業シャトルBaaS**

湖西市独自の取組に
ご協力ください！

目的
車に頼らなくても豊かな生活を送るよう、**市内企業の協力のもと**市内企業が運行するシャトルバスに市民が乗る**新たな移動手段の仕組みを創る**ことが目的です。

利用のしかた

- ステップ1
乗りたい日の朝日までに、湖西市公式 LINE もしくは電話（下記）で乗りたい移動手段（バス）を予約します。
- ステップ2
出発する時間の 10 分前までに乗る乗降場所で待機します。
- ステップ3
バスに乗りります。
- ステップ4
バスに乗りきる際に料金を支払ってバスを降ります。

期間 令和 4 年 8 月 1 日～令和 5 年 1 月 31 日
※土日祝日、お盆、年末年始は、運休。

運賃 1 乗車 200 円（回数券や定期券も販売。）
※ 8～9 月は、モニター登録者へ専用回数券を提供。

注意事項 利用には、事前登録が必要です。
BaaS に関する詳細は、右の QR コードを参照ください。

湖西市役所（都市計画課） TEL：053-576-4560

資料：湖西市 HP

目標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⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援	実施主体			
	市民	事業者	市	その他 関係機関
	○	○	○	

〔交通事業者との連携による乗務員確保の取組〕【新規】

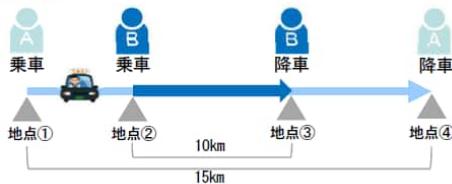
◆バス・タクシー乗務員の確保・支援

- ・乗務員募集 PR の工夫、二種免許取得の支援補助、地域と連携した運転手の確保に向けた取組を推進します。
- ・ご近所でタクシーを同乗する仕組みを各自治会で構築するための支援体制を強化するとともに、交通結節点からのラストワンマイルを充実させるため、新たに創設されたタクシーの相乗りサービス制度の導入に向けた可能性を検討します。

○タクシーの「相乗りサービス」制度の概要

- ・タクシーの「相乗りサービス」とは、配車アプリ等を通じて、目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスです。
- ・国土交通省では、利用者が安心してタクシーに相乗りし、割安にドア to ドアで移動できるよう、「相乗りサービス」について、運賃の按分等に関する一定のルールを定めた新たな制度が創設されました。

(利用イメージ)



【地点①～④のタクシー運賃が 5,000 円の場合】

A の運賃 : 3,000 円 (5,000 円 × 15km / 25km)
B の運賃 : 2,000 円 (5,000 円 × 10km / 25km)

資料：国土交通省 HP

4.3 実施スケジュール

計画期間（令和5(2023)年度から令和16(2034)年度の12年間）内における本計画で取り組む施策に基づき事業計画を作成し、実施するスケジュールを示します。また、実施スケジュールは「将来ビジョン・岸和田 基本構想」の中長期的な戦略シナリオである「基本計画」の計画期間である4年毎（第1期～第3期）に設定します。

5. 評価指標と進行管理

5.1 実施主体

「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】」に位置付けた施策・事業の推進にあたっては、「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者が協働・連携による取組を行うことが重要であるため、以下の考え方に基づき、各施策・事業の推進に取り組むものとします。

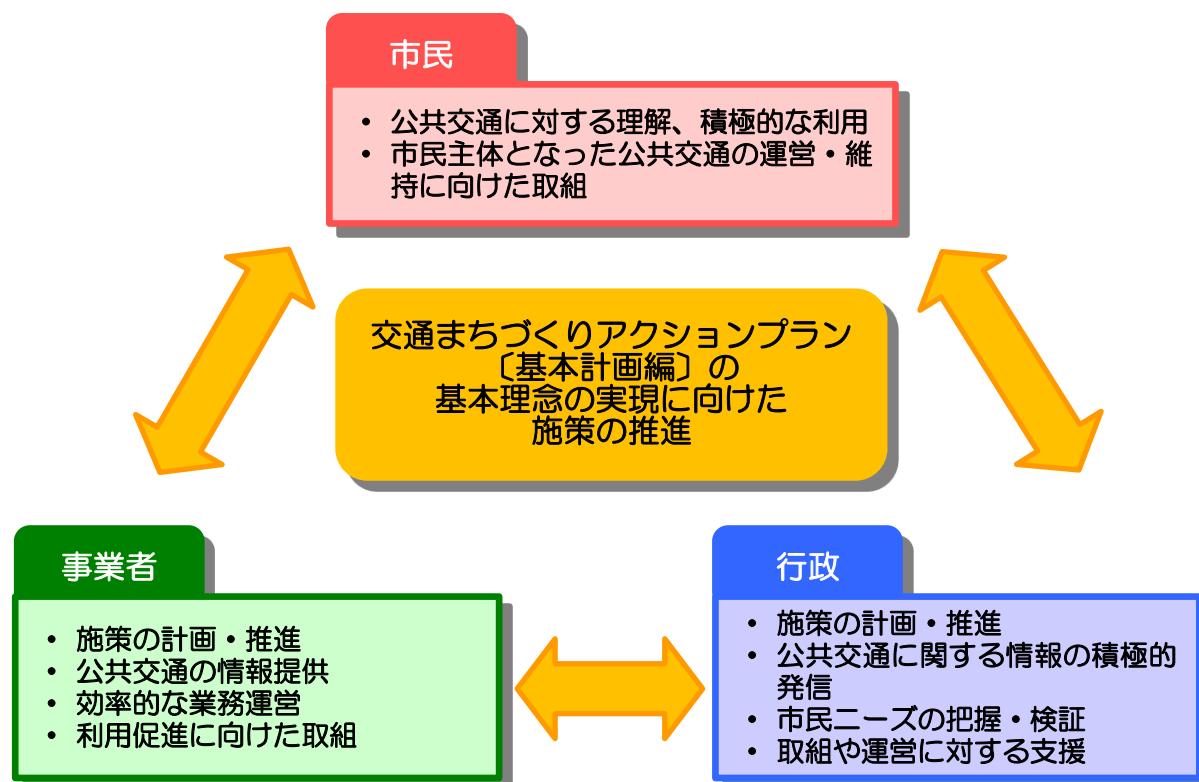


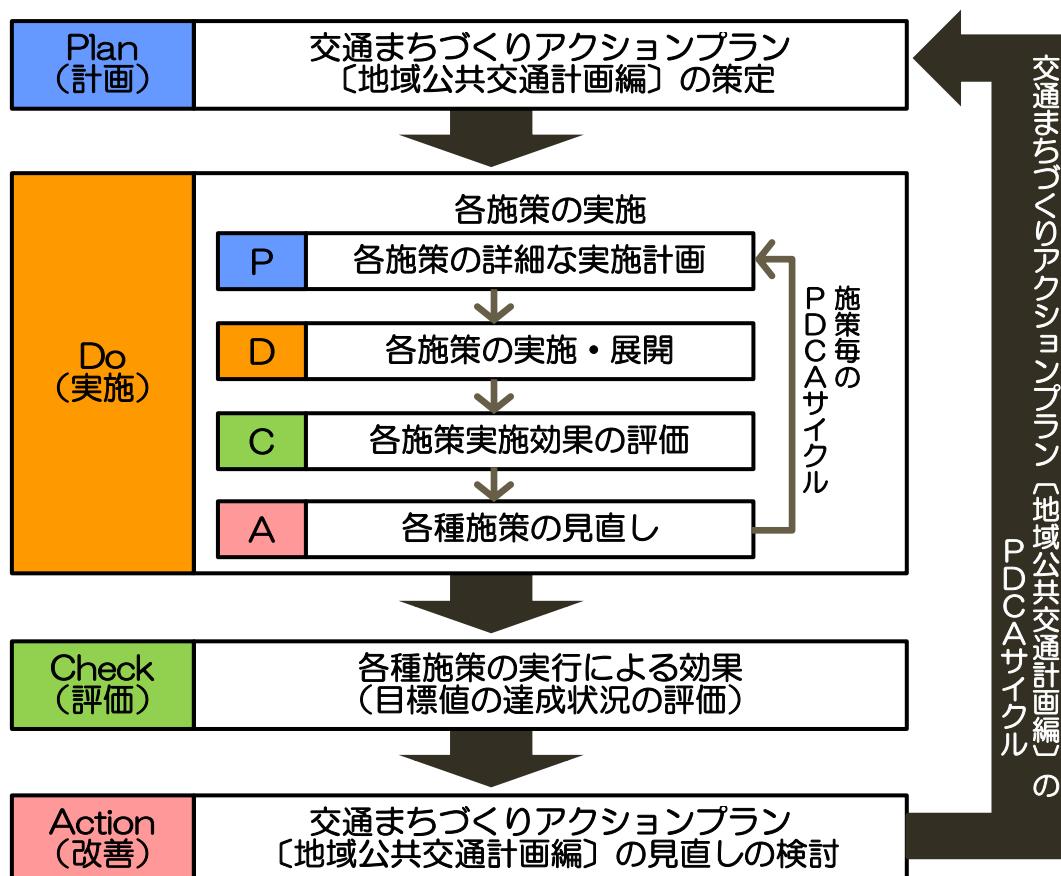
図 5-1 各主体における役割

5.2 P D C A サイクルによる施策の推進

交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】の基本理念の実現に向けては、施策の進行を管理し、進捗状況や社会情勢による変化に応じて、計画の見直しを行うことが重要です。

P D C A サイクル（立案（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、アクションプランの基本理念の実現や柔軟な見直しによる進行管理を行います。

施策実施状況の評価は、岸和田市地域公共交通協議会において毎年実施し、アクションプランの目標達成度の評価は「将来ビジョン・岸和田 基本構想」の中期的な戦略シナリオである「基本計画」の計画期間である4年に1回実施します。



- ① 目標達成度の評価（概ね4年に1回実施）
 - ・ 計画の目標達成度合の把握と総合的な見直しを検証
- ② 施策実施状況の評価（年に1回実施）
 - ・ 公共交通への取組や運行状況について、評価を行い必要に応じて改善を実施

図 5-2 P D C A サイクルによる施策の推進・評価

5.3 目標達成度の評価指標の設定

交通まちづくりアクションプラン「基本計画編」で定めた基本理念「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」の実現に向けて示した取組方針に基づく施策を検証するために評価指標を設定します。

この評価指標は、「公共交通の施策を実施することによる効果が分かりやすく表現されるもの」、「データが容易でかつ継続的に入手可能なこと」、「公共交通のほかまちづくりなど広い視点も考慮されているもの」等の点を考慮し、公共交通に関する方針①～④に関連する(1)～(4)の直接的な指標及び(5)～(12)の間接的な指標を設定します。なお、必要に応じて評価指標を適時追加します。

表 5-1 評価指標と公共交通に関する方針の相関関係

		公共交通に関する方針	方針① ビシ多 スた様 の利な 提用世 供し代 やの す移 い動 公ニ 共一 交ズ 通に サ対 応	方針② しち駅 たづの 公く拠 共り点 交を機 通支能 環援向 境する のると 形環持 成境続 的に配 な慮ま	方針③ 支み市 援や内 すす外 くの公 共訪交 れの通 て活体 樂発系 のいに構 まよ築ち るを住	方針④ 共つ市 交く民 の・交 整支事 業合業 う持 続行可 能によ る公
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）利用者が占める割合 ・人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	○	○	○	○
	(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）	○	○	○	
	(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 ・地域主体による協議会の設立実績				○
	(4)	バス路線維持に対する補助（収支不足に占める補助割合）				○
	(5)	ローズバス利用者数	○			
間接的な指標	(6)	市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合		○		
	(7)	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		○		
	(8)	1年間の主要観光施設及びイベント等への観光見込客数			○	
	(9)	岸和田は子供を産み育てやすいと感じている市民の割合	○			
	(10)	生きがいを感じことがある65歳以上の市民の割合	○			
	(11)	拠点における滞在人口の増加率	○	○	○	○
	(12)	交通事故の年間発生件数	○	○		
	(13)	市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量	○			

5.4 目標達成度の評価指標による目標値の設定

指標の設定にあたっては、上位計画との整合、前計画からの継続及び新たな課題に対する対応の視点から設定します。

交通まちづくりにおける取組の評価は、事業量の達成度を表すアウトプット指標（観測指標）ではなく、施策・事業の実施により発生する成果や効果を表すアウトカム指標（成果指標）が求められるため、可能な限り定量的で分かりやすい指標を設定します。

また、評価指標や目標値については、本計画の策定時に設定するものであり、社会情勢の変化や関連計画等の見直し等を踏まえ、見直しを行う場合があります。

表 5-2 評価指標の現況と目標値の設定

評価指標		現状値	目標値	
			第1期	第3期
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）利用者が占める割合	1.26%	1.67% 増加
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	20.5%	26.0% 増加
	(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)	68.3%	80.0% 増加
	(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	1件	6件 増加
		地域主体による協議会の設立実績	0件	増加 増加
間接的な指標	(4) バス路線維持に対する補助（収支不足に占める補助割合）		58.4%	76.1% 増加
	(5) ローズバス利用者数		23,373人 (令和5年度)	増加 50,000人 (令和10年度)
	(6) 市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合		36.1%	39.0% 増加
	(7) 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		13.4%	15.0% 増加
	(8) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光見込客数		165万人	257万人 増加
間接的な指標	(9) 岸和田は子供を産み育てやすいと感じている市民の割合		27.8%	31.0% 増加
	(10) 生きがいを感じることがある65歳以上の市民の割合		50.0%	54.0% 増加
	(11) 拠点における滞在人口の増加率		100.0%	増加 増加
	(12) ① 交通事故の年間発生件数		5,173件	減少 減少
	② 交通事故の年間発生件数（市民1人当たり）		0.03件	減少 減少
	(13) ① 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量		4.2トン	減少 減少
	② 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量（輸送部門）		1.4トン	減少 減少

5.5 施策実施状況の評価指標及び目標値の設定

各施策の実施状況の評価については、必要に応じて評価指標を設定するものとします。

評価指標の設定にあたっては、公共交通は多面的な「クロスセクター効果」を有するという考え方を参考に、基本計画編 77 ページの「2.3.1 課題抽出にあたっての視点」における「都市構造の評価に関するハンドブック」の資料に基づき、①生活利便性、②健康・福祉、③安心・安全、④地域経済、⑤行政運営、⑥エネルギー／低炭素施策の評価分野とします。

なお、目標値についても、各施策で必要に応じて設定するものとします。

表 5-3 主な評価指標の例

評価分野		評価軸	主な評価指標の例
①生活利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足した街を実現すること	■適切な居住機能の誘導 - 都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること	<ul style="list-style-type: none"> ・居住を誘導する区域における人口密度 ・日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率(医療、福祉、商業及び公共交通)
		■都市機能の適正配置 - 都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	<ul style="list-style-type: none"> ・日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度
		■公共交通サービス水準の向上 - 公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の機関分担率 ・公共交通沿線地域の人口密度
②健康・福祉	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	■徒歩行動の増加と健康の増進 - 高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること - それにより市民の健康が増進すること	<ul style="list-style-type: none"> ・メタボリックシンドロームとその予備軍の受診者に占める割合 ・徒歩、自転車の機関分担率
		■都市生活の利便性の向上 - 日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏域で充足していること	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉施設を中学校区程度の範囲で享受できる高齢者人口の割合 ・保育所の徒歩圏に居住する幼児人口の総幼児人口に占める割合
		■歩きやすい環境の形成 - 歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者に配慮した道路延長の割合 ・高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合
③安心・安全	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	■安全性の高い地域への居住の誘導 - 災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること	<ul style="list-style-type: none"> ・防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
		■歩行環境の安全性の向上 - 都市内において安全な歩行者環境が確保されていること	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者に配慮した道路延長の割合
		■市街地の安全性の確保 - オープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること	<ul style="list-style-type: none"> ・公共空間率 ・最寄り緊急避難場所までの平均距離 ・人口あたりの交通事故死者数
④地域経済	◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	■市街地の荒廃化の抑制 - 空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること	<ul style="list-style-type: none"> ・空き家率
		■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 - 都市機能誘導区域における雇用人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること	<ul style="list-style-type: none"> ・従業者一人あたりの第三次産業売上高 ・従業人口密度
		■健全な不動産市場の形成 - 地価や賃料水準が維持、向上し、空き家など未利用不動産の発生が抑制されること	<ul style="list-style-type: none"> ・平均住宅宅地価格
⑤行政運営	◎市民が適切な行政サービスを享受できるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	■都市経営の効率化 - 人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること	<ul style="list-style-type: none"> ・市民一人あたりの行政コスト ・居住を誘導する区域における人口密度
		■安定的な税収の確保 - 医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること - 地価が維持、増進すること	<ul style="list-style-type: none"> ・市民一人あたりの税収額 ・従業者一人あたりの第三次産業売上高 ・平均住宅宅地地価
		■運輸部門における省エネ化・低炭素化 - 公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること	<ul style="list-style-type: none"> ・市民一人あたりの自動車CO₂排出量 ・公共交通の機関分担率
⑥エネルギー／低炭素	◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	■民生部門における省エネ化・低炭素化 - 民生部門におけるエネルギー利用効率が向上し、エネルギー消費量が減少すること	<ul style="list-style-type: none"> ・家庭部門における市民一人あたりのCO₂排出量 ・業務部門における従業者一人あたりのCO₂排出量

資料：都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局 平成26(2014)年8月）

○岸和田市における都市構造に関する評価指標と現況値

- ・国の都市構造の評価に関するハンドブックを参考に、岸和田市における都市構造に関する評価指標を設定するとともに、現況値を算定した結果を参考に示します。

評価の視点		評価項目		現況値
生活利便性	居住機能の適切な誘導	人口集中地区の状況		74.3 人/ha (2015年)
		空き家の割合		6.6% (2018年)
		住宅の流通状況 (持ち家・一戸建の戸数割合)		58.2% (2018年)
	都市機能の適切な誘導 (日常生活サービス)	全サービスを利用できる徒歩圏人口カバー率		59.6% (2015年)
		施設の徒歩圏人口カバー率	医療施設	96.4% (2015年)
			商業施設	80.2% (2015年)
	公共交通の利用促進	徒歩圏人口カバー率	公共交通	82.1% (2015年)
			基幹的公共交通	65.3% (2015年)
		公共交通機関の利用割合		12.8% (2015年)
健康・福祉	都市生活の利便性向上	高齢者福祉施設の利用圏高齢者人口カバー率		98.2% (2015年)
		子育て施設の利用圏幼児人口カバー率		92.8% (2015年)
		高齢者人口に対する要介護2～5認定割合		10.7% (2019年)
	歩行行動の増加と健康促進 散歩しやすい環境	徒歩・自転車の利用割合		40.0% (2015年)
		地域交流拠点施設の利用圏人口カバー率		89.0% (2019年)
		市街化区域内・都市公園の徒歩圏人口カバー率		92.3% (2015年)
		市域全体の公園・広場の徒歩圏人口カバー率		99.8% (2015年)
		国道・府道(自転道等を除く)歩道整備率		57.0% (2017年)
		災害ハザード区域 に居住する人口の割合	津波・浸水想定区域	8.2% (2016年)
			洪水・床上浸水想定区域	7.7% (2010年)
			土砂災害警戒区域	0.8% (2015年)
安心・安全	安全性の高い地域への居住誘導	空き家の割合【再掲】		6.6% (2018年)
		地域のコミュニティの状況(高齢化率)		25.8% (2015年)
		最寄りの緊急避難場所までの平均距離		247m (2013年)
		交通事故死傷者数(人口1万人当たり)		47.6人 (2019年)
	市街地の安全性確保	事業所総数		7,516事業所 (2018年)
		就業者の流出・流入	市外就業の市民割合	52.1% (2015年)
			市内就業の市民割合	47.9% (2015年)
			市外からの通勤者割合	31.9% (2015年)
		産業の活性化	農業算出額	228千万円 (2020年)
			林業・保有山林面積	964ha (2015年)
			漁獲量	15,766t (2017年)
地域経済	第1次産業	第2次産業(1事業所当たりの製品出荷額)		778百万円 (2018年)
		第3次産業(売り場面積1m ² 当たりの年間商品販売額)		90.4万円/m ² (2016年)
		健全な不動産市場の形成	平均住宅宅地価格	89.1千円/m ² (2019年)
			建築着工の動向(建築確認済証の発行件数)	905件 (2021年)
	行政運営	都市経営の効率化	住民一人当たりのコスト(普通建設事業費)	11,497円
			有形固定資産減価(道路)	58.2% (2018年)
		安定的な税収の確保	住民一人当たりの市税収入額	124千円 (2018年)
		財政力	事業所総数【再掲】	7,516事業所 (2018年)
			平均住宅宅地価格	89.1千円/m ² (2019年)
			財政力指数	0.62 (2021年)

※評価項目は、2020年6月 岸和田市都市構造に関する分析と評価(案)より引用

(参考) クロスセクター効果の算定について

(1) 地域巡回ローズバスにおけるクロスセクター効果の算定

地域巡回ローズバスにおけるクロスセクター効果の算定については、西村氏らによる「クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値」土木学会論文集※に基づいて実施した。

なお、算定にあたっては、現在、岸和田市が運行している地域巡回ローズバスの運行経費等が確定している令和元(2019)年度時点のデータを用いた。

※西村和記,東徹,土井勉,喜多秀行:クロスセクター効果で測る地域公共交通の定量的な価値,土木学会論文集D3(土木計画学),Vol.75、No.5(土木計画学研究・論文集第36巻),I_809-I_820, 2019.

1) クロスセクター効果の算定

地域巡回ローズバスの運行にあたっての岸和田市財政負担額と、地域巡回ローズバス廃止時に発生する他分野での代替費用（合算）を比較し、クロスセクター効果を算定した。

その結果、地域巡回ローズバスの運行継続によるクロスセクター効果は、バス車両の場合は約810万円であり、特大車両の場合は約660万円であることがわかった（下表参照）。

表1 地域巡回ローズバス運行費用及び財政支出額算出

項目	代替案①費用 (バス車両)	代替案②費用 (特大車両)
他分野での代替費用（合算）	34,354,240円	32,815,360円
ローズバスの財政負担額	26,242,159円	26,242,159円
クロスセクター効果	8,112,081円	6,573,201円

2) 施策別導入費用の算定

算定対象の医療、商業、福祉、財政の4分野について、各代替費用を算定した。算定結果を下表に整理する。

貸切バスを運行した場合の4分野の代替費用の合計は約3,440万円（34,354,240円）であった。

特大車両を運行した場合の4分野の代替費用の合計は約3,280万円（32,815,360円）であった。

表2 対象分野及び対策施策の検討（バス車両（29人乗り））

分野	地域公共交通が廃止された場合に必用となる行政負担項目	内容	評価指標	算定結果	判定
医療	病院送迎貸切バスの運行	病院送迎貸切バスによる送迎サービスを行う	病院送迎貸切バスの運行費用	約1230万円	○
	通院のためのタクシー配布件	通院のためのタクシーによる送迎サービスを行うタクシー券を配布する	通院のためのタクシー券配布費用	約1790万円	
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。	医師による往診費用	約5200万円	
	医療費の増加（※）	家や目的地からバス停や駅等へあるくことができなくなることで健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。	医療費増加額	約20万円	
商業	貸切バスの運行	貸切バスによる送迎サービスを行う。	賃物バス運行費用	約1230万円	
	賃物のためのタクシー券配布	賃物のためのタクシー券配布を行う。	賃物のためのタクシー券の配布費用	約1350万円	
	移動販売の実施	賃物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。	移動販売実施費用	約450万円	○
福祉	通院・賃物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	通院や買い物、観光以外の自由目的での外出支援を目的にタクシー券の配布を行う。	通院・賃物・観光以外の自由目的でのタクシー券配布費用	約1700万円	○
財政	土地の価格低下による税収減少	沿線の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する	土地の価格低下等による税収減少額	約60万円	○
合計年間金額					約3440万円

表3 対象分野及び対策施策の検討（特大車両（11人乗り））

分野	地域公共交通が廃止された場合に必用となる行政負担項目	内容	評価指標	算定結果	判定
医療	病院送迎特大車両の運行	病院送迎特大車両による送迎サービスを行う	病院送迎特大車両の運行費用	約1080万円	○
	通院のためのタクシー配布件	通院のためのタクシーによる送迎サービスを行うタクシー券を配布する	通院のためのタクシー券配布費用	約1790万円	
	医師による往診	医療機関へ通院することができなくなる患者宅へ医師が往診する。	医師による往診費用	約5200万円	
	医療費の増加（※）	家や目的地からバス停や駅等へあるくことができなくなることで健康が損なわれやすくなることにより医療費が増加する。	医療費増加額	約20万円	
商業	買い物送迎特大車両の運行	特大車両による送迎サービスを行う。	賃物送迎特大バス運行費用	約1080万円	
	賃物のためのタクシー券配布	賃物のためのタクシー券配布を行う。	賃物のためのタクシー券の配布費用	約1350万円	
	移動販売の実施	賃物に行くことができなくなる人のために移動販売を実施する。	移動販売実施費用	約450万円	○
福祉	通院・賃物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	通院や買い物、観光以外の自由目的での外出支援を目的にタクシー券の配布を行う。	通院・賃物・観光以外の自由目的でのタクシー券配布費用	約1700万円	○
財政	土地の価格低下による税収減少	沿線の価格低下等により固定資産税や都市計画税の税収が減少する	土地の価格低下等による税収減少額	約60万円	○
合計年間金額					約3280万円

用語集（五十音順）

新たな生活様式（ニューノーマル）

社会に大きな変化が起り、変化が起こる以前とは同じ姿に戻ることができず、新たな常識が定着することを指す。

カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることを意味する。

交通系 IC カード

鉄道やバスなどの公共交通機関で利用できる集積回路(Integrated Circuit)を内部に組み込んだカード。事前にチャージしてから利用するプリペイド式とクレジットカードなどから後で決済される後払いのポストペイ式がある。

交通結節点

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗換・乗継施設をいう。主な施設として、鉄道駅の駅前交通広場などがある。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

建築物の利用円滑化を目的としたハートビル法と、公共交通機関の移動円滑化を目的とした交通バリアフリー法を統合し、道路や公園のバリアフリー整備に関する基準などを追加して平成18(2006)年に制定。高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会生活を確保するために、旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準（移動等円滑化基準）への適合を求めるとともに、駅を中心とした地区や、高齢者や障害者などが利用する施設が集中する地区（重点整備地区）において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを規定。

また、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとしての共生社会の実現に向け、ハード対策に加え、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフトの対策を強化する「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一部を改正する法律」が令和3(2021)年4月に施行。

自転車活用推進法

自転車の活用による環境負荷の低減、健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減すること等を基本理念とする法律。

少子高齢化

出生数が減少し子どもの割合が低下することや、平均寿命の伸びなどにより高齢者の割合が増加すること。

将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）

将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）は、市の最上位の計画であって、市民・事業者・行政など様々な主体が行うまちづくりの指針となるものである。まちづくりの指針（大きな方向性）を明示した基本構想と将来像を実現するための中長期的シナリオをはじめ重点目標や総合戦略部分についても明示した基本計画で構成し、基本構想の計画期間は12年とし、基本構想

を実現するための基本計画は4年ごとに、そのときの社会経済状況などを踏まえながら、見直しを行うものとしている。

“新・岸和田”づくり（岸和田市都市計画マスタープラン）

都市計画法第18条の2の規定による「市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）」として定めるもので、本市の最上位の計画である「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」を実現するために、土地利用や基盤整備に関する方針を定める計画である。市が定める都市計画は、都市計画マスタープランに即することが求められる。また、住民、事業者、行政との間で、まちづくりの方向性を共有する「まちづくり指針」としての役割もある。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

交通政策基本法（平成二十五年法律第九十二号）の基本理念にのっとり、地方公共団体による地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業及び新モビリティサービス事業の円滑化を図るための措置について定めた法律。

全ての地方公共団体において地域交通に関するマスタープランとなる計画（地域公共交通計画）を策定した上で、交通事業者をはじめとする地域の関係者と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組める仕組みを拡充するとともに、特に過疎地などでは、地域の輸送資源を総動員して移動ニーズに対応する取組を促すため、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が令和2(2020)年11月に施行。

都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心で快適な都市生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路である。

都市・地域交通戦略推進事業制度要綱

都市・地域における安全で円滑な交通を確保し、魅力ある都市・地域の将来像を実現するため、国が地方公共団体等に対し必要な助成を行う制度を確立し、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担が図られた交通体系を確立し、もって公共の福祉に寄与することを目的とした要綱。

パーソナルモビリティ

一人乗りの移動機器。

バスロケーションシステム

バスの位置情報をGPS車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ情報等の提供を行うシステム。

バリアフリー

障害者や高齢者が生活する上で行動の妨げとなるバリア（障壁）を取り去った生活空間や環境のあり方のこと。

MaaS

地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそ

れ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。

モビリティ

動きやすさ、移動性、機動性。交通分野では、人が社会的活動のために交通（空間的移動）をする能力を指す。一般にモビリティは、個人の身体的能力や交通手段を利用する社会的・経済的能力、交通環境によって左右される。

ユニバーサルデザイン

障害の有無や年齢、性別、体格などにかかわらず、施設や製品、環境などが、すべての人にとって使いやすく考えられた、人にやさしいデザインのこと。

ローズバス（地域巡回ローズバス）

南海岸和田駅を起・終点に市内の主な公共施設などを結んでおり、右回り・左回りコース共に日中 6 便で運行している。平成 12(2000)年 6 月からの試験運行を経て、平成 20(2008)年 4 月から本格運行している。