

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)

- ・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

基本計画編



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

- ・地域の輸送資源の総動員
- ・交通ネットワーク

総合交通戦略編

「岸和田市総合交通戦略」
平成31年2月策定

**バリアフリー
基本構想編**
(令和1～3年度)

**その他
自転車活用推進計
画編(令和3年度)**

地域公共交通計画

時点修正

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]

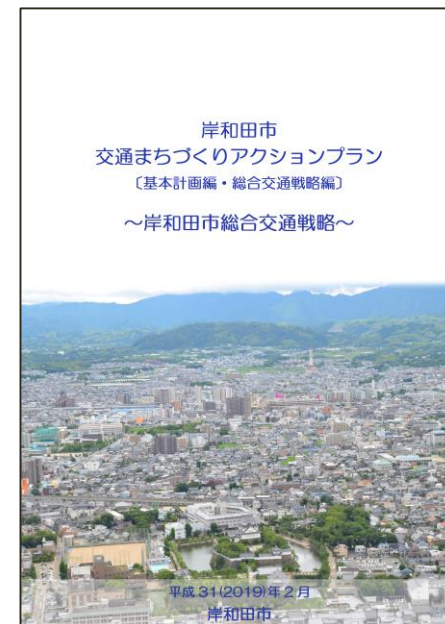
岸和田市交通まちづくりアクションプラン 〔総合交通戦略編〕について

1. 現行計画〔総合交通戦略編〕の概要

- 岸和田市では、平成29年（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・総合交通戦略編〕（岸和田市総合交通戦略）」（計画期間：令和元年度（2019年度）～令和4年度（2022年度））を策定し、この計画に基づいた取組みを実施している。

（1）計画の目的

- ・ 岸和田市交通まちづくりアクションプランは、岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）の目指すまちの姿「元気あふれる躍動都市岸和田」を実現するため、まちづくりと一体となった目指すべき交通インフラの姿を形成していくための交通施策等の取組みの方向性を示すことを目的としている。
- ・ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』は、「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、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担を図り、「望ましい都市・地域像の実現」を図るマスタープランとして、とりまとめたものである。



（2）対象交通

- ・ 岸和田市交通まちづくりアクションプランで対象とする交通手段は、鉄道・バス・タクシー・自動車（自動二輪含む）・自転車・徒歩としています。『公共交通』は、「不特定多数の人が利用する乗り物」とし、鉄道・バス・タクシー等を対象としている。

（3）計画期間

- ・ 岸和田市交通まちづくりアクションプランの目標年次は、「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」の計画期間（～令和4年）との整合を図るため、令和4年度としている。

1. 現行計画〔総合交通戦略編〕の概要

(4) 将来都市像の設定

- ・上位計画である「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」や「岸和田市都市計画マスタープラン【テーマ別まちづくり編】」において、設定されているまちづくりの構想を踏まえ、総合交通戦略編では、基本計画編における基本理念「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、都市軸や都市核を担う都市の機能を向上させるため、市民、交通事業者、関係機関、行政が連携を図りながら、誰もが円滑に移動できる交通環境づくりを進めていくものとし、『将来都市像』を設定している。

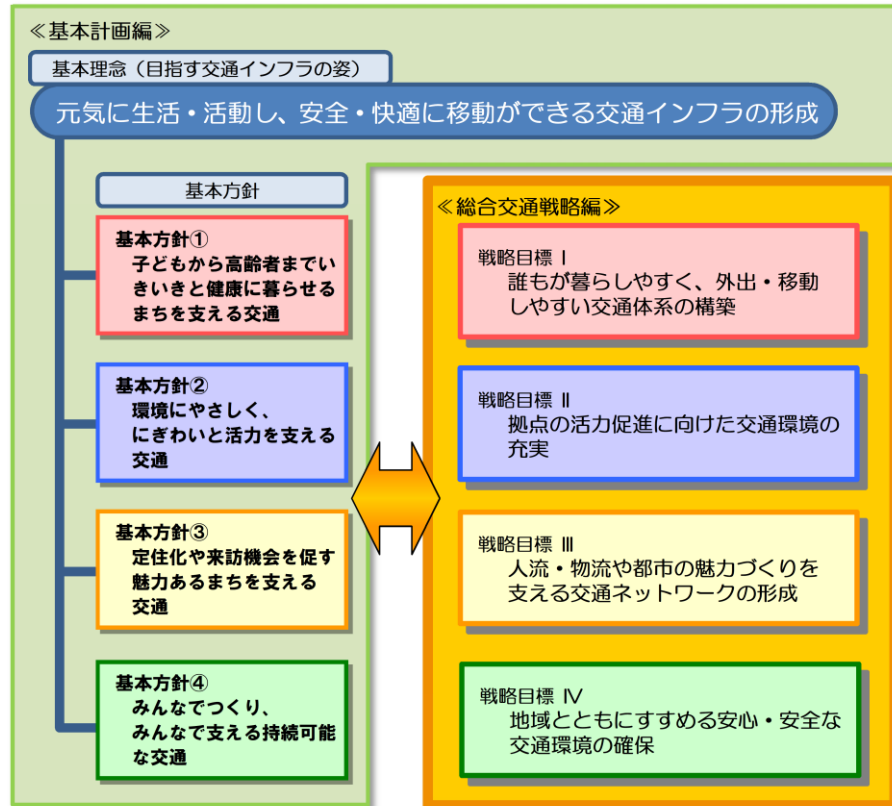
都市軸の交流拠点を都市核とし、階層的につなぐ多極集約・ネットワーク型のまちづくり



1. 現行計画〔総合交通戦略編〕の概要

○ 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つの戦略目標を掲げ、これを達成するための8の施策パッケージと18の施策を定めている。

(5) 将来都市像を実現するための戦略目標



(6) 目標達成に必要な施策



2. 現行計画〔総合交通戦略編〕の事後評価

(1) 目標値の達成状況

- 評価指標は、定量的な指標とあわせて、市民の意識や満足度の指標を設定し、施策の実施による効果や目標値に対する達成状況を確認するものとして、定量的な指標と市民の意識や満足度の指標の2つを設定している。
- 評価指標の達成状況を以下に示す。

■ 定量的な指標における目標値の達成状況

評価指標		現況値(H29年)	実績値			目標値 (R4)	データ 更新頻度
		H29年	H30年	R01年	R02年		
定量的な指標	① 人口に対する鉄道駅乗車人数が占める割合	24.1% ^(H28)	24.4% (24.5%)	24.5% (24.9%)	19.8% (25.2%)	26.0%	毎年
	② 人口に対するバス乗車人員が占める割合	1.91% ^(H28)	1.73% (1.95%)	1.66% (1.99%)	1.32% (2.02%)	2.10%	毎年
	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件 ^(H29)	1件 (1.2 件)	1件 (2.4 件)	1件 (3.6 件)	6件	毎年

- ・ ①は、目標値に達成していないものの、令和元年までは実績値が増加傾向にある。令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、鉄道駅乗車人員が大きく落ち込んでいるため、実績値が減少している。
- ・ ②は、目標値に達成しておらず、現況値の平成29年以降から路線バス利用者が減少し続けているため、令和元年まで実績が減少している。令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、路線バス利用者が大きく落ち込んでいることから、実績値がさらに減少している。
- ・ ③は、目標値に達成していないものの、平成30年以降は1件実施している。地域住民が主体となった検討会の開催にあたり、ルール作り等によるバックアップ体制の構築が必要と推測される。

※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を目標値（R4）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）達成に必要な年別目標値を示す。

2. 現行計画〔総合交通戦略編〕の事後評価

■市民の意識や満足度の指標における目標値の達成状況

評価指標		現況値 (H29年)	実績値			目標値 (R4)	データ 更新頻度
		H29年	H30年	R01年	R02年		
市民の意識や満足度の指標	④ 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	22.3% (H29)	24.1% (22.3%)	23.0% (22.3%)	28.0% (22.3%)	22.3%	毎年
	⑤ 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	6.4% (H29)	8.3% (6.7%)	8.1% (7.0%)	10.7% (7.4%)	8.0%	毎年
	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	31.5% (H29)	34.1% (32.6%)	33.3% (33.7%)	36.1% (34.8%)	37.0%	毎年
	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	14.6% (H29)	17.2% (15.3%)	19.0% (16.0%)	20.4% (16.6%)	18.0%	毎年
	⑧ 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	13.9% (H29)	13.7% (14.9%)	11.4% (15.9%)	15.1% (17.0%)	19.0%	毎年
	⑨ 子どもが地域で安全に遊べると感じている市民の割合	25.3% (H29)	27.8% (25.3%)	27.2% (25.3%)	30.0% (25.3%)	25.3%	毎年

- ・④は、平成30年以降において目標値を達成している。
- ・⑤は、平成30年以降において目標値を達成している。
- ・⑥は、目標値に達成していないものの、令和2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る。鉄道駅等へのアクセス道路（市道東岸和田駅東停車場線）や市内幹線道路（岸和田港福田線（田治米畑町線～包近流木線）の整備等により、実績値が増加しているものと推測される。
- ・⑦は、令和元年以降において目標値を達成している。
- ・⑧は、目標値に達成しておらず、令和元年から令和2年にかけて概ね増加傾向にある。観光入込客数は、令和元年まで概ね300万人/年で推移していたことも踏まえ、令和元年から令和2年にかけて、実績値が増加しているものと推測される。
- ・⑨については、平成30年以降において目標値を達成している。

※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）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）達成に必要な年別目標値を示す。

2. 現行計画〔総合交通戦略編〕の事後評価

(2) 施策事業の到達状況

■戦略目標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

全16事業中、スケジュール通り事業完了：7事業（◎）、スケジュール通り事業実施：7事業（○）
一部スケジュール通り実施：2事業（△）、未実施：0事業（×）

戦略目標・施策パッケージ	施策	実施時期	進捗	事業概要
戦略目標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				
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				
	市道久米田東西線(大阪臨海線～堺阪南線)	～2018	◎	事業完了
	府道岸和田港塔原線(土生～土生交番前)	2018～2020	△	大阪府にて事業中
	府道岸和田港塔原線(岸和田駅南～野田町)	2018～	○	大阪府にて事業中
②自転車利用環境の向上				
②-1 自転車走行空間の確保				
	岸和田駅東停車場線	～2018	◎	青矢羽根施工
	堺阪南線	～2018	◎	大阪府にて青矢羽根施工
②-2 自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討				
	自転車ネットワーク計画の策定	2020～2022	○	今年度自転車活用推進計画策定予定
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				
	路線バスのルート見直し及びダイヤ改正	2018～	○	2021年に福田線ダイヤ改正実施
	ローズバスの路線再編及びダイヤ改正	2018～	○	2021年にローズバス修正実施
	ローズバス料金体系の適正化	2018～	○	2019年に料金体系の見直し実施
(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				
④移動環境におけるバリアフリー化の推進				
④-1 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				
	岸和田駅東停車場線	～2018	◎	事業完了
	市道久米田東西線(大阪臨海線～堺阪南線)	～2018	◎	事業完了 再掲
	府道岸和田港塔原線(岸和田駅南～野田町)	2018～	△	事業中 再掲
④-2 鉄道駅舎等の公共交通機関のバリアフリー化				
	南海本線蛸地蔵駅	2018	◎	2018年に内方線ブロック設置
	JR阪和線下松駅	2020	◎	2020年に内方線ブロック設置
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				
	こども交通安全教室等の実施	2018～	○	交通安全街頭指導を実施
	高齢者の交通安全教室の実施	2018～	○	2021年は高齢者交通安全事業はコロナ禍により中止

2. 現行計画〔総合交通戦略編〕の事後評価

(2) 施策事業の到達状況

■戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

全16事業中、スケジュール通り事業完了：6事業（◎）、スケジュール通り事業実施：10事業（○）
一部スケジュール通り実施：0事業（△）、未実施：0事業（×）

戦略目標・ 施策 パッケージ	施策	実施時期	進捗	事業概要
戦略目標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				
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				
	市道東岸和田駅前東側停車場線	～2018	◎	事業完了
	(仮称)市道久米田駅西側停車場線	2018～2022	○	事業中
	久米田駅西側歩行者等通路	2018～2022	○	事業中
	市道春木駅大宮駅線	2018～2022	○	事業中
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				
	路線バス東岸和田駅前広場への乗入れ	2019	◎	事業完了
	バス・バス乗継割引	2018～2022	◎	事業完了
	路線バスのルート見直し及びダイヤ改正	2018～2022	○	○ 2021年に福田線ダイヤ改正、2022年に福田線ルート変更実施 再掲
	ローズバスの路線再編及びダイヤ改正	2018～2022	○	○ 2021年にローズバス修正、2022年に両廻り改正実施
	ローズバス料金体系の適正化	2018～2022	○	○ 2019年に料金体系の見直し実施 再掲
(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化				
⑧ 駅前広場の整備推進				
⑧-1 駅前広場の整備				
	東岸和田駅前東側交通広場	2018～2020	◎	事業完了
	東岸和田駅(西側)附属街路整備	2018～2020	◎	事業完了
	久米田駅前(東側)道路整備・広場機能含む	2018～2022	○	事業中
	久米田駅前(西側)道路整備・広場機能含む	2018～2022	○	事業中
⑨ 交通結節機能の拡充				
⑨-1 機能拡充に向けた整備推進				
	久米田駅西側改札の整備	2018～2022	○	事業中
	東岸和田駅での駐輪場整備	2018	◎	事業完了
	バスの乗継環境拡充に向けた検討	2018～	○	2021年にローズバスと福田線の乗継ダイヤ改正実施

2. 現行計画〔総合交通戦略編〕の事後評価

(2) 施策事業の到達状況

■戦略目標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

全21事業中、スケジュール通り事業完了：7事業（◎）、スケジュール通り事業実施：5事業（○）
一部スケジュール通り実施：3事業（△）、未実施：6事業（×）

戦略目標・ 施策 パッケージ	施策	実施時期	進捗	事業概要
戦略目標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				
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			
	都市計画道路泉州山手線	2020～	△	磯上山直線～岸和田中央線までの区間を事業着手段階
	大阪南部高速道路	2021～	○	大阪南部高速道路事業化促進協議会への参画、R3.6大阪府新広域交通道路計画における「高規格道路・調査中路線」に位置づけ
⑩-2 市内幹線道路の整備推進				
	岸和田港福田線（田治米畑町線～包近流木線）	～2019	◎	事業完了
	岸和田中央線（中央区画～尾生久米田区画）	2019～	×	未着手
	田治米畑町線（春木岸和田線～星和上松台）	2019～	○	2020年に事業認可取得
	大宮常盤線（春木岸和田線～田治米畑町線）	2019～	×	未着手
⑪公共交通網の拡充				
⑪-1 公共交通機関の連携強化				
	路線バスによる鉄道駅間の乗継利便性の向上	2018～	△	ヘッド運行を実施（鉄道ダイヤの連携は図れていない）
	高速バス路線の拡充に向けた検討	2018～	×	VIPライナーとSPAラインのみ
	泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討	2018～	○	大阪府公共交通戦略に岸和田市が構想する路線区間に対する府支援が記載
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				
	岸和田港福田線（田治米畑町線～包近流木線）	～2019	◎	事業完了
	岸和田中央線（中央区画～尾生久米田区画）	2019～	×	未着手
	田治米畑町線（春木岸和田線～星和上松台）	2019～	○	2020年に事業認可取得 再掲
	大宮常盤線（春木岸和田線～田治米畑町線）	2019～	×	未着手

※次頁に続く

2. 現行計画〔総合交通戦略編〕の事後評価

(2) 施策事業の到達状況

戦略目標・ 施策 パッケージ	施策	実施時期	進捗	事業概要
戦略目標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			
	(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			
	⑬交差点等における交通混雑の緩和			
	⑬-1 主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進			
		市道並松上松線(東岸和田北三踏切)	～2019	◎ 事業完了
		府道岸和田港塔原線(東岸和田南一踏切)	～2020	◎ 事業完了
	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			
		バスマップの作成・配布	2019～	△ ローズバスのバスマップ作製・配布のみ実施
		行政情報誌(「暮らしの便利帳」の活用)	2020	◎ 事業完了
		各施設HP情報		○ 2020年に各施設アクセス情報にバス停などの情報を追加
	⑭-2 スマートフォンアプリ等による情報提供			
		祭都きしわだnaviの活用	2018～	× 祭都きしわだnaviの廃止
		バスロケーションシステムの導入	2018～	◎ 事業完了
		NAVITIME・ジョルダンへの情報提供		◎ ローズバス情報を追加

2. 現行計画〔総合交通戦略編〕の事後評価

(2) 施策事業の到達状況

■戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

全11事業中、スケジュール通り事業完了：0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：2事業（△）、未実施：0事業（×）

戦略目標・ 施策 パッケージ	施策	実施時期	進捗	事業概要
戦略目標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				
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組み				
	住民が活動しやすい環境づくり支援	2018～2019	○	地域バス導入に向けた手続き資料の作成
	地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成	2018～	△	連合会長を対象とした公共交通利用促進に係る意見交換を実施
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				
	試験運行の実施	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
	AIオンデマンド交通の調査研究	2021～	○	2021年にバス交通空白地域である春木・大芝地区にて民間が運営する「チョイソコ」の運行検討
(8) 地域に優しい生活道路の創出				
⑰生活道路等における歩行者の安全な通行の確保				
⑰-1 交通安全対策の実施				
	路側帯の設置等	2018～	○	毎年、要望にあわせて実施
	ゾーン30の拡充	2018～	○	その都度、警察と協議のうえ、要望にあわせて実施
	通学路交通安全プログラム作成・対策実施	2018～	○	要望によってその都度実施
	グリーンベルト等による路側帯のカラー化	2018～	○	毎年、計画によって実施
⑱地域住民による通学路等での安全確保				
⑱-1 通学路等における子どもの見守り活動の推進				
	子どもの安全見守り隊	2018～	○	登録者3,285人、344箇所
	安心・安全メール「こども99番」	2018～	○	登録者1,910人、配信数66件
	子ども見守りボランティア	2018～	○	17小学校・ボランティア登録者39人

2. 現行計画〔総合交通戦略編〕の事後評価

(3) 現行計画における課題

戦略目標	課題
戦略目標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	○歩行者が安全で快適に利用できる歩行空間整備が引き続き必要 ○自転車活用推進計画に基づく安心かつ安全な自転車環境整備の推進 ○持続可能なバスネットワーク構築の推進 ○誰にもやさしい歩いて暮らせるまちづくりを推進 ○先進技術・次世代モビリティへの対応 ○子どもや高齢者の交通安全対策の推進
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた 交通環境の充実	○選択と集中による効率的で効果的な道路整備の推進 ○拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充 ○交通結節点における乗継利便性の向上（バス待合環境や情報提供等） ○拠点への来訪を促すとともに回遊性向上とにぎわいの創出に寄与する交通環境の整備 ○乗り換え利便性の向上等に向けた取組みの推進
戦略目標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	○選択と集中による効率的で効果的な道路整備の推進 ○近隣市町や交通事業者等との連携による広域公共交通ネットワーク構築の推進 ○災害時にも機能する道路ネットワーク構築の推進 ○交通の円滑化に向けた主要渋滞対策の推進 ○バス交通等の情報提供の充実に向けた取組みの推進 ○更なる観光交流の促進に向けた検討・取組の推進
戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる 安心・安全な交通環境の確保	○多様な移動手段を地域が選択できるしくみ作りが必要 ○地域や目的に応じた適切な交通手段利用への対応 ○安全な生活道路環境に向けた取組みの推進

・ 今回の評価・検証の結果を踏まえ、次期戦略目標として引き継ぐものとする。

3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

(1) 計画の目的

- 岸和田市交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』は、平成30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『総合交通戦略編』が令和4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、社会構造の変化や新たな動向を踏まえ、次期計画として策定するものである。
- 「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、これまでの施策の進捗状況や新たな動向を踏まえ、具体的な施策や、施策を効率的かつ効果的に展開するための施策パッケージ、実施スケジュールや評価指標等を取りまとめるものとする。

(2) 計画の区域

- 「岸和田市全域」とする。

(3) 計画期間

- 令和5年度（2023年度）から令和14年度（2032年度）の10年間とする。

(4) 計画の対象

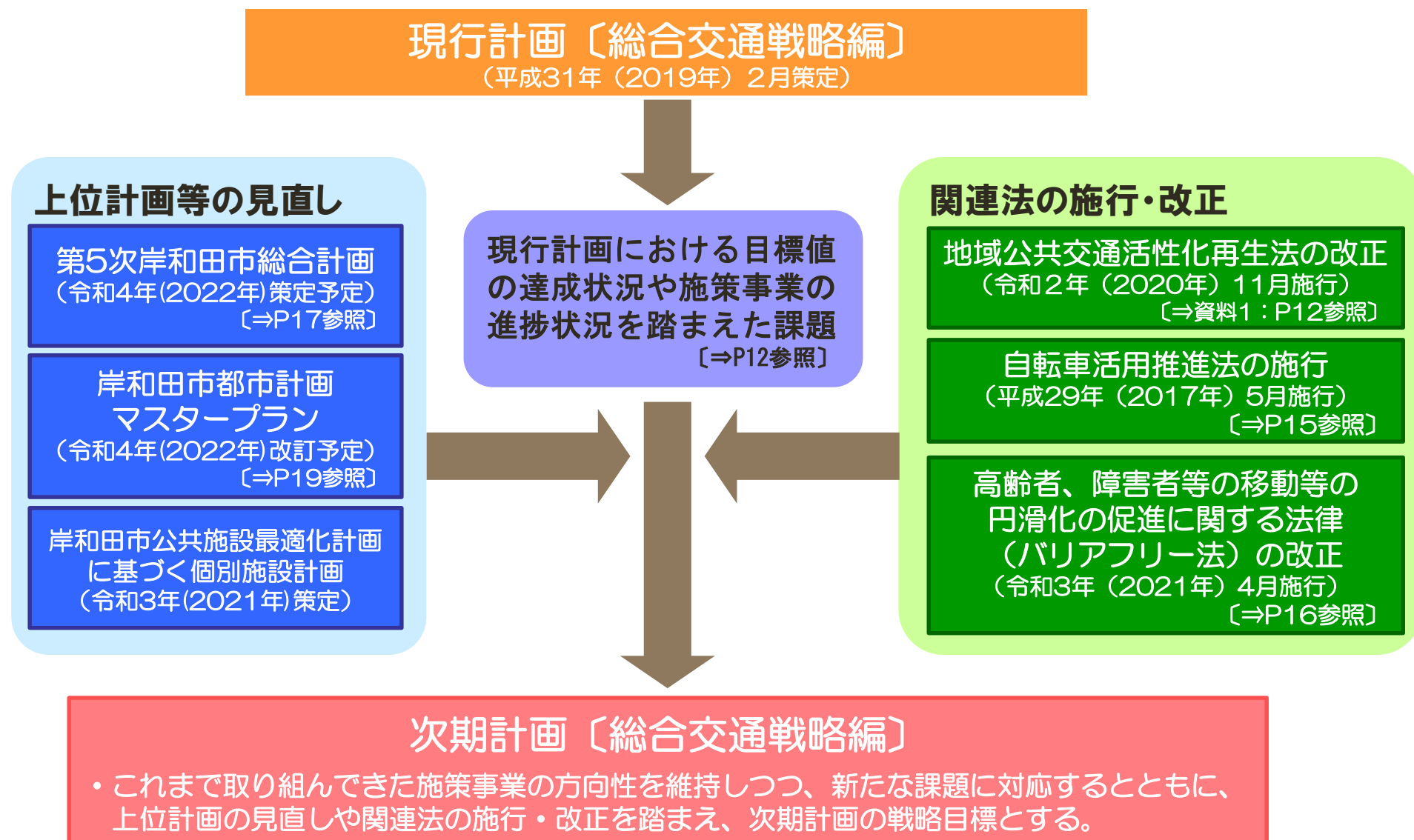
- 岸和田市交通まちづくりアクションプランで対象とする交通手段は、鉄道・バス・タクシー・自動車（自動二輪含む）・自転車・徒歩とします。岸和田市交通まちづくりアクションプランにおける『公共交通』は、「不特定多数の人が利用する乗り物」とし、鉄道・バス・タクシー等を対象とする。

凡	例
	府県境
	市町村界
	J R
	私鉄
	高速道路
	国道
	主要地方道



3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

(5) 戦略目標設定の考え方



3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

(6) 自転車活用推進法の施行

- 自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の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によって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする「自転車活用推進法」を平成29年5月に施行している。
- 同法においては基本理念として、自転車の活用の推進が、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として行うとともに、交通の安全の確保を図りつつ行われなければならないとされている。また、自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備をはじめとする15の項目を基本方針として示した上で、重点的に検討・実施すべきとされている。

■自転車活用推進法（平成29年（2017年）5月施行）の概要

目的・基本理念

(1・2条)

<目的>

- ・基本理念を定め、国の責務等を明らかにし、施策の基本となる事項を定めるとともに、自転車活用推進本部を設置することにより、自転車の活用を総合的かつ計画的に推進すること

<基本理念>

- ・自転車による交通が、二酸化炭素等の環境に深刻な影響を及ぼす物質及び騒音・振動を発生しないという特性並びに災害時において機動的であるという等の特性を有すること
- ・自動車への依存の程度を低減することが、国民の健康の増進及び交通の混雑の緩和による経済的社会的効果を及ぼすこと
- ・交通体系における自転車による交通の役割を拡大すること
- ・交通の安全の確保が図られること

国等の責務

(3・4条)

- ・国は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関する施策を総合的かつ計画的に策定、実施する
- ・地方公共団体は、基本理念にのっとり、自転車の活用推進に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、区域の実情に応じた施策を策定、実施する
- ・国・地方公共団体は、情報の提供等を通じて、基本理念に関する国民・住民の理解を深め、かつその協力を得るよう努める

公共交通関係事業者の責務等

(5～7条)

- ・自転車と公共交通機関との連携の促進等に努め、国・地方公共団体が実施する自転車活用の推進に関する施策に協力するよう努める
- ・国、地方公共団体、公共交通関係事業者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて相互に連携を図りながら協力するよう努める

基本方針

(8条)

- ①自転車専用道路・自転車専用通行帯等の整備 ②路外駐車場の整備、時間制限駐車区間の指定見直し ③シェアサイクル施設の整備 ④自転車競技施設の整備 ⑤高い安全性を備えた良質な自転車の供給体制の整備 ⑥自転車安全に寄与する人材の育成及び資質の向上 ⑦情報通信技術等の活用による自転車の管理の適正化 ⑧交通安全に係る教育及び啓発 ⑨自転車活用による国民の健康の保持増進 ⑩学校教育等における自転車活用による青少年の体力の向上 ⑪自転車と公共交通機関との連携の促進 ⑫災害時の自転車の有効活用体制の整備 ⑬自転車を活用した国際交流の促進 ⑭観光旅客の来訪の促進その他の地域活性化の支援 等の施策を重点的に検討・実施する

自転車活用推進計画

(9～11条)

- ・政府は、基本方針に即し、目標及び講ずべき必要な法制上・財政上の措置等を定めた自転車活用推進計画を閣議決定で定め、国会に報告する
- ・都道府県、市区町村は、区域の実情に応じた自転車活用推進計画を定めるよう努める

自転車活用推進本部

(12・13条)

国土交通省に自転車活用推進本部を置き、本部長は国土交通大臣、本部長は関係閣僚をもって充てる(併せて国土交通省設置法の一部改正(附則5条))

その他

- ・5月5日を「自転車の日」、5月を「自転車月間」とする(14条)
- ・自転車活用推進を担う行政機関の在り方について等の検討(附則2・3条)
- ・市区町村道に加え、国道及び都道府県道についても自転車専用道路等を設置するよう努める旨の自転車道の整備等に関する法律の一部改正(附則4条)

出典： 自転車活用推進法（平成28年法律第113号）の概要（国土交通省）

施行期日：公布の日（平成28年12月16日）から6月以内で政令で定める日（附則1条）

3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

(7) 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改正

- 平成26年に批准した国連の「障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）」平成28年に施行した「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」などを受け共生社会を実現し社会的障壁を除去する法の理念を明確に示すとともに2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機としたさらなる取組の推進を図るため、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）を令和3年（2021年）4月に改正している。

■ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の概要

※ 令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行

青字は令和3年4月1日施行

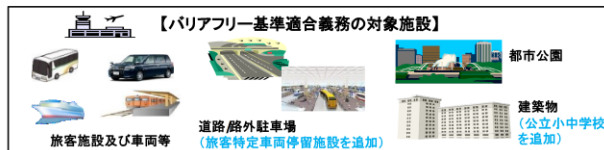
1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 移動等円滑化促進方針（マスタープラン）の指針
- その他移動等円滑化の促進に関する事項

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

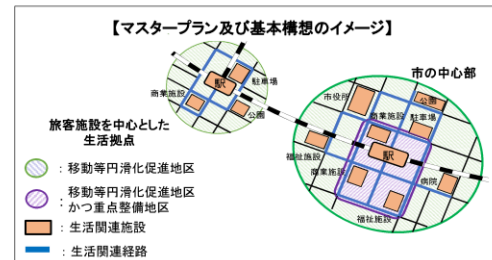
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- 新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための広報・啓発活動の努力義務
- 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・ 旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守（新設等は義務、既存は努力義務）
 - ・ 他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・ 旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務（一定規模以上の公共交通事業者等）



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・ 市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・ 基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進（マスタープランには具体的な事業について位置づけることは不要）
- ・ 定期的な評価・見直しの努力義務



5. 当事者による評価

- ・ 高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握・評価（移動等円滑化評価会議）

出典： 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（令和2年法律第28号）の概要（国土交通省）

3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

(8) 第5次岸和田市総合計画 (1/2)

- 上位計画である「第5次岸和田市総合計画（令和4年(2022年)策定予定）」では、土地利用の特性から4つの区域に区分するとともに、帯状に形成された4つの区域を結び、人、物、情報が流れ、様々な交流と活動の活性化を図るために市域内を結ぶ「地域連携軸」と、大阪都心部と関西国際空港や和歌山とを結ぶ「広域連携軸」を設定している。

■ 区域別の土地利用方針と軸の設定

● 区域別の土地利用方針

4つの区域 本市は、地形に沿って帯状に形成された土地利用の特性から4つの区域に区分

- **臨海区域**（おおむね海岸線～大阪臨海線）
 - ・工業・流通・港湾業務及び供給処理業務機能を担う地域
- **都市区域**（おおむね大阪臨海線～泉州山手線）
 - ・住宅・商業・工業などの用途を計画的に配置
 - ・各鉄道駅周辺及び幹線道路沿道は、商業・流通・業務機能を担う地域
 - ・市街化調整区域内農地や都市農地の保全・活用
 - ・泉州山手線の延伸に応じて、交通結節点を中心に地域特性を活かした広域交流拠点の形成と産業創出
- **田園区域**（おおむね泉州山手線～阪和自動車道）
 - ・農業振興機能を担う地域
 - ・丘陵地区に地域資源を活かした地域拠点の形成と産業創出
 - ・幹線道路沿道は、地域経済の活性化を目的とした産業の立地については周辺土地利用との調和と環境保全を図りつつ、適切に誘導
- **山間区域**（おおむね阪和自動車道～府県境）
 - ・森林を中心とした自然環境・景観の保全された地域

● 軸の設定

7つの軸 帯状に形成された4つの区域を結び、人、物、情報が流れ、様々な交流と活動の活性化を図るために市域内を結ぶ「**地域連携軸**」と、泉州地域や大阪・関西圏を結ぶ「**広域連携軸**」を設定

地域連携軸により海と山をつなぎ、地形や水系に沿って形成された自然・文化を有機的につなぐとともに、**地域連携軸**と格子状をなす**広域連携軸**により、市域内及び市域を越えた交流・活動の発展を推進

<軸の機能と主な路線>

● 地域連携軸

- ・葛城地域連携軸（葛城の谷沿いに市域を結ぶ）
府道岸和田港塔原線・津田川水系
- ・中央地域連携軸（市の中央部に市域を結ぶ）
府道春木岸和田線・春木川水系
- ・牛滝地域連携軸（牛滝の谷沿いに市域を結ぶ）
府道牛滝山貝塚線・牛滝川水系

● 広域連携軸

- ・臨海広域連携軸（臨海区域で市内外を結ぶ）
阪神高速4号湾岸線、府道大阪臨海線
- ・都市広域連携軸（都市区域で市内外を結ぶ）
府道堺阪南線、南海本線、国道26号、JR阪和線、府道大阪和泉南線、（都）泉州山手線
- ・田園広域連携軸（田園区域で市内外を結ぶ）
（都）泉州山手線、国道170号
- ・山間広域連携軸（山間区域で市内外を結ぶ）
阪和自動車道



3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

(8) 第5次岸和田市総合計画 (2/2)

- 拠点の設定として、鉄道駅や交通結節点周辺に地域の生活を支えるさまざまな機能が集積した拠点・産業の拠点など、地域特性を生かした拠点形成を推進するものとしている。

■ 拠点の設定

● 拠点の設定

鉄道駅や交通結節点周辺に、地域の生活を支えるさまざまな機能が集積した拠点・産業の拠点など、地域特性を活かした拠点形成を推進



3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

(9) 岸和田市都市計画マスタープラン

- 令和5年度からのスタートする第5次岸和田市総合計画の策定と連携しながら、都市計画マスタープランの見直しを進めている（令和4年(2022年)改訂予定）。
- 以下に都市計画マスタープラン見直し骨子案を示す。

■骨子案（見直しの視点）

都市計画マスタープランの構成（現行）	見直しの視点（総合計画との整合）	見直しの視点（各テーマに横断的に反映）
1章-1. 土地利用計画の方針	総合計画基本構想骨子案 ＜基本目標＞ ○岸和田の次世代を育むまち 住みたい・子育てしたいと思える環境が整い、みんなが活躍できるまちづくり ○健康で自分らしく生きられるまち 多様性が尊重され、高齢者や障害者をはじめ誰もが健康で安心して生活できる環境 ○安全で安心して暮らせるまち 地域で安心して暮らせるまちづくり ○人と自然が共生した住みよいまち 豊かな自然や生物多様性の保全と、まちの美化の促進や環境に配慮した行動 ○賑わいと活力を創造するまち 地域資源（人・モノ・取組など）を活かした交流促進と産業の発展 生活を支えるさまざまな機能の拠点への誘導とアクセス性の向上 広域連携による賑わいの創出 ○みんなでつくる持続可能なまち 誰もが地域づくりに参加しやすい環境の確保 広域連携なども活用した持続可能で健全な行政運営	＜生活利便性・快適な住環境＞ ・日常生活サービス機能の適切な配置・集積を誘導、無秩序な居住地拡散抑制 ・交通インフラの持続的な仕組みづくり ・地域の特性・課題に応じた対応策の検討（空き家等の利用促進、まちづくり制度の活用など） ＜健康・福祉＞ ・交流や活動の促進 → ・日常生活サービス機能の適切な配置・集積を誘導 ・交通インフラの持続的な仕組みづくり ・公園や広場の有効活用 ・農地の利用促進（新たな賃貸借制度の活用など） ＜安全・安心＞ ・災害リスクの低減に向けた多様な取組み（災害レッドゾーンの新たな建築抑制・災害イエローゾーンでの対策促進、避難場所など災害時の応急・復旧対策機能の適正な配置、既成市街地の適切な更新を誘導など） ＜地域・経済＞ ・日常生活サービス機能の適切な配置・集積を誘導、無秩序な居住地拡散抑制 ・工業・流通施設の適切な配置・集積を誘導 ・交通インフラの持続的な仕組みづくり ＜行政運営＞ ・人口減少・高齢化の進行に対応した効率的・効果的な行政経営 ＜協働＞ ・協働・連携の仕組みを再構築し、誰もが活躍できるまちづくり
1章-2. テーマ別まちづくり方針		
1. 多彩な魅力と活力を備えたまちづくり		
2. 環境にやさしい、みどり豊かなまちづくり		
3. 地域で守り育てる景観まちづくり		
4. 災害に強いまちづくり		
5. 人にやさしいまちづくり		
3章. まちづくりを支える仕組み	＜3つの戦略＞ ○多様性を尊重しあう岸和田の絆の発展・活用 ○海から山までの多様な地域資源の活用 ○時代を先取り・リードする先端技術の活用	

3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

(10) 目指すべき将来像

- 第5次岸和田市総合計画（令和4年(2022年)策定予定）及び岸和田市都市計画マスタープラン（令和4年(2022年)改訂予定）を踏まえ、現行計画〔総合交通戦略編〕における『目指すべき将来像』を維持するものとする。

都市軸の交流拠点を都市核とし、階層的につなぐ多極集約・ネットワーク型のまちづくり



3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

(11) 戦略目標

- 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・基本方針を踏まえ、基本方針を実現するための戦略目標を以下に設定する。

《基本計画編》

基本理念（目指す交通インフラの姿）

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

基本方針

基本方針①

子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える交通

基本方針②

環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通

基本方針③

定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

基本方針④

みんなでつくり、みんなで支える持続可能な交通

《総合交通戦略編》

※平成30年度策定時の戦略目標Ⅰ～Ⅳを維持

戦略目標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

戦略目標Ⅱ

拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

戦略目標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

戦略目標Ⅳ

地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

戦略目標

(キーワード：階層・レイヤー)

誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築

活動と移動の 階層構造

近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

生活圏 地域内で回遊性を高める交通ネットワーク

戦略目標を 達成するための 主な課題

- ・ 徒歩を中心とした多様な移動手段の連携と選択可能なモビリティの確保。
- ・ 多様な移動目的に対応した安心・安全に移動できる自転車・歩行者空間の確保やバリアフリー化された移動空間・交通環境の整備。
- ・ 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に、自動車がなくとも生活できる公共交通体系の構築。
- ・ 移動の最適化を図るために、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を活用。
- ・ 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り組みが必要。

施策 イメージ

- ・ 歩行者・自転車・自動車等の通行空間の分離やバリアフリー化を推進する。
- ・ 幅広い世代の方が外出しやすくするために、各交通モード間の役割分担や連携を強化する。
- ・ 交通事故予防のため、子どもから高齢者を対象とした交通安全教室等の実施を推進する。
- ・ 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活用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。

3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

戦略目標II

(キーワード：拠点・ベース)

拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

活動と移動の 階層構造

近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

生活圏 地域内で回遊性を高める交通ネットワーク

戦略目標を 達成するための 主な課題

- ・ 拠点へのアクセス改善による自動車交通の円滑化など交通基盤の整備。
- ・ 鉄道駅周辺の拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上や乗り継ぎ利便性の向上。
- ・ 回遊性を高める歩行者優先の交通環境の充実。
- ・ 鉄道駅やバス停等における多様なモビリティと接続する拠点の整備。

施策 イメージ

- ・ 拠点となる鉄道駅周辺における高質な公共空間の形成を図る。
- ・ 公共交通の利用のしやすさ向上や公共交通相互及び公共交通と他の交通手段との連携強化を図る。
- ・ 交通結節点での各交通手段間の乗り継ぎのための公共交通情報の提供を行う。
- ・ 鉄道駅やバス停での多様なモビリティと接続できるモビリティポート等の拠点を整備。

※下線部分：今回の総合交通戦略編における追加箇所を示す。

3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

戦略目標Ⅲ

(キーワード：網・ネットワーク)

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

活動と移動の 階層構造

広域圏 南北大阪を繋ぐ広域連携軸

近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

戦略目標を 達成するための 主な課題

- ・ 広域アクセス機能を持つ広域幹線道路や市内拠点間を結ぶ市内幹線道路の整備による交通ネットワークの形成。
- ・ 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わかりやすい公共交通の整備。
- ・ 災害時における緊急輸送や避難でのリダンダンシー（多重性）の確保。
- ・ 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。

施策 イメージ

- ・ 広域圏や近隣圏の交通ネットワークの機能強化を図り、都市間の連携強化、各拠点間のアクセス性の向上、災害時における緊急輸送や救助活動などの応急対策活動の確保を図る。
- ・ 交通渋滞の緩和、円滑な自動車移動を図るため、道路網の効率的な整備や交差点改良等を推進する。
- ・ 市民や来訪者にわかりやすい公共交通情報を提供する。

※下線部分：今回の総合交通戦略編における追加箇所を示す。

3. 次期計画〔総合交通戦略編〕のイメージ

戦略目標Ⅳ

(キーワード：地域・リージョン)

地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

活動と移動の 階層構造

生活圏地域内で回遊性を高める交通ネットワーク

戦略目標を 達成するための 主な課題

- ・ 地域住民、交通事業者、行政等が協働で、地域の交通に関する課題に取り組み、社会全体で支えるという共通認識の確立。
- ・ 公共交通の利用意識向上や地域にふさわしい公共交通体系の検討。
- ・ 子どもから高齢者までが安心して通行ができる交通環境の充実。

施策 イメージ

- ・ 自動車から公共交通への転換をはじめ、地域住民がハード・ソフト面からもまちづくりや交通について考え、協働で取り組みを進めるしくみづくりや取り組みを推進し、公共交通の必要性や各自の役割を担う意識の向上を図る。
- ・ 既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域・関係事業者・行政が連携して、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。
- ・ 地域の安全・安心のため交通安全対策や通学路の見守り活動等を推進する。

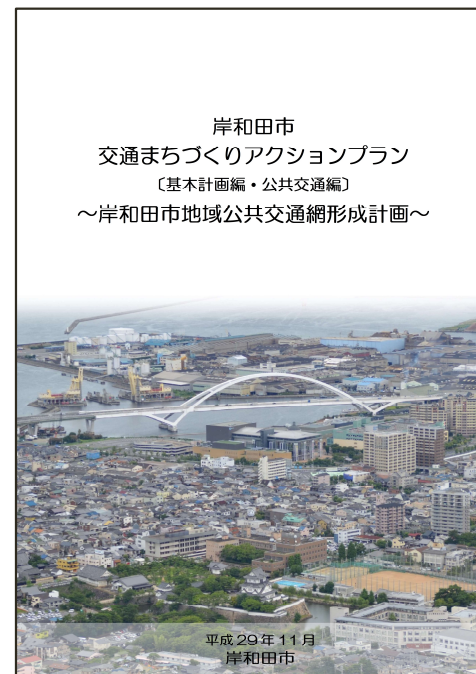
岸和田市交通まちづくりアクションプラン 〔地域公共交通計画編〕について

1. 現行計画〔公共交通編〕の概要

- 岸和田市では、平成29年（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〕（岸和田市地域公共交通網形成計画）」（計画期間：平成29年度（2017年度）～令和4年度（2022年度））を策定し、この計画に基づいた取組みを実施している。

（1）計画の目的

- ・ 岸和田市交通まちづくりアクションプランは、岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）の目指すまちの姿「元気あふれる躍動都市岸和田」を実現するため、まちづくりと一体となった目指すべき交通インフラの姿を形成していくための交通施策等の取組みの方向性を示すことを目的としている。
- ・ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン〔公共交通編〕は、〔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、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがた」を実現するマスタープランとして、とりまとめたものである。



（2）対象交通

- ・ 岸和田市交通まちづくりアクションプランで対象とする交通手段は、鉄道・バス・タクシー・自動車（自動二輪含む）・自転車・徒歩としています。『公共交通』は、「不特定多数の人が利用する乗り物」とし、鉄道・バス・タクシー等を対象としている。

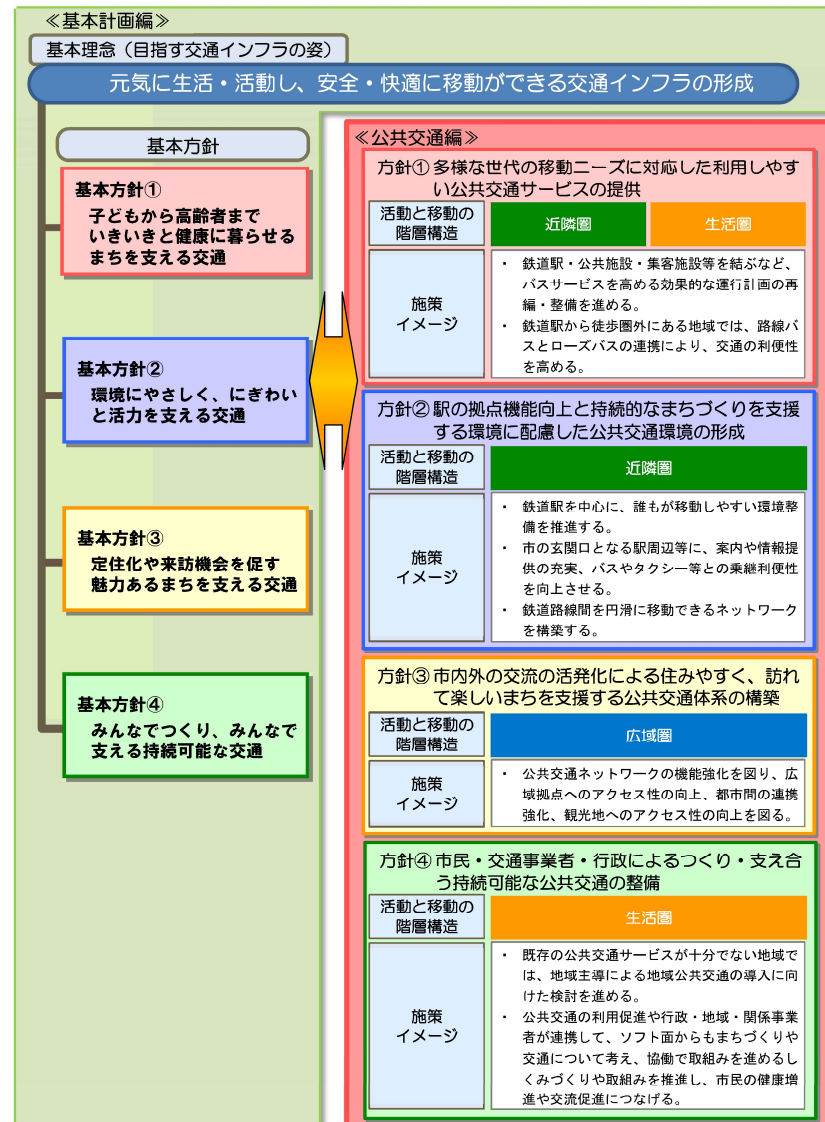
（3）計画期間

- ・ 岸和田市交通まちづくりアクションプランの目標年次は、「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」の計画期間（～令和4年）との整合を図るため、令和4年度としている。

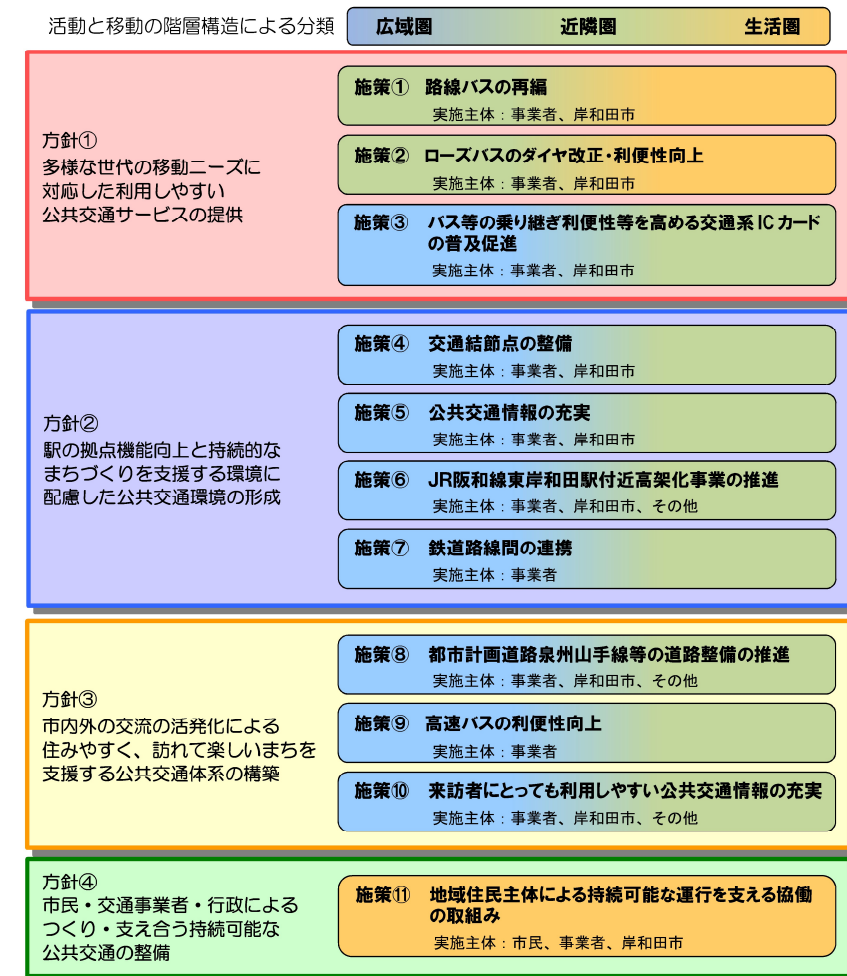
1. 現行計画「公共交通編」の概要

- 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の施策を定めている。

(4) 公共交通に関する方針



(5) 方針を達成するための公共交通に関する施策



2. 現行計画〔公共交通編〕の事後評価

(1) 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つを設定している。評価指標の達成状況を以下に示す。

■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	実績値					目標値 (R4)	データ 更新頻度
			H27年	H28年	H29年	H30	R1	R2		
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%	1.91% (2.00%)	1.88% (2.01%)	1.73% (2.03%)	1.66% (2.05%)	1.32% (2.07%)	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%	24.1% (24.2%)	24.2% (24.5%)	24.4% (24.8%)	24.5% (25.1%)	19.8% (25.4%)	26.0%	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)	—	41.8% (41.8%)	56.0% (43.2%)	60.9% (44.5%)	65.4% (45.9%)	65.2% (47.3%)	50.0%	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	0件	— (0.9 件)	— (1.7 件)	1件 (2.6 件)	1件 (3.4 件)	1件 (4.3 件)	6件	毎年
		地域主体による協議会の設立実績	0件	— (0.3 件)	— (0.6 件)	0件 (0.9 件)	0件 (1.1 件)	0件 (1.4 件)	2件	毎年

- ・(1)のうち、人口に対する市内全域の路線バス利用者数が占める割合は、目標値に現況値の平成27年から路線バス利用者が減少し続けており、令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、路線バス利用者が大きく落ち込んでいるため、実績値が減少している。
- ・(1)のうち、人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合は、目標値に達成していないものの、令和元年までは実績値が増加傾向にある。令和2年は新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、市内鉄道駅乗車人員が大きく落ち込んでいるため、実績値が減少している。
- ・(2)は、平成29年以降において目標値を達成している。
- ・(3)のうち、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は、目標値に達成していないものの、平成30年以降は1件実施している。
- ・(3)のうち、地域主体による協議会の設立実績は、検討会から協議会への移行に至っていない状況にある。

※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)達成に必要な年別目標値を示す。

2. 現行計画〔公共交通編〕の事後評価

■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	実績値					目標値 (R4)	データ 更新頻度
		H27年	H28年	H29年	H30	R1	R2		
間 接 的 な 指 標	(4) 市内をスムーズに移動できている市民の割合	33.0%	30.6% (33.6%)	31.5% (34.1%)	34.1% (34.7%)	33.3% (35.3%)	36.1% (35.9%)	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%	16.3% (14.6%)	14.6% (15.1%)	17.2% (15.7%)	19.0% (16.3%)	20.4% (16.9%)	18.0%	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	15.6%	15.0% (16.1%)	13.9% (16.6%)	13.7% (17.1%)	11.4% (17.5%)	15.1% (18.0%)	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】	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)	287万人	毎年

- ・（４）は、目標値に達成していないものの、令和2年では概ね増加傾向にあり、目標値達成に必要な年別目標値を達成している。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みにより、実績値が増加しているものと推測される。
- ・（５）は、令和元年以降において目標値を達成している。
- ・（６）は、目標値に達成しておらず、平成28年以降、現況値の平成27年の値以下で推移している。観光振興の取組みが市民に十分認知されていないものと推測される。
- ・（７）は、平成28年、平成29年及び令和元年において、目標値を達成している。令和2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る。

※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を目標値（R4）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）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

2. 現行計画〔公共交通編〕の事後評価

■まちづくりの指標における目標値の達成状況

評価指標		現況値	実績値					目標値 (R4)	データ 更新頻度
		H27年	H28年	H29年	H30	R1	R2		
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	25.8%	26.9% (26.4%)	28.2% (27.0%)	25.9% (27.6%)	24.3% (28.2%)	23.6% (28.8%)	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%	51.5% (53.1%)	47.3% (53.6%)	49.3% (54.1%)	50.8% (54.5%)	44.6% (55.0%)	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%	20.7% (18.7%)	21.1% (19.2%)	22.2% (19.8%)	19.9% (20.3%)	25.6% (20.9%)	22.0%	毎年
	(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)	194,968人	毎年

- ・（８）は、平成28年から平成29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たが、平成30年以降は減少傾向にある。令和元年以降、現況値の平成27年の値以下で推移している。子育てに関する取組みに対する満足度が低いものが推測される。
- ・（９）は、平成28年以降、現況値の平成27年の値以下で推移している。高齢者の生きがいに係る取組みに対する満足度が低いものが推測される。
- ・（10）は、平成28年から平成29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年及び令和2年において、目標値を達成している。
- ・（11）は、目標値に達成しておらず、平成28年から令和元年にかけて、現況値の平成27年の値以下でかつ減少傾向にあったが、令和2年は令和元年に比べて増加している。少子高齢化による人口減少が進行していたが、ゆめみヶ丘岸和田等の新たなまちづくりの取組みにより、令和2年は人口が増加しているものと推測される。

※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）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）達成に必要な年別目標値を示す。

2. 現行計画〔公共交通編〕の事後評価

(2) 公共交通編事業の到達・進捗状況

○ 各施策に基づき実施された事業の到達・進捗状況は、以下のとおりである。

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（△）、未実施：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	2017～2022	△	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⑪-1
		ローズバスとの乗継拠点の設置	2017～2022	○	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 関連
	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	○	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	○	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 関連 再掲
		運賃体系の見直し	2017～2019	○	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	2017～2022	○	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	2017～2022	○	久米田駅西側広場を整備中	総合交通戦略編⑧-1
		駅前への路線バスの乗入れ検討	2017～2022	○	東岸和田駅東側交通広場への路線バス乗入れ	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	2018～2022	△	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⑭-1
	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&駅前歩行バリアフリー）	2017～2019	◎	2020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完了	総合交通戦略編⑩-2 関連
	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	2017～2022	△	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⑪-1 再掲
方針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	2017～2022	△	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	2017～2022	○	大阪府公共交通戦略に岸和田市が構想する路線区間に対する府支援が記載	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	2017～2022	○	NAVITIME・ジョルダンヘローズバス情報を追加	総合交通戦略編⑭-2
	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み					
		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 関連

2. 現行計画〔公共交通編〕の事後評価

(3) 現行計画における課題

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	○持続可能なバスネットワーク構築の推進 ○ローズバスの路線再編や改善による利便性向上の推進 ○先進技術・次世代モビリティへの対応 ○交通系ICカード等によるキャッシュレス決済の推進
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	○拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充 ○バス交通等の情報提供の充実に向けた取組みの推進 ○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	○効率的・効果的な道路整備の推進 ○広域公共交通ネットワーク構築の推進 ○バス交通等の情報提供の充実に向けた取組みの推進
方針④ 市民・交通事業者・行政によるづくり・支え合う持続可能な公共交通の整備	○多様な移動手段を地域が選択できるしくみ作りが必要 ○地域や目的に応じた適切な交通手段利用への対応

- ・ 今回の評価・検証の結果を踏まえ、次期計画（地域公共交通計画編）の策定が必要と考えるが、本計画の根拠法令である地域公共交通活性化再生法の改正（令和2年11月27日施行）により、全国の地方自治体において計画策定が努力義務とされたことなど、法改正の趣旨を十分踏まえたうえで計画策定に取り組むこととする。

3. 次期計画「地域公共交通計画編」のイメージ

(1) 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年度に策定した「公共交通編（岸和田市地域公共交通網形成計画）」が、令和4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の確保を図るため、次期計画として策定するものである。
- 「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、とりまとめるものとする。
- 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るものとする。

(2) 計画の区域

- 「岸和田市全域」とする。

(3) 計画期間

- 令和5年度（2023年度）から令和14年度（2032年度）の10年間とする。

凡 例	
	府県境
	市町村界
	J R
	私鉄
	高速道路
	国道
	主要地方道



3. 次期計画「地域公共交通計画編」のイメージ

(4) 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、車社会の進展、人口減少及び少子高齢社会の進行など社会情勢の変化により、公共交通を取り巻く厳しい環境の中で、「市民の生活交通手段の確保や高齢者や学生等の外出を支援するための必要不可欠な社会基盤の一つ」であることを位置付け、公共交通の果たすべき役割を明確化することが重要である。
- 公共交通の役割は、市の上位計画や関連計画である「第5次岸和田市総合計画（令和4年(2022年)策定予定）」や「岸和田市都市計画マスタープラン（令和4年(2022年)改訂予定）」の公共交通の位置付けを踏まえ、公共交通の現状や市民ニーズへの対応等から次の役割を果たすことが期待される。

■ 公共交通の求められる役割



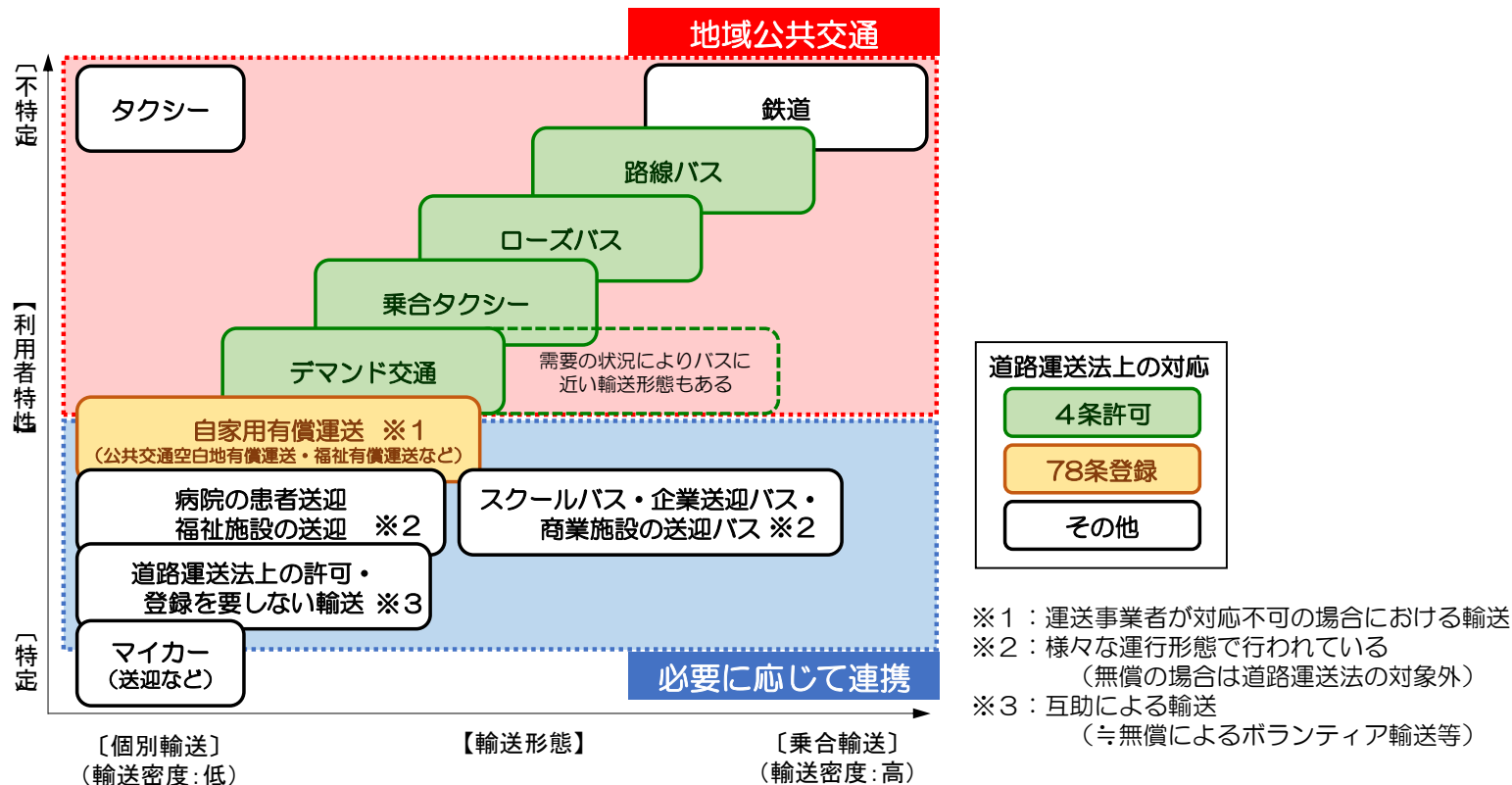
出典：クロスセクター効果「地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？」
(国土交通省近畿運輸局)

3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

(5) 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、タクシーがある。
- 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る。
- 高齢者や障がい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る。
- 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））との連携についても、検討を進める。

■利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ



3. 次期計画「地域公共交通計画編」のイメージ

(6) 地域公共交通活性化再生法の改正

- 令和2年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正している。
- 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」に改められている。

■ 地域公共交通活性化再生法等の一部改正（令和2年11月施行）の概要

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（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、福祉輸送等)を位置付け、地域の移動ニーズにきめ細かく対応（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）
 - ・定量的な目標設定や毎年度の評価等によりPDCAを実施
- 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、国土交通大臣が地方公共団体に対し**通知**



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

- ① **維持が困難となったバス路線等**について、多様な選択肢を検討・協議し、地域に最適な**旅客運送サービスを継続**(地域旅客運送サービス継続事業)
- ② 過疎地等で市町村等が行う**自家用有償旅客運送**の実施の円滑化
 - ・**バス・タクシー事業者**がノウハウを活用して**協力する**制度を創設し、実施を円滑化
 - ・住民のみならず**来訪者**も運送の対象に加え、観光ニーズへの対応を可能に
- ③ 鉄道・乗合バス等における**貨客混載**に係る手続の円滑化(貨客運送効率化事業)

自家用有償旅客運送



既存の公共交通サービスの改善の徹底

- ① **利用者目線**による**路線・ダイヤの改善、運賃の設定**等を促進(地域公共交通利便増進事業)
- ② **MaaS**に参加する複数の交通事業者の運賃設定に係る手続のワンストップ化、MaaS協議会制度の創設(新モビリティサービス事業)

※MaaS: Mobility as a Service

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】

- 独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による**資金の貸付制度**の拡充
 - ・多様な関係者の連携による**鉄道インフラ**や**物流拠点の整備**（※予算関連）



鉄道インフラ



物流拠点

出典：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年法律第36号）概要（国土交通省）

3. 次期計画「地域公共交通計画編」のイメージ

再掲

(7) 第5次岸和田市総合計画（1/2）

○ 上位計画である「第5次岸和田市総合計画（令和4年（2022年）策定予定）」では、土地利用の特性から4つの区域に区分するとともに、帯状に形成された4つの区域を結び、人、物、情報が流れ、様々な交流と活動の活性化を図るために市域内を結ぶ「地域連携軸」と、大阪都心部と関西国際空港や和歌山とを結ぶ「広域連携軸」を設定している。

■ 区域別の土地利用方針と軸の設定

● 区域別の土地利用方針

4つの区域 本市は、地形に沿って帯状に形成された土地利用の特性から4つの区域に区分

● 臨海区域（おおむね海岸線～大阪臨海線）

・工業・流通・港湾業務及び供給処理業務機能を担う地域

● 都市区域（おおむね大阪臨海線～泉州山手線）

・住宅・商業・工業などの用途を計画的に配置
・各鉄道駅周辺及び幹線道路沿道は、商業・流通・業務機能を担う地域
・市街化調整区域内農地や都市農地の保全・活用
・泉州山手線の延伸に応じて、交通結節点を中心に地域特性を活かした広域交流拠点の形成と産業創出

● 田園区域（おおむね泉州山手線～阪和自動車道）

・農業振興機能を担う地域
・丘陵地区に地域資源を活かした地域拠点の形成と産業創出
・幹線道路沿道は、地域経済の活性化を目的とした産業の立地については周辺土地利用との調和と環境保全を図りつつ、適切に誘導

● 山間区域（おおむね阪和自動車道～府県境）

・森林を中心とした自然環境・景観の保全された地域

● 軸の設定

7つの軸 帯状に形成された4つの区域を結び、人、物、情報が流れ、様々な交流と活動の活性化を図るために市域内を結ぶ「地域連携軸」と、泉州地域や大阪・関西圏を結ぶ「広域連携軸」を設定

地域連携軸により海と山をつなぎ、地形や水系に沿って形成された自然・文化を有機的につなぐとともに、地域連携軸と格子状をなす広域連携軸により、市域内及び市域を越えた交流・活動の発展を推進

<軸の機能と主な路線>

● 地域連携軸

- ・葛城地域連携軸（葛城の谷沿いに市域を結ぶ）
府道岸和田港塔原線・津田川水系
- ・中央地域連携軸（市の中央部に市域を結ぶ）
府道春木岸和田線・春木川水系
- ・牛滝地域連携軸（牛滝の谷沿いに市域を結ぶ）
府道牛滝山貝塚線・牛滝川水系

● 広域連携軸

- ・臨海広域連携軸（臨海区域で市内外を結ぶ）
阪神高速4号湾岸線、府道大阪臨海線
- ・都市広域連携軸（都市区域で市内外を結ぶ）
府道堺阪南線、南海本線、国道26号、JR阪和線、府道大阪和泉南線、（都）泉州山手線
- ・田園広域連携軸（田園区域で市内外を結ぶ）
（都）泉州山手線、国道170号
- ・山間広域連携軸（山間区域で市内外を結ぶ）
阪和自動車道



4つの区域と7つの軸
概念図

3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

再掲

(7) 第5次岸和田市総合計画 (2/2)

- 拠点の設定として、鉄道駅や交通結節点周辺に地域の生活を支えるさまざまな機能が集積した拠点・産業の拠点など、地域特性を生かした拠点形成を推進するものとしている。

■ 拠点の設定

● 拠点の設定

鉄道駅や交通結節点周辺に、地域の生活を支えるさまざまな機能が集積した拠点・産業の拠点など、地域特性を活かした拠点形成を推進



3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

再掲

(8) 岸和田市都市計画マスタープラン

- 令和5年度からのスタートする第5次岸和田市総合計画の策定と連携しながら、都市計画マスタープランの見直しを進めている（令和4年(2022年)改訂予定）。
- 以下に都市計画マスタープラン見直し骨子案を示す。

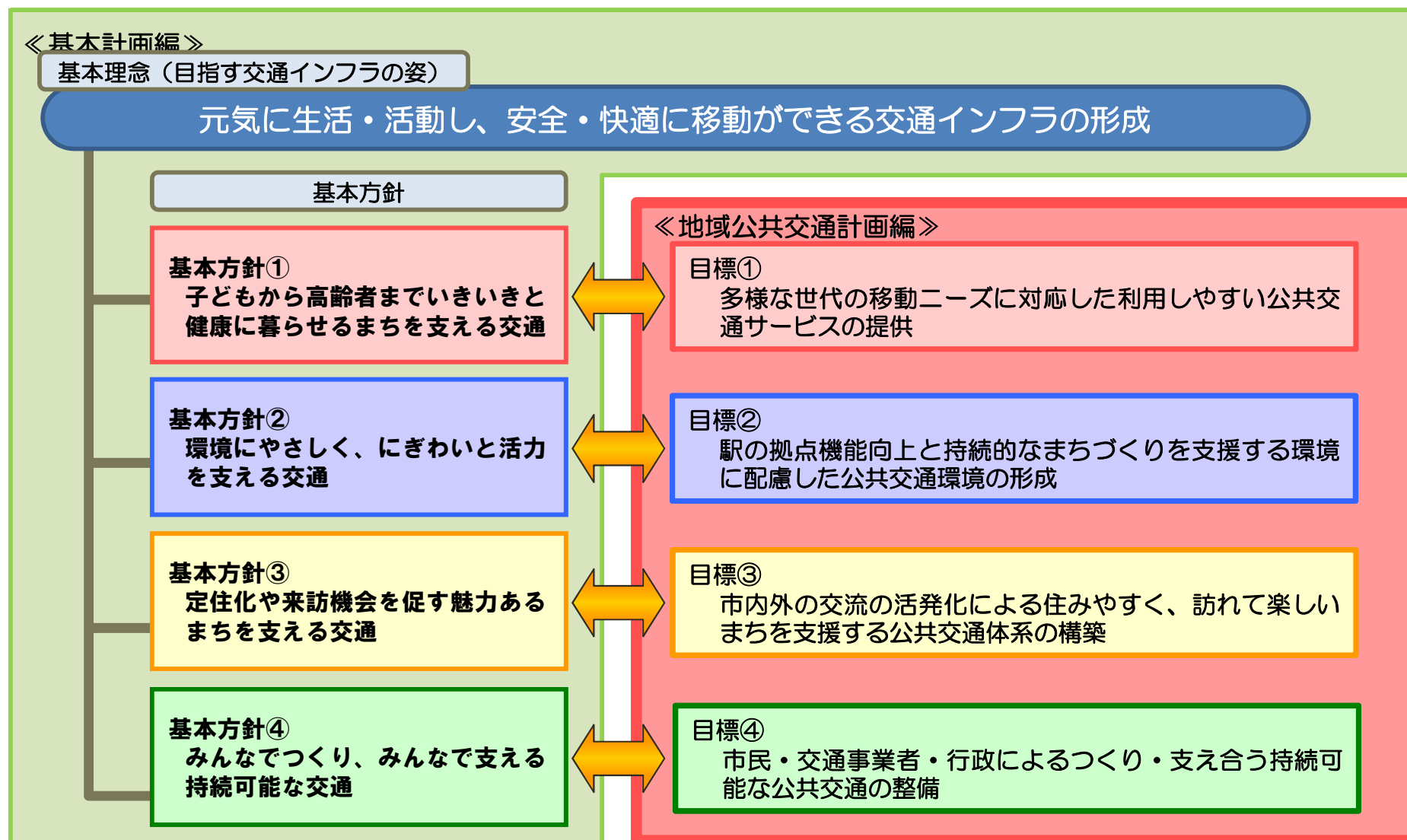
■骨子案（見直しの視点）

都市計画マスタープランの構成（現行）	見直しの視点（総合計画との整合）	見直しの視点（各テーマに横断的に反映）
1 章-1. 土地利用計画の方針	総合計画基本構想骨子案 ＜基本目標＞ ○岸和田の次世代を育むまち 住みたい・子育てしたいと思える環境が整い、 みんなが活躍できるまちづくり ○健康で自分らしく生きられるまち 多様性が尊重され、高齢者や障害者をはじめ 誰もが健康で安心して生活できる環境 ○安全で安心して暮らせるまち 地域で安心して暮らせるまちづくり ○人と自然が共生した住みよいまち 豊かな自然や生物多様性の保全と、まちの美 化の促進や環境に配慮した行動 ○賑わいと活力を創造するまち 地域資源（人・モノ・取組など）を活かした交 流促進と産業の発展 生活を支えるさまざまな機能の拠点への誘導 とアクセス性の向上 広域連携による賑わいの創出 ○みんなでつくる持続可能なまち 誰もが地域づくりに参加しやすい環境の確保 広域連携なども活用した持続可能で健全な 行政運営	＜生活利便性・快適な住環境＞ ・日常生活サービス機能の適切な配置・集積を誘導、無秩序な居住地拡散抑制 ・交通インフラの持続的な仕組みづくり ・地域の特性・課題に応じた対応策の検討（空き家等の利用促進、まちづくり制度の 活用など） ＜健康・福祉＞ ・交流や活動の促進 → ・日常生活サービス機能の適切な配置・集積を誘導 ・交通インフラの持続的な仕組みづくり ・公園や広場の有効活用 ・農地の利用促進（新たな賃貸借制度の活用など） ＜安全・安心＞ ・災害リスクの低減に向けた多様な取組み（災害レッドゾーンの新たな建築抑制・災 害イエローゾーンでの対策促進、避難場所など災害時の応急・復旧対策機能の適正な 配置、既成市街地の適切な更新を誘導など） ＜地域・経済＞ ・日常生活サービス機能の適切な配置・集積を誘導、無秩序な居住地拡散抑制 ・工業・流通施設の適切な配置・集積を誘導 ・交通インフラの持続的な仕組みづくり ＜行政運営＞ ・人口減少・高齢化の進行に対応した効率的・効果的な行政経営 ＜協働＞ ・協働・連携の仕組みを再構築し、誰もが活躍できるまちづくり
1 章-2. テーマ別まちづくり方針		
1. 多彩な魅力と活力を備えたまちづくり		
2. 環境にやさしい、 みどり豊かなまちづくり		
3. 地域で守り育てる景観まちづくり		
4. 災害に強いまちづくり		
5. 人にやさしいまちづくり		
3 章. まちづくりを支える仕組み		

3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

(9) 計画の目標

- 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・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する。



3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

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

活動と移動の
階層構造

近隣圏

都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

生活圏

地域内で回遊性を高める交通ネットワーク

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に、自動車がなくても生活できる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。
- ・ 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による利便環境や利便性向上を図るとともに既存交通システムとの連携を強化する。
- ・ 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り組みが必要。

施策
イメージ

- ・ 鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、バスサービスを高める効果的な運行計画の再編・整備を進める。
- ・ 鉄道駅から徒歩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。

3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

方針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

活動と移動の
階層構造

近隣圏

都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

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ス性の向上。
- ・ まちの賑わいや人々の交流を促進する歩いて暮らせるまちづくりの推進。
- ・ 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。
- ・ 鉄道駅やバス停等における多様なモビリティと接続する拠点の整備。

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。
- ・ 鉄道駅やバス停での多様なモビリティと接続できるモビリティポート等の拠点を整備。

※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。

3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

方針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

活動と移動の
階層構造

広域圏

南北大阪を繋ぐ 広域連携軸

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公共交通体系の整備。
- ・ 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い公共交通の整備。
- ・ 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。

施策
イメージ

- ・ 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、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。

3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

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

活動と移動の
階層構造

生活圏

地域内で回遊性を高める交通ネットワーク

基本方針を
実現するための
主な課題

- ・ 地域において、住民、交通事業者、行政等が共に連携し、地域の交通に関する課題に取組み検討し、自主的に行動・実施できる仕組みづくり。
- ・ 公共交通を維持・確保のために、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。
- ・ 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。

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、協働で取組みを進めるしくみづくりや取組みを推進し、市民の健康増進や交流促進につなげる。

3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

(10) 計画の方向性

○ 既存のバスネットワークを再編・維持しつつ、泉州山手線と道の駅愛彩ランドを拠点として位置づけ、需要に見合った新たなモビリティサービスを検討する。

■ 泉州山手線供用後における公共交通ネットワークイメージ



3. 次期計画「地域公共交通計画編」のイメージ

■現在の公共交通ネットワークイメージ



3. 次期計画〔地域公共交通計画編〕のイメージ

【参考】現行計画〔公共交通編〕における公共交通網の将来像



【自転車活用推進計画編】について

(1) 計画の目的

自転車に関しては、これまで「自転車道の整備等に関する法律（昭和四十五年法律第十六号）」や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和五十五年法律第八十七号）」に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等が推進されてきた。

こういった中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図る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度を低減することによって、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下、自転車の活用を推進する「自転車活用推進法（平成二十八年法律第百十三号）」が2017年5月1日に施行された。

以上のことから、本法律に基づき、これまで策定された「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】」「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編・総合交通戦略編】」の1メニューとして、本市における自転車の政策に関する最上位の計画となる自転車活用推進計画を策定するものである。

(2) 計画策定にあたって

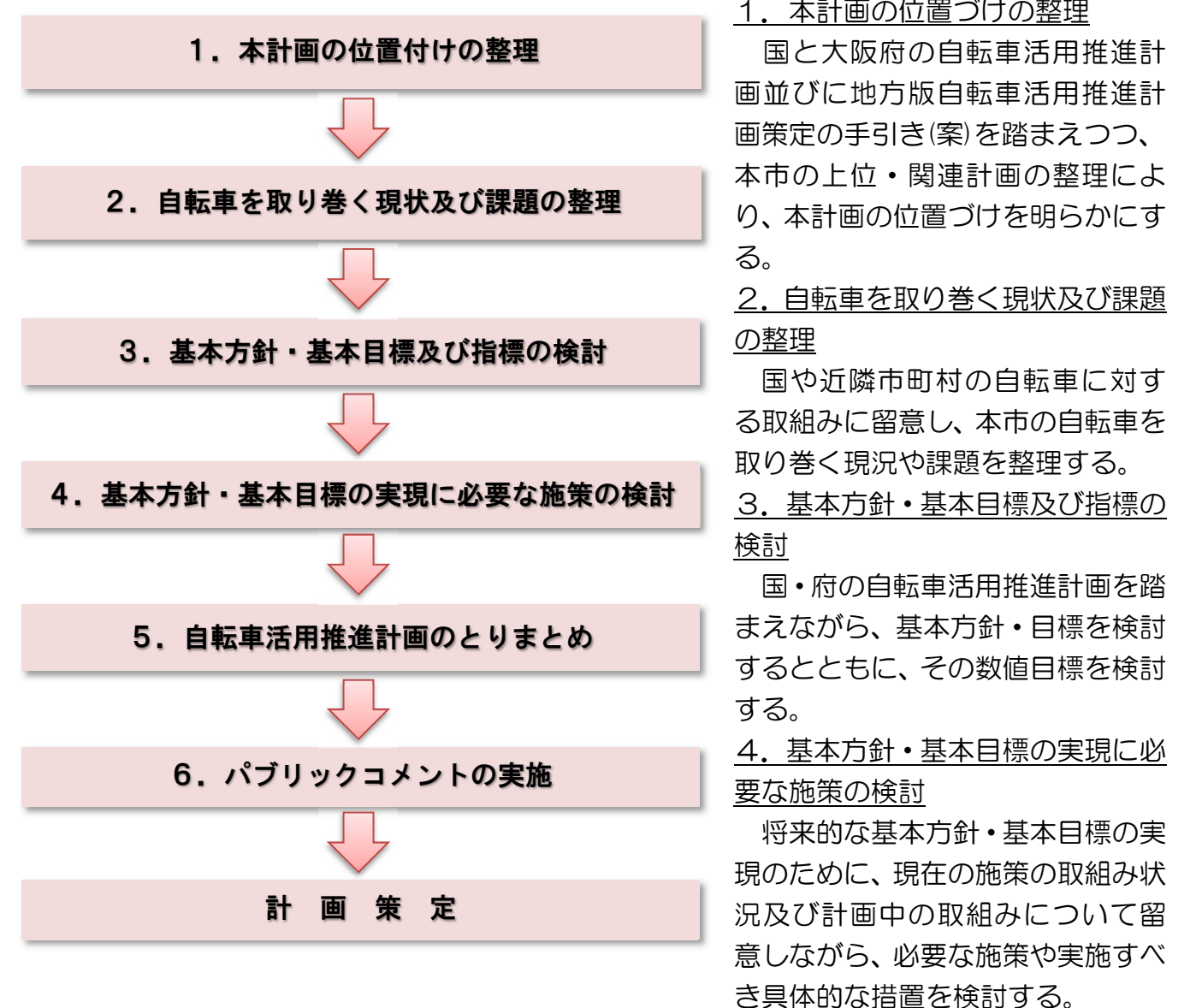
①計画の位置づけ

- 本市における自転車の政策に関する計画の位置づけ
総合計画＞都市計画マスタープラン＞岸和田市交通まちづくりアクションプラン＞自転車活用推進計画
- 施策内容やその実施場所、推進主体、実施スケジュールなどをできるだけ具体的に記載するとともに、計画の策定に当たっては関係する部局や団体などが連携することにより、計画の実現・実行可能性を高めること。
- 国の自転車活用推進計画及び府自転車活用推進計画を勘案して、本市の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努める。

②自転車活用推進計画における視点

都市環境／健康増進／観光振興／安心安全

(3) 計画策定の流れ



岸和田市自転車活用推進計画について

1. 計画の位置付け

(1) 自転車活用推進計画とは

自転車は、身近な交通手段であるとともに、環境負荷が低く、災害時において機動的であること、健康づくりに寄与するなど、QOL（市民生活の質）の向上につながる様々なメリットを持っています。一方で、自転車事故の増加や自転車の放置、違法駐輪などが社会問題となっており、それらの対応も求められています。このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、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度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が平成 29（2017）年 5 月 1 日に施行されました。

その後、同法第 9 条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（以下、「国の推進計画」という。）が、平成 30（2018）年 6 月 8 日に閣議決定され、また、同法第 11 条において、市町村は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない旨が記されています。

以上のことを踏まえ、岸和田市自転車活用推進計画（以下、「本計画」という。）を策定するものです。なお、本計画は、本市における自転車の施策に関する最上位の計画として位置付けるものです。

(2) 自転車活用推進計画編の位置づけ

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』は、「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、徒歩、自転車、公共交通の適正分担を図り、「望ましい都市・地域像の実現」を図るものとして、とりまとめています。自転車活用推進計画編では、移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現するため、自転車走行空間のあり方検討や自転車の安全利用についての目標及び実施すべき施策を整理し、その達成に向けて計画期間内講ずべき必要な措置を定めます。

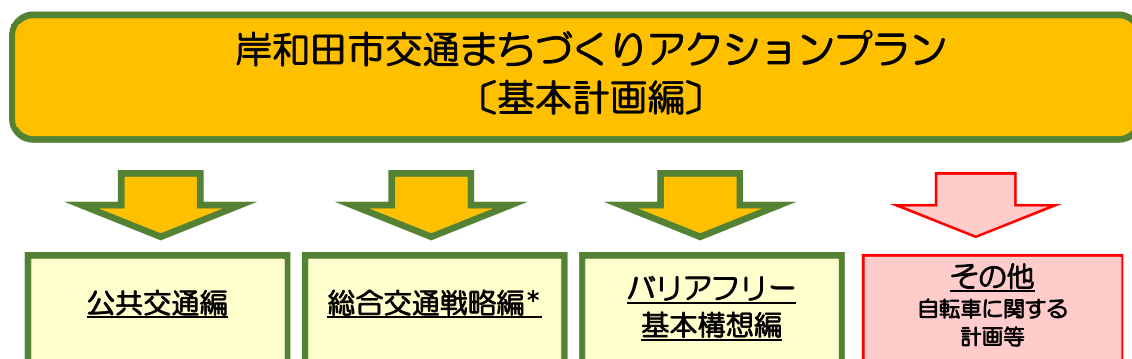


図 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の構成

2. 自転車を取り巻く現状と課題

(1) 都市環境

① 地形

本市の地形は、北部の海手側から南部の山手側にかけて標高が高い地形となっています。岸和田港から国道 170 号まで概ね標高 100m 未満で比較的なだらかな地形となっており、それより南については、次第に急峻な地形となっています。

海・平地・丘陵・山と地形に変化があり、特に丘陵部はフィンガー状に広がった集落が形成されています。

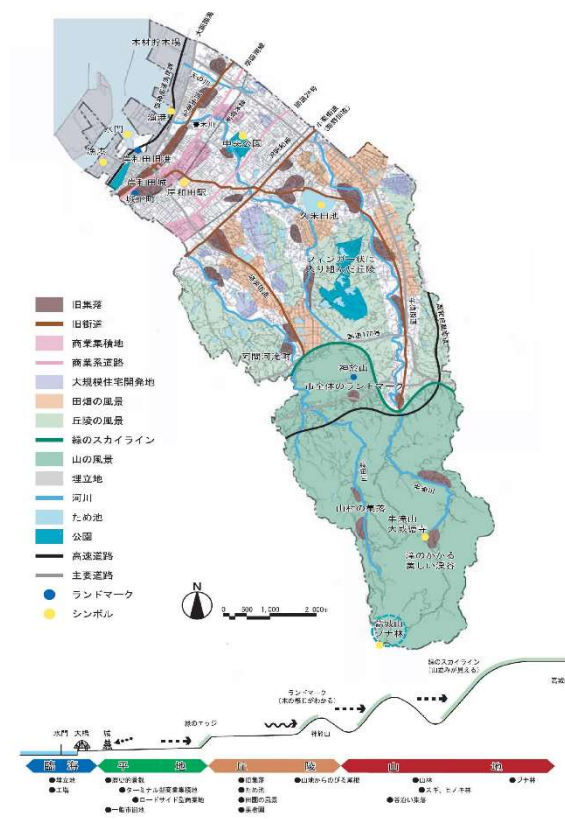


図 景観特性図

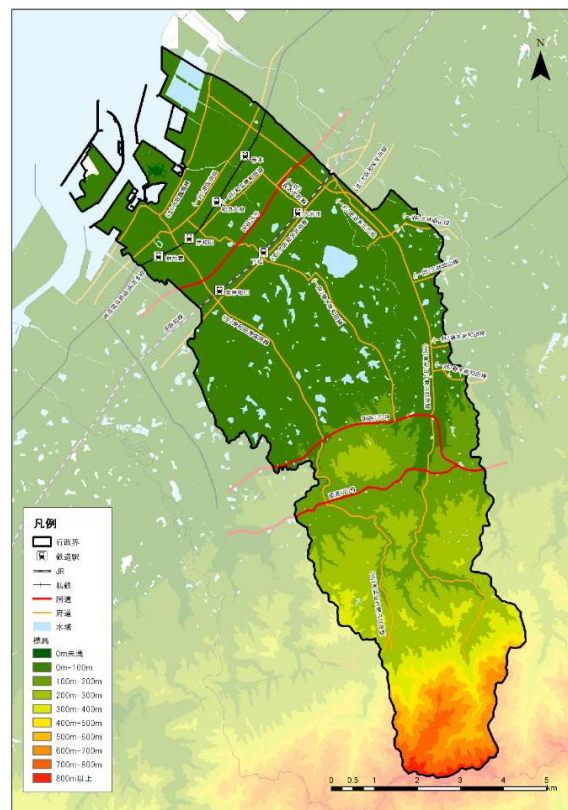


図 本市の標高

② 人口・世帯

令和 3 (2021) 年 8 月 1 日現在、本市の人口は 191,439 人、世帯数は 88,591 世帯となっています。これまでの人口と世帯数の推移を見ると、人口については、平成 17 (2005) 年をピークとして減少傾向となっています。世帯数については、これまで増加し続けています。これにより、1 世帯当たりの人口が減少することから、核家族化が進展していることがうかがえます。年齢 3 区分の推移については、年少人口が減少し、老年人口がこれを上回り増加傾向となっており、この傾向が続くものと推計されています。

人口集中地区 (DID) における人口密度は、減少傾向となっていました、昭和 60 (1985) 年以降増加傾向に転じたものの、平成 17 (2005) 年以降、減少傾向となっています。

今後も少子高齢化の中で、人口減少や人口密度の低下が懸念されます。

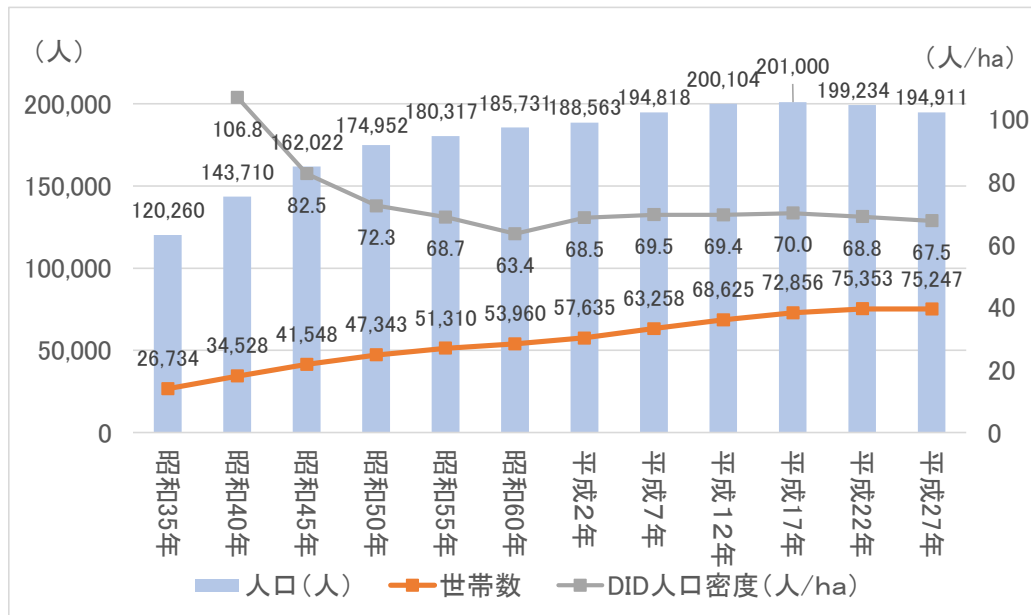


図 人口・世帯等の推移

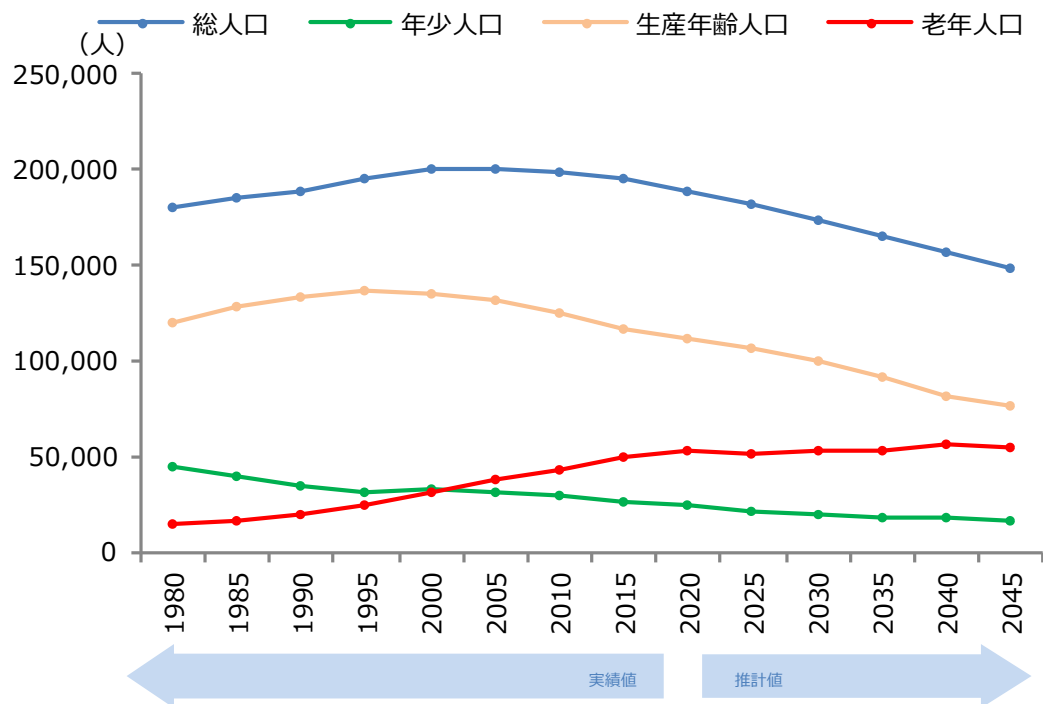


図 年齢3区分の推移(RESAS 結果)

③交通手段

本市在住者における平成22年の自動車の代表交通手段分担率は、約43%、自転車は約21%となっています。昭和55年からの推移を見ると、徒歩の割合が減少し、その他の交通手段がほぼ横ばいの中、自動車の割合が増加していることから、徒歩での交通手段が自動車での交通手段に置き換わり、自動車主体の交通手段となっていることがうかがえます。また、本市の自動車及び小型二輪の保有台数の推移を見ると、乗用車の保有台数が減少傾向であるのに対して、軽自動車や小型二輪の保有台数が増加傾向にあることから、近距離使用を目的とした移動手段のための保有が増加していることがうかがえます。

一方で、近年の高齢化に伴い、高齢者の運転免許返納者数が年々増加している一方で、鉄道の乗車人員は、近年、減少又は横ばいとなっており、高齢者の外出機会の減少が懸念されるとともに、公共交通の利用促進を図っていくことが必要と考えます。

平成22年のパーソントリップ調査では、自転車を利用する年代は平日・休日ともに20歳未満の世代、55歳以上の年代が多く利用しています。年代や移動距離に合わせた自転車の利活用が必要と考えます。

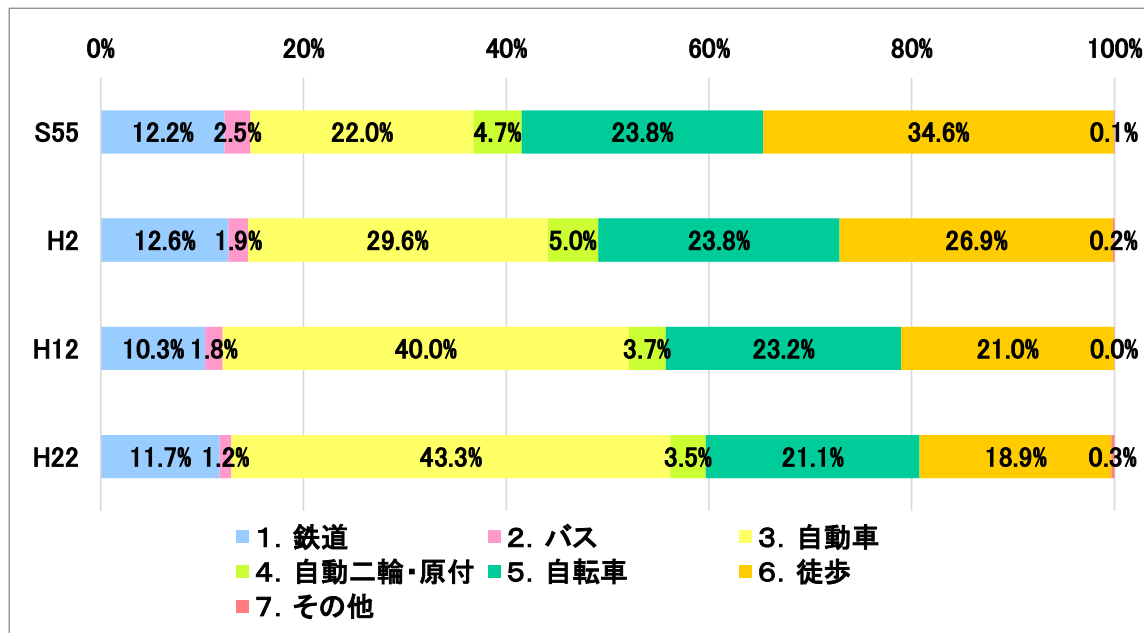


図 近畿圏 PT 調査における代表交通手段分担率の推移
※H22 の不明はその他に含む

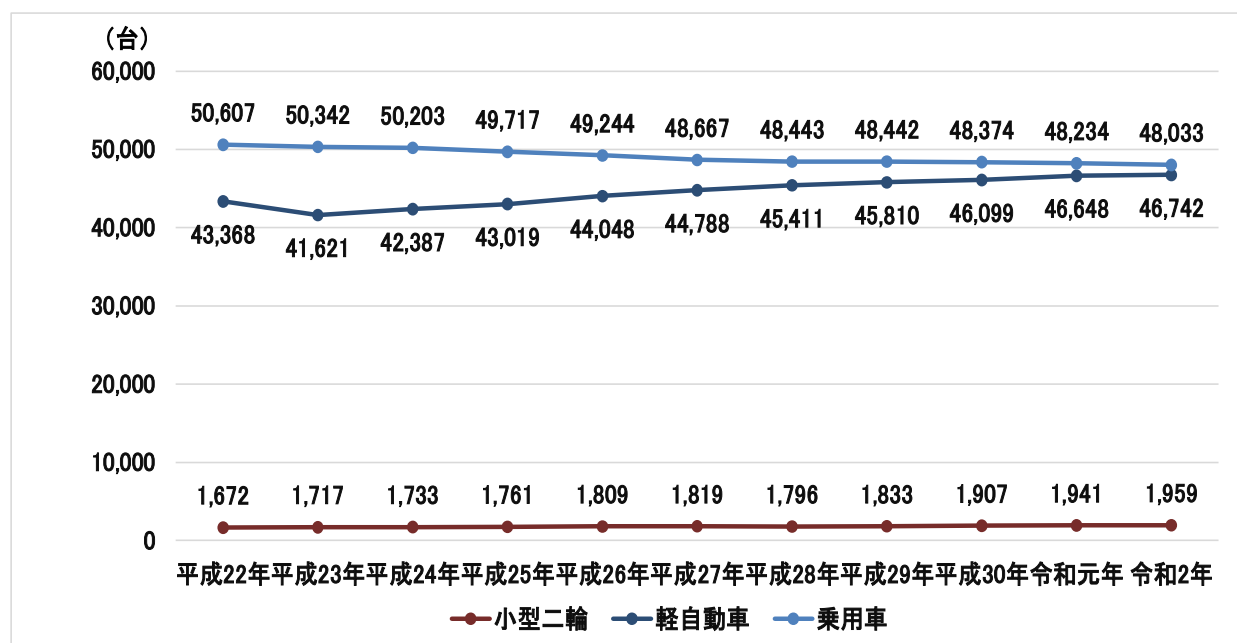


図 本市の自動車・小型二輪の保有台数の推移

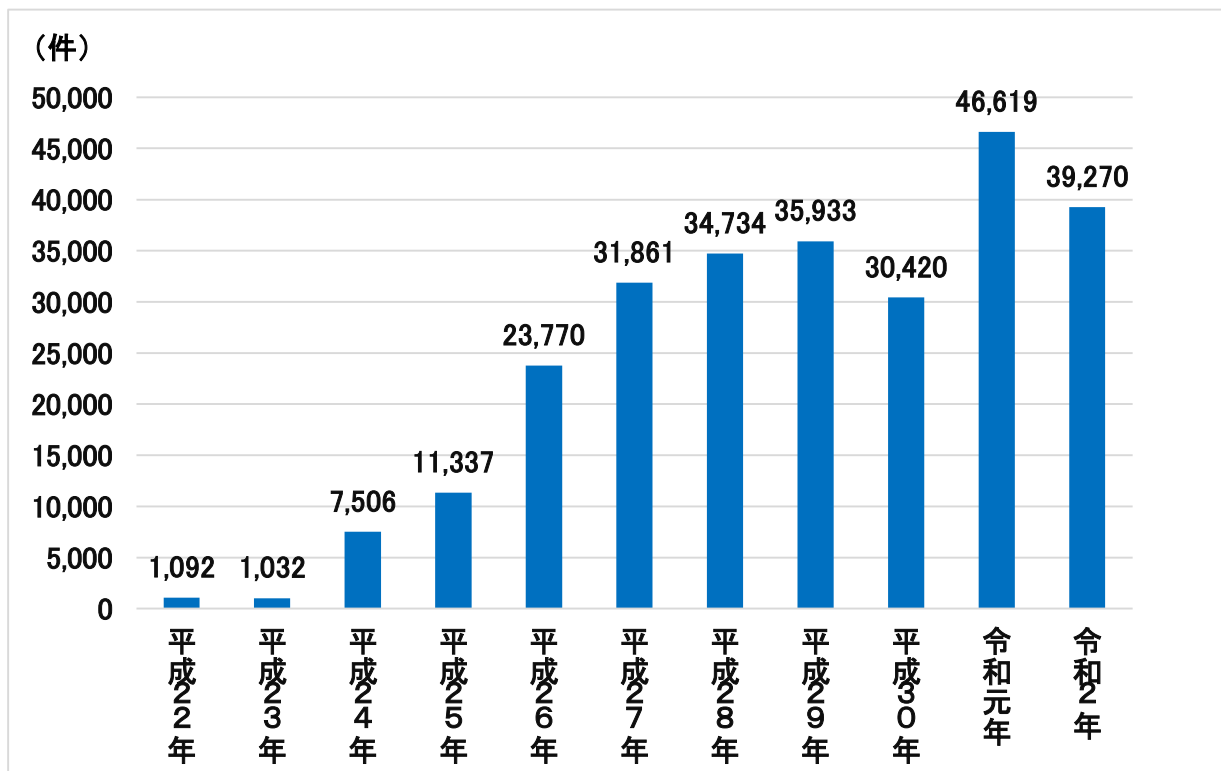


図 運転免許申請取消数の推移(大阪府)

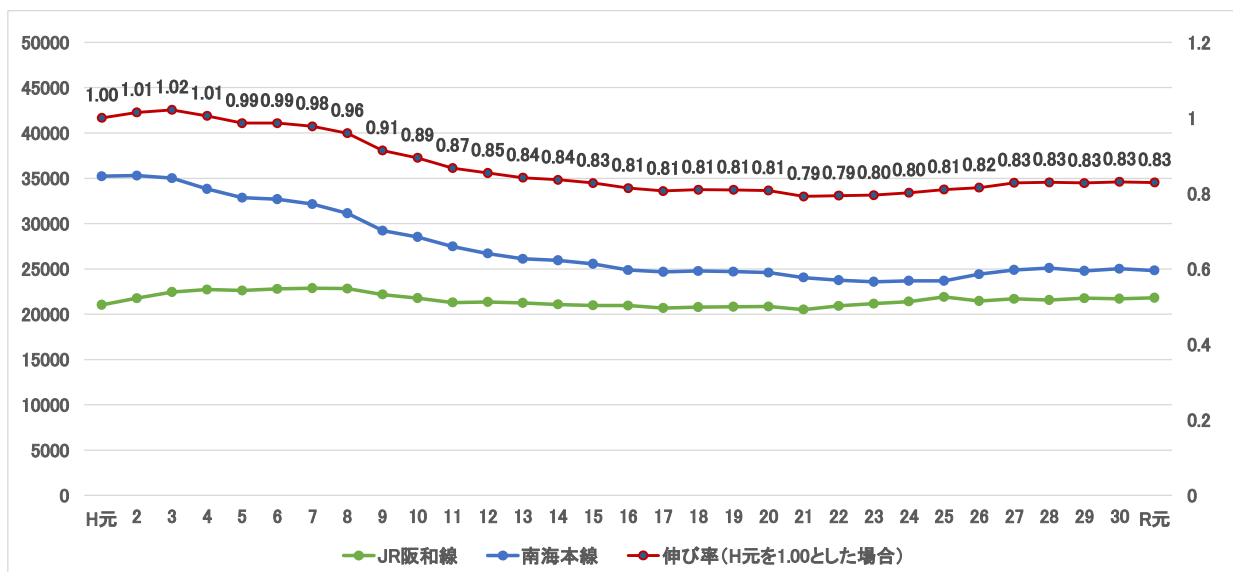


図 市内鉄道の1日平均乗車人員の推移

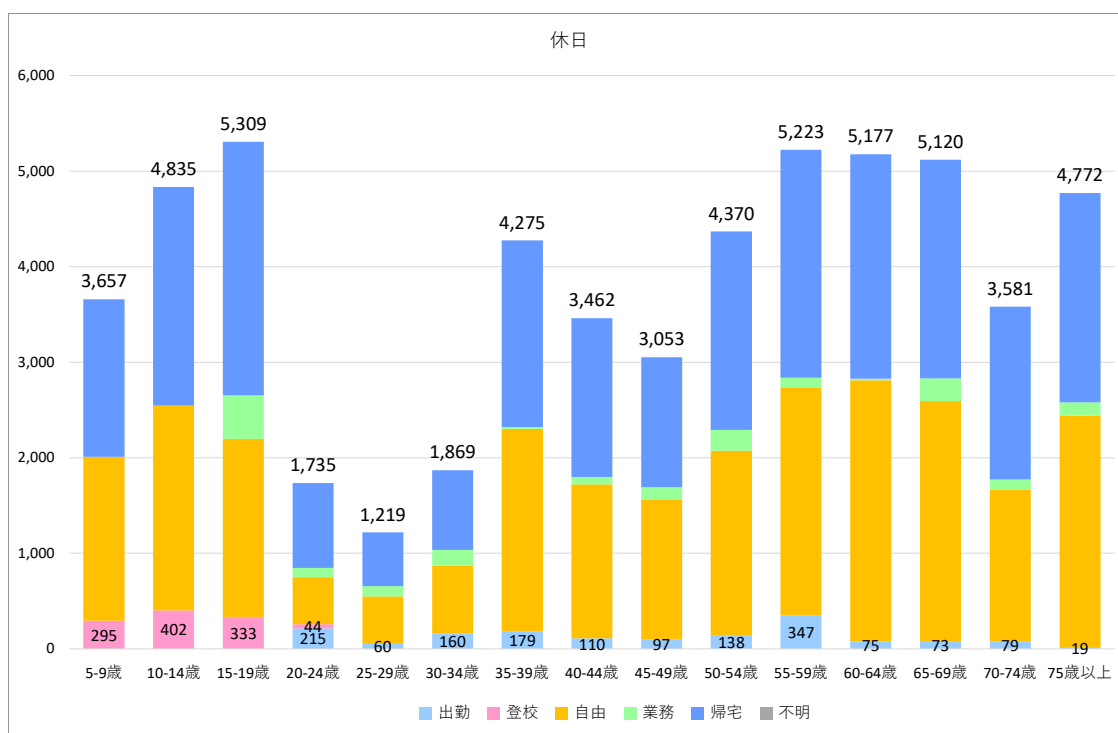
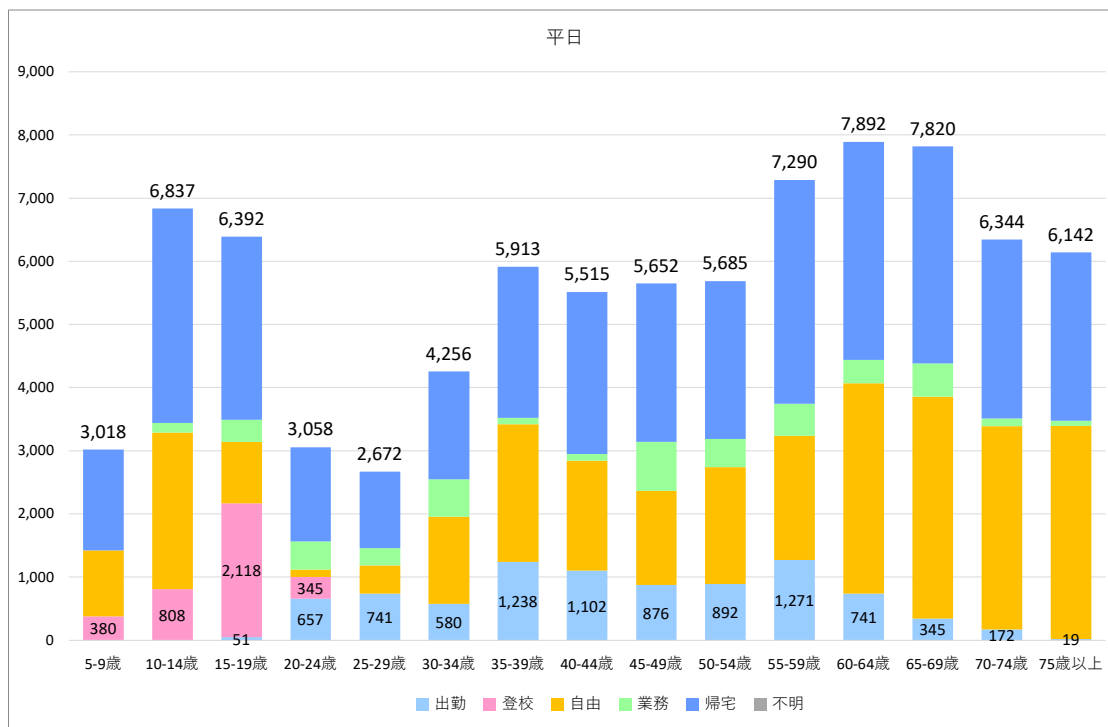


図 平成 22 年近畿圏 PT 調査における自転車の年代別利用状況(上:平日、下:休日)

④道路環境

本市の都市計画道路の整備状況については、令和2年4月現在で98,800mの計画延長に対して57,215mの整備延長となっており、整備率57.9%となっています。

本市は、大阪都心部と関西国際空港や和歌山とを結ぶ「広域連携軸」と市域を縦断する河川が形づくっている谷筋に沿って市域内で海と山をつなぎ、人、物、情報が流れ、様々な交流と活動の活性化を図るために市域内を結ぶ「地域連携軸」により市街地が形成されてきました。モータリゼーションの進展に伴い、国道26号ならびに関連土地区画整理事業区域内における道路整備を進めるとともに、都市構造を強化する市内3つの谷筋における幹線道路の整備や鉄道踏切渋滞の解消等を図ってきました。また、関西国際空港の開港に関連して、近畿自動車道、阪神高速道路大阪湾岸線、府道大阪臨海線、国道170号などの広域幹線道路の整備も進み、移動時間圏域が大きく拡大され、市民生活の利便性が一定向上しました。現在、駅アクセス脆弱性の改善、市内3つの谷筋を連絡する田治米畑町線及び泉州地域における3本目の軸となる泉州山手線の整備に取り組んでいます。

平成27年道路交通センサスにおける平日交通量は、国道26号や国道170号、(主)岸和田牛滝山貝塚線で多くなっています。大型車混入率を見ると、

(主)大阪臨海線や国道170号、(主)岸和田牛滝山貝塚線で多くなっています。

本市における自転車走行空間の整備については、自転車ネットワークの整備計画はありませんが、春木川緑道の一部でポタリング等のため自転車走行空間の整備を行っています。また、泉州サイクルルートとなる府道堺阪南線、岸和田港塔原線にて青矢羽根の表示がなされています。そして、市内の主要施設や交通結節点を結ぶ道路、自転車関連事故や自転車交通量の多い区間等について自転車通行空間の確保や整備の一部を行なっています。

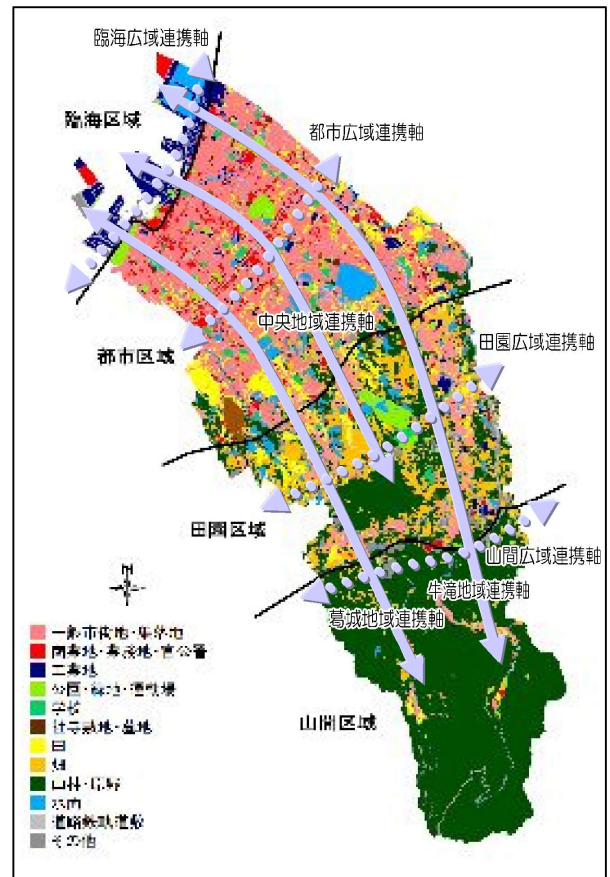


図 土地利用現況図
(岸和田市まちづくりビジョンより)

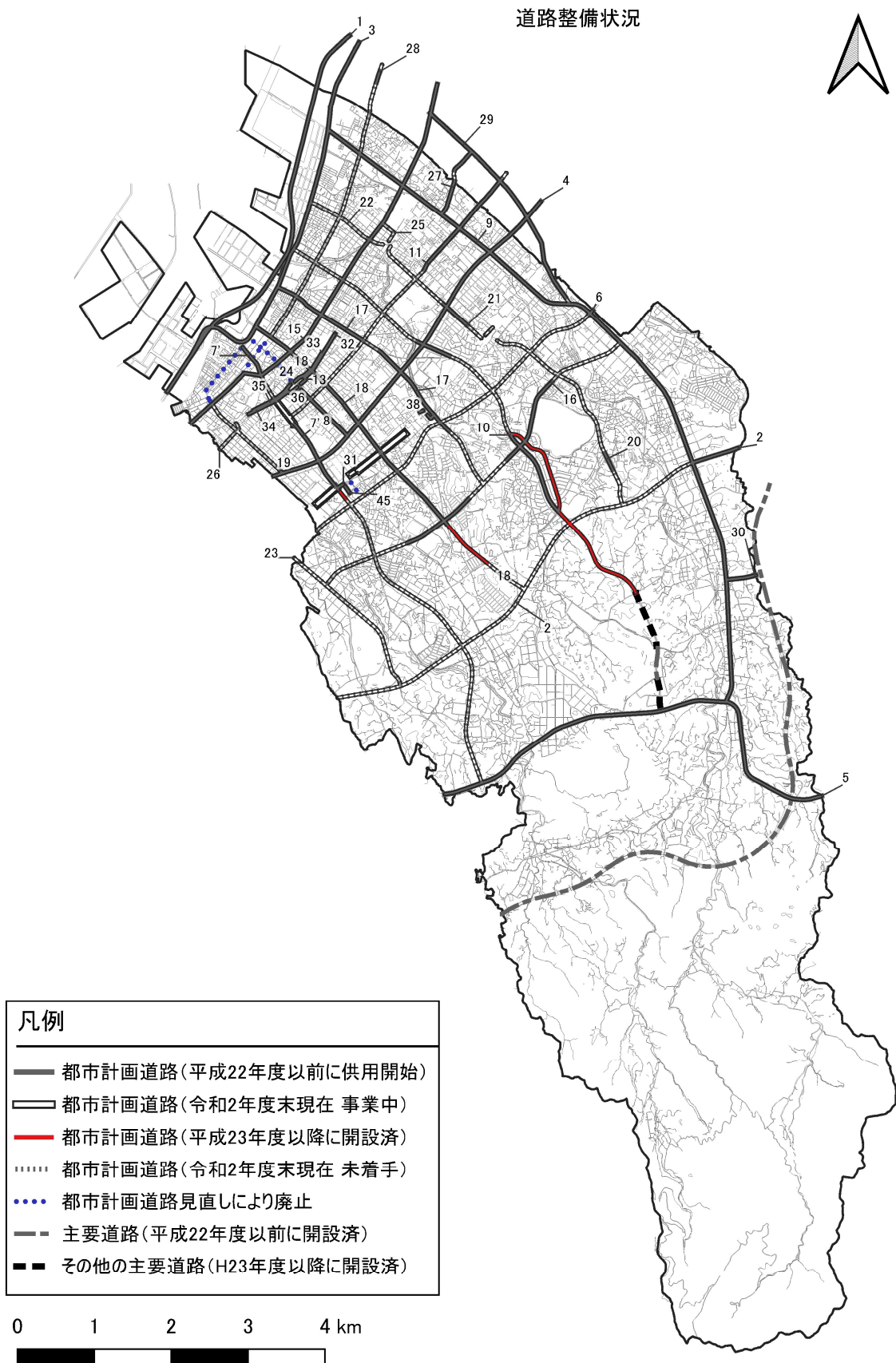


図 都市計画道路の整備状況

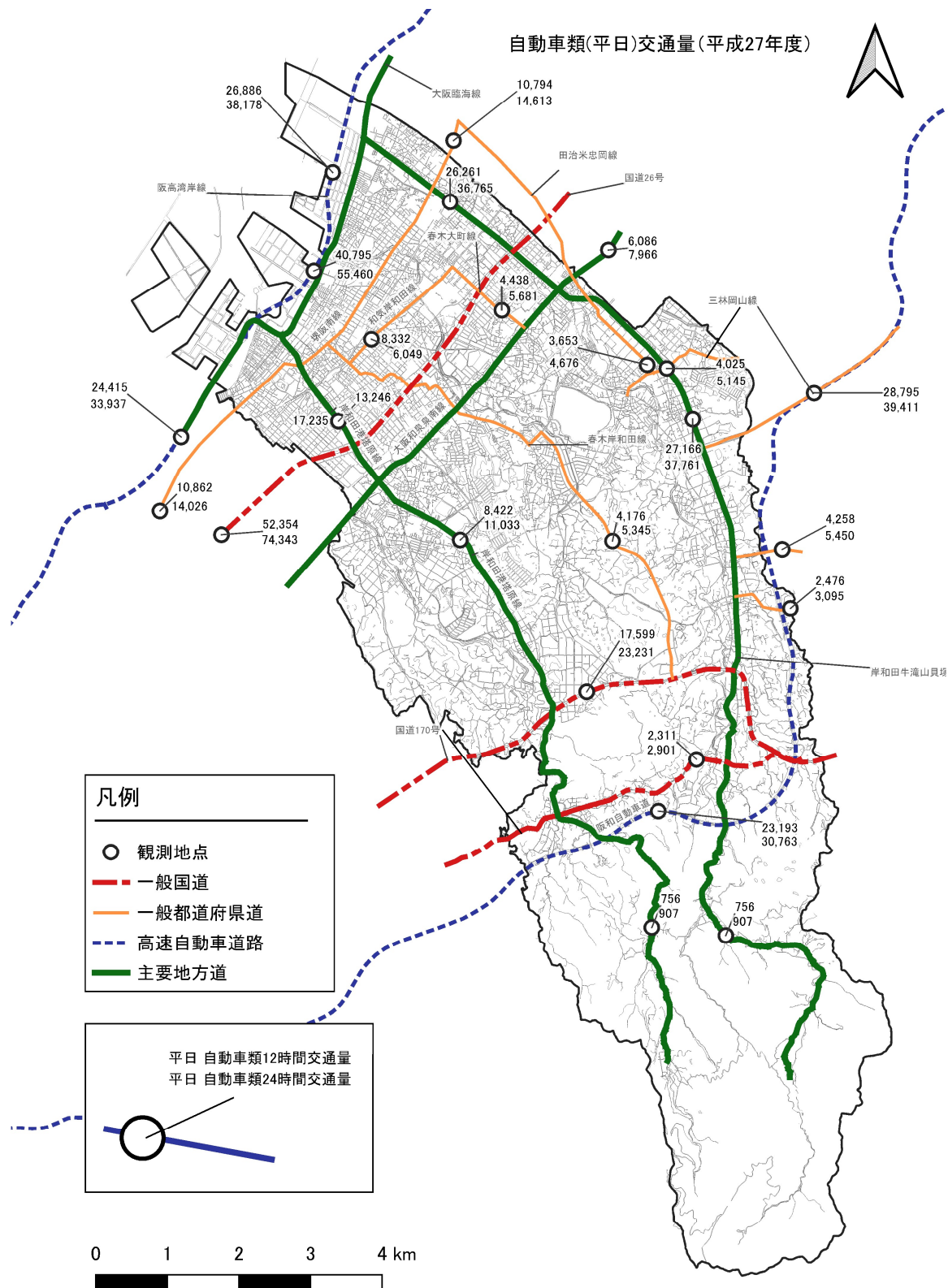


図 平成 27 年の平日自動車交通量の状況

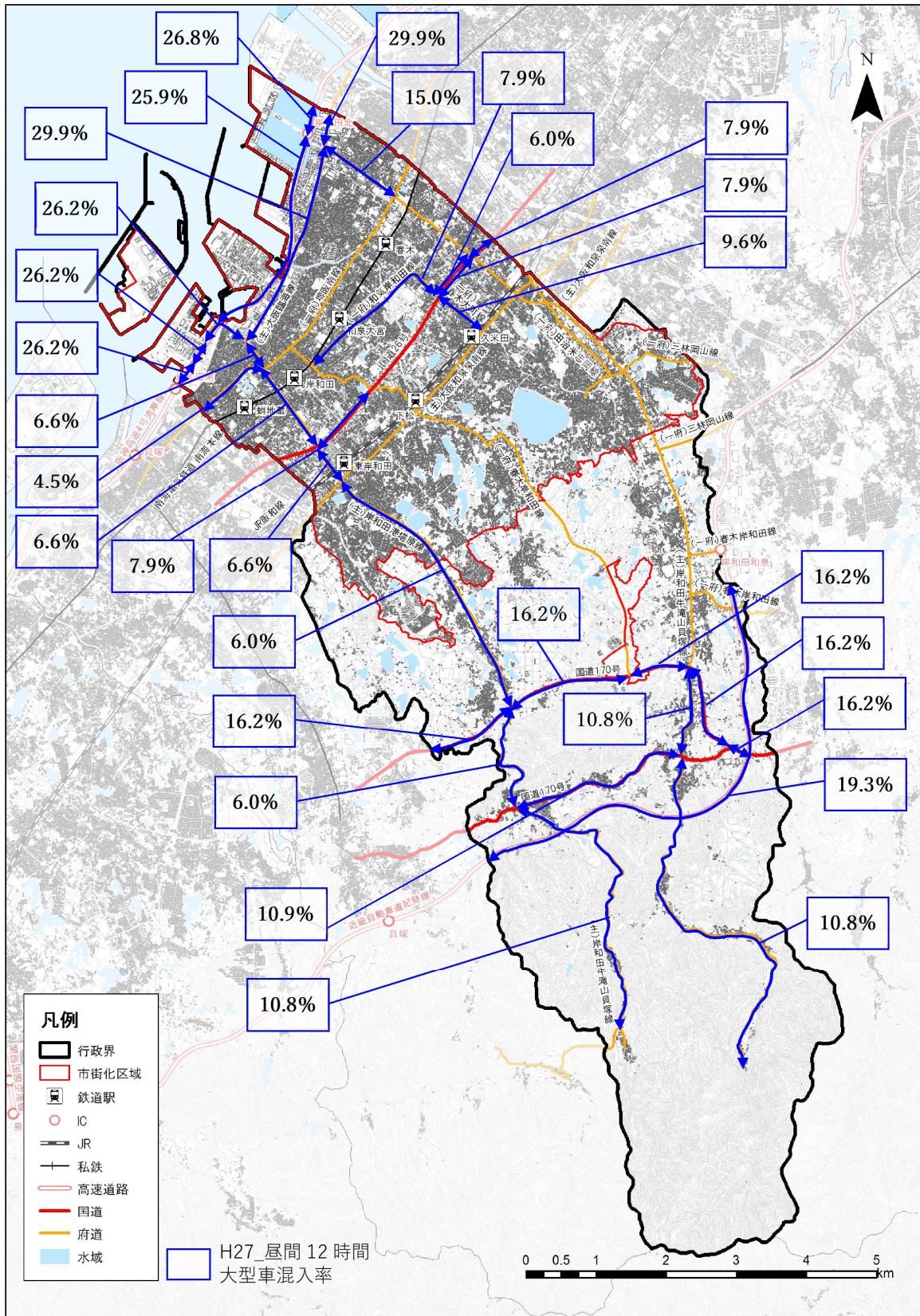


図 平日 12 時間の大型車混入率の状況
(平成 27 年道路交通センサス)



図 春木川緑道



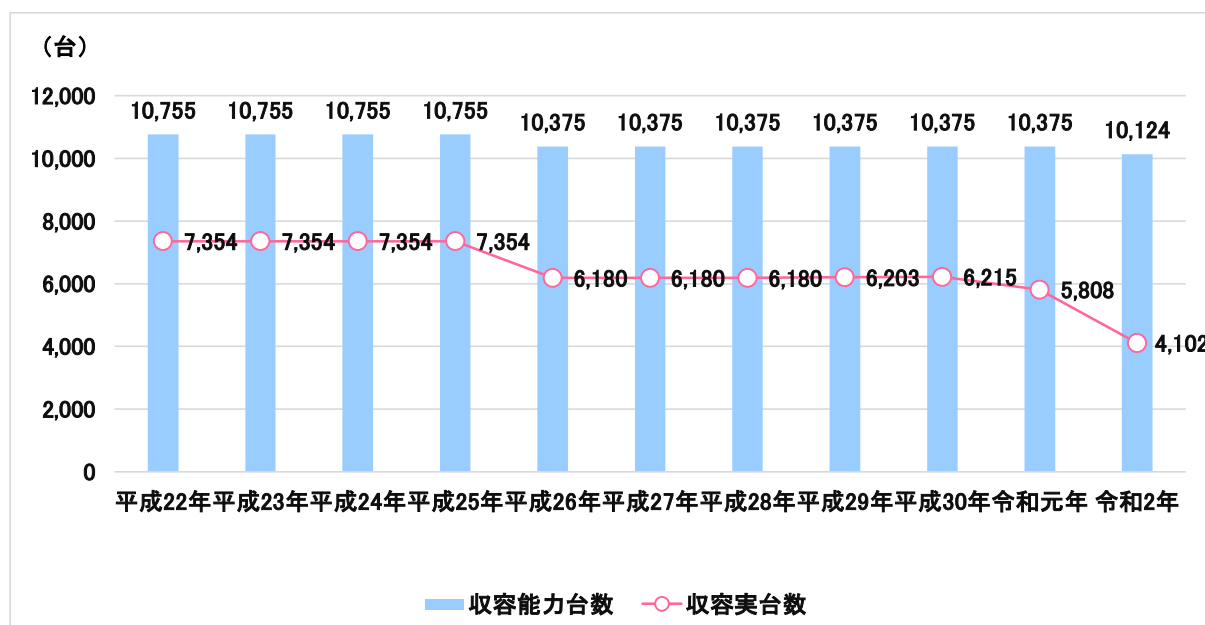
図 青矢羽根

⑤自転車等駐車場

本市では、「岸和田市迷惑駐車の防止に関する条例」に基づき、迷惑駐車防止重点地域を中心に違法駐車の取締りを岸和田警察署と連携し取組んでおり、放置自転車についても「岸和田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、人がたくさん往来する市内の鉄道駅周辺の公共の通路上を「自転車等放置禁止区域」に指定し、そこに放置している自転車等の撤去を行っています。

本市の駅周辺の公共自転車等駐車場は、全体で約 1 万台駐車できますが、収容実台数と比較するとその収容に余裕がある状態です。1 日平均利用率については、場所によって大きく異なっており、令和元年では、全体の平均は約 40%となっています。バス利用を促進するため、自転車からのスムーズな乗り換えが可能なサイクル&ライドについては、本市では整備されていませんが、都市計画道路泉州山手線とそれに関連する面整備に合わせ、自転車利用等の多目的広場の整備を進めています。

公共交通機関の利用者の減少や、駅前付近の狭小地等における民間の駐輪場が整備されていることを踏まえ、岸和田市公共施設最適化計画に基づく個別施設計画にて、利用実態等を勘案しながら施設規模の適正化等を検討すると定めています。



※市設置分

図 市内駅周辺自転車等駐車場の収容能力の推移

表 市設置自転車等駐車場の1日平均利用率(岸和田市公共施設最適化計画より)

10%未満	10～40%	40～60%	60～90%	90%以上
岸和田駅1号	和泉大宮駅東	岸和田駅3号、春木駅西、久米田駅南、蛸地藏駅	春木駅東、久米田駅北、下松駅	岸和田駅2号、岸和田駅4号

※ 『公共施設白書』より1日平均利用台数/収容台数で算出

⑥地球環境(温暖化防止)

自転車については、CO₂排出のない温暖化防止に効果のある交通手段となっています。

本市では、令和3年2月に市域から排出される温室効果ガスの排出量削減を目的として「岸和田市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」を改定しました。また、7月には「岸和田市ゼロカーボンシティ宣言」を表明しています。

「岸和田市地球温暖化対策実行計画(区域施策編)」の中で、「省エネルギーな事業活動や暮らしの実現」に関する取組及び施策(緩和策)として、低炭素型まちづくりの推進(環境負荷の少ない移動手段の促進)を掲げています。

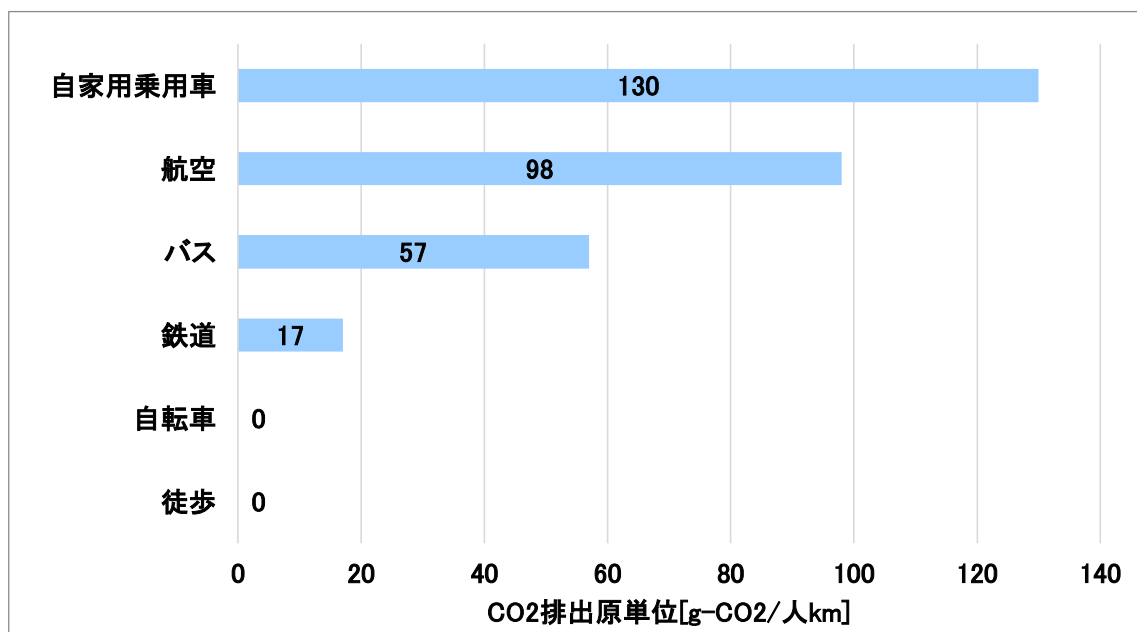


図 環境負荷の少ない移動手段の選択

表 都市環境における課題

主な課題	○短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車利用への転換 ○自転車通行空間の確保に向けた自転車ネットワークの計画的な整備 ○公共交通とともに身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進 ○公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ(ベストミックス)の実現 ○地形や高低差、起伏を踏まえた自転車、自家用車などの移動手段の適正な分担 ○人口減少及び人口密度低下の進捗を踏まえた最適な交通手段の選択 ○高齢者などの交通弱者に対応した移動手段の確保 ○道路整備に合わせた計画的な自転車走行空間の整備 ○サイクル&ライドなどの展開による自転車と公共交通の利用促進 ○環境負荷の低減を踏まえた自転車の活用
-------------	---

(2)健康増進

本市における主要死因の推移をみると、生活習慣に起因すると考えられる死因（悪性新生物、脳血管疾患、心疾患）が約半数となっています。また、要支援・要介護認定者数の推移は増加傾向となっています。フレイル予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものとして注目されています。

本市では、プロの競輪選手が実際にトレーニングしているコース、初心者でも安心して走れるコース、家族や友達と一緒に楽しく気軽に回れるコースなどのマップをホームページで公開するなど、健康増進に関する取り組みを行っています。

このような健康増進に関する取り組みを進めている一方、新型コロナウイルス感染症が拡大に伴う外出自粛等の動きもあり、三密を防止した健康維持の方策が必要となっている現状があります。さらに、世界主要都市においては、人との接触を低減する移動手段として、自転車の利用ニーズが高まり、公共交通利用から自転車利用への行動変容が見受けられる状況です。これらの影響を受け、地域公共交通の存続に関わる深刻な事態を招く懸念も顕在化しています。

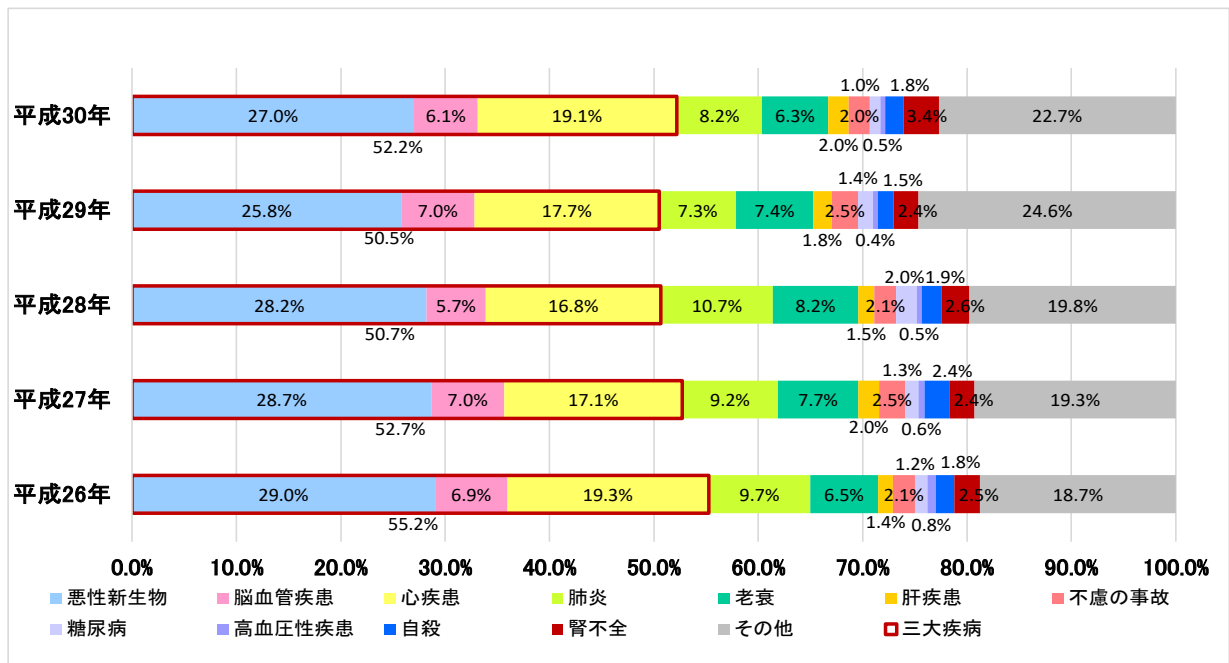


図 岸和田市における主要死因の推移

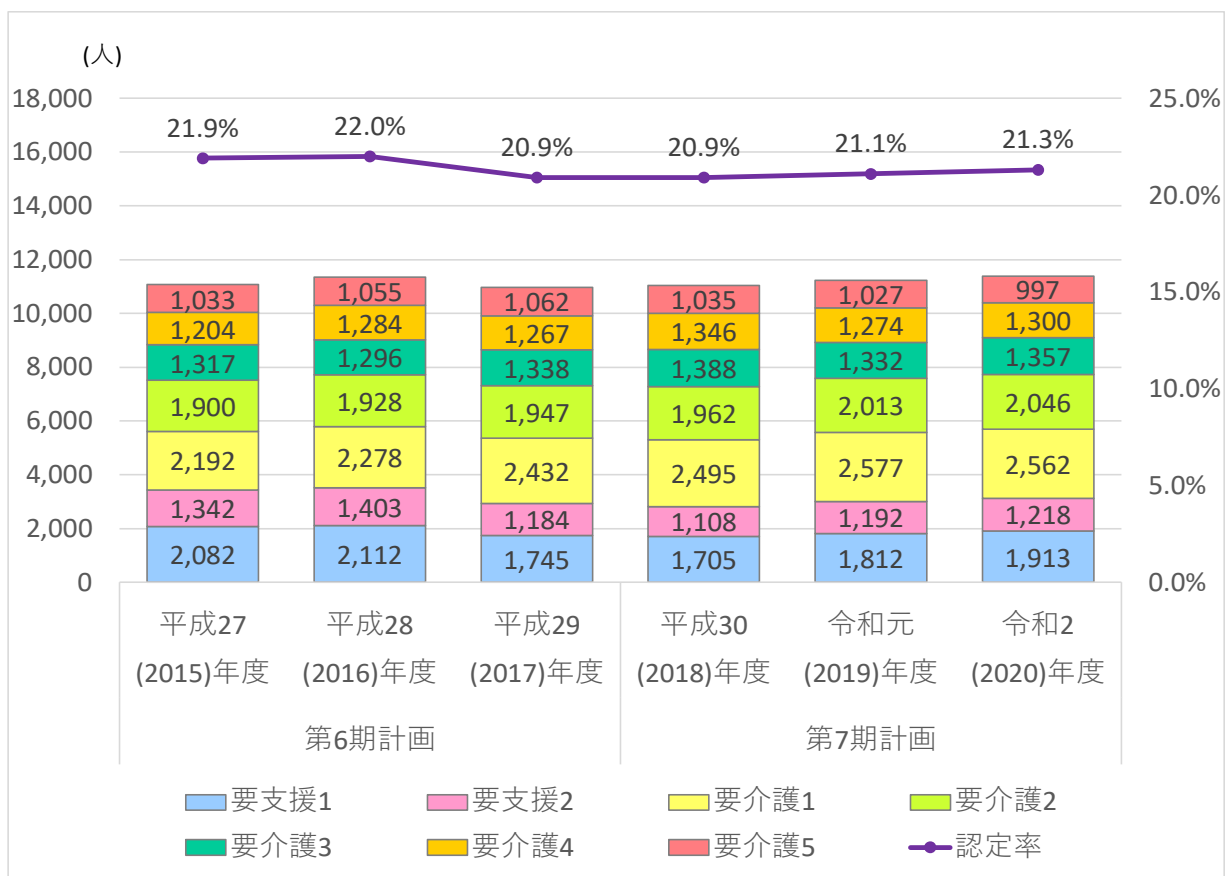


図 岸和田市の要支援・要介護認定者数の推移



図 NPO法人発行のサイクリングマップ

表 健康増進における課題

主な課題	○手軽に運動できる自転車を活かした身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくり ○健康長寿社会や共生社会の構築の推進 ○生活習慣病や要介護の予防などを踏まえた自転車の活用 ○地域公共交通の利用と組み合わせた健康増進につながる自転車の活用
-------------	--

(3)観光振興

本市は、江戸中期より約 300 年の歴史と伝統を誇る岸和田だんじり祭が行われており、また、岸和田城や城下町の古い町並みが残っており、有形無形の観光資源の豊富なまちとなっています。

本市は、海手側が市街化区域となっており、都市活動を担う土地利用が形成されています。また、山手側が市街化調整区域となっており、農業地域をはじめとする法規制が指定されており、最南端の和泉葛城山を中心に金剛生駒紀泉国定公園が広がっています。市内には、良好な自然環境に恵まれており、久米田池や神於山、牛滝山、葛城山などの自然資源、港や岸和田城などのランドマークが豊富となっており、景観施策の取組みとあわせて「ここに残る景観資源」として指定しています。主な観光スポットへは、鉄道や路線バスによるアクセスがしにくいものもあります。これらをアクセスするため、岸和田 TMO が運営するレンタサイクル「だんじりん」などの取組が行われています。

なお、岸和田城周辺では、まち歩きマップを作成し、観光する来訪者への紹介をしており、サイクリングマップ等も紹介されています。また、一般社団法人 KIX 泉州ツーリズムビューローでは、泉州地域の 9 市 4 町（堺市、岸和田市、泉大津市、貝塚市、泉佐野市、和泉市、高石市、泉南市、阪南市、忠岡町、熊取町、田尻町及び岬町）を対象に 2020 年 11 月 1 日（日）より自転車や列車など公共交通機関を利用したスタンプラリーイベント「泉州の魅力満載！KIX 泉州スマホ de スタンプラリー」なども行われていました。このほか、堺阪南線の青矢羽根設置やサイクルラックの設置等の環境整備も進められ、スポーツタイプの自転車による沿道住民のサイクリングが増加しています。

さらに、国が進めるナショナルルートに太平洋自転車道が追加されたことから、関西エリア全体でサイクルツーリズムの機運が高まっています。また、大阪広域ベイエリアまちづくり推進本部が大阪広域ベイエリア（大阪市から岬町までの沿岸 9 市 3 町の臨海部・沿岸部や地先水面）を基本として策定する「大阪広域ベイエリアまちづくりビジョン」では、隣接府県・西日本等との連携を“広げる”方策として広域サイクル連携の推進（泉州サイクルルートの活用、広域サイクルルートの形成による新たな人流の創出、臨海部の回遊性や内陸部のアクセス性の向上）が掲げられています。

一方で、岸和田競輪場やサイクルピア岸和田においては、本場開催でない期間のバンク走行会や BMX 教室を開催しており、身近な自転車競技としての広報啓発が行われています。また、ワールドマスターズゲーム 2021 における BMX 競技がサイクルピア岸和田 BMX コースで開催されることとなり、今後、自転車競技の振興も期待されます。

なお、観光振興に際して広範囲に移動するサイクルツーリズムは、移動自体が観光目的化されていることから、通過もしくは短時間の滞在となるため、マクロ的には賑いや地域活力の創出効果が発現されていない状況となっています。

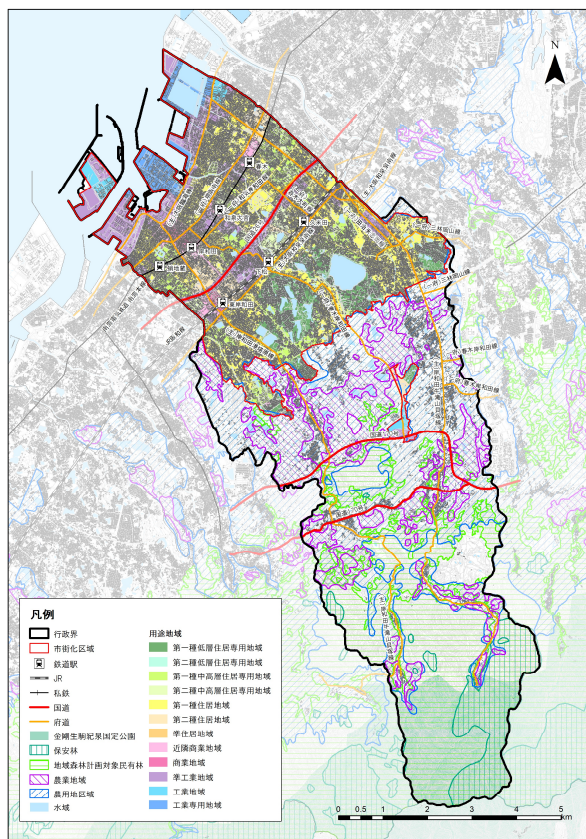


図 法規制等

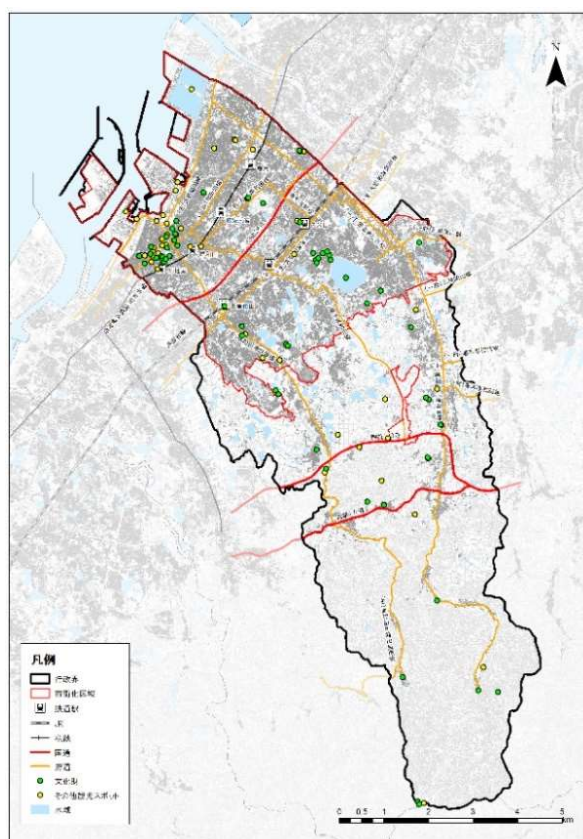


図 文化財及び観光スポットの分布状況



図 景観計画における景観計画区域

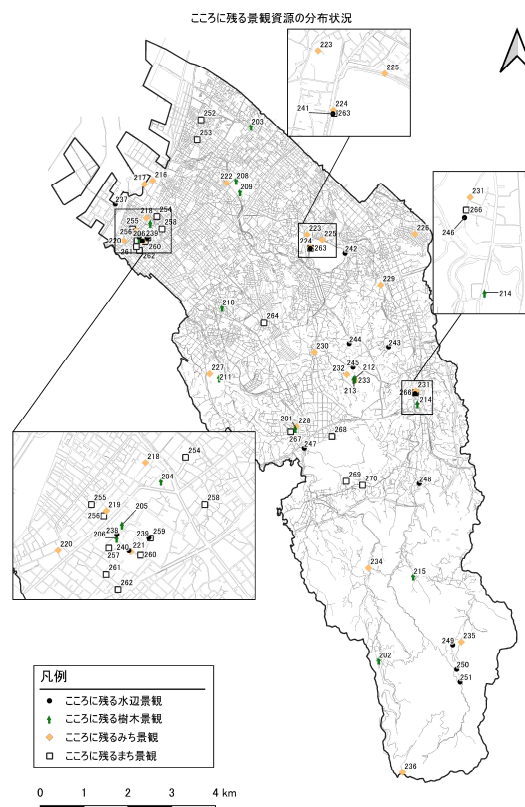


図 ころに残る景観資源の分布状況

※地図でみる岸和田(令和2年度版)より

＜広域サイクル連携のイメージ＞



図 広域サイクル連携の推進(大阪広域ペイエリアまちづくりビジョン(案)より)

表 観光振興における課題

主な課題	○インバウンド効果の拡大 ○サイクリング環境の整備 ○サイクルツーリズムの宿泊滞在 ○自然や景観資源をはじめとした豊富な有形無形の観光資源の利活用 ○観光施設へのアクセシビリティの向上と回遊などを目的とした観光イベントの企画運営 ○サイクルマップの活用など観光に関する情報発信や受け入れ体制の充実
-------------	---

(4)安全・安心

本市における交通事故は、車両相互による事故が大半を占めています。車両相互のうち、追突事故が最も多く、次いで出会い頭の事故となっています。人対車両の事故のうち、横断中が最も多くなっています。

本市の交通事故件数及び自転車事故発生件数は、減少傾向にあるものの、自転車事故の割合については横ばいとなっています。自転車事故の起こる箇所としては、大阪和泉南線や国道 26 号といった幹線道路沿道において多く発生しています。また、事故発生個所としては、交差点等での発生が大部分を占めています。自転車事故についても自転車相互や対歩行者の発生件数は増加傾向となっています。

一般的に自転車は、一般車や幼児・子供車、スポーツ車、小径車、幼児同乗用自転車、電動アシスト車などに分類されます。近畿ブロックにおける 1 店舗当たり平均車種別販売台数の推移は、一般車が減少傾向であるのに対し、スポーツ車や電動アシスト車で増加傾向となっています。一般車等のいわゆるシティサイクルは、荷物の持ち運びをはじめ、日常の移動手段で用いられ、フレームが肉厚であるため車体が倒れても壊れないといった特徴があります。一方で、スポーツ車といったスポーツタイプでは、軽量で持ち運びがしやすく、地形に合ったスピードや多くの距離を走ることができる特徴があり使用目的も違うことから、それぞれに応じた安全対策を講じる必要があります。

本市では、岸和田警察、交通指導員と連携しながら交通安全教室の開催や保育園や幼稚園等の要請による交通安全教室などを行っており、交通安全に対する啓発活動を行っています。

こういったことから、自転車が安全安心に通行できる交通安全の普及啓発や自転車走行環境充実などが必要となっています。

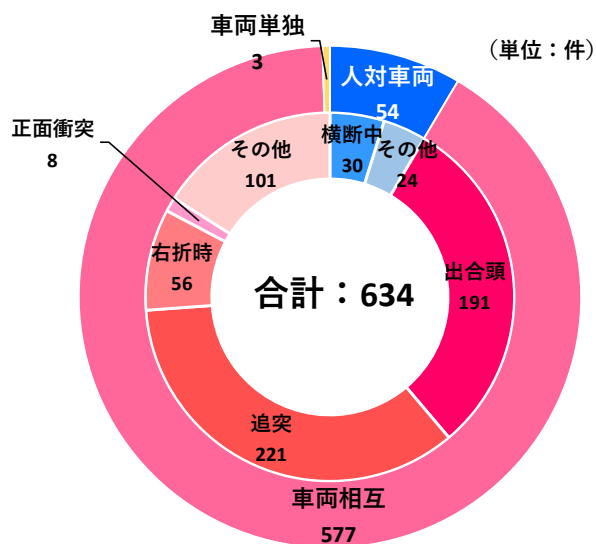


図 本市の交通事故の状況(R2.12 月末)

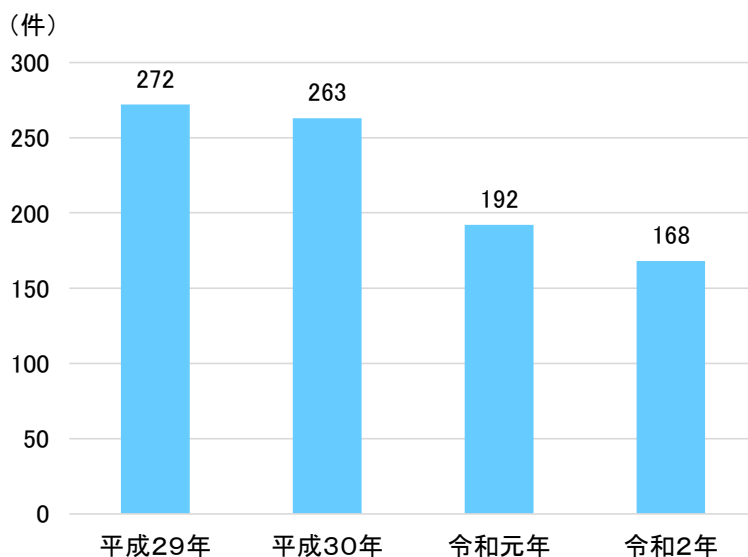


図 本市の自転車事故の発生件数の推移

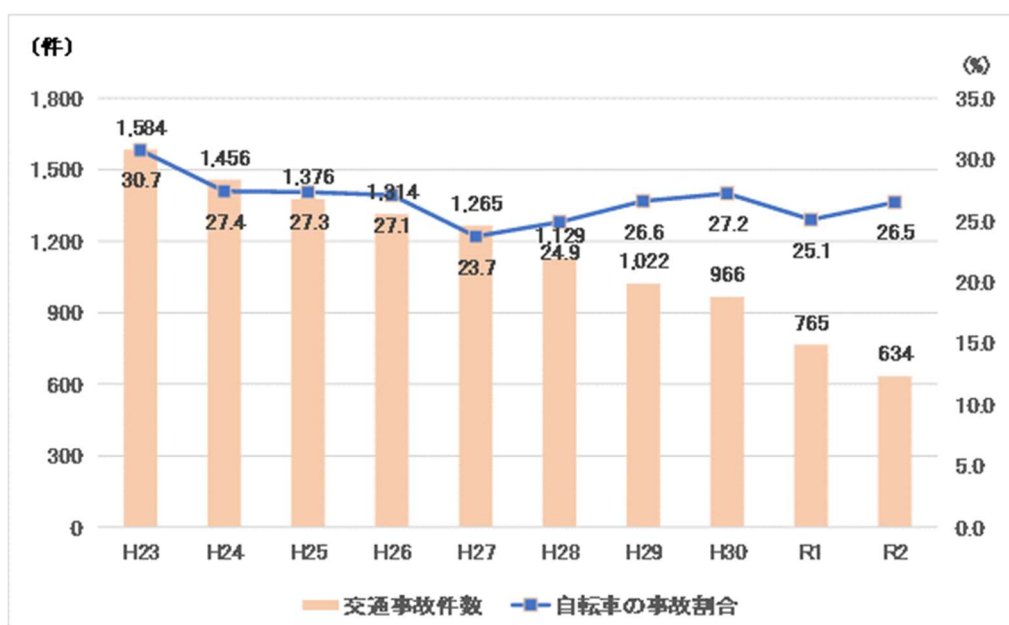


図 本市の事故件数と自転車事故割合の推移

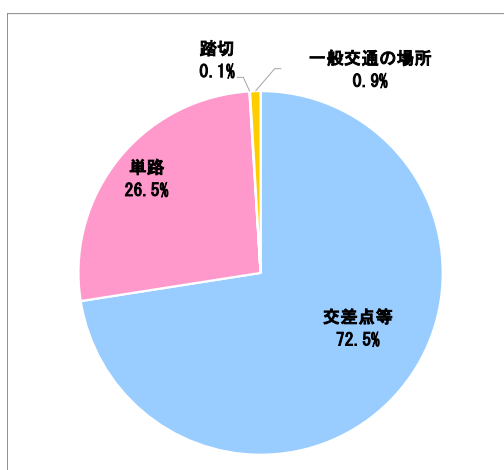


図 大阪府の自転車事故発生場所

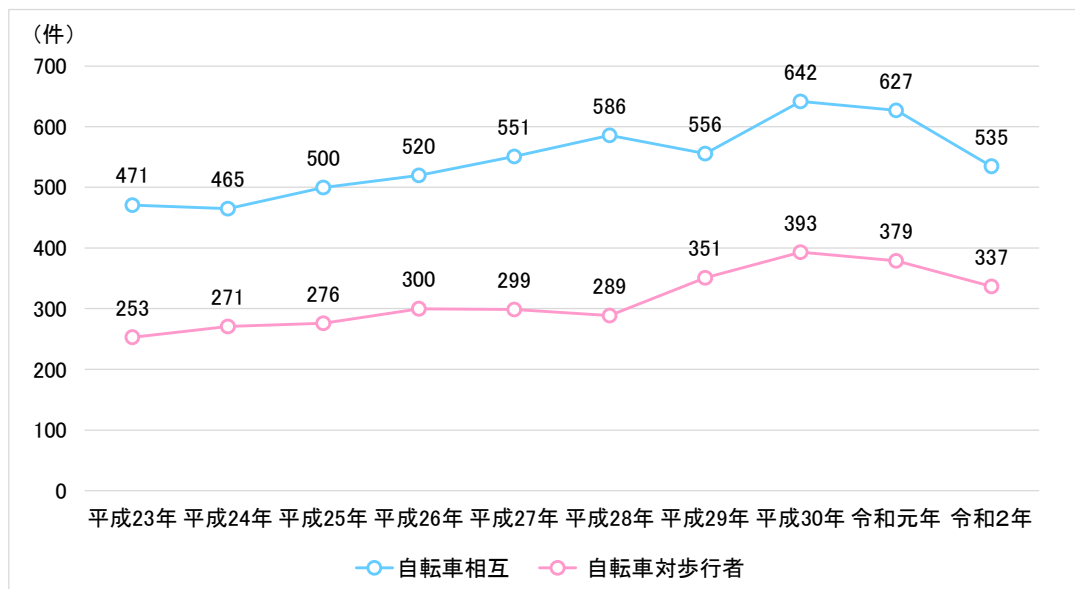
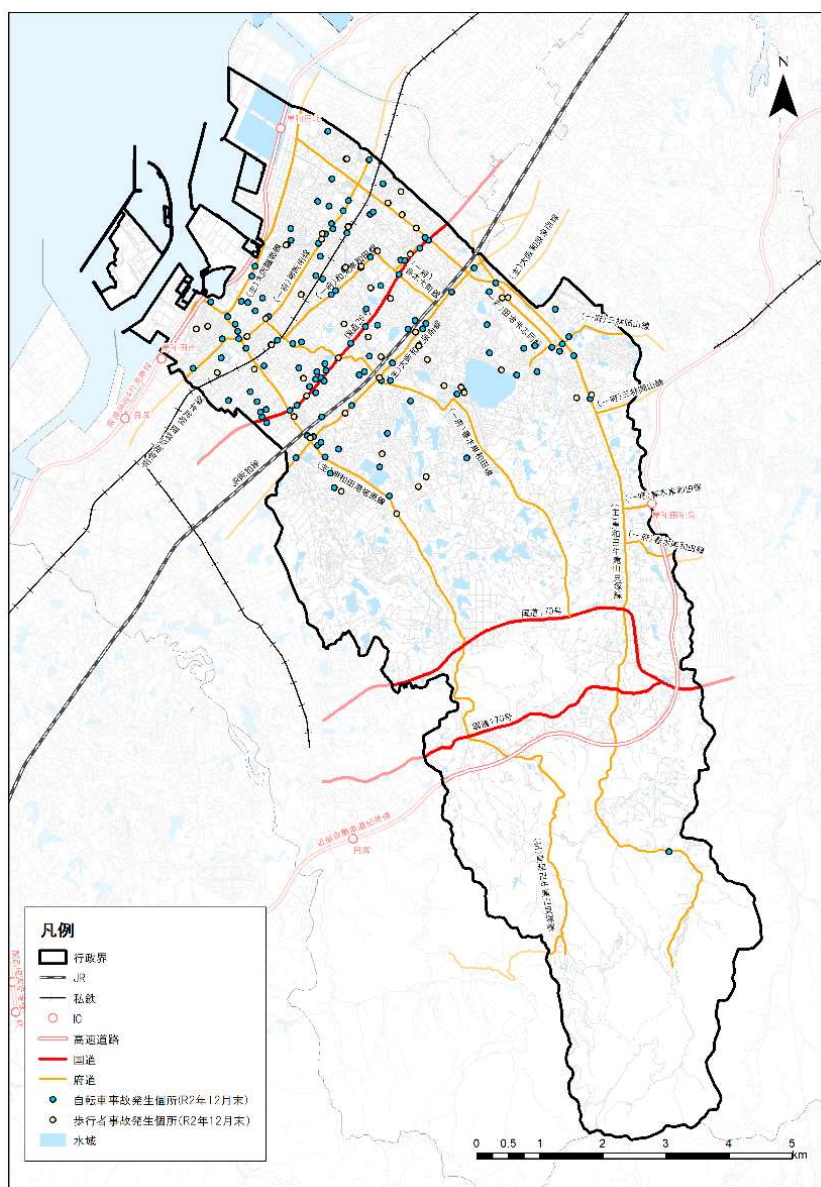


図 大阪府における当事者別自転車事故発生件数の推移



※大阪府警察 岸和田市の歩行者・自転車の交通事故発生場所(R2.12.月末)をもとに作成

図 本市における歩行者・自転車交通事故の分布図

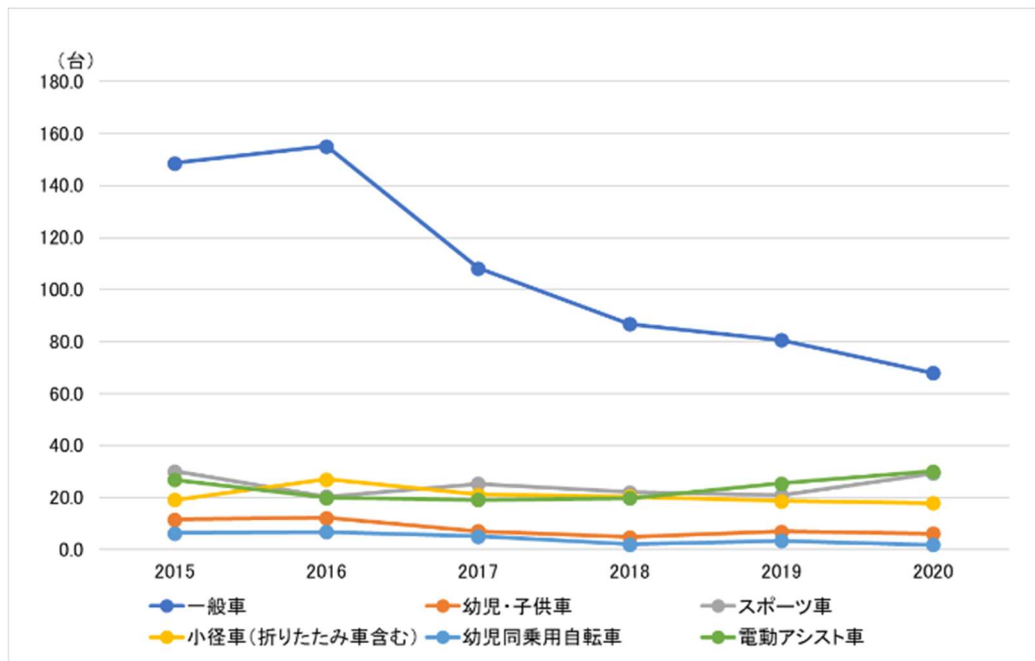


図 1 店舗当たり平均車種別新車販売台数(近畿ブロック)



図 交通安全教室の様子

表 安全・安心における課題

主な課題	○自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育の推進 ○全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットなど安全装備の装着の促進 ○多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及 ○自転車が有する機動性を活かした災害時、特に大規模災害時における地域の安全・安心の向上 ○自転車交通事故の割合減少に向けた交通安全対策 ○交通事故の傾向を踏まえた交通安全の啓発活動の促進 ○自転車の種類に応じた交通安全対策 ○主要幹線道路における交通事故減少に向けた交通安全対策
-------------	--