

第3編

総合交通戦略編



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〕

目 次

1. 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
1.1 総合交通戦略とは	1
1.2 計画の目的	1
1.3 総合交通戦略の位置付け	2
2. 前計画〔総合交通戦略編〕の評価	3
2.1 前計画〔総合交通戦略編〕の概要.....	3
2.2 前計画に対する基本理念を達成するための方針と施策.....	4
2.3 施策事業の達成状況.....	5
2.3.1 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	5
2.3.2 戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	6
2.3.3 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	7
2.3.4 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	8
2.4 目標値の達成状況	9
2.5 前計画における課題.....	11
3. 戦略目標の設定	12
3.1 『将来都市像』の設定について	12
3.2 戦略目標.....	13
4. 戦略目標の達成に必要な施策	16
4.1 施策の体系	16
5. 評価指標・数値目標の設定	19
5.1 評価指標の設定	19
5.2 評価指標における数値目標の設定.....	20
5.3 施策実施状況の評価指標及び目標値の設定	21

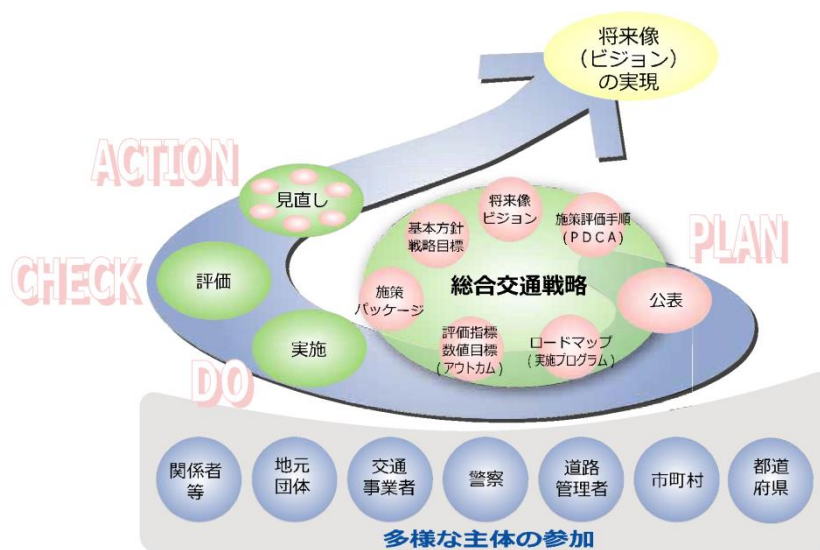
6. 施策パッケージの設定	23
6.1 施策のパッケージ化.....	23
6.2 施策のパッケージの概要	24
7. 実施プログラム.....	27
7.1 実施事業と実施スケジュール	27
7.2 実施事業の概要.....	29
7.3 将来都市像の実現に向けた施策の展開	61
8. 推進体制	62
8.1 進捗管理.....	62
8.2 施策推進における基本的な考え方.....	62
8.3 P D C Aサイクルによる施策の推進	63
用語集（五十音順）	65

1. 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

1.1 総合交通戦略とは

進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的としています。

※資料：都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21(2009)年 3 月 16 日、国土交通省都市・地域整備局長）に基づく



資料：都市・地域総合交通戦略のすすめ【総合交通戦略策定の手引き】
（国土交通省都市局 令和 4(2022)年 5 月）

図 1-1 総合交通戦略の取組のイメージ

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【総合交通戦略編】」は、平成 30(2018)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・総合交通戦略編】」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、社会構造の変化や新たな動向を踏まえながら、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る施策パッケージ等を取りまとめた計画として改訂します。

1.3 総合交通戦略の位置付け

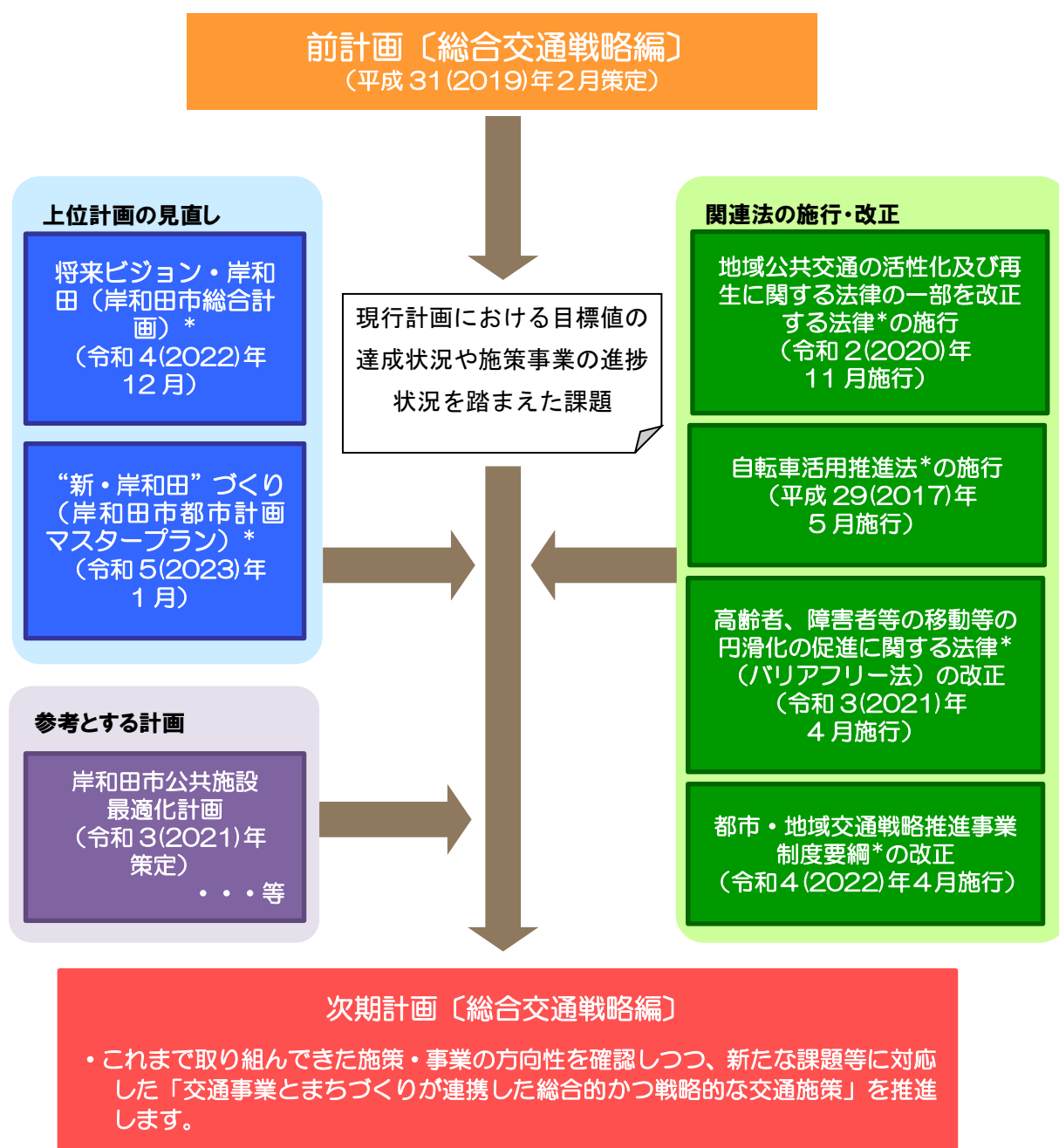


図 1-2 総合交通戦略の位置付け

2. 前計画〔総合交通戦略編〕の評価

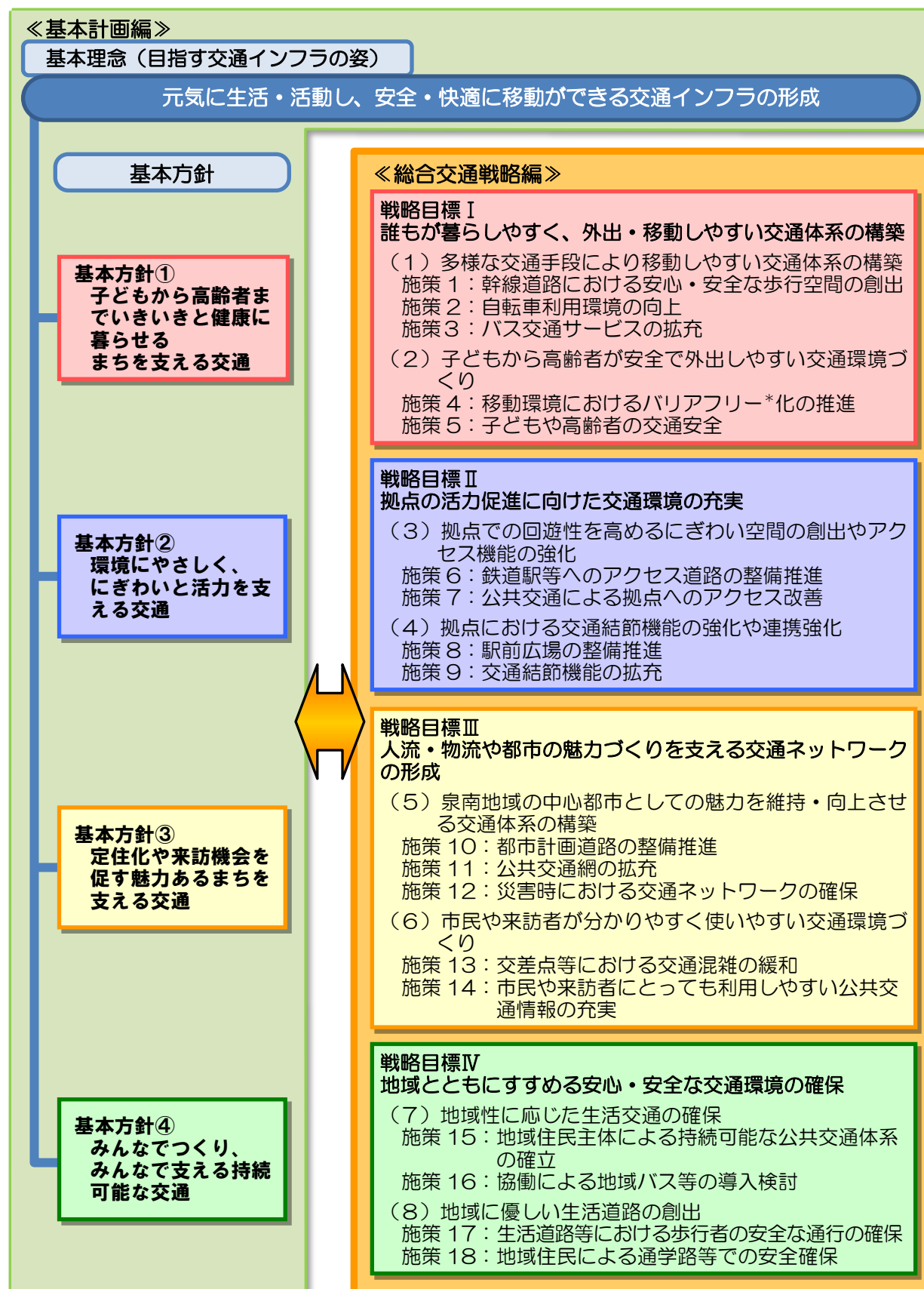
2.1 前計画〔総合交通戦略編〕の概要

岸和田市では、平成 31(2019)年 2 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】」（計画期間：平成 30(2018)年度～令和 4(2022)年度）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 前計画に対する基本理念を達成するための方針と施策

前計画では、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の施策を定めています。



2.3 施策事業の達成状況

2.3.1 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

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17事業中、スケジュール通りに事業が完了しているものが8事業、スケジュール通りに事業が実施されているものが6事業、一部がスケジュール通りに事業が実施されているものが3事業となっています。

今後とも、事業が実施されている9事業の推進を図っていく必要があります。

全17事業中、
 スケジュール通り事業完了：8事業（◎）
 スケジュール通り事業実施：6事業（○）
 一部スケジュール通り実施：3事業（△）
 未着手：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～	△	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	◎	2022年3月に自転車活用推進計画策定
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				
	路線バスの新規路線運行開始	2022～	○	2022年に山直線の運行開始
	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、2022年に福田線ルート変更実施
	ローズバスの路線再編及びダイヤ改正	2018～	○	2021年にローズバス改正実施
	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年の高齢者交通安全事業はコロナ禍により中止

2.3.2 戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

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 17 事業中、スケジュール通りに事業が完了しているものが 7 事業、スケジュール通りに事業が実施されているものが 10 事業となっています。

今後とも、事業が実施されている 10 事業の推進を図っていく必要があります。

全 17 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： 10 事業 (○)
 一部スケジュール通り実施： 0 事業 (△)
 未着手： 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				
	市道東岸和田駅前停車場線	～2018	◎	事業完了
	(仮称)市道久米田駅西停車場線	2018～	○	事業中
	久米田駅西側歩行者等通路	2018～	○	事業中
	市道春木駅大宮駅線	2018～	○	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交通広場への乗入れ	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～	○	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
	路線バスの新規路線運行開始	2022～	◎	2022年に山直線の運行開始 再掲
	ローズバスの路線再編及びダイヤ改正	2018～	○	2021年にローズバス改正 再掲
	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 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～	○	事業中
	久米田駅前(西側)道路整備・広場機能含む	2018～	○	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～	○	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

2.3.3 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

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 21 事業中、スケジュール通りに事業が完了しているものが 6 事業、スケジュール通りに事業が実施されているものが 6 事業、一部がスケジュール通りに事業が実施されているものが 3 事業、未着手の事業が 6 事業となっています。

今後とも、事業が実施されている 9 事業の推進を図っていく必要があり、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、都市計画道路泉州山手線の道路整備の推進による広域連携軸の形成を目指していくことが必要とされています。

全 21 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：6 事業（○）
	一部スケジュール通り実施：3 事業（△）
	未着手：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～	△	和泉市境～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～	○	2021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している路線として記載
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～	○	2021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
(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	随時更新	○	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	随時更新	○	ローズバス情報を追加

2.3.4 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

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 11 事業中、スケジュール通りに事業が完了している事業はなく、スケジュール通りに事業が実施されているものが 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ものが 2 事業となっています。

今後とも、事業が実施されている 11 事業の推進を図っていく必要があります。

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（△）
 未着手：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				
	住民が活動しやすい環境づくり支援	2018～	○	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	2020～	○	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の作成・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

2.4 目標値の達成状況

評価指標は、①から③の定量的な指標と、④から⑨までの市民の意識や満足度の指標の2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 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	R03年		
定量的な指標	① 人口に対する鉄道駅乗車人員が占める割合	24.1% (H28)	24.4% (24.5%)	24.5% (24.9%)	19.8% (25.2%)	20.5% (25.6%)	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%)	1.26% (2.06%)	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)	1件 (4.8 件)	6件	毎年

※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は、人口に対する市内全域の鉄道駅や路線バス及びローズバス*の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す。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ません。

表 2-2 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	R03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%)	26.5% (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%)	8.4% (7.7%)	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%)	35.3% (35.9%)	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%)	17.2% (17.3%)	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%)	14.0% (18.0%)	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%)	28.6% (25.3%)	25.3%	毎年

※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。

④及び⑤は、平成 30(2018)年以降において目標値を達成しています。

⑥は、目標値を達成していないものの、平成 30(2018)年及び令和 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。

⑦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 東岸和田駅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。

⑧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。

⑨は、平成 30(2018)年以降において目標値を達成しています。

2.5 前計画における課題

前計画の達成状況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、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る施策パッケージ等を取りまとめた計画として改訂します。

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	○誰もがやさしく歩いて暮らせる多様な移動手段が連携したまちづくりの推進 ○歩行者が安全で快適に利用できる歩行空間整備や、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 ○自動車がなくとも生活できる持続可能な公共交通体系の構築 ○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など交通基盤整備の推進 ○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歩行者優先の交通環境の整備
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による交通ネットワークの形成 ○近隣市町や交通事業者等との連携による新たな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によるリダンダンシー*（多重性）の確保 ○バス交通等の情報提供の充実に向けた取組の推進 ○更なる観光交流の促進に向けた利用しやすく分かりやすい公共交通の検討・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、社会全体で支えるしくみ作りを推進 ○地域や目的に応じた適切な交通手段が利用できる公共交通体系の検討 ○安心・安全な生活道路*など交通環境の充実に向けた取組の推進



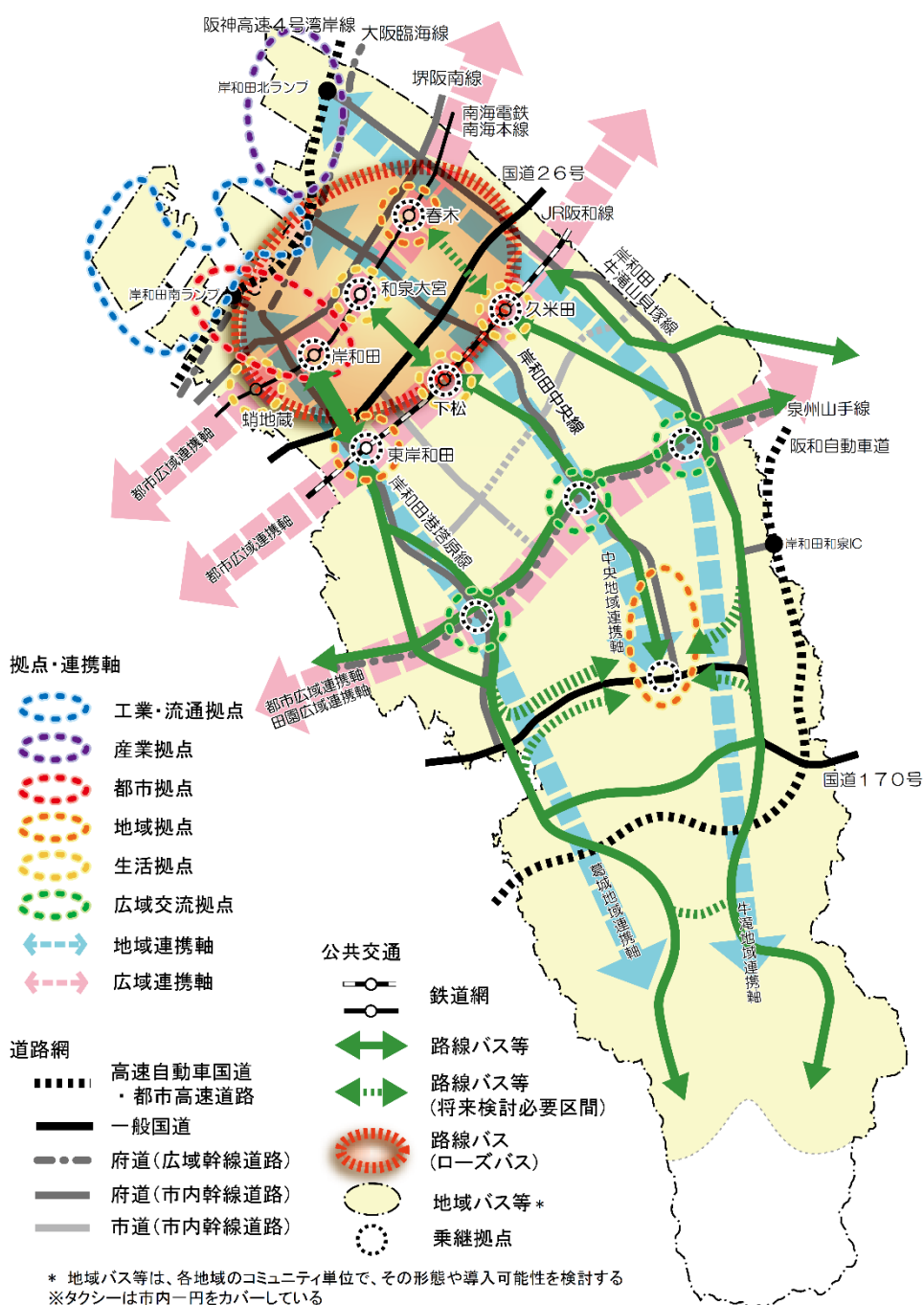
- ・前計画の達成状況や課題と前計画策定以降における社会情勢の変化等を踏まえつつ、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る施策パッケージ等を取りまとめた計画として改訂

3. 戦略目標の設定

3.1 『将来都市像』の設定について

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、設定されているまちづくりの構想を踏まえ、【総合交通戦略編】では、本計画の基本理念「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』を以下のように設定します。

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



3.2 戦略目標

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 ホットなまち 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戦略目標を以下に設定します。

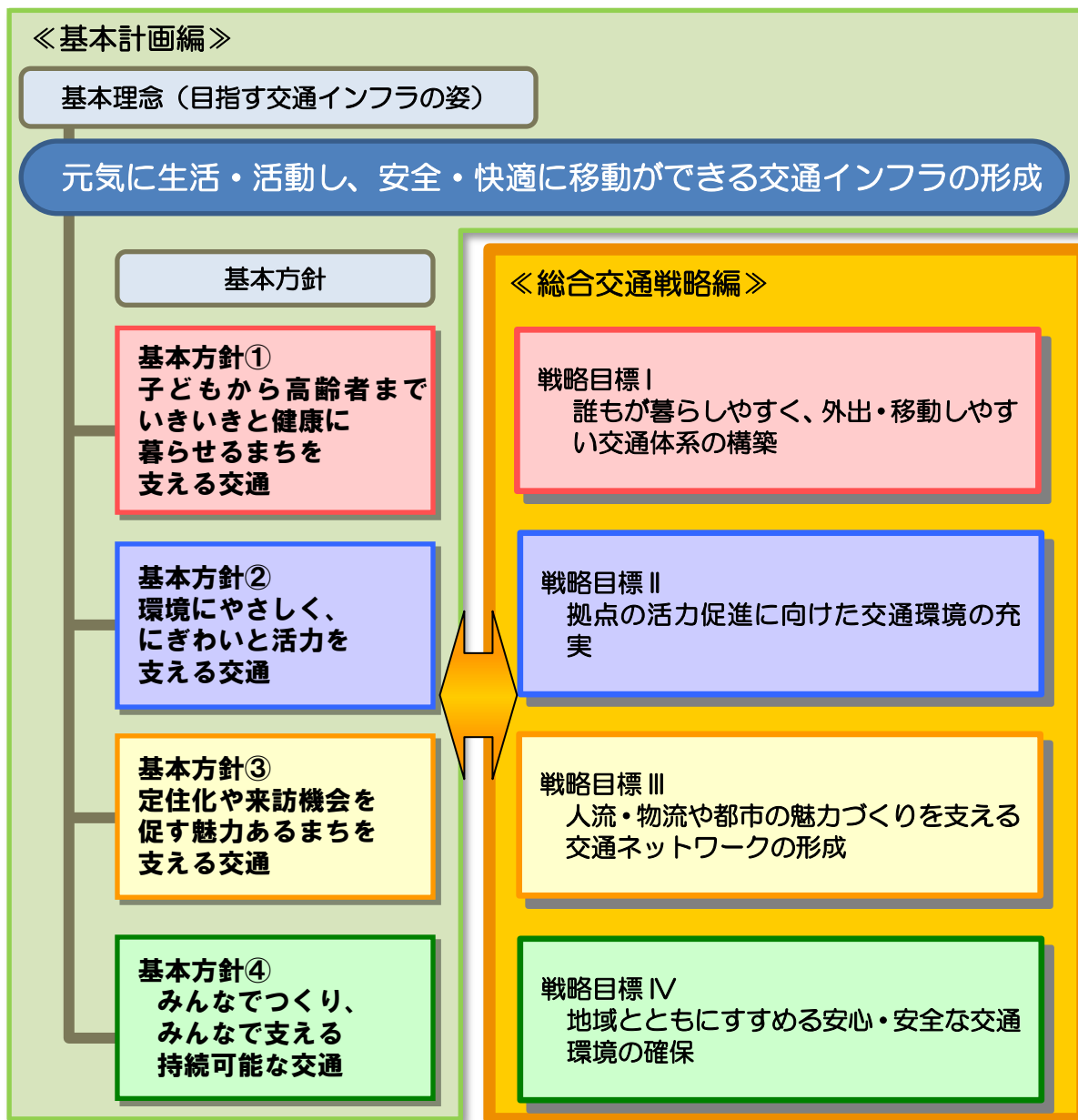


図 3-1 総合交通戦略の目標

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

基本方針を
実現する
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が必要。
- ・ 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・交通環境の整備が必要。
- ・ 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とも生活できる公共交通体系の構築が必要。
- ・ 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

- ・ 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・充実に図りながら、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：今回の総合交通戦略編における追加箇所を示す。

戦略目標Ⅱ

拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

基本方針を
実現するた
めの
主な課題

- ・ 自動車交通の円滑化など交通基盤の整備による拠点へのアクセス改善が必要。
- ・ 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が必要。
- ・ 歩行者優先の交通環境の充実による回遊性の向上が必要。
- ・ 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

- ・ 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：今回の総合交通戦略編における追加箇所を示す。

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

基本方針を
実現するた
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なるためのわかりやすい公共交通の整備が必要。
- ・ 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

- ・ 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。
- ・ 社会情勢の変化等を踏まえた、定期的な道路網の計画見直し。

※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。

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

基本方針を
実現するた
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む、社会全体で支えるという共通認識の醸成が必要。
- ・ 公共交通の利用意識の向上や地域にふさわしい公共交通体系の整備に向けた検討が必要。
- ・ 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が必要。

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、協働で取組を進めるしくみづくりや取組を推進し、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。

4. 戦略目標の達成に必要な施策

4.1 施策の体系

将来都市像を実現するために前述で設定した戦略目標に基づき、都市交通の課題に適切に対応し、関係者が共通の目標のもとに連携・協働し、ハード・ソフト施策を総合的に組み合わせて推進する取組が必要です。

将来都市像を実現するために前述で設定した4つの戦略目標に基づき、主な施策を整理します。

表 4-1 戦略目標Ⅰにおける施策の体系

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
施策1：幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出	
・ 幹線道路において、誰もが安全に安心して歩くことができる歩行空間の整備を推進します。	
施策2：自転車利用環境の向上	
・ 公共交通と連携しながら効率的に自転車を利用できる環境づくりを進めるため、自転車ネットワークの形成をはじめとする【自転車活用推進計画編】に掲げた施策を推進します。	
施策3：公共交通ネットワークの再編	
・ 都市計画道路泉州山手線の整備と沿道のまちづくりに合わせた公共交通ネットワークの再編と拠点の整備を進め、市内及び市外の鉄道駅や主要施設等を結び、広域連携軸*や地域連携軸*の役割を担う路線バスを今後も維持するため、利便性向上を図ります。	
施策4：新たなモビリティ*サービスの活用に向けた検討・導入	
・ AI オンデマンド*の交通など先進技術や新たなモビリティ等の活用に向けた検討や、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」の実現の取組を行います。	
施策5：移動環境におけるバリアフリー化の推進	
・ 歩行空間や公共交通施設（鉄道・バス等）のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン*化を進め、安全で安心な移動環境を創出します。また移動の妨げになる違法駐車・路上駐輪をなくすため、啓発や駐車場・駐輪場の確保を推進します。	
施策6：子どもや高齢者の交通安全	
・ 高齢化の進展に伴う、高齢者事故の増加の防止や交通安全意識の向上と交通ルールの遵守を図るために、交通安全啓発活動や小学生や高齢者を対象とした交通安全教室や自転車安全教室を継続的に展開します。	

表 4-2 戦略目標Ⅱにおける施策の体系

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策7：アクセス道路整備	
市内の拠点として、交通結節点である鉄道駅へのアクセス機能を有する道路の計画的な整備を進めます。また、鉄道駅へのアクセスが改善されることで、路線バスが駅前まで乗入れが可能になる等、公共交通を支える幹線道路として期待できます。	
施策8：公共交通による拠点へのアクセス改善	
路線バスの駅前までの乗入れや駅前広場の整備を進めるとともに、乗継割引の導入、ダイヤ改正により、移動時間の短縮、料金負担の低減をめざし、公共交通によるアクセスの改善を図ります。また、なにわ筋線の整備によって期待される効果を高めるため、関係機関との協議を進めます。	
施策9：交通結節点の整備推進	
市内には、未整備の駅前広場があり、バス停が離れている箇所もあるため、広域連携軸の交通結節点において、駅前広場等の交通施設の整備を推進します。また、自動車・自転車駐車場の適正な確保を推進します。	
施策10：交通結節機能の拡充	
鉄道駅等の交通結節点については、アクセス性の向上を図るため、駅舎等交通施設の整備を行い、交通結節機能の拡充を推進します。	

表 4-3 戦略目標Ⅲにおける施策の体系（1/2）

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
施策11：都市計画道路の整備推進	
岸和田市の都市計画道路の整備率は、令和3(2021)年時点で59.7%となっています。岸和田市の交通ネットワークを形成するためには、岸和田市と近隣都市間を結ぶ南北方向の広域幹線道路と、市内の中心部及び拠点などへのアクセス性を高める東西方向の市内幹線道路の整備が不可欠です。そのため、今後さらに、自動車交通を円滑にする都市計画道路の整備を推進します。	
施策12：都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充	
既存公共交通機関の連携強化を図り、公共交通ネットワークの再編、鉄道の延伸、高速バス路線の拡充及び新たな公共交通サービスの導入等により、公共交通網の充実を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、都市間の連携強化を推進します。また、なにわ筋線の整備によって期待される効果を高めるため、関係機関との協議を進めます。	
施策13：災害時における交通ネットワークの確保	
緊急交通路の幅員の拡大や改良等を推進するとともに、これらと交通、輸送及び災害対策等の拠点へのアクセス道路を有機的に連絡させて、緊急交通路ネットワークの多重化を図ります。またインフラ大量更新時期の到来に対応するため、計画的な舗装等の更新に努めるとともに、予防保全的に修繕を行うことにより施設の長寿命化を図ります。	

表 4-4 戦略目標Ⅲにおける施策の体系 (2/2)

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
施策14：交差点等における交通混雑の緩和	
市内の主要渋滞箇所*に選定されている交差点や踏切における交通混雑を緩和するため、交差点や踏切におけるハード面及びソフト面の対策を推進します。また、「緊急に対策の検討が必要な踏切*」に指定されている市内7箇所の踏切のうち、対策が行われていない踏切を対象に、今後の対策の実施に向けた関係機関との協議・調整・対策の実施を推進します。	
施策15：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	
観光やビジネスなどの来訪者をはじめ、岸和田市民の回遊性の向上を図るために、市内の公共交通の乗り継ぎ方法等の公共交通に関する案内をはじめ、目的地までのルートや岸和田市内の観光施設やイベント情報等の情報提供を行います。	

表 4-5 戦略目標Ⅳにおける施策の体系

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
施策16：地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立	
公共交通が継続的に運行され、また、利用されていくためには、公共交通を地域全体で支えあい、持続可能なものするための取組が必要と考えられます。そこで、持続可能な公共交通体系の確立を図るために、地域住民と交通事業者、市の連携による取組を実施していきます。	
施策17：協働による地域バス等の導入検討	
地域住民が主体となって地域の実情に合ったまちづくりや交通について考え、地域住民と交通事業者、市が共創して新たな交通サービスの導入を検討します。	
施策18：生活道路等における歩行者の安全な通行の確保	
密集した市街地では、開発許可制度や道路後退、また市民参加によるまちづくり手法を活用した狭あい道路の改善等を図ります。また、生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、路側帯の設置・拡幅やゾーン規制の設定等により交通安全対策を実施します。また、抜け道として利用されやすい通学路や小学校周辺地域などでは、児童の登下校時の安全性の確保を図るために、教育委員会と道路管理者等が連携して合同点検を実施し、歩道の整備・路側帯のカラー化のほか、安全柵の設置等の交通安全対策施設を整備します。	
施策19：地域住民による通学路等での安全確保	
通学路や小学校周辺地域などにおいて、通学児童の見守り活動、交通指導取締り、交通安全教育、ドライバーに対する思いやり運転の呼びかけ等の地域住民・企業等による自主活動の推進を図ります。	

5. 評価指標・数値目標の設定

5.1 評価指標の設定

本計画では、将来都市像を実現するために前述で設定した戦略目標の達成を目指し、目標値を定めるとともに、戦略目標の達成に必要な施策の着実な実施とその検証のために評価指標を設定します。評価指標については、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します。また、施策の実施による効果や目標値に対する達成状況の確認の際、交通手段分担率や外出率等の指標は、現状値の把握が可能となった段階で追加するものとします。

表 5-1 戦略目標と評価指標の関係

戦略目標	期待される効果	評価指標												
		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	交通系ＩＣカードによる利用者割合（定期利用者を除く）	開催実績	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	市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合	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	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	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	生きがいを感じることがある65歳以上の市民の割合	拠点における滞在人口の増加率	交通事故の年間発生件数
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歩行空間・自転車走行空間の整備やバリアフリー化等により安心・安全に移動できる							○			○	○		
	②路線バスやローズバスのルート見直しやダイヤ改正により、公共交通の利便性が向上し、利用しやすくなる	○	○					○				○		
	③交通安全の啓発活動等による交通マナーの向上により、安心・安全に移動ができる							○			○	○		○
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	④鉄道駅アクセス道路や駅前広場の整備により、公共交通をはじめとした移動手段で拠点へのアクセスがしやすくなる	○	○					○	○	○		○	○	
	⑤鉄道駅アクセス道路や駅前広場の整備により、歩行者が安心して回遊でき、にぎわいが創出される								○	○		○	○	
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道路網整備や公共交通網の充実により、隣接市や市内の移動が便利になる							○	○	○			○	
	⑦公共交通の情報案内により、公共交通が利用しやすくなる	○	○	○					○	○				○
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	⑧地域住民による地域の公共交通に対する意識醸成が図られる				○	○								
	⑨地域主体による取組により、日常生活に必要な移動手段が確保される				○	○	○							○
	⑩地域住民による通学路の見守り等による安全確保や生活道路の歩行空間の整備により、安心・安全に移動できる										○		○	○

5.2 評価指標における数値目標の設定

指標の数値目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 評価指標の現況及び目標値

評価指標		現況値	目標値	
			第1期	第3期
直接的な指標	(1) 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
	(2) 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
	(3) 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
	(4) 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
	(5) 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	(6) 市内をスムーズに移動できてい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
	(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もある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) 交通事故の年間発生件数	5,173件	減少	減少
	(13) 自転車の交通事故発生件数	153件	122件	減少
	(14) 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
	(15) 駅と主要施設を結ぶ道路等のバリアフリー化率	31.0%	32.6%	増加

5.3 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	■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	・ 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	・ 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	・ 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	■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	・ 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	・ 福祉施設を中学校区程度の範囲内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	・ 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	■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	・ 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	・ 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	・ 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	■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	・ 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昼間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	・ 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	・ 平均住宅地価
⑤行政運営	■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	・ 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	・ 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 ・ 平均住宅地価
⑥エネルギー／低炭素	■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	・ 市民一人あたりの自動車CO ₂ 排出量 ・ 公共交通の機関分担率
	■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	・ 家庭部門における市民一人あたりのCO ₂ 排出量 ・ 業務部門における従業者一人あたりのCO ₂ 排出量

資料：都市構造の評価に関するハンドブック

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)
	歩行行動の増加と健康促進	高齢者人口に対する要介護2～5認定割合		10.7% (2019年)
		徒歩・自転車の利用割合		40.0% (2015年)
	散歩しやすい環境	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 (自専道等を除く) 歩道整備率		57.0% (2017年)
安心・安全	安全性の高い地域への居住誘導	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)
		空き家の割合【再掲】		6.6% (2018年)
	市街地の安全性確保	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)
		事業所総数		7,516事業所 (2018年)
地域経済	産業の活性化	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)
		第1次産業	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)
		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1㎡当たりの年間商品販売額)		90.4万円/㎡ (2016年)
		平均住宅宅地価格		89.1千円/㎡ (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)
		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/㎡ (2019年)
	財政力	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

6. 施策パッケージの設定

6.1 施策のパッケージ化

施策実施のより高い効果を得るため、各施策が連携・連動し、相乗効果を発揮するように施策を組み合わせ、「施策パッケージ」として位置付けることにより戦略的に取り組んでいくこととし、以下に取り組むべき施策パッケージを構築します。

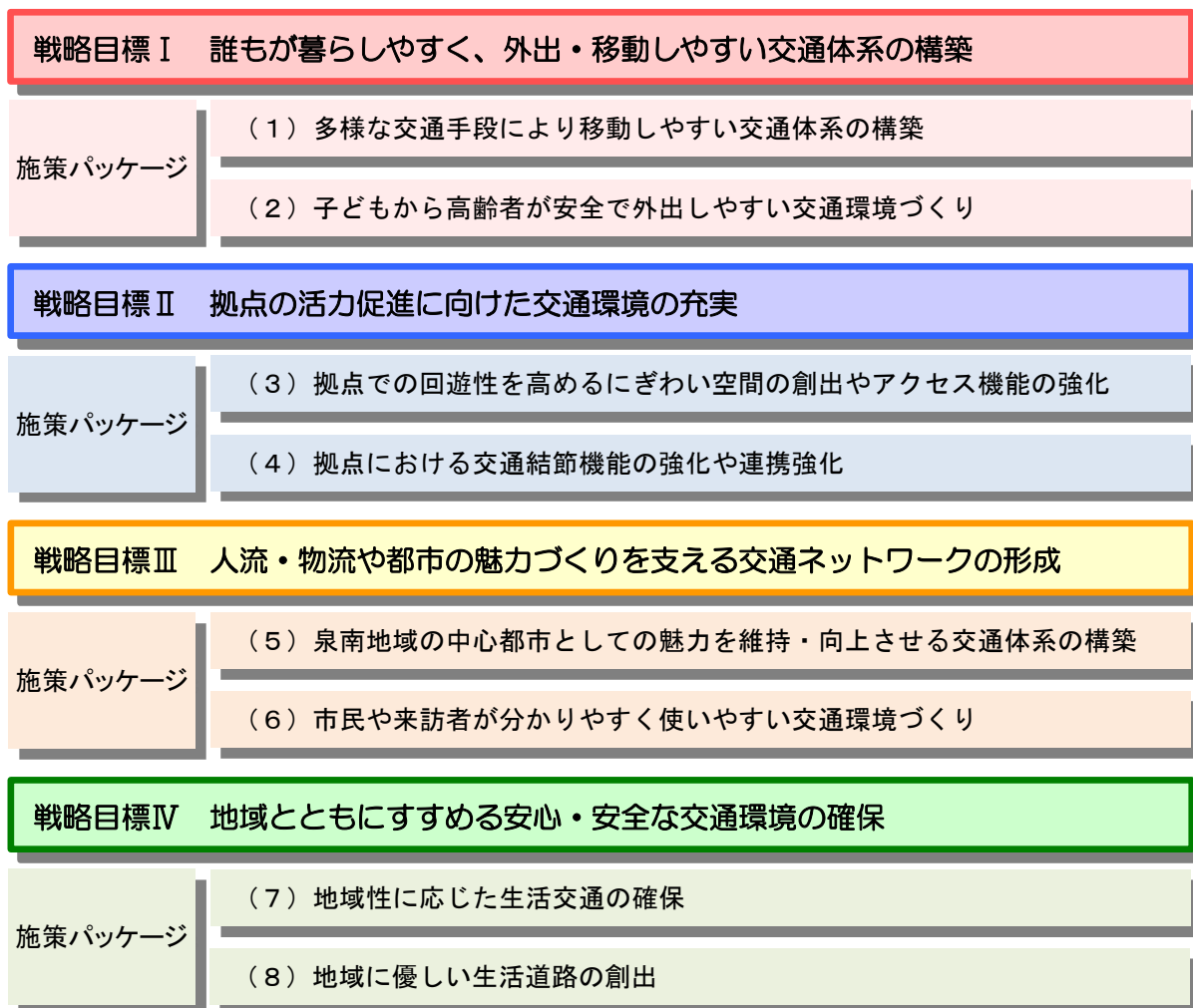


図 6-1 目標達成に必要な施策のパッケージ化

6.2 施策のパッケージの概要

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
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築
歩行者・自転車・新たなモビリティサービスの通行空間整備、拠点整備の進展に合わせた公共交通ネットワークの再編等の施策を連動させることにより、日常生活での外出や移動を容易にします。	
施策1：幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出 施策2：自転車利用環境の向上 施策3：公共交通ネットワークの再編 施策4：新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入	

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
施策パッケージ	(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
ソフト施策を含むバリアフリー化の推進、交通安全教室等の施策を連動させることにより、子ども・子育て世代・妊産婦・障害のある人・高齢者等のすべての人が外出や移動しやすい安全な交通環境を創出します。	
施策5：移動環境におけるバリアフリー化の推進 施策6：子どもや高齢者の交通安全	

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策パッケージ	(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
都市基盤の整備によるにぎわい空間の創出やアクセス性向上、交通サービスの改善を連携させることにより、人々が憩い・集い・語らう場を創出します。	
施策7：アクセス道路整備 施策8：公共交通による拠点へのアクセス改善	

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策パッケージ	(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化
交通広場の整備による移動手段の合理的な組み合わせ利用、きめ細やかな街路空間の形成を連動させることにより、交通結節点が備えるべき「乗り換え機能」及び「拠点形成機能」の役割を果たし、交通結節点の利便性を高めます。	
施策9：交通結節点の整備推進 施策10：交通結節機能の拡充	

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
施策パッケージ	(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
都市計画道路整備による現在および将来の交通需要への対応、広域道路整備や都市・拠点間を連絡する交通ネットワーク形成による交流の活性化、緊急交通路整備による強靱化等の施策を連携させることにより、享受可能な都市サービスを拡充します。 施策 11：都市計画道路の整備推進 施策 12：都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充 施策 13：災害時における交通ネットワークの確保	

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
施策パッケージ	(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
渋滞対策による経済的損失の解消、交通情報提供の充実による移動需要の喚起等を連動させることで、移動を活性化します。 施策 14：交差点等における交通混雑の緩和 施策 15：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	

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
施策パッケージ	(7) 地域性に応じた生活交通の確保
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、地域主体による持続可能な地域バス等の導入検討を連動させることで、垣根を越えた共創型交通へ転換します。 施策 16：地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立 施策 17：協働による地域バス等の導入検討	

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
施策パッケージ	(8) 地域に優しい生活道路の創出
交通安全施設整備による安全な通行空間の確保、見守り活動や交通規制等による安心な生活環境の維持等を連動させることで、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を創出します。 施策 18：生活道路等における歩行者の安全な通行の確保 施策 19：地域住民による通学路等での安全確保	

表 6-1 戦略目標に基づく施策パッケージと施策の体系

戦略目標	施策パッケージ	施策	
Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築	(1)多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築	施策1	幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出
		施策2	自転車利用環境の向上
		施策3	公共交通ネットワークの再編
		施策4	新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入
	(2)子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり	施策5	移動環境におけるバリアフリー化の推進
		施策6	子どもや高齢者の交通安全
Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	(3)拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化	施策7	アクセス道路整備
		施策8	公共交通による拠点へのアクセス改善
	(4)拠点における交通結節機能の強化や連携強化	施策9	交通結節点の整備推進
		施策10	交通結節機能の拡充
Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成	(5)泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	施策11	都市計画道路の整備推進
		施策12	都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充
		施策13	災害時における交通ネットワークの確保
	(6)市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	施策14	交差点等における交通混雑の緩和
		施策15	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
Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	(7)地域性に応じた生活交通の確保	施策16	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立
		施策17	協働による地域バス等の導入検討
	(8)地域に優しい生活道路の創出	施策18	生活道路等における歩行者の安全な通行の確保
		施策19	地域住民による通学路等での安全確保

7. 実施プログラム

7.1 実施事業と実施スケジュール

岸和田市交通まちづくりアクションプランの計画期間は、基本計画編の第1章で示したとおり、「令和5(2023)年度から令和16(2034)年度」です。

この限られた時間と厳しい財政状況の中において、本計画の基本理念を実現するためには、市民・交通事業者・行政の3者が協働のもと、それぞれが自らの役割を認識しながら一体となって取り組むとともに適切な進行管理を行うことが不可欠であり、以下の実施プログラムに基づき、各施策の取組を推進していきます。また、実施時期は「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年毎（第1期～第3期）に設定します。

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	施策パッケージ	施策			実施中の施策	実施時期		
						第1期 R5(2023) ～R8(2026)	第2期 R9(2027) ～R12(2030)	第3期 R13(2031) ～R16(2034)
Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築	(1)多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築	施策1	幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出	1-1	歩車道分離による歩行空間の整備推進	●	府道岸和田港塔原線 その他の路線	継続
		施策2	自転車利用環境の向上	2-1	自転車通行空間の確保	●	府道堺阪南線 その他の路線	継続
		施策3	公共交通ネットワークの再編	3-1	公共交通ネットワークの再編を実施	●	拠点形成に合わせた再編	継続
		施策4	新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入	4-1	先進技術や新たなモビリティ等の活用に向けた検討	●	事業者との検討・導入	継続
				4-2	岸和田市スマートシティ構想との連携	●	構想策定・施策実施	継続
				4-3	スマートシティの実現に向けた取組の推進	●	実証実験「移動がスムーズなまちづくり」の実装	継続・発展
	(2)子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり	施策5	移動環境におけるバリアフリー化の推進	5-1	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	●	特定経路の整備	継続
				5-2	公共交通のバリアフリー化	●	バリアフリー車両導入	継続
		施策6	子どもや高齢者の交通安全	6-1	小学生や高齢者を対象とした交通安全教室の実施	●	交通安全教室の実施	継続

※各施策における実施事業の実施スケジュールは、「7.2 実施事業の概要」を参照

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	施策パッケージ	施策			実施中の施策	実施時期		
						第1期 R5(2023) ～R8(2026)	第2期 R9(2027) ～R12(2030)	第3期 R13(2031) ～R16(2034)
Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	(3)拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化	施策7	アクセス道路整備	7-1	鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進	●	市道大町19号線 市道春木駅大宮駅線 その他の路線	(都)春木久米田線 その他の路線
		施策8	公共交通による拠点へのアクセス改善	8-1	公共交通によるアクセスの改善	●	人流実態に合わせて実施	継続
	(4)拠点における交通結節機能の強化や連携強化	施策9	交通結節点の整備推進	9-1	駅前広場の整備推進	●	久米田駅東広場整備	春木駅西広場整備
				9-2	拠点における都市交通施設の整備	●	山直東地区の整備	拠点における都市交通施設の整備
				9-3	きめ細やかな街路空間の形成	●	地区交通戦略の検討・策定	戦略に基づいた取組
		施策10	交通結節機能の拡充	10-1	機能拡充に向けた整備推進	●	久米田駅西改札開設	

※各施策における実施事業の実施スケジュールは、「7.2 実施事業の概要」を参照

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	施策パッケージ	施策	実施中の施策	実施時期		
				第1期 R5(2023) ～R8(2026)	第2期 R9(2027) ～R12(2030)	第3期 R13(2031) ～R16(2034)
Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	施策11 都市計画道路の整備推進	11-1 広域幹線道路の整備推進	● (都) 泉州山手線事業推進	継続	継続
			11-2 市内幹線道路の整備推進	● (都) 田治米畑町線 (都) 大宮常盤線	(都) 大宮常盤線 (都) 岸和田中央線	継続
		施策12 都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充	12-1 公共交通機関の連携強化	● 泉北高速鉄道延伸の需要喚起	継続	継続
		施策13 災害時における交通ネットワークの確保	13-1 広域緊急交通路や地域緊急交通路の整備推進	● 都市計画道路整備	継続	継続
	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	施策14 交差点等における交通混雑の緩和	14-1 主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進	● 府道岸和田港塔原線	市内一円渋滞箇所	継続
			15-1 公共交通情報誌による情報提供	● バスマップ等の充実	継続	継続
		施策15 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	15-2 スマートフォンアプリ等を活用した情報提供	● スマホ利活用の検討	公共交通情報の充実	継続
			15-3 自発的な公共交通利用の促進	● 自発的な公共交通の利用促進手法の検討	自発的な公共交通の利用促進手法の実践	継続

※各施策における実施事業の実施スケジュールは、「7.2 実施事業の概要」を参照

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

戦略目標	施策パッケージ	施策	実施中の施策	実施時期		
				第1期 R5(2023) ～R8(2026)	第2期 R9(2027) ～R12(2030)	第3期 R13(2031) ～R16(2034)
Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	(7) 地域性に応じた生活交通の確保	施策16 地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立	16-1 地域主導による交通体系の構築に向けた取組	● 支援体制の充実	継続	継続
		施策17 協働による地域バス等の導入検討	17-1 持続可能な地域バス等の導入検討	● 地域勉強会支援	地域勉強会支援拡大 地域主体の実証運行支援	地域勉強会支援拡大 地域主体の実証運行支援・本格運行
	(8) 地域に優しい生活道路の創出	施策18 生活道路等における歩行者の安全な通行の確保	18-1 交通安全対策の実施	● 市内のゾーン30整備	継続	継続
		施策19 地域住民による通学路等での安全確保	19-1 通学路等における子どもの見守り活動の推進	● 大阪府警安まちアプリ 青色防犯パトロール	継続	継続

※各施策における実施事業の実施スケジュールは、「7.2 実施事業の概要」を参照

7.2 実施事業の概要

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
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築
施策1	幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、大阪府

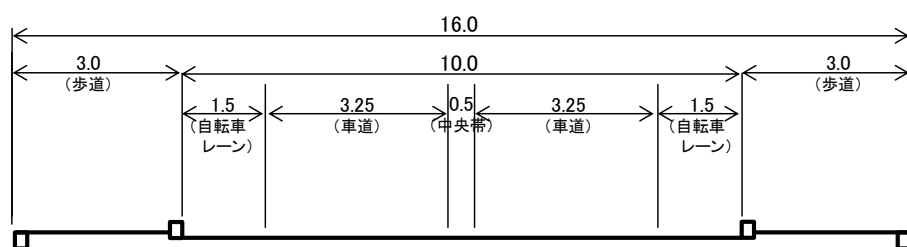
〔実施事業 1-1〕 歩車道分離による歩行空間の整備推進 {継続}

◆府道岸和田港塔原線（土生～土生交番前）

- ・ JR 阪和線との交差部は主要渋滞箇所を選定されており、渋滞解消のため JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業を実施しています。また、周辺には小学校や中学校、専門学校等があり歩行者の通行量も多いため、道路拡幅に合わせて歩道設置を行います。



○道路整備のイメージ



※大阪府資料をもとに作成（単位m）

◆府道岸和田港塔原線（岸和田駅南～野田町）の事業推進

- ・ 南海本線岸和田駅から泉南府民センターや岸和田保健所への生活関連経路であり、周辺には中学校や高校もあるため歩行者の通行量が多い状況です。また、幹線道路でもあり車の交通量も多いため、車道拡幅に合わせて歩道設置を行います。
- ・ 岸和田市と大阪府の歩道整備事業の基本的な考え方は、交通量が多い路線や通学路指定道路、バリアフリー法に基づく生活関連経路などを対象に、市と府の連携・協力のもと、地域状況等を総合的に勘案し優先整備区間を定めて実施することとしています。交通状況に応じて車道と歩道の幅員構成を見直すなど、道路空間の再配分も視野に、歩行空間の確保に向けた検討を進めます。

実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
府道岸和田港塔原線(土生～土生交番前)	○		
府道岸和田港塔原線(岸和田駅南～野田町)	○		
その他の路線	○	○	○

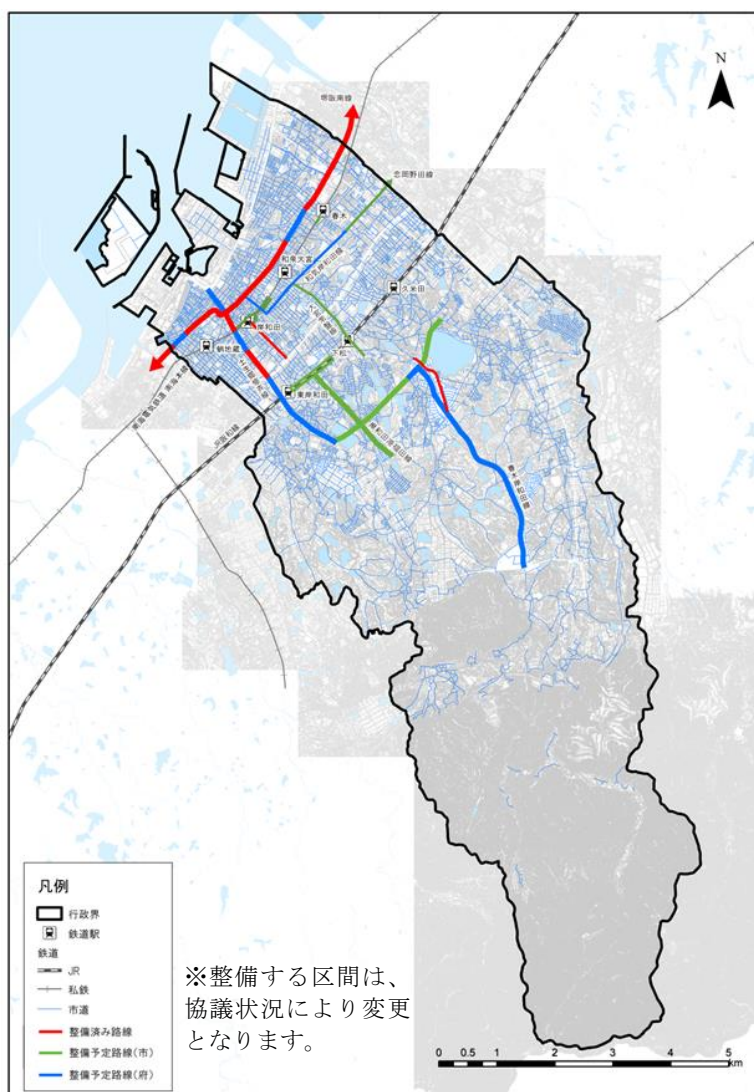
戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築
施策2	自転車利用環境の向上
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、大阪府、岸和田警察署

〔実施事業2-1〕自転車通行空間の確保〔継続〕

◆自転車活用推進計画に基づく事業推進

- ・ 平成29(2017)年5月に施行された「自転車活用推進法」に基づき、新たな観点から自転車活用を総合的かつ計画的に進めるため、同法第十一条に規定する「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編】」を令和4(2022)年3月31日に策定しました。
- ・ この「自転車活用推進計画」に基づき、自転車通行空間の確保に関連する事業の推進を図ります。

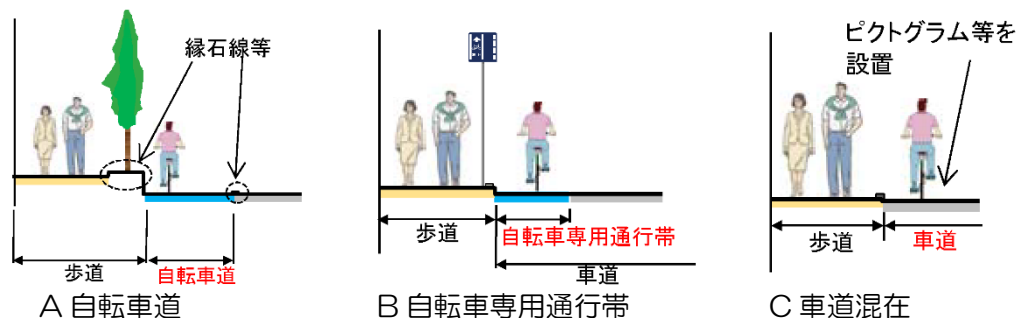
○自転車ネットワーク整備路線



資料：岸和田市自転車活用推進計画

○自転車ネットワークの整備形態

- ・ 自転車通行区間の整備形態には、①自転車道、②自転車専用通行帯、③車道混在の3つがあります。



- ・ 整備予定路線として選定した市道の整備形態は、平成 28(2016)年 7 月に国が作成した「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」や「大阪府自転車通行空間 10 か年整備計画（案）」を踏まえ、下記に示す考え方にに基づき決定することを基本とします。

	A 自動車の速度が高い道路	B A,C以外の道路	C 自動車の速度が低く、 自動車交通量が少ない道路
自転車と自動車の分離	構造的な分離	視覚的な分離	混在
目安※	速度が50km/h超	A,C以外の道路	速度が40km/h以下、かつ 自動車交通量が4,000台以下
整備形態	自転車道	自転車専用通行帯	車道混在(自転車と自動車を 車道で混在)

※ 参考となる目安を示したものであるが、分離の必要性については、各地域において、交通状況等に応じて検討することができる。

資料：岸和田市自転車活用推進計画

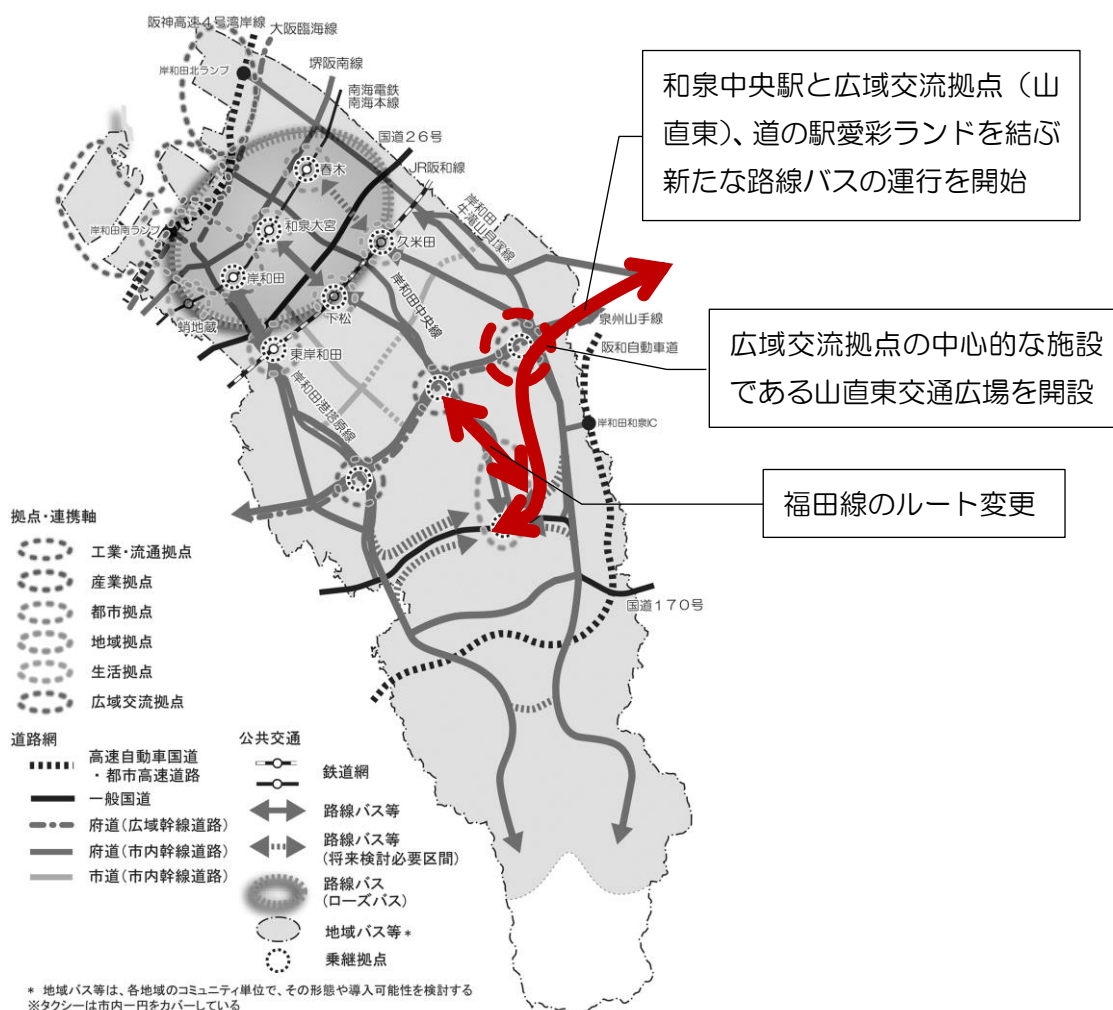
実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ~R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ~R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ~R16(2034)
	○	○	○
府道堺阪南線	○		
その他の路線	○	○	○

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
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築
施策3	公共交通ネットワークの再編
実施主体 ・関係機関	岸和田市、南海ウイングバス(株)

〔実施事業3-1〕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の一部変更し、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の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。



実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
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	○	○	○

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)

きめ細やかな街路空間の形成 {新規} (関連施策)

広域幹線道路の整備推進 {継続} (関連施策)

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
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築
施策4	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 ・関係機関	岸和田市、大阪府、国土交通省、西日本旅客鉄道(株)、南海電気鉄道(株)、南海ウイングバス(株)

〔実施事業 4-1〕 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  WHILL LUUP	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  モビリティワークス eCOM-8'2	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  NAVYA ARMA e-Palette
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  Concept-愛i RIDE Concept-愛i RIDE	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変え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。  タイムスクーアー HELLO CYCLING	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  チョインコ 大阪シティバス「オンデマンドバス」

※国土交通省資料をはじめ、各社ホームページ等をもとに作成

〔実施事業 4-2〕 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。

〔実施事業 4-3〕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(2022)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。



◆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行経費の改善に資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日フリーパス（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

実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
次世代モビリティ等の導入検討	○	○	○
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	○	○	○
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	○	○	○

公共交通ネットワークの再編を実施 {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）

きめ細やかな街路空間の形成 {新規}（関連施策）

広域幹線道路の整備推進 {継続}（関連施策）

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
施策パッケージ	(2) 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり
施策 5	移動環境におけるバリアフリー化の推進
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、大阪府、国土交通省、西日本旅客鉄道(株)、南海電気鉄道(株)、南海ウイングバス(株)

〔実施事業 5-1〕 岸和田市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 {継続}

〔実施事業 5-2〕 公共交通のバリアフリー化 {継続}

◆ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入推進

- ・ 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。



実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
ノンステップバスやユニバーサルデザインタクシーの導入推進	○	○	○

歩車道分離による歩行空間の整備推進 {継続} (関連施策)

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
施策パッケージ	(2) 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり
施策 6	子どもや高齢者の交通安全
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、岸和田警察署

〔実施事業 6-1〕 小学生や高齢者を対象とした交通安全教室の実施 {継続}

◆こども交通安全教室等の実施

- 小学生等の子どもを対象とした交通安全教室を実施します。

【これまでの取組】 こども交通安全教室（小学校等）

小学校等からの依頼を受け、岸和田警察署と協力し、児童等を対象とした交通安全教室を実施しています。



◆高齢者交通安全教室の実施

- 高齢者を対象とした交通安全教室を実施する。
- また、高齢者運転免許証自主返納サポート制度*の PR 等も合わせて行います。

【これまでの取組】 ワンデー・スクール（岸和田自動車教習所）

全国交通安全運動期間中に、岸和田自動車教習所で高齢者を対象に交通安全教室を実施しています。



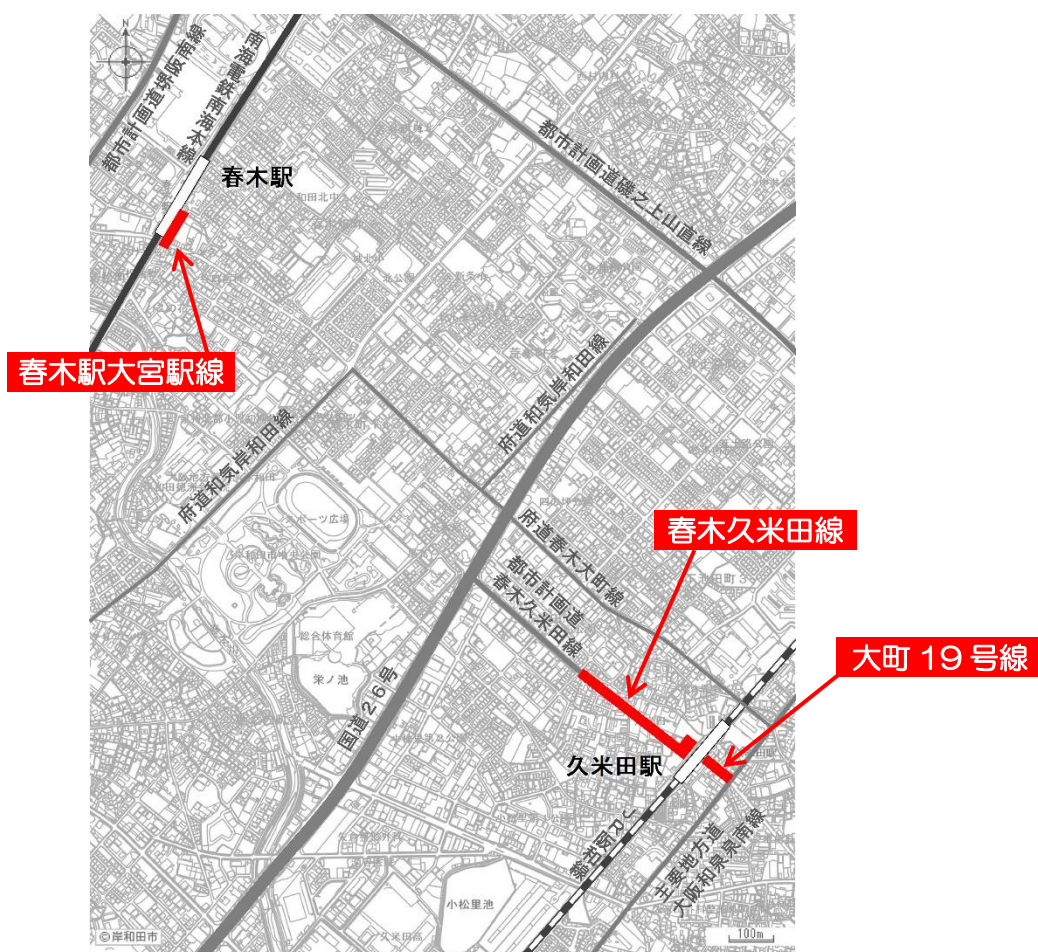
実施 スケジュール	【第 1 期】 R5(2023) ~R8(2026)	【第 2 期】 R9(2027) ~R12(2030)	【第 3 期】 R13(2031) ~R16(2034)
	○	○	○
こども交通安全教室等の実施	○	○	○
高齢者交通安全教室の実施	○	○	○

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策パッケージ	(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化
施策7	アクセス道路整備
実施主体 ・関係機関	岸和田市

〔実施事業7-1〕鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進〔継続〕

◆都市計画道路春木久米田線、市道春木駅大宮駅線、市道大町19号線の事業推進

- ・これまでに策定した春木駅周辺まちづくり基本構想や久米田駅周辺まちづくり基本構想を踏まえ、拠点へのアクセス機能の強化を推進します。



実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
市道大町19号線	○		
都市計画道路春木久米田線			○
市道春木駅大宮駅線	○		
その他の路線	○	○	○

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策パッケージ	(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化
施策 8	公共交通による拠点へのアクセス改善
実施主体 ・関係機関	岸和田市、南海ウイングバス(株)

〔実施事業 8-1〕 公共交通によるアクセスの改善 {継続}

◆利用者ニーズに応じた路線バス及びローズバスの路線再編の検討・実施

- ・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）

実施 スケジュール	【第 1 期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第 2 期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第 3 期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
利用者ニーズに応じた路線バス及び ローズバスの路線再編の検討・実施	○	○	○

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)

きめ細やかな街路空間の形成 {新規} (関連施策)

広域幹線道路の整備推進 {継続} (関連施策)

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策パッケージ	(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化
施策 9	交通結節点の整備推進
実施主体 ・関係機関	岸和田市、西日本旅客鉄道㈱、南海電気鉄道㈱

〔実施事業 9-1〕 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あります。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。

◆南海春木駅前西側交通広場の整備検討

- ・「春木駅周辺まちづくり基本構想」のまちづくり方針の中で、(都)春木駅西停車場北線からアクセスする(都)春木駅前西側交通広場の整備を掲げており、交通結節機能の強化と公共交通機能の改善を図るために事業化を目指します。

〔実施事業 9-2〕 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

〔実施事業 9-3〕 きめ細やかな街路空間の形成 {新規}

◆拠点の形成に合わせた地区交通戦略*の検討・策定

- ・「まちなか」等においては、自動車交通本位の街路空間を歩行者優先の空間に再構築し、民間のまちづくり活動と呼応ながら、人間中心の都市空間の形成やエリアの価値向上を目指すことが重要です。このため、拠点形成にあたっては、適宜、限定したエリアにおけるまちづくりの方向性と解像度の高い交通政策を位置付ける「地区交通戦略」の策定を検討し、きめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めます。

実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
JR久米田駅前東側交通広場の整備推進	○		
南海春木駅前西側交通広場の整備検討	○	○	○
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	○	○	○
拠点の形成に合わせた地区交通戦略の検討・策定	○	○	○

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)

広域幹線道路の整備推進 {継続} (関連施策)

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策パッケージ	(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化
施策 10	交通結節機能の拡充
実施主体 ・ 関係機関	西日本旅客鉄道(株)、南海ウイングバス(株)、岸和田市

〔実施事業 10-1〕 機能拡充に向けた整備推進 {継続}

◆JR 久米田駅の西側改札の整備推進

- ・ 現在、JR 阪和線久米田駅は、改札が東側にしかないため、朝夕ラッシュ時には、駅前が駅利用者や送迎の車で混雑し、付近の踏切でも渋滞が発生して危険な状況となっています。
- ・ この状況を改善するために、朝夕ラッシュ時の混雑、渋滞緩和、駅西側のアクセス向上を図るため、JR 西日本と連携して駅西側改札の整備を進めます。



実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ~R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ~R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ~R16(2034)
	○	○	○
JR 久米田駅の西側改札の整備推進	○		

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
施策パッケージ	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築
施策11	都市計画道路の整備推進
実施主体 ・関係機関	岸和田市、大阪府

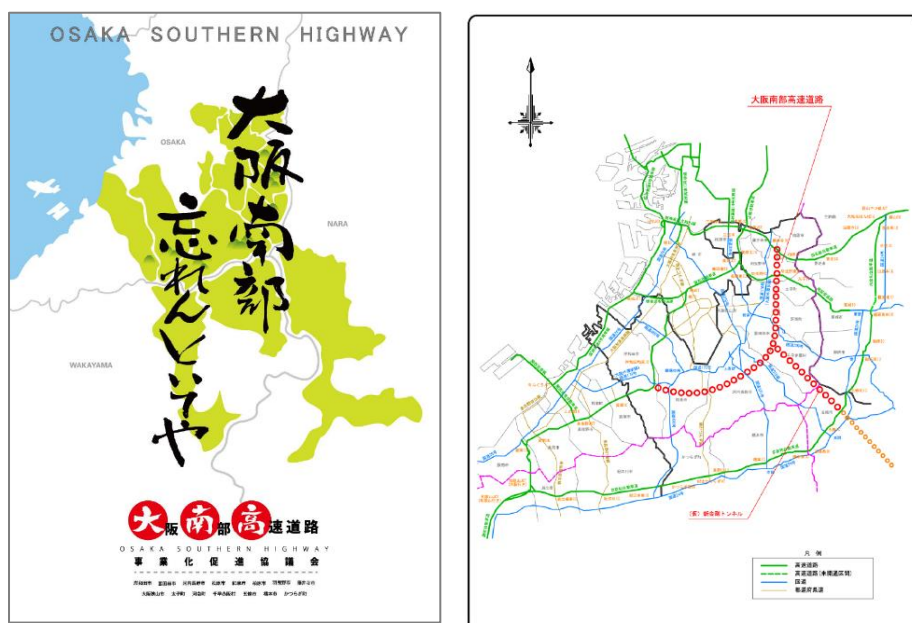
〔実施事業11-1〕 広域幹線道路の整備推進〔継続〕

◆都市計画道路泉州山手線（和泉市界～府道春木岸和田線）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。

◆大阪南部高速道路（藤井寺市～岸和田市）事業化の促進

- ・南河内周辺の大阪南部地域は大阪府で数少ない高速道路の空白地域であり、大阪外環状線（国道170号）・国道309号・国道310号等はすでに交通容量が飽和状態にあり、慢性的な混雑と渋滞を引き起こしています。
- ・このため、大阪府版及び近畿ブロック版の「新広域道路交通計画」において、高規格道路の調査中路線として位置付けられている大阪南部高速道路の事業化に向けた活動を大阪南部高速道路事業化促進協議会において事業化に向けた取組を推進します。



資料：大阪南部高速道路事業化促進協議会 HP のパンフレット（令和3(2021)年9月作成）

〔実施事業 11-2〕市内幹線道路の整備推進〔継続〕

◆交通処理機能の強化に必要な路線の整備

- ・市内の幹線道路については、現在、都市計画道路田治米畑町線（府道春木岸和田線～星和上松台）の事業を進めています。
- ・岸和田市の交通ネットワークの形成を進めるには、市内の幹線道路の中でも、現在の交通状況や広域幹線道路の整備などに合わせて効率的に整備することが重要であると考えられます。
- ・そのため、現在の交通状況及び広域幹線の整備に合わせて、渋滞緩和機能や広域幹線への結節といった交通処理機能の強化が期待できる都市計画道路（岸和田中央線、大宮常盤線）の事業化に向けた取組を推進します。
- ・社会情勢の変化等を踏まえた、定期的な道路網の計画見直しを行います。

○交通処理機能の強化に必要な路線



実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
都市計画道路泉州山手線(和泉市界～ 府道春木岸和田線)の事業推進	○	○	○
大阪南部高速道路(藤井寺市～岸和田 市)事業化の促進	○	○	○
都市計画道路田治米畑町線	○		
都市計画道路大宮常盤線	○	○	○
都市計画道路岸和田中央線		○	○

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)

きめ細やかな街路空間の形成 {新規} (関連施策)

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
施策パッケージ	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築
施策12	都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充
実施主体 ・関係機関	岸和田市、バス事業者

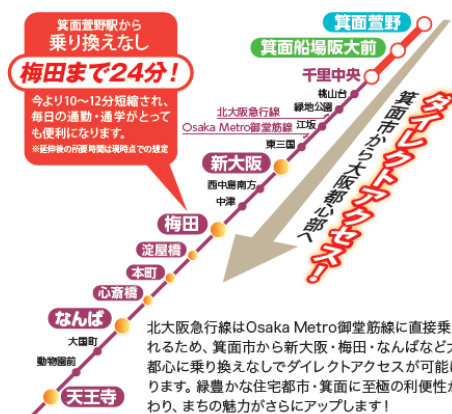
〔実施事業 12-1〕 公共交通機関の連携強化〔新規〕

◆泉北高速鉄道延伸事業化の推進

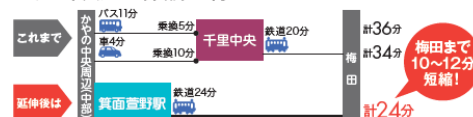
- ・ 泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討
- ・ 都市計画道路泉州山手線とともに広域連携軸を担うことが期待される泉北高速鉄道と泉中央駅からの鉄道延伸の検討については、広域連携軸である都市計画道路泉州山手線の整備と広域交流拠点である山直東地区のまちづくりに合わせた公共交通ネットワークの再編の一環である路線バス山直線等の取組を進め、沿道市町と連携しながら需要の喚起を推進します。

○北大阪急行線延伸事業（北大阪急行線延伸推進会議）

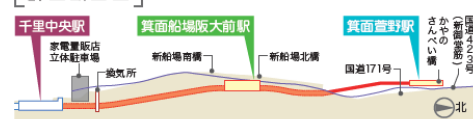
- ・ 北大阪急行延伸事業は、千里中央駅から北へ約 2.5 km 延伸するもので、平成 28(2016)年度に着工し、令和 5(2023)年度の開業に向けて、事業が進められています。
- ・ 北大阪急行延伸事業に合わせ、箕面市域内等のバス路線が新駅（箕面萱野駅）を中心としたルートに再編されます。



かやの中央周辺(中部)→梅田



〔計画断面図〕



資料：北大阪急行線延伸事業資料

実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
泉北高速鉄道延伸事業化の推進	○	○	○

公共交通ネットワークの再編を実施 {継続} (関連施策)

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} (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)

きめ細やかな街路空間の形成 {新規} (関連施策)

広域幹線道路の整備推進 {継続} (関連施策)

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
施策パッケージ	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築
施策13	災害時における交通ネットワークの確保
実施主体 ・関係機関	岸和田市、大阪府

〔実施事業13-1〕 広域緊急交通路*や地域緊急交通路の整備推進 {継続}

広域幹線道路の整備推進 {継続} (関連施策)

市内幹線道路の整備推進 {継続} (関連施策)

公共交通機関の連携強化 {新規} (関連施策)

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
施策パッケージ	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり
施策14	交差点等における交通混雑の緩和
実施主体 ・関係機関	岸和田市、大阪府、国土交通省

〔実施事業 14-1〕 主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進〔継続〕

◆次期整備対象箇所における事業推進

- ・ 主要渋滞箇所における対策等の実施に向けた検討を進めます。

○主要地方道 岸和田港塔原線の整備（JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業）

- ・ JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業は、大阪府・岸和田市・JR 西日本で事業を実施し、平成 27(2015)年に和歌山方面行き、平成 29(2017)年に大阪方面行きに切り替え供用開始しています。
- ・ この高架化事業により、7 箇所の踏切を廃止（うち 2 箇所廃道、5 箇所は交差道路）するとともに、府道岸和田港塔原線などの交通渋滞の緩和と歩行者通行の安全確保が図られました。（令和元(2019)年度整備完了）。
- ・ 引き続き、府道岸和田港塔原線（大阪和泉泉南線～市道流木水源池線）の整備を進めます。



＜岸和田港塔原線 4 車線供用後＞



実施 スケジュール	【第 1 期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第 2 期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第 3 期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
市内一円渋滞箇所	○	○	○

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
施策パッケージ	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり
施策15	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
実施主体 ・関係機関	岸和田市、南海ウイングバス(株)

〔実施事業 15-1〕 公共交通情報誌による情報提供 {継続}

◆バスマップ等の作成による公共交通情報の提供

- ・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。

○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 (みなのもて)」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

〔実施事業 15-2〕スマートフォンアプリ等を活用した情報提供〔継続〕

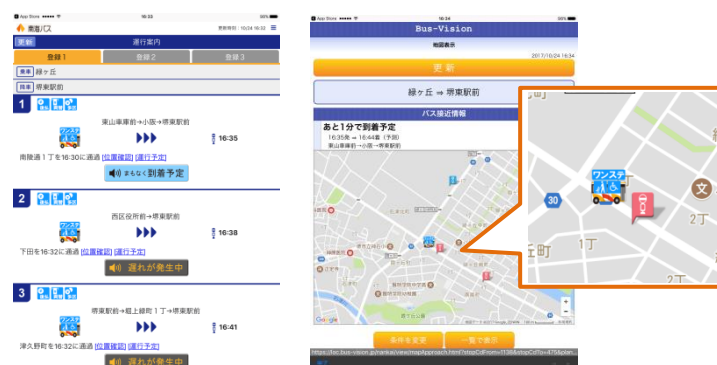
◆スマートフォンアプリ等による情報提供（Bus-Vision for 南海バス㈱の活用）の周知を実施

- ・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（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(株)（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。



・乗りたいバスを選択します



・バス接近情報が表示されます

資料：大阪シティバス HP

〔実施事業 15-3〕 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、自分でより良い選択・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



資料：国土交通省中国運輸局 HP

実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
バスマップ等の作成による公共交通情報の提供	○	○	○
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）の周知を実施	○	○	○
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を実施	○	○	○
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	○	○	○

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
施策パッケージ	(7) 地域性に応じた生活交通の確保
施策16	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立
実施主体 ・関係機関	市民、岸和田市、南海ウイングバス(株)、市内タクシー事業者

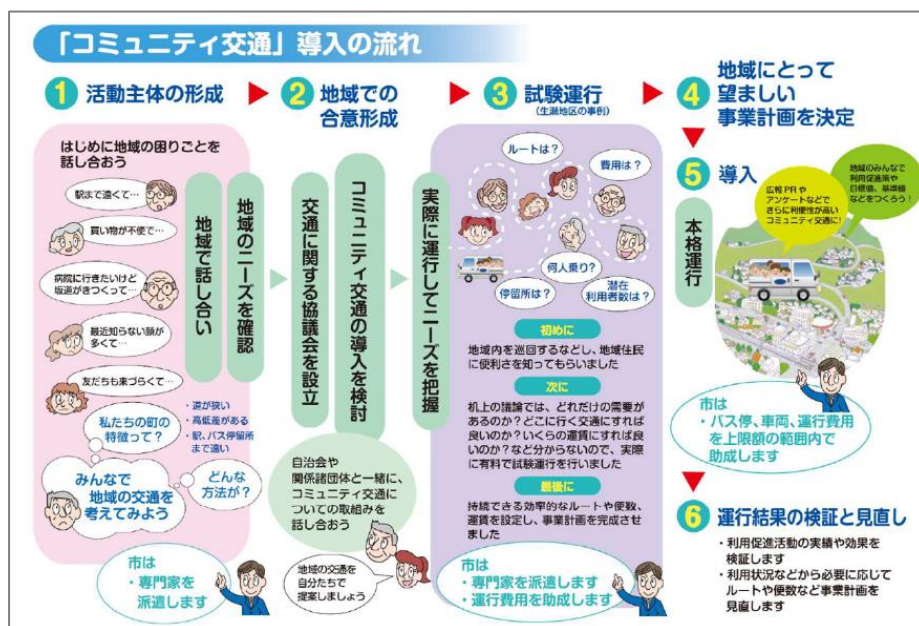
〔実施事業 16-1〕 地域主導による交通体系の構築に向けた取組 {継続}

◆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

- ・コミュニティを核とした暮らし目線の交通体系を構築するため、地域住民が主体となって地域の実情に合ったまちづくりや交通について考える仕組みづくりと関係者による支援体制の強化を図ります。

○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

	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
実施スケジュール	○	○	○
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	○	○	○

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
施策パッケージ	(7) 地域性に応じた生活交通の確保
施策 17	協働による地域バス等の導入検討
実施主体 ・ 関係機関	市民、南海ウイングバス(株)、市内タクシー事業者、岸和田市

〔実施事業 17-1〕持続可能な地域バス等の導入検討〔継続〕

◆地域発案型で市民が主体となって検討する仕組みづくりの構築

- ・ 持続可能な地域公共交通の実現を図るため、地域住民と交通事業者、市の共創による地域バスなどの新規導入や運行改善をする場合、高齢社会に応じた地域自治会等のコミュニティ活動を支えるための自宅周辺の身近な行動単位等に合わせて、地域発案型で市民が主体となって検討する仕組みづくりを構築します。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。

○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に、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れるように、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	ステップ2	ステップ3	ステップ4
 乗りたい日の前日までに、湖西市公式LINEもしくは電話（下記記載）で乗りたい便の乗座するバス停を予約します。	 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。	 バスに乗ります。	 バスに降りる際に回数券を箱に入れ、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。

▼詳細はコチラ▼


湖西市役所（都市計画課） TEL：053-576-4560

資料：湖西市 HP

実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
地域発案型で市民が主体となって検討する仕組みづくりの構築	○	○	○

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
施策パッケージ	(8) 地域に優しい生活道路の創出
施策18	生活道路等における歩行者の安全な通行の確保
実施主体 ・ 関係機関	岸和田警察署、岸和田市、大阪府、国土交通省

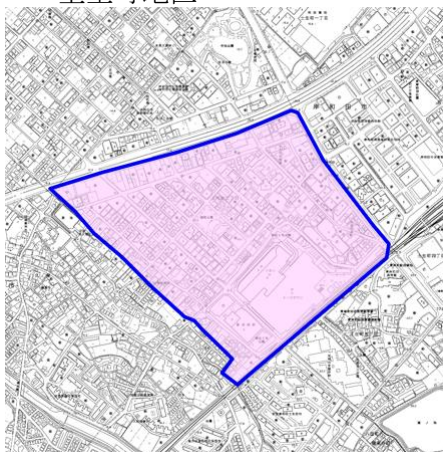
〔実施事業 18-1〕交通安全対策の実施〔継続〕

◆生活道路等における歩行者の交通安全対策の実施

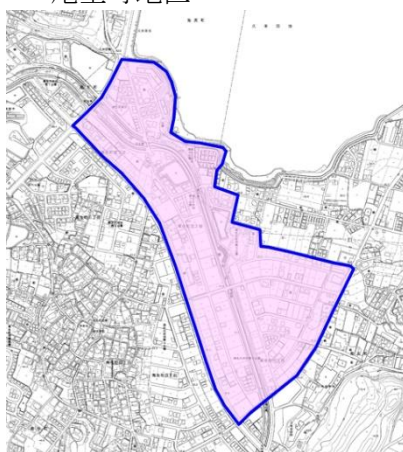
- ・ 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、路側帯の設置・拡幅や道路中央線を抹消することで、自動車の走行速度を抑制し、歩行者の通行空間を確保します。
- ・ 対策エリアを対象に、車両の最高速度を時速 30 kmに規制するほか、地域の協力を得て、抜け道として通行する行為の抑制などを行い、生活道路の安全を確保します。

○市内のゾーン 30 整備済み地域

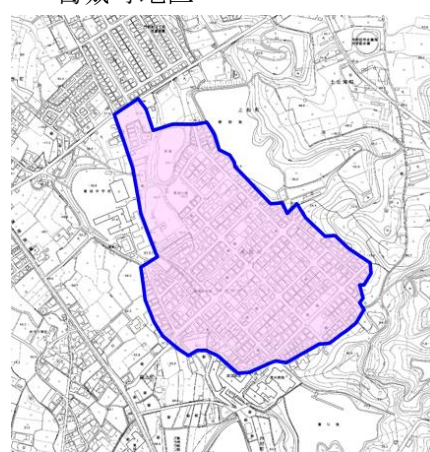
・ 土生町地区



・ 尾生町地区



・ 葛城町地区



- ・ 教育委員会や道路管理者、交通管理者等が連携している「岸和田市通学路安全推進会議」において、通学路の安全を確保するために実施している合同点検により、対策必要箇所について対策の実施を検討し通学路交通安全プログラムを作成して実施します。
- ・ スクールゾーン内の歩道が整備されていない道路等の路側帯を緑色に着色して、車のドライバーが車道と路側帯を視覚的に、より明瞭に区分できるようにして、車両の速度を抑制させるとともに、歩行者との接触事故を防ぐことを目的としたグリーンベルト等による路側帯のカラー化を行います。

実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ～R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ～R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
市内のゾーン 30 整備	○	○	○

○ゾーン30 プラス

- 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るため、最高速度30km/hの区域規制のほか、交通実態に応じて区域内における大型通行禁止、一方通行等の各種交通規制を実施するとともに、ハンプや スムーズ横断歩道などの物理的デバイスを適切に組み合わせることで交通安全の向上を図る対策が創設されました。



資料：警察庁 HP

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
施策パッケージ	(8) 地域に優しい生活道路の創出
施策19	地域住民による通学路等での安全確保
実施主体 ・関係機関	市民、岸和田市、岸和田警察署

〔実施事業 19-1〕 通学路等における子どもの見守り活動の推進 {継続}

◆大阪府警安まちアプリ

- 大阪府警察安まちアプリは、ひったくり情報、不審者情報等の犯罪等の発生情報や防犯対策情報等を、警察署からタイムリーに届ける情報提供サービスです。①安まちメールをアプリで受け取ることが出来る、②防犯マップを確認できる、防犯パトロールで安全・安心なまちづくりに参加できる、④いざというときに痴漢撃退・防犯ブザーの役割を果たすなどの特徴を活用します。



◆青色防犯パトロール

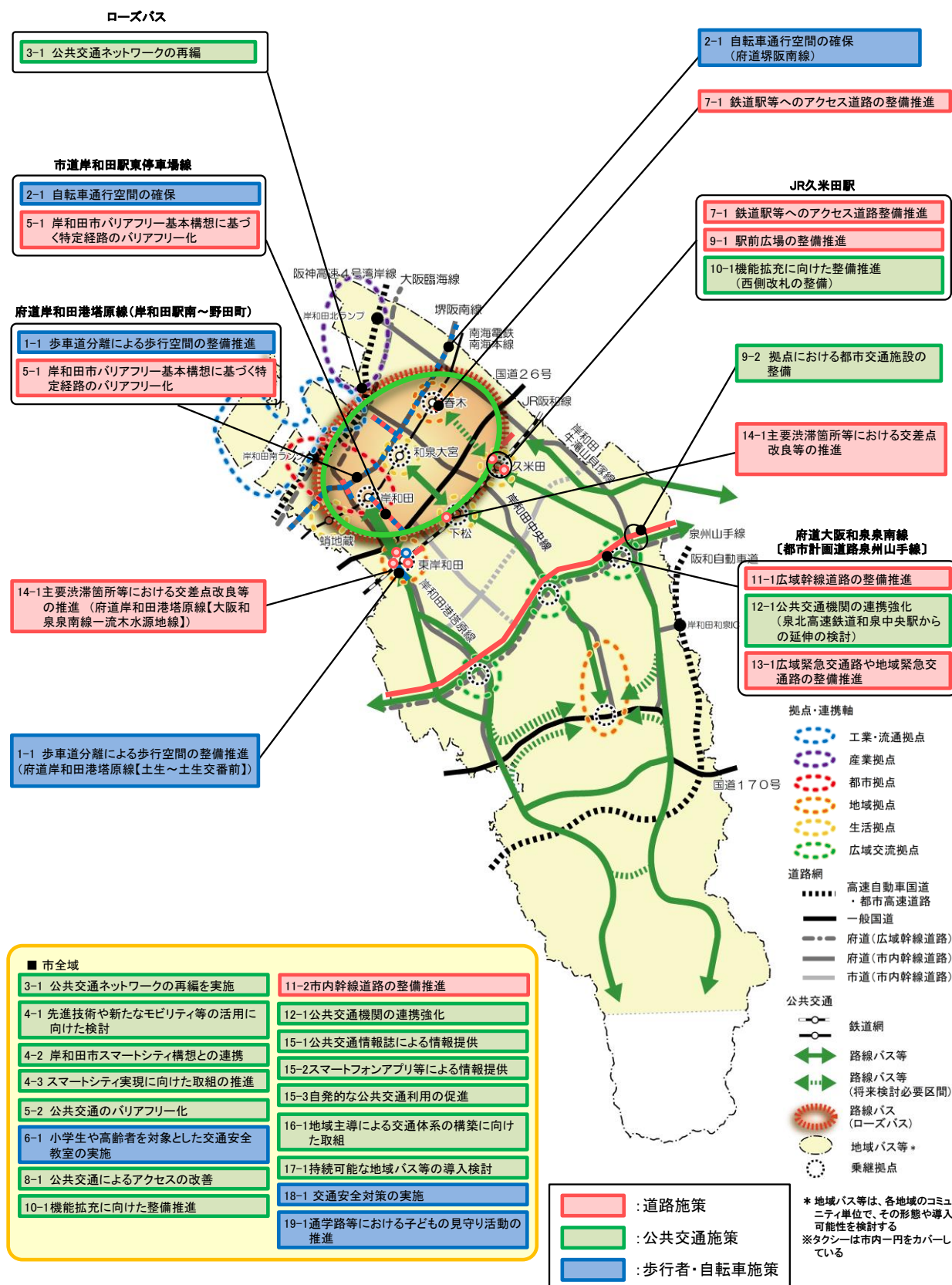
- 青色防犯パトロール活動は、青色回転灯を点灯させながら市内を走行し、犯罪や事故を防ぐとともに、子どもを狙った犯罪の抑止と子どもの登下校時の安全を確保するために行っています。自動車で行うので、広範囲を巡回することができるのが特徴となっています。
- 本市では公用車を用いて活動しています。そのほかにも、防犯ボランティアとして、市民協議会等でも、青色防犯パトロールが行われています。これら活動を継続します。



■青色防犯パトロール車と青色回転灯

実施 スケジュール	【第1期】 R5(2023) ~R8(2026)	【第2期】 R9(2027) ~R12(2030)	【第3期】 R13(2031) ~R16(2034)
	○	○	○
大阪府警安まちアプリ	○	○	○
青色防犯パトロール	○	○	○

7.3 将来都市像の実現に向けた施策の展開



8. 推進体制

8.1 進捗管理

実際に移動を行う主体となる市民代表をはじめ、鉄道・バス・タクシー等の交通事業者、交通管理者である警察、国・府・市の道路管理者等の多様な関係機関などから構成される「岸和田市地域公共交通協議会」を通じて、「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】」の進捗管理を行います。

8.2 施策推進における基本的な考え方

「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】」における目標達成に必要な施策・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

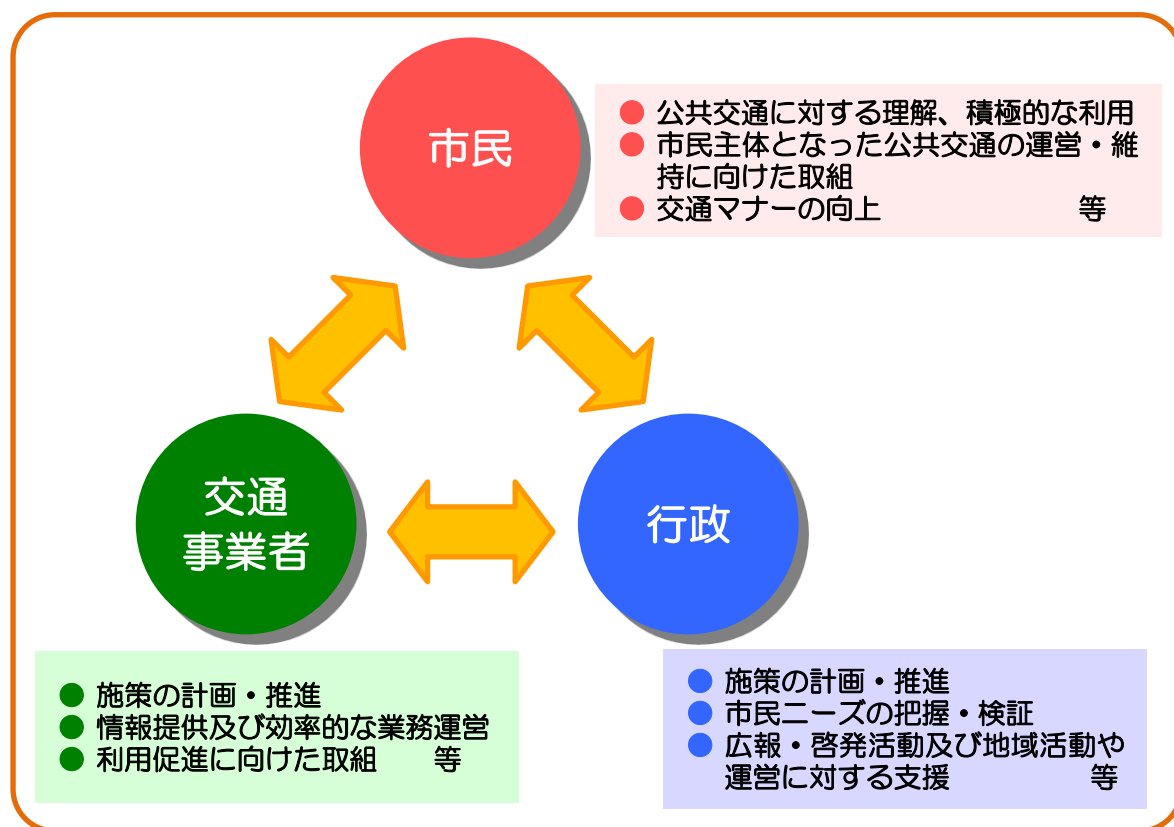


図 8-1 施策推進における基本的な考え方

8.3 PDCAサイクルによる施策の推進

岸和田市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、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必要です。

PDCA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。

また、多様な分野との連携も図る必要があることから、本市の総合計画に関する事項について審議するため設置された岸和田市総合計画審議会や本市の都市計画やまちづくりに関する事項について調査・審議を行う岸和田市都市計画審議会と連携した進行管理に努めます。さらに本市のその他附属機関についても、適宜連携を図りながら相乗効果の発現を目指します。

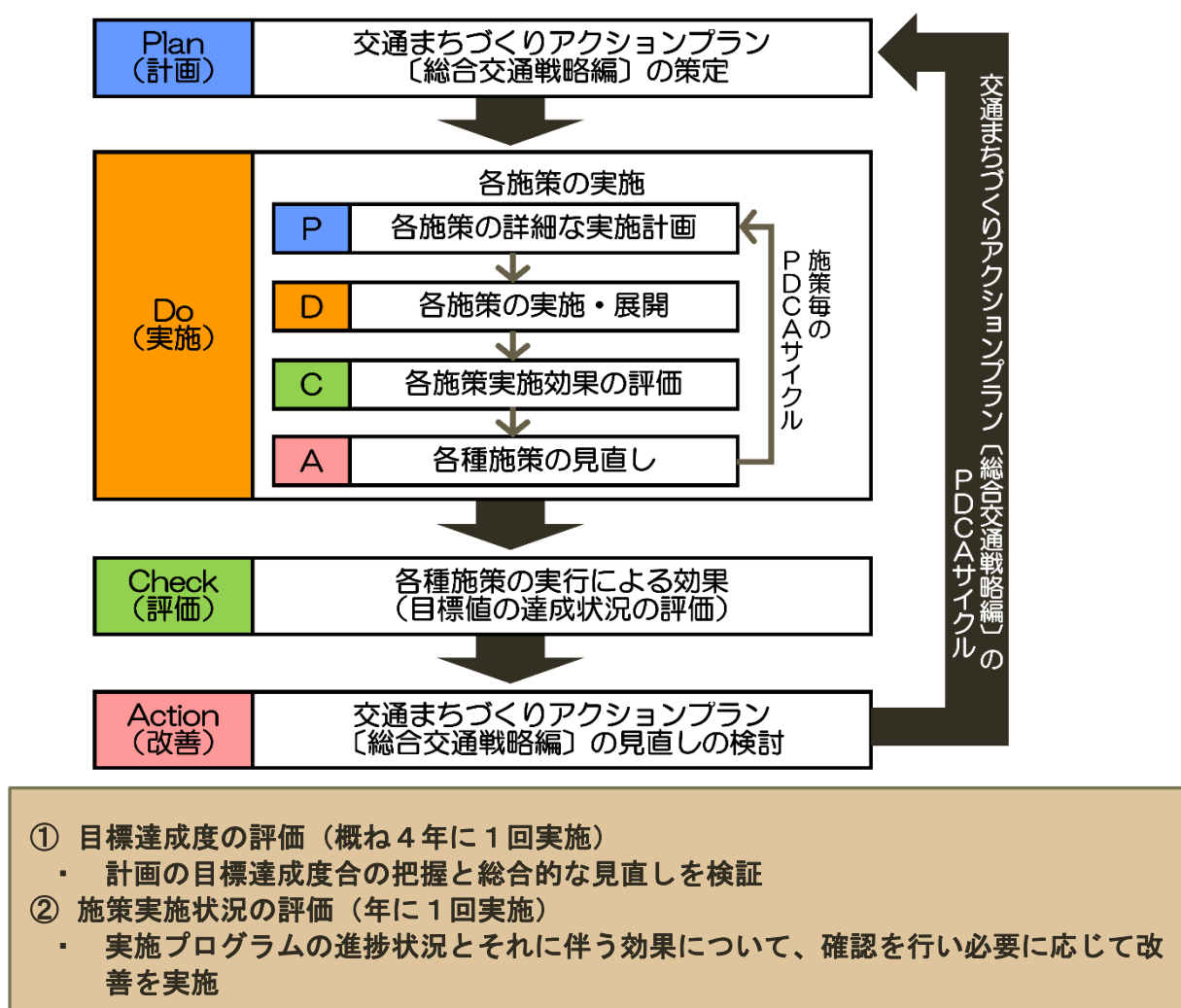


図 8-2 PDCAサイクルによる施策の推進・評価



用語集（五十音順）

AI オンデマンド

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。

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。

緊急に対策の検討が必要な踏切

ピーク時間の遮断時間が 40 分／時以上になる「開かずの踏切」、一日の踏切自動車交通遮断量（＝自動車交通量×踏切遮断時間）が 5 万以上の「自動車ボトルネック踏切」、一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量（＝歩行者及び自転車の交通量×踏切遮断時間）の和が 5 万以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が 2 万以上になる「歩行者ボトルネック踏切」、踏切道や踏切道に接続する道路の歩道幅員等の基準を満たしていない「歩道が狭隘な踏切」、直近の 5 年間に於いて 2 回以上の事故が発生した「事故多発踏切」及び通学路であるものであって通学路交通安全プログラムに位置付けられ、通行の安全を特に確保する必要がある「通学路要対策踏切」の基準に合致する踏切をいう。

広域幹線道路

国土や地域の骨格を形成し、広域の物流や交流を分担する道路のこと。高規格幹線道路、一般国道及び主要地方道から構成される。岸和田市内は、阪和自動車道、阪神高速 4 号湾岸線、国道 26 号、国道 170 号等の他都市と結ぶ道路が該当する。

広域緊急交通路

大阪府地域防災計画（大阪府防災会議策定）に基づき、府県間を連絡する主要な道路等を「広域緊急交通路」（自動車専用道路 22 路線及び一般道路 89 路線）に選定。このうち災害発生直後における災害応急対策にあたる緊急通行車両等の通行を最優先で確保するための道路を「重点 14 路線」（一般道路の国道 9 路線及び大阪府道 5 路線）に選定している。

広域連携軸

大阪都心部と関西国際空港や和歌山を結び、人、物、情報が流れ、様々な交流と活動の発展をめざす軸のこと（※将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）において定義している）。

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え・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。

高齢者運転免許証自主返納サポート制度

運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた大阪府在住の 65 歳以上の方が、サポート企業・店舗において運転経歴証明書を提示することにより、様々な特典を受けることができるもの。

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度を低減すること等を基本理念とする法律。

主要渋滞箇所

京阪神圏内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」において、渋滞箇所の的確な把握方法について検討し、その結果を踏まえ、道路利用者等が実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として、平成 25(2013)年 2 月に京阪神圏内の主要渋滞箇所を選定している。

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）を明示した基本計構想と将来像を

実現するための中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。

生活道路

その地域に生活する人が、住宅などから幹線道路以外の地域内の移動や幹線道路に出るまでに利用する道路のこと。

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

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。

地域連携軸

海から山までを結び、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ぎ、交流・活動の発展をめざす軸のこと（※将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）において定義している）。

地区交通戦略

都市・地域の将来像実現のための都市交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通戦略のうち、エリアを限定してきめ細やかな街路空間づくりを戦略的に進めるために策定された計画をいう。

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で検索・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。

リダンダンシー

「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されているような性質を示す。

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。