

岸和田市地域公共交通協議会委員名簿

令和4年11月1日現在

規約第5条の区分		所属・職名	氏名	備考
第1号	岸和田市長又はその指名する者	岸和田市 副市長	堤 勇二	会長
		岸和田市 福祉部 部長	山本 美和	
		岸和田市 魅力創造部 部長	前田 淳	
		岸和田市 まちづくり推進部 部長	松下 貴志	
		岸和田市 教育総務部 部長	藤浪 秀樹	
第2号	公共交通事業者又はその指名する者及びその組織する団体	一般社団法人 大阪バス協会 常務理事	藤本 和往	
		タクシー岸和田会	表木 渉	
		南海電気鉄道(株) 鉄道営業本部 えきまち計画推進部 課長	西谷 興季	
		西日本旅客鉄道(株) 近畿統括本部大阪支社 総務企画課 課長	児嶋 一裕	
		南海ウイングバス(株) 取締役 支配人	讃井 聡	
第3号	公共交通事業者の運転手が組織する団体又はその指名する者	南海ウイングバス南部労働組合 統括部長	山崎 宏	
第4号	道路管理者又はその指名する者	国土交通省 近畿地方整備局 大阪国道事務所 事業対策官	林 茂視	
		大阪府 岸和田土木事務所 管理課 課長	稲井 成宏	
		岸和田市 建設部 部長	岸 勝志	
第5号	公安委員会の長又はその指名する者	岸和田警察署 交通課 課長	長谷川 雄一	
第6号	住民又は旅客	岸和田市町会連合会 相談役	昼馬 光一	監事
		岸和田女性会議 事務局員	安藤 長	
		岸和田市老人クラブ連合会 理事	清遠 豊	
		岸和田市身体障害者福祉会 副会長	藤浪 勝三	
		岸和田市が選定する（公募）市民	藤本 茂	
第7号	学識経験者その他交通協議会が必要と認める者	大阪市立大学 名誉教授	日野 泰雄	副会長
		和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	伊勢 昇	
第8号	大阪運輸支局長又はその指名する者	大阪運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画）	中西 克之	
		大阪運輸支局 首席運輸企画専門官（輸送）	酒井 敏一	
第9号	関係行政機関の職員	国土交通省近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長	大塚 賢太	
		大阪府都市整備部 交通戦略室 交通計画課 課長	岡部 哲久	
第10号	その他岸和田市長が必要と認める者	岸和田市医師会 監事	別所 啓司	
		岸和田商工会議所 専務理事	原 宗久	監事
		岸和田市観光振興協会 事務局長	小林 栄一	

（敬称略 順不同）

令和3年度

第3回協議会（3月）

【総合交通戦略編】について

【公共交通計画編】について

【自転車活用推進計画編】 自転車活用推進計画編 策定

【バリアフリー基本構想編】 バリアフリー基本構想編 策定



第1回協議会（7月）

- ・岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】 骨子（案）
- ・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】 骨子（案）・施策（案）
- ・岸和田市交通まちづくりアクションプラン【公共交通計画編】 骨子（案）・施策（案）



第2回協議会（11月）

- ・岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】 （素案）
- ・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】 （素案）
- ・岸和田市交通まちづくりアクションプラン【公共交通計画編】 （素案）

今回の
協議会



パブリックコメント（12月～1月）

第3回協議会（2月）

- ・岸和田市交通まちづくりアクションプランの策定について



令和4年度

第1編

基本計画編



(白紙 ※写真添付予定)

岸和田市交通まちづくりアクションプラン
〔基本計画編〕
目 次

1. 交通まちづくりアクションプランについて	1
1.1 背景と目的	1
1.2 計画の位置付け	3
1.3 対象とする区域	5
1.4 対象とする移動手段	5
1.5 目標年次	5
2. 市の現況と都市活動・交通に関する課題	7
2.1 現況	7
2.1.1 市勢	7
2.1.2 開発事業の状況	9
2.1.3 コミュニティの単位	10
2.1.4 人口	12
2.1.5 主な施設の立地状況	16
2.1.6 観光の現状	18
2.1.7 人の動き	20
2.2 交通の現状	27
2.2.1 道路	27
2.2.2 鉄道	33
2.2.3 バス	35
2.2.4 タクシー	40
2.2.5 自動車	41
2.2.6 自転車	43
2.2.7 歩行者	45
2.2.8 道路のバリアフリー化と緊急交通路の状況	46
2.2.9 交通結節点*の状況	47
2.2.11 交通を取り巻く環境の変化への対応（見直しの視点）	49
2.3 岸和田市の都市活動・交通に関する課題	74
2.3.1 課題整理の分類について	74
2.3.2 課題抽出にあたっての視点	75
2.3.3 都市活動・交通に関する課題	76

3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について	81
3.1 基本理念	81
3.1.1 基本的な考え方	81
3.1.2 基本理念の設定	82
3.2 基本方針	83
3.3 活動と移動の階層構造による方向性と基本方針との関係について	84

1. 交通まちづくりアクションプランについて

1.1 背景と目的

地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや、個性・活力のある地域の振興を図る上で「移動」は欠かせない存在です。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、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を推進していくことが求められてきました。

本市では、「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市 岸和田」の実現に向け、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に『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』を基本理念として定めた「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】」と「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律*」第5条に規定する「地域公共交通網形成計画」に該当する計画となる「岸和田市交通まちづくりアクションプラン（岸和田市地域公共交通網形成計画）【公共交通編】」を平成29(2017)年11月に策定しました。

その後、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、自動車、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マスタープランとして、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ため、「都市・地域総合交通戦略要綱」に規定する「総合交通戦略」に該当する計画となる「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】」を策定し、平成31(2019)年2月18日に大臣認定されました。

また「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律*」第25条に規定する「移動等円滑化基本構想」に該当する計画となる「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】」と「自転車活用推進法*」第11条に規定する「市町村自転車活用推進計画」に該当する計画となる「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。

そのなか、近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、コロナ禍を契機としたテレワークや宅配利用等の「新たな生活様式（ニューノーマル）*」の定着、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきました。

また、これまで続いてきた「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなっている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律*」の公布・施行により、地域の公共交通に関するマスタープランである「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されるなど、法制度の変更も行われています。

さらに、本市においては、社会情勢の変化や新たな行政需要に対応し、市域の実情に応じた必要な施策を自主的かつ総合的に実施するため、市の財政運営に関し基本的事項を定めた「岸和田市健全な財政運営に関する条例」を令和2(2020)年4月1日より施行しています。

都市基盤に関する建設評価にあたっては、費用対効果分析など一定の制度設計が確立されています。地域公共交通に関する評価については、利用者数や収支などで評価してきました。然しながら、地域

における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野において多面的な効果が挙げられます。将来的には、自動運転によるサービスの提供が効果的な対策の一つになると考えられますが、技術的な課題等も踏まえた自動運転の実用化や普及に向けた検討と並行して、過度に自家用車利用に依存することなく、暮らせる社会の実現に向けた諸課題に迅速に対応するためには、引き続き公共交通を地域の移動手段の中核と位置付け、その確保・充実を図ることが重要です。そのため、公共交通を支える意義を適切に評価する手法として、多様な行政分野におけるコストの軽減に資する効果を定量的分析していくことが施策を推進していく上からも必要であると考えられます。

本市まちづくりの方向性については、人口減少・超高齢社会、SDGs（持続可能性・多様性）、地球環境問題、危機管理、革新的技術、財政状況など、わが国や本市を取り巻く社会状況は大きく変化していることを鑑み、未来の子どもたちに新しい岸和田をつないでいくために、令和5年度からスタートする「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）＊基本構想」と基本構想で定める将来像や基本目標、個別目標を実現するための中間的な戦略シナリオとして第1期基本計画（計画年次：令和5（2023）年度～令和8（2026）年度）を策定しました。また、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）」に該当する計画となる「“新・岸和田”づくり（岸和田市都市計画マスタープラン）＊」も併せて策定しました。

以上のような交通を取り巻く状況の変化や新たな行政需要に対応するため、「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】」の見直しを行うことにいたしました。

併せて、「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）基本構想」に掲げた目指すまちの姿「個性きらめき 魅力あふれる ホットなまち 岸和田」の実現に向け、交通面からの施策を推進するため、「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【公共交通編・総合交通戦略編】」の改訂も行うものです。

＊印の付いている用語は、巻末の「用語集」に説明を記載しています。

1.2 計画の位置付け

「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（都市計画マスタープラン）＊」を上位計画とします。

岸和田市公共交通検討委員会で提言された公共交通のあり方での基本方針である「将来にわたって、みんなが使える公共交通サービスを実現する」を踏まえた計画とし、まちづくり及び公共交通に関連する計画と適切に整合を図ります。

【上位計画】

- ・将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（計画期間：2023年度～2034年度）
- ・“新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）（計画期間：2023年度～2034年度）

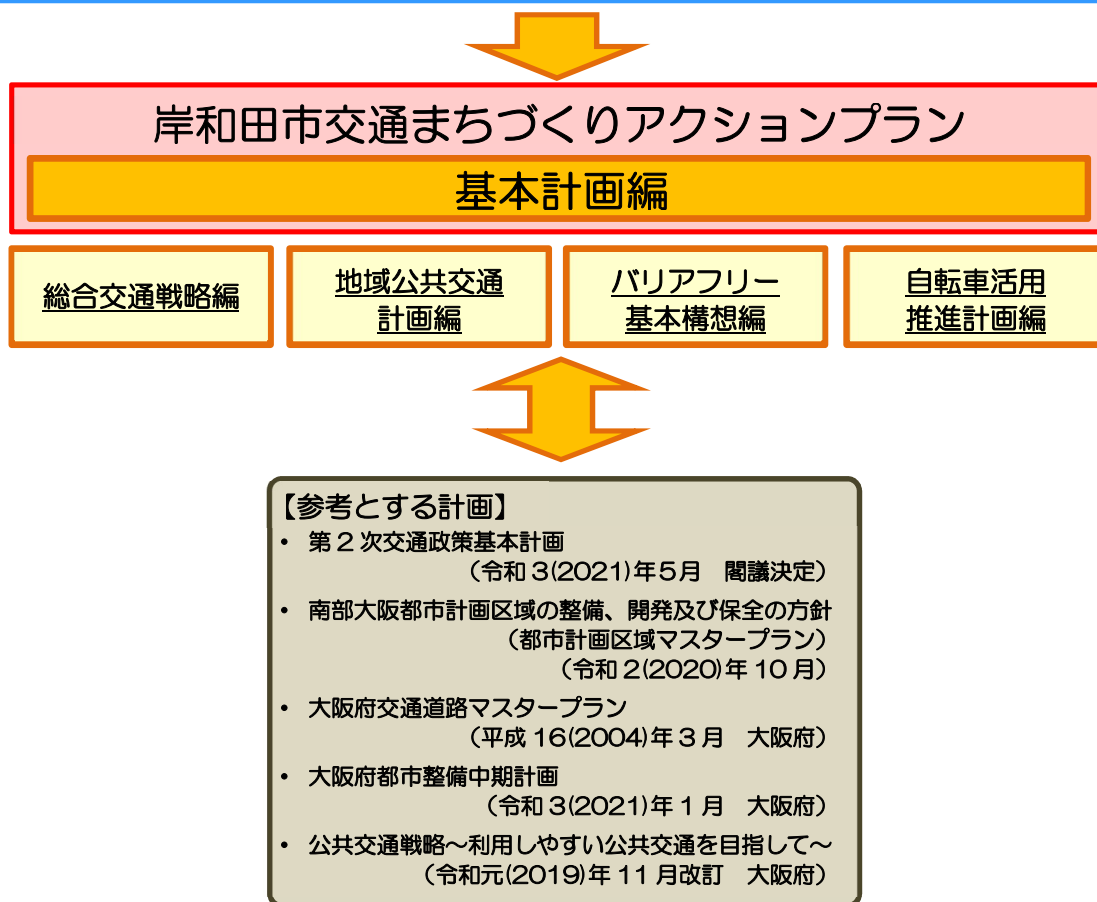


図 1-1 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の位置付け

基本計画編

岸和田市公共交通検討委員会からの提言（岸和田市の公共交通のあり方に関する提言書）を踏まえつつ、交通の取り巻く状況の変化や新たな行政需要に対応するため、将来の交通体系形成に向けた基本的な方針等を取りまとめています。

総合交通戦略編

これまでの施策の進捗状況や新たな動向を踏まえ、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ています。

地域公共交通 計画編

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律*」（令和2年（2020）年11月）等を踏まえ、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、取りまとめています。

バリアフリー 基本構想編

「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）の改正（令和3年（2021）年）4月施行*」等を踏まえ、重点整備地区におけるバリアフリー化のための基本的な考え方や事業等を取りまとめています。

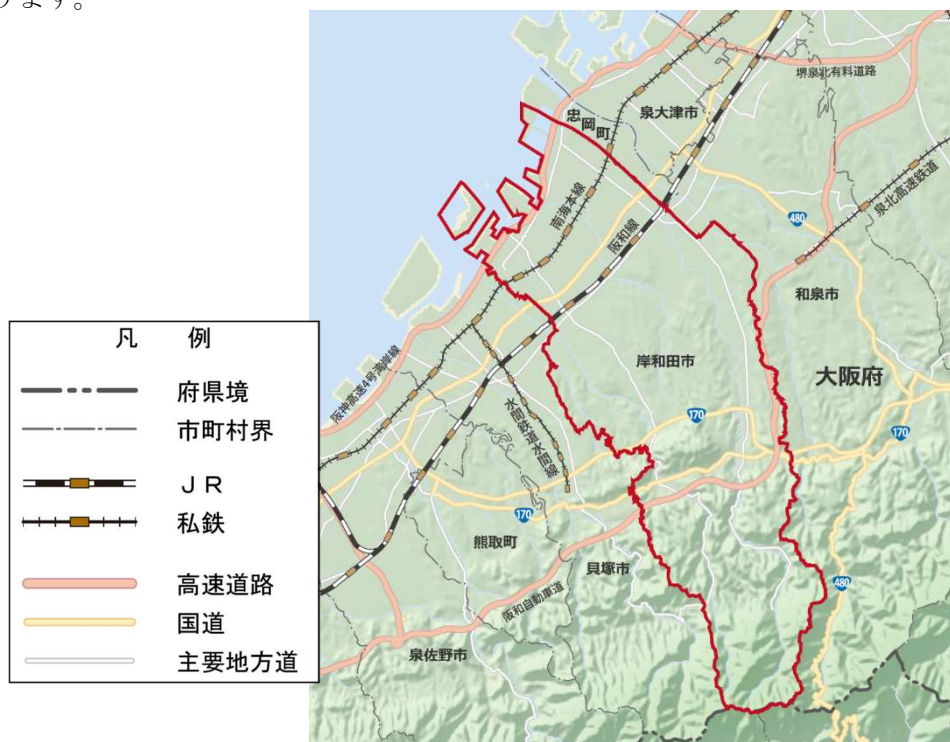
自転車活用 推進計画編

「国における自転車活用推進計画（平成30（2018）年6月8日 閣議決定）」等を踏まえ、自転車の活用を計画的に進めるための目標及び実施すべき施策等を取りまとめています。

1.3 対象とする区域

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区域は、「岸和田市全域」とします。

また、広域連携の観点及び泉州地域内における公共交通網の充実・強化の観点から、周辺市町等と連携を図ります。



1.4 対象とする地域交通等

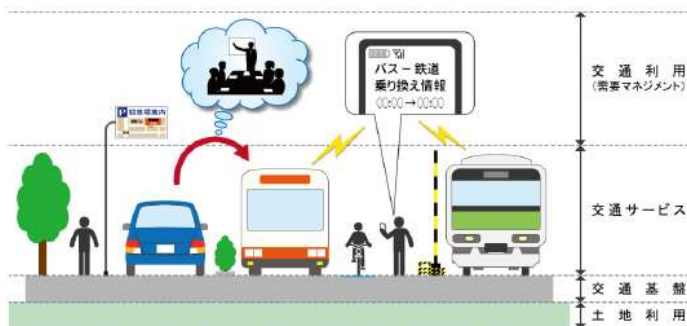


図 1-3 各施策タイプのイメージ

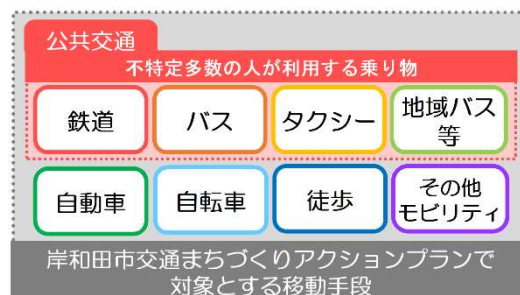


図 1-4 対象とする移動手段

交通まちづくりアクションプランでは、交通基盤、交通サービス、交通量・需要マネジメントといった施策タイプを組合せた総合的かつ戦略的な地域交通施策の方向性を定めます。

なお、『地域交通』の対象とする移動手段は、鉄道・バス・タクシー・自動車（自動二輪含む）・自転車・徒歩等とします。岸和田市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・タクシー等とします。

1.5 目標年次

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、「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」「新・岸和田」づくり（都市計画マスタープラン）」と整合を図り 12 年後の令和 16(2034)年度とします。

(白紙 ※写真添付予定)

2. 市の現況と都市活動・交通に関する課題

2.1 現況

2.1.1 市勢

本市は、市域面積が 72.72 km²、広ぼう*が東西約 10.4 km、南北約 17.0 kmと細長い地形となっています。

そして、大阪湾と和泉山脈に挟まれ、海から山にかけて細長いという地理的な特性から、地形区分としては臨海部（概ね海岸線～大阪臨海線沿道）、平地部（概ね大阪臨海線沿道～大阪和泉南線沿道）、丘陵部（概ね大阪和泉南線沿道～阪和自動車道沿道）、山地部（概ね阪和自動車道沿道～和歌山県境）の4つの地形で構成されています。なお、丘陵部から山地部にかけては豊かな自然が残り、本市の特色の一つとなっています。また、標高 858mの和泉葛城山をはじめとする山地部に連なる起伏の多い山々に源を発する牛滝川、春木川、津田川の3つの河川が市域を縦断していて、これらの河川が流れる谷筋によって3つの谷が形づくられています。

「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和 5(2023)年●月）」より

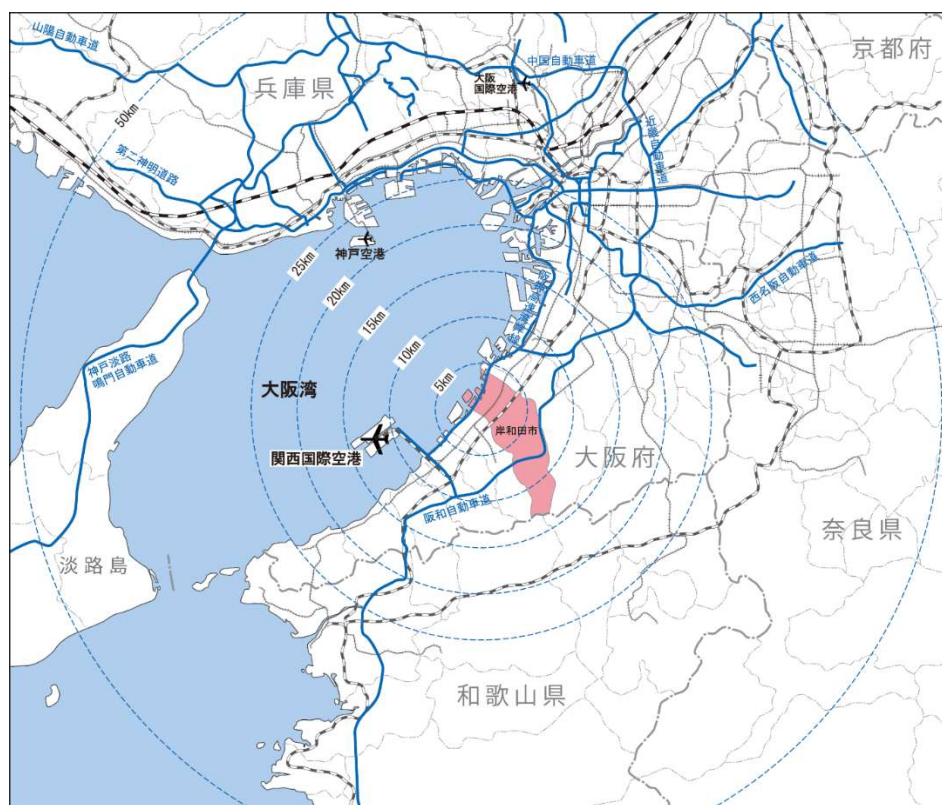
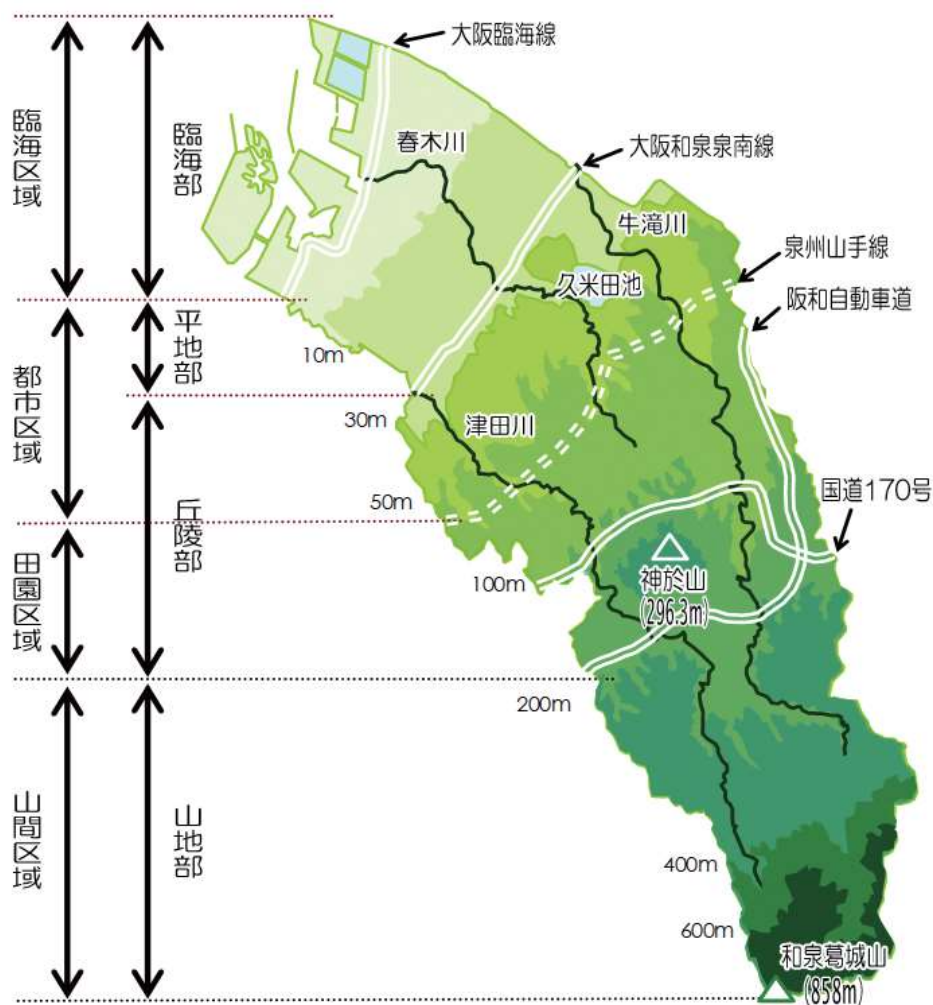


図 2-1 岸和田市の位置



資料：将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和 5(2023)年●月）

図 2-2 地形の構造

土地利用区分としては、臨海区域（概ね海岸線～大阪臨海線沿道）、都市区域（概ね大阪臨海線沿道～泉州山手線沿道）、田園区域（概ね泉州山手線沿道～阪和自動車道沿道）、山地区域（概ね阪和阪和自動車道沿道～和歌山県境）の4つの区域で構成されています。

近畿圏の国内外の空の玄関口である関西国際空港と、京阪神都市圏の政令指定都市(大阪市、堺市)や国土軸を結ぶ広域鉄道網(JR 阪和線、南海本線)、自動車専用の広域幹線道路*(阪和自動車道、阪神高速4号湾岸線)が市の内外を結んでいます。

2.1.2 開発事業の状況

本市では、市街地開発事業*及び住宅開発事業等によるまちづくりを実施しています。現在、岸和田市丘陵地区の都市整備エリアで岸和田市丘陵土地区画整理事業、磯上町で岸和田市磯上競輪駐車場土地区画整理事業を実施しています。

また、春木駅周辺を対象とした「春木駅周辺まちづくり基本構想」、久米田駅周辺を対象とした「久米田駅周辺まちづくり基本構想」、都市計画道路泉州山手線沿線を対象とした「泉州山手線沿道のまちづくりの方針」を策定しており、各地域のまちづくりの方向性等を示しています。

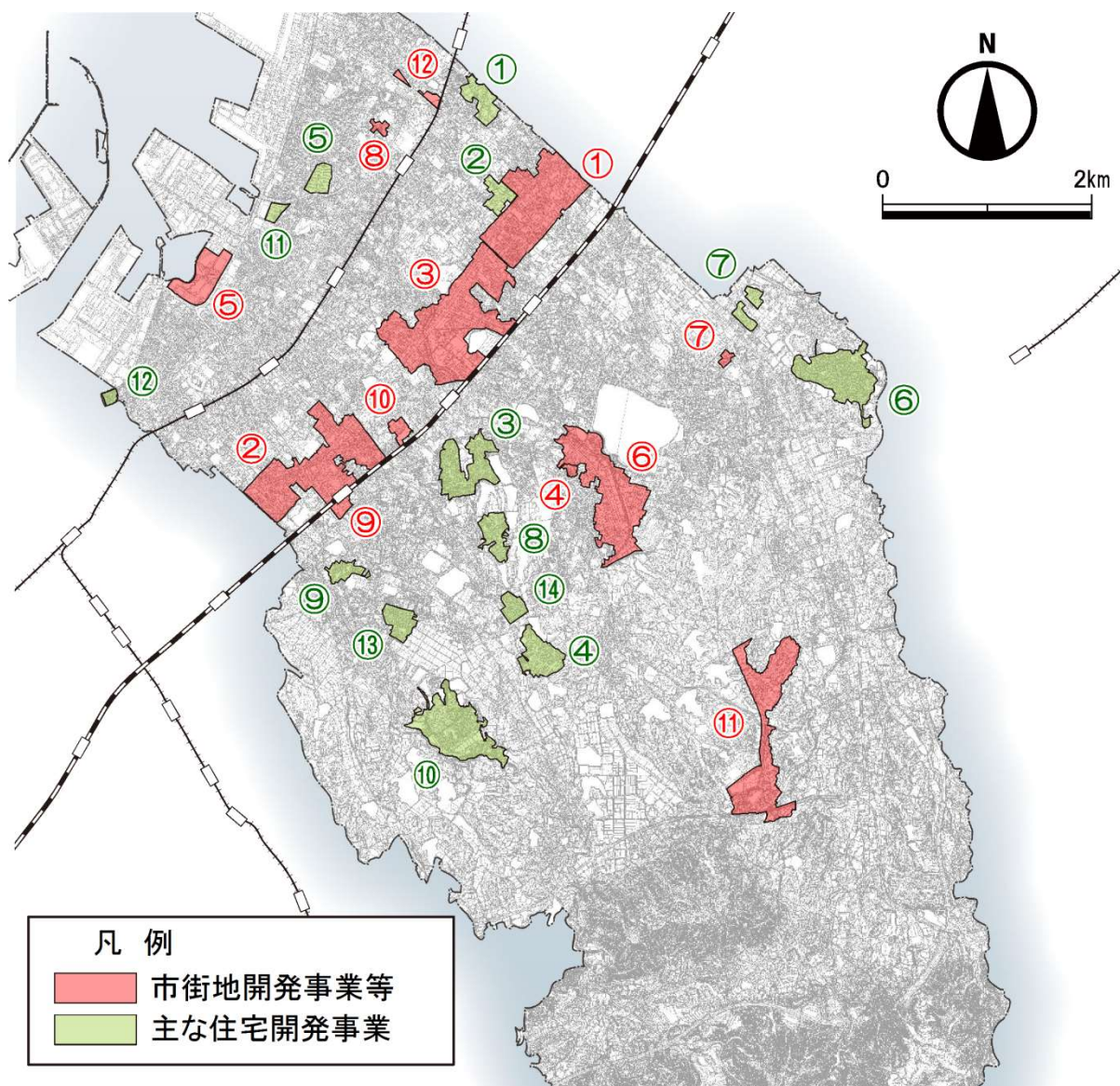


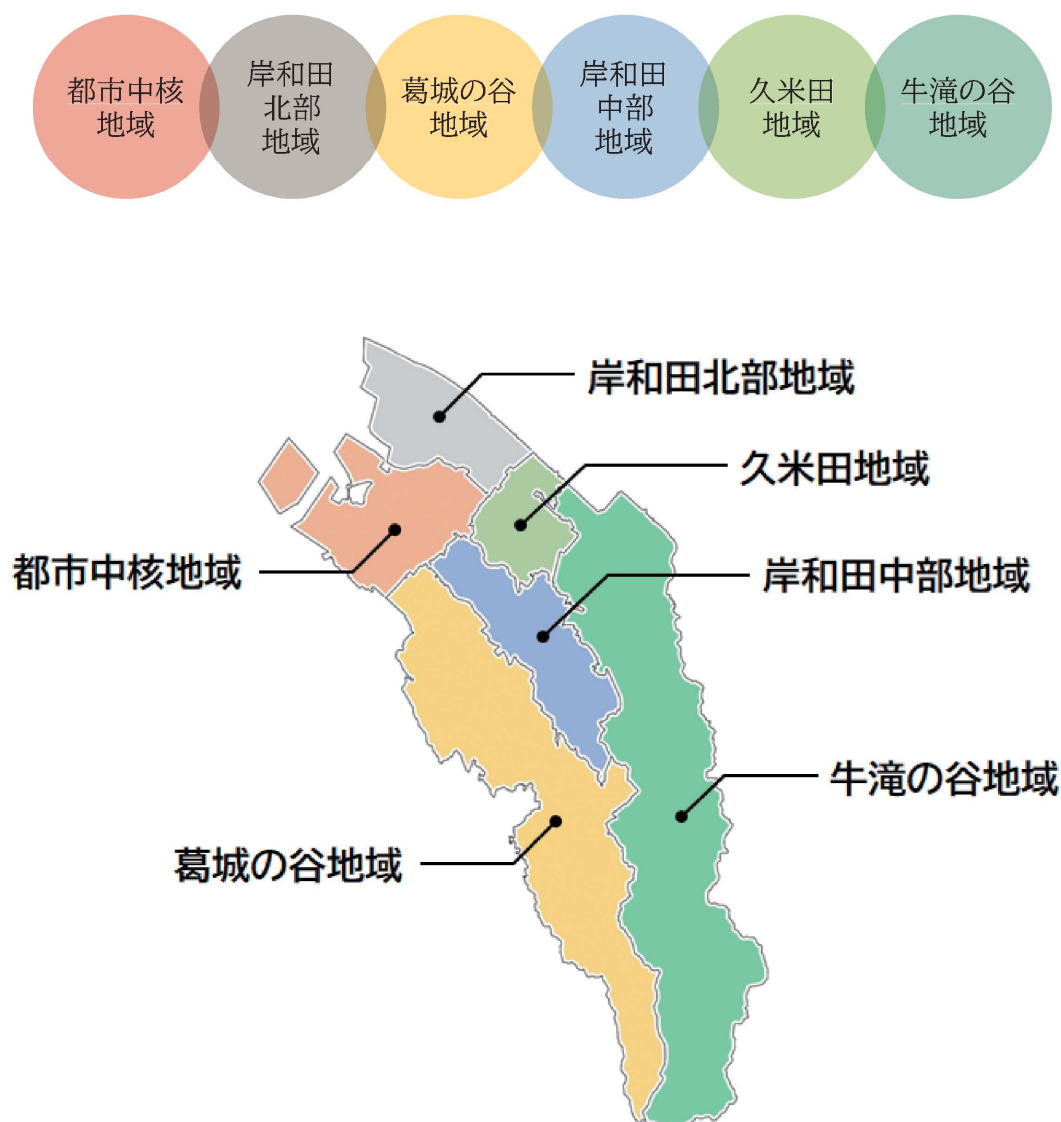
図 2-3 岸和田市の市街地開発事業等及び主な住宅開発事業の状況

2.1.3 コミュニティの単位

②コミュニティの単位

これまでの地域の成長の過程や風土・環境などから、本市は特色のある「6つの地域」に分けることができ、それぞれを一つのまちとして捉え、商業・教育・文化などの環境が整い、日常生活が営める最も大きなコミュニティ単位として設定しています。

「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和5(2023)年●月）」より

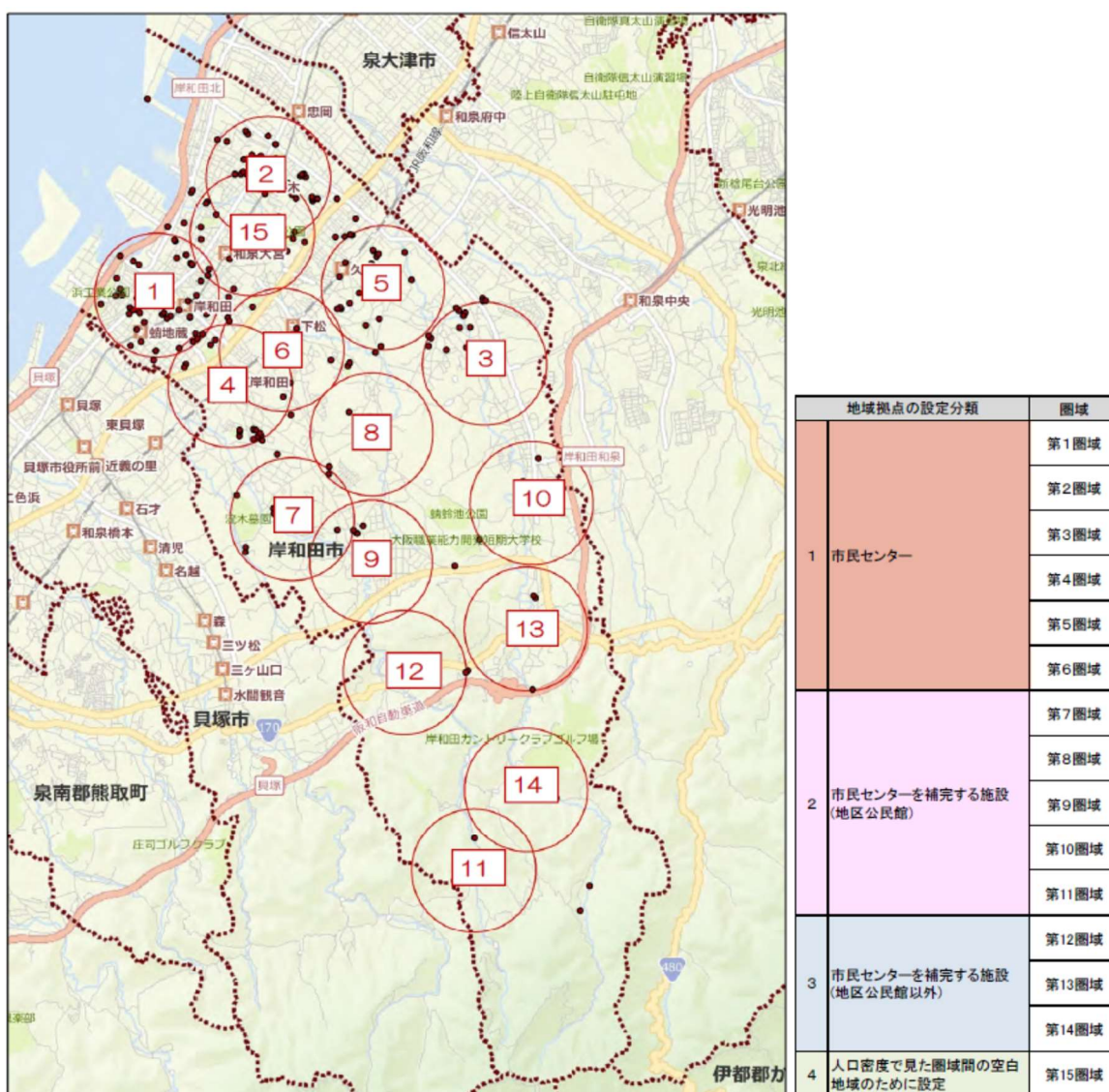


資料：将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和5(2023)年●月）

図 2-4 コミュニティの単位

先に示したとおり、本市では、『特色のある6つの地域を、地域的なまとまりを考慮し、日常生活が営めるコミュニティ単位として設定』しています。然しながら、葛城の谷地域や牛滝の谷地域のエリアは、身近な行動範囲となる2km以上の圏域となっており、高齢社会に応じた地域コミュニティ活動を支えるためには、6つの地域よりさらに狭い範囲で拠点となる施設の配置を検討する必要があると考えられます。

このようなことから、平成28(2016)年3月に策定した「岸和田市公共施設最適化計画」においては、人口が集中する市街地と人口が少なく高齢化率の高い山手地区の集落に、これまで地域の活動場所として使われている地区公民館等を中心にした半径1kmの「15圏域」を設定する提案を行っています。



資料：岸和田市公共施設最適化計画（岸和田市 平成28(2016)年3月）

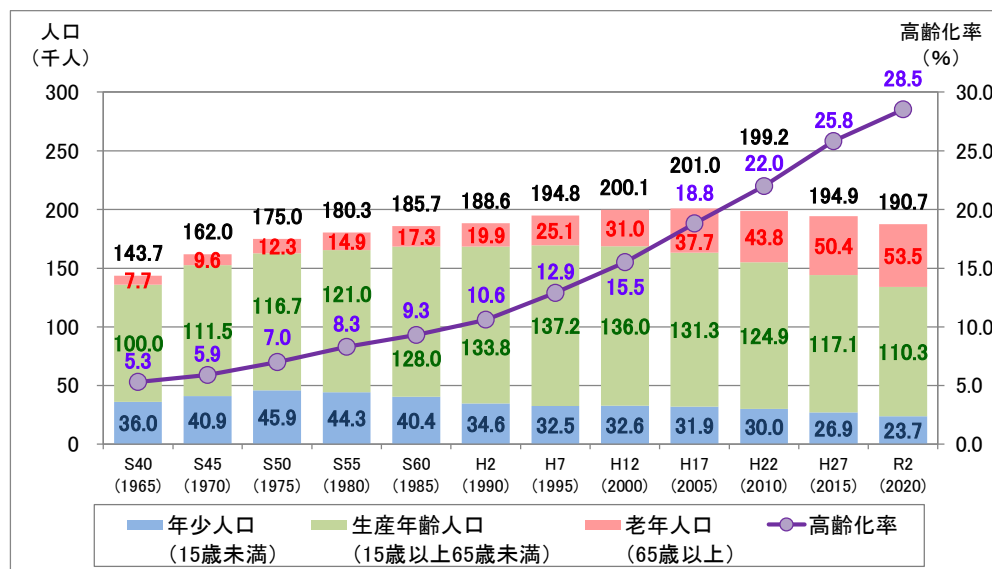
図 2-5 圏域と地域拠点施設の設定分類

2.1.4 人口

(1) 岸和田市の人口の推移

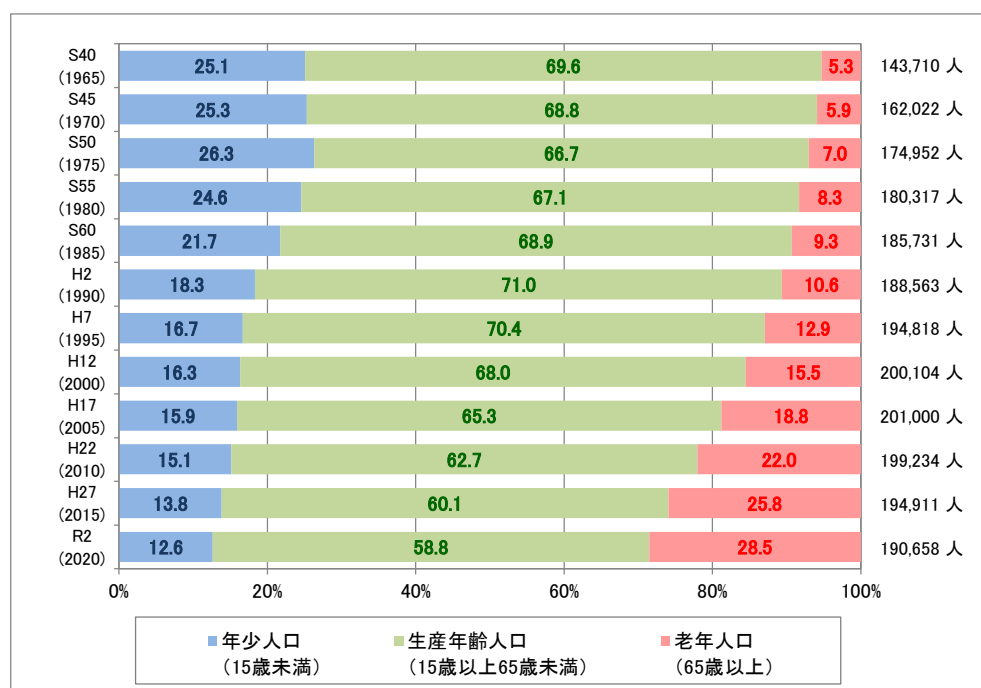
本市では、これまで一貫して増加を続けていた人口が、平成 17(2005)年をピークに減少に転じ、令和 2(2020)年には約 19 万人となっています。

また、年齢 3 区分別人口の推移をみると、少子高齢化*が進展しており、令和 2(2020)年の高齢化率は 28.5%です。



注：総数には「年齢不詳」を含むため、各年齢区分の合計と一致しないことがある。
資料：国勢調査(昭和 40(1965)年～令和 2(2020)年)

図 2-6 岸和田市における年齢 3 区分別人口の推移



注：総数には「年齢不詳」を含むため、各年齢区分の合計と一致しないことがある。
資料：国勢調査(昭和 40(1965)年～令和 2(2020)年)

図 2-7 岸和田市における年齢 3 区分別人口割合の推移

(2) 身体障害者手帳交付者数の推移

身体障害者手帳所持者数は、平成 28(2016)年以降、減少傾向で、平成 28(2016)年の 8,908 人から令和 2(2020)年では 8,409 人となっています。障害部位別で見ると、各年度とも「肢体不自由」が最も多く、次いで「内部障害」となっており、「肢体不自由」のみ減少傾向にあります。聴力・平衡機能、視覚障害者は全体の 13%と概ね横ばいです。

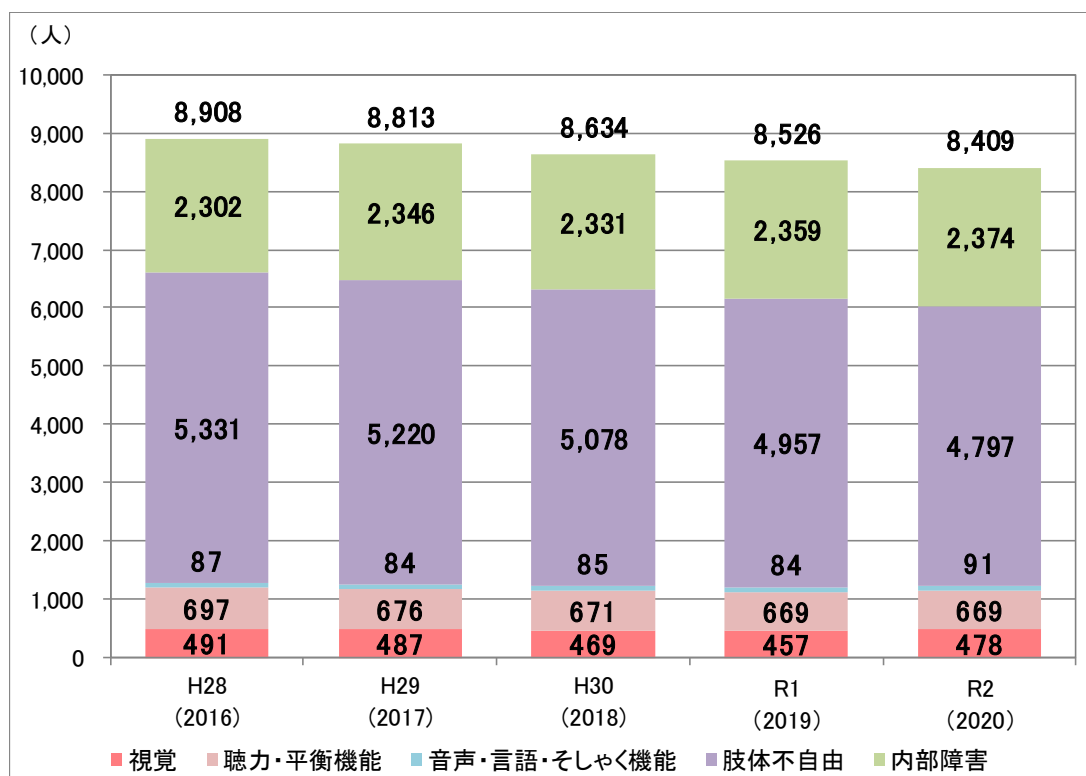
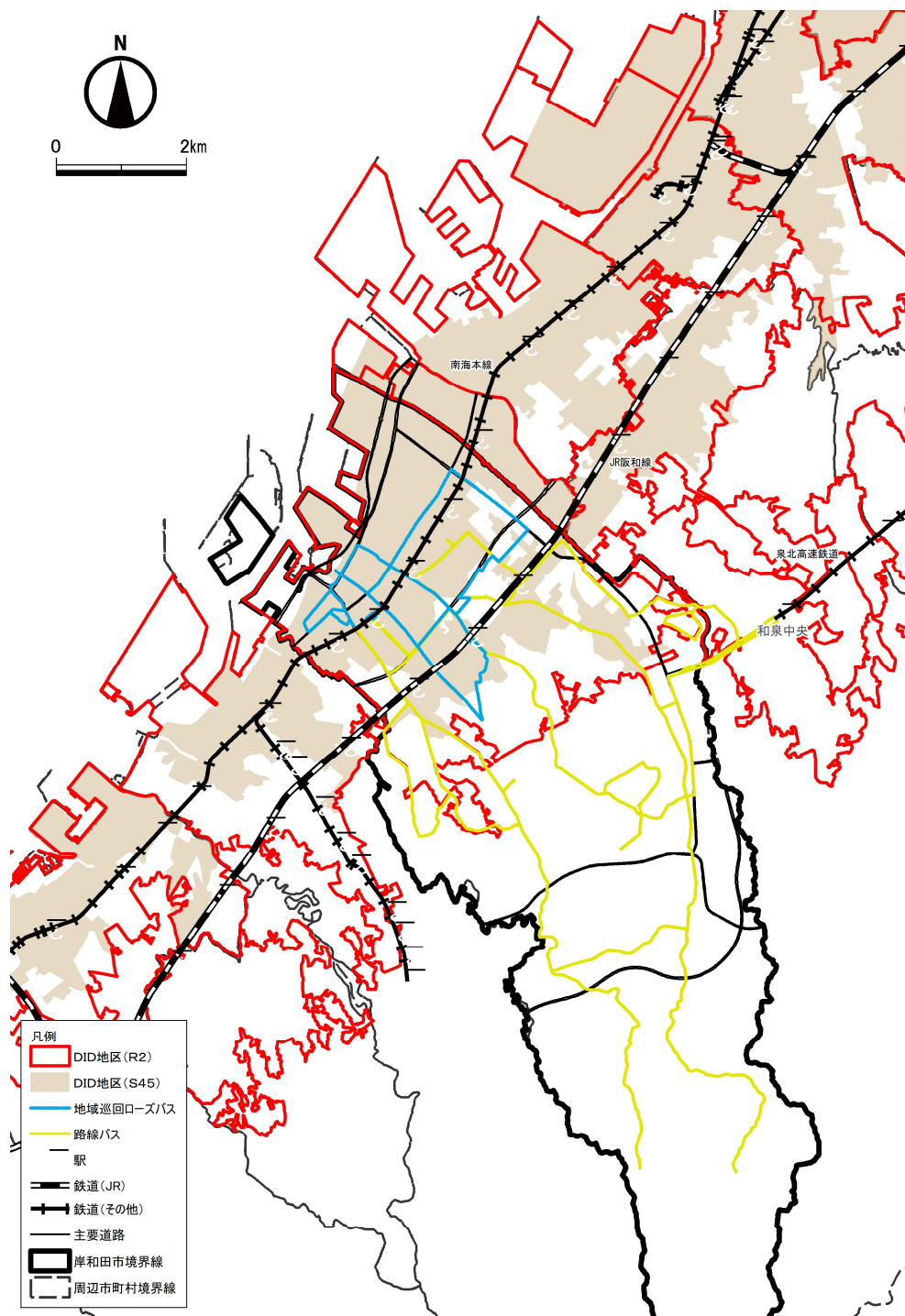


図 2-8 身体障害者手帳交付者数の推移

(3) 市街化状況

1) 市街地の変遷

市内の昭和 45(1970)年と令和 2(2020)年の人口集中地区(以下、DID 地区)を比較すると、下図に示すとおり、概ね臨海区域・都市区域全体に DID 地区が拡大しています。



資料：国勢調査(昭和 40(1965)年～令和 2(2020)年)

注：人口集中地区(DID)とは、国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区(以下「基本単位区等」という)を基礎単位として、以下の 2 つの条件を満たす地域と定義する。

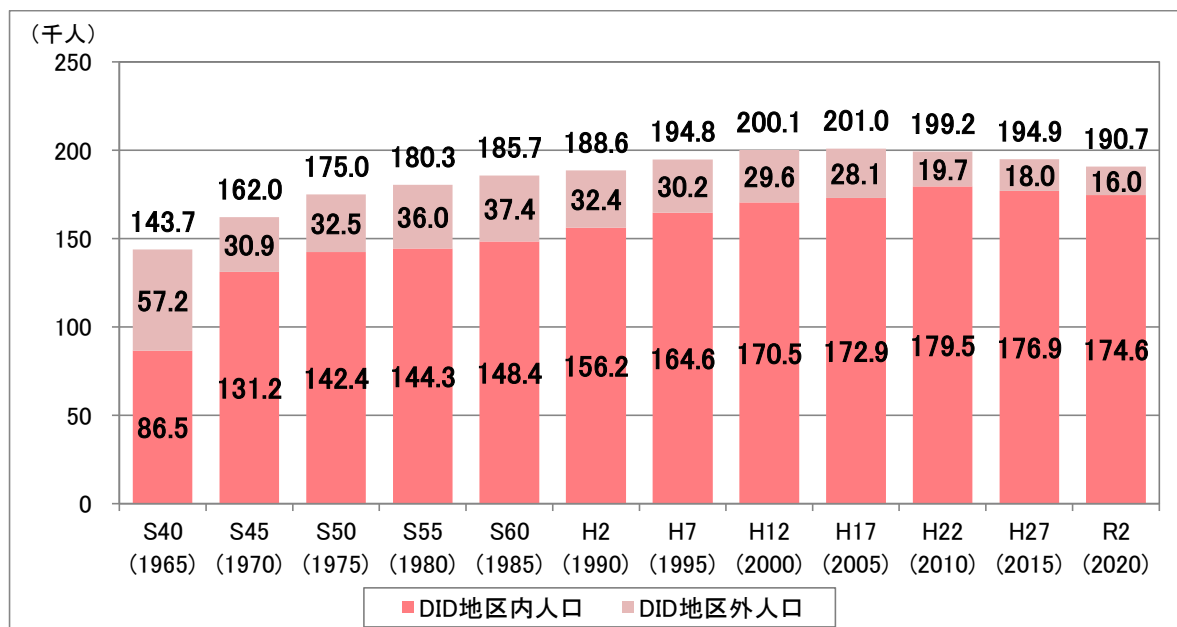
- 1)原則として、人口密度が 1 ㎢あたり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接する地域
- 2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域

図 2-9 人口集中地区(DID 地区)の変遷

2) DID 地区の人口・面積の推移

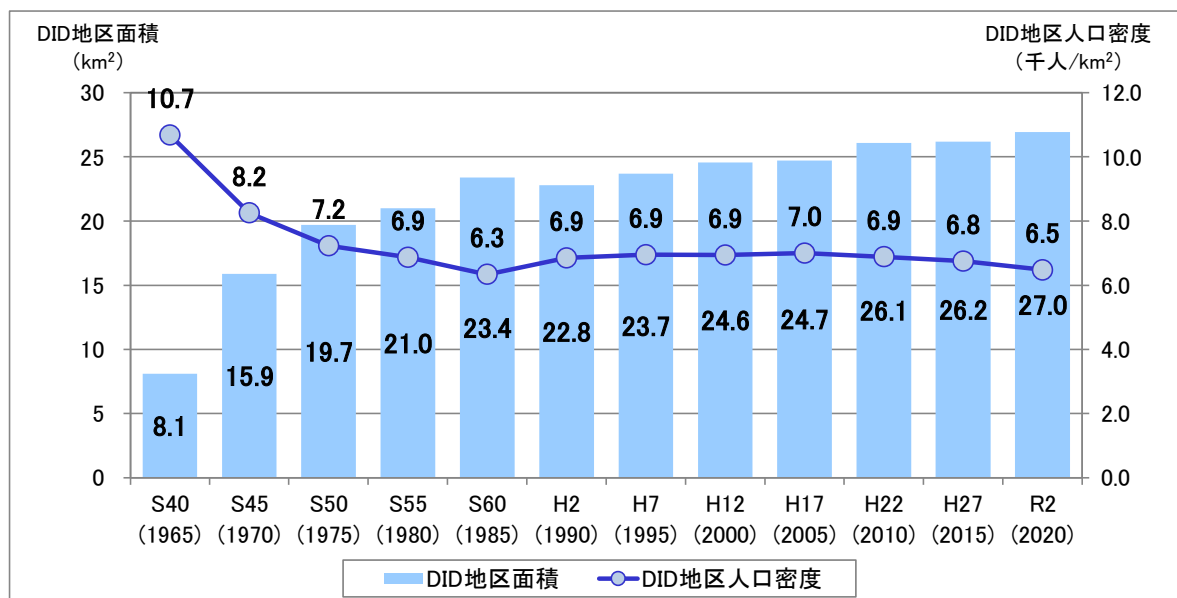
本市の人口は、昭和 40(1965)年(約 14.4 万人)から令和 2(2020)年(約 19.1 万人)までに約 1.3 倍に増加していますが、DID 地区の人口は、国道 26 号沿道の土地区画整理事業*や大規模住宅開発事業による市街化等により約 2.0 倍に、面積は約 3.3 倍に増加しています。

DID 地区の人口密度は、昭和 40(1965)年に比べて令和 2(2020)年時点で 0.7 倍程度となっています。



資料：国勢調査(昭和 40(1965)年～令和 2(2020)年)

図 2-10 岸和田市の全域と DID 地区における人口の推移



資料：国勢調査(昭和 40(1965)年～令和 2(2020)年)

図 2-11 DID 地区の面積ならびに人口密度の推移

2.1.5 主な施設の立地状況

(1) 公的施設の立地

公共施設の立地状況を見ると、一部の公民館・青少年会館には、鉄道やバス路線から離れている場所に立地している施設もみられますが、概ね鉄道やバス路線付近に立地しています。また、一部の集客施設は、鉄道やバス路線から離れている場所に立地している施設もみられますが、概ね鉄道やバス路線付近に立地しています。

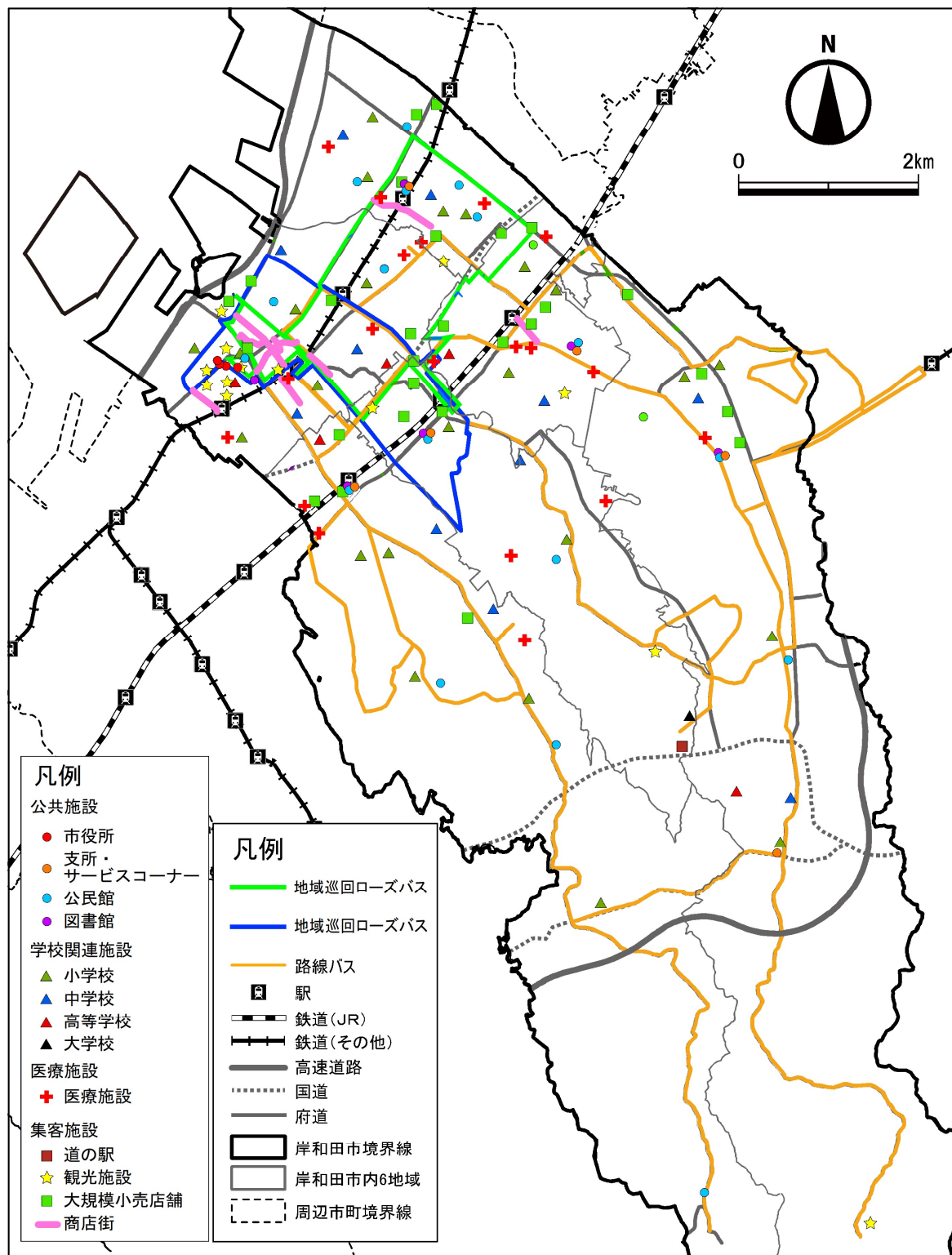


図 2-12 主な施設分布図

(2) 主な都市公園の立地

市全域の市民が利用することを目的とした都市基幹公園等の立地状況をみると、バス路線付近に立地しています。

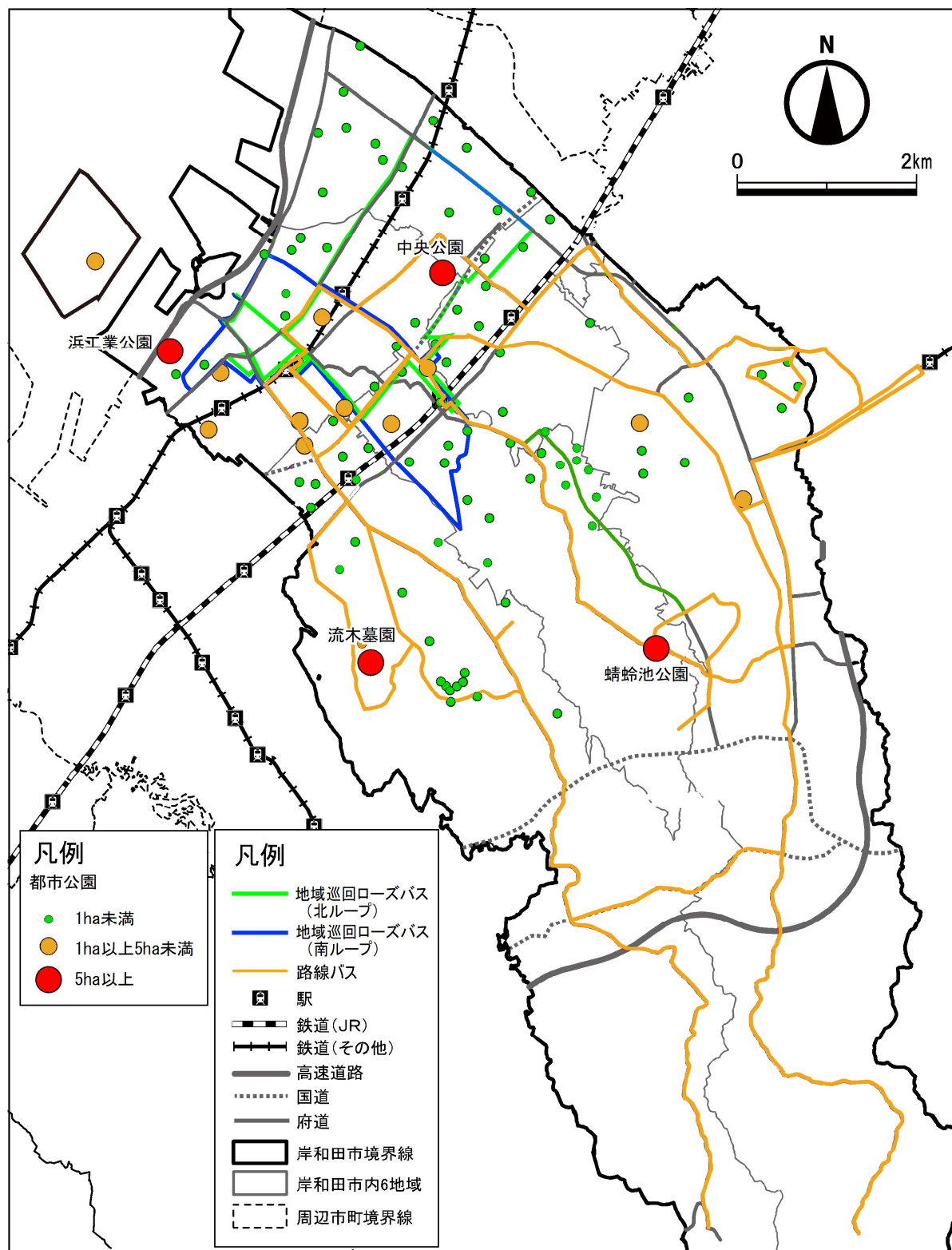
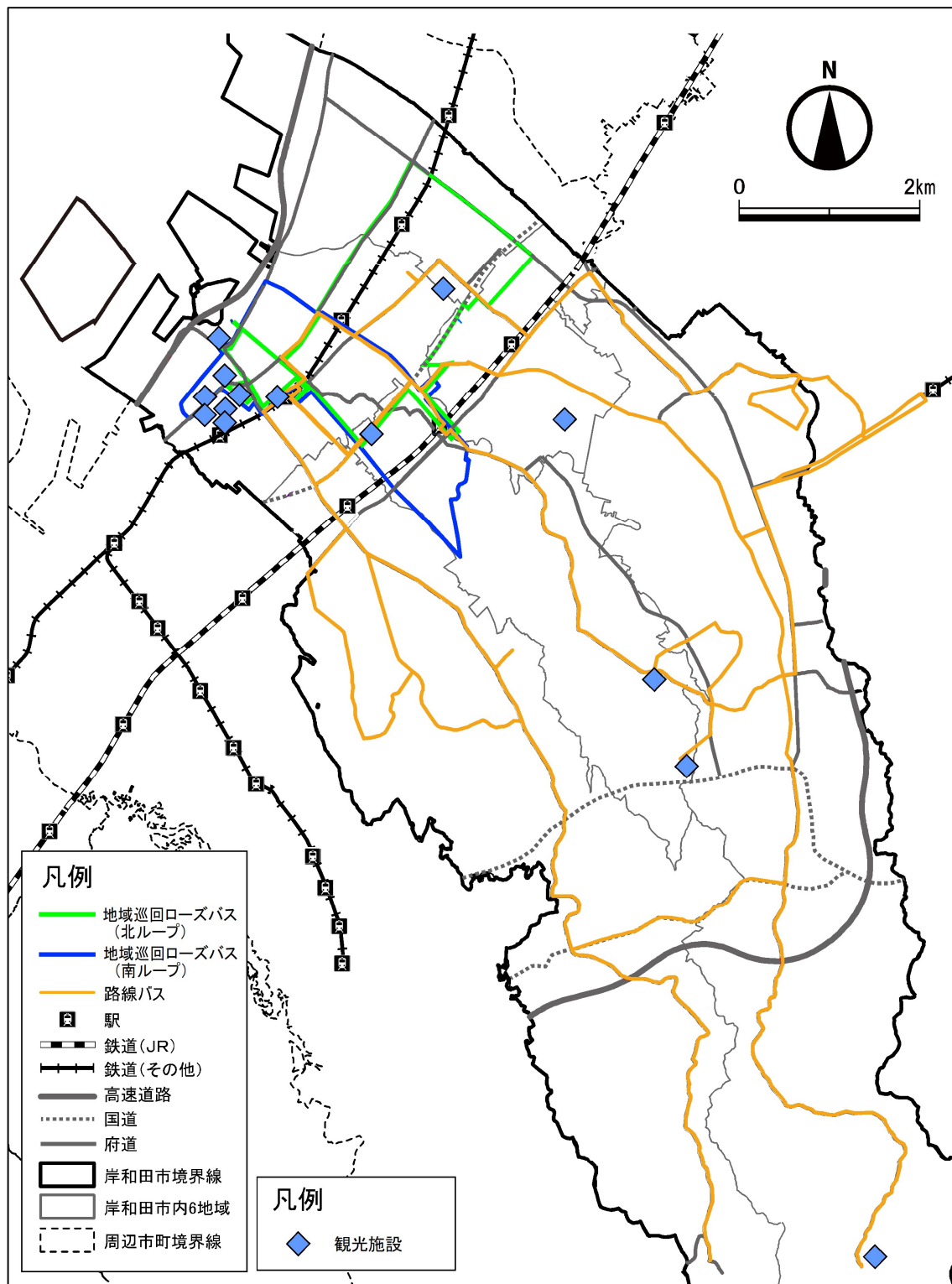


図 2-13 主な都市公園の分布図

2.1.6 観光の現状

(1) 主な観光施設の立地

臨海区域には浪切ホール、都市区域には岸和田城、だんじり会館、五風荘、観光案内所、観光交流センター、まちづくりの館、田園区域には道の駅・愛彩ランド、蜻蛉池公園、山間区域には四季まつりなどの観光施設が立地しています。



注：高速道路、国道、府道は岸和田市のみ表示

図 2-14 主な観光施設の分布図

(2) 主要な観光施設の利用者数の推移

主要な観光施設の利用者数は、令和元(2019)年までは横ばい傾向ですが、令和 2(2020)年以降は、新型コロナウイルス感染症拡大による臨時休館等の影響を受け、減少しているものがありますが、自宅で過ごす時間が増え、運動不足の解消・ストレス緩和の効果が得られる場として、緑やオープンスペースの重要性が再認識されています。

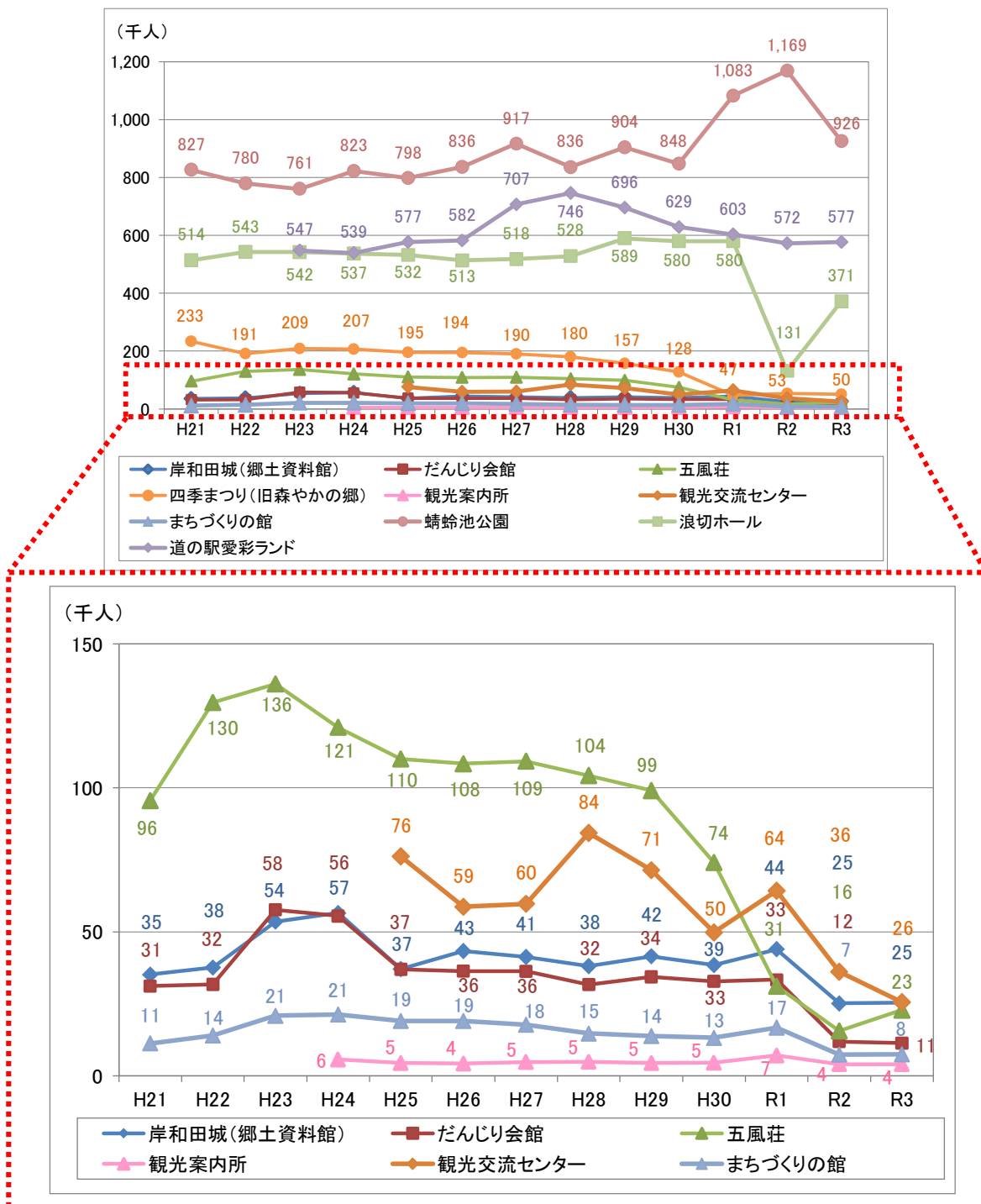


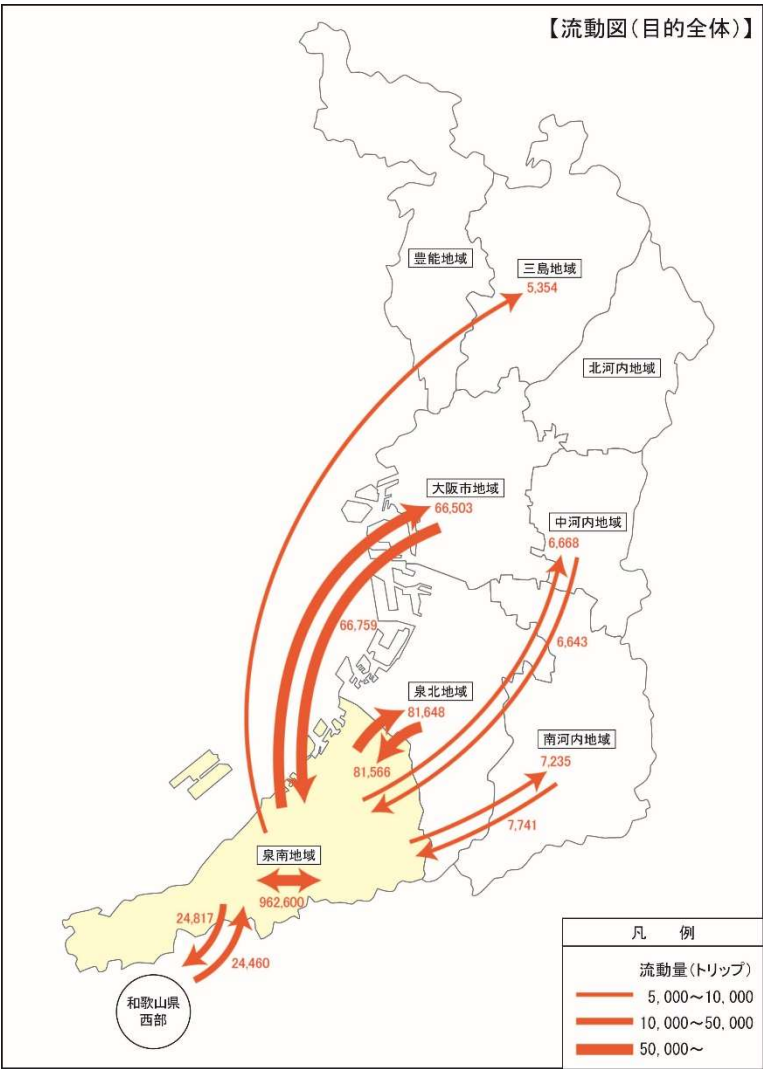
図 2-15 岸和田市内にある主要な観光施設の利用者数の推移

2.1.7 人の動き

(1) 広域における流動状況

1) 泉南地域発着の流動量

泉南地域発着の流動をみると、地域内での動きが最も多くみられ、次いで泉北地域、大阪市地域への流入が多くなっています。



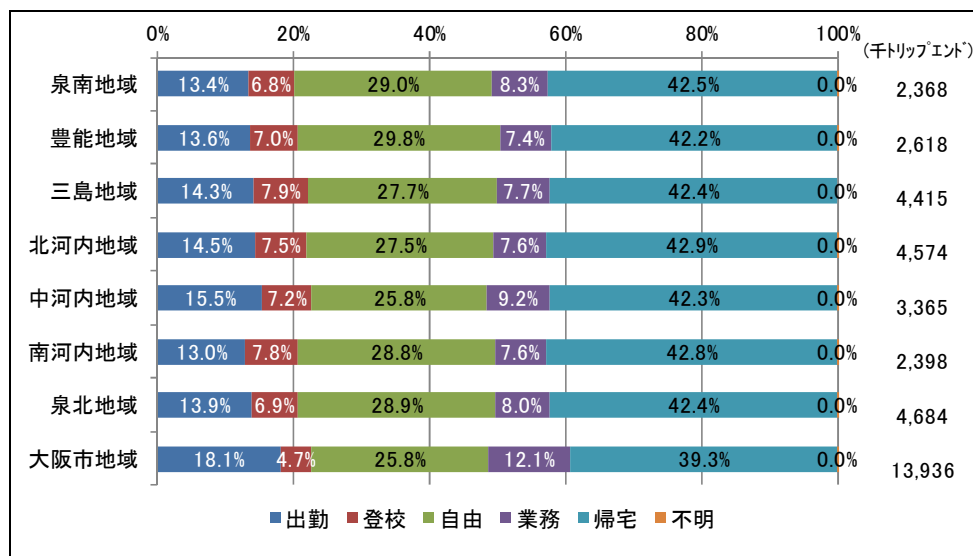
発着地	発生量 (トリップ*)	集中量 (トリップ*)	発生集中量 (トリップエンド*)	発着地	発生量 (トリップ*)	集中量 (トリップ*)	発生集中量 (トリップエンド*)
泉南地域	962,600	962,600	1,925,200	和歌山県東北部	854	835	1,689
泉北地域	81,648	81,566	163,214	滋賀県南西部	849	753	1,602
大阪市地域	66,503	66,759	133,262	東播	792	794	1,586
和歌山県西部	24,817	24,460	49,277	西播	412	334	746
南河内地域	7,235	7,741	14,976	田辺	222	375	597
中河内地域	6,668	6,643	13,311	奈良県東部	204	203	407
三島地域	5,354	4,962	10,316	奈良県南部	155	156	311
北河内地域	4,129	4,394	8,523	滋賀県中部	132	170	302
阪神臨海	4,124	4,113	8,237	御坊	122	169	291
豊能地域	3,469	3,168	6,637	但馬	130	130	260
奈良県北部	3,012	2,897	5,909	丹波	94	141	235
神戸市	2,497	2,548	5,045	新宮	43	191	234
域外	2,261	2,706	4,967	滋賀県東北部	84	83	167
京都市	1,819	1,842	3,661	南丹	94	72	166
阪神内陸	1,324	1,175	2,499	丹後・中丹	51	50	101
奈良県中部	972	1,000	1,972	淡路	45	45	90
山城	977	953	1,930				

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査*

図 2-16 泉南地域発着の流動量(平日)

2) 大阪府内の地域別目的別発生集中量*

平日における大阪府内の地域別目的別発生集中量をみると、泉南地域においては大阪市地域を除く他の地域とは大きな傾向の違いはみられません。大阪市は出勤・業務目的が他都市よりも比較的多く、一方で帰宅目的が他都市よりも比較的低くなっています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

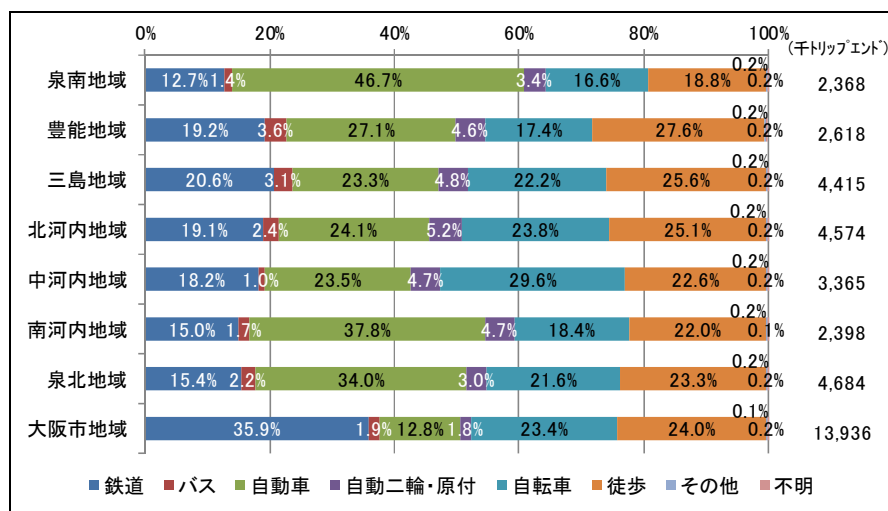
図 2-17 目的別発生集中量（平日）

3) 大阪府内の地域別代表交通手段*別発生集中量

平日における大阪府内の地域別代表交通手段別発生集中量をみると、泉南地域は自動車の分担率が約47%を占め、他の地域と比較して最も高くなっています。一方で、鉄道、自転車、徒歩の分担率はそれぞれ約13%、約17%、約19%と低く、他の地域と比較して最も低くなっています。

また、泉北地域や南河内地域においても、泉南地域と類似した傾向がみられます。

以上より、大阪府の南部では、北部と比較して自動車の分担率が高く、鉄道・徒歩の分担率が低い状況にあります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

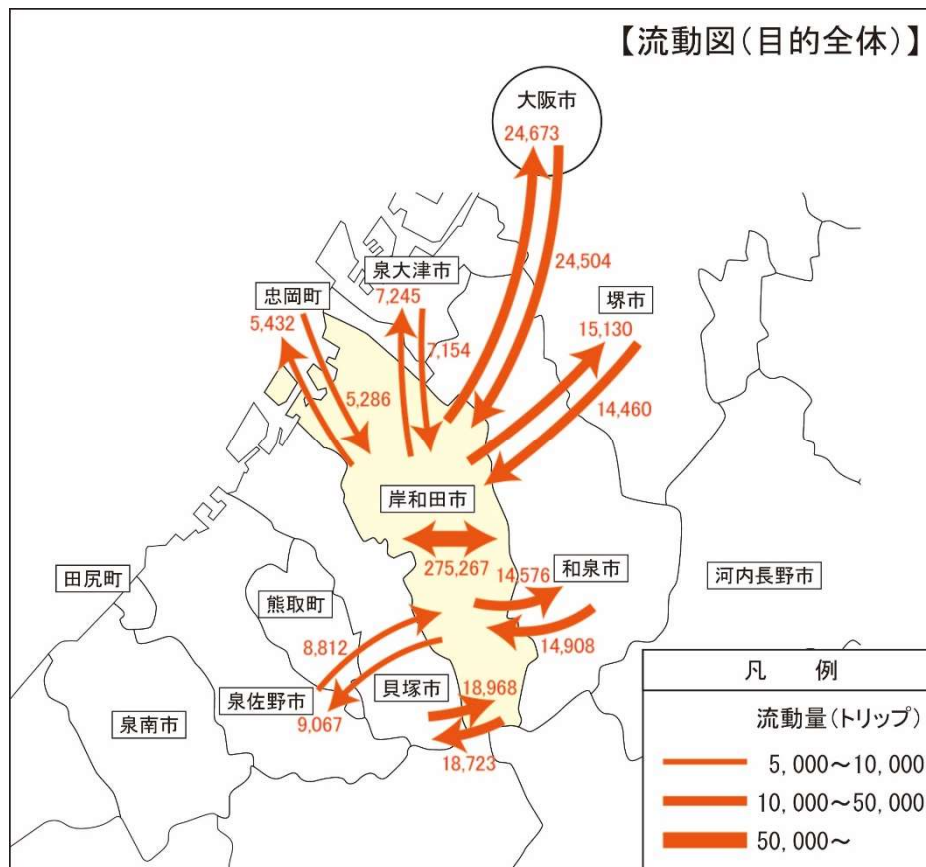
図 2-18 代表交通手段別発生集中量（平日）

(2) 近隣市町との流動状況

1) 岸和田市発着の流動量（平日）

本市発着の流動をみると、市内での動きが最も多くみられます。次いで大阪市、貝塚市、堺市、和泉市への流出入が多くなっています。

周辺都市を除くと、大阪市・堺市方面へのトリップが多くみられる一方で、河内長野市や泉南市方向のトリップはあまりみられません。



発着地	発生 (トリップ)	集中 (トリップ)	発生集中量 (トリップ・セント)	発着地	発生 (トリップ)	集中 (トリップ)	発生集中量 (トリップ・セント)
岸和田市	275,267		550,534	泉南地域	2,510	2,547	5,057
大阪市	24,673	24,504	49,177	兵庫県	2,372	2,383	4,755
貝塚市	18,723	18,968	37,691	中河内地域	2,121	2,211	4,332
堺市	15,130	14,460	29,590	三島地域	1,823	1,505	3,328
和泉市	14,576	14,908	29,484	北河内地域	1,620	1,597	3,217
泉佐野市	9,067	8,812	17,879	奈良県	1,405	1,520	2,925
泉大津市	7,245	7,154	14,399	豊能地域	1,133	1,056	2,189
泉北郡忠岡町	5,432	5,286	10,718	泉南郡田尻町	862	993	1,855
和歌山県	3,473	3,467	6,940	京都府	852	937	1,789
泉南郡熊取町	2,916	3,215	6,131	その他府県	646	971	1,617
泉南市	2,812	2,939	5,751	河内長野市	565	615	1,180
高石市	2,564	2,834	5,398	滋賀県	411	391	802
南河内地域	2,490	2,645	5,135				

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

注1：ここでは、南河内地域は河内長野市を除いている

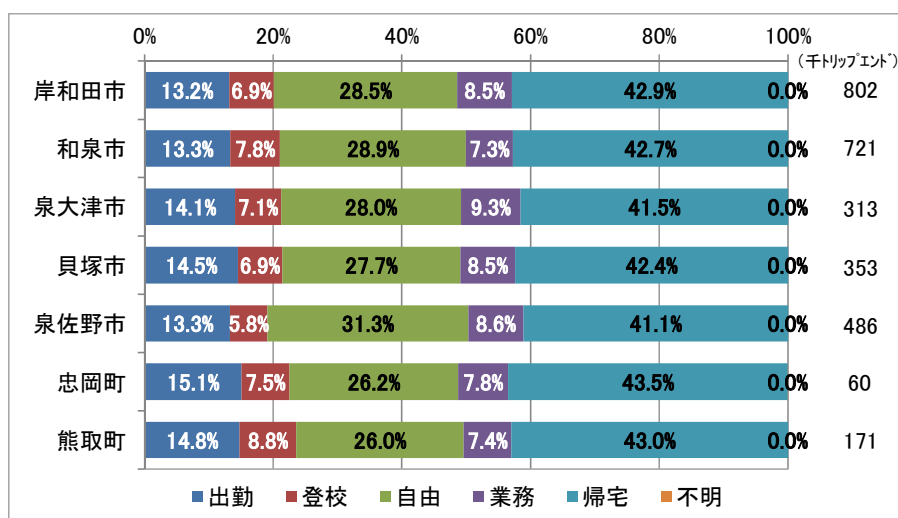
注2：ここでは、泉南地域は阪南市と岬町のみとなっている

図 2-19 岸和田市発着の流動量（平日）

2) 目的別発生集中量

本市及び周辺市町の目的別発生集中量を示します。

本市の平日における目的別の発生集中量は、出勤目的が13.2%、登校目的が6.9%、自由目的が28.5%、業務目的が8.5%、帰宅目的が42.9%です。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

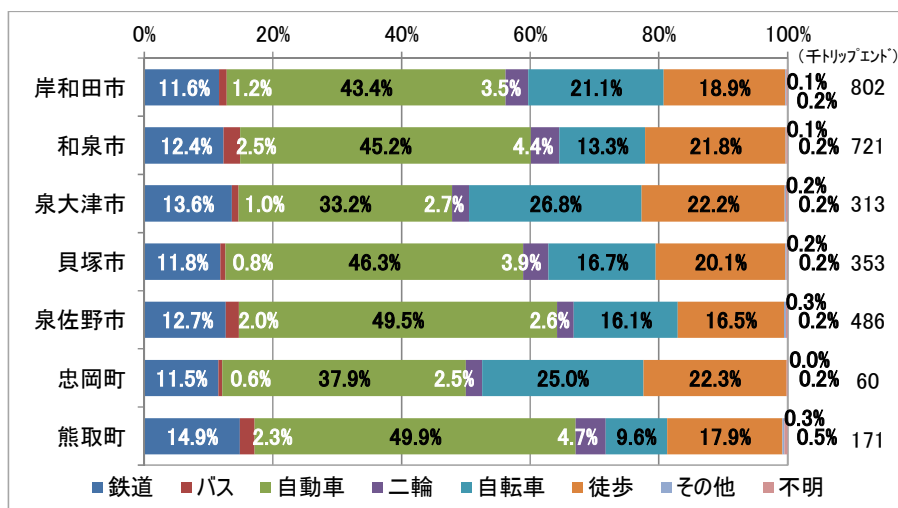
図 2-20 目的別発生集中量(平日)

3) 代表交通手段別発生集中量

本市及び周辺市町の代表交通手段別発生集中量を示します。

本市の平日の発生集中量は、鉄道が11.6%、バスが1.2%、自動車が43.4%、自動二輪・原付が3.5%、自転車が21.1%、徒歩が18.9%です。

周辺市町と比較すると、鉄道による発生集中量が比較的少なく、自動車による発生集中量が比較的多い傾向にあります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

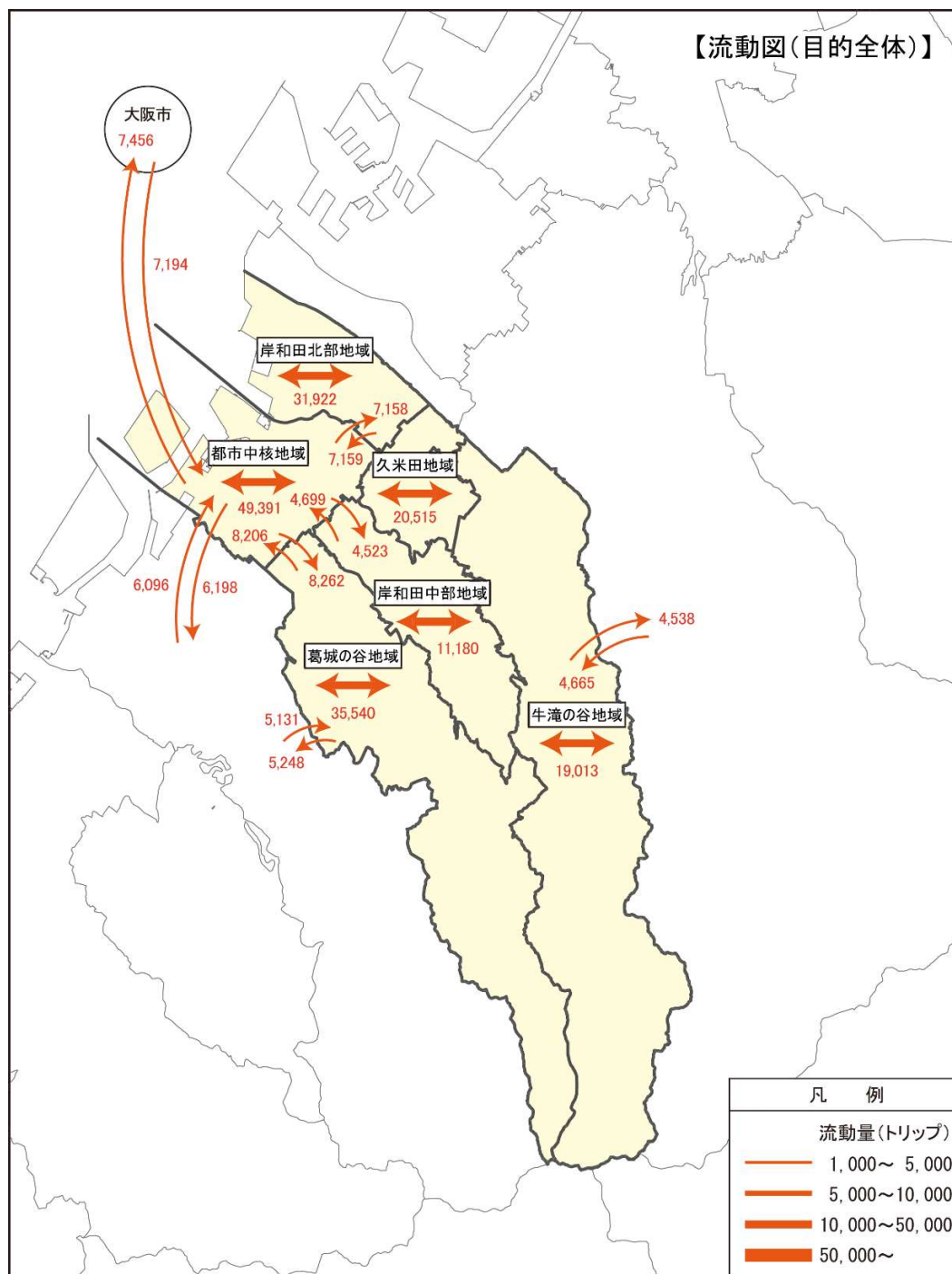
図 2-21 代表交通手段別発生集中量(平日)

(3) 岸和田市内々の人の動き

1) 岸和田市発着の流動量（平日）

本市の地域別の発生集中量を示します。

本市の地域別の流動をみると、いずれも地域内々での移動が多くなっています。また、本市で地域を跨ぐ移動よりも、大阪市や、隣接する和泉市、貝塚市への移動が多い地域もみられます。特に、牛滝の谷地域では、地域内々の動きの次に、市外である和泉市への流動が多くなっています。



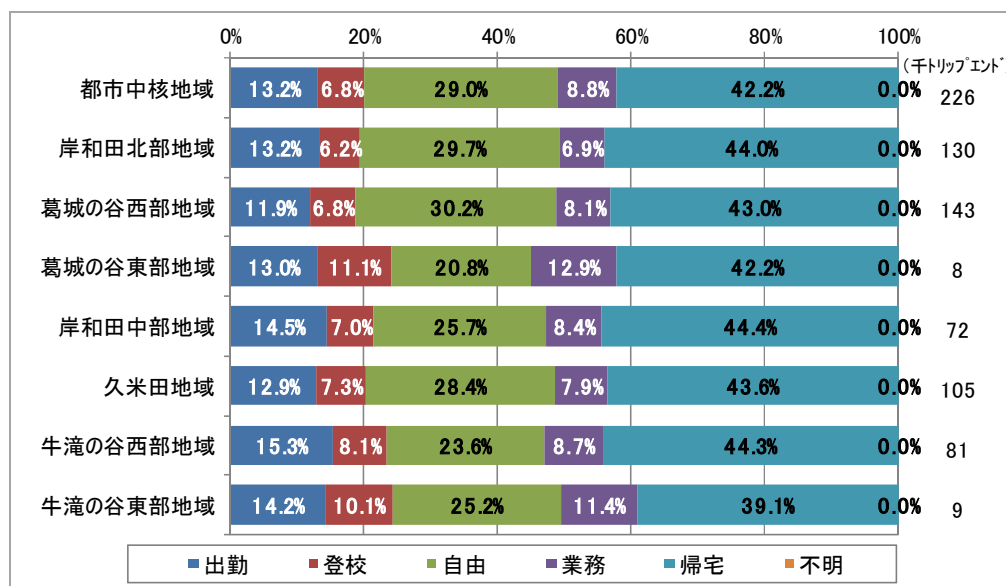
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-22 岸和田市発着の流動量(平日)

2) 目的別発生集中量

本市の地域別の目的別発生集中量を示します。

本市の目的別発生集中量は、地域による大きな違いはみられません。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

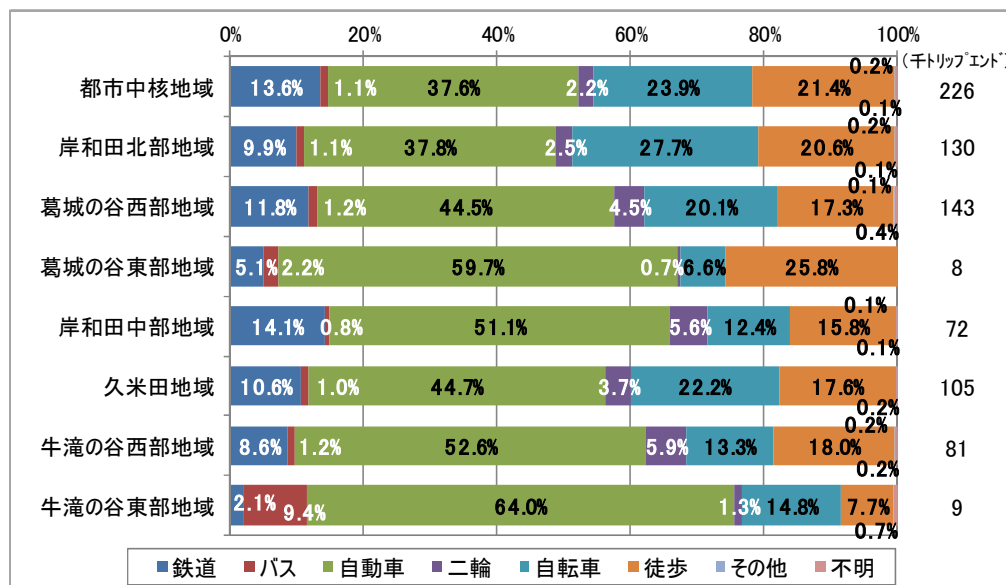
図 2-23 目的別発生集中量(平日)(8 地域)

3) 代表交通手段別発生集中量

本市の地域別の代表交通手段別発生集中量を示します。

本市では、都市中核地域、岸和田北部地域において、自動車の分担率が低く、自転車、徒歩の分担率が高い状況にあります。葛城の谷東部地域及び牛滝の谷東部地域では、自動車の分担率が高い状況にあります。

また、葛城の谷東部地域では徒歩の分担率が高く、牛滝の谷東部地域では徒歩の分担率が低く、一方でバスの分担率が他の地域と比較すると高い状況にあります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-24 代表交通手段別発生集中量(平日)(8 地域)

【参考】GPS 位置情報に基づいた人流データの活用例

岸和田市では、スマートフォンのGPS位置情報に基づいた人流データを用い、泉州地域の広域連携軸に関する流動分析を実施しています。

例えば、関西国際空港等の泉州地域の主要な施設へ人流データを用いて泉州地域の広域連携軸の整備の必要性について分析することで、整備推進に向けた取組みに活用しています。

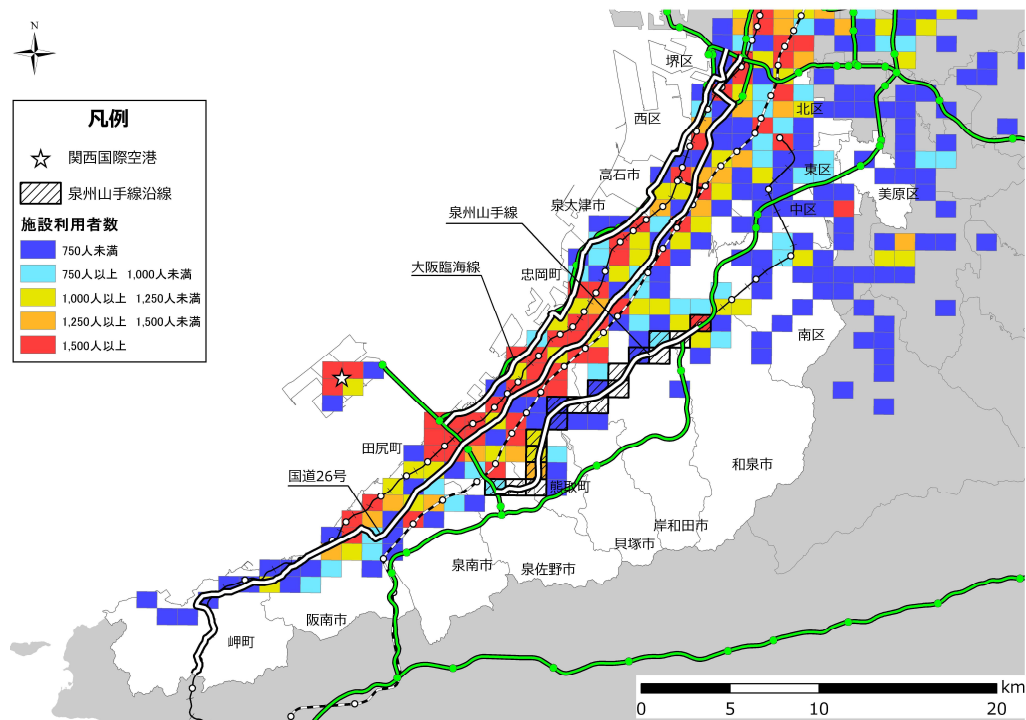


図 2-25 関西国際空港の施設利用

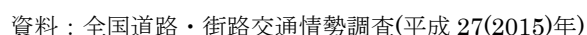
2.2.1 道路

市域北部を横断する阪神高速 4 号湾岸線、府道大阪臨海線、国道 26 号や市域東部を横断する阪和自動車道や国道 170 号は、大阪市方面と関西国際空港・和歌山市方面を結ぶ広域幹線道路となっています。

A photograph of a modern high-speed train, likely a Shinkansen, stopped at a platform. The train is silver and blue, with a sleek, aerodynamic design. It has large windows and a prominent front end. The platform is visible on the right, with a yellow safety line. The background shows a station with a glass roof.

A photograph of a blue and white Shinkansen (high-speed train) stopped at a platform. The train is viewed from the front, showing its large windshield and headlights. The platform has a yellow safety line and a white wall with a clock.

■ 南海電鉄
南海本線



27

(2) 車線数の状況

大阪市方面と関西国際空港方面を結ぶ府道大阪臨海線や大阪市方面と和歌山市方面を結ぶ国道26号は、6車線となっています。また、本市を横断する阪神高速4号湾岸線や阪和自動車道、国道170号及び本市を縦断する府道岸田牛滝山貝塚線では、4車線となっています。

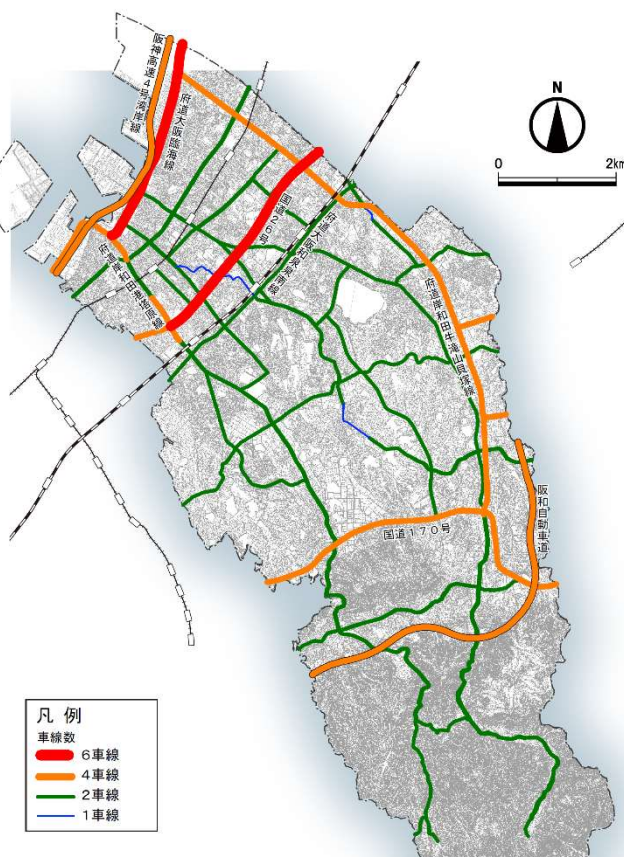
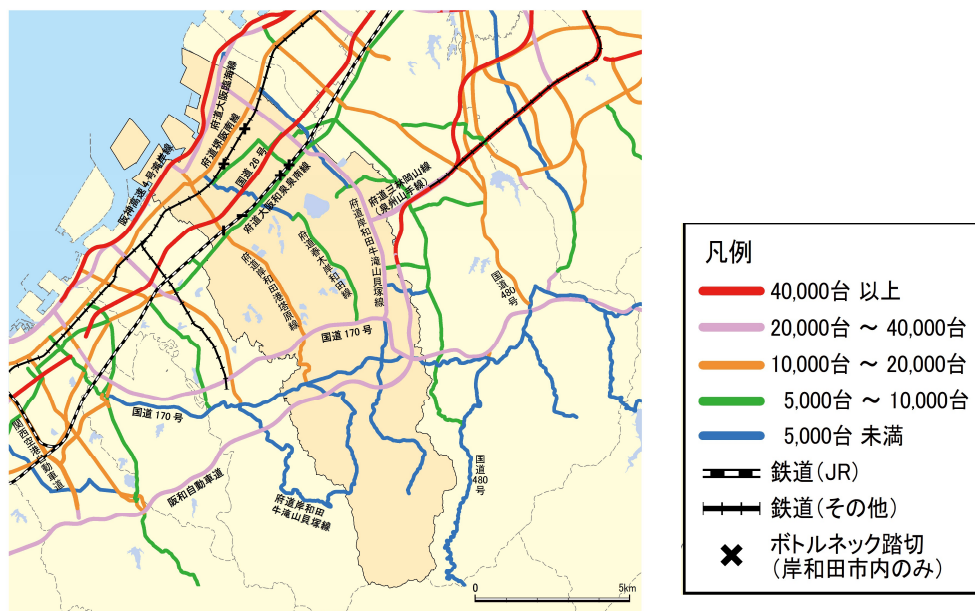


図 2-27 岸和田市及び周辺地域の車線数の状況

(3) 交通量（平日 24 時間交通量）

阪神高速4号湾岸線及び国道26号は、40,000台/日以上交通量があり、本市で交通量が多い路線です。また、国道170号、府道大阪臨海線、府道三林岡山線、府道岸和田牛滝山貝塚線及び阪和自動車道は、20,000台～40,000台/日です。



資料：全国道路・街路交通情勢調査(平成 27(2015)年)

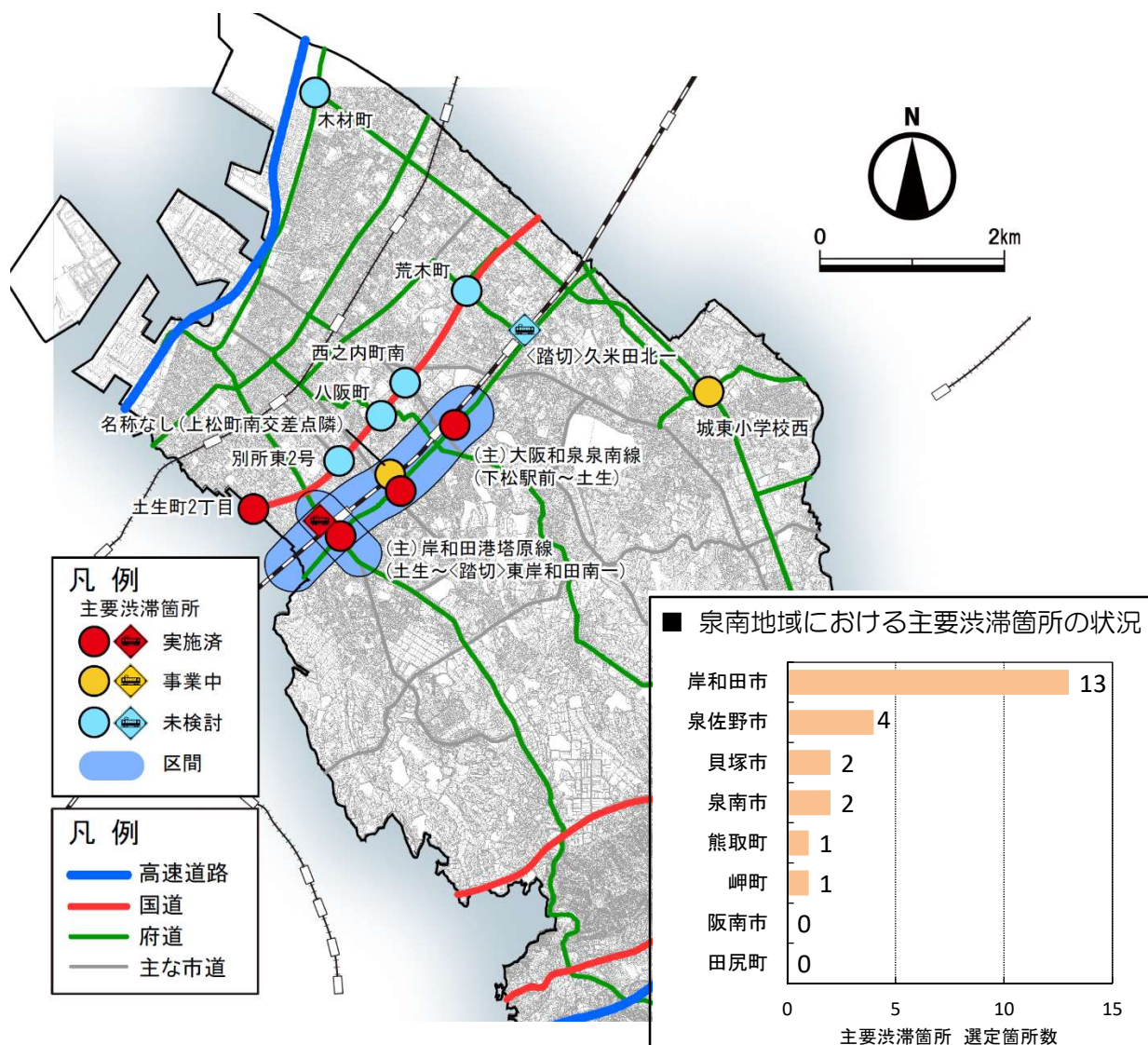
図 2-28 岸和田市及び周辺地域の交通量（平日 24 時間交通量）の状況

(4) 主要渋滞箇所*

泉南地域における主要渋滞箇所の選定箇所は、本市が最も多い状況です。

国道 26 号や府道大阪臨海線、府道岸和田牛滝山貝塚線では、幹線道路との交差点で渋滞が発生しています。府道大阪和泉泉南線は、幹線道路との交差点部に右折レーンがなく、併走する JR 阪和線の踏切の影響も相俟って、慢性的な交通渋滞が発生しています。

なお、主要渋滞箇所の選定箇所である国道 26 号の土生町 2 丁目交差点は、交差点改良を実施しています。JR 阪和線踏切による交通渋滞は、阪和線東岸和田駅付近高架化事業により、7 カ所の踏切を除却し、府道岸和田港塔原線と市道並松上松線などの踏切による交通渋滞を解消しています。



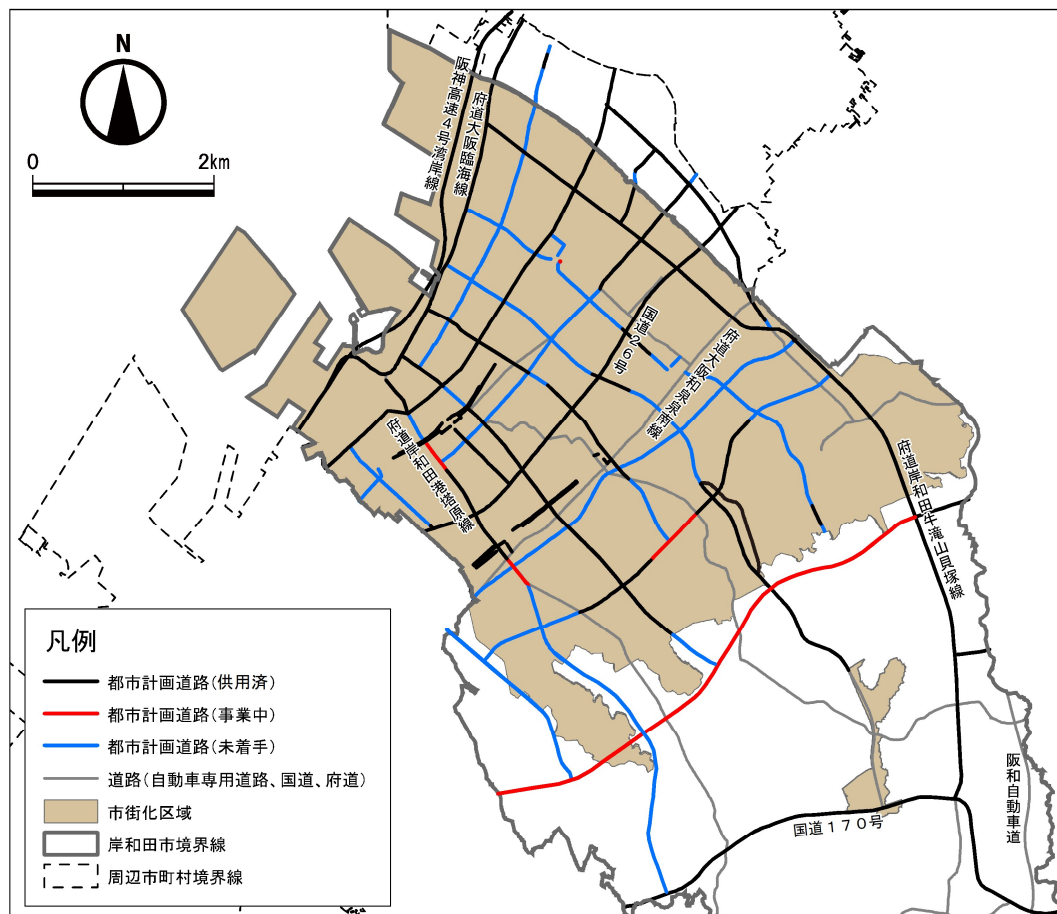
資料：「地域の主要渋滞箇所」選定結果（平成 25(2013)年 2 月公表 京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会）
令和 3 年度 大阪地区渋滞対策協議会(第 11 回)資料 大阪地区渋滞対策協議会の経緯及び進捗状況

図 2-29 岸和田市内の主要渋滞箇所選定状況及び泉南地域における主要渋滞箇所の状況

(6) 都市計画道路*の整備状況

都市計画道路の整備率は、計画総延長 98,800mに対して 59,004mの 59.7%です。

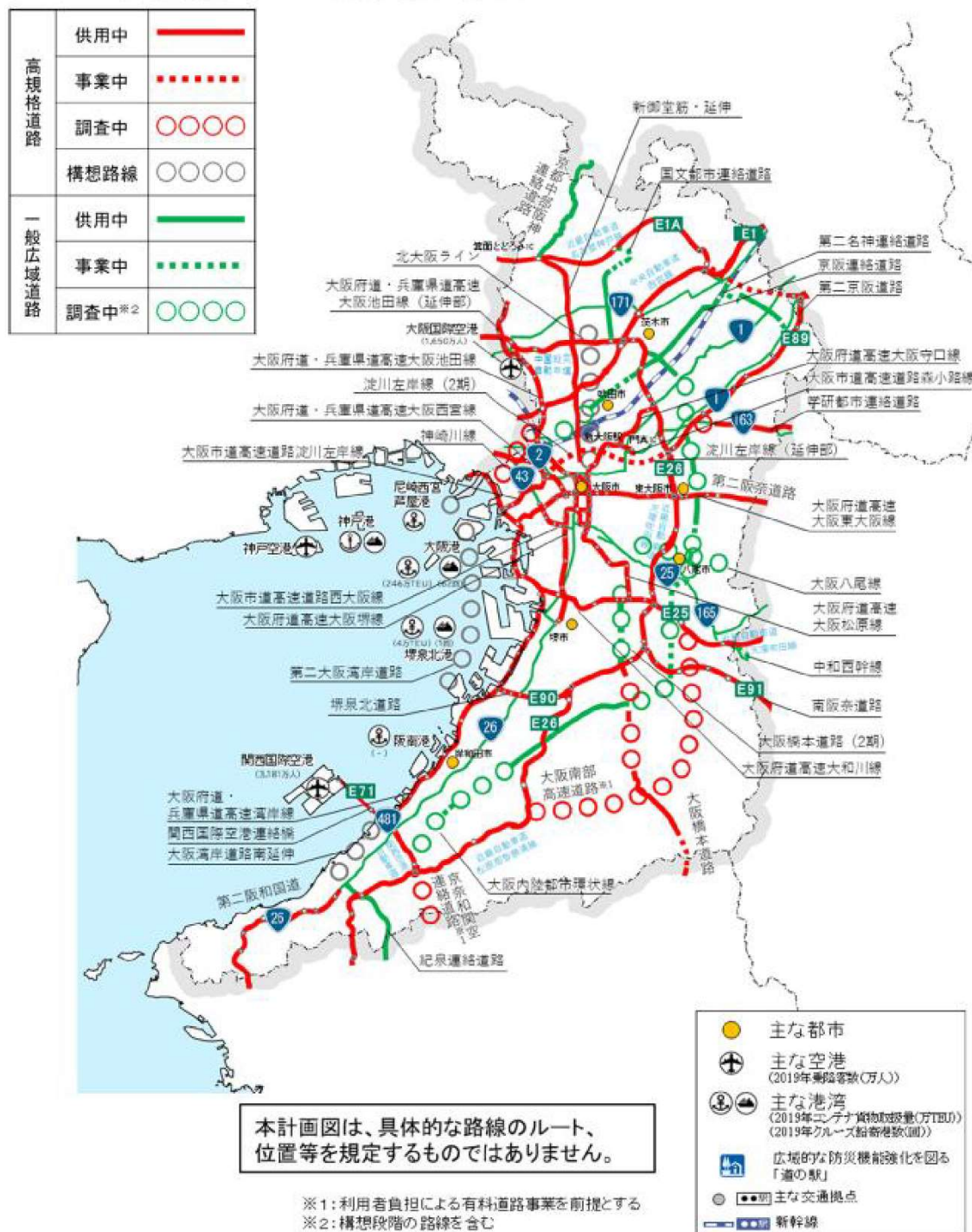
また、令和3年6月に策定された「大阪府 新広域道路交通計画」における広域道路ネットワーク路線には、高規格道路として大阪南部高速道路、一般広域道路として大阪内陸都市環状線（泉州山手線等）と国道26号及び構想路線として第二大阪湾岸道路が位置づけられています。



2-31 都市計画道路の整備状況（令和3(2021)年度末）

また、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、地域経済の発展や防災対策のためにも道路ネットワークの構築が望まれており、奈良県と和歌山県を含む大阪南部の15市町村と連携し、阪和・南阪奈・西名阪・京奈和の各自動車道に接続する大阪南部高速道路の早期事業化推進に取り組んでいます。

■広域道路ネットワーク計画図(大阪府)



資料：大阪府新店域道路交通計画（令和3（2021）年6月策定）

図 2-32 大阪府における広域道路ネットワーク計画

2.2.2 鉄道

(1) 鉄道ネットワーク

本市には、大阪都心部からＪＲ阪和線、南海本線が都市区域を走っており、計７つの鉄道駅（ＪＲ阪和線：久米田・下松・東岸和田、南海本線：春木・和泉大宮・岸和田・蛸地蔵）があります。隣接する和泉市の丘陵部には、泉北高速鉄道の和泉中央駅があり、貝塚市は、東西方向に水間鉄道水間線が走っています。

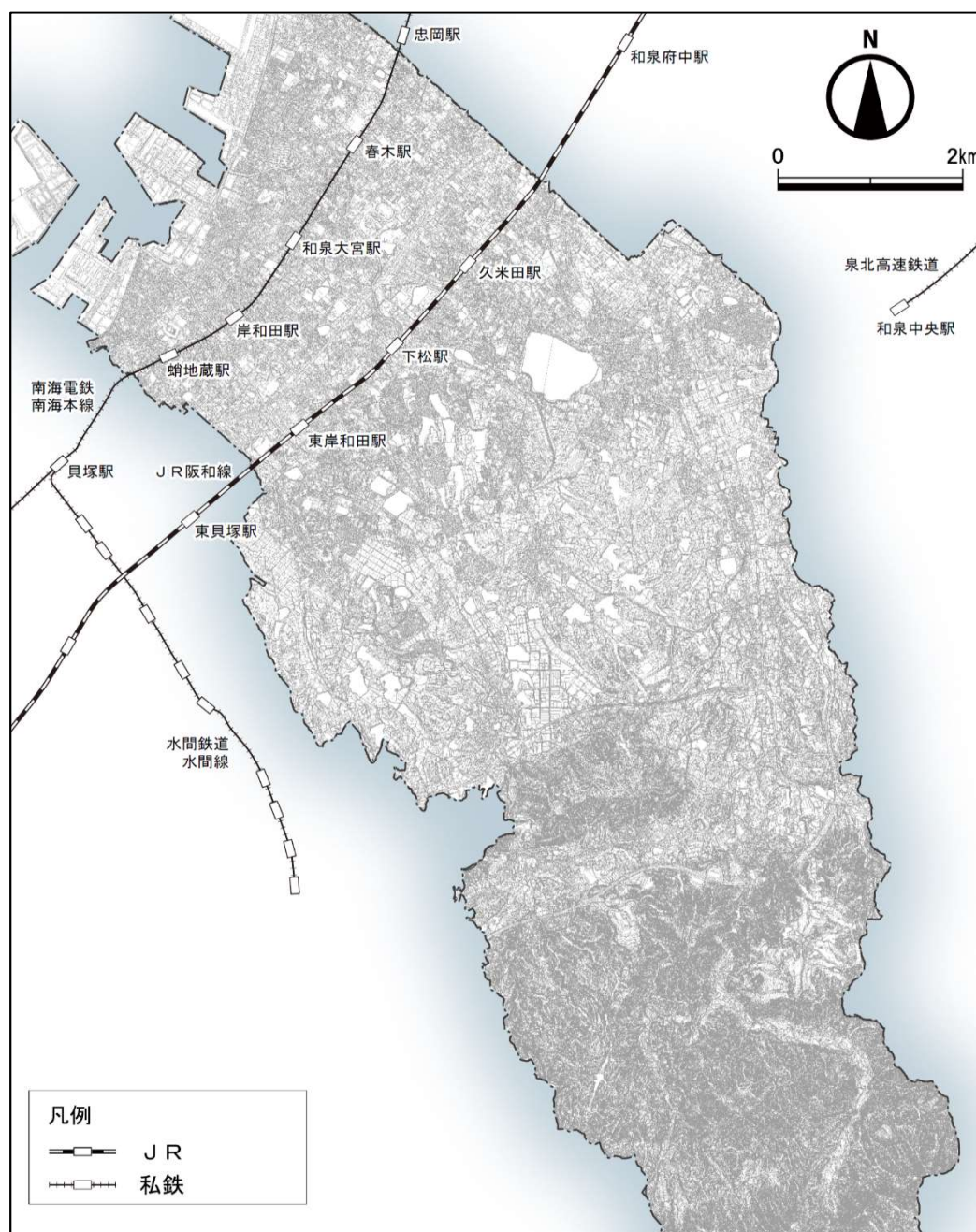


図 2-33 岸和田市の鉄道ネットワーク

(2) 利用者の推移

令和元(2019)年度の本市の乗車状況を鉄道駅別にみると、南海岸和田駅が1日あたり(1.3万人/日)と最も多く、次いでJ R東岸和田駅(1.1万人/日)、南海春木駅(0.8万人/日)、J R久米田駅(0.7万人/日)等となっています。

また、市内の鉄道駅別に乗車人員の推移をみると、平成元(1989)年と比べると令和元(2019)年では、J R東岸和田駅やJ R下松駅で微増傾向がみられていますが、それ以外の鉄道駅では横ばい、もしくは微減傾向にあります。特に、南海岸和田駅では、平成元(1989)年に比べて令和元(2019)年では乗車数が3割近く減少しています。

なお令和 2(2020)年度は、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で利用者数が減少し、令和元(2019)年に比べて、全ての鉄道駅において約2割減少しています。

近隣の駅の様子をしてみると本市と同様な傾向となっておりますが、和泉中央駅だけが乗降数が増えています。

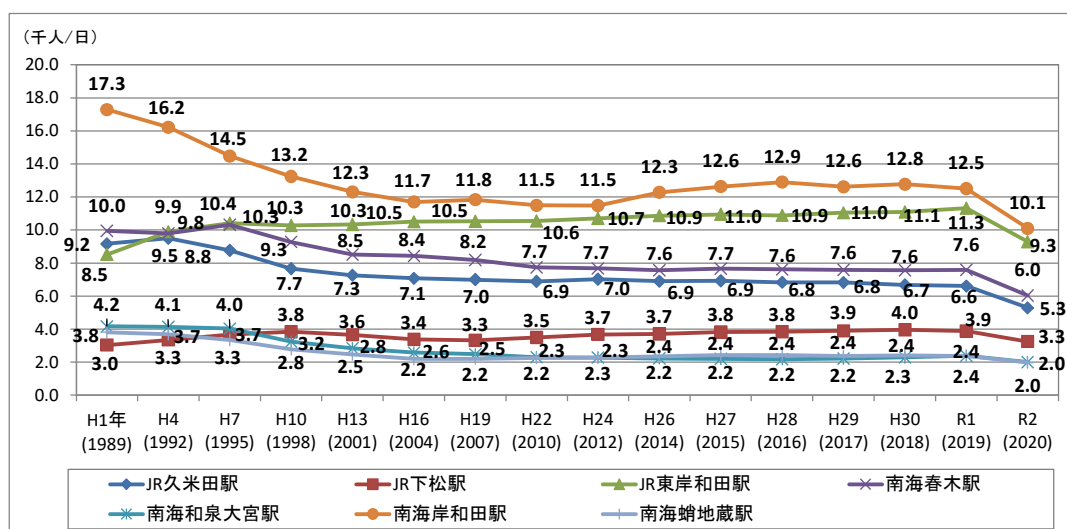
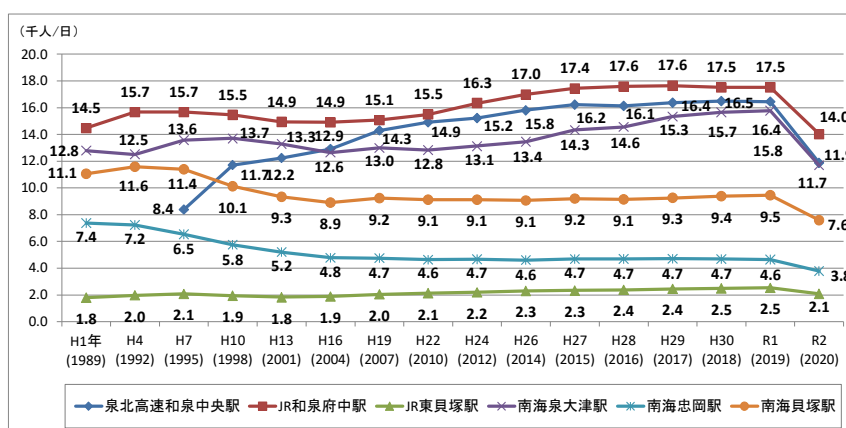


図 2-34 鉄道駅別にみた乗車人員の推移（岸和田市内）



資料：岸和田市、大阪府統計年鑑

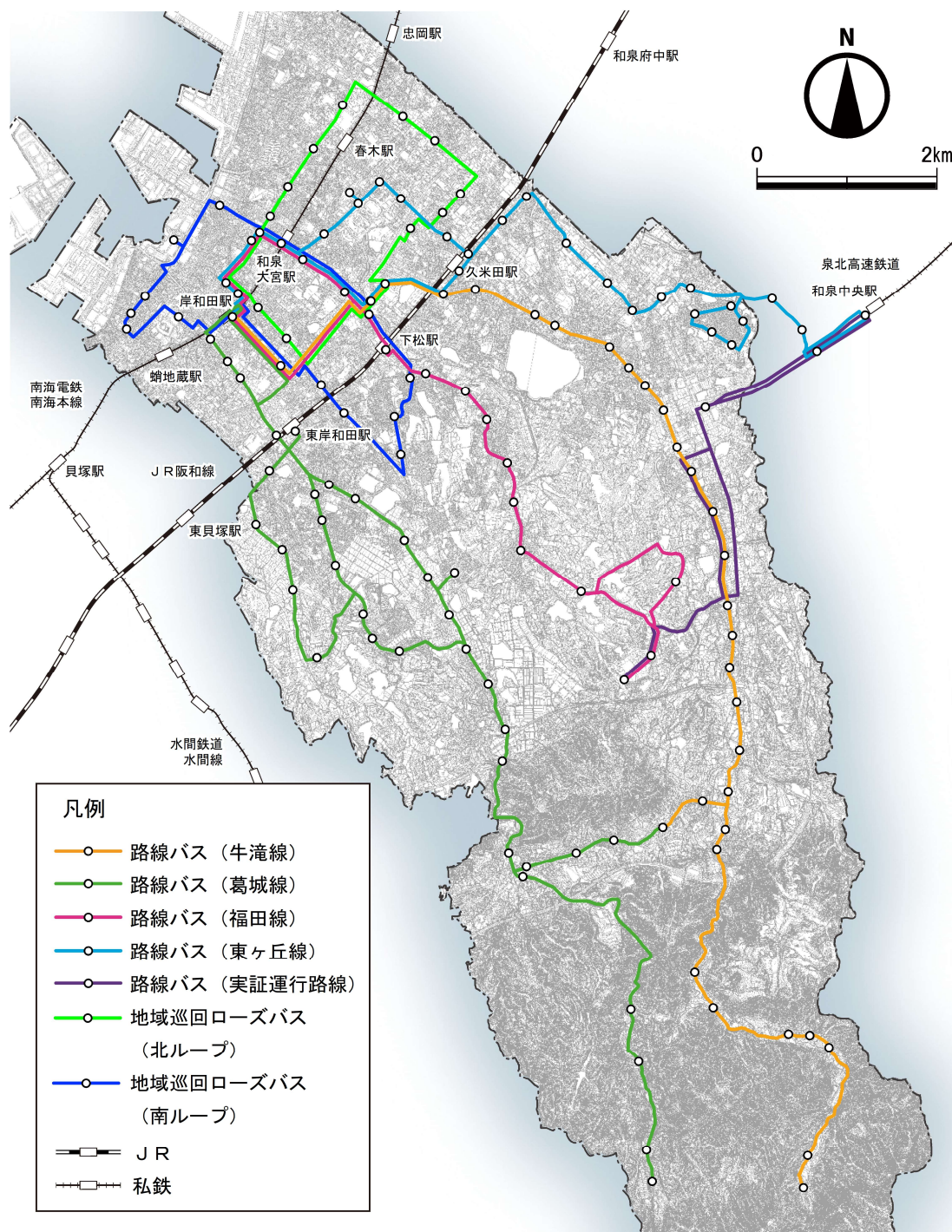
図 2-35 鉄道駅別にみた乗車人員の推移（岸和田市周辺市町）

2.2.3 バス

(1) バスネットワーク

路線バスは、南海岸和田駅を起点に放射線状に4路線が運行されており、山地部まで運行しています。また、令和4年11月より山直線（道の駅愛彩ランドから和泉中央駅）の実証運行を開始しています。

地域巡回ローズバスは、南海岸和田駅を起終点に北ループ、南ループの2路線を巡回運行しています。

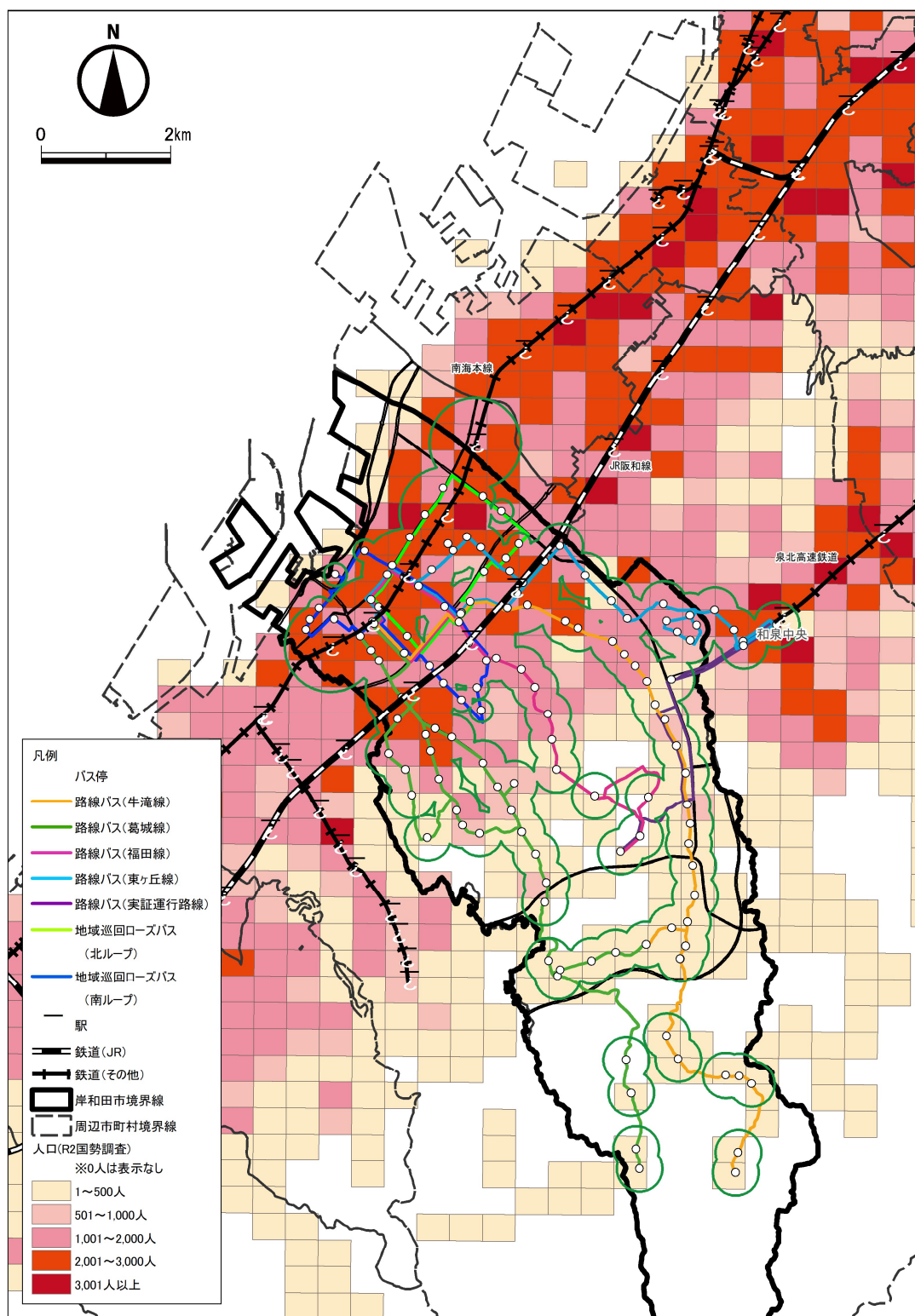


資料：南海バス(株)ホームページ

図 2-36 岸和田市のバスネットワーク

(2) 地域公共交通のサービス圏域*とカバー人口

本市の地域公共交通のサービス圏域をみると、市内人口の鉄道・路線バスでのカバー率は約 80%となっており、ローズバスを含めると約 84%に達し、タクシーサービス利用圏域を含めると、ほぼ市内全域がカバーされています。



注：駅勢圏(半径 800m)、バス停勢圏(路線バス(半径 400m)、ローズバス(半径 200m))

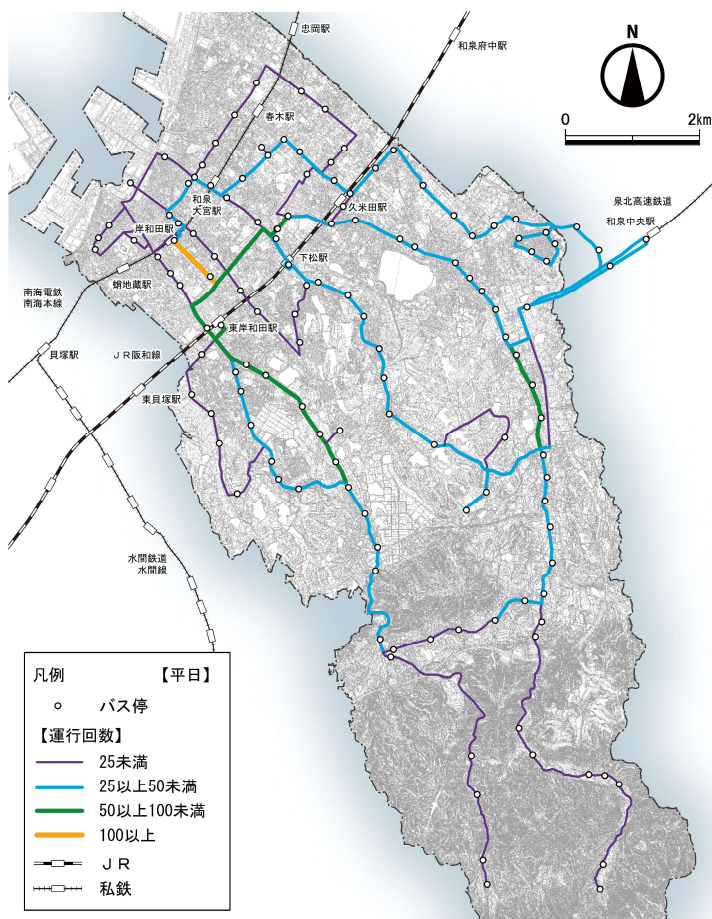
図 2-37 地域公共交通のサービス圏域と総人口

(3) バス交通のサービス水準

現行のバス交通の運行回数（平日）をみると、牛滝線、葛城線、福田線が運行する岸和田駅前～岸和田警察署東交差点間が 100 回/日以上と最も多くなっています。

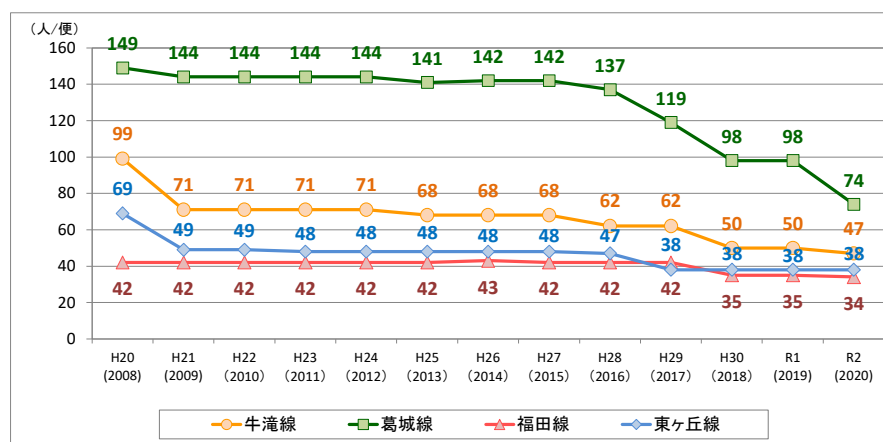
白原車庫より南方向を運行する牛滝線や葛城線、流木墓地公園あたりを運行する葛城線、ローズバスの運行路線では 25 回未満/日と運行回数が少ない状況にあります。

令和 2(2020)年度と令和元(2019)年度の運行回数(平日)を比べると、221 本から 193 本となっており、28 本の減少となっています。なお減少となった路線は、主に葛城線となっています。



資料：南海バス(株)ホームページ

図 2-38 既存路線バス運行回数（平日）

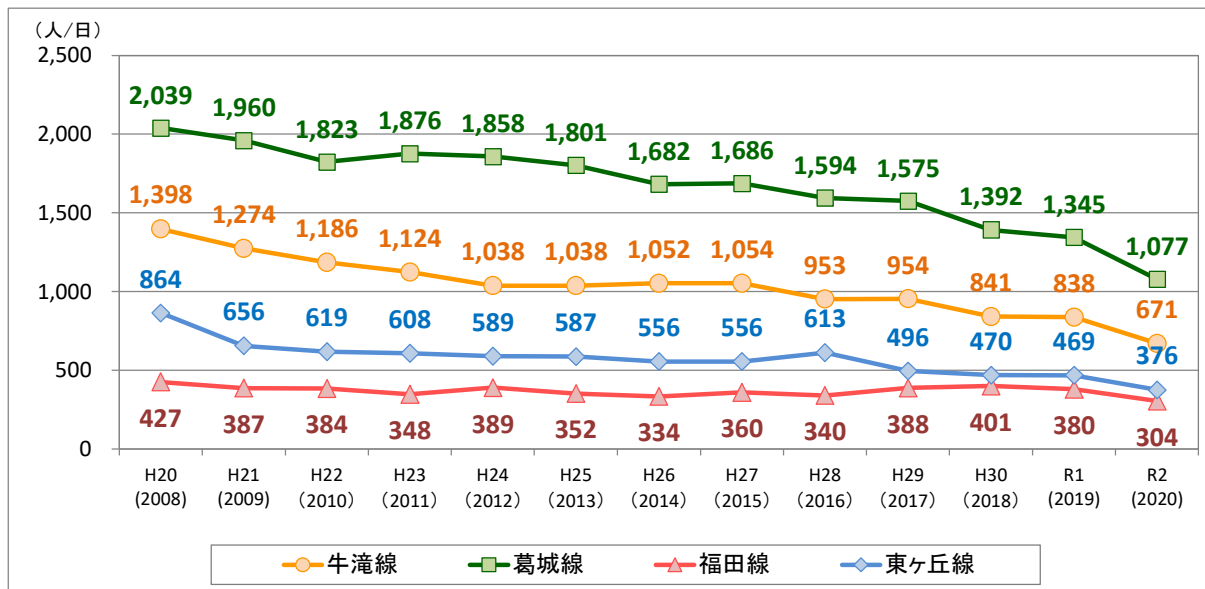


資料：南海バス(株)

図 2-39 既存路線バス運行回数の推移

(4) 路線バスの利用状況

路線バスの利用者数は、市内を運行する全ての路線で年々減少傾向にあり、令和2(2020)年度の利用者数を、平成20(2008)年度時点と比べると、路線により約5割～9割となっています。また令和2(2020)年度と令和元(2019)年度と比べると、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、約8割の利用者数となっています。



資料：南海ウイングバス(株)

図 2-40 路線別にみた1日あたりの利用者数の推移

■路線バス



■地域巡回ローズバス



(5) 地域巡回ローズバスの利用状況

地域巡回ローズバスの利用者数は平成 20(2008)年以降は年間約 6 万人(約 200 人/日)の横ばい傾向にあり、令和元(2019)年の改正後は年間約 3 万人です。また、令和 2(2020)年時点では新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、年間約 2 万人に減少しています。

令和 3 年 6 月に北ループと南ループを下松駅で接続する改正を行いました。利用者数は横ばいとなっています。なお、地域巡回ローズバスの 1 便あたりの利用者数は、平成 20 年以降において約 17 人/便の横ばい傾向でしたが、令和元年度が約 8 人/便、令和 2 年度が約 6 人/便、令和 3 年度が約 7 人便となっています。

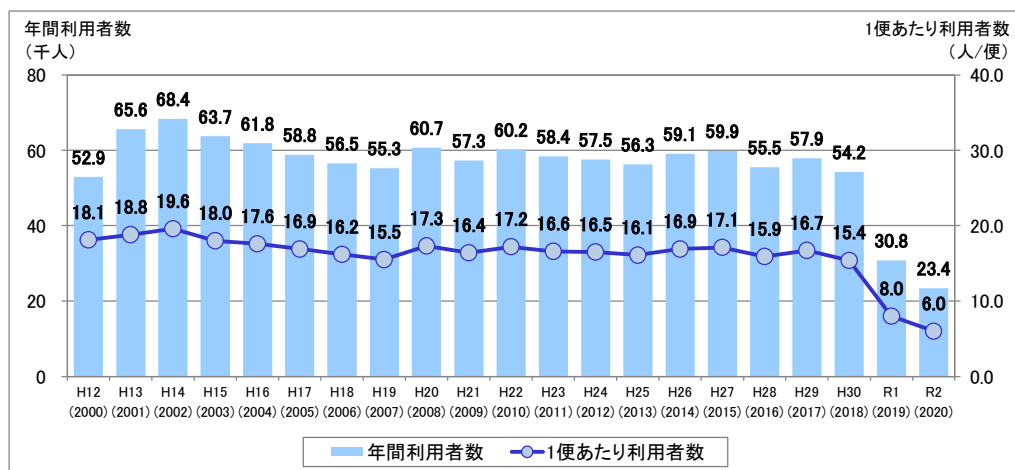


図 2-41 年度別にみたローズバス利用者数の推移

(6) 高速バスの運行状況

岸和田市を発着する高速バス路線は、南海岸和田駅前から川崎・東京方面を結ぶ VIP LINER 及び北陸（越前あわら温泉・加賀山代温泉・加賀片山津温泉）方面を結ぶ SPALINE 北陸及び鳴門方面を結ぶ SPA LINE 鳴門・四国が運行しています。



資料：株式会社平成エンタープライズHP



資料：岸和田観光バス株式会社HP

図 2-42 岸和田市を発着する高速バス

2.2.4 タクシー

(1) 市内のタクシー

本市におけるタクシーの営業エリアは、本市全域をカバーしており、鉄道やバス停から離れている交通脆弱地域も含め、市内のど地域からでも利用が可能です。

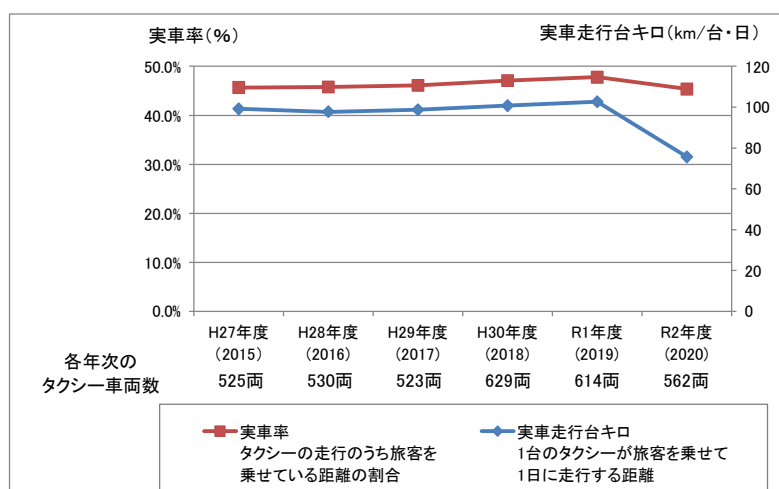
本市を運行するタクシー事業者は、24 時間営業していることに加え、障害者等の方を対象とした重度障害者等タクシー助成制度の協力等を行っており、市民がいつでも移動できるセーフティネットとしての役割も果たしています。



そのなか、本市に事業所のあるタクシー事業者については、高齢化に伴う運転手不足等の影響もあり、令和元(2019)年に1事業者に減少しました。また、昨今の新型コロナウイルス感染症拡大による影響により、タクシー業界は厳しい経営状況に直面している状況です。

(2) タクシーの走行実績

泉州交通圏の実車率及び実車走行台キロは、平成 27(2015)年から令和元(2019)年まで増加傾向でしたが、タクシー事業者が減少したこと、人材不足や、運転手の高齢化による勤務時間の減少、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、令和 2(2020)年度では減少しています。



資料：大阪運輸支局（泉州交通圏におけるデータ）

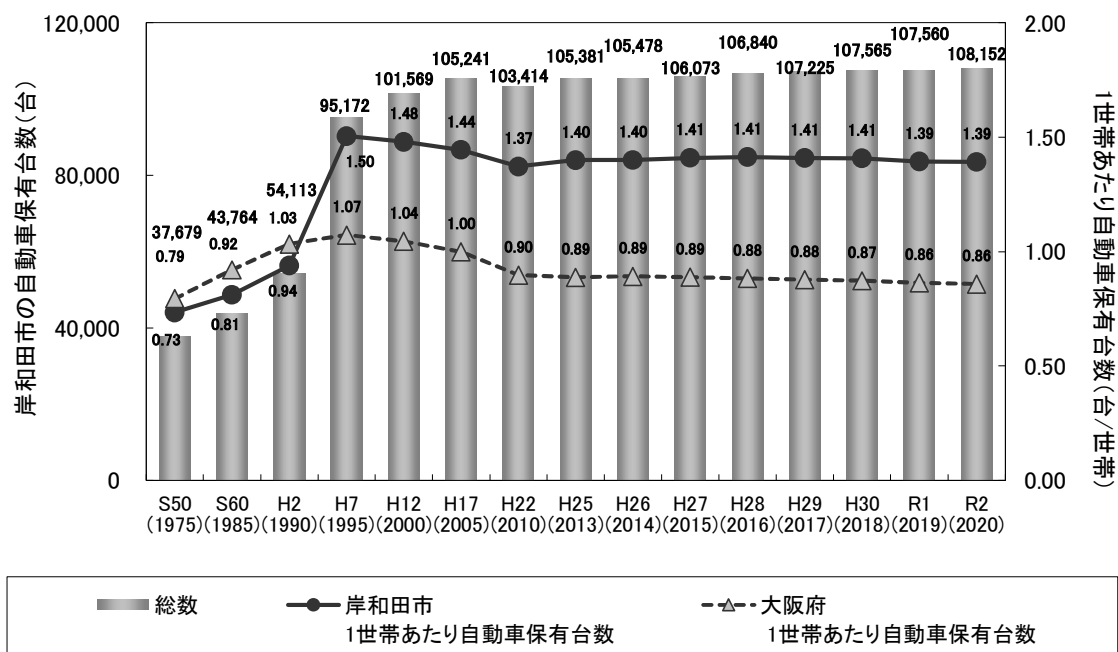
図 2-43 タクシーの走行実績

2.2.5 自動車

(1) 自動車保有台数の推移

本市の自動車保有台数は、近年横ばい傾向にありますが、令和 2(2020)年度時点で約 10.8 万台と、大阪府全体の 1 世帯当たり保有台数を大きく上回っています。

また近年の自動車保有台数は、概ね横ばいとなっています。



資料：大阪府統計年鑑

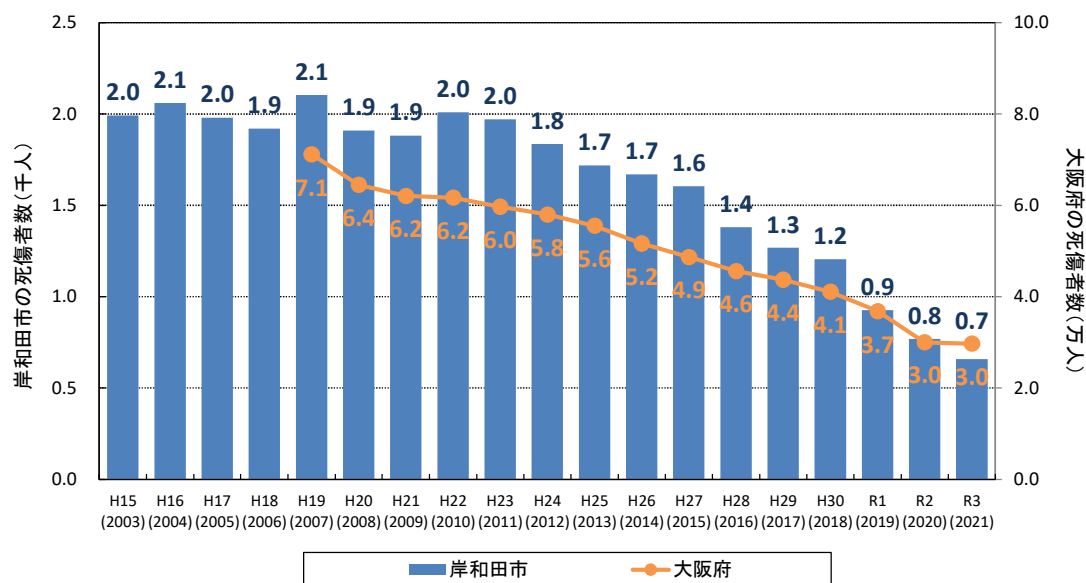
図 2-44 自動車保有台数及び 1 世帯あたり自動車保有台数の推移

(2) 事故発生状況

本市における交通事故による死傷者数は、減少傾向にあります。令和 3(2021)年には年間約 0.7 千人の死傷者が発生しています。

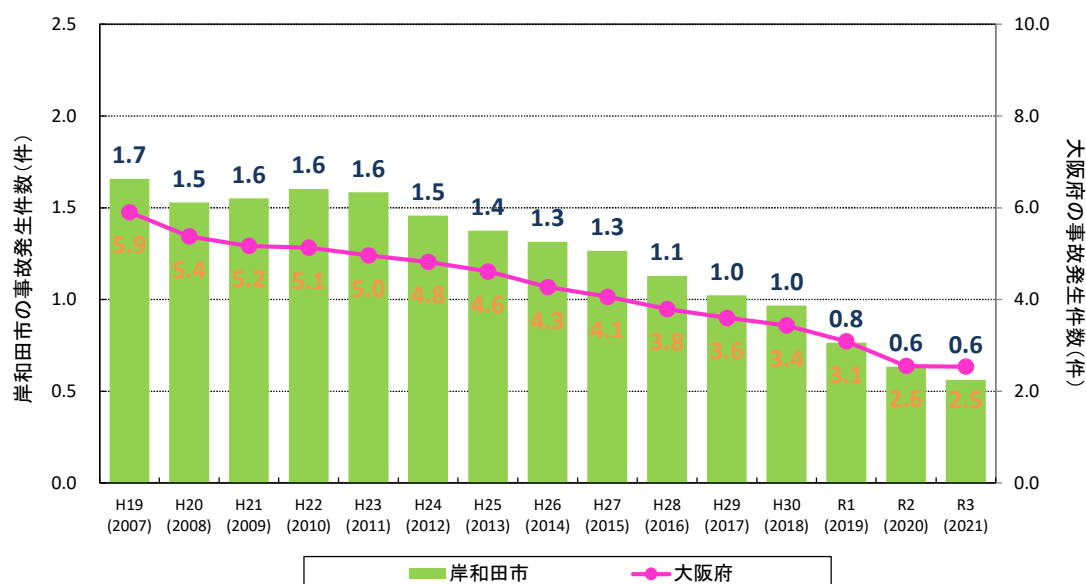
交通事故による死傷者数は、本市及び大阪府内ともに減少傾向にあり、平成 19(2007)年に比べて令和 3(2021)年では約 6 割減少しています。

しかし物損事故も含めた交通事故の年間発生件数は、平成 21(2009)年に比べて平成 30(2018)年では約 24%増加しています。自動車事故による死傷者数をみると、大阪府内は令和 3(2021)年度では、平成 24(2012)年度に比べて約 5 割減少しています。



資料：岸和田の交通事故のあらまし

図 2-45 岸和田市及び大阪府の交通事故による死傷者数の推移



資料：大阪の交通白書
(一般財団法人大阪府交通安全協会)

図 2-46 岸和田市及び大阪府の交通事故発生件数の推移

2.2.6 自転車

(1) 市営自転車駐車場の利用状況

市営自転車駐車場の利用状況は平成 29(2017)年度では 4,202 台であり、平成 26(2014)年度の 5,346 台と比べると 1,144 台減少しています。なお平成 30(2018)年度の市営東岸和田駅自転車等駐車場開設後、利用数は一時増加しましたが、それ以降の利用者は約 2 割の減少となっています。

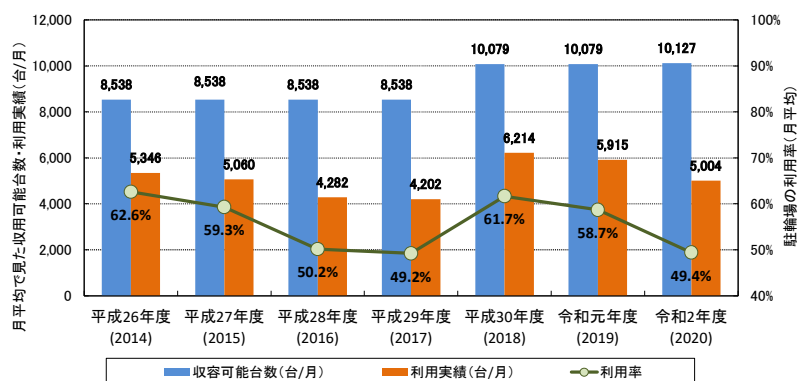


図 2-47 市営自転車駐車場の利用状況の推移

(2) 市内放置自転車の状況

市内鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域内での放置自転車台数は、令和 2(2020)年度で 745 台であり、平成 26(2014)年度の 2,556 台と比べると約 3 割の減少となっています。

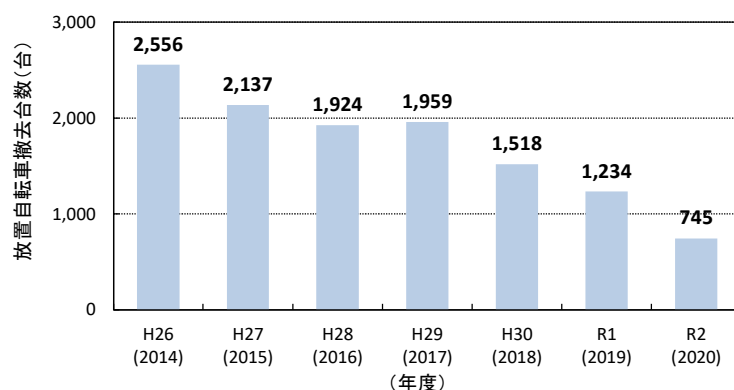


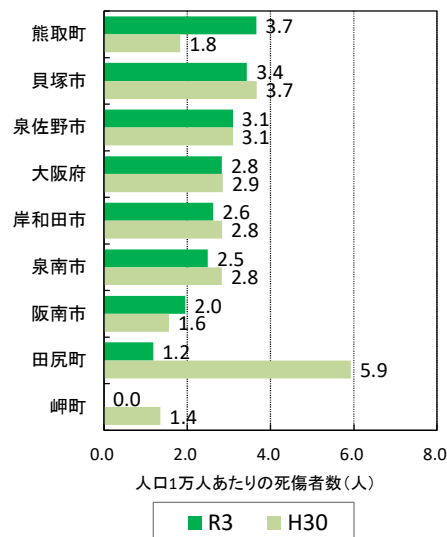
図 2-48 放置自転車撤去台数の推移

(3) 事故発生状況

自転車による人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況については、令和 3(2021)年度は平成 30(2018)年度に比べて約 1 割の増加となっています。なお大阪府内平均より僅かに低くなっています。

図 2-49 近隣市町死傷者数

資料：大阪の交通白書
(一般財団法人大阪府交通安全協会)



(4) 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

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は増加傾向となっています。

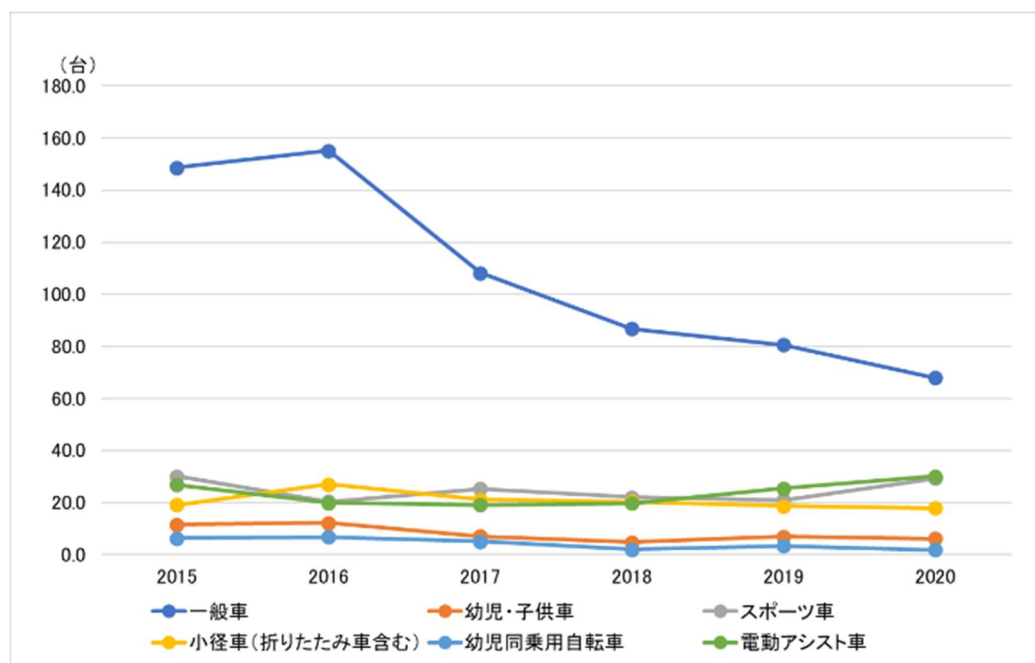


図 2-50 1店舗当たり平均車種別新車販売台数（近畿ブロック）
（自転車国内販売動向調査より）

2.2.7 歩行者

(1) 市内の道路状況

市内の道路では、歩道未整備区間や道路幅員が狭小な区間が多く存在しています。また歩道設置延長は約 60 km となっています。

本市では、歩行者空間の整備として、歩道設置による安全・快適性の向上や鉄道駅等のエレベーターやエスカレーターの設置などによる移動円滑化に取り組んでいます。

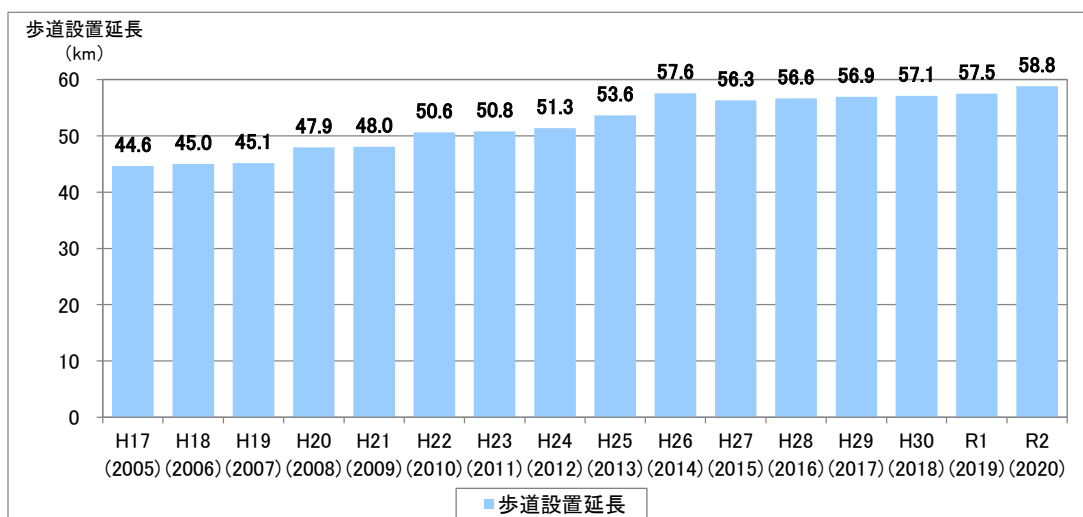
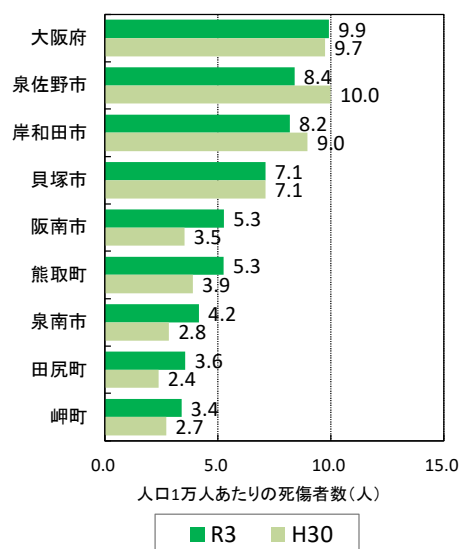


図 2-51 市内の歩道設置延長状況

※各年 4 月 1 日現在

(2) 事故発生状況

歩行者の人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、令和 3(2021)年度では平成 30(2018)年度に比べて、約 1 割の増加となっています。



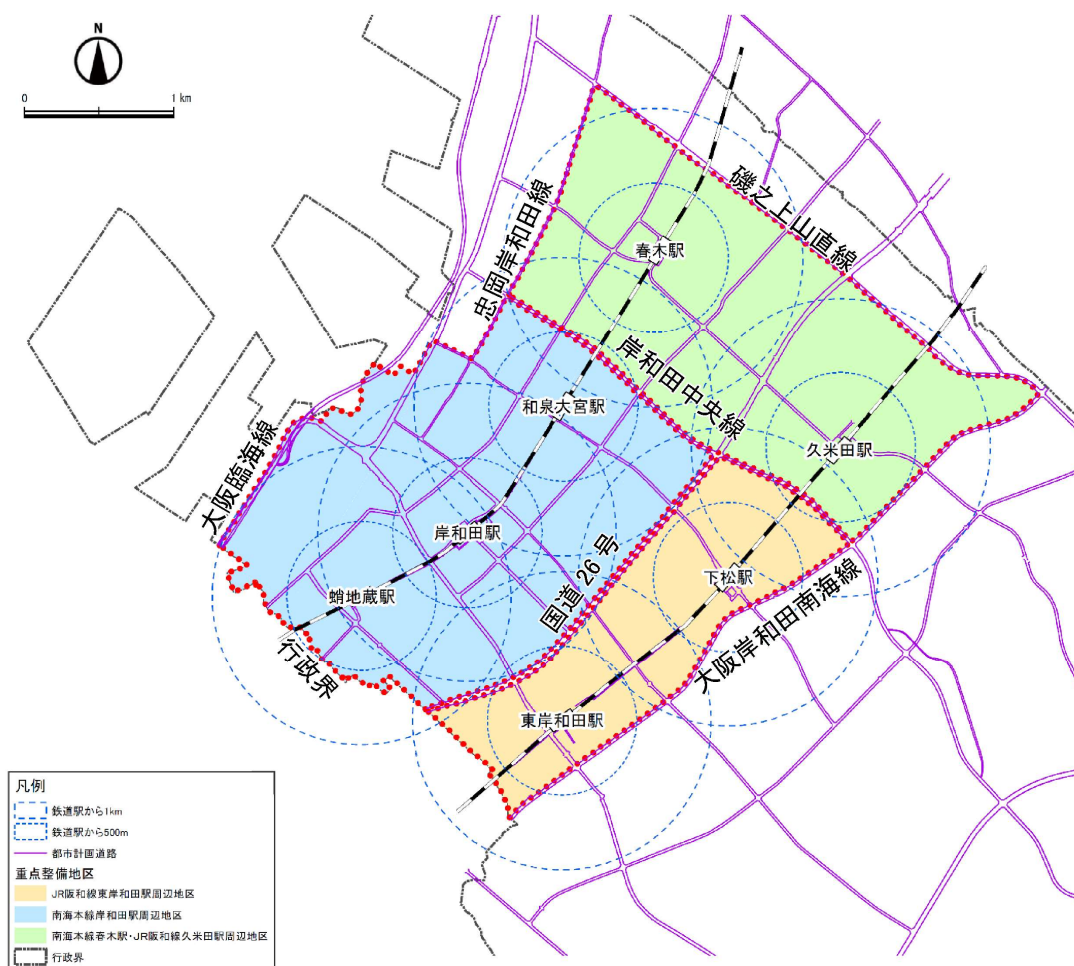
資料：大阪の交通白書（一般財団法人大阪府交通安全協会）

図 2-52 人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況

2.2.8 道路のバリアフリー化と緊急交通路の状況

(1) バリアフリー基本構想に基づく生活関連経路のバリアフリー化の状況

令和 2(2020)年度時点で、駅と主要施設を結ぶ生活関連経路のバリアフリー化は、計画総延長 26,600 mに対して整備済延長 19,060mとなっています。なお、バリアフリー化率は令和 2(2020)年度では 71.7%となっています。



資料：岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】

図 2-53 重点整備地区図

2.2.9 交通結節点*の状況

(1) 交通結節点の整備状況

交通結節点としての主要な施設である市内の都市計画決定している駅前交通広場の整備状況をみると、南海岸和田駅東側、J R東岸和田駅・J R下松駅の東西両側では、駅前交通広場が整備されていますが、他の鉄道駅では整備されていない状況にあります。

また、岸和田市の山手地域の中心であるゆめみヶ丘岸和田や広域連携軸である泉州山手線沿道の山直東、光明、修斉地区については、上位計画に地域拠点、広域交流拠点と位置付けられ周辺の地域と公共交通を結ぶ交通結節点の機能を担うことから、泉州山手線の整備に合わせて山直東地区で交通広場を整備するなどの取り組みが進められています。



表 2-1 市内鉄道駅における交通結節点の整備状況

駅名		駅舎構造	交通結節機能							広場外	
			都市計画 駅前交通広場		バス		タクシー		その他	市営 駐輪場	その他
			西側	東側	バス	プール	バス	プール			
南海	春木	地上	暫定	未整備	×	×	×	×	一般車 バス	整備済	
	和泉大宮	地上	暫定	未整備	○	×	○	○		設置済	バス停
	岸和田	高架	暫定	整備済	○	×	○	○		整備済	バス車庫
	蛸地蔵	地上		未整備	×	×	×	×		設置済	
JR	久米田	地上	暫定	未整備	×	×	○	○	一般車 バス	設置済	バス停
	下松	橋上	整備済	整備済	○	×	○	○		設置済	
	東岸和田	高架		整備済	○	○	○	○	一般車 バス	設置済	バス停

注：駅施設の状況は、岸和田市資料による

注：市営駐輪場については「整備済」は用地も取得済み、「設置済」は借地にて施設を設置済

【整備前】



【整備後】

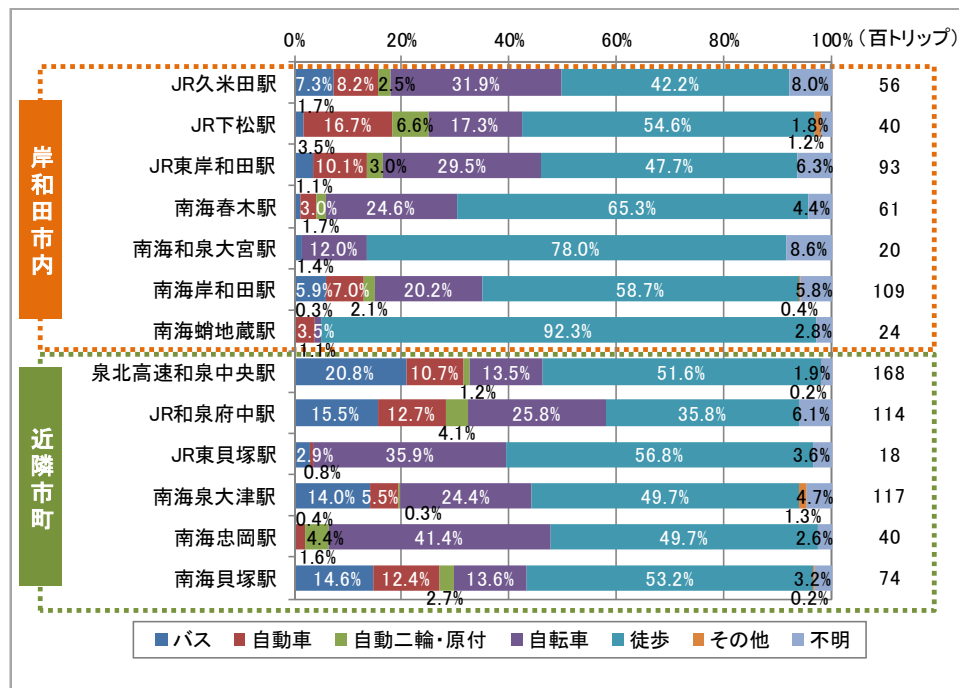


図 2-54 J R東岸和田駅 駅前交通広場整備状況

(2) 駅別の駅端末交通手段別分担率*

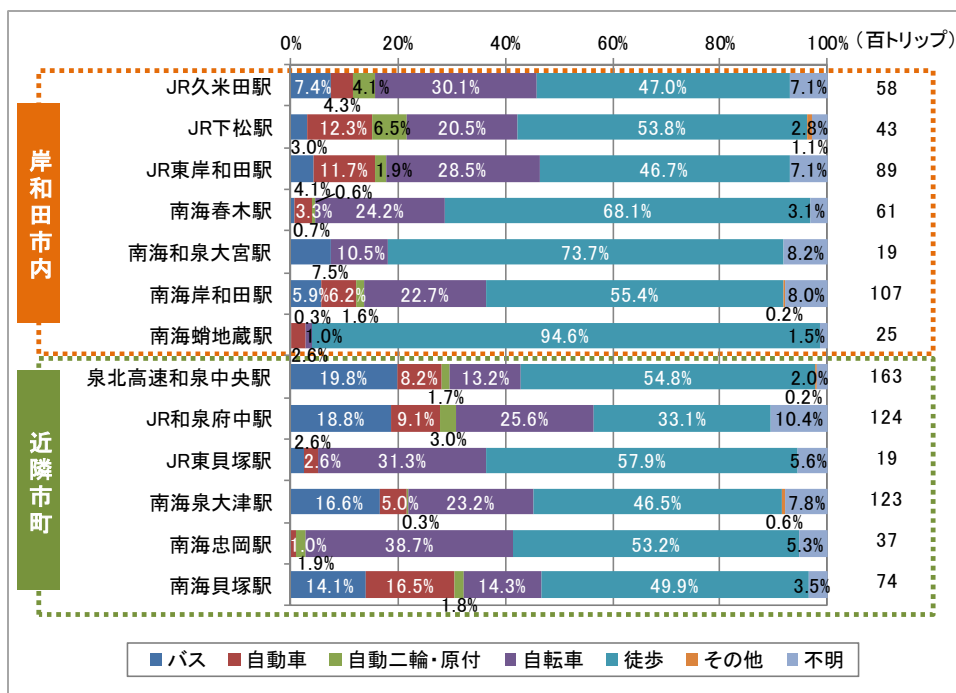
本市の7駅及び本市周辺の駅端末交通手段分担率を示します。

平日では、本市の7駅については、アクセス・イグレス*におけるバスの分担率は全ての駅で10%を下回っています。一方で、泉北高速和泉中央駅・JR和泉府中駅・南海泉大津駅・南海貝塚駅はアクセス・イグレスともにバスの分担率が10%を上回っています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-55 駅別の駅端末交通手段別分担率(アクセス)(平日)



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-56 駅別の駅端末手段分担率(イグレス)(平日)

2.2.11 交通を取り巻く環境の変化への対応（見直しの視点）

(1) 公共交通をめぐる国の動向

令和 2(2020)年 11 月の「地域公共交通活性化・再生法」の改正による地域公共交通計画の策定が努力義務化をはじめ、令和 3(2021)年 5 月に閣議決定された交通政策基本法（平成 25(2013)年法律第 92 号）に基づく、令和 3(2021)年度から令和 7(2025)年度までの交通政策の基本的な方向性を示した「第 2 次交通政策基本計画」等を踏まえた取組みを図る必要があります。

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、**地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業**。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。**国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。**

地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上下分離、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実
施計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

その他の事業

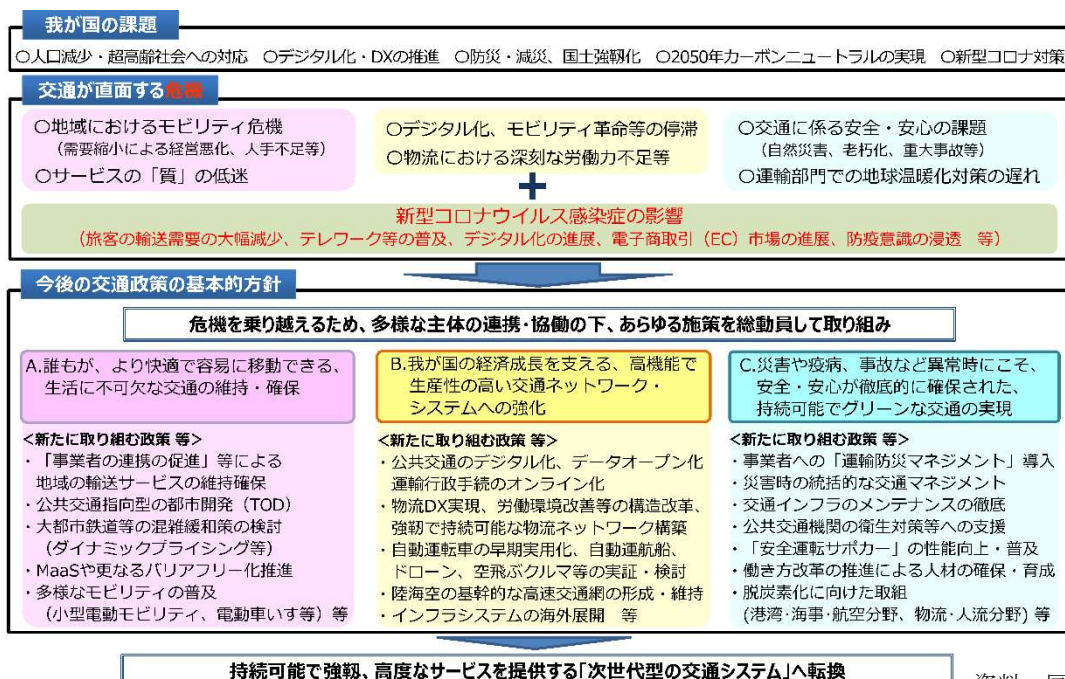
- **新地域旅客運送事業**
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- **新モビリティサービス事業**
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。新モビリティサービス協議会における議論が可能。

<事業スキーム>

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。**（地域公共交通計画への記載は不要。）**
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、**法律上の特例措置を受けることができる。**

資料：国土交通省

図 2-57 地域公共交通活性化再生法の概要



資料：国土交通省

図 2-58 第 2 次交通政策基本計画の概要

(2) 高齢者の免許返納

高齢者が運転免許を自主返納しやすい環境づくりに向けては、歩行距離の制約などの高齢者の生活実態や、公共交通機関の現状を考えると、公共交通を補完するボランティア団体の活動や地域の助け合いの中で、高齢者のための移動手段を確保していくことも、今後、重要性を増すものと考えられるため、「福祉」と「交通」の連携強化に向けた取組が必要です。



資料：高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット（令和4(2022)年3月国土交通省）

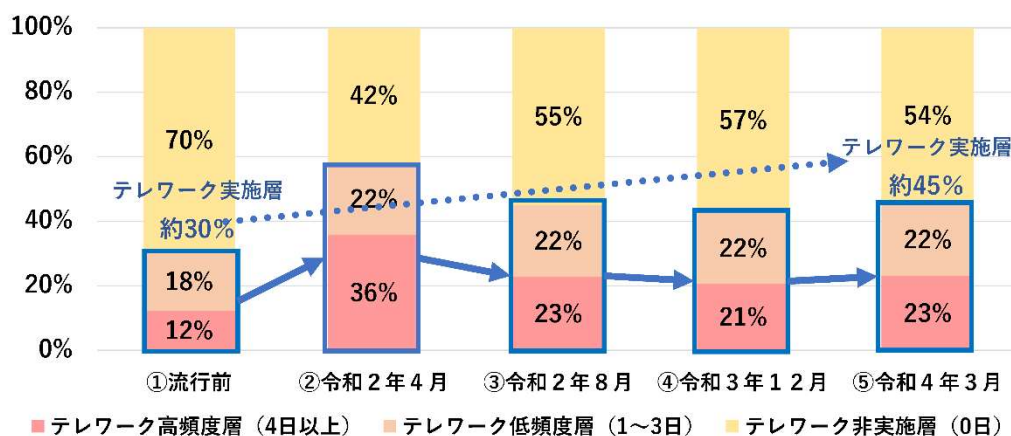
図 2-59 地域における高齢者の移動手段を確保するための考え方

(3) 新たな生活様式に対応した地域交通の構築

新型コロナウイルス感染症の感染拡大とそれに対する緊急事態宣言の発出等による感染症対策として、移動の自粛が求められたこと及び人との接触を減らすことが推奨されていたこと等を契機に、リモートワークやネットショッピングの増加が加速するなど、市民の生活様式が大きく変化しました。

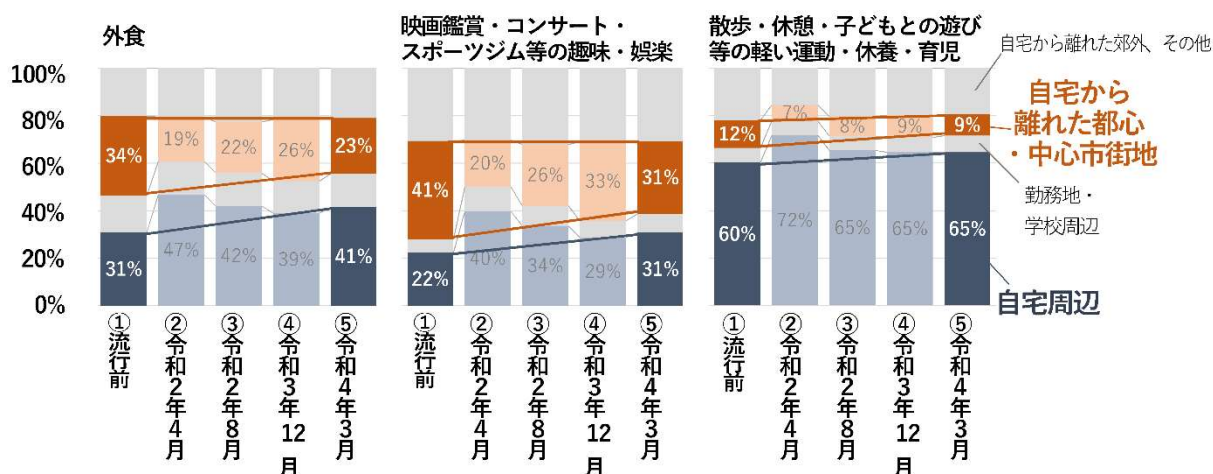
国土交通省が全国の大都市を中心に実施した「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査」（令和4(2022)年3月実施）によると、週1日以上テレワークを実施する層については、最初の緊急事態宣言中に大きく割合が増加、緊急事態宣言解除後に減少するものの、新型コロナ流行前と比較して増加し定着する傾向が見受けられます。また、日常の活動別に最も頻繁に訪れた場所については、「外出」や「趣味・娯楽」、「軽い運動、休養、育児」では自宅周辺での活動が新型コロナ感染症流行前と比較して増加し定着する傾向が見受けられます。

新型コロナウイルス感染症を契機に人々のくらしをめぐる環境や価値観も大きく変わる中、地域交通の持つ価値や役割を見つめ直し、移動サービスの質・持続性の向上を図る必要があります。



資料：国土交通省

図 2-60 就業者におけるテレワーク実施者の割合の推移



資料：国土交通省

図 2-61 人々の活動場所の割合の推移

(4) アフターコロナに向けた地域交通に対する考え方

国土交通省は、危機に直面する地域交通について、感染症を契機に人々の暮らしをめぐる環境や価値観も大きく変わる中、地域づくりへの寄与など、地域交通の持つ価値や役割を見つめ直すべく、地域の人々の暮らしのニーズが反映された多様な関係者の「共創」の実践などに取り組む「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」を令和3(2021)年11月に設置しています。

感染症による交通事業者の経営悪化やニューノーマルにおける利用者のライフスタイルの変化を踏まえ、地域交通が地域で果たすべき役割や、より持続可能性を高めるための方法について、コミュニティ、ガバナンス、ファイナンスという切り口から、官民や分野に捉われない「共創」を交通分野で一層進展させていくための手法を議論し、令和4(2022)年3月に中間整理として取りまとめています。

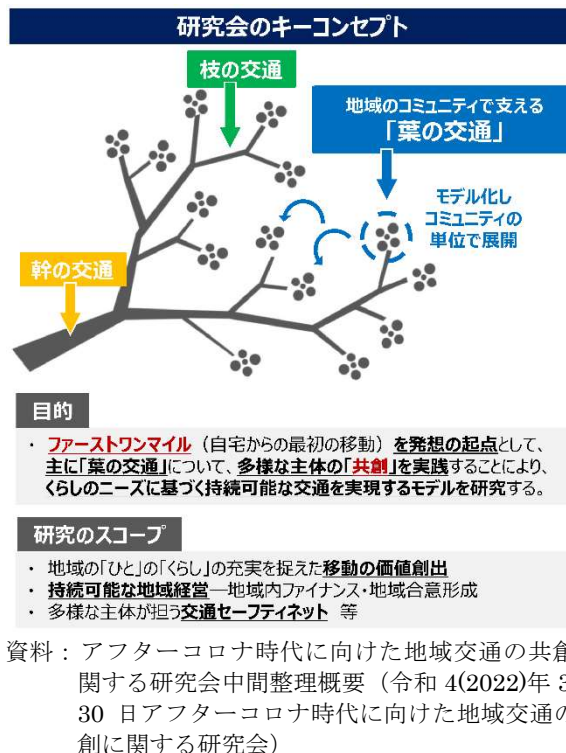
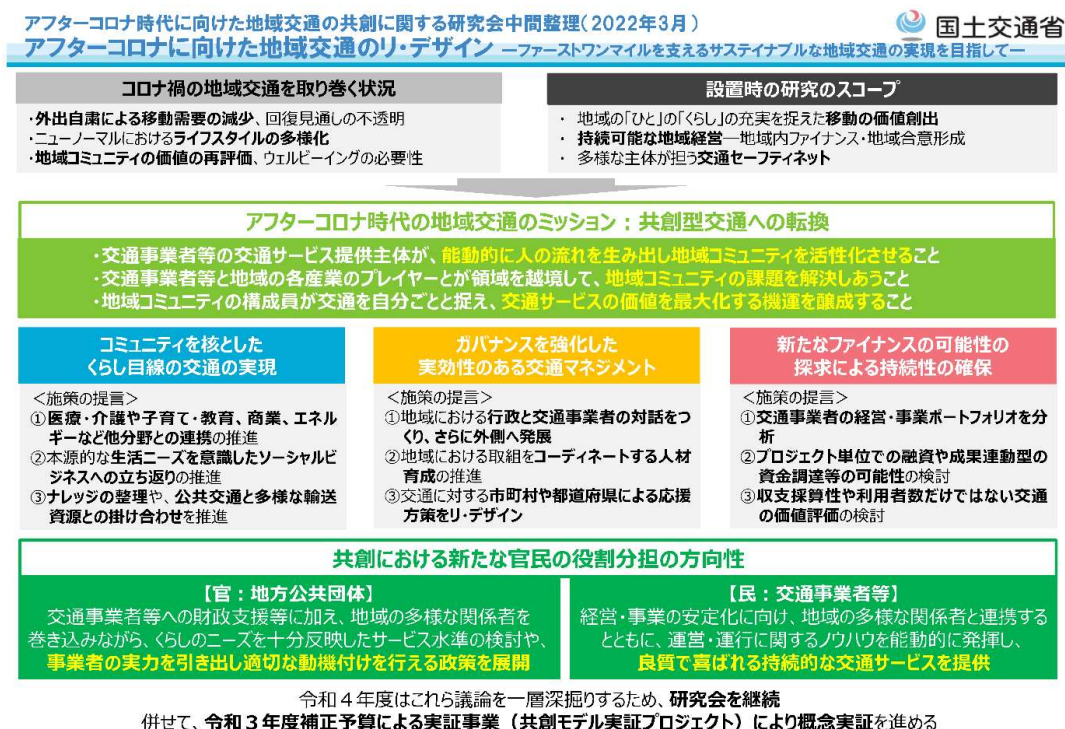


図 2-62 アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会のキーコンセプト



資料：アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会中間整理概要（令和4(2022)年3月30日アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会）

図 2-63 アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会中間整理の概要



資料：アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会中間整理概要（令和 4(2022)年 3 月 30 日
アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会）

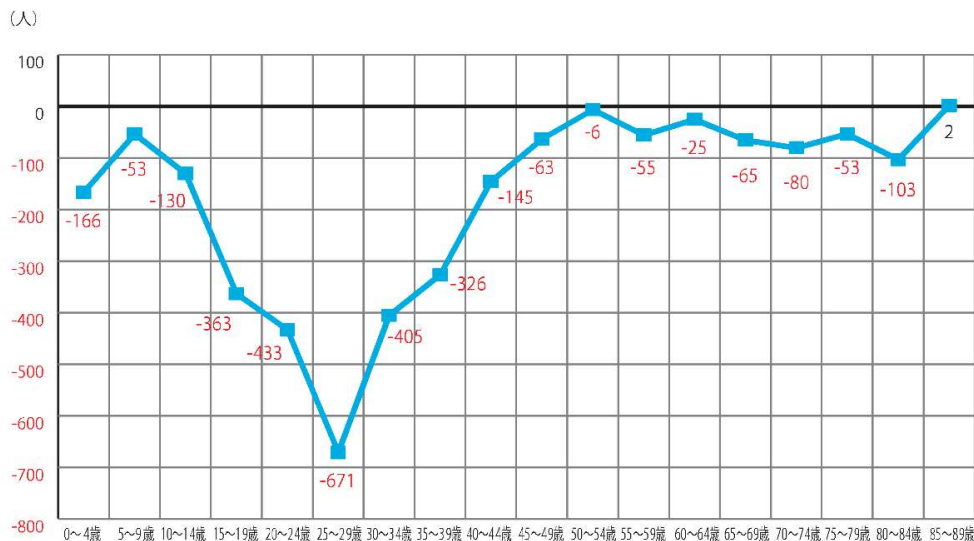
図 2-64 共創型交通への転換イメージ

本市においても、人口減少・少子高齢化に加え、感染症の影響により、旅客の輸送需要が減少し、交通事業が独立採算制を前提として存続することはこれまでも増して困難となるため、このままでは、更なる減便や路線の廃止・撤退が雪崩を打つ「交通崩壊」が起きかねない状況にあることから、地域の人々のくらしのニーズが反映された多様な関係者の「共創」の実践に取り組む必要があると考え、国の動向に注視し、適切に反映・実践していくものとします。

(6) 将来人口動向

1) 岸和田市人口ビジョンによる将来人口

上位計画である「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」において、本市の人口動態の状況をまとめており、近年は社会減（転出数が転入数を上回っている状態）が続いており、大阪府全体と比較すると、30歳前後の子育て世代の転出傾向が顕著となっています。

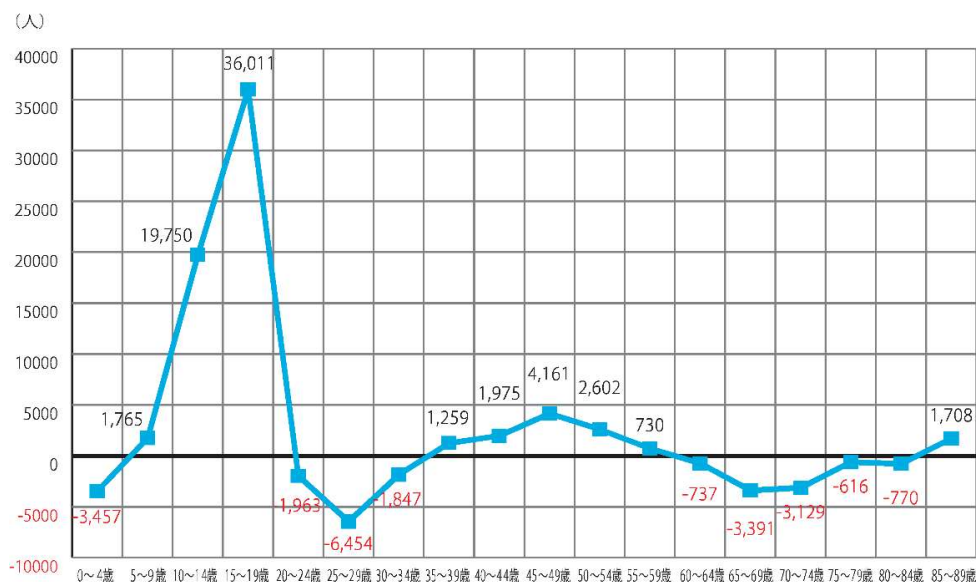


※年齢は2010年における年齢を記載

【参考】総務省「国勢調査」（2010年・2015年）に基づき作成

資料：将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和5(2023)年●月）

図 2-67 岸和田市 年代別社会増減の推移（平成22(2010)年度→平成27(2015)年度）



※年齢は2010年における年齢を記載

【参考】総務省「国勢調査」（2010年・2015年）に基づき作成

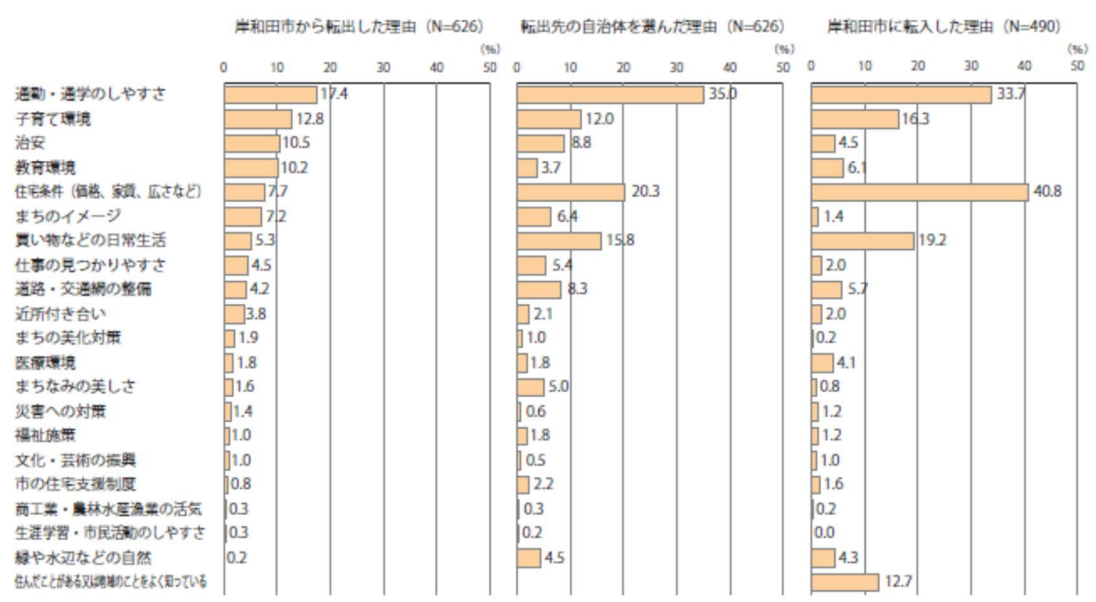
資料：将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和5(2023)年●月）

図 2-68 大阪府 年代別社会増減の推移（平成22(2010)年度→平成27(2015)年度）

(イ) 転出者に対して岸和田市から転出した理由をたずねたところ、最も多かったのは「通勤通学のしやすさ（しにくさ）」、以下、「子育て環境」、「治安」、「教育」、「住宅条件」の順でした。

さらに、転出先の自治体を選んだ理由をみると、「通勤・通学のしやすさ」、「住宅条件」、「買い物など日常生活」をはじめ、ほぼ全ての項目が「岸和田市から転出した理由」よりも「転出先の自治体を選んだ理由」の割合が高く（若しくは同等と）なっており、より条件のよい自治体を選択したと考えられます。

岸和田市から転出した理由



※転出者アンケートには「住んだことがある又は地域のことをよく知っている」の設問をしていない

【出典】岸和田市「岸和田市人口ビジョン」(2020年)

「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和5(2023)年●月）」より

図 2-69 岸和田市から転出した理由

我が国では、少子高齢化が急速に進展した結果、平成 20 (2008) 年をピークに総人口が減少に転じており、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によると、令和 35 (2053) 年には日本の総人口が 1 億人を下回ることが予測されています。

本市においても、平成 17 (2005) 年の 20 万 1,000 人をピークにそれ以降人口減少が続き、このまま推移すると令和 12 (2030) 年には 17 万 3,002 人、令和 22 (2040) 年には 15 万人台まで減少すると見込まれています。

このような中、これまでの人口増加を前提とした制度や運用では成り立たなくなり、人口減少・超高齢社会に対応した「選択と集中」や、規模を適正化して機能を維持・充実させるダウンサイジングなど、量より質の向上を重視したまちづくりが求められています。

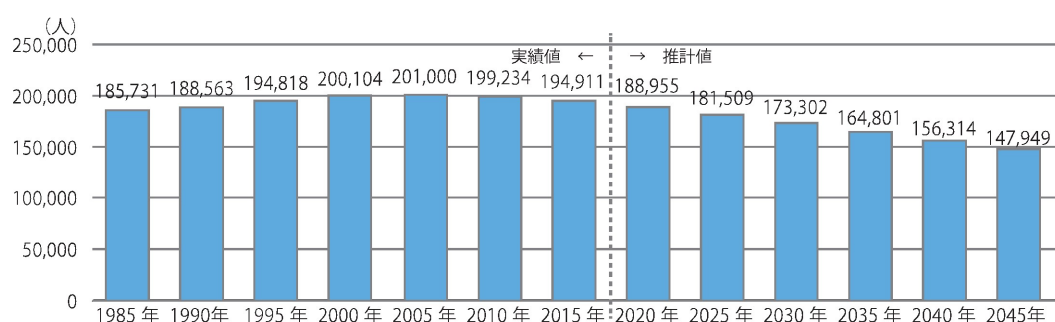
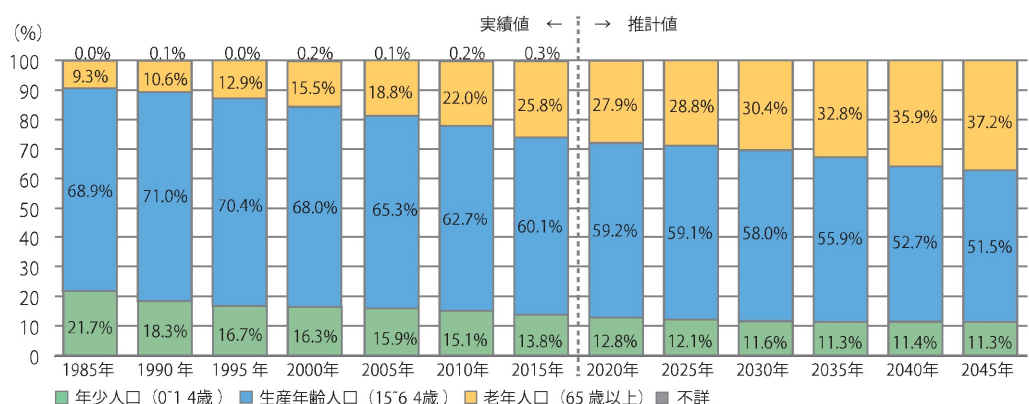


図 2-70 岸和田市の総人口の推移と将来推計人口

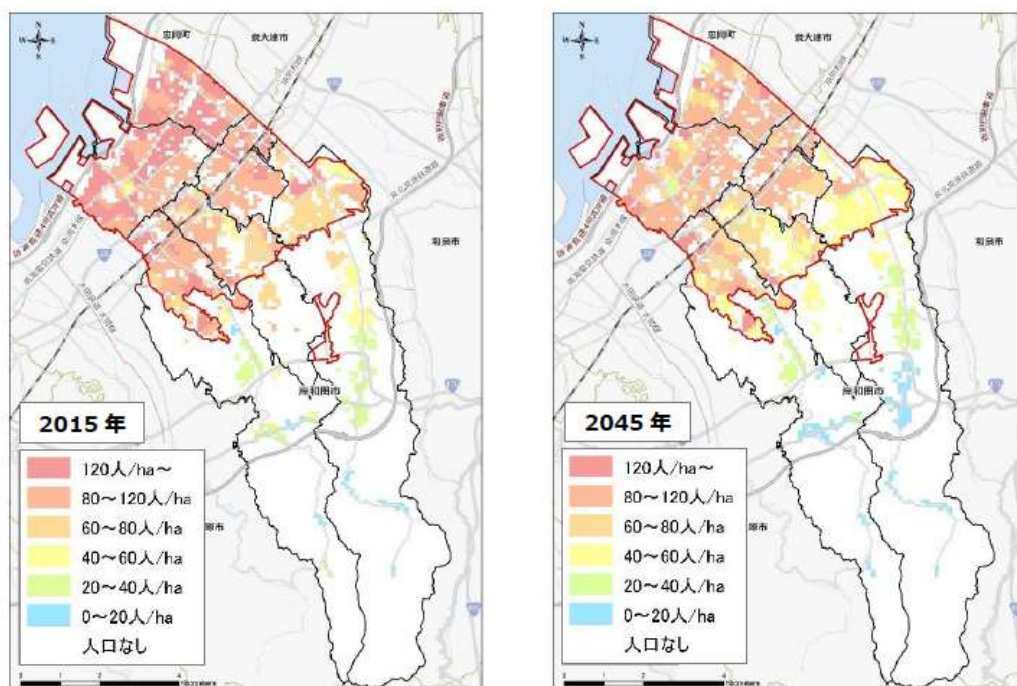


「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和 5 (2023) 年●月）」より

図 2-71 岸和田市の年代別人口の推移と将来推計人口

人口密度分布の推計

※国土交通省 国土技術政策総合研究所ツールにより推計



資料：国土交通省 国土技術政策総合研究所ツール

図 2-72 人口密度分布の推計結果

(7) 公共交通利用の見通し

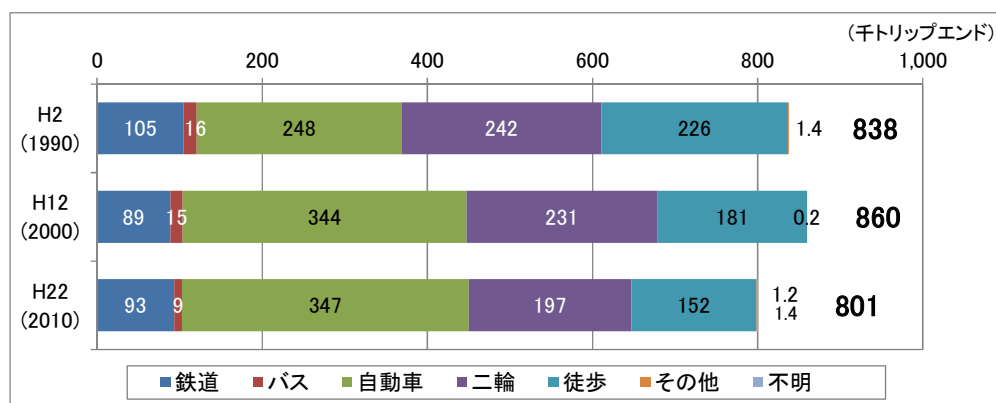
過年度に実施した第5回近畿圏パーソントリップ調査をもとに、現状の公共交通の利用者推移を整理し、将来的な人口動向を踏まえた今後の公共交通の利用見通しを推計した結果を以下に示します。

公共交通利用は、新型コロナウイルス感染症の拡大によって、外出自粛等による収益の減少や感染症対策に係るコストの増加等、人々の行動・意識の変化が交通事業者の経営に与える影響は多大であり、依然としてコロナ禍前の状況には戻っていません。また、コロナ禍における人々の意識の変化により、交通需要が戻らない可能性もあります。

1) 現状の公共交通の利用者推移

本市における代表交通手段別の発生集中量の推移を示します。

鉄道の発生集中量は、平成2(1990)年から平成12(2000)年にかけて約15%減少し、平成12(2000)年から平成22(2010)年にかけて約5%増加しています。また、バスの発生集中量は、平成2(1990)年から平成22(2010)年にかけて約44%減少しています。

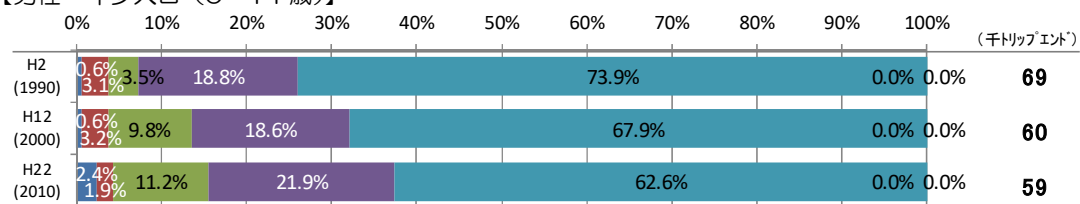


資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

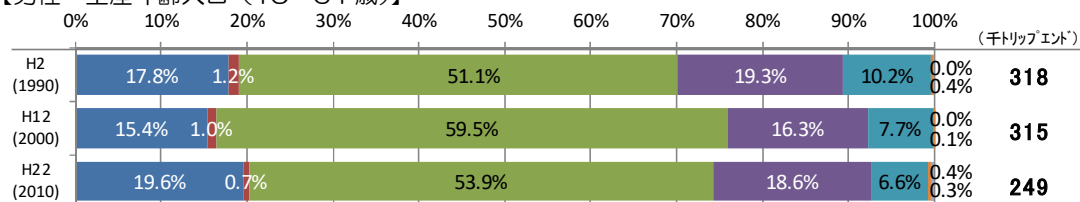
図 2-73 代表交通手段別発生集中量(平日)

性別・年齢3区分別の代表交通手段分担率をみると、鉄道の分担率は生産年齢人口が年少人口や老年人口に比べ高く、男性の方が女性に比べ高くなっています。バスの分担率は年少人口や老年人口が生産年齢人口に比べ高く、女性の方が男性に比べ高くなっています。

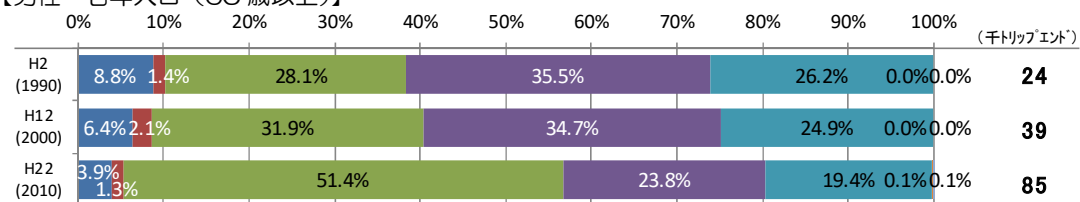
【男性 年少人口（0～14 歳）】



【男性 生産年齢人口（15～64 歳）】



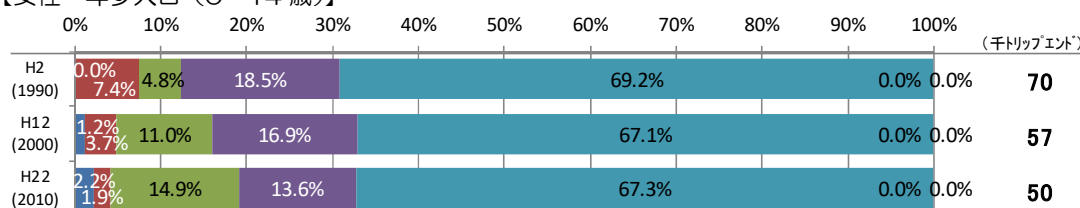
【男性 老年人口（65 歳以上）】



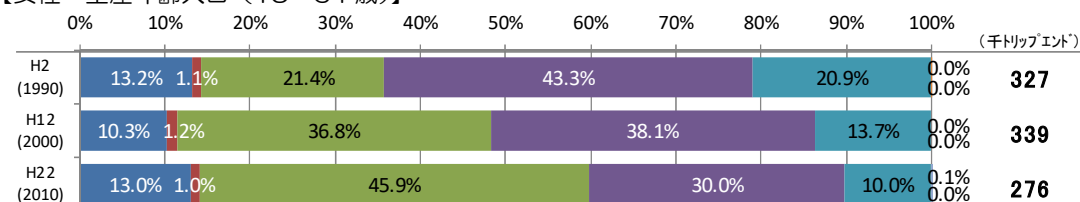
資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-74 性別・年齢 3 区分別代表交通手段分担率（平日・男性）

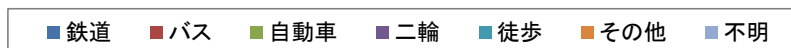
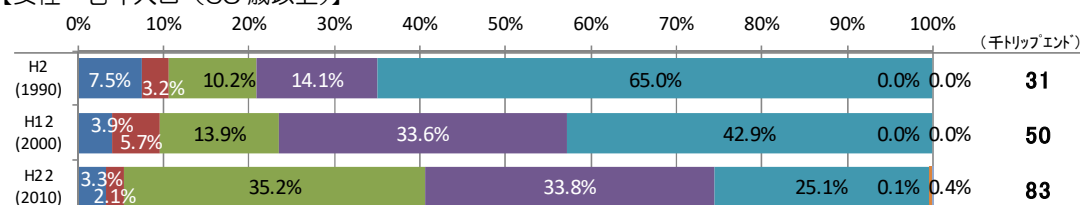
【女性 年少人口（0～14 歳）】



【女性 生産年齢人口（15～64 歳）】



【女性 老年人口（65 歳以上）】



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-75 性別・年齢 3 区分別代表交通手段分担率（平日・女性）

2) 将来的な人口動向を踏まえた今後の公共交通の利用見通し

(1)の整理を踏まえると、性別・年齢3区分別において、鉄道やバスの利用の傾向が異なることがわかります。また、鉄道やバスを利用する人は、駅勢圏・バス停勢圏内に居住する人が多いことが想定されます。

上記を踏まえて、今後の公共交通の利用見通しは、以下のように推計を行います。

手法：本市の駅勢圏・バス停勢圏の人口を用いた推計

- 第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22(2010)年）のデータをもとに、性別・年齢3区分別の駅勢圏人口・バス停勢圏人口1人あたりの鉄道・バスの発生集中量（以下、発生集中原単位という）を算出する
- 1.で求めた発生集中原単位に、将来の岸和田市の駅勢圏人口・バス停勢圏人口を乗じる。

① 鉄道・バスの発生集中原単位の算出

本市の駅勢圏・バス停勢圏の人口推移を以下に示します。

平成22(2010)年から令和36(2054)年にかけて、男女全ての年齢区分において、駅勢圏人口・バス停勢圏人口が減少する傾向と推測されます。

表 2-2 性別・年齢3区分別人口（上段：駅勢圏、下段：バス停勢圏）

駅勢圏人口	男性				女性				男女計			
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計
H2(1990)												
H12(2000)	8,521	34,008	6,858	49,387	7,897	35,430	10,115	53,442	16,420	69,439	16,970	102,829
H22(2010)	7,713	31,784	9,710	49,207	7,331	33,098	13,529	53,958	15,043	64,880	23,242	103,164
H27(2015)	6,328	26,890	9,291	42,509	6,031	27,576	12,662	46,269	12,361	54,465	21,952	88,778
R6(2024)	6,223	26,762	9,320	42,305	5,908	27,386	12,819	46,113	12,132	54,152	22,140	88,424
R16(2034)	6,094	26,677	9,333	42,104	5,810	27,295	12,844	45,949	11,904	53,973	22,177	88,054
R26(2044)	5,960	26,608	9,301	41,869	5,721	27,184	12,827	45,732	11,684	53,791	22,127	87,602
R36(2054)	5,894	26,488	9,258	41,640	5,613	27,115	12,793	45,521	11,506	53,607	22,052	87,165

バス停勢圏人口	男性				女性				男女計			
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計
H2(1990)												
H12(2000)	10,756	42,383	7,904	61,043	9,963	43,555	11,408	64,927	20,722	85,939	19,310	125,970
H22(2010)	10,111	39,472	11,843	61,426	9,565	40,986	15,792	66,343	19,674	80,456	27,639	127,769
H27(2015)	8,715	36,221	12,528	57,464	8,236	37,039	16,670	61,945	16,953	73,259	29,200	119,412
R6(2024)	8,536	36,086	12,653	57,275	8,095	36,796	16,967	61,858	16,633	72,881	29,620	119,134
R16(2034)	8,356	36,002	12,718	57,076	7,957	36,707	17,083	61,747	16,314	72,706	29,800	118,820
R26(2044)	8,182	35,945	12,710	56,837	7,841	36,592	17,169	61,602	16,021	72,539	29,881	118,441
R36(2054)	8,087	35,830	12,683	56,600	7,684	36,562	17,211	61,457	15,770	72,397	29,895	118,062

資料：岸和田市

上記の人口を用いて、平成22(2010)年の本市の性別・年齢3区分別の駅勢圏人口・バス停勢圏人口1人あたりの鉄道・バスの発生集中量（以下、発生集中原単位という）を算出した結果を以下に示します。

表 2-3 性別・年齢3区分別発生集中量及び発生集中原単位

		男性			女性		
		年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
駅勢圏人口		7,713	31,784	9,710	7,331	33,098	13,529
鉄道	トリップエンド	1,426	48,805	3,349	1,118	35,994	2,709
	原単位	0.18	1.54	0.34	0.15	1.09	0.20
バス停勢圏人口		10,111	39,472	11,843	9,565	40,986	15,792
バス	トリップエンド	1,124	1,690	1,119	974	2,736	1,769
	原単位	0.11	0.05	0.12	0.13	0.08	0.13

資料：岸和田市

② 鉄道・バスの発生集中量の算出

前項①で求めた鉄道・バスの発生集中原単位に、平成 27(2015)年、令和 6(2024)年、令和 16(2034)年、令和 26(2044)年、令和 36(2054)年の岸和田市推計人口を乗じて、鉄道・バスの発生集中量を算出した結果を以下に示します。

鉄道の発生集中量は、平成 22(2010)年より少ない約 80,000 トリップエンドで推移し、バスの発生集中量は平成 22(2010)年と同程度の 9,000 トリップエンド前後で推移すると考えられます。

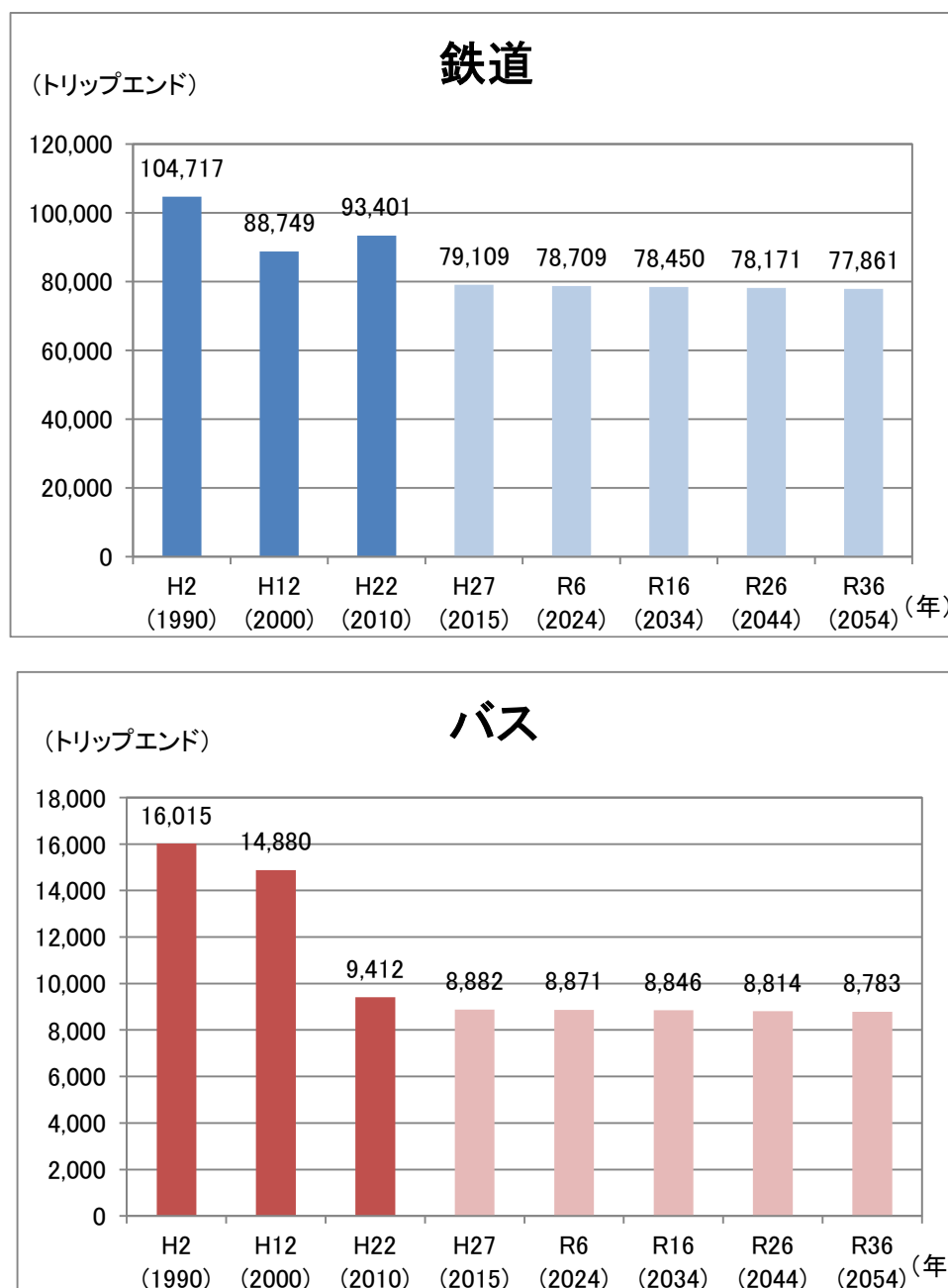


図 2-76 岸和田市における鉄道・バスの発生集中量の今後の見通し

(8) 上位計画の見直し

1) SDGs

SDGs（持続可能な開発目標）は、平成 28（2016）年から令和 12（2030）年までの国際目標であり、国内でも積極的に取り組んでいます。

政府（SDGs 推進本部）が定めた「持続可能な開発目標（SDGs）実施指針改訂版（令和元（2019）年 12 月）」では、地方自治体においても積極的な取組を推進するため、各種計画に SDGs の要素を反映することが期待されています。

上位計画である「第 5 次岸和田市総合計画（令和 4（2022）年策定予定）」では、4 つの視点の一つとして、SDGs の考え方を取り入れるとしており、本市は取組をさらに進めていくことが求められます。



資料：国連広報センター（UNIC）ホームページ

図 2-77 SDGs（持続可能な開発目標）における 17 の目標

2) 将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）

上位計画である「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」基本構想では、（１）人口減少・超高齢社会、（２）SDGs（持続可能性・多様性）、（３）地球環境問題、（４）危機管理、（５）革新的技術、（６）財政状況の６つの社会状況の変化が示されています。

これらについては、すべて地域公共交通の持続的な維持、継続に不可欠な要素であり、これらを踏まえながら、上記計画の「土地利用の基本方針」の中で示されている「持続可能な交通ネットワークと都市機能を備えた拠点形成」を行うため、「交通まちづくりアクションプラン」では適正な財政運営の範囲内において、次世代モビリティ等の先端技術導入や SDGs の取り組み、環境に配慮するなど持続的な交通ネットワークの形成を図るための様々な施策を行うものであります。

また上記基本方針では、市内の各地域間はもちろんのこと、周辺都市、関西圏を含めた広域的な都市連携を強化し、様々な交流と活動の活性化を支える「広域連携型都市構造」の実現を目指しています。そこから市内の他交通ネットワークにおける軸と拠点の形成イメージが示されています。

○「広域連携型都市構造」概念図

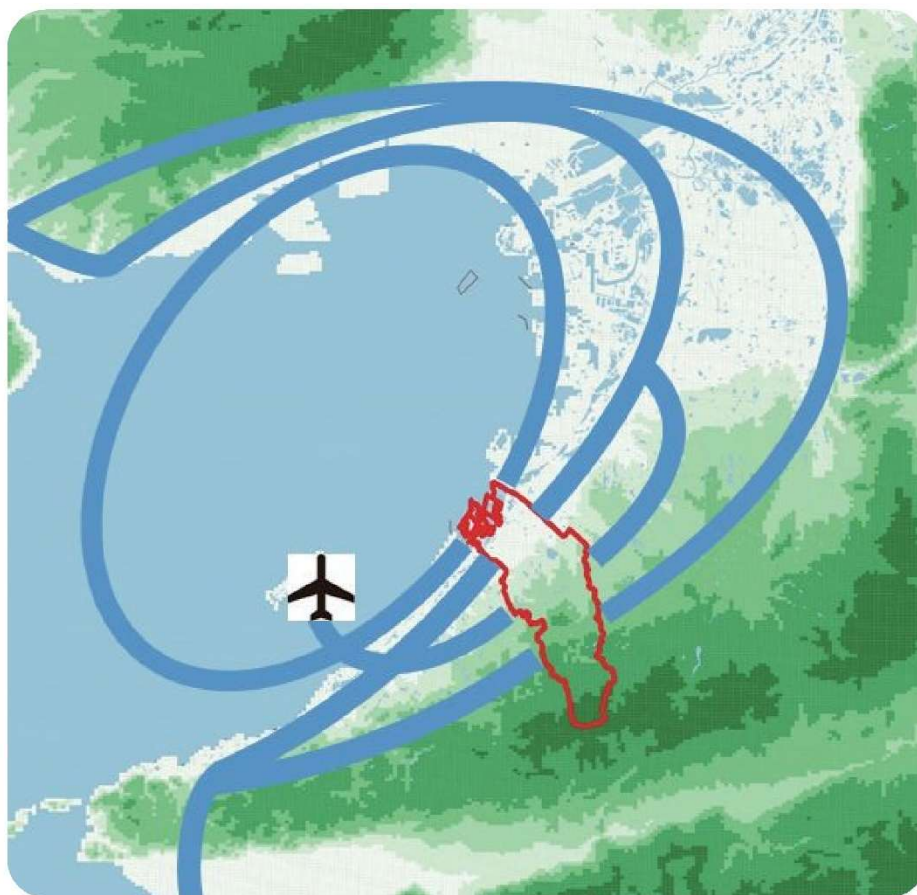


図 2-78 広域連携型都市構造 概念図

資料：将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和 5(2023)年●月）

○まちの骨格となる軸

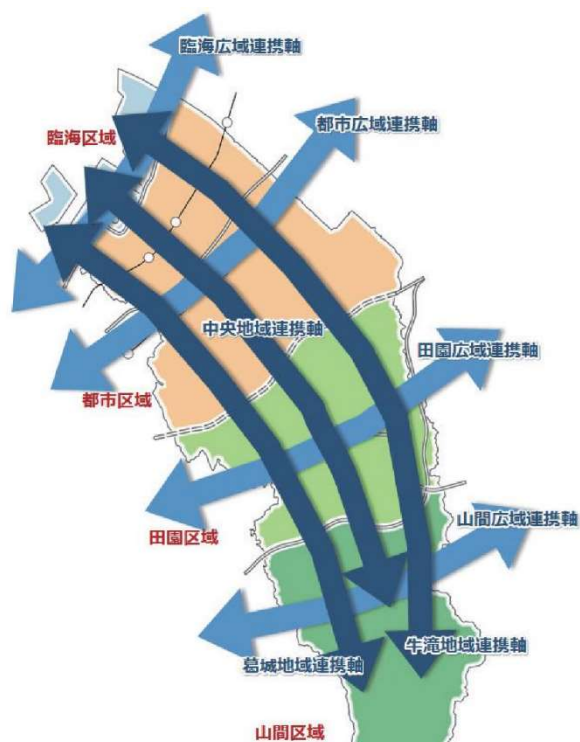


図 2-80 4つの区域と7つの軸概念図

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

※（都）：都市計画道路（都市計画法に基づいて計画されている道路のこと）

図 2-79 広域連携軸の機能と主な路線

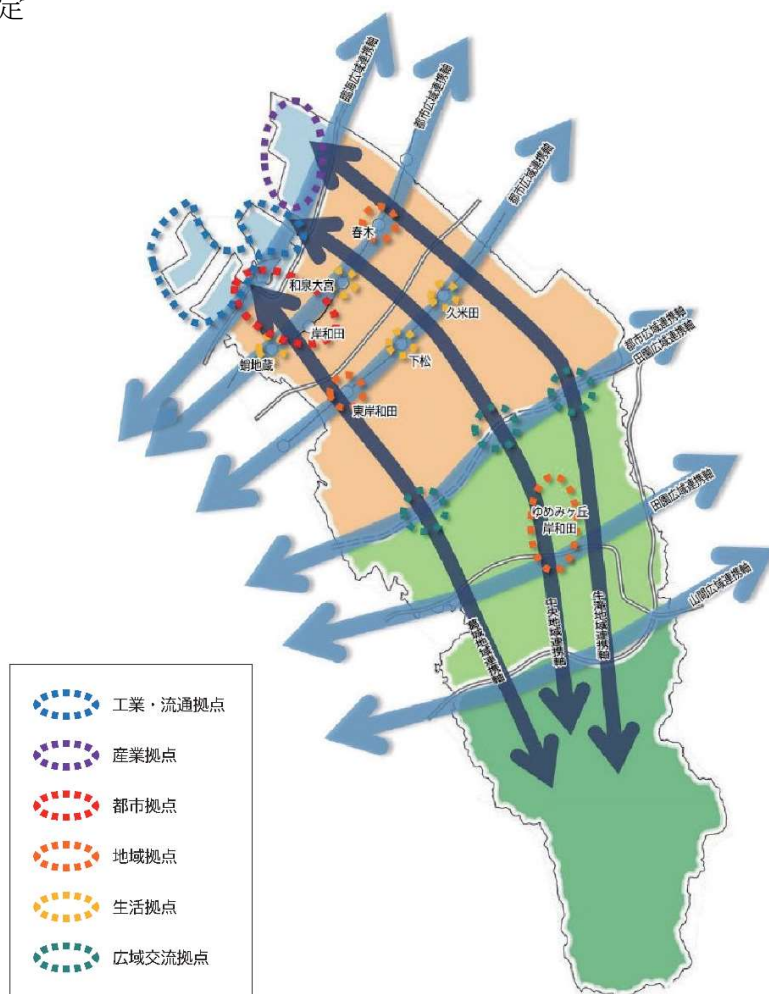
地域連携軸

- 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）
府道岸和田牛滝山貝塚線、牛滝川水系

図 2-81 地域連携軸の機能と主な路線

資料：将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和5(2023)年●月）

○拠点の設定



工業・流通拠点

鉄工団地、地蔵浜地区（阪南1区）、岸之浦地区（阪南2区）などの臨海部の埋立地は、工業・流通拠点として、広域連携軸近辺及び海辺の立地条件を活かし、工業・流通機能の集積を促進します。

産業拠点

木材港地区は、広域連携軸や市街地との近接性を活かし、工業・流通機能の集積に加えて、先端産業・新産業の創出をめざします。

都市拠点

南海本線岸和田駅周辺の商店街、岸和田城周辺の観光資源、港緑地区の文化施設や商業施設、また地蔵浜町の漁業、市立公民館をはじめとするコミュニティ拠点など様々な資源や機能が相互に活性化しあい、市内外から人が集い、憩い、交流する都市拠点の形成を促進します。

地域拠点

南海本線春木駅周辺、JR 阪和線岸和田駅周辺は、商業・居住・公共サービス機能などの多様な機能が集積し、人が集い、交流する地域拠点の形成を促進します。田園区域に位置するゆめみヶ丘岸和田は、眺望を活かした居住地の形成と地域資源の利活用や農業をはじめとする多様な産業の交流・連携により、地域活力の創出をめざします。

生活拠点

南海本線泉大宮駅・蛸地蔵駅、JR 阪和線久米田駅・下松駅の周辺は、居住や商業・医療などの日常生活を支える機能が集積し、安全で利便性の高い生活拠点の形成を促進します。

広域交流拠点

広域連携軸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人・物・情報が行き交う広域交流拠点の形成を促進します。地域コミュニティの拠点である市民センターや地区公民館とも連携して交流の活性化を図るとともに、周辺土地利用との調和と環境保全に配慮しつつ、産業の創出や地域の活性化をめざします。

図 2-82 拠点の設定

資料：将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和 5(2023)年●月）

3) 新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）

● まちづくりテーマの設定

「将来ビジョン・岸和田 基本構想」を実現していくため、都市計画分野を中心とする 5 つのまちづくりのテーマに着目し、それらの施策の方針を「テーマ別まちづくり方針」として示します。それぞれのまちづくりテーマに対して、土地利用、交通、産業、環境、福祉、住宅施策等さまざまな分野による一体的な施策展開が必要であり、さらに市民・事業者・行政の関わりが重要となります。

● まちづくりテーマと「将来ビジョン・岸和田 基本構想」との関連性

テーマ別のまちづくりの方針は、「将来ビジョン・岸和田 基本構想」を総括的に踏まえて構成します。

(1) 都市型産業の振興と交流のための拠点づくり

まちづくりテーマ	まちづくり方針
2-1.多彩な魅力と活力を備えたまちづくり	都市型産業の振興と交流のための拠点づくり 農林漁業の振興とふれあいの環境づくり 地域資源を活かした観光と交流の環境づくり 交流と連携を高める交通網づくり
2-2.環境にやさしい、みどり豊かなまちづくり	将来にわたって安全で快適な生活環境の確保 山から海につながる水とみどりの保全と形成
2-3.地域で守り育てる景観まちづくり	景観を構成する有形要素 景観特性を表わす要素 地域特性に応じた景観形成 魅力的な景観形成 景観のまちづくりを支える仕組みの充実
2-4.人にやさしいまちづくり	誰もが活動しやすいまちづくり 多様なライフスタイルを選択できる居住環境の形成 地域で集うまちづくり
2-5.災害に対し強さとしなやかさを備えたまちづくり	防災・減災力の向上 防災・減災機能の充実 防災・減災意識の高揚と醸成

図 2-83 まちづくりテーマの構成

資料：「新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）（岸和田市 令和 5(2023)年●月)

2-1. 多彩な魅力と活力を備えたまちづくり

(1) 都市型産業の振興と交流のための拠点づくり

グローバル化が進展するなか、市内外から人や物、情報が集まり・行き交うことによって生まれるにぎわいや活力を持続・発展させていくために、脱炭素型・循環型のまちづくりに配慮しつつ、産業と交流の振興に向けた拠点の形成やこれを支える都市基盤の整備を推進します。

1) 工業・流通拠点の形成

(略)

2) 産業拠点の形成

(略)

3) 都市拠点の形成

(略)

4) 地域拠点の形成

(略)

5) 生活拠点の形成

(略)

6) 広域交流拠点の形成

広域連携軸泉州山手線の延伸に応じて、交通網の充実を図りつつ、交通結節点を中心に地域特性を活かした人・物・情報が行き交う広域交流拠点の形成を促進します。

地域コミュニティの拠点である市民センターや地区公民館とも連携して交流の活性化を図るとともに、沿道の起伏のある地形や周辺土地利用との調和と環境保全に配慮しつつ、産業の創出や地域の活性化をめざします。



資料：“新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）（岸和田市 令和 5(2023)年●月）

2-1. 多彩な魅力と活力を備えたまちづくり

(4) 交流と連携を高める交通網※づくり

関西国際空港に近接する立地を活かし、市内外から人、物、情報が集まり、行き交うことによって、さまざまな交流や連携を高め、また新たな取組や産業を育成していく上で基礎となる交通網の強化を図ります。

1) 広域的交通網づくり

国際的・広域的な観点から工業・流通拠点をはじめ市内産業の立地条件を高めるために、関係機関と連携し、岸之浦地区における流通機能の誘導と併せ、海上輸送網の形成を図ります。

広域的な観点から商業・観光機能が集積する都市拠点の立地条件を高めていくために、既存の自動車専用道路や鉄道と連携した交通網の形成とあわせ、関係機関と連携し、海からのアクセスなど、海辺の立地条件を活かした交通網の形成を促進します。

関西国際空港への運行本数の増加、大阪市北部への所要時間の短縮など、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。

広域交流拠点の形成、地域拠点ゆめみヶ丘岸和田の活性化、また農業振興や自然資源を活用した交流など、人流・物流を支える広域連携軸泉州山手線の整備を促進します。

また、広域的な連携強化を考慮した交通網の形成によって、日常生活の利便性向上、また専門医療や特色あるレクリエーション等の高次都市機能へのアクセス向上を図り、居住地としての魅力向上を推進します。

2) 交流と回遊性を促進する交通網づくり

市域内の交流・連携を高めていくために、移動手段の最適な組合せによる交通網の充実を図ります。

関西エリア全体での広域サイクルルート形成などの取組と連携しながら、自転車活用推進計画に基づき、市域内の回遊性向上につながるサイクリング環境を創出する取組を推進します。

拠点へのアクセス性を高めるため、交通広場や自動車・自転車駐車場の適正な確保を推進するとともに、公共交通相互の連携強化、自転車等のシェアリングモビリティやコインロッカーの設置など、関係機関と連携し、回遊性の向上を推進します。

また、「岸和田市交通バリアフリー基本構想」に基づく取組や高齢化・多言語化に対応した分かりやすいサインや情報案内など、交通施策と観光振興施策等と連携し、居心地が良く歩きたくなるまちなかの創出に向けた取組を推進します。



スマートモビリティ実証実験
(蜻蛉池公園)



資料：「新・岸和田」づくり（都市計画マスタープラン）（岸和田市 令和5(2023)年●月）

2-2. 環境にやさしい、みどり豊かなまちづくり

(1) 将来にわたって安全で快適な生活環境の確保

二酸化炭素などの温室効果ガスの発生や大気汚染など、自動車交通による環境への負荷を低減するため、公共交通と連携したまちづくりを進めるとともに、無秩序な市街地拡大の抑制や快適で環境負荷の低減に配慮した市街地の整備・更新の取組を推進し、安全で快適な生活環境を維持します。

1) 交通施策と連携したまちづくり

過度な自動車利用から公共交通等への転換をめざし、MaaS※普及等による公共交通の利便性の向上や自転車活用推進計画に基づく計画的な自転車通行空間の整備を行うとともに、環境施策と連携し、環境負荷の少ない次世代モビリティの普及や利用環境の整備など、2050年カーボンニュートラルに向けた取組を推進します。

鉄道駅の徒歩圏を中心に、生活利便性を支える商業・医療・サービス業機能や居住機能を誘導し、歩いて暮らせる市街地環境を高めます。

鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、生活の質の向上に向けて、既存公共交通サービスの維持に加えて、移動手段の最適な組合せの再構築等に取り組みます。

バス等の利便性が高い地区に、日常生活を支える商業・医療・サービス業機能を誘導するなど、公共交通を活用した暮らしに向けた土地利用を誘導します。



岸和田駅東停車場線

資料：“新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）（岸和田市 令和5(2023)年●月）

2-4. 人にやさしいまちづくり

(1) 誰もが活動しやすいまちづくり

日常生活をおくる上で誰もが安全に活動しやすいまちをめざし、公共交通の維持・充実を図るとともに、公共交通と連携したまちづくりを進めます。

また、公共施設をはじめ不特定多数の人が利用する施設については、誰もが利用しやすい施設づくりを進めるとともに、市民に最も身近な空間である住宅においても、高齢者や障害者の活動しやすさに配慮した住宅の供給を促進します。

広域的な連携強化を考慮した交通網の形成によって、日常生活の利便性向上、また専門医療や特色あるレクリエーション等の高次都市機能へのアクセス向上を図り、居住地としての魅力向上を推進します。

1) 鉄道交通サービスの充実

鉄道は、通勤・通学をはじめとする市内外の交通動脈として、関係機関との連携のもと、利便性の充実を図ります。また、大阪市北部への所要時間の短縮、運行本数の増加など、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。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、交通結節点である鉄道駅を中心に、関係機関との連携のもと、すべての市民が安心して移動でき、集うことのできる環境づくりを推進します。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。

まちの分断解消と踏切除去による安全な通行空間の確保をめざし、鉄道と幹線道路の立体交差化に向けた検討を継続して取り組みます。

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の延伸をめざして、泉州山手線の整備促進と広域交流拠点の形成に取り組み、需要の喚起を推進します。



岸和田駅前交通広場

2) バス交通サービスの充実

市域を越えて鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、バスサービスを高める上で効果的な運行計画に再編・整備を行うなど、関係機関との連携のもと利便性の向上を図ります。

幹線道路の整備などにより、バスの定時性の向上を図ります。

既存の公共交通サービスが充分でない地域では、交通施策と連携し、地域主体による地域公共交通の導入に向けた検討を進め、子どもや高齢者、障害者が利用しやすい移動環境づくりを推進します。



地域巡回ローズバス

資料：“新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）（岸和田市 令和5(2023)年●月）

3) 公共交通と連携したまちづくり

公共交通と連携したまちづくり

鉄道の徒歩圏を中心に、生活利便性を支える商業・医療・サービス業機能や居住機能を誘導し、歩いて暮らせる市街地環境を高めます。

鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、生活の質の向上を図るため、既存公共交通サービスの維持に加えて、移動手段の最適な組合せの再構築等に取り組むとともに、バス等の利便性が高い地区を中心に、日常生活を支える商業・医療・サービス業機能を誘導するなど、公共交通を活用した暮らしに向けた土地利用を誘導します。

また、市民の生活圏域を考慮し、近隣市町との連続性を考慮した交通網の形成を検討します。

4) 安心して暮らせるまちづくり

幹線道路の整備により、住宅地内の通過交通を減少させ、安全な生活環境の維持・形成を図ります。

交通事故防止のため、通学路やバリアフリー特定経路[※]となっている道路を中心に交通安全施設の整備・充実、歩道整備や路側帯設置による歩行空間の確保、また、交差点改良などの安全対策を進めます。

また、健康増進・環境負荷の低減に寄与する自転車の利用促進を行うとともに、自転車に関する交通ルールの周知など交通安全教育を進めます。

安全で利便性の高い生活環境を維持するため、市民の協力のもと既設の道路・公園の点検・改良を進めるとともに、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。また地域と連携のもと照度や見通しの確保、防犯カメラの設置など、防犯に配慮した道路や公園、駐車場の普及を推進します。

密集した市街地においては、空き家対策を推進するとともに、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により、安全で利便性の高い生活環境の創出を図ります。

地域主体による地域公共交通の導入や移動販売車の巡回など、交通施策・福祉施策と連携し、住み慣れた地域で安心して暮らせるまちづくりに向けた取り組みを支援します。



移動販売車(光明地区)

5) 誰もが利用しやすい施設の整備

「大阪府福祉のまちづくり条例」に基づき、公共施設をはじめ不特定多数の人が利用する施設について、事業者との連携・協力のもと、バリアフリー化を促進します。

主要な鉄道駅や、鉄道駅周辺の公共公益施設など日常生活において利用する主要な施設へのアクセサルートについて、「岸和田市交通バリアフリー基本構想」に基づき、安全で移動しやすい空間づくりを進めます。

また、関係機関と連携し、多言語化に対応した情報案内を推進します。



資料：「新・岸和田」づくり（都市計画マスタープラン）（岸和田市 令和 5(2023)年●月）

木材港地区貯木場利活用ビジョン

木材港地区は、阪南港港湾計画（大阪港湾局所管）に位置付けられており、岸和田市と忠岡町の2つの行政区域にまたがって立地しています。

地区内の木材コンビナートは、「東洋一の木材工業集積地」を目指して、昭和41年（1966年）に完成しました。埋立地面積が131ha、中央に2カ所ある貯木場を含めると、総面積200haを超える一大コンビナートで、最盛期には多くの合板工場が軒を連ね、貯木場には南洋材の丸太が所狭しと浮かぶ姿が見られました。しかし、昭和50年代以降、木材原産国の原木輸出規制等により、木材の輸入形態が原木から製品へ移行し原木取扱量が減少したため、貯木場の遊休水面が増加し、現在は水面の大半が低利用な状態となっています。

一方で、交通利便性や市街地近接性等を踏まえると、貯木場のポテンシャルは非常に高く、遊休水面を活用した新規土地造成による、産業用地の創出、港湾空間の形成及び地域経済を支える研究機関・企業の誘致など、地域振興につながるエリアとして広大な土地を有効活用することが期待されています。



資料：木材港地区貯木場利活用ビジョン（岸和田市 令和3(2021)年10月）

岸和田旧港地区周辺の魅力づくり構想(改訂版)

岸和田旧港地区周辺は、岸和田旧港地区再開発事業により、商業施設（岸和田カンカン）や文化施設（浪切ホール）が併設され、人の集まる交流拠点として発展してきた。また、阪南1区北東部は、大阪府漁業協同組合連合会や岸和田市漁業協同組合、大阪府鰯巾着網漁業協同組合が操業する漁業の拠点となっている。

しかしながら、岸和田旧港地区ではスポーツドームの撤退により空き地が発生しており、阪南1区北東部においても埠頭用地の一部が長期間にわたり有効活用されていない状況にある。ここ最近では岸和田カンカンの核テナントが撤退するなど、岸和田旧港地区一帯の活気が減退している。

そこで、「岸和田旧港地区周辺の魅力づくり構想」を策定し、再び岸和田旧港地区周辺にスポットを当て、岸和田旧港地区と阪南1区北東部が連携した交流空間の形成、にぎわいの創出により地域の魅力向上を図ることで、臨海部から全市への波及効果による市域全体の活気を増進することを目的とする。



資料：岸和田旧港地区周辺の魅力づくり構想（改訂版）（岸和田市 令和4(2022)年3月）

2.3 岸和田市の都市活動・交通に関する課題

2.3.1 課題整理の分類について

都市活動・交通に関する課題は、本市で完結するものだけでなく、近隣自治体との連携・調整が必要です。また、本市でも中心市街地や山間部等により顕在化する課題が異なります。

以上を踏まえ、活動と移動の階層構造（広域圏・近隣圏・生活圏）を分類して、都市活動・交通に関する課題を整理します。

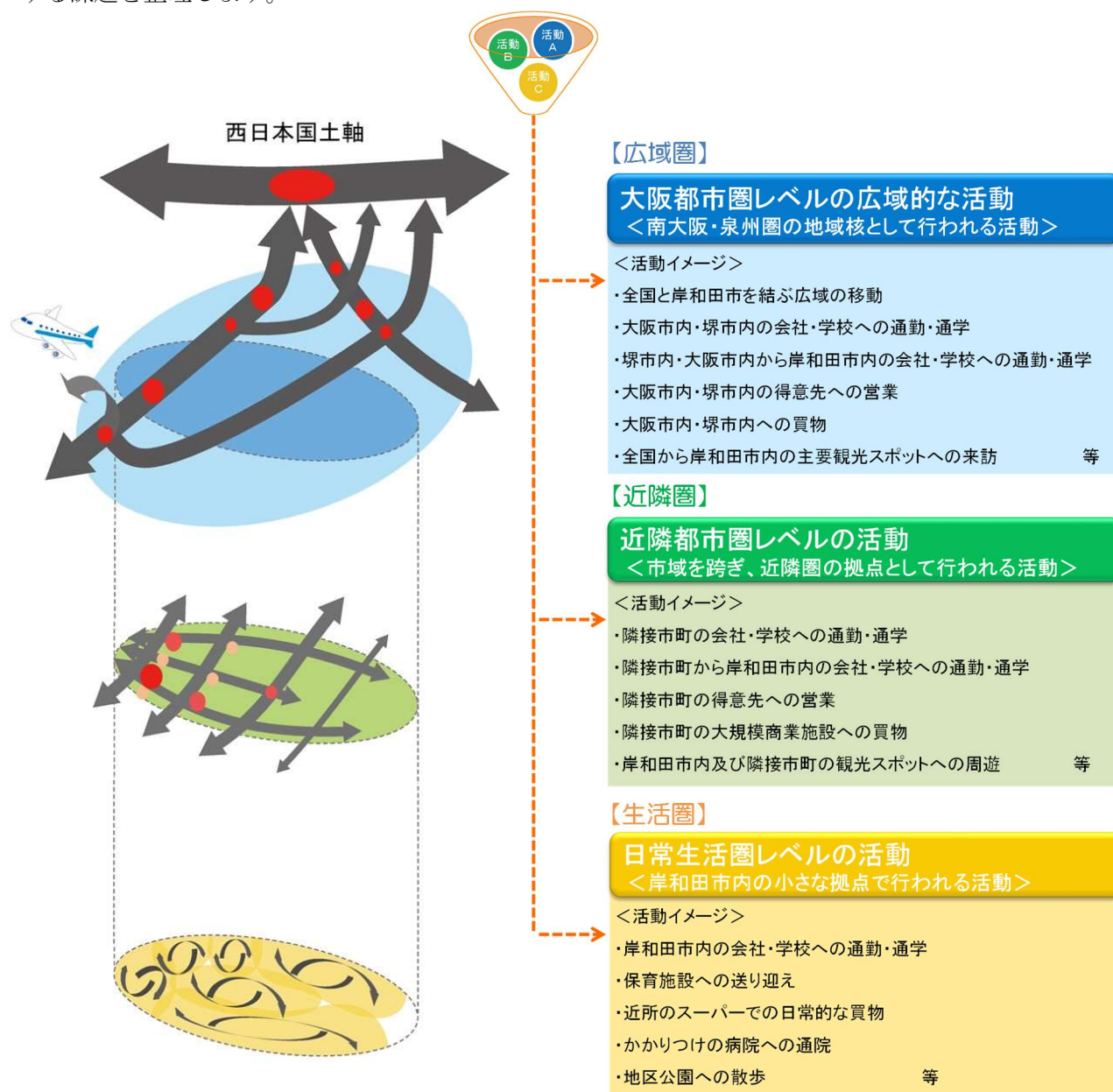


図 2-84 活動と移動の階層構造による分類

2.3.2 課題抽出にあたっての視点

都市交通課題については、単に交通に着目するのではなく、「人々の生活支援」としての交通施策を考えていくことが必要です。そこで、都市活動・交通に関する課題は、都市構造を評価する6分野から抽出します。

主な評価指標の例

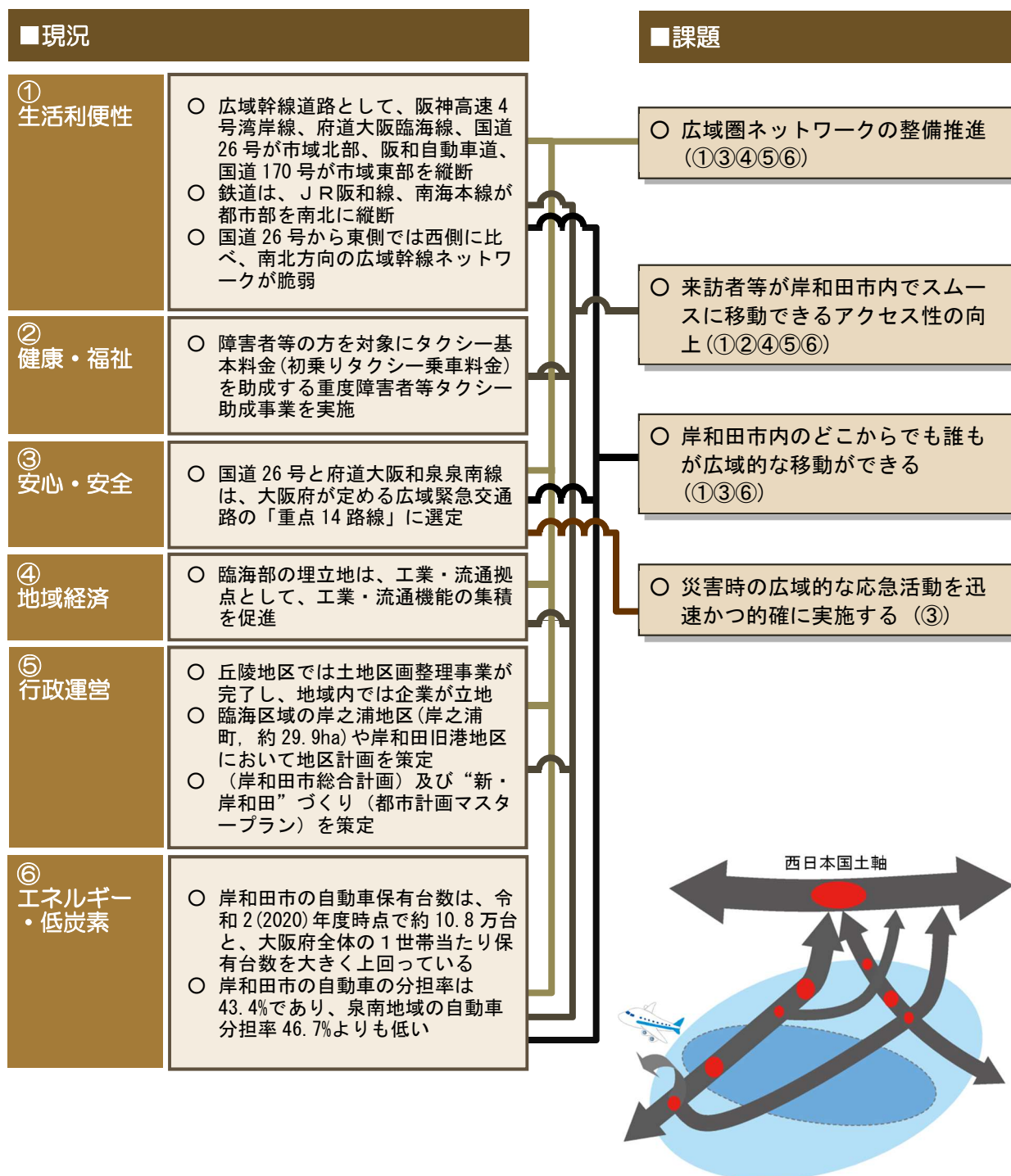
評価分野	評価軸	主な評価指標の例
① 生活利便性	■適切な居住機能の誘導 － 都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること	・ 居住を誘導する区域における人口密度 ・ 日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率(医療、福祉、商業及び公共交通)
	■都市機能の適正配置 － 都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	・ 日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度
	■公共交通サービス水準の向上 － 公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること	・ 公共交通の機関分担率 ・ 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・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・低炭素化 － 民生部門におけるエネルギー利用効率が増加し、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(概要)

図 2-85 都市構造を評価する6分野及び主な評価指標の例

2.3.3 都市活動・交通に関する課題

(1) 広域圏



(2) 近隣圏

■現況

① 生活利便性

- 近隣都市等を結ぶ府道大阪和泉南線、府道堺阪南線が市域を南北に縦断
- 都市計画道路の整備済の割合は、59.7%となっている
- 国道 26 号から東側では西側に比べ、南北方向の広域幹線ネットワークが脆弱
- 将来人口動向、公共交通利用の見通し及び新たな生活様式に対応した地域交通の構築
- 公共交通の利便性や利用促進、交通事業の担い手不足などに対応した新たな技術やサービスの活用

② 健康・福祉

- 障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律に基づいた移動支援事業を実施
- 障害者等の方を対象にタクシー基本料金(初乗りタクシー乗車料金)を助成する重度障害者等タクシー助成事業を実施

③ 安心・安全

- 岸和田市と近隣都市を結ぶ路線バスは、狭隘かつ歩道の整備がされていない道路を運行

④ 地域経済

- 臨海部の埋立地は、工業・流通拠点として、工業・流通機能の集積を促進
- 南海本線春木駅周辺、JR 阪和線東岸和田駅周辺は、商業・居住・公共公益サービス機能などの多様な機能が集積し、人が集い、交流する地域拠点の形成を促進
- 田園区域は、多様な産業の交流・連携により、地域活力を創出

⑤ 行政運営

- 東岸和田駅において高架化事業が完了している
- 臨海区域では、浪切ホール等が立地
- 田園区域では、蜻蛉池公園等が立地

⑥ エネルギー・低炭素

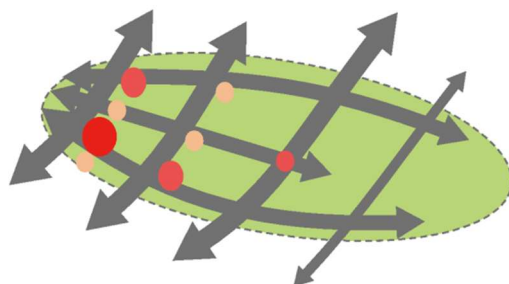
- 自動車分担率は 43.4%と半数近くを占める
- 岸和田市の自動車保有台数は、令和 2(2020)年度時点で約 10.8 万台と、大阪府全体の 1 世帯当たり保有台数を大きく上回っている
- 岸和田市の代表交通手段分担率は鉄道が 11.6%、バスが 1.2%であり、泉南地域平均(鉄道：12.7%、バス：1.4%)と同程度

■課題

- 近隣圏ネットワークの整備推進(①③④⑤⑥)

- 岸和田市田園区域あるいは山間区域から近隣市町へ誰もがスムーズに移動できるアクセス性の向上(①②③⑥)

- 臨海区域及び田園区域の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムーズにできるアクセス性の向上(④⑤)



注 1 徒歩圏：都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26(2014)年 3 月 国土交通省都市局都市計画課）で定義されている徒歩圏の半径 800m を採用。

(3) 生活圏

■現況

①生活利便性

- JR阪和線、南海電鉄南海本線が都市部を南北に縦断し、路線バスが岸和田駅を中心に3つの谷筋に沿って山間部まで運行
- ローズバスは、岸和田駅を中心に臨海区域・都市区域を巡回
- 駅前交通広場が未整備の鉄道駅が存在
- 一部地域において鉄道駅やバス停までの距離がある地域が存在
- ローズバスと、鉄道・路線バスの乗り継ぎがしにくい
- 将来人口動向、公共交通利用の見通し及び新たな生活様式に対応した地域交通の構築
- 公共交通の利便性や利用促進、交通事業の担い手不足などに対応した新たな技術やサービスの活用

②健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在
- 高齢者が運転免許を自主返納しやすい環境づくりが求められる

③安心・安全

- 市内の多くの地域で狭隘な道路が存在
- 狭隘な道路でかつ歩道が整備されていない道路で路線バスを運行する区間が存在し、狭隘な道路を運行するタクシーにも安全面等で影響がある
- 市内にはボトルネック踏切*が存在し、交通渋滞が発生
- 「自転車ネットワーク計画」を作成済み
- 拠点内や拠点間を結ぶ連続的なバリアフリー化が進んでいない

④地域経済

- 主な鉄道駅周辺には商店街、市内には大規模商業施設、国道26号沿道はロードサイド型店舗が立地
- 都市区域には岸和田城、田園区域には道の駅愛彩ランド、山間区域には牛滝温泉などの観光施設が立地
- 臨海区域、国道26号沿道や田園区域では企業・事業所が集積
- 田園区域にゆめみヶ丘岸和田がまちびらき

⑤行政運営

- 路線バスの利用者数は、平成20(2008)年から減少傾向にある
- ローズバスの運行目的と利用実態が異なり、路線バスと料金体系が異なる
- 山間区域では、路線バスへの運行補助や遠距離児童等通学費補助を実施

⑥エネルギー・低炭素

- 岸和田市の自動車の分担率は43.4%であり、泉南地域の自動車分担率46.7%よりも低い
- 岸和田市の自動車保有台数は、令和2(2020)年度時点で約10.8万台であり、また大阪府全体の1世帯当たり保有台数を大きく上回っている

■課題

- 生活圏の地域内で誰もがスムーズに移動できるアクセス性の向上 (①②③④⑤⑥)

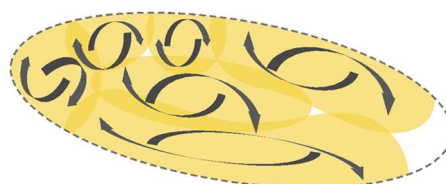
- 都市区域と臨海区域・山間区域を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成 (①④⑤)

- 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築検討 (①②③④⑤⑥)

- 鉄道駅やバス停までの距離がある地域の解消 (①②③④⑤)

- 市内鉄道駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上 (①③④⑤⑥)

- 高齢化社会への対応 (①②③④⑤)



(4) まとめ

■ 広域圏

- ① 広域圏ネットワークの整備推進
- ② 来訪者等が岸和田市内でスムーズに移動できるアクセス性の向上
- ③ 岸和田市内のどこからでも誰もが広域的な移動ができる
- ④ 災害時の広域的な応急活動を迅速かつ的確に実施する

■ 近隣圏

- ⑤ 近隣圏ネットワークの整備推進
- ⑥ 市内各地域から近隣市町へ誰もがスムーズに移動できるアクセス性の向上
- ⑦ 臨海区域及び田園区域の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムーズにできるアクセス性の向上

■ 生活圏

- ⑧ 生活圏の地域内で誰もがスムーズに移動できるアクセス性の向上
- ⑨ 都市区域と臨海区域・山間区域を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成
- ⑩ 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築検討
- ⑪ 鉄道駅やバス停までの距離がある地域の解消
- ⑫ 市内鉄道駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上
- ⑬ 高齢化社会への対応

表 2-4 活動と移動の階層構造による分類別にみた都市交通に関する課題

都市活動・交通に関する課題		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
広域圏		○	○	○	○									
近隣圏						○	○	○						
生活圏	(1) 都市中核地域								○	○				○
	(2) 岸和田北部地域								○			○	○	○
	(3) 葛城の谷地域西部								○			○	○	○
	(4) 葛城の谷地域東部								○		○	○		○
	(5) 岸和田中部地域								○		○	○		○
	(6) 久米田地域								○			○	○	○
	(7) 牛滝の谷西部地域								○		○	○		○
	(8) 牛滝の谷東部地域								○		○	○		○

(白紙 ※写真添付予定)

3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について

3.1 基本理念

3.1.1 基本的な考え方

幅広い世代の方が、日常的に外出しやすくするために、人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車等の多様な交通をベストミックスさせ、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる持続可能な地域交通の構築を目指します。また、異なる交通手段間の乗継抵抗（物理的な面、運賃面、情報面等）の低減を図り、外出機会を増やすための、シームレスな公共交通体系の実現を目指します。

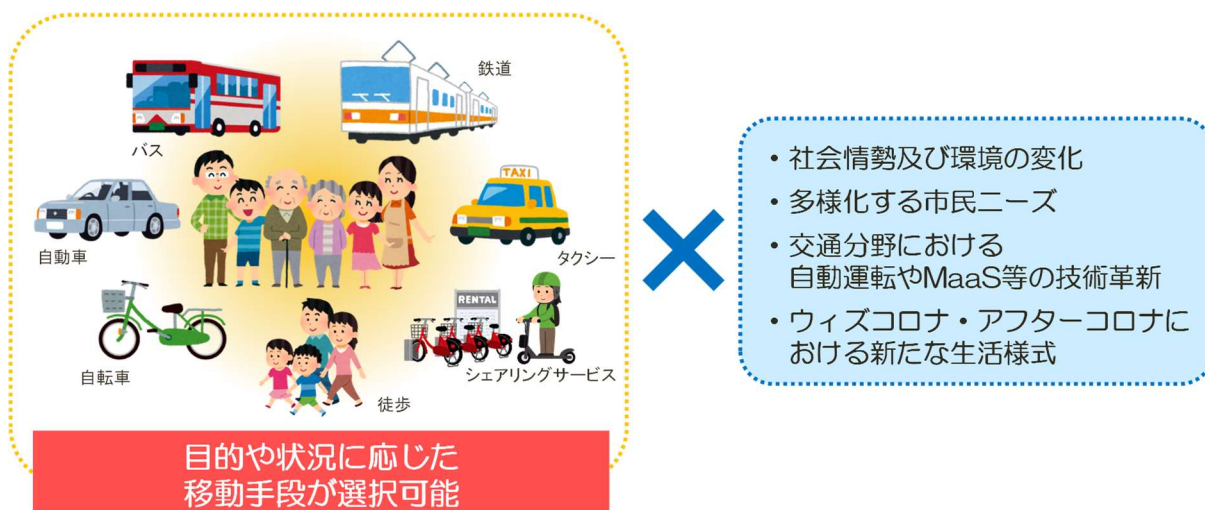


図 3-1 多様な交通のベストミックスによる地域交通の構築イメージ

3.1.2 基本理念の設定

「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」の目指すべきまちの姿《個性きらめき 魅力あふれる ホットなまち 岸和田》の実現に向け、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基本理念と基本方針を以下に示します。

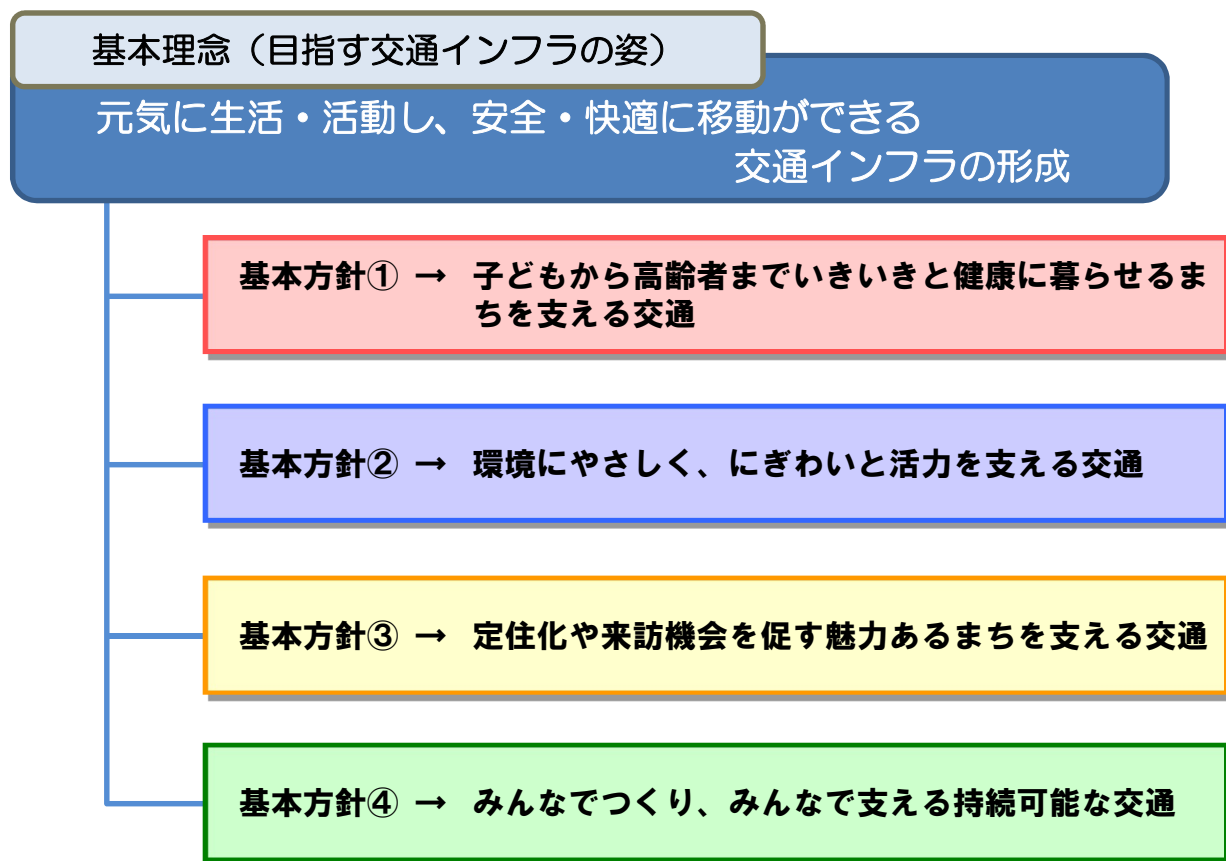


図 3-2 基本理念と基本方針

3.2 基本方針

基本理念を踏まえた交通まちづくりのための基本方針を示します。

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

健康に暮らすためには、日常的に外出をすることが大切です。

外出時において、公共交通を利用する際は、最寄り駅やバス停まで歩くこととなります。歩くことが適度な運動となり、健康寿命を延ばし、結果的に家族による介護の負担減少や医療費削減が期待できます。

子どもから高齢者までの幅広い世代の方が外出しやすくするために、人(徒歩)を中心として、自転車・自動車・路線バス・鉄道の連携を強化し、外出目的や状況に応じた移動手段を自由に選択できる交通体系の構築に加えて、同伴移動の促進を目指します。

また、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う新たな生活様式の変化を踏まえた日常的な外出機会を創出することも重要であり、歩行者や自転車の通行空間整備や、バリアフリー化、外出目的となる施設整備やイベント開催など、“コト”づくりを促進するサービス仕組みの構築を目指します。

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

公共交通の利用者が増えることでまちに人が集まり、商店街等にはにぎわいが戻ります。にぎわいが創出されることで、新たな店舗等の施設や人々の交流が生まれることも期待できます。中心市街地などの人が集まる拠点において、徒歩・自転車・公共交通の回遊性・利便性を高めることで、公共交通を軸とし、歩いて暮らせるまちづくりの実現及び人が集まる施設へのアクセス性向上につながる交通を目指します。

また、過度な自動車利用から公共交通等への転換をめざし、新たな技術やサービスの活用をはじめ、公共交通の利便性を高める施策の推進により、2050年カーボンニュートラルに向けた環境にやさしいまちづくりを目指します。

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

少子高齢化の進行により、人口構造が大きく変化している岸和田のまちを持続的に発展させるためには、若年層を中心に定住を促し、人口の年齢構成バランスを整えるための取り組みが求められます。また、岸和田市は岸和田城を中心として、自然と伝統に恵まれた城下町として発展し、歴史と伝統を持つ、貴重な文化的遺産が数多く残っており、これらの資源の活用が求められています。さらに、高度経済成長期に整備されたインフラの大量更新時期が到来していること、近年の頻発する自然災害の状況を踏まえ、大規模災害時や救急医療活動時等の緊急時においても安心して安全に移動できる交通環境も求められます。

そこで、市民が安心・安全に暮らせる生活環境が確保され、移住者にとっても移り住み続けたいまちづくりを進める交通体系の構築を目指します。

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

コロナ禍を契機に人々の暮らしをめぐる環境や価値観も大きく変わり、これまで続いてきた「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造も難しくなっていることを鑑み、地域づくりへの寄与など地域交通の持つ価値や役割を見つめなおす必要があります。

そこで、コミュニティを核としたくらし目線の交通体系の構築にあたっては、市民、交通事業者、行政等が共に取組む(協働する)ことにより、関係者の役割分担と連携を強化し、地域社会で自らの交通のあり方を協議し、効率的で持続可能な交通を実現する環境づくりを目指します。(協働する)ことにより、関係者の役割分担と連携を強化し、地域社会で自らの交通のあり方を協議し、効率的で持続可能な交通を支える環境づくりを目指します。

3.3 活動と移動の階層構造による方向性と基本方針との関係について

活動と移動の階層構造と基本方針との関係について以下に示します。

