

第 2 編

総合交通戦略編

(白紙 ※写真掲載予定)

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 公共交通に関する方針と方針を達成するための公共交通に関する施策	4
2.3 目標値の達成状況	5
2.4 施策事業の達成状況.....	7
2.4.1 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	7
2.4.2 戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	8
2.4.3 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	9
2.4.4 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	10
2.5 現行計画における課題	11
3. 戦略目標の設定	13
3.1 将来都市像』の設定について	13
3.2 戦略目標	14
4. 戦略目標の達成に必要な施策	17
4.1 施策の体系	17
5. 評価指標・数値目標の設定	20
5.1 評価指標の設定	20
5.2 評価指標における数値目標の設定	21
5.3 施策実施状況の評価指標及び目標値の設定	22

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	59
8. 推進体制	61
8.1 進捗管理.....	61
8.2 施策推進における基本的な考え方.....	61
8.3 P D C Aサイクルによる施策の推進	62

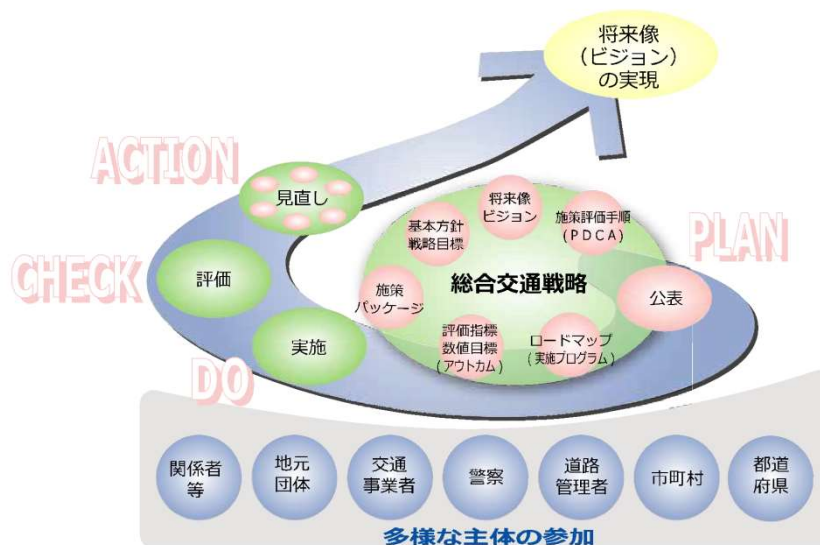
1. 交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』について

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みのイメージ

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、次期計画として策定するものです。

【総合交通戦略編】は、【基本計画編】で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安心・快適に移動ができる交通インフラの形成」を目指すため、これまでの施策の進捗状況や効果を検証した上で、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。

1.3 総合交通戦略の位置づけ

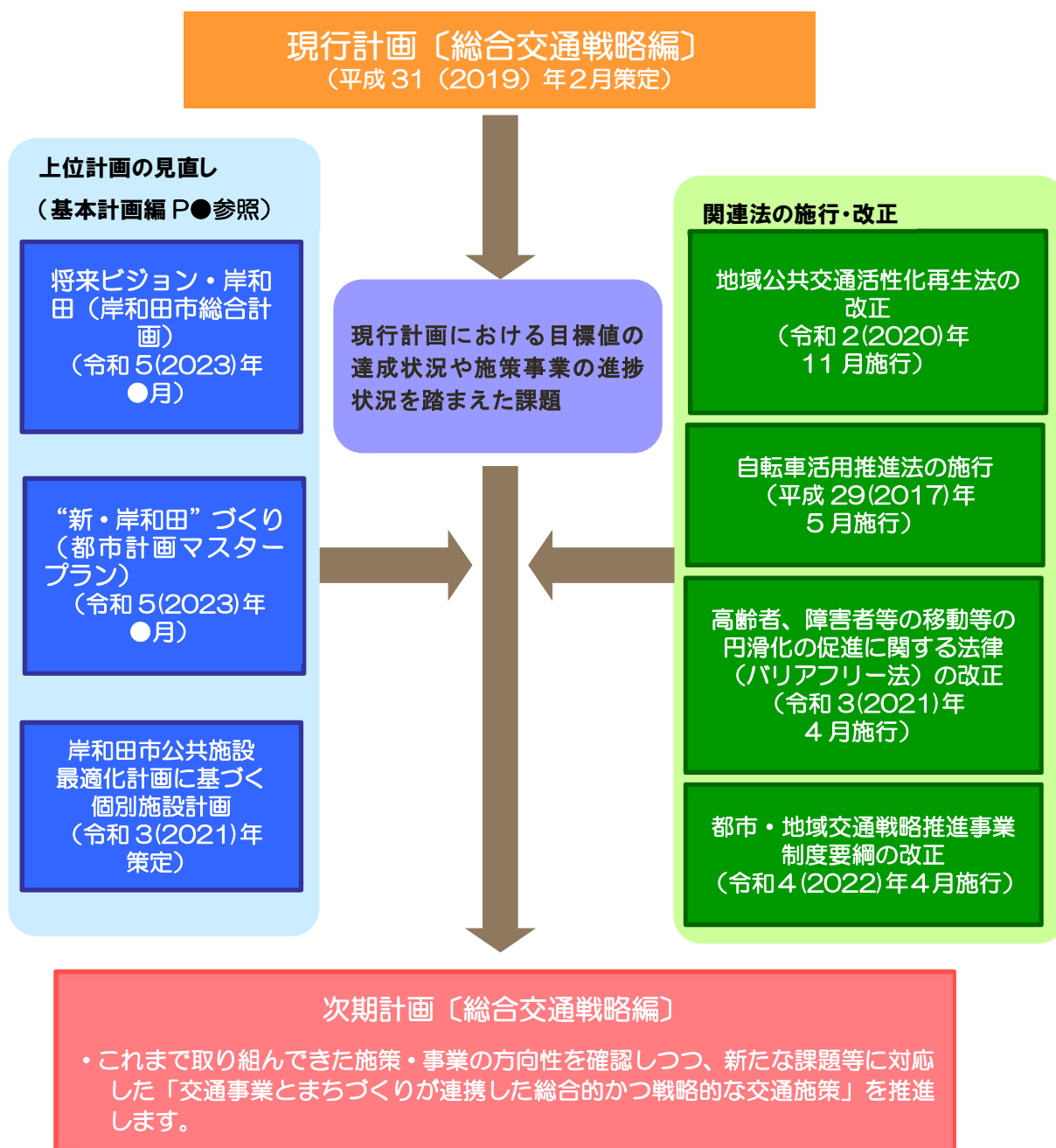
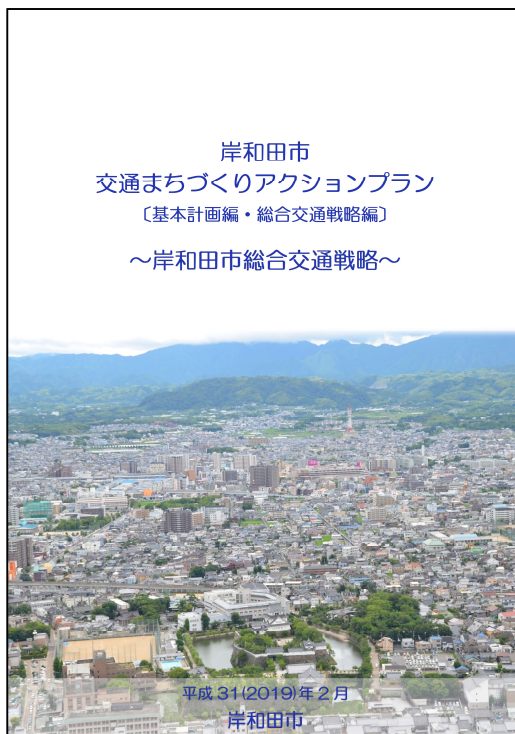


図 1-2 総合交通戦略の位置付け

2. 前計画〔総合交通戦略編〕の評価

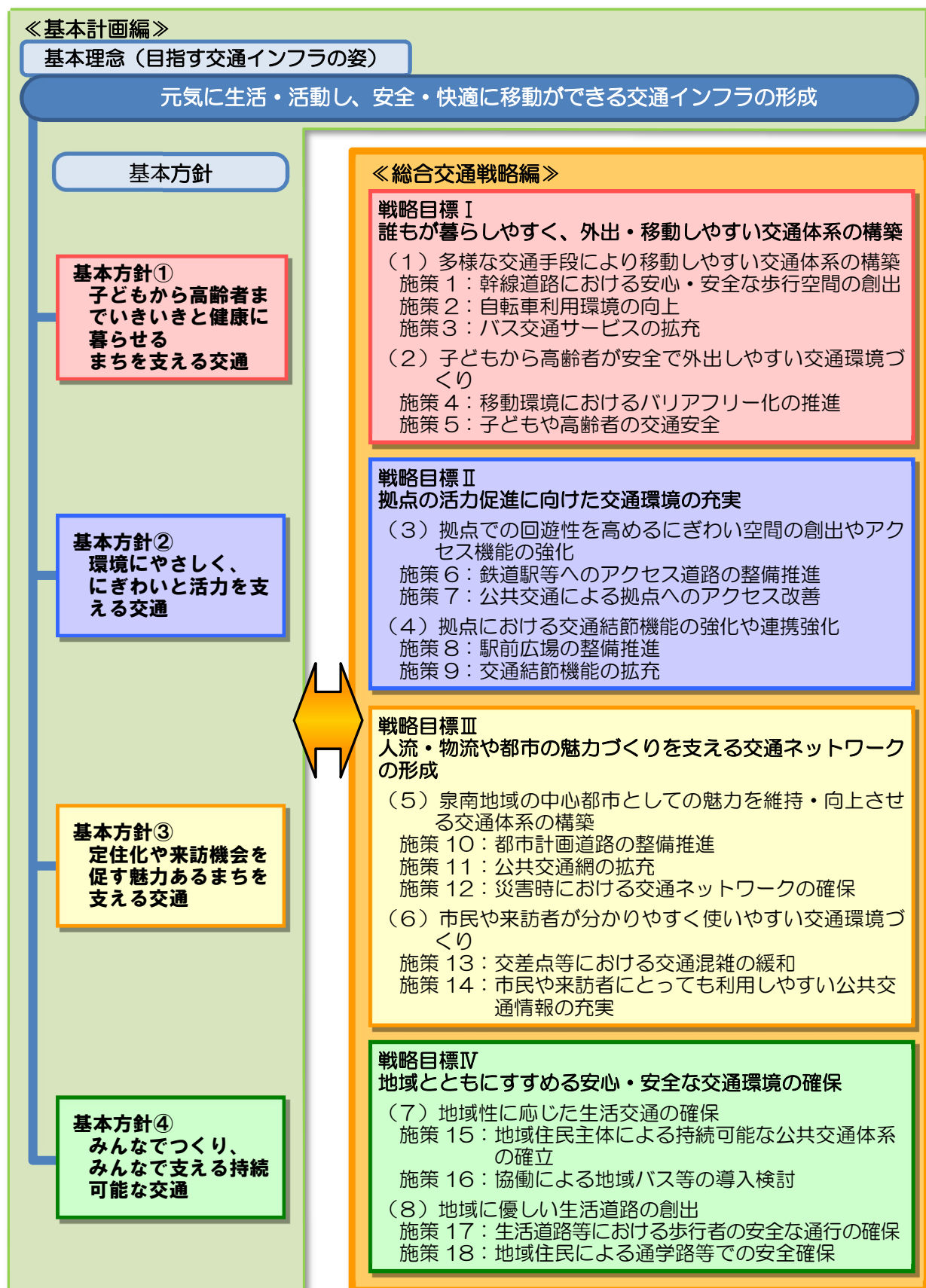
2.1 前計画〔総合交通戦略編〕の概要

岸和田市では、平成 29（2017）年 11 月に「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編・総合交通戦略編】」（計画期間：令和元（2019）年度～令和 4（2022）年度）を策定し、この計画に基づいた取組みを実施しています。



2.2 公共交通に関する方針と方針を達成するための公共交通に関する施策

この計画では、本市の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市岸和田」を踏まえるとともに、基本計画編における将来の交通体系形成に向けた基本理念を実現するため、以下の4つの戦略目標を掲げ、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 目標値の達成状況

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

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数が占める割合	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路線バス利用者割合や、鉄道駅乗車人員が占める割合について、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、実績値が減少しており、また地域の公共交通を考える協議会の開催実績が目標値に達していない等、新たな生活様式に対応した交通体系の構築が求められています。

表 2-2 間接的な指標における目標値の達成状況

評価指標		現況値(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は、平成 30(2018)年以降において目標値を達成しています。

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、目標値に達成していないものの、令和 2(2020)年において目標値達成に必要な年別目標値を達成しています。路線バス及びローズバス路線の再編、南海岸和田駅～JR 東岸和田間のヘッドダイヤの導入等の取組みにより、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。

⑦は、令和元年以降において目標値を達成しています。

⑧は、目標値に達成しておらず、令和元年から令和 2 年にかけて概ね増加傾向にあります。観光入込客数は、令和元年まで概ね 300 万人/年で推移していたことも踏まえ、令和元年から令和 2 年にかけて、実績値が増加しているものと推測されます。

⑨については、平成 30(2018)年以降において目標値を達成しています。

2.4 施策事業の達成状況

2.4.1 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16事業中、スケジュール通りに事業が完了しているのが8事業、スケジュール通りに事業が実施されているのが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のが2事業となっています。

今後とも、現在、事業が実施されている8事業の推進を図っていく必要があります。

さらに、子どもから高齢者までが安全に外出しやすい交通環境づくりに向けては、徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保、先進技術・次世代モビリティやパーソナルモビリティへの対応が求められています。

全16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：2事業（△）、
未実施：0事業（×）

戦略目標・ 施策 パッケージ	施策	実施時期	進捗	事業概要
戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築				
(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築				
① 幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出				
①-1 歩車道分離による歩行空間の整備				
	市道久米田東西線(大阪臨海線～堺阪南線)	～2018	◎	事業完了
	府道岸和田港塔原線(土生～土生交番前)	2018～2020	△	大阪府にて事業中
	府道岸和田港塔原線(岸和田駅南～野田町)	2018～	○	大阪府にて事業中
② 自転車利用環境の向上				
②-1 自転車走行空間の確保				
	岸和田駅東停車場線	～2018	◎	青矢羽根施工
	堺阪南線	～2018	◎	大阪府にて青矢羽根施工
②-2 自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討				
	自転車ネットワーク計画の策定	2020～2022	◎	2022年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				
	路線バスのルート見直し及びダイヤ改正	2018～	○	2021年に福田線ダイヤ改正実施
	ローズバスの路線再編及びダイヤ改正	2018～	○	2021年にローズバス修正実施
	ローズバス料金体系の適正化	2018～	○	2019年に料金体系の見直し実施
(2) 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり				
④ 移動環境におけるバリアフリー化の推進				
④-1 岸和田市交通バリアフリー基本構想に基づく特定経路のバリアフリー化				
	岸和田駅東停車場線	～2018	◎	事業完了
	市道久米田東西線(大阪臨海線～堺阪南線)	～2018	◎	事業完了 再掲
	府道岸和田港塔原線(岸和田駅南～野田町)	2018～	△	事業中 再掲
④-2 鉄道駅舎等の公共交通機関のバリアフリー化				
	南海本線蛸地蔵駅	2018	◎	2018年に内方線ブロック設置
	JR阪和線下松駅	2020	◎	2020年に内方線ブロック設置
⑤ 子どもや高齢者の交通安全				
⑤-1 小学生や高齢者を対象とした交通安全教室の実施				
	こども交通安全教室等の実施	2018～	○	交通安全街頭指導を実施
	高齢者の交通安全教室の実施	2018～	○	2021年は高齢者交通安全事業はコロナ禍により中止

2.4.2 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16事業中、スケジュール通りに事業が完了しているのが6事業、スケジュール通りに事業が実施されているのが10事業となっています。

現在、事業が実施されている10事業については、事業完了を目指して事業の促進を図る必要があります。

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

戦略目標・ 施策 パッケージ	施策	実施時期	進捗	事業概要
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実				
(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化				
⑥ 鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進				
⑥-1 アクセス道路整備				
	市道東岸和田駅東停車場線	～2018	◎	事業完了
	(仮称)市道久米田駅西停車場線	2018～2022	○	事業中
	久米田駅西側歩行者等通路	2018～2022	○	事業中
	市道春木駅大宮駅線	2018～2022	○	事業中
⑦ 公共交通による拠点へのアクセス改善				
⑦-1 公共交通によるアクセスの改善				
	路線バス東岸和田駅広場への乗入れ	2019	◎	事業完了
	バス・バス乗継割引	2018～2022	◎	事業完了
	路線バスのルート見直し及びダイヤ改正	2018～2022	○	○ 2021年に福田線ダイヤ改正、2022年に福田線ルート変更実施 再掲
	ローズバスの路線再編及びダイヤ改正	2018～2022	○	○ 2021年にローズバス修正、2022年に両廻り改正実施
	ローズバス料金体系の適正化	2018～2022	○	○ 2019年に料金体系の見直し実施 再掲
(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化				
⑧ 駅前広場の整備推進				
⑧-1 駅前広場の整備				
	東岸和田駅前東側交通広場	2018～2020	◎	事業完了
	東岸和田駅(西側)附属街路整備	2018～2020	◎	事業完了
	久米田駅前(東側)道路整備・広場機能含む	2018～2022	○	事業中
	久米田駅前(西側)道路整備・広場機能含む	2018～2022	○	事業中
⑨ 交通結節機能の拡充				
⑨-1 機能拡充に向けた整備推進				
	久米田駅西側改札の整備	2018～2022	○	事業中
	東岸和田駅での駐輪場整備	2018	◎	事業完了
	バスの乗継環境拡充に向けた検討	2018～	○	2021年にローズバスと福田線の乗継ダイヤ改正実施

2.4.3 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のが 7 事業、スケジュール通りに事業が実施されているのが 5 事業、一部がスケジュール通りに事業が実施されているのが 3 事業、未実施の事業が 6 事業となっています。

現在、事業が実施されている 8 事業の事業促進を図るとともに、未実施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：7 事業（◎）、
スケジュール通り事業実施：5 事業（○）、
一部スケジュール通り実施：3 事業（△）、
未実施：6 事業（×）

戦略目標・ 施策 パッケージ	施策	実施時期	進捗	事業概要
戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成				
(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築				
⑩都市計画道路の整備推進				
	⑩-1 広域幹線道路の整備推進			
	都市計画道路泉州山手線	2020～	△	磯上山直線～岸和田中央線までの区間を事業着手段階
	大阪南部高速道路	2021～	○	大阪南部高速道路事業化促進協議会への参画、R3.6大阪府新広域交通道路計画における「高規格道路・調査中路線」に位置づけ
	⑩-2 市内幹線道路の整備推進			
	岸和田港福田線（田治米畑町線～包近流木線）	～2019	◎	事業完了
	岸和田中央線（中央区画～尾生久米田区画）	2019～	×	未着手
	田治米畑町線（春木岸和田線～星和上松台）	2019～	○	2020年に事業認可取得
	大宮常盤線（春木岸和田線～田治米畑町線）	2019～	×	未着手
⑪公共交通網の拡充				
	⑪-1 公共交通機関の連携強化			
	路線バスによる鉄道駅間の乗継利便性の向上	2018～	△	ヘッド運行を実施（鉄道ダイヤの連携は図れていない）
	高速バス路線の拡充に向けた検討	2018～	×	VIPライナーとSPAラインのみ
	泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討	2018～	○	大阪府公共交通戦略に岸和田市が構想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～	○	2020年に事業認可取得 再掲
	大宮常盤線（春木岸和田線～田治米畑町線）	2019～	×	未着手
(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり				
⑬交差点等における交通混雑の緩和				
	⑬-1 主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進			
	市道並松上松線（東岸和田北三踏切）	～2019	◎	事業完了
	府道岸和田港塔原線（東岸和田南一踏切）	～2020	◎	事業完了
⑭市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実				
	⑭-1 公共交通情報誌による情報提供			
	バスマップの作成・配布	2019～	△	ローズバスのバスマップ作製・配布のみ実施
	行政情報誌（「暮らしの便利帳」の活用）	2020	◎	事業完了
	各施設HP情報		○	2020年に各施設アクセス情報にバス停などの情報を追加
	⑭-2 スマートフォンアプリ等による情報提供			
	祭都きしわだnaviの活用	2018～	×	祭都きしわだnaviの廃止
	バスロケーションシステムの導入	2018～	◎	事業完了
	NAVITIME・ジョルダンへの情報提供		◎	ローズバス情報を追加

2.4.4 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のが9事業、一部がスケジュール通りに事業が実施されているのが2事業となっています。

現在、完了している事業がないことから、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。

さらに、地域主体の交通手段導入サポートの仕組みづくりなど、自動車がなくても生活できる持続可能な公共交通体系の確立が求められています。

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（△）、
未実施：0事業（×）

戦略目標・ 施策 パッケージ	施策	実施時期	進捗	事業概要
戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保				
(7) 地域性に応じた生活交通の確保				
⑮ 地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立				
⑮-1 地域主導による交通体系の構築に向けた取組み				
	住民が活動しやすい環境づくり支援	2018～2019	○	地域バス導入に向けた手続き資料の作成
	地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成	2018～	△	連合会長を対象とした公共交通利用促進に係る意見交換を実施
⑯ 協働による地域バス等の導入検討				
⑯-1 持続可能な地域バス等の導入検討				
	試験運行の実施	2018～	△	2019年に塔原～相川間での地域バス試験運行実施、2020年より両町会との意見交換を継続
	AIオンデマンド交通の調査研究	2021～	○	2021年に春木・大芝地区にてAIオンデマンド導入に向けた検討を実施
(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

2.5 現行計画における課題

現行計画の評価・検証の結果を踏まえ、次期戦略目標として引き継ぐものとします。

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	○誰にも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 ○先進技術・次世代モビリティ、パーソナルモビリティ等への対応 ○子どもや高齢者の交通安全対策の推進 ○新型コロナウイルス感染症拡大の影響による新たな生活様式に対応した交通体系の構築
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた 交通環境の充実	○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 ○多様なモビリティとの乗り換え利便性の向上等に向けた取組みの推進
戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の 魅力づくりを支える 交通ネットワークの形成	○選択と集中による効率的で効果的な道路整備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みの推進 ○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が必要 ○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みの推進

・平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された「SDGs（Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）」の目標達成と持続可能な社会の実現に向けた交通体系の構築が求められる。

【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）

・今回の評価・検証の結果や SDGs（持続可能な開発目標）の要素を踏まえ、次期戦略目標として引き継ぐものとする。

【参考】SDGs（持続可能な開発目標）

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。



出典：国連広報センター（UNIC）ホームページ

図 2-1 SDGs（持続可能な開発目標）における 17 の目標

3 すべての人に 健康と福祉を	目標3 すべての人に健康と福祉を ・ あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する
8 働きがいも 経済成長も	目標8 働きがいも 経済成長も ・ 包摂的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用（ディーセント・ワーク）を促進する
9 産業と技術革新の 基盤をつくろう	目標9 産業と技術革新の基盤をつくろう ・ 強靱（レジリエント）なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る
11 住み続けられる まちづくりを	目標11 住み続けられるまちづくりを ・ 包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する
13 気候変動に 具体的な対策を	目標13 気候変動に具体的な対策を ・ 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
17 パートナーシップで 目標を達成しよう	目標17 パートナーシップで目標を達成しよう ・ 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化

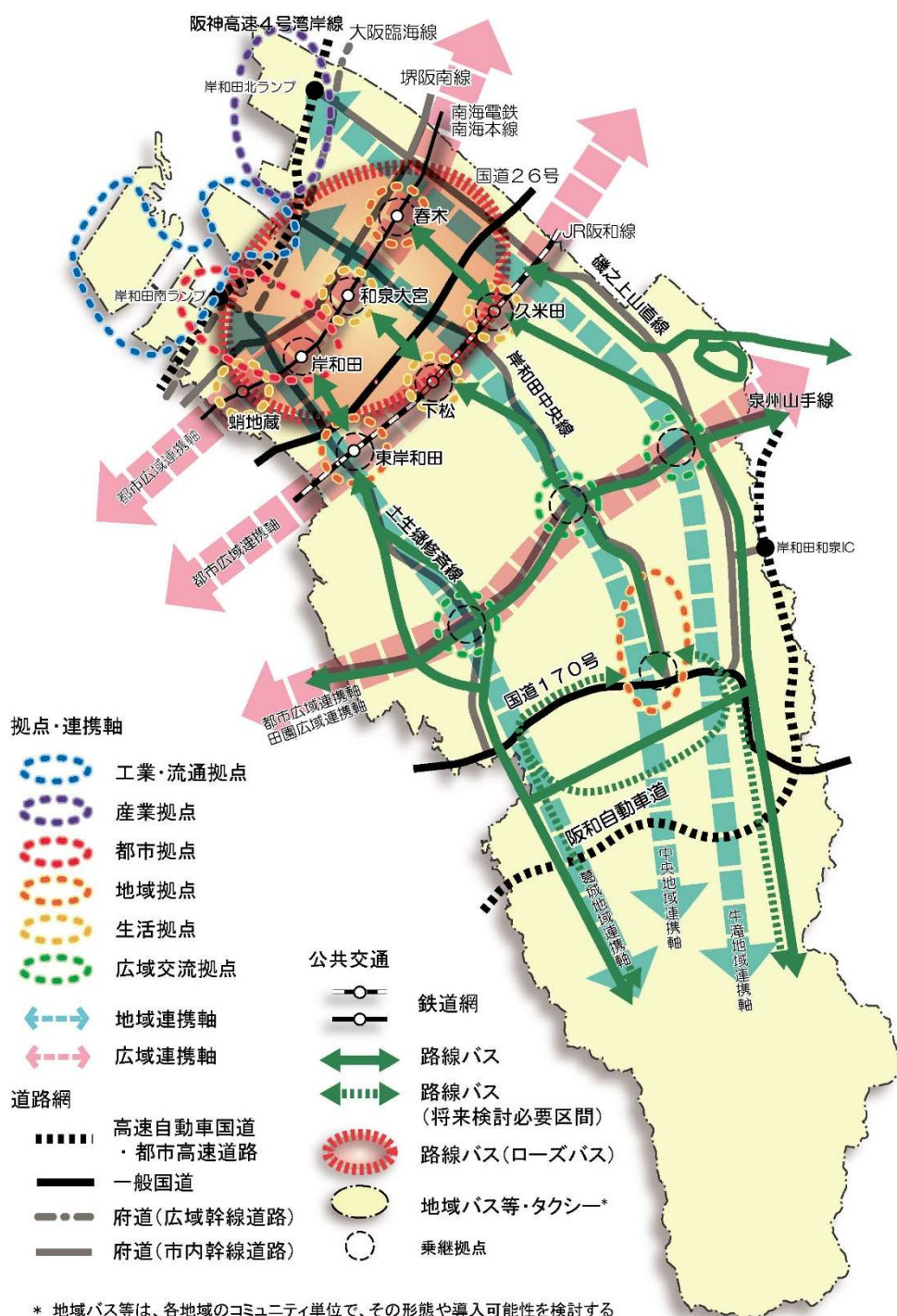
図 2-2 本計画と特に関り深い目標

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（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。

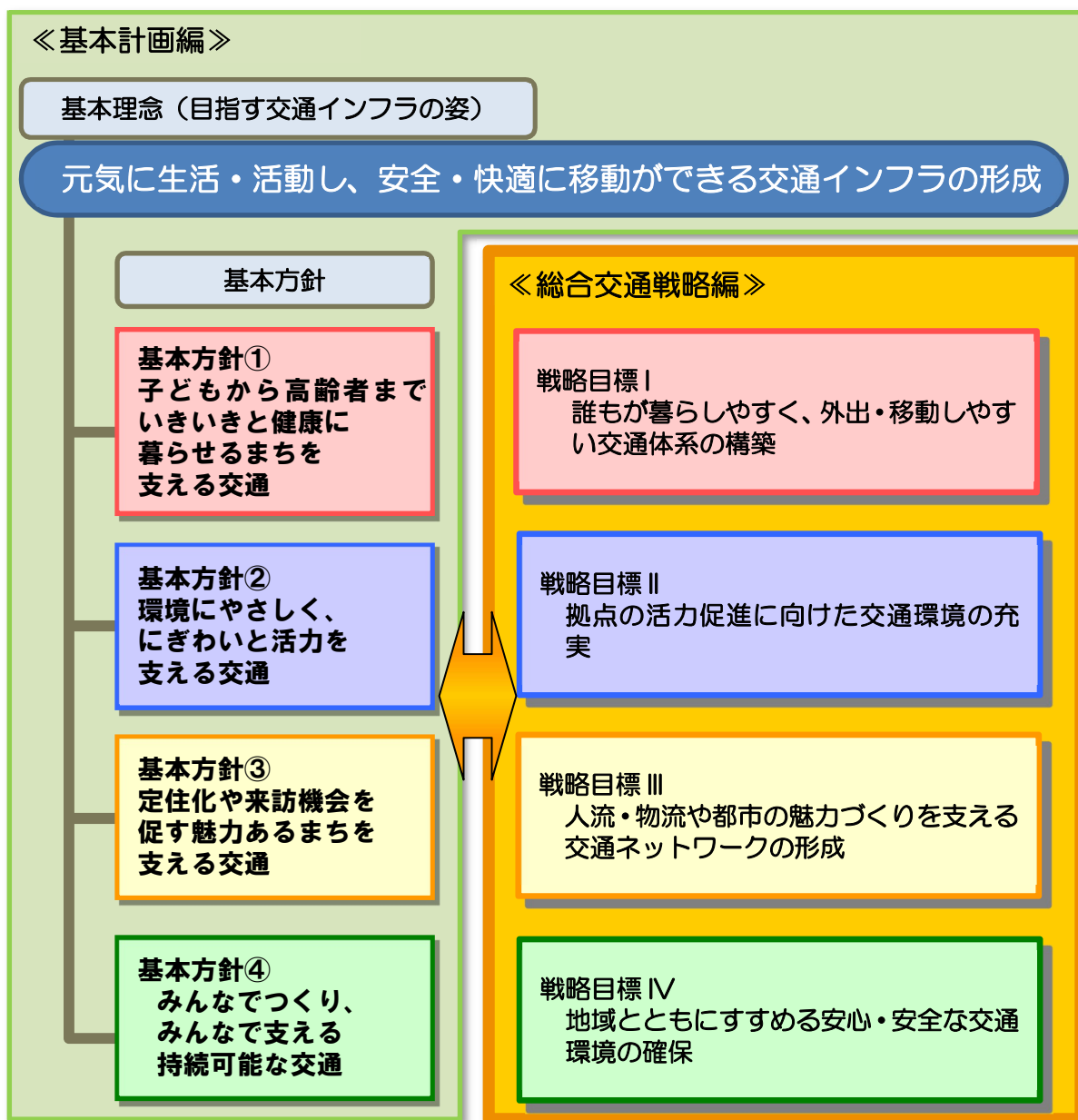


図 3-1 戦略目標

戦略目標Ⅰ

(キーワード：階層・レイヤー)

誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築

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。
- ・ 多様な移動目的に対応した安心・安全に移動できる自転車・歩行者空間の確保やバリアフリー化された移動空間・交通環境の整備。
- ・ 運転免許証を持たない方や自動車を利用できない方も活動的で健康的な生活を促進するために、自動車がなくとも生活できる公共交通体系の構築。
- ・ 自動運転技術や MaaS などの先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の活用による利便環境や利便性向上を図るとともに既存交通システムとの連携を強化する。
- ・ 新型コロナウイルスの感染拡大による新しい生活様式に合わせた新たな交通サービスの取り組みが必要。

施策
イメージ

- ・ 歩行者・自転車・自動車等の通行空間の分離やバリアフリー化を推進する。
- ・ 幅広い世代の方が外出しやすくするために、各交通モード間の役割分担や連携を強化する。
- ・ 交通事故予防のため、子どもから高齢者を対象とした交通安全教室等の実施を推進する。
- ・ 既存交通の維持・充実を図りながら、将来を見据えた新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の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

(キーワード：拠点・ベース)

拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

基本方針を
実現するた
めの
主な課題

- ・ 拠点へのアクセス改善による自動車交通の円滑化など交通基盤の整備。
- ・ 鉄道駅周辺の拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上や乗り継ぎ利便性の向上。
- ・ 回遊性を高める歩行者優先の交通環境の充実。
- ・ 鉄道駅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。

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

(キーワード：網・ネットワーク)

人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成

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。
- ・ 観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやすくわかりやすい公共交通の整備。
- ・ 災害時における緊急輸送や避難でのリダンダンシー（多重性）の確保。
- ・ 泉州山手線等の広域連携軸の整備と連携した新たな公共交通体系の整備。

施策
イメージ

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

※下線部分：今回の総合交通戦略編における追加箇所を示す。

戦略目標Ⅳ

(キーワード：地域・リージョン)

地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

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組み、社会全体で支えるという共通認識の確立。
- ・ 公共交通の利用意識向上や地域にふさわしい公共交通体系の検討。
- ・ 子どもから高齢者までが安心して通行ができる交通環境の充実。

施策
イメージ

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

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り組みが必要です。

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	
・ 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。また、中心市街地を巡回し移動サービスを担うローズバスは、既存路線バスとの役割分担を図り、利用者のニーズや需要に応じた運行の見直しを行います。また、各交通手段の役割の整理を行い、ローズバスの運賃体系についても適正化を図ります。	
施策4：スマートシティ実現に向けた取り組みの推進	
・ 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」の実現の取り組みを行います。	
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などの交通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、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、市内には、暫定供用や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、公共交通の広域連携軸や地域連携軸の役割を担う路線バスと鉄道との乗継拠点となる交通結節点において駅前広場の整備や自動車・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	
交通結節機能を充実させるため、居心地が良くあるきたくなるまちなかの創出に向けた取組の視点から高齢化・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の整備を推進します。	

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。	
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を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、持続可能なものとするための取組み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み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、現況値の把握が可能となった段階で追加するものとします。

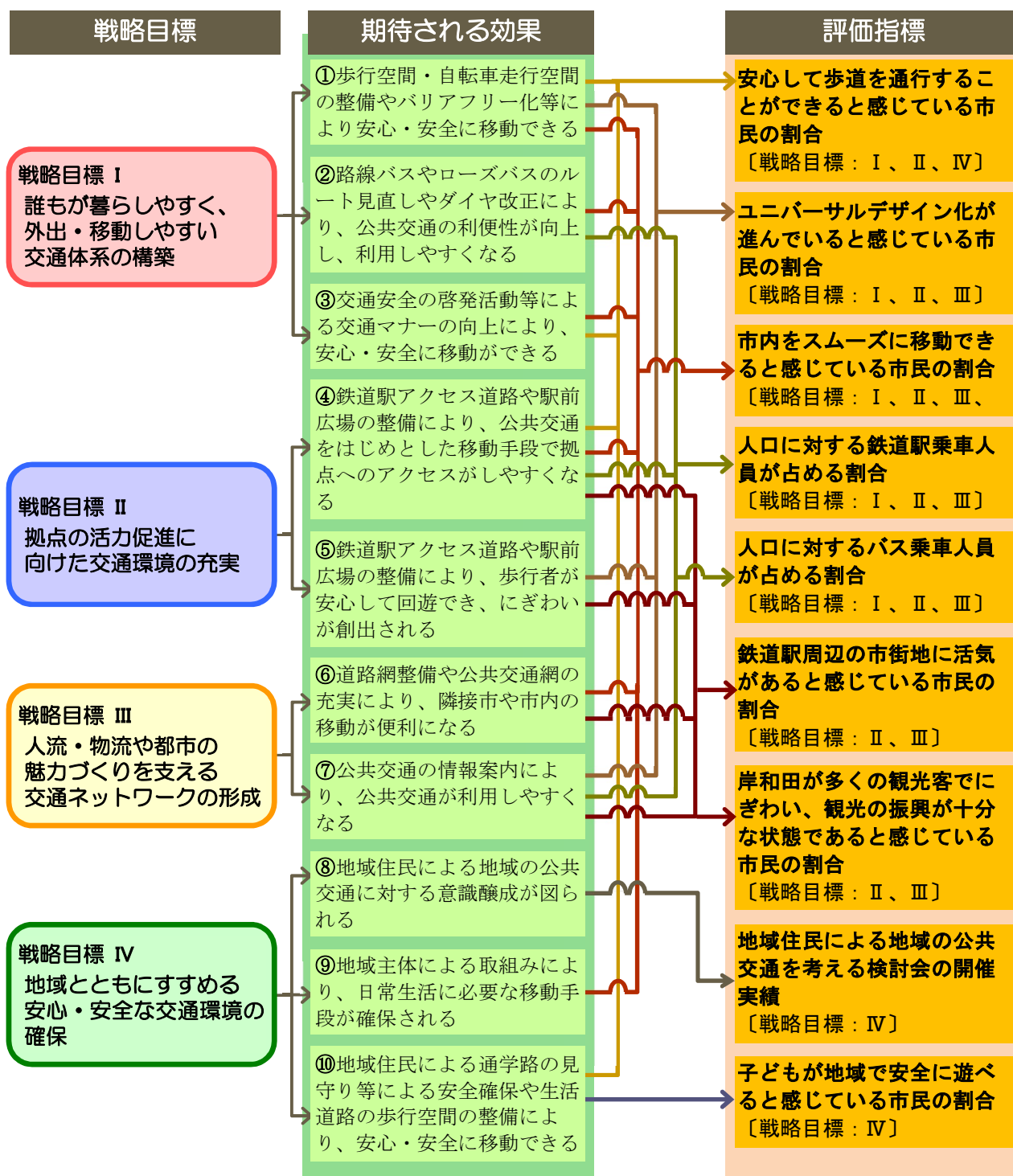


図 5-1 戦略目標と評価指標の関係

5.2 評価指標における数値目標の設定

本計画の戦略目標を達成するため、各評価指標について目標値を次のように設定します。

表 5-1 評価指標の現況及び目標値

評価指標		現状値	目標値
直接的な指標	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	1.26% (R3)	2.10% (R8)
	人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	20.5% (R3)	26.0% (R8)
	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 (R3)	6件
	地域主体による協議会の設立実績	0件 (R3)	2件
間接的な指標	(4) 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% (R4)	39.0% (R8)
	(5) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合	13.4% (R4)	15.0% (R8)
	(6) 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 (R4)	257万人 (R7)
	(7) 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% (R4)	30.0% (R8)
	(8) 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% (R4)	54.0% (R8)
	(9) 拠点における滞在人口の増加率	100.0% (R3)	増加 (R7)
	(10) 交通事故の年間人口一人当たり発生率	2.57% (R3)	減少 (R7)
	(11) 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量	4.2トン (R1)	3.9トン (R12)

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。

その評価指標の設定にあたっては、総合交通戦略が多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた立地適正化計画と両輪として位置付けられており、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踏まえ、それに沿ったP13の将来都市像を実現することを目的としていることから、基本計画編P75の2.3.2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／低炭素施策の評価を行うこととします。

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 5-2 主な評価指標の例

評価分野		評価軸	主な評価指標の例
① 生活利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足した街を実現すること	■適切な居住機能の誘導 － 都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏に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	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	■徒歩行動の増加と健康の増進 － 高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること － それにより市民の健康が増進すること	・ 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	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	■安全性の高い地域への居住の誘導 － 災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること	・ 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亡者数
④ 地域経済	◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	■市街地の荒廃化の抑制 － 空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること	・ 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	◎市民が適切な行政サービスを受けよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	■都市経営の効率化 － 人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること	・ 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	◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	■運輸部門における省エネルギー・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ルギー・低炭素化 － 民生部門におけるエネルギー利用効率の向上、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(基本計画編P〇〇から再掲)

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
日常生活で外出や移動を容易にするため、歩行者や自転車の通行空間の整備とともに、公共交通サービスの改善を図ります。 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：スマートシティ実現に向けた取組みの推進	

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
バリアフリー化や交通安全に係る施策を総合的に推進することで、子どもから子育て世代、妊産婦、障害のある人、高齢者等のすべての人が外出・移動しやすい交通環境づくりを進めます。 施策5：快適な移動環境の整備 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
鉄道駅周辺等における拠点の活性化に向けて、歩行者・自転車が快適に移動できる空間整備や公共交通利用によるアクセス性の向上を進めます。 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
岸和田市の公共交通ネットワークの要となる駅前広場等の整備推進や鉄道とその他の交通手段との乗継利便性の向上を図るため、交通結節機能の強化を図ります。 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
都市間や市内拠点間を結ぶ道路ネットワークや公共交通ネットワークをはじめ、大規模災害時の交通ネットワークの確保を図ることで、活力と魅力あるまちづくりを進めます。	
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
市民や来訪者がともに分かりやすく、移動しやすい交通環境の充実を推進することで、活力と魅力あるまちづくりを進めます。	
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
地域主体による地域にふさわしく持続可能な交通体系の構築を支援し、生活交通の確保を図ります。	
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
通学路等の生活道路での交通安全対策施設の設置や、子どもの見守り活動、交通規制等の施策を推進することで、生活道路における人優先の安心・安全な通行空間の確保を図ります。	
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	スマートシティ実現に向けた取組みの推進
	(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	快適な移動環境の整備
		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、各施策の取組みを推進していきます。

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		
					短期 R5(2023) ~R8(2026)	中期 R9(2027) ~R12(2030)	長期 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	●	○
		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	●	○
		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	●	○
		施策4	スマートシティ実現に向けた取組みの推進	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	●	○
				4-2	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」の実現の取組み	●	○
	(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	快適な移動環境の整備	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	●	○
				5-2	公共交通のバリアフリー化	●	○
		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	●	○

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		
					短期 R5(2023) ~R8(2026)	中期 R9(2027) ~R12(2030)	長期 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	●	○
		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	●	○
	(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	●	○
				9-2	交通広場の利活用	●	○
				9-3	きめ細やかな街路空間の形成	●	○
		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	●	○

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	施策				実施中の施策	実施時期		
						短期 R5(2023) ～R8(2026)	中期 R9(2027) ～R12(2030)	長期 R13(2031) ～R16(2034)
(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		○	○	○
			11-2	市内幹線道路の整備推進	●	○	○	○
	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	12-1	公共交通機関の連携強化	●	○	○	○
	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		○	○	○
(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	●	○	○	○
	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	15-1	公共交通情報誌による情報提供		○	○	○
			15-2	スマートフォンアプリ等による情報提供	●	○	○	○
			15-3	自発的な公共交通利用の促進	●	○	○	○

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

施策パッケージ	施策				実施中の施策	実施時期		
						短期 R5(2023) ～R8(2026)	中期 R9(2027) ～R12(2030)	長期 R13(2031) ～R16(2034)
(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み		○	○	○
	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		○	○	○
(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	●	○	○	○
	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	●	○	○	○

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}

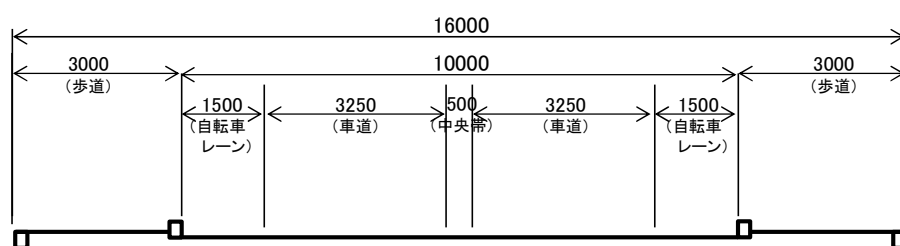
岸和田市と大阪府の歩道整備事業の基本的な考え方は、交通量が多い路線や通学路指定道路、バリアフリー法に基づく特定道路などを対象に、市と府の連携・協力のもと、地域状況等を総合的に勘案し優先整備区間を定めて実施することとしています。交通状況に応じて車道と歩道の幅員構成を見直すなど、道路空間の再配分も視野に、歩行空間の確保に向けた検討を進めます。

◆府道岸和田港塔原線（土生～土生交番前）【大阪府】

- ・ 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ないます。



○道路整備のイメージ



※大阪府資料をもとに作成（単位mm）

◆府道岸和田港塔原線（岸和田駅南～野田町）の事業推進【大阪府】

- ・ 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特定経路であり、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ないます。

実施 スケジュール	【短期】	【中期】	【長期】
	R5(2023) ~R8(2026)	R9(2027) ~R12(2030)	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）	○		

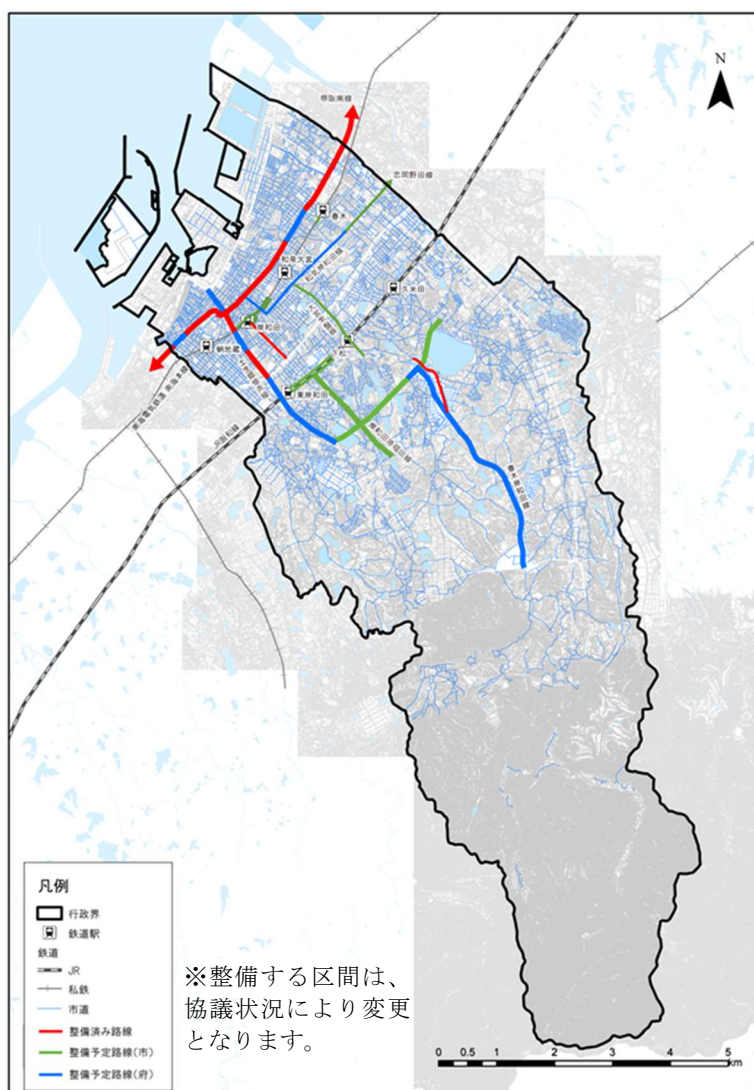
戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築
施策2	自転車利用環境の向上
実施主体 ・関係機関	岸和田市、大阪府、岸和田警察署

〔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。

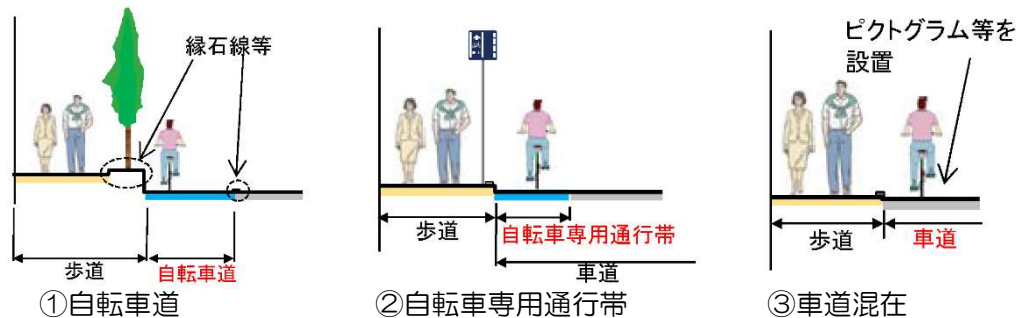
○自転車ネットワーク整備路線



出典：岸和田市自転車ネットワーク整備計画

○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。

出典：岸和田市自転車ネットワーク整備計画

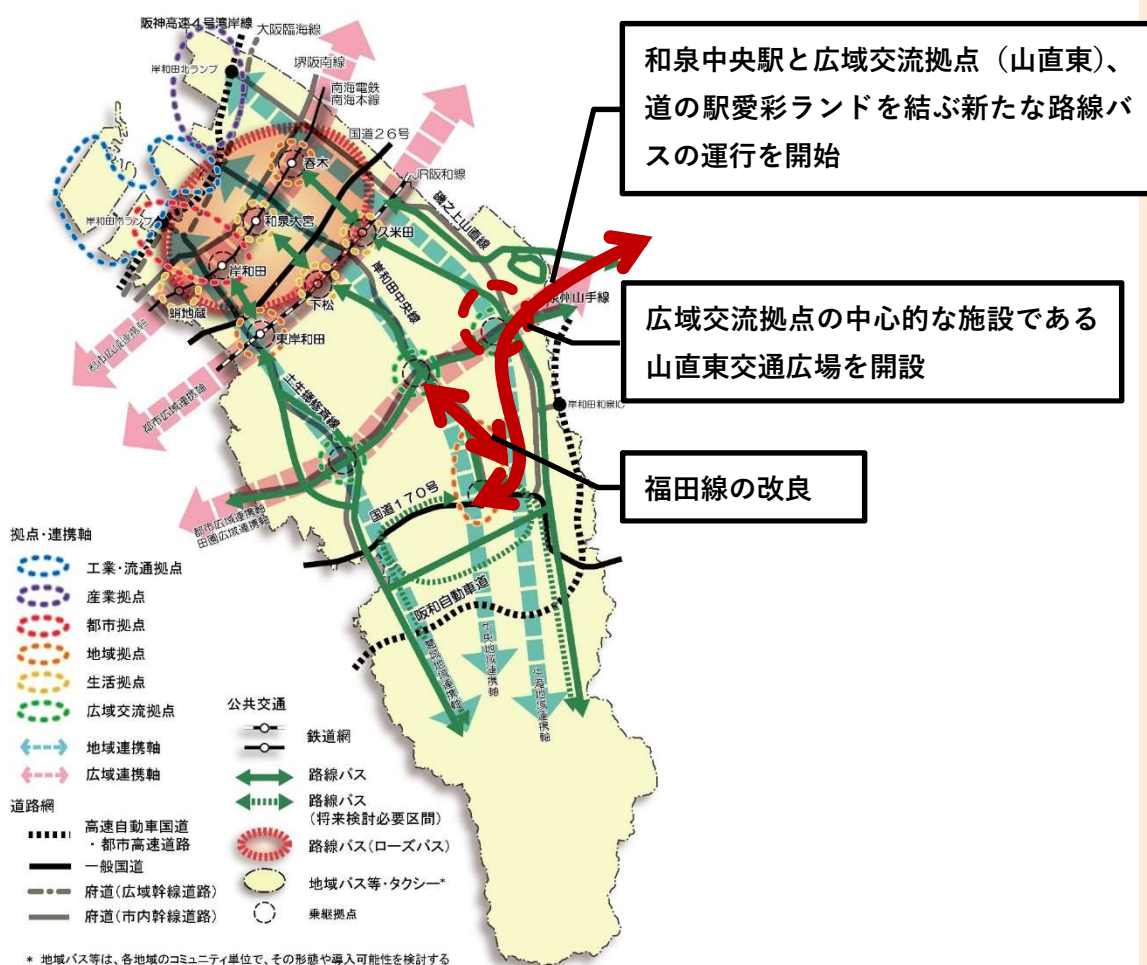
	【短期】	【中期】	【長期】
実施スケジュール	R5(2023) ～R8(2026)	R9(2027) ～R12(2030)	R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
堺阪南線	○		
その他の路線	○	○	○

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】

- ◆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
- ・「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。
- ・その第1弾として、令和4（2022）年11月から和泉中央駅と道の駅愛彩ランドを結ぶ新たな路線バスの運行を開始

【都市計画道路泉州山手線延伸による交通結節点のイメージ】



実施 スケジュール	【短期】	【中期】	【長期】
	R5(2023) ~R8(2026)	R9(2027) ~R12(2030)	R13(2031) ~R16(2034)
	○	○	○
拠点の形成に合わせた公共交通ネットワークの再編	○	○	○

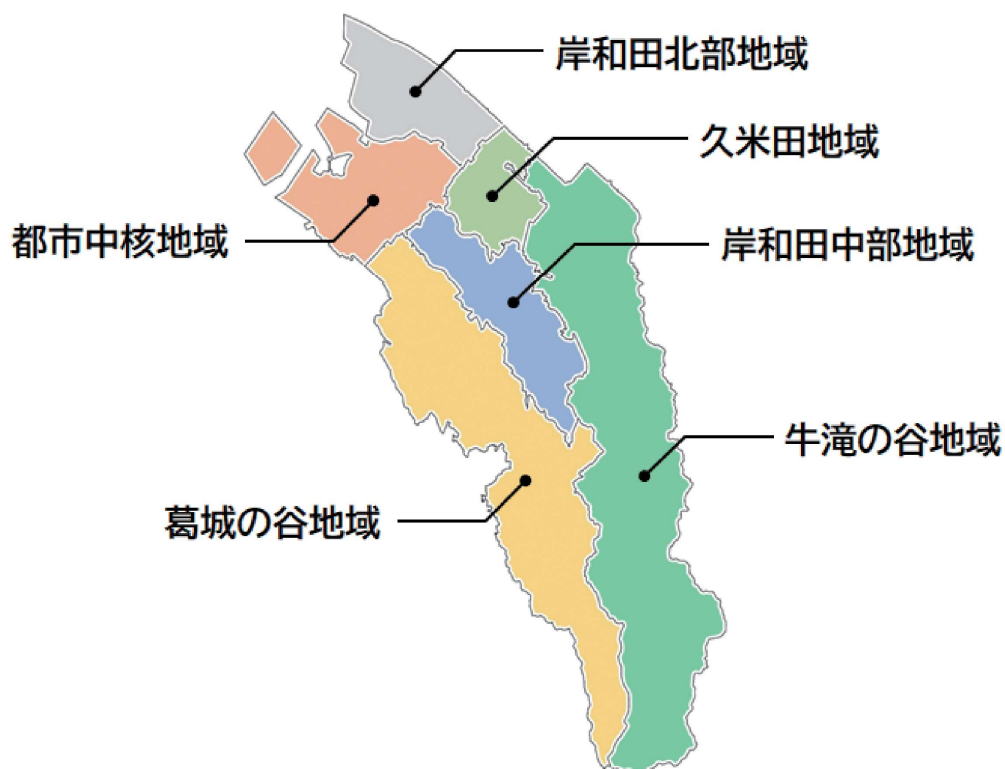
戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築
施策 4	スマートシティ実現に向けた取組みの推進
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、大阪府、国土交通省、西日本旅客鉄道(株)、南海電気鉄道(株)、南海ウイングバス(株)

〔実施事業 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}

◆AI オンデマンド交通の導入検討

- ・ AI オンデマンド交通の導入については、市民生活の質の向上に向け、本市内の様々な日常生活圏域に合わせ、新たなモビリティ等の活用 of 具体策を検討します。

○AI オンデマンド交通の導入検討単位

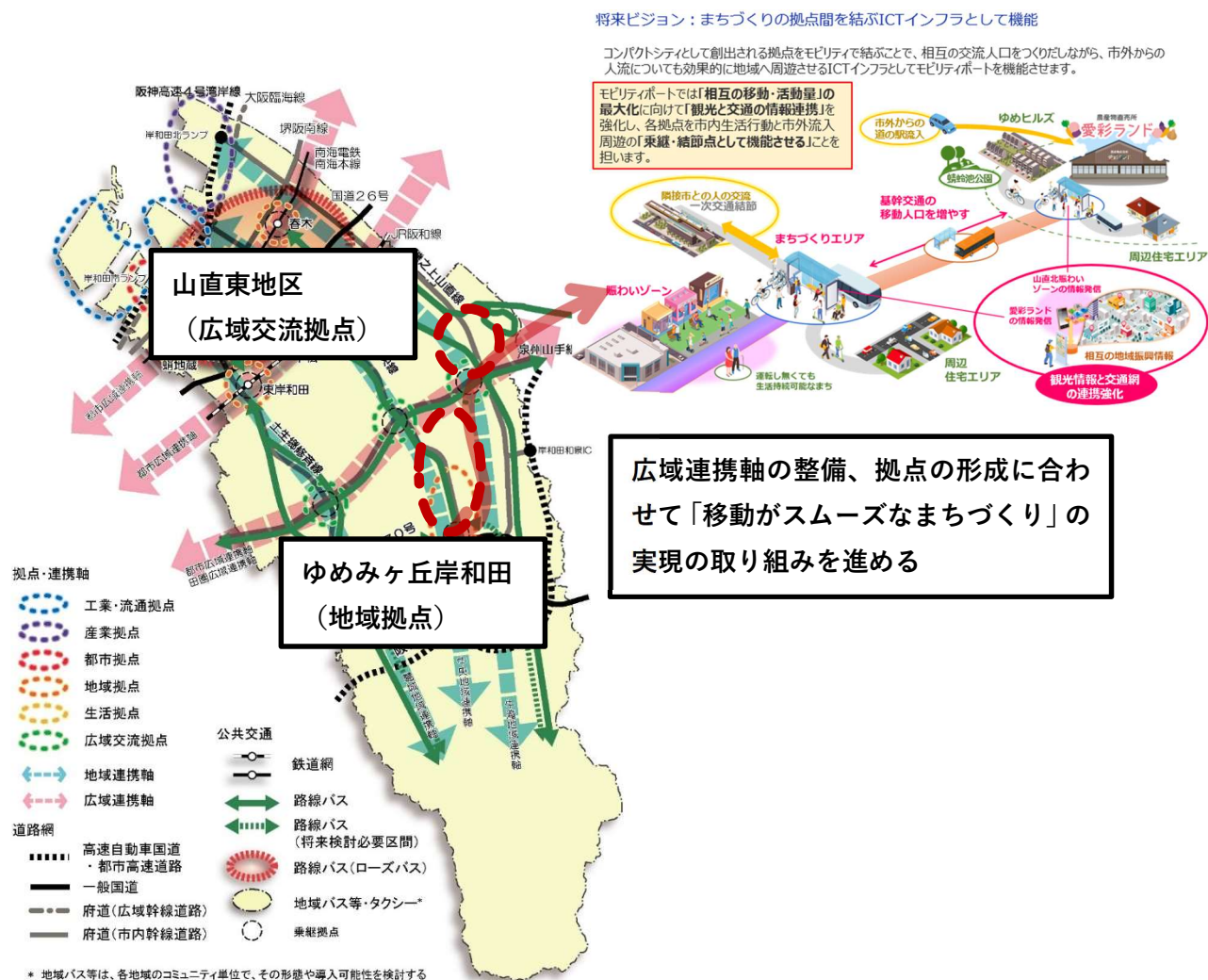


資料：将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（岸和田市 令和 5(2023)年●月）

〔実施事業 4-2〕 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」の実現の取り組み【継続】

◆スマートシティ実現に向けた取り組み

- ・ O S P F の幹事企業等と連携し、「移動がスムーズなまちづくり」の実証実験を令和3年度に実施しました。実証実験で得た知見を踏まえ、引き続き、実装に向けた取り組みを推進します。



将来ビジョン・岸和田（案）第1期基本計画にかかる重点事業である未来志向の都市経営「岸和田市版スマートシティ構想」への位置付けを予定しています。

◆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が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㈱）

・南海バス㈱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	【短期】	【中期】	【長期】
	R5 (2023) ～R8 (2026)	R9(2027) ～R12 (2030)	R13(2031) ～R16 (2034)
	○	○	○
AI オンデマンド の交通の導入検討	○	○	○
スマートシティ実 現に向けた取り組 み	○	○	○
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	○	○	○

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 {継続}

◆府道岸和田港塔原線（岸和田駅南～野田町）の事業推進【大阪府】（再掲）

〔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・障がい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	【短期】	【中期】	【長期】
	R5 (2023) ~ R8 (2026)	R9 (2027) ~ R12 (2030)	R13 (2031) ~ R16 (2034)
	○	○	○
ノンステップバス・ユニバーサルデザインタクシー	○	○	○
鉄道駅トイレのリニューアル推進	○		

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【岸和田警察署・岸和田市】

- 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。

【これまでの取組み】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【岸和田警察署・岸和田市】

- 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。

【これまでの取組み】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。



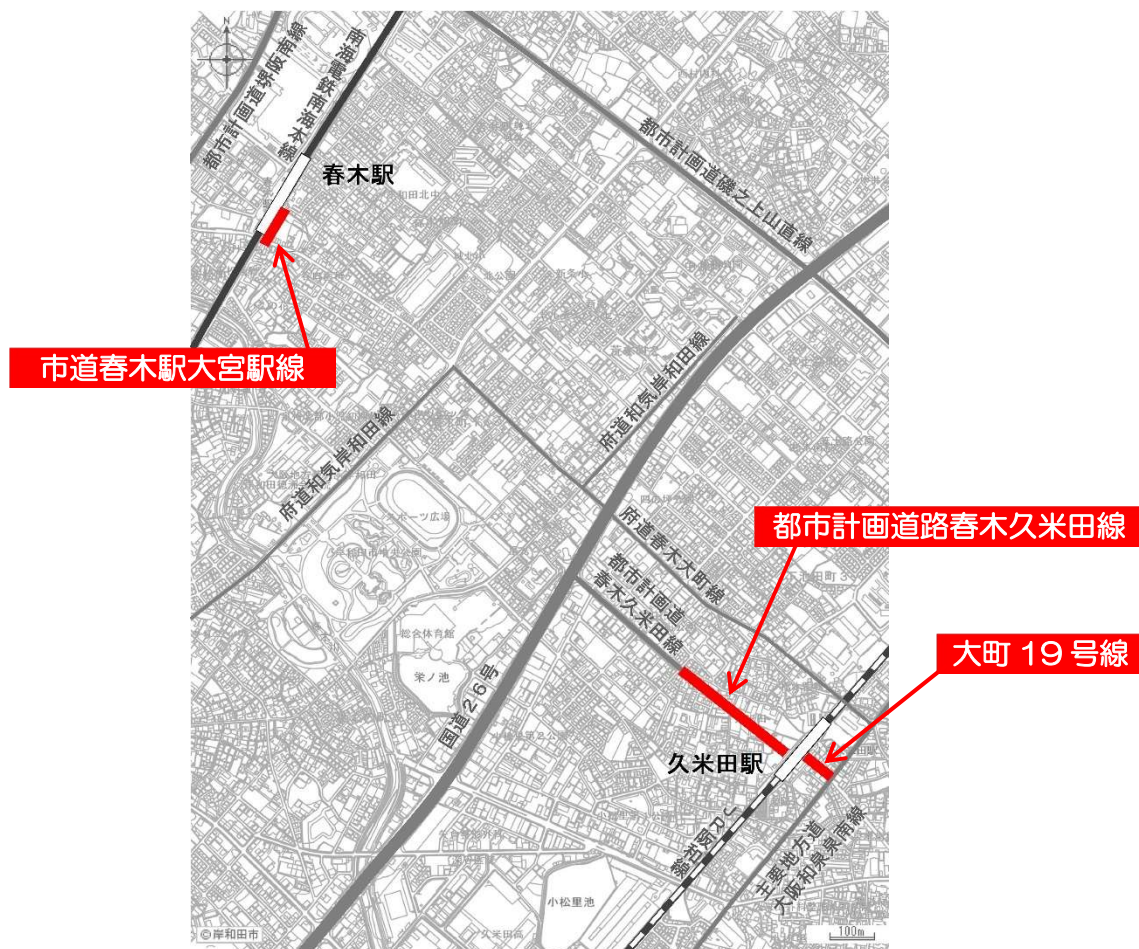
実施 スケジュール	【短期】	【中期】	【長期】
	R5(2023) ~R8(2026)	R9(2027) ~R12(2030)	R13(2031) ~R16(2034)
	○	○	○
こども交通安全教室	○	○	○
高齢者交通安全教室	○	○	○

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、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、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を推進します。



	【短期】	【中期】	【長期】
実施スケジュール	R5(2023)~R8(2026)	R9(2027)~R12(2030)	R13(2031)~R16(2034)
	○	○	○
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	○		

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。



出典：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	【短期】	【中期】	【長期】
	R5 (2023) ～R8 (2026)	R9(2027) ～R12 (2030)	R13(2031) ～R16 (2034)
	○	○	○
利用者ニーズに 応じた路線再編 の検討・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	(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(株)、南海電気鉄道(株)

〔実施事業 9-1〕 駅前広場の整備推進 {継続}

◆JR 久米田駅前東西駅前広場、南海春木駅西側駅前広場の整備事業推進

○JR 久米田駅前東西駅前広場の整備事業の概要

- ・ 久米田駅周辺の鉄道高架化や都市計画道路及び駅前広場の整備などについては、長い期間と多額の費用が必要です。
- ・ そのため、これらの将来計画のうち、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、これら取組みを着実に進めます。

◇東側アクセス道路（駅前広場機能含む） 「(都)久米田駅東側交通広場」の一部

◇西側アクセス道路（駅前広場機能含む） 「(都)久米田駅西停車場北線」の全線

「(都)久米田駅西側交通広場」の一部

資料：久米田駅東西アクセス改善基本構想～久米田駅周辺まちづくり基本構想第一次整備計画～
(平成 29 (2017)年 6 月 岸和田市)

【西側交通広場イメージ】



○南海春木駅西側駅前広場の整備事業の概要

- ・ これまで、春木駅周辺では、岸和田北部地域の将来像の実現のため、様々なまちづくりの取り組みを実施してきましたが、各種個別計画(鉄道の連立事業、再開発事業、土地区画整理事業等)については事業化には至っておらず、都市基盤の整備など様々な課題を抱えています。

- ・このため、これまでの各種個別計画と社会情勢の変化を踏まえた課題を再抽出し、再度まちづくりの方向性等を整理するため「春木駅周辺まちづくり基本構想」を策定しました。
- ・この中で、春木駅西側駅前広場については、（都）春木駅西停車場北線からアクセスする整備を計画しており、事業化に向けた検討を進めます。

〔実施事業 9-2〕 交通広場の利活用 {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・新拠点交通広場を供用しました。
- ・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ないます。

○（仮称）新拠点交通広場の整備事業概要



資料：「岸和田市 100 周年記念事業」

〔実施事業 9-3〕 きめ細やかな街路空間の形成 {新規}

◆地区総合戦略の策定

- ・「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「地区総合戦略」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	【短期】	【中期】	【長期】
	R5(2023) ~R8(2026)	R9(2027) ~R12(2030)	R13(2031) ~R16(2034)
	○	○	○
JR 久米田駅前 東西駅前広場の 整備事業推進	○		
南海春木駅西側 駅前広場の整備 事業推進	○	○	○
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	○	○	○
地区総合戦略の 策定	○	○	○

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}

◆交通結節点の整備検討

○JR 久米田駅の西側改札の整備

- ・ 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、駅西側のアクセスが向上を図るため、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	【短期】	【中期】	【長期】
	R5(2023) ～R8(2026)	R9(2027) ～R12(2030)	R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
JR 久米田駅の 西側改札の整備	○		

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
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

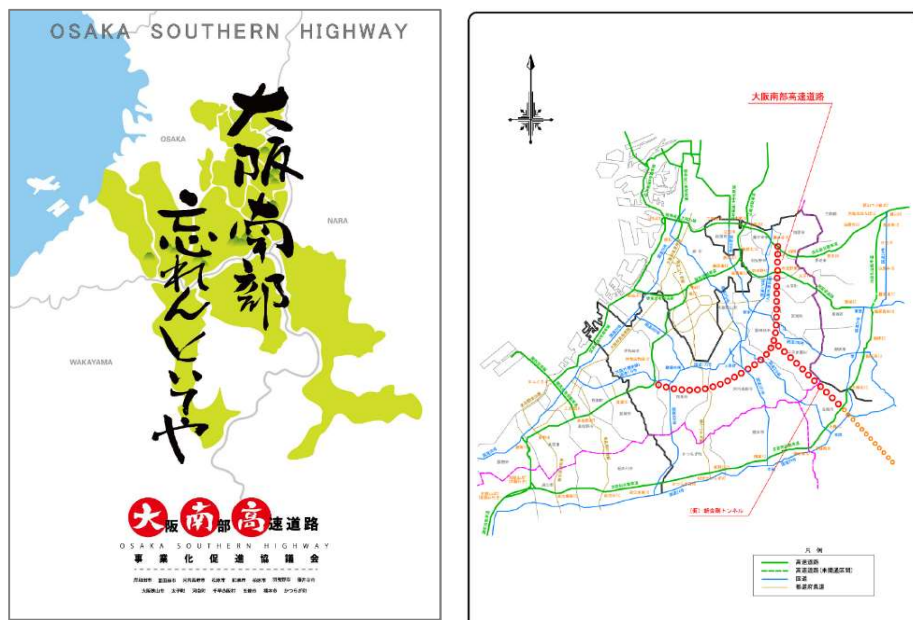
〔実施事業 11-1〕 広域幹線道路の整備推進 {継続}

◆府道大阪和泉泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕(都市計画道路磯之上山直線～国道 170 号)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、府道大阪和泉泉南線〔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)事業化の推進

- ・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づ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り組みを推進します。



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 (R3(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【岸和田市】

- ・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接続機能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り組みを推進します。

○交通処理機能の強化に必要な路線



実施 スケジュール	【短期】	【中期】	【長期】
	R5(2023) ～R8(2026)	R9(2027) ～R12(2030)	R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
田治米畑町線	○		
岸和田中央線、 大宮常盤線	○	○	○

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

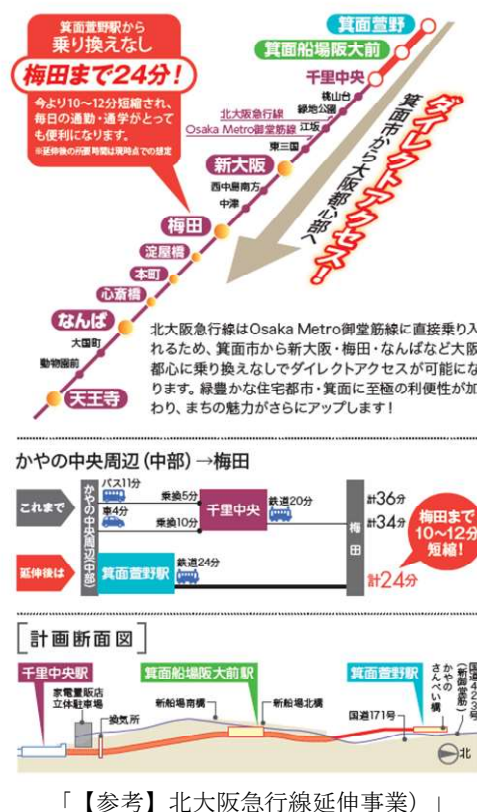
〔実施事業 12-1〕公共交通機関の連携強化 {新規}

◆AI オンデマンド交通の導入検討（再掲）

◆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

○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、令和4年11月より実証運行する路線バス山直線、泉州山手線の整備促進及び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。



	【短期】	【中期】	【長期】
実施スケジュール	R5(2023) ～R8(2026)	R9(2027) ～R12(2030)	R13(2031) ～R16(2034)
AI オンデマンド交通の導入検討	○	○	○
泉北高速鉄道延伸事業化の推進	○	○	○

戦略目標Ⅲ	人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成
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}

◆府道大阪和泉泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕(都市計画道路磯之上山直線～国道 170 号)の事業推進(再掲)

◆交通処理機能の強化に必要な路線の整備【岸和田市】(再掲)

◆泉北高速鉄道延伸事業化の推進(再掲)

	【短期】	【中期】	【長期】
実施 スケジュール	R5(2023) ～R8(2026)	R9(2027) ～R12(2030)	R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
府道大阪和泉泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕(都市計画道路磯之上山直線～国道 170 号)の事業推進(再掲)	○	○	○
交通処理機能の強化に必要な路線整備の促進【岸和田市】(再掲)	○	○	○
泉北高速鉄道延伸事業化の推進(再掲)	○	○	○

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)年に大阪方面行きの高架線を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)年度事業完了）。
- ・ 引き続き、府道岸和田港塔原線（大阪和泉南線～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＞



	【短期】	【中期】	【長期】
実施スケジュール	R5(2023) ～R8(2026)	R9(2027) ～R12(2030)	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（みなのって）」などの情報を掲載した公共交通マップを作成しています。



出典：豊中市 HP

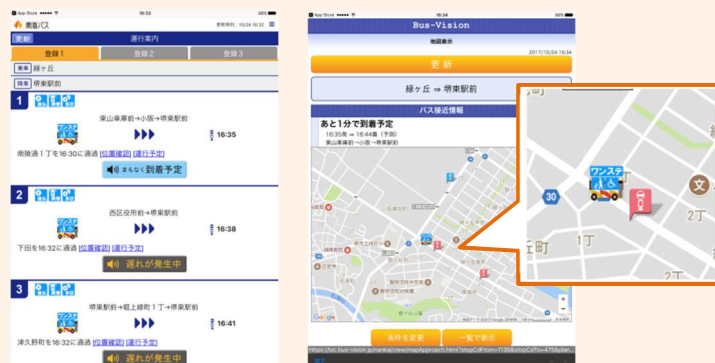
〔実施事業 15-2〕スマートフォンアプリ等による情報提供 {継続}

- ◆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。

【事例】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㈱、南海ウイングバス金岡㈱（現南海ウイングバス㈱）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㈱」

- ◆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
（※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

出典：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

・これまでの取組みに加え、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



出典：国土交通省中国運輸局 HP

実施スケジュール	【短期】	【中期】	【長期】
	R5(2023)～R8(2026)	R9(2027)～R12(2030)	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	○	○	○

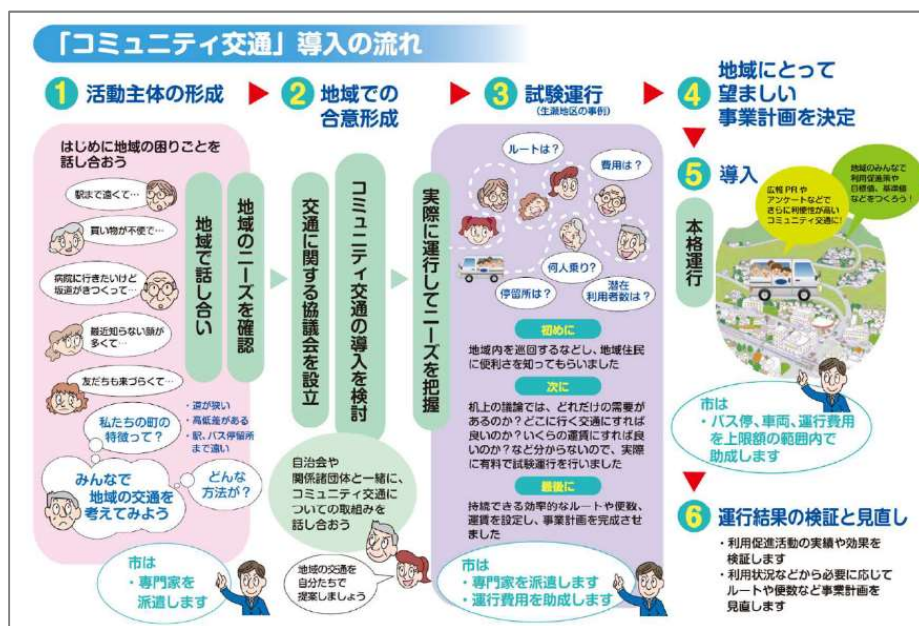
戦略目標Ⅳ	地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保
施策パッケージ	(7) 地域性に応じた生活交通の確保
施策16	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立
実施主体 ・関係機関	市民、岸和田市、南海ウイングバス(株)、市内タクシー事業者

〔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み {継続}

- ◆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み事例（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

	【短期】	【中期】	【長期】
実施スケジュール	R5(2023) ～R8(2026)	R9(2027) ～R12(2030)	R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
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	○	○	○

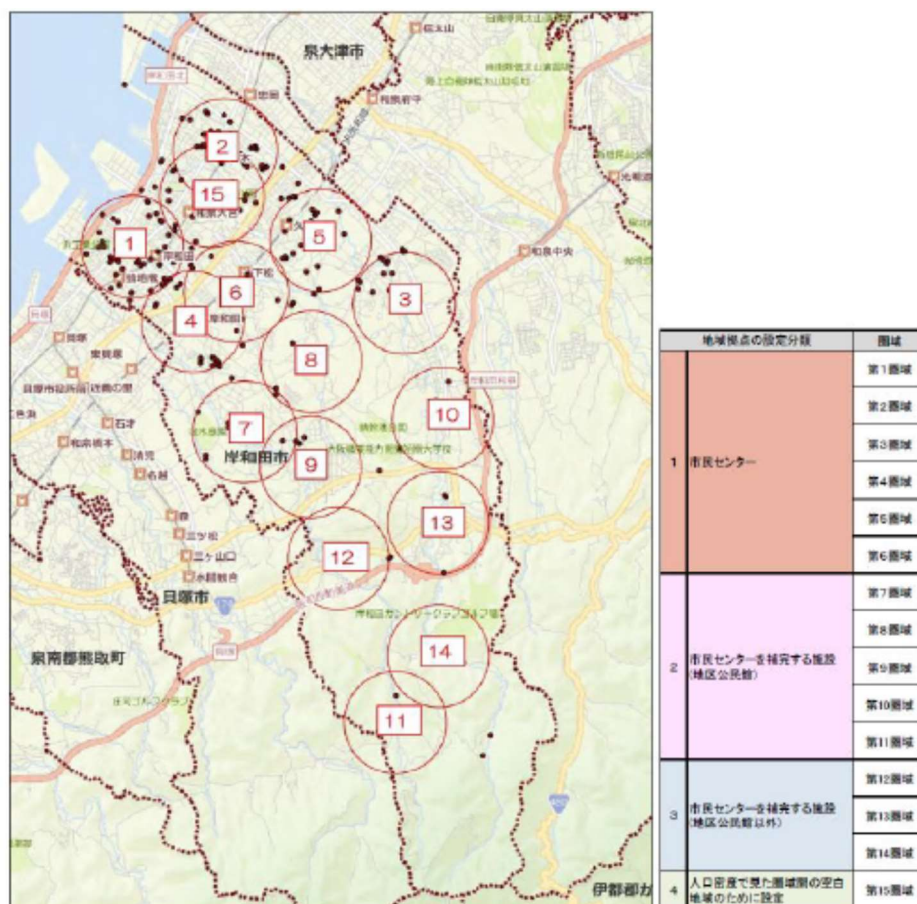
戦略目標Ⅳ	地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保
施策パッケージ	(7) 地域性に応じた生活交通の確保
施策17	協働による地域バス等の導入検討
実施主体 ・関係機関	市民、南海ウイングバス(株)、市内タクシー事業者、岸和田市

〔実施事業 17-1〕 持続可能な地域バス等の導入検討 {継続}

- ◆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、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。

※導入検討単位のイメージ

第3次生活圏である6つ圏域を基本としながらも、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、きめ細やかな圏域設定が必要であるため、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」を導入検討単位とします。



○ぐるっと生瀬の取り組み事例（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り組みを実施しています。



■コミュニティ交通「ぐるっと生瀬」の運行状況

- ・運行期間：H27(2015).10.1～
- ・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

	【短期】	【中期】	【長期】
実施スケジュール	R5(2023) ～R8(2026)	R9(2027) ～R12(2030)	R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
持続可能な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
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

【岸和田警察署・岸和田市・大阪府・国土交通省】

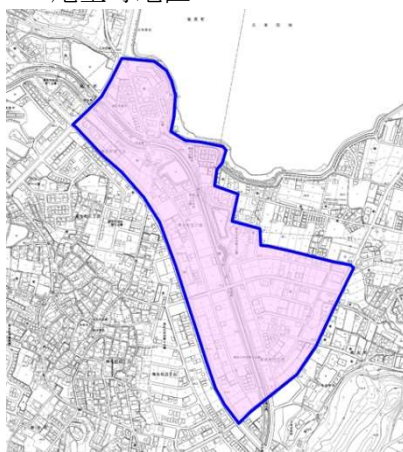
- ・ 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、路側帯の設置・拡幅や道路中央線を抹消することで、自動車の走行速度を抑制し、歩行者の通行空間を確保します。
- ・ 対策エリアを対象に、車両の最高速度を時速 30 kmに規制するほか、地域の協力を得て、抜け道として通行する行為の抑制などを行い、生活道路の安全を確保します。

○市内のゾーン 30 整備済み地域

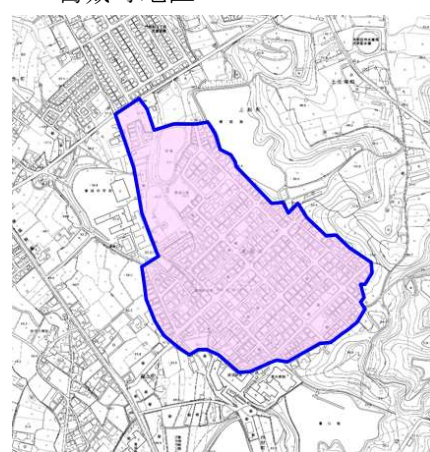
・ 土生町地区



・ 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。

	【短期】	【中期】	【長期】
実施スケジュール	R5(2023) ～R8(2026)	R9(2027) ～R12(2030)	R13(2031) ～R16(2034)
	○	○	○
市内のゾーン 30 整備	○	○	○

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。自動車で活動を行うので、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。

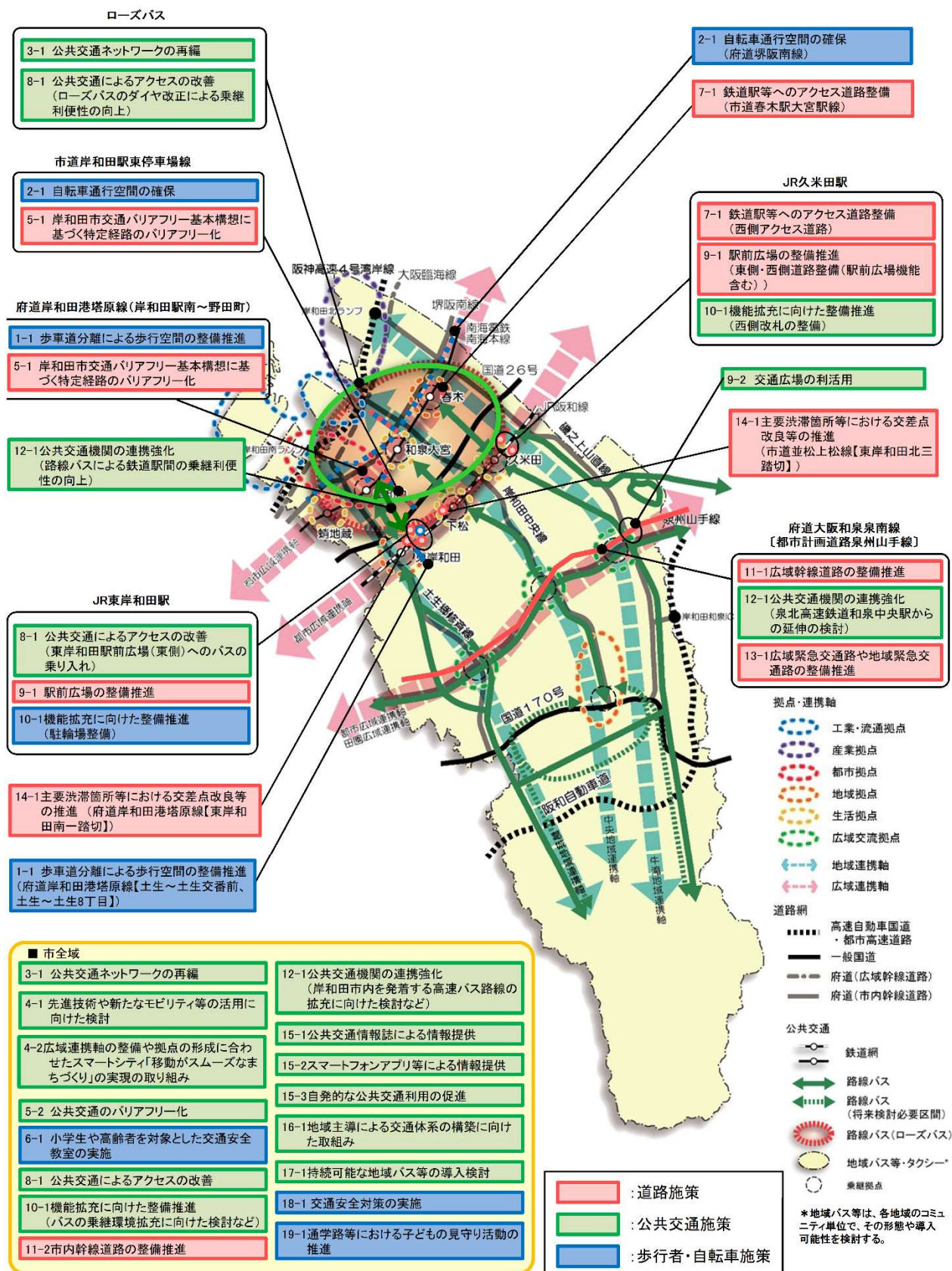


青色防

資料：西宮市 HP

実施 スケジュール	【短期】	【中期】	【長期】
	R5(2023) ~R8(2026)	R9(2027) ~R12(2030)	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



(白紙 ※写真掲載予定)

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、以下の考え方にに基づき、各施策・事業の推進に取り組むものとします。

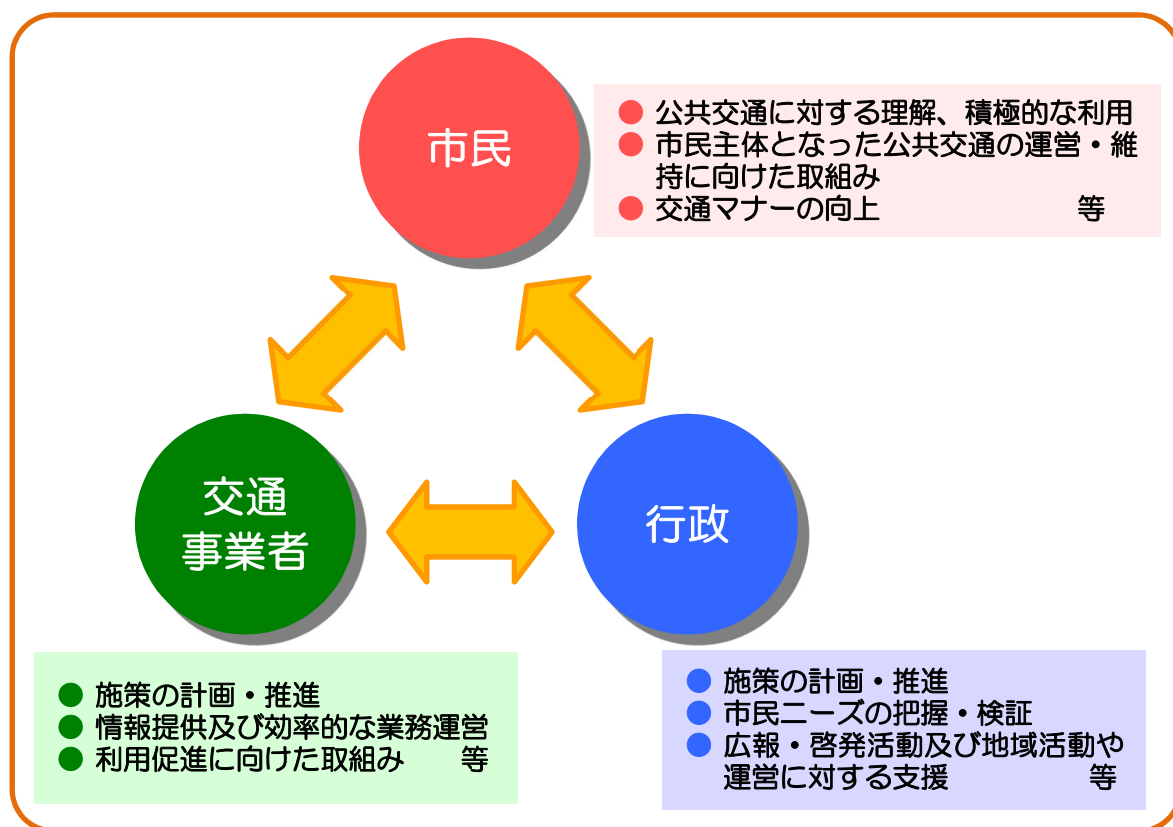


図 8-1 施策推進における基本的な考え方

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。

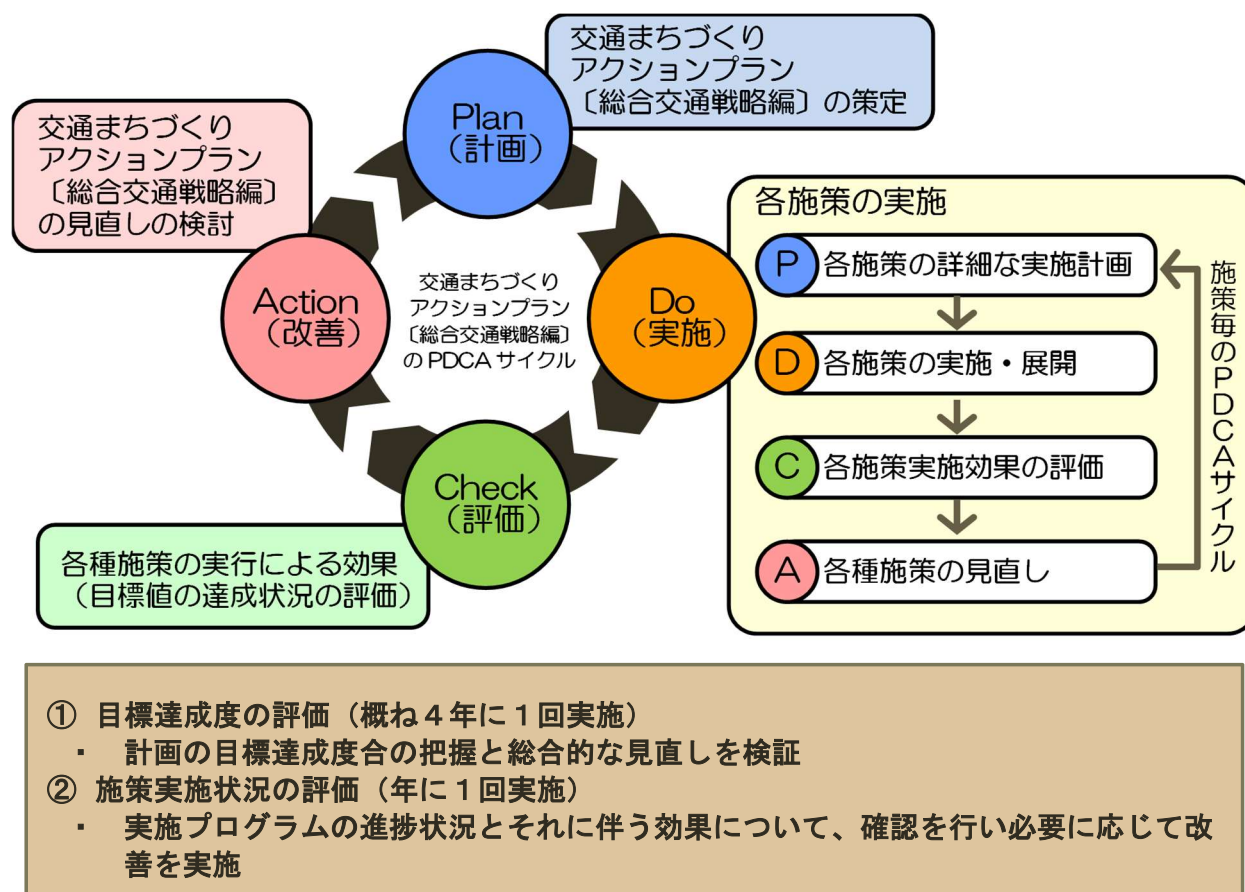


図 8-2 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

(白紙 ※写真掲載予定)

次期総合交通戦略編の施策(案)

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

資料2-2-1

施策パッケージ	施策				区分	施策概要
(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	継続	・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)の事業推進
	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	継続	・自転車活用推進計画に基づく事業推進
	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	継続	・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
	施策4	スマートシティ実現に向けた取組みの推進	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	・AIオンデマンドの交通の導入検討
			4-2	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」の実現の取り組み	新規	・スマートシティ実現に向けた取組み ・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
(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	継続	・府道岸和田港塔原線(岸和田駅南～野田町)の事業推進【施策1-1再掲】
			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 ・鉄道駅トイレのリニューアル推進
	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	継続	・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	施策				区分	施策概要
(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	継続	都市計画道路春木久米田線、市道春木駅大宮駅線、大町19号線の事業推進
	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	継続	・利用者ニーズに応じた路線再編の検討・実施
(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	継続	・JR久米田駅前東西駅前広場、南海春木駅西側駅前広場の整備事業推進
			9-2	交通広場の利活用	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)
			9-3	きめ細やかな街路空間の形成	新規	・地区総合戦略の策定
	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	継続	・交通結節点の整備検討

次期総合交通戦略編の施策(案)

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	施策				区分	施策概要
(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	継続	・府道大阪和泉泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕(都市計画道路磯之上山直線～国道170号)の事業推進 ・大阪南部高速道路(藤井寺市～岸和田市)事業化の推進
			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
	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	新規	・AIオンデマンド交通の導入検討【施策4-1再掲】 ・泉北高速鉄道延伸事業化の推進
	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	継続	・府道大阪和泉泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕(都市計画道路磯之上山直線～国道170号)の事業推進【施策11-1再掲】 ・交通処理機能の強化に必要な路線の整備【施策11-2再掲】 ・泉北高速鉄道延伸事業化の推進【施策12-1再掲】
(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	継続	・次期整備対象箇所における事業推進
	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	15-1	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
			15-2	スマートフォンアプリ等による情報提供	継続	・スマートフォンアプリ等による情報提供(Bus-Vision for 南海バス(株)の活用)の周知を実施 ・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(※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)
			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

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	施策				区分	施策概要
(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り組み	継続	・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
	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	継続	・持続可能な地域公共交通の実現を図るため、協働による地域バス等の新規導入や運行改善をする場合、岸和田市内の様々な日常生活圏域に合わせ、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
(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	継続	・生活道路等における歩行者の交通安全対策の実施
	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	継続	・大阪府警安まちアプリ ・青色防犯パトロール

地域公共交通計画編の施策(案)

方針	施策	区分	施策概要
目標① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供			
	施策① 公共交通ネットワークの再編		
	公共交通ネットワークの再編	継続	・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
	施策② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上		
	公共交通ネットワークの再編【施策①再掲】	継続	・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
	利便性向上に向けたダイヤ編成の検討	継続	・さらなる利便性向上に向けたダイヤ改正の実施に向けた検討
	利用者ニーズに応じた路線再編の検討・実施	継続	・拠点形成等による利用者ニーズの変化に対応した路線編成の検討・実施
	新たな交通システムの導入によるバス路線の見直しを検討・実施	継続	・多様な移動ニーズに対応するための新たな交通システムの導入によるバス路線の見直しの検討・実施
	施策③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上		
	ローズバスのルート再編	継続	・利用者ニーズに応じた両廻りルート等の再編に向けた検討・実施
	施策④ バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系ICカードの普及促進		
	交通系ICカード利用による割引制度の普及促進	継続	・交通系ICカードの普及促進とともに、現在交通事業者が取り組んでいるバス乗り継ぎ割引サービスの周知を実施
	施策⑤ 新たなモビリティサービス等の活用に向けた検討・導入		
	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」の実現の取り組み	継続	・OSPFの幹事企業等と連携し、「移動がスムーズなまちづくり」の実証実験を令和3年度に実施し、実証実験で得た知見を踏まえ、引き続き、実装に向けた取り組みの推進
	他分野との輸送サービスの連携に向けた検討	新規	・コミュニティを核としたく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
目標② 拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成			
	施策⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化		
	駅前広場の整備推進	継続	・JR久米田駅前東西駅前広場の整備事業の推進
	山直東・新拠点交通広場の整備を実施	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)
	サイクル&バスライド環境の整備	新規	・交通結節点及びバス停周辺の公共施設等を活用した駐輪空間確保・整備の検討
	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」の実現の取り組み【施策⑤再掲】	継続	・OSPFの幹事企業等と連携し、「移動がスムーズなまちづくり」の実証実験を令和3年度に実施し、実証実験で得た知見を踏まえ、引き続き、実装に向けた取り組みの推進
	施策⑦ 公共交通情報の充実		
	公共交通案内マップ等の作成	継続	・ローズバスのバスマップ作製・配布を継続
	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 ・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
	施策⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進		
	交通バリアフリー化の取り組み推進	継続	・交通結節点等での道路等のバリアフリー化の推進 ・鉄道駅トイレのリニューアル推進
	施策⑨ 鉄道路線間の連携		
	南海本線とJR阪和線間を結ぶバス路線の機能強化	継続	・鉄道駅間を結ぶバス路線のダイヤを可能な限り整理することによる鉄道間利用の利便性向上

資料2-3-1

地域公共交通計画編の施策(案)

方針	施策		区分	施策概要
目標③	市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築			
	施策⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進			
		都市計画道路泉州山手線の道路整備による新たな基幹軸の機能強化	継続	・都市計画道路泉州山手線の整備事業の推進
		泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸促進	継続	・泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討
		公共交通ネットワークの再編を検討【施策①再掲】	継続	・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
	施策⑪ 高速バスの利便性向上			
		高速バス路線等の拡充検討	継続	・交通人口の拡大に向けたまちづくりを図るために、他都市とのアクセス機能向上に向けた高速バスネットワークの構築
	施策⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実			
		スマートフォンアプリ等を活用した情報提供【施策⑦の再掲】	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 ・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
		来訪者も利用可能な企画乗車券等の導入	新規	・スマートフォン等を活用した乗車券（モバイルチケット等）の導入に向けた検討・実施
目標④	市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備			
	施策⑬ 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み			
		地域主体のあり方検討や交通手段導入サポート体制の構築	継続	・各地域における地域住民が主体となった交通システム導入検討の仕組みづくりと支援体制の構築
		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
		地域主体による持続可能な地域バスや乗合タクシー等の導入検討	継続	・地域バス等の新規導入や運行改善にあたっての地域発案型の市民主体となった検討の仕組みづくりの構築
	施策⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援			
		交通事業者との連携による乗務員確保の取組み	新規	・バス・タクシー乗務員の確保を図るための乗務員募集PRの工夫、二種免許取得の支援補助、地域と連携した運転手の確保の推進 ・タクシーの相乗りサービス制度の導入に向けた検討・実施

第 2 編

地域公共交通計画編

(白紙 ※写真掲載予定)

岸和田市交通まちづくりアクションプラン 〔地域公共交通計画編〕

目 次

1. 交通まちづくりアクションプラン『地域公共交通計画編』について.....	1
1.1 地域公共交通計画とは.....	1
1.2 計画の目的.....	1
1.3 公共交通の果たすべき役割・位置付け.....	1
1.4 岸和田市における「公共交通」の考え方.....	3
1.5 地域公共交通計画の位置づけ.....	6
1.6 根拠法の改正.....	7
1.6.1 地域公共交通活性化再生法の改正.....	7
2. 前計画〔公共交通編〕の評価.....	8
2.1 現行計画〔公共交通編〕の概要.....	8
2.2 公共交通に関する方針と方針を達成するため施策.....	8
2.3 目標値の達成状況.....	9
2.4 公共交通編事業の到達・進捗状況.....	12
2.5 現行計画における課題.....	13
3. 計画目標の設定.....	15
3.1 地域公共交通網の将来像.....	15
3.2 計画の目標.....	16
4. 目標達成に必要な施策.....	19
4.1 施策の体系.....	19
4.2 施策の概要.....	20
4.3 実施スケジュール.....	43
5. 評価指標と進行管理.....	44

5.1 実施主体.....	44
5.2 P D C Aサイクルによる施策の推進.....	45
5.3 目標達成度の評価指標の設定.....	46
5.4 目標達成度の評価指標による目標値の設定.....	47
5.5 施策実施状況の評価指標及び目標値の設定.....	48

1. 交通まちづくりアクションプラン『地域公共交通計画編』について

1.1 地域公共交通計画とは

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

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

1.2 計画の目的

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『地域公共交通計画編』は、平成29(2017)年度に策定した「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編・公共交通編】」が、令和4(2022)年度をもって計画期間が終了することから、この計画を総括するとともに、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保を図るため、次期計画として策定するものです。

【地域公共交通計画編】は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」（令和2(2020)年11月）等が施行され、【基本計画編】で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現を目指すため、公共交通の果たすべき役割を明らかにし、「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保」を実現するマスタープランとして、とりまとめるものとします。

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

1.3 公共交通の果たすべき役割・位置付け

岸和田市の公共交通は、近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、コロナ禍を契機としたテレワークや宅配利用等の「新たな生活様式（ニューノーマル）」の定着、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきました。また、これまで続けてきた「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造が難しくなっている中で、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。

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

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



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

図 1-1 公共交通の有する多面的な効果

1.4 岸和田市における「公共交通」の考え方

岸和田市の公共交通は、鉄道、路線バス、ローズバス、タクシーがあります。

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

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

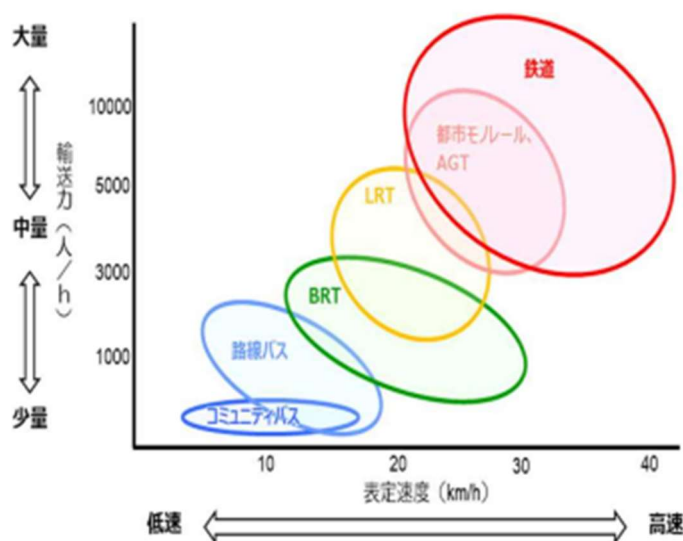
なお、利便性や効率性の視点から、必要に応じて、特定多数を対象とする福祉交通や利用目的が限定的な民間送迎サービスや道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携や、グリーンスローモビリティや次世代モビリティ、パーソナルモビリティについても検討を進めます。

名称	鉄道	モノレール	LRT	BRT	路線バス
イメージ					
概要	専用の用地にレールを敷設した線路上を車両が走行するシステム。軌道上を走行、高速運転が可能であり、迅速と安全を両立。多数の車両を連結して頻繁に運転できるため、大量輸送が可能。	専用走行路にガイドされた走行システムであり、速度が高く、無人走行による高頻度運行が可能なシステム。	道路上の併用軌道や専用軌道を走行するシステムで、渋滞による影響は受けにくく、高頻度運行などにより輸送力を高めることが可能。また、システムによっては鉄道との直通も可能。	走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫（バス専用道等やPTPS、連節バスなど）を施したバスシステムであり、速達性、定時性、輸送力を高め、利用者に高い利便性を提供するバスシステム。	一般道を主体に路線を設定して運行する。一般道を走行するため、渋滞等により、定時性・速達性が大きく影響を受ける。
導入費用	高価 導入費用 安価				
ルート設定の特性	固定度が高い 走行ルート、停車箇所の特性 自由度が高い ※ルート設定が固定される場合、沿線に住居や事業所の立地が促され、地域開発がされやすい特徴があり、ルート設定の自由度が高い場合、まちの広がりや分散にあわせた対応が可能という特徴がある。				

資料：国土交通省

図 1-2 各交通機関の特徴

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

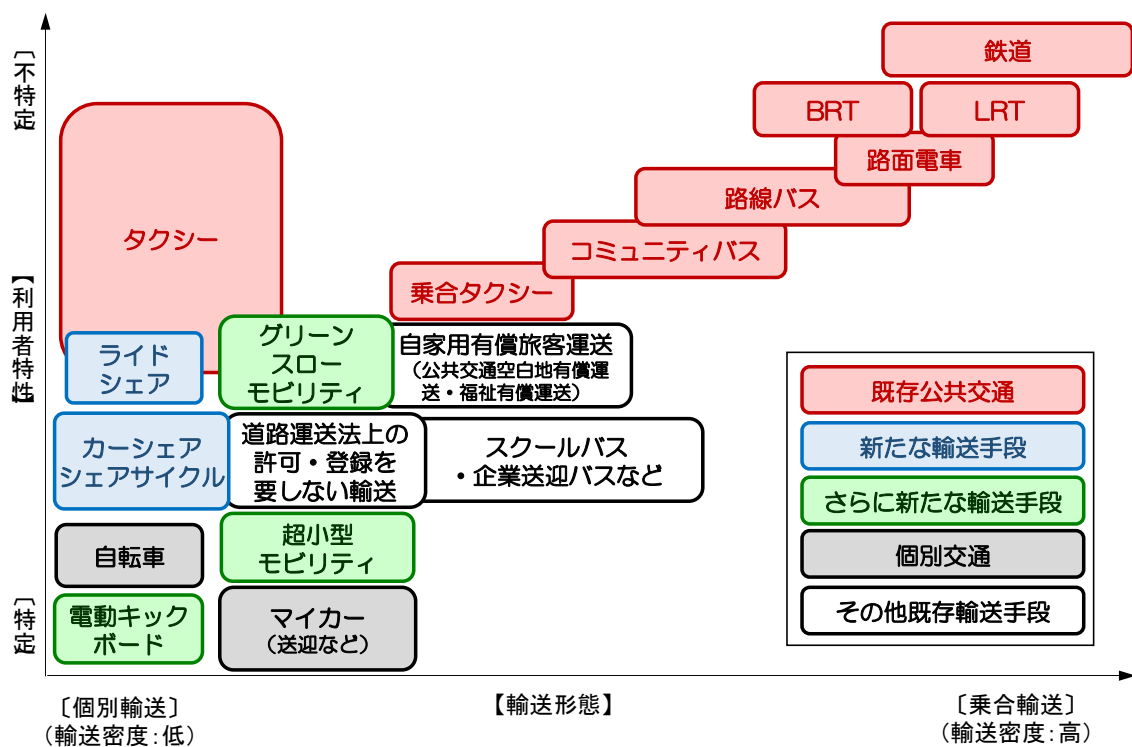


資料：国土交通省

図 1-3 都市交通における交通手段の適応範囲

このほか、上記に関連した動向として、令和4年7月に国土交通省は、国土交通省所管の鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会の提言書（「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道のあり方に関する提言～地域戦略の中でどう活かし、どう刷新するか～」）を発表しました。

ローカル鉄道については、地域公共交通活性化再生法の既存のスキームに加え、新たに、国の主体的な関与により、都道府県を含む沿線自治体、鉄道事業者等の関係者からなる協議会（特定線区再構築協議会（仮称））を設置し、「廃止ありき」「存続ありき」といった前提を置かずに協議する枠組みを創設することが適当であり、具体的には、以下のa)及びb)の要件を満たす線区（＝「特定線区」）について、鉄道事業者又は沿線自治体の要請を受けて、新たに協議会を設置する等の内容が示されています。（自治体との連携が比較的取りやすい第三セクター鉄道線区は除く）



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

図 1-4 利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ

1.5 地域公共交通計画の位置づけ

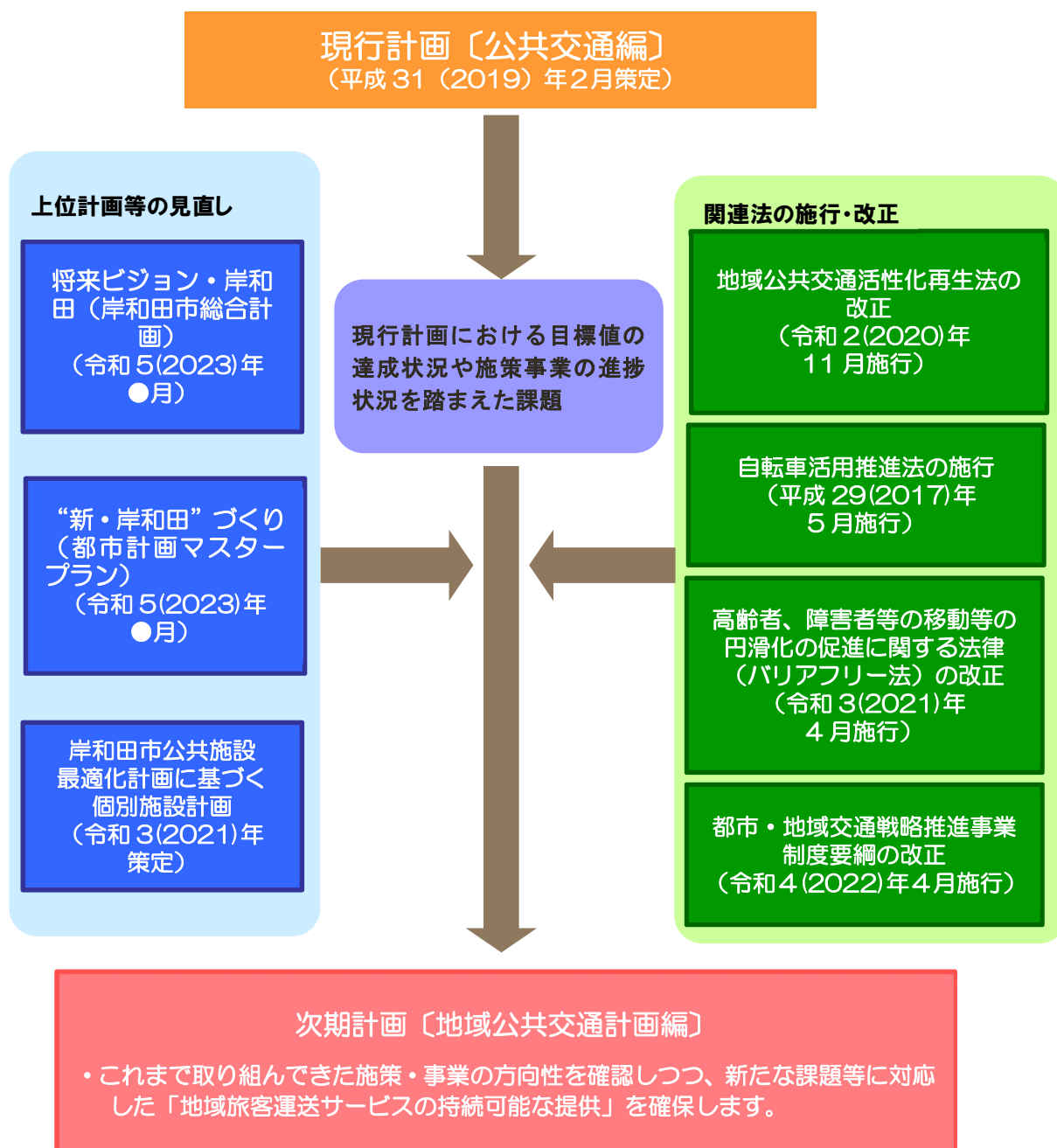


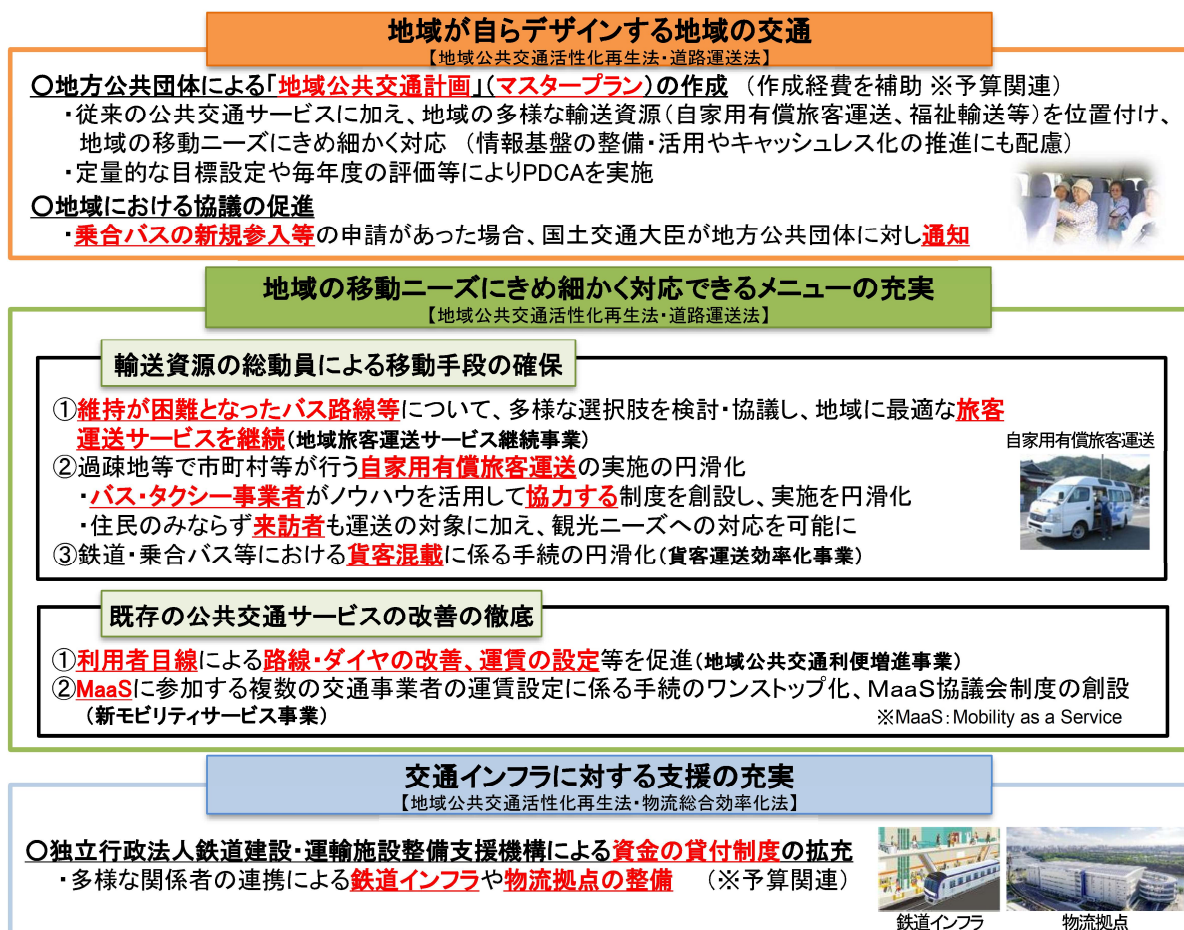
図 1-5 地域公共交通計画の位置付け

1.6 根拠法の改正

1.6.1 地域公共交通活性化再生法の改正

令和2(2020)年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正しています。

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



資料：持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令和2(2020)年法律第36号）概要（国土交通省）

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

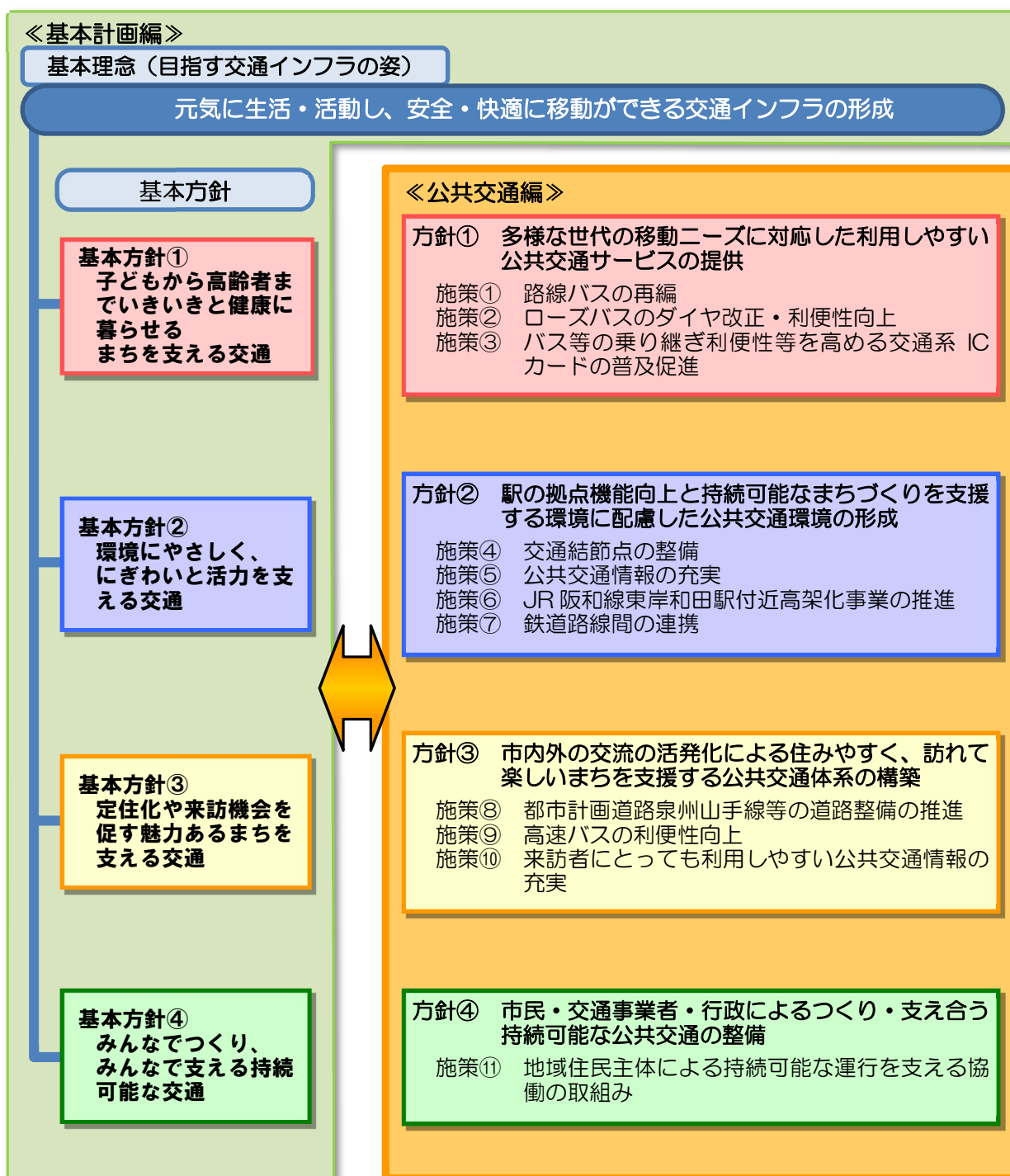
2. 前計画〔公共交通編〕の評価

2.1 現行計画〔公共交通編〕の概要

岸和田市では、平成 29（2017）年 11 月に「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編・公共交通編】」を策定し、この計画に基づいた取組みを実施しています。

2.2 公共交通に関する方針と方針を達成するため施策

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



2.3 目標値の達成状況

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

表 2-1 直接的な指標における目標値の達成状況

評価指標			現況値	目標値 (R4)	データ 更新頻度
			H27年		
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率	人口に対する市内全域の路線バス(ローズバスを含む)利用者が占める割合	1.98%	2.10%	毎年
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	23.9%	26.0%	毎年
	(2) 利便性の向上	交通系ICカードによる利用者割合 (定期利用者を除く)	—	50.0%	毎年
	(3) 地域での活動実績	地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績	0件	6件	毎年
		地域主体による協議会の設立実績	0件	2件	毎年

評価指標			実績値					
			H28年	H29年	H30	R1	R2	R3
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率	人口に対する市内全域の路線バス(ローズバスを含む)利用者が占める割合	1.91% (2.00%)	1.88% (2.01%)	1.73% (2.03%)	1.66% (2.05%)	1.32% (2.07%)	1.26% (2.08%)
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	24.1% (24.2%)	24.2% (24.5%)	24.4% (24.8%)	24.5% (25.1%)	19.8% (25.4%)	20.5% (25.42%)
	(2) 利便性の向上	交通系ICカードによる利用者割合 (定期利用者を除く)	41.8% (41.8%)	56.0% (43.2%)	60.9% (44.5%)	65.4% (45.9%)	65.2% (47.3%)	68.3% (47.3%)
	(3) 地域での活動実績	地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績	— (0.9 件)	— (1.7 件)	1 件 (2.6 件)	1 件 (3.4 件)	1 件 (4.3 件)	1 件 (5.1 件)
		地域主体による協議会の設立実績	— (0.3 件)	— (0.6 件)	0 件 (0.9 件)	0 件 (1.1 件)	0 件 (1.4 件)	0 件 (2.3 件)

※ピンク色着色部分は目標値達成を示す。

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

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

表 2-2 間接的な指標における目標値の達成状況

評価指標		現況値	目標値 (R4)	データ 更新頻度
		H27年		
間 接 的 な 指 標	(4) 市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合	33.0%	37.0%	毎年
	(5) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合	14.0%	18.0%	毎年
	(6) 岸和田が多く観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合	15.6%	19.0%	毎年
	(7) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数	309万人 【95万人】	287万人	毎年

評価指標		実績値					
		H28年	H29年	H30	R1	R2	R3
間 接 的 な 指 標	(4) 市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合	30.6% (33.6%)	31.5% (34.1%)	34.1% (34.7%)	33.3% (35.3%)	36.1% (35.9%)	35.3% (36.4%)
	(5) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合	16.3% (14.6%)	14.6% (15.1%)	17.2% (15.7%)	19.0% (16.3%)	20.4% (16.9%)	17.2% (17.4%)
	(6) 岸和田が多く観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合	15.0% (16.1%)	13.9% (16.6%)	13.7% (17.1%)	11.4% (17.5%)	15.1% (18.0%)	14.0% (18.5%)
	(7) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数	299万人 【88万人】 (287万人)	295万人 【76万人】 (287万人)	271万人 【65万人】 (287万人)	300万人 【73万人】 (287万人)	203万人 【15万人】 (287万人)	202万人 【15万人】 (287万人)

※ピンク色着色部分は目標値達成を示す。

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

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

※観光入込客数の【数値】：主要な観光施設の入込客数

(4) は、目標値に達成していないものの、令和 2（2020）年では概ね増加傾向にあり、目標値達成に必要な年別目標値を達成しています。路線バス及びローズバス路線の再編、南海岸和田駅～JR 東岸和田間のヘッドダイヤの導入等の取組みにより、実績値が増加していることから、更なる鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築が必要と考えられます。

(5) は、令和元（2019）年以降において目標値を達成しています。

(6) は、目標値に達成しておらず、平成 28（2016）年以降、現況値の平成 27（2015）年の値以下で推移しています。観光振興の取組みが市民に十分認知されていないものと推測されます。

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

表 2-3 まちづくりの指標における目標値の達成状況

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

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

※ピンク色着色部分は目標値達成を示す。

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

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

(8) は、平成 28（2016）年から平成 29（2017）年にかけて、目標値達成に必要な年別目標値を達成していたが、平成 30（2018）年以降は減少傾向にあります。令和元（2019）年以降、現況値の平成 27（2015）年の値以下で推移しています。(9) は、平成 28（2016）年以降、現況値の平成 27（2015）年の値以下で推移しています。子育てに関することや、高齢者の生きがいに係る取組みに対する満足度が低いことから、自動車がなくても生活できる持続可能な公共交通体系や、徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保、先進技術・次世代モビリティやパーソナルモビリティへの対応が求められています。

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

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

2.4 公共交通編事業の到達・進捗状況

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

現在、事業が実施されている15事業の促進を図るとともに、未実施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を推進や地域主体の交通手段導入サポートの仕組み検討が未実施であり、広域連携軸の整備や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確立が求められています。

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

方針	施策	事業	実施時期	進捗	事業概要	総合交通戦略編との関連
方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供						
	施策① 路線バスの再編					
		ダイヤ改正の実施に向けた検討	2017～2022	△	ヘッド運行を実施（鉄道ダイヤの連携は図れていない）	総合交通戦略編①-1
		ローズバスとの乗継拠点の設置	2017～2022	○	2019ローズバス改正で岸和田駅・乗継、2021ローズバス改正で下松駅・乗継	総合交通戦略編③-1関連
	施策② ローズバスのダイヤ改正・利便性向上					
		ローズバス路線の再編	2017～2019	○	2019改正、2021修正（両通り）	総合交通戦略編③-1
		路線バスとローズバスの乗継拠点の設置	2017～2019	○	2019ローズバス改正で岸和田駅・乗継、2021ローズバス改正で下松駅・乗継	総合交通戦略編③-1関連再掲
		運賃体系の見直し	2017～2019	○	2019料金体系の見直し	総合交通戦略編③-1
	施策③ バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系ICカードの普及促進					
		交通系ICカード利用による割引制度の拡充	2017～2022	○	ICカードの利用率 65.2%（令和2年11月現在）	
	方針② 駅の拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成					
	施策④ 交通結節点の整備					
		路線バス・タクシーと鉄道との乗継拠点を設置	2017～2022	○	久米田駅西側広場を整備中	総合交通戦略編⑧-1
		駅前への路線バスの乗入れ検討	2017～2022	○	東岸和田駅東側交通広場への路線バス乗入れ	総合交通戦略編⑦-1
	施策⑤ 公共交通情報の充実					
		公共交通案内マップの作成	2018～2022	△	ローズバスのバスマップ作製・配布のみ実施	総合交通戦略編⑭-1
	施策⑥ JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進					
		高架化事業（踏切除却&駅前歩行バリアフリー）	2017～2019	◎	2020完了	総合交通戦略編⑬-1
		岸和田港塔原線道路改良&附属街路整備	2017～2019	◎	2020完了	総合交通戦略編⑩-2関連
	施策⑦ 鉄道路線間の連携					
		岸和田駅～東岸和田駅間の路線バス整理	2017～2022	△	ヘッド運行を実施（鉄道ダイヤの連携は図れていない）	総合交通戦略編⑪-1 再掲
方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築						
	施策⑧ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進					
		都市計画道路泉州山手線の道路整備を推進	2017～2022	△	磯上山直線～岸和田中央線までの区間を事業着手段階	総合交通戦略編⑩-1
		泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸検討	2017～2022	○	大阪府公共交通戦略に岸和田市が構想している路線として記載	総合交通戦略編⑪-1
	施策⑨ 高速バスの利便性向上					
		高速バス路線の拡充検討	2017～2022	×	VIPライナーとSPAラインのみ	総合交通戦略編⑪-1
	施策⑩ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実					
		スマートフォンアプリ等の情報提供	2017～2022	○	NAVITIME・ジョルダンヘローズバス情報を追加	総合交通戦略編⑭-2
	方針④ 市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備					
	施策⑪ 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み					
		地域主体のあり方検討体制の構築	2017～2022	△	地域バス導入に向けた手続き資料の作成	総合交通戦略編⑮-1
		地域主体の交通手段導入サポートの仕組み検討	2017～2022	×	未着手	総合交通戦略編⑮-1
		地域主体の地域バスや乗合タクシー等を導入	2018～	△	2019年に塔原～相川間での地域バス試験運行実施、2020年より両町会との意見交換を継続	総合交通戦略編⑮-1関連

2.5 現行計画における課題

現行計画の評価・検証の結果を踏まえ、次期計画（地域公共交通計画編）の策定が必要と考えますが、本計画の根拠法令である地域公共交通活性化再生法の改正（令和2（2020）年11月27日施行）により、全国の地方自治体において計画策定が努力義務とされたことなど、法改正の趣旨を十分踏まえたうえで計画策定に取り組むこととします。

戦略目標	課題
方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	○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確立 ○徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保 ○先進技術・次世代モビリティやパーソナルモビリティへの対応 ○新型コロナウイルス感染症拡大の影響による新たな生活様式に対応した交通体系の構築
方針② 駅の拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成	○駅や商業施設、病院などの生活拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充 ○歩いて暮らせるまちづくりの推進。 ○環境にやさしい公共交通利用による環境負荷の低減 ○鉄道駅やバス停等における拠点整備や、鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築
方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	○交流を活発化し、住みやすくする公共交通体系の整備 ○観光客などの来訪者も利用しやすい公共交通の整備、情報提供の充実の推進 ○広域連携軸の整備と連携した新たな広域公共交通ネットワーク構築の推進
方針④ 市民・交通事業者・行政によるづくり・支え合う持続可能な公共交通の整備	○市民・交通事業者・行政の連携による多様な移動手段を地域が選択できるしくみ作り ○地域や目的に応じた適切な公共交通を社会全体で支える共通認識の確立 ○公共交通事業者の乗務員不足の問題などの新たな課題への対応

- ・平成27（2015）年9月の国連サミットで採択された「SDGs（Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標））」17の開発目標のうち、「目標11 住み続けられるまちづくりを（包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する）」において、公共交通もターゲットとして位置付けられていることから、持続可能な社会づくりに資する公共交通体系の構築が求められる。

【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）

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

【参考】SDGs（持続可能な開発目標）

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り組みを推進するため、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、本市は取り組み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 2-1 SDGs（持続可能な開発目標）における 17 の目標

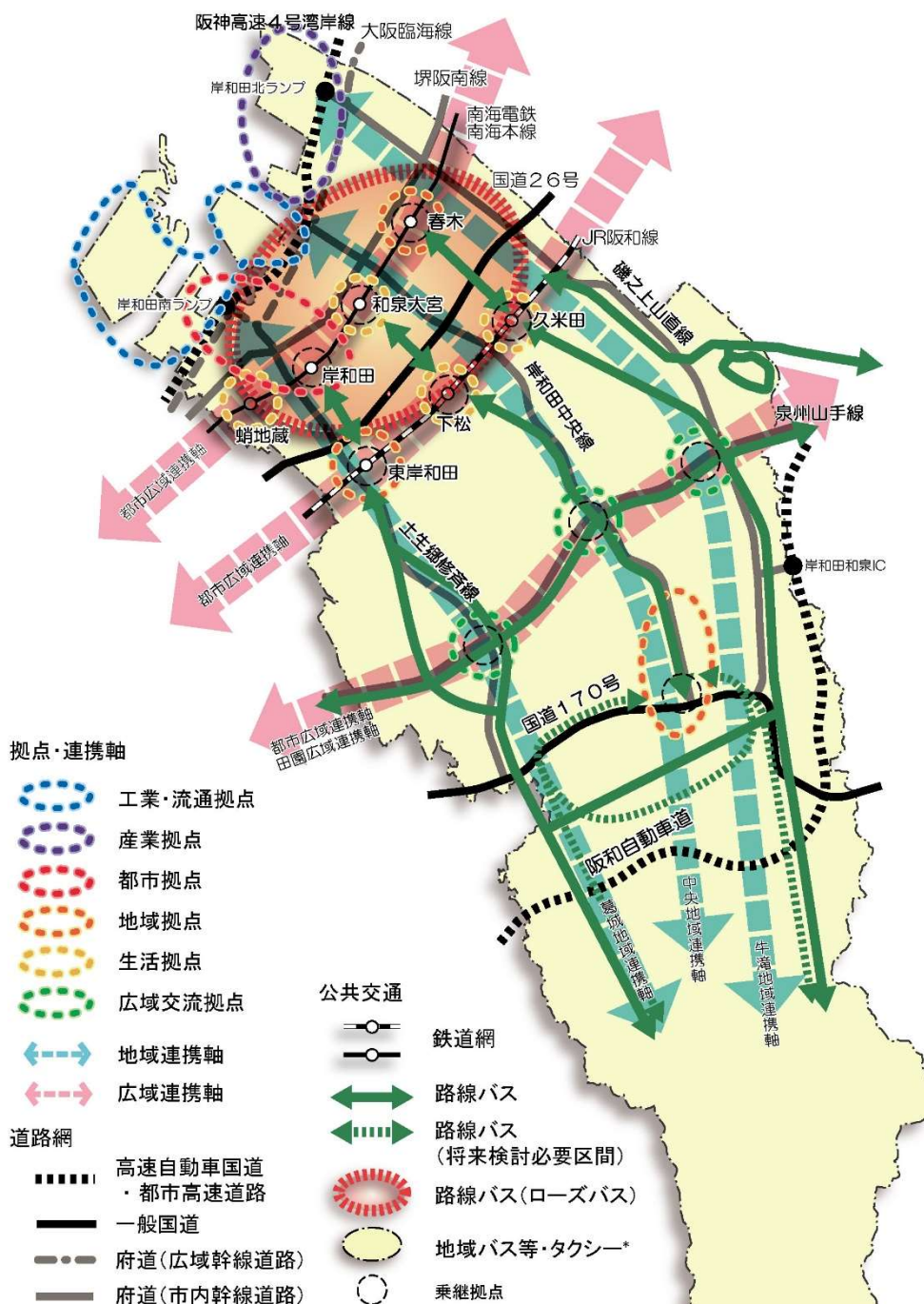
11 住み続けられるまちづくりを	目標11 住み続けられるまちづくりを ターゲット11.2 2030年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障害者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大などを通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供する。
-------------------------	---

図 2-2 本計画と特に深い目標

3. 計画目標の設定

3.1 地域公共交通網の将来像

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



* 地域バス等は、各地域のコミュニティ単位で、その形態や導入可能性を検討する

3.2 計画の目標

本市の目指すべきまちの姿である《個性きらめき 魅力あふれる ホットなまち 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公共交通の目標を以下に設定します。

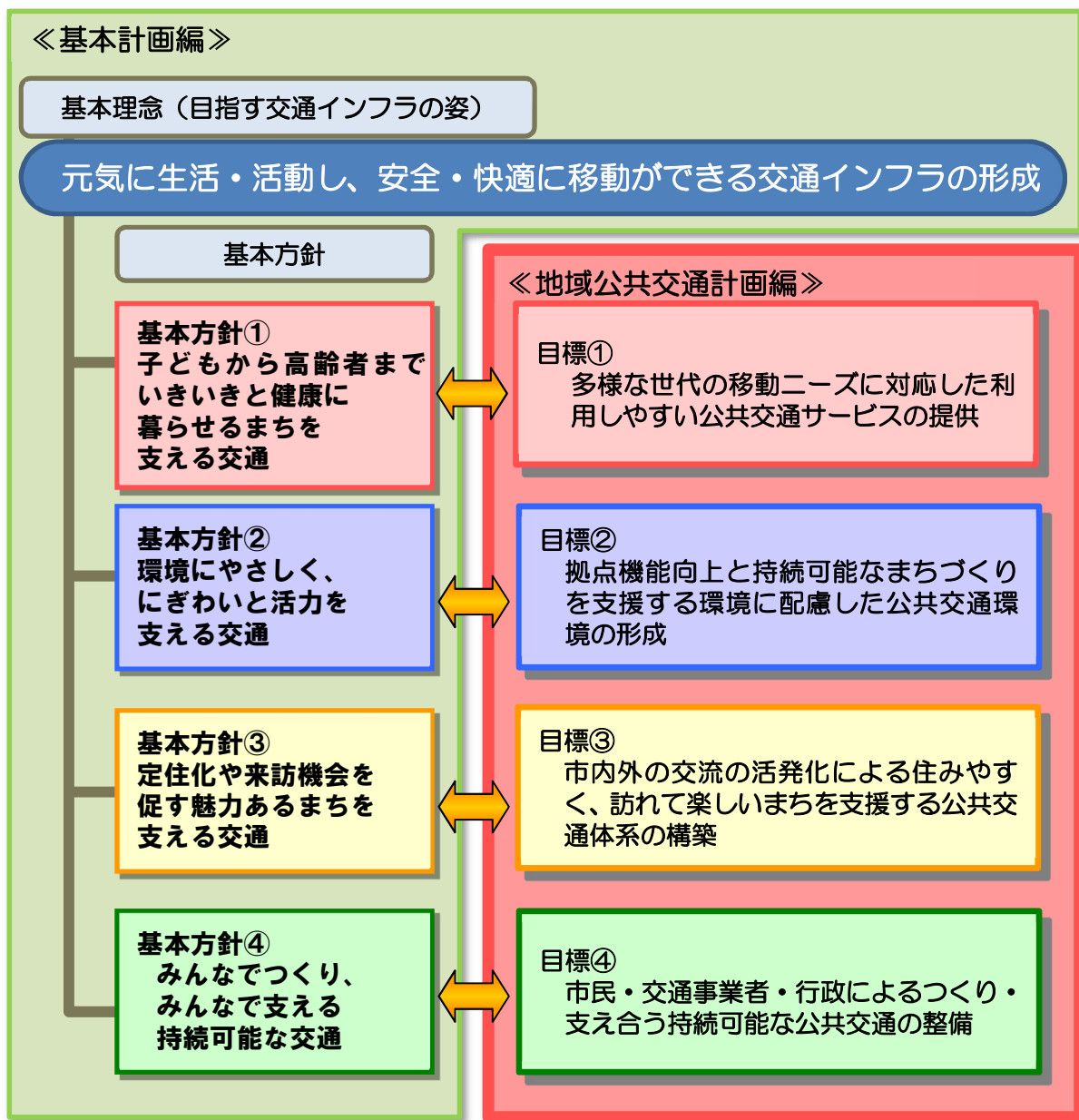


図 3-1 地域公共交通計画の目標

目標①

多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

基本方針を
実現する
ための
主な課題

- ・ 運転免許証を持たない方や自動車を利用できない方も活動的で健康的な生活を促進するために、自動車がなくとも生活できる公共交通体系の確立。
- ・ 徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保。
- ・ 自動運転技術や MaaS などの先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の活用による利便環境や利便性向上を図るとともに既存交通システムとの連携を強化する。
- ・ 新型コロナウイルスの感染拡大による新しい生活様式に合わせた新たな交通サービスの取り組みが必要。

施策
イメージ

- ・ 鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、都市計画道路泉州山手線や拠点の形成に合わせた公共交通ネットワークの再編を進める。
- ・ 鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとローズバスの連携により、交通の利便性を高める。
- ・ 既存交通の維持・充実を図りながら、将来を見据えた新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の導入に向けた検討をする。
- ・ 新しい生活様式に対応した交通行動変容を支援する。

※下線部分：今回の地域公共交通計画編における追加箇所を示す。

目標②

拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

基本方針を
実現する
ための
主な課題

- ・ 駅や商業施設、病院などの生活拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上。
- ・ まちの賑わいや人々の交流を促進する歩いて暮らせるまちづくりの推進。
- ・ クルマ中心利用から環境にやさしい公共交通利用環境負荷の低減に向けた交通施策の実施。
- ・ 鉄道駅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。

施策
イメージ

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

※下線部分：今回の地域公共交通計画編における追加箇所を示す。

目標③

市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する
公共交通体系の構築

基本方針を
実現する
ための
主な課題

- ・ 若い世代をはじめ、みんなが将来にわたり定住したいと思える公共交通体系の整備。
- ・ 観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやすい公共交通の整備。
- ・ 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。

施策
イメージ

- ・ 公共交通ネットワークの機能強化を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、都市間の連携強化、観光地へのアクセス性の向上を図る。

※下線部分：今回の地域公共交通計画編における追加箇所を示す。

目標④

市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備

基本方針を
実現する
ための
主な課題

- ・ 地域において、住民、交通事業者、行政等が共に連携し、地域の交通に関する課題に取組み検討し、自主的に行動・実施できる仕組みづくり。
- ・ 公共交通を維持・確保のために、交通の重要性を認識し、社会全体で支えるという共通認識の確立。
- ・ 公共交通事業者の乗務員不足の問題などの新たな課題への対応。

施策
イメージ

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

4. 目標達成に必要な施策

4.1 施策の体系

目標達成に必要な施策の体系を、以下に示します。

目標①

多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

施策① 公共交通ネットワークの再編

施策② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上

施策③ ローズバス*のダイヤ改正・利便性向上

施策④ バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系 IC カード*の普及促進

施策⑤ 新たなモビリティサービス等の活用に向けた検討・導入

目標②

拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

施策⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化

施策⑦ 公共交通情報の充実

施策⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進

施策⑨ 鉄道路線間の連携

目標③

市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築

施策⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進

施策⑪ 高速バスの利便性向上

施策⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実

目標④

市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備

施策⑬ 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み

施策⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援

4.2 施策の概要

目標① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

施策① 公共交通ネットワークの再編

実施主体

市民

事業者

市

その他
関係機関

○

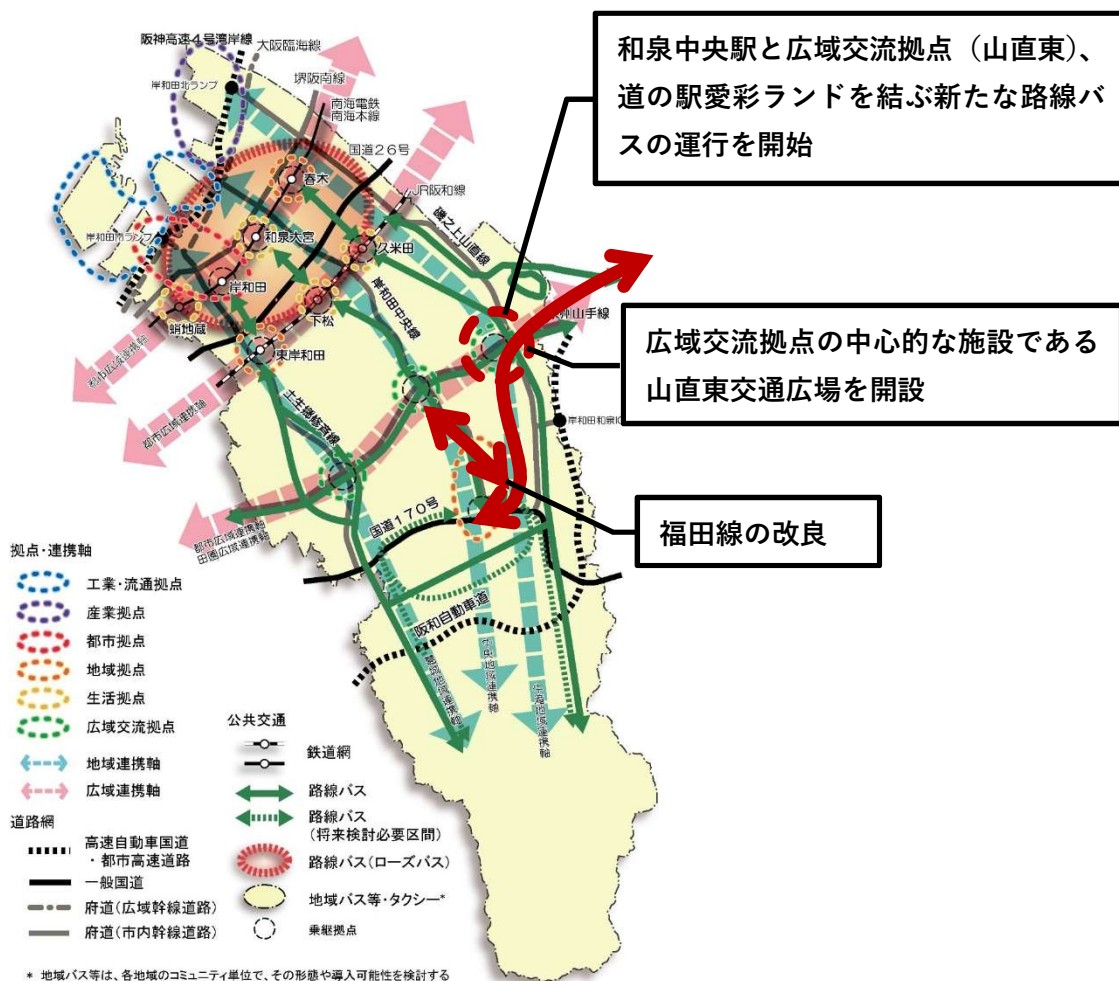
○

〔公共交通ネットワークの再編〕【継続】

○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

- ・「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。
- ・その第1弾として、令和4（2022）年11月から和泉中央駅と道の駅愛彩ランドを結ぶ新たな路線バスの運行を開始や既存路線の改良、新たな拠点となる山直東における新拠点交通広場を整備しています。

【公共交通の導入と拠点の整備のイメージ】



目標① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

施策② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上

実施主体

市民

事業者

市

その他
関係機関

○

○

〔公共交通ネットワークの再編〕【継続】（再掲）

〔利便性向上に向けたダイヤ編成の検討〕【継続】

・さらなる利便性向上に向けたダイヤ改正の実施に向けた検討

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

○岸和田駅前の泉中央駅行の時刻表

- ・7時から20時までは、毎時40分発のパターンダイヤとなっています。

岸和田駅前

3番乗り場 発車予定時刻表



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

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

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

資料：南海バス株式会社 HP

〔利用者ニーズに応じた路線再編の検討・実施〕【継続】

・拠点形成等による利用者ニーズの変化に対応した路線編成の検討・実施

○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。



路線	発車時刻表
天神山・一の宮循環バス	5:00 5:30 6:00 6:30 7:00 7:30 8:00 8:30 9:00 9:30 10:00 10:30 11:00 11:30 12:00 12:30 13:00 13:30 14:00 14:30 15:00 15:30 16:00 16:30 17:00 17:30 18:00 18:30 19:00 19:30 20:00 20:30 21:00 21:30 22:00 22:30 23:00 23:30 24:00 24:30 25:00 25:30 26:00 26:30 27:00 27:30 28:00 28:30 29:00 29:30 30:00 30:30 31:00 31:30 32:00 32:30 33:00 33:30 34:00 34:30 35:00 35:30 36:00 36:30 37:00 37:30 38:00 38:30 39:00 39:30 40:00 40:30 41:00 41:30 42:00 42:30 43:00 43:30 44:00 44:30 45:00 45:30 46:00 46:30 47:00 47:30 48:00 48:30 49:00 49:30 50:00 50:30 51:00 51:30 52:00 52:30 53:00 53:30 54:00 54:30 55:00 55:30 56:00 56:30 57:00 57:30 58:00 58:30 59:00 59:30 60:00 60:30 61:00 61:30 62:00 62:30 63:00 63:30 64:00 64:30 65:00 65:30 66:00 66:30 67:00 67:30 68:00 68:30 69:00 69:30 70:00 70:30 71:00 71:30 72:00 72:30 73:00 73:30 74:00 74:30 75:00 75:30 76:00 76:30 77:00 77:30 78:00 78:30 79:00 79:30 80:00 80:30 81:00 81:30 82:00 82:30 83:00 83:30 84:00 84:30 85:00 85:30 86:00 86:30 87:00 87:30 88:00 88:30 89:00 89:30 90:00 90:30 91:00 91:30 92:00 92:30 93:00 93:30 94:00 94:30 95:00 95:30 96:00 96:30 97:00 97:30 98:00 98:30 99:00 99:30 100:00 100:30 101:00 101:30 102:00 102:30 103:00 103:30 104:00 104:30 105:00 105:30 106:00 106:30 107:00 107:30 108:00 108:30 109:00 109:30 110:00 110:30 111:00 111:30 112:00 112:30 113:00 113:30 114:00 114:30 115:00 115:30 116:00 116:30 117:00 117:30 118:00 118:30 119:00 119:30 120:00 120:30 121:00 121:30 122:00 122:30 123:00 123:30 124:00 124:30 125:00 125:30 126:00 126:30 127:00 127:30 128:00 128:30 129:00 129:30 130:00 130:30 131:00 131:30 132:00 132:30 133:00 133:30 134:00 134:30 135:00 135:30 136:00 136:30 137:00 137:30 138:00 138:30 139:00 139:30 140:00 140:30 141:00 141:30 142:00 142:30 143:00 143:30 144:00 144:30 145:00 145:30 146:00 146:30 147:00 147:30 148:00 148:30 149:00 149:30 150:00 150:30 151:00 151:30 152:00 152:30 153:00 153:30 154:00 154:30 155:00 155:30 156:00 156:30 157:00 157:30 158:00 158:30 159:00 159:30 160:00 160:30 161:00 161:30 162:00 162:30 163:00 163:30 164:00 164:30 165:00 165:30 166:00 166:30 167:00 167:30 168:00 168:30 169:00 169:30 170:00 170:30 171:00 171:30 172:00 172:30 173:00 173:30 174:00 174:30 175:00 175:30 176:00 176:30 177:00 177:30 178:00 178:30 179:00 179:30 180:00 180:30 181:00 181:30 182:00 182:30 183:00 183:30 184:00 184:30 185:00 185:30 186:00 186:30 187:00 187:30 188:00 188:30 189:00 189:30 190:00 190:30 191:00 191:30 192:00 192:30 193:00 193:30 194:00 194:30 195:00 195:30 196:00 196:30 197:00 197:30 198:00 198:30 199:00 199:30 200:00 200:30 201:00 201:30 202:00 202:30 203:00 203:30 204:00 204:30 205:00 205:30 206:00 206:30 207:00 207:30 208:00 208:30 209:00 209:30 210:00 210:30 211:00 211:30 212:00 212:30 213:00 213:30 214:00 214:30 215:00 215:30 216:00 216:30 217:00 217:30 218:00 218:30 219:00 219:30 220:00 220:30 221:00 221:30 222:00 222:30 223:00 223:30 224:00 224:30 225:00 225:30 226:00 226:30 227:00 227:30 228:00 228:30 229:00 229:30 230:00 230:30 231:00 231:30 232:00 232:30 233:00 233:30 234:00 234:30 235:00 235:30 236:00 236:30 237:00 237:30 238:00 238:30 239:00 239:30 240:00 240:30 241:00 241:30 242:00 242:30 243:00 243:30 244:00 244:30 245:00 245:30 246:00 246:30 247:00 247:30 248:00 248:30 249:00 249:30 250:00 250:30 251:00 251:30 252:00 252:30 253:00 253:30 254:00 254:30 255:00 255:30 256:00 256:30 257:00 257:30 258:00 258:30 259:00 259:30 260:00 260:30 261:00 261:30 262:00 262:30 263:00 263:30 264:00 264:30 265:00 265:30 266:00 266:30 267:00 267:30 268:00 268:30 269:00 269:30 270:00 270:30 271:00 271:30 272:00 272:30 273:00 273:30 274:00 274:30 275:00 275:30 276:00 276:30 277:00 277:30 278:00 278:30 279:00 279:30 280:00 280:30 281:00 281:30 282:00 282:30 283:00 283:30 284:00 284:30 285:00 285:30 286:00 286:30 287:00 287:30 288:00 288:30 289:00 289:30 290:00 290:30 291:00 291:30 292:00 292:30 293:00 293:30 294:00 294:30 295:00 295:30 296:00 296:30 297:00 297:30 298:00 298:30 299:00 299:30 300:00 300:30 301:00 301:30 302:00 302:30 303:00 303:30 304:00 304:30 305:00 305:30 306:00 306:30 307:00 307:30 308:00 308:30 309:00 309:30 310:00 310:30 311:00 311:30 312:00 312:30 313:00 313:30 314:00 314:30 315:00 315:30 316:00 316:30 317:00 317:30 318:00 318:30 319:00 319:30 320:00 320:30 321:00 321:30 322:00 322:30 323:00 323:30 324:00 324:30 325:00 325:30 326:00 326:30 327:00 327:30 328:00 328:30 329:00 329:30 330:00 330:30 331:00 331:30 332:00 332:30 333:00 333:30 334:00 334:30 335:00 335:30 336:00 336:30 337:00 337:30 338:00 338:30 339:00 339:30 340:00 340:30 341:00 341:30 342:00 342:30 343:00 343:30 344:00 344:30 345:00 345:30 346:00 346:30 347:00 347:30 348:00 348:30 349:00 349:30 350:00 350:30 351:00 351:30 352:00 352:30 353:00 353:30 354:00 354:30 355:00 355:30 356:00 356:30 357:00 357:30 358:00 358:30 359:00 359:30 360:00 360:30 361:00 361:30 362:00 362:30 363:00 363:30 364:00 364:30 365:00 365:30 366:00 366:30 367:00 367:30 368:00 368:30 369:00 369:30 370:00 370:30 371:00 371:30 372:00 372:30 373:00 373:30 374:00 374:30 375:00 375:30 376:00 376:30 377:00 377:30 378:00 378:30 379:00 379:30 380:00 380:30 381:00 381:30 382:00 382:30 383:00 383:30 384:00 384:30 385:00 385:30 386:00 386:30 387:00 387:30 388:00 388:30 389:00 389:30 390:00 390:30 391:00 391:30 392:00 392:30 393:00 393:30 394:00 394:30 395:00 395:30 396:00 396:30 397:00 397:30 398:00 398:30 399:00 399:30 400:00 400:30 401:00 401:30 402:00 402:30 403:00 403:30 404:00 404:30 405:00 405:30 406:00 406:30 407:00 407:30 408:00 408:30 409:00 409:30 410:00 410:30 411:00 411:30 412:00 412:30 413:00 413:30 414:00 414:30 415:00 415:30 416:00 416:30 417:00 417:30 418:00 418:30 419:00 419:30 420:00 420:30 421:00 421:30 422:00 422:30 423:00 423:30 424:00 424:30 425:00 425:30 426:00 426:30 427:00 427:30 428:00 428:30 429:00 429:30 430:00 430:30 431:00 431:30 432:00 432:30 433:00 433:30 434:00 434:30 435:00 435:30 436:00 436:30 437:00 437:30 438:00 438:30 439:00 439:30 440:00 440:30 441:00 441:30 442:00 442:30 443:00 443:30 444:00 444:30 445:00 445:30 446:00 446:30 447:00 447:30 448:00 448:30 449:00 449:30 450:00 450:30 451:00 451:30 452:00 452:30 453:00 453:30 454:00 454:30 455:00 455:30 456:00 456:30 457:00 457:30 458:00 458:30 459:00 459:30 460:00 460:30 461:00 461:30 462:00 462:30 463:00 463:30 464:00 464:30 465:00 465:30 466:00 466:30 467:00 467:30 468:00 468:30 469:00 469:30 470:00 470:30 471:00 471:30 472:00 472:30 473:00 473:30 474:00 474:30 475:00 475:30 476:00 476:30 477:00 477:30 478:00 478:30 479:00 479:30 480:00 480:30 481:00 481:30 482:00 482:30 483:00 483:30 484:00 484:30 485:00 485:30 486:00 486:30 487:00 487:30 488:00 488:30 489:00 489:30 490:00 490:30 491:00 491:30 492:00 492:30 493:00 493:30 494:00 494:30 495:00 495:30 496:00 496:30 497:00 497:30 498:00 498:30 499:00 499:30 500:00 500:30 501:00 501:30 502:00 502:30 503:00 503:30 504:00 504:30 505:00 505:30 506:00 506:30 507:00 507:30 508:00 508:30 509:00 509:30 510:00 510:30 511:00 511:30 512:00 512:30 513:00 513:30 514:00 514:30 515:00 515:30 516:00 516:30 517:00 517:30 518:00 518:30 519:00 519:30 520:00 520:30 521:00 521:30 522:00 522:30 523:00 523:30 524:00 524:30 525:00 525:30 526:00 526:30 527:00 527:30 528:00 528:30 529:00 529:30 530:00 530:30 531:00 531:30 532:00 532:30 533:00 533:30 534:00 534:30 535:00 535:30 536:00 536:30 537:00 537:30 538:00 538:30 539:00 539:30 540:00 540:30 541:00 541:30 542:00 542:30 543:00 543:30 544:00 544:30 545:00 545:30 546:00 546:30 547:00 547:30 548:00 548:30 549:00 549:30 550:00 550:30 551:00 551:30 552:00 552:30 553:00 553:30 554:00 554:30 555:00 555:30 556:00 556:30 557:00 557:30 558:00 558:30 559:00 559:30 560:00 560:30 561:00 561:30 562:00 562:30 563:00 563:30 564:00 564:30 565:00 565:30 566:00 566:30 567:00 567:30 568:00 568:30 569:00 569:30 570:00 570:30 571:00 571:30 572:00 572:30 573:00 573:30 574:00 574:30 575:00 575:30 576:00 576:30 577:00 577:30 578:00 578:30 579:00 579:30 580:00 580:30 581:00 581:30 582:00 582:30 583:00 583:30 584:00 584:30 585:00 585:30 586:00 586:30 587:00 587:30 588:00 588:30 589:00 589:30 590:00 590:30 591:00 591:30 592:00 592:30 593:00 593:30 594:00 594:30 595:00 595:30 596:00 596:30 597:00 597:30 598:00 598:30 599:00 599:30 600:00 600:30 601:00 601:30 602:00 602:30 603:00 603:30 604:00 604:30 605:00 605:30 606:00 606:30 607:00 607:30 608:00 608:30 609:00 609:30 610:00 610:30 611:00 611:30 612:00 612:30 613:00 613:30 614:00 614:30 615:00 615:30 616:00 616:30 617:00 617:30 618:00 618:30 619:00 619:30 620:00 620:30 621:00 621:30 622:00 622:30 623:00 623:30 624:00 624:30 625:00 625:30 626:00 626:30 627:00 627:30 628:00 628:30 629:00 629:30 630:00 630:30 631:00 631:30 632:00 632:30 633:00 633:30 634:00 634:30 635:00 635:30 636:00 636:30 637:00 637:30 638:00 638:30 639:00 639:30 640:00 640:30 641:00 641:30 642:00 642:30 643:00 643:30 644:00 644:30 645:00 645:30 646:00 646:30 647:00 647:30 648:00 648:30 649:00 649:30 650:00 650:30 651:00 651:30 652:00 652:30 653:00 653:30 654:00 654:30 655:00 655:30 656:00 656:30 657:00 657:30 658:00 658:30 659:00 659:30 660:00 660:30 661:00 661:30 662:00 662:30 663:00 663:30 664:00 664:30 665:00 665:30 666:00 666:30 667:00 667:30 668:00 668:30 669:00 669:30 670:00 670:30 671:00 671:30 672:00 672:30 673:00 673:30 674:00 674:30 675:00 675:30 676:00 676:30 677:00 677:30 678:00 678:30 679:00 679:30 680:00 680:30 681:00 681:30 682:00 682:30 683:00 683:30 684:00 684:30 685:00 685:30 686:00 686:30 687:00 687:30 688:00 688:30 689:00 689:30 690:00 690:30 691:00 691:30 692:00 692:30 693:00 693:30 694:00 694:30 695:00 695:30 696:00 696:30 697:00 697:30 698:00 698:30 699:00 699:30 700:00 700:30 701:00 701:30 702:00 702:30 703:00 703:30 704:00 704:30 705:00 705:30 706:00 706:30 707:00 707:30 708:00 708:30 709:00 709:30 710:00 710:30 711:00 711:30 712:00 712:30 713:00 713:30 714:00 714:30 715:00 715:30 716:00 716:30 717:00 717:30 718:00 718:30 719:00 719:30 720:00 720:30 721:00 721:30 722:00 722:30 723:00 723:30 724:00 724:30 725:00 725:30 726:00 726:30 727:00 727:30 728:00 728:30 729:00 729:30 730:00 730:30 731:00 731:30 732:00 732:30 733:00 733:30 734:00 734:30 735:00 735:30 736:00 736:30 737:00 737:30 738:00 738:30 739:00 739:30 740:00 740:30 7

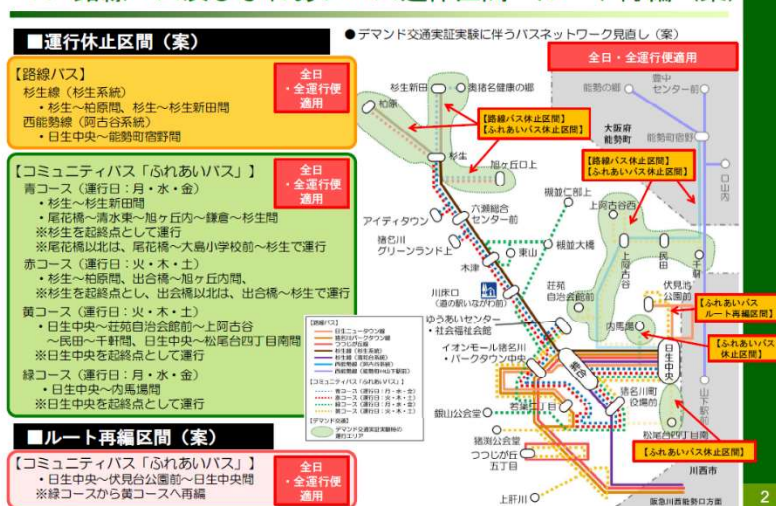
〔新たな交通システムの導入によるバス路線の見直しを検討・実施〕【継続】

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

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

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

1. 路線バス及びふれあいバス運休区間・ルート再編（案）



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

目標① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

施策③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上

実施主体

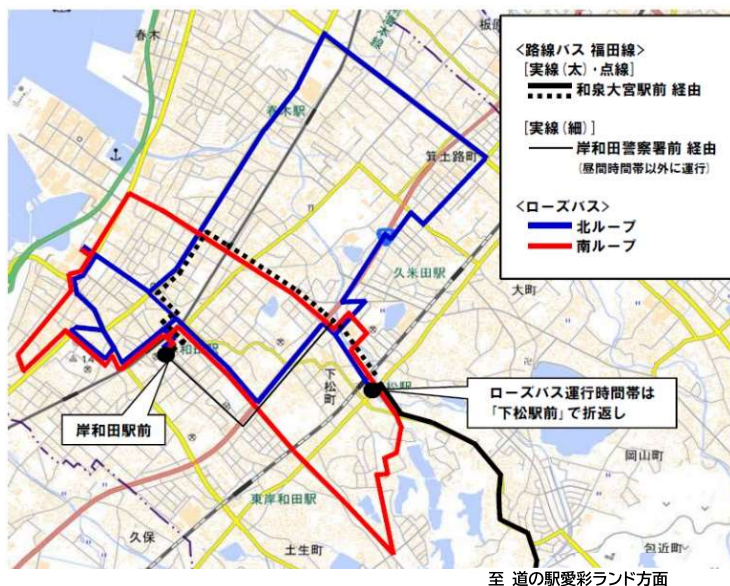
市民	事業者	市	その他 関係機関
	○	○	

〔ローズバスのルート再編〕【継続】

- ・利用者ニーズに応じた両廻りルート等の再編に向けた検討・実施

○下松駅への乗入れ・路線バスとの連携の取組み

- ・路線バス「福田線（岸和田駅前～下松駅前～道の駅 愛彩ランド）」について、平日9時台～16時台においては「下松駅前」を起終点として折り返し運行とすることで、「道の駅 愛彩ランド」との間を増便しています。
- ・さらに、「岸和田駅前」～「下松駅前」間は、ローズバスとの乗り継ぎが可能なダイヤを設定されています。また、ローズバスについても、2便～5便は北ルートと南ルートが令和3（2021）年6月から下松駅前での乗り継ぎ可能となっています。



下松駅前で路線バス(福田線)と乗換ができます

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

路線バス(福田線)時刻表 ※乗換はローズバス運行日のみ可能です。

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



目標① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

施策④ バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系 IC カードの普及促進

実施主体

市民	事業者	市	その他 関係機関
	○	○	

〔交通系 IC カード利用による割引制度の普及促進〕【継続】

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

○南海バス(株)・南海ウイングバス(株)で実施しているバス・バス乗継割引

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

<適用対象カード>

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

なっちなら、乗車運賃がお得!

バス・バス乗継割引

1回乗り継ぐごとに運賃を大人1人につき50円割引!! (小児は20円)

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

※ご精算時刻とは、降車または乗車の精算時間です。

例えば...



通常運賃 220円 + 260円 >>> 480円

バス・バス乗継割引 220円 + 210円 >>> 430円

50円
お得!

※ 昼割精算には適用いたしません。昼割精算時間帯は昼割残額を優先して運賃を引き去ります。

※ 泉北・河内長野リムジンバスには適用いたしません。

資料：南海バス株式会社 HP、なっちご利用ガイド

目標① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

施策⑤ 新たなモビリティサービス等の活用に向けた検討・導入

実施主体

市民	事業者	市	その他
	○	○	

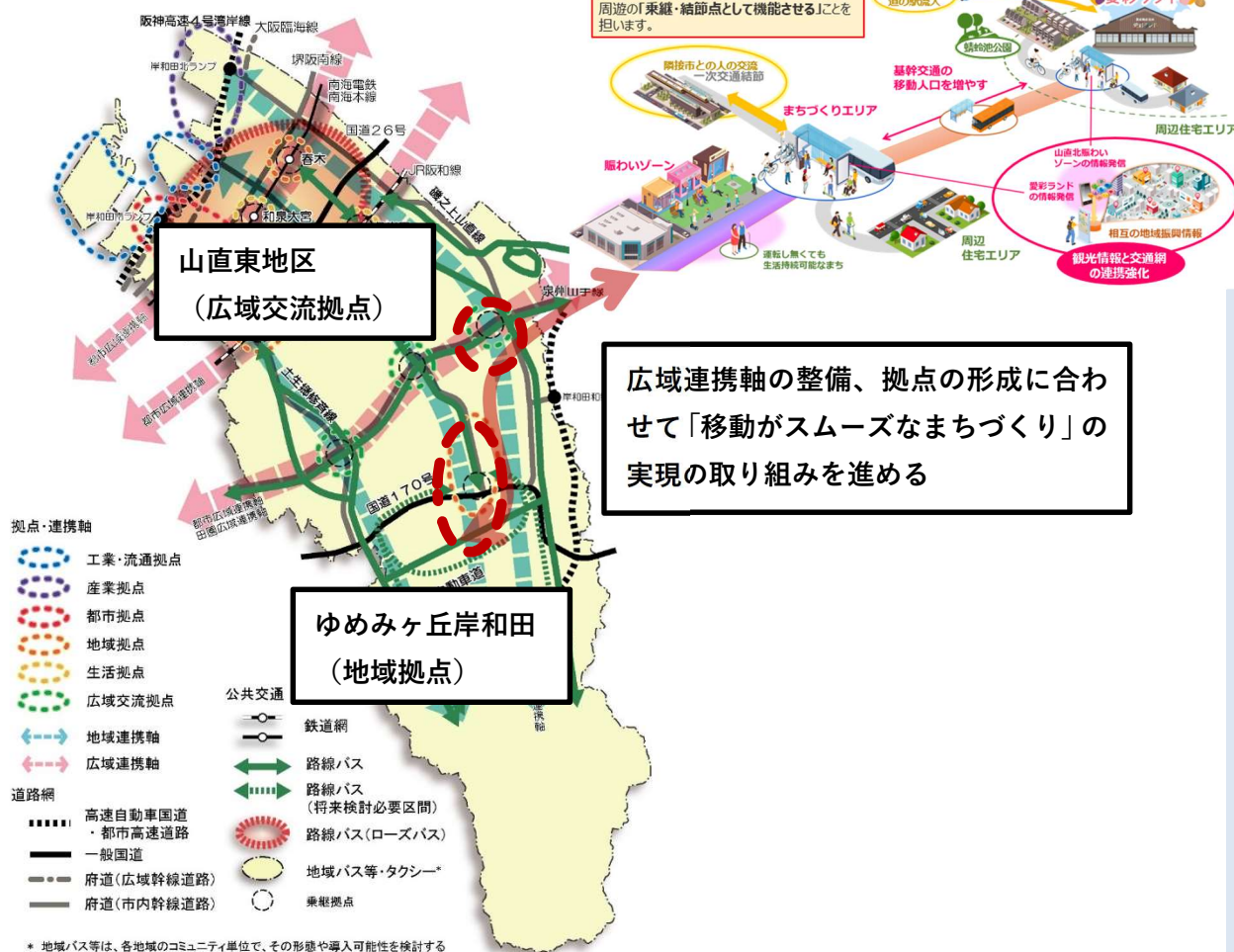
〔広域連携軸の整備や拠点の形成に合わせたスマートシティ「移動がスムーズなまちづくり」の実現の取り組み〕【継続】

- ・OSPの幹事企業等と連携し、「移動がスムーズなまちづくり」の実証実験を令和3年度に実施しました。実証実験で得た知見を踏まえ、引き続き、実装に向けた取り組みを推進します。

将来ビジョン：まちづくりの拠点を結ぶICTインフラとして機能

コンパクトシティとして創出される拠点をモビリティで結ぶことで、相互の交流人口をつくりだしながら、市外からの人流についても効果的に地域へ周遊させるICTインフラとしてモビリティポートを機能させます。

モビリティポートでは「相互の移動・活動量の最大化」に向けて「観光と交通の情報連携」を強化し、各拠点を市内生活行動と市外流入周遊の「乗継・結節点」として機能させることを担います。



- ・将来ビジョン・岸和田（案）第1期基本計画にかかる重点事業である未来志向の都市経営「岸和田市版スマートシティ構想」への位置付けを予定しています。

〔他分野との輸送サービスの連携に向けた検討〕【新規】

- ・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

○高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデル（国土交通省）

- ・国土交通省では、高齢者が安心して移動できる環境の整備について、高齢者の移動手段の確保に関する検討会を開催し、その方策を幅広く検討しています。
- ・これらの検討結果及び令和2（2020）年11月の持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組みを推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律の施行を踏まえ、令和4（2022）年3月に『交通』と『福祉』が重なる現場の方々へ～高齢者の移動手段を確保するための制度・事業モデルパンフレット』の改訂版が策定されました。



資料：国土交通省 HP

目標② 拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成				
施策⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化	実施主体			
	市民	事業者	市	その他 関係機関
		○	○	

〔駅前広場の整備推進〕【継続】

- ・ JR 久米田駅前東西駅前広場の整備事業の推進
- ・ 久米田駅周辺の鉄道高架化や都市計画道路及び駅前広場の整備などについては、長い期間と多額の費用が必要です。
- ・ そのため、これらの将来計画のうち、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、これら取組みを着実に進めます。
 - ◇東側アクセス道路（駅前広場機能含む） 「(都)久米田駅東側交通広場」の一部
 - ◇西側アクセス道路（駅前広場機能含む） 「(都)久米田駅西停車場北線」の全線
「(都)久米田駅西側交通広場」の一部

資料：久米田駅東西アクセス改善基本構想～久米田駅周辺まちづくり基本構想第一次整備計画～
(平成 29 (2017) 年 6 月 岸和田市)

【西側交通広場イメージ】



〔山直東・新拠点交通広場の整備〕【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・新拠点交通広場を供用しました。
- ・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ないます。

○山直東・新拠点交通広場の整備事業概要



資料：「岸和田市 100 周年記念事業」

〔サイクル&バスライド環境の整備〕【新規】

- ・交通結節点及びバス停周辺の公共施設等を活用した駐輪空間確保・整備の検討

○公共施設（公民館等）に駐輪場を設置した事例（富山県富山市）

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

**通勤・通学・おでかけに
サイクル&バスライドをご利用下さい！**

1. サイクル&バスライドとは～
自宅からバスまで自転車で持ち、バス乗降場の駐輪場に自転車を止め、路線バスに乗り換えて目的地まで移動する方法です。このたび、富山県道沿線にこのようにサイクル&バスライドが容易な駐輪場を設置いたします。
駐輪場の設置は無料です。バス利用の際にはぜひご利用下さい。

2. 富山の主要駅・施設、実証等（2か所）

バス停名称	サイクル&バスライド駐輪場の場所	備考
富山駅	富山駅前駐輪場	駅前
富山駅西口	富山駅前駐輪場	駅前

3. ご利用上の注意

- 駐輪場の利用は、無料です。利用の際は、利用料金を支払っていただきます。（利用料金は、利用の際に、利用料金を支払っていただきます。）
- 利用の際は、安全のために利用料金を支払っていただきます。
- 利用の際は、安全のために利用料金を支払っていただきます。
- 利用の際は、安全のために利用料金を支払っていただきます。

【お問い合わせ】 富山市 交通政策課 TEL(076)443-2195

**「呉羽」バス停
サイクル&バスライド駐輪場のご案内**

1. サイクル&バスライド駐輪場とは～
自宅から最寄りバス停まで自転車で持ち、路線バスに乗り換えて目的地まで移動する方法です。このたび、富山県道沿線にこのようにサイクル&バスライドが容易な駐輪場を設置いたします。
駐輪場の設置は無料です。バス利用の際にはぜひご利用下さい。

2. 設置場所

バス停名称	サイクル&バスライド駐輪場の場所	利用可能人数
呉羽	呉羽駅前駐輪場（約100台）	約100台

3. ご利用上の注意

- バスに乗り換える際は、利用料金を支払っていただきます。
- 利用の際は、安全のために利用料金を支払っていただきます。
- 利用の際は、安全のために利用料金を支払っていただきます。
- 利用の際は、安全のために利用料金を支払っていただきます。

【お問い合わせ】 富山市 活力都市創造部 交通政策課 TEL(076)443-2195

資料：富山市 HP

〔スマートシティの取組み推進〕【継続】（再掲）

目標② 拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

施策⑦ 公共交通情報の充実

実施主体

市民

事業者

市

その他
関係機関

○

○

〔公共交通案内マップ等の作成〕〔継続〕

- ・ローズバスのバスマップ作製・配布を継続
- ・公共交通情報誌による情報提供を実施します。
- ・新たな技術やサービスを活用した、分かりやすく使いやすい公共交通情報の提供を推進します。

〇ローズバスのバスマップ作製・配布

- ・ローズバスは、岸和田駅を起・終点に北ルート・南ルートとして、ともに1日6便、8時台から16時台まで運行しています。
- ・このローズバスのバスマップ、時刻表等を記載した「ローズバスパンフレット」を公募で選定する民間事業者の連携しながら、作成・配布しています。



北ルート

601系統

1便 4便 501V系統

2便 5便 17便(平日のみ)

乗降場	1便	2便	4便	501V便	5便	17便
岸和田駅	8:05	9:20	10:50	12:15	14:35	15:55
上松町	8:11	9:26	10:56	12:21	14:41	16:01
新中町丁	8:12	9:27	10:57	12:22	14:42	16:02
香取町	8:14	9:29	10:59	12:24	14:44	16:04
瑞穂町	8:16	9:31	11:01	12:26	14:46	16:06
南松町	8:19	9:34	11:04	12:29	14:49	16:09
中町	8:20	9:35	11:05	12:30	14:50	16:10
東大松町	8:23	9:38	11:08	12:33	14:53	16:13
下松町	8:24	9:39	11:09	12:34	14:54	16:14
下松駅前(瑞穂町側)	8:26	9:43	11:13	12:38	14:58	16:18
市役所前	8:33	9:48	11:18	12:43	15:03	16:23
下松駅前	9:55	11:25	12:50	15:10		
下松(市役所側)	9:58	11:28	12:53	15:13		
市役所前	10:03	11:33	12:58	15:18	16:28	
瑞穂町(瑞穂町側)	10:05	11:35	13:00	15:20	16:30	
市役所前	10:13	11:43	13:08	15:28	16:38	
市役所前	10:20	11:50	13:15	15:35	16:45	
市役所前	10:28	11:58	13:23	15:43	16:53	

南ルート

602系統

1便 4便 5便 6便

乗降場	1便	2便	4便	5便	6便
岸和田駅	8:05	9:20	10:50	12:15	14:35
市役所前	8:10	9:25	10:55	12:20	14:40
市役所前	8:13	9:28	10:58	12:23	14:43
市役所前	8:14	9:29	10:59	12:24	14:44
市役所前	8:16	9:30	11:00	12:25	14:45
市役所前	8:20	9:35	11:05	12:30	14:50
市役所前(市役所側)	8:26	9:41	11:11	12:36	14:56
市役所前	8:26	9:41	11:11	12:36	14:56
市役所前	8:27	9:42	11:12	12:37	14:57
市役所前	8:28	9:43	11:13	12:38	14:58
市役所前	8:31	9:46	11:16	12:41	15:01
市役所前	8:35	9:50	11:20	12:45	15:05
市役所前	8:40	9:55	11:25	12:50	15:10
市役所前	8:42	9:57	11:27	12:52	15:12
市役所前	8:48	10:03	11:33	12:58	15:18
市役所前	8:48	10:03	11:33	12:58	15:18
市役所前	8:48	10:04	11:34	12:59	15:19
市役所前	8:48	10:04	11:34	12:59	15:19
市役所前	8:48	10:05	11:35	13:00	15:20
市役所前	8:48	10:05	11:35	13:00	15:20
市役所前	8:48	10:06	11:36	13:01	15:21
市役所前	8:48	10:06	11:36	13:01	15:21
市役所前	8:48	10:07	11:37	13:02	15:22
市役所前	8:48	10:07	11:37	13:02	15:22
市役所前	8:48	10:08	11:38	13:03	15:23
市役所前	8:48	10:08	11:38	13:03	15:23
市役所前	8:48	10:09	11:39	13:04	15:24
市役所前	8:48	10:09	11:39	13:04	15:24
市役所前	8:48	10:10	11:40	13:05	15:25
市役所前	8:48	10:10	11:40	13:05	15:25
市役所前	8:48	10:11	11:41	13:06	15:26
市役所前	8:48	10:11	11:41	13:06	15:26
市役所前	8:48	10:12	11:42	13:07	15:27
市役所前	8:48	10:12	11:42	13:07	15:27
市役所前	8:48	10:13	11:43	13:08	15:28
市役所前	8:48	10:13	11:43	13:08	15:28
市役所前	8:48	10:14	11:44	13:09	15:29
市役所前	8:48	10:14	11:44	13:09	15:29
市役所前	8:48	10:15	11:45	13:10	15:30
市役所前	8:48	10:15	11:45	13:10	15:30
市役所前	8:48	10:16	11:46	13:11	15:31
市役所前	8:48	10:16	11:46	13:11	15:31
市役所前	8:48	10:17	11:47	13:12	15:32
市役所前	8:48	10:17	11:47	13:12	15:32
市役所前	8:48	10:18	11:48	13:13	15:33
市役所前	8:48	10:18	11:48	13:13	15:33
市役所前	8:48	10:19	11:49	13:14	15:34
市役所前	8:48	10:19	11:49	13:14	15:34
市役所前	8:48	10:20	11:50	13:15	15:35
市役所前	8:48	10:20	11:50	13:15	15:35
市役所前	8:48	10:21	11:51	13:16	15:36
市役所前	8:48	10:21	11:51	13:16	15:36
市役所前	8:48	10:22	11:52	13:17	15:37
市役所前	8:48	10:22	11:52	13:17	15:37
市役所前	8:48	10:23	11:53	13:18	15:38
市役所前	8:48	10:23	11:53	13:18	15:38
市役所前	8:48	10:24	11:54	13:19	15:39
市役所前	8:48	10:24	11:54	13:19	15:39
市役所前	8:48	10:25	11:55	13:20	15:40
市役所前	8:48	10:25	11:55	13:20	15:40
市役所前	8:48	10:26	11:56	13:21	15:41
市役所前	8:48	10:26	11:56	13:21	15:41
市役所前	8:48	10:27	11:57	13:22	15:42
市役所前	8:48	10:27	11:57	13:22	15:42
市役所前	8:48	10:28	11:58	13:23	15:43
市役所前	8:48	10:28	11:58	13:23	15:43
市役所前	8:48	10:29	11:59	13:24	15:44
市役所前	8:48	10:29	11:59	13:24	15:44
市役所前	8:48	10:30	12:00	13:25	15:45
市役所前	8:48	10:30	12:00	13:25	15:45
市役所前	8:48	10:31	12:01	13:26	15:46
市役所前	8:48	10:31	12:01	13:26	15:46
市役所前	8:48	10:32	12:02	13:27	15:47
市役所前	8:48	10:32	12:02	13:27	15:47
市役所前	8:48	10:33	12:03	13:28	15:48
市役所前	8:48	10:33	12:03	13:28	15:48
市役所前	8:48	10:34	12:04	13:29	15:49
市役所前	8:48	10:34	12:04	13:29	15:49
市役所前	8:48	10:35	12:05	13:30	15:50
市役所前	8:48	10:35	12:05	13:30	15:50
市役所前	8:48	10:36	12:06	13:31	15:51
市役所前	8:48	10:36	12:06	13:31	15:51
市役所前	8:48	10:37	12:07	13:32	15:52
市役所前	8:48	10:37	12:07	13:32	15:52
市役所前	8:48	10:38	12:08	13:33	15:53
市役所前	8:48	10:38	12:08	13:33	15:53
市役所前	8:48	10:39	12:09	13:34	15:54
市役所前	8:48	10:39	12:09	13:34	15:54
市役所前	8:48	10:40	12:10	13:35	15:55
市役所前	8:48	10:40	12:10	13:35	15:55
市役所前	8:48	10:41	12:11	13:36	15:56
市役所前	8:48	10:41	12:11	13:36	15:56
市役所前	8:48	10:42	12:12	13:37	15:57
市役所前	8:48	10:42	12:12	13:37	15:57
市役所前	8:48	10:43	12:13	13:38	15:58
市役所前	8:48	10:43	12:13	13:38	15:58
市役所前	8:48	10:44	12:14	13:39	15:59
市役所前	8:48	10:44	12:14	13:39	15:59
市役所前	8:48	10:45	12:15	13:40	16:00
市役所前	8:48	10:45	12:15	13:40	16:00
市役所前	8:48	10:46	12:16	13:41	16:01
市役所前	8:48	10:46	12:16	13:41	16:01
市役所前	8:48	10:47	12:17	13:42	16:02
市役所前	8:48	10:47	12:17	13:42	16:02
市役所前	8:48	10:48	12:18	13:43	16:03
市役所前	8:48	10:48	12:18	13:43	16:03
市役所前	8:48	10:49	12:19	13:44	16:04
市役所前	8:48	10:49	12:19	13:44	16:04
市役所前	8:48	10:50	12:20	13:45	16:05
市役所前	8:48	10:50	12:20	13:45	16:05
市役所前	8:48	10:51	12:21	13:46	16:06
市役所前	8:48	10:51	12:21	13:46	16:06
市役所前	8:48	10:52	12:22	13:47	16:07
市役所前	8:48	10:52	12:22	13:47	16:07
市役所前	8:48	10:53	12:23	13:48	16:08
市役所前	8:48	10:53	12:23	13:48	16:08
市役所前	8:48	10:54	12:24	13:49	16:09
市役所前	8:48	10:54	12:24	13:49	16:09
市役所前	8:48	10:55	12:25	13:50	16:10
市役所前	8:48	10:55	12:25	13:50	16:10
市役所前	8:48	10:56	12:26	13:51	16:11
市役所前	8:48	10:56	12:26	13:51	16:11
市役所前	8:48	10:57	12:27	13:52	16:12
市役所前	8:48	10:57	12:27	13:52	16:12
市役所前	8:48	10:58	12:28	13:53	16:13
市役所前	8:48	10:58	12:28	13:53	16:13
市役所前	8:48	10:59	12:29	13:54	16:14
市役所前	8:48	10:59	12:29	13:54	16:14
市役所前	8:48	11:00	12:30	13:55	16:15
市役所前	8:48	11:00	12:30	13:55	16:15
市役所前	8:48	11:01	12:31	13:56	16:16
市役所前	8:48	11:01	12:31	13:56	16:16
市役所前	8:48	11:02	12:32	13:57	16:17
市役所前	8:48	11:02	12:32	13:57	16:17
市役所前	8:48	11:03	12:33	13:58	16:18
市役所前	8:48	11:03	12:33	13:58	16:18
市役所前	8:48	11:04	12:34	13:59	16:19
市役所前	8:48	11:04	12:34	13:59	16:19
市役所前	8:48	11:05	12:35	14:00	16:20
市役所前	8:48	11:05	12:35	14:00	16:20
市役所前	8:48	11:06	12:36	14:01	16:21
市役所前	8:48	11:06	12:36	14:01	16:21
市役所前	8:48	11:07	12:37	14:02	16:22
市役所前	8:48	11:07	12:37	14:02	16:22
市役所前	8:48	11:08	12:38	14:03	16:23
市役所前	8:48	11:08	12:38	14:03	16:23
市役所前	8:48	11:09	12:39	14:04	16:24
市役所前	8:48	11:09	12:39	14:04	16:24
市役所前	8:48	11:10	12:40	14:05	16:25
市役所前	8:48	11:10	12:40	14:05	16:25
市役所前	8:48	11:11	12:41	14:06	

○公共交通マップの作成・配布事例（豊中市）

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



資料：豊中市 HP

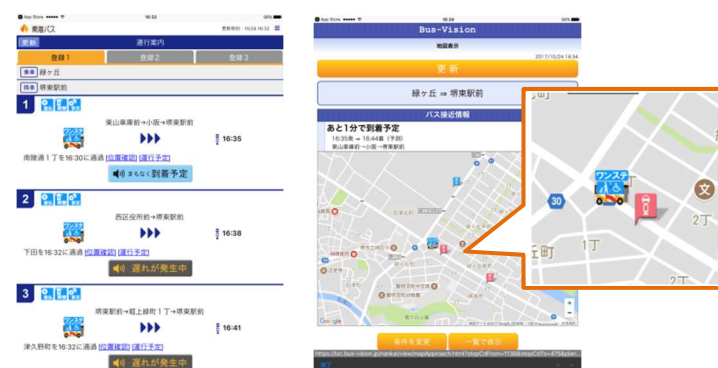
〔スマートフォンアプリ等を活用した情報提供〕〔継続〕

- ・スマートフォンアプリ等による情報提供（Bus-Vision for 南海バス㈱の活用）の周知
- ・路線バスやローズバスの運行状況や停留所への到着時間等をスマートフォンアプリやメールにより提供するバスロケーションシステムの導入に向けた検討を行います。

○バスロケーションシステムによる運行情報の提供【事例】（南海バス(株)等）

- ・平成 29(2017)年 4 月 1 日より、南海バス㈱、南海ウイングバス金岡㈱（現南海ウイングバス㈱）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㈱」

- ・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る。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

目標② 拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

施策⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進

実施主体

市民	事業者	市	その他 関係機関
	○	○	○

〔交通バリアフリー化の取組み推進〕【継続】

- ・交通結節点等での道路等のバリアフリー化の推進
- ・高齢者・障害者・子育て世代等すべての市民が移動しやすい利用環境を形成するため、ノンステップバス及びユニバーサルデザインタクシー等の導入を推進します。

○岸和田市内で運行するバス車両の状況

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

・路線バス（ワンステップバス）の乗降口



・ローズバス（ノンステップバス）の乗降口



○鉄道駅トイレのリニューアル推進

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



目標③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築				
施策⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進	実施主体			
	市民	事業者	市	その他 関係機関
		○	○	○

〔都市計画道路泉州山手線の道路整備による新たな基幹軸の機能強化〕【継続】

- ・都市計画道路泉州山手線の事業推進
- ・広域圏では、大阪都市圏レベルの広域的な活動の基盤として、交流と連携を高める交通ネットワークづくりが求められています。広域的な観点から、泉南地域の中心都市として岸和田市の魅力を維持・向上させる交通体系の構築をめざし、府道大阪和泉泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕の整備事業を推進します。
- ・都市計画道路泉州山手線や拠点の形成に合わせた公共交通ネットワークの再編を進めます。

〔泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸促進〕【継続】

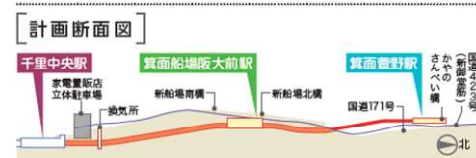
- ・ 泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討
- ・ 泉州山手線とともに広域連携軸を担うことが期待される泉北高速鉄道と泉中央駅からの鉄道延伸の検討については、令和4年11月より実証運行する路線バス山直線、泉州山手線の整備促進及び広域交流拠点の形成に取り組み、需要の喚起を推進します。

○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2.5km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



「【参考】北大阪急行線延伸事業）」

〔公共交通ネットワークの再編を検討〕【継続】（再掲）

目標③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築

施策⑪ 高速バスの利便性向上

実施主体

市民

事業者

市

その他
関係機関

○

〔高速バス路線等の拡充検討〕【継続】

- ・ 交通人口の拡大に向けたまちづくりを図るための他都市とのアクセス機能向上に向けた高速バスネットワークの構築
- ・ 岸和田市を発着する高速バス路線の拡充に向けた検討を行います。

○南海岸和田駅前的高速バスのりば



資料：株式会社平成エンタープライズHP

◆VIP LINER

- ・ 岸和田出発便は、東京、川崎、横浜行が運行されています。

◆SPA LINE

- ・ SPA LINE 北陸（越前あわら温泉・加賀山代温泉・加賀片山津温泉）方面
 - ・ SPA LINE 鳴門・四国（岸和田・なんば・神戸-鳴門）方面の路線があります。
- （R4.10時点 運休中）



資料：岸和田観光バス株式会社HP

目標③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築				
施策⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	実施主体			
	市民	事業者	市	その他 関係機関
		○	○	○

〔スマートフォンアプリ等を活用した情報提供〕【継続】（再掲）

〔来訪者も利用可能な企画乗車券等の導入〕【新規】

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

目標④ 市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備

施策⑬ 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み

実施主体

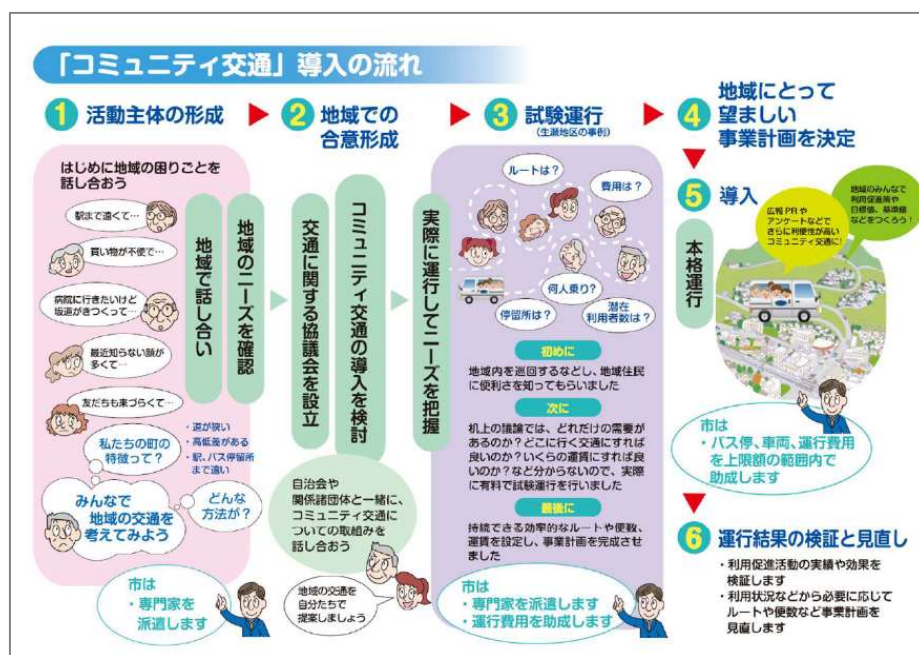
市民	事業者	市	その他 関係機関
○	○	○	○

〔地域主体のあり方検討や交通手段導入サポート体制の構築〕【継続】

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

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



資料：西宮市 HP

〔自発的な公共交通利用の促進〕【新規】

- ・ナッジを活用した効果的な公共交通の利用促進手法の検討
- ・これまでの取組みに加え、自分で良い選択・行動がとれるような心理的方略の充実を図ります。

○「ナッジ」を活用した効果的な公共交通利用促進策等に関する調査・検討



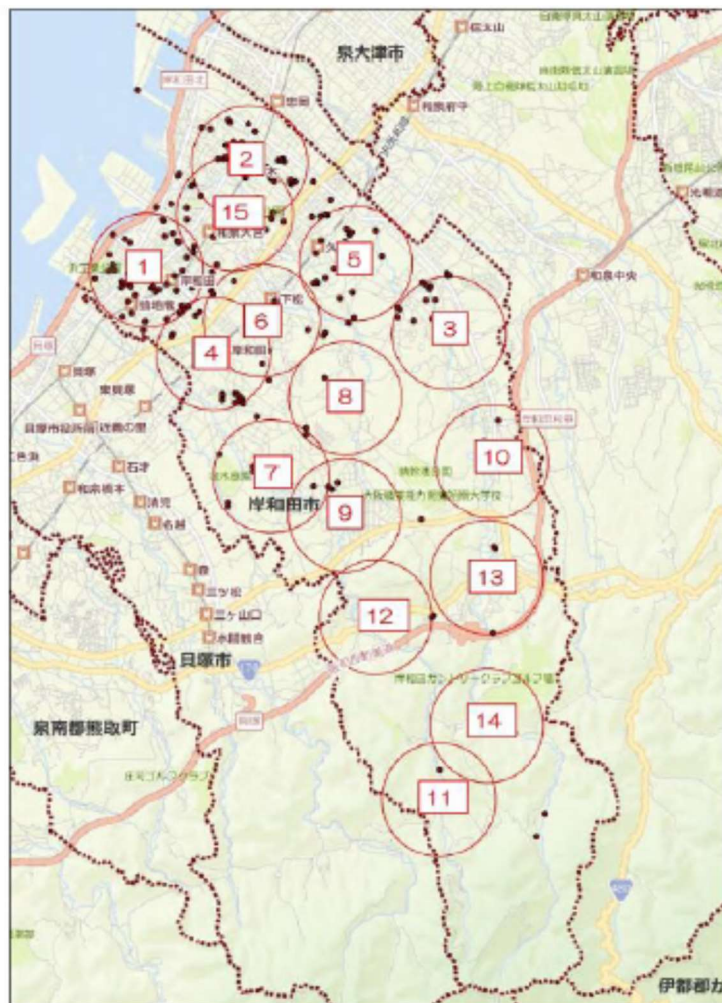
資料：国土交通省中国運輸局 HP

〔地域主体による持続可能な地域バスや乗合タクシー等の導入検討〕〔継続〕

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

※導入検討単位のイメージ

第3次生活圏である6つ圏域を基本としながらも、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、きめ細やかな圏域設定が必要であるため、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」を導入検討単位とします。



地域拠点の設定分類		圏域
1	市民センター	第1圏域
		第2圏域
		第3圏域
		第4圏域
		第5圏域
		第6圏域
2	市民センターを補完する施設 (地区公民館)	第7圏域
		第8圏域
		第9圏域
		第10圏域
		第11圏域
3	市民センターを補完する施設 (地区公民館以外)	第12圏域
		第13圏域
		第14圏域
4	人口密度で見た圏域間の空白 地域のために設定	第15圏域

○ぐるっと生瀬の取り組み事例（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り組みを実施しています。



■コミュニティ交通「ぐるっと生瀬」の運行状況

- ・運行期間：H27（2015）.10.1～
- ・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

目標④ 市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備

施策⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援

実施主体

市民

事業者

市

その他
関係機関

○

○

○

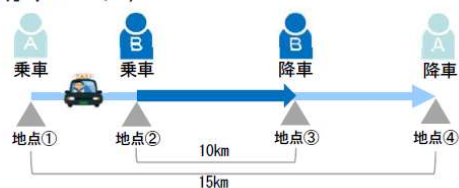
〔交通事業者との連携による乗務員確保の取組み〕【新規】

- ・バス・タクシー乗務員の確保を図るための乗務員募集 PR の工夫、二種免許取得の支援補助、地域と連携した運転手の確保に向けた取り組みを推進します。
- ・新たに創設されたタクシーの相乗りサービス制度の導入に向けた可能性を検討します。

○タクシーの「相乗りサービス」制度の概要

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

(利用イメージ)



【地点①～④のタクシー運賃が5,000 円の場合】

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

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

資料：国土交通省 HP

4.3 実施スケジュール

計画期間（令和5（2023）年度から令和16（2034）年度の12年間）内における本計画で取り組む施策に基づき事業計画を作成し実施するスケジュールを示します。

基本理念	目標	施策	実施主体				実施スケジュール											
			市民	事業者	市	その他	令和5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
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	目標① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	① 公共交通ネットワークの再編		○	○													
		② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上		○	○													
		③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上		○	○													
		④ バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系ICカードの普及促進		○	○													
		⑤ 新たなモビリティサービス等の活用に向けた検討・導入		○	○													
	目標② 拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成	⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化		○	○													
		⑦ 公共交通情報の充実		○	○													
		⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進		○	○	○												
		⑨ 鉄道路線間の連携		○														
	目標③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進		○	○	○												
		⑪ 高速バスの利便性向上		○														
		⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実		○	○	○												
	目標④ 市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備	⑬ 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取り組み	○	○	○	○												
		⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援	○	○	○													

5. 評価指標と進行管理

5.1 実施主体

「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【地域公共交通計画編】」に位置付けた施策・事業の推進にあたっては、「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者が協働・連携による取組みを行うことが重要であるため、以下の考え方にに基づき、各施策・事業の推進に取り組むものとします。

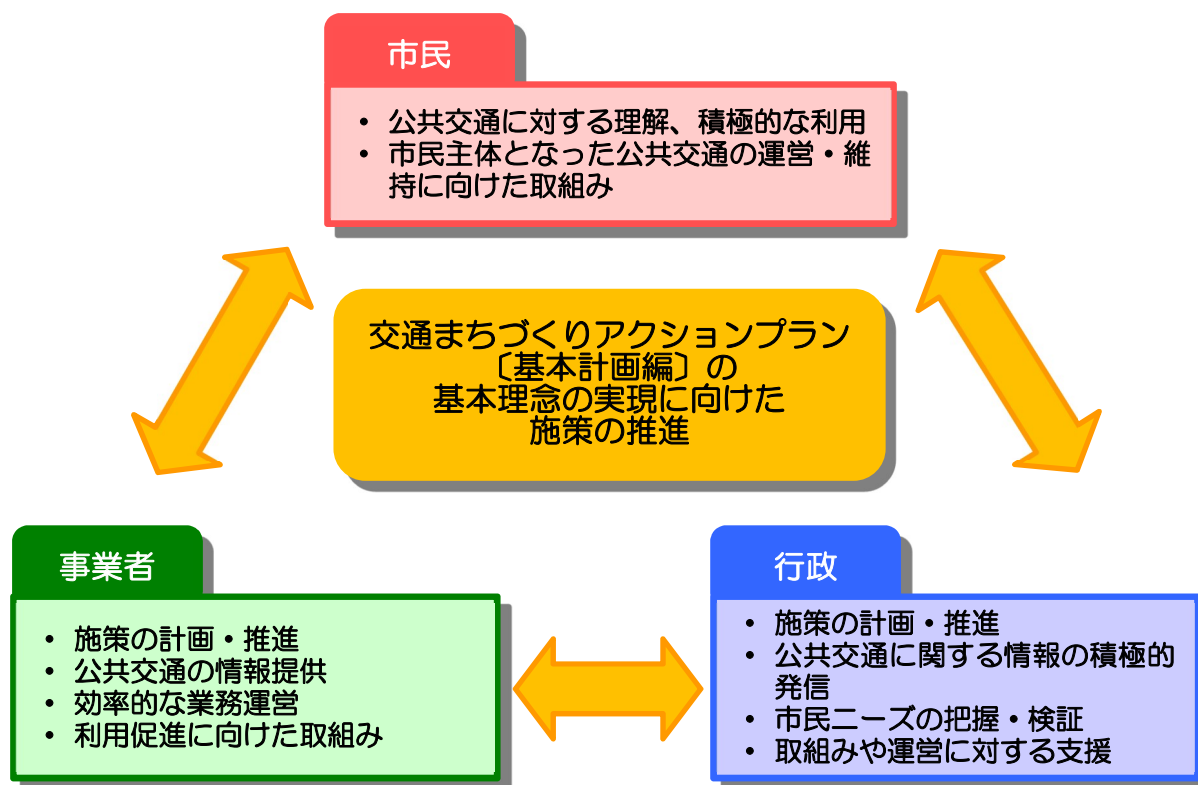


図 5-1 各主体における役割

5.2 PDCAサイクルによる施策の推進

交通まちづくりアクションプラン〔基本計画編〕の基本理念の実現に向けて、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。

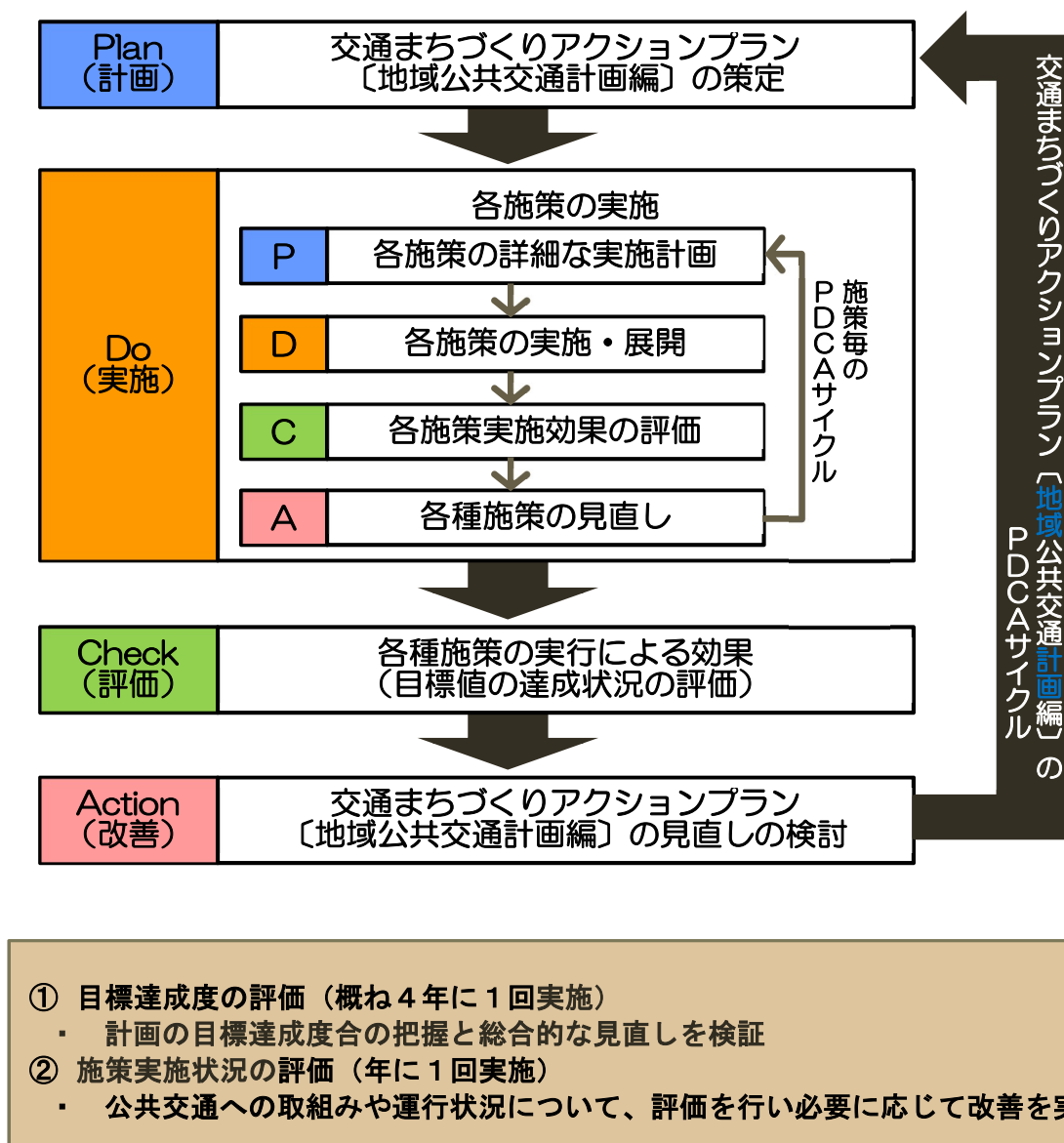


図 5-2 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

5.3 目標達成度の評価指標の設定

交通まちづくりアクションプラン「基本計画編」で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現に向けて示した取組み方針に基づく施策を検証するために評価指標を設定します。

この評価指標は、「公共交通の施策を実施することによる効果が分かりやすく表現されるもの」、「データが容易でかつ継続的に入手可能なこと」、「公共交通のほかまちづくりなど広い視点も考慮されているもの」等の点を考慮し、公共交通に関する方針①～④に関連する(1)～(3)の直接的な指標、(4)～(7)の間接的な指標及び(8)～(11)のまちづくりの指標の3つを設定します。なお、必要に応じて評価指標を適時追加します。

表 5-1 評価指標と公共交通に関する方針の相関関係

公共交通に関する方針		方針① 多様な世帯の移動ニーズに対応 ビルの利用提供	方針② 駅・公共施設・交通環境の形成 しつづける公共交通の向上と持続的な環境配慮	方針③ 市内外の交流の活性化によるまちづくり 支援する公共交通体系の構築	方針④ 市民・交通事業者・行政による公共交通の整備 つくり・交通事業者・行政による公共交通の整備
評価指標					
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率 ・人口に対する市内全域の路線バス（ローズバスを含む）利用者が占める割合 ・人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	○	○	○	○
	(2) 利便性の向上 ・交通系ICカードによる利用者割合（定期利用者を除く）	○	○	○	
	(3) 地域での活動実績 ・地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績 ・地域主体による協議会の設立実績				○
間接的な指標	(4) 市内をスムーズに移動できている市民の割合		○		
	(5) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合		○		
	(6) 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			○	
	(7) 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	○			
	(8) 生きがいを感じる可能性がある65歳以上の市民の割合	○			
	(9) 拠点における滞在人口の増加率	○	○	○	○
	(10) 交通事故の年間人口一人当たり発生率	○	○		
	(11) 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量	○			

5.4 目標達成度の評価指標による目標値の設定

本計画の基本的な方針を実現するため、計画期間中に達成すべき各評価指標について目標値を設定し、達成状況を確認します。

表 5-2 評価指標の現況と目標値の設定

評価指標			現状値	目標値
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率	人口に対する市内全域の路線バス（ローズバスを含む）利用者が占める割合	1.26% (R3)	2.10% (R8)
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	20.5% (R3)	26.0% (R8)
	(2) 利便性の向上	交通系ICカードによる利用者割合 （定期利用者を除く）	68.3% (R3)	80.0% (R8)
	(3) 地域での活動実績	地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績	1件 (R3)	6件
		地域主体による協議会の設立実績	0件 (R3)	2件
間接的な指標	(4) 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% (R4)	39.0% (R8)
	(5) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合		13.4% (R4)	15.0% (R8)
	(6) 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 (R4)	257万人 (R7)
	(7) 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% (R4)	30.0% (R8)
	(8) 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% (R4)	54.0% (R8)
	(9) 拠点における滞在人口の増加率		100.0% (R3)	増加 (R7)
	(10) 交通事故の年間人口一人当たり発生率		2.57% (R3)	減少 (R7)
	(11) 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量		4.2トン (R1)	3.9トン (R12)

5.5 施策実施状況の評価指標及び目標値の設定

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

その評価指標の設定にあたっては、地域公共交通計画が多極ネットワーク型コンパクトシティの実現に向けた立地適正化計画と両輪として位置付けられており、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踏まえ、基本計画編P75の2.3.2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／低炭素施策の評価を行うこととします。

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。

主な評価指標の例

評価分野	評価軸	主な評価指標の例
①生活利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足した街を実現すること	■適切な居住機能の誘導 ー 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 ー 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 ー 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	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	■徒歩行動の増加と健康の増進 ー 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 ー 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 ー 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 ー 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	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	■安全性の高い地域への居住の誘導 ー 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 ー 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 ー 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亡者数
④地域経済	◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	■市街地の荒廃化の抑制 ー 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 ー 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 ー 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	◎市民が適切な行政サービスを享受できるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	■都市経営の効率化 ー 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 ー 医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること ー 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	◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	■運輸部門における省エネ・低炭素化 ー 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 ー 民生部門におけるエネルギー利用効率が増え、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

岸和田市交通まちづくりアクションプラン

概要版

【基本計画編】

【総合交通戦略編】 【地域公共交通計画編】



目次

1. 基本計画編	1
1.1 交通まちづくりアクションプランについて	1
1.2 本市の現況と都市活動・交通に関する課題	6
1.3 本市の都市活動・交通に関する課題	14
1.4 将来の交通体系形成に向けた基本理念と基本方針	18
2. 総合交通戦略編	20
2.1 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	20
2.2 前計画〔総合交通戦略編〕の評価	22
2.3 戦略目標の設定	25
2.4 目標達成に必要な施策	29
2.5 推進体制	31
3. 地域公共交通計画編	33
3.1 交通まちづくりアクションプラン『地域公共交通計画編』について	33
3.2 前計画[公共交通編]の評価	37
3.3 計画目標の設定	40
3.4 目標達成に必要な施策	43
3.5 推進体制	46

1. 基本計画編

1.1 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

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。

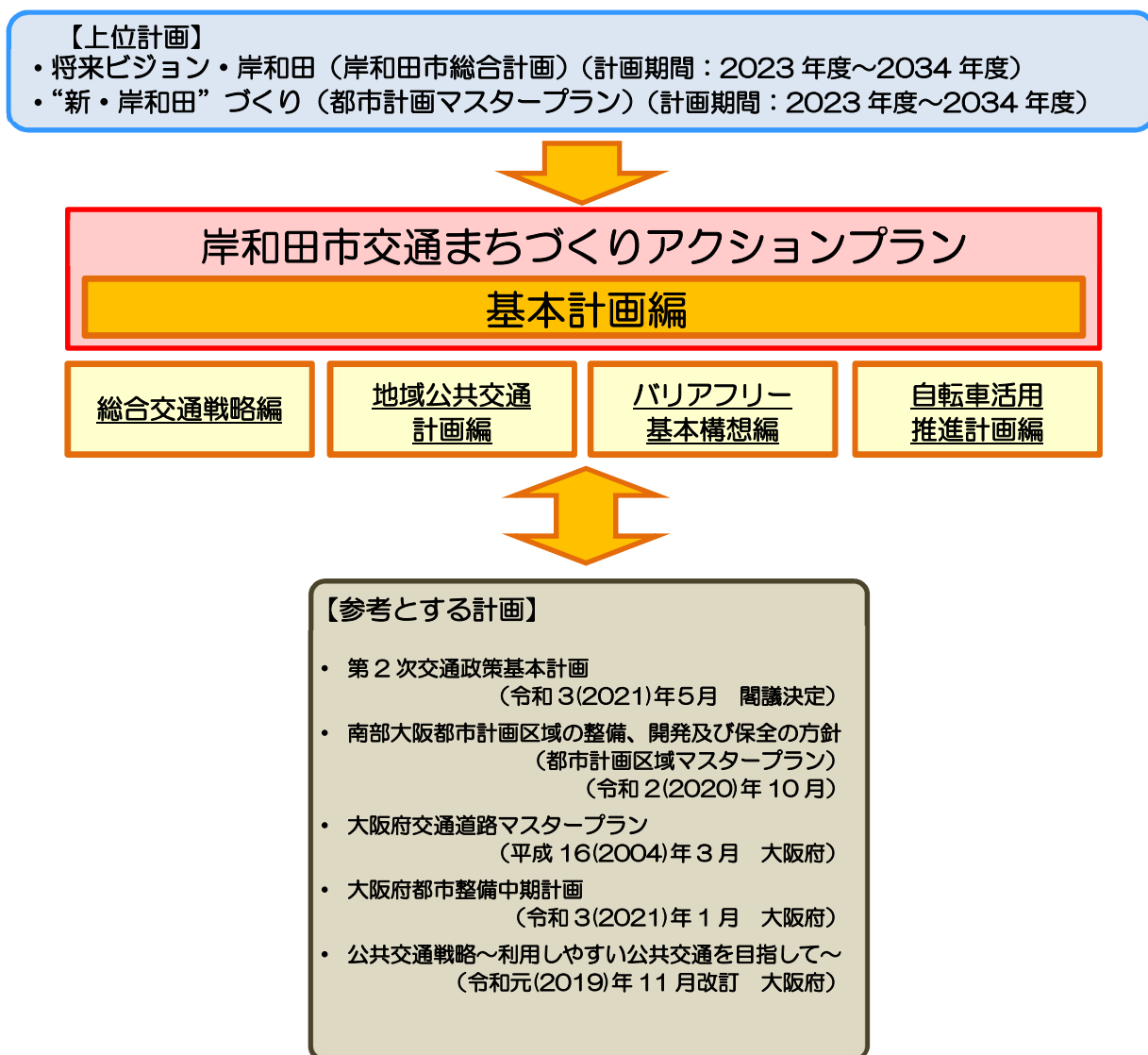
以上のような交通を取り巻く状況の変化や新たな行政需要に対応するため、「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】」の見直しを行うことにいたしました。

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。

1.1.2 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。



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。

1.1.3 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。

1.1.4 対象とする地域交通等

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。

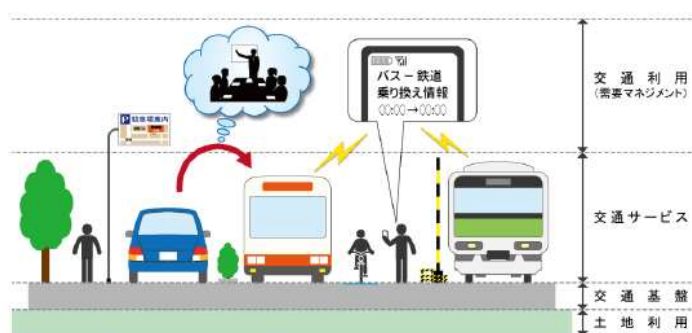


図 1-1 各施策タイプのイメージ

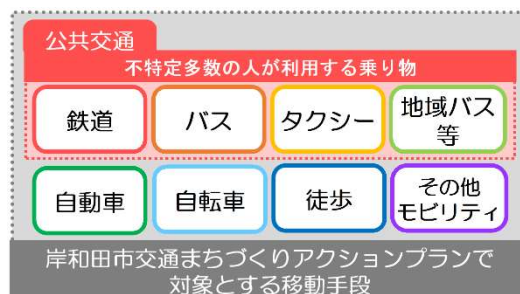


図 1-2 対象とする移動手段

1.1.5 計画期間

岸和田市交通まちづくりアクションプランの目標年次は、「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。

1.2 本市の現況と都市活動・交通に関する課題

1.2.1 本市の現況

(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。
- ・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。
- ・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(J R 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) コミュニティの単位

- ・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 1 kmの「15 圏域」を設定する提案を行っています。

(3) 人口

- ・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。
- ・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。

(4) 主な施設立地の状況

- ・公共施設の立地状況は、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。
- ・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。

(5) 観光の現状

- ・ 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、山間区域には牛滝温泉、いよやかな郷などの観光施設が立地しています。
- ・ 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影響を受け、減少しているものがあります。

(6) 人の動き

- ・ 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、大阪市地域への流出入が多くなっています。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

1.2.2 交通の現状

(1) 道路

- ・ 広域幹線道路は、市域北部を阪神高速 4 号湾岸線、府道大阪臨海線、国道 26 号が横断し、阪和自動車道、国道 170 号が市域東部を横断しています。また、市内幹線道路は府道岸和田港塔原線、府道岸和田牛滝山貝塚線が市内を東西に縦断しています。
- ・ 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。
- ・ 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。この内、国道 26 号の土生町 2 丁目交差点では平成 28 年度に交差点改良が実施されています。また、府道大阪和泉泉南線では、幹線道路との交差点部に右折レーンが未整備で、併走する JR 阪和線の踏切の影響もあり、慢性的な交通渋滞が発生しています。府道岸和田港塔原線と市道並松上松線では踏切除却のため立体交差化事業を行い、平成 29(2017)年 10 月に高架化が完成、令和元(2019)年度に整備が完了しています。
- ・ 都市計画道路の整備率は、計画総延長 98,800mのうち 59,004mの 59.7%となっています。

(2) 鉄道

- ・ 本市には、大阪都心部から JR 阪和線、南海電鉄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。
- ・ 市内の鉄道駅別の乗車人員の推移は、平成元(1989)年と比べると令和元(2019)年では、JR 東岸和田駅や JR 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。
- ・ 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。
- ・ 駅端末交通手段分担率をみると、バスの分担率は近隣市町では 10%以上の駅がありますが、岸和田市内の全ての駅では 10%を下回っています。

(3) バス

- ・ 路線バスは、南海岸和田駅を中心に放射線状に 4 路線が運行されており、山間地域まで運行しています。
- ・ 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。
- ・ 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 81%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。
- ・ 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。

- ・ 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 万人となっています。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。
- ・ ローズバスの収支状況をみると、運行経費は年間約 2,500 万円であり、年間約 1,850 万円の運行補助金を交付していますが、バス事業者も不足する運行経費の一部を負担しています。
- ・ 岸和田市を発着する高速バスは、川崎・東京方面、越前あわら温泉・加賀山代温泉・加賀片山津温泉方面及び鳴門方面を路線があります。

(4) タクシー

- ・ タクシー事業者は、新型コロナウイルス感染症拡大による影響もあり令和元(2019)年に市内に事業所のあるタクシー事業者が 2 事業者から 1 事業者に減少しています。営業エリアは、本市全域をカバーしています。
- ・ 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。

(5) 自動車

- ・ 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。
- ・ 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が、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。
- ・ 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。

(6) 自転車

- ・ 市営自転車駐車場の利用状況は、平成 29(2017)年度では利用 4,202 台であり、平成 26(2014)年度の利用 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

(7) 歩行者

- ・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。
- ・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。

(8) 道路のバリアフリー化と緊急交通路の状況

- ・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 26,600m 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。
- ・国道 26 号と府道大阪和泉南線は、大阪府が定める広域緊急交通路の「重点 14 路線」に選定されており、国道 170 号、府道大阪臨海線、府道岸和田牛滝山貝塚線、府道三林岡山線、府道春木岸和田線、府道岸和田港塔原線の一部区間は、大阪府が定める広域緊急交通路に指定されています。

(9) 交通結節点の状況

- ・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、ＪＲ東岸和田駅・ＪＲ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、ゆめみヶ丘岸和田、道の駅・愛彩ランドでは、上位計画の地域拠点に位置付けられており、事業計画が進む泉州山手線沿道の山直東、光明、修斎地区でも今後交通結節点の機能を有し、山直東地区では、交通広場の整備も進めています。

1.2.3 交通を取り巻く環境の変化への対応（見直しの視点）

(1) 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。

(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みが必要です。

(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、「外食」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。

(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く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。

(4) 新たな技術やサービスの活用

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するため、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、次世代モビリティ等の活用及び道路空間の再配分に向けた検討をしていく必要があります。また、自宅から交通の幹となる場所までのファーストワンマイルにおけるパーソナルモビリティ等の普及促進と、交通の幹となる場所から目的地までのラストワンマイルにおける移動サービスを幅広い関係者とともに創り上げる必要があります。

(5) 将来人口動向

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。

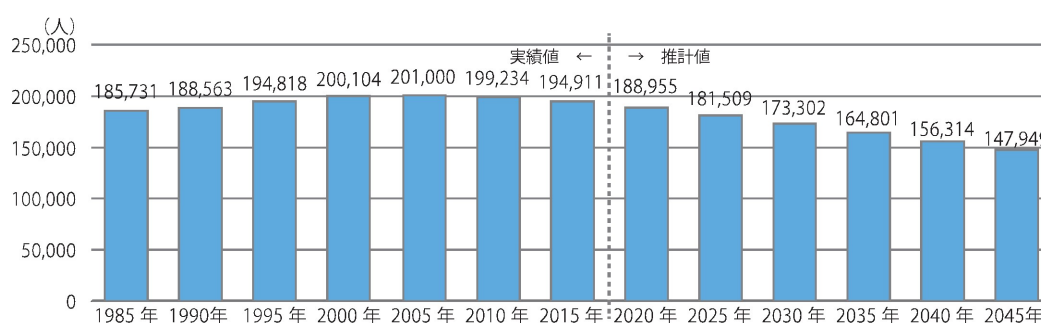
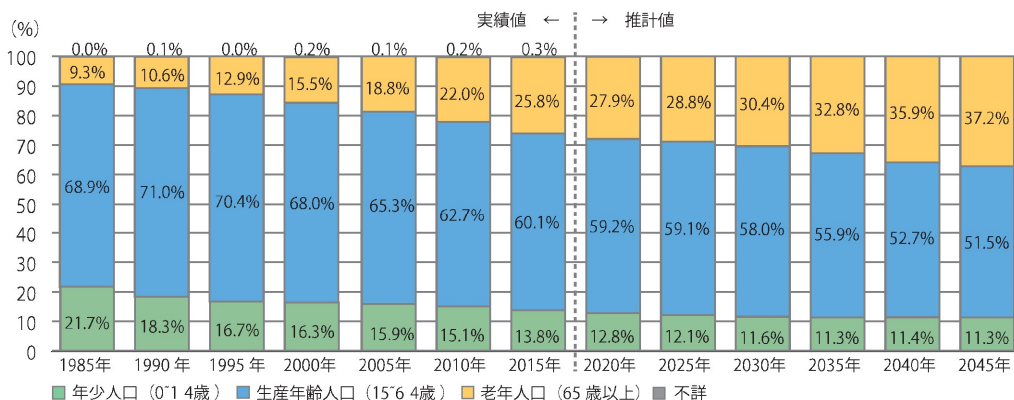


図 1-3 岸和田市の総人口の推移と将来推計人口



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）」より

図 1-4 岸和田市の年代別人口の推移と将来推計人口

(6) 公共交通利用の見通し

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。

(7) 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。



図 1-5 「広域連携型都市構造」概念図



図 1-6 まちの骨格となる軸

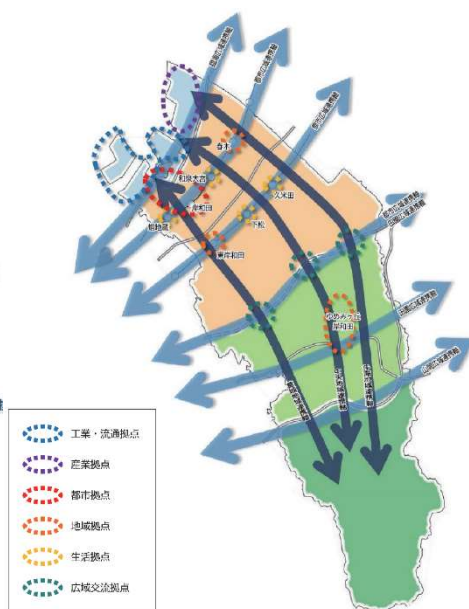


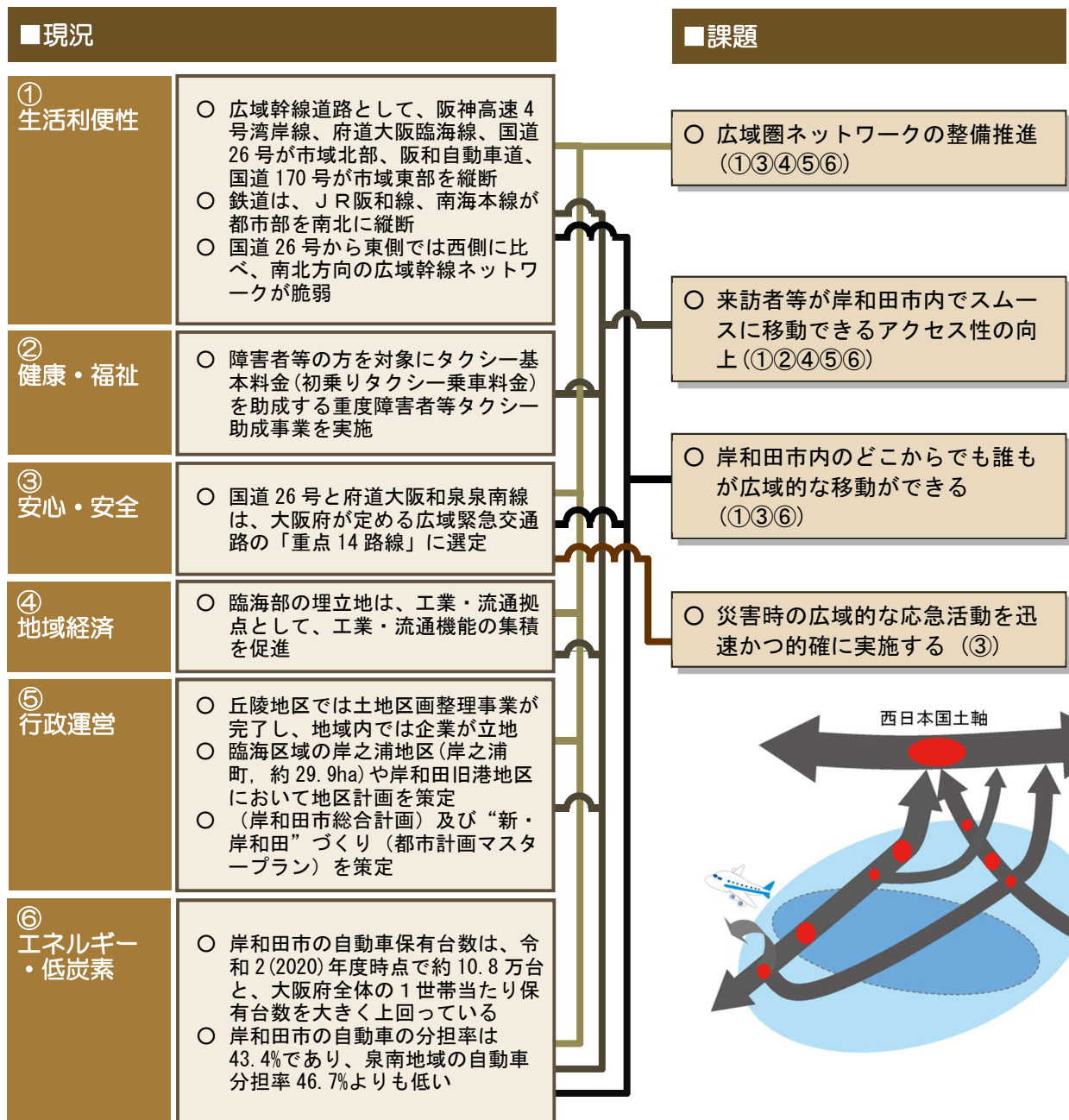
図 1-7 拠点の設定

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）

1.3 岸和田市の都市活動・交通に関する課題

1.3.1 課題抽出にあたっての視点

(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

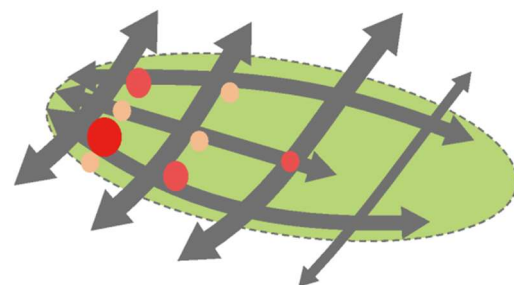
- 自動車分担率は 43.4%と半数近くを占める
- 岸和田市の自動車保有台数は、令和 2(2020)年度時点で約 10.8 万台と、大阪府全体の 1 世帯当たり保有台数を大きく上回っている
- 岸和田市の代表交通手段分担率は鉄道が 11.6%、バスが 1.2%であり、泉南地域平均(鉄道：12.7%、バス：1.4%)と同程度

■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)



(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

■ 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 1-1 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								○		○	○		○

1.4 将来の交通体系形成に向けた基本理念と基本方針

1.4.1 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。

また幅広い世代の方が、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

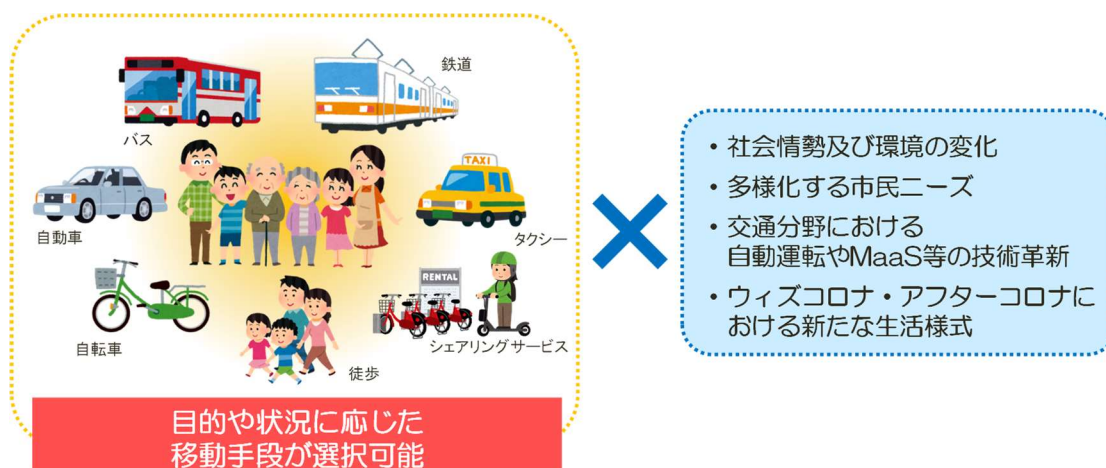


図 1-8 多様な交通のベストミックスによる地域交通の構築イメージ

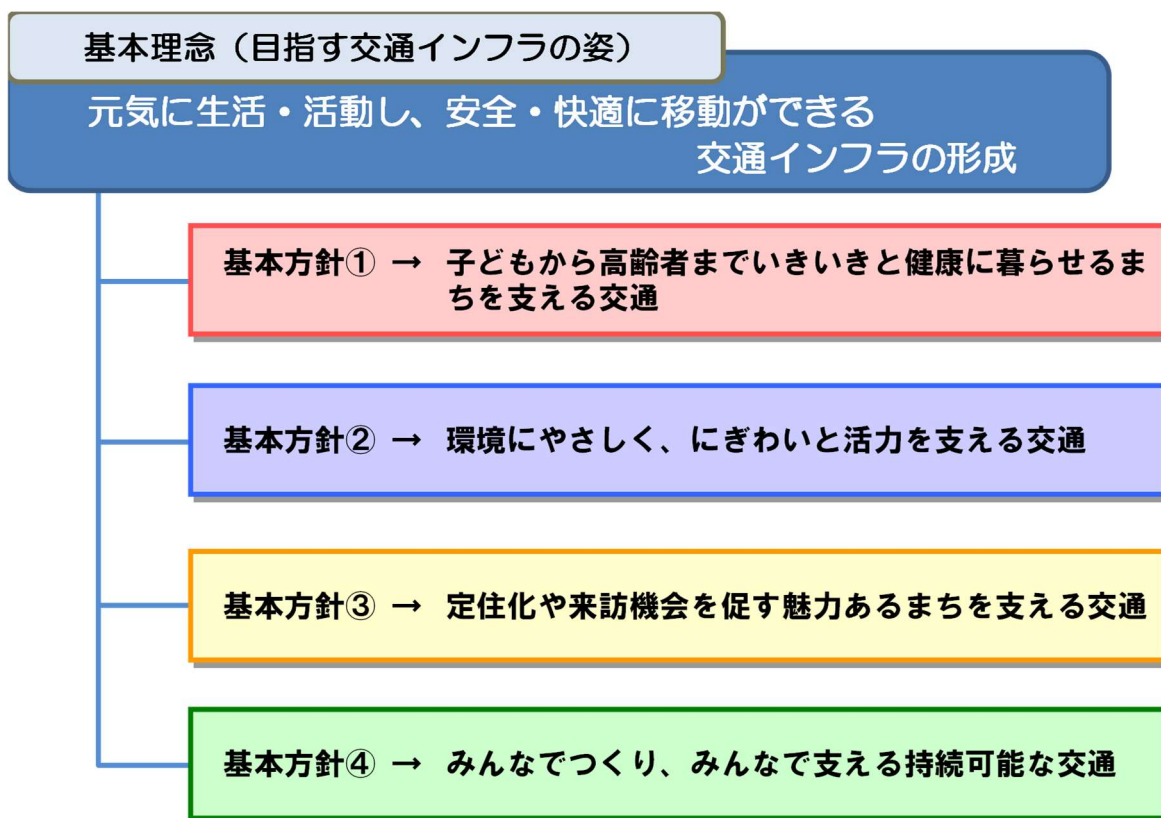


図 1-9 基本理念と基本方針

1.4.2 基本方針の設定

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になりま
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
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
ってきていることを鑑み、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。

2. 総合交通戦略編

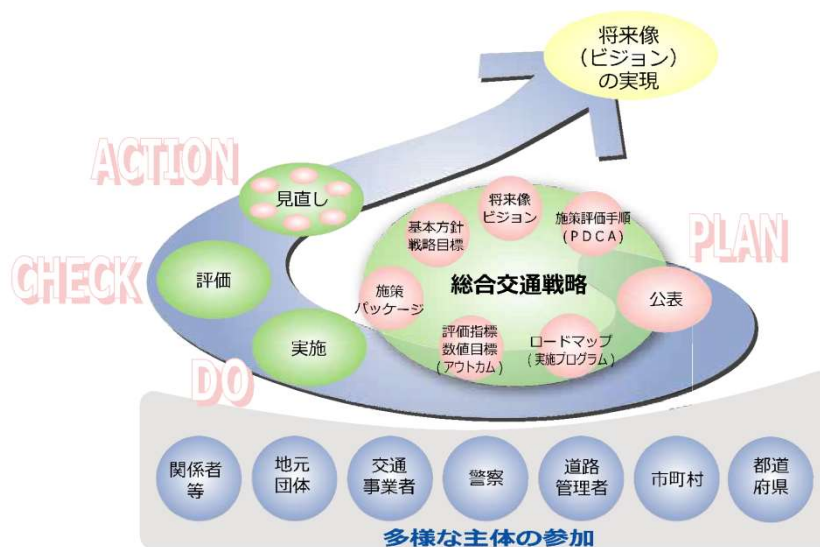
2.1 交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』について

2.1.1 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 2-1 総合交通戦略の取組みのイメージ

2.1.2 総合交通戦略の位置付け

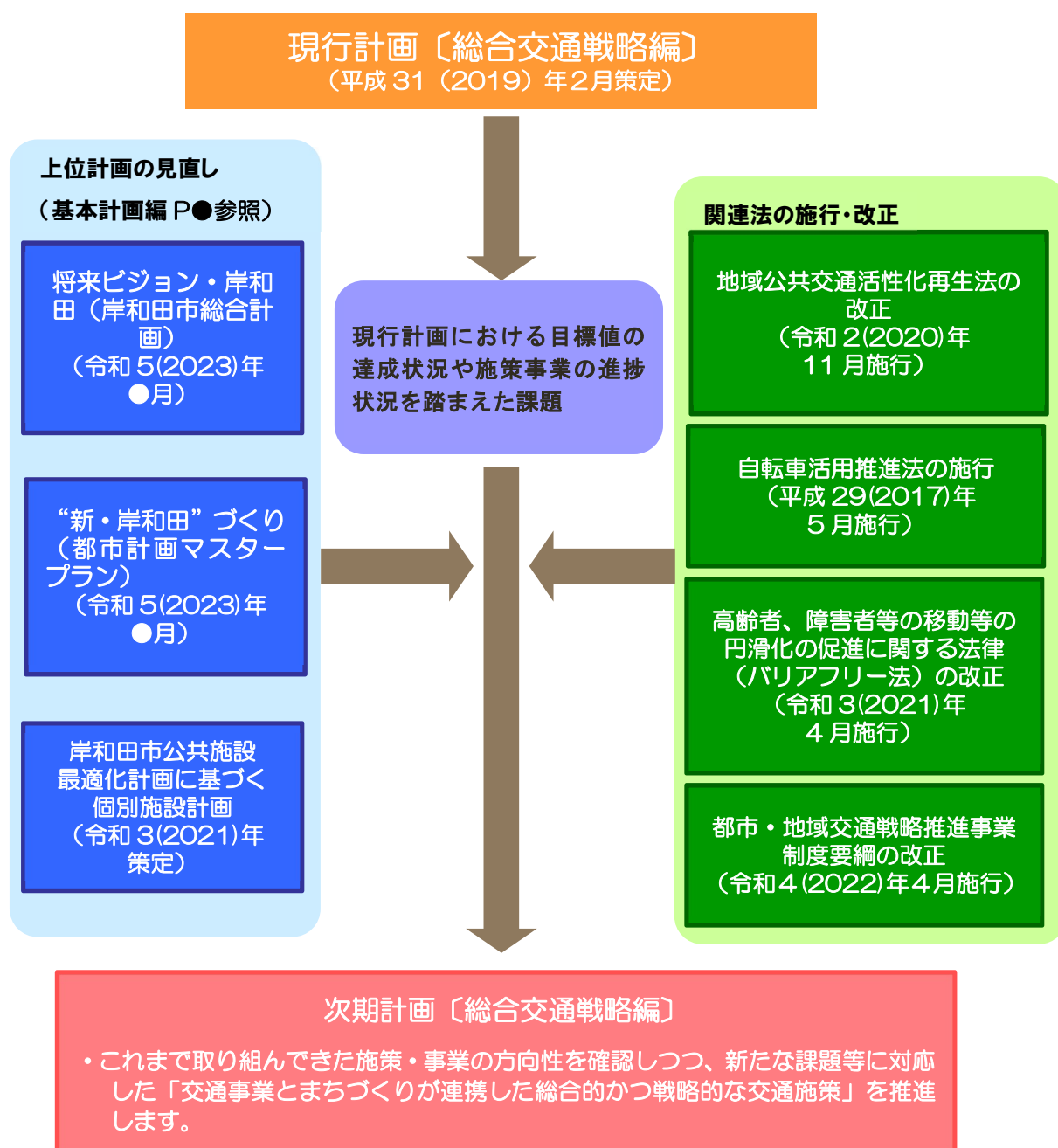


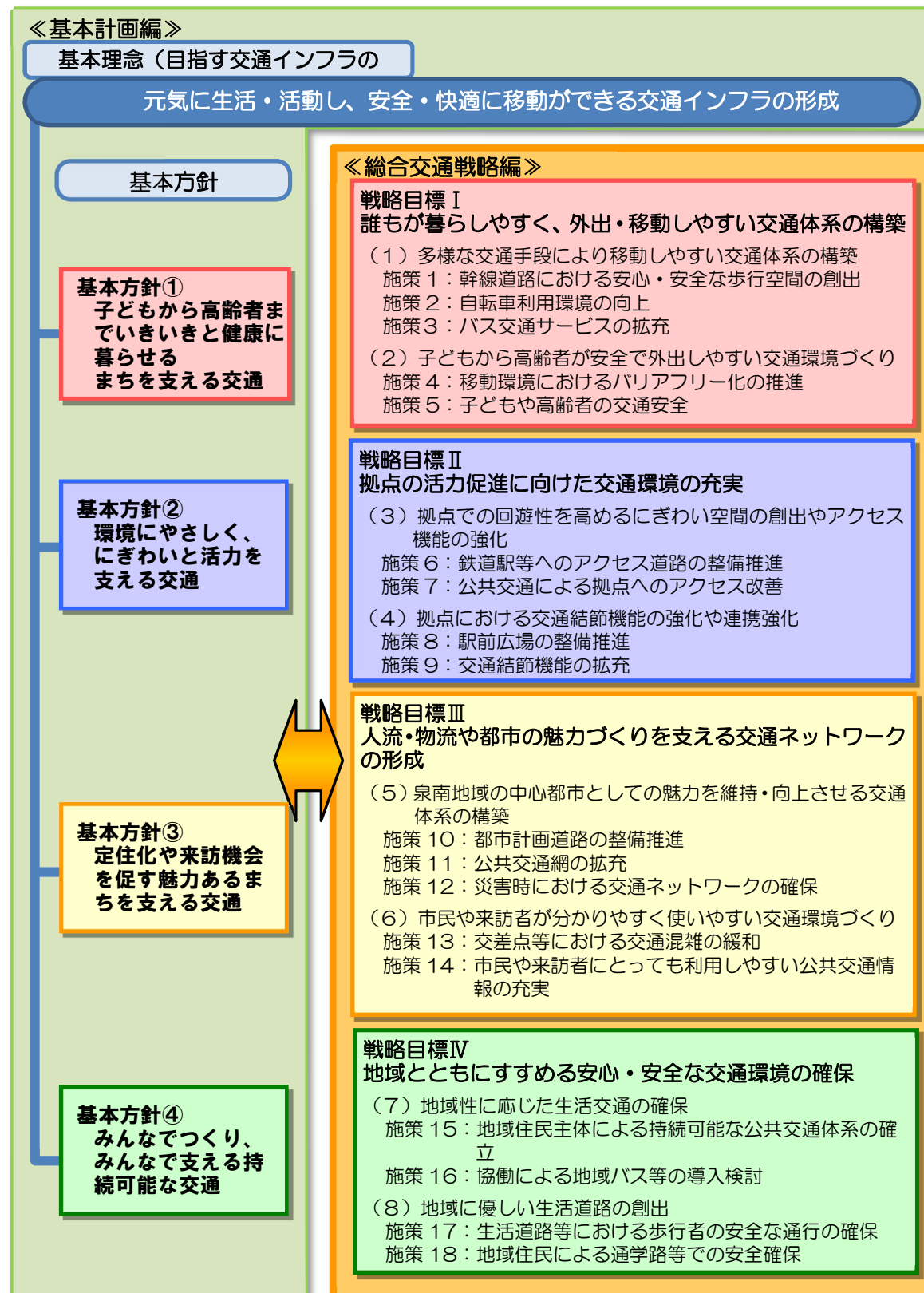
図 2-2 総合交通戦略の位置付け

2.2 前計画〔総合交通戦略編〕の評価

2.2.1 前計画〔総合交通戦略編〕の概要

(1) 公共交通に関する方針と方針を達成するための公共交通に関する施策

この計画では、本市の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市岸和田」を踏まえるとともに、基本計画編における将来の交通体系形成に向けた基本理念を実現するため、以下の 4 つの戦略目標を掲げ、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。



2.2.2 現行計画における評価・検証

(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数が占める割合	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	

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

(2) 間接的な指標における目標値の達成状況

評価指標		現況値(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	

⑥は、目標値に達成していないものの、令和2(2020)年において目標値達成に必要な年別目標値を達成しています。路線バス及びローズバス路線の再編、南海岸和田駅～JR 東岸和田間のヘッドダイヤの導入等の取組みにより、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。

(3) 施策事業の達成状況を踏まえた問題点

各施策に基づき実施された事業の到達・進捗状況を勘案すれば、子どもから高齢者までが安全に外出ししやすい交通環境づくりに向けては、徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保、先進技術・次世代モビリティやパーソナルモビリティへの対応が求められています。

また未実施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。

さらに、地域主体の交通手段導入サポートの仕組みづくりなど、自動車がなくても生活できる持続可能な公共交通体系の確立が求められています。

2.2.3 現行計画における課題

現行計画の目標値の達成状況や事業の到達・進捗状況を踏まえ、次期戦略目標として引き継ぐものとします。

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	○誰にも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 ○先進技術・次世代モビリティ、パーソナルモビリティ等への対応 ○子どもや高齢者の交通安全対策の推進 ○新型コロナウイルス感染症拡大の影響による新たな生活様式に対応した交通体系の構築
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた 交通環境の充実	○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 ○多様なモビリティとの乗り換え利便性の向上等に向けた取組みの推進
戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の 魅力づくりを支える 交通ネットワークの形成	○選択と集中による効率的で効果的な道路整備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みの推進 ○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が必要 ○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みの推進

- ・平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された「SDGs（Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標））」の目標達成と持続可能な社会の実現に向けた交通体系の構築が求められる。

【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）

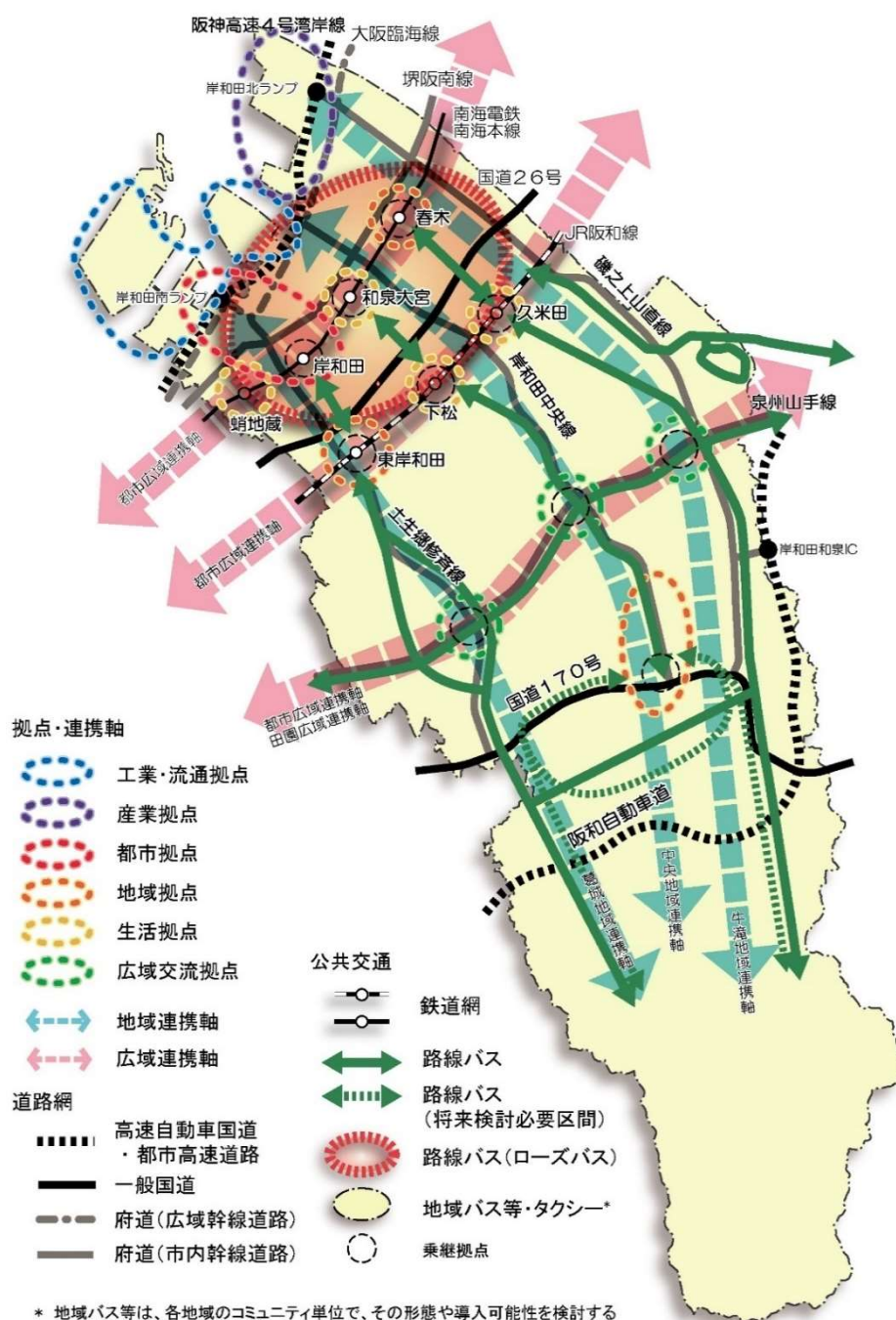
- ・今回の評価・検証の結果や SDGs（持続可能な開発目標）の要素を踏まえ、次期戦略目標として引き継ぐものとする。

2.3 戦略目標の設定

2.3.1 『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（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



2.3.2 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。

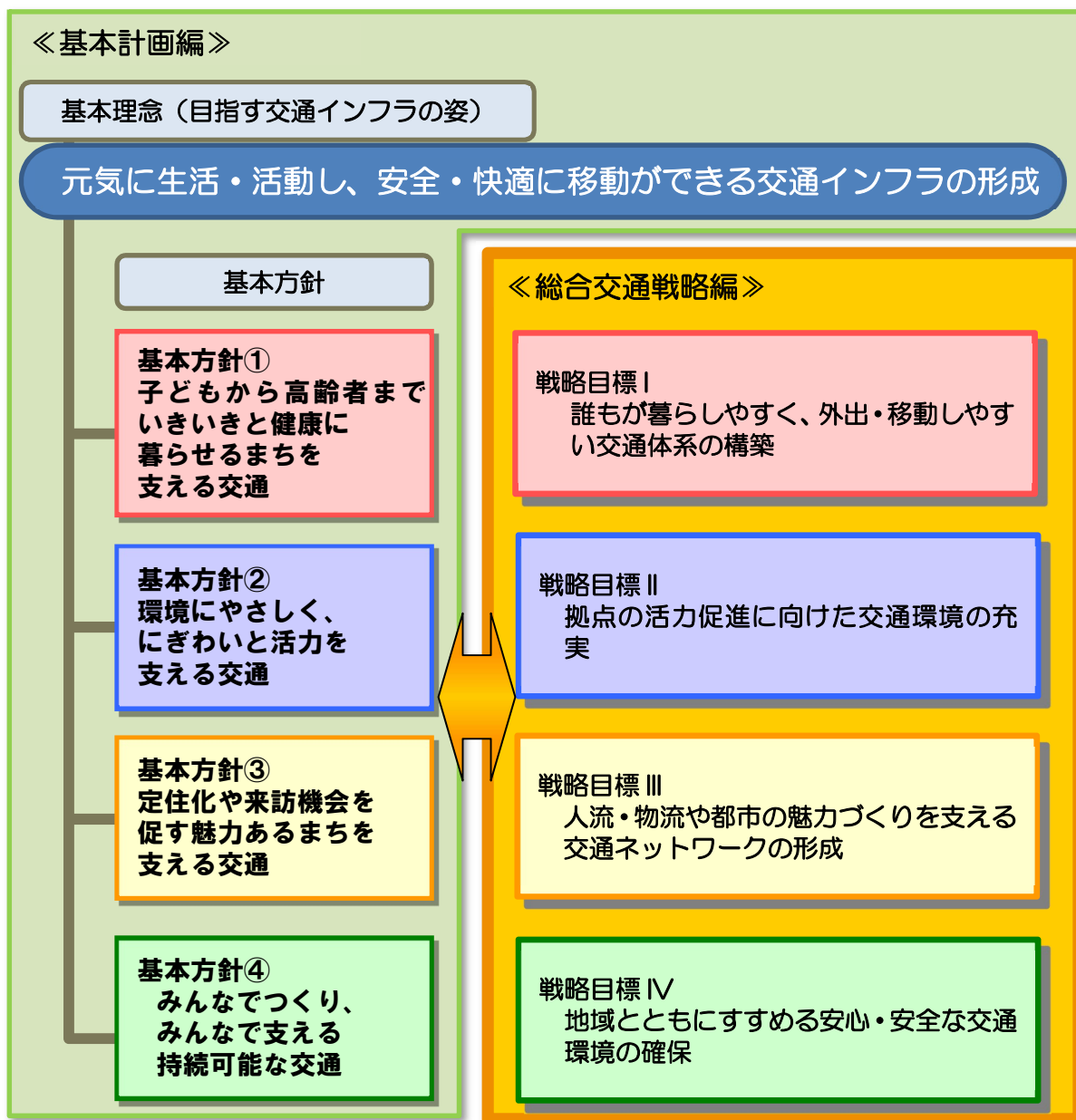


図 2-3 戦略目標

戦略目標Ⅰ

(キーワード：階層・レイヤー)

誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築

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。
- ・ 多様な移動目的に対応した安心・安全に移動できる自転車・歩行者空間の確保やバリアフリー化された移動空間・交通環境の整備。
- ・ 運転免許証を持たない方や自動車を利用できない方も活動的で健康的な生活を促進するために、自動車がなくても生活できる公共交通体系の構築。
- ・ 自動運転技術や MaaS などの先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の活用による利便環境や利便性向上を図るとともに既存交通システムとの連携を強化する。
- ・ 新型コロナウイルスの感染拡大による新しい生活様式に合わせた新たな交通サービスの取り組みが必要。

施策イメージ

- ・ 歩行者・自転車・自動車等の通行空間の分離やバリアフリー化を推進する。
- ・ 幅広い世代の方が外出しやすくするために、各交通モード間の役割分担や連携を強化する。
- ・ 交通事故予防のため、子どもから高齢者を対象とした交通安全教室等の実施を推進する。
- ・ 既存交通の維持・充実を図りながら、将来を見据えた新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の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

(キーワード：拠点・ベース)

拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

基本方針を実現するための主な課題

- ・ 拠点へのアクセス改善による自動車交通の円滑化など交通基盤の整備。
- ・ 鉄道駅周辺の拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上や乗り継ぎ利便性の向上。
- ・ 回遊性を高める歩行者優先の交通環境の充実。
- ・ 鉄道駅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。

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

(キーワード：網・ネットワーク)

人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成

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。
- ・ 観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやすくわかりやすい公共交通の整備。
- ・ 災害時における緊急輸送や避難でのリダンダンシー（多重性）の確保。
- ・ 泉州山手線等の広域連携軸の整備と連携した新たな公共交通体系の整備。

施策 イメージ

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

※下線部分：今回の総合交通戦略編における追加箇所を示す。

戦略目標Ⅳ

(キーワード：地域・リージョン)

地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

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組み、社会全体で支えるという共通認識の確立。
- ・ 公共交通の利用意識向上や地域にふさわしい公共交通体系の検討。
- ・ 子どもから高齢者までが安心して通行ができる交通環境の充実。

施策 イメージ

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

2.4 目標達成に必要な施策

2.4.1 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、各施策の取組みを推進していきます。

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		
					短期 R5(2023) ～R8(2026)	中期 R9(2027) ～R12(2030)	長期 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	●	○
		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	●	○
		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	●	○
		施策4	スマートシティ実現に向けた取組みの推進	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	●	○
				4-2	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」の実現の取組み	●	○
	(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	快適な移動環境の整備	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	●	○
				5-2	公共交通のバリアフリー化	●	○
		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	●	○

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		
					短期 R5(2023) ～R8(2026)	中期 R9(2027) ～R12(2030)	長期 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	●	○
		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	●	○
	(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	●	○
				9-2	交通広場の利活用	●	○
				9-3	きめ細やかな街路空間の形成	●	○
		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	●	○

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	施策				実施中の施策	実施時期		
						短期 R5(2023) ～R8(2026)	中期 R9(2027) ～R12(2030)	長期 R13(2031) ～R16(2034)
(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		○	○	○
			11-2	市内幹線道路の整備推進	●	○	○	○
	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	12-1	公共交通機関の連携強化	●	○	○	○
	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		○	○	○
(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	●	○	○	○
	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	15-1	公共交通情報誌による情報提供		○	○	○
			15-2	スマートフォンアプリ等による情報提供	●	○	○	○
			15-3	自発的な公共交通利用の促進	●	○	○	○

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

施策パッケージ	施策				実施中の施策	実施時期		
						短期 R5(2023) ～R8(2026)	中期 R9(2027) ～R12(2030)	長期 R13(2031) ～R16(2034)
(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み		○	○	○
	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		○	○	○
(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	●	○	○	○
	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	●	○	○	○

2.5 推進体制

2.5.1 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。

2.5.2 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、以下の考え方にに基づき、各施策・事業の推進に取り組むものとします。

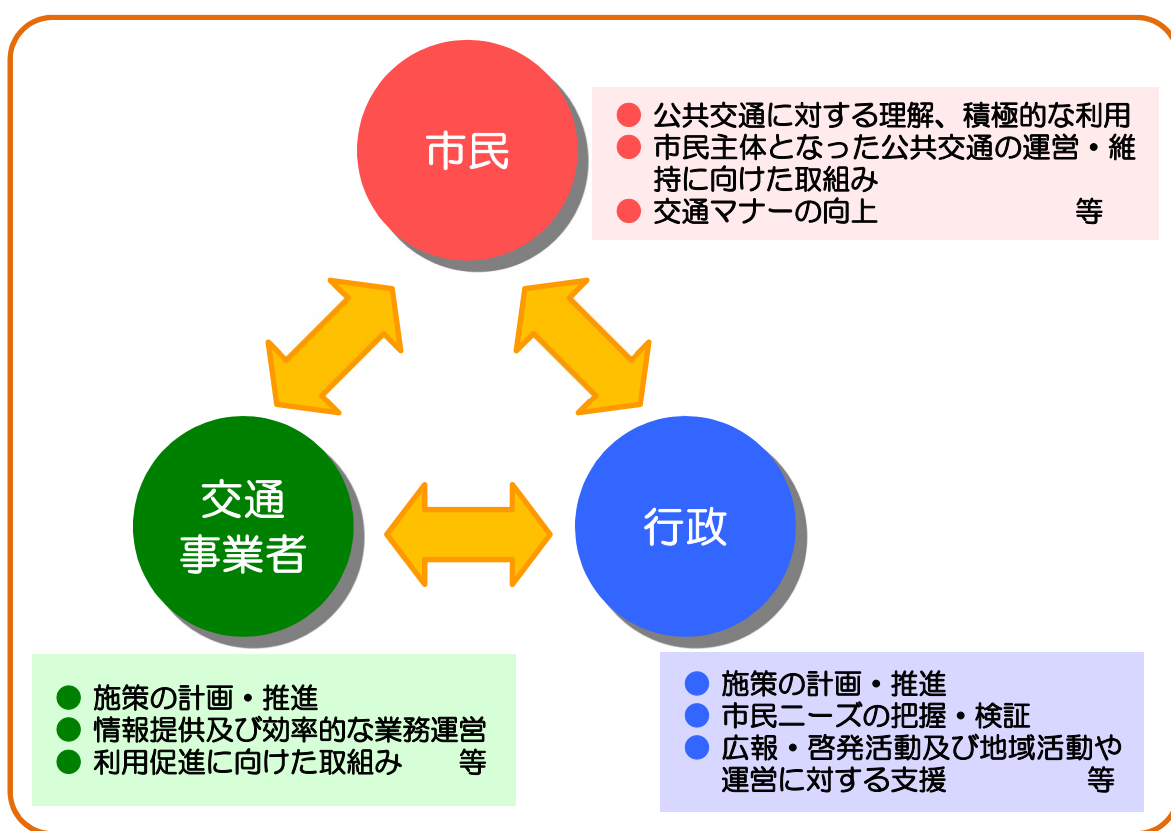


図 2-4 施策推進における基本的な考え方

2.5.3 PDCAサイクルによる施策の推進

岸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。

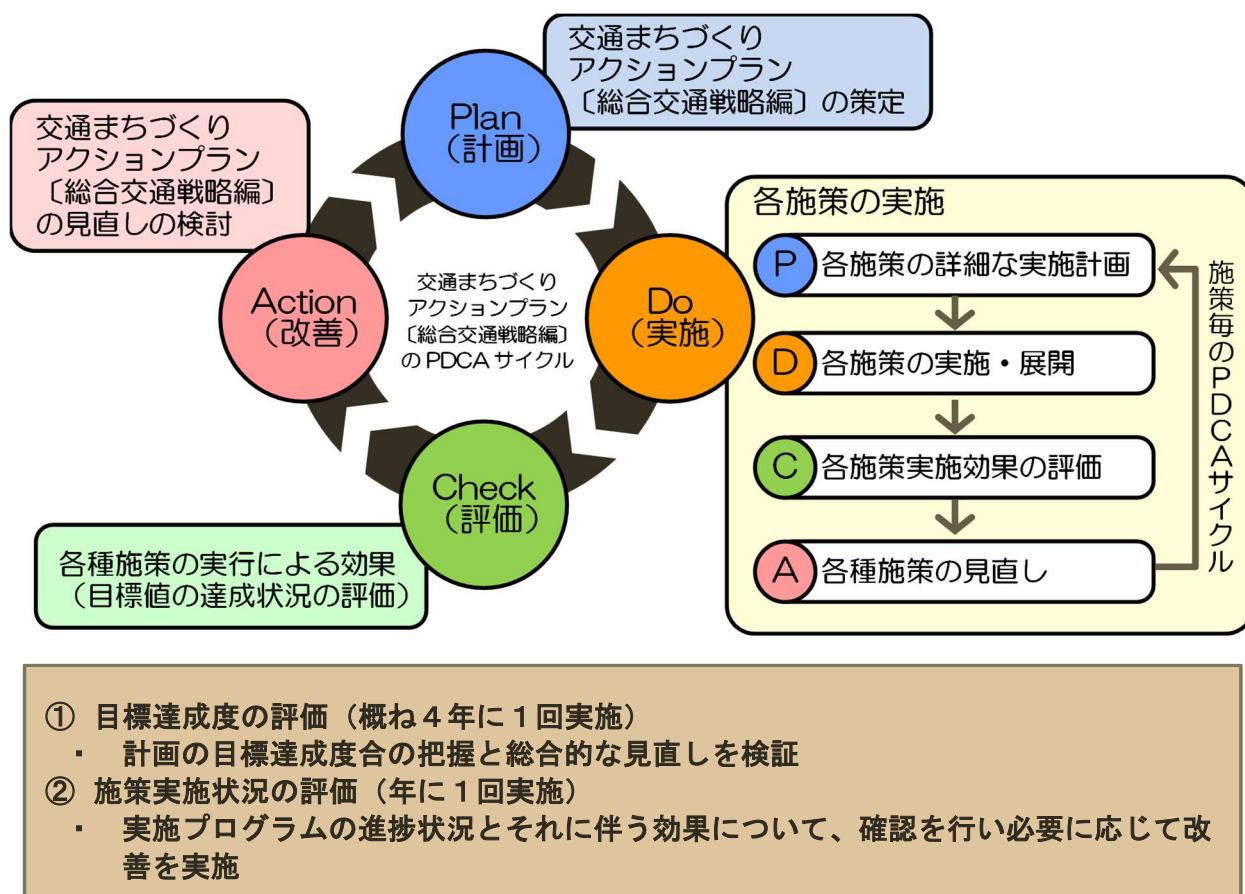


図 2-5 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

3. 地域公共交通計画編

3.1 交通まちづくりアクションプラン『地域公共交通計画編』について

3.1.1 地域公共交通計画とは

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

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



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

図 3-1 公共交通の有する多面的な効果

3.1.2 地域公共交通計画の位置づけ

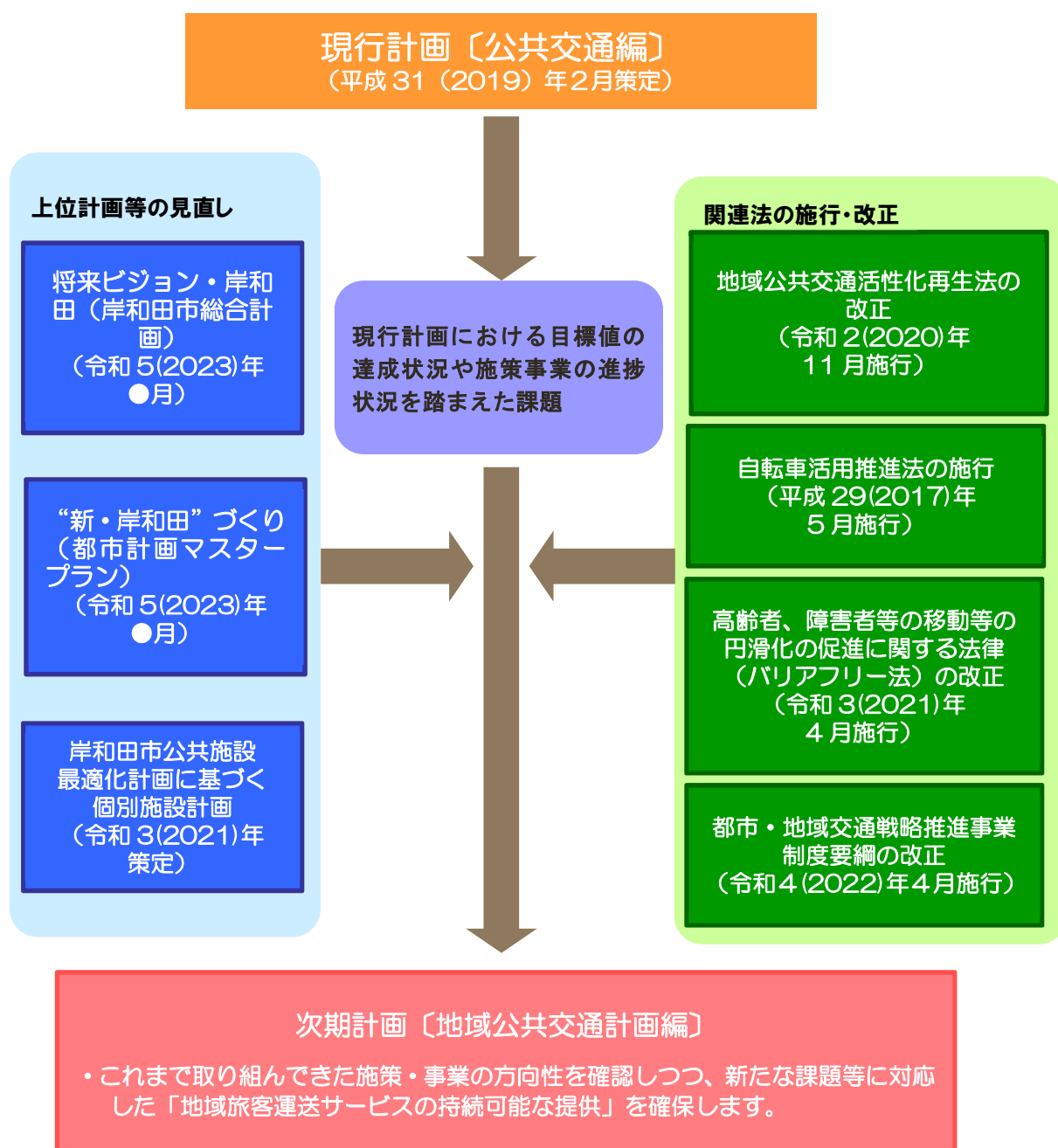


図 3-2 地域公共交通計画の位置付け

3.1.3 岸和田市における「公共交通」の考え方

岸和田市の公共交通は、鉄道、路線バス、ローズバス、タクシーがあります。

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

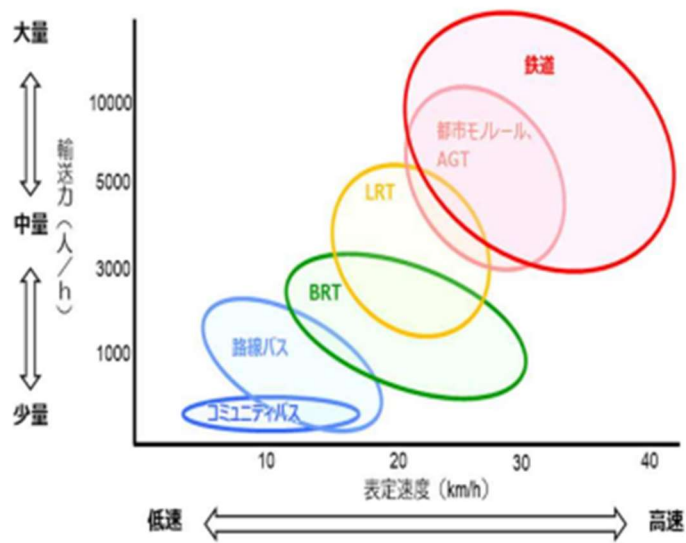
高齢者や障がい者が自立的に生活できる環境整備の一環として、移動手段を確保することによって、外出機会の創出による健康増進、地域活性化への寄与も期待されます。

なお、利便性や効率性の視点から、必要に応じて、特定多数を対象とする福祉交通や利用目的が限定的な民間送迎サービスや道路運送法上の許可・登録を要しない輸送（無償輸送（ボランティア輸送））との連携や、グリーンスローモビリティや次世代モビリティ、パーソナルモビリティについても検討を進めます。

名称	鉄道	モノレール	LRT	BRT	路線バス
イメージ					
概要	専用の用地にレールを敷設した線路上を車両が走行するシステム。軌道上を走行、高速運転が可能であり、迅速と安全を両立。多数の車両を連結して頻繁に運転できるため、大量輸送が可能。	専用走行路にガイドされた走行システムであり、速度が高く、無人走行による高頻度運行が可能なシステム。	道路上の併用軌道や専用軌道を走行するシステムで、渋滞による影響は受けにくく、高頻度運行などにより輸送力を高めることが可能。また、システムによっては鉄道との直通も可能。	走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫（バス専用道等やPTPS、連節バスなど）を施したバスシステムであり、速達性、定時性、輸送力を高め、利用者に高い利便性を提供するバスシステム。	一般道を主体に路線を設定して運行する。一般道を走行するため、渋滞等により、定時性・速達性が大きく影響を受ける。
導入費用	高価 導入費用 安価				
ルート設定の特性	固定度が高い 走行ルート、停車箇所の特性 自由度が高い ※ルート設定が固定される場合、沿線に住居や事業所の立地が促され、地域開発がされやすい特徴があり、ルート設定の自由度が高い場合、まちの広がりや分散にあわせた対応が可能という特徴がある。				

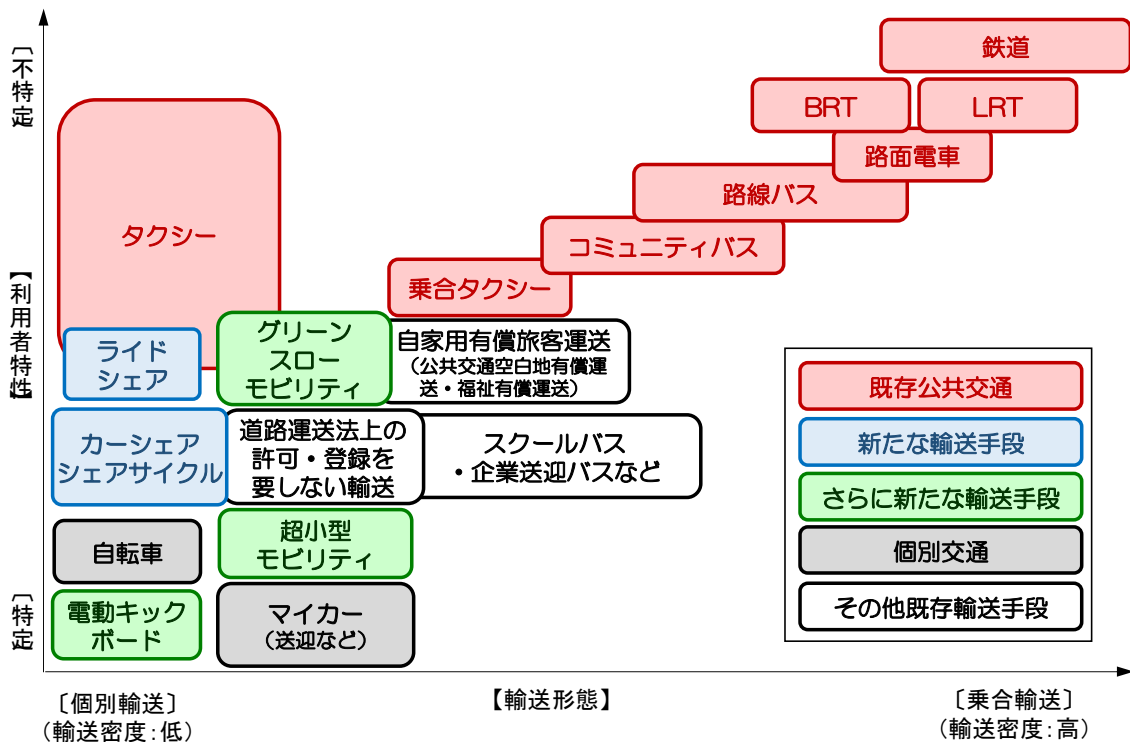
資料：国土交通省

図 3-3 各交通機関の特徴



資料：国土交通省

図 3-4 都市交通における交通手段の適応範囲



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

図 3-5 利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ

3.2 前計画[公共交通編]の評価

3.2.1 現行計画における評価・検証

- (1) 目標値の達成状況としては、人口に対する市内全域の路線バス利用者割合や、鉄道駅乗車人員が占める割合、について、新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、実績値が減少しており、また地域の公共交通を考える協議会の開催実績が目標値に達していない等、新たな生活様式に対応した交通体系の構築が求められています。
- (2) 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は、目標値に達成していないものの、令和 2（2020）年では概ね増加傾向にあり、目標値達成に必要な年別目標値を達成しています。路線バス及びローズバス路線の再編、南海岸和田駅～JR 東岸和田間のヘッドダイヤの導入等の取組みにより、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
- (3) 子育てに関することや、高齢者の生きがいに係る取組みに対する満足度が低いことから、自動車がなくても生活できる持続可能な公共交通体系や、徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保、先進技術・次世代モビリティやパーソナルモビリティへの対応が求められています。
- (4) 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、現在、実施されている事業の促進を図るとともに、未実施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を推進や地域主体の交通手段導入サポートの仕組み検討が未実施であり、広域連携軸の整備や自動車がなくても生活できる持続可能な公共交通体系の確立が求められています。

3.2.2 現行計画における課題

現行計画の評価・検証の結果を踏まえ、次期計画（地域公共交通計画編）の策定が必要と考えますが、本計画の根拠法令である地域公共交通活性化再生法の改正（令和 2（2020）年 11 月 27 日施行）により、全国の地方自治体において計画策定が努力義務とされたことなど、法改正の趣旨を十分踏まえたうえで計画策定に取り組むこととします。

戦略目標	課題
方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	○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確立 ○徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保 ○先進技術・次世代モビリティやパーソナルモビリティへの対応 ○新型コロナウイルス感染症拡大の影響による新たな生活様式に対応した交通体系の構築
方針② 駅の拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成	○駅や商業施設、病院などの生活拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充 ○歩いて暮らせるまちづくりの推進。 ○環境にやさしい公共交通利用による環境負荷の低減 ○鉄道駅やバス停等における拠点整備や、鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築
方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	○交流を活発化し、住みやすくする公共交通体系の整備 ○観光客などの来訪者も利用しやすい公共交通の整備、情報提供の充実の推進 ○広域連携軸の整備と連携した新たな広域公共交通ネットワーク構築の推進
方針④ 市民・交通事業者・行政によるづくり・支え合う持続可能な公共交通の整備	○市民・交通事業者・行政の連携による多様な移動手段を地域が選択できるしくみ作り ○地域や目的に応じた適切な公共交通を社会全体で支える共通認識の確立 ○公共交通事業者の乗務員不足の問題などの新たな課題への対応

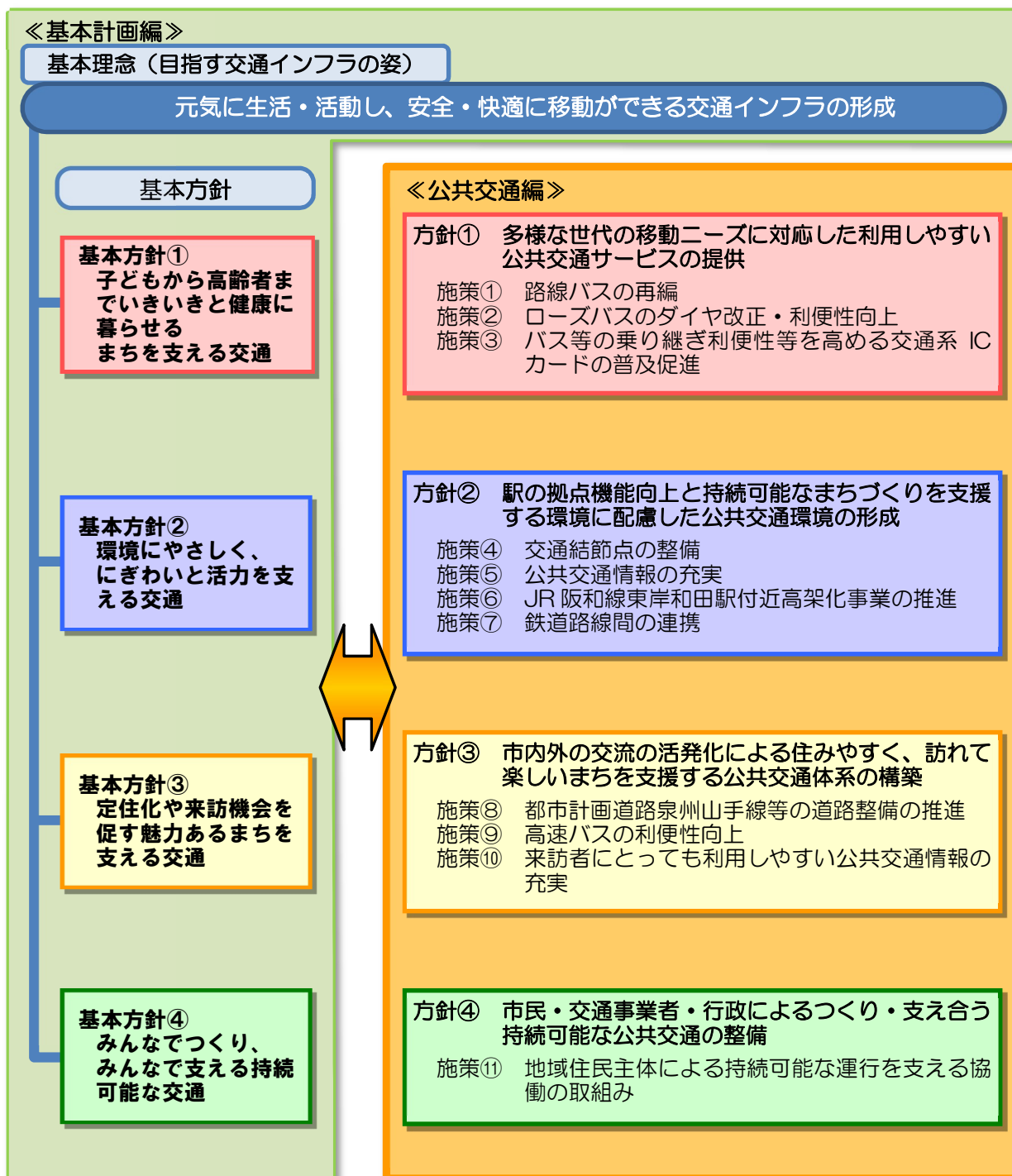
- ↓
- ・平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで採択された「SDGs（Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標））」17 の開発目標のうち、「目標 11 住み続けられるまちづくりを（包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する）」において、公共交通もターゲットとして位置付けられていることから、持続可能な社会づくりに資する公共交通体系の構築が求められる。

- ↓
- 【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）

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

3.2.3 公共交通に関する方針と方針を達成するための施策

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



3.3 計画目標の設定

3.3.1 地域公共交通網の将来像（再掲）

3.3.2 地域公共交通計画の位置付け

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公共交通の目標を以下に設定します。

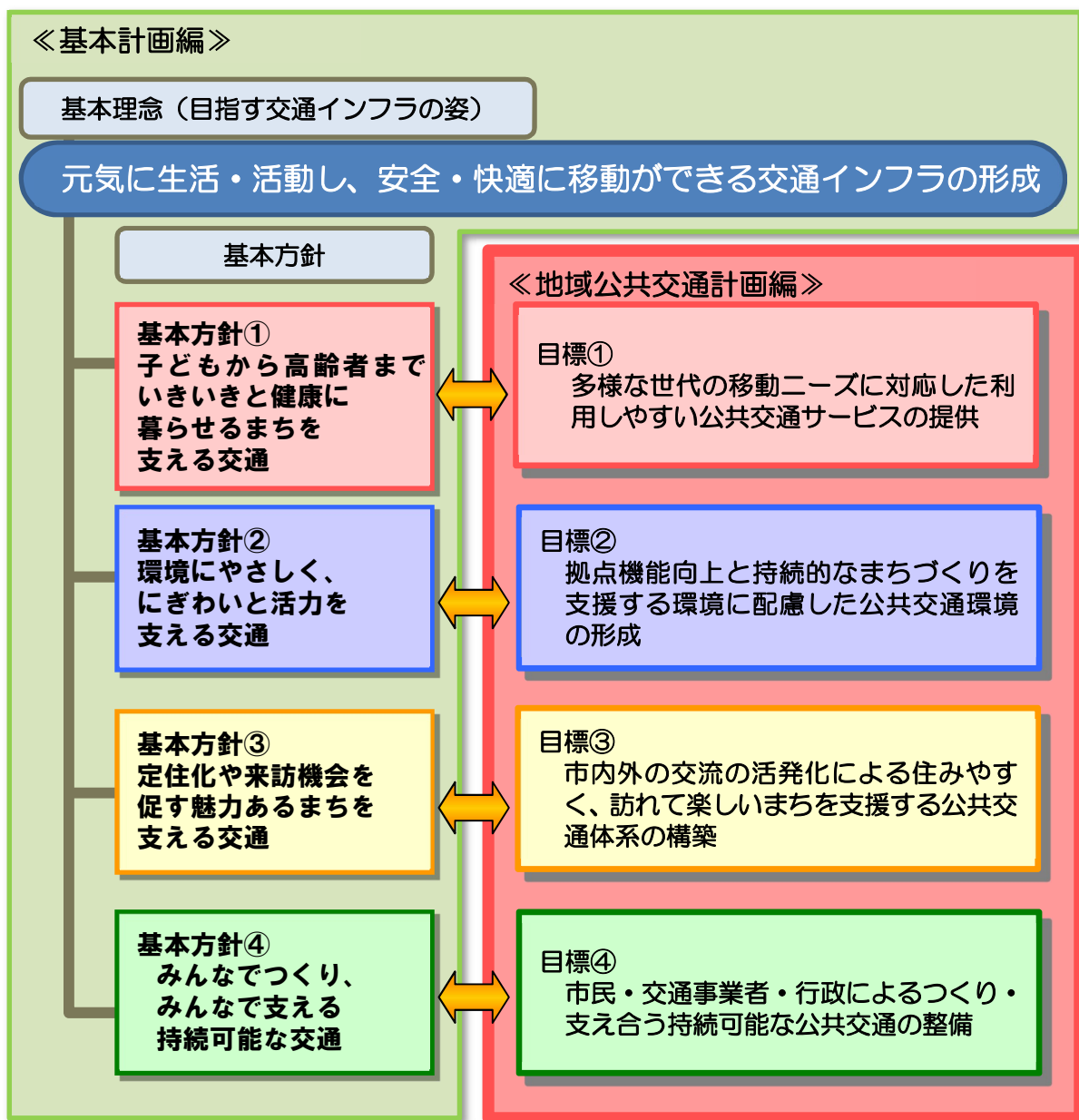


図 3-6 地域公共交通計画の目標

目標①

多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

基本方針を 実現する ための 主な課題

- ・ 運転免許証を持たない方や自動車を利用できない方も活動的で健康的な生活を促進するために、自動車がなくとも生活できる公共交通体系の確立。
- ・ 徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保。
- ・ 自動運転技術や MaaS などの先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の活用による利便環境や利便性向上を図るとともに既存交通システムとの連携を強化する。
- ・ 新型コロナウイルスの感染拡大による新しい生活様式に合わせた新たな交通サービスの取り組みが必要。

施策 イメージ

- ・ 鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、都市計画道路泉州山手線や拠点の形成に合わせた公共交通ネットワークの再編を進める。
- ・ 鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとローズバスの連携により、交通の利便性を高める。
- ・ 既存交通の維持・充実を図りながら、将来を見据えた新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の導入に向けた検討をする。
- ・ 新しい生活様式に対応した交通行動変容を支援する。

※下線部分：今回の地域公共交通計画編における追加箇所を示す。

目標②

拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

基本方針を 実現する ための 主な課題

- ・ 駅や商業施設、病院などの生活拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上。
- ・ まちの賑わいや人々の交流を促進する、歩いて暮らせるまちづくりの推進。
- ・ クルマ中心利用から環境にやさしい公共交通利用環境負荷の低減に向けた交通施策の実施。
- ・ 鉄道駅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。

施策 イメージ

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

※下線部分：今回の地域公共交通計画編における追加箇所を示す。

目標③

市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する
公共交通体系の構築

基本方針を
実現する
ための
主な課題

- ・ 若い世代をはじめ、みんなが将来にわたり定住したいと思える公共交通体系の整備。
- ・ 観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやすい公共交通の整備。
- ・ 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。

施策
イメージ

- ・ 公共交通ネットワークの機能強化を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、都市間の連携強化、観光地へのアクセス性の向上を図る。

※下線部分：今回の地域公共交通計画編における追加箇所を示す。

目標④

市民・交通事業者・行政によるづくり・支え合う持続可能な公共交通の整備

基本方針を
実現する
ための
主な課題

- ・ 地域において、住民、交通事業者、行政等が共に連携し、地域の交通に関する課題に取組み検討し、自主的に行動・実施できる仕組みづくり。
- ・ 公共交通を維持・確保のために、交通の重要性を認識し、社会全体で支えるという共通認識の確立。
- ・ 公共交通事業者の乗務員不足の問題などの新たな課題への対応。

施策
イメージ

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

3.4 目標達成に必要な施策

3.4.1 施策の体系

目標達成に必要な施策の体系を、以下に示します。

目標①

多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

施策① 公共交通ネットワークの再編

施策② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上

施策③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上

施策④ バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系 IC カードの普及促進

施策⑤ 新たなモビリティサービス等の活用に向けた検討・導入

目標②

拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

施策⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化

施策⑦ 公共交通情報の充実

施策⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進

施策⑨ 鉄道路線間の連携

目標③

市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築

施策⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進

施策⑪ 高速バスの利便性向上

施策⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実

目標④

市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備

施策⑬ 地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み

施策⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援

3.4.2 目標達成度の評価指標の設定

交通まちづくりアクションプラン「基本計画編」で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現に向けて示した取組み方針に基づく施策を検証するために評価指標を設定します。

この評価指標は、「公共交通の施策を実施することによる効果が分かりやすく表現されるもの」、「データが容易でかつ継続的に入手可能なこと」、「公共交通のほかまちづくりなど広い視点も考慮されているもの」等の点を考慮し、公共交通に関する方針①～④に関連する（１）～（３）の直接的な指標、（４）～（７）の間接的な指標及び（８）～（１１）のまちづくりの指標の３つを設定します。なお、必要に応じて評価指標を適時追加します。

表 3-1 評価指標と公共交通に関する方針の相関関係

公共交通に関する方針			方針 ① 多様な世代の移動ニーズに対応したサービスの提供	方針 ② 駅・まちの拠点機能向上と環境の持続的な配慮	方針 ③ 市内の交通の活性化によるまちづくりの支援	方針 ④ 市民・交通事業者・行政による公共交通の整備
直接的な指標	(1)	公共交通の利用率 ・人口に対する市内全域の路線バス（ローズバスを含む）利用者が占める割合 ・人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	○	○	○	○
	(2)	利便性の向上 ・交通系ICカードによる利用者割合（定期利用者を除く）	○	○	○	
	(3)	地域での活動実績 ・地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績 ・地域主体による協議会の設立実績				○
間接的な指標	(4)	市内をスムーズに移動できている市民の割合		○		
	(5)	鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合		○		
	(6)	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			○	
	(7)	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	○			
	(8)	生きがいを感じる65歳以上の市民の割合	○			
	(9)	拠点における滞在人口の増加率	○	○	○	○
	(10)	交通事故の年間発生件数	○	○		
	(11)	市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量	○			

3.4.3 標達成度の評価指標による目標値の設定

本計画の基本的な方針を実現するため、計画期間中に達成すべき各評価指標について目標値を設定し、達成状況を確認します。

表 3-2 評価指標の現況と目標値の設定

評価指標			現状値	目標値
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率	人口に対する市内全域の路線バス（ローズバスを含む）利用者が占める割合	1.26% (R3)	2.10% (R8)
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	20.5% (R3)	26.0% (R8)
	(2) 利便性の向上	交通系ICカードによる利用者割合（定期利用者を除く）	68.3% (R3)	80.0% (R8)
	(3) 地域での活動実績	地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績	1件 (R3)	6件
		地域主体による協議会の設立実績	0件 (R3)	2件
間接的な指標	(4) 市内をスムーズに移動できている市民の割合		36.1% (R4)	39.0% (R8)
	(5) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合		13.4% (R4)	15.0% (R8)
	(6) 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 (R4)	257万人 (R7)
	(7) 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% (R4)	30.0% (R8)
	(8) 生きがいを感じることがある65歳以上の市民の割合		50.0% (R4)	54.0% (R8)
	(9) 拠点における滞在人口の増加率		100.0% (R3)	増加 (R7)
	(10) 交通事故の年間人口一人当たり発生率		2.57% (R3)	減少 (R7)
	(11) 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量		4.2トン (R1)	3.9トン (R12)

3.5 推進体制

3.5.1 実施主体

交通まちづくりアクションプランを進めるにあたって、「行政」、「交通事業者」、「住民」の三者が連携し、目標の達成に向けて取組む必要があります。

公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指します。

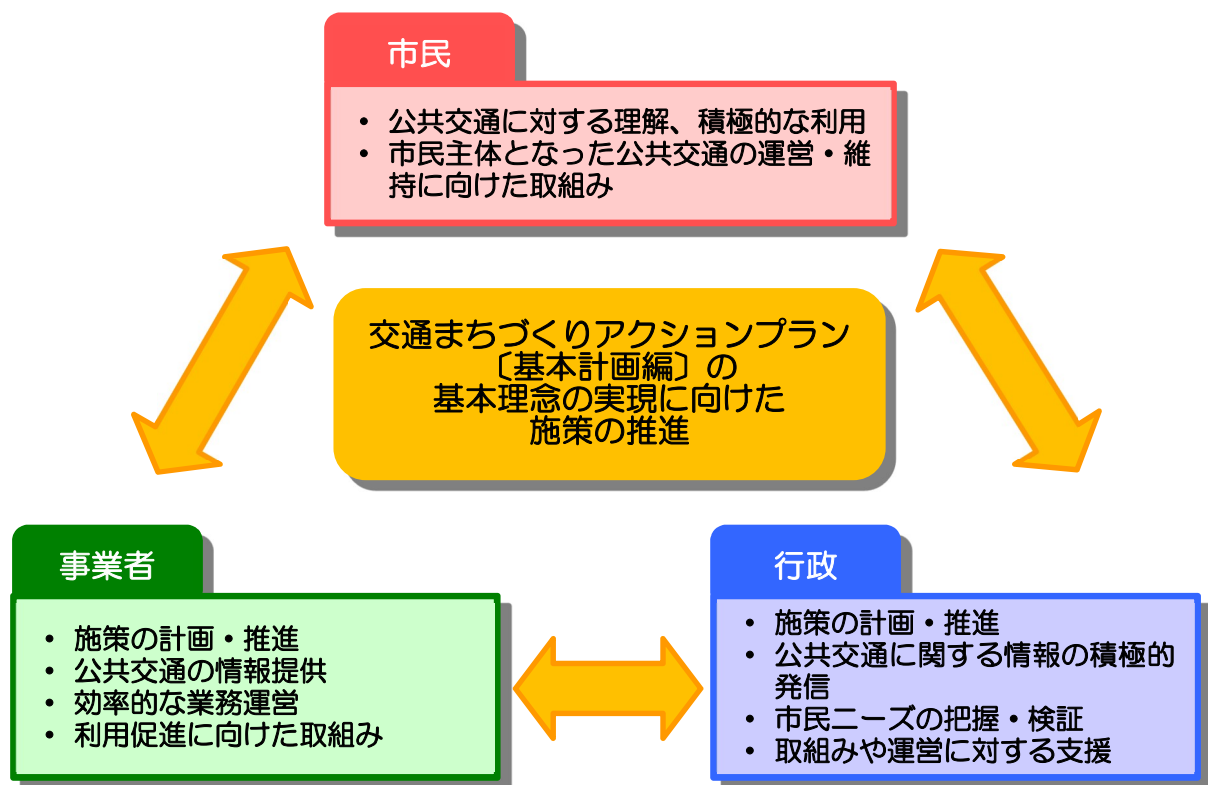


図 3-7 各主体における役割

3.5.2 P D C Aサイクルによる施策の推進

交通まちづくりアクションプラン〔基本計画編〕の基本理念の実現に向けて、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。

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

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

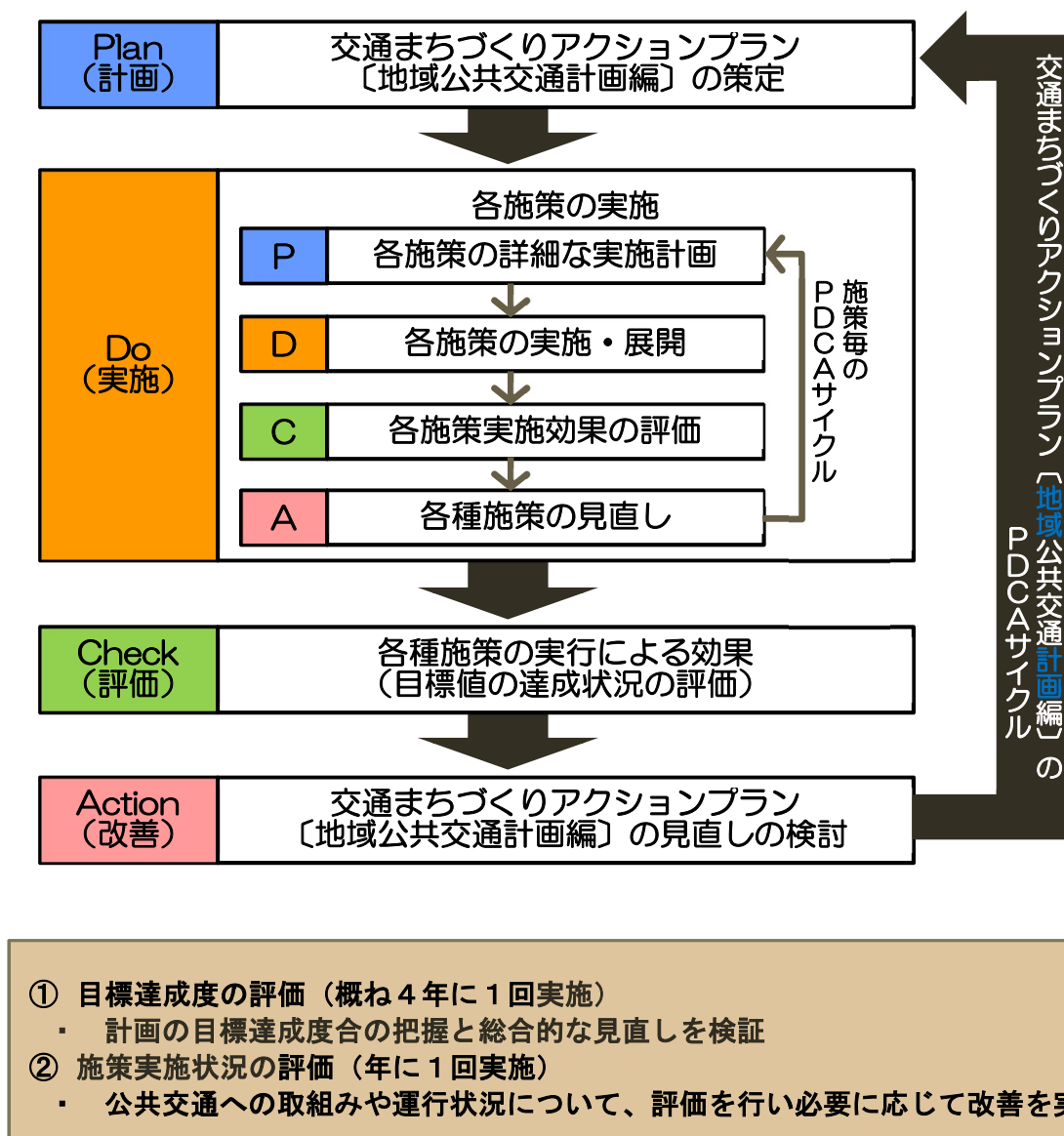


図 3-8 P D C Aサイクルによる施策の推進・評価

[illegible]

評価分野・評価軸	評価指標	現状値	目標値
①生活利便性			
・居住機能の適切な誘導 ・公共交通の利用促進	高齢者の免許返納割合		
	沿線地域の人口		
	若い世代の転入・転出超過数		
	定住意向、居住満足度		
	自動車の機関分担率		
	地域間の移動（市内々、内外含む）		
②健康・福祉			
・徒歩行動の増加と市民の健康の増進 ・都市生活の利便性向上	高齢者の外出率		
	買物への移動手段における徒歩の割合		
	徒歩と自転車の機関分担率		
	自動車の機関分担率（再掲）		
③安心・安全			
・市街地の安全性の確保 ・市街地荒廃化の抑制	高齢者の免許返納割合		
	交通事故の発生件数		
	空き家率		
④地域経済			
・サービス産業の活性化 ・健全な不動産市場の形成	沿線地域の人口（再掲）		
	地価公示価格など		
	商業、観光拠点への来訪者数		
	地域間の移動（再掲）		
	空き家率（再掲）		
⑤行政運営			
都市経営の効率化 安定的な税収の確保	沿線地域の人口（再掲）		
	費用負担		
	地価公示価格（再掲）		
⑥エネルギー／低炭素			
運輸部門の省エネ・低炭素化	自動車の機関分担率（再掲）		

会 議 録

名 称	令和 4 年度（2022 年度）第 1 回 岸和田市地域公共交通協議会																																																																					
開催日時 及び場所	令和4年 7 月 6 日（水）午後 2 時 30 分～午後4時00 分 岸和田市新館4階 第 1 委員会室																																																																					
出席者	<table><tr><td>堤</td><td>山本</td><td>前田</td><td>松下</td><td>藤浪(秀)</td><td>藤本(和)</td><td>表木</td><td>西谷</td><td>児嶋</td><td>讃井</td></tr><tr><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○*</td><td>○</td></tr><tr><td>山崎</td><td>林</td><td>稲井</td><td>岸</td><td>長谷川</td><td>昼馬</td><td>安藤</td><td>清遠</td><td>藤浪(勝)</td><td>藤本(茂)</td></tr><tr><td>○</td><td>○*</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>×</td></tr><tr><td>伊勢</td><td>中西</td><td>酒井</td><td>大塚</td><td>岡部</td><td>別所</td><td>原</td><td>小林</td><td>日野</td><td></td></tr><tr><td>○</td><td>○*</td><td>○*</td><td>○*</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td>○</td><td></td></tr></table>										堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本(和)	表木	西谷	児嶋	讃井	○	○	○	○	○	○	○	○	○*	○	山崎	林	稲井	岸	長谷川	昼馬	安藤	清遠	藤浪(勝)	藤本(茂)	○	○*	○	○	○	○	○	○	○	×	伊勢	中西	酒井	大塚	岡部	別所	原	小林	日野		○	○*	○*	○*	○	○	○	○	○	
堤	山本	前田	松下	藤浪(秀)	藤本(和)	表木	西谷	児嶋	讃井																																																													
○	○	○	○	○	○	○	○	○*	○																																																													
山崎	林	稲井	岸	長谷川	昼馬	安藤	清遠	藤浪(勝)	藤本(茂)																																																													
○	○*	○	○	○	○	○	○	○	×																																																													
伊勢	中西	酒井	大塚	岡部	別所	原	小林	日野																																																														
○	○*	○*	○*	○	○	○	○	○																																																														
委員29名中 出席28名 (うち代理4名)	*オンライン参加 事務局（まちづくり推進部市街地整備課） 高橋課長、秦新拠点整備担当参事、笠谷交通政策担当主幹、北出主任、笹本、妻鹿、加森																																																																					
傍 聴 者	1 名																																																																					
＜＜概要＞＞ ■協議事項 ① 令和4年度幹事会について ② 岸和田市交通まちづくりアクションプラン策定について ③ 新規路線バス実証運行の道路運送法による計画について																																																																						
＜＜内容＞＞ ■岸和田市地域公共交通協議会の会議録について (会長) 会長より本日の会議録署名人として別所委員を指名																																																																						
案件 ①令和4年度幹事会について (事務局) 資料1を用いて説明 (会長) ①については割愛する。																																																																						
②岸和田市交通まちづくりアクションプラン策定について (事務局) 資料2～6を用いて説明																																																																						
～委員からの質問～ (委員)： 資料3の変更箇所ではないが、(6)の対象とする交通手段について気になった箇所がある。「岸和田市交通まちづくりアクションプランで対象とする交通手段は、鉄道・バス・タクシー・自動車（自動二輪含む）・自転車・徒歩とする。」という文言があり、下には「岸和田市交通まちづくりアクションプランにおける『公共交通』は、「不特定多数の人が利用する乗り物」とし、鉄道・バス・タクシー等を対象とする。」と記載されているが、そういう意味で上は鉄道・バス・タクシーを「公共交通」という文言にまとめたほうが良い。資料4、5でもバスや路線バス、ローズバスといったワードが使われているので統一された方が良い。今後、新たなモビリティ検討するのであれば、鉄道やバス、タクシーと特定するのではなく、「等」としておいた方が良いと考える。 (事務局)： 次期計画でも「新たなモビリティ」という文言が出てくるので、今回のご意見を賜り、交通手段の記載について整理をさせていただく。 (委員)： 資料3の2ページ、(3-2)身体障害者手帳所持者数の推移について。身体障害者手帳所持者数は減少傾向であり、平成28(2016)年の8,908人から令和2(2020)年では8,409人と500人程度減っているが、これは身体障害者が減ったのではなく、審査が厳しくなったことが理由である。何も改善されていないのに手帳を返納された方が500人ということである。誤解されないように、状況が変わっているわけではないというこ																																																																						

とを認識していただきたい。

その右の(2)の6番目の項目について、「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」と記載がある。これはローズバスのルートが変更されたことが理由で乗客が減少したという解釈でよいのか。

(事務局): 1点目については障がい者支援課と市の部署と確認しながら内容を再度検討する。ローズバスの利用者数は、本協議会でも順次、改正に向けた取組を以前から行っているところである。今後は平行してルート選定の検討、関係機関と協議し、現況のコロナ等、社会情勢変化と市民ニーズを反映したものを目指して、引き続き修正と検討をする。

(委員): 先程の2ページのバスについて、ほとんど減っているという表現になっており、「新型コロナ拡大による影響で」という文言が使われているが、おさまれば戻ると判断なのか。

(委員): 新型コロナの影響でバス利用が減少している。オミクロンの影響でかなり落ち込んだ後は戻りつつあるが、生活様式の変化もあるので、コロナ以前に戻るかは引き続き状況を見る必要がある。

(委員): もう1点、1ページの基本方針④の「運転免許証を自主返納する高齢者等の市民ニーズに応じて、全市的に共通のサービスを提供するためには、行政等の努力だけでは限界があります。しかし、特定の地域や対象者に応じた交通サービスの提供を行うことは、市民負担の公平性の観点から理解が得られにくい側面もあります。」というのは具体的に何を言っているのか教えていただきたい。

(事務局): 高齢者の免許返納については、今後も行われるだろうと想定しているが、それ以外の高齢者等含めて、地域のすべての方を対象に提供することについては、市民全体とすると一部の方の負担となるので、公平性の観点から理解が得られないという側面があるということである。

(委員): 「特定の地域や対象者」は誰を指しているのか。

(事務局): 特定地域は地域内で状況がそれぞれ違うので、ローズバスが通っている所と通っていない所、対象者についても地域の年齢構成などを考慮して、公平性の観点から検討する必要があると考えている。

(委員): 検討する必要があるということでしょうか。

(事務局): 問題ない。

(委員): 基本計画か戦略かわからないが、1ページで上位計画に基づき、将来に亘って皆が使える公共交通サービスにする一方で、バスの端末分担率が減少している中、生活様式の変化、人口減少が避けられないとなると、今後、人の移動が減り、公共交通を維持しようと思うと難しいということになる。そのためにどういった方針で、何をするのかということが本来は基本的な考え方として、具体的なことは戦略で書かれるべきである。人口減少の中で何をするのかということ、まちづくりの観点も踏まえて、にぎわい再生という言葉で表せるように移動総量を増やすことが1つ。それが難しいとなると、交通の話なので手段分担の問題となる。岸和田は自動車分担が高く、公共交通に乗る人が少ないので、それを維持しようとするとお金が必要になる。適正な分担関係を維持、実現するための方策を検討するという事をどこかに記載するべきである。もうひとつはそれでも収支が取れない公共交通をどう維持していくかという問題に対して、財源をどう確保するかという課題は避けられない。本来は国が公共交通について関与すべきだと思うが、日本ではなかなか難しいので、臨時交付金で対応していただくしかないのだが、市民の皆さんが共有財産として公共交通を守るという認識が持てるようにするにはどうすればよいのか。持てるのであれば賛否はあるかもしれないが市民が負担して公共交通を維持することも考えなくてはならないし、地区についてはコミュニティで自ら支えていかなくてはならない。そういった考え方を基本計画で示し、問題点や方向性を示した上で戦略編では具体的な内容を記載して、実践編で施策として展開する、というようなつながりがある形で検討をいただけたらと思う。

(事務局): 参考にさせていただく。

(会長): 続いて③総合交通戦略編についてについて、いかがか。

(委員): これも個別についてと言われると難しいが、一番気になるのはパーソナルモビリティの所である。これをどういう位置づけにするのか。公共交通編で、「バス交通等の充実」の

中に「パーソナルモビリティ」という文言が出てくる。公共交通にパーソナルモビリティと出てくるが、それはどういう理解をすればいいのか。それに関連して、理解して使っていただきたいのが「ラストワンマイル」という言葉である。バス停までの移動手段で自転車、徒歩の中にパーソナルモビリティを入れるのか。あるいはパーソナルモビリティは独立した手段として目的地に行くために使う道具なのかははっきりしない。今はどちらかという公共交通に入れている。イメージとしては端末だと思うが、端末だとするとどうするのか、バス停で乗り捨てるのか。もう一点、パーソナルモビリティはどこを走るのか。電動キックボードは規制が緩和され免許不要になったが、どこを走らせるのが問題となる。自転車と一緒になのか。障がい者団体の方からは電動車椅子の速度を上げてほしいと要望が出ているが、速度を上げると歩道を走れなくなるという問題もある。その中で、キックボード等、他のパーソナルモビリティは交通全体でどういう位置づけにしてどこを走らせるか、警察にも確認が必要だが、安全性も含めて、どういう空間を誰がどんな目的で利用するのかを明確しなくてはならない。単に言葉だけで「スローモビリティ」、「パーソナルモビリティ」入れるだけでは、計画を間違った方向に導くことになるかもしれない。可能ならどう考えているか聞きたい。

(事務局)： 多様なモビリティは、ファースト、ラストワンマイルの交通手段の位置づけで考えている。走行空間等については道路管理者の意見もあるので、代理出席の奥野氏と岸和田警察の委員にご意見いただきたい。

(委員)： 道路管理者から話をさせていただくと、多様なモビリティについては現行法律に従い、交通管理者と協議し整理していくことになる。交通環境、社会環境は昨今かなり早いスピードで変化しているので、そこを見極めつつ進めることが重要である。

(委員)： 警察としても同じである。そのときそのときで協議する。具体的に何をどうするかは、本部含めて協議して改善していきたい。

(委員)： 前回、スマートシティの話があった。IT 技術を使って便利にするという内容の箇所、意見をした時に、大阪府から目的はオリエンテッドだと答えていただいた。そもそも「どうしたい」という事があって、それに適合した技術を使うということにならなければならない。パーソナルモビリティ等は道具が先に開発され、外国から入ってきているが、それを現行の法律にあてはめてどう使うか。そもそも道路空間再配分について2012年に大阪府も国の中間報告に基づいて計画は作っておられる。その計画では車道空間を減らして自転車と歩行者空間に充てると記載がある。ヨーロッパでは公共交通に充てるとなっている。このように限られた道路空間を今後どうしていくかはまちづくりの大きな課題であるので、上位計画等に沿った考え方を示していかなくてはならない。公共交通メインとした中で、その他の交通手段はどのような位置づけになるのか考えて、それぞれの計画に落とし込めればと思う。

(事務局)： 参考にさせていただく。

(委員)： 堺では観光の促進のための観光レンタサイクルやモデルコース定めており、自転車通行環境の整備について検討しているようだが、道路状況も含めて検討してもらいたい。もう一点、「新しい生活様式に対応した交通行動変容を支援する」とあるがどういう意味か。

(事務局)： 国から出されている新しい生活様式は様々あるが、外出機会の創出、3密回避、テレワークの増加等などの生活様式の変化が交通に影響があると考えている。

(会長)： 他になければ、総合交通戦略編はここまでとする。次は資料5の公共交通計画編についてご意見、ご質問あるか。

(委員)： 先程の補足をさせていただく。目標の施策イメージの所で、新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティと書かれると、「新たな公共交通サービスになる次世代モビリティ」とも読める。端末なら端末と記載した方がいい。交通計画では、基本的に公共交通と私的交通手段に分かれる。公共交通は誰でも利用できる交通輸送手段、私的交通は個人が所有する道具によって移動するものなので、自動車と自転車となる。それに新たに加わるパーソナルモビリティは個人所有の移動手段と読めるが、新たな公共交通サービスになるのか、文言的に先進技術だけなのか、先進技術とすれば新たな公共交通サービスとなる先進技術とは何なのか、MaaSなのか、MaaSならMaaSと記載してしまっても良い。パーソナルモビリティは端末なら端末としてもらえばいい。ただ、グリーンスローモビリティとなると公共交通に含まれるはずである。かたかなをそのま

ま羅列するだけでは、意味合いの違うものになるので、誰に対してどんなサービスをするのかは整理して、目標や施策に入れてもらいたい。

(事務局)： 参考にして計画に盛り込ませていただく。

(委員)： 鉄道駅から徒歩圏外の地域は路線バスとローズバスとあるが、MaaS となるとタクシーも含まれるので、この 2 つに縛る必要はないのではないか。パーソナルモビリティについては公共交通に入れられているところが、ロンドンの e スクーターなどシェアの話を想定されているかと思っているが、ロンドンでは電動スクーターは公共スペースでは利用不可で、しかも社会実験として限定されている所でやっているの、そういうのも参考にして位置づけの検討をしてはどうか。

(事務局)： 参考とさせていただきます。

(会長)： 他にあるか。よろしいか。次、⑤施策(案)について(資料 6)に移る。ご意見等あるか。

(委員)： 資料 6-1 の施策 3、パーソナルモビリティの書き方については再考いただきたい。もう一点、3-2 の AI オンデマンドについても、路線バス、ローズバスを運行しており、あとはどうするかとなっているときに、コミュニティ主体の乗り合い型タクシーであるとなると、それをどういう形でやるかという時にオンデマンドというのもなくはない。ただ、オンデマンドはだいたい失敗している。コミュニティが主体なら成功している事例もある。道具ではなく、どういう形のものが公共交通としてありえるのか。路線バスがある、それを埋めるコミバスがある。それでも地形上サービスが困難なところに、タクシー使った乗り合いがあるのかもしれないが、そういう時に使っても良い。加えて、AI オンデマンドは何かということを知りたい。どういうニーズに合わせた公共交通にするのか、AI オンデマンドとはどういった理解としているのか。

(事務局)： オンデマンドは通常の乗り合いで、AI は効率よく運行するようなシステムとして導入して、人が管理する乗り合い交通はなく、システムを使って、効率のいい運行をするようなものと理解している。

(委員)： 細かいことを議論する気はないが、オンデマンドが乗り合いとは決まっていない。本来乗り合いは幅広く、定時定路線ではなく、デマンドでサービスする時にオンデマンドとなる。その際に管理やルートの設定を機械で効率的にやりましょうというのが AI になってくるが、AI 機能は学習が前提でデータが必要なので、アプリがあったらうまくいくという事ではない。アプリと支援してくれる所があれば良いが、新しくシステムを買い入れてやるというのはとんでもない話だと思う。それであればまずは簡単なサービスマネジメントとして最初は人手でやっても大したことない話で、コミュニティでやっているオンデマンドは町会長が仕切っている所もある。AI といえば良さそうに聞こえるが、そもそも必要なのかも含めて検討いただきたい。まずは乗り合いがいいのか、容量、定時定路線か人の希望に合わせたオンデマンドかという事を考えてから、マネジメントシステムを検討すべきではないか。

(事務局)： 参考とさせていただきます。

(委員)： 最近、AI オンデマンド、モビリティなど新しい言葉が出てきており、「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】(2019 年)」に専門用語の説明が記載されているが、モビリティの解釈がこの当時の説明だと読めなくなる。ナッジ等の横文字が出てくる中でわからない所も多くなる。次のアクションプランの用語の説明を書き換えることを想定し、委員会でも具体的に話をしていただきたい。

(事務局)： 用語集は整理し、更新する予定である。

(会長)： 他にあるか。なければ、協議事項①から⑤については終了する。たくさんのご意見いただいたので、事務局は意見を踏まえて次の作業への反映をしていただきたい。次に、⑥路線バスの評価指標について(資料 7)の説明をお願いする。

(事務局) 資料 7 を用いて説明

(会長)： 意見、質問あるか。

(委員)： 使用するバスは大型バス、ローズバスぐらいの大きさのどちらか。

(事務局)： 市内の中型バスである。

(委員)： 和泉中央駅から山手にあがり、包近公園南から、包近の間は問題ないのだろうか。細い

道だと思うが、通行でうまく交差できるのか。

(委員)： 広い道ではないが、実車検証の結果、運行可能と判断した。

(委員)： 運行可能なら問題ないが、ダイヤについて急行は、既設バス停には止まらないということか。コースも変わるのか。フタツ池から稲葉まで走るのか、急行でも通常のバス停を通って行くのか。

(事務局)： 今は評価指標について議論いただきたい。バス路線は、次の議題で説明する。

(委員)： コースは先に言ってもらえないか。急行は既存のバス停を通るのか。

(事務局)： 急行は朝だけ設定しており、その便は和泉中央駅から愛彩ランドへ行くルートで、既存バス停 3 つは止まらない。

(委員)： 止まらないのではなく、フタツ池から岸和田牛滝山貝塚線（磯之上山直線）を経て稲葉町東交差点をまわって行くのか聞いている。それとも包近から今あるバス停に停まらなくても通って行くのか。

(事務局)： 朝の急行便は、一部岸和田牛滝山貝塚線（磯之上山直線）を経由するルートとしている。

(委員)： 急行便は、既存バス停を停まらないということでは承した。急行便の朝の便は愛彩ランドから和泉中央駅へのルートはないということか。

(事務局)： 基本的に朝の便として愛彩ランド行きで設けている。

(委員)： 朝の便だが、和泉中央駅から道の駅愛彩ランドへは急行便があるが、道の駅愛彩ランドから和泉中央駅への朝の便は急行便がないのか。

(事務局)： 和泉中央駅へ行く朝のルートには急行便はない。

(委員)： 和泉中央駅へ行く朝のルートには急行便がないというのは、道の駅愛彩ランドの送迎バスになるということか。和泉中央駅から愛彩ランドへ直通で行くということは、送迎バスそのものではないか。

(事務局)： あくまで急行便は既存のバス停から愛彩ランドに行く方がほとんどいないという想定である。今後状況を見ながら検討したい。

(委員)： 途中でどこも止まらないのであれば、送迎バスではないか。和泉府中には私立高校のスクールバスが来ているが、それと同じ考えなのか。

(事務局)： 今回の路線バス再編はアクションプランの施策目標である広域連携軸などの整備に合わせた再編としている。送迎バスとは考えていない。

(委員)： そうは言えないと思うが、中身は送迎バスとしか解釈できない。和泉中央駅と道の駅愛彩ランドを結ぶ路線運行に反対ではないが、このコースだけで走るのはもったいない。それと、C、山直北地区の評価指数とあるが、これは山直北校区のどこを考えているのか。この矢印の所をみると、校区の一部である。山直北校区と記載があるが、本当に評価指標として取れるのか。

(事務局)： 今後、基盤整備により企業が進出するなど、まちづくりが進み、拠点となることを見込んでいる。ここは新拠点交通広場として周辺の方が利用するバス停となる。

(委員)： 新拠点交通広場は良いが、山直北校区は道路から外れている。反対ではないが、このコースで運行するのであれば、山直北はすべて含めてコースを考えてはどうか。例えばフタツ池交差点で右折（海側）し、岸和田市立城東小学校西の交差点から、府道 223 号三林岡山線を経て、岡山停留所から今の路線バスのルートで牛滝山方面へ向かえば、包近、山直中、大久保橋と通る。そうすれば山直北全部に行けるのではないか。山直北から山直南校区も行けると思う。そういう検討はできないのか。山直北校区は調整区域である。

(事務局)： 和泉中央駅と愛彩ランドをまずは最短で結んで、利用状況に応じて将来的に検討することになる。

(委員)： 広域行政を考えるのであれば、提案したコースを考えるべきである。山直北は一部で、8000 軒あるうちの 50 軒程度である。道路から離れており、そこで山直を評価してもらるのは具合が悪い。やってもらうのであれば範囲を広げて考えていただきたい。それと急行便は送迎バス以外に言いようがない。

(委員)： 今回は新たなルートで試行するということなので、短期で評価した時にあんまり人が乗らないとなると評価が悪くなる。先程のまちびらきや開発と合わせて、短期、中期の評価と併せてやってもらいたい。ルートについては運輸局に認可をもらうことになるので、その後、ニーズがあるのであれば、また検討すれば良い。それはそうと、評価指標

	の観光拠点の来訪者はどこも空欄になっている。
(事務局) :	D5-③は印刷ミスで、短期と長期に○が付くことになる。
(委員) :	来訪者数だが、バスを使用している人が対象になるので、こういったデータを取るのか。市外の人バスの利用者か。もし可能であれば、調査をしないといけないかもしれないが、市内と市外利用者でデータが取ることが出来れば、市内外から人を呼び込んでいくという意味の拠点化であれば、それなりの評価になるものと考える。
(委員) :	実証運行を評価するための指標という認識で良いか。その評価指標の中に費用対効果は入るのか。
(事務局) :	他の指標と併せて、収支率も合わせて検討していく。
(委員) :	承知した。費用対効果を入れて評価した時に、ある程度の期間で数字は出ると思うが、出た時に例えばバスは何人で収支が見合うのか、市の負担もどこまでするのかという考え方もあるが、評価してダメなら継続はしないという判断か。
(事務局) :	このルートについては今後まちづくりが進むエリアも含まれるので、5～10年で一定の評価をし、判断したい。
(委員) :	この先5年、10年先のまちづくりと、この実証運行は話が合わないのではないかと。それであれば、10年先に、今後何人住んで、企業がどれくらい張り付くなどの人数は出ているのか。
(事務局) :	現在、牛滝線の乗車人数は17人／台で黒字化は見込めると思っている。まちづくりのポテンシャルや、現在、和泉中央駅に公共交通機関を使って移動している人数のデータもある。十分達成できると考える。
(委員) :	1台で平均17人利用すれば収支が見合うのか。
(事務局) :	今はその試算をしている。
(委員) :	17人利用すれば市の負担はないのか。
(事務局) :	その時の利用者の状況、学生割合もあるが、そういう試算をしている。
(委員) :	福田線は赤字で、市から負担いただいて住民利用しているが、朝の3便しか利用していない。他はガラガラである。そんな状態で同じ様に丘陵線が出来たら、利用者全体数が一緒であれば、調整区域だが、将来人口が増えるという判断か。
(事務局) :	福田線は乗り込み調査をして状況は把握している。今後まちづくりがされる予定なので、利用者が見込めると思う。
(委員) :	ゆめみが丘に家が建つということだが、何軒建つのか。
(事務局) :	ゆめみヶ丘は、1000人規模の居住者に近々なる予定である。
(委員) :	評価はきっちりしてもらいたい。鉄工団地は1500人規模だが、コンビナートで122社、会社が金額負担して送迎バスを出している。1000人どころではない。負担の公平性を考えた上で評価してもらいたい。
(委員) :	評価指標のデータを取るのに、こういった調査を予定しているのか。どのエリアでどの規模の調査を何回するのか、次回以降示してほしい。それと、Bの(1)ゆめみヶ丘のバスの認知について、短期があるのに長期はないのは何故か。
(事務局) :	ゆめみヶ丘のまちづくり協議会で利用促進の取組について議論いただいている。今回は案だが、この項目の長期的検討の必要性も今後検討したい。
(委員) :	短期と長期の期間は何年か。
(事務局) :	短期は5年、長期は10年で考えている。
(会長) :	他に質問あるか。なければこの議題は以上である。次に協議事項(2)について事務局及び議員委員に説明をお願いします。
③新規路線バス実証運行の道路運送法による計画について	
(委員)	当日配布を用いて説明
(会長) :	いまの内容について意見、質問はあるか。よろしいか。無いようなので、新規路線バスは承認されたものとする。次にその他報告事項について事務局よりお願いします。
(事務局) :	次回の協議会を9月から10月に開催予定である。
(会長) :	以上で協議会を閉会したい。
(会長)	以上をもって、令和4年度第1回岸和田市地域公共交通協議会を閉会とする。

岸和田市地域公共交通協議会会議運営規程第 5 条の規定により

令和 4 年度（2022 年度）第 1 回岸和田市地域公共交通協議会の会議録をここに署名する。

議 長

署 名

会議録署名人

署 名