

An aerial photograph of a city, likely Kashiwa, Japan, showing a dense urban area with numerous buildings and houses. In the background, there are rolling green hills and mountains under a cloudy sky. The city is surrounded by greenery, and a river or canal is visible in the foreground.

岸和田市

交通まちづくりアクションプラン

〔基本計画編・自転車活用推進計画編〕

～岸和田市自転車活用推進計画～

令和4(2022)年3月
岸和田市

岸和田市交通まちづくりアクションプラン

〔基本計画編・自転車活用推進計画編〕

目 次

第 1 編 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	3
1.1 背景と目的	3
1.2 計画の位置付け	4
1.3 対象とする区域	5
1.4 対象とする交通手段	5
1.5 目標年次	5
2. 本市の現況と都市活動・交通に関する課題	7
2.1 概況	7
2.1.1 市勢	7
2.1.2 土地利用状況	8
2.1.3 人口	11
2.1.4 主な施設の立地状況	14
2.1.5 観光の現状	15
2.1.6 人の動き	16
2.1.7 まとめ	22
2.2 交通の現状	23
2.2.1 鉄道	23
2.2.2 バス	26
2.2.3 タクシー	31
2.2.4 自動車	32
2.2.5 緊急交通路	37
2.2.6 自転車	38
2.2.7 歩行者	39
2.2.8 交通結節点	40
2.2.9 まとめ	41
2.3 まちづくりに関する施策	42
2.4 都市活動・交通の将来動向	43
2.4.1 将来人口動向	43
2.4.2 公共交通利用の見通し	43
2.5 岸和田市の都市活動・交通に関する課題	47
2.5.1 課題整理の分類について	47
2.5.2 課題抽出にあたっての視点	48
2.5.3 都市活動・交通に関する課題	49

3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について	53
3.1 まちづくりビジョン等で示されている将来像	53
3.1.1 目指すまちの姿	54
3.1.2 まちの骨格となる軸	55
3.1.3 拠点の設定	56
3.2 基本理念	57
3.3 基本方針	58
3.4 将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について	62
3.4.1 活動と移動の階層構造による方向性	62
3.4.2 広域圏の方向性	63
3.4.3 近隣圏の方向性	64
3.4.4 生活圏の方向性	65

第2編 自転車活用推進計画編 67

1. 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』について	69
1.1 自転車活用推進計画とは	69
1.2 自転車活用推進計画編の位置付け	69
1.3 計画の区域・期間	70
1.3.1 計画の区域	70
1.3.2 計画期間	70
2. 自転車を取り巻く現状と課題	71
2.1 都市環境	71
2.1.1 地形	71
2.1.2 人口・世帯	71
2.1.3 交通手段	72
2.1.4 道路環境	76
2.1.5 自転車等駐車場	80
2.1.6 地球環境（温暖化防止）	81
2.2 健康増進	82
2.3 観光振興・スポーツ振興	85
2.4 安全・安心	89
3. 計画の目標設定と実施すべき施策	93
3.1 目標1：公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり	93
3.1.1 計画の目標	93
3.1.2 実施すべき施策	94
3.1.2.1 施策体系	94
3.1.2.2 計画に基づく施策の着実な実施の促進	95
3.1.2.3 自転車通行空間の計画的な整備推進	95

3.1.2.4	迷惑駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保	96
3.1.2.5	シェアサイクルの普及促進	97
3.1.2.6	地域のニーズに応じた自転車等駐車場の整備推進	98
3.1.2.7	自転車のIoT化の促進	99
3.1.2.8	まちづくりと連携した総合的な取組の実施	99
3.2	目標2：市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり	101
3.2.1	計画の目標	101
3.2.2	実施すべき施策	102
3.2.2.1	施策体系	102
3.2.2.2	自転車競技施設の整備促進	103
3.2.2.3	公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出	103
3.2.2.4	自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進	104
3.2.2.5	自転車通勤等の促進	104
3.3	目標3：回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり	105
3.3.1	計画の目標	105
3.3.2	実施すべき施策	106
3.3.2.1	施策体系	106
3.3.2.2	サイクリング大会等の誘致によるサイクルスポーツの振興	107
3.3.2.3	サイクルツーリズムの推進	107
3.4	目標4：安全・安心に自転車利用ができる環境づくり	109
3.4.1	計画の目標	109
3.4.2	実施すべき施策	110
3.4.2.1	施策体系	110
3.4.2.2	高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及の促進	111
3.4.2.3	自転車の安全利用の促進	111
3.4.2.4	学校等における交通安全教育の推進	112
3.4.2.5	計画に基づく施策の着実な実施の促進【再掲】	112
3.4.2.6	自転車通行空間の計画的な整備推進【再掲】	113
3.4.2.7	自転車損害賠償責任保険等への加入の促進	113
4.	計画の推進体制	115
4.1	計画の推進体制	115
4.2	計画のフォローアップ及び見直し方法	115
■用語集		116

第1編

基本計画編





1. 交通まちづくりアクションプランについて

1.1 背景と目的

近年における人口減少や少子高齢化の進展、環境問題への対応、自治体における厳しい財政状況など、交通施策を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しています。また、これまでの交通施策は、増加する自動車交通に対応した道路整備等の交通インフラ整備、公共交通サービスの充実を中心に進めてきました。また、まちづくり政策は、市街地開発事業や土地利用規制などを通じて進められてきました。

今後は、交通政策とまちづくり政策を個別に進めるのではなく、一体的に進めるとともに、まちづくりを推進していく視点から、交通政策を考えていくことが求められます。

こうした中、国の交通政策に関する基本法制として、国が推進する交通に関する施策についての基本理念、基本的な施策、国及び地方公共団体の責務、交通政策基本計画の策定等について定めた「交通政策基本法*」が平成 25(2013)年 12 月に公布され、「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*」等の公共交通に関する法律が平成 26(2014)年 5 月に公布されており、関連事業も創設されています。

本市は、大阪府泉州地域の中心部に位置しており、市内には阪神高速湾岸線、阪和自動車道、国道 26 号、国道 170 号などの主要幹線道路をはじめ、J R 阪和線の快速及び南海本線の特急の停車駅があり、泉州地域における交通の要衝となっています。また、岸和田駅を起終点に市内平野部の主な公共施設などを結ぶ地域巡回ローズバス*、岸和田駅等と山手地域を連絡するように路線バスが運行しています。

しかし、近年の人口減少や少子高齢化が進展する中、市民の活動や移動の範囲が市域を越えて広がるなど、これまでの市単体の交通手段・局所的な施策では対応できない事象が顕在化し、市民の移動を支える交通環境に多大な課題を有する状態にあります。本市だけではなく、泉州地域の将来動向を見据え、顕在化する課題を明確にした上で、その改善に資する施策展開が求められています。

以上を踏まえ、岸和田市交通まちづくりアクションプランを策定するとともに、目指すまちの姿を実現させるための交通面からの施策を推進することとなりました。

*印の付いている用語は、巻末の「用語集」に説明を記載しています。

1.2 計画の位置付け

「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）＊」や「岸和田市都市計画マスタープラン＊」等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。

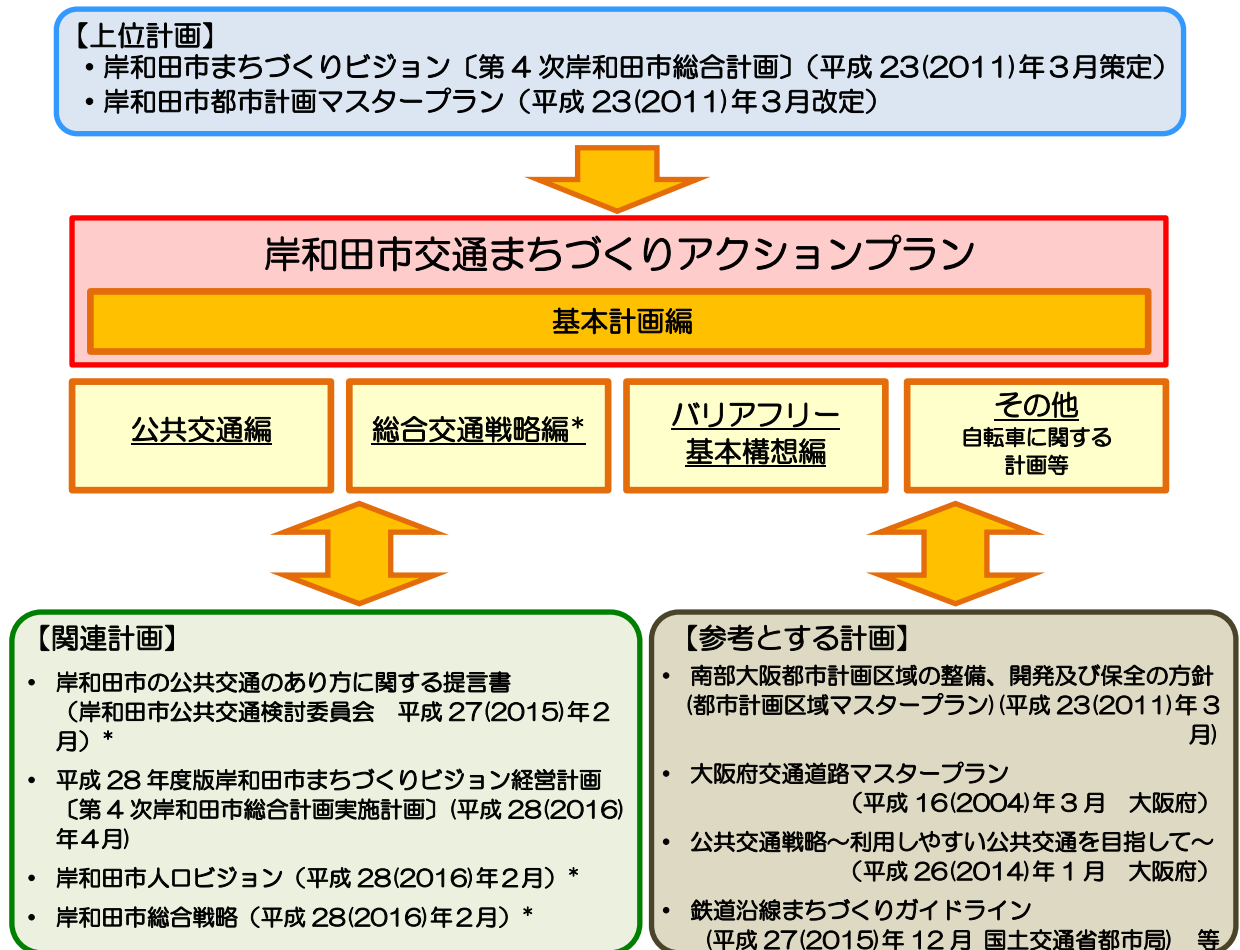


図 1-1 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の位置付け

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。

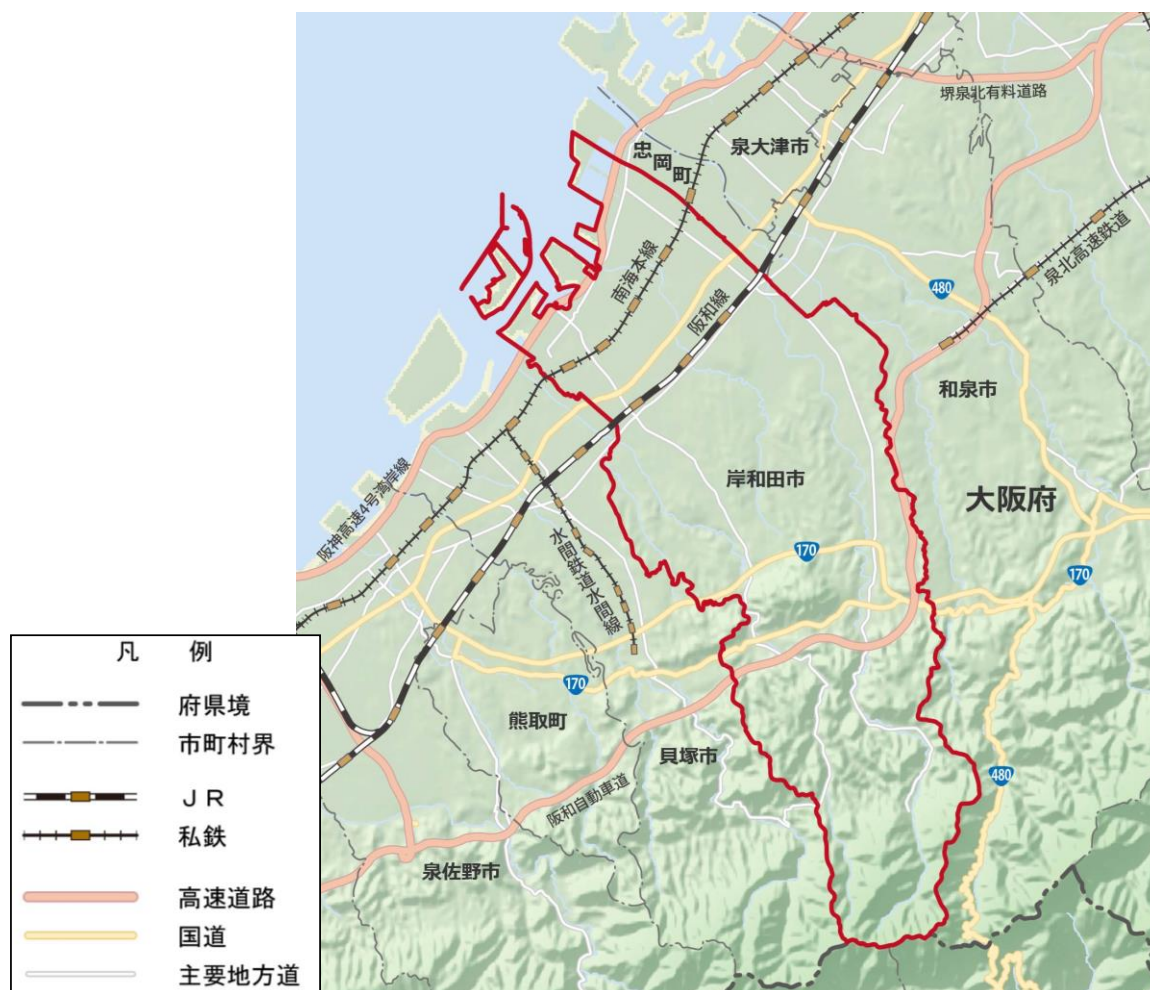


図 1-2 対象とする区域

1.4 対象とする交通手段

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

1.5 目標年次

岸和田市交通まちづくりアクションプランの目標年次は、「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」の計画期間（～平成 34(2022)年度）との整合を図るため、平成 34(2022)年度とします。



2. 本市の現況と都市活動・交通に関する課題

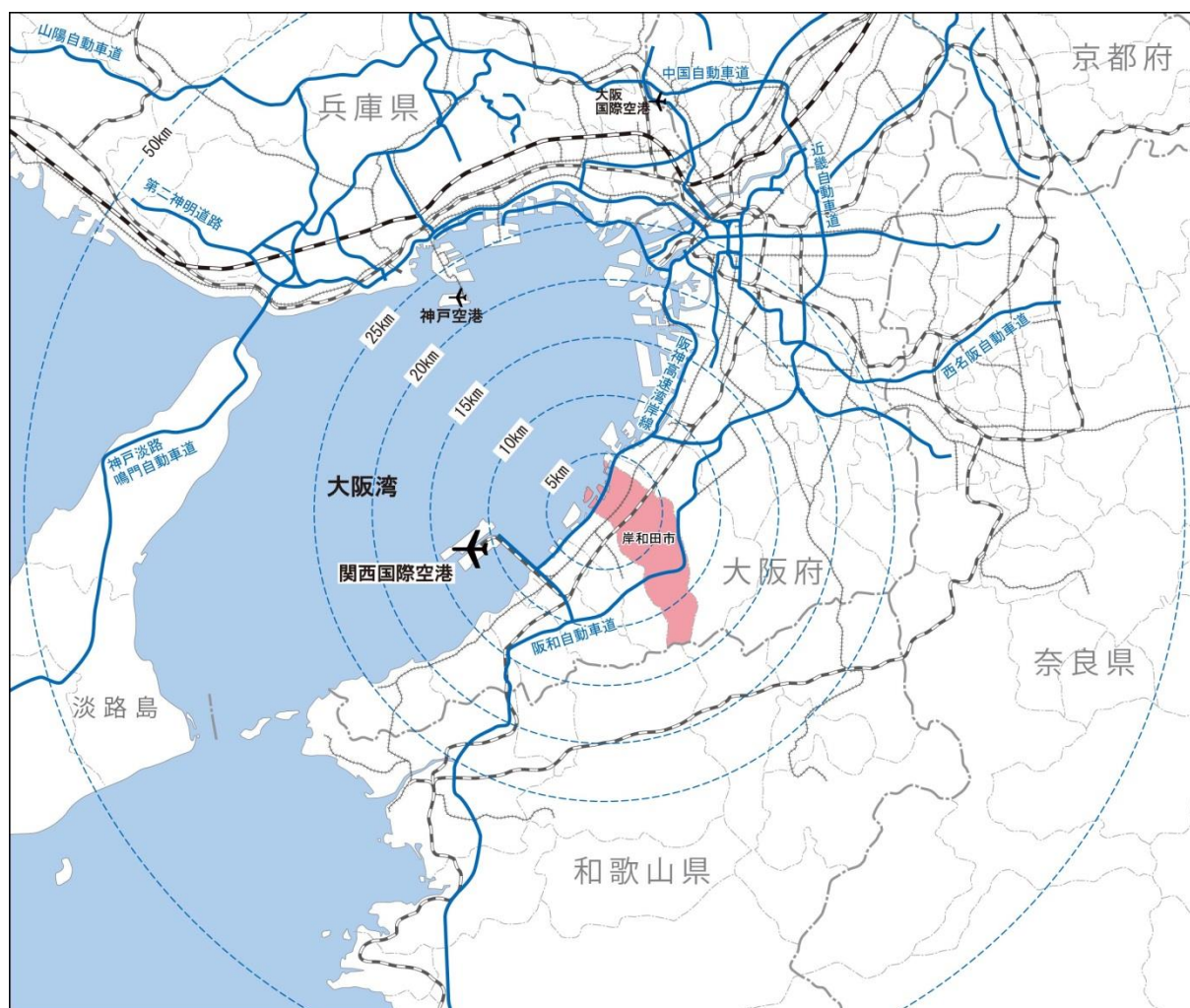
2.1 概況

2.1.1 市勢

岸和田市は、人口約 20 万人で、大阪市と和歌山市のほぼ中間に、また泉州地域の中央に位置し、大阪都心から約 20km、関西国際空港から約 10km の距離にあります。

市域の面積は 72.68km² であり、大阪湾から和泉山脈に至る細長い地形(南北約 7.6km、東西約 17.3km)で、概ね臨海部・平地部・丘陵部・山地部に区分されます。

また、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)や国土軸とを結ぶ広域鉄道網(南海本線、J R 阪和線)、自動車専用の広域幹線道路*(阪和自動車道、阪神高速道路 4 号湾岸線)が市の内外に立地しています。



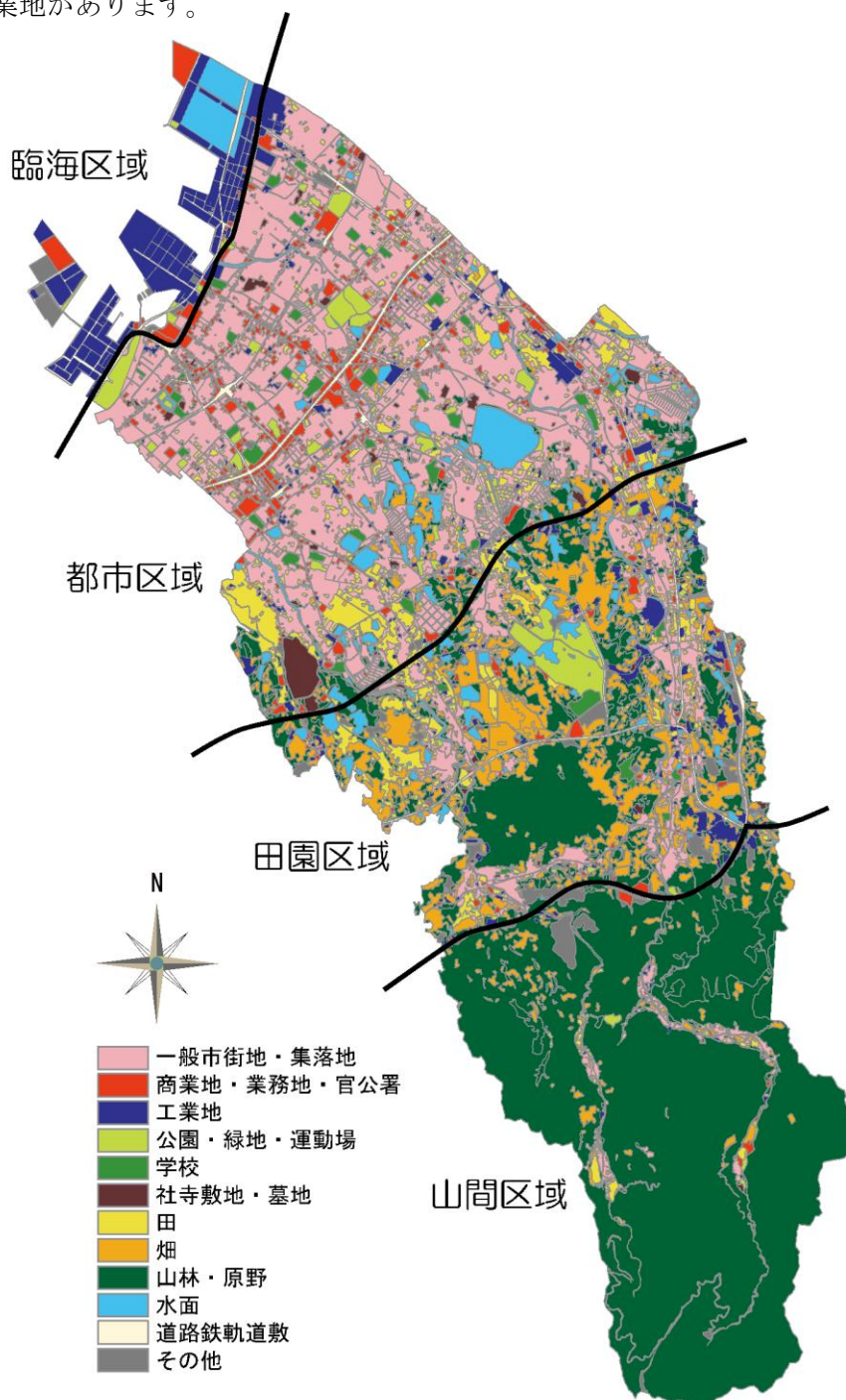
資料：岸和田市 HP

図 2-1 岸和田市の位置

2.1.2 土地利用状況

(1) 土地利用状況

本市は、大阪湾と和泉山脈に挟まれ、海から山に細長い地形で、概ね臨海区域・都市区域・田園区域・山間区域に区分されます。臨海区域は、木材コンビナートや鉄工団地があり主に工業地となっています。都市区域は、住宅と商業・工業などの混在地域であり、主に一般市街地が広がり、鉄道駅周辺や幹線道路沿いに商業地・業務地が集積しています。田園区域は、一般市街地と田や畑の農業地が広がり、山間区域では、主に山林や原野が広がり、津田川沿いや牛滝川沿いに集落地や農業地があります。



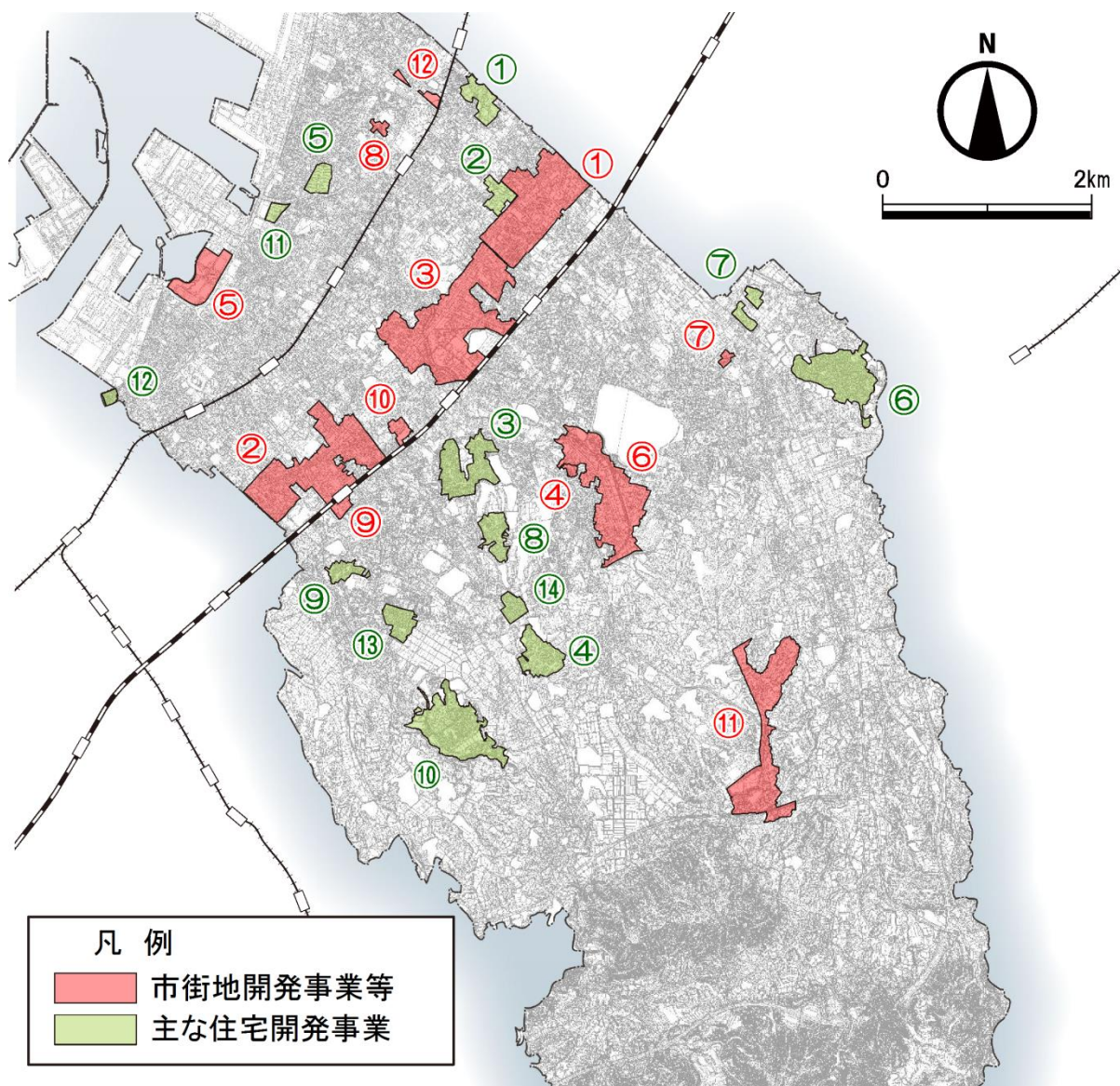
資料：土地利用現況調査（平成 27(2015)年 2 月 岸和田市）

図 2-2 岸和田市の土地利用状況（平成 27(2015)年 2 月時点）

(2) 開発事業の状況

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

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



資料：岸和田市資料

図 2-3 岸和田市の市街地開発事業等及び主な住宅開発事業の状況

表 2-1 岸和田市の市街地開発事業等

事業名称	事業期間	指定面積 (ha)	施行区分
① 第二阪和国道八木土地区画整理事業	S41(1966)～ S64(1989)	約54.3	行政庁施行
② 第二阪和国道南部土地区画整理事業	S48(1973)～ H10(1998)	約57.7	行政庁施行
③ 第二阪和国道中央土地区画整理事業	S52(1977)～ H24(2012)	約76.8	行政庁施行
④ 岸和田市尾生町土地区画整理事業	S59(1984)～ S62(1987)	約1.3	組合施行
⑤ 岸和田旧港再開発事業	S62(1987)～	約19.5	第3セクター他
⑥ 尾生久米田特定土地区画整理事業	H7(1995)～ H27(2015)	約48.5	組合施行・特定
⑦ 岸和田市田治米土地区画整理事業	H8(1996)～ H11(1999)	約1.3	組合施行
⑧ 岸和田市八幡土地区画整理事業	H9(1997)～ H12(2000)	約1.7	組合施行
⑨ 東岸和田駅東地区防災街区整備事業	H18(2006)～ H24(2012)	約2.9	組合施行
⑩ 岸和田市下松土地区画整理事業	H21(2009)～ H23(2011)	約3.3	組合施行
⑪ 岸和田市丘陵土地区画整理事業	H26(2014)～ H33(2021)(予定)	約44.0	組合施行
⑫ 岸和田市磯上競輪駐車場土地区画整理事業	H27(2015)～ H30(2018)(予定)	約1.9	組合施行

資料：岸和田市資料

表 2-2 岸和田市の主な住宅開発事業

地区名	事業期間	指定面積 (ha)	開発主体
① 吉井	S33(1958)	約8.0	大阪府
② 荒木	S35(1960)	約5.5	大阪府
③ 上松台	S41(1966)	約16.6	大阪府
④ 葛城町・土生町・畑町	S42(1967)	約12.1	民間
⑤ 春木	S43(1968)	約8.0	住都公団
⑥ 東ヶ丘町・摩湯町・三田町	S44(1969)～	約30.1	民間
⑦ 田治米	S45(1970)～ S46(1971)	約5.9	大阪府
⑧ 上松町	S48(1973)	約10.1	民間
⑨ 土生町	S49(1974)	約5.1	民間
⑩ 天神山	S49(1974)	約34.3	大阪府・大阪府住宅供給公社
⑪ 下野町	S57(1982)	約6.8	民間
⑫ 南町・津田北地区	H10(1998)	約1.7	民間
⑬ 行遇町	H11(1999)	約7.3	民間
⑭ 門前町	H16(2004)～ H17(2005)	約4.6	民間

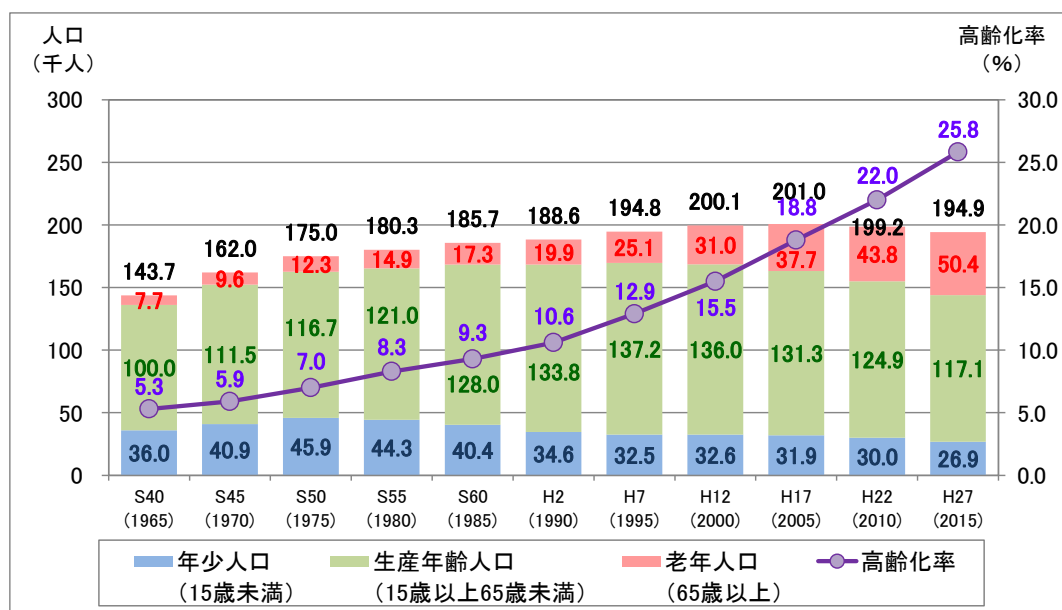
資料：岸和田市資料

2.1.3 人口

(1) 岸和田市の人口の推移

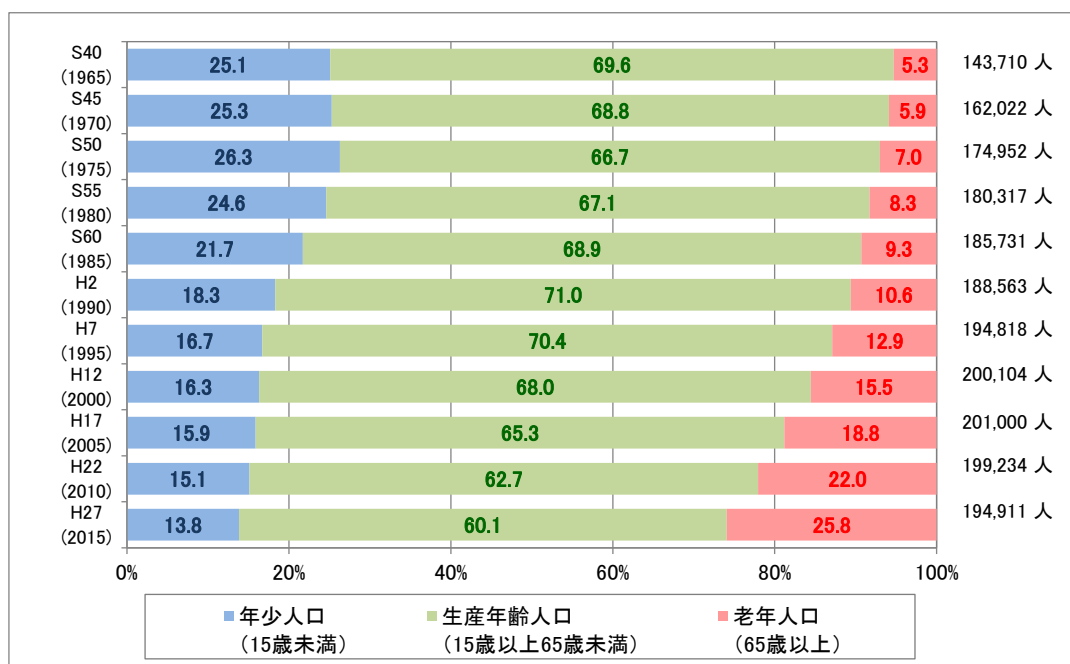
岸和田市では、これまで一貫して増加を続けていた人口が、平成 12(2000)年以降、約 20 万人で横ばいとなっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後、人口は減少傾向をたどり、平成 52(2040)年には 16.4 万人にまで減少すると推計されています。

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、平成 27(2015)年の高齢化率*は 25.8%です。



資料：国勢調査(S40(1965)～H27(2015))

図 2-4 岸和田市における年齢 3 区分別人口の推移



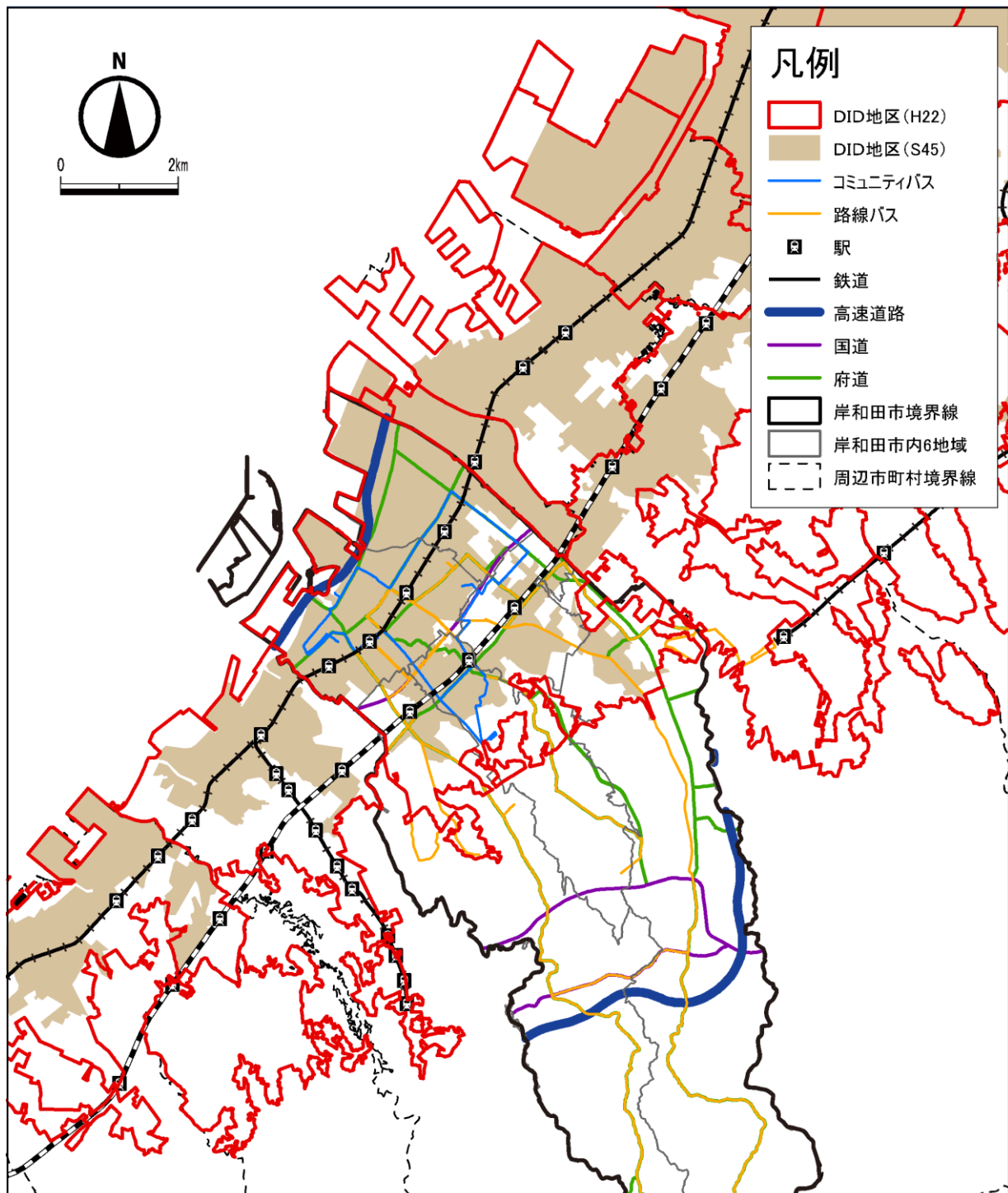
資料：国勢調査(S40(1965)～H27(2015))

図 2-5 岸和田市における年齢 3 区分別人口割合の推移

(2) 市街化状況

1) 市街地の変遷

岸和田市内の昭和 45(1970)年と平成 22(2010)年の人口集中地区(以下、DID 地区)を比較すると、下図に示すとおり、概ね臨海部・都市部全体に DID 地区が拡大しています。



資料：国勢調査

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

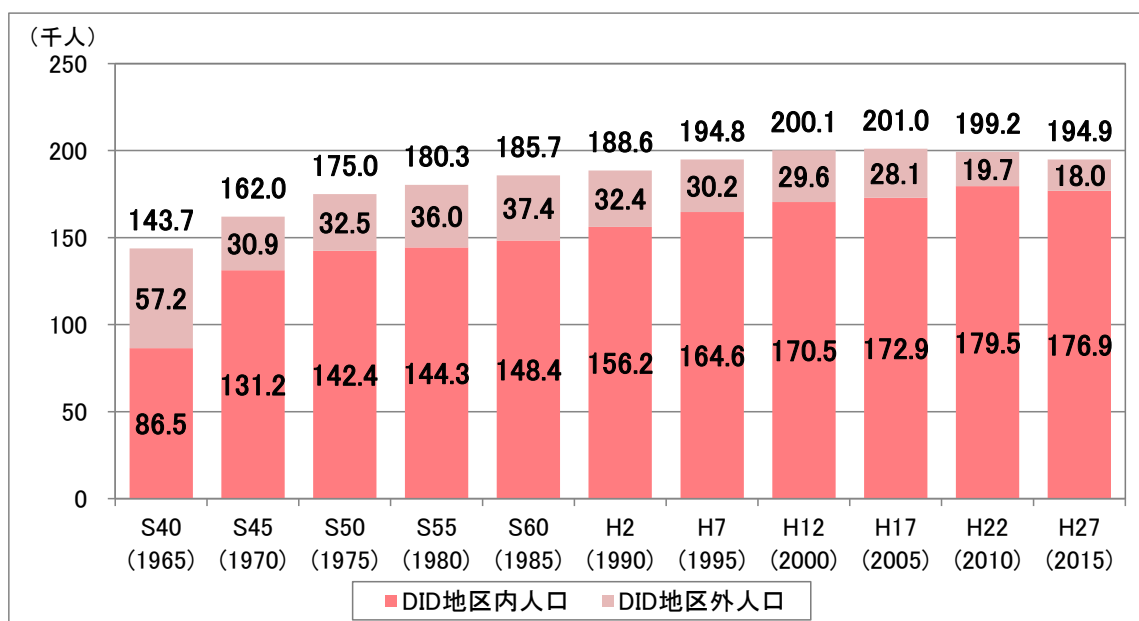
- 1)原則として、人口密度が1㎢あたり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接する地域
- 2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

図 2-6 人口集中地区(DID 地区)の変遷

2) DID 地区の人口・面積の推移

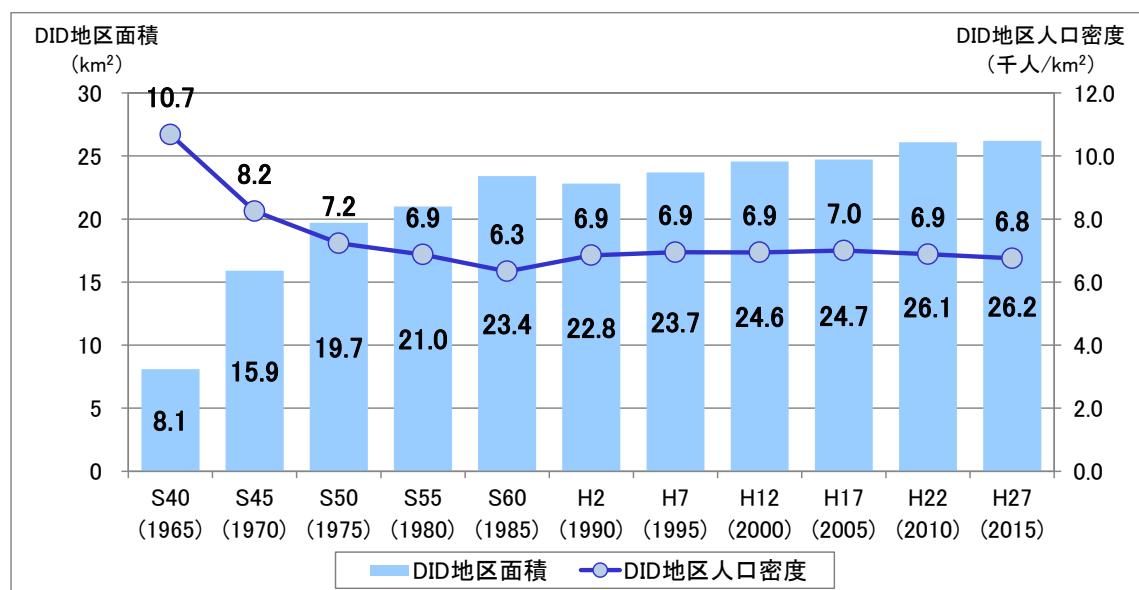
岸和田市の人口は、昭和 40(1965)年(約 143.7 千人)から平成 27(2015)年(約 194.9 千人)までに約 1.4 倍に増加していますが、DID 地区の人口は、国道 26 号沿道の土地区画整理事業*や大規模住宅開発事業による市街化等により約 2.0 倍に、面積は約 3.2 倍に増加しています。

人口密度は、市域全体でみると昭和 40(1965)年から平成 27(2015)年までに約 1.3 倍に増加していますが、DID 地区の人口密度は、昭和 40(1965)年に比べて平成 27(2015)年時点で 2/3 程度となっています。



資料：国勢調査

図 2-7 岸和田市の全域と DID 地区における人口の推移



資料：国勢調査

図 2-8 DID 地区の面積ならびに人口密度の推移

2.1.4 主な施設の立地状況

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

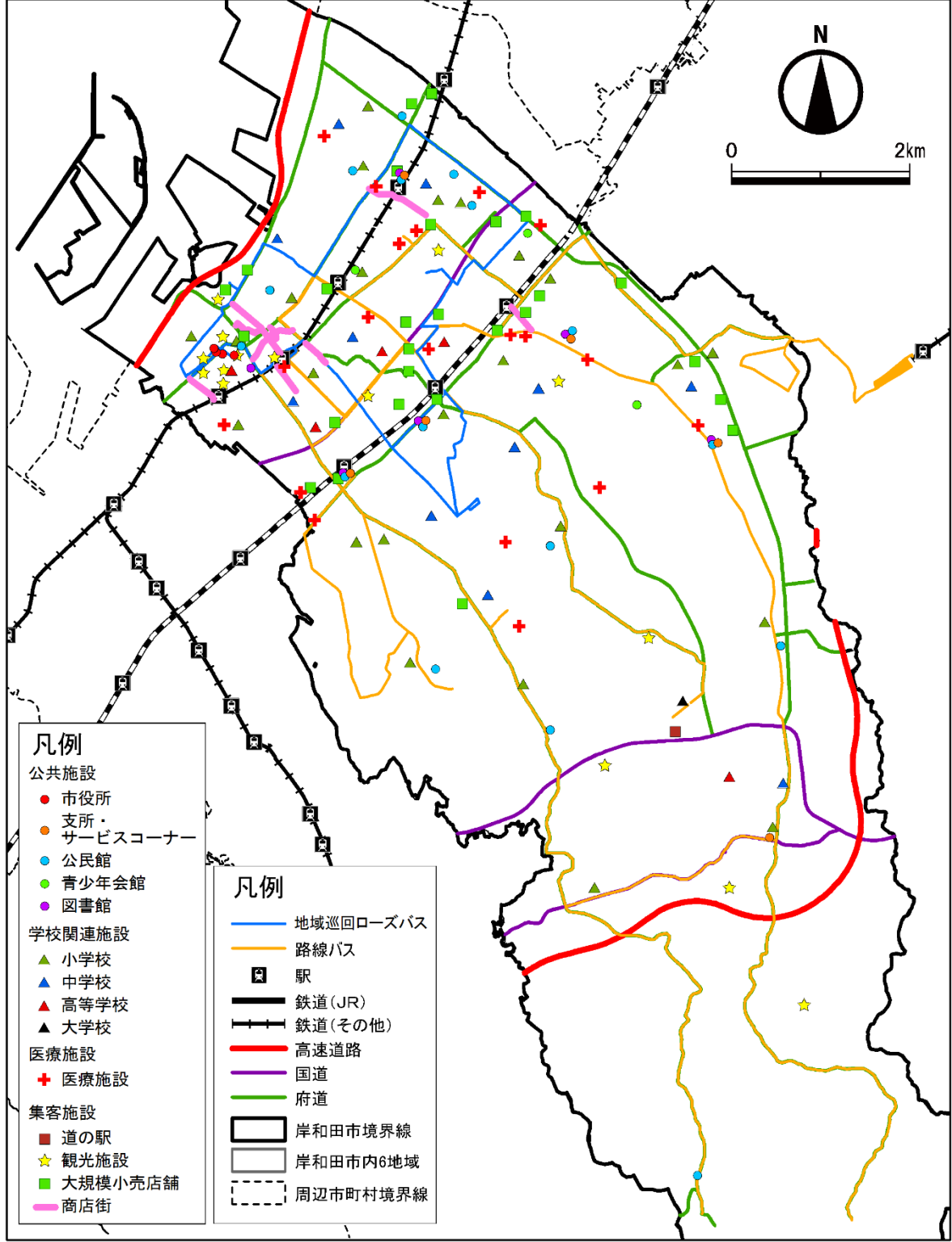


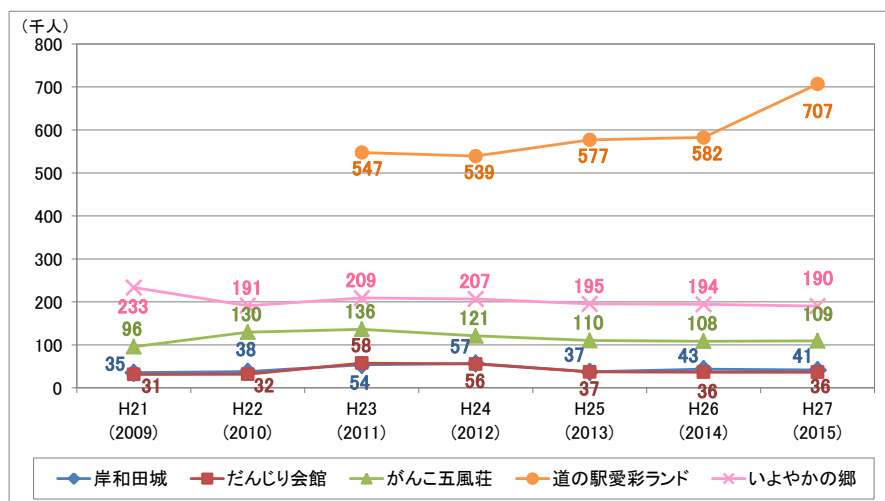
図 2-9 主な施設分布状況

2.1.5 観光の現状

(1) 主要な観光施設の利用者数の推移

岸和田市内にある主要な観光施設の利用者数の推移をみると、いずれの施設も横ばい状態にあります。

観光施設のうち、丘陵地区に整備された農産物直売所や地域の食材を活かしたレストランや地域交流施設がある道の駅「愛彩ランド」の年間利用者数が約 707 千人(平成 27(2015)年)と最も多く、次いで温泉宿泊施設である牛滝温泉「いよやかの郷」が約 190 千人、近代和風建築と回遊式日本庭園を楽しめる「がんこ五風荘」が約 109 千人、「岸和田城」が約 41 千人、「だんじり会館」が約 36 千人です。

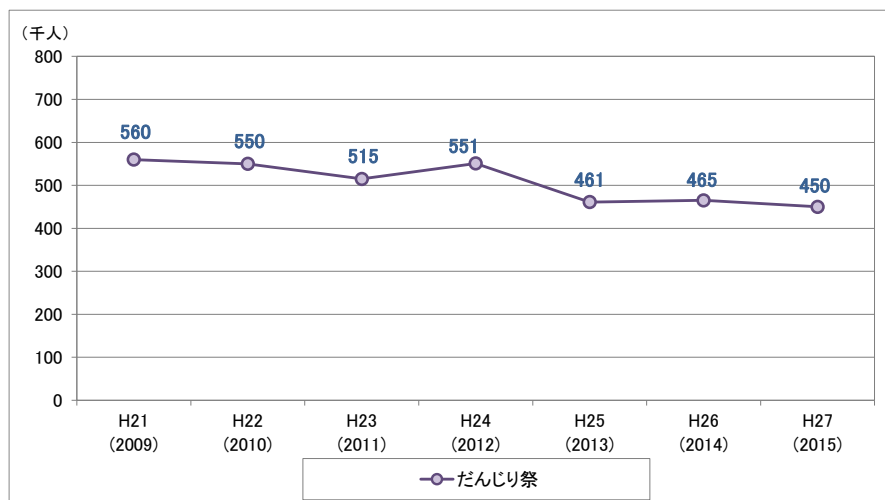


資料：岸和田市資料

図 2-10 岸和田市内にある主要な観光施設の利用者数の推移

(2) 主なイベントの来訪者数の推移

岸和田市内での主なイベントの来訪者数の推移をみると、江戸中期に始まり、およそ 300 年の歴史と伝統を誇る「だんじり祭」は、平成 24(2012)年から平成 25(2013)年にかけて減少していますが、平成 25(2013)年以降はほぼ横ばい状態です。



資料：岸和田市資料

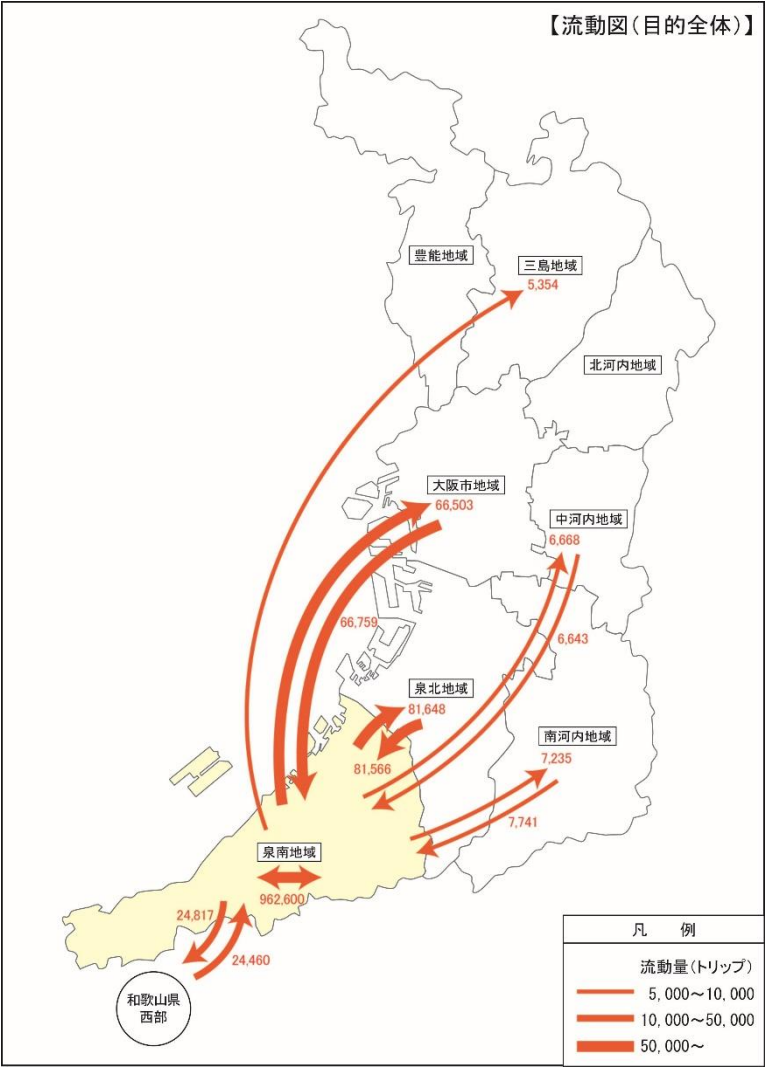
図 2-11 岸和田市内での主なイベントの来訪者数の推移

2.1.6 人の動き

(1) 広域における流動状況

1) 泉南地域発着の流動量

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



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

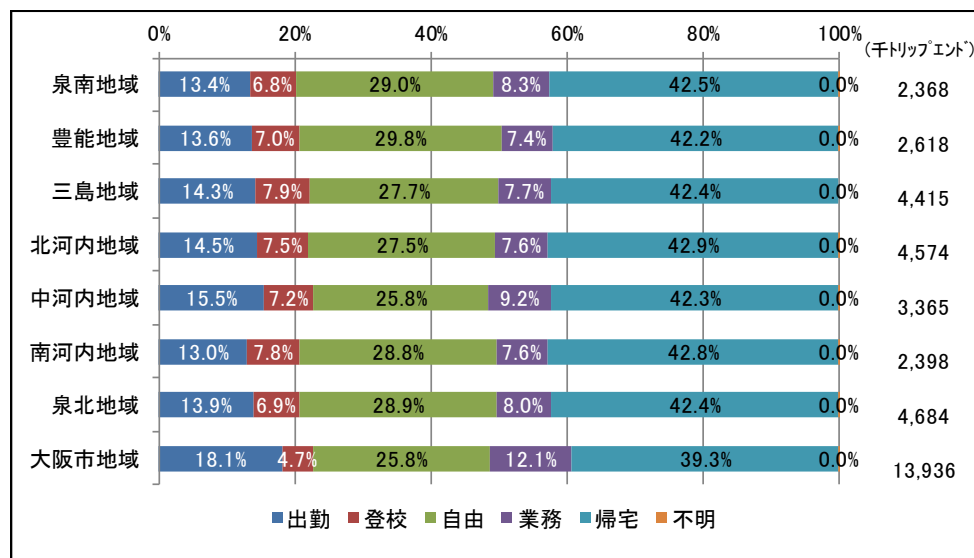
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査*

図 2-12 泉南地域発着の流動量(平日)

2) 大阪府内の地域別目的別発生集中量*

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

大阪市は、他地域の居住者の流入が多いことが想定されます。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

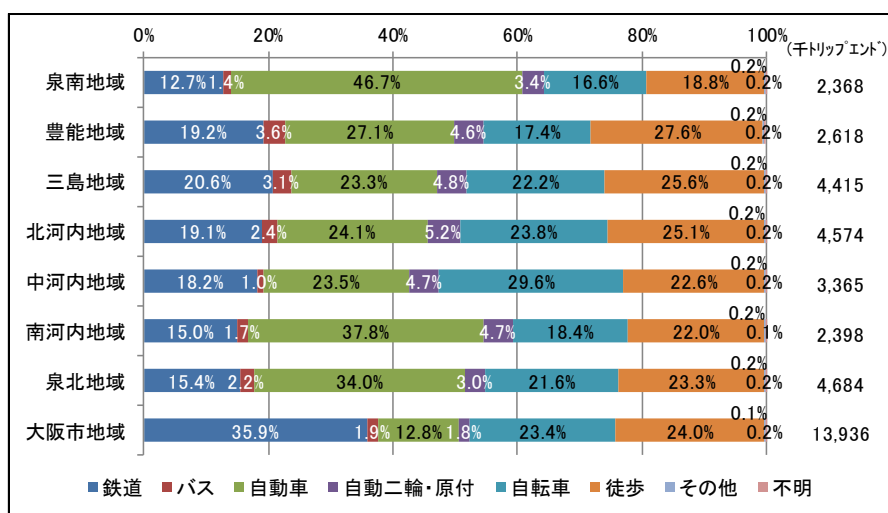
図 2-13 目的別発生集中量(平日)

3) 大阪府内の地域別代表交通手段*別発生集中量

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

また、泉北地域や南河内地域においても、泉南地域と類似した傾向がみられます。

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



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

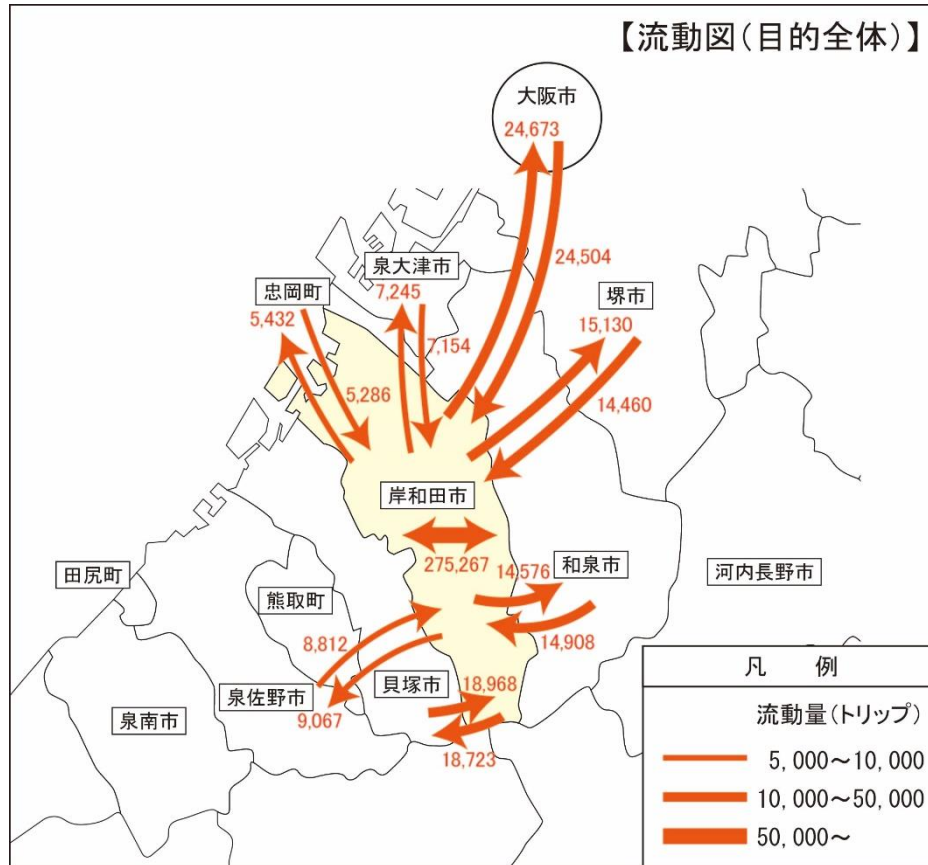
図 2-14 代表交通手段別発生集中量(平日)

(2) 近隣市町との流動状況

1) 岸和田市発着の流動量（平日）

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

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



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

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

注1：ここでは、南河内地域は河内長野市を除いている

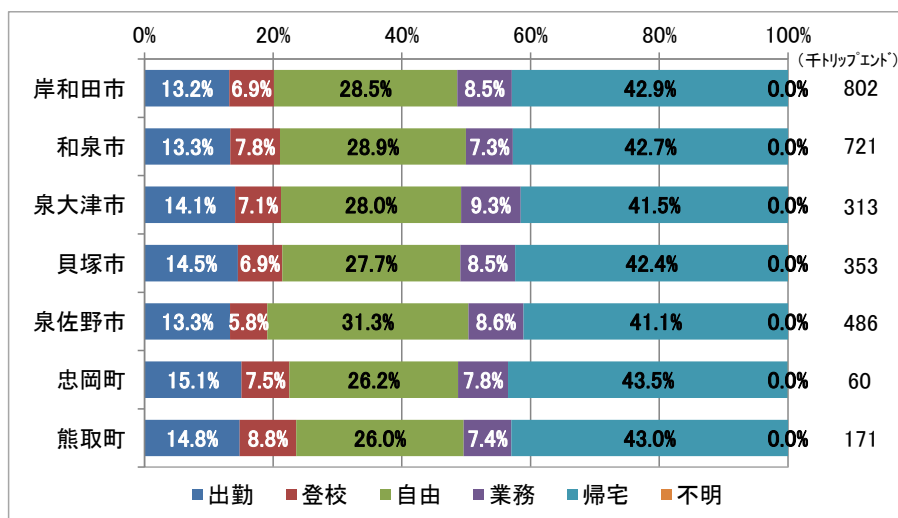
注2：ここでは、泉南地域は阪南市と岬町のみとなっている

図 2-15 岸和田市発着の流動量（平日）

2) 目的別発生集中量

岸和田市及び周辺市町の目的別発生集中量を示します。

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



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

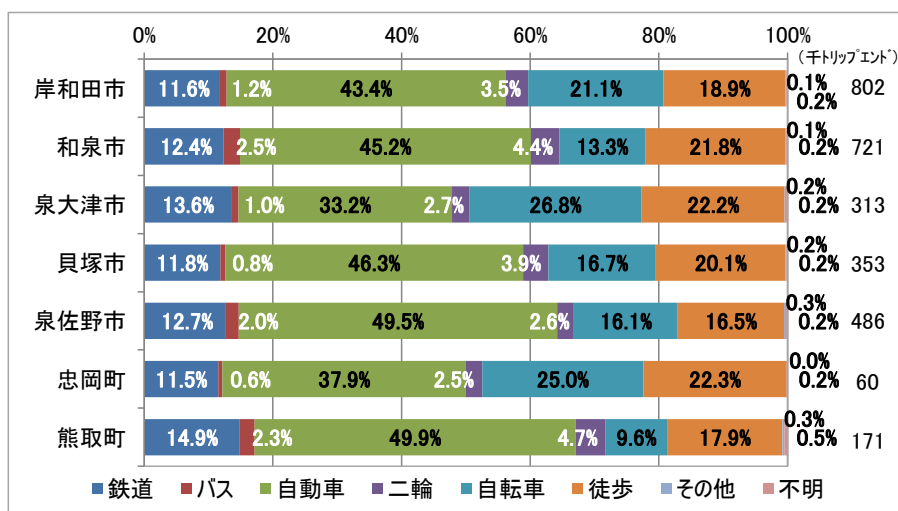
図 2-16 目的別発生集中量(平日)

3) 代表交通手段別発生集中量

岸和田市及び周辺市町の代表交通手段別発生集中量を示します。

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

周辺市町と比較すると、鉄道による発生集中量が比較的少なく、自動車による発生集中量が比較的多い傾向にあります。また、泉大津市と忠岡町では、臨海部で土地の高低差が少なく、自転車で移動する傾向も表れていると推察されます。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

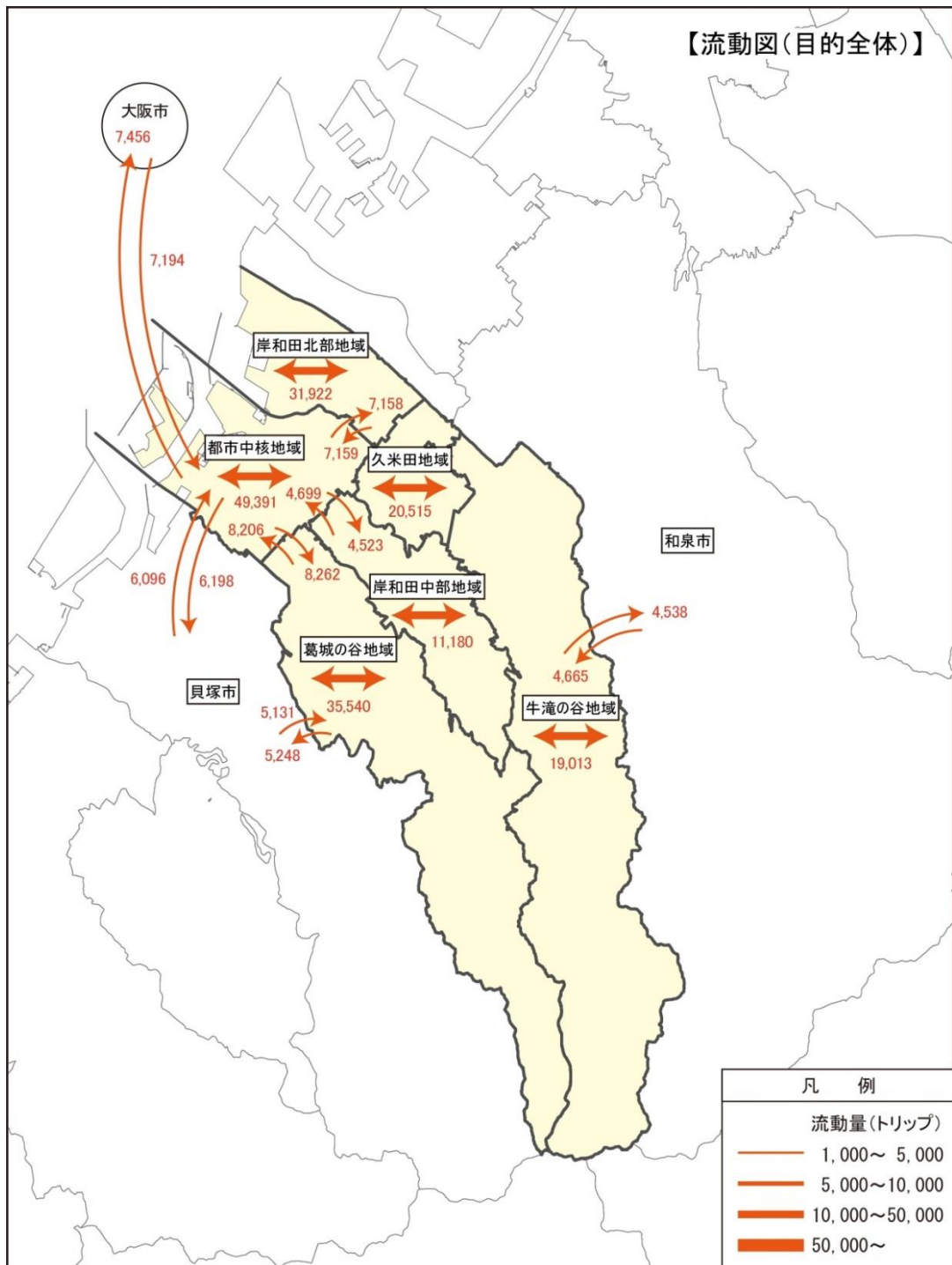
図 2-17 代表交通手段別発生集中量(平日)

(3) 岸和田市内々の人の動き

1) 岸和田市発着の流動量（平日）

岸和田市内の地域別の発生集中量を示します。

岸和田市内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、岸和田市内で地域を跨ぐ移動よりも、大阪市や、隣接する和泉市、貝塚市への移動が多い地域もみられます。特に、牛滝の谷地域では、地域内々の動きの次に、市外である和泉市への流動が多くなっています。



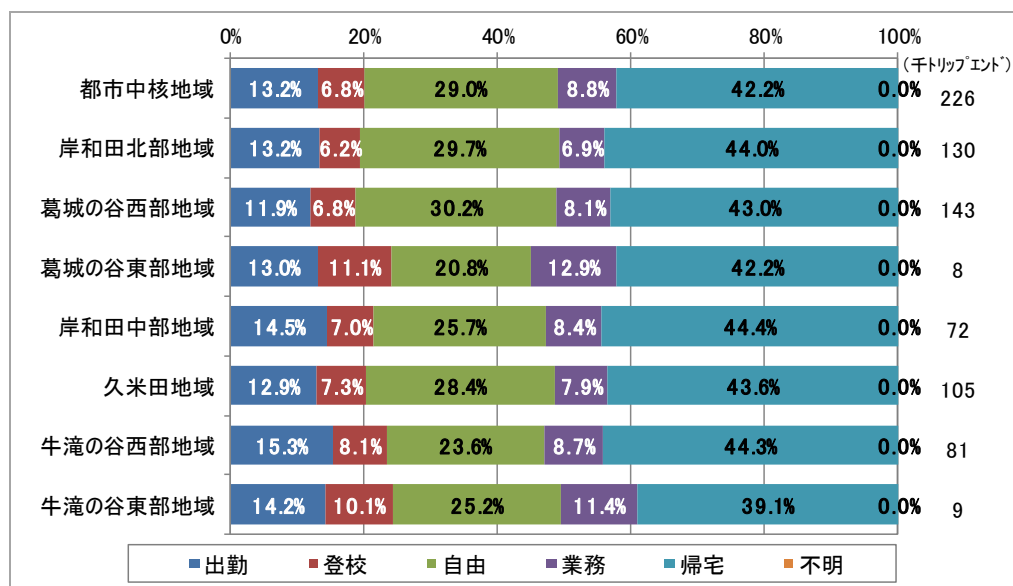
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-18 岸和田市発着の流動量(平日)

2) 目的別発生集中量

岸和田市内の地域別の目的別発生集中量を示します。

岸和田市の目的別発生集中量は、地域による大きな違いはみられません。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

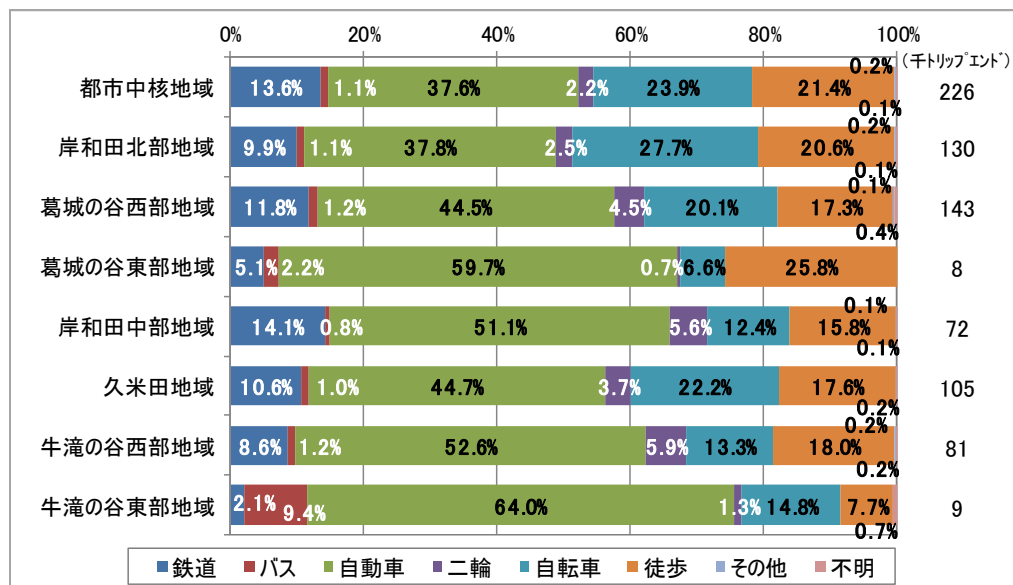
図 2-19 目的別発生集中量(平日)(8 地域)

3) 代表交通手段別発生集中量

岸和田市内の地域別の代表交通手段別発生集中量を示します。

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

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



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-20 代表交通手段別発生集中量(平日)(8 地域)

2.1.7 まとめ

(1) 市勢

- ・ 岸和田市は、大阪市と和歌山市のほぼ中間に、また泉州地域の中央に位置し、大阪都心から約20km、関西国際空港から約10kmの距離にあります。
- ・ 大阪湾から和泉山脈に至る細長い地形(南北約7.6km、東西約17.3km)で、概ね臨海部・平地部・丘陵部・山地部に区分されます。

(2) 土地利用状況

- ・ 岸和田市は、大阪湾と和泉山脈に挟まれ、海から山に細長い地形で、概ね臨海区域・都市区域・田園区域・山間区域に区分されます。
- ・ 市街地開発事業及び住宅開発事業等によるまちづくりを実施しており、現在2地域で土地区画整理事業を実施しています。また、春木駅周辺、久米田駅周辺及び都市計画道路泉州山手線沿線を対象としたまちづくりの方向性等も示しています。

(3) 人口

- ・ 人口は、一貫して増加を続けていましたが、平成12(2000)年以降、約20万人で横ばいとなっています。今後、人口は減少すると予測されており、平成52(2040)年には16.4万人になると推計されています。
- ・ 平成27(2015)年の高齢化率は25.8%であり、今後も高齢化が進展すると考えられます。
- ・ DID地区の人口は昭和40(1965)年に比べて平成27(2015)年では約2倍に増加していますが、面積は約3.2倍になっているため、人口密度は2/3に低下しています。

(4) 主な施設立地の状況

- ・ 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しています。
- ・ 中心部には岸和田城、丘陵部には道の駅愛彩ランド、山間部には牛滝温泉いよやかの郷などの観光施設が立地しています。

(5) 観光の現状

- ・ 主要な観光施設の利用者数の推移は、いずれの施設も横ばい傾向にあります。
- ・ 主なイベントの来訪者数の推移は、平成25(2013)年以降は横ばい傾向にあります。

(6) 人の動き

- ・ 岸和田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。
- ・ 岸和田市内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、岸和田市内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。
- ・ 岸和田市の自動車の分担率は43.4%であり、周辺市町と比較すると、鉄道の分担率が比較的低く、自動車の分担率が比較的高い傾向にあります。
- ・ 岸和田市の代表交通手段分担率を地域別にみると、都市中核地域、岸和田北部地域において、自動車の分担率が低く、自転車、徒歩の分担率が高い状況にあります。葛城の谷東部地域及び牛滝の谷東部地域では、自動車の分担率が高い状況にあります。

2.2 交通の現状

2.2.1 鉄道

(1) 鉄道ネットワーク

岸和田市内には、大阪都心部から J R 阪和線、南海電鉄南海本線が平地部を走っており、計 7 つの鉄道駅(J R 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・蛸地藏)があります。隣接する和泉市の丘陵部には、泉北高速鉄道の和泉中央駅があり、貝塚市は、東西方向に水間鉄道が走っています。



■ J R 阪和線



■ 南海電鉄
南海本線

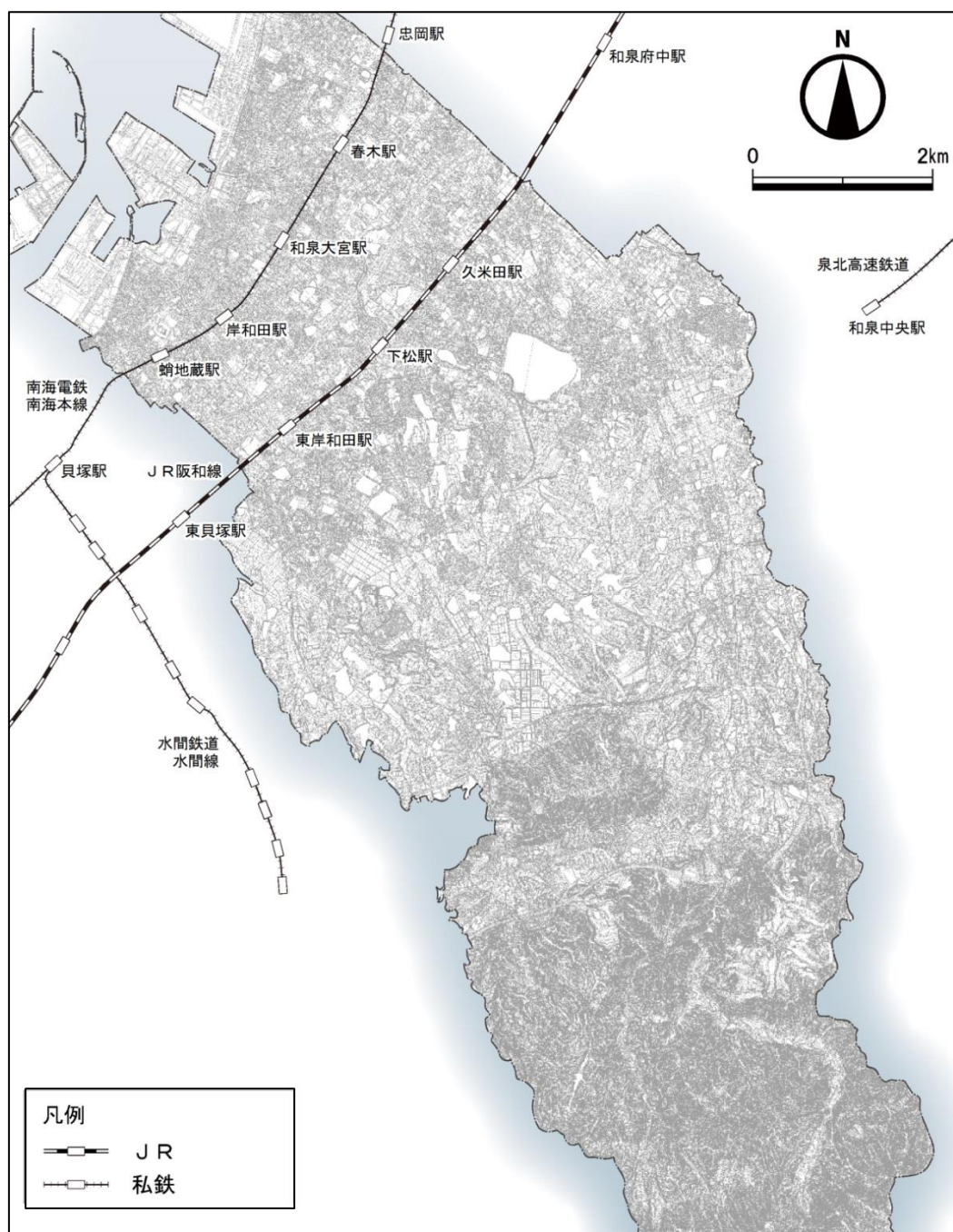


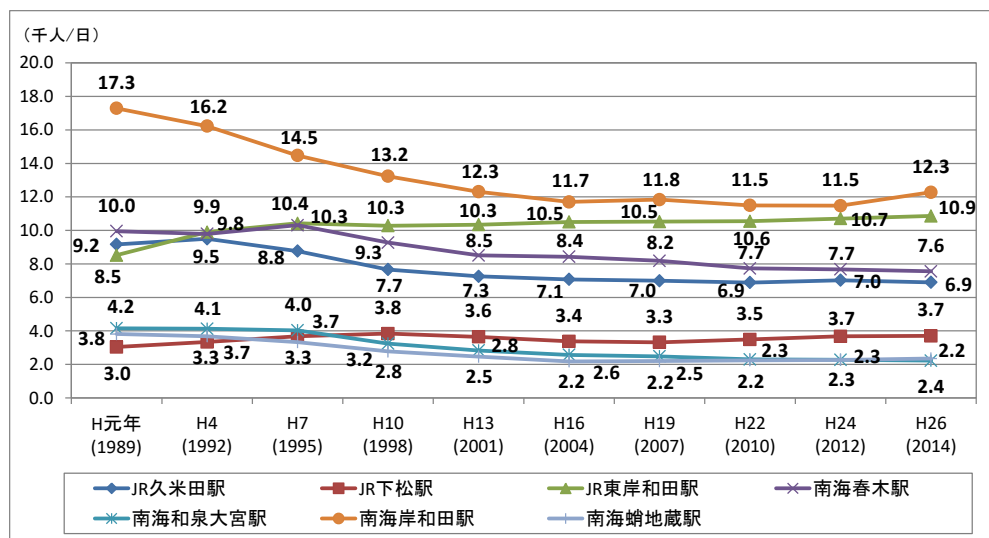
図 2-21 岸和田市の鉄道ネットワーク

(2) 利用者の推移

岸和田市内の鉄道駅別に乗車状況をみると、南海岸和田駅が1日あたり約12.3千人(平成26(2014)年)と最も多く、次いでJR東岸和田駅(10.9千人/日)、南海春木駅(7.6千人/日)、JR久米田駅(6.9千人/日)等となっています。一方、近隣の市外では、JR和泉府中駅が17.0千人/日と最も多く、次いで泉北高速和泉中央駅(15.8千人/日)、南海泉大津駅(13.4千人/日)、南海貝塚駅(9.1千人/日)等となっています。

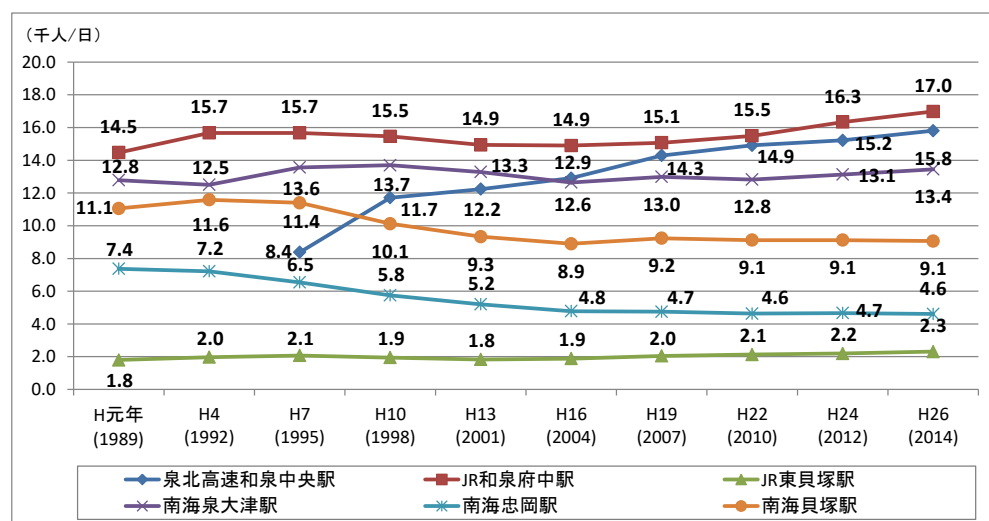
また、市内の鉄道駅別に乗車人員の推移をみると、平成元(1989)年と比べると平成26(2014)年では、JR東岸和田駅やJR下松駅で微増傾向がみられていますが、それ以外の鉄道駅では横ばい、もしくは微減傾向にあります。特に、南海岸和田駅では、平成元(1989)年に比べて平成26(2014)年では乗車人員が3割以上減少しています。

一方、市外では、JR和泉府中駅と泉北高速和泉中央駅で増加傾向にあります。特に、泉北高速和泉中央駅では、開業した平成7(1995)年に比べて平成26(2014)年では2倍近くも増加しています。



資料：岸和田市

図 2-22 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市内)



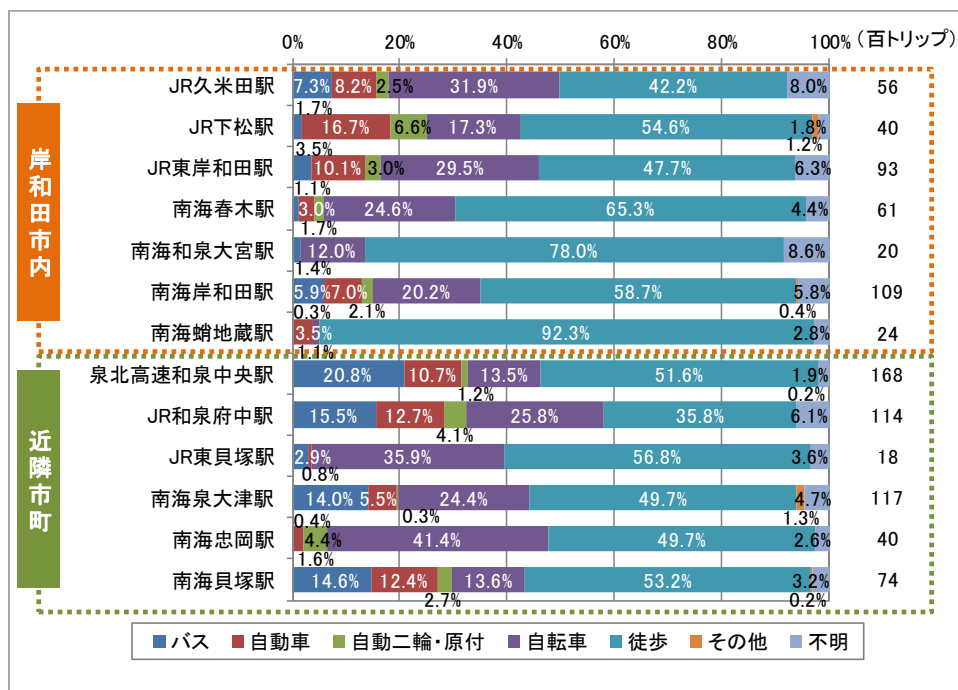
資料：岸和田市、大阪府統計年鑑

図 2-23 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市周辺市町)

(3) 駅別の駅端末交通手段別分担率*

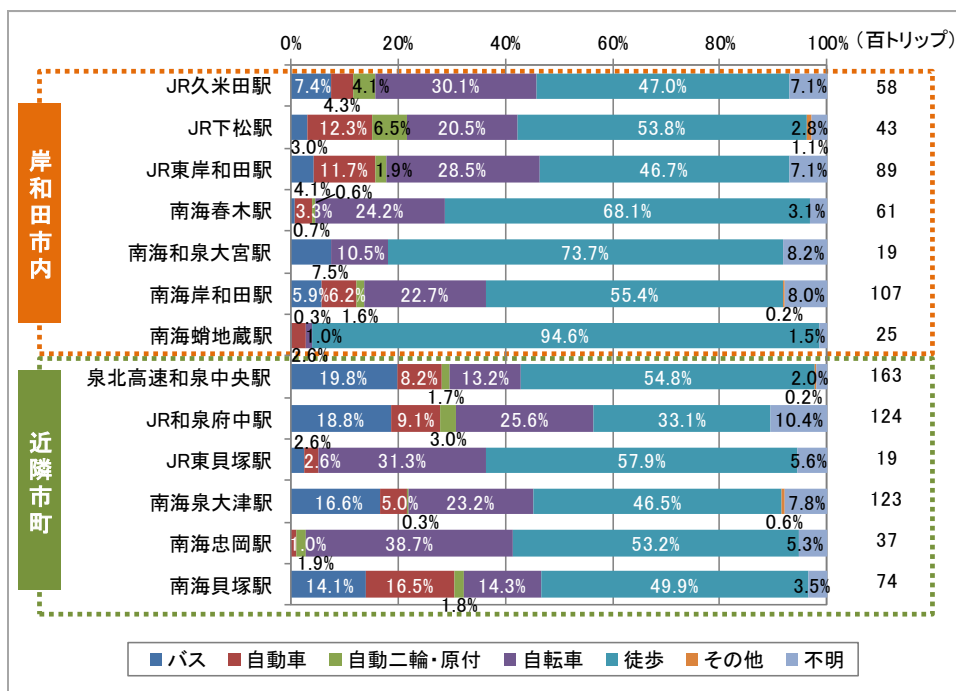
岸和田市内の7駅及び岸和田市周辺の駅端末交通手段分担率を示します。

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



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-24 駅別の駅端末交通手段別分担率(アクセス)(平日)



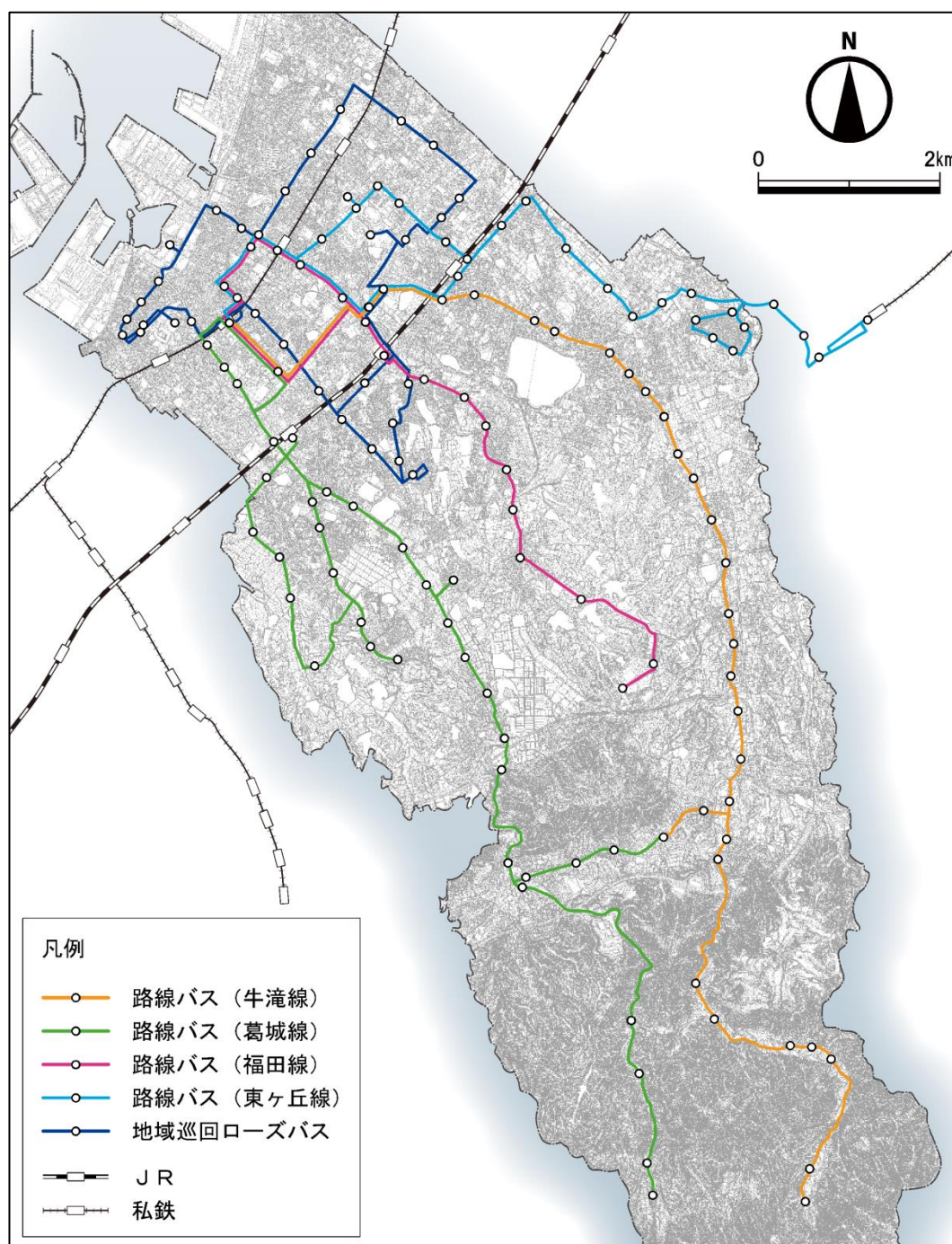
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-25 駅別の駅端末手段分担率(イグレス)(平日)

2.2.2 バス

(1) バスネットワーク

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、山地部まで運行しています。地域巡回ローズバスは、南海岸和田駅を中心に臨海部・平地部を巡回運行しています。



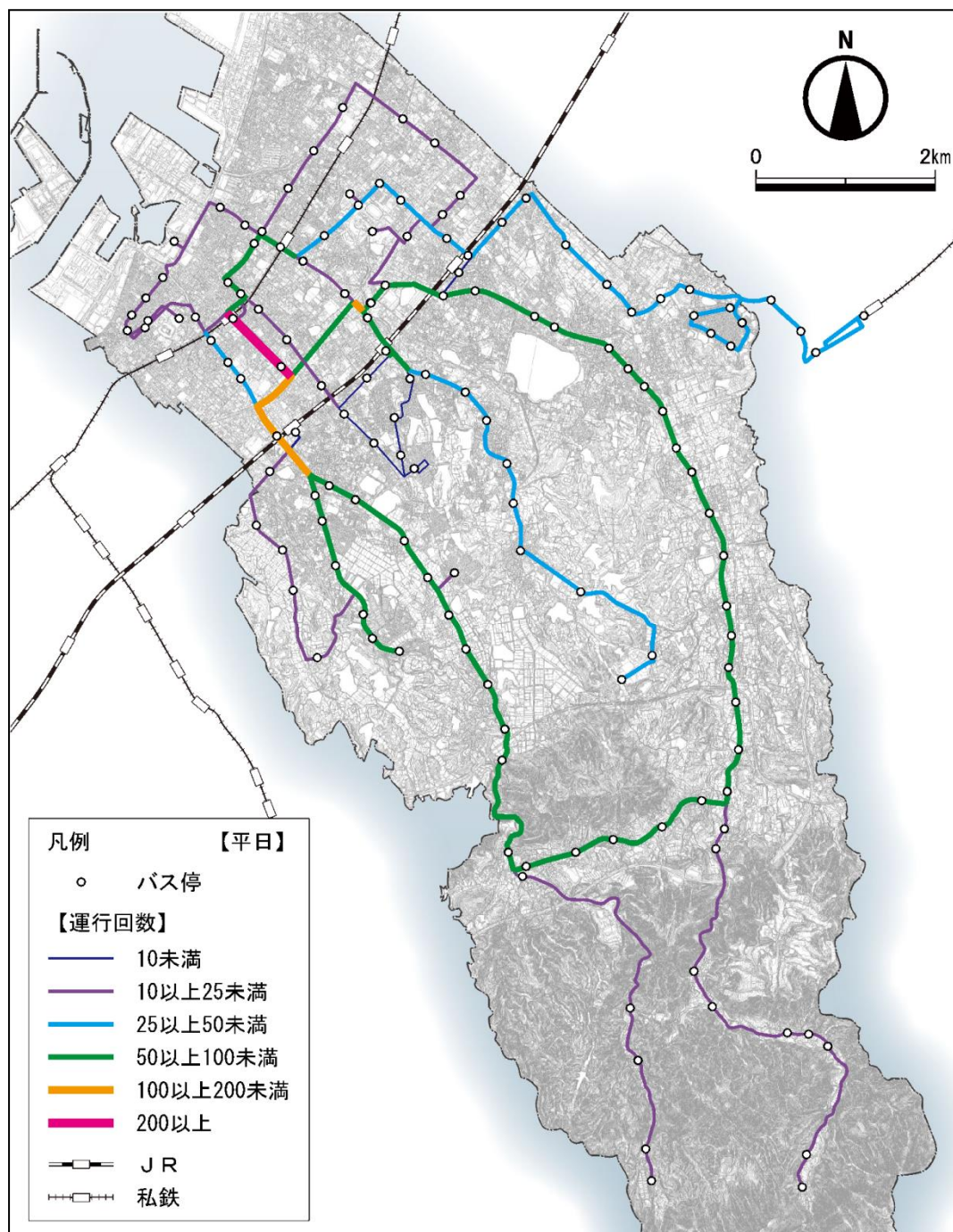
資料：南海バス(株)ホームページ

図 2-26 岸和田市のバスネットワーク

(2) バス交通のサービス水準

現行のバス交通の運行回数(平日)をみると、牛滝線、葛城線、福田線が運行する岸和田駅前～岸和田警察署東交差点間が 200 回/日以上と最も多くなっています。また、葛城線が運行する岸和田警察署東交差点～土生交番前交差点間でも 100～200 回/日と多い状況にあります。

白原車庫より南部地域を運行する牛滝線や葛城線、流木墓地公園あたりを運行する葛城線、ローズバスの運行路線では 10～25 回/日と運行回数が少ない状況にあります。

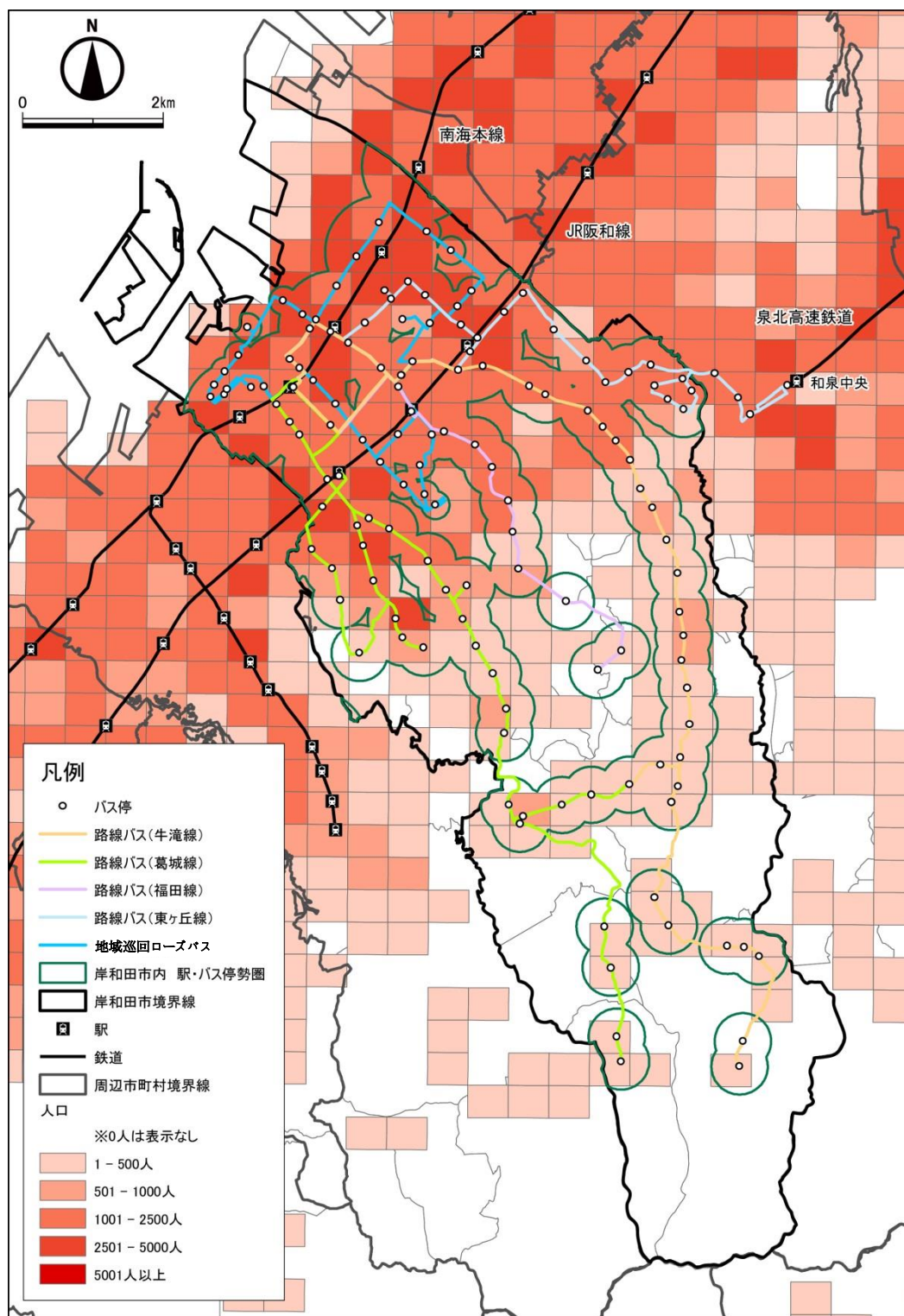


資料：南海バス(株)ホームページ

図 2-27 既存バス路線(路線バス・ローズバス)の運行回数(平日)

(3) 地域公共交通のサービス圏域*とカバー人口

岸和田市内の地域公共交通のサービス圏域をみると、市内人口の鉄道・路線バスでのカバー率は約 80%となっており、ローズバスを含めると約 84%に達しています。



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

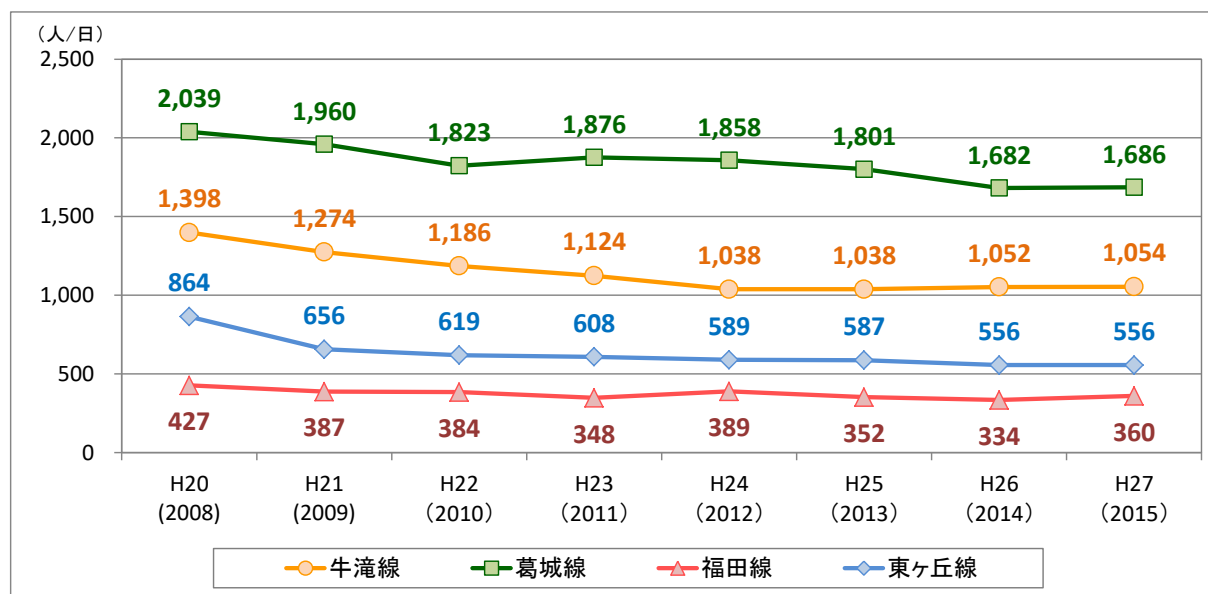
図 2-28 地域公共交通のサービス圏域と総人口

(4) 路線バスの利用状況

市内を運行する路線バスの1日あたり利用者数(平成27(2015)年)をみると、葛城線が約1,700人/日と最も多く、次いで牛滝線が約1,100人/日、東ヶ丘線の約600人/日、福田線の約400人/日です。

利用者数の推移をみると、いずれの路線も年々減少傾向にあり、平成20(2008)年の利用者数と比べると、平成27(2015)年時点では約6～8割の利用者数となっています。

(※牛滝線(H27(2015)/H20(2008)) : 0.75、葛城線 : 0.83、福田線 : 0.84、東ヶ丘線 : 0.64)



資料：南海ウィングバス南部株式会社資料

図 2-29 路線別にみた1日あたりの利用者数の推移

■路線バス



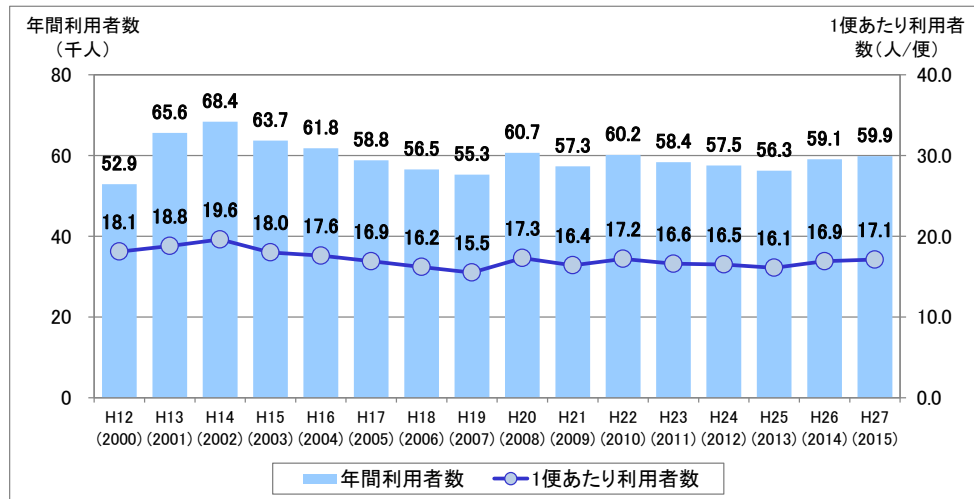
■地域巡回ローズバス



(5) 地域巡回ローズバスの利用状況

ローズバスの年度別の利用者数の推移をみると、平成 14(2002)年度をピークに平成 19(2007)年度まで減少傾向にありましたが、運行経路の一部変更等を行った平成 20(2008)年度に約 5 千人/年(約 20 人/日)の利用者数が増え、以降は年間約 6 万人(約 200 人/日)の横ばい傾向にあります。

1 便あたり利用者数の推移をみると、年度別にみた利用状況と同様、平成 14(2002)年度の 19.6 人/便をピークに平成 19(2007)年度の 15.5 人/便まで減少していますが、平成 20(2008)年度に約 2 人/便増加し、以降は約 17 人/便の横ばい傾向にあります。



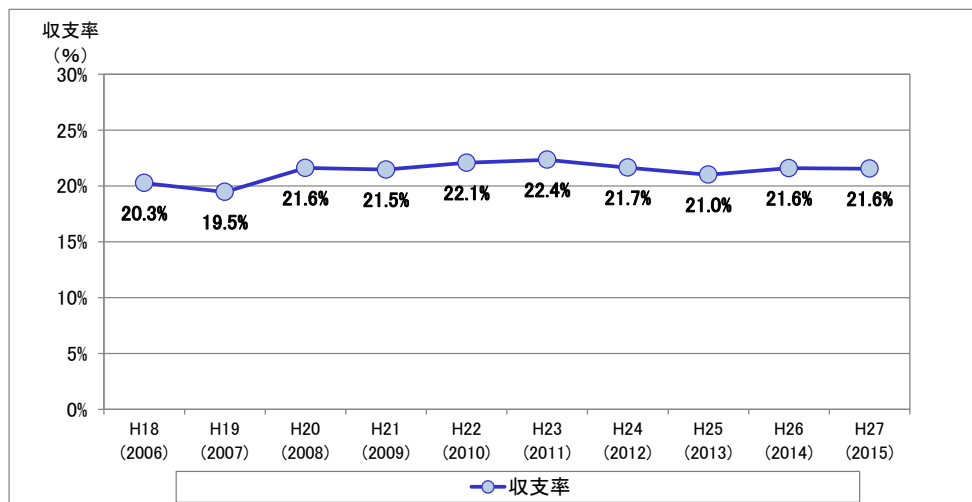
資料：岸和田市

図 2-30 年度別にみたローズバス利用者数の推移

(6) 地域巡回ローズバスの収支状況

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。

収支率は、近年はほぼ 22%で横ばいの傾向にあります。



※収支率は、運行経費÷収入額で算出。
 ※運行経費は、車両費用償却費を含まない。

資料：岸和田市

図 2-31 ローズバスの収支率の推移

2.2.3 タクシー

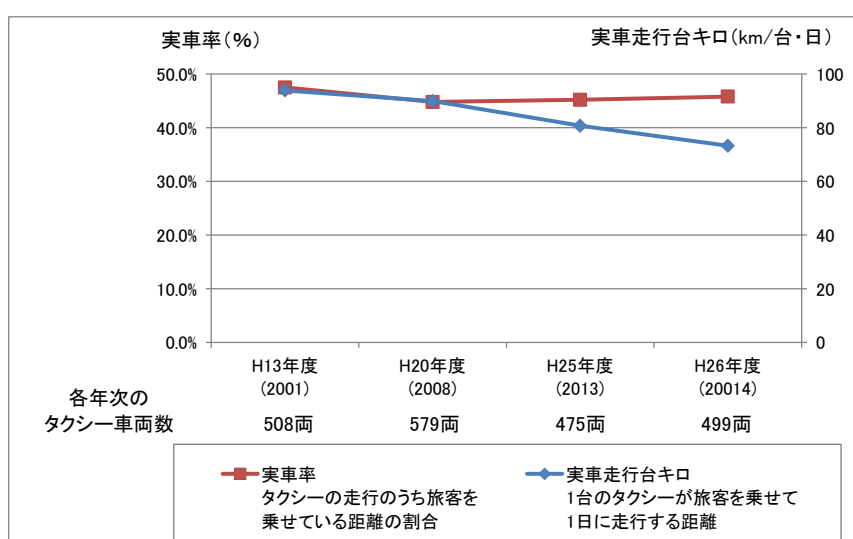
(1) 市内のタクシー

タクシー事業者は、市内に3事業者あり、営業エリアは、岸和田市内全域をカバーしています。鉄道やバス停から離れている地域も含め、市内のどの地域からでも利用が可能です。また、24時間営業していることで、市民がいつでも利用できるセーフティネットとしての役割も果たしています。



(2) タクシーの走行実績

実車率は、平成20(2008)年より増加していますが、実車走行台キロは、平成13(2001)年より減少傾向であり、またタクシーの車両数も減少していることから、市場自体は縮小傾向にあります。



資料：泉州交通圏におけるタクシー適正化・活性化地域計画

図 2-32 タクシーの走行実績

(3) 観光モデルコースでの活用

大阪泉州観光ガイドでは、泉州地域の観光モデルコースを提案しています。コースの中には、移動手段としてタクシーを推奨したものがあります。

【半日コース】泉州の春を熊野街道で体験 【1日コース】泉州をタイムトラベル。歴史満喫！



資料：大阪泉州ガイド
ホームページ

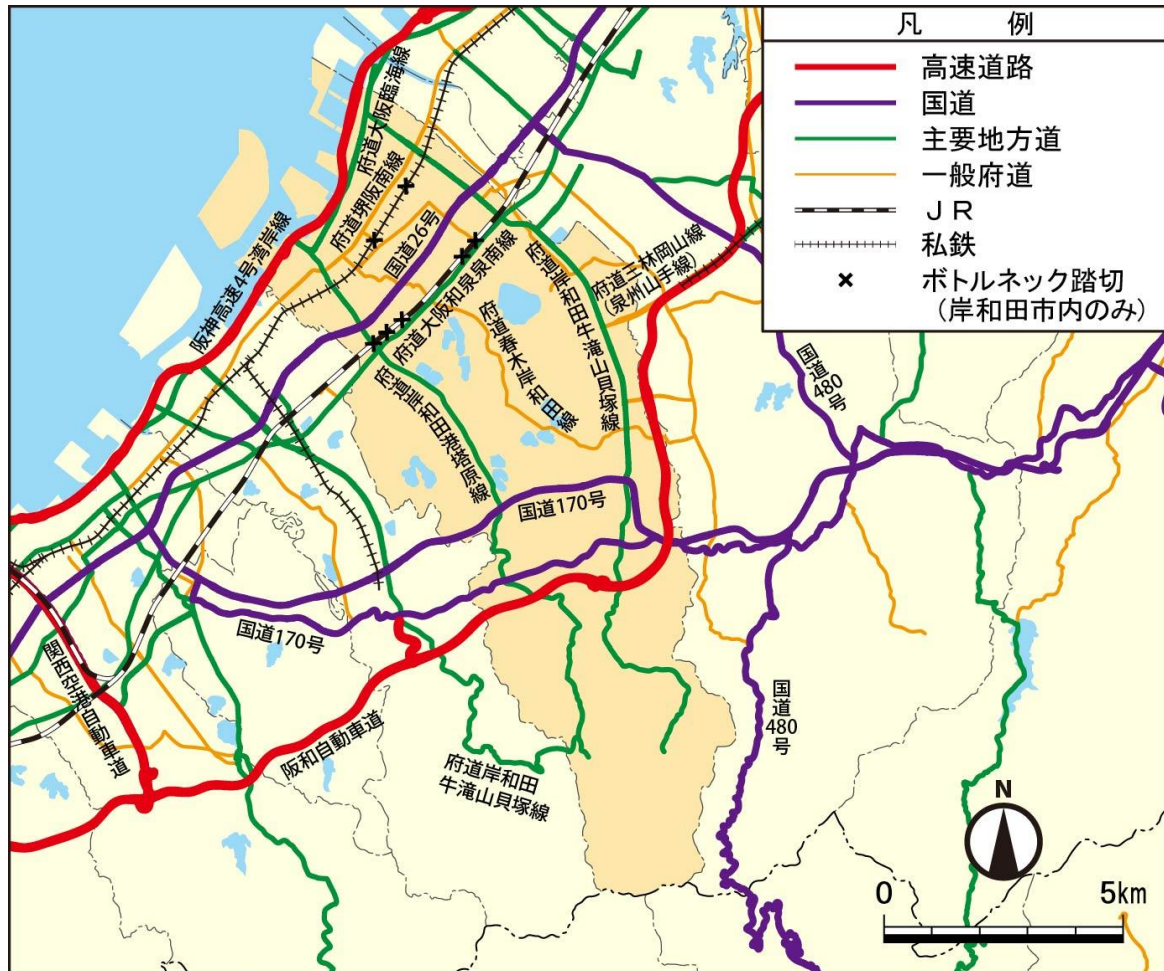
図 2-33 観光モデルコースのチラシ

2.2.4 自動車

(1) 道路ネットワークの状況

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

また、府道岸和田港塔原線や府道岸和田牛滝山貝塚線は、市内を東西に縦断する地域内のネットワークを支えています。

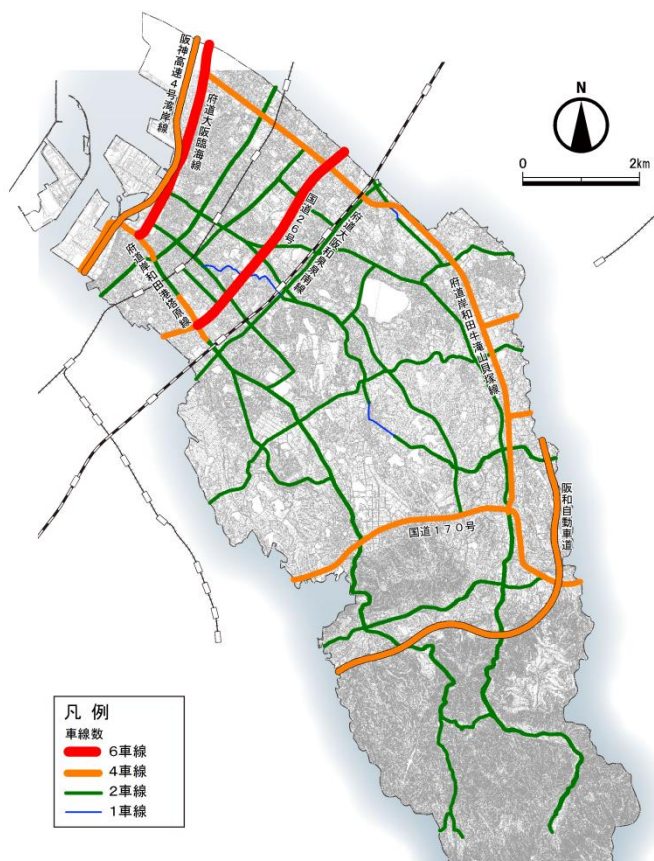


資料：道路交通センサス(平成 22(2010)年)

図 2-34 岸和田市及び周辺地域の道路ネットワークの状況

(2) 車線数の状況

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



資料：岸和田市資料

図 2-35 岸和田市及び周辺地域の車線数の状況

(3) 交通量（平日 24 時間交通量）

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



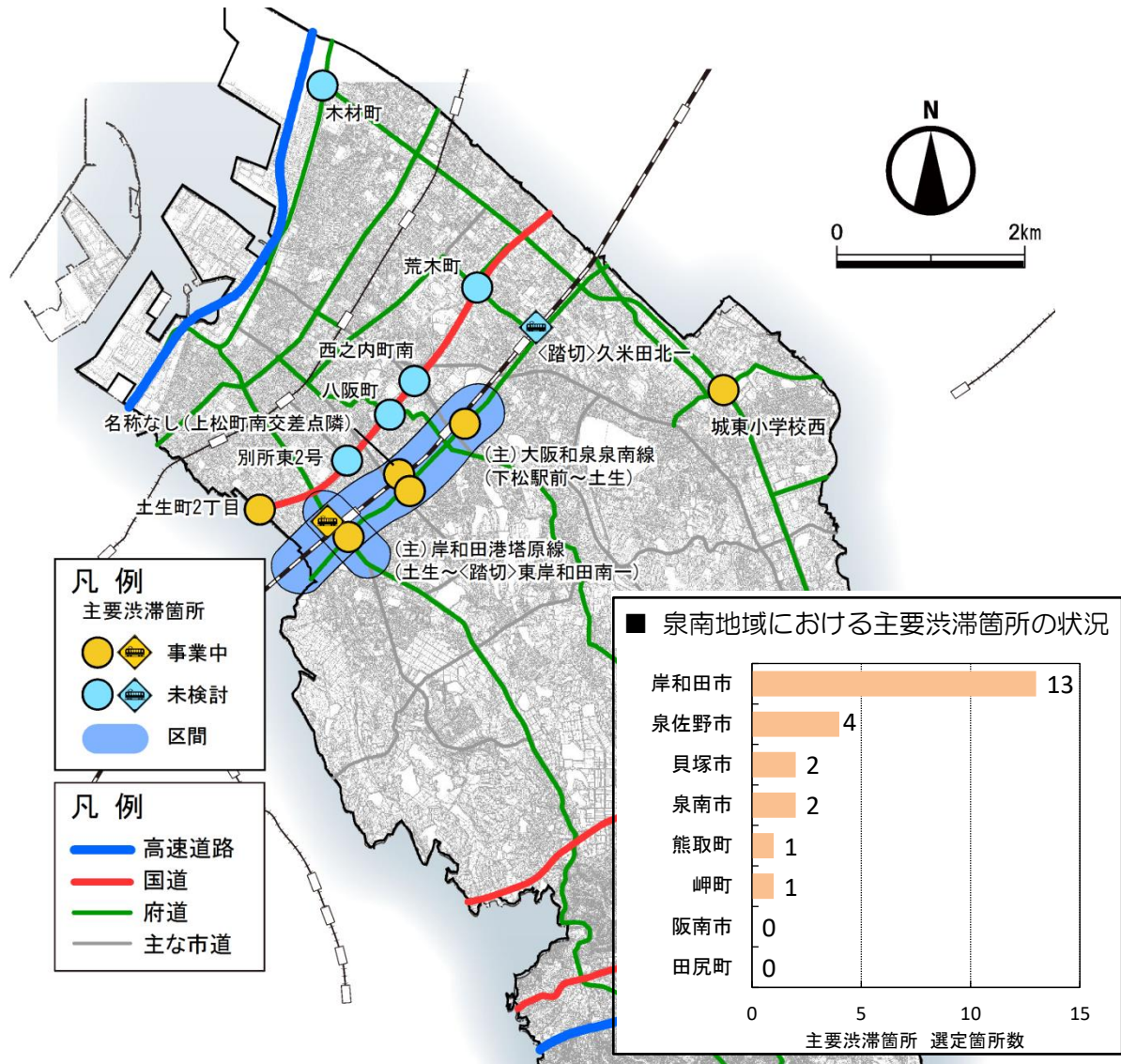
資料：道路交通センサス(平成 22(2010)年)

図 2-36 岸和田市及び周辺地域の交通量（平日 24 時間交通量）の状況

(4) 主要渋滞箇所*

国道 26 号や府道大阪臨海線、府道牛滝山貝塚線では、幹線道路との交差点で渋滞が発生しています。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。現在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進めており、平成 29(2017)年 10 月に高架化が完成しています。

泉南地域における主要渋滞箇所の選定箇所は、岸和田市が最も多い状況です。

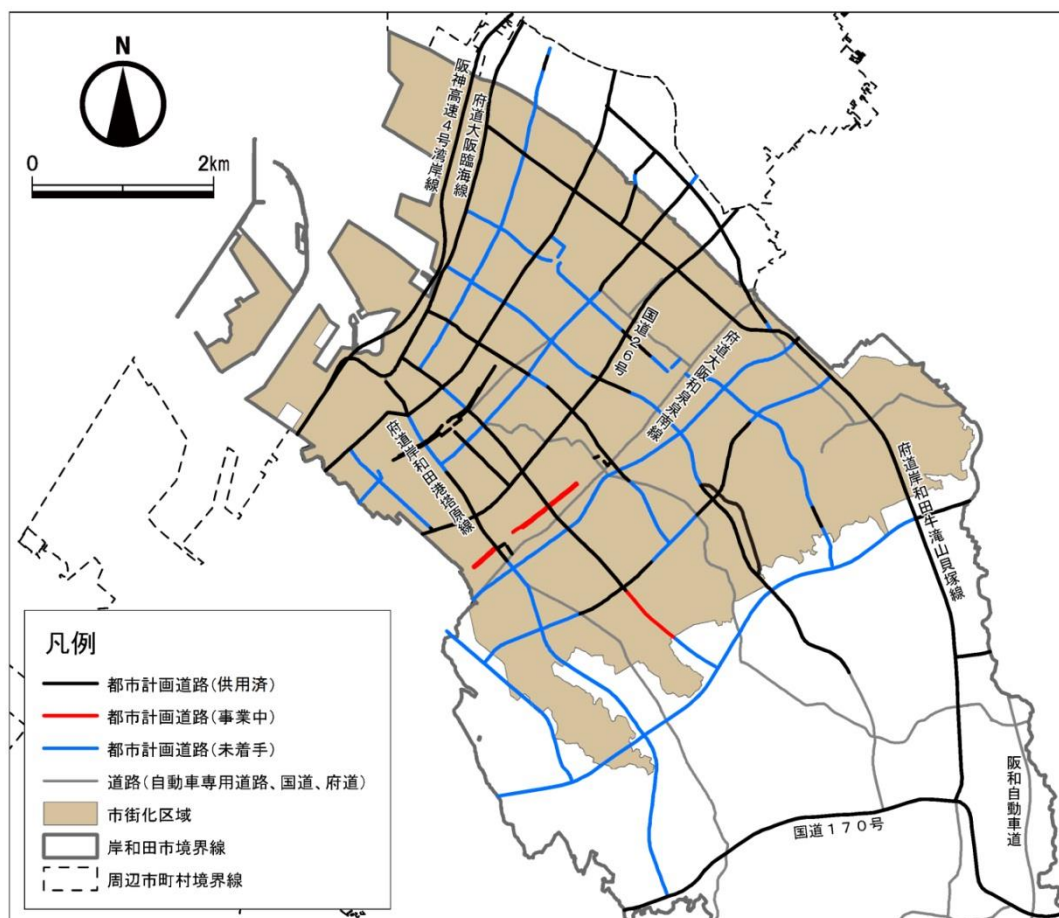


資料:「地域の主要渋滞箇所」選定結果(平成 25(2013)年 2 月公表 京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会)

図 2-37 岸和田市内の主要渋滞箇所選定状況及び泉南地域における主要渋滞箇所の状況

(5) 都市計画道路*の整備状況

都市計画道路の整備状況をみると、都市計画道路の計画総延長 98,740m に対して、整備済み総延長は 53,400m(整備率：54.1%)です。現在整備中の総延長が 5,254m であり、整備後は 61.4%となります。

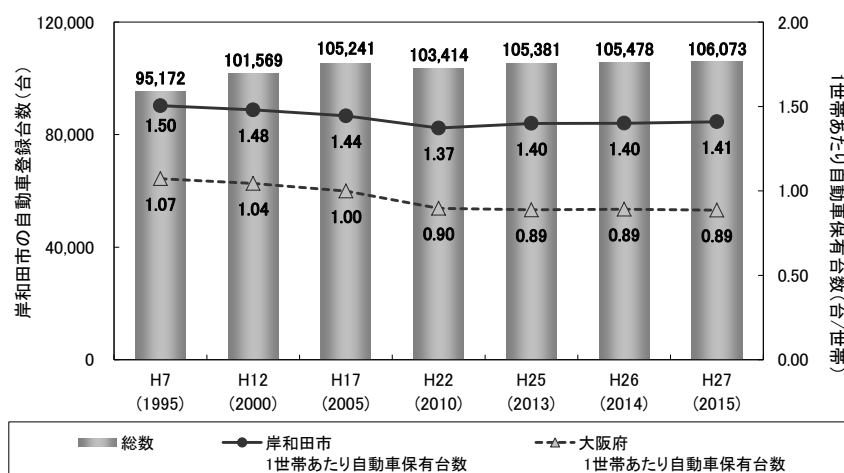


資料：岸和田市

図 2-38 都市計画道路の整備状況(平成 27(2015)年度末)

(6) 自動車保有台数の推移

岸和田市の自動車登録台数は、近年横ばい傾向にあり、平成 27(2015)年時点で約 10.6 万台です。また、1 世帯あたりの自動車保有台数は、大阪府の 1 世帯あたり自動車保有台数を上回っています。



資料：大阪府統計年鑑（平成

8(1996)年度～平成 28(2016)年度)

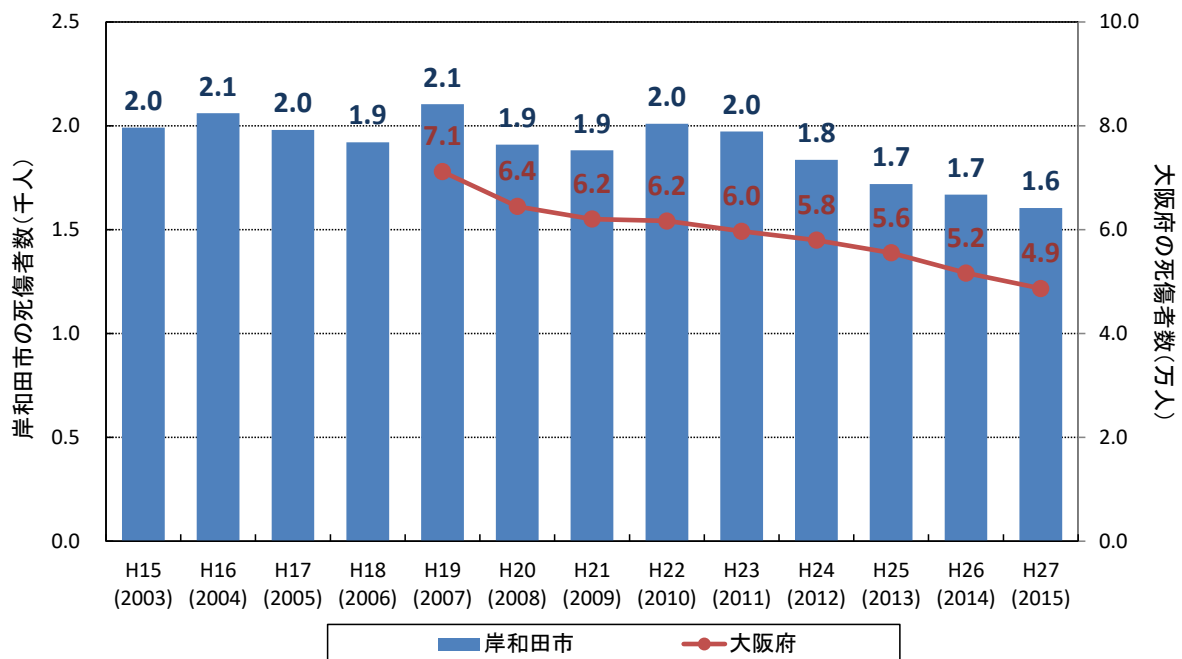
図 2-39 自動車登録台数及び 1 世帯あたり自動車保有台数の推移

(7) 事故発生状況

岸和田市内における交通事故による死傷者数は、微減傾向にありますが、平成 27(2015)年には年間約 1.6 千人の死傷者が発生しています。

大阪府内における交通事故による死傷者数も減少傾向にあり、平成 19(2007)年に比べて平成 27(2015)年では約 3 割減少している一方、岸和田市においては約 2 割の減少にとどまっています。

しかし物損事故も含めた交通事故の年間発生件数は、平成 21(2009)年に比べて平成 25(2013)年では約 2 割増加しています。



資料：岸和田の交通事故のあらまし

図 2-40 岸和田市及び大阪府の交通事故による死傷者数の推移

基本目標 1-3：暮らしの安全性・快適性を高める

指標名	第 1 期戦略計画		第 2 期戦略計画	
	現状値	目指そう値	現状値	目指そう値
交通事故(人身事故+物損事故)の年間発生件数	5,033 件 (H21(2009))	4,900 件 (H26(2014))	5,843 件 (H25(2013))	5,800 件 (H29(2017))
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	17.9% (H22(2010))	20.2% (H26(2014))	18.2% (H26(2014))	21.0% (H30(2018))

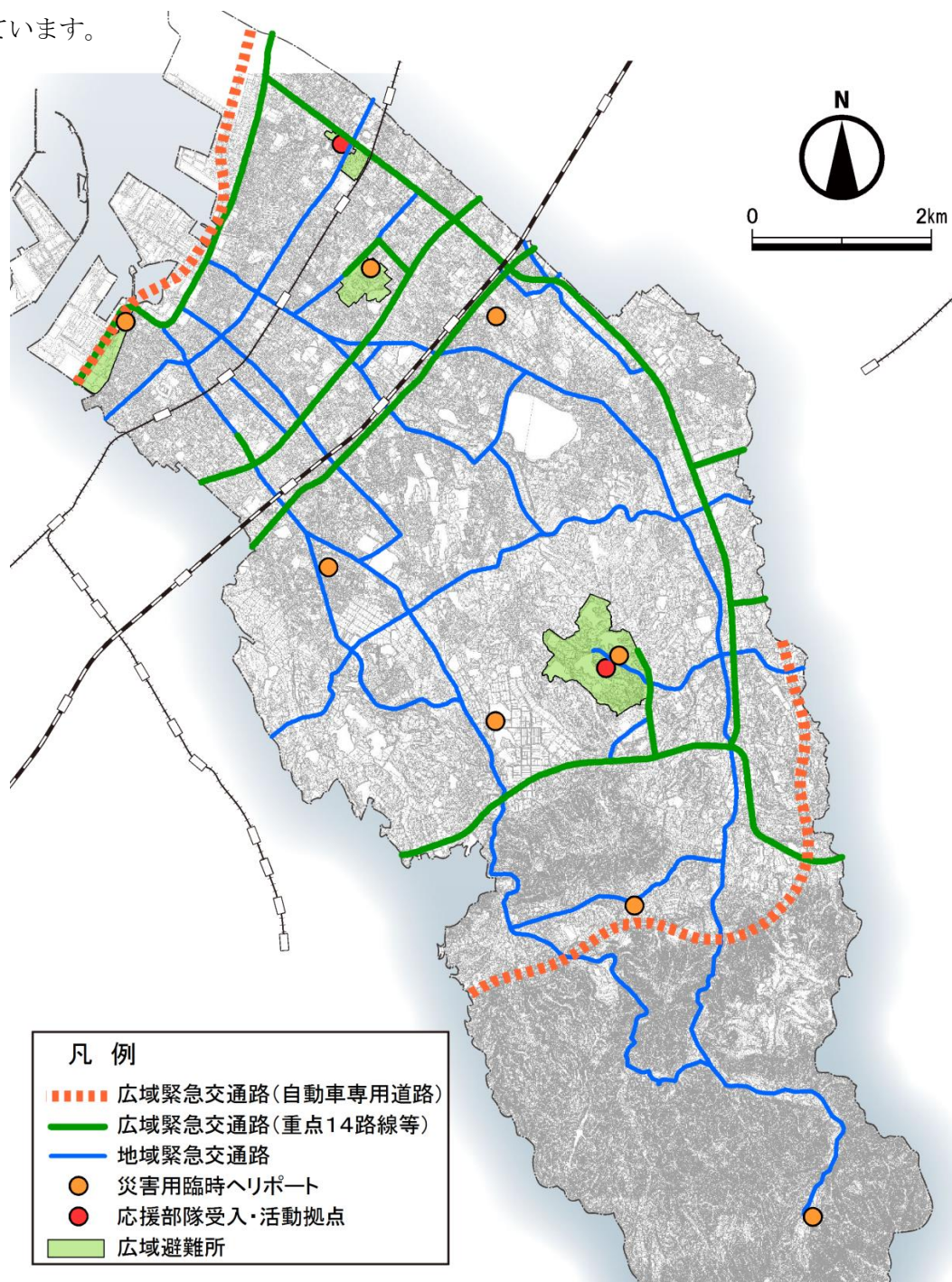
資料:岸和田市まちづくりビジョン 第 1 期戦略計画(H23(2011)年 3 月)
岸和田市まちづくりビジョン 第 2 期戦略計画(H27(2015)年 3 月)

図 2-41 岸和田市まちづくりビジョンによる岸和田市における交通安全に係る基本目標

2.2.5 緊急交通路

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。

府が選定する広域緊急交通路と阪南港、災害時用臨時ヘリポート、市町村災害医療センター、広域避難所をはじめとする防災施設と連絡する地域緊急交通路は、市内幹線道路等を対象に指定されています。



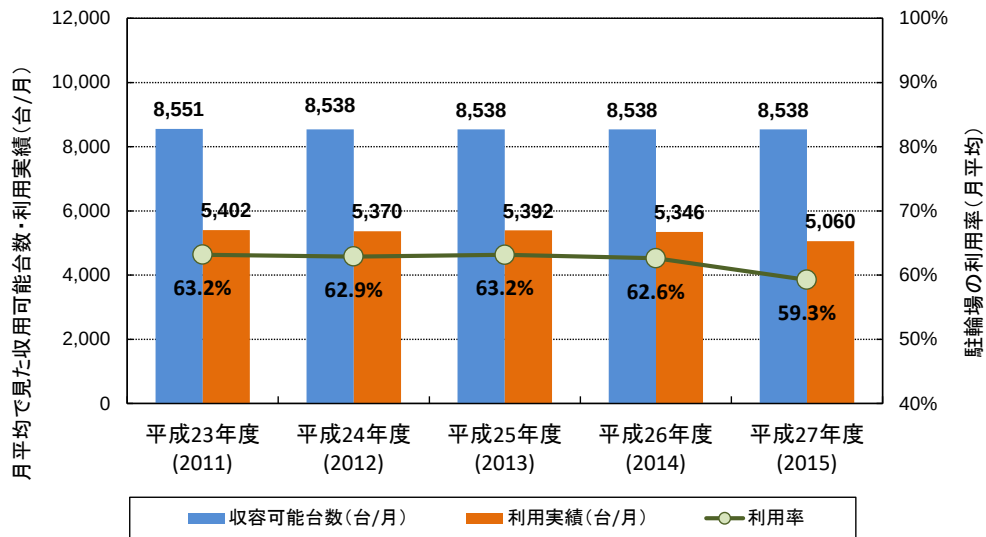
資料：大阪府地域防災計画 関連資料集（平成 29(2017)年 12 月修正 大阪府防災会議）岸和田市地域防災計画 資料編（平成 29(2017)年 4 月修正 岸和田市防災会議）

図 2-42 岸和田市内における緊急交通路の指定状況

2.2.6 自転車

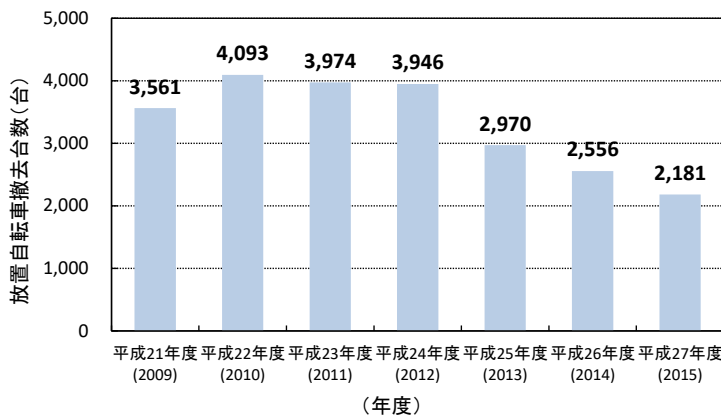
本市の鉄道駅周辺に設置されている市営自転車駐車場の利用率は、平成 27(2015)年度で約 59%であり、平成 26(2014)年度から約 3%減少しています。また、市内鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域*内での放置自転車台数は、平成 27(2015)年で平成 22(2010)年の約 53%と大幅に削減され、減少傾向にあります。

一方、泉南地域 8 市町における自転車による人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、本市は最も多い状況です。



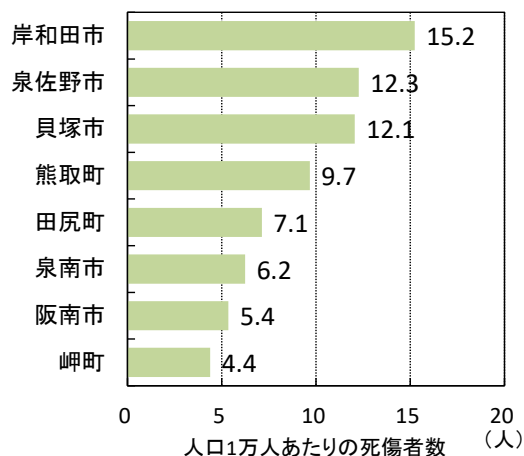
資料：岸和田市資料

図 2-43 市営自転車駐車場の利用状況の推移



資料：岸和田市資料

図 2-44 放置自転車撤去台数の推移



資料：大阪の交通白書
(平成 27(2015)年度版 一般財
団法人大阪府交通安全協会)

図 2-45 自転車による人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況 (平成 27(2015) 年)

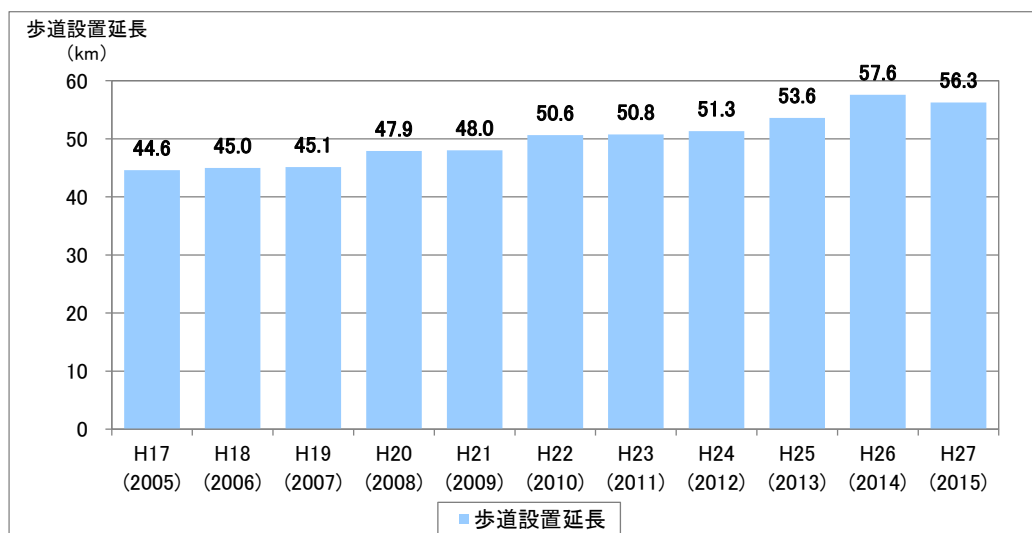
2.2.7 歩行者

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を設置などによる移動円滑化*に取り組んでいます。

市内の幹線道路では、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るため、歩道設置の整備を進めており、歩道設置延長は平成 27(2015)年で約 56.3km です。

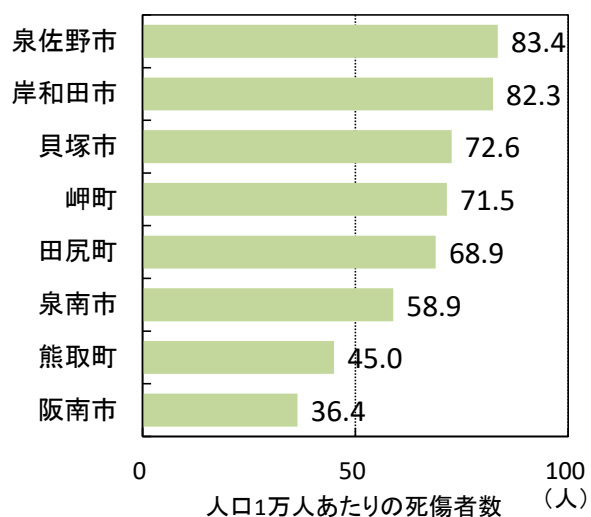
市内には小学校 24 校、中学校 11 校があり、市内の通学路は 131.9km となっています。

泉南地域 8 市町における人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、本市は 2 番目に多い状況にあります。



※各年 4 月 1 日現在
資料：岸和田市

図 2-46 歩道設置延長の推移



資料：大阪の交通白書（平成 27(2015)年度版 一般財団法人大阪府交通安全協会）

図 2-47 人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況（平成 27(2015)年）

2.2.8 交通結節点*

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、JR東岸和田駅、JR下松駅では、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。

■南海岸和田駅



表 2-3 市内鉄道駅における交通結節点の整備状況

駅名		乗車人員 人/日	駅舎 構造	交通結節機能							広場外	
				都市計画駅前交通広場		バス		タクシー		その他	市営駐輪場	その他
				西側	東側	バース	プール	バース	プール			
南海	春木	7,558	地上	暫定	未整備	×	×	×	×	一般車 バース	整備済	
	和泉大宮	2,224	地上	暫定	未整備	○	×	○	○		設置済	バス停
	岸和田	12,274	高架	暫定	整備済	○	×	○	○		整備済	バス車庫
	蛸地蔵	2,351	地上		未整備	×	×	×	×		設置済	
JR	久米田	6,899	地上	未整備	暫定	×	×	○	○		設置済	バス停
	下松	3,702	橋上	整備済	整備済	○	×	○	○		設置済	
	東岸和田	10,863	高架		暫定	○	×	○	○	一般車 バース	暫定	バス停

※乗車人員は平成 26(2014)年実績（岸和田市資料による）
 ※駅施設の状況は、岸和田市資料による
 ※市営駐輪場については「整備済」は用地も取得済み、「設置済」は借地にて施設を設置済、「暫定」は借地にて仮施設を設置済

【整備前】



【整備後（暫定）】



資料：岸和田市資料

図 2-48 JR東岸和田駅 駅前交通広場整備状況

2.2.9 まとめ

(1) 鉄道

- ・ 鉄道は、J R 阪和線、南海本線が都市部を南北に縦断しています。
- ・ 市内の鉄道駅別の乗車人員の推移は、平成元(1989)年と比べると平成 26(2014)年では、J R 東岸和田駅や J R 下松駅で微増傾向にありますが、それ以外の駅は横ばい・微減傾向にあります。
- ・ 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。

(2) バス

- ・ 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されています。
- ・ ローズバスは、岸和田駅を中心に臨海部・都市部を巡回運行しています。
- ・ 岸和田市内の地域公共交通のサービス圏域をみると、市内人口の鉄道・路線バスでのカバー率は約 80%となっており、ローズバスを含めると約 84%に達しています。
- ・ 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、平成 20(2008)年の利用者数と比べると、平成 27(2015)年時点では約 6~8 割の利用者数となっています。

(3) タクシー

- ・ タクシー事業者は、市内に 3 事業者あり、営業エリアは、岸和田市内全域をカバーしています。

(4) 自動車

- ・ 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。
- ・ 泉南地域における主要渋滞箇所の選定箇所は、岸和田市が最も多い状況です。
- ・ 市内補助幹線道路である都市計画道路の整備率は 54.1%と半数程度です。
- ・ 交通事故の年間発生件数をみると、平成 25(2013)年は平成 21(2009)年に比べ、約 2 割増加しています。

(5) 緊急交通路

- ・ 国道 26 号と府道大阪和泉泉南線は、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。

(6) 自転車

- ・ 泉南地域 8 市町における自転車による人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、本市は最も多い状況です。

(7) 歩行者

- ・ 市内の幹線道路では、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。
- ・ 泉南地域 8 市町における人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、本市は 2 番目に多い状況にあります。

(8) 交通結節点

- ・ 南海岸和田駅、J R 東岸和田駅（暫定）、J R 下松駅には、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。

2.3 まちづくりに関する施策

(1) 岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）のまちづくり

岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）は、東側で阪和自動車道岸和田和泉 IC に近接し、南側に神於山麓、西側に蜻蛉池公園・近畿職業能力開発大学校・道の駅「愛彩ランド」に囲まれた約 159ha の地区です。

『人々が元気で快適に生きがいを持って暮らせる“まち”』『活力があり地域を輝かせる産業がある“まち”』『地球と人にやさしい自然環境がある“まち”』の3つの基本コンセプトに沿って、持続可能な“まち”を創ることを目標とし、まちづくりを進めています。

地区内のまちづくりは、地形条件や交通アクセス・耕作状況を踏まえ、①都市整備エリア、②農整備エリア、③自然保全活用エリアの3ゾーンに分けてまちづくりを進めています。



資料：岸和田市資料

図 2-49 岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）整備イメージ

(2) JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業

JR 阪和線東岸和田駅付近では、約 2.1 キロメートルの高架化工事が進められてきました。

平成 29(2017)年 10 月に鉄道高架化は完成し、供用されています。7 箇所の踏切が除却され安全性の向上と交通渋滞の解消が図られました。駅舎内もエスカレーターやエレベーターが設置され、バリアフリー*化も図られました。また、駅周辺整備についても進めています。

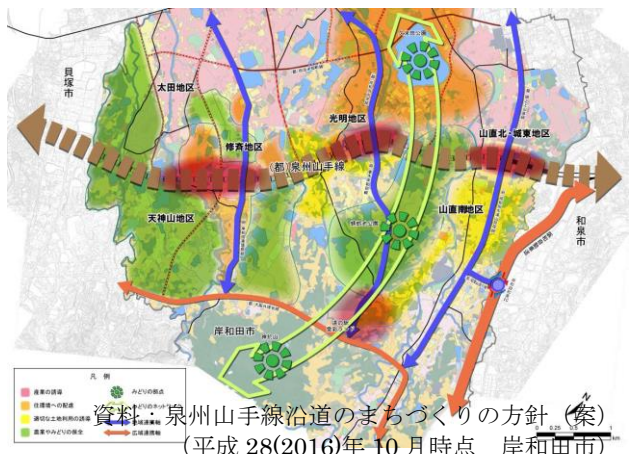


資料：岸和田市資料

図 2-50 供用された JR 東岸和田駅下り線高架ホーム

(3) 都市計画道路泉州山手線・泉北高速鉄道の延伸

都市計画道路泉州山手線は、平成 28(2016)年 8 月に改定された「大阪府都市整備中期計画(案)別冊 参考資料(案)」において、泉州地域の丘陵部における広域幹線であるとともに地域の連携と活性化を支える重要な路線として位置付けられており、今後、早期の事業化を図るために関係機関との協議を進めていきます。



資料：泉州山手線沿道のまちづくりの方針(案)
(平成 28(2016)年 10 月時点 岸和田市)

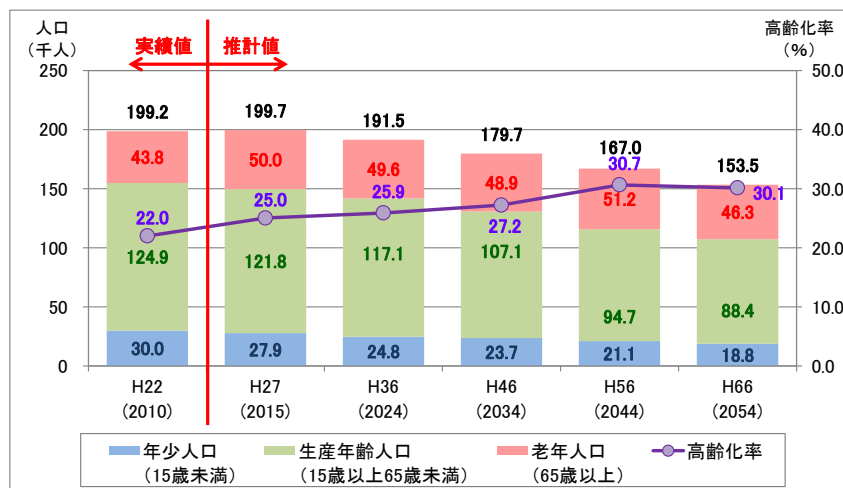
図 2-51 泉州山手線沿道のまちづくりの方針

2.4 都市活動・交通の将来動向

2.4.1 将来人口動向

(1) 岸和田市人口ビジョンによる将来人口

岸和田市では、同市人口ビジョンにおいて、住民基本台帳をもとに、同市の特徴を踏まえて独自の将来人口推計を行っており、平成 66(2054)年には約 15 万人とされており、平成 22(2010)年に比べて約 22%減少しています。



資料：岸和田市人口ビジョン

注 1：小学校区ごとに算出した推計値を積み上げて算出している。なお、小学校区の推計は、住民基本台帳による人口をもとに、コーホート要因法*により推計している。具体的には、住民基本台帳による人口を基に、住民基本台帳が電子化された S59(1984)年 10 月から現在までの出生数・死亡数・転入数・転出数・転居数の各々の平均値を、小学校区ごとに、年齢別、性別で算出し、その値を現在の人口に加算して、将来推計値を算出している。

注 2：転入数、転出数は、ある校区から市外への移動を表し、転居数は、ある校区から市内の他の校区への移動を表す。

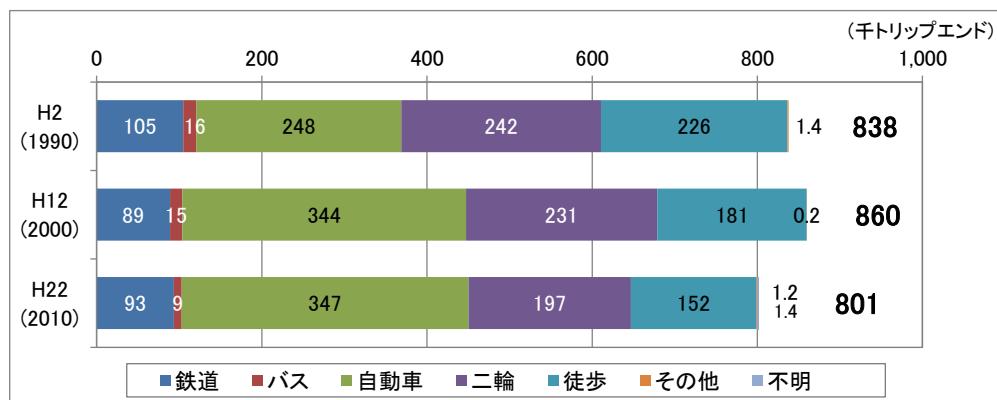
図 2-52 岸和田市における将来人口の推移（岸和田市人口ビジョン）

2.4.2 公共交通利用の見通し

(1) 現状の公共交通の利用者推移

岸和田市における代表交通手段別の発生集中量の推移を示します。

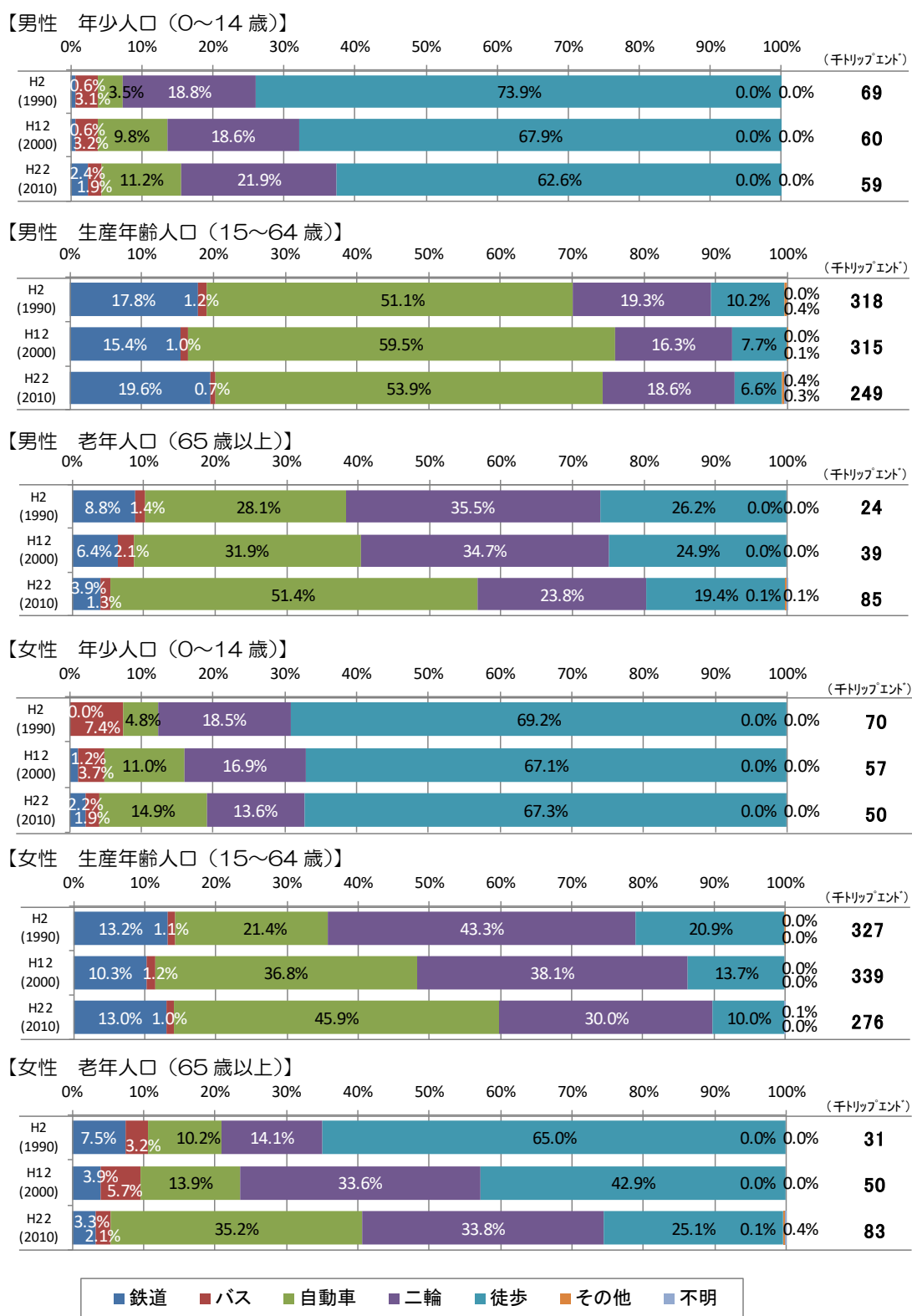
鉄道の発生集中量は、平成 2(1990)年から平成 12(2000)年にかけて約 15%減少し、平成 12(2000)年から平成 22(2010)年にかけて約 5%増加しています。また、バスの発生集中量は、平成 2(1990)年から平成 22(2010)年にかけて約 44%減少しています。



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-53 代表交通手段別発生集中量(平日)

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



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-54 性別・年齢3区分別代表交通手段分担率（平日）

(2) 将来的な人口動向を踏まえた今後の公共交通の利用見通し

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

上記を踏まえて、今後の公共交通の利用見通しは、以下のように推計を行います。

手法：岸和田市内の駅勢圏・バス停勢圏の人口を用いた推計

①第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22(2010)年）のデータをもとに、性別・年齢3区分別の駅勢圏人口・バス停勢圏人口1人あたりの鉄道・バスの発生集中量（以下、発生集中原単位という）を算出する

②①で求めた発生集中原単位に、将来の岸和田市の駅勢圏人口・バス停勢圏人口を掛ける

①鉄道・バスの発生集中原単位の算出

岸和田市の駅勢圏・バス停勢圏の人口推移を以下に示します。

平成22(2010)年から平成27(2015)年にかけて、男女全ての年齢区分において、駅勢圏人口・バス停勢圏人口が減少する傾向にあるものと推計されています。

表 2-4 性別・年齢3区分別人口（上段：駅勢圏、下段：バス停勢圏）

駅勢圏人口	男性				女性				男女計			
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計
H2(1990)												
H12(2000)	8,521	34,008	6,858	49,387	7,897	35,430	10,115	53,442	16,420	69,439	16,970	102,829
H22(2010)	7,713	31,784	9,710	49,207	7,331	33,098	13,529	53,958	15,043	64,880	23,242	103,164
H27(2015)	6,328	26,890	9,291	42,509	6,031	27,576	12,662	46,269	12,361	54,465	21,952	88,778
H36(2024)	6,223	26,762	9,320	42,305	5,908	27,386	12,819	46,113	12,132	54,152	22,140	88,424
H46(2034)	6,094	26,677	9,333	42,104	5,810	27,295	12,844	45,949	11,904	53,973	22,177	88,054
H56(2044)	5,960	26,608	9,301	41,869	5,721	27,184	12,827	45,732	11,684	53,791	22,127	87,602
H66(2054)	5,894	26,488	9,258	41,640	5,613	27,115	12,793	45,521	11,506	53,607	22,052	87,165

バス停勢圏人口	男性				女性				男女計			
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計
H2(1990)												
H12(2000)	10,756	42,383	7,904	61,043	9,963	43,555	11,408	64,927	20,722	85,939	19,310	125,970
H22(2010)	10,111	39,472	11,843	61,426	9,565	40,986	15,792	66,343	19,674	80,456	27,639	127,769
H27(2015)	8,715	36,221	12,528	57,464	8,236	37,039	16,670	61,945	16,953	73,259	29,200	119,412
H36(2024)	8,536	36,086	12,653	57,275	8,095	36,796	16,967	61,858	16,633	72,881	29,620	119,134
H46(2034)	8,356	36,002	12,718	57,076	7,957	36,707	17,083	61,747	16,314	72,706	29,800	118,820
H56(2044)	8,182	35,945	12,710	56,837	7,841	36,592	17,169	61,602	16,021	72,539	29,881	118,441
H66(2054)	8,087	35,830	12,683	56,600	7,684	36,562	17,211	61,457	15,770	72,397	29,895	118,062

資料：岸和田市資料

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

表 2-5 性別・年齢3区分別発生集中量及び発生集中原単位

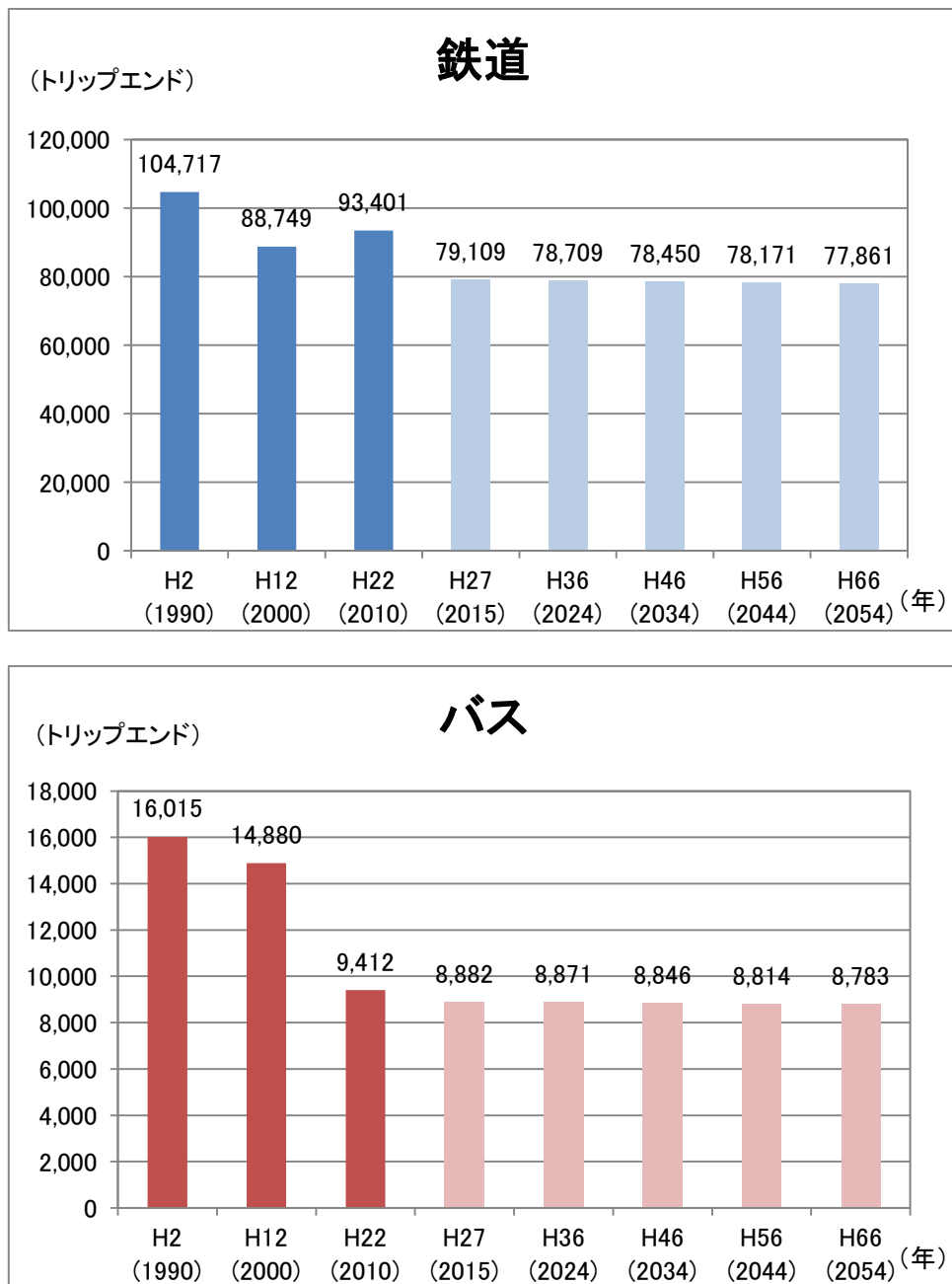
		男性			女性		
		年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
駅勢圏人口		7,713	31,784	9,710	7,331	33,098	13,529
鉄道	トリップエンド	1,426	48,805	3,349	1,118	35,994	2,709
	原単位	0.18	1.54	0.34	0.15	1.09	0.20
バス停勢圏人口		10,111	39,472	11,843	9,565	40,986	15,792
バス	トリップエンド	1,124	1,690	1,119	974	2,736	1,769
	原単位	0.11	0.05	0.12	0.13	0.08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

資料：岸和田市資料

②鉄道・バスの発生集中量の算出

前項①で求めた鉄道・バスの発生集中原単位に、平成 27(2015)年、平成 36(2024)年、平成 46(2034)年、平成 56(2044)年、平成 66(2054)年の岸和田市推計人口を乗じて、鉄道・バスの発生集中量を算出した結果を以下に示します。

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



資料：岸和田市資料

図 2-55 岸和田市における鉄道・バスの発生集中量の今後の見通し

2.5 岸和田市の都市活動・交通に関する課題

2.5.1 課題整理の分類について

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

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

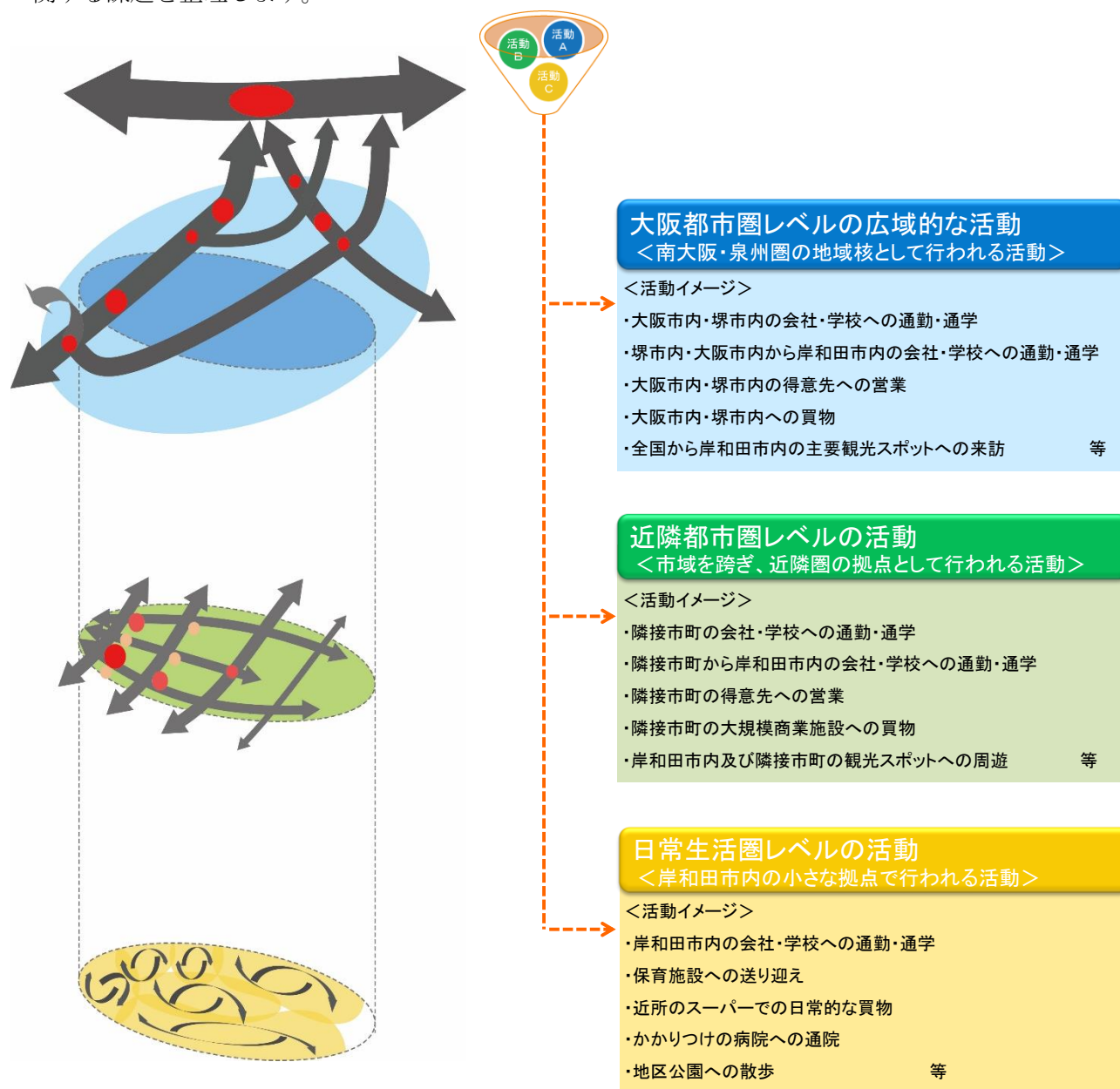


図 2-56 活動と移動の階層構造による分類

2.5.2 課題抽出にあたっての視点

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

主な評価指標の例

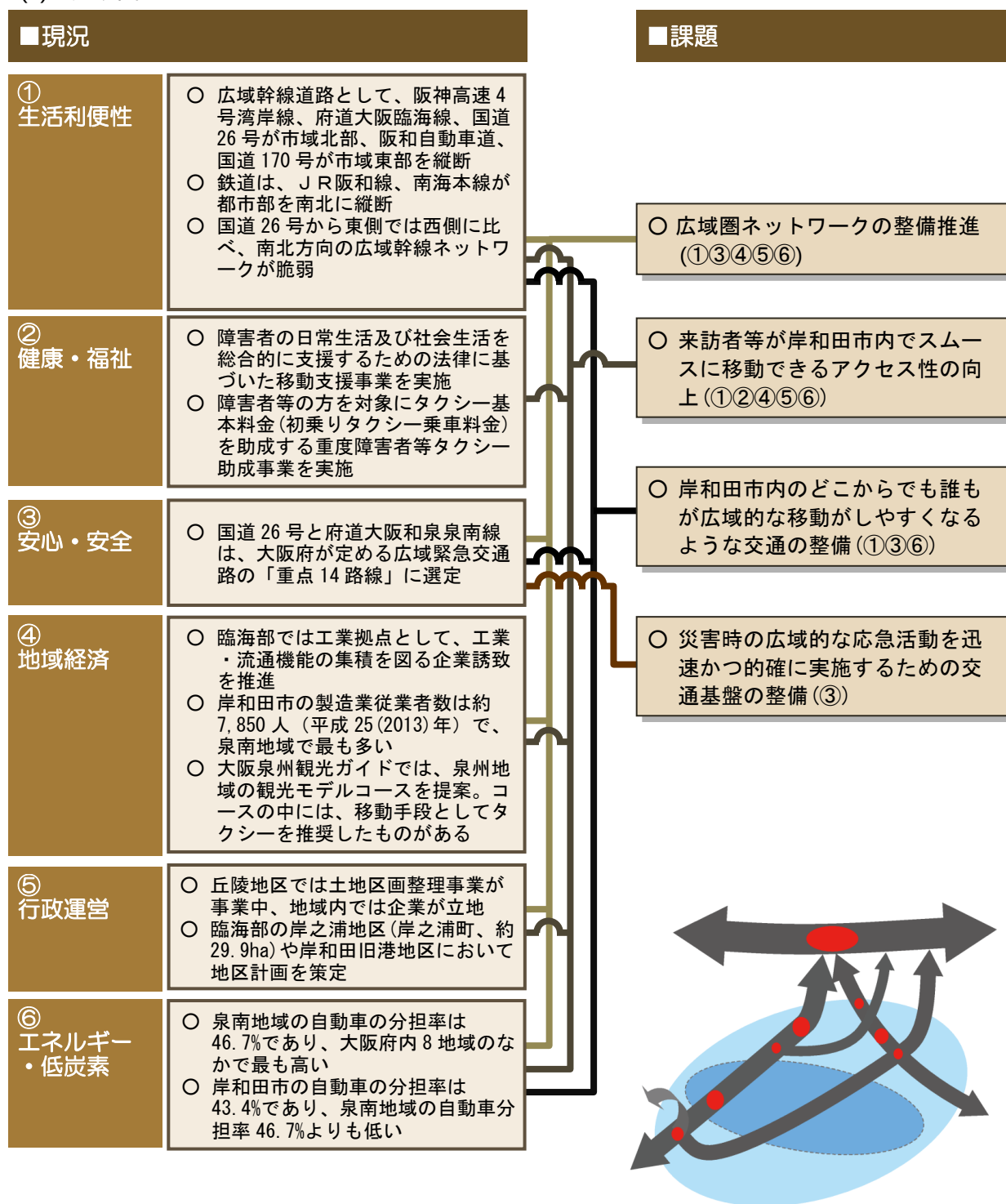
評価分野		評価軸	主な評価指標の例
① 生活利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足した街を実現すること	■適切な居住機能の誘導 － 都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること	・ 居住を誘導する区域における人口密度 ・ 日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率(医療、福祉、商業及び公共交通)
		■都市機能の適正配置 － 都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	・ 日常生活サ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域で充足していること	・ 福祉施設を中学校区程度の範囲内で享受できる高齢者人口の割合 ・ 保育所の徒歩圏に居住する幼児人口の総幼児人口に占める割合
		■歩きやすい環境の形成 － 歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること	・ 歩行者に配慮した道路延長の割合 ・ 高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合
③ 安心・安全	◎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・低炭素化 － 公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること	・ 市民一人あたりの自動車CO ₂ 排出量 ・ 公共交通の機関分担率
		■民生部門における省エネ・低炭素化 － 民生部門におけるエネルギー利用効率が増え、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(概要)

図 2-57 都市構造を評価する6分野及び主な評価指標の例

2.5.3 都市活動・交通に関する課題

(1) 広域圏



(2) 近隣圏

■現況

① 生活利便性

- 近隣都市等を結ぶ府道大阪和泉南線（通称：13号線）、府道堺阪南線が市域北部を南北に縦断
- 日常生活サービス機能等（医療、福祉、商業及び公共交通）を徒歩圏※1で享受できる人口が総人口に占める割合は43.6%であり、大阪府全体の平均値（47.0%）よりも低い
- 商業施設徒歩圏人口カバー率は77.2%、公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合は48.6%であり、それぞれ大阪府内の全市町村の平均値（89.0%、60.2%）より低い
- 都市計画道路の整備済の割合は、54.1%と半数程度にとどまっている
- 国道26号から東側では西側に比べ、近隣都市を結ぶ南北方向の幹線ネットワークが脆弱

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

- “安心して歩道を通行できる”と感じている市民の割合は18.2%と低い
- 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

- 臨海部と丘陵部において企業誘致を推進

⑤ 行政運営

- 東岸和田駅において高架化事業が進められている
- 臨海部では、浪切ホール等が立地
- 丘陵地では、蜻蛉池公園等が立地

⑥ エネルギー・低炭素

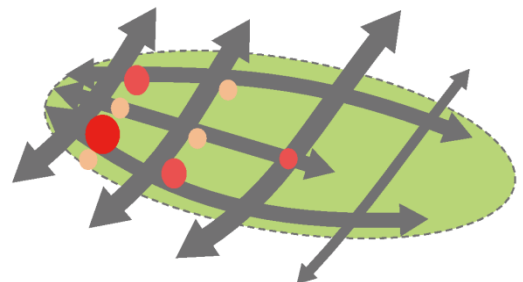
- 自動車分担率は43.4%と半数近くを占める
- 乗用車保有台数は約83,000台で増加傾向、周辺市町と比べ多い
- 泉南地域の代表交通手段分担率は鉄道が12.7%、バスが1.4%であり、大阪府内8地域のうち最も低い
- 岸和田市の代表交通手段分担率は鉄道が11.6%、バスが1.2%であり、泉南地域平均（鉄道：12.7%、バス：1.4%）と同程度

■課題

○ 近隣圏ネットワークの整備推進（①③④⑤⑥）

○ 岸和田市都市部あるいは山間部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）

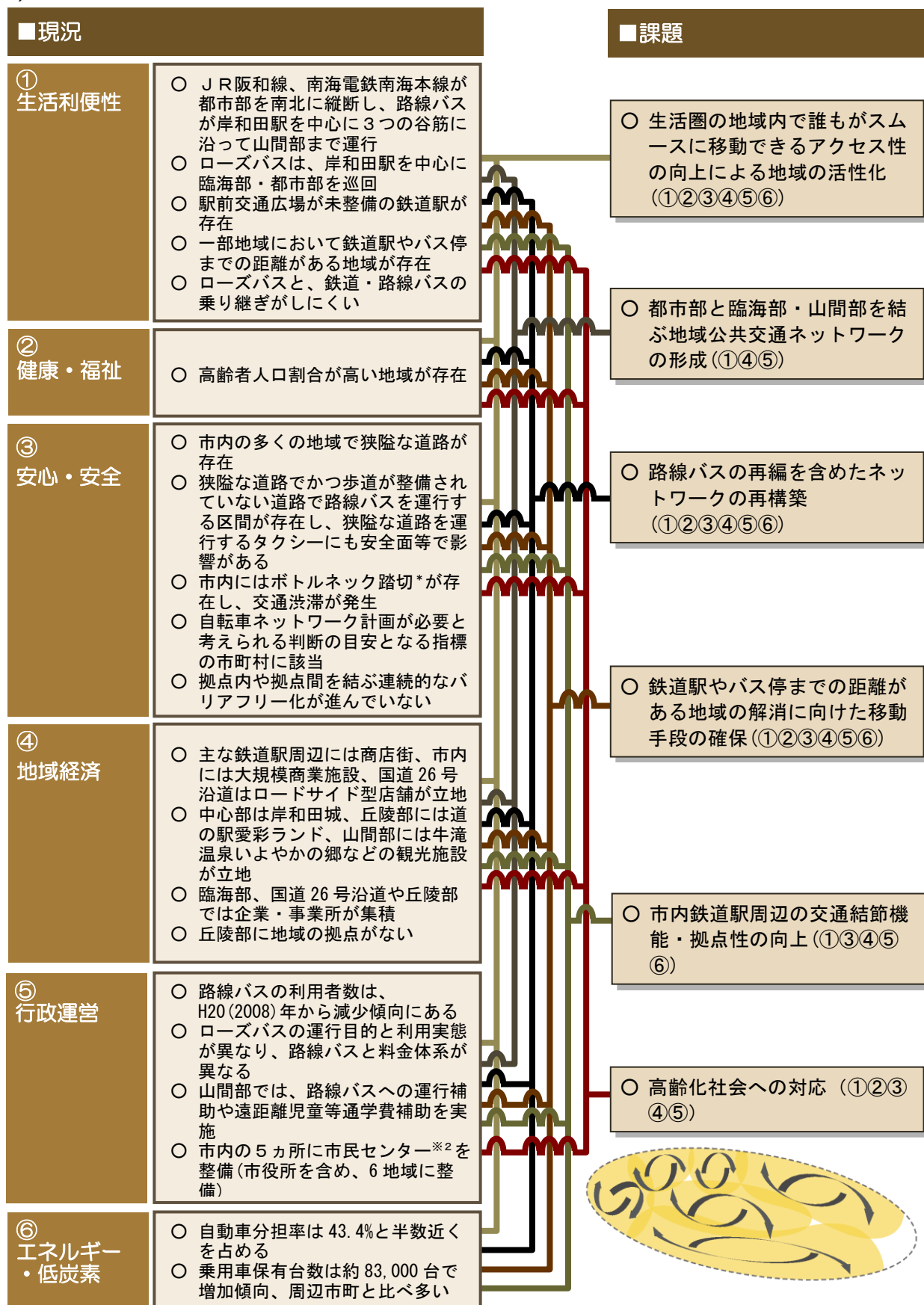
○ 臨海部及び丘陵部の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムーズにできるアクセス性の向上（④⑤）



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

(3) 生活圏

1) 各地域（まとめ）



※2 市民センター：サービスセンター、公民館、図書館等の機能をもつ複合施設

(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しやすくなるような交通サービスの提供
- 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ための交通基盤の整備

■ 近隣圏

- ⑤ 近隣圏ネットワークの整備推進
- ⑥ 岸和田市都市部あるいは山間部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 臨海部及び丘陵部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モビリティ*とアクセス性の向上

■ 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による地域の活性化
- ⑨ 都市部と臨海部・山間部を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成
- ⑩ 市民のニーズに対応した路線バスの再編を含めたネットワークの再構築
- ⑪ 鉄道駅やバス停までの距離がある地域の解消に向けた移動手段の確保
- ⑫ 市内鉄道駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上

表 2-6 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								○		○	○		○

3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について

3.1 まちづくりビジョン等で示されている将来像

上位計画である「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」や「岸和田市都市計画マスタープラン【テーマ別まちづくり編】」において、設定されているまちづくりの将来像について、次ページ以降に示します。

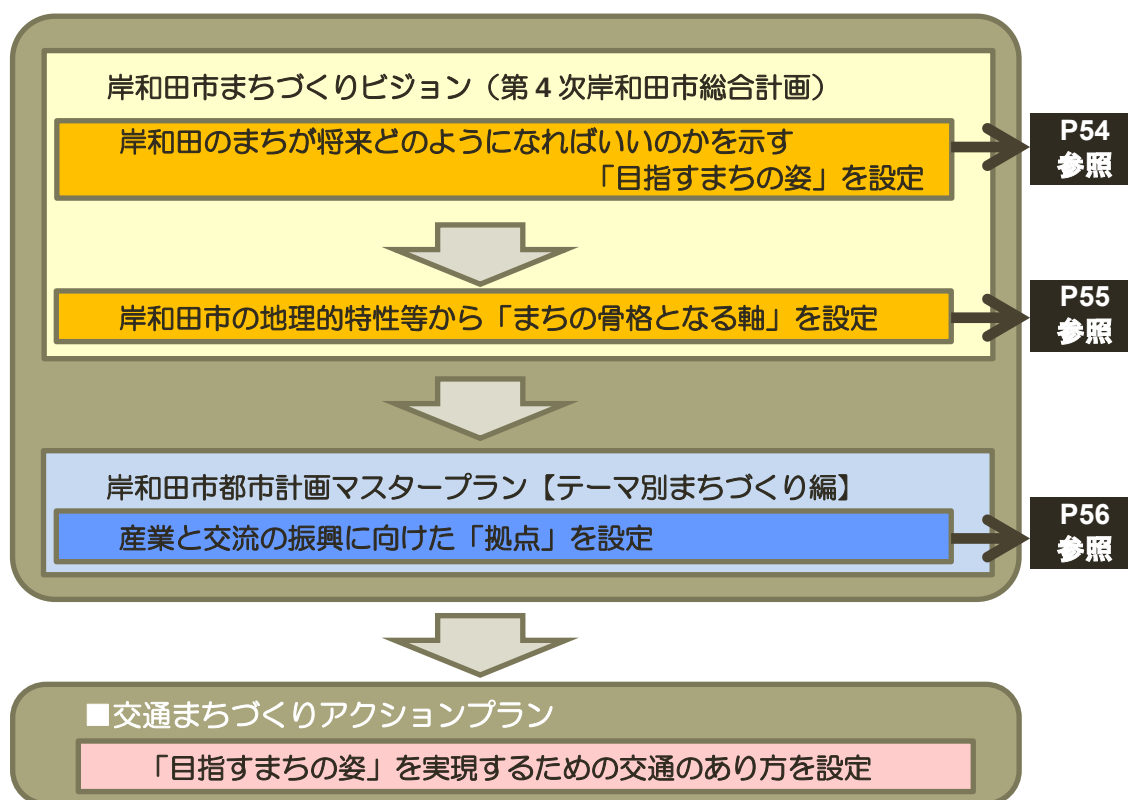
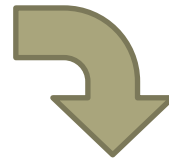


図 3-1 まちづくりビジョン等で示されている将来像

3.1.1 目指すまちの姿

上位計画である「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」では、様々な人が出会い交流し、そこに子どもたちの笑顔、若者たちや働く人のエネルギー、高齢者や障害者の生きがいなどがあふれ、人もまちも元気で、躍動感のあるまちを目指し「元気あふれる躍動都市 岸和田」を将来像としています。



目指すまちの姿

元気あふれる躍動都市 岸和田

私たちのまち岸和田は、先人たちの英知と努力により、泉南地域の経済・文化・行政の中心的都市として着実な成長を続け、多様性をもった調和型都市へと発展してきました。

また、21世紀を迎え、少子高齢化の進行、人口減少社会の到来、地域経済の停滞、情報技術の急速な発達、地球環境問題の顕在化、安心・安全の確保、分権型社会の進展など、社会経済状況は大きく変化しています。

私たちは、これらの直面する課題に果敢に挑戦し、魅力ある岸和田を次の世代へ確実に引き継ぐ使命と責務があります。

今やその名を全国に馳せ、岸和田の代名詞ともなっている「だんじり祭」は、時代や社会が変化

する中にあっても約300年もの間、親から子へ、子から孫へと連綿と受け継がれ、祭には、主人公である市民はもちろんのこと、岸和田という地域社会全体が躍動感に満ちあられます。

岸和田の多様な産業や豊かな歴史と文化を継承しながら、新たな時代を切り拓いていくためには、だんじり祭に象徴されるこの「躍動感」こそが、今、岸和田に求められているものです。

そこで、様々な人が出会い交流し、そこに子どもたちの笑顔、若者たちや働く人のエネルギー、高齢者や障害者の生きがいなどがあふれ、人もまちも元気で、躍動感のあるまちを目指し、「元気あふれる躍動都市 岸和田」を将来像とします。

資料：岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）（岸和田市 平成23(2011)年3月）

図 3-2 目指すまちの姿

3.1.2 まちの骨格となる軸

上位計画である「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」では、帯状に形成された4つの区域を結び、人、物、情報が流れ、様々な交流と活動の活性化を図るために市域内を結ぶ「地域連携軸」と、大阪都心部と関西国際空港や和歌山とを結ぶ「広域連携軸」を設定しています。

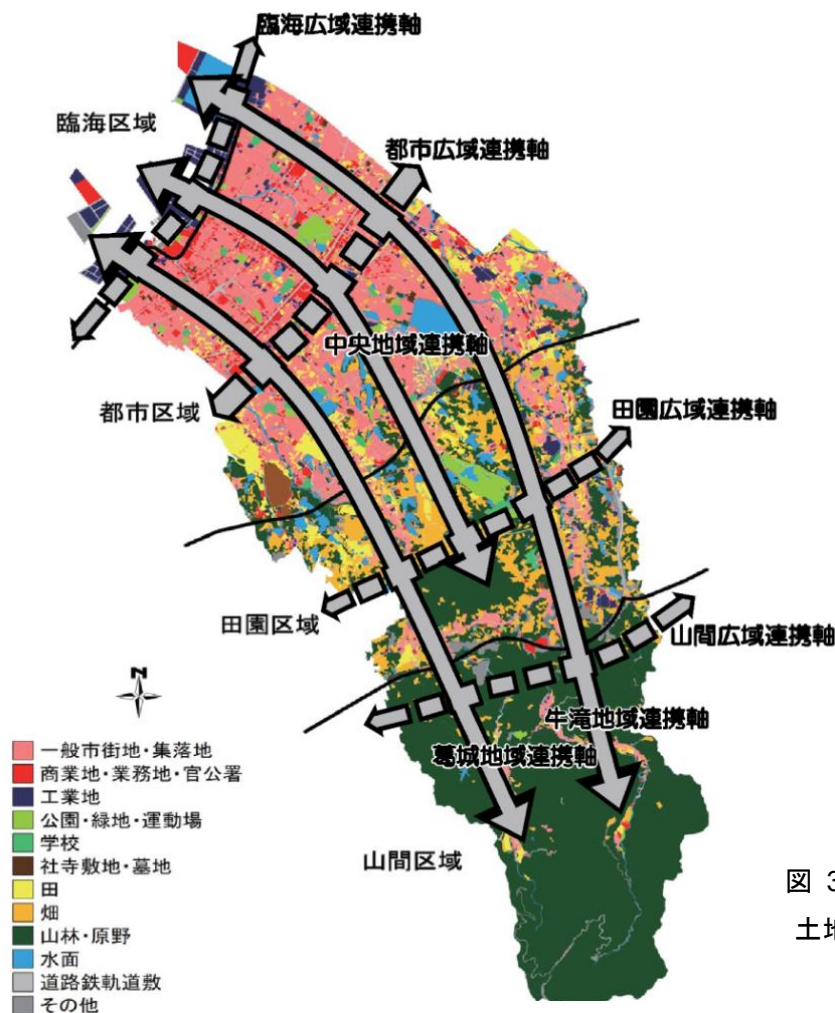


図 3-3 まちの骨格となる軸と土地利用状況（平成 22(2010)年）

表 3-1 広域連携軸

軸の機能	主な路線名
臨海区域と都市区域の発展に寄与する軸	[臨海広域連携軸] 阪神高速 4 号湾岸線
	臨海区域で市内外を結ぶ
	府道大阪臨海線
	府道堺阪南線
	南海線（鉄道）
	国道 26 号
都市区域で市内外を結ぶ	JR 阪和線（鉄道）
	府道大阪和泉南線
	[都] 大阪岸和田南海線
	[都] 泉州山手線
	[都] 泉州山手線
田園区域と山間区域の発展に寄与する軸	[田園広域連携軸] [都] 泉州山手線
	田園区域で市内外を結ぶ
	国道 170 号
山間区域で市内外を結ぶ	[山間広域連携軸]
	阪和自動車道

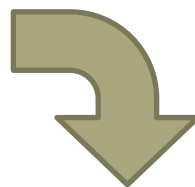
表 3-2 地域連携軸

軸の機能	主な路線名
海と山をつなぎ、市域内の交流・活動の発展に寄与する軸	[葛城地域連携軸] 府道岸和田港塔原線
	葛城の谷沿いに市域を結ぶ
	[都] 岸和田土生郷修養線
中央区域で市域を結ぶ	[中央地域連携軸] 府道春木岸和田線
	市の中央部で市域を結ぶ
	[都] 岸和田中央線
牛滝区域で市域を結ぶ	[牛滝地域連携軸] 府道岸和田牛滝山貝塚線
	牛滝の谷沿いに市域を結ぶ
	牛滝川水系

資料：岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）（岸和田市 平成 23(2011)年 3 月）

3.1.3 拠点の設定

上位計画である「岸和田市都市計画マスタープラン【テーマ別まちづくり編】」では、山から海までの地形と生活文化が生んだ豊富な地域特性のもと、さまざまな産業と交流の場があり、この豊富な資源を活かし、多彩な魅力と活力を備えたまちづくりを進めていくとしています。



取り組むべき方向性

本市が、都市活力を持続けるためには、市内産業の活性化や就業機会の充実、また市内の人々とのさまざまな交流の活発化が求められます。産業振興・観光振興・農業振興等の施策との一体的な施策展開のもと、多様な分野の産業と多様な交流が展開されるまちを目指します。

そのため、既存産業の振興を図りつつ、大学や企業等の交流連携を促進し、地域資源を活かした新たな取組や産業の育成を図るため、適切な土地利用の規制・誘導、市街地開発事業や地区計画等の活用を通して、拠点の形成・充実と、広域的交通網及び市内交通網の充実を図ります。



資料：岸和田市都市計画マスタープラン【テーマ別まちづくり編】（平成 23(2011)年 3 月）

図 3-4 多彩な魅力と活力を備えたまちづくりの方針図

3.2 基本理念

「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の基本理念と基本方針を以下に示します。

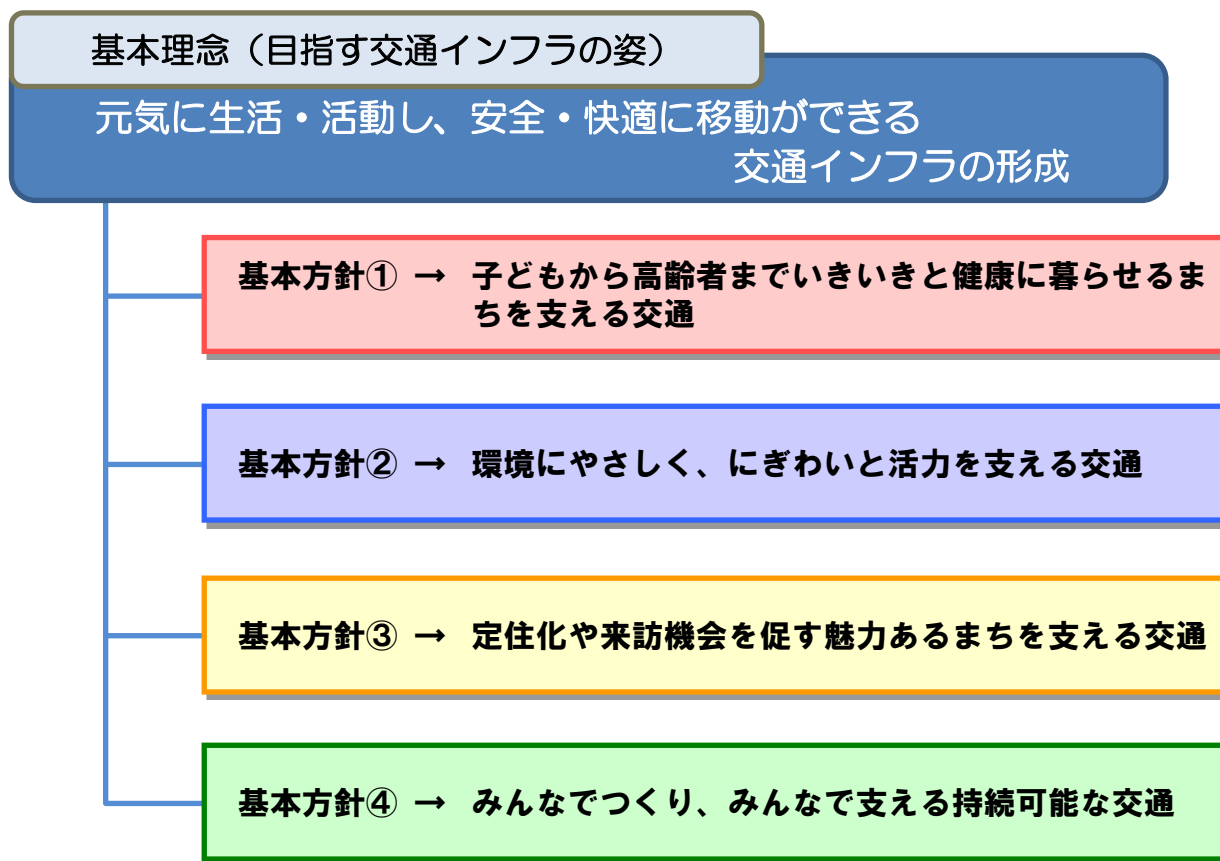


図 3-5 基本理念と基本方針

3.3 基本方針

基本理念を踏まえた交通まちづくりのための基本方針を示します。

基本方針① → 子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える交通

健康に暮らすためには、日常的に外出をすることが大切です。

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

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

また、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、まちづくりとの連携も図ります。

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題①

あるべき姿

自動車を運転できない高齢者も楽しく外出できて、健康寿命が延びる

子ども、車いすの方や高齢者が安心・安全に移動できる

市内を徒歩や自転車で安全に移動できる

日常生活や地域交流に欠かせない移動手段として自動車以外の移動手段もある

現在における現状・問題

- ・ 外出する機会が少ない
- ・ 自動車を代わる移動手段となる公共交通が不十分

- ・ 歩行空間が未整備であったり、バリアフリー化されていない

- ・ 自転車や歩行者が安心して安全に通行できる空間が少ない

- ・ 自動車を代わる移動手段となる公共交通が不十分

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、公共交通を軸とした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、適度なクルマ社会を実現するため、公共交通の利便性を高める施策の推進により、環境にやさしいまちづくりを目指します。

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題②

あるべき姿

現在における現状・問題

公共交通が利用でき歩いて暮らせる

- ・ 拠点や拠点間のバスによるネットワークが脆弱である
- ・ まちを安心して歩ける歩行空間が少ない

バスと鉄道が乗り継ぎしやすく便利である

- ・ バスと鉄道との乗り場が離れており、利用しにくい
- ・ 乗継利用時の料金割引がない

自動車に過度に依存せず、環境にやさしい公共交通で移動できる

- ・ 市民の移動手段は自動車に依存している

市域の東西間（臨海部～山間部）を円滑に移動できる

- ・ 踏切での遮断による渋滞が発生し、路線バスが遅延する
- ・ 踏切での安全確保が必要

基本方針③ → 定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

少子高齢化の進行により、人口構造が大きく変化している岸和田のまちを持続的に発展させるためには、若年層を中心に定住を促し、人口の年齢構成バランスを整えるための取り組みが求められます。また、岸和田市は岸和田城を中心として、自然と伝統に恵まれた城下町として発展してきており、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、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。

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題③

あるべき姿

現在における現状・問題

岸和田の歴史や自然などの資源を目指した観光客が多く来訪する

- ・ 観光客が移動しやすい交通や観光拠点間を結ぶ交通がない
- ・ 歴史や自然などの資源が観光に活かされていない

泉南地域の中心都市としての魅力がある

- ・ 広域や近隣市町への道路や鉄道のネットワークが脆弱な地域がある

災害にも強いまちづくりが実現できている

- ・ 道路幅員が狭隘な区間や都市計画道路の未整備区間が存在する

幅広い世代が交流し住みたいと思う

- ・ 交通の利便性や住みやすさの魅力が未熟である

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

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。また、少子高齢化の進展や市街地の拡大による行政コストの拡大等により、厳しい財政状況にあります。

そこで、本市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支える環境づくりを目指します。

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題④**あるべき姿**

地域のニーズに合ったきめ細やかな交通・移動手段がある

市民が守り・育てる交通がある

現在における現状・問題

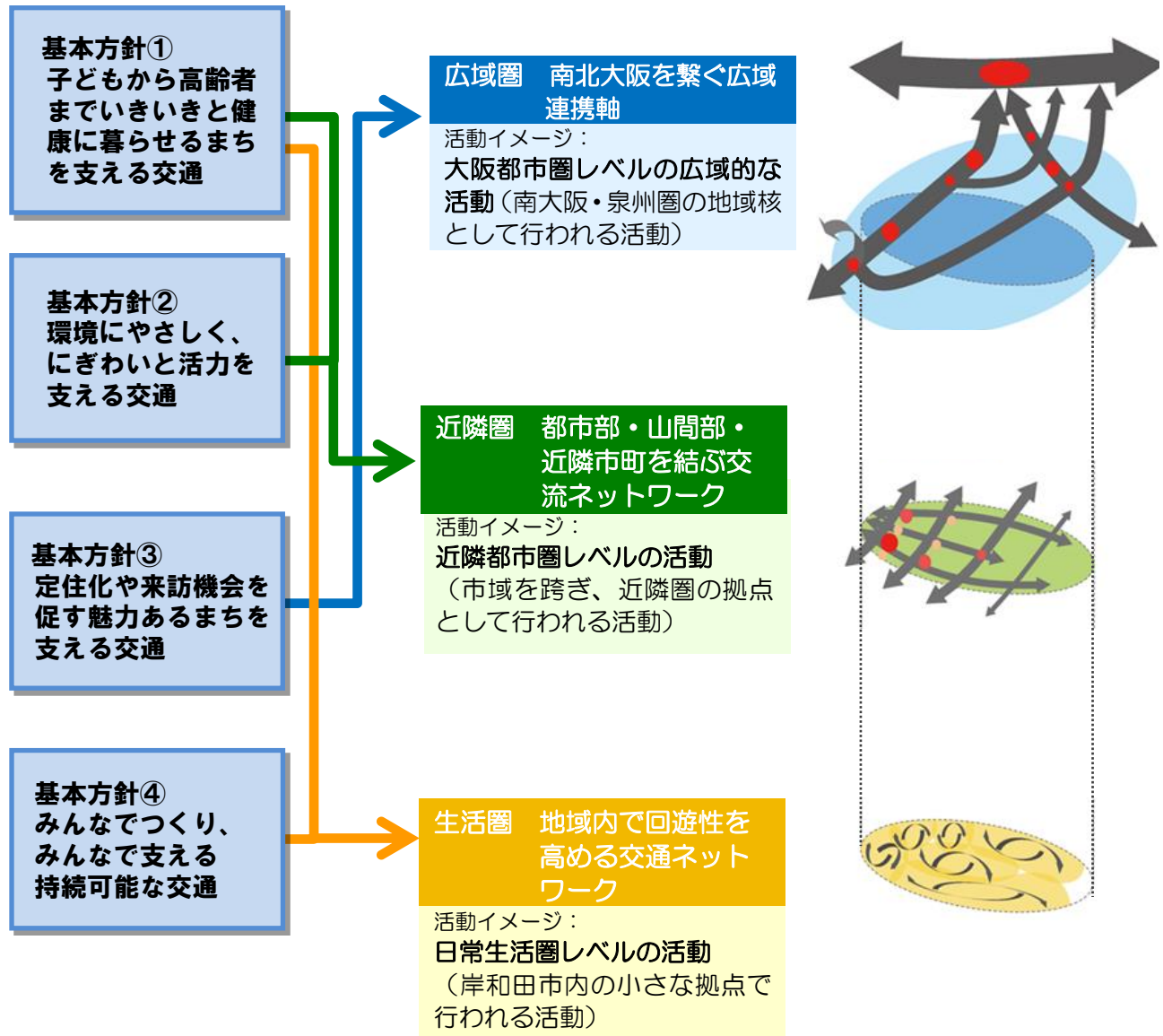
- ・ 市の財政負担に限界がある
- ・ 利用者減少によりバス事業者による運行に限界がある
- ・ 地域ニーズの把握やニーズ実現に向けた住民の協働体制が必要

- ・ バスのメリットや運行状況の認知が市民に浸透していない
- ・ 駅やバス停までが遠く、自動車以外の交通手段が利用しにくい
- ・ 交通の必要性を認識して使うという意識が醸成されていない

3.4 将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について

3.4.1 活動と移動の階層構造による方向性

基本方針を実現するために、活動と移動の階層構造ごとに施策の方向性を定め、戦略的に取組むものとします。



3.4.2 広域圏の方向性

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、南大阪・泉州圏の地域核として岸和田市を位置付け、住みやすさや来訪地としての魅力を高めるため、自動車専用道路や鉄道と連携した広域交通軸としての機能強化を図ります。

広域圏：南北大阪を繋ぐ広域連携軸

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

- ・ 広域や近隣市町への道路や鉄道のネットワークが脆弱な地域がある
- ・ 道路幅員が狭隘な区間や都市計画道路の未整備区間が存在する
- ・ 拠点や拠点間のバスによるネットワークが脆弱である
- ・ 交通の利便性や住みやすさの魅力が未熟である



施策の方向性：

【鉄道・自動車】

鉄道・自動車の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。

施策イメージ：

- ・ 広域幹線の整備
- ・ 広域ネットワークの形成 等

3.4.3 近隣圏の方向性

近隣圏では、市域内及び隣接市町との交流・連携を高めていくために、広域的に連携し、市域の各拠点と山間部をつなぐ交通ネットワークを充実していきます。また、ネットワークの形成には、都市拠点・地域拠点・生活拠点を結ぶ地域連携軸の機能強化を図る必要があります。

隣接市町との連携においては、東西の交通ネットワークの充実と交通結節点の整備を行い、併せてバリアフリー化についても取り組みます。

近隣圏：都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

基本方針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

- ・ 外出する機会が少ない
- ・ 自動車に代わる移動手段となる公共交通が不十分
- ・ 歩行空間が未整備であったり、バリアフリー化がされていない
- ・ 自転車や歩行者が安心して安全に通行できる空間が少ない

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

- ・ 観光客が移動しやすい交通や観光拠点間を結ぶ交通がない
- ・ 歴史や自然などの資源が観光に活かされていない
- ・ バスと鉄道との乗り場が離れており、利用しにくい
- ・ 乗継利用時の料金割引がない
- ・ 市民の移動手段は自動車に依存している
- ・ 踏切での遮断による渋滞が発生し、路線バスが遅延する
- ・ 踏切での安全確保が必要



施策の方向性：

【鉄道】

交通結節点として、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。

【自動車】

幹線道路の適正な配置により、住宅地内の通過交通を抑制し、安全な住環境の維持・形成を図る。

【路線バス・地域巡回ローズバス】

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

【自転車・歩行者】

自転車・歩行者が安全・安心して移動できる広域的なネットワークを構築する。自転車や歩行空間に関する検討や、歩行者と自転車との交錯を防ぐための啓発やマナーアップを図る。

【交通結節点】

市の玄関口となる駅周辺においては、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。

【市民協働】

自動車から公共交通への転換を事業者・行政・市民で進めていく。

施策イメージ：

- ・ 幹線道路の整備
- ・ 路線バスの再編
- ・ 交通結節点の整備 等

3.4.4 生活圏の方向性

生活圏においては、身近な範囲の中での生活を支えるために各拠点までの移動ができる交通ネットワークの形成を進めます。日常の暮らしを支える安全で快適な交通ネットワークの形成及び関係機関や地域と協力し交通に関して取組む環境づくりを進めていきます。

生活圏：地域内の回遊性を高める交通ネットワーク

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

- ・ 外出する機会が少ない
- ・ 自動車に代わる移動手段となる公共交通が不十分
- ・ 歩行空間が未整備であったり、バリアフリー化されていない
- ・ 自転車や歩行者が安心して安全に通行できる空間が少ない

基本方針④

みんなでづくり、みんなで支える交通

- ・ 市の財政負担に限界がある
- ・ 利用者減少によりバス事業者による運行に限界がある
- ・ 地域ニーズの把握やニーズ実現に向けた住民の協働体制が必要
- ・ バスのメリットや運行状況の認知が市民に浸透していない
- ・ 駅やバス停までが遠く、自動車以外の交通手段が利用しにくい
- ・ 交通の必要性を認識して使うという意識が醸成されていない



施策の方向性：

【路線バス・地域巡回ローズバス】

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。

【歩行者】

日常生活を支える商業・医療・サービス機能や居住機能が集積する鉄道駅周辺では、歩いて暮らせる市街地環境を高める。

公共施設周辺や通学路となっている道路を中心に、歩道の設置や段差解消を図ることで、安心して快適に移動できるまちづくりを進める。

【市民協働】

公共交通の利用促進や、日常生活の助け合いのしくみ構築に向け、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、協働の取組みを推進し、市民の健康増進や交流促進につなげる。

施策イメージ：

- ・ 補助幹線道路の整備
- ・ 生活道路*の整備
- ・ ローズバスの再編
- ・ 地域での移動手段検討 等



第2編

自転車活用推進計画編

1. 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』について

1.1 自転車活用推進計画とは

自転車は、身近な交通手段であるとともに、環境負荷が低く、災害時において機動的であること、健康づくりに寄与するなど、QOL（市民生活の質）の向上につながる様々なメリットを持っています。このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が平成 29（2017）年 5 月 1 日に施行されました。

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

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

また、本計画では、SDGs の取組のうち、「3.すべての人に健康と福祉を」「11.住み続けられるまちづくりを」「13.気候変動に具体的な対策を」の実現を目指すものとします。



図 1-1 SDGs のアイコン

1.2 自転車活用推進計画編の位置付け

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』は、「基本計画編」で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現を目指すため、徒歩、自転車、公共交通の適正分担を図るものとしてとりまとめています。自転車活用推進計画編では、移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現するため、自転車通行空間のあり方検討や自転車の安全利用についての目標及び実施すべき施策を整理し、その達成に向けて計画期間内の講ずべき必要な措置を定めます。

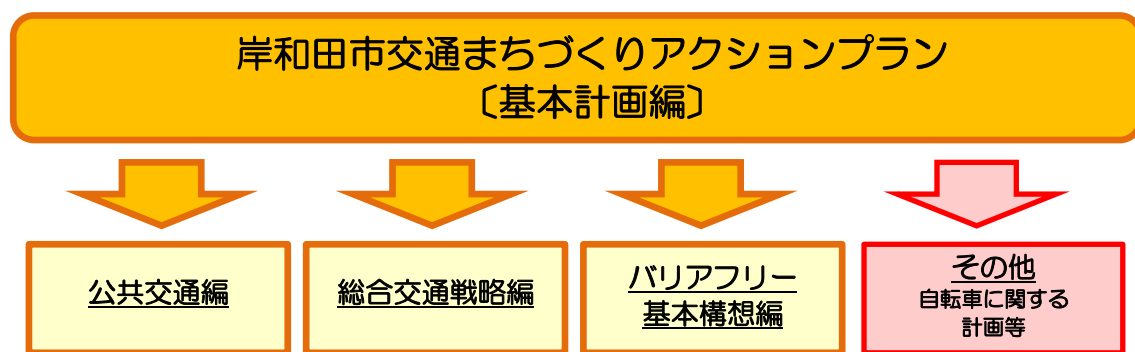


図 1-2 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の構成

1.3 計画の区域・期間

1.3.1 計画の区域

本計画で対象とする区域は、「岸和田市全域」とします。

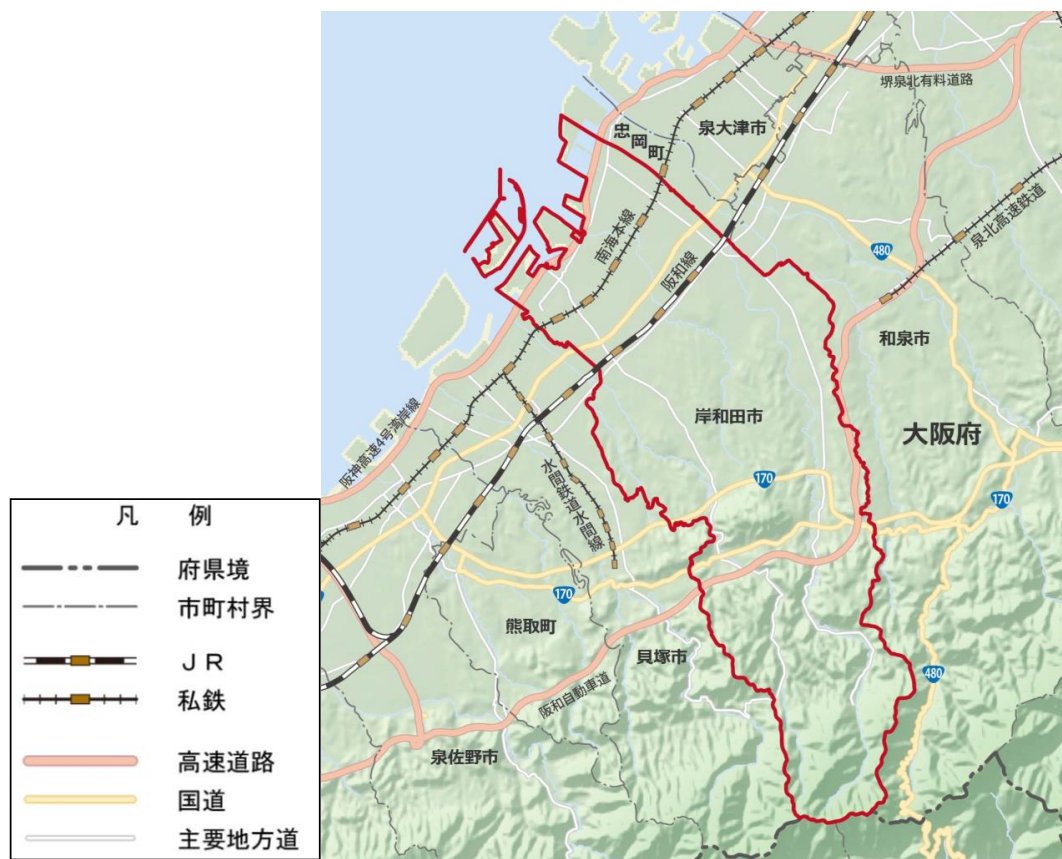


図 1-3 対象とする区域

1.3.2 計画期間

計画期間は、交通まちづくりアクションプランと整合を図るため、12 か年とします。ただし、本計画に関する内容は、国や府の計画期間と整合させるため、令和 7（2025）年度とします。

2. 自転車を取り巻く現状と課題

2.1 都市環境

2.1.1 地形

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

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

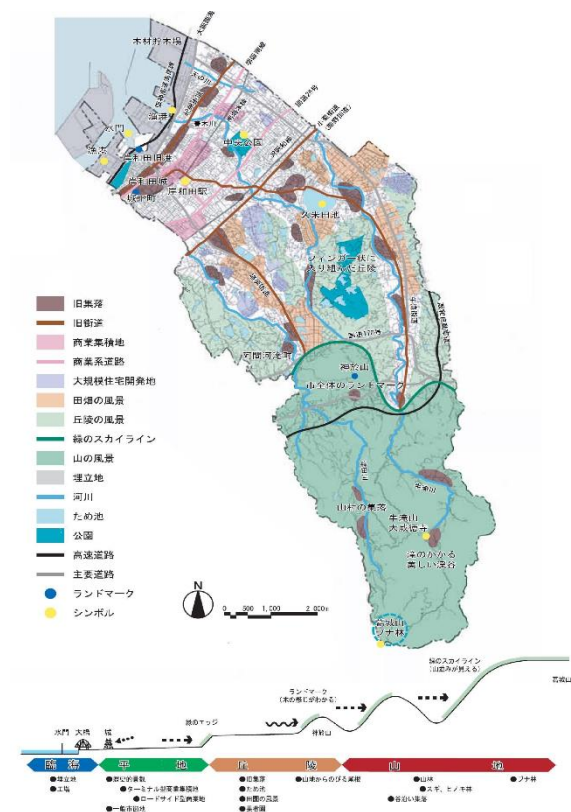


図 2-1 景観特性図

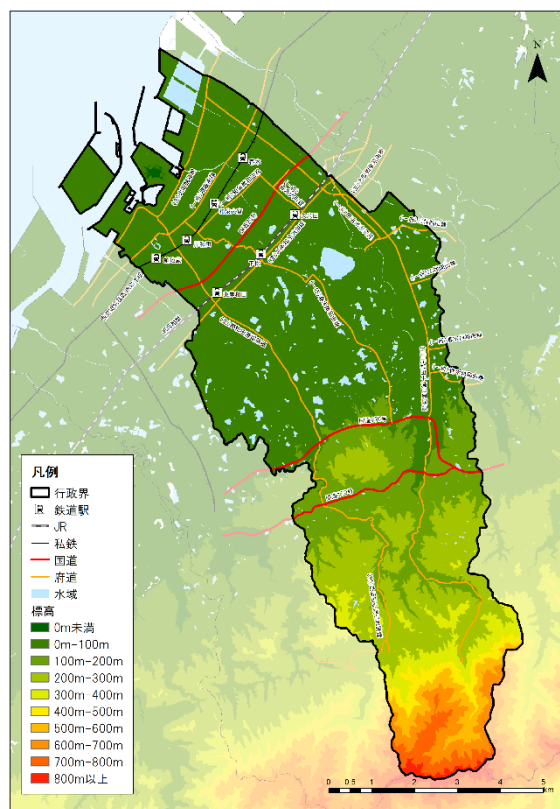


図 2-2 本市の標高(国土数値情報より)

(岸和田らしさを目指した景観形成ガイドラインより)

2.1.2 人口・世帯

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

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

今後も少子高齢化が進み、人口減少や人口密度の低下が懸念されます。

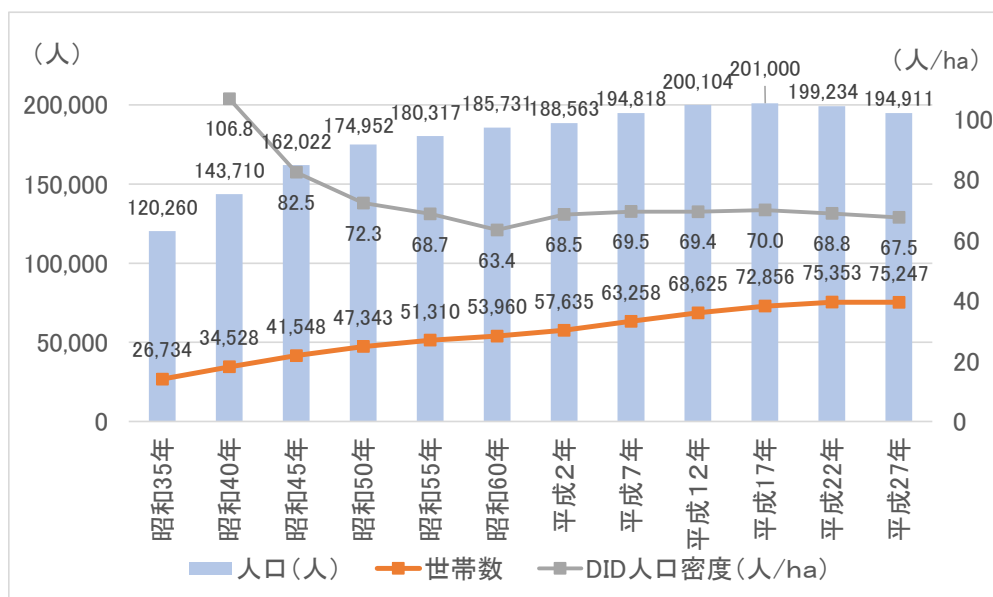


図 2-3 人口・世帯等の推移(国勢調査より)

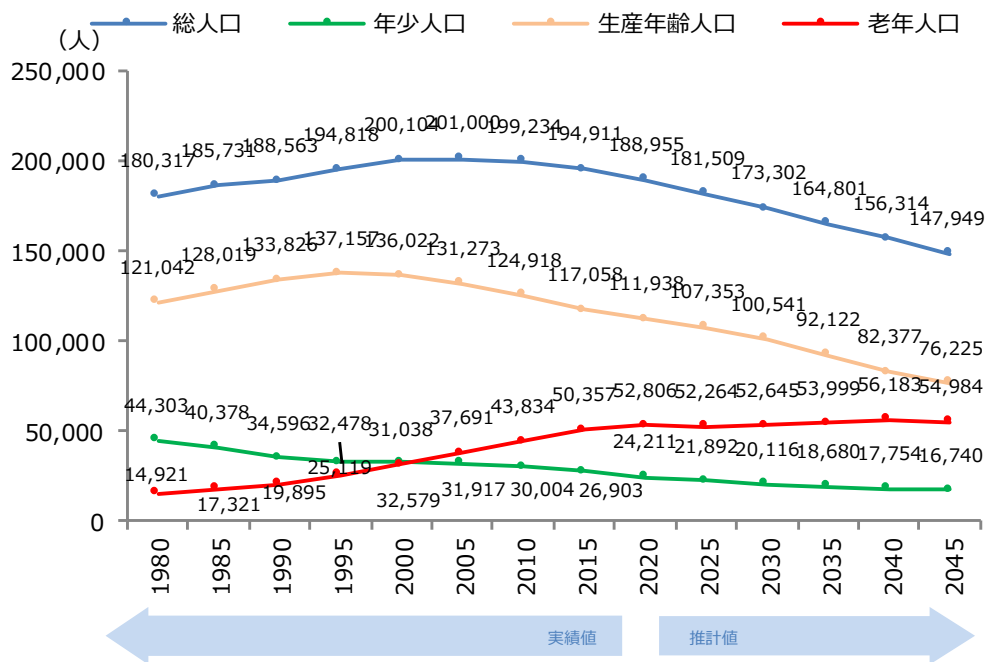


図 2-4 年齢3区分の推移

(国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」より)

2.1.3 交通手段

本市在住者の近畿圏パーソントリップ調査における代表交通手段分担率は、平成22年には自動車が約43%、自転車は約21%となっています。昭和55(1980)年からの推移を見ると、徒歩の割合が減少し、その他の交通手段がほぼ横ばいの中、自動車の割合が増加していることから、徒歩での交通手段が自動車での交通手段に置き換わり、自動車主体の交通手段となっていることがうかがえます。また、本市の自動車及び小型二輪の保有台数の推移を見ると、乗用車の保有台数が減少傾向であるのに対して、軽自動車や小型二輪の保有台数が増加傾向にあることから、近距離使用を目的とした移動手段のための保有が増加していることがうかがえます。

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

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

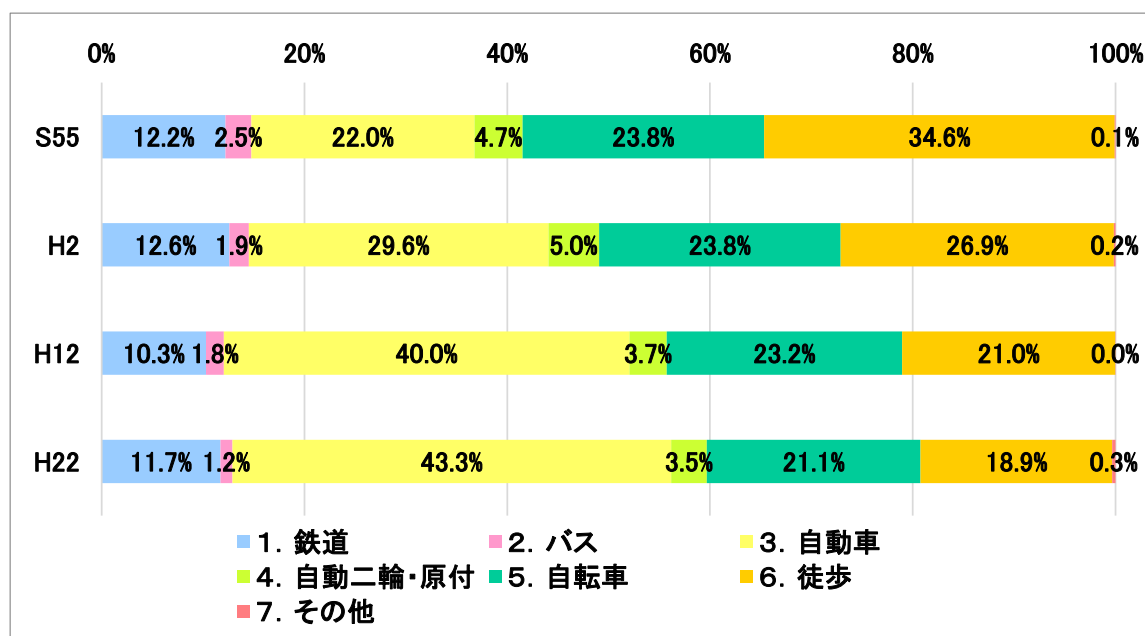


図 2-5 代表交通手段分担率の推移(近畿圏パーソントリップ調査より)

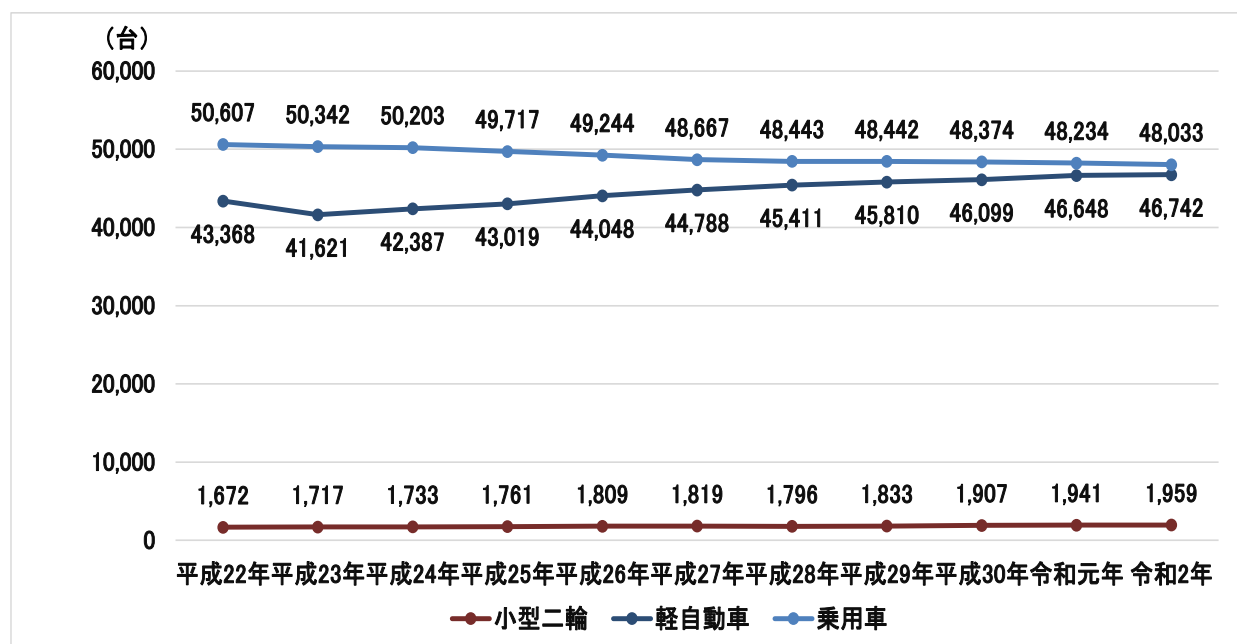


図 2-6 本市の自動車・小型二輪の保有台数の推移(大阪府統計年鑑より)

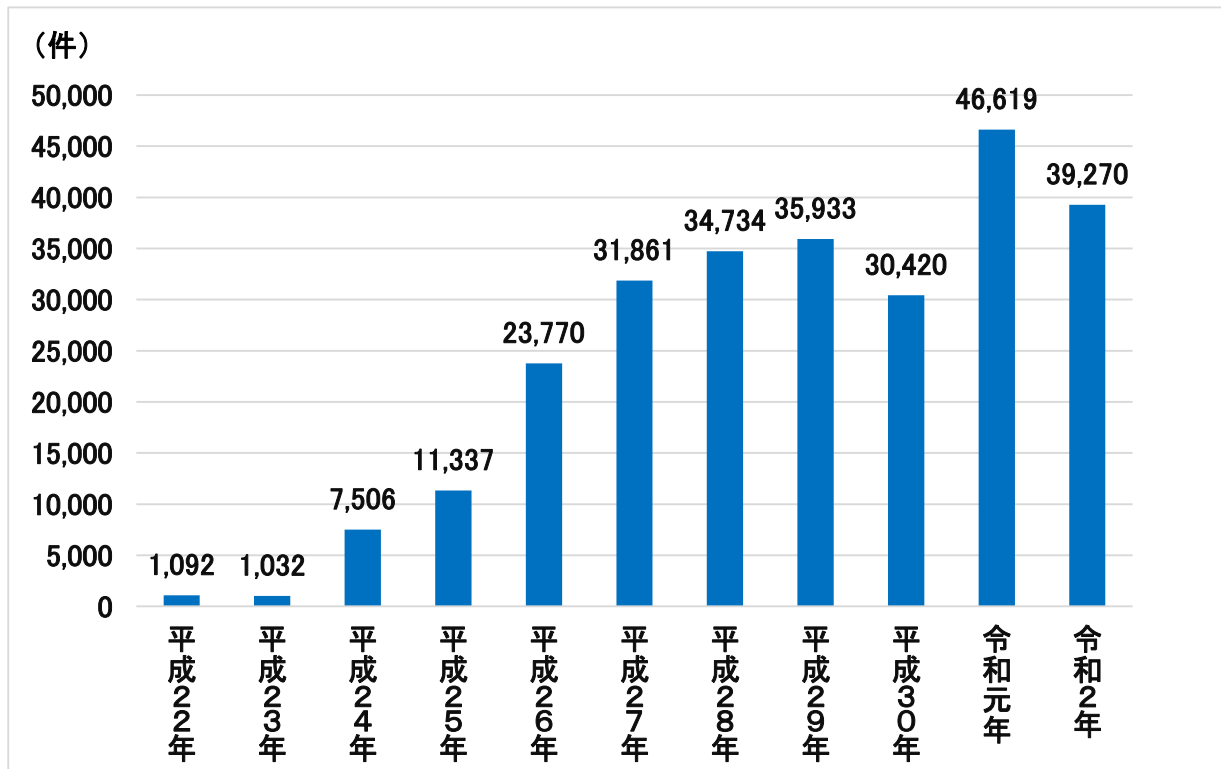


図 2-7 大阪府における運転免許申請取消数の推移(運転免許統計より)

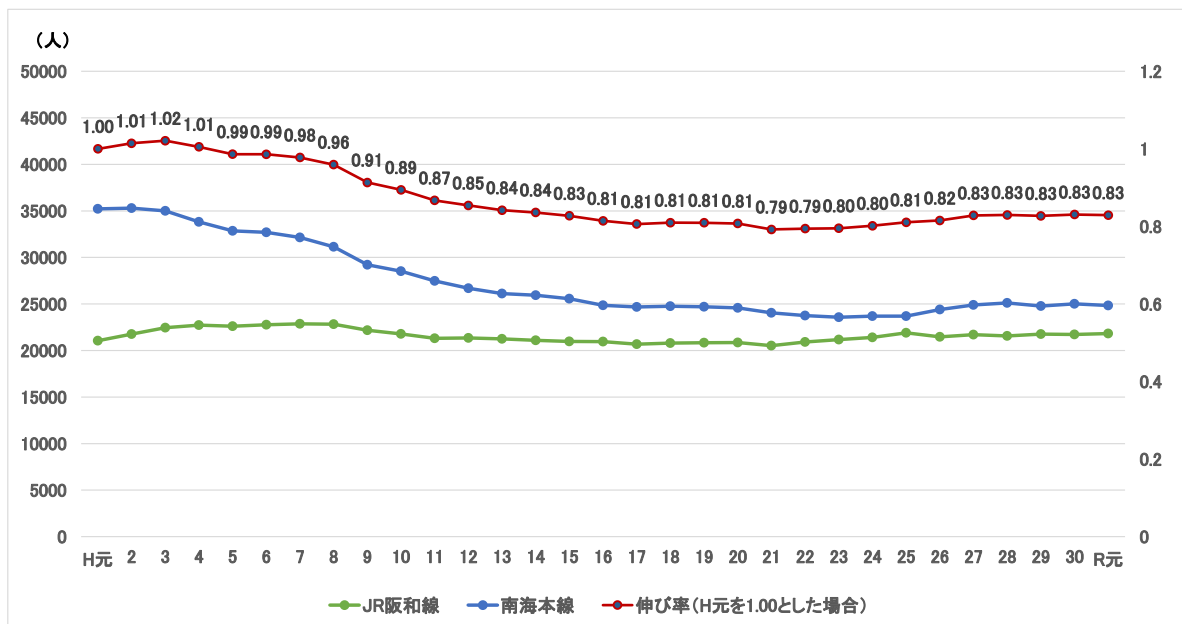


図 2-8 市内鉄道別の1日平均乗車人員の推移(岸和田市統計情報より)

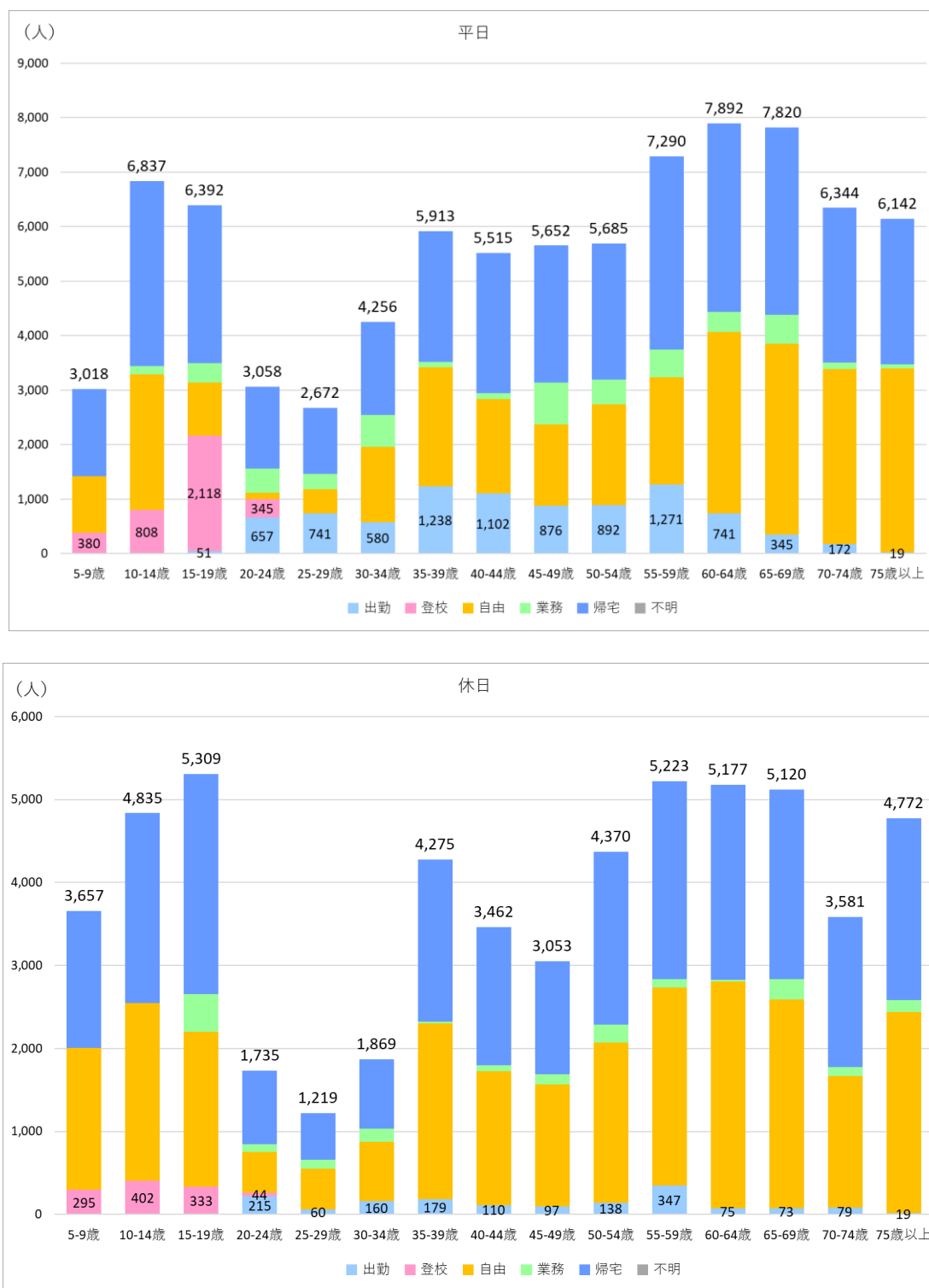


図 2-9 自転車の年代別利用状況(上:平日、下:休日)(平成22年近畿圏パーソントリップ調査より)

2.1.4 道路環境

本市の都市計画道路の整備状況については、令和3（2021）年4月現在で98,800mの計画延長に対して59,004mの整備延長となっており、整備率59.7%となっています。

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

平成27（2015）年道路交通センサスにおける平日交通量は、国道26号や国道170号、（主）岸和田牛滝山貝塚線で多くなっています。大型車混入率を見ると、（主）大阪臨海線や国道170号、（主）岸和田牛滝山貝塚線で多くなっています。

自転車通行空間は、市内では（主）堺阪南線並びに（主）岸和田港塔原線において、大阪府により「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」に基づく整備が進められております。本市では整備計画は現在未策定ですが、都市計画道路岸和田駅東停車場線において自転車通行空間の整備を行いました。また、春木川緑道などの自転車歩行者専用道路については、今後策定する整備計画において、ポタリングを目的とするルートとしての活用を検討してまいります。あわせて、本市では、岸和田の魅力を伝える空間、人々が集い、楽しみ、交流する空間、岸和田の資源を守り続ける空間をコンセプトとして、道の駅「愛彩ランド」が国道170号沿道に整備され、地域振興や人々が交流する拠点となっています。

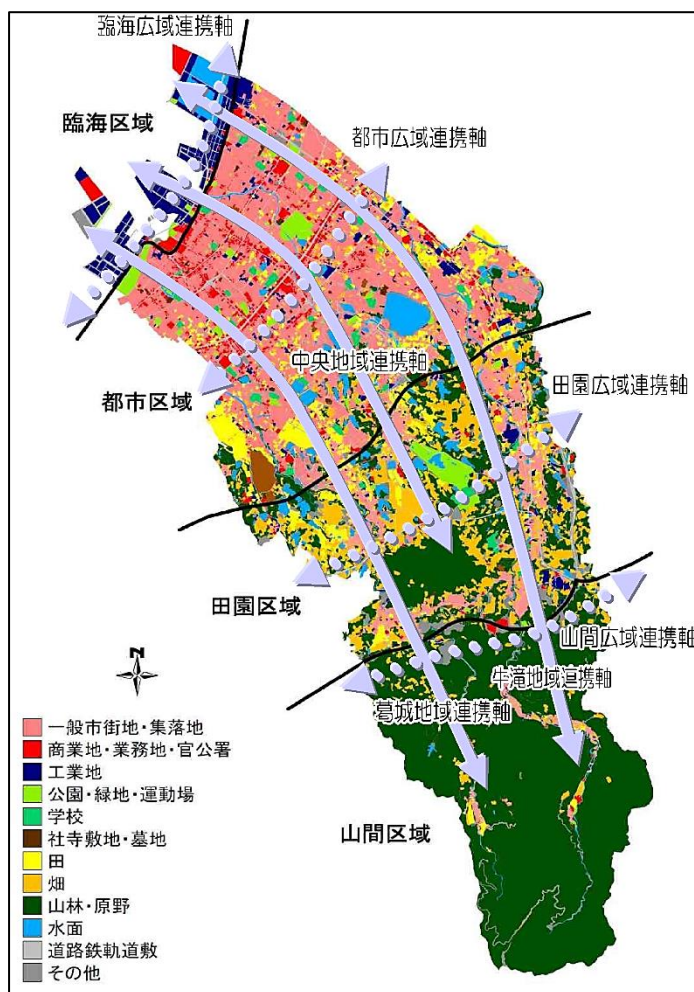


図 2-10 土地利用現況図
（岸和田市まちづくりビジョンより）

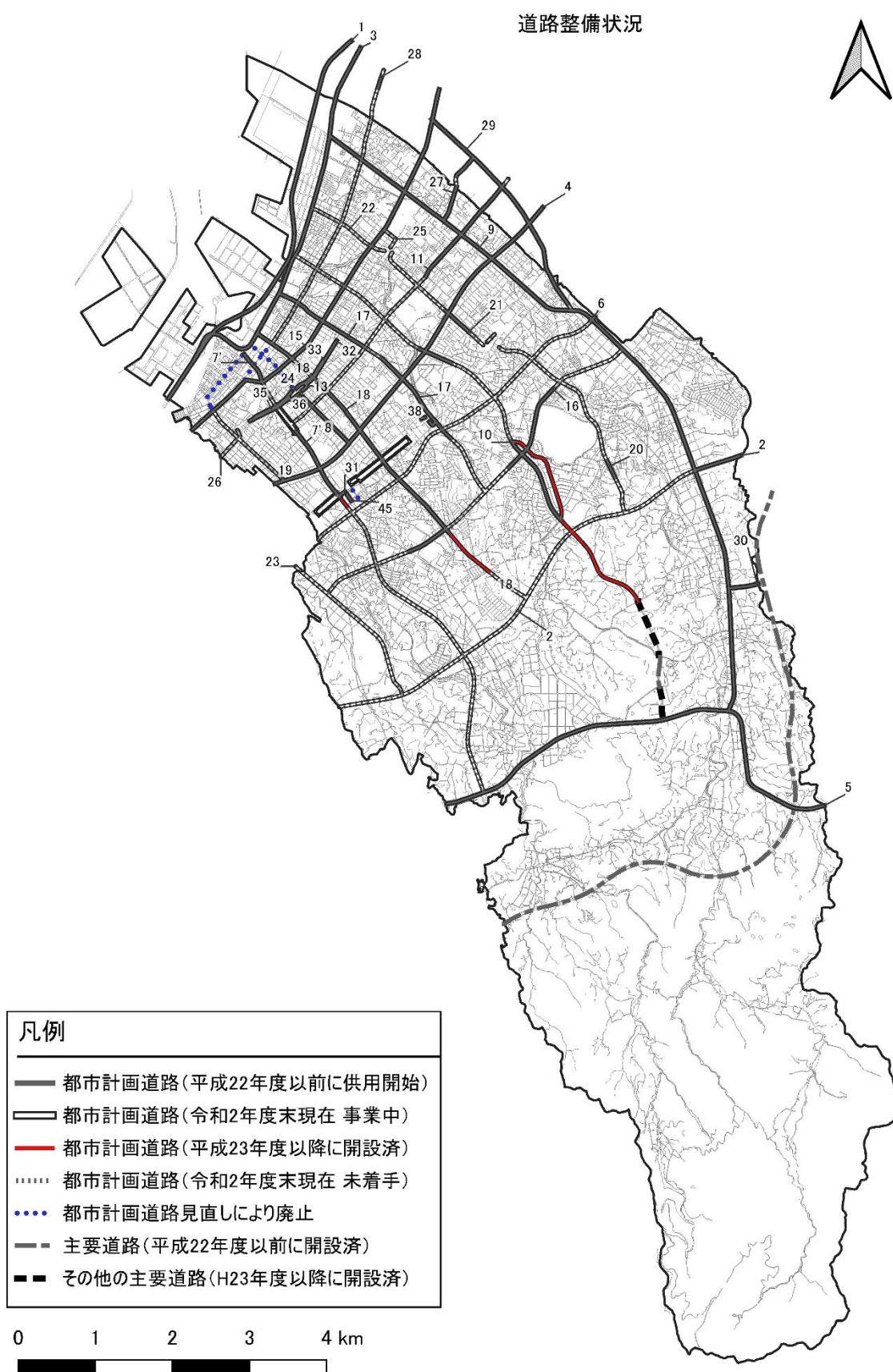


図 2-11 都市計画道路の整備状況(地図でみる岸和田市(令和2年度版)より一部修正)

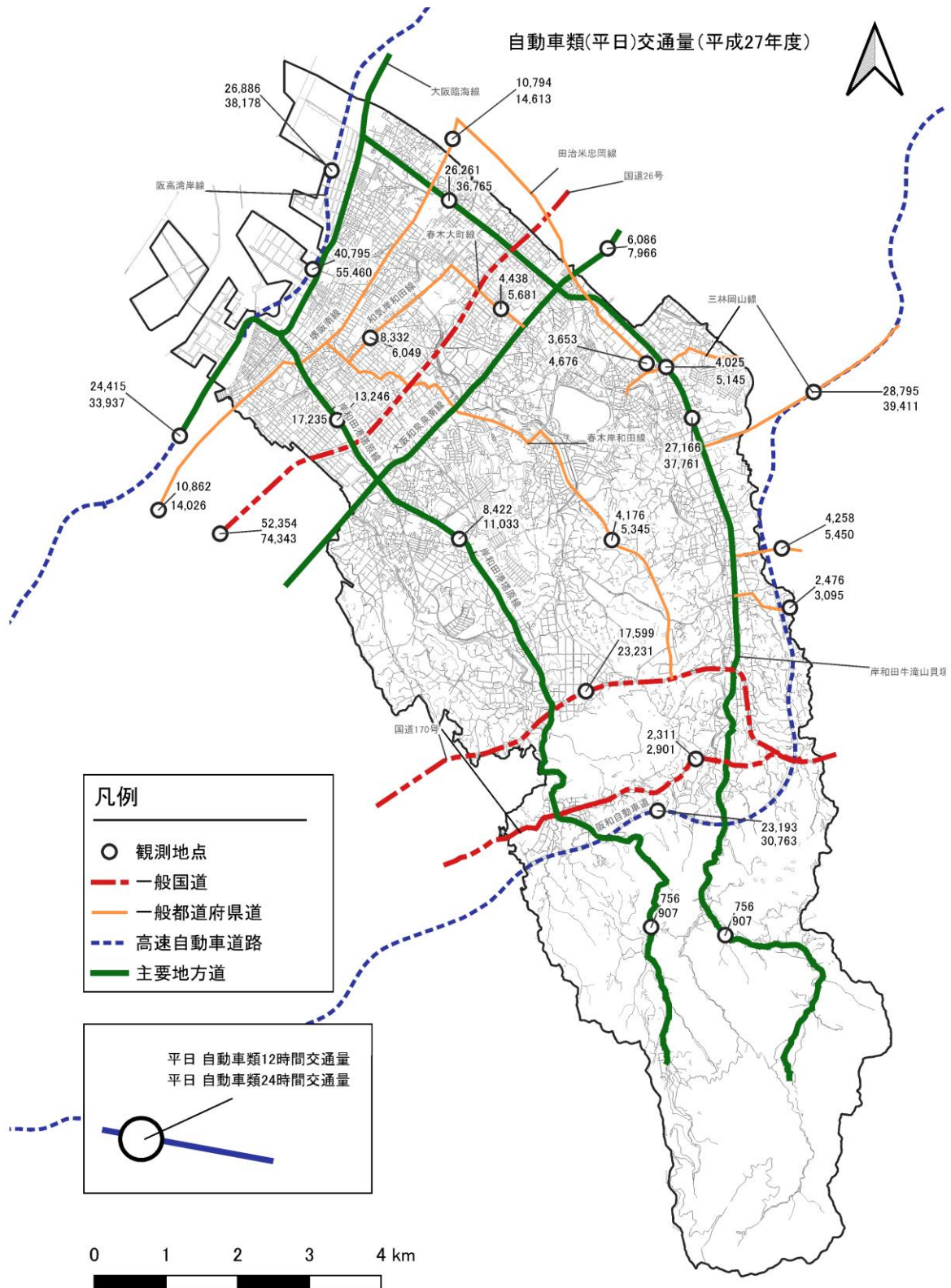


図 2-12 平成 27 年の平日自動車交通量の状況(地図でみる岸和田市(令和 2 年度版)より)

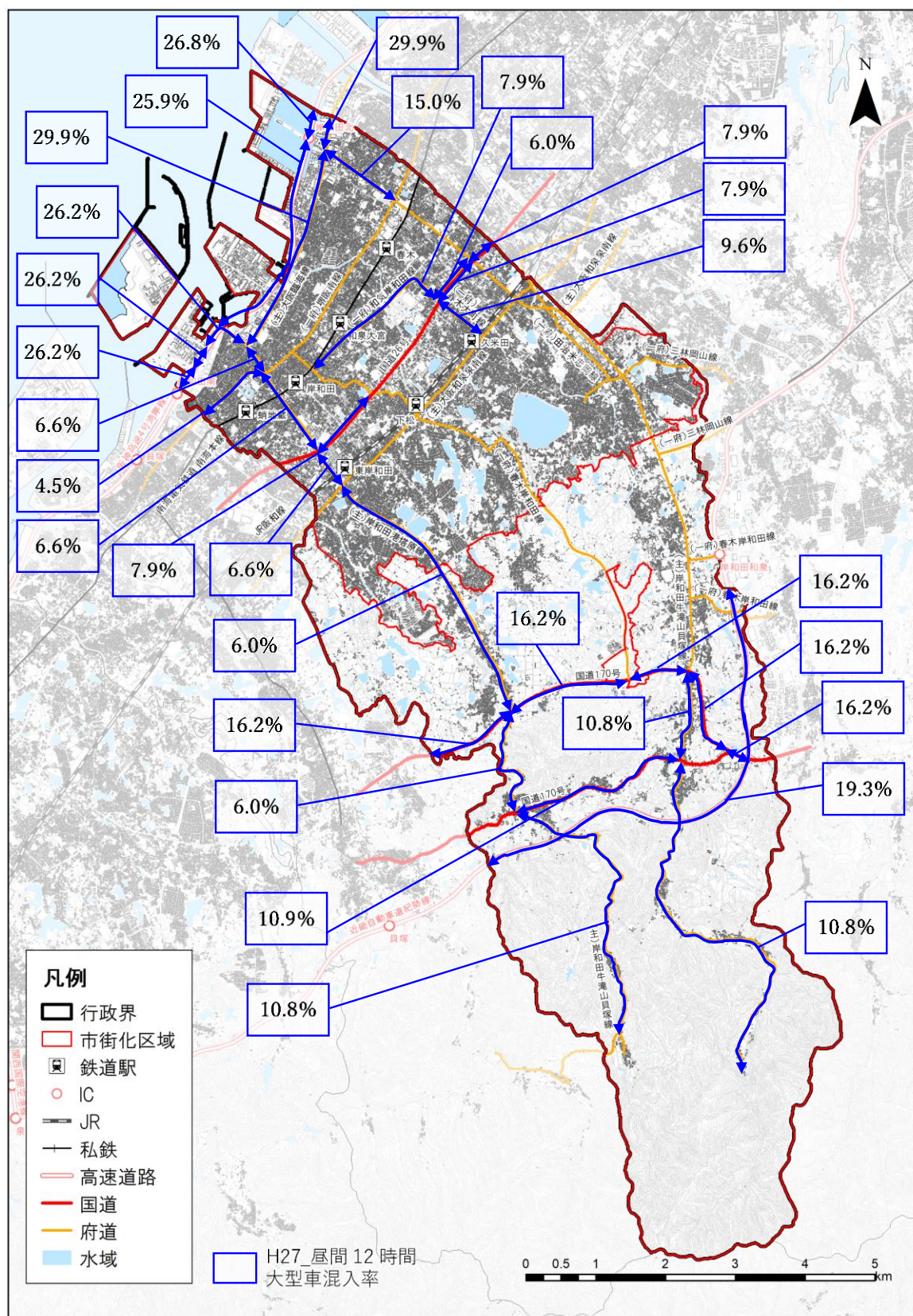


図 2-13 平日 12 時間の大型車混入率の状況
(平成 27 年道路交通センサスより)



図 2-14 春木川緑道



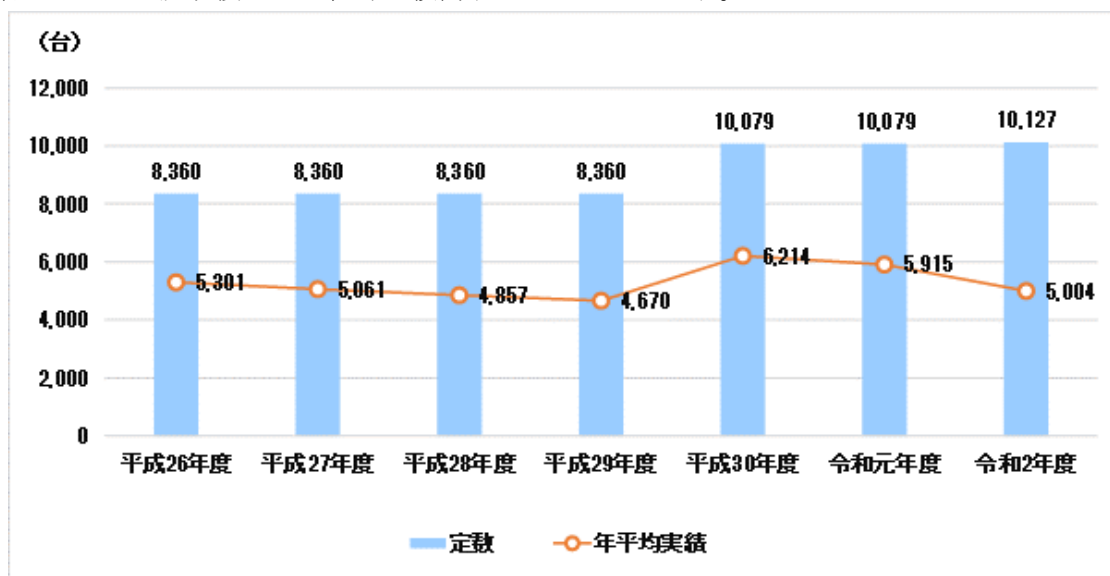
図 2-15 自転車通行空間

2.1.5 自転車等駐車場

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

本市の駅周辺の公共自転車等駐車場は、全体で約 1 万台駐車できますが、収容実台数と比較するとその収容に余裕がある状態です。1 日平均利用率については、場所によって大きく異なっており、令和 2 年度では、全体の平均は約 50%となっています。バス利用を促進するため、自転車からのスムーズな乗り換えが可能なサイクル&ライドについては、本市では整備されていませんが、都市計画道路泉州山手線とそれに関連する面整備に合わせ、自転車利用等の多目的な交通広場の整備を進めています。

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



※市設置分(定数は各年度 3 月時点のもの、年平均実績は年度内の平均値)

図 2-16 市内駅周辺自転車等駐車場の収容能力の推移(市資料より)

表 2-1 市設置自転車等駐車場の1日平均利用率(岸和田市公共施設最適化計画より)

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

※『公共施設白書』より1日平均利用台数/収容台数で算出

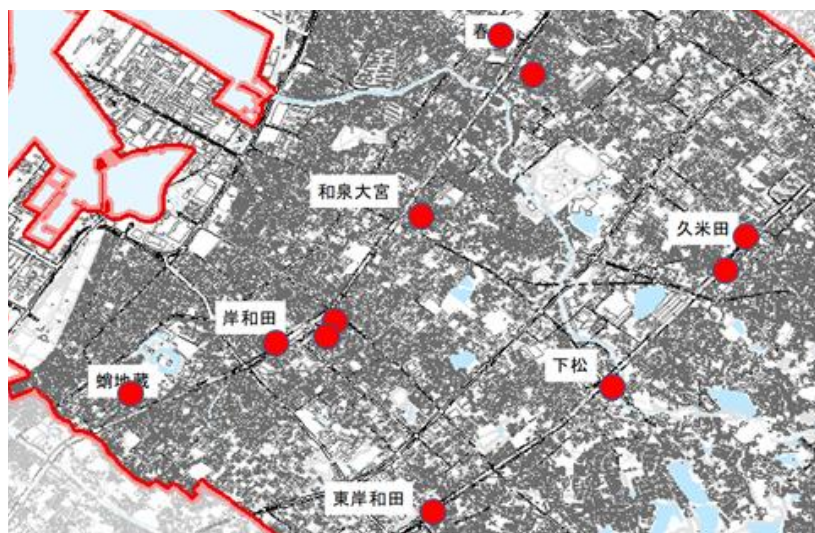


図 2-17 市設置自転車等駐車場の位置

2.1.6 地球環境（温暖化防止）

自転車は、利用時に二酸化炭素を排出しない移動手段として温暖化防止に効果のある交通手段となっています。

本市では、令和3（2021）年2月に市域から排出される温室効果ガスの排出量削減を目的として「岸和田市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を改定しました。また、7月には「岸和田市ゼロカーボンシティ宣言」を表明しています。

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

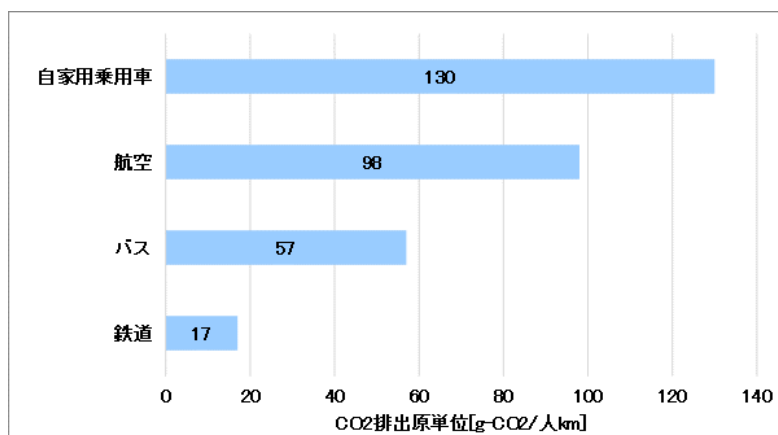


図 2-18 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)(2019 年度)

(国土交通省ホームページより)

表 2-2 都市環境における課題

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

2.2 健康増進

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

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

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

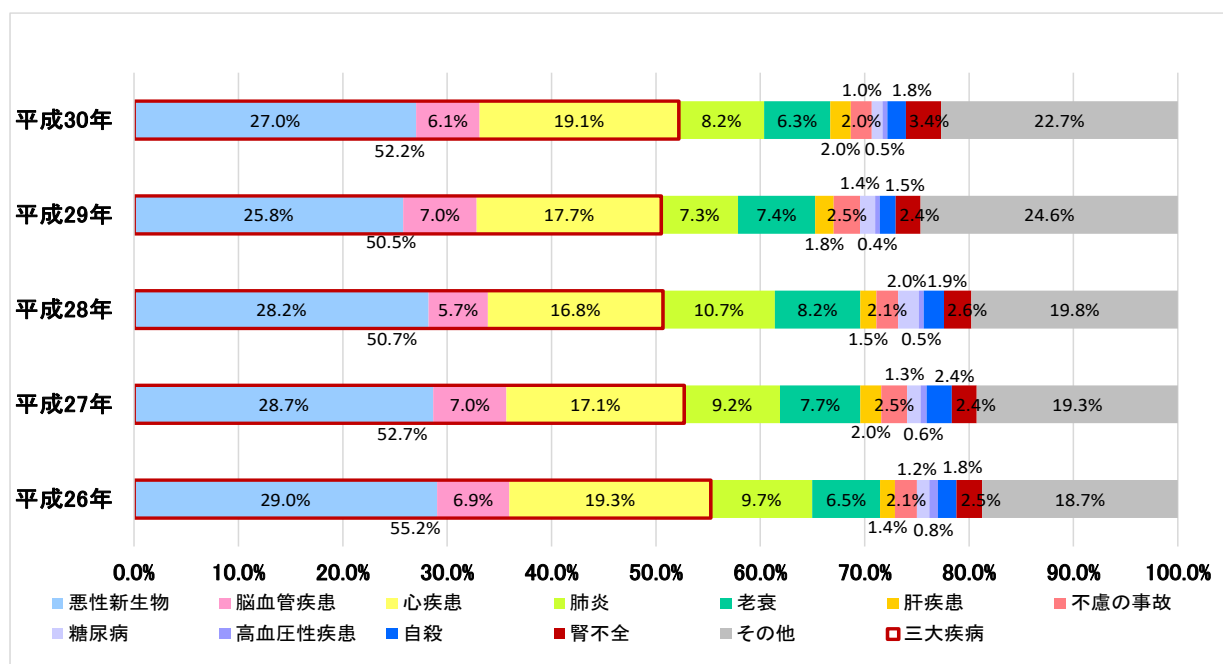


図 2-19 岸和田市における主要死因の推移(岸和田市統計情報より)

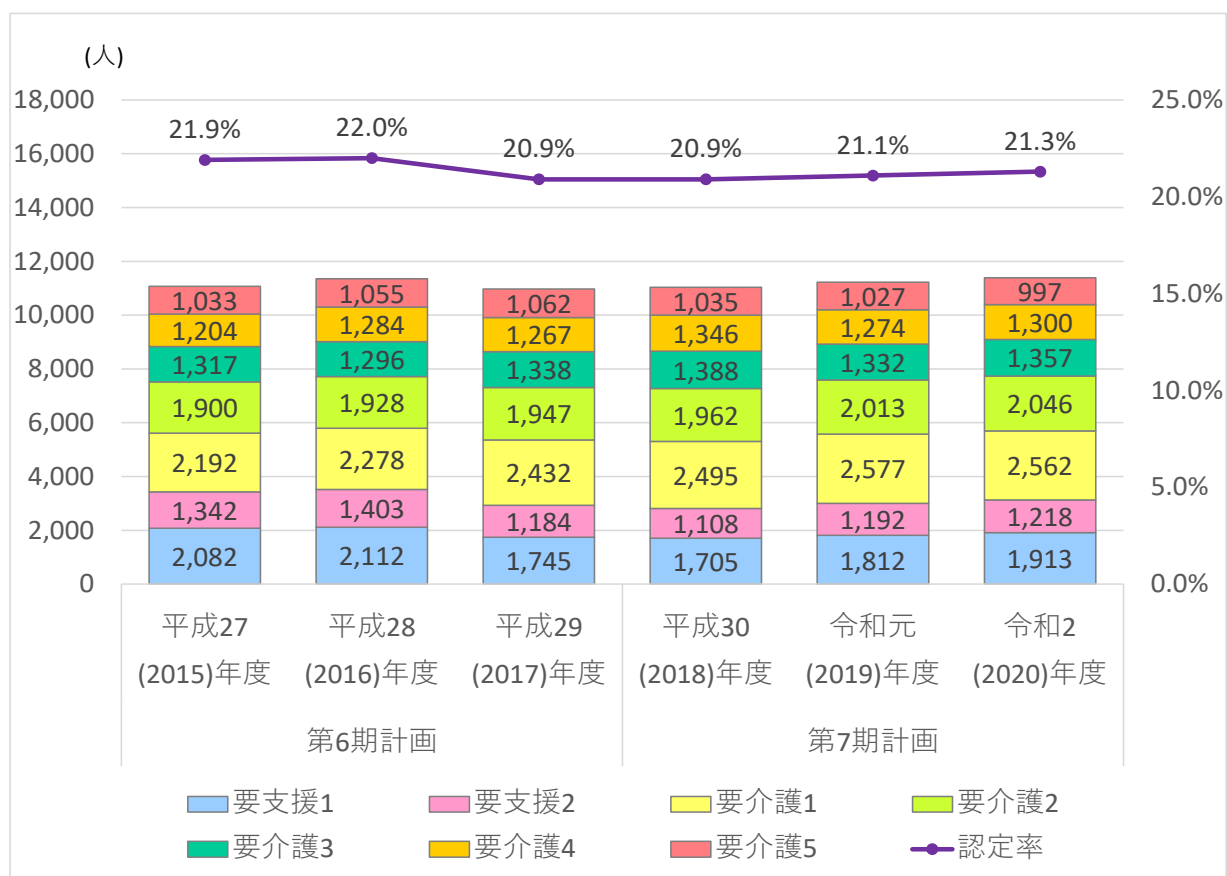


図 2-20 岸和田市の要支援・要介護認定者数の推移

(岸和田市高齢者福祉計画 第8期介護保険事業計画より)



図 2-21 NPO法人発行のサイクリングマップ

表 2-3 健康増進における課題

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

2.3 観光振興・スポーツ振興

本市は、江戸中期より約 300 年の歴史と伝統を誇る岸和田だんじり祭が行われており、また、岸和田城や城下町の古い町並みが残っており、有形無形の観光資源の豊富なまちとなっています。豊かな自然も広がり、桃や水ナスをはじめとした農産物、泉だこ、イワシをはじめとした水産物も豊富となっています。

本市は、海手側が市街化区域となっており、都市活動を担う土地利用が形成されています。また、山手側が市街化調整区域となっており、農業地域（農業振興地域）などの規制や最南端の和泉葛城山を中心とした金剛生駒紀泉国定公園により、自然的土地利用が広がっています。市内には神於山や岸和田城といったランドマークが豊富にあり、そのような景観資源を大切に守り育て、景観意識を高めるための景観施策の取組として「ここに残る景観資源発掘プロジェクト」を実施しています。鉄道や路線バスによるアクセスがしにくい景観資源や観光スポットもあり、そういった場所へは岸和田 TMO が運営するレンタサイクル「だんじりん」でのアクセスが便利です。

なお、岸和田城周辺では、まち歩きマップを作成し、観光する来訪者へ紹介しており、加えて、岸和田サイクリングマップは、競輪選手が練習に利用しているコース等としても紹介されています。日本文化遺産葛城修験道の一部にもなっている葛城山を麓から登るヒルクライムは有名で、一日で 7 つのコース全てを走破する七葛（獲得標高：約 4,700m。走行距離：約 120 km 超）などを目的としたヒルクライマーの方々が訪れ、SNS 等を通じて紹介されています。そして、一般社団法人 KIX 泉州ツーリズムビューローでは、泉州地域の 9 市 4 町（堺市、岸和田市、泉大津市、貝塚市、泉佐野市、和泉市、高石市、泉南市、阪南市、忠岡町、熊取町、田尻町及び岬町）を対象に 2020 年 11 月 1 日（日）より自転車や列車など公共交通機関を利用したスタンプラリーイベント「泉州の魅力満載！KIX 泉州スマホ de スタンプラリー」なども行われていました。このほか、（主）堺阪南線の自転車通行空間やサイクルラックの設置等の環境整備も進められ、スポーツタイプの自転車による沿道住民のサイクリングが増加しています。

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

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

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

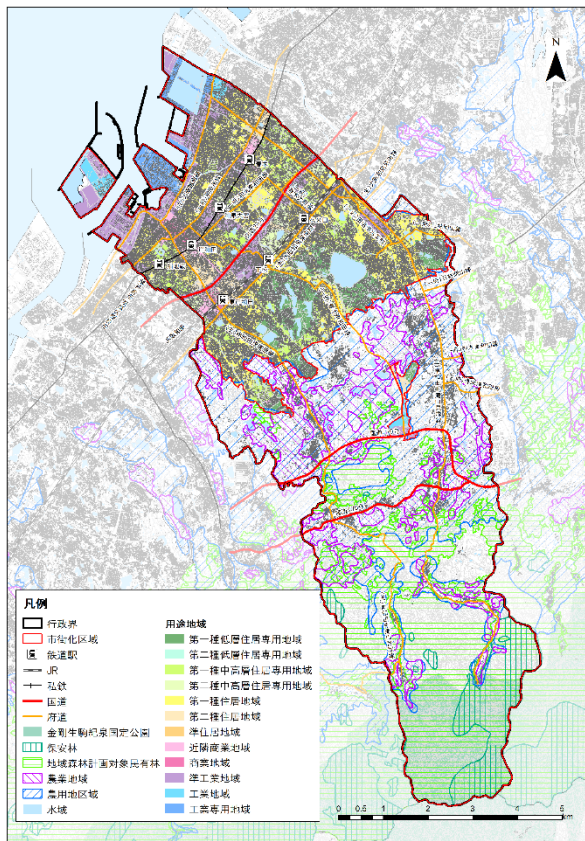
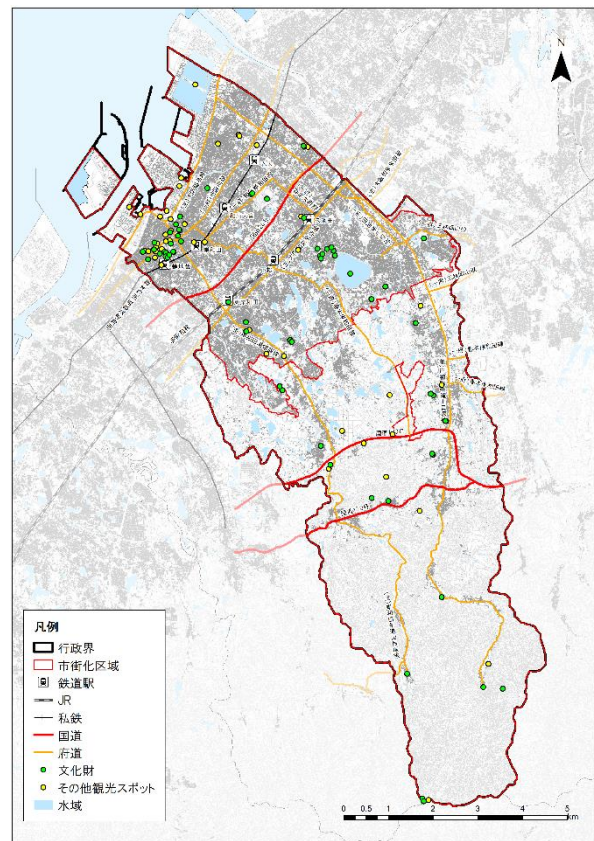
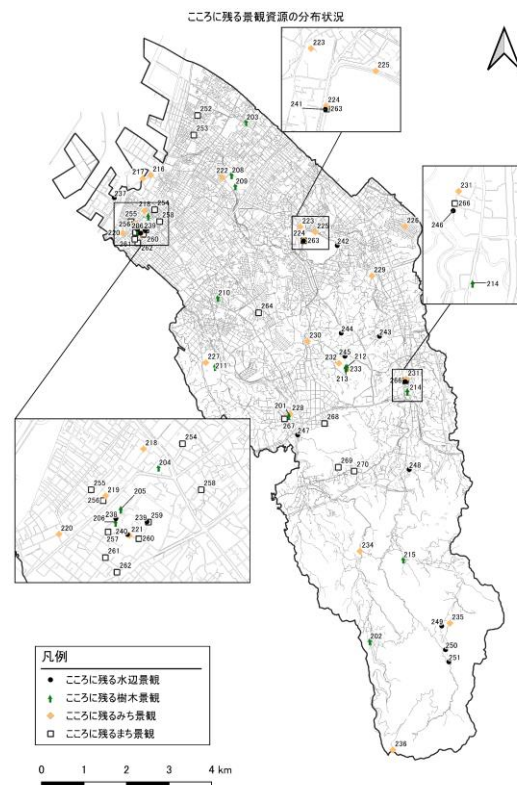
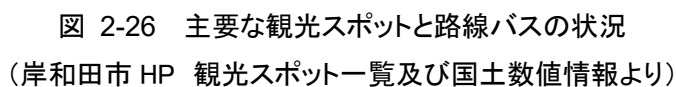


図 2-22 法規制等(国土数値情報より)

図 2-23 文化財及び観光スポットの分布状況
(岸和田市 HP 指定文化財及び観光スポット一覧より)図 2-24 景観計画区域 基本景観区 基本景観軸
(岸和田市景観計画より)図 2-25 ここに残る景観資源の分布状況
(地図でみる岸和田市(令和2年度版)より)



＜広域サイクル連携のイメージ＞



図 2-28 広域サイクル連携の推進(大阪広域ベイエリアまちづくりビジョン(案)より)

表 2-4 観光振興における課題

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

2.4 安全・安心

本市の交通事故状況は、車両相互による事故が大半を占めています。車両相互のうち、追突事故が最も多く、次いで出合頭の事故となっています。人対車両の事故のうち、横断中が最も多くなっています。

本市の自転車事故発生件数及び交通事故件数は、減少傾向にあるものの、交通事故に占める自転車事故の割合については横ばいとなっています。自転車事故の起こる箇所としては、(主)大阪和泉南線や国道 26 号といった幹線道路沿道において多く発生しています。また、自転車事故については、自転車相互や対歩行者の発生件数は増加傾向となっています。

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

本市では、岸和田警察署、交通指導員と連携しながら保育所、幼稚園及び小学校等の要請により、交通安全教室を行っており、交通安全に対する啓発活動を行っていますが、歩行者や自転車が安全安心に通行できる交通安全の普及啓発や自転車通行空間の充実なども必要となっています。

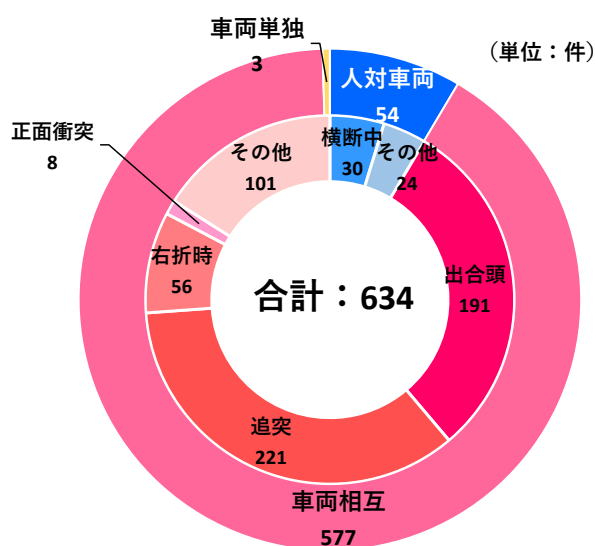


図 2-29 本市の交通事故の状況(R2.12 月末・確定数)
(大阪府警ホームページ 泉州地域の類型別交通事故発生状況より)

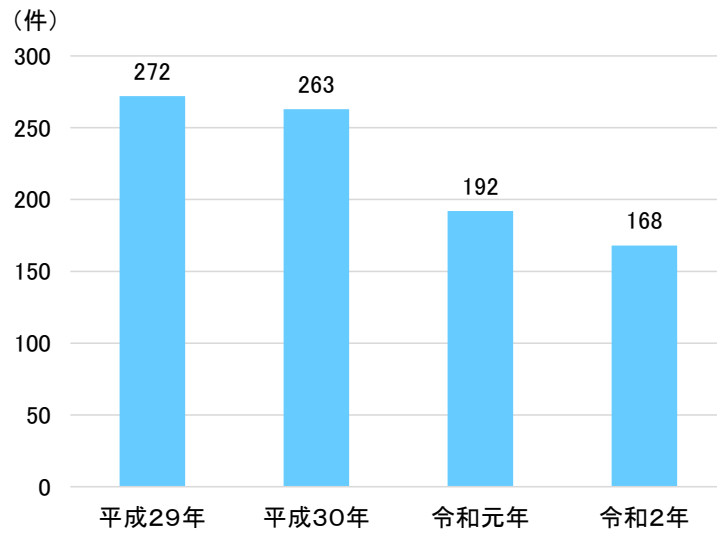


図 2-30 本市の自転車事故の発生件数の推移(大阪の交通白書より)

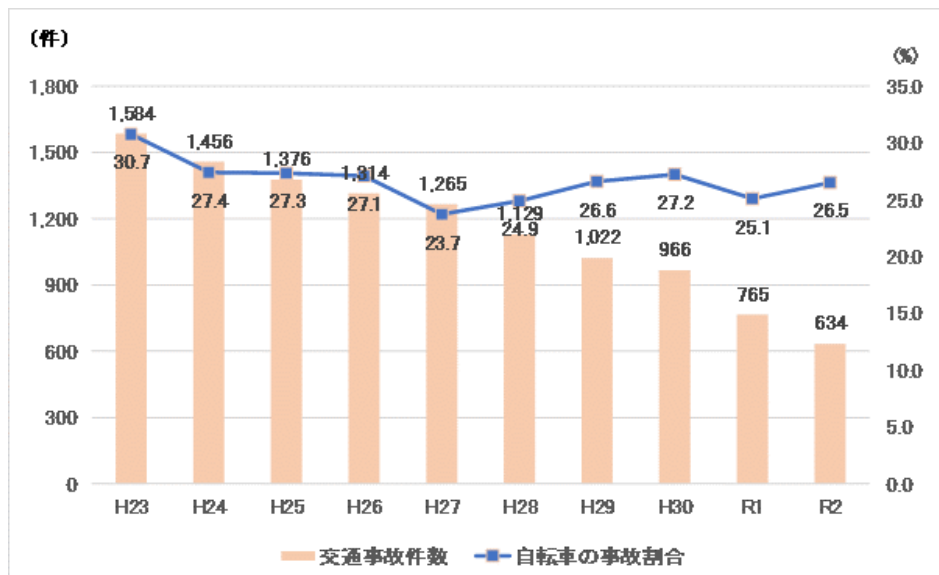


図 2-31 本市の交通事故件数と自転車事故割合の推移(大阪の交通白書より)

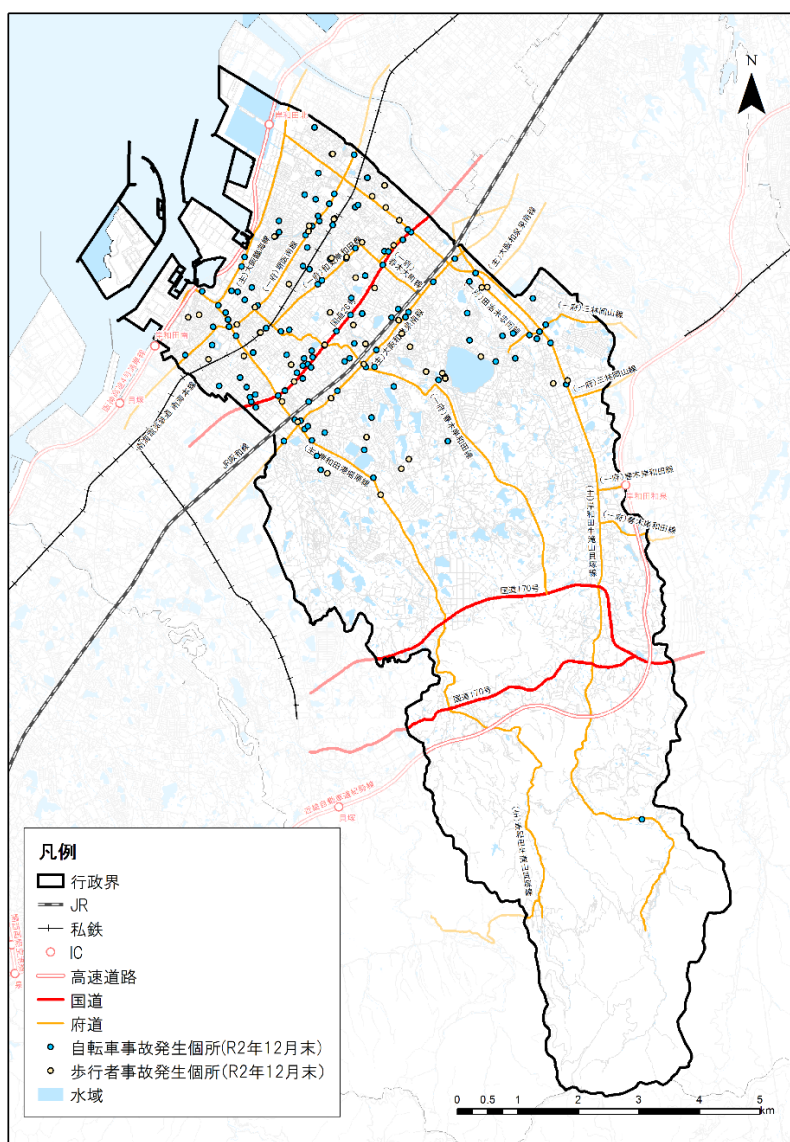


図 2-32 本市における歩行者・自転車交通事故の分布図

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

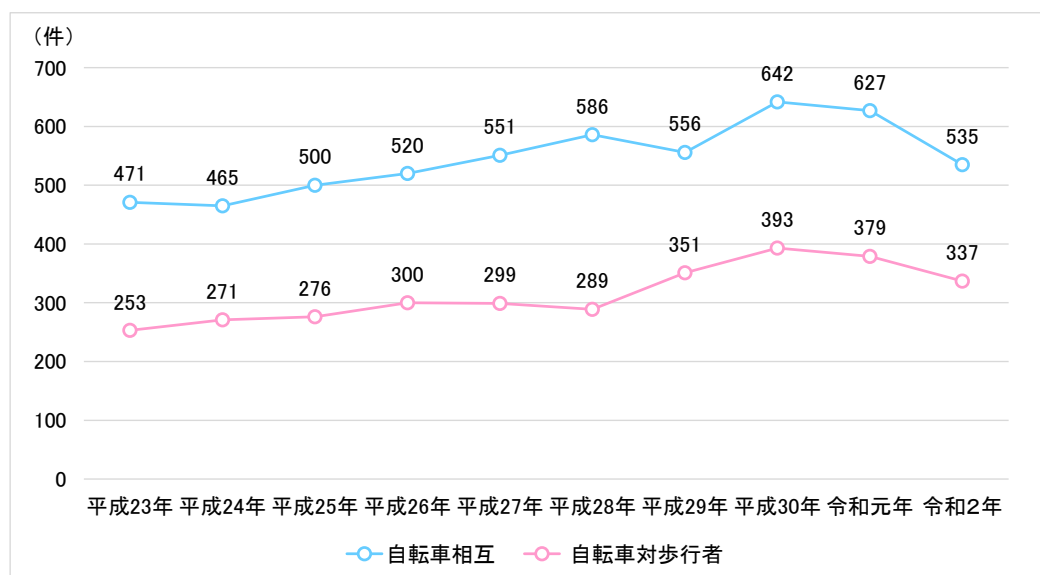


図 2-33 大阪府における当事者別自転車事故発生件数の推移(大阪の交通白書より)

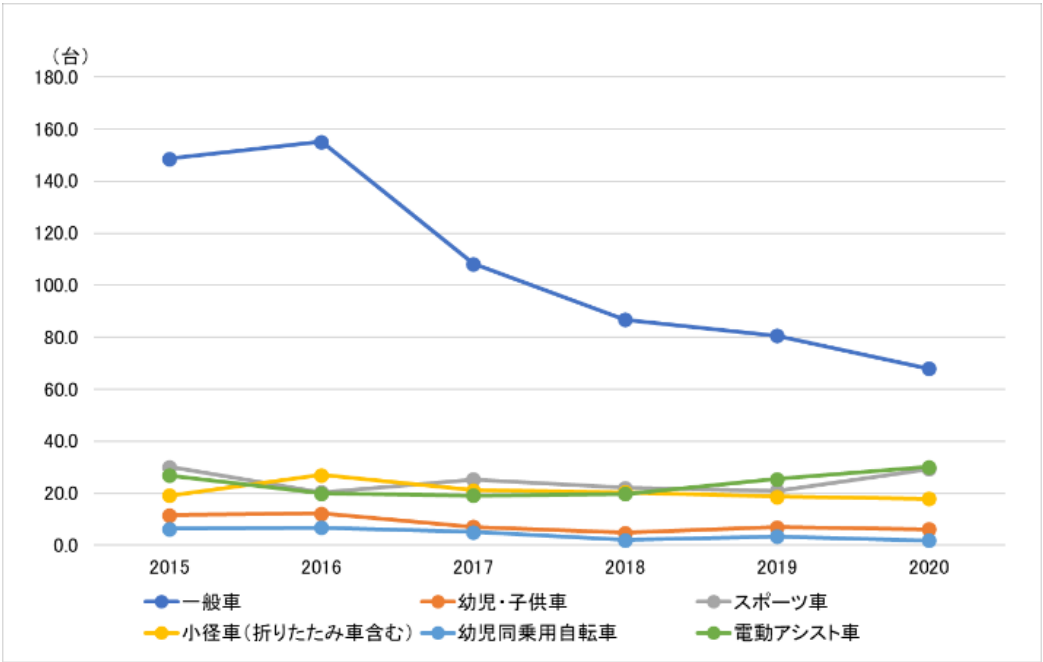


図 2-34 1店舗当たり平均車種別新車販売台数(近畿ブロック)(自転車国内販売動向調査より)



図 2-35 交通安全教室の様子

表 2-5 安全・安心における課題

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

3. 計画の目標設定と実施すべき施策

本市の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえ、自転車の活用を計画的に推進するため、計画の目標を定め、具体的な実施すべき施策を定めます。

3.1 目標1：公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり

3.1.1 計画の目標

目標1：公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり

自転車は、利用時に温室効果ガス的一种である二酸化炭素を排出しない身近な交通手段である一方で、地形や高低差、天候、移動距離など、自転車活用における様々な課題もあります。こういった自転車活用の特性を踏まえつつ、快適な自転車通行空間を創出しながら、公共交通からの「ラストワンマイル」の自転車活用を目指すなど、自転車と公共交通の連携と利便性向上を推進します。これによって、過度な自動車利用による環境負荷を低減しながら、道路交通の円滑化に寄与するような環境づくりを推進します。

■目標の確認：自転車通行空間の整備の推進

【目標の実現に向けた方向性】

自転車ネットワークの形成を踏まえ、自転車通行空間の整備を推進し、効率的に自転車が活用できる環境づくりを推進する。なお、目標については、自転車通行空間の整備率（％）の推移を1つの確認方法として把握する。

$$\text{自転車通行空間の整備率（％）} = \text{整備済延長（km）} \div \text{整備予定延長（km）} \times 100$$

3.1.2 実施すべき施策

3.1.2.1 施策体系

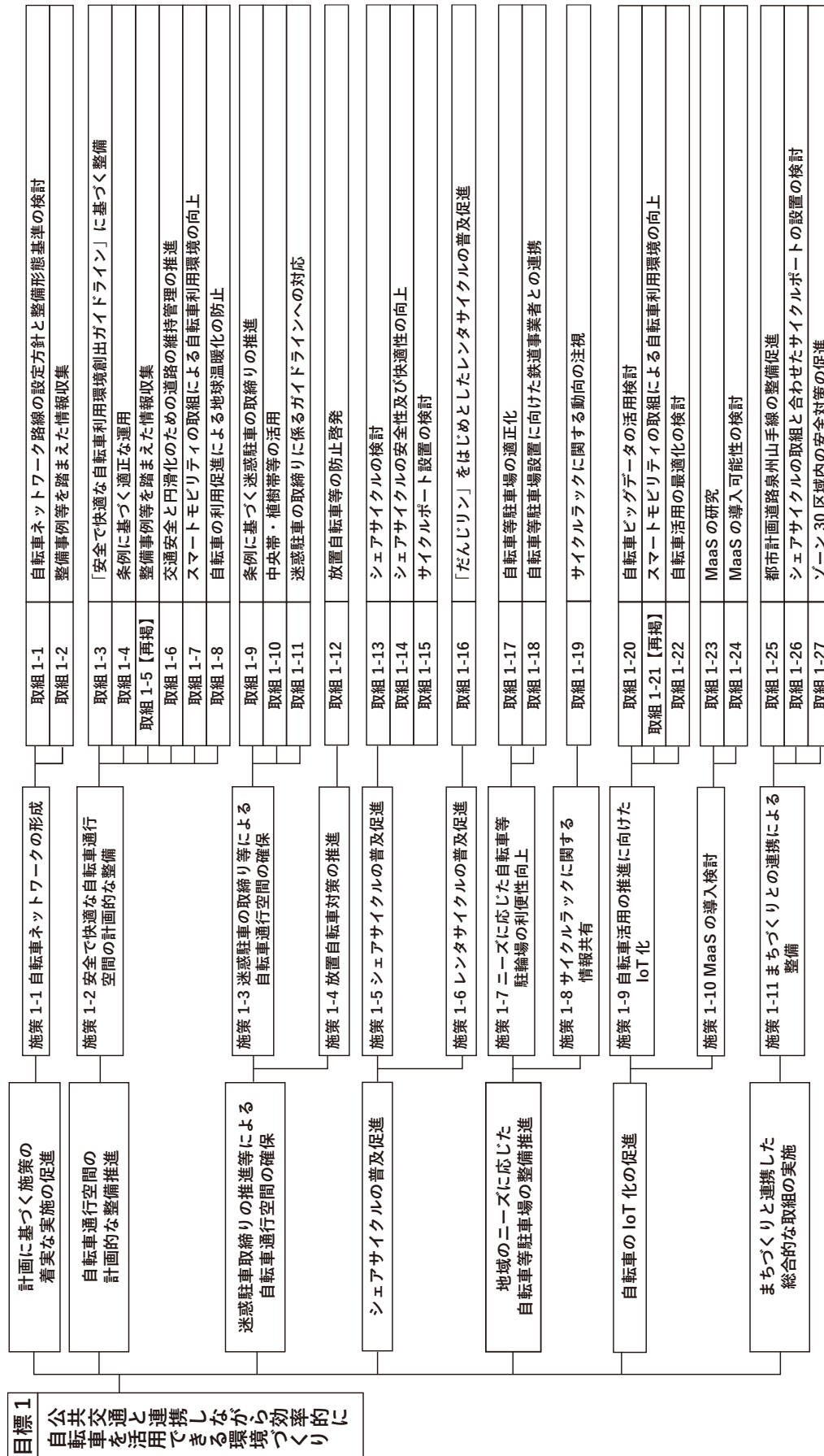


図 3-1 目標1:施策の体系

3.1.2.2 計画に基づく施策の着実な実施の促進

施策 1-1 自転車ネットワークの形成

自転車ネットワークの形成にあたっては、本市の特性である4つの区域と7つの軸の考え方を踏まえるとともに、これまで大阪府で整備されてきた自転車通行空間の整備状況等を反映しながら、別途整備計画を策定します。そして、ロングライドやヒルクライムのような本格的なサイクリングのほか、自転車を活用した新しい楽しみ方である散走など、それぞれの目的に応じた安全で快適な自転車通行空間を効率的、効果的に整備します。

なお、自転車ネットワークについては、社会情勢の変化等に応じて適宜、見直していくものとします。

※別途、整備計画を策定します。



図 3-2 本市における4つの区域と7つの軸
(岸和田市まちづくりビジョン将来構想)

取組 1-1：自転車ネットワーク路線の設定方針と整備形態基準の検討

自転車ネットワーク路線について、府などの関係機関と調整を行いながら、ネットワーク路線の設定方針及び整備形態基準を検討します。

取組 1-2：整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

3.1.2.3 自転車通行空間の計画的な整備推進

施策 1-2 安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備

安全で快適な自転車通行空間を創出するため、関係機関の相互の連携・調整を図りつつ、計画的な整備を推進します。

取組 1-3：「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく整備

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、整備のあり方を深化させ、整備に向けた検討を行っていきます。

取組 1-4：条例に基づく適正な運用

「岸和田市道路の構造の技術的基準を定める条例」に基づく自転車道及び自転車専用通行帯の整備について適正な運用を行っていきます。

取組 1-5(取組 1-2【再掲】)：整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

取組 1-6：交通安全と円滑化のための道路の維持管理の推進

道路標識や道路標示については、道路管理者と交通管理者が連携しながら、適切な設置と維持管理に努めます。

取組 1-7：スマートモビリティの取組による自転車利用環境の向上

スマートモビリティの取組を通じて、自転車利用環境の向上に活用する仕組みを研究します。

取組 1-8：自転車の利用促進による地球温暖化の防止

短中距離の移動については、自家用車から自転車や公共交通機関への利用転換を促進するため、きしわだ環境フェアなどの地球温暖化防止活動の機会を通じて、広報啓発に努めます。

3.1.2.4 迷惑駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保**施策 1-3 迷惑駐車の取締り等による自転車通行空間の確保**

迷惑駐車等については、「岸和田市迷惑駐車の防止に関する条例」を定めており、岸和田駅周辺を迷惑駐車防止重点地域と設定し、関係機関と連携しながら防止啓発活動を行っています。今後も岸和田警察署などと連携しながら、迷惑駐車の取締りを推進します。

取組 1-9：条例に基づく迷惑駐車の取締りの推進

岸和田市迷惑駐車の防止に関する条例に基づき、迷惑駐車防止重点地域を中心に迷惑駐車の取締りを岸和田警察署と連携しながら、迷惑駐車防止のための啓発活動に努めます。

取組 1-10：中央帯・植樹帯等の活用

既存都市計画道路等における自転車通行空間に活用可能な中央帯や植樹帯の有無を整理するとともに、新規都市計画道路の整備については、自転車通行空間の設置可能な幅員の確保に努めます。

取組 1-11：迷惑駐車の取締りに係るガイドラインへの対応

道路管理者と交通管理者と連携しながら、ガイドラインに応じた迷惑駐車の取締りに努めます。

施策 1-4 放置自転車対策の推進

公道への自転車・バイク等の放置は、障害者はもちろん人や車の通行の妨げとなり、大変危険で迷惑となっています。本市では、「岸和田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、人がたくさん往来する市内の鉄道駅周辺の公共の通路上を「自転車等放置禁止区域」に指定し、そこに放置している自転車・原付バイクの撤去を行っています。今後も放置自転車等の多い地域については、自転車等放置禁止区域の見直しや新たな指定を検討するとともに、効果的な放置自転車等の撤去を実施します。



図 3-3 自転車等放置禁止区域

取組 1-12：放置自転車等の防止啓発

自転車等放置防止啓発活動業務や迷惑駐車防止啓発活動業務と連携した方策の可能性を探ります。

3.1.2.5 シェアサイクルの普及促進**施策 1-5 シェアサイクルの普及促進**

国や大阪府、民間企業と連携し、シェアサイクルの普及促進に努めるとともに、市の施設をはじめとしたサイクルポートの設置のあり方や市域全域を対象としたシェアサイクルのあり方について検討を進めます。

取組 1-13：シェアサイクルの検討

新たなシェアサイクルのしくみについて、各種関係機関との意見交換を行いながら、調査研究を推進します。

取組 1-14：シェアサイクルの安全性及び快適性の向上

市域を跨いだ公共交通を補完する交通システムとして機能するよう、OSPF（大阪スマートシティパートナーズフォーラム）等の取組を活用しながら近隣市町との協議を重ね、サービス提供エリアの充実を目指します。

取組 1-15：サイクルポート設置の検討

人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車との連携を強化し、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる交通体系の構築に寄与するサイクルポート設置に向けた方針を検討します。

施策 1-6 レンタサイクルの普及促進

岸和田駅 3 号自転車等駐車場において、岸和田 TMO がレンタルサイクル「だんじりん」を運営しています。これまでの事業効果を踏まえながら、その普及促進を図っていきます。



図 3-4 だんじりんのロゴ

取組 1-16 : 「だんじりん」をはじめとしたレンタルサイクルの普及促進

岸和田 TMO が運営する「だんじりん」について事業効果や検証などの評価を継続的にを行いながら、地域活性化に寄与するレンタルサイクルの支援や普及促進に努めます。

3.1.2.6 地域のニーズに応じた自転車等駐車場の整備推進**施策 1-7 ニーズに応じた自転車等駐車場の利便性向上**

自転車利用や放置自転車の状況を踏まえ、目的や日時等の利用特性に応じた駐輪施設整備の見直しを検討するとともに、利便性向上のための取組を推進します。

取組 1-17 : 自転車等駐車場の適正化

自転車等駐車場は、民間の自転車等駐車場が駅前付近の狭小地等での設置が進んでいることを踏まえ、利用実態等を勘案しながら施設規模の縮小も踏まえた適正化や機械化システムの導入を検討します。

取組 1-18 : 自転車等駐車場設置に向けた鉄道事業者との連携

鉄道駅周辺における自転車等駐車場の円滑な設置に向けて、鉄道高架下等を活用した設置を鉄道事業者に働きかけます。

施策 1-8 サイクルラックに関する情報共有

多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、サイクルラックに関する技術基準の見直し等への対応に努めます。

取組 1-19 : サイクルラックに関する動向の注視

サイクルラックに関する技術基準の見直し動向を注視し、適宜、指定管理者に情報提供を行います。

3.1.2.7 自転車のIoT化の促進

施策 1-9 自転車活用の推進に向けたIoT化

各種調査や研究結果を踏まえてIoTの活用を推進し、自転車活用推進のための方策等の検討を推進します。

取組 1-20：自転車ビッグデータの活用検討

自転車プローブデータをはじめとした各種ビッグデータの入手方法を確認するとともに、データ活用に向けた費用対効果を整理します。

取組 1-21(取組 1-7【再掲】)：スマートモビリティの取組による自転車利用環境の向上

スマートモビリティの取組を通じて、自転車利用環境の向上に活用する仕組みを研究します。

取組 1-22：自転車活用の最適化の検討

スマートモビリティの取組を通じて、シェアサイクルにおける自転車の再配置の最適化のあり方を調査研究します。

施策 1-10 MaaSの導入検討

スマートモビリティの取組を通じてシェアサイクルと公共交通を組み合わせた経路検索や予約・キャッシュレス決済まで行うMaaS(Mobility as a Service)の導入を検討します。

取組 1-23：MaaSの研究

大学等の教育機関とタイアップし、スマートモビリティの取組として本市の状況に即したMaaSの研究に取り組めます。

取組 1-24：MaaSの導入可能性の検討

「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」を踏まえ、スマートモビリティの取組による導入可能性を検討します。

3.1.2.8 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

施策 1-11 まちづくりとの連携による整備

道路や公共交通、歩行者、自転車などに関わるまちづくりと連携しながら、自転車通行空間の整備等を推進します。

取組 1-25：都市計画道路泉州山手線の整備促進

都市計画道路泉州山手線の整備やそれと関連する面整備に合わせて、サイクル&バスライド機能を備えた新拠点交通広場を整備します。

取組 1-26：シェアサイクルの取組と合わせたサイクルポートの設置の検討

公共交通の位置づけを明確にしながら、シェアサイクルの取組と合わせてサイクルポートの設置方針を検討します。

取組 1-27：ゾーン 30 区域内の安全対策の促進

岸和田警察署と協議を行いながら、ゾーン 30 区域内の交通安全対策を促進します。

3.2 目標2：市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり

3.2.1 計画の目標

目標2：市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり

自転車は、手軽な乗り物であり、日常生活やスポーツ競技、レクリエーション活動など、幅広く健康づくりができる乗り物です。自転車活用を機会に日常の活動を増進しながら、市民の健康増進を育む環境づくりを推進します。

■目標の確認：自転車活用の促進

【目標の実現に向けた方向性】

市民が自転車活用を推進することで、それを機会に健康づくりに勤しむとともに、健康づくりを育む環境づくりを推進する。

3.2.2 実施すべき施策

3.2.2.1 施策体系

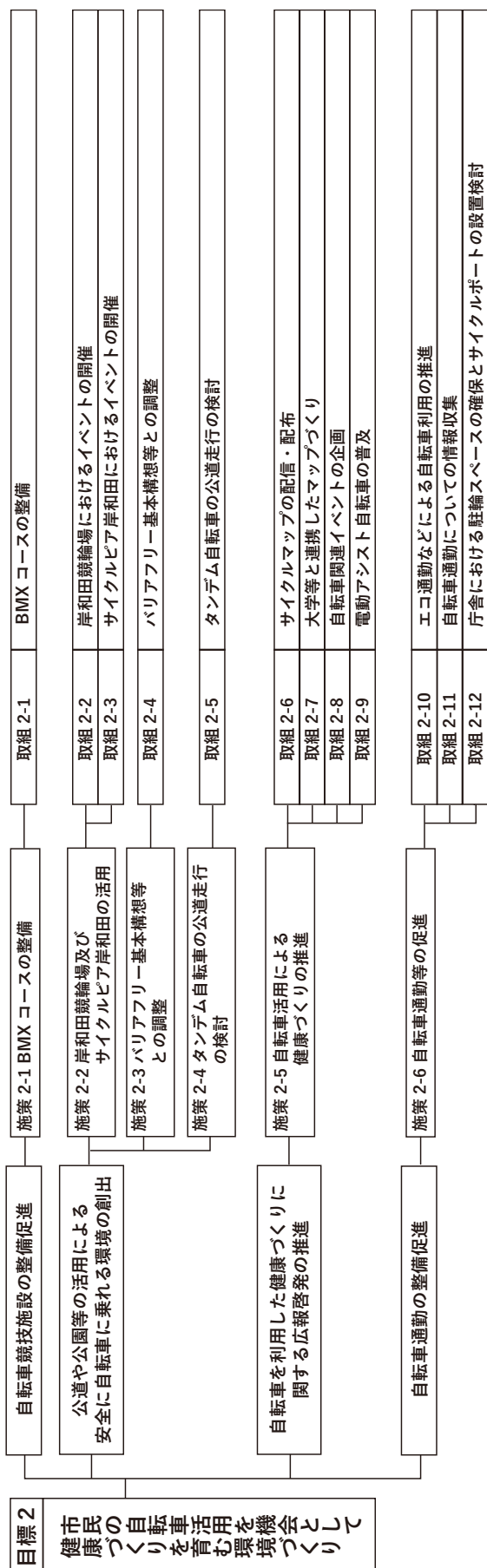


図 3-5 目標 2: 施策の体系

3.2.2.2 自転車競技施設の整備促進

施策 2-1 BMX コースの整備

UCI（国際自転車競技連合）の自転車競技規則に定められた要件を満たす、国際基準の BMX コースの整備を検討します。

取組 2-1：BMX コースの整備

サイクルピア岸和田において整備されている BMX コースについて、国際基準を満たすコースとするため、移設等も踏まえた整備を検討します。

3.2.2.3 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出

施策 2-2 岸和田競輪場及びサイクルピア岸和田の活用

市民がサイクリススポーツを身近に慣れ親しめるよう、岸和田競輪場の活用を推進します。

取組 2-2：岸和田競輪場におけるイベントの開催

幅広い年齢層の自転車愛好家や自転車に興味を持っている方を対象としたバンク走行会、補助輪なしで自転車に乗れない児童を対象とした自転車乗り方教室等、各種イベントの開催により岸和田競輪場を活用した市民参加を促進します。

取組 2-3：サイクルピア岸和田におけるイベントの開催

関係団体と連携し、BMX 教室をはじめ、幅広い年齢層を対象とした各種イベントの開催により、サイクルピア岸和田を活用した市民参加を促進します。

施策 2-3 バリアフリー基本構想等との調整

バリアフリー基本構想において位置付けた生活関連経路等との調整を図ります。

取組 2-4：バリアフリー基本構想等との調整

高齢者や障害者をはじめとしたすべての人が快適に移動できるよう、バリアフリー基本構想において定められた生活関連経路等において、自転車の走行環境を配慮できるよう努めます。

施策 2-4 タンデム自転車の公道走行の検討

タンデム自転車の公道走行について検討を行います。

取組 2-5：タンデム自転車の公道走行の検討

タンデム自転車の公道走行について、国や府の考え方や取組を踏まえながら、岸和田警察署と必要に応じた対策協議を行います。

3.2.2.4 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

施策 2-5 自転車活用による健康づくりの推進

自転車を活用した健康づくりに関する広報や啓発活動を推進します。

取組 2-6：サイクルマップの配信・配布

プロの競輪選手が実際にトレーニングしているコース、初心者でも安心して走れるコース、家族や友達と一緒に楽しく気軽に周れるコースなどのマップについて、ホームページを通じた紹介や配布を行います。

取組 2-7：大学等と連携したマップづくり

大学等の教育機関と連携してここに残る景観資源を巡るマップなど、散走に活用できるマップづくりを行います。

取組 2-8：自転車関連イベントの企画

各種スポーツイベントにおいて、関係機関と連携して自転車関連イベントの企画を推進します。

取組 2-9：電動アシスト自転車の普及

起伏の大きいエリアでのスムーズな移動のほか、運転免許を返納する高齢者のフレイル予防などに寄与する電動アシスト自転車の普及に向けた取組を進めます。

3.2.2.5 自転車通勤等の促進

施策 2-6 自転車通勤等の促進

自転車通勤等を促進するための広報啓発をはじめとした総合的な取組を推進します。

取組 2-10：エコ通勤などによる自転車利用の推進

環境負荷の少ない移動手段の促進に向け、自転車通勤推進企業の宣言の検討やエコ通勤、短中距離の職務移動における公用自転車の利用促進など、自転車利用の推進に努めます。

取組 2-11：自転車通勤についての情報収集

自転車通勤への転換を促進するための有効な支援策等について情報収集に努めます。

取組 2-12：庁舎における駐輪スペースの確保とサイクルポートの設置検討

自転車通勤者や来庁者のために必要な駐輪スペースを確保するとともに、シェアサイクル事業者のサイクルポート設置に向けた協力根拠となる方針を検討します。

3.3 目標3：回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり

3.3.1 計画の目標

目標3：回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり

本市は、だんじり祭をはじめとした有形・無形の豊富な観光資源を有するまちです。これらの観光資源へ自転車で巡り、観光資源の魅力等を楽しみ、人々が交流できるサイクリング環境を創出するとともに、自転車で走ること自体を楽しめるよう、サイクルツーリズムによる観光振興を推進します。

■目標の確認：泉州地域における宿泊者数の増加

【目標の実現に向けた方向性】

自転車活用によって市内に来訪する観光客数の増加に伴う宿泊者数の増加により、観光振興を推進する。なお、目標については、「大阪府観光統計調査」の「大阪の延べ宿泊者数・外国人延べ宿泊者数」の推移を1つの確認方法として把握する。

3.3.2 実施すべき施策
3.3.2.1 施策体系

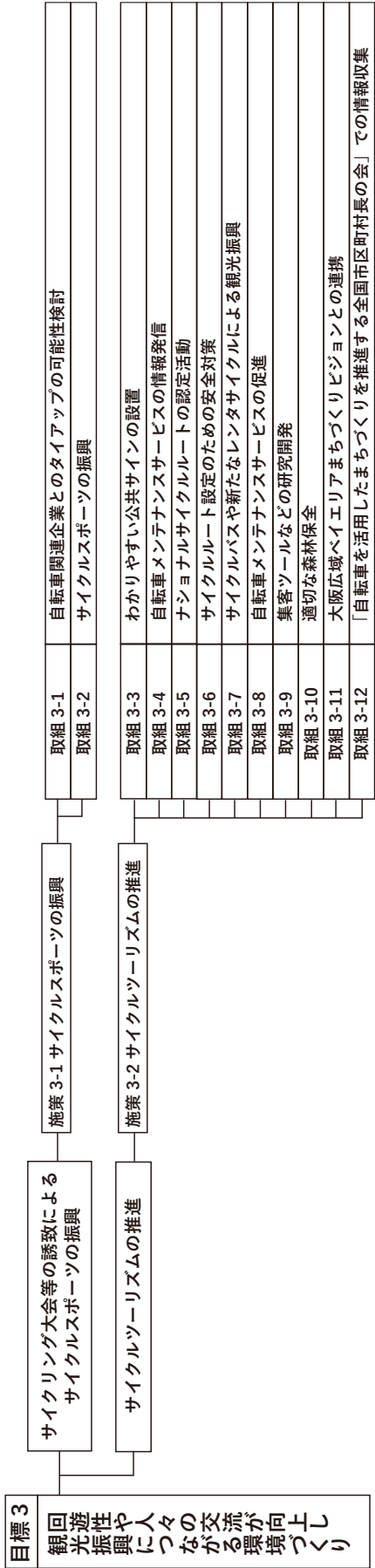


図 3-6 目標3: 施策の体系

3.3.2.2 サイクリング大会等の誘致によるサイクルスポーツの振興

施策 3-1 サイクルスポーツの振興

サイクルスポーツを振興し観光振興につなげるため、サイクリング大会等の誘致を推進します。

取組 3-1：自転車関連企業とのタイアップの可能性検討

本市にゆかりのある自転車関連企業と自転車イベント等に関するタイアップの可能性を検討します。

取組 3-2：サイクルスポーツの振興

自転車競技の普及のため、関係団体と協議や検討を行いながら、自転車イベント等を通じて、サイクルスポーツを推進します。

3.3.2.3 サイクルツーリズムの推進

施策 3-2 サイクルツーリズムの推進

関係団体が連携しながら、本市の観光振興につながるサイクルツーリズムを推進します。

取組 3-3：わかりやすい公共サインの設置

岸和田市公共サインガイドラインに基づき、事業者が設置する場合は、わかりやすく、景観に配慮したサインとなるよう誘導します。

取組 3-4：自転車メンテナンスサービスの情報発信

(一社) KIX 泉州ツーリズムビューローと連携し、自転車メンテナンスサービス協力店舗を募集した上で、情報発信が行えるような仕組みの調査・研究を推進します。

取組 3-5：ナショナルサイクルルートの認定活動

(一社) KIX 泉州ツーリズムビューローと連携し、泉州サイクルルートがナショナルサイクルルートとして認定されるようなルートの調査・研究を推進します。

取組 3-6：サイクルルート設定のための安全対策

サイクルルート設定にあたって各施設管理者との安全対策協議を行うとともに、岸和田警察署と交通事故減少に向けた対策協議を推進します。

取組 3-7：サイクルバスや新たなレンタサイクルによる観光振興

路線バス事業者に対してサイクルバスの取組事例について情報提供を行うとともに、バスと乗り捨てレンタサイクルの共栄可能性の調査・研究を推進します。

取組 3-8：自転車メンテナンスサービスの促進

自転車メンテナンスサービスや、サイクリストの受入サービス店舗の有無を調査します。

取組 3-9：集客ツールなどの研究開発

集客ツールなどによる回遊型コンテンツの企画立案の研究を推進します。

取組 3-10：適切な森林保全

ヒルクライムのコースとなっている葛城山を中心とする良好な森林などの自然環境を保全するとともに、林道通行に対する注意喚起の看板設置を推進します。

取組 3-11：大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンとの連携

大阪広域ベイエリアまちづくり推進本部が策定した大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンと連携した取組を推進します。

取組 3-12：「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会」での情報収集

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村長の会における活動を通じて、先進事例等の情報収集や情報共有を推進します。

3.4 目標4：安全・安心に自転車利用ができる環境づくり

3.4.1 計画の目標

目標4：安全・安心に自転車利用ができる環境づくり

自転車は、手軽な乗り物であることで、使用者によっては交通安全上、危険な乗り物となります。また、道路交通法改正によって、交通ルールの遵守と交通マナーを実践していく必要があります。交通安全に関する教育や啓発を通じて、自転車・歩行者・自動車がお互いに交通ルールを理解しながら、尊重しあう意識を醸成するとともに、自転車通行空間を創出しながら安全・安心に自転車利用ができる環境づくりを推進します。

■目標の確認：自転車事故件数の減少

【目標の実現に向けた方向性】

本市における自転車事故件数を減少させ、安全・安心な自転車利用を推進する。なお、目標については、「大阪の交通白書」の「市町村別自転車事故発生件数」の推移を1つの確認方法として把握する。

3.4.2 実施すべき施策

3.4.2.1 施策体系

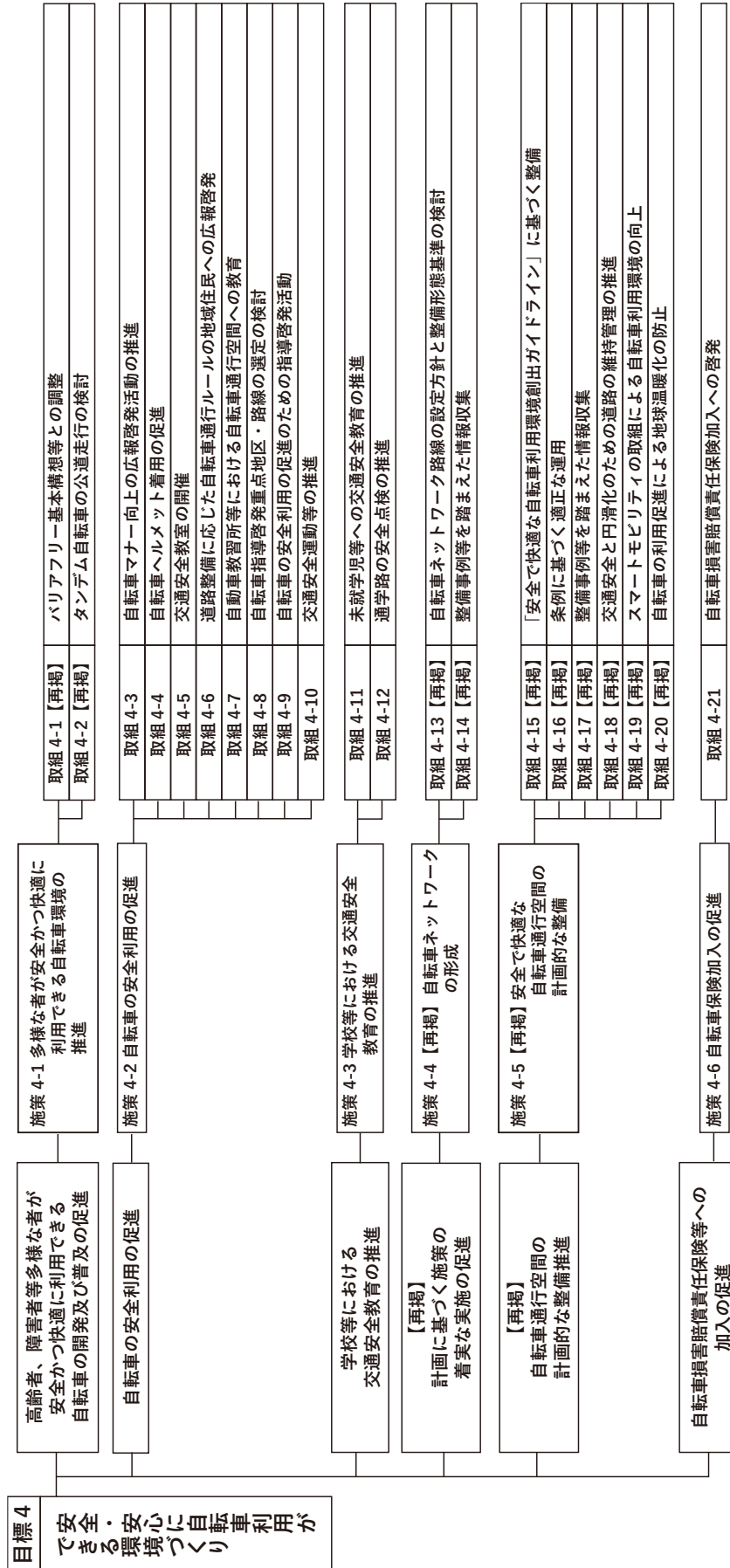


図 3-7 目標4: 施策の体系

3.4.2.2 高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及の促進

施策 4-1 多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車環境の推進

高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車環境の創出を推進します。

取組 4-1(取組 2-4【再掲】)：バリアフリー基本構想等との調整

高齢者や障害者をはじめとしたすべての人が快適に移動できるよう、バリアフリー基本構想において定められた生活関連経路等において、自転車の走行環境を配慮できるよう努めます。

取組 4-2(取組 2-5【再掲】)：タンデム自転車の公道走行の検討

タンデム自転車の公道走行について、国や府の考え方や取組を踏まえながら、岸和田警察署と必要に応じた対策協議を行います。

3.4.2.3 自転車の安全利用の促進

施策 4-2 自転車の安全利用の促進

自転車の安全利用に向けた広報啓発活動を推進します。

取組 4-3：自転車マナー向上の広報啓発活動の推進

自転車マナーアップ月間において、自転車マナー向上のためのポスターを掲示するなど、広報啓発を推進します。

取組 4-4：自転車ヘルメット着用の促進

大阪府自転車条例に基づいた自転車利用の際の自転車ヘルメットの着用について、補助制度の検討や市民の交通意識の向上に資する広報啓発を推進します。

取組 4-5：交通安全教室の開催

岸和田市、岸和田警察署、交通指導員による交通安全教室を開催し、交通安全に対する啓発活動を推進します。

取組 4-6：道路整備に応じた自転車通行ルールの地域住民への広報啓発

市道の整備に合わせて地域住民への自転車通行ルールの広報啓発に努めます。

取組 4-7：自動車教習所等における自転車通行空間への教育

岸和田自動車教習所や「交通事故をなくす運動」岸和田市推進本部などによる自転車通行空間への交通安全教育等を促進します。

取組 4-8：自転車指導啓発重点地区・路線の選定の検討

岸和田警察署と連携し、自転車指導啓発重点地区及び重点2路線（①岸和田警察署東交差点～南海岸和田駅前ロータリーの間（都市計画道路岸和田駅東停車場線）②和泉高校東交差点～土生交差点の間（（主）岸和田港塔原線））については、より指導啓発活動を推進します。

取組 4-9：自転車の安全利用の促進のための指導啓発活動

自転車の安全利用の促進のため、岸和田警察署が行う自転車交通違反者に対して指導警告カードで指導を行い、また交通指導員との連携により啓発活動に努めます。

取組 4-10：交通安全運動等の推進

「交通事故をなくす運動」岸和田市推進本部と連携し、自動車教習所で実施する安全運動等を推進します。

3.4.2.4 学校等における交通安全教育の推進**施策 4-3 学校等における交通安全教育の推進**

交通安全意識の向上のため、学校等における交通安全教室の開催等を推進します。

取組 4-11：未就学児等への交通安全教育の推進

保育園や幼稚園等に向けた交通安全教室の開催等による交通安全教育を推進します。

取組 4-12：通学路の安全点検の推進

現行スキームによる通学路安全点検を継続実施します。

3.4.2.5 計画に基づく施策の着実な実施の促進【再掲】**施策 4-4(施策 1-1【再掲】) 自転車ネットワークの形成****取組 4-13(取組 1-1【再掲】)：自転車ネットワーク路線の設定方針と整備形態基準の検討**

自転車ネットワーク路線について、府などの関係機関と調整を行いながら、ネットワーク路線の設定方針及び整備形態基準を検討します。

取組 4-14(取組 1-2【再掲】)：整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

3.4.2.6 自転車通行空間の計画的な整備推進【再掲】

施策 4-5(施策 1-2【再掲】) 安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備

安全で快適な自転車通行空間を創出するため、関係機関の相互の連携・調整を図りつつ、計画的な整備を推進します。

取組 4-15(取組 1-3【再掲】) : 「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づく整備

「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、整備のあり方を深化させ、整備に向けた検討を行っていきます。

取組 4-16(取組 1-4【再掲】) : 条例に基づく適正な運用

「岸和田市道路の構造の技術的基準を定める条例」に基づく自転車道及び自転車専用通行帯の整備について適正な運用を行っていきます。

取組 4-17(取組 1-2【再掲】) : 整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

取組 4-18(取組 1-6【再掲】) : 交通安全と円滑化のための道路の維持管理の推進

道路標識や道路標示については、道路管理者と交通管理者が連携しながら、適切な設置と維持管理に努めます。

取組 4-19(取組 1-7【再掲】) : スマートモビリティの取組による自転車利用環境の向上

スマートモビリティの取組を通じて、自転車利用環境の向上に活用する仕組みを研究します。

取組 4-20(取組 1-8【再掲】) : 自転車の利用促進による地球温暖化の防止

短中距離の移動については、自家用車から自転車や公共交通機関への利用転換を促進するため、きしわだ環境フェアなどの地球温暖化防止活動の機会を通じて、広報啓発に努めます。

3.4.2.7 自転車損害賠償責任保険等への加入の促進

施策 4-6 自転車保険加入の促進

近年、自転車利用者のマナー違反による事故が後を絶たず、事故による高額な賠償請求事例も発生しています。大阪府では、平成 28 (2016) 年 4 月 1 日に自転車の交通事故防止と被害者の保護を図るため、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、自転車の安全利用促進、点検・整備の促進、高齢者の自転車用ヘルメットの着用の努力義務などが規定されました。

また、平成 28 (2016) 年 7 月 1 日からは、自転車事故による賠償責任を補償する保険への加入が義務付けられました。自転車利用者が万が一、損害賠償責任を負った場合に備え、自転車保険

の必要性や大阪府の条例をはじめ、国や関係機関が作成するポスターチラシなどによる広報・啓発活動に取組み、自転車保険加入の促進を図ります。

大阪府では 自転車保険に加入 しなければなりません。

大阪府自転車条例により、自転車保険の加入義務化が
平成28年7月1日施行されます。

もしも、自転車事故で加害者になったら、

高額賠償事例

賠償額 9,521万円

(神戸地裁 平成25年7月判決)

男子小学生が夜間、自転車で帰宅途中に、歩行中の女性と正面衝突。
女性は頭蓋骨折等で意識が戻らず、監督責任を問われた母親に賠償命令。

保険の加入確認にご協力を!!

まずは、加入している保険の補償内容を裏面からご確認ください。
あなたは、すでに保険に入っているかもしれません。

大阪府 (条例に関するお問い合わせ)
大阪府自転車条例総合窓口 電話番号06(6944)6736

事故の相手方を補償する自転車保険の種類

- 自転車事故による損害賠償責任は「個人賠償責任保険」で補償されます。
- TSマーク付帯保険は、自転車安全整備店で購入、点検、整備した自転車に貼られるTSマークに付帯した保険です。

自転車保険の種類	補償の範囲
個人賠償責任保険	自転車事故に起因した賠償責任の補償
自動車保険の特約	自動車保険の特約で付帯した保険
火災保険の特約	火災保険の特約で付帯した保険
傷害保険の特約	傷害保険の特約で付帯した保険
共済	金労済、市民共済など
団体保険	会社等の団体保険
PTAの保険	PTAや学校が窓口となる保険
クレジットカードの付帯保険	カード会員向けに付帯した保険

保険証券、保険加入証がある方はお手元にご用意していただき、チェックシートで確認ください。

チェックシート

●チェック1で「加入していない」にチェックした場合、下の質問へ「加入している」にチェックしてください。
●チェック1の質問ですべて「加入していない」にチェックの場合はチェックシート下の①へお進みください。

保険の種類	チェック1	加入している	加入していない	加入している	加入していない
自転車向け保険	自転車事故に起因した賠償責任に加入していますか。	☐	☐	☐	☐
自動車保険の特約	自動車保険の特約に加入していますか。	☐	☐	☐	☐
火災保険の特約	火災保険の特約に加入していますか。	☐	☐	☐	☐
傷害保険の特約	傷害保険の特約に加入していますか。	☐	☐	☐	☐
共済	金労済、市民共済などに加入していますか。	☐	☐	☐	☐
団体保険	会社等の団体保険に加入していますか。	☐	☐	☐	☐
PTAの保険	PTAや学校の保険に加入していますか。	☐	☐	☐	☐
クレジットカードの付帯保険	クレジットカードに付帯した賠償責任に加入していますか。	☐	☐	☐	☐

①大阪府自転車条例において、自転車専門店や保険会社の協力を得て、様々な「おなか自転車保険」をご利用ください。
詳しくは、このチラシの裏面に記載されています。

②すでに加入されている保険、共済などに、自転車事故を補償する特約がついている場合があります。加入方法等については、保険証券や加入証に記載されている保険会社や共済組合、各自治体の保険お問い合わせください。

※自転車事故に起因した賠償責任は、事故発生時に保険会社や共済組合、各自治体の保険お問い合わせください。

お問い合わせ先

お問い合わせ先	お問い合わせ先	お問い合わせ先
大阪府自転車条例総合窓口	大阪府自転車条例総合窓口	大阪府自転車条例総合窓口
大阪府自転車条例総合窓口	大阪府自転車条例総合窓口	大阪府自転車条例総合窓口
大阪府自転車条例総合窓口	大阪府自転車条例総合窓口	大阪府自転車条例総合窓口

図 3-8 大阪府条例による自転車保険加入の啓発チラシ

取組 4-21：自転車損害賠償責任保険加入への啓発

国や府、関係機関が作成する自転車損害賠償責任保険の加入のポスター、チラシを市役所内に掲示し、広報啓発を推進します。

4. 計画の推進体制

4.1 計画の推進体制

自転車活用の推進にあたっては、自転車通行空間や自転車駐車環境といった、ハード整備が必要である一方で、交通ルールやマナーの啓発といったソフト分野での取組も必要であり、道路や公共交通といった都市交通全体の視点からの計画づくりを行うため、「岸和田市地域公共交通協議会」において協議を行い、計画策定や見直しを行うものとします。

4.2 計画のフォローアップ及び見直し方法

本計画の実現にあたっては、施策を評価しそれらを今後の施策に反映させることが重要です。実現にあたっては、本計画（Plan）の取組を実施（Do）し、定期的に実施の評価（Check）を行い、改善（Act）し、次の計画（Plan）へつなげる PDCA サイクルの進行管理による遂行が重要となっています。本計画では、計画期末までに、計画実施の評価を行い、計画のフォローアップを行いながら計画を見直し、継続的に計画を推進していきます。また、社会情勢の変化や、国や府の推進計画等も勘案しながら、必要に応じて本計画の見直しを行うこととします。

■用語集

見出し	語句	解説
A	BMX	Bicycle Motocross と呼ばれる自転車競技やその競技に使用する自転車のこと。
	IoT	Internet of Things の略称のこと。あらゆるものをインターネット（あるいはネットワーク）に接続することでより便利に活用すること。
	MaaS	Mobility as a Service の略称のこと。あらゆる交通手段による移動をサービスとしてとらえ、より利便性の高い移動を実現するという概念や仕組みのこと。
	SDGs	持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）の略称のこと。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っている。
	PDCA サイクル	Plan-Do-Check-Act の略称のこと。継続的に品質を管理するための手法。生産・品質などの管理を円滑に進めるための業務管理手法の1つ。
	TMO	Town Management Organization の略称のこと。まちづくりを運営・管理する機関のこと。
あ行	アクセシビリティ	近づきやすさや利用のしやすさのこと。
	インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。
	温室効果ガス	水蒸気、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンなど、大気圏にあって、地表から放射された赤外線の一部を吸収することにより、温室効果をもたらす気体のこと。
か行	ガイドライン	物事を判断するための指針のこと。
	環境負荷	人の活動により環境に加えられる影響のこと。
	近畿圏PT調査	近畿圏パーソントリップ調査のこと。人の1日の動きを総合的に把握することを目的として、10年毎に実施している交通の基礎調査のこと。
	景観計画	景観法に基づく良好な景観の形成に関する計画のこと。
さ行	サイクリスト	サイクリングをする人や自転車競技の選手のこと。
	サイクル&ライド	自転車でバス停・駅に来てバス・電車に乗り換えるシステムのこと。
	サイクル&バスライド	自転車でバス停に来てバスに乗り換えるシステムのこと。
	サイクルツーリズム	自転車を活用した観光のこと。
	サイクルポート	自転車置き場のこと。
	サイクルバス	自転車をバス車両へ解体せずに持ち込むことができるサービスのこと。
	サイクルラック	自転車を収納するためのラックのこと。
	シェアサイクル	他の人と自転車を共有し、必要なタイミングで自転車を利用するための仕組みや方法のこと。
	市街化区域	すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。
	市街化調整区域	市街化を抑制すべき区域として定める区域のこと。

見出し	語句	解説
	スマートモビリティ	AI や新しい技術を用いて従来の交通や移動を変える新しい技術の総称をいう。
	スキーム	計画や枠組みのこと。
	ゾーン 30	生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度 30 キロメートル毎時の速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策のこと。
た行	タイアップ	提携や協力すること。
	タンデム自転車	複数のサドルとペダルを装備し、複数人が前後に並んで乗り、同時に駆動することができる自転車のこと。
	低炭素	二酸化炭素の排出量が少ないこと。
	道路交通センサス	道路交通の現状と問題点を把握し、将来にわたる道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で全国的な規模で実施している調査のこと。
	都市計画道路	都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する、都市交通における最も基幹的な都市施設として都市計画法に基づいて都市計画決定された道路のこと。
な行	ナショナルルート	サイクルツーリズムの推進を国内外にアピールしていくことを目的として、国が指定する一定水準を満たすサイクリングロードのこと。
は行	バリアフリー基本構想	旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成するもの。
	ビッグデータ	さまざまな種類や形式のデータを含む巨大なデータ群のこと。
	ヒルクライム	峠や山岳地帯の決められたコースでロードバイクを中心とするスポーツバイクで登る競技もしくは乗り方のこと。
	フォローアップ	事業やプロジェクトを行った後、どのような結果を生んだのか検証すること。
	フレイル	加齢により心身が老い衰えた状態のこと。
	ポタリング	目的地を特に定めることなく気分や体調に合わせて周辺を自転車でめぐること。
ま行	モータリゼーション	自動車産業の発展に伴い、クルマを利用することが社会的に一般化した状態のことを指す。
ら行	ラストワンマイル	モノ・サービスが到達する最後の接点を指す。
	ロングライド	自転車での長距離走行を指す。



岸和田市交通まちづくりアクションプラン
〔基本計画編・自転車活用推進計画編〕
～岸和田市自転車活用推進計画～

令和4(2022)年3月

岸和田市