

2024/10/17

岸和田市交通まちづくりアクションプランの  
進捗について

➤ 岸和田市交通まちづくりアクションプランとは

岸和田市まちづくりビジョン(第4次岸和田市総合計画)に掲げる目指すまちの姿を実現するために、岸和田市交通まちづくりアクションプランを策定し、交通面からの施策を推進しています。

➤ 総合交通戦略と地域公共交通計画の違い

総合交通戦略と地域公共交通計画の主な違いは下表に示します。計画で定める策定項目については両計画ともほとんど同じですが、総合交通戦略は公共交通を含めた複合的な交通施設についてのハード+ソフト面における施策を示した計画であるのに対し、地域公共交通計画は公共交通に特化した計画です。

表：総合交通戦略と地域公共交通計画の違い

|       | 総合交通戦略 <sup>1</sup>  | 地域公共交通計画 <sup>2</sup>   |
|-------|--|---|
| 所管部局  | 国土交通省 都市局  | 国土交通省 運輸局   |
| 策定の目的 | 都市の将来像を実現するために必要な都市交通体系を構築する   | 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  |
| 根拠法令等 | 都市・地域総合交通戦略要綱【H21～】  | <ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律【H19～】</li> <li>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</li> </ul>   |
| 制度概要  | 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計画   | 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たす計画  |
| 策定項目  | <ul style="list-style-type: none"> <li>都市における現状及び課題</li> <li>都市が目指す将来像</li> <li>総合交通戦略の区域</li> <li>総合交通戦略の目標</li> <li>目標達成に必要な施策・事業</li> <li>関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム</li> <li>推進体制</li> <li>その他必要な事項</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>基本的な方針</li> <li>計画の区域</li> <li>計画の目標</li> <li>目標を達成するために行う事業・実施主体</li> <li>計画の達成状況の評価に関する事項</li> <li>計画期間</li> <li>その他必要な項目</li> </ul> |
| 補助金等  | 国庫補助金（都市・地域戦略推進事業）の支援を受けやすくなる（「交通結節点整備」等）  | 「地域公共交通特定事業」として国土交通大臣から認定を受けた事業について、関係法律の特例による支援措置を受けることができる（「バス路線網の再編」等）   |

# 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〕概要版

## 1. 交通まちづくりアクションプラン【地域公共交通編】とは

### (1) 背景と目的等

- 岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）に掲げる目指すまちの姿を実現するために、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】、【総合交通戦略編】、【自転車活用推進計画編】及び【バリアフリー基本構想編】を策定し、交通面からの施策を推進しています。
- 岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）に合わせた計画終了年次を迎えるため、前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を図るため、地方公共団体に策定が努力義務化された地域公共交通計画の要素を満たす計画として改訂します。
- 改訂する【地域公共交通計画編】の対象区域は、「岸和田市全域」とします。また、計画期間は、「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）」との整合を図るため、2023年度～2034年度とします。

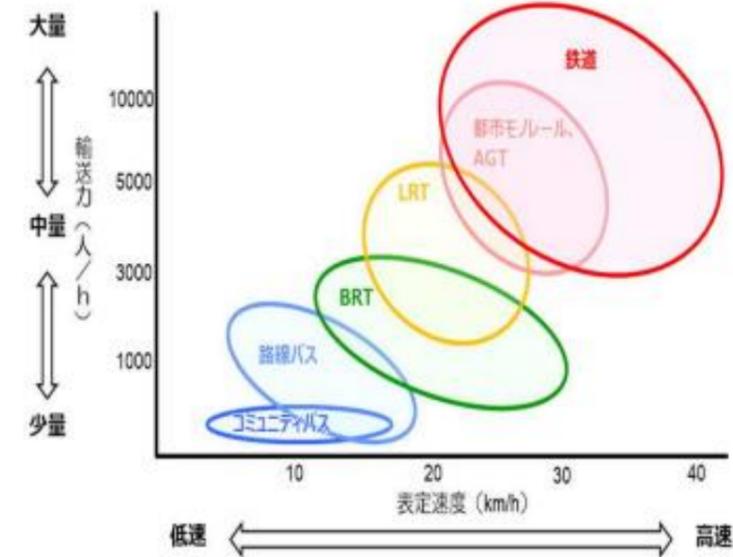
### (2) 公共交通の果たすべき役割・位置付け

- 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て「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ています。
- 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なか、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に分析していく必要があります。
- このような観点を踏まえつつ、「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）基本構想」に掲げる目指すまちの姿を実現する中間的な戦略シナリオである第1期基本計画（計画年次：2023年～2026年）や「“新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）」を踏まえた交通面からの施策を推進するために【地域公共交通計画編】を改訂します。

### (3) 公共交通の考え方

本市の公共交通は、鉄道、路線バス（ローズバスを含む）、タクシーがあります。基幹公共交通軸を担う公共交通については、一定以上の速達性、定時性、輸送力が要求されます。また、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段確保、交通脆弱地域のニーズへの対応が強く求められています。地域交通における公共交通については、利用特性や輸送需要等から適切な輸送形態を組み合わせて導入していく必要があります。

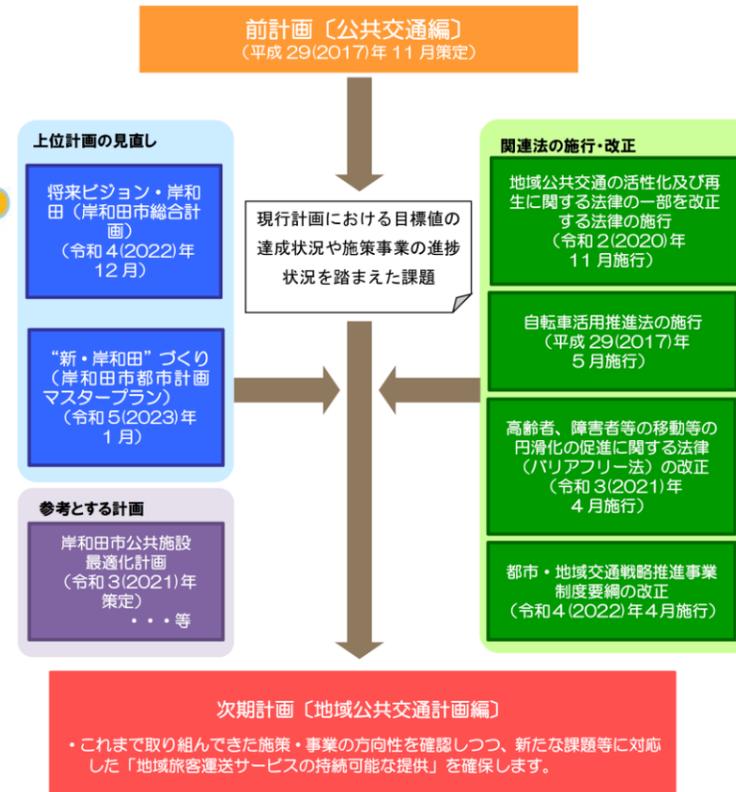
#### ■ 都市交通における交通手段の適応範囲



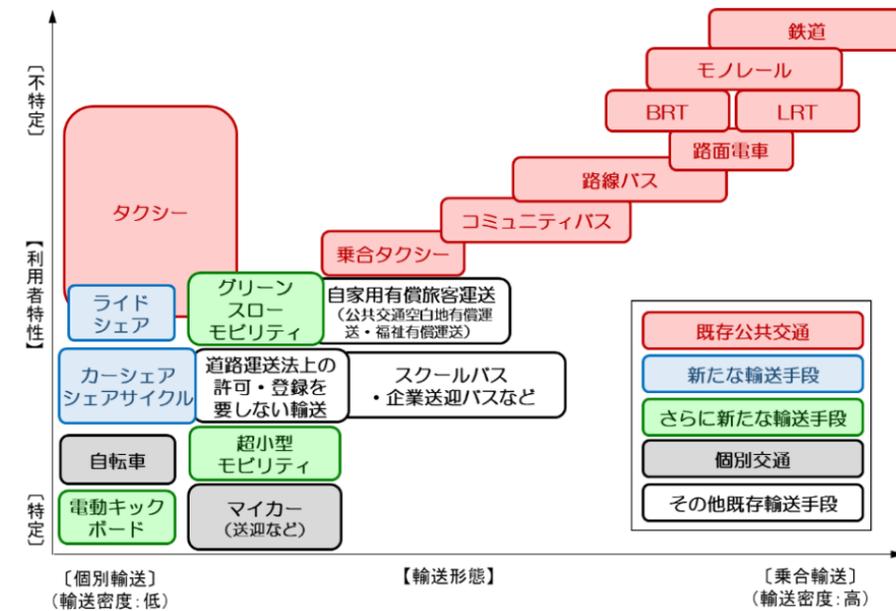
#### ■ 公共交通の有する多面的な効果



#### ■ 地域公共交通計画の位置付け



#### ■ 利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ



## 2. 前計画の評価

### (1) 4つの方針に掲げた事業の到達・進捗状況

全19事業中、スケジュール通りに完了しているのが2事業、スケジュール通りに実施しているのが9事業、一部スケジュール通りに実施しているのが6事業、未着手が2事業となっています。

#### 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

- \*路線バスの再編  
(△：ダイヤ改正に向けた検討、○：ローズバスとの乗継拠点の設置)
- \*ローズバスのダイヤ改正・利便性向上  
(○：ローズバスの再編、○：路線バスとローズバスの乗継拠点の設置、○：運賃体系の見直し)
- \*バス等の乗り継ぎ利便性を高める交通系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)

#### 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

- \*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、○：駅前への路線バスの乗り入れ検討)
- \*公共交通情報の充実  
(△：公共交通案内マップの作成)
- \*JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進  
(◎：高架化事業、◎：岸和田港塔原線道路改良&附属街路整備)
- \*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)

#### 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

- \*都市計画道路泉州山手線の道路整備の推進  
(△：都市計画道路泉州山手線の道路整備を推進、○：泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸検討)
- \*高速バスの利便性向上  
(×：高速バス路線の拡充検討)
- \*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)

#### 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

- \*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、×：地域主体の交通手段導入サポートの仕組み検討、△：地域主体の地域バスや乗合タクシー等を導入)

(凡例：◎スケジュール通りに完了、○スケジュール通りに実施、△一部スケジュール通りに実施 ×未着手)

### (2) 目標の達成状況

全9指標のうち、R3実績にてR4目標値を達成した指標は1指標で、中間時点を含め目標値を達成した指標は3指標となっています。新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を回復するための施策立案、新たな生活様式に対応した交通体系の構築、更なる鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築、観光振興の見える化を強化していく必要があります。

#### ①直接的な指標

| 評価指標     | 目標値の達成状況 | 状況                                 |
|----------|----------|------------------------------------|
| 公共交通の利用率 | ×        | (R4目標値2.10%→R3実績値1.26%)H27現況値よりも下降 |
| 利便性の向上   | ○        | (R4目標値50.0%→R3実績値68.3%)H27現況値よりも上昇 |
| 地域での活動実績 | ×        | (R4目標値2件→R3実績値0件)H27現況値と同じ         |

#### ②間接的な指標

| 評価指標                                     | 目標値の達成状況 | 状況   |
|--|----------|--|
| 市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合                 | ×        | (R4目標値37.0%→R3実績値35.3%)H27現況値よりも上昇             |
| 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               | ×        | (R4目標値18.0%→R3実績値17.2%)H27現況値よりも上昇、R2実績値20.4%  |
| 岸和田が多くの観光客にぎわい、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 | ×        | (R4目標値19.0%→R3実績値14.0%)H27現況値よりも下降             |
| 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                | ×        | (R4目標値287万人→R3実績値202万人%)H27現況値よりも下降、R1実績値300万人 |

### (3) 前計画における課題

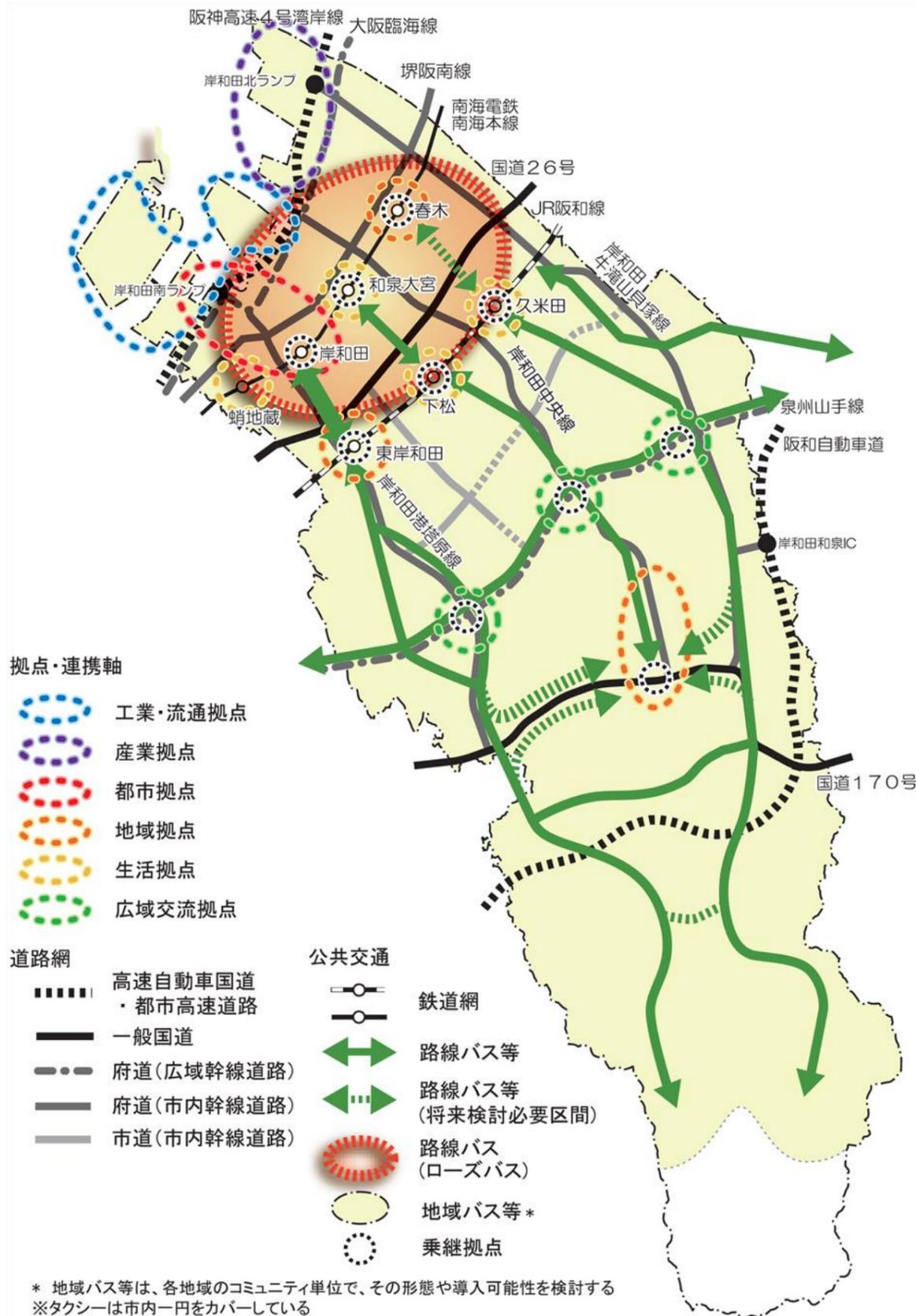
| 戦略目標   | 課題  |
|--|---|
| 方針①<br>多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供         | ○自動車がなくとも生活できる持続可能な公共交通体系の確立<br>○徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保  |
| 方針②<br>駅の拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成  | ○駅や商業施設、病院などの生活拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充<br>○歩いて暮らせるまちづくりの推進。<br>○環境にやさしい公共交通利用による環境負荷の低減<br>○鉄道駅やバス停等における拠点整備や、鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築 |
| 方針③<br>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<br>○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<br>○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<br>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        | ○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<br>○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<br>○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                 |

前計画の達成状況や課題と前計画策定以降における社会情勢の変化等を踏まえつつ、「地域公共交通計画」の要素を満たす計画として改訂

### 3. 計画目標の設定

#### (1) 地域公共交通網の将来像

地域公共交通網の将来像は、「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」に掲げる各拠点間や広域的な都市間連携を強化し、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」の実現に向け、これまでの南海岸和田駅を起終点とした放射状の公共交通ネットワークから市内の各拠点間を結ぶラダー状（梯子状）の公共交通ネットワークの構築を目指します。



#### (2) 基本方針を実現するための4つの目標と主な課題

##### 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の自動車がなくても生活できる公共交通体系の確立が必要。
- ・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が必要。
- ・自動運転技術やMaaSなどの先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の活用と既存交通システムとの連携強化による利便環境や利便性向上が必要。
- ・新型コロナウイルスの感染拡大による新しい生活様式に合わせた新たな交通サービスの取り組みが必要。

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

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が必要。
- ・まちの賑わいや人々の交流を促進するための歩いて暮らせるまちづくりの推進が必要。
- ・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。
- ・交通広場等の整備による鉄道駅等の拠点やバス停における多様なモビリティと接続機能の向上が必要。

##### 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ようにするための公共交通体系の整備が必要。
- ・観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやすくするためのわかりやすい公共交通の整備が必要。
- ・都市計画道路泉州山手線等の広域連携軸の整備と連携した新たな公共交通体系の整備が必要。

##### 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

- ・自主的に行動・実施できる仕組みづくりを行うための各地域における住民、交通事業者、行政等が共に連携した地域の交通に関する課題への取り組みが必要。
- ・公共交通を維持・確保のための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が必要。
- ・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が必要。

## 4. 目標達成に必要な施策

### (1) 施策の体系

|  |  |
|--|--|
| <p>目標①<br/>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</p>         | <p>施策① 公共交通ネットワークの再編</p> <p>施策② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上</p> <p>施策③ ローズバス*のダイヤ改正・利便性向上</p> <p>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</p> <p>施策⑤ 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入</p> |
| <p>目標②<br/>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</p>    | <p>施策⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化</p> <p>施策⑦ 公共交通情報の充実</p> <p>施策⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進</p> <p>施策⑨ 鉄道路線間の連携</p>   |
| <p>目標③<br/>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</p> | <p>施策⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進</p> <p>施策⑪ 高速バスの利便性向上</p> <p>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</p>   |
| <p>目標④<br/>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</p>        | <p>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</p> <p>施策⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援</p>  |

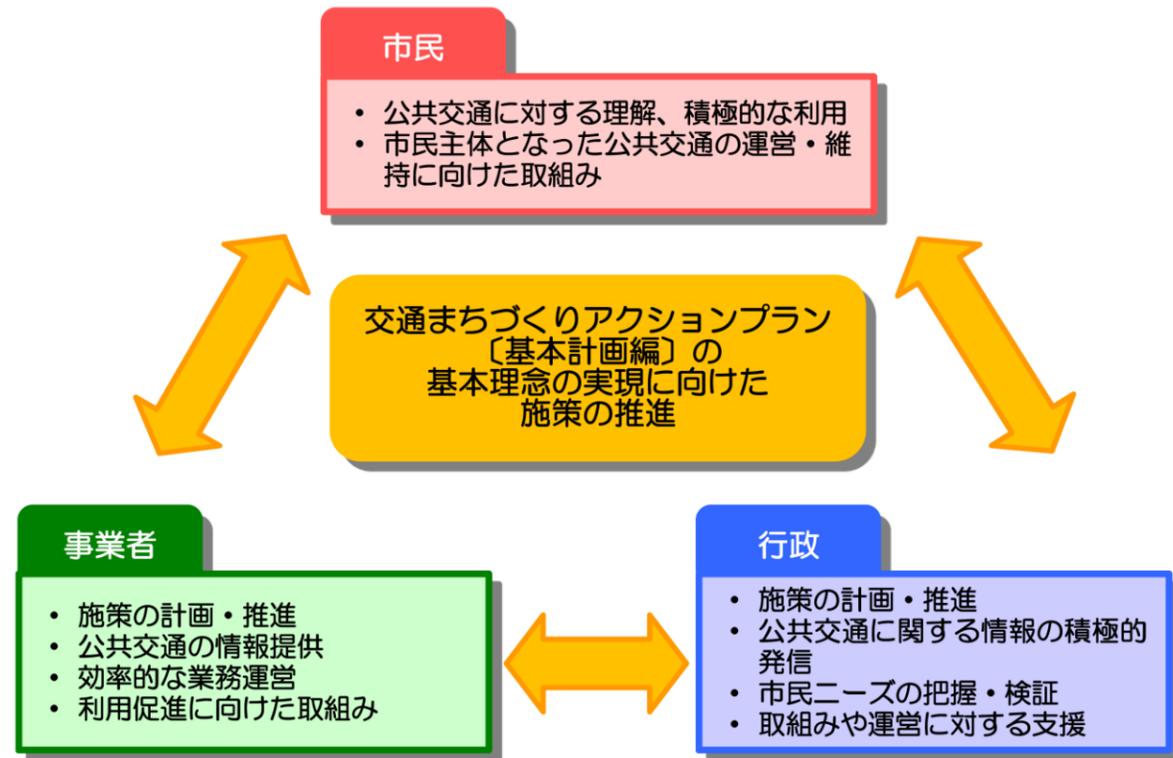
### (2) 実施スケジュール

| 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<br>関係機関 | 第1期<br>R5(2023)<br>~R8(2026)          | 第2期<br>R9(2027)<br>~R12(2030)       | 第3期<br>R13(2031)<br>~R16(2034) |
| 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<br>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                 |      | ○   | ○ |             | 拠点形成に合わせた再編                           | 継続                                  | 継続                             |
|                                 |  | ② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上              |      | ○   | ○ |             | 人流実態に合わせて実施                           | 人流実態に合わせて実施                         | 人流実態に合わせて実施                    |
|                                 |  | ③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上             |      | ○   | ○ |             | ローズバスの改正                              | 必要に応じて改正                            | 必要に応じて改正                       |
|                                 |  | 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 |      | ○   | ○ |             | 普及促進の実施                               | 脱磁気化への検証・改善・実施                      | 継続                             |
|                                 |  | ⑤ 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入      |      | ○   | ○ |             | 事業者との検討・導入                            | 継続                                  | 継続                             |
|                                 | 目標②<br>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          |      |     | ○ | ○           | JR久米田駅前東側駅前交通広場整備ほかサイクル&バスライドバスまちスポット | 拠点における交通結節点整備<br>サイクル&バスライドバスまちスポット | 継続                             |
|                                 |  | ⑦ 公共交通情報の充実                     |      | ○   | ○ |             | バスマップ等の充実                             | 継続                                  | 継続                             |
|                                 |  | ⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進            |      | ○   | ○ | ○           | バス・バリアフリー検討<br>鉄道トイレの改善               | 移動環境におけるバリアフリー化の推進                  | 継続                             |
|                                 | 目標③<br>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 | ⑨ 鉄道路線間の連携                      |      |     | ○ |             | 人流実態に合わせて実施                           | 継続                                  | 継続                             |
|                                 |  | ⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進          |      |     | ○ | ○           | (都)泉州山手線事業推進                          | 継続                                  | 継続                             |
|                                 | 目標④<br>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        | ⑪ 高速バスの利便性向上                    |      |     | ○ |             | 路線の拡充に向けた検討                           | 検討に基づく取組み                           | 継続                             |
|                                 |  | ⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実       |      |     | ○ | ○           | スマホ利活用の検討                             | 公共交通情報の充実                           | 継続                             |
|                                 | 目標④<br>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組み    |      | ○   | ○ | ○           | 自発的な公共交通の利用促進手法の検討<br>地域勉強会支援         | 自発的な公共交通の利用促進手法の実践<br>地域主体の実証運行支援   | 継続                             |
|                                 |  | ⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援              |      | ○   | ○ | ○           | 既存活用研究                                | 相乗タクシーの事例効果調査                       | 相乗りタクシー導入検討                    |

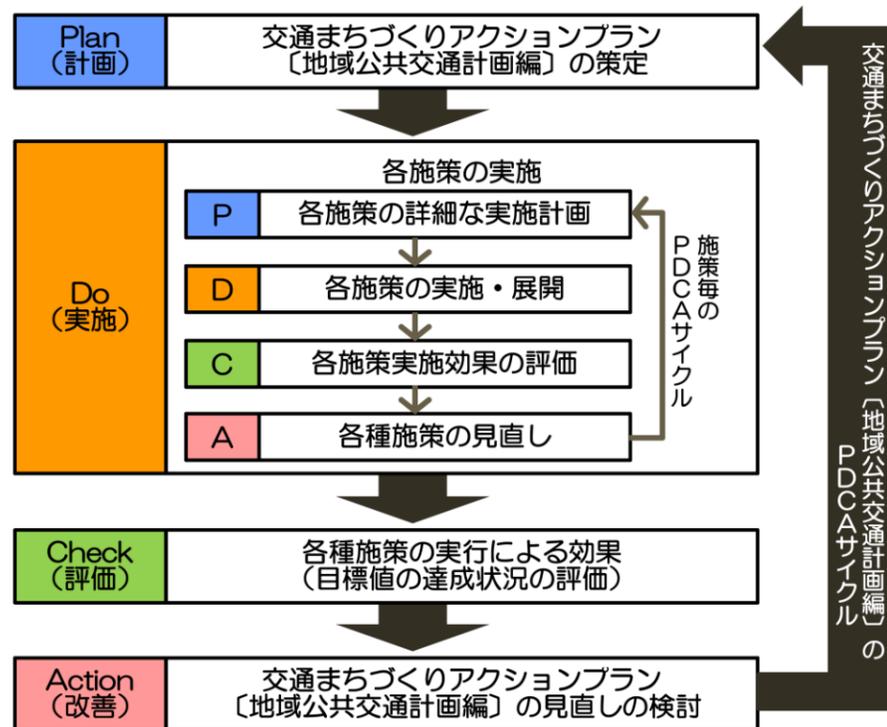
# 5. 評価指標と進行管理

## (1) 実施体制と進行管理

### ■ 各主体における役割



### ■ PDCAサイクルによる施策の推進・評価



- ① 目標達成度の評価(概ね4年に1回実施)
  - ・計画の目標達成度合の把握と総合的な見直しを検証
- ② 施策実施状況の評価(年に1回実施)
  - ・公共交通への取組みや運行状況について、評価を行い必要に応じて改善を実施

## (2) 評価指標と目標値

| 評価指標         |                                | 現況値                                | 目標値   |       |    |
|--------------|--------------------------------|------------------------------------|-------|-------|----|
|              |                                |                                    | 第1期   | 第3期   |    |
| 直接的な指標       | (1) 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% | 1.67% | 増加 |
|              |                                | 人口に対する市内鉄道乗車人員が占める割合               | 20.5% | 26.0% | 増加 |
|              | (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% | 80.0% | 増加 |
| (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                                 | 6件    | 増加    |    |
|              | 地域主体による協議会の設立実績                | 0件                                 | 増加    | 増加    |    |
| 間接的な指標       | (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%                              | 39.0% | 増加    |    |
|              | (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%                              | 15.0% | 増加    |    |
|              | (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                              | 257万人 | 増加    |    |
|              | (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%                              | 31.0% | 増加    |    |
|              | (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%                              | 54.0% | 増加    |    |
|              | (9) 拠点における滞在人口の増加率             | 100.0%                             | 増加    | 増加    |    |
|              | (10) 交通事故の年間発生件数               | 5,173件                             | 減少    | 減少    |    |
|              | (11) 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量       | 4.2トン                              | 減少    | 減少    |    |

地域公共交通計画編の施策事業の達成状況一覧表(1/3)

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

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                              | 実施主体 |     |   |                 | R5年度の実施状況   | 取組上の課題等   | 評価<br>(○△ー) | 今後の<br>方向性 | 重点<br>施策 |
|---------------------------------|------|-----|---|-----------------|---|---|-------------|------------|----------|
|                                 | 市民   | 事業者 | 市 | 関係<br>その他<br>機関 |   |   |             |            |          |
| ① 公共交通ネットワークの再編                 |      | ○   | ○ |                 | <p>【市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域連携軸の整備や拠点の形成に合わせて、広域交流拠点「山直東」地区東側の整備に向けた準備組合を設立。</li> <li>・令和5年10月に新拠点交通広場(山直東)において、自転車一時駐輪場にスタンドを設置し、サイクル&amp;ライドを促進</li> </ul> <p>【市】【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内外のアクセス改善を図るため、道の駅 愛彩ランドモビリティポート設置・シェアサイクル導入</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・泉州山手線の整備の進捗とまちづくりとの連携</li> <li>・路線バスの利用促進</li> <li>・自転車一時駐輪場の周知</li> </ul>          | ○           | 継続         | ★        |
| ② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上              |      | ○   | ○ | ○               | <p>【市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山直線における停留所増設の検討</li> <li>・山直線、福田線に係る乗り込み調査によるOD調査の実施</li> </ul> <p>【市】【その他関係機関】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域間幹線系統について岸和田市交通まちづくりアクションプランへの位置付け及び地域公共交通確保維持改善事業活用検討</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者との協議・調整が必要</li> </ul>  | △           | 継続         |          |
| ③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上             |      | ○   | ○ |                 | <p>【市】【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・速達性、利便性を考慮した両廻りを含めたルート変更の検討</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなバス停設置に伴う各関係者協議、運行費用、ルートの選定</li> </ul>  | △           | 継続         |          |
| 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 |      | ○   | ○ |                 | <p>【市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広告収入を活用したローズバスパンフレットの作成及び周知活動実施</li> </ul> <p>【事業者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通系ICカード(ICOCA、Pitapa等)の周知宣伝、普及促進に努める</li> <li>・南海バスグループで実施していた割引サービスが終了</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・モバイルICOCA等への移行、促進</li> <li>・継続した情報発信、利用促進活動</li> <li>・南海バスグループでの割引サービス終了</li> </ul> | ○           | 継続         |          |
| ⑤ 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入      |      | ○   | ○ |                 | <p>【市】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「岸和田市スマートシティ構想」との連携を図るため、スマートシティ推進委員会及び移動に係る部会に参画</li> <li>・路線バスのロケーションシステムと連携し、運行情報や発車・到着時刻、遅延情報等をリアルタイムで提供するシステムを導入</li> <li>・利用者がデジタルサイネージ等から情報を確認し、新しい移動手段を含めた交通変容に繋がるシステムの構築</li> </ul> <p>【市民】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域主体のボランティア輸送及び黄金塚における生活交通確保に向けたアンケート調査を実施</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・実証及び実装につなげていくためにも、事業者との連携が必要</li> </ul>   | ○           | 継続         | ★        |

○:実施又は進捗あり △:検討または一部進捗あり ー:進捗無し  
★:岸和田市総合計画重点目標施策

地域公共交通計画編の施策事業の達成状況一覧表(2/3)

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

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                     | 実施主体 |     |   |                 | R5年度の取組状況   | 取組上の課題等   | 評価<br>(○△ー) | 今後の<br>方向性 | 重点<br>施策 |
|------------------------|------|-----|---|-----------------|---|---|-------------|------------|----------|
|                        | 市民   | 事業者 | 市 | 関係<br>その他<br>機関 |   |   |             |            |          |
| ⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化 |      | ○   | ○ |                 | 【市】<br>・駅前広場整備推進に向けたJR久米田駅前東側の用地取得<br>・令和5年10月に新拠点交通広場(山直東)において、自転車一時駐輪場にスタンドを設置<br>・都市計画道路泉州山手線の延伸等に合わせ、山直東地区都市計画素案を作成・提出<br>・泉北高速鉄道沿線の高等学校バススクールバスの新拠点交通広場への乗り入れ提案<br>(1校が利用開始) | ・駅前広場の整備に係る移転先、代替地の確保<br>・自転車一時駐輪場の周知<br>・交通広場移転先の用地交渉<br>・新拠点交通広場(山直東)の利用促進、機能強化 | ○           | 継続         | ★        |
| ⑦ 公共交通情報の充実            |      | ○   | ○ |                 | 【市】【事業者】<br>・ローズバスパンフレットの作製及び配布<br>・愛彩ランドにてデジタルサイネージを活用したバスロケーションシステムとの連携<br>【事業者】<br>・スマートフォンアプリによるバスロケーションシステムはR5年度以前に導入済<br>・路線バス停留所の時刻表にバスロケーションシステムのQRコードをR5年度以前に掲示済         | ・利用者への周知の継続   | ○           | 継続         |          |
| ⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進   |      | ○   | ○ | ○               | 【事業者】<br>・路線バスへのノンステップバス導入検討の継続<br>・ユニバーサルデザインタクシー導入について社内で検討を実施  | ・ノンステップバスで走行できない箇所の確認   | △           | 継続         |          |
| ⑨ 鉄道路線間の連携             |      | ○   |   |                 | 【事業者】<br>・南海本線とJR阪和線間を結ぶバス路線の機能強化を図るため、お客さまが利用しやすいダイヤの検討  | ・路線再編については、拠点形成等と連動   | △           | 継続         |          |

○:実施又は進捗あり △:検討または一部進捗あり ー:進捗無し  
★:岸和田市総合計画重点目標施策

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                        | 実施主体 |     |   |                 | R5年度の取組状況   | 取組上の課題等                 | 評価<br>(○△ー) | 今後の<br>方向性 | 重点<br>施策 |
|---------------------------|------|-----|---|-----------------|---|-------------------------|-------------|------------|----------|
|                           | 市民   | 事業者 | 市 | 関係<br>その他<br>機関 |   |                         |             |            |          |
| ⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進    |      | ○   | ○ | ○               | 【市】<br>・境界測量の実施、泉山協議会(3市1町)要望書提出<br>・他市への鉄道高架化に向けたヒアリング<br>【市】【その他関係機関】<br>・近隣関係市町との勉強会設立に関する検討 | ・境界測量における地図訂正、再立会、押印取得等 | ○           | 継続         | ★        |
| ⑪ 高速バスの利便性向上              |      | ○   |   |                 | 【事業者】<br>・岸和田-東京・川崎・横浜駅への高速バス運行中<br>・四国、北陸方面の高速バスは運休中   | ・運転手不足                  | △           | 継続         |          |
| ⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実 |      | ○   | ○ | ○               | 【事業者】<br>・南海バス、南海ウイングバス全線有効の1日フリーパスを発売  | ・利用者への周知の継続             | △           | 継続         |          |

○:実施又は進捗あり △:検討または一部進捗あり ー:進捗無し  
★:岸和田市総合計画重点目標施策

地域公共交通計画編の施策事業の達成状況一覧表(3/3)

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

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                          | 実施主体 |     |   |                 | R5年度の実施状況   | 取組上の課題等   | 評価<br>(○△ー) | 今後の<br>方向性 | 重点<br>施策 |
|-----------------------------|------|-----|---|-----------------|---|---|-------------|------------|----------|
|                             | 市民   | 事業者 | 市 | 関係<br>機関<br>その他 |   |   |             |            |          |
| 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 | ○    | ○   | ○ | ○               | <b>【市】</b><br>・地域主体による生活交通の導入マニュアルの作成協議<br><b>【市】【事業者】</b><br>・出歩きやすいまちづくりの一環として、商店やコンビニ、金融機関や公共施設等に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設を設定(=バス待ちスポット)<br><b>【市】【市民】</b><br>・生活交通確保に向けた地域との勉強会の開催<br><b>【市民】</b><br>・地域主体のボランティア輸送及び黄金塚における生活交通確保に向けたアンケート調査を実施 | ・地域に見合った交通モードの検討<br>・導入するにあたっての事例不足<br>・今後協力いただける施設を増やしていく必要性<br>・実証及び実装につなげていくためにも、関係者との連携が必要<br>・外出先、時間帯、利用頻度等の把握 | ○           | 継続         | ★        |
| ⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援          | ○    | ○   | ○ |                 | <b>【事業者】</b><br>・2023年8月より南海バスと南海ウイングバスが共同で運転体験会を実施<br>・自社ホームページ等で乗務員募集<br>・普通自動車第二種免許、大型自動車二種免許の取得費用を会社負担(全額または一部)<br><b>【市】</b><br>・市ホームページにて南海バス、南海ウイングバス株式会社の運転体験会案内ページを掲載  | ・岸和田市以南在住の体験会参加者が少ない<br>・行政等の連携による周知活動  | ○           | 継続         |          |

○:実施又は進捗あり △:検討または一部進捗あり ー:進捗無し  
 ★:岸和田市総合計画重点目標施策

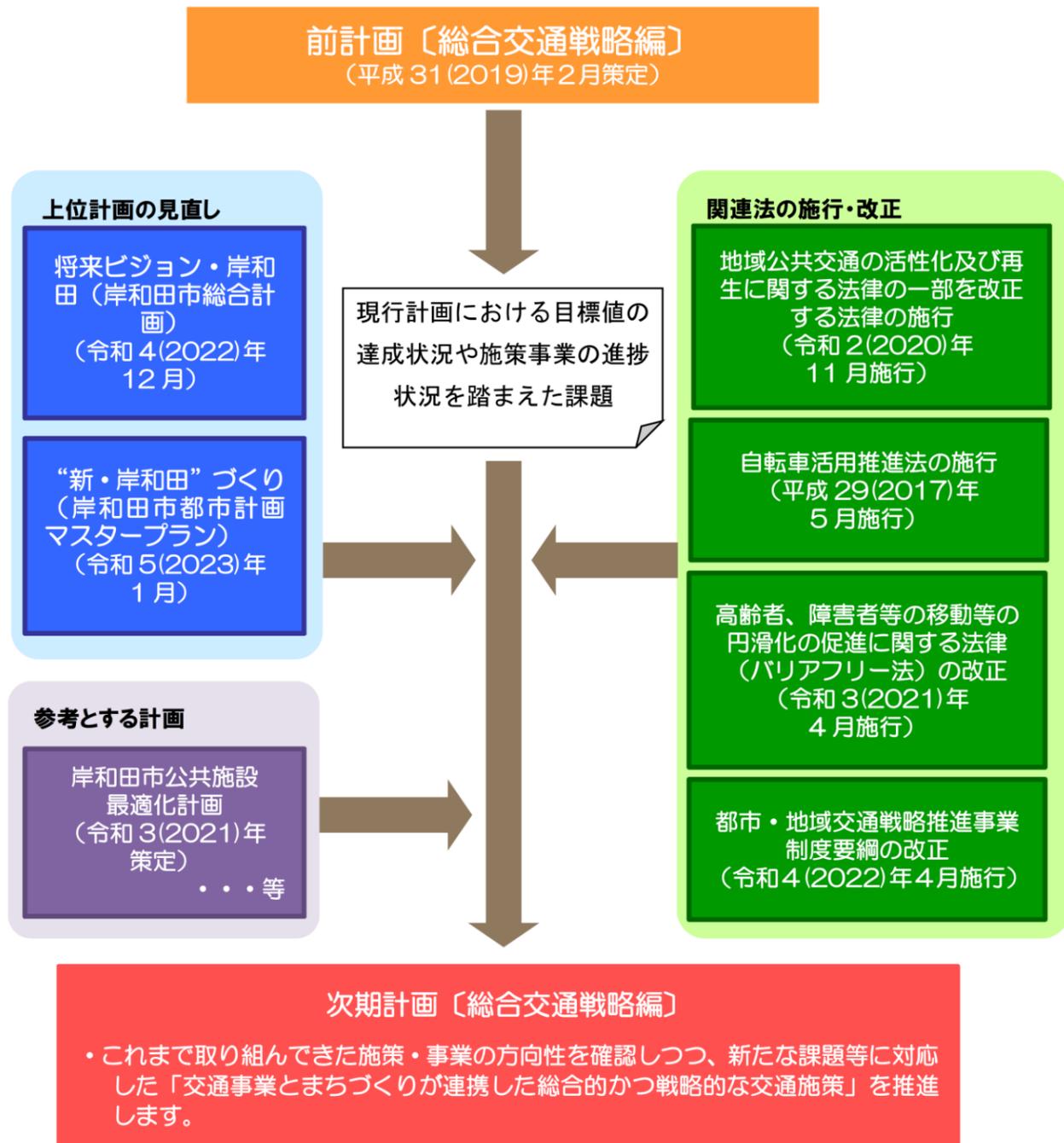
# 岸和田市交通まちづくりアクションプラン〔総合交通戦略編〕概要版

## 1. 交通まちづくりアクションプラン【総合交通戦略編】とは

### (1) 背景と目的等

- 岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）に掲げる目指すまちの姿を実現するために、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】、【総合交通戦略編】、【自転車活用推進計画編】及び【バリアフリー基本構想編】を策定し、交通面からの施策を推進しています。
- 岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）に合わせた計画終了年次を迎えるため、前計画を総括するとともに、社会構造の変化や新たな動向を踏まえながら、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る施策パッケージ等を取りまとめた計画として改訂します。
- 改訂する【地域公共交通計画編】の対象区域は、「岸和田市全域」とします。また、計画期間は、「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）」との整合を図るため、2023年度～2034年度とします。

### (2) 総合交通戦略の位置付け



## 2. 前計画の評価

### (1) 4つの戦略目標に掲げた事業の到達・進捗状況

全65事業中、スケジュール通りに完了しているのが22事業、スケジュール通りに実施しているのが30事業、一部スケジュール通りに実施しているのが7事業、未着手が6事業となっています

| 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  |  |   |
|-----------------------------------|--|---|
| 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<br>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）                                       | ◎ |
|                                   | 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）                                       | △ |
|                                   | (2) 自転車利用環境の向上<br>自転車走行空間の確保                               |   |
|                                   | 岸和田駅東停車場線  | ◎ |
|                                   | 堺阪南線   | ◎ |
|                                   | 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   | ◎ |
|                                   | (3) バス交通サービスの拡充<br>路線定期運行バスの利便性向上                          |   |
| 路線バスの新規路線運行開始                     | ○  |   |
| 路線バスのルート見直し及びダイヤ改正                | ○  |   |
| コースバスの路線再編及びダイヤ改正                 | ○  |   |
| コースバス料金体系の適正化                     | ○  |   |
| 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<br>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  | ◎ |
|                                   | 市道久米田東西線（大阪臨海線～堺阪南線）                                       | ◎ |
|                                   | 府道岸和田港塔原線（岸和田駅南～野田町）                                       | △ |
|                                   | 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   | ◎ |
|                                   | JR阪和線下松駅   | ◎ |
|                                   | (5) 子どもや高齢者の交通安全<br>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  | ○ |
|                                   | 高齢者の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          |  |   |
| 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 | (1) 鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進<br>アクセス道路整備                          |   |
|                                   | 市道東岸和田駅東停車場線   | ◎ |
|                                   | （仮称）市道久米田駅西停車場線  | ○ |
|                                   | 久米田駅西側歩行者等通路   | ○ |
|                                   | 市道春木駅大宮駅線  | ○ |
|                                   | (2) 公共交通による拠点へのアクセス改善<br>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   | ◎ |
|                                   | バス・バス乗継割引  | ◎ |
|                                   | 路線バスのルート見直し及びダイヤ改正   | ○ |
|                                   | 路線バスの新規路線運行開始  | ◎ |
| コースバスの路線再編及びダイヤ改正                 | ○  |   |
| コースバス料金体系の適正化                     | ○  |   |
| 4. 拠点における交通結節機能の強化や連携強化           | (3) 駅前広場の整備推進<br>駅前広場の整備                                   |   |
|                                   | 東岸和田駅前東側交通広場   | ◎ |
|                                   | 東岸和田駅（西側）附属街路整備  | ◎ |
|                                   | 久米田駅前（東側）道路整備・広場機能含む                                       | ○ |
|                                   | 久米田駅前（西側）道路整備・広場機能含む                                       | ○ |
|                                   | (4) 交通結節機能の拡充<br>機能拡充に向けた整備推進                              |   |
|                                   | 久米田駅西側改札の整備  | ○ |
|                                   | 東岸和田駅での駐輪場整備   | ◎ |
| バスの乗継環境拡充に向けた検討                   | ○  |   |

| 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   | (1) 都市計画道路の整備推進                |   |
|                                     | 広域幹線道路の整備推進                    |   |
|                                     | 都市計画道路泉州山手線                    | △ |
|                                     | 大阪南部高速道路                       | ○ |
|                                     | 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)          | ◎ |
|                                     | 岸和田中央線(中央区画～尾生久米田区画)           | × |
|                                     | 田治米畑町線(春木岸和田線～星和上松台)           | ○ |
|                                     | 大宮常盤線(春木岸和田線～田治米畑町線)           | × |
|                                     | (2) 公共交通網の拡充                   |   |
|                                     | 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           | △ |
|                                     | 高速バス路線の拡充に向けた検討                | × |
|                                     | 泉北高速鉄道和泉中央駅からの延伸の検討            | ○ |
|                                     | (3) 災害時における交通ネットワークの確保         |   |
| 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)               | ◎                              |   |
| 岸和田中央線(中央区画～尾生久米田区画)                | ×                              |   |
| 田治米畑町線(春木岸和田線～星和上松台)                | ○                              |   |
| 大宮常盤線(春木岸和田線～田治米畑町線)                | ×                              |   |
| 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         | (4) 交差点等における交通混雑の緩和            |   |
|                                     | 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)              | ◎ |
|                                     | 府道岸和田港塔原線(東岸和田南一踏切)            | ◎ |
|                                     | (5) 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 |   |
|                                     | 公共交通情報誌による情報提供                 |   |
|                                     | バスマップの作成・配布                    | △ |
|                                     | 行政情報誌(「暮らしの便利帳」の活用)            | ◎ |
|                                     | 各施設HP情報                        | ○ |
|                                     | 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                  | × |
|                                     | バスロケーションシステムの導入                | ◎ |
|                                     | NAVITIME・ジョルダンへの情報提供           | ○ |

| 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              | (1) 地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立 |   |
|                               | 地域主導による交通体系の構築に向けた取り組み      |   |
|                               | 住民が活動しやすい環境づくり支援            | ○ |
|                               | 地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成         | △ |
|                               | (2) 協働による地域バス等の導入検討         |   |
| 持続可能な地域バス等の導入検討               |                             |   |
| 試験運行の実施                       | △                           |   |
| AIオンデマンド交通の調査研究               | ○                           |   |
| 8.地域に優しい生活道路の創出               | (3) 生活道路等における歩行者の安全な通行の確保   |   |
|                               | 交通安全対策の実施                   |   |
|                               | 路側帯の設置等                     | ○ |
|                               | ゾーン30の拡充                    | ○ |
|                               | 通学路交通安全プログラムの作成・対策実施        | ○ |
|                               | グリーンベルト等による路側帯のカラー化         | ○ |
|                               | (4) 地域住民による通学路等での安全確保       |   |
|                               | 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                  | ○ |
|                               | 安心・安全メール「こども99番」            | ○ |
| 子ども見守りボランティア                  | ○                           |   |

(凡例：◎スケジュール通りに完了、○スケジュール通りに実施、△一部スケジュール通りに実施、×未着手)

| (2) 目標値の達成状況  |   |  |
|---|---|--|
| 全9指標のうち、R3実績にてR4目標値を達成した指標は2指標となっています。新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を回復するための施策立案、新たな生活様式に対応した交通体系の構築、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交通体系の構築が求められています。 |   |  |
| 評価指標  | 目標値の達成状況                                  | 状況                                       |
| 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                      | × (R4目標値26.0%→R3実績値20.5%)<br>H29現況値よりも上昇 |
|   | ②人口に対するバス乗車人員が占める割合                       | × (R4目標値2.10%→R3実績値1.26%)<br>H29現況値よりも上昇 |
|   | 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               | × (R4目標値6件→R3実績値1件)<br>H29現況値よりも上昇       |
| 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             | ○ (R4目標値22.3%→R3実績値26.5%)<br>H29現況値と同    |
|   | 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             | ○ (R4目標値8.0%→R3実績値8.4%)<br>H29現況値よりも上昇   |
|   | 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                 | × (R4目標値37.0%→R3実績値35.3%)<br>H29現況値よりも上昇 |
|   | 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               | × (R4目標値18.0%→R3実績値17.2%)<br>H29現況値よりも上昇 |
|   | 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 | × (R4目標値19.0%→R3実績値14.0%)<br>H29現況値よりも上昇 |
|   | 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                 | × (R4目標値25.3%→R3実績値28.6%)<br>H29現況値と同    |

(凡例：○達成、×未達成)

### (3) 前計画における課題

| 戦略目標  | 課題   |
|---|--|
| <b>戦略目標Ⅰ</b><br>誰もが暮らしやすく、<br>外出・移動しやすい<br>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<br>○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<br>○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<br>○子どもや高齢者の交通安全対策の推進  |
| <b>戦略目標Ⅱ</b><br>拠点の活力促進に向けた<br>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<br>○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）<br>○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   |
| <b>戦略目標Ⅲ</b><br>人流・物流や都市の<br>魅力づくりを支える<br>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<br>○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<br>○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<br>○バス交通等の情報提供の充実に向けた取組みの推進<br>○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 |
| <b>戦略目標Ⅳ</b><br>地域とともにすすめる<br>安心・安全な交通環境の確保           | ○多様な移動手段を地域が選択でき、社会全体で支えるしくみ作りを推進<br>○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<br>○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  |

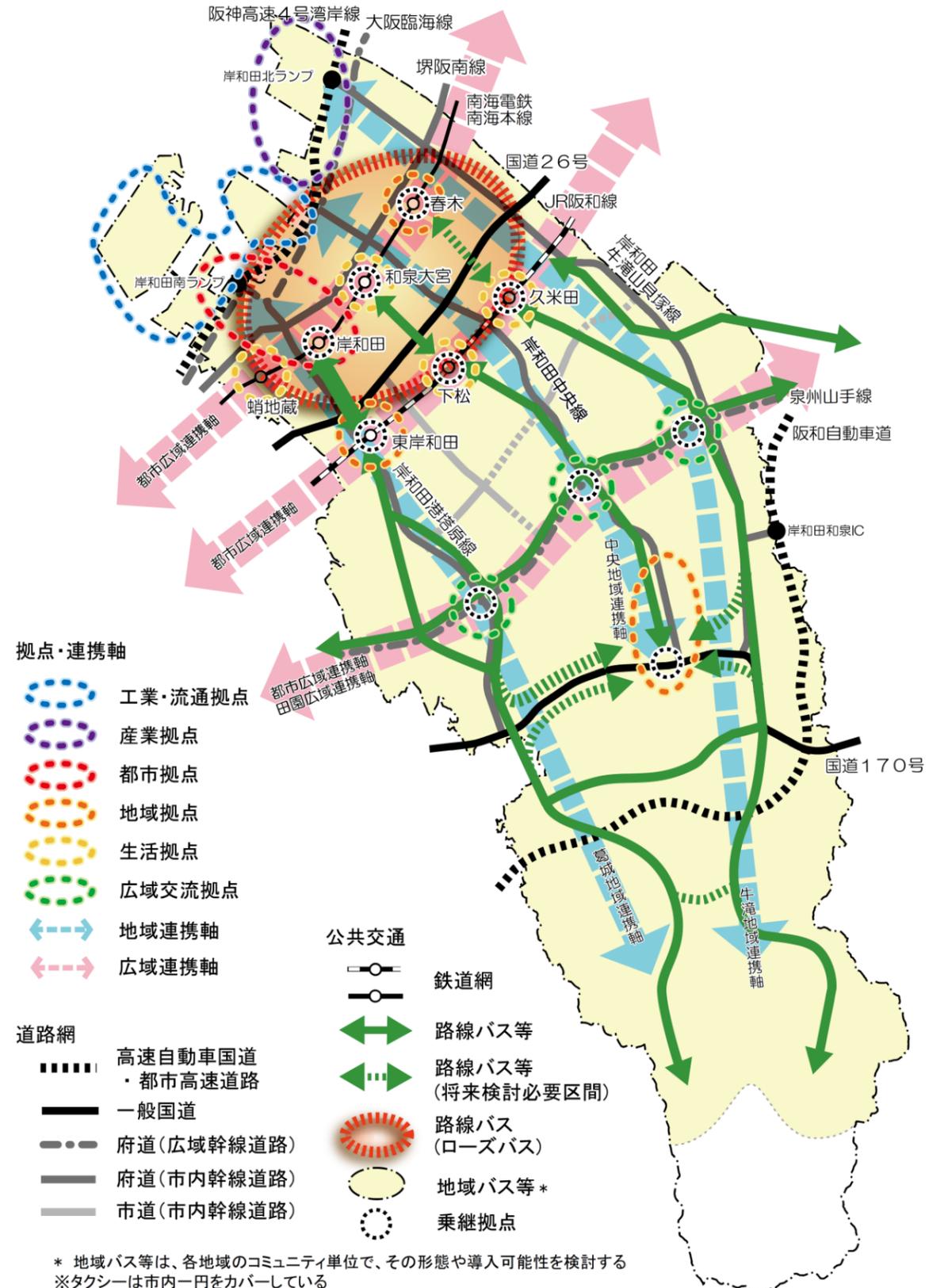


計画の達成状況や課題と前計画策定以降における社会情勢の変化等を踏まえつつ、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る施策パッケージ等を取りまとめた計画として改訂

### 3. 戦略目標

#### (1) 将来都市像

交通まちづくりアクションプランの基本理念「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るものとし、将来都市像を『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』を将来像として設定します。



\* 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  
 ※タクシーは市内一円をカバーしている

## (2) 基本方針を実現するための4つの戦略目標と主な課題

### ① 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築

#### 基本方針を実現するための主な課題

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

### ② 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

#### 基本方針を実現するための主な課題

- ・ 自動車交通の円滑化など交通基盤の整備による拠点へのアクセス改善が必要。
- ・ 鉄道駅周辺の拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上や乗り継ぎ利便性の向上が必要。
- ・ 歩行者優先の交通環境の充実による回遊性の向上が必要。
- ・ 交通広場等の整備による鉄道駅等の拠点やバス停における多様なモビリティと接続機能の向上が必要。

### ③ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成

#### 基本方針を実現するための主な課題

- ・ 広域アクセス機能を持つ広域幹線道路や市内拠点間を結ぶ市内幹線道路の整備による交通ネットワークの形成が必要。
- ・ 観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやすくするためのわかりやすい公共交通の整備が必要。
- ・ 災害時における緊急輸送や避難でのリダンダンシー（多重性）の確保が必要。
- ・ 都市計画道路泉州山手線等の広域連携軸の整備と連携した新たな公共交通体系の整備が必要。

### ④ 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醸成が必要。
- ・ 公共交通の利用意識の向上や地域にふさわしい公共交通体系の整備に向けた検討が必要。
- ・ 子どもから高齢者までが安心して通行ができる交通環境の充実が必要。

## 4. 戦略目標達成に必要な施策

### (1) 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
- 施策2 : 自転車利用環境の向上
- 施策3 : 公共交通ネットワークの再編
- 施策4 : 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入
- 施策5 : 移動環境におけるバリアフリー化の推進
- 施策6 : 子供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
- 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形成

- 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
- 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
- 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

# 5. 評価指標

## (1) 評価指標と目標値

| 評価指標   |  | 現況値    | 目標値   |     |
|--------|--|--------|-------|-----|
|        |  |        | 第1期   | 第3期 |
| 直接的な指標 | (1) 人口に対する市内全域の路線バス（ローズバスを含む）利用者が占める割合 | 1.26%  | 1.67% | 増加  |
|        | (2) 人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合              | 20.5%  | 26.0% | 増加  |
|        | (3) 交通系ICカードによる利用者割合（定期利用者を除く）         | 68.3%  | 80.0% | 増加  |
|        | (4) 地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績         | 1件     | 6件    | 増加  |
|        | (5) 地域主体による協議会の設立実績                    | 0件     | 増加    | 増加  |
| 間接的な指標 | (6) 市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合           | 36.1%  | 39.0% | 増加  |
|        | (7) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合         | 13.4%  | 15.0% | 増加  |
|        | (8) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光見込客数          | 165万人  | 257万人 | 増加  |
|        | (9) 岸和田は子供を産み育てやすいと感じている市民の割合          | 27.8%  | 31.0% | 増加  |
|        | (10) 生きがいを感じることもある65歳以上の市民の割合          | 50.0%  | 54.0% | 増加  |
|        | (11) 拠点における滞在人口の増加率                    | 100.0% | 増加    | 増加  |
|        | (12) 交通事故の年間発生件数                       | 5,173件 | 減少    | 減少  |
|        | (13) 自転車の交通事故発生件数                      | 153件   | 122件  | 減少  |
|        | (14) 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量               | 4.2トン  | 減少    | 減少  |
|        | (15) 駅と主要施設を結ぶ道路等のバリアフリー化率             | 31.0%  | 32.6% | 増加  |

※なお、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。

# 6. 施策パッケージ

## (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」として戦略的な取り組みを展開します。

| 戦略目標                              | 施策パッケージ                             | 施策   |                            |
|-----------------------------------|-------------------------------------|------|----------------------------|
| I 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築      | (1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築         | 施策1  | 幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出      |
|                                   |                                     | 施策2  | 自転車利用環境の向上                 |
|                                   |                                     | 施策3  | 公共交通ネットワークの再編              |
|                                   |                                     | 施策4  | 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入   |
|                                   |                                     | 施策5  | 移動環境におけるバリアフリー化の推進         |
|                                   |                                     | 施策6  | 子どもや高齢者の交通安全               |
| II 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実             | (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          |
|                                   |                                     | 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 | (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         |
|                                   |                                     | 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 |
|                                   |                                     | 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    |
| IV 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保        | (4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化            | 施策17 | 協働による地域バス等の導入検討            |
|                                   |                                     | 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          |
|                                   | (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 |      |                            |
|                                   |                                     |      |                            |
|                                   |                                     |      |                            |
|                                   | (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       |      |                            |
|                                   |                                     |      |                            |
|                                   |                                     |      |                            |
|                                   | (7) 地域性に応じた生活交通の確保                  |      |                            |
|                                   |                                     |      |                            |
|                                   |                                     |      |                            |
|                                   | (8) 地域に優しい生活道路の創出                   |      |                            |
|                                   |                                     |      |                            |
|                                   |                                     |      |                            |

# 7. 実施プログラム

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

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

## 戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

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

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

# 戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成

| 施策パッケージ                            | 施策            |                          |                      | 実施中の施策               | 実施時期                         |                               |                                |
|------------------------------------|---------------|--------------------------|----------------------|----------------------|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
|                                    |               |                          |                      |                      | 第1期<br>R5(2023)<br>~R8(2026) | 第2期<br>R9(2027)<br>~R12(2030) | 第3期<br>R13(2031)<br>~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          | ●                            | (都)泉州山手線事業推進                  | 継続                             |
|                                    |               |                          | 11-2                 | 市内幹線道路の整備推進          | ●                            | (都)田治米畑町線<br>(都)大宮常盤線         | (都)大宮常盤線<br>(都)岸和田中央線          |
|                                    | 施策12          | 都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充 | 12-1                 | 公共交通機関の連携強化          | ●                            | 泉北高速鉄道延伸の需要喚起                 | 継続                             |
| (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13          | 災害時における交通ネットワークの確保       | 13-1                 | 広域緊急交通路や地域緊急交通路の整備推進 | ●                            | 都市計画道路整備                      | 継続                             |
|                                    | 施策14          | 交差点等における交通混雑の緩和          | 14-1                 | 主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進 | ●                            | 府道岸和田港塔原線                     | 市内一円渋滞箇所                       |
|                                    |               |                          | 15-1                 | 公共交通情報誌による情報提供       | ●                            | バスマップ等の充実                     | 継続                             |
| 15-2                               |               |                          | スマートフォンアプリ等を活用した情報提供 | ●                    | スマホ活用の検討                     | 公共交通情報の充実                     | 継続                             |
| 15-3                               | 自発的な公共交通利用の促進 | ●                        | 自発的な公共交通の利用促進手法の検討   | 自発的な公共交通の利用促進手法の実践   | 継続                           |                               |                                |

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

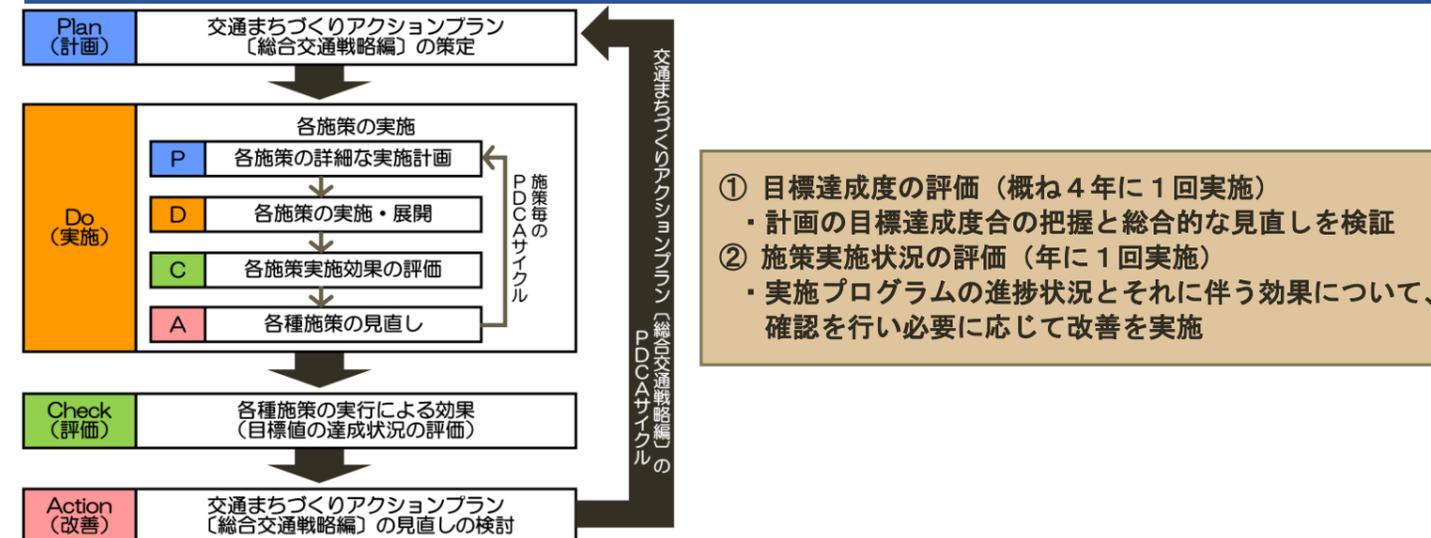
## 戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

| 施策パッケージ           | 施策   |                         |      | 実施中の施策                | 実施時期                         |                               |                                |
|-------------------|------|-------------------------|------|-----------------------|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
|                   |      |                         |      |                       | 第1期<br>R5(2023)<br>~R8(2026) | 第2期<br>R9(2027)<br>~R12(2030) | 第3期<br>R13(2031)<br>~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 | ●                            | 支援体制の充実                       | 継続                             |
|                   | 施策17 | 協働による地域バス等の導入検討         | 17-1 | 持続可能な地域バス等の導入検討       | ●                            | 地域勉強会支援                       | 地域勉強会支援拡大<br>地域主体の実証運行支援       |
| (8)地域に優しい生活道路の創出  | 施策18 | 生活道路等における歩行者の安全な通行の確保   | 18-1 | 交通安全対策の実施             | ●                            | 市内のゾーン30整備                    | 継続                             |
|                   | 施策19 | 地域住民による通学路等での安全確保       | 19-1 | 通学路等における子どもの見守り活動の推進  | ●                            | 大阪府警察安まちアプリ<br>青色防犯パトロール      | 継続                             |

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

# 8. 進行管理

## (1) 進行管理



総合交通戦略編の施策事業の達成状況一覧表(1/2)

| 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 |     |                          | 実施主体 |             |   |   | R5年度の取組状況   | 取組上の課題等   | 評価<br>(○△ー)  | 今後の<br>方向性 | 重点<br>施策 |   |
|-----------------------------------|-----|--------------------------|------|-------------|---|---|---|---|--|------------|----------|---|
| 施策                                | 市民  | 事業者                      | 市    | その他<br>関係機関 |   |   |   |   |  |            |          |   |
| (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    |      |             | ○ | ○ | 【府】<br>・府道岸和田港塔原線(土生～土生交番前):補償算定、用地交渉を実施<br>・府道岸和田港塔原線(岸和田駅南～野田町):用地交渉を実施 | ・歩行空間整備に必要な用地の交渉  | △  | 継続         |          |   |
|                                   | 施策2 | 自転車利用環境の向上               |      |             |   | ○ | ○   | 【府】<br>・加守町、磯上町にて事業を実施し、堺阪南線については整備完了<br>【市】<br>・自転車ネットワーク整備計画路線の整備予定路線について関係機関協議・調整  | ・財源確保のため、国の交付金の要望(社会資本整備総合交付金)                                   | ○          | 継続       |   |
|                                   | 施策3 | 公共交通ネットワークの再編            |      |             | ○ | ○ | 【市】<br>・泉州山手線の整備と拠点整備に向けて山直東準備組合設立、山直東地区まちづくり基本構想及び基本計画策定                 | ・泉州山手線の整備の進捗とまちづくりとの連携  | ○  | 継続         | ★        |   |
|                                   | 施策4 | 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入 |      |             | ○ | ○ | ○   | 【市】<br>・道の駅 愛彩ランドモビリティポート設置・シェアサイクル導入<br>・路線バスのロケーションシステムと連携し、運行情報や発車・到着時刻、遅延情報等をリアルタイムで提供するシステムを導入<br>・利用者がデジタルサイネージ等から情報を確認し、新しい移動手段を含めた交通変容に繋がるシステムの構築<br>・岸和田市スマートシティ構想の策定に向け、スマートシティ推進委員会及び部会を開催<br>【事業者】<br>・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、チケレス、モバイルICOCAの告知宣伝の実施<br>・モバイルチケット等の導入を推進(南海デジタルきっぷ、特急チケットレスサービス) | ・実証及び実装につなげていくためにも、事業者との連携が必要<br>・モバイルICOCAの更なる周知<br>・利用者への周知の継続 | ○          | 継続       | ★ |
| (2)子供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       |      |             | ○ | ○ | ○   | 【市】<br>・岸和田市バリアフリー基本構想の中で重点整備地区に位置付けられている3地区における開発工事に関して、人にやさしく移動しやすい施設整備に努めるよう周知<br>【事業者】<br>・路線バスへのノンステップバス導入検討の継続<br>・ユニバーサルデザインタクシーの導入について社内で検討を実施  | ・ノンステップバスで走行できない箇所の確認  | △          | 継続       |   |
|                                   | 施策6 | 子どもや高齢者の交通安全             |      |             |   | ○ | ○   | 【市・その他関係機関】<br>・市、所轄警察署と連携し、小学校で交通安全教室等を実施<br>・市、岸和田自動車教習所と連携し、岸和田自動車教習所で高齢者交通安全教室を実施。また、市民公民館でも建設管理課と連携し実施   | ・引き続き関係機関と連携を図る  | ○          | 継続       |   |

○:実施又は進捗あり △:検討または一部進捗あり ー:進捗無し  
★:岸和田市総合計画重点目標施策

| 戦略目標:II 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実        |      |                   | 実施主体 |             |   |   | R5年度の取組状況   | 取組上の課題等   | 評価<br>(○△ー) | 今後の<br>方向性 | 重点<br>施策 |
|-----------------------------------|------|-------------------|------|-------------|---|---|---|---|-------------|------------|----------|
| 施策                                | 市民   | 事業者               | 市    | その他<br>関係機関 |   |   |   |   |             |            |          |
| (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          |      |             |   | ○ | 【市】<br>・都市計画道路春木久米田線の事業化に向けた検討<br>・市道春木駅大宮駅線の事業推進に向けた用地取得、詳細設計<br>・市道大町19号線の事業推進に向けた用地取得                        | ・用地交渉に向けた移転先、代替地の確保   | ○           | 継続         |          |
|                                   | 施策8  | 公共交通による拠点へのアクセス改善 |      |             | ○ | ○ | 【市】<br>・ローズバスの速達性、利便性を考慮した両廻りを含めたルート変更について協議会で諮った   | ・新たなバス停設置に伴う各関係者協議、運行費用、ルートの選定                              | ○           | 継続         |          |
| (4)拠点における交通結節機能の強化や連携強化           | 施策9  | 交通結節点の整備推進        |      |             | ○ | ○ | 【市】<br>・JR久米田駅前東側交通広場の整備推進に向けた用地取得<br>・南海春木駅前西側交通広場の整備検討に向けた事業手法の情報収集<br>・都市計画道路泉州山手線の延伸等に合わせ、山直東地区都市計画素案を作成・提出 | ・駅前広場の整備に係る移転先、代替地の確保<br>・交通広場移転先の用地交渉<br>・広域連携軸泉州山手線の整備の進捗 | ○           | 継続         | ★        |
|                                   | 施策10 | 交通結節機能の拡充         |      |             | ○ | ○ | 【市】<br>・JR久米田駅の西側改札の整備推進 西側改札の供用開始  | ー   | ○           | 達成         | ★        |

○:実施又は進捗あり △:検討または一部進捗あり ー:進捗無し  
★:岸和田市総合計画重点目標施策

総合交通戦略編の施策事業の達成状況一覧表(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                                   |      |                            | 実施主体 |     |   |      | R5年度の実施状況   | 取組上の課題等  | 評価<br>(○△ー)   | 今後の<br>方向性 | 重点<br>施策 |  |
|                                      |      |                            | 市民   | 事業者 | 市 | 関係機関 |   |  |               |            |          |  |
| (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                |      |     | ○ | ○    | 【市】<br>・都市計画道路泉州山手線(和泉市界～府道春木岸和田線)の事業推進に向けて境界測量、泉山協議会(3市1町)要望書提出<br>・大阪南部高速道路(藤井寺市～岸和田市)事業化の促進に向けて令和5年度大阪南部高速道路事業化促進協議会総会への参加<br>・交通処理機能の強化に必要な路線の整備に向けて、(都)田治米畑町線について、整備に伴う物件調査、用地買収、物件補償を実施 | ・境界測量における地図訂正、再立会、押印取得等<br>・計画的な財源の確保  | ○             | 継続         | ★        |  |
|                                      | 施策12 | 都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充   |      |     | ○ | ○    | 【市】<br>・泉北高速鉄道延伸事業化の推進に向けて他市への鉄道高架化に向けたヒアリングを実施<br>・勉強会設立に関する検討   |  | ○             | 継続         |          |  |
|                                      | 施策13 | 災害時における交通ネットワークの確保         |      |     |   | ○    | ○   | 【府】<br>・(主)大阪臨海線における舗装道補修工事の実施(地蔵浜町工区、新港町工区、木材町抗工区の3件)<br>・(国)170号における橋梁補修工事の実施(積川大橋)<br>【市】<br>・(都)田治米畑町線について、整備に伴う物件調査、用地買収、物件補償を実施  | ・計画的な財源の確保    | ○          | 継続       |  |
| (6)市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり         | 施策14 | 交差点等における交通混雑の緩和            |      |     |   | ○    | ○   | 【市】<br>・附属街路及び駅前広場を管理部局へ引継ぎ、事業完了へ向けた取り組みを実施  | ・府道岸和田港塔原線の整備 | ○          | 継続       |  |
|                                      | 施策15 | 市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実 |      |     |   | ○    | ○   | 【事業者】<br>・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(R5年度以前に導入)<br>・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(R5年度以前に揭示済)<br>【市】<br>・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をおこない、愛彩ランドをバス待ちスペースとして活用<br>・モビリティポートに設置したデジタルサイネージを用いて路線バスの運行情報を提供 | ・利用者への周知の継続   | ○          | 継続       |  |

○:実施又は進捗あり △:検討または一部進捗あり ー:進捗無し  
★:岸和田市総合計画重点目標施策

| 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                             |      |                         | 実施主体 |     |   |      | R5年度の実施状況   | 取組上の課題等  | 評価<br>(○△ー)  | 今後の<br>方向性 | 重点<br>施策 |  |
|                                |      |                         | 市民   | 事業者 | 市 | 関係機関 |   |  |  |            |          |  |
| (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 | ○    | ○   | ○ |      | 【市】<br>・地域主体による生活交通の導入マニュアルの作成協議                    | ・地域に見合った交通モードの検討<br>・導入するにあたっての事例不足  | ○  | 継続         |          |  |
|                                | 施策17 | 協働による地域バス等の導入検討         | ○    | ○   | ○ |      | 【市民】<br>・地域主体のボランティア輸送及び黄金塚における生活交通確保に向けたアンケート調査の実施 | ・地域に見合った交通モードの検討<br>・外出先、時間帯、利用頻度等の把握<br>・収支率  | ○  | 継続         | ★        |  |
| (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   |      |     |   | ○    | ○   | 【市】<br>・生活道路等における歩行者の交通安全対策の実施(市内のゾーン30整備):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<br>・「岸和田市通学路安全推進会議」及び「現場合同点検」等により、対策必要箇所について協議・対策を実施   | 計画的な財源確保<br>(法定外整備は特交金対象外)                                   | ○          | 継続       |  |
|                                | 施策19 | 地域住民による通学路等での安全確保       | ○    |     |   | ○    | ○   | 【警察】<br>・大阪府警安まちアプリを用いて生活安全課で重傷事故以上の交通事故案件に関して、大阪府警安まちアプリで発信<br>【市】<br>・青色回転灯を点灯させながら、登校時2時間、下校時3時間パトロールを実施。市内24小学校区を5つのブロックに分け、それぞれのブロックを1週間に1回ずつ巡回<br>・庁内各課に対し公用車で外出した際に青パト活動を実施してもらえるよう説明会を通じてお願いした | ・後任を見つけること<br>・ながら活動であるがゆえ、なかなか実施していただけないし、こちらから強制することもできない。 | ○          | 継続       |  |

○:実施又は進捗あり △:検討または一部進捗あり ー:進捗無し  
★:岸和田市総合計画重点目標施策