

岸和田市
交通まちづくりアクションプラン
〔基本計画編〕

素案

平成 29 年 3 月

岸和田市

目 次（案）

1. 交通まちづくりアクションプランについて	1
1.1 背景と目的	1
1.2 交通まちづくりアクションプランのねらいとアウトプットイメージ	1
1.3 計画の位置付け	2
1.4 対象区域と対象交通手段	3
1.4.1 対象とする区域	3
1.4.2 対象とする交通手段	3
1.5 目標年次	3
2. 本市の現況と交通の現状と将来動向	4
2.1 岸和田市の概況	4
2.1.1 市勢	4
2.1.2 人口	5
2.1.3 まちづくりの状況	8
2.1.4 人の動き	10
2.2 交通の現状	17
2.2.1 鉄道	17
2.2.2 バス	19
2.2.3 タクシー	24
2.2.4 自動車	25
2.2.5 自転車	27
2.2.6 歩行者	28
2.2.7 交通結節点	29
2.3 まちづくりに関する施策	30
2.4 都市活動・交通の将来動向	31
2.4.1 将来人口動向の把握	31
2.4.2 公共交通利用の見通し	31
2.5 岸和田市の都市活動・交通に関する課題	34
2.5.1 課題整理の分類について	34
2.5.2 課題抽出にあたっての視点	35
2.5.3 都市活動・交通に関する課題	36
3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について	40
3.1 まちづくりにおける将来像について	40
3.1.1 目指すまちの姿	41
3.1.2 まちの骨格となる軸の設定	42
3.1.3 多彩な魅力と活力を備えたまちづくり	43

3.2 岸和田市の目指す交通インフラの姿	44
3.2.1 基本理念の背景	44
3.3 基本方針	45
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	49
3.4.1 活動と移動の階層構造による方向性	49
3.4.2 広域圏の方向性	50
3.4.3 近隣圏の方向性	51
3.4.4 生活圏の方向性	52

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、環境問題への監視、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が個別に進めていくのではなく、一体として進めていくとともに、交通政策を推進していく視点から、街づくり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 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 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おり、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。

また、平成 12 年 11 月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（通称：交通バリアフリー法）に基づいて、南海本線岸和田駅周辺地区等の計 3 地区の基本構想を平成 16 年から平成 18 年にかけて策定し、バリアフリー化を図る取り組みを行っています。また、南海岸和田駅を起・終点に市内の主な公共施設などを結ぶローズバスを平成 12 年から運行しています。

しかし、近年の人口減少や少子高齢化社会への対応、市民の活動や移動の範囲が市域を超えており、これまでの市域単体の交通手段・局所的な施策では対応できない事象が顕在化する等、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。

1.2 交通まちづくりアクションプランのねらいとアウトプットイメージ

①岸和田市まちづくりビジョン、都市計画マスタープラン等を上位計画とし、岸和田市交通検討委員会から提言された「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」の基本方針等を踏まえ、交通まちづくりの基本方針や方向性を明確にする。

②「岸和田市まちづくりビジョン経営計画」等から交通関連施策を抽出しつつ、目標達成に必要な公共交通方策と様々な施策の組合せ等、実効性のある枠組みを備えた交通まちづくりを一体的に捉えた戦略的プランとして機能させる。

③既定個別計画に交通まちづくりアクションプラン策定過程での検討内容をフィードバックすることで、各分野で実施する施策が交通全体からみて最大限に効果を発揮させるように努める。

1.3 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）」や都市計画マスタープラン等を上位計画とする。

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」を踏まえるものとする。

まちづくり及び公共交通に関連する関連計画と適切に整合を図る。

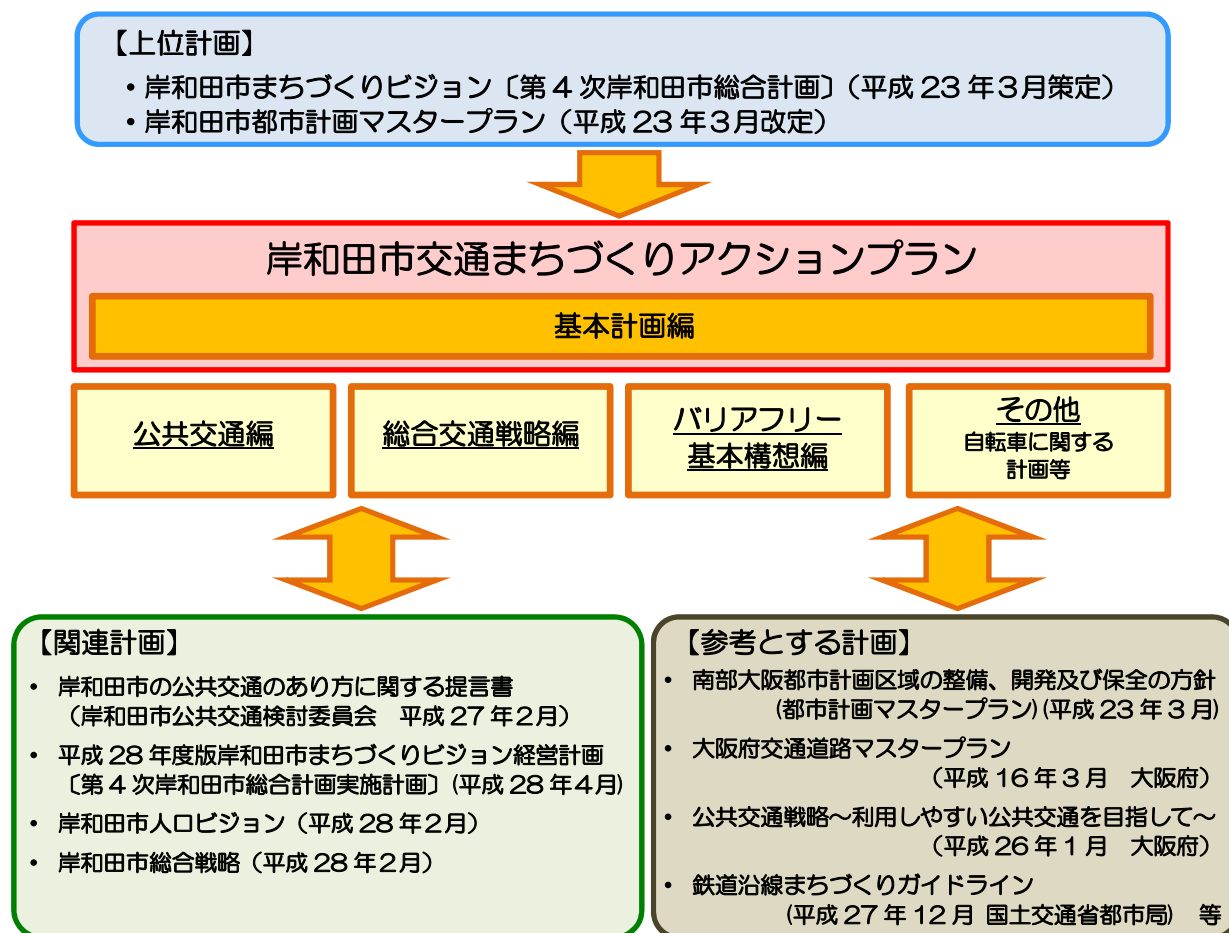


図 1-1 交通まちづくりアクションプランの位置付け

1.4 対象区域と対象交通手段

1.4.1 対象とする区域

交通まちづくりアクションプランの区域は、「岸和田市全域」とする。

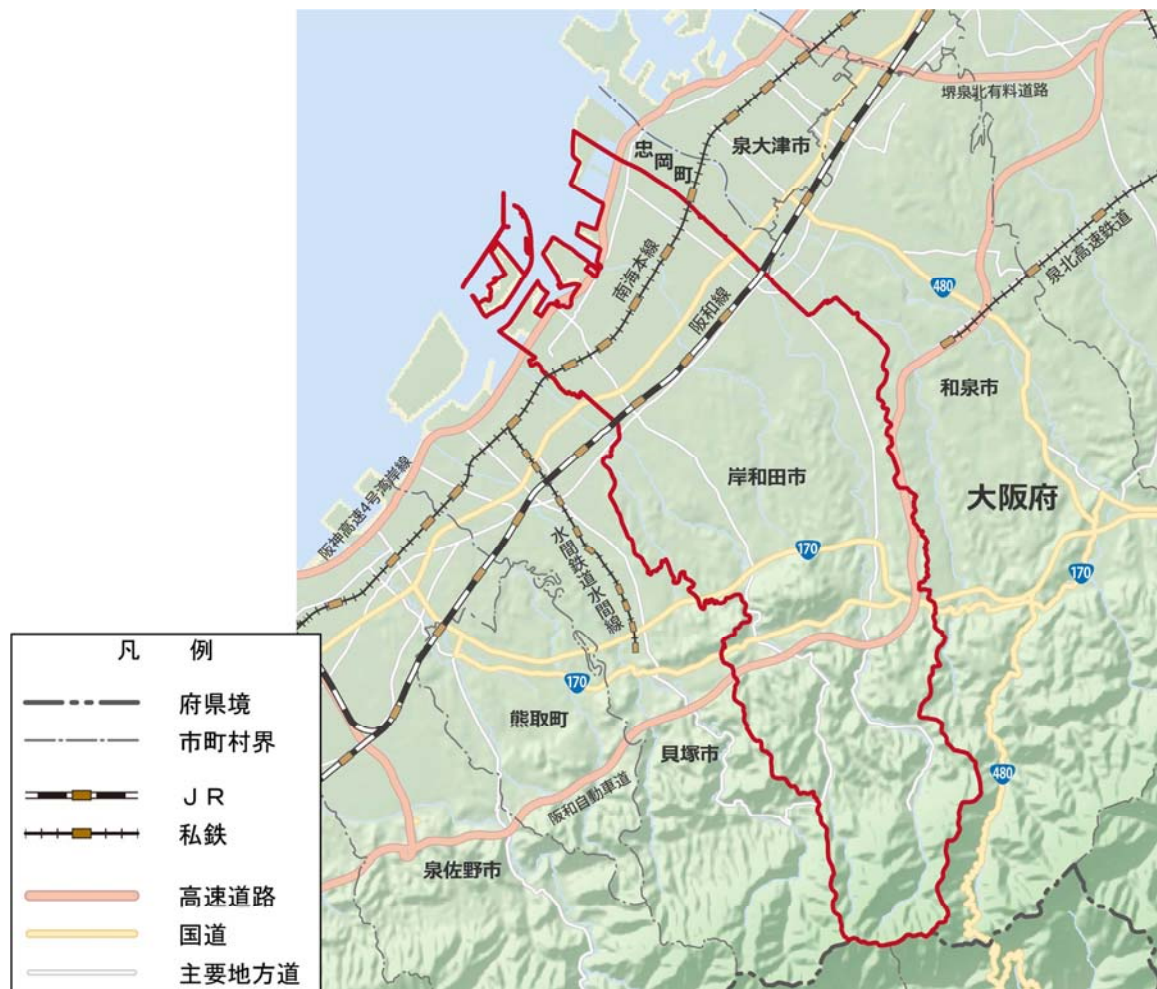


図 1-2 対象とする区域

1.4.2 対象とする交通手段

鉄道・バス・タクシー・自動車・自転車・徒歩とする。

1.5 目標年次

本計画の目標年次は、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年）との整合を図るため、平成34年度とする。

2. 本市の現況と交通の現状と将来動向

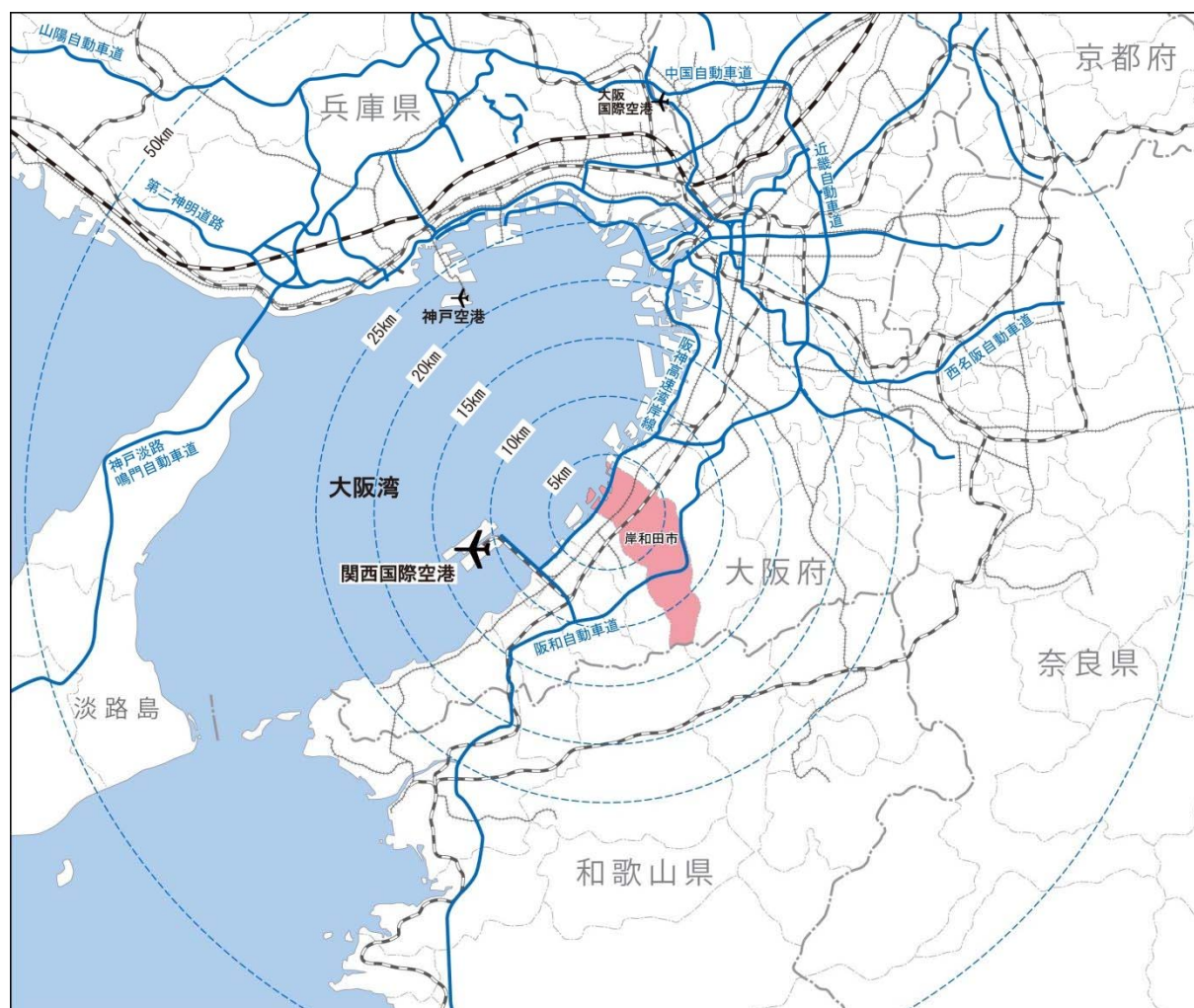
2.1 岸和田市の概況

2.1.1 市勢

岸和田市は、人口約 20 万人の施行時特例市で、大阪市と和歌山市のほぼ中間に、また泉州地域の中に位置し、大阪都心から約 20km、関西国際空港から約 10km の距離にある。

市域の面積は 72.68 ㎢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・山地部に区分される。

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、JR 阪和線)、自動車専用の広域幹線(阪和自動車道、阪神高速道路 4 号湾岸線)が縦断しているなどの立地条件にある。



資料：岸和田市 HP

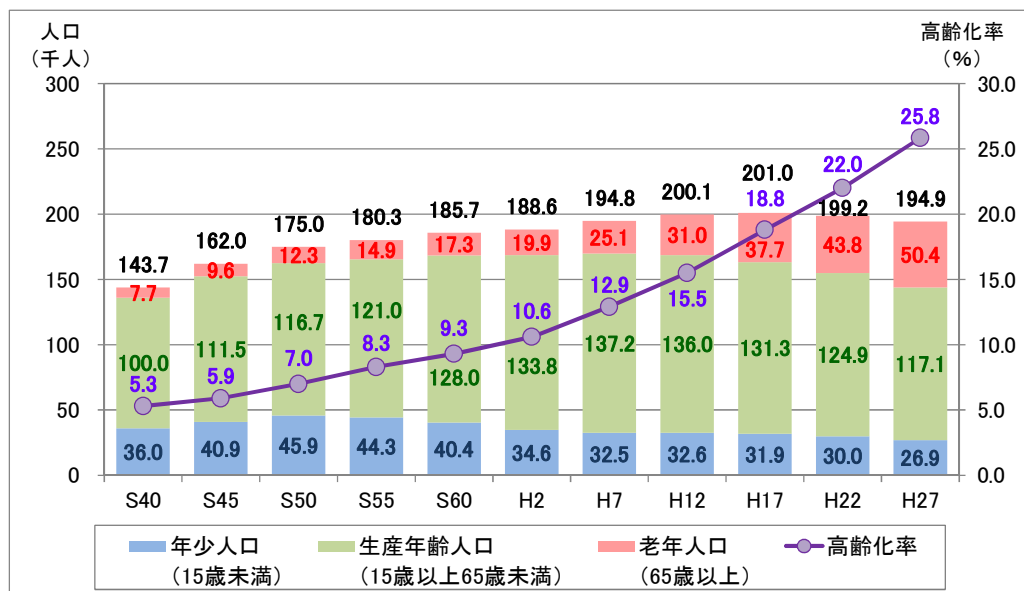
図 2-1 岸和田市の位置

2.1.2 人口

(1) 岸和田市の人口の推移

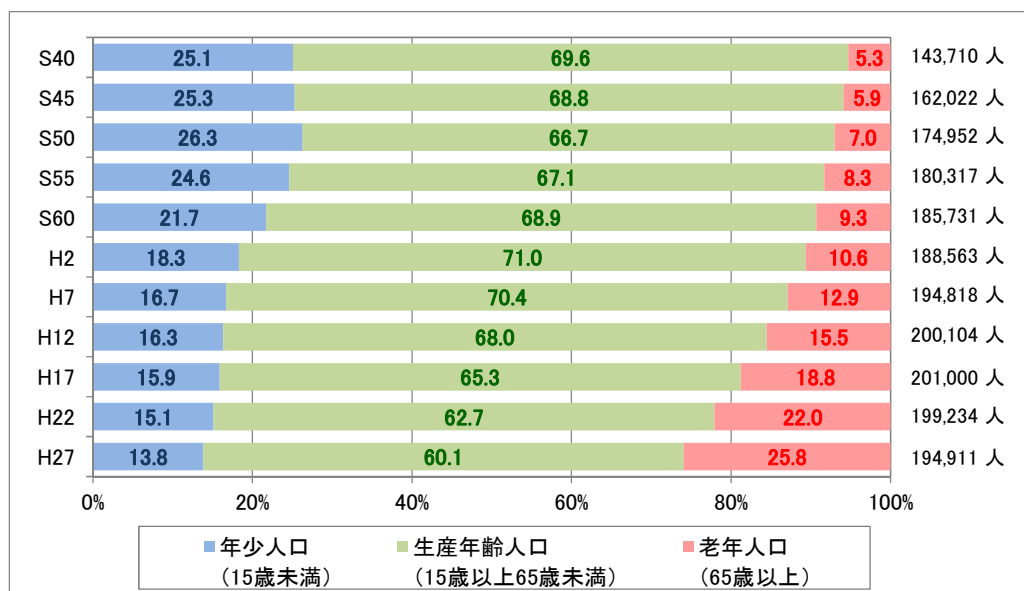
岸和田市では、これまで一貫して増加を続けていた人口が、H12 年以降、約 20 万人で横ばいとなっている。今後、人口は減少傾向をたどり、H52 年には 16.4 万人にまで減少すると推計されている。

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 年の高齢化率は 25.8%である。



資料：国勢調査(S40～H27)

図 2-2 岸和田市における年齢 3 区分別人口の推移



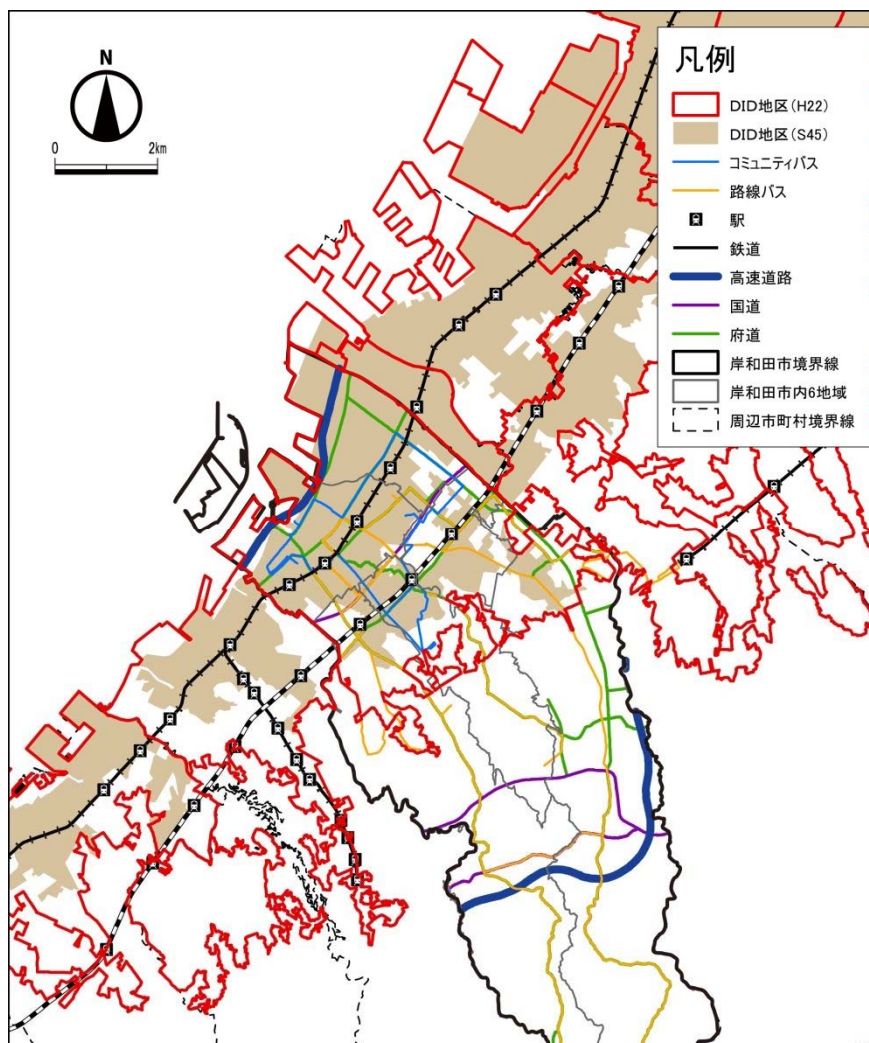
資料：国勢調査(S40～H27)

図 2-3 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 S45 年と H22 年の人口集中地区(以下、DID)を比較すると、下図に示すとおり概ね臨海部・都市区域全体に DID が拡大している。



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。

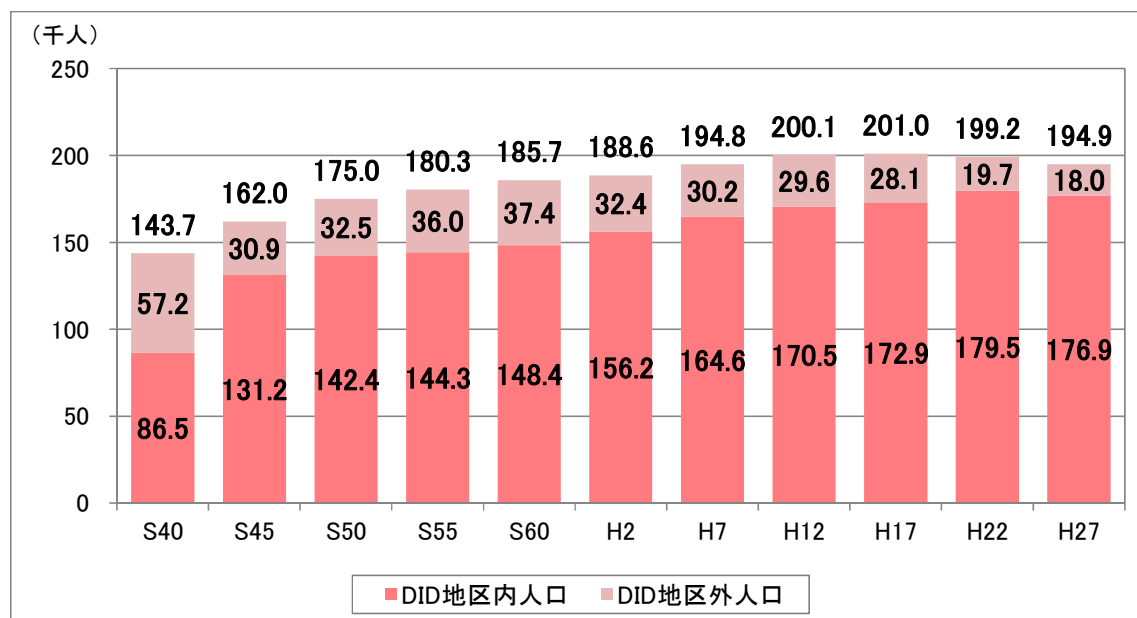
- 1)原則として、人口密度が1㎢あたり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接する地域
- 2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

図 2-4 人口集中地区(DID)の変遷

2) 人口集中地区の人口・面積の推移

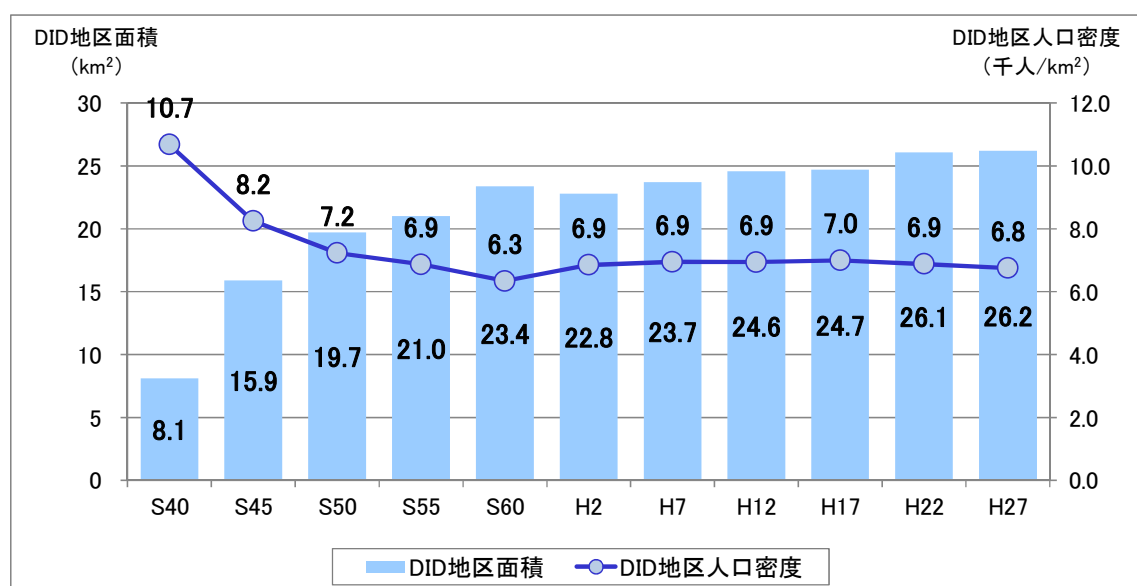
岸和田市の人口は、昭和40年(約143.7千人)から平成22年(約194.2千人)までに約1.4倍に増加しているが、人口集中地区の人口は、国道26号沿道の土地区画整理事業や大規模住宅開発事業により、市街化が形成された等により約2.0倍に、面積は約3.2倍に増加している。

人口密度は、市域全体でみると昭和40年から平成27年までに約1.3倍に増加しているが、人口集中地区の人口密度は、昭和40年に比べて平成27年では2/3程度となっている。



資料：国勢調査

図 2-5 岸和田市の全域と人口集中地区における人口の推移



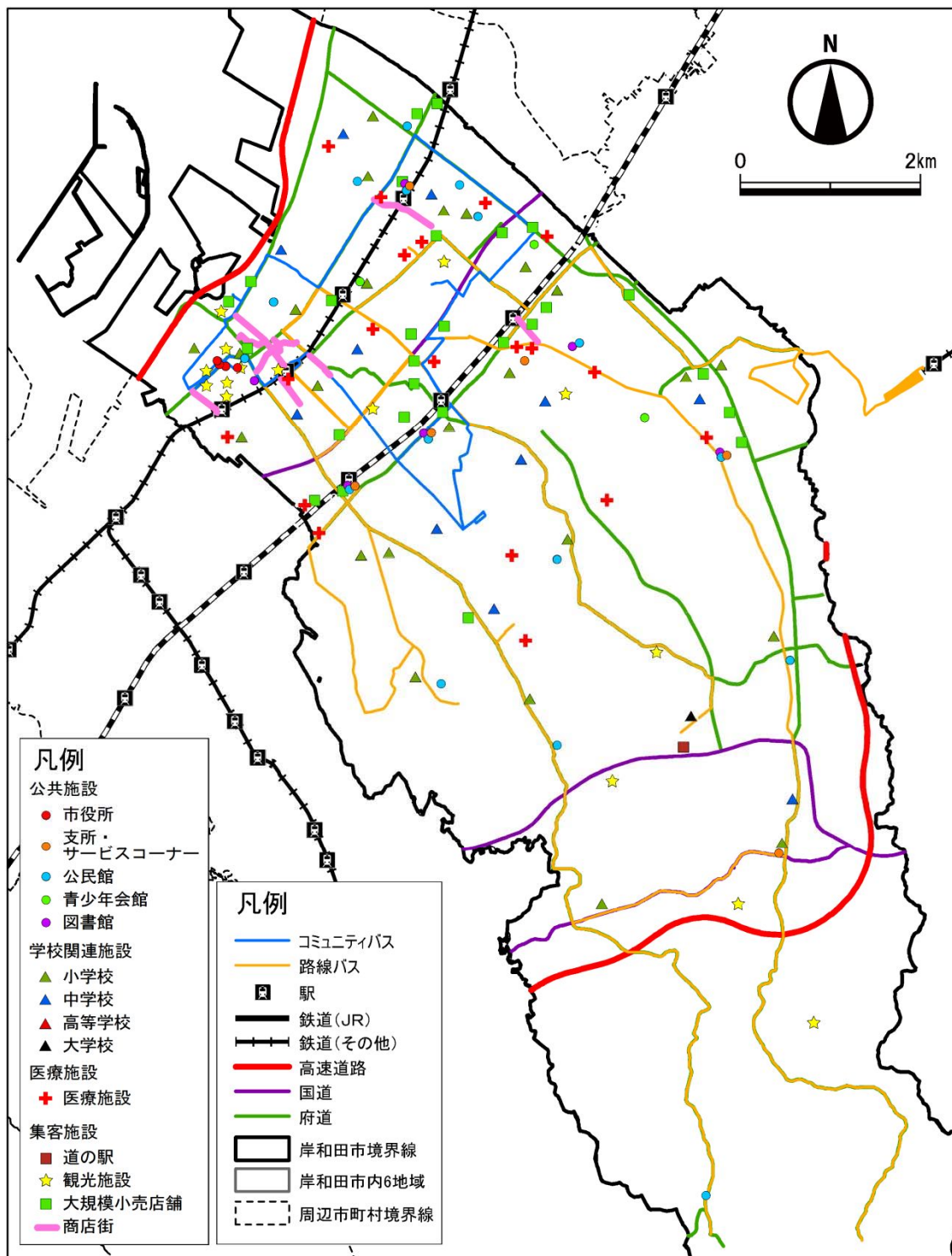
資料：国勢調査

図 2-6 人口集中地区の面積ならびに人口密度の推移

2.1.3 まちづくりの状況

(1) 主な施設分布状況

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るが、公的施設は概ね鉄道やバス路線付近に立地している。一部の観光施設には、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るが、集客施設や医療施設は概ね鉄道やバス路線付近に立地している。



注: 高速道路、国道、府道は岸和田市のみ表示

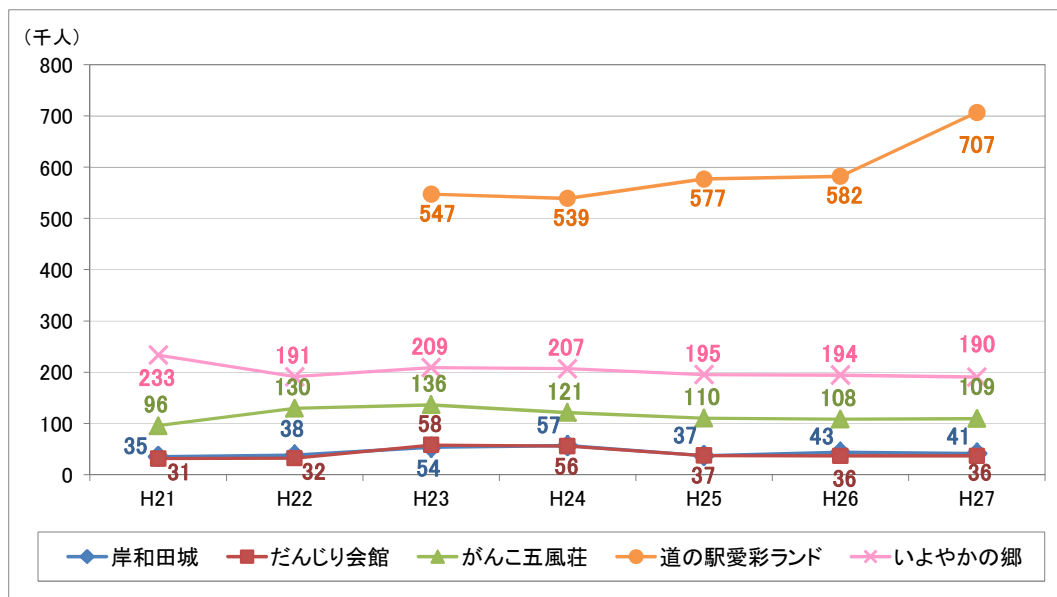
図 2-7 主な施設分布状況

(2) 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、いずれの施設においても横ばい状態である。

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に加え、地域交流施設がある道の駅愛彩ランドの年間の利用者数が約 707 千人(平成 27 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 千人である。



資料：岸和田市資料

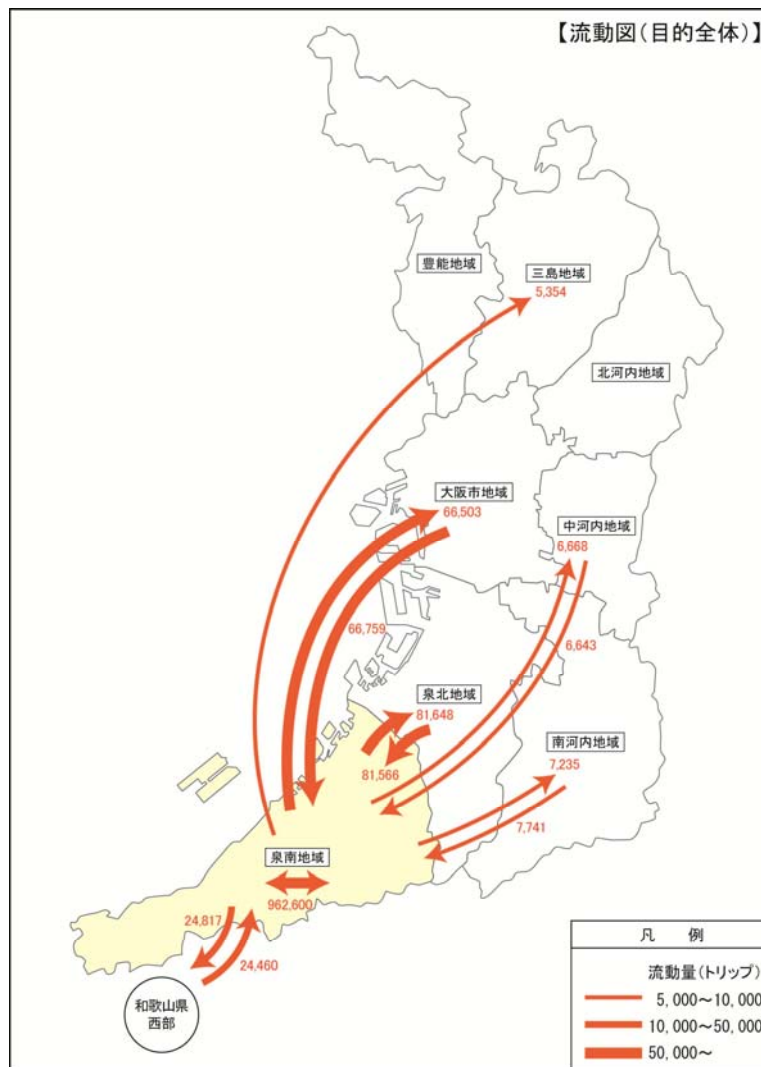
図 2-8 岸和田市内にある主要な観光施設の利用者数の推移

2.1.4 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る。次いで泉北地域、大阪市への流出入が多くなっている。



発着地	発生 (トリップ)	集中 (トリップ)	発生集中量 (トリップ・セント)	発着地	発生 (トリップ)	集中 (トリップ)	発生集中量 (トリップ・セント)
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				

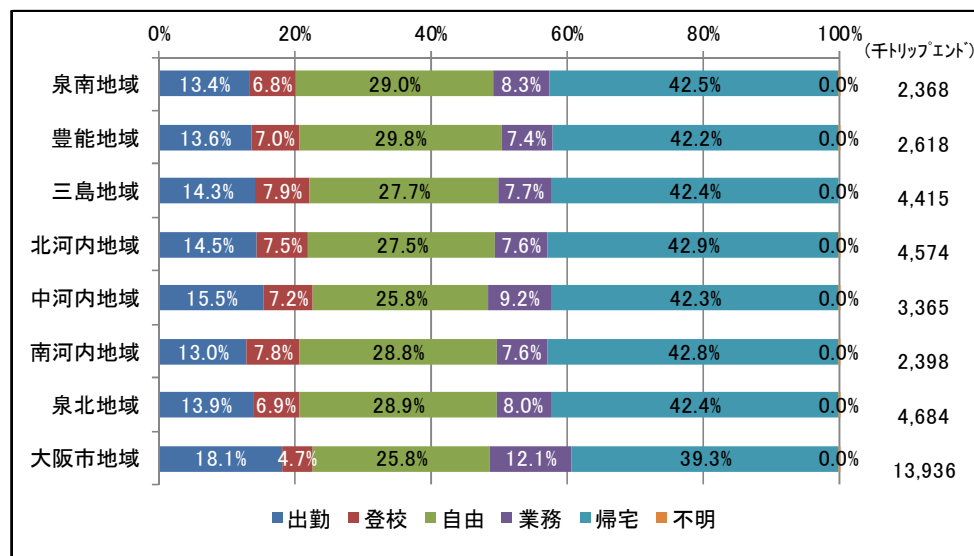
資料：第5回京阪神都市圏PT調査

図 2-9 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見られない。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さい。

大阪市は、他地域の居住者の流入が多いことが想定される。



資料：第5回京阪神都市圏PT調査

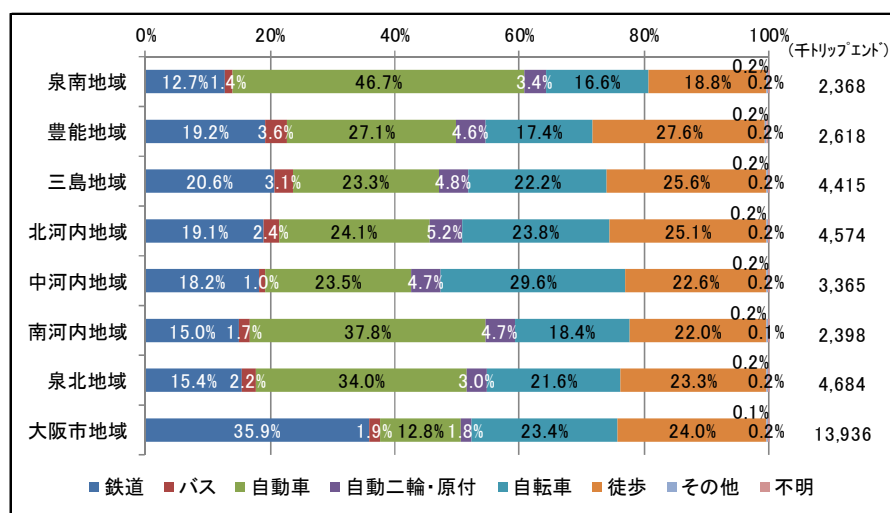
図 2-10 目的別発生集中量(平日)

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い。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い。

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る。

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。



資料：第5回京阪神都市圏PT調査

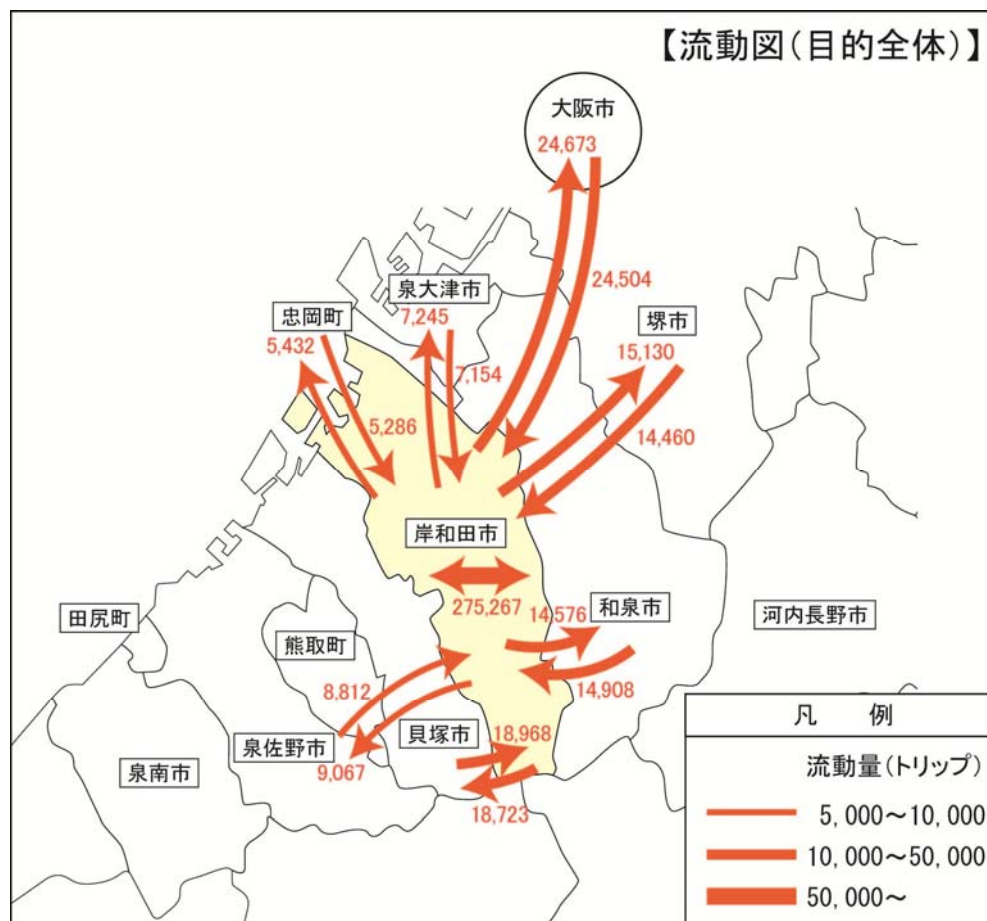
図 2-11 代表交通手段別発生集中量(平日)

(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る。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る。

周辺都市を除くと、大阪市・堺市等方向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ない。



発着地	発生 (トリップ)	集中 (トリップ)	発生集中量 (トリップ・エンド)	発着地	発生 (トリップ)	集中 (トリップ)	発生集中量 (トリップ・エンド)
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回京阪神都市圏PT調査

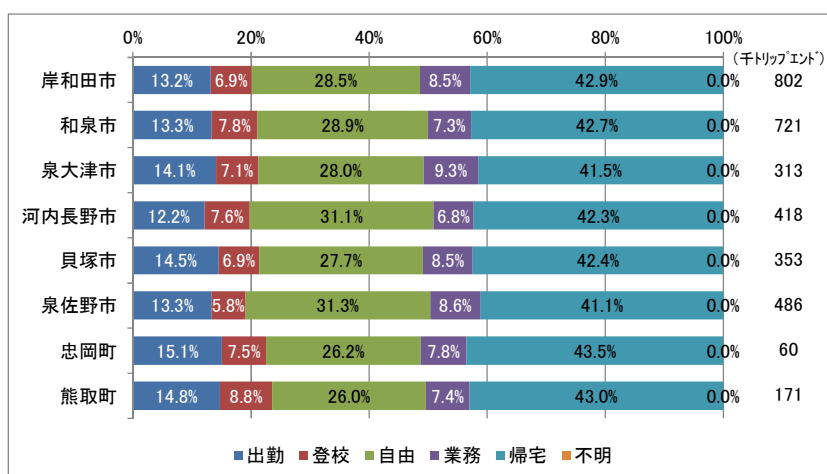
注1：ここでは、南河内地域は河内長野市を除いている

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

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%となっている。



資料：第5回京阪神都市圏PT調査

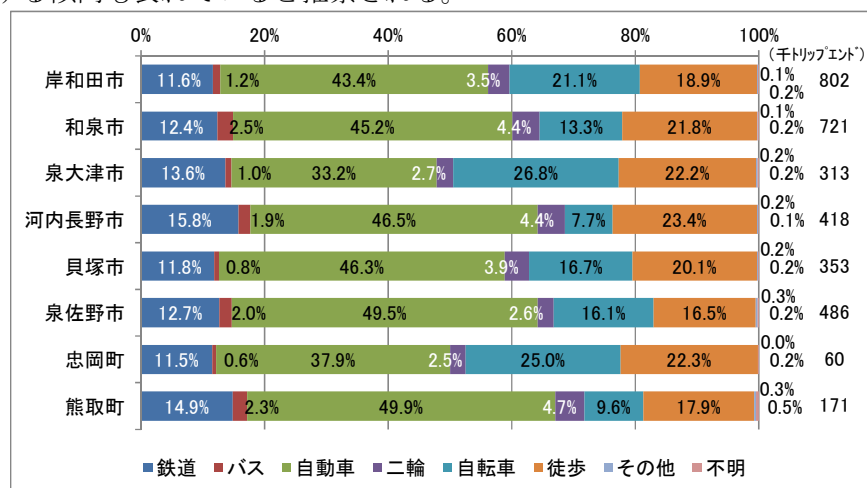
図 2-12 目的別発生集中量(平日)(大分類)

3) 代表交通手段別トリップ数

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、徒歩が 21.1%、徒歩が 18.9%となっている。

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る。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る。



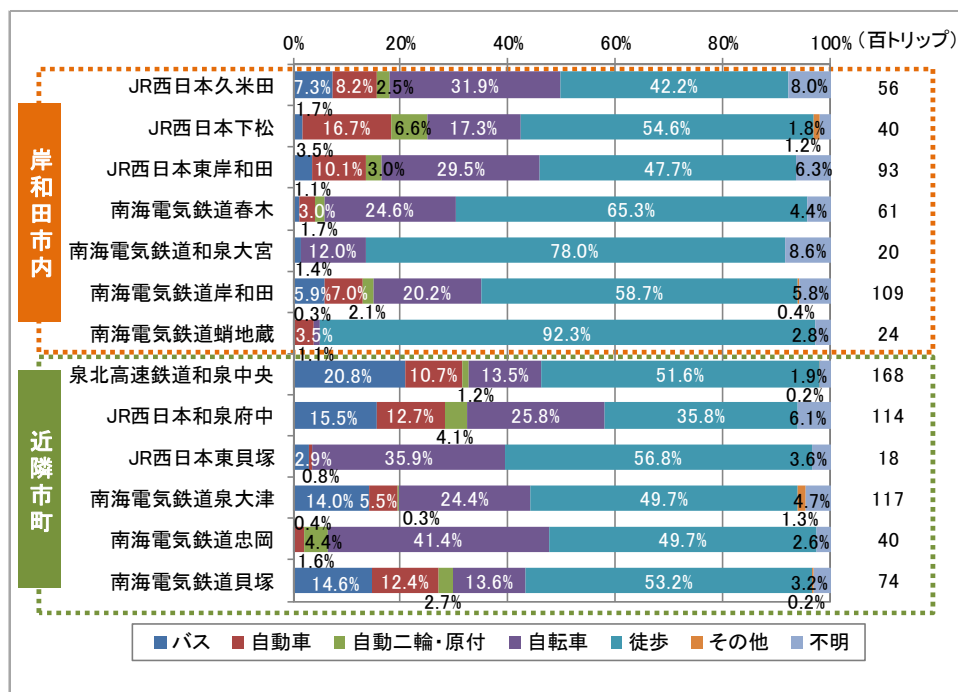
資料：第5回京阪神都市圏PT調査

図 2-13 代表交通手段別発生集中量(平日)(大分類)

4) 駅別の駅端末交通手段別分担率

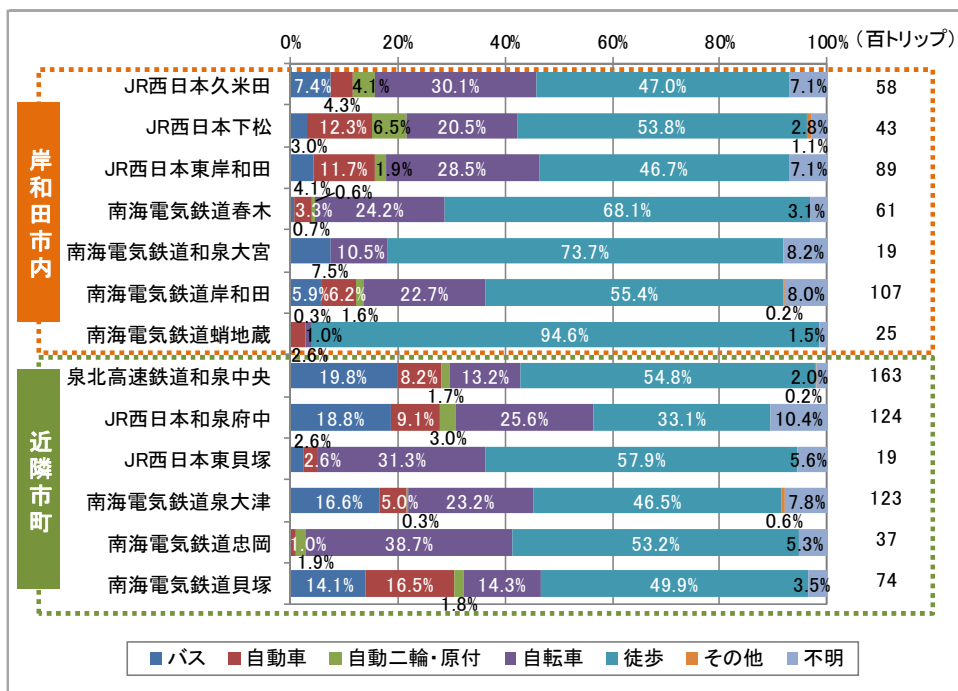
岸和田市内の7駅及び岸和田市周辺の駅端末交通手段分担率を示す。

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%を下回っている。一方で、泉北高速鉄道と泉中央駅・JR西日本和泉府中駅・南海電気鉄道泉大津駅・南海電気鉄道貝塚駅はアクセス・イグレスともにバスの分担率が10%を上回っている。



資料：第5回京阪神都市圏PT調査

図 2-14 駅別端末手段分担率(アクセス)(平日)



資料：第5回京阪神都市圏PT調査

図 2-15 駅別端末手段分担率(イグレス)(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代表交通手段別発生集中量を示す。

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みられる。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る。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い。

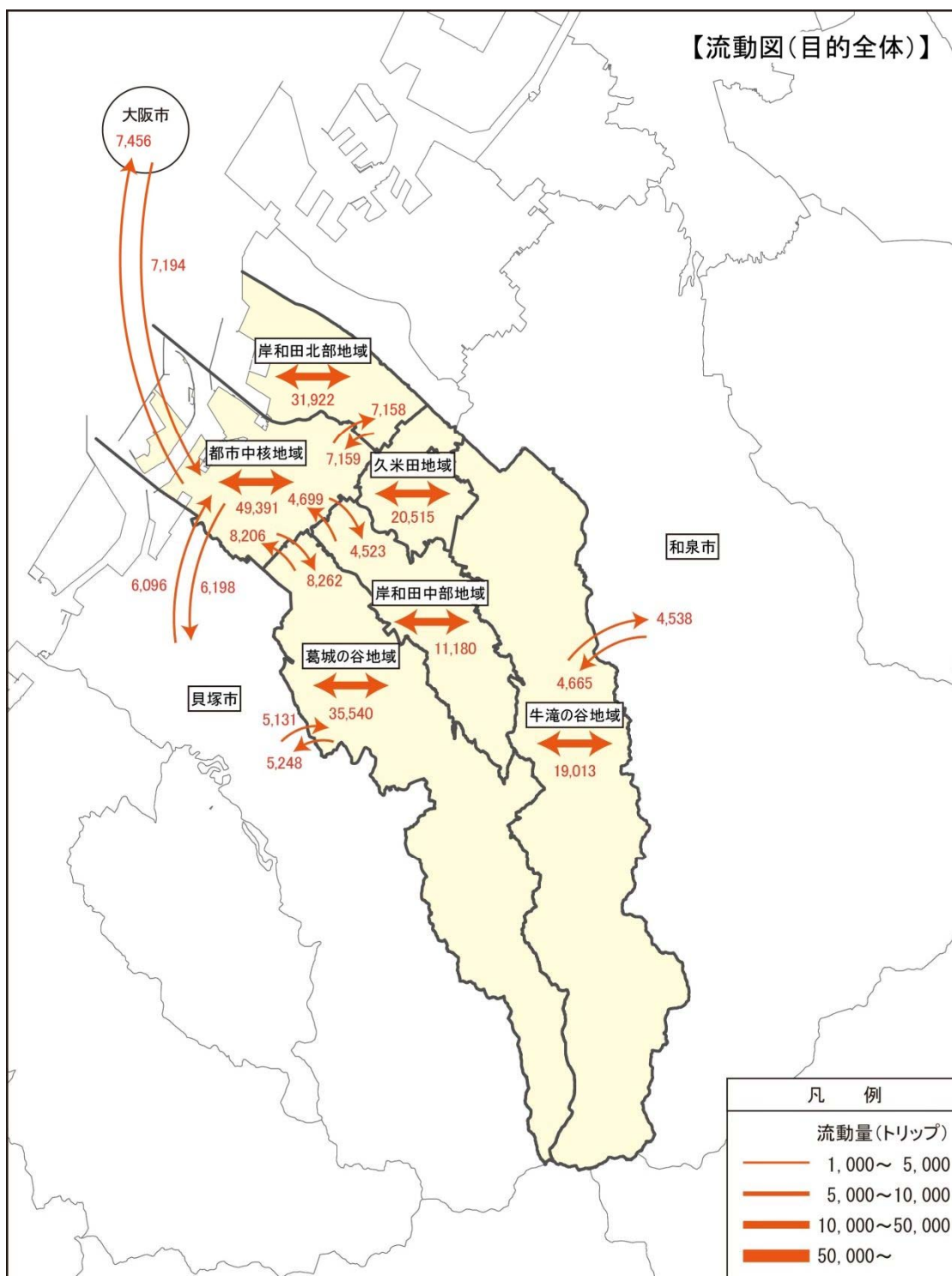
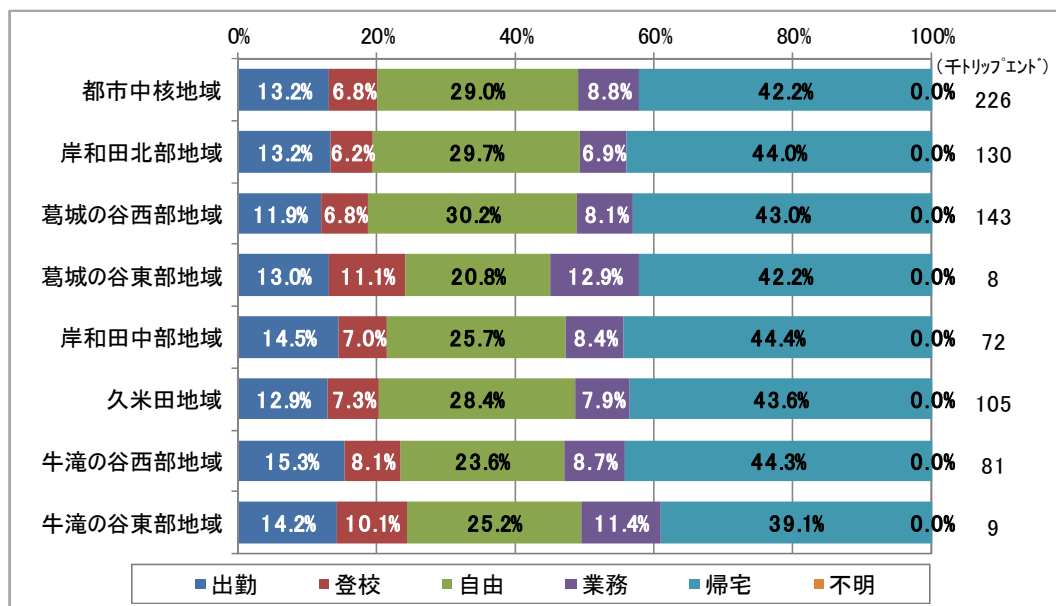


図 2-16 岸和田市発着の流動量(平日)

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ない。



資料：第5回京阪神都市圏PT調査

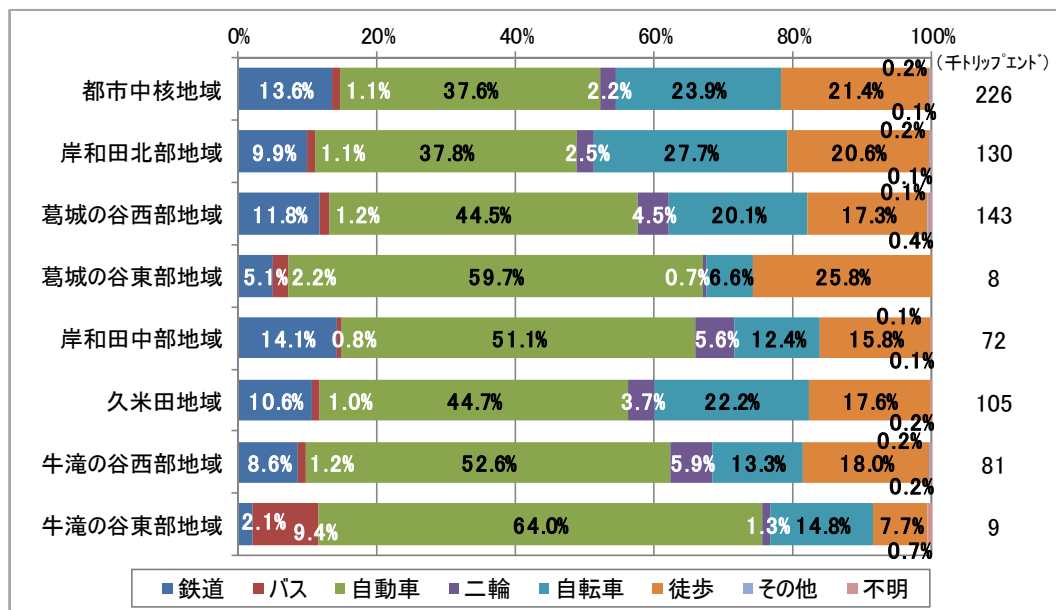
図 2-17 目的別発生集中量(平日)(大分類)(8 地域)

3) 代表交通手段別トリップ数

岸和田市内の地域別の代表交通手段別発生集中量を示す。

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。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。

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。



資料：第5回京阪神都市圏PT調査

図 2-18 代表交通手段別発生集中量(平日)(大分類)(8 地域)

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ＪＲ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(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)がある。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る。貝塚市については、東西方向に水間鉄道が走っている。

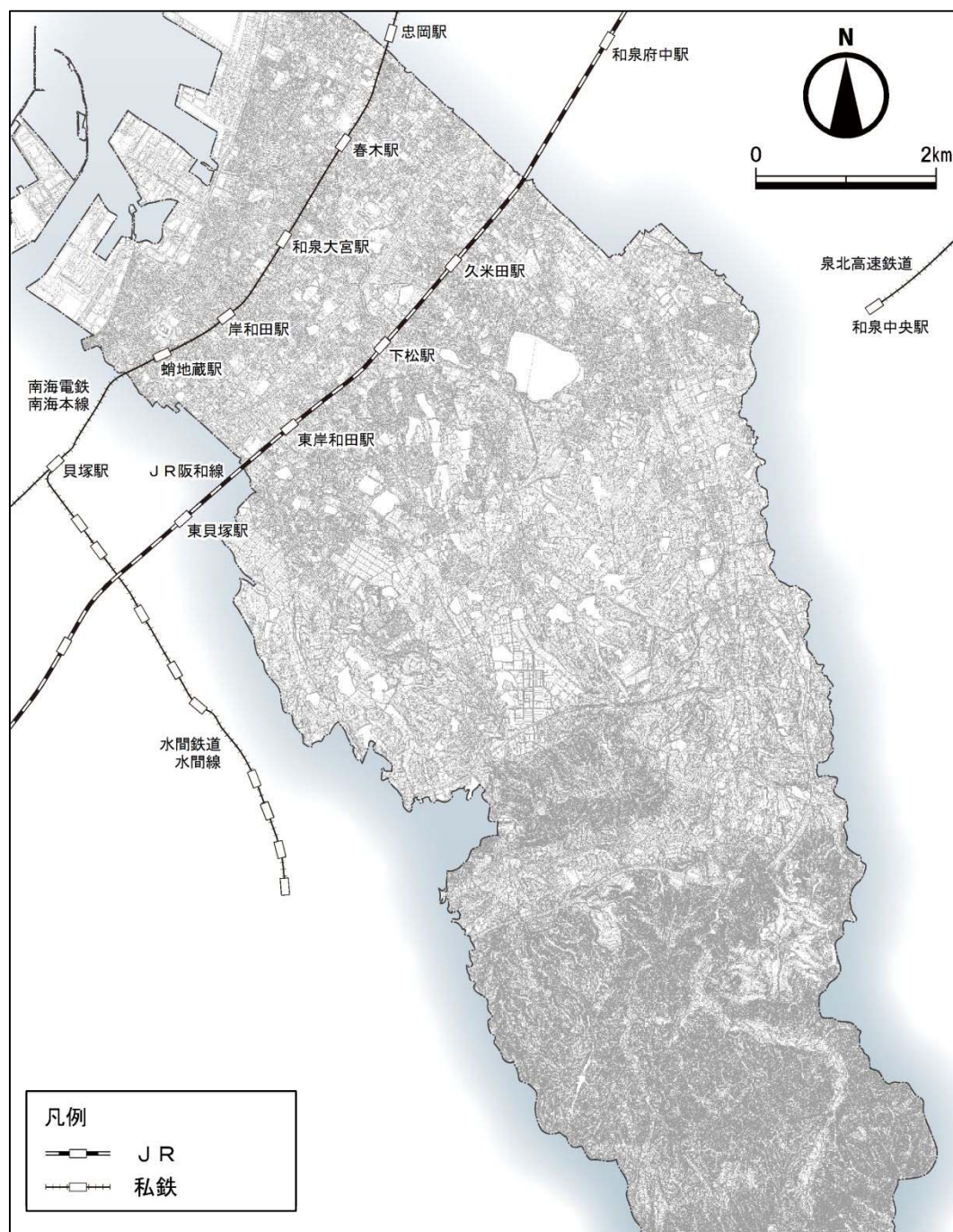


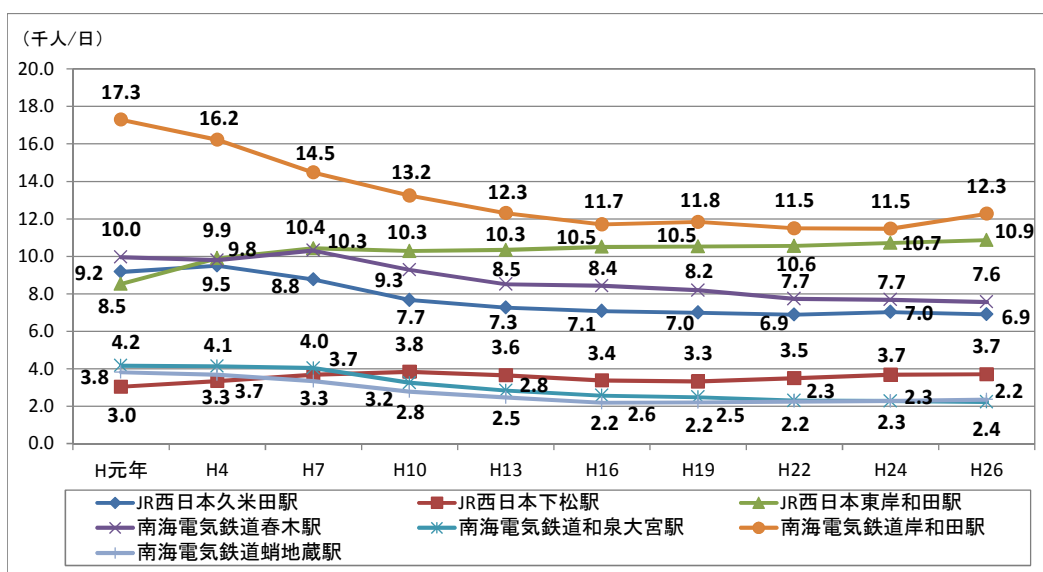
図 2-19 岸和田市の鉄道ネットワーク

(2) 利用者の推移

岸和田市内の鉄道駅別に利用状況をみると、岸和田駅が1日あたり約12.3千人(平成26年)と最も多く、次いで東岸和田駅(10.9千人/日)、春木駅(7.6千人/日)、久米田駅(6.9千人/日)等となっている。一方、市外では、和泉府中駅が17.0千人/日と最も多く、次いで和泉中央駅(15.8千人/日)、泉大津駅(13.4千人/日)、南海貝塚駅(9.1千人/日)等となっている。

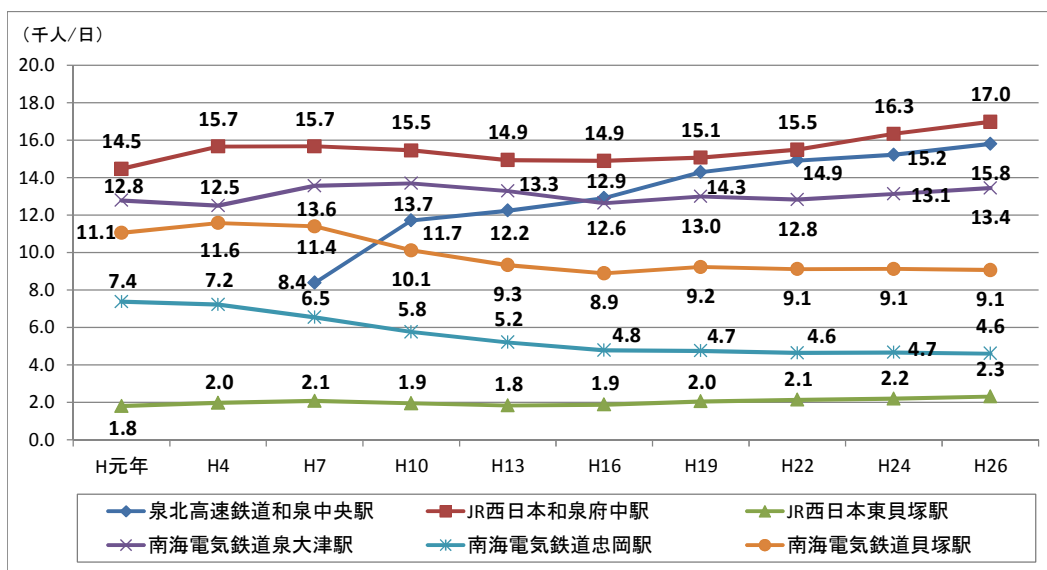
また、市内の鉄道駅別に利用者数の推移をみると、平成元年と比べると平成26年では、東岸和田駅や下松駅で微増傾向がみられているが、それ以外の鉄道駅では横ばい、もしくは微減傾向にある。特に、岸和田駅では、平成元年に比べて平成26年では利用者が3割以上減少している。

一方、市外では、和泉府中駅と和泉中央駅で増加傾向がみられている。特に、和泉中央駅では、開業した平成7年に比べて平成26年では2倍近くも増加している。



資料：岸和田市

図 2-20 鉄道駅別にみた利用者数の推移(岸和田市内)



資料：岸和田市，大阪府統計年鑑

図 2-21 鉄道駅別にみた利用者数の推移(岸和田市周辺市町)

2.2.2 バス

(1) バスネットワーク

路線バスは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る。ローズバスは岸和田駅を中心に臨海部・平地部を巡回している。

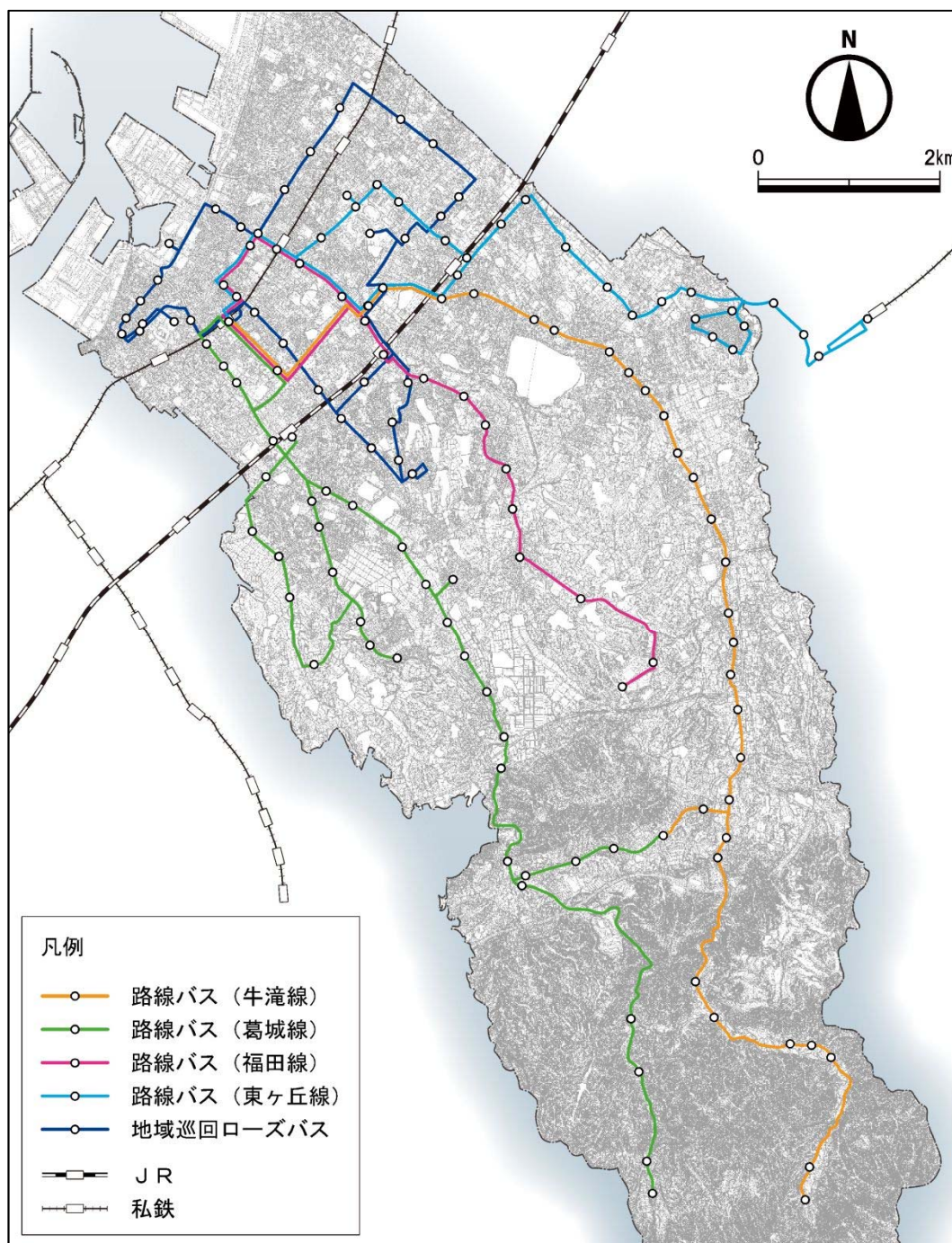
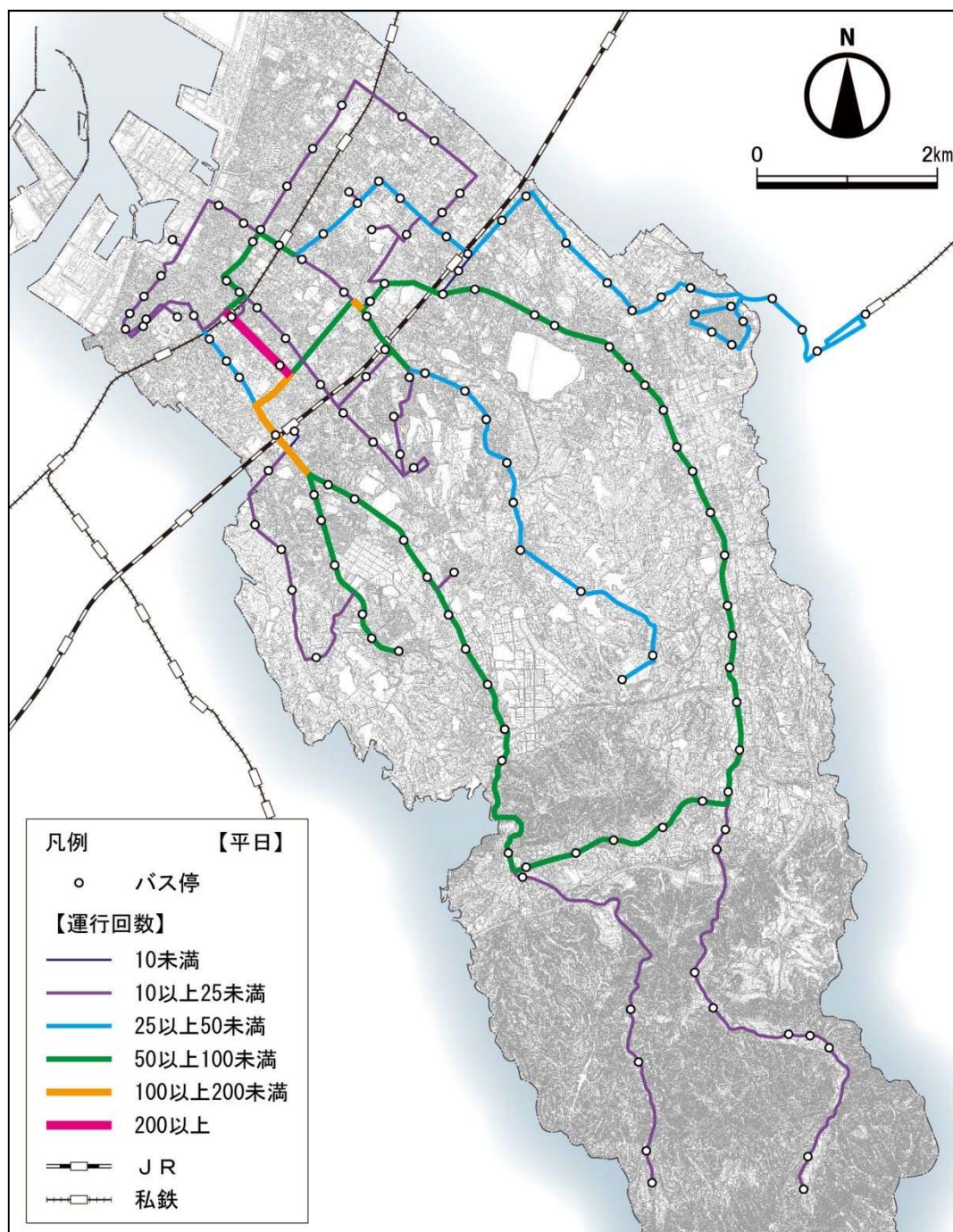


図 2-22 岸和田市のバスネットワーク

(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/日以上と最も多くみられる。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/日と多くみられている。

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。

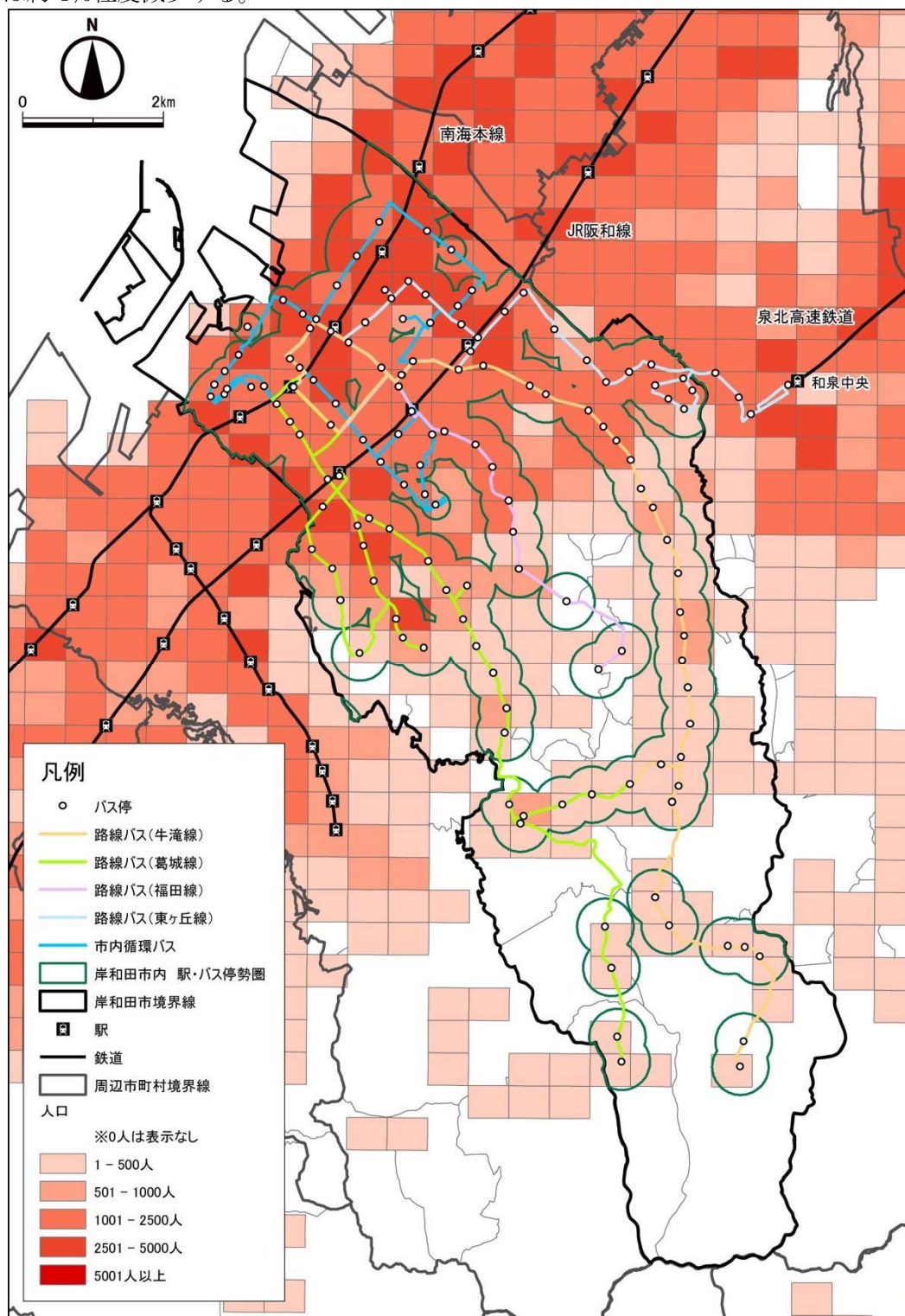


資料：南海バス(株)ホームページ

図 2-23 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

岸和田市内の地域公共交通のサービス圏域をみると、鉄道・路線バス・ローズバスでカバーされない地域は見られるものの、市内人口の約 84%と多くの地域はカバーされている。なお、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、ローズバスを除くとカバー率は約 4%程度減少する。



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))

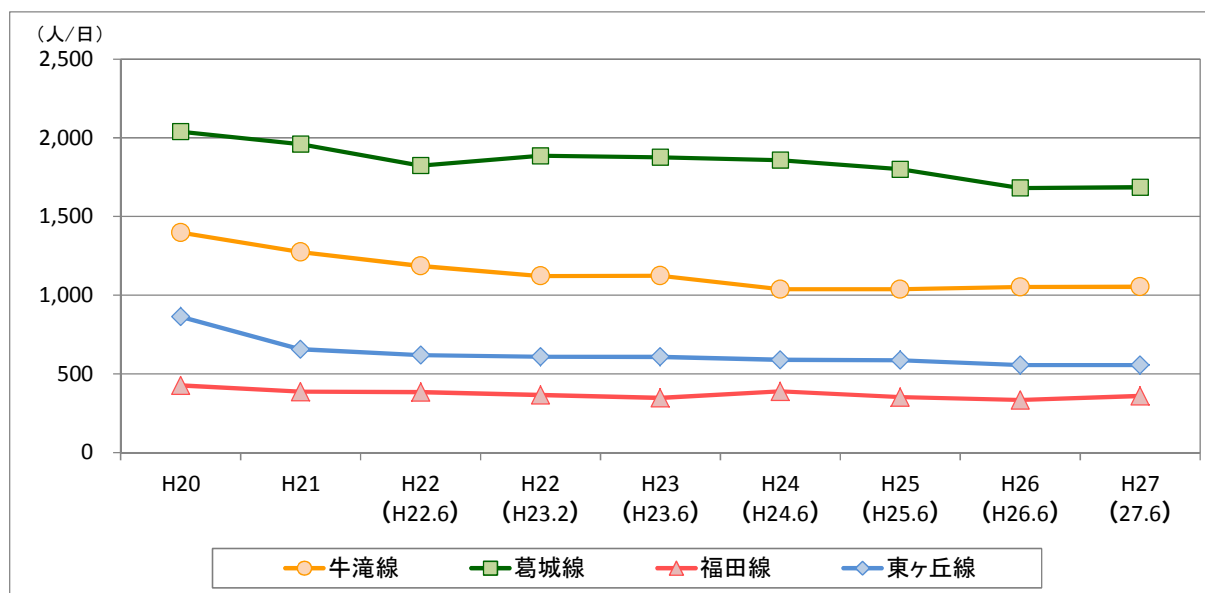
図 2-24 地域公共交通のサービス圏域と総人口

(4) 路線バスの利用状況

市内を運行する路線バスの1日あたりの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年の利用者数に比べると、平成27年時点では約6～8割の利用状況である。

(※牛滝線(H27.6/H20)：0.75，葛城線：0.83，福田線：0.84，東ヶ丘線：0.64)

市内を運行する路線バスの1日あたり利用者数(平成28年)をみると、葛城線が約1,600人/日と最も多く、次いで牛滝線が約950人/日、東ヶ丘線の約600人/日、福田線の約350人/日である。



資料：南海ウイングバス南部株式会社資料

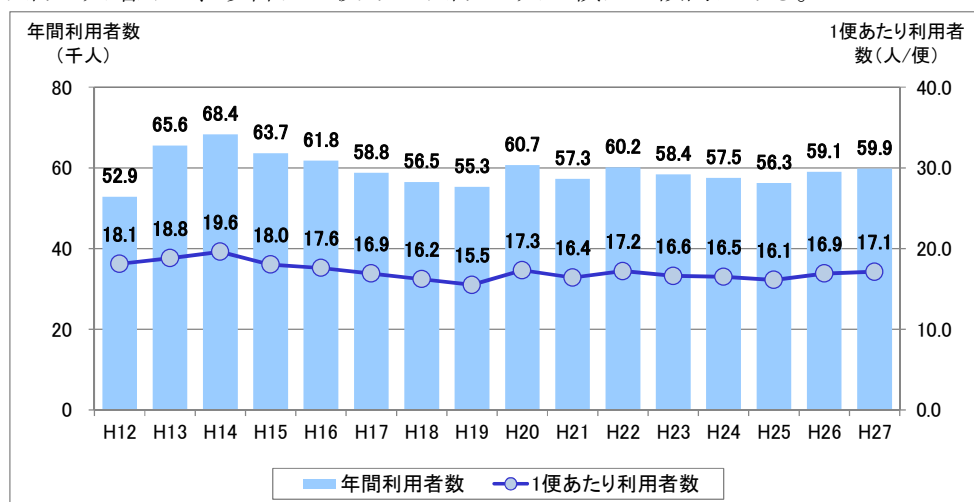
図 2-25 路線別にみた1日あたりの利用者数の推移

2) ローズバスの利用状況・収支状況

a) 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 年度をピークに平成 19 年度まで減少傾向にあったが、運行経路の一部変更等を行った平成 20 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)の横ばい傾向にある。

ローズバスの年度別の 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 年度の 19.6 人/便をピークに平成 19 年度の 15.5 人/便まで減少しているが、平成 20 年度に 1 便あたり約 2 人増加し、以降は 1 便あたり約 17 人の横ばい傾向にある。



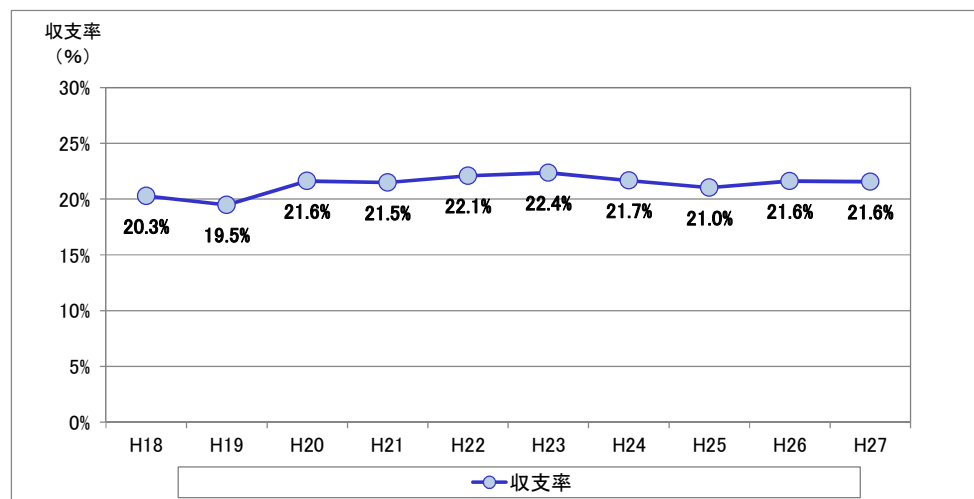
資料：岸和田市

図 2-26 年度別にみたローズバス利用者数の推移

b) 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るが、バス事業者も運行経費の一部を負担している。

収支率は、近年は 20%を上回っており、ほぼ横ばいの傾向にある。



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

資料：岸和田市

図 2-27 ローズバスの経常損益額・収支率の推移

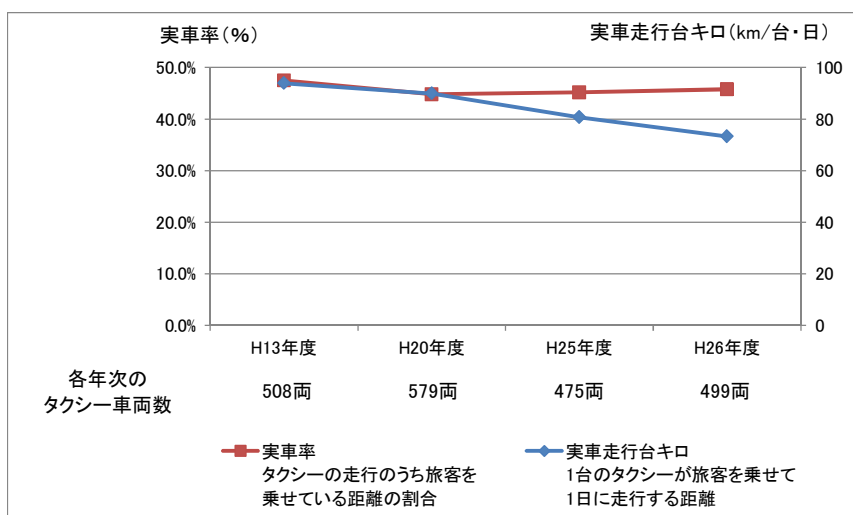
2.2.3 タクシー

(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、運行エリアは岸和田市内全域をカバーしており、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ある。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る。

(2) タクシーの走行実績

平成 20 年より、実車率は増加している。しかし、実車走行台キロは平成 13 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ると考えられる。



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 2-28 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る。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る。

■ 大阪泉州観光ガイド（抜粋）

【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！



2.2.4 自動車

(1) 道路ネットワークの状況

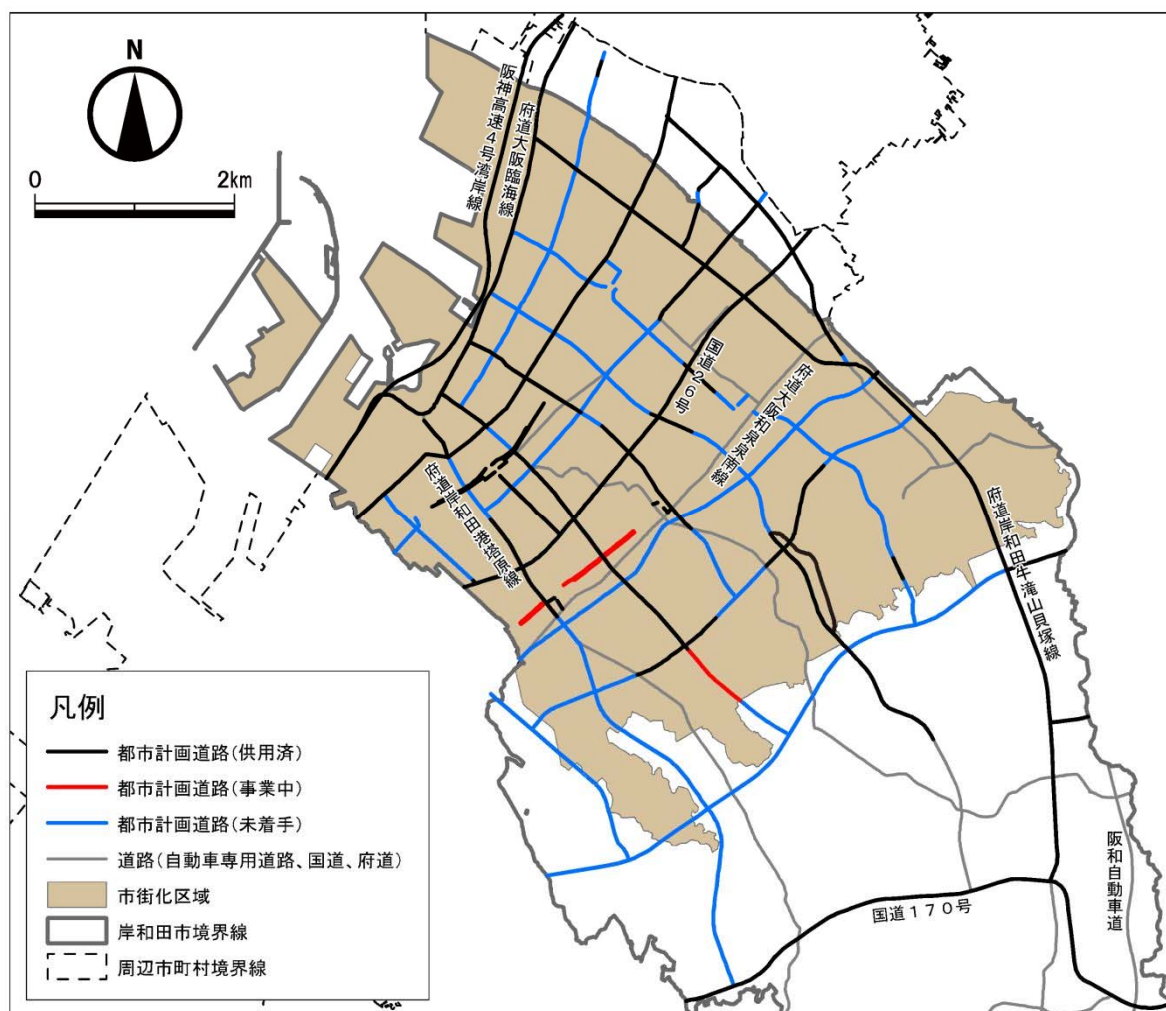
市域北部を横断する阪神高速 4 号湾岸線、府道大阪臨海線、国道 26 号や市域東部を横断する阪和自動車道や国道 170 号は大阪市と関西国際空港・和歌山方面を結ぶ広域幹線道路となっている。

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る。

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」に選定されている。

(2) 都市計画道路の整備状況

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



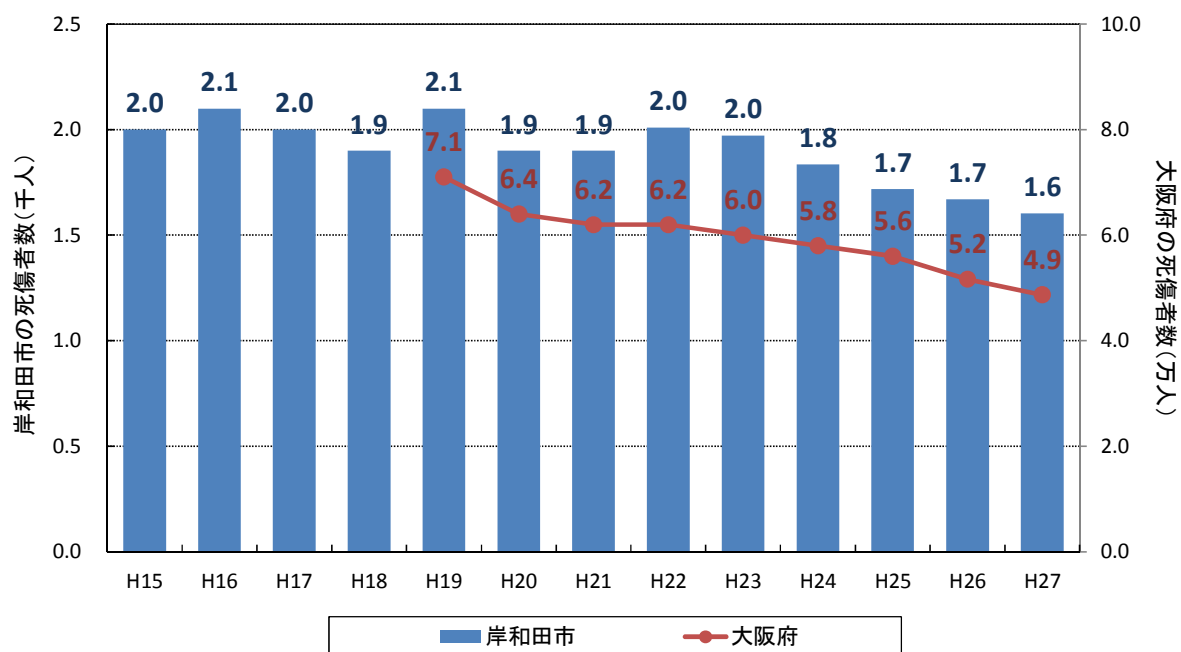
資料：岸和田市

図 2-29 都市計画道路の整備状況(平成 27 年度末)

(3) 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るが、平成 27 年には年間約 1.6 千人もの死傷者数が発生している。

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 年に比べて平成 27 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 割の減少となっている。



資料：岸和田の交通事故のあらまし

図 2-30 岸和田市及び大阪府の交通事故による死傷者数の推移

【参考】 岸和田市における交通安全に係る基本目標

基本目標 1-3：暮らしの安全性・快適性を高める

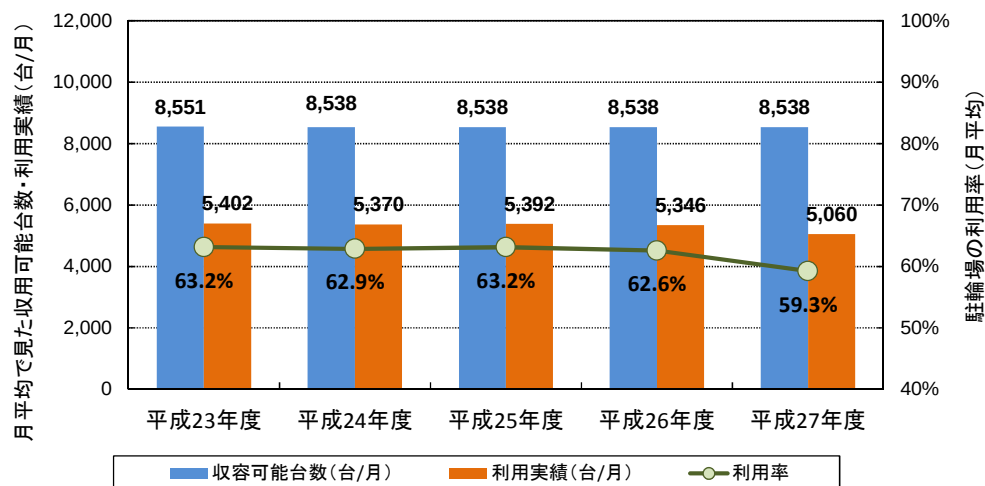
指標名	第 1 期戦略計画		第 2 期戦略計画	
	現状値	目指そう値	現状値	目指そう値
交通事故(人身事故+物損事故)の年間発生件数	5,033 件 (H21)	4,900 件 (H26)	5,843 件 (H25)	5,800 件 (H29)
安心して歩道を通行することができると感じている市民の割合	17.9% (H22)	20.2% (H26)	18.2% (H26)	21.0% (H30)

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

2.2.5 自転車

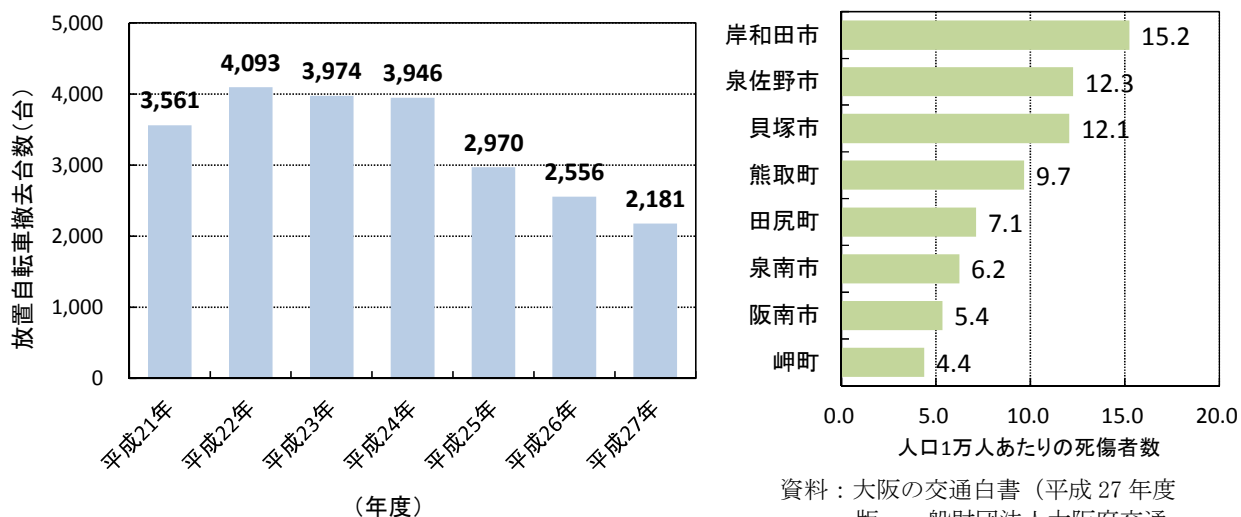
本市の鉄道駅周辺に設置されている市営自転車駐車場の利用率は、平成 27 年度で約 59% となっており、平成 26 年度から減少している。また、市内の鉄道駅周辺で設定されている自転車等放置禁止区域内での放置自転車の台数の推移は、近年は減少傾向にある。

また、泉南地域 8 市町における自転車による人口 1 万人当たりの死傷事故発生状況を見ると、本市は最も多い状況である。



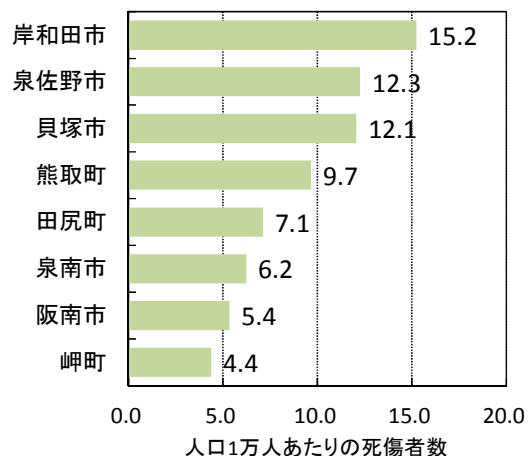
資料：岸和田市資料

図 2-31 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 2-32 放置自転車撤去台数の推移



資料：大阪の交通白書（平成 27 年度版 一般財団法人大阪府交通安全協会）

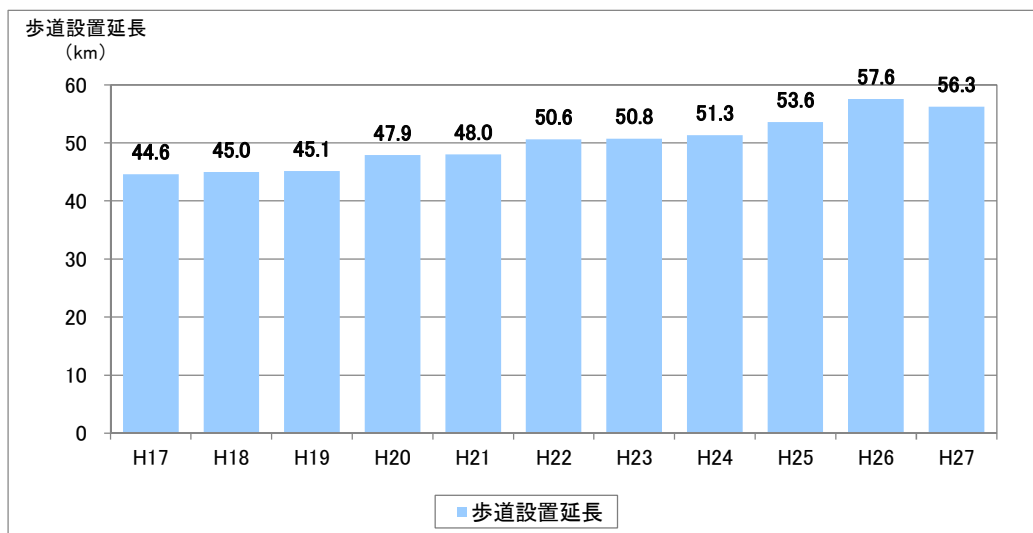
図 2-33 自転車による人口 1 万人当たりの死傷事故発生状況（平成 27 年）

2.2.6 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におけるエレベーター設置やエスカレーターの設置などによる移動円滑化に取り組んでいる。

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いる。歩道設置延長は平成 27 年で約 56.3km となっている。

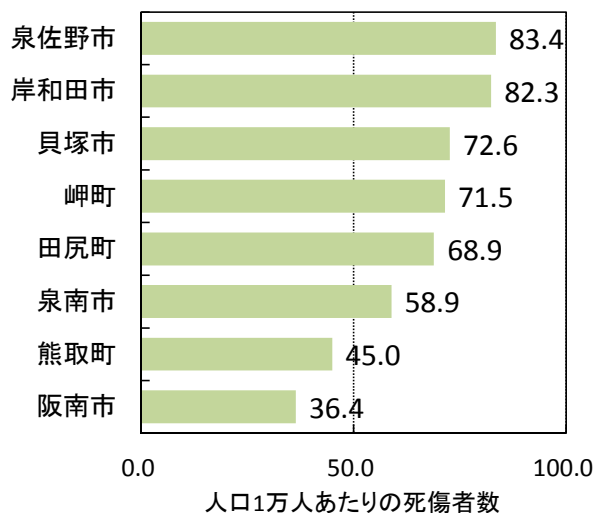
泉南地域 8 市町における人口 1 万人当たりの死傷事故発生状況を見ると、本市は 2 番目に多い状況である。



※各年 4 月 1 日現在

資料：岸和田市

図 2-34 歩道設置延長の推移



資料：大阪の交通白書（平成 27 年度版 一般財団法人大阪府交通安全協会）

図 2-35 人口 1 万人当たりの死傷事故発生状況（平成 27 年）

2.2.7 交通結節点

市内の鉄道駅における駅前広場の整備状況を見ると、南海岸和田駅、JR 東岸和田駅、JR 下松駅では、駅前広場が整備されているが、他の鉄道駅では整備されていない状況にある。

表 2-1 駅前広場整備状況

鉄道駅		駅前広場整備状況
南海本線	春木駅	西口：× 東口：×
	和泉大宮駅	西口：× 東口：×
	岸和田駅	西側：× 東側：○
	蛸地蔵駅	東口：×
JR 阪和線	久米田駅	西口：× 東口：×
	下松駅	西口：○ 東口：○
	東岸和田駅	東口：△（暫定供用）
泉北高速 鉄道	【参考】和泉中央駅	○

【整備前】



【整備後（暫定）】



資料：岸和田市資料

図 2-36 JR東岸和田駅 駅前広場整備状況

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、進めています。



出典：岸和田市資料

図 2-37 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を進めています。

この工事が完成すると、7 箇所の踏切が除却できるため、安全性が向上し、交通渋滞の解消が図られることが期待できます。また、駅舎内ではエスカレーターやエレベーターの設置により、バリアフリー化が図られます。

平成 27 年 2 月には、和歌山方面行き下り線高架工事が完了し、供用されています。

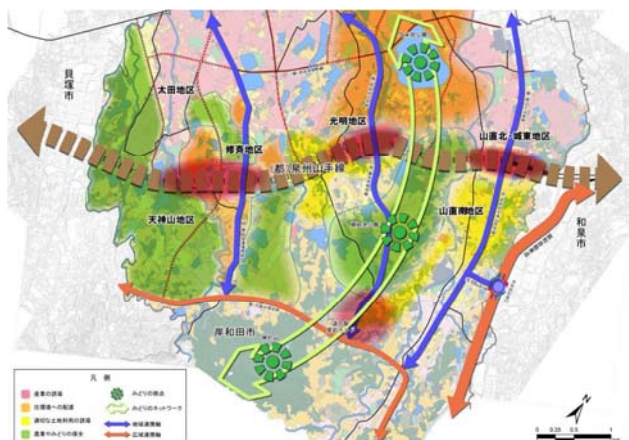


出典：岸和田市資料

図 2-38 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 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。



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

図 2-39 泉州山手線沿道のまちづくりの方針

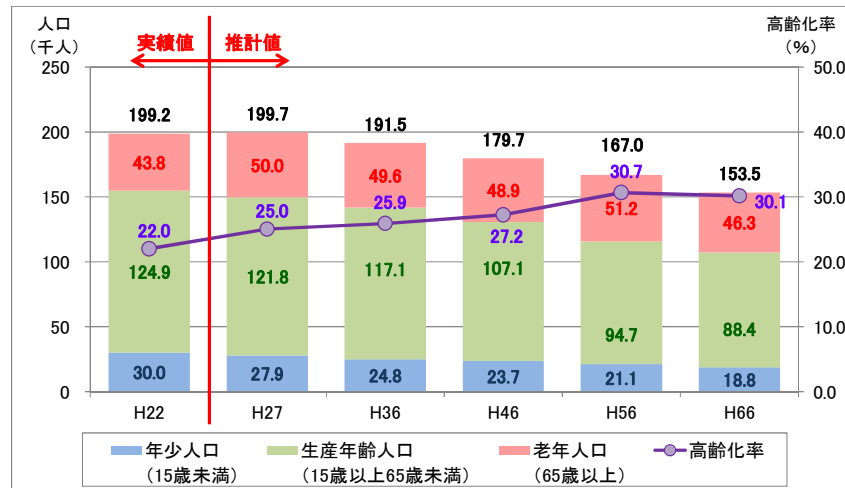
2.4 都市活動・交通の将来動向

2.4.1 将来人口動向の把握

(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いる。

以下にその結果を示す。



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 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。

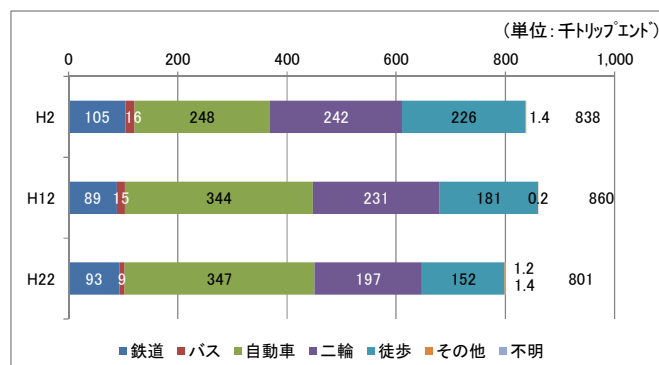
図 2-40 岸和田市における将来人口の推移（岸和田市人口ビジョン）

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す。

鉄道のトリップエンドについては平成 2 年から平成 12 年にかけて減少し、平成 12 年から平成 22 年にかけて増加している。また、バスのトリップエンドについては、平成 2 年から平成 22 年まで減少傾向で推移している。



資料：京阪神都市圏 PT 調査

図 2-41 代表交通手段別発生集中量(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階層別において、鉄道やバスの利用の傾向が異なることが分かる。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る。

さらに、鉄道やバスを利用する人は、主に駅勢圏やバス停勢圏に居住する人に偏ることが考えられる。

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う。

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平成22年の近畿PTのデータをもとに、性別・年齢3階層別の駅勢圏人口・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・バス停人口の推移を以下に示す。

平成22年から平成27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る。

表 2-2 性別年齢3区分別人口（上段：駅勢圏、下段：バス停勢圏）

駅勢圏人口	男性				女性				男女計			
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計
H2												
H12	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	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	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	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	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	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	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												
H12	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	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	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	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	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	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	8,087	35,830	12,683	56,600	7,684	36,562	17,211	61,457	15,770	72,397	29,895	118,062

上記の人口を用いて、平成22年の岸和田市の性別・年齢3階層別の駅勢圏人口・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す。

表 2-3 性別年齢3区分別発生集中量及び発生集中原単位

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

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 年、平成 36 年、平成 46 年、平成 56 年、平成 66 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す。

鉄道は、平成 22 年より少ない約 80,000 トリップエンドで推移し、バスは平成 2 年、平成 12 年は減少するものの、平成 22 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る。

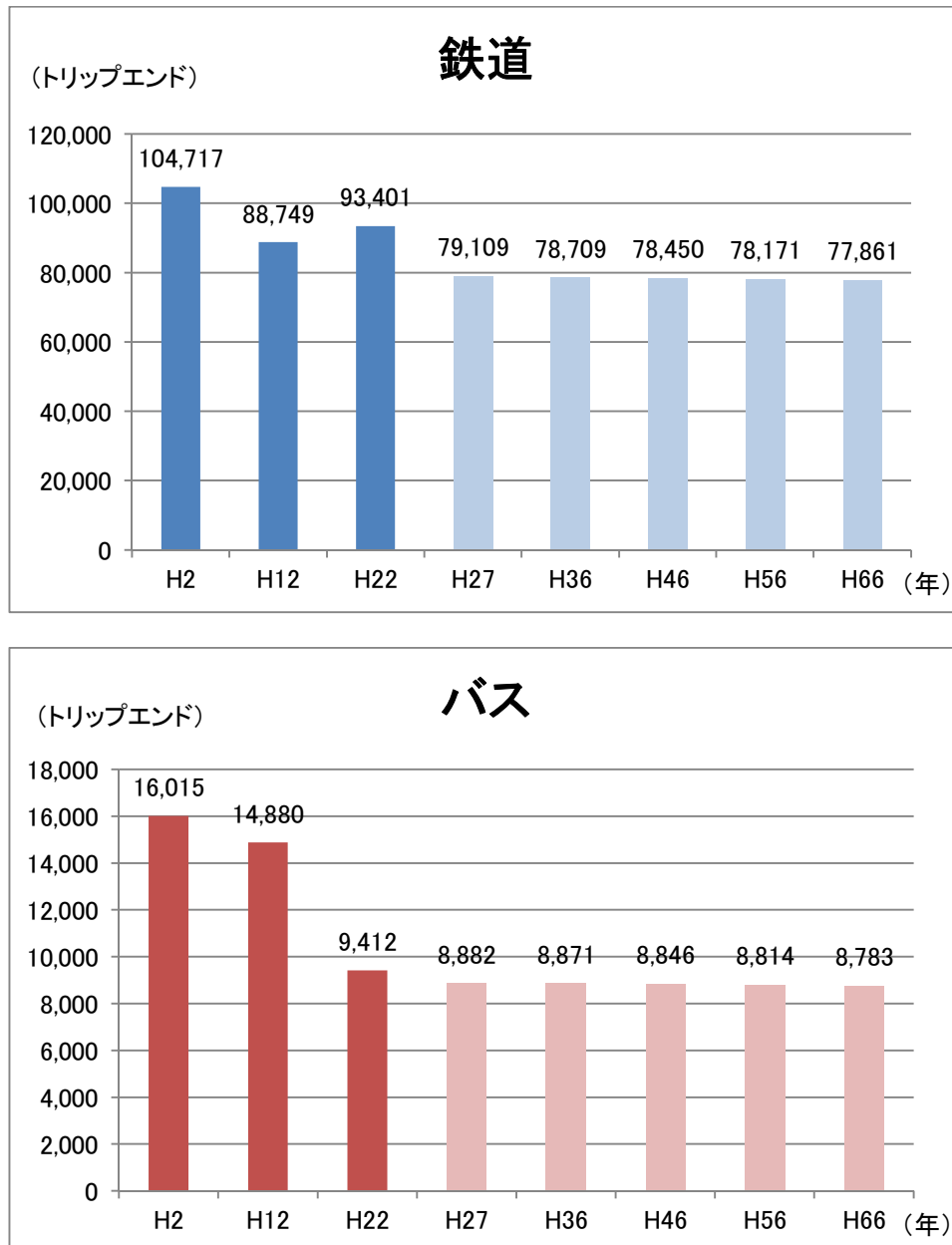


図 2-42 岸和田市における鉄道・バスの発生集中量の今後の見通し

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課題だけでなく、近隣自治体との連携・調整が必要である。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る。

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)による分類で、都市活動・交通に関する課題の整理を進める。

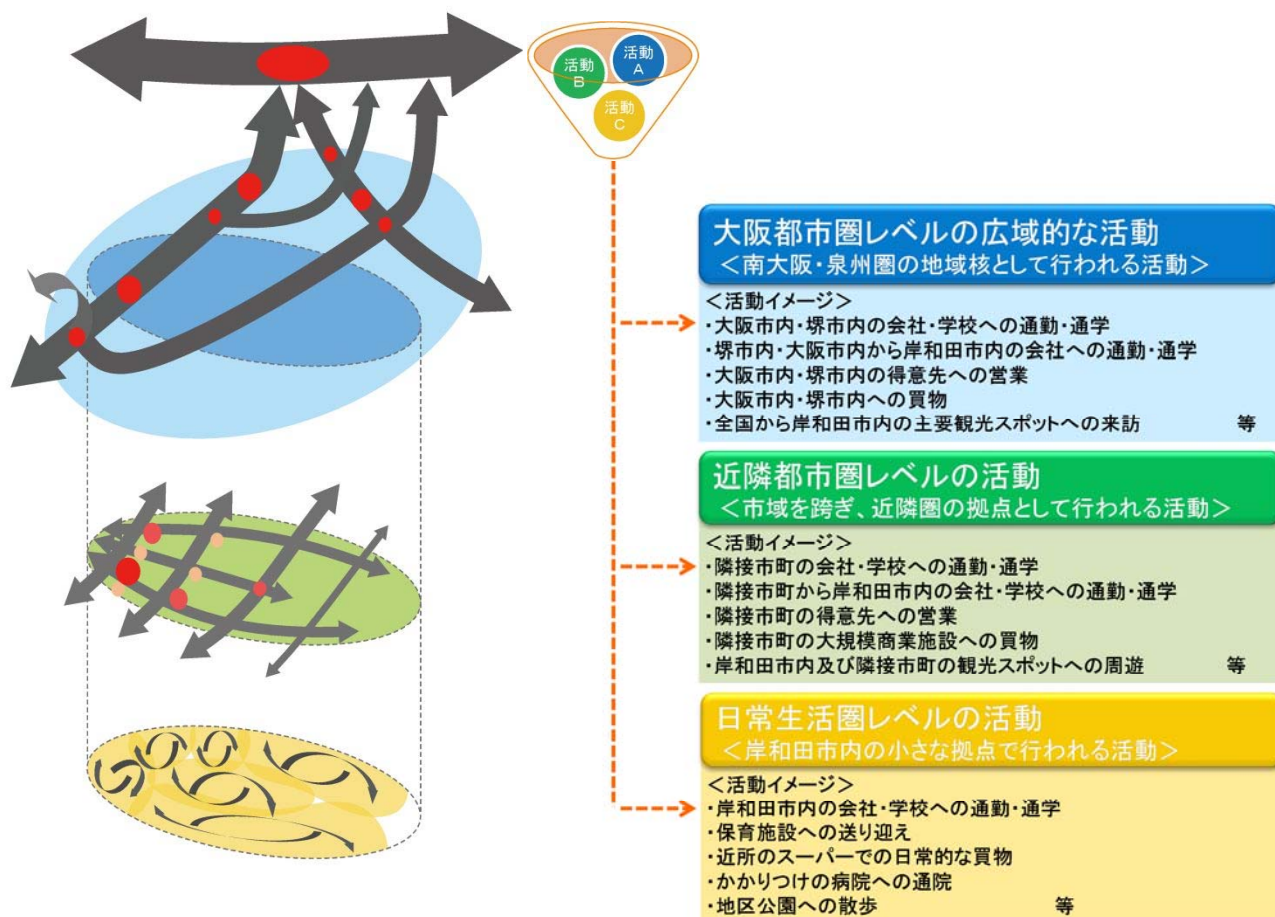


図 2-43 活動と移動の階層構造による分類イメージ

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ある。

都市活動・交通に関する課題抽出は、都市構造を評価する 6 分野から交通の現状を評価する。

主な評価指標の例

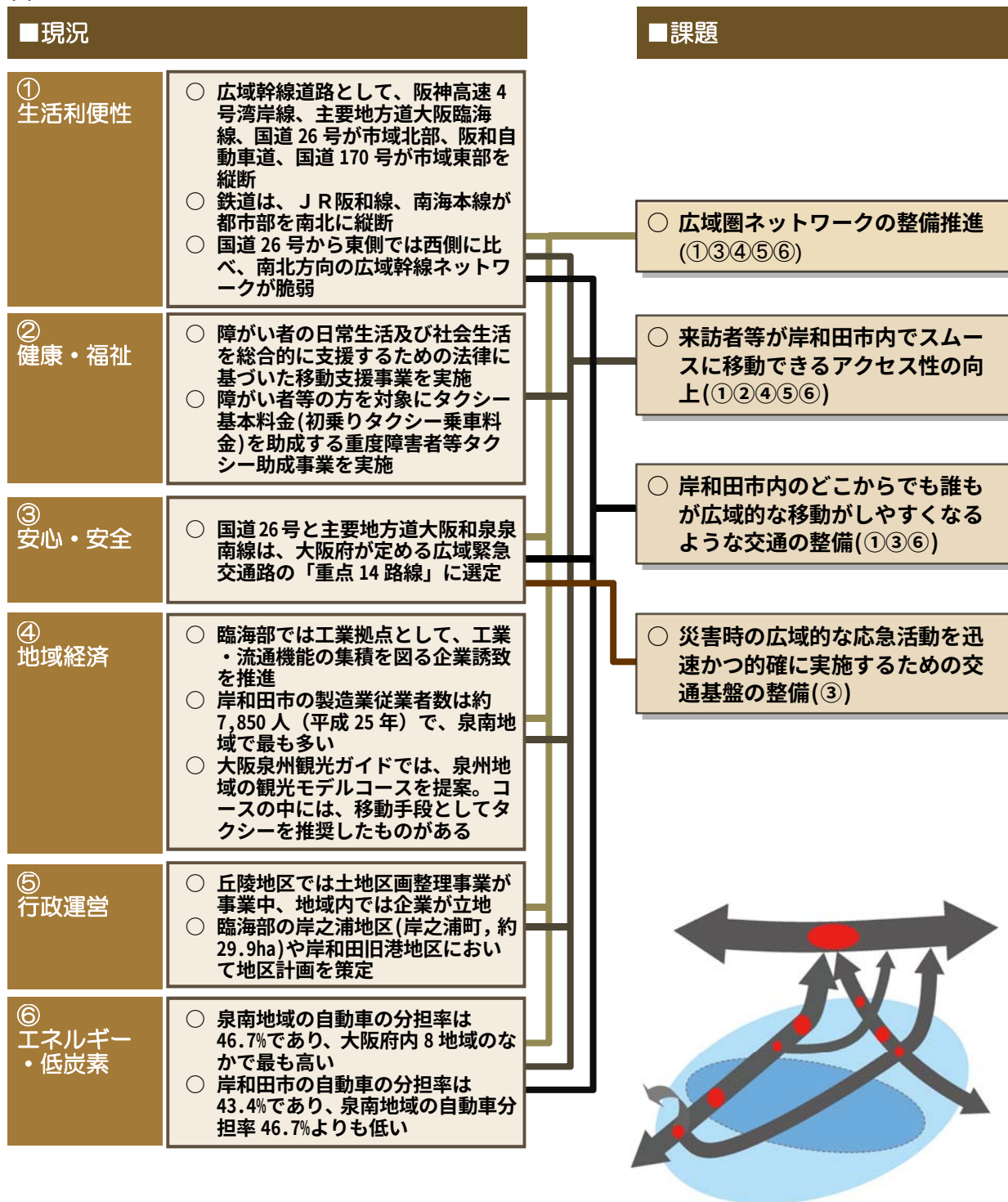
評価分野	評価軸	主な評価指標の例
① 生活利便性	■適切な居住機能の誘導 ー都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること	・居住を誘導する区域における人口密度 ・日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率（医療、福祉、商業及び公共交通）
	■都市機能の適正配置 ー都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	・日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度
	■公共交通サービス水準の向上 ー公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること	・公共交通の機関分担率 ・公共交通沿線地域の人口密度
② 健康・福祉	■徒歩行動の増加と健康の増進 ー高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること ーそれにより市民の健康が増進すること	・メタボリックシンドロームとその予備軍の受診者に占める割合 ・徒歩、自転車の機関分担率
	■都市生活の利便性の向上 ー日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏域で充足していること	・福祉施設を中学校区程度の範囲内で享受できる高齢者人口の割合 ・保育所の徒歩圏に居住する幼児人口の総幼児人口に占める割合
	■歩きやすい環境の形成 ー歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること	・歩行者に配慮した道路延長の割合 ・高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合
③ 安心・安全	■安全性の高い地域への居住の誘導 ー災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること	・防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
	■歩行環境の安全性の向上 ー都市内において安全な歩行者環境が確保されていること	・歩行者に配慮した道路延長の割合
	■市街地の安全性の確保 ーオープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること	・公共空間率 ・最寄り緊急避難場所までの平均距離 ・人口あたりの交通事故死者数
④ 地域経済	■市街地の荒廃化の抑制 ー空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること	・空き家率
	■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 ー都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること	・従業者一人当たりの第三次産業売上高 ・従業人口密度
	■健全な不動産市場の形成 ー地価や賃料水準が維持、向上し、空き家など未利用不動産の発生が抑制されること	・平均住宅地価
⑤ 行政運営	■都市経営の効率化 ー人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること	・市民一人当たりの行政コスト ・居住を誘導する区域における人口密度
	■安定的な税収の確保 ー医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること ー地価が維持、増進すること	・市民一人当たりの税収額 ・従業者一人当たりの第三次産業売上高 ・平均住宅地価
	■運輸部門における省エネ・低炭素化 ー公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること	・市民一人当たりの自動車CO2排出量 ・公共交通の機関分担率
⑥ エネルギー／低炭素	■民生部門における省エネ・低炭素化 ー民生部門におけるエネルギー利用効率が向上し、エネルギー消費量が減少すること	・家庭部門における市民一人当たりのCO2排出量 ・業務部門における従業者一人当たりのCO2排出量

出典：都市構造の評価に関するハンドブック（概要）

図 2-44 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	○ 近隣都市等を結ぶ主要地方道大阪和泉南線（通称：13 号線）、府道堺阪南線が市域北部を南北を縦断 ○ 日常生活サービス機能等（医療、福祉、商業および公共交通）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 ○ 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	○ 障がい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 ○ 障がい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	○ 市民の“安心して歩道を通行できる”と感じている人の割合が 18.2% ○ 岸和田市と近隣都市を結ぶ路線バスでは、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

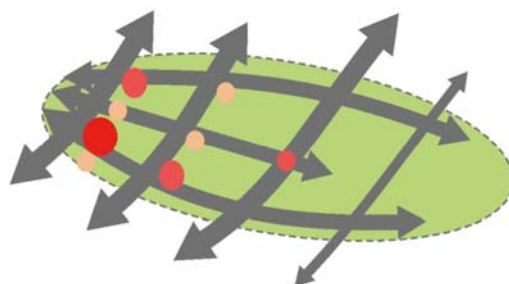
■課題

○ 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）

○ 岸和田市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）

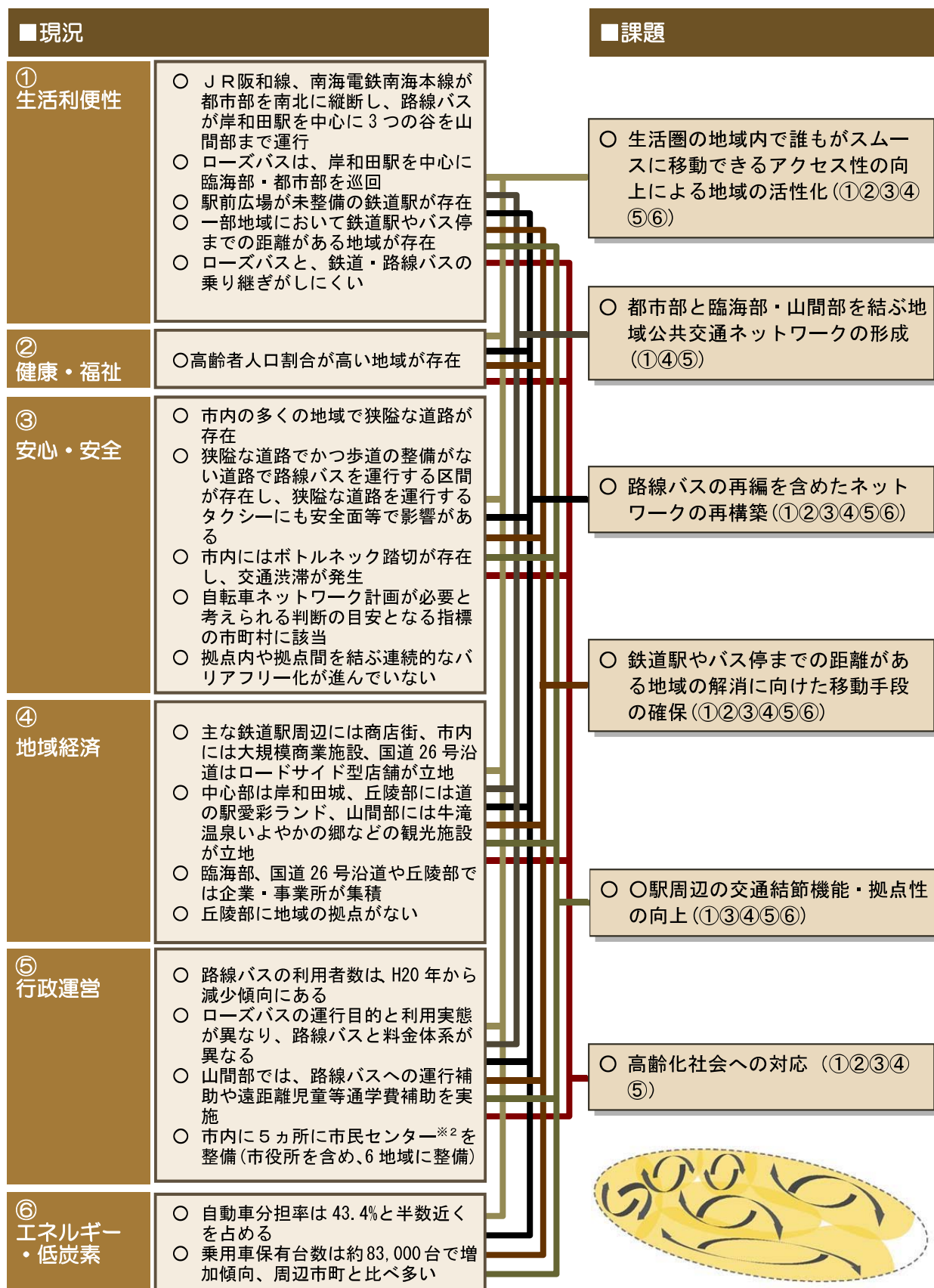
○ 臨海部や丘陵部の企業誘致に伴う市内外からスムーズに移動できるアクセス性の向上（④⑤）



※ 1：都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 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



※2：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の整備
- 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 岸和田市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
- ⑧ 臨海部及び丘陵部の企業誘致に伴う市内外からスムーズに移動できるアクセス性の向上

■ 生活圏

- ⑨ 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
- ⑩ 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
- ⑪ 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築
- ⑫ 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
- ⑬ 市内鉄道駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上
- ⑭ 高齢化社会への対応

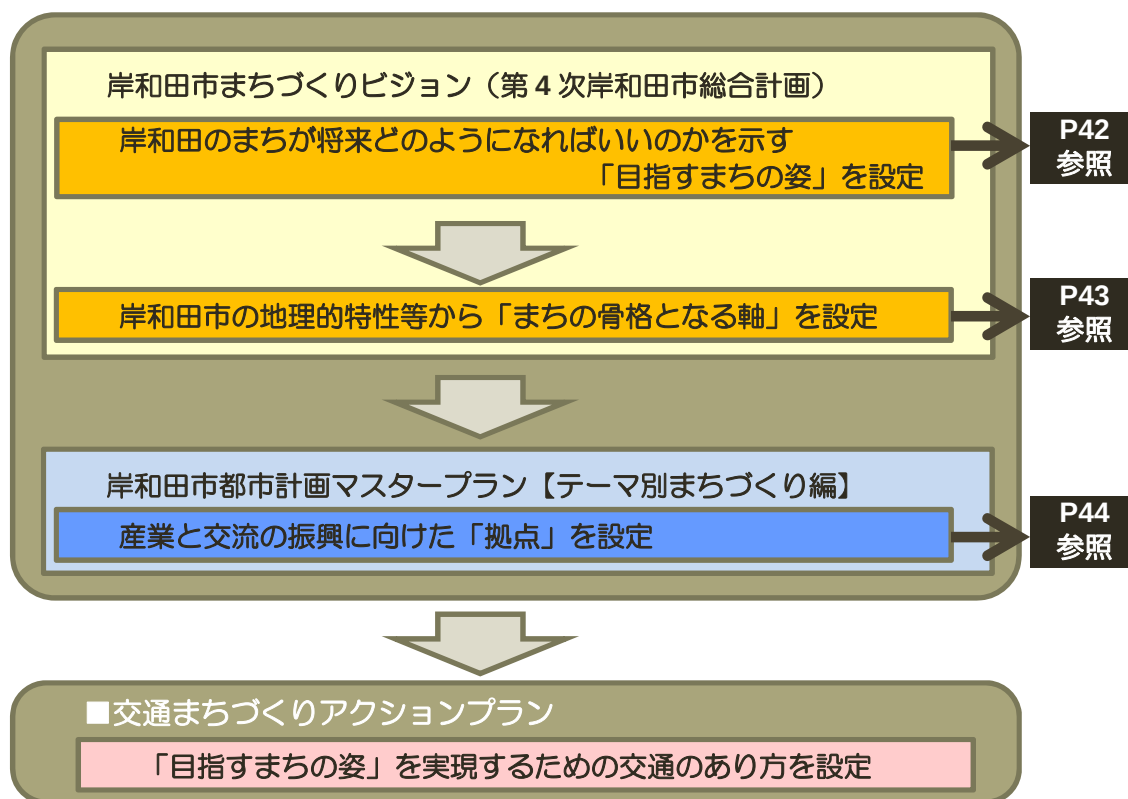
表 2-4 活動と移動の階層構造による分類別に見た都市交通に関する課題

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	⑭
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 まちづくりにおける将来像について

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、次ページ以降に示す。



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）」において、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」を将来像としている。



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

する中であっても約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ふれます。

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。

出典：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年3月）

3.1.2 まちの骨格となる軸の設定

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）」において、带状に形成された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」を設定している。

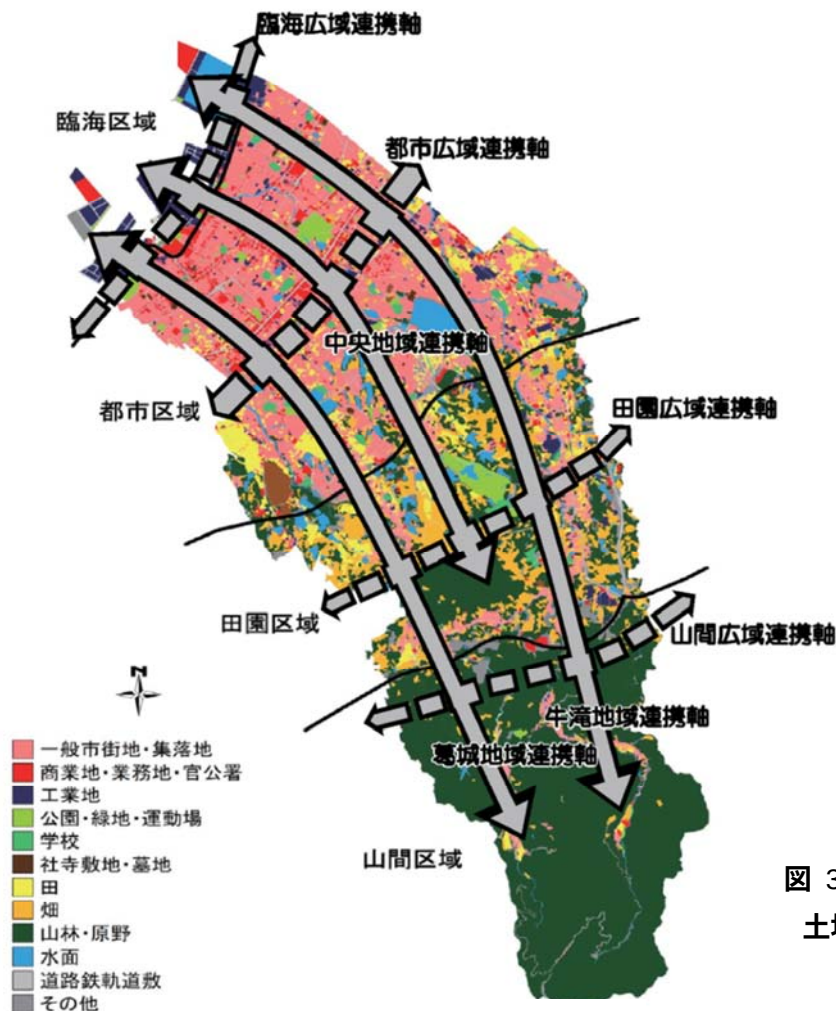


図 3-1 まちの骨格となる軸と土地利用状況（平成 22 年）

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] 臨海区域で市内外を結ぶ
	阪神高速 4 号湾岸線
	府道大阪臨海線
	府道堺阪南線
	南海線（鉄道）
	国道 26 号
田園区域と山間区域の発展に寄与する軸	[都市広域連携軸] 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
	[田園広域連携軸] 田園区域で市内外を結ぶ
	国道 170 号
	[山間広域連携軸] 山間区域で市内外を結ぶ
	阪和自動車道

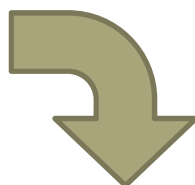
表 3-2 地域連携軸

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] 葛城の谷沿いに市域を結ぶ
	府道岸和田港塔原線
	[都] 岸和田土生郷修養線
	津田川水系
	[中央地域連携軸] 市の中央部で市域を結ぶ
	府道春木岸和田線
	[都] 岸和田中央線
	春木川水系
	[牛滝地域連携軸] 牛滝の谷沿いに市域を結ぶ
	府道岸和田牛滝山貝塚線
	牛滝川水系

出典：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 年 3 月）

3.1.3 多彩な魅力と活力を備えたまちづくり

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】」において、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る。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る。



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域内交通網の充実を図ります。

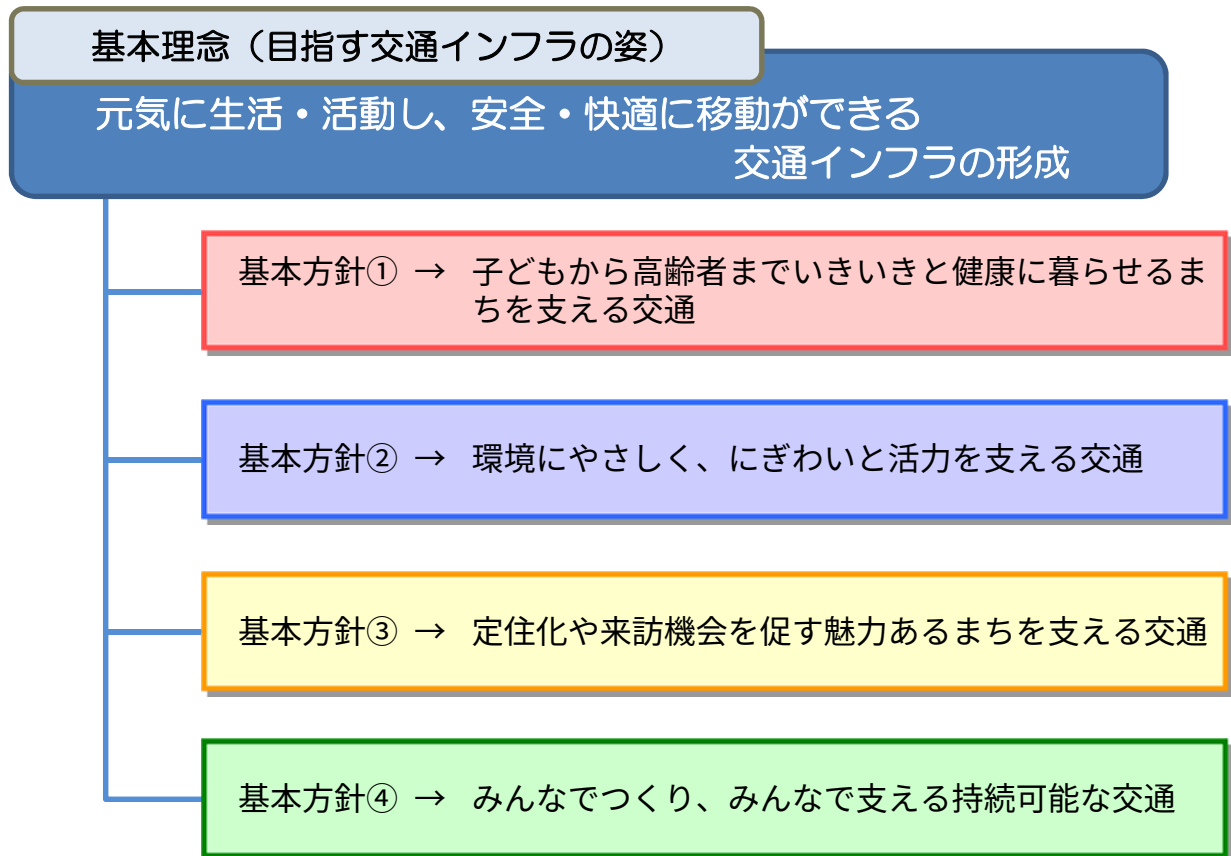


出典：岸和田市都市計画マスタープラン【テーマ別まちづくり編】（平成 23 年 3 月）

3.2 岸和田市の目指す交通インフラの姿

3.2.1 基本理念の背景

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あるべき交通インフラのための基本理念を以下に示す。



3.3 基本方針

交通まちづくりアクションプランの基本理念を踏まえ、あるべき姿と現状を整理し、以下に交通まちづくりの基本方針を示す。

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ある。

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る。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る。

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は、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を目指す。

また、日常的な外出機会を創出することも必要であり、歩行者や自転車の通行空間整備や、バリアフリー対応、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る。

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、健康寿命が伸びる

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、バリアフリー対応がされていない

- ・ 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

- ・ 自動車に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、商店街等ではにぎわいが戻る。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る。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す。

また、適度なクルマを利用する社会において、公共交通の利便性も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

- ・ 拠点や拠点間へ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

バスと鉄道を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

自動車を過度に依存しなくても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）が円滑に移動できる

- ・ 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組みが求められる。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いる。これらの資源の活用が求められている。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、安全に安心して移動できる交通環境も求められる。

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

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

泉南地域の中心都市としての魅力がある

災害にも強いまちづくりが実現できている

幅広い世代が交流し住みたいと思う

現在における現状・問題

- ・ 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

- ・ 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

- ・ 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ことは、行政等の努力だけでは限界がある。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がある。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る。

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、行政等が共に取り組む(協働)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

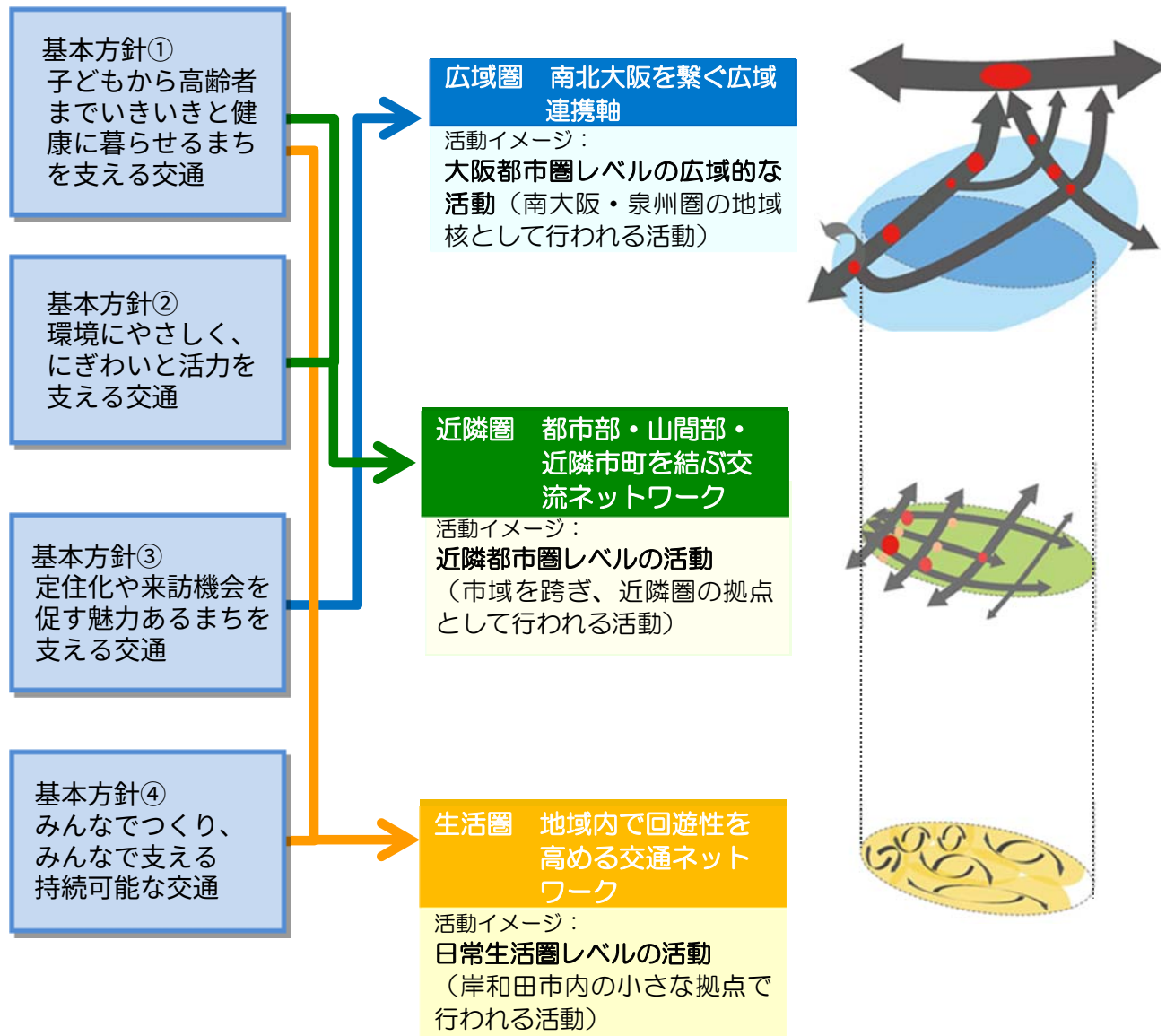
- ・ 市の財政負担に限界がある
- ・ 利用者減少によりバス事業者による運行に限界がある
- ・ 地域ニーズの把握やニーズ実現に向けた住民の協働体制が必要

- ・ 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、戦略的に取り組むものとする。



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なる交通として、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る。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づけ、商業・観光機能が集積する都市拠点の立地条件を高めるため、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る。

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
- ・ 拠点や拠点間へ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く。また、ネットワークの形成には多様な交通の結節点となる、都市拠点・地域拠点・生活拠点の整備が必要である。

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んでいく。

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、バリアフリー対応がされていない
- ・ 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
- ・ 自動車に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

- ・ 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減少させ、安全な住環境の維持・形成を図る。

【路線バス・コミュニティバス等】

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ふせ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する。

【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

生活圏では、地域特性に応じて、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る。住みたい、住み続けたいと思えるまちをめざして、暮らしを支える安全で快適な交通ネットワークの形成を進めていく。

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、バリアフリー対応がされていない
- ・ 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
- ・ 自動車に代わる移動手段となる公共交通が不十分

基本方針④

みんなでつくり、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・コミュニティバス等】

鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとコミュニティバスの連携により、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、協働で取組を進めるしくみづくりや取組を推進し、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