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〕

（案）

平成 29 年9月

岸和田市

岸和田市交通まちづくりアクションプラン
〔基本計画編・公共交通編〕

目　次

第１編　基本計画編 ······· 1

1.　交通まちづくりアクションプランについて ······· 3
　1.1 背景と目的 ······· 3
　1.2 計画の位置付け ······· 4
　1.3 対象とする区域 ······· 5
　1.4 対象とする交通手段 ······· 5
　1.5 目標年次 ······· 5
2.　本市の現況と都市活動・交通に関する課題 ······· 7
　2.1 概況 ······· 7
　　2.1.1 市勢 ······· 7
　　2.1.2 人口 ······· 8
　　2.1.3 主な施設の立地状況 ······· 11
　　2.1.4 観光の現状 ······· 12
　　2.1.5 人の動き ······· 13
　　2.1.6 まとめ ······· 19
　2.2 交通の現状 ······· 20
　　2.2.1 鉄道 ······· 20
　　2.2.2 バス ······· 23
　　2.2.3 タクシー ······· 28
　　2.2.4 自動車 ······· 29
　　2.2.5 自転車 ······· 31
　　2.2.6 歩行者 ······· 32
　　2.2.7 交通結節点 ······· 33
　　2.2.8 まとめ ······· 34
　2.3 まちづくりに関する施策 ······· 35
　2.4 都市活動・交通の将来動向 ······· 36
　　2.4.1 将来人口動向 ······· 36
　　2.4.2 公共交通利用の見通し ······· 36
　2.5 岸和田市の都市活動・交通に関する課題 ······· 40
　　2.5.1 課題整理の分類について ······· 40
　　2.5.2 課題抽出にあたっての視点 ······· 41
　　2.5.3 都市活動・交通に関する課題 ······· 42

3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について ····· 47
3.1 まちづくりビジョン等で示されている将来像 ····· 47
3.1.1 目指すまちの姿 ····· 48
3.1.2 まちの骨格となる軸 ····· 49
3.1.3 拠点の設定 ····· 50
3.2 基本理念 ····· 51
3.3 基本方針 ····· 52
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 ····· 56
3.4.1 活動と移動の階層構造による方向性 ····· 56
3.4.2 広域圏の方向性 ····· 57
3.4.3 近隣圏の方向性 ····· 58
3.4.4 生活圏の方向性 ····· 59

第２編　公共交通編 ····· 61

1. 交通まちづくりアクションプラン『公共交通編』について ····· 63
2. 公共交通に関する方針と将来像について ····· 65
2.1 公共交通に関する取組みの方向性 ····· 65
2.1.1 公共交通に対するニーズ ····· 65
2.1.2 公共交通の将来像 ····· 68
2.1.3 持続可能な公共交通のために ····· 74
2.1.4 まとめ ····· 76
2.2 公共交通に関する方針 ····· 77
3. 方針を達成するための公共交通に関する施策 ····· 81
3.1 施策の体系 ····· 81
3.2 施策の概要 ····· 82
3.3 実施スケジュール ····· 93
4. 評価指標と進行管理 ····· 95
4.1 実施主体 ····· 95
4.2 ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進 ····· 96
4.3 評価指標の設定 ····· 97
4.4 評価指標による目標値の設定 ····· 98

用語集 ····· 99

第１編

基本計画編

1. 交通まちづくりアクションプランについて

1.1 背景と目的

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

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

こうした中、国の交通政策に関する基本法制として、国が推進する交通に関する施策についての基本理念、基本的な施策、国及び地方公共団体の責務、交通政策基本計画の策定等について定めた「交通政策基本法*」が平成 25 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、ＪＲ阪和線の快速及び南海本線の特急の停車駅があり、泉州地域における交通の要衝となっています。また、岸和田駅を起終点に市内平野部の主な公共施設などを結ぶ地域巡回ローズバス*、岸和田駅等と山手地域を連絡するように路線バスが運行しています。

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

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

*印の付いている用語は、巻末の「用語集」に説明を記載しています。

1.2 計画の位置付け

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

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

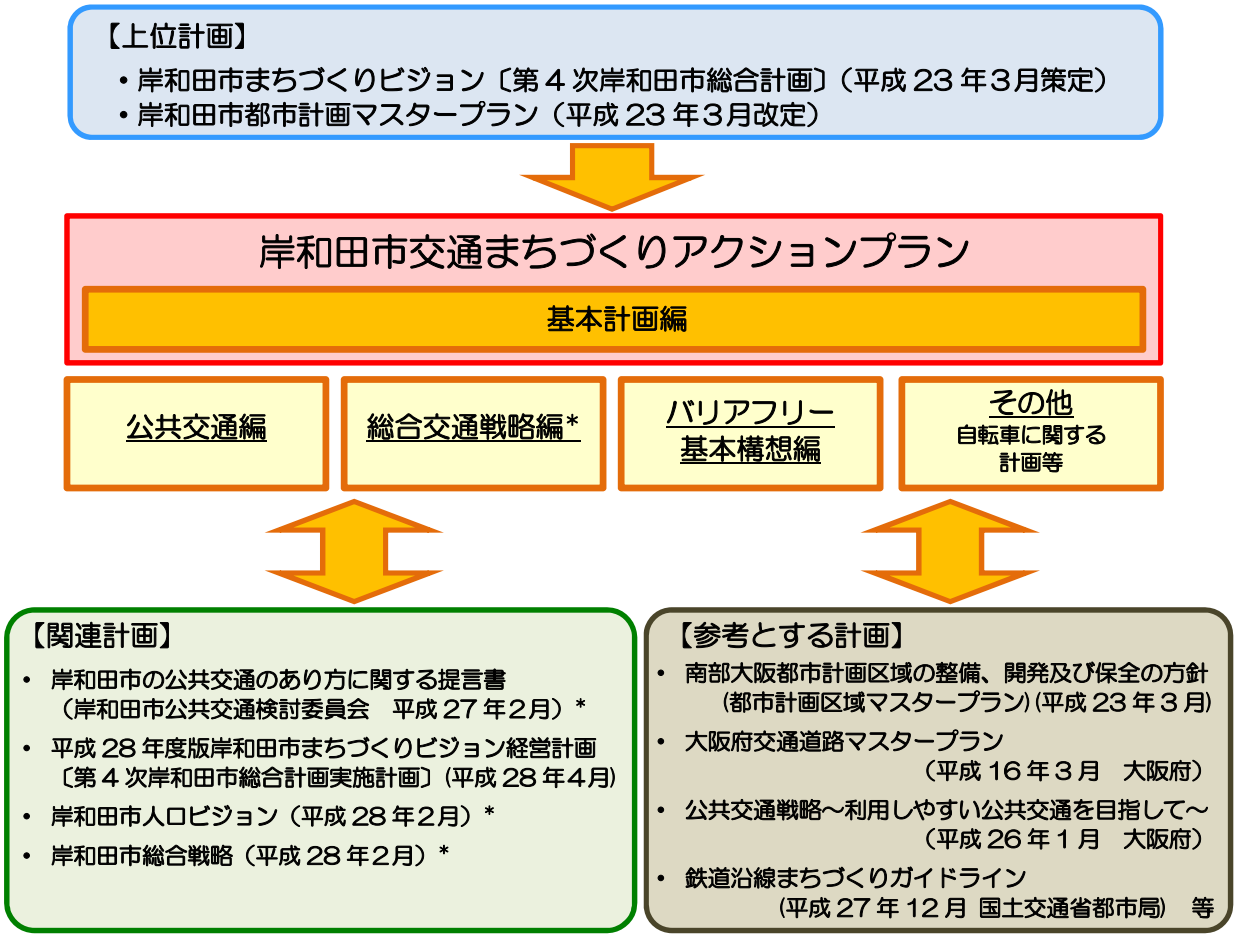


図 1-1　「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の位置付け

1.3 対象とする区域

岸和田市交通まちづくりアクションプランで対象とする区域は、「岸和田市全域」とします。

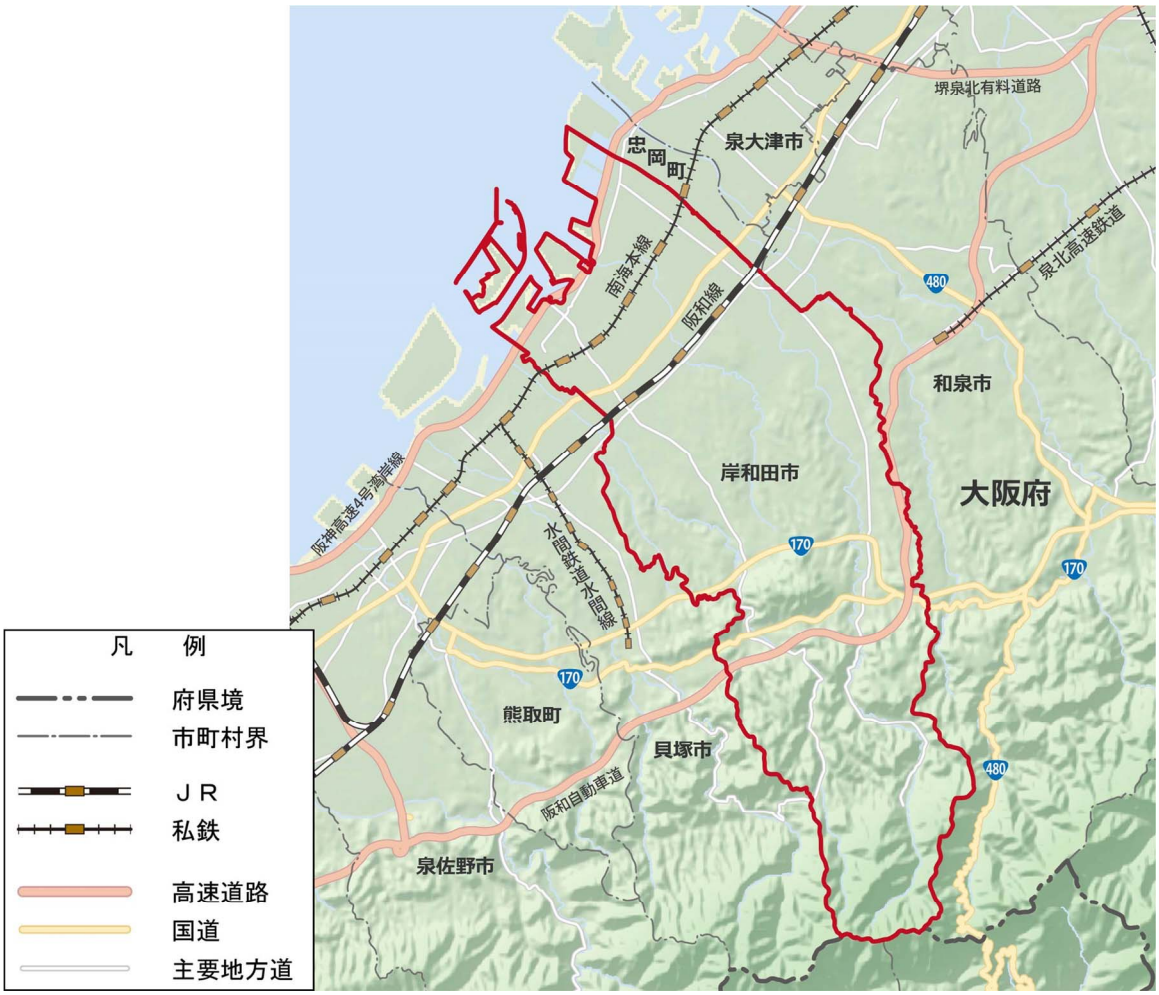


図 1-2　対象とする区域

1.4 対象とする交通手段

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

1.5 目標年次

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

2. 本市の現況と都市活動・交通に関する課題

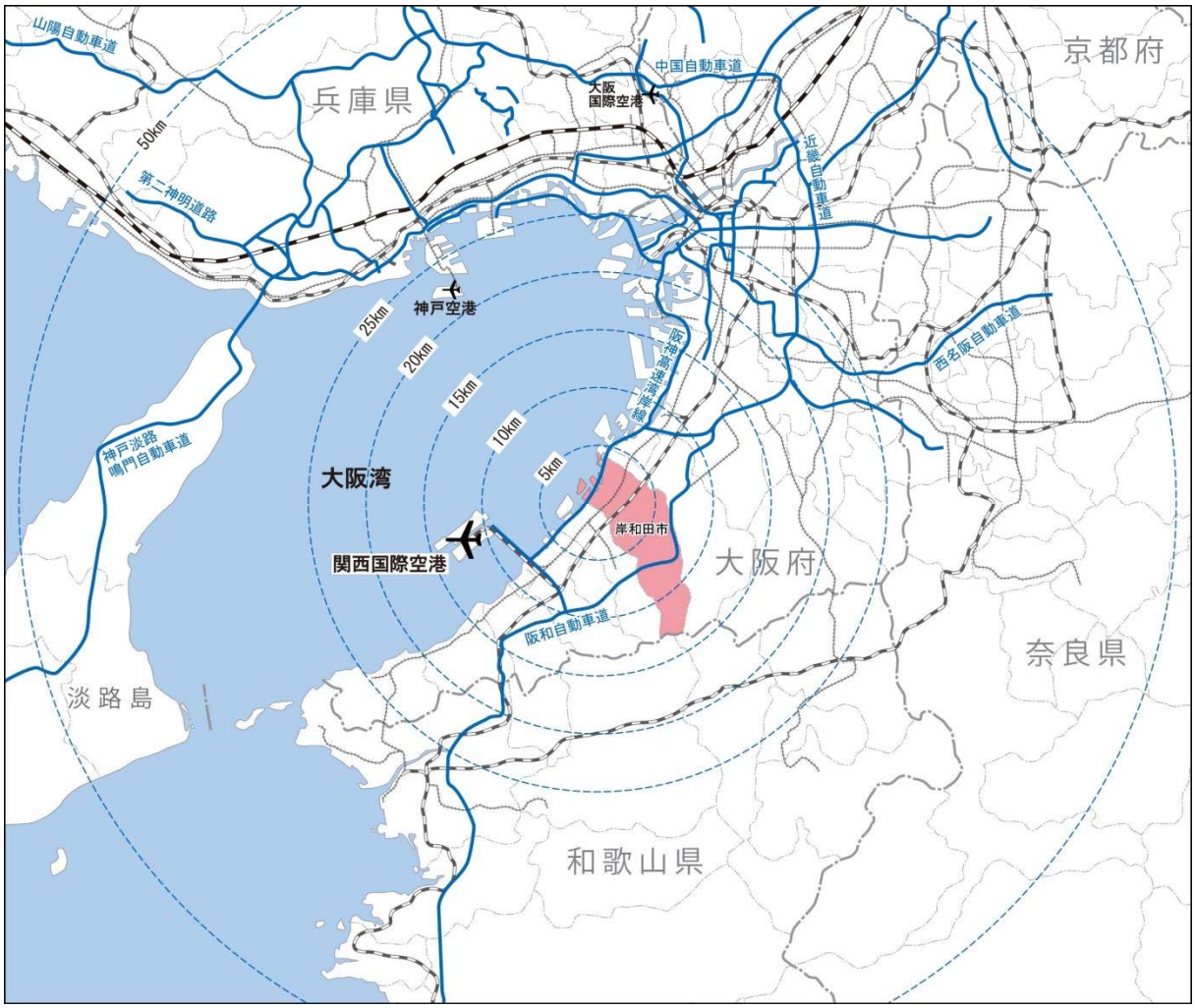
2.1 概況

2.1.1 市勢

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

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

また、西日本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道路(阪和自動車道、阪神高速道路 4 号湾岸線)が市の内外に立地しています。



資料：岸和田市 HP

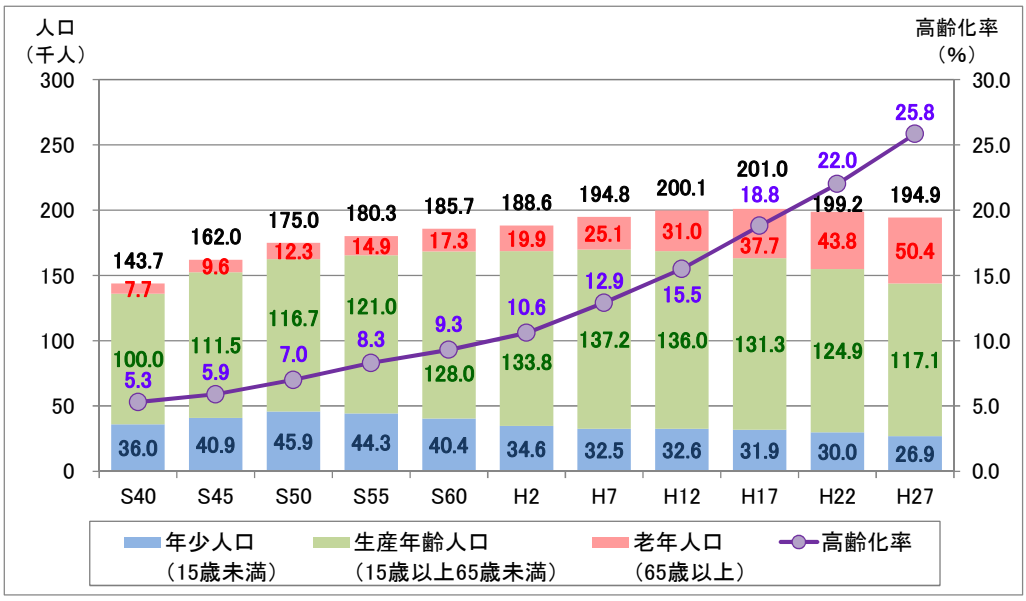
図 2-1 岸和田市の位置

2.1.2 人口

(1) 岸和田市の人口の推移

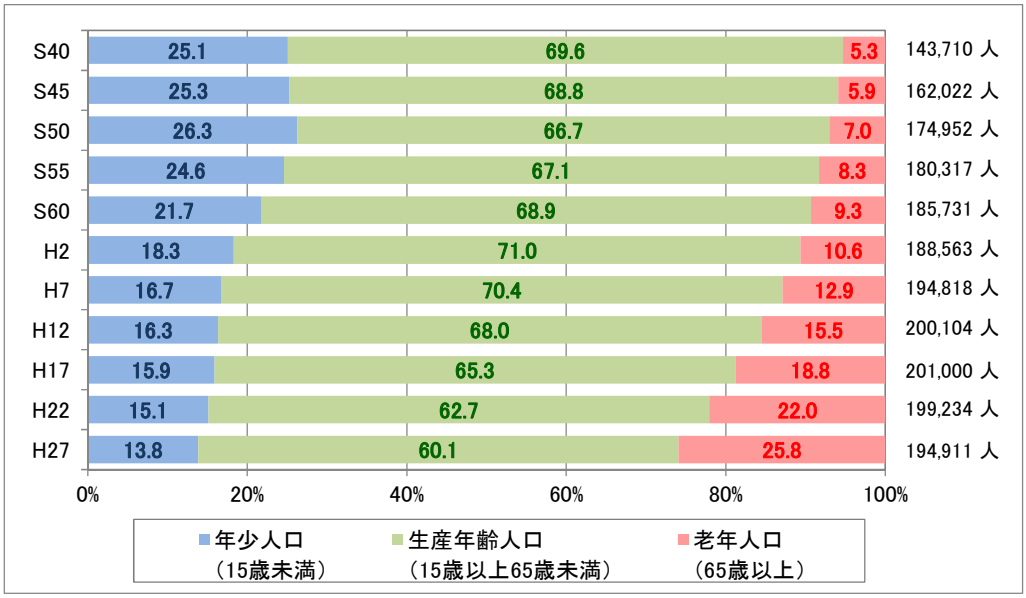
岸和田市では、これまで一貫して増加を続けていた人口が、平成 12 年以降、約 20 万人で横ばいとなっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後、人口は減少傾向をたどり、平成 52 年には 16.4 万人にまで減少すると推計されています。

また、年齢 3 区分別人口の推移をみると、少子高齢化*が進展しており、平成 27 年の高齢化率*は 25.8%です。



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



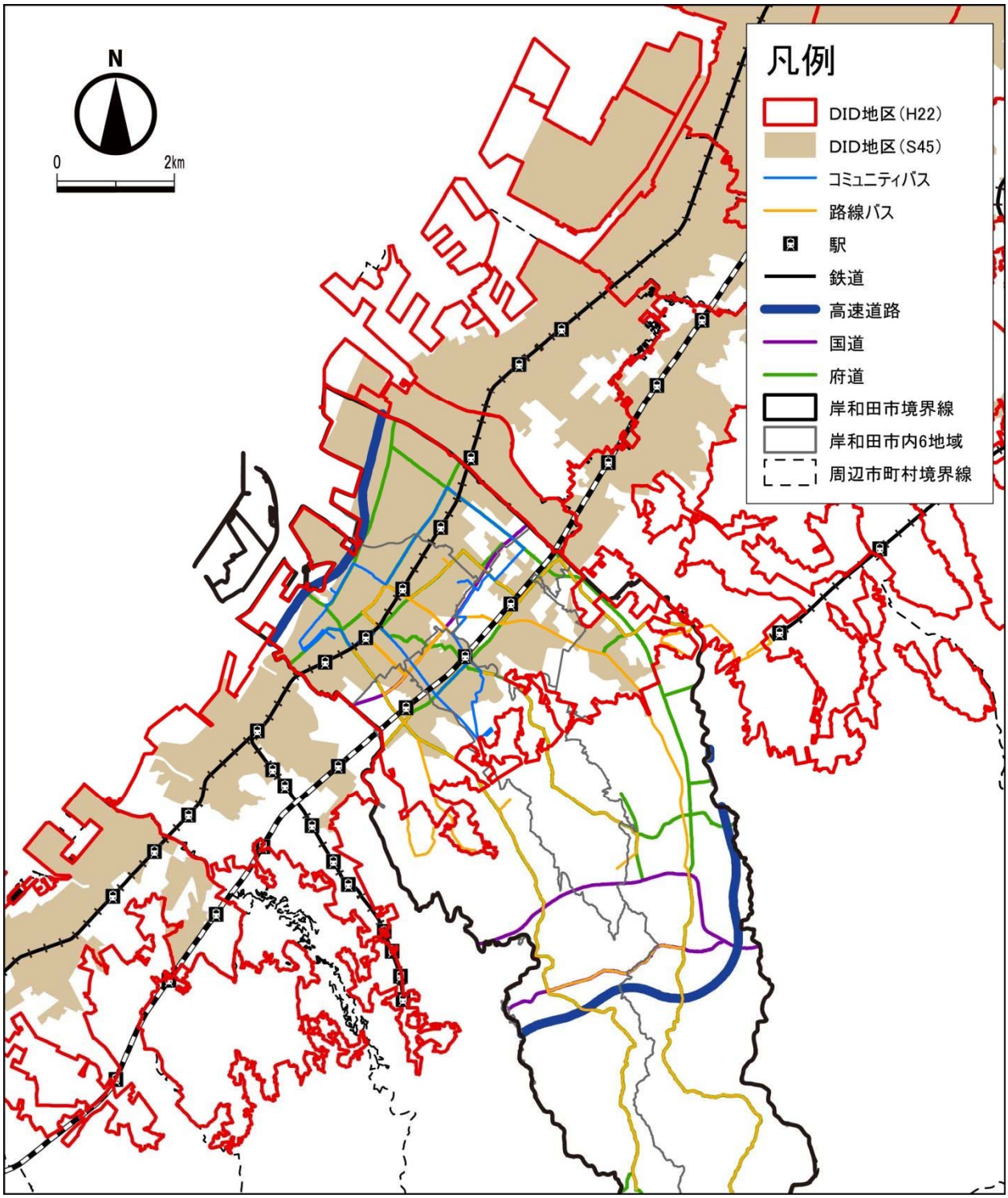
資料：国勢調査(S40～H27)

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

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



資料：国勢調査

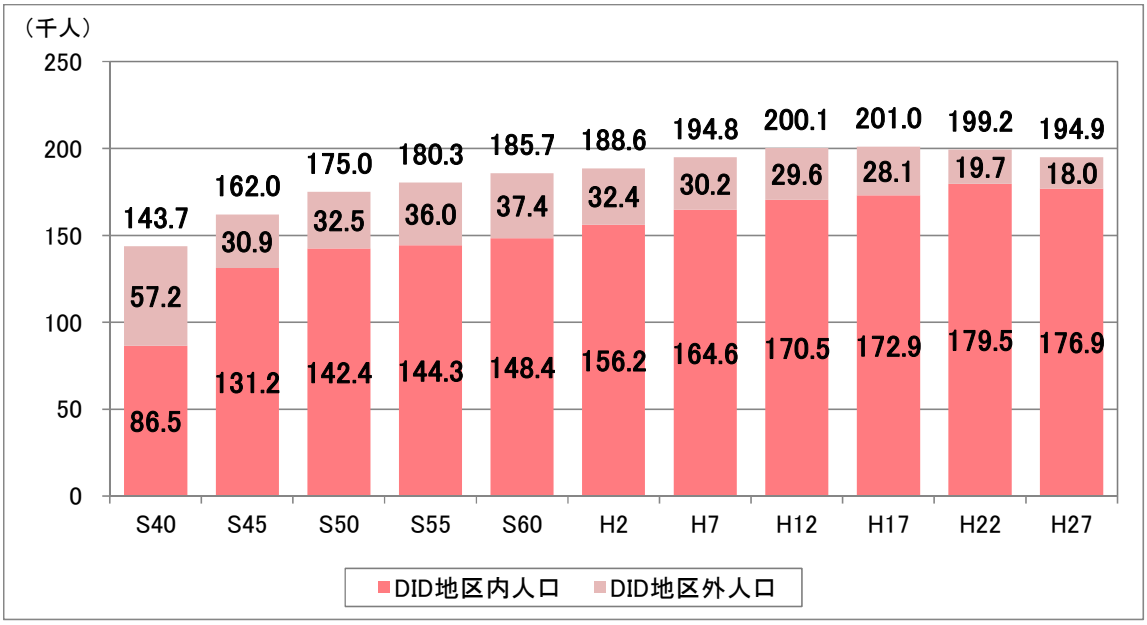
注:人口集中地区(DID)とは、国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区(以下「基本単位区等」という)を基礎単位として、以下の 2 つの条件を満たす地域と定義する。
1)原則として、人口密度が 1 ㎢あたり 4,000 人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接する地域
2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に 5,000 人以上を有する地域

図 2-4 人口集中地区(DID 地区)の変遷

2) DID 地区の人口・面積の推移

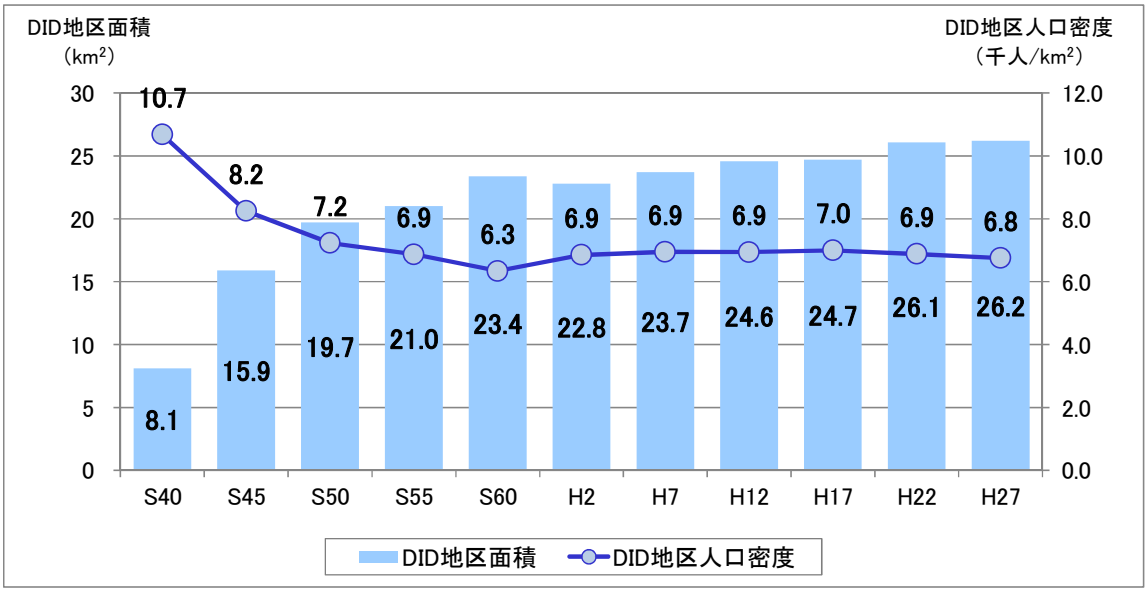
岸和田市の人口は、昭和 40 年(約 143.7 千人)から平成 22 年(約 194.2 千人)までに約 1.4 倍に増加していますが、DID 地区の人口は、国道 26 号沿道の土地区画整理事業*や大規模住宅開発事業による市街化等により約 2.0 倍に、面積は約 3.2 倍に増加しています。

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



資料：国勢調査

図 2-5 岸和田市の全域と DID 地区における人口の推移



資料：国勢調査

図 2-6 DID 地区の面積ならびに人口密度の推移

2.1.3 主な施設の立地状況

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

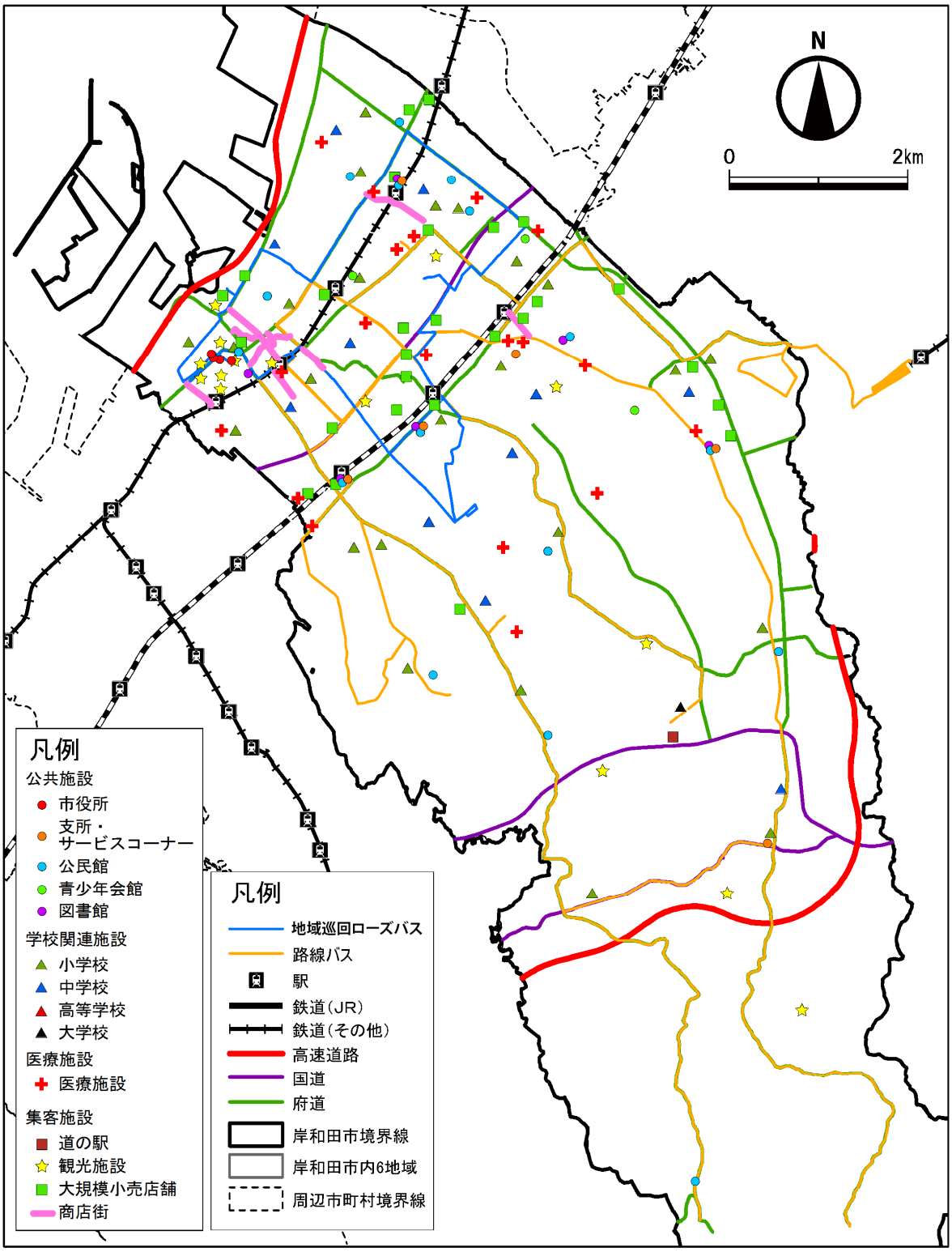


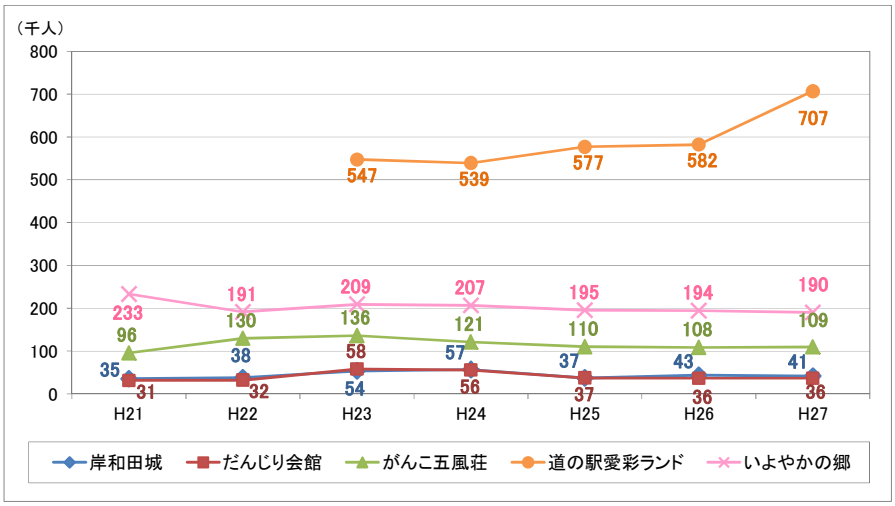
図 2-7 主な施設分布状況

2.1.4　観光の現状

(1)　主要な観光施設の利用者数の推移

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

観光施設のうち、丘陵地区に整備された農産物直売所や地域の食材を活かしたレストランや地域交流施設がある道の駅「愛彩ランド」の年間の利用者数が約 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 千人です。

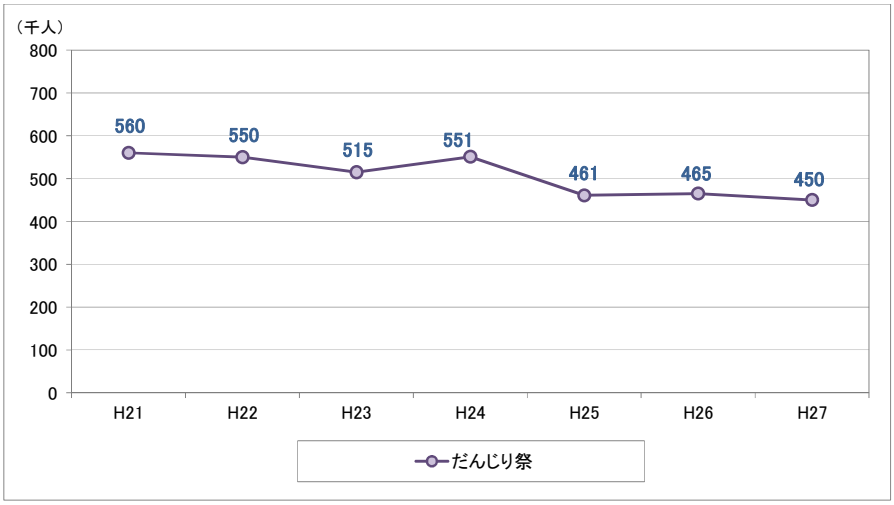


資料：岸和田市資料

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)　主なイベントの来訪者数の推移

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



資料：岸和田市資料

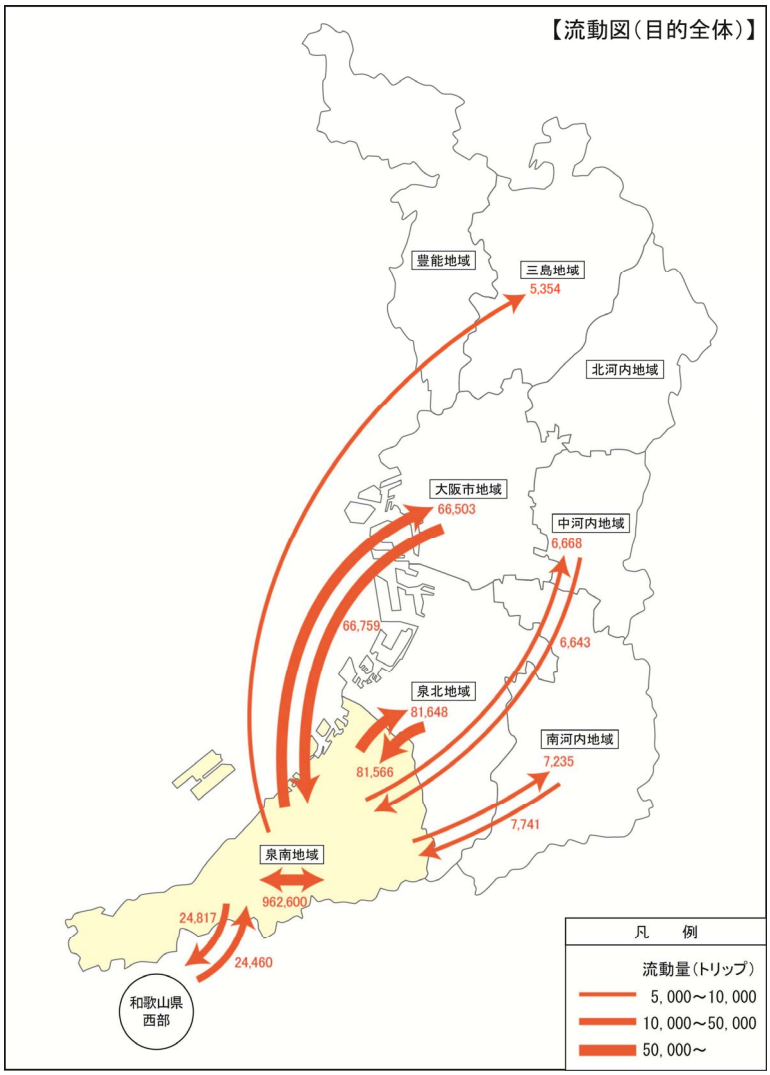
図 2-9　岸和田市内での主なイベントの来訪者数の推移

2.1.5　人の動き

(1)　広域における流動状況

1)　泉南地域発着の流動量

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



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

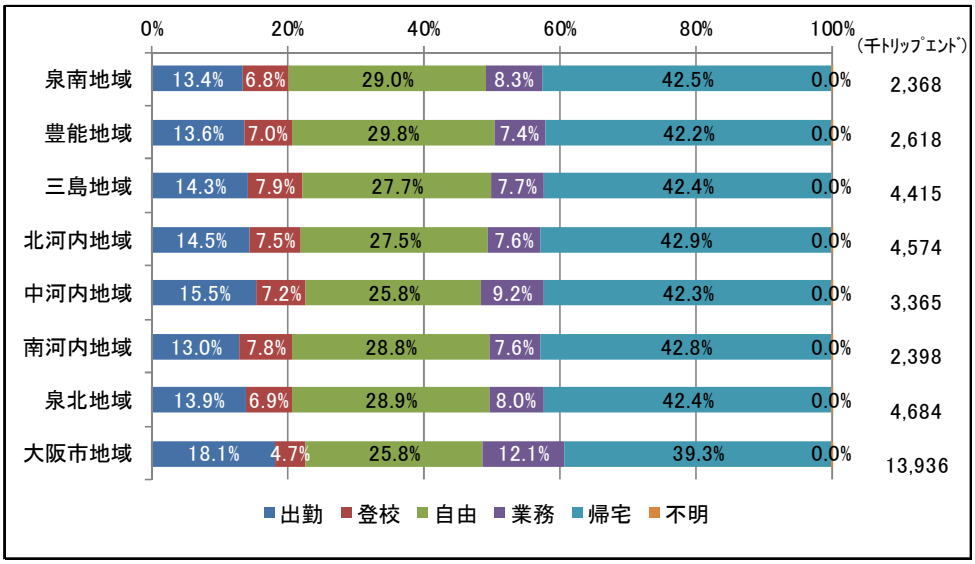
資料：第５回近畿圏パーソントリップ調査*

図 2-10　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ません。大阪市は出勤・業務目的が他都市よりも比較的多く、一方で帰宅目的が他都市よりも比較的少なくなっています。

大阪市は、他地域の居住者の流入が多いことが想定されます。



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

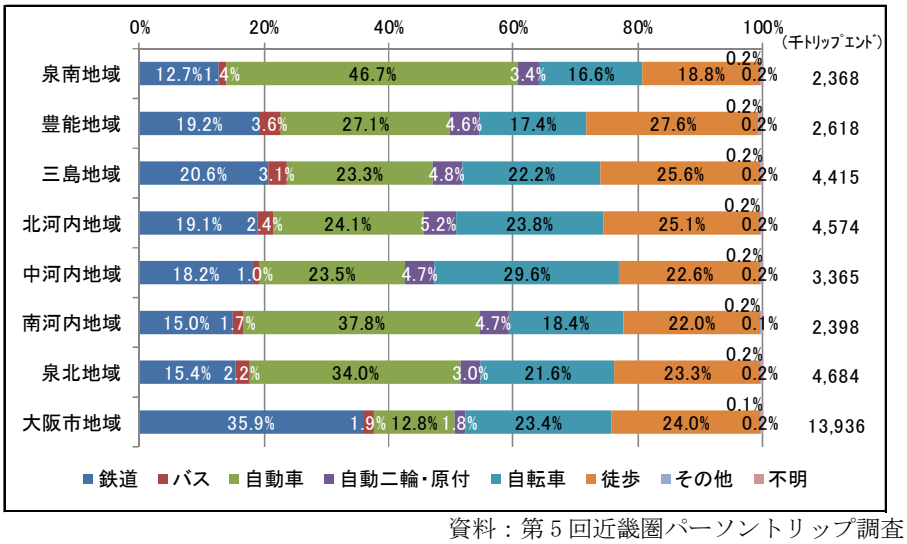
図 2-11 目的別発生集中量(平日)

3) 大阪府内の地域別代表交通手段*別発生集中量

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

また、泉北地域や南河内地域においても、泉南地域と類似した傾向がみられます。

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



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

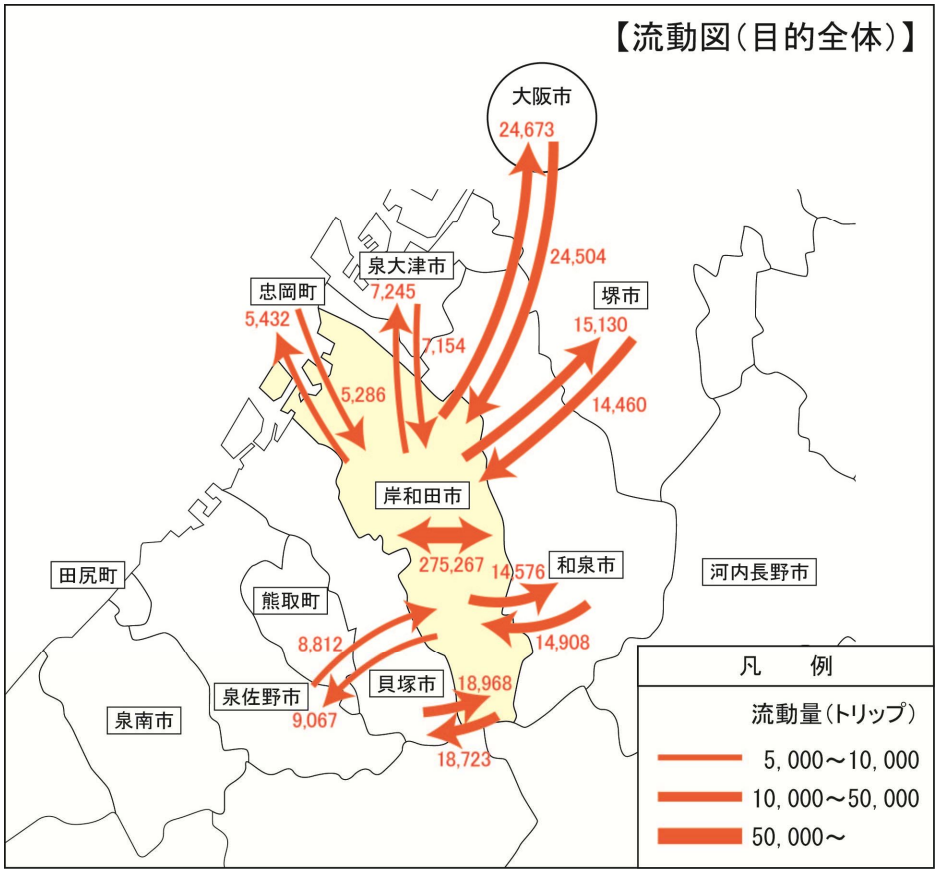
図 2-12 代表交通手段別発生集中量(平日)

(2) 近隣市町との流動状況

1) 岸和田市発着の流動量（平日）

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

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



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

資料：第５回近畿圏パーソントリップ調査

注１：ここでは、南河内地域は河内長野市を除いている
注２：ここでは、泉南地域は阪南市と岬町のみとなっている

図 2-13　岸和田市発着の流動量（平日）

2) 目的別発生集中量

岸和田市及び周辺市町の目的別発生集中量を示します。

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

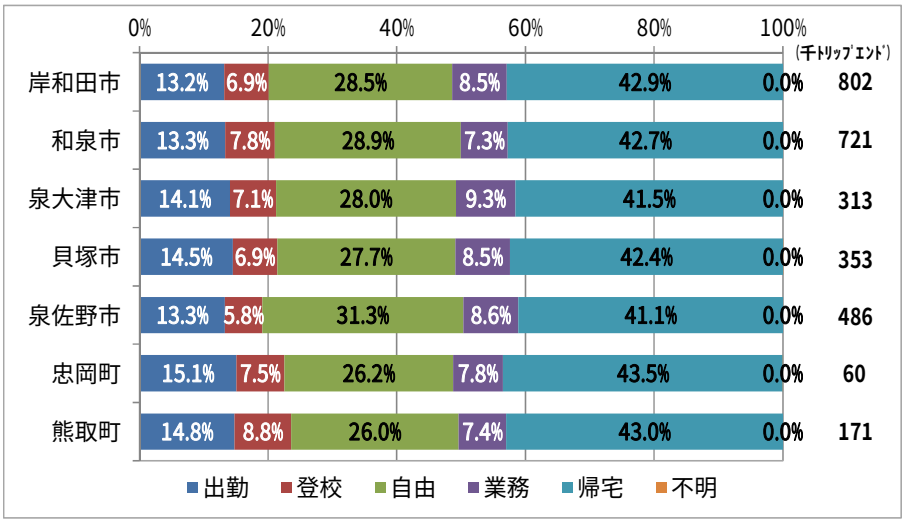


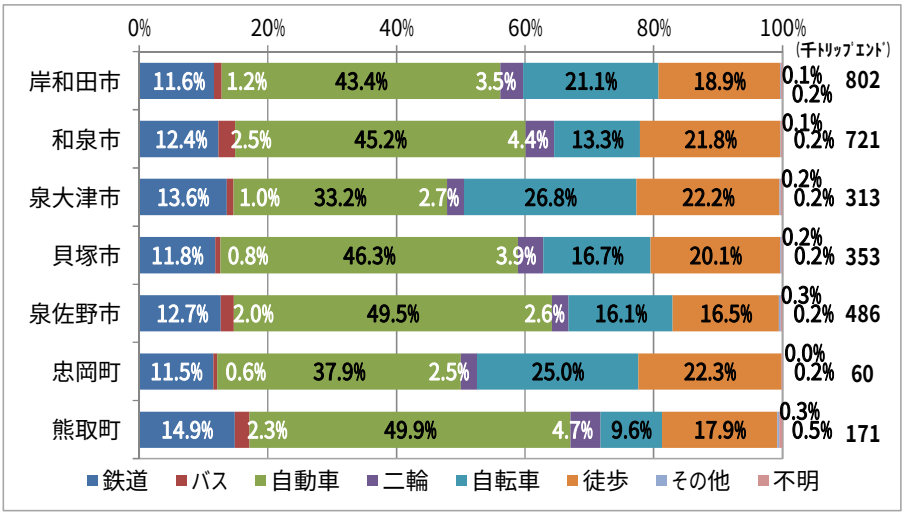
図 2-14 目的別発生集中量(平日)(大分類)

3) 代表交通手段別発生集中量

岸和田市及び周辺市町の代表交通手段別発生集中量を示します。

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

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



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

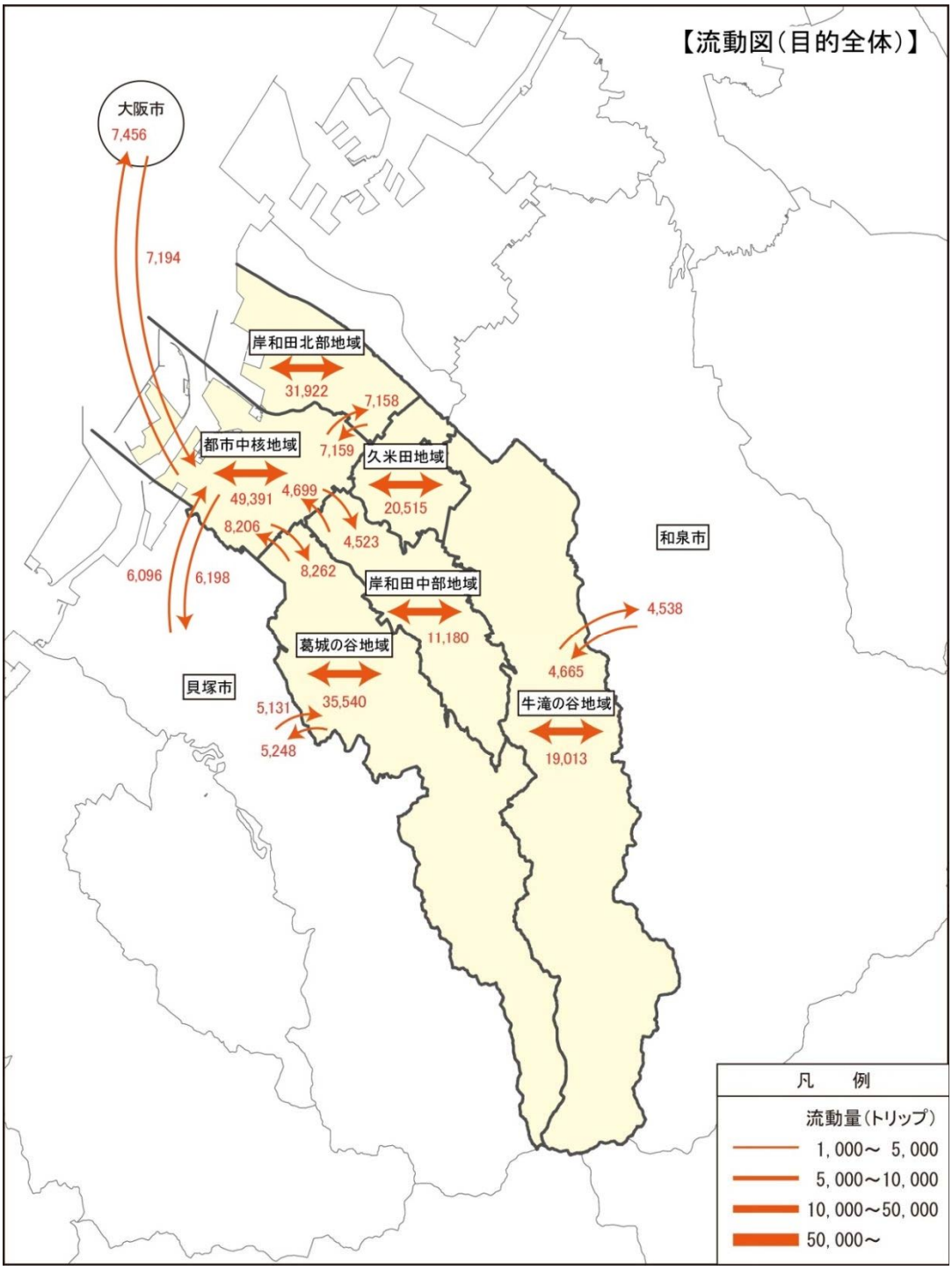
図 2-15 代表交通手段別発生集中量(平日)(大分類)

(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します。

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



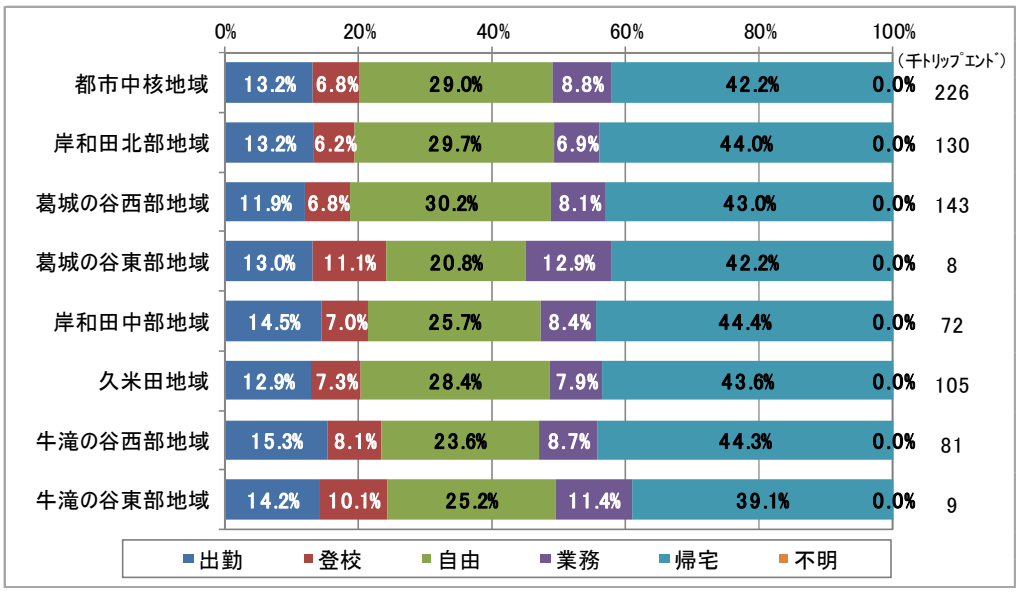
資料：第５回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-16　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します。

岸和田市の目的別発生集中量は、地域による大きな違いは見られません。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

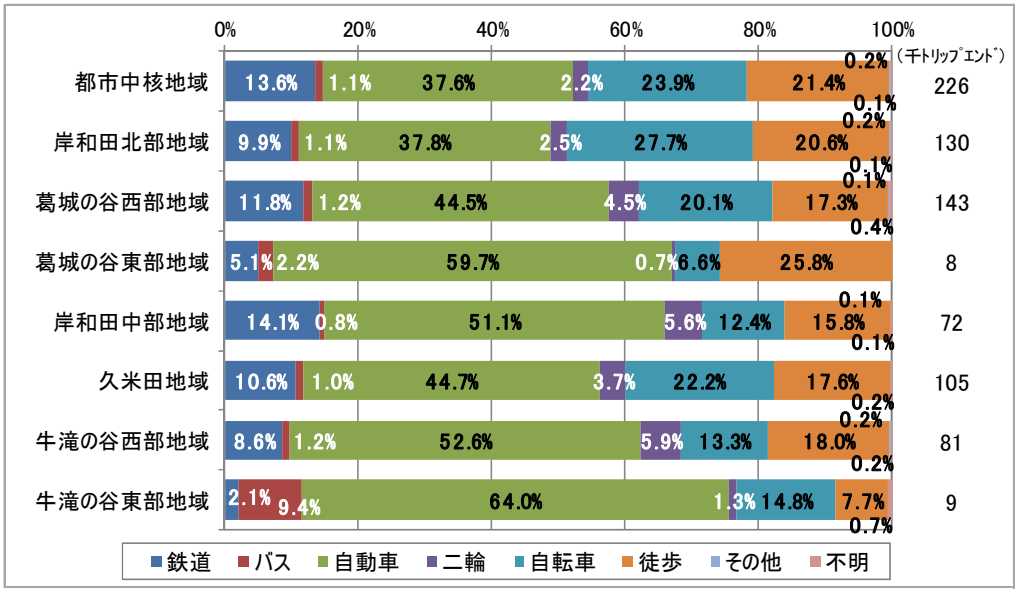
図 2-17 目的別発生集中量(平日)(大分類)(8地域)

3) 代表交通手段別発生集中量

岸和田市内の地域別の代表交通手段別発生集中量を示します。

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

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



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-18 代表交通手段別発生集中量(平日)(大分類)(8地域)

2.1.6 まとめ

(1) 市勢

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

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

(2) 人口

・ 人口は、一貫して増加を続けていましたが、平成 12 年以降、約 20 万人で横ばいとなっています。今後、人口は減少すると予測されており、平成 52 年には 16.4 万人になると推計されています。

・ 平成 27 年の高齢化率は 25.8%であり、今後も高齢化が進展すると考えられます。

・ DID 地区の人口は昭和 40 年に比べて平成 22 年では約 2 倍に増加していますが、面積は約 3.2 倍になっているため、人口密度は 2/3 に低下しています。

(3) 主な施設立地の状況

・ 主な鉄道駅周辺には商店街、市内には大規模商業施設、国道 26 号沿道はロードサイド型店舗が立地しています。

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

(4) 観光の現状

・ 主要な観光施設の利用者数の推移は、いずれの施設も横ばい傾向にあります。

・ 主なイベントの来訪者数の推移は、平成 25 年以降は横ばい傾向にあります。

(5) 人の動き

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

・ 岸和田市内の地域別の流動をみると、いずれも地域内々での移動が多くなっています。また、岸和田市内で地域を跨ぐ移動よりも、大阪市や、隣接する和泉市、貝塚市への移動が多い地域も見られます。

・ 岸和田市の自動車の分担率は 43.4%であり、周辺市町と比較すると、鉄道の分担率が比較的低く、自動車の分担率が比較的高い傾向にあります。

・ 岸和田市の代表交通手段分担率を地域別に見ると、都市中核地域、岸和田北部地域において、自動車の分担率が低く、自転車、徒歩の分担率が高い状況にあります。葛城の谷東部地域及び牛滝の谷東部地域では、自動車の分担率が高い状況にあります。

2.2 交通の現状

2.2.1 鉄道

(1) 鉄道ネットワーク

岸和田市内には、大阪都心部から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（ＪＲ阪和線：久米田・下松・東岸和田、南海本線：春木・和泉大宮・岸和田・蛸地蔵）があります。隣接する和泉市の丘陵部には、泉北高速鉄道の和泉中央駅があり、貝塚市は、東西方向に水間鉄道が走っています。

■ＪＲ阪和線

■ 南海電鉄
南海本線

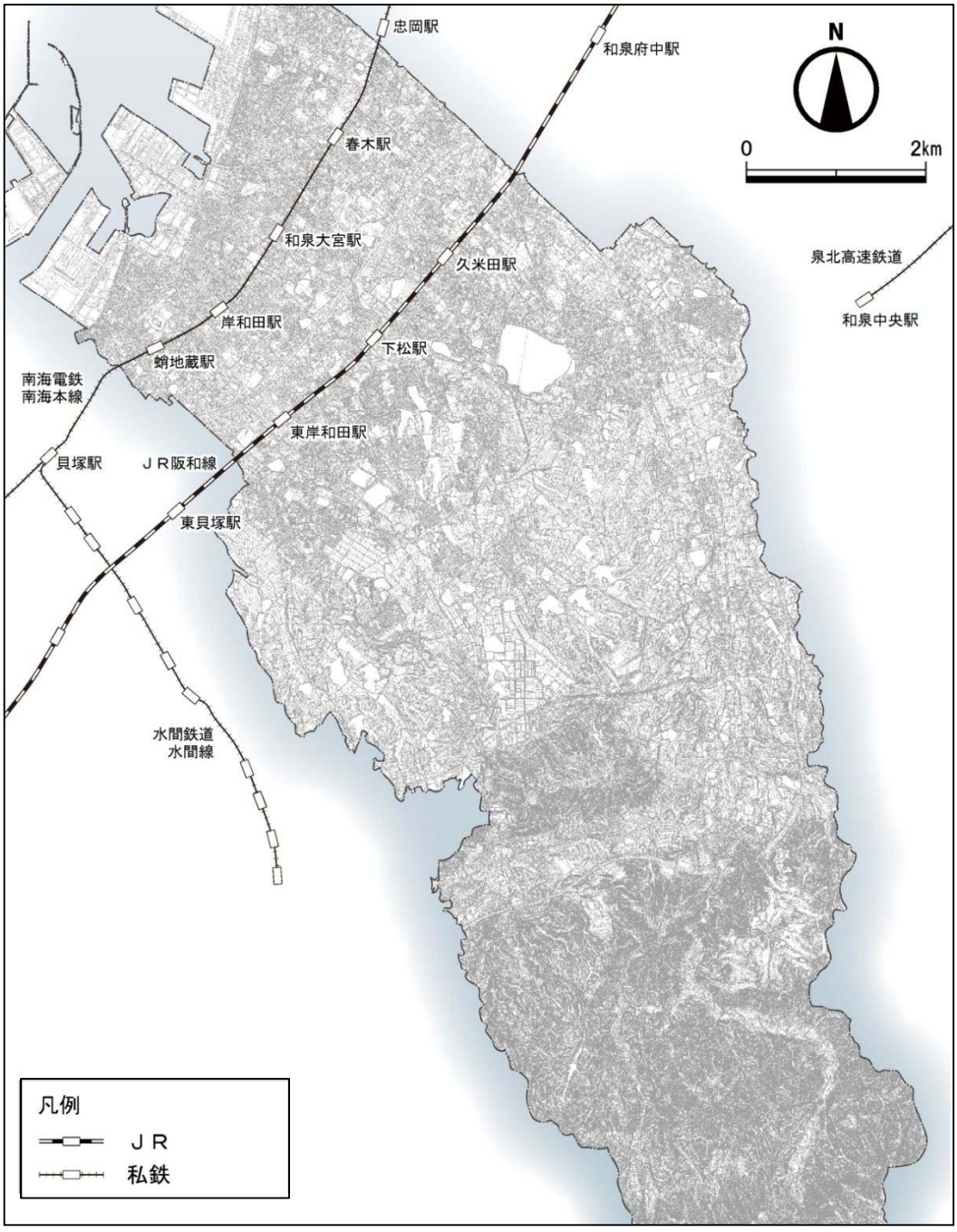


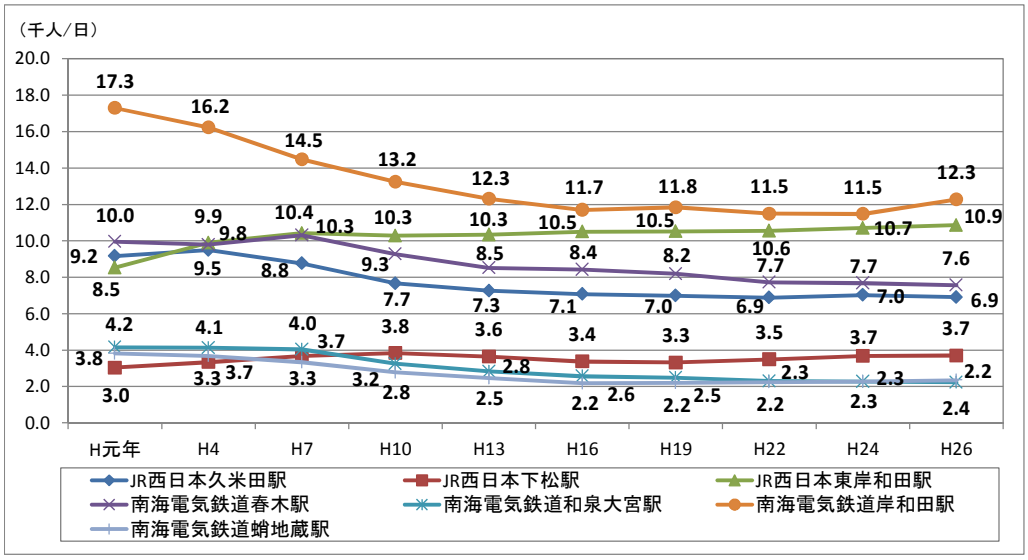
図 2-19 岸和田市の鉄道ネットワーク

(2) 利用者の推移

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

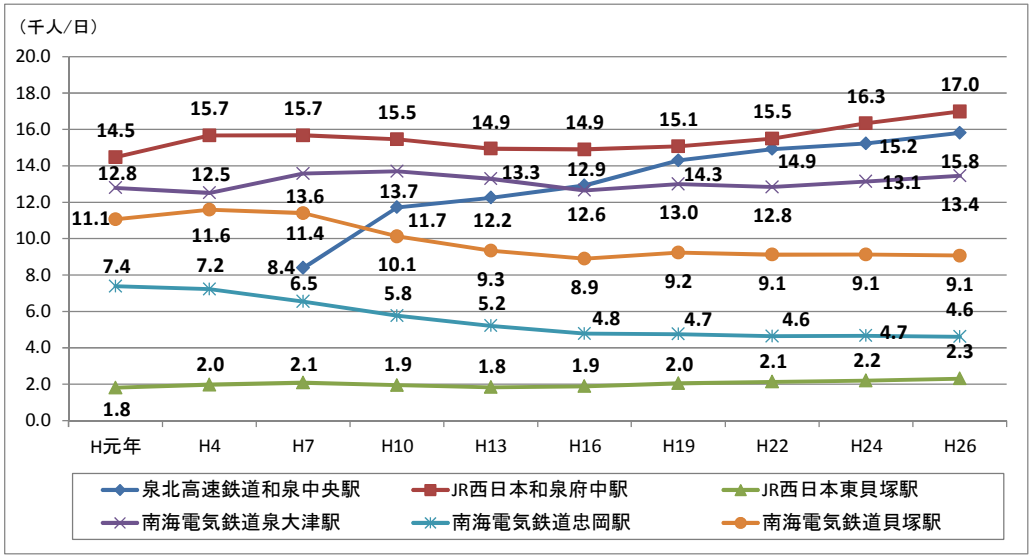
また、市内の鉄道駅別に乗車人員の推移をみると、平成元年と比べると平成26年では、ＪＲ東岸和田駅やＪＲ下松駅で微増傾向がみられていますが、それ以外の鉄道駅では横ばい、もしくは微減傾向にあります。特に、南海岸和田駅では、平成元年に比べて平成26年では乗車人員が3割以上減少しています。

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



資料：岸和田市

図 2-20 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市内)



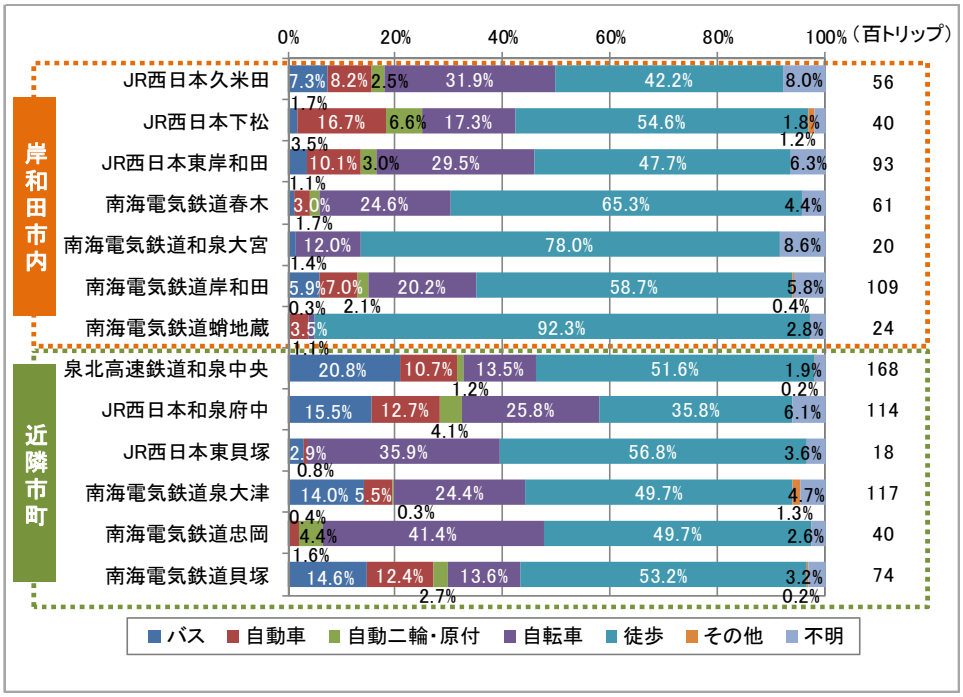
資料：岸和田市，大阪府統計年鑑

図 2-21 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市周辺市町)

(3) 駅別の駅端末交通手段別分担率*

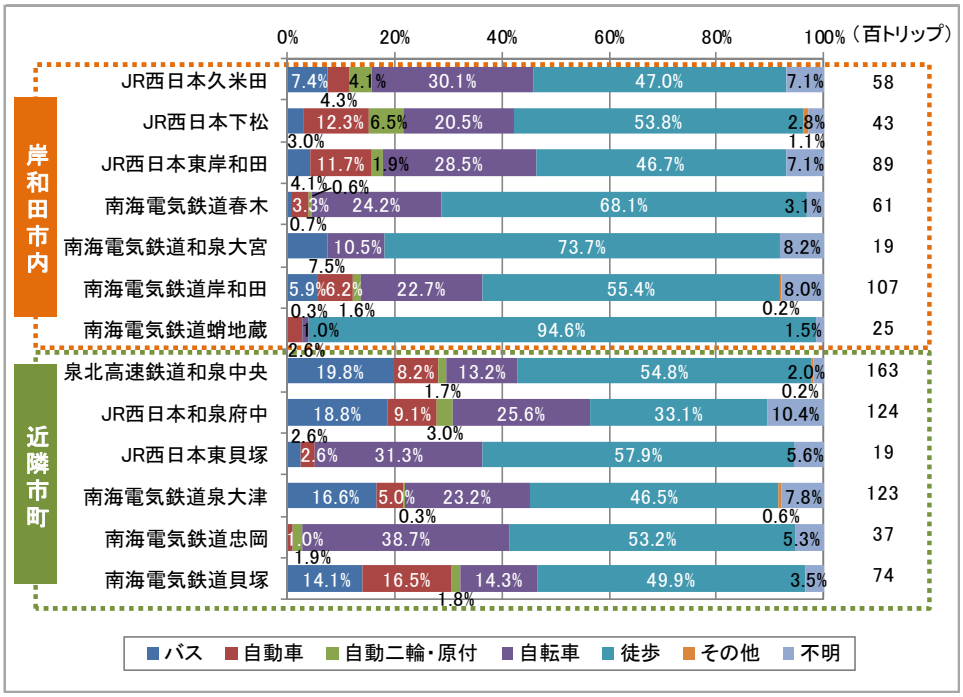
岸和田市内の７駅及び岸和田市周辺の駅端末交通手段分担率を示します。

平日では、岸和田市内の７駅については、アクセス・イグレス*におけるバスの分担率は全ての駅で 10%を下回っています。一方で、泉北高速鉄道和泉中央駅・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%を上回っています。



資料：第５回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-22　駅別端末手段分担率(アクセス)(平日)



資料：第５回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-23　駅別端末手段分担率(イグレス)(平日)

2.2.2 バス

(1) バスネットワーク

路線バスは、岸和田駅を中心に放射線状に 4 路線が運行されており、山地部まで運行しています。地域巡回ローズバスは、岸和田駅を中心に臨海部・平地部を巡回運行しています。

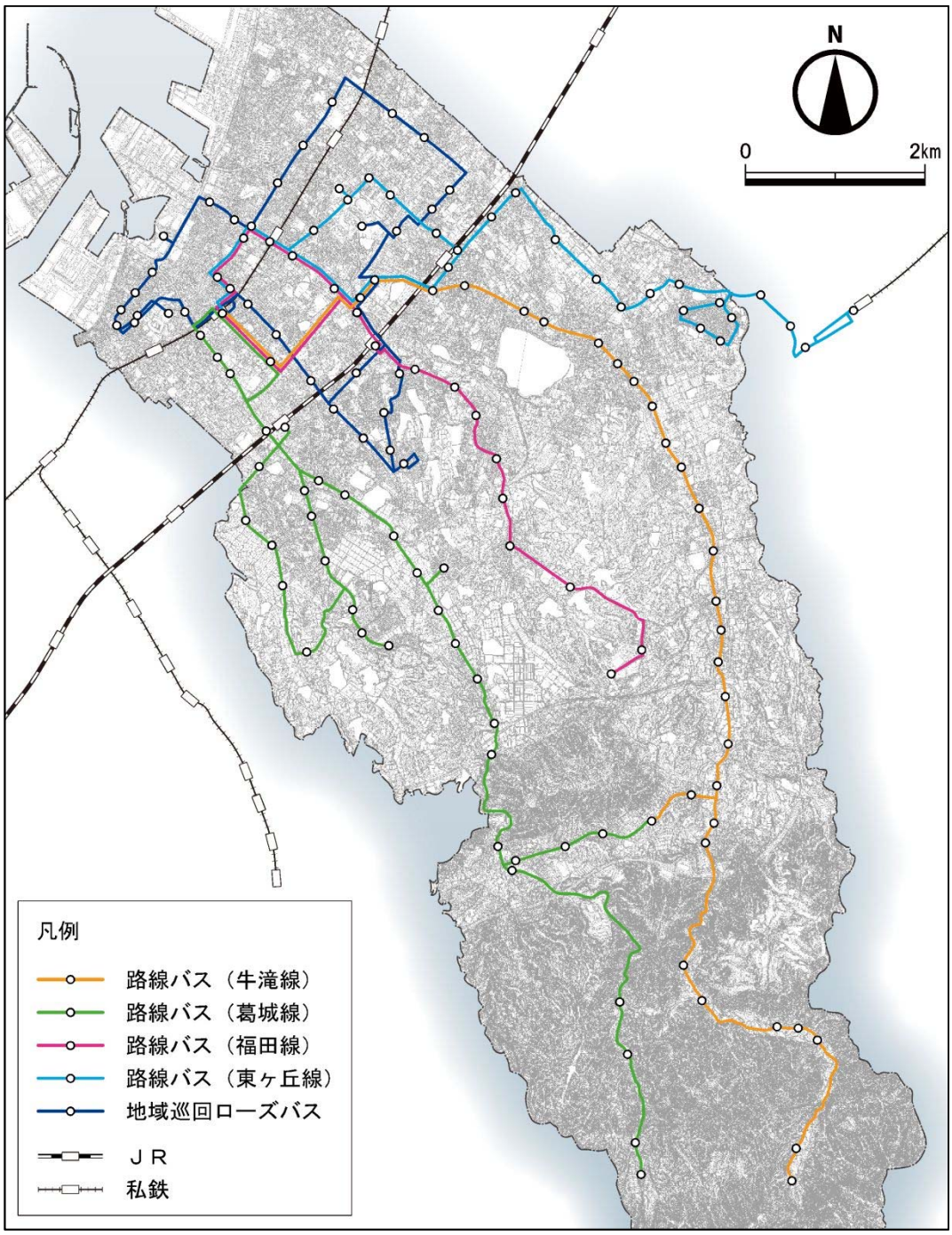
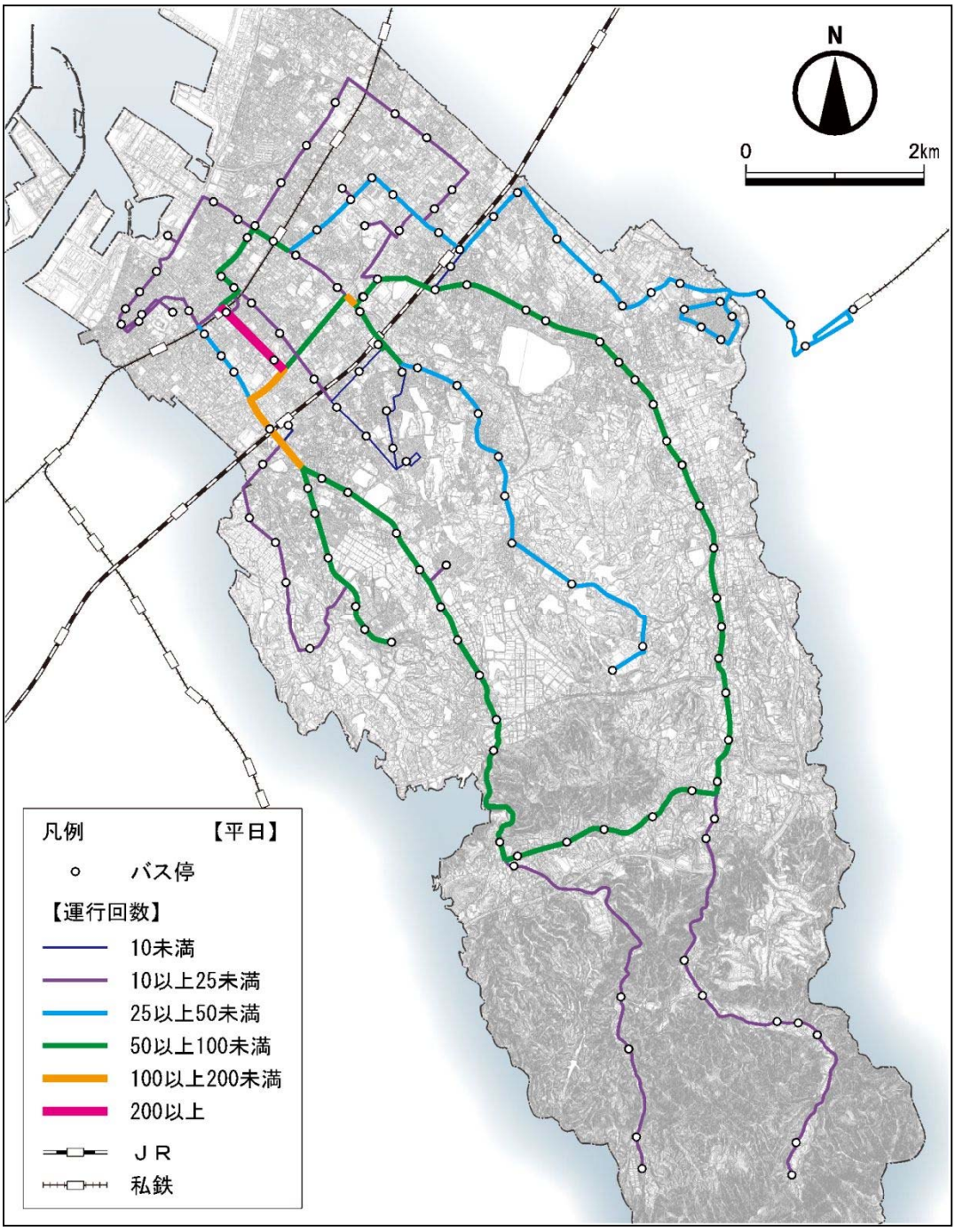


図 2-24 岸和田市のバスネットワーク

(2) バス交通のサービス水準

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

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

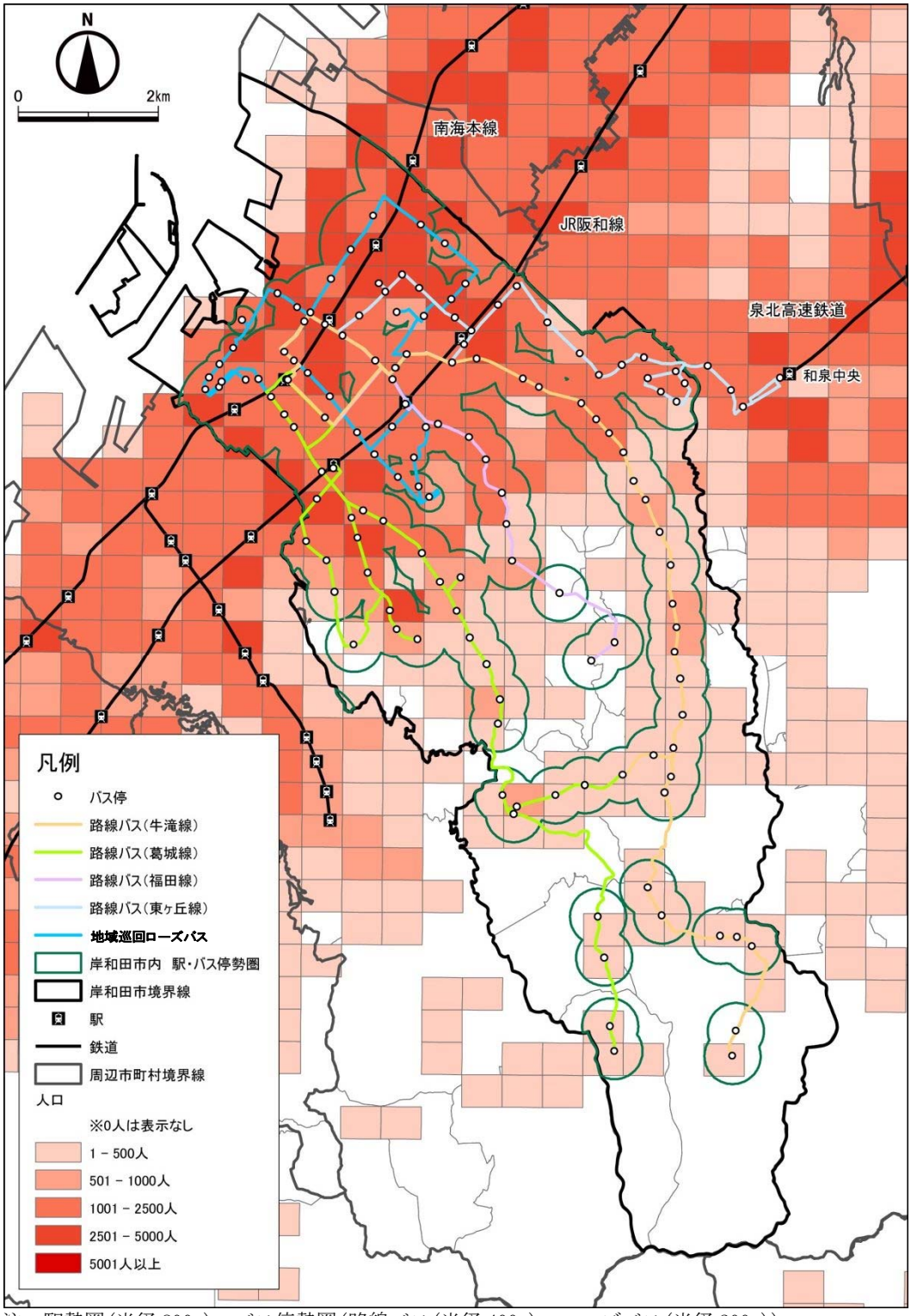


資料：南海バス(株)ホームページ

図 2-25 既存バス路線(路線バス・ローズバス)の運行回数(平日)

(3) 地域公共交通のサービス圏域*とカバー人口

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



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

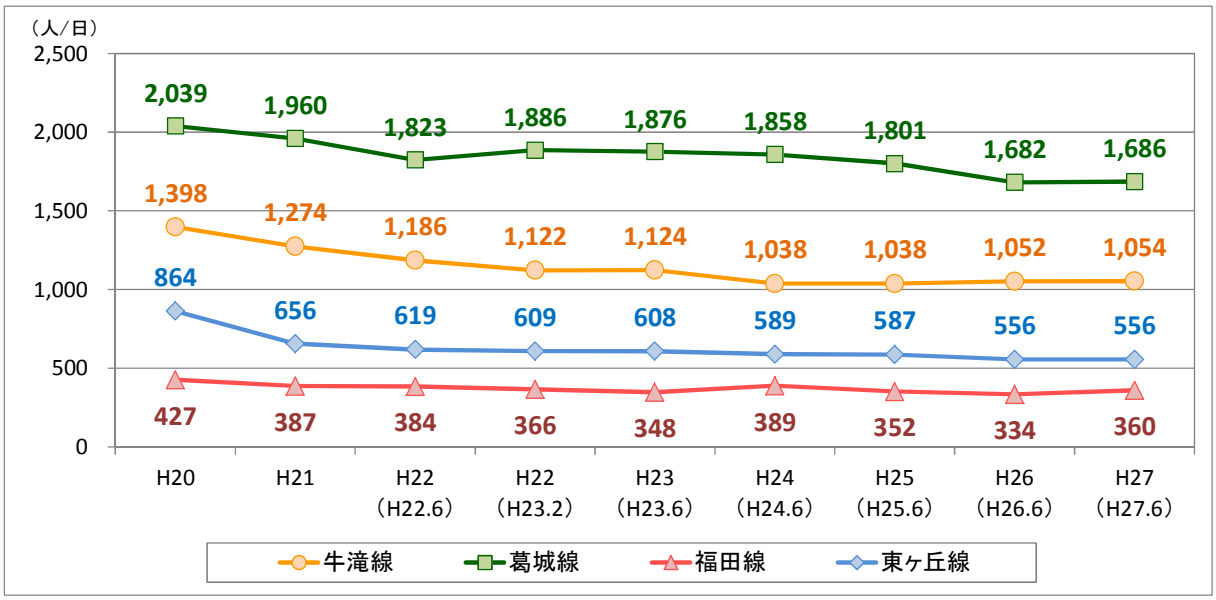
図 2-26 地域公共交通のサービス圏域と総人口

(4) 路線バスの利用状況

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

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

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



資料:南海ウィングバス南部株式会社資料

図 2-27 路線別にみた 1 日あたりの利用者数の推移

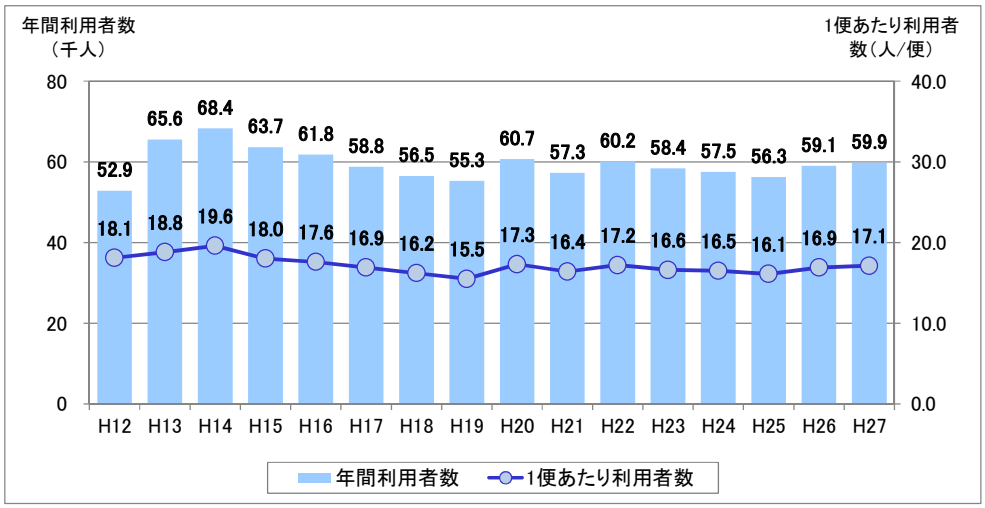
■路線バス

■地域巡回ローズバス

(5) 地域巡回ローズバスの利用状況

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

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



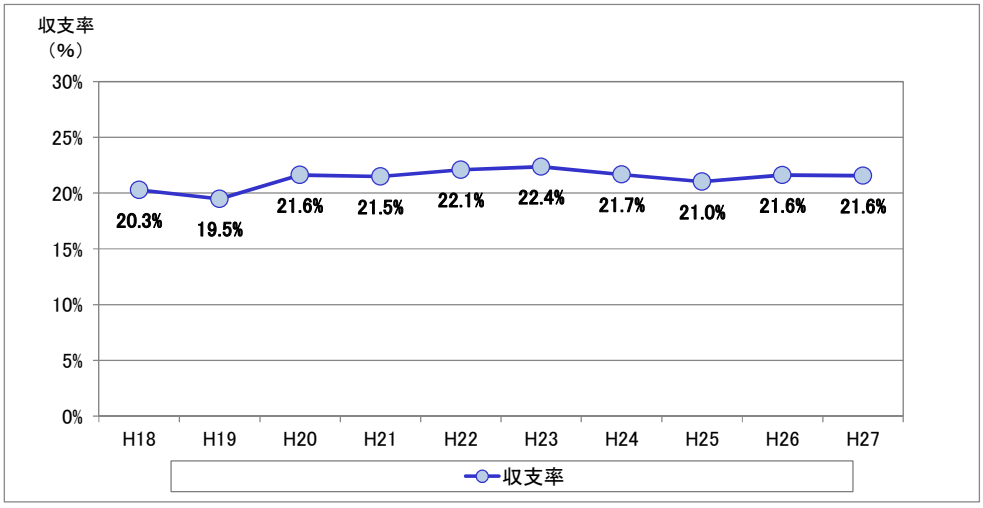
資料：岸和田市

図 2-28 年度別にみたローズバス利用者数の推移

(6) 地域巡回ローズバスの収支状況

ローズバスの収支状況をみると、運行経費は年間約 2,500 万円であり、年間約 1,850 万円の運行補助金を交付していますが、バス事業者も不足する運行経費の一部を負担しています。

収支率は、近年はほぼ 22%で横ばいの傾向にあります。



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

図 2-29 ローズバスの収支率の推移

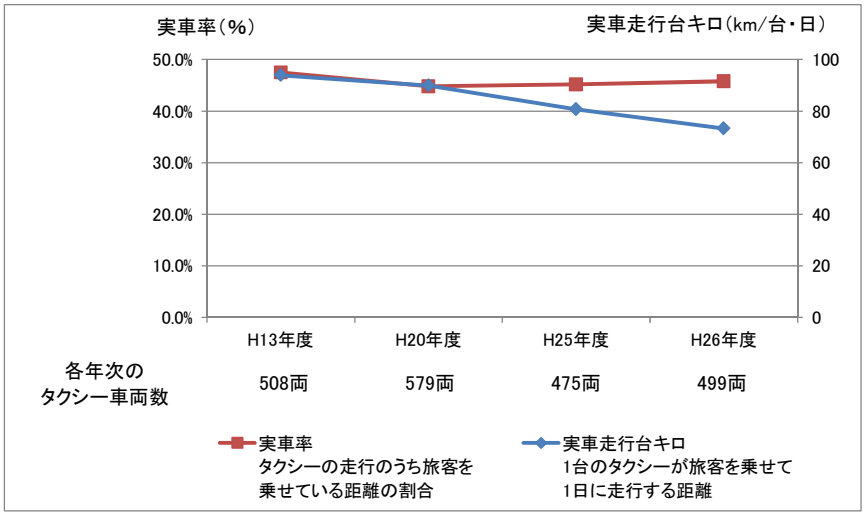
2.2.3 タクシー

(1) 市内のタクシー

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

(2) タクシーの走行実績

実車率は、平成 20 年より増加していますが、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ります。



資料：泉州交通圏におけるタクシー適正化・活性化地域計画

図 2-30 タクシーの走行実績

(3) 観光モデルコースでの活用

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

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

図 2-31 大阪泉州観光ガイド（抜粋）

2.2.4 自動車

(1) 道路ネットワークの状況

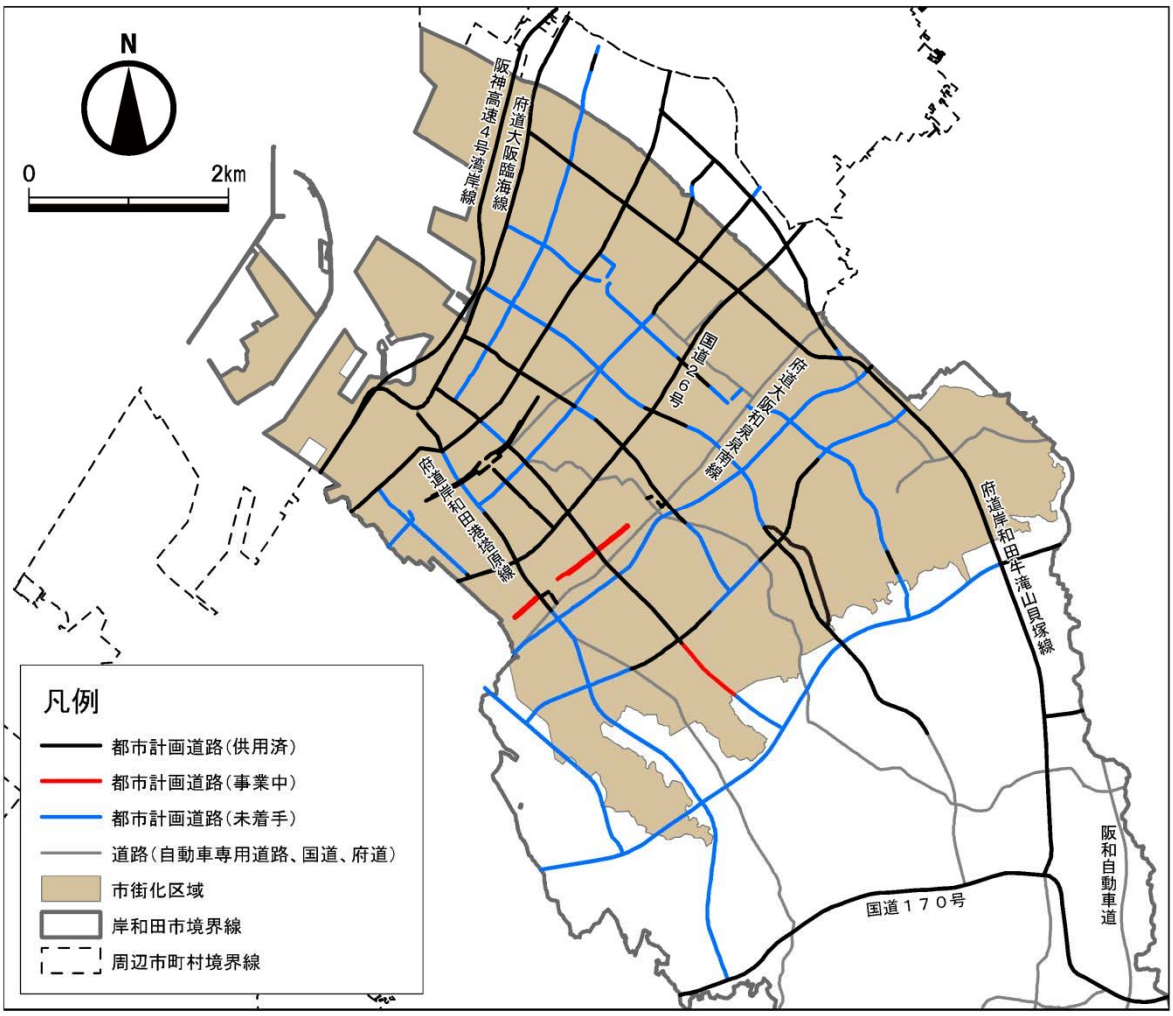
市域北部を横断する阪神高速 4 号湾岸線、府道大阪臨海線、国道 26 号や市域東部を横断する阪和自動車道や国道 170 号は、大阪市と関西国際空港・和歌山方面を結ぶ広域幹線道路となっています。

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

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」に選定されています。

(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、整備済み総延長は 53,400m(整備率：54.1%)です。現在整備中の総延長が 5,254m であり、整備後は 61.4%となります。



資料：岸和田市

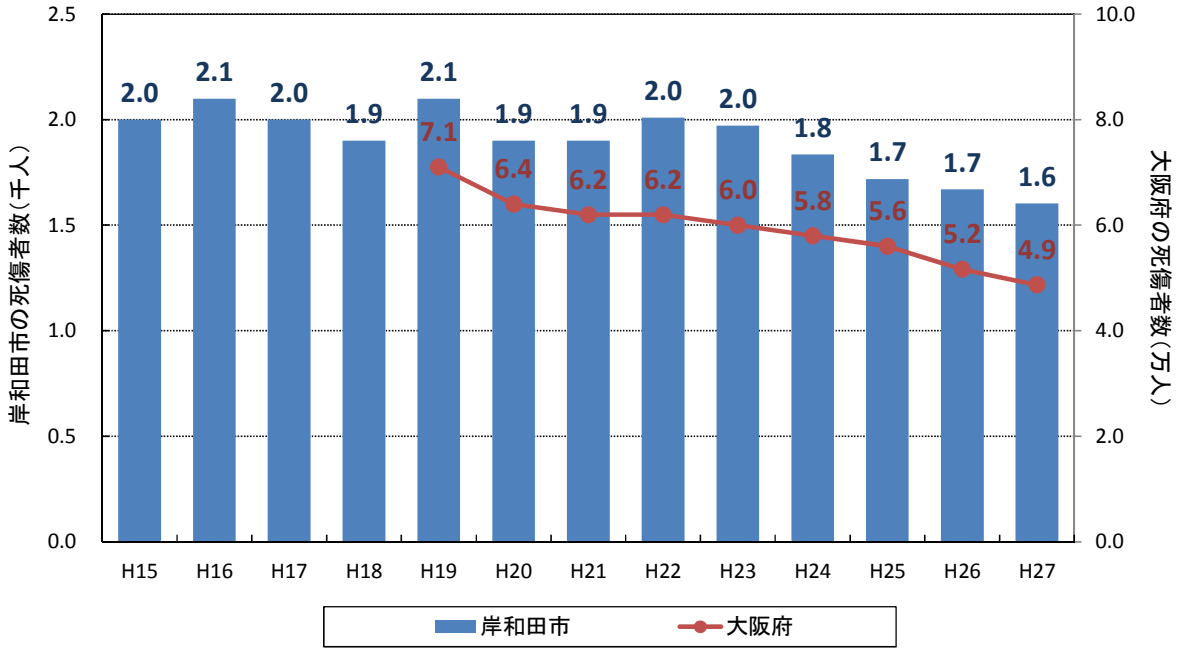
図 2-32 都市計画道路の整備状況(平成 27 年度末)

(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、微減傾向にありますが、平成 27 年には年間約 1.6 千人の死傷者が発生しています。

大阪府内における交通事故による死傷者数も減少傾向にあり、平成 19 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 割の減少にとどまっています。

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



資料：岸和田の交通事故のあらまし

図 2-33 岸和田市及び大阪府の交通事故による死傷者数の推移

基本目標 1-3：暮らしの安全性・快適性を高める

指標名	第 1 期戦略計画		第 2 期戦略計画	
	現状値	目指そう値	現状値	目指そう値
交通事故(人身事故＋物損事故)の年間発生件数	5,033 件 (H21)	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)

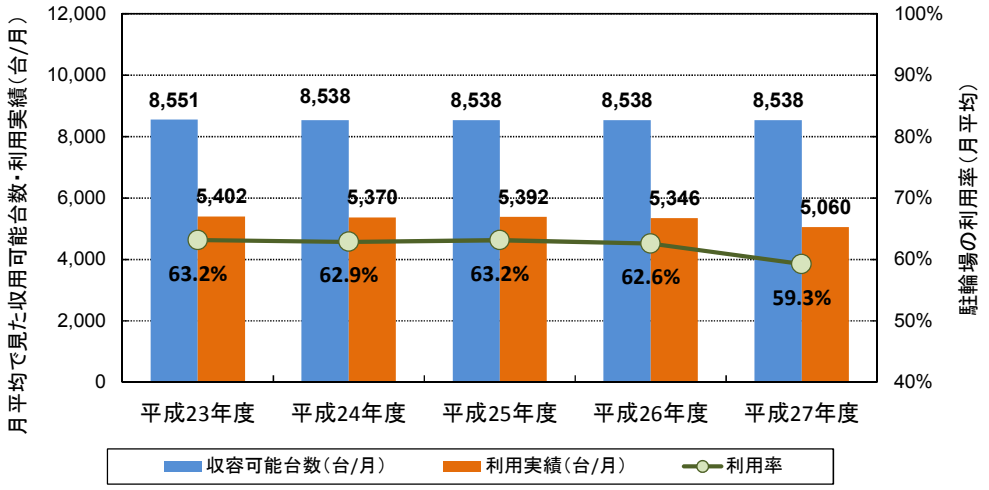
資料:岸和田市まちづくりビジョン　第 1 期戦略計画(H23 年 3 月)
岸和田市まちづくりビジョン　第 2 期戦略計画(H27 年 3 月)

図 2-34 岸和田市まちづくりビジョンによる岸和田市における交通安全に係る基本目標

2.2.5 自転車

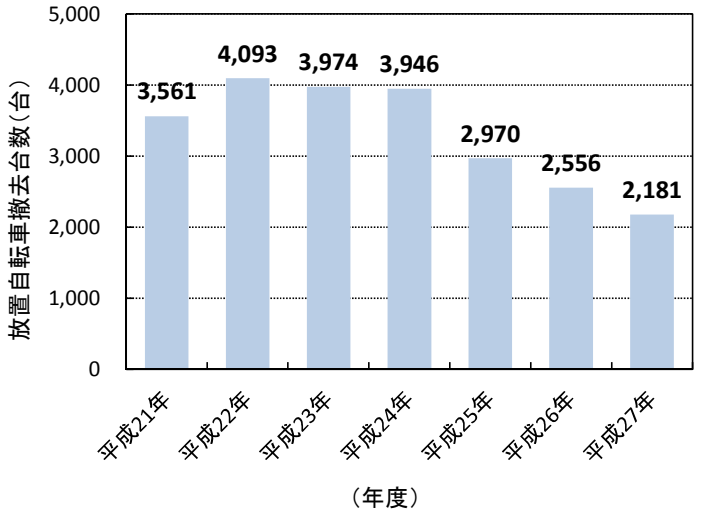
本市の鉄道駅周辺に設置されている市営自転車駐車場の利用率は、平成 27 年度で約 59%であり、平成 26 年度から約 3%減少しています。また、市内鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域*内での放置自転車台数は、平成 27 年で平成 22 年の約 53%と大幅に削減され、減少傾向にあります。

一方、泉南地域 8 市町における自転車による人口 1 万人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す。



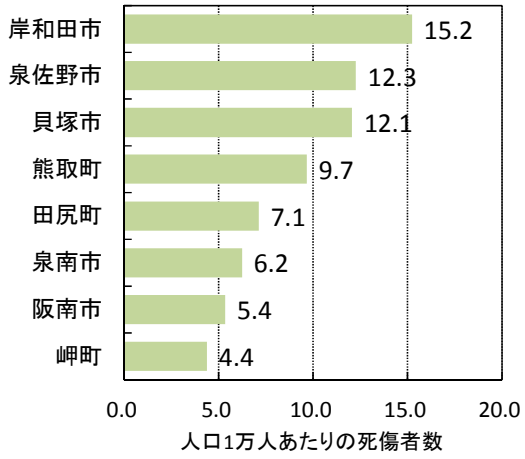
資料：岸和田市資料

図 2-35 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 2-36 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）

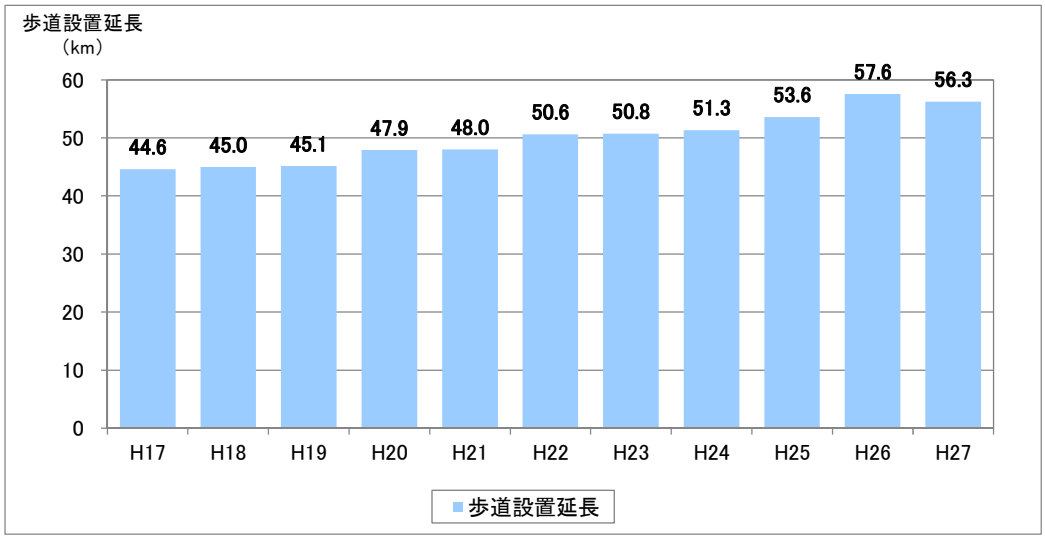
図 2-37 自転車による人口 1 万人当たりの死傷事故発生状況（平成 27 年）

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のエレベーターやエスカレーターの設置などによる移動円滑化*に取組んでいます。

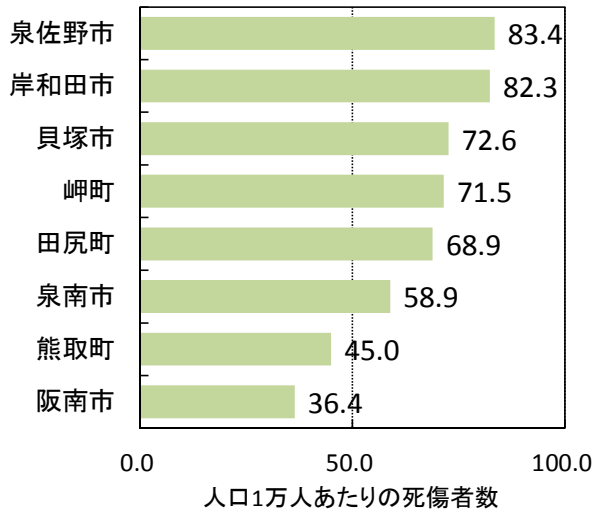
市内の幹線道路では、歩道未整備区間や道路幅員が狭小な区間が多く存在しているため、歩道設置の整備を進めており、歩道設置延長は平成 27 年で約 56.3km です。

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 番目に多い状況にあります。



※各年 4 月 1 日現在
資料：岸和田市

図 2-38 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 2-39 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*

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

■南海岸和田駅

表 2-1 駅前交通広場整備状況

鉄道駅		駅前交通広場整備状況
南海本線	春木駅	西側：× 東側：×
	和泉大宮駅	西側：× 東側：×
	岸和田駅	西側：× 東側：○
	蛸地蔵駅	東側：×
ＪＲ阪和線	久米田駅	西側：× 東側：×
	下松駅	西側：○ 東側：○
	東岸和田駅	東側：△
泉北高速鉄道	【参考】和泉中央駅	○

※既に都市計画決定している駅前交通広場を対象に、整備済を「○」、暫定供用を「△」、未整備を「×」としている。

資料：岸和田市資料

図 2-40 ＪＲ東岸和田駅 駅前交通広場整備状況

2.2.8 まとめ

(1) 鉄道

・ 鉄道は、ＪＲ阪和線、南海本線が都市部を南北に縦断しています。
・ 市内の鉄道駅別の乗車人員の推移は、平成元年と比べると平成 26 年では、ＪＲ東岸和田駅やＪＲ下松駅で微増傾向にありますが、それ以外の駅は横ばい、もしくは微減傾向にあります。
・ 駅端末交通手段分担率を見ると、バスの分担率は近隣市町では 10%以上の駅がありますが、岸和田市内の全ての駅では 10%を下回っています。

(2) バス

・ 路線バスが岸和田駅を中心に３つの谷筋に沿って山間部まで運行されています。
・ ローズバスは、岸和田駅を中心に臨海部・都市部を巡回運行しています。
・ 岸和田市内の地域公共交通のサービス圏域をみると、市内人口の鉄道・路線バスでのカバー率は約 80%となっており、ローズバスを含めると約 84%に達しています。
・ 路線バスの利用者数は、市内を運行する全ての路線で年々減少傾向にあり、平成 20 年の利用者数と比べると、平成 27 年時点では約 6～8 割の利用者数となっています。

(3) タクシー

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

(4) 自動車

・ 広域幹線道路は、市域北部を阪神高速 4 号湾岸線、主要地方道大阪臨海線、国道 26 号が横断し、市域東部には、阪和自動車道、国道 170 号が市域東部を横断しています。また、市内幹線道路は府道岸和田港塔原線、府道岸和田牛滝山貝塚線が市内を東西に縦断しています。市内補助幹線道路である都市計画道路の整備率は 54.1%と半数程度です。
・ 市内の多くの地域で狭隘な道路が存在しています。
・ 交通事故の年間発生件数は、平成 21 年に比べて平成 25 年では約 2 割増加しています。

(5) 自転車

・泉南地域 8 市町における自転車による人口 1 万人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す。

(6) 歩行者

・ 市内の幹線道路では、歩道未整備区間や道路幅員が狭小な区間が多く存在しています。
・ 泉南地域 8 市町における人口 1 万人当たりの死傷事故発生状況を見ると、本市は 2 番目に多い状況にあります。

(7) 交通結節点

・ 南海岸和田駅、ＪＲ東岸和田駅（暫定）、ＪＲ下松駅には、駅前交通広場が整備されていますが、他の鉄道駅では整備されていない状況にあります。

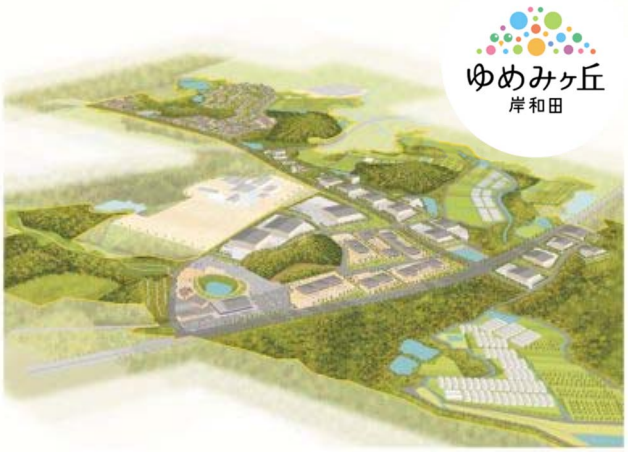
2.3 まちづくりに関する施策

(1) 岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）のまちづくり

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

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

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



出典：岸和田市資料

図 2-41 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。

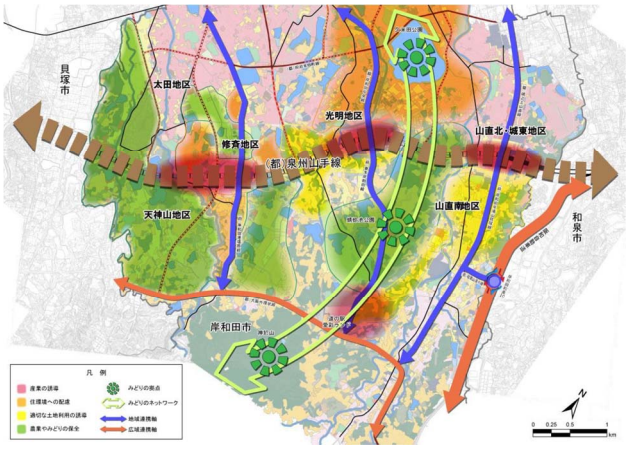
平成 27 年 2 月には、和歌山方面行き下り線高架工事が完了し、供用されています。

出典：岸和田市資料

図 2-42 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）

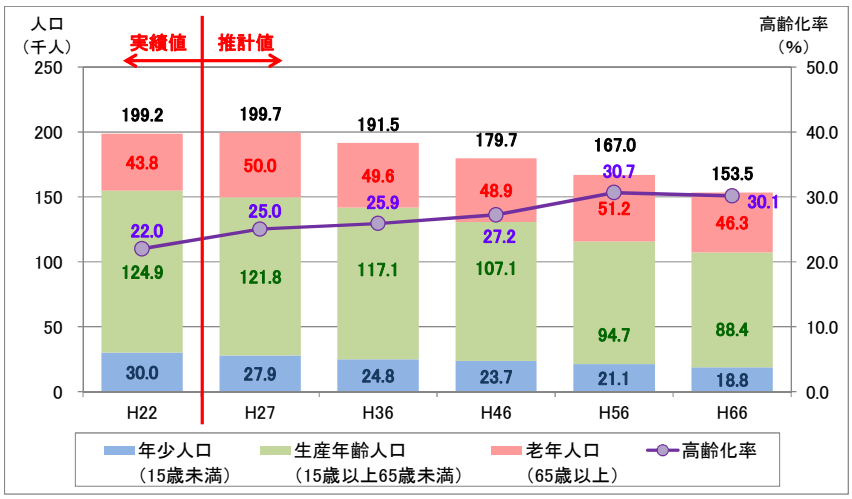
図 2-43 泉州山手線沿道のまちづくりの方針

2.4 都市活動・交通の将来動向

2.4.1 将来人口動向

(1) 岸和田市人口ビジョンによる将来人口

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



資料：岸和田市人口ビジョン

注 1：小学校区ごとに算出した推計値を積み上げて算出している。なお、小学校区の推計は、住民基本台帳による人口をもとに、コーホート要因法*により推計している。具体的には、住民基本台帳による人口を基に、住民基本台帳が電子化された S59 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。

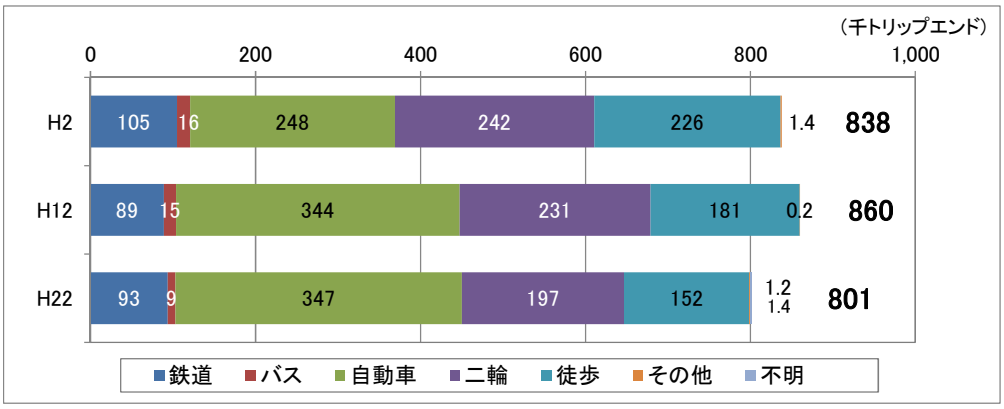
図 2-44 岸和田市における将来人口の推移（岸和田市人口ビジョン）

2.4.2 公共交通利用の見通し

(1) 現状の公共交通の利用者推移

岸和田市における代表交通手段別の発生集中量の推移を示します。

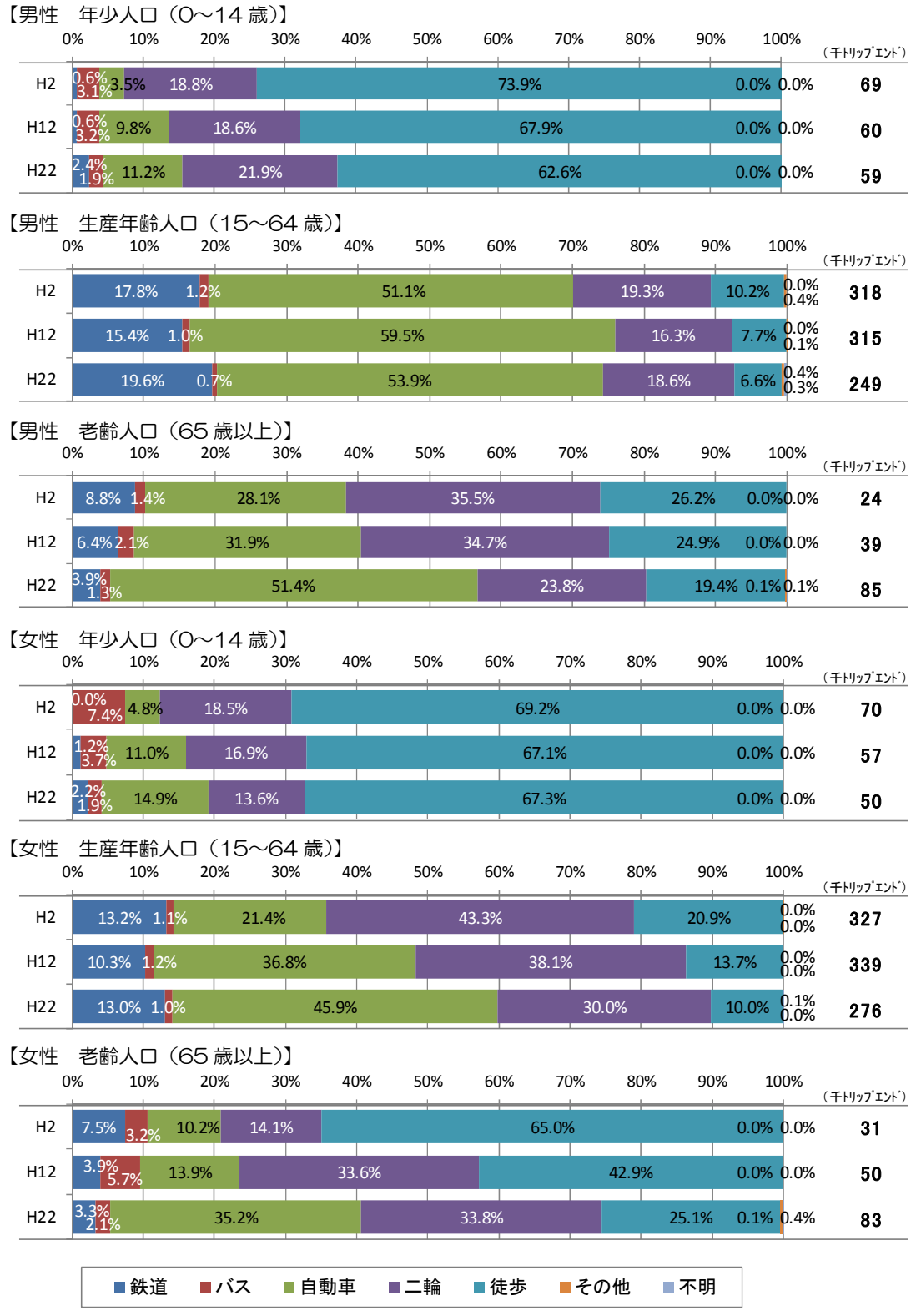
鉄道の発生集中量は、平成 2 年から平成 12 年にかけて約 15%減少し、平成 12 年から平成 22 年にかけて約 5%増加しています。また、バスの発生集中量は、平成 2 年から平成 22 年にかけて約 44%減少しています。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-45 代表交通手段別発生集中量(平日)

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



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-46　性別・年齢 3 区分別代表交通手段分担率（平日）

(2) 将来的な人口動向を踏まえた今後の公共交通の利用見通し

(1)の整理を踏まえると、性別・年齢 3 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ります。また、鉄道やバスを利用する人は、駅勢圏・バス停勢圏内に居住する人が多いことが想定されます。

上記を踏まえて、今後の公共交通の利用見通しは、以下のように推計を行います。

手法：岸和田市内の駅勢圏・バス停勢圏の人口を用いた推計

①第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22 年）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・バス停勢圏の人口推移を以下に示します。

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ます。

表 2-2 性別年齢 3 区分別人口（上段：駅勢圏、下段：バス停勢圏）

駅勢圏人口	男性				女性				男女計			
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計
H2												
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します。

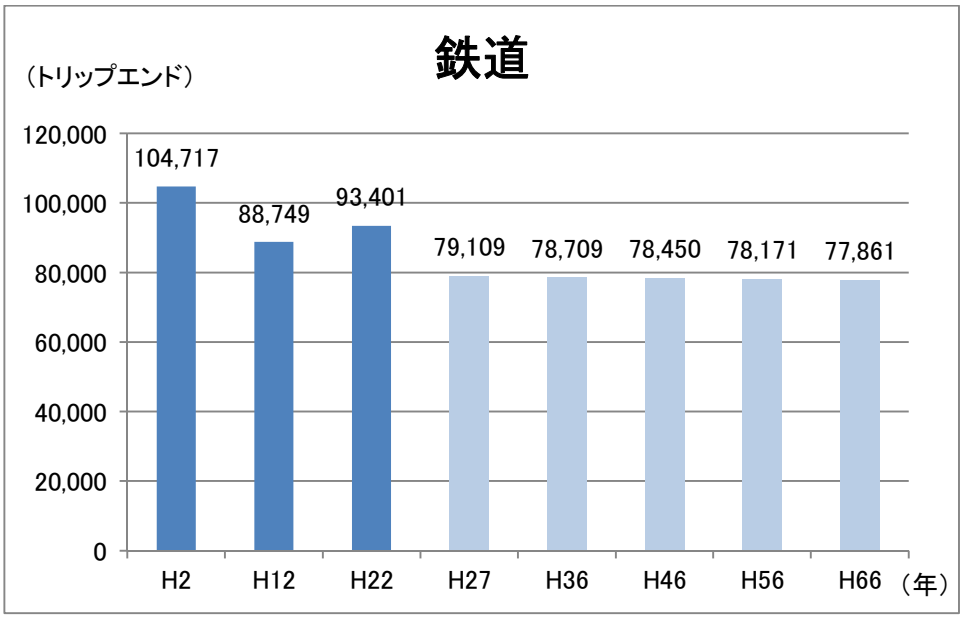
表 2-3 性別年齢 3 区分別発生集中量及び発生集中原単位

		男性			女性		
		年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
駅勢圏人口		7,713	31,784	9,710	7,331	33,098	13,529
鉄道	ﾄﾘｯﾌﾟｴﾝﾄﾞ	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	ﾄﾘｯﾌﾟｴﾝﾄﾞ	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します。

鉄道の発生集中量は、平成 22 年より少ない約 80,000 トリップエンドで推移し、バスの発生集中量は平成 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ます。



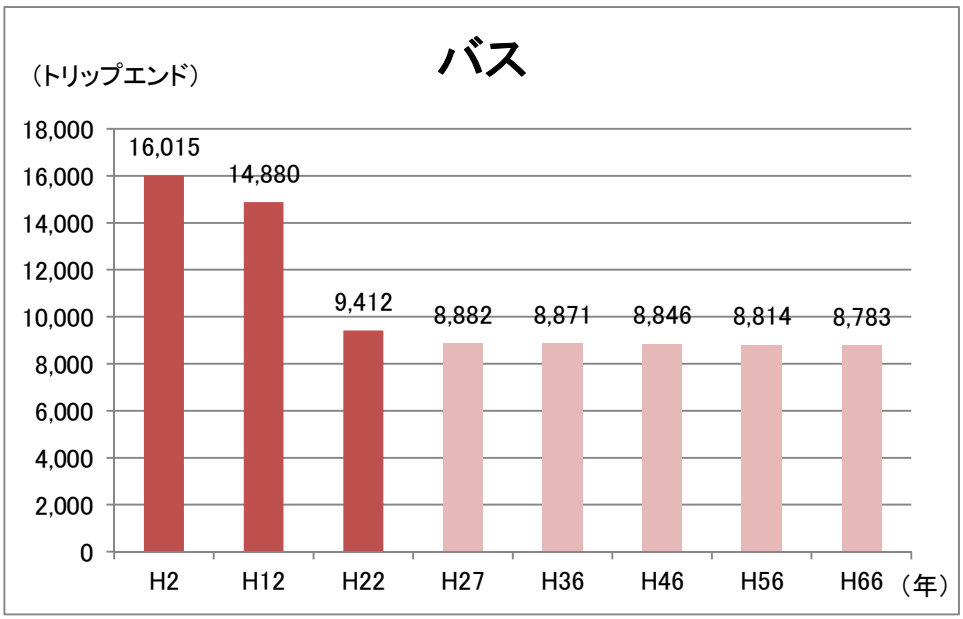


図 2-47　岸和田市における鉄道・バスの発生集中量の今後の見通し

2.5 岸和田市の都市活動・交通に関する課題

2.5.1 課題整理の分類について

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

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

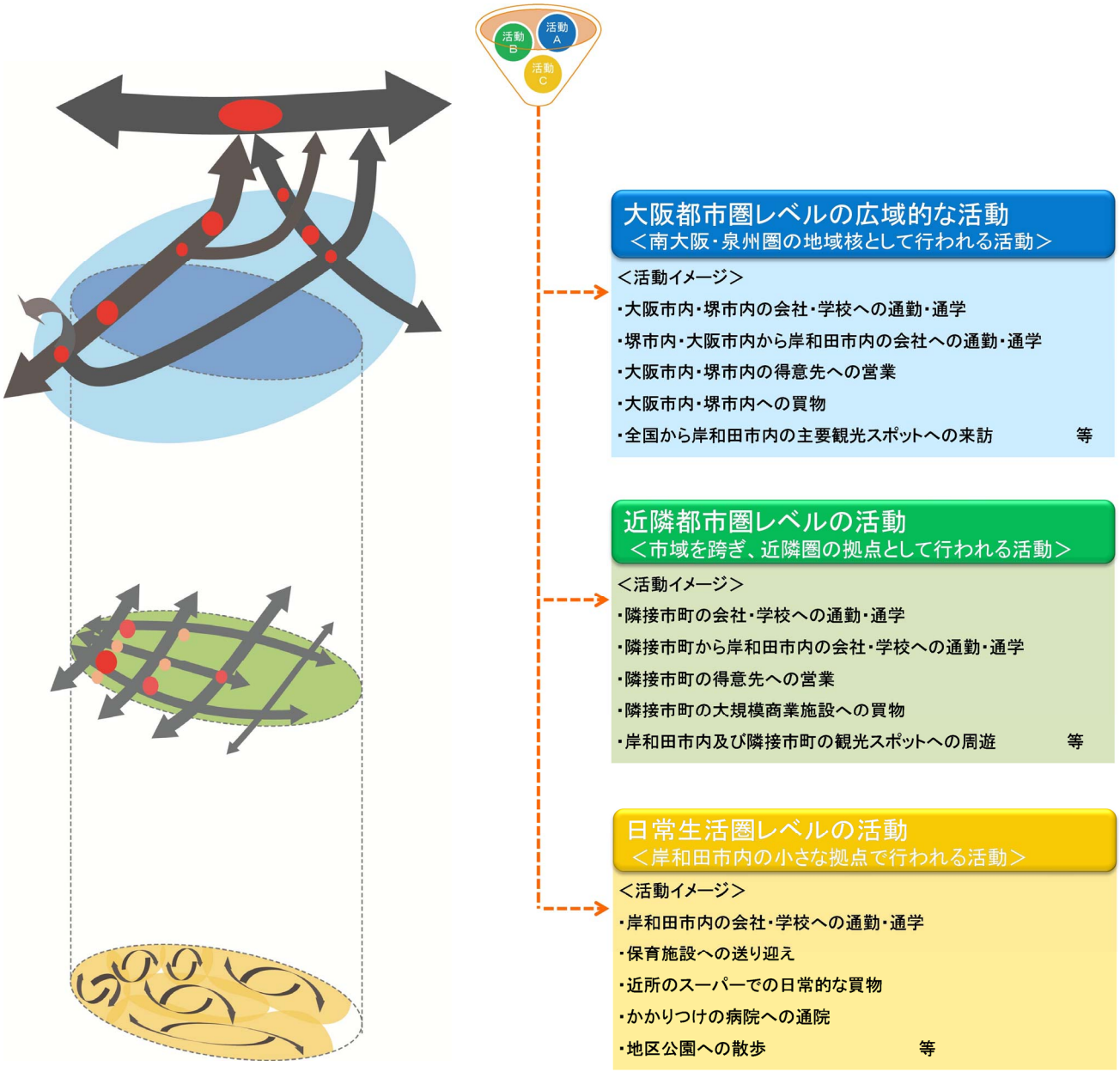


図 2-48 活動と移動の階層構造による分類

2.5.2 課題抽出にあたっての視点

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

主な評価指標の例

評価分野		評価軸	主な評価指標の例
①生活利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足した街を実現すること	**■適切な居住機能の誘導** － 都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること	・居住を誘導する区域における人口密度 ・日常生活ｻｰﾋﾞｽ機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率（医療、福祉、商業及び公共交通）
		■都市機能の適正配置 － 都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	・日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度
		■公共交通サービス水準の向上 － 公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること	・公共交通の機関分担率 ・公共交通沿線地域の人口密度
②健康・福祉	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	**■徒歩行動の増加と健康の増進** － 高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること － それにより市民の健康が増進すること	・メタボリックシンドロームとその予備軍の受診者に占める割合 ・徒歩、自転車の機関分担率
		■都市生活の利便性の向上 － 日常生活ｻｰﾋﾞｽ機能や公共交通ｻｰﾋﾞｽが徒歩圏域で充足していること	・福祉施設を中学校区程度の範囲内で享受できる高齢者人口の割合 ・保育所の徒歩圏に居住する幼児人口の総幼児人口に占める割合
		■歩きやすい環境の形成 － 歩行者空間が充実し,公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること	・歩行者に配慮した道路延長の割合 ・高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合
③安心・安全	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	**■安全性の高い地域への居住の誘導** － 災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること	・防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
		■歩行環境の安全性の向上 － 都市内において安全な歩行者環境が確保されていること	・歩行者に配慮した道路延長の割合
		■市街地の安全性の確保 － オープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること	・公共空間率 ・最寄り緊急避難場所までの平均距離 ・人口あたりの交通事故死亡者数
④地域経済	◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	**■市街地の荒廃化の抑制** － 空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること	・空き家率
		■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 － 都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること	・従業者一人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 － 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	・平均住宅宅地価格
⑤行政運営	◎市民が適切な行政サービスを享受できるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	**■都市経営の効率化** － 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 － 医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること － 地価が維持、増進すること	・市民一人当たりの税収額 ・従業者一人当たりの第三次産業売上高 ・平均住宅宅地地価
⑥エネルギー／低炭素	◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	**■運輸部門における省ネル低炭素化** － 公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること	・市民一人当たりの自動車CO_2排出量 ・公共交通の機関分担率
		■民生部門における省エネ化・低炭素化 － 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CO_2排出量 ・ 業務部門における従業者一人当たりのCO_2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 2-49 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

■現況

①生活利便性
- ○ 広域幹線道路として、阪神高速4号湾岸線、主要地方道大阪臨海線、国道26号が市域北部、阪和自動車道、国道170号が市域東部を縦断
- ○ 鉄道は、ＪＲ阪和線、南海本線が都市部を南北に縦断
- ○ 国道26号から東側では西側に比べ、南北方向の広域幹線ネットワークが脆弱

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
- ○ 国道26号と主要地方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

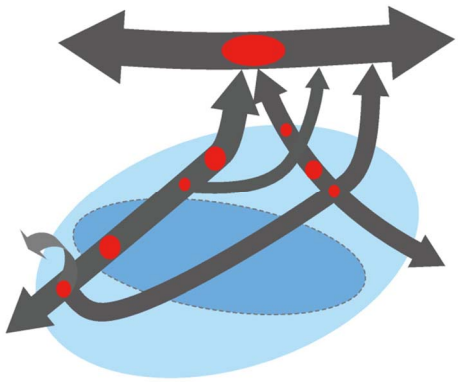
④地域経済
- ○ 臨海部では工業拠点として、工業・流通機能の集積を図る企業誘致を推進
- ○ 岸和田市の製造業従業者数は約7,850人（平成25年）で、泉南地域で最も多い
- ○ 大阪泉州観光ガイドでは、泉州地域の観光モデルコースを提案。コースの中には、移動手段としてタクシーを推奨したものがある

⑤行政運営
- ○ 丘陵地区では土地区画整理事業が事業中、地域内では企業が立地
- ○ 臨海部の岸之浦地区（岸之浦町，約29.9ha）や岸和田旧港地区において地区計画を策定

⑥エネルギー・低炭素
- ○ 泉南地域の自動車の分担率は46.7%であり、大阪府内8地域のなかで最も高い
- ○ 岸和田市の自動車の分担率は43.4%であり、泉南地域の自動車分担率46.7%よりも低い

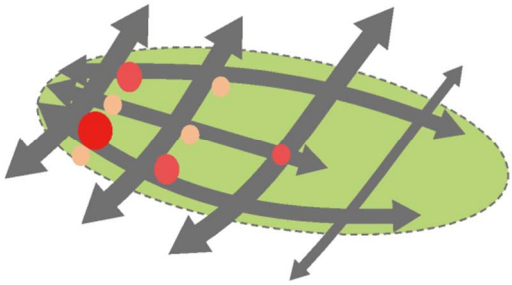
■課題

- ○ 広域圏ネットワークの整備推進（①③④⑤⑥）
- ○ 来訪者等が岸和田市内でスムースに移動できるアクセス性の向上（①②④⑤⑥）
- ○ 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（①③⑥）
- ○ 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（③）



(2) 近隣圏

■現況		■課題
① 生活利便性	○ 近隣都市等を結ぶ主要地方道大阪和泉泉南線（通称：13号線）、府道堺阪南線が市域北部を南北に縦断 ○ 日常生活サービス機能等（医療、福祉、商業および公共交通）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%と半数程度にとどまっている ○ 国道26号から東側では西側に比べ、近隣都市を結ぶ南北方向の幹線ネットワークが脆弱	○ 近隣圏ネットワークの整備推進（①③④⑤⑥）
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	○ 岸和田市都市部あるいは山間部から近隣市町へ誰もがスムースに移動できるアクセス性の向上（①②③⑥）
③ 安心・安全	○ 安心して歩道を通行できる”と感じている市民の割合は18.2%と低い ○ 岸和田市と近隣都市を結ぶ路線バスは、狭隘かつ歩道の整備がされていない道路を運行	○ 臨海部及び丘陵部の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムースにできるアクセス性の向上（④⑤）
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	



※1 徒歩圏： 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

■現況		■課題
① 生活利便性	○ ＪＲ阪和線、南海電鉄南海本線が都市部を南北に縦断し、路線バスが岸和田駅を中心に３つの谷筋に沿って山間部まで運行 ○ ローズバスは、岸和田駅を中心に臨海部・都市部を巡回 ○ 駅前交通広場が未整備の鉄道駅が存在 ○ 一部地域において鉄道駅やバス停までの距離がある地域が存在 ○ ローズバスと、鉄道・路線バスの乗り継ぎがしにくい	○ 生活圏の地域内で誰もがスムースに移動できるアクセス性の向上による地域の活性化（①②③④⑤⑥）
② 健康・福祉	○ 高齢者人口割合が高い地域が存在	○ 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（①④⑤）
③ 安心・安全	○ 市内の多くの地域で狭隘な道路が存在 ○ 狭隘な道路でかつ歩道が整備されていない道路で路線バスを運行する区間が存在し、狭隘な道路を運行するタクシーにも安全面等で影響がある ○ 市内にはボトルネック踏切*が存在し、交通渋滞が発生 ○ 自転車ネットワーク計画が必要と考えられる判断の目安となる指標の市町村に該当 ○ 拠点内や拠点間を結ぶ連続的なバリアフリー化が進んでいない	○ 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築（①②③④⑤⑥）
④ 地域経済	○ 主な鉄道駅周辺には商店街、市内には大規模商業施設、国道 26 号沿道はロードサイド型店舗が立地 ○ 中心部は岸和田城、丘陵部には道の駅愛彩ランド、山間部には牛滝温泉いよやかの郷などの観光施設が立地 ○ 臨海部、国道 26 号沿道や丘陵部では企業・事業所が集積 ○ 丘陵部に地域の拠点がない	○ 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（①②③④⑤⑥）
⑤ 行政運営	○ 路線バスの利用者数は、H20 年から減少傾向にある ○ ローズバスの運行目的と利用実態が異なり、路線バスと料金体系が異なる ○ 山間部では、路線バスへの運行補助や遠距離児童等通学費補助を実施 ○ 市内の５ヵ所に市民センター※２を整備（市役所を含め、6 地域に整備）	○ 市内鉄道駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上（①③④⑤⑥） ○ 高齢化社会への対応（①②③④⑤）
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	

※２市民センター：サービスセンター、公民館、図書館等の機能をもつ複合施設

(4) まとめ

■広域圏

① 広域圏ネットワークの整備推進
② 来訪者等が岸和田市内でスムースに移動できるアクセス性の向上
③ 岸和田市内のどこからでも誰もが広域的な移動がしやすくなるような交通サービスの提供
④ 災害時の広域的な応急活動を迅速かつ的確に実施するための交通基盤の整備

■近隣圏

⑤ 近隣圏ネットワークの整備推進
⑥ 岸和田市都市部あるいは山間部から近隣市町へ誰もがスムースに移動できるアクセス性の向上
⑦ 臨海部及び丘陵部の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムースにできるモビリティ*とアクセス性の向上

■生活圏

⑧ 生活圏の地域内で誰もがスムースに移動できるアクセス性の向上による地域の活性化
⑨ 都市部と臨海部・山間部を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成
⑩ 市民のニーズに対応した路線バスの再編を含めたネットワークの再構築
⑪ 鉄道駅やバス停までの距離がある地域の解消に向けた移動手段の確保
⑫ 市内鉄道駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上
⑬ 高齢化社会への対応

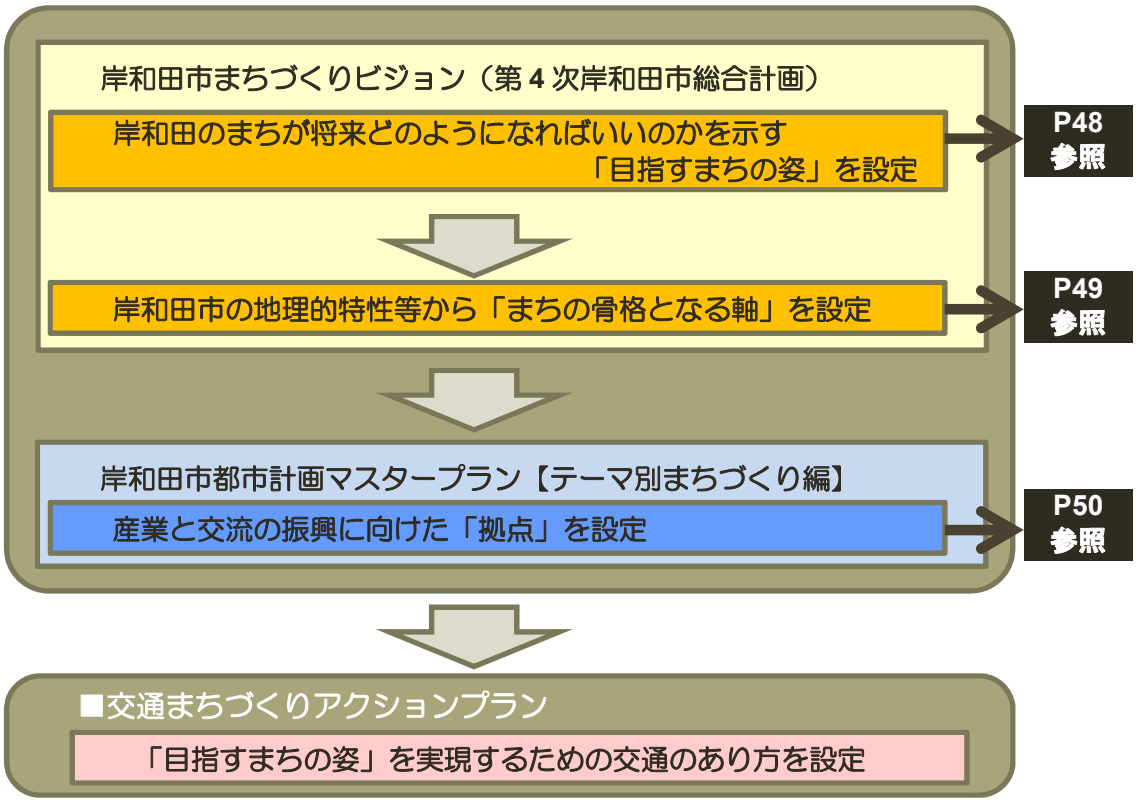
表 2-4 活動と移動の階層構造による分類別に見た都市交通に関する課題

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
広域圏		○	○	○	○									
近隣圏						○	○	○						
生活圏	(1) 都市中核地域								○	○				○
	(2) 岸和田北部地域								○			○	○	○
	(3) 葛城の谷地域西部								○			○	○	○
	(4) 葛城の谷地域東部								○		○	○		○
	(5) 岸和田中部地域								○		○	○		○
	(6) 久米田地域								○			○	○	○
	(7) 牛滝の谷西部地域								○		○	○		○
	(8) 牛滝の谷東部地域								○		○	○		○

3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について

3.1 まちづくりビジョン等で示されている将来像

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



3.1.1 目指すまちの姿

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

目指すまちの姿

元気あふれる躍動都市　岸和田

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

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

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

今やその名を全国に馳せ、岸和田の代名詞ともなっている「だんじり祭」は、時代や社会が変化する中にあっても約 300 年もの間、親から子へ、子から孫へと連綿と受け継がれ、祭には、主人公である市民はもちろんのこと、岸和田という地域社会全体が躍動感に満ちあふれます。

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）

図 3-1　目指すまちの姿

3.1.2 まちの骨格となる軸

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

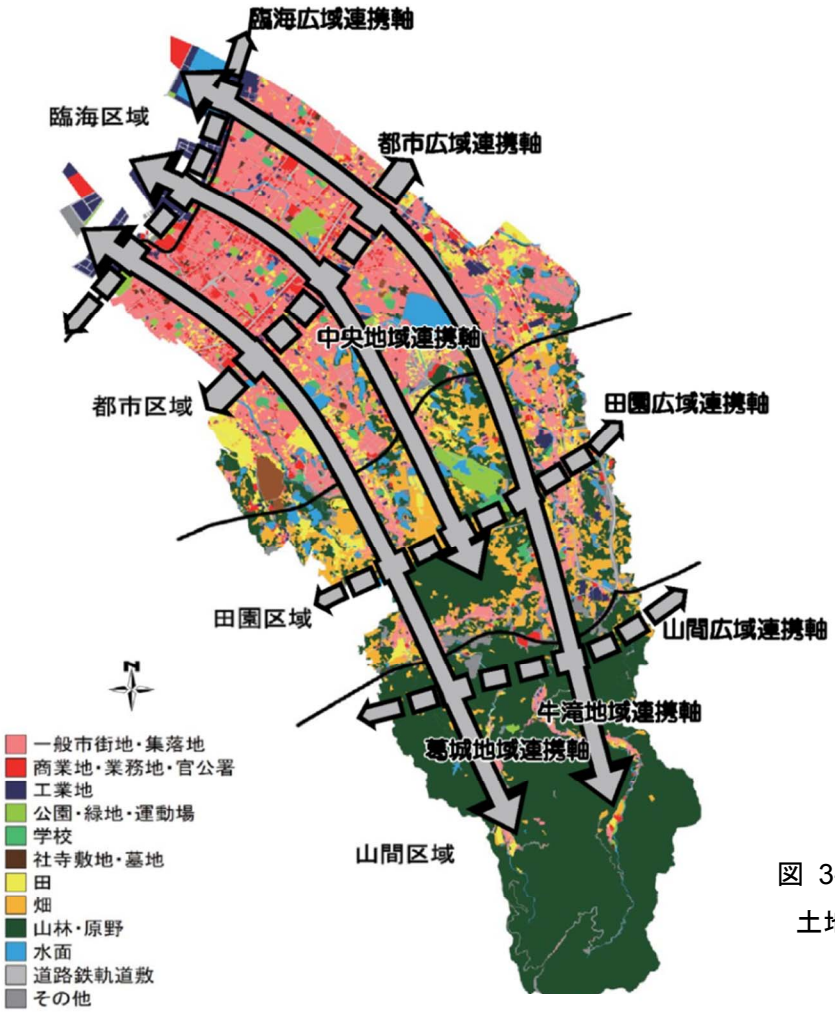


図 3-2 まちの骨格となる軸と土地利用状況（平成 22 年）

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
	[都市広域連携軸] 都市区域で市内外を結ぶ	府道堺阪南線
		南海線（鉄道）
		国道 26 号
		ＪＲ阪和線（鉄道）
		府道大阪和泉泉南線 [都）大阪岸和田南海線]
		[都）泉州山手線]
田園区域と山間区域の発展に寄与する軸	[田園広域連携軸] 田園区域で市内外を結ぶ	[都）泉州山手線]
		国道 170 号
	[山間広域連携軸] 山間区域で市内外を結ぶ	阪和自動車道

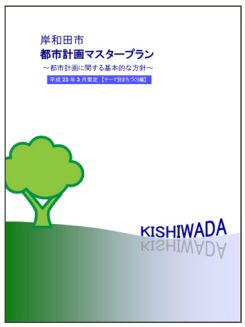
表 3-2 地域連携軸

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）岸和田土生郷修斉線]
		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 拠点の設定

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



取り組むべき方向性

本市が、都市活力を持ち続けるためには、市内産業の活性化や就業機会の充実、また市内外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）

図 3-3 多彩な魅力と活力を備えたまちづくりの方針図

3.2 基本理念

「岸和田市まちづくりビジョン（第４次岸和田市総合計画）」の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市岸和田」の実現に向け、まちづくりと一体となった目指すべき交通インフラの姿を形成していくための基本理念と基本方針を以下に示します。

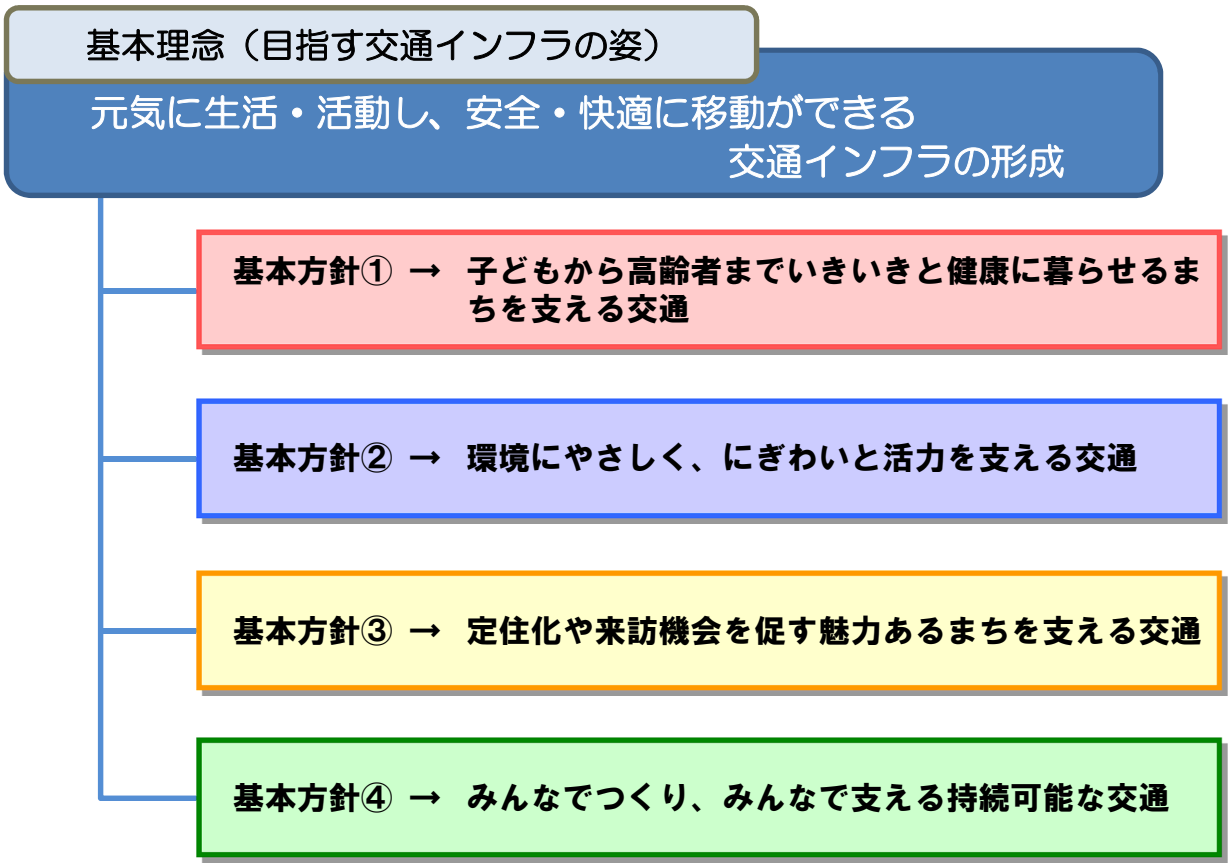


図 3-4 基本理念と基本方針

3.3 基本方針

基本理念を踏まえた交通まちづくりのための基本方針を示します。

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

健康に暮らすためには、日常的に外出をすることが大切です。
外出時において、公共交通を利用する際は、最寄り駅やバス停まで歩くことになります。歩くことが適度な運動となり、健康寿命を延ばし、結果的に家族による介護の負担減少や医療費削減が期待できます。
子どもから高齢者までの幅広い世代の方が外出しやすくするために、人(徒歩)を中心として、自転車・自動車・路線バス・鉄道の連携を強化し、外出目的や状況に応じた移動手段を自由に選択できる交通体系の構築に加えて、同伴移動の促進を目指します。
また、日常的な外出機会を創出することも重要であり、歩行者や自転車の通行空間整備や、バリアフリー化、外出目的となる施設整備やイベント開催など、まちづくりとの連携も図ります。

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題①

あるべき姿	現在における現状・問題
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	・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
子ども、車いすの方や高齢者が安心・安全に移動できる	・歩行空間が未整備であったり、バリアフリー化されていない
市内を徒歩や自転車で安全に移動できる	・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
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	・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、商店街等にはにぎわいが戻ります。にぎわいが創出されることで、新たな店舗等の施設や人々の交流が生まれることも期待できます。中心市街地などの人が集まる拠点において、徒歩・自転車・公共交通の回遊性・利便性を高めることで、公共交通を軸とした歩いて暮らせるまちづくりの実現及び人が集まる施設へのアクセス性向上につながる交通を目指します。

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

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題②

あるべき姿	現在における現状・問題
公共交通が利用でき歩いて暮らせる	・拠点や拠点間のバスによるネットワークが脆弱である ・まちを安心して歩ける歩行空間が少ない
バスと鉄道が乗り継ぎしやすく便利である	・バスと鉄道との乗り場が離れており、利用しにくい ・乗継利用時の料金割引がない
自動車に過度に依存せず、環境にやさしい公共交通で移動できる	・市民の移動手段は自動車に依存している
市域の東西間（臨海部～山間部）を円滑に移動できる	・踏切での遮断による渋滞が発生し、路線バスが遅延する ・踏切での安全確保が必要

基本方針③ → 定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

少子高齢化の進行により、人口構造が大きく変化している岸和田のまちを持続的に発展させるためには、若年層を中心に定住を促し、人口の年齢構成バランスを整えるための取組みが求められます。また、岸和田市は岸和田城を中心として、自然と伝統に恵まれた城下町として発展してきており、歴史と伝統を持つ、貴重な文化的遺産が数多く残っており、これらの資源の活用が求められています。さらに、大規模災害時や救急医療活動時等の緊急時においても、安全に安心して移動できる交通環境も求められます。

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

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題③

あるべき姿	現在における現状・問題
岸和田の歴史や自然などの資源を目指した観光客が多く来訪する	・観光客が移動しやすい交通や観光拠点間を結ぶ交通がない ・歴史や自然などの資源が観光に活かされていない
泉南地域の中心都市としての魅力がある	・広域や近隣市町への道路や鉄道のネットワークが脆弱な地域がある
災害にも強いまちづくりが実現できている	・道路幅員が狭隘な区間や都市計画道路の未整備区間が存在する
幅広い世代が交流し住みたいと思う	・交通の利便性や住みやすさの魅力が未熟である

基本方針④ → みんなでつくり、みんなで支える持続可能な交通

市民ニーズに応じて、全市的に共通のサービスを提供するためには、行政等の努力だけでは限界があります。しかし、特定の地域や対象者に応じた交通サービスの提供を行うことは、市民負担の公平性の観点から理解が得られにくい側面もあります。また、少子高齢化の進展や市街地の拡大による行政コストの拡大等により、厳しい財政状況にあります。

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

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題④

あるべき姿	現在における現状・問題
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
市民が守り・育てる交通がある	・バスのメリットや運行状況の認知が市民に浸透していない ・駅やバス停までが遠く、自動車以外の交通手段が利用しにくい ・交通の必要性を認識して使うという意識が醸成されていない

3.4 将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について

3.4.1 活動と移動の階層構造による方向性

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

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

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

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

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

広域圏　南北大阪を繋ぐ広域連携軸

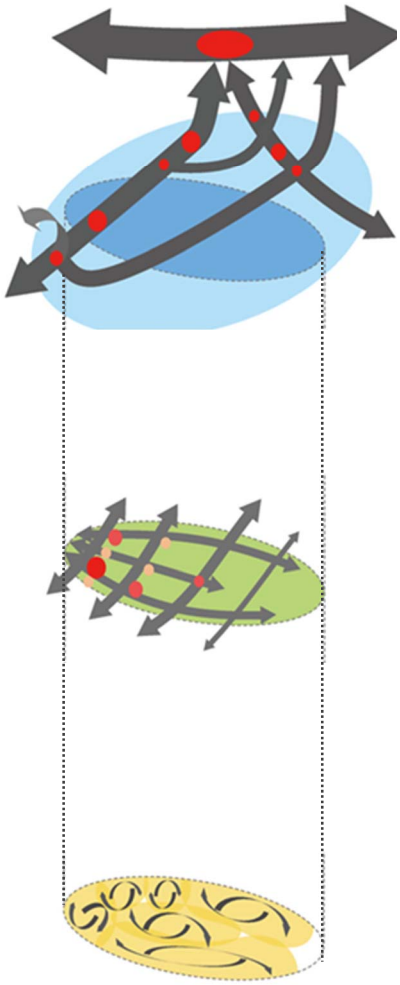
活動イメージ：
大阪都市圏レベルの広域的な活動（南大阪・泉州圏の地域核として行われる活動）

近隣圏　都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

活動イメージ：
近隣都市圏レベルの活動
（市域を跨ぎ、近隣圏の拠点として行われる活動）

生活圏　地域内で回遊性を高める交通ネットワーク

活動イメージ：
日常生活圏レベルの活動
（岸和田市内の小さな拠点で行われる活動）



3.4.2 広域圏の方向性

広域圏では、大阪都市圏レベルの広域的な活動の基盤として、交流と連携を高める交通ネットワークづくりが求められています。広域的な観点から、南大阪・泉州圏の地域核として岸和田市を位置づけ、住みやすさや来訪地としての魅力を高めるため、自動車専用道路や鉄道と連携した広域交通軸としての機能強化を図ります。

広域圏：南北大阪を繋ぐ広域連携軸

基本方針③

定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

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

施策の方向性：

【鉄道・自動車】

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

施策イメージ：
- 広域幹線の整備
- 広域ネットワークの形成 等

3.4.3 近隣圏の方向性

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

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

近隣圏：都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

基本方針①

子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える交通

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

基本方針②

環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通

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

施策の方向性：

【鉄道】
交通結節点として、鉄道駅を中心に、誰もが移動しやすい環境整備を推進する。

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

【路線バス・地域巡回ローズバス】
鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、バスサービスを高める効果的な運行計画の再編・整備を進める。

【自転車・歩行者】
自転車・歩行者が安全・安心して移動できる広域的なネットワークを構築する。自転車や歩行空間に関する検討や、歩行者と自転車との交錯を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させる。

【市民協働】
自動車から公共交通への転換を事業者・行政・市民で進めていく。

施策イメージ：

- 幹線道路の整備
- 路線バスの再編
- 交通結節点の整備　等

3.4.4 生活圏の方向性

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

生活圏：地域内の回遊性を高める交通ネットワーク

基本方針①

子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える交通

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

基本方針④

みんなでつくり、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・地域巡回ローズバス】

鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとローズバスの連携により、交通の利便性を高める。

既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域主導による地域公共交通の導入に向けた検討を進める。

【歩行者】

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

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

【市民協働】

公共交通の利用促進や、日常生活の助け合いのしくみ構築に向け、行政・地域・関係事業者が連携して、ソフト面からもまちづくりや交通について考え、協働の取組みを推進し、市民の健康増進や交流促進につなげる。

施策イメージ：

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

第２編

公共交通編

和歌山市

泉洋ビル
53 天神山町3丁目
和泉府中駅前
ららぽーと和泉前

関空/和歌山

1. 交通まちづくりアクションプラン『公共交通編』について

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『公共交通編』は、「基本計画編」で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現を目指すため、公共交通の果たすべき役割を明らかにし、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがた」を実現するマスタープランとして、とりまとめたものです。

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

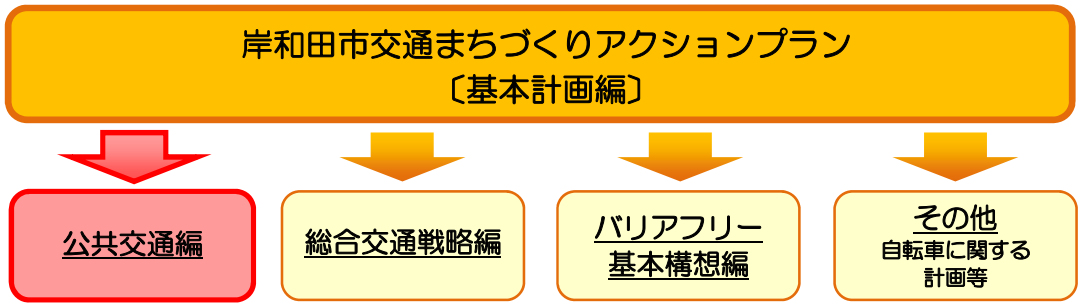


図 1-1 岸和田市交通まちづくりアクションプランの構成

対象交通について

岸和田市交通まちづくりアクションプラン〔公共交通編〕における『公共交通』は、「不特定多数の人が利用する乗り物」とし、鉄道・バス・タクシー等を対象とします。

*印の付いている用語は、巻末の「用語集」に説明を記載しています。

ローズバス
ローズバス
17-01

NANKAI
NANKAI
ワンステップBUS

日根野

2. 公共交通に関する方針と将来像について

2.1 公共交通に関する取組みの方向性

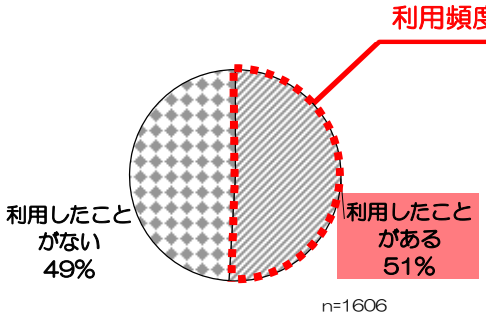
目指すべき将来都市像を踏まえた、公共交通に関する方針の設定に当たって、市民の公共交通に関するニーズの把握を行います。日常の移動手段、公共交通の利用状況及び考え方を把握するために実施した市民公共交通アンケート調査（→P66 参照）結果に基づき、取組みの方向性を整理します。

2.1.1 公共交通に対するニーズ

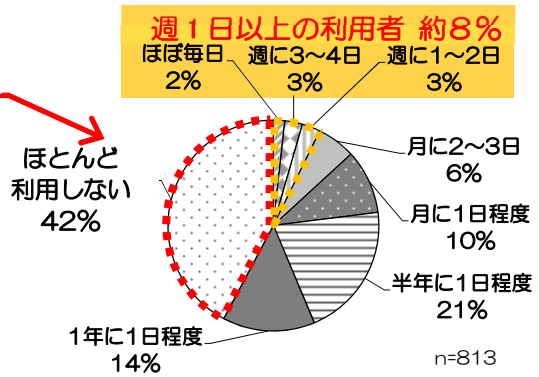
(1) バスの利用状況とバス交通の必要性について

路線バスの利用状況をみると、「路線バスを利用したことがある」との回答は、半数を超えていますが、利用頻度をみると、「路線バスを利用したことがある」との回答のうち、日常的に利用している方(週１回以上利用)は、約８％と少ない状況にあります。

□ 路線バスを利用したことがありますか？（1 つだけ選択）



□ 路線バスの利用頻度は？（1 つだけ選択）

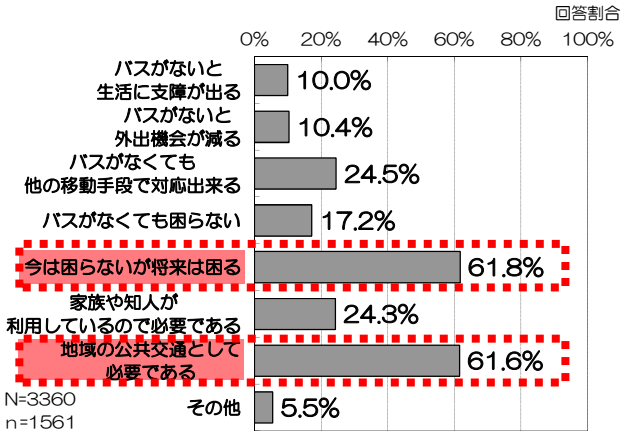


出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

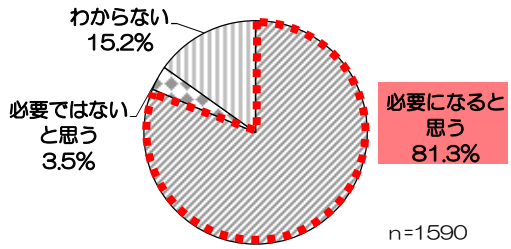
図 2-1 路線バスの利用状況に関する質問

また、路線バスが必要かとの質問に対しては、「今は困らないが将来は困る」や「地域の公共交通として必要である」との回答が 6 割以上を占め、将来自動車を運転・利用できなくなった時のバス交通の必要性への質問については、「必要になると思う」との回答が８割以上を占めています。

□ バス交通は必要だとおもいますか。その理由はどれですか。(あてはまるものを３つ選択)



□ 将来、自動車を運転・利用出来なくなった時にバス交通は必要だと思いますか？（1 つだけ選択）



出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

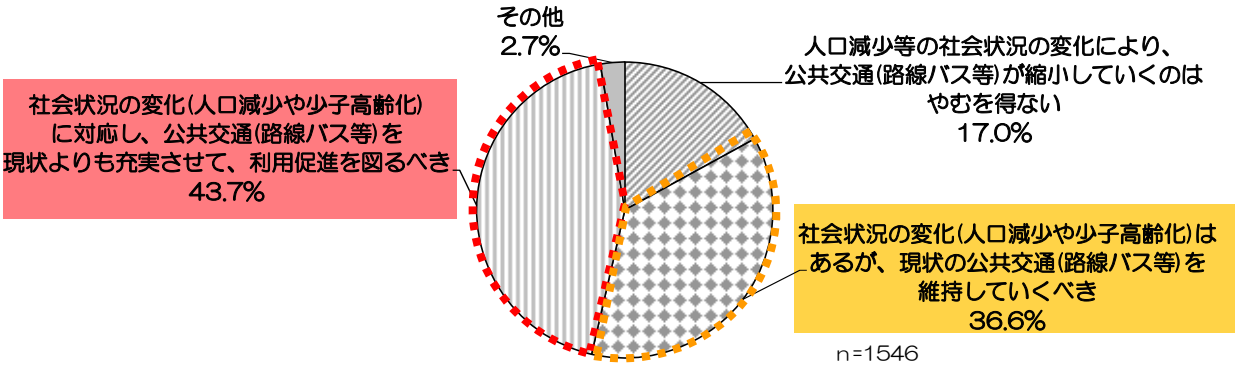
図 2-2 市内のバス交通に関する質問

● 現在は、バス交通を利用していないが、将来は必要と望む声が多い。

(2) 公共交通(路線バス等)**を維持・確保することの必要性

公共交通(路線バス等)**の維持・確保の必要性に関する質問については、「社会状況の変化に対応し、公共交通(路線バス等) **を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」、「社会状況の変化はあるが、現状の公共交通(路線バス等) **を維持していくべき」との回答が高い割合を占めています。

□ 公共交通(路線バス等)**を維持・確保することは必要だと思う理由は？（1 つだけ選択）



出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

図 2-3 公共交通(路線バス等)**を維持・確保することの必要性に関する質問

● **公共交通（路線バス等）**は、まず維持・確保を最優先として、地域の実情に応じた充実と利用促進を図る。**

市民公共交通アンケート調査について

○岸和田市民を対象に日常の移動手段、公共交通の利用状況及び考え方に関するアンケートを実施しました。

○アンケート調査票の回答状況は、合計 1,668 票、回答率 37.1%です。

○ 調査概要

【調査方法】
- 住民基本台帳から無作為抽出による郵送配布･郵送回収（※6 ヶ月以上在住者対象、地区別・年代別・性別に岸和田市の人口構成に応じて均等抽出）

【調査対象者・調査規模】
- 岸和田市在住の 15 歳以上の市民
- 合計 4,500 部配布

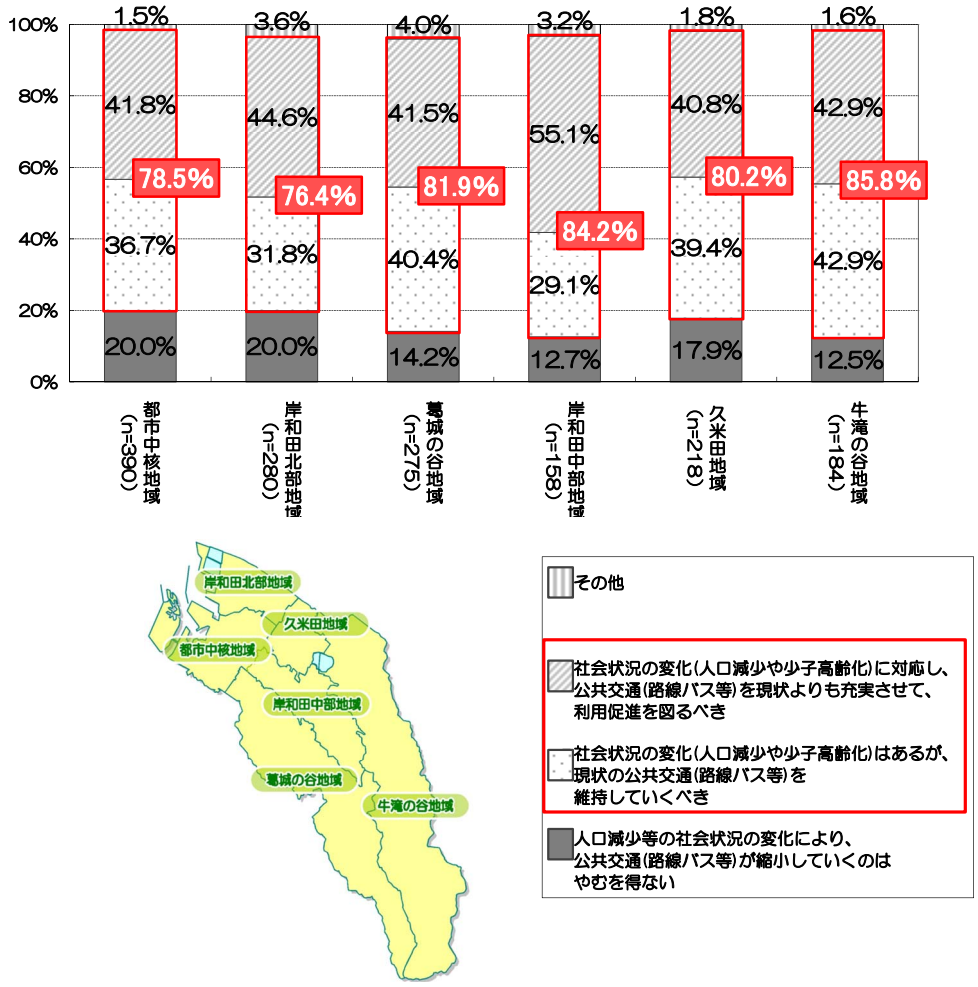
【調査時期】
- 平成 28 年 10 月 31 日（金）～11 月 14 日（金）

【回答状況】
- 1,668 票（回答率 37.1%）

(3) 岸和田市の公共交通(路線バス等)**の現状について

同様に、公共交通(路線バス等)**の維持・確保の必要性に関する回答を地域別に見ると、「社会状況の変化はあるが、現状の公共交通(路線バス等)**を維持していくべき」や「社会状況の変化に対応し、公共交通(路線バス等)**を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」との回答が占める割合は、牛滝の谷地域(約 86%)が最も多く、次いで岸和田中部地域(約 84%)、葛城の谷地域(約 82%)です。

□ 公共交通(路線バス等)**を維持・確保することは必要だと思う理由は？（1 つだけ選択）
【地域別】



※地域区分図は、岸和田市まちづくりビジョン（第 4 次岸和田市総合計画）による
出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

図 2-4 公共交通(路線バス等)**を維持・確保することは必要だと思う理由

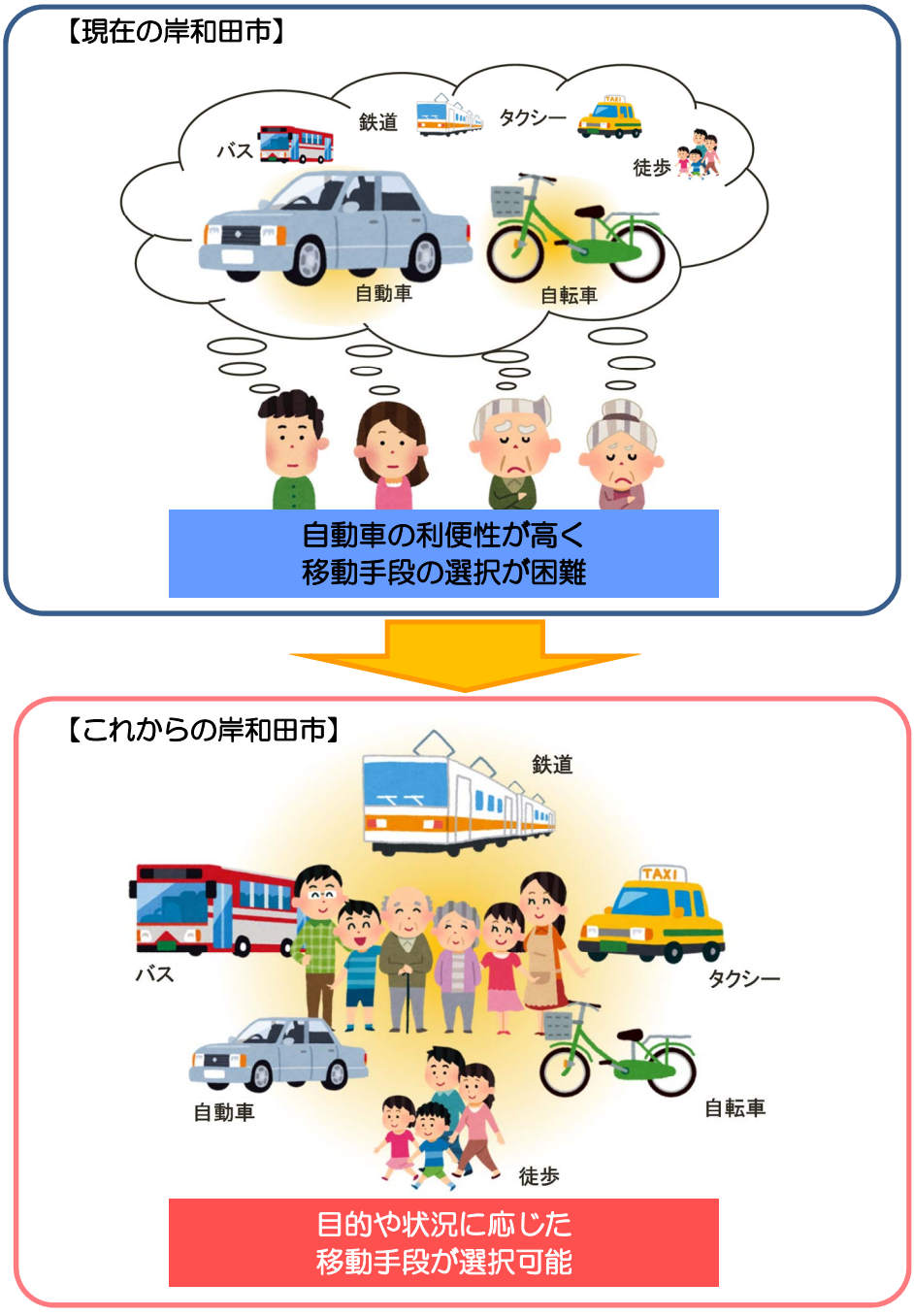
● **公共交通（路線バス等）**必要性は、地域により異なるため、地域のニーズに合った公共交通を考える必要がある。**

公共交通(路線バス等)**：市民公共交通アンケート調査において、公共交通(路線バス等)を維持・確保することの必要性やその理由を問う設問があり、この設問での『公共交通(路線バス等)』は、道路運送法に基づいて運行するバス・タクシー等を対象としている。

2.1.2　公共交通の将来像

(1)　本市の公共交通のあり方

現状では、自動車や自転車の分担率が高く、公共交通があまり利用されていない状況です。

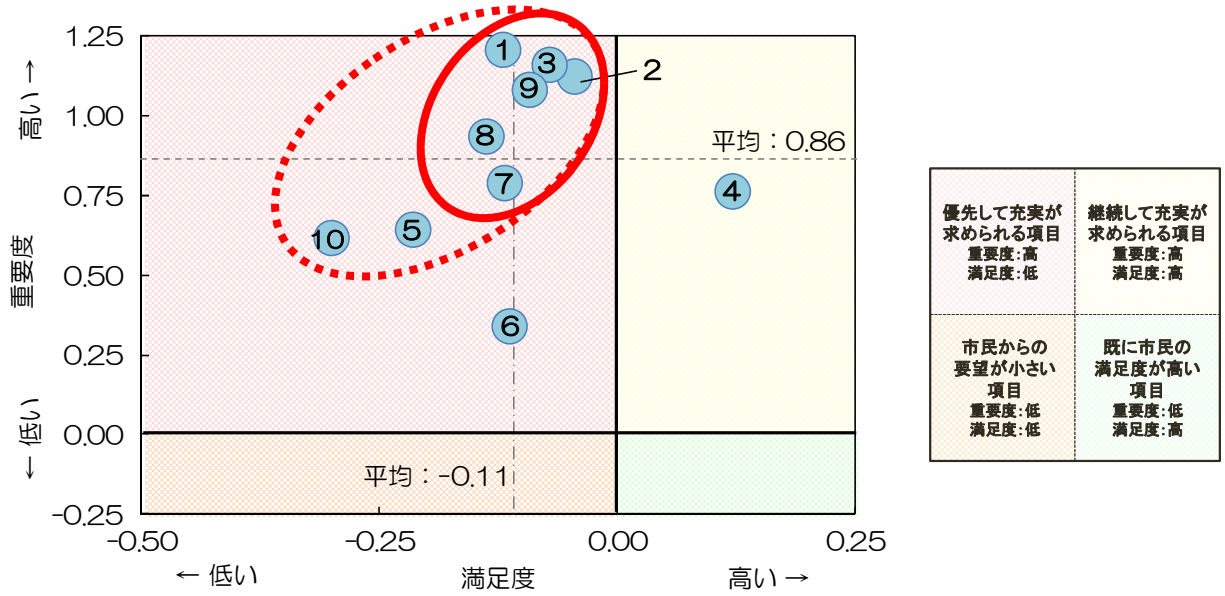


- **幅広い世代の方が、日常的に外出しやすくするために、人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車との連携を強化することで、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる交通体系の構築を目指す。**
- **異なる交通手段間の乗継抵抗（物理的な面、運賃面、情報面）の低減を図り、外出機会を増やすための、シームレスな公共交通体系を実現する。**

(2) 現在の移動と交通について

市民公共交通アンケート調査より、本市における移動と交通に関する満足度を見ると、ほとんどの項目で低くなっているが、その中でも重要度が高い項目をみると、「誰もが外出しやすい環境」（1、2、3）と「公共交通の充実」（7、8、9）が挙げられていることがわかります。

□ 岸和田市の交通に関する現状の満足度と重要度についてお答えください。



岸和田市の交通に関する現状の満足度と重要度	
1	高齢者や障がい者が外出しやすい
2	子育てする人が気軽で安全に移動できる
3	自家用車がなくても（運転できなくても）気軽に移動できる
4	岸和田市から大阪市等の離れた都市への移動がしやすい
5	岸和田市から和泉市等の隣接する市への移動がしやすい
6	駅周辺を楽しく歩いて回遊できる
7	駅を中心とした交通ネットワークが充実している
8	お住まいの地域に望ましい交通が確保されている
9	来訪者が市内をバスで便利で快適に移動できる
10	幹線道路が整備され、災害に強くなっている

→ 誰もが外出しやすい環境

→ 公共交通の充実

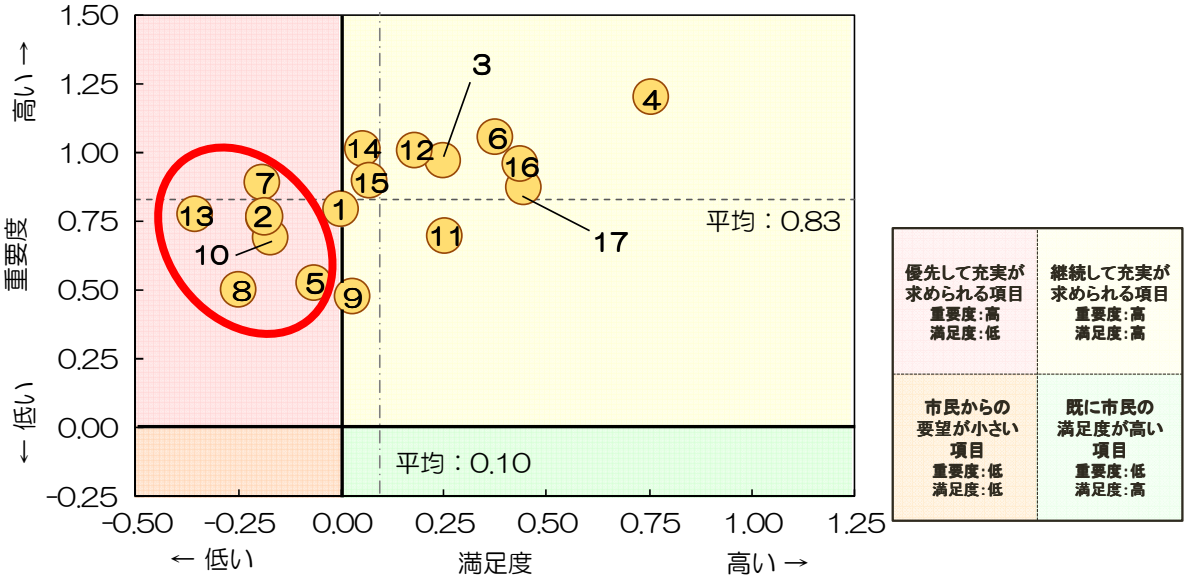
出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

図 2-5 岸和田市の交通に関する現状の満足度と重要度

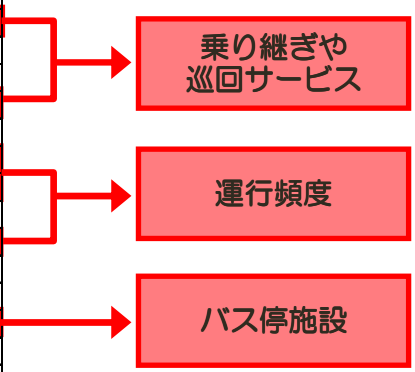
(3) バス交通に対する満足度と重要度

市民公共交通アンケート調査より、本市のバス交通を利用する際の満足度や優先度の状況を見ると、いずれの項目も重要度が高くなっていますが、一方で、「乗り継ぎや巡回サービス」（2、5）及び「運行頻度」（7、8、10）と「バス停施設」（13）に対する満足度が低くなっており、これらの充実が求められていると考えられます。

□市内のバス交通（路線バスやローズバス）を利用する際の満足度と重要度についてお答えください。



市内のバス交通を利用する際の満足度と重要度	
1	目的地まで遠回りせずに行くことができる
2	地域内をくまなくバスが巡回している
3	バスが遅れることなく目的地へ行ける
4	目的地までバスで安全に行ける
5	路線バスやローズバスに乗り継いで利用することができる
6	鉄道（JRや南海）に乗り継いで利用することができる
7	朝・夕の時間帯における運行頻度
8	昼間時間帯における運行頻度
9	始発時間が早くからある
10	終発時間が遅くまである
11	毎時同時刻にバスを利用することができる
12	自宅からバス停までの距離が近い
13	ベンチ・屋根等のバス停施設がある
14	路線や時刻表の案内が分かりやすい
15	バスの料金
16	バスの乗降が快適に行える
17	運転手の接客態度が良い



出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

図 2-6 市内のバス交通を利用する際の満足度と重要度に関する質問

(4) これからの交通手段分担について

本アクションプランでは、基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現と市民の日々の暮らしを支える移動手段の確保を図るために、交通手段ごとの役割を整理するとともに、それらの将来像を設定します。

【交通手段別の役割整理①】

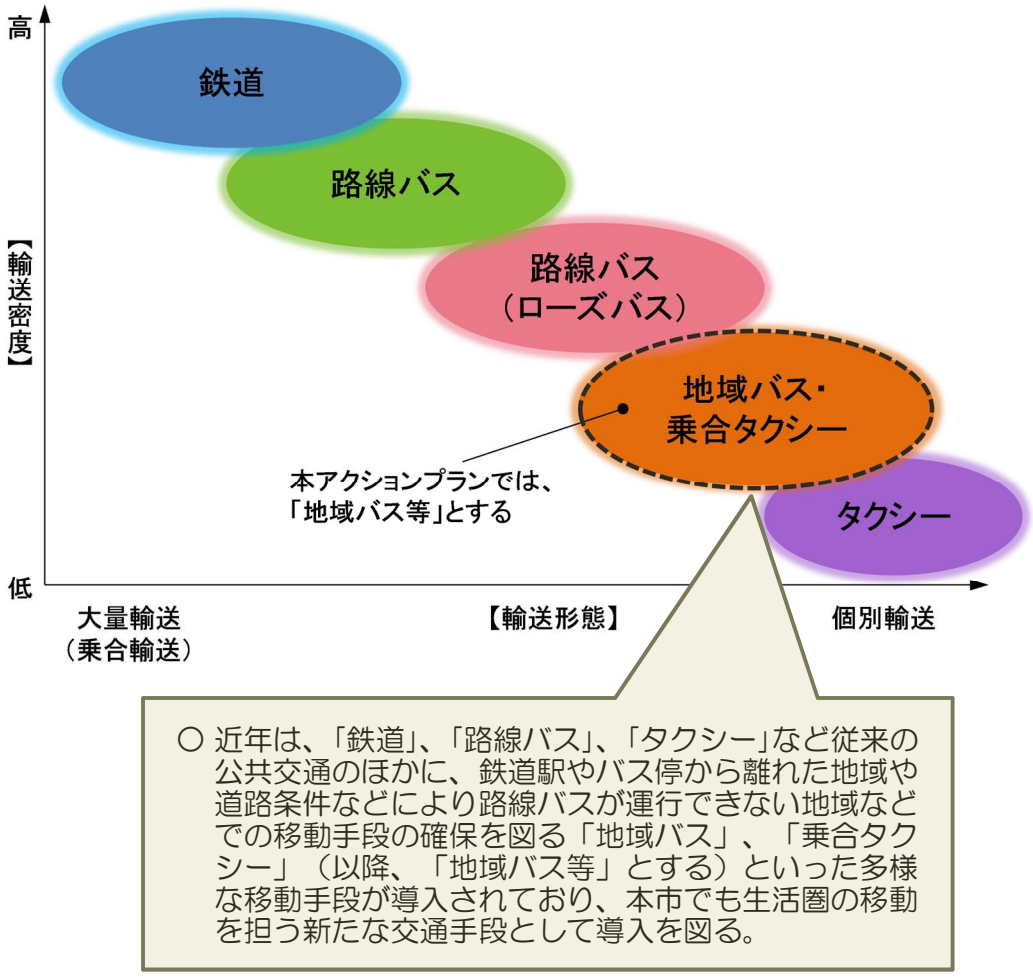


図 2-7 輸送密度と輸送形態からみた公共交通の分類（アクションプラン）

【交通手段別の役割整理②】

大量輸送 ↕ 個別輸送

	交通手段	イメージ	概要	適用イメージ
広域圏	鉄道		広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段	大阪市、堺市などの大都市や近隣都市への円滑な移動を担い、市外への通勤、通学や外出時などの移動手段として確保。
近隣圏	路線バス		日常の身近な交通手段として市内及び市外の鉄道駅や山手までの地域連携軸を担う交通手段	市内の３つの谷筋に沿った移動手段としての基本的役割を担う。有効・効率的に運行する。バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。
生活圏	路線バス（ローズバス）		中心市街地を巡回し、移動サービスを担う交通手段	中心市街地及びその周辺地域において誰もが気軽に利用できる移動手段として確保。
生活圏	地域バス等：地域バス		鉄道駅やバス停から離れた地域や居住地と生活利便施設・鉄道駅等の拠点への移動手段を確保するための交通手段	路線バスがない地域などにおいて、地域が主体となり、事業者・行政と連携して運行する。地域の需要に応じた運行経路や運賃の設定を行う。
生活圏	地域バス等：乗合タクシー		道路条件や需要に応じて地域バスによる運行が困難な場合に導入を目指す交通手段	
生活圏	タクシー		路線や時間の制約がなく、利用者個人の要望に対応可能な移動サービスを提供する交通手段	ドア・ツー・ドアの運行サービスにより、行き先や時間など個別需要に対応する。

出典：南海電気鉄道株式会社ＨＰ、西日本旅客鉄道株式会社ＨＰ、岸和田市資料、横浜市ＨＰ（地域交通サポート事業）、「ぐるっと生瀬」運行協議会ＨＰ

図 2-8　交通手段の種類と主な特性

【地域公共交通網の将来像】

上位計画（岸和田市まちづくりビジョン（第 4 次岸和田市総合計画）及び岸和田市都市計画マスタープラン）で設定されている将来像と、交通手段別の役割整理①～②を重ねることにより、地域公共交通網の将来像は以下のように位置付けます。

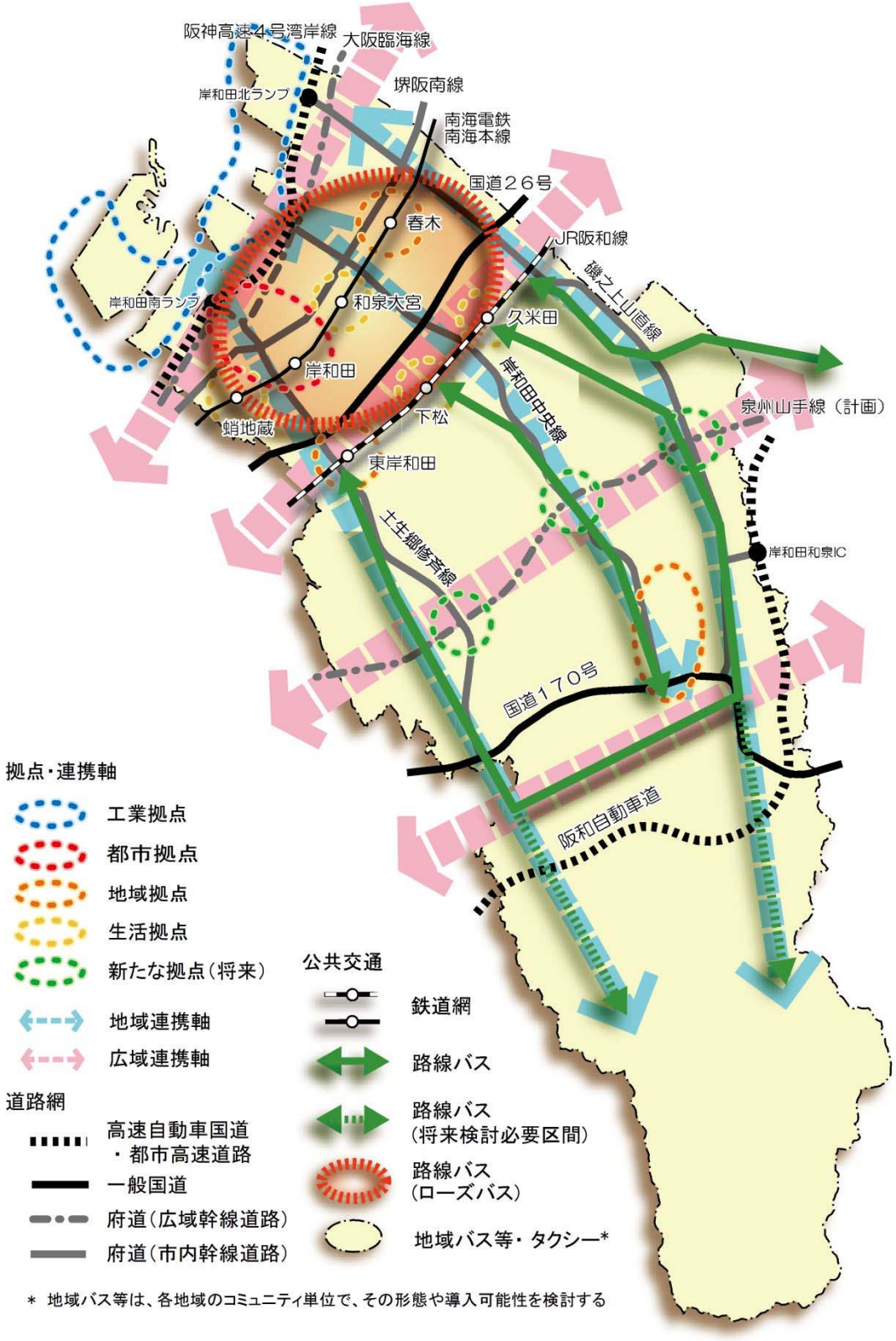


図 2-9　地域公共交通網の将来像

2.1.3　持続可能な公共交通のために

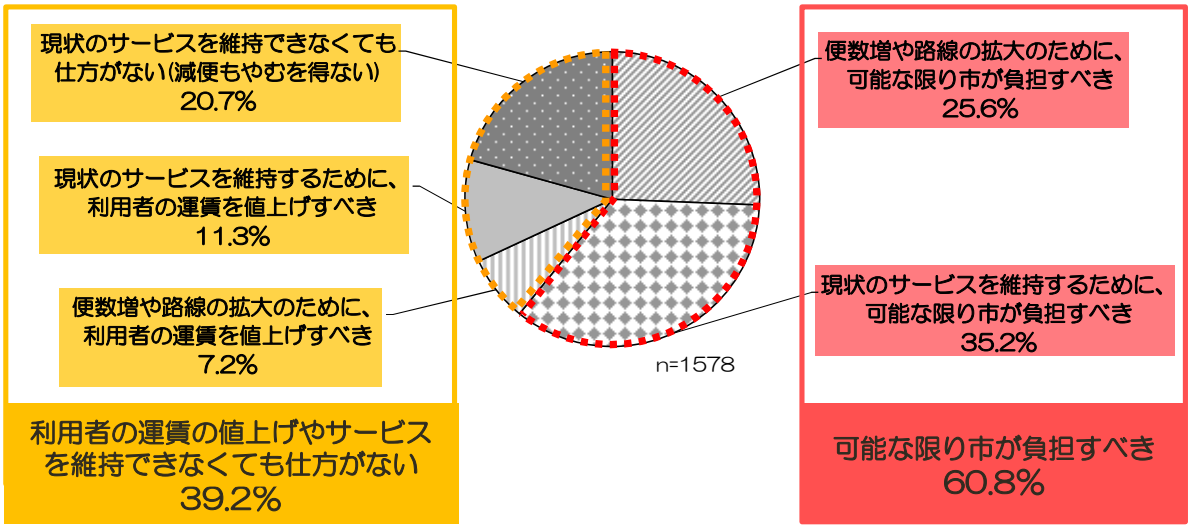
少子高齢化・人口減少が進む中、将来にわたって交通手段を確保するために、どのような方向性で取組むことが必要かを示します。何が必要か、市民公共交通アンケートより、市民の考えを整理したうえで、持続可能な公共交通を構築するための取組みの方向性を示します。

(1)　持続可能な公共交通に対する市民の考え

岸和田市内の公共交通（路線バス等）**を維持・充実させていくための方法として、「可能な限り市が負担すべき」との回答が約 61%を占める一方、「利用者の運賃の値上げやサービスを維持できなくても仕方がない」との回答が約 39%となっています。

公共交通（路線バス等）**を維持・充実させるために、行政による一定の負担を容認する一方で、運賃の値上げやサービス低下（減便など）もやむを得ないとする意見もあることから、市民の理解が得られるサービスのあり方を検討する必要があります。

□ 人口減少や少子高齢化が進む中、現状のサービス水準の維持が困難になっている岸和田市内の公共交通（路線バス等）**を維持・充実させていくため、あなたの考え方に最も近い方法は？（1 つだけ選択）



出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

図 2-10　岸和田市内の公共交通(路線バス等)**を維持・充実させていくための方向性

公共交通(路線バス等)**：市民公共交通アンケート調査において、公共交通(路線バス等)を維持・確保することの必要性やその理由を問う設問があり、この設問での『公共交通(路線バス等)』は、道路運送法に基づいて運行するバス・タクシー等を対象としている。

(2) 持続可能な公共交通に対する取組みの方向性

前述のように、行政による負担とともにサービスの低下を容認する意見もあったことを踏まえて、「行政の役割のあり方」及び「利用者負担の公平性のあり方」についての考え方を以下に示します。

- **利用者の増加を促すことで収入の確保（経営の安定化）を図る。**
- **一定の収支バランスを確保するため、利用者の適切な受益（サービス水準）と負担の観点から関係者間で合意形成を図り、行政負担も含め適切な料金設定とする。**

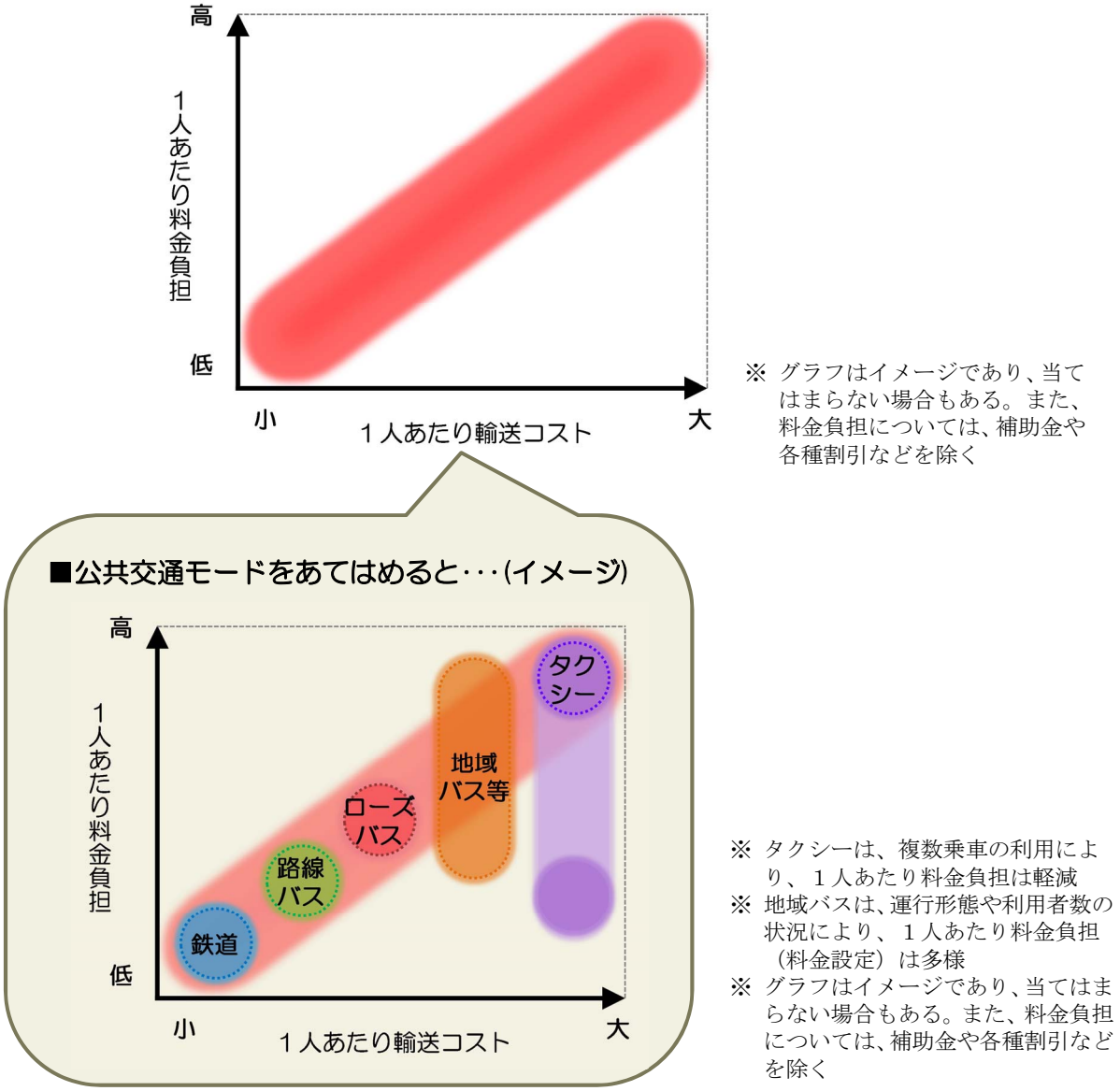


図 2-11 料金イメージまとめ

図 2-11 は、１人あたりの輸送コストと１人あたりの料金負担の関係をイメージした図です。イメージの具体化には、関係機関等との合意形成を図る必要があります。

2.1.4 まとめ

公共交通に関する取組みの方向性について、以下に示します。

【公共交通に対するニーズ】

- 現在はバスを利用しないが、自動車を運転出来なくなった時など「将来はバスが必要」との意見が多い
- 公共交通を維持あるいは充実させて利用促進を図るべきとの意見が多い

【公共交通の将来像】

- 異なる交通手段間の乗継抵抗が軽減されるシームレスな公共交通体系の実現が必要である
- 地域における移動しやすさと、そのための駅を中心とした交通ネットワークが重要であるとしつつも、その満足度が低いという傾向がみられる

【持続可能な公共交通のために】

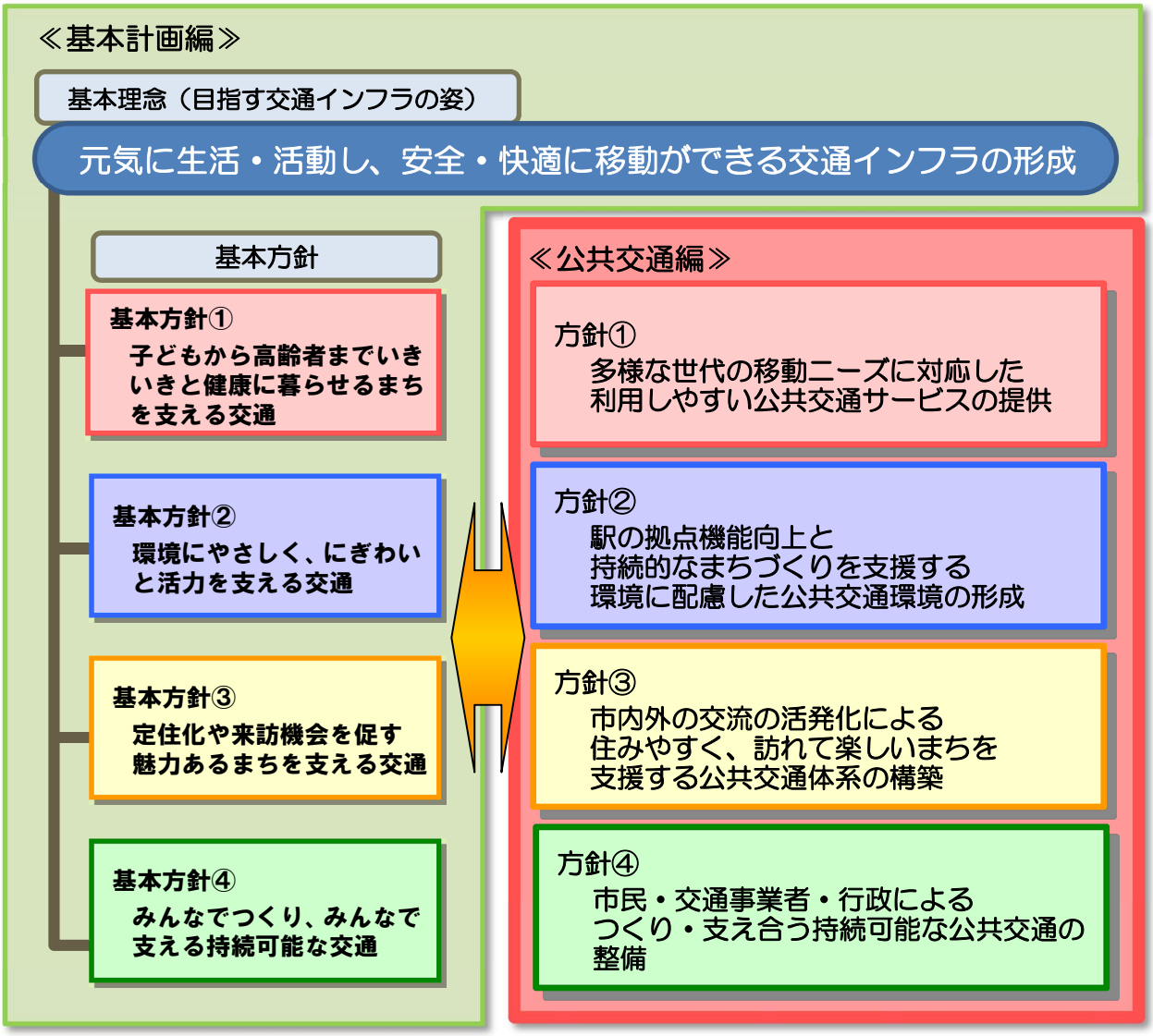
- 公共交通（路線バス等）**を維持・充実させるために、行政による一定の負担を容認する一方で、運賃の値上げやサービス低下（減便など）もやむを得ないとする意見もある

○ 将来にわたって、快適に暮らせるまちであるために、日常生活の移動手段となる公共交通が、自由に選択可能で使いやすい交通体系の構築を図る。
○ 将来の公共交通の展開に備え、現在から利便性向上も含めた公共交通の維持・確保を図る。
○ 交通手段毎の役割分担を再考し、公共交通網の将来像を示す。
○ 持続可能な公共交通の構築に向けて、利用の促進（みんなで守る公共交通）と行政負担を含めた適切な受益と負担を考慮した料金の仕組み（料金負担の公平性の確保）の実現を図る。

※公共交通（路線バス等）**については P74 参照

2.2 公共交通に関する方針

本市の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市岸和田」を踏まえるとともに、基本計画編における将来の交通体系形成に向けた基本理念を実現するため、公共交通の取組み方針を以下に示します。



方針①～④について、以下に示します。

方針①
多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

活動と移動の階層構造	近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク	生活圏 地域内で回遊性を高める交通ネットワーク
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人や自動車を利用できない人も活動的で健康的な生活を促進するために、自動車がなくても生活できる公共交通体系の確立。 ・徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティ*の確保。	
施策イメージ	・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。 ・鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとローズバス*の連携により、交通の利便性を高める。	

方針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

活動と移動の階層構造	近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク
基本方針を実現するための主な課題	・駅や商業施設、病院などの生活拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上。 ・まちの賑わいや人々の交流を促進する歩いて暮らせるまちづくりの推進。 ・クルマ中心利用から環境にやさしい公共交通利用環境負荷の低減に向けた交通施策の実施。
施策イメージ	・鉄道駅を中心に、誰もが移動しやすい環境整備を推進する。 ・市の玄関口となる駅周辺等に、案内や情報提供の充実、バスやタクシー等との乗継利便性を向上させる。 ・鉄道路線間を円滑に移動できるネットワークを構築する。

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

活動と移動の階層構造	広域圏 南北大阪を繋ぐ 広域連携軸
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、利便性の高い公共交通体系の整備。 ・ 観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやすい公共交通の整備。
施策イメージ	・ 公共交通ネットワークの機能強化を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、都市間の連携強化、観光地へのアクセス性の向上を図る。

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

活動と移動の階層構造	生活圏 地域内で回遊性を高める交通ネットワーク
基本方針を実現するための主な課題	・ 地域において、住民、交通事業者、行政等が共に連携し、地域の交通に関する課題に取り組み、自主的に行動・実施できる仕組みづくり。 ・ 公共交通の維持・確保のために、交通の重要性を認識し、社会全体で支えるという共通認識の確立。
施策イメージ	・ 既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域主導による地域公共交通の導入に向けた検討を進める。 ・ 公共交通の利用促進や行政・地域・関係事業者が連携して、ソフト面からもまちづくりや交通について考え、協働で取組みを進めるしくみづくりや取組みを推進し、市民の健康増進や交流促進につなげる。

NANKAI
和泉府中駅前
ららぽーと和泉前
560

11
市民病院前 経由
牛滝山
USHITAKIYAMA
和泉府中駅前
ららぽーと和泉前
和泉200
か・492

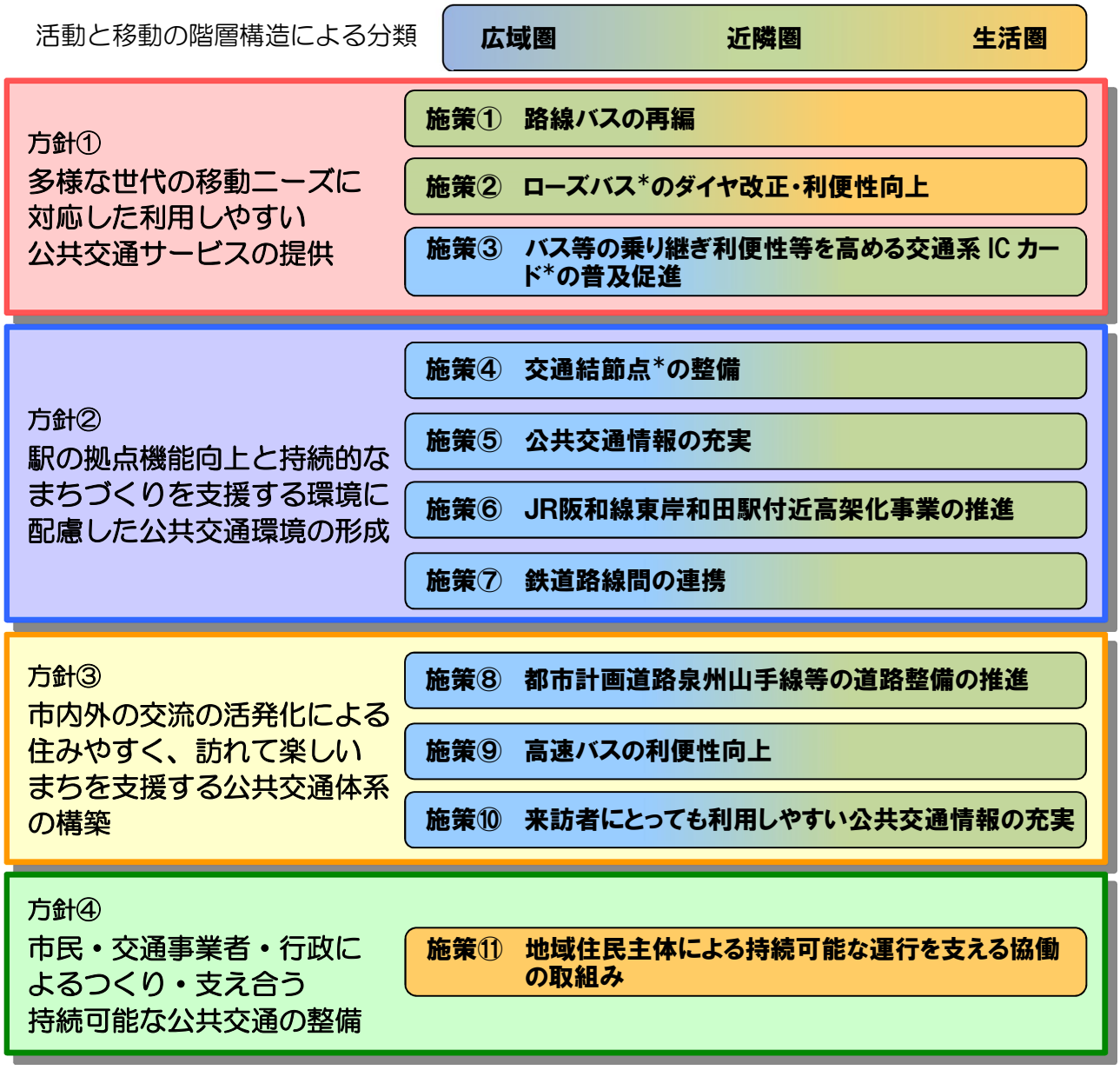
8351

くすり
ローズバス
BOSS
15-80

3. 方針を達成するための公共交通に関する施策

3.1 施策の体系

方針を達成するために行う施策体系を、以下に示します。



3.2 施策の概要

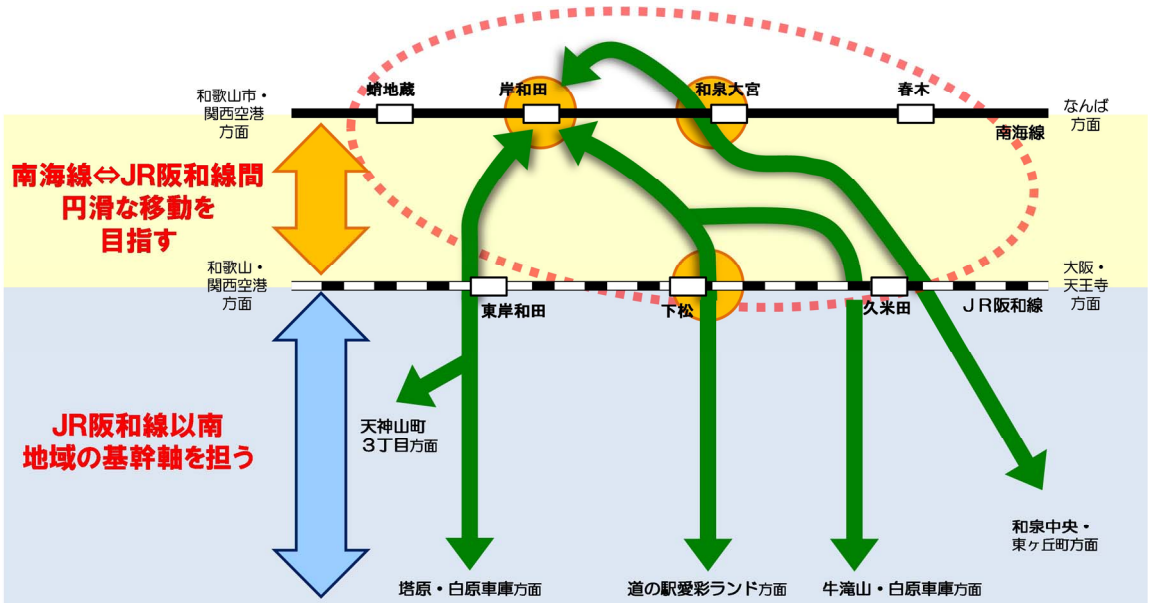
方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供							
施策① 路線バスの再編	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○		○	○	

日常の身近な交通手段として、市内及び市外の鉄道駅や主要施設等を結び、広域連携軸や地域連携軸の役割を担う路線バスを今後も維持し、また、利便性向上も図るために市内バス路線の再編を検討する。

【施策の概要】

- 路線バスの利便性向上を図るために、ダイヤ改正の実施に向けた検討を行う。
- 中心市街地における移動サービスを担うローズバスとの乗継拠点を設置する。

■路線バスの再編のイメージ



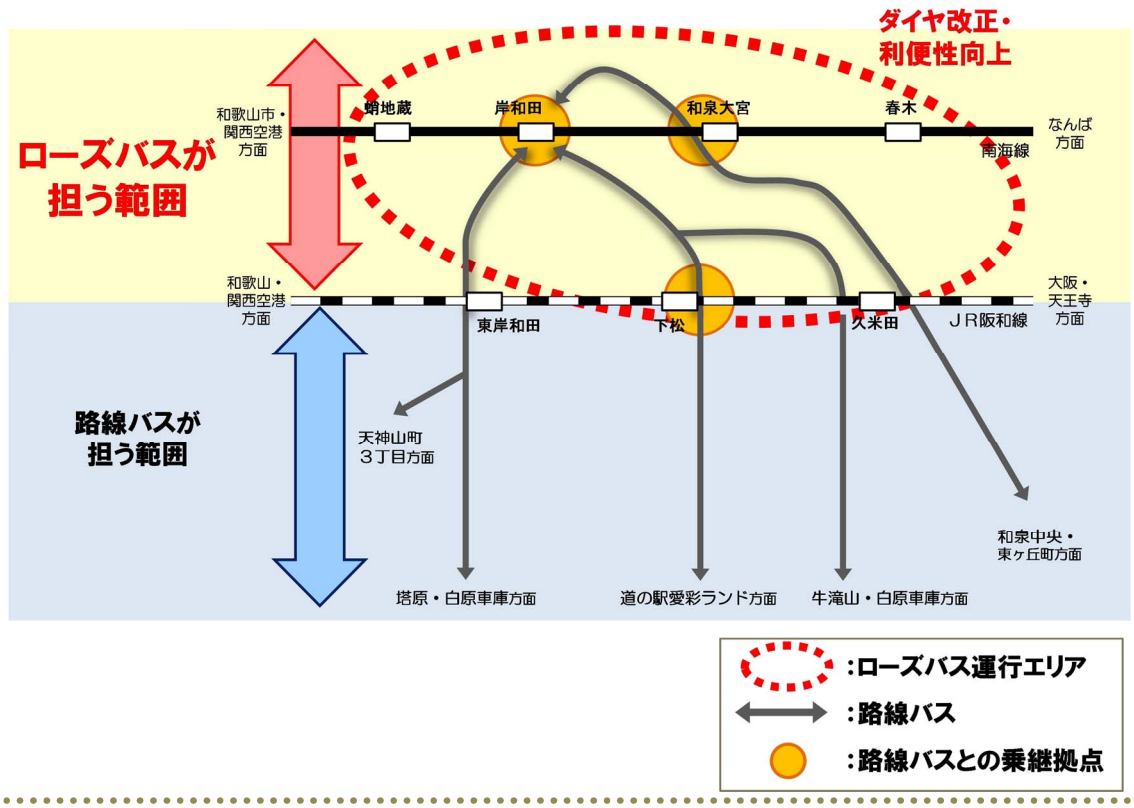
方針①　多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供							
施策②　ローズバスのダイヤ改正・利便性向上	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○		○	○	

ローズバスは、中心市街地を巡回し移動サービスを担う。既存路線バスとの役割分担を図り、利用者のニーズや需要に応じた運行の見直しを行う。また、各交通手段の役割の整理を行い、ローズバスの運賃体系について、適正化を図る。

【施策の概要】

- ローズバスの利便性向上や効率化を図るため、路線の再編を実施する。
- 鉄道・路線バス相互の乗り継ぎの利便性の向上を図るため、乗継拠点を設置する。
- 市民負担の公平性の観点や路線バスの運賃体系を考慮し、受益者負担を含めた料金体系の見直しを行う。

■ローズバスのダイヤ改正・利便性向上施策のイメージ



方針①　多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供							
施策③　バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系 IC カードの普及促進	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○	○	

路線バスの利用促進を図るために、平成 28 年 4 月に導入した交通系ＩＣカードを活用した割引制度の拡充などの情報提供を行うとともに、交通系ＩＣカードの普及促進を行う。

【施策の概要】

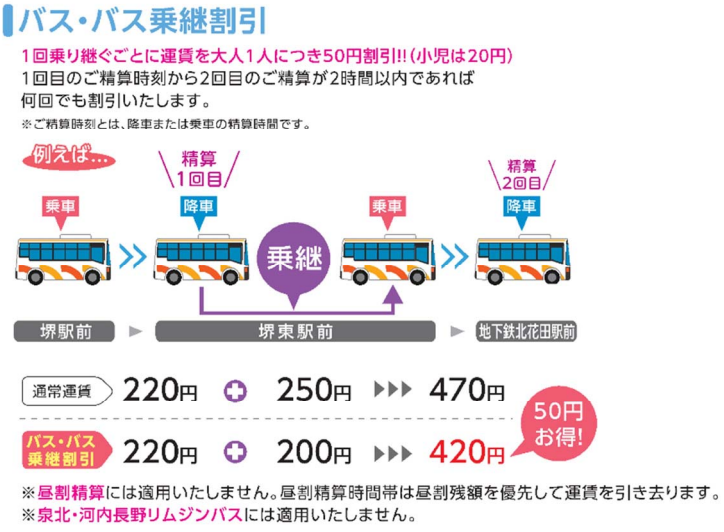
・ 交通系ＩＣカード利用による割引制度の拡充などの情報提供を行い、普及促進を図る。

■　市内路線バス・ローズバスで利用可能な交通系ＩＣカードの概要

- 南海バス、南海ウイングバス金岡、南海ウイングバス南部の路線では、交通系 IC カード「PiTaPa」をはじめ、全国相互利用サービス（Kitaca、PASMO、Suica、manaca、TOICA、ICOCA、はやかけん、nimoca、SUGOCA）に対応。
- PiTaPa 利用の場合、１回だけの乗車でも自動的に「PiTaPa 利用額割引」として、割引率の高い３千円、５千円バスカードと同じ割引（10.7%）が適用。

出典：南海バス株式会社ＨＰ

■　市内路線バスでの交通系ＩＣカード　利用によるバス・バス乗継割引の概要



出典：南海バス株式会社ＨＰ

方針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

施策④　交通結節点の整備	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○	○	

市内には、駅前広場が未整備(東岸和田駅は暫定供用)の鉄道駅があり、バス停が離れている箇所もある。広域連携軸や地域連携軸の役割を担う路線バスと鉄道との乗継拠点となる交通結節点の整備を行い、利用者の視点に立った鉄道・路線バス・タクシーの乗り継ぎの利便性向上を図る。

【施策の概要】

- 路線バス・タクシーと鉄道との乗継拠点を設置する。
- 駅前への路線バスの乗り入れを視野に検討を行う。

【事例】土地区画整理事業に合わせて整備された駅前広場

摂津市では、「南千里丘まちづくり事業（南千里丘土地区画整理事業)」による新しいまちとして、平成 22 年の阪急京都線「摂津市駅」の開業に合わせて、駅前広場を整備している。

また、約 1,000 戸の分譲住宅や駅前広場、摂津市民の活動拠点となる「コミュニティプラザ複合施設」なども整備されている。

南千里丘地区は「低炭素型社会の実現」をテーマとした環境まちづくりのモデル地区となっており、建築、緑化、鉄道の部門においても数多くの表彰を受けるなど、環境負荷の低減に取組んでいる。

出典：摂津市役所ＨＰ（建設部都市計画課計画係）

方針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							
施策⑤　公共交通情報の充実	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○	○	

現在は、路線バスやローズバス毎にバス路線図が作成されており、市全域のバスネットワークに関する情報が分かりづらくなっている。また、乗り継ぎ方法など情報提供が不足しており、市民や来訪者などに対して、市内の鉄道や路線バス・ローズバス等の公共交通の利便性向上を図る必要がある。市内の公共交通に関する利用方法や乗り継ぎ等の情報提供を実施する。

【施策の概要】

・ 市内のバス路線やバス停位置、鉄道とバスを乗り継ぐ際の経路やダイヤ等を示した利用者の視点に立ったわかりやすい案内マップ等を作成し、バス停をはじめとした主要施設に設置する。

【事例】市内の公共交通情報を一冊にまとめた公共交通情報誌による情報提供

（河内長野市）

河内長野市では、バスマップや、バス・鉄道の時刻表、運賃表、乗り場案内、タクシー情報など、便利な公共交通情報を一冊にまとめた総合時刻表入りバスマップ（河内長野ナビ）を作成・配布している。

● 総合時刻表入りバスマップ（河内長野ナビ）

出典：河内長野市ＨＰ

方針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							
施策⑥ JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○	○	○

市街地において、多くの道路と平面交差している鉄道は、踏切による交通渋滞や踏切事故を起こす要因となっている。また、鉄道が市街地の中心地を横断していることで地域を分断し、地域交流を妨げる一因にもなっている。これらの問題を解消し、安全で快適な市街地を形成し、地域交流を促進するため、ＪＲ東岸和田駅付近での高架化に向けた事業を推進する。

【施策の概要】

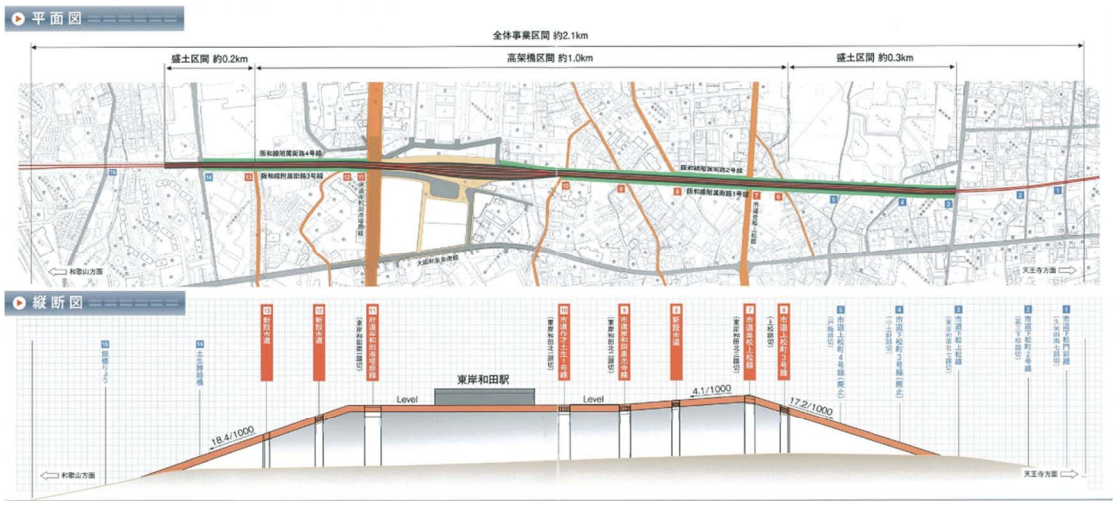
・ＪＲ阪和線東岸和田駅付近を高架化し、交差道路７か所の踏切除去や駅舎及び駅前の歩行空間のバリアフリー対策を実施する。

・鉄道の立体交差化にあわせ東西方向の幹線道路である府道岸和田港塔原線の道路改良や附属街路事業により、交通の円滑化と良好なまちづくりを促進する。

■岸和田土生郷修斉線における　事業完了後のイメージ

出典：大阪府都市整備部岸和田土木事務所資料

■ＪＲ阪和線東岸和田駅付近高架化事業概略図



出典：岸和田市資料

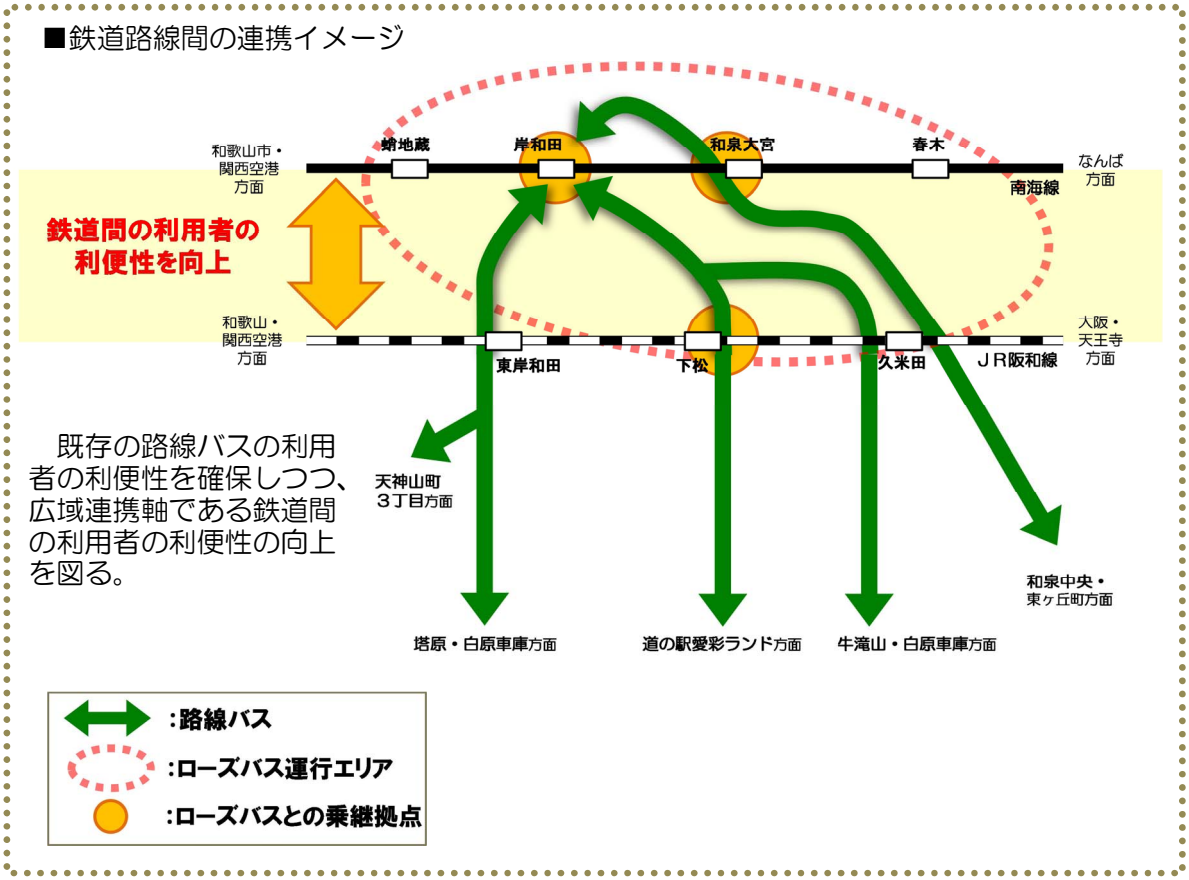
方針②　駅の拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成							
施策⑦　鉄道路線間の連携	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○		

来訪者の拠点間移動時の交通手段の拡充を図るために、南海岸和田駅⇔ＪＲ東岸和田駅間を結ぶ路線バスを活用し、鉄道駅間の連携を強化する。

【施策の概要】

・ 南海岸和田駅とＪＲ東岸和田駅間を含むルートを運行する路線バスのダイヤを可能な限り整理し、鉄道間利用の利便性向上を図る。

■鉄道路線間の連携イメージ



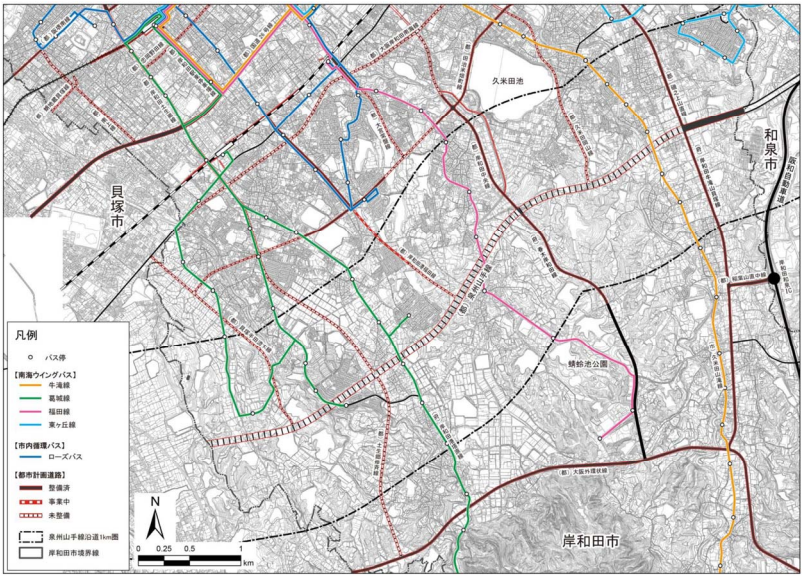
方針③　市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築							
施策⑧　都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○	○	○

泉州地域（岸和田市、貝塚市、熊取町、泉佐野市）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いる、都市計画道路泉州山手線等の整備を推進する。

【施策の概要】

- 都市計画道路泉州山手線の道路整備を推進する。
- 泉北高速鉄道和泉中央駅からの延伸の検討を行う。

■都市計画道路泉州山手線沿道地域における公共交通ネットワークの状況



出典：泉州山手線沿道のまちづくりの方針（案）（平成 28 年 11 月　岸和田市）

【事例】鉄道延伸の事例（大阪府箕面市）

箕面市では、北大阪急行線の千里中央駅から北へ 2.5km 延伸する「北大阪急行線延伸事業」が進められている（平成 32 年度開業予定）。

北大阪急行線の延伸に合わせて、新箕面駅（仮称）や箕面船場駅（仮称）の新駅周辺では、まちづくりが進められている。

また、新駅を中心とした市内交通が充実したバスルートへの再編も予定されている。

出典：箕面市ＨＰ

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

施策⑨　高速バスの利便性向上	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○		

交流人口の拡大に向けたまちづくりを図るために、他都市へのアクセス性の向上を図る高速バスネットワークを構築する。

【施策の概要】

・ 岸和田市を発着する高速バス路線の拡充に向けた検討を行う。

■　南海岸和田駅前の高速バスのりば

現在は、南海岸和田駅前から川崎・東京方面の VIP LINER と北陸（越前あわら温泉・加賀山代温泉・加賀片山津温泉）方面及び鳴門方面の SPA LINE が運行している。

出典：株式会社平成エンタープライズＨＰ

出典：岸和田観光バス株式会社ＨＰ

● 高速バスについて

・ 本アクションプランの高速バスとは、「高速乗合バス」を示す。

・ 高速乗合バスとは、道路運送法施行規則第３条の３第１号に規定する路線定期運行であって、同規則第１０条第１項第１号ロの運賃を適用するもの※1をいう。

※１：専ら一の市町村の区域を越え、かつ、その長さが概ね５０ｋｍ以上の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により乗合旅客を運送するもの

方針③　市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築							
施策⑩　来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○	○	○

観光やビジネスなどの来訪者をはじめ、岸和田市民の回遊性の向上を図るために、市内の公共交通の案内をはじめ、目的地までのルート検索や岸和田市内の観光施設やイベント情報等の情報提供を行う。

【施策の概要】

・入手可能なスマートフォンアプリ等で情報提供を行う。

■スマートフォン向け無料アプリ「祭都(さいと)きしわだ navi」

出典：岸和田市資料

方針④　市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備							
施策⑪　地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
			○	○	○	○	

鉄道駅やバス停から距離がある地域において、地域住民が主体となって運行する新たな交通サービスの導入を図る。

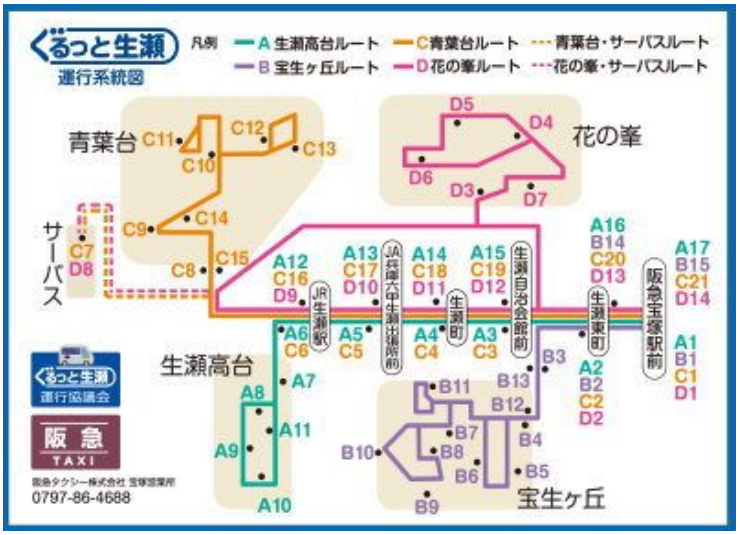
【施策の概要】

- 地域が主体となって、地域に必要な公共交通のあり方を検討する体制を構築する。
- 地域が主体となった新たな交通手段導入への取組みをサポートする仕組みの検討を行う。
- 地域・事業者・行政の協力体制を構築し、地域主体の地域バスや乗合タクシー等導入を図る。

【事例】地域が主体となった新たな地域公共交通の導入「ぐるっと生瀬」（兵庫県西宮市）

「ぐるっと生瀬」では、地域住民が主体となって交通事業者・行政との協働で“生瀬住民のおでかけの足を考える”取組みを行っている。9 年間に及ぶ調査研究、試験運行を重ね、利用者負担と住民負担で収支を賄う計画を立案し、平成 27 年 10 月より本格運行を開始している。

また、交通困難の対策だけでなく、人がつながる、各自治会がつながることによって、生瀬地域の町全体が活性化することも目的としている。



出典：ぐるっと生瀬事務局ＨＰ、阪急タクシー株式会社ＨＰ

3.3 実施スケジュール

計画期間(～平成 34 年度)内における本計画で取組む施策に基づき事業計画を作成し実施するスケジュールを示します。

基本理念	方針	施策		活動と移動の階層構造			実施主体				実施スケジュール					
				広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	平成29年	30年	31年	32年	33年	34年
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	方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	①	路線バスの再編		○	○		○	○		→	→	→	→	→	→
		②	ローズバスのダイヤ改正・利便性向上		○	○		○	○		→	→	→			
		③	バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系ICカードの普及促進	○	○			○	○		→	→	→	→	→	→
	方針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	④	交通結節点の整備	○	○			○	○		→	→	→	→	→	→
		⑤	公共交通情報の充実	○	○			○	○			→	→	→	→	→
		⑥	JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進	○	○			○	○	○	→	→	→			
		⑦	鉄道路線間の連携	○	○			○			→	→	→	→	→	→
	方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	⑧	都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進	○	○			○	○	○	→	→	→	→	→	→
		⑨	高速バスの利便性向上	○	○			○			→	→	→	→	→	→
		⑩	来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	○	○			○	○	○	→	→	→	→	→	→
	方針④ 市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備	⑪	地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み			○	○	○	○		→	→	→	→	→	→

ローズバス
ローズバス
17-01

バス乗務員募集
072-467-0601
297

岸立タクシーのりば

神於不動
590

4. 評価指標と進行管理

4.1 実施主体

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

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

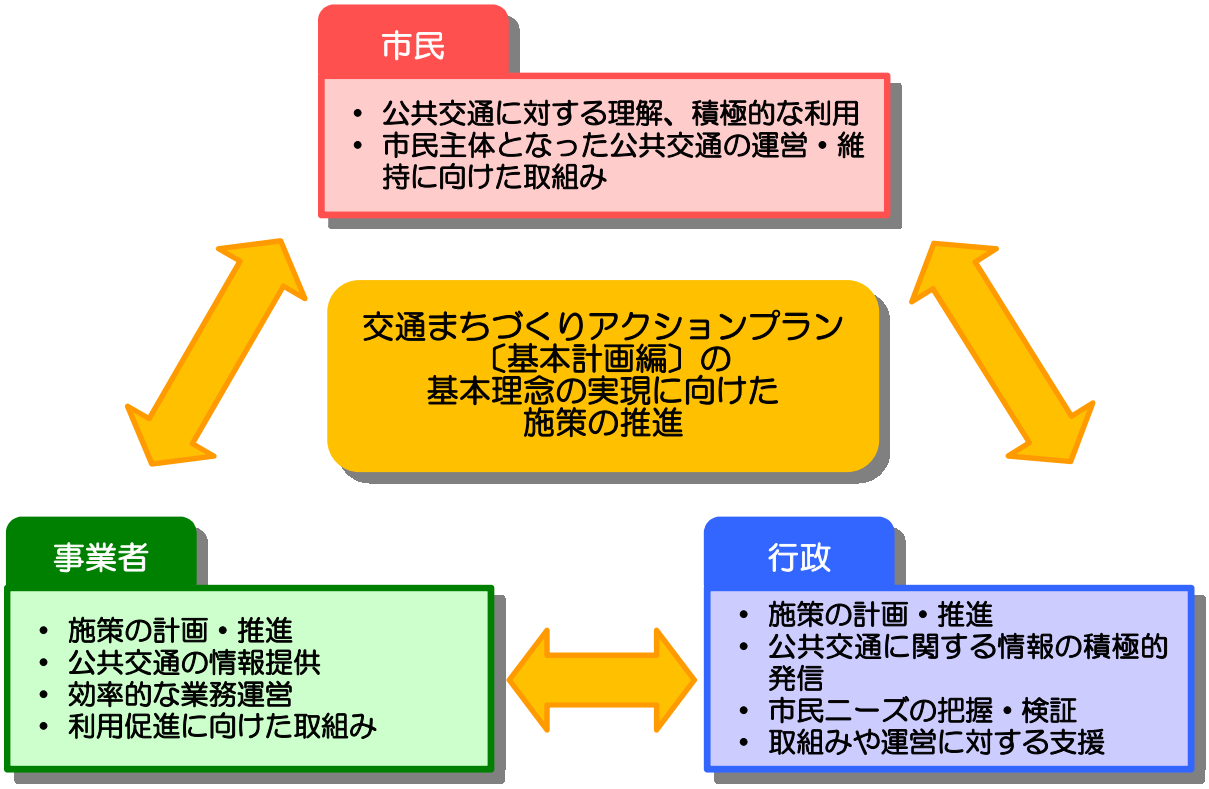


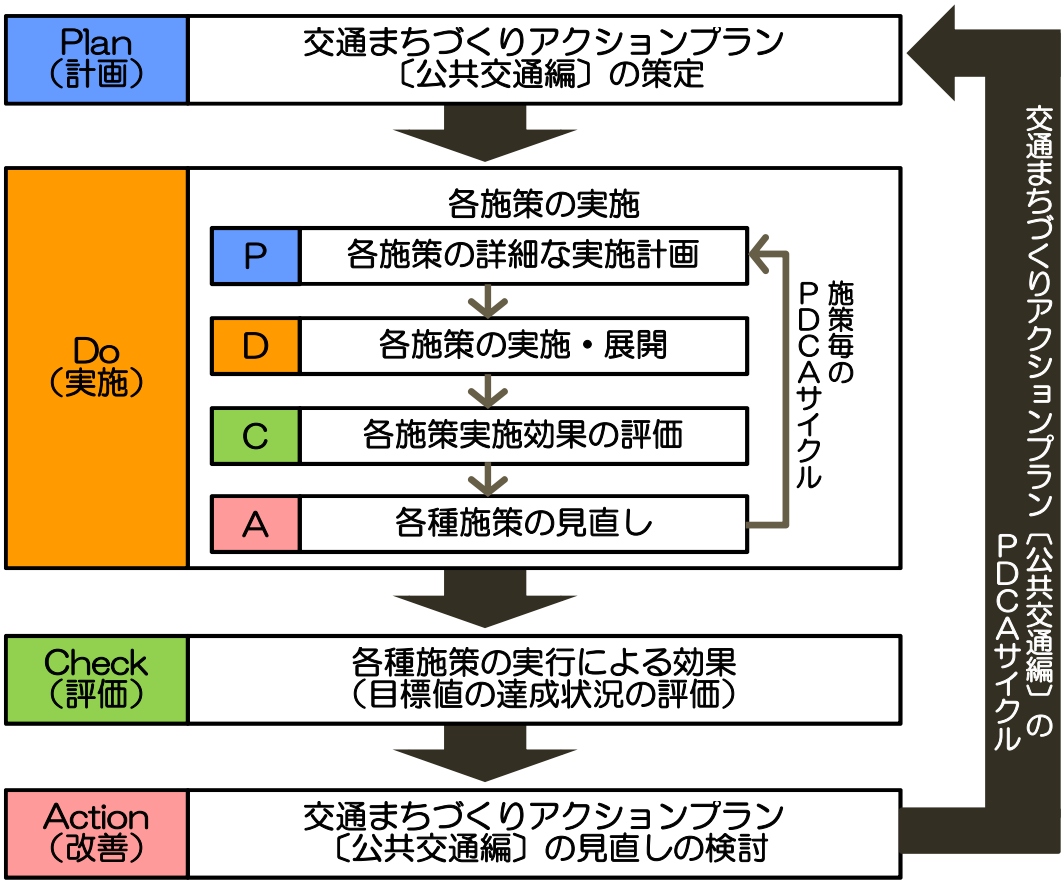
図 4-1 各主体における役割

4.2 ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進

交通まちづくりアクションプラン〔基本計画編〕の基本理念の実現に向けて、施策の進行を管理し、進捗状況や社会情勢による変化に応じて、計画の見直しを行うことが必要です。

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

施策実施状況の評価は、岸和田市地域公共交通協議会において毎年実施し、アクションプランの目標達成度の評価は計画期間である６年に１回実施します。



①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目標達成度の評価（概ね６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**

図 4-2 ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進・評価

4.3 評価指標の設定

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

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

表 4-1 評価指標と公共交通に関する方針の相関関係

評価指標 ＼ 公共交通に関する方針		方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	方針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	方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	方針④ 市民・交通事業者・行政による「つくり・支え合う持続可能な公共交通の整備
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）利用者数が占める割合 ・人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	○	○	○	○
	（2） 利便性の向上 ・交通系ICカードによる利用者割合（定期利用者を除く）	○	○	○	
	（3） 地域での活動実績 ・地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績 ・地域主体による協議会の設立実績				○
間接的な指標	（4） 市内をスムースに移動できると感じている市民の割合		○		
	（5） 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合		○		
	（6） 岸和田が多くの観光客でにぎわい、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			○	
	（7） 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数			○	
まちづくりの指標	（8） 子どもを生み育てたいと感じている市民の割合	○			
	（9） 生きがいを感じている65歳以上の市民の割合	○			
	（10） 高齢者が安心して生活できると感じている市民の割合	○			
	（11） 岸和田市の定住人口			○	

4.4 評価指標による目標値の設定

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

表 4-2 評価指標の現況と目標値の設定

	評価指標		現況	目標値
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率	人口に対する市内全域の路線バス(ローズバスを含む)利用者数が占める割合	1.98% (H27)	2.10%
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	23.9% (H27)	26.0%
	(2) 利便性の向上	交通系ICカードによる利用者割合 (定期利用者を除く)	41.8% (H28)	50.0%
	(3) 地域での活動実績	地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績	0件 (H28)	6件
		地域主体による協議会の設立実績	0件 (H28)	2件
間接的な指標	(4) 市内をスムースに移動できると感じている市民の割合		33.0% (H27)	37.0%
	(5) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合		14.0% (H27)	18.0%
	(6) 岸和田が多くの観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合		15.6% (H27)	19.0%
	(7) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数		287万人 (H26)	287万人
まちづくりの指標	(8) 子どもを生み育てたいと感じている市民の割合		25.8% (H27)	30.0%
	(9) 生きがいを感じている65歳以上の市民の割合		52.6% (H27)	56.0%
	(10) 高齢者が安心して生活できると感じている市民の割合		18.1% (H27)	22.0%
	(11) 岸和田市の定住人口		193,637人 (H28年10月)	194,968人

用語集（五十音順）

アクセス・イグレス

複数の交通手段を利用する場合、主な交通手段に至るまでの交通をアクセスといい、主な交通手段の後の到着地までの交通をイグレスという。

移動円滑化

高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。

本市では、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）に基づき、ＪＲ阪和線東岸和田駅・下松駅、南海本線岸和田駅周辺地区、南海本線春木駅・ＪＲ阪和線久米田駅周辺地区の基本構想を策定し、「人にやさしく ふれあいがあり 安心して移動できる 地域輝くまちづくり」を基本理念として、移動円滑化に取組んでいる。

駅端末交通手段分担率

出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から到着地）までに利用した交通手段のことです。図 1 でみると乗車端末手段は「バス」、降車端末手段は「徒歩」となります。交通手段が複数の場合の優先順位については、代表交通手段に従い決定する。

岸和田市人口ビジョン

平成 26 年 12 月 27 日に閣議決定された、国と地方が総力を挙げて人口減少という問題に取り組む上での指針となる「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」や及び、今後 5 か年の政府の施策の方向を提示する「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の趣旨を踏まえ、本市における人口動態の現状や課題の分析を行い、今後目指すべき将来の方向と人口展望を示し、総合戦略の基礎データとするものである。

岸和田市総合戦略

岸和田市人口ビジョンを踏まえて、平成 27 年度から 5 年間の基本的な目標や方向性、具体的な取組等をまとめた計画である。なお、この岸和田市総合戦略は、本市の 最上位の計画である「岸和田市まちづくりビジョン（第 4 次岸和田市総合計画）」の第 2 期戦略計画を踏まえて策定している。

岸和田市都市計画マスタープラン

「岸和田市まちづくりビジョン将来構想」を実現するために、府の関連計画などと整合を図りながら、土地利用や基盤整備を中心としたまちづくりの方針を示す計画です。本市の都市計画は、都市計画マスタープランに即して定められることになっています。また、市民や事業者が主体となって、地域でより詳細なまちづくりルールを定める際の指針としての役割も担っている。

岸和田市の公共交通のあり方に関する提言書

岸和田市では、平成 22 年 10 月にローズバスの拡充を含め、岸和田市内全域を対象とした公共交通のあり方について、幅広く意見を求めるために、各界有識者の方々で組織した岸和田市公共交通検討委員会を設置した。委員会では、市内の公共交通における課題や課題解決のための方策等、今後の公共交通の望ましいあり方について議論を進め、ローズバスの拡充のため試験運行を実施した。その結果を踏まえ、平成 27 年 2 月に「岸和田市の公共交通のあり方に関する提言書」として取りまとめ市へ提出した。

岸和田市まちづくりビジョン（第４次岸和田市総合計画）

まちづくりの指針を明らかにするものと位置づけ、岸和田のまちが将来どのようになればいいのかを示す「目指すまちの姿」とそれを実現するための長期的な考え方を明らかにしている。

近畿圏パーソントリップ調査

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調べるアンケート調査である。交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、移動状況を把握することができる。

京阪神都市圏では昭和 45 年に第 1 回パーソントリップ調査を実施し、その後 10 年間隔で実施し、第 5 回調査(平成 22 年)は、近畿全域（2 府 4 県）を対象に調査し、約 35 万世帯、約 74 万人の方から回答を得ている。

広域緊急交通路

大阪府地域防災計画（大阪府防災会議策定）に基づき、府県間を連絡する主要な道路等を「広域緊急交通路」（自動車専用道路 22 路線及び一般道路 89 路線）に選定。このうち災害発生直後における災害応急対策にあたる緊急通行車両等の通行を最優先で確保するための道路を「重点 14 路線」（一般道路の国道 9 路線及び大阪府道 5 路線）に選定している。

交通系 IC カード

鉄道やバスなどの公共交通機関で利用できる集積回路(Integrated Circuit)を内部に組み込んだカード。事前にチャージしてから利用するプリペイド式とクレジットカードなどから後で決済される後払いのポストペイ式がある。

交通結節点

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗換え・乗り継ぎ施設をいう。主な施設として、鉄道駅の駅前交通広場などがある。

交通政策基本法

我が国における初めての交通政策に関する基本法制として、政府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法律。平成 25(2013)年 12 月に公布・施行された（平成 25 年法律第 92 号）。

コーホート要因法

「コーホート」とは、同じ年（又は同じ期間）に生まれた人々の集団のことを指す。「コーホート要因法」とは、各コーホートについて、「自然増減」（出生と死亡）及び「純移動」（転出入）という二つの「人口変動要因」それぞれについて将来値を仮定し、それに基づいて将来人口を推計する方法である。

高齢化率

65 歳以上人口が総人口に占める割合。世界保健機構（WHO）や国連の定義によると、高齢化率が 7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」という。

サービス圏域

鉄道、路線バス及びローズバス（地域巡回ローズバス）等の利用可能な範囲を示す。鉄道は鉄道駅から半径 800m、バス停勢圏は、路線バスが半径 400m、ローズバス（地域巡回ローズバス）が半径 200mである。

自転車等放置禁止区域

道路等の良好な環境の確保及びその機能低下の防止を図り、良好な都市環境の確保と交通の円滑化図るため、「岸和田市自転車等の放置防止に関する条例」を平成１４年１２月に制定した。道路等のうち、特に自転車等の放置を防止する必要があると認める区域を自転車等放置禁止区域に指定して自転車及び原動付き自転車を移動し保管している。

少子高齢化

出生数が減少し子どもの割合が低下することや、平均寿命の伸びなどにより高齢者の割合が増加すること。

総合交通戦略編

「都市・地域総合交通戦略要綱」（平成 21 年 3 月 16 日付け都市・地域整備局長通知）に基づき、都市や地域における安全で円滑な交通の確保と将来を見据えた魅力あるまちづくりを進めるため、総合的な交通のあり方や必要な施策に関して目標を定め、歩行者、自転車、公共交通等のモード間の連携や、公共交通の利用促進を図るための交通 結節点の改善等、地域の知恵を活かした交通行動の転換に結びつけるハード・ソフト両面からの取り組みについて総合的かつ重点的に実施するための計画である。

代表交通手段

移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、１つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、第５回近畿圏パーソントリップ調査での優先順位は、航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順であり、最上位のものを代表交通手段としている。

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

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための定められた法律。市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。

都市計画道路

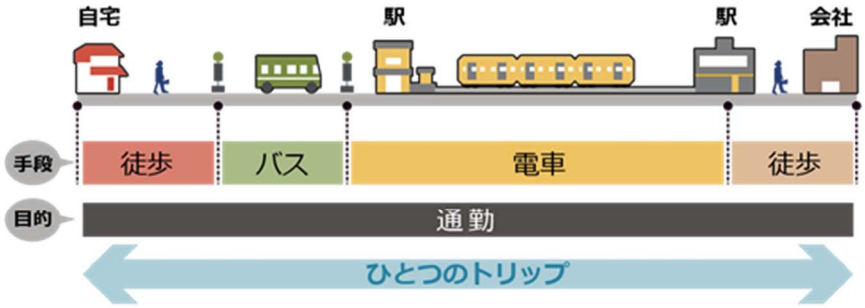
都市の骨格を形成し、安心で快適な都市生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路である。

土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図るため、地権者から土地を提供（減歩）してもらい、この土地を道路・公園などの公共用地に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業。事業資金はこれ以外に、公共側から支出される都市計画道路等の整備費（用地費分を含む）に相当する資金等で構成され、これらの資金を財源に、公共施設の工事、宅地の整地、家屋の移転補償等が行われる。

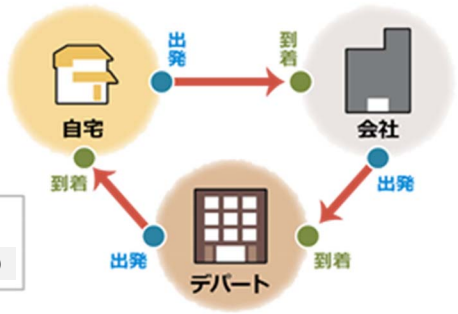
トリップ

人が通勤や買物など、ある目的をもってある地点からある地点まで移動することをいう。１回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も１つのトリップと数える。



トリップエンド

１つのトリップにおける出発地と到着地を「トリップエンド」という。1 トリップには発と着の２つのトリップエンドがある。右図でみると、トリップ数は 3、トリップエンド数は 6 となる。



発生集中量

ある地域から出発したトリップのトリップエンド数（発生量）と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数（集中量）の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド）という。

ボトルネック踏切

自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切であり、自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切からなる。

自動車ボトルネック踏切は、一日あたりの踏切自動車交通遮断量（自動車交通量×踏切遮断時間）が 5 万台時以上の踏切をいい、歩行者ボトルネック踏切は、一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量（歩行者および自転車の交通量×踏切遮断時間）の和が 5 万台時以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が 2 万台人時以上になる踏切である。

モビリティ

動きやすさ、移動性、機動性。交通分野では、人が社会的活動のために交通（空間的移動）をする能力を指す。一般にモビリティは、個人の身体的能力や交通手段を利用する社会的・経済的能力、交通環境によって左右される。

ローズバス（地域巡回ローズバス）

南海岸和田駅を起・終点に市内の主な公共施設などを結んでおり、右回り・左回りコース共に日中 6 便で、そのうち各 2 便が上松・星和台ルートで運行している。平成 12 年 6 月からの試験運行を経て、平成 20 年 4 月から本格運行している。

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〕

（案）

平成 29 年９月

岸　和　田　市