

交通まちづくりアクションプラン

〔基本計画編・総合交通戦略編〕

(素案)



平成30(2018)年 3月
岸和田市

岸和田市交通まちづくりアクションプラン

〔基本計画編・総合交通戦略編〕

目 次

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

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

第2編 総合交通戦略編 67

1. 交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』について	69
1.1 総合交通戦略とは	69
1.2 総合交通戦略の位置付け	69
2. 将来都市像の設定	71
2.1 上位計画におけるまちづくりの将来像について	71
2.2 『将来都市像』の設定について	72
3. 戦略目標の設定	73
3.1 将来都市像を実現するための基本的な考え方	73
3.2 将来都市像を実現するための戦略目標	75
3.3 戦略目標と市民ニーズとの状況について	78
4. 目標達成に必要な施策	79
4.1 施策の概要	79
5. 評価指標・数値目標の設定	83
5.1 評価指標の設定	83
5.2 評価指標における数値目標の設定	84
6. 施策パッケージの設定	85
6.1 施策のパッケージ化	85
6.2 施策のパッケージの概要	86
7. 実施プログラム	89
7.1 実施事業と実施スケジュール	89
7.2 実施事業の概要	91
7.3 将来都市像の実現に向けた施策の展開	120
8. 推進体制	121
8.1 進捗管理	121

8.2 施策推進における基本的な考え方	121
8.3 P D C Aサイクルによる施策の推進	122

参考資料 123

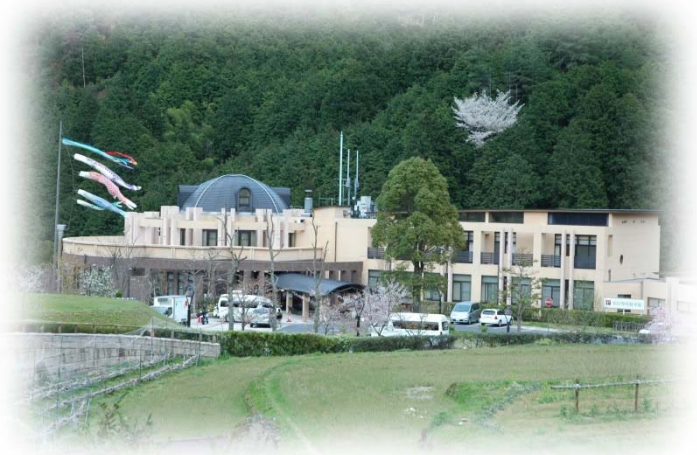
事業例	125
評価指標の算出方法	129
用語集（五十音順）	135

(白紙)

第1編

基本計画編





1. 交通まちづくりアクションプランについて

1.1 背景と目的

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

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

こうした中、国の交通政策に関する基本法制として、国が推進する交通に関する施策についての基本理念、基本的な施策、国及び地方公共団体の責務、交通政策基本計画の策定等について定めた「交通政策基本法*」が平成 25(2013)年 12 月に公布され、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律*」等の公共交通に関する法律が平成 26(2014)年 5 月に公布されており、関連事業も創設されています。

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

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

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

*印の付いている用語は、巻末の「用語集」に説明を記載しています。

1.2 計画の位置付け

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

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

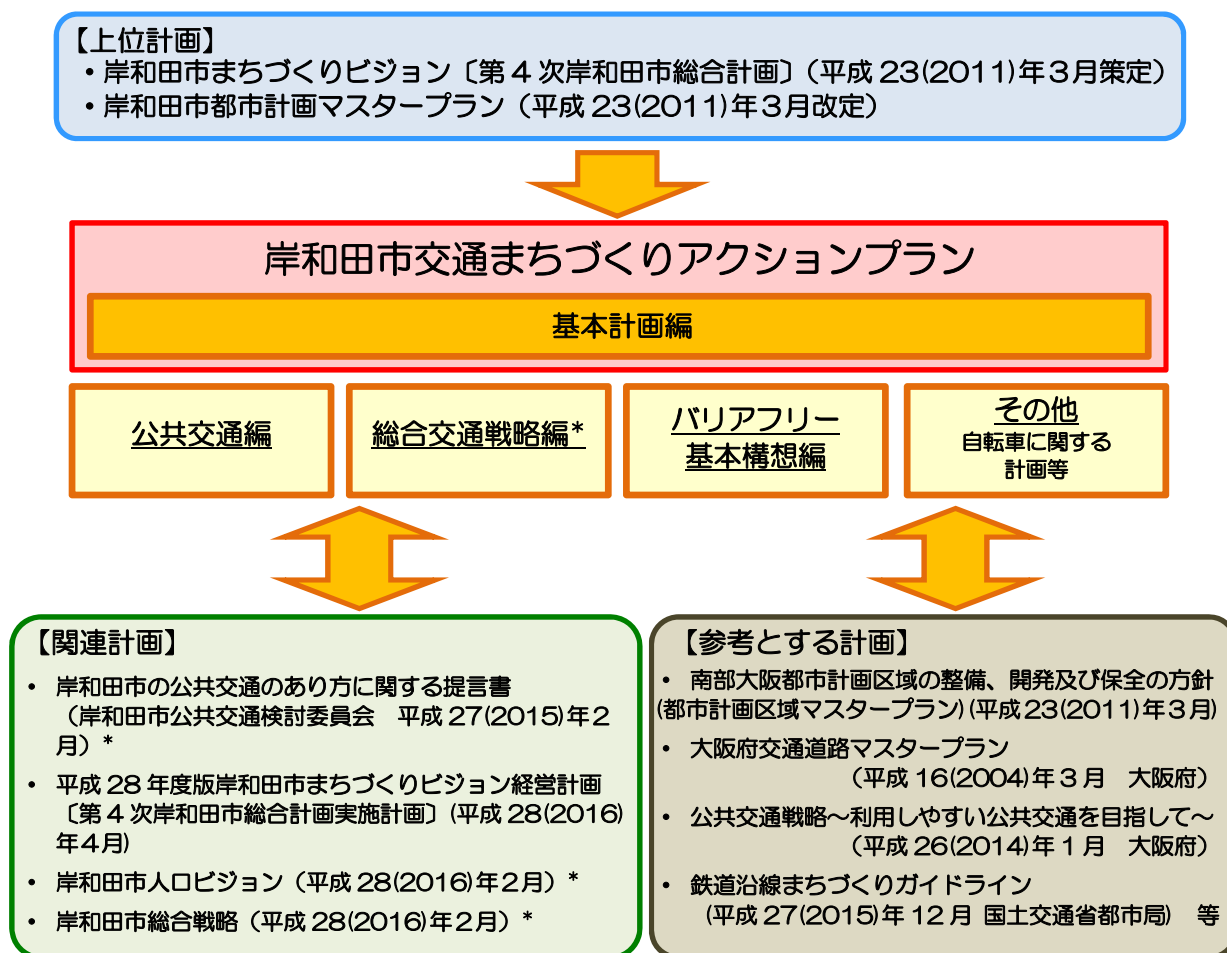


図 1-1 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の位置付け

1.3 対象とする区域

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

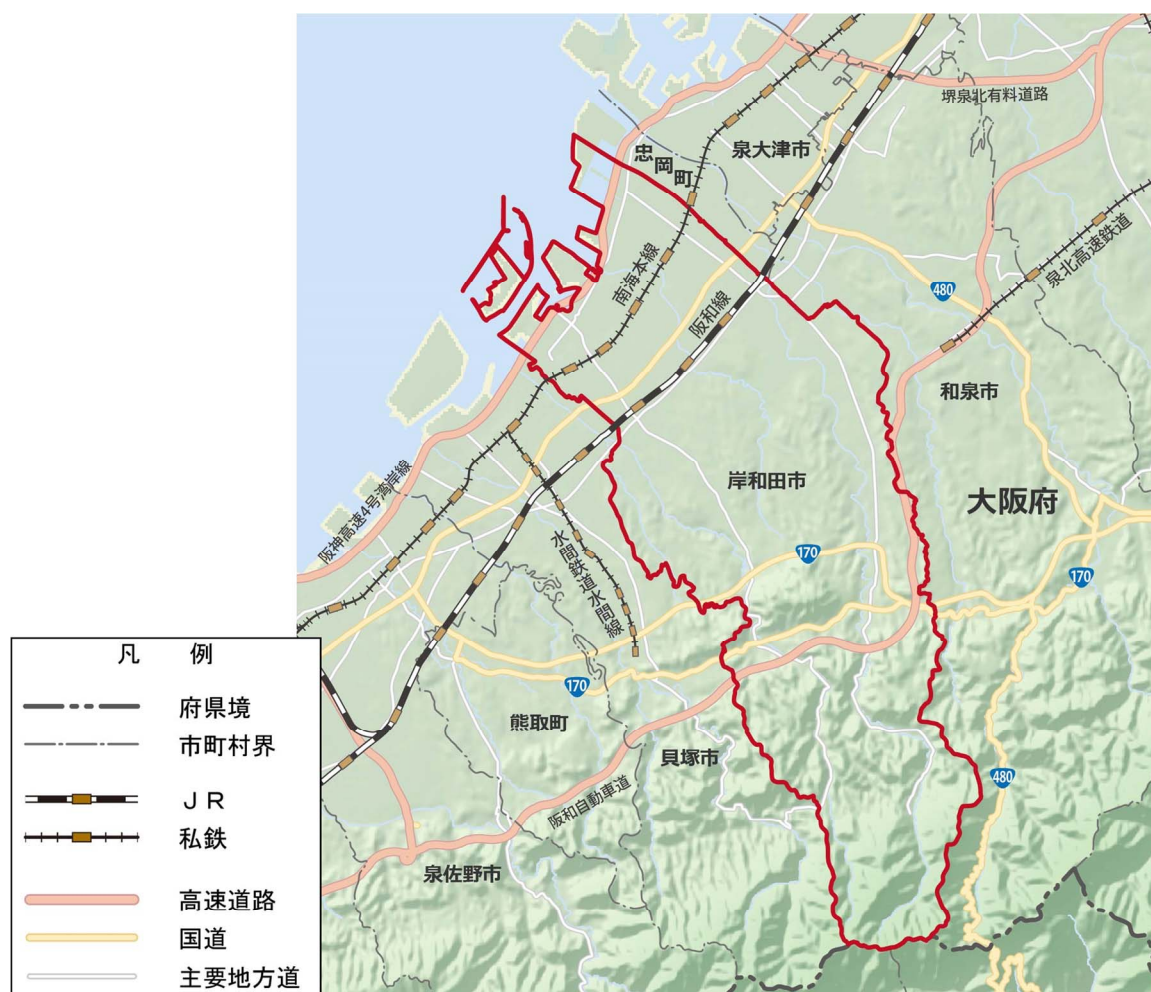


図 1-2 対象とする区域

1.4 対象とする交通手段

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

1.5 目標年次

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



2. 本市の現況と都市活動・交通に関する課題

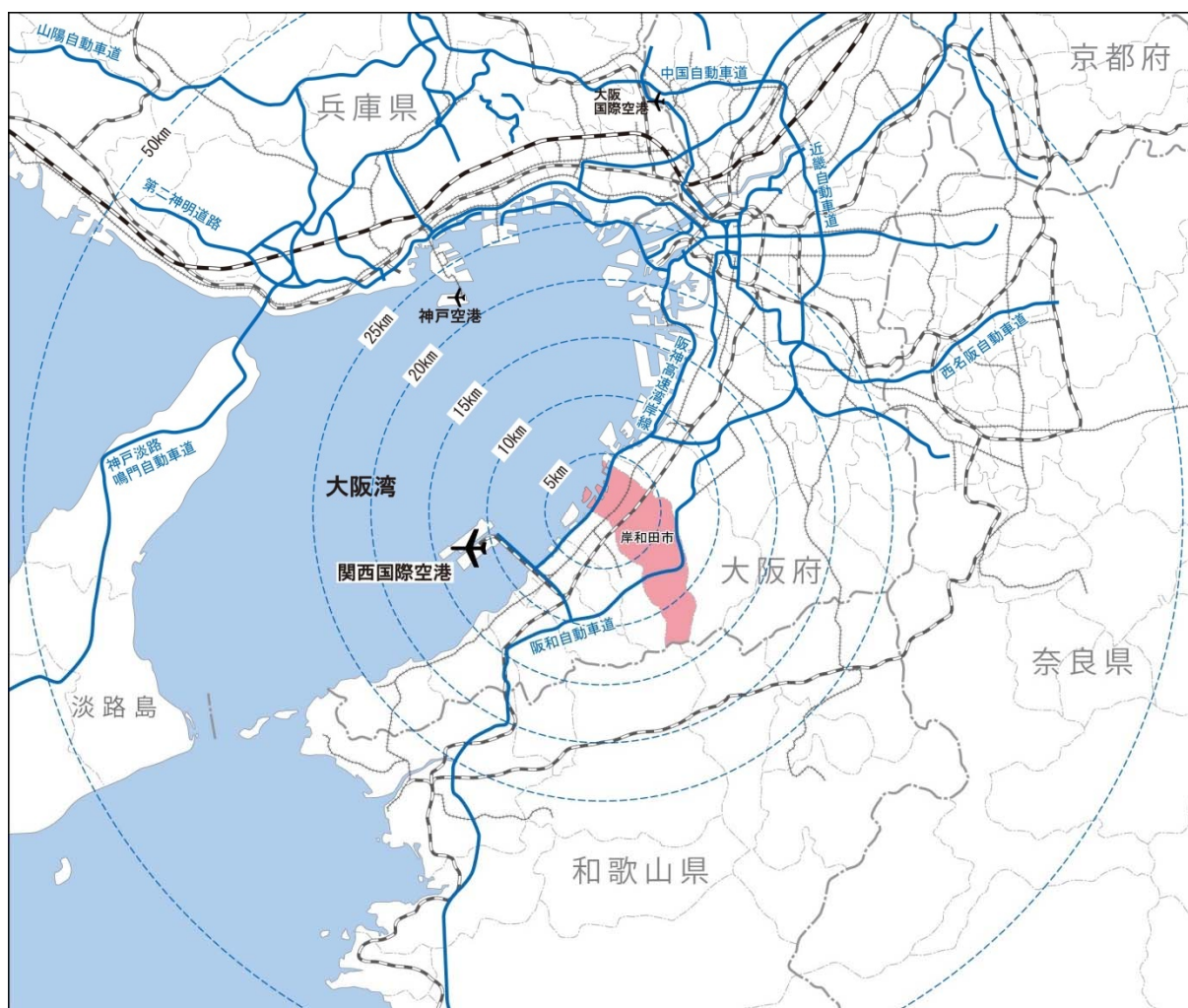
2.1 概況

2.1.1 市勢

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

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

また、近畿圏の国内外の空の玄関口である関西国際空港と、京阪神都市圏の政令指定都市(大阪市、堺市)や国土軸とを結ぶ広域鉄道網(南海本線、J R 阪和線)、自動車専用の広域幹線道路(阪和自動車道、阪神高速道路 4 号湾岸線)が市の内外に立地しています。



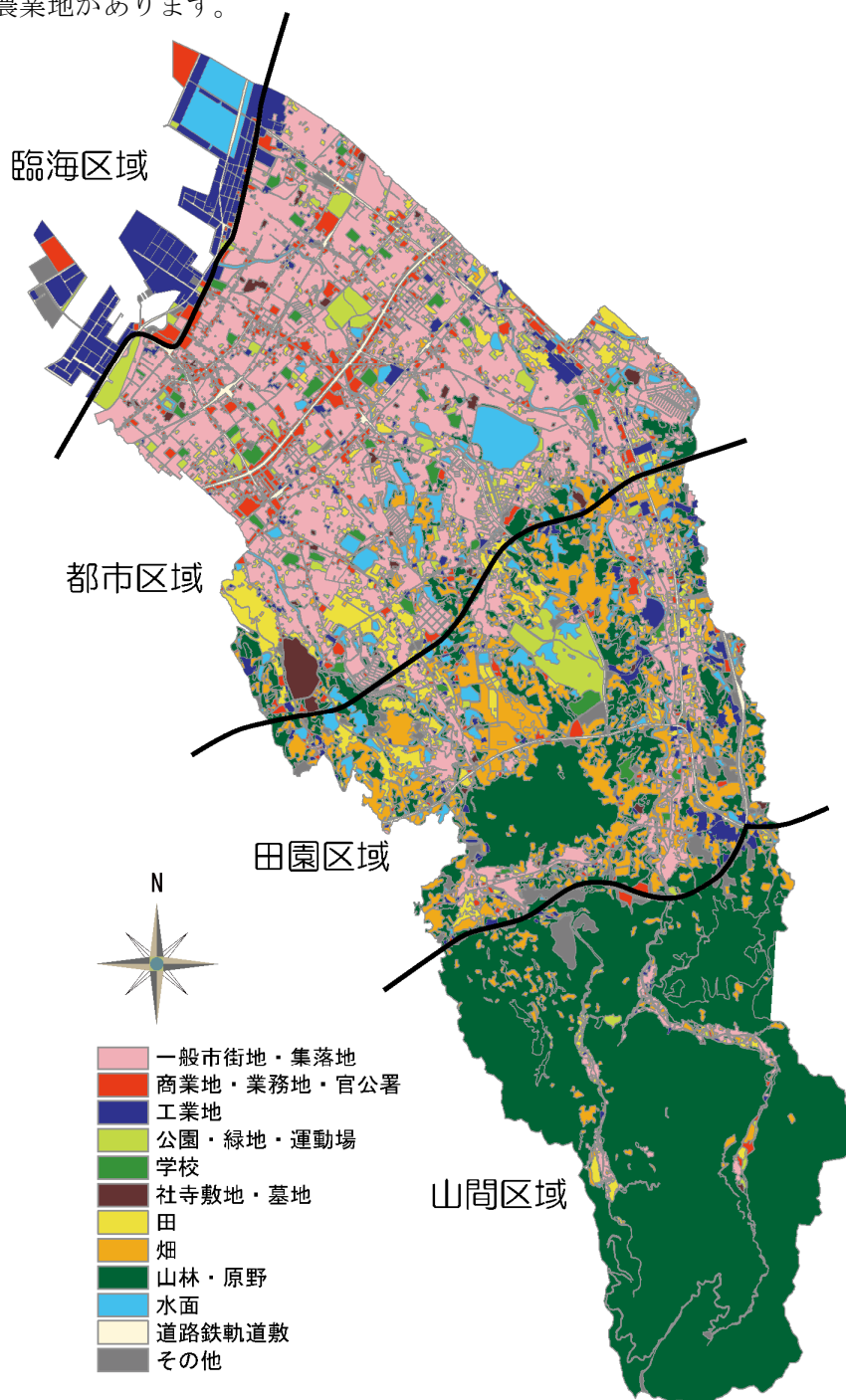
資料：岸和田市 HP

図 2-1 岸和田市の位置

2.1.2 土地利用状況

(1) 土地利用状況

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



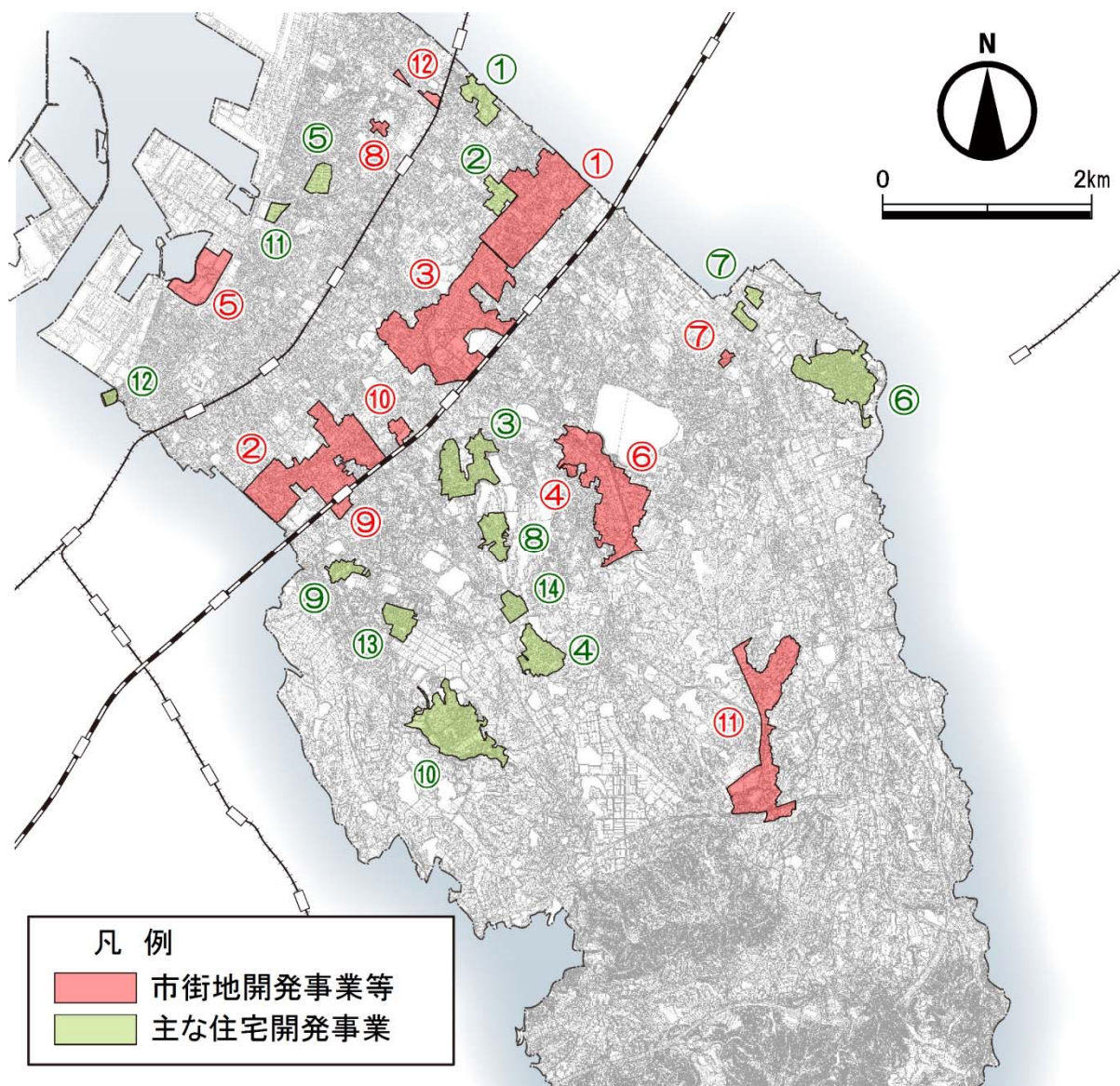
資料：土地利用現況調査（平成 27(2015)年 2 月 岸和田市）

図 2-2 岸和田市の土地利用状況（平成 27(2015)年 2 月時点）

(2) 開発事業の状況

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

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



資料：岸和田市資料

図 2-3 岸和田市の市街地開発事業等及び主な住宅開発事業の状況

表 2-1 岸和田市の市街地開発事業等

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

資料：岸和田市資

表 2-2 岸和田市の主な住宅開発事業

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

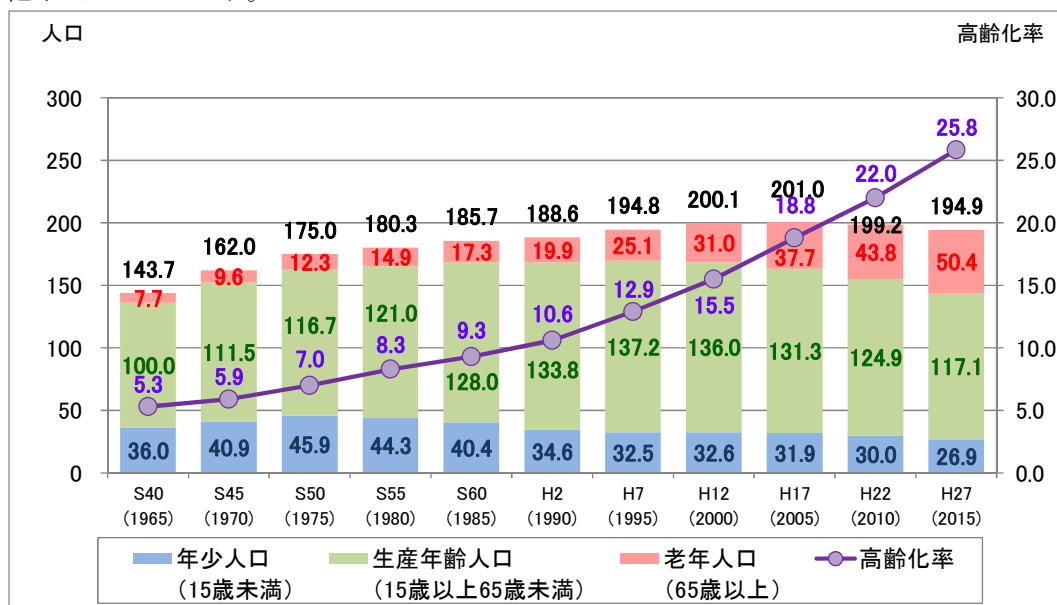
資料：岸和田市資料

2.1.3 人口

(1) 岸和田市の人口の推移

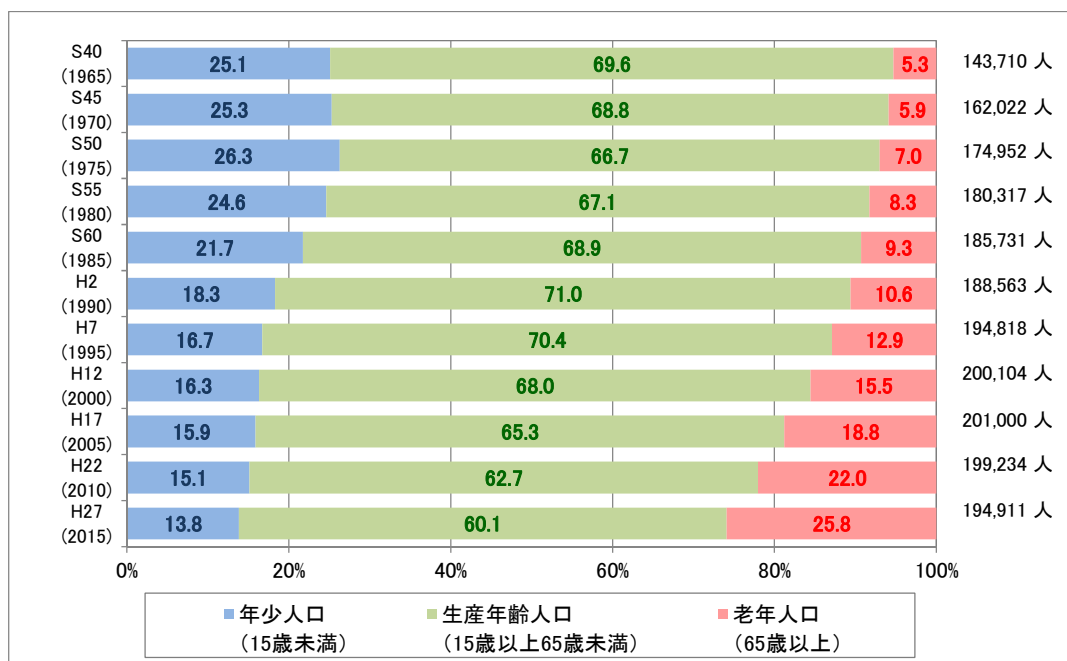
岸和田市では、これまで一貫して増加を続けていた人口が、平成 12(2000)年以降、約 20 万人で横ばいとなっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後、人口は減少傾向をたどり、平成 52(2040)年には 16.4 万人にまで減少すると推計されています。

また、年齢 3 区分別人口の推移をみると、少子高齢化*が進展しており、平成 27(2015)年の高齢化率*は 25.8%です。



資料：国勢調査(S40(1965)～H27(2015))

図 2-4 岸和田市における年齢 3 区分別人口の推移



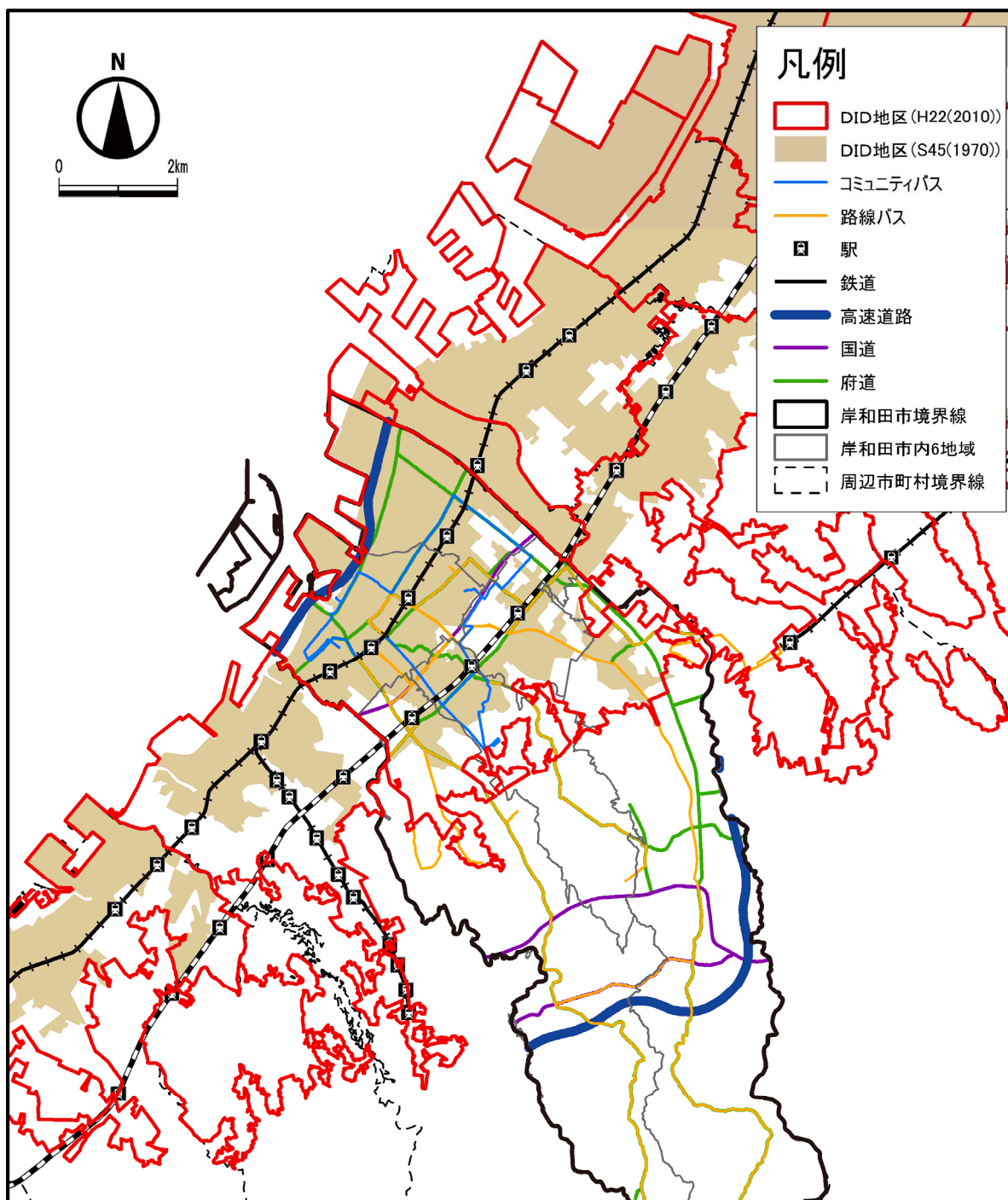
資料：国勢調査(S40(1965)～H27(2015))

図 2-5 岸和田市における年齢 3 区分別人口割合の推移

(2) 市街化状況

1) 市街地の変遷

岸和田市内の昭和 45(1970)年と平成 22(2010)年の人口集中地区(以下、DID 地区)を比較すると、下図に示すとおり、概ね臨海部・都市区域全体に 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。

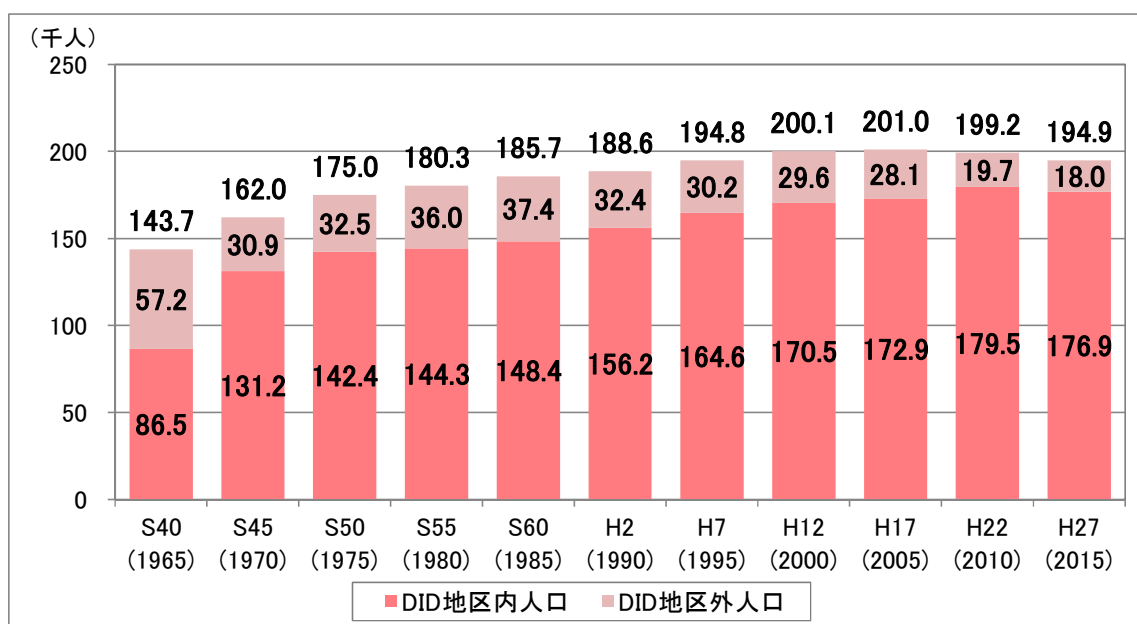
- 1)原則として、人口密度が1km²あたり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接する地域
- 2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

図 2-6 人口集中地区(DID 地区)の変遷

2) DID 地区の人口・面積の推移

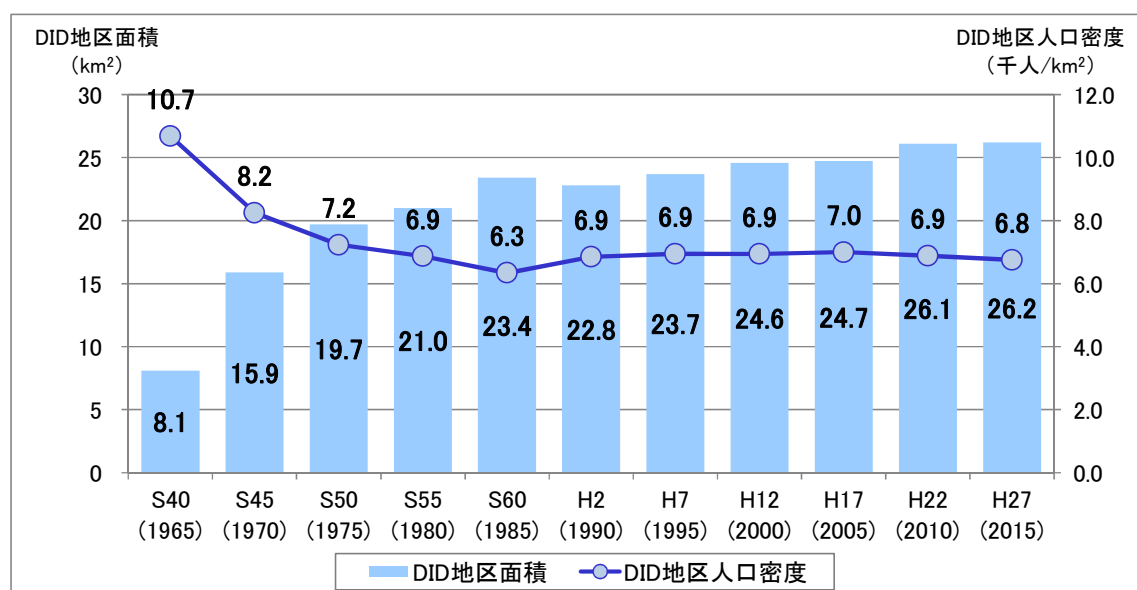
岸和田市の人口は、昭和 40(1965)年(約 143.7 千人)から平成 22(2010)年(約 194.2 千人)までに約 1.4 倍に増加していますが、DID 地区の人口は、国道 26 号沿道の土地区画整理事業*や大規模住宅開発事業による市街化等により約 2.0 倍に、面積は約 3.2 倍に増加しています。

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



資料：国勢調査

図 2-7 岸和田市の全域と DID 地区における人口の推移



資料：国勢調査

図 2-8 DID 地区の面積ならびに人口密度の推移

2.1.4 主な施設の立地状況

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

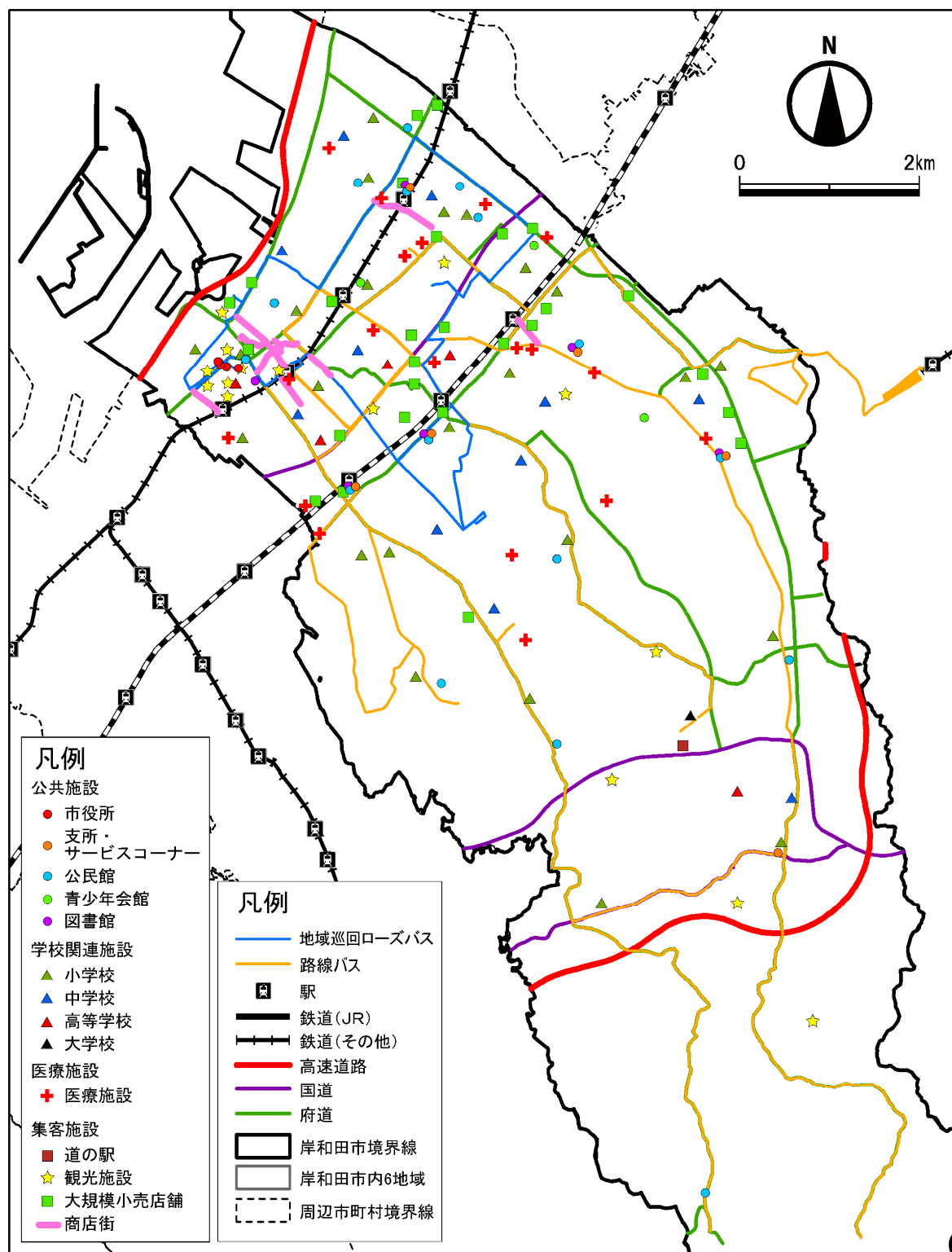


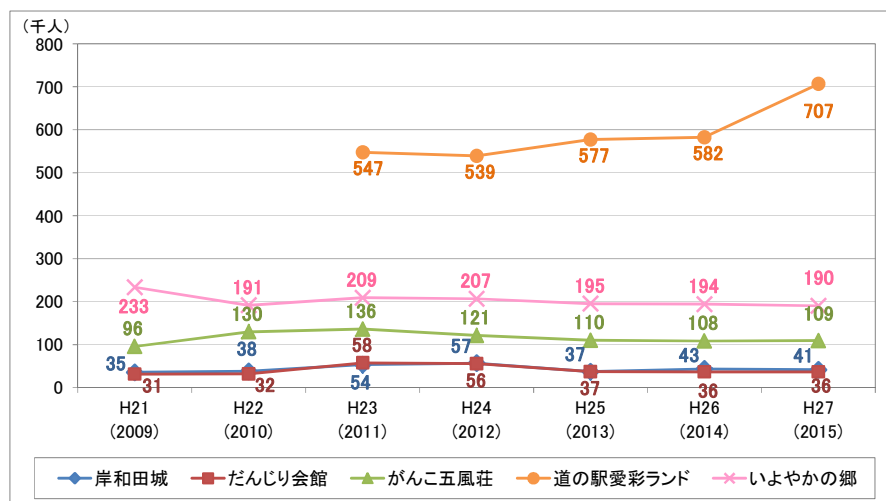
図 2-9 主な施設分布状況

2.1.5 観光の現状

(1) 主要な観光施設の利用者数の推移

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

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

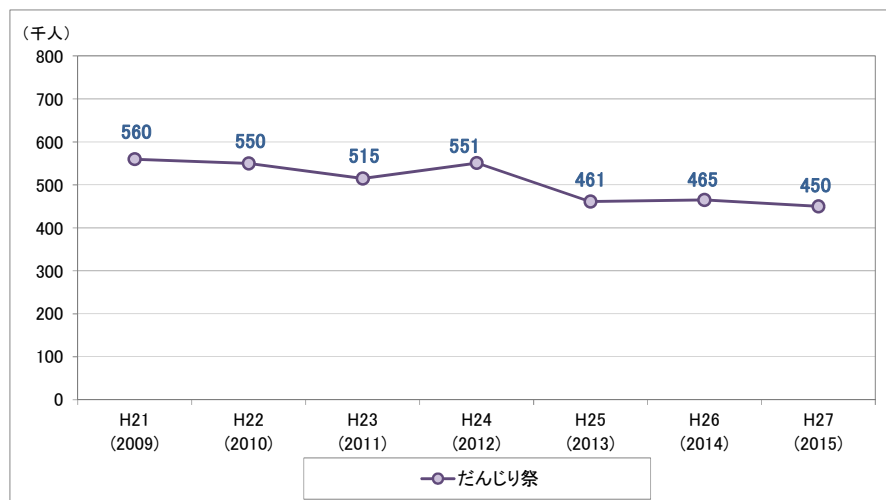


資料：岸和田市資料

図 2-10 岸和田市内にある主要な観光施設の利用者数の推移

(2) 主なイベントの来訪者数の推移

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



資料：岸和田市資料

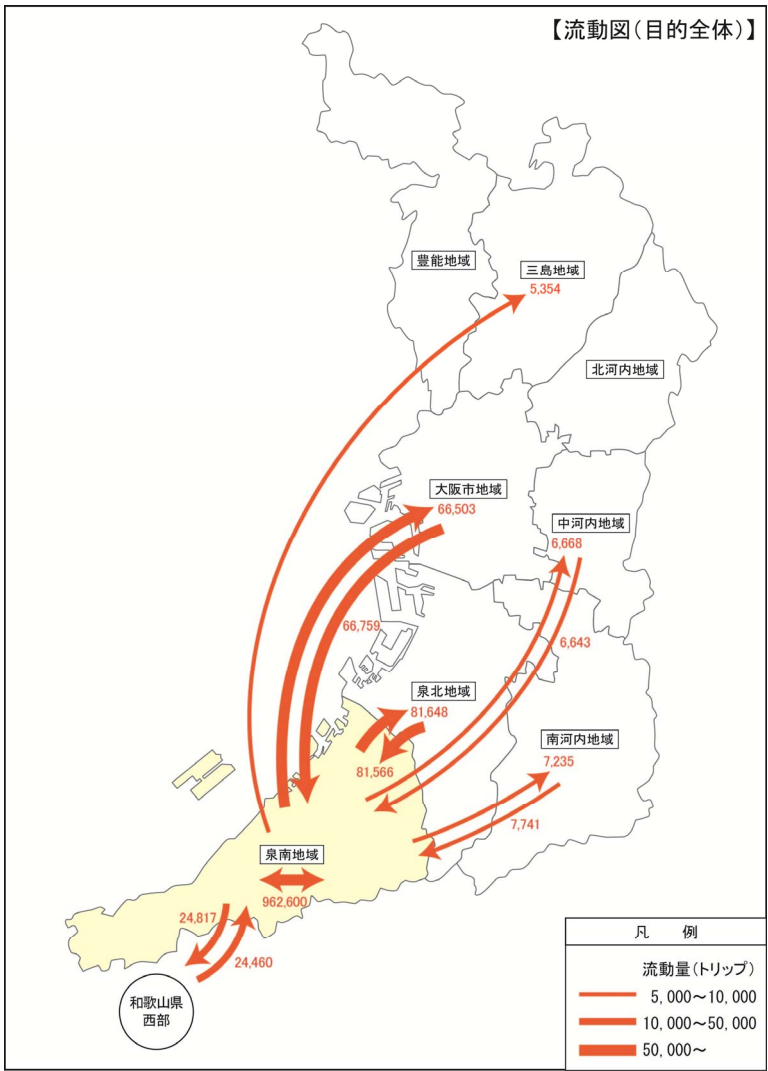
図 2-11 岸和田市内での主なイベントの来訪者数の推移

2.1.6 人の動き

(1) 広域における流動状況

1) 泉南地域発着の流動量

泉南地域発着の流動をみると、地域内での動きが最も多くみられ、次いで泉北地域、大阪市への流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				

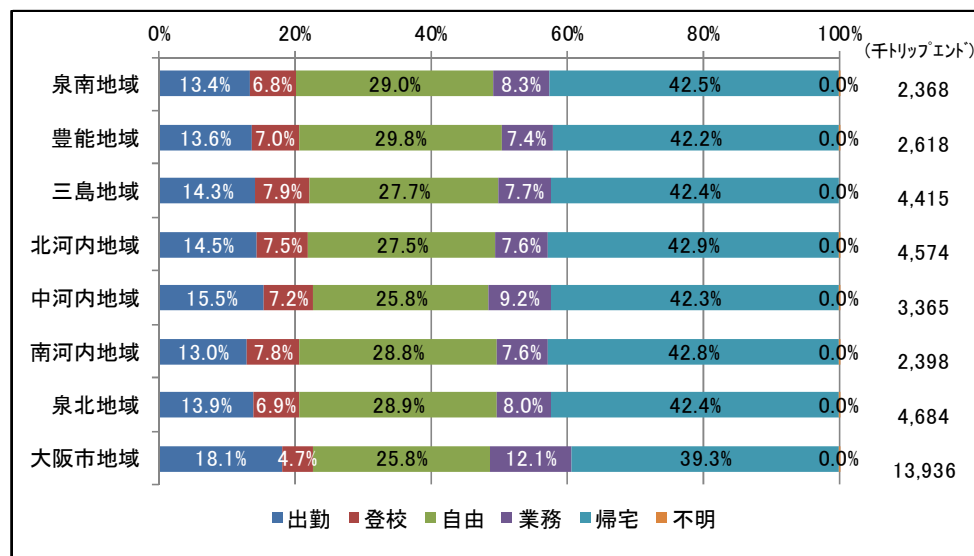
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査*

図 2-12 泉南地域発着の流動量(平日)

2) 大阪府内の地域別目的別発生集中量*

平日における大阪府内の地域別目的別発生集中量をみると、泉南地域においては大阪市を除く他の地域とは大きな傾向の違いは見られません。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小なくなっています。

大阪市は、他地域の居住者の流入が多いことが想定されます。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

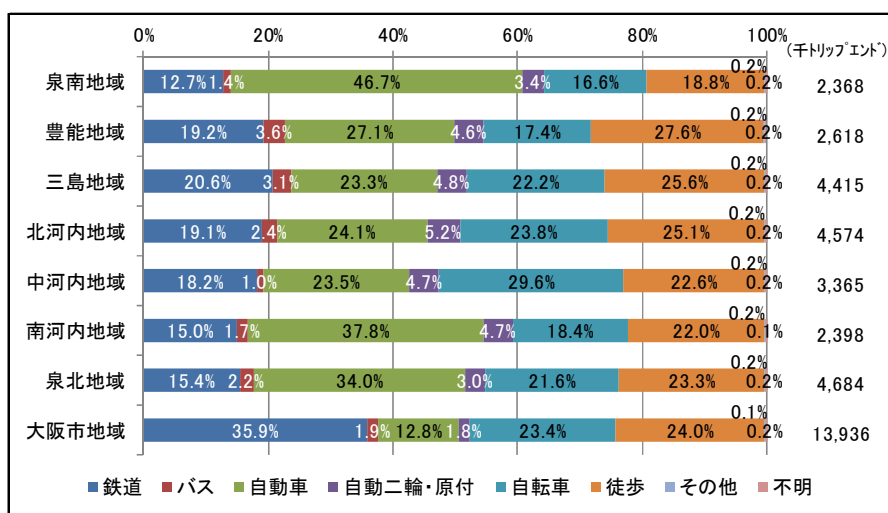
図 2-13 目的別発生集中量(平日)

3) 大阪府内の地域別代表交通手段*別発生集中量

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

また、泉北地域や南河内地域においても、泉南地域と類似した傾向がみられます。

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



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

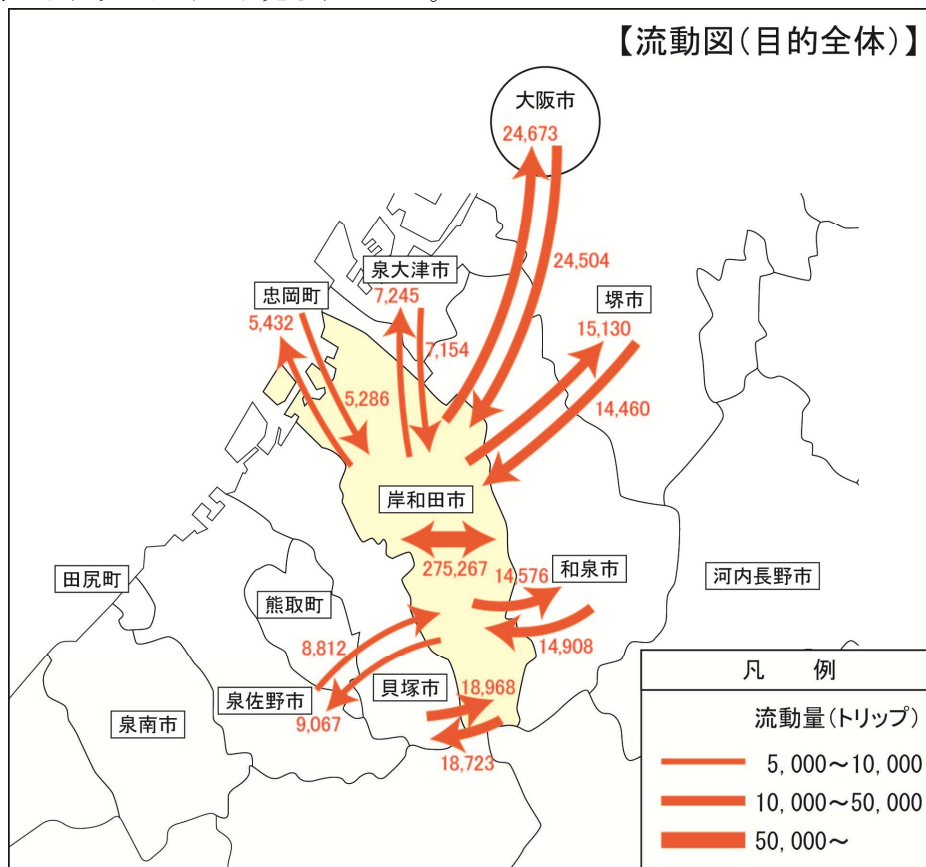
図 2-14 代表交通手段別発生集中量(平日)

(2) 近隣市町との流動状況

1) 岸和田市発着の流動量（平日）

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

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



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

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

注1：ここでは、南河内地域は河内長野市を除いている

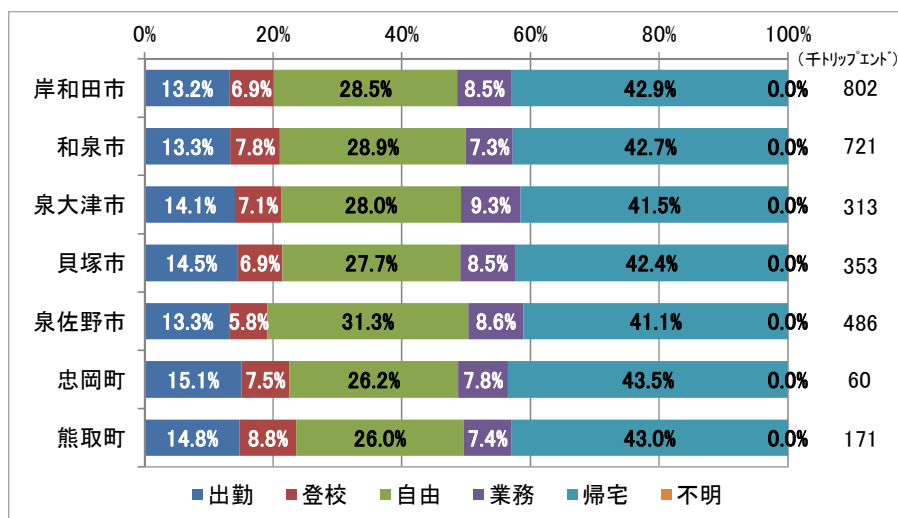
注2：ここでは、泉南地域は阪南市と岬町のみとなっている

図 2-15 岸和田市発着の流動量（平日）

2) 目的別発生集中量

岸和田市及び周辺市町の目的別発生集中量を示します。

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



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

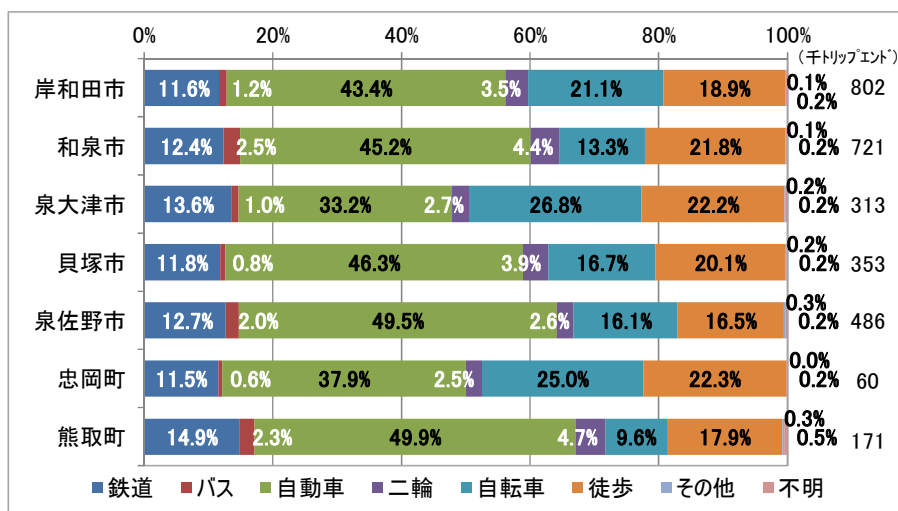
図 2-16 目的別発生集中量(平日)(大分類)

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 that 43.4%、自動二輪・原付が 3.5%、自転車 that 21.1%、徒歩 that 18.9%です。

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



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

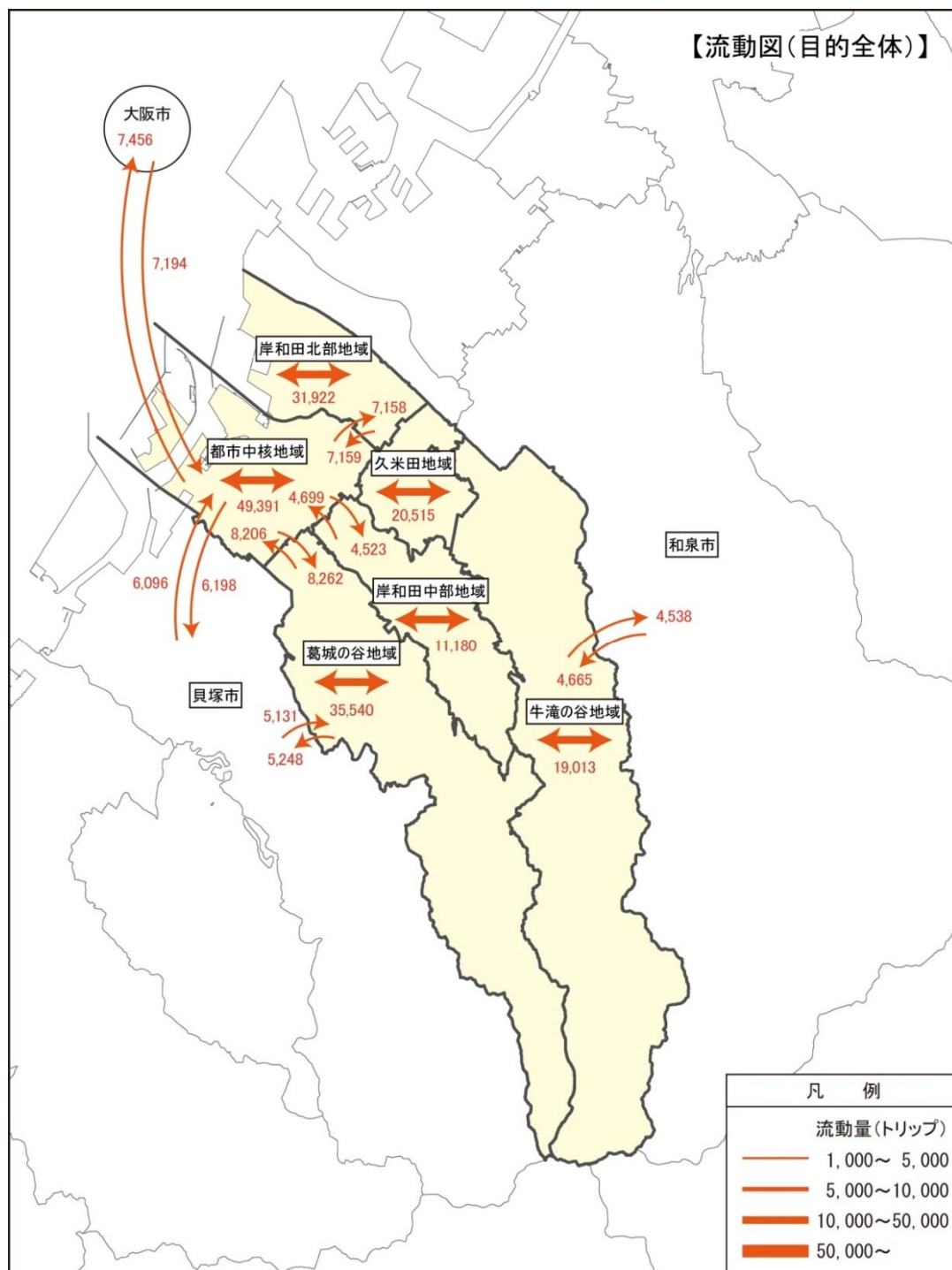
図 2-17 代表交通手段別発生集中量(平日)(大分類)

(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。



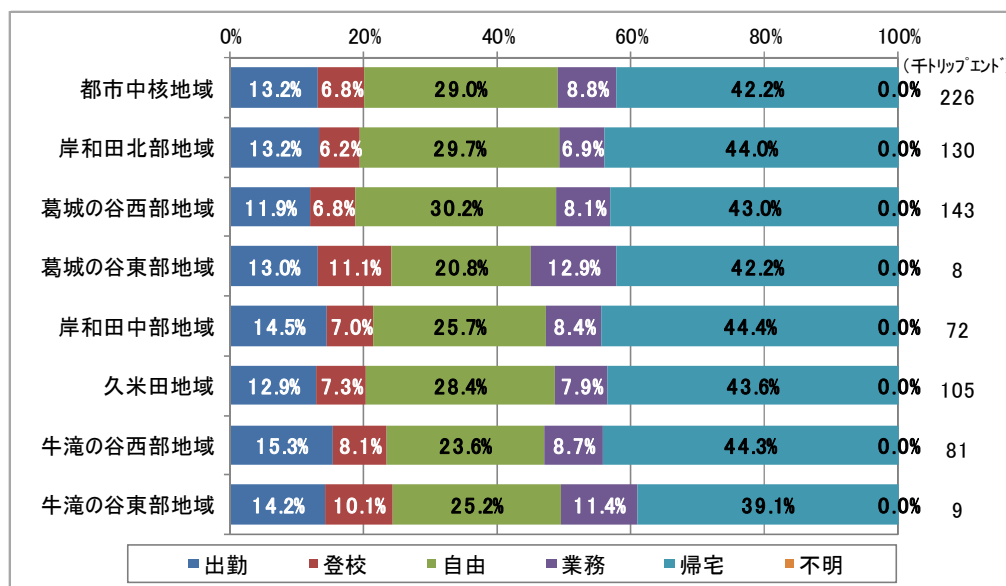
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-18 岸和田市発着の流動量(平日)

2) 目的別発生集中量

岸和田市内の地域別の目的別発生集中量を示します。

岸和田市の目的別発生集中量は、地域による大きな違いは見られません。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

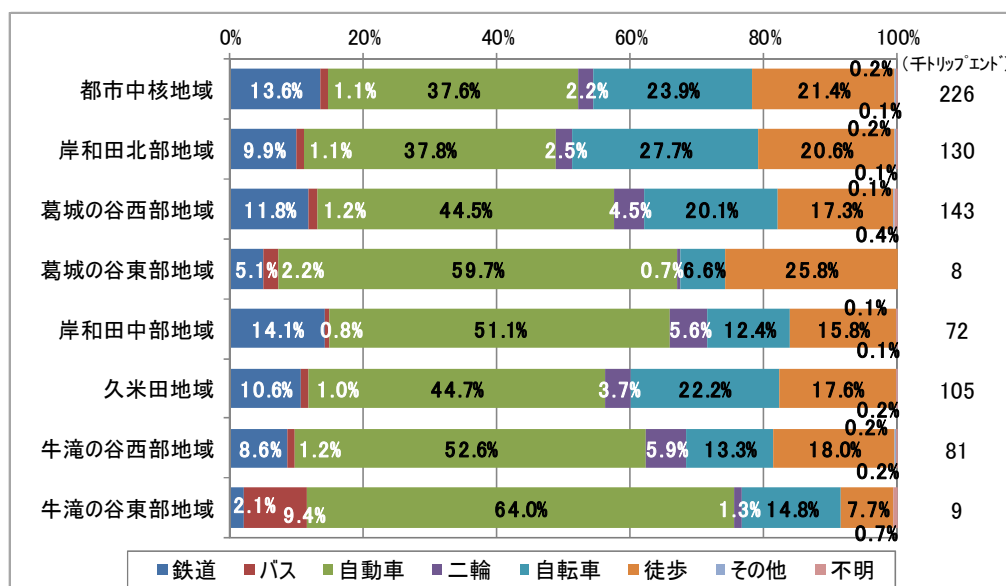
図 2-19 目的別発生集中量(平日)(大分類)(8 地域)

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 2-20 代表交通手段別発生集中量(平日)(大分類)(8 地域)

2.1.7 まとめ

(1) 市勢

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

(2) 土地利用状況

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

(3) 人口

- ・ 人口は、一貫して増加を続けていましたが、平成12(2000)年以降、約20万人で横ばいとなっています。今後、人口は減少すると予測されており、平成52(2040)年には16.4万人になると推計されています。
- ・ 平成27(2015)年の高齢化率は25.8%であり、今後も高齢化が進展すると考えられます。
- ・ DID地区の人口は昭和40(1965)年に比べて平成22(2010)年では約2倍に増加していますが、面積は約3.2倍になっているため、人口密度は2/3に低下しています。

(4) 主な施設立地の状況

- ・ 主な鉄道駅周辺には商店街、市内には大規模商業施設、国道26号沿道はロードサイド型店舗が立地しています。
- ・ 中心部には岸和田城、丘陵部には道の駅愛彩ランド、山間部には牛滝温泉いよやかの郷などの観光施設が立地しています。

(5) 観光の現状

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

(6) 人の動き

- ・ 岸和田市発着の流動をみると、市内での動きが最も多くみられます。次いで大阪市、貝塚市、堺市、和泉市への流出入が多くなっています。
- ・ 岸和田市内の地域別の流動をみると、いずれも地域内々での移動が多くなっています。また、岸和田市内で地域を跨ぐ移動よりも、大阪市や、隣接する和泉市、貝塚市への移動が多い地域も見られます。
- ・ 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 J R 阪和線、南海電鉄南海本線が平地部を走っており、計 7 つの鉄道駅(J R 阪和線：久米田・下松・東岸和田、南海本線：春木・和泉大宮・岸和田・蛸地藏)があります。隣接する和泉市の丘陵部には、泉北高速鉄道の和泉中央駅があり、貝塚市は、東西方向に水間鉄道が走っています。



■ J R 阪和線



■ 南海電鉄
南海本線

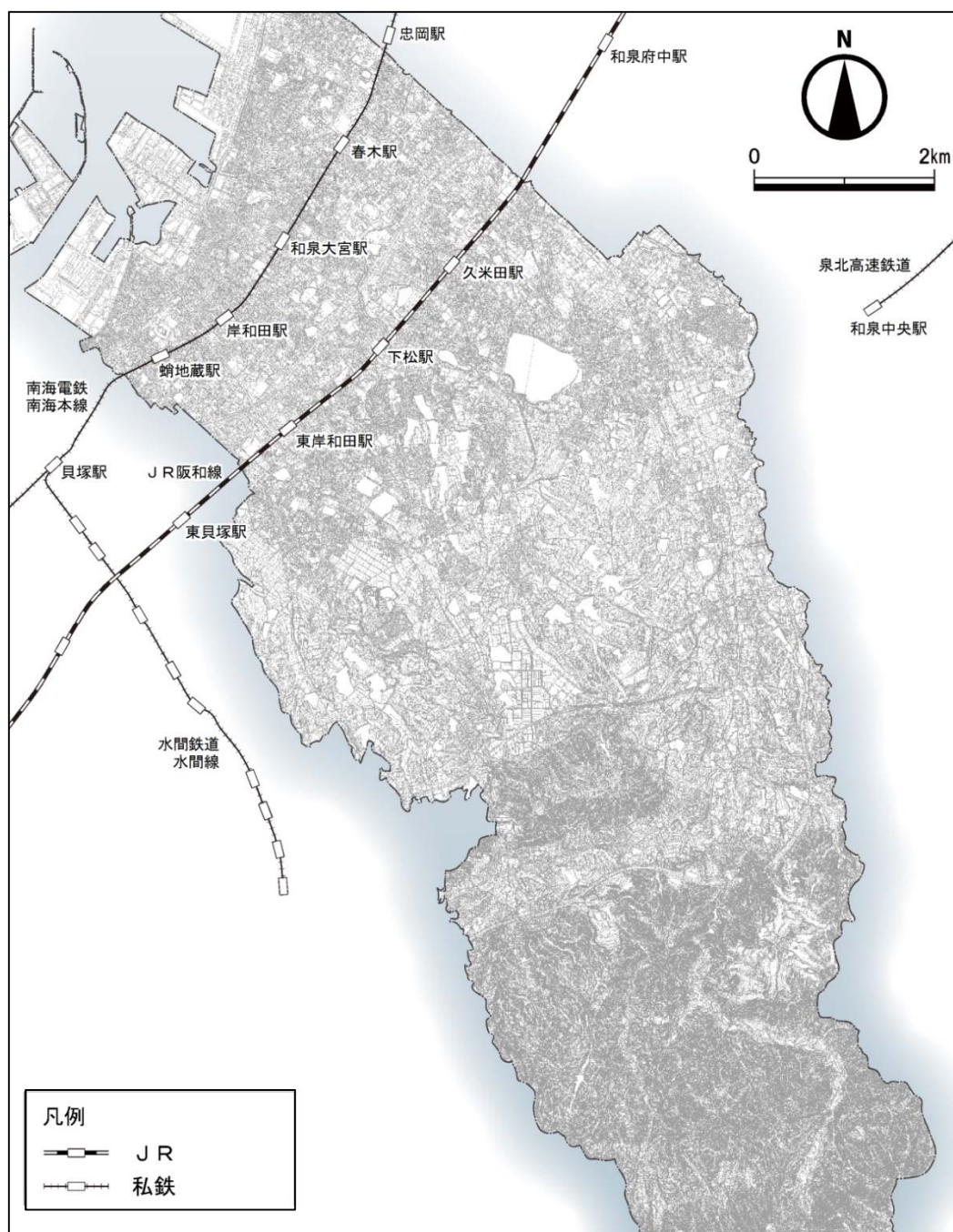


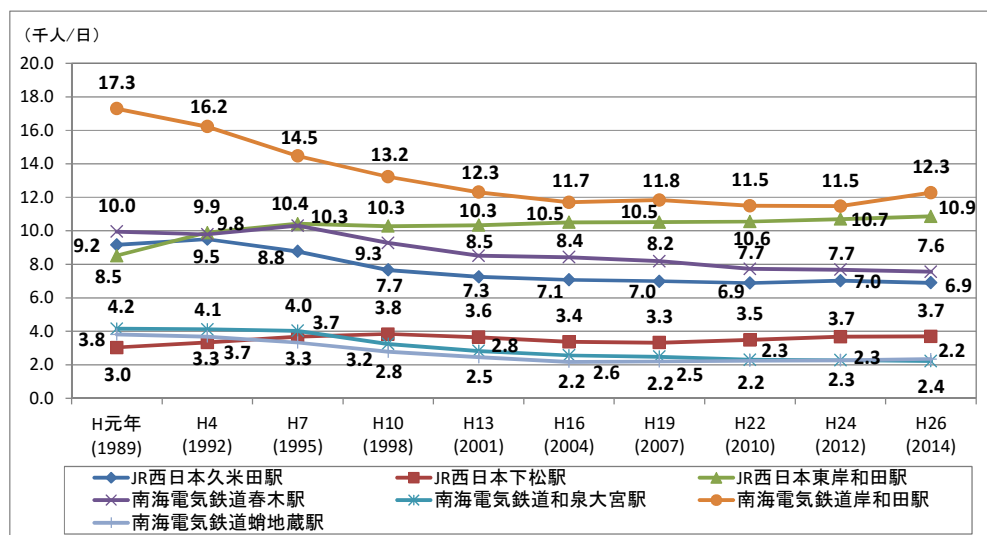
図 2-21 岸和田市の鉄道ネットワーク

(2) 利用者の推移

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

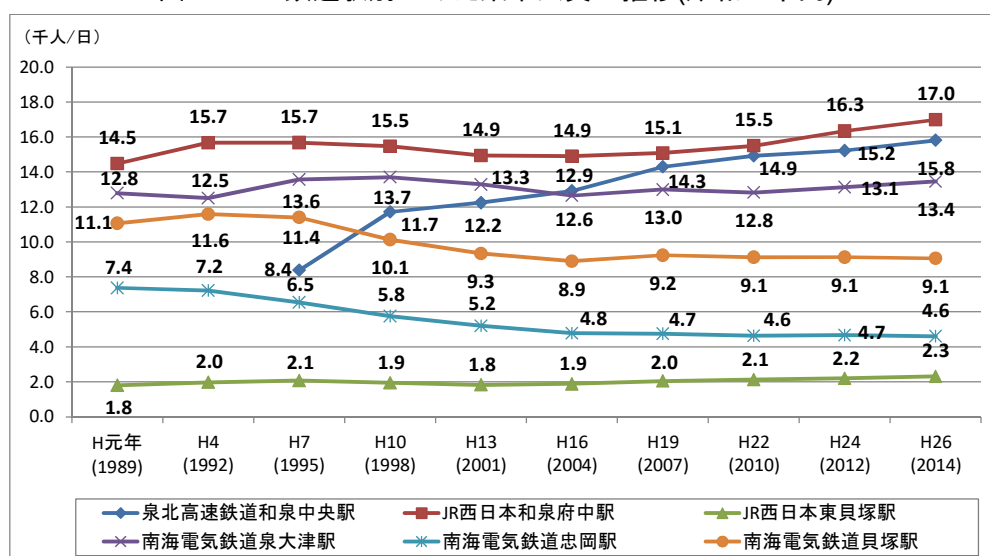
また、市内の鉄道駅別に乗車人員の推移をみると、平成元(1989)年と比べると平成26(2014)年では、JR東岸和田駅やJR下松駅で微増傾向がみられていますが、それ以外の鉄道駅では横ばい、もしくは微減傾向にあります。特に、南海岸和田駅では、平成元(1989)年に比べて平成26(2014)年では乗車人員が3割以上減少しています。

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



資料：岸和田市

図 2-22 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市内)



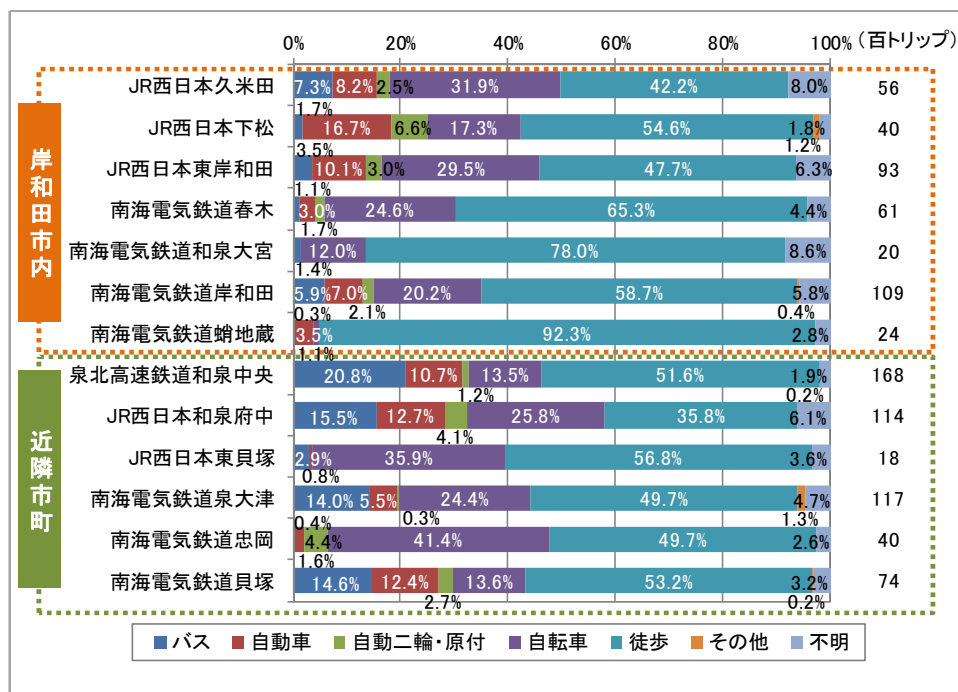
資料：岸和田市、大阪府統計年鑑

図 2-23 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市周辺市町)

(3) 駅別の駅端末交通手段別分担率*

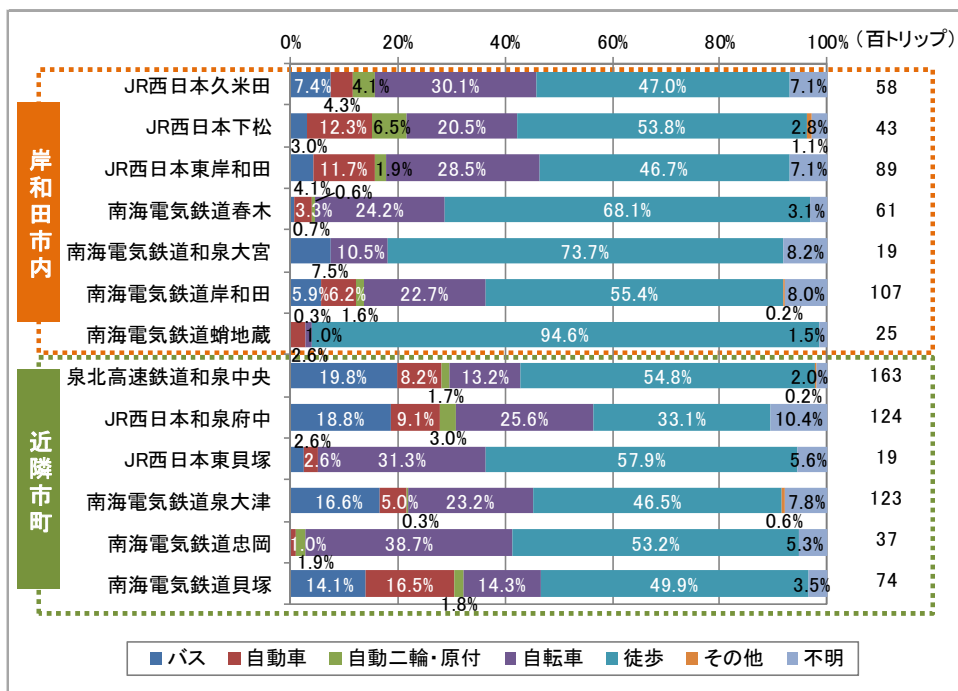
岸和田市内の7駅及び岸和田市周辺の駅端末交通手段分担率を示します。

平日では、岸和田市内の7駅については、アクセス・イグレス*におけるバスの分担率は全ての駅で10%を下回っています。一方で、泉北高速鉄道泉中央駅・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 2-24 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 2-25 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。

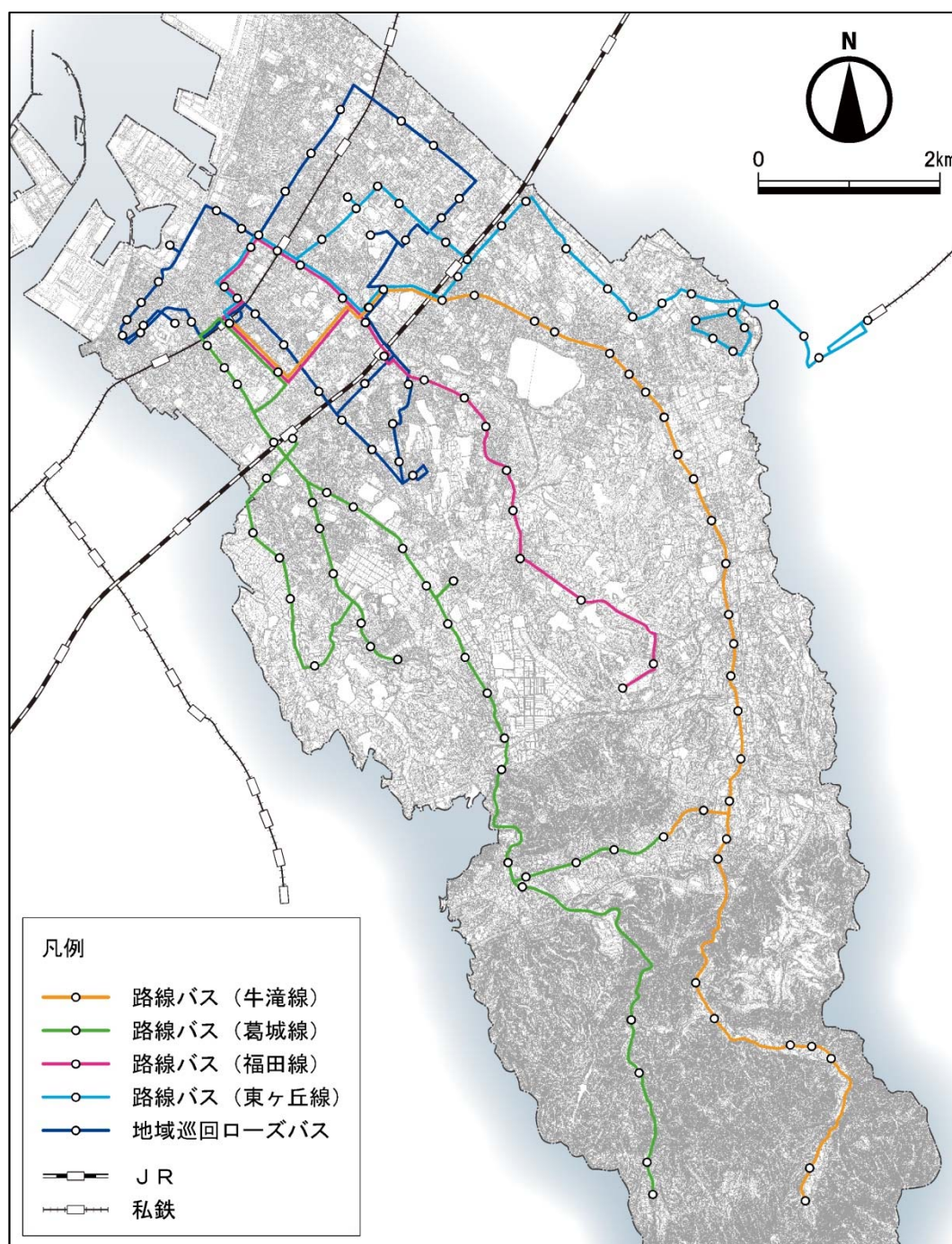
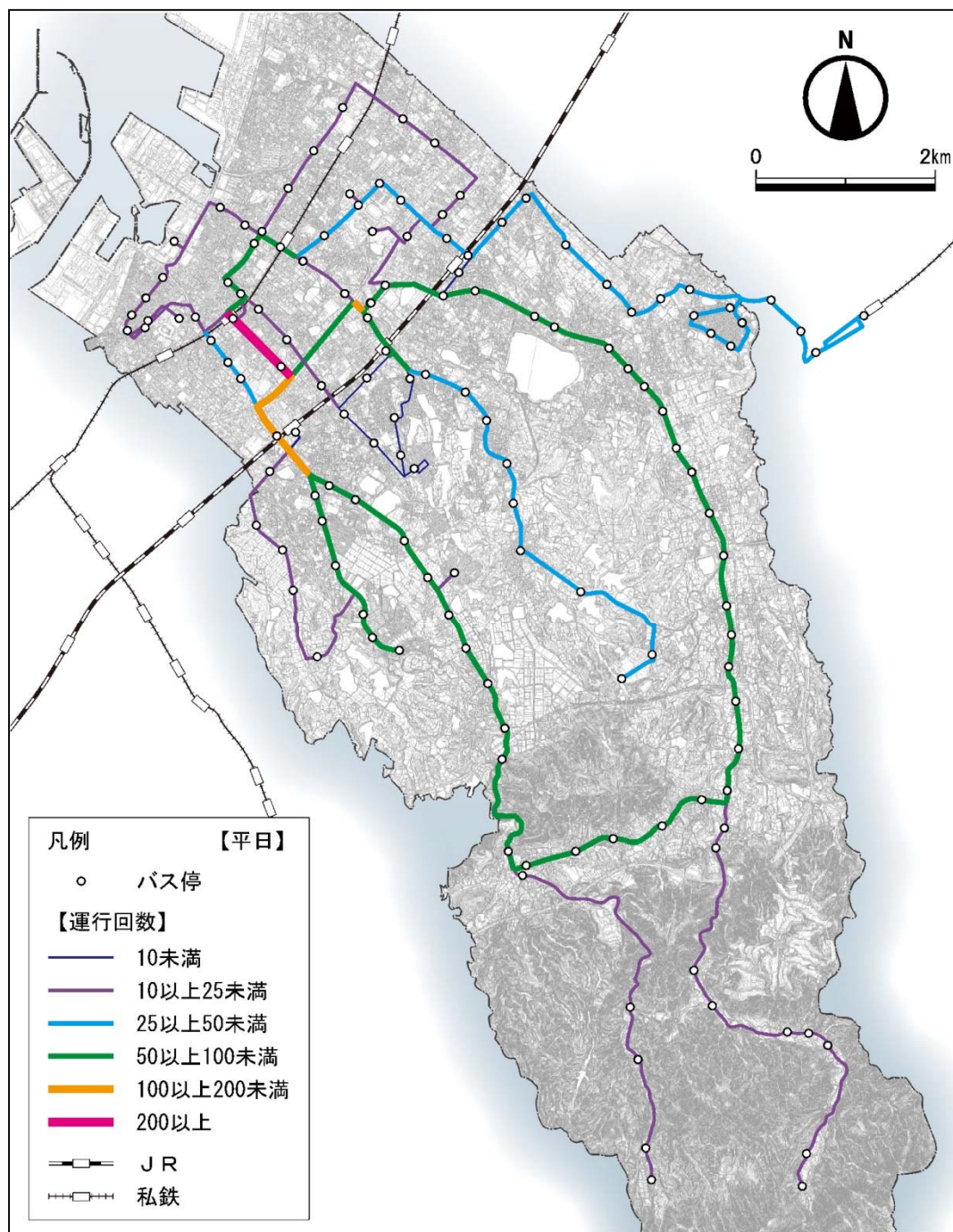


図 2-26 岸和田市のバスネットワーク

(2) バス交通のサービス水準

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

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



資料：南海バス(株)ホームページ

図 2-27 既存バス路線(路線バス・ローズバス)の運行回数(平日)

(3) 地域公共交通のサービス圏域*とカバー人口

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

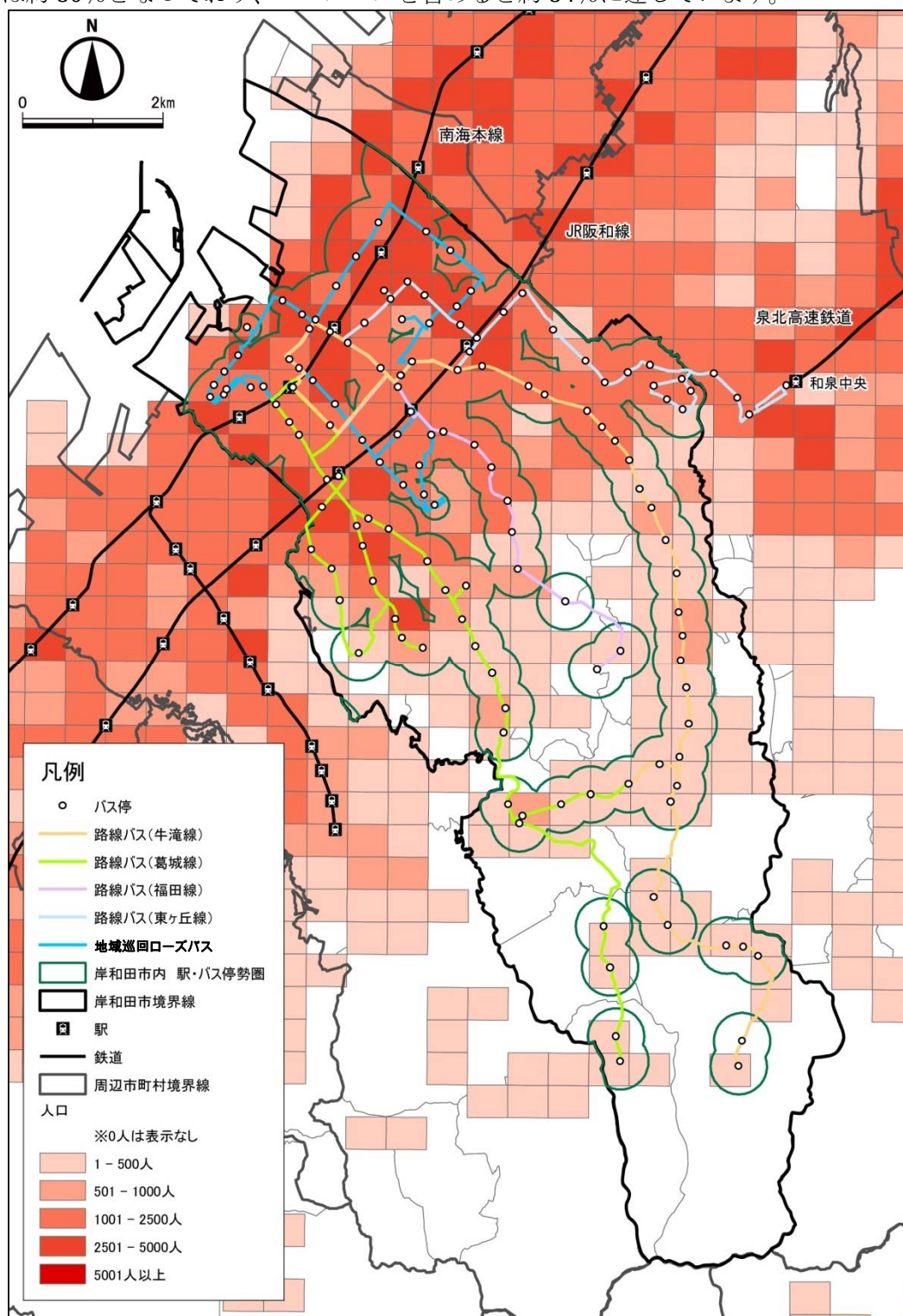


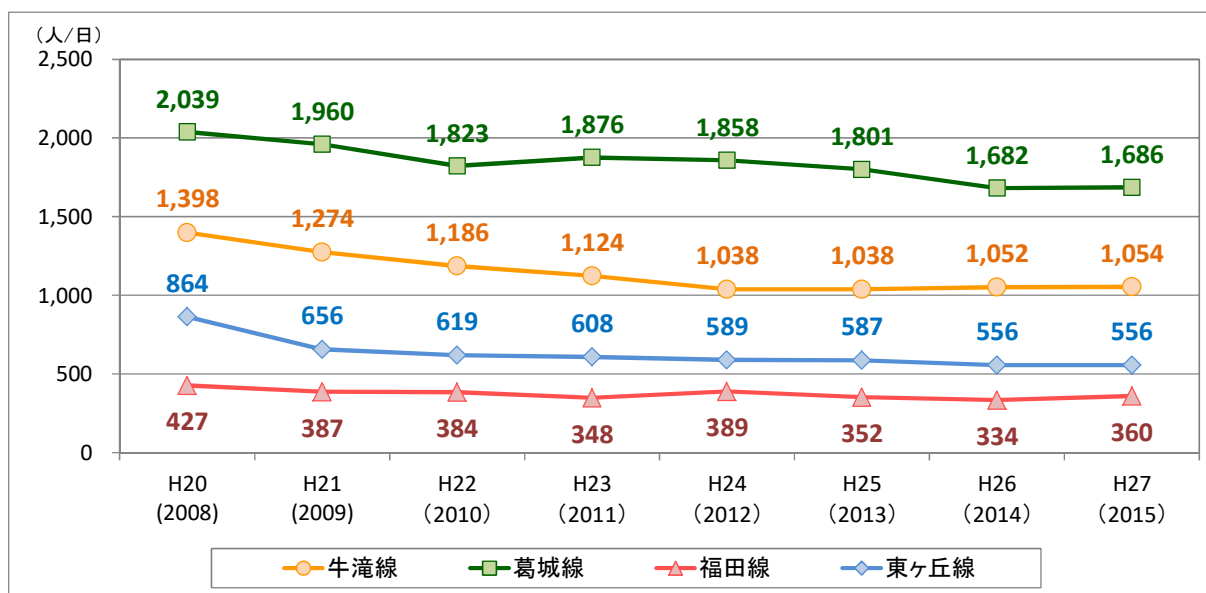
図 2-28 地域公共交通のサービス圏域と総人口

(4) 路線バスの利用状況

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

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

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



資料：南海ウィングバス南部株式会社資料

図 2-29 路線別にみた1日あたりの利用者数の推移

■路線バス



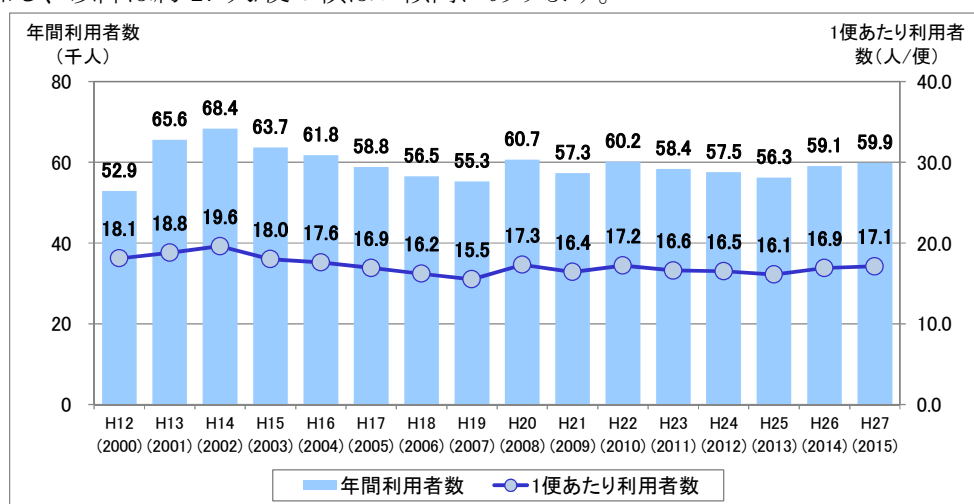
■地域巡回ローズバス



(5) 地域巡回ローズバスの利用状況

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

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



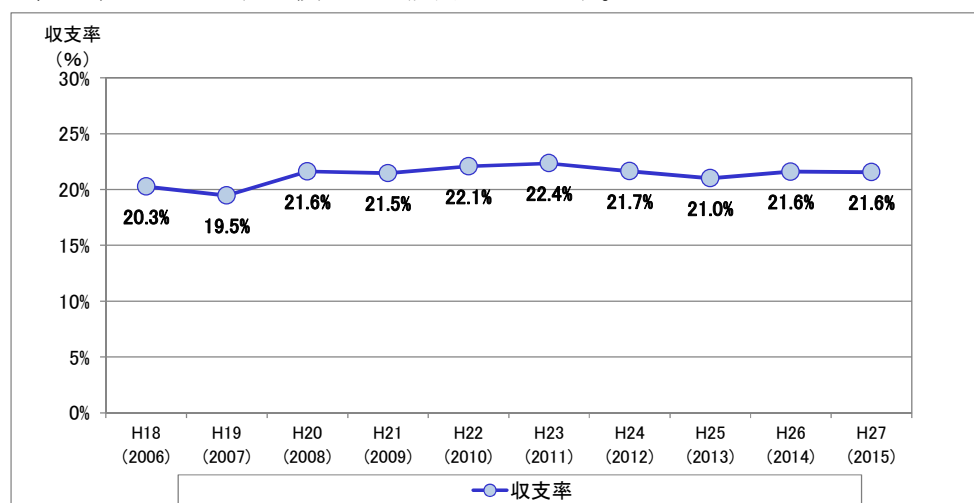
資料：岸和田市

図 2-30 年度別にみたローズバス利用者数の推移

(6) 地域巡回ローズバスの収支状況

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

収支率は、近年はほぼ 22%で横ばいの傾向にあります。



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

資料：岸和田市

図 2-31 ローズバスの収支率の推移

2.2.3 タクシー

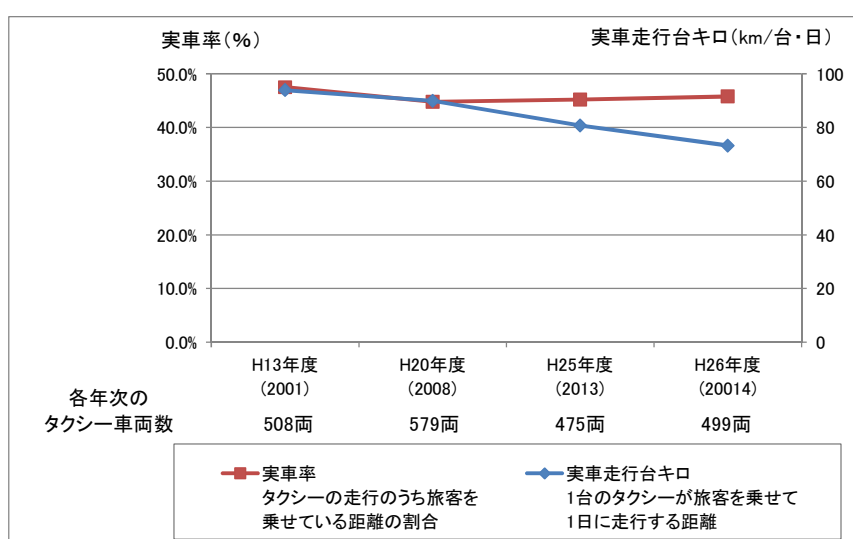
(1) 市内のタクシー

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



(2) タクシーの走行実績

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



資料：泉州交通圏におけるタクシー適正化・活性化地域計画

図 2-32 タクシーの走行実績

(3) 観光モデルコースでの活用

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

【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！

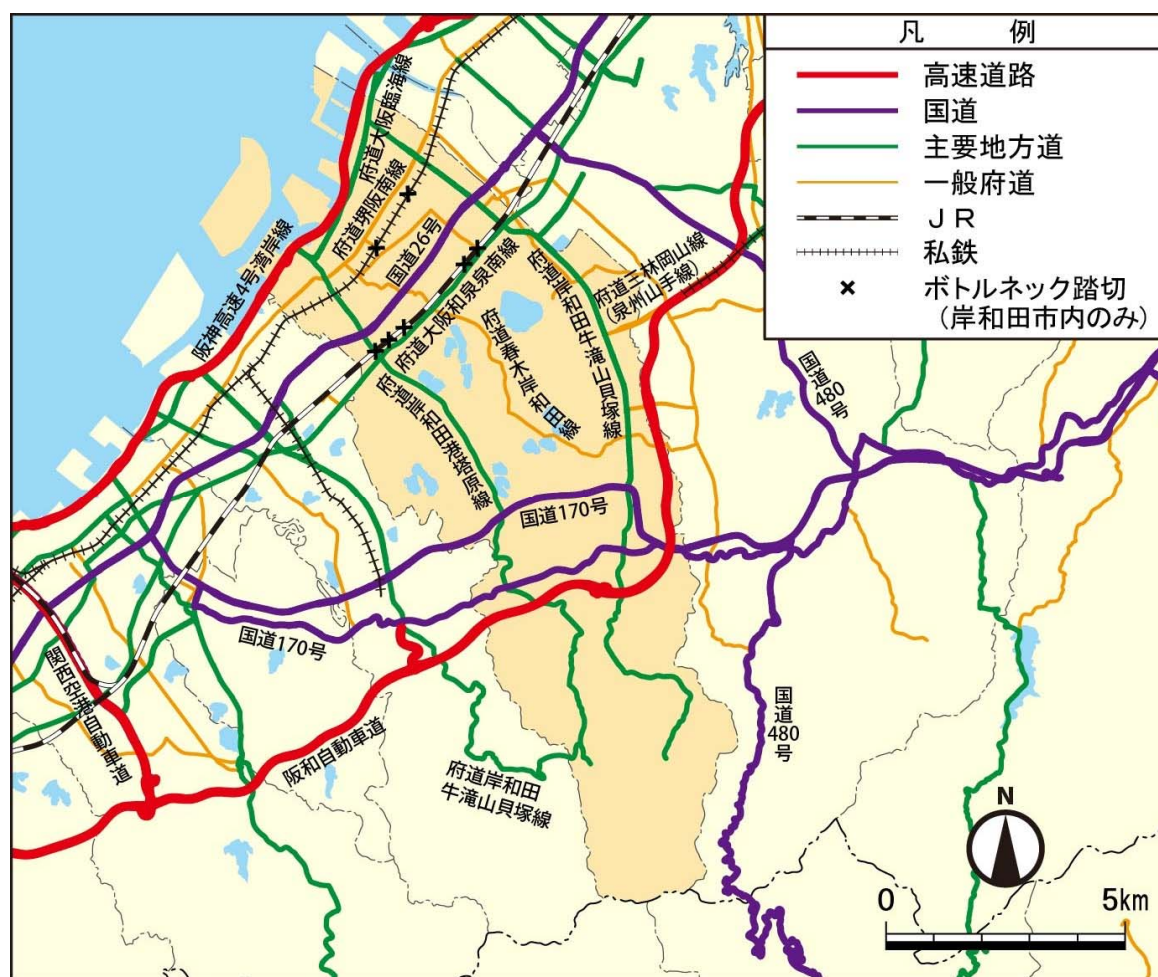


2.2.4 自動車

(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ます。

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

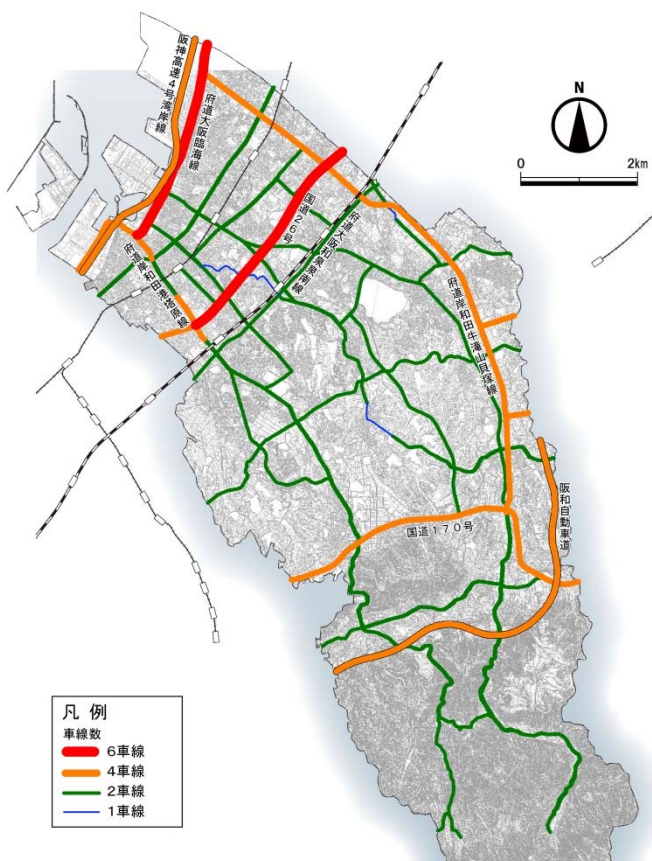


資料：道路交通センサス(平成 22(2010)年)

図 2-34 岸和田市及び周辺地域の道路ネットワークの状況

(2) 車線数の状況

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



資料：岸和田市資料

図 2-35 岸和田市及び周辺地域の車線数の状況

(3) 交通量（平日 24 時間交通量）

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



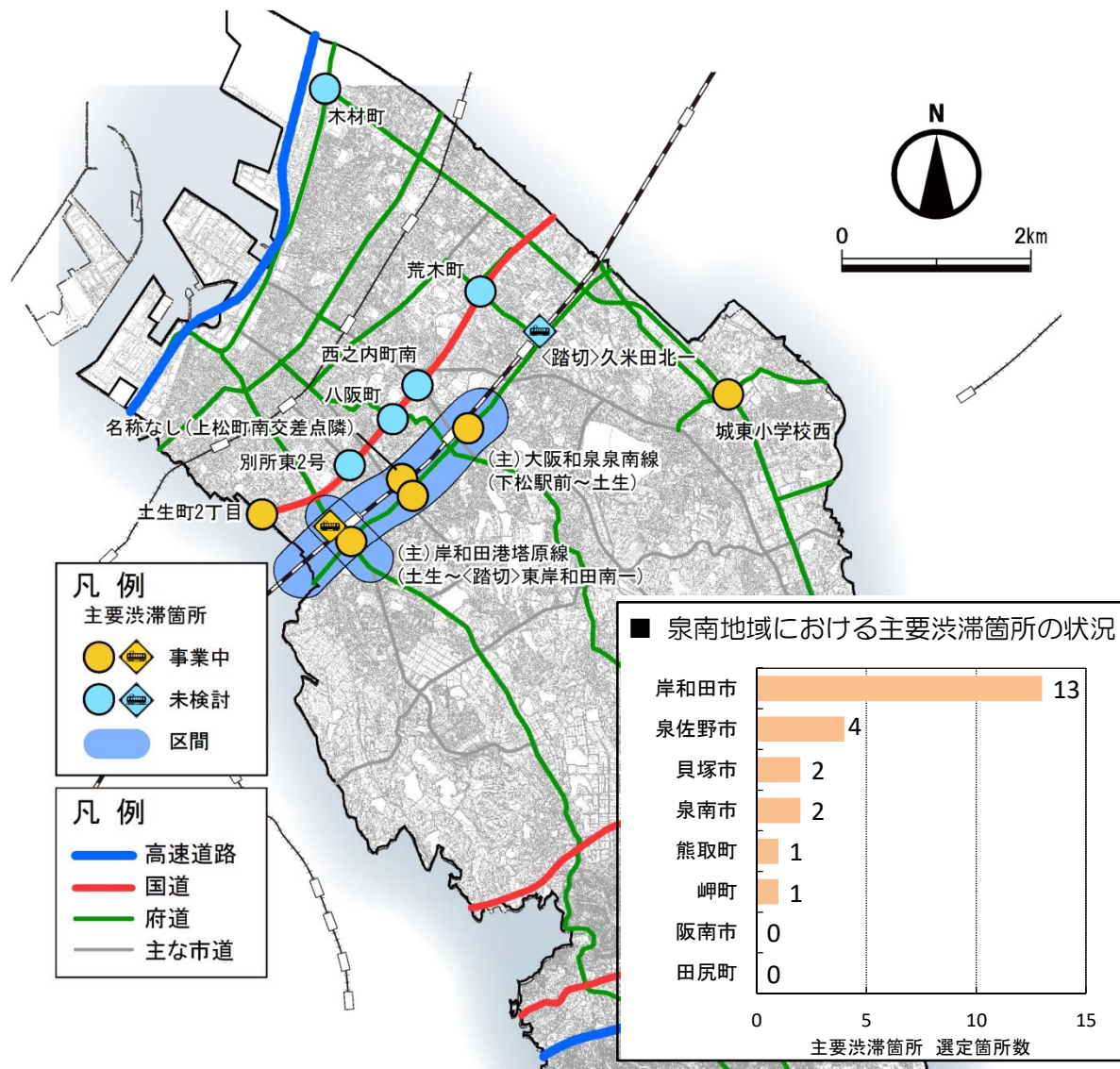
資料：道路交通センサス(平成 22(2010)年)

図 2-36 岸和田市及び周辺地域の交通量（平日 24 時間交通量）の状況

(4) 主要渋滞箇所*

国道 26 号や大阪臨海線、岸和田牛滝山貝塚線では、幹線道路との交差点で渋滞が発生しています。また、大阪和泉泉南線では、幹線道路との交差点部に右折レーンが未整備で、併走する JR 阪和線の踏切の影響もあり慢性的な交通渋滞が発生しています。現在府道岸和田港塔原線と市道並松上松線では踏切除却のため立体交差化事業を進めており、平成 29(2017)年 10 月に高架化が完成しています。

泉南地域における主要渋滞箇所の選定箇所は、岸和田市が最も多い状況です。

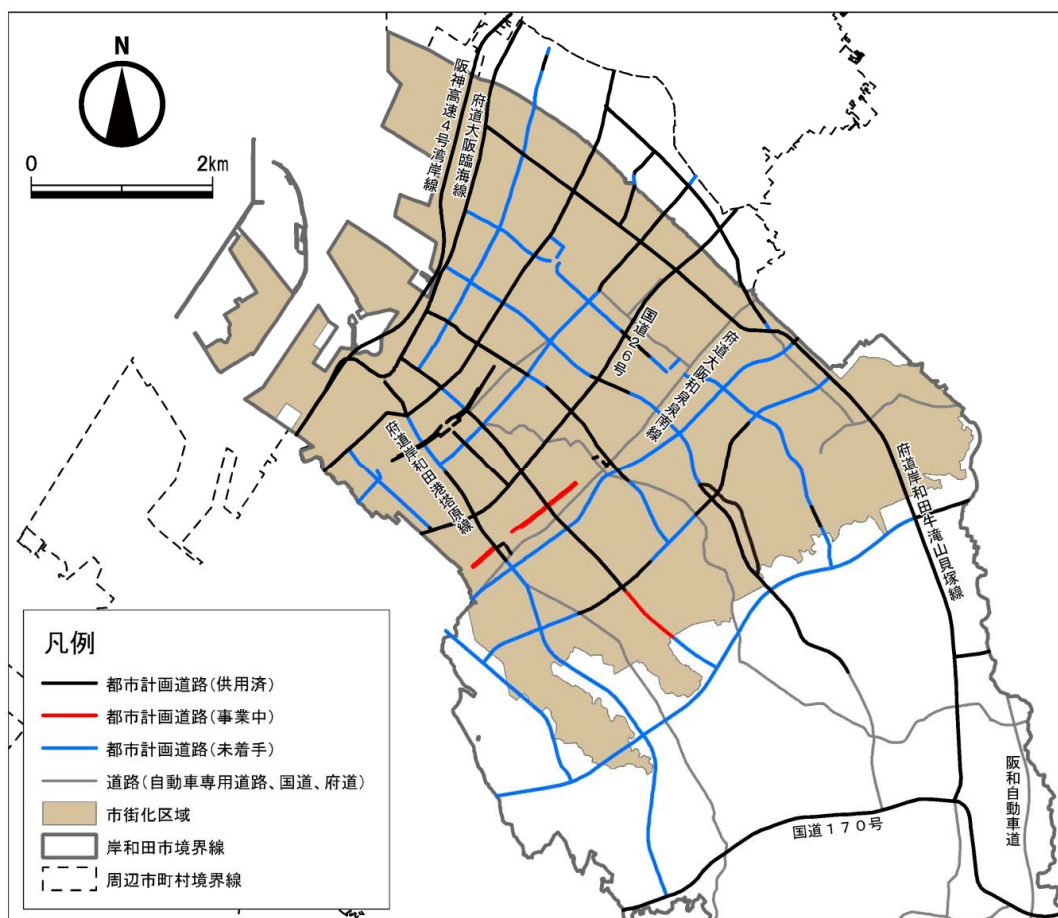


資料:「地域の主要渋滞箇所」選定結果(平成 25(2013)年 2 月公表 京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会)

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

(5) 都市計画道路*の整備状況

都市計画道路の整備状況を見ると、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。

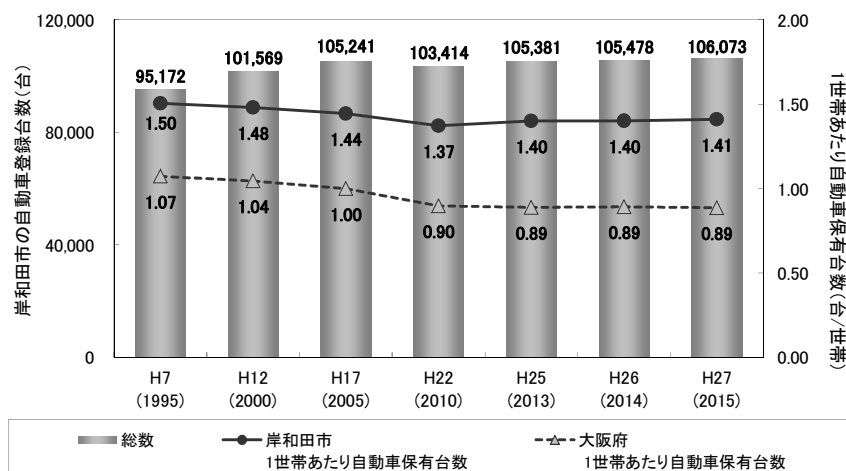


資料：岸和田市

図 2-38 都市計画道路の整備状況(平成 27(2015)年度末)

(6) 自動車保有台数の推移

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



資料：大阪府統計年鑑（平成 8(1996)年度～平成 28(2016)年度）

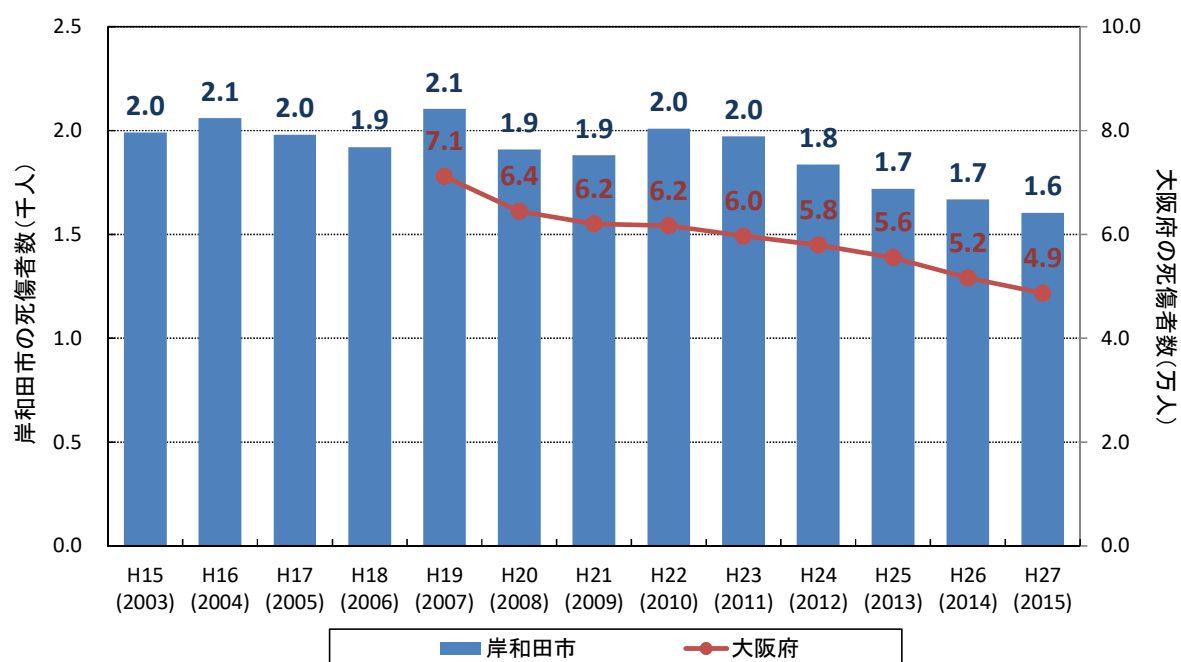
図 2-39 自動車登録台数及び 1 世帯あたり自動車保有台数の推移

(7) 事故発生状況

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

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

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



資料：岸和田の交通事故のあらまし

図 2-40 岸和田市及び大阪府の交通事故による死傷者数の推移

基本目標 1-3：暮らしの安全性・快適性を高める

指標名	第 1 期戦略計画		第 2 期戦略計画	
	現状値	目指そう値	現状値	目指そう値
交通事故(人身事故+物損事故)の年間発生件数	5,033 件 (H21(2009))	4,900 件 (H26(2014))	5,843 件 (H25(2013))	5,800 件 (H29(2017))
安心して歩道を通行することができると感じている市民の割合	17.9% (H22(2010))	20.2% (H26(2014))	18.2% (H26(2014))	21.0% (H30(2018))

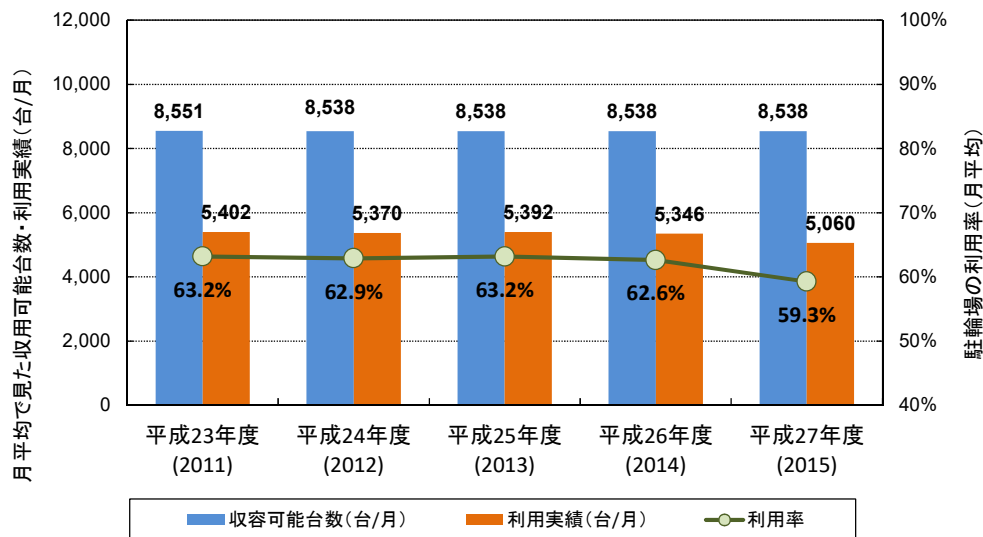
資料:岸和田市まちづくりビジョン 第 1 期戦略計画(H23(2011)年 3 月)
岸和田市まちづくりビジョン 第 2 期戦略計画(H27(2015)年 3 月)

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

2.2.6 自転車

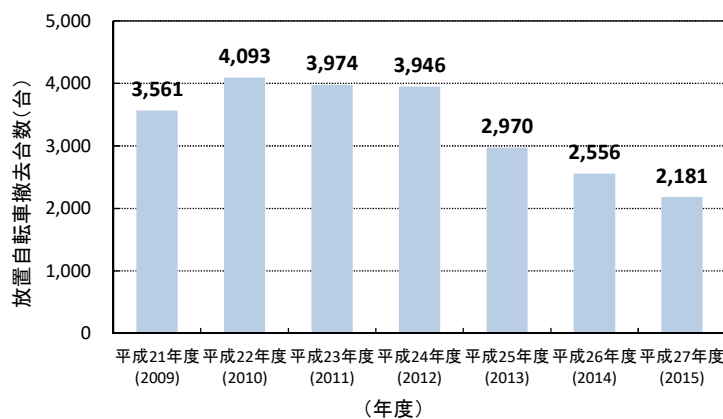
本市の鉄道駅周辺に設置されている市営自転車駐車場の利用率は、平成 27(2015)年度で約 59%であり、平成 26(2014)年度から約 3%減少しています。また、市内鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域*内での放置自転車台数は、平成 27(2015)年で平成 22(2010)年の約 53%と大幅に削減され、減少傾向にあります。

一方、泉南地域 8 市町における自転車による人口 1 万人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。



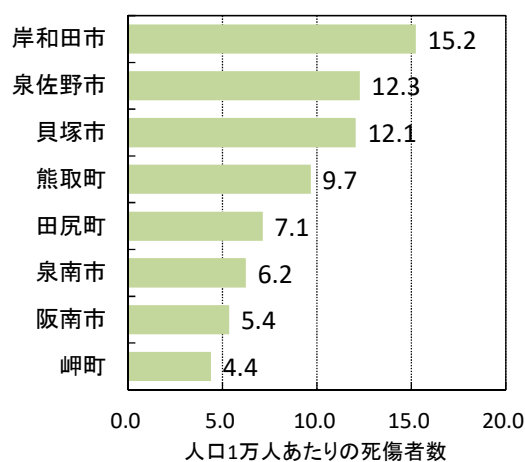
資料：岸和田市資料

図 2-43 市営自転車駐車場の利用状況の推移



資料：岸和田市資料

図 2-44 放置自転車撤去台数の推移



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

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

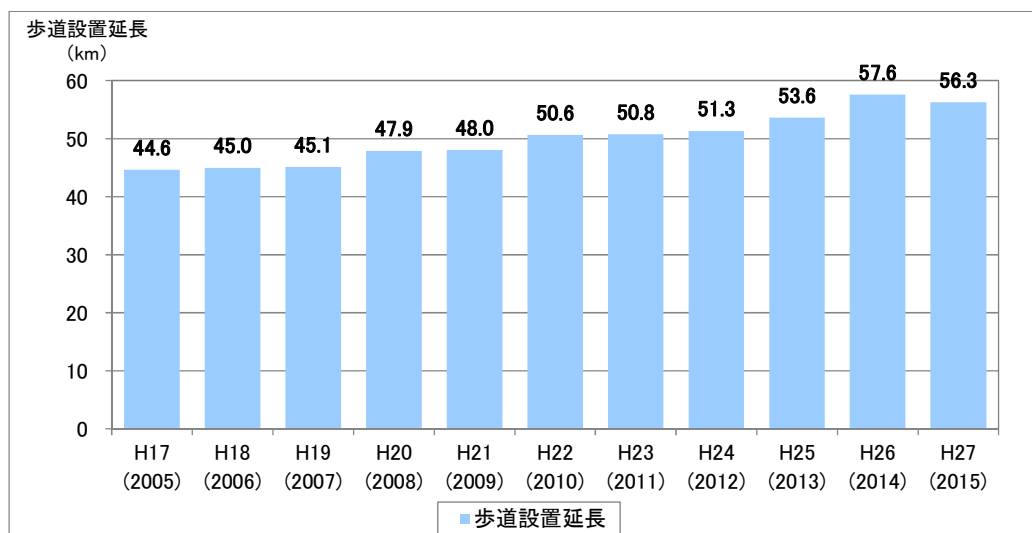
2.2.7 歩行者

本市では、歩行者空間の整備として、歩道設置による安全・快適性の向上や鉄道駅等のエレベーターやエスカレーターを設置などによる移動円滑化*に取り組んでいます。

市内の幹線道路では、歩道未整備区間や道路幅員が狭小な区間が多く存在しているため、歩道設置の整備を進めており、歩道設置延長は平成 27(2015)年で約 56.3km です。

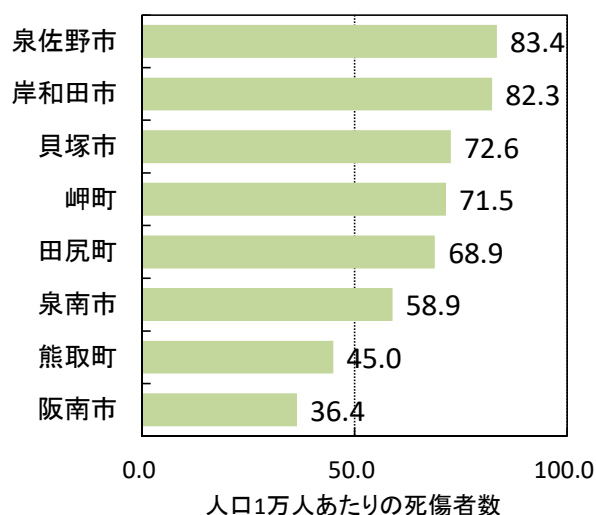
市内には小学校 24 校、中学校 11 校があり、市内の通学路は 131.9km となっています。

泉南地域 8 市町における人口 1 万人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 2-46 歩道設置延長の推移



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

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

2.2.8 交通結節点*

交通結節点としての主要な施設である市内の都市計画決定している駅前交通広場の整備状況を見ると、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 2-3 市内鉄道駅における交通結節点の整備状況

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

※乗車人員は平成 26(2014)年実績（岸和田市資料による）

※駅施設の状況は、岸和田市資料による

※市営駐輪場については「整備済」は用地も取得済み、「設置済」は借地にて施設を設置済、「暫定」は借地にて仮施設を設置済

【整備前】



【整備後（暫定）】



資料：岸和田市資料

図 2-48 JR東岸和田駅 駅前交通広場整備状況

2.2.9 まとめ

(1) 鉄道

- ・ 鉄道は、J R 阪和線、南海本線が都市部を南北に縦断しています。
- ・ 市内の鉄道駅別の乗車人員の推移は、平成元(1989)年と比べると平成 26(2014)年では、J R 東岸和田駅や J R 下松駅で微増傾向にありますが、それ以外の駅は横ばい・微減傾向にあります。
- ・ 駅端末交通手段分担率を見ると、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(2008)年の利用者数と比べると、平成 27(2015)年時点では約 6~8 割の利用者数となっています。

(3) タクシー

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

(4) 自動車

- ・ 広域幹線道路は、市域北部を阪神高速 4 号湾岸線、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。
- ・ 泉南地域における主要渋滞個所の選定箇所は、岸和田市が最も多い状況です。
- ・ 市内補助幹線道路である都市計画道路の整備率は 54.1%と半数程度です。
- ・ 交通事故の年間発生件数を見ると、平成 25(2013)年は平成 21(2009)年に比べ、約 2 割増加しています。

(5) 緊急交通路

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

(6) 自転車

- ・ 泉南地域 8 市町における自転車による人口 1 万人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。

(7) 歩行者

- ・ 市内の幹線道路では、歩道未整備区間や道路幅員が狭小な区間が多く存在しています。
- ・ 泉南地域 8 市町における人口 1 万人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。

(8) 交通結節点

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

2.3 まちづくりに関する施策

(1) 岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）のまちづくり

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

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

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



出典：岸和田市資料

図 2-49 岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）整備イメージ

(2) JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業

JR 阪和線東岸和田駅付近では、約 2.1 キロメートルの高架化工事を進めています。

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(2015)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。

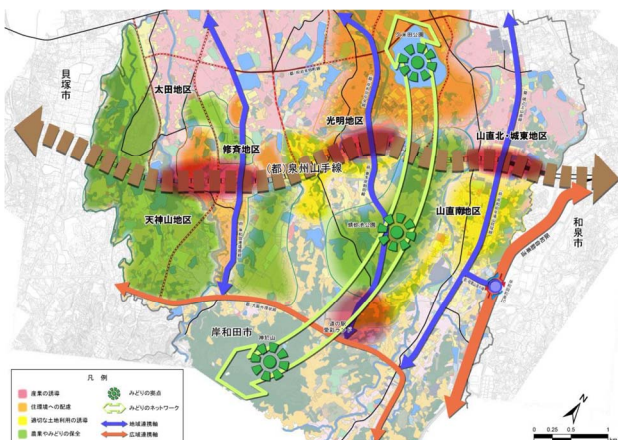


出典：岸和田市資料

図 2-50 供用された JR 東岸和田駅下り線高架ホーム

(3) 都市計画道路泉州山手線・泉北高速鉄道の延伸

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



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

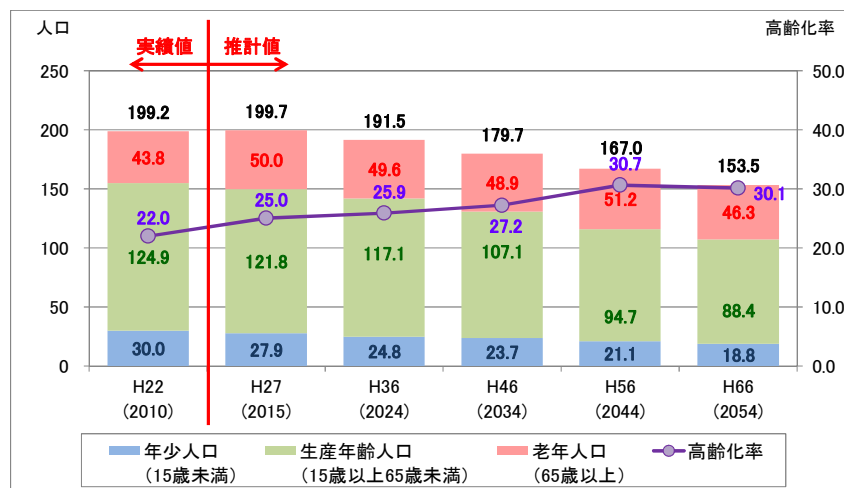
図 2-51 泉州山手線沿道のまちづくりの方針

2.4 都市活動・交通の将来動向

2.4.1 将来人口動向

(1) 岸和田市人口ビジョンによる将来人口

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



資料：岸和田市人口ビジョン

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

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

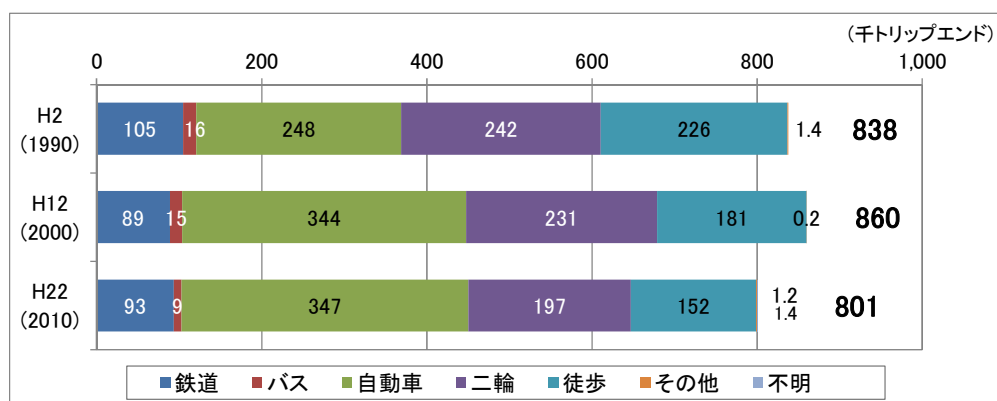
図 2-52 岸和田市における将来人口の推移（岸和田市人口ビジョン）

2.4.2 公共交通利用の見通し

(1) 現状の公共交通の利用者推移

岸和田市における代表交通手段別の発生集中量の推移を示します。

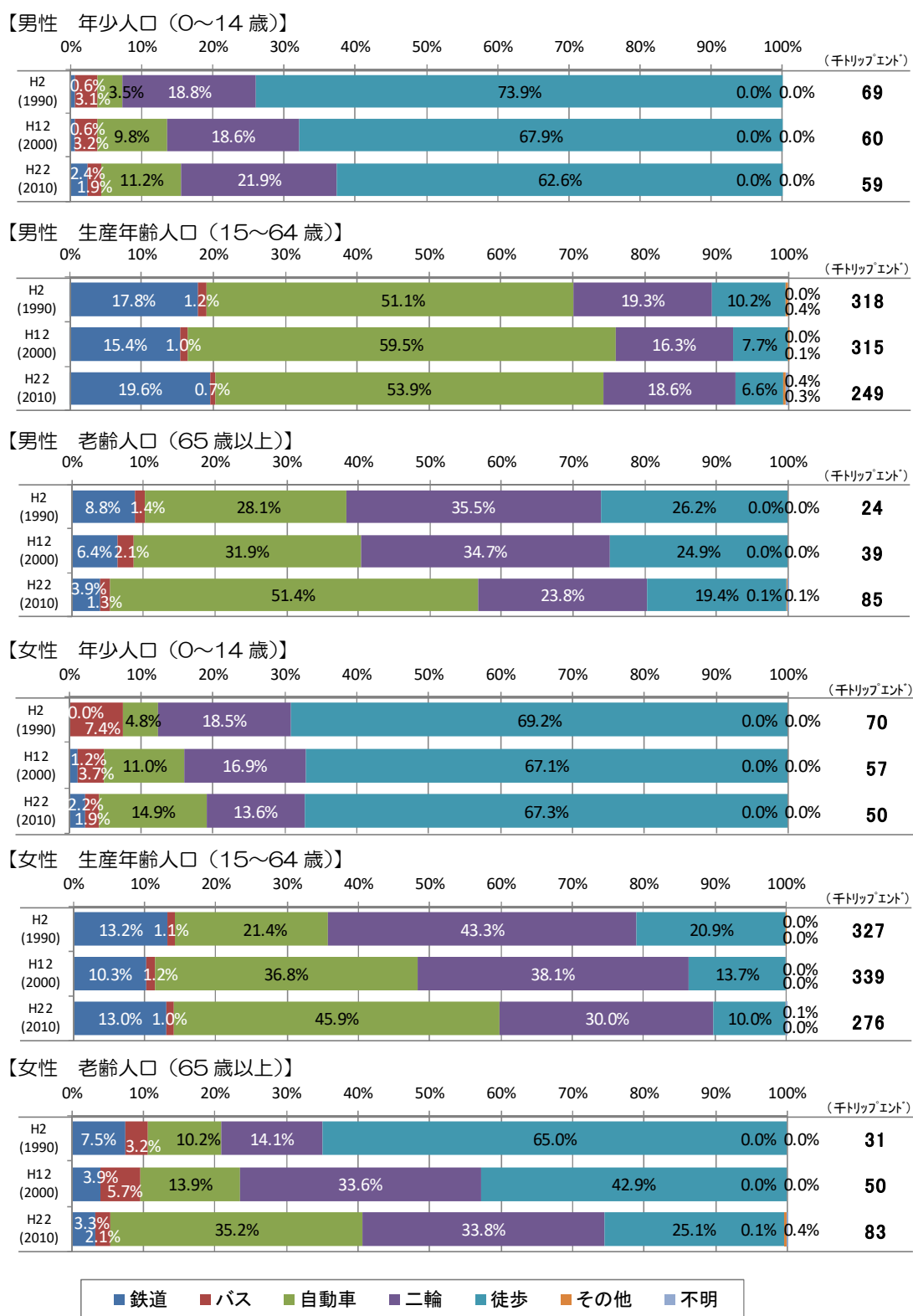
鉄道の発生集中量は、平成 2(1990)年から平成 12(2000)年にかけて約 15%減少し、平成 12(2000)年から平成 22(2010)年にかけて約 5%増加しています。また、バスの発生集中量は、平成 2(1990)年から平成 22(2010)年にかけて約 44%減少しています。



出典：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-53 代表交通手段別発生集中量(平日)

性別・年齢3区分別の代表交通手段分担率を見ると、鉄道の分担率は生産年齢人口が年少人口や高齢人口に比べ高く、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高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 2-54 性別・年齢3区分別代表交通手段分担率（平日）

(2) 将来的な人口動向を踏まえた今後の公共交通の利用見通し

(1)の整理を踏まえると、性別・年齢3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(2010)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(2010)年から平成27(2015)年にかけて、男女全ての年齢区分において、駅勢圏人口・バス停勢圏人口が減少する傾向にあるものと推計されています。

表 2-4 性別年齢3区分別人口（上段：駅勢圏、下段：バス停勢圏）

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

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

上記の人口を用いて、平成22(2010)年の岸和田市の性別・年齢3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 2-5 性別年齢3区分別発生集中量及び発生集中原単位

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

②鉄道・バスの発生集中量の算出

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

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

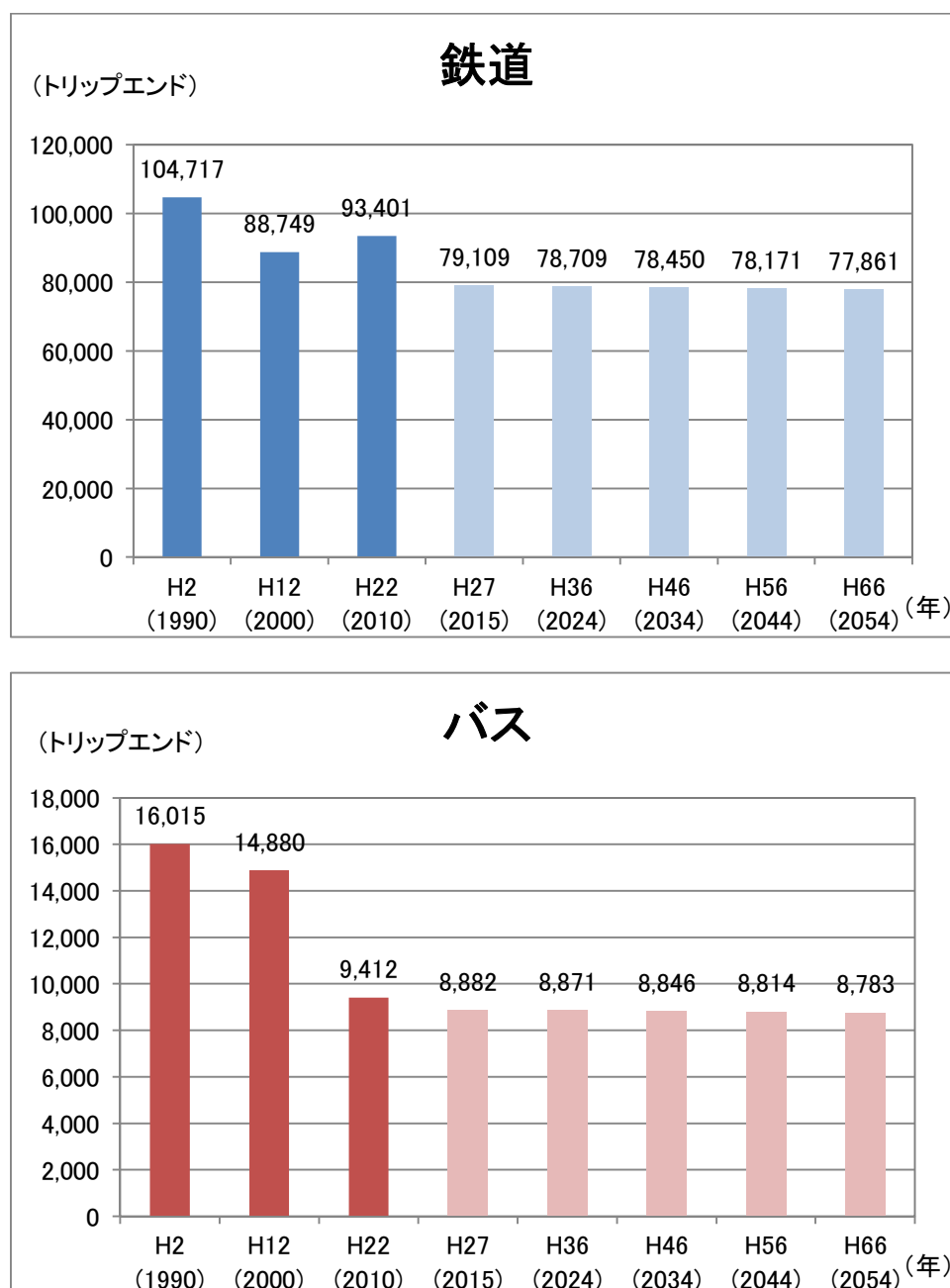


図 2-55 岸和田市における鉄道・バスの発生集中量の今後の見通し

2.5 岸和田市の都市活動・交通に関する課題

2.5.1 課題整理の分類について

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

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

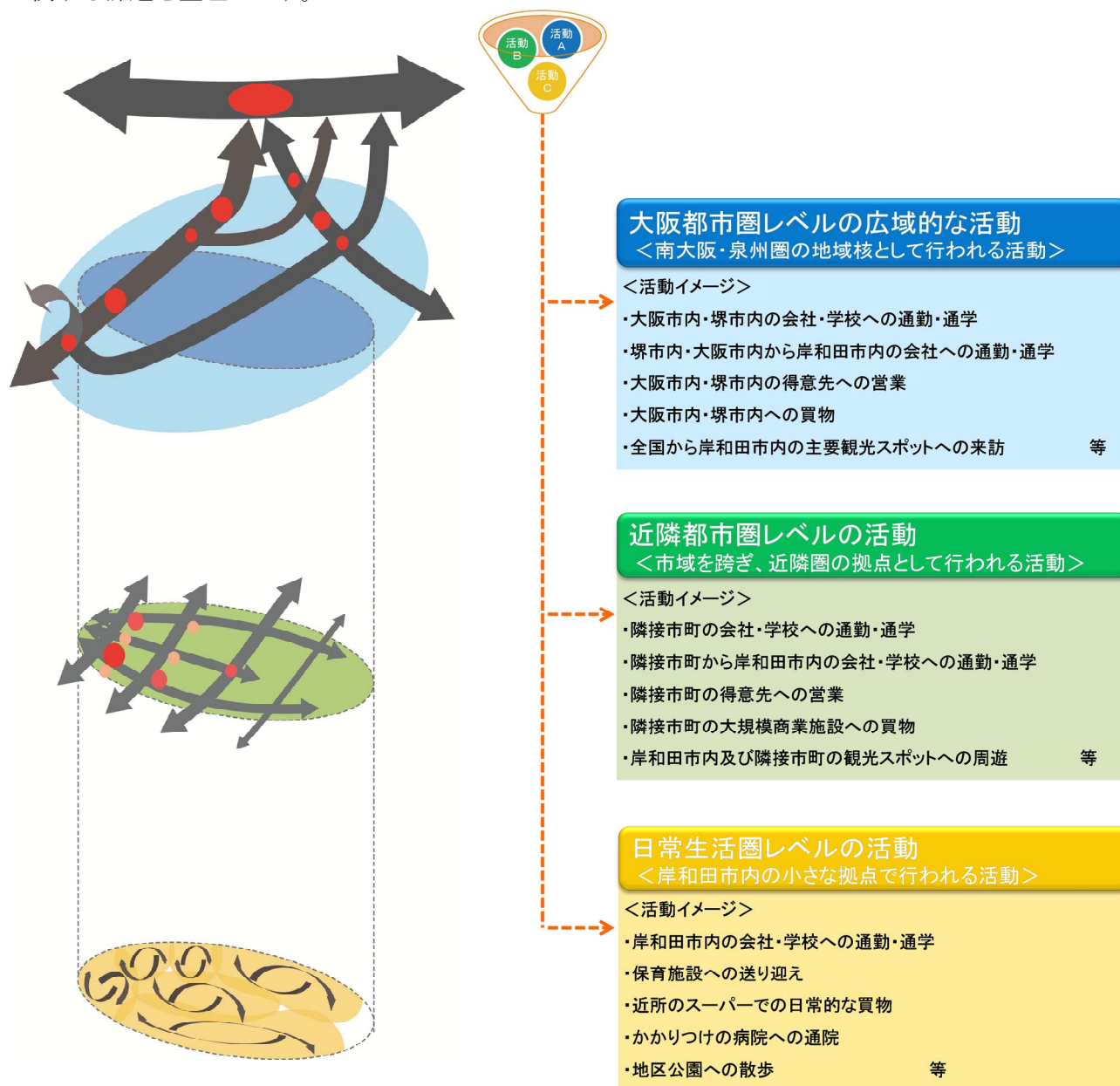


図 2-56 活動と移動の階層構造による分類

2.5.2 課題抽出にあたっての視点

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

主な評価指標の例

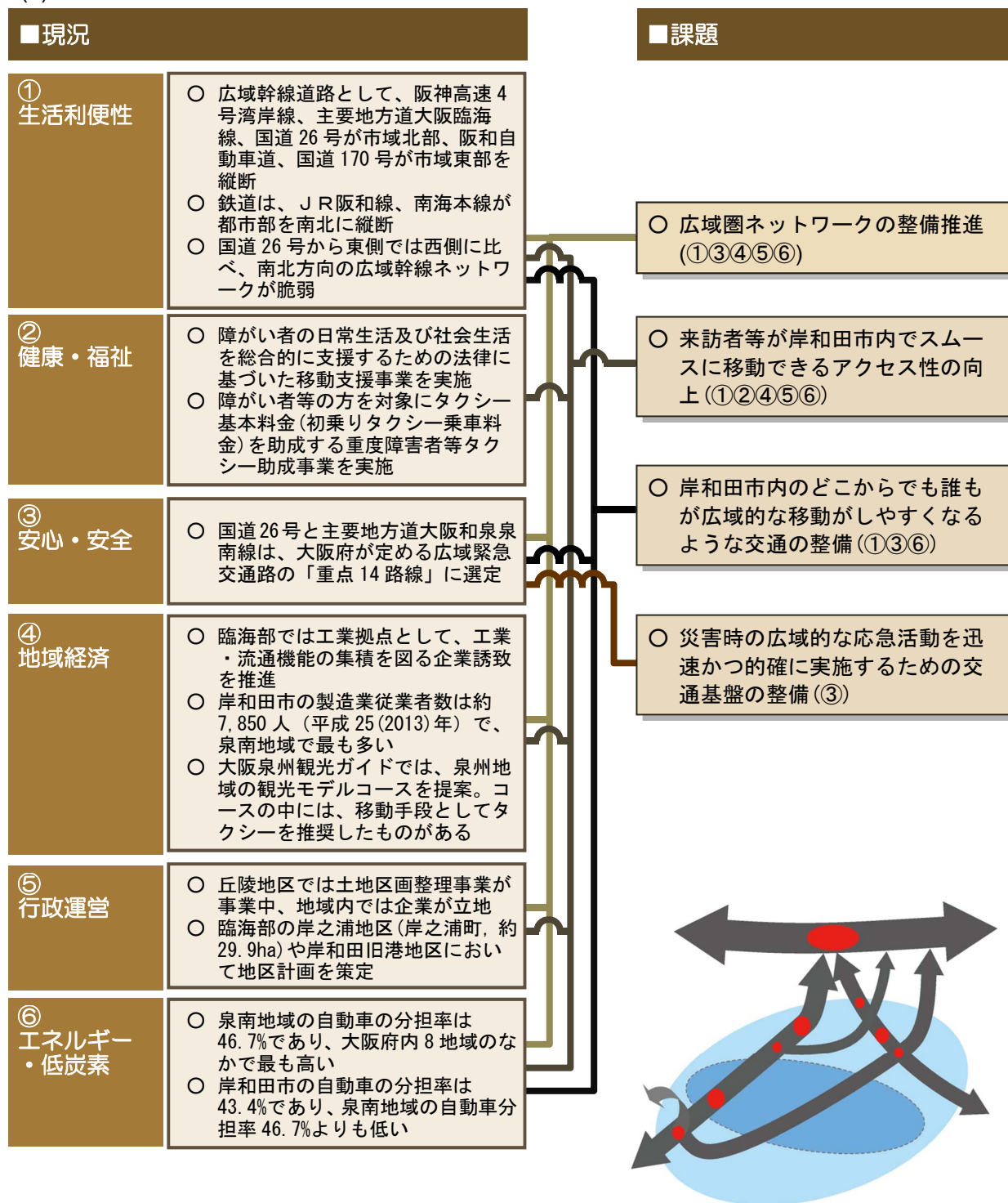
評価分野		評価軸	主な評価指標の例
① 生活利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足した街を実現すること	■適切な居住機能の誘導 － 都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を楽しむことができること	・ 居住を誘導する区域における人口密度 ・ 日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率(医療、福祉、商業及び公共交通)
		■都市機能の適正配置 － 都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	・ 日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度
		■公共交通サービス水準の向上 － 公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること	・ 公共交通の機関分担率 ・ 公共交通沿線地域の人口密度
② 健康・福祉	◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	■徒歩行動の増加と健康の増進 － 高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること － それにより市民の健康が増進すること	・ メタボリックシンドロームとその予備軍の受診者に占める割合 ・ 徒歩、自転車の機関分担率
		■都市生活の利便性の向上 － 日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏で充足していること	・ 福祉施設を中学校区程度の範囲内で享受できる高齢者人口の割合 ・ 保育所の徒歩圏に居住する幼児人口の総幼児人口に占める割合
		■歩きやすい環境の形成 － 歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること	・ 歩行者に配慮した道路延長の割合 ・ 高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合
③ 安心・安全	◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	■安全性の高い地域への居住の誘導 － 災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること	・ 防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
		■歩行環境の安全性の向上 － 都市内において安全な歩行者環境が確保されていること	・ 歩行者に配慮した道路延長の割合
		■市街地の安全性の確保 － オープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること	・ 公共空間率 ・ 最寄り緊急避難場所までの平均距離 ・ 人口あたりの交通事故死者数
④ 地域経済	◎都市サービス産業が発達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	・ 平均住宅地価
⑤ 行政運営	◎市民が適切な行政サービスを受けよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	■都市経営の効率化 － 人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること	・ 市民一人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発達すること － 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 ・ 平均住宅地価
⑥ エネルギー／低炭素	◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	■運輸部門における省エネ・低炭素化 － 公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること	・ 市民一人当たりの自動車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・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 2-57 都市構造を評価する6分野及び主な評価指標の例

2.5.3 都市活動・交通に関する課題

(1) 広域圏



(2) 近隣圏

■現況

①
生活利便性

- 近隣都市等を結ぶ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%）よりも低い
- 都市計画道路の整備済の割合は、54.1%と半数程度にとどまっている
- 国道26号から東側では西側に比べ、近隣都市を結ぶ南北方向の幹線ネットワークが脆弱

②
健康・福祉

- 障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

- “安心して歩道を通行できる”と感じている市民の割合は18.2%と低い
- 岸和田市と近隣都市を結ぶ路線バスは、狭隘かつ歩道の整備がされていない道路を運行

④
地域経済

- 臨海部と丘陵部において企業誘致を推進

⑤
行政運営

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

⑥
エネルギー・低炭素

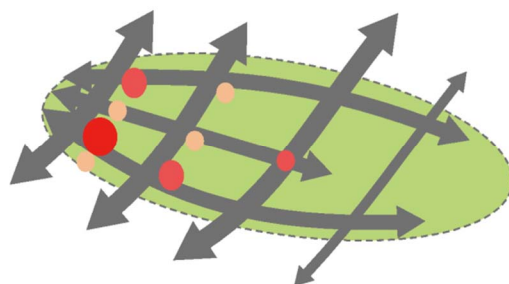
- 自動車分担率は43.4%と半数近くを占める
- 乗用車保有台数は約83,000台で増加傾向、周辺市町と比べ多い
- 泉南地域の代表交通手段分担率は鉄道が12.7%、バスが1.4%であり、大阪府内8地域のうち最も低い
- 岸和田市の代表交通手段分担率は鉄道が11.6%、バスが1.2%であり、泉南地域平均（鉄道：12.7%、バス：1.4%）と同程度

■課題

○ 近隣圏ネットワークの整備推進
（①③④⑤⑥）

○ 岸和田市都市部あるいは山間部から近隣市町へ誰もがスムーズに移動できるアクセス性の向上
（①②③⑥）

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



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

(3) 生活圏

1) 各地域

■現況

① 生活利便性

- JR阪和線、南海電鉄南海本線が都市部を南北に縦断し、路線バスが岸和田駅を中心に3つの谷筋に沿って山間部まで運行
- ローズバスは、岸和田駅を中心に臨海部・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

② 健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在

③ 安心・安全

- 市内の多くの地域で狭い道路が存在
- 狭い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、狭い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

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いない

⑤ 行政運営

- 路線バスの利用者数は、H20(2008)年から減少傾向にある
- ローズバスの運行目的と利用実態が異なり、路線バスと料金体系が異なる
- 山間部では、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カ所に市民センター※2を整備(市役所を含め、6地域に整備)

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

■課題

- 生活圏の地域内で誰もがスムーズに移動できるアクセス性の向上による地域の活性化(①②③④⑤⑥)

- 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)

- 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築(①②③④⑤⑥)

- 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)

- 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)

※2 市民センター：サービスセンター、公民館、図書館等の機能をもつ複合施設

(4) まとめ

■ 広域圏

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

■ 近隣圏

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

■ 生活圏

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

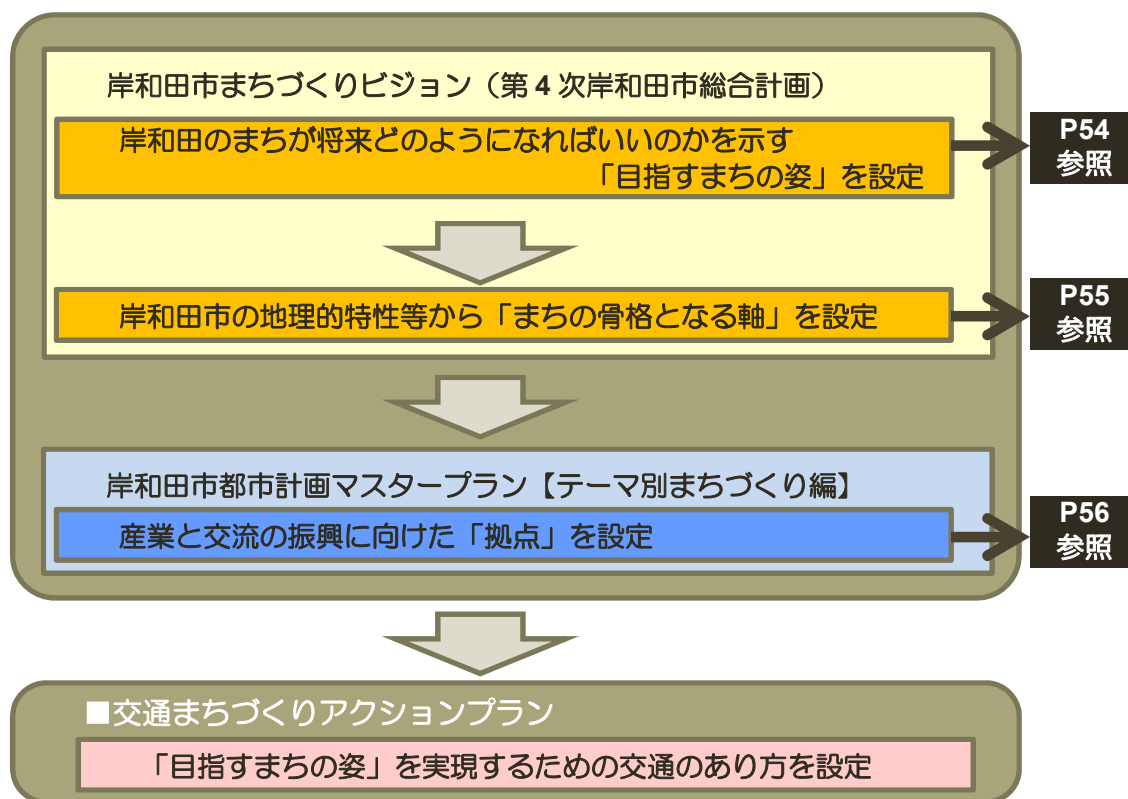
表 2-6 活動と移動の階層構造による分類別に見た都市交通に関する課題

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(2011)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。

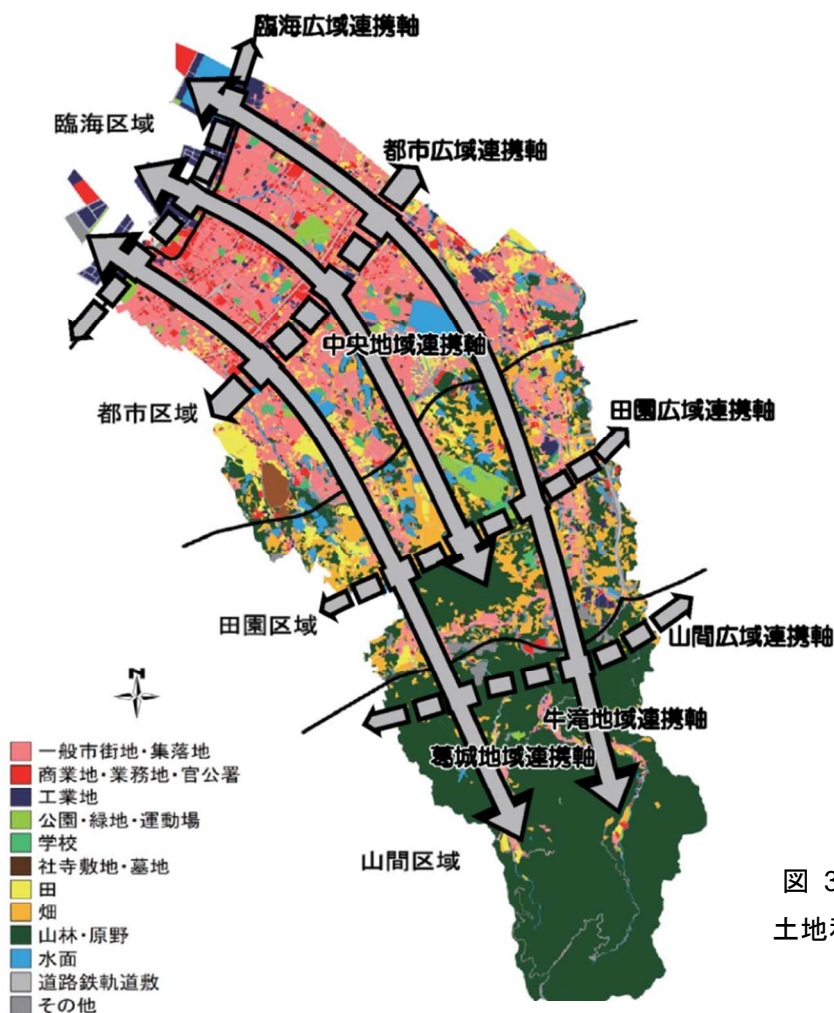


図 3-2 まちの骨格となる軸と
土地利用状況（平成 22(2010)年）

表 3-1 広域連携軸

軸の機能	主な路線名
臨海区域と都市区域の発展に寄与する軸	[臨海広域連携軸] 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

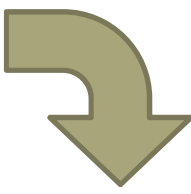
表 3-2 地域連携軸

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(2011)年 3 月）

3.1.3 拠点の設定

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



取り組むべき方向性

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

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



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(2011)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。

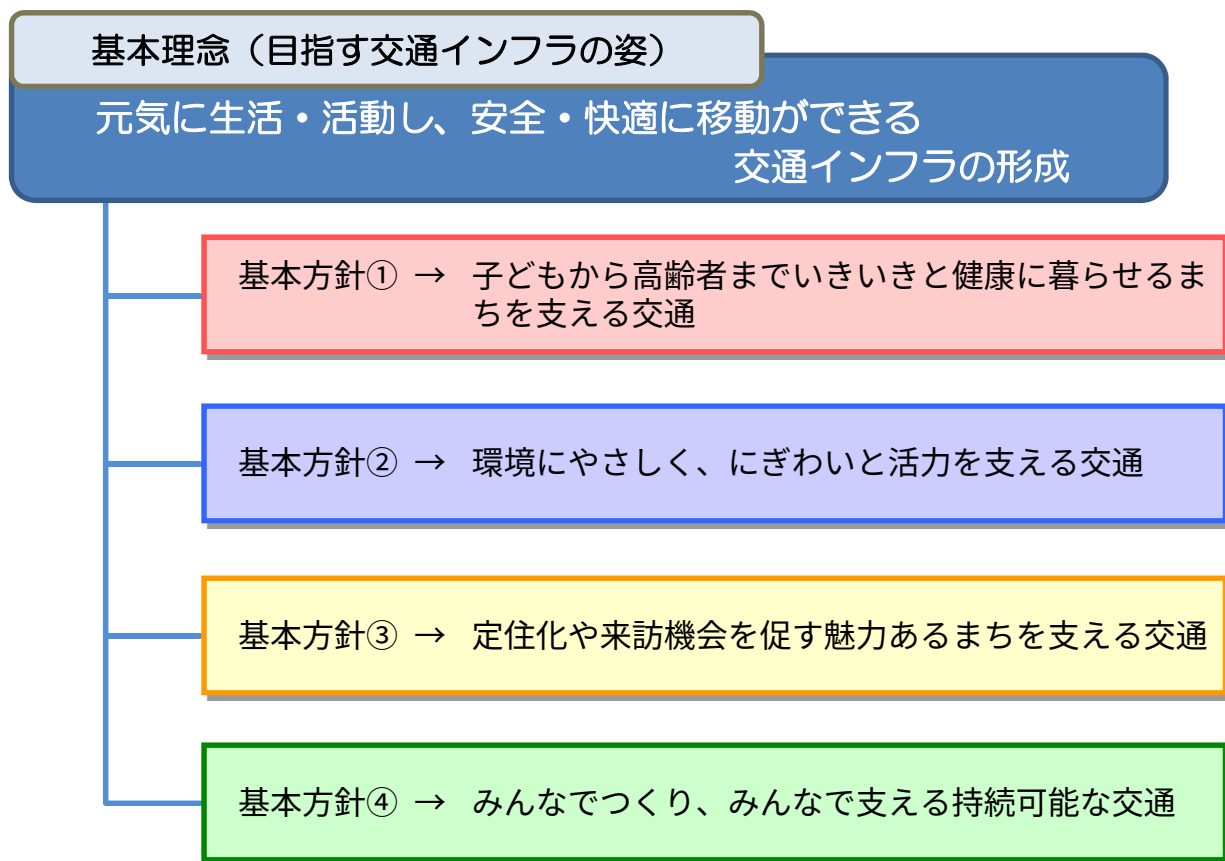


図 3-4 基本理念と基本方針

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
- ・ 自動車を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

- ・ 自動車を代わる移動手段となる公共交通が不十分

基本方針② → 環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通

公共交通の利用者が増えることでまちに人が集まり、商店街等にはにぎわいが戻ります。にぎわいが創出されることで、新たな店舗等の施設や人々の交流が生まれることも期待できます。中心市街地などの人が集まる拠点において、徒歩・自転車・公共交通の回遊性・利便性を高めることで、公共交通を軸とした歩いて暮らせるまちづくりの実現及び人が集まる施設へのアクセス性向上につながる交通を目指します。

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

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題②

あるべき姿

現在における現状・問題

公共交通が利用でき歩いて暮らせる

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

バスと鉄道が乗り継ぎしやすく便利である

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

自動車に過度に依存せず、環境にやさしい公共交通で移動できる

- ・ 市民の移動手段は自動車に依存している

市域の東西間（臨海部～山間部）を円滑に移動できる

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

基本方針③ → 定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

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

地域のニーズに合ったきめ細やかな交通・移動手段がある

市民が守り・育てる交通がある

現在における現状・問題

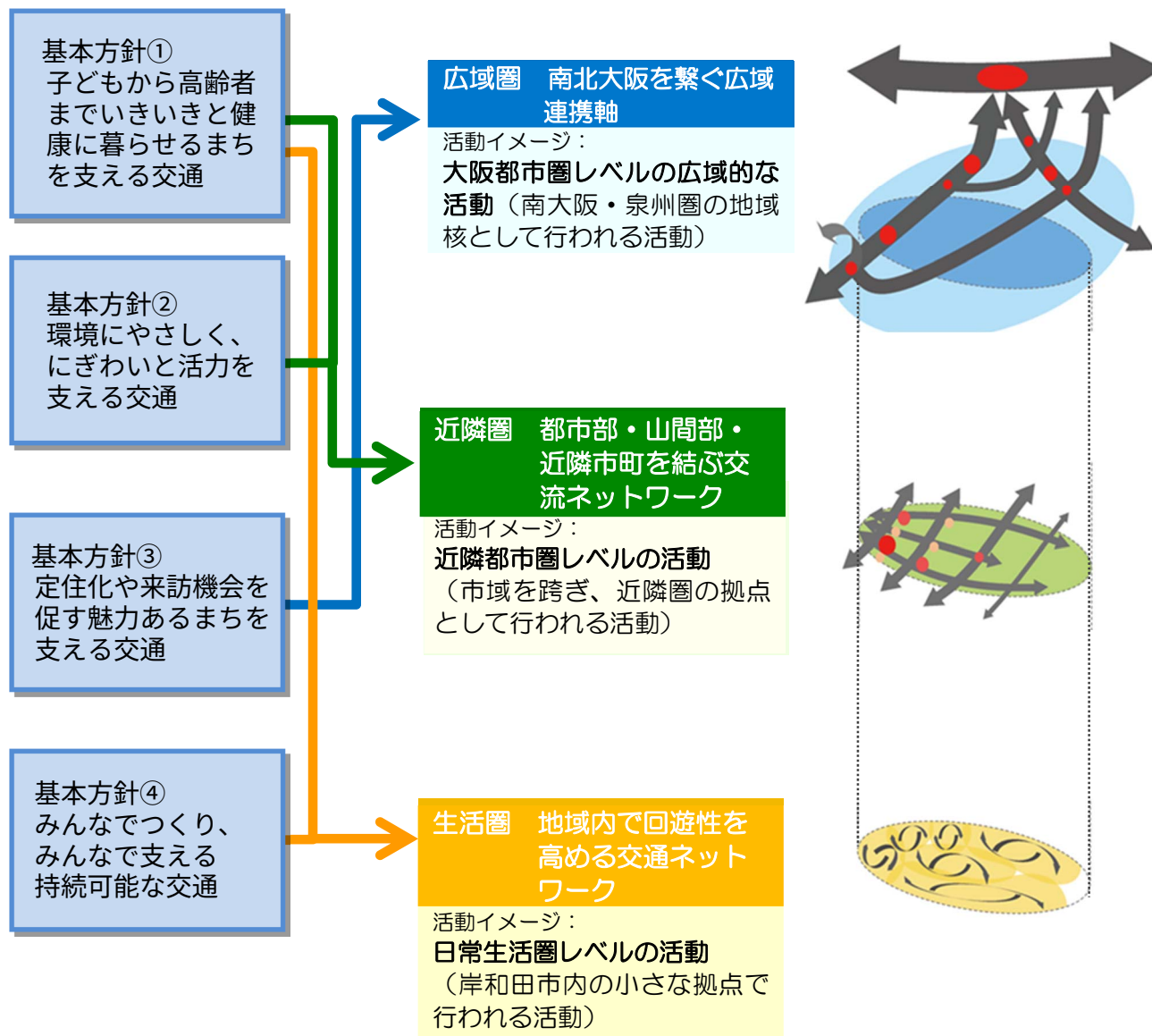
- ・ 市の財政負担に限界がある
- ・ 利用者減少によりバス事業者による運行に限界がある
- ・ 地域ニーズの把握やニーズ実現に向けた住民の協働体制が必要

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

3.4 将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について

3.4.1 活動と移動の階層構造による方向性

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



3.4.2 広域圏の方向性

広域圏では、大阪都市圏レベルの広域的な活動の基盤として、交流と連携を高める交通ネットワークづくりが求められています。広域的な観点から、南大阪・泉州圏の地域核として岸和田市を位置づけ、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

みんなでづくり、みんなで支える交通

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



施策の方向性：

【路線バス・地域巡回ローズバス】

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

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

【歩行者】

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

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

【市民協働】

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

施策イメージ：

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



第2編

総合交通戦略編

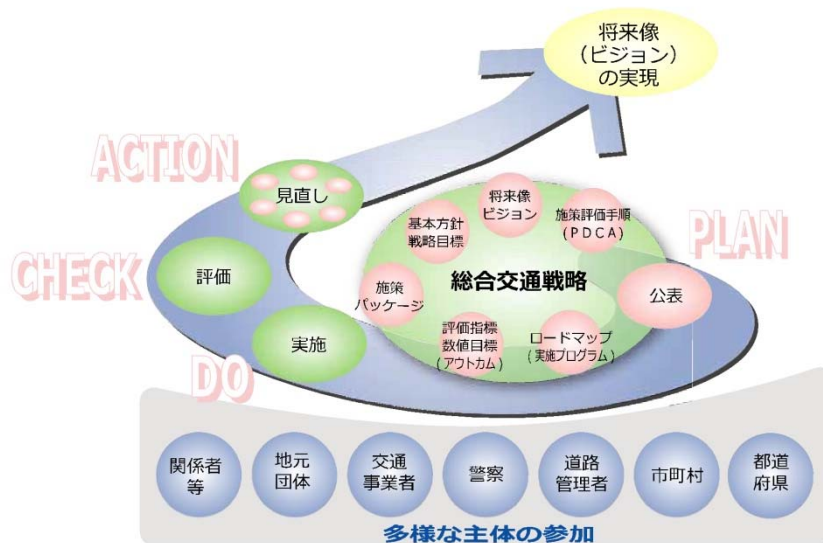
(白紙)

1. 交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』について

1.1 総合交通戦略とは

進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的としています。

※資料：都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21(2009)年 3 月 16 日、国土交通省都市・地域整備局長）に基づく



出典：都市・地域総合交通戦略のすすめ【総合交通戦略策定の手引き】
（国土交通省都市局 平成 26(2014)年 8 月）

図 1-1 総合交通戦略の取組みのイメージ

1.2 総合交通戦略の位置付け

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』は、「基本計画編」で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現を目指すため、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正分担を図り、「望ましい都市・地域像の実現」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。

岸和田市における交通体系の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、都市・地域が目指す総合的な交通の姿を実現するために、交通施策の展開方針、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。

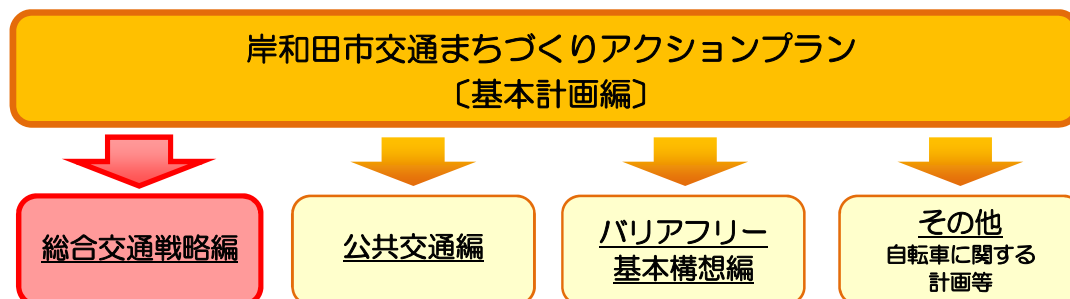


図 1-2 岸和田市交通まちづくりアクションプランの構成

(白紙)

2. 将来都市像の設定

2.1 上位計画におけるまちづくりの将来像について

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構想について、以下に示します。

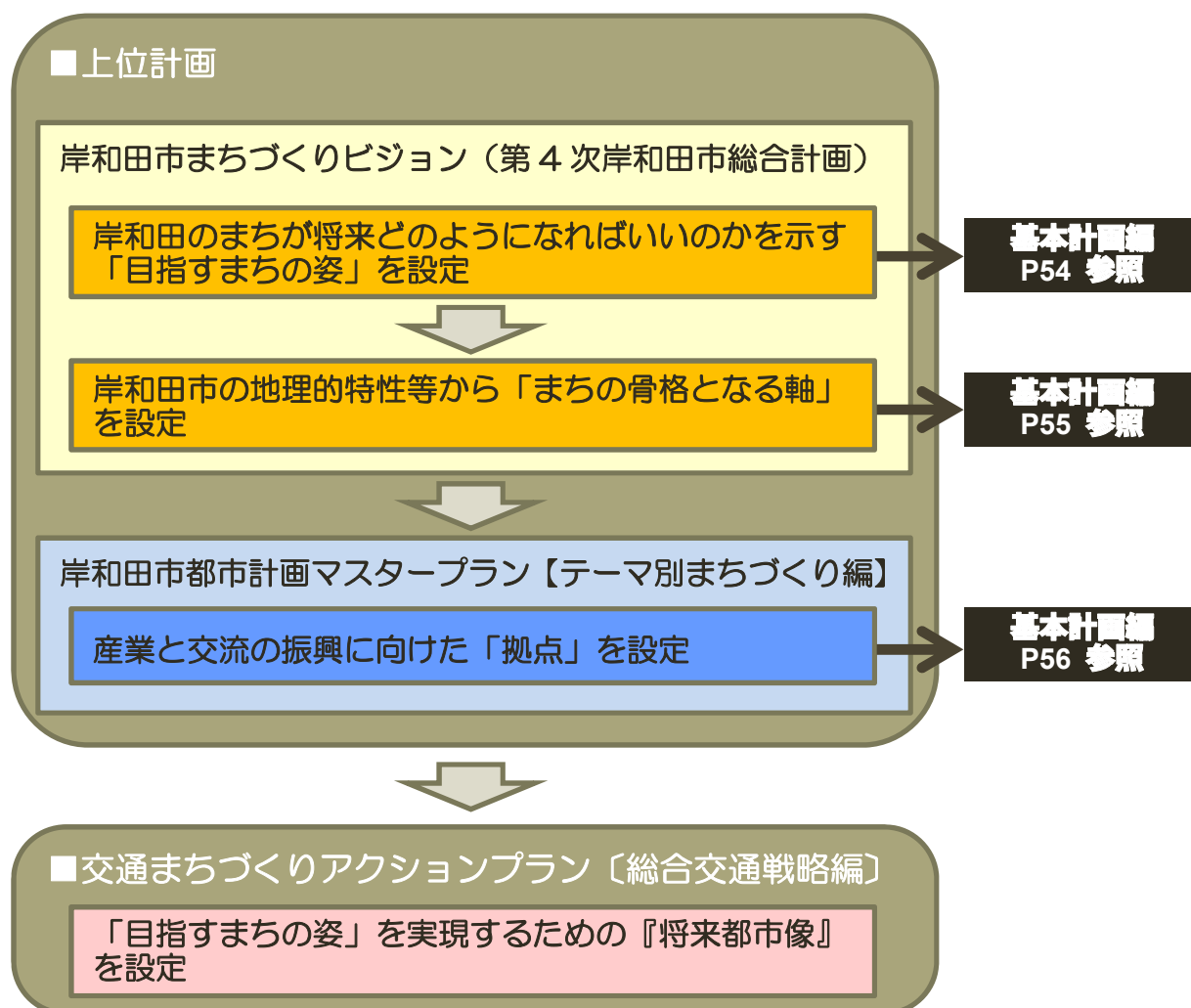


図 2-1 上位計画におけるまちづくりの構想

2.2 『将来都市像』の設定について

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構想を踏まえ、総合交通戦略編では、本計画の基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現に向けて、都市軸や都市核を担う都市の機能を向上させるため、市民、交通事業者、関係機関、行政が連携を図りながら、だれもが円滑に移動できる交通環境づくりを進めていくものとし、『将来都市像』を以下のように設定します。

都市軸の交流拠点を都市核とし、階層的につなぐ多極集約・ネットワーク型のまちづくり



3. 戦略目標の設定

3.1 将来都市像を実現するための基本的な考え方

将来都市像で設定した多極集約・ネットワーク型のまちづくりを実現するためには、都市交通施策と土地利用施策や市街地整備等と一体となった取組みを実施する必要があります。そのためには、多様な分野で実施する施策間の連携を強化し一致団結して取組みます。

行政と交通事業者、市民等が共通の目標を認識し、連携・協力し合い必要な施策を一体的・集中的に取組む戦略目標を設定するため、ここでは基本的な考え方を整理します。

(1) 子どもからお年寄りまで幅広い年齢層が多様な交通手段で移動しやすい交通体系の構築

山間区域や田園区域、都市区域の各地域特性を踏まえ、過度に自動車に依存することなく多様な移動手段による通勤、通学、買物、通院など日常生活上の移動が容易に出来る交通環境が求められます。

子どもをはじめ子育て世代やお年寄りまで誰もが利用しやすく安全に移動ができる交通環境を目指します。自動車中心であった道路利用については、公共交通やその他の移動手段とのバランスの取れた役割分担を進め、バリアフリー*対策の推進、公共交通サービスの拡充、道路空間の再配分等による歩行者・自転車の通行空間確保など、多様な交通手段が相互に連携し交通体系の充実を図ります。また、交通に対する利用者のマナーや意識の向上を図り、全市民の誰もが快適に移動できる交通環境を構築するための施策を推進します。

(2) 拠点での回遊性や快適性の向上を図る交通環境づくり

将来都市像における都市拠点等の各役割に応じて、拠点内での回遊性やにぎわいの創出など、拠点にふさわしい都市機能の充実や都市の魅力づくりを支え、また、歩行者や自転車についても安全で安心して移動できる交通環境の構築が求められています。

拠点へ快適にアクセスするための交通手段の利便性向上、自動車等による通過交通を抑制し歩きやすい歩行空間の確保及び必要な都市機能が集積した複数の拠点整備により、拠点の活性化に寄与する回遊性・快適性の向上を目指します。また、公共交通間の乗り継ぎに要する移動時間や待ち時間の短縮など公共交通の利用環境の改善も行います。

鉄道駅周辺だけではなく、郊外の主要バス停等における他の交通手段との乗り継ぎ利便性の向上のため地域特性に応じた施策を検討します。

*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。

(3) 泉南地域の中心都市としての広域ネットワークの拡充

岸和田市は、泉南地域における経済・文化・行政の中心都市であり、鉄道網では特急や快速の停車駅があり、高規格幹線道路*では、複数のインターチェンジがあります。また、都市区域や田園区域に広域幹線道路*網があり、広域ネットワークの要衝となっています。

しかし、岸和田市への来訪者や市民の移動に影響がある主要渋滞箇所が存在しているため、現在の交通状況の改善や観光施設等への移動のため広域幹線道路等の整備が必要です。さらに来訪者や市民による公共交通の利用をしやすいするために、公共交通網の拡充や情報提供等の取り組みも必要です。

広域における人やモノの流れ及び泉南地域の中心都市として魅力向上を支える交通ネットワークの形成をはじめ、災害発生時にも複数の避難路や緊急輸送路の確保に役立つ交通環境の構築をめざします。

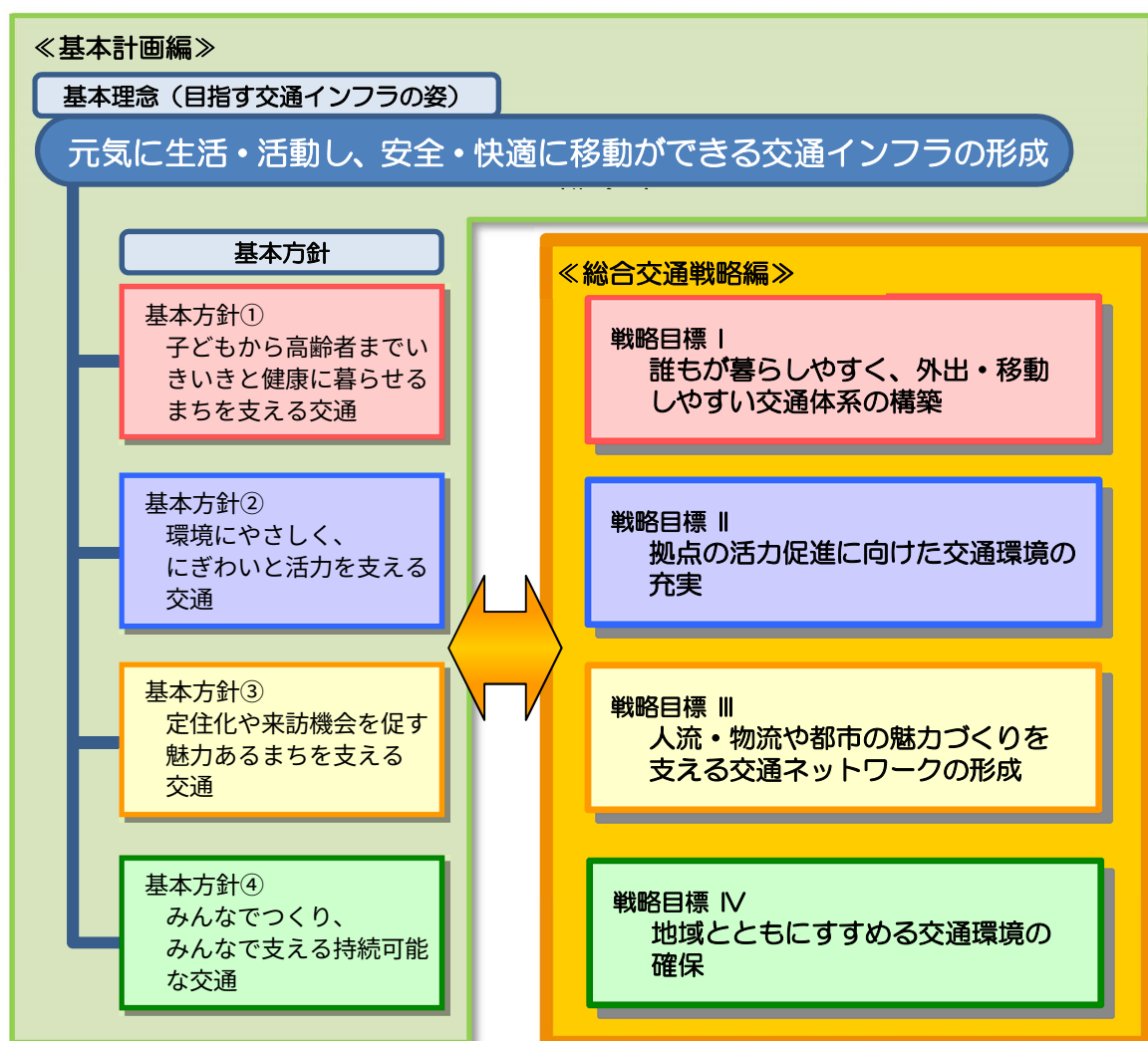
(4) 安心していつまでも住み続けることができるまちづくりの推進

地域が主体となり、まちづくりや交通について地域の実情に応じた使いやすい交通環境を考え実現していくことが重要です。また、日常生活において、子どもから子育て世代やお年寄りまでの全ての方が安心して移動できる交通環境の確保が求められています。さらに、地域主体により、行政と交通事業者と協働して課題解決に向けた取り組みを進めるためのしくみづくり、生活道路*での通行空間の確保、地域住民による通学路等での子どもの見守り活動の推進及び交通規制等による生活道路への通過交通の抑制等交通環境の拡充も求められます。そのためには、地域の人が現在から将来の生活を考え、その必要性や各自の役割を担う意識を高めることが不可欠です。

駅やバス停から距離のある地域において、移動手段の選択が限られる市民のために地域主体による新たな交通手段の導入支援などにより、交通環境の確保をめざします。

3.2 将来都市像を実現するための戦略目標

基本計画編の基本理念・基本方針や将来都市像を実現するための基本的な考え方を踏まえて、喫緊の課題解決に向け一体的・集中的に取り組む、効果を早期に発現させるため前述で整理した考え方をもとに戦略目標を以下に設定します。



戦略目標Ⅰ

(キーワード：階層・レイヤー)

誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築

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
戦略目標を達成するための主な課題	・ 徒歩を中心とした多様な移動手段の連携と選択可能なモビリティ*の確保。 ・ 多様な移動目的に対応した安心・安全に移動できる自転車・歩行者空間の確保やバリアフリー化された移動空間・交通環境の整備。 ・ 運転免許証を持たない方や自動車を利用できない方も活動的で健康的な生活を促進するために、自動車がなくても生活できる公共交通体系の構築。
施策イメージ	・ 歩行者・自転車・自動車等の通行空間の分離やバリアフリー化を推進する。 ・ 幅広い世代の方が外出しやすくするために、各交通モード間の役割分担や連携を強化する。 ・ 交通事故予防のため子どもから高齢者を対象とした交通安全教室等の実施を推進する。

戦略目標Ⅱ

(キーワード：拠点・ベース)

拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

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
戦略目標を達成するための主な課題	・ 拠点へのアクセス改善による自動車交通の円滑化など交通基盤の整備。 ・ 駅周辺の拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上や乗り継ぎ利便性の向上。 ・ 回遊性を高める歩行者優先の交通環境の充実。
施策イメージ	・ 拠点となる鉄道駅周辺における高質な公共空間の形成を図る。 ・ 公共交通の利用のしやすさ向上や公共交通相互及び公共交通と他の交通手段との連携強化を図る。 ・ 交通結節点での各交通手段間の乗り継ぎのための公共交通情報の提供を行なう。

戦略目標Ⅲ (キーワード：網・ネットワーク) 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成	
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
	近隣圏 都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク
戦略目標を達成するための主な課題	・ 広域アクセス機能を持つ広域幹線道路や市内拠点間を結ぶ市内幹線道路の整備による交通ネットワークの形成。 ・ 観光客などの来訪者が市内の観光施設等どこにでも移動しやすく分かりやすい公共交通の整備。 ・ 災害時における緊急輸送や避難でのリダンダンシー*（多重性）の確保。
施策イメージ	・ 広域圏や近隣圏の交通ネットワークの機能強化を図り、都市間の連携強化、各拠点間のアクセス性の向上、災害時における緊急輸送や救助活動などの応急対策活動の確保を図る。 ・ 交通渋滞の緩和、円滑な自動車移動を図るため、道路網の効率的な整備や交差点改良等を推進する。 ・ 市民や来訪者に分かりやすい公共交通情報を提供する。

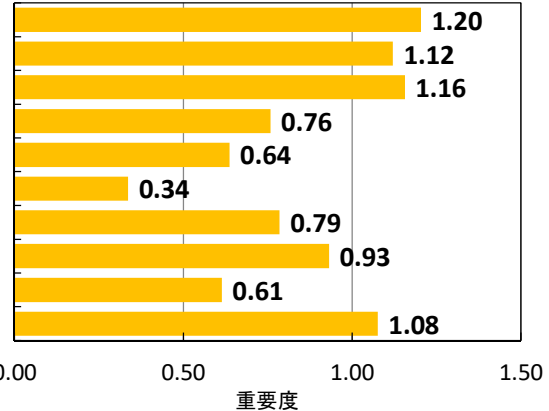
戦略目標Ⅳ (キーワード：地域・リージョン) 地域とともにすすめる交通環境の確保	
活動と移動の階層構造	生活圏 地域内で 回遊性を高める交通ネットワーク
戦略目標を達成するための主な課題	・ 地域住民、交通事業者、行政等が協働で、地域の交通に関する課題に取り組む、社会全体で支えるという共通認識の確立。 ・ 公共交通の利用意識向上や地域にふさわしい公共交通体系の検討。 ・ 子どもから高齢者までが安心して通行が出来る交通環境の充実。
施策イメージ	・ 自動車から公共交通への転換をはじめ、地域住民がハード・ソフト面からもまちづくりや交通について考え、協働で取り組みを進めるしくみづくりや取り組みを推進し、公共交通の必要性や各自の役割を担う意識の向上を図る。 ・ 既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域・関係事業者・行政が連携して、地域主導による地域公共交通の導入に向けた検討を進める。 ・ 地域の安全・安心のため交通安全対策や通学路の見守り活動等を推進する。

3.3 戦略目標と市民ニーズとの状況について

岸和田市の交通に関する施策の方向性について、市民公共交通アンケート調査で重要度を調査した結果、以下の①～⑩の交通に関する施策の方向性の全てにおいて、「重要」という結果になっており、交通に関する施策の方向性を示す戦略目標と市民ニーズが合致していることが分かります。

■岸和田市の交通に関する施策の方向性の重要度

- 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に安全に移動できる
- 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



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。

【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(2016)年10月31日(金)～11月14日(金)

【回答状況】

- ・ 1,668票(回答率37.1%)

※「現状の満足度」・「重要度」を以下のとおり点数化し、結果の件数に下記の点数を乗じて満足度・重要度のレベルを算出

【今後の重要度の点数】

- 2点：「1. 重要でない」
- 1点：「2. あまり重要でない」
- 0点：「3. どちらともいえない」
- 1点：「4. やや重要」
- 2点：「5. 重要」

■岸和田市の交通に関する施策の方向性の重要度と施策目標の相対関係

			交通に関する施策の方向性									
			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に安全に移動できる	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 望ましい交通が確保されている地域に	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ている、災害に強くなっている
戦略目標	I	誰もが暮らしやすく、 外出・移動しやすい 交通体系の構築	○	○	○							
	II	拠点の活力促進に向けた 交通環境の充実						○	○			
	III	人流・物流や都市の 魅力づくりを支える 交通ネットワークの形成				○	○				○	○
	IV	地域とともにすすめる 交通環境の確保								○		

4. 目標達成に必要な施策

4.1 施策の概要

将来都市像を実現するために前述で設定した戦略目標に基づき、都市交通の課題に適切に対応し、関係者が共通の目標のもとに連携・協働し、ハード・ソフト施策を総合的に組み合わせて推進する取り組みが必要です。

将来都市像を実現するために前述で設定した4つの戦略目標に基づき、主な施策を整理します。

表 4-1 戦略目標Ⅰにおける施策の概要

戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築
施策1：幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出	
・ 幹線道路において、誰もが安全に安心して歩くことができる歩行空間の整備を推進します。	
施策2：自転車利用環境の向上	
・ 自転車・歩行者の安全を確保するため、自転車レーン等の自転車通行空間の確保・整備について、基本的な考えをまとめつつ、警察とも協議をしながら現時点で緊急を要することから適時対応するとともに、今後関係部局と協議して自転車ネットワーク計画*の策定を目指します。	
施策3：バス交通サービスの拡充	
・ 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するため、利便性向上を図ります。また、中心市街地を巡回し移動サービスを担うローズバスは、既存路線バスとの役割分担を図り、利用者のニーズや需要に応じた運行の見直しを行います。また、各交通手段の役割の整理を行い、ローズバスの運賃体系についても適正化を図ります。	
施策4：移動環境におけるバリアフリー化の推進	
・ 歩行空間や公共交通施設（鉄道・バス等）のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン*化を進め、安全で安心な移動環境を創出します。	
施策5：子どもや高齢者の交通安全	
・ 高齢化の進展に伴う、高齢者事故の増加の防止や交通安全意識の向上と交通ルールの遵守を図るために、交通安全啓発活動や小学生や高齢者を対象とした交通安全教室や自転車安全教室などの交通安全教室を継続的に展開します。	

表 4-2 戦略目標Ⅱにおける施策の概要（1/2）

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策6：鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進	
・ 市内の拠点として、交通結節点である鉄道駅へのアクセス機能を有する道路の計画的な整備を進めます。また、鉄道駅へのアクセスが改善されることで、路線バスが駅前まで乗入れが可能になる等、公共交通を支える幹線道路として期待できます。	
施策7：公共交通による拠点へのアクセス改善	
・ 路線バスの駅前まで乗入れや、乗継割引の導入、ダイヤ改正により移動時間の短縮、料金負担の低減により公共交通によるアクセスの改善を図ります。	

表 4-3 戦略目標Ⅱにおける施策の概要 (2/2)

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策 8：駅前広場の整備推進	
市内には、駅前広場が未整備や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ため、公共交通の広域連携軸や地域連携軸の役割を担う路線バスと鉄道との乗継拠点となる交通結節点において駅前広場の整備を行います。	
施策 9：交通結節機能の拡充	
交通結節機能を充実させるため、各結節点へのアクセス性や施設配置、新たな結節点の検討を行います。また、郊外の主要バス停等でのバス同士や他の交通手段との乗継利便性等の交通結節機能の向上を図る検討を行います。	

表 4-4 戦略目標Ⅲにおける施策の概要

戦略目標Ⅲ	人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成
施策 10：都市計画道路の整備推進	
岸和田市の都市計画道路の整備率は、平成 27(2015)年時点で整備率が 54.1%となっています。岸和田市の交通ネットワークを形成するためには、岸和田市と近隣都市間を結ぶ南北方向の広域幹線道路と、市内の中心部及び拠点などへのアクセス性を高める東西方向の市内幹線道路の整備が不可欠です。そのため、今後更に、自動車交通を円滑にする都市計画道路の整備を推進します。	
施策 11：公共交通網の拡充	
公共交通機関の連携強化を図り、鉄道駅間の路線バスによる乗り継ぎ利便性の向上や、鉄道の延伸、高速バス路線の拡充等により、公共交通網の充実を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、都市間の連携強化を図ります。	
施策 12：災害時における交通ネットワークの確保	
緊急交通路の幅員の拡大や改良等を推進するとともに、これらと交通、輸送及び災害対策等の拠点へのアクセス道路を有機的に連絡させて緊急交通路ネットワークの多重化を図ります。	
施策 13：交差点等における交通混雑の緩和	
市内の主要渋滞箇所を選定されている交差点や踏切における交通混雑を緩和するため、交差点や踏切におけるハード面及びソフト面の対策を推進します。また、「緊急に対策の検討が必要な踏切*」に指定されている市内 7 箇所の踏切のうち、対策が行われていない踏切を対象に、今後の対策の実施に向けた関係機関との協議・調整・対策の実施を推進します。	
施策 14：市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	
観光やビジネスなどの来訪者をはじめ、岸和田市民の回遊性の向上を図るために、市内の公共交通の乗り継ぎ方法等の公共交通に関する案内をはじめ、目的地までのルートや岸和田市内の観光施設やイベント情報等の情報提供を行います。	

表 4-5 戦略目標Ⅳにおける施策の概要

戦略目標Ⅳ	地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保
施策15：地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立	
公共交通を継続的に運行し、利用されていくためにも、公共交通を地域全体で支え合い、持続可能なものとしていく取組みを実施していくことが必要と考えられます。そのため、持続可能な公共交通体系の確立を図るために、地域住民と交通事業者、市の連携による取組みを実施していきます。	
施策16：協働による地域バス等の導入検討	
地域住民が主体となって地域の実情に合ったまちづくりや交通について考え、地域住民と交通事業者、市が協働で新たな交通サービスの導入を検討します。	
施策17：生活道路等における歩行者の安全な通行の確保	
生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、路側帯の設置・拡幅やゾーン規制の設定等により交通安全対策を実施します。 また、抜け道として利用されやすい通学路や小学校周辺地域などでは、児童の通学・下校時の安全性の確保を図るために、教育委員会と道路管理者等が連携して合同点検を実施し、歩道の整備・路側帯のカラー化のほか、安全柵の設置等の交通安全対策施設を整備します。	
施策18：地域住民による通学路等での安全確保	
通学路や小学校周辺地域などにおいて、通学児童の見守り活動、交通指導取締り、交通安全教育、ドライバーに対する思いやり運転の呼びかけ等の地域住民・企業等による自主活動の推進を図ります。	

(白紙)

5. 評価指標・数値目標の設定

5.1 評価指標の設定

本計画では、将来都市像を実現するために前述で設定した戦略目標の達成を目指し、目標値を定めるとともに、目標達成に必要な施策の着実な実施とその検証のために評価指標を設定します。

評価指標については、定量的な指標とあわせて、市民の意識や満足度の指標を設定し、施策の実施による効果や目標値に対する達成状況を確認します。また、施策の実施による効果や目標値に対する達成状況の確認の際、交通手段分担率や外出率等の指標は、現況値の把握が可能となった段階で追加するものとします。

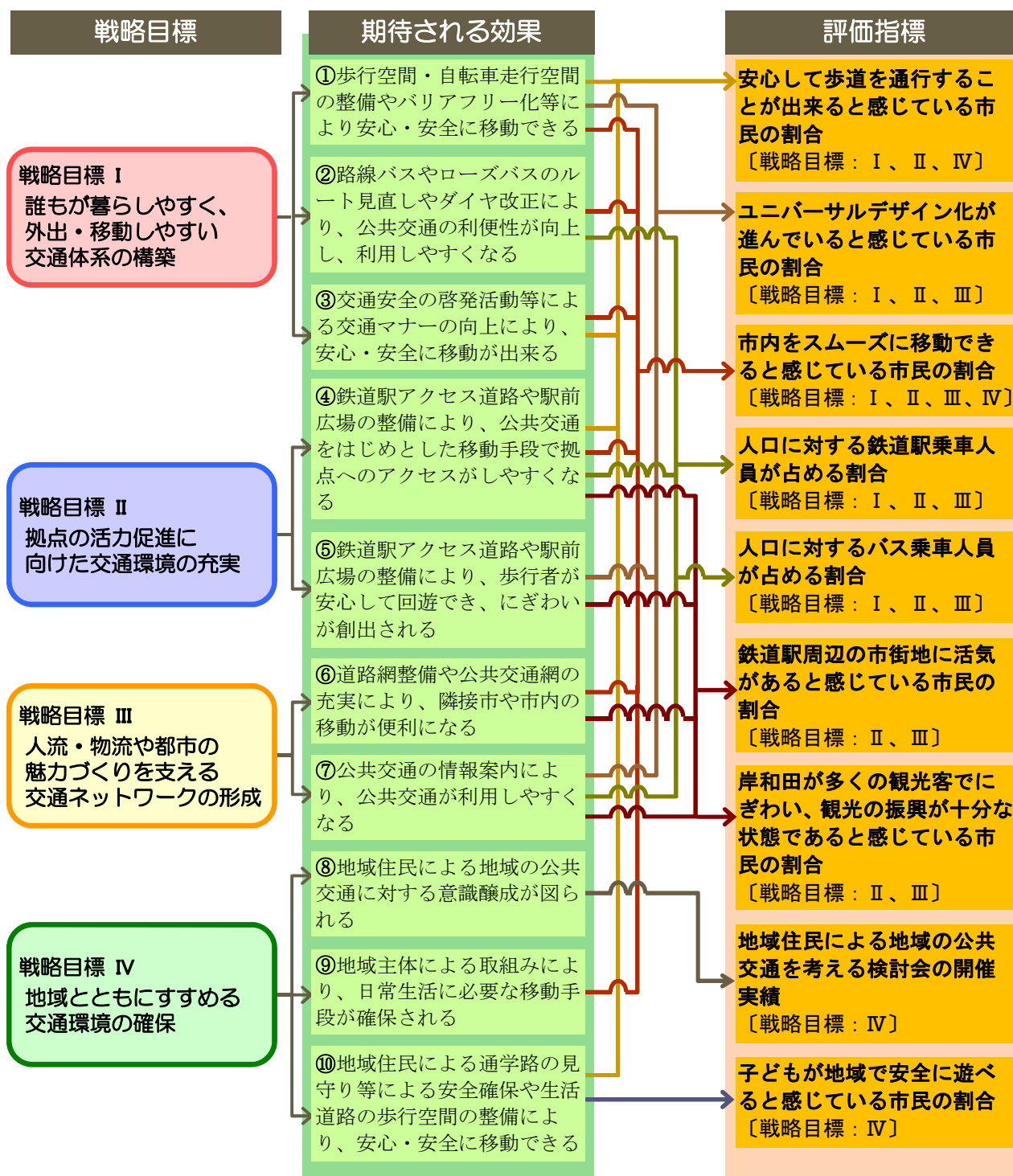


図 5.1 戦略目標と評価指標の関係

5.2 評価指標における数値目標の設定

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

表 5-1 評価指標の現況及び目標値

	評価指標	現況値	目標値
定量的な指標	人口に対する鉄道駅乗車人員が占める割合	24.1% (H28(2016))	26.0%
	人口に対するバス乗車人員が占める割合	1.91% (H28(2016))	2.10%
	地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績	0件 (H29(2017))	6件
市民の意識や満足度の指標	安心して歩道を通行することが出来ると感じている市民の割合	22.3% (H29(2017))	22.3%
	ユニバーサルデザイン化が進んでいると感じている市民の割合	6.4% (H29(2017))	8.0%
	市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合	31.5% (H29(2017))	37.0%
	鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合	14.6% (H29(2017))	18.0%
	岸和田が多く観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合	13.9% (H29(2017))	19.0%
	子どもが地域で安全に遊べると感じている市民の割合	25.3% (H29(2017))	25.3%

6. 施策パッケージの設定

6.1 施策のパッケージ化

施策実施のより高い効果を得るため、各施策が連携・連動し、相乗効果を発揮するように施策を組み合わせ、「施策パッケージ」として位置付けることにより戦略的に取組んでいくこととし、以下に取組むべき施策パッケージを構築します。

戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築	
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築
	(2) 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	
施策パッケージ	(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化
	(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化
戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成	
施策パッケージ	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築
	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり
戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	
施策パッケージ	(7) 地域性に応じた生活交通の確保
	(8) 地域に優しい生活道路の創出

図 6-1 目標達成に必要な施策のパッケージ化

6.2 施策のパッケージの概要

戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築
日常生活で外出や移動を容易にするため、歩行者や自転車の通行空間の整備とともに、公共交通サービスの改善を図ります。 施策1：幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出 施策2：自転車利用環境の向上 施策3：バス交通サービスの拡充	

戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築
施策パッケージ	(2) 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり
バリアフリー化や交通安全に係る施策を総合的に推進することで、子どもから子育て世代、妊産婦、障害のある人、高齢者等のすべての人が外出・移動しやすい交通環境づくりを進めます。 施策4：移動環境におけるバリアフリー化の推進 施策5：子どもや高齢者の交通安全	

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策パッケージ	(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化
鉄道駅周辺等における拠点の活性化に向けて、歩行者・自転車が快適に移動できる空間整備や公共交通利用によるアクセス性の向上を進めます。 施策6：鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進 施策7：公共交通による拠点へのアクセス改善	

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
施策パッケージ	(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化
岸和田市の公共交通ネットワークの要となる駅前広場等の整備推進や鉄道とその他の交通手段との乗継利便性の向上を図るため交通結節機能の強化を図ります。 施策8：駅前広場の整備推進 施策9：交通結節機能の拡充	

戦略目標Ⅲ	人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成
施策パッケージ	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築
都市間や市内拠点間を結ぶ道路ネットワークや公共交通ネットワークをはじめ、大規模災害時の交通ネットワークの確保を図ることで、活力と魅力あるまちづくりを進めます。	
施策 10：都市計画道路の整備推進 施策 11：公共交通網の拡充 施策 12：災害時における交通ネットワークの確保	

戦略目標Ⅲ	人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成
施策パッケージ	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり
市民や来訪者がともに分かりやすく、移動しやすい交通環境の充実を推進することで、活力と魅力あるまちづくりを進めます。	
施策 13：交差点等における交通混雑の緩和 施策 14：市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	

戦略目標Ⅳ	地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保
施策パッケージ	(7) 地域性に応じた生活交通の確保
地域主体による地域にふさわしく持続可能な交通体系の構築を支援し、生活交通の確保を図ります。	
施策 15：地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立 施策 16：協働による地域バス等の導入検討	

戦略目標Ⅳ	地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保
施策パッケージ	(8) 地域に優しい生活道路の創出
通学路等の生活道路での交通安全対策施設の設置や、子どもの見守り活動、交通規制等の施策を推進することで、生活道路における人優先の安心・安全な通行空間の確保を図ります。	
施策 17：生活道路等における歩行者の安全な通行の確保 施策 18：地域住民による通学路等での安全確保	

表 6-1 戦略目標に基づく施策パッケージと施策の体系

戦略目標	施策パッケージ	施策	
Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築	(1)多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築	施策1	幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出
		施策2	自転車利用環境の向上
		施策3	バス交通サービスの拡充
	(2)子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり	施策4	移動環境におけるバリアフリー化の推進
		施策5	子どもや高齢者の交通安全
Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	(3)拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化	施策6	鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進
		施策7	公共交通による拠点へのアクセス改善
	(4)拠点における交通結節機能の強化や連携強化	施策8	駅前広場の整備推進
		施策9	交通結節機能の拡充
Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成	(5)泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	施策10	都市計画道路の整備推進
		施策11	公共交通網の拡充
		施策12	災害時における交通ネットワークの確保
	(6)市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	施策13	交差点等における交通混雑の緩和
		施策14	市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実
Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	(7)地域性に応じた生活交通の確保	施策15	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立
		施策16	協働による地域バス等の導入検討
	(8)地域に優しい生活道路の創出	施策17	生活道路等における歩行者の安全な通行の確保
		施策18	地域住民による通学路等での安全確保

7. 実施プログラム

7.1 実施事業と実施スケジュール

岸和田市交通まちづくりアクションプランの計画期間は、基本計画編の第1章で示したとおり、「平成34(2022)年度」です。この限られた時間と厳しい財政状況の中において、本計画の基本理念を実現するためには、市民・交通事業者・行政の3者が協働のもと、それぞれが自らの役割を認識しながら一体となって取組むとともに適切な進行管理を行うことが不可欠であり、以下の実施プログラムに基づき、各施策の取組みを推進していきます。

戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築

施策パッケージ	施策				実施中の 施策	実施時期		
						短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年超)
(1)多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築	施策1	幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出	1-1	歩車道分離による歩行空間の整備	●	○	○	○
	施策2	自転車利用環境の向上	2-1	自転車走行空間の確保	●	○	○	○
			2-2	自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討		○		
	施策3	バス交通サービスの拡充	3-1	路線定期運行バスの利便性向上	●	○	○	○
(2)子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり	施策4	移動環境におけるバリアフリー化の推進	4-1	岸和田市交通バリアフリー基本構想に基づく特定経路のバリアフリー化	●	○	○	○
			4-2	鉄道駅舎等の公共交通機関のバリアフリー化	●	○	○	○
	施策5	子どもや高齢者の交通安全	5-1	小学生や高齢者を対象とした交通安全教室の実施	●	○	○	○

戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

施策パッケージ	施策				実施中の 施策	実施時期		
						短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年超)
(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化	施策6	鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進	6-1	アクセス道路整備	●	○	○	○
	施策7	公共交通による拠点へのアクセス改善	7-1	公共交通によるアクセスの改善	●	○	○	○
(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化	施策8	駅前広場の整備推進	8-1	駅前広場の整備	●	○	○	○
	施策9	交通結節機能の拡充	9-1	機能拡充に向けた整備推進		○	○	○

戦略目標Ⅲ 人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成

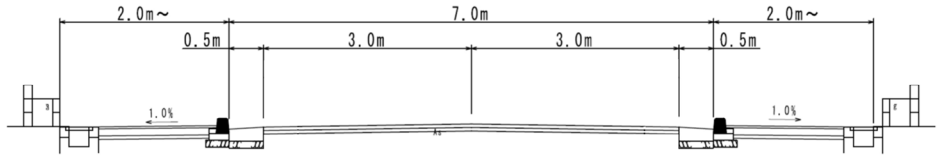
施策パッケージ	施策				実施中の 施策	実施時期		
						短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年超)
(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	施策10	都市計画道路の整備推進	10-1	広域幹線道路の整備推進		○	○	○
			10-2	市内幹線道路の整備推進	●	○	○	○
	施策11	公共交通網の拡充	11-1	公共交通機関の連携強化	●	○	○	○
	施策12	災害時における交通ネットワークの確保	12-1	広域緊急交通路や地域緊急交通路の整備推進		○	○	○
(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	施策13	交差点等における交通混雑の緩和	13-1	主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進	●	○	○	○
	施策14	市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	14-1	公共交通情報誌による情報提供	●	○	○	○
			14-2	スマートフォンアプリ等による情報提供	●	○	○	○

戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

施策パッケージ	施策				実施中の施策	実施時期		
						短期 (概ね5年)	中期 (概ね10年)	長期 (概ね10年起)
(7) 地域性に応じた生活交通の確保	施策15	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立	15-1	地域主導による交通体系の構築に向けた取組み		○	○	○
	施策16	協働による地域バス等の導入検討	16-1	持続可能な地域バス等の導入検討		○	○	○
(8) 地域に優しい生活道路の創出	施策17	生活道路等における歩行者の安全な通行の確保	17-1	交通安全対策の実施	●	○	○	○
	施策18	地域住民による通学路等での安全確保	18-1	通学路等における子どもの見守り活動の推進	●	○	○	○

7.2 実施事業の概要

施策1 幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出 (1/2)

戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築		
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築		
施策1	幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出	活動と移動の階層構造	
		広域圏	近隣圏 生活圏
			○ ○
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、大阪府		
実施事業	〔1-1〕歩車道分離による歩行空間の整備 岸和田市と大阪府の歩道整備事業の基本的な考え方は、交通量が多い路線や通学路指定道路、バリアフリー法に基づく特定道路などを対象に、市と府の連携・協力など、地域状況等を総合的に勘案し優先整備区間を定めて実施することとしています。交通状況に応じて車道と歩道の幅員構成を見直すなど、道路空間の再配分も視野に、歩行空間の確保に向けた検討を進めます。 ◆市道久米田東西線（大阪臨海線～堺阪南線）【岸和田市】 沿道には、高齢者や身体障がい者の方も利用される施設があり、また小学校や中学校の通学路でもあるため、歩行者の通行量が多い道路であるが、歩行者と自動車とが白線のみで分離されている区間が多い状況である。そのため、通行の安全性を確保するため、歩道整備を進めている。 ○道路整備のイメージ 標準断面図（完成時）    整備前 整備後		
	出典：岸和田市資料		

施策1 幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出 (2/2)

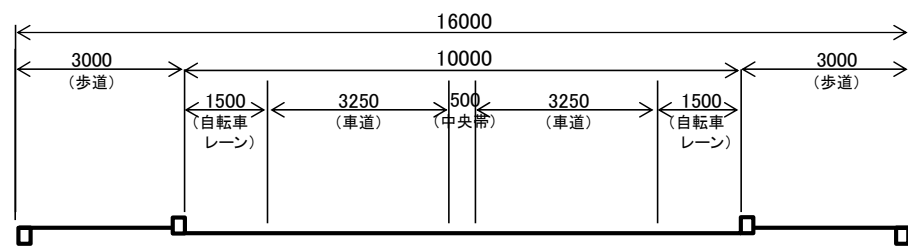
実施事業

◆府道岸和田港塔原線（土生～土生交番前）【大阪府】

- ・ JR 阪和線との交差部は主要渋滞箇所指定されており、渋滞解消のため JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業を実施している。また、周辺には小学校や中学校、専門学校等があり歩行者の通行量も多いため、道路拡幅に合わせて歩道設置を行う。



○道路整備のイメージ



※大阪府資料をもとに作成

◆府道岸和田港塔原線（岸和田駅南～野田町）【大阪府】

- ・ 南海本線岸和田駅から泉南府民センターや岸和田保健所への特定経路であり、周辺には中学校や高校もあるため歩行者の通行量が多い。また、幹線道路でもあり車の交通量も多いため車道拡幅に合わせて歩道設置を行う。

実施 スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
久米田東西線						
岸和田港塔原線 (土生～土生交番前)	※					
岸和田港塔原線 (岸和田駅南～野田町)						

※大阪府都市整備中期計画（案）*より

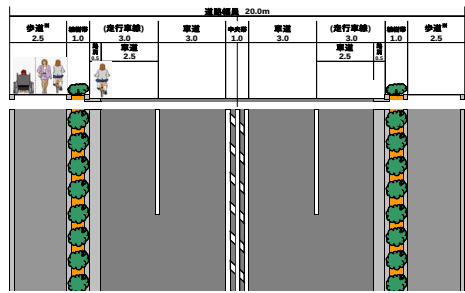
施策2 自転車利用環境の向上 (1/2)

戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築			
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築			
施策2	自転車利用環境の向上	活動と移動の階層構造		
		広域圏	近隣圏	生活圏
			○	○
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、大阪府、岸和田警察			
実施事業	〔2-1〕自転車走行空間の確保 岸和田市の自転車走行空間の確保の基本方針 - 市内の主要施設、交通結節点を結ぶ道路において、自転車通行空間の確保・整備を計画的に進める。 - 自転車関連事故や自転車交通量の多い区間、自転車指導啓発重点地区及び路線においては、早期に整備を進める。 - 早期整備の観点から、既存の整備済み道路については現状の車道内で路面標示等による誘導を行う。 - 事業中路線については、整備の進捗や周辺環境を踏まえ、計画幅員内で道路空間を再配分し、車道内に自転車通行空間を確保する。 - 新規着手路線については、当該路線の位置づけに応じて道路構造令の見直し状況等を踏まえ、自転車通行空間を確保する。 大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画(案)(平成28(2016)年10月策定) - 自転車、歩行者の安全確保のための、スピード感のある自転車通行空間の整備を目的とする。 - 自転車関連事故や自転車交通量の多い区間、警察が選定した自転車指導啓発重点地区及び路線に該当する緊急度の高い区間から、早期整備の可能な区間を選定し整備を進める。 - 早期整備の観点から、現状の車道内で路面表示等による誘導を行う。また、車道幅員に余裕のあるなどの区間では「自転車専用通行帯」として整備を検討する。 - 今後の10か年整備計画策定に向けた取組みとして、市町村による自転車ネットワーク計画の策定を促進し、市町村道等を含めた自転車ネットワーク形成に向け、府管理道路における整備方針と、当面10か年の整備路線等を定めた整備計画の策定に向けて取り組んでいる。 ◆市道岸和田駅東停車場線【岸和田市】 - 岸和田駅東停車場線において歩行者・自転車の安全確保を図るための自転車レーンの整備や歩道のバリアフリー化を目指して、道路改良工事が進められている。平成30(2018)年度には国道26号から岸和田駅前広場までの区間で、道路空間の再配分により自転車レーンを整備する予定となっている。			

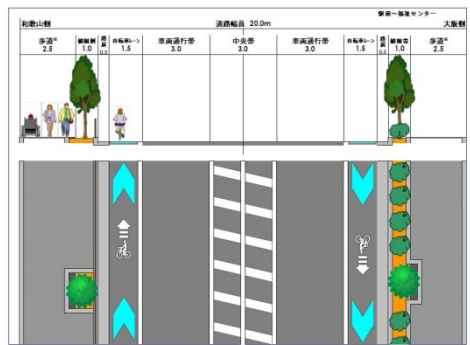
施策2 自転車利用環境の向上 (2/2)

実施事業

〔整備前（現況）〕



〔整備後のイメージ〕



出典：岸和田市資料

◆府道堺阪南線【大阪府】

- ・ 岸和田市内の「大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画（案）」の対象路線として、府道堺阪南線の市内全区間が対象となっており、自転車走行空間の整備が予定されている。

○車道内での自転車通行空間の形態イメージ

路面表示等による誘導	自転車専用通行帯
○車道左側部の車線内に矢羽根型の路面表示及びピクトグラム等を設置して車道に誘導	○車道の左側に普通自転車専用通行帯の交通規制を実施し、道路標識等により自転車通行空間を明確化
路面表示等を設置 幅 1.0m 以上 が望ましい	幅 1.5m 以上
※道路構造令第2条第4号及び道路交通法第2条第1項第3号に規定する車道をいう	※道路交通法第20条第2項の規定により自転車の通行区分が道路標識等で指定された専用通行帯（道路標識等で「道路交通法第63条の4第2項の普通自転車通行指定部分」に指定されたものは除く）をいう

出典：大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画（案）
（大阪府 平成28(2016)年10月策定）

〔2-2〕自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討【岸和田市】

自転車による移動の連続性と回遊性を高め、自転車走行空間の効果的、効率的な整備を図ることを目的とした「(仮) 岸和田市自転車ネットワーク整備計画」の策定に向けた検討を進める。

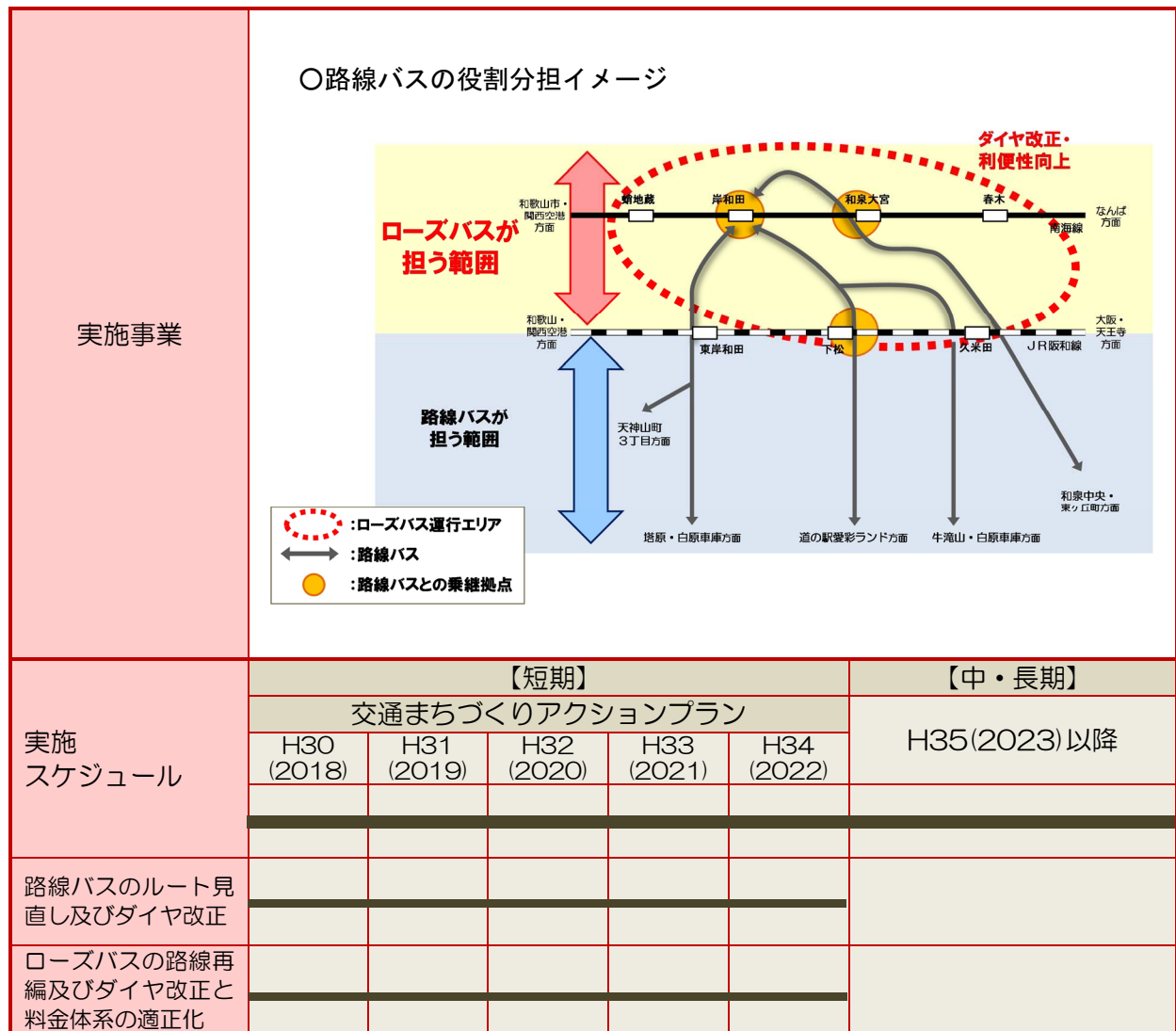
実施 スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
岸和田駅東停車場線						
堺阪南線						
自転車ネットワーク計画						

施策3 バス交通サービスの拡充(1/2)

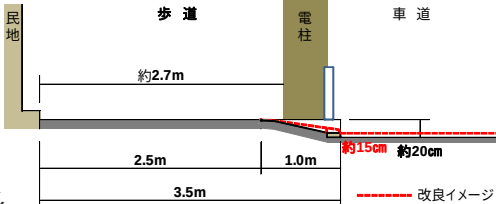
戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築			
施策パッケージ	(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築			
施策3	バス交通サービスの拡充	活動と移動の階層構造		
		広域圏	近隣圏	生活圏
			○	○
実施主体 ・関係機関	岸和田市、南海ウイングバス南部			
実施事業	〔3-1〕路線定期運行バスの利便性向上 ◆路線バスのルート見直し及びダイヤ改正【南海ウイングバス南部】 ・路線バスの利便性向上を図るために、葛城線にて循環ルートを導入した。今後も利用状況に合わせて循環ルートの運行時間帯の拡大を検討する。 ・分かりやすく覚えやすいダイヤにするため、一部の路線と一部の時間帯でパターンダイヤ*を導入した。今後もパターンダイヤ化に向け検討を行う。 ・ローズバスの再編に合わせて乗継拠点の設置を検討する。			
	◆ローズバスの路線再編及びダイヤ改正と料金体系の適正化 【岸和田市・南海ウイングバス南部】 ・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。 ・ローズバスの利便性向上を図るために、路線の再編と合わせてパターンダイヤ化に向け検討を行う。 ・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、乗継拠点の設置を検討する。 ・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。			



施策3 バス交通サービスの拡充 (2/2)



施策4 移動環境におけるバリアフリー化の推進 (1/2)

戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築		
施策パッケージ	(2) 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり		
施策4	移動環境におけるバリアフリー化の推進	活動と移動の階層構造	
		広域圏	近隣圏
実施主体 ・関係機関	岸和田市、大阪府、国土交通省、西日本旅客鉄道、南海電気鉄道 南海ウイングバス南部	生活圏	
		○	○
実施事業	〔4-1〕岸和田市交通バリアフリー基本構想に基づく特定経路のバリアフリー化 本市では、「岸和田市交通バリアフリー基本構想」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、重点整備地区内のバリアフリー化を進めています。今後も、だれもが、安全・快適に、移動できる交通環境の実現を目指し、歩道の段差・勾配の解消、音響式信号機の設置など歩行空間のバリアフリー化を引き続き進めます。 ◆市道岸和田駅東停車場線【岸和田市】(再掲) 歩行者・自転車の安全確保を図るための自転車レーンの整備や歩道のバリアフリー化を目指して、道路改良工事を進めている。 ○市道岸和田駅東停車場線における歩道部の勾配緩和のイメージ  出典：岸和田市資料 ○市道岸和田駅東停車場線におけるバリアフリー化された歩道の様子   整備前 整備後 ◆市道久米田東西線(大阪臨海線～堺阪南線)【岸和田市】(再掲) ◆府道岸和田港塔原線(岸和田駅南～野田町)【大阪府】(再掲) 〔4-2〕鉄道駅舎等の公共交通機関のバリアフリー化 「岸和田市交通バリアフリー基本構想」に基づきバリアフリー化を進め「公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」、車両等については「公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」を目安として整備し、バリアフリー化の推進に努めることが望まれます。		

施策4 移動環境におけるバリアフリー化の推進 (2/2)

実施事業

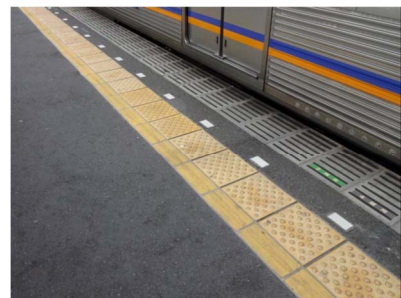
◆南海本線蛸地蔵駅内方線設置【南海電気鉄道】

- ・従来は注意喚起・警告を促す点状ブロックを設置していたが、視覚障がい者がホーム上で方向を見失った場合に、ホームの内側と外側を区別できないため、誤って線路内に転落してしまうという危険性がある。そこで、ホームからの転落防止対策を図るために、「ホームドアの整備促進等に関する検討会中間とりまとめ（H23(2011).8）」に基づき市内鉄道駅において、利用者数が1万人以上の駅から順次内方線付き点状ブロックの設置を行う。

○市内鉄道駅における内方線設置状況



南海本線岸和田駅



南海本線春木駅

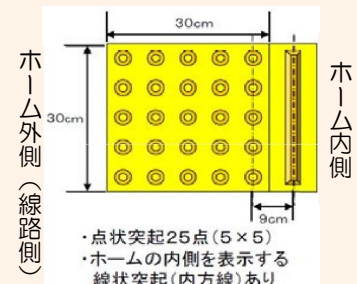
出典：岸和田市資料

[整備済み駅]

- ・南海本線 岸和田駅、春木駅、和泉大宮駅
- ・JR 阪和線 東岸和田駅、久米田駅

○内方線付き点状ブロックとは

1本の線状突起がある側がホームであることを示す点状ブロックのことで、これにより目の不自由な方が、どちらがホームの内側なのかを、判別できる。

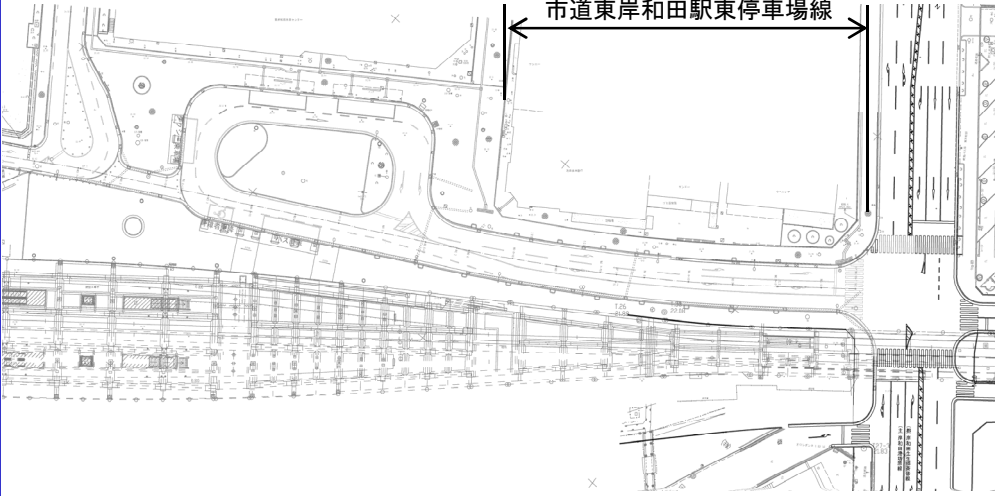


出典：国土交通省HP

実施 スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
岸和田駅東停車場線						
久米田東西線						
岸和田港塔原線						
南海本線蛸地蔵駅						

戦略目標Ⅰ	誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築					
施策パッケージ	（２）子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり					
施策 5	子どもや高齢者の交通安全				活動と移動の階層構造	
					広域圏	近隣圏
					○	○
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、岸和田警察					
実施事業	〔5-1〕小学生や高齢者を対象とした交通安全教室の実施					
	◆こども交通安全教室等の実施【岸和田警察・岸和田市】 ・ 小学生等の子どもを対象とした交通安全教室を実施する。					
実施事業	【これまでの取り組み】こども交通安全教室（蜻蛉池公園） 全国交通安全運動期間中に、蜻蛉池公園の水と緑の音楽広場で子ども連れ家族を対象に交通安全教室を実施している。					
	 出典：岸和田市資料					
実施事業	◆高齢者交通安全教室の実施【岸和田警察・岸和田市】 ・ 高齢者を対象とした交通安全教室を実施する。 ・ また、高齢者運転免許自主返納サポート制度*のPR 等も合わせて行う。					
	【これまでの取り組み】ワンデー・スクール講習（岸和田自動車教習所） 全国交通安全運動期間中に、岸和田自動車教習所で高齢者を対象に交通安全教室を実施している。					
実施スケジュール	【短期】					
	交通まちづくりアクションプラン					【中・長期】 H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
こども交通安全教室等の実施						
高齢者の交通安全教室の実施						

施策6 鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進 (1/3)

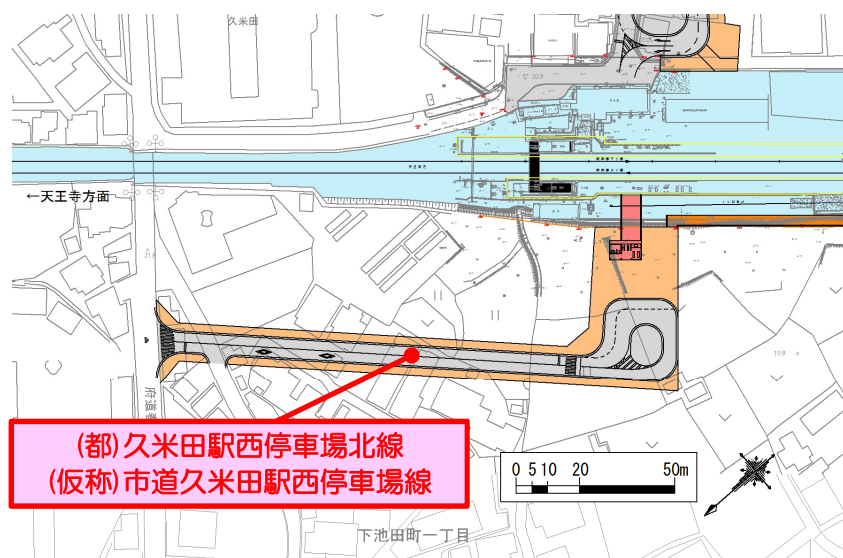
戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実		
施策パッケージ	(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化		
施策6	鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進	活動と移動の階層構造	
		広域圏	近隣圏 生活圏
実施主体 ・関係機関	岸和田市		
実施事業	〔6-1〕アクセス道路整備 拠点等へのアクセス道路整備については、交通量や鉄道駅の利用者数、地域状況を勘案し順次整備を進めていきます。 ◆市道東岸和田駅東停車場線〔JR 東岸和田駅〕【岸和田市】 ・JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業と連携し、暫定供用中である JR 東岸和田駅前広場と府道岸和田港塔原線を結ぶ東岸和田駅東停車場線の拡幅整備を行ない自動車、歩行者等の通行空間を確保する。 ・附属街路などの関連道路整備により駅西側から駅へのアクセス性の向上を図るための検討を行う。 ○市道東岸和田駅東停車場線の整備イメージ  出典：岸和田市資料		

実施事業

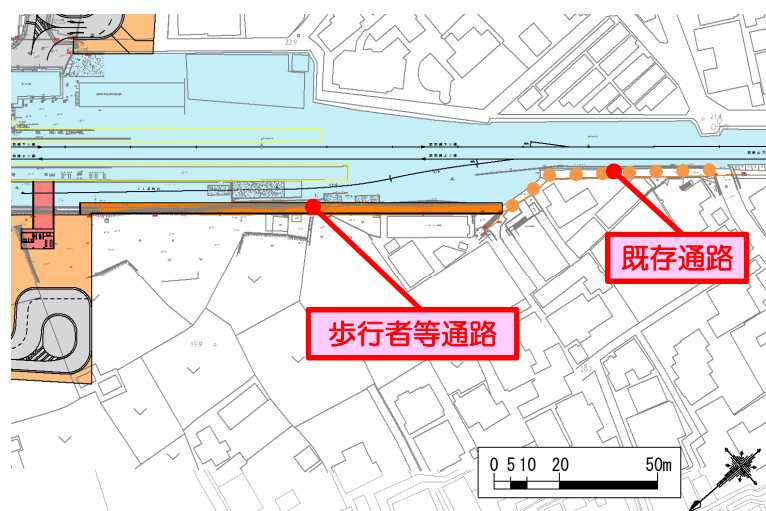
◆JR 久米田駅西側アクセス道路〔JR 久米田駅〕【岸和田市】

- ・「久米田駅周辺まちづくり基本構想」に掲げた将来計画における第一次整備計画として策定した「久米田駅東西アクセス改善基本構想」の整備内容「西側アクセス道路」において、(都)久米田駅西停車場北線を整備するとしており、(都)久米田駅西停車場北線を(仮称)市道久米田駅西停車場線として整備し、駅西側から駅へのアクセス性及び交通結節機能の向上を図る。また、整備内容「歩行者等通路」に基づき、歩行者等通路を整備し、駅西側から駅への歩行者、自転車等のアクセス性の向上を図る。

○(仮称)市道久米田駅西停車場線の整備イメージ



○歩行者等通路の整備イメージ



※久米田駅東西アクセス改善基本構想（平成 29(2017) 年 6 月岸和田市）をもとに作成

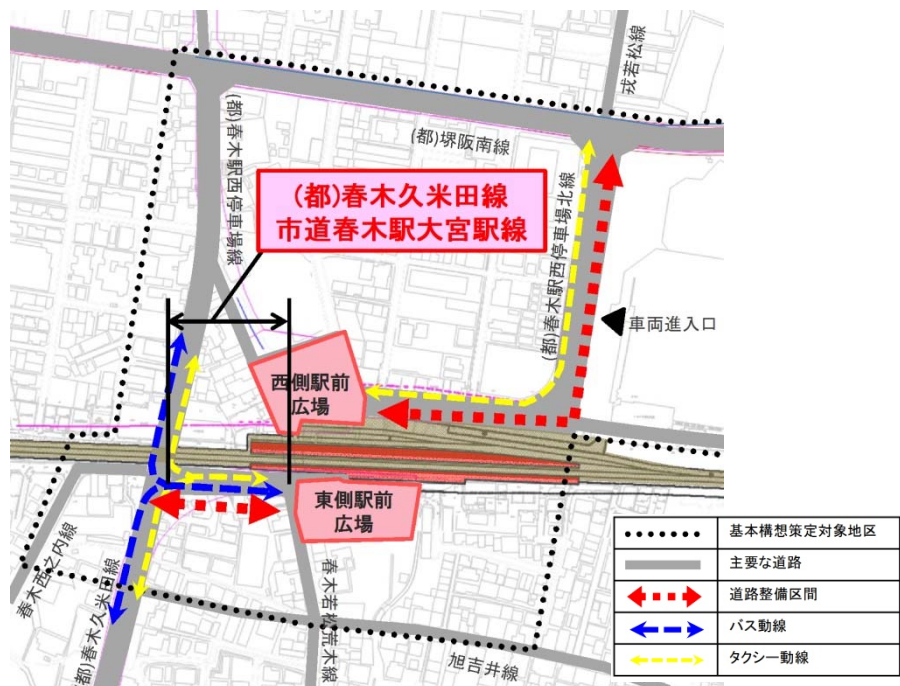
施策6 鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進 (3/3)

実施事業

◆市道春木駅大宮駅線〔南海春木駅〕【岸和田市】

・「春木駅周辺まちづくり基本構想」の道路・交通の方針「交通の拠点となる駅前広場とアクセス道路の整備」において、駅の東西両側に駅前広場を整備し、西側駅前広場へのアクセスは(都)春木駅西停車場北線、東側駅前広場へのアクセスは(都)春木久米田線からとすとしており、春木駅へのアクセス道路の整備として、(都)春木久米田線のうち市道春木駅大宮駅線との重複区間を市道春木駅大宮駅線として整備し、市道春木駅大宮駅線の渋滞緩和を図るとともに安全な歩行空間の確保を図る。

○市道春木駅大宮駅線の整備イメージ



※春木駅周辺まちづくり基本構想（平成 29(2017) 年 8 月 岸和田市）をもとに作成

◆市道岸和田駅東停車場線〔南海岸和田駅〕【岸和田市】（再掲）

実施 スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
東岸和田駅東停車場線						
久米田駅西側アクセス道路						
春木駅大宮駅線						
岸和田駅東停車場線						

施策7 公共交通による拠点へのアクセスの改善 (1/1)

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実				
施策パッケージ	(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化				
施策 7	公共交通による拠点へのアクセスの改善	活動と移動の階層構造			
		広域圏	近隣圏	生活圏	
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、南海ウイングバス南部				
実施事業	〔7-1〕公共交通によるアクセスの改善 市内の拠点である鉄道駅への路線バス等の乗入れやバス・バスの乗継割引の導入、ダイヤ改正によるアクセス改善の検討を行います。 ◆JR 東岸和田駅前広場（東側）へのバスの乗入れ【南海ウイングバス南部】 ・ 暫定供用中の東岸和田駅前広場（東側）へアクセス道路整備に合わせて路線バスの乗入れ検討を行い鉄道駅へのアクセス改善を図る。 ◆バス・バス乗継割引の導入【南海ウイングバス南部】 ・ 路線バスとローズバスとの乗継利用時に交通系 IC カード*利用によるバス・バス乗継割引を導入する。 ・ 交通系 IC カード利用により 1 回目の精算時から 2 回目の精算が 2 時間以内であれば利用運賃の割引を行う。				
	○交通系 IC カード利用によるバス・バス乗継割引の概要 バス・バス乗継割引 1回限乗りに続くごとに運賃を大人1人につき50円割引!!（小児は20円） 1回目のご精算時刻から2回目のご精算が2時間以内であれば、何回でも割引いたします。 ※ご精算時刻とは、降車または乗車の精算時刻です。 例えば... 通常運賃 220円 + 250円 >>> 470円 バス・バス乗継割引 220円 + 200円 >>> 420円 50円お得! ※経路精算には適用いたしません。経路精算時間帯は経路残額を優先して運賃を引き去ります。 ※泉北・河内長野リムジンバスには適用いたしません。 出典：南海バス株式会社 HP ◆路線バスのルート見直し及びダイヤ改正【南海ウイングバス南部】（再掲） ◆ローズバスの路線再編及びダイヤ改正と料金体系の適正化 【岸和田市・南海ウイングバス南部】（再掲）				
実施スケジュール	【短期】			【中・長期】	
	交通まちづくりアクションプラン			H35(2023)以降	
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)		H33 (2021)
路線バス東岸和田駅前広場への乗り入れ					
バス・バス乗継割引					
路線バスのルート見直し及びダイヤ改正					
ローズバス路線再編及びダイヤ改正と料金体系の適正化					

施策8 駅前広場の整備推進 (1/2)

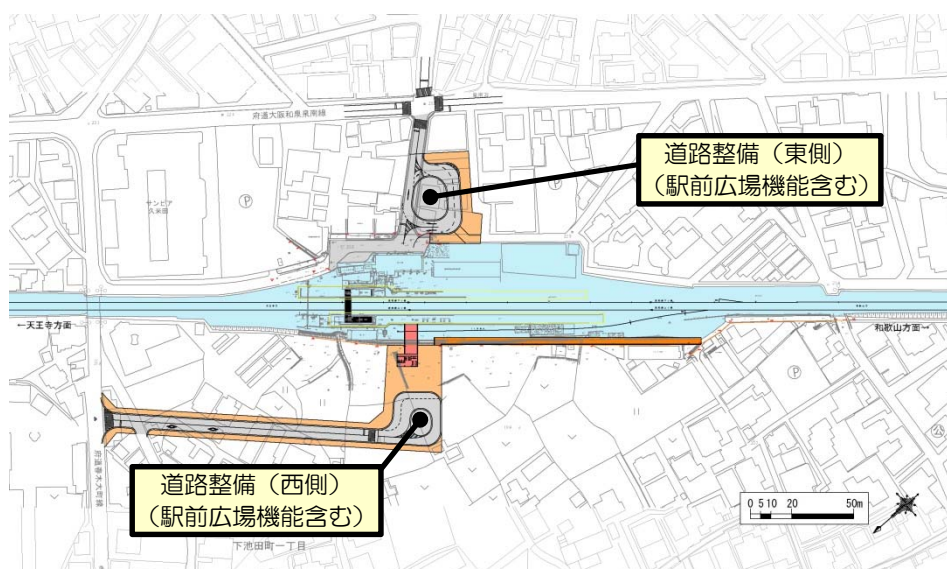
戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実			
施策パッケージ	(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化			
施策8	駅前広場の整備推進	活動と移動の階層構造		
		広域圏	近隣圏	生活圏
		○	○	
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、西日本旅客鉄道、南海電気鉄道			
実施事業	〔8-1〕駅前広場の整備 駅前広場が暫定供用中である JR 東岸和田駅では、JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業と連携し、暫定供用中の東岸和田駅前広場（東側）の整備や附属街路の整備を行ないます。 また、JR 久米田駅では、「久米田駅周辺まちづくり基本構想」に掲げた将来計画における第一次整備計画として策定した「久米田駅東西アクセス改善基本構想」に基づき、順次整備を進めます。 ◆東岸和田駅前東側交通広場の整備【岸和田市】 - 暫定供用中の東岸和田駅前東側交通広場をアクセス道路整備と合わせて整備する。 ○JR 東岸和田駅前広場イメージ  出典：岸和田市資料 ○JR 東岸和田駅新駅舎イメージ  出典：岸和田市資料 ◆JR 東岸和田駅（西側）附属街路整備【岸和田市】 - 附属街路整備に合わせて駅西側からの歩行者・自動車等によるアクセスを可能とし、同時に一般車両の乗降用スペースを確保する。			

実施事業

◆JR 久米田駅前（東側・西側）道路整備（駅前広場機能含む）【岸和田市】

- ・「久米田駅東西アクセス改善基本構想」の整備内容「東側アクセス道路（駅前広場機能含む）」及び「西側アクセス道路（駅前広場機能含む）」において、駅東側及び西側アクセス道路（駅前広場機能含む）を整備するとしており、道路整備により、駅前広場機能（バスの乗り入れ、一般車、タクシー乗降など）を確保しアクセス性及び交通結節機能の向上を図る。

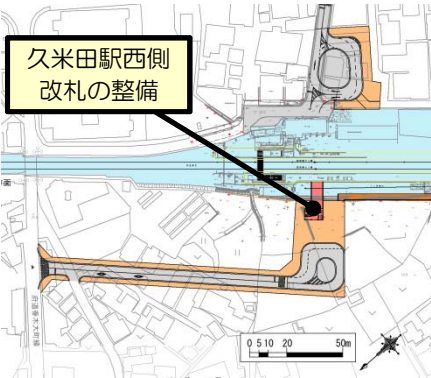
○道路整備（駅前広場機能含む）のイメージ



※久米田駅東西アクセス改善基本構想（平成 29 (2017)年 6 月 岸和田市）をもとに作成

実施 スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
JR 東岸和田駅						
JR 久米田駅						

施策9 交通結節機能の拡充 (1/1)

戦略目標Ⅱ	拠点の活力促進に向けた交通環境の充実					
施策パッケージ	（４）拠点における交通結節機能の強化や連携強化					
施策 9	交通結節機能の拡充			活動と移動の階層構造		
				広域圏	近隣圏	生活圏
				○	○	
実施主体 ・ 関係機関	西日本旅客鉄道、南海ウイングバス南部、岸和田市					
実施事業	〔9-1〕機能拡充に向けた整備推進					
	◆JR 久米田駅西側改札の整備					
	【西日本旅客鉄道・岸和田市】					
	・ JR 久米田駅前（東側・西側）道路整備（駅前機能含む）と同様に「久米田駅東西アクセス改善基本構想」の整備内容「西側改札」に基づき西側改札を整備し、駅西側から駅へのアクセス性及び公共交通の利便性の向上を図る。					
	○西側改札の整備イメージ  久米田駅西側改札の整備 ※久米田駅東西アクセス改善基本構想（平成 29(2017)年 6 月岸和田市）をもとに作成					
	◆JR 東岸和田駅での駐輪場整備【岸和田市】					
	・ JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業により、新たに空間が生まれる駅舎近くの高架下スペースに駐輪場を整備する。					
	◆バスの乗継環境拡充に向けた検討【南海ウイングバス南部・岸和田市】					
	・ 駅前広場等の整備に合わせて路線バスのルートを見直しバス同士の乗り継ぎを検討する。 ・ 駅前広場でだけでなくバス同士や自転車、自動車等の交通手段との乗継利便性向上を図るために、バスの乗継環境拡充を検討する。					
実施スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
	久米田駅西側改札の整備					
	J R 東岸和田駅での駐輪場整備					
バスの乗継環境拡充に向けた検討						

戦略目標Ⅲ	人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成		
施策パッケージ	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築		
施策 10	都市計画道路の整備推進	活動と移動の階層構造	
		広域圏	近隣圏 生活圏
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、大阪府		
実施事業	〔10-1〕 広域幹線道路の整備推進 ◆府道大阪和泉泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕 (都市計画道路磯之上山直線～国道 170 号)【大阪府】 - 都市計画道路泉州山手線は、岸和田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。 - 広域幹線道路の整備を担う大阪府では、「大阪府都市整備中期計画（案）（H28(2016).3 改訂）」において、大阪の将来に必要なインフラ整備の推進として、“活力・成長”“安全・安心”の二本柱で実施するとしている。 - その中で府道大阪和泉泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕については、地元市町による災害時の活動拠点整備の具体化等と合わせ、都市計画変更など必要な手続きの見込みが立った段階で、事業内容を精査し、平成 32(2020)年度までに区間を定めて実施するとしている。 ○ 都市計画道路泉州山手線整備のイメージ		
	 出典：都市計画道路泉州山手線及び関連路線の変更に関する説明会資料（平成 29(2017)年 7 月 大阪府）		

〔10-2〕市内幹線道路の整備推進

◆交通処理機能の強化に必要な路線の整備【岸和田市】

- ・市内の幹線道路については、現在、都市計画道路岸和田港福田線（星和上松台～市道包近流木線）の事業をすすめている。
- ・今後、岸和田市の交通ネットワークの形成を進めるためには、市内の幹線道路の中でも、現在の交通状況や広域幹線道路の整備などに合わせて効率的に整備することが重要である。
- ・そのため、現在の交通状況及び広域幹線の整備に合わせて、渋滞緩和機能や広域幹線への接続機能といった交通処理機能の強化が期待できる都市計画道路（岸和田中央線、田治米畑町線、大宮常盤線）の整備を推進する。

○交通処理機能の強化に必要な路線

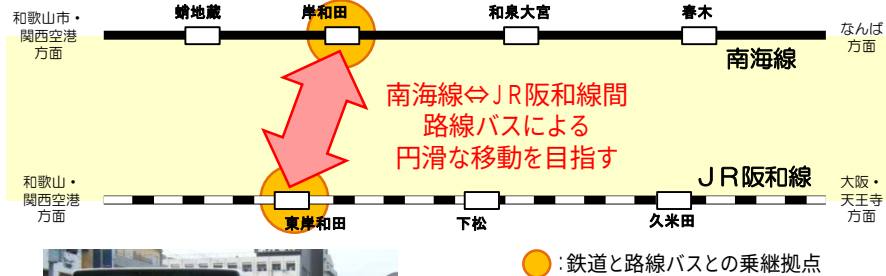
実施事業



※岸和田市資料をもとに作成

実施 スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
大阪和泉泉南線 〔都市計画道路泉州山手線〕	●●●●●●●●	●●●●●●●●				
	事業化に向けた手続き		地元市町による沿道地域のまちづくりの進展状況等も勘案し、区域を定めて順次実施			
岸和田港福田線						
市内幹線道路						

施策11 公共交通網の拡充(1/2)

戦略目標Ⅲ	人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成		
施策パッケージ	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築		
施策11	公共交通網の拡充	活動と移動の階層構造	
		広域圏	近隣圏
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、バス事業者	○	○
実施事業	〔11-1〕公共交通機関の連携強化 ◆路線バスによる鉄道駅間の乗継利便性の向上 (南海岸和田駅～JR 阪和線東岸和田駅)【南海ウイングバス南部】 ・ 広域連携軸を担う鉄道駅間を路線バスでつなぎ広域的な移動を公共交通網で支える。 ・ 来訪者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。 ○鉄道駅間の連携イメージ  ●: 鉄道と路線バスとの乗継拠点  既存の路線バスの利用者の利便性を確保しつつ、広域連携軸である鉄道間の利用者の利便性の向上を図る。 ◆岸和田市内を発着する高速バス路線の拡充に向けた検討【岸和田市】 ・ 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の構築に向け、岸和田市を発着する高速バス路線の検討を行う。 ○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。		

実施事業

◆泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討【岸和田市】

- ・ 泉北高速鉄道と泉中央駅からの鉄道の延伸については、都市計画道路泉州山手線とともに広域連携軸を担うことが期待される。
- ・ 鉄道を延伸するためには需要の喚起が必要であり、まずは道路の整備とその沿道のまちづくりが重要との認識から、都市計画道路泉州山手線の整備が予定されており、沿道のまちづくりを進めている。
- ・ その進捗に合わせて、泉北高速鉄道と泉中央駅からの鉄道の延伸についても、検討を進める。

【関連事業】

- 都市計画道路泉州山手線（〔10-1〕広域幹線道路の整備推進 参照）
- 都市計画道路泉州山手線沿道のまちづくり

【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(2020)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。

○北大阪急行線延伸区間



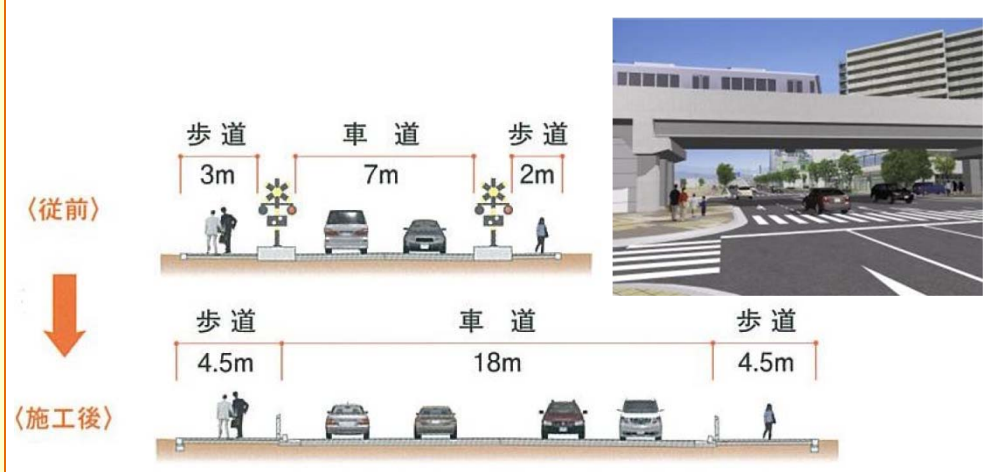
出典：箕面市HP

実施 スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
路線バスによる鉄道 駅間の乗り継ぎ利便 性の向上						
高速バス路線の拡充 に向けた検討						
泉北高速鉄道の延伸 検討						

施策12 災害時における交通ネットワークの確保 (1/1)

戦略目標Ⅲ	人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成				
施策パッケージ	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築				
施策12	災害時における交通ネットワークの確保	活動と移動の階層構造			
		広域圏	近隣圏	生活圏	
		○	○		
実施主体 ・関係機関	岸和田市、大阪府				
実施事業	〔12-1〕広域緊急交通路や地域緊急交通路の整備推進 岸和田市地域防災計画(平成 29(2017)年 4 月修正 岸和田市防災会議)では、広域緊急交通路や地域緊急交通路が含まれる都市基盤施設に災害対策上有効な防災機能の整備に努めるとしており、主要道路の整備をはじめ、一時避難場所及び避難路へと接続する生活道路の整備等を上げています。 ③都市基盤施設の防災機能の強化 市は、都市基盤施設に災害対策上有効な防災機能の整備に努める。施設管理者は、都市基盤施設における防災機能の保持に努める。 ・主要道路の整備 市及び国・府等の道路管理者は、道路交通の安全と円滑な運行を確保するため、府が指定する広域緊急交通路と市が指定する地域緊急交通路にアクセスする道路を主体に拡幅・改良を図り、必要に応じて落石覆工及び線形改良等の事業を実施し、災害に強い道路づくりを推進し、これにより安全な道路ネットワークの形成を図る。 ・生活道路の整備 市は、一時避難場所及び避難路へと接続する道路として、防災対策や安全対策等に配慮し、狭あい道路の解消に努め、避難しやすい安全性を確保した構造の道路として整備する。 出典：岸和田市地域防災計画本編(平成 29(2017)年 4 月修正 岸和田市防災会議) ◆交通処理機能の強化に必要な路線の整備【岸和田市】(再掲) ◆府道大阪和泉泉南線〔都市計画道路泉州山手線〕 (都市計画道路磯之上山直線～国道 170 号)【大阪府】(再掲)				
実施スケジュール	【短期】				
	交通まちづくりアクションプラン				
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)
岸和田港福田線					
市内幹線道路					
大阪和泉泉南線 (都市計画道路泉州山手線)					
	事業化に向けた手続き		地元市町による沿道地域のまちづくりの進展状況等も勘案し、区域を定めて順次実施		

施策13 交差点等における交通混雑の緩和(1/1)

戦略目標Ⅲ	人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成				
施策パッケージ	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり				
施策13	交差点等における交通混雑の緩和	活動と移動の階層構造			
		広域圏	近隣圏	生活圏	
実施主体 ・関係機関	岸和田市、大阪府、国土交通省				
実施事業	〔13-1〕主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進 交通混雑の緩和のため主要渋滞箇所を選定されている箇所より対策を推進します。 ◆市道並松上松線〔東岸和田北三踏切〕【岸和田市】 - 東西方向の幹線道路である市道並松上松線の渋滞解消のため JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業により自動車ボトルネック踏切の除却と同時に整備される附属街路との交差点改良を推進する。 ◆府道岸和田港塔原線〔東岸和田南一踏切〕【大阪府】 - 東西方向の幹線道路である府道岸和田港塔原線の渋滞解消のため JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業により自動車ボトルネック踏切の除却と道路幅員を拡幅し車道の4車線化、駅前広場アクセス道路との交差点改良を推進する。 ○府道岸和田港塔原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				
実施スケジュール	【短期】				
	交通まちづくりアクションプラン				
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)
	H35(2023)以降				
並松上松線					
岸和田港塔原線	※				

※大阪府都市整備中期計画(案)より

戦略目標Ⅲ	人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワークの形成			
施策パッケージ	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり			
施策 1 4	市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	活動と移動の階層構造		
		広域圏	近隣圏	生活圏
		○	○	
実施主体 ・ 関係機関	岸和田市、南海ウイングバス南部			
実施事業	〔14-1〕公共交通情報誌による情報提供 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ため、バスマップの作成・配布やその他生活関連情報と合わせた情報誌を活用し情報提供を行います。 ◆バスマップ【岸和田市・南海ウイングバス南部】 - 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、バス車内をはじめとした主要施設に設置する。 ◆行政情報誌【岸和田市】 - 市役所の窓口業務や各種手続き、公共施設の利用案内などのほか、防災マップや避難所一覧などの防災特集、医療機関などの生活情報も掲載されている「暮らしの便利帳」を活用し、公共交通に関する情報提供を行う。			
	【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。 出典：河内長野市HP			
実施事業	〔14-2〕スマートフォンアプリ等による情報提供 市民や来訪者などに対して、市内の鉄道や路線バス・ローズバス等の運行路線や時刻表などと一緒に観光情報等を発信します。またバスの運行情報が確認できるシステムの導入を検討し公共交通情報の充実を図ります。			

施策 14 市民や来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実 (2/2)

実施事業

◆祭都きしわだナビ【岸和田市】

- ・ 岸和田市内の観光等施設やイベント情報を表示し、GPS機能により岸和田市内における目的地までのルートを手軽に検索できる「祭都きしわだナビ」を活用し、公共交通に関する情報提供を行う。

○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

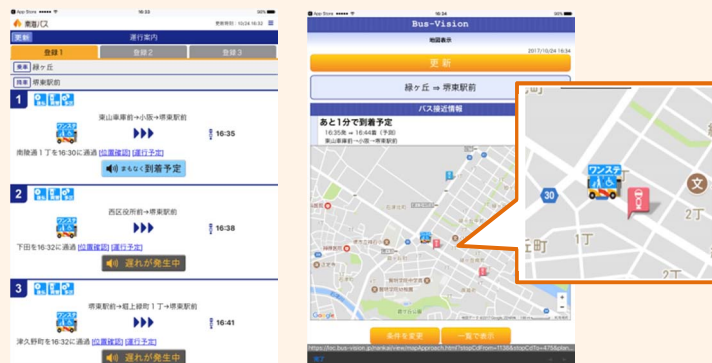
◆バスロケーションシステム*【南海ウイングバス南部】

- ・ 路線バスやローズバスの運行状況や停留所への到着時間等をスマートフォンアプリやメールにより提供するバスロケーションシステムの導入に向けた検討を行う。

【事例】バスロケーションシステムによる運行情報の提供（南海バス（株）等）

平成 29(2017)年 4 月 1 日より、南海バス、南海ウイングバス金岡において、バス利用者への運行情報提供の充実や多言語化（英語）等のインバウンド対応の向上を目的として、「バスロケーションシステム」を導入している。

○スマートフォン専用アプリによる運行情報の提供



出典：スマートフォン専用アプリ「Bus-Vision for 南海バス」

実施 スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
バスマップ						
行政情報誌						
祭都きしわだナビ						
バスロケーションシステム						

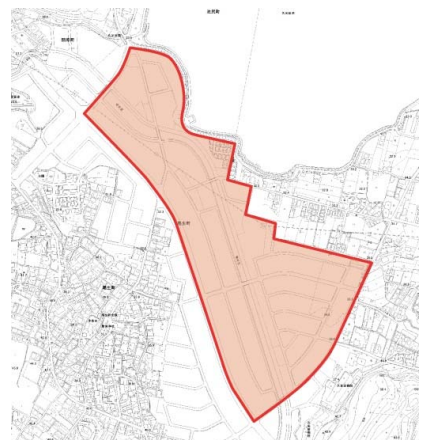
戦略目標Ⅳ	地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保						
施策パッケージ	(7) 地域性に応じた生活交通の確保						
施策15	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立				活動と移動の階層構造		
					広域圏	近隣圏	生活圏
実施主体 ・関係機関	市民、岸和田市、南海ウイングバス南部、市内タクシー事業者						
実施事業	〔15-1〕地域主導による交通体系の構築に向けた取組み 地域住民が主体となって地域の実情に合ったまちづくりや交通について考え、協働で取組みを進めるしくみづくりや取組みを推進します。 ◆住民が活動しやすい環境づくり支援【市民・岸和田市】 - 地域が主体となり地域の公共交通について考える検討体制を確立するためのマニュアルを作成し、技術的な支援を行なう。 【事例】コミュニティ交通導入の支援（神奈川県川崎市） 地域の主体的な運営によるコミュニティ交通の導入に向けた取組に対して、「地域交通の手引き」に基づき、住民が活動しやすい環境づくり、安全運行のための情報提供、技術的支援の提供、交通事業者との調整など、取組等の進捗状況に応じた支援を行い、持続可能な交通環境の整備を推進している。 ○地域交通の手引き 出典：神奈川県川崎市HP ◆地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成【市民・岸和田市】 - 地域が主体となり地域の公共交通について考える学習会の開催や検討体制を確立し、自分たちにあった持続可能な公共交通を守り、育てる意識の醸成を図る。						
	実施スケジュール	【短期】					【中・長期】
		交通まちづくりアクションプラン					
		H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35(2023)以降
支援マニュアル作成							
市民意識の醸成							

施策16 協働による地域バス等の導入検討 (1/1)

戦略目標Ⅳ		地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保				
施策パッケージ		(7) 地域性に応じた生活交通の確保				
施策 1 6	協働による地域バス等の導入検討	活動と移動の階層構造				
		広域圏	近隣圏	生活圏		
				○		
実施主体 ・ 関係機関		市民、南海ウイングバス南部、市内タクシー事業者、岸和田市				
実施事業	〔16-1〕持続可能な地域バス等の導入検討					
	◆試験運行の実施【市民・交通事業者・岸和田市】					
	・ 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。					
実施事業	【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(2015)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。					
実施事業	出典：ぐるっと生瀬事務局HP、阪急タクシー株式会社HP					
実施スケジュール	【短期】					【中・長期】
	交通まちづくりアクションプラン					H35(2023)以降
	H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	
試験運行の実施						



施策17 生活道路等における歩行者の安全な通行の確保 (1/2)

戦略目標Ⅳ	地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保			
施策パッケージ	(8) 地域に優しい生活道路の創出			
施策17	生活道路等における歩行者の安全な通行の確保	活動と移動の階層構造		
		広域圏	近隣圏	生活圏
実施主体 ・ 関係機関	岸和田警察、岸和田市、大阪府、国土交通省			
実施事業	〔17-1〕交通安全対策の実施 ◆生活道路等における歩行者の交通安全対策の実施 【岸和田警察・岸和田市・大阪府・国土交通省】 - 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、路側帯の設置・拡幅や道路中央線を抹消することで、自動車の走行速度を抑制し、歩行者の通行空間を確保する。 - 対策エリアを対象に、車両の最高速度を時速 30 kmに規制するほか、地域の協力を得て、抜け道として通行する行為の抑制などを行い、生活道路の安全を確保する。 ○市内のゾーン 30 整備済み地域 - 土生町地区 - 尾生町地区			
	  ※岸和田市資料をもとに作成 - 教育委員会や道路管理者、交通管理者等が連携している「岸和田市通学路安全推進会議」において、通学路の安全を確保するために実施している合同点検により、対策必要箇所について対策の実施を検討し通学路交通安全プログラムを作成して実施する。 - スクールゾーン内の歩道が整備されていない道路等の路側帯を緑色に着色して、車のドライバーが車道と路側帯を視覚的に、より明瞭に区分できるようにして、車両の速度を抑制させるとともに、歩行者との接触事故を防ぐことを目的としたグリーンベルト等による路側帯のカラー化を行う。			

施策17 生活道路等における歩行者の安全な通行の確保 (2/2)

実施事業

【これまでの取組み】生活道路における「グリーンベルト」の整備状況

出典：岸和田市資料

実施
スケジュール

生活道路等における歩行者の交通安全対策の実施

【短期】

交通まちづくりアクションプラン

H30
(2018)

H31
(2019)

H32
(2020)

H33
(2021)

H34
(2022)

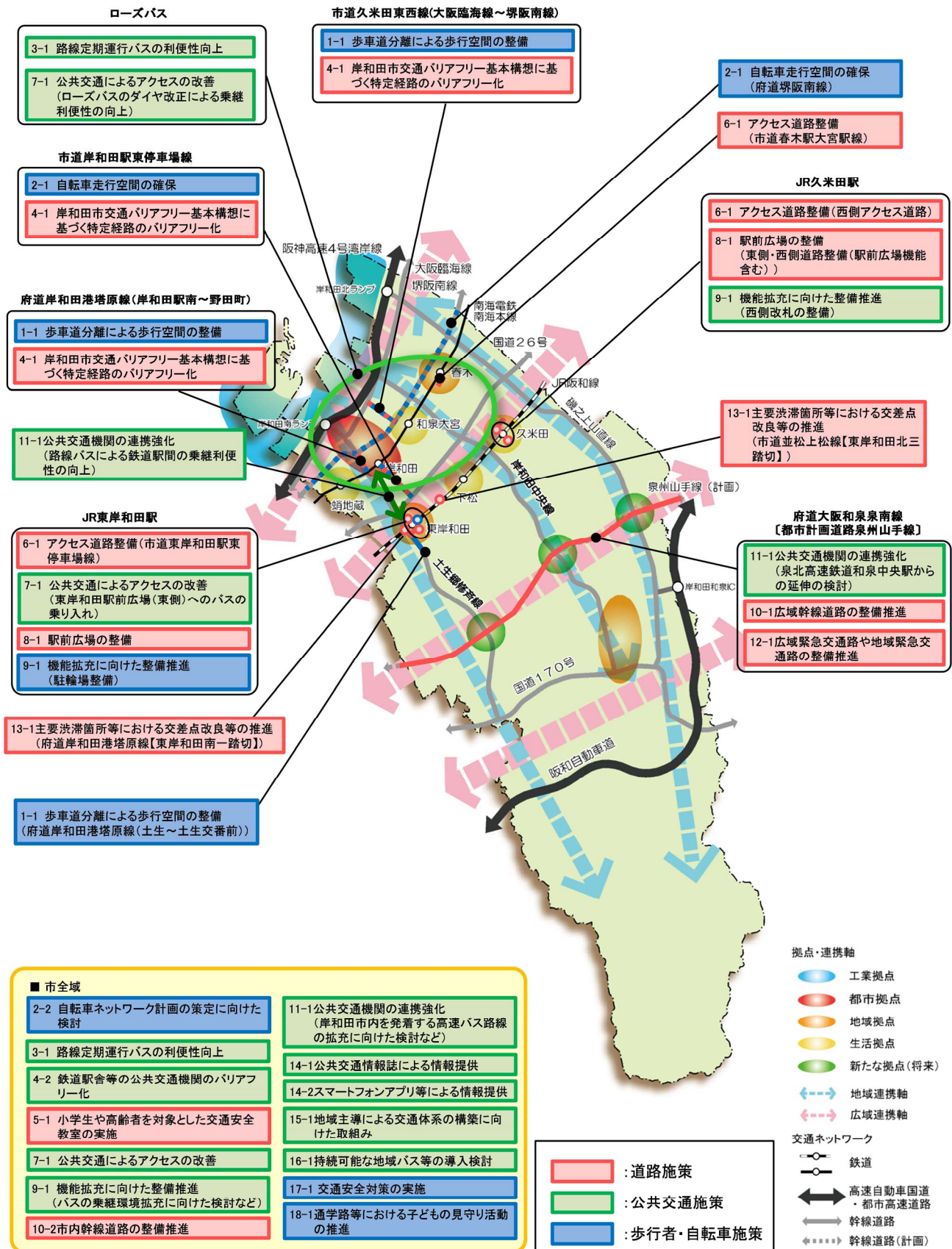
【中・長期】

H35(2023)以降

施策18 地域住民による通学路等での安全確保 (1/1)

戦略目標Ⅳ	地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保																																				
施策パッケージ	(8) 地域に優しい生活道路の創出																																				
施策 1 8	地域住民による通学路等での安全確保			活動と移動の階層構造																																	
				広域圏	近隣圏	生活圏																															
実施主体 ・ 関係機関	市民、岸和田市、岸和田警察																																				
実施事業	〔18-1〕通学路等における子どもの見守り活動の推進 子どもの安全を地域で守るため「子どもの安全見まもり隊」や「スクールガードリーダー」、「子ども 110 番運動」、安心・安全メール「こども 99 番」等により「安心」「安全」なまちづくりを推進します。 ◆子どもの安全見まもり隊【市民・岸和田市】 - 市内の全小学校区において、地域のボランティアの方々の協力を得ながら、子どもたちの登下校時の通学路における子どもの見守り活動を行い、子どもの安全確保に努めている「子どもの安全見まもり隊」の活動を推進する。 ○「子どもの安全見まもり隊」の活動状況  平成 29(2017)年度は約 4,000 名の方が、市内の見守り活動に参加し、子どもの登下校時、通学路や遊び場等で見守り活動を行っている。 ◆安心・安全メール「こども 99 番」【岸和田市】 - 市内で、子どもたちへの事件や事故、不審者の出没情報など、子どもの安全に関わる情報が提供された際、あらかじめご登録いただいたパソコンや携帯電話に、情報をメール配信している。  出典：岸和田市資料																																				
	実施スケジュール	<table><tr><th colspan="5">【短期】</th><th rowspan="2">【中・長期】</th></tr><tr><th colspan="5">交通まちづくりアクションプラン</th></tr><tr><th>H30 (2018)</th><th>H31 (2019)</th><th>H32 (2020)</th><th>H33 (2021)</th><th>H34 (2022)</th><td rowspan="4">H35(2023)以降</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					【短期】					【中・長期】	交通まちづくりアクションプラン					H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35(2023)以降														
【短期】					【中・長期】																																
交通まちづくりアクションプラン																																					
H30 (2018)	H31 (2019)	H32 (2020)	H33 (2021)	H34 (2022)	H35(2023)以降																																
子どもの安全見まもり隊																																					
安心・安全メール																																					

7.3 将来都市像の実現に向けた施策の展開



8. 推進体制

8.1 進捗管理

実際に移動を行う主体となる市民代表をはじめ、鉄道・バス・タクシー等の交通事業者、交通管理者である警察、国・府・市の道路管理者等の多様な関係機関などから構成される「岸和田市地域公共交通協議会」を通じて、交通まちづくりアクションプラン〔総合交通戦略編〕の進捗管理を行います。

8.2 施策推進における基本的な考え方

交通まちづくりアクションプラン〔総合交通戦略編〕における目標達成に必要な施策・事業の推進にあたっては、「市民」、「交通事業者」、「行政」の三者が協働・連携による取組みを行うことが重要であるため、以下の考え方にに基づき、各施策・事業の推進に取り組むものとします。

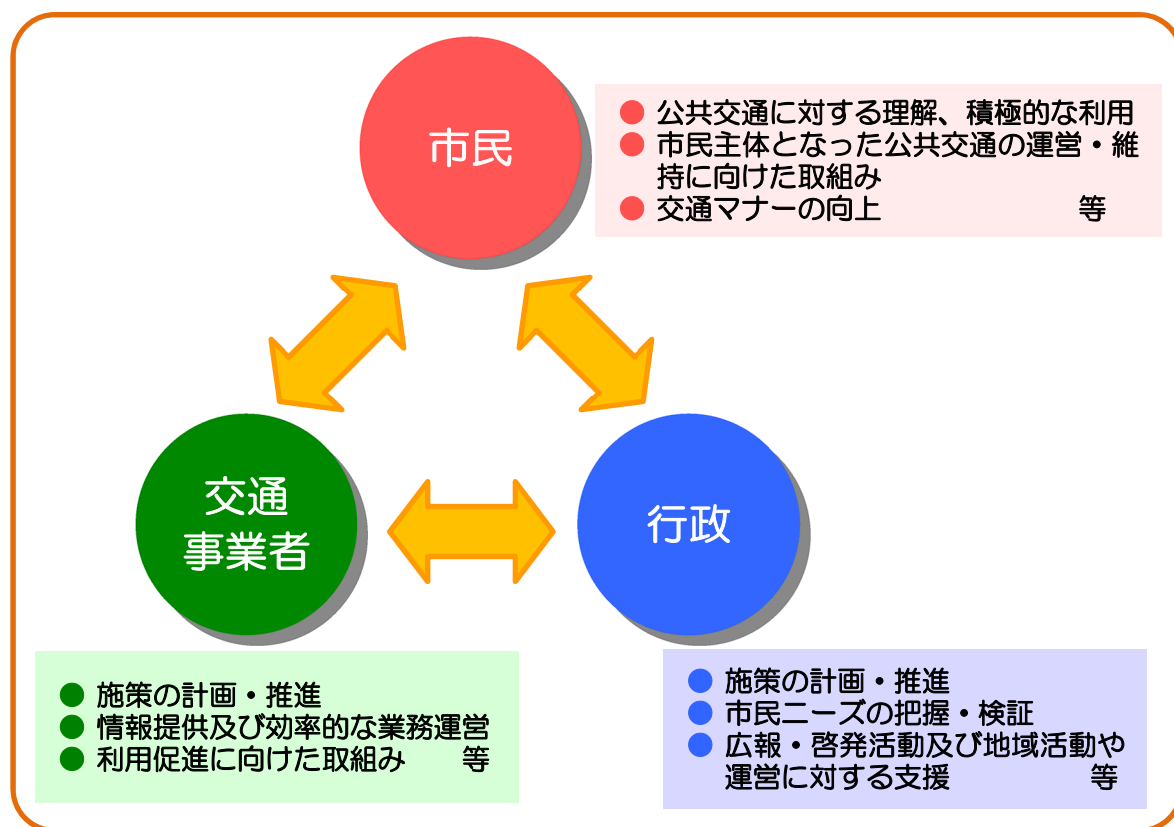


図 8-1 施策推進における基本的な考え方

8.3 PDCAサイクルによる施策の推進

岸和田市が目指す将来都市像の実現に向けて、施策の進行状況を管理し、社会経済情勢や市民ニーズの変化、関連計画の見直し等を踏まえ、必要に応じて施策・評価指標の見直しや新たな提案を行うなど、弾力的な運用を図ることも必要です。

PDCAサイクル（立案（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、施策効果の発現を確認しながら、場合によっては柔軟な見直しを実施し進行管理を行います。また、施策実施状況の確認は、「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5年に1回実施します。

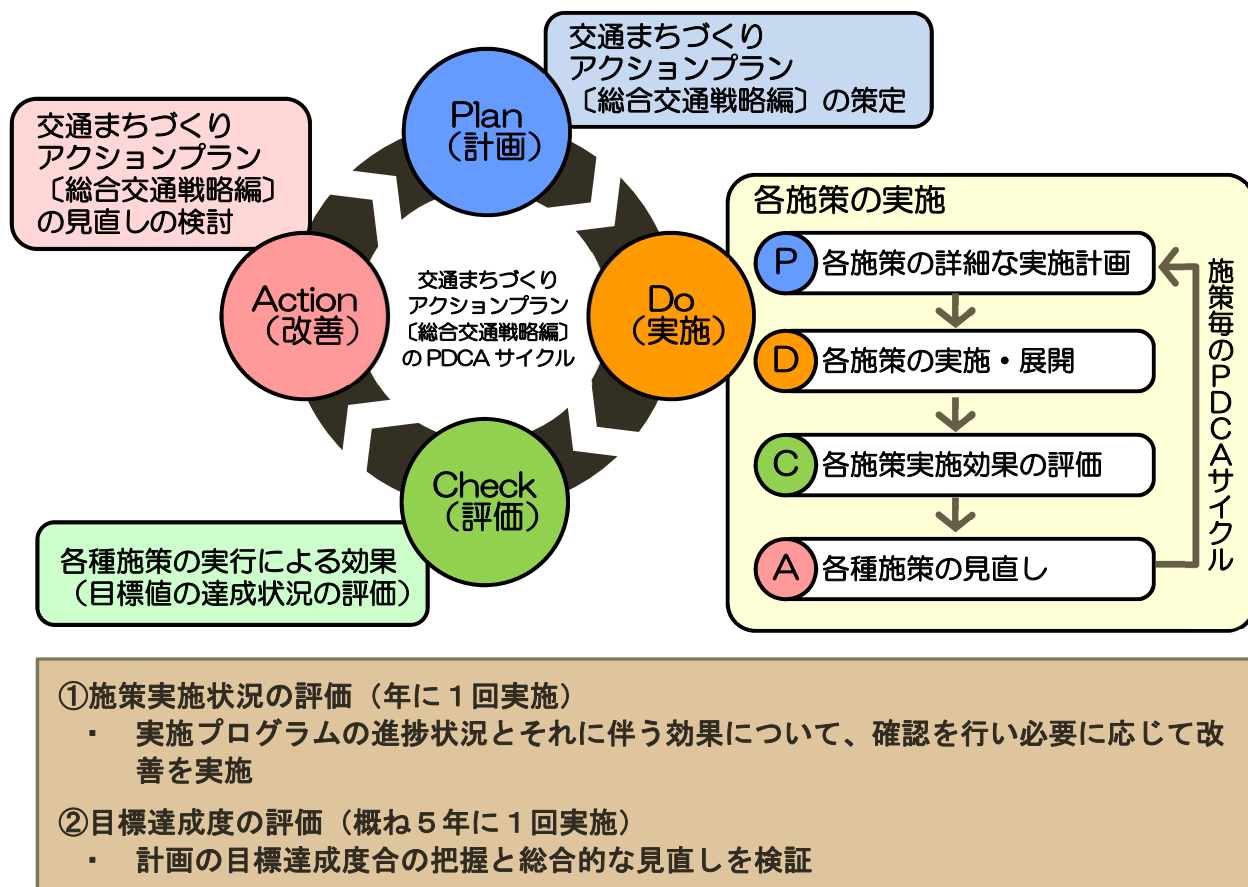


図 8-2 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

参考資料

- 事業例 125
- 評価指標の算出方法 129
- 用語集 135

(白紙)

事業例

交通まちづくりアクションプラン〔総合交通戦略編〕の策定に向けて開催した「岸和田市地域公共交通協議会」において、委員から紹介された他市で取り組みされている事業例を以下に示します。

施策5 子どもや高齢者の交通安全

(1) 市バスを使ったスケアード・ストレート方式による交通安全教室の実施（大阪市交通局）

市バスを使ったスケアード・ストレート方式による交通安全教室を市内の学校で実施しています。スケアード・ストレート方式による交通安全教室とは、プロのスタントマンが危険な自転車走行による交通事故等をリアルに再現することで、参加者に恐怖を実感してもらい、交通事故の恐ろしさ、交通安全のルールや自転車マナーを守ることの大切さを身につけ、危険行為の抑止を図るものです。

■交通ルール違反の自転車が市バスに衝突



■テープを使ったバスの死角説明



出典：大阪市HP、大阪市交通局HP

施策9 交通結節機能の拡充

(2) サイクルアンドバスライド駐輪場の整備（高槻市交通局）

近隣の方をはじめ、バス停から少し距離のある方にも、自転車で来てバスに乗り換えていただけるよう一部路線のバス停付近の広い場所に駐輪施設を設置しています。

■サイクルアンドバスライド駐輪場



出典：たかつき自転車まちづくり向上計画（平成27(2015)年3月 高槻市）、高槻市HP

施策9 交通結節機能の拡充

(3) 地域や民間事業者の協力によるバス待合環境の整備（京都市交通局）

歩道に設置する「バス停」に対して、地域や民間事業者の協力により、敷地や建物施設の一部を無償で貸していただき、交通局が上屋やベンチ、バス接近表示器などを整備するバス待ちスペースである「バスの駅」設置事業を推進しています。また、バス停に隣接するコンビニエンスストア内のイートインスペースにモニター型バス接近表示器の設置や屋外ベンチを備えた「バスの駅」もあります。店舗内のイートインスペースでバスを待つ事ができ、市バス一日乗車券等の販売も行っています。

■コンビニエンスストアを活用したバス待合環境の整備



出典：京都市交通局記者発表資料（平成 27(2015)年 9 月 18 日）

施策11 公共交通網の充実

(4) タクシー定額料金サービス

出発地、目的地間の料金を事前に決定し、定額料金でタクシー乗車できる旅行業に基づくサービスが全国で増加しています。利用方法は、旅行業者などが運営するインターネットのサイトで会員登録した後、乗車地と降車地の住所や施設名を入力、利用日時などを指定すると、定額サービスを提供するタクシー会社と料金が表示され、条件に合った内容で予約を行うことができます。

道路運送法では、タクシー利用は認可された運賃で運行しなければならないが、タクシー定額料金サービスは、利用者と旅行業法に基づく「手配旅行契約」を結び、タクシー会社が、旅行の実施を委託される形態となります。

■タクシー定額料金サービスの概要

たあしくん

Netで予約すると
定額料金でタクシーに乗れる!
ポイントも貯まってオトク!!

完全予約制
最短経路料金

『たあしくん』とは

「たあしくん」は、出発地(A)、目的地(B)間の料金を事前に決定し、安心してご利用いただける旅行業に基づくタクシー予約サービスです。

いつもの場所に
いつもの料金で!

「たあしくん」は事前に出発地(乗車地)、目的地(降車地)を指定して頂き、最短経路から料金を事前に算出してご予約頂くサービスです。

こんな時に・・・

通院
毎週の定期的な通院に

ビジネス
早朝出勤、出張に

お子様の送迎
夜間の習い事に

その他、冠婚葬祭・旅行にも

たあしくん 会員登録・予約

※「たあしくん」で算出される定額料金は、最短経路のメーター料金となります。渋滞時や事故時などの特異な状況を除いた通常の速度で、通常の信号停止等を行った運行での概算料金となります。

※実際のメーター金額は交通状況により、事前に算出された料金よりも高い場合や、安い場合があります。「たあしくん」で算出された定額料金をお支払いください。

※「たあしくん」で算出される定額料金には、ご利用距離、ご利用時間等に合わせ、適当な割引、深夜早朝割増運賃が適用されています。

出典：株式会社タクシーアシスト HP

施策15 地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立

(5) 高齢者運転免許証自主返納支援事業（京都府長岡京市）

65歳以上の市民の方で、申請日から1年以内に自主的に有効期間内の運転免許証を全部返納された方を対象に、交通事故防止と公共交通を使った外出を応援するために、下記の約1万円相当の支援を実施しています。

■支援内容

①「はっぴいバス」回数券2冊（2,000円相当：16回分）
 ②hanica（ハニカ）プリペイド券（発売額5,000円のもの）または「グランドバス65」1か月相当分（6,000円相当）のどちらか※いずれもデポジット代500円含む
 ③ICOCAカード1枚（2,000円相当※デポジット代500円含む）

【手続きイメージ】



①向日町警察署、運転免許試験場
または京都駅前運転免許更新センターで免許証を返納

➡



②市役所で特典の申し込み
持ち物：取消通知書・印鑑・保険証等

➡



③特典の受取へ

①～③まですべてもらっていただけます。

①		はっぴいバス 回数券
②		ハニカ プリペイド券
③		ICOCA

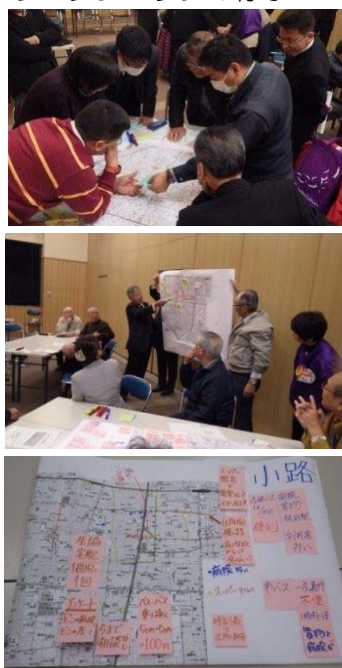
出典：長岡京市 HP

施策15 地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立

(6) 学習会の開催（大阪市生野区）

生野区では、高齢者や障がい者等の「移動」に支援を必要とされる方々を支えることができる交通システムのあり方について地域ごとに話し合い、検討する為の「地域交通から育まれるまちづくり ワークショップ」、「地域交通のあり方勉強会」や「生野区の「足」をみんなで考える地域交通セミナー」等を継続して開催しています。

■ワークショップの様子



■生野区の「足」をみんなで考える地域交通セミナーの開催告知チラシ



生野区の「足」をみんなで考える
地域交通セミナー

H30年1月31日(水)
15:00～17:00
生野区役所502・503会議室

生野区にお住まいの皆さん、お出かけの際にお役に立つことはありますか？
 大阪市および生野区では地域の皆さんの日常の足の確保のためにさまざまな取り組みを行なっていますが、このたび全国に広がっている「地域コミュニティ交通」(地域の方で走らせるコミュニティバスやオンデマンドタクシーなど)についてのセミナーを開催します。
 当日は実際に地域交通の運営に携わっている神戸市の職員さんのお話もあります。地域交通に関心のある方、地域でバスを運行したいと考えている方、ぜひご参加ください！！

【内容】

- 生野区の交通課題について
- 地域主体のコミュニティ交通とは？
- 神戸市における地域交通の取組みについて

**定員60名
申し込み不要**

【講師】



大島武彦 さん
平成13年 東交通システム研究所 代表取締役
平成21年 特定非営利活動法人格 阿部なまちと交通をめざす 西生協理事長



山口繁実 さん
平成13年 神戸市役所 入庁
平成29年 神戸市住宅都市局交通政策部 公共交通課バス交通課担当係長

お問い合わせは……
 大阪市生野区役所 地域まちづくり課 TEL (06) 6715-9713

実際の夢像に写さう！

出典：大阪市生野区 HP

(白紙)

評価指標の算出方法

交通まちづくりアクションプラン〔総合交通戦略編〕において設定した評価指標の現況値、目標値及び算出方法について、以下に示します。

(1) 人口に対する鉄道駅乗車人員が占める割合

市内の各鉄道駅（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）における１日平均乗車人員の合計値を本市の総人口で除した値とします。

目標値は、平成 28(2016)年度から平成 34(2022)年度にかけての毎年の増加率を平成 21(2009)年度から平成 27(2015)年度までの人口に対する鉄道駅乗車人員が占める割合平均増加率(0.26%)で増加するものとして、設定しています。

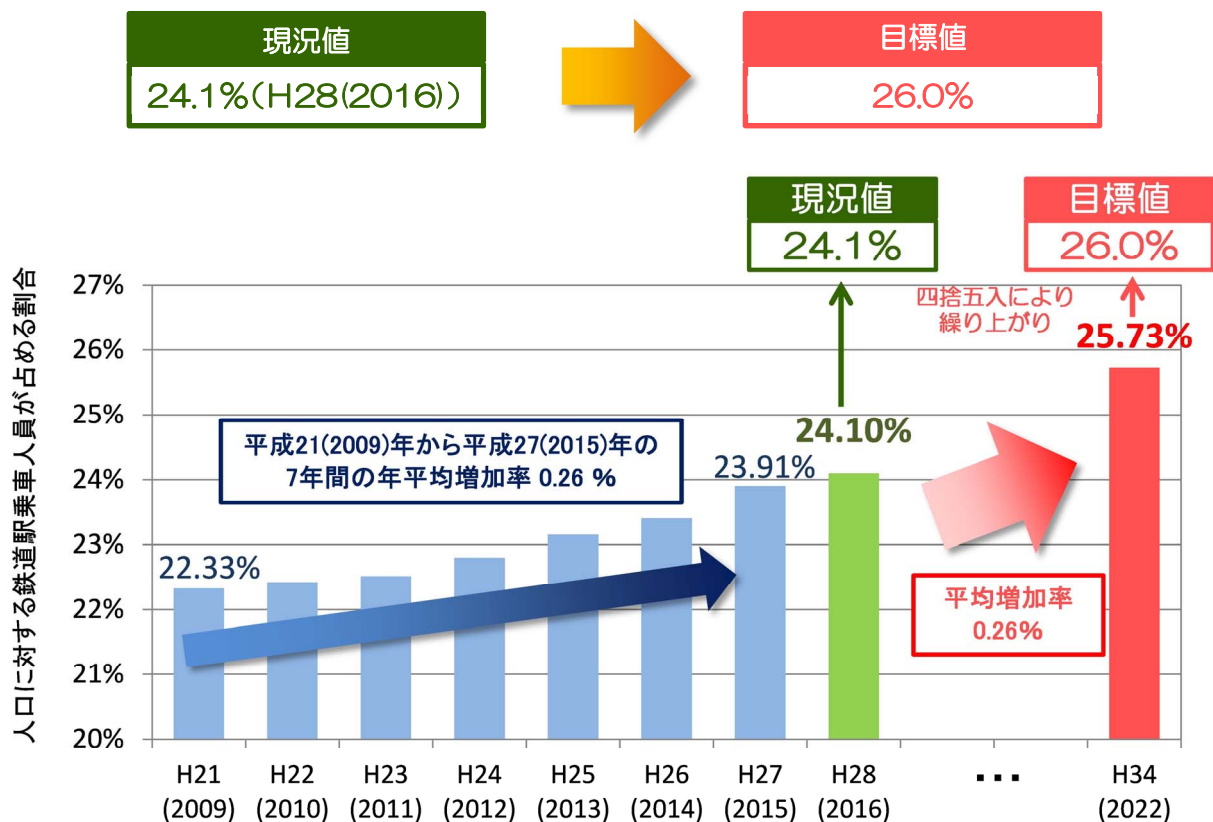


図 1 人口に対する鉄道駅乗車人員が占める割合の推移と目標値

【データの出典】 各鉄道事業者の１日平均乗車人員（数字で見るきしわだ（統計情報））
岸和田市人口（数字で見るきしわだ（統計情報））

【確認頻度】 毎年

(2) 人口に対するバス乗車人員が占める割合

市内の路線バスの 4 路線（牛滝線、葛城線、福田線、東ヶ丘線）及び地域巡回ローズバスの 1 日平均乗車人員の合計値を本市の総人口で除した値とします。

目標値は、岸和田市総合戦略のまちの拠点形成プロジェクトでの具体的な取組（拠点間をつなぐスムーズな移動の実現）において、重要業績評価指標（K P I）で設定されている市内で運行されているバス 1 日平均乗車人数を本市における推計人口で除した値で設定しています。

なお、バスの 1 日平均乗車人数は減少傾向にあるため、岸和田市総合戦略で設定されているバス 1 日平均乗車人数（4,100 人：平成 30(2018)年）とし、推計人口については（194,968 人：平成 32(2020)年）を用いて算出しています。

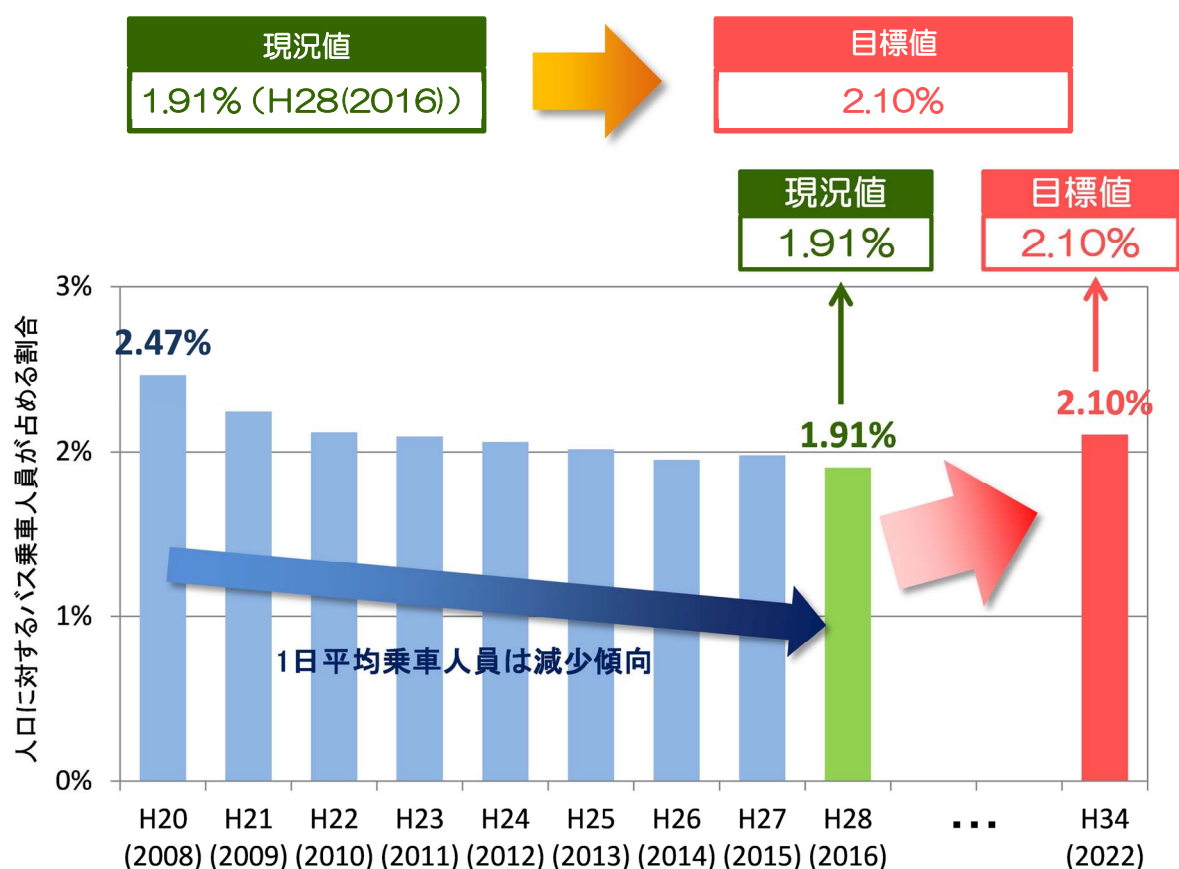


図 2 人口に対するバス乗車人員が占める割合と 1 日平均乗車人員の推移と目標値

【データの出典】 地域巡回バス及びバス事業者の 1 日平均乗車人員
岸和田市人口（数字で見るきしわだ（統計情報））

【確認頻度】 毎年

(3) 地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績

地域が主体となり地域の公共交通について考える検討会を開催した実績件数とします。

目標値は、市内各地域（都市中核地域、岸和田北部地域、葛城の谷地域、岸和田中部地域、久米田地域、牛滝の滝地域）で各 1 件開催された値とします。



【データの出典】 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件数

【確認頻度】 毎年

(4) 安心して歩道を通行することが出来ると感じている市民の割合

岸和田市まちづくりビジョン（第 4 次岸和田市総合計画）において設定している指標の 1 つである「安心して歩道を通行することが出来ると感じている市民の割合」とします。

目標値は、市民意識調査による平成 29(2017)年の現況値が、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（平成 27(2015)年 3 月）策定時に設定された目指そう値（21.0%：平成 30(2018)年）を上回る結果となり、今後も平成 29(2017)年度の現況値を維持していく必要があるため、平成 29(2017)年度の現況値とします。



【データの出典】 市民意識調査による安心して歩道を通行することが出来ると感じている市民の割合

【確認頻度】 毎年

(5) ユニバーサルデザイン化が進んでいると感じている市民の割合

岸和田市まちづくりビジョン（第 4 次岸和田市総合計画）において設定している指標の 1 つである「ユニバーサルデザイン化が進んでいると感じている市民の割合」とします。

目標値は、岸和田市まちづくりビジョン（第 4 次岸和田市総合計画）の第 2 期戦略計画（平成 27(2015)年 3 月）策定時に設定された目指そう値とします。



【データの出典】 市民意識調査によるユニバーサルデザイン化が進んでいると感じている市民の割合

【確認頻度】 毎年

(6) 市内をスムーズに移動できている市民の割合

岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）において設定している指標の1つである「市内をスムーズに移動できている市民の割合」とします。

目標値は、岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）の第2期戦略計画（平成27(2015)年3月）策定時に設定された目指そう値とします。



【データの出典】 市民意識調査による市内をスムーズに移動できている市民の割合

【確認頻度】 毎年

(7) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合

岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）において設定している指標の1つである「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」とします。

目標値は、岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）の第2期戦略計画（平成27(2015)年3月）策定時に設定された目指そう値とします。



【データの出典】 市民意識調査による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

【確認頻度】 毎年

(8) 岸和田が多く観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合

岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）において設定している指標の1つである「岸和田が多く観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合」とします。

目標値は、岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）の第2期戦略計画（平成27(2015)年3月）策定時に設定された目指そう値とします。



【データの出典】 市民意識調査による岸和田が多く観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合

【確認頻度】 毎年

(9) 子どもが地域で安全に遊べると感じている市民の割合

岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）において設定している指標の1つである「子どもが地域で安全に遊べると感じている市民の割合」とします。

目標値は、市民意識調査による平成29(2017)年の現況値が、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（平成27(2015)年3月）策定時に設定された目指そう値（23.8%：平成30(2018)年）を上回る結果となり、今後も平成29(2017)年度の現況値を維持していく必要があるため、平成29(2017)年度の現況値とします。



【データの出典】 市民意識調査による子どもが地域で安全に遊べると感じている市民の割合

【確認頻度】 毎年

※（４）～（９）の目標値については、まちづくりビジョンの目指そう値としているため、新たな目指そう値が設定された場合は、見直しを行います。

(白紙)

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(2000)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、J R 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・J R 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、移動円滑化に取り組んでいる。

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ある。P.139 のトリップでの図でみると乗車端末手段は「バス」、降車端末手段は「徒歩」となる。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。

大阪府都市整備中期計画（案）

大阪の成長戦略や財政構造改革プラン(案)等に示された将来像や財政運営の方向性を踏まえ、都市インフラ政策の総合的指針として、概ね 30 年先を見通しつつ当面の 10 年間を対象とした「大阪府都市整備中期計画（案）」を平成 24(2012)年 3 月に策定している。また、平成 28(2016)年 3 月において、計画期間の中間年を迎えることから、PDCA サイクルに基づき、施策の進捗状況や効果などについて、点検を実施し、点検結果から得られた課題への対応と、計画策定後に示された新たな取組みを反映するなど、「大阪府都市整備中期計画（案）」の改訂を行っている。

岸和田市人口ビジョン

平成 26(2014)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」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(2015)年度から 5 年間の基本的な目標や方向性、具体的な取組み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ある。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る。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(2010)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、各界有識者の方々と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(2015)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(2010)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。

緊急に対策の検討が必要な踏切

ピーク時間の遮断時間が 40 分／時以上になる「開かずの踏切」、一日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 万以上の「自動車ボトルネック踏切」、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 万以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が 2 万以上になる「歩行者ボトルネック踏切」、踏切道や踏切道に接続する道路の歩道幅員等の基準を満たしていない「歩道が狭隘な踏切」、直近の 5 年間に於いて 2 回以上の事故が発生した「事故多発踏切」及び通学路であるものであって通学路交通安全プログラムに位置づけられ、通行の安全を特に確保する必要がある「通学路要対策踏切」の基準に合致する踏切をいう。

広域幹線道路

国土や地域の骨格を形成し、広域の物流や交流を分担する道路のこと。高規格幹線道路、一般国道及び主要地方道から構成される。岸和田市内は、阪和自動車道、阪神高速 4 号湾岸線、国道 26 号、国道 170 号等の他都市と結ぶ道路が該当する。

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。

高規格幹線道路

「高速自動車国道」および「一般国道の自動車専用道路」のことを言う。これらは一般的に、自動車が高速で走れる構造で造られた自動車専用道路のことを指し、昭和 62(1987)年 6 月に閣議決定された第四次全国総合開発計画に高規格幹線道路として位置づけられている。

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(2013)年法律第 92 号）。

高齢者運転免許自主返納サポート制度

運転免許証を自主返納し、運転経歴証明書の交付を受けた大阪府在住の 65 歳以上の方が、サポート企業・店舗において運転経歴証明書を提示することにより、様々な特典を受けることができるもの。

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。

市街地開発事業

都市施設の整備が市街地の骨格を線的、点的に整備することを目的としているのに対し、市街地開発事業は、一定のエリアを区切って、そのエリア内で公共施設の整備と宅地の開発を総合的な計画に基づいて一体的に行うものである。都市計画法では、土地区画整理事業を含め、6 種類を市街地開発事業としている。（※土地区画整理事業とは、都市計画区域内でエリアを区切り、そのエリア内で公共施設（道路、公園、下水道等）の整備改善や、宅地の利用増進を図る事業）

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(2002)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。

自転車ネットワーク計画

安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、自転車ネットワーク路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画のこと。

主要渋滞箇所

京阪神圏内における道路の渋滞対策を効率的に進めていくために、「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」において、渋滞箇所の的確な把握方法について検討し、このたび検討結果を踏まえ、道路利用者等が実感している渋滞箇所等を「地域の主要渋滞箇所」として、平成 25(2013)年 2 月に京阪神圏内の主要渋滞箇所を選定している。

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。

生活道路

その地域に生活する人が、住宅などから幹線道路以外の地域内の移動や幹線道路に出るまでに利用する道路のこと。

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

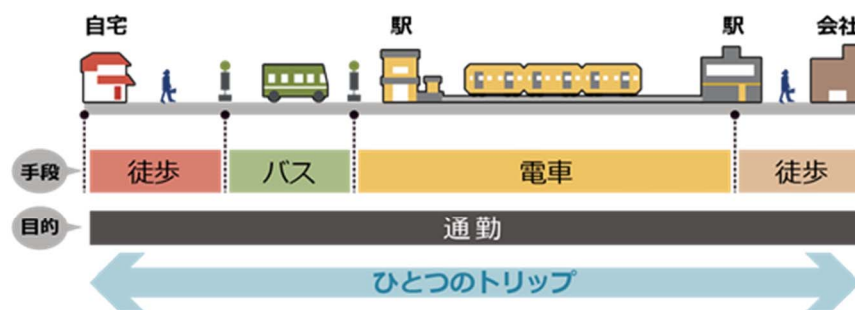
持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための定められた法律。市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。

都市計画道路

都市の骨格を形成し、安心して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。

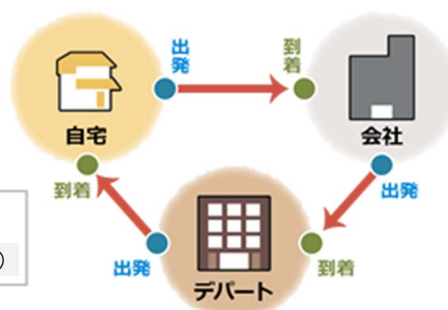
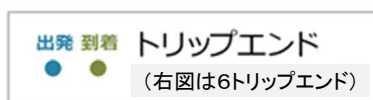
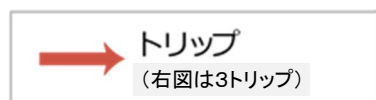
トリップ

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。



バスロケーションシステム

バスの位置情報を GPS 車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ情報等の提供を行うシステム。

パターンダイヤ

例えば毎時 00 分、30 分など、一定期間に同じ形式のダイヤが繰り返されているダイヤのこと。利用者にとっては、同じダイヤが繰り返されているため、記憶しやすいというメリットがある。

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。

バリアフリー

障害者や高齢者が生活する上で行動の妨げとなるバリア（障壁）を取り去った生活空間や環境のあり方のこと。

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。

ユニバーサルデザイン

障害の有無や年齢、性別、体格などにかかわらず、施設や製品、環境などが、すべての人にとって使いやすく考えられた、人にやさしいデザインのこと。

リダンダンシー

「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。

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(2000)年6月からの試験運行を経て、平成20(2008)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・総合交通戦略編〕
(素案)

平成30(2018)年3月

岸 和 田 市