岸和田市
交通まちづくりアクションプラン
〔基本計画編・公共交通編〕
～岸和田市地域公共交通網形成計画～
概要版

平成 29 年 11 月
岸和田市

○地域公共交通網形成計画に定める事項
(地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第2項)

一	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の推進に関する基本的な方針	→	第1編　基本計画編 5　基本理念と基本方針	P5
二	地域公共交通網形成計画の区域	→	第1編　基本計画編 1.3　対象とする区域と対象交通手段	P1
三	地域公共交通網形成計画の目標	→	第2編　公共交通編 2.3　公共交通に関する方針	P12
四	前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	→	第2編　公共交通編 3　方針を達成するための公共交通に関する施策	P13
五	地域公共交通網形成計画の達成状況の評価に関する事項	→	第2編　公共交通編 4.3 評価指標と目標値の設定	P17
六	計画期間	→	第 1 編　基本計画編 1.4　目標年次	P1

第１編　基本計画編

1.　岸和田市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。

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

1.2　計画の位置付け

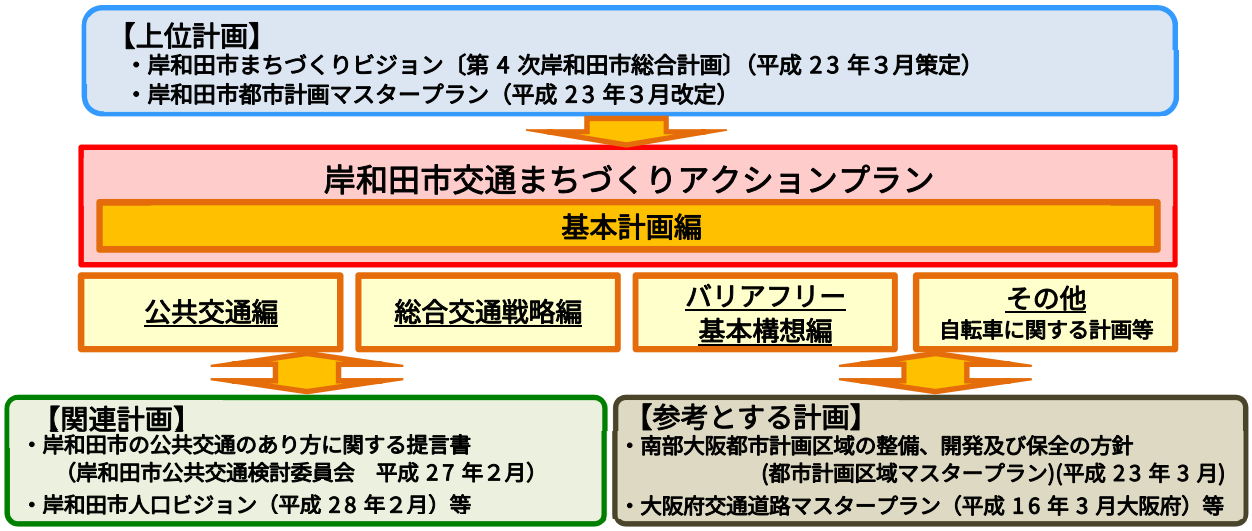


図　「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の位置付け

1.3　対象とする区域と対象交通手段

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区域は、「岸和田市全域」とします。

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。

図　対象とする地域

1.4　目標年次

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

2. 岸和田市の概況

2.1 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。

2.2 人口

- 人口は、一貫して増加を続けていましたが、平成 12 年以降、約 20 万人で横ばいとなっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後、人口は減少すると予測されており、平成 52 年には 16.4 万人になると推計されています。
- 平成 27 年の高齢化率は 25.8%であり、今後も高齢化が進展すると考えられます。

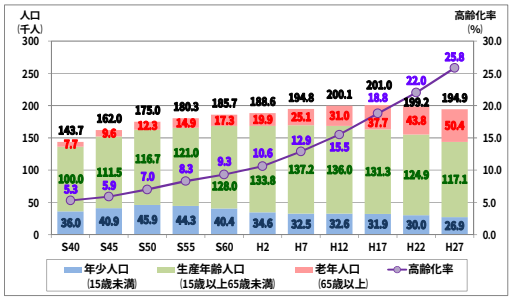


図　年齢 3 区分別人口の推移

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

2.3 主な施設立地の状況

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

2.4 観光の現状

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

2.5 人の動き

- 岸和田市発着の流動をみると、市内での動きが最も多くみられます。次いで大阪市、貝塚市、堺市、和泉市への流出入が多くなっています。
- 岸和田市内の地域別の流動をみると、いずれも地域内々での移動が多くなっています。また、岸和田市内で地域を跨ぐ移動よりも、大阪市や、隣接する和泉市、貝塚市への移動が多い地域も見られます。
- 岸和田市の自動車の分担率は 43.4%であり、周辺市町と比較すると、鉄道の分担率が比較的低く、自動車の分担率が比較的高い傾向にあります。
- 岸和田市の代表交通手段分担率を地域別に見ると、都市中核地域、岸和田北部地域において、自動車の分担率が低く、自転車、徒歩の分担率が高い状況にあります。葛城の谷東部地域及び牛滝の谷東部地域では、自動車の分担率が高い状況にあります。

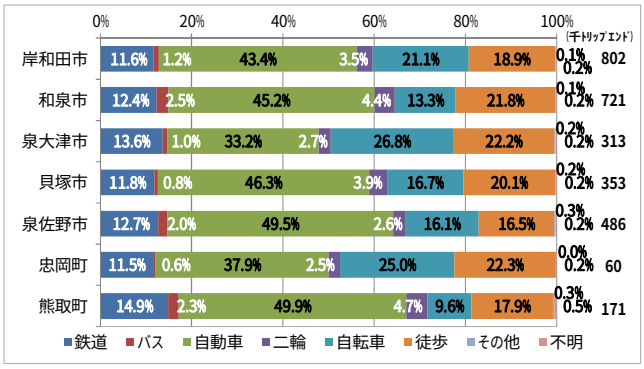


図　代表交通手段別発生集中量（平日）

3.　交通の現状

3.1　鉄道

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

3.2　バス

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

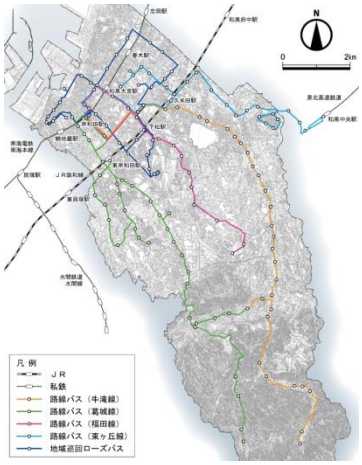


図　岸和田市の鉄道・バスネットワーク

3.3　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。

3.4　自動車

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

3.5　自転車

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

3.6　歩行者

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

3.7　交通結節点

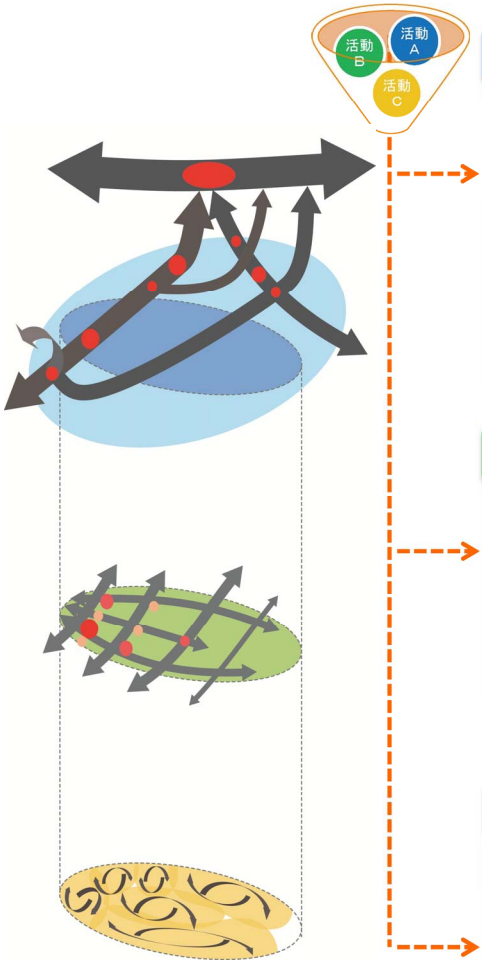
・ 南海岸和田駅、ＪＲ東岸和田駅（暫定）、ＪＲ下松駅には、駅前交通広場が整備されていますが、他の鉄道駅では整備されていない状況にあります。

4. 岸和田市の都市活動・交通に関する課題

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、（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。

■活動と移動の階層構造別に見た都市活動・交通に関する課題



広域圏 （大阪都市圏レベルの広域的な活動）

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

近隣圏 （近隣都市圏レベルの活動）

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

生活圏 （日常生活圏レベルの活動）

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

5.　基本理念と基本方針

「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。

基本理念（目指す交通インフラの姿）

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

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。

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。

基本方針③　→　定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

少子高齢化の進行により、人口構造が大きく変化している岸和田のまちを持続的に発展させるためには、若年層を中心に定住を促し、人口の年齢構成バランスを整えるための取組みが求められます。また、岸和田市は岸和田城を中心として、自然と伝統に恵まれた城下町として発展してきており、歴史と伝統を持つ、貴重な文化的遺産が数多く残っており、これらの資源の活用が求められています。さらに、大規模災害時や救急医療活動時等の緊急時においても、安全に安心して移動できる交通環境も求められます。
そこで、市民が安心・安全に暮らせる生活環境が確保され、移住者にとっても移り住み続けたいまちづくりを進める交通体系の構築を目指します。

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。

6.　将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について

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

基本方針①
子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える交通

基本方針②
環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通

基本方針③
定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

基本方針④
みんなでつくり、みんなで支える持続可能な交通

広域圏　南北大阪を繋ぐ広域連携軸

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

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。

近隣圏　都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

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

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。

生活圏　地域内で回遊性を高める交通ネットワーク

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

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。

第 2 編　公共交通編

1.　交通まちづくりアクションプラン『公共交通編』について

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

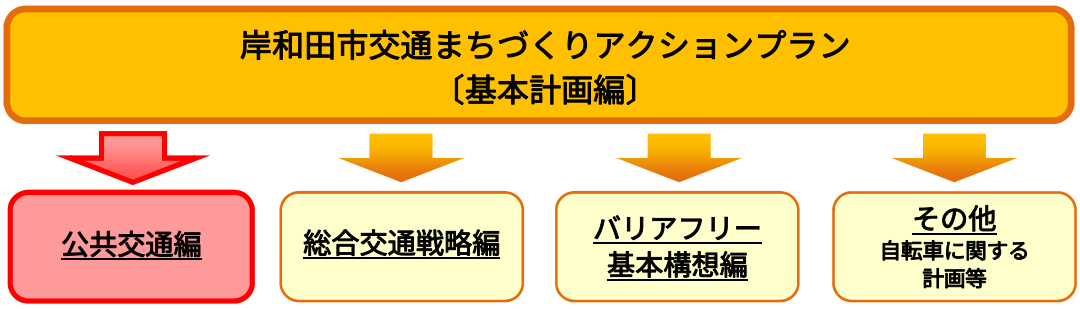


図　岸和田市交通まちづくりアクションプランの構成

2.　公共交通に関する方針と将来像について

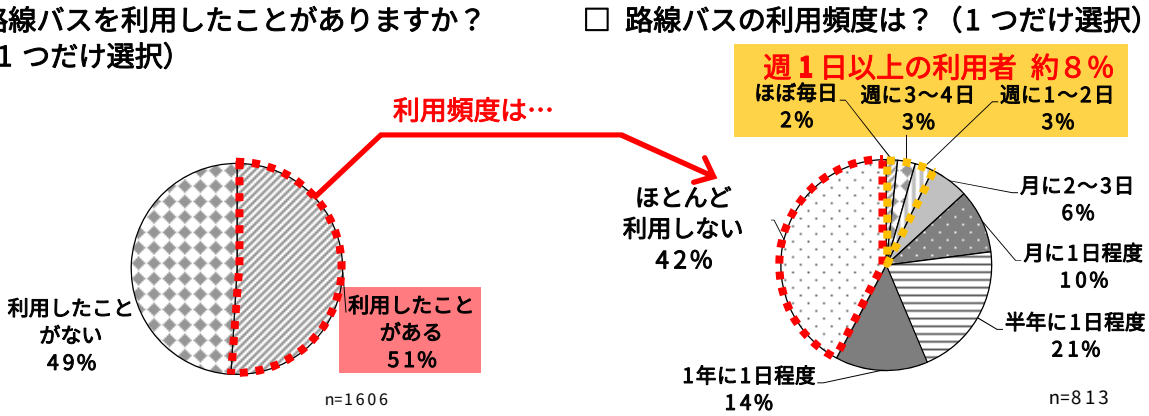
2.1　公共交通に関する取組みの方向性

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

2.1.1　公共交通に対するニーズ

(1)　バスの利用状況とバス交通の必要性について

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



出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

図　路線バスの利用状況に関する質問

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

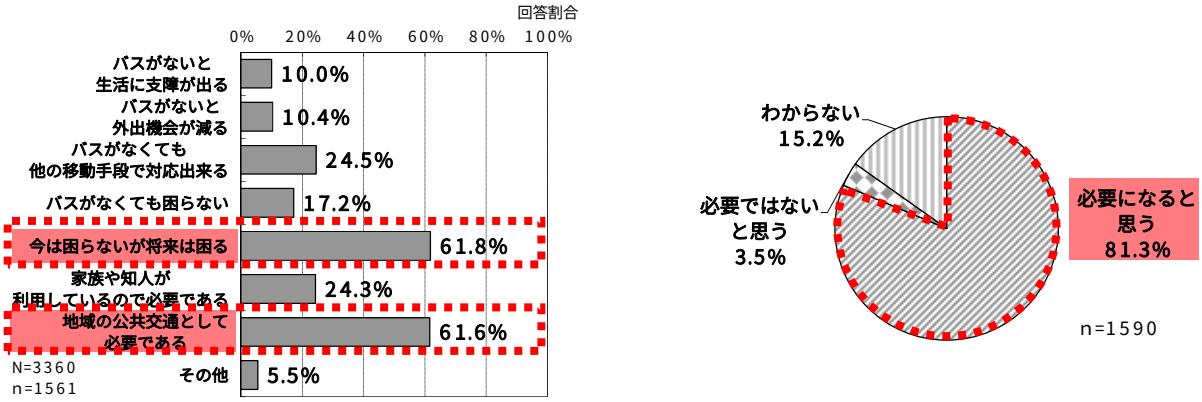


図　市内のバス交通に関する質問

● 現在は、バス交通を利用していないが、将来は必要と望む声が多い。

(2)　バス交通に対する満足度と重要度

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

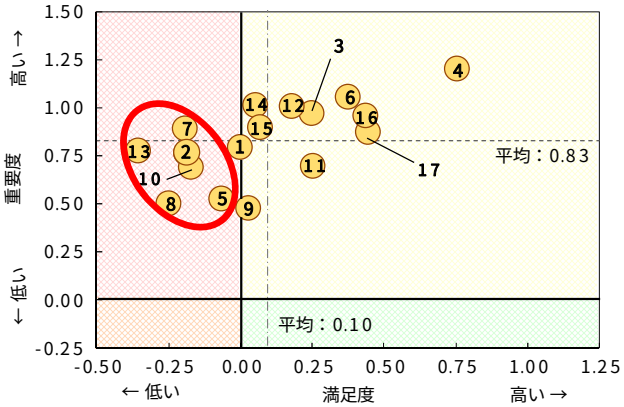
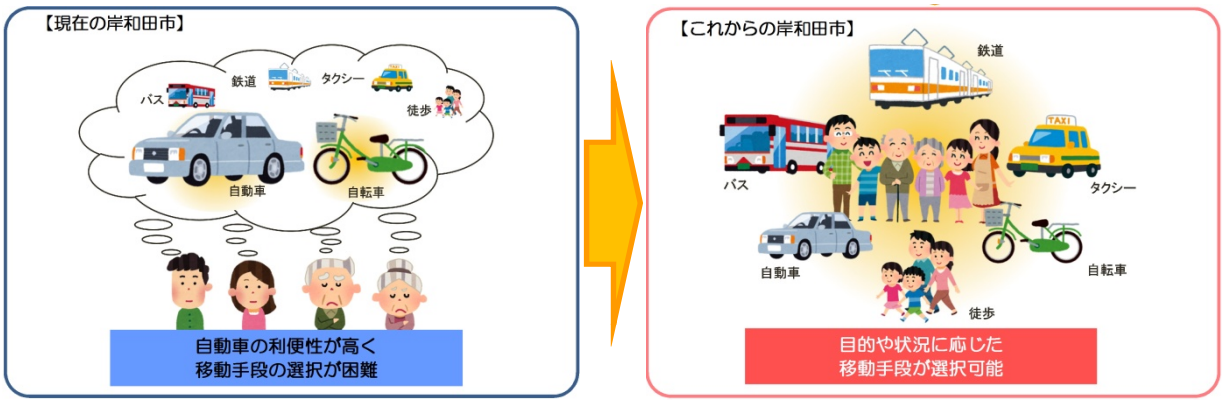


図　市内のバス交通を利用する際の満足度と重要度に関する質問

2.1.2　公共交通の将来像

(1)　本市の公共交通のあり方

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



● 幅広い世代の方が、日常的に外出しやすくするために、人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車との連携を強化することで、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる交通体系の構築を目指す。

● 異なる交通手段間の乗継抵抗（物理的な面、運賃面、情報面）の低減を図り、外出機会を増やすための、シームレスな公共交通体系を実現する。

(2)　これからの交通手段分担について

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

> ○ 近年は、「鉄道」、「路線バス」、「タクシー」など従来の公共交通のほかに、鉄道駅やバス停から離れた地域や道路条件などにより路線バスが運行できない地域などでの移動手段の確保を図る「地域バス」、「乗合タクシー」（以降、「地域バス等」とする）といった多様な移動手段が導入されており、本市でも生活圏の移動を担う新たな交通手段として導入を図る。

【交通手段別の役割整理】

大量輸送 ↑ ↓ 個別輸送

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

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

【地域公共交通網の将来像】

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

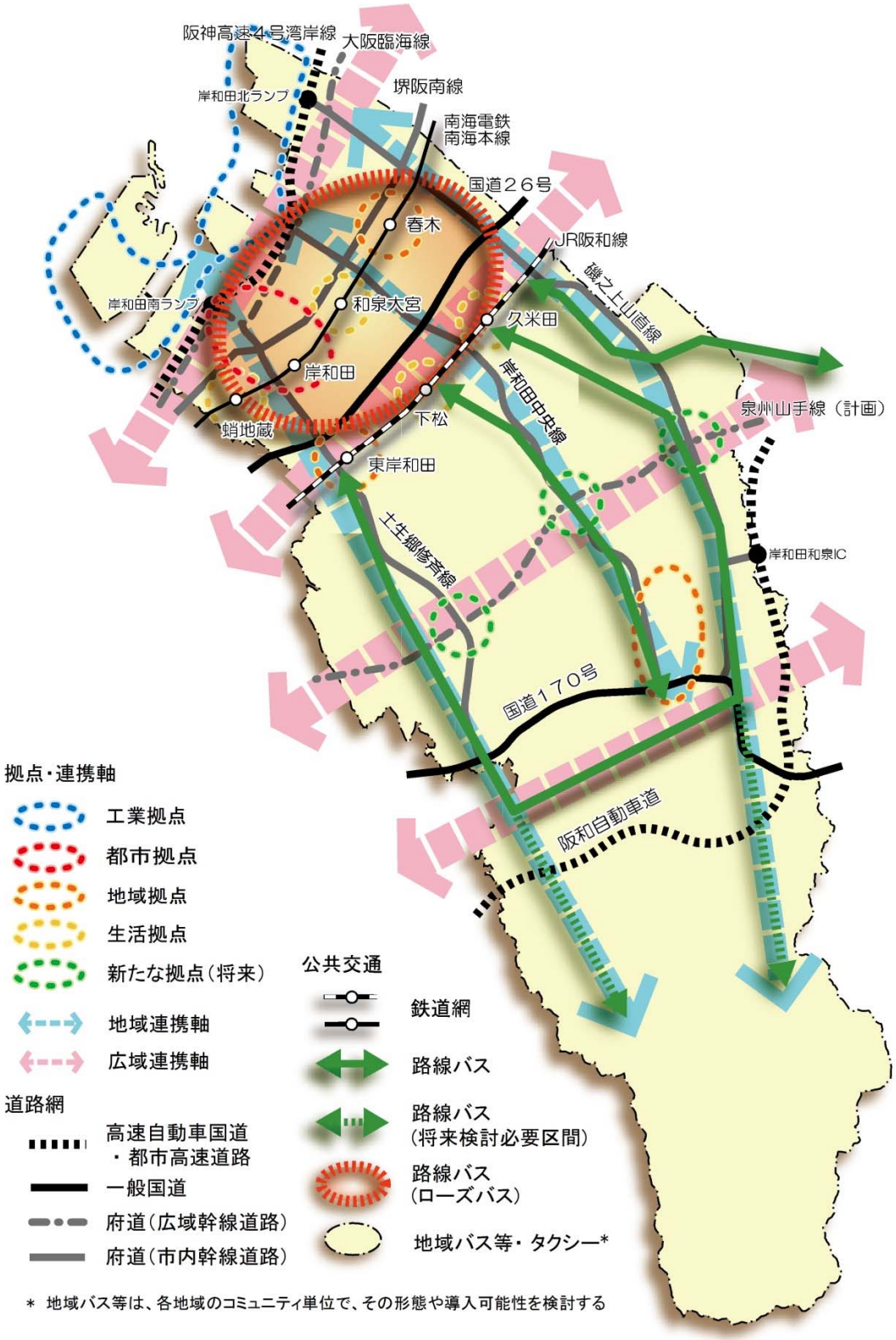


図　地域公共交通網の将来像

2.1.3　持続可能な公共交通のために

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

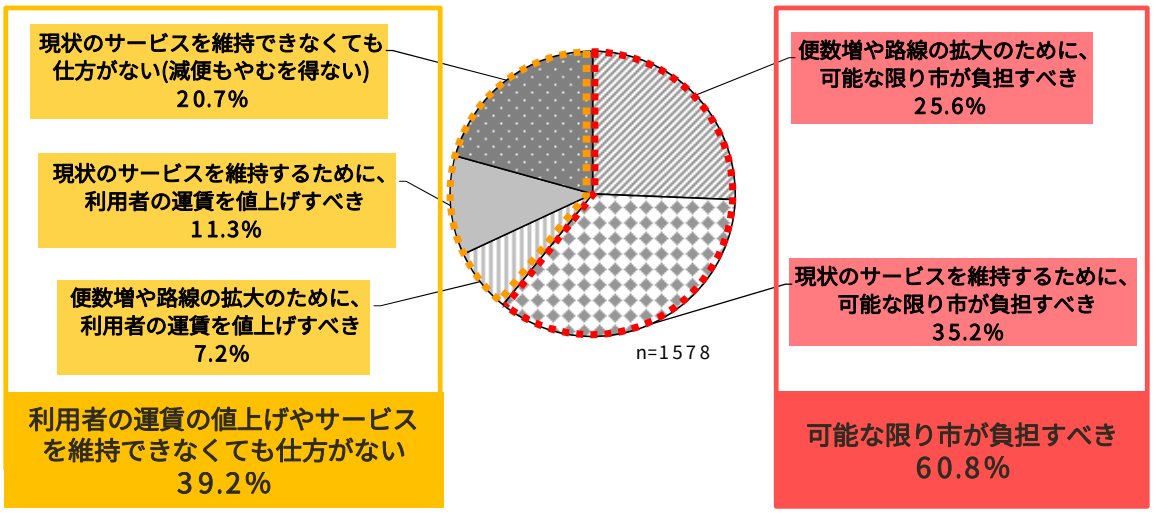


図　岸和田市内の公共交通(路線バス等)を維持・充実させていくための方向性

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

2.1.4　まとめ

【公共交通に対するニーズ】
- 現在はバスを利用しないが、自動車を運転出来なくなった時など「将来はバスが必要」との意見が多い
- 公共交通を維持あるいは充実させて利用促進を図るべきとの意見が多い
- 地域における移動しやすさと、そのための駅を中心とした交通ネットワークが重要であるとしつつも、その満足度が低いという傾向がみられる

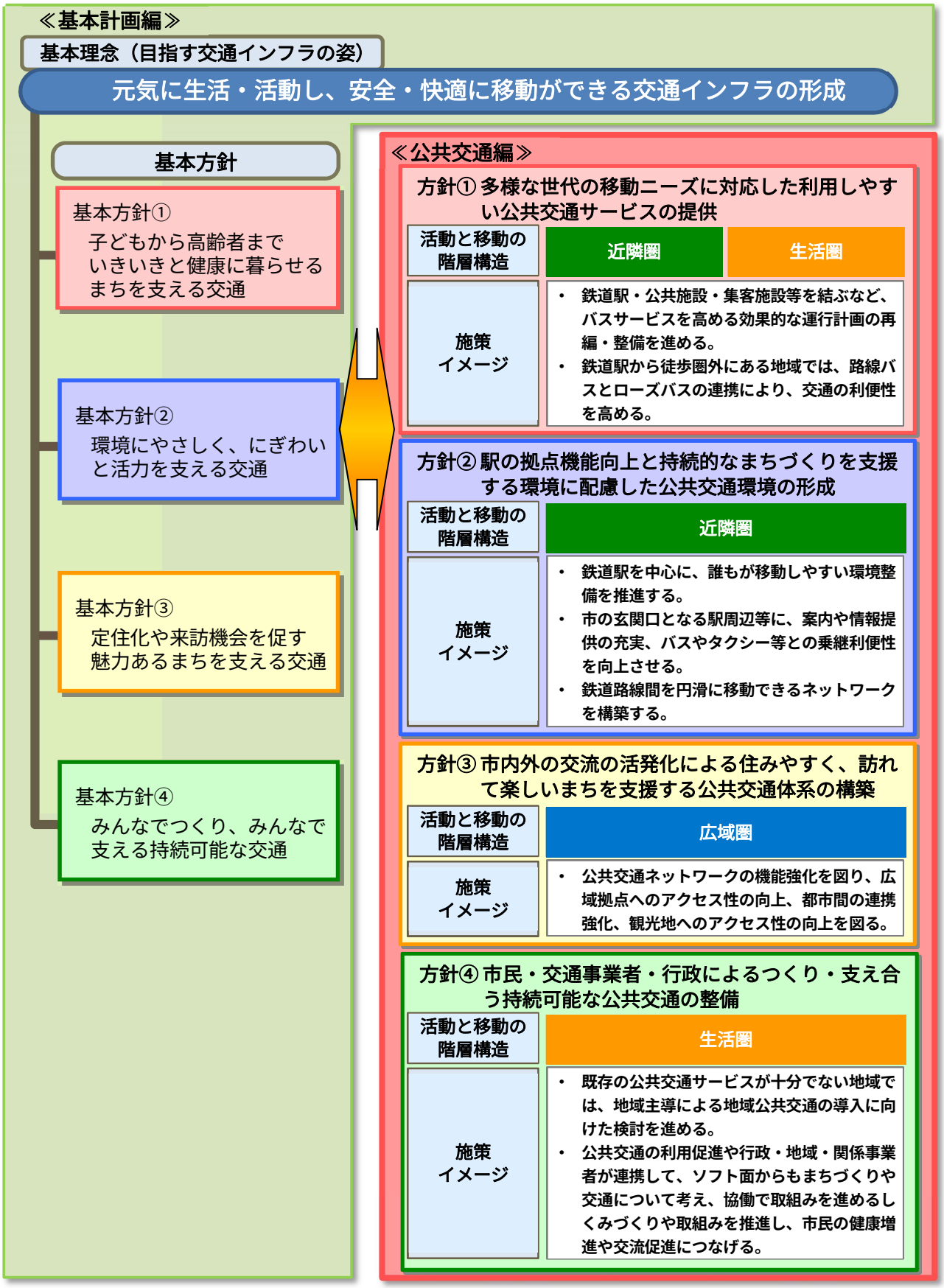
【公共交通の将来像】
- 異なる交通手段間の乗継抵抗が軽減されるシームレスな公共交通体系の実現が必要である

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

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

2.2 公共交通に関する方針

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



3. 方針を達成するための公共交通に関する施策

方針を達成するために行う施策体系を、以下に示します。

活動と移動の階層構造による分類　広域圏　近隣圏　生活圏

方針①
多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

- 施策①　路線バスの再編
  実施主体：事業者、岸和田市
- 施策②　ローズバスのダイヤ改正･利便性向上
  実施主体：事業者、岸和田市
- 施策③　バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系 IC カードの普及促進
  実施主体：事業者、岸和田市

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

- 施策④　交通結節点の整備
  実施主体：事業者、岸和田市
- 施策⑤　公共交通情報の充実
  実施主体：事業者、岸和田市
- 施策⑥　ＪＲ阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進
  実施主体：事業者、岸和田市、その他
- 施策⑦　鉄道路線間の連携
  実施主体：事業者

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

- 施策⑧　都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進
  実施主体：事業者、岸和田市、その他
- 施策⑨　高速バスの利便性向上
  実施主体：事業者
- 施策⑩　来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実
  実施主体：事業者、岸和田市、その他

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

- 施策⑪　地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み
  実施主体：市民、事業者、岸和田市

方針を達成するための公共交通に関する施策の概要を以下に示します。

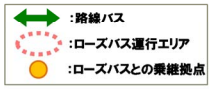
方針①　多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

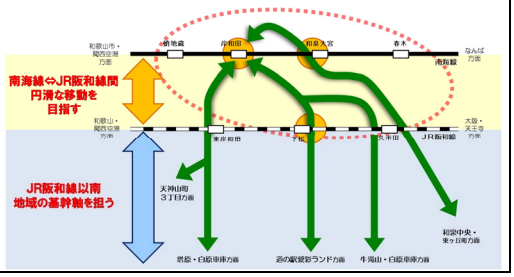
施策① 路線バスの再編	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○		○	○	

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

【施策の概要】

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





路線バスの再編のイメージ

施策② ローズバスのダイヤ改正･利便性向上	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○		○	○	

ローズバスは、既存路線バスとの役割分担を図り、利用者のニーズや需要に応じた運行の見直しを行う。また、各交通手段の役割の整理を行い、ローズバスの運賃体系について、適正化を図る。

【施策の概要】

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

地域巡回ローズバス

施策③ バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系 IC カードの普及促進	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○	○	

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

【施策の概要】

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

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

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

広域連携軸や地域連携軸の役割を担う路線バスと鉄道との乗継拠点となる交通結節点の整備を行い、利用者の視点に立った鉄道・路線バス・タクシーの乗り継ぎの利便性向上を図る。

【施策の概要】

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

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

市民や来訪者等に対して、市内の鉄道や路線バス・ローズバス等の公共交通の利便性向上を図るために、市内の公共交通に関する利用方法や乗り継ぎ等の情報提供を実施する。

【施策の概要】

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

総合時刻表入りバスマップ（河内長野市）＊1

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

安全で快適な市街地を形成し、地域交流を促進するため、ＪＲ東岸和田駅付近での高架化に向けた事業を推進する。

【施策の概要】

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

岸和田土生郷修斉線における事業完了後のイメージ＊2

施策⑦　鉄道路線間の連携	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○		

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

【施策の概要】

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

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

施策⑧　都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○	○	○

泉州地域の丘陵部における広域幹線であるとともに、地域の連携と活性化を支える重要な路線として位置付けられている、都市計画道路泉州山手線等の整備を推進する。

【施策の概要】

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

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

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

【施策の概要】

・ 岸和田市を発着する高速バス路線の拡充に向けた検討を行う。

施策⑩　来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	○	○			○	○	○

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

【施策の概要】

・ スマートフォンアプリ等で情報提供を行う。

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

施策⑪　地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
			○	○	○	○	

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

【施策の概要】

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

新たな地域公共交通の導入例（兵庫県西宮市）＊3

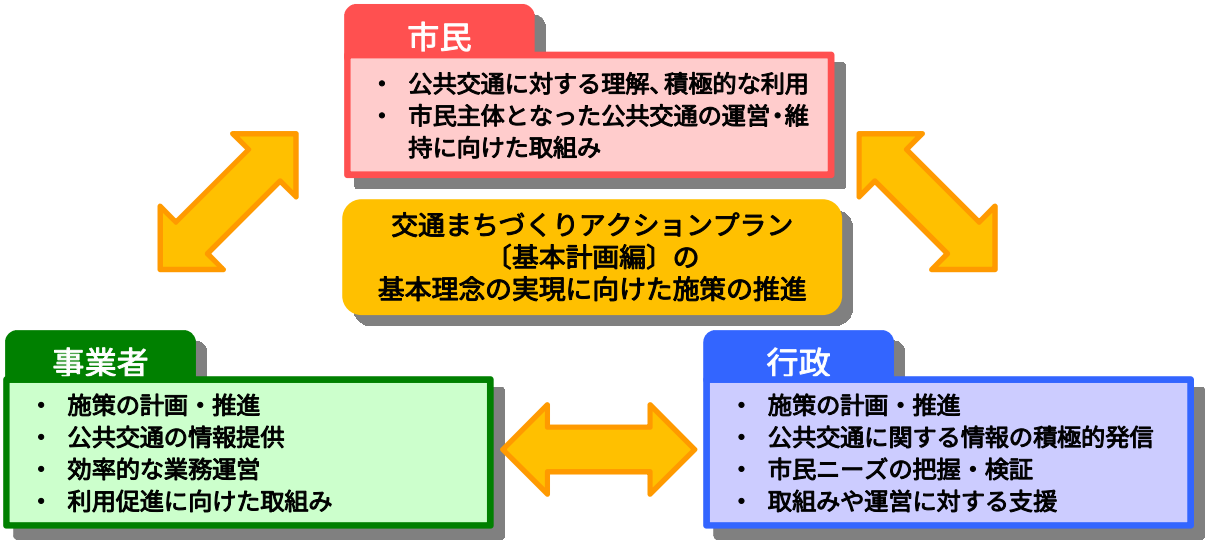
出典　＊１：河内長野市ＨＰ、＊２：大阪府都市整備部岸和田土木事務所資料、＊３：ぐるっと生瀬事務局ＨＰ、阪急タクシー株式会社ＨＰ

4.　評価指標と進行管理

4.1　実施主体

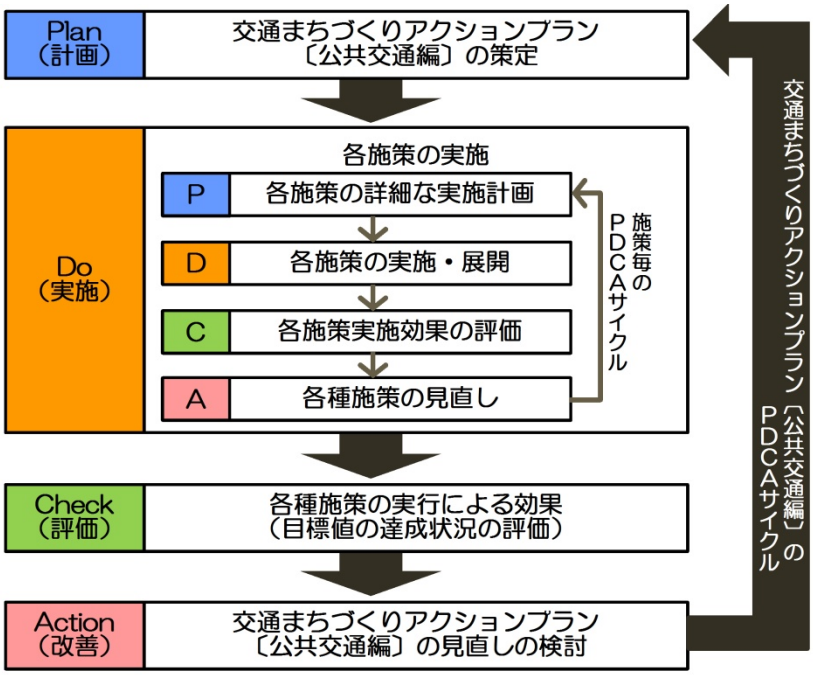
交通まちづくりアクションプラン〔公共交通編〕を進めるにあたって、「行政」、「交通事業者」、「住民」の三者が連携し、目標の達成に向けて取組む必要があります。

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



4.2　ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進

交通まちづくりアクションプラン〔基本計画編〕の基本理念の実現に向けて、ＰＤＣＡサイクル（立案（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、岸和田市地域公共交通協議会にて施策の進行管理や柔軟な見直しを行います。



①施策実施状況の評価（年に１回実施）
- **公共交通への取組みや運行状況について、評価を行い必要に応じて改善を実施**

②目標達成度の評価（概ね６年に１回実施）
- **計画の目標達成度合の把握と総合的な見直しを検証**

4.3　評価指標と目標値の設定

本計画の基本理念の実現に向けて示した取組み方針に基づく施策を検証ため、評価指標を設定し、計画期間中に達成すべき目標値を設定し達成状況を確認します。なお、必要に応じて評価指標を適時追加します。

			現況	目標値	公共交通に関する方針			
					方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	方針② 駅の拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成	方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	方針④ 市民・交通事業者・行政による共つくり・支え合う持続可能な公共交通の整備
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率	人口に対する市内全域の路線バス(ローズバスを含む)利用者数が占める割合	1.98% (H27)	2.10%	○	○	○	○
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	23.9% (H27)	26.0%				
	(2) 利便性の向上	交通系ICカードによる利用者割合（定期利用者を除く）	41.8% (H28)	50.0%	○	○	○	
	(3) 地域での活動実績	地域住民による地域の公共交通を考える検討会の開催実績	0件 (H28)	6件				○
		地域主体による協議会の設立実績	0件 (H28)	2件				
間接的な指標	(4) 市内をスムースに移動できると感じている市民の割合		33.0% (H27)	37.0%		○		
	(5) 鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合		14.0% (H27)	18.0%		○		
	(6) 岸和田が多くの観光客でにぎわい、観光の振興が十分な状態であると感じている市民の割合		15.6% (H27)	19.0%			○	
	(7) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数		287万人 (H26)	287万人			○	
まちづくりの指標	(8) 子どもを生み育てたいと感じている市民の割合		25.8% (H27)	30.0%	○			
	(9) 生きがいを感じている65歳以上の市民の割合		52.6% (H27)	56.0%	○			
	(10) 高齢者が安心して生活できると感じている市民の割合		18.1% (H27)	22.0%	○			
	(11) 岸和田市の定住人口		193,637人 (H28年10月)	194,968人			○	

岸和田市交通まちづくりアクションプラン
〔基本計画編・公共交通編〕
～岸和田市地域公共交通網形成計画～
≪概要版≫

平成 29 年 11 月

岸　和　田　市