

An aerial photograph of a city, likely Wakayama, Japan, showing a dense urban area with many buildings and a river. In the background, there are green mountains under a cloudy sky. The text is overlaid on the top half of the image.

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〕

～岸和田市総合交通戦略～

概要版

平成 31(2019)年 2 月
岸和田市

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

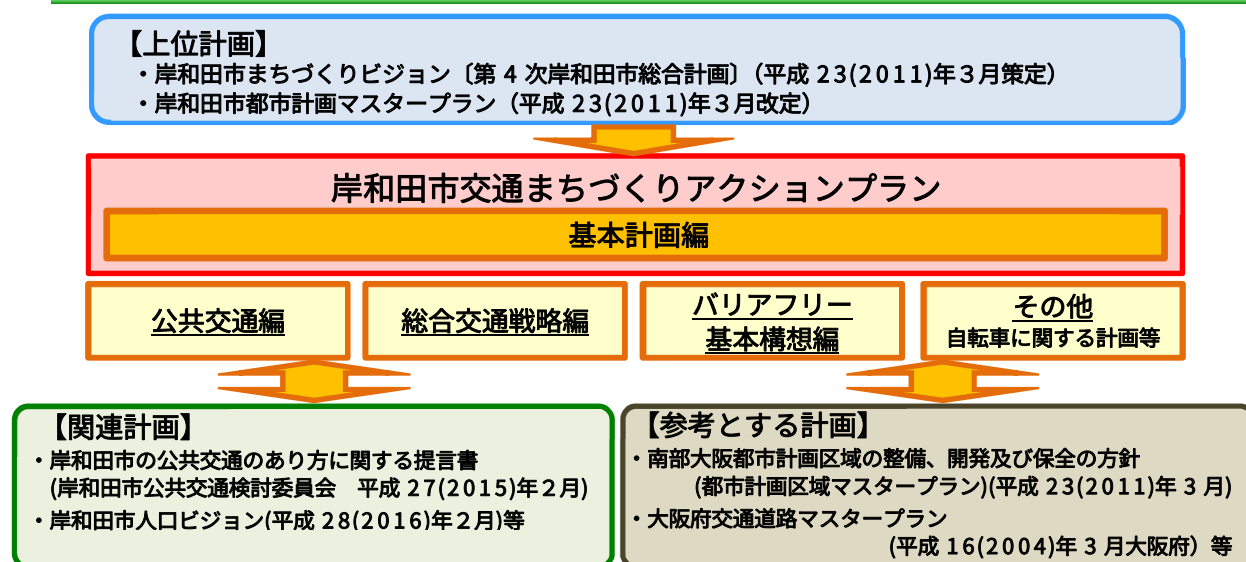


図 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の位置付け

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(2022)年）との整合を図るため、平成34(2022)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 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。

2.3 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。

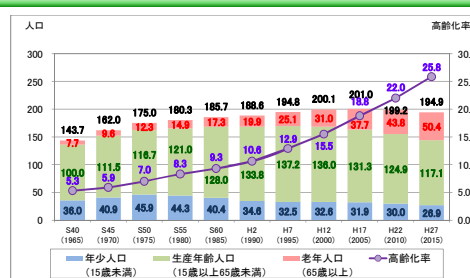


図 年齢3区分別人口の推移

2.4 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なの郷などの観光施設が立地しています。

2.5 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。

2.6 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。

3. 交通の現状

3.1 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。



図 岸和田市の鉄道・バスネットワーク

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(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。

3.3 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、府道大阪臨海線、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みると、平成 25(2013)年は平成 21(2009)年に比べ、約 2 割増加しています。

3.5 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。

3.6 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。

3.7 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。

3.8 交通結節点

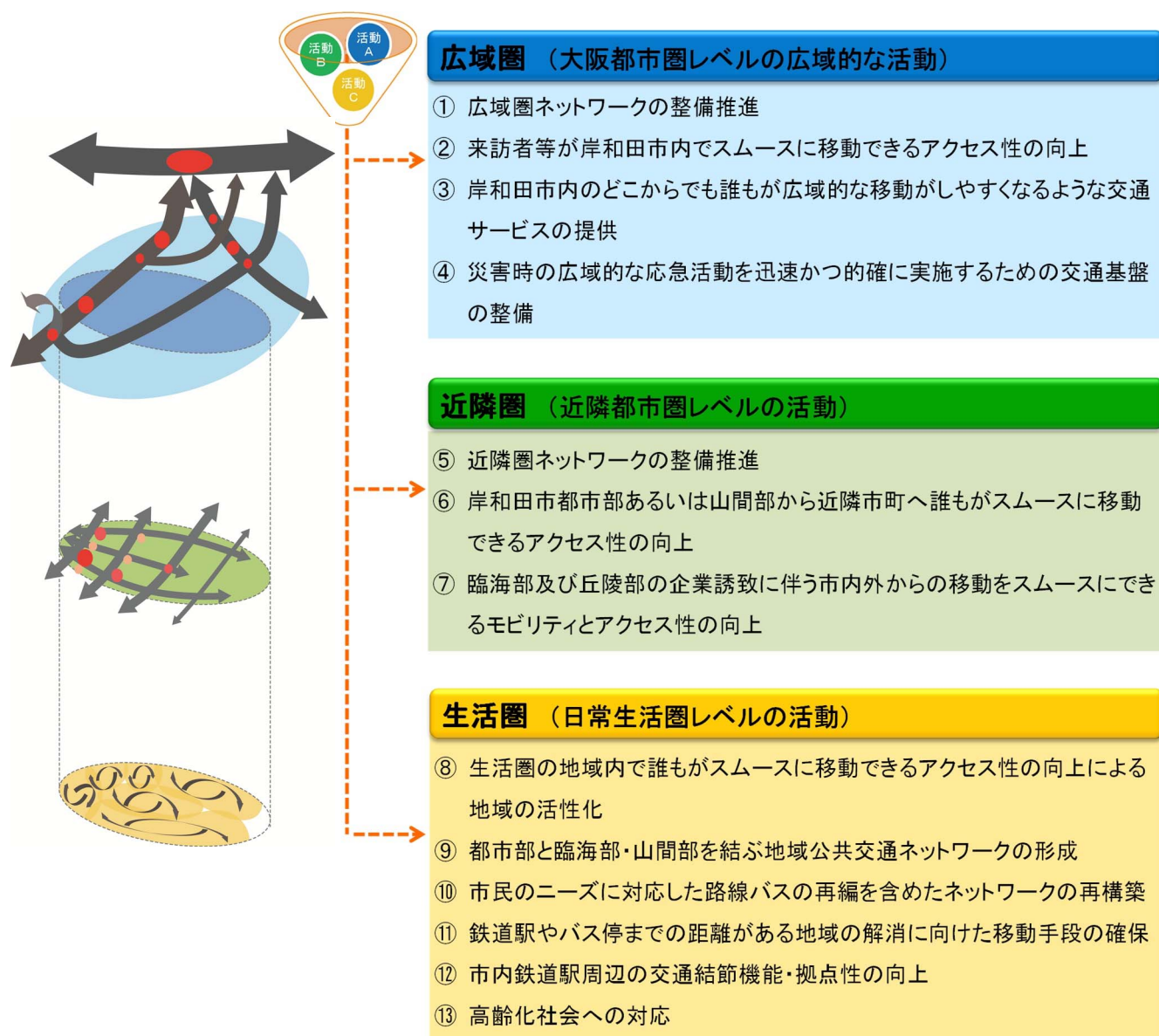
- ・ 南海岸和田駅、J R 東岸和田駅（暫定）、J R 下松駅には、駅前交通広場が整備されていますが、他の鉄道駅では整備されていない状況にあります。

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



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。

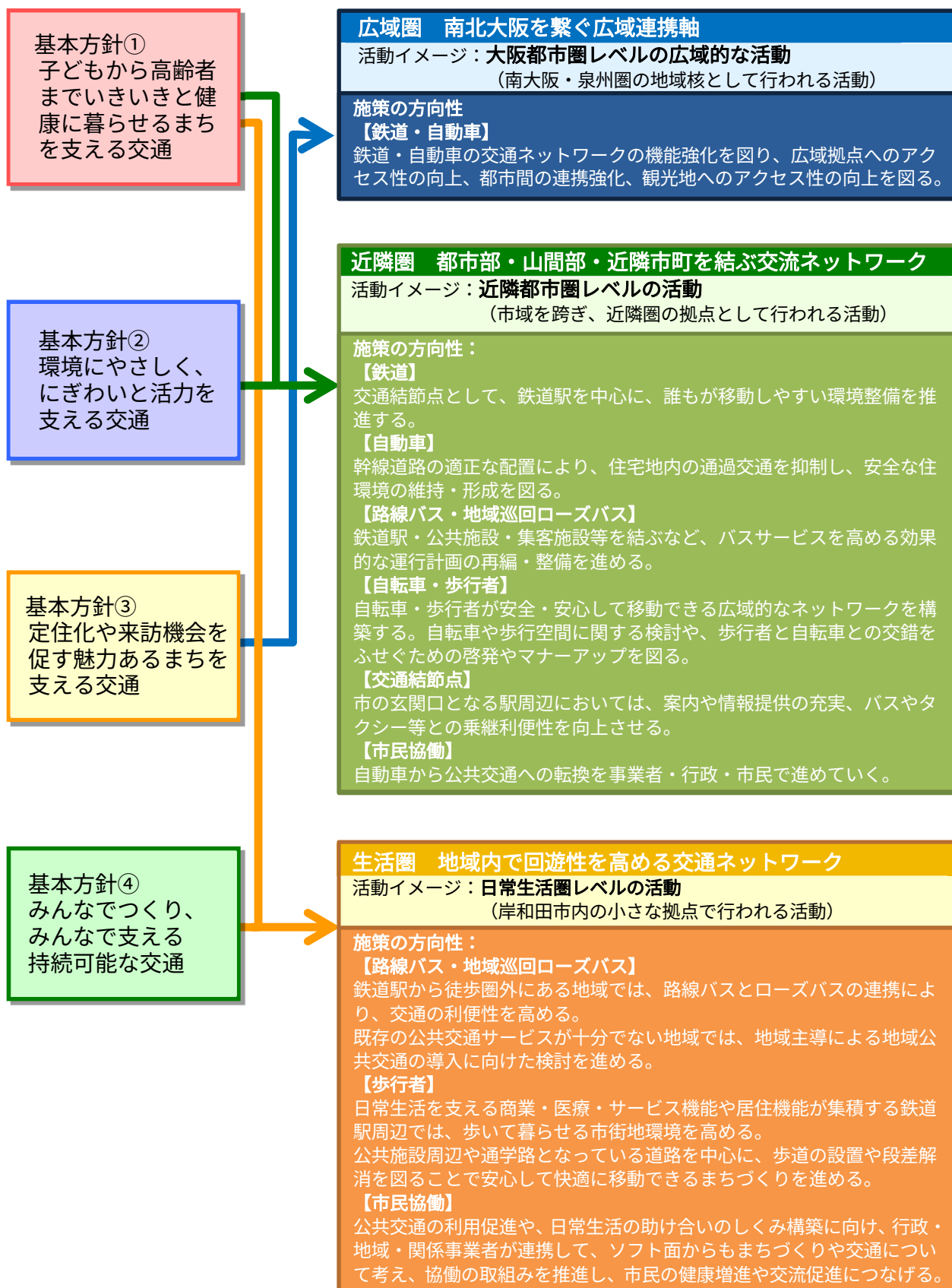
基本方針④ → みんなでつくり、みんなを支える持続可能な交通

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、戦略的に取り組むものとします。



第2編 総合交通戦略編

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

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。

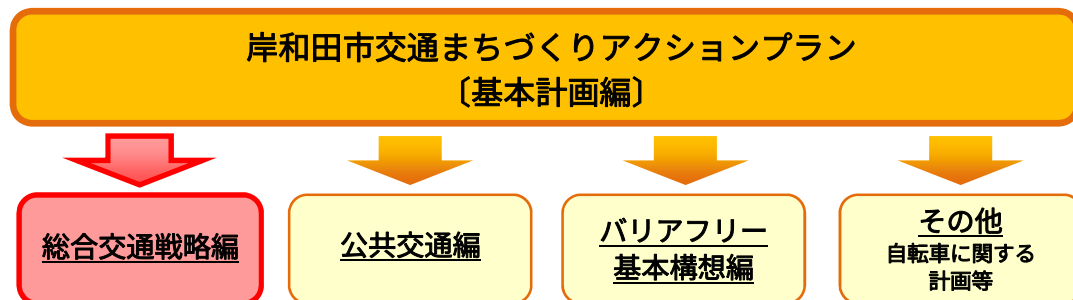


図 岸和田市交通まちづくりアクションプランの構成

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将来像について、以下に示します。

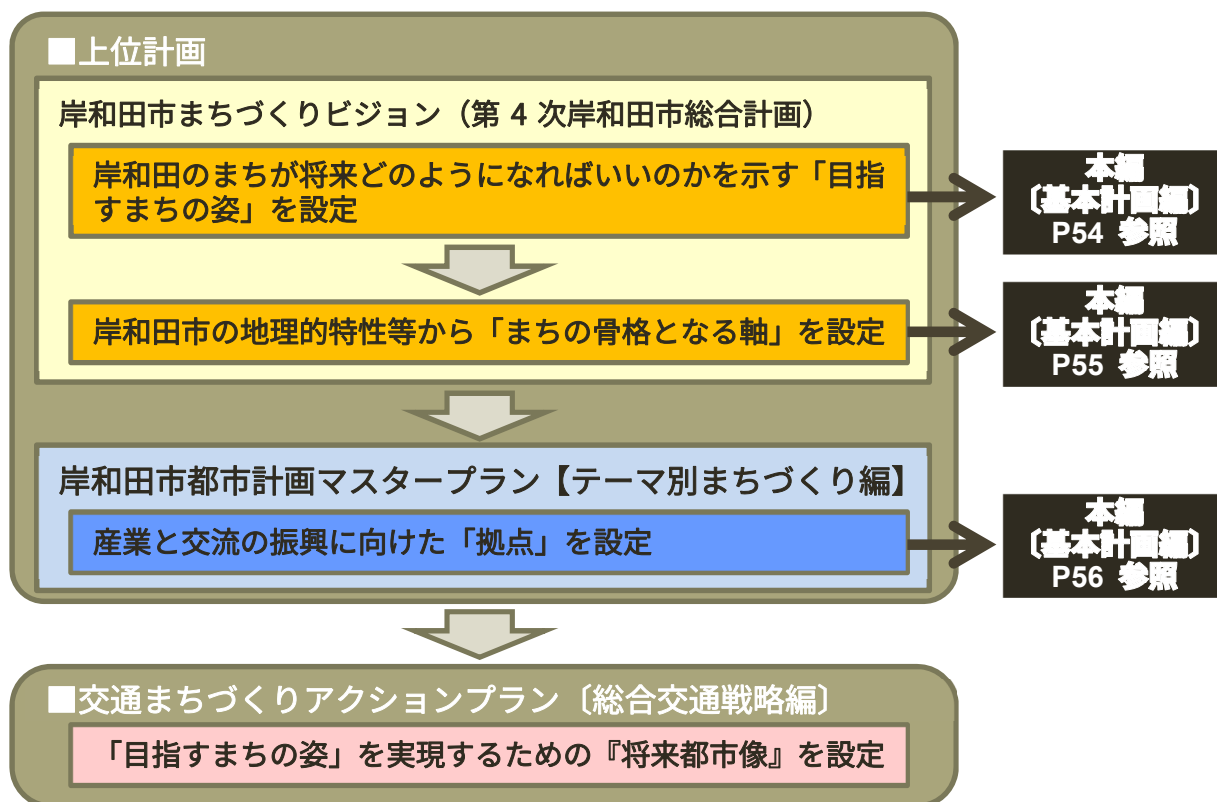


図 上位計画におけるまちづくりの構想

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。

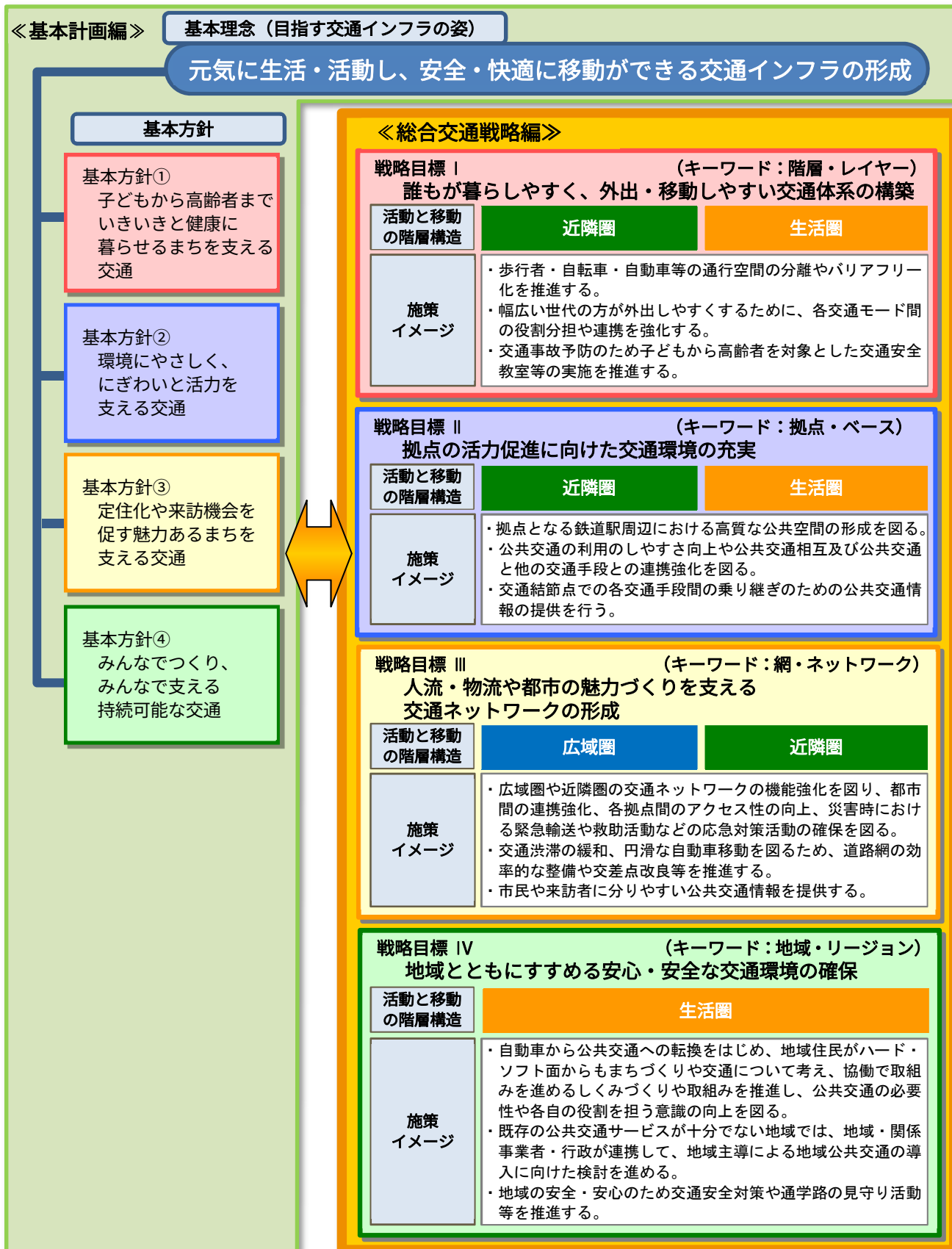
都市軸の交流拠点を都市核とし、階層的につなぐ多極集約・ネットワーク型のまちづくり



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。



4. 目標達成に必要な施策

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く、主な施策を以下に示します。

表 戦略目標Ⅰ～Ⅳにおける主な施策

戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築	
	施策1：幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出 施策2：自転車利用環境の向上 施策3：バス交通サービスの拡充 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 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 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 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

5. 評価指標・数値目標の設定

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。

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 評価指標の現況及び目標値

	評価指標	戦略目標				現況値	目標値
		I	II	III	IV		
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%

※上表における戦略目標Ⅰ～戦略目標Ⅳは以下を示す。

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

戦略目標Ⅱ：拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

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

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

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 ・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
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 ・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
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 ・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
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 ・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

図 目標達成に必要な施策のパッケージ化

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。

表 実施事業と実施スケジュール

戦略目標・ 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)	
戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築								
(1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築	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								
(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								
(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								
(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

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

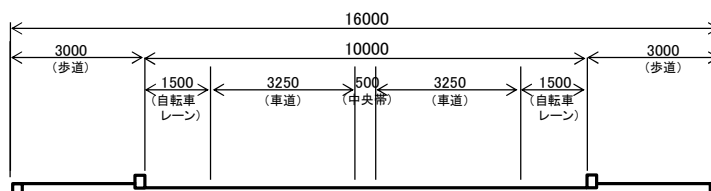
施策パッケージ (1) 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築

施策 1：幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出

〔1-1〕歩車道分離による歩行空間の整備

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、歩車道分離による歩行空間の整備を進めます。また、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。

道路整備のイメージ



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

岸和田市の自転車走行空間の確保の基本方針や大阪府自転車通行空間整備緊急3か年計画(案)に基づいて、自転車走行空間の確保を進めます。

〔2-2〕自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討

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計画」の策定に向けた検討を進めます。

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

路線バスのルート見直し及びダイヤ改正や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に向けた検討を行います。

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

〔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施策

「岸和田市交通バリアフリー基本構想」に基づいて、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。

〔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 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

小学生等の子どもや高齢者を対象とした交通安全教室を実施します。また、高齢者運転免許自主返納サポート制度のPR等も合わせて行います。

【これまでの取り組み】

こども交通安全教室(蜻蛉池公園)〔左〕、高齢者を対象としたワンデー・スクール講習(岸和田自動車教習所)〔右〕



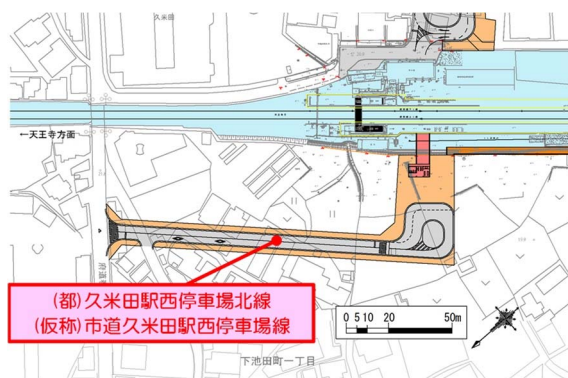
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

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

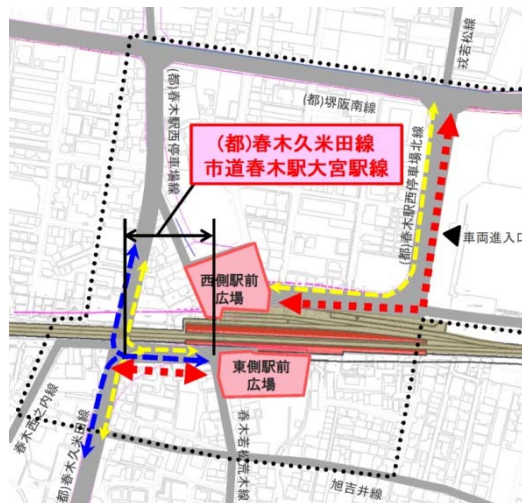
施策 6：鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進

〔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。



(仮称) 市道久米田駅西停車場線の整備イメージ



市道春木駅大宮駅線の整備イメージ

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

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。

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

〔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。



JR 東岸和田駅前広場イメージ

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

JR 久米田駅西側改札の整備や JR 東岸和田駅での駐輪場整備を進めていきます。また、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やバス同士や自転車、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について、検討します。

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

〔10-1〕 広域幹線道路の整備推進

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、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ます。



都市計画道路泉州山手線整備のイメージ

〔10-2〕 市内幹線道路の整備推進

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）の整備を推進します。



交通処理機能の強化に必要な路線

施策 11：公共交通網の拡充

〔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を図ります。また、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や泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討を進めます。

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

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掲げています。

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**

〔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。

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

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。

〔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。

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**

〔15-1〕 地域主導による交通体系の構築に向けた取り組み

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、協働で取り組みを進めるしくみづくりや取り組みを推進します。

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

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ために、試験運行の実施等の検討を進めます。

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**

〔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を実施します。

【これまでの取り組み】
生活道路における「グリーンベルト」の整備状況

**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

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。

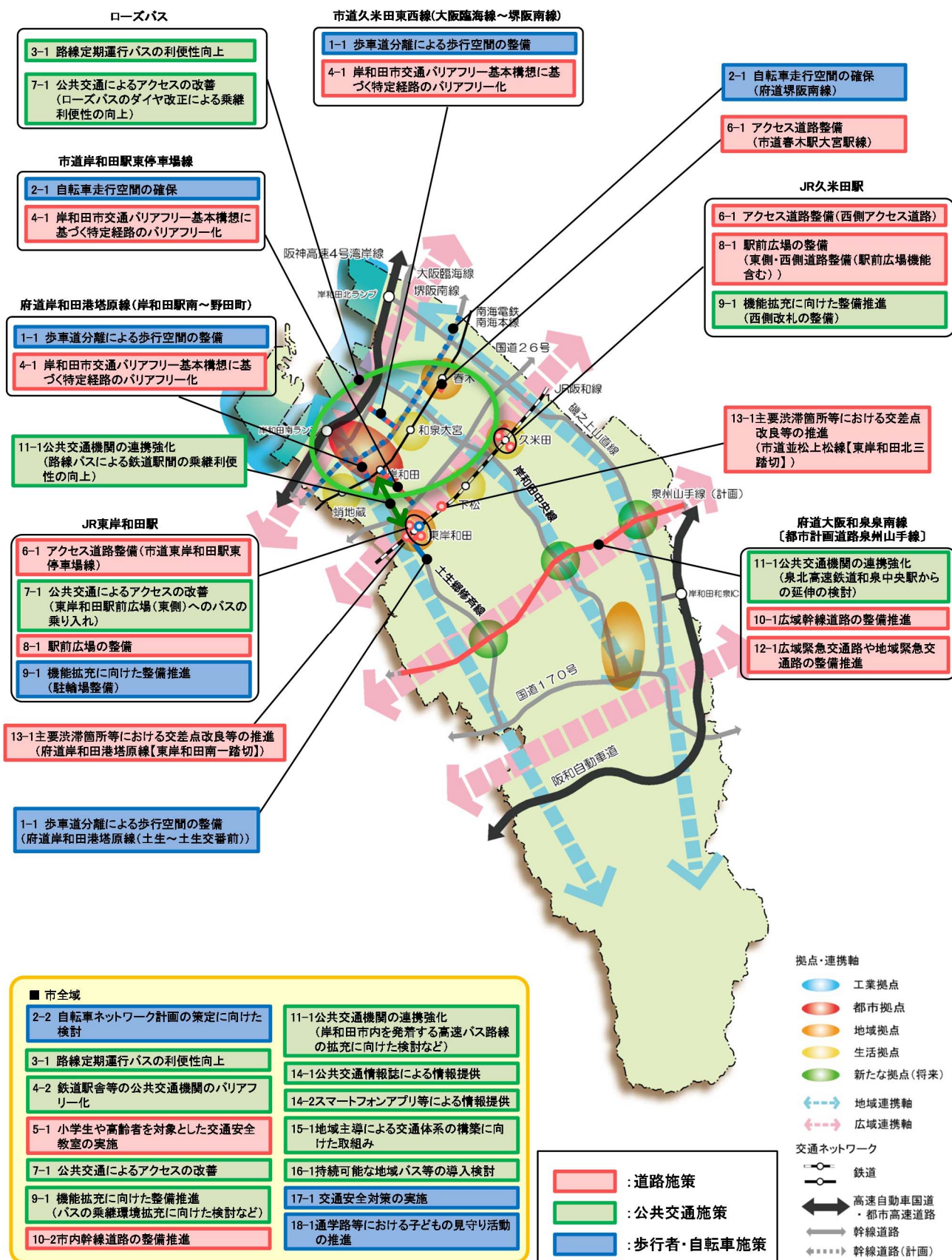
表 実施事業と事業主体（1/2）

戦略目標・施策パッケージ	施策			実施事業	事業主体	
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	1-1	歩車道分離による歩行空間の整備	◆市道久米田東西線（大阪臨海線～堺阪南線）	岸和田市
					◆府道岸和田港塔原線（土生～土生交番前）	大阪府
					◆府道岸和田港塔原線（岸和田駅南～野田町）	大阪府
	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	◆市道岸和田駅東停車場線	岸和田市
					◆府道堺阪南線	大阪府
			2-2	自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討	◆（仮）岸和田市自転車ネットワーク計画	岸和田市
	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	◆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
					◆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
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	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	◆市道岸和田駅東停車場線（再掲）	岸和田市
					◆市道久米田東西線（大阪臨海線～堺阪南線）（再掲）	岸和田市
					◆府道岸和田港塔原線（岸和田駅南～野田町）（再掲）	大阪府
			4-2	鉄道駅舎等の公共交通機関のバリアフリー化	◆南海本線蛸地蔵駅内方線設置	南海電気鉄道
	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	◆こども交通安全教室等の実施	岸和田警察・岸和田市
					◆高齢者交通安全教室の実施	岸和田警察・岸和田市
	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	6-1	アクセス道路整備	◆市道東岸和田駅東停車場線〔JR東岸和田駅〕	岸和田市
					◆JR久米田駅西側アクセス道路〔JR久米田駅〕	岸和田市
					◆市道春木駅大宮駅線〔南海春木駅〕	岸和田市
					◆市道岸和田駅東停車場線〔南海岸和田駅〕（再掲）	岸和田市
	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	◆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
					◆バス・バス乗継割引の導入	南海ウイングバス南部
					◆路線バスのルート見直し及びダイヤ改正（再掲）	南海ウイングバス南部
					◆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（再掲）	岸和田市・南海ウイングバス南部
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	8-1	駅前広場の整備	◆東岸和田駅前東側交通広場の整備	岸和田市
					◆JR東岸和田駅（西側）附属街路整備	岸和田市
					◆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
	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	◆JR久米田駅西側改札の整備	西日本旅客鉄道・岸和田市
					◆JR東岸和田駅での駐輪場整備	岸和田市
					◆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

表 実施事業と事業主体（2/2）

戦略目標・ 施策 パッケージ	施策			実施事業	事業主体	
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	10-1	広域幹線道路の整備推進	◆府道大阪和泉南線〔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
			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
	施策11	公共交通網の拡充	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
					◆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
					◆泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討	岸和田市
	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	◆交通処理機能の強化に必要な路線の整備（再掲）	岸和田市
◆府道大阪和泉南線〔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）（再掲）					大阪府	
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	13-1	主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進	◆市道並松上松線〔東岸和田北三踏切〕	岸和田市
					◆府道岸和田港塔原線〔東岸和田南一踏切〕	大阪府
	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	◆バスマップ	岸和田市 ・南海ウイングバス南部
					◆行政情報誌	岸和田市
			14-2	スマートフォンアプリ等による情報提供	◆祭都きしわだnavi	岸和田市
					◆バスロケーションシステム	南海ウイングバス南部
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	15-1	地域主導による交通体系の構築に向けた取組み	◆住民が活動しやすい環境づくり支援	市民・岸和田市
					◆地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成	市民・岸和田市
	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	◆試験運行の実施	市民・交通事業者 ・岸和田市
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	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
	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	◆子どもの安全見まもり隊	市民・岸和田市
◆安心・安全メール「こども99番」					岸和田市	

7.3 将来都市像の実現に向けた施策の展開



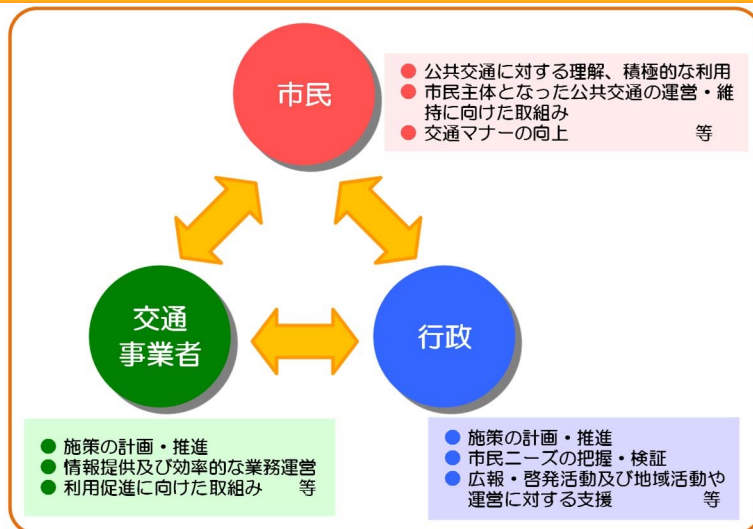
8. 推進体制

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。

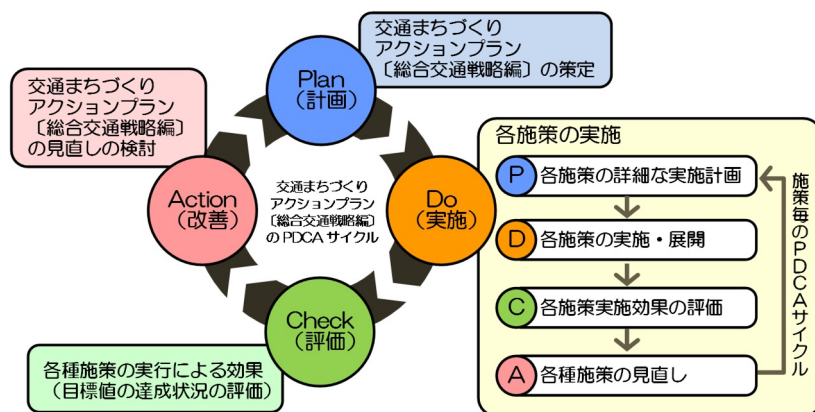
8.2 施策推進における基本的な考え方

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・連携による取り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。



8.3 P D C A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、P D C A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捗管理を行います。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。



①施策実施状況の評価（年に1回実施）

- ・ 実施プログラムの進捗状況とそれに伴う効果について、確認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5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

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〕
～岸和田市総合交通戦略～
＜概要版＞

平成31(2019)年2月
岸 和 田 市