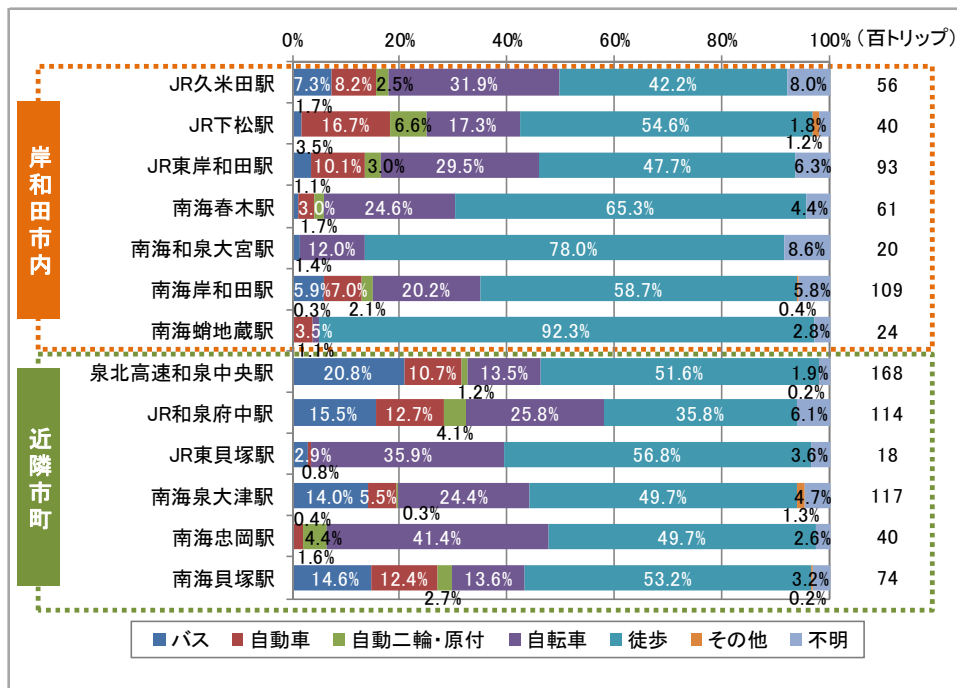


(3) 駅別の駅端末交通手段別分担率\*

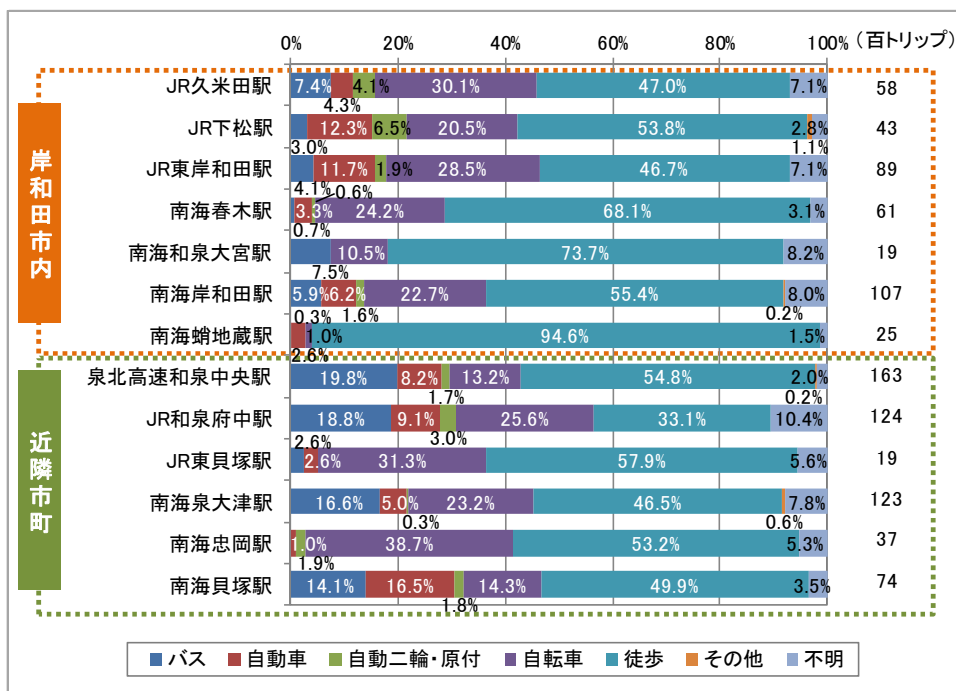
岸和田市内の7駅及び岸和田市周辺の駅端末交通手段分担率を示します。

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、泉北高速和泉中央駅・JR和泉府中駅・南海泉大津駅・南海貝塚駅はアクセス・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 駅別の駅端末交通手段別分担率(アクセス)(平日)



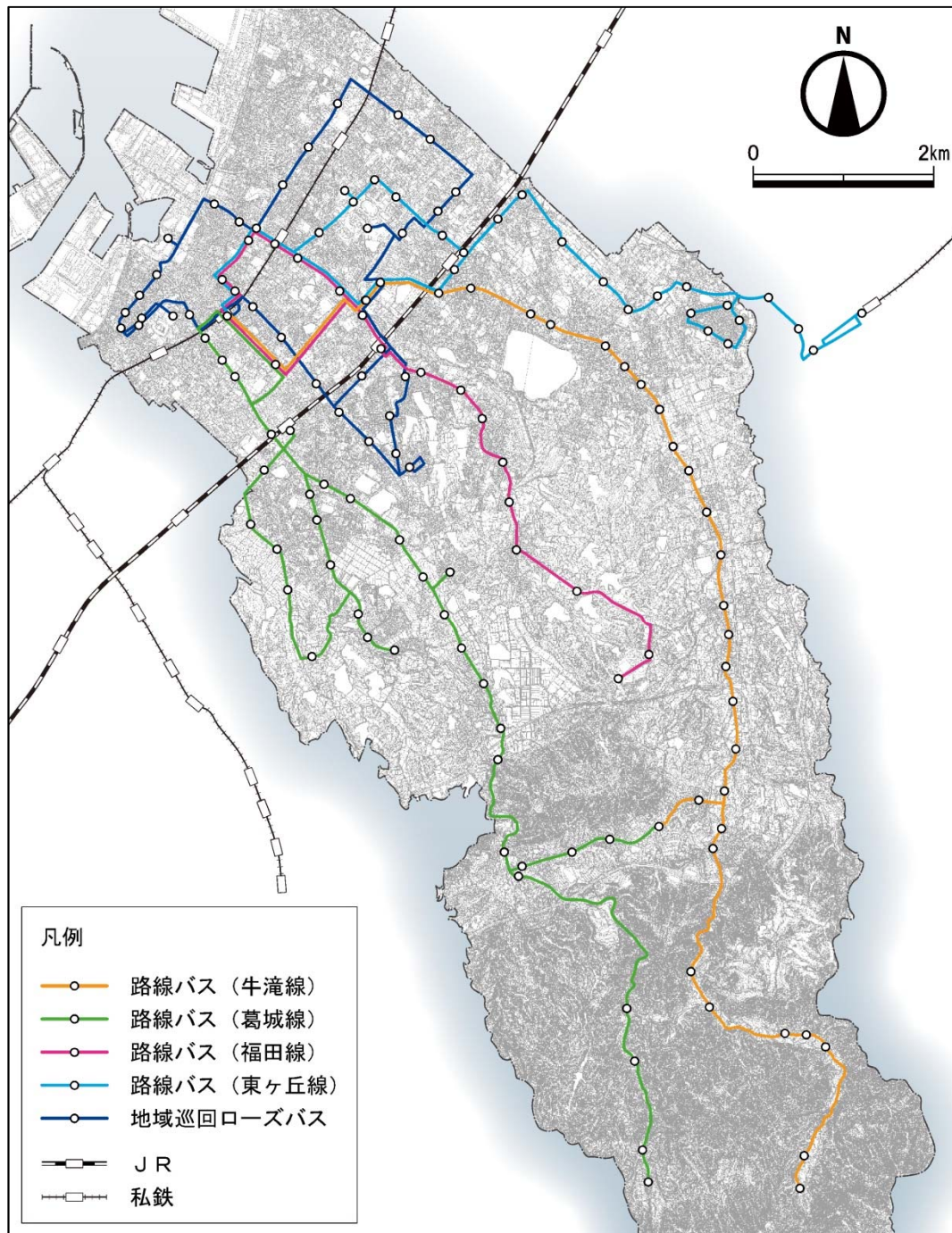
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-25 駅別の駅端末手段分担率(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、南海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、南海岸和田駅を中心に臨海部・平地部を巡回運行しています。



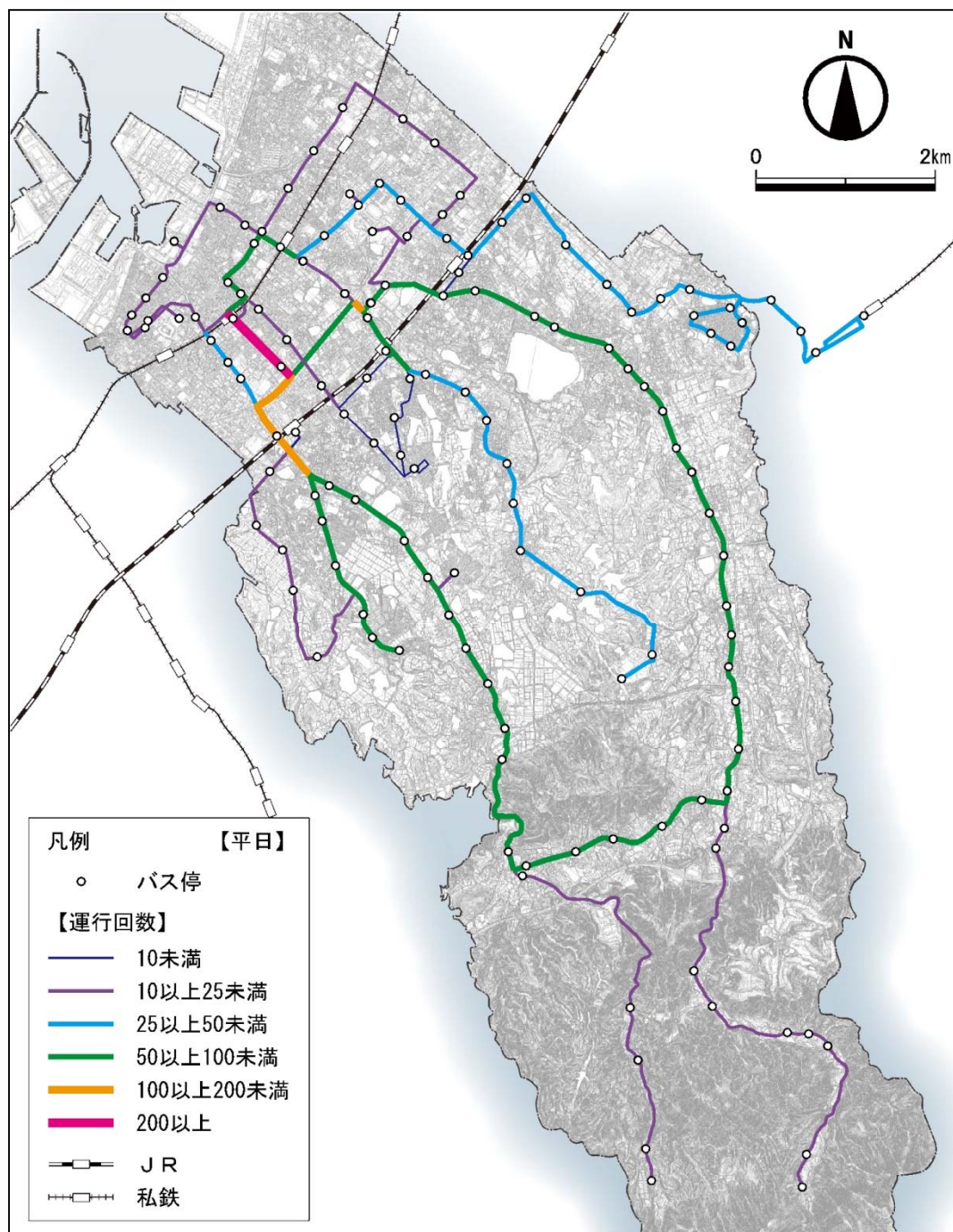
資料：南海バス(株)ホームページ

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。

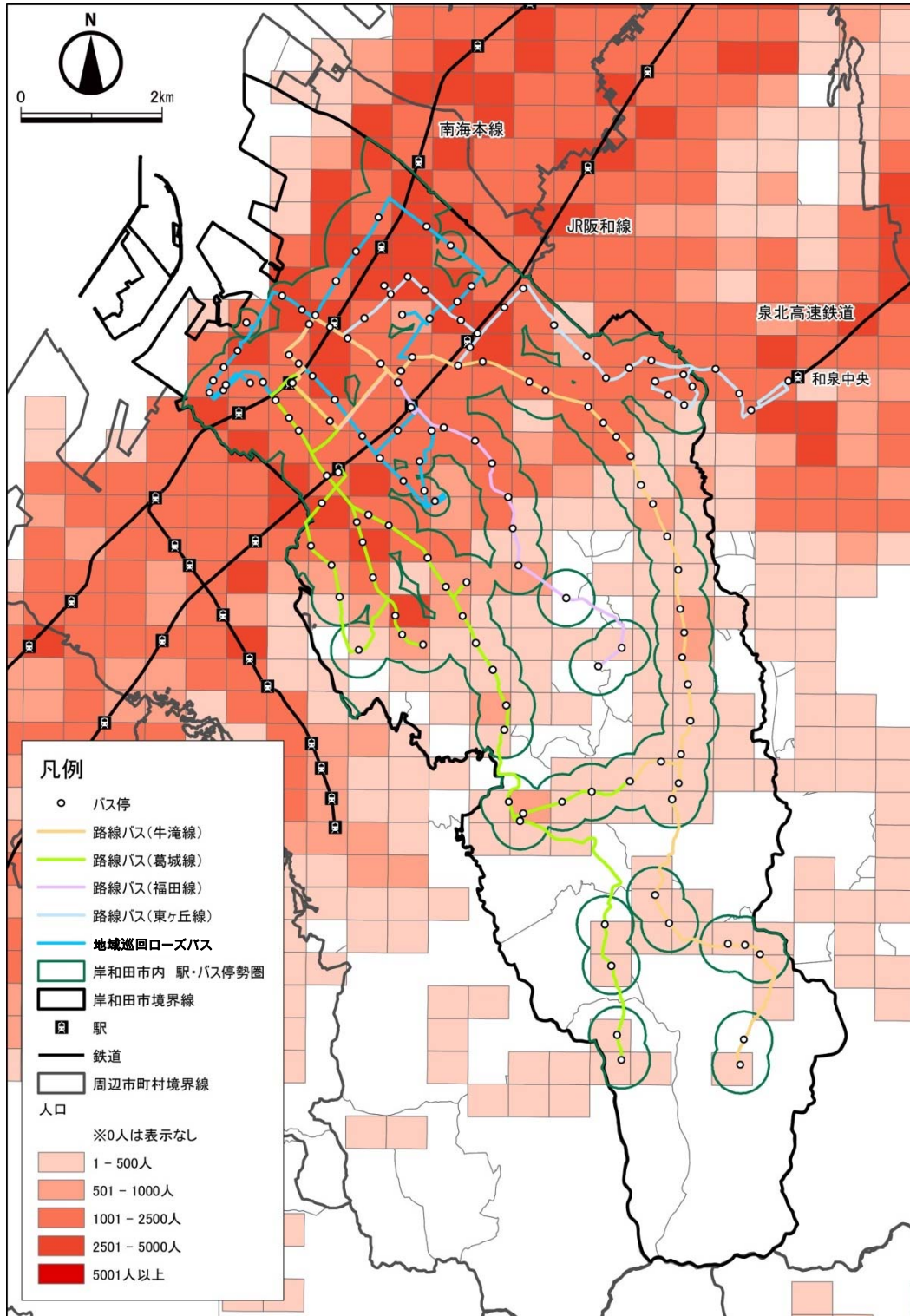


資料：南海バス(株)ホームページ

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。



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

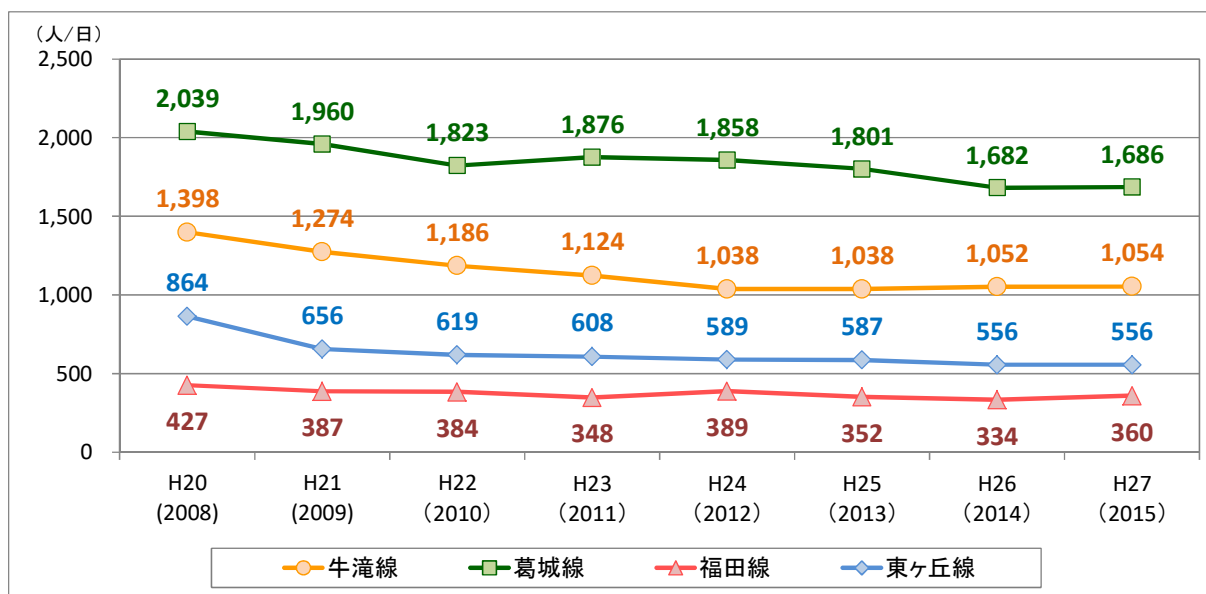
図 2-28 地域公共交通のサービス圏域と総人口

#### (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：南海ウイ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



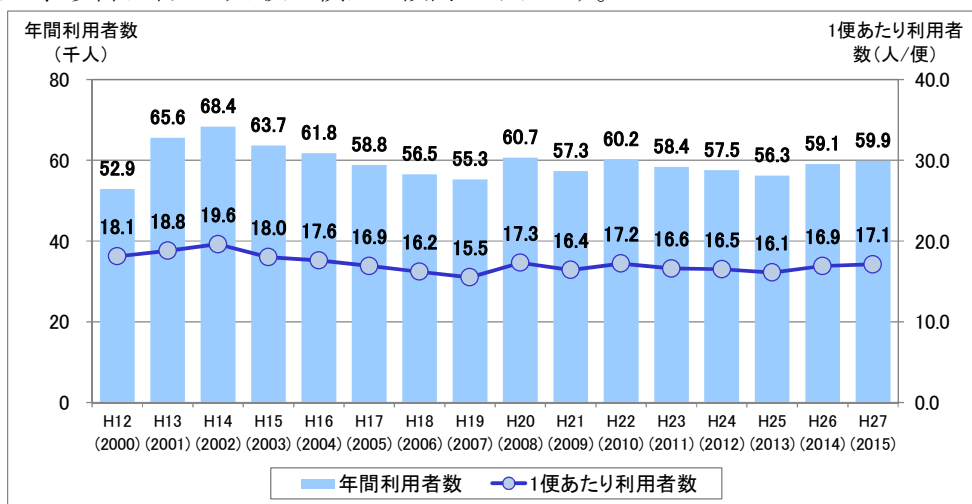
#### ■地域巡回ローズバス



### (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。



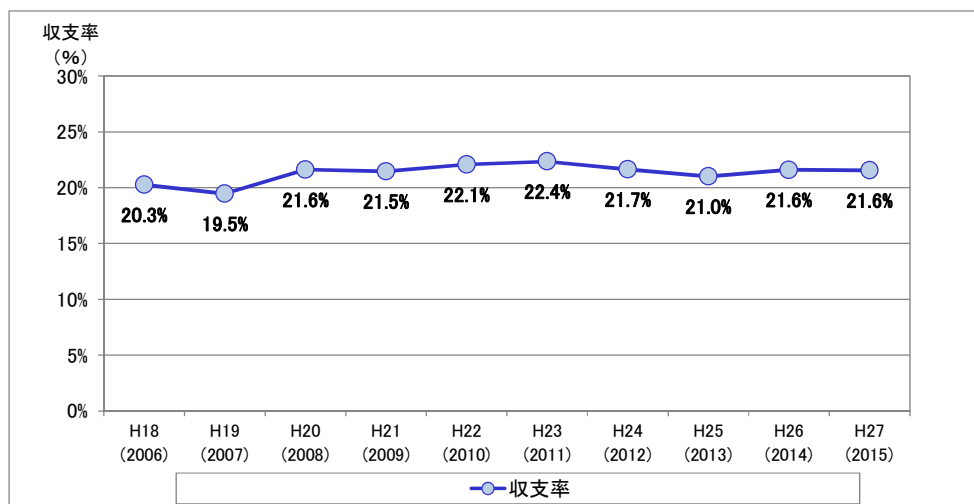
資料：岸和田市

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

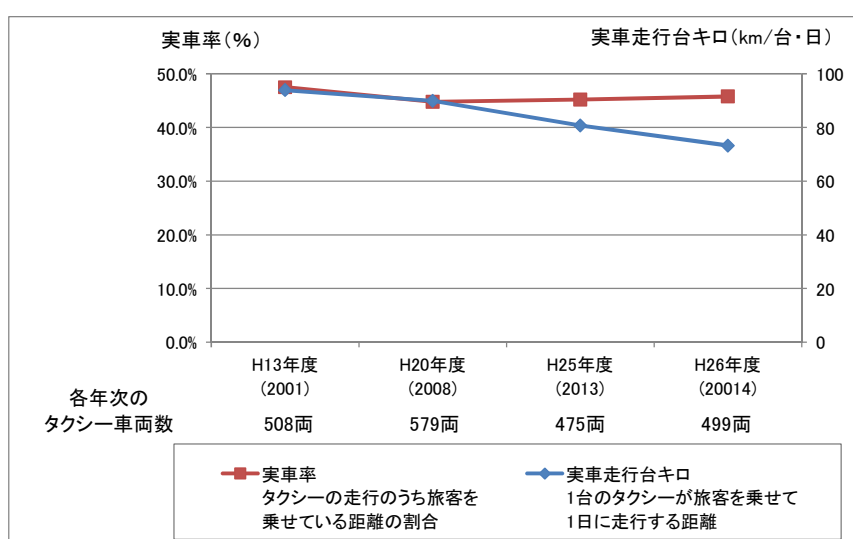
### (1) 市内のタクシー

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あります。

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



資料：大阪泉州ガイド  
ホームページ

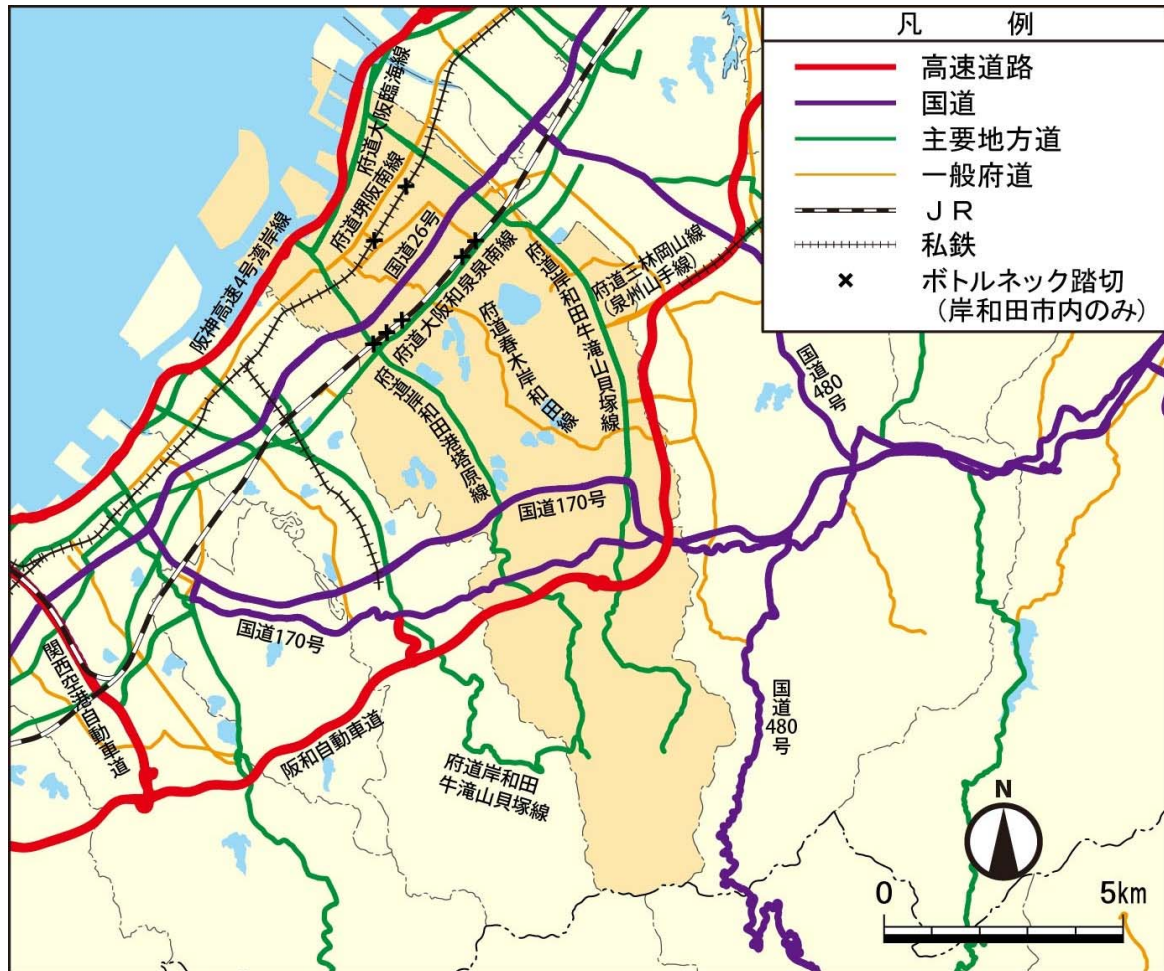
図 2-33 観光モデルコースのチラシ

## 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。



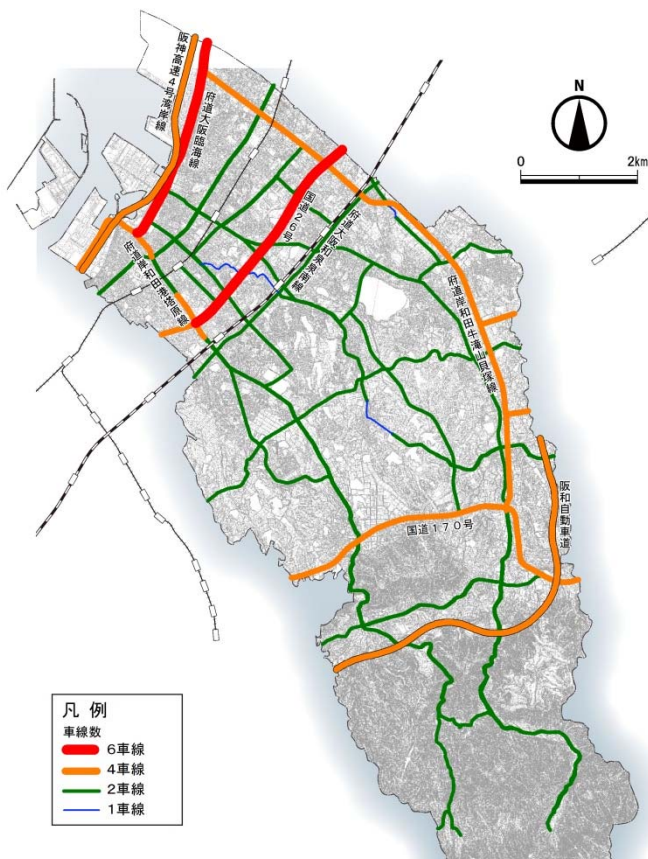
資料：道路交通センサス(平成22(2010)年)

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。



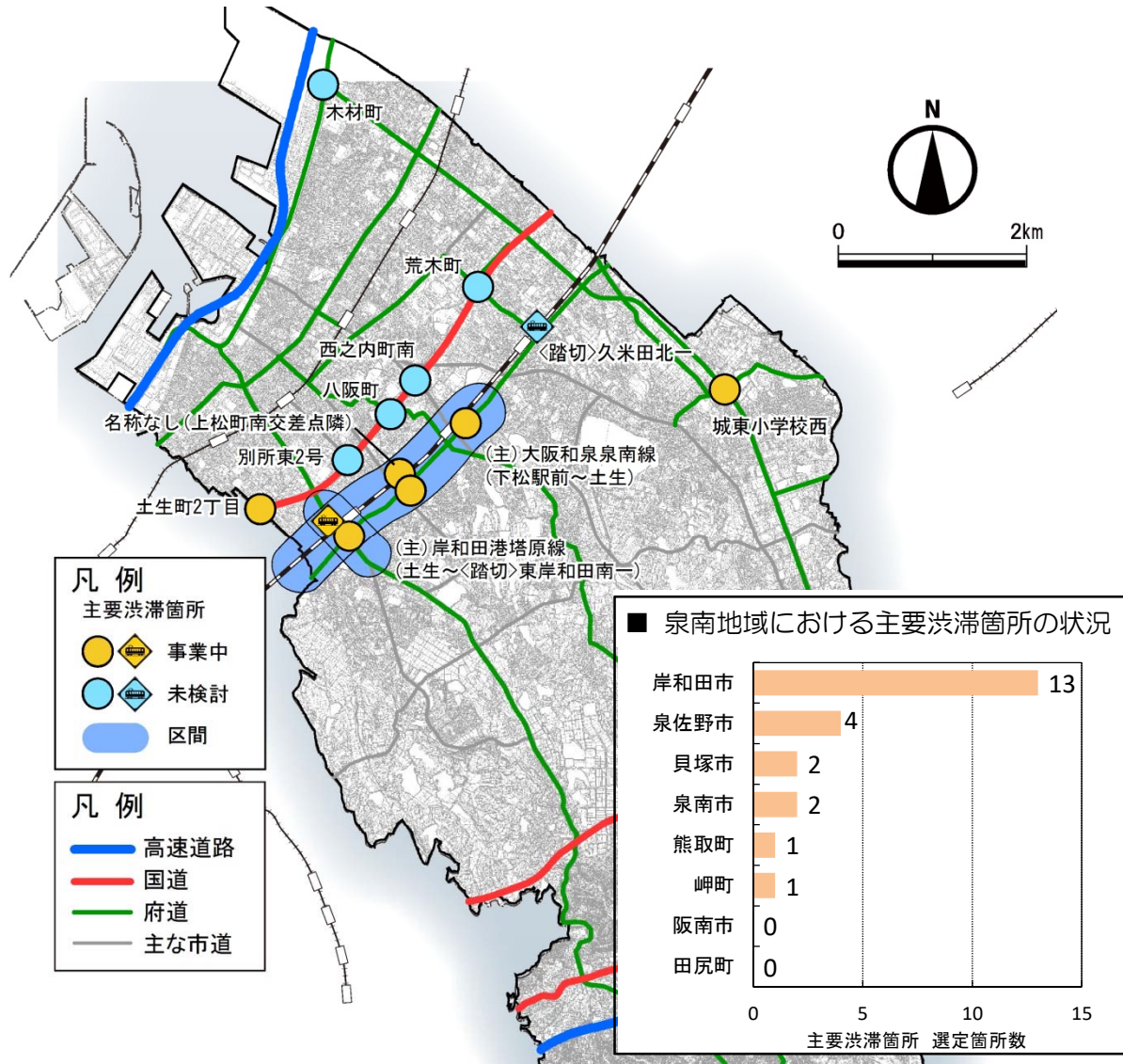
資料：道路交通センサス(平成 22(2010)年)

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 号や府道大阪臨海線、府道牛滝山貝塚線では、幹線道路との交差点で渋滞が発生しています。また、府道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。

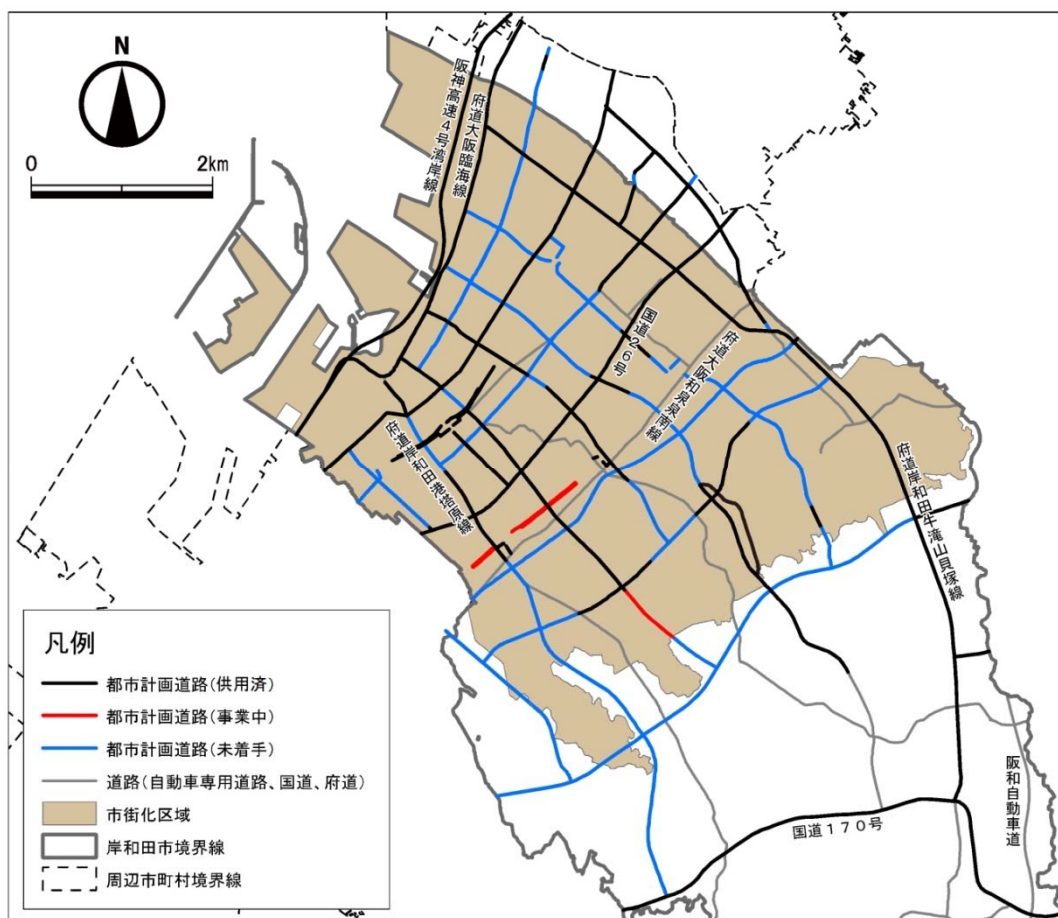


資料:「地域の主要渋滞箇所」選定結果(平成 25(2013)年 2 月公表 京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会)

図 2-37 岸和田市内の主要渋滞箇所選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みると、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。

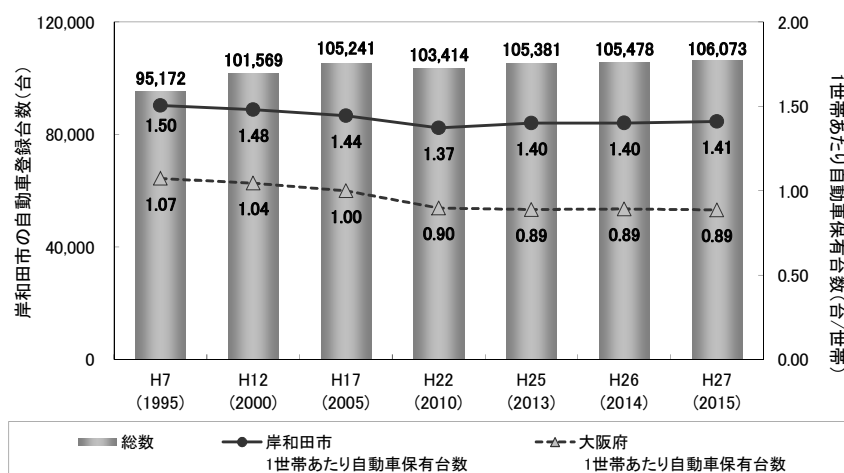


資料：岸和田市

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）

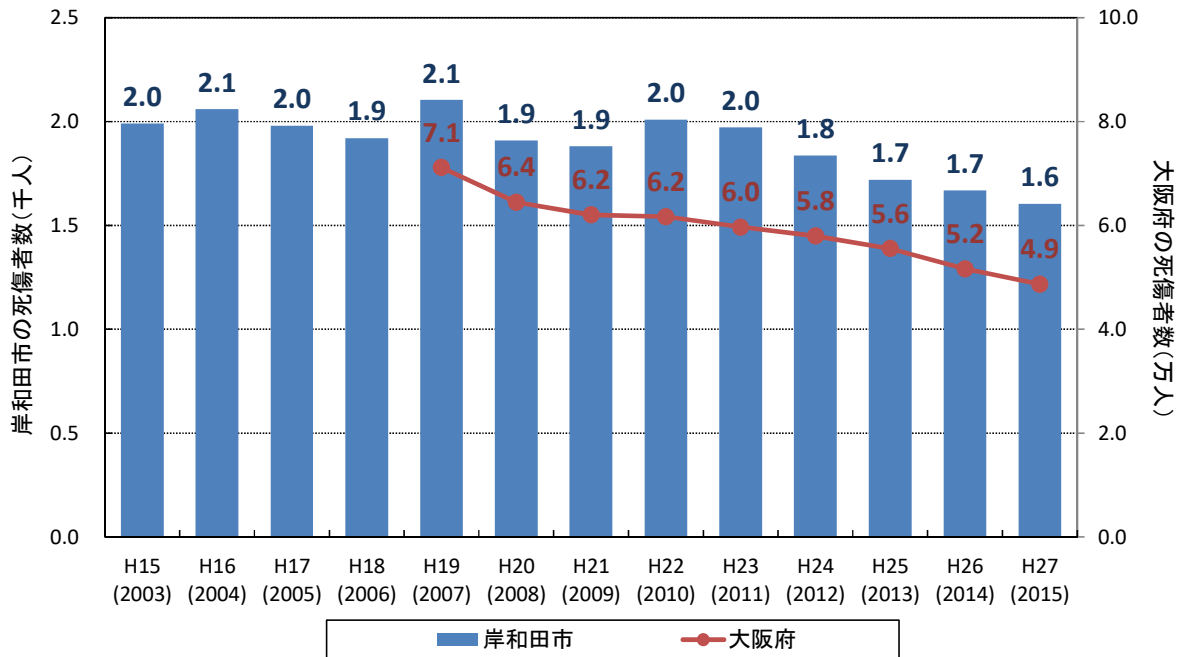
図 2-39 自動車登録台数及び1世帯あたり自動車保有台数の推移

(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。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))

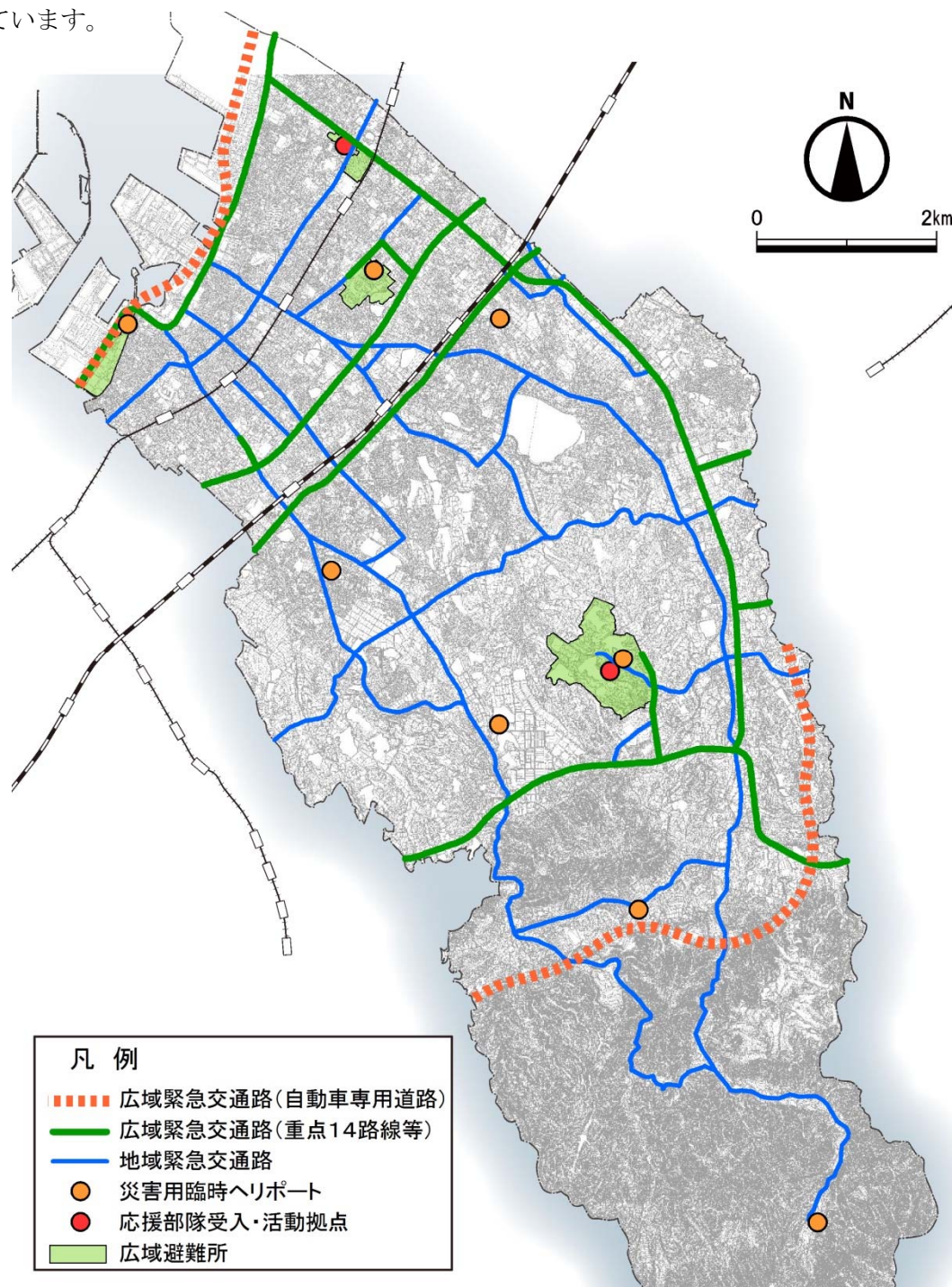
資料:岸和田市まちづくりビジョン 第 1 期戦略計画(H23(2011)年 3 月)  
岸和田市まちづくりビジョン 第 2 期戦略計画(H27(2015)年 3 月)

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

## 2.2.5 緊急交通路

国道 26 号と府道大阪和泉南線は、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。

府が選定する広域緊急交通路と阪南港、災害時用臨時ヘリポート、市町村災害医療センター、広域避難所をはじめとする防災施設と連絡する地域緊急交通路は、市内幹線道路等を対象に指定されています。



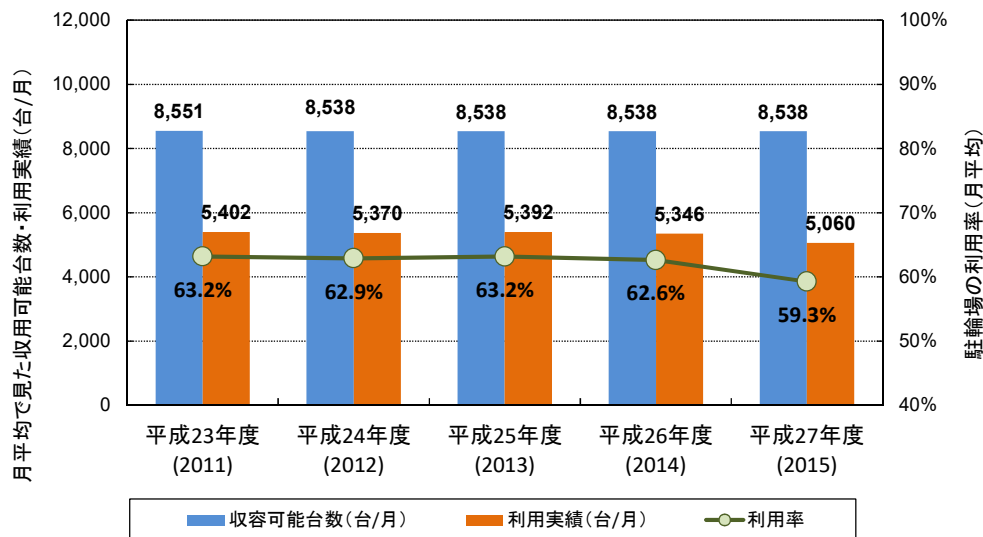
資料：大阪府地域防災計画 関連資料集（平成 29(2017)年 12 月修正 大阪府防災会議）  
岸和田市地域防災計画 資料編（平成 29(2017)年 4 月修正 岸和田市防災会議）

図 2-42 岸和田市内における緊急交通路の指定状況

## 2.2.6 自転車

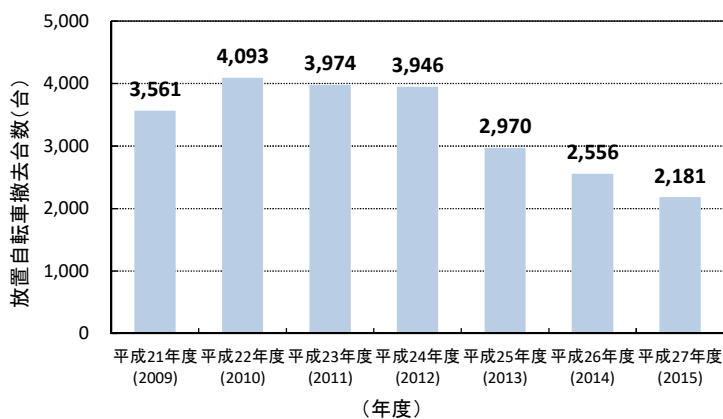
本市の鉄道駅周辺に設置されている市営自転車駐車場の利用率は、平成 27(2015)年度で約 59% であり、平成 26(2014)年度から約 3%減少しています。また、市内鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域\*内での放置自転車台数は、平成 27(2015)年で平成 22(2010)年の約 53%と大幅に削減され、減少傾向にあります。

一方、泉南地域 8 市町における自転車による人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、本市は最も多い状況です。



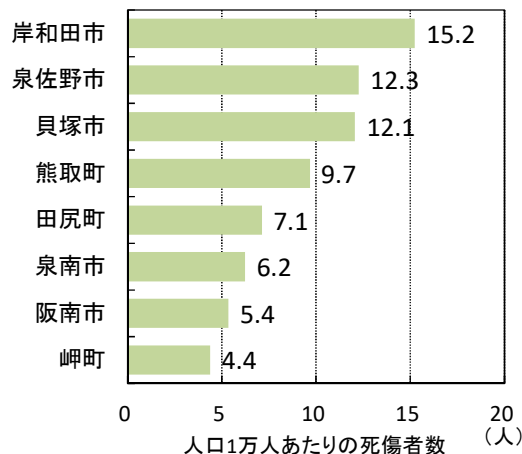
資料：岸和田市資料

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 万人あたりの死傷事故発生状況 (平成 27(2015)年)

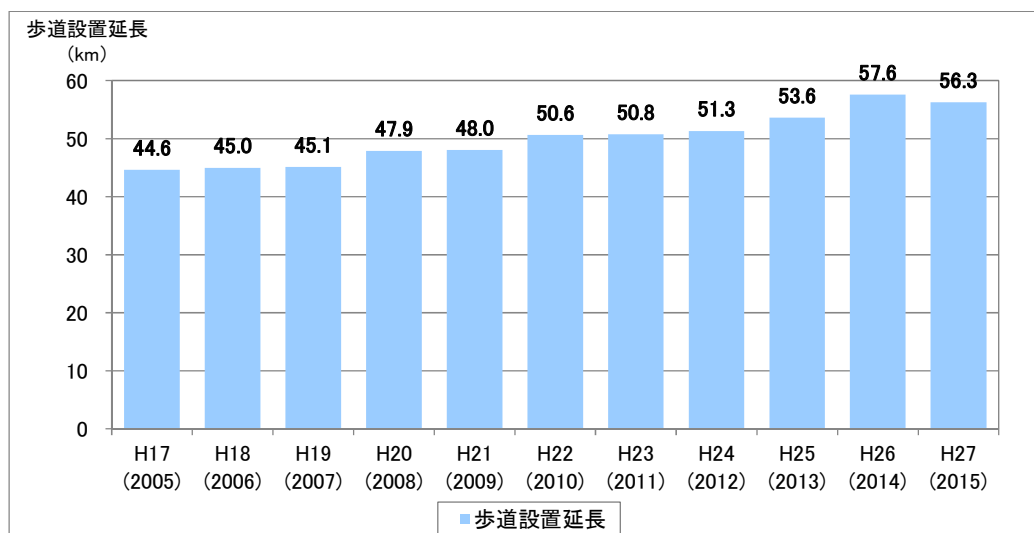
## 2.2.7 歩行者

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。

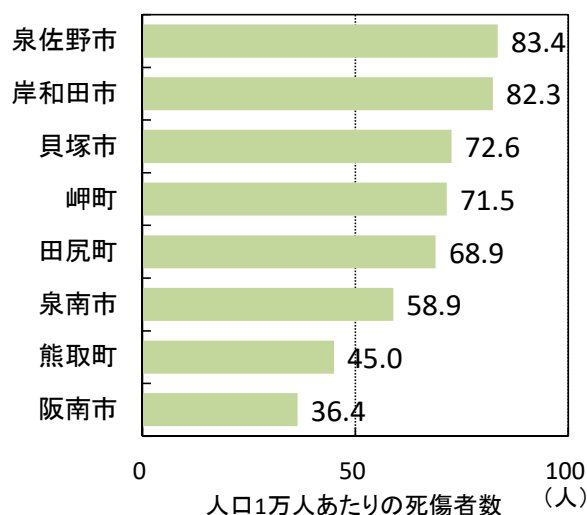
市内には小学校 24 校、中学校 11 校があり、市内の通学路は 131.9km となっています。

泉南地域 8 市町における人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、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 万人あ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みると、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	バース	プール	バース	プール				
南海	春木	7,558	地上	暫定	未整備	×	×	×	×	一般車 バース	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
	蛸地蔵	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 バース	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、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(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みると、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、府道大阪臨海線、国道 26 号が横断し、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箇所の選定箇所は、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。

### (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 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、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 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、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、JR 東岸和田駅（暫定）、JR 下松駅には、駅前交通広場が整備されていますが、他の鉄道駅では整備されていない状況にあります。

## 2.3 まちづくりに関する施策

### (1) 岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）のまちづくり

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

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

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



資料：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が進められてきました。

平成 **29(2017)**年 **10**月に鉄道高架化は完成し、供用されています。**7**箇所の踏切が除却され安全性の向上と交通渋滞の解消が図られました。駅舎内もエスカレーターやエレベーターが設置され、バリアフリー\*化も図られました。また、駅周辺整備についても進めています。

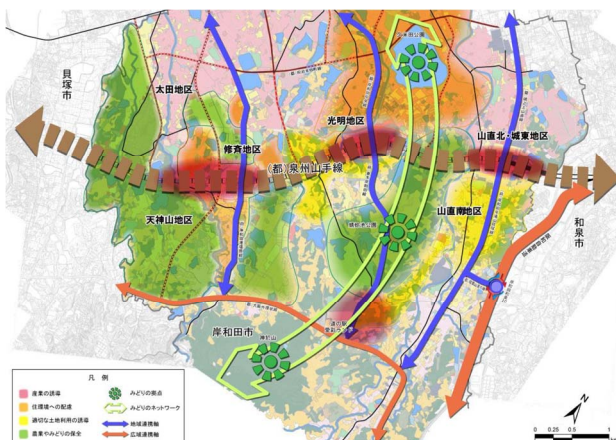


資料：岸和田市資料

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。



資料：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）

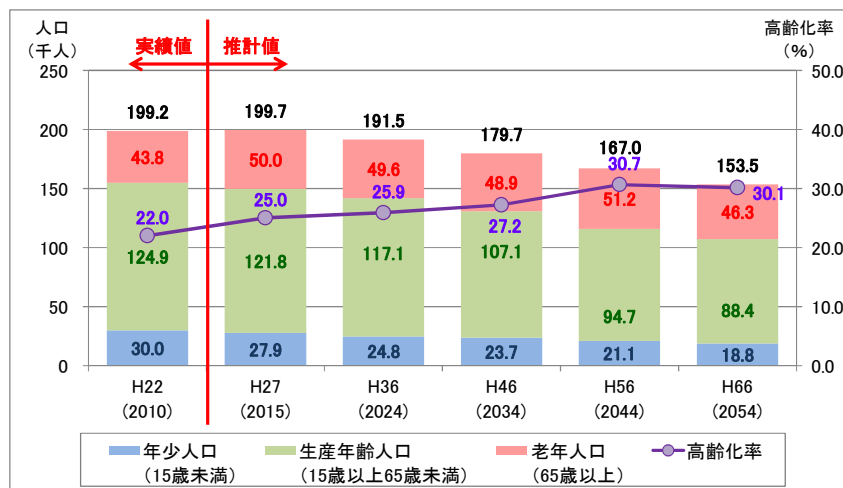
図 2-51 泉州山手線沿道のまちづくりの方針

## 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。

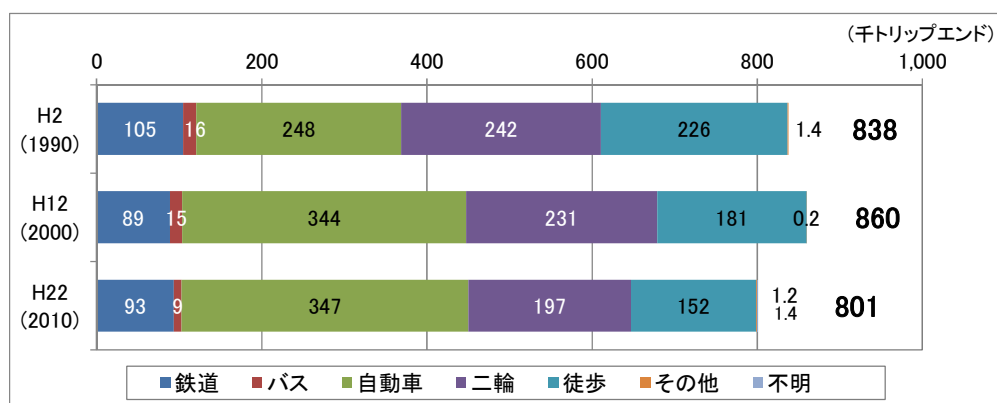
図 2-52 岸和田市における将来人口の推移（岸和田市人口ビジョン）

### 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。

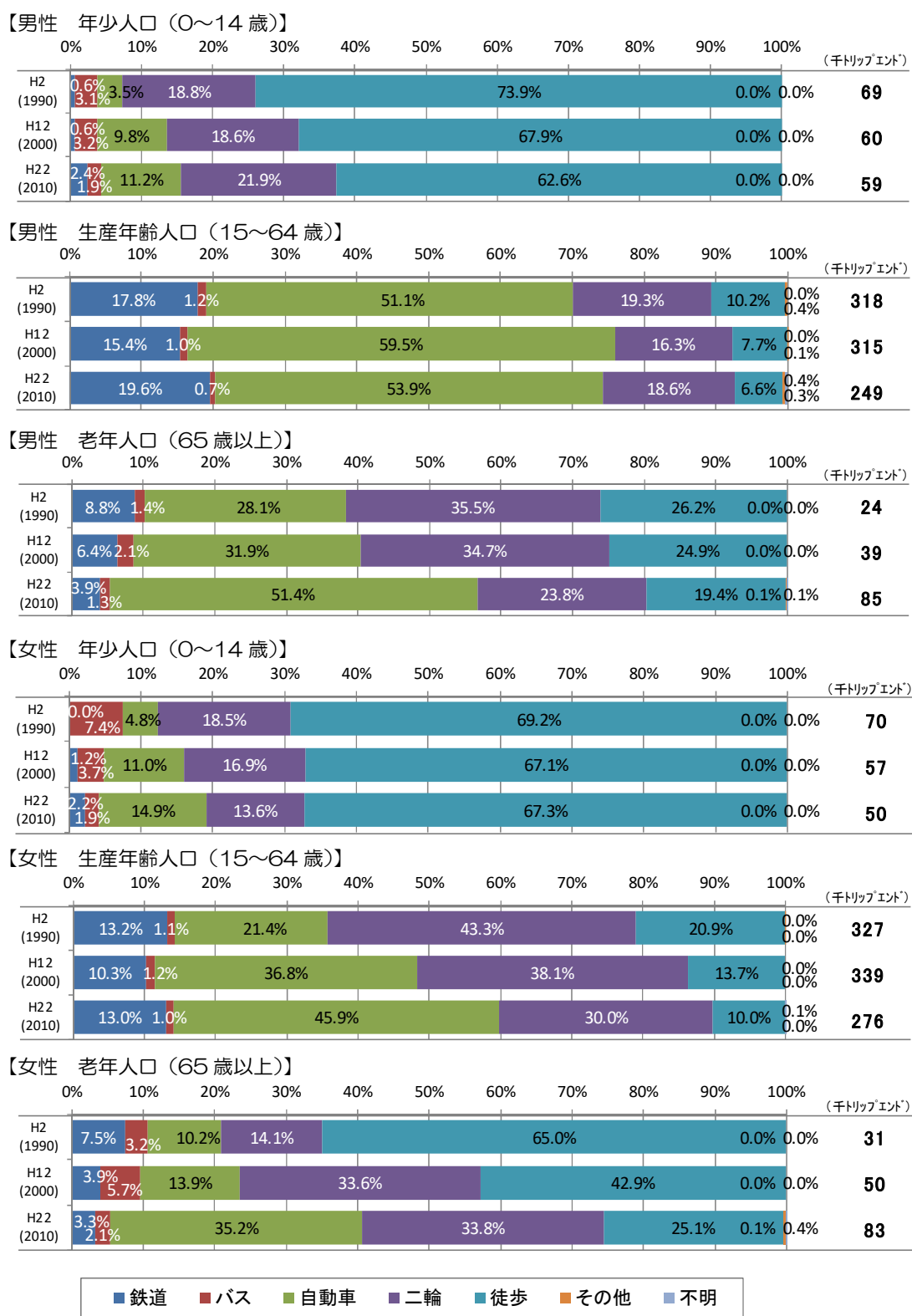
鉄道の発生集中量は、平成**2(1990)**年から平成**12(2000)**年にかけて約**15%**減少し、平成**12(2000)**年から平成**22(2010)**年にかけて約**5%**増加しています。また、バスの発生集中量は、平成**2(1990)**年から平成**22(2010)**年にかけて約**44%**減少しています。



資料：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区別の代表交通手段分担率をみると、鉄道の分担率は生産年齢人口が年少人口や老年人口に比べ高く、男性の方が女性に比べ高くなっています。バスの分担率は年少人口や老年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。



資料：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区分別において、鉄道やバスの利用の傾向が異なることがわかります。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区分別の駅勢圏人口・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

資料：岸和田市資料

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区分別の駅勢圏人口・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

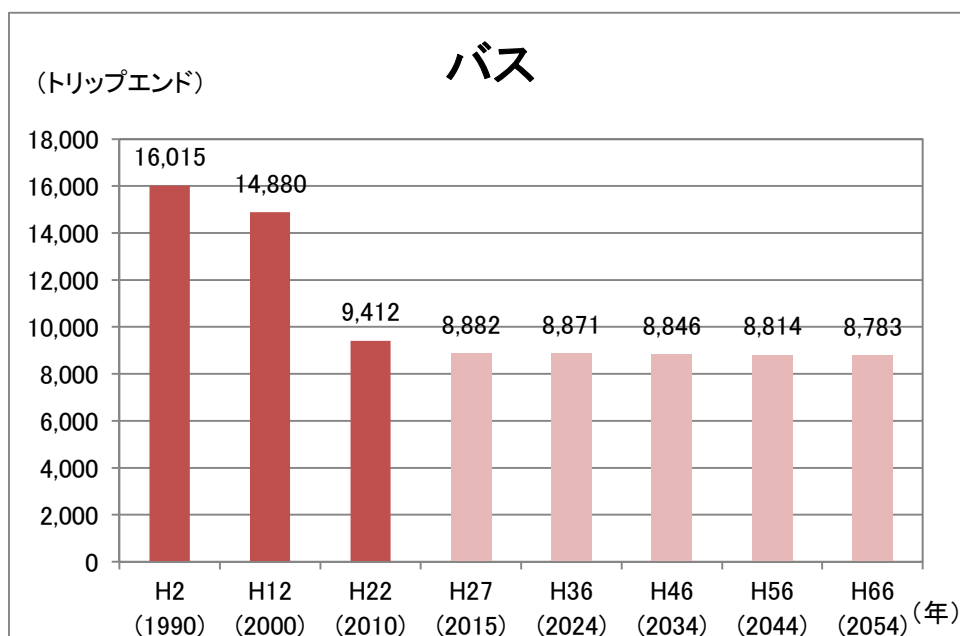
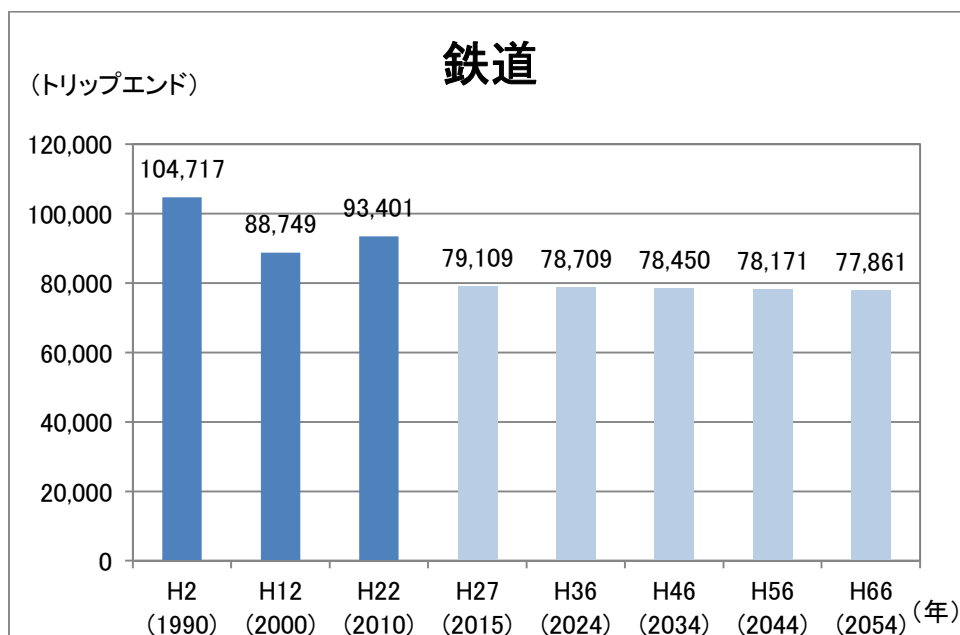
		男性			女性		
		年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
駅勢圏人口		7,713	31,784	9,710	7,331	33,098	13,529
鉄道	トリップエンド	1,426	48,805	3,349	1,118	35,994	2,709
	原単位	0.18	1.54	0.34	0.15	1.09	0.20
バス停勢圏人口		10,111	39,472	11,843	9,565	40,986	15,792
バス	トリップエンド	1,124	1,690	1,119	974	2,736	1,769
	原単位	0.11	0.05	0.12	0.13	0.08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

資料：岸和田市資料

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。



資料：岸和田市資料

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。

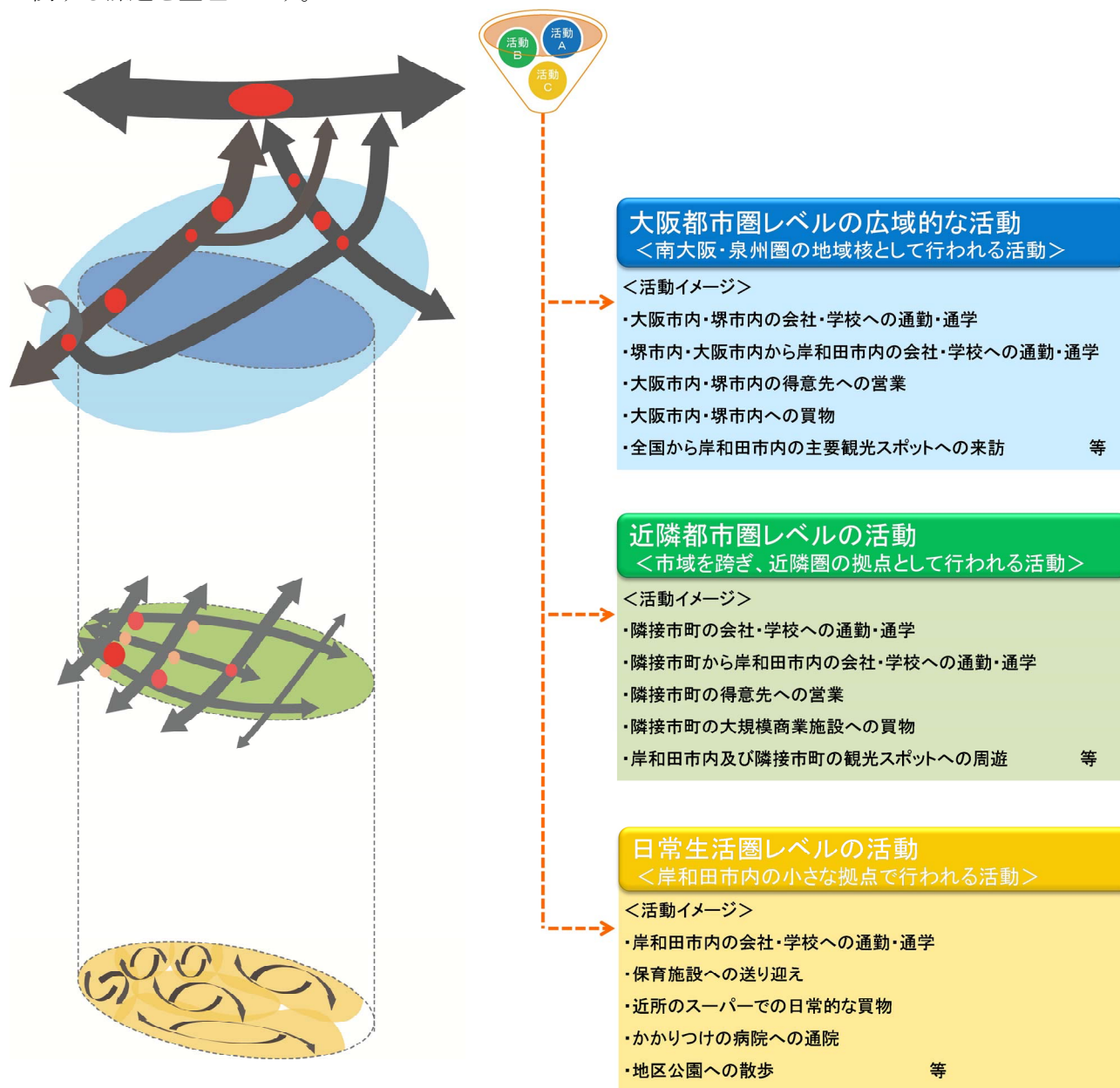


図 2-56 活動と移動の階層構造による分類

## 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享受できること	・ 居住を誘導する区域における人口密度 ・ 日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率(医療、福祉、商業及び公共交通)
	■都市機能の適正配置 － 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亡者数
④ 地域経済 ◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	■市街地の荒廃化の抑制 － 空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること	・ 空き家率
	■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 － 都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること	・ 従業者一人あ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受できるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	■都市経営の効率化 － 人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること	・ 市民一人あたりの行政コスト ・ 居住を誘導する区域における人口密度
	■安定的な税収の確保 － 医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること － 地価が維持、増進すること	・ 市民一人あたりの税収額 ・ 従業者一人あ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ネ化低炭素化 － 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	・ 市民一人あたりの自動車CO <sub>2</sub> 排出量 ・ 公共交通の機関分担率
	■民生部門における省ネ化・低炭素化 － 民生部門におけるエネルギー利用効率が向上し、エネルギー消費量が減少すること	・ 家庭部門における市民一人あたりのCO <sub>2</sub> 排出量 ・ 業務部門における従業者一人あたりのCO <sub>2</sub> 排出量

資料：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

