

(2) 近隣圏

■現況

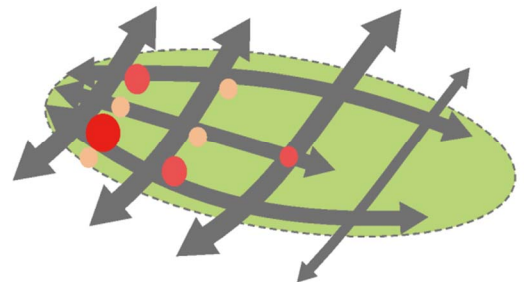
① 生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 近隣都市等を結ぶ府道大阪和泉南線（通称：13号線）、府道堺阪南線が市域北部を南北に縦断 ○ 日常生活サービス機能等（医療、福祉、商業及び公共交通）を徒歩圏※¹で享受できる人口が総人口に占める割合は43.6%であり、大阪府全体の平均値（47.0%）よりも低い ○ 商業施設徒歩圏人口カバー率は77.2%、公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合は48.6%であり、それぞれ大阪府内の全市町村の平均値（89.0%、60.2%）より低い ○ 都市計画道路の整備済の割合は、54.1%と半数程度にとどまっている ○ 国道26号から東側では西側に比べ、近隣都市を結ぶ南北方向の幹線ネットワークが脆弱
② 健康・福祉	<ul style="list-style-type: none"> ○ 障害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 ○ 障害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	<ul style="list-style-type: none"> ○ “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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 臨海部と丘陵部において企業誘致を推進
⑤ 行政運営	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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)

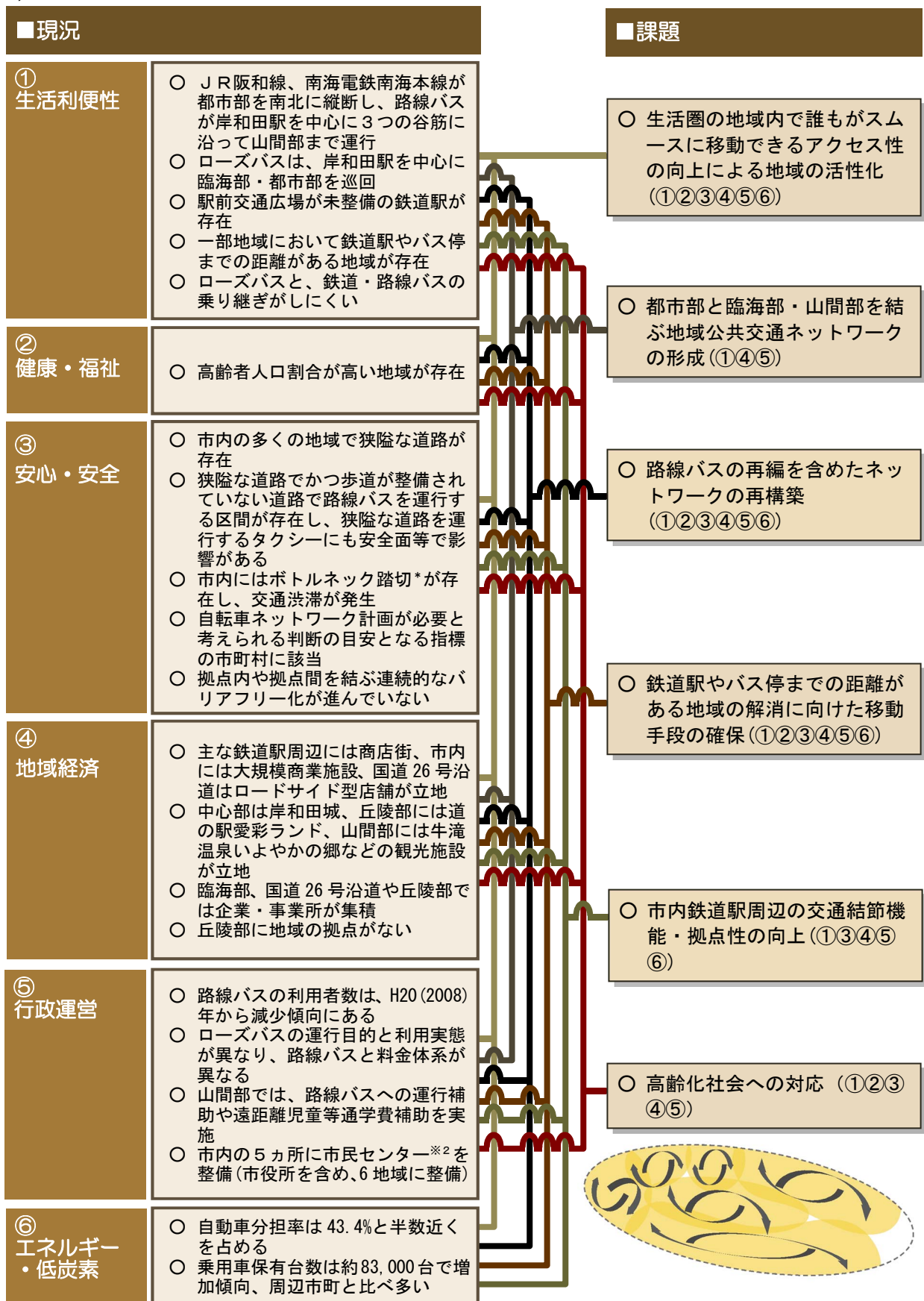
○ 臨海部及び丘陵部の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムーズにできるアクセス性の向上
(④⑤)



※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（まとめ）



※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。

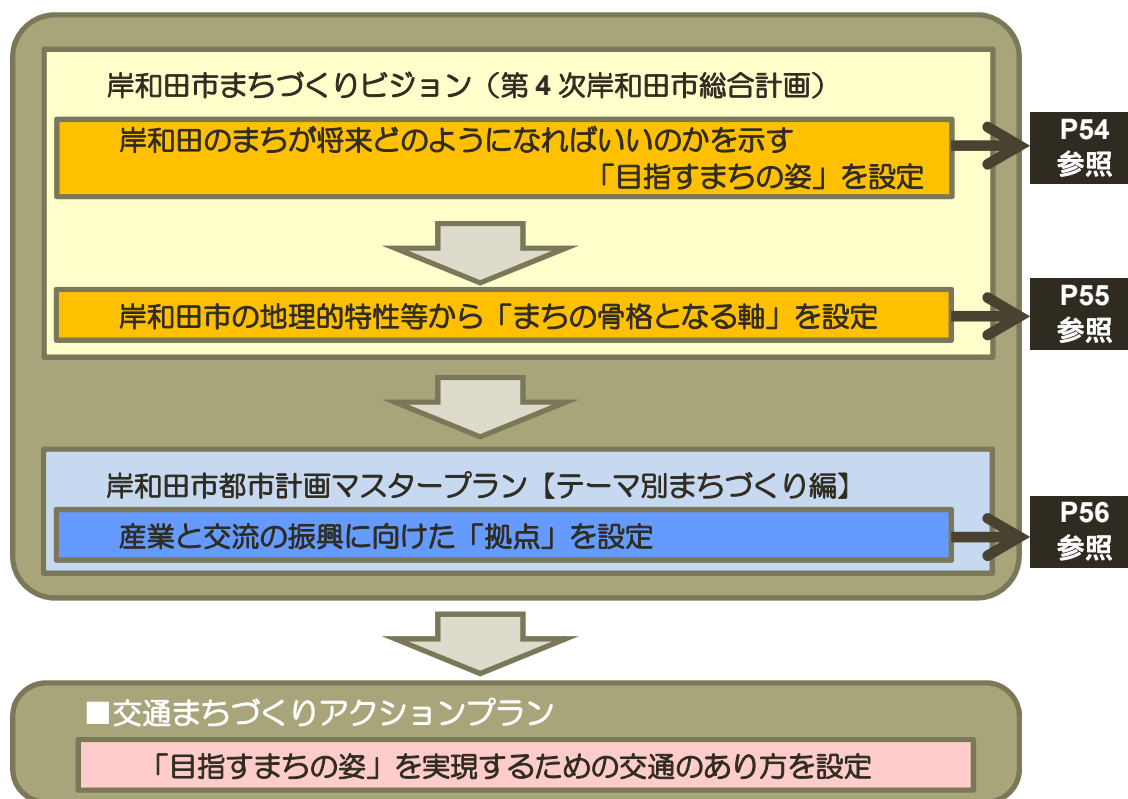
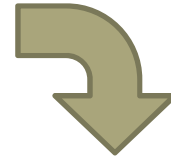


図 3-1 まちづくりビジョン等で示されている将来像

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

する中であっても約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。

資料：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 3-2 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。

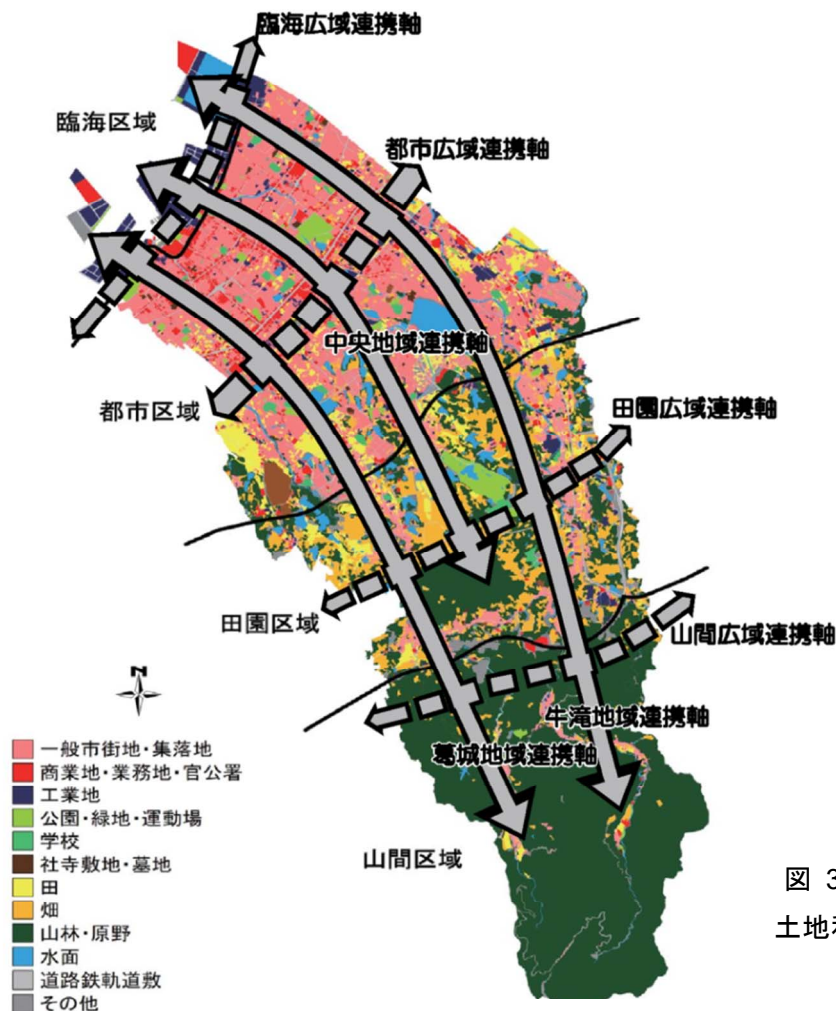


図 3-3 まちの骨格となる軸と土地利用状況（平成 22(2010)年）

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	
	[都市広域連携軸] 都市区域で市内外を結ぶ	府道堺阪南線 ----- 南海線（鉄道） ----- 国道 26 号 ----- J R 阪和線（鉄道） ----- 府道大阪和泉泉南線 ----- [都] 大阪岸和田南海線 ----- [都] 泉州山手線	
		[田園広域連携軸] 田園区域で市内外を結ぶ	[都] 泉州山手線 ----- 国道 170 号
		[山間広域連携軸] 山間区域で市内外を結ぶ	阪和自動車道

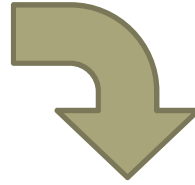
表 3-2 地域連携軸

軸の機能	主な路線名	
海と山をつなぎ、市域内の交流・活動の発展に寄与する軸	[葛城地域連携軸] 葛城の谷沿いに市域を結ぶ	府道岸和田港塔原線 [都] 岸和田土生郷修養線 ----- 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

資料：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、都市活力を持続するためには、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。



資料：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 3-4 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。

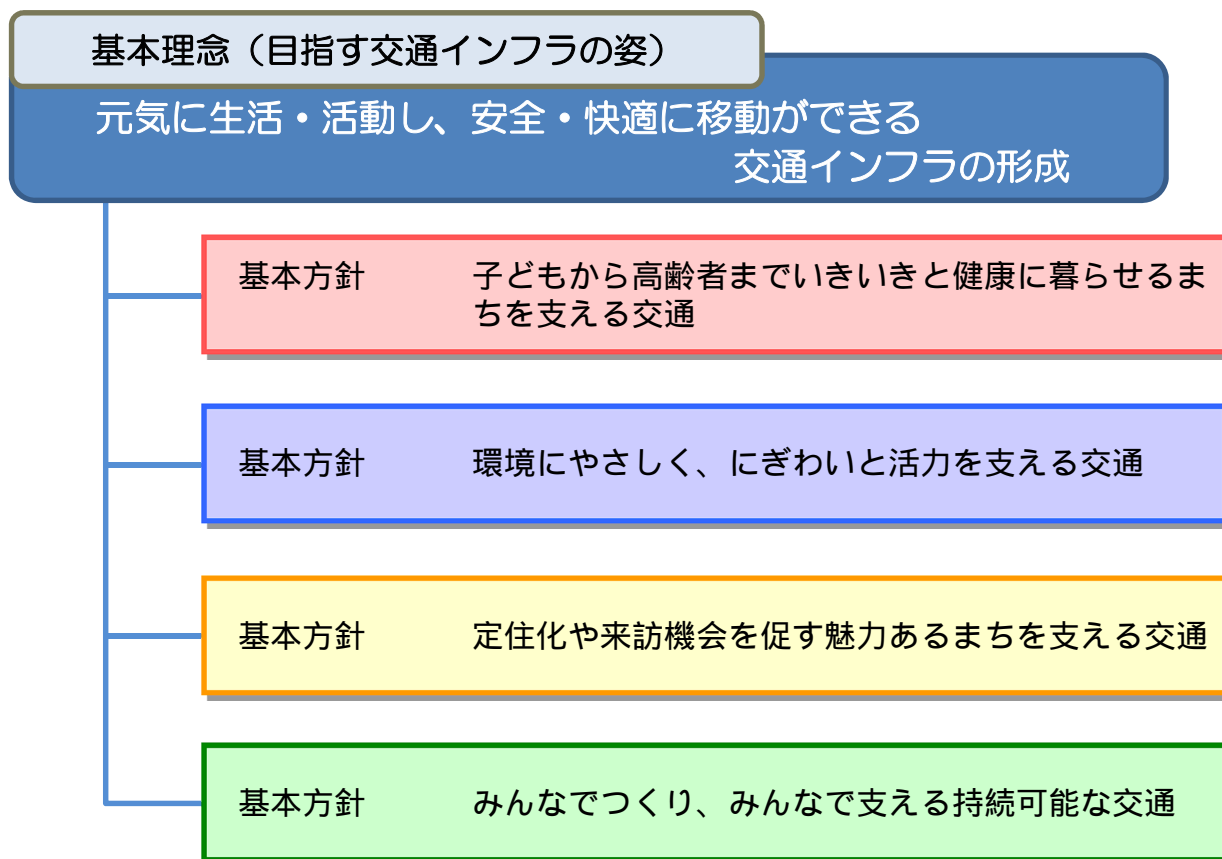


図 3-5 基本理念と基本方針

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 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となります。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、健康寿命が延びる

- ・ 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 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

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、安心して安全に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

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

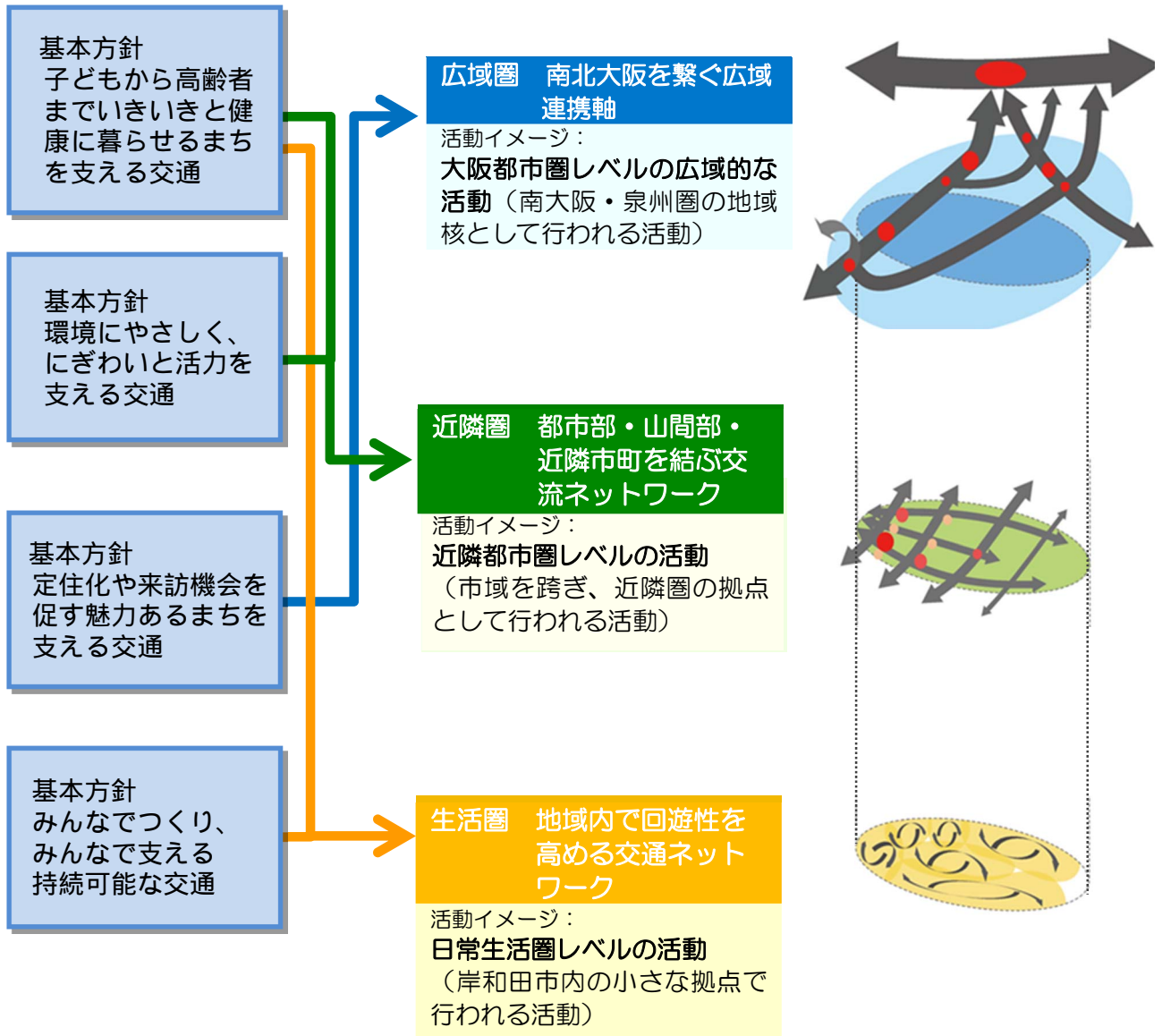
- 市の財政負担に限界がある
- 利用者減少によりバス事業者による運行に限界がある
- 地域ニーズの把握やニーズ実現に向けた住民の協働体制が必要

- 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、戦略的に取り組むものとします。



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付け、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り組めます。

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防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でき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

みんなで作くり、みんなを支える交通

- ・ 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



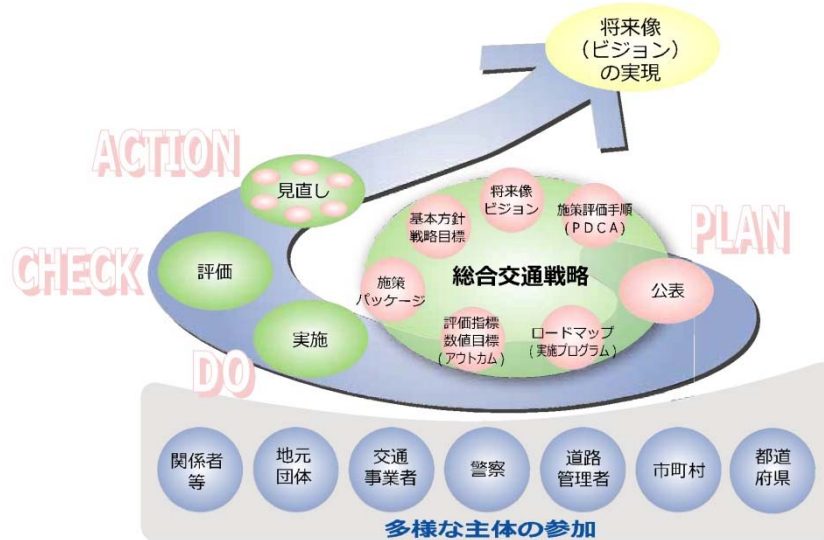


1. 交通まちづくりアクションプラン『総合交通戦略編』について

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



資料：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」を図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。

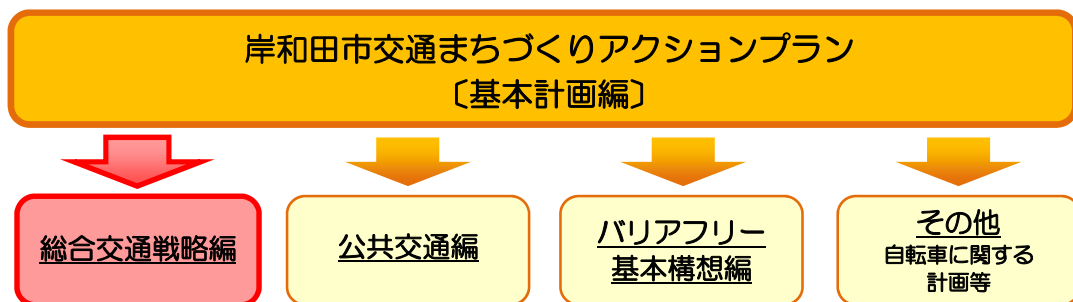


図 1-2 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の構成



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。

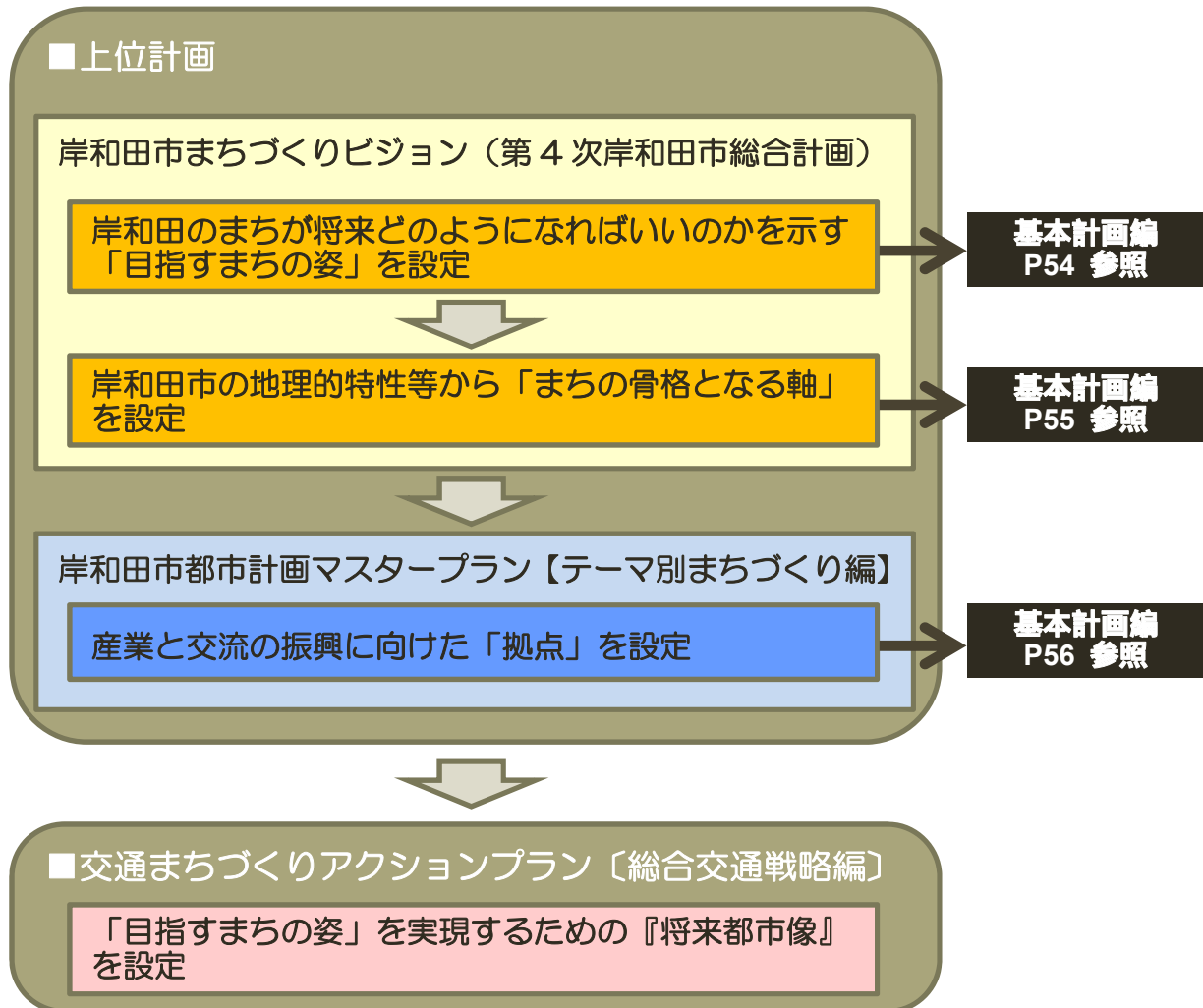


図 2-1 上位計画におけるまちづくりの構想

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、誰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でき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た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。

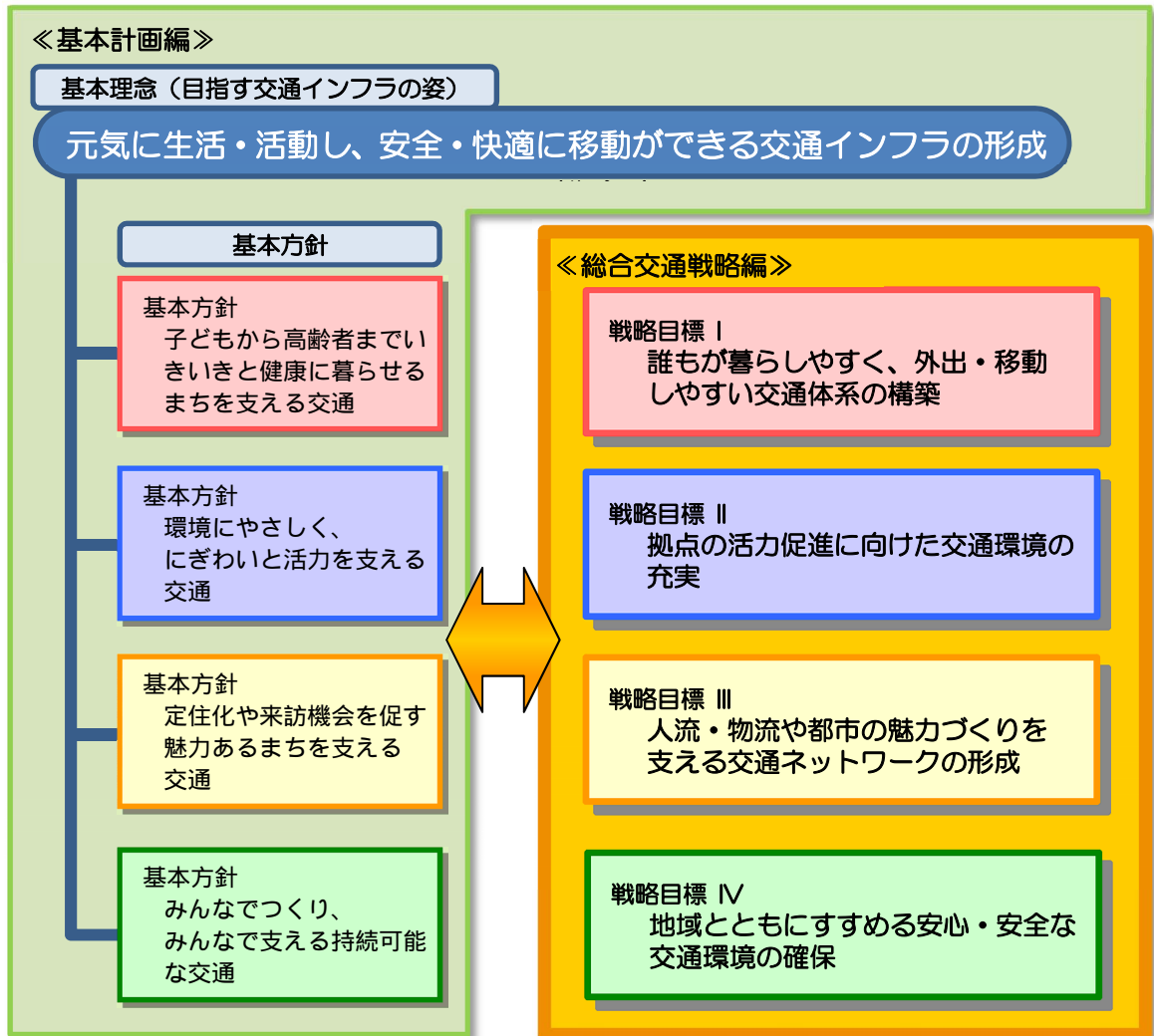
(4) 安心していつまでも住み続けることができるまちづくりの推進

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、地域の人々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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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、自動車がなくとも生活できる公共交通体系の構築。
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 鉄道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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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わ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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 市民や来訪者にわかりやすい公共交通情報を提供する。

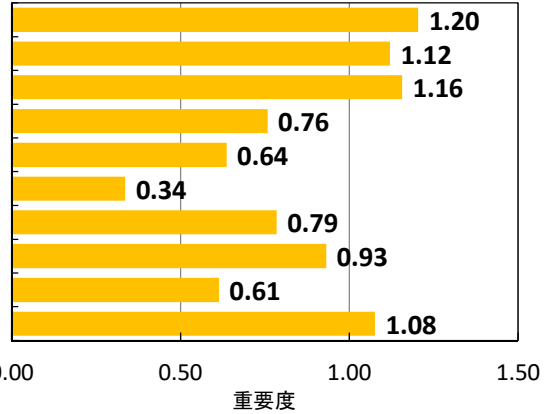
戦略目標Ⅳ (キーワード：地域・リージョン) 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	
活動と移動の階層構造	生活圏 地域内で 回遊性を高める交通ネットワーク
戦略目標を達成するための主な課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民、交通事業者、行政等が協働で、地域の交通に関する課題に取り組む、社会全体で支えるという共通認識の確立。 ・ 公共交通の利用意識向上や地域にふさわしい公共交通体系の検討。 ・ 子どもから高齢者までが安心して通行ができる交通環境の充実。
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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わかります。

■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と戦略目標の相対関係

		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 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
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安心・安全な交通環境の確保							○			

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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	
<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バスの駅前までの乗入れや、乗継割引の導入、ダイヤ改正により、移動時間の短縮、料金負担の低減をめざし、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	
<ul style="list-style-type: none"> 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	
<ul style="list-style-type: none"> 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	
<ul style="list-style-type: none"> 岸和田市の都市計画道路の整備率は、平成 27(2015)年時点で 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、今後さらに、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	
<ul style="list-style-type: none"> 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継利便性の向上や、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	
<ul style="list-style-type: none"> 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	
<ul style="list-style-type: none"> 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	
<ul style="list-style-type: none"> 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	
<ul style="list-style-type: none"> 公共交通が継続的に運行され、また、利用されていくためには、公共交通を地域全体で支えあい、持続可能なものするための取組みが必要と考えられます。そこで、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	
<ul style="list-style-type: none"> 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	
<ul style="list-style-type: none"> 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、児童の登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	
<ul style="list-style-type: none"> 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。 	



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。

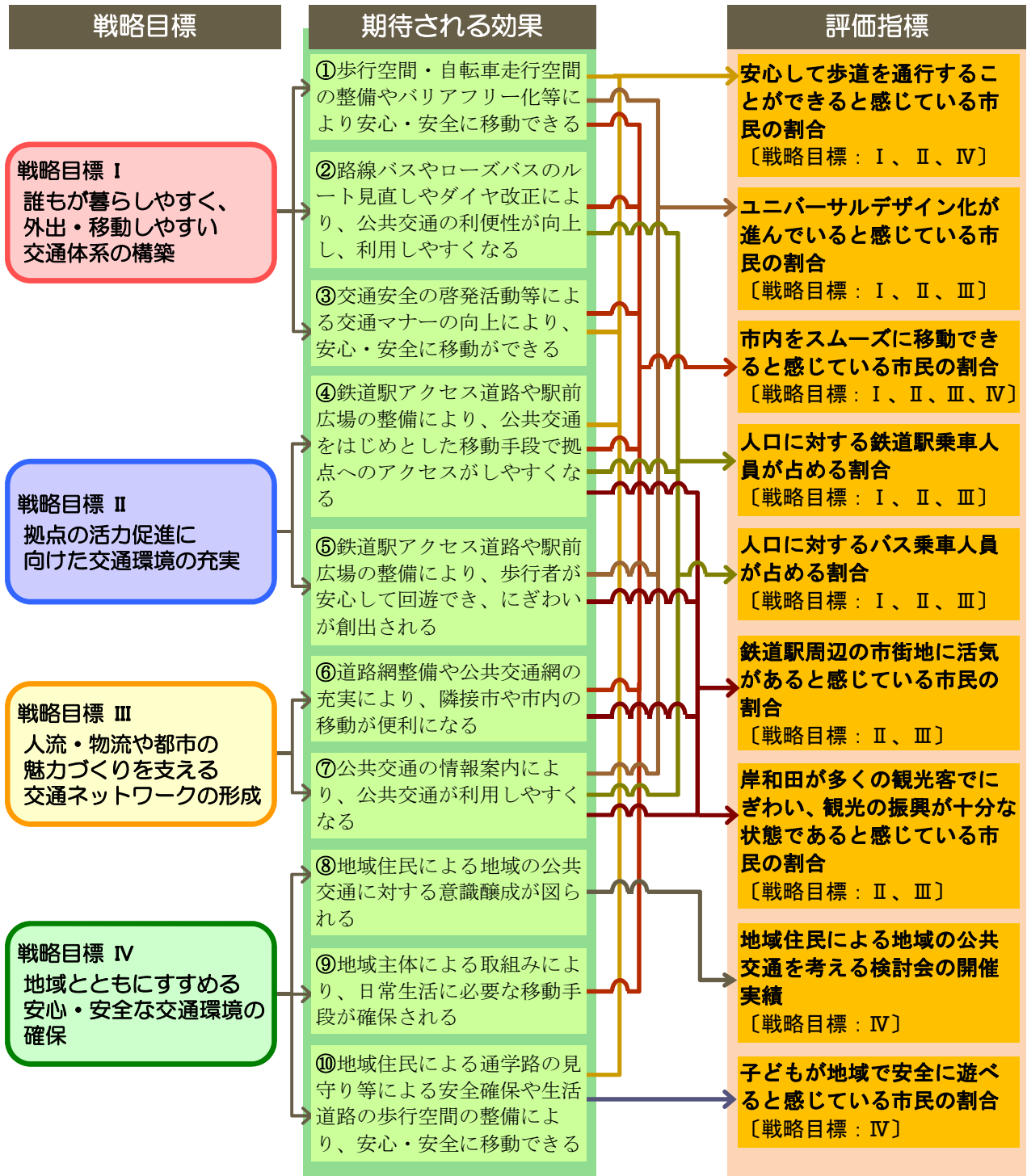


図 5-1 戦略目標と評価指標の関係

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でき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%