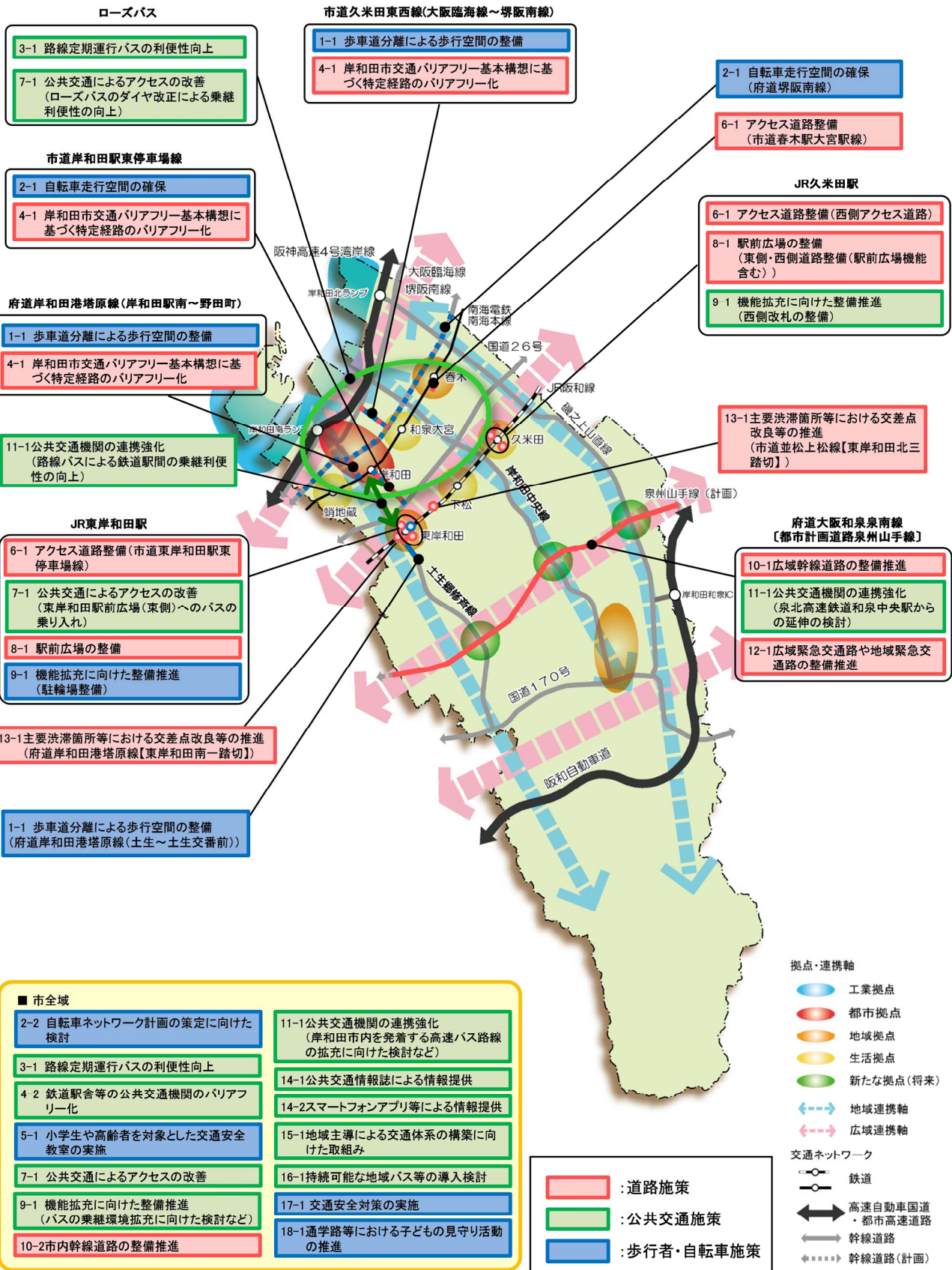


7.3 将来都市像の実現に向けた施策の展開



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。

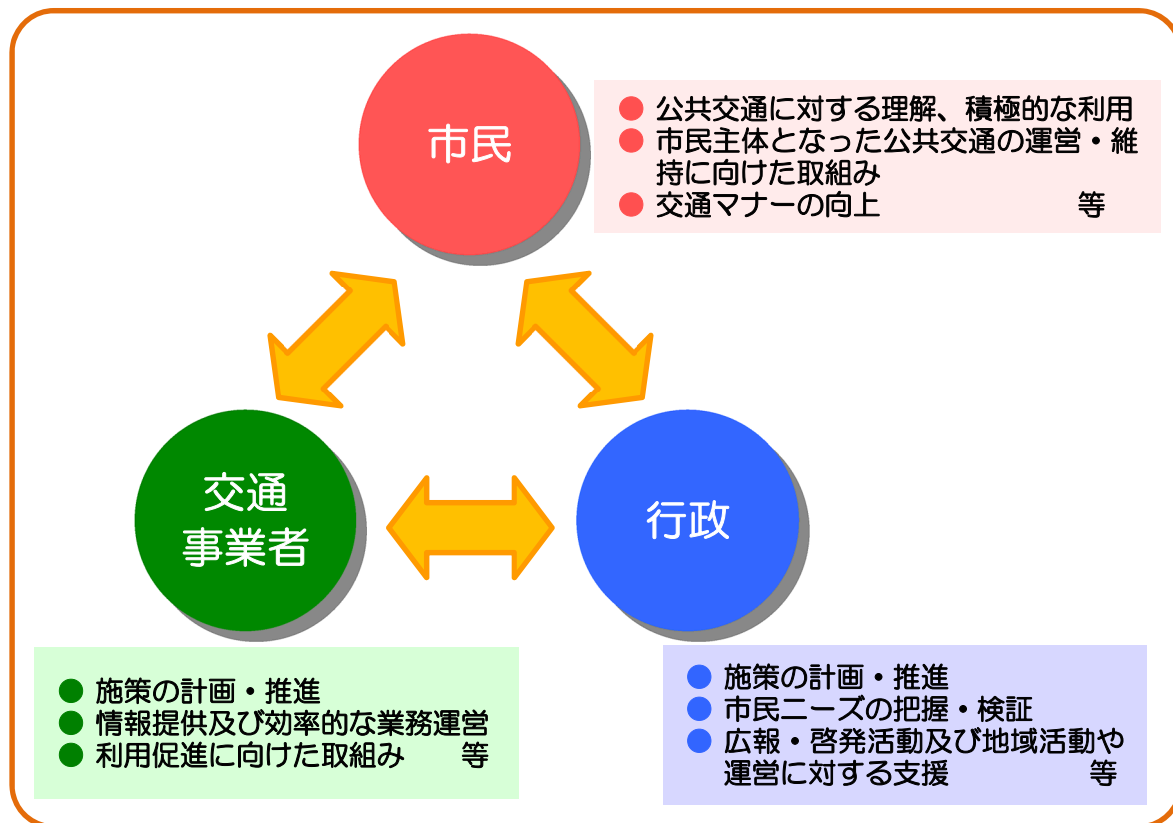
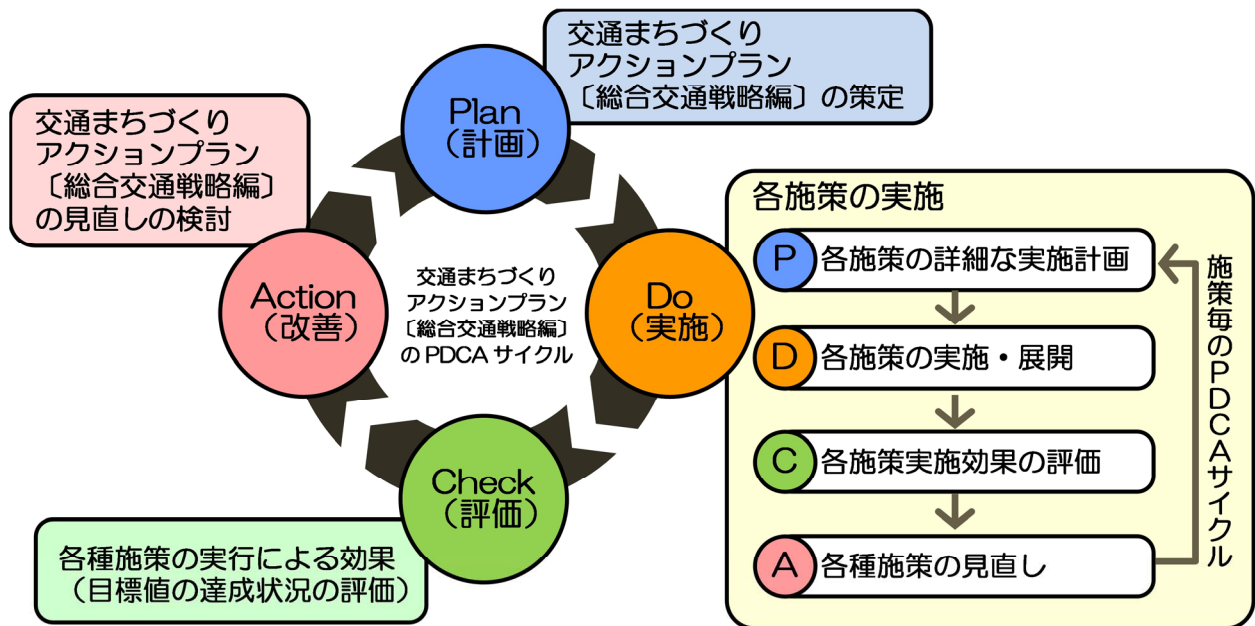


図 8-1 施策推進における基本的な考え方

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（計画（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。



- 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

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



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



資料：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



資料：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。店舗内のイトインスペースでバスを待つことができ、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



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

施策11 公共交通網の拡充

(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法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りません。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

※「たぐあしん」で算出される定額料金は、最短経路のメーター料金となっています。渋滞時や開放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。「たぐあしん」で算出された定額料金をお支払ください。
※「たぐあしん」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、適距離割引、深夜早期割増運賃が適用されています。

資料：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】



①～③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

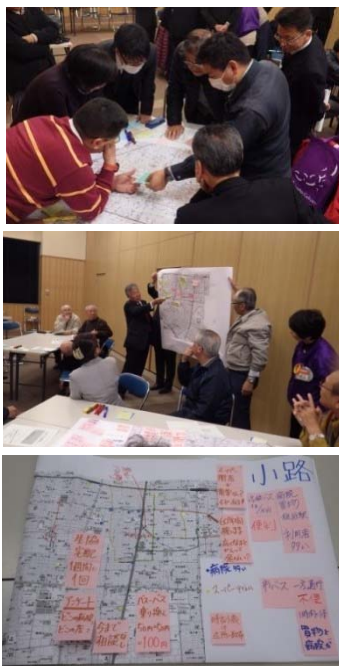
資料：長岡京市 HP

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、高齢者や障害者等の「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、検討するための「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

「コミュニティ交通」を知っていますか？

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

わがまち・わがこと

生野区にお住まいの皆さん、お出かけの際にお役に立ったことはありませんか？
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関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】
大島眞彦 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持続 理事長
現職なまちと交通をめざす 再生協理者兼 会長

山口隆実 さん
平成13年 神戸市役所 入庁
平成29年 神戸市住宅都市部市地交通政策部 公共交通課長兼 交通課長

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

資料：大阪市生野区 HP



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）の1日平均乗車人員についてはそれぞれ評価をしますが、ここでは公共交通全体の評価を行うため、各鉄道駅の1日平均乗車人員の合計値が本市の総人口に占める割合とします。

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。

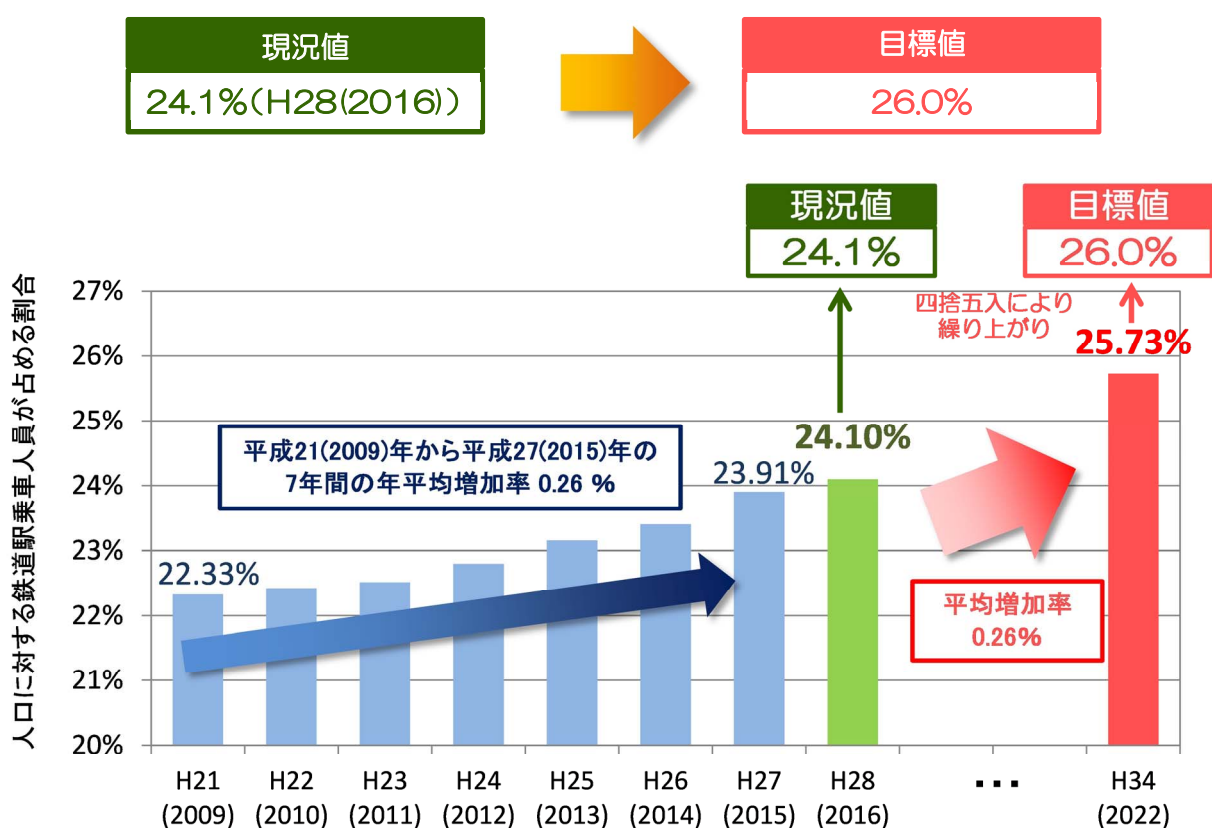


図1 人口に対する鉄道駅乗車人員が占める割合の推移と目標値

【データの資料】 各鉄道事業者の1日平均乗車人員（数字で見るときのしわだ（統計情報））
岸和田市人口（数字で見るときのしわだ（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日平均乗車人員についてはそれぞれ評価をしますが、ここでは公共交通全体の評価を行うため、4路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が本市の総人口に占める割合とします。

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み（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（KPI）で設定されている市内で運行されているバス1日平均乗車人員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日平均乗車人員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日平均乗車人員（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。

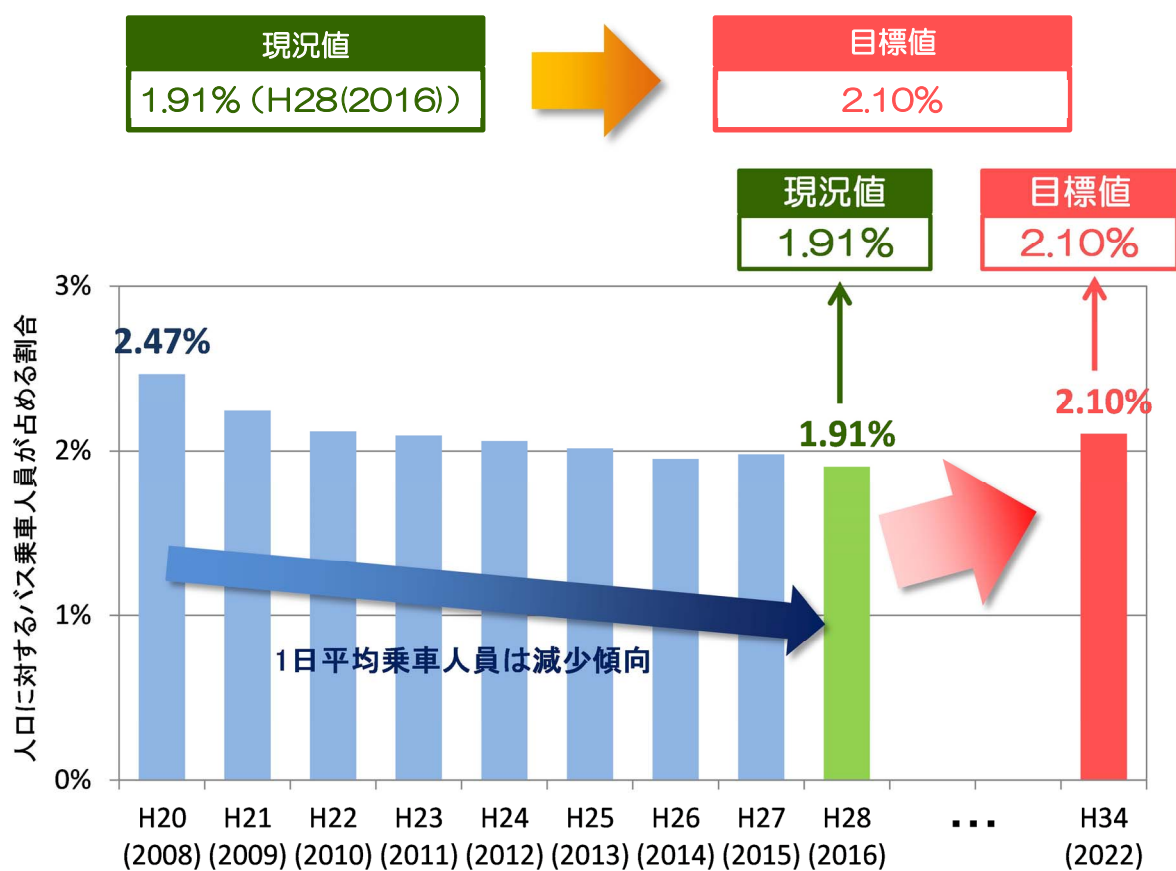


図 2 人口に対するバス乗車人員が占める割合と1日平均乗車人員の推移と目標値

【データの資料】 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（数字で見るときしわだ（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。



【データの資料】 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。



【データの資料】 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。



【データの資料】 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「市内をスムーズに移動でき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。



【データの資料】 市民意識調査による市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合

【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。



【データの資料】 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。



【データの資料】 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。



【データの資料】 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。



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、障害者等の移動または施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上また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、JR 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・JR 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、各界有識者の方々に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付け、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 (=歩行者及び自転車の交通量×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 年間において 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付けられ、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」及び「一般国道の自動車専用道路」のことをいう。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付けられている。

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・乗継施設をいう。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）。

高齢者運転免許証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（または同じ期間）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、路線バスがバス停から半径 **400m**、ローズバス（地域巡回ローズバス）がバス停から半径 **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を図るため、「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

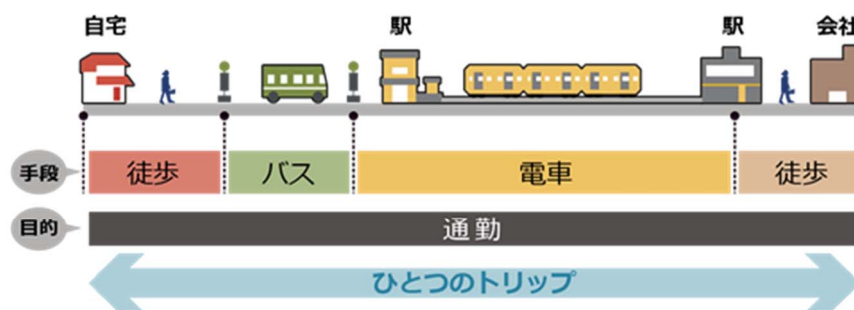
持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための定められた法律。市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。

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。

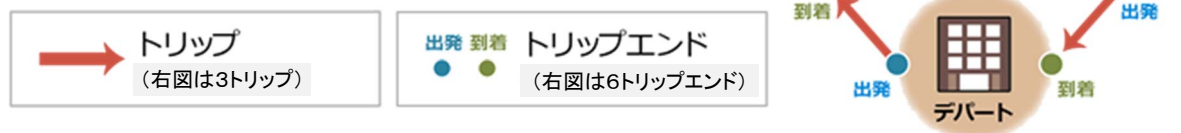
トリップ

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（歩行者及び自転車の交通量×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ような性質を示す。

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〕

～岸和田市総合交通戦略～

平成31(2019)年2月

岸 和 田 市