

岸和田市交通まちづくり アクションプラン策定について

1. 交通まちづくりアクションプランとは

(1) 交通まちづくりアクションプラン策定の必要性

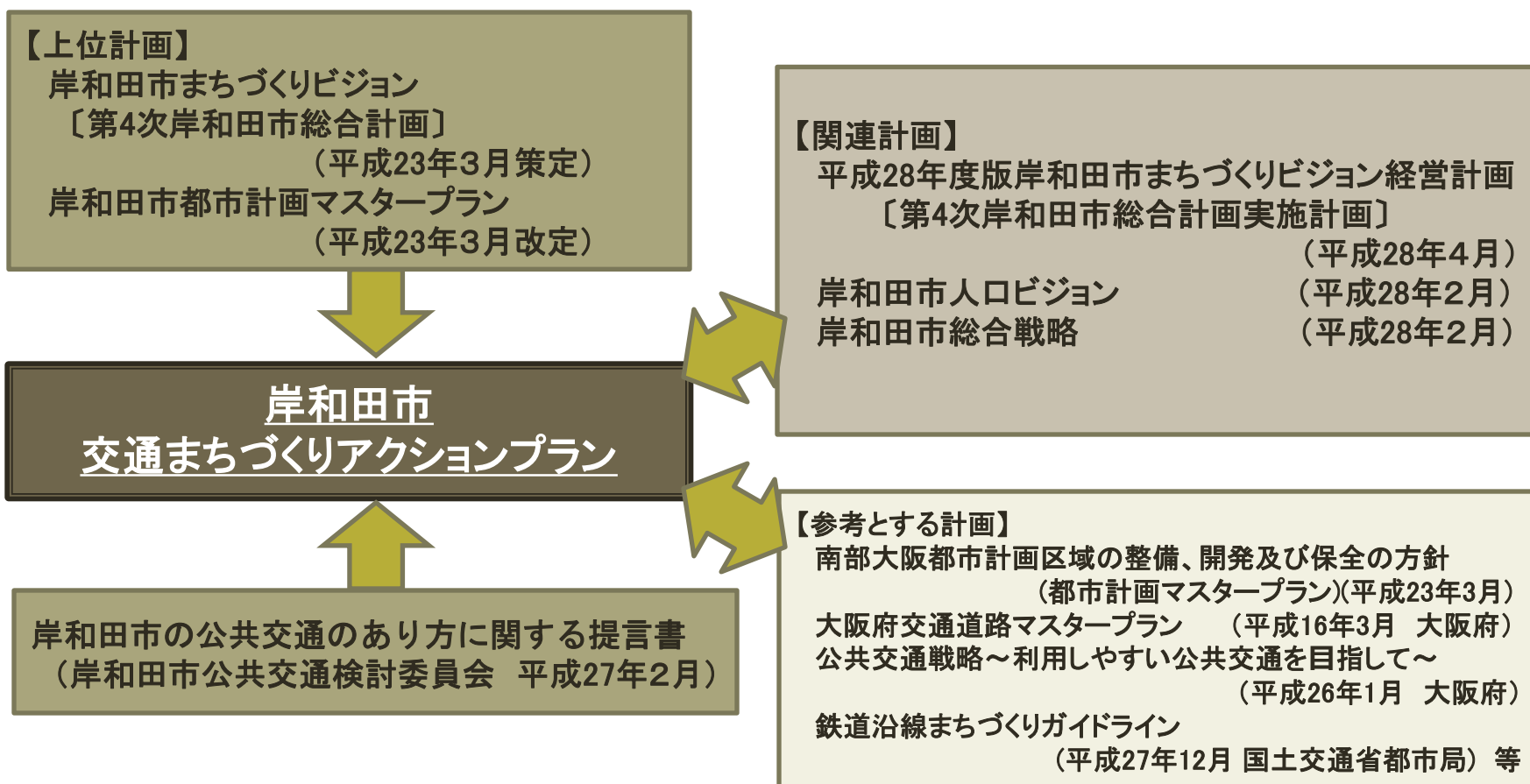
- 公共交通の大半を担う自動車交通のバス交通に関する取組として、平成22年度から26年度にかけて、市域内々交通に着目した試験バス運行を含めた市内バス交通のあり方検討を進め、課題の可視化に努めてきた。
- 一方で、市民の活動や移動の範囲が市域を超えており、これまでの市域単体の交通手段・局所的な施策では対応できない事象が顕在化する等、市民の移動を支える交通環境に多大な課題を有する状態にある。
- 本市だけではなく、泉州地域の将来動向を見据え、顕在化する課題を明確にした上で、その改善に資する施策展開が求められる。

(2) 交通まちづくりアクションプランのねらいとアウトプットイメージ

- ① 岸和田市まちづくりビジョン、都市計画マスタープラン等を上位計画とし、岸和田市交通検討委員会から提言された「将来にわたって、みんなが使える公共交通サービスを実現する」の基本方針等を踏まえ、交通まちづくりの基本方針や方向性を明確にする。
- ② 「岸和田市まちづくりビジョン経営計画」や「市長公約の行政施策化ロードマップ」等から交通関連施策を抽出しつつ、目標達成に必要な公共交通方策と様々な施策の組合せ等、実効性のある枠組みを備えた交通まちづくりを一体的に捉えた戦略的プランとして機能させる。
- ③ 既定個別計画に交通まちづくりアクションプラン策定過程での検討内容をフィードバックすることで、各分野で実施する施策が交通全体からみて最大限に効果を発揮させるように努める。

2. 交通まちづくりアクションプランの位置付け

- 「岸和田市まちづくりビジョン(第4次岸和田市総合計画)」や都市計画マスタープラン等を上位計画とする。
- 岸和田市公共交通検討委員会で提言された公共交通のあり方での基本方針である「将来にわたって、みんなが使える公共交通サービスを実現する」を踏まえるものとする。
- まちづくり及び公共交通に関連する関連計画と適切に整合を図る。










3. 対象とする区域と交通手段

(1) 対象とする区域

- 交通まちづくりアクションプランの区域は、「岸和田市全域」とする。

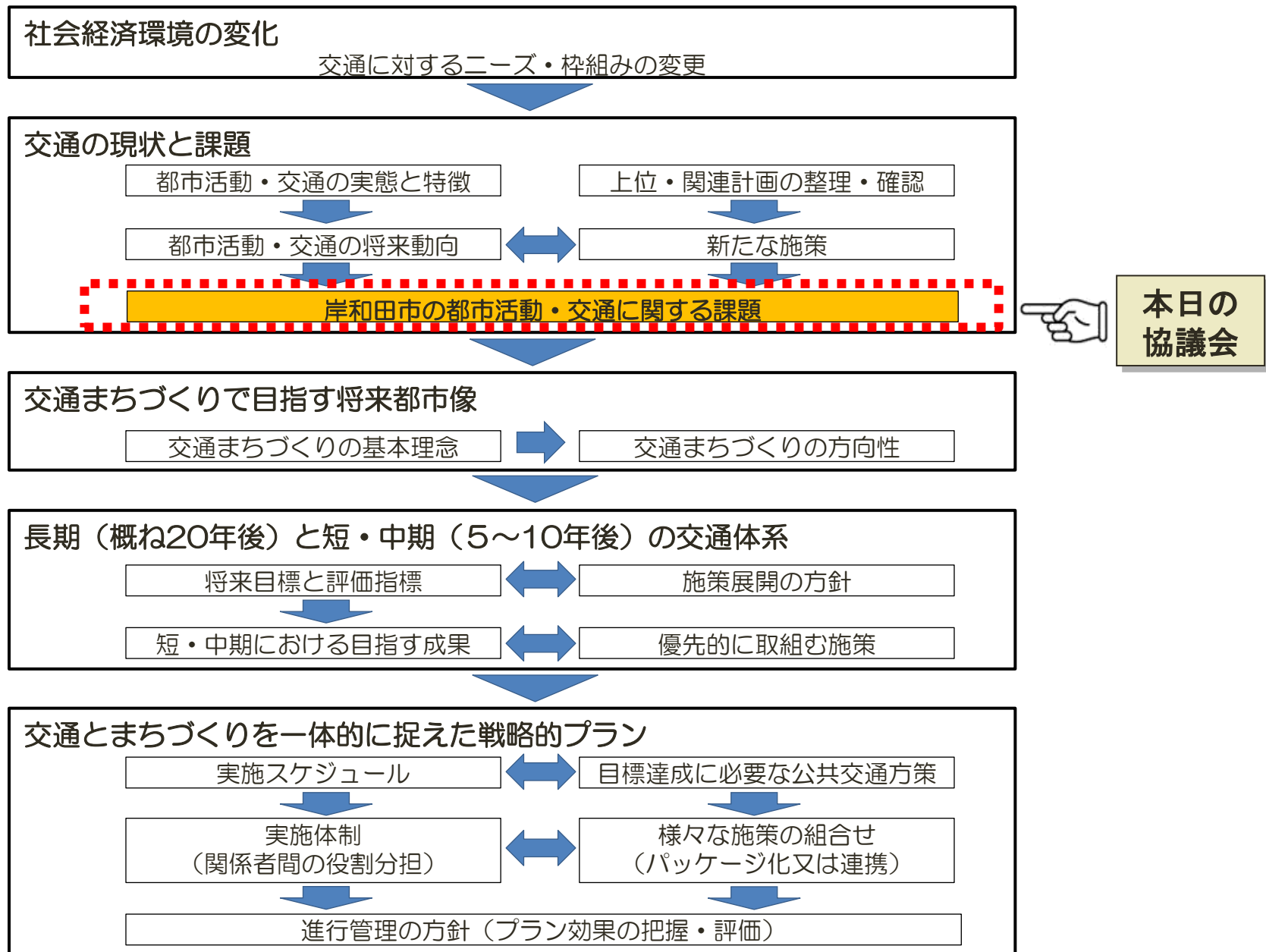
(2) 対象とする交通手段

- 鉄道・バス・タクシー・自動車・自転車・徒歩とする。

凡	例
	府県境
	市町村界
	J R
	私鉄
	高速道路
	国道
	主要地方道



4. 交通まちづくりアクションプラン策定フロー



5. 策定スケジュール

(平成27年度)

第1回協議会(12月22日開催)

- 【確認事項】 平成27年度事業計画(案) など
- 【討議事項】 本市交通の現状について

第2回協議会(2月15日開催)

- 【確認事項】 公共交通サービスに関する交通事業者からの連絡について
- 【討議事項】 交通まちづくりアクションプランの策定にあたって
交通まちづくりアクションプランの策定に伴う都市的課題の整理について

第1回協議会(8月4日開催)

- 【確認事項】 交通まちづくりアクションプランの目的・スケジュール
- 【討議事項】 岸和田市交通まちづくりアクションプラン策定に伴う都市活動・交通に関する課題、将来の交通体系形成に向けた基本方針の検討について

本日の協議会

第2回協議会(10月頃 予定)

- 【確認事項】 将来の交通体系形成に向けた基本方針の検討について
- 【討議事項】 長期交通施策の目標、長期的な将来交通の実現に向けた交通施策、事業展開の方向性について

第3回協議会(12月頃 予定)

- 【確認事項】 長期交通施策の目標、長期的な将来交通の実現に向けた交通施策
- 【討議事項】 事業展開の具体的内容、
交通まちづくりアクションプラン(案)のとりまとめについて

第4回協議会(3月頃 予定)

- 【確認事項】 事業展開の具体的内容について
交通まちづくりアクションプラン(案)について

(平成28年度)

6. 前回協議会での主な意見と協議会での共通認識

主な意見と協議会での共通認識

- (1) 「交通まちづくり」の定義を明確にすべきではないか。
 - ⇒ 協議会では、市民・交通事業者・行政の3者が協力・連携し、将来の都市像の再確認と、それにふさわしい交通体系を考えて参ります。
- (2) 岸和田のまちづくりや市民の生活を支える交通の方向性を明確にすることが重要である。
 - ⇒ 協議会では、上位計画等により、まちづくりの方向性や市民の生活での交通のあり方を示していく必要があるとの共通認識です。
- (3) タクシーも公共交通として、利活用をお願いしたい。
 - ⇒ 交通まちづくりアクションプランの対象交通は、鉄道・バス・タクシー・自動車・自転車・徒歩としており、今後、協議会において、タクシーの活用も検討するとの共通認識です。
- (4) 各地域の特性を考慮した課題のとりまとめが必要である。
 - ⇒ 本協議会資料の都市活動・交通に関する課題において提示いたします。
- (5) 誰もがクルマがなくても生活が出来るまちづくりの検討が必要ではないか。
 - ⇒ 協議会では、アクションプランは交通全モードを対象としており、各交通モードの役割を整理し、交通体系・交通のあり方を検討していくとの共通認識です。

6. 前回協議会での主な意見と協議会での共通認識

主な意見と協議会での共通認識

(6) サイレントマジョリティ※¹や若年層に対しても公共交通の検討に関与してもらう必要がある。

⇒ 協議会では、サイレントマジョリティや若年層を対象とした公共交通に対する意識醸成という視点も必要であるとの共通認識です。

(7) 車イスや歩行者が安全に通行できる歩道の確保などについても計画の対象としているのか。

⇒ 通行空間の確保など基盤整備やバリアフリー化についても交通まちづくりアクションプランの対象としており、協議会においても取組んで参ります。

※1：公の場で意思表示をすることのない大衆の多数派をいう。

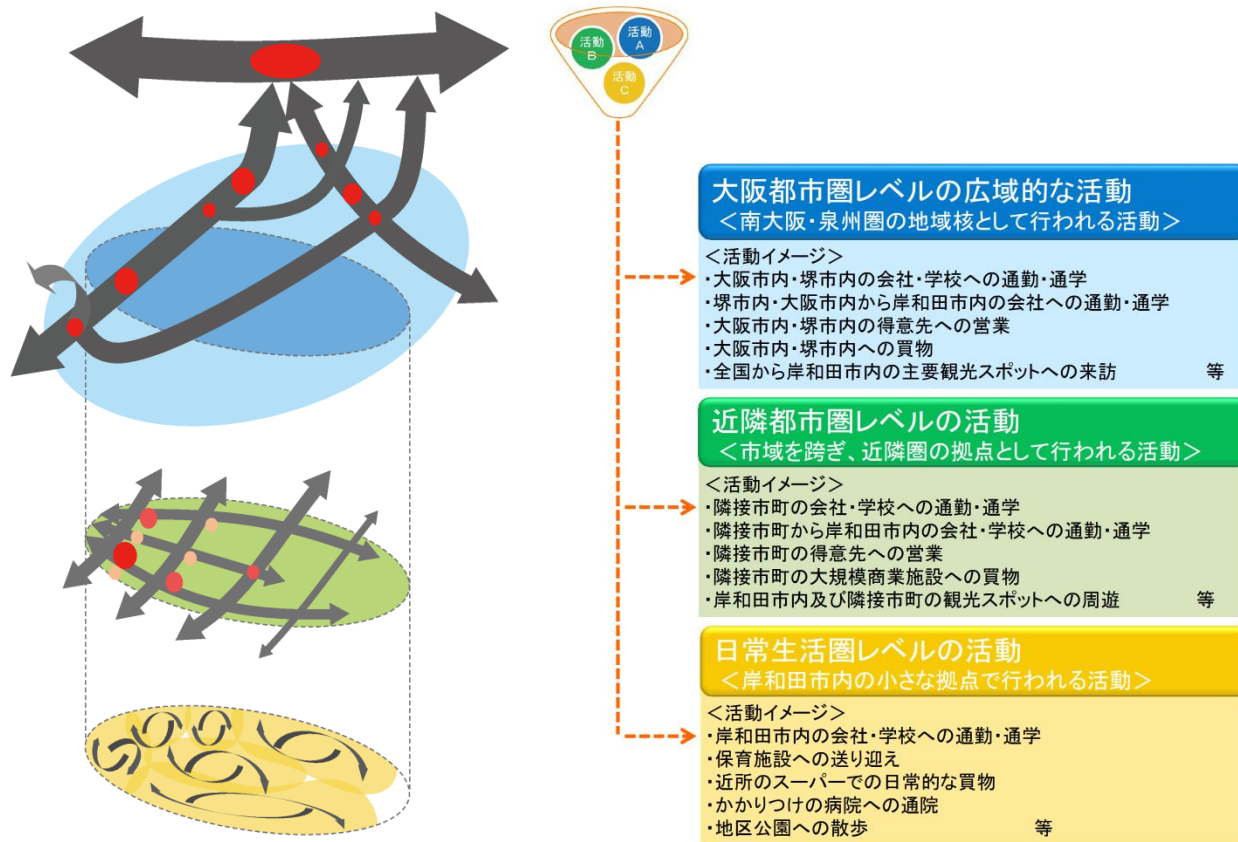
交通まちづくり
アクションプラン策定に伴う
都市活動・交通に関する課題について

1. 都市活動・交通に関する課題の考え方

(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課題だけでなく、近隣自治体との連携・調整が必要である。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る。
- 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)による分類で、都市活動・交通に関する課題の整理を進める。

■活動と移動の階層構造による分類イメージ



1. 都市活動・交通に関する課題の考え方

(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ある。
- 都市活動・交通に関する課題抽出は、都市構造を評価する6分野から交通の現状を評価する。

■ 都市構造を評価する6分野及び主な評価指標の例

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	<ul style="list-style-type: none"> ■適切な居住機能の誘導 <ul style="list-style-type: none"> 一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享受できること ■都市機能の適正配置 <ul style="list-style-type: none"> 一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 ■公共交通サービス水準の向上 <ul style="list-style-type: none"> 一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 	<ul style="list-style-type: none"> ✓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） ✓日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度 ✓公共交通の機関分担率 ✓公共交通沿線地域の人口密度
② 健康・福祉	<ul style="list-style-type: none"> ■徒歩行動の増加と健康の増進 <ul style="list-style-type: none"> 一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 一それにより市民の健康が増進すること ■都市生活の利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 一日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏域で充足していること ■歩きやすい環境の形成 <ul style="list-style-type: none"> 一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 	<ul style="list-style-type: none"> ✓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 ✓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 安全・安心	<ul style="list-style-type: none"> ■安全性の高い地域への居住の誘導 <ul style="list-style-type: none"> 一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 ■歩行環境の安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 一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 ■市街地の安全性の確保 <ul style="list-style-type: none"> 一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 ■市街地の荒廃化の抑制 <ul style="list-style-type: none"> 一空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること 	<ul style="list-style-type: none"> ✓防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合 ✓歩行者に配慮した道路延長の割合 ✓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 ✓空き家率
④ 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 <ul style="list-style-type: none"> 一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 ■健全な不動産市場の形成 <ul style="list-style-type: none"> 一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 	<ul style="list-style-type: none"> ✓従業者一人当たりの第三次産業売上高 ✓従業人口密度 ✓平均住宅宅地価格
⑤ 行政運営	<ul style="list-style-type: none"> ■都市経営の効率化 <ul style="list-style-type: none"> 一人口密度の維持、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 ■安定的な税収の確保 <ul style="list-style-type: none"> 一医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること 一地価が維持、増進すること 	<ul style="list-style-type: none"> ✓市民一人当たりの行政コスト ✓居住を誘導する区域における人口密度 ✓市民一人当たりの税収額 ✓従業者一人当たりの第三次産業売上高 ✓平均住宅宅地地価
⑥ エネルギー／低炭素	<ul style="list-style-type: none"> ■運輸部門における省エネ・低炭素化 <ul style="list-style-type: none"> 一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 ■民生部門における省エネ・低炭素化 <ul style="list-style-type: none"> 一民生部門におけるエネルギー利用効率が増進し、エネルギー消費量が減少すること 	<ul style="list-style-type: none"> ✓市民一人当たりの自動車CO₂排出量 ✓公共交通の機関分担率 ✓家庭部門における市民一人当たりのCO₂排出量 ✓業務部門における従業者一人当たりのCO₂排出量

2. 都市活動・交通に関する課題

(1) 広域圏における都市活動・交通に関する課題(※以降「課題」とします)

■現況

① 生活利便性

- 広域幹線道路として、阪神高速4号湾岸線、主要地方道大阪臨海線、国道26号が市域北部、阪和自動車道、国道170号が市域東部を縦断
- 鉄道は、JR阪和線、南海本線が都市部を南北に縦断
- 国道26号から東側では西側に比べ、南北方向の広域幹線ネットワークが脆弱

② 健康・福祉

- 泉南地域の代表交通手段分担率は、徒歩が18.8%、自転車が16.6%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、徒歩が18.9%、自転車が21.1%であり、泉南地域平均と同程度
- 歩道設置率は57.2%となっており、大阪府内の全市町村の平均値59.9%よりも低い

③ 安心・安全

- 国道26号と主要地方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

④ 地域経済

- 臨海部では工業拠点として、工業・流通機能の集積を図る企業誘致を推進
- 岸和田市の製造業従業者数は約7,850人(平成25年)で、泉南地域で最も多い
- 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。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る

⑤ 行政運営

- 丘陵地区では土地区画整理事業が事業中、地域内では企業が立地
- 臨海部の岸之浦地区(岸之浦町, 約29.9ha)や岸和田旧港地区において地区計画を策定

⑥ エネルギー・低炭素

- 泉南地域の自動車の分担率は46.7%であり、大阪府内8地域のなかで最も高い
- 岸和田市の自動車の分担率は43.4%であり、泉南地域の自動車分担率46.7%よりも低い

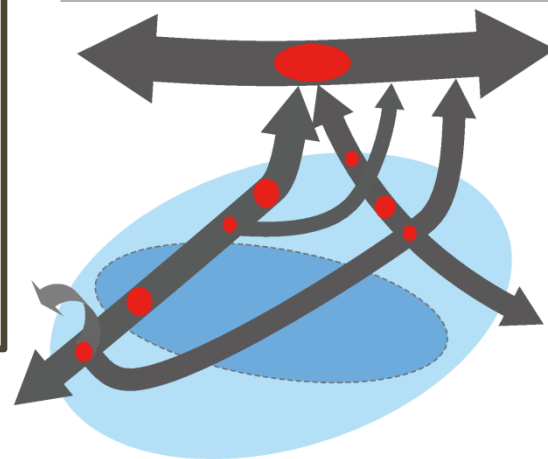
■課題

- 広域圏ネットワークの整備推進(①③④⑤⑥)

- 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(①②④⑤⑥)

- 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の整備(①③⑥)

- 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(③)



2. 都市活動・交通に関する課題

(2) 近隣圏における課題

■ 現況

① 生活利便性

- 近隣都市等を結ぶ主要地方道大阪和泉南線（通称：13号線）、府道堺阪南線が市域北部を南北を縦断
- 日常生活サービス機能等（医療、福祉、商業および公共交通）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%）よりも低い
- 都市計画道路の整備済の割合は、52.4%と半数程度
- 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

- 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
- 障がい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

- 市民の“安心して歩道を通行できる”と感じている人の割合が18.2%
- 岸和田市と近隣都市を結ぶ路線バスでは、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

- 臨海部と丘陵部において企業誘致を推進

⑤ 行政運営

- 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

- 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

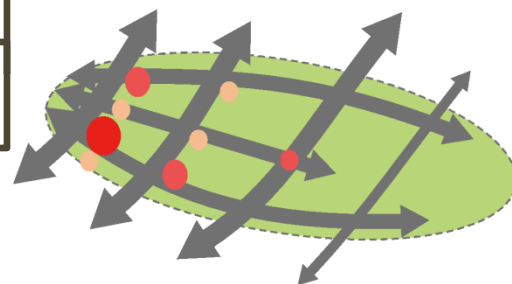
■ 課題

- 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)

- 岸和田市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)

- 臨海部や丘陵部の企業誘致に伴う市内外からスムーズに移動できるアクセス性の向上(④⑤)



※1：都市構造の評価に関するハンドブック（平成26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。

2. 都市活動・交通に関する課題

(3) 生活圏における課題 【各地域】

■ 現況

① 生活利便性

- JR阪和線、南海電鉄南海本線が都市部を南北に縦断し、路線バスが岸和田駅を中心に3つの谷を山間部まで運行
- ローズバスは、岸和田駅を中心に臨海部・都市部を巡回
- 駅前広場が未整備の鉄道駅が存在
- 一部地域において公共交通空白地が存在
- ローズバスと、鉄道・路線バスの乗り継ぎがしにくい

② 健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在

③ 安心・安全

- 市内の多くの地域で狭隘な道路が存在
- 狭隘な道路でかつ歩道の整備がない道路で路線バスを運行する区間が存在し、狭隘な道路を運行するタクシーにも安全面等で影響がある
- 市内にはボトルネック踏切が存在し、交通渋滞が発生
- 自転車ネットワーク計画が必要と考えられる判断の目安となる指標の市町村に該当
- 拠点内や拠点間を結ぶ連続的なバリアフリー化が進んでいない

④ 地域経済

- 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
- 中心部は岸和田城、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
- 臨海部、国道26号沿道や丘陵部では企業・事業所が集積
- 丘陵部に地域の拠点が無い

⑤ 行政運営

- 路線バスの利用者数は、H20年～H26年にかけて減少傾向であったが、H27年は微増傾向
- ローズバスの運行目的と利用実態が異なり、路線バスと料金体系が異なる
- 山間部では、路線バスへの運行補助や遠距離児童等通学費補助を実施
- 市内に5カ所に市民センター※²を整備(市役所を含め、6地域に整備)

⑥ エネルギー・低炭素

- 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

■ 課題

- 生活圏の地域内で誰もがスムーズに移動できるアクセシビリティの向上による地域の活性化(①②③④⑤⑥)

- 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(①④⑤)

- 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築(①②③④⑤⑥)

- 公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保(①②③④⑤⑥)

- 駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上(①③④⑤⑥)

- 高齢化社会への対応(①②③④⑤)



※2：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

2. 都市活動・交通に関する課題

(3) ー① 生活圏における課題 【①都市中核地域】

■現況

① 生活利便性

- 日常生活サービス機能等(医療、福祉、商業および公共交通)を徒歩圏で享受できる人口が総人口に占める割合が高い
- ローズバスと、鉄道・路線バスの乗り継ぎがしにくい
- 岸和田駅改札口までの距離にに関して各駐輪場の駐輪台数にバラつきがある

② 健康・福祉

- 岸和田駅を中心として医療サービス業務は多い
- 高齢者人口割合が高い地域が存在
- 一部の駅で駅員が不在となる時間帯があり、車いす等での利用不便が生じる

③ 安心・安全

- 道路密度は18.2km/km²と高いが、狭隘道路が多く存在
- 岸和田駅の駅前広場では、バス乗降場で駐停車する一般車により、バスの円滑な運行・乗降に影響がある(※事業者ヒアリングによる)

④ 地域経済

- 都市中核地域内には多くの商店街が存在
- 大阪臨海線沿道に大規模商業施設が立地
- 臨海部に鉄鋼業を主とする製造関連、物流関連の企業や水産物地方卸売市場が立地
- 観光資源が集積し、岸和田城周辺等では散策を促す道路空間の高質化を実施

⑤ 行政運営

- 市役所や府の出張所等の公的機関が集積
- 路線バスの利用者数は、路線においてH20年～H26年にかけて減少傾向であったが、H27年は微増傾向
- ローズバスの運行目的と利用実態が異なり、路線バスと料金体系が異なる

⑥ エネルギー・低炭素

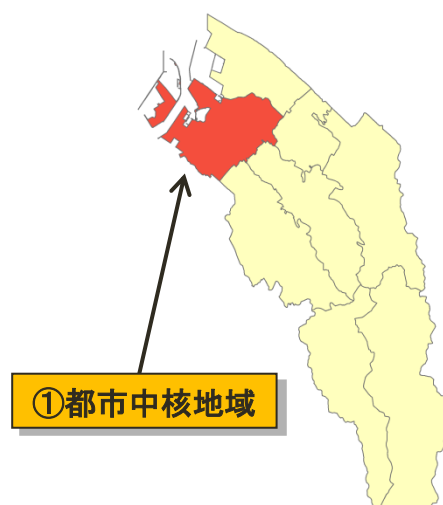
- 自動車の分担率は37.6%となっており、岸和田市全体の43.4%と比較すると低い

■課題

- 都市中核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(①②③④⑤⑥)

- 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(①④⑤)

- 高齢化社会への対応(①②③④⑤)



①都市中核地域

2. 都市活動・交通に関する課題

(3) ー② 生活圏における課題【②岸和田北部地域】

■現況

① 生活利便性

- 日常生活サービス機能等(医療、福祉、商業および公共交通)を徒歩圏で享受できる人口が総人口に占める割合が高い
- 公共交通(鉄道+バス)の分担率は約11%(鉄道：9.9%、バス：1.1%)である
- ローズバスと、鉄道・路線バスの乗り継ぎがしにくい
- 一部地域において公共交通空白地が存在

② 健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在
- 徒歩・自転車分担率は20.6%、27.7%と岸和田市全体(徒歩：18.9%、自転車21.1%)よりも比較的高い
- 病院(岸和田徳洲会病院、岸和田盈進会病院)が春木駅との送迎バスを運行

③ 安心・安全

- 春木駅付近の踏切ではボトルネック踏切が1箇所あり、交通渋滞が発生
- 道路密度は12.0km/km²と高いが、狭隘道路が多く存在

④ 地域経済

- 春木駅周辺には商店街が形成されており、その近くに大規模な商業施設や競輪場が立地
- 臨海部に鉄鋼業を主とする製造関連、物流関連の企業が立地
- 年間23万人の利用がある総合体育館が立地

⑤ 行政運営

- 地域内に市役所の支所が立地
- 路線バスの利用者数は、多くの路線においてH20年～H26年にかけて減少傾向
- 大規模公園や医療施設が集積した市民の健康・レクリエーション拠点の形成を図る生活・文化ゾーンに位置付け
- ローズバスの運行目的と利用実態が異なり、路線バスと料金体系が異なる

⑥ エネルギー・低炭素

- 自動車の分担率は37.8%となっており、岸和田市全体の43.4%と比較すると低い

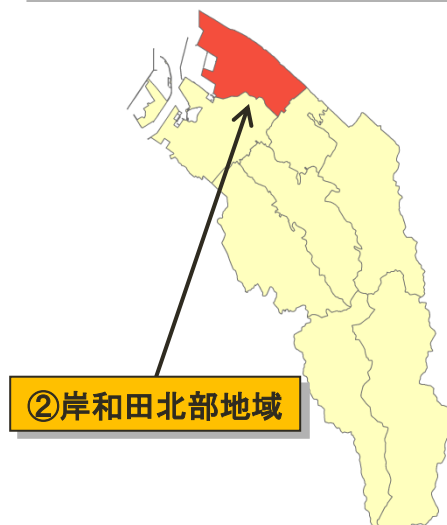
■課題

- 春木駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上(①③④⑤⑥)

- 岸和田北部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(①②③⑤⑥)

- 公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保(①②⑥)

- 高齢化社会への対応(①②③④⑤)



②岸和田北部地域

2. 都市活動・交通に関する課題

(3) ー③ 生活圏における課題【③葛城の谷地域西部】

■ 現況

① 生活利便性

- 平地部では日常生活サービス機能等(医療、福祉、商業および公共交通)を徒歩圏で享受できる人口が平地部の総人口に占める割合が高いが丘陵部では割合が低い
- 東岸和田駅は駅とバス停の距離が離れている
- 鉄道と路線バスの乗り継ぎがしにくい
- 発生集中量のうち地域内々の次に多いのは都市中核地域で、次いで貝塚市や大阪市の移動が多く、貝塚市への代表交通手段は自動車、大阪市が鉄道が多い
- 阿間ヶ滝地区は路線バスが廃止されている

② 健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在
- 徒歩・自転車の分担率は17.3%や20.1%と岸和田市全体(徒歩:18.9%、自転車21.1%)よりも比較的低い。

③ 安心・安全

- 道路密度は4.8km/km²と低く、狭隘な集落内道路が多い(葛城の谷地域全体)

④ 地域経済

- 医療施設、大規模商業施設は東岸和田駅周辺に多く立地
- 丘陵部には、良好な住宅環境や農地が広がる
- 東岸和田駅西側に総合地方卸売市場が立地
- 国道26号沿道はロードサイド型店舗が立地する市街地を形成

⑤ 行政運営

- 市役所の支所が東岸和田駅周辺に立地
- 路線バスの葛城線の利用者は、H20年～H26年にかけて減少傾向
- 東岸和田駅周辺は高架化事業を実施中

⑥ エネルギー・低炭素

- 自動車の分担率は44.5%となっており、岸和田市全体の43.4%と比較すると高い

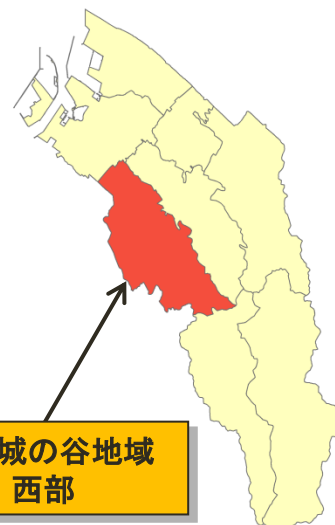
■ 課題

- 東岸和田駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上(①③④⑤⑥)

- 葛城の谷地域西部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(①②③⑤⑥)

- 公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保(①②⑥)

- 高齢化社会への対応(①②③④⑤)



③ 葛城の谷地域西部

2. 都市活動・交通に関する課題

(3) ー④ 生活圏における課題【④葛城の谷地域東部】

■現況

① 生活利便性

- 日常生活サービス機能等(医療、福祉、商業および公共交通)を徒歩圏で享受できる人口が総人口に占める割合が低い
- 地域内には鉄道路線がなく、路線バスは葛城線が運行
- 発生集分量のうち地域内々の次に多いのは、隣接する葛城の谷西部、次いで貝塚市等の市外への移動が多く、貝塚市への代表交通手段は自動車が多い

② 健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在
- 徒歩の分担率は25.8%で、岸和田市全体の18.9%に比べ高い
- 自転車の分担率は6.6%で、岸和田市全体の21.1%に比べ低い

③ 安心・安全

- 狭隘な道路かつ歩道の整備がない道路で路線バスが運行
- 道路密度は4.8km/km²と低く、狭隘な集落内道路が多い(葛城の谷地域全体)

④ 地域経済

- 神於山、金剛生駒紀泉国定公園が存在

⑤ 行政運営

- 路線バスの葛城線の利用者は、H20年～H26年にかけて減少傾向
- 葛城線の河合～塔原間は、「岸和田市路線バス運行存続補助金」の交付対象路線
- 遠距離児童等通学費補助を実施

⑥ エネルギー・低炭素

- 自動車の分担率は59.7%となっており、岸和田市全体の43.4%と比較すると高い

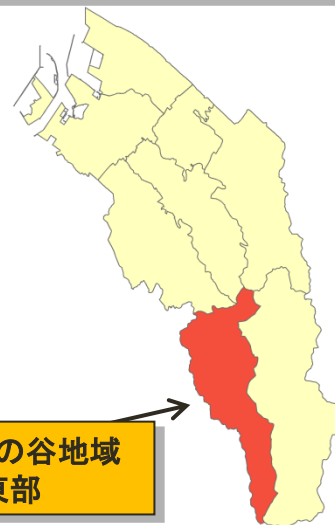
■課題

- 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築(①②③④⑤⑥)

- 葛城の谷地域東部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(①②③⑤⑥)

- 公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保(①②③④⑤⑥)

- 高齢化社会への対応(①②③④⑤)



④葛城の谷地域東部

2. 都市活動・交通に関する課題

(3) ー⑤ 生活圏における課題【⑤岸和田中部地域】

■ 現況

① 生活利便性

- 下松駅周辺では日常生活サービス機能等(医療、福祉、商業および公共交通)を徒歩圏で享受できる人口が総人口に占める割合が高いが、その他の地域では低い
- 路線バスは東西方向を結ぶ福田線があるが、南北方向を結ぶ路線バスはない。また、地域北部の一部でローズバスが運行
- ローズバスと、鉄道・路線バスの乗り継ぎがしにくい
- 一部地域において公共交通空白地が存在
- 岸和田市丘陵土地区画整理事業の業務用地への通勤者に対する公共交通が脆弱

② 健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在
- 徒歩の分担率は15.8%で、岸和田市全体の18.9%に比べ低い
- 自転車の分担率は12.4%で、岸和田市全体の21.1%に比べ低い

③ 安心・安全

- 狭隘な道路かつ歩道の整備がない道路で路線バスが運行(交通渋滞)
- 道路密度は10.1 km/km²高いが、狭隘な集落内道路も存在

④ 地域経済

- 丘陵地区では土地区画整理事業が事業中、地域内では企業が立地
- 道の駅「愛彩ランド」が立地
- 国道26号沿道では、商業と工業が混在する市街地が形成
- 年間80万人が訪れる蜻蛉池公園が立地

⑤ 行政運営

- 地域内に市役所の支所が立地
- 路線バスの福田線の利用者は、H20年～H26年にかけて減少傾向
- 福田線は、「岸和田市路線バス運行存続補助金」の交付対象路線
- ローズバスの運行目的と利用実態が異なり、路線バスと料金体系が異なる

⑥ エネルギー・低炭素

- 自動車の分担率は51.1%となっており、岸和田市全体の43.4%と比較すると高い

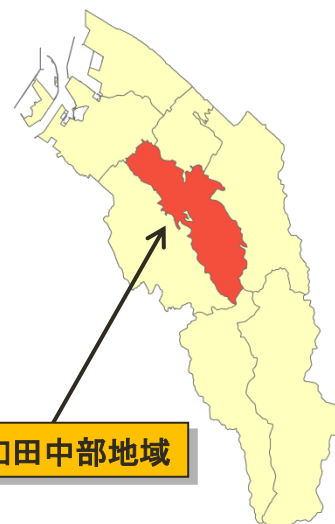
■ 課題

○ 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築(①②③④⑤⑥)

○ 岸和田中部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(①②③④⑤⑥)

○ 公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保(①②③④⑤⑥)

○ 高齢化社会への対応(①②③④⑤)



⑤岸和田中部地域

2. 都市活動・交通に関する課題

(3) 一⑥ 生活圏における課題【⑥久米田地域】

■ 現況

① 生活利便性

- 日常生活サービス機能等(医療、福祉、商業および公共交通)を徒歩圏で享受できる人口が総人口に占める割合は高い
- 一部地域において公共交通空白地が存在
- 牛滝線「久米田」バス停から久米田駅への乗り継ぎは、約400mの徒歩移動が必要
- 地域内には久米田駅があり、路線バスは牛滝線、東ヶ丘線が運行し、ローズバスも運行
- ローズバスと、鉄道・路線バスの乗り継ぎがしにくい

② 健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在
- 徒歩の分担率は17.6%で、岸和田市全体の18.9%に比べ低い
- 自転車の分担率は22.2%で、岸和田市全体の21.1%に比べ高い
- 公共交通空白地に医療施設や福祉施設等が立地

③ 安心・安全

- 狭隘な道路かつ歩道の整備がない道路で路線バスが運行
- 道路密度は17.2km/km²と高いが、久米田駅周辺の道路状況は脆弱
- 久米田駅付近にボトルネック踏切が2箇所あり、交通渋滞が発生
- 久米田駅周辺では、都市系計画道路や駅前広場が未整備であるため、歩行者、自転車及び自動車が輻輳

④ 地域経済

- 久米田駅前には商店街が形成
- 国道26号沿道はロードサイド型店舗が立地する市街地を形成
- 平成27年10月に久米田池が世界灌漑施設遺産に登録

⑤ 行政運営

- 地域内に市役所の支所が立地
- 牛滝線、東ヶ丘線のH26年の利用者は、H20年～H26年にかけて減少傾向
- ローズバスの運行目的と利用実態が異なり、路線バスと料金体系が異なる

⑥ エネルギー・低炭素

- 自動車の分担率は44.7%となっており、岸和田市全体の43.4%と比較すると高い

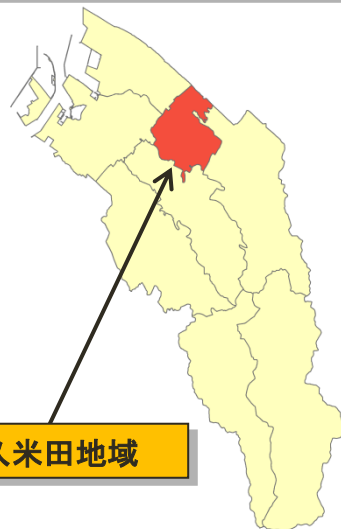
■ 課題

○ 久米田駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上(①③⑤⑥)

○ 久米田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(①②③④⑤⑥)

○ 公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保(①②⑥)

○ 高齢化社会への対応(①②③④⑤)



⑥久米田地域

2. 都市活動・交通に関する課題

(3) ー⑦ 生活圏における課題【⑦牛滝の谷地域西部】

■現況

① 生活利便性

- 日常生活サービス機能等(医療、福祉、商業および公共交通)を徒歩圏で享受できる人口が総人口に占める割合が低い
- 地域内には鉄道路線はなく、路線バスは牛滝線、東ヶ丘線が運行
- 和泉中央駅を結ぶ東ヶ丘線は地域北部にのみ運行、山間部から和泉中央駅へのバスは運行していない
- 一部地域において公共交通空白地が存在
- 山直北校区と城東校区では、平成24年度にローズバスの試行運行を実施したが本格運行に至らず
- 発生集中量のうち地域内々の次に多いのは隣接する和泉市で、和泉市への代表交通手段は自動車が多い

② 健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在
- 徒歩、自転車の分担率は18.0%、13.3%と岸和田市全体(徒歩：18.9%、自転車21.1%)よりも比較的低い
- 医療施設や高齢者福祉施設、障がい者福祉施設が公共交通空白地に立地

③ 安心・安全

- 狭隘な道路かつ歩道の整備がない道路で路線バスが運行
- 道路密度は3.3km/km²と低く、狭隘な集落内道路も多い。(牛滝の谷地域全体)

④ 地域経済

- 平地部の府道岸和田牛滝山貝塚線沿道は、工業系施設が多く立地する市街地を形成

⑤ 行政運営

- 地域内に市役所の支所が立地
- 牛滝線、東ヶ丘線の利用者は、H20年～H26年にかけて減少傾向

⑥ エネルギー・低炭素

- 自動車の分担率は52.6%となっており、岸和田市全体の43.4%と比較すると高い

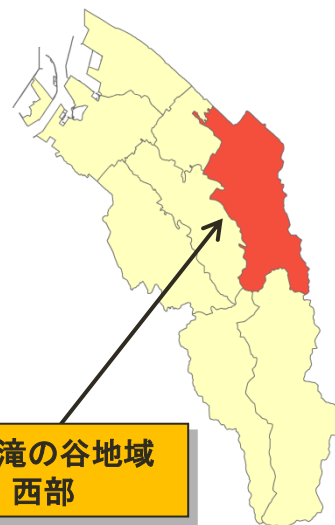
■課題

○ 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築(①②③④⑤⑥)

○ 牛滝の谷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(①③⑥)

○ 公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保(①②③⑤⑥)

○ 高齢化社会への対応(①②③④⑤)



⑦牛滝の谷地域西部

2. 都市活動・交通に関する課題

(3) ー⑧ 生活圏における課題【⑧牛滝の谷地域東部】

■ 現況

① 生活利便性

- 日常生活サービス機能等(医療、福祉、商業および公共交通)を徒歩圏で享受できる人口が総人口に占める割合が低い
- 地域内には鉄道路線はなく、路線バスは牛滝線が運行
- 公共交通で和泉中央駅に向かう場合は牛滝線と東ヶ丘線を乗り継ぐ必要がある
- 小中学校の通学手段として路線バスを利用
- 近畿大学附属泉州高校までの通学手段として、岸和田駅や泉大津駅から送迎バスが運行
- 一部地域において公共交通空白地が存在

② 健康・福祉

- 高齢者人口割合が高い地域が存在
- 徒歩、自転車の分担率は7.7%、14.8%と岸和田市全体(徒歩：18.9%、自転車21.1%)よりも比較的低い

③ 安心・安全

- 狭隘な道路かつ歩道の整備がない道路で路線バスが運行
- 道路密度は3.3km/km²と低く、狭隘な集落内道路も多い(牛滝の谷地域全体)

④ 地域経済

- 医療施設、商業施設は存在しない
- 牛滝温泉いよやかなの郷では、利用者向け無料送迎バスを運行

⑤ 行政運営

- 地域内に市役所の支所が立地
- 牛滝線の利用者は、H20年～H26年にかけて減少傾向
- 遠距離児童等通学費補助を実施

⑥ エネルギー・低炭素

- 自動車の分担率は64.0%となっており、岸和田市全体の43.4%と比較すると高い

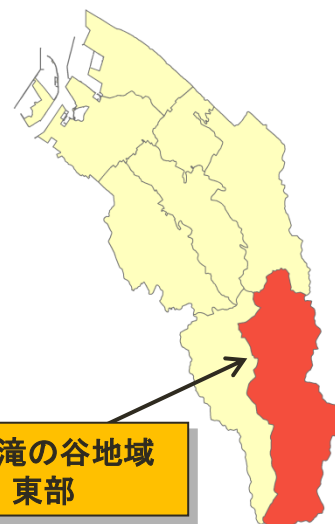
■ 課題

○ 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築(①②③④⑤⑥)

○ 牛滝の谷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(①③⑥)

○ 公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保(①②③④⑥)

○ 高齢化社会への対応(①②③④⑤)



⑧牛滝の谷地域東部

2. 都市活動・交通に関する課題

(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の整備
- 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 岸和田市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
- ⑧ 臨海部及び丘陵部の企業誘致に伴う市内外からスムーズに移動できるアクセス性の向上

■ 生活圏

- ⑨ 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
- ⑩ 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
- ⑪ 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築
- ⑫ 公共交通空白地の解消に向けた移動手段の確保
- ⑬ 市内3駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上
- ⑭ 高齢化社会への対応

■ 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	⑭
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 牛滝の谷地域西部									○		○	○		○
	⑧ 牛滝の谷地域東部									○		○	○		○

将来の交通体系形成に向けた 基本方針の検討について

1. 将来の交通体系形成に向けた基本方針の検討について

■ 将来の交通体系形成に向けた基本方針の検討フロー

