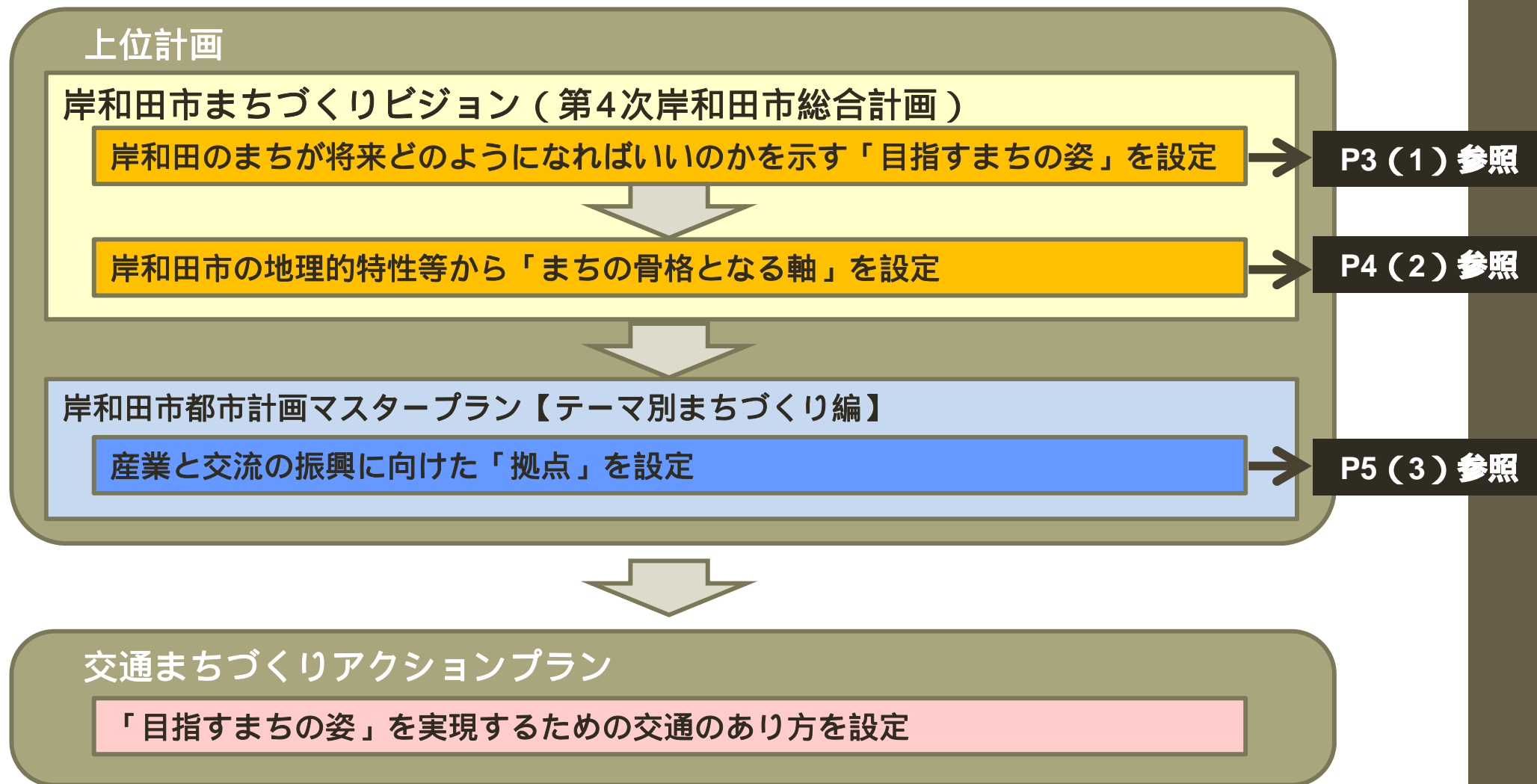


将来の交通体系形成に向けた 基本方針について 【修正版】

1. まちづくりにおける将来像について

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、次ページ以降に示す。



1. まちづくりにおける将来像について

(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）」において、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」を将来像としている。

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。

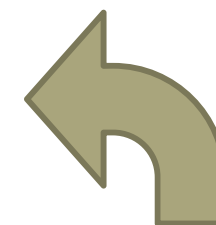
私たちは、これらの直面する課題に果敢に挑戦し、魅力ある岸和田を次の世代へ確実に引き継ぐ使命と責務があります。

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

する中にあっても約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。

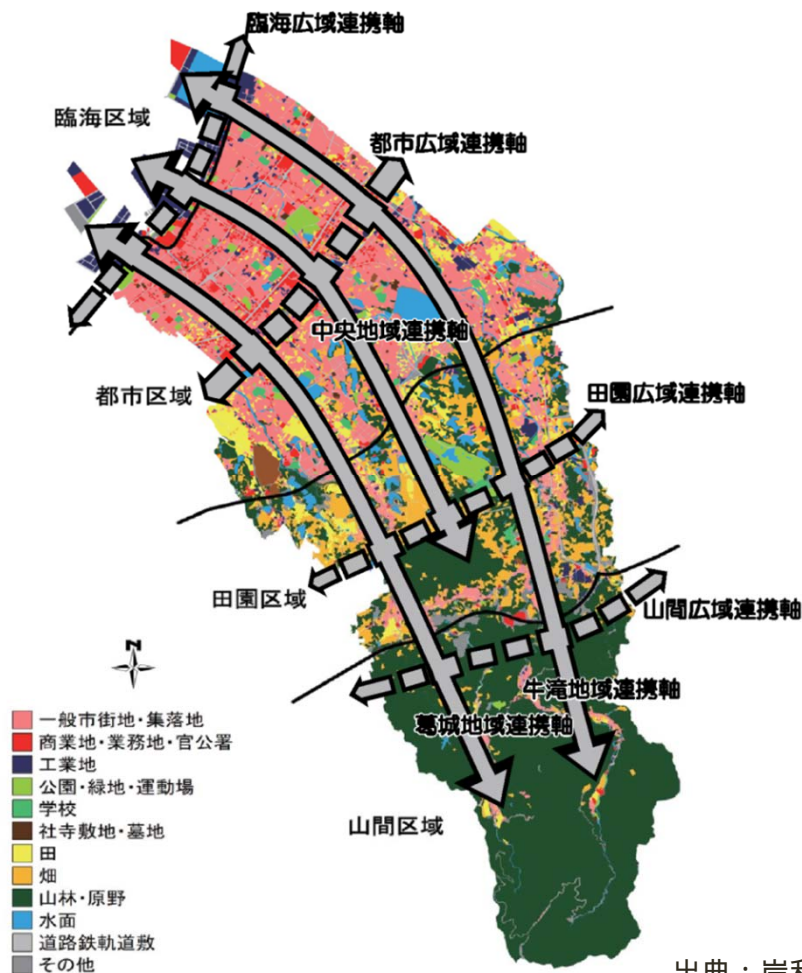


1. まちづくりにおける将来像について

(2) まちの骨格となる軸の設定

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）」において、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」を設定している。

まちの骨格となる軸と土地利用状況（平成22年）



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 ----- JR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
田園区域と山間区域の発展に寄与する軸	[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

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]岸和田土生郷修斉線 ----- 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

出典：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年3月）

1. まちづくりにおける将来像について

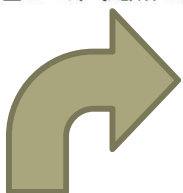
(3) 多彩な魅力と活力を備えたまちづくり

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】」において、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る。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る。

取り組むべき方向性

本市が、都市活力を持ち続けるためには、市内産業の活性化や就業機会の充実、また市内外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域内交通網の充実を図ります。



【施策体系】

(1) 都市型産業の振興と交流のための拠点づくり

- 1) 工業拠点の形成
- 2) 都市拠点の形成
- 3) 地域拠点の形成
- 4) 生活拠点の形成

(2) 農林漁業の振興とふれあい環境づくり

- 1) 優良農地の保全と活用
- 2) 樹林地の保全と活用
- 3) 漁業資源の保全と活用

(3) 地域資源を活かした観光と交流の環境づくり

- 1) 歴史・伝統資源の保全と活用
- 2) 自然・スポーツ・文化資源の活用

(4) 交流と連携を高める交通網づくり

- 1) 広域的交通網づくり
- 2) 交流と回遊性を促進する交通網づくり



2 . 岸和田市の目指す交通インフラの姿

(1) 基本理念の背景

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あるべき交通インフラのための基本理念を以下に示す。

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 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

基本方針 環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通

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

基本方針 みんなでつくり、みんなを支える持続可能な交通

3 . 基本方針

(1) 岸和田市の現状・課題と目指す理想像

交通まちづくりアクションプランの基本理念を踏まえ、あるべき姿と現状を整理し、以下に交通まちづくりの基本方針を示す。

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

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題

あるべき姿

自動車を運転できない高齢者も楽しく外出できて、健康寿命が伸びる

子ども、車いすの方や高齢者が安心・安全に移動できる

市内を徒歩や自転車で安全に移動できる

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

現在における状況・課題

- ・ 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

- ・ 歩行空間が未整備であったり、バリアフリー対応がされていない

- ・ 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

- ・ 自動車を代わる移動手段となる公共交通が不十分

3 . 基本方針

基本方針

環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題

あるべき姿

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

バスと鉄道を乗り継ぎしやすく便利である

自動車を過度に依存しなくても環境にやさしい公共交通で移動できる

市域の東西間（臨海部～山間部）が円滑に移動できる

現在における状況・課題

- ・ 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

3 . 基本方針

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



岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題

あるべき姿

現在における状況・課題

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

公共交通が利用でき歩いて暮らせる



・ 拠点や拠点間へのバスによるネットワークが脆弱である

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

3 . 基本方針

基本方針 みんなでつくり、みんなを支える持続可能な交通

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題

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

現在における状況・課題

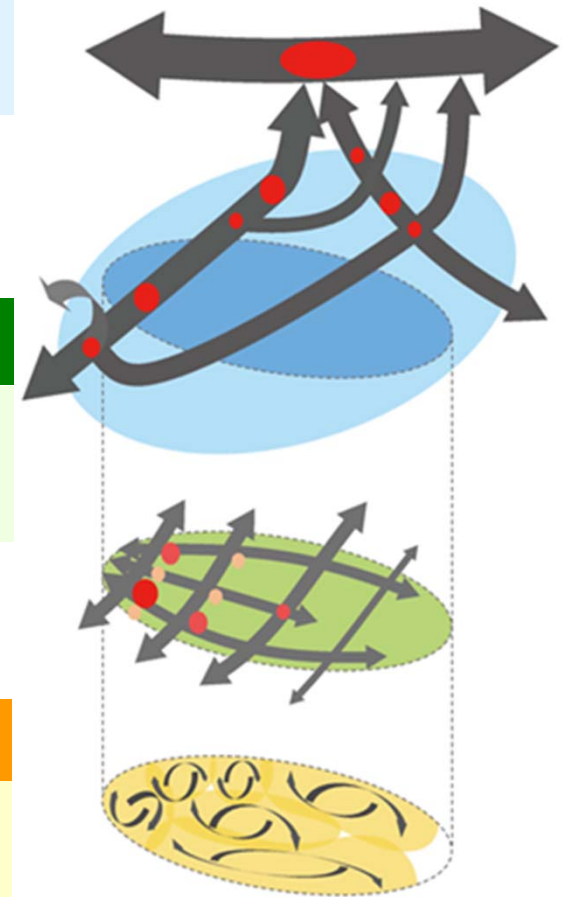
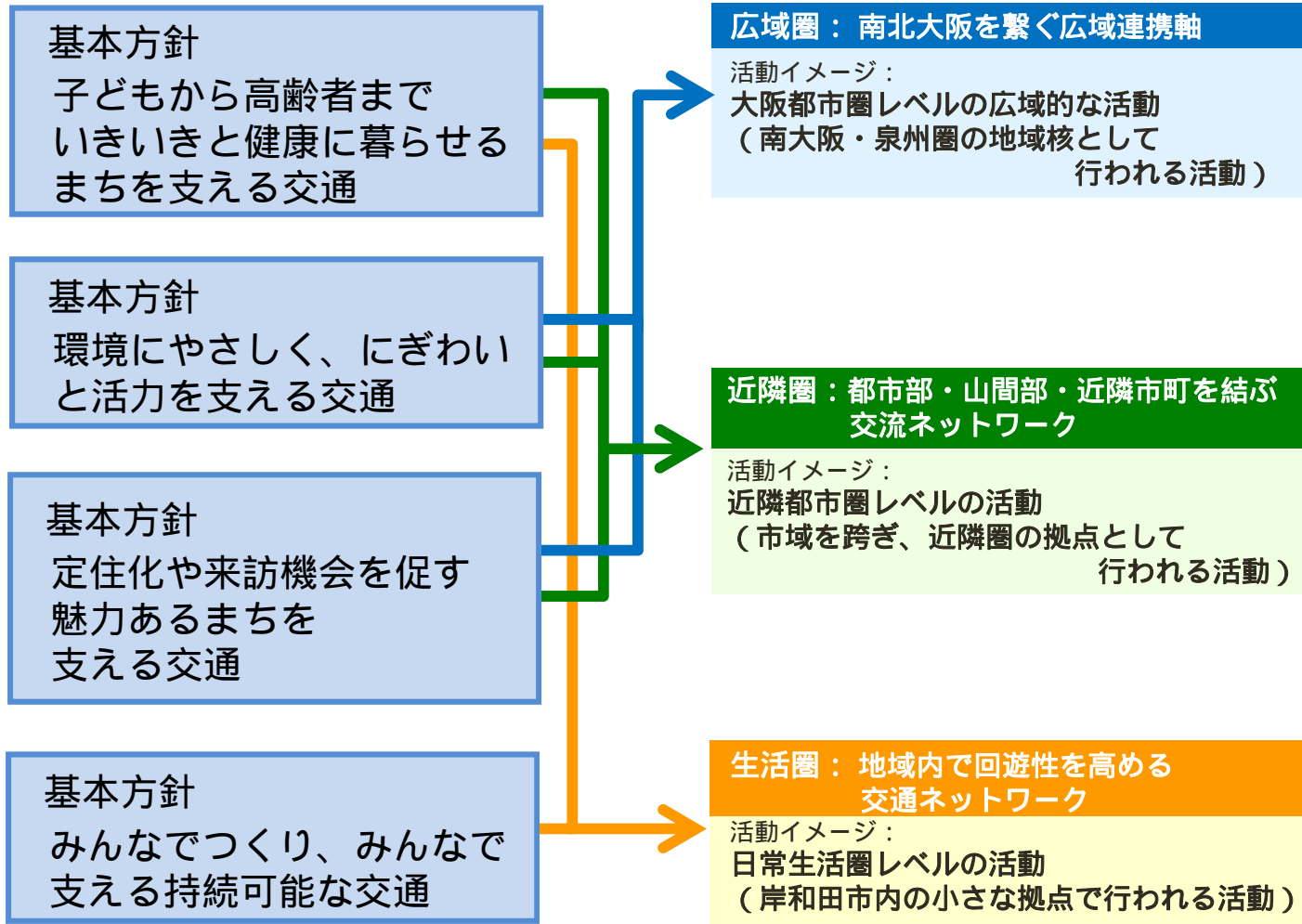
- ・ 市の財政負担に限界がある
- ・ 利用者減少によりバス事業者による運行に限界がある
- ・ 地域ニーズの把握やニーズ実現に向けた住民の協働体制が必要

- ・ 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

将来交通の実現に向けた交通施策の 方向性について

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する。



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なる交通として、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る。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づけ、商業・観光機能が集積する都市拠点の立地条件を高めるため、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る。

広域圏：南北大阪を繋ぐ広域連携軸

基本方針

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

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

- ・ 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
- ・ 拠点や拠点間へ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. 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く。また、ネットワークの形成には多様な交通の結節点となる、都市拠点・地域拠点・生活拠点の整備が必要である。
- 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んでいく。

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、バリアフリー対応がされていない
- ・ 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
- ・ 自動車に代わる移動手段となる公共交通が不十分

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

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
- ・ 拠点や拠点間へ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】

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減少させ、安全な住環境の維持・形成を図る。

【路線バス・コミュニティバス等】

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ふせ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する。

【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

4. 生活圏の方向性

○ 生活圏では、地域特性に応じて、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る。住みたい、住み続けたいと思えるまちをめざして、暮らしを支える安全で快適な交通ネットワークの形成を進めていく。

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、バリアフリー対応がされていない
- ・ 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
- ・ 自動車に代わる移動手段となる公共交通が不十分

基本方針④

みんなでつくり、みんなで支える交通

- ・ 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・コミュニティバス等】

鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとコミュニティバスの連携により、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、協働で取組を進めるしくみづくりや取組を推進し、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
- ・ 地域内での交通手段検討 等