

岸和田市
交通まちづくりアクションプラン
〔公共交通編〕

素案

平成 29 年 6 月

岸和田市

岸和田市交通まちづくりアクションプラン 〔公共交通編〕

目 次

はじめに	1
1. 公共交通に関する方針と将来像について	3
1.1 公共交通に関する取組みの方向性	3
1.1.1 公共交通に対するニーズ	3
1.1.2 公共交通の将来像	6
1.1.3 持続可能な公共交通のために	12
1.1.4 まとめ	14
1.2 公共交通に関する方針	15
2. 方針を達成するための公共交通に関する施策	19
2.1 施策の体系	19
2.2 施策の概要	20
2.3 実施スケジュール	31
3. 評価指標と進行管理	33
3.1 実施主体	33
3.2 P D C A サイクルによる施策の推進	34
3.3 評価指標の設定	35
3.4 評価指標による目標値の設定	36

はじめに

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『公共交通編』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、公共交通の果たすべき役割を明らかにし、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークのすがた」を実現するマスタープランとして、とりまとめたものです。

岸和田市における公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、地域全体の公共交通のあり方を検討し、持続可能な公共交通ネットワーク形成のために、公共交通の役割と将来像の設定、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。

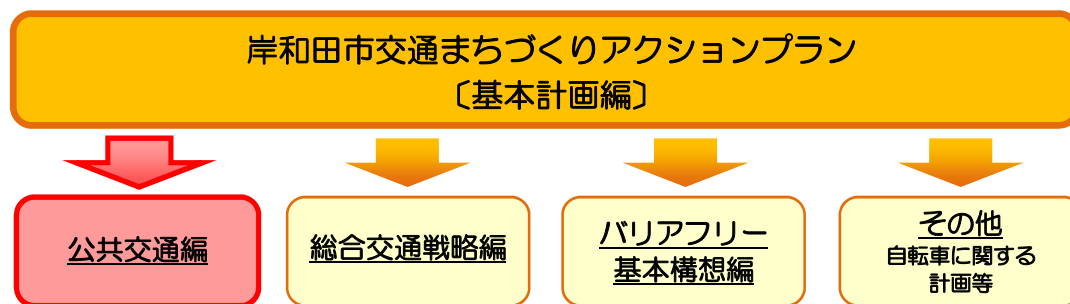


図1 岸和田市交通まちづくりアクションプランの構成

1. 公共交通に関する方針と将来像について

1.1 公共交通に関する取組みの方向性

目指すべき将来都市像を踏まえた、公共交通に関する方針の設定に当たって、市民の公共交通に関するニーズの把握を行います。日常の移動手段、公共交通の利用状況及び考え方を把握するために実施した市民公共交通アンケート調査（→P4 参照）結果に基づき、取組みの方向性を整理します。

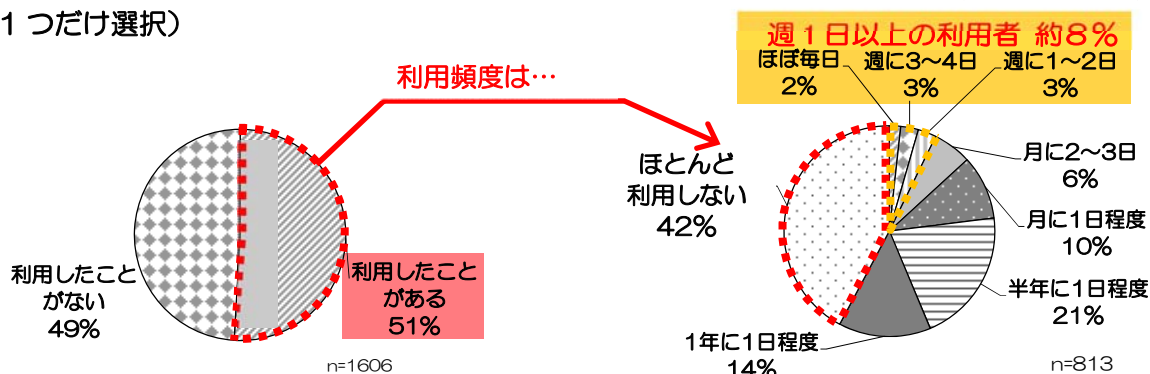
1.1.1 公共交通に対するニーズ

(1) バスの利用状況とバス交通の必要性について

路線バスの利用状況を見ると、「路線バスを利用したことがある」との回答は、半数を超えています。利用頻度をみると、「路線バスを利用したことがある」との回答のうち、日常的に利用している方(週1回以上利用)は、約8%と少ない状況にあります。

□ 路線バスを利用したことがありますか？
(1つだけ選択)

□ 路線バスの利用頻度は？(1つだけ選択)



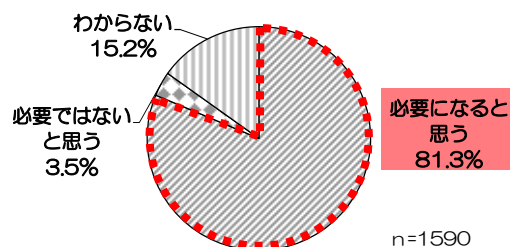
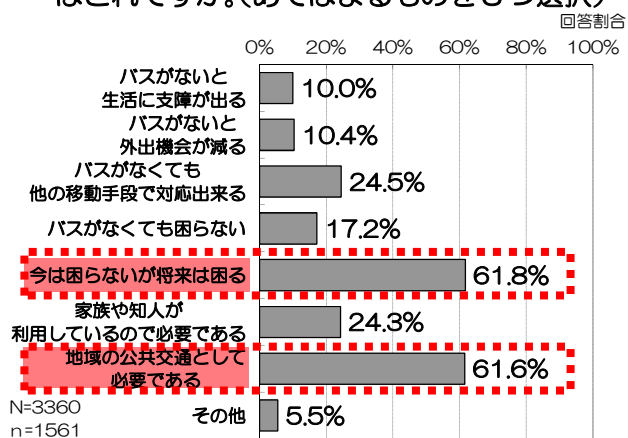
出典：市民公共交通アンケート調査（平成28年11月実施）

図 1-1 路線バスの利用状況に関する質問

また、路線バスが必要かとの質問に対しては、「今は困らないが将来は困る」や「地域の公共交通として必要である」との回答が6割以上を占め、将来自動車を運転・利用できなくなった時のバス交通の必要性への質問については、「必要になると思う」との回答が8割以上を占めています。

□ バス交通は必要だとおもいますか。その理由はどれですか。(あてはまるものを3つ選択)

□ 将来、自動車を運転・利用出来なくなった時にバス交通は必要だと思いますか？(1つだけ選択)



出典：市民公共交通アンケート調査（平成28年11月実施）

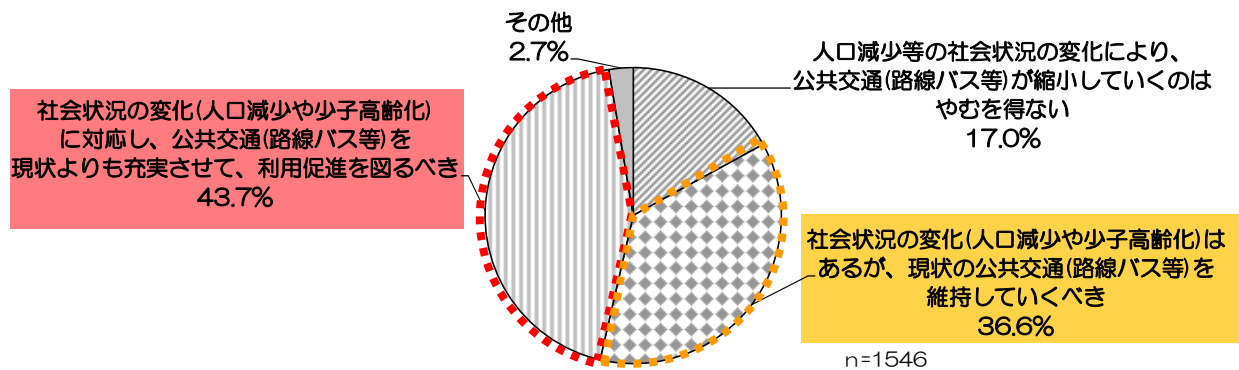
図 1-2 市内のバス交通に関する質問

現在は、公共交通を利用していないが、将来は必要と望む声が多い。

(2) 公共交通を維持・確保することの必要性

公共交通(路線バス等)の維持・確保の必要性に関する質問については、「社会状況の変化に対応し、公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」、「社会状況の変化はあるが、現状の公共交通を維持していくべき」との回答が高い割合を占めています。

□ 公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由は？(1つだけ選択)



出典：市民公共交通アンケート調査(平成28年11月実施)

図 1-3 公共交通を維持・確保することの必要性に関する質問

公共交通は、まず維持・確保を最優先として、地域の実情に応じた充実と利用促進を図る。

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。
- アンケート調査票の回答状況は、合計1,668票、回答率37.1%です。

調査概要

【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年10月31日(金)~11月14日(金)

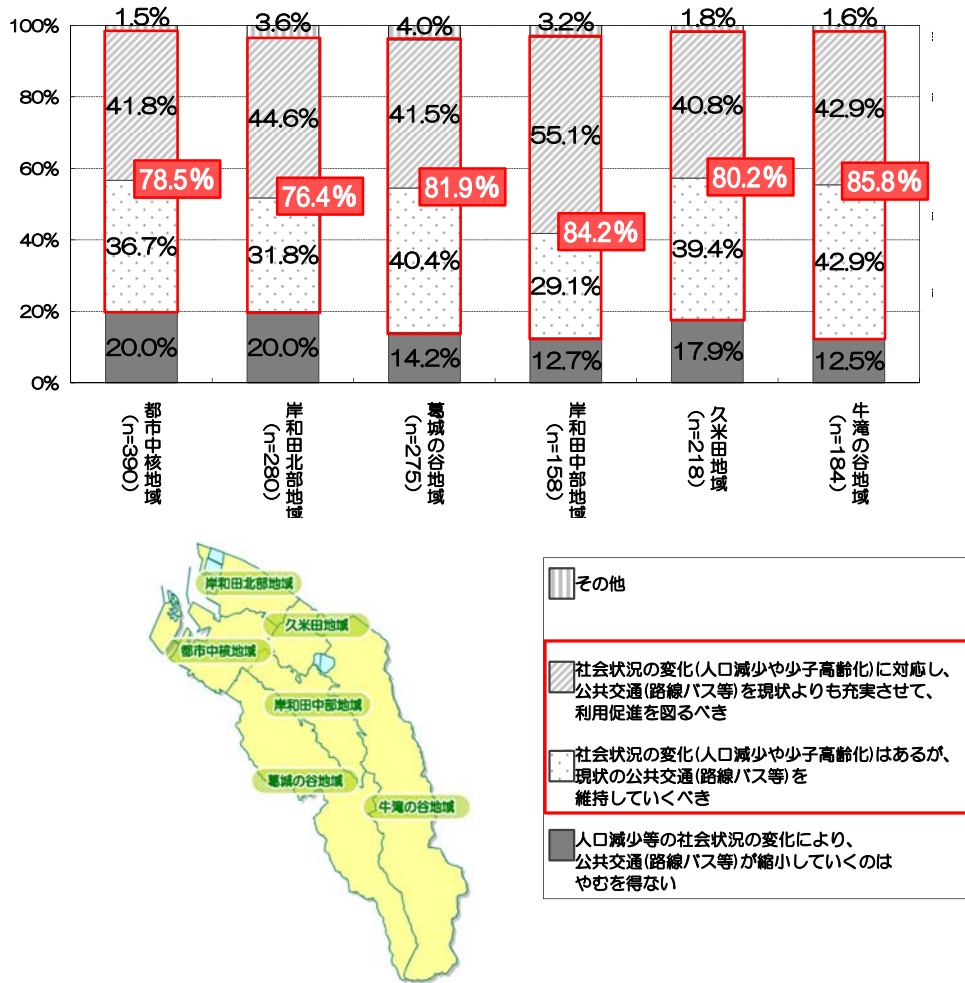
【回答状況】

- ・1,668票(回答率37.1%)

(3) 岸和田市の公共交通の現状について

同様に、公共交通(路線バス等)の維持・確保の必要性に関する回答を地域別に見ると、「社会状況の変化はあるが、現状の公共交通を維持していくべき」や「社会状況の変化に対応し、公共交通を現状よりも充実させて、利用促進を図るべき」との回答が占める割合は、牛滝の谷地域(約 86%)が最も多く、次いで岸和田中部地域(約 84%)、葛城の谷地域(約 82%)です。

□ 公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由は？ (1つだけ選択)
【地域別】



※地域区分図は、岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）による
出典：市民公共交通アンケート調査（平成28年11月実施）

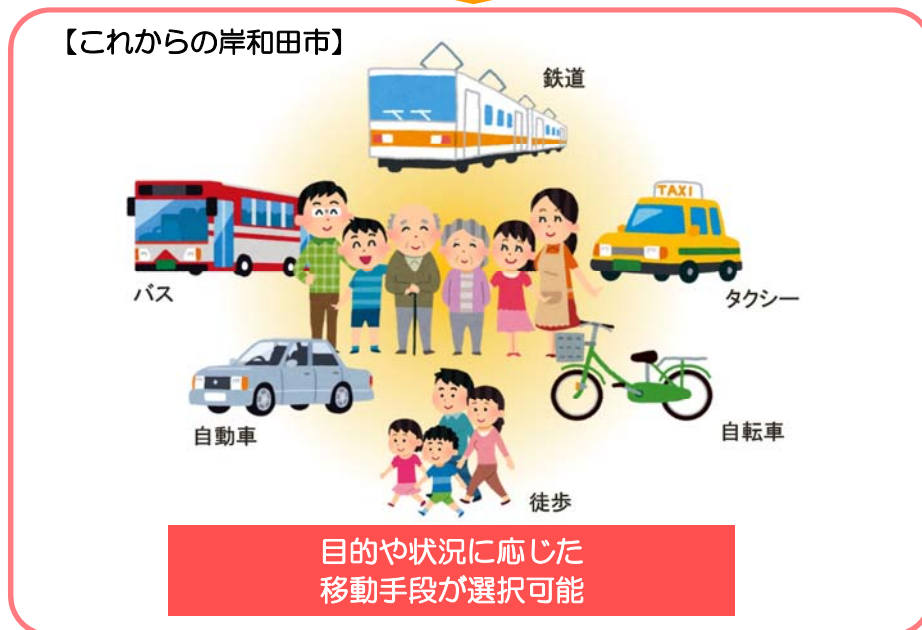
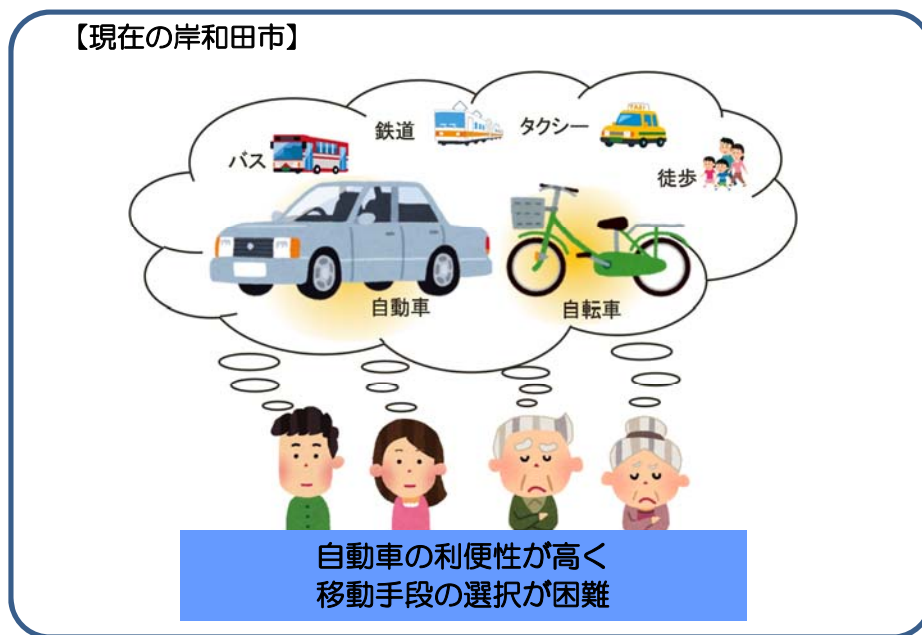
図 1-4 公共交通(路線バス等)を維持・確保することは必要だと思う理由

公共交通の必要性は、地域により異なるため、地域のニーズに合った公共交通を考える必要がある。

1.1.2 公共交通の将来像

(1) 本市の公共交通のあり方

現状では、自動車や自転車の分担率が高く、公共交通があまり利用されていない状況です。



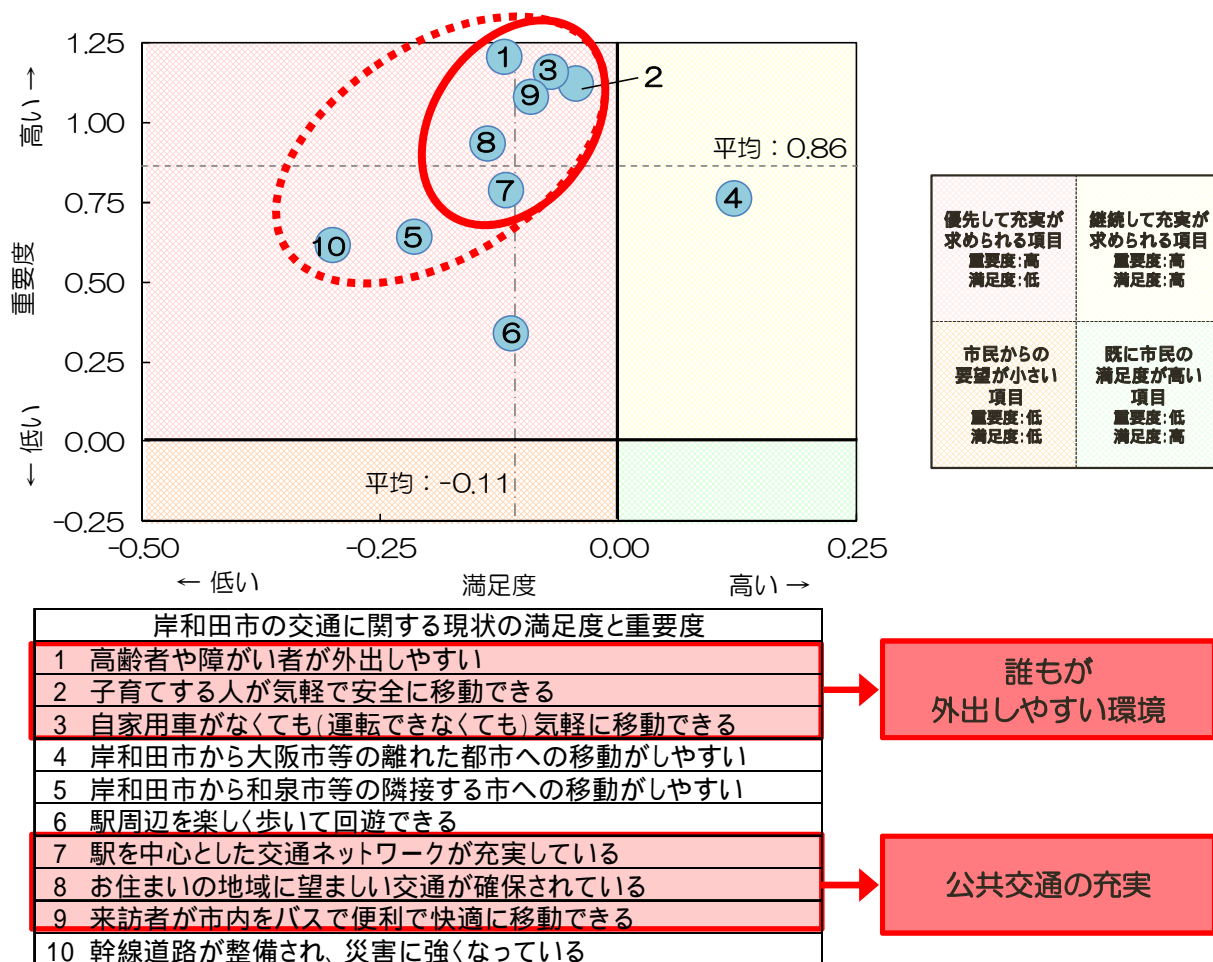
幅広い世代の方が、日常的に外出しやすくするために、人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車との連携を強化することで、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる交通体系の構築を目指す。

異なる交通手段間の乗継抵抗（物理的な面、運賃面、情報面）の低減を図り、外出機会を増やすための、シームレスな公共交通体系を実現する。

(2) 現在の移動と交通について

市民公共交通アンケート調査より、本市における移動と交通に関する満足度を見ると、ほとんどの項目で低くなっているが、その中でも重要度が高い項目をみると、「誰もが外出しやすい環境」(1、2、3)と「公共交通の充実」(7、8、9)が挙げられていることがわかります。

□ 岸和田市の交通に関する現状の満足度と重要度についてお答えください。



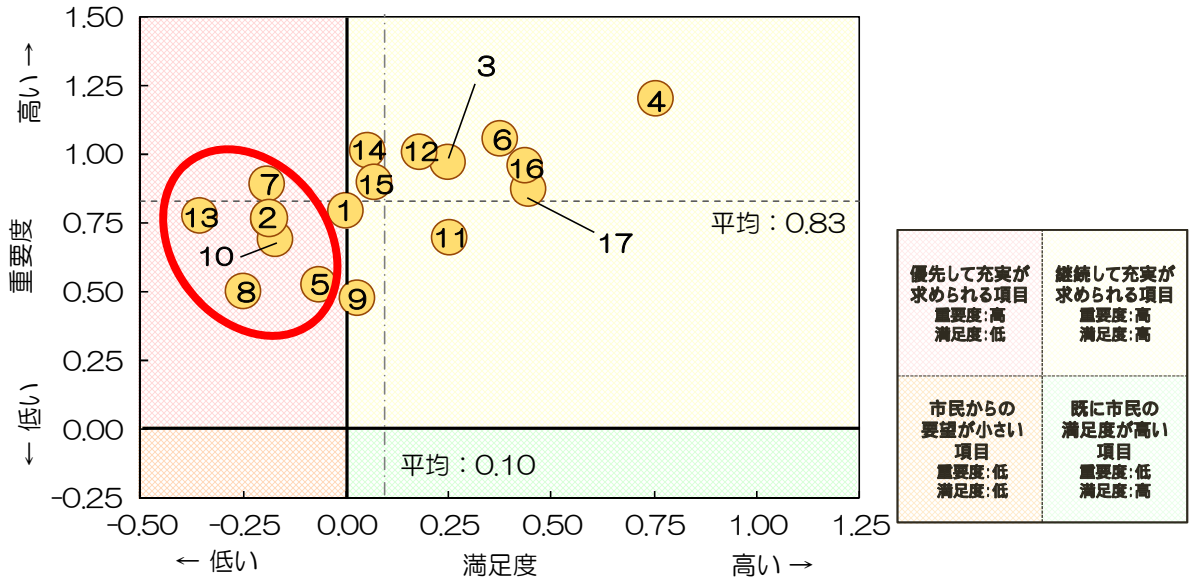
出典：市民公共交通アンケート調査（平成28年11月実施）

図 1-5 岸和田市の交通に関する現状の満足度と重要度

(3) バス交通に対する満足度と重要度

市民公共交通アンケート調査より、本市のバス交通を利用する際の満足度や優先度の状況を見ると、いずれの項目も重要度が高くなっていますが、一方で、「乗継ぎや巡回サービス」(2、5)及び「運行頻度」(7、8、10)と「バス停施設」(13)に対する満足度が低くなっており、これらの充実が求められていると考えられます。

□市内のバス交通（路線バスやローズバス）を利用する際の満足度と重要度についてお答えください。



出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

図 1-6 市内のバス交通を利用する際の満足度と重要度に関する質問

(4) これからの交通手段分担について

本アクションプランでは、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」の実現と市民の日々の暮らしを支える移動手段の確保を図るために、交通手段ごとの役割を整理するとともに、それらの将来像を設定します。

【交通手段別の役割整理①】

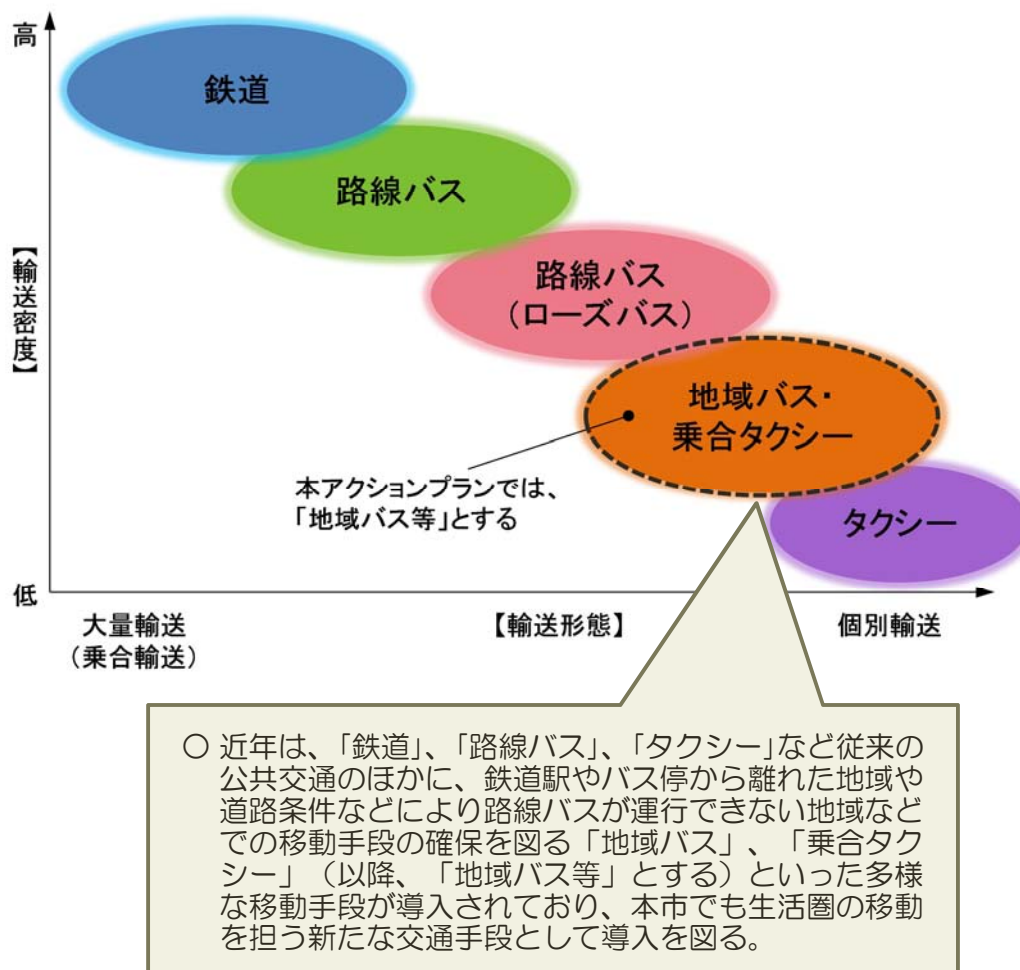


図 1-7 輸送密度と輸送形態からみた公共交通の分類（アクションプラン）

【交通手段別の役割整理②】

		交通手段	イメージ	概要	適用イメージ
大量輸送	広域圏	鉄道		広域な都市間を結び大量輸送が可能な交通手段	大阪市、堺市などの大都市や近隣都市への円滑な移動を担い、市外への通勤、通学や外出時などの移動手段として確保。
	近隣圏	路線バス		日常の身近な交通手段として市内及び市外の鉄道駅や山手までの地域連携軸を担う交通手段	市内の3つの谷筋に沿った移動手段としての基本的役割を担う。有効・効率的に運行する。バス停に行けば時刻表に定められた時刻に乗ることができる。
個別輸送	生活圏	路線バス (ローズバス)		中心市街地を巡回し、移動サービスを担う交通手段	中心市街地及びその周辺地域において誰もが気軽に利用できる移動手段として確保。
		地域バス		鉄道駅やバス停から離れた地域や居住地と生活利便施設・鉄道駅等の拠点への移動手段を確保するための交通手段	路線バスがない地域などにおいて、地域が主体となり、事業者・行政と連携して運行する。地域の需要に応じた運行経路や運賃の設定を行う。
		乗合タクシー		道路条件や需要に応じて地域バスによる運行が困難な場合に導入を目指す交通手段	
		タクシー		路線や時間の制約がなく、利用者個人の要望に対応可能な移動サービスを提供する交通手段	ドア・ツー・ドアの運行サービスにより、行き先や時間など個別需要に対応する。

出典：南海電気鉄道株式会社HP、西日本旅客鉄道株式会社HP、岸和田市資料、横浜市HP（地域交通サポート事業）、「ぐるっと生瀬」運行協議会HP

図 1-8 交通手段の種類と主な特性

【地域公共交通網の将来像】

上位計画（岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）及び岸和田市都市計画マスタープラン）で設定されている将来像と、交通手段別の役割整理①～②を重ねることにより、地域公共交通網の将来像は以下のように位置付けます。

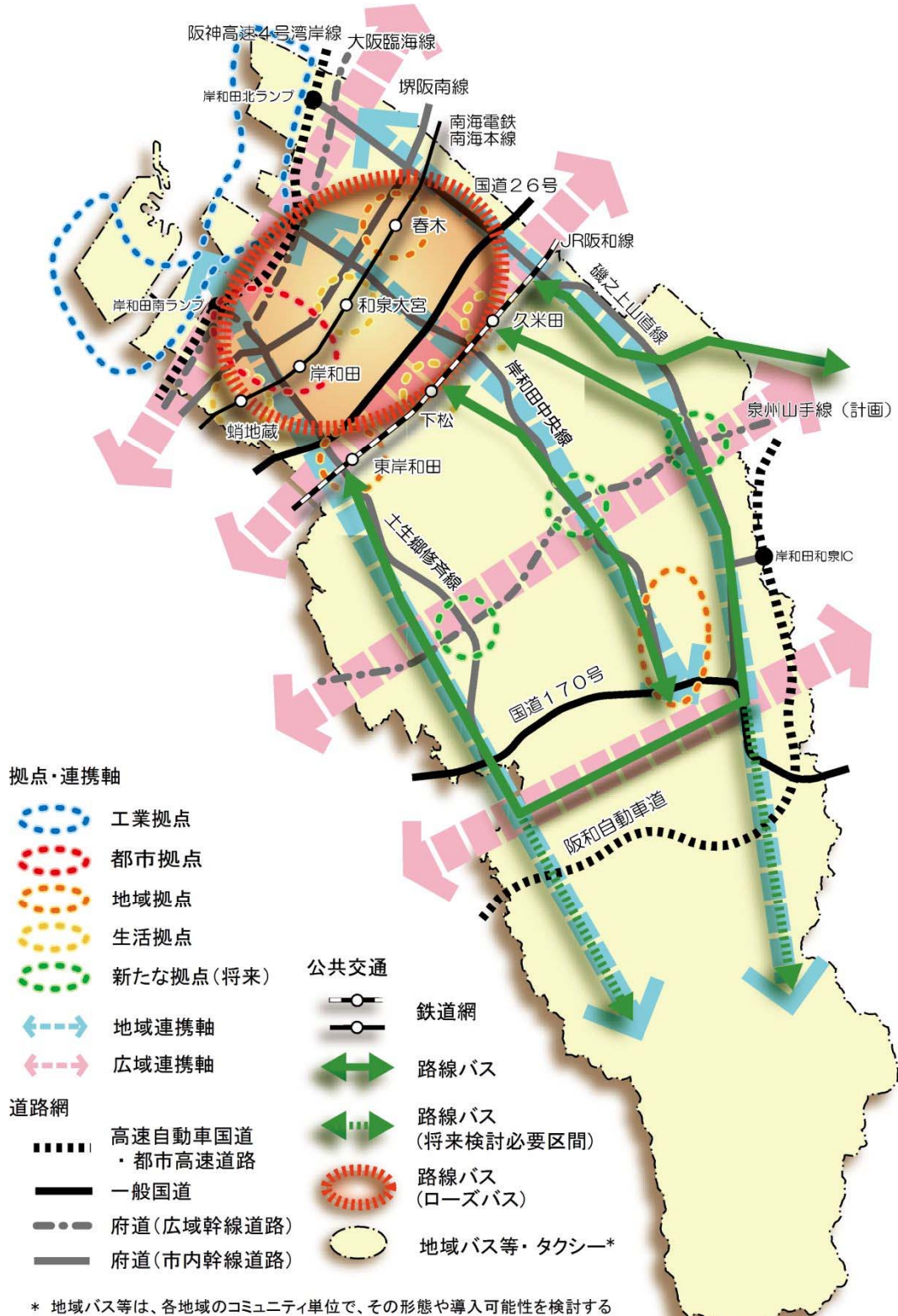


図 1-9 地域公共交通網の将来像

1.1.3 持続可能な公共交通のために

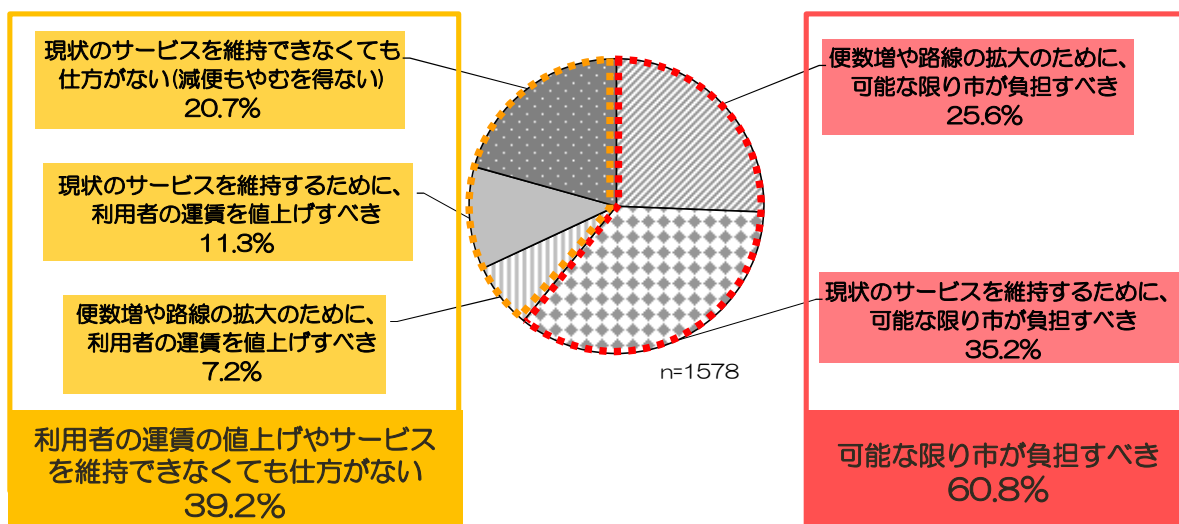
少子高齢化・人口減少が進む中、将来にわたって交通手段を確保するために、どのような方向性で取組むことが必要かを示します。何が必要か、市民公共交通アンケートより、市民の考えを整理したうえで、持続可能な公共交通を構築するための取組みの方向性を示します。

(1) 持続可能な公共交通に対する市民の考え

岸和田市内の公共交通（路線バス等）を維持・充実させていくための方法として、「可能な限り市が負担すべき」との回答が約 61%を占める一方、「利用者の運賃の値上げやサービスを維持できなくても仕方がない」との回答が約 39%となっています。

公共交通（路線バス等）を維持・充実させるために、行政による一定の負担を容認する一方で、運賃の値上げやサービス低下（減便など）もやむを得ないとする意見もあることから、市民の理解が得られるサービスのあり方を検討する必要があります。

□ 人口減少や少子高齢化が進む中、現状のサービス水準の維持が困難になっている岸和田市内の公共交通（路線バス等）を維持・充実させていくため、あなたの考え方に最も近い方法は？（1つだけ選択）



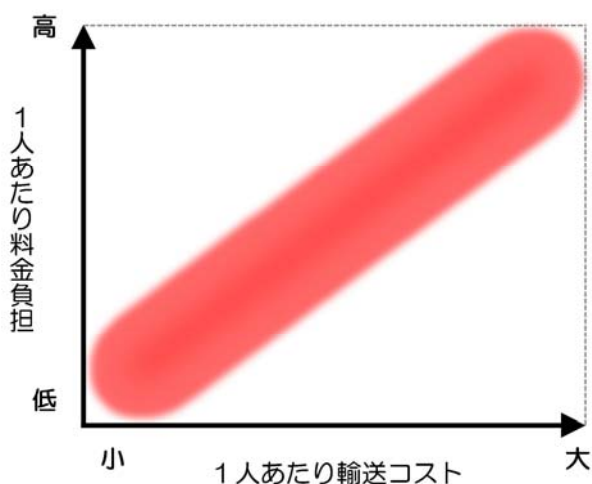
出典：市民公共交通アンケート調査（平成 28 年 11 月実施）

図 1-10 岸和田市内の公共交通(路線バス等)を維持・充実させていくための方向性

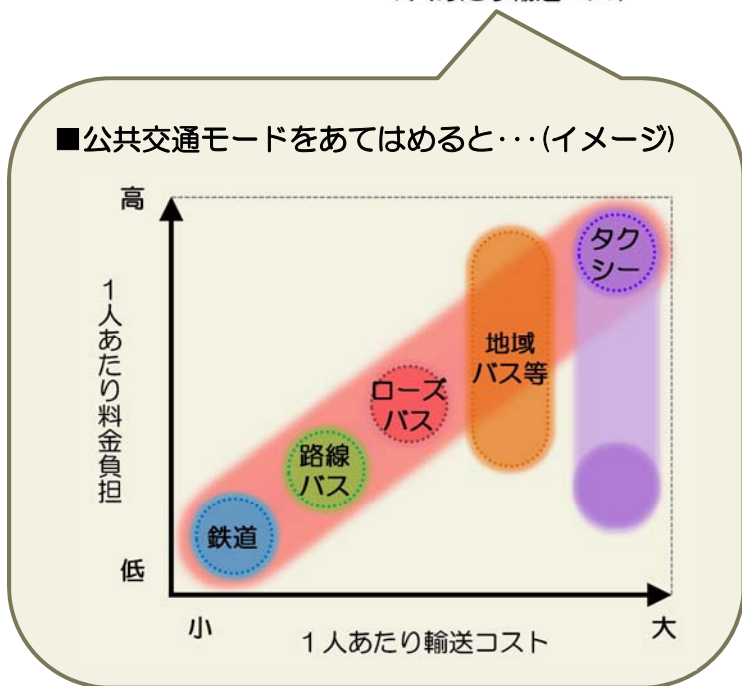
(2) 持続可能な公共交通に対する取組みの方向性

前述のように、行政による負担とともにサービスの低下を容認する意見もあったことを踏まえて、「行政の役割のあり方」及び「利用者負担の公平性のあり方」についての考え方を以下に示します。

利用者の増加を促すことで収入の確保(経営の安定化)を図る。
一定の収支バランスを確保するため、利用者の適切な受益(サービス水準)と負担の観点から関係者間で合意形成を図り、行政負担も含め適切な料金設定とする。



※ グラフはイメージであり、当てはまらない場合もある。また、料金負担については、補助金や各種割引などを除く



※ タクシーは、複数乗車の利用により、1人あたり料金負担は軽減
 ※ 地域バスは、運行形態や利用者数の状況により、1人あたり料金負担(料金設定)は多様
 ※ グラフはイメージであり、当てはまらない場合もある。また、料金負担については、補助金や各種割引などを除く

図 1-11 料金イメージまとめ

図 1-11 は、1人あたりの輸送コストと1人あたりの料金負担の関係をイメージした図です。イメージの具体化には、関係機関等との合意形成を図る必要があります。

1.1.4 まとめ

公共交通に関する取組みの方向性について、以下に示します。

【公共交通に対するニーズ】

- ・ 現在はバスを利用しないが将来に自動車を運転出来なくなった時など「将来はバスが必要」との意見が多い
- ・ 公共交通を維持あるいは充実させて利用促進を図るべきとの意見が多い

【公共交通の将来像】

- ・ 異なる交通手段間の乗継抵抗が軽減されるシームレスな公共交通体系の実現が必要である
- ・ 地域における移動しやすさと、そのための駅を中心とした交通ネットワークが重要であるとしつつも、その満足度が低いという傾向がみられる

【持続可能な公共交通のために】

- ・ 公共交通（路線バス等）を維持・充実させるために、行政による一定の負担を容認する一方で、運賃の値上げやサービス低下（減便など）もやむを得ないとする意見もある



将来にわたって、快適に暮らせるまちであるために、日常生活の移動手段となる公共交通が、自由に選択可能で使いやすい交通手段の体系構築を図る。

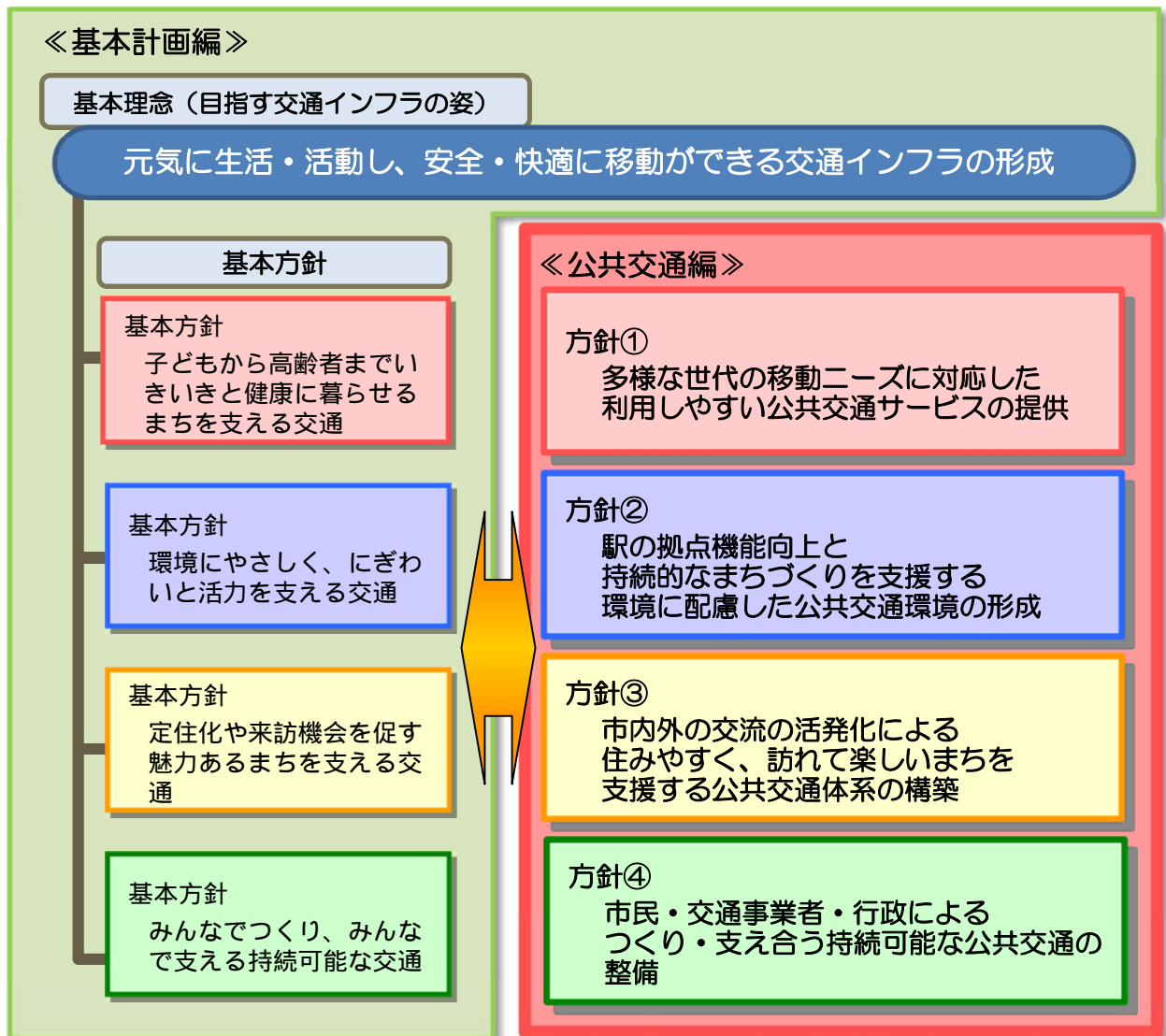
将来の公共交通の展開に備え、現在から利便性向上も含めた公共交通の維持・確保を図る。

交通手段毎の役割分担を図り、公共交通網の将来像を示す。

持続可能な公共交通の構築に向けて、利用の促進(みんなで守る公共交通)と行政負担を含めた適切な受益と負担を考慮した料金の仕組み(料金負担の公平性の確保)を図る。

1.2 公共交通に関する方針

本市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」を踏まえるとともに、基本計画編における将来の交通体系形成に向けた基本理念を実現するため、公共交通の取組み方針を以下に示します。



方針①～④について、以下に示します。

方針

多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

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
基本方針を実現するための主な課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許証を持たない人や自動車を利用できない人も活動的で健康的な生活を促進するために、自動車がなくても生活できる公共交通体系の確立。 ・ 徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保。 	
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 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。 	

方針

駅の拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

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	
基本方針を実現するための主な課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅や商業施設、病院などの生活拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上。 ・ まちの賑わいや人々の交流を促進する歩いて暮らせるまちづくりの推進。 ・ クルマ中心利用から環境にやさしい公共交通利用環境負荷の低減に向けた交通施策の実施。 	
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 市の玄関口となる駅周辺等に、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。 ・ 鉄道路線間を円滑に移動できるネットワークを構築する。 	

方針

市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する

公共交通体系の構築

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
基本方針を実現するための主な課題	<ul style="list-style-type: none">・ 若い世代をはじめ、みんなが将来にわたり定住したいと思える、利便性の高い公共交通体系の整備。・ 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い公共交通の整備。
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none">・ 公共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。

方針

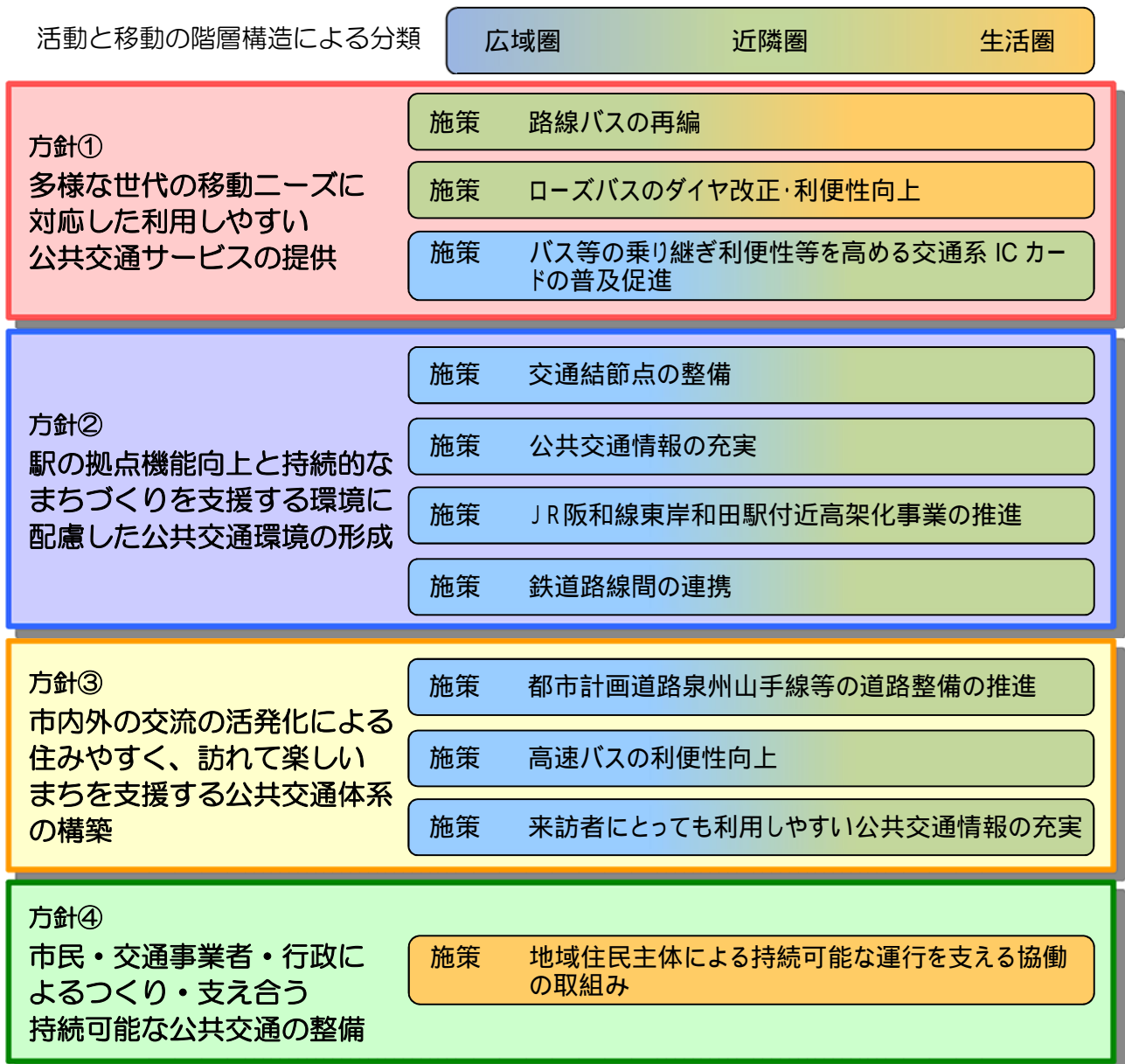
市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備

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
基本方針を実現するための主な課題	<ul style="list-style-type: none">・ 地域において、住民、交通事業者、行政等が共に連携し、地域の交通に関する課題に取り組み、自主的に行動・実施できる仕組みづくり。・ 公共交通の維持・確保のために、交通の重要性を認識し、社会全体で支えるという共通認識の確立。
施策イメージ	<ul style="list-style-type: none">・ 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。・ 公共交通の利用促進や行政・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、協働で取組みを進めるしくみづくりや取組みを推進し、市民の健康増進や交流促進につなげる。

2. 方針を達成するための公共交通に関する施策

2.1 施策の体系

方針を達成するために行う施策体系を、以下に示します。



2.2 施策の概要

方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

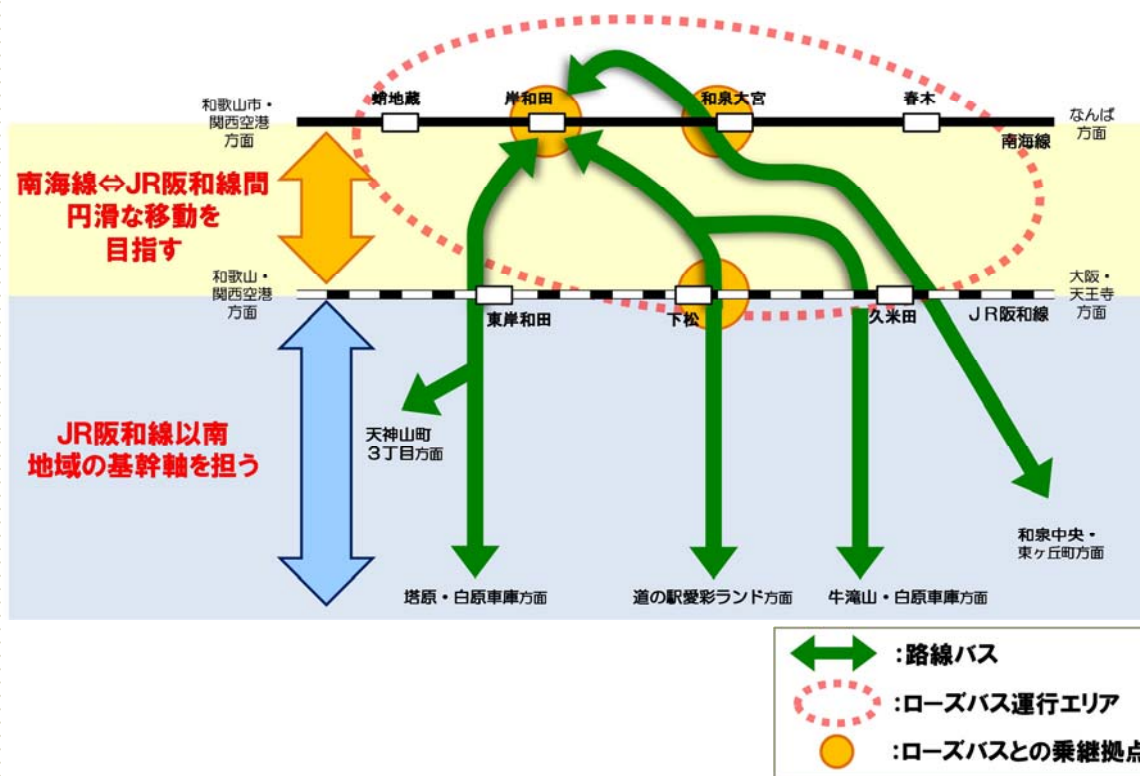
施策	路線バスの再編	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
			○	○		○	○	

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し、また、利便性向上も図るために市内バス路線の再編を検討する。

【施策の概要】

- ・ 路線バスの利便性向上を図るために、ダイヤ改正の実施に向けた検討を行う。
- ・ 中心市街地における移動サービスを担うローズバスとの乗継拠点を設置する。

■ 路線バスの再編のイメージ



方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

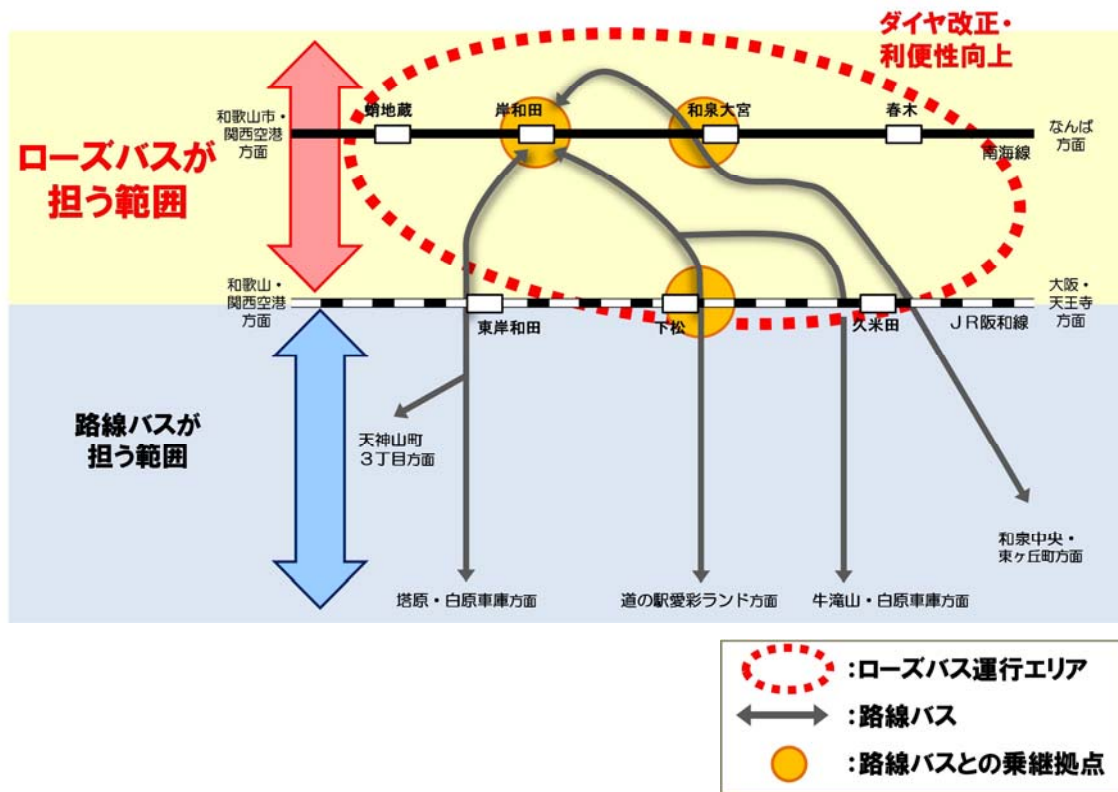
施策	ローズバスのダイヤ改正・利便性向上	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
			○	○		○	○	

ローズバスは、中心市街地を巡回し移動サービスを担う。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う。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、適正化を図る。

【施策の概要】

- ・ローズバスの利便性向上や効率化を図るため、路線の再編を実施する。
- ・鉄道・路線バス相互の乗り継ぎの利便性の向上を図るため、乗継拠点を設置する。
- ・市民負担の公平性の観点や路線バスの運賃体系を考慮し、受益者負担を含めた料金体系の見直しを行う。

■ローズバスのダイヤ改正・利便性向上施策のイメージ



方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供

施策	バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系ICカードの普及促進	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○				○	○

路線バスの利用促進を図るために、平成 28 年 4 月に導入した交通系 IC カードを活用した割引制度の拡充などの情報提供を行うとともに、交通系 IC カードの普及促進を行う。

【施策の概要】

- 交通系 IC カード利用による割引制度の拡充などの情報提供を行い、普及促進を図る。

■ 市内路線バス・ローズバスで利用可能な交通系 IC カードの概要

- 南海バス、南海ウイングバス金岡、南海ウイングバス南部の路線では、交通系 IC カード「PiTaPa」をはじめ、全国相互利用サービス（Kitaca、PASMO、Suica、manaca、TOICA、ICOCA、はやかけん、nimoca、SUGOCA）に対応。
- PiTaPa 利用の場合、1 回だけの乗車でも自動的に「PiTaPa 利用額割引」として、割引率の高い 3 千円、5 千円バスカードと同じ割引（10.7%）が適用。



南海バスでは交通系ICカードの全国相互利用サービスに対応しており上記のカードをご利用いただけます。

バス車内でチャージはできません

出典：南海バス株式会社HP

■ 市内路線バスでの交通系 IC カード 利用によるバス・バス乗継割引の概要

バス・バス乗継割引

1回乗り継ぐごとに運賃を大人1人につき50円割引!! (小児は20円)
1回目のご精算時刻から2回目のご精算が2時間以内であれば何回でも割引いたします。

※ご精算時刻とは、降車または乗車の精算時刻です。



通常運賃 220円 + 250円 >>> 470円
バス・バス乗継割引 220円 + 200円 >>> 420円 **50円お得!**

※ 昼割精算には適用いたしません。昼割精算時間帯は昼割残額を優先して運賃を引き去ります。
※ 泉北・河内長野リムジンバスには適用いたしません。

出典：南海バス株式会社HP

方針② 駅の拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

施策	交通結節点の整備	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○			○	○	

市内には、駅前広場が未整備(東岸和田駅は暫定供用)の鉄道駅があり、バス停が離れている箇所もある。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の整備を行い、利用者の視点に立った鉄道・路線バス・タクシーの乗継ぎの利便性向上を図る。

【施策の概要】

- ・ 路線バス・タクシーと鉄道との乗継拠点を設置する。
- ・ 駅前への路線バスの乗入れを視野に検討を行う。

【事例】 土地区画整理事業に合わせて整備された駅前広場

摂津市では、「南千里丘まちづくり事業（南千里丘土地区画整理事業）」による新しいまちとして、平成 22 年の阪急京都線「摂津市駅」の開業に合わせて、駅前広場を整備している。

また、約 1,000 戸の分譲住宅や駅前広場、摂津市民の活動拠点となる「コミュニティプラザ複合施設」なども整備されている。

南千里丘地区は「低炭素型社会の実現」をテーマとした環境まちづくりのモデル地区となっており、建築、緑化、鉄道の部門においても数多くの表彰を受けるなど、環境負荷の低減に取り組んでいる。



出典：摂津市役所HP（建設部都市計画課計画係）

方針② 駅の拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

施策	公共交通情報の充実	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○			○	○	

現在は、路線バスやローズバス毎にバス路線図が作成されており、市全域のバスネットワークに関する情報が分かりづらくなっている。また、乗り継ぎ方法など情報提供が不足しており、市民や来訪者などに対して、市内の鉄道や路線バス・ローズバス等の公共交通の利便性向上を図る必要がある。市内の公共交通に関する利用方法や乗り継ぎ等の情報提供を実施する。

【施策の概要】

- 市内のバス路線やバス停位置、鉄道とバスを乗り継ぐ際の経路やダイヤ等を示した利用者の視点に立ったわかりやすい案内マップ等を作成し、バス停をはじめとした主要施設に設置する。

【事例】市内の公共交通情報を一冊にまとめた公共交通情報誌による情報提供

(河内長野市)

河内長野市では、バスマップや、バス・鉄道の時刻表、運賃表、乗り場案内、タクシー情報など、便利な公共交通情報を一冊にまとめた総合時刻表入りバスマップ（河内長野ナビ）を作成・配布している。

● 総合時刻表入りバスマップ（河内長野ナビ）



出典：河内長野市HP

方針② 駅の拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

施策	JR阪和線東岸和田駅 付近高架化事業の推 進	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○			○	○	○

市街地において、多くの道路と平面交差している鉄道は、踏切による交通渋滞や踏切事故を起こす要因となっている。また、鉄道が市街地の中心地を横断していることで地域を分断し、地域交流を妨げる一因にもなっている。これらの問題を解消し、安全で快適な市街地を形成し、地域交流を促進するため、JR東岸和田駅付近での高架化に向けた事業を推進する。

【施策の概要】

- ・ JR 阪和線東岸和田駅付近を高架化し、交差道路 7 か所の踏切除去や駅舎及び駅前の歩行空間のバリアフリー対策を実施する。
- ・ 鉄道の立体交差化にあわせ東西方向の幹線道路である府道岸和田港塔原線の道路改良や附属街路事業により、交通の円滑化と良好なまちづくりを促進する。

■岸和田土生郷修斉線における 事業完了後のイメージ



出典：大阪府都市整備部岸和田土木事務所資料

■ JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業概略図



出典：岸和田市資料

方針② 駅の拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成

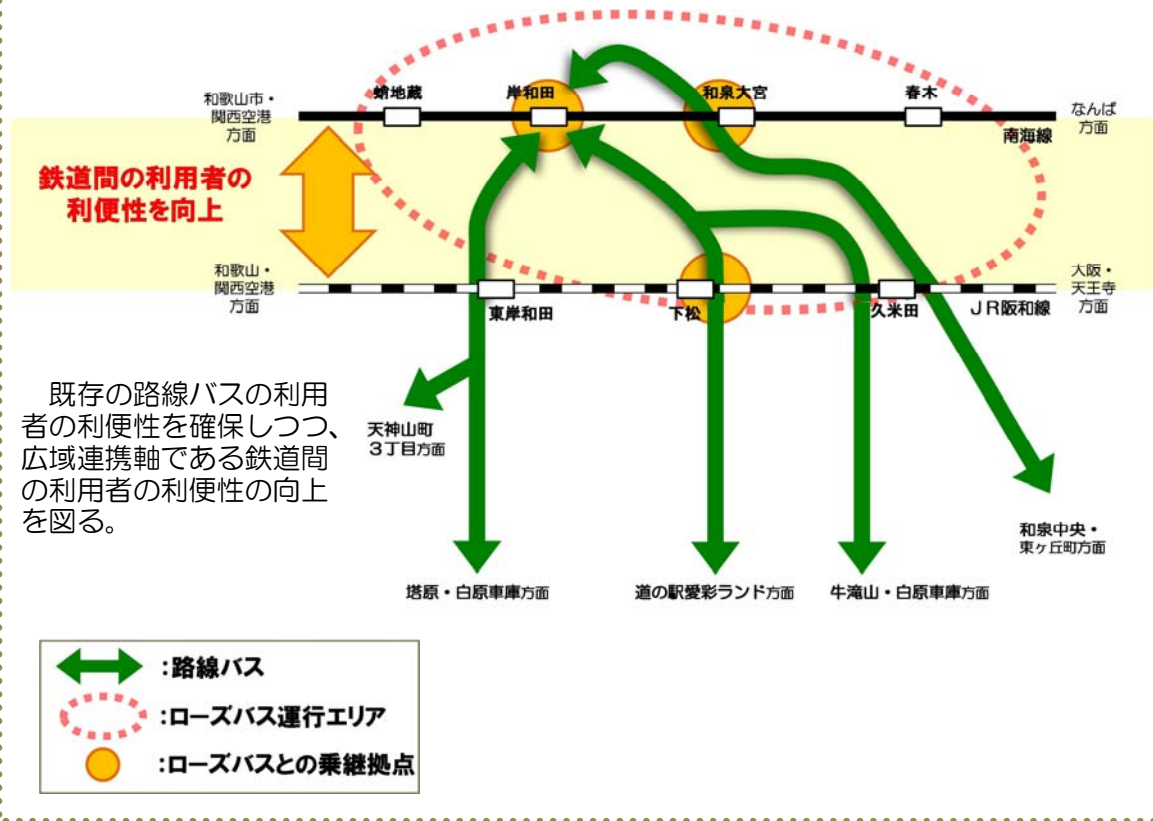
施策	活動と移動の階層構造			実施主体			
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
	鉄道路線間の連携	○	○			○	

来訪者の拠点間移動時の交通手段の拡充を図るために、南海岸和田駅⇔J R 東岸和田駅間を結ぶ路線バスを活用し、鉄道駅間の連携を強化する。

【施策の概要】

- ・ 南海岸和田駅と J R 東岸和田駅間を含むルートを実行する路線バスのダイヤを可能な限り整理し、鉄道間利用の利便性向上を図る。

■鉄道路線間の連携イメージ



既存の路線バスの利用者の利便性を確保しつつ、広域連携軸である鉄道間の利用者の利便性の向上を図る。

方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築

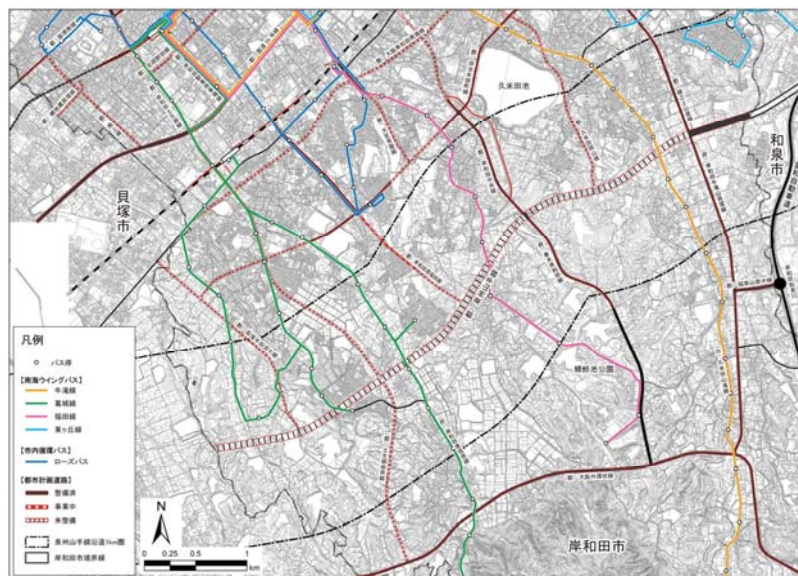
施策	都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○			○	○	○

泉州地域（岸和田市、貝塚市、熊取町、泉佐野市）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いる、都市計画道路泉州山手線等の整備を推進する。

【施策の概要】

- ・ 都市計画道路泉州山手線の道路整備を推進する。
- ・ 泉北高速鉄道泉中央駅からの延伸の検討を行う。

■ 都市計画道路泉州山手線沿道地域における公共交通ネットワークの状況



出典：泉州山手線沿道のまちづくりの方針（案）（平成 28 年 11 月 岸和田市）

【事例】 鉄道延伸の事例（大阪府箕面市）

箕面市では、北大阪急行線の千里中央駅から北へ 2.5km 延伸する「北大阪急行線延伸事業」が進められている（平成 32 年度開業予定）。

北大阪急行線の延伸に合わせて、新箕面駅（仮称）や箕面船場駅（仮称）の新駅周辺では、まちづくりが進められている。

また、新駅を中心とした市内交通が充実したバスルートへの再編も予定されている。



出典：箕面市HP

方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築

施策	高速バスの利便性向上	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○			○		

交流人口の拡大に向けたまちづくりを図るために、他都市へのアクセス性の向上を図る高速バスネットワークを構築する。

【施策の概要】

- ・ 岸和田市を発着する高速バス路線の拡充に向けた検討を行う。

■ 南海岸和田駅前的高速バスのりば



現在は、南海岸和田駅前から川崎・東京方面の高速バス（VIP LINER）が運行している。

■ 新たに南海岸和田駅を発着する高速バスのイメージ



出典：岸和田観光バス株式会社HP

● 高速バスについて

- ・ 本アクションプランの高速バスとは、「高速乗合バス」を示す。
- ・ 高速乗合バスとは、道路運送法施行規則第3条の3第1号に規定する路線定期運行であって、同規則第10条第1項第1号ロの運賃を適用するもの※1をいう。

※1：専ら一の市町村の区域を越え、かつ、その長さが概ね50km以上の路線において、停車する停留所を限定して運行する自動車により乗合旅客を運送するもの

方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築

施策	来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
		○	○			○	○	○

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、市内の公共交通の案内をはじめ、目的地までのルート検索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う。

【施策の概要】

- ・入手可能なスマートフォンアプリ等で情報提供を行う。

■スマートフォン向け無料アプリ「祭都(さいと)きしわだnavi」

The image displays the 'Kishiwada navi' app interface. The main screen features a red background with white text and icons. At the top, it says '祭都(さいと)きしわだnavi' and 'Kishiwada navi 岸和田市観光ナビゲーションアプリ'. Below this, there are several sections: 'イベント情報 Events' (Event Information), '施設情報 Facilities' (Facilities), '防災ハザードマップ Hazard Maps' (Disaster Hazard Maps), and 'ルート検索 Route Search' (Route Search). Each section shows a preview of the app's content. At the bottom, there are QR codes for downloading the app on the App Store and Google Play, along with contact information for the app developer.

出典：岸和田市資料

方針④ 市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備

施策	地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み	活動と移動の階層構造			実施主体			
		広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他
				○	○	○	○	

鉄道駅やバス停から距離がある地域において、地域住民が主体となって運行する新たな交通サービスの導入を図る。

【施策の概要】

- ・ 地域が主体となって、地域に必要な公共交通のあり方を検討する体制を構築する。
- ・ 地域が主体となった新たな交通手段導入への取組みをサポートする仕組みの検討を行う。
- ・ 地域・事業者・行政の協力体制を構築し、地域主体の地域バスや乗合タクシー等導入を図る。

【事例】地域が主体となった新たな地域公共交通の導入「ぐるっと生瀬」（兵庫県西宮市）

「ぐるっと生瀬」では、地域住民が主体となって交通事業者・行政との協働で“生瀬住民のおでかけの足を考える”取組みを行っている。9年間に及ぶ調査研究、試験運行を重ね、利用者負担と住民負担で収支を賄う計画を立案し、平成27年10月より本格運行を開始している。

また、交通困難の対策だけでなく、人がつながる、各自治会がつながることによって、生瀬地域の町全体が活性化することも目的としている。



出典：ぐるっと生瀬事務局HP、阪急タクシー株式会社HP

2.3 実施スケジュール

計画期間(～平成34年度)内における本計画で取組む施策に基づき事業計画を作成し実施するスケジュールを示します。

基本理念	方針	施策	活動と移動の階層構造			実施主体				実施スケジュール							
			広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	平成29年	30年	31年	32年	33年	34年		
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	多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	路線バスの再編									→						
		ローズバスのダイヤ改正・利便性向上									→						
		バス等の乗り継ぎ利便性等を高める交通系ICカードの普及促進									→						
	駅の拠点機能向上と持続的なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成	交通結節点の整備									→						
		公共交通情報の充実										→					
		JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進									→						
		鉄道路線間の連携									→						
	市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進									→						
		高速バスの利便性向上									→						
		来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実									→						
	市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備	地域住民主体による持続可能な運行を支える協働の取組み									→						

3. 評価指標と進行管理

3.1 実施主体

交通まちづくりアクションプラン〔公共交通編〕を進めるにあたって、「行政」、「交通事業者」、「住民」の三者が連携し、目標の達成に向けて取り組む必要があります。

公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通を目指します。

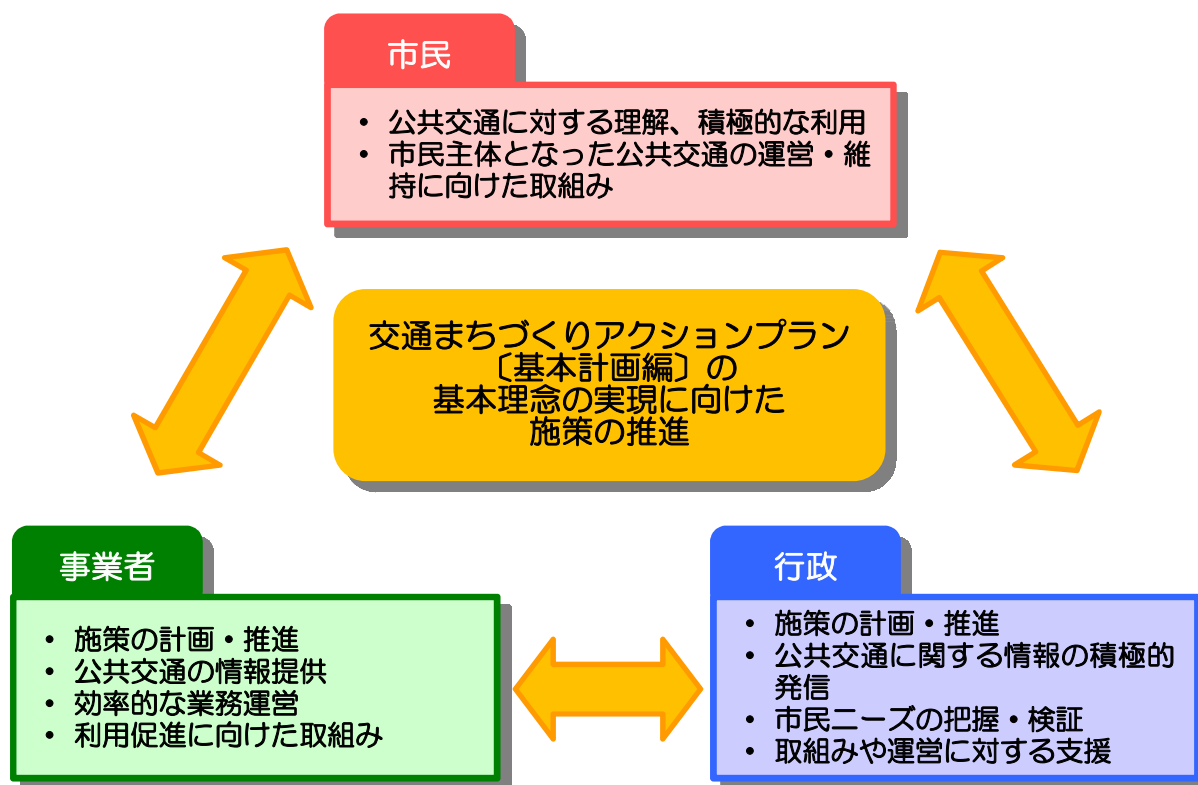


図 3-1 各主体における役割

3.2 P D C Aサイクルによる施策の推進

交通まちづくりアクションプラン〔基本計画編〕の基本理念の実現に向けて、施策の進行を管理し、進捗状況や社会情勢による変化に応じて、計画の見直しを行うことが必要です。

P D C Aサイクル（立案（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、アクションプランの基本理念の実現や柔軟な見直しによる進行管理を行います。

施策実施状況の評価は、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6年に1回実施します。

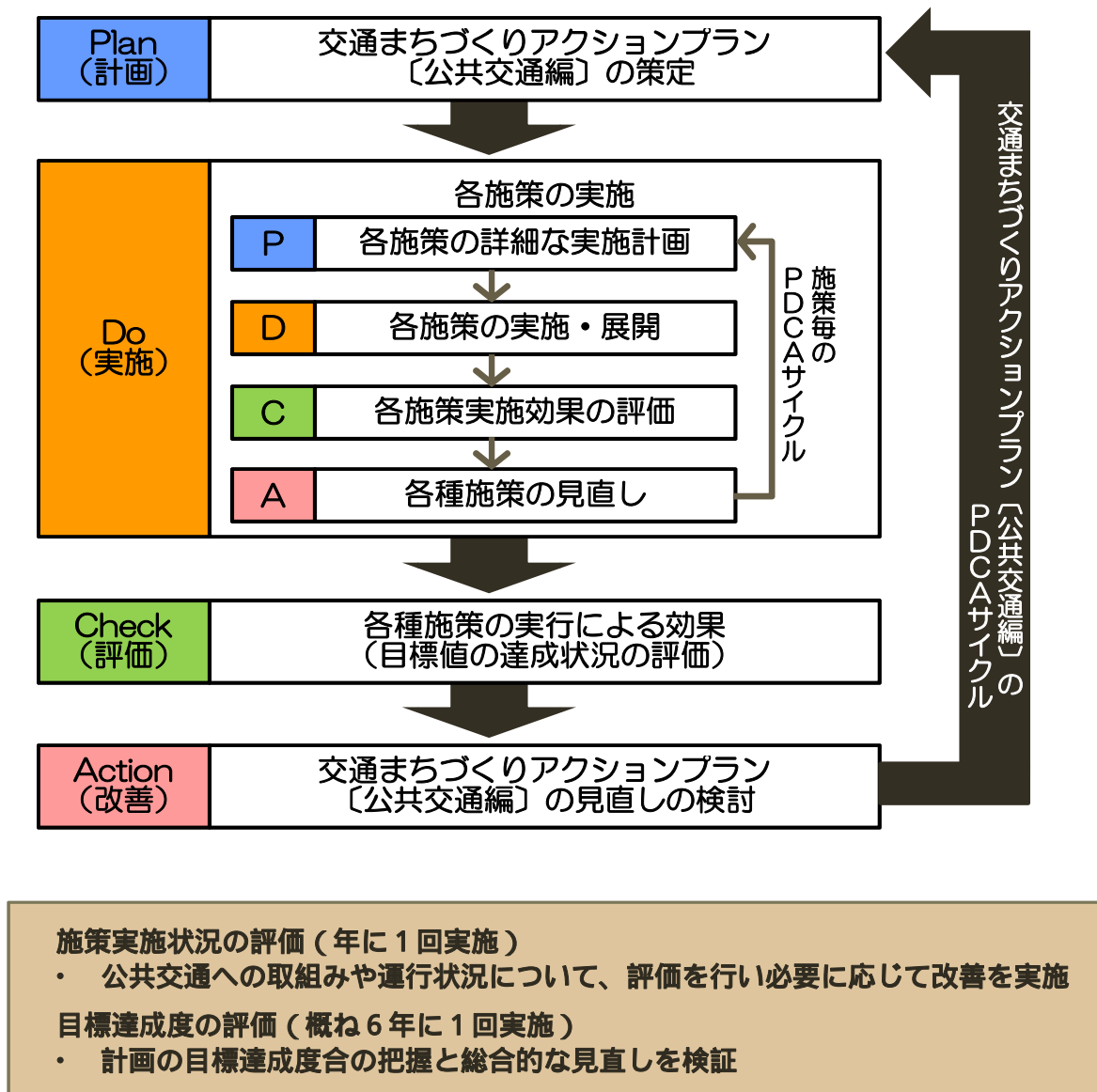


図 3-2 P D C Aサイクルによる施策の推進・評価

3.3 評価指標の設定

交通まちづくりアクションプラン「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」の実現に向けて示した取り組み方針に基づく施策を検証するために評価指標を設定します。

この評価指標は、「公共交通の施策を実施することによる効果が分かりやすく表現されるもの」、「データが容易でかつ継続的に入手可能なこと」、「公共交通のほかまちづくりなど広い視点も考慮されているもの」等の点を考慮し、公共交通に関する方針①～④に関連する(1)～(3)の直接的な指標、(4)～(7)の間接的な指標及び(8)～(11)のまちづくりの指標の3つを設定します。なお、必要に応じて評価指標を適時追加します。

表 3-1 評価指標と公共交通に関する方針の相関関係

評価指標		公共交通に関する方針			
		方針 多様な世代の移動ニーズに対応 した公共交通サービスの提供	方針 駅・拠点・公共交通環境の形成 した公共交通環境の形成	方針 市内・市外・公共交通体系の構築 支援する公共交通体系の構築	方針 市民・交通事業者・行政による 公共交通の整備
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率 ・人口に対する市内全域の路線バス(ローズバスを含む)利用者数が占める割合 ・人口に対する市内鉄道駅乗降客数が占める割合				
	(2) 利便性の向上 ・交通系ICカードによる利用者割合(定期利用者を除く)				
	(3) 地域での活動実績 ・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 ・地域主体による協議会の設立実績				
間接的な指標	(4) 市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合				
	(5) 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				
	(6) 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				
	(7) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数				
まちづくりの指標	(8) 子どもを生み育てたいと感じている市民の割合				
	(9) 生きがいを感じている65歳以上の市民の割合				
	(10) 高齢者が安心して生活できると感じている市民の割合				
	(11) 岸和田市の定住人口				

3.4 評価指標による目標値の設定

本計画の基本的な方針を実現するため、計画期間中に達成すべき各評価指標について、目標値を設定し達成状況を確認します。

表 3-2 評価指標の現況と目標値の設定

	評価指標		現況	目標値
直接的な指標	(1) 公共交通の利用率	人口に対する市内全域の路線バス(ローズバスを含む)利用者数が占める割合	1.98% (H27)	2.10%
		人口に対する市内鉄道駅乗降客数が占める割合	23.9% (H27)	26.0%
	(2) 利便性の向上	交通系ICカードによる利用者割合 (定期利用者を除く)	41.8% (H28)	50.0%
	(3) 地域での活動実績	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 (H28)	6件
地域主体による協議会の設立実績		0件 (H28)	2件	
間接的な指標	(4) 市内をスムーズに移動できていると感じている市民の割合		33.0% (H27)	37.0%
	(5) 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		14.0% (H27)	18.0%
	(6) 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		15.6% (H27)	19.0%
	(7) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光入込客数		287万人 (H26)	287万人
まちづくりの指標	(8) 子どもを生み育てたいと感じている市民の割合		25.8% (H27)	30.0%
	(9) 生きがいを感じている65歳以上の市民の割合		52.6% (H27)	56.0%
	(10) 高齢者が安心して生活できていると感じている市民の割合		18.1% (H27)	22.0%
	(11) 岸和田市の定住人口		193,637人 (H28年10月)	194,968人