

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〕

目標達成に必要なとなる施策（案）
評価指標・数値目標の設定（案）

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 における施策の概要

戦略目標	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 における施策の概要（1/2）

戦略目標	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、料金負担の低減により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 における施策の概要 (2/2)

戦略目標	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るため、バス停が離れている箇所もあります。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 における施策の概要

戦略目標	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 年時点で整備率が 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、今後更に、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り継ぎ利便性の向上や、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"> 既存の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 における施策の概要

戦略目標	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"> 公共交通を継続的に運行し、利用されていくためにも、公共交通を地域全体で支え合い、持続可能なものとしていく取組みを実施していくことが必要と考えられます。そのため、持続可能な公共交通体系の確立を図るために、市と地域住民、交通事業者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、市と地域住民、交通事業者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、児童の通学・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。 	

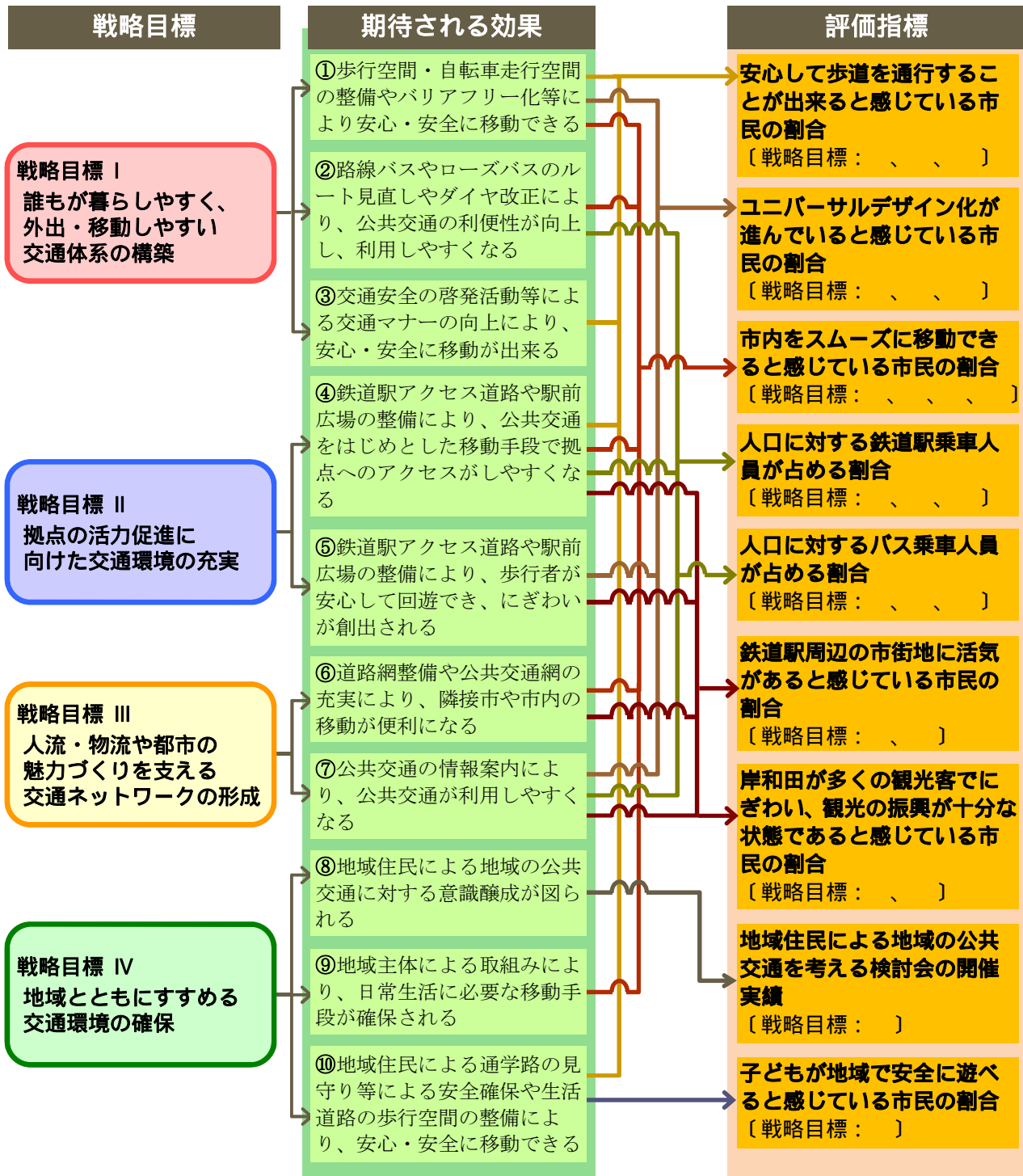
5. 評価指標・数値目標の設定

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。

表 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、目標値を次のように設定します。

表 5-2 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	24.2% (H28)	26.0%
	人口に対するバス乗車人員が占める割合	1.91% (H28)	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)	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出来ると感じている市民の割合	22.3% (H29)	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)	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)	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)	18.0%
	岸和田が多くの観光客でにぎわい、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)	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)	25.3%

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）における 1 日平均乗車人員の合計値を本市の総人口で除した値とします。

目標値は、平成 28 年度から平成 34 年度にかけての毎年の増加率を平成 21 年度から平成 27 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。

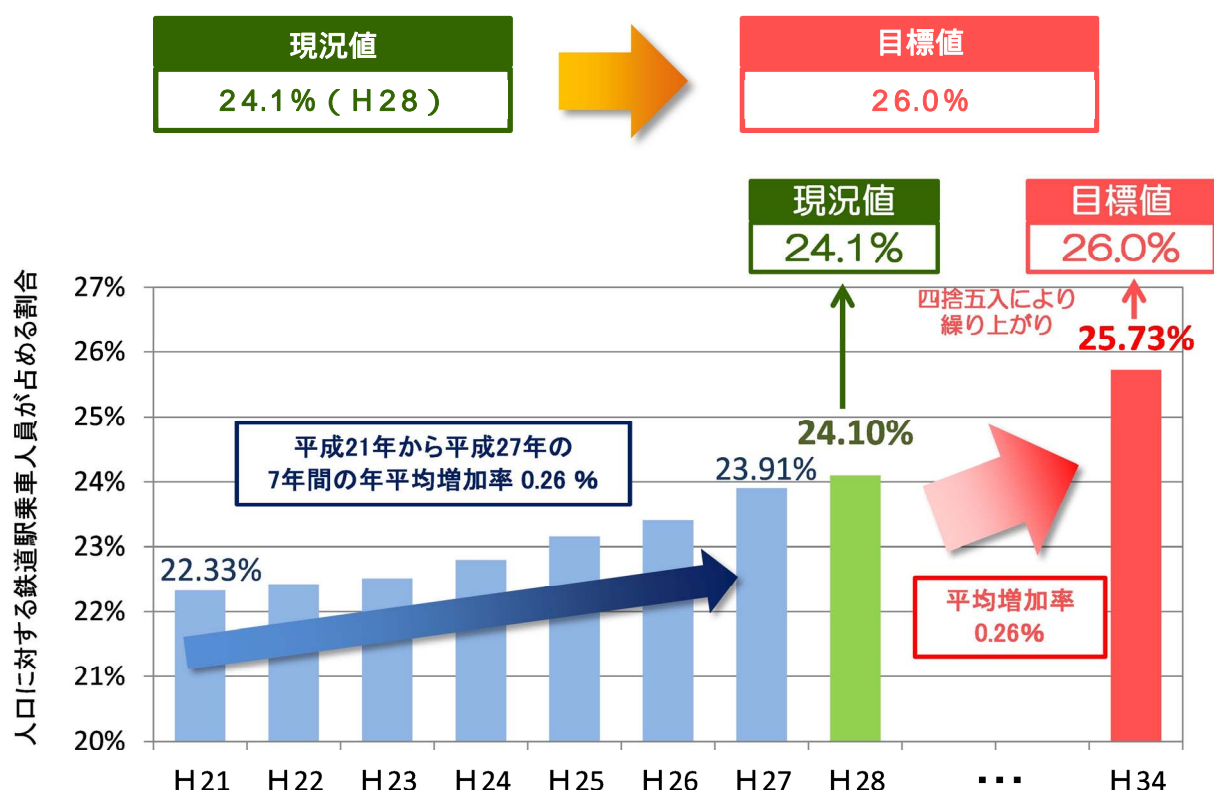


図 1 人口に対する鉄道駅乗車人員が占める割合の推移と目標値

【データの出典】 各鉄道事業者の 1 日平均乗車人員（数字で見るとしわだ（統計情報））
 岸和田市人口（数字で見るとしわだ（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日平均乗車人員の合計値を本市の総人口で除した値とします。

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（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日平均乗車人数を本市における推計人口で除した値で設定している。

なお、バスの1日平均乗車人数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日平均乗車人数（4,100人：平成30年）とし、推計人口については（194,968人：平成32年）を用いて算出している。

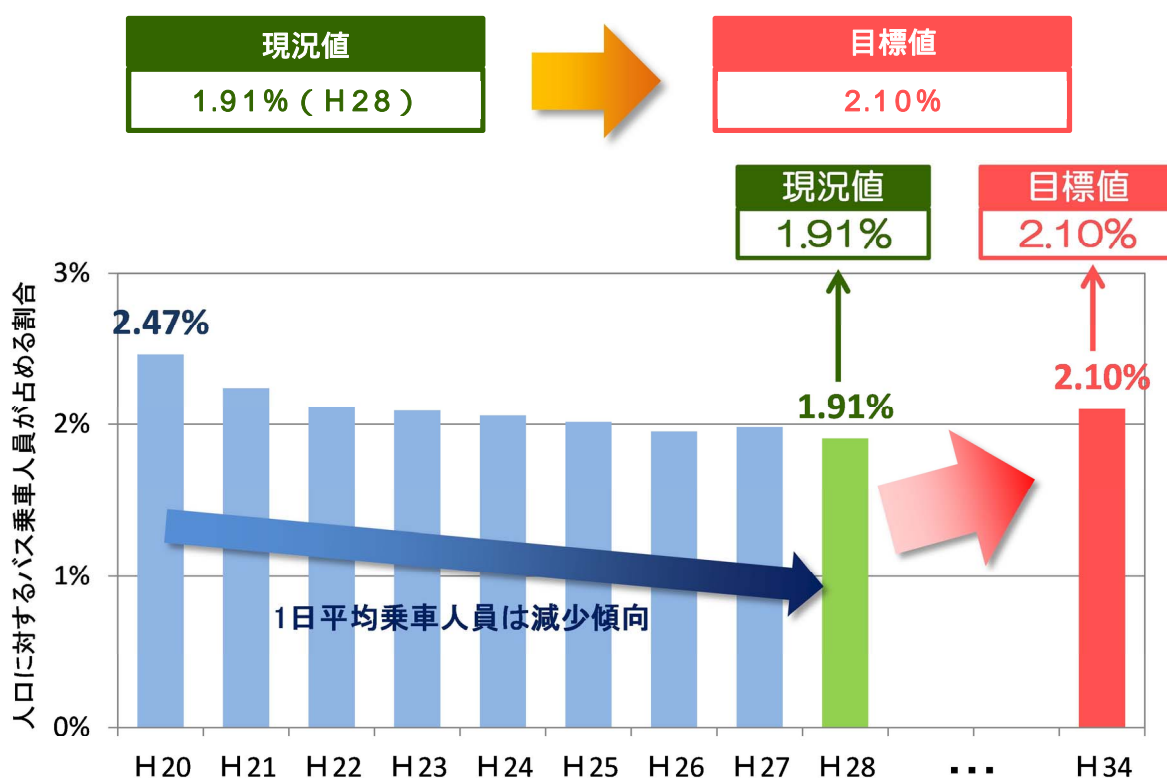


図 2 人口に対するバス乗車人員が占める割合と1日平均乗車人員の推移と目標値

【データの出典】 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件開催された値とする。



【データの出典】 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年3月）策定時に設定された目指そう値（21.0%：平成30年）を上回る結果となり、今後も平成29年度の現況値を維持していく必要があるため、平成29年度の現況値とします。



【データの出典】 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年3月）策定時に設定された目指そう値とする。



【データの出典】 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年3月）策定時に設定された目指そう値とする。



【データの出典】 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年3月）策定時に設定された目指そう値とする。



【データの出典】 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) 岸和田が多くの観光客でにぎわい、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「岸和田が多くの観光客でにぎわい、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年3月）策定時に設定された目指そう値とする。



【データの出典】 市民意識調査による岸和田が多くの観光客でにぎわい、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年3月）策定時に設定された目指そう値（23.8%：平成30年）を上回る結果となり、今後も平成29年度の現況値を維持していく必要があるため、平成29年度の現況値とします。



【データの出典】 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。