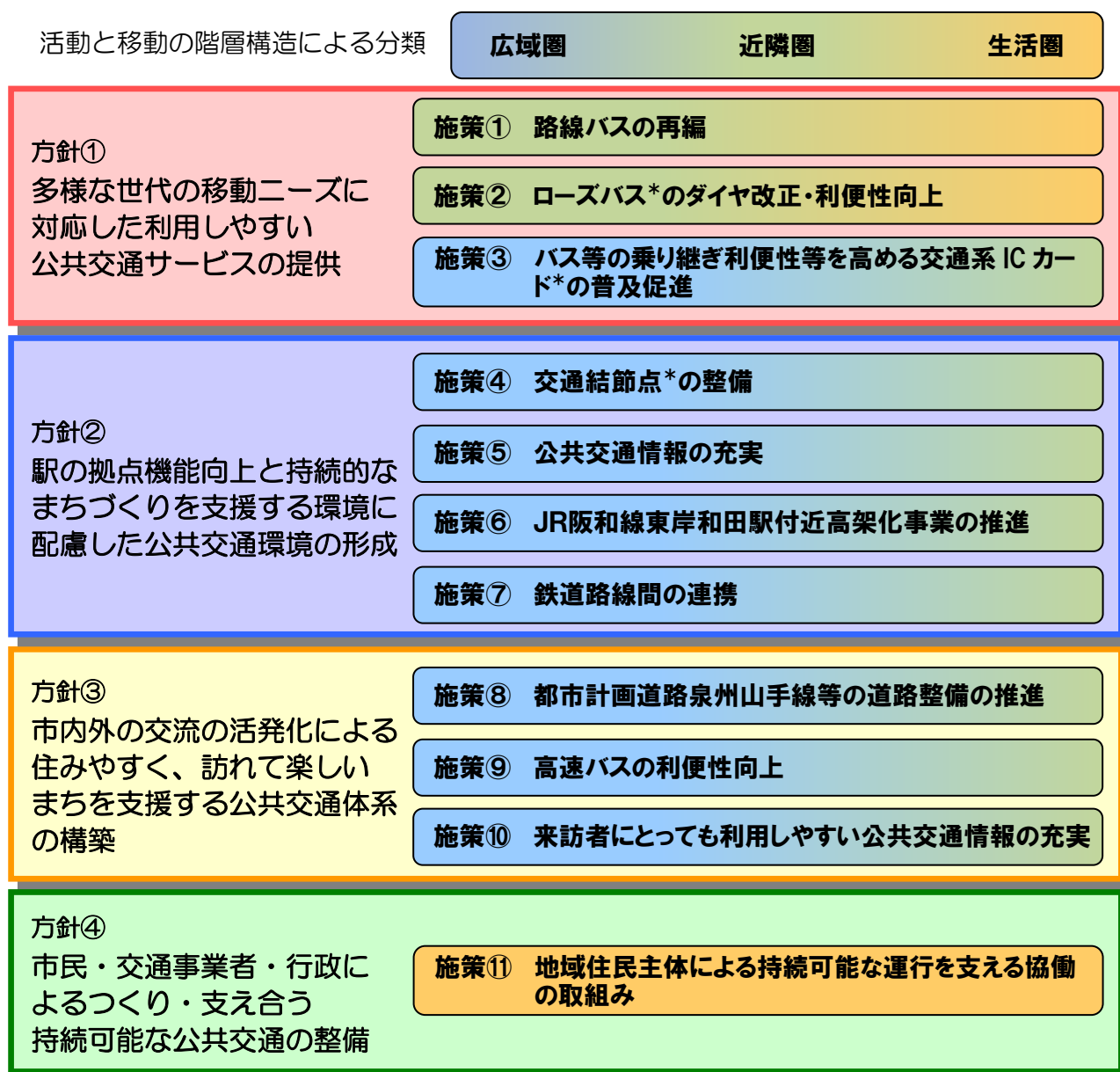


3. 方針を達成するための公共交通に関する施策

3.1 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。




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① 路線バスの再編	活動と移動の段階構造						実施主体				
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	市	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、広域連絡線や地域連絡線の役割を担う路線バスを今後も維持し、また、利便性向上を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。



南海線へのJR阪和線間内線移動を目指す
JR阪和線以南地域の基幹線を担う

南海線・白旗駅前線
道の駅藤原ランパのり
今山・石原駅前線
東山・大塚駅前線

●: 路線バス
○: ローズバス運行エリア
●: ローズバスとの乗継拠点


方針② 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② ローズバスのダイヤ改正・利便性向上	活動と移動の段階構造						実施主体				
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	市	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の見直しを行う。



ローズバスが担う範囲
路線バスが担う範囲

ダイヤ改正・利便性向上
乗継拠点を設置する

●: 路線バス
○: ローズバス運行エリア
●: 路線バスとの乗継拠点

方針③ 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③ バス等の乗り継ぎ移動性等を高める交通系ICカードの普及促進	活動と移動の段階構造						実施主体				
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	市	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、南海ウィングバス金剛、南海ウィ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、SUJICOCA）に対応。

PiTaPa 利用の都合、1日だけの乗車でも自動的に「PiTaPa 利用割引」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。



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

【バス乗継割引】
1日乗車回数に制限なく乗継可能な乗継割引制度は、乗継回数が増えるほど割引率が高くなります。乗継回数が増えるほど割引率が高くなります。

乗継回数 220回 → 250回 → 470回
乗継回数 220回 → 200回 → 420回

出典：南海バス株式会社HP

方針④ 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⑤ 公共交通情報の充実	活動と移動の段階構造						実施主体				
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	市	事業者	市	その他
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

現在は、路線バスやローズバス編にバス路線図が作成されており、市全体のバスネットワークに関する情報が分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位置、鉄道とバスを乗り継ぐ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⑦ 鉄道路線間の連携	活動と移動の段階構造						実施主体				
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	市	事業者	市	その他
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

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⇄JR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JR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、鉄道利用の利便性向上を図る。

■ 鉄道路線間の連携イメージ

鉄道間の利用者の利便性向上

南海岸和田駅前線
道の駅藤原ランパのり
今山・石原駅前線
東山・大塚駅前線

●: 路線バス
○: ローズバス運行エリア
●: ローズバスとの乗継拠点

方針③ 市内の交通の円滑化による住みやすく、訪れてほしいまちを支援する公共交通体系の構築

施策⑧ 高速バスの利便性向上	活動と移動の段階構造						実施主体				
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	市	事業者	市	その他
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

交通入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。

■ 南海岸和田駅前の高速バスのりば



出典：株式会社平岡センターグループ株式会社HP

現在は、南海岸和田駅から川崎・東京方面のVIP LINEERと北近畿（徳島方面）を走る加賀山線と、和歌山（串本）方面及び鳥羽方面のSPA LINEが運行している。

出典：岸和田市バス株式会社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号の運賃を適用するもの^{※1}をいう。
- ※1：専ら一の町村の区域を越え、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より乗合旅客を運送するもの

方針③ 市内の交通の円滑化による住みやすく、訪れてほしいまちを支援する公共交通体系の構築

施策⑩ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	活動と移動の段階構造						実施主体				
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	市	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「京都(さい)としまのnavi」



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、実力合う持続可能な公共交通の構築

施策⑪ 地域住民主体による持続可能な運営を実現する取組	活動と移動の段階構造						実施主体				
	広域圏	近隣圏	生活圏	市民	事業者	市	その他	市	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「くまもと生駒」（兵庫県西宮市）

「くまもと生駒」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「生駒住民のくまのり」の足を考えて「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期する計画を立案し、平成27年10月より本格運行を開始している。

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



出典：くまもと生駒実行委員会、新発田グループ株式会社HP

岸和田市交通まちづくりアクションプラン【公共交通編】(岸和田市地域公共交通網形成計画)における施策実施状況について

協議会名: 岸和田市地域公共交通協議会

①施策名	②事業概要	H29(2017) 実績	H30(2018) 実施予定	H31(2019)	H32(2020)	H33(2021)	H34(2022)
施策①: 路線バスの再編	<p>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と結び、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</p> <p>→利便性向上を図るためのダイヤ改正の実施に向けた検討を行う →ローズバスとの乗継拠点を設置する</p>	<p>・一部ルートの見直し [天神山・一の宮循環バスの運行開始] 循環ルートの創設</p> <p>→(資料4-2 一の宮循環バス案内) (南海ウイングバス南部株)</p>	<p>・ダイヤの改正 ・パターンダイヤ化 ・天神山・一の宮循環バスの時間枠拡大</p> <p>(南海ウイングバス南部株)</p>	<p>更なる、利便性向上を目指す</p>			
施策②: ローズバスのダイヤ改正・利便性向上	<p>ローズバスは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</p> <p>→利便性向上や効率化を図るための路線の再編を実施する →各交通モードとの乗継拠点の整備 →適正な受益者負担を含め、公平性の観点や路線バスを考慮した運賃の見直し</p>	<p>・ダイヤ改正およびルートに見直しに向けた協議等</p> <p>(岸和田市、南海ウイングバス南部株)</p>	<p>・ダイヤ改正およびルート見直し ・ルートの見直し(ルート分割) ・パターンダイヤ化 ・料金改定</p> <p>(岸和田市、南海ウイングバス南部株)</p>	<p>改正後についても、利用者のニーズや社会情勢により更なる利便性の向上・持続する公共交通を目指す</p>			
施策③: 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	<p>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情報提供を行うとともに、交通系ICカードの普及促進を図る</p> <p>→割引制度の拡張・情報提供による普及促進</p>	<p>・H29年度作成のローズバスのルートマップ・時刻表に、ICカード普及促進のための案内を掲載し、周知を図る</p> <p>→(ローズバス時刻表) (岸和田市、南海ウイングバス南部株)</p>	<p>・ローズバスの改正時に乗継割引制度の導入 (岸和田駅前バス停における ローズバス⇄ローズバス、ローズバス⇄路線バス)</p> <p>(岸和田市、南海WBN株)</p>	<p>路線バスやローズバス等の乗継利便性向上を目指し、ICカードの普及率の向上に取組む</p>			
施策④: 交通結節点の整備	<p>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の乗継拠点の整備を行い、利用者の視点に立った鉄道・路線バス・タクシーの乗り継ぎの利便性向上を図る。</p> <p>→各交通モードの乗継拠点の整備 →駅前への路線バスの乗り入れを視野に検討</p>	<p>・JR東岸和田駅付近の鉄道高架の完成(下り:H27.2.8、上り:H29.10.22) (府・市、JR西日本)</p> <p>・JR久米田駅:「久米田駅東西アクセス改善基本構想」(H29(2017)年6月策定)</p> <p>・南海春木駅:「春木駅周辺まちづくり基本構想」(H29(2017)年8月策定)</p> <p>(岸和田市)</p>	<p>・東岸和田駅前東側交通広場の整備・駐輪場の整備 ・久米田駅:基本構想に基づく事業の実施 ・春木駅:基本構想に基づく事業の実施</p> <p>(岸和田市)</p>				
施策⑤: 公共交通情報の充実	<p>現在、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が分かりづらくなっている。また、乗継方法など情報提供が不足しており、公共交通として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継等の情報提供を実施する。</p> <p>→乗車案内や乗り換え案内を利用者の視点に立ったわかりやすい案内マップの作成</p>	<p>・民間事業者と協力(広告パートナーシップ制度)し、見やすい時刻表(ルート)マップの作成 →(ローズバス時刻表)</p> <p>(岸和田市)</p>	<p>・ローズバスの改正にあわせた時刻表マップの作成 (広告パートナーシップ制度の活用) ・ローズバスの改正の周知を図る</p> <p>(岸和田市)</p>	<p>路線バスやローズバス等、市内のバスについてのわかりやすい総合的なバスマップの作成を目指す</p>			
施策⑥: JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進	<p>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原因となっている。また、鉄道が地域を分断している。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。</p> <p>→鉄道の高架化による踏切除却及び駅舎・駅前の歩行空間のバリアフリー化対策の実施 →立体交差化による幹線道路の改良や街路事業による交通の円滑化と周辺まちづくりの促進</p>	<p>・JR東岸和田駅付近の鉄道高架化の完成(H29(2017)年10月)</p> <p>(大阪府、岸和田市、JR西日本)</p>	<p>・阪和線附属街路5号線(歩行者専用道路)の整備 ・阪和線附属街路2号線の整備 ・東岸和田駅東側停車場線・東岸和田駅前東側交通広場の整備 ・駐輪場の整備</p> <p>(岸和田市)</p>				
施策⑦: 鉄道路線間の連携	<p>来訪者の乗継間移動時の交通手段の拡充を図るために、南海岸和田駅⇄JR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。</p> <p>・南海岸和田駅とJR東岸和田駅間を運行する路線バスのダイヤを整理し、鉄道間の利便性向上を図る</p>	<p>・ダイヤ整理に向けた検討作業</p> <p>(南海ウイングバス南部株)</p>	<p>・岸和田駅⇄東岸和田駅のダイヤ整理による15分間隔の運行 →(資料4-2 岸和田駅⇄東岸和田間案内) (南海ウイングバス南部)</p>	<p>ダイヤ整理後についても、更なる利便性向上を目指す</p>			
施策⑧: 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進	<p>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。</p> <p>→都市計画道路泉州山手線の道路整備の推進 →東北高速鉄道と泉中央駅からの延伸の検討</p>	<p>・事業化に向けた都市計画の変更(H30.2.28)</p> <p>(大阪府・岸和田市)</p>	<p>・計画の推進</p> <p>(大阪府、岸和田市)</p>	<p>都市計画道路泉州山手線の早期実現に向けた取組</p>			
施策⑨: 高速バスの利便性向上	<p>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。</p> <p>・高速バスの拡張に向けた検討を行う</p>	<p>・H29年2月 SPA LINE(高速乗合バス)の運行開始 ・北陸方面(岸和田駅発 1便/日、北陸発 1便/日) ・四国方面(岸和田駅発 1便/日、四国発 1便/日)</p> <p>(岸和田観光バス株)</p>	<p>・利用者増につながる(目的地周辺)観光施設との連携強化やバス停環境の向上に取組む</p> <p>(岸和田観光バス株)</p>				
施策⑩: 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実	<p>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。</p> <p>・スマートフォンアプリによる情報提供を行う</p>	<p>・スマートフォンアプリ(「祭都(さいと)きしわだnavi」)による路線バス及びローズバスの運行案内を含む観光情報の提供 →ローズバスの乗継案内</p> <p>(岸和田市)</p> <p>・バスロケーションシステム(スマホアプリ)を路線バスへ導入 →路線バスの現在地リアルタイム表示</p> <p>→(バスロケーションシステム冊子) (南海ウイングバス南部株)</p>	<p>・ダウンロード数の現状把握 H28年度配信 H28年度末 12.5千件 H29年度末 17.6千件</p> <p>(岸和田市)</p> <p>・改正にあわせローズバスへもバスロケーションシステムを導入</p> <p>(岸和田市、南海ウイングバス南部株)</p>				
施策⑪: 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	<p>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。</p> <p>→地域主体の地域に必要な交通のあり方を検討する体制を構築する →地域主体の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 →3者(地域・事業者・行政)の協力体制を構築し、地域主体の公共交通の導入を図る</p>	<p>・地域バスの導入に向けた制度設計等準備作業</p> <p>(市民、岸和田市、事業者)</p>	<p>・地域バスの導入に向けた制度の構築 ・地域の交通に対する意識醸造のための取組を進める ・運行主体となる地域組織立ち上げに向けた準備</p> <p>(市民、岸和田市、交通事業者)</p>	<p>・地域への周知活動を実施する ・地域組織主体となり、地域バスの導入を目指した試験運行の実施に向けた取組を進める</p>			

4.3 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 4-1 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①	方針②	方針③	方針④
		多様な世帯の移動ニーズに対応	駅・公共交通拠点の環境に配慮	市内の交流の活性化によるまちづくり	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車人員が占める割合	○	○	○	○		
	(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			○			

4.4 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 4-2 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)利用者が占める割合	1.98% (H27)	2.10%
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	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	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	

■ 評価指標項目(公共交通編 H29年11月策定)

基本理念		評価指標	データ入手方法	現況値(H27年(一部H28年数値))	H28年	H29年	目標値	データ入手可能時期	
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	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	ローズバス・路線バス利用実績&人口ビジョン(H32:人口ビジョン、実績は市統計情報より)	1.98%(H27) (3,861/194,911*100) 人口は市HP(総務管財統計情報)	1.91% (3,691/193,637*100)	1.88% (3,612/192,637*100)	2.10% (4,100/194,968*100) 人口は人口ビジョンH32	毎年
			人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	鉄道駅乗車人数:市統計情報より 人口:市統計情報より	23.9%(H27) (46,596/194,911*100)	24.1% (46,665/193,637)	統計(9月頃公表予定)	26.0%	毎年
		(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)	バス事業者より	—	41.8% (H28年11月)	56.0% (H29年11月実績)	50.0% (南海ウイングバス南部線)	毎年
		(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	—	—	6件	毎年
	地域主体による協議会の設立実績		—	0件	—	—	2件	毎年	
	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	目指そう値P25 (実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	33.0% (H27 総合戦略P.38) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	30.6% (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	31.5% (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	37.0%(総合戦略 P.38)	毎年	
		(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	目指そう値P25 (実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	14.0% (H27 総合戦略P.38) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	16.3% (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	14.6% (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	18.0%(総合戦略 P.38)	毎年	
		(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	目指そう値P25 (実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	15.6% (総合戦略 P.51) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	15.0% (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	13.9% (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.25)	19%(総合戦略 P.51)	毎年	
		(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	観光課より	287万人 (H27主要施設の観光入込客数)	309万人 (H28主要施設の観光入込客数)	295万人 (H29主要施設の観光入込客数)	287万人 (第2次岸和田市観光振興計画 H30年)	毎年	
	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	総合戦略目標 (実績値については、市民意識調査(企画データより))	25.8% (総合戦略P.60) (H27年度市民意識調査 企画データより)	26.9% (H28年度市民意識調査企画データより)	28.2% (H29年度市民意識調査企画データより)	30.0% (総合戦略P.60)	毎年	
		(9)生きがいを感じている65歳以上の市民の割合	総合戦略目標 (実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	52.6% (総合戦略P.38) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	51.5% (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	47.3% (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.23)	56.0% (総合戦略P.38)	毎年	
(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		目指そう値 (実績値については、市民意識調査(毎年結果公表資料より))	18.1% (総合戦略P.38) (H27年度 市民意識調査結果報告書 P.26)	20.7% (H28年度 市民意識調査結果報告書 P.26)	21.1% (H29年度 市民意識調査結果報告書 P.26)	22.0% (総合戦略P.38)	毎年		
(11)岸和田市の定住人口		住民基本台帳(市統計情報:人口及び世帯数の推移(各年10月1日))	194,911人 (H27.10)	193,637人 (H28.10)	192,637人 (H29.10)	194,968人 (人口ビジョンP51 ②出生率向上+転入出均衡2020年)	毎年		