

岸和田市交通まちづくりアクションプラン[基本計画編]概要版

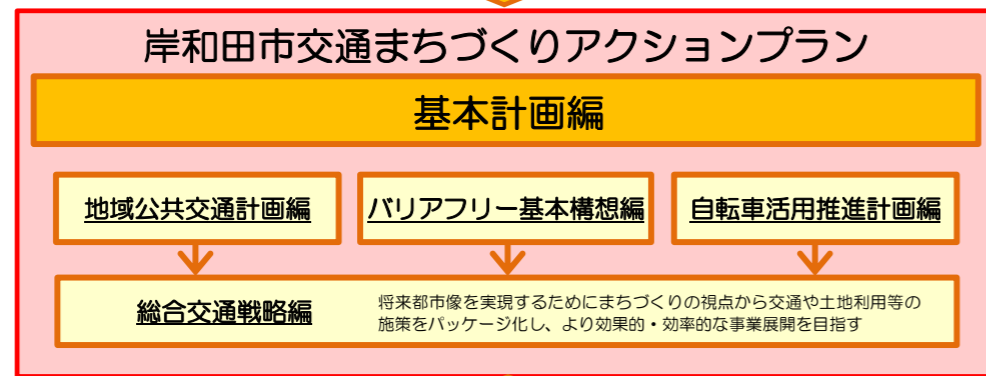
1. 交通まちづくりアクションプランとは

(1) 背景と目的等

- 岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）に掲げる目指すまちの姿を実現するために、岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編】、【公共交通編】、【総合交通戦略編】、【自転車活用推進計画編】及び【バリアフリー基本構想編】を策定し、交通面からの施策を推進しています。
- 岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）に合わせた計画終了年次を迎えるため、交通を取り巻く状況の変化や新たな行政需要に対応した計画へと見直しを行います。
- 改訂する【基本計画編】の対象区域は、「岸和田市全域」とします。また、計画期間は、「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」や「“新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）」との整合を図るため、2023（令和5）年度～2034（令和16）年度とします。

【上位計画】

- ・将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）（計画期間：2023年度～2034年度）
- ・“新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）（計画期間：2023年度～2034年度）

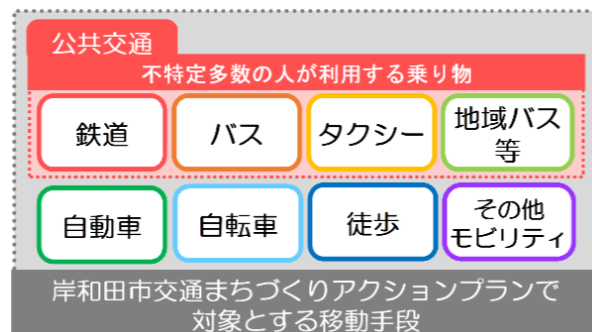
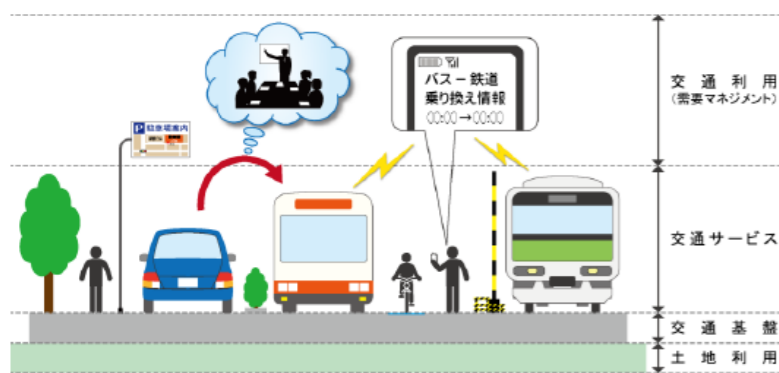


【参考とする計画】

- ・第2次交通政策基本計画（令和3(2021)年5月 閣議決定）
- ・南部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）（令和2(2020)年10月）
- ・大阪府交通道路マスタープラン（平成16(2004)年3月 大阪府）
- ・大阪府都市整備中期計画*（令和3(2021)年1月 大阪府）
- ・公共交通戦略～利用しやすい公共交通を目指して～（令和元(2019)年11月改訂 大阪府）

(2) 対象とする地域交通等

- 改訂する【基本計画編】では、交通基盤、交通サービス、交通利用といった施策タイプを組合せた総合的かつ戦略的な地域交通施策の方向性を定めます。



2. 本市の現況と都市活動・交通に関する課題

(1) 交通を取り巻く状況の変化と新たな行政需要

- ①公共交通をめぐる国の動向
 - ・全ての地方公共団体に地域公共交通計画の策定が努力義務化され、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの確保」に資する取組がより一層求められています。
- ②高齢者の免許返納
 - ・高齢者が運転免許を自主返納しやすい環境づくりとしては、公共交通を補完するボランティア団体の活動や地域の助け合いの中で、高齢者の移動手段を確保していくことも今後、重要性が増すものと考えられるため、「福祉」と「交通」の連携強化に向けた取組が必要とされています。
- ③新たな生活様式に対応した地域交通の構築
 - ・新型コロナウイルス感染症を契機に人々のくらしをめぐる環境や価値観も大きく変わるなか、地域交通の持つ価値や役割を見つめ直し、移動サービスの質・持続性の向上を図る必要があります。
- ④アフターコロナに向けた地域交通に対する考え方
 - ・多様な関係者によって、「コミュニティを核としたくらし目線の交通の実現」、「ガバナンスを強化した実効性のある交通マネジメント」及び「新たなファイナンスの可能性の探求による持続性の確保」という視点から官民や分野にとらわれない共創型交通への転換に向けた取組が求められています。
- ⑤新たな技術やサービスの活用
 - ・将来を見据えた新たな公共交通サービスとなる先進技術、次世代モビリティ等の活用及び道路空間の再配分に向けて検討していく必要があります。
- ⑥将来人口動向
 - ・近年は社会減（転入数が転出数を下回っている状態）が続いており、30歳前後の子育て世代の転出傾向が顕著となっています。転出理由については、「通勤通学のしやすさ（しにくさ）」、「子育て環境」、「治安」、「教育」、「住宅条件」の順となっています。
- ⑦公共交通利用の見直し
 - ・新型コロナウイルス感染症の拡大による外出自粛等が解除されていくなか、人々の行動・意識の変化によって公共交通利用はコロナ禍以前の状況にまで回復しない可能性があります。さらに、近年の人口減少の本格化により交通需要の減少が加速的に進むことが予測されます。
- ⑧上位計画を踏まえた将来像の見直し
 - ・「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）基本構想」に掲げる目指すまちの姿を実現する中間的な戦略シナリオである第1期基本計画（計画年次：2023（令和5）年～2026（令和8）年）や「“新・岸和田”づくり（都市計画マスタープラン）」を踏まえた交通面からの施策を推進していく必要があります。

(2) 本市の都市活動・交通に関する課題

- 都市活動・交通に関する課題は、本市で完結するものだけでなく、近隣自治体との連携・調整が必要です。活動と移動の階層構造（広域圏・近隣圏・生活圏）に分類した課題は以下のとおりです。

■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できる
- 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

■近隣圏

- ⑤ 近隣圏ネットワークの整備推進
- ⑥ 市内各地域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 臨海区域及び田園区域の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムーズにできるアクセス性の向上

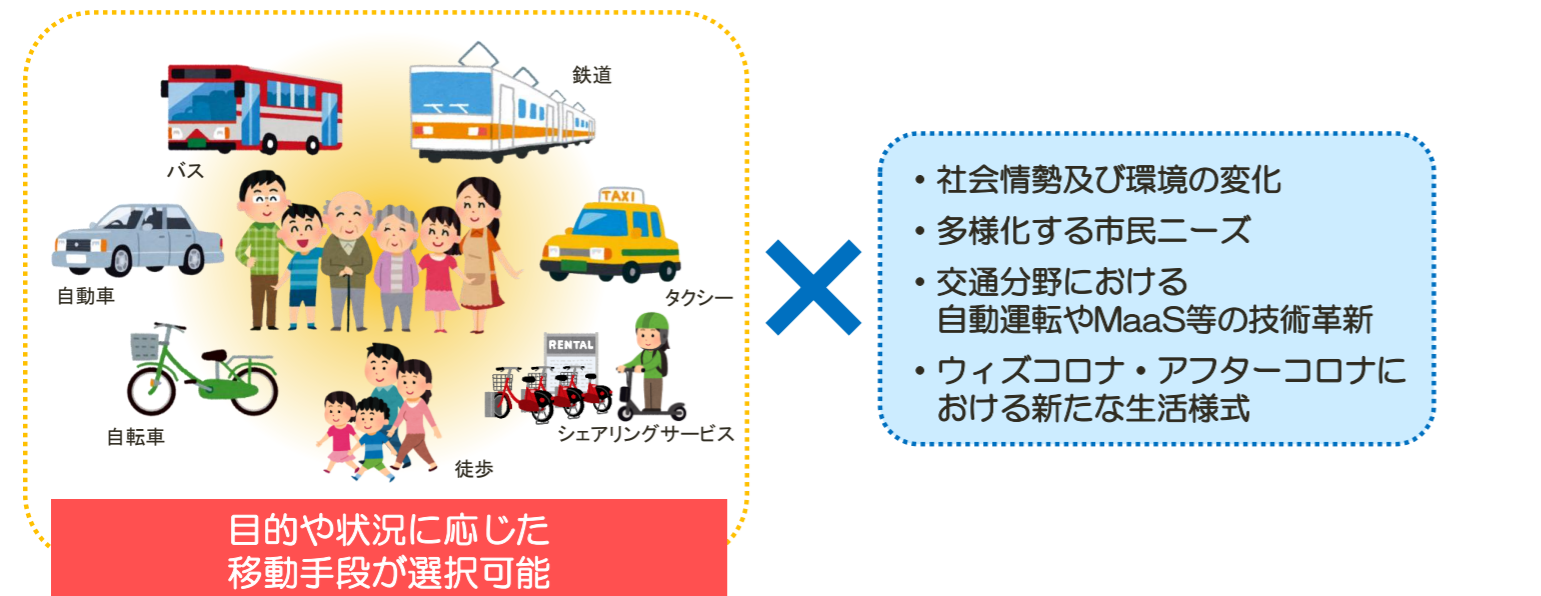
■生活圏

- ⑧ 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
- ⑨ 都市区域と臨海区域・田園区域・山間区域を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成
- ⑩ 路線バスの再編を含めたネットワークの再構築検討
- ⑪ 鉄道駅やバス停までの距離がある地域の解消
- ⑫ 市内鉄道駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上
- ⑬ 高齢化社会への対応

3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針

(1) 基本理念

- 幅広い世代の方々が、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、自動車等多様な交通をベストミックスさせ、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる持続可能な地域交通の構築を目指します。
- また、交通手段間の乗継抵抗（物理的な面、運賃面、情報面等）の低減を図り、外出機会を増やすためのシームレス公共交通体系の実現を目指します。
- このような基本的な考えに基づき、基本理念（目指す交通インフラの姿）と基本方針を設定します。



(2) 基本方針

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

健康に暮らすためには、日常的に外出をすることが大切です。
 外出時において、公共交通を利用する際は、最寄り駅やバス停まで歩くこととなります。歩くことが適度な運動となり、健康寿命を延ばし、結果的に家族による介護の負担減少や医療費削減が期待できます。
 ◎子どもから高齢者までの幅広い世代の方が外出しやすくするために、人（徒歩）を中心として、自転車・自動車・路線バス・鉄道等の連携を強化し、外出目的や状況に応じた移動手段を自由に選択できる交通体系の構築に加えて、同伴移動の促進を目指します。
 ◎新型コロナウイルス感染症の影響に伴う新たな生活様式の変化を踏まえた日常的な外出機会を創出することも重要であり、歩行者や自転車の通行空間整備や、バリアフリー化、外出目的となる施設整備など、まちづくりとの連携を図ります。

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

公共交通の利用者が増えることでまちに人が集まり、商店街等にはにぎわいが戻ります。にぎわいが創出されることで、新たな店舗等の施設や人々の交流が生まれることも期待できます。
 ◎中心市街地などの人が集まる拠点において、徒歩・自転車・公共交通の回遊性・利便性を高めることで、公共交通を軸とし、歩いて暮らせるまちづくりの実現及び人が集まる施設へのアクセス性向上につながる交通を目指します。
 ◎過度な自動車利用から公共交通等への転換を目指し、新たな技術やサービスの活用をはじめ、公共交通の利便性を高める施策や岸和田市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）に掲げる取組の推進により、2050年カーボンニュートラルに向けた環境にやさしいまちづくりを目指します。

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

少子高齢化の進行により、人口構造が大きく変化している岸和田のまちを持続的に発展させるためには、若年層を中心に定住を促し、人口の年齢構成バランスを整えるための取組が求められます。また、岸和田市は岸和田城を中心として、自然と伝統に恵まれた城下町として発展し、歴史と伝統を持つ、貴重な文化的遺産が数多く残っており、これらの資源の活用が求められています。さらに、高度経済成長期に整備されたインフラの大量更新時期が到来していること、近年の頻発する自然災害の状況を踏まえ、大規模災害時や救急医療活動時等の緊急時においても安心して安全に移動できる交通環境も求められます。
 ◎市民が安心・安全に暮らせる生活環境が確保され、大阪都市圏レベルの広域的な活動を支える交通体系や広域交流拠点の構築を目指します。

基本方針④ みんなでつくり、みんなで支える持続可能な交通

コロナ禍を契機に人々の暮らしをめぐる環境や価値観も大きく変わり、これまで続けてきた「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造も難しくなっていることを鑑み、地域づくりへの寄与など地域交通の持つ価値や役割を見つめなおす必要があります。
 ◎コミュニティを核としたくらし目線の交通体系の構築にあたっては、市民、交通事業者、行政等が共に取り組む（協働することにより、関係者の役割分担と連携を強化し、地域社会で自らの交通のあり方を協議し、効率的で持続可能な交通を実現する環境づくりを目指すとともに、イベント開催をはじめとして、外出機会の創出などの“コト”づくりを促進するサービス仕組みの構築を目指します。

