

岸和田市交通まちづくりアクションプラン〔地域公共交通計画編〕概要版

1. 交通まちづくりアクションプラン【地域公共交通編】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、前計画を総括するとともに、地域旅客運送サービスの持続可能な提供を図るため、地方公共団体に策定が努力義務化された地域公共交通計画の要素を満たす計画として改訂します。
- 改訂する【地域公共交通計画編】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。

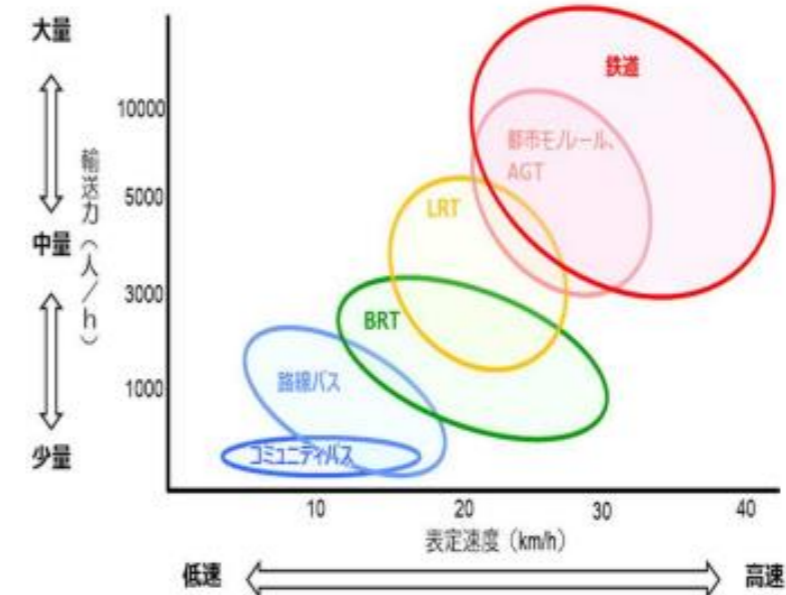
(2) 公共交通の果たすべき役割・位置付け

- 近年の人口減少の本格化、高齢者の運転免許の返納の増加、運転手不足の深刻化、コロナ禍を契機とした「新たな生活様式（ニューノーマル）」の定着、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなってきています。
- これまで続いてきた「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」という構造が難しくなっているなか、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要となっています。
- 地域における移動手段の維持・確保は、交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光振興、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野において多面的な効果が挙げられます。今後は、公共交通を支える意義を適切に評価し、多様な行政分野におけるコストの軽減に資する効果も定量的に分析していく必要があります。
- このような観点を踏まえつつ、「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））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するために【地域公共交通計画編】を改訂します。

(3) 公共交通の考え方

本市の公共交通は、鉄道、路線バス（ローズバスを含む）、タクシーがあります。基幹公共交通軸を担う公共交通については、一定以上の速達性、定時性、輸送力が要求されます。また、自家用車での移動が困難な高齢者や学生等を中心とした移動手段を持たない方の日常の移動手段確保、交通脆弱地域のニーズへの対応が強く求められています。地域交通における公共交通については、利用特性や輸送需要等から適切な輸送形態を組み合わせて導入していく必要があります。

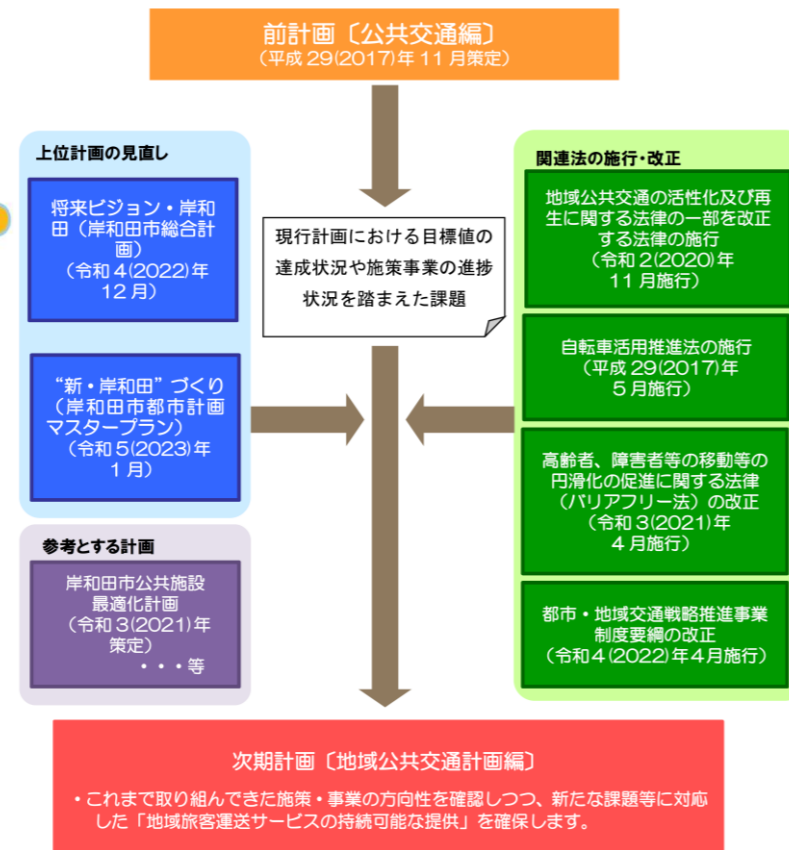
■ 都市交通における交通手段の適応範囲



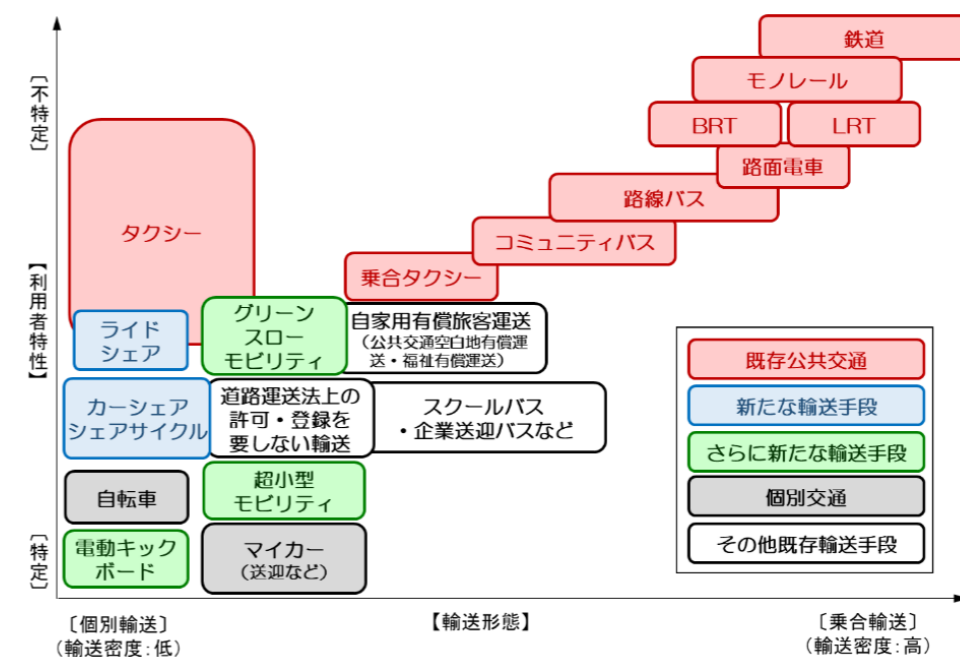
■ 公共交通の有する多面的な効果



■ 地域公共交通計画の位置付け



■ 利用特性と輸送形態による公共交通手段の位置づけ



2. 前計画の評価

(1) 4つの方針に掲げた事業の到達・進捗状況

全19事業中、スケジュール通りに完了しているのが2事業、スケジュール通りに実施しているのが9事業、一部スケジュール通りに実施しているのが6事業、未着手が2事業となっています。

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

- *路線バスの再編
(△：ダイヤ改正に向けた検討、○：ローズバスとの乗継拠点の設置)
- *ローズバスのダイヤ改正・利便性向上
(○：ローズバスの再編、○：路線バスとローズバスの乗継拠点の設置、○：運賃体系の見直し)
- *バス等の乗り継ぎ利便性を高める交通系ICカードの普及促進
(○：交通系ICカード利用による割引制度の拡充)

②駅の拠点機能向上と持続可能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
(○：路線バス・タクシーと鉄道との乗継拠点を設置、○：駅前への路線バスの乗入れ検討)
- *公共交通情報の充実
(△：公共交通案内マップの作成)
- *JR阪和線東岸和田駅付近高架化事業の推進
(◎：高架化事業、◎：岸和田港塔原線道路改良&附属街路整備)
- *鉄道路線間の連携
(△：岸和田駅～東岸和田駅間の路線バス整理)

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

- *都市計画道路泉州山手線の道路整備の推進
(△：都市計画道路泉州山手線の道路整備を推進、○：泉北高速鉄道と泉中央駅からの延伸検討)
- *高速バスの利便性向上
(×：高速バス路線の拡充検討)
- *来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実
(○：スマートフォンアプリ等の情報提供)

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

- *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
(△：地域主体のあり方検討体制の構築、×：地域主体の交通手段導入サポートの仕組み検討、△：地域主体の地域バスや乗合タクシー等を導入)

(凡例：◎スケジュール通りに完了、○スケジュール通りに実施、△一部スケジュール通りに実施 ×未着手)

(2) 目標の達成状況

全9指標のうち、R3実績にてR4目標値を達成した指標は1指標で、中間時点を含め目標値を達成した指標は3指標となっています。新型コロナウイルス感染症の拡大による影響を回復するための施策立案、新たな生活様式に対応した交通体系の構築、更なる鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築、観光振興の見える化を強化していく必要があります。

①直接的な指標

評価指標	目標値の達成状況	状況
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	× (R4目標値2.10%→R3実績値1.26%) H27現況値よりも下降
利便性の向上	人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	× (R4目標値26.0%→R3実績値20.5%) H27現況値よりも下降
地域での活動実績	交通系ICカードによる利用者割合(定期利用者を除く)	○ (R4目標値50.0%→R3実績値68.3%) H27現況値よりも上昇
	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	× (R4目標値6件→R3実績値1件) H27現況値よりも上昇
	地域主体による協議会の設立実績	× (R4目標値2件→R3実績値0件) H27現況値と同じ

②間接的な指標

評価指標	目標値の達成状況	状況
市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合	×	(R4目標値37.0%→R3実績値35.3%) H27現況値よりも上昇
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	×	(R4目標値18.0%→R3実績値17.2%) H27現況値よりも上昇、R2実績値20.4%
岸和田が多くの観光客にぎわい、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	×	(R4目標値19.0%→R3実績値14.0%) H27現況値よりも下降
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	×	(R4目標値287万人→R3実績値202万人%) H27現況値よりも下降、R1実績値300万人

(3) 前計画における課題

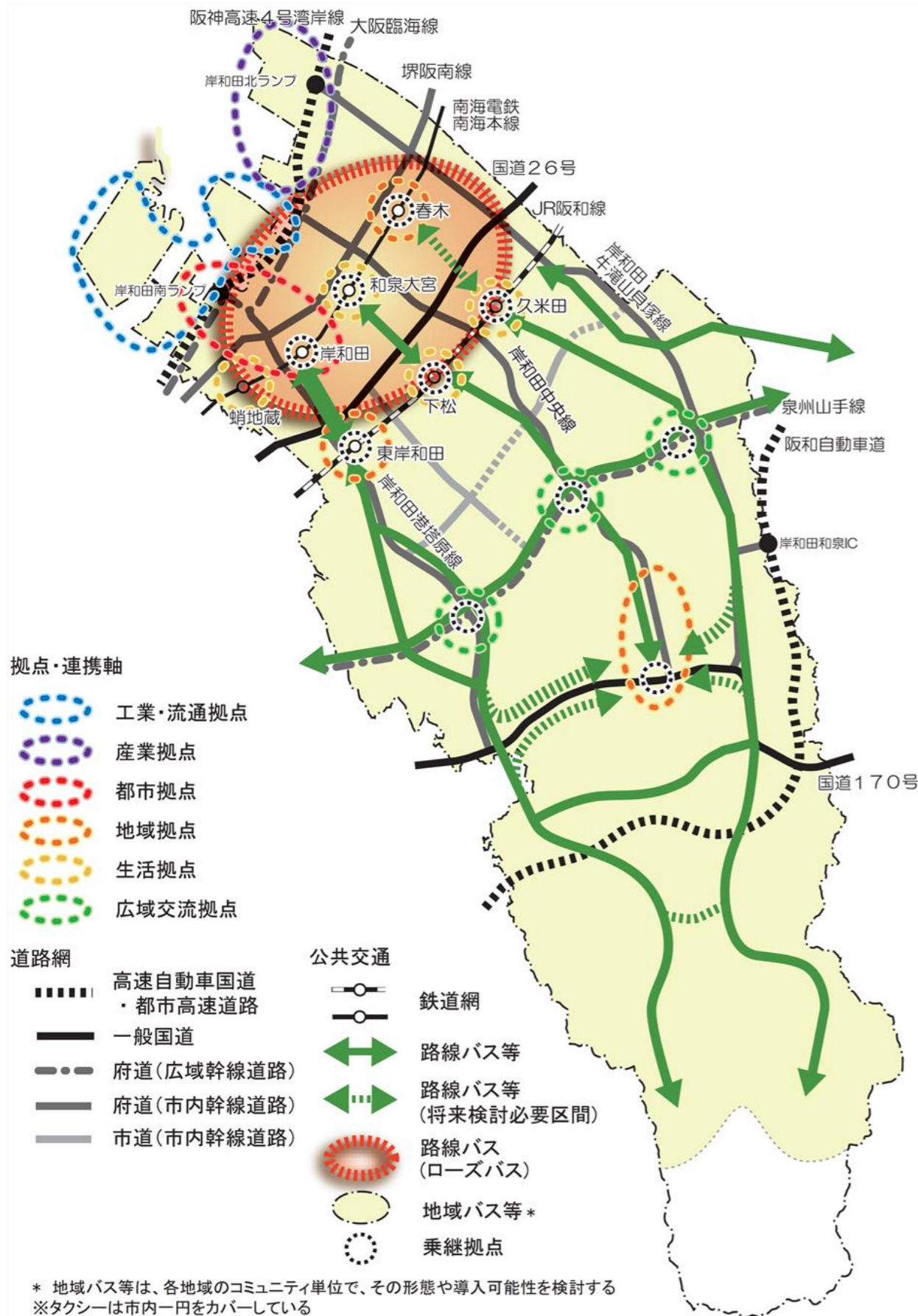
戦略目標	課題
方針① 多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	○自動車がなくとも生活できる持続可能な公共交通体系の確立 ○徒歩を中心とした多様な移動手段の選択可能なモビリティの確保
方針② 駅の拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成	○駅や商業施設、病院などの生活拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充 ○歩いて暮らせるまちづくりの推進。 ○環境にやさしい公共交通利用による環境負荷の低減 ○鉄道駅やバス停等における拠点整備や、鉄道駅間を結ぶバスネットワークの構築
方針③ 市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	○交流を活発化し、住みやすくする公共交通体系の整備 ○観光客などの来訪者も利用しやすい公共交通の整備、情報提供の充実の推進 ○広域連携軸の整備と連携した新たな広域公共交通ネットワーク構築の推進
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	○市民・交通事業者・行政の連携による多様な移動手段を地域が選択できるしくみ作り ○地域や目的に応じた適切な公共交通を社会全体で支える共通認識の確立 ○公共交通事業者の乗務員不足の問題などの新たな課題への対応

前計画の達成状況や課題と前計画策定以降における社会情勢の変化等を踏まえつつ、「地域公共交通計画」の要素を満たす計画として改訂

3. 計画目標の設定

(1) 地域公共交通網の将来像

地域公共交通網の将来像は、「将来ビジョン・岸和田（岸和田市総合計画）」に掲げる各拠点間や広域的な都市間連携を強化し、様々な交流と活動の活性化を支える「広域連携型都市構造」の実現に向け、これまでの南海岸和田駅を起終点とした放射状の公共交通ネットワークから市内の各拠点間を結ぶラダー状（梯子状）の公共交通ネットワークの構築を目指します。



(2) 基本方針を実現するための4つの目標と主な課題

目標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

基本方針を実現するための主な課題

- ・ 運転免許証を持たない方や自動車を利用できない方も活動的で健康的な生活を促進するための自動車がなくても生活できる公共交通体系の確立が必要。
- ・ 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が必要。
- ・ **自動運転技術やMaaSなどの先進技術、次世代モビリティ及びパーソナルモビリティ等の活用と既存交通システムとの連携強化による利便性の向上が必要。**
- ・ **新型コロナウイルスの感染拡大による新しい生活様式に合わせた新たな交通サービスの取り組みが必要。**

目標② 拠点機能向上と持続可能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

基本方針を実現するための主な課題

- ・ 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が必要。
- ・ まちの賑わいや人々の交流を促進するための歩いて暮らせるまちづくりの推進が必要。
- ・ 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。
- ・ **交通広場等の整備による鉄道駅等の拠点やバス停における多様なモビリティと接続機能の向上が必要。**

目標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

基本方針を実現するための主な課題

- ・ 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ようにするための公共交通体系の整備が必要。
- ・ 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くするためのわかりやすい公共交通の整備が必要。
- ・ **都市計画道路泉州山手線等の広域連携軸の整備と連携した新たな公共交通体系の整備が必要。**

目標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

基本方針を実現するための主な課題

- ・ 自主的に行動・実施できる仕組みづくりを行うための各地域における住民、交通事業者、行政等が共に連携した地域の交通に関する課題への取組が必要。
- ・ 公共交通を維持・確保のための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が必要。
- ・ 公共交通事業者の乗務員不足の問題などの新たな課題への対応が必要。

4. 目標達成に必要な施策

(1) 施策の体系

目標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 公共交通ネットワークの再編
	施策② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上
	施策③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上
	施策④ 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
	施策⑤ 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入
目標② 拠点機能向上と持続可能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⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化
	施策⑦ 公共交通情報の充実
	施策⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進
目標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⑨ 鉄道路線間の連携
	施策⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進
	施策⑪ 高速バスの利便性向上
目標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⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実
	施策⑬ 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
	施策⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援

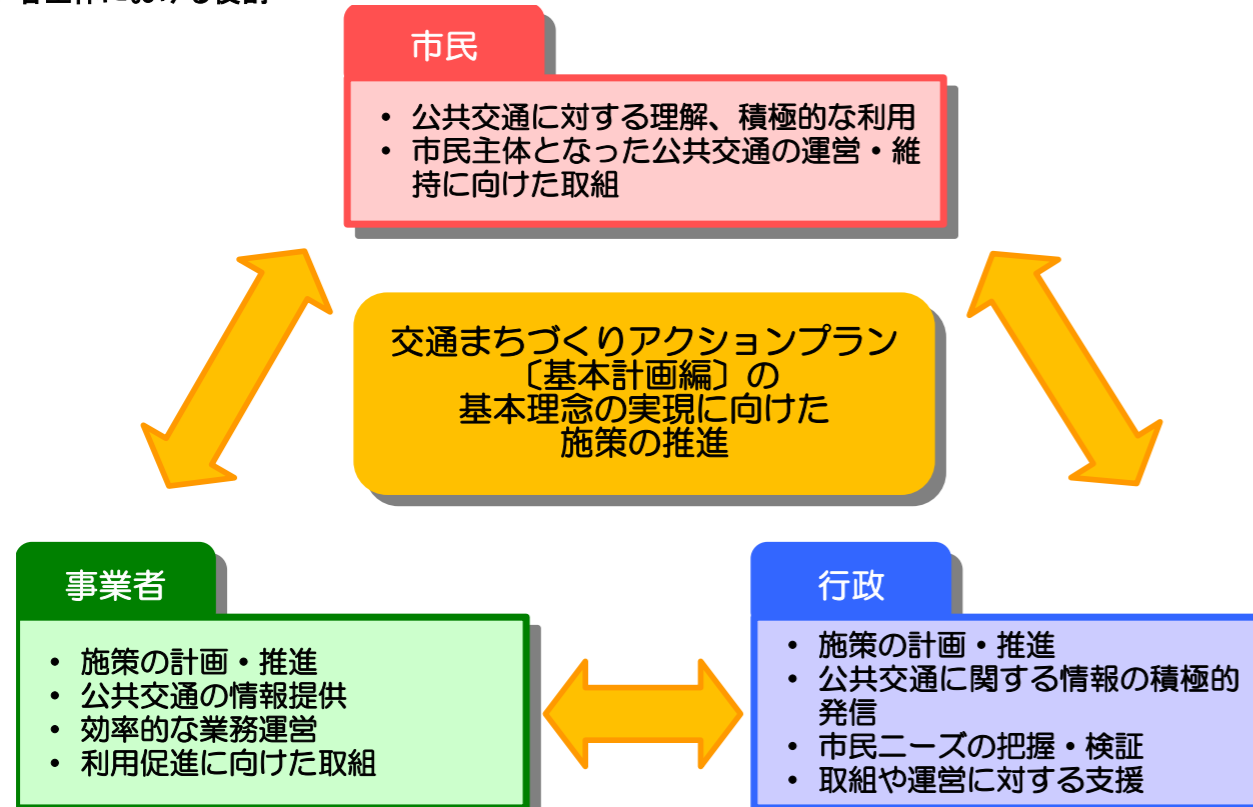
(2) 実施スケジュール

基本理念	目標	施策	実施主体				実施スケジュール		
			市民	事業者	市	その他	第1期 R5(2023) ~R8(2026)	第2期 R9(2027) ~R12(2030)	第3期 R13(2031) ~R16(2034)
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	目標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	① 公共交通ネットワークの再編		○	○		拠点形成に合わせた再編	継続	継続
		② 路線バスのダイヤ改正・利便性向上		○	○	○	人流実態に合わせて実施	人流実態に合わせて実施	人流実態に合わせて実施
		③ ローズバスのダイヤ改正・利便性向上		○	○		ローズバスの改正	必要に応じて改正	必要に応じて改正
		④ 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		○	○		普及促進の実施	脱磁気化への検証・改善・実施	継続
		⑤ 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入		○	○		事業者との検討・導入	継続	継続
	目標② 拠点機能向上と持続可能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	⑥ 交通結節点等の整備等による乗継の機能強化		○	○		JR久米田駅前東側駅前交通広場整備ほかサイクル&バスライドバスまちスポット	拠点における交通結節点整備 サイクル&バスライドバスまちスポット	継続
		⑦ 公共交通情報の充実		○	○		バスマップ等の充実	継続	継続
		⑧ 移動環境におけるバリアフリー化の推進		○	○	○	バス・バリアフリー検討 鉄道トイレの改善	移動環境におけるバリアフリー化の推進	継続
	目標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	⑨ 鉄道路線間の連携		○			人流実態に合わせて実施	継続	継続
		⑩ 都市計画道路泉州山手線等の道路整備の推進		○	○	○	(都)泉州山手線事業推進	継続	継続
		⑪ 高速バスの利便性向上		○			路線の拡充に向けた検討	検討に基づく取組み	継続
	目標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	⑫ 来訪者にとっても利用しやすい公共交通情報の充実		○	○	○	スマホ活用の検討	公共交通情報の充実	継続
		⑬ 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		○	○	○	自発的な公共交通の利用促進手法の検討 地域勉強会支援	自発的な公共交通の利用促進手法の実践 地域主体の実証運行支援	継続
		⑭ バス・タクシー乗務員の確保・支援		○	○	○	既存活用研究	相乗タクシーの事例効果調査	相乗りタクシー導入検討

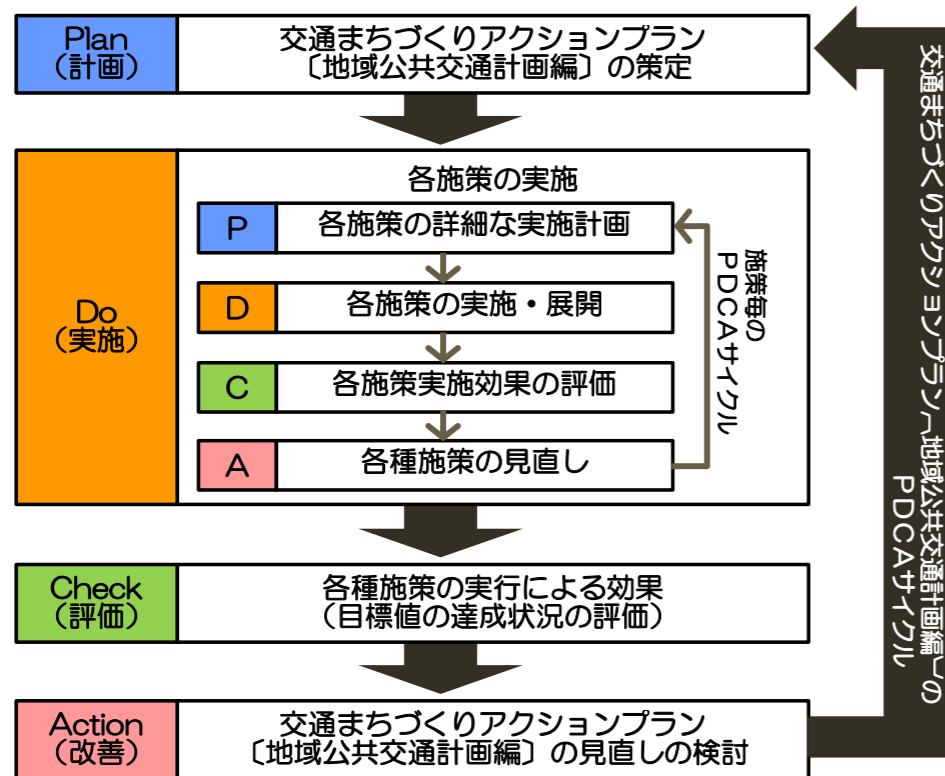
5. 評価指標と進行管理

(1) 実施体制と進行管理

■ 各主体における役割



■ PDCAサイクルによる施策の推進・評価



- ① 目標達成度の評価 (概ね4年に1回実施)
 - ・ 計画の目標達成度合の把握と総合的な見直しを検証
- ② 施策実施状況の評価 (年に1回実施)
 - ・ 公共交通への取組や運行状況について、評価を行い必要に応じて改善を実施

(2) 評価指標と目標値

評価指標		現状値	目標値		
			第1期	第3期	
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	1.26%	1.67%	増加
		人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	20.5%	26.0%	増加
	(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)	68.3%	80.0%	増加
		(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	1件	6件
(4) バス路線維持に対する補助(収支不足に占める補助割合)	地域主体による協議会の設立実績	0件	増加	増加	
			58.4%	76.1%	増加
間接的な指標	(5) 市内をスムーズに移動できると感じている市民の割合	36.1%	39.0%	増加	
	(6) 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	13.4%	15.0%	増加	
	(7) 1年間の主要観光施設及びイベント等への観光見込客数	165万人	257万人	増加	
	(8) 岸和田は子供を産み育てやすいと感じている市民の割合	27.8%	31.0%	増加	
	(9) 生きがいを感じることもある65歳以上の市民の割合	50.0%	54.0%	増加	
	(10) 拠点における滞在人口の増加率	100.0%	増加	増加	
	(11) -1 交通事故の年間発生件数		5,173件	減少	減少
		-2 交通事故の年間発生件数(市民1人当たり)	0.03件	減少	減少
	(12) -1 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量		4.2トン	減少	減少
		-2 市民1人当たりの年間温室効果ガス排出量(輸送部門)	1.4トン	減少	減少