

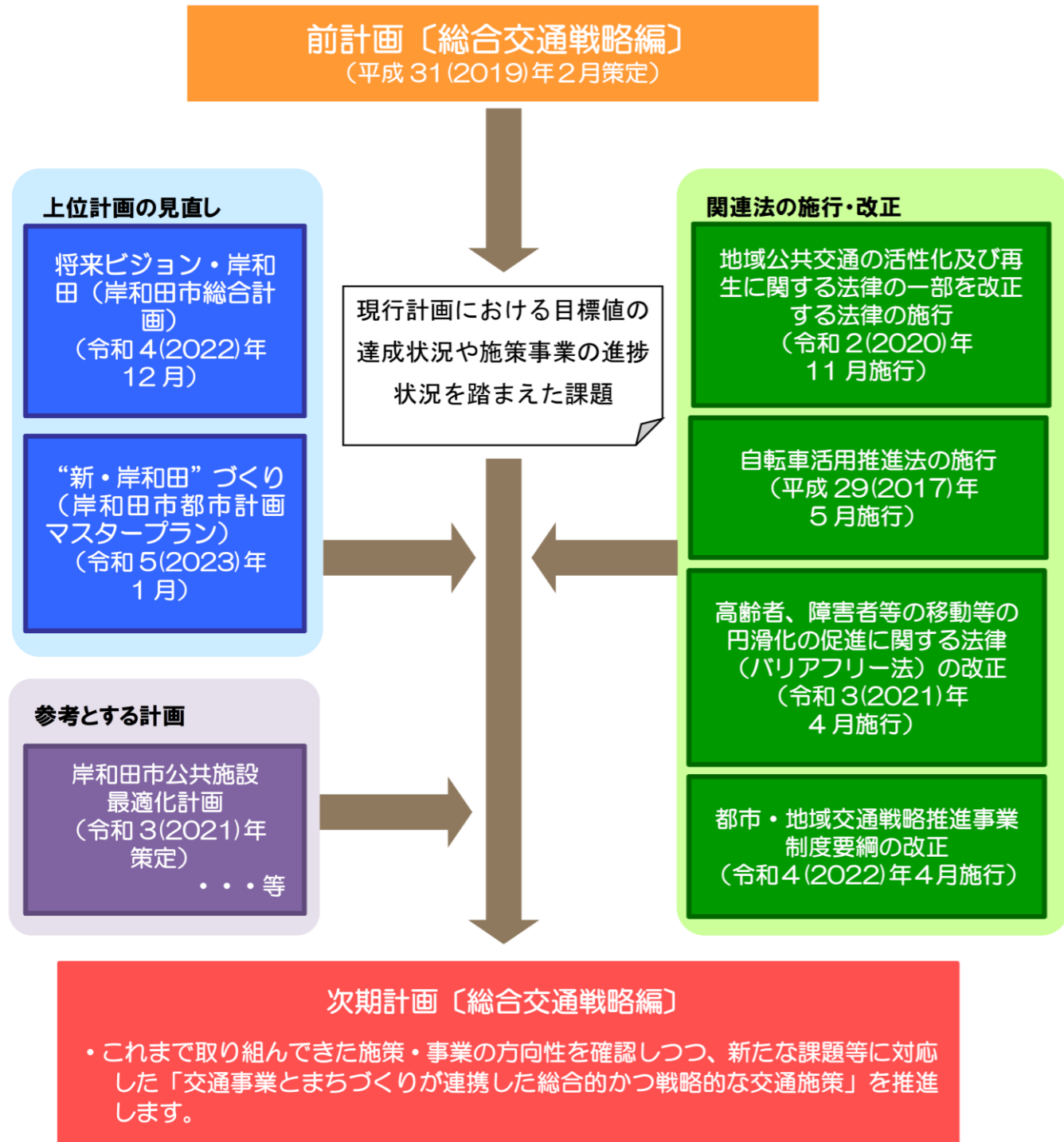
# 岸和田市交通まちづくりアクションプラン〔総合交通戦略編〕概要版

## 1. 交通まちづくりアクションプラン【総合交通戦略編】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、社会構造の変化や新たな動向を踏まえながら、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る施策パッケージ等を取りまとめた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) 総合交通戦略の位置付け



## 2. 前計画の評価

### (1) 4つの戦略目標に掲げた事業の到達・進捗状況

全66事業中、スケジュール通りに完了しているのが21事業、スケジュール通りに実施しているのが31事業、一部スケジュール通りに実施しているのが8事業、未着手が6事業となっています

戦略目標Ⅰ 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築		
1. 多様な交通手段により移動しやすい交通体系の構築	(1) 幹線道路における安心・安全な歩行空間の創出 歩車道分離による歩行空間の整備	
	市道久米田東西線（大阪臨海線～堺阪南線）	◎
	府道岸和田港塔原線（土生～土生交番前）	△
	府道岸和田港塔原線（岸和田駅南～野田町）	△
	(2) 自転車利用環境の向上 自転車走行空間の確保	
	岸和田駅東停車場線	◎
	堺阪南線	◎
	自転車ネットワーク計画の策定に向けた検討	
	自転車ネットワーク計画の策定	◎
	(3) バス交通サービスの拡充 路線定期運行バスの利便性向上	
路線バスの新規路線運行開始	○	
路線バスのルート見直し及びダイヤ改正	○	
コースバスの路線再編及びダイヤ改正	○	
コースバス料金体系の適正化	○	
2. 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり	(4) 移動環境におけるバリアフリー化の推進 岸和田市交通バリアフリー基本構想に基づく特定経路のバリアフリー化	
	岸和田駅東停車場線	◎
	市道久米田東西線（大阪臨海線～堺阪南線）	◎
	府道岸和田港塔原線（岸和田駅南～野田町）	△
	鉄道駅舎等の公共交通機関のバリアフリー化	
	南海本線蛸地蔵駅	◎
	JR阪和線下松駅	◎
	(5) 子どもや高齢者の交通安全 小学生や高齢者を対象とした交通安全教室の実施	
	こども交通安全教室等の実施	○
	高齢者の交通安全教室の実施	○
戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実		
3. 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化	(1) 鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進 アクセス道路整備	
	市道東岸和田駅東停車場線	◎
	（仮称）市道久米田駅西停車場線	○
	久米田駅西側歩行者等通路	○
	市道春木駅大宮駅線	○
	(2) 公共交通による拠点へのアクセス改善 公共交通によるアクセスの改善	
	路線バス東岸和田駅広場への乗入れ	◎
	バス・バス乗継割引	◎
	路線バスのルート見直し及びダイヤ改正	○
	路線バスの新規路線運行開始	◎
コースバスの路線再編及びダイヤ改正	○	
コースバス料金体系の適正化	○	
4. 拠点における交通結節機能の強化や連携強化	(3) 駅前広場の整備推進 駅前広場の整備	
	東岸和田駅前東側交通広場	◎
	東岸和田駅（西側）附属街路整備	◎
	久米田駅前（東側）道路整備・広場機能含む	○
	久米田駅前（西側）道路整備・広場機能含む	○
	(4) 交通結節機能の拡充 機能拡充に向けた整備推進	
	久米田駅西側改札の整備	○
	東岸和田駅での駐輪場整備	◎
バスの乗継環境拡充に向けた検討	○	

戦略目標Ⅲ 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		
5.泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	(1) 都市計画道路の整備推進	
	広域幹線道路の整備推進	
	都市計画道路泉州山手線	△
	大阪南部高速道路	○
	市内幹線道路の整備推進	
	岸和田港福田線(田治米畑町線～包近流木線)	◎
	岸和田中央線(中央区画～尾生久米田区画)	×
	田治米畑町線(春木岸和田線～星和上松台)	○
	大宮常盤線(春木岸和田線～田治米畑町線)	×
	(2) 公共交通網の拡充	
	公共交通機関の連携強化	
	路線バスによる鉄道駅間の乗継利便性の向上	△
高速バス路線の拡充に向けた検討	×	
泉北高速鉄道和泉中央駅からの延伸の検討	○	
(3) 災害時における交通ネットワークの確保		
広域緊急交通路や地域緊急交通路の整備推進		
岸和田港福田線(田治米畑町線～包近流木線)	◎	
岸和田中央線(中央区画～尾生久米田区画)	×	
田治米畑町線(春木岸和田線～星和上松台)	○	
大宮常盤線(春木岸和田線～田治米畑町線)	×	
6.市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	(4) 交差点等における交通混雑の緩和	
	主要渋滞箇所等における交差点改良等の推進	
	市道並松上松線(東岸和田北三踏切)	◎
	府道岸和田港塔原線(東岸和田南一踏切)	◎
	(5) 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	
	公共交通情報誌による情報提供	
	バスマップの作成・配布	△
	行政情報誌(「暮らしの便利帳」の活用)	◎
	各施設HP情報	○
	スマートフォンアプリ等による情報提供	
	祭都きしわだnaviの活用	×
	バスロケーションシステムの導入	◎
NAVITIME・ジョルダンへの情報提供	○	

戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保		
7.地域性に応じた生活交通の確保	(1) 地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立	
	地域主導による交通体系の構築に向けた取り組み	
	住民が活動しやすい環境づくり支援	○
	地域で公共交通を守り、育てる意識の醸成	△
	(2) 協働による地域バス等の導入検討	
持続可能な地域バス等の導入検討		
試験運行の実施	△	
AIオンデマンド交通の調査研究	○	
8.地域に優しい生活道路の創出	(3) 生活道路等における歩行者の安全な通行の確保	
	交通安全対策の実施	
	路側帯の設置等	○
	ゾーン30の拡充	○
	通学路交通安全プログラムの作成・対策実施	○
	グリーンベルト等による路側帯のカラー化	○
	(4) 地域住民による通学路等での安全確保	
	通学路等における子どもの見守り活動の推進	
	子どもの安全見守り隊	○
	安心・安全メール「こども99番」	○
子ども見守りボランティア	○	

(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) 目標値の達成状況			
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、地域主体の交通手段導入サポートの仕組みづくりなど、自動車がなくとも生活できる持続可能な交通体系の構築が求められています。			
評価指標	目標値の達成状況	状況	
定量的な指標	①人口に対する鉄道駅乗車人数が占める割合	×	(R4目標値26.0%→R3実績値20.5%) H29現況値よりも上昇
	②人口に対するバス乗車人員が占める割合	×	(R4目標値2.10%→R3実績値1.26%) H29現況値よりも上昇
	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	×	(R4目標値6件→R3実績値1件) H29現況値よりも上昇
市民の意識や満足度の指標	④安心して歩道を通行することができると感じている市民の割合	○	(R4目標値22.3%→R3実績値26.5%) H29現況値と同
	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	○	(R4目標値8.0%→R3実績値8.4%) H29現況値よりも上昇
	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	×	(R4目標値37.0%→R3実績値35.3%) H29現況値よりも上昇
	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	×	(R4目標値18.0%→R3実績値17.2%) H29現況値よりも上昇
	⑧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	×	(R4目標値19.0%→R3実績値14.0%) H29現況値よりも上昇
	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	○	(R4目標値25.3%→R3実績値28.6%) H29現況値と同

(凡例：○達成、×未達成)

### (3) 前計画における課題

戦略目標	課題
<b>戦略目標Ⅰ</b> 誰もが暮らしやすく、 外出・移動しやすい 交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> <li>○誰もがやさしく歩いて暮らせる多様な移動手段が連携したまちづくりの推進</li> <li>○歩行者が安全で快適に利用できる歩行空間整備や、自転車活用推進計画に基づく安心かつ安全な自転車環境整備の推進</li> <li>○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構築</li> <li>○子どもや高齢者の交通安全対策の推進</li> </ul>
<b>戦略目標Ⅱ</b> 拠点の活力促進に向けた 交通環境の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>○選択と集中による効率的で効果的な道路整備など交通基盤整備の推進</li> <li>○拠点への公共交通によるアクセス機能の拡充、交通結節点における乗継利便性の向上（バス待合環境や情報提供等）</li> <li>○拠点への来訪を促すとともに回遊性向上とにぎわいの創出に寄与する歩行者優先の交通環境の整備</li> </ul>
<b>戦略目標Ⅲ</b> 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>○選択と集中による効率的で効果的な道路整備による交通ネットワークの形成</li> <li>○近隣市町や交通事業者等との連携による新たな広域公共交通ネットワーク構築の推進</li> <li>○災害時にも機能する道路ネットワーク構築によるリダンダンシー（多重性）の確保</li> <li>○バス交通等の情報提供の充実に向けた取組の推進</li> <li>○更なる観光交流の促進に向けた利用しやすく分かりやすい公共交通の検討・取組の推進</li> </ul>
<b>戦略目標Ⅳ</b> 地域とともにすすめる 安心・安全な交通環境の確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>○多様な移動手段を地域が選択でき、社会全体で支えるしくみ作りを推進</li> <li>○地域や目的に応じた適切な交通手段が利用できる公共交通体系の検討</li> <li>○安心・安全な生活道路など交通環境の充実に向けた取組の推進</li> </ul>

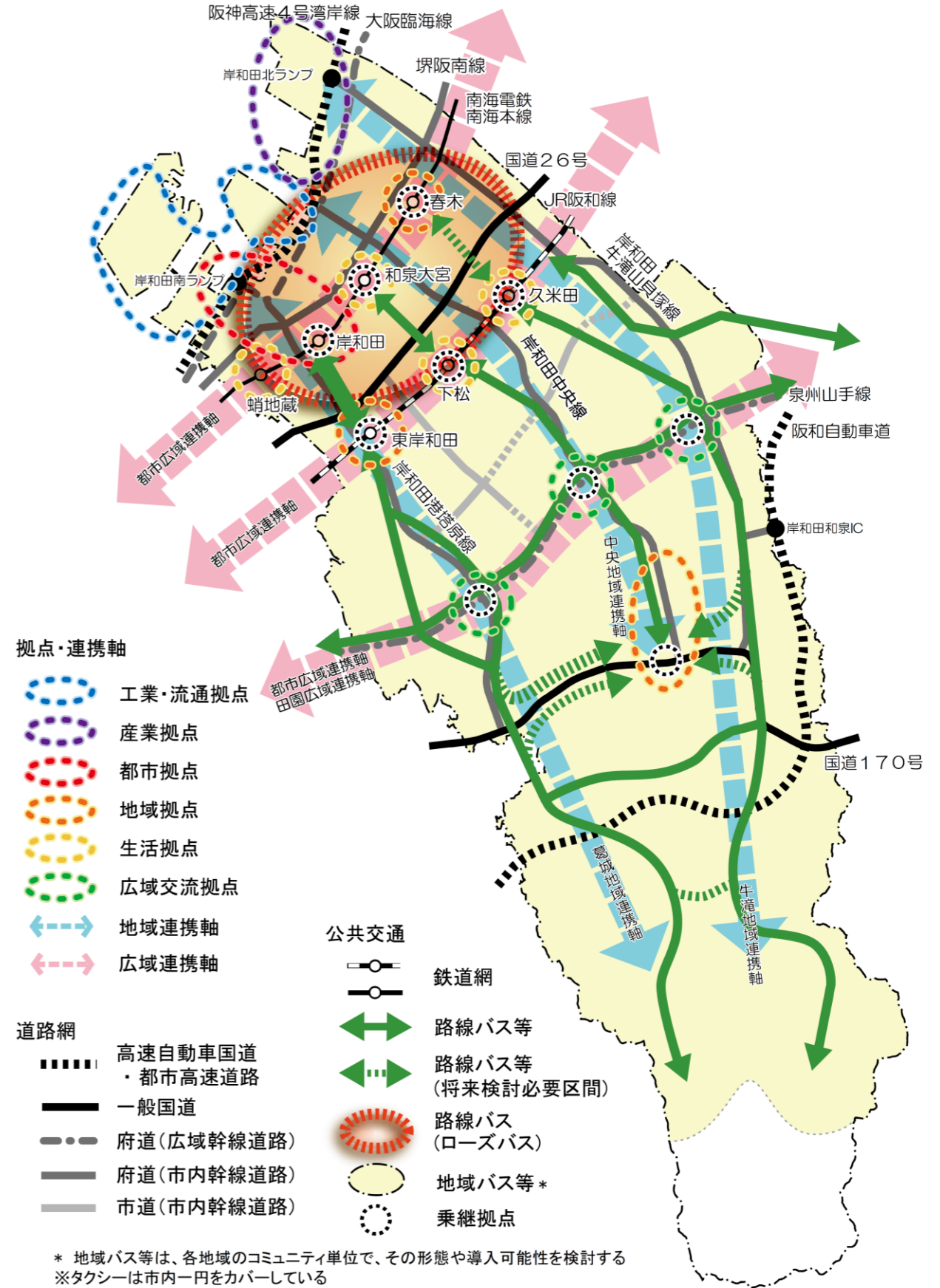


前計画の達成状況や課題と前計画策定以降における社会情勢の変化等を踏まえつつ、交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る施策パッケージ等を取りまとめた計画として改訂

### 3. 戦略目標

#### (1) 将来都市像

交通まちづくりアクションプランの基本理念「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形成」の実現に向けて、都市軸や都市核を担う都市の機能を向上させるため、市民、交通事業者、関係機関、行政が連携を図りながら、誰もが円滑に移動できる交通環境づくりを進めるものとし、将来都市像を『都市軸の交流拠点を都市核とし、階層的につなぐ多極集約・ネットワーク型のまちづくり』として設定します。



## (2) 基本方針を実現するための4つの戦略目標と主な課題

### ① 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築

#### 基本方針を実現するための主な課題

- ・ 徒歩を中心とした多様な移動手段の連携と選択可能なモビリティの確保が必要。
- ・ 多様な移動目的に対応した安心・安全に移動できる自転車・歩行者空間の確保やバリアフリー化された移動空間・交通環境の整備が必要。
- ・ 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とも生活できる公共交通体系の構築が必要。
- ・ 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。

### ② 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

#### 基本方針を実現するための主な課題

- ・ 自動車交通の円滑化など交通基盤の整備による拠点へのアクセス改善が必要。
- ・ 鉄道駅周辺の拠点施設等への公共交通によるアクセス性の向上や乗り継ぎ利便性の向上が必要。
- ・ 歩行者優先の交通環境の充実による回遊性の向上が必要。
- ・ 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。

### ③ 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

#### 基本方針を実現するための主な課題

- ・ 広域アクセス機能を持つ広域幹線道路や市内拠点間を結ぶ市内幹線道路の整備による交通ネットワークの形成が必要。
- ・ 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。
- ・ 災害時における緊急輸送や避難でのリダンダンシー（多重性）の確保が必要。
- ・ 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。

### ④ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

#### 基本方針を実現するための主な課題

- ・ 地域住民、交通事業者、行政等が協働で、地域の交通に関する課題に取り組み、社会全体で支えるという共通認識の醸成が必要。
- ・ 公共交通の利用意識の向上や地域にふさわしい公共交通体系の整備に向けた検討が必要。
- ・ 子どもから高齢者までが安心して通行ができる交通環境の充実が必要。

## 4. 戦略目標達成に必要な施策

### (1) 施策の体系

#### 戦略目標Ⅰ 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
- 施策2 : 自転車利用環境の向上
- 施策3 : 公共交通ネットワークの再編
- 施策4 : 新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入
- 施策5 : 移動環境におけるバリアフリー化の推進
- 施策6 : 子供や高齢者の交通安全

#### 戦略目標Ⅱ 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実

- 施策7 : アクセス道路整備
- 施策8 : 公共交通による拠点へのアクセス改善
- 施策9 : 交通結節点の整備推進
- 施策10 : 交通結節機能の拡充

#### 戦略目標Ⅲ 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形成

- 施策11 : 都市計画道路の整備推進
- 施策12 : 都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充
- 施策13 : 災害時における交通ネットワークの確保
- 施策14 : 交差点等における交通混雑の緩和
- 施策15 : 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

#### 戦略目標Ⅳ 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

- 施策16 : 地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立
- 施策17 : 協働による地域バス等の導入検討
- 施策18 : 生活道路等における歩行者の安全な通行の確保
- 施策19 : 地域住民による通学路等での安全確保

# 5. 評価指標

## (1) 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) 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	1.3%	1.7%	増加
	(2) 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
	(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	1件	6件	増加
	(4) 地域主体による協議会の設立実績	0件	増加	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) 自転車の交通事故発生件数	153件	122件	減少
	(13) - 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	
(14) 駅と主要施設を結ぶ道路等のバリアフリー化率	31.0%	32.6%	増加	

# 6. 施策パッケージ

## (1) 施策のパッケージ化

施策実施のより高い効果を得るため、各施策が連携・連動し、相乗効果を発揮するように施策を組み合わせ、「施策パッケージ」として戦略的な取組を展開します。

戦略目標	施策パッケージ	施策	
I 誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築	(1) 多様な交通手段により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
		施策2	自転車利用環境の向上
		施策3	公共交通ネットワークの再編
		施策4	新たなモビリティサービスの活用に向けた検討・導入
	(2) 子どもから高齢者が安全で外出しやすい交通環境づくり	施策5	移動環境におけるバリアフリー化の推進
		施策6	子どもや高齢者の交通安全
II 拠点の活力促進に向けた交通環境の充実	(3) 拠点での回遊性を高めるにぎわい空間の創出やアクセス機能の強化	施策7	アクセス道路整備
		施策8	公共交通による拠点へのアクセス改善
	(4) 拠点における交通結節機能の強化や連携強化	施策9	交通結節点の整備推進
		施策10	交通結節機能の拡充
III 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	(5) 泉南地域の中心都市としての魅力を維持・向上させる交通体系の構築	施策11	都市計画道路の整備推進
		施策12	都市・拠点間を連絡する公共交通ネットワークの拡充
		施策13	災害時における交通ネットワークの確保
	(6) 市民や来訪者が分かりやすく使いやすい交通環境づくり	施策14	交差点等における交通混雑の緩和
		施策15	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
IV 地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保	(7) 地域性に応じた生活交通の確保	施策16	地域住民主体による持続可能な公共交通体系の確立
		施策17	協働による地域バス等の導入検討
	(8) 地域に優しい生活道路の創出	施策18	生活道路等における歩行者の安全な通行の確保
施策19		地域住民による通学路等での安全確保	

