

交通バリアフリーに関する取り組み

1. 岸和田市交通バリアフリー基本構想 (平成16~18年で3地区策定)



「JR阪和線
東岸和田駅 周辺地区」
(平成16年5月策定)



「南海本線
岸和田駅 周辺地区」
(平成17年5月策定)



「南海本線 春木駅・
JR阪和線 久米田駅 周辺地区」
(平成18年5月策定)

2. 新法「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の施行 (通称：バリアフリー法、平成18年12月施行)

- 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進
(旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物)
- 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進
- 心のバリアフリーの推進

3. 公共施設等の統廃合や新たな生活関連施設、道路建設などにおけるまちの現状に対応した修正

バリアフリー基本構想の策定（見直し）へ

- 現況調査
重点整備地区の範囲及び経路を見直すための
現地調査及び移設調査を実施
- 施設調査
生活関連施設の抽出及び各施設のバリアフリー
状況について調査を行う
- 重点整備地区の見直し
現基本構想に記載された整備事業メニューの
進捗状況や取り巻く施設の状況を踏まえ、
見直し方針を検討
- 基本構想策定のための関係事業者協議
特定事業計画作成
- ワークショップの開催
市民・当事者参加 課題の抽出

■ 岸和田市交通まちづくりアクションプランの改定について

今後の取組みについて

・・・ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン ・・・

(【基本計画編】P.4より)

- ・ 計画の位置付け 等
- ・ 本市の現況と交通の現状
- ・ 都市活動 交通の将来動向
- ・ 都市活動 交通に関する課題
- ・ 基本的な方針

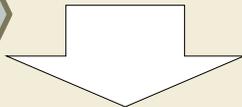
基本計画編



公共交通編

「岸和田市地域公共交通網形成計画」
平成29年11月策定

- ・ 地域の輸送資源の総動員
- ・ 交通ネットワーク



地域公共交通計画

総合交通戦略編

「岸和田市総合交通戦略」
平成31年2月策定



時点修正

**バリアフリー
基本構想編**
(令和1～3年度)

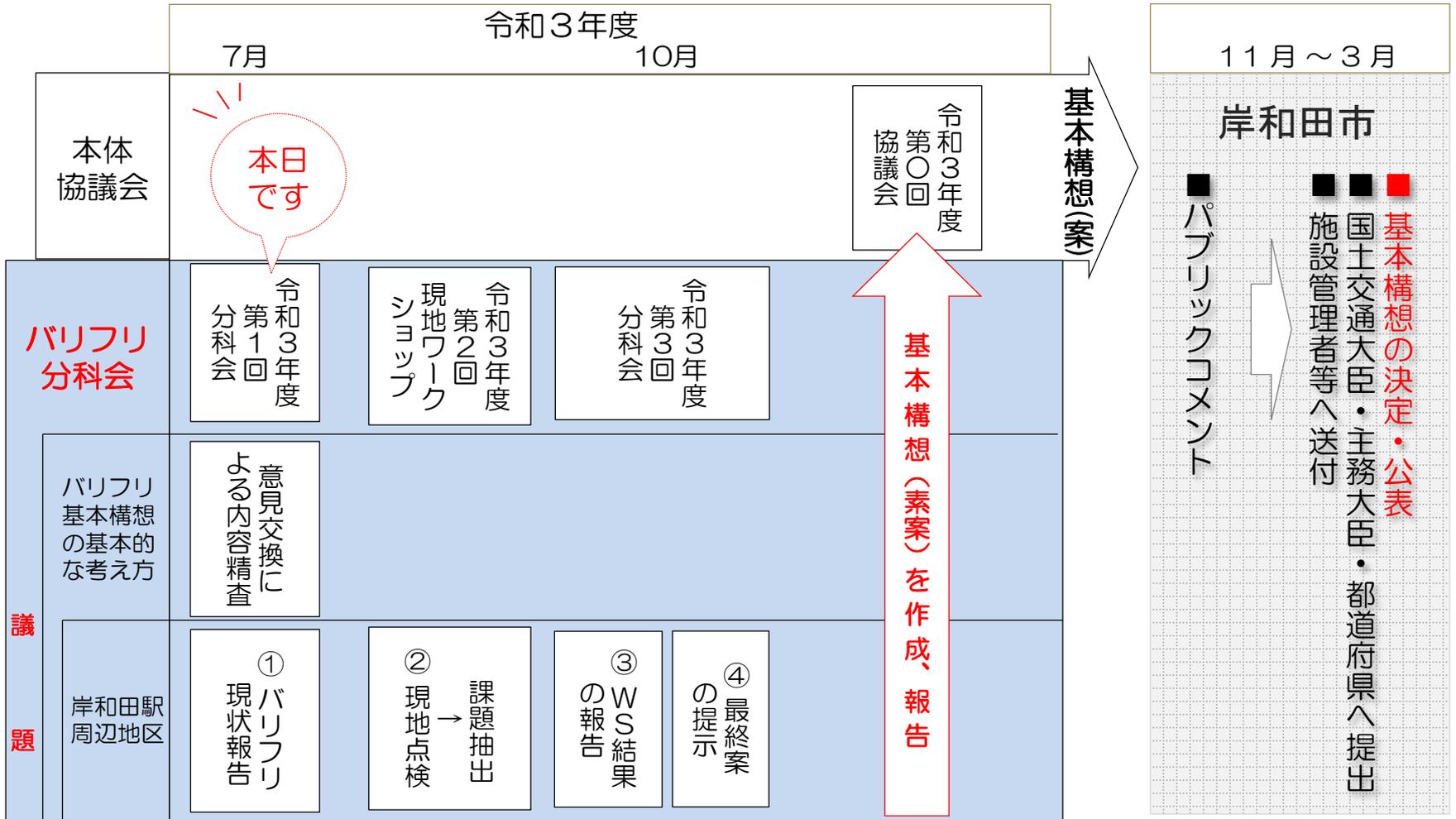
**その他
自転車活用推進計
画編(令和3年度)**

令和4年度

(仮称)岸和田市交通まちづくりアクションプラン[改訂版]

■ 本体協議会 と **バリアフリー基本構想分科会** の進行イメージ

【南海本線岸和田駅周辺地区】



岸和田市交通まちづくりアクションプラン

【バリアフリー基本構想編】（素案）（抜粋）

1.	交通まちづくりアクションプラン『バリアフリー基本構想編』について	73
1.1.	バリアフリー基本構想とは	73
1.1.1.	バリアフリー法の趣旨	73
1.1.2.	バリアフリー法の基本的枠組み	73
1.1.3.	バリアフリー基本構想とは	75
1.2.	岸和田市のバリアフリー基本構想に関するこれまでの取組み	76
1.3.	岸和田市におけるバリアフリー整備の取組み状況	77
1.3.1.	特定事業による整備状況	77
1.3.2.	その他の取組み状況	80
2.	岸和田市バリアフリー基本構想の位置付け	81
2.1.	上位関連計画におけるバリアフリーの位置付け	81
2.1.1.	まちづくりビジョン等で示されている将来像	81
2.1.2.	岸和田市まちづくりビジョンにおける位置付け	82
2.1.3.	都市計画マスタープランにおけるバリアフリーの位置付け	83
2.2.	岸和田市交通まちづくりアクションプランにおけるバリアフリー基本構想の位置付け	84
3.	岸和田市バリアフリー基本構想の基本的な考え方	85
3.1.	基本理念と目的	85
3.1.1.	基本理念	85
3.1.2.	目的	85
3.1.3.	視点	86
3.2.	整備の基本指針（素案）	87
3.2.1.	整備の基本指針の位置付け	87
3.2.2.	整備の基本指針	87
3.2.3.	重点整備地区の整備項目	91
3.2.4.	重点整備地区における特定事業の実施	91
3.2.5.	整備目標時期	91
3.3.	重点整備地区の考え方	92
3.4.	生活関連施設の考え方	93
3.5.	生活関連経路の考え方	94

第2編

バリアフリー基本構想編

1. 交通まちづくりアクションプラン『バリアフリー基本構想編』について

1.1. バリアフリー基本構想とは

1.1.1. バリアフリー法の趣旨

我が国では、令和 2(2020)年の高齢化率は 28.7%と過去最高になり、本格的な高齢社会を迎えています。また、障害者が障害のない者と同等に生活し活動できる社会を目指すノーマライゼーションの理念の浸透により、誰もが自立した社会生活を営むことができるまちづくりを進めることが求められています。

このような背景の中で、平成 18(2006)年 12 月に、「交通バリアフリー法」と「ハートビル法」が統合・拡充された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー法）」が施行され、重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進するための法制度が整えられました（図 1-1）。

加えて、平成 30(2018)年 12 月のユニバーサル社会実現推進法の施行や 2020 年東京パラリンピック大会の開催を契機とし、バリアフリー法が一部改正施行され、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」が明確化されるなど、共生社会の実現に向けた取組みが進められています。

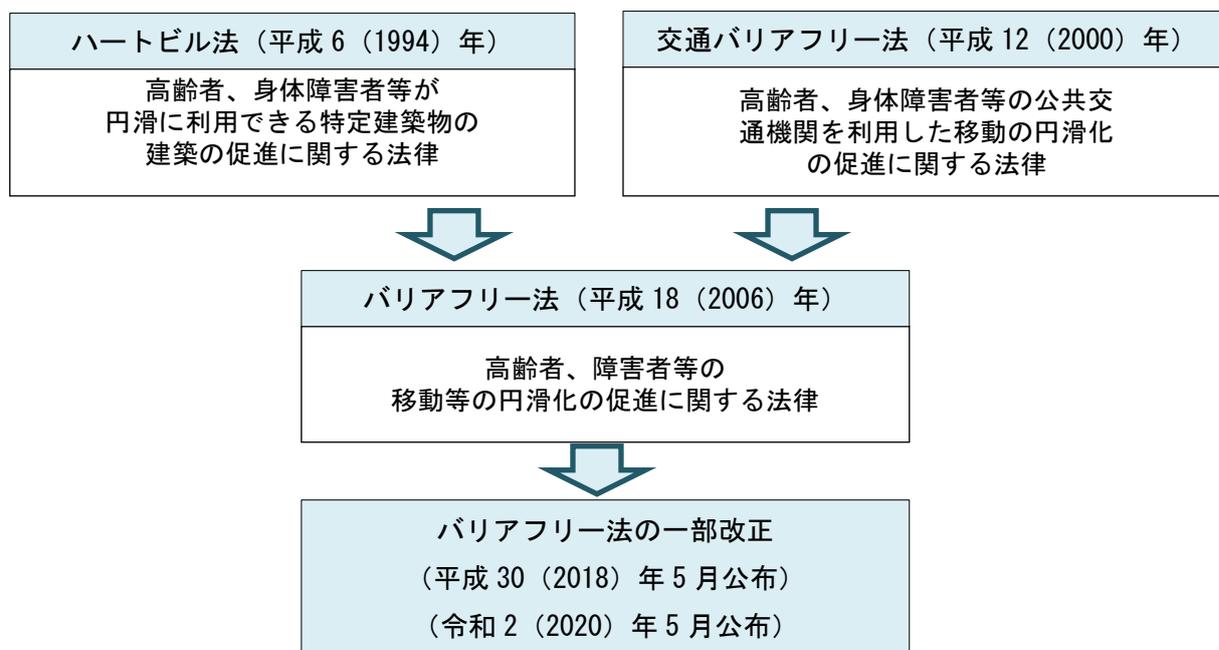
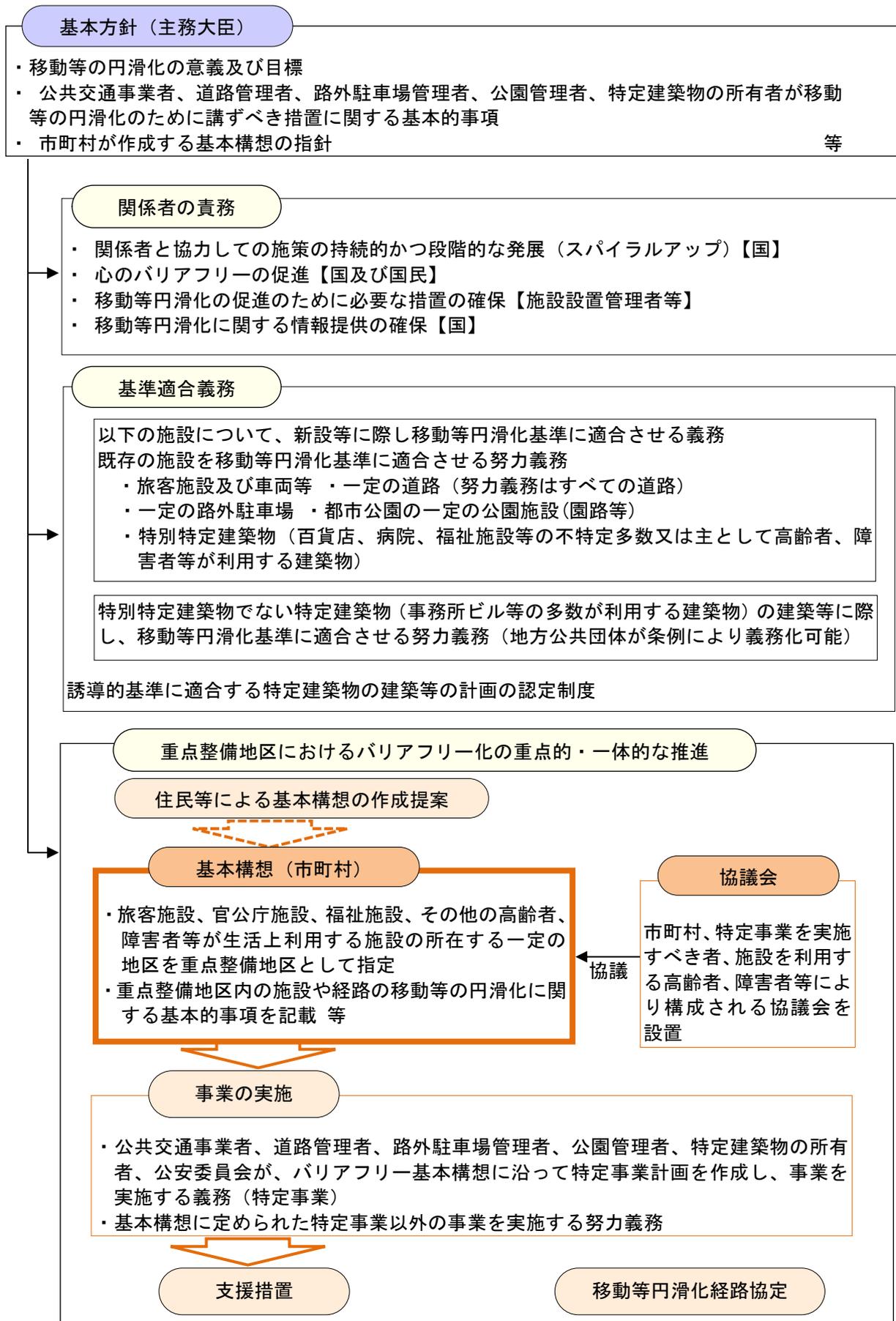


図 1-1 バリアフリー法の経緯

1.1.2. バリアフリー法の基本的枠組み

バリアフリー法は、主務大臣により定められる「移動等円滑化の促進に関する基本方針（通称：基本方針）」に基づく、「関係者の責務」、「基準適合義務等」、「重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進」から規定されています。この中で、市町村は、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区について、「移動等円滑化に係る事業の一体的な推進に関する基本的な構想（通称：バリアフリー基本構想）」を作成するよう努めるものとされています（図 1-2）。



資料：国土交通省資料・法文を基に作成

図 1-2 バリアフリー法の基本的枠組み

1.1.3. バリアフリー基本構想とは

バリアフリー基本構想は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成するもので、重点整備地区におけるバリアフリー化のための基本的な考え方や事業等を記載します。

バリアフリー基本構想に記載する内容

- 重点整備地区におけるバリアフリー化の基本的な考え方
- 重点整備地区の位置・区域
- 生活関連施設及び生活関連経路、これらのバリアフリー化に関する事項（整備方針等）
- 実施すべき特定事業とその他の事業

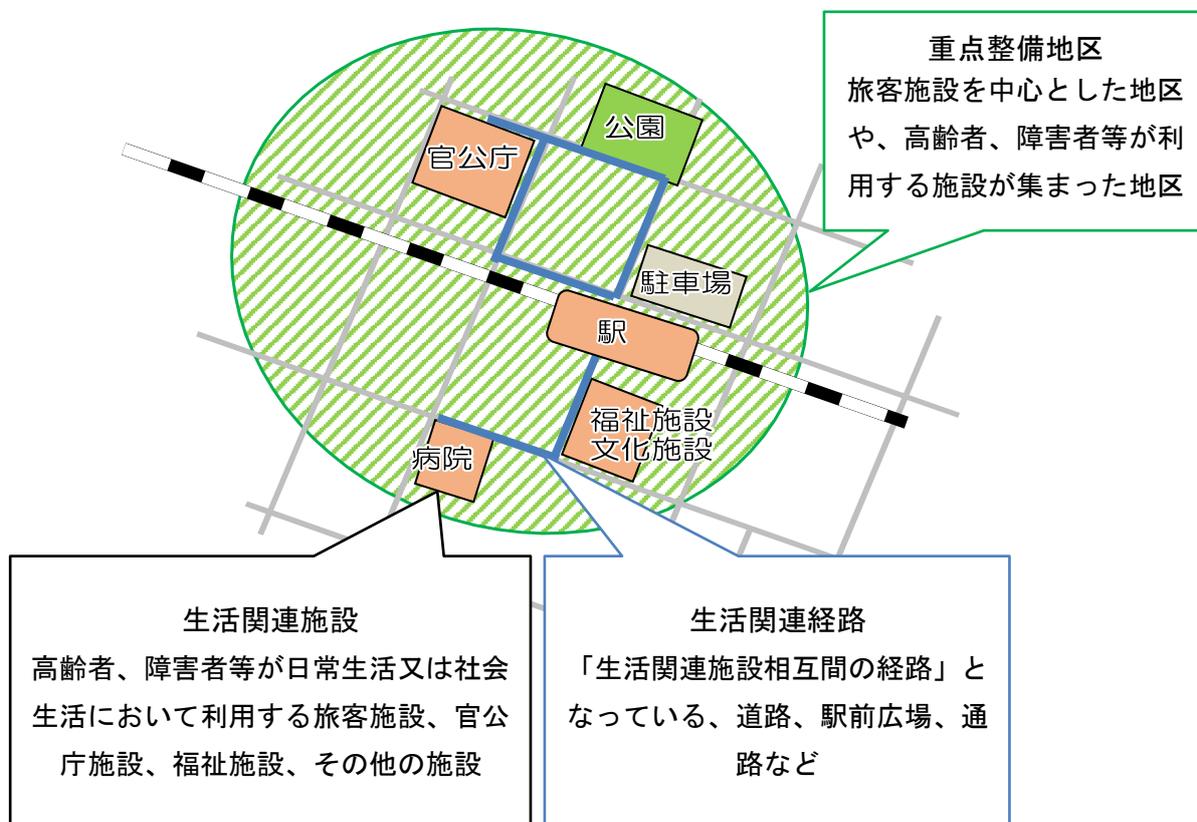


図 1-3 バリアフリー基本構想の対象範囲イメージ

1.2. 岸和田市のバリアフリー基本構想に関するこれまでの取組み

本市では、急速な高齢化の進展、ノーマライゼーションの理念の浸透などから、高齢者・身体障害者等が自立した日常生活や社会活動を営むことができる、安全で安心な都市基盤整備の推進を図ることを目的に、「交通バリアフリー法」に基づき、平成16（2004）～平成18（2006）年にかけて、「岸和田市交通バリアフリー基本構想（以下、旧基本構想）」を策定しました。

旧基本構想に基づき、基本理念『人にやさしく ふれあいがあり 安心して移動できる 地域輝くまちづくり』のもとに、バリアフリー化に取り組んできましたが、基本構想の策定から約15年が経過し、「交通バリアフリー法」と「ハートビル法」が統合・拡充された新法「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（通称：バリアフリー法）」が施行され、また、公共施設等の統廃合や新たな生活関連施設、道路建設など、バリアフリーを取り巻く状況が変化しています。

そのため、バリアフリー法や上位関連計画との整合を図りながら、バリアフリー基本構想の策定（見直し）を行うこととしました。

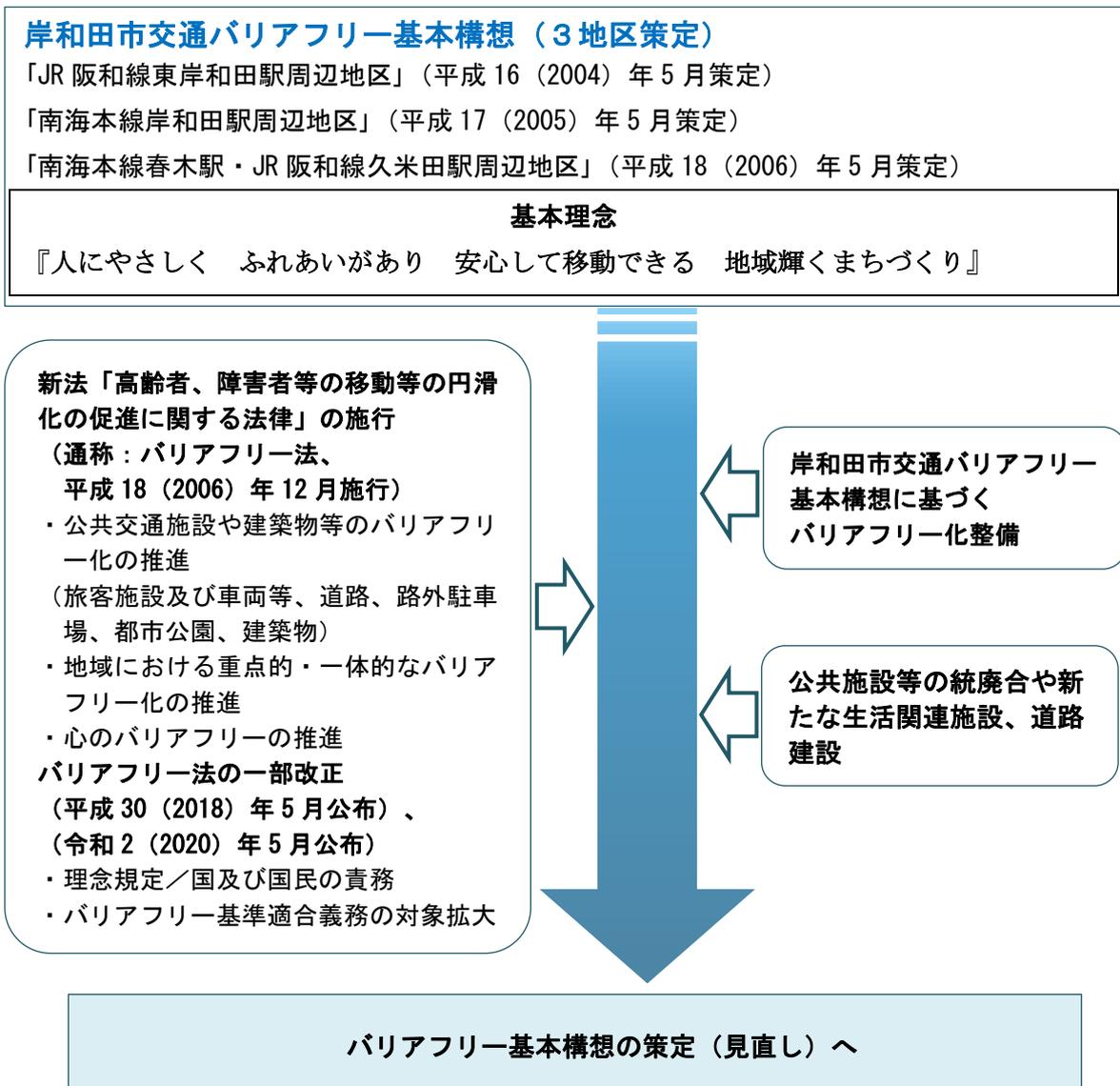


図 1-4 バリアフリー基本構想の策定（見直し）の背景

1.3. 岸和田市におけるバリアフリー整備の取組み状況

1.3.1. 特定事業による整備状況

旧基本構想で示した特定事業により、次のようなバリアフリー整備が進められています。

表 1-1 公共交通特定事業による整備状況

整備項目	整備後	整備項目	整備後
エレベーター、エスカレーター等による昇降手段の確保		駅舎総合案内板（トイレ、エレベーター等）への情報設備の充実	
障害者用トイレの設置・改良		転落時の安全確保（緊急押しボタンの設置）	
列車接近の文字・音声等での表示			

表 1-2 道路特定事業による整備状況

整備項目	整備前	整備後
東岸和田駅高架化事業に伴う歩道整備		
歩道整備		
歩道整備		
道路側溝、柵蓋等の整備改良 歩行空間の明確化 (カラー舗装等)		

表 1-3 交通安全特定事業による整備状況

整備項目	整備後
LED 信号設置	
視覚障害者用付加装置付信号、高齢者等感応式信号設置	
歩車分離信号設置	

1.3.2. その他の取組み状況

岸和田市では、高齢者、障害者等の特性を理解し支えあう環境づくりのため、以下のようなソフト施策に取り組んでいます。表 1-4 に参考として平成 29(2017)年度以降に実施された事業を示します。

表 1-4 岸和田市のバリアフリーに関連するソフト施策取組み状況

研修の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・各学校園の児童生徒や教職員を対象として、車いす体験や手話などの体験的な活動だけでなく、精神障害や発達障害などについての研修の取組みも実施。 ・市の新規採用職員への研修や管理職研修を実施。また多機関の連携を目的とした地域協議会を年1回開催。
広報・啓発	<ul style="list-style-type: none"> ・広報きしわだやホームページに掲載するとともに、毎年、障害者差別解消についての市民対象のセミナーを開催。 ・人権啓発紙「人の輪」78号に障害者週間に関する記事及び「人権の窓」として「みんなちがって、みんな一緒」を掲載。 ・福祉総合センターで開催された福祉まつりに障害者自立支援協議会としてブース出展し統合失調症及び発達障害に関する疑似体験型の動画放映及び障害理解や相談機関に関する案内パンフレット設置・配布。
交通安全教室	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者を対象とした交通安全教室を実施。 ・大阪府が実施している「高齢者運転免許証自主返納サポート制度」の周知も合わせて行う。 <div data-bbox="948 1048 1390 1379" data-label="Image"> </div> <p>資料：岸和田市資料</p>
ヘルプマークの配布	<ul style="list-style-type: none"> ・ヘルプマークストラップ、ヘルプカードを市役所のほか山滝支所、各市民センターで配布。

2. 岸和田市バリアフリー基本構想の位置付け

2.1. 上位関連計画におけるバリアフリーの位置付け

2.1.1. まちづくりビジョン等で示されている将来像

上位計画である「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」や「岸和田市都市計画マスタープラン【テーマ別まちづくり編】」において、設定されているまちづくりの将来像を、以下に示します。

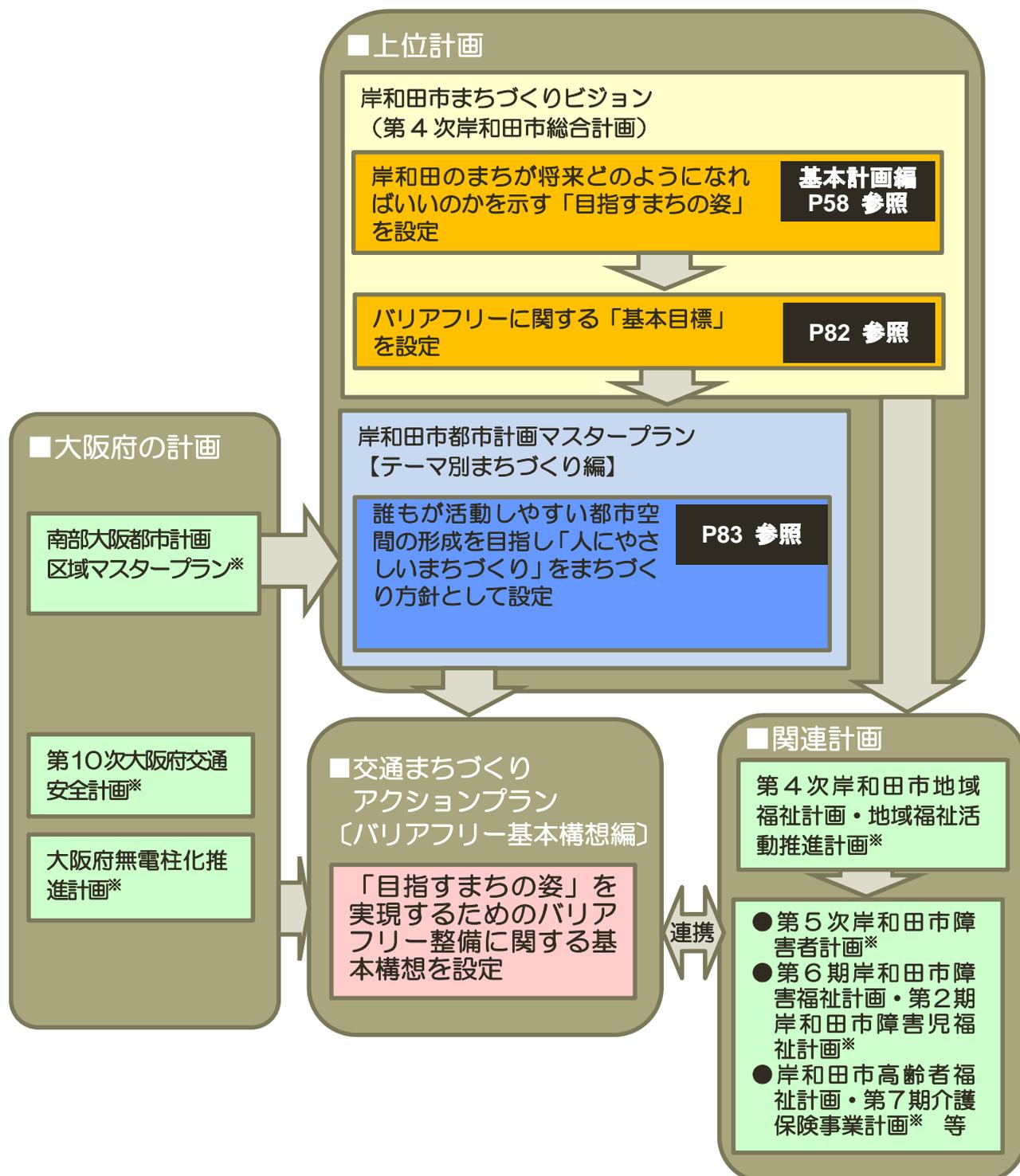


図 2-1 上位関連計画における位置づけ

2.1.2. 岸和田市まちづくりビジョンにおける位置付け

「岸和田市まちづくりビジョン」では、バリアフリーに関係する以下の基本目標を設定し、基本目標では「高齢者・障害者が安心して活動している」まちを目指すとしています。

岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）	
策定年	平成23（2011）年3月
計画期間	将来構想12年、戦略計画4年、経営計画3年 （毎年度ローリング方式）
目指すまちの姿	元気あふれる躍動都市 岸和田
バリアフリーに関する内容（抜粋）	<div style="text-align: right;">  </div> <p>基本目標 将来都市像キーワード</p> <p>I-8 みんながみんなを大事にし、見守る</p> <p>生活スタイルの多様化した現代、地域のつながりが希薄になっていると言われていました。岸和田市に暮らす全員が、心豊かでゆとりある生活を実現できるように、文化や生活習慣の違いを理解し、世代や性別、国籍等にかかわらず、すべての人が互いを個人として尊重し合い、対等に能力と個性を発揮できるまちを目指します。</p> <p>1 平和の尊さが実感できている 市民一人ひとりが、平和の大切さ・尊さを心から実感している状態です。</p> <p>2 互いの人権を尊重しあっている すべての市民が、あらゆる社会生活の場において、お互いがお互いを尊重しあっている状態です。</p> <p>3 ともに支えあう地域社会になっている 絶えずあいさつが交わされているなど、近所の人たちが普段からコミュニケーションをとり、お互いに助けあう関係ができている状態です。</p> <p>4 高齢者・障害者が安心して活動している 道路や施設などのバリアフリー化が進み、高齢者や障害者が安心して活動している状態です。</p> <p>5 誰もが必要な支援を受けることができている 介護や介助、生活保護が必要な人が、それぞれの事情にあった必要な支援を受けることができている状態です。</p> <p style="writing-mode: vertical-rl; position: absolute; left: 300px; top: 530px;">目標が達成された姿</p>

2.1.3. 都市計画マスタープランにおけるバリアフリーの位置付け

バリアフリーは、テーマ別まちづくり方針「人にやさしいまちづくり」の中で位置付けられています。

この内、「5) 誰もが利用しやすい施設の整備」において、バリアフリーの推進が示されています。

岸和田市都市計画マスタープラン	
策定年	平成 23 (2011) 年 3 月
目標年次	「岸和田市まちづくりビジョン 将来構想」と整合を図り、将来のまちの姿を展望しつつ、12 年後（平成 34 年度）にその内容について検証し、社会経済状況等の変化に応じて見直しを行う
バリアフリーに関する内容（抜粋）	<p>テーマ別まちづくり方針 2-5. 人にやさしいまちづくり</p> <p>取り組むべき方向性</p> <p>「障害のある人もない人も、高齢者も子どもも、互いに尊重し、支え合いながら、地域でいきいきと明るく豊かにくらしていける社会」の実現に向け、福祉施策等との一体的な施策展開のもと、誰もが活動しやすい都市空間の形成を目指すとともに、地域コミュニティを中心としたまちづくりを推進します。</p> <p>【施策体系】</p> <p>(1) 誰もが活動しやすいまちづくり</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 鉄道交通サービスの充実 2) バス交通サービスの充実 3) 公共交通と連携したまちづくり 4) 安心して暮らせるまちづくり 5) 誰もが利用しやすい施設の整備 <p>「大阪府福祉のまちづくり条例」に基づき、公共施設をはじめ不特定多数の人が利用する施設について、事業者との連携・協力のもと、バリアフリー化を促進します。</p> <p>主要な鉄道駅や、鉄道駅周辺の公共公益施設など日常生活において利用する主要な施設へのアクセスルートについて、「岸和田市交通バリアフリー基本構想」に基づき、安全で移動しやすい空間づくりを進めます。</p> <p>6) ユニバーサルデザインに配慮した住宅の供給</p> <p>(2) 地域で集うまちづくり</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 既存建物の有効活用 2) 地域の公園・散策路の充実 3) 子どもたちが自然や歴史・スポーツや文化にふれあえる場の充実

2.2. 岸和田市交通まちづくりアクションプランにおけるバリアフリー基本構想の位置付け

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『バリアフリー基本構想編』は、「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」の実現を目指すため、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進し、「面的・一体的なバリアフリー化」を図る基本構想として、とりまとめるものです（図 2-2）。



図 2-2 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の構成

3. 岸和田市バリアフリー基本構想の基本的な考え方

3.1. 基本理念と目的

3.1.1. 基本理念

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『基本計画編』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の形成」及び基本方針を踏まえて、『バリアフリー基本構想編』における基本理念を以下のように設定します。

なお、『バリアフリー基本構想編』は今回新たに策定するものですが、現在までに進めてきた岸和田市のバリアフリーに対する取組みの方向性を大きく変えるものではないことから、基本理念は旧基本構想を引き継ぐこととします。

バリアフリー基本構想の基本理念

人にやさしく ふれあいがあり
安心して移動できる 地域輝くまちづくり

高齢者、障害者等だけでなくすべての市民が安心して移動でき、集うことのできる地域輝くまちづくりに向け、バリアフリー法に基づき重点整備地区のバリアフリー化を推進し、主要な施設及び経路から整備を行っていきます。

また、高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活ができるようにするためには、施設や道路のバリアフリー化に代表されるハードの整備だけでなく、高齢者、障害者等の特性を理解し支えあうという「心のバリアフリー」が大切になります。

心のバリアフリーを推進し、高齢者や障害者等に対してひとりひとりがやさしさや思いやりを持って接することができるようにするため、各種の啓発・広報活動及び様々な機会を活用した幅広い教育活動等の取組みを進めます。

3.1.2. 目的

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『バリアフリー基本構想編』は、バリアフリー法に基づき、急速な高齢化の進展、ノーマライゼーションの理念の浸透などに対応し、高齢者や障害者等が自立した日常生活や社会活動を営むことができる、安全で安心なまちづくりの推進を図ることを目的に策定します。

3.1.3. 視点

バリアフリー化を進めることは市域全体の問題であり、だれもが安心して移動でき、人にやさしい、ふれあいのある、地域輝く、まちづくりを進めるため、総合的・一体的な都市基盤整備を行う上での視点としても同様とします。

1. 高齢者・障害者等の社会への参加とその活動の自由を保障するための、安全で安心な都市環境の総合的整備を進める。
2. 移動経路整備・施設整備では、可能な限り高齢者・障害者等が健常者と同じ様に利用できるように、迂回率*等を含め検討する。
3. 都市基盤整備では、ハードな部分だけではなく、管理・運営等のソフトな部分を含めて検討する。
4. すべての人を意識し、だれもが使いやすいユニバーサルデザイン*の考え方をベースとして、市民・当事者への情報公開・意見の反映に努め、具体的整備にあっても市民・当事者の方々と協働による検討を行い、岸和田市の歴史・風土等を反映した空間づくりを進める。
5. 市民一人ひとりがバリアフリー化について理解を深め、住みやすいまちを実現するための啓発、実践を行うための方策について検討する。
6. 計画・施工・評価と継続的・永続的に改善していくことが重要であり、再評価を含めた循環の流れのシステムを検討する。
7. 日常生活だけでなく、災害時・緊急時等を想定し、情報提供や避難誘導など必要な支援について配慮に努める。

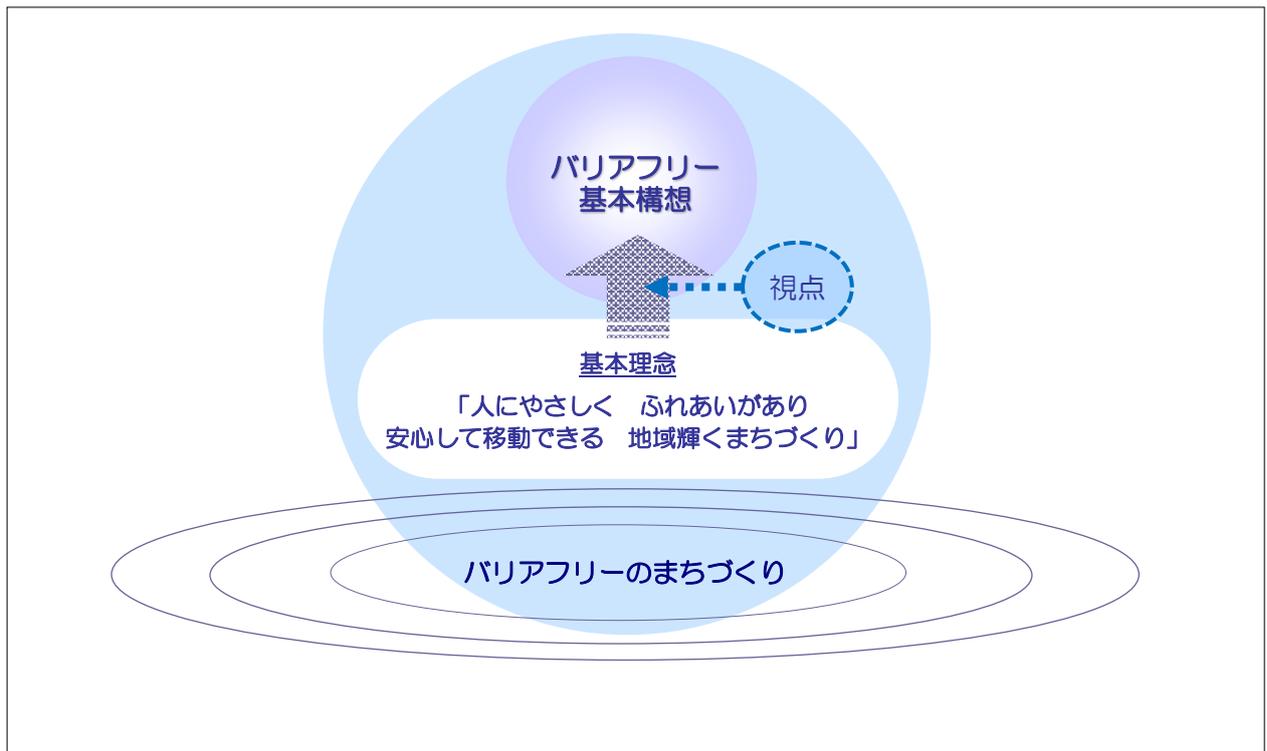


図 3-1 基本理念の概念図

3.2. 整備の基本指針（素案）

岸和田市のバリアフリー化を図るために、基本構想策定地区における生活関連施設及び生活関連経路等の整備の方向を「整備の基本指針」として下記に示します。

3.2.1. 整備の基本指針の位置付け

本基本指針では、バリアフリー法に基づく基本構想策定地区の整備の基本的な方向及び整備メニューを、駅舎・駅前広場、道路、都市公園、信号交差点・交通規制、ソフト的対策に分けて示します。

各整備項目については、対象となる項目ごとに区別して示します。

なお、本基本指針は、旧基本構想策定時に市民及び当事者へのアンケート調査、基本構想策定地区での現況調査及び基本構想策定協議会の意見具申等を受けて策定したもので、各事業者・行政関係者相互に調整の上、令和2(2020)年度に見直しを行ったものです。

3.2.2. 整備の基本指針

生活関連施設及び生活関連経路については、関連する基準・ガイドライン等に沿った整備・改良を基本とし、原則として「移動等円滑化基準」に沿って、誰もが使いやすいものとし、できる限り市民・当事者等のニーズを反映したものとします。

バリアフリー化を図った箇所については、その効果を継続させるための維持管理に努めます。

また、基本構想に基づく各特定事業の整備計画等の作成の際は、各事業者・行政関係者相互の連携を図るものとします。

① 駅舎・駅前広場

1) 「移動円滑化された経路」の整備

- ◆ 利用者の利便性、駅の立地特性からみて2経路以上の整備が必要と考えられる駅では、旅客の移動が最も一般的な経路（主動線）以外の他の経路（副動線）についても、バリアフリー化による、「移動円滑化された経路」として整備することを可能な範囲で検討します。

2) 通路の整備・改良

- ◆ 通路の幅員の確保
- ◆ 視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ◆ 段差の解消（傾斜路の整備）
- ◆ 段の段鼻の識別への配慮
- ◆ 床材の滑りにくさへの配慮
- ◆ エレベーター、エスカレーター等による昇降手段の確保
- ◆ 階段手すり、エレベーター、エスカレーター等の点字標示
- ◆ 転落防止柵の設置

3) 利便施設の整備・改良

- ◆ 障害者用トイレの設置・改良（オストメイト仕様などの多機能化）
- ◆ トイレの整備・改良（手すり位置、洋式便器への変更等）
- ◆ 案内所の設置・改良（車いす対応のカウンター、筆談対応など）
- ◆ 待合施設、ベンチの設置・改良
- ◆ 公衆電話、FAXの設置・改良

4) 情報案内設備の整備・改良

- ◆ 列車接近の文字・音声等での表示
- ◆ 駅舎総合案内板を触知案内板とする
- ◆ 路線案内、運賃案内、運行情報等の身体障害者等への対応のための整備・改良
- ◆ 職員に対する適切な教育訓練

5) 転落時の安全確保

- ◆ 緊急押しボタンの設置
- ◆ 緊急時の待避場所の設置もしくはホームに上がりやすい設備の設置

6) 駅前広場における整備

- ◆ バス待ち時の身体的負担軽減のためのベンチ等の設置
- ◆ バス乗降場の屋根、身体障害者用停車帯等の設置

②道路<「生活関連経路」における整備>

生活関連経路は「道路移動等円滑化基準」に適合したものとし、道路の移動円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・改良を行います。

1) 道路移動等円滑化基準への適合

- ◆ 有効幅員 2m 以上（やむを得ない場合は 1.5m 以上）の歩道の整備・改良
- ◆ 歩道の水はけを良くする舗装の整備・改良（透水性舗装等の整備）
- ◆ 縦断・横断勾配のきつい箇所の解消（縦断勾配 8%以下、横断勾配 2%以下）
- ◆ 歩道と車道の分離（高さ 15 cm以上の縁石の設置）
- ◆ 必要と認められる箇所への視覚障害者誘導用ブロックの設置
- ◆ 道路照明灯の整備（周辺の光環境を考慮しての明るさの確保、適正な配置）

③都市公園

都市公園については、岸和田市都市公園条例に定める「都市公園及び公園施設の設置基準」に沿った整備・改良を基本とします。

1) 園路及び広場の整備・改良

- ◆ 出入口・通路の幅員の確保
- ◆ 段差の解消（傾斜路の整備）
- ◆ 縦断・横断勾配のきつい箇所の解消
- ◆ 階段手すり等の整備、点字標示
- ◆ 段の段鼻の識別への配慮
- ◆ 床材の滑りにくさへの配慮
- ◆ 転落防止柵の設置
- ◆ 視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ◆ 各公園施設への接続

2) 駐車場

- ◆ 車いす使用者駐車施設の適正な配置
- ◆ 車いす使用者用駐車施設の表示の適正な設置

3) トイレ

- ◆ トイレの整備・改良（手すり位置、洋式便器への変更等）
- ◆ 床材の滑りにくさへの配慮
- ◆ 多機能トイレの設置・改良（オストメイト仕様、介護ベットなどの多機能化）
- ◆ 多機能トイレの表示の適正な設置

4) 掲示板及び標識

- ◆ 容易に識別できる表示案内の出入り口付近への設置

5) その他

- ◆ 勾配が大きい等、通りづらい箇所がある場合は、迂回路を設定
- ◆ 自転車通行ルールの設定・周知による、安全な歩行空間の確保
- ◆ 樹木の適正管理等による、園路の明るさの確保

④信号交差点・交通規制

信号交差点の整備・改良については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準を定める規則」等に沿うことを基本とします。

1) 信号の設置・改良

- ◆ 歩行者等の通行量の実態調査を行い、適正な設置
- ◆ 高齢者・身体障害者等に配慮した、必要な箇所での歩行者青時間の延長
- ◆ 交通量、道路形態を踏まえ、歩行者の安全を優先した歩車分離信号の導入
- ◆ 視覚障害者に配慮した必要な箇所での音響信号機等の設置
- ◆ 視覚障害者に配慮した必要な箇所での視覚障害者用道路横断帯の設置
- ◆ 高齢者に配慮した必要な箇所での高齢者等感応信号機等の設置
- ◆ 横断歩道であることを表示する道路標示の設置

2) 交通規制による歩行空間の確保

- ◆ 一方通行化による歩行空間の確保
- ◆ 歩行者専用化による歩行空間の確保
- ◆ 時間帯車両交通規制化による歩行空間の確保

⑤ソフト的対策

1) 基本構想及び事業実施状況に関する情報の提供

- ◆ 広報紙（広報きしわだ）への掲載
- ◆ ホームページへの掲載

2) 市民・事業者・商業者・NPO等とのパートナーシップによるバリアフリー化の促進

- ◆ バリアフリー関連情報の収集と提供
- ◆ バリアフリーマップの作成
- ◆ 日常の点検や市民協力による適切な管理

3) 移動円滑化に関わる市民活動の促進

- ◆ 市民一人一人の理解と協力

4) 心のバリアフリーの醸成

- ◆ 啓発冊子の発行
- ◆ キャップハンディの促進
- ◆ 学校教育への取り入れ
- ◆ 各事業者における職員の研修・教育の充実

5) 交通安全教育・広報の推進

- ◆ 幼児から高齢者に至るまでの交通安全教育の実施
- ◆ 指導者の養成・確保
- ◆ 参加、体験、実践型教育の普及

3.2.3. 重点整備地区の整備項目

重点整備地区の整備項目については、対象地区の特性、課題等をふまえ、先に示した「整備の基本指針」から必要となる内容を検討し、特定事業として定めるものとします。

3.2.4. 重点整備地区における特定事業の実施

重点整備地区における特定事業の実施については、公共交通事業者（鉄道事業者・バス事業者）、道路管理者（国道管理者・府道管理者・市道管理者）、公安委員会、その他事業者（再開発施行者・施設管理者等）が特定事業計画等を作成し整備を図ります。

なお、事業者間で連携が必要な項目については、相互協力のうえ整備を図ります。

また、事業の計画・実施について「基本理念」実現に向けた検討を継続的に行います。

3.2.5. 整備目標時期

整備目標時期については、各整備主体における状況、鉄道駅等における技術的課題、再開発計画・都市計画道路の進捗状況など基本構想策定地区ごとに状況が異なることから、地区ごとに設定します。

各地区の整備メニューの目標時期として、短期・中期・長期の3種類に分けて示します。

3.3. 重点整備地区の考え方

重点整備地区は、生活関連施設の配置状況、街区形成、歩行空間ネットワーク等を考慮のうえ、設定します。

鉄道駅を中心とした徒歩圏（駅から概ね500から1000メートル）をバリアフリー検討区域としますが、徒歩圏が重複するため、貝塚市との行政界と都市計画道路大阪臨海線、忠岡岸和田線、磯之上山直線及び大阪岸和田南海線で囲まれた区域を検討区域とします。

さらに、国道26号、都市計画道路岸和田中央線で検討区域を分け、「JR阪和線東岸和田駅周辺地区」、「南海本線岸和田駅周辺地区」及び「南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区」の3地区を重点整備地区とします。

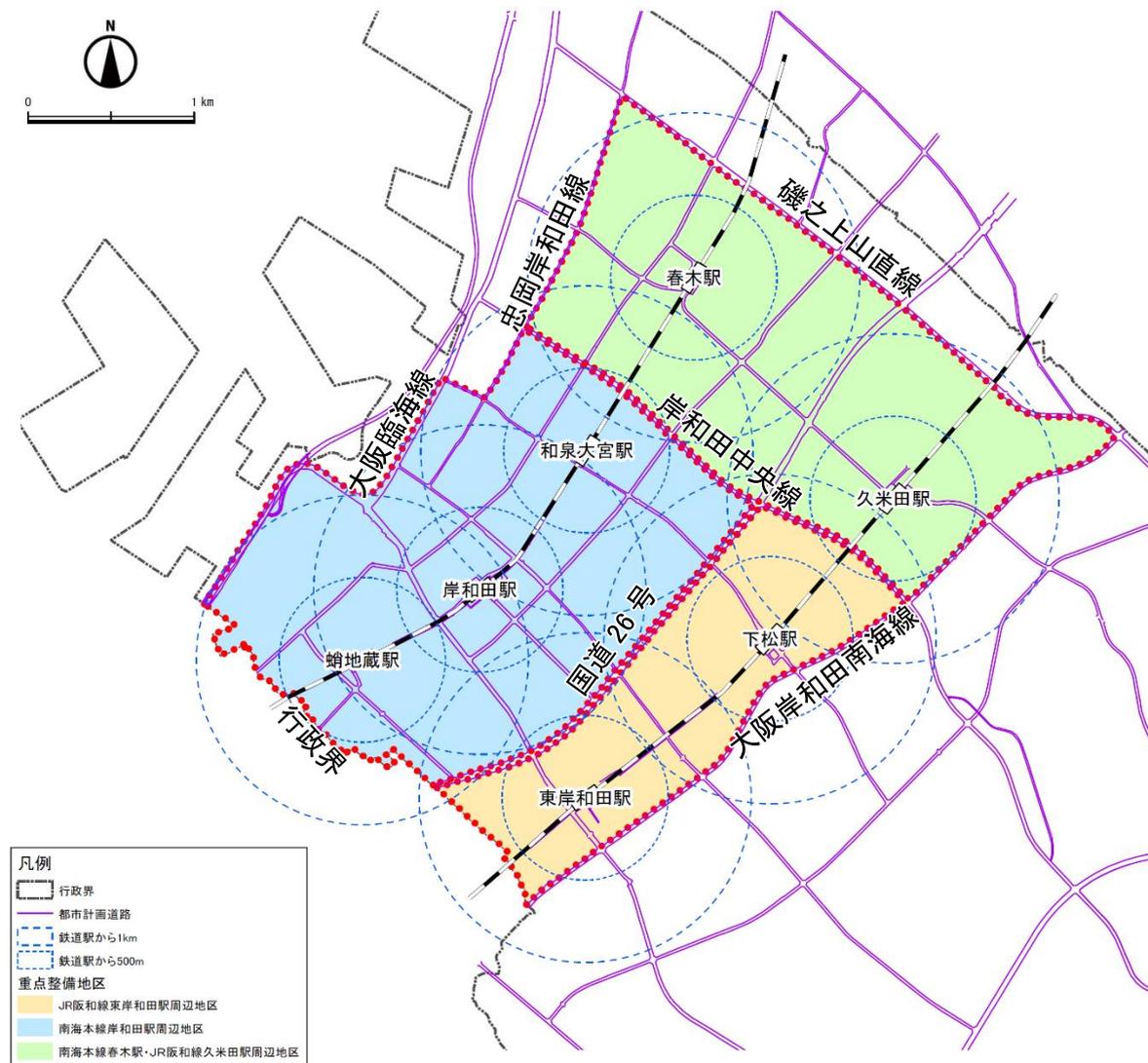


図 3-2 都市計画道路と重点整備地区

3.4. 生活関連施設の考え方

生活関連施設とは「高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設」のことであり、高齢者・障害者等が相当数利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校など多岐にわたることが想定されます。そのため、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、具体的にどの施設を生活関連施設とするか、施設の利用状況等地域の実情を勘案して選定することが必要とされています。

本市では、以下の考え方に基づいて生活関連施設の選定を行います。

①生活関連施設選定要件

- 相当数の高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用する施設
- 駅を中心とした徒歩圏(駅から概ね 500 から 1000 メートル)に立地している施設

②生活関連施設選定の考え方

区分	選定の考え方
旅客施設	1日あたりの平均的な利用者数が 3,000 人以上
官公庁等	市の主要な施設、相当数の高齢者・障害者等が日常生活及び社会生活において利用する公共施設
都市公園	主要な都市公園
学校	特別支援学校
病院	床面積が 2,000 m ² を超える建築物を対象 (床面積 2,000 m ² 以上の特別特定建築物を建築しようとする場合は、「建築物移動等円滑化基準」への適合義務あり)
路外駐車場	駐車の用に供する部分が 500 m ² 以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場(バリアフリー法による特定路外駐車場)

なお、バリアフリー基本構想作成後も、整備状況の把握と評価を行い、新たな生活関連施設の追加の必要性の検討を含め基本構想の見直しを行います。その際は、住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他利害関係者の意見が十分に反映されるよう、協議会等で意見把握を行いながら継続発展(スパイラルアップ)に取り組むこととします。

3.5. 生活関連経路の考え方

生活関連経路は、「生活関連施設相互間の経路」のことで、一般交通用施設として、道路、駅前広場、通路などが対象となります。

高齢者、障害者等の移動を円滑にするために、下記の事項のいずれかを含むものについて生活関連経路として選定を行います。

- ・ 道路ネットワークの根幹を成す主要な幹線経路
- ・ 迂回率を考慮し、無駄なく移動できる経路
- ・ 歩行者が、安全、安心、利便、快適性等の面に魅力を感じて利用する経路

なお、旧基本構想で定めた「特定経路」は、交通バリアフリー法に基づく、特定旅客施設と主要施設を結ぶ経路のことで、今回バリアフリー法に基づき定める生活関連経路と同等の経路です。

また、生活関連経路を構成する道路のうち、高齢者、障害者等が通常徒歩で利用する道路を国土交通大臣が指定し、特定道路とします。道路管理者が特定道路の新設・改築を行う際には、道路移動等円滑化基準への適合が義務付けられます。

南海本線岸和田駅周辺地区の概要

1 上位計画での位置づけ

1-1 岸和田市まちづくりビジョンにおける位置付け

南海本線岸和田駅周辺地区は、南海岸和田駅周辺を位置付ける「都市中枢ゾーン」と、岸和田城周辺を位置付ける「歴史文化ゾーン」に含まれます。「都市中枢ゾーン」では「歴史文化ゾーン」及び「交流集客ゾーン」と連携した中心市街地の一角として、商業・業務など都市機能の集積を図るとともに、地域福祉を考慮した快適なまちなか居住の環境づくりにも配慮し、本市の中枢拠点として、にぎわいの創出が図られています。「歴史文化ゾーン」では歴史的遺産の保全・活用により、国内外の人々をひきつける、個性あふれる文化観光の拠点形成が図られています。



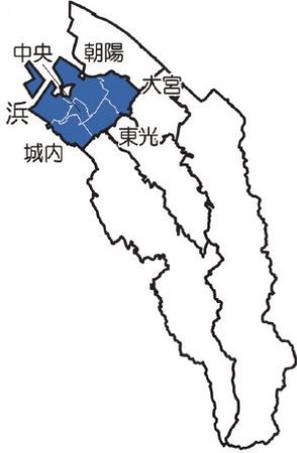
資料：岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）（岸和田市 平成23(2011)年3月）

図1 まちづくりゾーンの設定（一部抜粋）

1-2 都市計画マスタープランにおける位置付け

南海本線岸和田駅周辺地区は「都市中核地域」に含まれ、『高度に集積された商行・業務及び集住機能の特徴とするまちづくり』を目指しています。

【地域の概況】



【地域の特徴】

岸和田駅を中心に商業・業務系の土地利用が広がり、特に海側は駅前通り商店街をはじめ、多くの商店街が形成されています。近年は、岸和田駅周辺を中心に医療系サービス業務が多く見られるようになり、港緑地区では商業・集客施設の土地利用が図られています。

【地域の将来像】

『高度に集積された商業・業務及び集住機能の特徴とするまちづくり』

【まちづくりの基本的な考え方】

本市の中心として発展を支えてきた市街地であり、今後も産業や行政機能の充実など都市拠点としての発展に取り組む必要があります。市街地としてはすでにできあがっていますが、低層木造住宅や、入り組んだ狭い道路等からなる密集市街地について防災的視点及び都市拠点としての位置付けから、安全で機能性の高い都市移住環境づくりが求められると同時に、商業・業務機能の維持・強化が迫られています。

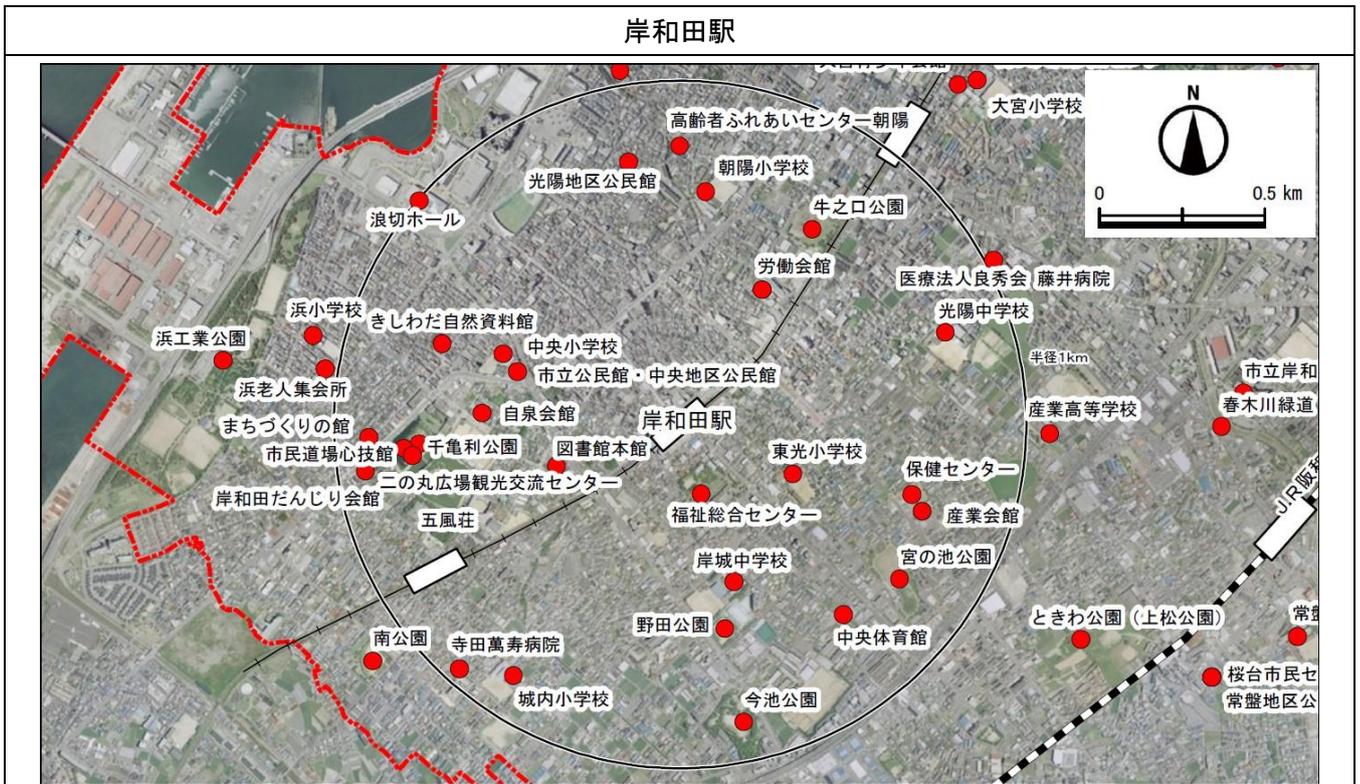
また、都市生活の中にこそ、潤いとやすらぎの場、安全の場が必要であるという視点に立ち、中央公園からまちかどのポケットパーク、さらには海辺に至るまでの快適空間の創出に取り組む必要があります。特に、岸和田城周辺に残る歴史的まちなみは、地域の重要な個性として将来に引き継いでいく必要があります。

【まちづくりの方針】

- ・円滑な交通と安全な道づくり
- ・地域にふさわしい魅力あふれる拠点づくり
- ・大規模敷地を活用したまちづくり
- ・幹線沿道にふさわしい景観づくり
- ・地域に根づいた公園づくり
- ・水と親しむ空間づくり
- ・散策ネットワークづくり
- ・歴史的なちなみの保全・再生
- ・安全で快適な道・環境づくり
- ・農と住の調和したまちづくり
- ・工業・流通産業に適した環境づくり
- ・地域に根づいた公共施設づくり

2 鉄道駅周辺の状況

2-1 岸和田駅



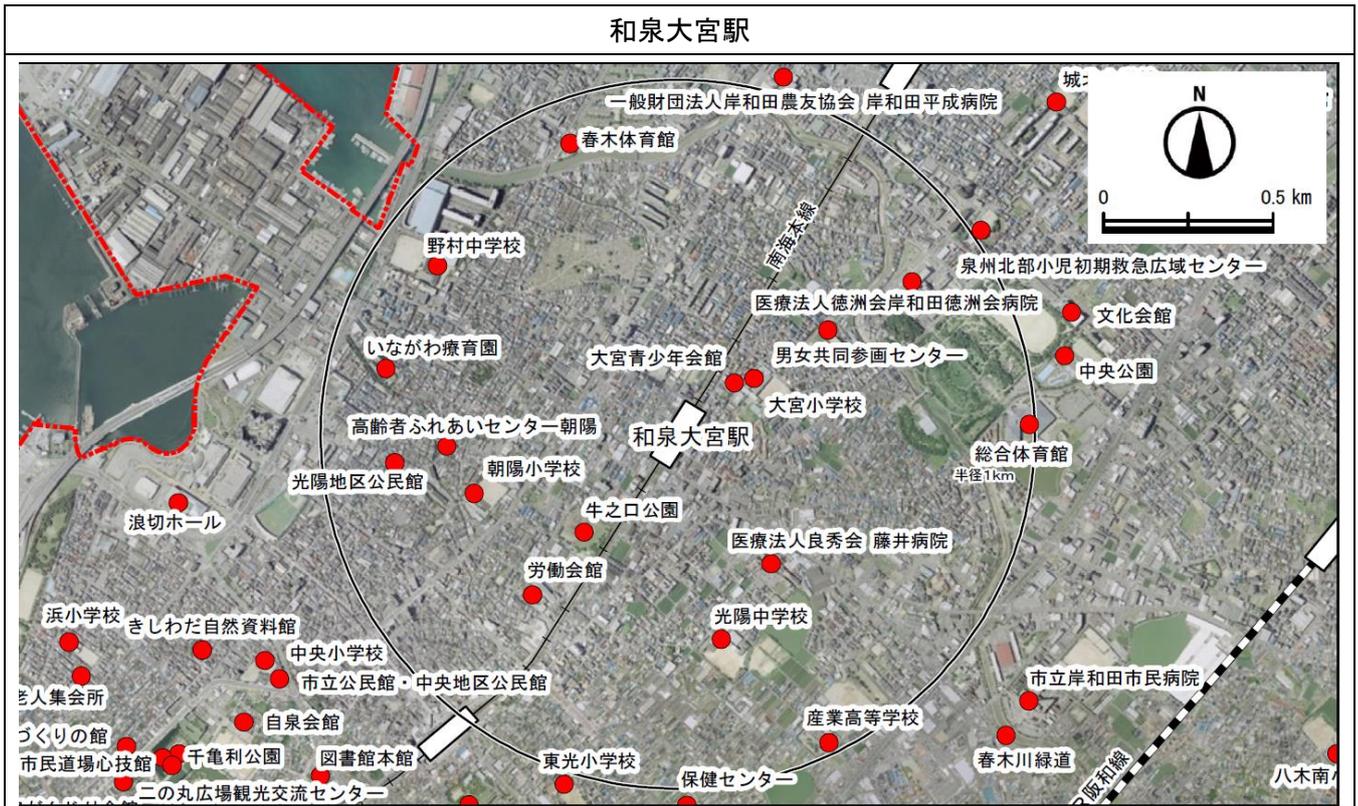
資料：国土地理院 年度別空中写真に施設分布状況を追記して作成

駅施設の状況等

駅前広場	中央出口：○ 南出口：×	運 行 本 数	上り平日	普通	準急	区急	急行	特急
			(休日)	88(77)	1(0)	7(9)	83(64)	50(51)
エレベーター	○	駐 車 場	下り平日	普通	準急	区急	急行	特急
エスカレーター	○		(休日)	94(79)	-(-)	13(9)	81(65)	54(61)
スロープ	×	駐 輪 場 (台数)	○(ローズバス、南海ウイングバス南部線、VIP LINER、SPA LINE)					
タクシー	○		市営：×、民営：800台～					
トイレ	中央出口：○ 南出口：○ 中央出口は多機能トイレあり	駐 輪 場 (台数)	○自転車(有料) 市営：2,615台、民営：×					
コインロッカー	中央出口：○ 南出口：×		○原付(有料) 市営：216台、民営：×					
駅内売店	×	駐 輪 場 (台数)	市営：216台、民営：×					
特記事項	—		駅の1日平均利用者数(人)	H28	H29	H30		
			12,905	12,620	12,770			

資料：岸和田市(駅の1日平均利用者数)、南海電鉄5月22日以降時刻表

2-2 和泉大宮駅



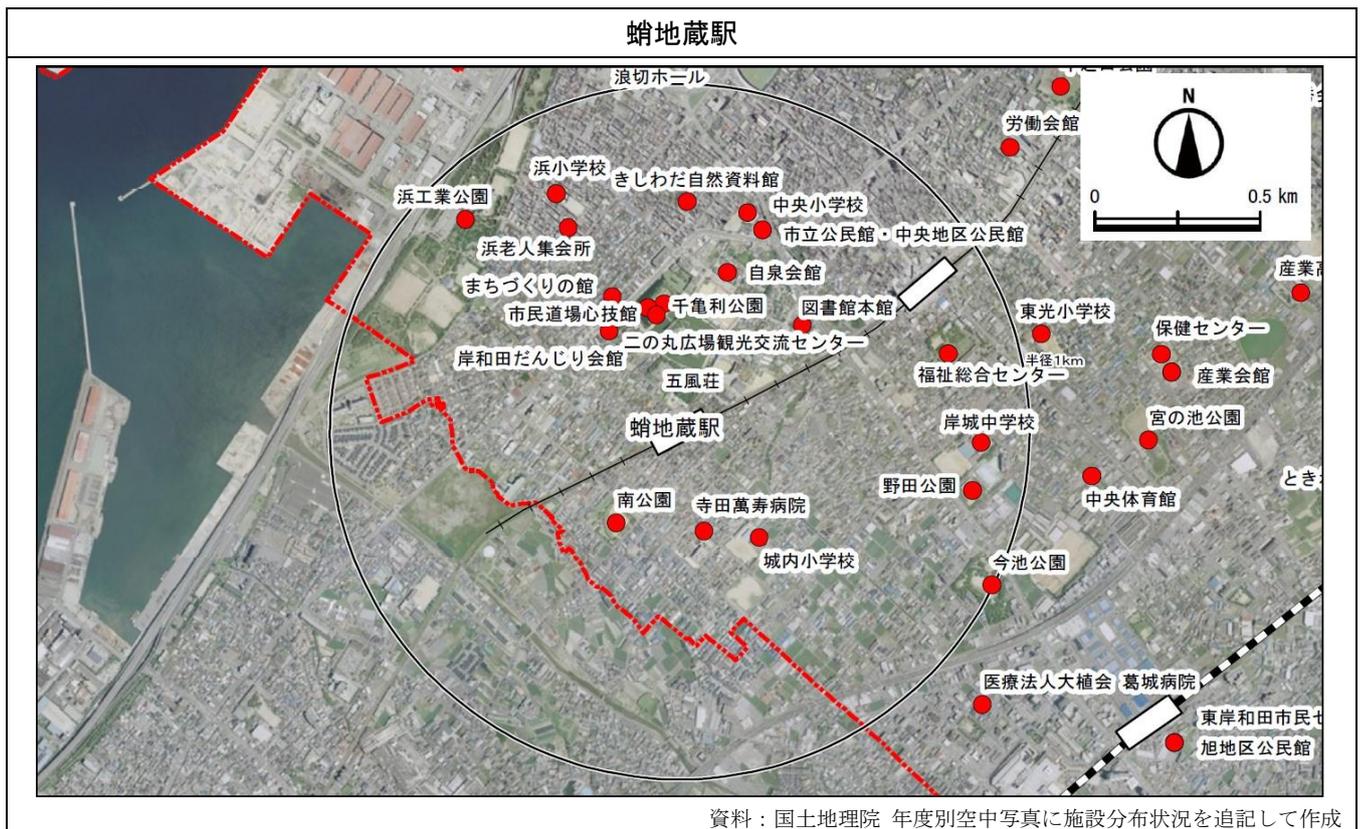
資料：国土地理院 年度別空中写真に施設分布状況を追記して作成

駅施設の状況等

駅前広場	×	運 行 本 数	上り平日 (休日)	普通	準急
エレベーター	×			88(77)	1(0)
エスカレーター	×		下り平日 (休日)	普通	準急
スロープ	○			94(79)	-(-)
タクシー	○	バス	○(ローズバス、南海ウイングバス南部線)		
トイレ	上り方面改札：○ 下り方面改札：×	駐車場	市営：×、民営：100台～		
コインロッカー	×	駐輪場 (台数)	○自転車(有料) 市営：286台、民営：×		
駅内売店	×		○原付(有料) 市営：25台、民営：×		
特記事項	上り線と下り線の駅舎・ 改札口が別である	駅の1日平均 利用者数(人)	H28	H29	H30
			2,170	2,215	2,279

資料：岸和田市(駅の1日平均利用者数)、南海電鉄5月22日以降時刻表

2-3 蛸地蔵駅



駅施設の状況等

駅前広場	×	運 行 本 数	上り平日	普通	準急
エレベーター	×		(休日)	88(77)	1(0)
エスカレーター	×		下り平日	普通	準急
スロープ	○		(休日)	94(79)	-(-)
タクシー	×	バス	×		
トイレ	上り方面改札：○ 下り方面改札：×	駐車場	市営：×、民営：50台～		
コインロッカー	×	駐輪場 (台数)	○自転車(有料) 市営：85台、民営：×		
駅内売店	×		○原付(有料) 市営：10台、民営：×		
特記事項	上り線と下り線の駅舎・ 改札口が別である	駅の1日平均 利用者数(人)	H28	H29	H30
			2,418	2,373	2,403

資料：岸和田市(駅の1日平均利用者数)、
南海電鉄5月22日以降時刻表

3 道路状況

地区の主要な道路は、鉄道網に並行する府道大阪臨海線、府道堺阪南線及び国道 26 号、及びこれに交差する府道岸和田港塔原線により構成されています。

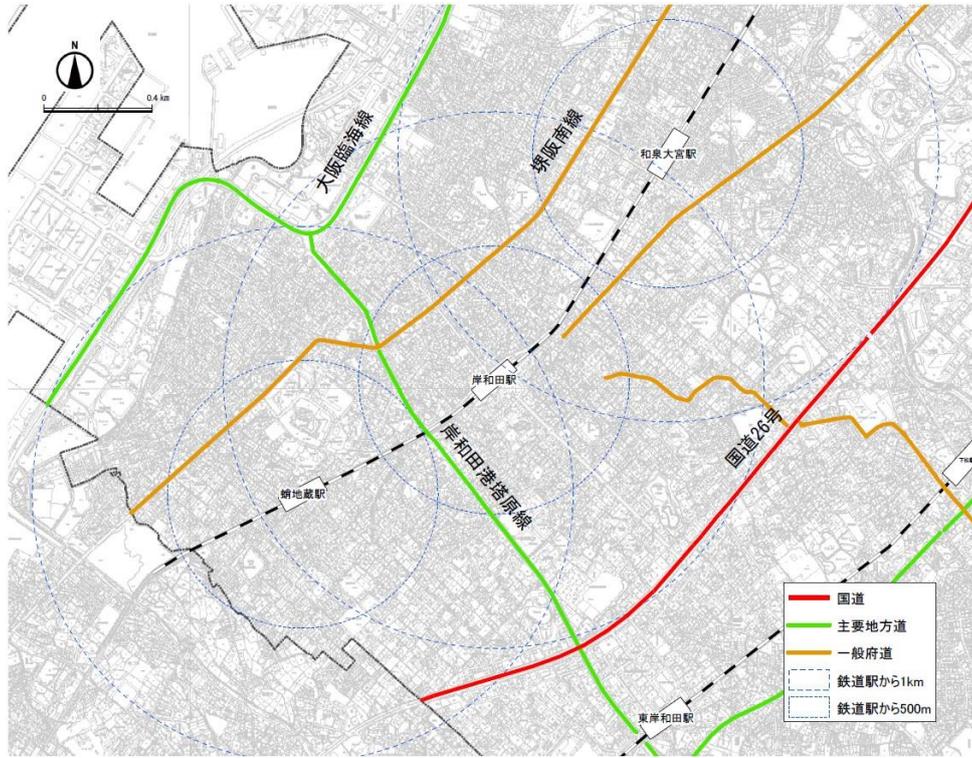
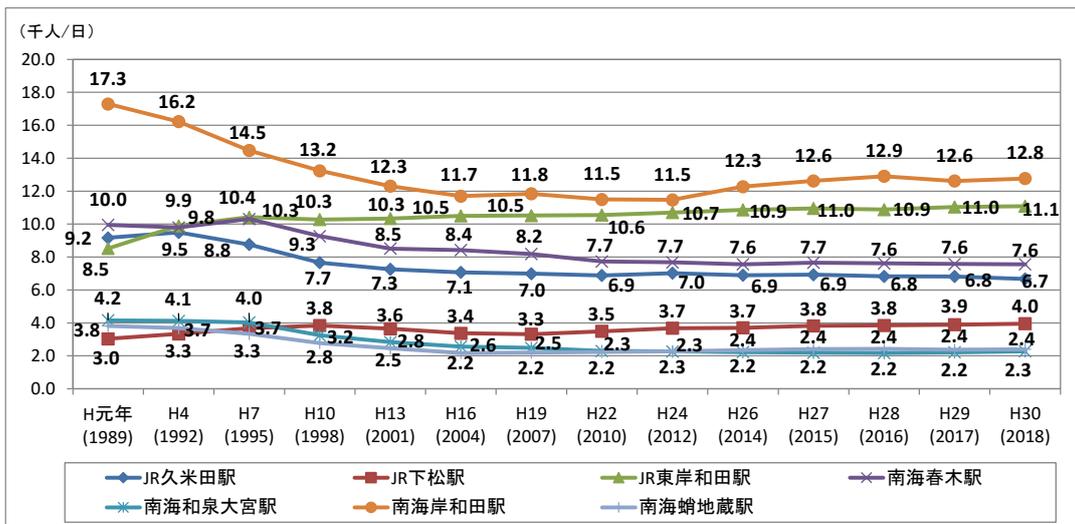


図 2 岸和田駅周辺道路状況

4 交通の現状

鉄道駅別の乗車状況は、南海岸和田駅が 1 日あたり約 12.8 千人（平成 30(2018)年）、南海和泉大宮駅が約 2.3 千人、南海蛸地蔵駅が約 2.4 千人となっています。また、乗車人数の推移は、南海岸和田駅、南海和泉大宮駅、南海蛸地蔵駅ともに減少傾向になっています。



資料：岸和田市

図 3 鉄道駅別に見た乗車人員の推移(岸和田市内)

岸和田市交通まちづくりアクションプラン
【バリアフリー基本構想編】
南海本線岸和田駅周辺地区
調査報告

1 現地調査の概要

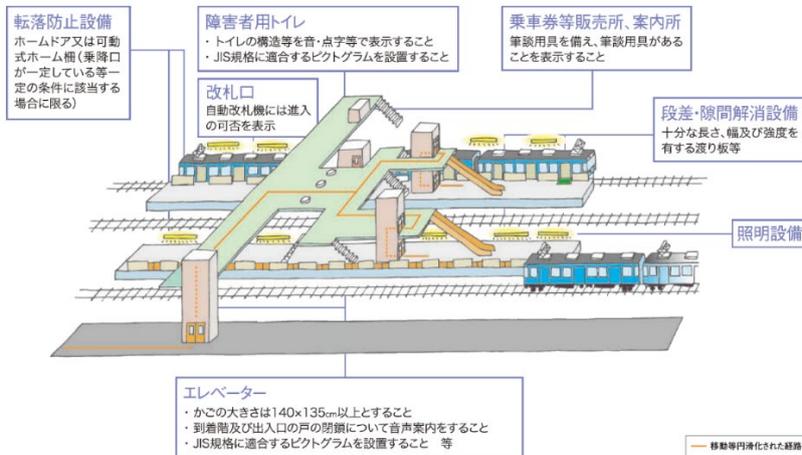
岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】(素案)において整理した考え方に基づき抽出した生活関連施設候補及び生活関連経路候補について、バリアフリー化状況の調査を行い、バリアフリー基本構想策定のための基礎資料とするため、現地調査を行った。調査内容は、各種移動等円滑化基準及びガイドライン等を参考とした。(調査日程 2021年5月13日(木)～19日(水))

1.1 公共交通移動等円滑化基準の概要(鉄道駅)

公共交通事業者が旅客施設を新設・大改良する際や車両を新たに導入する際には、公共交通機関に関するバリアフリー化基準(公共交通移動等円滑化基準)へ適合させなければならない。また、既存の旅客施設や車両等に対しても、基準に適合するよう努めなければならない。

表1 公共交通移動等円滑化基準の概要

- 1) 駅の出入口からプラットフォームへ通ずる経路について、原則としてエレベーター又はスロープにより、高低差を解消すること(移動等円滑化された経路)。
- 2) 車いすが通るための幅を確保すること。
 - ・1以上の出入口の幅は、車いすが一点通過できる80cm以上とすること。ただし、円滑な旅客移動を確保する必要がある、公共通路へ直接通ずる出入口の幅は、車いすが通行できる90cm以上とすること。
 - ・1以上の通路の幅は、車いすが転回できる140cm以上とすること。
- 3) プラットホームと鉄道車両の床面とは、できる限り平らにすること。また、プラットフォームと鉄道車両の床面との隙間は、できる限り小さくすること。隙間や段差により車いす使用者の円滑な乗降に支障があるときは、車いす使用者の乗降を円滑にする乗降設備を一以上備えること。
- 4) プラットホームにホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他視覚障害者の転落を防止するための設備を設けること。車両の乗降口が一定している等一定の要件に該当するプラットフォームでは、ホームドア又は可動式ホーム柵を設置すること。
- 5) 通路、プラットフォーム等に照明設備を設けること。
- 6) エレベーター、エスカレーター、トイレ、券売機等について、高齢者、障害者等の円滑な利用に適した構造とすること。
 - ・エレベーターは車いすが中で転回できる140×135cm以上の大きさとする。
 - ・エレベーターの昇降方向、到着階及び出入口の閉鎖について音声で案内すること。
 - ・エスカレーターには、行き先及び昇降方向を音声により知らせる設備を設けること。
- 7) その他、視覚障害者誘導用ブロック、視覚情報及び聴覚情報を提供する設備を備えること。
 - ・自動改札機を設ける場合には、進入の可否を示すこと。
 - ・出入口からプラットフォームまで視覚障害者誘導用ブロックを敷設すること。
 - ・階段、スロープ、エスカレーターの上に点状ブロックを敷設すること。
 - ・トイレの男女の別と内部の構造を音、点字等で示すこと。
- 8) エレベーター、便所等主要な設備の付近には、JIS規格に適合する図記号による標識を設置すること。
- 9) 乗車券等販売所、案内所に筆談用具を設け、筆談用具があることを表示すること。
- 10) 階段の両側に手すりを設置すること。



出典：バリアフリー新法の解説～ユニバーサル社会の実現を目指して～、国土交通省、警察庁、総務省

図1 公共交通移動等円滑化基準

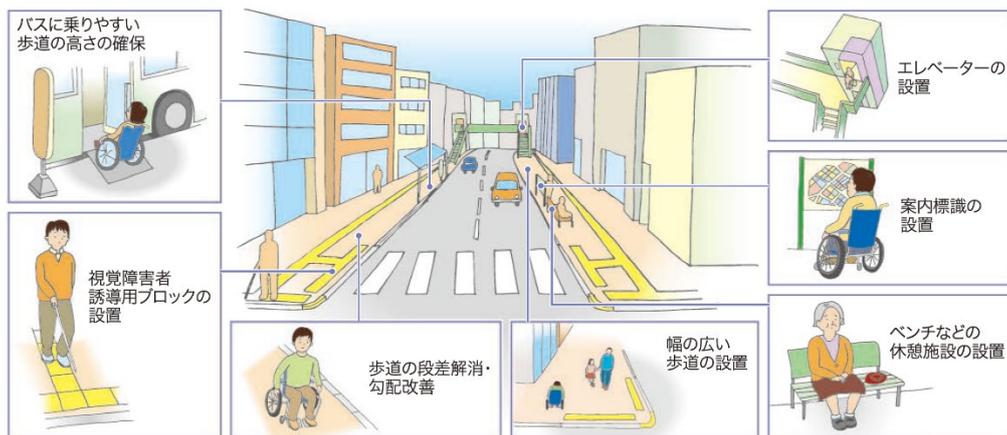
1.2 道路移動等円滑化基準の概要

道路管理者は、管理する道路に関するバリアフリー化基準（道路移動等円滑化基準）に適合するよう努めなければならない。また、特定道路*の新設・改築の際には、同基準への適合が義務付けられ、新築・改築後に関しても、同基準を維持し管理することが義務付けられている。

※生活関連経路を構成する道路法による道路のうち多数の高齢者、障害者等の移動が通常徒歩で行われるものであって国土交通大臣がその路線及び区間を指定したもの

表 2 道路移動等円滑化基準の概要

- 1) 道路には原則として歩道等を設けること。また歩道等の幅員については、基準に定められた有効幅員を確保すること。
 - ・道路構造令第 11 条第 3 項に規定する幅員の値以上とするものとする。
 - ・やむを得ない場合においては、当分の間、歩道に代えて、車道及びこれに接続する路肩の路面における凸部、車道における狭窄部又は屈曲部その他の自動車を減速させて歩行者又は自転車の安全な通行を確保するための道路の部分の設けることができる。
 - ・やむを得ない場合においては、当分の間、当該区間における歩道の有効幅員を 1.5 メートルまで縮小することができる。
- 2) 歩道等の舗装は、平たんで、かつ、滑りにくく、かつ、水はけの良い仕上げとするものとする。
- 3) 歩道等の縦断勾配は、原則として、5%以下とするものとする。 (やむを得ない場合は、8%以下)
- 3) 歩道等の横断勾配は、原則として、1%以下とするものとする。 (やむを得ない場合は、2%以下)
- 4) 歩道等は、縁石線により区画すること。
 - ・縁石の車道に対する高さは 15 cm以上とする。
- 5) 歩道等の車道等に対する高さは 5 cmを標準とし、縦断勾配及び横断勾配を可能な限り無くすること。
- 6) 横断歩道に接続する歩道等の部分の縁端は、2cmを標準とし、歩車道境界を明確に示すこと。
- 7) 道路には必要な箇所にエレベーター等が設置され移動等円滑化された立体横断施設を設けること。
- 8) バス停留所には原則としてベンチ及び上屋を設けるものとする。
- 9) 歩道等の通路には、必要であると認められる箇所に、視覚障害者誘導用ブロックを設置するものとする。
- 10) 歩道等及び立体横断施設には、照明施設を連続して設けるものとする。



出典： バリアフリー新法の解説～ユニバーサル社会の実現を目指して～、国土交通省、警察庁、総務省

図 2 道路移動等円滑化基準

南海本線 岸和田駅 駅舎の状況

(凡例) 青文字：バリアフリー化済み

エレベータ



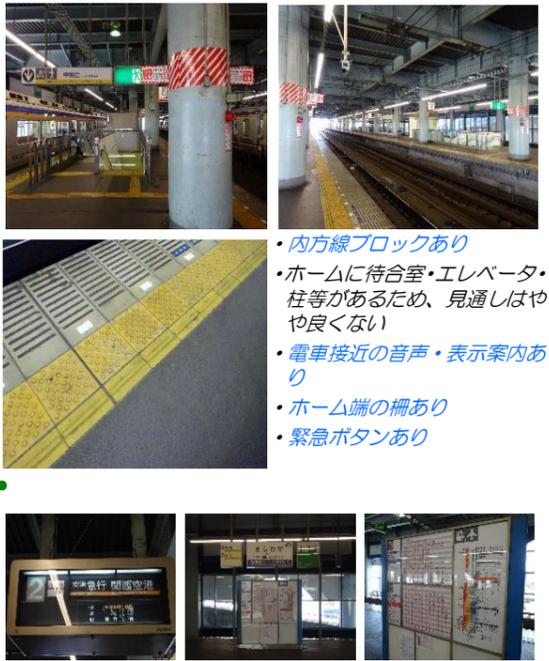
- 中央口改札内～各ホームの間にある
- 車いす利用者対応、視覚障害者対応あり

階段・エスカレータ

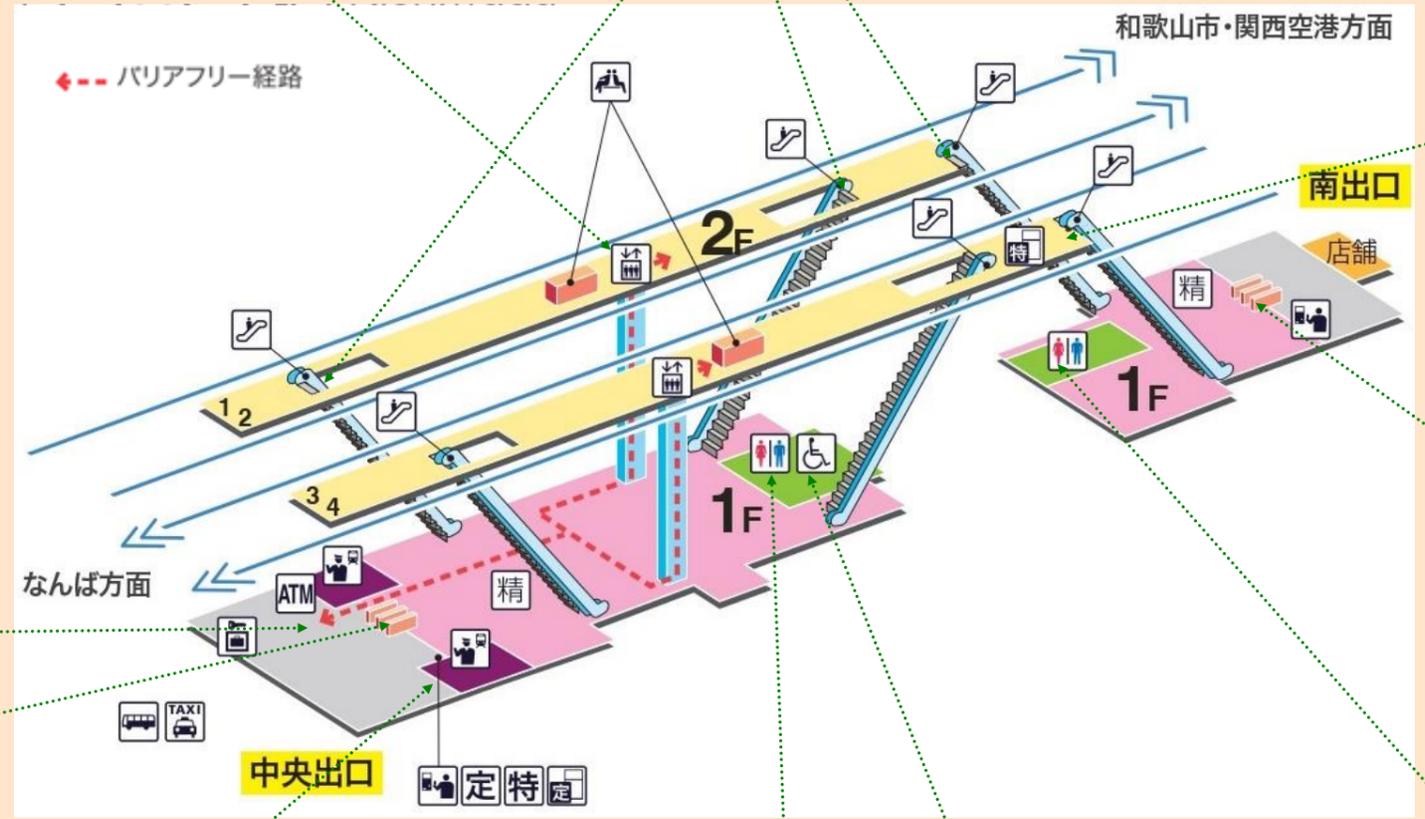
- 改札～ホームの間の移動は、2階への昇降を要する
- 中央口・南口～各ホームの間には、階段及びエスカレータがある(計6箇所)
- 両側手すりあり(2段)
- 手すり端部の点字あり
- 上下端部に誘導用ブロック(点状)あり
- 階段段鼻は黄色明示があり、識別しやすい
- 南口エスカレータは昇りのみ、幅はやや狭い(約75cm)



プラットホーム



- 内方線ブロックあり
- ホームに待合室・エレベータ・柱等があるため、見通しはやや良くない
- 電車接近の音声・表示案内あり
- ホーム端の柵あり
- 緊急ボタンあり



音声触知図 (改札外コンコース)



改札 (中央口)



- 自動改札は、幅約90cmあり
- その他に、団体専用開口部(幅200cm以上)がある
- 誘導用ブロック(点状・線状)あり

券売機



- 点字あり
- 車いす対応機あり
- 駅係員が常駐

中央改札内一般用トイレ



- 男子用・女子用
- 出入口の段差なし
- 手すり付き小便器あり、全て洋式便器
- 手すり付き手洗い器あり
- 誘導用ブロック(点状・線状)あり
- 触知案内板あり

中央改札内多機能トイレ



- 出入口幅90cm、戸は引き戸
- 手すりあり
- 非常用呼び出しボタンあり
- オストメイト対応
- 大人用介護ベッドあり
- 衣服掛け用金具等あり

改札 (南口)・券売機



- 自動改札は、幅約60cm
- その他に、団体専用開口部(幅200cm以上)がある
- 誘導用ブロック(点状・線状)あり
- 点字あり
- 駅係員の常駐なし(インターホンにより対応)

南改札内一般用トイレ



- 男子用・女子用
- 出入口の段差なし
- 手すり付き小便器あり、全て洋式便器
- 手すり付き手洗い器あり
- 誘導用ブロック(点状・線状)あり
- 触知案内板あり
- 女子トイレにベビーシートあり

中央口・改札内コンコース



- コンコースは広大で見通しがよく、段差等はない

南口・改札内コンコース



- コンコースは広大で見通しがよく、段差等はない

図 南海本線岸和田駅 駅舎の状況図

南海本線 和泉大宮駅 駅舎の状況

(凡例) 青文字：バリアフリー化済み

①番ホーム



- ・内方線付きブロックあり
- ・見通し良好
- ・電車接近の音声・表示案内あり
- ・ホーム端の柵あり
- ・緊急ボタンあり

②番ホーム



- ・内方線付きブロックあり
- ・見通し良好
- ・電車接近の音声・表示案内あり
- ・ホーム端の柵あり
- ・緊急ボタンあり

改札～ホーム のスロープ



- ・70 cmの高低差があり、通路全体がスロープとなっている
- ・手すりあり
- ・手すり端部の点字あり (片側のみ)
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

改札 (和歌山方面)

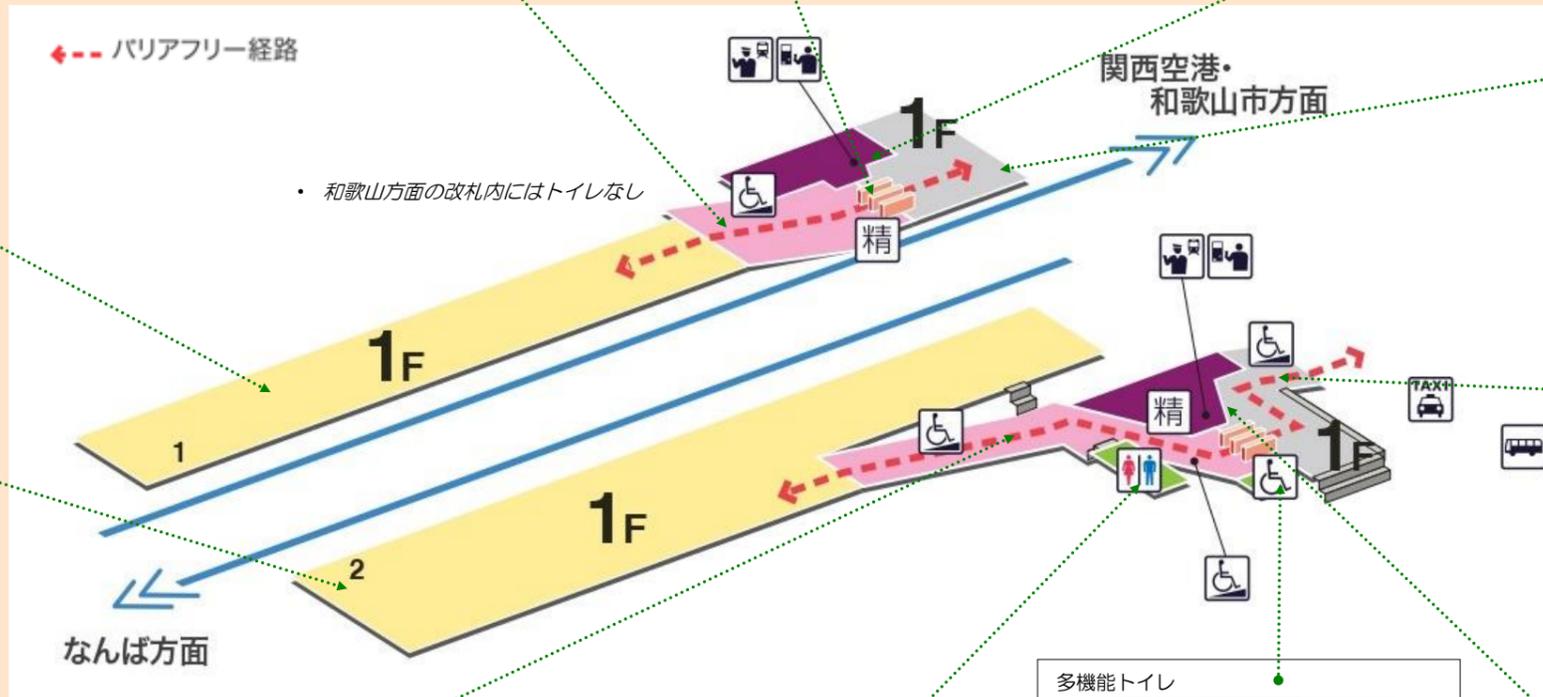


- ・車いす対応機あり (幅約 96 cm)
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

券売機



- ・点字あり
- ・車いす対応機あり
- ・駅係員の常駐なし (インターホンにより対応)
- ・触知案内板あり



出入口 (和歌山方面) 及び改札までのスペース



- ・出入口の仕切りがなく、改札等へ直接アクセス可能
- ・約 30 cmの高低差があり出入口全体がスロープとなっている
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

出入口 (なんば方面)



- ・出入口の仕切りがなく、改札等へ直接アクセス可能
- ・段あり (約 30cm)、スロープあり
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

改札～ホーム 段及びスロープ



- ・高低差約 50 cmの段があり、スロープが併設されている (スロープは連続2箇所にある)
- ・手すりあり
- ・手すり端部の点字あり
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

一般用トイレ (改札内)



- ・男女兼用
- ・出入口に段差 (約 50 cm) があり、昇降を要する
- ・手すり付小便器あり
- ・洋式便器なし
- ・手すり付き手洗い器あり
- ・触知案内板あり
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

多機能トイレ



- ・出入口幅約 88 cm
- ・戸は引き戸
- ・手すりあり
- ・非常用呼び出しボタンあり
- ・オストメイト対応は、簡易水栓式
- ・ベビーシートあり
- ・衣服掛け用金具等あり

改札 (なんば方面)



- ・車いす対応機あり (幅約 96 cm)
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

券売機



- ・点字あり
- ・車いす対応機あり
- ・時間帯によっては駅係員の常駐なし (インターホンにより対応)

図 南海本線 和泉大宮駅 駅舎の状況図

南海本線 蛸地藏駅 駅舎の状況

(凡例) 青文字：バリアフリー化済み

①番ホーム



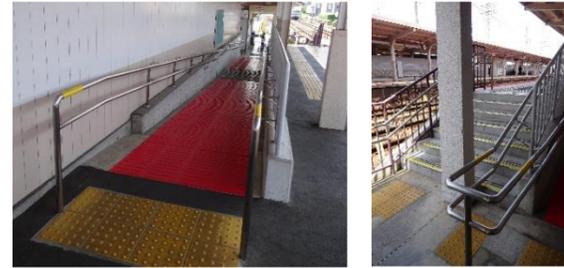
- ・内方線付きブロックあり、CPラインあり
- ・見通し良好
- ・電車接近の音声・表示案内あり
- ・ホーム端の柵あり
- ・緊急ボタンあり

②番ホーム



- ・内方線付きブロックあり、CPラインあり
- ・見通し良好
- ・電車接近の音声・表示案内あり
- ・ホーム端の柵あり
- ・緊急ボタンあり

改札～ホーム 段及びスロープ



- ・高低差約 90 cmの段があり、スロープが併設されている
- ・手すりあり ・手すり端部の点字あり
- ・スロープは赤く塗られ、識別しやすい
- ・階段段鼻は黄色明示があり、識別しやすい
- ・上下端部に誘導用ブロック (点状) あり

券売機



- ・点字あり
- ・車いす対応機あり
- ・駅係員の常駐なし (インターホンにより対応)

改札 (和歌山方面)



- ・車いす対応機あり (幅約 95 cm)
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

出入口 (和歌山方面) 及び改札までのスペース

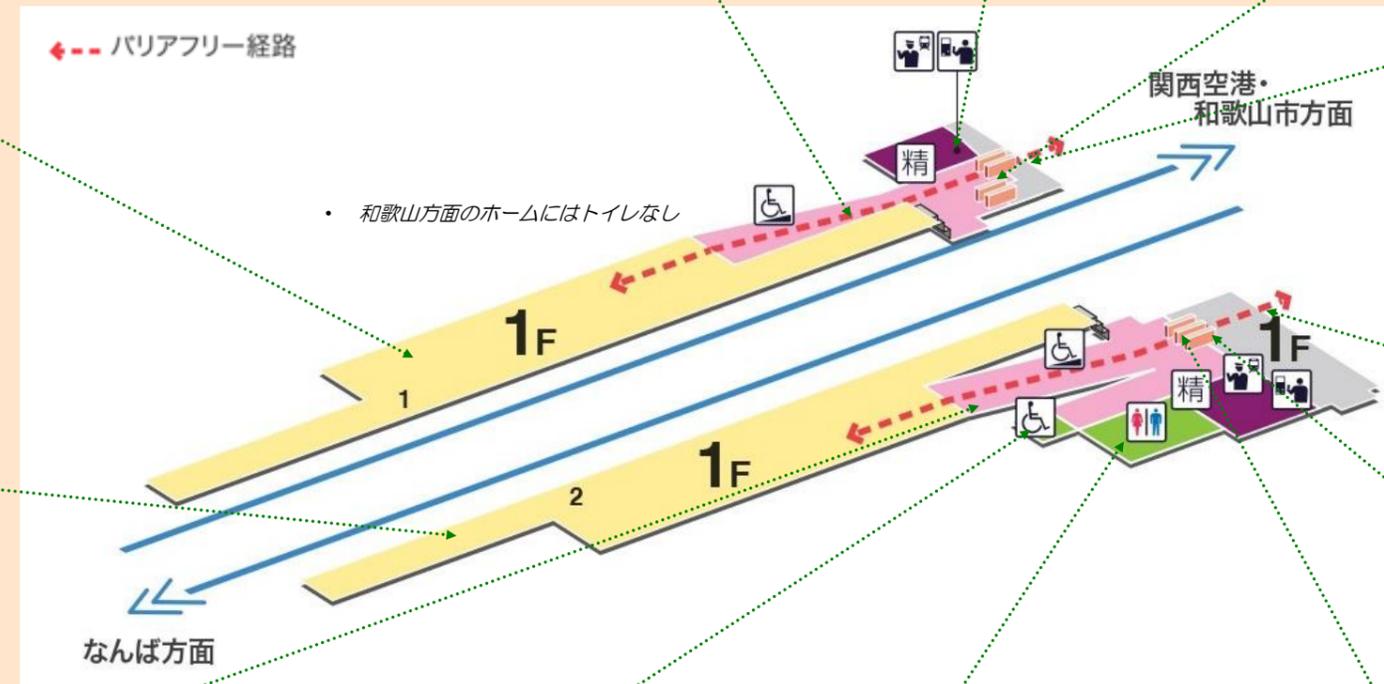


- ・出入口の仕切りがなく、改札等へ直接アクセス可能
- ・約 10 cmの高低差があり、出入口全体がスロープとなっている

出入口 (なんば方面)



- ・出入口の仕切りがなく、改札等へ直接アクセス可能
- ・約 7 cmのわずかな段があり、スロープが併設されている



改札～ホーム 段及びスロープ



- ・高低差約 90 cmの段があり、スロープが併設されている
- ・手すりあり
- ・手すり端部の点字あり
- ・スロープは赤く塗られ、識別しやすい
- ・階段段鼻は黄色明示があり、識別しやすい
- ・上下端部に誘導用ブロック (点状) あり

多機能トイレ



- ・出入口幅約 90 cm
- ・戸は引き戸
- ・手すりあり
- ・非常用呼び出しボタンあり
- ・オストメイト対応なし
- ・ベビーシートあり

一般用トイレ (改札内)



- ・男女兼用
- ・手すり付小便器あり
- ・洋式便器なし
- ・手すり付き手洗い器あり
- ・触知案内板なし
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

改札 (なんば方面)



- ・車いす対応機あり (幅約 90 cm)
- ・誘導用ブロック (点状・線状) あり

券売機



- ・点字あり
- ・車いす対応機あり
- ・時間帯によっては駅係員の常駐なし (インターホンにより対応)

図 南海本線蛸地藏駅 駅舎の状況図

経路の調査結果

南海本線岸和田駅からの経路(北側)

(凡例) 青文字: バリアフリー化済み



- (大阪臨海線)**
- ・両側歩道あり
 - ・車止めの内幅が一部100cm
 - ・透水性舗装ではない箇所がある
 - ・交差点部に誘導用ブロック(点状・線状)あり



- (昭和大通り)**
- ・駐車車両が多い
 - ・石畳舗装による歩行空間の明確化がなされている
 - ・一部交差点には、誘導用ブロック(点状・線状)あり



- (岸和田駅西停車場南線)**
- ・両側歩道あり
 - ・最小幅員110cm
 - ・交差点部、乗り入れ部に誘導用ブロック(点状・線状)あり
 - ・透水性舗装ではない



- (岸和田駅北線)**
- ・両側歩道あり
 - ・最小幅員113cm
 - ・透水性舗装ではない
 - ・交差点部に誘導用ブロック(点状・線状)あり



- (南海本線附属街路2号線)**
- ・片側歩道あり
 - ・最小幅員108cm
 - ・透水性舗装ではない
 - ・交差点部に誘導用ブロック(点状・線状)あり



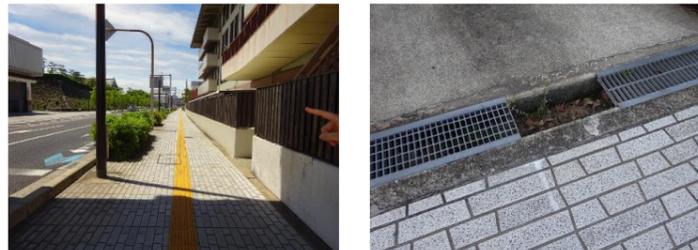
- (旧国道線)**
- ・石畳舗装による歩行空間の明確化がなされている



- (大手本町線)**
- ・両側歩道あり
 - ・最小幅員220cm
 - ・誘導用ブロック(点状・線状)あり、両端は黄色だが一部舗装と同系色になっている
 - ・透水性舗装ではない



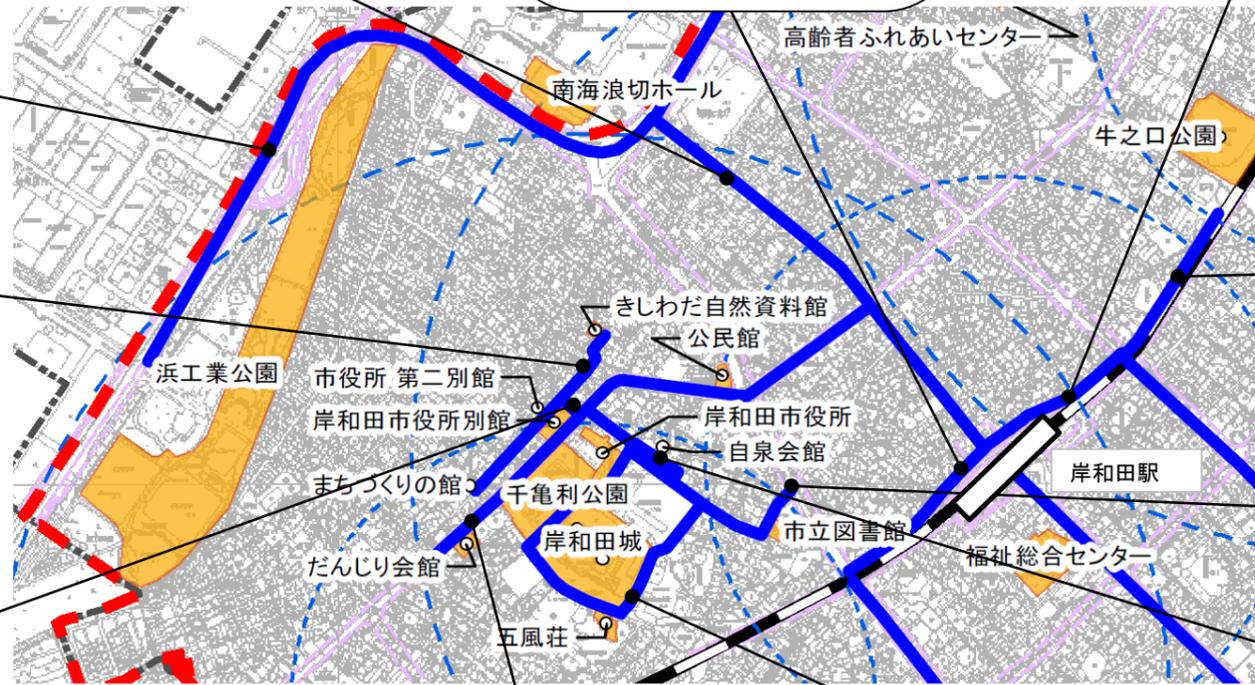
- (堺阪南線)**
- ・両側歩道あり
 - ・透水性舗装ではない
 - ・誘導用ブロック(点状・線状)あり



- (岸城町5号線)**
- ・一部区間は、石畳舗装による歩行空間の明確化がなされている



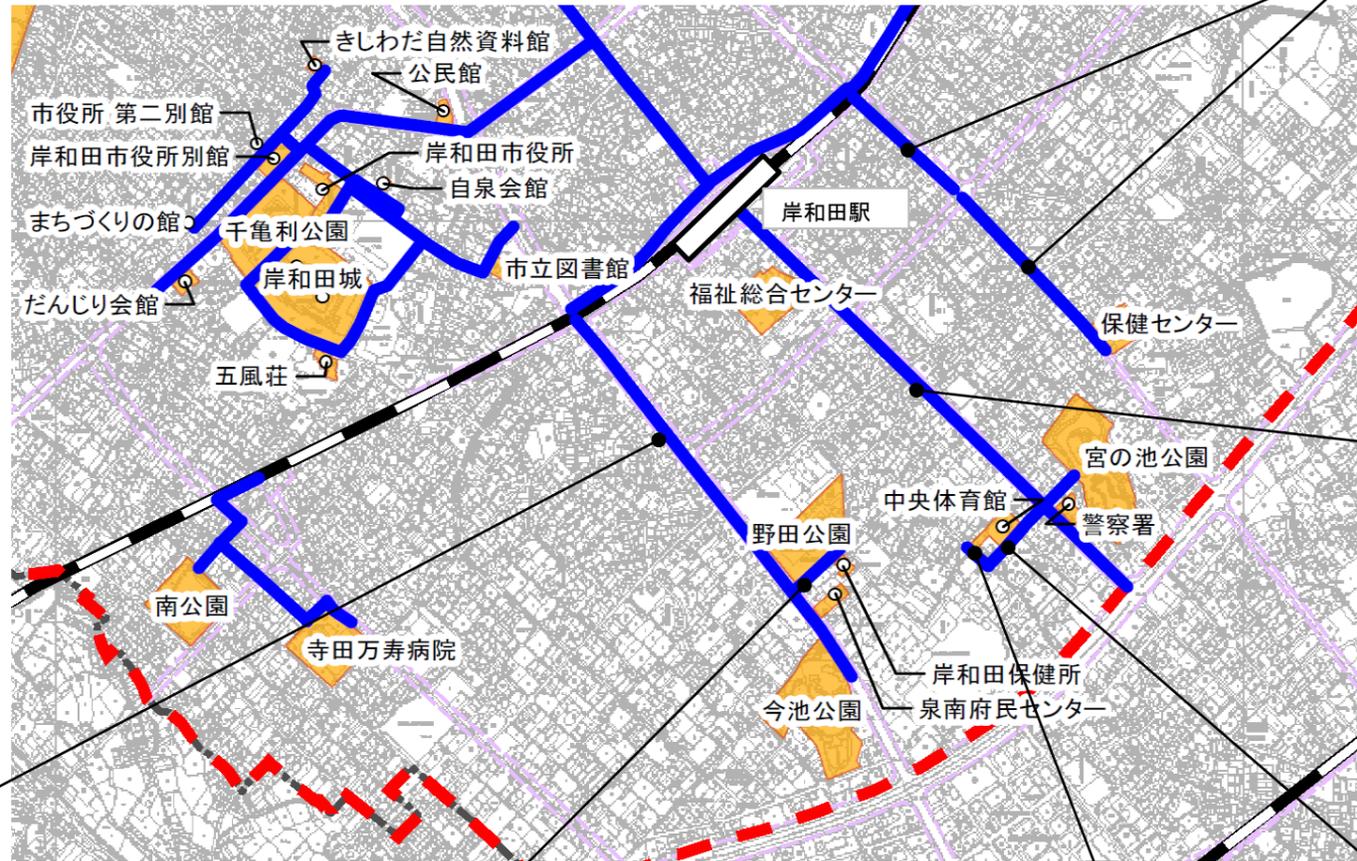
- (岸城町4号線)**
- ・石畳舗装による歩行空間の明確化がなされている



経路の調査結果

南海本線岸和田駅からの経路(南側)

(凡例) 青文字: バリアフリー化済み



- (春木岸和田線、並松上松線)**
- ・両側歩道あり
 - ・最小幅員118cm ・透水性舗装ではない
 - ・一部区間に誘導用ブロック(点状・線状)あり
 - ・交差点部に誘導用ブロック(点状・線状)あり



- (岸和田駅東停車場線)**
- ・両側歩道あり ・最小幅員230cm
 - ・駅前広場は、透水性舗装ではない
 - ・誘導用ブロック(点状・線状)あり、駅前広場はブロックの色が白色



- (区画整理南部24号線)**
- ・歩道なし



- (岸和田港塔原線)**
- ・両側歩道あり
 - ・最小幅員176cm
 - ・横断勾配がきつい箇所がある
 - ・透水性舗装ではない
 - ・誘導用ブロック(点状・線状)あり



- (東光耕地整理37号線)**
- ・片側歩道あり
 - ・最小幅員110cm
 - ・透水性舗装ではない
 - ・交差点部に誘導用ブロック(点状・線状)あり



- (岸和田泉光寺線)**
- ・片側歩道あり
 - ・最小幅員150cm
 - ・透水性舗装ではない
 - ・縁石無し
 - ・誘導用ブロックなし



経路の調査結果

南海本線和泉大宮駅からの経路

(凡例) 青文字: バリアフリー化済み



- (堺阪南線)
 ・両側歩道あり
 ・最小幅員350cm
 ・一部区間に誘導用ブロック(点状・線状)あり
 ・交差点部に誘導用ブロック(点状・線状)あり



- (春木駅大宮駅線)
 ・歩道なし
 ・区画線が消えかかっている



- (宮前町12号線)
 ・歩道なし



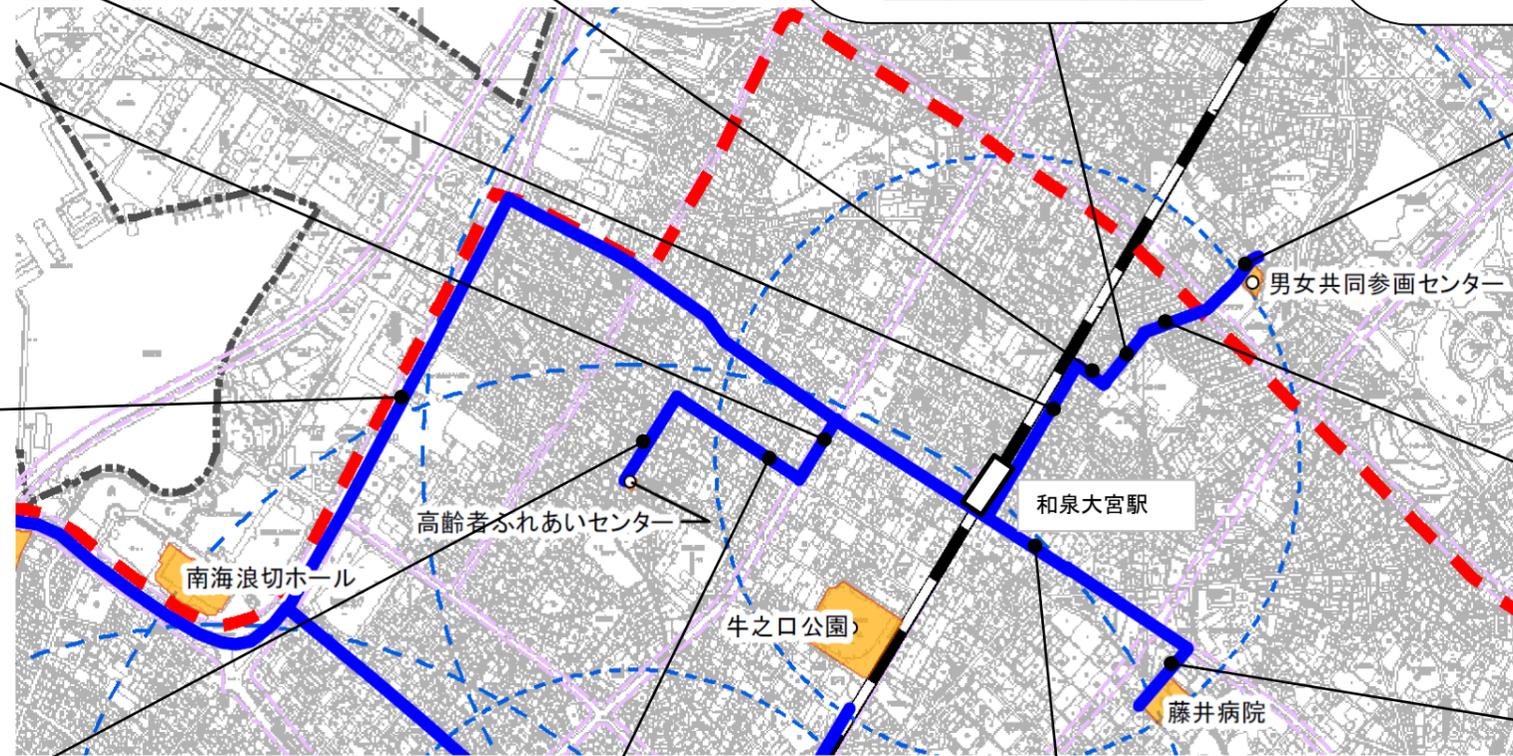
- (藤井町耕地整理南北1号線)
 ・北西側は歩道あり
 ・歩道最小幅員145cm
 ・透水性舗装ではない
 ・誘導用ブロックなし
 ・南東側は区画線のみ



- (加守町12号線)
 ・片側のみ歩道ありだが、一部歩道がなくカラー舗装による歩行空間の明確化がなされている
 ・透水性舗装ではない
 ・誘導用ブロック(点状・線状)あり、カラー舗装部分は誘導用ブロックなし、一部傷みあり



- (大阪臨海線)
 ・両側歩道あり
 ・最小幅員130cm
 ・一部透水性舗装ではない箇所がある
 ・一部区間に誘導用ブロック(点状・線状)あり
 ・交差点部に誘導用ブロック(点状・線状)あり



- (宮前町3号線)
 ・北側は区画線のみ
 ・南側は区画線とカラー舗装あり
 ・区画線が消えかかっている



- (朝陽耕地整理南北1号線)
 ・歩道なし



- (朝陽耕地整理東西6号線)
 ・歩道なし
 ・南側は区画線あり



- (久米田東西線)
 ・両側歩道あり
 ・歩道幅員最小132cm
 ・交差点部に誘導用ブロック(点状・線状)あり、一部傷みあり



- (東光耕地整理5号線)
 ・歩道なし



経路の調査結果

南海本線蛸地蔵駅からの経路

(凡例) 青文字: バリアフリー化済み



(東光耕地整理85号線)
・歩道なし
・駐車車両あり



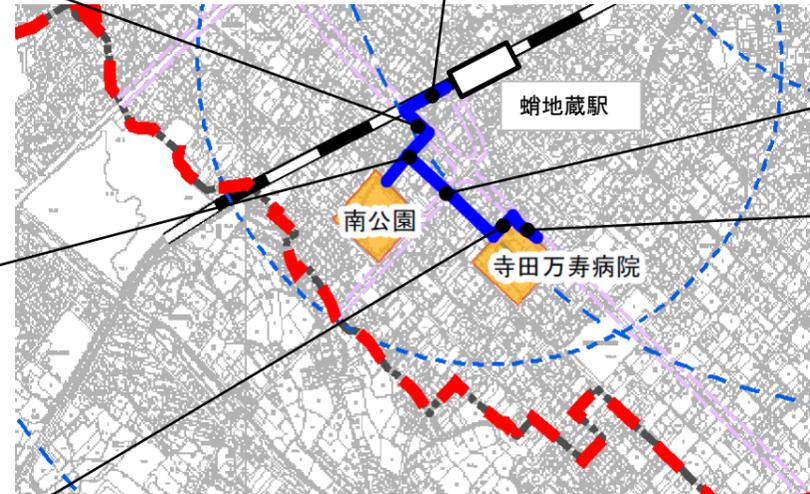
(東光耕地整理94号線)
・歩道なし
・一方通行



(東光耕地整理87号線)
・歩道なし
・自転車及び歩行者専用道路



(東光耕地整理51号線)
・歩道なし
・自転車及び歩行者専用道路



(南上町1号線)
・歩道なし



(東光耕地整理52号線)
・歩道なし



重点整備地区の境界設定及び生活関連施設、生活関連経路の見直し

現行のバリアフリー法の重点整備地区の考え方に基づき、重点整備地区について考え方を明らかにし、生活関連施設の現状を踏まえ、重点整備地区の境界設定及び生活関連施設、生活関連経路の見直しを行います。

1 バリアフリー法における重点整備地区の考え方

重点整備地区の要件は、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第2条第1項第24号及び移動等円滑化の促進に関する基本方針四の2において、次のとおり定められています。

- (1) 生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区
 - 生活関連施設が概ね3以上あること
 - 旅客施設を含まない重点整備地区の設定が可能である
- (2) 生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化が特に必要な地区
 - 高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性のほか、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断して一体的なバリアフリー化事業が特に必要な地区であること
- (3) バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区
 - 高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等の都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること
- (4) 境界の設定等
 - 重点整備地区の境界は、町界・字界、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって明確に表示して定めること
 - 重点整備地区の区域が市町村界を超える場合は、隣接市町村と連携して基本構想を作成すること

2 重点整備地区の見直しの考え方

2-1 基本的な考え方

南海本線岸和田駅周辺地区は、1日の乗降客数が5,000人以上の「特定旅客施設」であった南海本線岸和田駅及び和泉大宮駅の徒歩圏域（1km）を中心として、バリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するための重点整備地区に設定されています（平成17年5月策定）。引き続き、重点整備地区として設定し、特定事業等の実施の状況について調査、分析及び評価を行うとともに、計画の見直しを行い、バリアフリー化を維持・継続・発展させていきます。

2-2 現重点整備地区の課題

現「岸和田市交通バリアフリー基本構想」において定めた重点整備地区（南海本線岸和田駅周辺地区（平成17年5月策定））については、以下の課題があることから境界設定を見直すこととしました。

- 「岸和田市公共施設最適化計画」に基づく公共施設の最適化が進められたことなどにより、現基本構想策定時より公共施設の統合や移転が発生している。
- 現重点整備地区は、地区が重複している箇所があり、整備状況の進捗確認等に不都合が生じている。

2-3 重点整備地区の見直し

重点区域の見直しについては、バリアフリー法第2条第1項第24号及び移動等円滑化の促進に関する基本方針四の2に基づき、かつ現交通バリアフリー基本構想からの継続性を考慮した上で前項の課題に対応するため、次のように整理を行いました。

まず、鉄道駅を中心とした徒歩圏（駅から概ね500から1,000メートル）をバリアフリー検討区域の基本としました。市内7駅の徒歩圏と現交通バリアフリー基本構想の区域を併せて整理すると、バリアフリー検討区域は、貝塚市との行政界及び都市計画道路大阪臨海線、忠岡岸和田線、磯之上山直線及び大阪岸和田南海線で囲まれた区域に概ね含まれます。

次に、地区の分割について、現交通バリアフリー基本構想における地区の重複の解消等を考慮し、国道26号及び都市計画道路岸和田中央線でバリアフリー検討区域を分割し、「JR阪和線東岸和田駅周辺地区」、「南海本線岸和田駅周辺地区」及び「南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区」の3地区を重点整備地区とすることとしました。

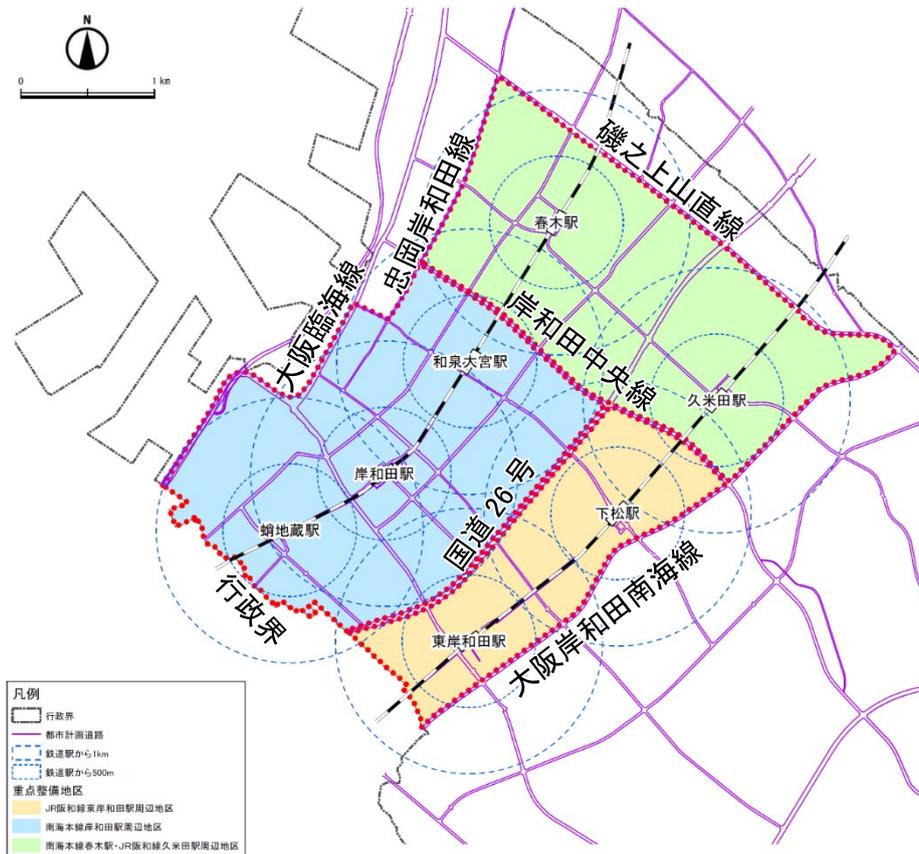


図 2-1 都市計画道路と重点整備地区

3 生活関連施設の考え方

生活関連施設とは「高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設」のことであり、高齢者・障害者等が相当数利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校など多岐にわたる施設が想定されます。そのため、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において、具体的にどの施設を生活関連施設とするか、施設の利用の状況等地域の実情を勘案して選定することが必要とされています。

本市では、以下の考え方で生活関連施設の選定を行います。

①生活関連施設選定要件

- 相当数の高齢者、障害者等が日常生活及び社会生活において利用する施設
- 駅を中心とした徒歩圏（駅から概ね 500 から 1000 メートル）に立地している施設

②生活関連施設選定の考え方

区分	選定の考え方
旅客施設	1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上
官公庁等	市の主要な施設、相当数の高齢者・障害者等が日常生活及び社会生活において利用する公共施設
都市公園	主要な都市公園
学校	特別支援学校
病院	床面積が2,000㎡を超える建築物を対象 (床面積2,000㎡以上の特別特定建築物を建築しようとする場合は、「建築物移動等円滑化基準」への適合義務あり)
路外駐車場	駐車のに供する部分が500㎡以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場(バリアフリー法による特定路外駐車場)

なお、バリアフリー基本構想作成後も、整備状況の把握と評価を行い、新たな生活関連施設の追加の必要性の検討を含め基本構想の見直しを行います。その際は、住民、生活関連施設を利用する高齢者、障害者等その他利害関係者の意見が十分に反映されるよう、協議会等で意見把握を行いながら継続発展（スパイラルアップ）に取り組むこととします。

4 生活関連経路の考え方

生活関連経路は、「生活関連施設相互間の経路」のことで、一般交通用施設として、道路、駅前広場、通路などが対象となります。

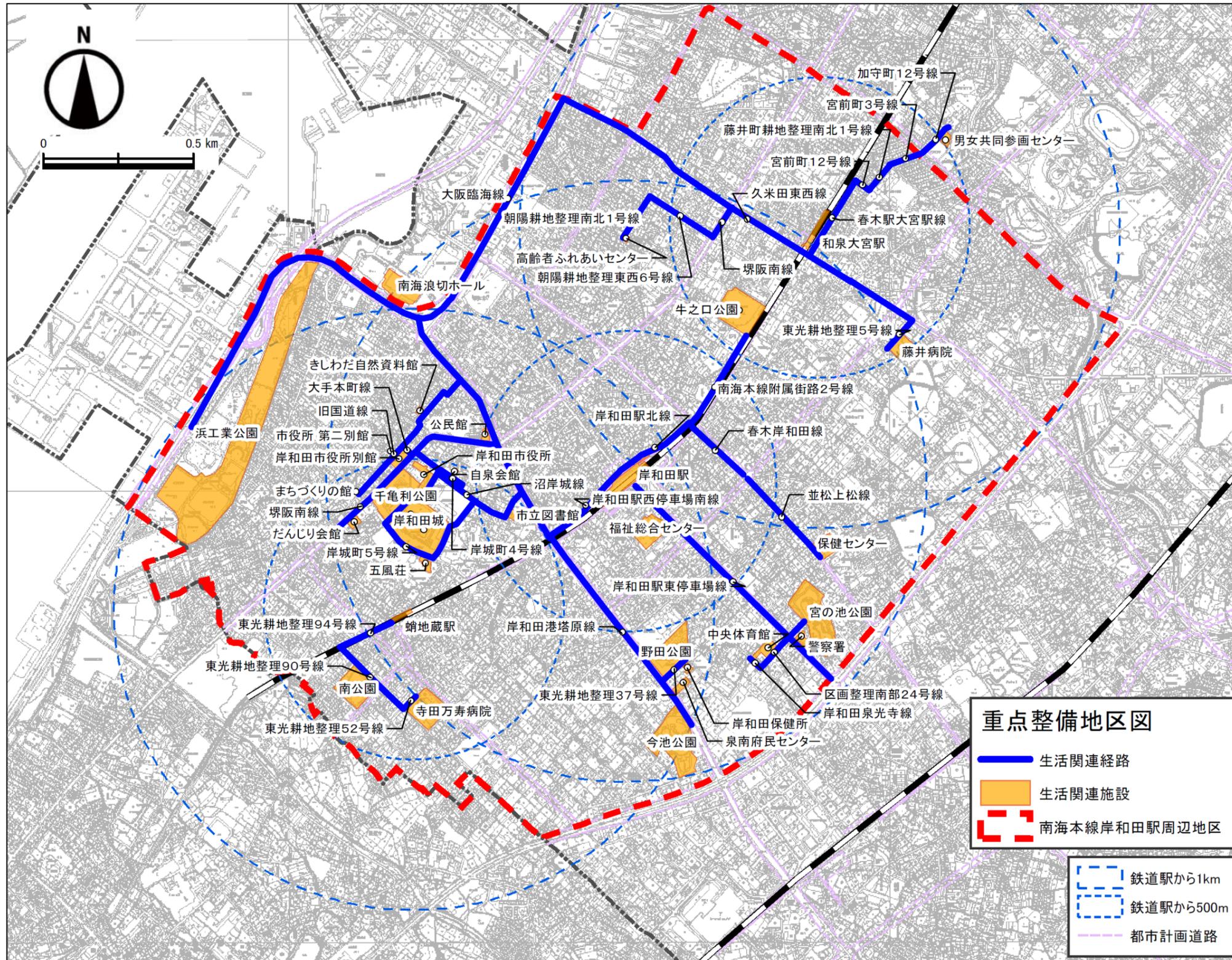
高齢者、障害者等の移動を円滑にするために、下記の事項を考慮して生活関連経路の選定を行います。

- ・ 道路ネットワークの根幹を成す主要な幹線経路
- ・ 迂回率を考慮し、無駄なく移動できる経路
- ・ 歩行者が、安全、安心、利便、快適性等の面に魅力を感じて利用する経路

なお、旧基本構想で定めた「特定経路」は、交通バリアフリー法に基づく、特定旅客施設と主要施設を結ぶ経路のことで、今回バリアフリー法に基づき定める生活関連経路と同等の経路です。

また、生活関連経路を構成する道路のうち、高齢者、障害者等が通常徒歩で利用する道路を国土交通大臣が指定し、特定道路とします。道路管理者が特定道路の新設・改築を行う際には、道路移動等円滑化基準への適合が義務付けられます。

南海本線岸和田駅周辺地区 重点整備地区図（案）



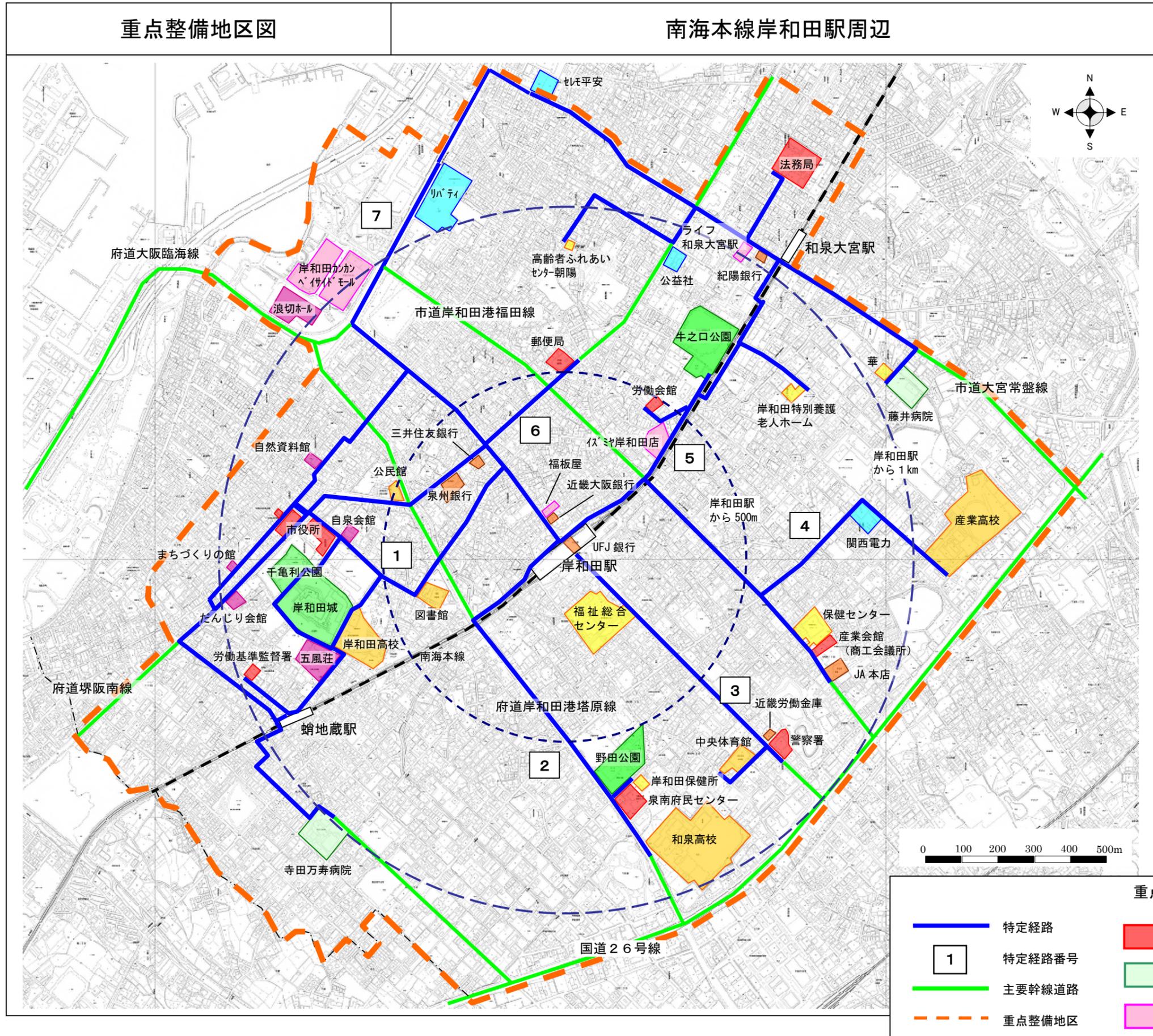
【生活関連施設一覧】

区分	生活関連施設
旅客施設	南海岸和田駅
	南海和泉大宮駅
	南海蛸地藏駅
官公庁等	泉南府民センター
	岸和田警察署
	市役所
	図書館（本館）
	中央体育館
	市立公民館（中央地区公民館）
	岸和田城
	だんじり会館
	五風荘
	まちづくりの館
	きしわだ自然資料館
	南海浪切ホール
	自泉会館
	岸和田保健所
	福祉総合センター
保健センター	
高齢者ふれあいセンター朝陽	
男女共同参画センター	
都市公園	千亀利公園
	野田公園
	牛之口公園
	浜工業公園
	今池公園
	宮の池公園
病院	藤井病院
	寺田万寿病院

【生活関連経路一覧】

路線名	路線名
市道旧国道線	市道朝陽耕地整理東西6号線
市道沼岸城線	市道朝陽耕地整理南北1号線
市道岸城町4号線	市道春木駅大宮駅
市道岸城町5号線	市道宮前町12号線
市道大手本町線	市道藤井町耕地整理南北1号線
市道岸和田駅西停車場南線	市道宮前町3号線
市道東光耕地整理37号線	市道加守町12号線
市道岸和田駅東停車場線	市道東光耕地整理52号線
市道区画整理南部24号線	市道東光耕地整理90号線
市道岸和田泉光寺線	市道東光耕地整理94号線
市道並松上松線	市道南上町1号線
市道岸和田駅北線	府道堺阪南線
市道南海本線附属街路2号線	府道岸和田港塔原線
市道久米田東西線	府道大阪臨海線
市道東光耕地整理5号線	府道春木岸和田線

南海本線岸和田駅周辺地区 現交通バリアフリー基本構想における重点整備地区図



特定施設・特定経路一覧		【南海岸和田駅】
経路番号	特定施設	路線名
1	岸和田高校	府道堺阪南線
	市役所	市道昭和大通り
	図書館	市道旧国道線
	公民館	市道沼岸城線
	岸和田城	市道岸城町5号線
	だんじり会館	市道大手本町線
	五風荘	
	まちづくりの館	
	自然資料館	
	自泉会館	
	千亀利公園	
	福板屋	
	UFJ銀行	
	三井住友銀行	
泉州銀行		
近畿大阪銀行		
2	泉南府民センター	府道岸和田港塔原線
	和泉高校	市道岸和田駅西停車場南線
	岸和田保健所	市道東光耕地整理37号線
	野田公園	
3	警察署	市道岸和田駅東停車場線
	中央体育館	市道区画整理南部24号線
	福祉総合センター	市道岸和田泉光寺線
	近畿労働金庫	
4	産業会館(商工会議所)	市道並松上松線
	産業高校	市道岸和田駅北線
	保健センター	市道藤井南上線
	JA本店	市道東光耕地整理16号線
5	労働会館	市道岸和田駅北線
	牛之口公園	市道南海本線附属街路2号線
	イズミヤ岸和田店	市道並松沼線 市道沼町4号線
6	郵便局	府道堺阪南線 市道昭和大通り
7	浪切ホール	府道臨海線
	岸和田カンパインサイドモール	市道昭和大通り
	リパティ	

岸和田市地域公共交通協議会バリアフリー基本構想分科会

南海本線岸和田駅周辺地区 現地点検ワークショップについて

1. 目的

バリアフリー基本構想の検討にあたり、市民・当事者の立場から現地を確認し、「南海本線岸和田駅周辺地区」における課題抽出を行います。また、現地で指摘された課題及びバリアフリーに関する意見や意向等について把握し、基本構想策定の参考資料として活用することを目的とします。

2. 現地点検ワークショップ概要

日時	令和3年7月30日(金)
対象地区	南海本線岸和田駅周辺地区
参加対象者	○分科会委員 ○事務局 等
内容	○点検ルート of 歩道・交差点・バス停等並びに駅舎・駅前広場のバリアフリー化の状況を確認し、気になった点や意見を現地点検票に記入する。 ○グループごとに現地で確認した課題及びバリアフリーに関する意見等をいただく。

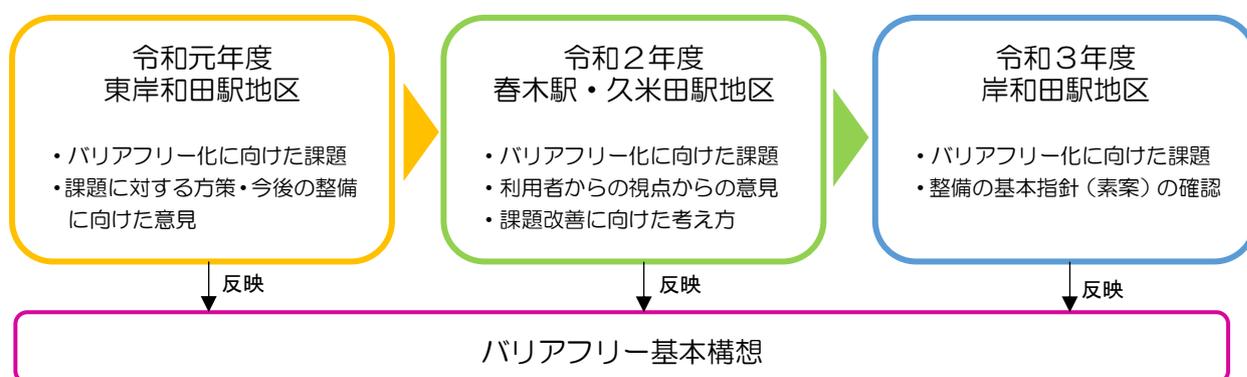


図 現地点検ワークショップの位置付け



図 現地点検ワークショップの様子(東岸和田駅周辺地区)

会 議 録

名 称	令和2年度（2020年度）第3回 岸和田市地域公共交通協議会 バリアフリー基本構想分科会									
開催日時 及び場所	2021年2月1日(月) 午後2時30分～午後4時00分 岸和田市立福祉総合センター 3階大会議室									
出席者 委員29名 うち 出席27名 代理2名	日野	鈴木	長谷川	西河	山田	日下	松下	中野	梅澤	児嶋
	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	原(利)	勝藤	岸	奥野	原(博)	榊	岡田	大嶋	宇口	小林
	○	○	○	○	○	×	○	○	×	○
	河畑	安野	羽室	川西	葛迫	伊勢	本田	崎谷	梶川	
○	○	○	○	○	○	○	○	○		
	<p>オブザーバー 大阪府住宅まちづくり部建築指導室建築企画課福祉のまちづくりグループ 岩田主任専門員（代理 井阪環技術総括主査）</p> <p>事務局 高橋課長、森下交通政策主幹、吉田主査、北出、笹本</p>									
傍聴者	0名									
<p><<概要>> ■案件 ① 全体事業計画と分科会スケジュール ② 現地点検ワークショップ（春木駅・久米田駅周辺地区）の報告 ③ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】 （JR 阪和線東岸和田駅周辺地区、南海本線春木駅・JR 阪和線久米田駅周辺地区）（素案）</p>										
<p><<内容>> ■岸和田市地域公共交通協議会バリアフリー基本構想分科会の会議録について （会長） 会長より本日の会議録署名人として山田委員を指名</p>										
<p>案件 ①全体事業計画と分科会スケジュール （事務局） 資料1を用いて説明</p> <p style="text-align: center;">～委員からの質問～</p> <p>（会長） 災害時のバリアフリーについて補足したい。 今回の現地点検で現状の課題を指摘していただいたが、南海地震や集中豪雨などにより公共交通が停止することが有り得る。また、東岸和田駅のような高架駅が災害時の一時避難所になるかもしれない。今後の議論の中でも、災害時の避難・移動が安全になるようなバリアフリーの取り組みについて考えていただきたい。 他にご質問等が無いようであれば①全体事業計画と分科会スケジュールについては終了する。</p>										
<p>②現地点検ワークショップ（春木駅・久米田駅周辺地区）の報告 （事務局） 資料2を用いて説明</p> <p style="text-align: center;">～委員からの質問～</p> <p>（委員） ワークショップは都合により欠席した。報告の内容を見たが、聴こえない立場としてハード面の意見を出したい。駅舎の電光掲示板について、電車接近の情報だけでなく、到着時間に</p>										

ついても電光掲示板により表示するなど、耳から得られる情報を別の方法でカバーしていただきたい。岸和田市は手話言語条例も制定されているので、それも含めて民間の企業に対しても啓発活動を進めてもらいたい。

(事務所)

了。

(会長)

聴覚の障害をお持ちの方には視覚の情報を、視覚に障害をお持ちの方は耳からの情報が必要という話は以前からあった。スペースの問題や内容の量にもよるが、できるだけ大きな文字で分かりやすく示す必要がある。音声の情報が欲しいという事も、ワークショップ時のご発言があった。どこまで実現可能かは、事業者も含めてご検討いただきたい。

(委員)

資料2について、タイトルに南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区とあるが、その下の報告欄の写真はぱっと見てどちらの駅の写真か分からないので、駅名を表記してほしい。

また、右端欄の「バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方」というところで、たとえば、「雨の侵入を防ぐ」とか「段差をすりつけて対応」と書かれていて、「検討する」「対応する」等の文言があるが、それはいつごろまでに対応予定か。7ページに整備の方針についても具体的な話をお聞きしたい。

(事務局)

資料2の1ページの右端欄「バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方」は、班で出していたご意見で、これらを事務局が各施設や管理者と協議させていただいて集約した。そのため、1ページの右「雨の侵入を防ぐ」や「段差をすりつけて対応」は全てご対応いただけるというわけではない。「雨の侵入を防ぐようにしたら」、「段差をすりつけて対応したら」というご意見に対し、日常管理されている内容にプラスアルファして追加できる内容をお答えいただいたのが、7ページの整備方針である。

駅舎関係では、一番下の「階段下付近にガタツキがある」という例は春木駅のことだが、こちらは補修を検討するという話である。また、どちらの駅に対しても「駅の手すりの点字シールが劣化している」というご指摘については、交換を検討するというご回答をいただいている。

写真等の表記については、もう少し詳しい情報を記載するよう対応する。

(会長)

この資料は、現地で実物を見ていただいて、それに対して、どういう考え方や方法で整備していくかをまとめたものである。そのため、該当箇所の直接的な改善ではなく、同様の問題が他にもあるはずだから、「こういう問題に関してはこういう考え方をしましょう」という「考え方」をまとめたものである。7ページも、別途、事業者から出てきた対応の「考え方」であって、最初の部分が7ページに集約されているわけではない。

つまり、資料の前の方は皆さんからいただいたご意見に関して、どういう風に対応していったら良いかという「考え方」、後ろの方はその後、管理者がそれ以外にも気が付いたことがあったらと出されたものになる。用語については、一方は「整備方針」、他方は「考え方」となっているので、整理していただきたい。

ご質問は、「それはいつごろ実施するのか」ということである。先程の「考え方」を整理したものを基本構想として策定し、その後に事業化することになると思うが、事業化の時期について、事務局からコメントをお願いしたい。

(事務局)

整備の内容は、各管理者と協議の上、短・中・長期で位置づけている。バリアフリー基本構想で定められた内容は、事業者ごとに整備計画を練って事業化していくという流れのため、基本構想では特定事業を短・中・長期に位置付けるにとどめている。その後は、整備計画や各管理者にて策定する事業計画に沿ってその進行管理をする予定である。

(委員)

予算の問題等もあると思うが、事故が起こってからでは遅いと考えている。早急な対応をお願いしたい。

(会長)

事業者も行政も、特に問題がある箇所は、基本的な考え方とは別に、早急に対応すべきではないかと思う。1番目の項目「滑りやすい」についてだが、多くの駅の床材は、化粧タイルが使われている。雨の日に濡れると滑りやすいと感じるが、床仕上げについて、鉄道事業者で駅舎や設備の整備方針があればお聞きしたい。

(委員)

メーカーで滑り試験をしており、雨で濡れた状態でも一般的な靴等であれば滑らないというものを選定している。

特に連続立体化などで大規模に新しく作り変える場合は、高架部にアスファルトや鋼材を持ち上げるという事は難しく、タイルを使うことになる。加工性も高く、見た目も綺麗なため、採用している。

滑り抵抗を確実に確認した上で、材料を選択するようにしている。

現状、高石市内で連続立体化工事をしており、岸和田市でも同じような形で進めて行くことになると思う。

(会長) 駅の情報掲示板について、JRも南海もアプリを作られているが、アプリの音声版はあるか。聴覚障害の方は情報を取ることができると思うが、視覚障害の方だと音声版があるとよいかと思う。最近、視覚障害者の方向けの街歩きのデバイスで、スマホから音声で案内してくれるシステムがある。技術的には難しいのか。

(委員) スマホではないが路面サインがある。例えば、南海難波から大阪メトロの難波に乗り継ぐにあたり、路面に張り付けたサインにより案内している。しかしこういったものをデバイスに反映させると、「歩きスマホ」の問題が出てくる。それを含めどう考えるかが課題である。また、視覚障害者向けに別の研究がなされている。点字タイトルにQRコードを埋め込み、視覚障害者がお持ちの白杖でQRコードを感知し、震えてお知らせするような装置の実証実験が進んできていると聞いている。

(会長) 川西委員、こういった情報をお聞きになって、いかがか。

(委員) 視覚障害者として音声案内はありがたい。もちろんそれを設定してくれる人の手助けが必要ではある。引き続き、情報やそういった杖の取得方法も含め、周知方法についても考えていただきたい。

また駅のホーム設備に関して、聴覚障害者向けの音に代わるサービスについて提案がある。自分がいるホームと反対側のホームの足元の壁に、電車が来るとライトを点灯させてみるのも1つの方法である。

(会長) 情報の共有が特に大切である。災害時はもちろん平常時も、私たちはニュースなどで情報を得ることができるが、当事者の方々に隅々までは情報が伝わらないことがある。それぞれの協会・団体を中心に情報交換できる仕組みを作っていかなければならないと思っている。「情報」を一つのテーマにしていきたい。

他にご質問等が無いようであれば②現地点検ワークショップ（春木駅・久米田駅周辺地区）の報告については終了する。

③岸和田市交通まちづくりアクションプラン【バリアフリー基本構想編】

(JR阪和線東岸和田駅周辺地区、南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区) (素案)

(事務局) 資料3を用いて説明

～委員からの質問～

(会長) 資料3-1の左側に、見直しの背景のことが記載されている。当初は、乗降客数が5千人以上の駅周辺を重点整備地区として、主にその区域内の公共施設に至る道を特定経路として選定し、重点的にバリアフリー化を図るということで計画が作られた。その後、改定があって3千人以上の駅についても対象とし、計画を作ることとなった。

次に、資料の①-2の2つ目「バリアフリー法の一部改正（平成30年5月公布）」で、理念規定ができた。つまり基本構想は、理念を規定し、国、地方自治体、事業者、市民の責務を明記した上で、次の構想を作りなさいということになっている。

今回は、指摘された箇所を見直す前に、国の法律を受けて岸和田市のバリアフリーの考え方を記載しなければならない。これまでの基本構想を振り返り、新たに取り組む内容が分かるようにする方がよい。

法律が改正され、基本的な考え方や理念があり、それらに基づき地方自治体や市民の責務を記載し、「一緒にバリアフリーを進めましょう」という計画であるはずだと思うが、その点は今の素案に無い。理念は書いてあるが、国あるいは地方自治体の責務、市民のバリアフリーの責務についても、ある程度書いていかなければならない。市民のみなさんも一緒にバリアフリーを進めましょうということが明らかになるような前振りを記載してほしい。

(委員) 法改正の中で、「心のバリアフリー」を推進していきましようということになっている。目標として、「移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが、当たり前の社会となるよう環境を整備する」ということが掲げられている。具体的には『心のバリアフリー』という用語の認知度50%、「高齢者・障害者の立場を理解して行動が出来る人の割合が原則100%」を目指すことになっている。これらの変更点も考慮していただきたい。

(会長) 私はそこには少し疑問がある。元々の「心のバリアフリー」とは、心にあるバリアや差別な

どの問題だと思う。本当に必要なのは、誰もが近くにいる人を助けることであって、心に持っている障壁を取り払う事とは少し違う気がする。

人権問題はもちろん大事だが、そこまで大上段に構えなくても云いのではないか。困っている人がいたら「お手伝いしましょう」と声をかけるといった雰囲気を作り出すことが、ここで言う本当の「心のバリアフリー」だと思う。

ただし、「障害者白書」等書かれている内容は、むしろ、差別や意識、ジェンダーの方まで対象が広がっている。具体的な施策や、市民の責務を明確にして何かをしてもらおうという際に、話が大きすぎて敬遠されてしまうのでは困る。もう少し身近な用語等がないかと思う。せっかくなので、国の法律は法律として、本市のバリアフリーにおいて「みんなで助け合う」という行為をよりしやすくするために、なにがしかのスローガンや雰囲気が自然に出るような仕組みを皆さんの中からご提案いただけたら、他にないバリアフリーの基本構想になるのではないか。ご提案があればいただきたい。

(委員) 88ページの整備メニューについてお聞きしたい。バリアフリーの観点では、「無電柱化」というキーワードが抜けているように思われる。岸和田市では施策を超えて「無電柱化」を重点整備地区で実施する予定はないか。

(事務局) 現段階では、整備方針という中で2地区、東岸和田駅周辺と春木駅・久米田駅周辺で具体的な特定事業を位置づけている。この2地区については「無電柱化」の整備は現在のところ課題としていないため、記載していないという状況である。

(委員) 今後検討していくのか。

(事務局) 来年度岸和田地区の策定時に、課題等の整理も含め、また関係管理者とも協議のうえ必要であれば、整備方針として記載する方向性であると認識している。

(会長) 私からも一つみなさんをお願いがある。来年度、岸和田駅も見直しを行うが、単に駅舎やホーム、駅の施設や道路、公園等のハード面の対策だけでは、本来のバリアフリーの計画とは言えない。元々バリアフリーが始まった際は、「バリアフリー化の推進によるまちづくり活動」だった。しかし、過去に大阪市で議論した際、まちづくりを市民の方々と一緒に進める際に、「移動をしやすくする」という表現が理解しやすいので、「みなさんと一緒に移動しやすいまちづくりをしましょう」という活動を目指したと記憶している。

そうでないと、どこの駅の基本構想も、内容的には全く一緒になってしまう。そうではなく、この3地区にはそれぞれ特徴があるはずなので、その特徴を生かしたまちづくりをより推進できるようなバリアフリーの計画を作っていただくことが良いと思う。

もちろん、ベーシックな部分・最低限の条件はバリアフリーの基本方針や整備方針が定められていて、それはクリアしなければならないが、「この駅や地区はこういう特徴があり、それを主として担う人たちの移動を支援するにはこういう計画が良い」ということを出したら良いのではないか。それができれば、まちづくりに貢献できるかと思う。

ぜひ、それぞれの地区の特徴等を活かした行動パターンを支援するようなバリアフリーの考え方もチャレンジしていただきたい。皆さんからもご意見をいただきたいので、事務局にも対応をお願いしたい。

(事務局) どう反映するかというのはこの場でお答えするのは難しいが、ご提案いただければぜひ検討していきたい。ご意見等があれば、お聞かせいただければと思う。

(会長) 中身はこれから皆さんで考えていただいて、作り込んでいきたい。今日のご意見も含めて改定し、より良いものにしていきたい。岸和田駅地区も今後、取り組んでいくので、最終的には、バリアフリー法の改定に基づいた理念や、地方自治体と市民の責務といった部分に対しても、具体化していくということになろうかと思う。宜しく願いしたい。

他にご質問等が無いようであれば③素案については終了する。ご意見があれば本日に限らず事務局まで連絡されたい。

④その他

(事務局) 今後の作業については、本日いただいたご意見を踏まえ「バリアフリー基本構想策定」についても引続き必要な手続きを進めて参りたい。
次回の分科会は令和3年6～7月ごろに実施したいと考えている。日程が決まり次第、ご連絡するので、宜しく願いしたい。

(会長) 以上をもって、令和2年度第3回 岸和田市地域公共交通協議会バリアフリー基本構想分科会を閉会とする。

岸和田市地域公共交通協議会会議運営規程第5条の規定により

令和2年度（2020年度）第3回岸和田市地域公共交通協議会バリアフリー基本構想分科会の
会議録をここに署名する。

議 長

署 名

会議録署名人

署 名