



第2次自転車活用推進計画の概要

1. 総論 ※関係団体等の意見聴取、計画の骨子に関するWEBアンケート（総回答数4,997）、パブリックコメント（総意見数69）を通じて幅広く意見を求めた上で策定。

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

自転車活用推進法に基づき策定する、我が国の自転車の活用の推進に関する基本計画

(3) 自転車を巡る現状及び課題

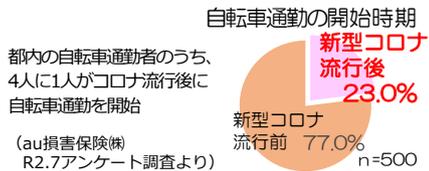
(2) 計画期間

長期的な展望を視野に入れつつ、**令和7（2025）年度まで**

第1次計画からの社会情勢の変化等

コロナ禍における生活様式・交通行動の変容

- コロナ禍で、**通勤・配達目的**等の自転車利用のニーズが高まっている。



情報通信技術の発展

- 交通分野でも**デジタル化**が更に進展する可能性。（複数の交通モードやまちづくりとの連携等）



高齢化等も踏まえた「安全・安心」

- 健康や生きがいの観点から、**高齢者、障害者等にも対応**した様々な自転車の普及を更に進める必要。
- 配達目的等での自転車利用者が増加する中、**危険な運転を防止**するなど、安全の確保が課題。
- 自転車対歩行者の**高額賠償事故**が発生。一方、保険加入促進について、都道府県等の取組も進展。

脱炭素社会の実現に向けた動き

新たな低速小型モビリティの登場
(自転車通行空間への影響)

2. 自転車の活用の推進に関する目標及び実施すべき施策

目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成

- 施策
1. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進
 2. 自転車通行空間の計画的な整備の推進
 3. 路外駐車場等の整備や違法駐車取締りの推進等
 4. シェアサイクルの普及促進
 5. 地域の駐輪ニーズに応じた駐輪場の整備推進
 6. 情報通信技術の活用の推進
 7. 生活道路での通過交通の抑制や無電柱化と合わせた取組の実施

3. 自転車の活用の推進に関し講ずべき措置

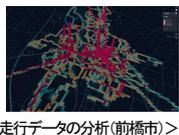
第1次計画からの主な強化措置

- 地域の「自転車活用推進計画」策定の支援に加え、以下に取り組む。
 - ・ **計画の質の向上**（ネットワーク路線の計画への位置付け等）
 - ・ **計画に基づく取組の実施のフォロー**（整備事例の効果分析）等



- 安全で快適な自転車通行空間の創出のため、**都市部を中心に計画策定し整備を推進**。（利用者の多様性、将来に渡る使いかた等に留意しガイドラインも見直し）

- 自転車利用環境の向上等のため、情報通信技術の活用を強化。
 - ・ **データを活用した計画策定**への支援
 - ・ 自転車通行空間の整備状況等の**オープンデータ化**による経路検索等への活用
 - ・ **シェアサイクル**への**MaaS**や**AI**の活用 等



目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現

- 施策
8. 国際規格に合致した自転車競技施設の整備促進
 9. 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出
 10. 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進
 11. 自転車通勤等の促進

- **企業の自転車通勤のための環境整備**を更に推進。
 - ・ 「自転車通勤導入に関する手引き」の見直し
 - ・ 環境整備のための支援策の具体化 等



目標3 サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現

- 施策
12. 国際会議や国際的なサイクリング大会等の誘致
 13. 走行環境整備や受入環境整備等による世界に誇るサイクリング環境の創出

- サイクリング拠点やコンテンツ等の充実を図る。
 - ・ **商業施設**（コンビニ等）等と**連携**した受入サービスの充実
 - ・ サイクルツーリズムを含む**体験型・滞在型コンテンツ**の推進
 - ・ **マウンテンバイク**のコース整備や森林の保全管理等の推進



- サイクリングルートの持続的な磨き上げを実施。（ナショナルサイクリングルートの整備、JNTOサイト等を活用した情報発信）

目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

- 施策
14. 高い安全性を備えた自転車の普及促進
 15. **多様な自転車の開発・普及の促進【新規】**
 16. 自転車の点検整備を促進するための広報啓発等の促進
 17. 交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や指導・取締りの重点的な実施
 18. 学校等における交通安全教室の開催等の推進
 19. 地方公共団体における計画策定・施策実施の促進（再掲）
 20. 自転車通行空間の計画的な整備の推進（再掲）
 21. 災害時における自転車の活用の推進
 22. **損害賠償責任保険等への加入促進【新規】**

- 高齢者、障害者等も含め、**身体に合った多様な自転車の開発・普及**を促進。



- **身体に合った自転車選び**をアドバイスする人材を通じ、適切な自転車購入を支援。

- 交通安全の啓発の対象・機会について、以下を新たに計画に明記し推進。
 - ・ 対象：**配達員**や**自動車運転者**を含む道路利用者全体、（小学校以上の学校教育に加え）**未就学児**やその**保護者**
 - ・ 機会：**自転車購入時**等、自動車運転**免許更新時講習**（高齢者講習）

- 条例策定支援のほか、**自転車販売店**等を通じて保険加入を促進。

持続可能な社会の実現に向け、自転車の活用の推進を一層図る

4. 自転車の活用の推進に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項

- 関係者の連携・協力
- 計画のフォローアップと見直し
- 調査・研究、広報活動等 等

【自転車活用推進計画編】について

(1) 計画の目的

自転車に関しては、これまで「自転車道の整備等に関する法律（昭和四十五年法律第十六号）」や「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和五十五年法律第八十七号）」に基づき、大規模自転車道の整備、交通事故対策、放置自転車対策等が推進されてきた。

こういった中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、国民の健康増進等を図るなど新たな課題に対応するため、交通の安全の確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下、自転車の活用を推進する「自転車活用推進法（平成二十八年法律第百十三号）」が2017年5月1日に施行された。

以上のことから、本法律に基づき、これまで策定された「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】」「岸和田市交通まちづくりアクションプラン【基本計画編・総合交通戦略編】」の1メニューとして、本市における自転車の政策に関する最上位の計画となる自転車活用推進計画を策定するものである。

(2) 計画策定にあたって

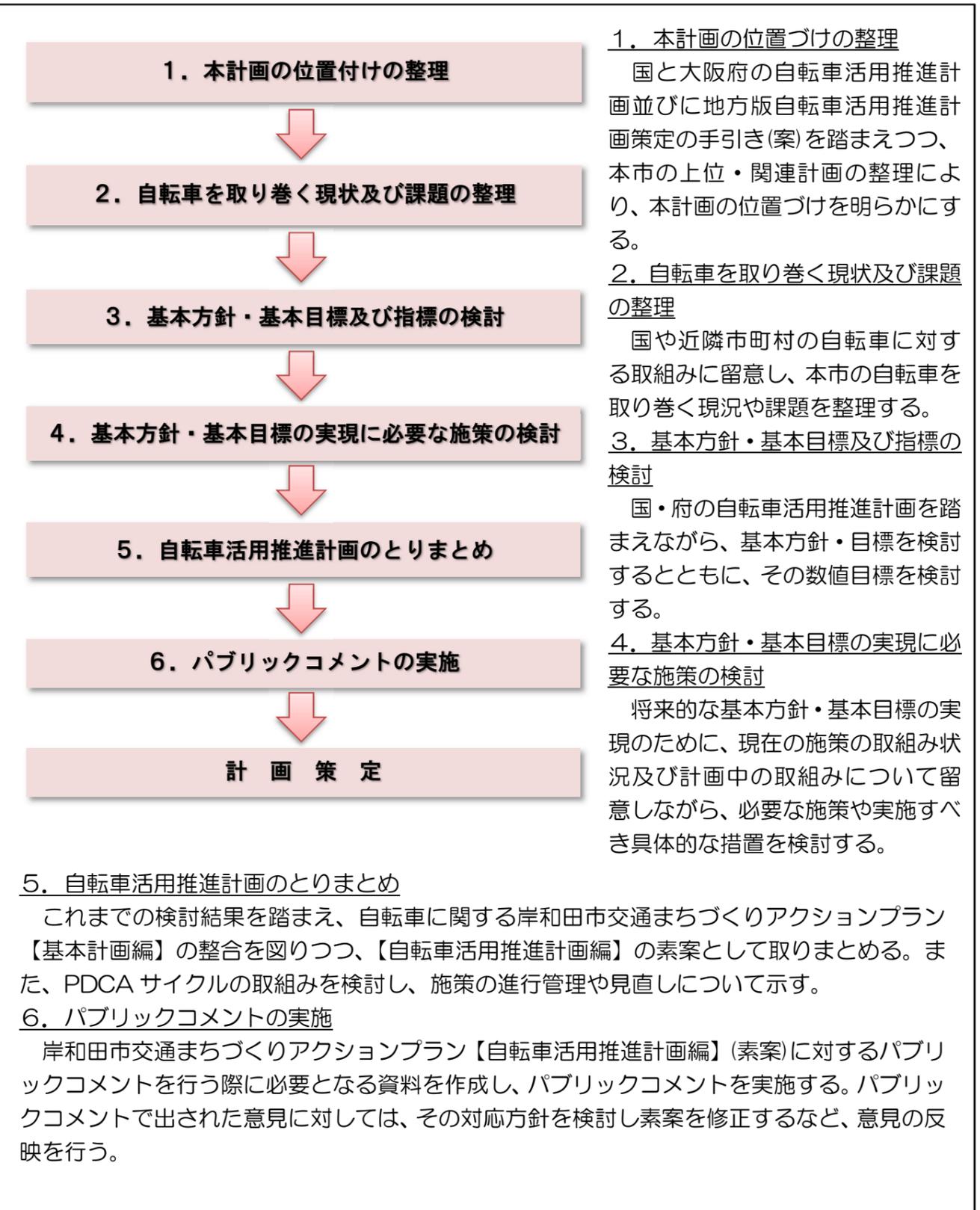
①計画の位置づけ

- 本市における自転車の政策に関する計画の位置づけ
総合計画＞都市計画マスタープラン＞岸和田市交通まちづくりアクションプラン
＞自転車活用推進計画
- 施策内容やその実施場所、推進主体、実施スケジュールなどをできるだけ具体的に記載するとともに、計画の策定に当たっては関係する部局や団体などが連携することにより、計画の実現・実行可能性を高めること。
- 国の自転車活用推進計画及び府自転車活用推進計画を勘案して、本市の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努める。

②自転車活用推進計画における視点

都市環境／健康増進／観光振興／安心安全

(3) 計画策定の流れ



【自転車活用推進計画編】概要版

1. 交通まちづくりアクションプラン『自転車活用推進計画編』について

(1) 自転車活用推進計画の位置付け

移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現するため、自転車通行空間のあり方検討や自転車の安全利用についての目標及び実施すべき施策を整理し、その達成に向けて計画期間内講ずべき必要な措置を定めます。

(3) 計画対象期間

交通まちづくりアクションプランと整合を図るため、12 か年とします。ただし、本計画に関する内容は、国や府の計画期間と整合させるため、令和 7（2025）年度とします。

(2) 計画対象区域

本計画で対象とする区域は、「岸和田市全域」とします。



2. 自転車を取り巻く現状と課題

都市環境

現状		課題
地形	<ul style="list-style-type: none"> • 北部の海手側から南部の山手側にかけて標高が高い地形で、海・平地・丘陵・山と地形に変化があり、特に丘陵部はフィンガー状に広がった集落が形成 	<ul style="list-style-type: none"> ○短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車利用への転換 ○自転車ネットワークの構築に向けた計画的な自転車通行空間の整備 ○公共交通とともに身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進 ○公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）の実現 ○地形や高低差、起伏を踏まえた自転車、自家用車などの移動手段の適正な分担 ○人口減少及び人口密度低下を踏まえた最適な交通手段の選択 ○高齢者などの交通弱者に対応した移動手段の確保 ○サイクル&ライドなどの展開による自転車と公共交通の利用促進 ○環境負荷の低減を踏まえた自転車の活用
人口・世帯	<ul style="list-style-type: none"> • 人口は減少傾向、世帯数は増加傾向、少子高齢化が進み、人口減少や人口密度の低下が懸念 • 自動車主体の交通手段で、鉄道の乗車人員は、近年、減少又は横ばい 	
道路環境	<ul style="list-style-type: none"> • 都市計画道路は整備率 57.9% • 泉州山手線の整備が進む • (主) 大阪臨海線や国道 170 号、(主) 岸和田牛滝山貝塚線での高い大型車混入率 	
自転車等駐車場	<ul style="list-style-type: none"> • 駅周辺の公共自転車等駐車場は収容実台数に比べ、余裕がある状態 • 都市計画道路泉州山手線とそれに関連する面整備に合わせて自転車利用等の多目的な交通広場を整備中 	
地球環境(温暖化防止)	<ul style="list-style-type: none"> • 自転車の利用は主に二酸化炭素を排出しない移動手段として温暖化防止に効果のある交通手段 	

健康増進

現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的で生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものとして注目 人との接触を低減する移動手段として自転車の利用ニーズの高まり 	<ul style="list-style-type: none"> ○手軽に運動できる自転車を活かした身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくり ○健康長寿社会や共生社会の構築の推進 ○生活習慣病や要介護の予防などを踏まえた自転車の活用 ○地域公共交通の利用と組み合わせた健康増進につながる自転車の活用

観光振興・スポーツ振興

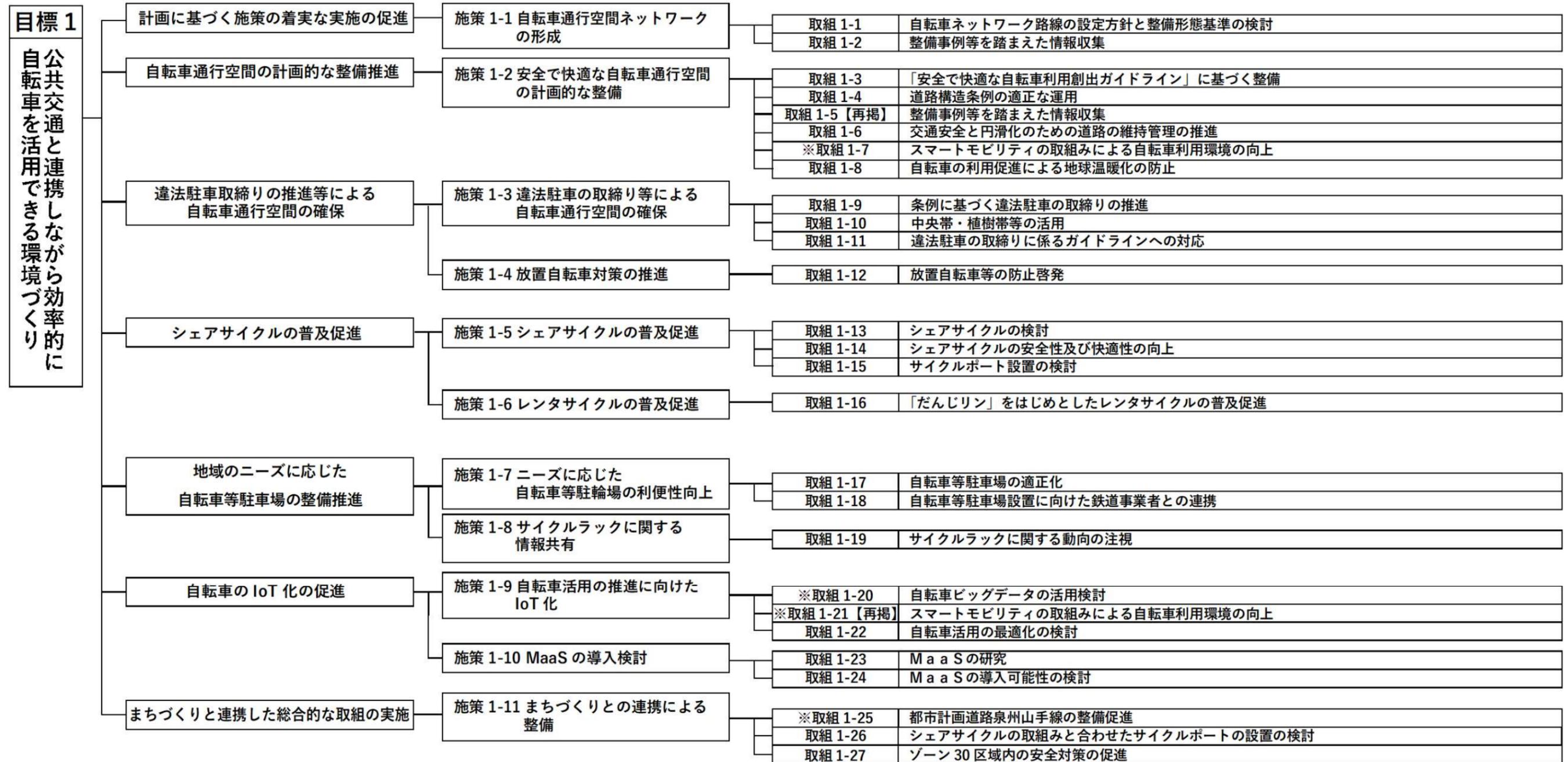
現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 江戸中期より約 300 年の歴史と伝統を誇る岸和田だんじり祭をはじめ、岸和田城や城下町の古い街並みが残る、有形無形の観光資源の豊富なまち 鉄道や路線バスによるアクセスがしにくい景観資源や観光スポットが存在 関西エリア全体でサイクルツーリズムの機運の高まっており、大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンでは、隣接府県・西日本等との連携を広げる方策として広域サイクル連携の推進が掲げられている 	<ul style="list-style-type: none"> ○インバウンド効果の拡大 ○サイクリング環境の整備 ○サイクルツーリズムの宿泊滞在 ○自然や景観資源をはじめとした豊富な有形無形の観光資源の利活用 ○観光施設へのアクセシビリティの向上と回遊などを目的とした観光イベントの企画運営 ○サイクルマップの活用など観光に関する情報発信や受け入れ体制の充実

安全・安心

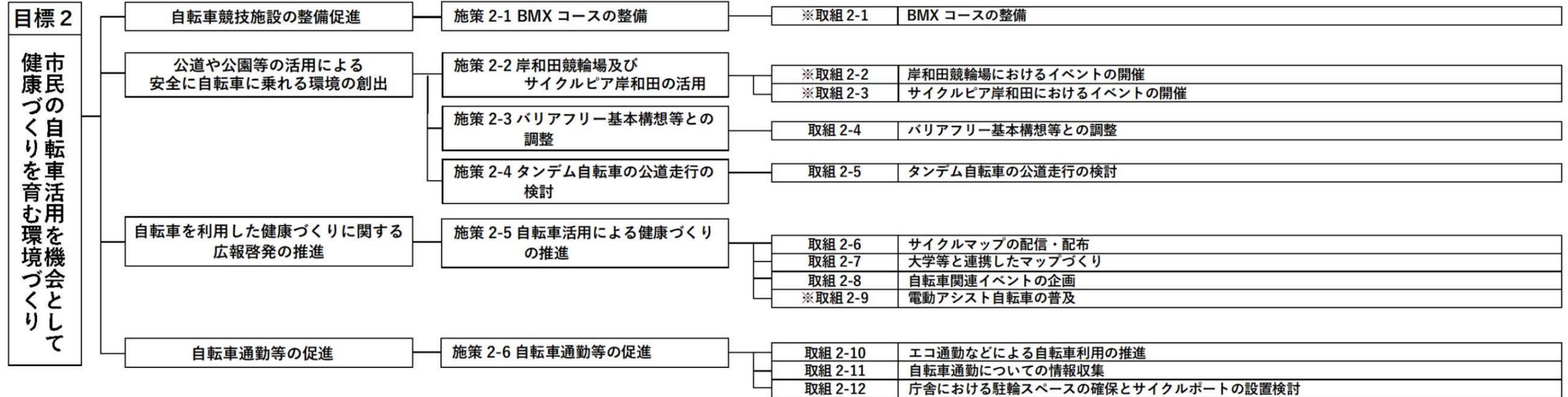
現状	課題
<ul style="list-style-type: none"> 交通事故発生のうち自転車事故の割合については横ばい 自転車事故が起こる箇所として幹線道路沿道において多く発生しており、自転車相互や対歩行者の発生件数は増加傾向となっている 自転車の種類や使用目的に応じた安全対策を講じる必要がある 交通安全に対する啓発活動を行っているものの歩行者や自転車が安全安心に通行できる交通安全の普及啓発や自転車走行環境充実なども必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育の推進 ○全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットなど安全装備の装着の促進 ○多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及 ○自転車が有する機動性を活かした災害時、特に大規模災害時における地域の安全・安心の向上 ○交通事故の傾向を踏まえた交通安全の啓発活動の促進 ○自転車の種類に応じた交通安全対策 ○主要幹線道路をはじめとした交通事故減少に向けた交通安全対策

3. 計画の目標設定と実施すべき施策

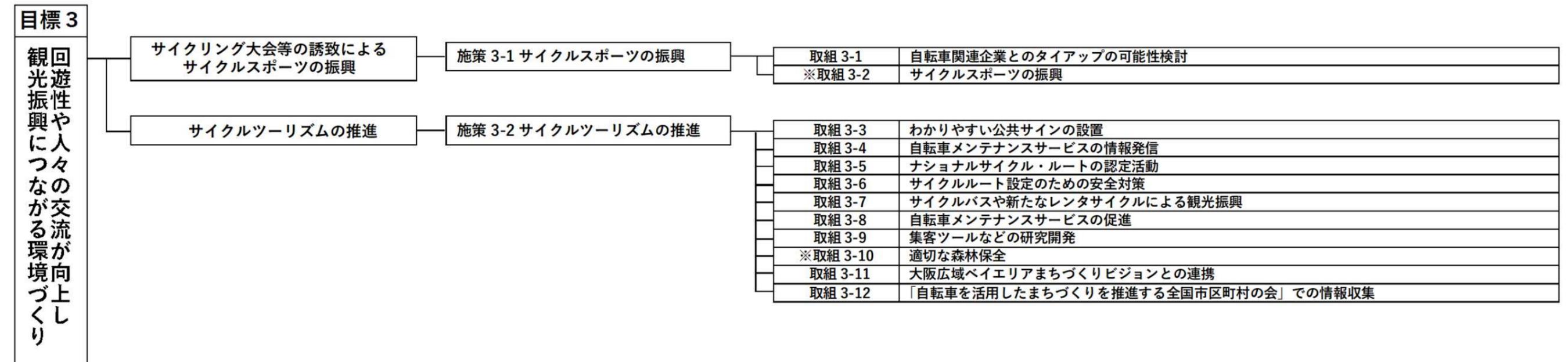
【目標1】 公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり



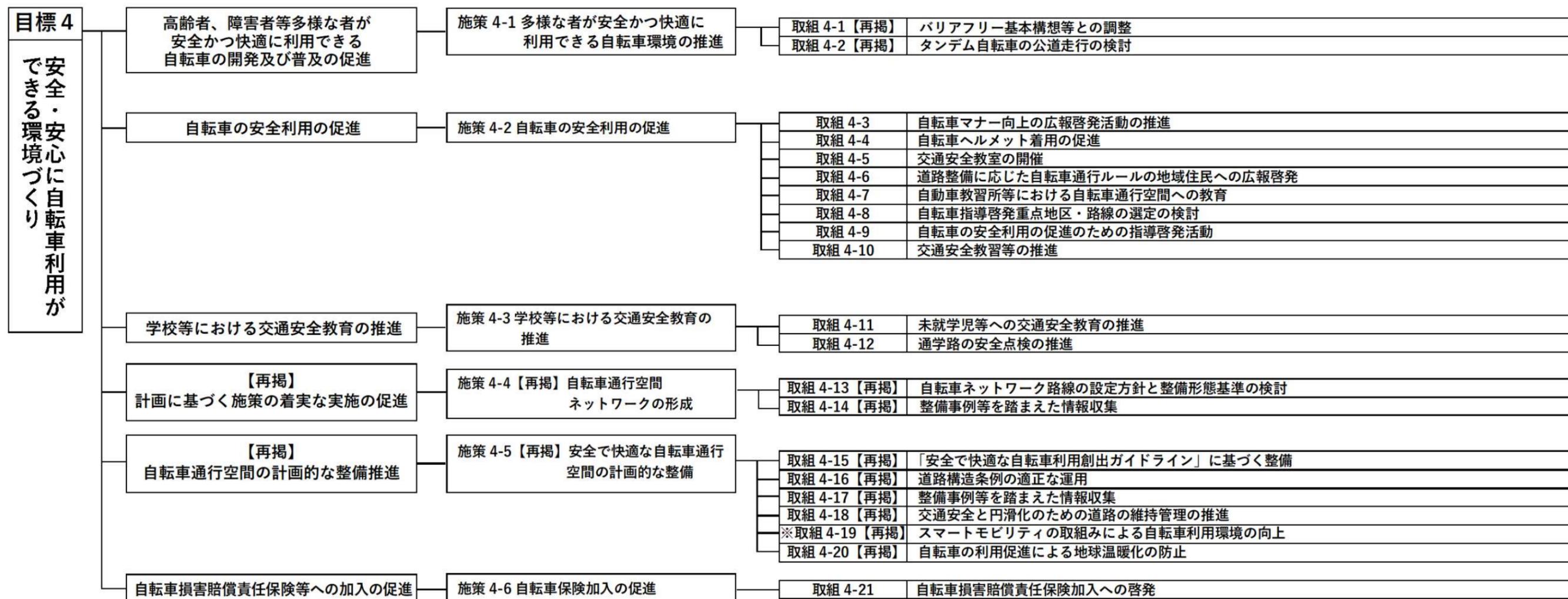
【目標2】 市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり



【目標3】 回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり



【目標4】 安全・安心に自転車利用ができる環境づくり



4. 計画の推進体制

(1) 計画の推進体制

自転車活用の推進にあたっては、自転車通行空間や自転車駐車環境といった、ハード整備が必要である一方で、交通ルールやマナーの啓発といったソフト分野での取組みも必要であり、道路や公共交通といった都市交通全体の視点からの計画づくりを行うため、「岸和田市地域公共交通協議会」において計画策定や見直しを行うものとします。

(2) 計画のフォローアップ及び見直し方法

本計画の実現にあたっては、施策を評価しそれらを今後の施策に反映させることが重要です。実現にあたっては、本計画（Plan）の取組みを実施（Do）し、定期的な実施の評価（Check）を行い、改善（Act）し、次の計画（Plan）へつなげるPDCAサイクルの進行管理による遂行が重要となっています。本計画では、計画期末までに、計画実施の評価を行い、計画のフォローアップを行いながら計画を見直し、継続的に計画を推進していきます。また、社会情勢の変化等や、国や府の推進計画も勘案しながら、必要に応じて本計画の見直しを行うこととします。

第2編

自転車活用推進計画編（素案）

～ 目 次 ～

1. 交通まちづくりアクションプラン『自転車活用推進計画編』について	1
1.1 自転車活用推進計画とは	1
1.2 自転車活用推進計画編の位置付け	1
1.3 計画の区域・期間	2
1.3.1 計画の区域	2
1.3.2 計画期間	2
2. 自転車を取り巻く現状と課題	3
2.1 都市環境	3
2.1.1 地形	3
2.1.2 人口・世帯	3
2.1.3 交通手段	4
2.1.4 道路環境	8
2.1.5 自転車等駐車場	12
2.1.6 地球環境（温暖化防止）	13
2.2 健康増進	14
2.3 観光振興・スポーツ振興	17
2.4 安全・安心	21
3. 計画の目標設定と実施すべき施策	25
3.1 目標1：公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり	25
3.1.1 計画の目標と数値目標	25
3.1.2 実施すべき施策	26
3.1.2.1 施策体系	26
3.1.2.2 計画に基づく施策の着実な実施の促進	27
3.1.2.3 自転車通行空間の計画的な整備推進	27
3.1.2.4 違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保	28
3.1.2.5 シェアサイクルの普及促進	29
3.1.2.6 地域のニーズに応じた自転車等駐車場の整備推進	30
3.1.2.7 自転車のIoT化の促進	31
3.1.2.8 まちづくりと連携した総合的な取組の実施	31
3.2 目標2：市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり	33
3.2.1 計画の目標と数値目標	33

3.2.2	実施すべき施策	34
3.2.2.1	施策体系	34
3.2.2.2	自転車競技施設の整備促進	35
3.2.2.3	公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出	35
3.2.2.4	自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進	36
3.2.2.5	自転車通勤等の促進	36
3.3	目標3：回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり	37
3.3.1	計画の目標と数値目標	37
3.3.2	実施すべき施策	38
3.3.2.1	施策体系	38
3.3.2.2	サイクリング大会等の誘致によるサイクルスポーツの振興	39
3.3.2.3	サイクルツーリズムの推進	39
3.4	目標4：安全・安心に自転車利用ができる環境づくり	41
3.4.1	計画の目標と数値目標	41
3.4.2	実施すべき施策	42
3.4.2.1	施策体系	42
3.4.2.2	高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及の促進	43
3.4.2.3	自転車の安全利用の促進	43
3.4.2.4	学校等における交通安全教育の推進	44
3.4.2.5	計画に基づく施策の着実な実施の促進【再掲】	44
3.4.2.6	自転車通行空間の計画的な整備推進【再掲】	45
3.4.2.7	自転車損害賠償責任保険等への加入の促進	45
4.	計画の推進体制	47
4.1	計画の推進体制	47
4.2	計画のフォローアップ及び見直し方法	47

1. 交通まちづくりアクションプラン『自転車活用推進計画編』について

1.1 自転車活用推進計画とは

自転車は、身近な交通手段であるとともに、環境負荷が低く、災害時において機動的であること、健康づくりに寄与するなど、QOL（市民生活の質）の向上につながる様々なメリットを持っています。このような中、自転車の活用による環境負荷の低減、災害時における交通機能の維持、健康増進等を図ることなど新たな課題に対応するため、交通の安全確保を図りつつ、自転車の利用を増進し、交通における自動車への依存の程度を低減することによって、公共の利益の増進に資すること等を基本理念とする自転車活用推進法が平成 29（2017）年 5 月 1 日に施行されました。

その後、同法第 9 条に基づき、自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（以下、「国の推進計画」という。）が、平成 30（2018）年 6 月 8 日に閣議決定され、また、同法第 11 条において、市町村は、自転車活用推進計画（都道府県自転車活用推進計画が定められているときは、自転車活用推進計画及び都道府県自転車活用推進計画）を勘案して、当該市町村の区域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画を定めるよう努めなければならない旨が記されています。

以上のことを踏まえ、岸和田市自転車活用推進計画（以下、「本計画」という。）を策定するものです。なお、本計画は、本市における自転車の施策に関する最上位の計画として位置付けるものです。

また、本計画では、SDGs の取組みのうち、「3.すべての人に健康と福祉を」「11.住み続けられるまちづくりを」「13.気候変動に具体的な対策を」の実現を目指すものとします。



図 1-1 SDGs のアイコン

1.2 自転車活用推進計画編の位置付け

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『自転車活用推進計画編』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、徒歩、自転車、公共交通の適正分担を図るものとしてとりまとめています。自転車活用推進計画編では、移動手段の最適な組合せ（ベストミックス）を実現するため、自転車通行空間のあり方検討や自転車の安全利用についての目標及び実施すべき施策を整理し、その達成に向けて計画期間内講ずべき必要な措置を定めます。



図 1-2 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の構成

1.3 計画の区域・期間

1.3.1 計画の区域

本計画で対象とする区域は、「岸和田市全域」とします。

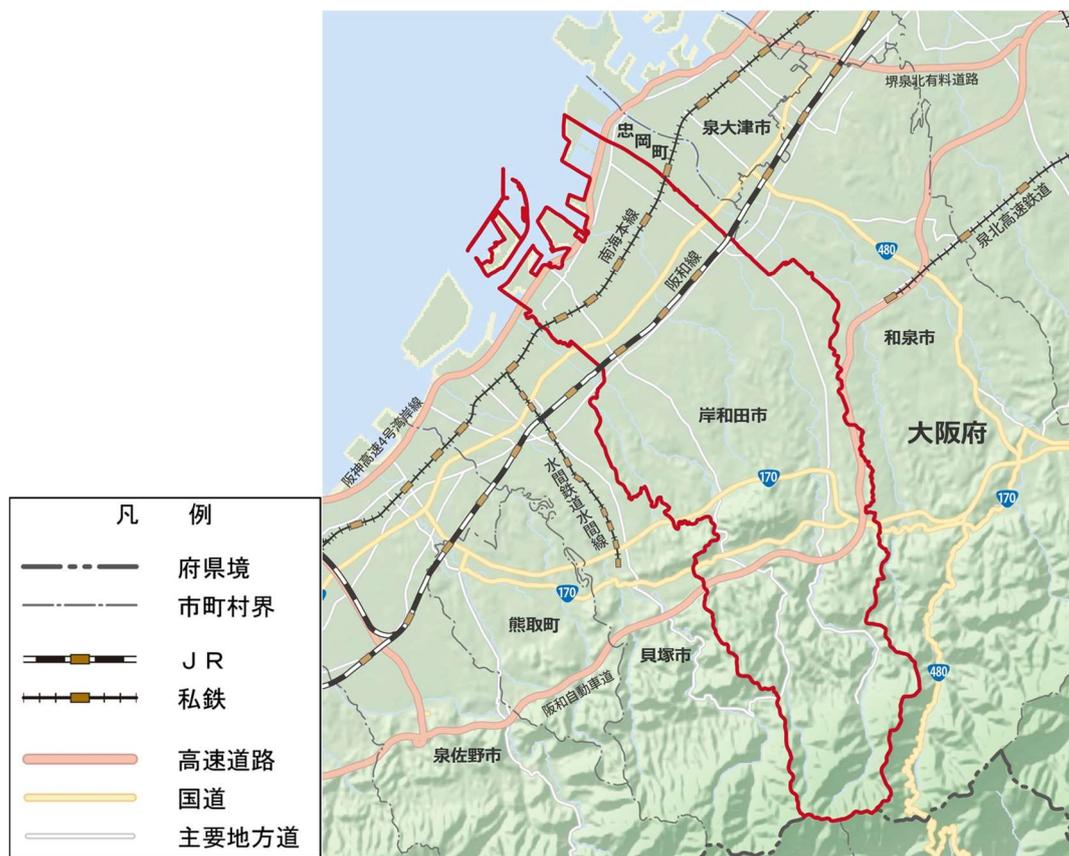


図 1-3 対象とする区域

1.3.2 計画期間

計画期間は、交通まちづくりアクションプランと整合を図るため、12 か年とします。ただし、本計画に関する内容は、国や府の計画期間と整合させるため、令和 7 (2025) 年度とします。

2. 自転車を取り巻く現状と課題

2.1 都市環境

2.1.1 地形

本市の地形は、北部の海手側から南部の山手側にかけて標高が高い地形となっています。岸和田港から国道170号まで概ね標高100m未満で比較的なだらかな地形となっており、それより南については、次第に急峻な地形となっています。

海・平地・丘陵・山と地形に変化があり、特に丘陵部はフィンガー状に広がった集落が形成されています。

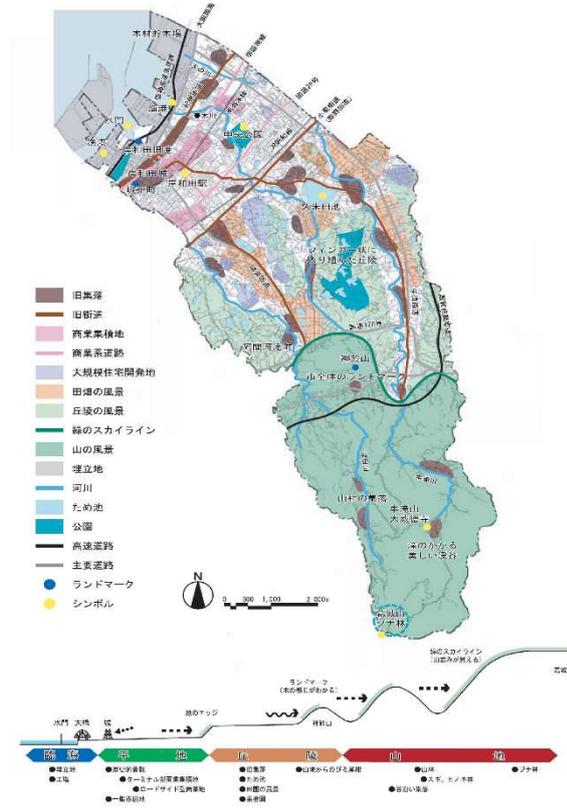


図 2-1 景観特性図

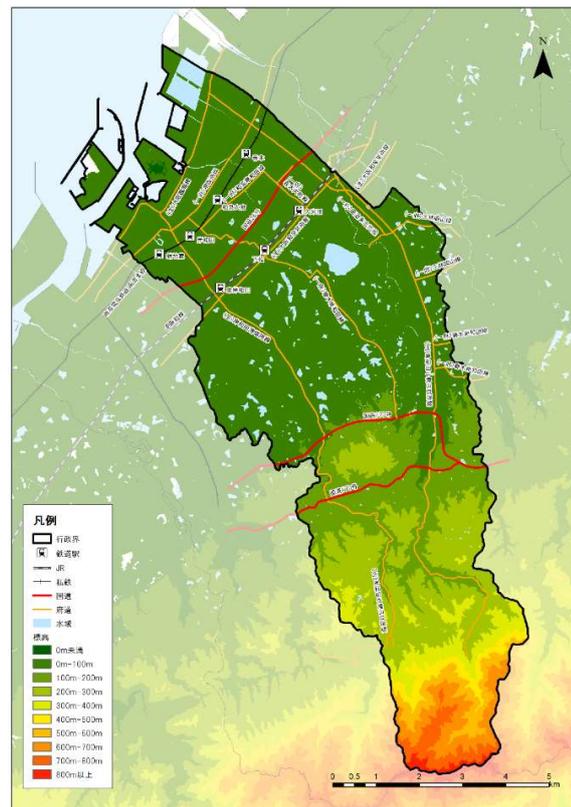


図 2-2 本市の標高

2.1.2 人口・世帯

令和3(2021)年8月1日現在、本市の人口は191,439人、世帯数は88,591世帯となっています。これまでの人口と世帯数の推移を見ると、人口については、平成17(2005)年をピークとして減少傾向となっています。世帯数については、これまで増加し続けています。これにより、1世帯当たりの人口が減少することから、核家族化が進展していることがうかがえます。年齢3区分の推移については、年少人口が減少し、老年人口がこれを上回り増加傾向となっており、この傾向が続くものと推計されています。

人口集中地区(DID)における人口密度は、減少傾向で、昭和60(1985)年以降増加傾向に転じたものの、平成17(2005)年以降、減少傾向となっています。

今後も少子高齢化が進み、人口減少や人口密度の低下が懸念されます。

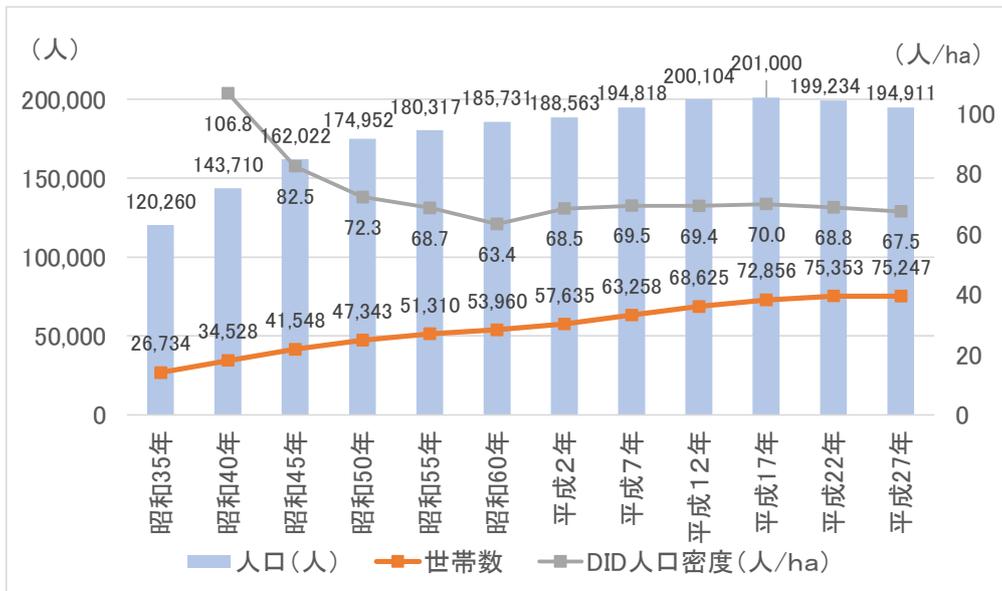


図 2-3 人口・世帯等の推移

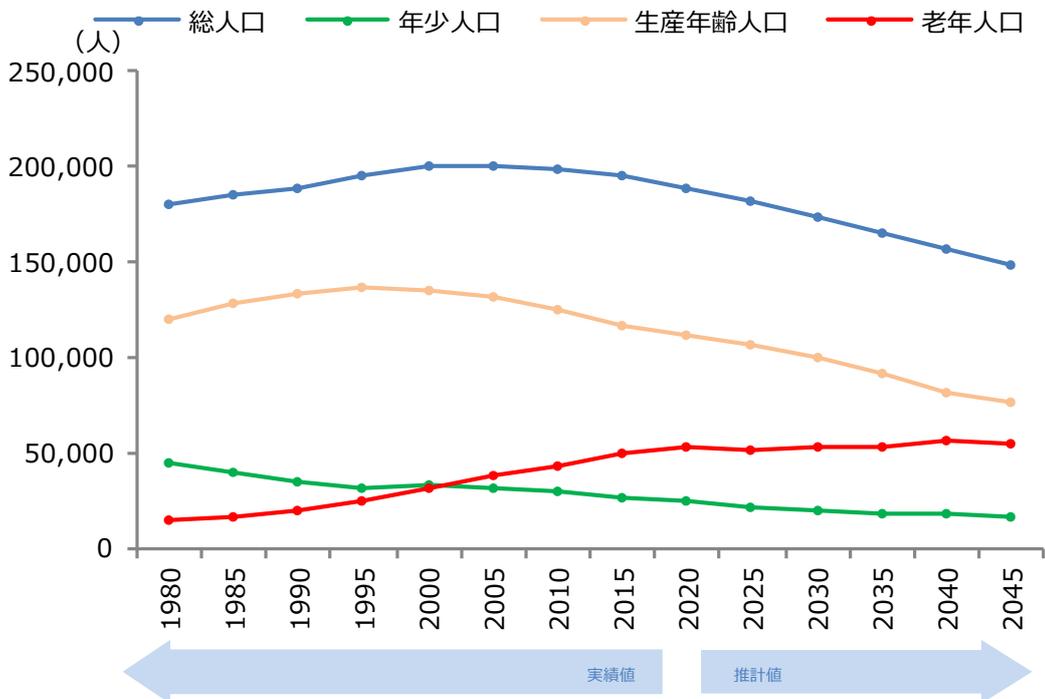


図 2-4 年齢3区分の推移(RESAS 結果)

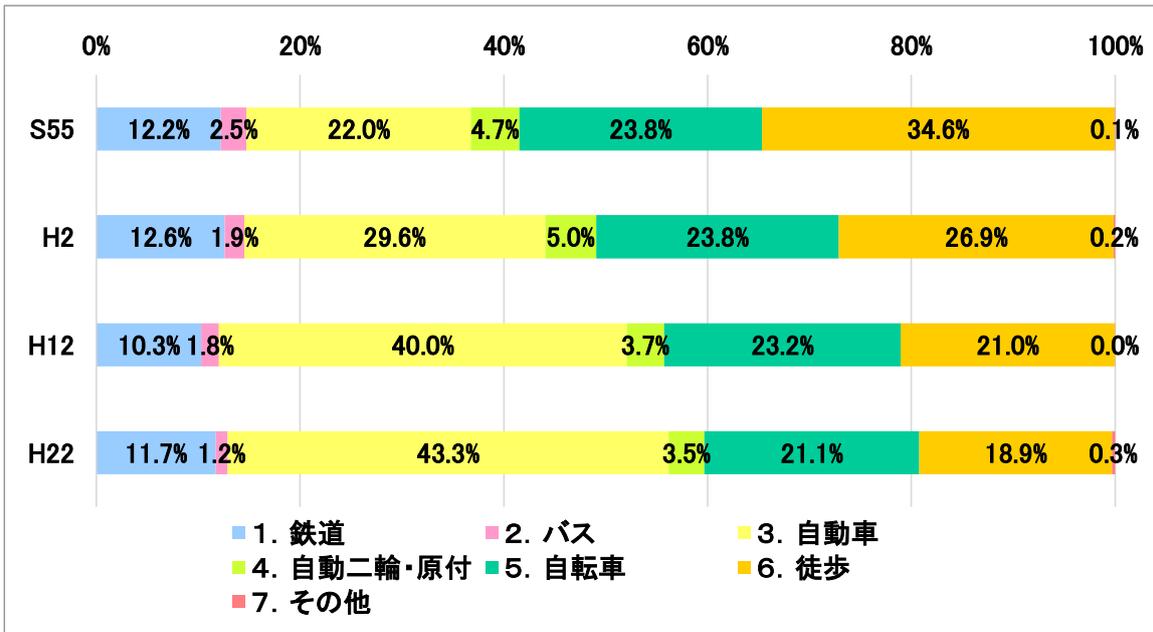
2.1.3 交通手段

本市在住者の近畿圏PT調査における代表交通手段分担率は、平成22年では自動車約43%、自転車約21%となっています。昭和55(1980)年からの推移を見ると、徒歩の割合が減少し、その他の交通手段がほぼ横ばいの中、自動車の割合が増加していることから、徒歩での交通手段が自動車での交通手段に置き換わり、自動車主体の交通手段となっていることがうかがえます。また、本市の自動車及び小型二輪の保有台数の推移を見ると、乗用車の保有台数が減少傾向であ

るのに対して、軽自動車や小型二輪の保有台数が増加傾向にあることから、近距離使用を目的とした移動手段のための保有が増加していることがうかがえます。

一方で、近年の高齢化に伴い、高齢者の運転免許返納者数が年々増加している一方で、鉄道の乗車人員は、近年、減少又は横ばいとなっており、高齢者の外出機会の減少が懸念されるとともに、公共交通の利用促進を図っていくことが必要と考えます。

平成22年のパーソントリップ調査では、自転車を利用する年代は平日・休日ともに20歳未満の世代、55歳以上の年代が多く利用しています。年代や移動距離に合わせた自転車の利活用が必要と考えます。



※H22の不明はその他に含む

図 2-5 近畿圏 PT 調査における代表交通手段分担率の推移

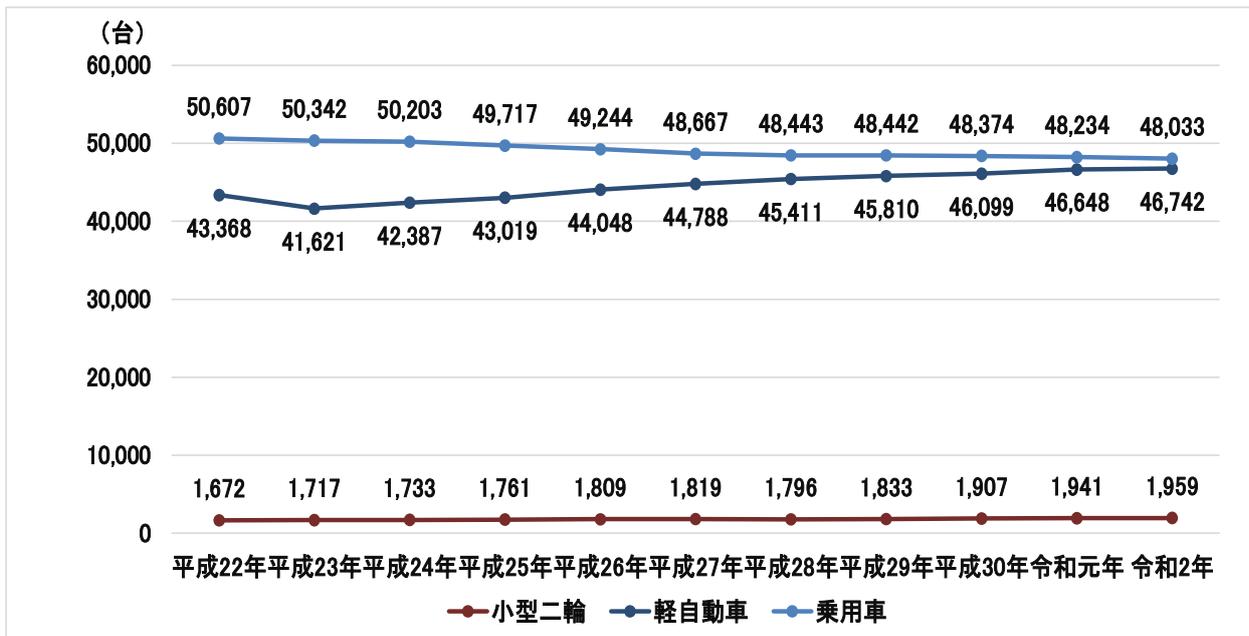


図 2-6 本市の自動車・小型二輪の保有台数の推移

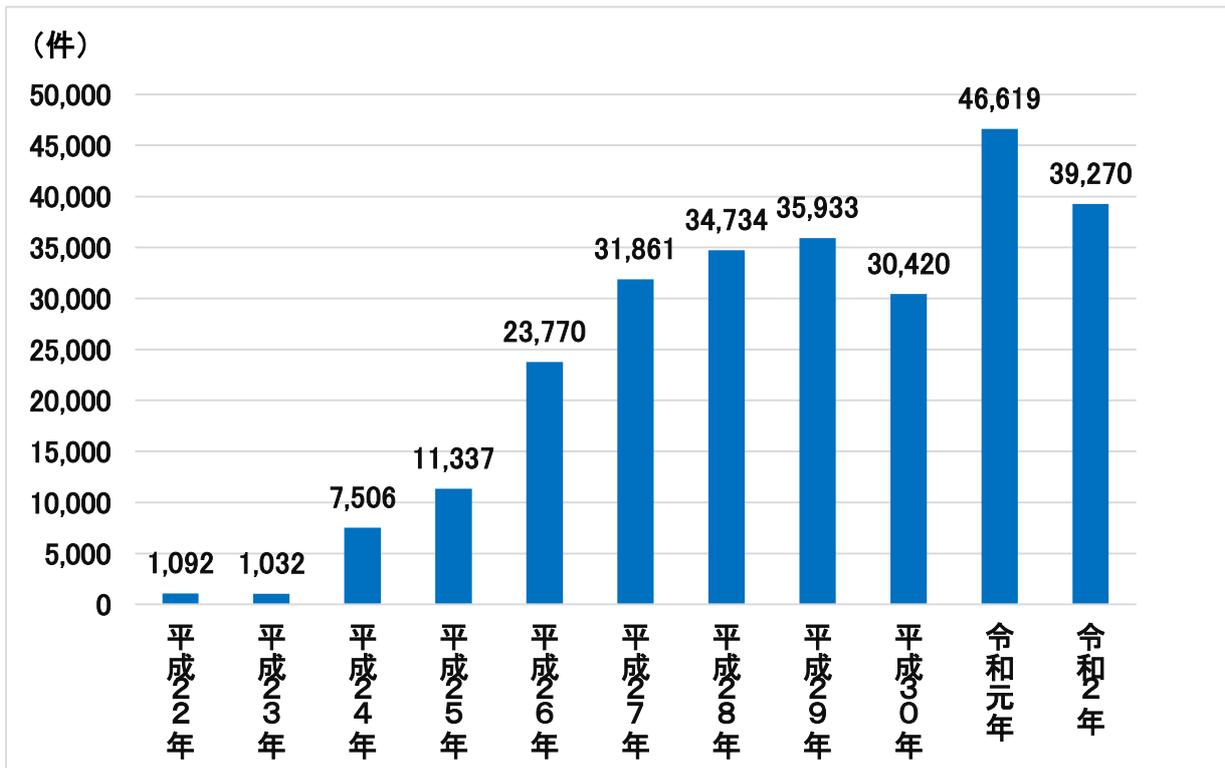


図 2-7 運転免許申請取消数の推移(大阪府)

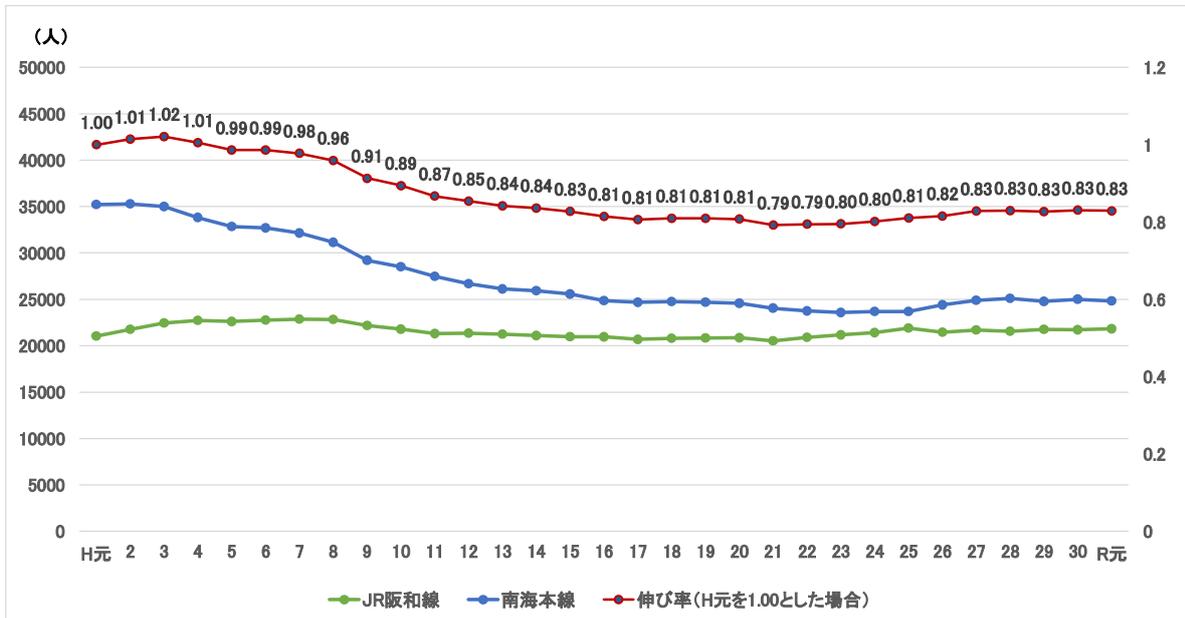


図 2-8 市内鉄道の1日平均乗車人員の推移

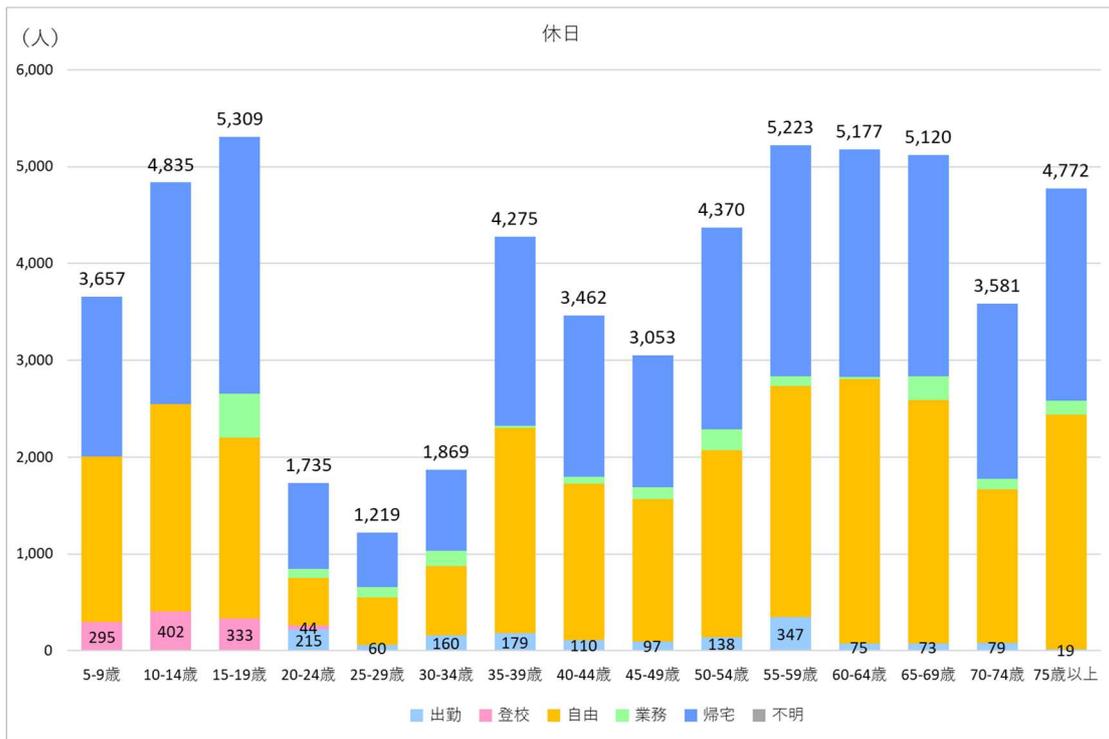
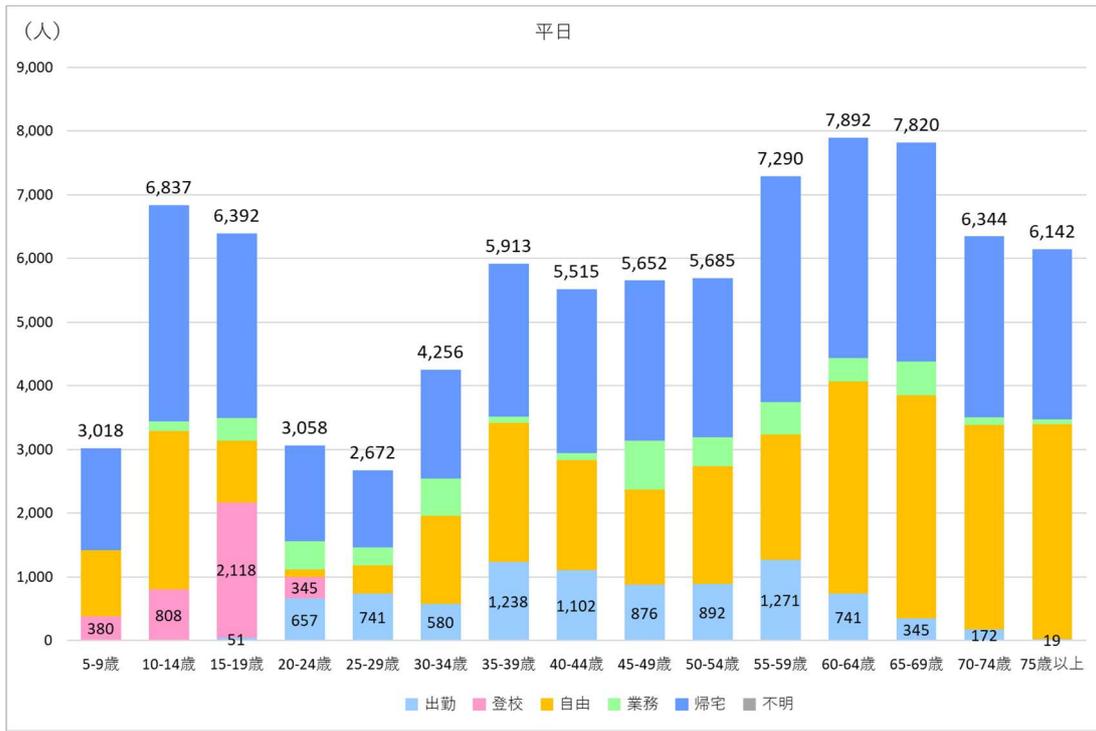


図 2-9 平成 22 年近畿圏 PT 調査における自転車の年代別利用状況(上:平日、下:休日)

2.1.4 道路環境

本市の都市計画道路の整備状況については、令和2（2020）年4月現在で98,800mの計画延長に対して57,215mの整備延長となっており、整備率57.9%となっています。

本市は、大阪都心部と関西国際空港や和歌山とを結ぶ「広域連携軸」と市域を縦断する河川が形づくっている谷筋に沿って市域内で海と山をつなぎ、人、物、情報が流れ、様々な交流と活動の活性化を図るために市域内を結ぶ「地域連携軸」により市街地が形成されてきました。モータリゼーションの進展に伴い、国道26号ならびに関連土地整理事業区域内における道路整備を進めるとともに、都市構造を強化する市内3つの谷筋における幹線道路の整備や鉄道踏切渋滞の解消等を図ってきました。また、関西国際空港の開港に関連して、近畿自動車道、阪神高速道路大阪湾岸線、府道大阪臨海線、国道170号などの広域幹線道路の整備も進み、移動時間圏域が大きく拡大され、市民生活の利便性が一定向上しました。現在、駅アクセス脆弱性の改善、市内3つの谷筋を連絡する田治米畑町線及び泉州地域における3本目の軸となる泉州山手線の整備に取り組んでいます。

平成27（2015）年道路交通センサスにおける平日交通量は、国道26号や国道170号、（主）岸和田牛滝山貝塚線で多くなっています。大型車混入率を見ると、（主）大阪臨海線や国道170号、（主）岸和田牛滝山貝塚線で多くなっています。

自転車通行空間は、市内では主要地方道堺阪南線並びに岸和田港塔原線において、大阪府により「大阪府自転車通行空間10か年整備計画（案）」に基づく整備が進められております。本市では整備計画は現在未策定ですが、市道岸和田駅東停車場線において自転車通行空間の整備を行いました。また、春木川緑道などの自転車歩行者専用道路については、今後策定する整備計画において、ポタリングを目的とするルートとしての活用を検討してまいります。あわせて、本市では、岸和田の魅力伝える空間、人々が集い、楽しみ、交流する空間、岸和田の資源を守り続ける空間をコンセプトとして、道の駅「愛彩ランド」を国道170号沿道に整備し、地域振興や人々が交流する拠点となっています。

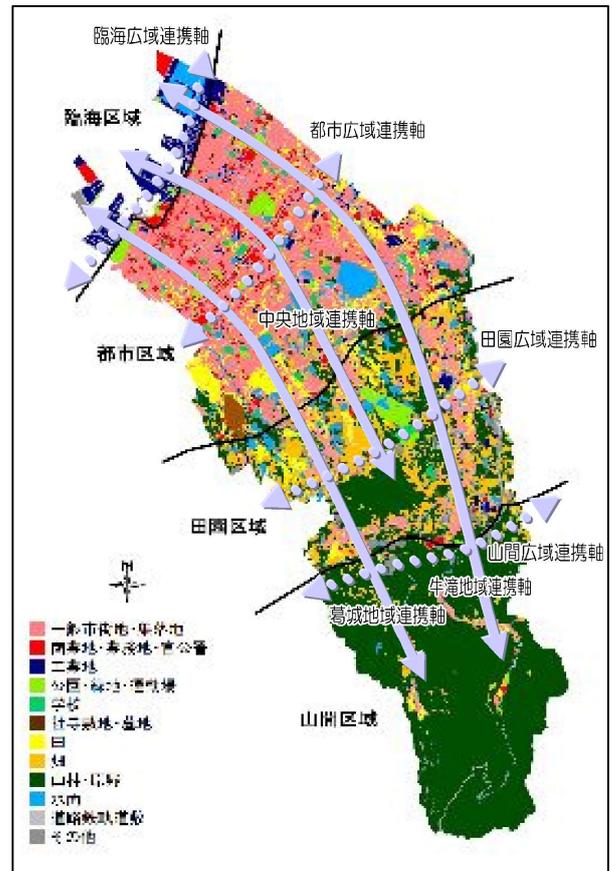


図 2-10 土地利用現況図
(岸和田市まちづくりビジョンより)

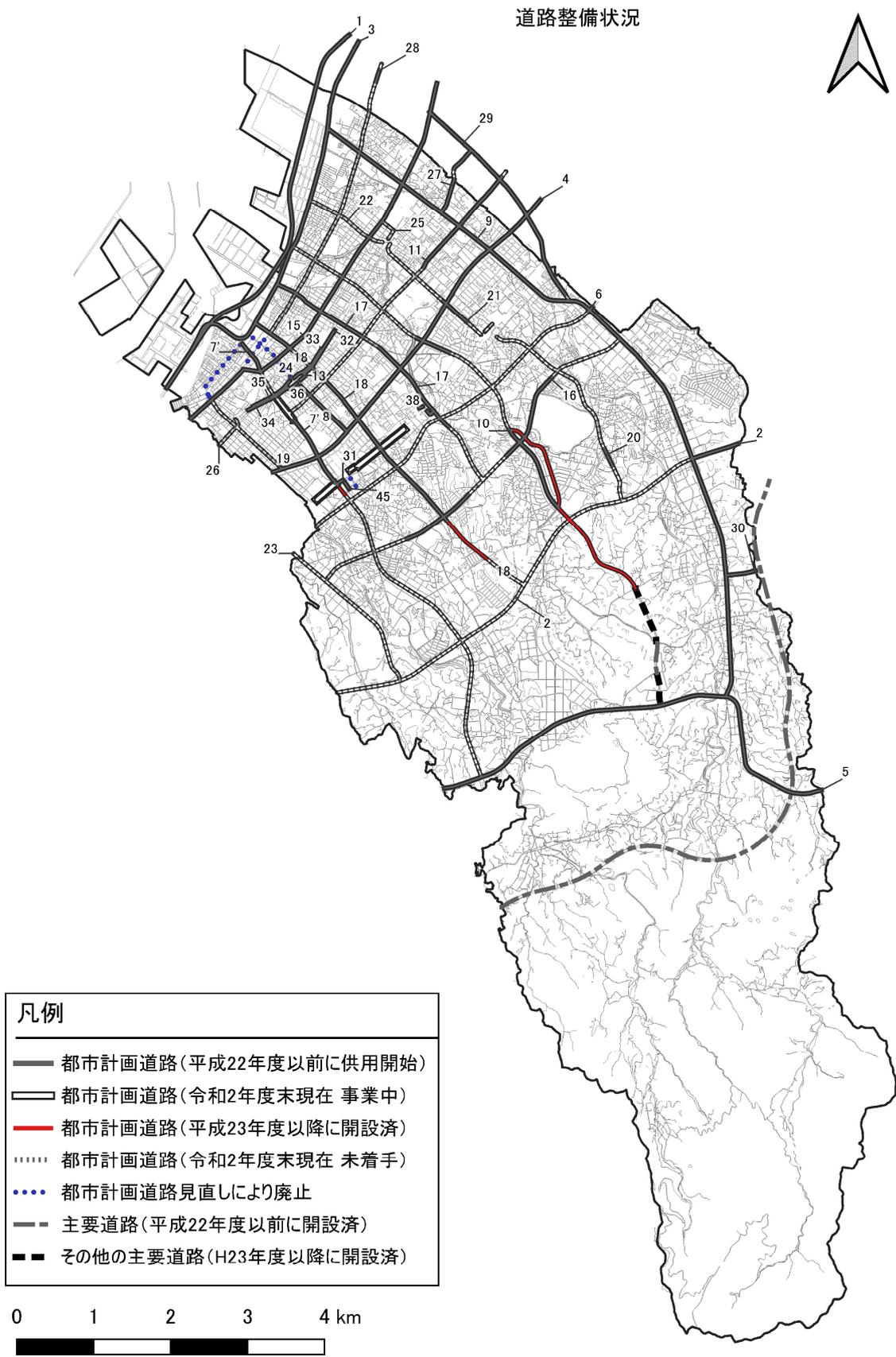


図 2-11 都市計画道路の整備状況

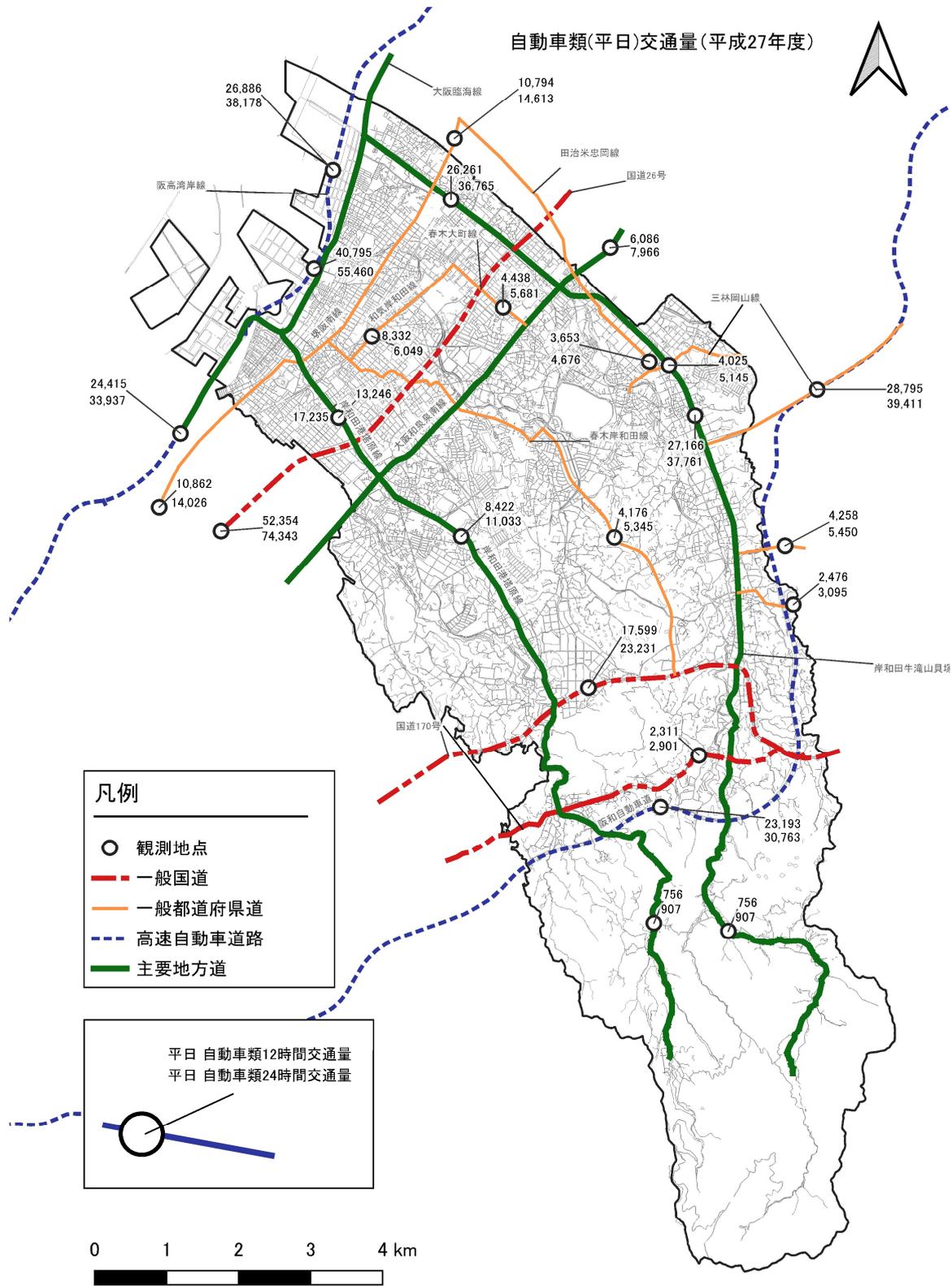


図 2-12 平成 27 年の平日自動車交通量の状況

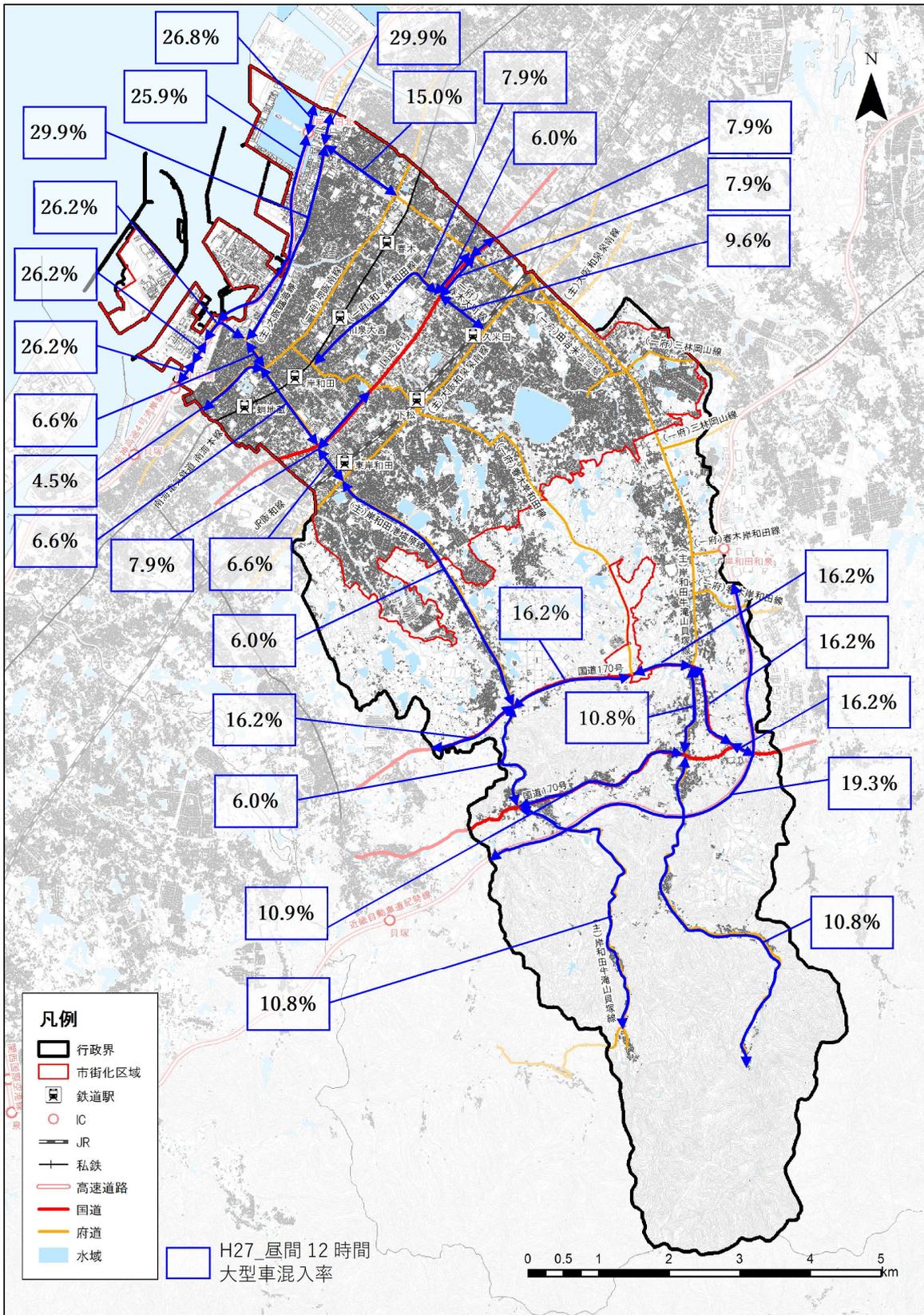


図 2-13 平日 12 時間の大型車混入率の状況

(平成 27 年道路交通センサス)



図 2-14 春木川緑道



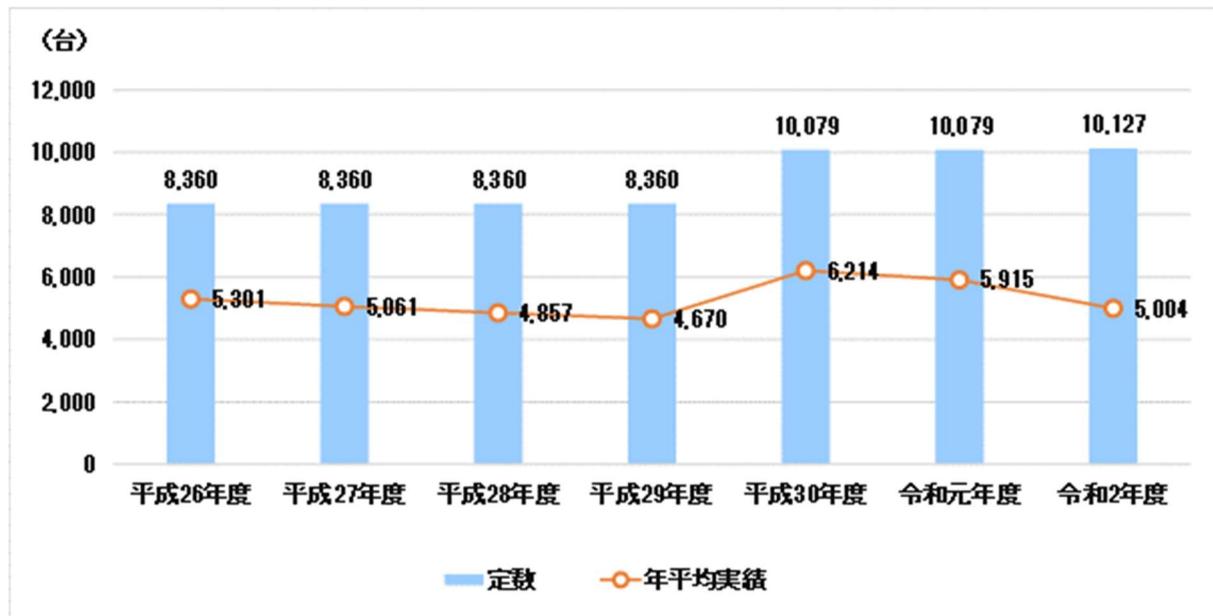
図 2-15 自転車通行空間

2.1.5 自転車等駐車場

本市では、「岸和田市迷惑駐車の防止に関する条例」に基づき、迷惑駐車防止重点地域を中心に違法駐車の取締りを岸和田警察署と連携し取組んでおり、放置自転車についても「岸和田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、人がたくさん往来する市内の鉄道駅周辺の公共の通路を「自転車等放置禁止区域」に指定し、そこに放置している自転車等の撤去を行っています。

本市の駅周辺の公共自転車等駐車場は、全体で約1万台駐車できますが、収容実台数と比較するとその収容に余裕がある状態です。1日平均利用率については、場所によって大きく異なっており、令和2年度では、全体の平均は約50%となっています。バス利用を促進するため、自転車からのスムーズな乗り換えが可能なサイクル&ライドについては、本市では整備されていませんが、都市計画道路泉州山手線とそれに関連する面整備に合わせ、自転車利用等の多目的な交通広場の整備を進めています。

公共交通機関の利用者の減少や、駅前付近の狭小地等における民間の自転車等駐車場が整備されていることを踏まえ、岸和田市公共施設最適化計画に基づく個別施設計画にて、利用実態等を勘案しながら施設規模の適正化等を検討すると定めています。



※市設置分(定数は各年度3月時点のもの、年平均実績は年度内の平均値)

図 2-16 市内駅周辺自転車等駐車場の収容能力の推移

表 2-1 市設置自転車等駐車場の1日平均利用率(岸和田市公共施設最適化計画より)

10～40%	40～60%	60～90%	90%以上
和泉大宮駅東	岸和田駅3号、春木駅西、久米田駅南、蛸地藏駅	春木駅東、久米田駅北、下松駅	岸和田駅2号、岸和田駅4号

※『公共施設白書』より1日平均利用台数/収容台数で算出

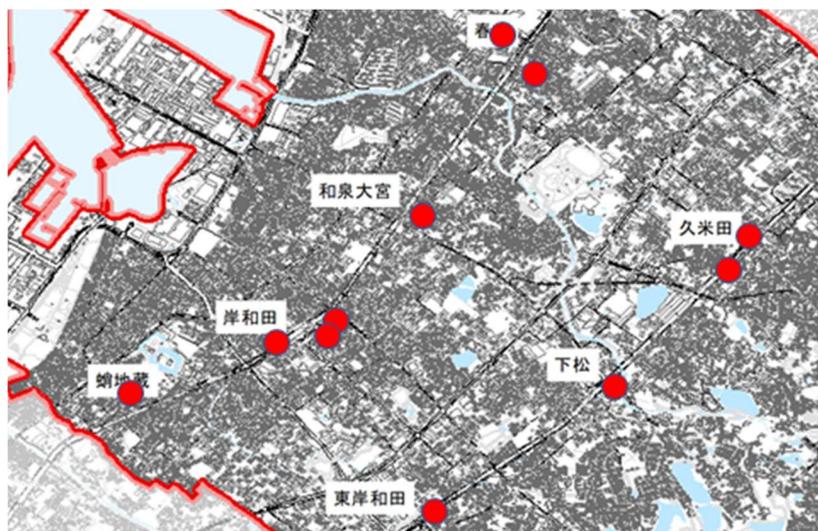


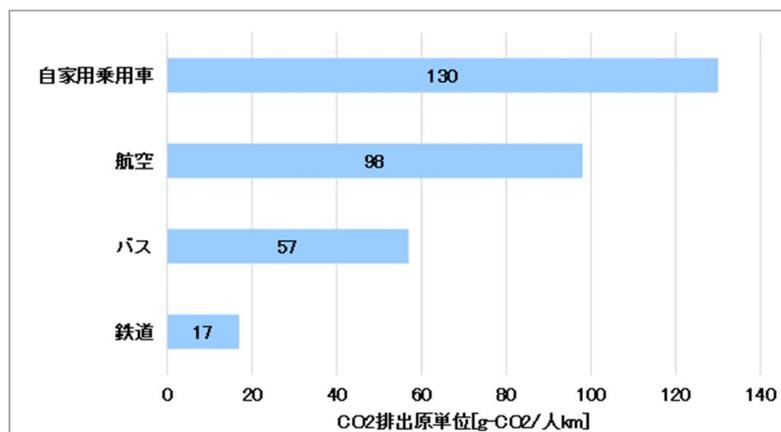
図 2-17 市設置自転車等駐車場の位置

2.1.6 地球環境（温暖化防止）

自転車の利用は、主に二酸化炭素を排出しない移動手段として温暖化防止に効果のある交通手段となっています。

本市では、令和3（2021）年2月に市域から排出される温室効果ガスの排出量削減を目的として「岸和田市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」を改定しました。また、7月には「岸和田市ゼロカーボンシティ宣言」を表明しています。

「岸和田市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）」の中で、「省エネルギーな事業活動や暮らしの実現」に関する取組及び施策（緩和策）として、低炭素型まちづくりの推進（環境負荷の少ない移動手段の促進）を掲げています。



※国土交通省ホームページ

図 2-18 輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(旅客)(2019年度)

表 2-2 都市環境における課題

主な課題	<ul style="list-style-type: none"> ○短中距離の自家用車利用を、公共交通機関の利用との組合せを含めた自転車利用への転換 ○自転車ネットワークの構築に向けた計画的な自転車通行空間の整備 ○公共交通とともに身近でアクセシビリティの高い交通手段である自転車の利用促進 ○公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ(ベストミックス)の実現 ○地形や高低差、起伏を踏まえた自転車、自家用車などの移動手段の適正な分担 ○人口減少及び人口密度低下を踏まえた最適な交通手段の選択 ○高齢者などの交通弱者に対応した移動手段の確保 ○サイクル&ライドなどの展開による自転車と公共交通の利用促進 ○環境負荷の低減を踏まえた自転車の活用
------	--

2.2 健康増進

本市における主要死因の推移をみると、生活習慣に起因すると考えられる死因（悪性新生物、脳血管疾患、心疾患）が約半数となっています。また、要支援・要介護認定者数の推移は増加傾向となっています。フレイル予防等による健康寿命の延伸が大きな課題となる中、自転車は適正な運動強度を維持しやすく脂肪燃焼等に効果的であり、生活習慣病の予防が期待できるほか、年齢を重ねた時の歩ける身体づくりに資するものとして注目されています。

本市では、プロの競輪選手が実際にトレーニングしているコース、初心者でも安心して走れるコース、家族や友達と一緒に楽しく気軽に回れるコースなどのマップをホームページで公開するなど、健康増進に関する取組みを行っています。

このような健康増進に関する取組みを進めている一方、新型コロナウイルス感染症が拡大に伴う外出自粛等の動きもあり、三密を防止した健康維持の方策が必要となっている現状があります。さらに、世界主要都市においては、人との接触を低減する移動手段として、自転車の利用ニーズが高まり、公共交通利用から自転車利用への行動変容が見受けられる状況です。これらの影響を受け、地域公共交通の存続に関わる深刻な事態を招く懸念も顕在化しています。

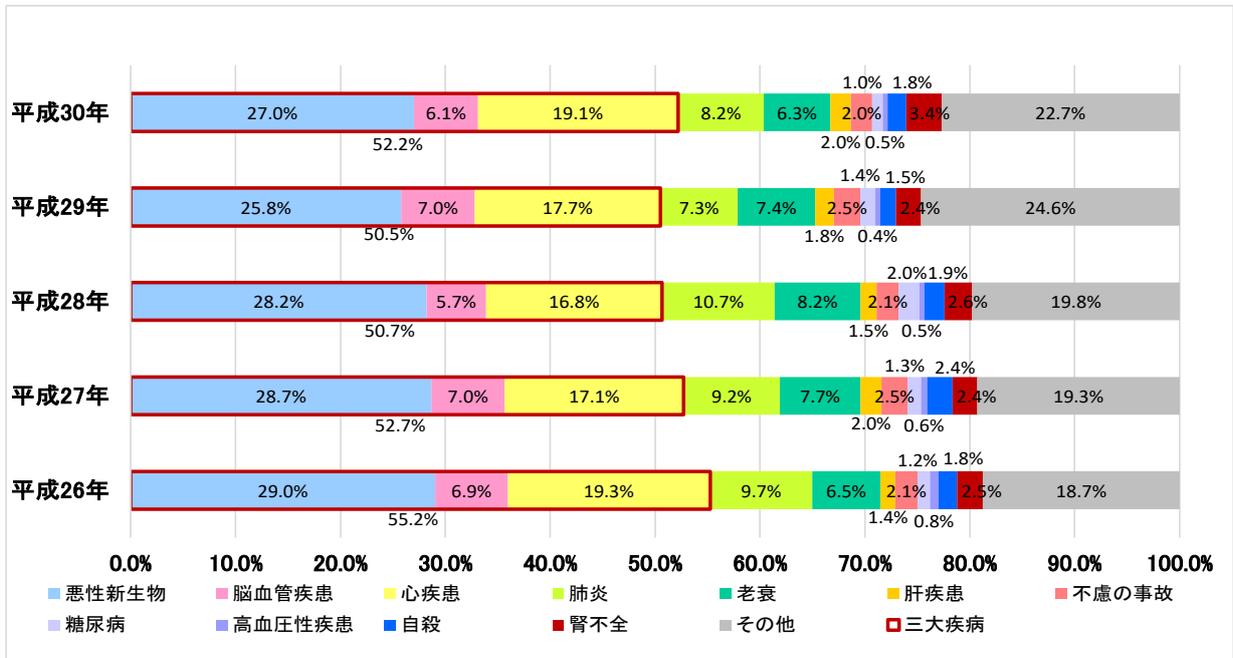


図 2-19 岸和田市における主要死因の推移

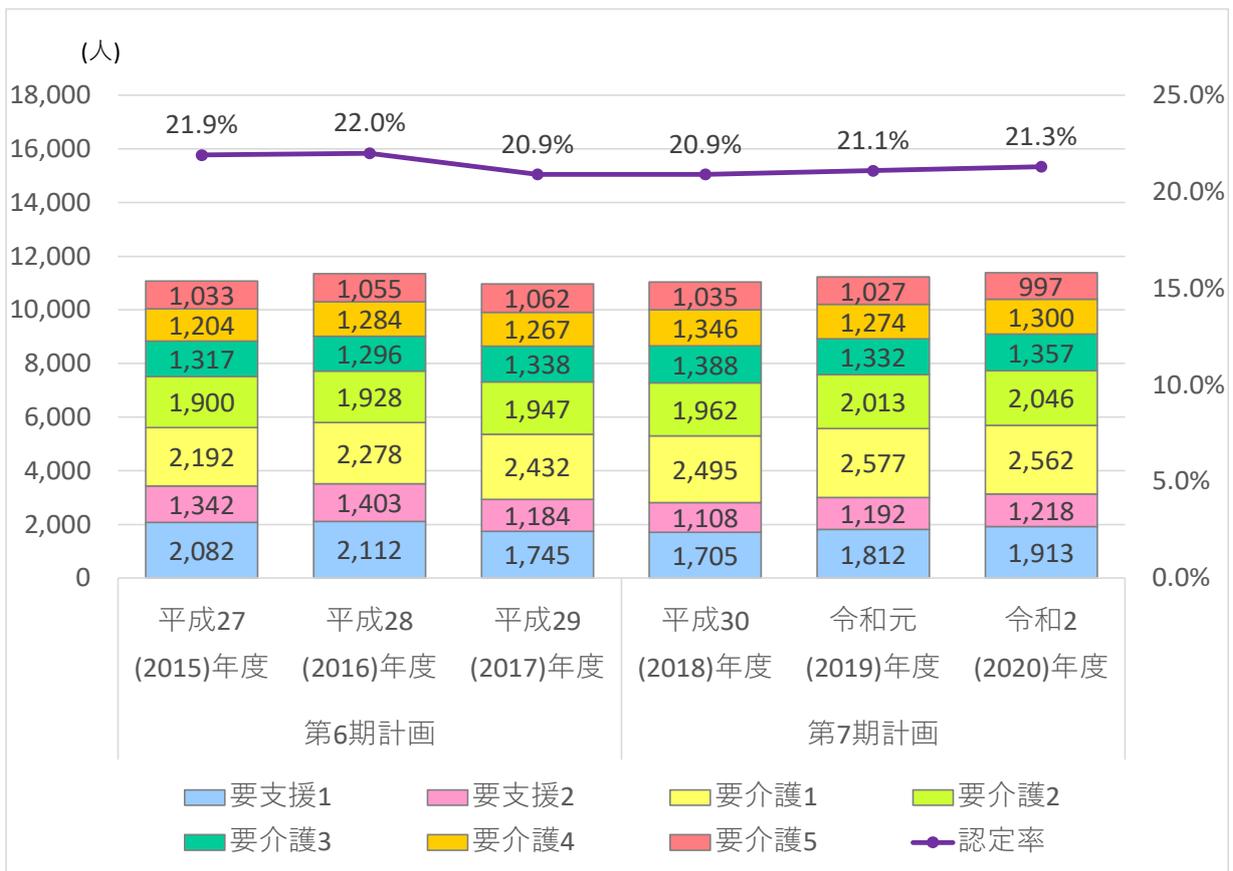


図 2-20 岸和田市の要支援・要介護認定者数の推移



図 2-21 NPO法人発行のサイクリングマップ

表 2-3 健康増進における課題

<p>主な課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○手軽に運動できる自転車を活かした身近でスポーツの楽しさや喜びを味わうことができる環境づくり ○健康長寿社会や共生社会の構築の推進 ○生活習慣病や要介護の予防などを踏まえた自転車の活用 ○地域公共交通の利用と組み合わせた健康増進につながる自転車の活用
-------------	--

2.3 観光振興・スポーツ振興

本市は、江戸中期より約300年の歴史と伝統を誇る岸和田だんじり祭が行われており、また、岸和田城や城下町の古い町並みが残っており、有形無形の観光資源の豊富なまちとなっています。豊かな自然も広がり、桃や水ナスをはじめとした農産物、泉だこ、イワシをはじめとした水産物も豊富となっています。

本市は、海手側が市街化区域となっており、都市活動を担う土地利用が形成されています。また、山手側が市街化調整区域となっており、農業地域をはじめとする法規制が指定されており、最南端の和泉葛城山を中心に金剛生駒紀泉国定公園が広がっています。市内には神於山や岸和田城といったランドマークが豊富にあり、そのような景観資源を大切に守り育て、景観意識を高めるための景観施策の取組みとして「ここに残る景観資源発掘プロジェクト」を実施しています。鉄道や路線バスによるアクセスがしにくい景観資源や観光スポットもあり、そういった場所へは岸和田TMOが運営するレンタサイクル「だんじりん」でのアクセスが便利です。

なお、岸和田城周辺では、まち歩きマップを作成し、観光する来訪者へ紹介しており、加えて、岸和田サイクリングマップは、競輪選手が練習に利用しているコース等としても紹介されています。日本文化遺産葛城修験道の一部にもなっている葛城山を麓から登るヒルクライムは有名で、一日で7つのコース全てを走破する七葛（獲得標高：約4,700m。走行距離：約120km超）などを目的としたヒルクライマーの方々が訪れ、SNS等を通じて紹介されています。そして、一般社団法人KIX泉州ツーリズムビューローでは、泉州地域の9市4町（堺市、岸和田市、泉大津市、貝塚市、泉佐野市、和泉市、高石市、泉南市、阪南市、忠岡町、熊取町、田尻町及び岬町）を対象に2020年11月1日（日）より自転車や列車など公共交通機関を利用したスタンプラリーイベント「泉州の魅力満載！KIX泉州スマホdeスタンプラリー」なども行われていました。このほか、堺阪南線の青矢羽根設置やサイクルラックの設置等の環境整備も進められ、スポーツタイプの自転車による沿道住民のサイクリングが増加しています。

さらに、国が進めるナショナルルートに太平洋自転車道が追加されたことから、関西エリア全体でサイクルツーリズムの機運が高まっています。また、大阪広域ベイエリアまちづくり推進本部が大阪広域ベイエリア（大阪市から岬町までの沿岸9市3町の臨海部・沿岸部や地先水面）を基本として策定する「大阪広域ベイエリアまちづくりビジョン」では、隣接府県・西日本等との連携を“広げる”方策として広域サイクル連携の推進（泉州サイクルルートの活用、広域サイクルルートの形成による新たな人流の創出、臨海部の回遊性や内陸部のアクセス性の向上）が掲げられています。

一方で、岸和田競輪場やサイクルピア岸和田においては、本場開催でない期間のバンク走行会やBMX教室を開催しており、身近な自転車競技としての広報啓発が行われています。また、『ワールドマスターズゲームズ2021関西』におけるBMX競技がサイクルピア岸和田BMXコースで開催されることとなり、今後、自転車競技の振興も期待されます。

なお、観光振興に際して広範囲に移動するサイクルツーリズムは、移動自体が観光目的化されていることから、通過もしくは短時間の滞在となるため、マクロ的には賑いや地域活力の創出効果が発現されていない状況となっています。

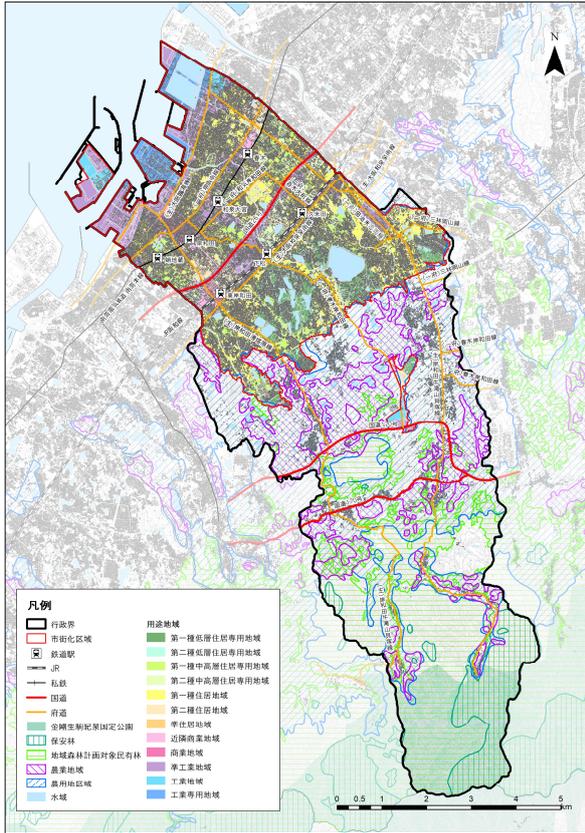


図 2-22 法規制等

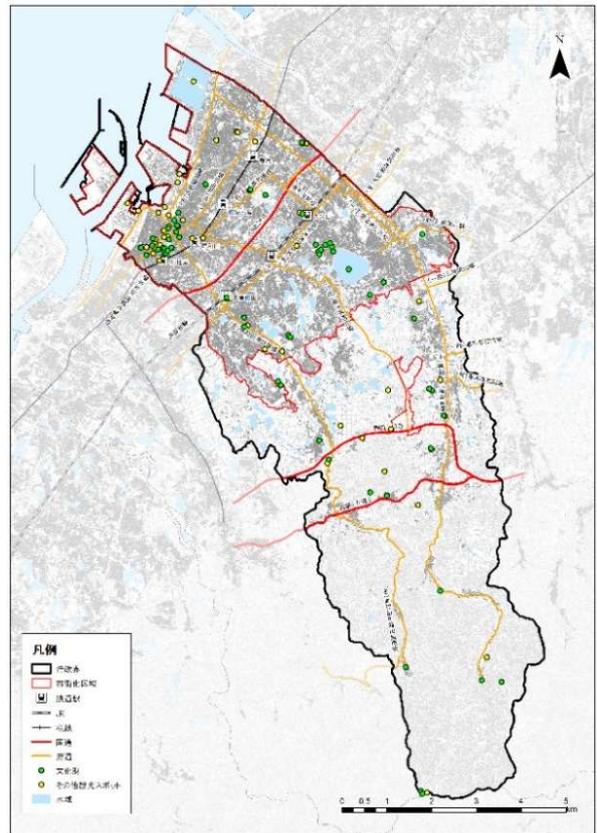
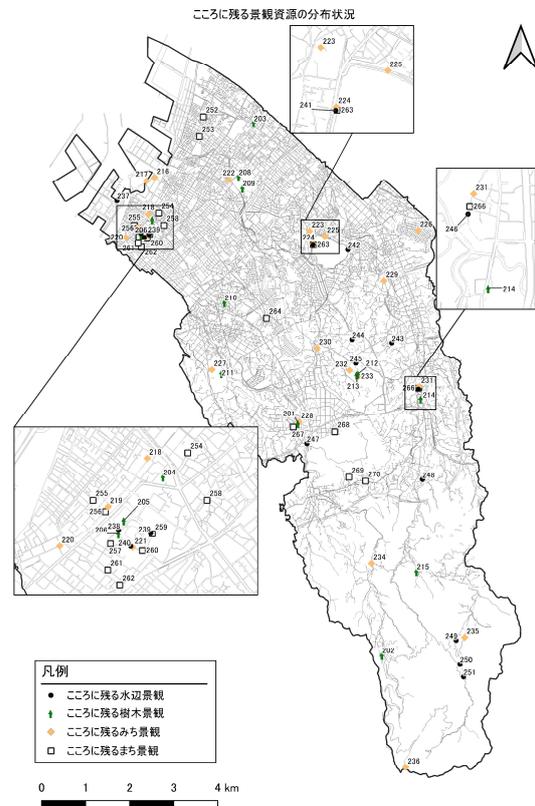


図 2-23 文化財及び観光スポットの分布状況



図 2-24 景観計画における景観計画区域



※地図でみる岸和田(令和2年度版)より
図 2-25 ここに残る景観資源の分布状況

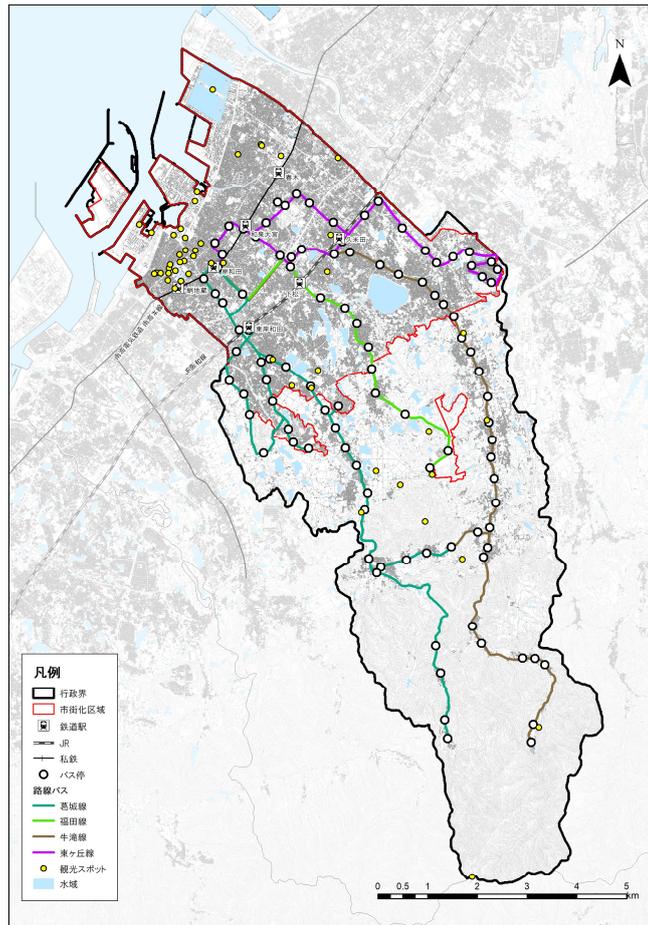


図 2-26 主要な観光スポットと路線バスの状況



図 2-27 泉州サイクリングマップ

＜広域サイクル連携のイメージ＞



図 2-28 広域サイクル連携の推進(大阪広域ベイエリアまちづくりビジョン(案)より)

表 2-4 観光振興における課題

<p>主な課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○インバウンド効果の拡大 ○サイクリング環境の整備 ○サイクルツーリズムの宿泊滞在 ○自然や景観資源をはじめとした豊富な有形無形の観光資源の利活用 ○観光施設へのアクセシビリティの向上と回遊などを目的とした観光イベントの企画運営 ○サイクルマップの活用など観光に関する情報発信や受け入れ体制の充実
-------------	---

2.4 安全・安心

本市における交通事故は、車両相互による事故が大半を占めています。車両相互のうち、追突事故が最も多く、次いで出合頭の事故となっています。人対車両の事故のうち、横断中が最も多くなっています。

本市の交通事故件数及び自転車事故発生件数は、減少傾向にあるものの、自転車事故の割合については横ばいとなっています。自転車事故の起こる箇所としては、大阪和泉南線や国道26号といった幹線道路沿道において多く発生しています。また、自転車事故については、自転車相互や対歩行者の発生件数は増加傾向となっています。

一般的に自転車は、一般車や幼児・子供車、スポーツ車、小径車、幼児同乗用自転車、電動アシスト車などに分類されます。近畿ブロックにおける1店舗当たり平均車種別販売台数の推移は、一般車が減少傾向であるのに対し、スポーツ車や電動アシスト車は増加傾向となっています。一般車等のいわゆるシティサイクルは、荷物の持ち運びをはじめ、日常の移動手段で用いられ、フレームが肉厚であるため車体が倒れても壊れないといった特徴があります。一方で、スポーツ車といったスポーツタイプでは、軽量で持ち運びがしやすく、地形に合ったスピードや多くの距離を走ることができる特徴があり使用目的も違うことから、それぞれに応じた安全対策を講じる必要があります。

本市では、岸和田警察署、交通指導員と連携しながら交通安全教室の開催や保育園や幼稚園等の要請による交通安全教室などを行っており、交通安全に対する啓発活動を行っていますが、歩行者や自転車が安全安心に通行できる交通安全の普及啓発や自転車走行環境充実なども必要となっています。

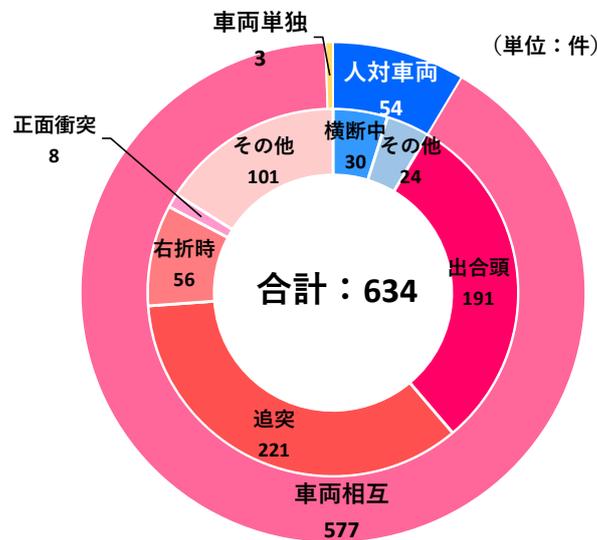


図 2-29 本市の交通事故の状況(R2.12 月末)

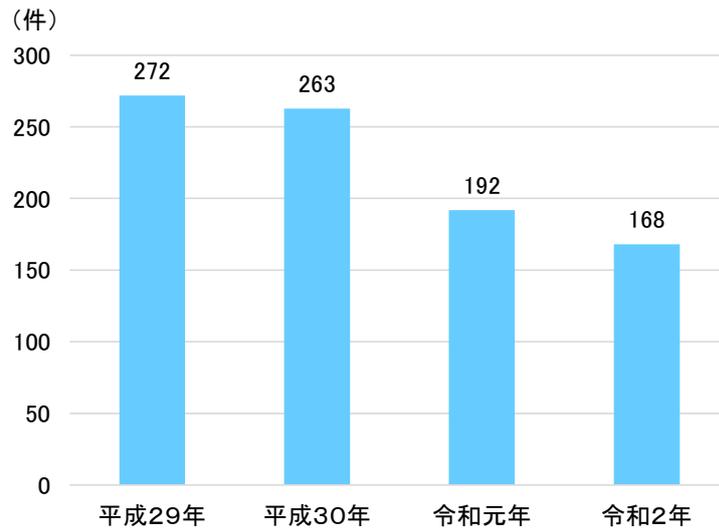


図 2-30 本市の自転車事故の発生件数の推移

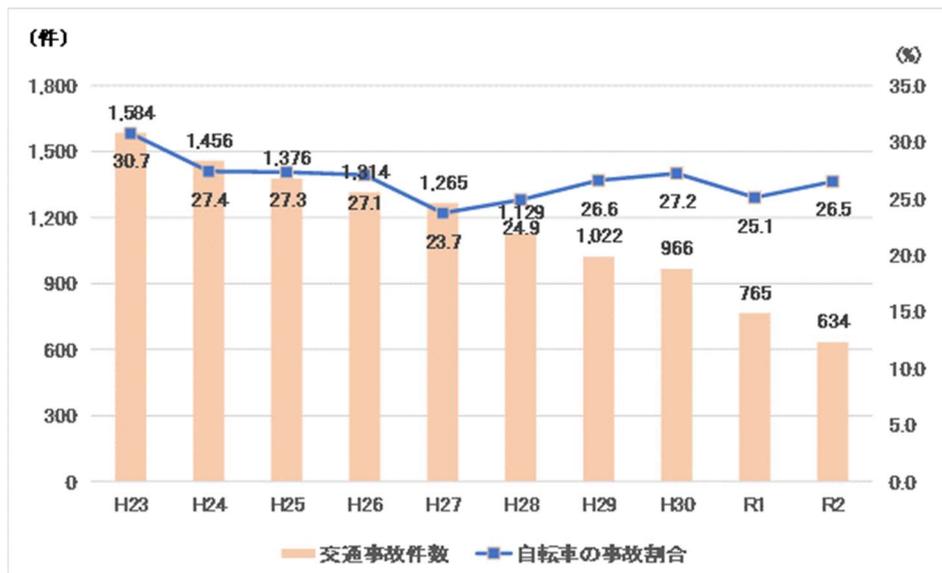


図 2-31 本市の事故件数と自転車事故割合の推移

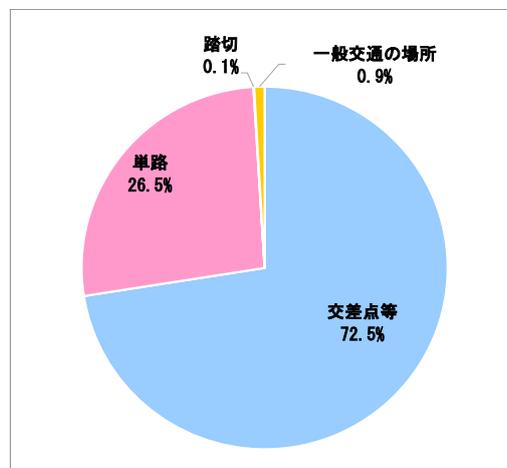


図 2-32 大阪府の自転車事故発生場所

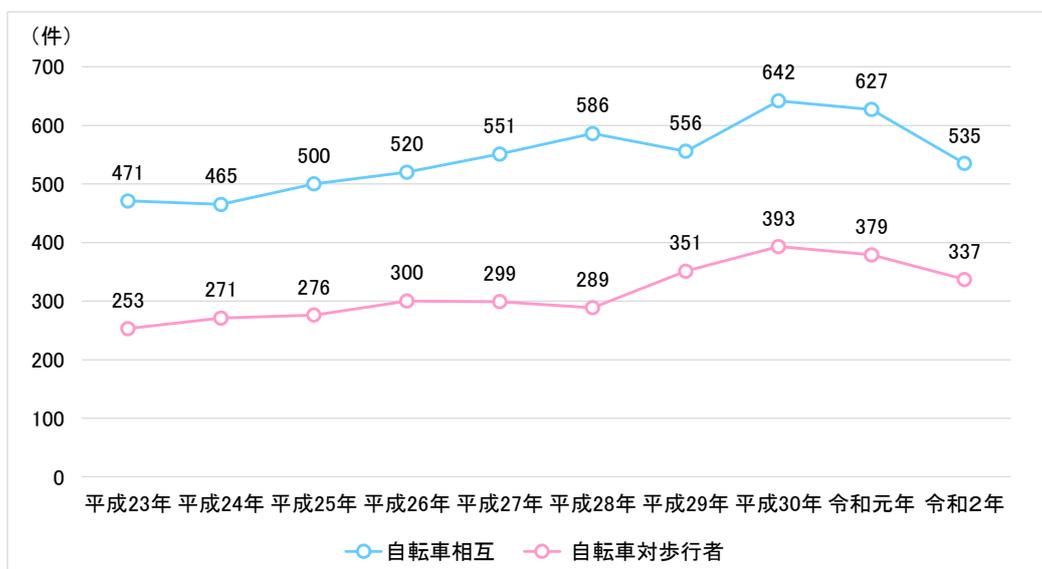
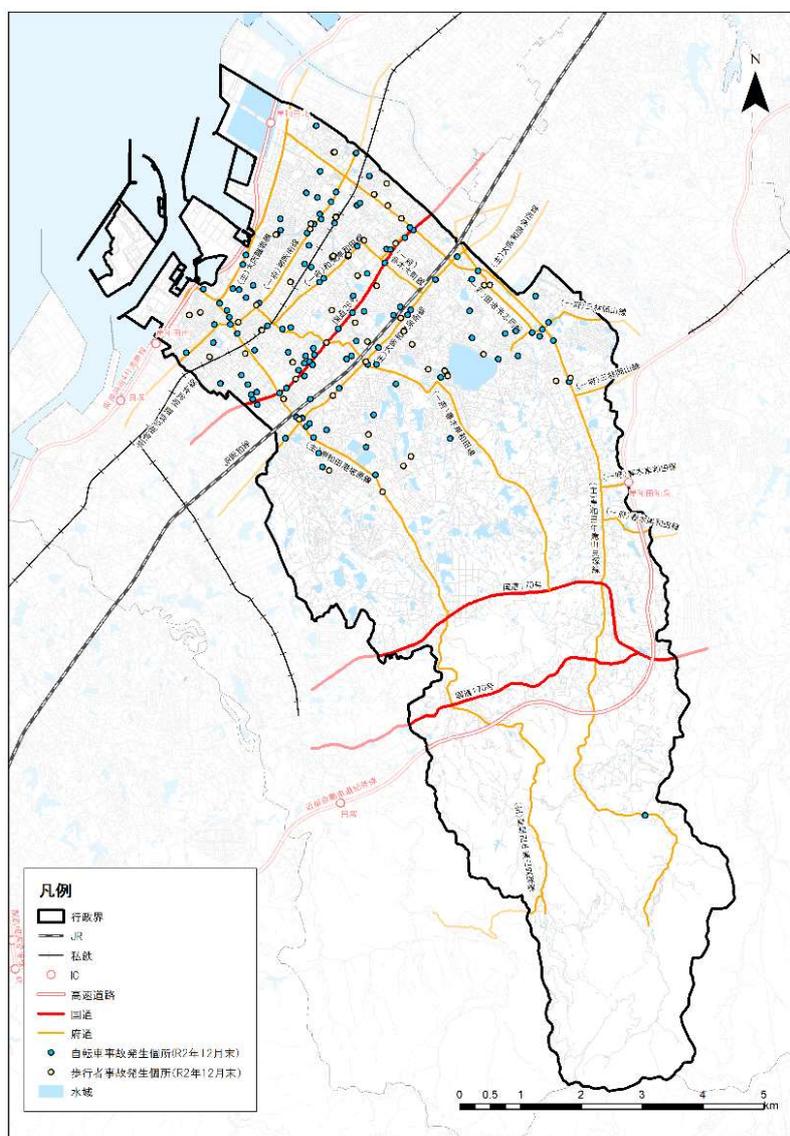


図 2-33 大阪府における当事者別自転車事故発生件数の推移



※大阪府警察 岸和田市の歩行者・自転車の交通事故発生場所(R2.12.月末)をもとに作成

図 2-34 本市における歩行者・自転車交通事故の分布図

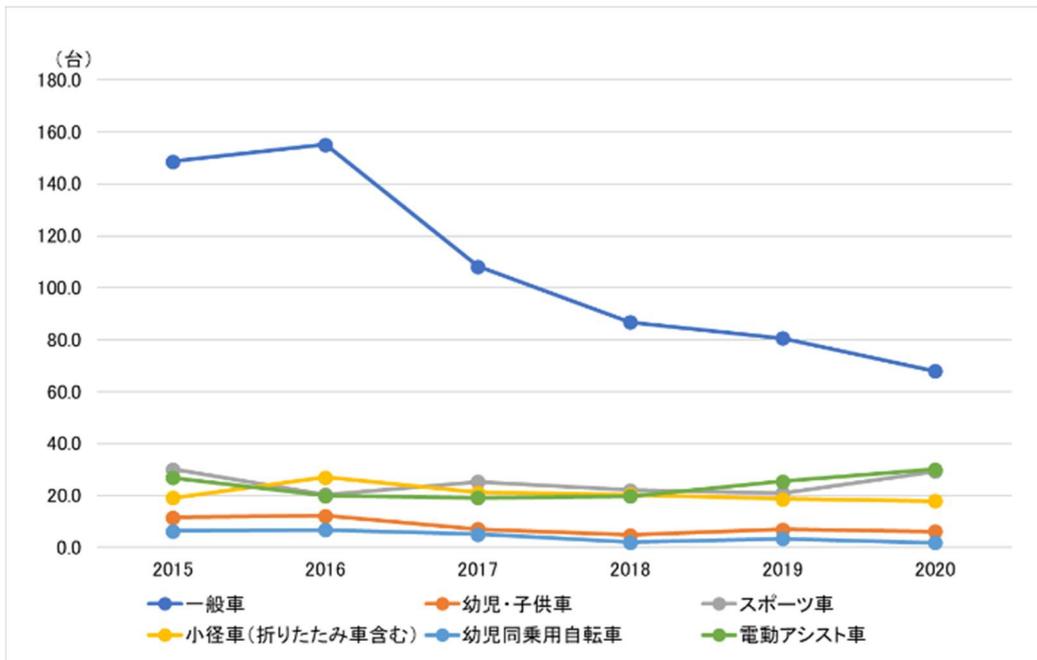


図 2-35 1店舗当たり平均車種別新車販売台数(近畿ブロック)



図 2-36 交通安全教室の様子

表 2-5 安全・安心における課題

<p>主な課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車に関する交通ルールの周知と自転車事故の実態に即した安全教育の推進 ○全ての年齢層の自転車利用者に対するヘルメットなど安全装備の装着の促進 ○多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の普及 ○自転車が有する機動性を活かした災害時、特に大規模災害時における地域の安全・安心の向上 ○交通事故の傾向を踏まえた交通安全の啓発活動の促進 ○自転車の種類に応じた交通安全対策 ○主要幹線道路をはじめとした交通事故減少に向けた交通安全対策
-------------	--

3. 計画の目標設定と実施すべき施策

本市の自転車を取り巻く現状と課題を踏まえ、自転車の活用を計画的に推進するため、計画の目標を定め、具体的な実施すべき施策を定めます。

3.1 目標1：公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり

3.1.1 計画の目標と数値目標

目標1：公共交通と連携しながら効率的に自転車を活用できる環境づくり

自転車は、温室効果ガスの一種である二酸化炭素を排出しない身近な交通手段である一方で、地形や高低差、天候、移動距離などにおいて、自転車活用において様々な課題もあります。こういった自転車活用の特性を踏まえつつ、快適な自転車通行空間を創出しながら、公共交通からの「ラストワンマイル」の自転車活用を目指すなど、自転車と公共交通の連携と利便性向上を推進します。これによって、過度な自動車利用による環境負荷を低減しながら、道路交通の円滑化に寄与するような環境づくりを推進します。

■自転車通行空間の整備の推進

【目標の実現に向けた方向性】

自転車ネットワークの形成を踏まえ、自転車通行空間の整備を推進し、効率的に自転車を活用できる環境づくりを推進する。

【目標の把握方法】

自転車通行空間の整備予定路線を全て整備することとし、数値については市の整備実績をもとに把握する。

3.1.2.2 計画に基づく施策の着実な実施の促進

施策 1-1 自転車通行空間ネットワークの形成

自転車空間ネットワークの形成にあたっては、本市の特性である4つの区域と7つの軸の考え方を踏まえるとともに、これまで大阪府で整備されてきた自転車通行空間の整備状況等を反映しながら、別途整備計画を策定します。そして、ロングライドやヒルクライムのような本格的なサイクリングのほか、自転車を活用した新しい楽しみ方である散走など、それぞれの目的に応じた安全で快適な自転車通行空間を効率的、効果的に整備します。

なお、自転車ネットワークについては、社会情勢の変化等に応じて適宜、見直していくものとします。

※別途、整備計画を策定します。



図 3-2 本市における4つの区域と7つの軸
(岸和田市まちづくりビジョン将来構想)

取組 1-1：自転車ネットワーク路線の設定方針と整備形態基準の検討

自転車ネットワーク路線について、府などの関係機関と調整を行いながら、ネットワーク路線の設定方針及び整備形態基準を検討します。

取組 1-2：整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

3.1.2.3 自転車通行空間の計画的な整備推進

施策 1-2 安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備

安全で快適な自転車空間を創出するため、関係機関の相互の連携・調整を図りつつ、計画的な整備を推進します。

取組 1-3：「安全で快適な自転車利用創出ガイドライン」に基づく整備

「安全で快適な自転車利用創出ガイドライン」に基づき、整備のあり方を深化させ、整備に向けた検討を行っていきます。

取組 1-4：道路構造条例の適正な運用

「岸和田市道路構造条例」に基づく自転車道及び自転車専用通行帯の整備について適正な運用を行っていきます。

取組 1-5(取組 1-2【再掲】)：整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

取組 1-6：交通安全と円滑化のための道路の維持管理の推進

道路標識や道路標示については、道路管理者と交通管理者が連携しながら、適切な設置と維持管理に努めます。

取組 1-7：スマートモビリティの取組みによる自転車利用環境の向上

スマートモビリティの取組みを通じて、自転車利用環境の向上に活用する仕組みを研究します。

取組 1-8：自転車の利用促進による地球温暖化の防止

短中距離の移動については、自家用車から自転車や公共交通機関への利用転換を促進するため、きしわだ環境フェアなどの地球温暖化防止活動の機会を通じて、広報啓発に努めます。

3.1.2.4 違法駐車取締りの推進等による自転車通行空間の確保**施策 1-3 違法駐車取締り等による自転車通行空間の確保**

迷惑駐車等については、「岸和田市迷惑駐車の防止に関する条例」を定めており、岸和田駅周辺を迷惑駐車防止重点地域と設定し、関係機関と連携しながら防止啓発活動を行っています。今後も岸和田警察署などと連携しながら、違法駐車取締りを推進します。

取組 1-9：条例に基づく違法駐車取締りの推進

岸和田市迷惑駐車の防止に関する条例に基づき、迷惑駐車防止重点地域を中心に違法駐車取締りを岸和田警察署と連携しながら、違法駐車防止のための啓発活動に努めます。

取組 1-10：中央帯・植樹帯等の活用

既存都市計画道路等における自転車通行空間に活用可能な中央帯や植樹帯の有無を整理するとともに、新規都市計画道路の整備については、自転車通行空間の設置に努めます。

取組 1-11：違法駐車取締りに係るガイドラインへの対応

道路管理者と交通管理者と連携しながら、ガイドラインに応じた違法駐車取締りに努めます。

施策 1-4 放置自転車対策の推進

公道への自転車・バイク等の放置は、障害者はもちろん人や車の通行の妨げとなり、大変危険で迷惑となっています。本市では、「岸和田市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、人がたくさん往来する市内の鉄道駅周辺の公共の通路上を「自転車等放置禁止区域」に指定し、そこに放置している自転車・原付バイクの撤去を行っています。今後も放置自転車の多い地域については、自転車放置禁止区域の見直しや新たな指定を検討するとともに、効果的な放置自転車の撤去を実施します。



図 3-3 自転車等放置禁止区域

取組 1-12：放置自転車等の防止啓発

自転車等放置防止啓発活動業務や迷惑駐車防止啓発活動業務と連携した方策の可能性を探ります。

3.1.2.5 シェアサイクルの普及促進**施策 1-5 シェアサイクルの普及促進**

国や大阪府や民間企業と連携し、シェアサイクルの普及促進に努めるとともに、市の施設をはじめとしたサイクルポートの設置のあり方や市域全域を対象としたシェアサイクルのあり方について検討を進めます。

取組 1-13：シェアサイクルの検討

新たなシェアサイクルのしくみについて、各種関係機関との意見交換を行いながら、調査研究を推進します。

取組 1-14：シェアサイクルの安全性及び快適性の向上

市域を跨いだ公共交通を補完する交通システムとして機能するよう、OSPF（大阪スマートシティパートナーズフォーラム）等の取組みを活用しながら近隣市町との協議を重ね、サービス提供エリアの充実を目指します。

取組 1-15：サイクルポート設置の検討

人（徒歩）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車との連携を強化し、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる交通体系の構築に寄与するサイクルポート設置に向けた方針を検討します。

施策 1-6 レンタサイクルの普及促進

岸和田駅 3 号自転車等駐車場において、岸和田 TMO がレンタルサイクル「だんじりん」を運営しています。これまでの事業効果を踏まえながら、その普及促進を図っていきます。



図 3-4 だんじりんのロゴ

取組 1-16 : 「だんじりん」をはじめとしたレンタルサイクルの普及促進

岸和田 TMO が運営する「だんじりん」について事業効果や検証などの評価を継続的に行いながら、地域活性化に寄与するレンタルサイクルの支援や普及促進に努めます。

3.1.2.6 地域のニーズに応じた自転車等駐車場の整備推進**施策 1-7 ニーズに応じた自転車等駐車場の利便性向上**

自転車利用や放置自転車の状況を踏まえ、目的や日時等の利用特性に応じた駐輪施設整備の見直しを検討するとともに、利便性向上のための取組みを推進します。

取組 1-17 : 自転車等駐車場の適正化

自転車等駐車場は、民間の自転車等駐車場が駅前付近の狭小地等での設置が進んでいることを踏まえ、利用実態等を勘案しながら施設規模の縮小も踏まえた適正化や機械化システムの導入を検討します。

取組 1-18 : 自転車等駐車場設置に向けた鉄道事業者との連携

鉄道駅周辺における自転車等駐車場の円滑な設置に向けて、鉄道高架下等を活用した設置を鉄道事業者に働きかけます。

施策 1-8 サイクルラックに関する情報共有

多様な自転車の駐輪ニーズに対応するため、サイクルラックに関する技術基準の見直し等への対応に努めます。

取組 1-19 : サイクルラックに関する動向の注視

サイクルラックに関する技術基準の見直し動向を注視し、適宜、指定管理者に情報提供を行います。

3.1.2.7 自転車のIoT化の促進

施策 1-9 自転車活用の推進に向けたIoT化

各種調査や研究結果を踏まえてIoTの活用を推進し、自転車活用推進のための方策等の検討を推進します。

取組 1-20：自転車ビッグデータの活用検討

自転車プロープデータをはじめとした各種ビッグデータの入手方法を確認するとともに、データ活用に向けた費用対効果を整理します。

取組 1-21(取組 1-7【再掲】)：スマートモビリティの取組みによる自転車利用環境の向上

スマートモビリティの取組みを通じて、自転車利用環境の向上に活用する仕組みを研究します。

取組 1-22：自転車活用の最適化の検討

スマートモビリティの取組みを通じて、シェアサイクルにおける自転車の再配置の最適化のあり方を調査研究します。

施策 1-10 MaaSの導入検討

スマートモビリティの取組みを通じてシェアサイクルと公共交通を組み合わせた経路検索や予約・キャッシュレス決済まで行うMaaS(Mobility as a Service)の導入を検討します。

取組 1-23：MaaSの研究

大学等の教育機関とタイアップし、スマートモビリティの取組みとして本市の状況に即したMaaSの研究に取り組めます。

取組 1-24：MaaSの導入可能性の検討

「MaaS 関連データの連携に関するガイドライン」を踏まえ、スマートモビリティ提案事業の取組みによる導入可能性を検討します。

3.1.2.8 まちづくりと連携した総合的な取組の実施

施策 1-11 まちづくりとの連携による整備

道路や公共交通、歩行者、自転車などに関わるまちづくりと連携しながら、自転車通行空間の整備等を推進します。

取組 1-25：都市計画道路泉州山手線の整備促進

都市計画道路泉州山手線の整備やそれと関連する面整備に合わせて、サイクル&バスライド機能を備えた新拠点交通広場を整備します。

取組 1-26：シェアサイクルの取組みと合わせたサイクルポートの設置の検討

公共交通の位置づけを明確にしながら、シェアサイクルの取組みと合わせてサイクルポートの設置方針を検討します。

取組 1-27：ゾーン 30 区域内の安全対策の促進

岸和田警察署と協議を行いながら、ゾーン 30 区域内の交通安全対策を促進します。

3.2 目標2：市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり

3.2.1 計画の目標と数値目標

目標2：市民の自転車活用を機会として健康づくりを育む環境づくり

自転車は、手軽な乗り物であり、日常生活やスポーツ競技、レクリエーション活動など、幅広く健康づくりができる乗り物です。自転車活用を機会に日常の活動を増進しながら、市民の健康増進を育む環境づくりを推進します。

■自転車通勤の促進

【目標の実現に向けた方向性】

市民が自転車活用を推進することで、それを機会に健康づくりに勤しむとともに、健康づくりを育む環境づくりを推進する。

3.2.2 実施すべき施策

3.2.2.1 施策体系



図 3-5 目標 2: 施策の体系

3.2.2.2 自転車競技施設の整備促進

施策 2-1 BMX コースの整備

UCI（国際自転車競技連合）の自転車競技規則に定められた要件を満たす、国際基準のBMXコースの整備を検討します。

取組 2-1：BMX コースの整備

サイクルピア岸和田において整備されている BMX コースについて、国際基準を満たすコースとするため、移設等も踏まえた整備を検討します。

3.2.2.3 公道や公園等の活用による安全に自転車に乗れる環境の創出

施策 2-2 岸和田競輪場及びサイクルピア岸和田の活用

市民がサイクリススポーツを身近に慣れ親しめるよう、岸和田競輪場の活用を推進します。

取組 2-2：岸和田競輪場におけるイベントの開催

幅広い年齢層の自転車愛好家や自転車に興味を持っている方を対象としたバンク走行会、補助輪なしで自転車に乗れない児童を対象とした自転車乗り方教室等、各種イベントの開催により岸和田競輪場を活用した市民参加を促進します。

取組 2-3：サイクルピア岸和田におけるイベントの開催

関係団体と連携し、BMX 教室をはじめとした幅広い年齢層による各種イベントの開催によるサイクルピア岸和田を活用した市民参加を促進します。

施策 2-3 バリアフリー基本構想等との調整

バリアフリー基本構想において位置付けた生活関連経路等との調整を図ります。

取組 2-4：バリアフリー基本構想等との調整

高齢者や障害者をはじめとしたすべての人が快適に移動できるよう、バリアフリー基本構想において定められた生活関連経路等において、自転車の走行環境を配慮できるよう努めます。

施策 2-4 タンDEM自転車の公道走行の検討

タンDEM自転車の公道走行について検討を行います。

取組 2-5：タンDEM自転車の公道走行の検討

タンDEM自転車の公道走行について、国や府の考え方や取組みを踏まえながら、岸和田警察署と必要に応じた対策協議を行います。

3.2.2.4 自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発の推進

施策 2-5 自転車活用による健康づくりの推進

自転車を活用した健康づくりに関する広報や啓発活動を推進します。

取組 2-6：サイクルマップの配信・配布

プロの競輪選手が実際にトレーニングしているコース、初心者でも安心して走れるコース、家族や友達と一緒に楽しく気軽に回れるコースなどのマップについて、ホームページを通じた紹介や配布を行います。

取組 2-7：大学等と連携したマップづくり

大学等の教育機関と連携してこころに残る景観を巡るマップなど、散走に活用できるマップづくりを行います。

取組 2-8：自転車関連イベントの企画

各種スポーツイベントにおいて、スポーツ推進委員協議会など関係機関と連携して自転車関連イベントの企画を推進します。

取組 2-9：電動アシスト自転車の普及

起伏の大きいエリアでのスムーズな移動のほか、運転免許返納する高齢者のフレイル予防などに寄与する電動アシスト自転車の普及に向けた取組みを進めます。

3.2.2.5 自転車通勤等の促進

施策 2-6 自転車通勤等の促進

自転車通勤等を促進するための広報啓発をはじめとした総合的な取組みを推進します。

取組 2-10：エコ通勤などによる自転車利用の推進

環境負荷の少ない移動手段の促進に向け、自転車通勤推進企業の宣言の検討やエコ通勤、短中距離の職務移動における公用自転車の利用促進など、自転車利用の推進に努めます。

取組 2-11：自転車通勤についての情報収集

自転車通勤への転換を促進するための有効な支援策等について情報収集に努めます。

取組 2-12：庁舎における駐輪スペースの確保とサイクルポートの設置検討

自転車通勤者や来庁者のために必要な駐輪スペースを確保するとともに、シェアサイクル事業者のサイクルポート設置に向けた協力根拠となる方針を検討します。

3.3 目標3：回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり

3.3.1 計画の目標と数値目標

目標3：回遊性や人々の交流が向上し観光振興につながる環境づくり

本市は、だんじり祭をはじめとした有形・無形の豊富な観光資源を有するまちです。これらの観光資源へ自転車で巡り、観光資源の魅力等を楽しみ、人々が交流できるサイクリング環境を創出するとともに、自転車で走ること自体をたのしめるよう、サイクルツーリズムによる観光振興を推進します。

■泉州地域における宿泊者数の増加

【目標の実現に向けた方向性】

自転車活用によって市内に来訪する観光客数の増加に伴う宿泊者数の増加により、観光振興を推進する。

【目標の把握方法】

宿泊者数の増加数値については「大阪府観光統計調査」の「大阪の延べ宿泊者数・外国人延べ宿泊者数」より把握する。

3.3.2 実施すべき施策

3.3.2.1 施策体系

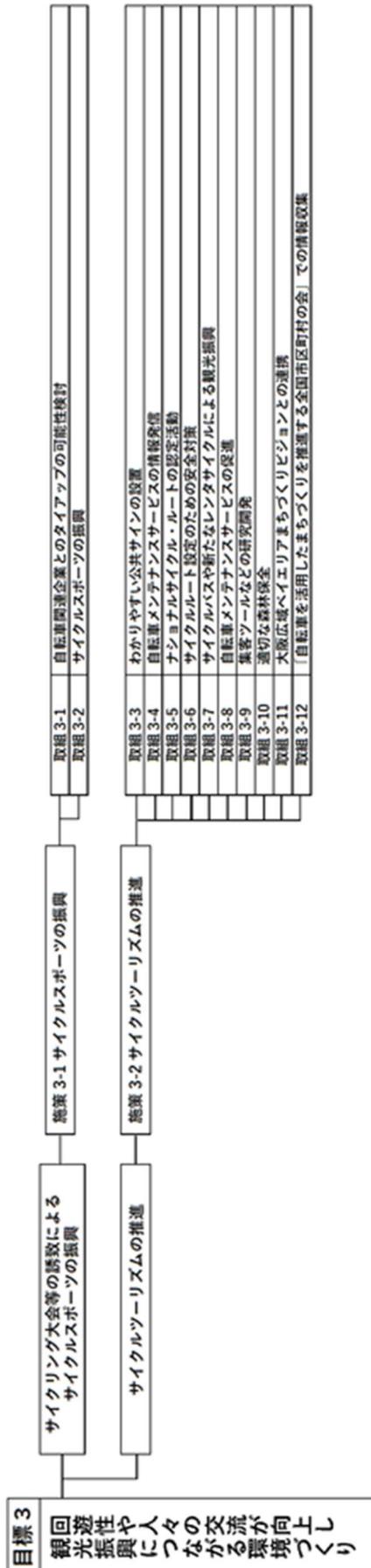


図 3-6 目標3: 施策の体系

3.3.2.2 サイクリング大会等の誘致によるサイクルスポーツの振興

施策 3-1 サイクルスポーツの振興

サイクルスポーツを振興し観光振興につなげるため、サイクリング大会等の誘致を推進します。

取組 3-1：自転車関連企業とのタイアップの可能性検討

本市にゆかりのある自転車関連企業と自転車イベント等に関するタイアップの可能性を検討します。

取組 3-2：サイクルスポーツの振興

自転車競技の普及のため、関係団体と協議や検討を行いながら、自転車イベント等を通じて、サイクルスポーツを推進します。

3.3.2.3 サイクルツーリズムの推進

施策 3-2 サイクルツーリズムの推進

官民が連携しながら、本市の観光振興につながるサイクルツーリズムを推進します。

取組 3-3：わかりやすい公共サインの設置

岸和田市公共サインガイドラインに基づき、事業者が設置する場合は、わかりやすく、景観に配慮したサインとなるよう誘導します。

取組 3-4：自転車メンテナンスサービスの情報発信

(一社) KIX 泉州ツーリズムビューローと連携し、自転車メンテナンスサービス協力店舗を募集した上で、情報発信が行えるような仕組みの調査・研究を推進します。

取組 3-5：ナショナルサイクル・ルートの認定活動

(一社) KIX 泉州ツーリズムビューローと連携し、泉州サイクルルートがナショナルサイクル・ルートとして認定されるようなルートの調査・研究を推進します。

取組 3-6：サイクルルート設定のための安全対策

サイクルルート設定にあたって各施設管理者との安全対策協議を行うとともに、岸和田警察署と交通事故減少に向けた対策協議を推進します。

取組 3-7：サイクルバスや新たなレンタサイクルによる観光振興

路線バス事業者に対してサイクルバスの取組事例について情報提供を行うとともに、バスと乗り捨てレンタサイクルの共栄可能性の調査・研究を推進します。

取組 3-8：自転車メンテナンスサービスの促進

自転車メンテナンスサービスや、サイクリストの受入サービス店舗の有無を調査します。

取組 3-9：集客ツールなどの研究開発

集客ツールなどによる回遊型コンテンツの企画立案の研究を推進します。

取組 3-10：適切な森林保全

ヒルクライムのコースとなっている葛城山を中心とする良好な森林などの自然環境を保全するとともに、林道通行に対する注意喚起の看板設置を推進します。

取組 3-11：大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンとの連携

大阪広域ベイエリアまちづくり推進本部が策定した大阪広域ベイエリアまちづくりビジョンと連携した取組みを推進します。

取組 3-12：「自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村の会」での情報収集

自転車を活用したまちづくりを推進する全国市区町村の会における活動を通じて、先進事例等の情報収集や情報共有を推進します。

3.4 目標4：安全・安心に自転車利用ができる環境づくり

3.4.1 計画の目標と数値目標

目標4：安全・安心に自転車利用ができる環境づくり

自転車は、手軽な乗り物であることで、使用者によっては交通安全上、危険な乗り物となります。また、道路交通法改正によって、交通ルールの遵守と交通マナーを実践していくことが必要です。交通安全に関する教育や啓発を通じて、自転車・歩行者・自動車がお互いに交通ルールを理解しながら、尊重しあう意識を醸成するとともに、自転車通行空間を創出しながら安全・安心に自転車利用ができる環境づくりを推進します。

■自転車事故件数の減少

【目標の実現に向けた方向性】

本市における自転車事故件数を減少させ、安全・安心な自転車利用を推進する。

【目標の把握方法】

本市の自転車事故件数の減少数値については「大阪府の交通白書」の「市区両村別市区町村別自転車事故発生件数」より把握する。

3.4.2 実施すべき施策

3.4.2.1 施策体系

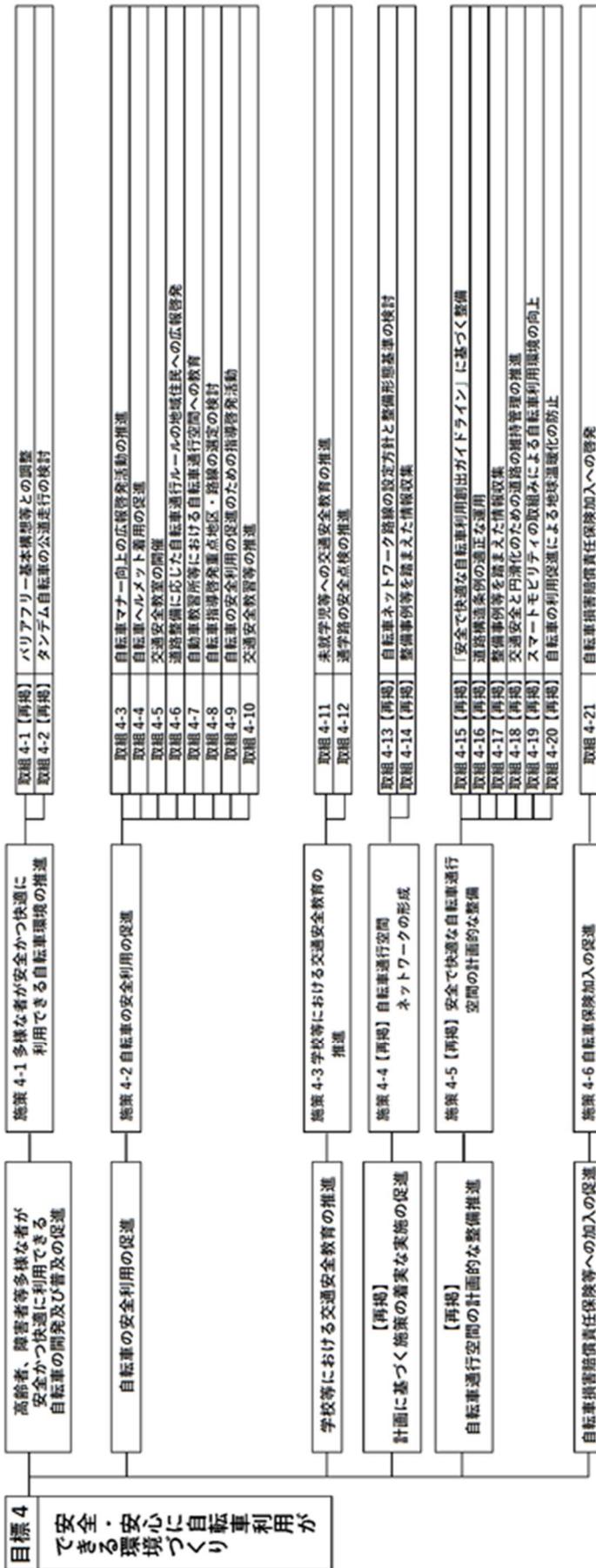


図 3-7 目標 4: 施策の体系

3.4.2.2 高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車の開発及び普及の促進

施策 4-1 多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車環境の推進

高齢者、障害者等多様な者が安全かつ快適に利用できる自転車環境の創出を推進します。

取組 4-1(取組 2-4【再掲】)：バリアフリー基本構想等との調整

高齢者や障害者をはじめとしたすべての人が快適に移動できるよう、バリアフリー基本構想において定められた生活関連経路等において、自転車の走行環境を配慮できるよう努めます。

取組 4-2(取組 2-5【再掲】)：タンデム自転車の公道走行の検討

タンデム自転車の公道走行について、国や府の考え方や取組みを踏まえながら、岸和田警察署と必要に応じた対策協議を行います。

3.4.2.3 自転車の安全利用の促進

施策 4-2 自転車の安全利用の促進

自転車の安全利用に向けた広報啓発活動を推進します。

取組 4-3：自転車マナー向上の広報啓発活動の推進

自転車マナーアップ月間において、自転車マナー向上のためのポスターを掲示するなど、広報啓発を推進します。

取組 4-4：自転車ヘルメット着用の促進

大阪府自転車条例に基づいた自転車利用の際の自転車ヘルメットの着用について、補助制度の検討や市民の交通意識の向上に資する広報啓発を推進します。

取組 4-5：交通安全教室の開催

岸和田市、岸和田警察署、交通指導員による交通安全教室を開催し、交通安全に対する啓発活動を推進します。

取組 4-6：道路整備に応じた自転車通行ルールの地域住民への広報啓発

市道の整備に合わせて地域住民への自転車通行ルールの広報啓発に努めます。

取組 4-7：自動車教習所等における自転車通行空間への教育

岸和田自動車教習所や「交通事故をなくす運動」岸和田市推進本部などによる自転車通行空間への走行教育等を促進します。

取組 4-8：自転車指導啓発重点地区・路線の選定の検討

岸和田警察署と連携し、自転車指導啓発重点2路線（①岸和田警察署東交差点～南海岸和田駅前ロータリーの間（岸和田駅東停車場線）②和泉高校東交差点～土生交差点の間（岸和田港塔原線））については、より指導啓発活動を推進します。

取組 4-9：自転車の安全利用の促進のための指導啓発活動

交通指導員や岸和田警察署と連携し、自転車の安全利用の促進のため、自転車の交通違反者に対して指導警告カードで指導するなど、指導啓発活動に努めます。

取組 4-10：交通安全教習等の推進

「交通事故をなくす運動」岸和田市推進本部と連携し、自動車教習所で実施する安全教習等を推進します。

3.4.2.4 学校等における交通安全教育の推進**施策 4-3 学校等における交通安全教育の推進**

交通安全意識の向上のため、学校等における交通安全教室の開催等を推進します。

取組 4-11：未就学児等への交通安全教育の推進

保育園や幼稚園等に向けた交通安全教室の開催等による交通安全教育を推進します。

取組 4-12：通学路の安全点検の推進

現行スキームによる通学路安全点検を継続実施します。

3.4.2.5 計画に基づく施策の着実な実施の促進【再掲】**施策 4-4(施策 1-1【再掲】) 自転車通行空間ネットワークの形成****取組 4-13(取組 1-1【再掲】)：自転車ネットワーク路線の設定方針と整備形態基準の検討**

自転車ネットワーク路線について、府などの関係機関と調整を行いながら、ネットワーク路線の設定方針及び整備形態基準を検討します。

取組 4-14(取組 1-2【再掲】)：整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

3.4.2.6 自転車通行空間の計画的な整備推進【再掲】

施策 4-5(施策 1-2【再掲】) 安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備

安全で快適な自転車空間を創出するため、関係機関の相互の連携・調整を図りつつ、計画的な整備を推進します。

取組 4-15(取組 1-3【再掲】) : 「安全で快適な自転車利用創出ガイドライン」に基づく整備

「安全で快適な自転車利用創出ガイドライン」に基づき、整備のあり方を深化させ、整備に向けた検討を行っていきます。

取組 4-16(取組 1-4【再掲】) : 道路構造条例の適正な運用

「岸和田市道路構造条例」に基づく自転車道及び自転車専用通行帯の整備について適正な運用を行っていきます。

取組 4-17(取組 1-2【再掲】) : 整備事例等を踏まえた情報収集

自転車通行空間の整備事例を踏まえ、効果の分析や課題抽出などの情報収集を行います。

取組 4-18(取組 1-6【再掲】) : 交通安全と円滑化のための道路の維持管理の推進

道路標識や道路標示については、道路管理者と交通管理者が連携しながら、適切な設置と維持管理に努めます。

取組 4-19(取組 1-7【再掲】) : スマートモビリティの取組みによる自転車利用環境の向上

スマートモビリティの取組みを通じて、自転車利用環境の向上に活用する仕組みを研究します。

取組 4-20(取組 1-8【再掲】) : 自転車の利用促進による地球温暖化の防止

短中距離の移動については、自家用車から自転車や公共交通機関への利用転換を促進するため、きしわだ環境フェアなどの地球温暖化防止活動の機会を通じて、広報啓発に努めます。

3.4.2.7 自転車損害賠償責任保険等への加入の促進

施策 4-6 自転車保険加入の促進

近年、自転車利用者のマナー違反による事故が後を絶たず、事故による高額な賠償請求事例も発生しています。大阪府では、平成 28 (2016) 年 4 月 1 日に自転車の交通事故防止と被害者の保護を図るため、「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が施行され、自転車の安全利用促進、点検・整備の促進、高齢者の自転車用ヘルメットの着用の努力義務などが規定されました。

また、平成 28 (2016) 年 7 月 1 日からは、自転車事故による賠償責任を補償する保険への加入が義務付けられました。自転車利用者が万が一、損害賠償責任を負った場合に備え、自転車保険

の必要性や大阪府の条例をはじめ、国や関係機関が作成するポスターチラシなどによる広報・啓発活動に取り組み、自転車保険加入の促進を図ります。

大阪府では 自転車保険に加入 しなければなりません。

大阪府自転車条例により、自転車保険の加入義務化が
平成28年7月1日施行されます。

もしも、自転車事故で加害者になったら、

高額賠償事例
賠償額 9,521万円
(神戸地裁 平成25年7月判決)

男子小学生が夜間、自転車で帰宅途中に、歩行中の女性と正面衝突。
女性は頭蓋骨骨折等で意識が戻らず、監督責任を問われた母親に賠償命令。



保険の加入確認にご協力を!! 裏面へ

まずは、加入している保険の補償内容を裏面からご確認ください。
あなたは、すでに保険に入っているかもしれません。

大阪府 (条例に関するお問い合わせ)
大阪府自転車条例総合窓口 電話番号06(6944)6736

事故の相手方を補償する自転車保険の種類

- 自転車事故による損害賠償責任は「個人賠償責任保険」で補償されます。
- TSマーク付帯保険は、自転車安全整備店で購入、点検、整備した自転車に貼られるTSマークに付帯した保険です。

自転車保険の種類	保険の補償
自動車向け保険	自転車事故に加入した保険
個人賠償責任保険	自動車保険の特約 火災保険の特約 傷害保険の特約
共済	全労済、市民共済など
団体保険	会社等の団体保険 PTAの保険
TSマーク付帯保険	自転車の安全に付帯した保険
クレジットカードの付帯保険	カード会員向けに付帯した保険

保険に加入していますか?

保険証券、保険加入証がある方はお手元にご用意いただき、チェックシートで確認ください。

チェックシート

- チェック1で「加入していない」に勾印の場合は下の質問へ、「加入している」に勾印の場合はチェック2へ進んでください。
- チェック1の質問すべてが「加入していない」に勾印の場合はチェックシート下部①へお進みください。

保険の種類	チェック1		チェック2		加入している場合は、補償が及ぶかどうか
	加入している	加入していない	加入している	加入していない	
自動車向け保険	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	「加入していない」に勾印した場合は、以下の場合は、補償が及ぶ場合があります。		
自動車保険の特約	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
個人賠償責任保険	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	● 賠償責任特約、特約(個人賠償責任特約)は加入しているかご確認ください。		チェック2で「加入している」に勾印した場合は、補償が及ぶ場合があります。
傷害保険の特約	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
共済	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	● 共済の補償、特約は加入しているかご確認ください。		「加入していない」に勾印した場合は、チェックシート下部①へお進みください。
団体保険	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
自転車事故に付帯した保険	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	「加入していない」に勾印した場合は、以下の場合は、補償が及ぶ場合があります。		
クレジットカードの付帯保険	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	「加入していない」に勾印した場合は、以下の場合は、補償が及ぶ場合があります。		

①大阪府自転車条例に於いて、自転車専門店や損害会社の協力を得て、様々な「おおきか自転車隊員」もご用意しました。
詳しくは [ここをクリック](#)。 [おおきか自転車隊員](#)。

②すでに加入されている保険、共済など、自転車事故を補償する特約をつけることが出来る場合があります。加入方法等については、保険証券の「加入証」を確認し、各損害会社や共済組合、各団体と直接お問い合わせください。

※保険証券の加入証を確認し、以下の大阪府と事業所を連絡し、お申し込みください。

全日本損害保険株式会社	カスタマーセンター	0120-975-000	年費約1,000円(税込)※1日・1回(1名専用特約)
東日本損害保険株式会社	保険センター	0120-228-001	年費約1,000円(税込)※1日・1回(1名専用特約)
海上自衛隊損害保険株式会社	カスタマーセンター	0120-101-111	年費約1,000円(税込)※1日・1回(1名専用特約)
山陽損害保険株式会社	カスタマーセンター	0800-234-818	年費約1,000円(税込)※1日・1回(1名専用特約)
東京海上日動火災保険株式会社	カスタマーセンター	0120-868-100	年費約1,000円(税込)

このチラシは2015.6.30現在の情報に基づいて作成されています。

図 3-8 大阪府条例による自転車保険加入の啓発チラシ

取組 4-21：自転車損害賠償責任保険加入への啓発

国や府、関係機関が作成する自転車損害賠償責任保険の加入のポスター、チラシを市役所内に掲示し、広報啓発を推進します。

4. 計画の推進体制

4.1 計画の推進体制

自転車活用の推進にあたっては、自転車通行空間や自転車駐車環境といった、ハード整備が必要である一方で、交通ルールやマナーの啓発といったソフト分野での取組みも必要であり、道路や公共交通といった都市交通全体の視点からの計画づくりを行うため、「岸和田市地域公共交通協議会」において計画策定や見直しを行うものとします。

4.2 計画のフォローアップ及び見直し方法

本計画の実現にあたっては、施策を評価しそれらを今後の施策に反映させることが重要です。実現にあたっては、本計画（Plan）の取組みを実施（Do）し、定期的に実施の評価（Check）を行い、改善（Act）し、次の計画（Plan）へつなげる PDCA サイクルの進行管理による遂行が重要となっています。本計画では、計画期末までに、計画実施の評価を行い、計画のフォローアップを行いながら計画を見直し、継続的に計画を推進していきます。また、社会情勢の変化等や、国や府の推進計画も勘案しながら、必要に応じて本計画の見直しを行うこととします。

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】 概要版

1. 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。

2. 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。

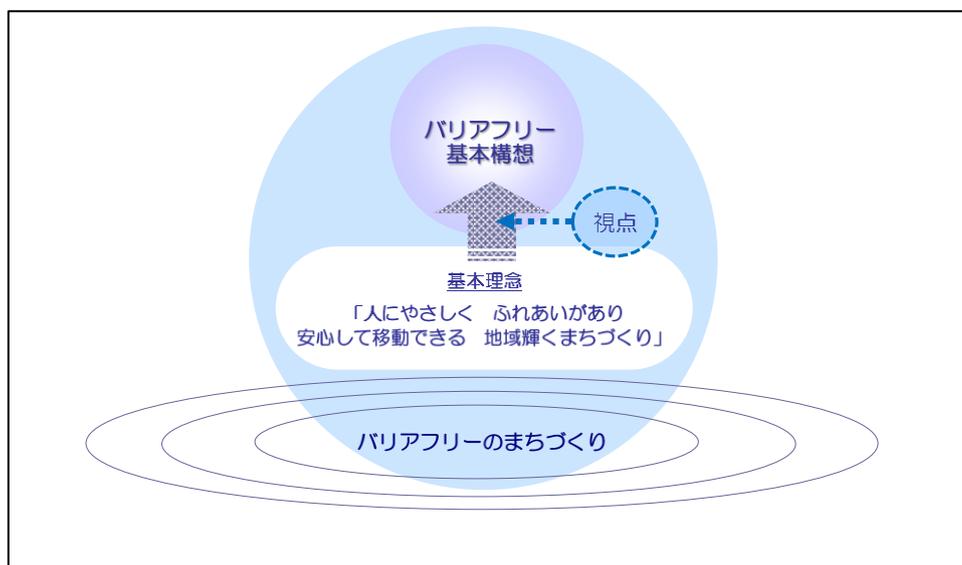
バリアフリー基本構想の基本理念

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

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。
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、市民一人ひとりのバリアフリー化についての理解を深めつつ、市民・当事者の方々と協働により、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. 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。



4. 整備の基本指針

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、信号交差点・交通規制、都市公園、ソフト的対策に分けて示します。

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・適正管理を基本とし、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。

整備の基本指針（抜粋）

①駅舎・駅前広場	1) 「移動円滑化された経路」の整備・適正管理 2) 通路の整備・適正管理 3) 利便施設の整備・適正管理 4) 情報案内設備の整備・適正管理 5) 転落時の安全確保 6) 駅前広場における乗継ぎ環境の整備・適正管理
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・適正管理を行います。
③信号交差点・交通規制	・「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。
④都市公園	・都市公園は「都市公園移動等円滑化基準」に適合したものとし、都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。
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・収集 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 3) 移動円滑化に関わる市民活動の促進 4) 心のバリアフリーの醸成 5) 交通安全教育・広報の推進 6) 先端技術・サービスの活用検討

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を踏まえ、短期・中期・長期の3種類に分けて示します。

- ・短期整備：令和4年度～令和8年度（5年間）
- ・中期整備：令和9年度～令和18年度（10年間）
- ・長期整備：令和19年度～

6. 重点整備地区の設定

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。

本市では、「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、地区の現況を踏まえ、生活関連施設および生活関連経路を選定します。

■重点整備地区

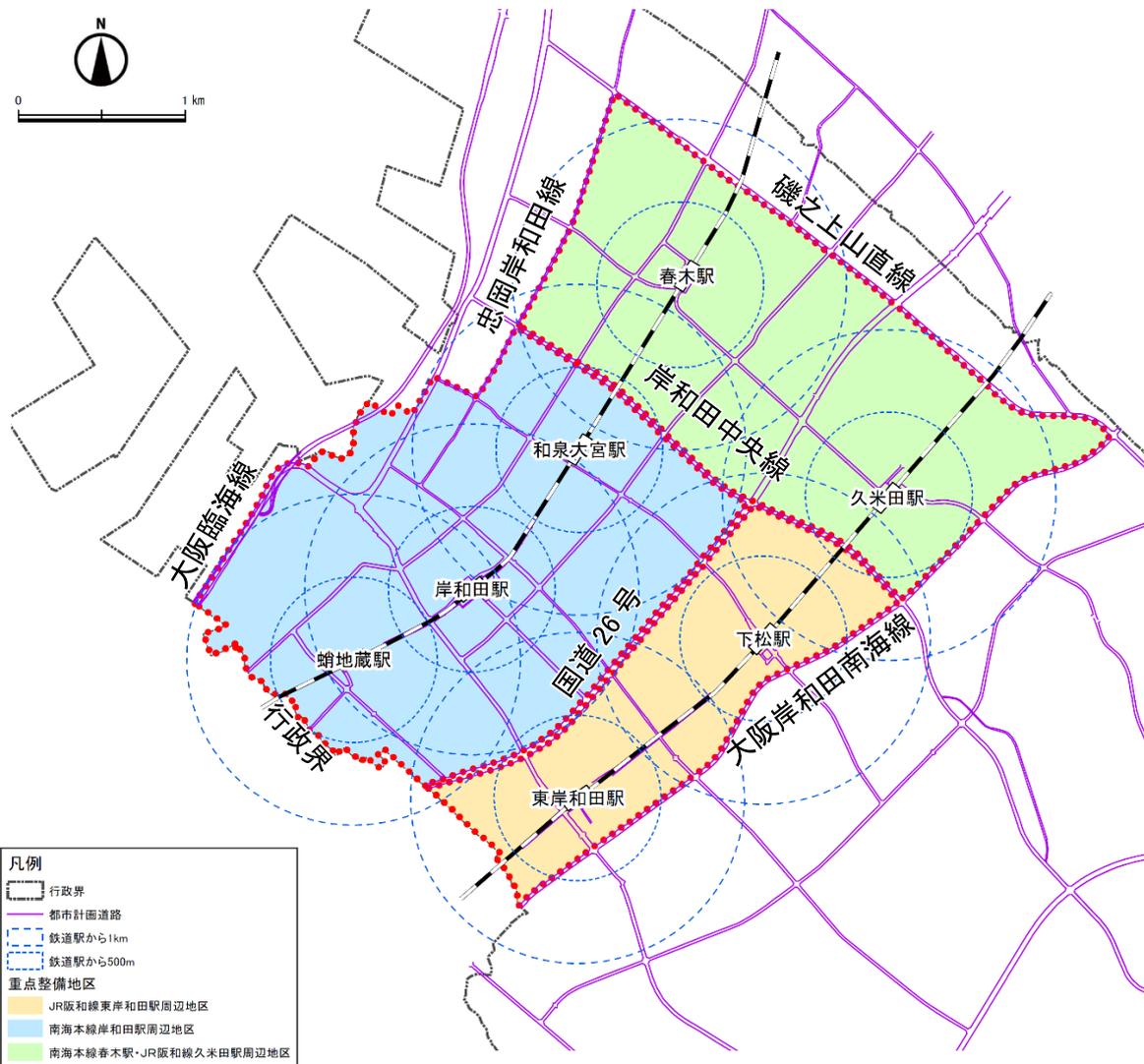
旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区

■生活関連施設

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

■生活関連経路

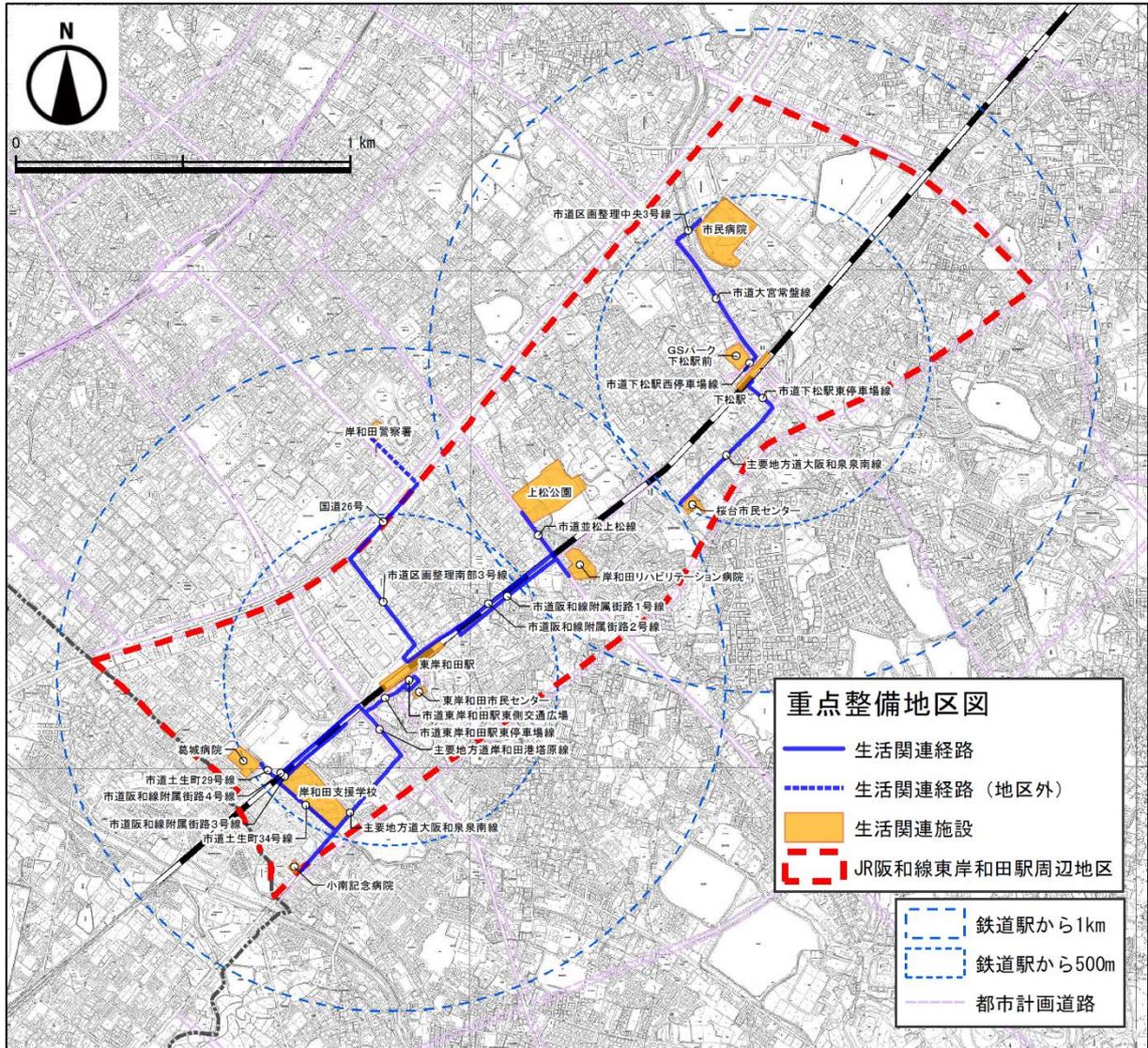
「生活関連施設相互間の経路」となっている、道路、駅前広場、通路など



加えて、生活関連施設の中には生活道路や歩車共存道路に面する施設もあることから、「準生活関連経路」を設定し、岸和田市の歴史・風土等を反映した空間づくりを進めます。

生活関連経路	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・保持を行う。
準生活関連経路	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。

JR 阪和線東岸和田駅周辺地区



生活関連施設

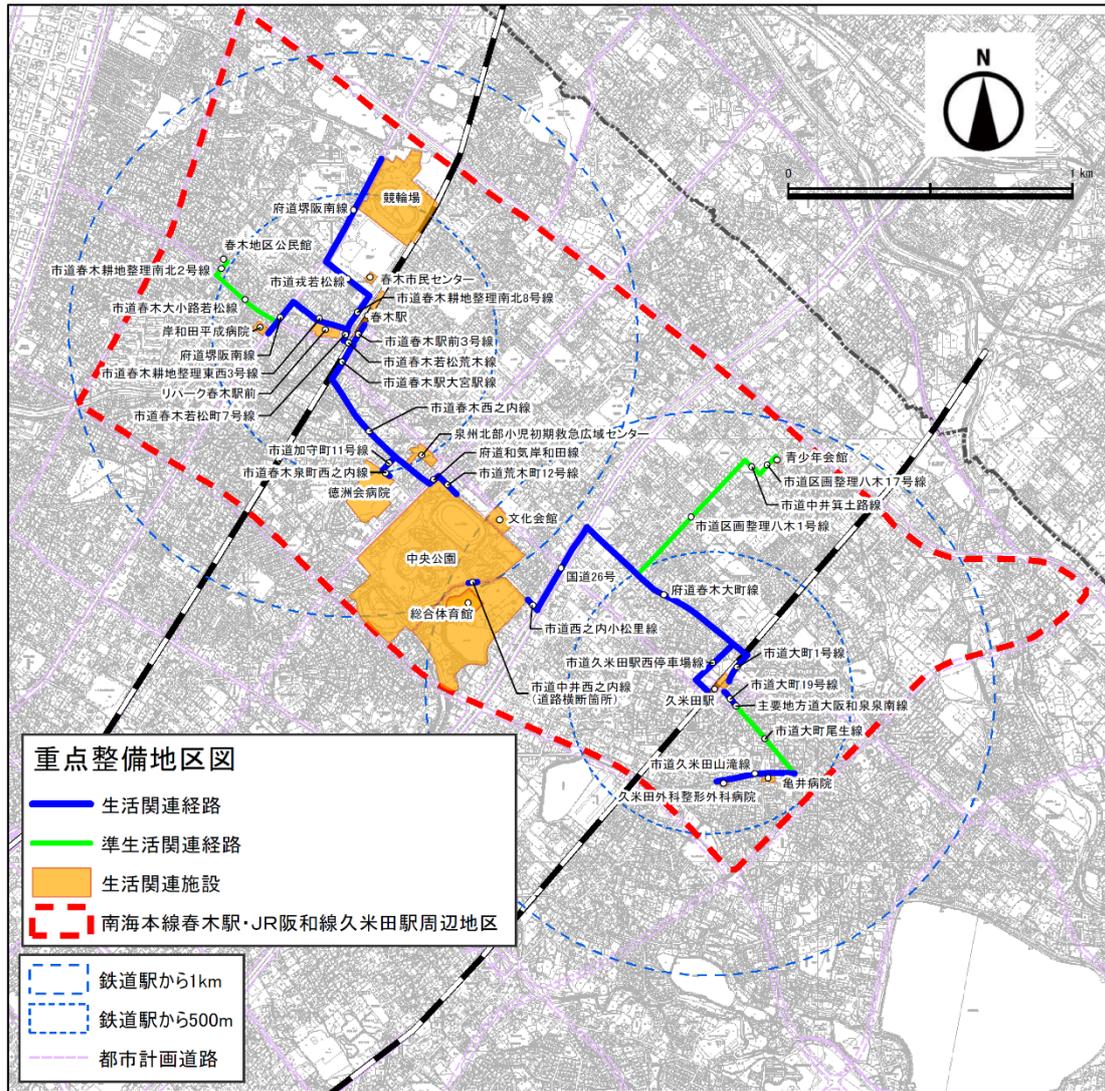
区分	生活関連施設名称
旅客施設	J R 東岸和田駅
	J R 下松駅
官公庁等	東岸和田市民センター
	桜台市民センター
	岸和田警察署※
都市公園	上松公園
学校	岸和田支援学校
病院	市民病院
	岸和田リハビリテーション病院
	葛城病院
	小南記念病院
路外駐車場	G S パーク下松駅前

※地区外の施設ですが、生活関連経路の一部が地区に含まれるため示しています。

生活関連経路

経路起点駅	路線名称
JR 東岸和田駅	国道 26 号
	主要地方道岸和田港塔原線
	主要地方道大阪和泉泉南線
	市道阪和線附属街路 1 号線
	市道阪和線附属街路 2 号線
	市道阪和線附属街路 3 号線
	市道阪和線附属街路 4 号線
	市道東岸和田駅東側交通広場
	市道東岸和田駅東停車場線
	市道土生町 29 号線
	市道土生町 34 号線
JR 下松駅	市道並松上松線
	市道区画整理南部 3 号線
	主要地方道大阪和泉泉南線
	市道下松駅西停車場線
	市道下松駅東停車場線
	市道区画整理中央 3 号線
	市道大宮常盤線

南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区



生活関連施設

区分	生活関連施設名称
旅客施設	南海春木駅
	J R久米田駅
官公庁等	競輪場
	春木地区公民館
	春木市民センター
	青少年会館
	文化会館
	総合体育館
都市公園	中央公園
病院	岸和田平成病院
	泉州北部小児初期救急広域センター
	徳洲会病院
	亀井病院
	久米田外科整形外科病院
路外駐車場	リパーク春木駅前

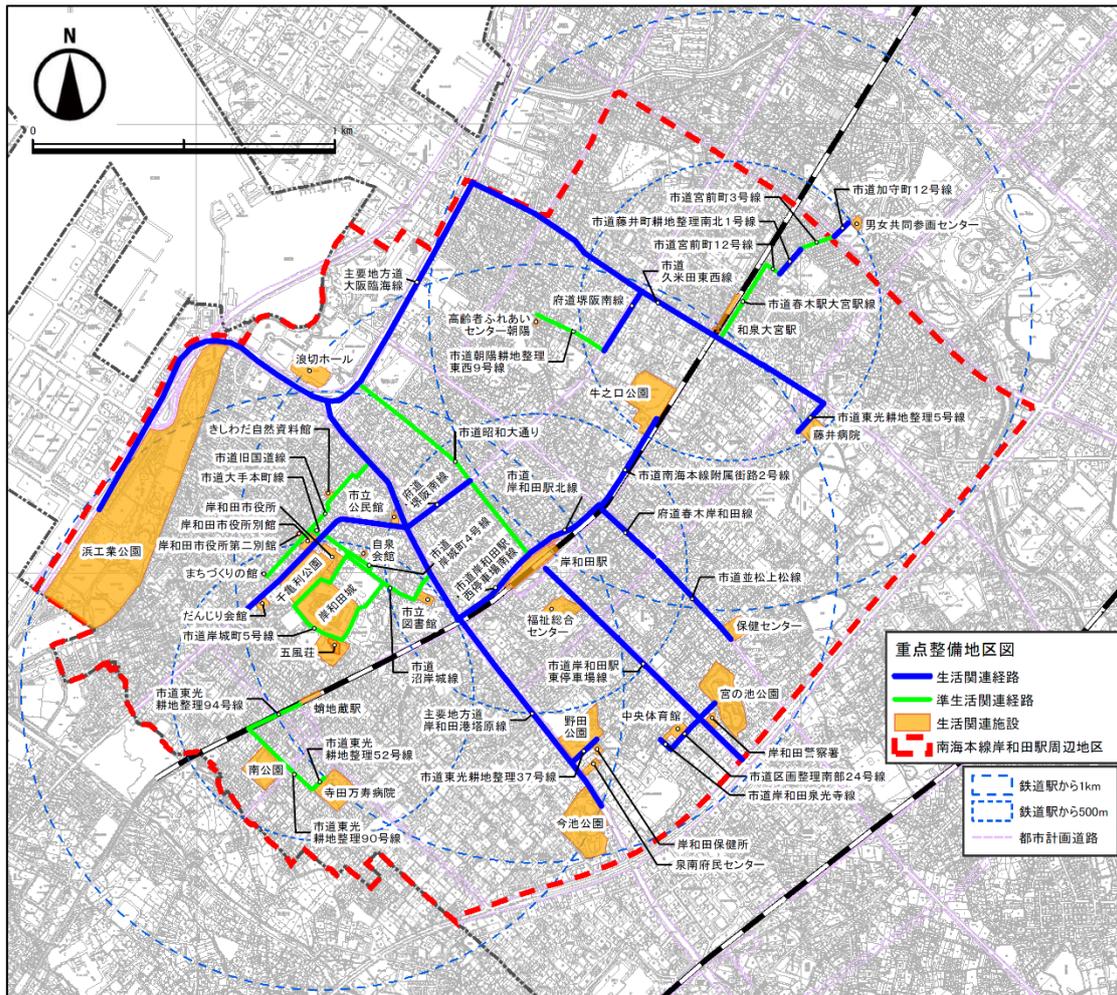
生活関連経路

経路 起点駅	路線名称
南海 春木駅	府道堺阪南線（2区間）
	府道と気岸和田線
	市道加守町11号線
	市道荒木町12号線
	市道戎若松線
	市道春木駅前3号線
	市道春木駅大宮駅線
	市道春木耕地整理東西3号線
	市道春木耕地整理南北8号線
	市道春木若松荒木線
	市道春木若松町7号線
	市道春木西之内線
	市道春木泉町西之内線
JR 久米田駅	国道26号
	主要地方道大阪和泉南線
	府道春木大町線
	市道久米田山滝線
	市道久米田駅西停車場線
	市道西之内小松里線
	市道大町1号線
	市道大町19号線
市道中井西之内線	

準生活関連経路

経路 起点駅	路線名称
南海 春木駅	市道春木耕地整理南北2号線
	市道春木大小路若松線
JR 久米田駅	市道区画整理八木1号線
	市道区画整理八木17号線
	市道大町尾生線
	市道中井箕土路線

南海本線岸和田駅周辺地区



生活関連施設

生活関連経路

準生活関連経路

区分	生活関連施設名称
旅客施設	南海岸和田駅
	南海和泉大宮駅
	南海蛸地蔵駅
官公庁等	泉南府民センター
	岸和田警察署
	岸和田市役所
	市立図書館
	中央体育館
	市立公民館
	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
	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

経路 起点駅	路線名称
南海 岸和田駅	主要地方道岸和田港塔原線
	主要地方道大阪臨海線
	府道春木岸和田線
	府道堺阪南線
	市道岸和田駅西停車場南線
	市道岸和田駅東停車場線
	市道岸和田駅北線
	市道岸和田泉光寺線
	市道区画整理南部 24 号線
	市道東光耕地整理 37 号線
	市道南海本線附属街路 2 号線
	市道並松上松線
南海和泉 大宮駅	府道堺阪南線
	市道久米田東西線
	市道加守町 1 2 号線
	市道東光耕地整理 5 号線
	市道藤井町耕地整理南北 1 号線

経路 起点駅	路線名称
南海 岸和田駅	市道大手本町線
	市道昭和大通り
	市道岸城町 4 号線
	市道岸城町 5 号線
	市道旧国道線
南海和泉 大宮駅	市道朝陽耕地整理東西 9 号線
	市道春木駅大宮駅線
	市道宮前町 1 2 号線
南海 蛸地蔵駅	市道宮前町 3 号線
	市道東光耕地整理 5 2 号線
	市道東光耕地整理 9 0 号線
	市道東光耕地整理 9 4 号線

7. 特定事業

整備の基本指針を踏まえ、以下のように特定事業を定めます。

- ・短期整備：令和4年度～令和8年度（5年間）
- ・中期整備：令和9年度～令和18年度（10年間）
- ・長期整備：令和19年度～

①駅舎・駅前広場（公共交通特定事業）

駅舎・駅前広場については、各種ガイドライン等に基づき、バリアフリー化を図った箇所について、その効果を継続させるための維持管理に努めます。

②道路（道路特定事業）

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・適正管理を行います。

事業内容		事業主体	実施時期
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	道路管理者	長期
	◆ 歩道の水はけを良くする舗装の整備（透水性舗装等の整備）		中期
	◆ 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）		中期～長期
	◆ 歩道と車道の分離（高さ 15 cm以上の縁石の設置）		中期～長期
	◆ 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		短期～長期※
	◆ 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）		短期～長期※

※歩道の整備や周辺状況を鑑み、可及的速やかに整備を行う。

③信号交差点・交通規制（交通安全特定事業）

信号交差点については、「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」等に沿ったバリアフリー化を図った箇所について、その効果を継続させるための維持管理に努めます。

④都市公園（都市公園特定事業）

都市公園は「都市公園移動等円滑化基準」に適合したものとし、都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。

事業内容		事業主体	実施時期
都市公園移動等円滑化基準への適合	◆ 園路及び広場の整備・適正管理	公園管理者	短期～中期
	◆ 駐車場の整備・適正管理		短期～中期
	◆ トイレの整備・適正管理		短期～中期

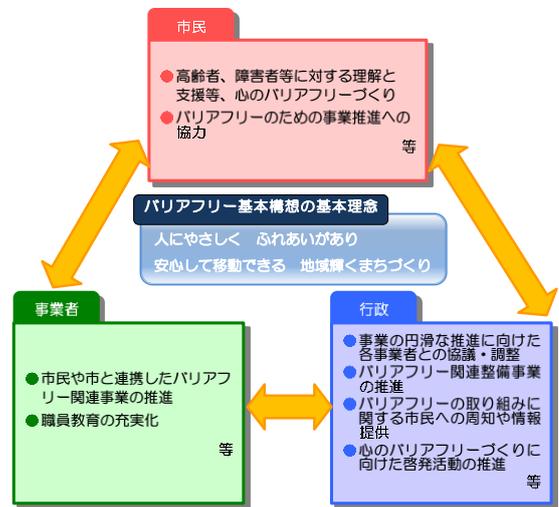
8. 心のバリアフリーの推進

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、コミュニケーション（情報共有）を深めるとともに、市民・当事者の方々と協働により各種の啓発・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。

市民の取組み	高齢者、障害者等の特性への理解を深め、駐輪・駐車ルールを守り、鉄道駅の利用にあたり必要に応じ手助けを行うなどの高齢者、障害者等に対する支援を行います。
事業者の取組み	職員教育の充実化により、職員等に対し、高齢者、障害者等と適切なコミュニケーションを取りながら積極的に声かけや支援を行うよう促します。
行政の取組み	第4次岸和田市地域福祉計画・地域福祉活動推進計画及びその下位計画（第5次岸和田市障害者計画・第6期岸和田市障害福祉計画・第2期岸和田市障害児福祉計画、岸和田市高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画）等の取組みと連携し、啓発活動や福祉教育の推進を行うなど、広く市民に心のバリアフリーの意識を醸成するための取組みを推進します。

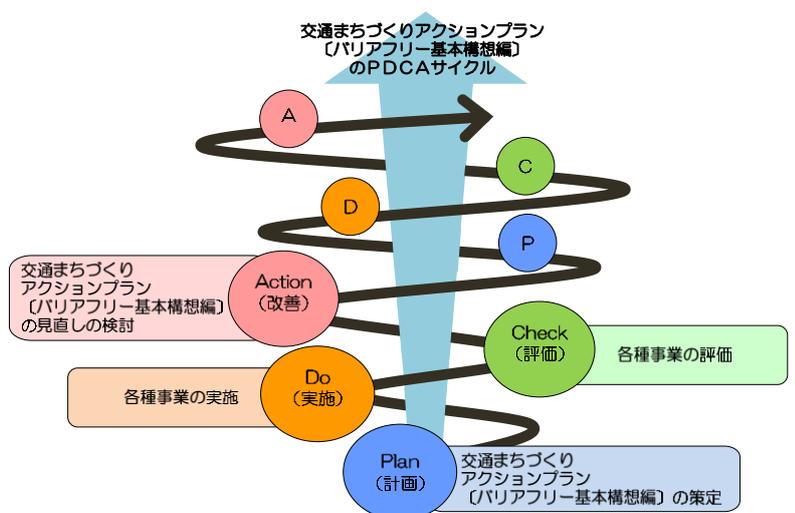
9. 基本構想実現に向けての基本的な考え方

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〕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」の実現に向けては、「市民」、「事業者（公共交通事業者、道路管理者等）」、「行政」の三者がそれぞれの役割を踏まえ、お互いに密接な連携を図り、協働によるバリアフリーのまちづくりに取り組むことが重要です。



10. PDCA サイクル（スパイラルアップ）による施策の推進

PDCAサイクル（計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、特定事業計画等の実施状況を確認し、必要に応じて基本構想における各種事業の見直しを実施し進行管理を行います。施策実施状況の確認は、「岸和田市地域公共交通協議会」において実施し、スパイラルアップを図っていきます。また、アクションプランの目標達成度の評価は5年に1回実施します。



岸和田市 バリアフリー基本構想編 概要版

令和 年 月

編集・発行：岸和田市

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）

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
3. 岸和田市バリアフリー基本構想の基本的な考え方	82
3.1. 基本理念と目的	82
3.1.1. 基本理念	82
3.1.2. 目的	82
3.1.3. 視点	83
3.2. 整備の基本指針	84
3.2.1. 整備の基本指針の位置付け	84
3.2.2. 整備の基本指針	84
3.2.3. 重点整備地区の整備項目	89
3.2.4. 重点整備地区における特定事業の実施	89
3.2.5. 整備目標時期	89
3.3. 重点整備地区の考え方	90
3.4. 生活関連施設の考え方	91
3.5. 生活関連経路の考え方	92

4.	重点整備地区の設定	93
4.1.	J R 阪和線東岸和田駅周辺地区	93
4.1.1.	J R 阪和線東岸和田駅周辺地区の概要	93
4.1.2.	生活関連施設の選定	95
4.1.3.	生活関連経路の選定	96
4.1.4.	J R 阪和線東岸和田駅周辺地区 重点整備地区図	97
4.2.	南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区	98
4.2.1.	南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区の概要	98
4.2.2.	生活関連施設の選定	100
4.2.3.	生活関連経路の選定	101
4.2.4.	南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区 重点整備地区図	102
4.3.	南海本線岸和田駅周辺地区	103
4.3.1.	南海本線岸和田駅周辺地区の概要	103
4.3.2.	生活関連施設の選定	105
4.3.3.	生活関連経路の選定	107
4.3.4.	南海本線岸和田駅周辺地区 重点整備地区図	108
5.	特定事業	109
5.1.	駅舎・駅前広場（公共交通特定事業）	109
5.2.	道路（道路特定事業）	110
5.2.1.	J R 阪和線東岸和田駅周辺地区	110
5.2.2.	南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区	112
5.2.3.	南海本線岸和田駅周辺地区	115
5.3.	信号交差点・交通規制（交通安全特定事業）	117
5.4.	都市公園（都市公園特定事業）	117
5.4.1.	J R 阪和線東岸和田駅周辺地区	117
5.4.2.	南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区	117
5.4.3.	南海本線岸和田駅周辺地区	118
6.	基本構想実現に向けて	119
6.1.	心のバリアフリーの推進	119
6.1.1.	市民の取組み	119
6.1.2.	事業者の取組み	119
6.1.3.	行政の取組み	119
6.2.	実現に向けての基本的な考え方	120
6.3.	PDCA サイクル（スパイラルアップ）による施策の推進	121

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。

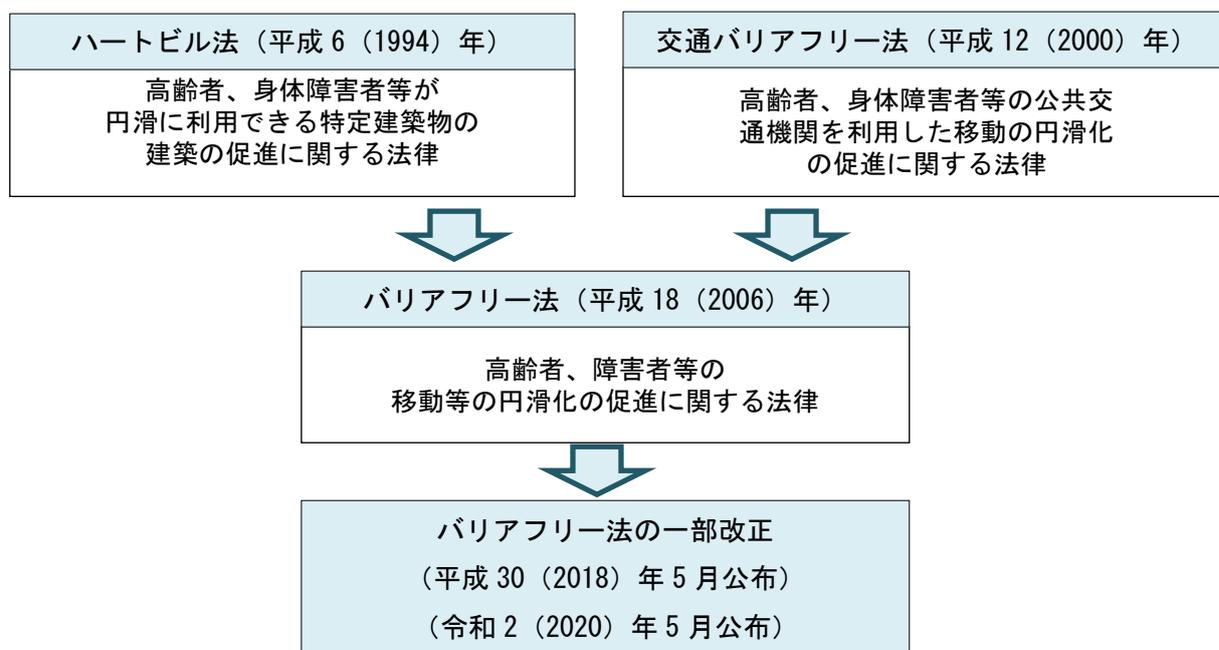
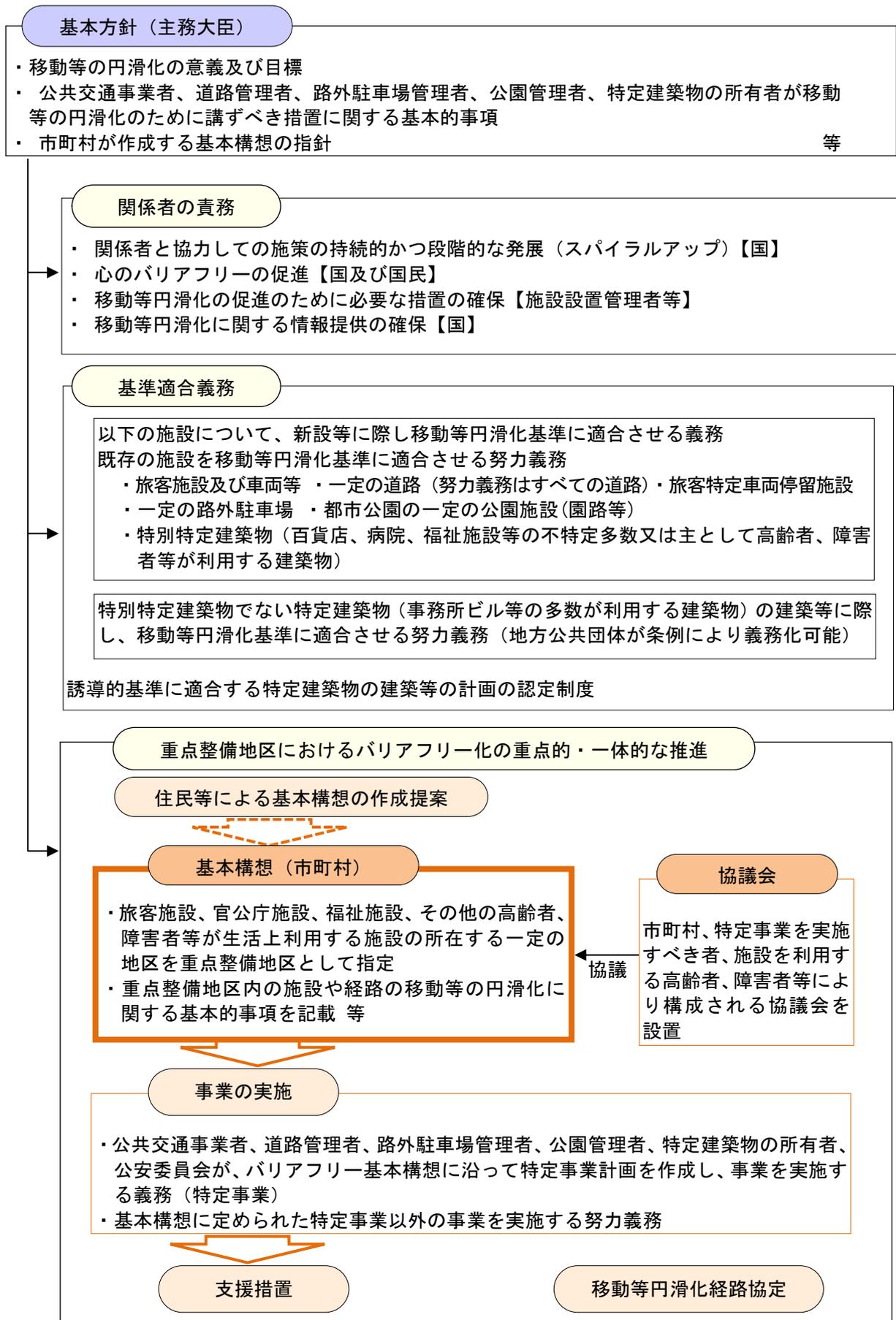


図 1-1 バリアフリー法の経緯

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）」に基づき、「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。

なお、「高齢者、障害者等」には、高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含むすべての障害者）のみならず、妊産婦やけが人等が含まれます。

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

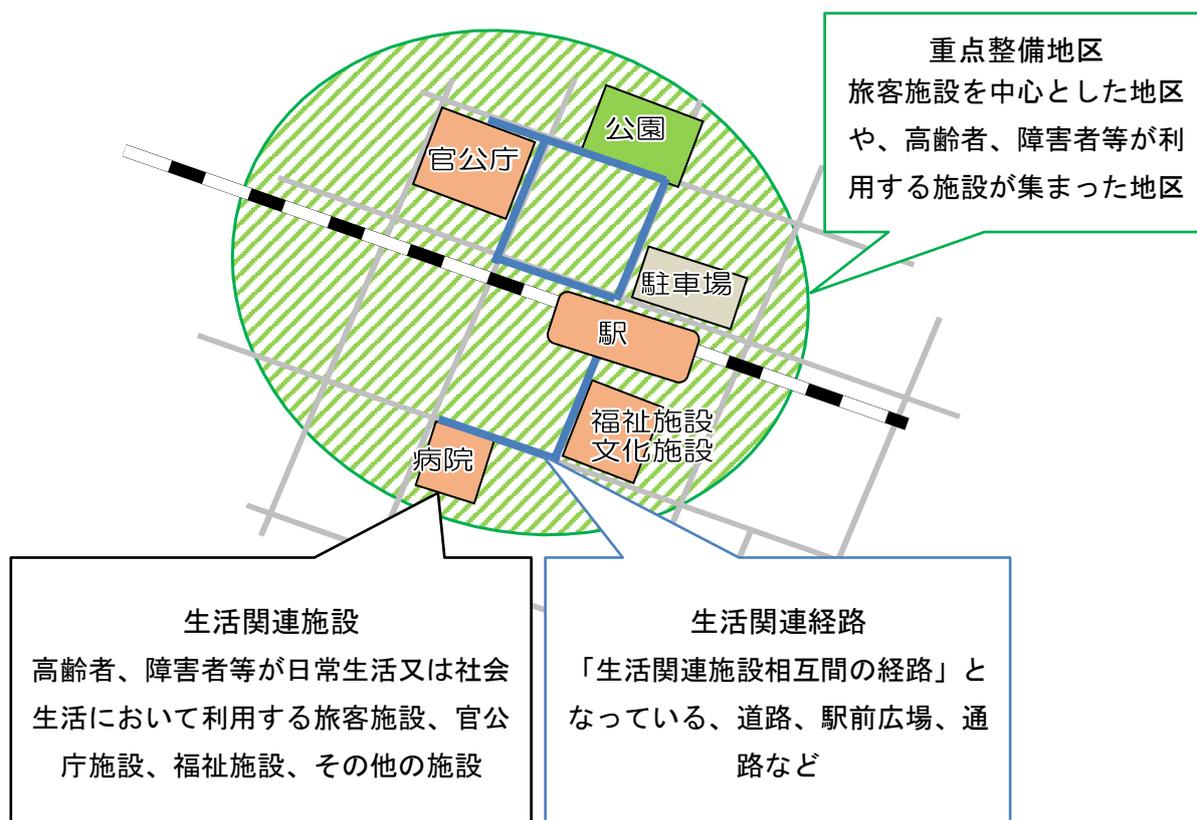


図 1-3 バリアフリー基本構想の対象範囲イメージ

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。

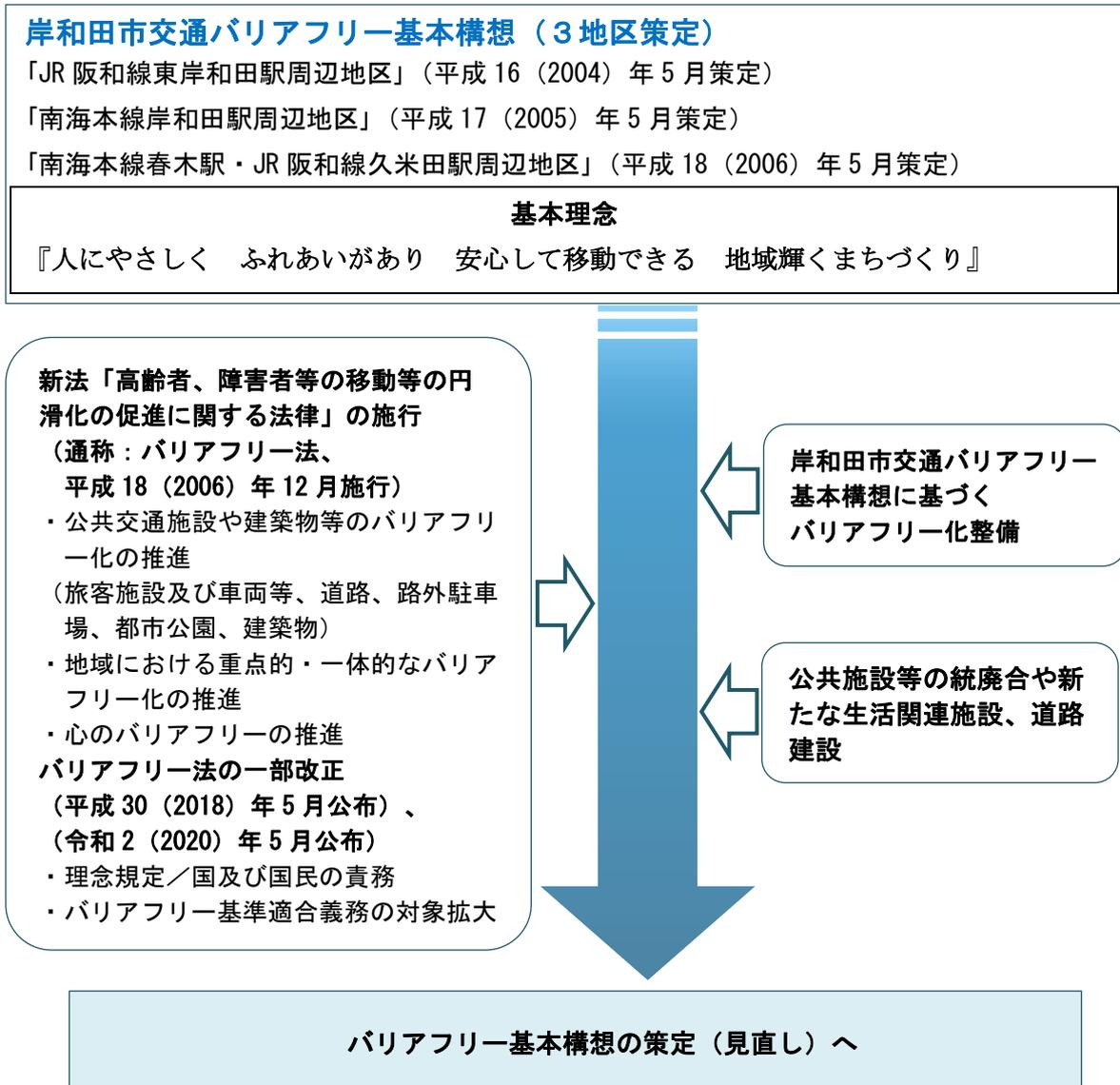


図 1-4 バリアフリー基本構想の策定（見直し）の背景

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を進めてきました。

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
<p>東岸和田 駅付近高 架化事業 に伴う歩 道整備</p>		
<p>歩道整備</p>		
<p>歩道のバ リアフリ ー化</p>		
<p>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)</p>		

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 信号への変更	
視覚障害者用付加装置付信号、高齢者等感応式信号設置	
歩車分離信号への変更	

1.3.2. その他の取組み状況

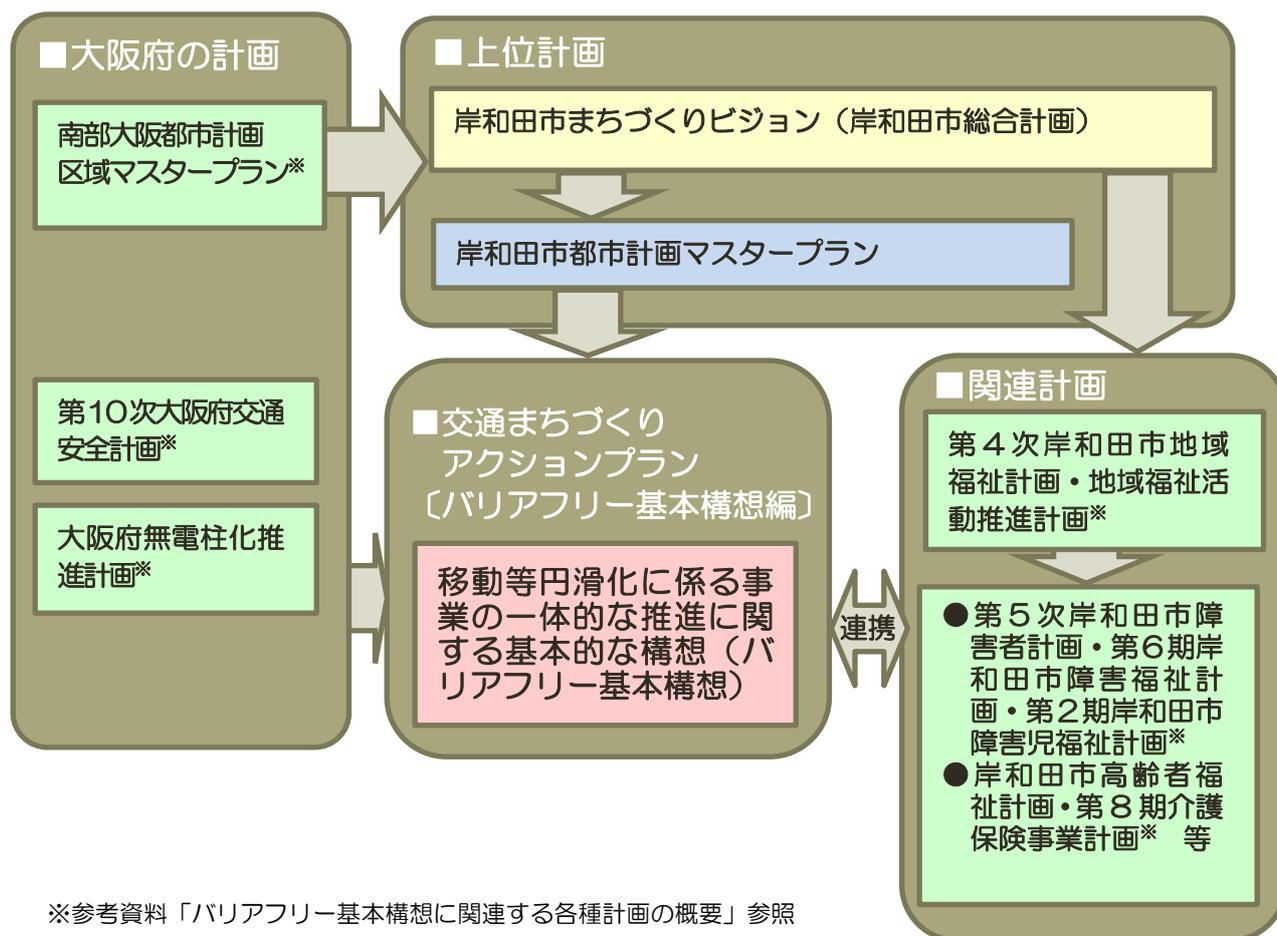
岸和田市では、高齢者、障害者等の特性を理解し支えあう環境づくりのため、以下のようなソフト施策に取り組んでいます。表 1-4 に参考として平成 29(2017)年度以降に実施された事業を示します。

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

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。 	
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。 	
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。 	
マタニティマークの配布	<ul style="list-style-type: none"> ・マタニティマークを保健センターで配布。 ・ホームページ掲載により、マタニティマークの周知及び必要なサポートに関する情報発信。 	
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。 	

2. 岸和田市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、バリアフリー法に基づき、「岸和田市まちづくりビジョン（岸和田市総合計画）」や「岸和田市都市計画マスタープラン」及び関連計画との整合・連携を図りながら策定するもので（図 2-1）、岸和田市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）。



※参考資料「バリアフリー基本構想に関連する各種計画の概要」参照

図 2-1 上位関連計画における位置づけ



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』はバリアフリー法に基づき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根幹的な考え方は変わ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。
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、市民一人ひとりのバリアフリー化についての理解を深めつつ、市民・当事者の方々と協働により、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. 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。

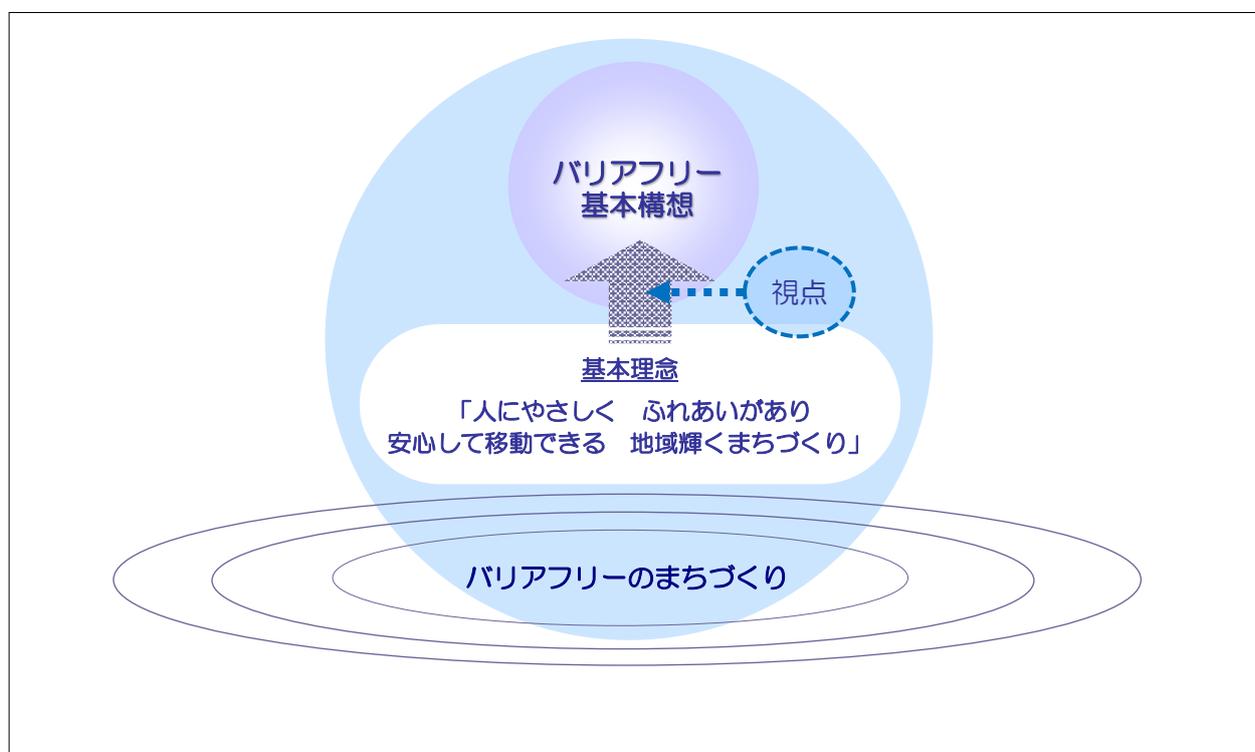


図 3-1 基本理念の概念図

3.2. 整備の基本指針

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、信号交差点・交通規制、都市公園、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、令和元(2019)年度から令和3(2021)年度にかけて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・適正管理を基本とし、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。

整備の基本指針 ①駅舎・駅前広場

1) 「移動円滑化された経路」の整備・適正管理

- ◆ 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・適正管理

- ◆ 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・適正管理

- ◆ 障害者用トイレの設置（オストメイト仕様などの多機能化）
- ◆ トイレの整備（手すり位置、洋式便器への変更等）
- ◆ 案内所の設置（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
- ◆ 公衆電話、FAXの設置

4) 情報案内設備の整備・適正管理

- ◆ 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
- ◆ 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) 駅前広場における乗継ぎ環境の整備・適正管理

- ◆ ベンチ、バスシェルター等の身体的負担を軽減するための整備
- ◆ 身体障害者用停車帯等の設置

整備の基本指針 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、道路の移動等円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。

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
- ◆ 歩道の水はけを良くする舗装の整備（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・改良
- ◆ 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）

整備の基本指針 ③信号交差点・交通規制

信号交差点の整備・適正管理については、「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・適正管理

- ◆ 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

整備の基本指針 ④都市公園

都市公園は「都市公園移動等円滑化基準」に適合したものとし、都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。

1) 園路及び広場の整備・適正管理

- ◆ 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への解消
- ◆ 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（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（オストメイト仕様、介護ベッドなどの多機能化）
- ◆ 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

整備の基本指針 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・収集
 - ◆ 広報紙（広報きしわだ）への掲載
 - ◆ ホームページへの掲載
 - ◆ 広聴箱*による市民意見の収集
- 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
 - ◆ 各事業者との協働による職員の研修・教育の充実
 - ◆ ヘルプマークの配布
 - ◆ マタニティマークの配布
- 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
- 6) 先端技術・サービスの活用検討
 - ◆ IoT*・AI*等の先端技術の活用
 - ◆ スマートシティ*が実現した社会におけるバリアフリーの高質化

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を踏まえ、短期・中期・長期の3種類に分けて示します。

- ・短期整備：令和4年度～令和8年度（5年間）
- ・中期整備：令和9年度～令和18年度（10年間）
- ・長期整備：令和19年度～

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。

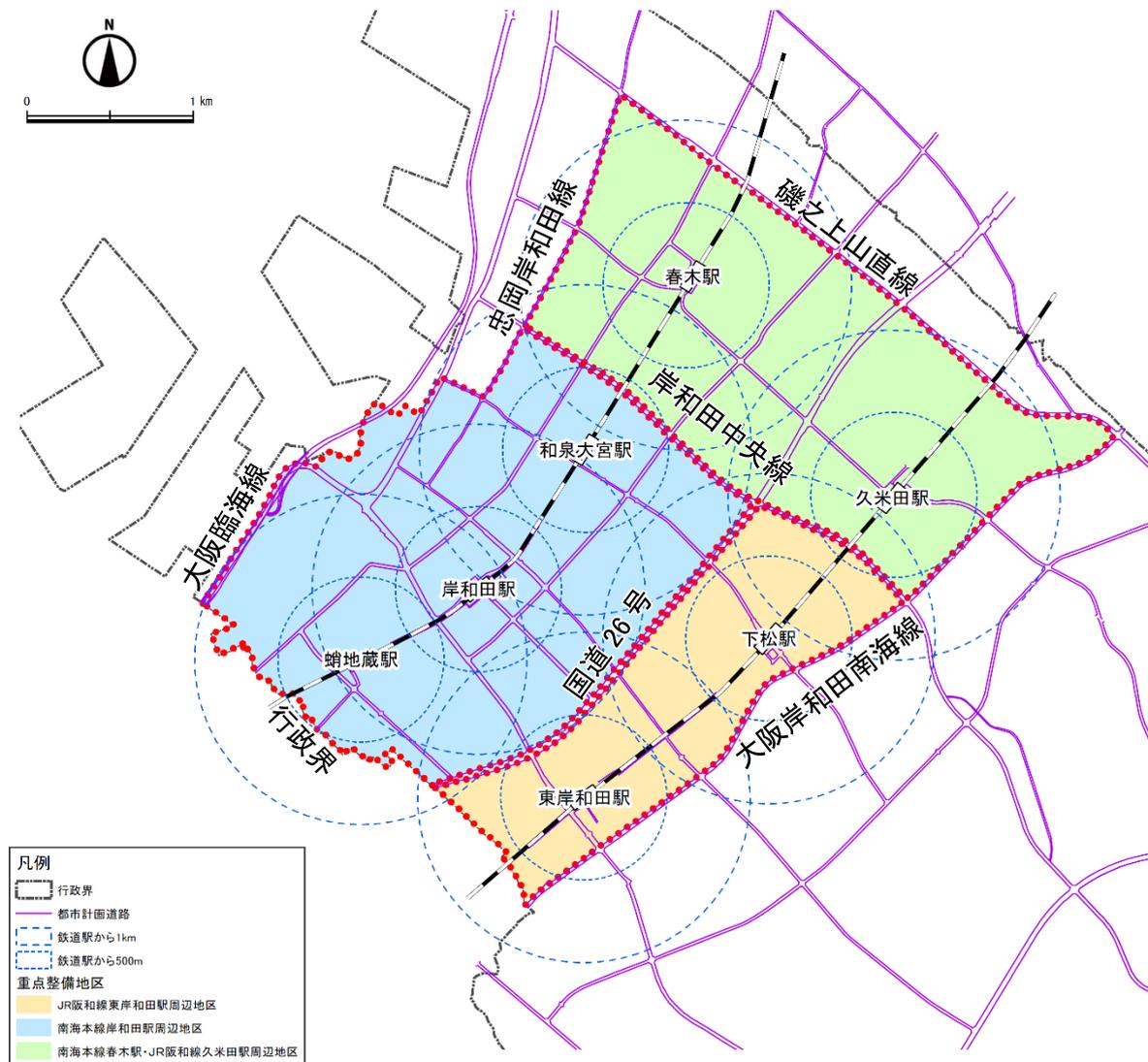


図 3-2 都市計画道路と重点整備地区

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
公園・緑地	主要な都市公園等
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	駐車のために供する部分が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。

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。

準生活関連経路の考え方

生活関連施設の中には現況幅員 4m 程度の生活道路に面して立地している施設もあり、整備基準に適合する歩道幅員 2m の確保を図るため拡幅することが街区構成、費用対効果等から判断すると必ずしも良いとは言えないと考えられます。

また、本市は城下町として栄えてきた都市であり、城周辺道路、紀州街道等は市民、地元町会等とともに、歩車共存道路として修景整備を行っています。

加えて、岸和田市の観光のメインとなっている「だんじり祭り」の曳行コースは、舗装面のフラット化が行われています。

これらの経路は、幅員確保や歩車分離などの整備基準を満たすことは困難ですが、生活関連経路に準ずる経路として、「準生活関連経路」に設定し、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ます。

なお、準生活関連経路では、路側帯の整備や舗装の美装化による視覚的な歩車分離を図り、歩行空間の明確化を行うとともに、公安委員会と連携を図り一方通行や歩行者専用等の交通規制により人にやさしく安全な歩行空間の確保を図ります。

表 3-1 生活関連経路と準生活関連経路

生活関連経路	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・適正管理を行う。
準生活関連経路	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。

4. 重点整備地区の設定

4.1. JR阪和線東岸和田駅周辺地区

4.1.1. JR阪和線東岸和田駅周辺地区の概要

①第5次岸和田市まちづくりビジョン（骨子）における位置付け

JR阪和線東岸和田駅周辺は「地域拠点」、JR阪和線下松駅周辺は「生活拠点」に位置付けられています。



資料：第5次岸和田市まちづくりビジョン（骨子）

図 4-1 拠点の設定（一部抜粋）

②道路状況

地区の主要な道路は、鉄道網に並行する北側の国道26号、南側の府道大阪和泉南線、およびこれに交差する府道岸和田港塔原線、市道大宮常盤線及び市道並松上松線で構成されています。

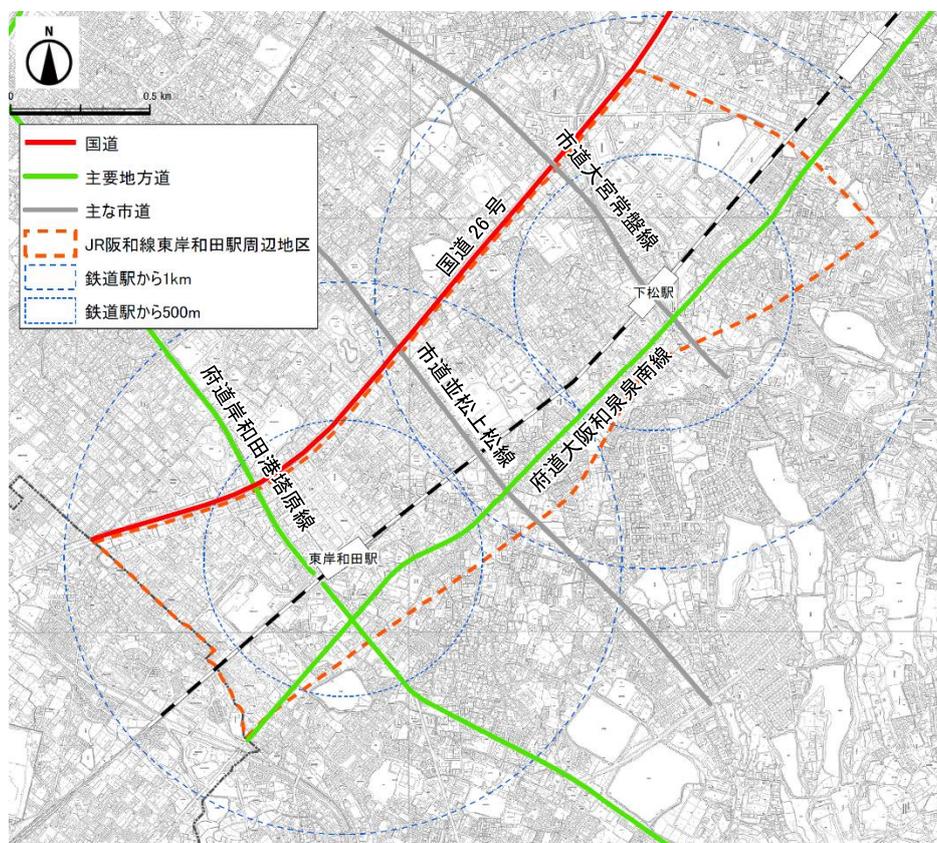


図 4-2 東岸和田駅周辺道路状況

4.1.2. 生活関連施設の選定

前述の生活関連施設選定の要件や考え方に基づき、JR 阪和線東岸和田駅周辺地区における生活関連施設を、以下のように選定しました。

表 4-1 JR 阪和線東岸和田駅周辺地区の生活関連施設

区分	生活関連施設名称	所在地	施設概要と施設所有者
旅客施設	J R 東岸和田駅	土生町 4 丁目	・JR 阪和線の駅 ・西日本旅客鉄道株式会社
	J R 下松駅	下松町 3 丁目	・JR 阪和線の駅 ・西日本旅客鉄道株式会社
官公庁等	東岸和田市民センター	土生町 4 丁目	・東岸和田サービスセンター、旭地区公民館、旭図書館 ・岸和田市
	桜台市民センター	下松町 4 丁目	・桜台サービスセンター、常盤地区公民館、桜台図書館 ・岸和田市
	岸和田警察署	作才町 1 丁目	・警察署 ・大阪府 ※地区外の施設ですが、生活関連経路の一部が地区に含まれるため示しています。
公園・緑地	上松公園	上松町、下松町	・近隣公園（約 2ha） ・岸和田市
学校	岸和田支援学校	土生町 5 丁目	・小学部、中学部、高等部 ・大阪府
病院	市民病院	額原町	・内科等 32 科（400 床） ・岸和田市
	岸和田リハビリテーション病院	上松町 2 丁目	・リハビリテーション科等 3 科（157 床） ・医療法人 えいしん会
	葛城病院	土生町 2 丁目	・内科等 18 科（243 床） ・医療法人 大植会
	小南記念病院	土生町 5 丁目	・内科等 5 科（138 床） ・医療法人 宝山会
路外駐車場	G S パーク下松駅前	下松町 1 丁目	・119 台の平面駐車場 ・銀泉株式会社

4.1.3. 生活関連経路の選定

前述の生活関連経路選定の考え方に基づき、J R 阪和線東岸和田駅周辺地区における生活関連経路を、以下のように選定しました。

表 4-2 J R 阪和線東岸和田駅周辺地区の生活関連経路

経路起点駅	路線名称	路線に接する生活関連施設
JR 東岸和田駅	国道 26 号	
	主要地方道岸和田港塔原線	
	主要地方道大阪和泉南線	岸和田支援学校、小南記念病院
	市道阪和線附属街路 1 号線	岸和田リハビリテーション病院
	市道阪和線附属街路 2 号線	
	市道阪和線附属街路 3 号線	岸和田支援学校
	市道阪和線附属街路 4 号線	
	市道東岸和田駅東側交通広場	J R 東岸和田駅、東岸和田市民センター
	市道東岸和田駅東停車場線	
	市道土生町 29 号線	葛城病院
	市道土生町 34 号線	岸和田支援学校
	市道並松上松線	上松公園
	市道区画整理南部 3 号線	岸和田警察署
JR 下松駅	主要地方道大阪和泉南線	桜台市民センター
	市道下松駅西停車場線	J R 下松駅
	市道下松駅東停車場線	J R 下松駅
	市道区画整理中央 3 号線	市民病院
	市道大宮常盤線	G S パーク下松駅前

4.1.4. JR阪和線東岸和田駅周辺地区 重点整備地区図

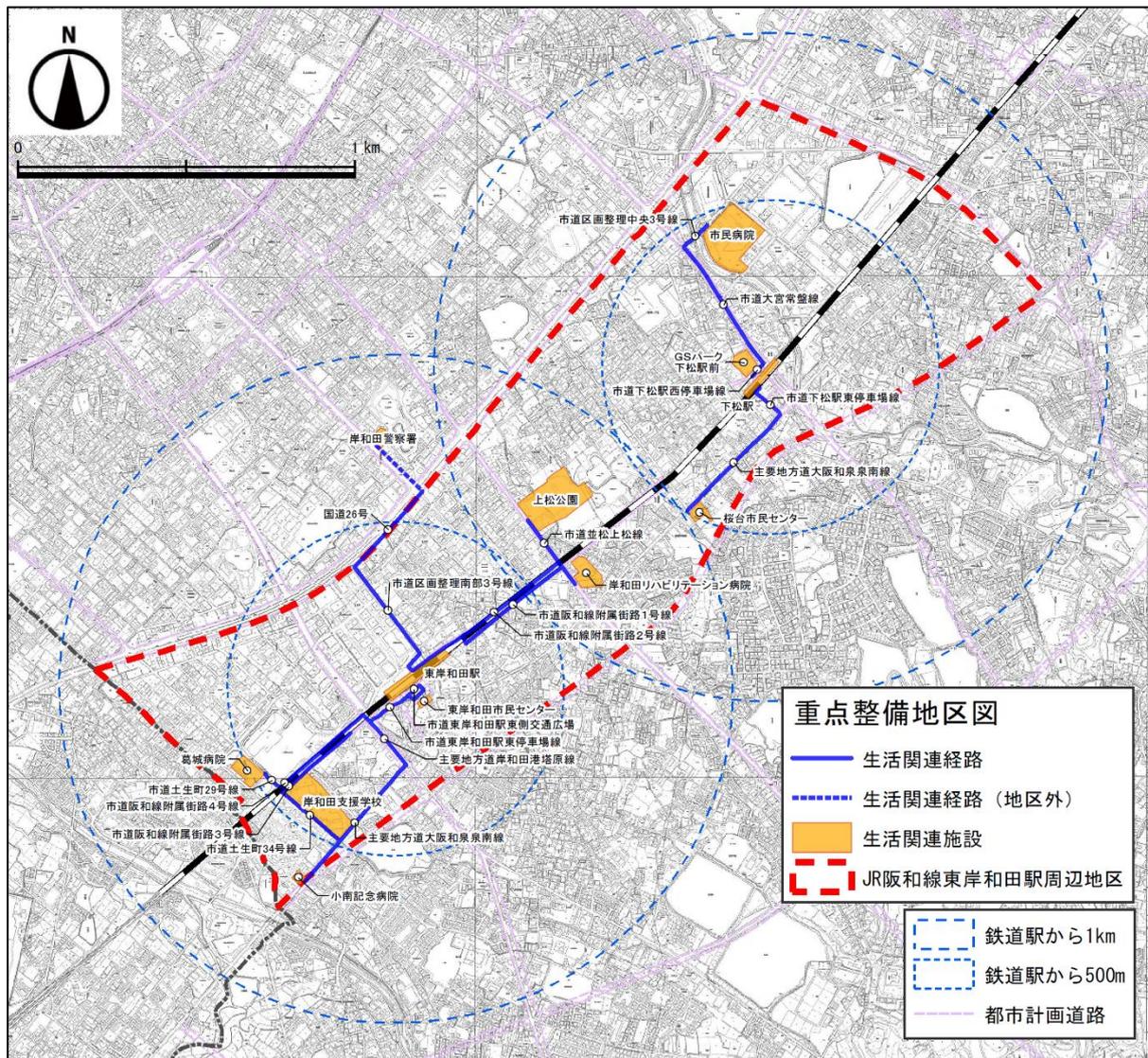


図 4-3 JR阪和線東岸和田駅周辺地区 重点整備地区図

4.2. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区

4.2.1. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区の概要

①第5次岸和田市まちづくりビジョン（骨子）における位置付け

南海本線春木駅周辺は「地域拠点」、JR阪和線久米田駅周辺は「生活拠点」に位置付けられています。



資料：第5次岸和田市まちづくりビジョン（骨子）

図 4-4 拠点の設定（一部抜粋）

②道路状況

地区の主要な道路は、鉄道網に並行する府道堺阪南線、国道 26 号及び府道大阪和泉南線と、これに交差する府道岸和田牛滝山貝塚線で構成されています。

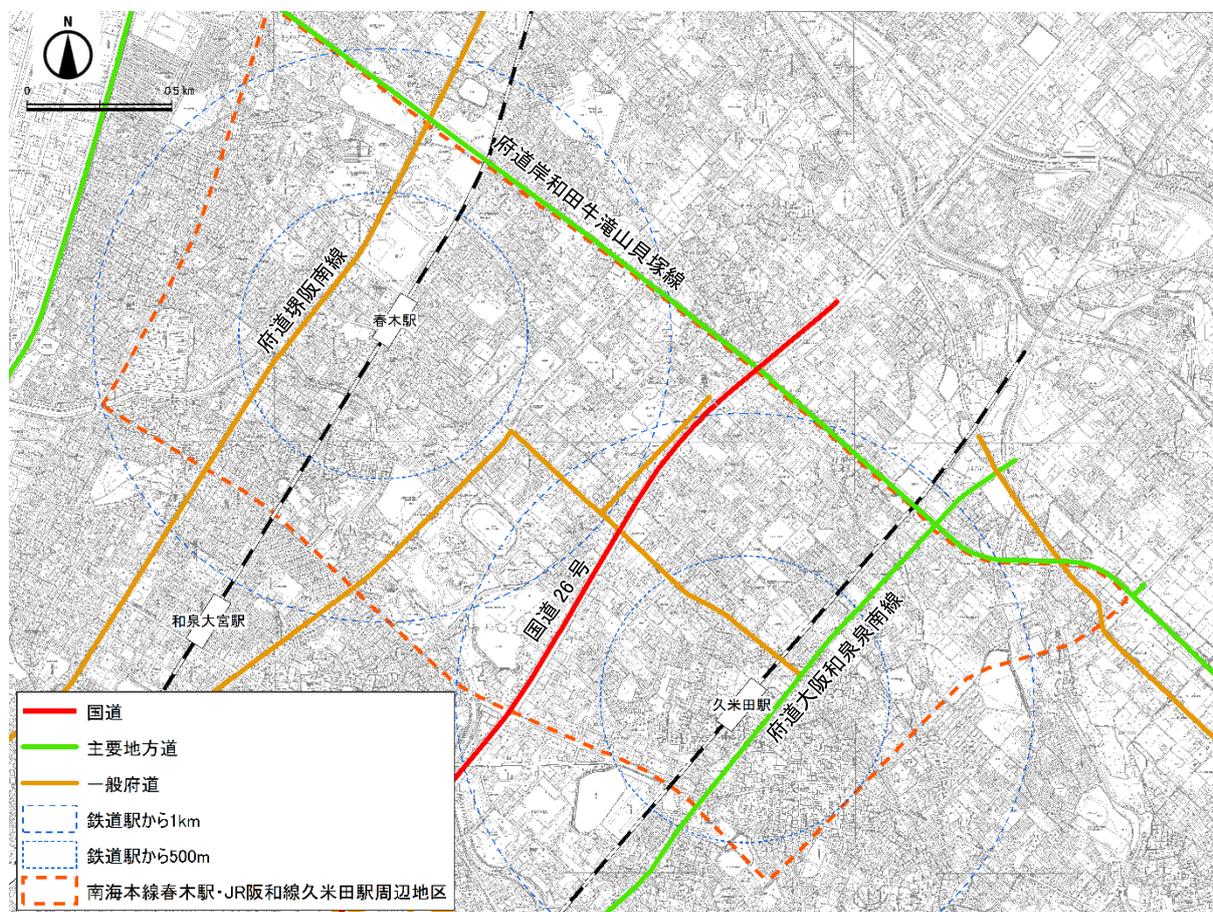


図 4-5 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺道路状況

4.2.2. 生活関連施設の選定

前述の生活関連施設選定の要件や考え方に基づき、南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区における生活関連施設を、以下のように選定しました。

表 4-3 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区の生活関連施設

区分	生活関連施設名称	所在地	施設概要と施設所有者
旅客施設	南海春木駅	春木若松町	・南海本線の駅 ・南海電鉄株式会社
	JR久米田駅	大町	・JR 阪和線の駅 ・西日本旅客鉄道株式会社
官公庁等	競輪場	春木若松町	・競輪場 ・岸和田市
	春木地区公民館	春木宮川町	・集会室、講座室、実習室 等 ・岸和田市
	春木市民センター	春木若松町	・春木サービスセンター、春木図書館、 市立公民館分館 ・岸和田市
	青少年会館	箕土路 2 丁目	・集会室、講座室 等 ・岸和田市
	文化会館	荒木町 1 丁目	・ホール（501 名収容）、展示場 等 ・岸和田市
	総合体育館	西之内町	・アリーナ、武道場、トレーニングルーム等 ・岸和田市
公園・緑地	中央公園	西之内町	・総合公園（約 19ha） ・岸和田市
病院	岸和田平成病院	春木若松町	・内科、整形外科等 9 科（149 床） ・一般財団法人 岸和田農友協会
	泉州北部小児初期救急広域センター	荒木町 1 丁目	・小児科 ・岸和田市、高石市、和泉市、泉大津市、忠岡町
	徳洲会病院	加守町 4 丁目	・内科等 25 科（341 床） ・医療法人 徳洲会
	亀井病院	小松里町	・外科、内科（60 床） ・医療法人 亀井会
	久米田外科整形外科病院	小松里町	・外科、整形外科等 8 科（60 床） ・医療法人 社団柴田会
路外駐車場	リパーク春木駅前	春木若松町	・109 台の平面駐車場 ・三井不動産リアルティ株式会社

4.2.3. 生活関連経路の選定

前述の生活関連経路選定の考え方にに基づき、南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区における生活関連経路及び準生活関連経路を、以下のように選定しました。

表 4-4 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区の生活関連経路

経路起点駅	路線名称	路線に接する生活関連施設
南海春木駅	府道堺阪南線（2区間）	競輪場、岸和田平成病院
	府道和気岸和田線	中央公園
	市道加守町11号線	
	市道荒木町12号線	中央公園、文化会館
	市道戎若松線	春木市民センター
	市道春木駅前3号線	南海春木駅
	市道春木駅大宮駅線	
	市道春木耕地整理東西3号線	リパーク春木駅前
	市道春木耕地整理南北8号線	
	市道春木若松荒木線	
	市道春木若松町7号線	南海春木駅
	市道春木西之内線	泉州北部小児初期救急広域センター
	市道春木泉町西之内線	徳洲会病院
	JR久米田駅	国道26号
主要地方道大阪和泉南線		
府道春木大町線		
市道久米田山滝線		亀井病院、久米田外科整形外科病院
市道久米田駅西停車場線		JR久米田駅
市道西之内小松里線		
市道大町1号線		JR久米田駅
市道大町19号線		JR久米田駅
市道中井西之内線		総合体育館、中央公園

表 4-5 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区の準生活関連経路

経路起点駅	路線名称	路線に接する生活関連施設
南海春木駅	市道春木耕地整理南北2号線	春木地区公民館
	市道春木大小路若松線	
JR久米田駅	市道区画整理八木1号線	
	市道区画整理八木17号線	青少年会館
	市道大町尾生線	
	市道中井箕土路線	

4.2.4. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区 重点整備地区図

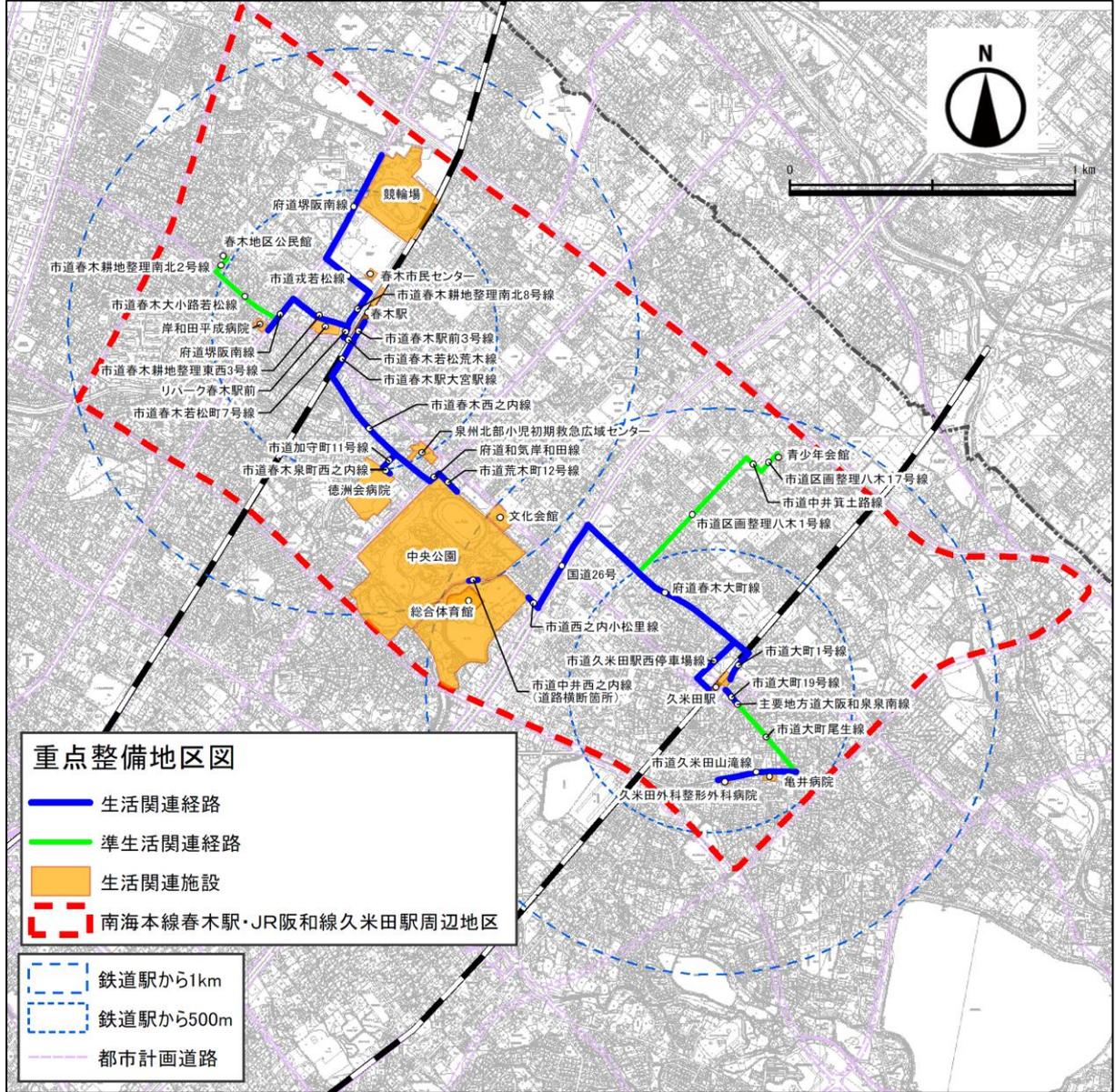


図 4-6 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区 重点整備地区図

4.3. 南海本線岸和田駅周辺地区

4.3.1. 南海本線岸和田駅周辺地区の概要

①第5次岸和田市まちづくりビジョン（骨子）における位置付け

南海本線岸和田駅周辺は「都市拠点」、南海本線和泉大宮駅周辺及び南海本線蛸地蔵駅周辺は「生活拠点」に位置付けられています。



資料：第5次岸和田市まちづくりビジョン（骨子）

図 4-7 拠点の設定（一部抜粋）

②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。

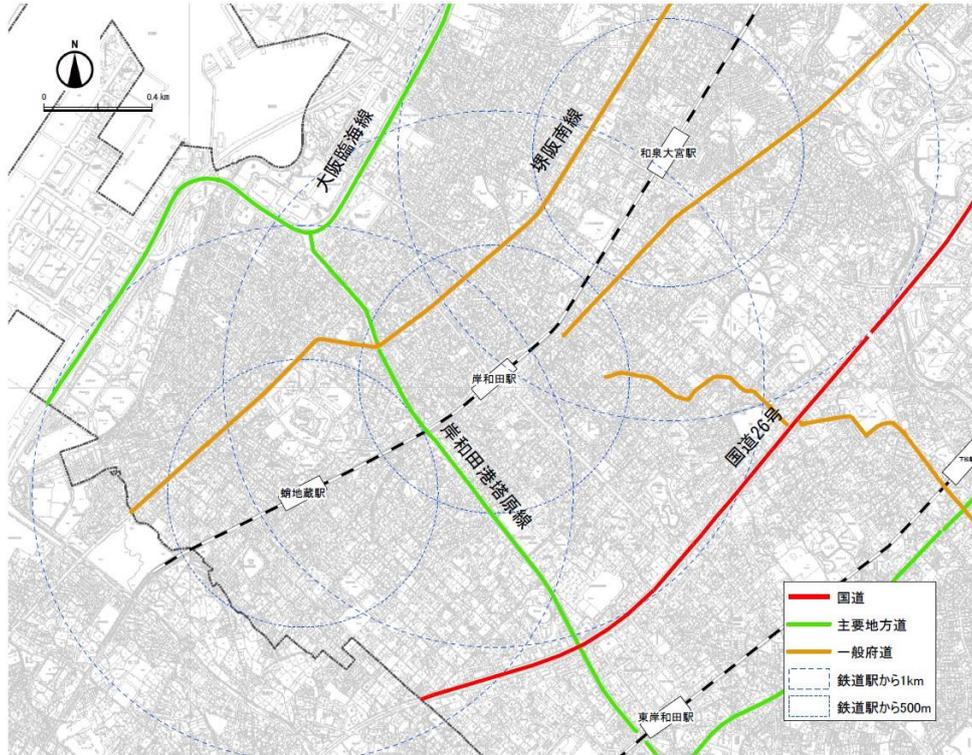


図 4-8 南海本線岸和田駅周辺道路状況

4.3.2. 生活関連施設の選定

前述の生活関連施設選定の要件や考え方に基づき、南海本線岸和田駅周辺地区における生活関連施設を、以下のように選定しました。

表 4-6 南海本線岸和田駅周辺地区の生活関連施設（1/2）

区分	生活関連施設名称	所在地	施設概要と施設所有者
旅客施設	南海岸和田駅	宮本町	・南海本線の駅 ・南海電鉄株式会社
	南海和泉大宮駅	上野町東	・南海本線の駅 ・南海電鉄株式会社
	南海蛸地蔵駅	岸城町	・南海本線の駅 ・南海電鉄株式会社
官公庁等	泉南府民センター	野田町3丁目	・広域事業者指導課、大阪府岸和田少年サポートセンター、大阪府泉州農と緑の総合事務所、大阪府岸和田土木事務所、大阪府泉南府税事務所、多目的ホール等 ・大阪府
	岸和田警察署	作才町1丁目	・警察署 ・大阪府
	岸和田市役所	岸城町	・市役所 ・岸和田市
	市立図書館	岸城町	・図書館 ・岸和田市
	中央体育館	作才町1丁目	・大ジム、小ジム ・岸和田市
	市立公民館	堺町	・多目的ホール、講座室、実習室等 ・岸和田市
	岸和田城	岸城町	・天守閣、櫓門、多聞櫓・隅櫓 ・岸和田市
	だんじり会館	本町	・イベント展示室、会議室等 ・岸和田市
	五風荘	岸城町	・岸和田市指定有形文化財 ・岸和田市
	まちづくりの館	本町	・集会室、ギャラリー等 ・岸和田市
	きしわだ自然資料館	堺町	・常設展示室、多目的ホール ・岸和田市
	浪切ホール	港緑町	・大ホール（1,558席）、小ホール（288席）、多目的ホール、会議室等 ・岸和田市
	自泉会館	岸城町	・ホール、会議室、展示室 ・岸和田市
	岸和田保健所	野田町3丁目	・岸和田市・貝塚市を管轄する保健所 ・大阪府
	福祉総合センター	野田町1丁目	・福祉総合センター、総合通園センター、市民活動サポートセンター ・岸和田市
	保健センター	別所町3丁目	・保健センター ・岸和田市
	高齢者ふれあいセンター朝陽	下野町5丁目	・高齢者ふれあいセンター ・岸和田市
男女共同参画センター	加守町4丁目	・男女共同参画センター、大宮地区公民館 ・岸和田市	

表 4-7 南海本線岸和田駅周辺地区の生活関連施設（2/2）

区 分	生活関連施設名称	所在地	施設概要と施設所有者
公園・緑地	千亀利公園	岸城町	・特殊公園（約 4.9ha） ・岸和田市
	野田公園	野田町	・近隣公園（約 1.3ha） ・岸和田市
	牛之口公園	上野町東	・近隣公園（約 1.8ha） ・岸和田市
	浜工業公園	地蔵浜町	・地区公園、港湾緑地（約 15.0ha） ・岸和田市
	今池公園	土生町 2 丁目	・近隣公園（約 2.1ha） ・岸和田市
	宮の池公園	別所町 3 丁目	・近隣公園（約 2.0ha） ・岸和田市
	南公園	南上町 1 丁目	・近隣公園（約 1.3ha） ・岸和田市
病院	藤井病院	西之内町	・内科等 12 科（155 床） ・医療法人 良秀会
	寺田万寿病院	南上町	・内科等 9 科（250 床） ・社会福祉法人 寺田萬寿会

4.3.3. 生活関連経路の選定

前述の生活関連経路選定の考え方及び観光のため来街者が訪れることが多い地区であることを考慮し、南海本線岸和田駅周辺地区における生活関連経路及び準生活関連経路を、以下のように選定しました。

表 4-8 南海本線岸和田駅周辺地区の生活関連経路

経路起点駅	路線名称	路線に接する生活関連施設
南海岸和田駅	主要地方道岸和田港塔原線	今池公園
	主要地方道大阪臨海線	浪切ホール、浜工業公園
	府道春木岸和田線	
	府道堺阪南線	市立公民館、だんじり会館
	市道岸和田駅西停車場南線	
	市道岸和田駅東停車場線	警察署、福祉総合センター
	市道岸和田駅北線	
	市道岸和田泉光寺線	中央体育館
	市道区画整理南部 24 号線	宮の池公園
	市道東光耕地整理 37 号線	泉南府民センター、岸和田保健所、野田公園
	市道南海本線附属街路 2 号線	牛之口公園
	市道並松上松線	保健センター
南海和泉大宮駅	府道堺阪南線	
	市道久米田東西線	
	市道加守町 1 2 号線	男女共同参画センター
	市道東光耕地整理 5 号線	藤井病院
	市道藤井町耕地整理南北 1 号線	

表 4-9 南海本線岸和田駅周辺地区の準生活関連経路

経路起点駅	路線名称	路線に接する生活関連施設
南海岸和田駅	市道大手本町線	岸和田市役所
	市道昭和大通り	
	市道岸城町 4 号線	自泉会館
	市道岸城町 5 号線	岸和田城、五風荘、千亀利公園
	市道旧国道線	岸和田市役所、まちづくりの館、きしわだ自然資料館
	市道沼岸城線	岸和田市役所、市立図書館
南海和泉大宮駅	市道朝陽耕地整理東西 9 号線	高齢者ふれあいセンター朝陽
	市道春木駅大宮駅線	
	市道宮前町 1 2 号線	
	市道宮前町 3 号線	
南海蛸地蔵駅	市道東光耕地整理 5 2 号線	寺田万寿病院
	市道東光耕地整理 9 0 号線	南公園
	市道東光耕地整理 9 4 号線	

4.3.4. 南海本線岸和田駅周辺地区 重点整備地区図

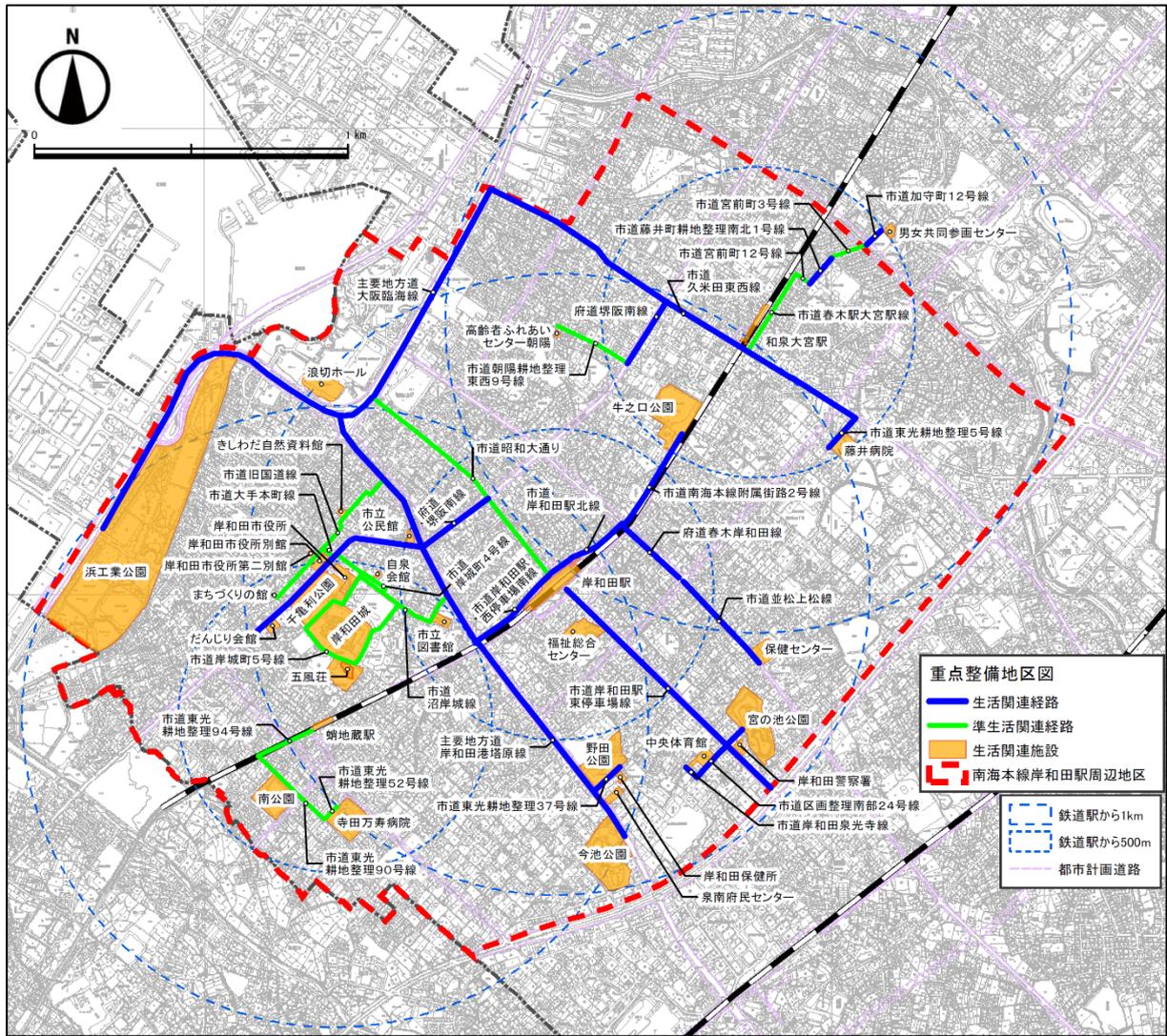


図 4-9 南海本線岸和田駅周辺地区 重点整備地区図

5. 特定事業

第3章で示した整備の基本指針を踏まえ、以下のように特定事業を定めます。

- ・短期整備：令和4年度～令和8年度（5年間）
- ・中期整備：令和9年度～令和18年度（10年間）
- ・長期整備：令和19年度～
- ・「—」：整備済み

5.1. 駅舎・駅前広場（公共交通特定事業）

駅舎・駅前広場については、各種ガイドライン等に基づき、バリアフリー化を図った箇所について、その効果を継続させるための維持管理に努めます。

事業主体	事業内容	実施時期
鉄道事業者	「移動円滑化された経路」の整備・適正管理	—
	通路の整備・適正管理	—
	利便施設の整備・適正管理	—
	情報案内設備の整備・適正管理	—
	転落時の安全確保	—
道路管理者 バス事業者	駅前広場における整備・適正管理	—

5.2. 道路（道路特定事業）

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、道路の移動等円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。

5.2.1. JR阪和線東岸和田駅周辺地区

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
国	国道26号	—	—
大阪府	主要地方道 岸和田港塔原線	—	—
	主要地方道 大阪和泉泉南線	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良（拡幅、急な勾配の解消等）を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
岸和田市	市道阪和線 附属街路1号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道阪和線 附属街路2号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道阪和線 附属街路3号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道阪和線 附属街路4号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道東岸和田駅 東側交通広場	—	—
	市道東岸和田駅 東停車場線	—	—

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
岸和田市	市道 土生町29号線	・周辺状況を勘案しながら、道路移動等円滑化基準に適合した整備を行います。	長期
	市道 土生町34号線	・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道 並松上松線	・グレーチングが細目でない部分について、細目に取替を行います。	短期
		・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・舗装の更新時には、急な横断勾配を解消（2%以下）とします。 ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	中期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道区画整理 南部3号線	・周辺状況を勘案しながら、道路移動等円滑化基準に適合した整備を行います。	長期
	市道下松駅 西停車場線	—	—
	市道下松駅 東停車場線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	中期
	市道区画整理 中央3号線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	中期
	市道大宮常盤線	・グレーチングが細目でない部分について、細目に取替を行います。	短期
		・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	中期

5.2.2. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
国	国道 26 号	<ul style="list-style-type: none"> 周辺状況を勘案しながら、歩道の改良（植樹帯撤去による一部拡幅、透水性舗装）を行います。 視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所（交差点部、直線部）について、順次整備を行います。 	短期
大阪府	主要地方道 大阪和泉南線	<ul style="list-style-type: none"> 周辺状況を勘案しながら、歩道の改良を行います。 	長期
	府道春木大町線	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。 	短期
		<ul style="list-style-type: none"> グレーチングが細目でない部分について、細目に取り替を行います。 	中期
		<ul style="list-style-type: none"> 周辺状況を勘案しながら、歩道の整備・改良（段差改善）を行います。 道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 安全な歩行空間の確保を図ります（水路蓋掛け、区画線による歩行空間の確保）。 	長期
	府道堺阪南線	<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。 	短期
		<ul style="list-style-type: none"> 舗装の更新時には、透水性舗装とします。 	長期
	府道 和気岸和田線	<ul style="list-style-type: none"> 舗装の更新時には、透水性舗装とします。 	長期
岸和田市	市道 加守町 11 号線	<ul style="list-style-type: none"> 舗装の更新時には、透水性舗装とします。 舗装の更新時には、縁石を高さ 15cm 以上とします。 舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、整備を行います。 	中期
		<ul style="list-style-type: none"> 道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
	市道 荒木町 12 号線	<ul style="list-style-type: none"> 周辺状況を勘案しながら、歩道の改良（拡幅、透水性舗装）を行います。 視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
	市道戎若松線	<ul style="list-style-type: none"> 舗装の更新時には、透水性舗装とします。 	中期
	市道 春木駅前 3 号線	<ul style="list-style-type: none"> 道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
岸和田市	市道春木駅 大宮駅線	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良（拡幅、透水性舗装）を行います。 ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	短期
	市道春木 耕地整理 東西3号線	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺状況を勘案しながら、歩道の整備・改良（拡幅、透水性舗装）を行います。 ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
	市道春木 耕地整理 南北8号線	<ul style="list-style-type: none"> ・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。 	中期
	市道 春木若松荒木線	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。 	中期
		<ul style="list-style-type: none"> ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
	市道春木 若松町7号線	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。 	中期
		<ul style="list-style-type: none"> ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
	市道 春木西之内線	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺状況を勘案しながら、歩道の整備・改良（拡幅、透水性舗装）を行います。 ・舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、整備を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
	市道春木 泉町西之内線	<ul style="list-style-type: none"> ・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所（交差点部）について、整備を行います。 	中期
		<ul style="list-style-type: none"> ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
	市道久米田 山滝線	<ul style="list-style-type: none"> ・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、整備を行います。 	中期
		<ul style="list-style-type: none"> ・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良（拡幅）を行います。 	長期

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
岸和田市	市道久米田駅西停車場線	<ul style="list-style-type: none"> 周辺状況を勘案しながら、道路移動等円滑化基準に適合した整備を行います。 	短期
	市道西之内小松里線	<ul style="list-style-type: none"> 舗装の更新時には、透水性舗装とします。 舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、整備を行います。 	中期
		<ul style="list-style-type: none"> 道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
	市道大町1号線	<ul style="list-style-type: none"> 舗装の更新時には、透水性舗装とします。 舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、整備を行います。 	中期
		<ul style="list-style-type: none"> 道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 	長期
	市道大町19号線	<ul style="list-style-type: none"> 周辺状況を勘案しながら、道路移動等円滑化基準に適合した整備を行います。 	短期
	市道中井西之内線	—	—

5.2.3. 南海本線岸和田駅周辺地区

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
大阪府	主要地方道 岸和田港塔原線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良を行います。	長期
	主要地方道 大阪臨海線	・舗装の更新時には、生活関連施設に接続する歩道について、透水性舗装とします。	長期
	府道 春木岸和田線	—	—
	府道堺阪南線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	長期
岸和田市	市道岸和田駅西 停車場南線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	長期
	市道岸和田駅東 停車場線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	中期
	市道 岸和田駅北線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	長期
	市道岸和田 泉光寺線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良（透水性舗装、歩道の高さ）を行います。 ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道区画整理 南部 24 号線	・周辺状況を勘案しながら、道路移動等円滑化基準に適合した整備を行います。	長期
	市道東光耕地 整理 37 号線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の整備・改良（拡幅）を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道南海本線 附属街路 2 号線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	中期
	市道並松上松線	—	—
	市道 久米田東西線	・グレーチングが細目でない部分について、細目に取替を行います。	短期
・舗装の更新時には、透水性舗装とします。		中期	

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
岸和田市	市道 加守町12号線	・グレーチングが細目でない部分について、細目に取り替を行います。	短期
		・周辺状況を勘案しながら、歩道の整備・改良（拡幅、透水性舗装）を行います。	長期
	市道東光耕地 整理5号線	・周辺状況を勘案しながら、道路移動等円滑化基準に適合した整備を行います。	長期
	市道藤井町耕地 整理南北1号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所（交差点部）について、順次整備を行います。	短期
		・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	長期

5.3. 信号交差点・交通規制（交通安全特定事業）

信号交差点については、「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」等に沿ったバリアフリー化を図った箇所について、その効果を継続させるための維持管理に努めます。

事業主体	事業内容	実施時期
公安委員会	信号の設置・適正管理	—
	交通規制による歩行空間の確保	—

5.4. 都市公園（都市公園特定事業）

都市公園は「都市公園移動等円滑化基準」に適合したものとし、都市公園の移動等円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行います。

5.4.1. JR阪和線東岸和田駅周辺地区

事業主体	公園名	事業内容	実施時期
岸和田市	上松公園	—	—

5.4.2. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区

事業主体	公園名	事業内容	実施時期
岸和田市	中央公園	<ul style="list-style-type: none"> 園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、床材の改修、誘導ブロックの整備を行います。 車いす利用者用駐車施設の設置及び表示を行います。 トイレの整備・改修、多機能トイレの設置及び表示を行います。 	中期

5.4.3. 南海本線岸和田駅周辺地区

事業主体	公園名	事業内容	実施時期
岸和田市	千亀利公園	<ul style="list-style-type: none"> 園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、誘導ブロックの整備を行います。 車いす利用者用駐車施設の設置及び表示を行います。 	短期
	野田公園	<ul style="list-style-type: none"> トイレの整備・改修、多機能トイレの設置及び表示を行います。 	中期
	牛之口公園	<ul style="list-style-type: none"> 園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、誘導ブロックの整備を行います。 車いす利用者用駐車施設の設置及び表示を行います。 トイレの整備・改修、多機能トイレの設置及び表示を行います。 	中期
	浜工業公園	<ul style="list-style-type: none"> 園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、誘導ブロックの整備を行います。 車いす利用者用駐車施設の設置及び表示を行います。 多機能トイレの設置及び表示を行います。 	中期
	今池公園	<ul style="list-style-type: none"> 園路・広場について、段差・勾配の適正化、誘導ブロックの整備を行います。 トイレの整備・改修、多機能トイレの設置及び表示を行います。 	中期
	宮の池公園	—	—
	南公園	<ul style="list-style-type: none"> 園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、誘導ブロックの整備を行います。 車いす利用者用駐車施設の設置及び表示を行います。 	中期

6. 基本構想実現に向けて

6.1. 心のバリアフリーの推進

基本理念に示したように、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なるためには、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、コミュニケーション（情報共有）を深めるとともに、市民・当事者の方々と協働により各種の啓発・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。

6.1.1. 市民の取組み

高齢者、障害者等の特性への理解を深め、駐輪・駐車ルールを守り、鉄道駅の利用にあたり必要に応じ手助けを行うなどの高齢者、障害者等に対する支援を行います。

6.1.2. 事業者の取組み

職員教育の充実化により、職員等に対し、高齢者、障害者等と適切なコミュニケーションを取りながら積極的に声かけや支援を行うよう促します。

6.1.3. 行政の取組み

第4次岸和田市地域福祉計画・地域福祉活動推進計画及びその下位計画（第5次岸和田市障害者計画・第6期岸和田市障害福祉計画・第2期岸和田市障害児福祉計画、岸和田市高齢者福祉計画・第8期介護保険事業計画）等の取組みと連携し、啓発活動や福祉教育の推進を行うなど、広く市民に心のバリアフリーの意識を醸成するための取組みを推進します。

第4次岸和田市地域福祉計画・地域福祉活動推進計画の取組み

【取組みの枠組み】

1. 担い手・仲間づくり
2. 安心・安全に暮らすための地域づくり
3. 様々な人や組織が連携できるしくみづくり

【ビジョン実現に向けた施策の展開】

3. 多様な人や組織が連携し互いに支えあえるしくみづくり

(1) 市民にわかりやすい情報発信・提供

～福祉を身近に感じる広報・啓発～

① 多様な媒体や機会の活用

・ 広報きしわだや社協だよりをはじめ、ホームページ、SNS、テレビ岸和田、ラヂオきしわだといった多様なメディアや媒体、機会を活用した幅広い情報提供を行います。

② 様々な地域情報の発信強化

・ 地域や団体の多様な活動に加え、地域のバリアフリーに関する取組み状況についても情報の収集・整理・提供を行う等、地域情報を広く発信していきます。

③ 情報アクセス等のバリアフリー化の推進

・ 障害のある人や外国人等も含めて、誰もが地域や福祉に関する情報を得られるように、情報アクセスに関するバリアフリー化を進めます。

6.2. 実現に向けての基本的な考え方

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〕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」の実現に向けては、「市民」、「事業者（公共交通事業者、道路管理者等）」、「行政」の三者がそれぞれの役割を踏まえ、お互いに密接な連携を図り、協働によるバリアフリーのまちづくりに取り組むことが重要です。

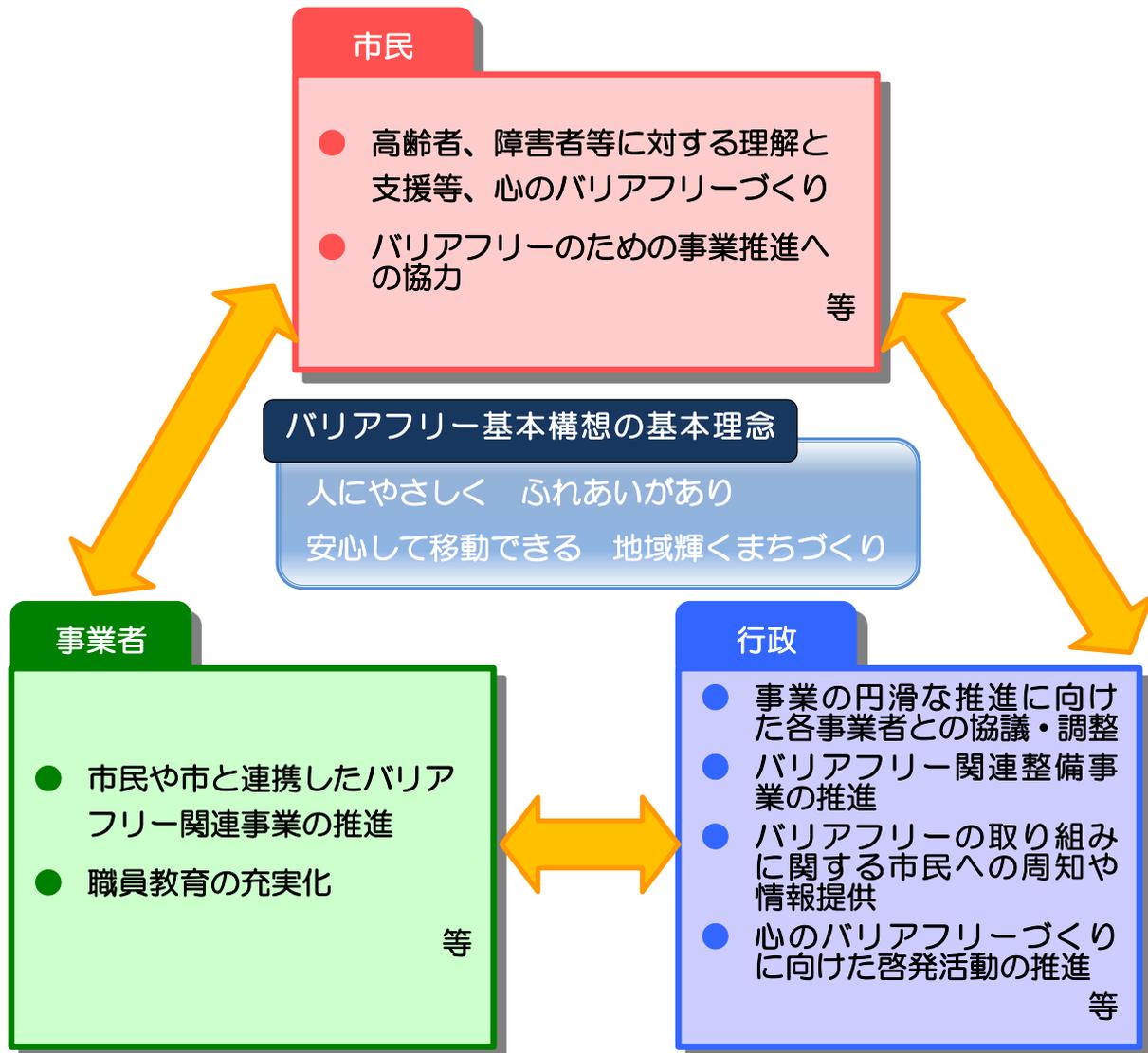


図 6-1 バリアフリー基本構想実現のための役割分担

6.3. PDCA サイクル（スパイラルアップ）による施策の推進

基本理念の実現に向けて、基本構想策定後も、状況に応じて維持・改善する「段階的・継続的な取組（スパイラルアップ）」が重要であり、必要に応じて基本構想における各種事業やソフト面での取組みを見直す必要があります。

PDCAサイクル（計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、改善（Action））に基づいて、特定事業計画等の実施状況を確認し、必要に応じて基本構想における各種事業の見直しを実施し進行管理を行います。施策実施状況の確認は、「岸和田市地域公共交通協議会」において実施し、スパイラルアップを図っていきます。また、アクションプランの目標達成度の評価は5年に1回実施します。

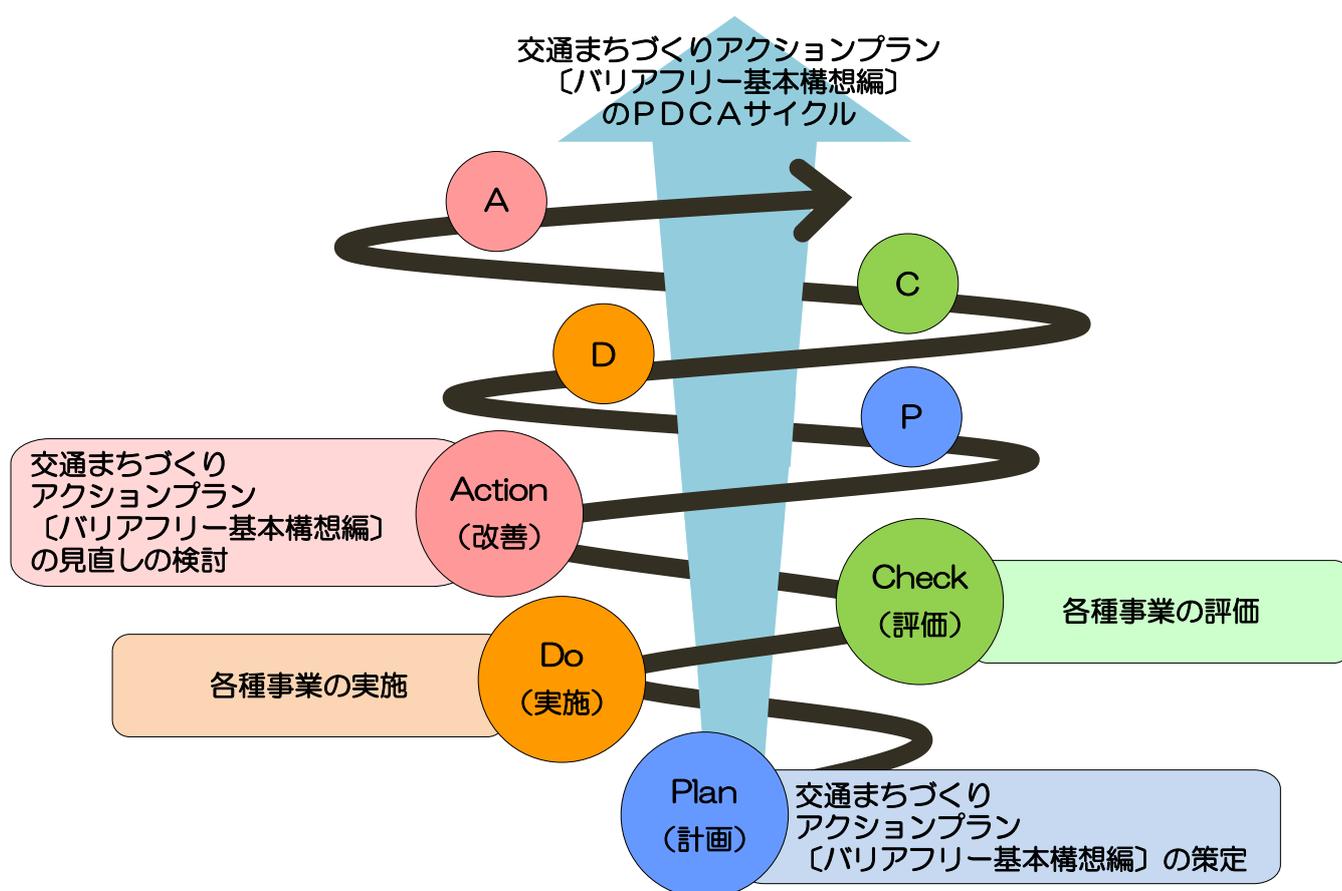


図 6-2 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

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）参考資料

1. バリアフリー基本構想編策定の体制・経緯.....	124
1.1 策定体制・経緯.....	124
1.2 JR阪和線東岸和田駅周辺地区 現地点検ワークショップ開催結果.....	126
1.3 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区現地点検ワークショップ開催結果.....	136
1.4 南海本線岸和田駅周辺地区現地点検ワークショップ開催結果.....	143
2. バリアフリー基本構想に関連する各種計画の概要.....	149
2.1 大阪府の計画.....	149
2.2 岸和田市の計画.....	153
3. 心のバリアフリーに関連する取組み.....	158
3.1 国の取組み.....	158
3.2 大阪府の取組み.....	158
4. 用語集（五十音順）.....	159

參考資料

1. バリアフリー基本構想編策定の体制・経緯

1.1 策定体制・経緯

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、「岸和田市地域公共交通協議会」及び「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」における協議・検討を行い策定しました。

		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	議題				
				基本構想の基本的な考え方				
				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	南海本線 岸和田駅 周辺地区		
令和元年度	令和元年 7月16日	バリアフリー 基本構想 分科会の発足						
	令和元年 11月1日		令和元年度 第1回分科会	意見交換に よる内容精 査	①バリアフ リー化現状 報告			
	令和2年 2月5日		令和元年度 第2回分科会 現地地点検 ワークショップ		②現地地点検 →課題抽出			
令和2年度	令和2年 7月3日		令和2年度 第1回分科会	意見交換に よる内容精 査	③現地地点検 ワークショップ 結果の 報告	①バリアフ リー化現状 報告		
	令和2年 9月25日	令和2年度 第1回協議会	← 協議会へ進捗報告					
	令和2年 10月29日		令和2年度 第2回分科会 現地地点検 ワークショップ			②現地地点検 →課題抽出		
	令和2年 11月30日	令和2年度 第2回協議会	← 協議会へ進捗報告					
	令和3年 2月1日		令和2年度 第3回分科会	意見交換に よる内容精 査		③現地地点検 ワークショップ 結果の 報告	④最終案の 提示	
	令和3年 2月15日	令和2年度 第3回協議会	← 基本構想(素案)を作成、報告					
					④最終案の 提示			

		岸和田市 地域公共交通 協議会	議題				
			バリアフリー 基本構想 分科会	基本構想の基本的な考え方			
				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	南海本線 岸和田駅 周辺地区	
令和3年度	令和3年 7月1日					①バリアフ リー化現状 報告	
	令和3年 7月30日					②現地点検 →課題抽出	
	書面開催	令和3年度 第1回協議会	← 協議会へ進捗報告				
	令和3年 11月1日		令和3年度 第3回分科会	意見交換に よる内容精 査			③現地点検 ワークショ ップ結果の 報告 ④最終案の 提示
	令和3年 12月3日	令和3年度 第2回協議会	← 基本構想(素案)を作成、報告				



岸和田市
■パブリックコメント
↓
■施設管理者等へ送付
■ 国土交通大臣・主務大臣・都道府県へ提出
■ 基本構想の決定・公表

1.2 JR 阪和線東岸和田駅周辺地区 現地点検ワークショップ開催結果

JR 阪和線東岸和田駅周辺地区については、現地点検ワークショップにおいて、下表の3ルートの点検を行い、地区における課題抽出を行いました。

(1) 開催概要

日時	令和2(2020)年2月5日(水) 14:30~
場所	東岸和田市民センター 4階 会議室

(2) 点検箇所

	ルート
1班	東岸和田駅~駅前広場
2班	岸和田港塔原線~大阪和泉泉南線~土生町34号線~附属街路3号線~土生町1号線
3班	阪和線附属街路2号線~作才土生1号線~阪和線附属街路1号線~並松上松線



図 1-1 JR 阪和線東岸和田駅周辺地区現地点検ワークショップ 点検ルート



図 1-2 現地点検ワークショップの様子

(3) 開催結果

現地検ワークショップ（JR阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見				
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案
1班	JR 東岸 和田駅	券売機	音声案内が無いので、点字の位置が分からない。	 点字案内板の設置位置について、各駅で統一する。
1班	JR 東岸 和田駅	路線 図・料 金表	運賃表が見つらい。	 IC化の推進。
1班	JR 東岸 和田駅	時刻表	色のコントラストが悪く、見づらい（背景と文字が同系色である）。	 コントラストを変えるなど、色分けを工夫する。
1班	JR 東岸 和田駅	改札口	ICカード利用では、障害者割引が利用できない。	—
1班	JR 東岸 和田駅	改札口	呼び出しボタンの位置が分からない。	 光っていると分かりやすい。
1班	JR 東岸 和田駅	通路	広くてよい。	—

現地点検ワークショップ（JR阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見				
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案
1班	JR 東岸 和田駅	トイレ	呼び出しボタンとウォッシュレットのボタンが似ており、分かりにくい。 	呼び出しボタンの形を変更する。
1班	JR 東岸 和田駅	トイレ	多機能トイレの扉は手動で使いやすい。	—
1班	JR 東岸 和田駅	プラットホーム	柱と通路の色が同色で分かりにくい。 	柱と舗装が同色にならないようにする。
1班	JR 東岸 和田駅	プラットホーム	ホームの中央が低くなるよう勾配がついているのがよい。	—
1班	JR 東岸 和田駅	到着 出発 案内板	「関空紀州路快速」など、文字数が多いと表示が見づらい。日当たりによっては見づらい。 	表示内容を工夫する。
1班	JR 東岸 和田駅	案内放送	いろいろな音が混ざってしまい聞き取りにくい。	—
1班	JR 東岸 和田駅	階段	段鼻の着色（黄色）が両端だけで、見づらい。 	端から端まで黄色に着色する。

現地点検ワークショップ（JR阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見					
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案	
1班	JR 東岸 和田駅	エレベーター	ピクトグラム、通り抜け型の説明図の意味がわからない。		高齢者等に知らせる工夫をする。
1班	JR 東岸 和田駅	エスカレーター	エスカレーターの音声案内が他の案内と重なってしまい聞き取りにくい。（とくに改札階）	—	音声案内の内容によって、音量、音質を変更する。
1班	東岸和田 駅東停車場線（歩道）	バス停	バス停の案内表示（行先）が分かりにくい。行先表示が駅側にしかなく、バスを待つ側からは見えない。		どこから見ても行先が分かりやすいよう工夫する。
2班	横断歩道 1（信号機）	青信号 時間	時間が短く（30秒）、車いすや杖使用者はギリギリではないか。	—	信号の残り時間が分かる表示をする。
2班	横断歩道 1（信号機）	音声	音声案内の方向を区別することが難しい。	—	<ul style="list-style-type: none"> 方向別の音声案内のルールを周知する。 方向によってスピーカーの位置を離す。

現地点検ワークショップ（JR阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見					
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案	
2班	横断歩道1（信号機）	灯火	時間によっては、逆光で見えにくくなる。		—
2班	横断歩道1（信号機）	側溝	側溝のキワに砂がたまると滑りやすくなる。		—
2班	横断歩道1（信号機）	その他	障害者用誘導ブロックを頼りに横断する障害者と自転車が接触する可能性がある。	—	自転車横断帯を設置する。
2班	区間1（主要地方道岸和田港塔原線）	点字ブロック	一部傷んでいる。		点字ブロックを順次更新する。
2班	区間1（主要地方道岸和田港塔原線）	点字ブロック	視覚障害者用押しボタンまで距離がある。		点字ブロックを延長する。
2班	区間2（主要地方道大阪和泉泉南線）	幅員	2mの幅員があるが、看板や電柱のある箇所では、有効幅員が1.15m程度となっている。		柱の太さの変更、移設（地下埋）

現地点検ワークショップ（JR阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見					
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案	
2班	区間2 （主要地方道大阪和泉泉南線）	勾配	民地とのすりつけ部、乗り入れ部が多く、勾配がきつく歩きにくい。		—
2班	区間2 （主要地方道大阪和泉泉南線）	その他	歩道の縁石が段差になって残っている。		—
2班	区間2 （主要地方道大阪和泉泉南線）	その他	集水桝の縁がへこんでおり、車いすの車輪が空回りしてしまう。		—
2班	区間3 （市道土生町34号線）	勾配	車いすでは、小さな勾配でも流されてしまう。	—	歩道部分の整備
2班	区間4 （市道阪和線附属街路3号線）	その他	夜間の照明は、明るさの確保ができていますか。	—	—
2班	区間4 （市道阪和線附属街路3号線）	その他	排水溝のふたの目が粗く、杖の先がささる。（車道）		歩道では、グレーチングは細かいものとする。

現地点検ワークショップ（JR阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見				
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案
2 班	区間4 （市道阪 和線附属 街路3号 線）	その他	南側から歩いて行くと、気づかないうちに歩道から車道に出てしまう。	 注意案内の充実。
3 班	区間1 （市道阪 和線附属 街路2号 線、作才 土生1号 線）	点字ブ ロック	点字ブロックが経路上に無い。	 （横断歩道への誘導である。今後歩行者の交通量が増えたら設置も可能。）
3 班	区間1 （市道阪 和線附属 街路2号 線、作才 土生1号 線）	その他	道路照明が設置されていない。	—
3 班	区間1 （市道阪 和線附属 街路2号 線、作才 土生1号 線）	その他	駐輪場など人がたくさん集まる場所に、筆談ボードがあると良い。	 筆談ボードを設置する。
3 班	区間2 （市道阪 和線附属 街路1号 線）	その他	歩道と畑との境界に段がある。（約80cm）	 チャッターバーを設置する。
3 班	区間2 （市道阪 和線附属 街路1号 線）	その他	照明が無く、暗い。	— 照明を設置する。

現地点検ワークショップ（JR阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見				
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案
3班	区間2 （市道阪 和線附属 街路1号 線）	その他	交差点の見通 しが悪い。	 —
3班	区間2 （市道阪 和線附属 街路1号 線）	その他	信号機と横断 歩道が設置さ れていない。	 信号機の設置につ いて警察へ要望を 行う。
3班	区間3 （市道並 松上松 線）	障害物	電柱により歩 道幅が狭い（約 76 cm）	 —
3班	区間3 （市道並 松上松 線）	その他	自転車が歩道 を走っている。	— 自転車は車道を走 行するよう、車道 に表示を行う。
3班	横断歩道 1（信号 機）	その他	歩道のグレー チングの目が 大きく、杖や車 いすのタイヤ が落ちそう。	 細かいグレーチン グに変える。
3班	その他	その他	上松公園は避 難場所となっ ているので、夜 間照明や放送 設備が必要で ある。	— —
後日 意見	国道26 号（第二 阪和国 道）	音声	第二阪和国道 の横断歩道に ついて、山側～ 海側の音声が 小さい。	— 案内を繰り返す。

現地点検ワークショップ（JR阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見				
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案
後日意見	主要地方道大阪和泉南線	その他	府営土生住宅から出てきたところの横断歩道に街灯が欲しい。 	街灯を設置する。
後日意見	主要地方道大阪和泉南線	その他	府道大阪和泉南線（13号線）の街灯が少ない。 	街灯を設置する。
後日意見	市道並松上松線	その他	ときわ公園近くの高架下の信号・横断歩道がない。 	信号・横断歩道を設置する。
後日意見	JR 東岸和田駅	エスカレーター	音声案内をもっと詳しくしてほしい。 —	行先方向の案内を行う。
後日意見	東岸和田駅東停車場線（歩道）	点字ブロック	改札を出てからタクシー乗り場へ行くのに、点字ブロックが途中で途切れている。 	—
後日意見	東岸和田駅東停車場線（歩道）	点字	時刻表に点字をつけてほしい。 	南海岸和田駅方面と山手方面を示す点字を設置する。

現地点検ワークショップ（JR阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見				
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案
後日意見	東岸和田駅東停車場線（歩道）	その他	タクシー乗り場への音声案内がほしい。 	音声案内を行う。
後日意見	公共交通機関（バス）	音声	バスの案内について乗車時の行先の音声案内を増やしてほしい。行先がわからない。	音声案内を充実する。
後日意見	共通	その他	高架下の街灯が少なく暗い。	—

1.3 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区現地地点検ワークショップ開催結果

南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区では、現地地点検ワークショップにおいて、3ルートの点検を行い、地区における課題抽出を行いました。

その上で、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意見交換いただき、バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方をご提案いただきました。

(1) 開催概要

日時	令和2(2020)年10月29日(木) 1、2班：13:30～ 3班：14:30～
場所	春木市民センター3階多目的ホール

(2) 点検箇所

	ルート
1班	JR久米田駅、市道大町1号線
2班	中央公園、総合体育館
3班	南海本線春木駅、市道春木耕地整理南北8号線、市道春木若松町7号線、春木若松荒木線、春木駅前3号線

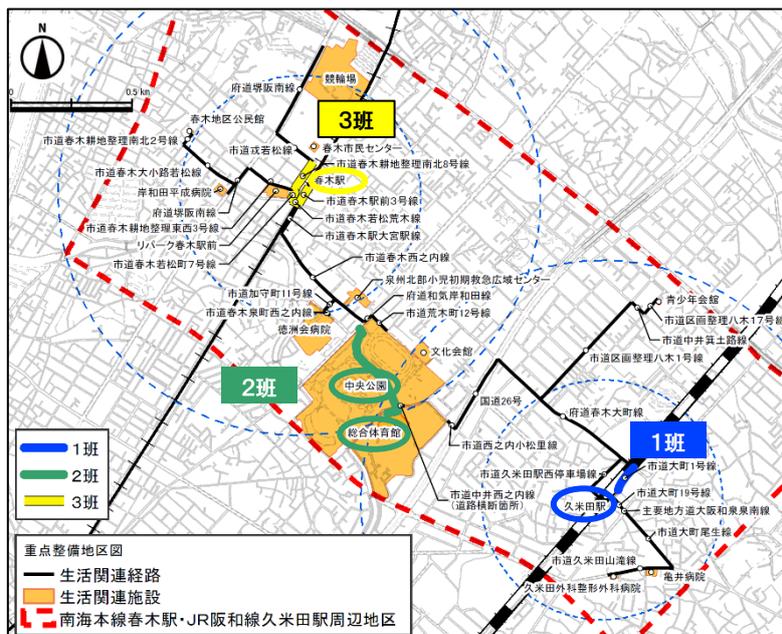


図 1-3 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区現地地点検ワークショップ 点検ルート

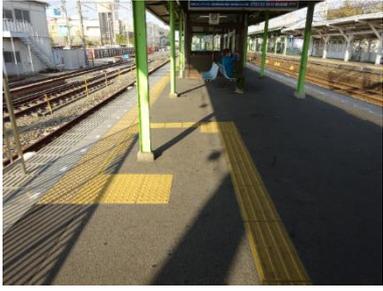


図 1-4 現地地点検ワークショップの様子

(3) 開催結果

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見 ～バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方～				
箇所	バリアフリー化に向けた課題		利用者等の視点	バリアフリー化整備の 課題改善に向けた考え方
旅客 施設	<ul style="list-style-type: none"> 駅舎内に雨が かかる箇所 がある 		<ul style="list-style-type: none"> すべりやすくなる 乗り場によっては濡れてしまう 	<ul style="list-style-type: none"> 雨の侵入を防ぐ
	<ul style="list-style-type: none"> 改札、歩道との 差が10cm 以上ある 段差を示すた めの黄色い テープに剥 がれ・傷み がある 			<ul style="list-style-type: none"> 段差をすりつけて対応
	<ul style="list-style-type: none"> 駅構内の表示 などで文字 が小さい 		<ul style="list-style-type: none"> 読みづらい 	
	<ul style="list-style-type: none"> 電光表示やス ポット照明 が無い箇所 がある 		<ul style="list-style-type: none"> 視力が弱い人 や、注意力が上 に向かない場 合は、読めない、 気づかない 	<ul style="list-style-type: none"> 掲示を電光又はスポ ット照明で見やすく
	<ul style="list-style-type: none"> エレベータ内 の表示の意 味が分かり にくい 		<ul style="list-style-type: none"> この先どこに行 くのか分か りにくい 	<ul style="list-style-type: none"> 具体的に日本語で説明 する（階数表示では なく、「ホーム」「こ 線橋」などと具体的 に表示する）

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見
～バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方～

箇所	バリアフリー化に向けた課題		利用者等の視点	バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方
旅客施設	<ul style="list-style-type: none"> 外から見たとき駅の名前の表示無し 			<ul style="list-style-type: none"> 駅名を駅舎に大きく表示する
	<ul style="list-style-type: none"> ホームに内方線付誘導ブロックがあるが、ホームの中央には誘導ブロックが無い 		<ul style="list-style-type: none"> ホーム端を歩くことになる ホーム中央を歩く際の点字誘導が無い 	<ul style="list-style-type: none"> ホーム内の経路と点字ブロック配置の考え方
	<ul style="list-style-type: none"> 電車の行先表示板が無い 	—	<ul style="list-style-type: none"> 管理者：駅の優先順位に応じて、対応予定 	
歩道、園路、通路	<ul style="list-style-type: none"> 誘導ブロックが無く動線が分かりにくい箇所がある 		<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者：誘導ブロックが必要 	<ul style="list-style-type: none"> 誘導ブロックの設置
	<ul style="list-style-type: none"> 交差点や横断歩道の前に誘導ブロックが無い箇所がある 		<ul style="list-style-type: none"> 高齢者・肢体不自由者・ベビーカー：誘導ブロックがあると通りづらい 	<ul style="list-style-type: none"> 現状に応じて誘導ブロックの設置内容を検討する
	<ul style="list-style-type: none"> マンホールの周囲などで路面に凹凸が発生している 		<ul style="list-style-type: none"> 段差は無いほうがよい 転落、転倒の可能性があり危ない 	<ul style="list-style-type: none"> 路面の整備（再舗装） 水路の柵を途切れなく設置 危険な状態であることを明示する。 優先順位をつけて補修する

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見
～バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方～

箇所	バリアフリー化に向けた課題	利用者等の視点	バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方	
歩道、園路、通路	<ul style="list-style-type: none"> 歩道と車道等の境界に柵がない箇所がある 			
	<ul style="list-style-type: none"> 勾配の大きな箇所がある 		<ul style="list-style-type: none"> 勾配は小さいほうが良い 	<ul style="list-style-type: none"> 迂回路を検討する
	<ul style="list-style-type: none"> 公園内園路で、自転車やランナーと衝突する恐れがある 		<ul style="list-style-type: none"> 公園内園路では、自転車の通行を禁止してほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 注意喚起の看板の設置を検討する（ルールを周知する）
	<ul style="list-style-type: none"> 点字が欠けている箇所がある 全ての視覚障害者が点字を読めるわけではない 音声誘導が無い・少ない 		<ul style="list-style-type: none"> 視覚障害者：情報が得られない、足りない場合がある 	<ul style="list-style-type: none"> 点字表示の補修を行う 音声案内を検討する
	<ul style="list-style-type: none"> 街灯が少ない又は高い位置にあり暗い箇所がある 		<ul style="list-style-type: none"> 防犯上不安がある 	
全般	—			<ul style="list-style-type: none"> 目が見える人と見えない人とのバリアフリー表示のあり方に注意が必要だと思う

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見
～その他の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～

班	箇所	意見・指摘事項
1班	JR久米田駅	<ul style="list-style-type: none"> ●券売機の下が使いにくい ●通路の幅が115cmで少し狭い。行き違いできない ●改札、歩道との差が10cm以上ある ●段差を示すための黄色いテープに剥がれ・傷みがある ●雨の日にホームが濡れていると滑りやすい ●通路の点字ブロック雨が入ると滑る ●掲示板（モニター）字が小さい。分かりにくい ●階段の段鼻が金属で滑りやすい ●和歌山方面ホームは、エレベータを出ても屋根が無く、雨で濡れる ●案内板を電光掲示にしてほしい ●行先案内がこ線橋に無い ●エレベータの表示「1」「2」「3」意味が分からない ●エレベータの室内が狭い ●和歌山方面へのホームへのスロープ 勾配がきつい ●天王寺方面ホーム かまぼこ状の傾斜が急すぎる ●外から見たとき駅の名前の表示無し
	市道大町1号線	<ul style="list-style-type: none"> ●歩道に誘導ブロックが無い ●歩道に街灯が無い ●水路に柵の途切れている箇所あり ●タクシーが止まって乗降等が混むと歩きづらい ●歩道の切り下げ口（山手側）が段差がきつい ●歩道の路面がでこぼこしている
2班	まなび中央公園	<ul style="list-style-type: none"> ●誘導ブロックが無く動線が分かりにくい。交差点や横断歩道の前にブロックが無い ●マンホールの周囲、根上がりで路面が盛り上がりたりへこんだりしている ●横断歩道から体育館へ向かう箇所で、勾配が強い ●視覚障害者の方が点字を読めるとは限らない。点字が欠けていた ●音による誘導が無く視覚障害者の方には方向が分からない ●自転車やランナーとの衝突の恐れがある ●街灯が少ない。高い位置にあり暗い
3班	南海春木駅	<ul style="list-style-type: none"> ●待合所横を車いす通行困難（なんば方面） ●和歌山側ホーム段鼻表示なし ●誘導ブロックが3番線へ誘導（なんば方面） ●駅構内のイスの方向 ●ホーム上屋高が低いところあり（和歌山方面） ●ホームへ向かう階段にぐらぐらする鉄板（和歌山方面） ●券売機の蹴込み2台ともOK（良い所） ●運賃看板の字が小さい ●トイレ内の数が少ない（和歌山方面） ●ホーム中央に上屋の柱。車いす利用者にとって不便かもしれない（和歌山方面） ●国基準に合っけていても、感覚的に危険に思うところがある

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見
～その他の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～

班	箇所	意見・指摘事項
後日 意見	南海春木駅	<ul style="list-style-type: none"> ●階段手すりへの点字シールは、一部劣化により欠損していた ●階段の段鼻は、踏面と同一の素材で溝を3つ切って黄色に着色したもので、経年により脱色気味であった ●床の仕上げ、階段の踏面の仕上げは、やや滑り易く感じた。吸水性が不明なため、雨天時はどうなのだろうか？ ●通路の明るさは、国基準を満たしているのかもしれないが、消光下では暗く感じた ●券売機周りの表示の字が小さく、密に表示されていた ●勾配区間の識別は、同系色であり、目立つものではなかった ●床の仕上げは、一か所ガタつく鉄板のところがあった ●傾斜路の勾配は、1/12 以下ないしは 1/20 以下を満たしていると思われるが、きつく感じられた
	踏切	<ul style="list-style-type: none"> ●久米田駅から続く山手側歩道は有効幅員が 2.5m 近くあり、駅周辺部など通行量が多い歩道の 3.5m に満たないものの線路側歩行空間（1.0m）もあるので円滑に通行できるものと考えますが、踏切内の歩行者通路の有効幅員が 2.0m 前後なので、電車の通過後、踏切が上がって一斉に通行される時などは自転車もあり、線路内で混雑して危険。踏切内を安全に通行できる空間整備を願いたい（久米田駅西側の整備により乗降客が西側に分散し、歩行者・自転車の踏切利用者が減少するのなら現状でも仕方ないが）
	歩道全般	<ul style="list-style-type: none"> ●歩道はマウンドアップではなくフラットがありがたい。さらに、車道とは柵で仕切られている状態が好ましい。ただし、フラットにすると自転車が入りやすくなる恐れがある ●歩道と並行して設置されている側溝には、縦断的に蓋掛けをしてもらいたい
	南海春木駅周辺道路	<ul style="list-style-type: none"> ●構造上は問題ないように感じた。ただし、競輪場開催時だと、あの幅員では配慮の必要な方は厳しいだろうと感じた。また、上り駅舎店舗付近に有料駐輪スペースが設置されており、歩行空間の真ん中にあり、視覚障害者にはバリアとなろう ●春木駅～市民センター間は、誘導ブロックの敷設は必要ないのだろうか？ ●市街地整備課 HP に掲載されている「春木駅周辺まちづくり基本構想」P44 に示されている将来の道路形態については、市道春木駅大宮駅線の拡幅が、市道春木西之内線へ繋がる途中で止まっている。令和2年度第1回バリアフリー基本構想分科会資料において、両市道は春木駅から「まなび中央公園等」への生活関連経路として挙げられている。また、通学路交通安全プログラムの対策箇所指定される予定である。以上より、市道春木駅大宮駅線の拡幅は市道春木西之内線まで延長することにより、歩行空間の連続性が確保され安全面が向上すると考えられるため、引き続き段階的なみちづくりを続けていくことが重要である

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見
～その他の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～

班	箇所	意見・指摘事項
後日 意見	JR久米田駅 周辺道路	<ul style="list-style-type: none"> ●市街地整備課 HP に掲載されている「久米田駅東西アクセス改善基本構想」P23 に示されている将来の道路形態については、東側アクセス道路（生活関連経路 市道大町 19 号線）の歩道が府道大阪和泉南線の手前で途切れている。令和 2 年度第 1 回バリアフリー基本構想分科会資料において、東側アクセス道路は久米田駅から「久米田病院等」への生活関連経路（市道大町 19 号線）として挙げられている。以上より、東側アクセス道路を同府道まで拡幅することで歩行空間の連続性が確保され、安全面が向上すると考えられるため、引き続き段階的なみちづくりを続けていくことが重要である ●市街地整備課 HP に掲載されている「久米田駅東西アクセス改善基本構想」P23 に示されている将来の道路形態については、西側アクセス道路へ路線バス等が乗り入れできない仕様になっている。令和 2 年度第 1 回バリアフリー基本構想分科会資料において、西側アクセス道路は久米田駅から「まなび中央公園等」への生活関連経路（久米田駅西停車場北線）として挙げられている。また、安全な待合空間の確保、鉄道からバスへの乗継ぎ利便性の向上、障害者用の駐車スペースといった交通結節機能の向上による外出機会の創出が重要である。以上より西側アクセス道路において、路線バス等のバス停を設置できるような駅前広場の拡大をすることで安全な待合空間が確保され、安全面が向上すると考えられるため、引き続き段階的なみちづくりを続けていくことが重要である

1.4 南海本線岸和田駅周辺地区現地点検ワークショップ開催結果

南海本線岸和田駅周辺地区では、現地点検ワークショップにおいて、3ルートでの点検を行い、地区における課題抽出を行いました。

その上で、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意見交換いただき、整備の基本指針を確認いただきました。

(1) 開催概要

日時	令和3(2021)年7月30日(金) 13:30~
場所	岸和田市立福祉総合センター 3階大会議室

(2) 点検箇所

	ルート
1班	商店街(昭和大通り)、南海岸和田駅
2班	宮の池公園、区画整理南部24号線、岸和田駅東停車場線
3班	岸和田駅西停車場南線、岸和田港塔原線、沼岸城線、岸城町5号線



図 1-5 南海本線岸和田地区現地点検ワークショップ 点検ルート



図 1-6 現地点検ワークショップの様子

(3) 開催結果

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見			
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点	課題に対する配慮	
旅客施設	<ul style="list-style-type: none"> ホーム上で、電光掲示板が柱に隠れて見えない、または見つけにくい 		エレベーターやエスカレーター、階段の前の設置を行う（ホームの前・真ん中・後に設置する）
	<ul style="list-style-type: none"> 遅延等の情報が音声案内だけで、目で見て分かる方法がない 		<ul style="list-style-type: none"> 施設改良
	<ul style="list-style-type: none"> 改札前コンコースが暗い 		<ul style="list-style-type: none"> 施設改良
	<ul style="list-style-type: none"> 中央改札前コンコースは、ポールにより通れるところが制限されている 		—
	<ul style="list-style-type: none"> エレベーターが狭い 		<ul style="list-style-type: none"> 施設改良

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見			
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点	課題に対する配慮	
公園	<ul style="list-style-type: none"> ・入口の段差が 2cm がある ・一部出入口に急な勾配がある ・見取り図（案内図）がない 		<ul style="list-style-type: none"> ・勾配の調整が困難であれば、見取り図（案内板）に、バリアフリー情報を掲載する
	<ul style="list-style-type: none"> ・土又は自然色舗装の検討 		<ul style="list-style-type: none"> ・自然色舗装、土ともに長所短所があるため、検討が必要
	<ul style="list-style-type: none"> ・木陰が少ない ・ベンチが少ない 		—
	<ul style="list-style-type: none"> ・グレーチングが粗目の箇所がある 		<ul style="list-style-type: none"> ・用途や通行量を考慮し、修繕を実施する

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見			
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点	課題に対する配慮	
歩道、園路、通路	<ul style="list-style-type: none"> 看板、駐輪、プランター等が障害物となっている箇所がある 		<ul style="list-style-type: none"> マナー向上を図る（商店街の協力）
	<ul style="list-style-type: none"> 規制（自転車歩行者専用）はあるが、車両の通行が多い 		<ul style="list-style-type: none"> マナー向上を図る（商店街の協力）
	<ul style="list-style-type: none"> 経路上に開口部がある 		<ul style="list-style-type: none"> 用途や通行量を考慮し、修繕を実施する
	<ul style="list-style-type: none"> 横断防止柵がうまく設置されており、乱横断の防止になっている 横断防止柵により歩道が狭くなっている 		—
	<ul style="list-style-type: none"> 案内板が劣化している 		<ul style="list-style-type: none"> 駅前の案内板の劣化を改善する

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見			
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点	課題に対する配慮	
歩道、園路、通路	<ul style="list-style-type: none"> ・連続した誘導ブロックがない 		<ul style="list-style-type: none"> ・誘導経路に誘導ブロックの整備が一部できていないが、誘導経路の選定も合わせて検討した方が良い
	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導ブロックの位置が統一されていない 		<ul style="list-style-type: none"> ・ルールを決める、周知する
	<ul style="list-style-type: none"> ・誘導ブロックの色が舗装と同色になっている 		<ul style="list-style-type: none"> ・適合基準と地元の想いのバランスを大事に、整備を行う必要がある
	<ul style="list-style-type: none"> ・お城周辺整備により、誘導ブロックがないが、検討が必要ではないか 		<ul style="list-style-type: none"> ・適合基準と地元の想いのバランスを大事に、整備を行う必要がある
	<ul style="list-style-type: none"> ・公園内園路で、自転車やスケートボードと衝突する恐れがある 		<ul style="list-style-type: none"> ・何らかの対策が必要

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見			
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点	課題に対する配慮	
全般	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄りの観光施設への案内表示がない・少ない ・観光案内所、案内表示(看板、パネル)、パンフレットラックなどが散在している ・施設へ誘導する看板がない 		<ul style="list-style-type: none"> ・観光案内を目立つよう分かりやすく設置する ・防護柵のプレートを観光案内サインに活用する ・市外から訪問する方への、まち歩き観光ルートのバリアフリーを検証する ・本町の町並み、まちづくりの館など周知の工夫
	<ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりを支援するバリアフリーの整備により、まちづくりの貢献につながる 		<ul style="list-style-type: none"> ・経路の選定は、費用対効果と整備費も含め検討 ・施設への誘導経路の再考(車両の通行が多いところを避ける) ・「歩きたくなる道」として、歩車分離幹線道路の整備、商店街や細街路を選定できないか等を検討

2. バリアフリー基本構想に関連する各種計画の概要

2.1 大阪府の計画

南部大阪府都市計画区域マスタープラン	
策定年	令和2（2020）年10月
目標年次	令和12（2030）年
バリアフリーに関する内容（抜粋）	<p>都市づくりの目標</p> <p>2. 大阪の都市づくりの方向性</p> <p>（3）災害に強い都市の構築 鉄道駅や道路のバリアフリー化の促進、歩道や自転車レーンの確保等による歩行者の安全確保等、安全な都市づくりを進めます。</p> <p>（4）産業・暮らしを支える都市環境の整備 点字や多言語による案内情報や、鉄道駅や道路等のバリアフリー空間の形成を促進する等ユニバーサルデザインに配慮した都市づくりを行い、公共交通による移動の円滑化を図ります。</p> <p>主要な都市計画の決定の方針</p> <p>4－2. 都市施設の整備に関する方針</p> <p>1. 交通施設に関する方針</p> <p>（3）道路</p> <p>○ 道路、橋梁の耐震対策等の防災対策、歩行者・自転車走行空間確保、バリアフリー化等の安全対策、道路の無電柱化等を進めます。</p> <p>4－4. その他の方針</p> <p>3. 居住環境に関する方針</p> <p>（2）地域特性に応じた良好な居住環境の形成に向けた方針</p> <p>【住宅・建築物】</p> <p>○ 誰もが安全にらせるよう、住宅のバリアフリー化を進めるとともに、生活道路等における歩行空間のバリアフリー化を積極的に推進します。</p>

第 10 次大阪府交通安全計画	
策定年	平成 28 (2016) 年 10 月
計画期間	平成 28 (2016) 年度～令和 2 (2020) 年度
バリアフリーに関する 内容 (抜粋)	<p>道路交通の安全</p> <p>道路交通事故の現状と今後の道路交通安全対策を考える視点</p> <p>I 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象</p> <p>(1) 高齢者及び子どもの安全確保</p> <p>加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が安心して交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づいて、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図るとともに、高齢者の事故が居住地の近くで多発していることから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが必要である。</p> <p>講じようとする施策</p> <p>3 道路交通環境の整備</p> <p>(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備</p> <p>ア 生活道路における交通安全対策の推進</p> <p>高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響式信号機、高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進する。</p> <p>ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備</p> <p>(ア) 高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された歩道、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場等を整備し、歩行空間のバリアフリー化を進めるとともに、改築事業等と併せた無電柱化を推進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器の LED 化、道路標識の高輝度化等を推進する。</p> <p>また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備の推進等、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。特に、バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等を面的に整備しネットワーク化を図る。</p> <p>さらに、バリアフリー歩行空間を確保するため、高齢者、障がい者等の歩行者等に対して、視覚障がい者誘導用ブロックを設置するとともに、歩行者用の案内標識の整備、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等を適切に案内する。</p>

第 10 次大阪府交通安全計画

(イ) 高齢者、障がい者等の歩行空間の確保を図るため、円滑な移動を阻害する要因となっている、歩道や視覚障がい者誘導用ブロック上等における自動二輪車等の違法駐車取締りや放置自転車の撤去等を推進する。

(4) 交通安全施設等整備事業の推進

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において、人優先の考えのもと、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

(5) 歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

(6) 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の低コスト手法の導入によるコスト縮減等を検討する。

(8) 自転車通行環境の総合的整備

(イ) 駅周辺における自転車駐車対策

バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障がい者等の円滑な通行を確保するため、放置自転車の撤去の強化、効果的な広報啓発活動等の自転車対策を重点的に推進する。

鉄道交通の安全

講じようとする施策

(1) 鉄道交通環境の整備

ア 鉄道施設等の安全性の向上

駅施設等について、高齢者、障がい者等の安全利用にも十分配慮し、段差の解消、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する。

大阪府無電柱化推進計画	
策定年	平成 30（2018）年 3 月
計画期間	平成 30（2018）年度～令和 9（2027）年度
バリアフリーに関する 内容（抜粋）	<p>4. 優先的に取り組む箇所の考え方</p> <p>無電柱化の目的を達成するため、効率的に推進する必要があることから、無電柱化を図るべき箇所のうち、今後 10 か年で優先的に取り組む箇所の考え方をとりまとめるとともに、当面 3 か年で府管理道路約 15 k mにおいて事業着手（事業中含む）し、重点的に整備を進めていく。</p> <p>4. 2 安全で快適な歩行空間の確保</p> <p>高齢者や障がい者などを含む不特定多数の人たちが利用する施設周辺の道路においては、安全かつ円滑な通行を確保することが重要であるため、市町村が定めるバリアフリー基本構想に基づく重点整備地区内を対象とする。また、歩道がなく路肩が狭小で交通量の多い道路などで歩行者の安全を確保するため、市町村と連携し、地域住民や関係事業者の理解と協力が得られた区間において無電柱化を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ●バリアフリー基本構想に基づく重点整備地区内の道路 <ul style="list-style-type: none"> ・特定道路、生活関連経路 ●歩道のない道路（路肩幅員 0.5m 以下） <ul style="list-style-type: none"> ・バス路線や通学路で交通量の多い区間

2.2 岸和田市の計画

第4次岸和田市地域福祉計画・地域福祉活動推進計画	
策定年	平成29(2017)年3月
計画期間	平成29(2017)年度から令和3(2021)年度までの5年間
基本理念・テーマ	<p>■基本理念</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 人権の尊重 2. 自治型地域福祉の推進 3. 増進型の地域福祉の展開 4. とともに生きる社会の実現 <p>■テーマ</p> <p>オール岸和田でつくる つながりと支えあいのまち</p>
バリアフリーに関する内容(抜粋)	<p>3 多様な人や組織が連携し互いに支えあえるしくみづくり</p> <p>(1) 市民にわかりやすい情報発信・提供 ～福祉を身近に感じる広報・啓発～</p> <p>②様々な地域情報の発信強化 地域や団体の多様な活動に加え、地域のバリアフリーに関する取り組み状況についても情報の収集・整理・提供を行う等、地域情報を広く発信していきます。</p> <p>③情報アクセス等のバリアフリー化の推進 障害のある人や外国人等も含めて、誰もが地域や福祉に関する情報を得られるように、情報アクセスに関するバリアフリー化を進めます。</p>

第5次岸和田市障害者計画 第6期岸和田市障害福祉計画・第2期岸和田市障害児福祉計画	
策定年	令和3(2021)年3月
計画期間	第5次障害者計画は、令和3(2021)年度から令和8(2026)年度までの6年間 第6期障害福祉計画・第2期障害児福祉計画は、令和3(2021)年度から令和5(2023)年度までの3年間
基本理念	だれもが尊厳を持ち 自立を支えあい ともに生きる社会
バリアフリーに関する内容(抜粋)	<p>基本目標Ⅰ ともに生き、支えあう地域社会を実現する</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 障害に対する理解の促進 <ol style="list-style-type: none"> 1) 障害や障害のある人に関する理解の普及・啓発 2) 福祉教育・人権教育の推進 3. 安心・安全対策の推進 <ol style="list-style-type: none"> 1) 防災対策の推進 <ol style="list-style-type: none"> ①避難体制づくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ・避難所施設のバリアフリー化やトイレ整備を推進します。 また、福祉避難所ガイドラインに基づき、さらなる福祉避難所の指定に向けた関係機関との調整を推進します。 4. 情報提供・コミュニケーション支援の充実 <ol style="list-style-type: none"> 1) 情報提供体制の充実 <ol style="list-style-type: none"> ①情報のバリアフリー化の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・障害のある人が必要とする福祉サービスに関する情報や、余暇活動に関する情報について、広報紙やインターネット、テレビ・ラジオ等様々な媒体を活用して周知を推進します。 ・情報提供は、障害のある人だけでなく、高齢者、外国人等にも配慮して、できるだけわかりやすい表現を用いるよう進めます。また拡大文字の使用、点字版や音声版の作成、外国語表記などにも努めていきます。 ・障害者用トイレの存在が外からみてわかる「トイレOKシール」の普及を通して「街角トイレ運動」を推進します。 ②地域における情報提供の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・障害福祉サービスや介護保険制度、新たなサービスの詳細等について、公民館や集会場での情報提供の促進とともに、要請に応じて出前講座の実施を推進します。 ・パソコン講習会の継続により、コミュニケーション及び情報収集の手段としてのパソコン利用の周知・拡大を図ります。 2) コミュニケーションの支援の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・聴覚に障害のある人の社会参加や余暇活動を支援するため、手話通訳者や要約筆記者の派遣を推進します。 ・福祉関連窓口などにおいて、手話通訳者の配置や、職員への手話研修に努めます。 ・手話通訳者(奉仕員)や要約筆記者の養成研修や現任研修を継続します。

第5次岸和田市障害者計画

第6期岸和田市障害福祉計画・第2期岸和田市障害児福祉計画

バリアフリーに関する
内容（抜粋）

基本目標Ⅳ 生きがいを持ち、活力のある生活を送る

2. 社会参加・余暇活動の促進

2) 文化・スポーツ・レクリエーション活動の促進

④施設のバリアフリー化

- ・公民館やスポーツ施設等について、バリアフリーの視点を考慮した整備・修繕を推進します。

基本目標Ⅴ いつまでも住み慣れたまちで暮らせる地域生活基盤をつくる

3. 人にやさしいまちづくりの推進

1) 利用しやすい快適な都市基盤づくり

①都市施設の整備の推進

- ・「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」及び「大阪府福祉のまちづくり条例^(※)」に基づき、公共施設や設備について、だれもが安心して利用できるようバリアフリー化を推進します。
- ・新設、建て替え等の際は、バリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を推進します。

②交通環境の整備の推進

- ・国、大阪府、岸和田市、JR西日本、南海電気鉄道により、特定経路及び駅舎の整備を推進し、バリアフリー化の早期完成をめざします。
- ・特定経路の歩道及び交通安全施設の整備を継続していくとともに、安心して利用できる通行空間を早期に実現できるように推進します。
- ・障害のある人の移動の利便性を確保するため、重度障害のある人等を対象としたタクシー助成券の発行を継続するとともに、対象者への周知を図ります。
- ・高齢者や障害者を含むいわゆる交通弱者の持続可能な移動手段の確保については、交通政策のみの分野だけではなく、幅広い分野において移動手段の確保に取り組みます。

岸和田市高齢者福祉計画 第8期介護保険事業計画	
策定年	令和3（2021）年3月
計画期間	令和3（2021）年度～令和5（2023）年度
基本理念	① 高齢者の自立支援と重度化・重症化予防 ② 地域共生社会の実現 ③ 介護保険制度の持続可能性の確保と高齢者の尊厳の保持
バリアフリーに関する 内容（抜粋）	3. 安全、安心、快適に暮らせる住まいとまちづくり （1）住まいとまちづくりに関する施策の推進 ②バリアフリー化の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が住み慣れた地域で安全・安心に生活を送ることができるよう、住宅や生活環境にのバリアフリー化を引き続き推進します。 ・また、高齢者が安心してまちに出かけられるよう、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」及び「大阪府福祉のまちづくり条例」等に基づき、高齢者に配慮したまちづくりを推進します。

岸和田市地域防災計画	
策定年	令和2(2020)年7月
基本理念	
バリアフリーに関する内容(抜粋)	<p>総則編</p> <p>施策の大綱 3. 市民・事業者が相互に支え合うまち</p> <p>災害による被害を最小限にとどめるためには、公助に加え、自分の命は自分で守る「自助」と、共に助け合い地域を守る「共助」による防災活動を推進し、社会全体で地域防災力の向上に努めていく必要がある。</p> <p>市民及び事業者は、自助、共助の理念のもと、平常時から、地域の連帯感を育むコミュニティ活動の活性化や、ボランティア等と連携したバリアフリーのまちづくりを推進し、災害時においても、市民及び事業者が相互に助け合い、支え合って、「自分たちのまちは、自分たちで守る」という風土の醸成を図る。このため、防災意識の啓発や自主防災組織の育成に努め、市民や事業者の防災に対する自主的な取り組みを促進する。</p> <p>災害予防対策編</p> <p>避難収容体制の整備 2. ⑤要配慮者に配慮した施設整備等</p> <p>市は、要配慮者が利用しやすいように、指定避難所に指定された施設のバリアフリー化に努めるとともに、要配慮者を保護するために、第二次避難所として福祉避難所の指定を進める。また、福祉関係者等の協力も得ながら、指定避難所における介護・ケア等の支援活動を充実させるため、府と連携し必要な人員を確保する。</p> <p>(多人数の避難に供する施設の管理者の対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)、大阪府福祉のまちづくり条例ほか、要配慮者の権利擁護・配慮に関する各種法令等に基づき、さまざまな障がい特性への対応方法や配慮事項を踏まえたきめ細かな施設の整備・改善に努める。 ・施設内に福祉仕様のトイレを設置するよう努める。 <p>(市の対応)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設管理者の協力を得て、避難所において支障なく移動できるルート(仮設スロープの準備等)を確保するなど、要配慮者の避難生活に支障のないよう配慮する。 ・施設管理者の協力を得て、府とともに、日常生活用具等、備品の整備や管理体制を整える。

3. 心のバリアフリーに関連する取組み

3.1 国の取組み

平成 27(2015)年 11 月に閣議決定された「2020 年東京オリンピック競技大会・東京パラリンピック競技大会の準備及び運営に関する施策の推進を図るための基本方針」において、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会を契機として、障害の有無等にかかわらず、誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う「心のバリアフリー」を推進することや、全国展開を見据えつつ、東京においてユニバーサルデザインの街づくりを進めることで、共生社会を実現し、障害者等の活躍の機会を増やしていくことが位置づけられ、平成 29(2017)年 2 月に「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」が決定された。

行動計画では「心のバリアフリー」に関する重要なポイントとして以下のように示されている。

行動計画で取り組む「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことである。そのためには、一人一人が具体的な行動を起こし継続することが必要であり、そのために重要なポイントとして、以下の 3 点を挙げた。

- ・障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
- ・障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
- ・自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

「心のバリアフリー」を実現するための施策は、あらゆる年齢層において継続して取り組まなければならない課題であるとともに、学校で、職場で、病院などの公共施設で、家庭で、買い物や食事の場で、スポーツ施設や文化施設など地域のあらゆる場において、また、日々の人々の移動においても、切れ目なく実現されなければならない。

資料：平成 30 年版 障害者白書

内閣官房では、こうした「心のバリアフリー」を推進するため、『「心のバリアフリー」を学ぶアニメーション教材』の作成や『集会研修シナリオ（例）』の公開、『「心のバリアフリー」に向けた汎用性のある研修プログラム』の作成等が行われている。

3.2 大阪府の取組み

大阪府では、障害を理由とする差別の解消に向けた取組みとして「市町村の相談窓口と府の広域支援相談員の連絡先」の公開、「相談事例等や、大阪府における障がい者差別解消の取組みを検証した報告書の掲載」等が行われている。

また、理解を深めるための啓発活動として「心のバリアフリー推進事業」の実施や「大阪ふれあいキャンペーン」の展開等が行われている。

この他、「大阪府障がい者差別解消ガイドライン」や『障がい理解ハンドブック「ほんま、おおきに！ひろげようこころの輪」』、「i-Welcome “合理的配慮” 接客のヒント集」等の啓発冊子・リーフレット等が作成されている。

4. 用語集（五十音順）

IoT（アイオーティー）

Internet of Things（モノのインターネット）の略で、様々なモノがインターネットにつながる。自動車、家電、ロボット、施設などあらゆるモノがインターネットにつながり、情報のやり取りをすることで、モノのデータ化やそれに基づく自動化等が進展し、新たな付加価値を生み出すことが期待される。

アクセス・イグレス

複数の交通手段を利用する場合、主な交通手段に至るまでの交通をアクセスといい、主な交通手段の後の到着地までの交通をイグレスという。

移動円滑化

高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。

迂回率

出発地から目的地までの経路で、バリアフリー化が図られた経路を、健常者が通常利用する経路で割った数値。1.00 を目標とする。

AI（エーアイ）

Artificial Intelligence の略で、人工知能のこと。自治体においては、職員の業務効率化や住民サービスの向上、地域課題の解決に向けて AI を活用することが期待される。

駅端末交通手段分担率

出発地から鉄道駅（または、鉄道駅から到着地）までに利用した交通手段のことです。図 1 でみると乗車端末手段は「バス」、降車端末手段は「徒歩」となります。交通手段が複数の場合の優先順位については、代表交通手段に従い決定する。

岸和田市総合戦略

岸和田市人口ビジョンを踏まえて、平成 27 年度から 5 年間の基本的な目標や方向性、具体的な取組等をまとめた計画である。なお、この岸和田市総合戦略は、本市の最上位の計画である「岸和田市まちづくりビジョン（第 4 次岸和田市総合計画）」の第 2 期戦略計画を踏まえて策定している。

岸和田市都市計画マスタープラン

「岸和田市まちづくりビジョン将来構想」を実現するために、府の関連計画などと整合を図りながら、土地利用や基盤整備を中心としたまちづくりの方針を示す計画である。本市の都市計画は、都市計画マスタープランに即して定められることになっている。また、市民や事業者が主体となって、地域でより詳細なまちづくりルールを定める際の指針としての役割も担っている。

岸和田市の公共交通のあり方に関する提言書

岸和田市では、平成 22 年 10 月にローズバスの拡充を含め、岸和田市内全域を対象とした公共交通のあり方について、幅広く意見を求めるために、各界有識者の方々に組織した岸和田市公共交通検討委員会を設置した。委員会では、市内の公共交通における課題や課題解決のための方策等、今後の公共交通の望ましいあり方について議論を進め、ローズバスの拡充のため試験運行を実施した。その結果を踏まえ、平成 27 年 2 月に「岸和田市の公共交通のあり方に関する提言書」として取りまとめ市へ提出した。

岸和田市まちづくりビジョン（岸和田市総合計画）

まちづくりの指針を明らかにするものと位置づけ、岸和田のまちが将来どのようになればいいのかを示す「目指すまちの姿」とそれを実現するための長期的な考え方を明らかにしている。

近畿圏パーソントリップ調査

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調べるアンケート調査である。交通目的や利用交通手段、移動の起終点の場所など、移動状況を把握することができる。

京阪神都市圏では昭和 45 年に第 1 回パーソントリップ調査を実施し、その後 10 年間隔で実施し、第 5 回調査(平成 22 年)は、近畿全域（2 府 4 県）を対象に調査し、約 35 万世帯、約 74 万人の方から回答を得ている。

広域緊急交通路

大阪府地域防災計画（大阪府防災会議策定）に基づき、府県間を連絡する主要な道路等を「広域緊急交通路」（自動車専用道路 22 路線及び一般道路 89 路線）に選定。このうち災害発生直後における災害応急対策にあたる緊急通行車両等の通行を最優先で確保するための道路を「重点 14 路線」（一般道路の国道 9 路線及び大阪府道 5 路線）に選定している。

広聴箱

市政に関する市民の意見を把握するために、市役所本庁・各市民センターに設置されている。

交通系 IC カード

鉄道やバスなどの公共交通機関で利用できる集積回路(Integrated Circuit)を内部に組み込んだカード。事前にチャージしてから利用するプリペイド式とクレジットカードなどから後で決済される後払いのポストペイ式がある。

交通結節点

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗換え・乗り継ぎ施設をいう。主な施設として、鉄道駅の駅前交通広場などがある。

交通政策基本法

我が国における初めての交通政策に関する基本法制として、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念、基本的な施策、国及び地方公共団体の責務、交通政策基本計画の策定等について定めた法律。平成 25(2013)年 12 月に公布・施行された（平成 25 年法律第 92 号）。

交通バリアフリー法

平成12年11月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」のこと。公共交通機関のバリアフリー化に加え、鉄道駅等を中心とした一定の地区において、旅客施設、周辺の道路、駅前広場等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進することが定められた。バリアフリー法の施行に伴い廃止された。

コーホート要因法

「コーホート」とは、同じ年（又は同じ期間）に生まれた人々の集団のことを指す。「コーホート要因法」とは、各コーホートについて、「自然増減」（出生と死亡）及び「純移動」（転出入）という二つの「人口変動要因」それぞれについて将来値を仮定し、それに基づいて将来人口を推計する方法である。

高齢化率

65歳以上人口が総人口に占める割合。世界保健機構（WHO）や国連の定義によると、高齢化率が7%を超えた社会を「高齢化社会」、14%を超えた社会を「高齢社会」、21%を超えた社会を「超高齢社会」という。

サービス圏域

鉄道、路線バス及びローズバス（地域巡回ローズバス）等の利用可能な範囲を示す。鉄道は鉄道駅から半径800m、バス停勢圏は、路線バスが半径400m、ローズバス（地域巡回ローズバス）が半径200mである。

自転車等放置禁止区域

道路等の良好な環境の確保及びその機能低下の防止を図り、良好な都市環境の確保と交通の円滑化を図るため、「岸和田市自転車等の放置防止に関する条例」を平成14年12月に制定した。道路等のうち、特に自転車等の放置を防止する必要があると認める区域を自転車等放置禁止区域に指定して自転車及び原動付き自転車を移動し保管している。

少子高齢化

出生数が減少し子どもの割合が低下することや、平均寿命の伸びなどにより高齢者の割合が増加すること。

スマートシティ

ICT等の新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）の高度化により、都市や地域の抱える諸課題の解決を行い、また新たな価値を創出し続ける、持続可能な都市や地域のこと。

代表交通手段

移動の際に利用する交通手段には、鉄道、バス、自動車、二輪車（自動二輪・原付、自転車）、徒歩、その他（飛行機、船舶など）があり、1つのトリップの中でいくつかの交通手段を利用している場合、第5回近畿圏パーソントリップ調査での優先順位は、航空機・船舶、鉄道、バス、乗用車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順であり、最上位のものを代表交通手段としている。



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための定められた法律。市町村等による地域公共交通網形成計画の作成、同計画に定められた地域公共交通再編事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の作成、同計画が国土交通大臣の認定を受けた場合における同事業の実施に関する道路運送法等の特例等について定められている。

都市計画道路

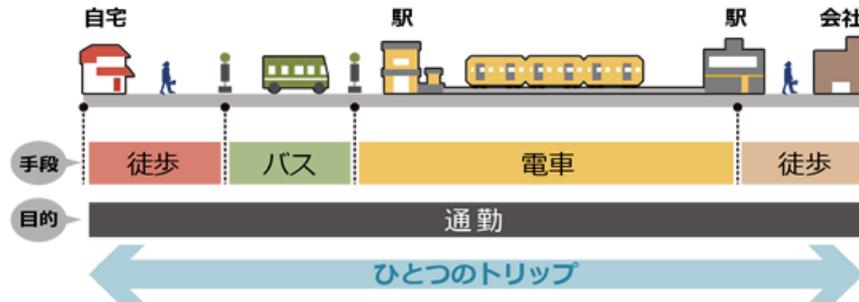
都市の骨格を形成し、安心して快適な都市生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路である。

土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図るため、地権者から土地を提供（減歩）してもらい、この土地を道路・公園などの公共用地に充てる他、その一部を売却し事業資金の一部に充てる事業。事業資金はこれ以外に、公共側から支出される都市計画道路等の整備費（用地費分を含む）に相当する資金等で構成され、これらの資金を財源に、公共施設の工事、宅地の整地、家屋の移転補償等が行われる。

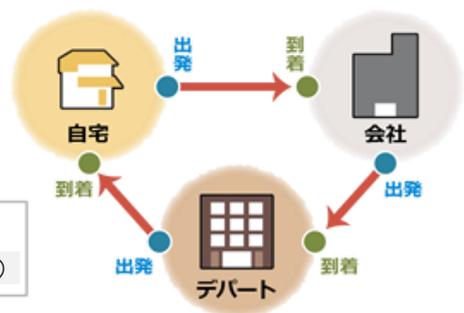
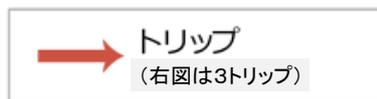
トリップ

人が通勤や買物など、ある目的をもってある地点からある地点まで移動することをいう。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えた場合も1つのトリップと数える。



トリップエンド

1つのトリップにおける出発地と到着地を「トリップエンド」という。1トリップには発と着の2つのトリップエンドがある。右図でみると、トリップ数は3、トリップエンド数は6となる。



ハートビル法

平成6年9月に施行された「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」のこと。平成15年4月の一部改正施行により、床面積2,000㎡を越える建築物の新築・増改築及び用途変更の際には、高齢者、身体障害者等が利用する特定の用途の建築物のバリアフリー化が義務付けられた。バリアフリー法の施行に伴い廃止された。

発生集中量

ある地域から出発したトリップのトリップエンド数（発生量）と、ある地域に到着したトリップのトリップエンド数（集中量）の合計を、その地域の発生集中量（単位：トリップエンド）という。

ボトルネック踏切

自動車と歩行者の交通量が多く、渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切であり、自動車ボトルネック踏切と歩行者ボトルネック踏切からなる。

自動車ボトルネック踏切は、一日あたりの踏切自動車交通遮断量（自動車交通量×踏切遮断時間）が5万台時以上の踏切をいい、歩行者ボトルネック踏切は、一日あたりの踏切自動車交通遮断量と踏切歩行者等交通遮断量（歩行者および自転車の交通量×踏切遮断時間）の和が5万台時以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万台人時以上になる踏切である。

モビリティ

動きやすさ、移動性、機動性。交通分野では、人が社会的活動のために交通（空間的移動）をする能力を指す。一般にモビリティは、個人の身体的能力や交通手段を利用する社会的・経済的能力、交通環境によって左右される。

ユニバーサルデザイン

障害者/高齢者/健常者の区別なしに、すべての人が使いやすいように製品/建物/環境などをデザインすること。1974年、アメリカのメースによって提唱された概念。

ローズバス（地域巡回ローズバス）

南海岸和田駅を起・終点に市内を巡回しており、平成 12 年 6 月からの試験運行を経て、平成 20 年 4 月から本格運行している。



岸和田市交通まちづくりアクションプラン
〔基本計画編・バリアフリー基本構想編〕

令和 年 月

岸 和 田 市