

岸和田市立地適正化計画



KISHIWADAI



2025年4月
岸和田市

目次

第1章 はじめに	1
1. 計画策定の背景と目的	1
2. 立地適正化計画の位置付け	2
3. 立地適正化計画の基本事項	3
(1) 対象区域	3
(2) 計画期間	3
4. 上位・関連計画	4
(1) 将来ビジョン・岸和田（総合計画）	4
(2) “新・岸和田”づくり～都市計画マスターplan～	5
(3) 岸和田市交通まちづくりアクションプラン	7
(4) 岸和田市地域防災計画	9
(5) 岸和田市国土強靭化地域計画	10
第2章 都市構造の課題整理	11
1. 課題整理に向けた現況と将来の見通しの分析項目	11
2. 現況と将来の見通しの主な分析結果及び問題点・課題	12
(1) 人口の動向	12
(2) 都市機能の分布	13
(3) 市街地の交通利便性と災害ハザード	14
(4) 産業動向	15
(5) 財政（都市施設の維持管理）	16
第3章 立地適正化計画の基本的な方針	17
1. 都市構造の課題整理等の流れ	17
2. 立地適正化計画でめざす「都市構造」	19
3. 課題解決のための施策・誘導方針	20
(1) 居住環境の維持・向上	20
(2) 都市機能の集積とアクセスしやすい安全で快適な環境の形成	20
(3) 交通ネットワークの機能強化	20
(4) 災害に対する安全性の向上	20
第4章 居住誘導区域の設定	21
1. 居住の誘導に関する基本的な考え方	21
2. 居住誘導区域の設定方針	22
(1) 抱点へのアクセス性が高いエリアへの居住誘導	22
(2) 災害リスクや都市計画等の観点を踏まえた居住誘導	22
(3) 市街地の特性を踏まえた居住誘導	22

3.	居住誘導区域の設定	23
(1)	居住誘導区域の設定基準	23
(2)	居住誘導区域の設定	28
第5章 誘導施設及び都市機能誘導区域の設定.....		29
1.	都市機能の誘導に関する基本的な考え方.....	29
2.	誘導施設の設定	29
(1)	誘導施設の設定基準	29
(2)	誘導施設の設定	32
3.	都市機能誘導区域の設定方針	33
4.	都市機能誘導区域の設定	33
(1)	都市機能誘導区域の設定基準	33
(2)	都市機能誘導区域の設定	34
第6章 その他のまちづくりに関する方針		35
1.	市全域（居住誘導区域外）に関する方針.....	35
(1)	交通ネットワークの機能強化	35
(2)	災害に対する安全性の向上	35
2.	市街化調整区域に関する方針	35
(1)	泉州山手線延伸に合わせた広域交流拠点の形成.....	35
(2)	開発許可制度・市街化調整区域における地区計画ガイドラインの活用.....	35
第7章 交通まちづくり指針		37
1.	交通まちづくりに関する基本的な考え方.....	37
2.	都市機能誘導区域へのアクセスに関する交通の課題.....	38
3.	交通まちづくりの将来像と取組方針	39
(1)	交通まちづくりの将来像	39
(2)	立地適正化計画で対応すべき交通まちづくりの取組方針.....	39
第8章 防災まちづくり指針		40
1.	防災まちづくりに関する基本的な考え方.....	40
2.	災害リスクの状況	40
(1)	対象とする災害	40
(2)	災害リスク分析の視点	41
(3)	災害リスク分析の結果と課題	41
3.	防災まちづくりの将来像と方針	43
(1)	防災まちづくりの将来像	43
(2)	立地適正化計画で対応すべき防災まちづくりの取組方針.....	43
第9章 その他考慮すべき事項		44
1.	スマートシティ	44

2. 脱炭素	44
3. バリアフリー	45
4. 都市施設の計画的な更新・改修	45
第10章 誘導施策	46
1. 誘導施策の展開方針	46
2. 誘導施策の実施箇所	47
第11章 施策達成状況に関する評価方法	48
1. 目標値の設定	48
(1) 居住環境の維持・向上に関する目標値.....	48
(2) 都市機能の集積とアクセスしやすい安全で快適な環境の形成に関する目標値.....	49
(3) 交通ネットワークの機能強化に関する目標値.....	49
(4) 災害に対する安全性の向上に関する目標値.....	49
2. 施策達成状況に関する評価方法	50

第1章 はじめに

1. 計画策定の背景と目的

我が国では、人口減少と少子高齢化のもと、誰もが安心できる健康で快適な生活環境を実現することや、財政面及び経済面において、持続可能な都市経営を可能とすることが、まちづくりの大きな課題となっています。こうした中、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、誰もが公共交通によりこれらの施設等にアクセスできるなど、福祉や交通などを含めて都市全体の構造を見直していくことが重要であるとされています。

このような背景を踏まえ、2014（平成 26）年に都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が施行され、人口減少下において持続可能な都市構造の構築に向けた新たな制度として、立地適正化計画制度が創設されました。

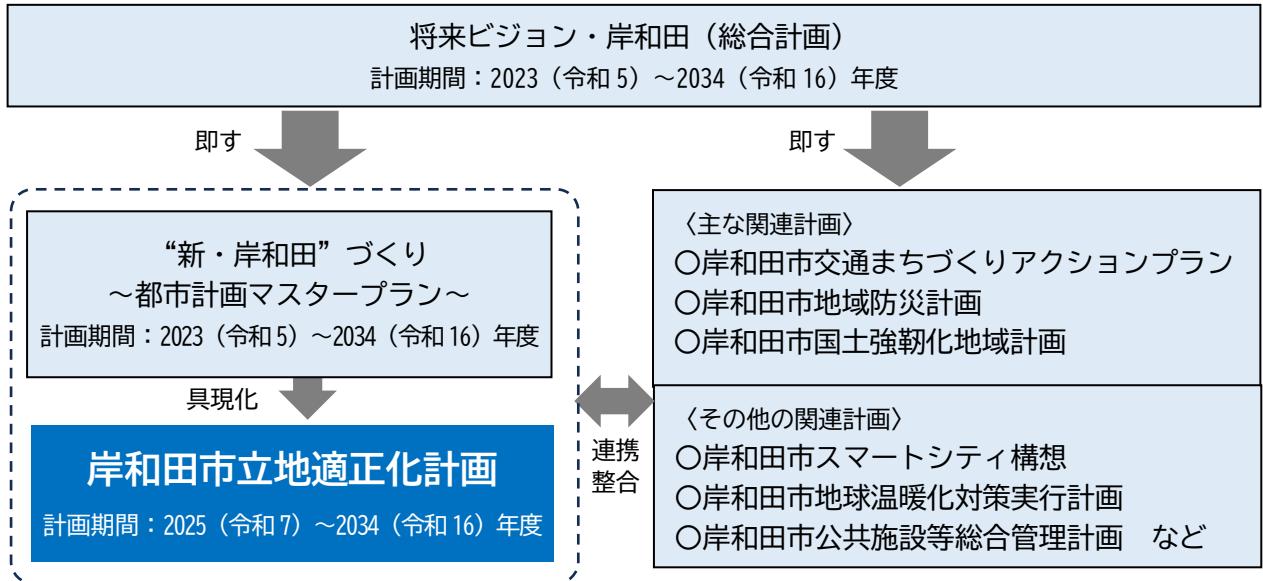
本市では、今後も人口減少と少子高齢化が進行されると予測されているものの、2050（令和 32）年の人口推計においても、現行の市街化区域の人口密度はおおむね 40 人/ha 以上を維持すると予測されています（国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口より）。しかし、全国的な人口減少や少子高齢化の進行は、2050 年以降も続くとみられ、本市において 2020（令和 2）～2050（令和 32）年の趨勢が 2050（令和 32）年以降も継続した場合、2060（令和 42）年までには、市街化区域の人口密度が 40 人/ha を下回るとみられます。このように人口密度が低下すると、現在の公共施設や小売業、公共交通の維持が困難となり、さらには、空き家の増加や地域コミュニティの弱体化といった生活利便性の低下や居住環境の悪化等を招き、人口流出が加速し、さらなる人口減少、人口密度の低下を招く懸念があります。

こうした人口密度の低下による生活利便性の低下や居住環境の悪化等を未然に防ぐため、交通結節点周辺への都市機能の誘導による地域特性を活かした拠点形成の促進や、これと連携した居住環境の向上及び交通ネットワークの強化、都市の安全性の向上といった、子育て世代を中心に本市に住みたい、住み続けたい人が増え、地域特性を生かした魅力あふれる持続可能なまちづくりを推進するため、本計画を策定しました。

2. 立地適正化計画の位置付け

本計画は、本市のまちづくりの指針である「将来ビジョン・岸和田（総合計画）」に即した、「新・岸和田」づくり～都市計画マスターplan～」の一部（高度化版）とみなされるものです。また、「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」のほか、「岸和田市地域防災計画」や「岸和田市国土強靭化地域計画」、その他の関連計画と連携し計画の整合性を図ります。

■立地適正化計画の位置付け

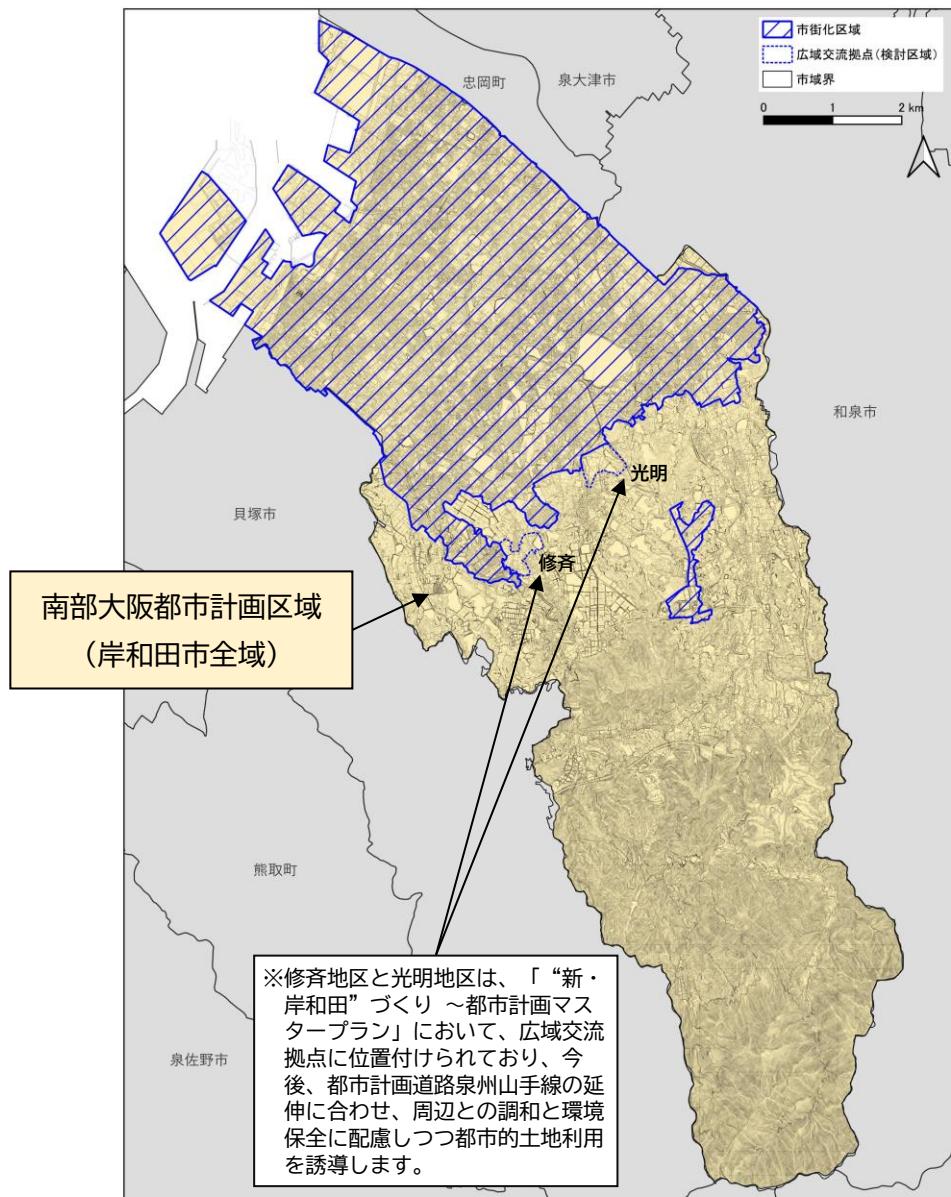


3. 立地適正化計画の基本事項

(1) 対象区域

本市は、市全域が都市計画区域であり、「第13版 都市計画運用指針（令和6年11月 国土交通省）」では、立地適正化計画の対象区域は都市計画区域全体を対象とすることが基本とされていることから、本計画の対象は岸和田市全域（都市計画区域）とします。

■対象区域の範囲



(2) 計画期間

本計画の計画期間は、「将来ビジョン・岸和田（総合計画）」や「“新・岸和田”づくり～都市計画マスター プラン～」を考慮しながら、2025（令和7）年度から2034（令和16）年度とします。

4. 上位・関連計画

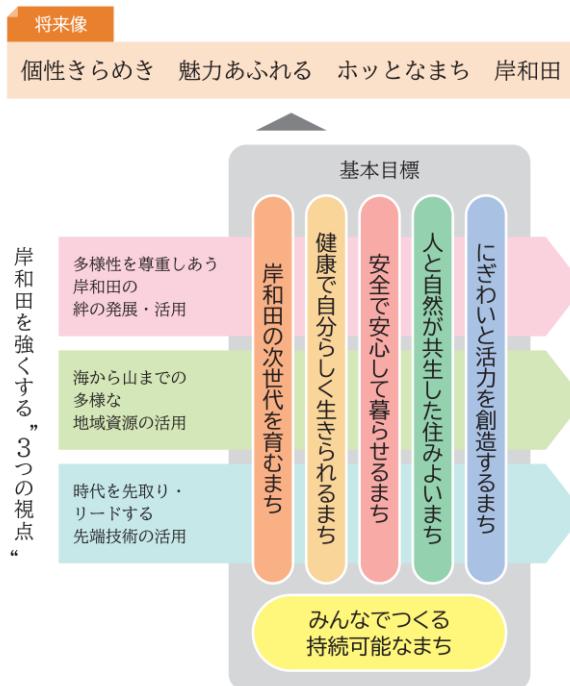
(1) 将来ビジョン・岸和田（総合計画）

「将来ビジョン・岸和田 基本構想」では、安心していつまでも住み続けることができる、個性豊かで魅力的なまちであるために、「笑顔にあふれ、誰もが“幸せ”を感じる都市」の実現をまちづくりの基本理念としています。この基本理念のもと、市民・事業者・行政など、みんなが協力しあってめざすまちの将来像を「個性きらめき 魅力あふれる ホッとなまち 岸和田」とし、以下のような基本目標を定めています。

また、将来のまちの活力や生活利便性を維持していくため、市内の各地域間及び広域的な都市間連携の強化や、効果的で持続可能な交通ネットワークと都市的機能を備えた拠点形成の推進などをめざす「広域連携型都市構造」を実現することとしています。

基本理念：「笑顔にあふれ、誰もが“幸せ”を感じる都市」の実現

■将来像と基本目標



出典：将来ビジョン・岸和田 基本構想

また、「将来ビジョン・岸和田 第1期基本計画」では基本理念のもと、将来像や基本目標、個別目標を実現するための中期的な戦略シナリオとして位置付けており、以下の重点目標を定めています。

■重点目標と方向性

重点目標	重点目標の方向性
子育てしやすい岸和田の実現	<ul style="list-style-type: none">○子どもの保育・教育環境の向上○子育て世代の定住促進と「子育てしやすいまち」のイメージアップ
経済・交流が活発な岸和田の実現	<ul style="list-style-type: none">○地域経済の軸となる産業・観光の活性化○泉州山手線沿道を中心とした拠点形成とアクセス性の向上
都市課題を解決する仕組みづくりの実現	<ul style="list-style-type: none">○地域活動の活性化に向けた支援○未来志向の都市経営

(2) “新・岸和田”づくり～都市計画マスタープラン～

1) まちづくりテーマと方針

「“新・岸和田”づくり～都市計画マスタープラン～」では、「将来ビジョン・岸和田（総合計画）」の実現のため、以下のような都市計画分野を中心とする5つのまちづくりテーマを掲げ、まちづくりの方針を定めています。

■まちづくりテーマと方針

まちづくりテーマ	まちづくり方針
多彩な魅力と活力を備えたまちづくり	○都市型産業の振興と交流のための拠点づくり ○農林漁業の振興とふれあいの環境づくり ○地域資源を活かした観光と交流の環境づくり ○交流と連携を高める交通網づくり
環境にやさしい、みどり豊かなまちづくり	○将来にわたって安全で快適な生活環境の確保 ○山から海につながる水とみどりの保全と形成
地域で守り育てる景観まちづくり	○景観を構成する有形要素 ○景観特性を表わす要素 ○地域特性に応じた景観形成 ○魅力的な景観形成 ○景観のまちづくりを支える仕組みの充実
人にやさしいまちづくり	○誰もが活動しやすいまちづくり ○多様なライフスタイルを選択できる居住環境の形成 ○地域で集うまちづくり
災害に対し、強さとしなやかさを備えたまちづくり	○防災・減災力の向上 ○防災・減災機能の充実 ○防災・減災意識の高揚と醸成

2) 将来都市構造

「多彩な魅力と活力を備えたまちづくり」のテーマでは、本市の多様な産業や地域資源を、産業・観光・農林漁業の振興や環境等に関わる施策を一体的に展開し、磨き、つなげることで、多彩な産業と交流が展開されるまちづくりを進め、ひいては市民が暮らしやすいまちをめざすことを方針としています。そこで、適切な土地利用の規制・誘導、市街地開発事業や地区計画等の活用を通して拠点の形成・充実を図るとともに、交通網の充実を図ることとして、将来都市構造を定めています。

■将来都市構造図



出典：“新・岸和田”づくり～都市計画マスタープラン～

(3) 岸和田市交通まちづくりアクションプラン

1) 基本理念と基本方針・目標

「岸和田市交通まちづくりアクションプラン（基本計画編・地域公共交通計画編・総合交通戦略編）」は、交通基盤や交通サービス、交通利用といった施策タイプを組み合わせた総合的かつ戦略的な地域交通施策の方向性を定めています。

以下の基本理念や基本方針等のもとで、幅広い世代の方々が日常的に外出しやすくするために、人（歩行）を中心として、自転車やバス、鉄道、自動車などの多様な交通をベストミックスさせ、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる持続可能な地域交通の構築をめざします。

■基本理念（目指す交通インフラの姿）

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

■基本方針と目標

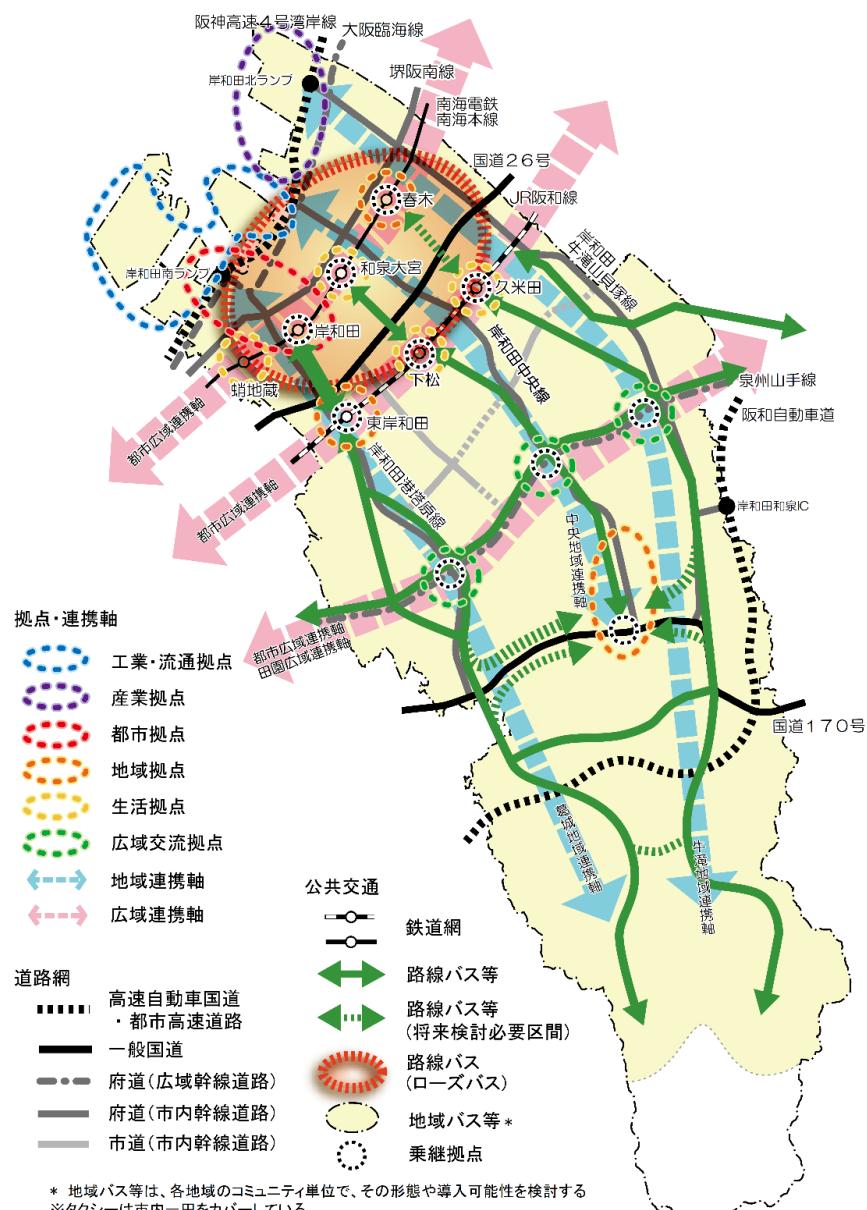
基本計画編	地域公共交通計画編	総合交通戦略編
基本方針	目標	戦略目標
○子どもから高齢者までいきいきと健康に暮らせるまちを支える交通	○多様な世代の移動ニーズに対応した利用しやすい公共交通サービスの提供	○誰もが暮らしやすく、外出・移動しやすい交通体系の構築
○環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通	○拠点機能向上と持続可能なまちづくりを支援する環境に配慮した公共交通環境の形成	○拠点の活力促進に向けた交通環境の充実
○定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通	○市内外の交流の活発化による住みやすく、訪れて楽しいまちを支援する公共交通体系の構築	○人流・物流や都市の魅力づくりを支える交通ネットワーク形成
○みんなでつくり、みんなで支える持続可能な交通	○市民・交通事業者・行政によるつくり・支え合う持続可能な公共交通の整備	○地域とともにすすめる安心・安全な交通環境の確保

2) 地域公共交通網の将来都市像

上位計画である「将来ビジョン・岸和田（総合計画）」において、設定されている市内の各拠点間はもちろんのこと、周辺都市や関西圏を含めた広域的な都市間連携を強化し、様々な交流と活動の活性化を支える広域連携軸と、市内の地域連携軸をつなぐ「広域連携型都市構造」の実現に向け、これまでの岸和田駅を起終点とした放射状の公共交通ネットワークから、市内の各拠点間を結ぶラダー状（梯子状）の公共交通ネットワークの構築をめざします。

■将来都市像

都市軸の交流拠点を都市核とし、階層的につなぐ 多極集約・ネットワーク型のまちづくり



出典：岸和田市交通まちづくりアクションプラン（総合交通戦略編）

(4) 岸和田市地域防災計画

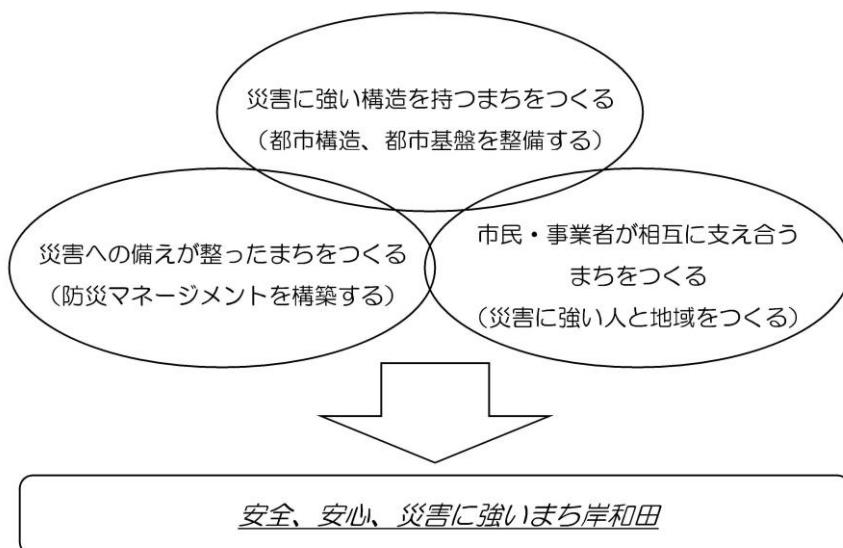
「岸和田市地域防災計画」は、災害対策基本法及び南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法の規定により、岸和田市防災会議が定める計画です。災害時における市民の生命、身体及び財産を保護するとともに、災害による被害を軽減するため、防災活動の総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として策定しました。

「岸和田市地域防災計画」は、市域に係る防災に関する総合的かつ基本的な計画であり、「総則編」「災害予防対策編」「災害応急対策編」「災害復旧・復興対策編」等から構成しています。

そのうち、「災害予防対策編」については、災害に強いまちづくりに向け、災害による被害の発生を未然に防止し、または被害を最小限度に留めるための措置の方針を示しています。

特に、水害及び土砂災害予防対策としては、浸水等による災害を未然に防止するため、計画的な水害予防対策を実施するとしており、また、土石流、地すべり、がけ崩れ等による災害が発生すると予測される箇所については、法令による指定、崩壊防止工事の実施、防災体制の整備、予防措置の指導、情報連絡、避難態勢の確立等の予防対策を定め、土砂災害予防の円滑な推進を図ります。

■基本理念



出典：岸和田市地域防災計画 本編（令和6年7月）

(5) 岸和田市国土強靭化地域計画

「岸和田市国土強靭化地域計画」は、国土強靭化基本法に基づく「国土強靭化地域計画」であり、国の「国土強靭化基本計画」や府の「大阪府強靭化地域計画」との調和を保った計画です。今後、いつ起こるか分からない、これまで経験したことがない大規模な自然災害等に対し、地域経済社会への被害が致命的なものにならず、迅速に回復する「強さ」と「しなやかさ」を備えた「強靭な地域」をつくりあげる施策を推進するため策定しました。

「“新・岸和田”づくり～都市計画マスターplan～」に位置付けている「都市基盤の整備」「通行機能の確保」「輸送ルートの確保」などとともに、「ハザードマップ等の作成・改訂を周知」「災害対策の普及啓発」「福祉施設における災害対策の推進」に対する推進方針、具体的な取組を示しています。

1) 基本目標

- (1) 人命の保護が最大限図られる
- (2) 市及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- (3) 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化を図る
- (4) 迅速な復旧復興を図る

2) 事前に備えるべき目標

- (1) 直接死を最大限防ぐ
- (2) 救助・救急、医療活動が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保する
- (3) 必要不可欠な行政機能は確保する
- (4) 必要不可欠な情報通信機能・情報サービスは確保する
- (5) 経済活動を機能不全に陥らせない
- (6) ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる
- (7) 制御不能な複合災害・二次災害を発生させない
- (8) 社会・経済が迅速かつ従前より強靭な姿で復興できる条件を整備する

3) 計画を推進する上での基本的な方針

- (1) 市民等の主体的な参画
- (2) 効率的・効果的な施策推進
- (3) 的確な維持管理
- (4) 広域連携の取組

出典：岸和田市国土強靭化地域計画（令和4年3月改訂）

第2章 都市構造の課題整理

1. 課題整理に向けた現況と将来の見通しの分析項目

都市構造の課題整理のため、以下の項目について本市の現況と将来の見通しを分析しました。なお、分析結果の詳細は、別添「岸和田市立地適正化計画 資料編」に記載しています。

■現況と将来の見通しの分析項目一覧

分析項目	分析内容
人口	<ul style="list-style-type: none">・人口の推移・人口密度の分布・高齢者人口と高齢化率・人口の社会動向・D I Dと人口密度
土地利用	<ul style="list-style-type: none">・地形・空き地・空き家
都市交通	<ul style="list-style-type: none">・道路交通網・パーソントリップの状況・公共交通網・公共交通利用者数の推移
経済活動	<ul style="list-style-type: none">・小売売上高の推移・商業系事業所数と従業者数の推移・製造品出荷額等の推移・工業系事業所数と従業者数の推移・工場立地の動向
財政	<ul style="list-style-type: none">・歳入、歳出の推移・扶助費率・財政力指数
地価	<ul style="list-style-type: none">・地価の推移、分布
災害	<ul style="list-style-type: none">・自然災害の履歴・災害ハザードエリア
都市機能	<ul style="list-style-type: none">・施設の立地状況・施設の維持管理
都市施設	<ul style="list-style-type: none">・都市計画道路・都市計画公園・下水道・計画的な維持管理（インフラ系、プラント系）
市民意向	<ul style="list-style-type: none">・市民意識調査・転出者アンケート

2. 現況と将来の見通しの主な分析結果及び問題点・課題

ここでは、立地適正化計画により特に解決すべき課題との関連が特に強い現況と将来の見通しに関する分析結果を抽出し、そこから考えられる問題点や課題を整理しています。

(1) 人口の動向

総人口をみると、2005（平成 17）年の 201,000 人をピークにそれ以降人口減少が続き、2040（令和 22）年には 15 万人台まで減少すると見込まれています。

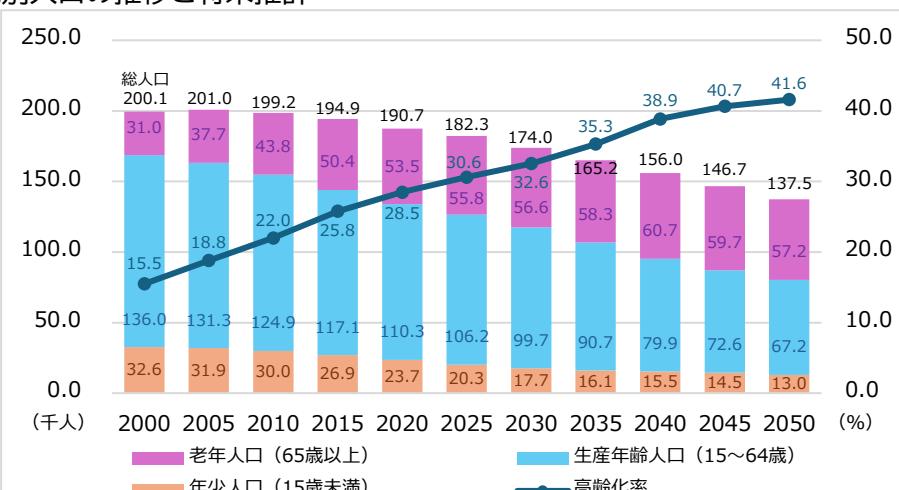
また、人口動態をみると、近年は社会減が続いていること、30 歳前後の子育て世代の転出傾向が顕著です。

問題点：さらに子育て世代の転出が続ければ、人口密度が低下し高齢化率が増加する地域が拡大するおそれ



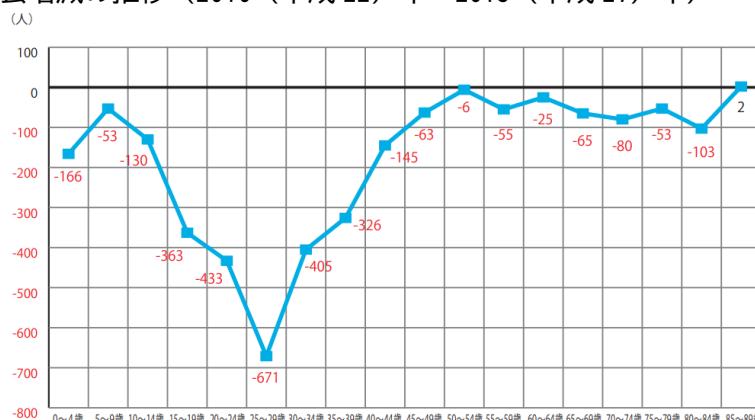
課題：高齢化を考慮した定住意向の維持、特に子育て世代の定住意向を高めることが重要

■年代別人口の推移と将来推計



出典：国勢調査、都道府県・市区町村別の男女・年齢（5歳）階級別将来推計人口-『日本の地域別将来推計人口』（令和 5（2023）年推計）

■年代別社会増減の推移（2010（平成 22）年→2015（平成 27）年）



※年齢は 2010 年における年齢を記載

【参考】総務省「国勢調査」（2010 年・2015 年）に基づき作成
出典：将来ビジョン・岸和田（総合計画）

(2) 都市機能の分布

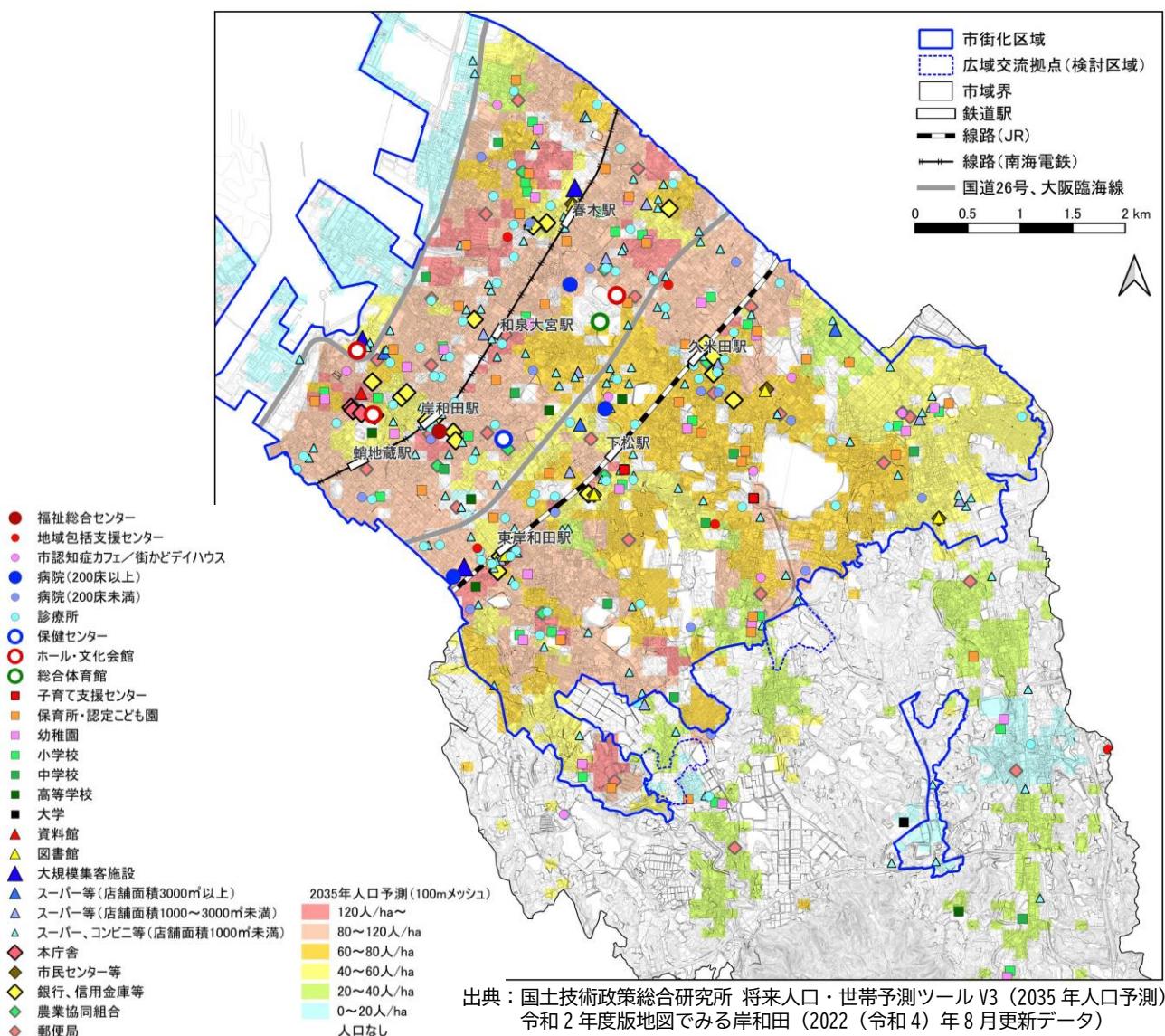
都市機能のうち、生活利便性に関わる施設の分布についてみると、利用圏域が広い施設は岸和田駅などの鉄道駅の周辺を中心に集積がみられますが、診療所やコンビニエンスストアなどの生活により身近な施設は、市街地に広く立地しています。

市街化調整区域では市街化区域よりも施設の立地が少なく、人口密度が比較的高い集落地の周辺などで立地がみられます。また、一部の施設は人口密度が比較的低い地域に立地しています。

問題点：市街地の人口密度の低下に伴い、都市機能の維持が困難になるおそれ

課題：現在ある都市機能を維持し、さらに集積させるとともに、都市機能へのアクセス性を向上すること（交通ネットワークの機能強化）、市街地の人口密度を維持していくことが重要

■都市機能（生活利便施設）の分布



(3) 市街地の交通利便性と災害ハザード

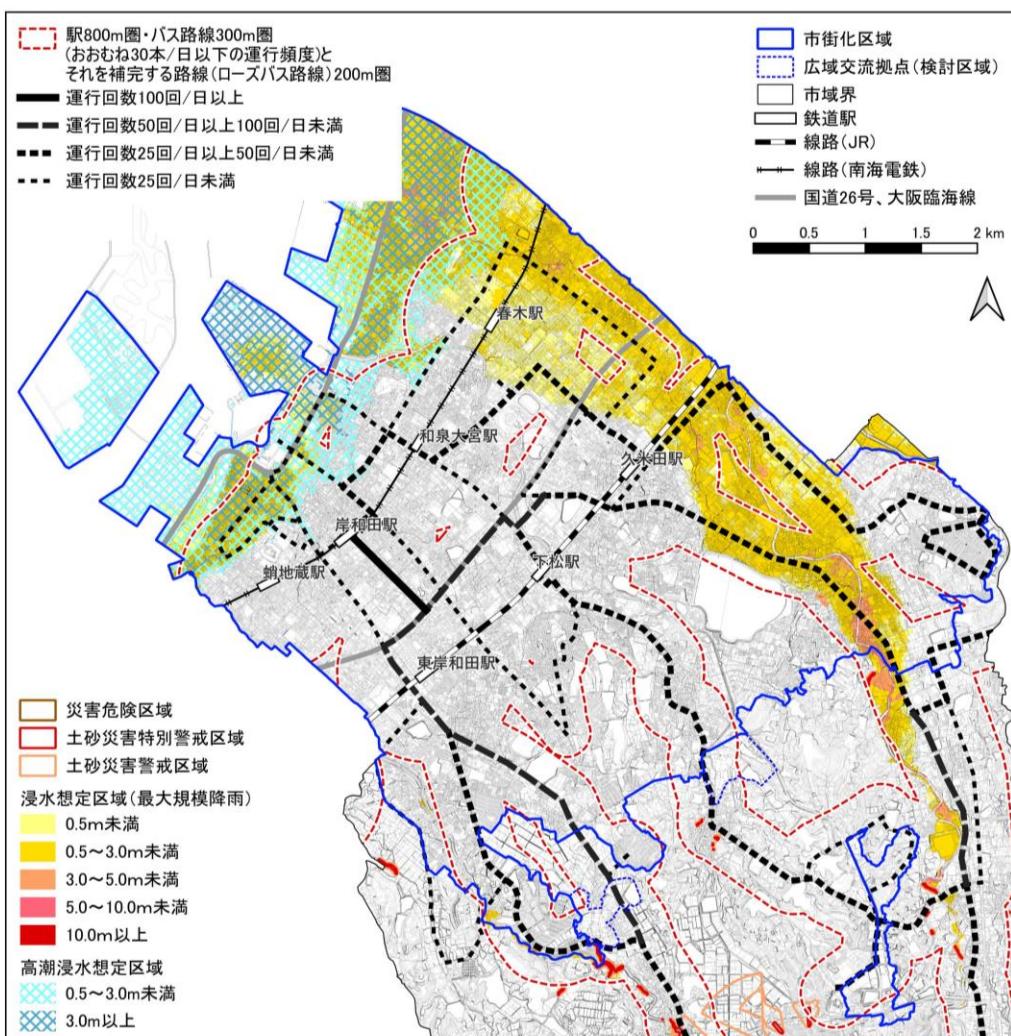
鉄道は、大阪都心部からJR阪和線と南海電鉄南海本線が走っており、7つの鉄道駅があります。路線バスは、岸和田駅を起点に放射線状に4路線、和泉中央駅から道の駅愛彩ランドを繋ぐ1路線が運行されており、山地部まで運行しています。地域巡回ローズバスは、岸和田駅を起終点に北ループ、南ループの2路線を巡回運行しています。公共交通のサービス圏域をみると、鉄道・路線バス・ローズバスでの市内人口のカバー率は約84%に達しています。

また、災害リスクをみると、本市では洪水や津波、高潮などによる浸水害や土砂災害などの発生が想定されています。

問題点：人口減少により公共交通利用者が減少し、公共交通サービスの維持が困難となるおそれ
市街地では洪水や津波、高潮などによる浸水害などの災害による被害が発生するおそれ

課題：交通利便性や災害リスクを考慮した居住環境の形成が重要

■公共交通網と災害ハザードエリアの分布



※災害ハザードエリアは2024年12月時点に確認した以下のデータ

出典：災害危険区域：国土数値情報（2021（令和3）年）

土砂災害（特別）警戒区域：国土数値情報（2023（令和5）年）

浸水想定区域（最大規模降雨）：岸和田市総合防災マップ（令和4年1月作成）

高潮浸水想定区域：国土数値情報（2021（令和3）年）

(4) 産業動向

商業系の事業所数の推移をみると、過去約20年の間にほぼ半減しており、2012（平成24）年以降はおむね横ばいで推移しています。

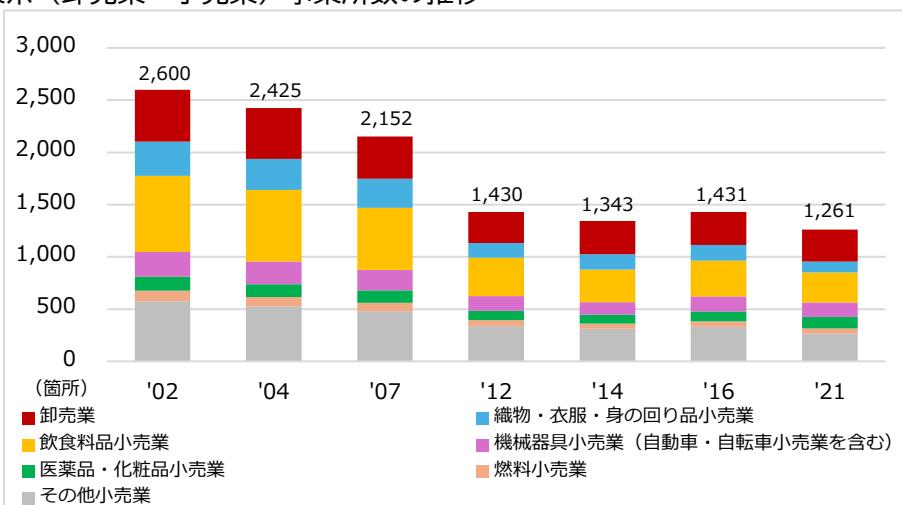
同じく過去約20年の間の工業系の事業所数の推移をみると、2002（平成14）年以降は減少傾向にあり、2021（令和3）年以降はおむね横ばいで推移しています。

問題点：事業所の減少による経済活動の衰退のおそれ



課題：働く場の維持・創出が重要

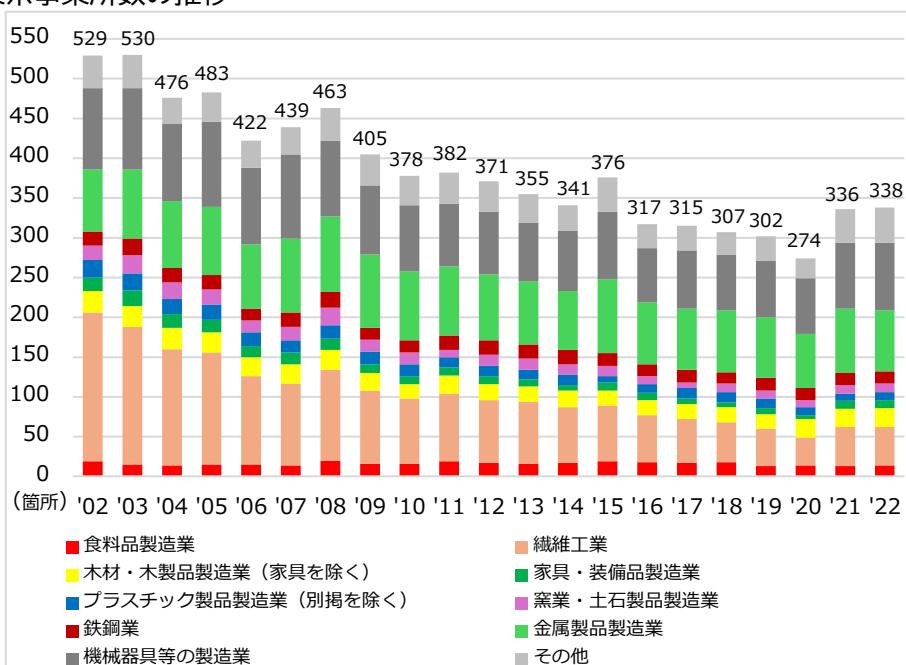
■商業系（卸売業・小売業）事業所数の推移



出典：商業統計調査、平成24年・平成28年・令和3年経済センサス

※経済センサスと商業統計調査は調査方法や集計方法が異なること、商業統計調査は産業分類が変更されていることに留意が必要である。

■工業系事業所数の推移



出典：工業統計調査、平成24年・平成28年・令和3年経済センサス、2022年経済構造実態調査

(5) 財政（都市施設の維持管理）

高齢化の進行により扶助費は増加しており、歳出に対する扶助費比率をみると、泉州地域でみても高い割合となっています。令和6年度の財政計画では、社会保障費の増加による扶助費の増加等により令和12年度以降に収支不足となることが見通されています。

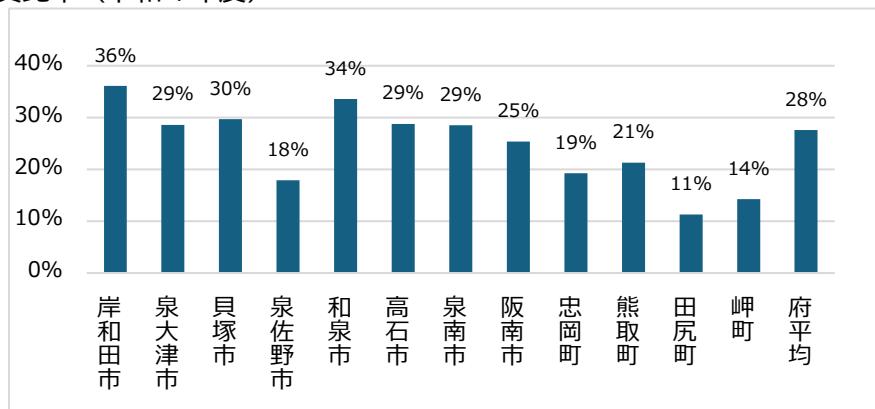
一方で、施設の老朽化が進行しており、本市の保有する建築物系公共施設のうち建設後40年以上経過しているものが、延床面積で過半数を占めています。今後、これらの施設が一斉に改修や更新の時期を迎える、老朽化対策にかかる費用も増大することが予想されています。

「岸和田市公共施設等総合管理計画」では、公共施設（建築物系）にかかる今後30年間の維持管理費を検証し直近の投資的経費と比較した結果、維持管理費用が大幅に不足することが示されています。

問題点：人口減少と高齢化によって公共施設等の維持管理などに関する経費が圧迫されるおそれ

課題：公共施設等の効率的で効果的な維持・更新が重要

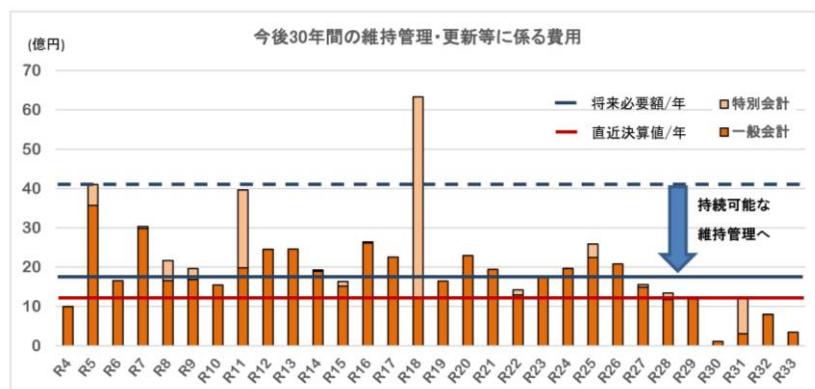
■扶助費比率（令和4年度）



出典：決算カード（総務省）

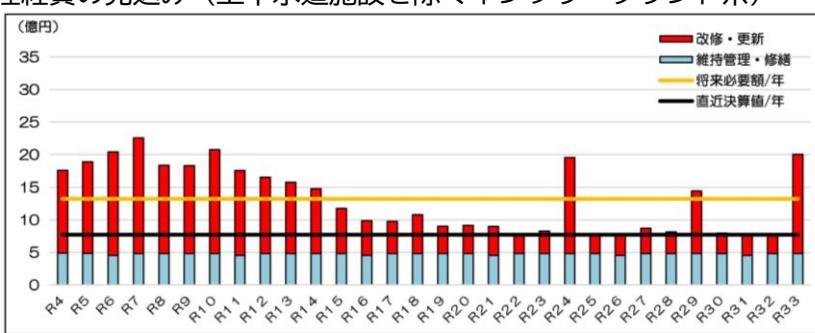
※扶助費は、社会保障制度の一環として、各種法令等に基づき、障害者・高齢者・児童などに対してその生活を維持するために支出する経費

■維持管理経費の見込み（建築物系）



---：今後30年間の本市保有の全建築物系施設の維持に必要な費用を、一般会計分で除した単年度費用（41億円）

■維持管理経費の見込み（上下水道施設を除くインフラ・プラント系）

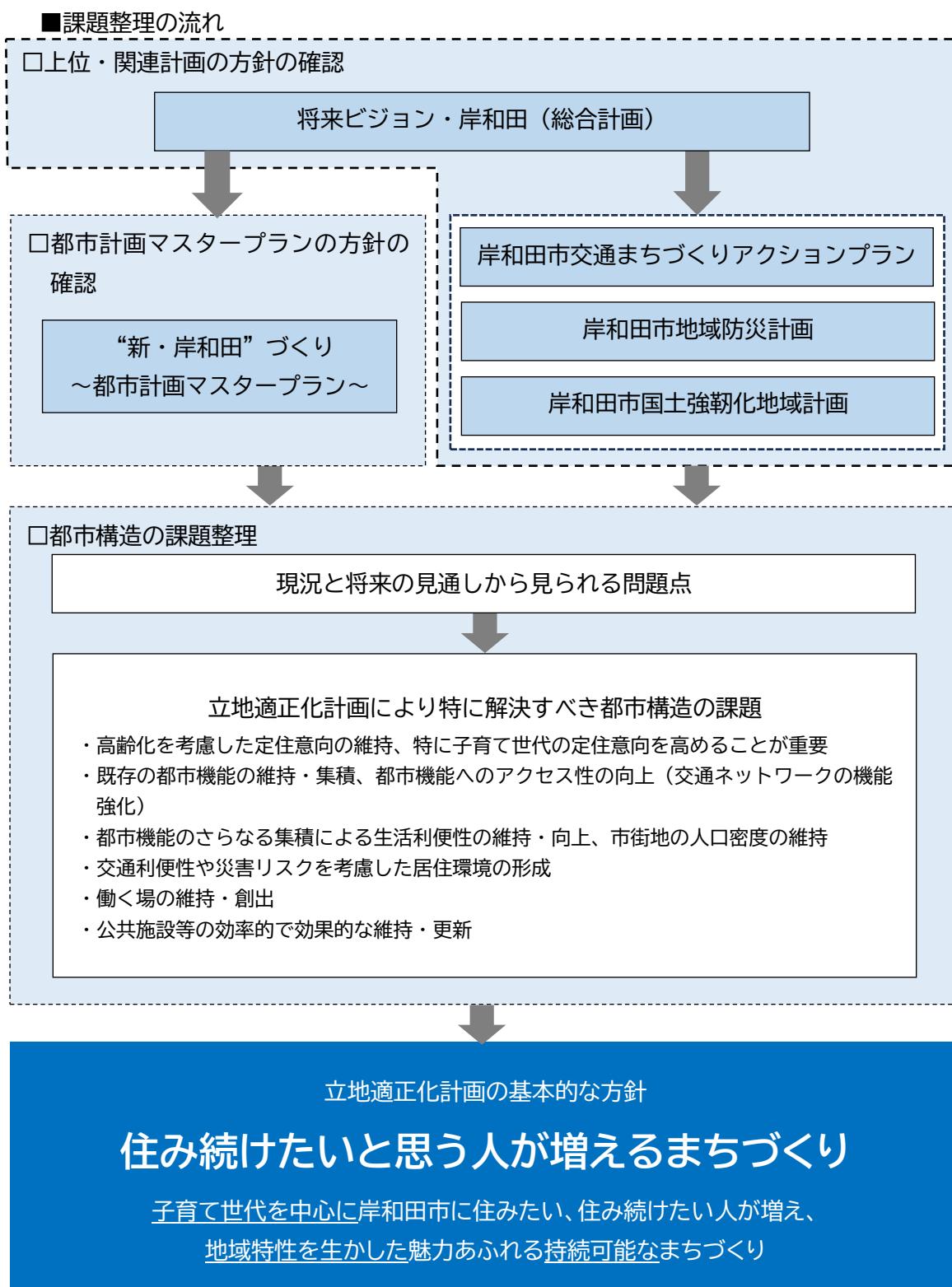


出典：岸和田市公共施設等総合管理計画

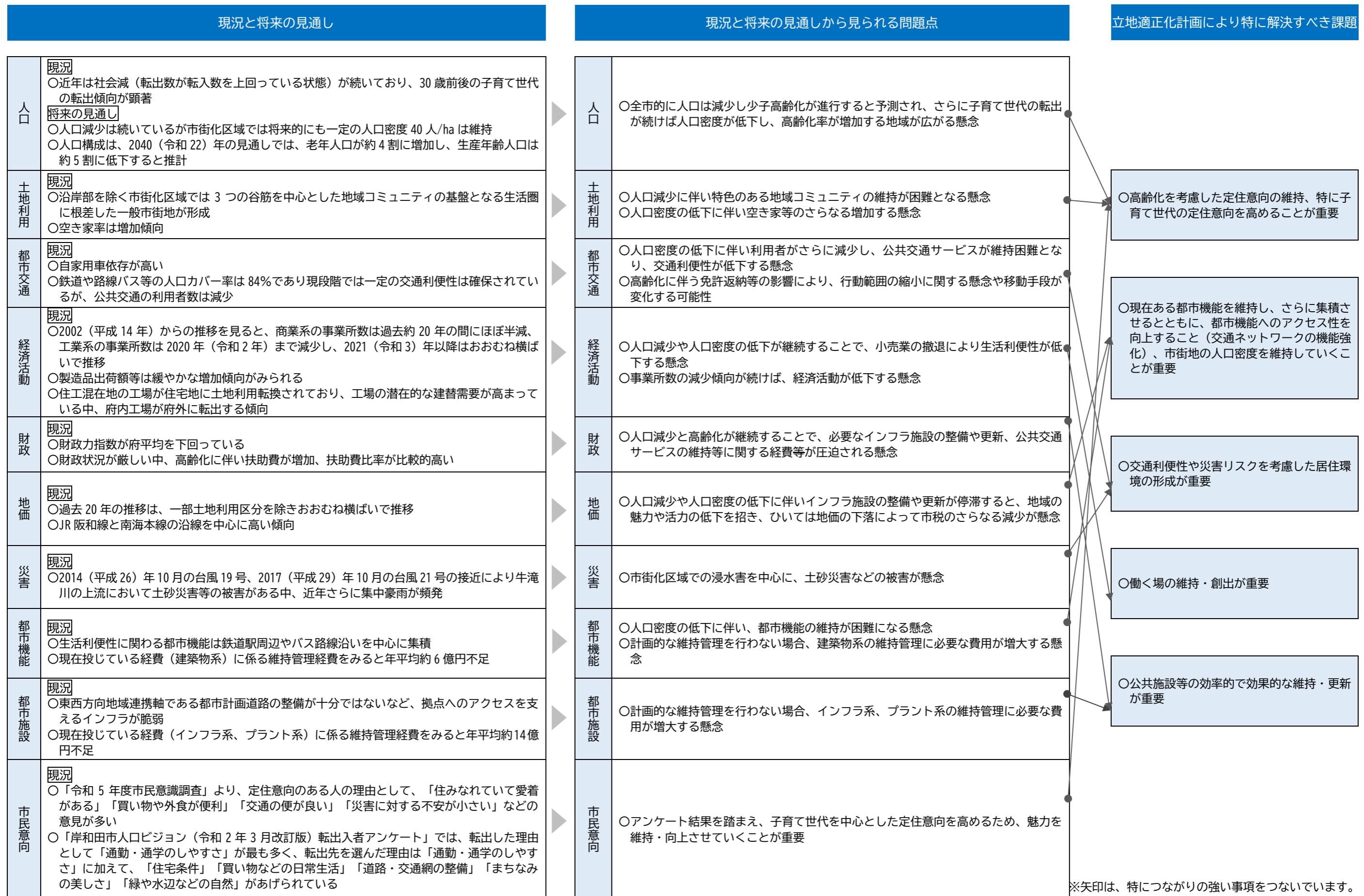
第3章 立地適正化計画の基本的な方針

1. 都市構造の課題整理等の流れ

都市構造の課題については、上位・関連計画や都市計画マスターplanの方針を踏まえた上で整理します。



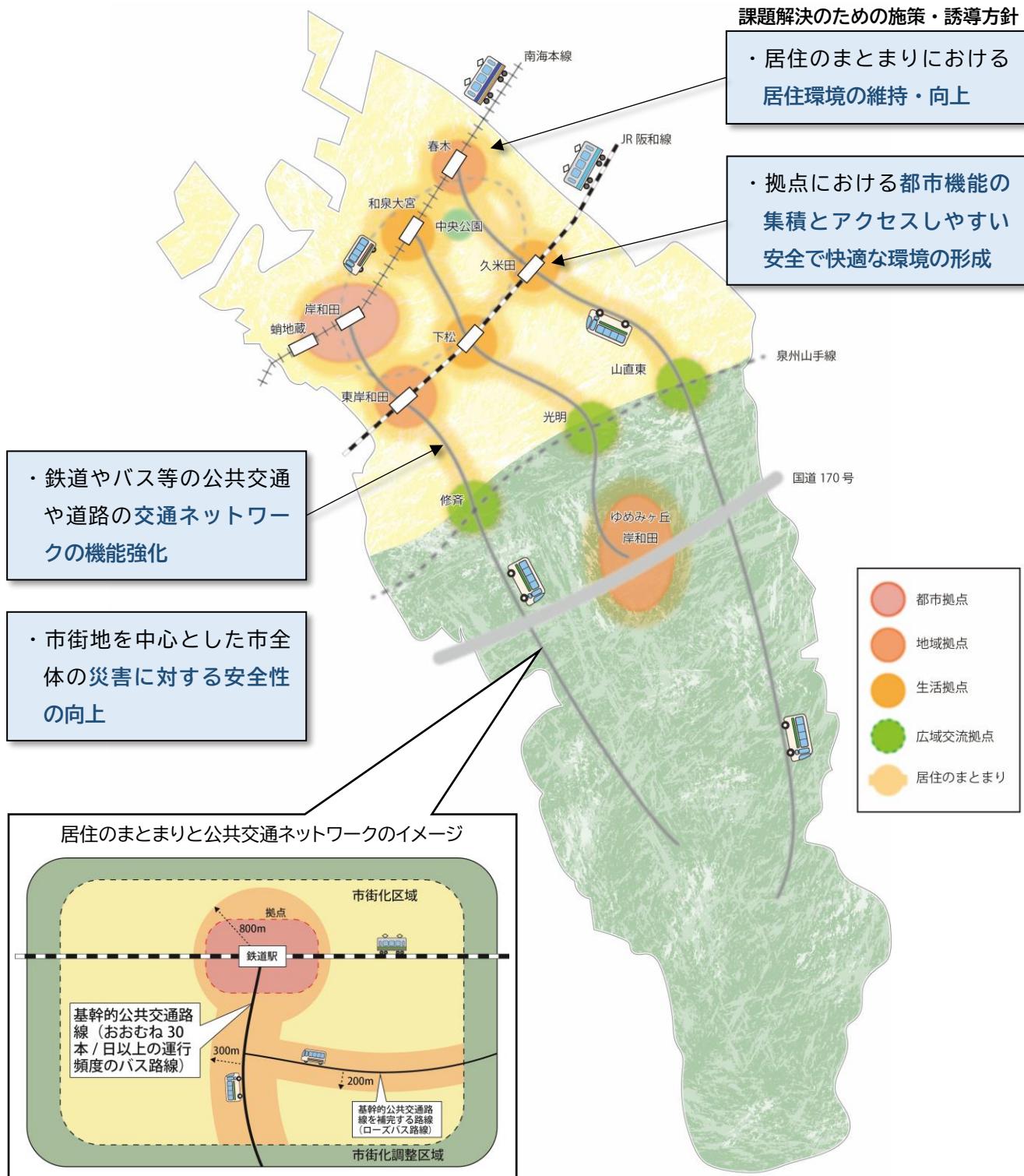
■都市構造上の課題と施策・誘導方針の流れ



2. 立地適正化計画でめざす「都市構造」

上位・関連計画と整合を図り、都市機能の集積を図る拠点や、拠点へのアクセス性を強化するための公共交通ネットワークを本計画でめざす都市構造の主たる要素として位置付けます。

■立地適正化計画でめざす都市構造のイメージと誘導方針



3. 課題解決のための施策・誘導方針

本計画の基本的な方針のもと、めざす都市構造を実現するために、以下の施策・誘導方針により、施策を実施していきます。

(1) 居住環境の維持・向上

本市には、城下町の趣を残す地域や、鉄道駅周辺の共同住宅が多く生活利便性が高い地域、久米田池等のため池群に近接する自然豊かな戸建住宅地、蜻蛉池公園や眺望を活かしたゆめみヶ丘岸和田の戸建住宅地など多様な居住環境が形成されています。こうした地域特性を守り、活かすことで多様なライフスタイルを選択できる環境の充実を図るとともに、交通アクセスや地域コミュニティに根差した生活圏、地域の災害リスクを考慮した居住誘導等を行うことで、居住地としての魅力やまちのイメージの向上を図り、住みやすく、将来も住み続けたくなる居住環境づくりをめざします。

(2) 都市機能の集積とアクセスしやすい安全で快適な環境の形成

高齢者の徒歩圏に配慮しながら、子育て世代等に対する魅力向上につながるように、鉄道駅等の周辺において生活利便施設等の集積を促進し、道路網の整備等によって、アクセスしやすい安全で快適な環境の形成をめざします。

また、広域ネットワークの形成と連携し、働く場としての産業集積地の形成を図るとともに、都市施設においては、計画的な保全による長寿命化や施設保有量の適正化等の効果的・効率的な維持管理・運営をめざします。

(3) 交通ネットワークの機能強化

特徴的な都市機能が鉄道駅周辺を中心に集積しており、こうした都市機能の集積を維持、強化しながら、公共交通も含めた交通ネットワークの機能強化を推進することで、地域間の移動手段を確保し回遊性を向上させるとともに、過度に自家用車に頼ることなく、日常生活に困らない、市内の地域・地区の特色に応じた生活交通の確保や、市外からも人を呼び寄せ、訪れたいと思われるまちづくりをめざします。

(4) 災害に対する安全性の向上

市街地の防災性や自助・共助・公助の連携強化など、災害リスクを回避あるいは低減する対策を引き続き実施することで、安全に暮らし続けられる市街地づくりをめざします。

第4章 居住誘導区域の設定

1. 居住の誘導に関する基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にも一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスや地域のコミュニティが持続的に確保されるように、居住を誘導する区域です。市街化区域の中で、それぞれの拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市機能の利用圏として一体的であるエリアを中心に、居住誘導区域を定めることが考えられます。

本市の市街化区域では、人口密度が 60 人/ha を超える地域が広くみられ、将来的にも人口密度が一定維持されることが想定されています。また、市街化調整区域においても、既存のバス路線に沿って地域のコミュニティが確保された既存集落地を中心に居住地が形成されています。そのため本市の居住の誘導に関しては、市域全域について過度な集約などは行わず引き続き住み続けることができるよう、地域特性に応じて地域コミュニティや人口密度を維持する、といったことを基本的な考え方とします。

また、本市においては、居住地と点在する拠点とを接続する形で交通網が整備された多極ネットワーク型の都市構造を目指しています。このような多極ネットワーク型の都市構造を今後も維持、強化していくことを目的に居住誘導区域を設定し、防災などの様々な視点も含め、それぞれの拠点とその周辺への地域特性に応じた居住を誘導することで、本市に住み続けたいと思う人がさらに増えるまちづくりの実現をめざします。その実現のためツールとして、居住誘導区域の設定については、国の考え方を準拠しながら、設定方針と設定基準を定めます。

なお、市街化調整区域は、都市再生特別措置法において居住誘導区域に含まれないこととされている区域ですが、市街化調整区域の中で市街化区域に隣接した地域等では、比較的人口密度が高い集落がみられることから、農地や豊かな自然環境、地域の歴史文化資源の保全等をめざすため、今後もこうした地域の居住環境の維持、保全に努めます。

■参考 人口密度と住宅用地の規模（第13版 都市計画運用指針より）

市街化区域の規模の設定

住宅用地の人口密度については、土地の高度利用を図るべき区域にあっては、1ha 当たり 100 人以上、その他の区域にあっては 1ha 当たり 80 人以上を目標とし、土地利用密度の低い地域であっても 1ha 当たり 60 人以上とすることを基本とすることが望ましい。

住宅用地全域の将来人口密度は、都市計画法施行規則（昭和 44 年建設省令第 49 号。以下「規則」という。）に定める既成市街地の人口密度の基準である 1ha 当たり 40 人を下回らないこととすべきである。

2. 居住誘導区域の設定方針

居住の誘導に関する基本的な考え方に基づき、居住誘導区域の設定方針を以下のとおり定めます。

(1) 拠点へのアクセス性が高いエリアへの居住誘導

利便性の高い暮らしを維持するため、生活利便施設の集積を図る拠点の周辺や公共交通により拠点にアクセスしやすい地域へ居住を誘導します。

(2) 災害リスクや都市計画等の観点を踏まえた居住誘導

災害リスクのある区域は、届出制度による立地動向の把握と災害リスク情報の共有及び安全性の確保を誘導するため、また、大規模なため池は、災害や自然環境への影響に配慮した開発行為を誘導するため、居住誘導区域に含めないこととします。

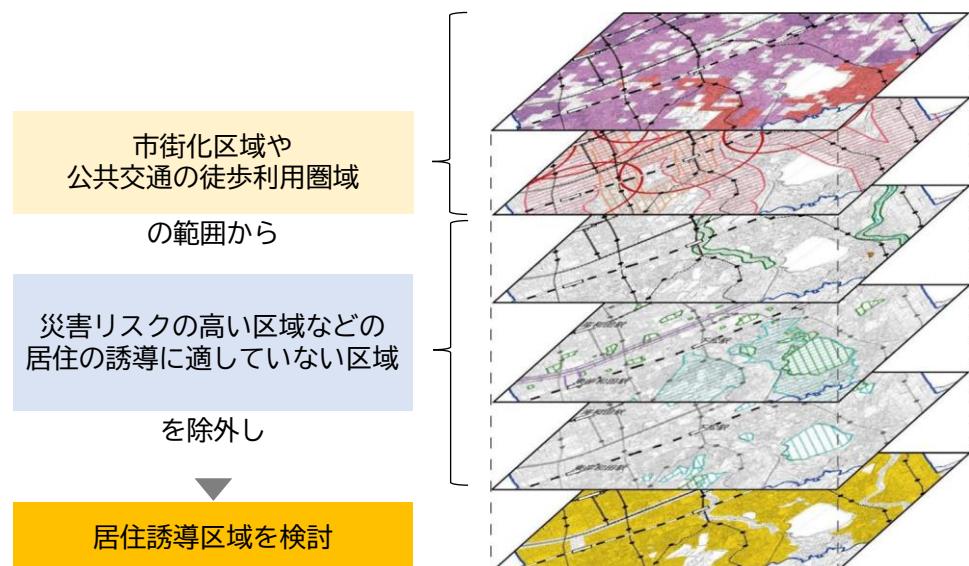
さらに、都市計画等の観点から、一定のまとまりをもって産業地として維持・増進を図る区域や、積極的に人口の高密度化をめざす必要がない区域などの、居住の誘導に適していない区域についても居住誘導区域に含めないこととします。

本市で発生するおそれのある災害のうち、市全体で広域な被災が懸念される地震災害や火災は、居住の誘導による災害リスクの回避を行わず、建物の耐震化や市街地の不燃化などによる災害リスクの低減をめざすため、居住誘導区域の設定において考慮しません。また、災害ハザードエリアの指定や変更等があった場合には、居住誘導区域を必要に応じて見直すこととします。

(3) 市街地の特性を踏まえた居住誘導

多様なライフスタイルを選択できる居住環境を形成するため、市街地の特性を踏まえながら居住を誘導します。

■居住誘導区域の考え方のイメージ

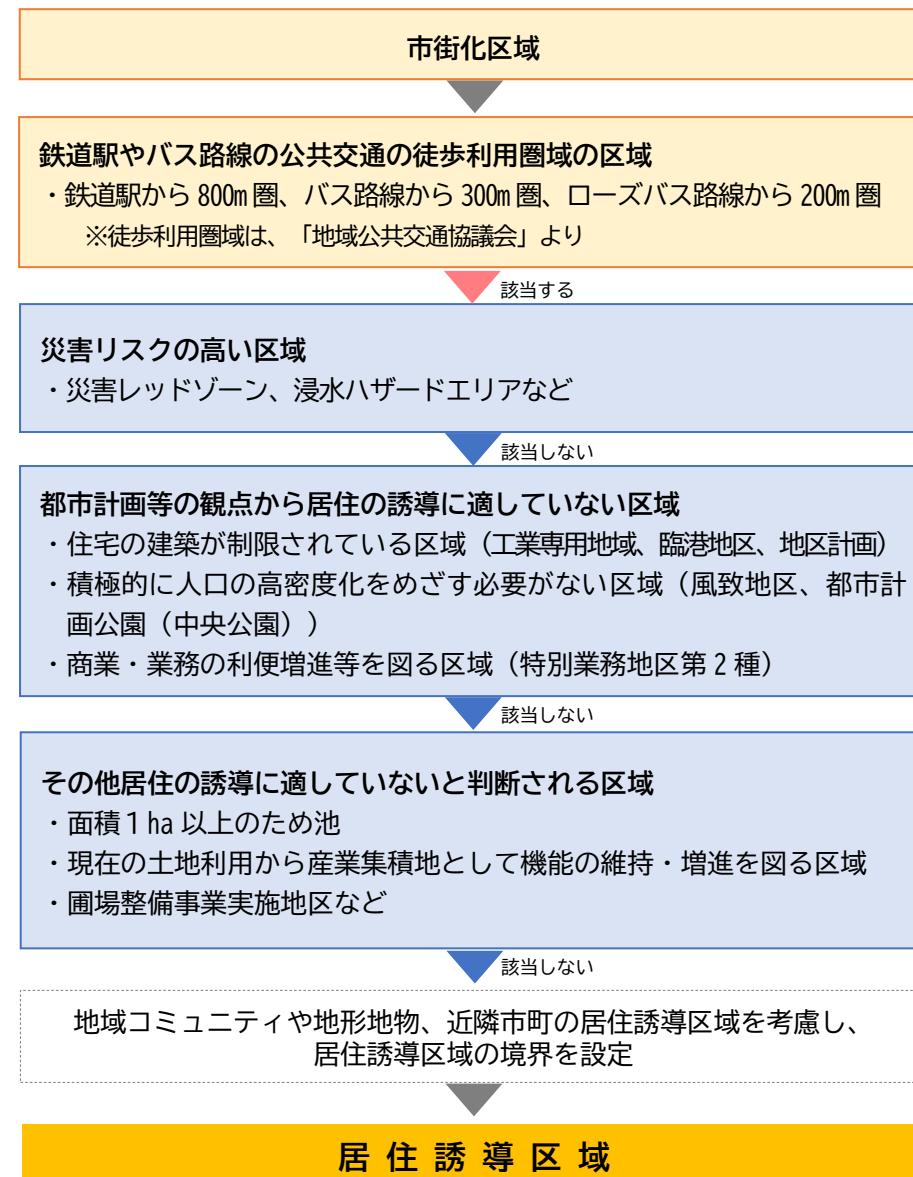


3. 居住誘導区域の設定

(1) 居住誘導区域の設定基準

都市再生特別措置法に基づくとともに、以下の基準によって居住誘導区域を設定します。

■居住誘導区域の設定フロー



1) 鉄道駅やバス路線の公共交通の歩行利用圏域の区域の抽出

公共交通の歩行利用圏をみると、大阪臨海線や紀州街道以西、上松町周辺、府営岸和田田治米住宅周辺の一部を除いて、おむね鉄道駅や路線バス等の公共交通の歩行利用圏に含まれており、これら鉄道駅周辺や基幹的公共交通路線の歩行利用圏に含まれる地域を、居住を誘導すべき区域とします。

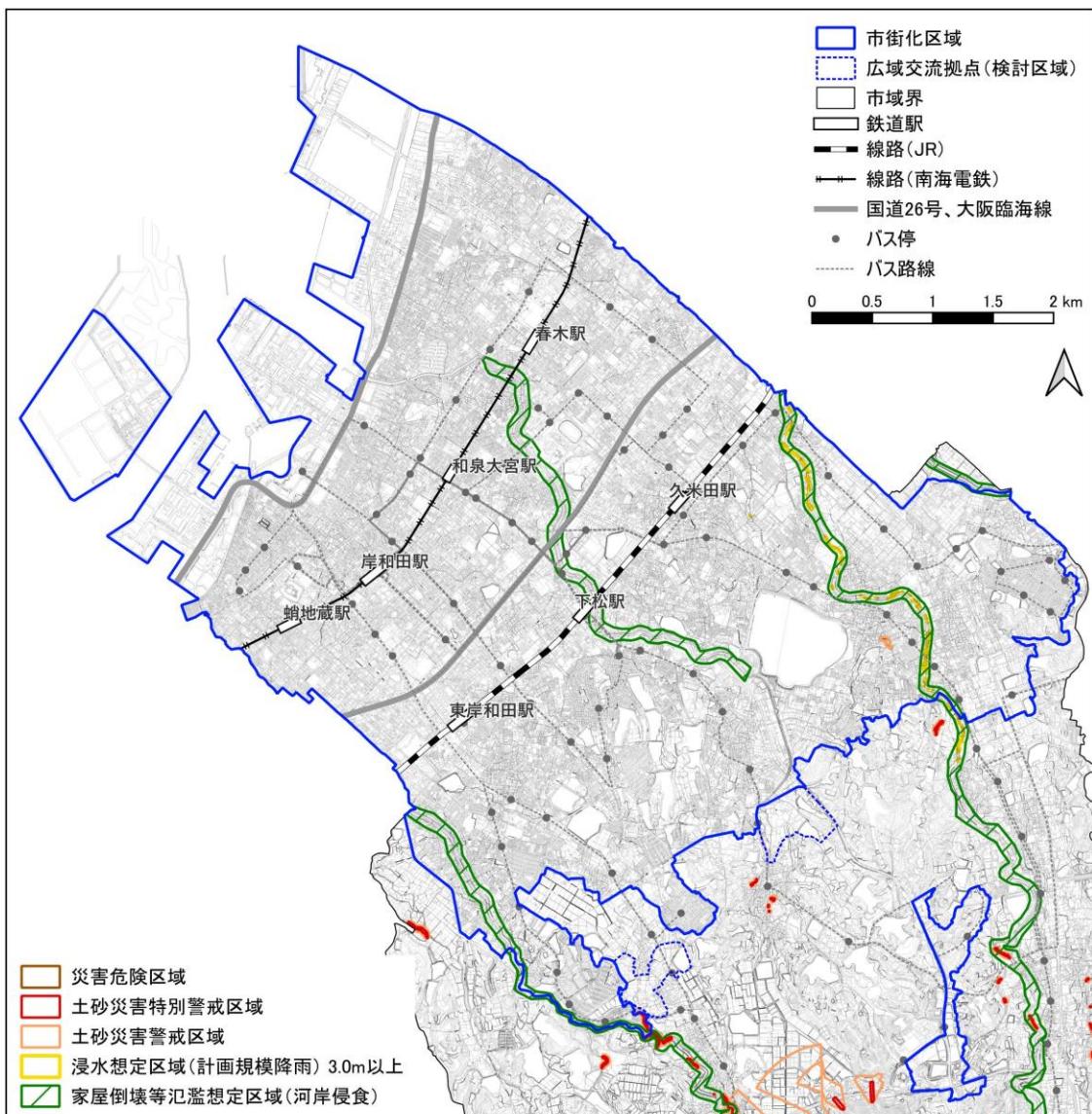
■鉄道と基幹的公共交通路線等の歩行利用圏域の分布



2) 災害リスクの高い区域の除外

市街化区域では、災害レッドゾーンや浸水ハザードエリアなどの指定がみられ、居住の誘導に適していないと考えられることから、これらの区域は居住誘導区域外とします。

■災害リスクの高い区域の分布



※災害ハザードエリアは 2024 年 12 月時点に確認した以下のデータ

出典：災害危険区域：国土数値情報（2021（令和3）年）

土砂災害（特別）警戒区域：国土数値情報（2023（令和5）年）

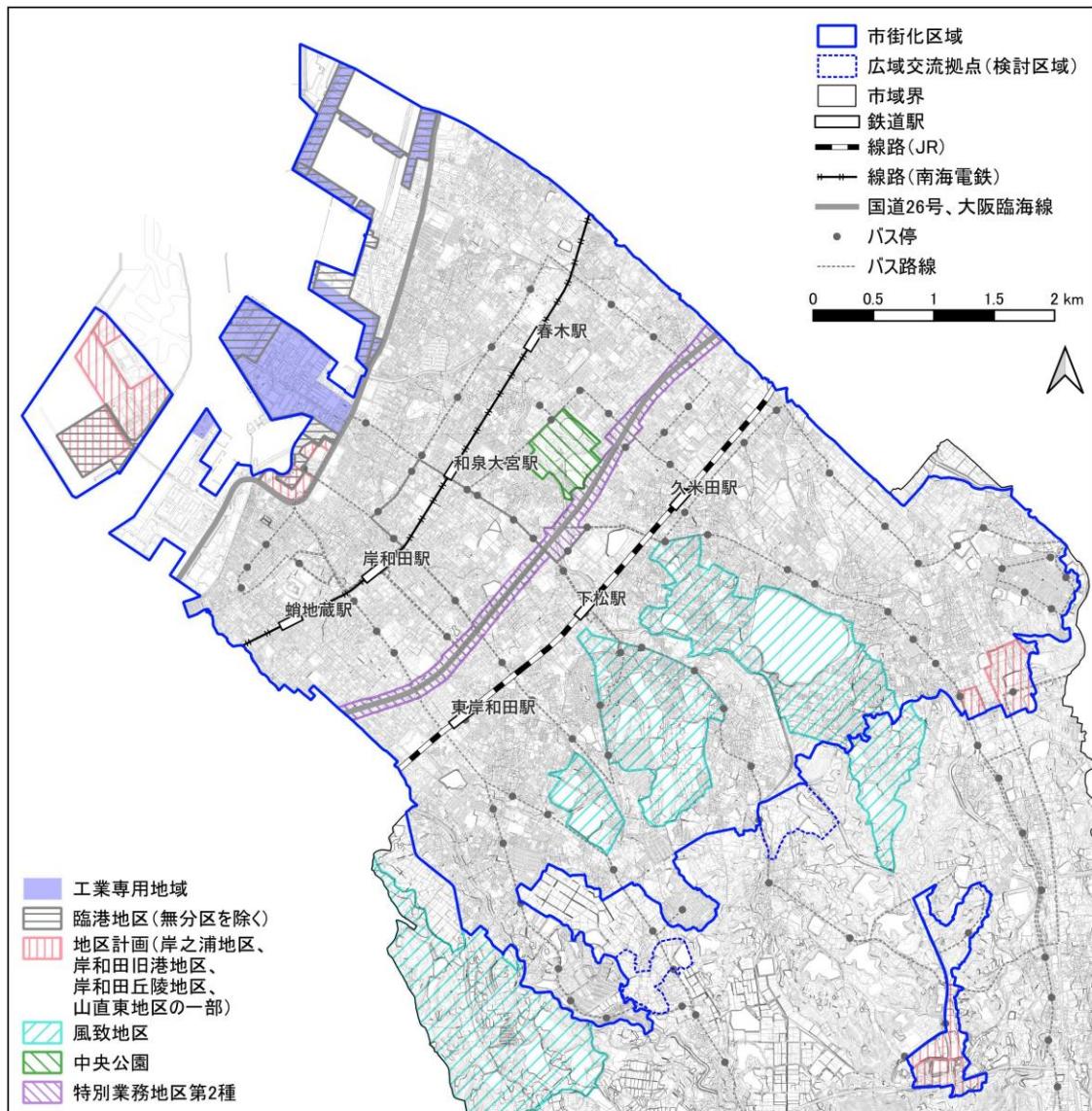
浸水想定区域（計画規模降雨）・家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）：国土数値情報（2023（令和5）年）

（牛滝川、春木川、津田川 3 河川を合わせ、最大浸水深を抽出したもの）

3) 都市計画等の観点から居住の誘導に適していない区域の除外

市街化区域では、住宅の建築が制限されている区域や商業・業務の利便増進等を図る区域、積極的に人口の高密度化をめざす必要がない区域などがみられ、居住の誘導に適していないと考えられることから、これらの区域は居住誘導区域外とします。

■都市計画等の観点から居住の誘導に適していない区域の分布

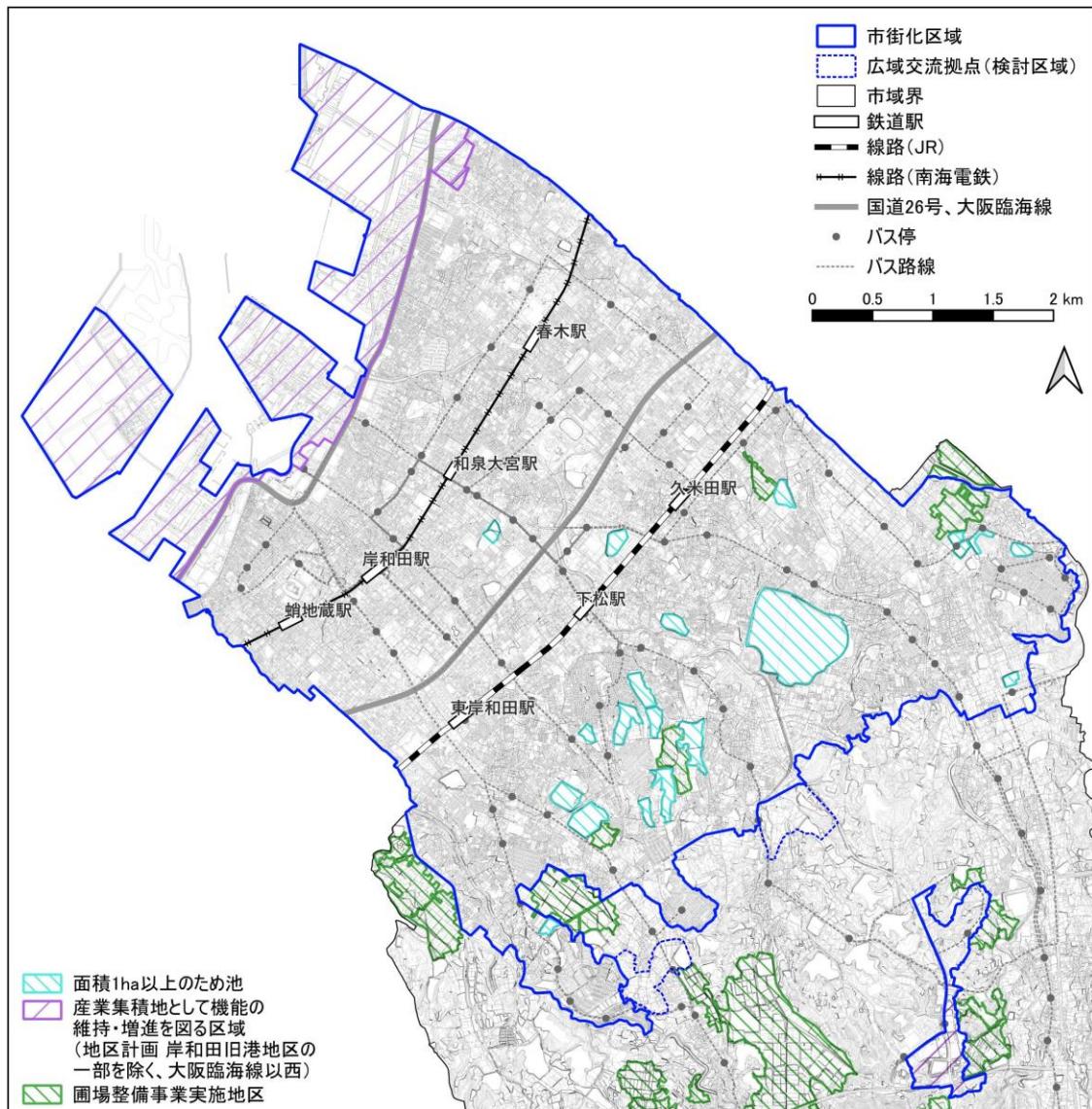


出典：工業専用地域：2022（令和4）年6月時点 市所有データ
臨港地区：2024（令和6）年7月時点 市所有データを一部更新
地区計画：2024（令和6）年7月時点 市所有データ
風致地区：2022（令和4）年6月時点 市所有データ
中央公園：令和2年度版地図でみる岸和田
特別業務地区第2種：2024（令和6）年7月時点 市所有データ

4) その他居住の誘導に適していないと判断される区域の除外

市街化区域では、面積 1ha 以上のため池や産業集積地、圃場整備事業が実施された地区などがみられ、居住の誘導に適していないと考えられることから、これらの区域は居住誘導区域外とします。

■その他居住の誘導に適していないと判断される区域の分布



出典：面積 1ha 以上のため池：2025（令和 7）年 1月 市所有データ

産業集積地として機能の維持・増進を図る区域

（地区計画 岸和田旧港地区の一部を除く、大阪臨海線以西）

圃場整備事業実施地区

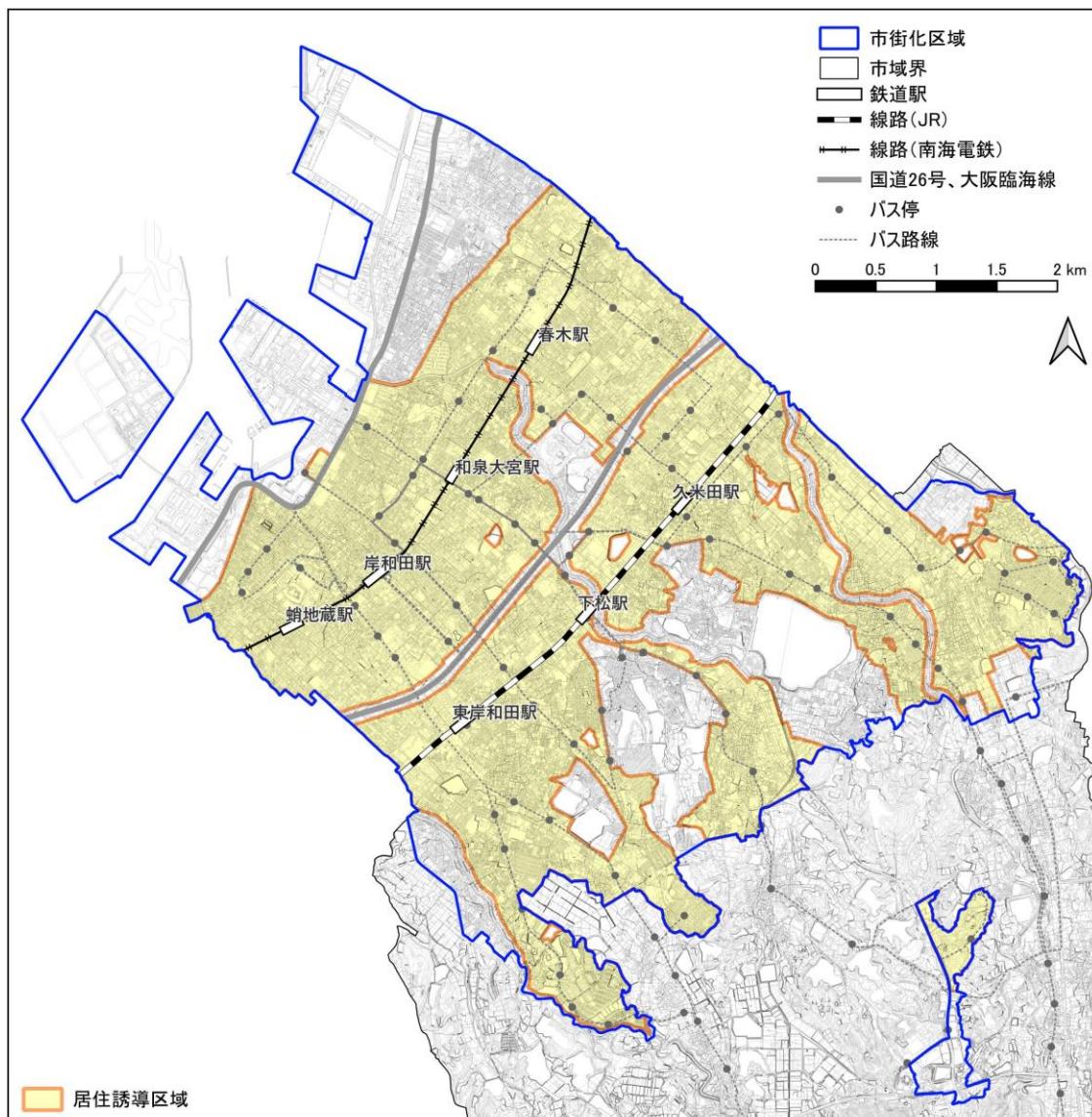
：大阪府の産業集積促進地域（2024（令和 6）年 8月時点）を参考に作図

圃場整備事業実施地区：2023（令和 5）年 1月 市所有データ

(2) 居住誘導区域の設定

市街化区域から除外対象の区域を除いた上で、地域コミュニティや地形地物、近隣市町の居住誘導区域の設定状況を考慮し、居住誘導区域を設定します。

■居住誘導区域の位置



■居住誘導区域の面積

項目	面積 (ha)	市街化区域の面積に対する割合 (%)
居住誘導区域	1,854	61.9
市街化区域	2,996	—

※居住誘導区域の面積は GIS による計算値

第5章 誘導施設及び都市機能誘導区域の設定

1. 都市機能の誘導に関する基本的な考え方

本市に住み続けたいと思う人がさらに増えるまちづくりのためには、市民の日常生活を支える都市機能や、都市のにぎわいを創出するような高度で多様な都市機能を維持していくことが重要です。

特に、利用圏域が広く、都市の存続に必要な施設を駅周辺等の拠点に維持、集積するため、誘導施設と都市機能誘導区域を設定します。

2. 誘導施設の設定

(1) 誘導施設の設定基準

生活サービスに関する都市機能として、子育て、教育・文化、商業、産業、介護福祉、医療、行政施設といった公共施設や民間事業者の施設が考えられます。

こうした施設には、比較的居住地に近い場所に立地することで日常生活の利便性を維持、向上する施設と、市全体の市民を対象に、より高度な都市機能を提供するような利用圏域が広いと考えられる施設があります。このうち、利用圏域がより広い施設、都市の存続に必要な施設を誘導施設とすることで、都市機能の集積の促進と利便性の向上をめざします。

■誘導施設の設定フロー

生活サービスに関する都市機能について施設の利用圏域を整理

- ・国土交通省が示す施設例を参考に、利用圏域が広い施設を抽出

公共施設の整理

- ・岸和田市公共施設等総合管理計画を基に分類・整理

- ①利用圏域が広い（3次生活圏※、市域全体を対象とする）公共施設を抽出
- ②今後の施設の維持管理、配置計画が未定の施設を除外
- ③鉄道駅周辺などの交通利便性の高い拠点への立地の必要性を評価

民間事業者の施設の整理

- ・子育て、教育・文化、商業、産業、介護福祉、医療機能を担う施設の現在の立地状況や規模を分類・整理
- ・上位・関連計画に照らしながら、利用圏域が広く、今後、鉄道駅周辺などの拠点への立地の必要性が高い施設を抽出

誘導施設

拠点ごとに誘導施設を整理

- ・現在の立地状況を考慮し、各拠点の誘導施設を整理

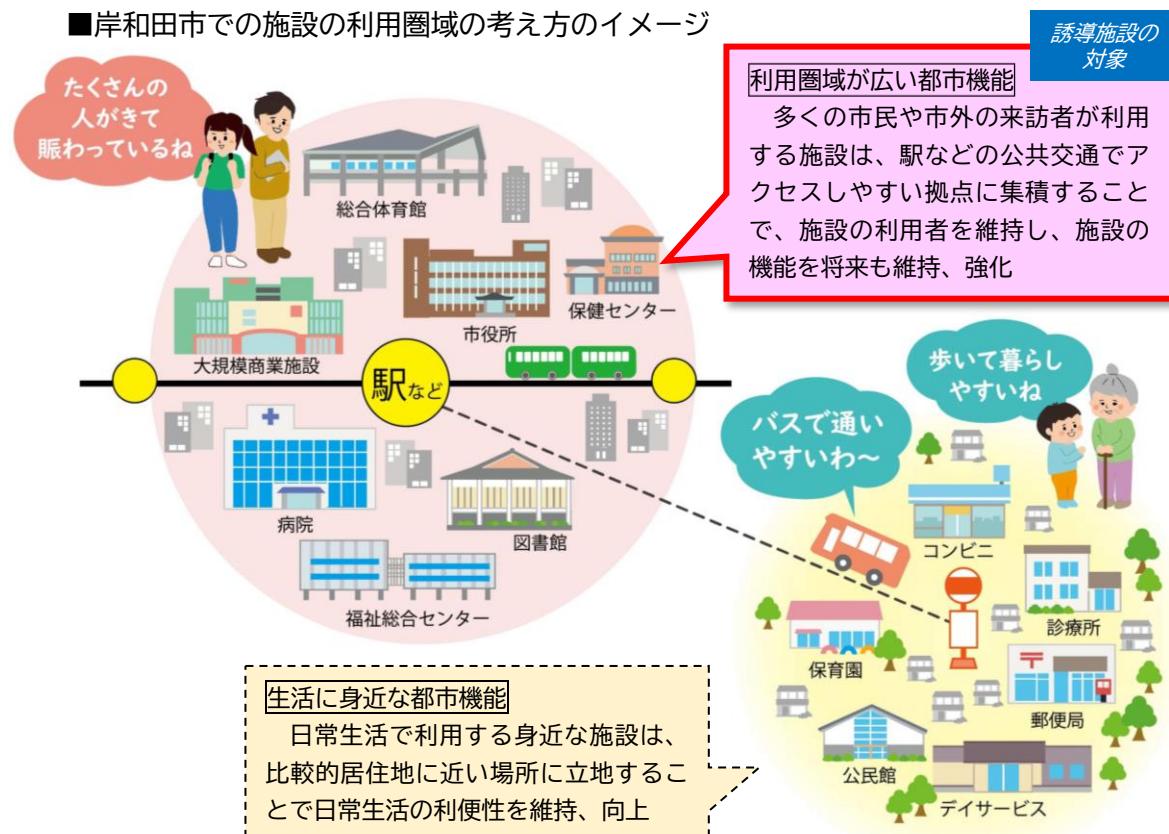
※3次生活圏：生活圏の基本単位である小学校区を1次生活圏とし、原則として、1次生活圏を2つ合わせた中学校区に当たる生活圏を2次生活圏とした上で、2次生活圏を地域的なまとまりを考慮して複数個合わせた生活圏を3次生活圏とし、6つの単位を設定しています。

生活圏は「岸和田市公共施設のあり方に関する基本方針」より

■拠点の位置（将来都市構造図）



■岸和田市での施設の利用圏域の考え方のイメージ



■利用圏域ごとの施設の分類と誘導施設（案）

区分		生活に身近な都市機能		利用圏域が広い都市機能	
カテゴリー	機能区分	機能	施設例	機能	施設例 青字：誘導施設
子育て世代の居住条件として重要な施設	子育て、教育・文化機能	子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けることができる機能 地域における教育・文化活動を支える拠点となる機能	・認定こども園・保育所 ・小・中学校 ・公民館 ・図書館（分館・移動文庫）	市全域の市民を対象とした児童福祉に関する指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能	・保健センター※1 ・子育て支援センター ・文化ホール※2 ・総合体育館※3 ・図書館（本館）
	その他機能	街区内外や近隣、徒歩圏内の住民の利用を目的とする公園	・街区公園・近隣公園等	都市住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用を目的とする公園など	・総合公園 ・広域公園
	商業機能	日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い物ができる機能	・スーパー、ドラッグストア ・コンビニエンスストア [新たな形態：移動販売・ネットスーパー]	時間消費型のショッピングニーズなど、様々なニーズに対応した買い物、食事を提供する機能	・大規模集客施設※4 ・大規模複合施設※5
	産業機能	職住近接型産業	・小規模工場 ・事務所等 [新たな形態：テレワーク]	市域全域の産業に関する相談の窓口、新たな地域産業育成や地域企業連携の活動の拠点となる機能	・産業支援拠点※6 ・地域企業コミュニティ拠点※6
高齢化の中が必要が高まる施設	介護福祉機能	高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けることができる機能	・介護施設（デイサービスセンター・小規模多機能型住宅介護事業所等）	市全域の市民を対象とした高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能	・福祉総合センター※7 ・地域包括支援センター
	医療機能	日常的な診療を受けることができる機能	・病院（右記を除く） ・診療所	総合的な医療サービス（二次医療）を受けることができる機能	・一般病床200以上の病院
その他公共・公益機能	金融機能	日々の引き出し、預け入れなどができる機能	・郵便局、コンビニ・ATM [新たな形態：ネットバンク]	決済や融資などの金融機能を提供する機能	・銀行、信用金庫
	行政機能	行政サービスの提供	[新たな形態：電子申請の充実]	行政機能（中枢的・補完的）	・市役所（本庁）※8 ・市民センター※9

※1 岸和田市立保健センター条例 第1条に規定される岸和田市立保健センター

※2 500席以上のホール機能を有するもの

※3 岸和田市総合体育館条例 第1条に規定される岸和田市総合体育館

※4 床面積10,000m²を超える店舗、映画館、アミューズメント施設、展示場等

※5 介護、医療、子育て、教育・文化、商業機能のうち3機能以上を有する施設

※6 次に掲げる施設又はこれに類する施設で、地域企業、市民、行政を繋ぎ、まちづくりの推進に寄与する施設。（商工会議所等）

※7 岸和田市立福祉総合センター条例 第1条に規定される岸和田市立福祉総合センター

※8 市役所の位置に関する条例 第1条に規定される位置に所在する庁舎

※9 岸和田市市民センター条例 第2条に規定される市民センター

(2) 誘導施設の設定

■都市機能誘導区域における誘導施設の状況

都市機能誘導区域							
“新・岸和田”づくり ～都市計画マスター プラン～における 地域区分	都市中核 地域	岸和田北部 地域	葛城の谷 地域	岸和田中部 地域	久米田 地域	牛滝の谷 地域	
都市構造の拠点	都市拠点	地域拠点	地域拠点	生活拠点	生活拠点	地域拠点	広域交流拠点
都市機能誘導区域の位置	岸和田駅 周辺	中央公園 周辺*	春木駅 周辺	東岸和田駅 周辺	下松駅 周辺	久米田駅 周辺	ゆめみヶ丘 岸和田
“新・岸和田”づくり ～都市計画マスター プラン～における 駅や拠点の性格（まちづくり方針）	・様々な資源 や機能が相 互に活性化 しあい、市 内外から人 が集い、憩 い、交流す る拠点	・自然やスボ ーツ施設等 を活かして 交流を促進 する大規模 公園	・公共公益サ ービス機能 など多様な 機能が集積 した安全で利 便性の高い拠 点	・商業・医 療・居住・ 公共公益サ ービス機能 など多様な 機能が集積 し市民の交 流を活性化 する安全性 と利便性の 高い拠点	・都市基盤の整備と併せ、 居住や商業・医療等の日 常生活を支える機能が集 積した安全で利便性の高 い生活拠点	・眺望を活か した居住地 と地域資源 の利活用、 多様な産業 の交流・連 携により地 域活力の創 出し発信す る拠点	・交通結節点 を中心に都 市の土地利 用の誘導を 図り、地域 特性を活か した人・物・ 情報が行 き交う拠 点
誘導施設							
子育て世 代の居住 条件とし て重要な 施設	①保健センター	○	—	—	—	—	—
集客力が ありまち の賑わい を創出に つながる 施設	②総合体育館	○*1	—	—	—	—	—
	③図書館（本 館）	○*2	—	—	—	—	—
	④文化ホール	○*2	—	—	—	—	—
	⑤総合公園	○*1	—	—	—	—	—
商業 機能	⑥大規模集客施 設	○	○	○	—	—	—
	⑦産業支援拠 点・地域企業 コミュニティ 拠点	○	—	—	—	○	●
	⑧福祉総合セン ター	○	—	—	—	—	—
高齢化の 中で必要 が高まる 施設	⑨一般病床200 以上の病院	○*2	—	○	○	—	—
その他公 共・公益 機能	⑩市役所（本 庁）	○	—	—	—	—	—
	⑪市民センター	—	○	○	○	○	○*3

○：現在、都市機能誘導区域に立地しており、今後も維持すべき施設

●：現在、都市機能誘導区域に立地がみられず、今後、区域への誘導が必要な施設

*1 中央公園周辺への立地を想定

*2 岸和田駅周辺、中央公園周辺への立地を想定

*3 ゆめみヶ丘岸和田の道の駅は、都市計画マスター プランにおいて山手地域を支える交流拠点として位置付けられており、市民センターではないが地域の交流を担う機能を有しており、市街化調整区域に立地する施設であるものの今後もその充実及び活用が予定されているため、誘導施設に類する施設として位置づけます。

■拠点の位置（将来都市構造図より）



3. 都市機能誘導区域の設定方針

都市機能誘導区域は、一定のエリアと誘導したい機能、区域にて講じられる支援措置を事前に明示することにより、区域内の具体的な場所は問わずに、生活サービス施設の誘導を図るものであり、都市機能を都市の拠点に誘導し集約することで、これらサービスの効率的な提供が図られるように定められる区域とされています。都市全体を見渡し、鉄道駅に近く商業・業務施設などが集積する地域等の都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域など、都市の拠点となるべき区域を設定することが考えられます。また、都市機能誘導区域の規模は、一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲で定めるとされています。

これらの国の考え方のもと、本市では、めざす都市構造に位置付けられた、誘導施設の必要な都市拠点、地域拠点、生活拠点、広域交流拠点において都市機能誘導区域を設定します。また、土地利用の現状から、子育て世代等への魅力につながる誘導施設が集積している区域は、都市機能誘導区域を設定し、今後、交通施策との連携によるアクセス性の向上を図ります。

また、都市機能誘導区域は、区域内に既に立地している誘導施設の区域外への転出・流出を防ぐことも目的とし設定します。

4. 都市機能誘導区域の設定

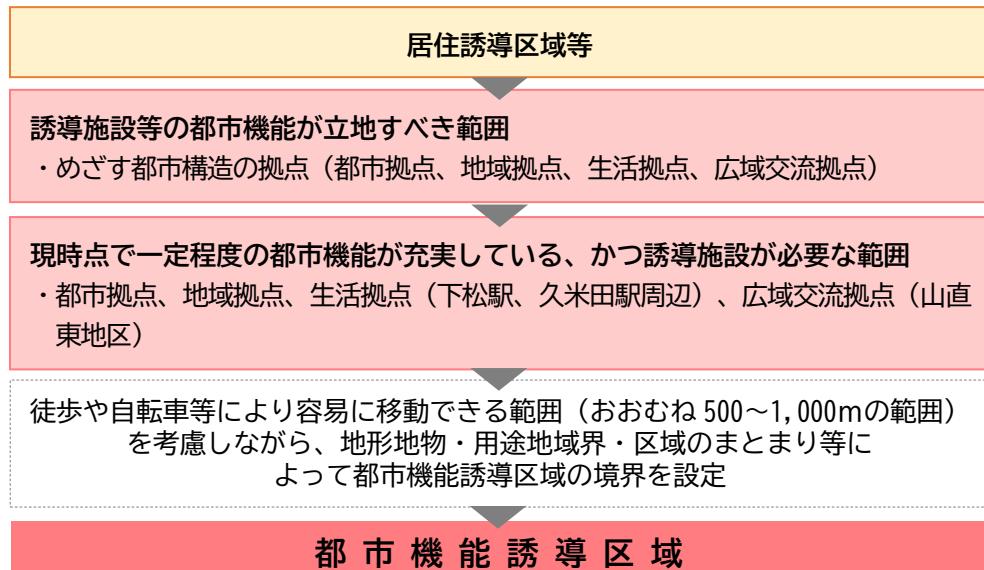
(1) 都市機能誘導区域の設定基準

都市機能誘導区域は、原則として居住誘導区域内に設定します。ただし、拠点において、居住誘導区域に隣接し、地区計画で住宅の建築を制限するなどして都市機能（生活利便施設や地域の働く場としての産業施設）の集積を図る地区については、都市機能誘導区域を設定することとします。

めざす都市構造における都市拠点は鉄道駅からおおむね 500～1,000m[※]に、その他の拠点は鉄道駅等からおおむね 500mを基本とし、誘導施設の立地状況や将来の土地利用等を踏まえながら都市機能誘導区域を設定します。また、範囲の設定にあたっては、区域の境界を明確にするため、地形地物や用途地域界を基本として設定します。

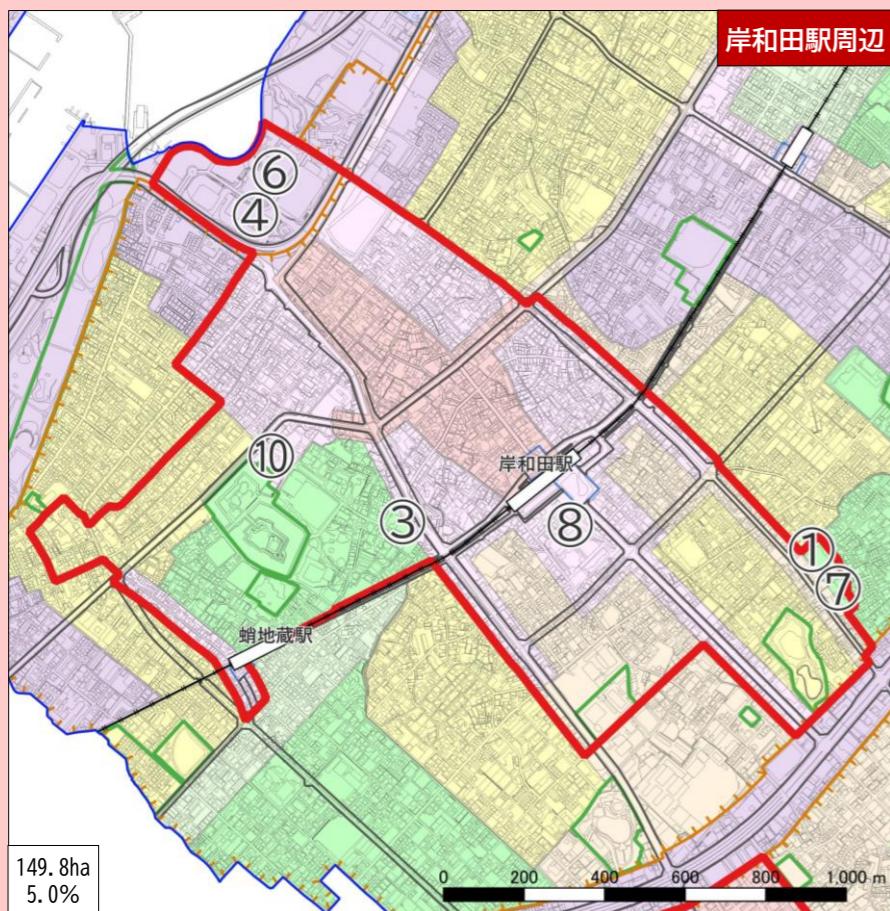
※ 500m：高齢者が徒歩で移動できる範囲
1,000m：徒歩や自転車で容易に移動できる範囲

■都市機能誘導区域の設定フロー

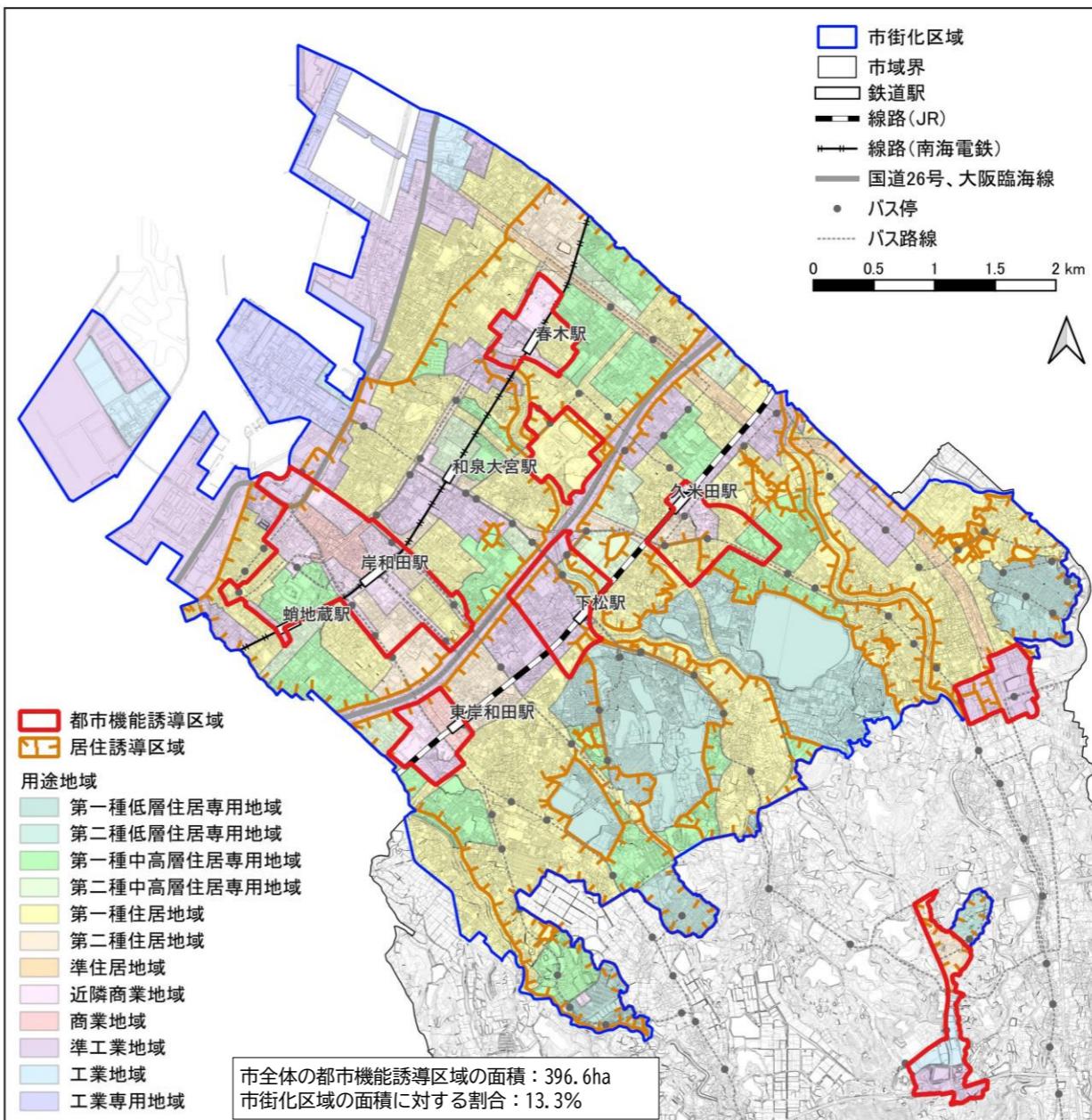


(2) 都市機能誘導区域の設定

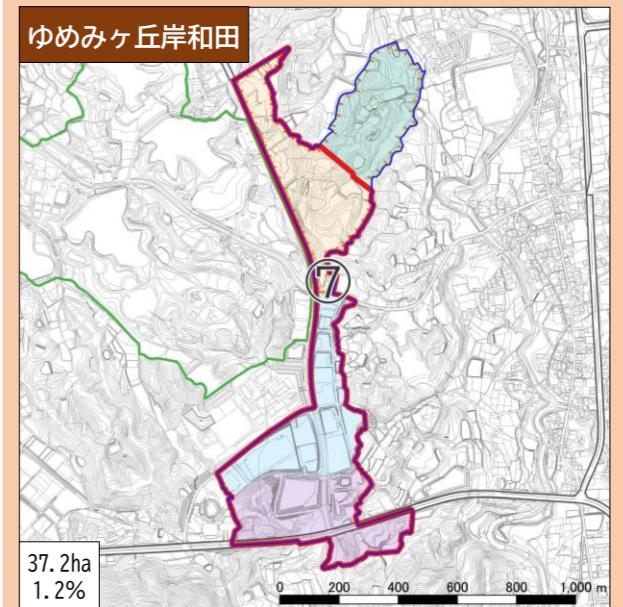
都市拠点



上段: 都市機能誘導区域の面積
下段: 市街化区域の面積に対する割合



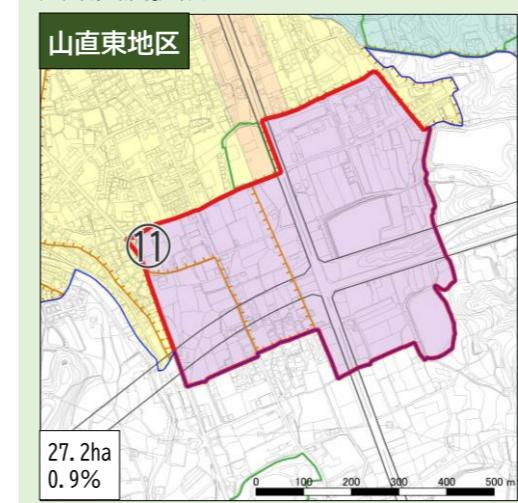
地域拠点



生活拠点



広域交流拠点



※中央公園周辺、下松駅周辺は家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）を除く

第6章 その他のまちづくりに関する方針

1. 市全域（居住誘導区域外）に関する方針

（1）交通ネットワークの機能強化

居住誘導区域外の地域を含む市全域では、鉄道駅等へのアクセスや都市構造の実現に必要な道路の整備を推進するとともに、路線バス等の公共交通による拠点へのアクセス改善を図ります。また、必要に応じて、新たなモビリティサービス等や地域主体の生活交通の導入等によって、地域性に応じた生活交通の確保を図ります。

（2）災害に対する安全性の向上

居住誘導区域外の地域を含む市全域の災害ハザードエリアに含まれる地域では、住民や事業者に対する災害の危険性の周知や、避難体制の強化など、被害を軽減するための防災・減災対策を図るとともに、土砂災害特別警戒区域等の災害レッドゾーンでは、住宅等の建築物の移転を促進していきます。

2. 市街化調整区域に関する方針

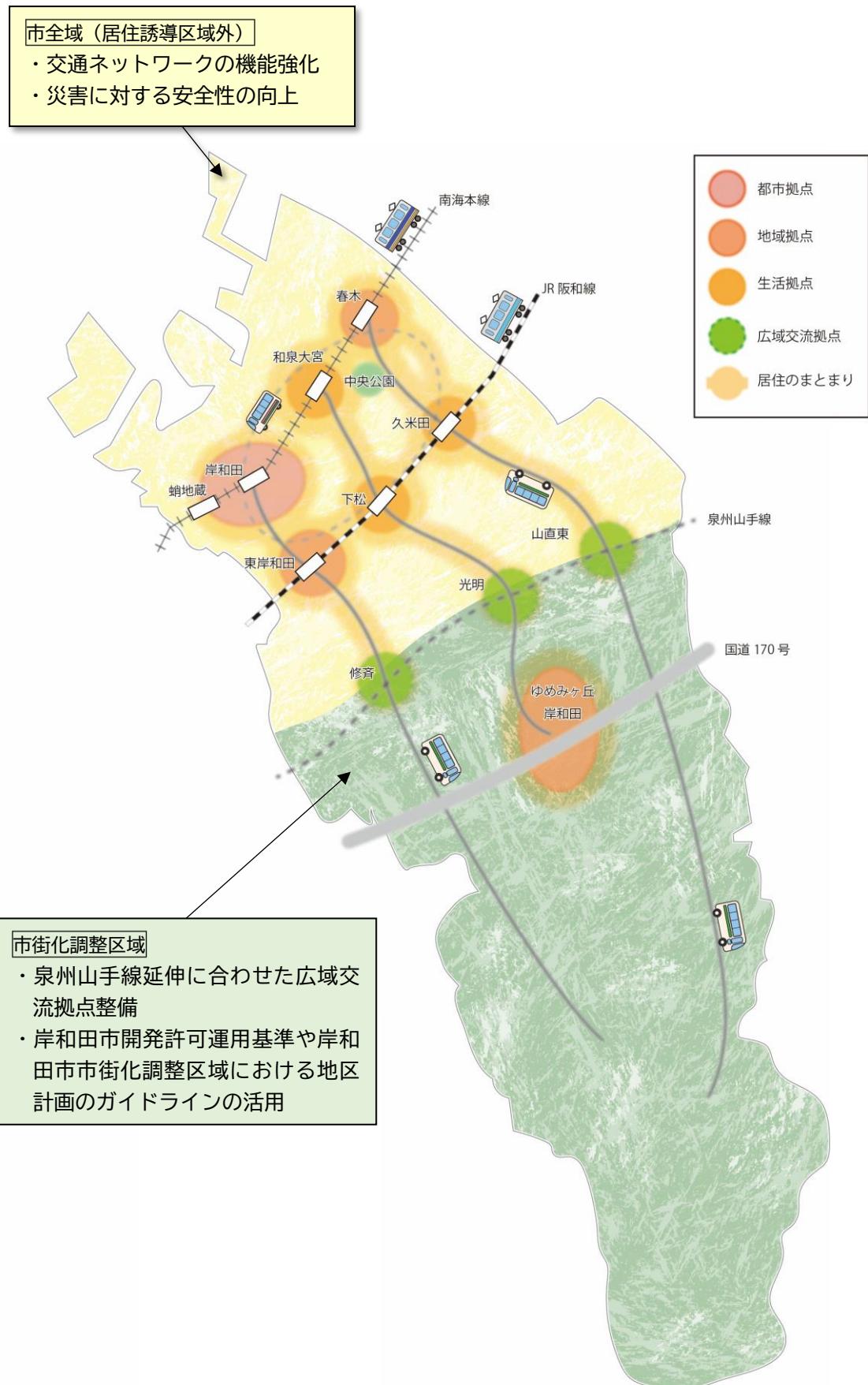
（1）泉州山手線延伸に合わせた広域交流拠点の形成

広域交流拠点である光明地区と修齊地区は、広域連携軸である都市計画道路泉州山手線の延伸に合わせ、周辺との調和と環境保全に配慮しつつ都市的利用を誘導します。

（2）開発許可制度・市街化調整区域における地区計画ガイドラインの活用

既存集落地のコミュニティの維持のため、「岸和田市開発許可運用基準」や「岸和田市市街化調整区域における地区計画のガイドライン」を活用し、土地利用の適正な規制・誘導を行います。

■居住誘導区域外の地域づくりのイメージ



第7章 交通まちづくり指針

1. 交通まちづくりに関する基本的な考え方

全国でみると都市の人口密度が高いほど、公共交通の分担率は高くなっていますが、多くの地方都市では市街地の拡散・人口減少が進行しており、このままでは公共交通の利用者がより減少するおそれがあります。このため、まちづくりと公共交通が連携し支え合う必要があります。

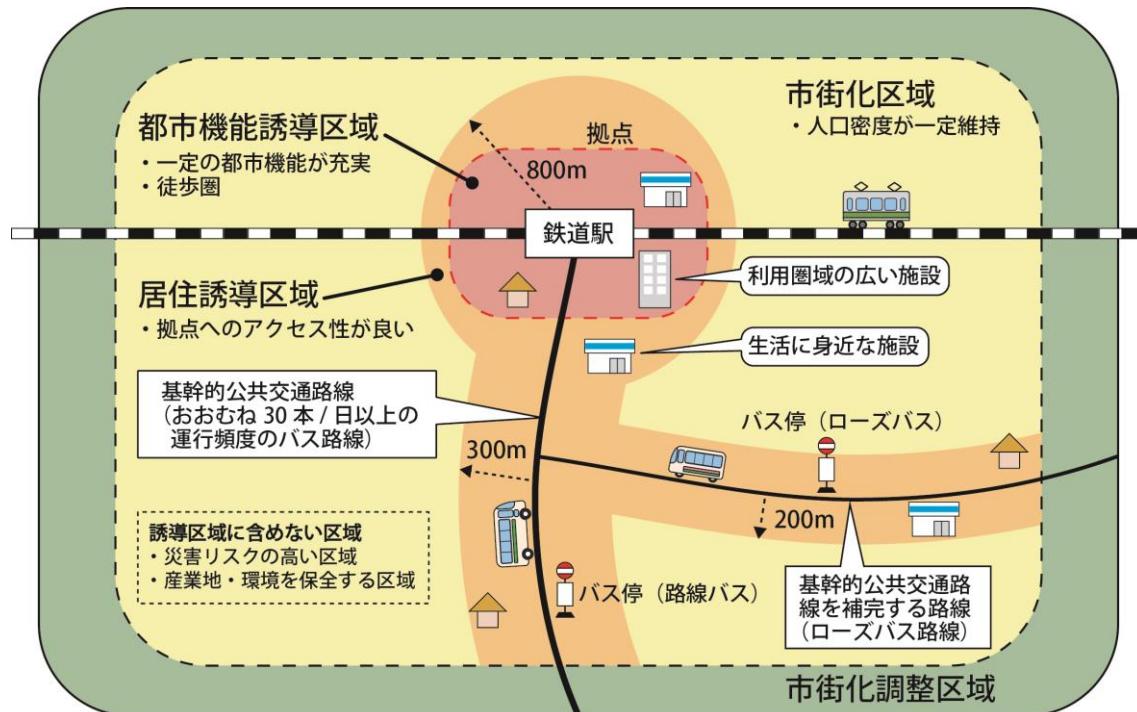
そこで、本計画と「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の連携を強化し、都市機能や居住の誘導と連動させながら、まちづくりの将来像の実現に必要な都市の骨格となる基幹的な公共交通軸を形成していく取組を推進することが求められます。

■参考 公共交通等に関する基本的な考え方（第13版 都市計画運用指針より）

居住誘導区域及び都市機能誘導区域を適切に設定するとともに、拠点間を結ぶ都市の骨格となる公共交通ネットワークの確保・充実や、居住誘導区域内に居住する人々の都市機能への交通アクセスの確保・充実、公共交通軸と連携した魅力的な空間形成を図る必要がある。

このため、地域公共交通計画や都市・地域総合交通戦略との整合を図りつつ、交通事業者をはじめとして、利用者や開発事業者等の多様な関係者との連携のもと、居住の誘導のために講すべき公共交通の確保・充実に関する施策を周辺まちづくりと一体的に検討し、立地適正化計画において、都市の骨格となる公共交通軸を即地的・具体的に位置付け、これと併せて、公共交通、徒歩、自転車等に関する交通施設の整備等に関する事項も含め、公共交通の確保・充実を支える拠点整備等に係る取組を一体的かつ具体的に記載することが望ましい。

■参考 誘導区域の設定や誘導施設の立地、交通まちづくりの施策展開のイメージ



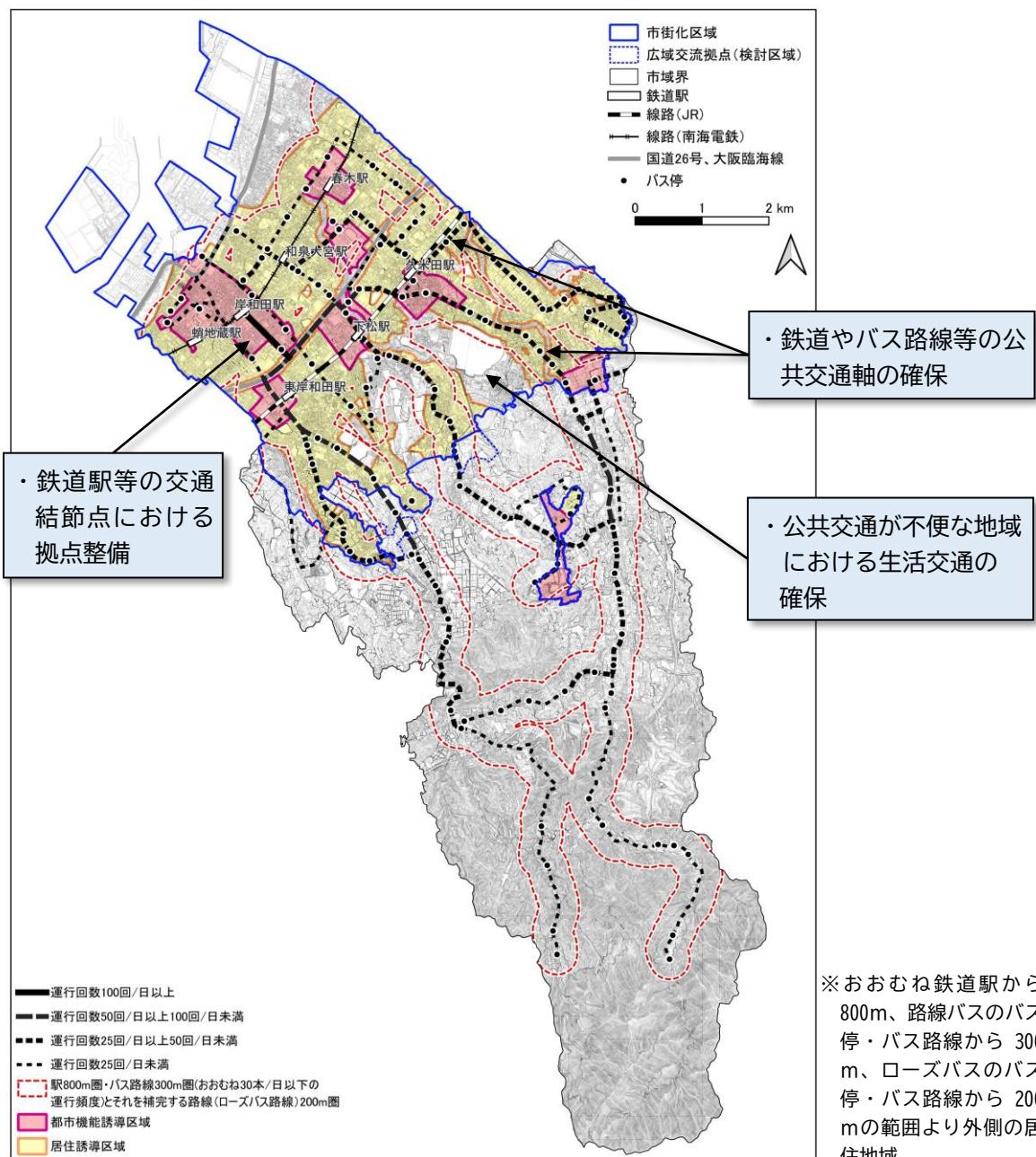
2. 都市機能誘導区域へのアクセスに関する交通の課題

居住誘導区域は、鉄道駅や路線バス等の公共交通の徒歩利用圏がおおむねカバーしていますが、現行のバス交通の運行回数（平日）をみると、岸和田駅前～岸和田警察署東交差点間では100回/日以上と最も多い一方、ローズバス等の路線では25回未満/日と運行回数が少ない状況にあります。今後、人口減少の進行に伴う公共交通の利用者の減少によって運行回数がさらに減少することで、バスの利便性や、バスと鉄道の乗継の利便性の低下が懸念されます。

また、居住誘導区域外では公共交通が不便な地域※がみられ、特に子どもや高齢者といった移動制約者の移動や、都市機能誘導区域へのアクセスが不便になるおそれがあります。

課題：駅や基幹的バス路線等の交通ネットワークの強化、生活交通などの移動手段の確保

■誘導区域と公共交通の徒歩利用圏、運行回数別バス路線の分布と課題



3. 交通まちづくりの将来像と取組方針

(1) 交通まちづくりの将来像

「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」と連携した公共交通軸の形成や利用環境の向上を図ることで、めざす都市構造の都市拠点や地域拠点等と居住地とを結ぶ、都市の骨格となる交通ネットワークを確保し、さらに拠点へのアクセスを充実させることにより、居住誘導区域等における交通利便性や、都市機能誘導区域へのアクセス性の維持、向上をめざします。

■交通まちづくりの将来像

**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**

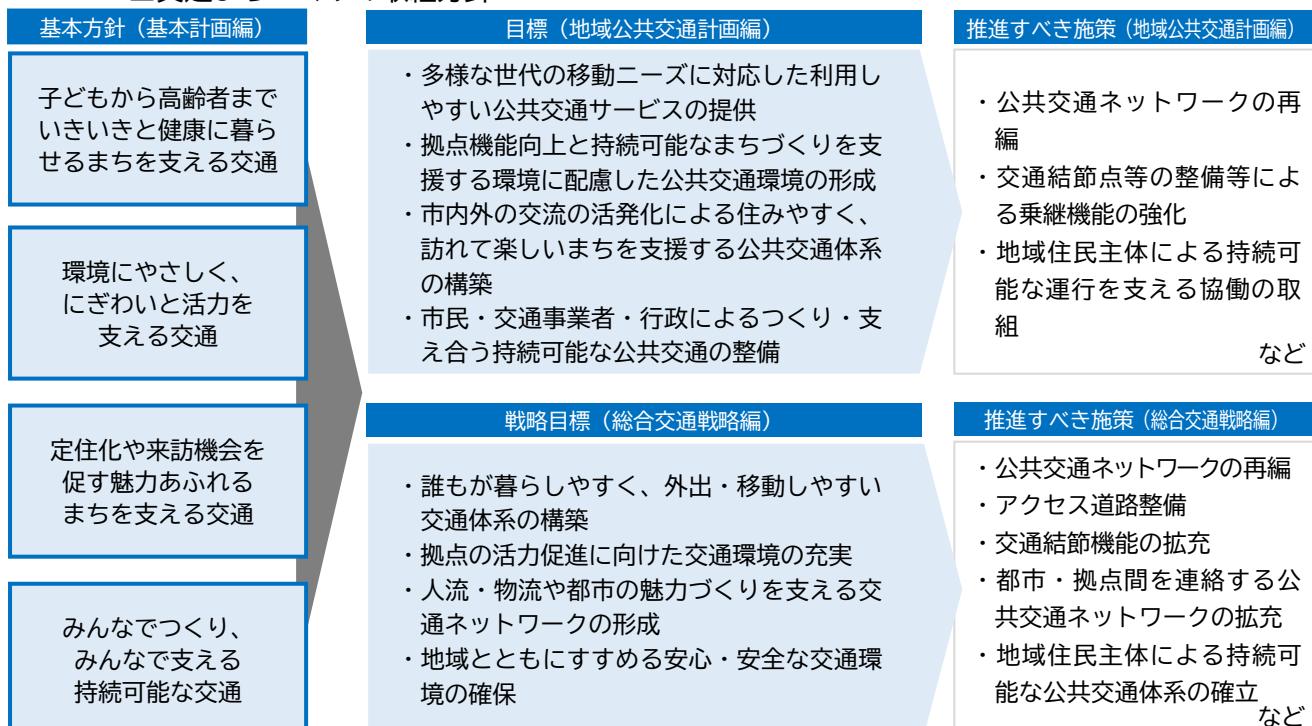
(岸和田市交通まちづくりアクションプラン 基本理念)

(2) 立地適正化計画で対応すべき交通まちづくりの取組方針

子育て世代をはじめとした幅広い世代の市民が日常的に外出しやすくなるために、人（歩行）を中心として、自転車、バス、鉄道、自動車などの多様な交通をベストミックスさせ、目的や状況に応じた移動手段の選択ができる持続可能な地域交通の構築をめざします。また、交通手段間の乗継抵抗の低減を図り、外出機会を増やすためのシームレスな公共交通体系の実現をめざします。

特に、最寄りのバス停等から自宅等へのラストワンマイルに関わる生活交通の確保を推進するとともに、基幹的な公共交通の維持・充実や公共交通拠点の魅力的な空間形成を図り、都市機能誘導区域へのアクセスの確保・充実をめざします。

■交通まちづくりの取組方針



第8章 防災まちづくり指針

1. 防災まちづくりに関する基本的な考え方

近年、激甚化・頻発化する自然災害に備えるため、全国的にも防災の観点を取り入れたまちづくりの必要性が高まっていることを踏まえ、都市の防災に関する機能の確保により、居住や都市機能の誘導を促進するための指針として、立地適正化計画において防災指針の記載等が義務付けられています。

本市は、海から山までを有しており、地形的特性ごとの災害リスクが存在します。本指針では、災害ごとのリスク特性などを踏まえ、「岸和田市国土強靭化地域計画」「岸和田市地域防災計画」と整合を図りながら、災害リスクをできる限り回避・低減させる防災・減災対策の方針を示します。

2. 災害リスクの状況

(1) 対象とする災害

防災まちづくりの課題の抽出にあたって、本市で被害発生が懸念される災害のうち、住居や都市機能に多大な被害を及ぼすことが想定される災害（洪水・内水・津波・高潮・土砂・地震・火災）を対象とします。

■対象とする災害ハザード

災害種別	災害ハザード
洪水	洪水浸水想定区域 計画規模降雨（L1）：1/100年程度の降雨 シミュレーション条件 ・大津川、牛滝川（345.0mm/24h、86.9/1h）　・春木川（259.4mm/24h、71.5mm/1h） ・津田川（309.0mm/24h、79.3mm/1h）
	想定最大規模降雨（L2）：1/1,000年程度の降雨 シミュレーション条件 ・大津川水系（875.0mm/24h、101.4mm/1h）　・春木川水系（1,150.0mm/24h、139.7mm/1h） ・津田川水系（1,150.0mm/24h、133.1mm/1h）
	家屋倒壊等氾濫想定区域
	ため池浸水想定区域
内水	内水はん濫ハザードマップ：想定最大規模降雨：147.0mm/1h を想定
津波	津波浸水想定区域
高潮	高潮浸水想定区域
土砂	土砂災害（特別）警戒区域
	災害危険区域
	地すべり防止区域
その他	地震（活断層、液状化発生傾向）
	火災（延焼火災の危険性）

(2) 災害リスク分析の視点

災害ハザード情報と都市の情報を重ね合わせることで、本市のどこで、どのような災害リスクがあるか分析を行います。ここでは、地形的特性との関係が強い災害リスク（洪水・内水・津波・高潮・土砂）の分析結果を示します。なお、災害リスクの分析結果の詳細は、別添「岸和田市立地適正化計画 資料編」に記載しています。

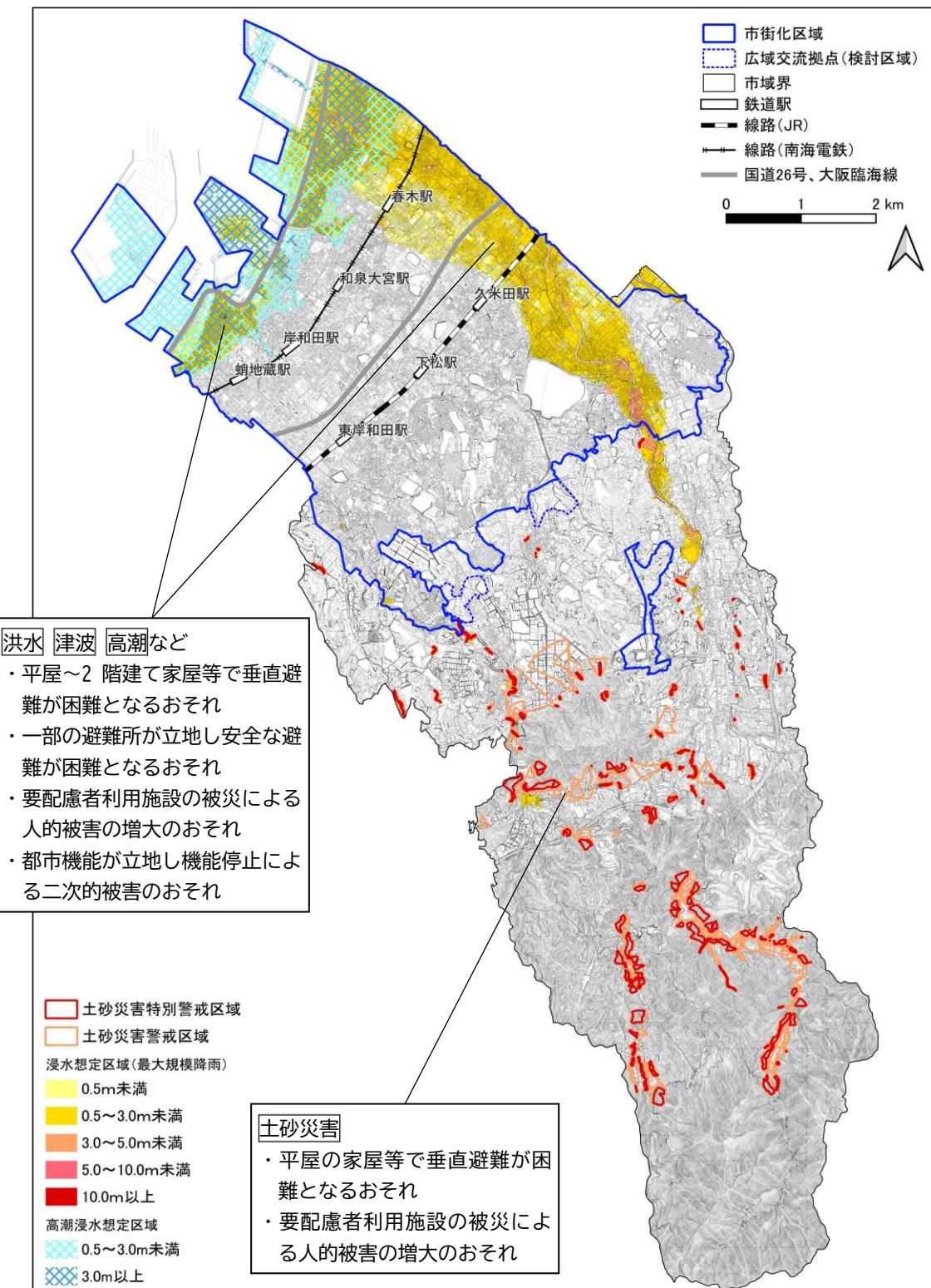
■主な分析の視点と重ね合わせる情報

主な分析の視点		重ね合わせる主な情報	
		災害ハザード情報	都市の情報
1) 垂直避難で対応できるか		浸水深 (洪水・内水・津波・高潮)	・階数別建物分布
2) 避難施設が活用できるか		土砂災害	・避難施設分布
3) 施設が継続利用できるか			・都市機能
4) 要配慮者の垂直避難ができるか			・要配慮者利用施設分布

(3) 災害リスク分析の結果と課題

視点	災害リスクの分析結果	課題
1)	・垂直避難による対応が困難となる浸水深の災害ハザードエリアや土砂災害警戒区域に、平屋～2階建ての家屋が立地	<p>垂直避難といった自宅等での避難による対応が困難な災害発生</p> <p>・床上浸水や土砂災害により、自宅などの2階等への緊急的な一時避難が困難となることで、人的被害の甚大化が懸念されます。</p>
2)	・一部の避難場所が災害ハザードエリアに立地	<p>都市機能やインフラの被災による機能停止</p> <p>・行政機能や医療機能等を担う施設や避難場所、インフラが被災することで、機能停止による二次的被害が懸念されます。</p>
3)	・特に岸和田駅や春木駅周辺で災害ハザードエリアに都市機能が立地	<p>人口減少・高齢化に伴う自助・共助による取組の脆弱化</p> <p>・市民の防災意識の低下や地域の警戒避難体制の脆弱化などにより逃げ遅れが発生することで、人的被害の甚大化が懸念されます。</p>
4)	・災害ハザードエリアに避難時要配慮者利用施設が立地	

■災害リスクへの対応に関する課題の分布



3. 防災まちづくりの将来像と方針

(1) 防災まちづくりの将来像

「岸和田市国土強靭化地域計画」や「岸和田市地域防災計画」等と連携しながら、都市基盤の整備・改修等のハード対策や、市民の早期避難の促進等のソフト対策を推進することで、被害を最小限に留めるための防災・減災力の向上に取り組むとともに、迅速かつ的確な応急・復旧活動を行うための機能を備えたまちづくりを着実に推進し、都市の安全を確保していきます。

■防災まちづくりの将来像

災害に対し、強さとしなやかさを備えたまちづくり

(“新・岸和田”づくり～都市計画マスターplan～まちづくりテーマ)

(2) 立地適正化計画で対応すべき防災まちづくりの取組方針

都市計画道路といった都市基盤等の整備・維持管理を推進するとともに、大阪府と連携した河川整備等の流域治水を推進することで、居住誘導区域や都市機能誘導区域を中心に都市基盤の適正な配置と防災・減災力の向上をめざします。

また、災害対応体制及び地域や民間事業者の避難体制の構築、強化など、自助・共助・公助それが災害対応力を高め、連携することにより、災害に強いまちづくりをめざします。

■防災まちづくりの取組方針

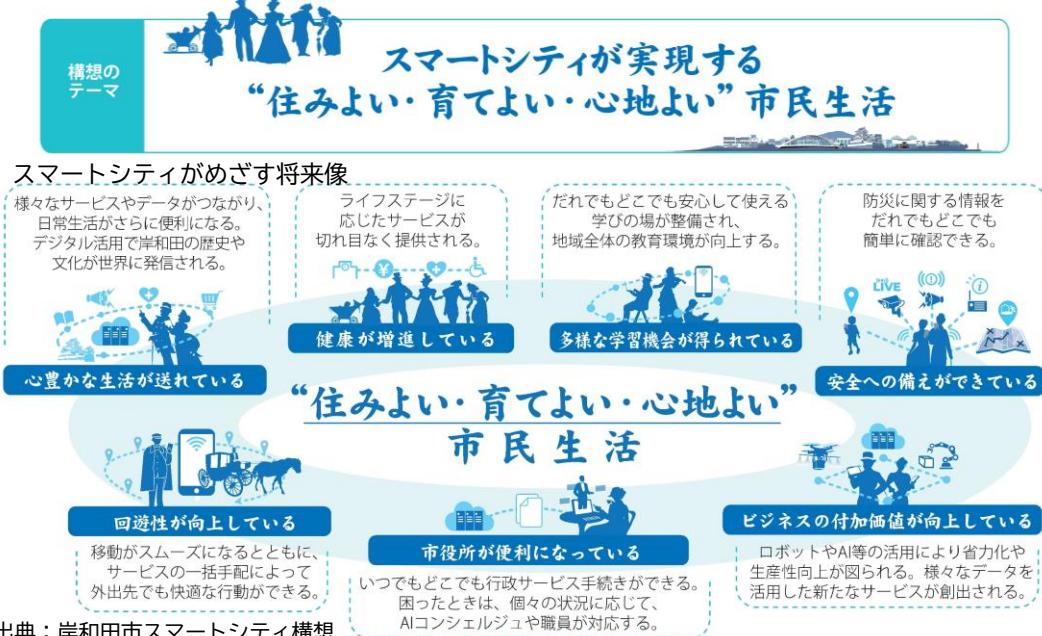
基本方針	取組方針
垂直避難といった 自宅等での避難による 対応が困難な災害発生	都市基盤等の整備・維持管理
都市機能やインフラの 被災による機能停止	大阪府と連携した河川整備等の流域治水の推進
人口減少・高齢化に伴う 自助・共助による 取組の脆弱化	災害対応体制の強化
	地域や民間事業者の避難体制の構築、 強化

第9章 その他考慮すべき事項

1. スマートシティ

本市では、「岸和田市スマートシティ構想」や「岸和田市行政DX推進計画」を策定しており、デジタル技術やデータを活用した都市計画の推進や、次世代モビリティ及びシェアリングサービスなどが実装された移動がスムーズなまちづくりなどの実現をめざしていきます。

■岸和田市スマートシティ構想



2. 脱炭素

本市では、「岸和田市ゼロカーボンシティ宣言」を表明しており、2050（令和32）年までに二酸化炭素排出量実質ゼロをめざしています。

また、「岸和田市地球温暖化対策実行計画（区域施策編・事務事業編）」を策定しており、再生可能エネルギーの導入促進といった脱炭素化に向けた取組や、省エネルギーな暮らしや事業活動、農林水産業や自然環境等に関する気候変動に対する対策を推進していきます。

■温室効果ガス排出削減に向けた取組及び施策（緩和策）と気候変動への備え（適応策）

気候変動対策の三本柱		施策等
緩和策	脱炭素化に向けた取組	再生可能エネルギーの導入促進
		吸収源対策の推進
	省エネルギーな暮らしや事業活動	事業活動の省エネ化
		住まいとライフスタイルの省エネ化
		低炭素型まちづくりの推進
		循環型まちづくりの推進
適応策	気候変動影響に対する対策	農林水産業（農産物、水産物等）
		自然環境
		自然災害
		健康・市民生活

出典：岸和田市地球温暖化対策実行計画（区域施策編）

3. バリアフリー

「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）」に基づき、重点整備地区を中心とした駅舎や駅前広場の整備、道路（生活関連経路）や交差点等の整備、都市公園の整備・適正管理を推進するとともに、ソフト的対策として、市民や事業者等とのパートナーシップによるバリアフリー化の促進や、心のバリアフリーの醸成、交通安全教育・広報の推進等を実施していきます。

■バリアフリー基本構想の基本理念



出典：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）

4. 都市施設の計画的な更新・改修

本市では、「岸和田市公共施設等総合管理計画」を策定しており、計画的保全による長寿命化の推進や施設保有量の適正化、地域の特性やまちづくりと連動したマネジメントの推進、効果的・効率的な維持管理・運営の実現に取り組んでいます。

今後も、建築物系の施設については長寿命化を図り、集約化や複合化等によって施設保有量の適正化をめざすとともに、インフラ系・プラント系の施設についてはメンテナンスサイクルの構築による計画的保全を図り、財源確保による必要な老朽化対策や整備を行うことで、より効果的・効率的な維持管理・運営をめざします。

■岸和田市公共施設等総合管理計画の基本方針

- ① 計画的保全による長寿命化の推進
- ② 施設保有量の適正化
- ③ 地域の特性やまちづくりと連動したマネジメントの推進
- ④ 効果的・効率的な維持管理・運営の実現
- ⑤ ユニバーサルデザイン化の推進
- ⑥ 脱炭素化に係る取組みの推進

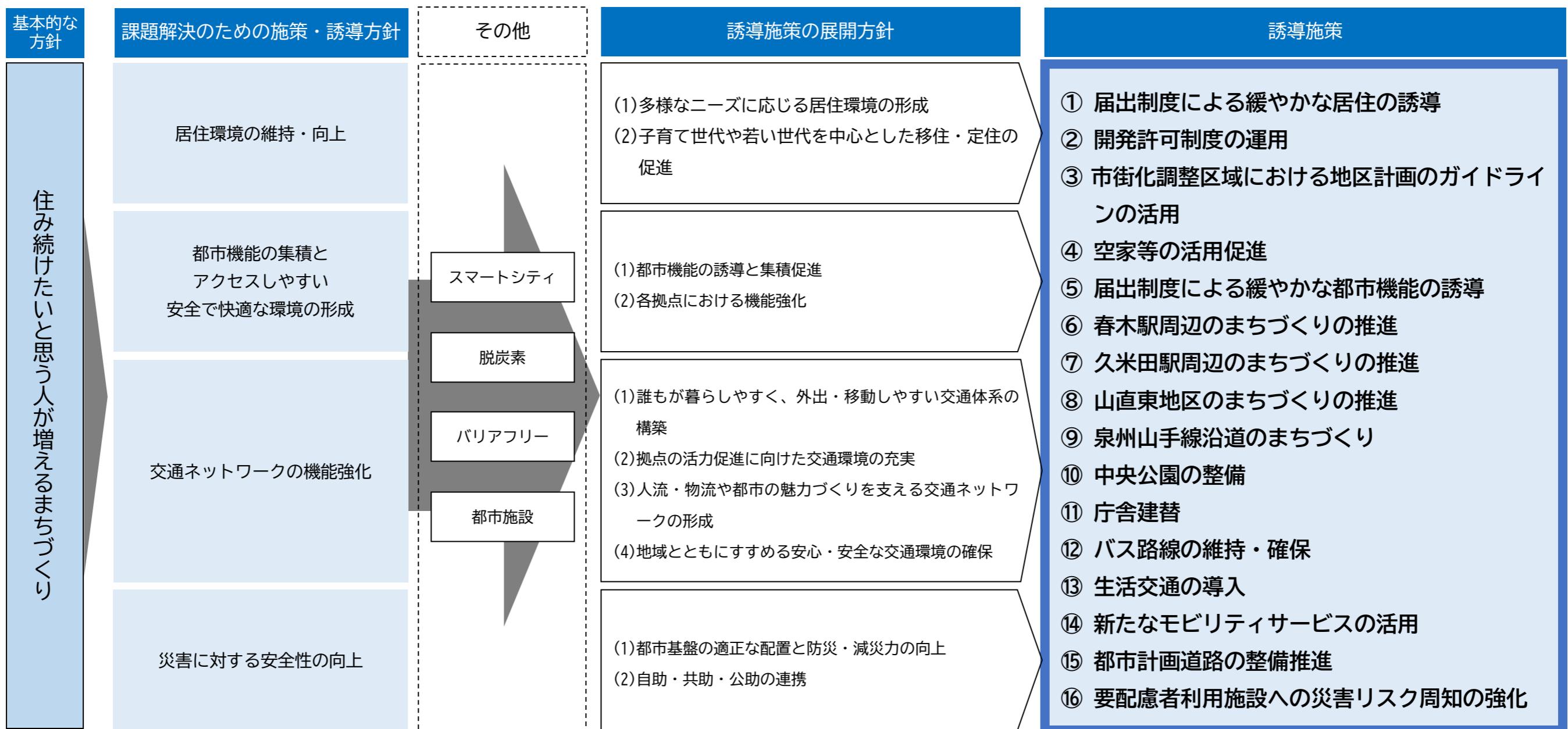
第10章 誘導施策

1. 誘導施策の展開方針

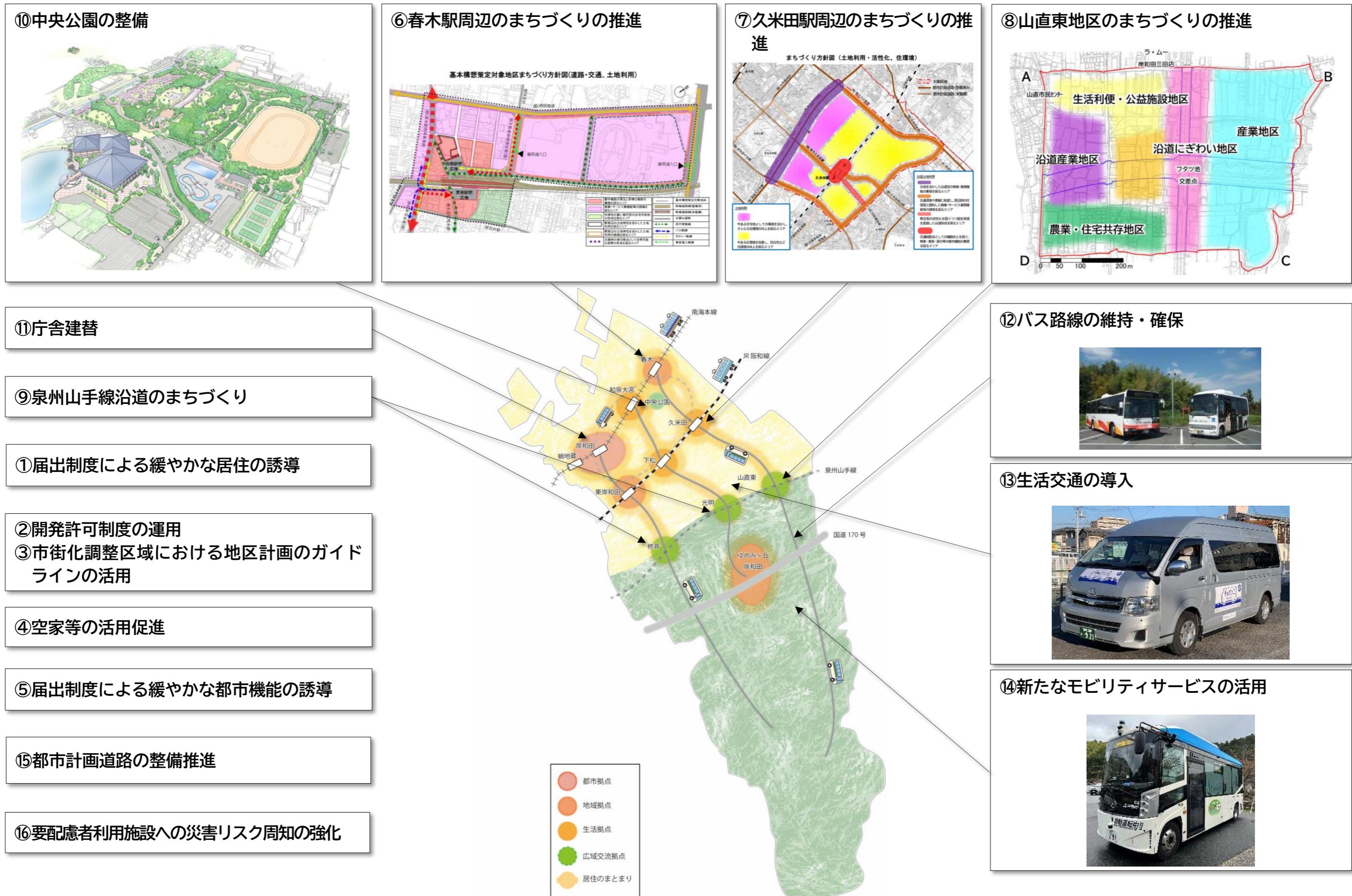
本計画で掲げる「住み続けたいと思う人が増えるまちづくり」の基本的な方針のもとで、子育て世代を中心に本市に住みたい、住み続けたい人が増え、地域特性を生かした魅力あふれる持続可能なまちづくりの実現に向け、居住誘導区域や都市機能誘導区域に居住や都市機能を誘導するための誘導施策に取り組んでいきます。

誘導施策は、「課題解決のための施策・誘導方針」に基づきながら、国等の支援措置の活用や本市独自の施策を推進していきます。

■誘導施策の展開方針と誘導施策



2. 誘導施策の実施箇所



第11章 施策達成状況に関する評価方法

1. 目標値の設定

本計画がめざす「住み続けたいと思う人が増えるまちづくり」の実現に向けた施策、取組を着実に実施し、進捗状況や効果を検証するために目標値を設定します。

本市の市街地は、牛滝川、春木川、津田川の3つの河川の谷筋に集約して形成されており、本市の市街化区域の将来人口密度をみても、2050（令和32）年においても40人/haを維持できると想定されています。今後も、集約している市街地の生活利便性や地域コミュニティ等を持続可能とする、本市に住み続けたいと思う人が増えるまちづくりの実現に向けて、将来推計人口から算出した居住誘導区域の人口密度の推計値と、市全体の人口に対する居住誘導区域内の人口割合の推計値を上回ることを目標とします。

また、居住誘導区域における人口密度の維持をめざし、都市機能の集積とアクセスしやすい安全で快適な環境の形成や交通ネットワークの機能強化、災害に対する安全性の向上に関する施策、取組を着実に実施し、その成果や効果を検証するため、それぞれの項目について目標値を設定します。

なお、「将来ビジョン・岸和田（総合計画）」や「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」と関連する目標値については、これらの計画と整合を図るものとし、これらの計画の見直し時点での本計画の目標値を見直すこととします。

（1）居住環境の維持・向上に関する目標値

分類	項目	基準値	目標値 (2026年)	目標値 (2034年)
成果指標	岸和田は子どもを生み育てやすいと感じている市民の割合	27.8% ^{※1} (2022年)	31.0% ^{※1}	増加 (引用元計画に合わせて更新)
	生きがいを感じことがある65歳以上の市民の割合	50.0% ^{※1} (2022年)	54.0% ^{※1}	増加 (引用元計画に合わせて更新)
	居住誘導区域の人口密度	77.5人/ha ^{※2} (令和2年国勢調査)	73.7人/ha ^{※2}	67.4人/ha ^{※2} (2035年推計値)
	市全体の人口に対する居住誘導区域内人口の割合	75.3% ^{※2} (令和2年国勢調査)	75.4% ^{※2}	75.6% ^{※2} (2035年推計値)

※1 将来ビジョン・岸和田 第1期基本計画 みんなでめざそう値より引用。引用元の計画改定時に合わせて更新を行う。

※2 令和2年国勢調査、令和5年都市計画現況調査、国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツールV3（R2国調対応版）を用いたGISによる推計値（100mメッシュ重心と各区域のGISデータの空間情報解析）。この推計値を下限とし、上回ることを目標値として設定している。

(2) 都市機能の集積とアクセスしやすい安全で快適な環境の形成に関する目標値

分類	項目	基準値	目標値 (2026年)	目標値 (2034年)
成果指標	鉄道駅周辺の市街地に活気があると感じている市民の割合	13.4%※1 (2022年)	15.0%※1	増加 (引用元計画に合わせて更新)
	拠点における滞在人口の増加率	100.0%※1 (2022年)	増加※1	増加 (引用元計画に合わせて更新)

※1 岸和田市交通まちづくりアクションプラン（総合交通戦略編）より引用。引用元の計画改定時に合わせて更新を行う。

(3) 交通ネットワークの機能強化に関する目標値

分類	項目	基準値	目標値 (2026年)	目標値 (2034年)
成果指標	市内をスムースに移動できると感じている市民の割合	36.1%※1 (2022年)	39.0%※1	増加 (引用元計画に合わせて更新)
	市全体の人口に対する市内全域の路線バス（ローズバスを含む）利用者が占める割合	1.3%※2 (2022年)	1.7%※2	増加 (引用元計画に合わせて更新)
	市全体の人口に対する市内鉄道駅乗車人員が占める割合	20.5%※2 (2021年)	26.0%※2	増加 (引用元計画に合わせて更新)

※1 将来ビジョン・岸和田 第1期基本計画 みんなでめざそう値より引用。引用元の計画改定時に合わせて更新を行う。

※2 岸和田市交通まちづくりアクションプラン 第3編 総合交通戦略編より引用。引用元の計画改定時に合わせて更新を行う。

(4) 災害に対する安全性の向上に関する目標値

分類	項目	基準値	目標値 (2026年)	目標値 (2034年)
成果指標	市全体の人口に対する居住誘導区域外の災害ハザードエリア※1の人口割合	2.5%※2 (令和2年国勢調査)	減少	減少

※1 災害危険区域、土砂災害（特別）警戒区域、浸水想定区域（計画規模）の浸水深3.0m以上の区域、家屋倒壊等氾濫想定区域（河岸侵食）

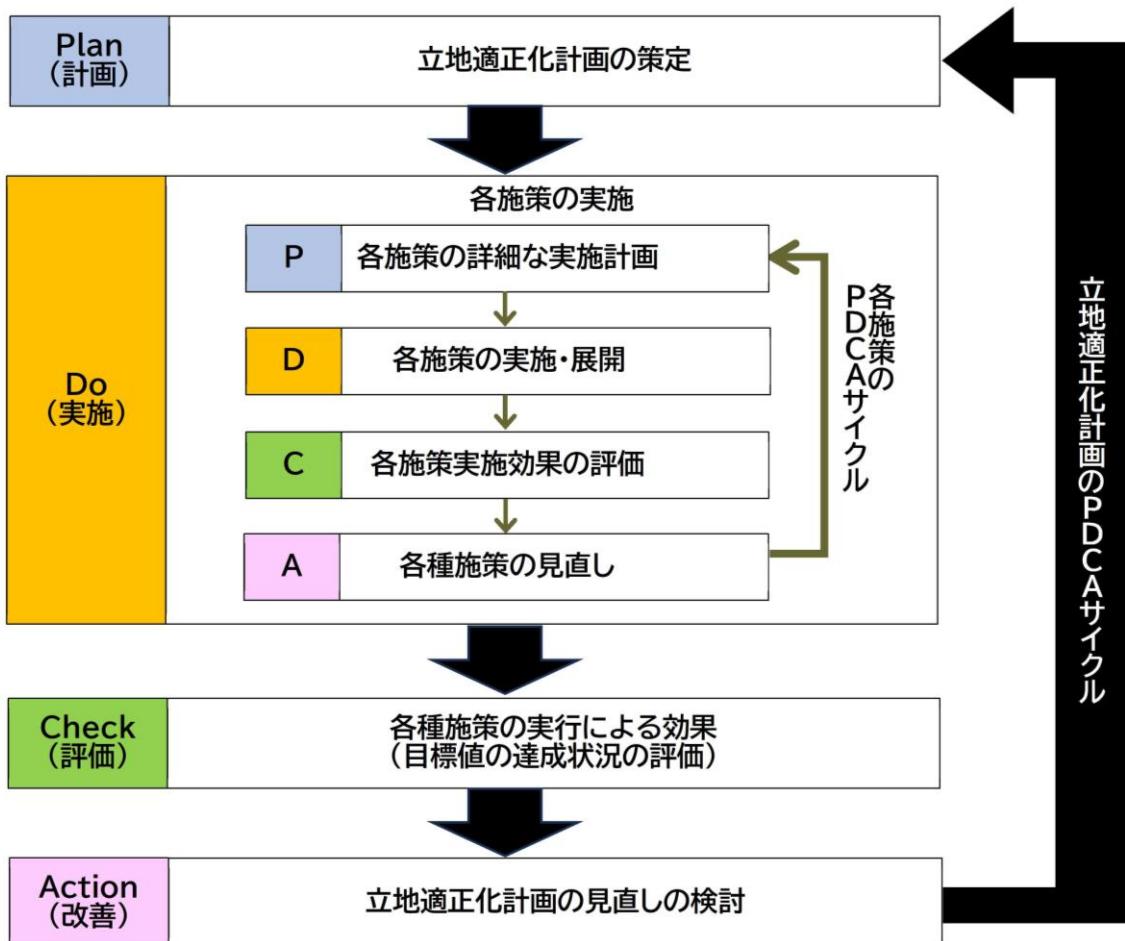
※2 令和2年国勢調査、国土技術政策総合研究所 将来人口・世帯予測ツールV3（R2国調対応版）を用いたGISによる推計値（100m メッシュ重心と災害ハザードエリアのGISデータの空間情報解析）

2. 施策達成状況に関する評価方法

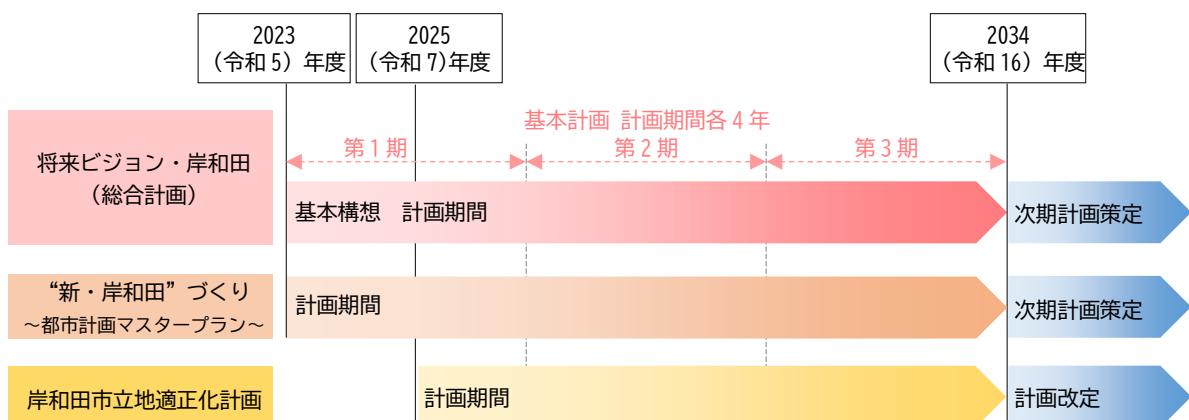
本計画は「“新・岸和田”づくり～都市計画マスタープラン～」と整合を図りながら、おおむね5年毎に調査、分析及び評価を行い、計画の進捗や妥当性等を精査、検討するとともに、必要に応じて計画を見直します。

計画の評価では、目標値の達成状況だけでなく、都市計画法等に基づく規制的手法等の誘導・規制の実施状況についても、誘導施策の実施状況と一体的に評価するものとします。

■PDCAサイクルによる計画見直しのイメージ



■上位・関連計画と本計画の計画期間と見直しスケジュールのイメージ





岸和田市立地適正化計画
2025(令和7)年4月策定

【発行】大阪府岸和田市
〒596-8510 岸和田市岸城町7番1号
電話 (072)423-2121(代)
【編集】まちづくり推進部 交通まちづくり課