

岸和田市地域公共交通協議会 規約及び諸規程

1. 岸和田市地域公共交通協議会 規約
2. 岸和田市地域公共交通協議会 分科会規程
3. 岸和田市地域公共交通協議会 幹事会規程
4. 岸和田市地域公共交通協議会 事務局規程
5. 岸和田市地域公共交通協議会 会議運営規程
6. 岸和田市地域公共交通協議会 会議傍聴規程
7. 岸和田市地域公共交通協議会 財務規程
8. 岸和田市地域公共交通協議会 報償及び費用弁償規程
9. 岸和田市地域公共交通協議会 特定個人情報取扱規程

岸和田市地域公共交通協議会 規約

(設置)

第1条 道路運送法（昭和26年法律第183号）、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年3月30日付国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号）並びに都市・地域総合交通戦略要綱（平成21年度3月16日付国都街第77号）の規定に基づき、岸和田市が主宰する岸和田市地域公共交通協議会（以下「交通協議会」という。）を設置する。

(事務所)

第2条 交通協議会は、事務所を大阪府岸和田市岸城町7番1号（岸和田市役所内）に置く。

(目的)

第3条 交通協議会は、地域における需要に応じた市民生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項について、協議又は連絡調整を行うことを目的とする。また、交通施設の整備、移動手段の利便性向上などの交通施策を効果的に推進するため、総合的かつ戦略的な交通まちづくりアクションプラン（以下、「交通まちづくりアクションプラン」という。）の策定に関する意見聴取及び交通まちづくりアクションプランの進捗管理に関する連絡調整を行うことを目的とする。

(事業)

第4条 交通協議会は、第3条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 地域の実情に応じた公共交通サービスに関する協議又は連絡調整
- (2) 公共交通の利便性向上策に関する協議又は連絡調整
- (3) 交通まちづくりアクションプランの策定に関する意見聴取
- (4) 交通まちづくりアクションプランに位置付けられた事業の進捗管理に関する連絡調整
- (5) 交通まちづくりアクションプランに位置付けられた事業の実施に関する連絡調整
- (6) 前各号に掲げるもののほか、交通協議会の目的を達成するために必要な業務

(組織)

第5条 交通協議会は、次に掲げる者（以下、「委員」という。）をもって構成する。

- (1) 岸和田市長又はその指名する者
- (2) 公共交通事業者又はその指名する者及びその組織する団体
- (3) 公共交通事業者の運転手が組織する団体又はその指名する者
- (4) 道路管理者又はその指名する者
- (5) 公安委員会の長又はその指名する者
- (6) 住民又は旅客
- (7) 学識経験者その他交通協議会が必要と認める者
- (8) 大阪運輸支局長又はその指名する者
- (9) 関係行政機関の職員
- (10) その他岸和田市長が必要と認める者

(役員の数)

第6条 交通協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長1人
- (2) 副会長1人
- (3) 監事2人

2 会長、副会長及び監事は相互に兼ねることはできない。

(会長、副会長及び監事)

第7条 会長は、岸和田市長又はその指名する者とする。

- 2 副会長及び監事は、委員の中から会長が指名する。
- 3 会長は、交通協議会を代表し、会務を総理する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。
- 5 監事は、交通協議会の出納監査を行ない、監査の結果を会長に報告する。

(会議)

第8条 交通協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 会議の議決方法は、出席した委員による全会一致を原則とする。ただし、意見が分かれる等、議長がやむを得ないと認めるときは、議長及び出席委員の3分の2以上の多数をもって決するものとする。
- 4 会議は原則として公開とする。ただし、次の各号のいずれかに該当する場合は、議長は会議に諮って公開しないことができる。
 - (1) 岸和田市情報公開条例（平成12年3月21日条例第9号）第8条に規定する非公開情報が含まれる事項に関して調査又は審議するとき。
 - (2) 会議を公開することにより、公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められるとき。
- 5 会議の案件について、議長が軽微な事案と判断したものについては、各委員に対する書面での報告事項として処理できるものとする。
- 6 交通協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 7 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第9条 交通協議会で協議が調った事項については、委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(分科会)

第10条 会長は、第4条各号に掲げる事項について専門的な協議又は調整を行うため、必要に応じ交通協議会に分科会を置くことができる。

- 2 分科会で決議された事項は、交通協議会にて審議の上決定する。
- 3 交通協議会での分科会事項の決定については書面審議を可とする。
- 4 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

第11条 交通協議会の業務を処理するため、交通協議会に事務局を置く。

- 2 事務局は、岸和田市まちづくり推進部に置く。
- 3 事務局に事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
- 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費の負担)

第 12 条 交通協議会の運営に要する経費は、岸和田市からの負担金、補助金、その他収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第 13 条 交通協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(幹事会)

第 14 条 会長は、交通協議会の財務に関する事項について、協議又は調整を行うため、必要に応じ交通協議会に幹事会を置くことができる。

- 2 幹事会で決議された事項は、交通協議会の決議とみなす。
- 3 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(報償及び費用弁償)

第 15 条 委員は、会議に出席したときは報償及び費用の弁償を受けることができる。

- 2 前項に規定する報償及び費用弁償の額並びに支給方法等は、会長が別に定める。

(交通協議会が解散した場合の措置)

第 16 条 交通協議会が解散した場合には、交通協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第 17 条 この規約に定めるもののほか、交通協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成 27 年 11 月 2 日から施行する。

岸和田市地域公共交通協議会 分科会規程

(趣旨)

第1条 この規程は、岸和田市地域公共交通協議会規約（以下「規約」という。）第10条第3項の規定に基づき、岸和田市地域公共交通協議会（以下「交通協議会」という。）の分科会に関し必要な事項を定める。

(所掌事務)

第2条 分科会は、規約第4条各号に掲げる事項について、専門的な協議又は調整を行うものとする。

(組織)

第3条 分科会の名称及び協議事項は、別表のとおりとする。

2 分科会を構成する委員は（以下、「分科会員」という。）は、交通協議会の会長が指名する。

(分科会長)

第4条 分科会に、分科会長を置く。

2 分科会長は、交通協議会の会長が指名する。

3 分科会長は、分科会を代表し、会務を総理する。

(会議)

第5条 分科会の会議は、分科会長が招集し、議長となる。

2 分科会の会議は、分科会員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 分科会の会議は、必要に応じて関係する他の分科会と合同で開催することができる。

4 分科会の会議の議決方法は、出席した分科会員による全会一致を原則とする。ただし、意見が分かれる等、会長がやむを得ないと認めるときは、会長及び出席分科会員の3分の2以上の多数をもって決するものとする。

5 分科会の会議の公開については、規約を準用するものとする。

6 分科会の会議の案件について、分科会長が軽微な事案と判断したものについては、各分科会員に対する書面での報告事項として処理できるものとする。

7 分科会は、必要があると認めるときは、分科会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、意見等を求めることができる。

(協議結果の報告)

第6条 分科会長は、分科会の協議結果について、交通協議会に報告するものとする。

(傍聴)

第7条 傍聴については、岸和田市地域公共交通協議会会議傍聴規程を準用するものとする。

(報償及び費用弁償)

第8条 分科会員の報償及び費用弁償については、岸和田市地域公共交通協議会報償及び費用弁償規程を準用するものとする。

(庶務)

第9条 分科会の会議の庶務は、交通協議会事務局が行う。

(その他)

第10条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成27年11月2日から施行する。

附 則

この規程は、令和元年7月16日から施行する。

別表（第3条関係）

分科会名	協議事項
地域公共交通分科会	<ul style="list-style-type: none"> ■地域公共交通活性化及び再生に関する法律第6条第1項に基づく協議会に関する事 ■道路運送法施行規則第9条の2に基づく地域公共交通会議に関する事 ■地域公共交通確保維持改善事業に関する事 ■その他会長が必要と認める事項
総合交通戦略分科会	<ul style="list-style-type: none"> ■都市・地域総合交通戦略の策定に関する意見聴取 ■その他会長が必要と認める事項
バリアフリー基本構想分科会	<ul style="list-style-type: none"> ■高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第24条の4及び第26条に基づく協議会に関する事 ■その他会長が必要と認める事項

岸和田市地域公共交通協議会 幹事会規程

(趣旨)

第1条 この規程は、岸和田市地域公共交通協議会規約（以下「規約」という。）第14条第3項の規定に基づき、岸和田市地域公共交通協議会（以下「交通協議会」という。）の幹事会に関し必要な事項を定める。

(所掌事務)

第2条 幹事会は、財務規程に掲げる事項について、協議又は調整を行うものとする。

(組織)

第3条 幹事会は、別表に掲げる次の者（以下、「幹事」という。）をもって構成する。

- (1) 岸和田市長又はその指名する者
- (2) 公共交通事業者又はその指名する者及びその組織する団体
- (3) 関係行政機関の職員

(会議)

第4条 幹事会の会議は、会長が招集し、議長となる。

- 2 幹事会の会議は、幹事の過半数が出席しなければ、開くことができない。
- 3 幹事会の会議の議決方法は、出席した幹事による全会一致を原則とする。ただし、意見が分かれる等、会長がやむを得ないと認めるときは、会長及び出席幹事の3分の2以上の多数をもって決するものとする。
- 4 幹事会の会議の公開については、規約を準用するものとする。
- 5 幹事会の会議の案件について、会長が軽微な事案と判断したものについては、各幹事に対する書面での報告事項として処理できるものとする。
- 6 幹事会は、必要があると認めるときは、幹事以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、意見等を求めることができる。

(書面による決議)

- 第5条 この規程による会議において議決をすべき場合において、幹事全員の承諾があるときは書面決議をすることができる。
- 2 この規程による会議において議決すべきものとされた事項については、幹事全員の書面による合意があったときは、書面による決議があったものとみなす。
 - 3 この規程による会議において議決すべきものとされた事項についての書面による決議は、会議の決議と同一の効力を有する。

(協議結果の報告)

第6条 会長は、幹事会の協議結果について、交通協議会に報告するものとする。

(傍聴)

第7条 傍聴については、岸和田市地域公共交通協議会会議傍聴規程を準用するものとする。

(報償及び費用弁償)

第8条 幹事の報償及び費用弁償については、岸和田市地域公共交通協議会報償及び費用弁償規程を準用するものとする。

(庶務)

第9条 幹事会の会議の庶務は、交通協議会事務局が行う。

(その他)

第10条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成27年11月2日から施行する。

別表（第3条関係）

第3条の区分		職名	備考
第1号	岸和田市長又はその指名する者	岸和田市副市長	会長
		まちづくり推進部長	
第2号	公共交通事業者又はその指名する者及びその組織する団体	タクシー岸和田会 会長	
		南海ウイングバス南部(株) 常務取締役 支配人	
第3号	関係行政機関の職員	大阪府 都市整備部 交通道路室 道路整備課 参事	

岸和田市地域公共交通協議会 事務局規程

(趣旨)

第1条 この規程は、岸和田市地域公共交通協議会規約第11条の規定に基づき、岸和田市地域公共交通協議会（以下「交通協議会」という。）の事務局に関し、必要な事項を定めるものとする。

(所掌事務)

第2条 事務局は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 交通協議会の会議に関する事。
- (2) 交通協議会の資料作成に関する事。
- (3) 交通協議会の庶務に関する事。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、交通協議会の運営に関し必要な事項

(職員等)

第3条 事務局に事務局長、その他必要な職員を置く。

- 2 事務局長は、岸和田市まちづくり推進部市街地整備課長をもって充てる。
- 3 事務局員は、岸和田市の職員をもって充てる。

(事務の専決)

第4条 交通協議会の事務は、すべて会長の決裁を得なければ執行することができない。ただし、事務局長は、第5条に定めるところにより、事務の一部を専決することができる。

(事務局長の専決事項)

第5条 事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りでない。

- (1) 事務局の運営に関する事。
- (2) 交通協議会の開催及び運営に関する事。
- (3) 交通協議会の運営に関する諸規程の軽微な変更に関する事。
- (4) 契約及び支出負担行為については、岸和田市事務決裁規程（昭和63年9月21日庁達第2号）に定められている課長専決事項に相当する事項に関する事。
- (5) 物品及び現金の出納に関する事。
- (6) 前各号に掲げるもののほか、軽易な事項に関する事。

(文書の取扱い)

第6条 事務局における文書の收受、配布、処理編集、保存その他文書に関し必要な事項は、岸和田市において定められている文書の取扱いの例による。

(公印の取扱い)

第7条 交通協議会の公印の種類は会長印とし、公印の名称、形状、書体、寸法、用途、個数及び管理者は、別表のとおりとする。

- 2 交通協議会の公印の保管、取扱い等については、岸和田市において定められている公印の取扱いの例による。

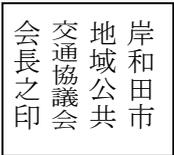
(委任)

第8条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成27年11月2日から施行する。

別表（第7条関係）

名称	形状	書体	寸法 (ミリメートル)	用途	個数	管理者
岸和田市地域公共交通協議会会長の印		てん書	21×21	会長名をもって発する文書	1	事務局長

岸和田市地域公共交通協議会 会議運営規程

(趣旨)

第1条 この規程は、岸和田市地域公共交通協議会規約（以下「規約」という。）第8条第7項の規定に基づき、岸和田市地域公共交通協議会の議事及び会議運営に関し必要な事項を定める。

(招集)

第2条 会長は、会議を招集しようとするときは、開催日の1週間前までに、開催の日時、場所、議案その他必要事項を委員に通知しなければならない。ただし、緊急を要する場合は、この限りでない。

(出欠の届出)

第3条 委員は、事前に出欠の有無を会長に届け出るものとする。

(代理出席)

第4条 委員がやむを得ず欠席する場合は、その所属する団体の代理の者が出席し、議決権を行使することができる。

(会議録の調製)

第5条 議長は、会議録を調製し、次に掲げる事項を記録する。

- (1) 会議の開催日時及び場所
- (2) 出席した委員等の氏名
- (3) 会議の内容
- (4) その他会議において必要と認めた事項

2 会議録には、議長及び議長が指名した1人の委員が署名する。

(会議録等の公開)

第6条 会議録及び会議資料は、原則として公開とする。ただし、規約第8条第4項ただし書きの規定により、非公開とされた部分については、非公開とすることができる。

2 前項に規定する公開に関し必要な事項は、議長が会議に諮り別に定める。

(傍聴)

第7条 傍聴を希望する者は、規約第8条第4項のただし書きの規定により会議が非公開とされた場合を除き、会議を傍聴することができる。

2 会議の傍聴に関し必要な事項は、議長が会議に諮り別に定める。

(その他)

第8条 この規程に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、議長が別に定める。

附 則

この規程は、平成27年11月2日から施行する。

岸和田市地域公共交通協議会 会議傍聴規程

(趣旨)

第1条 この規程は、岸和田市地域公共交通協議会会議運営規程第7条第2項の規定に基づき、傍聴に関し必要な事項を定める。

(非公開の決定等)

第2条 議長は、会議の開催の決定後すみやかに、岸和田市地域公共交通協議会規約第8条第4項の規定により会議の全部又は一部を公開又は非公開とすることを決定する。

2 同一会議において非公開とする事項とその他の事項とを審議するときは、非公開事項を審議した後、公開するものとする。

(会議開催の事前公表)

第3条 公開する会議の事前公表は、会議の開催日の7日前までに、次の各号に掲げる方法により行うほか、可能な範囲で市広報に掲載する。

- (1) 協議会事務局担当課の窓口への掲示
- (2) 市役所新玄関横掲示板への掲示
- (3) 市ホームページへの掲載

(傍聴人の定員)

第4条 会議の傍聴人は、一般傍聴人及び報道関係者とする。

2 議長は、会議場の都合等により傍聴人の定員を定めることができる。

3 傍聴人の決定は、先着順により決定する。

4 傍聴人の受付は、会議場前において会議の開始の30分前から10分前までの間に行う。ただし、定員を超えた場合はその時点で受付を終了するものとする。

(傍聴できない者)

第5条 次の各号に該当する者は、傍聴することができない。

- (1) 銃器その他危険物を携帯している者
- (2) 酒気を帯びていると認められる者
- (3) 張り紙、ビラ、プラカード、旗及びのぼりの類を持っている者
- (4) 笛、ラッパ、太鼓その他の楽器の類を携帯している者
- (5) 前各号に定めるもののほか、審議を妨害し又は人に迷惑を及ぼすおそれがあると認められる者

(傍聴人の守るべき事項)

第6条 傍聴人は会議場においては、次の事項を守らなければならない。

- (1) 会議場における発言に対して、拍手その他の方法により公然と賛否を表明しないこと。
- (2) 会議場内において発言しないこと。
- (3) 他の傍聴人の迷惑になる行為をしないこと。
- (4) 会議場において、写真撮影、録画、録音を行わないこと。ただし、議長が特別に承認した行為はこの限りではない。
- (5) 指定された席に着席し、みだりに席をはなれないこと。
- (6) 鉢巻き、腕章の類をする等の示威的行為をしないこと。
- (7) 飲食又は喫煙をしないこと。
- (8) 携帯電話を使用しないこと。なお、携帯電話の電源は切ること。
- (9) 前各号に掲げるもののほか、協議会の審議の秩序を乱し、または審議の支障となる行為をしないこと。

(事務局の指示)

第7条 傍聴人は、事務局の職員の指示に従わなければならない。

(違反に対する措置)

第8条 傍聴人がこの規程に違反するときは、議長はこれを制止し、その命令に従わないときは、これを退場させることができる。

(その他)

第9条 この規程に定めるもののほか、会議の傍聴に関し必要な事項は、議長が別に定める。

附 則

この規程は、平成27年11月2日から施行する

岸和田市地域公共交通協議会 財務規程

(趣旨)

第1条 この規程は、岸和田市地域公共交通協議会規約（以下「規約」という。）第13条の規定に基づき、岸和田市地域公共交通協議会（以下「交通協議会」という。）の財務に関し、必要な事項を定めるものとする。

(予算)

第2条 交通協議会の予算は、岸和田市からの負担金、補助金、繰越金及びその他の収入をもって歳入とする。また交通協議会の運営及び事業に係る経費をもって歳出とする。

- 2 交通協議会の会長（以下「会長」という。）は、毎会計年度予算を調製し、幹事会の承認を得るものとする。
- 3 交通協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終了する。
- 4 会長は、第2項の規定により、予算が幹事会の承認を得たときは、当該予算書の写しを速やかに岸和田市長に送付しなければならない。

(予算の補正)

第3条 会長は、会計年度の途中において、既定予算に補正の必要が生じたときは、これを調製し、速やかに幹事会に諮るものとする。

- 2 前項の規定により、補正予算が幹事会の承認を得たときは、前条第4項の規定を準用する。

(予算区分)

第4条 歳入予算の款、項及び目の区分は、別表第1のとおりとする。

- 2 歳出予算の款、項及び目の区分は、別表第2のとおりとする。
- 3 当該年度において臨時かつ特別な理由があるときは、別表第1及び別表第2に定める以外の項及び目を定めることができる。

(予算の流用及び予備費の充用)

第5条 歳出予算の流用及び予備費の充用は、岸和田市の例によるものとする。

- 2 会長は、前項の規定により歳出予算の流用又は予備費の充用をしたときは、直後の幹事会に報告しなければならない。

(出納及び現金等の保管)

第6条 交通協議会の出納は、事務局長が行う。

- 2 交通協議会に属する現金等は、銀行その他の金融機関に預け入れなければならない。

(交通協議会出納員)

第7条 事務局長は、交通協議会の事務局員のうちから交通協議会出納員を命ずることができる。

- 2 交通協議会出納員は、事務局長の命を受けて、交通協議会の出納その他会計事務をつかさどる。

(収入及び支出の手続)

第8条 交通協議会の予算に係る収入及び支出の手続きは、岸和田市の例により行うものとする。

- 2 交通協議会の出納員は、次の各号に定める簿冊を備え、出納の管理を行うものとする。

- (1) 予算整理簿
- (2) 前号に掲げるもののほか、必要な簿冊

(決算等)

第9条 会長は、毎会計年度終了後、遅滞なく、交通協議会の決算を調製し、幹事会の承認を得るものとする。

- 2 会長は、前項の承認を得るにあたっては、規約第7条の規定に定められた監事の監査を受け、その結果を添えなければならない。
- 3 会長は、第1項の規定により幹事会の承認を得たときは、当該決算書の写しを速やかに岸和田市長に送付しなければならない。

(委任)

第10条 この規程に定めるもののほか、この規程の実施に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成27年11月2日から施行する。

別表第1（第4条関係）

歳入予算の款、項及び目の区分

款	項	目
1 負担金	1 負担金	1 負担金
2 補助金	1 補助金	1 補助金
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金
4 諸収入	1 諸収入	1 雑入

別表第2（第4条関係）

歳出予算の款、項及び目の区分

款	項	目
1 運営費	1 会議費	1 会議費
	2 事務費	1 事務費
2 事業費	1 事業費	1 事業費
3 予備費	1 予備費	1 予備費

岸和田市地域公共交通協議会報償及び費用弁償規程

(趣旨)

第1条 この規程は、岸和田市地域公共交通協議会規約（以下「規約」という。）第15条の規定に基づき、岸和田市地域公共交通協議会の委員（以下「委員」という。）の報償及び費用弁償に関し、必要な事項を定めるものとする。

(報償の額)

第2条 委員の報償は月額9,000円とする。ただし、次に掲げる委員については、これを支給しないものとする。

- (1) 国、府、市及びその他団体の常勤職員
- (2) 公共交通事業者及びその組織する団体並びに公安委員会からの選出委員
- (3) 前2号に定めるもののほか、申し出のあった委員

(費用弁償の額)

第3条 委員が公務のため旅行したときは、その旅行について費用弁償として旅費を支給する。ただし、前条各号に規定する委員については、これを支給しないものとする。

2 前項の規定により、支給する旅費の額は、岸和田市の例によるものとする。

(その他)

第4条 この規程に定めるもののほか、この規程の実施に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成27年11月2日から施行する。

岸和田市地域公共交通協議会 特定個人情報取扱規程

(目的)

第1条 本規程は、岸和田市地域公共交通協議会（以下、「交通協議会」という。）における個人番号及び特定個人情報（以下、「特定個人情報等」という。）の適正な取扱いの確保に関し、必要な事項を定める。

(用語の定義等)

第2条 本規程で掲げる用語の定義は、行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律、その他の関係法令の定めに従う。

(個人番号を取り扱う事務の範囲)

第3条 交通協議会が個人番号を取り扱う事務の範囲は給与所得の源泉徴収票（支払報告書）の作成事務に限定する。

(組織体制)

第4条 交通協議会は、特定個人情報等を取り扱う事務については、事務取扱担当者を明確にする。
2 事務取扱担当者は、事務局員とし、事務局長を責任者とする。
3 事務取扱担当者は、特定個人情報等の保護に十分な注意を払うものとし、守秘義務を負う。

(特定個人情報等の取扱状況の確認)

第5条 事務取扱担当者は、特定個人情報等の取扱い状況の執務記録を作成、保存するものとする。
2 事務取扱責任者は、執務記録の内容を定期的に確認する。

(情報漏洩事案等への対応)

第6条 事務取扱担当者は、特定個人情報等の漏洩、滅失または毀損による事故が発生したことを知った場合またはその可能性が高いと判断した場合は、事務取扱責任者にただちに報告する。

(管理区域及び取扱区域)

第7条 交通協議会は、特定個人情報等の情報漏えい等を防止するため、特定個人情報を管理する区域及び特定個人情報等を取り扱う事務を実施する区域を明確にする。

(書類を持ち出す場合の漏えい等の防止)

第8条 交通協議会は特定個人情報等が記録された書類等の持出しは、次に掲げる場合を除き禁止する。
(1) 行政機関等への法定調書の提出。
2 事務取扱担当者は、特定個人情報等が記録された書類等を持ち出す場合、封筒に封入し鞆に入れて搬送する等、紛失・盗難等を防ぐための安全な方策を講ずるものとする。

(個人番号の取得、提供の求め、本人確認)

第9条 交通協議会は、第3条に規定する事務を処理するために必要がある場合に限り、本人に対して個人番号の提供を求めることができるものとする。
2 本人から個人番号の提供を受けたときは、関係法令等に基づき本人確認を行うこととする。

(第三者提供の停止)

第10条 特定個人情報等が違法に第三者に提供されていることを知った本人からその提供の停止が求められた場合であって、その求めに理由があることが判明したときは、第三者への提供を停止する。

(特定個人情報等の廃棄、廃棄の記録)

第11条 交通協議会は、保管期間を経過した書類について、次の通り速やかに廃棄する。
(1) 特定個人情報等を含む書類の廃棄は、焼却等の復元不可能な手法により廃棄する。
2 特定個人情報等を廃棄したときは、廃棄等の記録を保存する。

(所管官庁等への報告)

第 12 条 事務取扱責任者は、特定個人情報等の漏えい的事实又は漏えいの恐れを把握した場合には、直ちに特定個人情報保護委員会及び所管官庁に報告する。

(罰則)

第 13 条 交通協議会は、本規程に違反した事務局員に対して岸和田市の基準に基づき処分を行う。

(その他)

第 14 条 この規程に定めるもののほか、必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成 28 年 8 月 4 日より施行する。

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員名簿

令和元年11月1日現在

所属・職名	氏名	備考
大阪市立大学 名誉教授	日野 泰雄	会長
岸和田市福祉部福祉政策課長	西村 寿員	
岸和田市福祉部障害者支援課長	長谷川 真紀	
岸和田市魅力創造部観光課長	西河 鉄二	
岸和田市まちづくり推進部都市計画課長	山田 俊晴	
岸和田市まちづくり推進部建設指導課長	日下 敬三	
岸和田市まちづくり推進部住宅政策課長	松下 英俊	
南海電気鉄道株式会社 鉄道営業本部 総括部 課長	中野 崇	
西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 大阪支社 総務企画課 課長	梅澤 浩二	
南海ウイングバス南部株式会社 常務取締役 支配人	芥子 孝満	
国土交通省 大阪国道事務所 南大阪維持出張所 所長	原 利恵子	
大阪府岸和田土木事務所 管理課 課長	勝藤 登	
岸和田市建設部建設管理課長	岸 勝志	
岸和田市建設部高架事業・道路整備課長	奥野 光好	
岸和田市建設部水とみどり課長	原 博伸	
大阪府岸和田警察署 交通課 課長	石田 弘治	
岸和田市旭校区長	古石 寛治	
岸和田市常盤校区長	西村 和幸	
岸和田市老人クラブ連合会 副会長	安野 啓藏	
岸和田市身体障害者福祉会 副会長	羽室 純一	
岸和田市視覚障害者協会 副会長	石崎 洋志治	
岸和田市聴覚障害者福祉会 会長	葛迫 直人	
国立和歌山工業高等専門学校 環境都市工学科 准教授	伊勢 昇	
国土交通省近畿運輸局 大阪運輸支局 首席運輸企画専門官（総務企画）	後藤 孝行	
国土交通省近畿地方整備局 建政部 都市整備課 課長	鈴木 豪	
大阪府都市整備部 交通道路室 道路整備課 参事	梶川 正純	
オブザーバー		
大阪府住宅まちづくり部建築指導室 建築企画課福祉のまちづくりグループ 主査	西山 憲一	

(敬称略 順不同)

交通バリアフリーに関する取り組み

1. 岸和田市交通バリアフリー基本構想 (平成16~18年で3地区策定)



「JR阪和線
東岸和田駅 周辺地区」
(平成16年5月策定)



「南海本線
岸和田駅 周辺地区」
(平成17年5月策定)



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

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

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

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

バリアフリー基本構想の策定（見直し）へ

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

■ 岸和田市地域公共交通協議会（本体協議会）での取組み

・・・ 岸和田市交通まちづくりアクションプラン ・・・

基本計画編

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

(【基本計画編】P.4より)



公共交通編

総合交通戦略編

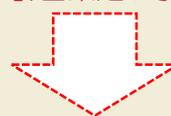
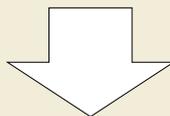
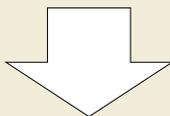
**バリアフリー
基本構想編**

その他

「岸和田市地域公共交通網形成計画」
平成29年11月策定

「岸和田市総合交通戦略」
平成31年2月策定

R元年～R3年にて
計画策定 予定



進行管理

進行管理

進行管理

進行管理

本体協議会 と バリアフリー基本構想分科会の進行イメージ

※令和2年度まで記載



※岸和田周辺地区は令和3年度予定

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〕

目 次

第1編 基本計画編	1
1. 交通まちづくりアクションプランについて	3
1.1 背景と目的	3
1.2 計画の位置付け	4
1.3 対象とする区域	5
1.4 対象とする交通手段	5
1.5 目標年次	5
2. 本市の現況と都市活動・交通に関する課題	7
2.1 概況	7
2.1.1 市勢	7
2.1.2 土地利用状況	8
2.1.3 人口	11
2.1.4 身体障害者手帳交付者数の推移	14
2.1.5 主な施設の立地状況	15
2.1.6 観光の現状	17
2.1.7 人の動き	18
2.1.8 まとめ	24
2.2 交通の現状	26
2.2.1 鉄道	26
2.2.2 バス	29
2.2.3 タクシー	34
2.2.4 自動車	35
2.2.5 緊急交通路	40
2.2.6 自転車	41
2.2.7 歩行者	42
2.2.8 交通結節点*	43
2.2.9 まとめ	44
2.3 まちづくりに関する施策	46
2.4 都市活動・交通の将来動向	47
2.4.1 将来人口動向	47
2.4.2 公共交通利用の見通し	47
2.5 岸和田市の都市活動・交通に関する課題	51
2.5.1 課題整理の分類について	51
2.5.2 課題抽出にあたっての視点	52

2.5.3 都市活動・交通に関する課題	53
3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について	57
3.1 まちづくりビジョン等で示されている将来像	57
3.1.1 目指すまちの姿	58
3.1.2 まちの骨格となる軸	59
3.1.3 拠点の設定	60
3.2 基本理念	61
3.3 基本方針	62
3.4 将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について	66
3.4.1 活動と移動の階層構造による方向性	66
3.4.2 広域圏の方向性	67
3.4.3 近隣圏の方向性	68
3.4.4 生活圏の方向性	69



第1編

基本計画編





1. 交通まちづくりアクションプランについて

1.1 背景と目的

近年における人口減少や少子高齢化の進展、環境問題への対応、自治体における厳しい財政状況など、交通施策を取り巻く社会経済情勢は大きく変化しています。また、これまでの交通施策は、増加する自動車交通に対応した道路整備等の交通インフラ整備、公共交通サービスの充実を中心に進めてきました。また、まちづくり政策は、市街地開発事業や土地利用規制などを通じて進められてきました。

今後は、交通政策とまちづくり政策を個別に進めるのではなく、一体的に進めるとともに、まちづくりを推進していく視点から、交通政策を考えていくことが求められます。

こうした中、国の交通政策に関する基本法制として、国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「交通政策基本法*」が平成 25(2013)年 12 月に公布され、「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*」等の公共交通に関する法律が平成 26(2014)年 5 月に公布されており、関連事業も創設されています。

本市は、大阪府泉州地域の中心部に位置しており、市内には阪神高速湾岸線、阪和自動車道、国道 26 号、国道 170 号などの主要幹線道路をはじめ、JR 阪和線の快速及び南海本線の特急の停車駅があり、泉州地域における交通の要衝となっています。また、岸和田駅を起終点に市内平野部の主な公共施設などを結ぶ地域巡回ローズバス*、岸和田駅等と山手地域を連絡するように路線バスが運行しています。

しかし、近年の人口減少や少子高齢化が進展する中、市民の活動や移動の範囲が市域を越えて広がるなど、これまでの市単体の交通手段・局所的な施策では対応できない事象が顕在化し、市民の移動を支える交通環境に多大な課題を有する状態にあります。本市だけではなく、泉州地域の将来動向を見据え、顕在化する課題を明確にした上で、その改善に資する施策展開が求められています。

以上を踏まえ、岸和田市交通まちづくりアクションプランを策定するとともに、目指すまちの姿を実現させるための交通面からの施策を推進することとなりました。

*印の付いている用語は、巻末の「用語集」に説明を記載しています。

1.2 計画の位置付け

「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）*」や「岸和田市都市計画マスタープラン*」等を上位計画とします。

岸和田市公共交通検討委員会で提言された公共交通のあり方での基本方針である「将来にわたって、みんなが使える公共交通サービスを実現する」を踏まえた計画とし、まちづくり及び公共交通に関連する計画と適切に整合を図ります。

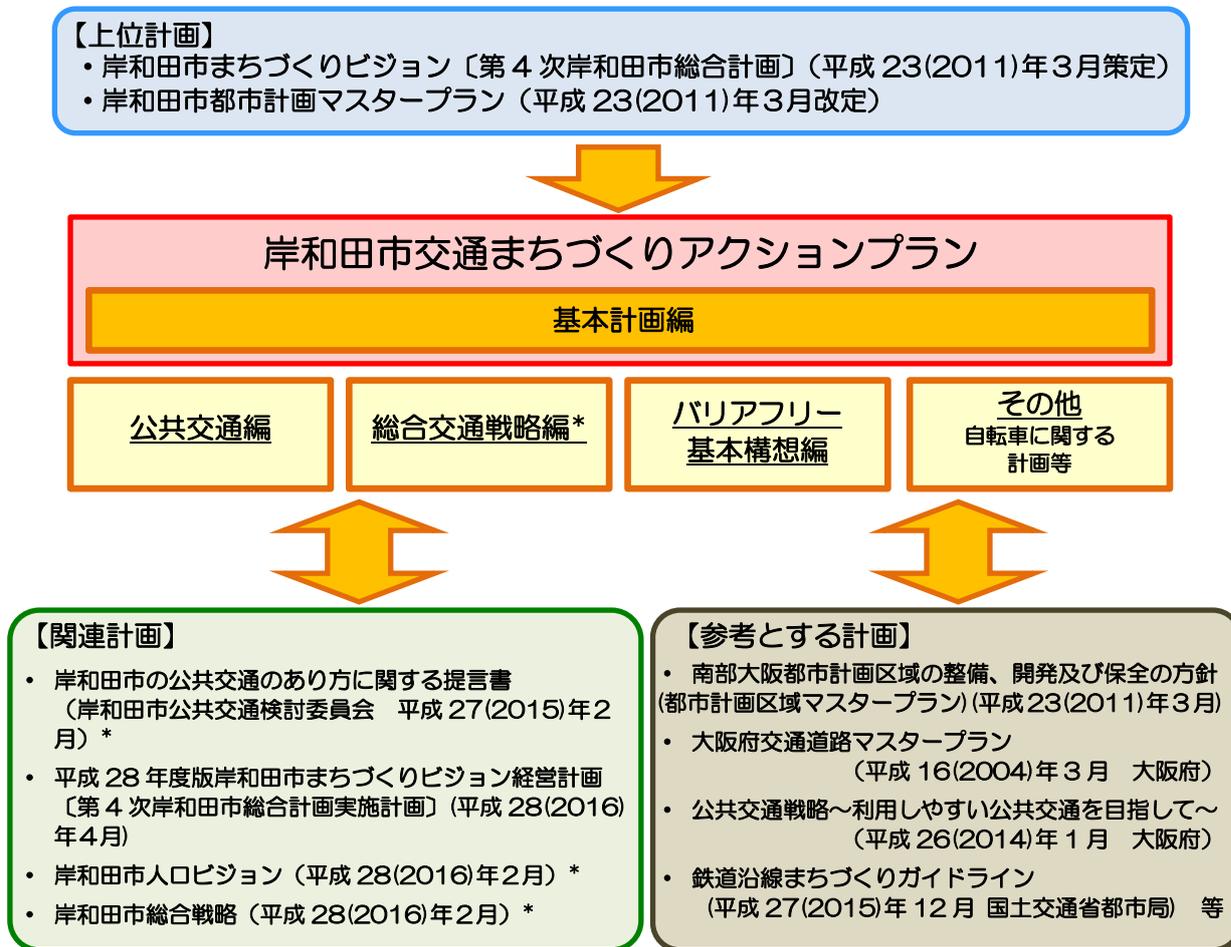


図 1-1 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の位置付け

1.3 対象とする区域

岸和田市交通まちづくりアクションプランで対象とする区域は、「岸和田市全域」とします。

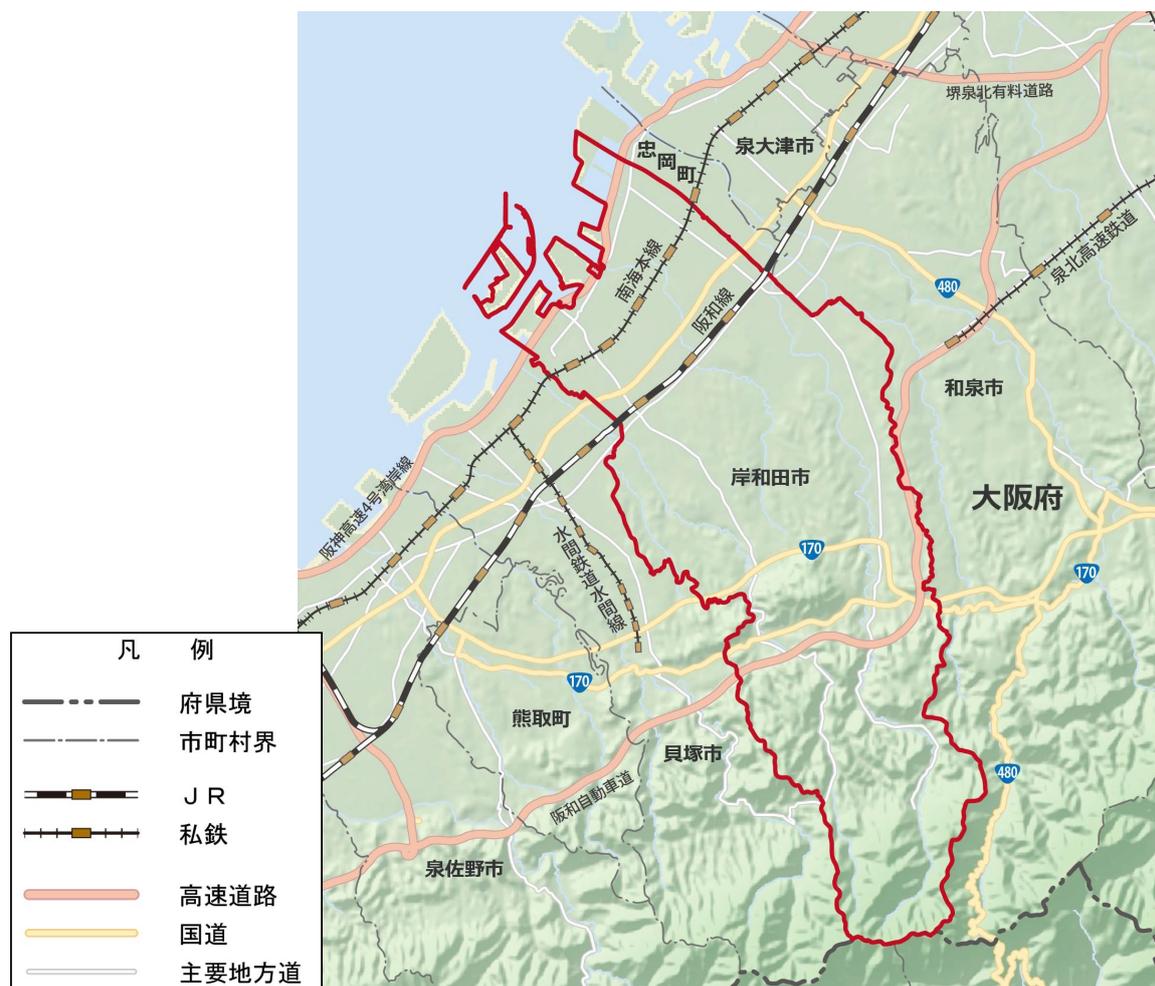


図 1-2 対象とする区域

1.4 対象とする交通手段

岸和田市交通まちづくりアクションプランで対象とする交通手段は、鉄道・バス・タクシー・自動車（自動二輪含む）・自転車・徒歩とします。岸和田市交通まちづくりアクションプランにおける『公共交通』は、「不特定多数の人が利用する乗り物」とし、鉄道・バス・タクシー等を対象とします。

1.5 目標年次

岸和田市交通まちづくりアクションプランの目標年次は、「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」の計画期間（～平成34(2022)年度）との整合を図るため、平成34(2022)年度とします。



2. 本市の現況と都市活動・交通に関する課題

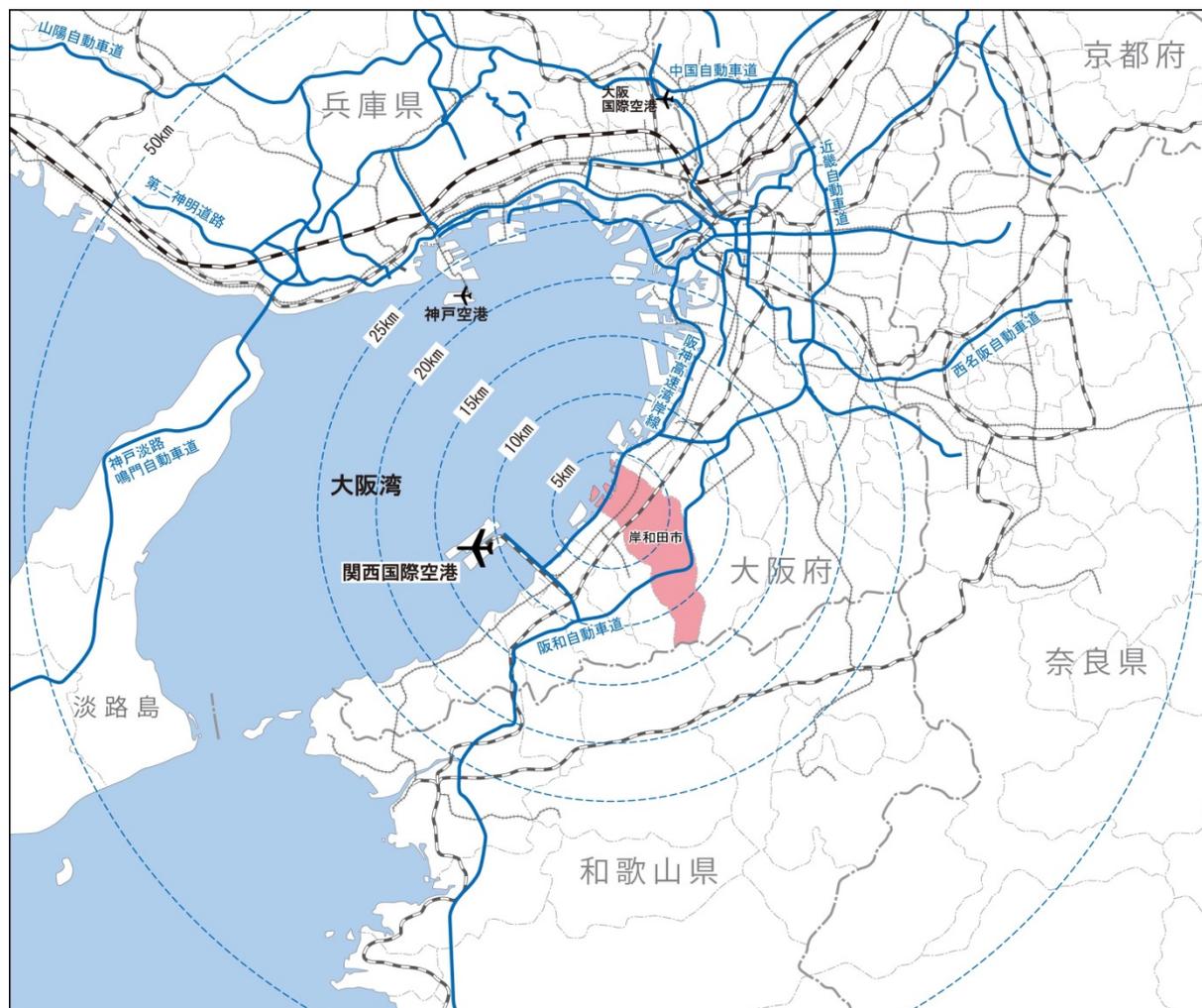
2.1 概況

2.1.1 市勢

岸和田市は、人口約20万人で、大阪市と和歌山市のほぼ中間に、また泉州地域の中央に位置し、大阪都心から約20km、関西国際空港から約10kmの距離にあります。

市域の面積は72.72km²であり、大阪湾から和泉山脈に至る細長い地形(南北約7.6km、東西約17.3km)で、概ね臨海部・平地部・丘陵部・山地部に区分されます。

また、近畿圏の国内外の空の玄関口である関西国際空港と、京阪神都市圏の政令指定都市(大阪市、堺市)や国土軸とを結ぶ広域鉄道網(南海本線、JR阪和線)、自動車専用の広域幹線道路*(阪和自動車道、阪神高速道路4号湾岸線)が市の内外に立地しています。



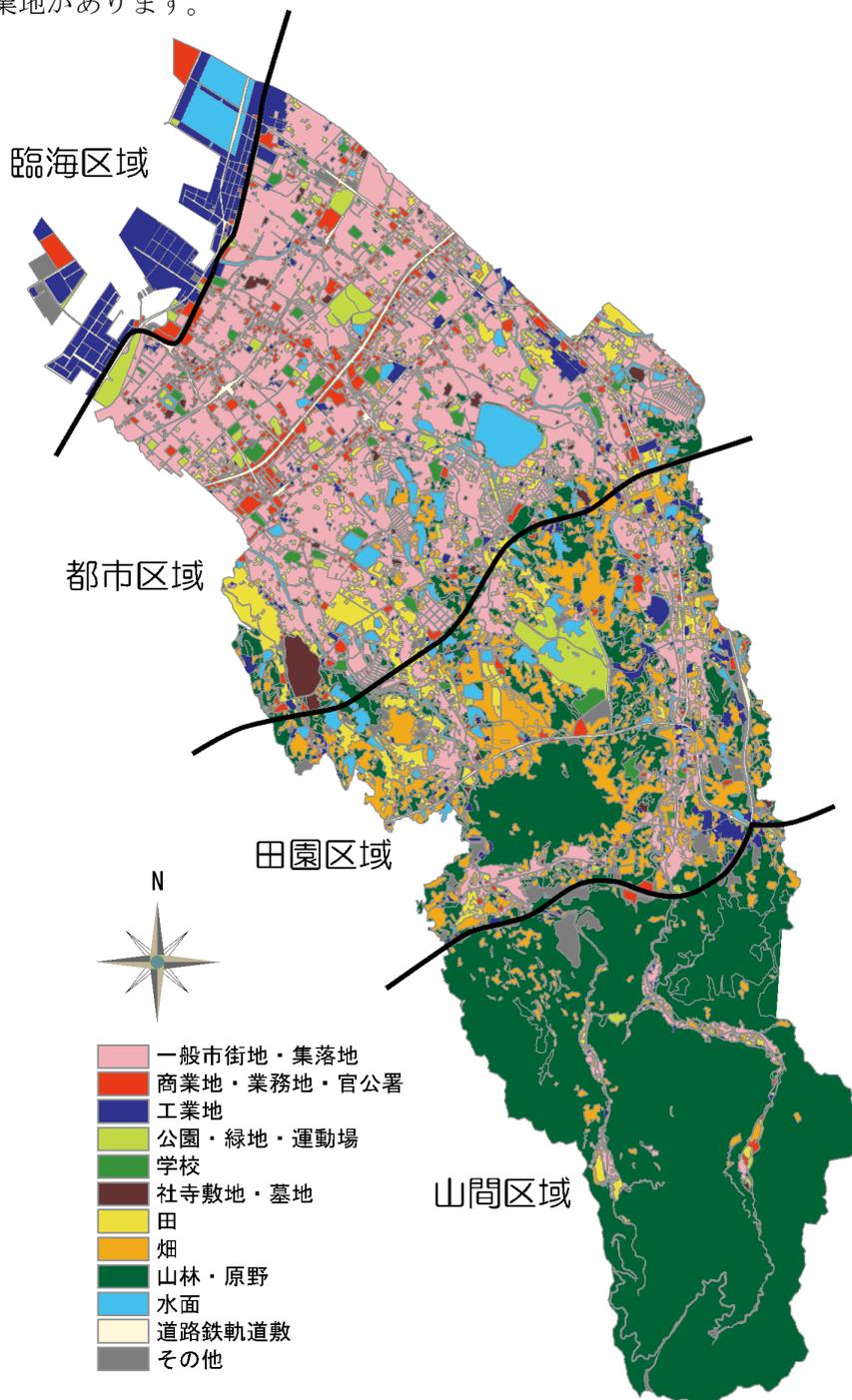
資料：岸和田市 HP

図 2-1 岸和田市の位置

2.1.2 土地利用状況

(1) 土地利用状況

本市は、大阪湾と和泉山脈に挟まれ、海から山に細長い地形で、概ね臨海区域・都市区域・田園区域・山間区域に区分されます。臨海区域は、木材コンビナートや鉄工団地があり主に工業地となっています。都市区域は、住宅と商業・工業などの混在地域であり、主に一般市街地が広がっており、鉄道駅周辺や幹線道路沿いに商業地・業務地が集積しています。田園区域は、一般市街地と田や畑の農業地が広がり、山間区域では、主に山林や原野が広がり、津田川沿いや牛滝川沿いに集落地や農業地があります。



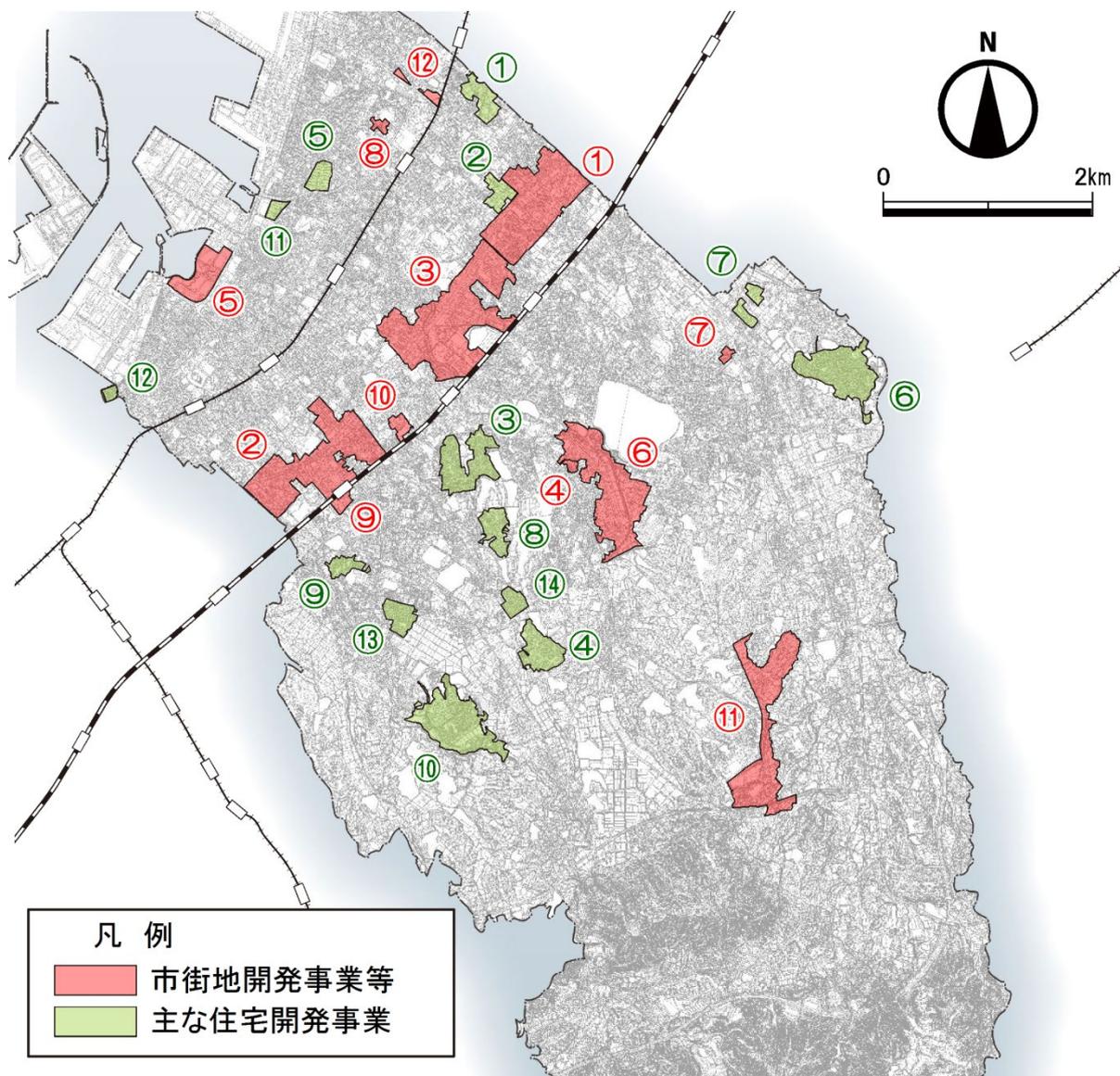
資料：土地利用現況調査（平成 27(2015)年 2 月 岸和田市）

図 2-2 岸和田市の土地利用状況（平成 27(2015)年 2 月時点）

(2) 開発事業の状況

本市では、市街地開発事業*及び住宅開発事業等によるまちづくりを実施しています。現在、岸和田市丘陵地区の都市整備エリアで岸和田市丘陵土地区画整理事業を実施しています。

また、春木駅周辺を対象とした「春木駅周辺まちづくり基本構想」、久米田駅周辺を対象とした「久米田駅周辺まちづくり基本構想」、都市計画道路泉州山手線沿線を対象とした「泉州山手線沿道のまちづくりの方針」を策定しており、各地域のまちづくりの方向性等を示しています。



資料：岸和田市資料

図 2-3 岸和田市の市街地開発事業等及び主な住宅開発事業の状況

表 2-1 岸和田市の市街地開発事業等

事業名称	事業期間	指定面積 (ha)	施行区分
① 第二阪和国道八木土地区画整理事業	S41(1966)～ S64(1989)	約54.3	行政庁施行
② 第二阪和国道南部土地区画整理事業	S48(1973)～ H10(1998)	約57.7	行政庁施行
③ 第二阪和国道中央土地区画整理事業	S52(1977)～ H24(2012)	約76.8	行政庁施行
④ 岸和田市尾生町土地区画整理事業	S59(1984)～ S62(1987)	約1.3	組合施行
⑤ 岸和田旧港再開発事業	S62(1987)～	約19.5	第3セクター他
⑥ 尾生久米田特定土地区画整理事業	H7(1995)～ H27(2015)	約48.5	組合施行・特定
⑦ 岸和田市田治米土地区画整理事業	H8(1996)～ H11(1999)	約1.3	組合施行
⑧ 岸和田市八幡土地区画整理事業	H9(1997)～ H12(2000)	約1.7	組合施行
⑨ 東岸和田駅東地区防災街区整備事業	H18(2006)～ H24(2012)	約2.9	組合施行
⑩ 岸和田市下松土地区画整理事業	H21(2009)～ H23(2011)	約3.3	組合施行
⑪ 岸和田市丘陵土地区画整理事業	H26(2014)～ R3(2021)(予定)	約44.0	組合施行
⑫ 岸和田市磯上競輪駐車場土地区画整理事業	H27(2015)～ R1(2019)	約1.9	組合施行

資料：岸和田市資料

表 2-2 岸和田市の主な住宅開発事業

地区名	事業期間	指定面積 (ha)	開発主体
① 吉井	S33(1958)	約8.0	大阪府
② 荒木	S35(1960)	約5.5	大阪府
③ 上松台	S41(1966)	約16.6	大阪府
④ 葛城町・土生町・畑町	S42(1967)	約12.1	民間
⑤ 春木	S43(1968)	約8.0	住都公団
⑥ 東ヶ丘町・摩湯町・三田町	S44(1969)～	約30.1	民間
⑦ 田治米	S45(1970)～ S46(1971)	約5.9	大阪府
⑧ 上松町	S48(1973)	約10.1	民間
⑨ 土生町	S49(1974)	約5.1	民間
⑩ 天神山	S49(1974)	約34.3	大阪府・大阪府住宅供給公社
⑪ 下野町	S57(1982)	約6.8	民間
⑫ 南町・津田北地区	H10(1998)	約1.7	民間
⑬ 行遇町	H11(1999)	約7.3	民間
⑭ 門前町	H16(2004)～ H17(2005)	約4.6	民間

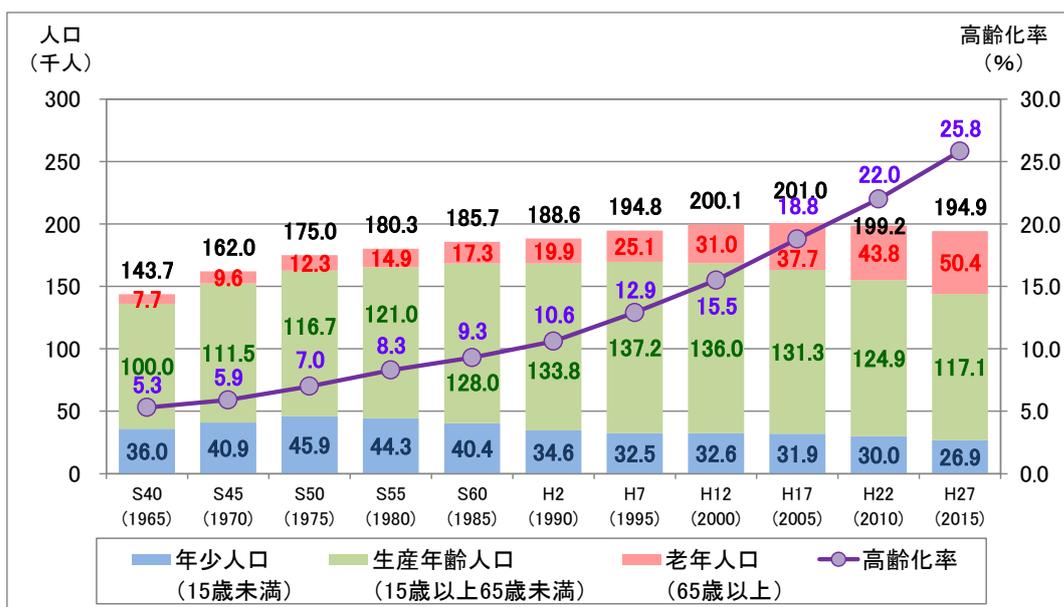
資料：岸和田市資料

2.1.3 人口

(1) 岸和田市の人口の推移

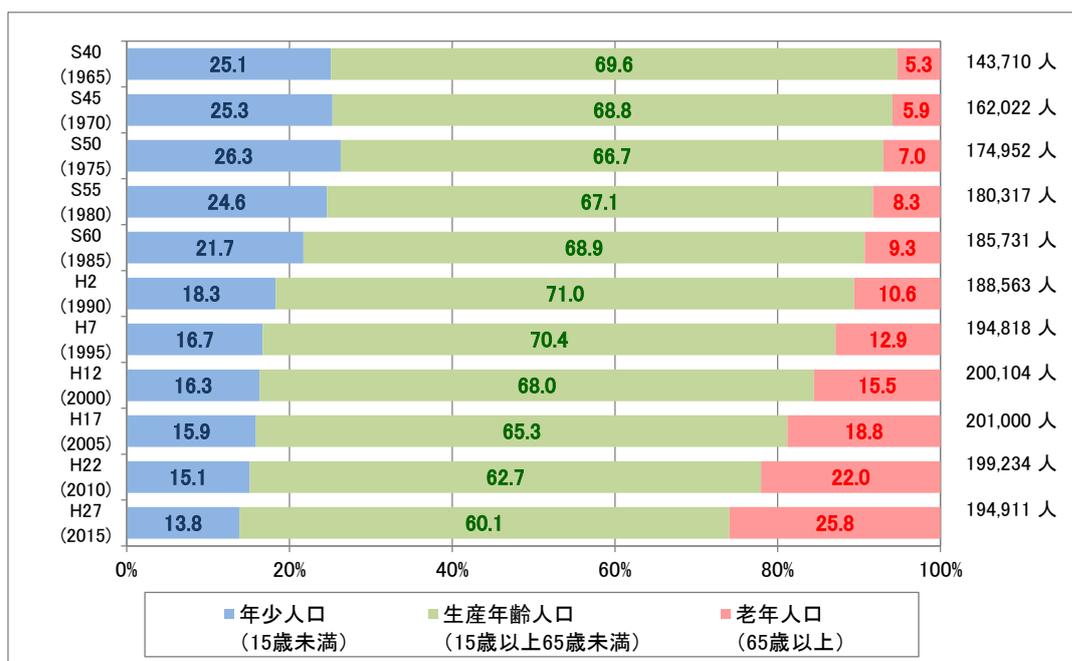
岸和田市では、これまで一貫して増加を続けていた人口が、平成12(2000)年以降、約20万人で横ばいとなっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後、人口は減少傾向をたどり、平成52(2040)年には16.4万人にまで減少すると推計されています。

また、年齢3区分別人口の推移をみると、少子高齢化*が進展しており、平成27(2015)年の高齢化率*は25.8%です。



資料：国勢調査(S40(1965)～H27(2015))

図 2-4 岸和田市における年齢3区分別人口の推移



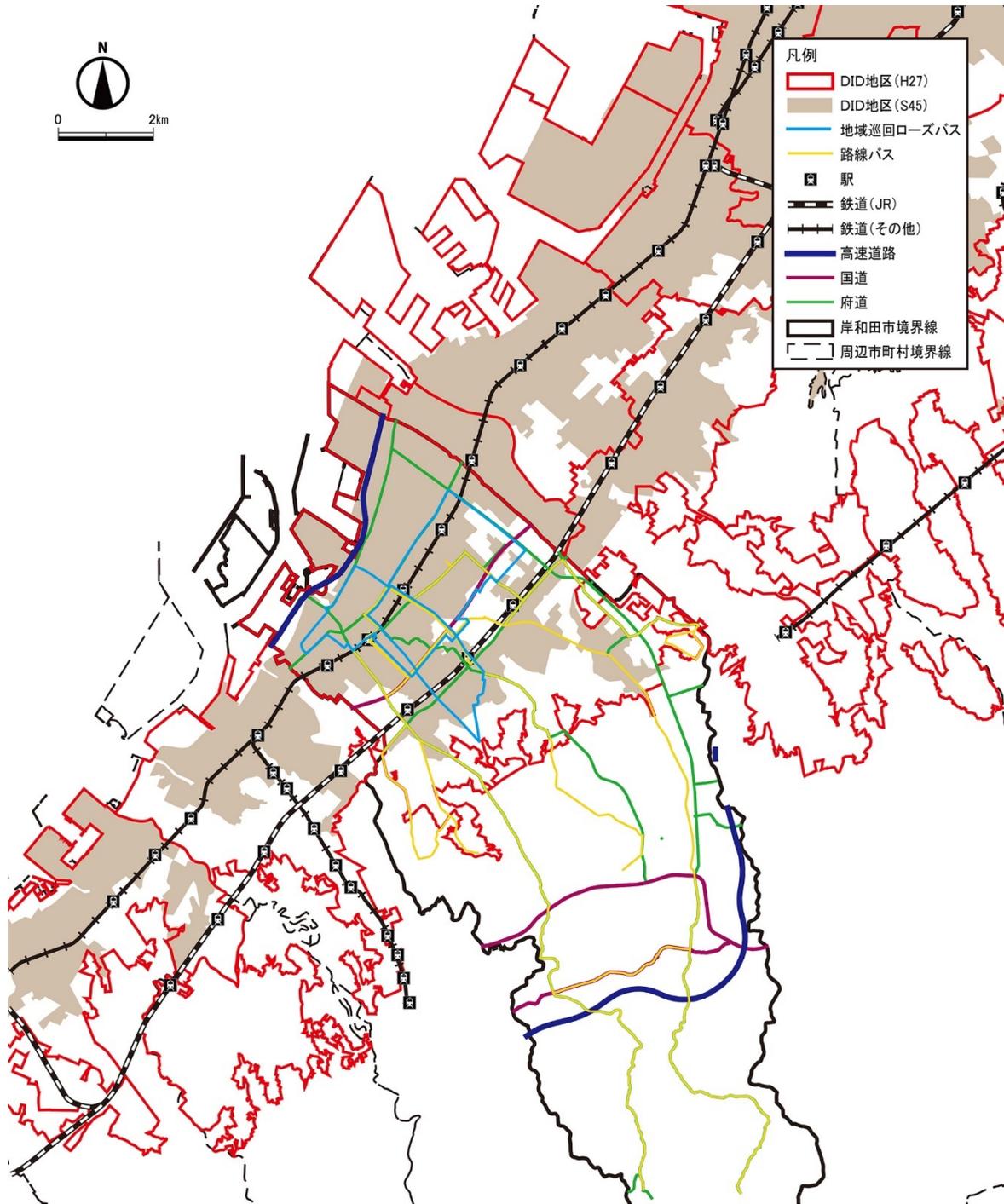
資料：国勢調査(S40(1965)～H27(2015))

図 2-5 岸和田市における年齢3区分別人口割合の推移

(2) 市街化状況

1) 市街地の変遷

岸和田市内の昭和45(1970)年と平成27(2015)年の人口集中地区(以下、DID地区)を比較すると、下図に示すとおり、概ね臨海部・都市部全体にDID地区が拡大しています。



資料：国勢調査

注：人口集中地区(DID)とは、国勢調査基本単位区及び基本単位区内に複数の調査区がある場合は調査区(以下「基本単位区等」という)を基礎単位として、以下の2つの条件を満たす地域と定義する。

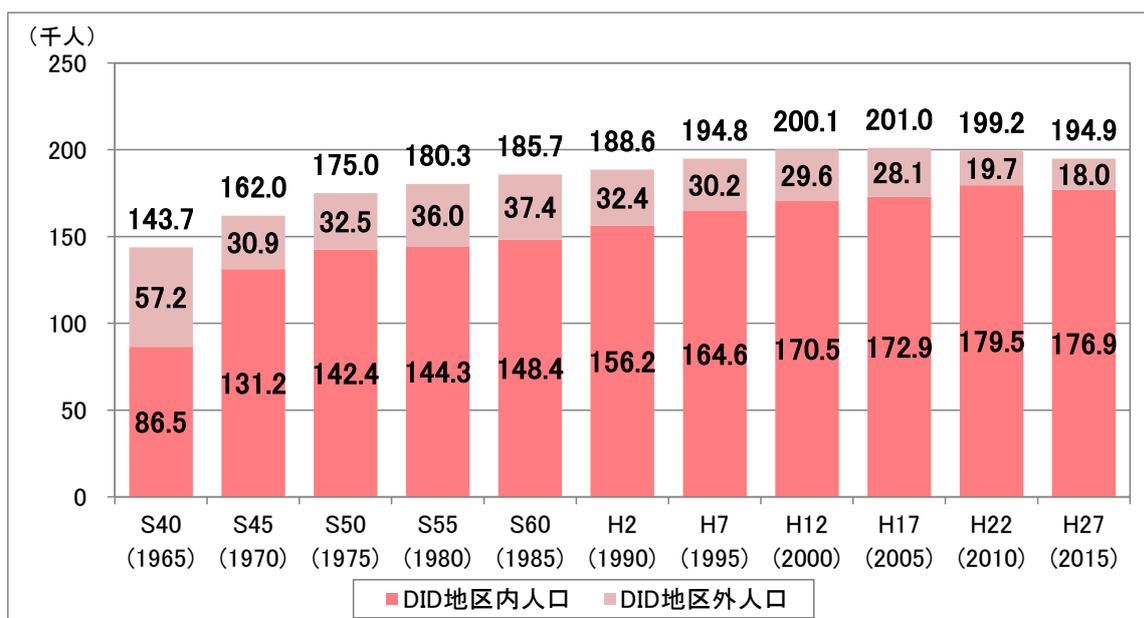
- 1)原則として、人口密度が1km²あたり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接する地域
- 2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

図 2-6 人口集中地区(DID地区)の変遷

2) DID 地区の人口・面積の推移

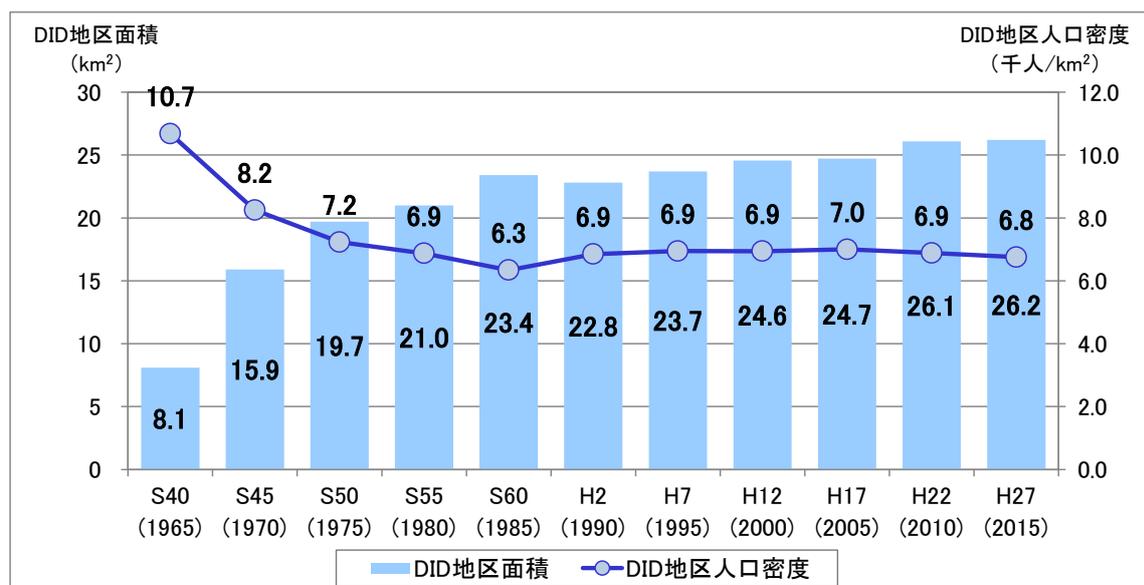
岸和田市の人口は、昭和 40(1965)年(約 143.7 千人)から平成 27(2015)年(約 194.9 千人)までに約 1.4 倍に増加していますが、DID 地区の人口は、国道 26 号沿道の土地区画整理事業*や大規模住宅開発事業による市街化等により約 2.0 倍に、面積は約 3.2 倍に増加しています。

人口密度は、市域全体でみると昭和 40(1965)年から平成 27(2015)年までに約 1.3 倍に増加していますが、DID 地区の人口密度は、昭和 40(1965)年に比べて平成 27(2015)年時点で 2/3 程度となっています。



資料：国勢調査

図 2-7 岸和田市の全域と DID 地区における人口の推移



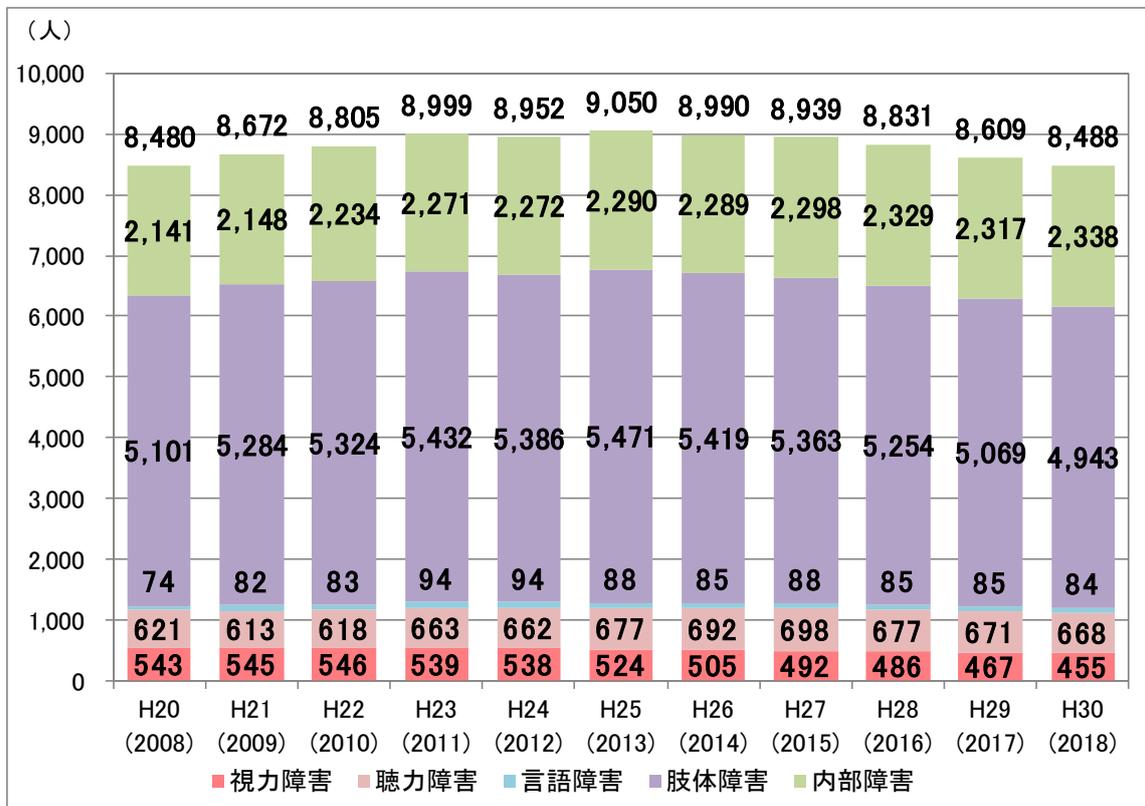
資料：国勢調査

図 2-8 DID 地区の面積ならびに人口密度の推移

2.1.4 身体障害者手帳交付者数の推移

岸和田市の身体障害者手帳交付者数は、平成 20(2008)年度以降、概ね 8,500 人～9,000 人の間で推移しています。

内訳では、肢体障害が概ね 5,000 人～5,500 人で最も多く、次いで内部障害が概ね 2,100 人～2,400 人と多くなっており、この 2 種別で約 85%を占めています。



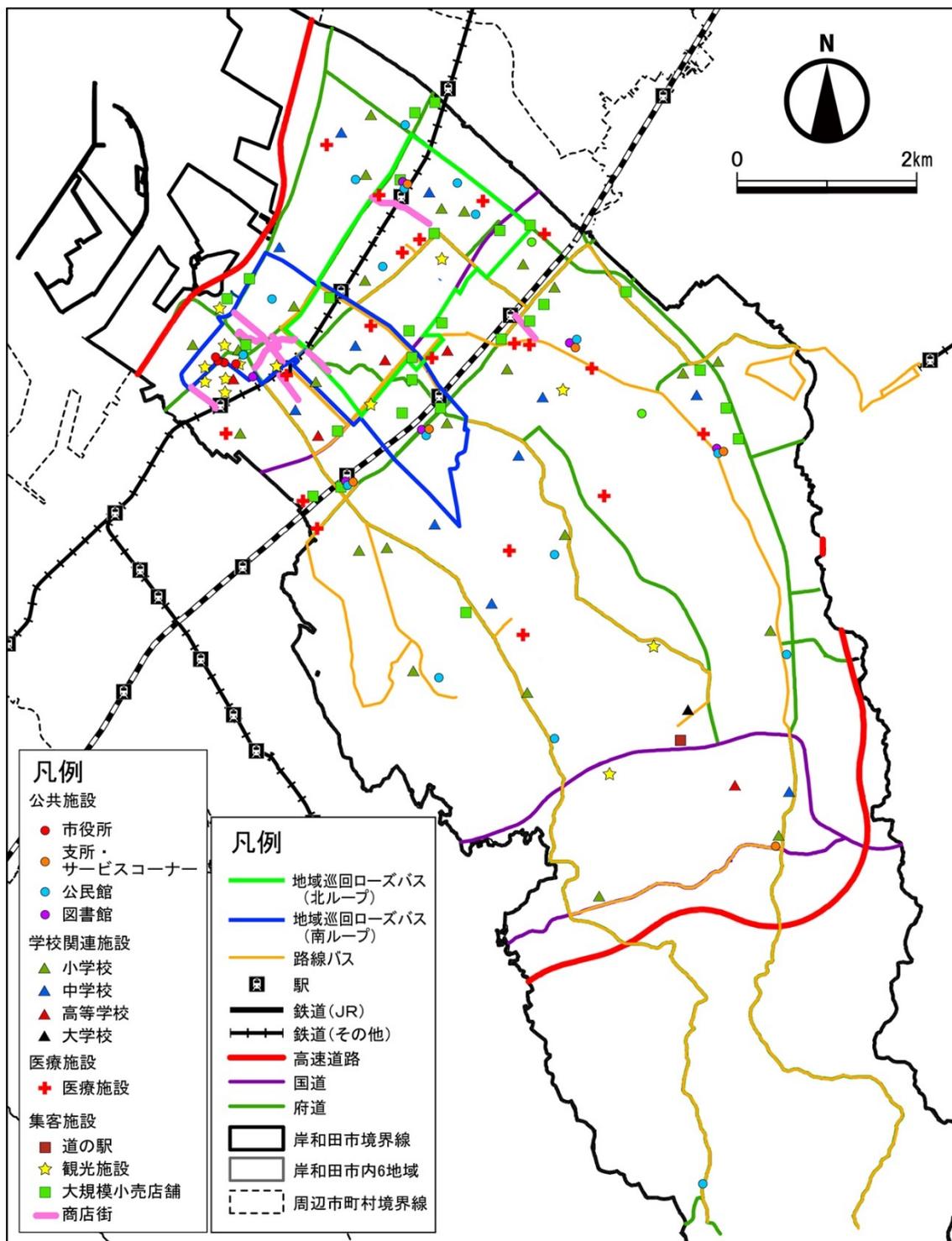
資料：岸和田市資料

図 2-9 身体障害者手帳交付者数の推移

2.1.5 主な施設の立地状況

(1) 公的施設の立地

公的施設の立地状況を見ると、一部の公民館・青少年会館には、鉄道やバス路線から離れている場所に立地している施設もみられますが、概ね鉄道やバス路線付近に立地しています。また、一部の観光施設は、鉄道やバス路線から離れている場所に立地している施設もみられますが、概ね鉄道やバス路線付近に立地しています。



注: 高速道路、国道、府道は岸和田市のみ表示

図 2-10 主な施設分布状況

(2) 主な都市公園の立地

主な都市公園の立地状況をみると、都市公園は阪和自動車道以北に立地しています。また、市内には面積5ha以上の公園が5箇所立地しています。

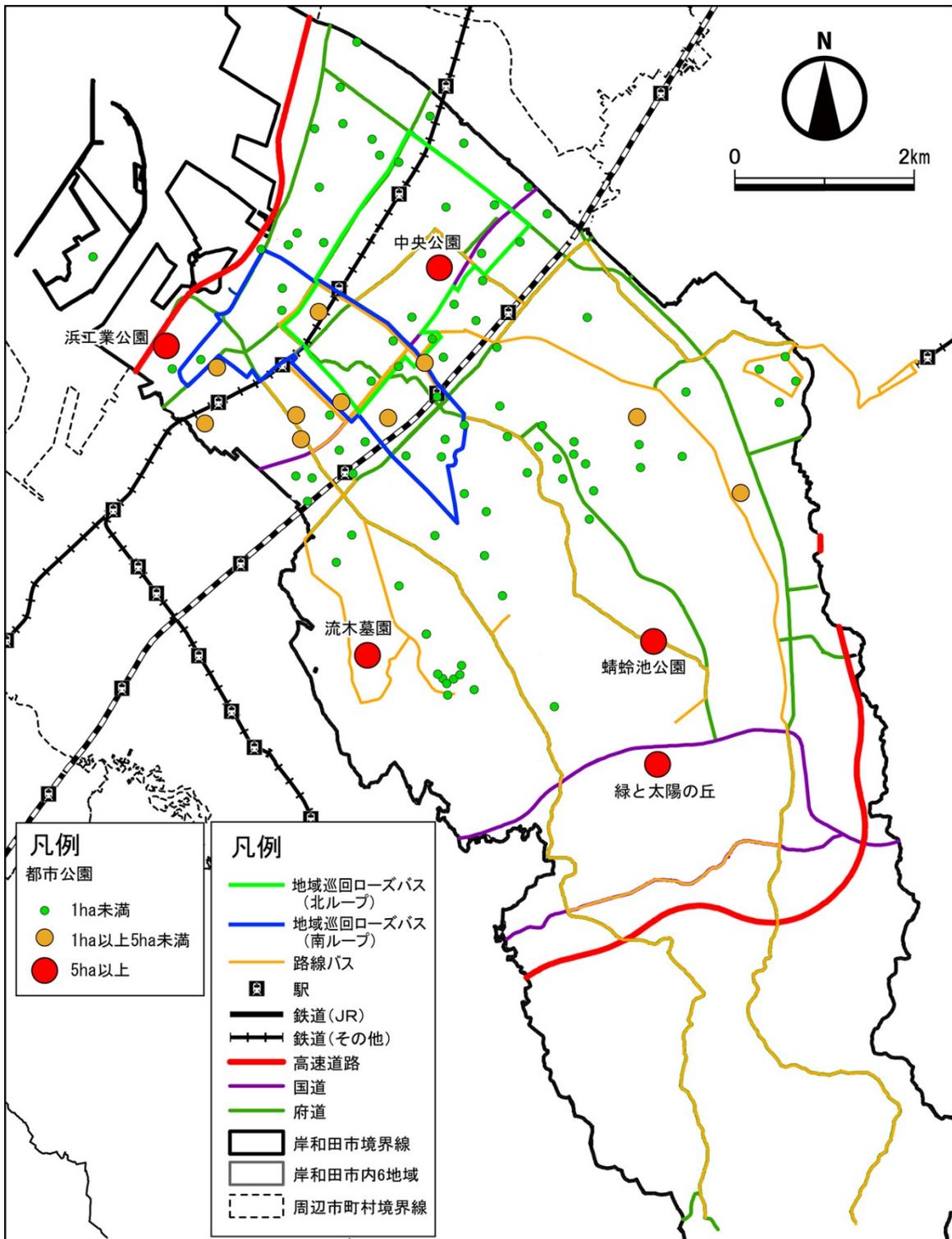


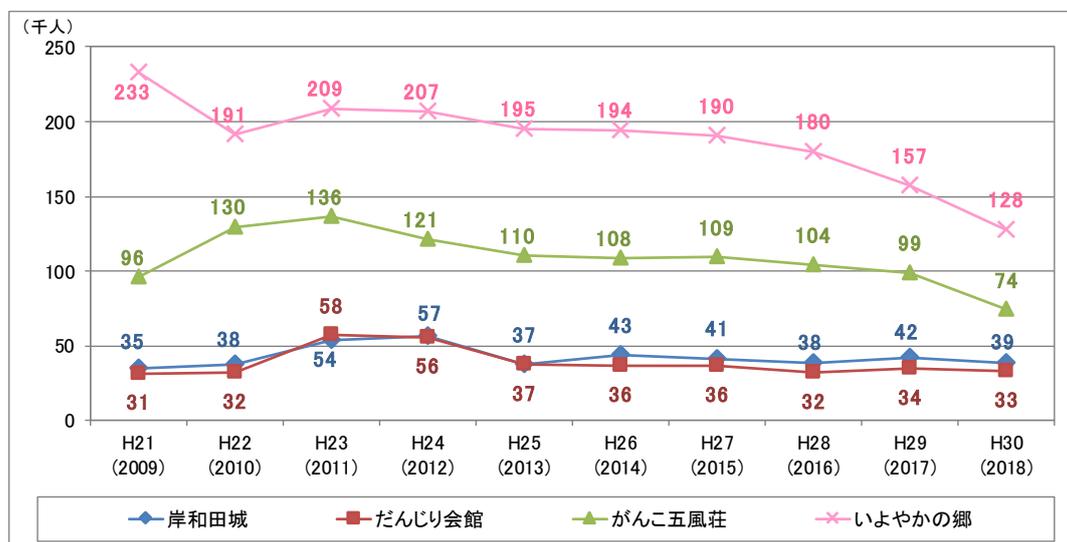
図 2-11 主な都市公園の立地

2.1.6 観光の現状

(1) 主要な観光施設の利用者数の推移

岸和田市内にある主要な観光施設の利用者数の推移をみると、「がんこ五風荘」は平成 27(2015)年以降減少傾向にあります。

観光施設のうち、近代和風建築と回遊式日本庭園を楽しめる「がんこ五風荘」の年間の利用者数が約 74 千人、「岸和田城」が約 39 千人、「だんじり会館」が約 33 千人です。

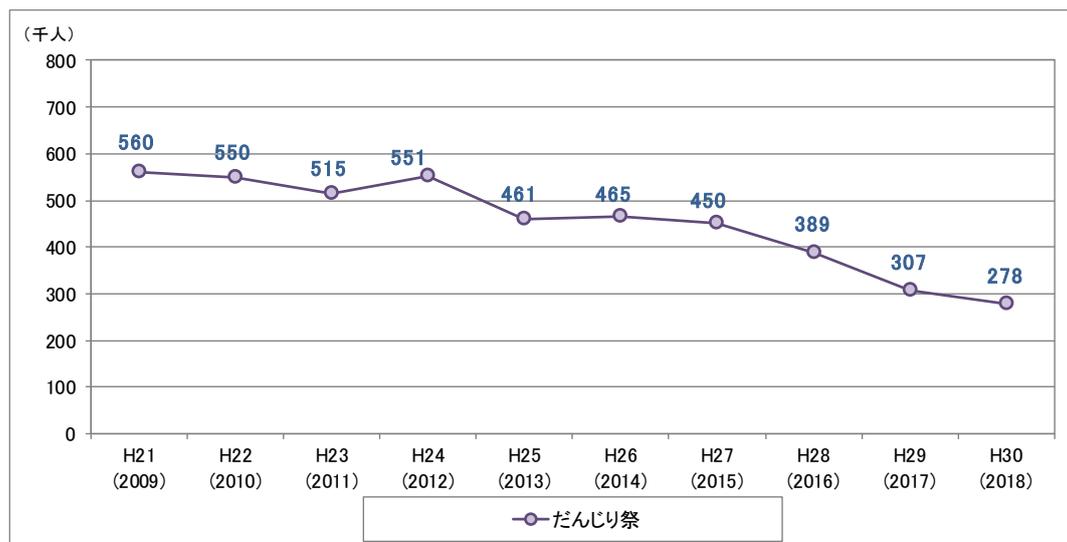


資料：岸和田市資料

図 2-12 岸和田市内にある主要な観光施設の利用者数の推移

(2) 主なイベントの来訪者数の推移

岸和田市内での主なイベントの来訪者数の推移をみると、江戸中期に始まり、およそ 300 年の歴史と伝統を誇る「だんじり祭」は、平成 27(2015)年以降減少が続き、平成 30(2018)年には 278 千人と、平成 21(2009)年の半数程度になっています。



資料：岸和田市資料

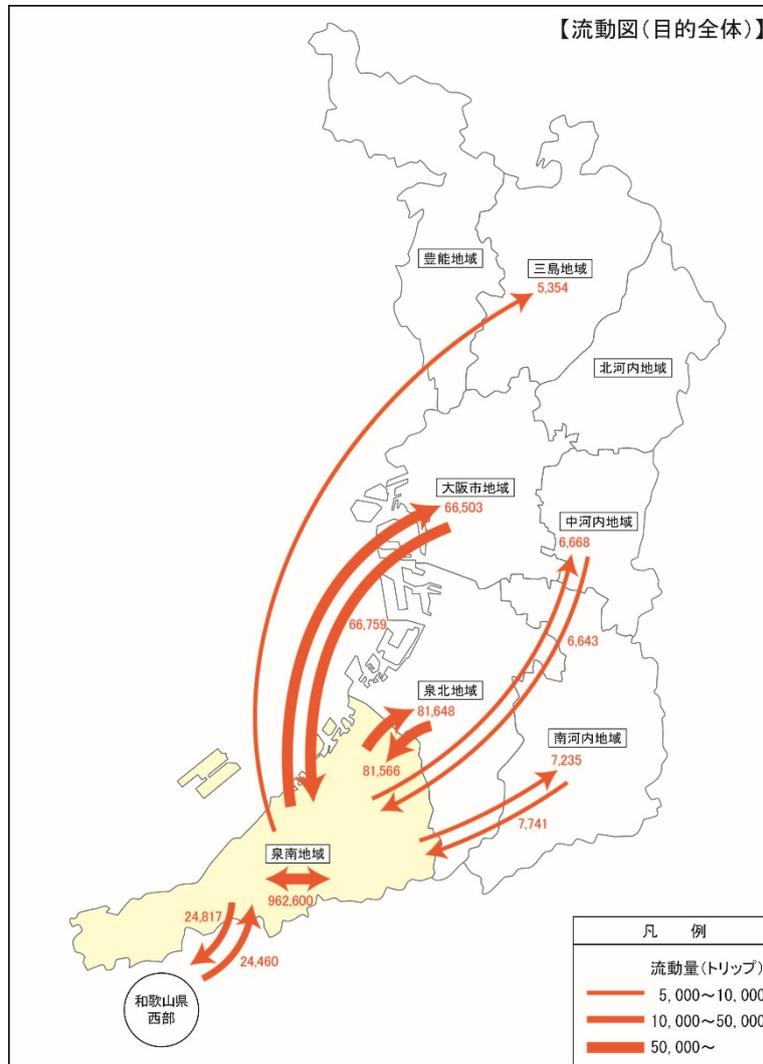
図 2-13 岸和田市内での主なイベントの来訪者数の推移

2.1.7 人の動き

(1) 広域における流動状況

1) 泉南地域発着の流動量

泉南地域発着の流動をみると、地域内での動きが最も多くみられ、次いで泉北地域、大阪市への流出入が多くなっています。



発着地	発生量 (トリップ*)	集中量 (トリップ*)	発生集中量* (トリップエンド*)	発着地	発生量 (トリップ*)	集中量 (トリップ*)	発生集中量* (トリップエンド*)
泉南地域	962,600	962,600	1,925,200	和歌山県東北部	854	835	1,689
泉北地域	81,648	81,566	163,214	滋賀県南西部	849	753	1,602
大阪市地域	66,503	66,759	133,262	東播	792	794	1,586
和歌山県西部	24,817	24,460	49,277	西播	412	334	746
南河内地域	7,235	7,741	14,976	田辺	222	375	597
中河内地域	6,668	6,643	13,311	奈良県東部	204	203	407
三島地域	5,354	4,962	10,316	奈良県南部	155	156	311
北河内地域	4,129	4,394	8,523	滋賀県中部	132	170	302
阪神臨海	4,124	4,113	8,237	御坊	122	169	291
豊能地域	3,469	3,168	6,637	但馬	130	130	260
奈良県北部	3,012	2,897	5,909	丹波	94	141	235
神戸市	2,497	2,548	5,045	新宮	43	191	234
域外	2,261	2,706	4,967	滋賀県東北部	84	83	167
京都市	1,819	1,842	3,661	南丹	94	72	166
阪神内陸	1,324	1,175	2,499	丹後・中丹	51	50	101
奈良県中部	972	1,000	1,972	淡路	45	45	90
山城	977	953	1,930				

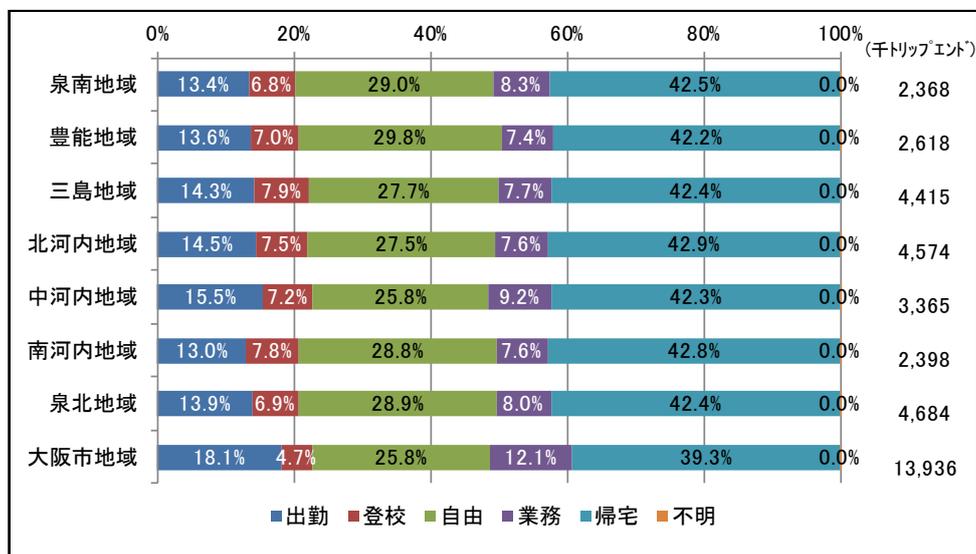
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査*

図 2-14 泉南地域発着の流動量(平日)

2) 大阪府内の地域別目的別発生集中量*

平日における大阪府内の地域別目的別発生集中量をみると、泉南地域においては大阪市を除く他の地域とは大きな傾向の違いはみられません。大阪市は出勤・業務目的が他都市よりも比較的多く、一方で帰宅目的が他都市よりも比較的少なくなっています。

大阪市は、他地域の居住者の流入が多いことが想定されます。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

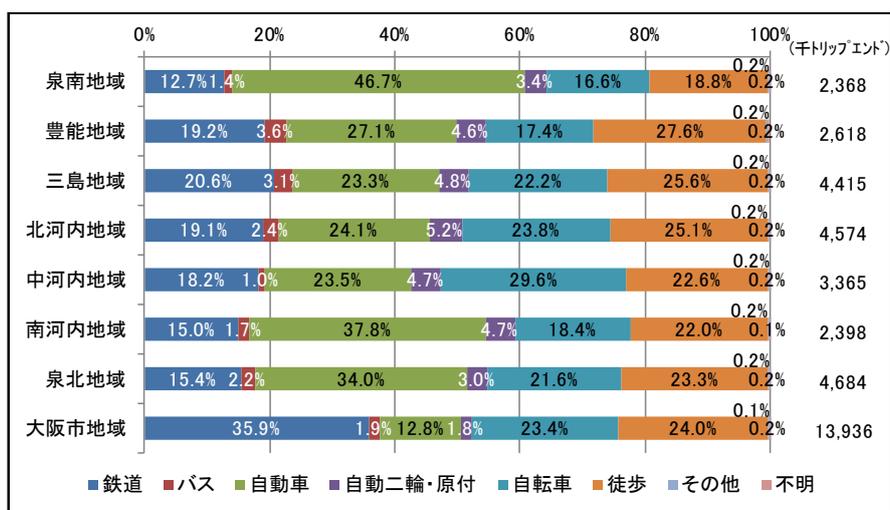
図 2-15 目的別発生集中量(平日)

3) 大阪府内の地域別代表交通手段*別発生集中量

平日における大阪府内の地域別代表交通手段別発生集中量をみると、泉南地域は自動車の分担率が約47%を占め、他の地域と比較して最も高くなっています。一方で、鉄道、自転車、徒歩の分担率はそれぞれ約13%、約17%、約19%と低く、他の地域と比較して最も低くなっています。

また、泉北地域や南河内地域においても、泉南地域と類似した傾向がみられます。

以上より、大阪府の南部では、北部と比較して自動車の分担率が高く、鉄道・徒歩の分担率が低い状況にあります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

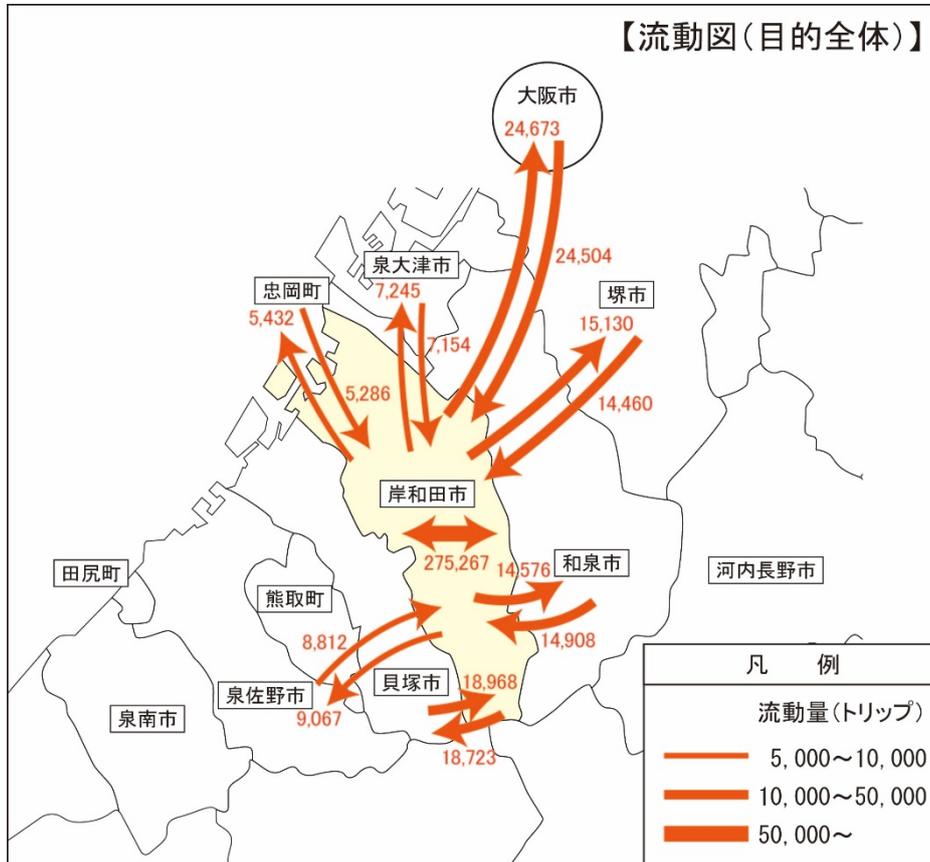
図 2-16 代表交通手段別発生集中量(平日)

(2) 近隣市町との流動状況

1) 岸和田市発着の流動量（平日）

岸和田市発着の流動をみると、市内での動きが最も多くみられます。次いで大阪市、貝塚市、堺市、和泉市への流出入が多くなっています。

周辺都市を除くと、大阪市・堺市方面へのトリップが多くみられる一方で、河内長野市や泉南市方向のトリップはあまりみられません。



発着地	発生(トリップ)	集中(トリップ)	発生集中量(トリップ・エント)	発着地	発生(トリップ)	集中(トリップ)	発生集中量(トリップ・エント)
岸和田市	275,267		550,534	泉南地域	2,510	2,547	5,057
大阪市	24,673	24,504	49,177	兵庫県	2,372	2,383	4,755
貝塚市	18,723	18,968	37,691	中河内地域	2,121	2,211	4,332
堺市	15,130	14,460	29,590	三島地域	1,823	1,505	3,328
和泉市	14,576	14,908	29,484	北河内地域	1,620	1,597	3,217
泉佐野市	9,067	8,812	17,879	奈良県	1,405	1,520	2,925
泉大津市	7,245	7,154	14,399	豊能地域	1,133	1,056	2,189
泉北郡忠岡町	5,432	5,286	10,718	泉南郡田尻町	862	993	1,855
和歌山県	3,473	3,467	6,940	京都府	852	937	1,789
泉南郡熊取町	2,916	3,215	6,131	その他府県	646	971	1,617
泉南市	2,812	2,939	5,751	河内長野市	565	615	1,180
高石市	2,564	2,834	5,398	滋賀県	411	391	802
南河内地域	2,490	2,645	5,135				

資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

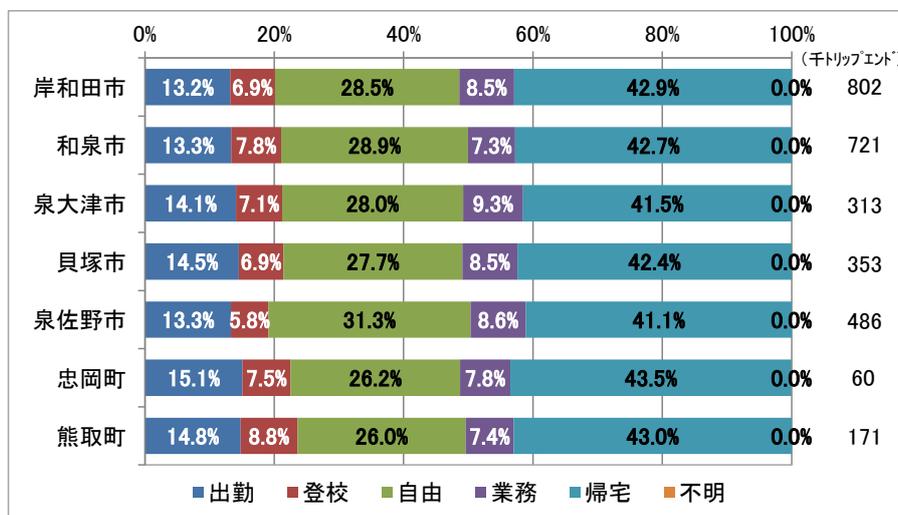
注1：ここでは、南河内地域は河内長野市を除いている
 注2：ここでは、泉南地域は阪南市と岬町のみとなっている

図 2-17 岸和田市発着の流動量（平日）

2) 目的別発生集中量

岸和田市及び周辺市町の目的別発生集中量を示します。

岸和田市の平日における目的別の発生集中量は、出勤目的が13.2%、登校目的が6.9%、自由目的が28.5%、業務目的が8.5%、帰宅目的が42.9%です。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

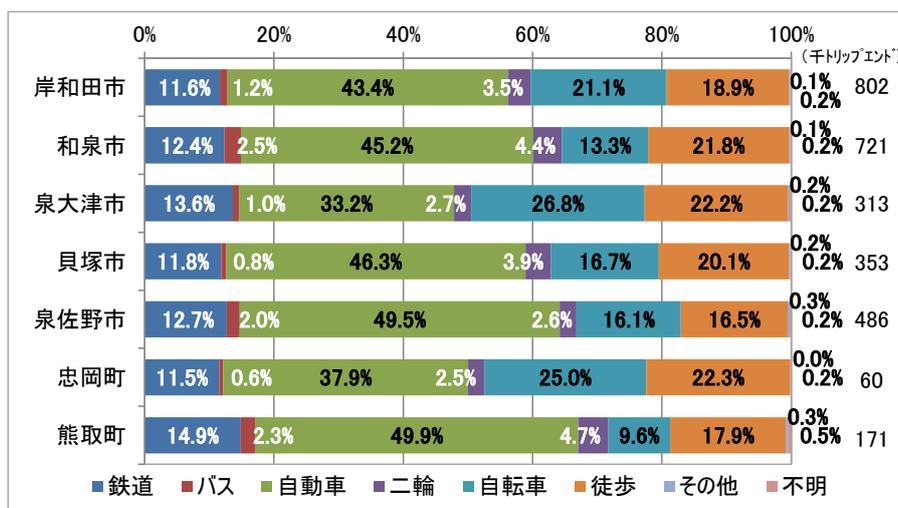
図 2-18 目的別発生集中量(平日)

3) 代表交通手段別発生集中量

岸和田市及び周辺市町の代表交通手段別発生集中量を示します。

岸和田市の平日の発生集中量は、鉄道が11.6%、バスが1.2%、自動車が43.4%、自動二輪・原付が3.5%、自転車が21.1%、徒歩が18.9%です。

周辺市町と比較すると、鉄道による発生集中量が比較的少なく、自動車による発生集中量が比較的多い傾向にあります。また、泉大津市と忠岡町では、臨海部で土地の高低差が少なく、自転車で移動する傾向も表れていると推察されます。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

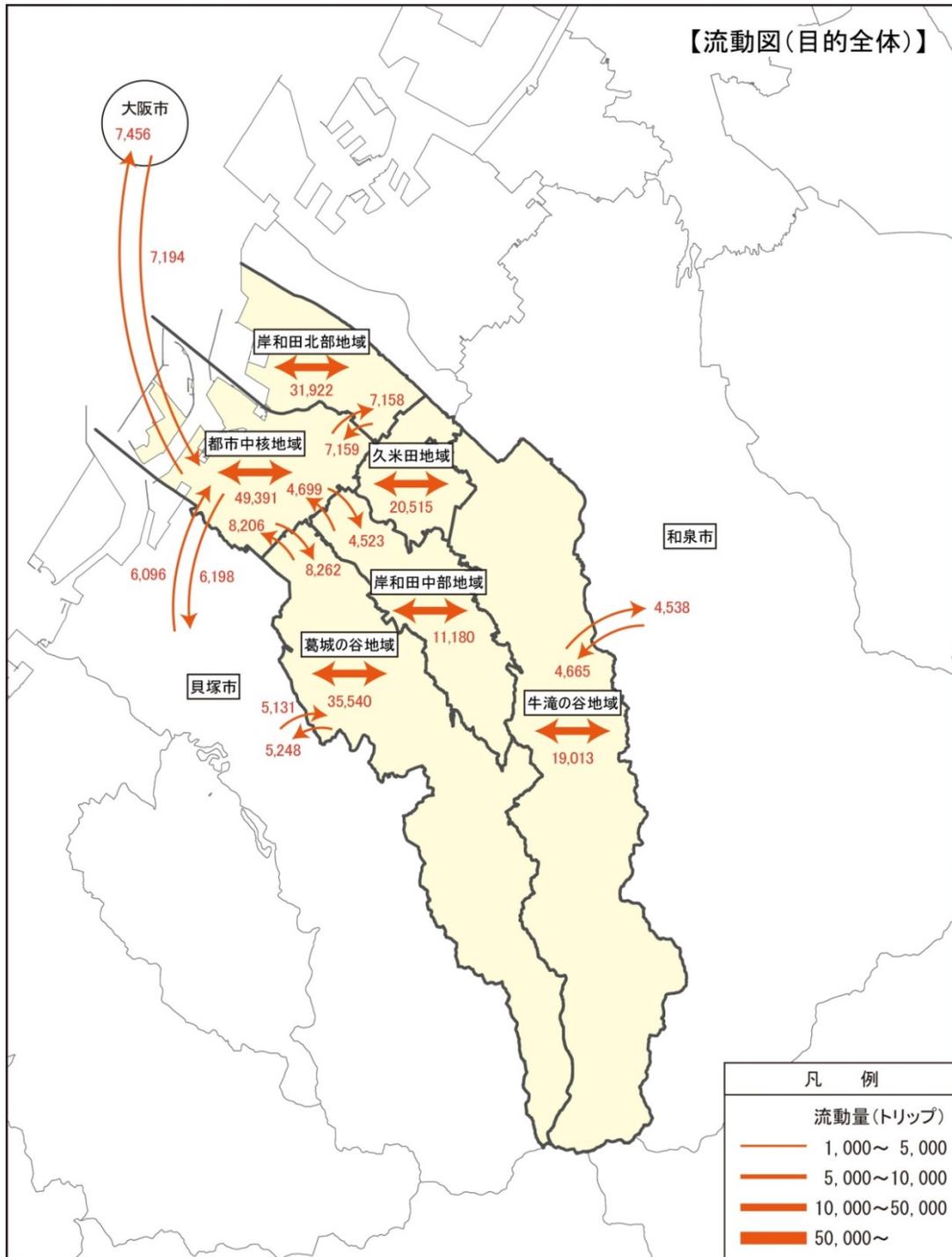
図 2-19 代表交通手段別発生集中量(平日)

(3) 岸和田市内々の人の動き

1) 岸和田市発着の流動量（平日）

岸和田市内の地域別の発生集中量を示します。

岸和田市内の地域別の流動をみると、いずれも地域内々での移動が多くなっています。また、岸和田市内で地域を跨ぐ移動よりも、大阪市や、隣接する和泉市、貝塚市への移動が多い地域もみられます。特に、牛滝の谷地域では、地域内々の動きの次に、市外である和泉市への流動が多くなっています。



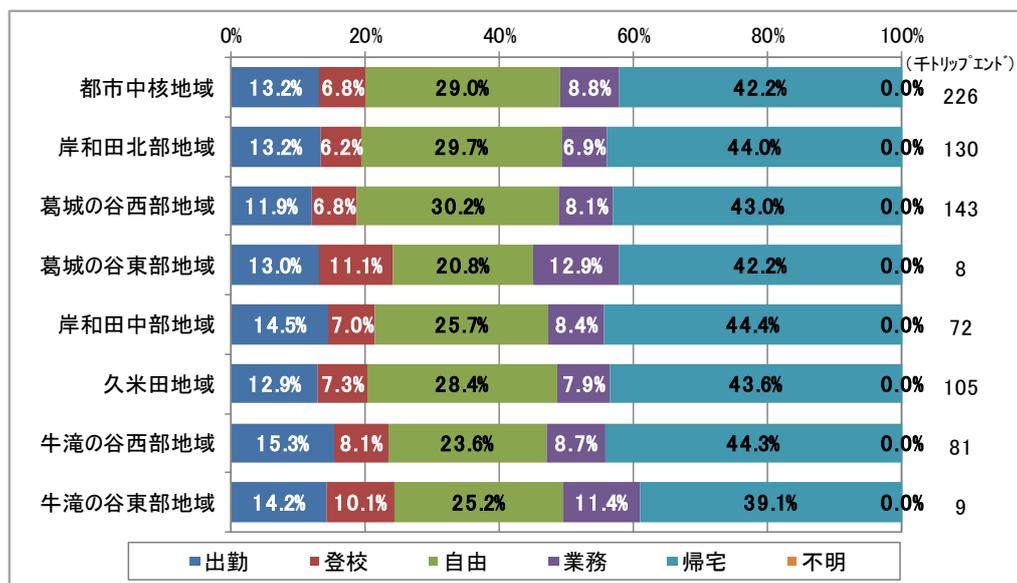
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-20 岸和田市発着の流動量(平日)

2) 目的別発生集中量

岸和田市内の地域別の目的別発生集中量を示します。

岸和田市の目的別発生集中量は、地域による大きな違いはみられません。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

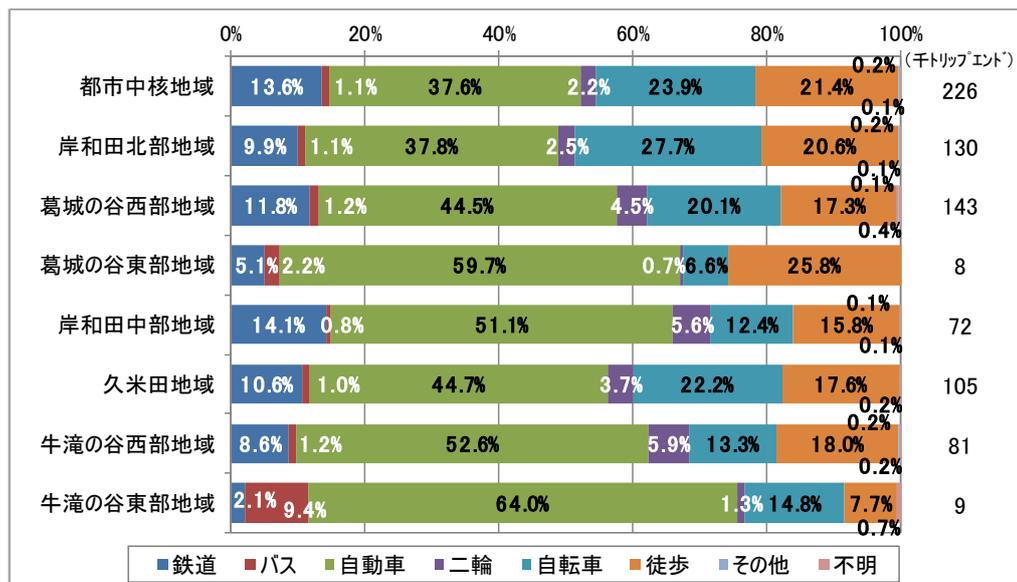
図 2-21 目的別発生集中量(平日)(8地域)

3) 代表交通手段別発生集中量

岸和田市内の地域別の代表交通手段別発生集中量を示します。

岸和田市では、都市中核地域、岸和田北部地域において、自動車の分担率が低く、自転車、徒歩の分担率が高い状況にあります。葛城の谷東部地域及び牛滝の谷東部地域では、自動車の分担率が高い状況にあります。

また、葛城の谷東部地域では徒歩の分担率が高く、牛滝の谷東部地域では徒歩の分担率が低く、一方でバスの分担率が他の地域と比較すると高い状況にあります。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-22 代表交通手段別発生集中量(平日)(8地域)

2.1.8 まとめ

(1) 市勢

- ・ 岸和田市は、大阪市と和歌山市のほぼ中間に、また泉州地域の中央に位置し、大阪都心から約20km、関西国際空港から約10kmの距離にあります。
- ・ 大阪湾から和泉山脈に至る細長い地形(南北約7.6km、東西約17.3km)で、概ね臨海部・平地部・丘陵部・山地部に区分されます。

(2) 土地利用状況

- ・ 岸和田市は、大阪湾と和泉山脈に挟まれ、海から山に細長い地形で、概ね臨海区域・都市区域・田園区域・山間区域に区分されます。
- ・ 市街地開発事業及び住宅開発事業等によるまちづくりを実施しており、現在1地域で土地区画整理事業を実施しています。また、春木駅周辺、久米田駅周辺及び都市計画道路泉州山手線沿線を対象としたまちづくりの方向性等も示しています。

(3) 人口

- ・ 人口は、一貫して増加を続けていましたが、平成12(2000)年以降、約20万人で横ばいとなっています。今後、人口は減少すると予測されており、平成52(2040)年には16.4万人になると推計されています。
- ・ 平成27(2015)年の高齢化率は25.8%であり、今後も高齢化が進展すると考えられます。
- ・ DID地区の人口は昭和40(1965)年に比べて平成27(2015)年では約2倍に増加していますが、面積は約3.2倍になっているため、人口密度は2/3に低下しています。

(4) 身体障害者手帳交付者数の推移

- ・ 身体障害者手帳交付者数は、平成20(2008)年度以降、概ね8,500人～9,000人の間で推移しています。
- ・ この内、肢体障害が概ね5,000人～5,500人で最も多く、次いで内部障害が概ね2,100人～2,400人と多くなっており、この2種別で約85%を占めています。

(5) 主な施設立地の状況

- ・ 主な鉄道駅周辺には商店街、市内には大規模商業施設、国道26号沿道はロードサイド型店舗が立地しています。
- ・ 中心部には岸和田城、山間部には牛滝温泉いやかの郷などの観光施設が立地しています。
- ・ 都市公園は阪和自動車道以北に立地しています。また、市内には面積5ha以上の公園が5箇所立地しています。

(6) 観光の現状

- ・ 主要な観光施設の内、「がんこ五風荘」は平成 27(2015)年以降減少傾向にあります。
- ・ 「だんじり祭」は、平成 27(2015)年以降減少が続き、平成 30(2018)年には 278 千人と、平成 21(2009)年の半数程度になっています。

(7) 人の動き

- ・ 岸和田市発着の流動をみると、市内での動きが最も多くみられます。次いで大阪市、貝塚市、堺市、和泉市への流出入が多くなっています。
- ・ 岸和田市内の地域別の流動をみると、いずれも地域内々での移動が多くなっています。また、岸和田市内で地域を跨ぐ移動よりも、大阪市や、隣接する和泉市、貝塚市への移動が多い地域もみられます。
- ・ 岸和田市の自動車の分担率は 43.4%であり、周辺市町と比較すると、鉄道の分担率が比較的低く、自動車の分担率が比較的高い傾向にあります。
- ・ 岸和田市の代表交通手段分担率を地域別にみると、都市中核地域、岸和田北部地域において、自動車の分担率が低く、自転車、徒歩の分担率が高い状況にあります。葛城の谷東部地域及び牛滝の谷東部地域では、自動車の分担率が高い状況にあります。

2.2 交通の現状

2.2.1 鉄道

(1) 鉄道ネットワーク

岸和田市内には、大阪都心部からJ R阪和線、南海電鉄南海本線が平地部を走っており、計7つの鉄道駅(J R阪和線：久米田・下松・東岸和田、南海本線：春木・和泉大宮・岸和田・蛸地藏)があります。隣接する和泉市の丘陵部には、泉北高速鉄道の和泉中央駅があり、貝塚市は、東西方向に水間鉄道が走っています。



■ J R阪和線



■ 南海電鉄
南海本線

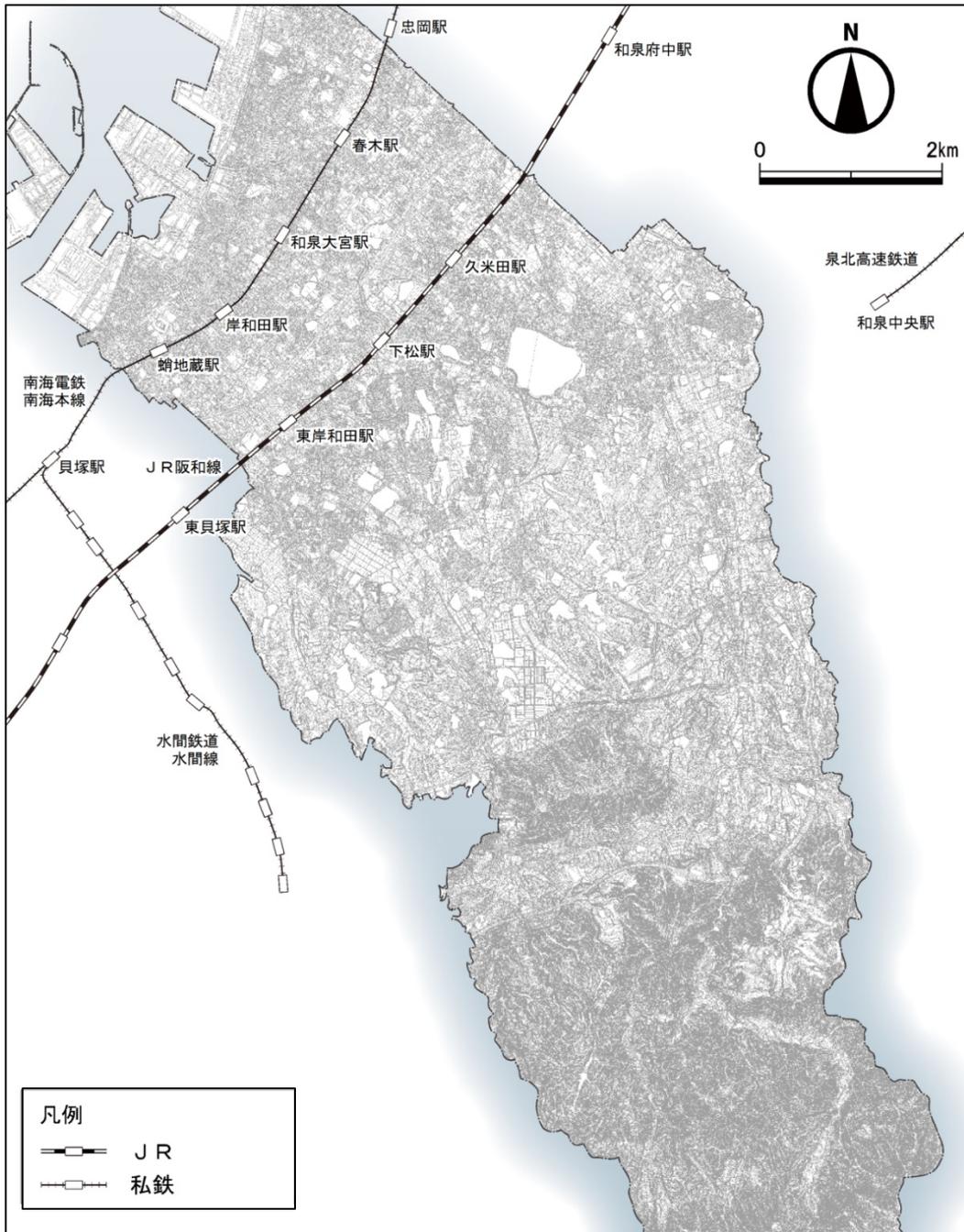


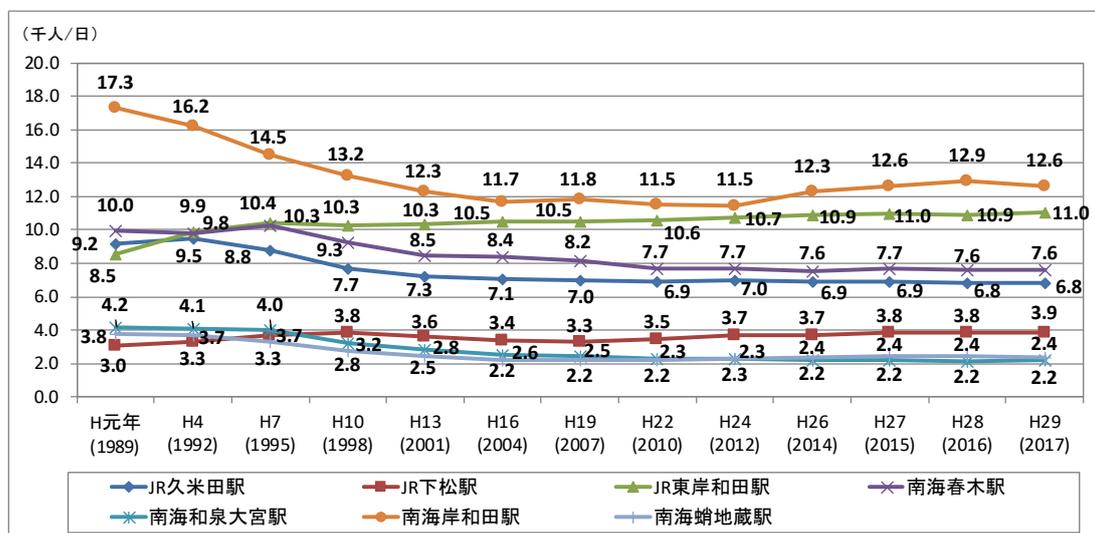
図 2-23 岸和田市の鉄道ネットワーク

(2) 利用者の推移

岸和田市内の鉄道駅別に乗車状況を見ると、南海岸和田駅が1日あたり約12.6千人(平成29(2017)年)と最も多く、次いでJR東岸和田駅(11.0千人/日)、南海春木駅(7.6千人/日)、JR久米田駅(6.8千人/日)等となっています。一方、近隣の市外では、JR和泉府中駅が17.6千人/日と最も多く、次いで泉北高速和泉中央駅(16.4千人/日)、南海泉大津駅(15.3千人/日)、南海貝塚駅(9.3千人/日)等となっています。

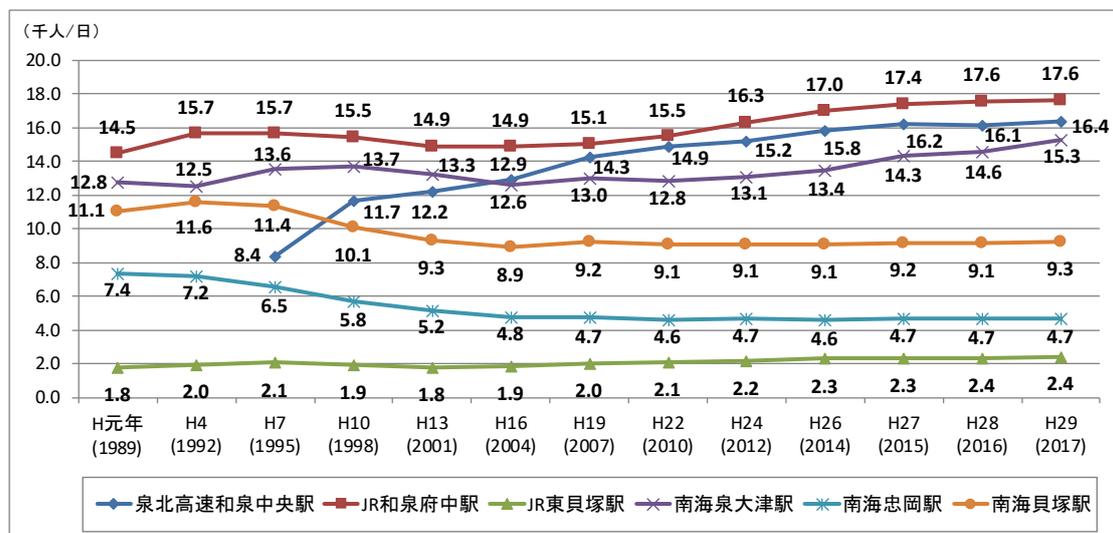
また、市内の鉄道駅別に乗車人員の推移を見ると、平成元(1989)年と比べると平成29(2017)年では、JR東岸和田駅やJR下松駅で微増傾向がみられていますが、それ以外の鉄道駅では横ばい、もしくは微減傾向にあります。特に、南海岸和田駅では、平成元(1989)年に比べて平成29(2017)年では乗車人員が3割近く減少しています。

一方、市外では、JR和泉府中駅と泉北高速和泉中央駅で増加傾向にあります。特に、泉北高速和泉中央駅では、開業した平成7(1995)年に比べて平成29(2017)年では2倍近くも増加しています。



資料：岸和田市

図 2-24 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市内)



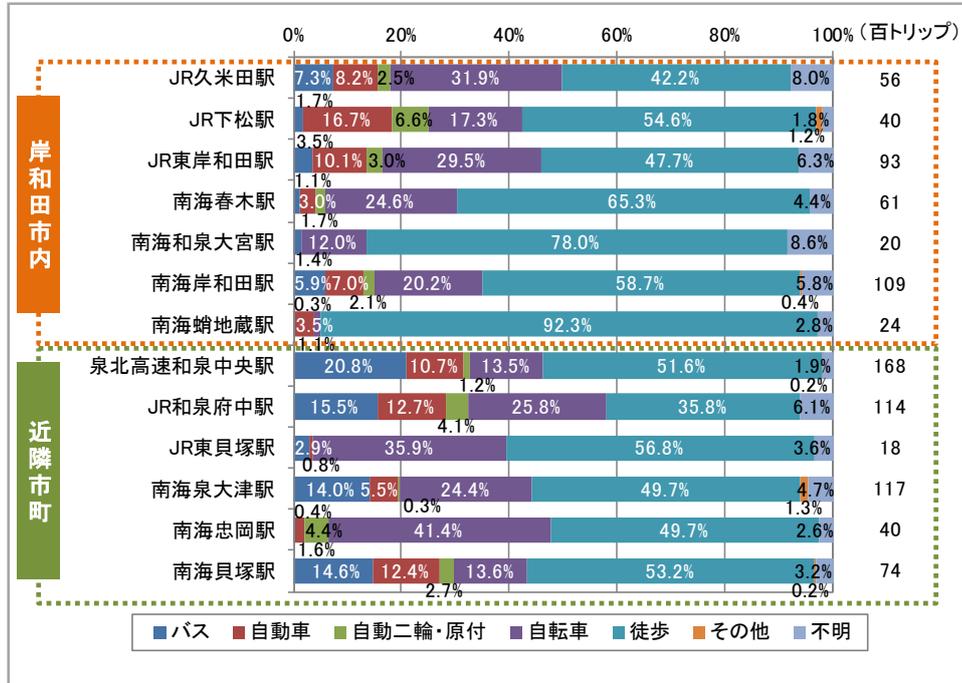
資料：岸和田市，大阪府統計年鑑

図 2-25 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市周辺市町)

(3) 駅別の駅端末交通手段別分担率*

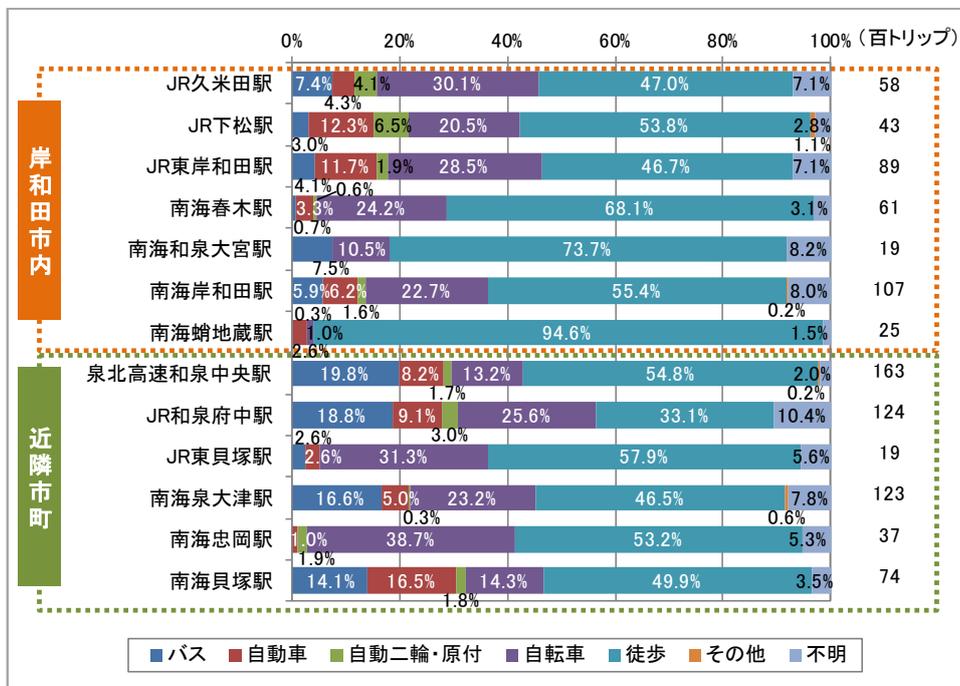
岸和田市内の7駅及び岸和田市周辺の駅端末交通手段分担率を示します。

平日では、岸和田市内の7駅については、アクセス・イグレス*におけるバスの分担率は全ての駅で10%を下回っています。一方で、泉北高速和泉中央駅・JR和泉府中駅・南海泉大津駅・南海貝塚駅はアクセス・イグレスともにバスの分担率が10%を上回っています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-26 駅別の駅端末交通手段別分担率(アクセス)(平日)



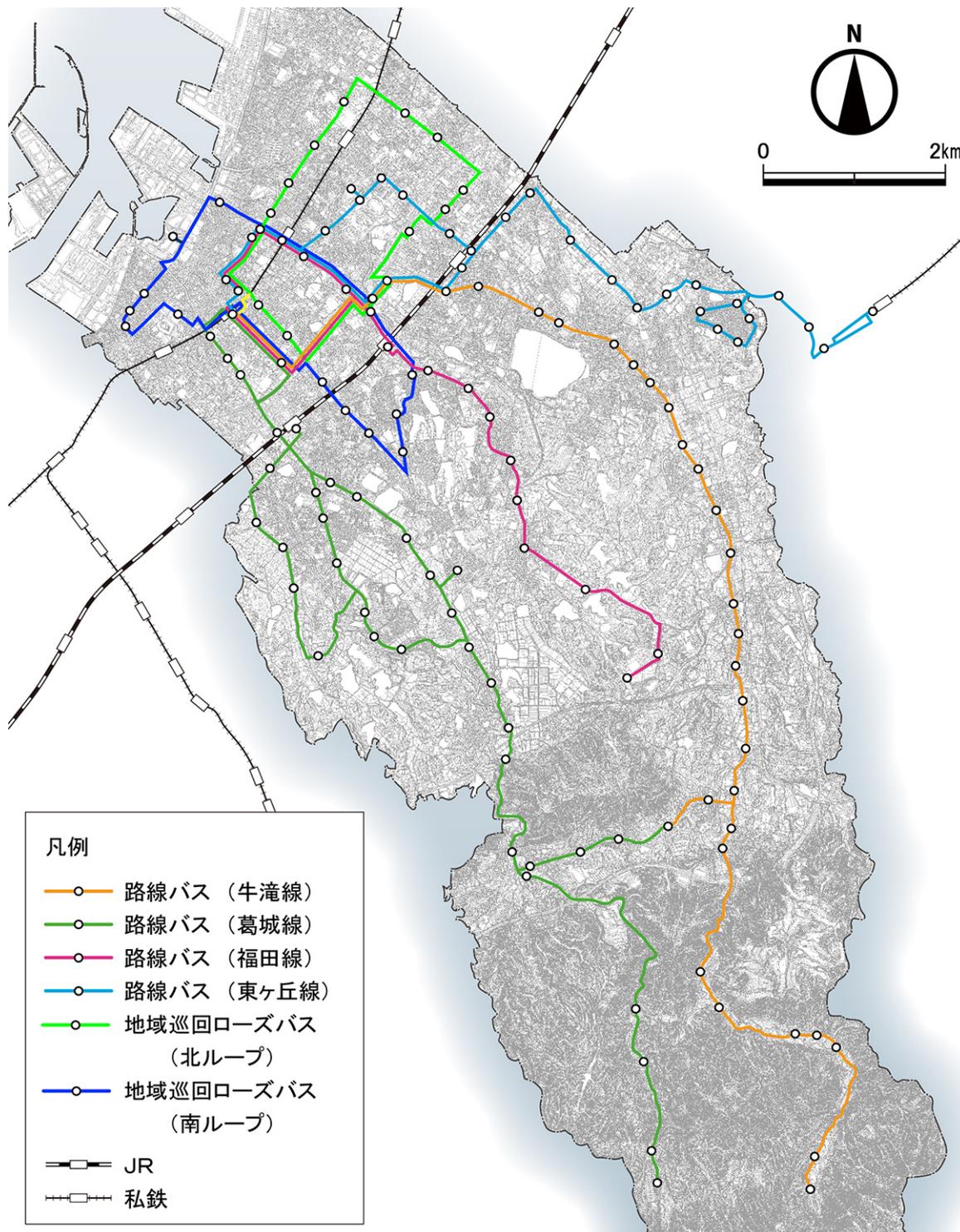
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-27 駅別の駅端末手段分担率(イグレス)(平日)

2.2.2 バス

(1) バスネットワーク

路線バスは、南海岸和田駅を中心に放射線状に4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、南海岸和田駅を中心に北ループ、南ループの2路線を巡回運行しています。



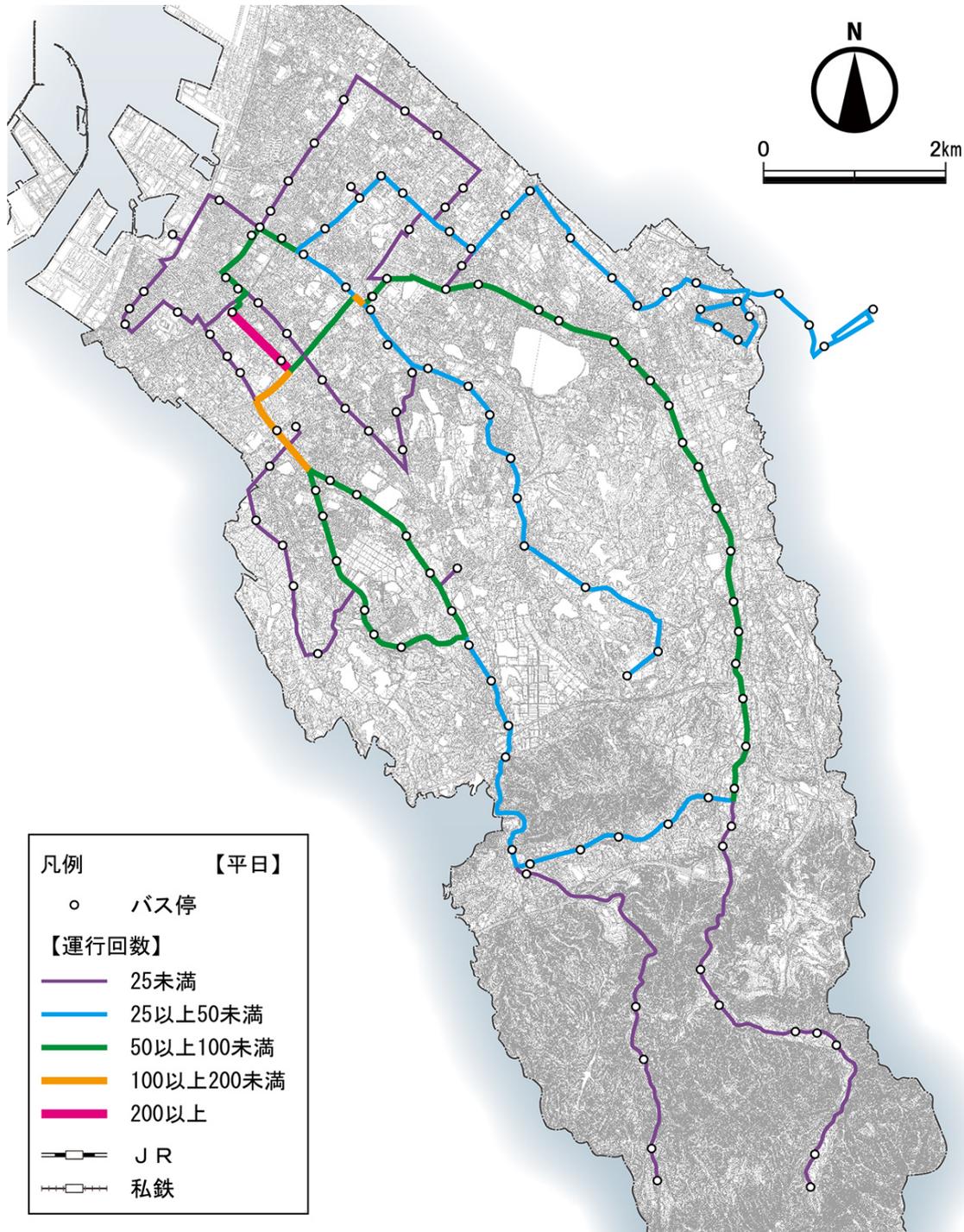
資料：南海バス(株)ホームページ
岸和田市ホームページ

図 2-28 岸和田市のバスネットワーク

(2) バス交通のサービス水準

現行のバス交通の運行回数(平日)をみると、牛滝線、葛城線、福田線が運行する岸和田駅前～岸和田警察署東交差点間が 200 回/日以上と最も多くなっています。また、葛城線が運行する岸和田警察署東交差点～土生交番前交差点間でも 100～200 回/日と多い状況にあります。

白原車庫より南部地域を運行する牛滝線や葛城線、流木墓地公園あたりを運行する葛城線、ローズバスの運行路線では **25 回未満**/日と運行回数が少ない状況にあります。



資料：南海バス(株)ホームページ
岸和田市ホームページ

図 2-29 既存バス路線(路線バス・ローズバス)の運行回数(平日)

(3) 地域公共交通のサービス圏域*とカバー人口

岸和田市内の地域公共交通のサービス圏域をみると、市内人口の鉄道・路線バスでのカバー率は約80%となっており、ローズバスを含めると約84%に達しています。

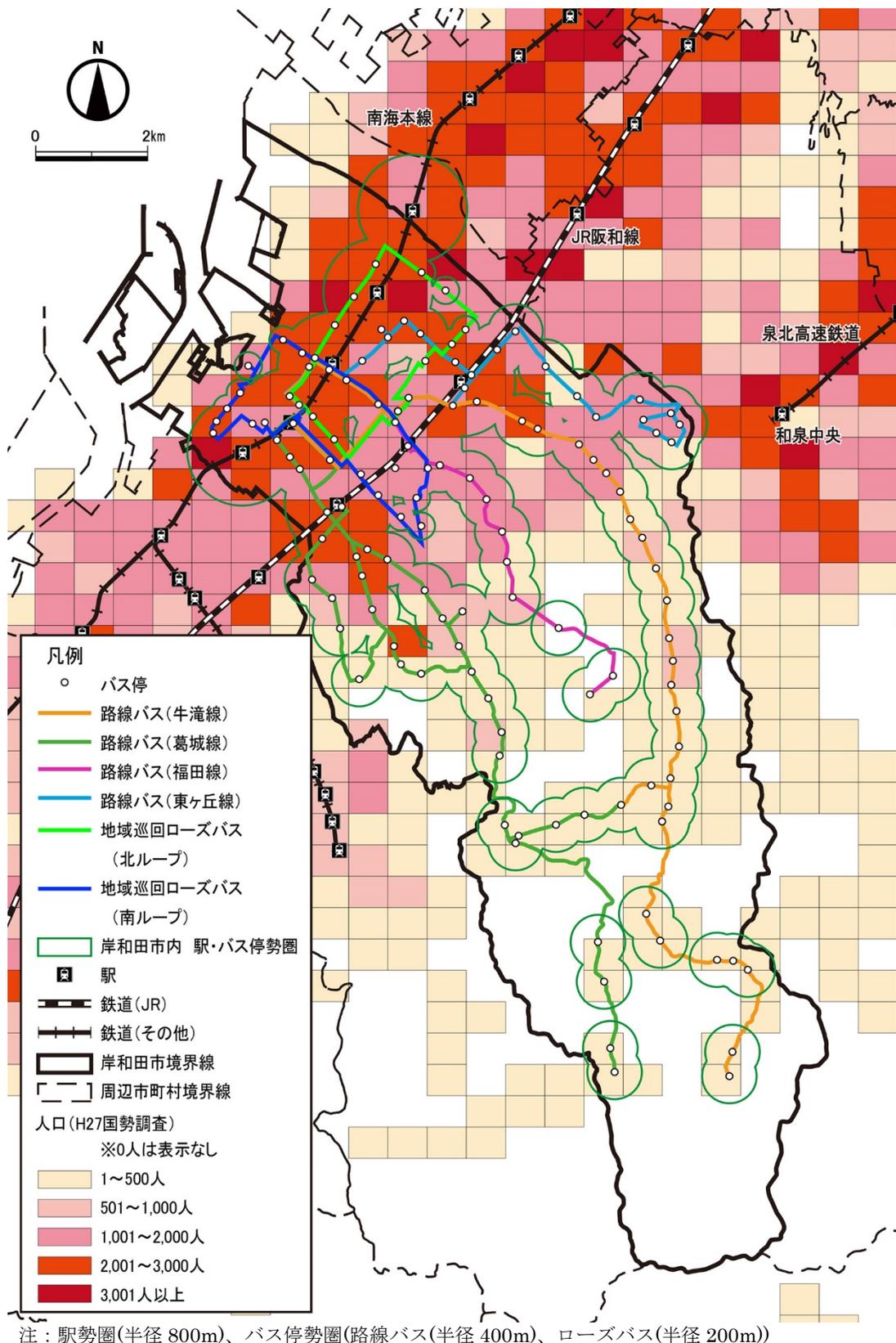


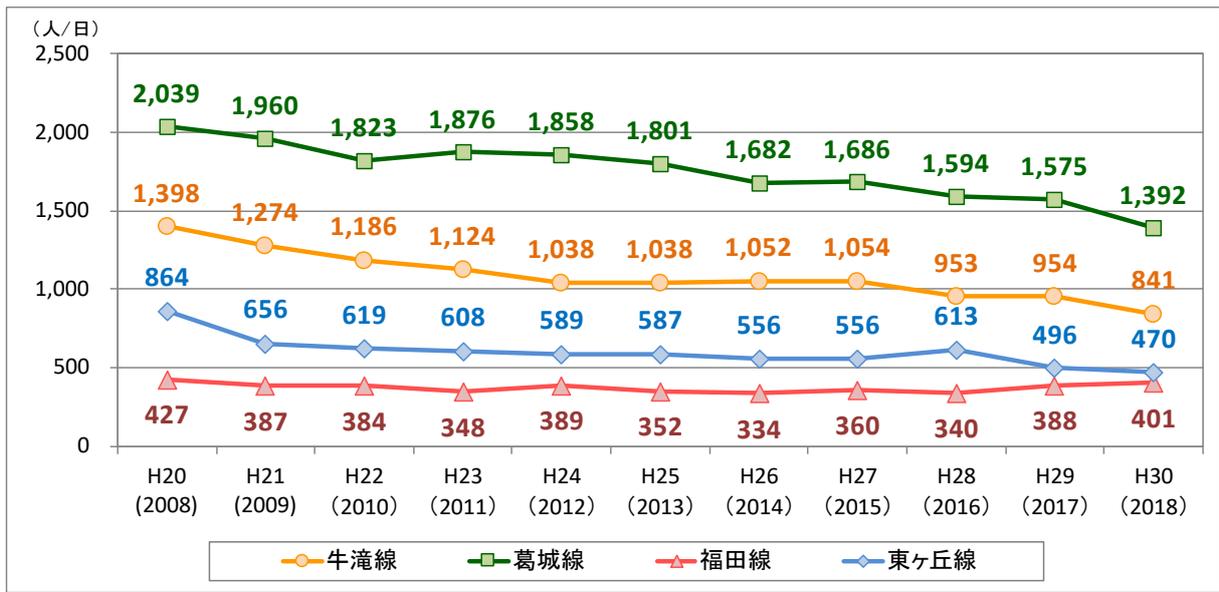
図 2-30 地域公共交通のサービス圏域と総人口

(4) 路線バスの利用状況

市内を運行する路線バスの1日あたり利用者数(平成30(2018)年)をみると、葛城線が約1,400人/日と最も多く、次いで牛滝線が約800人/日、東ヶ丘線の約500人/日、福田線の約400人/日です。

利用者数の推移をみると、いずれの路線も年々減少傾向にあり、平成20(2008)年の利用者数と比べると、平成30(2018)年時点では約5~9割の利用者数となっています。

(※牛滝線(H30(2018))/H20(2008))：0.60、葛城線：0.68、福田線：0.94、東ヶ丘線：0.54)



資料：南海ウイングバス南部株式会社資料

図 2-31 路線別にみた1日あたりの利用者数の推移

■路線バス



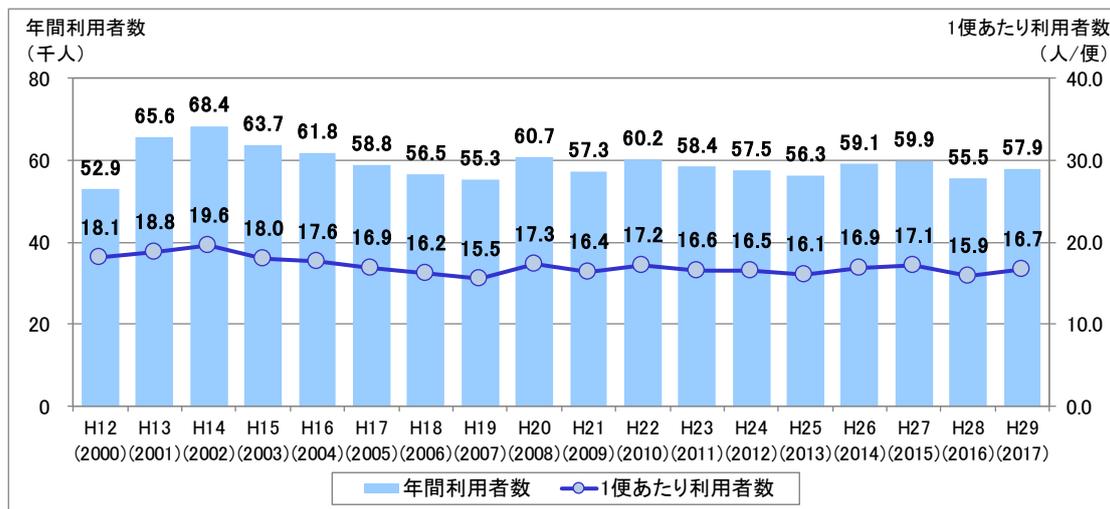
■地域巡回ローズバス



(5) 地域巡回ローズバスの利用状況

ローズバスの年度別の利用者数の推移をみると、平成 14(2002)年度をピークに平成 19(2007)年度まで減少傾向にありましたが、運行経路の一部変更等を行った平成 20(2008)年度に約 5 千人/年(約 20 人/日)の利用者数が増え、以降は年間約 6 万人(約 200 人/日)の横ばい傾向にあります。

1 便あたり利用者数の推移をみると、年度別にみた利用状況と同様、平成 14(2002)年度の 19.6 人/便をピークに平成 19(2007)年度の 15.5 人/便まで減少していますが、平成 20(2008)年度に約 2 人/便増加し、以降は約 17 人/便の横ばい傾向にあります。



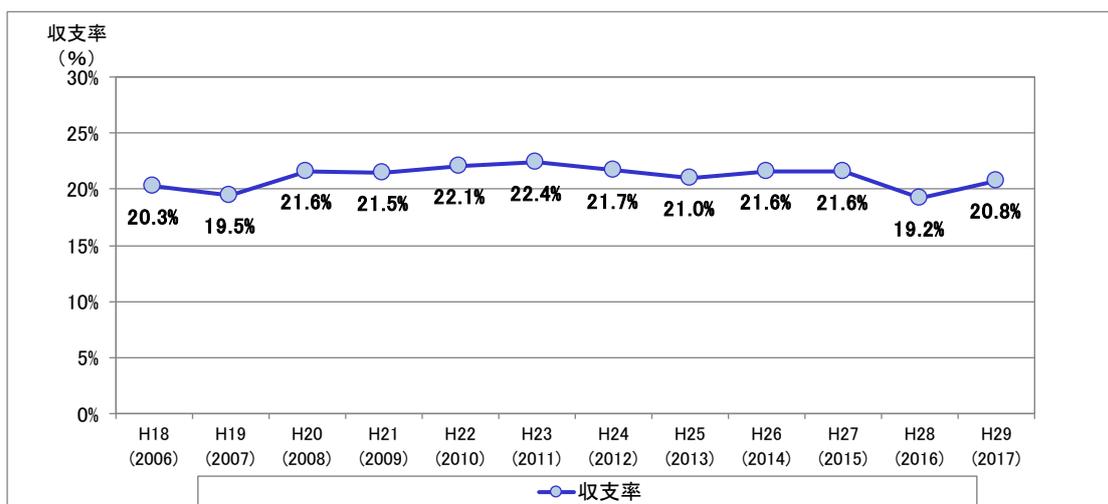
資料：岸和田市

図 2-32 年度別にみたローズバス利用者数の推移

(6) 地域巡回ローズバスの収支状況

ローズバスの収支状況をみると、運行経費は年間約 2,500 万円であり、年間約 1,850 万円の運行補助金を交付していますが、バス事業者も不足する運行経費の一部を負担しています。

収支率は、近年はほぼ 22%で横ばいの傾向にあります。



※収支率は、運行経費÷収入額で算出。
 ※運行経費は、車両費用償却費を含まない。
 資料：岸和田市

図 2-33 ローズバスの収支率の推移

2.2.3 タクシー

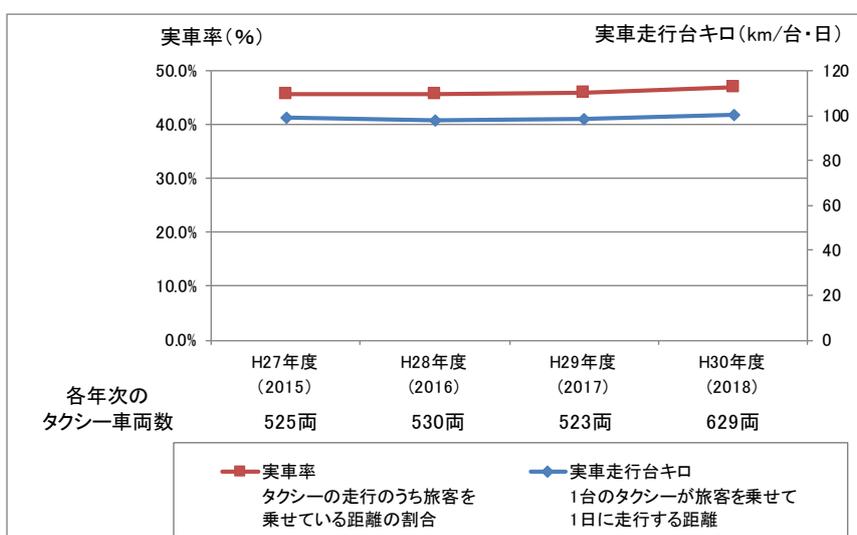
(1) 市内のタクシー

タクシー事業者は、市内に3事業者あり、営業エリアは、岸和田市内全域をカバーしています。鉄道やバス停から離れている地域も含め、市内のどの地域からでも利用が可能です。また、24時間営業していることで、市民がいつでも利用できるセーフティネットとしての役割も果たしています。



(2) タクシーの走行実績

実車率及び実車走行台キロは、平成27(2015)年より増加傾向であり、またタクシーの車両数も増加していることから、市場自体は拡大傾向にあります。



資料：大阪運輸支局（泉州交通圏におけるデータ）

図 2-34 タクシーの走行実績

(3) 観光モデルコースでの活用

大阪泉州観光ガイドでは、泉州地域の観光モデルコースを提案しています。コースの中には、移動手段としてタクシーを推奨したものがありません。

【半日コース】泉州の春を熊野街道で体験 【1日コース】泉州をタイムトラベル。歴史満喫！



資料：大阪泉州観光ガイドホームページ（一般社団法人 KIX 泉州ツーリズムビューロー）

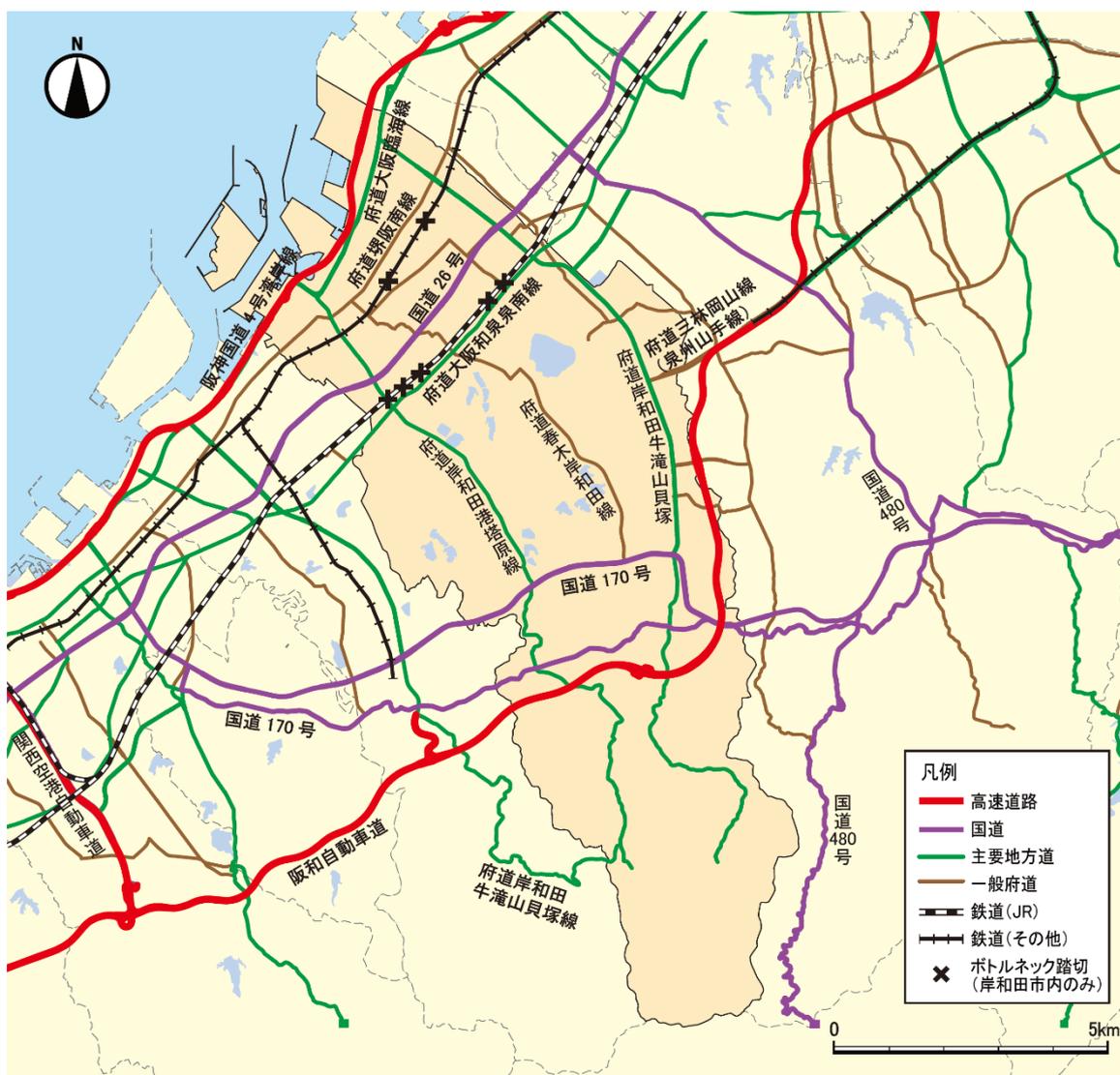
図 2-35 観光モデルコースのイメージ

2.2.4 自動車

(1) 道路ネットワークの状況

市域北部を横断する阪神高速4号湾岸線、府道大阪臨海線、国道26号や市域東部を横断する阪和自動車道や国道170号は、大阪市と関西国際空港・和歌山方面を結ぶ広域幹線道路となっています。

また、府道岸和田港塔原線や府道岸和田牛滝山貝塚線は、市内を東西に縦断する地域内のネットワークを支えています。

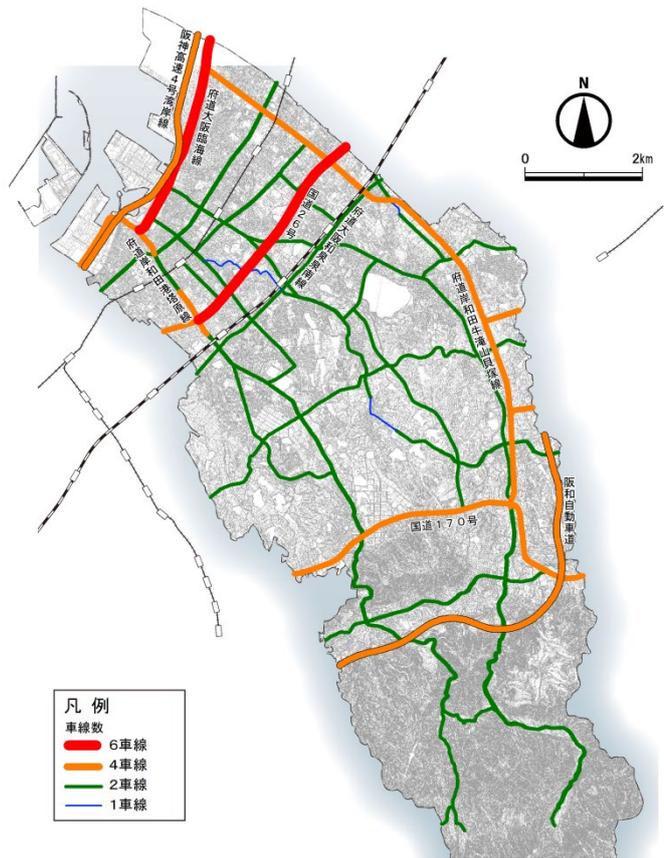


資料：道路交通センサス(平成27(2015)年)

図 2-36 岸和田市及び周辺地域の道路ネットワークの状況

(2) 車線数の状況

大阪市方面と関西国際空港方面を結ぶ府道大阪臨海線や大阪市方面と和歌山方面を結ぶ国道 26 号は、6 車線となっています。また、岸和田市を横断する阪神高速 4 号湾岸線や阪和自動車道、外環状線(国道 170 号)及び岸和田市を縦断する府道岸和田牛滝山貝塚線では、4 車線となっています。

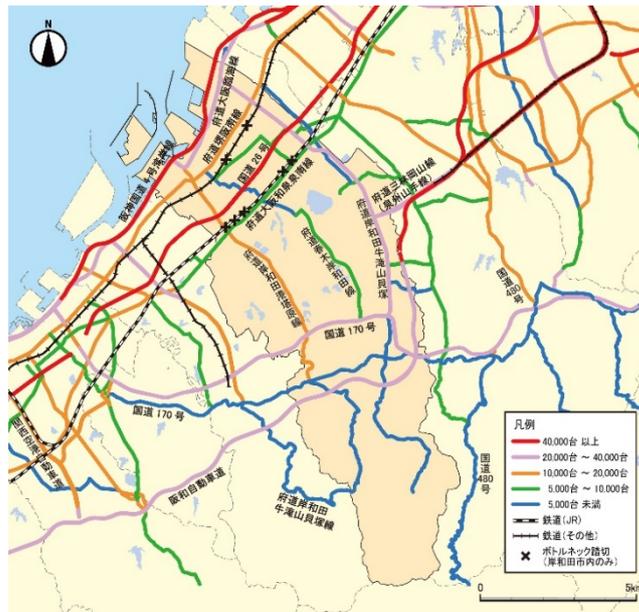


資料：岸和田市資料

図 2-37 岸和田市及び周辺地域の車線数の状況

(3) 交通量（平日 24 時間交通量）

阪神高速 4 号湾岸線及び国道 26 号は、40,000 台/日以上交通量があり、岸和田市域内で交通量が多い路線です。また、**国道 170 号、府道大阪臨海線、府道三林岡山線、府道岸和田牛滝山貝塚線及び阪和自動車道は、20,000 台～40,000 台/日です。**



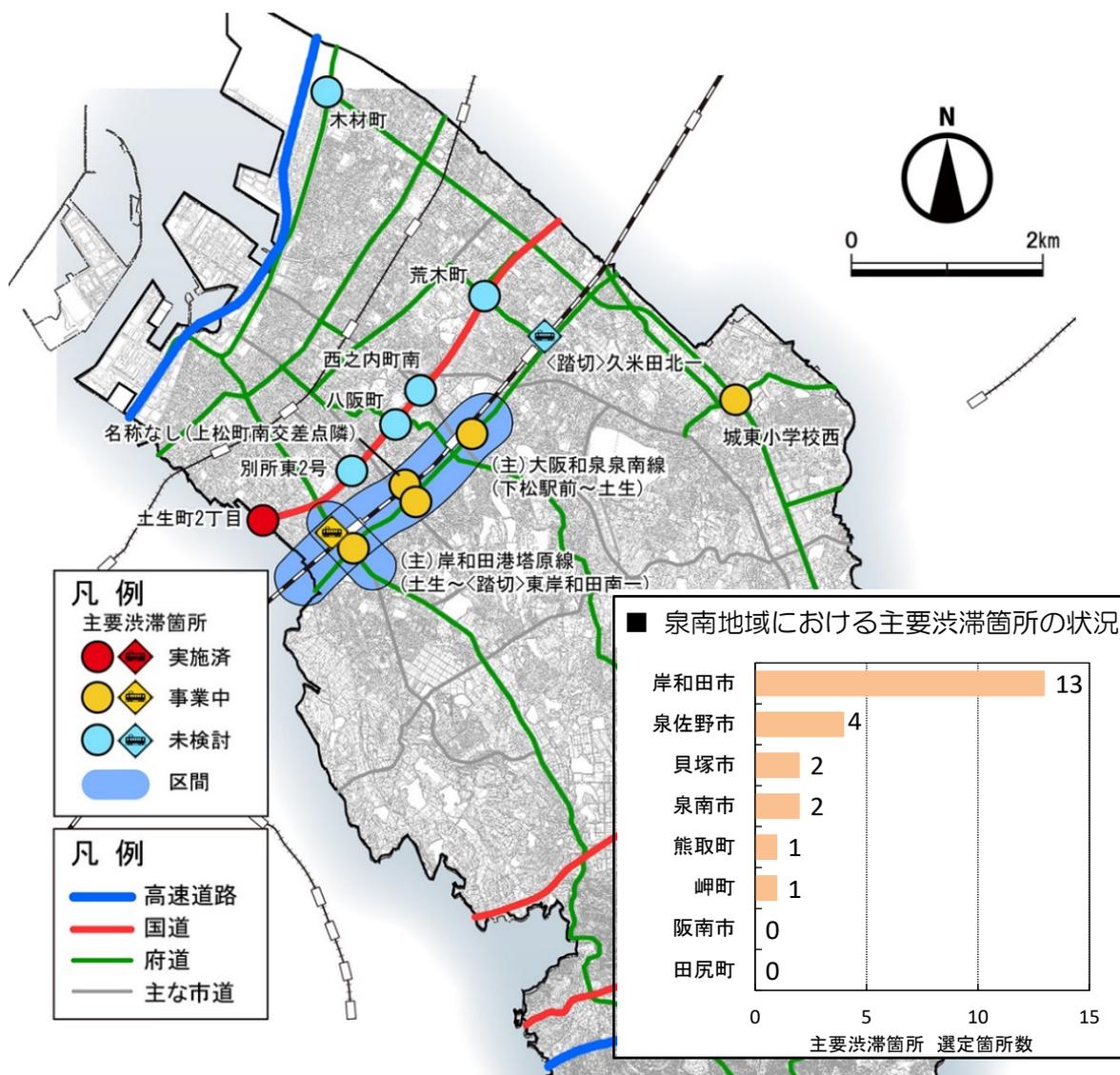
資料：道路交通センサス(平成 27(2015)年)

図 2-38 岸和田市及び周辺地域の交通量（平日 24 時間交通量）の状況

(4) 主要渋滞箇所*

国道 26 号や府道大阪臨海線、府道牛滝山貝塚線では、幹線道路との交差点で渋滞が発生しています。この内、国道 26 号の土生町 2 丁目交差点では平成 28 年度に交差点改良が実施されてい
 ます。また、府道大阪和泉泉南線では、幹線道路との交差点部に右折レーンが未整備で、併走する
 JR 阪和線の踏切の影響もあり、慢性的な交通渋滞が発生しています。府道岸和田港塔原線と市道
 並松上松線では踏切除却のため立体交差化事業を行い、平成 29(2017)年 10 月に高架化が完成、
 令和元 (2019) 年度に整備が完了しています。

泉南地域における主要渋滞箇所の選定箇所は、岸和田市が最も多い状況です。



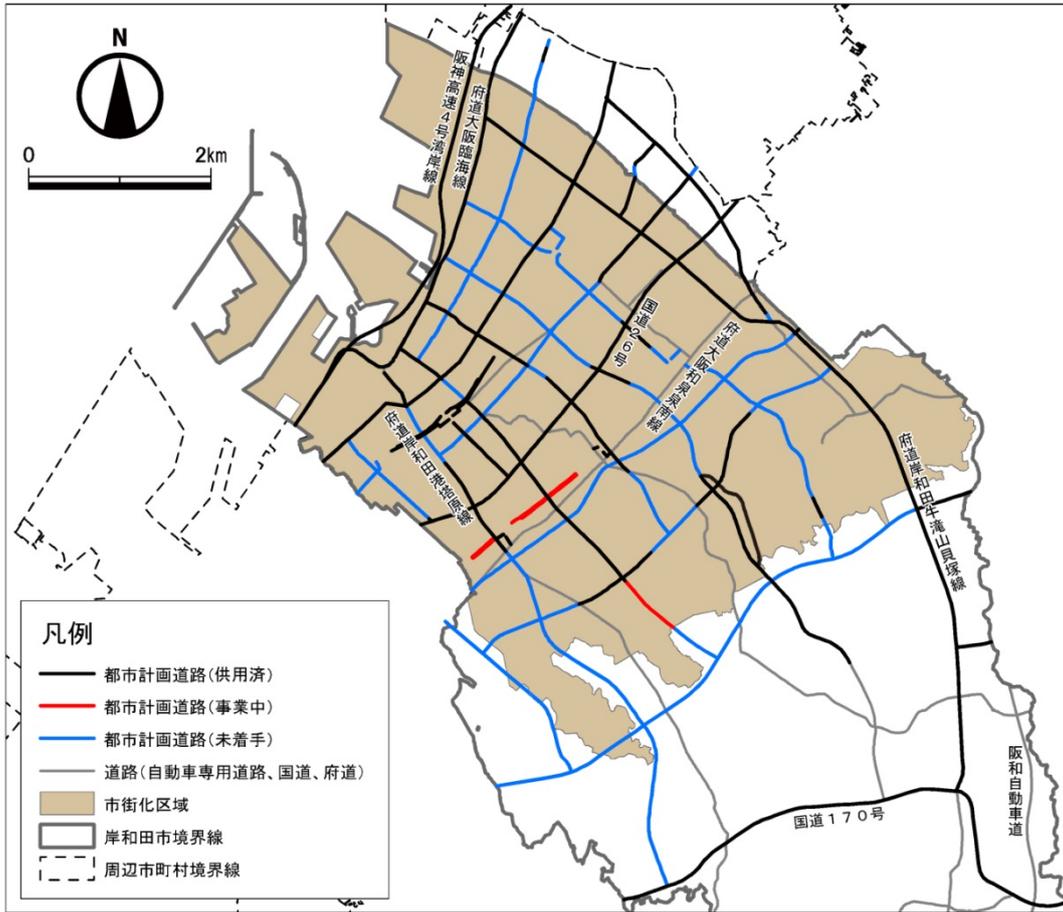
資料:「地域の主要渋滞箇所」選定結果(平成 25(2013)年 2 月公表 京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会)

平成 30 年度 大阪地区渋滞対策協議会(第 5 回)資料 大阪地区渋滞対策協議会の経緯及び進捗状況

図 2-39 岸和田市内の主要渋滞箇所選定状況及び泉南地域における主要渋滞箇所の状況

(5) 都市計画道路*の整備状況

都市計画道路の整備状況をみると、都市計画道路の計画総延長 98,740m に対して、整備済み総延長は 53,400m(整備率：54.1%)です。現在整備中の総延長が 5,254m であり、整備後は 61.4%となります。

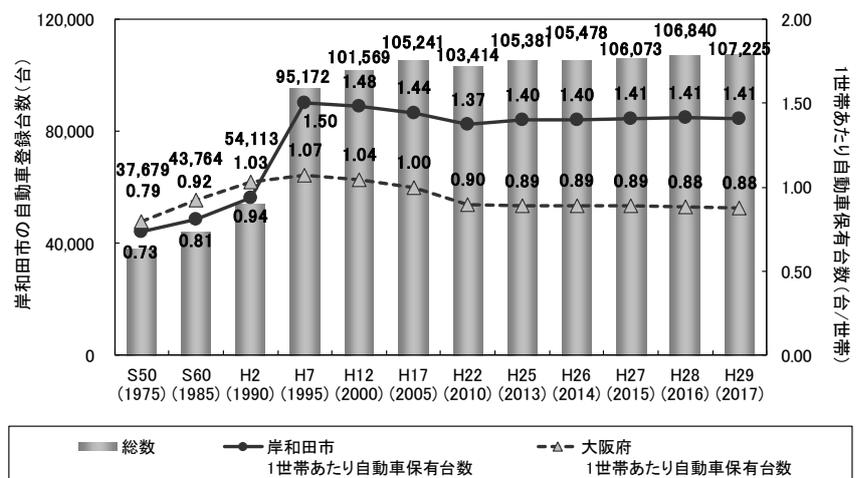


資料：岸和田市

図 2-40 都市計画道路の整備状況(平成 27(2015)年度末)

(6) 自動車保有台数の推移

岸和田市の自動車登録台数は、近年横ばい傾向にあり、平成 29(2017)年時点で約 10.7 万台です。また、1世帯あたりの自動車保有台数は、大阪府の 1 世帯あたり自動車保有台数を上回っています。



資料：大阪府統計年鑑

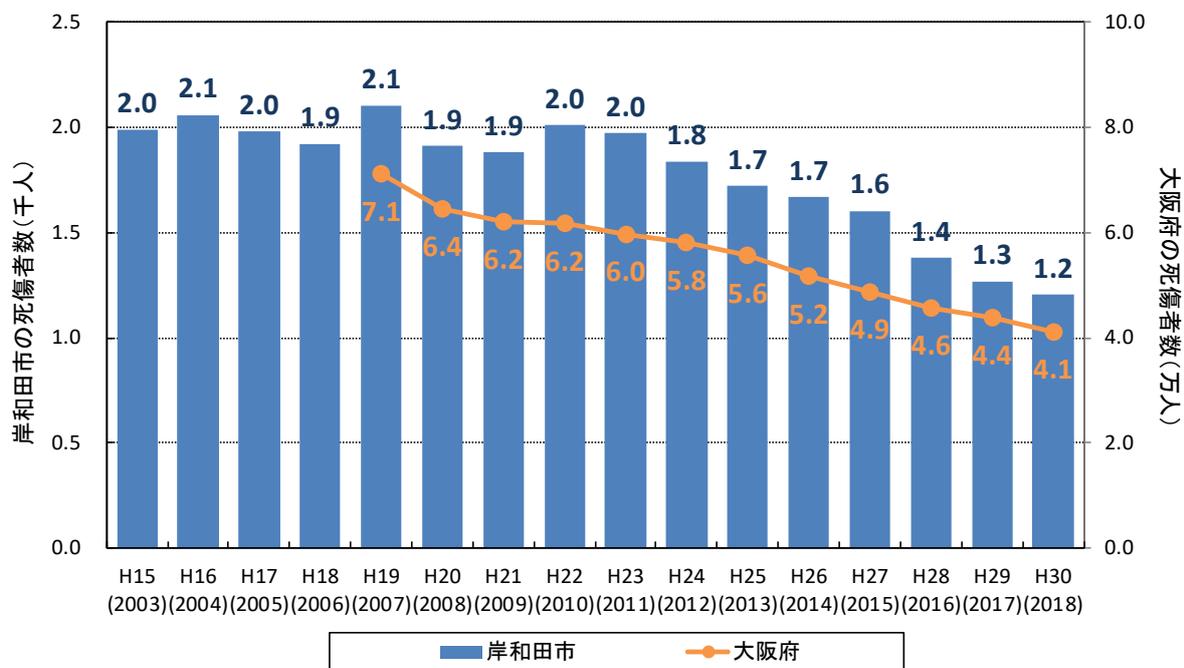
図 2-41 自動車登録台数及び 1 世帯あたり自動車保有台数の推移

(7) 事故発生状況

岸和田市内における交通事故による死傷者数は、微減傾向にあります。平成 30(2018)年には年間約 1.2 千人の死傷者が発生しています。

岸和田市内及び大阪府内における交通事故による死傷者数も減少傾向にあり、平成 19(2007)年に比べて平成 30(2018)年では約 43%減少しています。

しかし物損事故も含めた交通事故の年間発生件数は、平成 21(2009)年に比べて平成 30(2018)年では約 24%増加しています。



資料：岸和田の交通事故のあらまし

図 2-42 岸和田市及び大阪府の交通事故による死傷者数の推移

基本目標 1-3：暮らしの安全性・快適性を高める

指標名	第1期戦略計画		第2期戦略計画		第3期戦略計画	
	現状値	目指そう値	現状値	目指そう値	現状値	目指そう値
交通事故 (人身事故+物損事故) の年間発生件数	5,033件 (H21(2009))	4,900件 (H26(2014))	5,843件 (H25(2013))	5,800件 (H29(2017))	6,242件 (H30(2018))	6,200件 (R3(2021))
安心して歩道を通行す ることができると感じ ている市民の割合	17.9% (H22(2010))	20.2% (H26(2014))	18.2% (H26(2014))	21.0% (H30(2018))	24.1% (H30(2018))	24.1% (R4(2022))

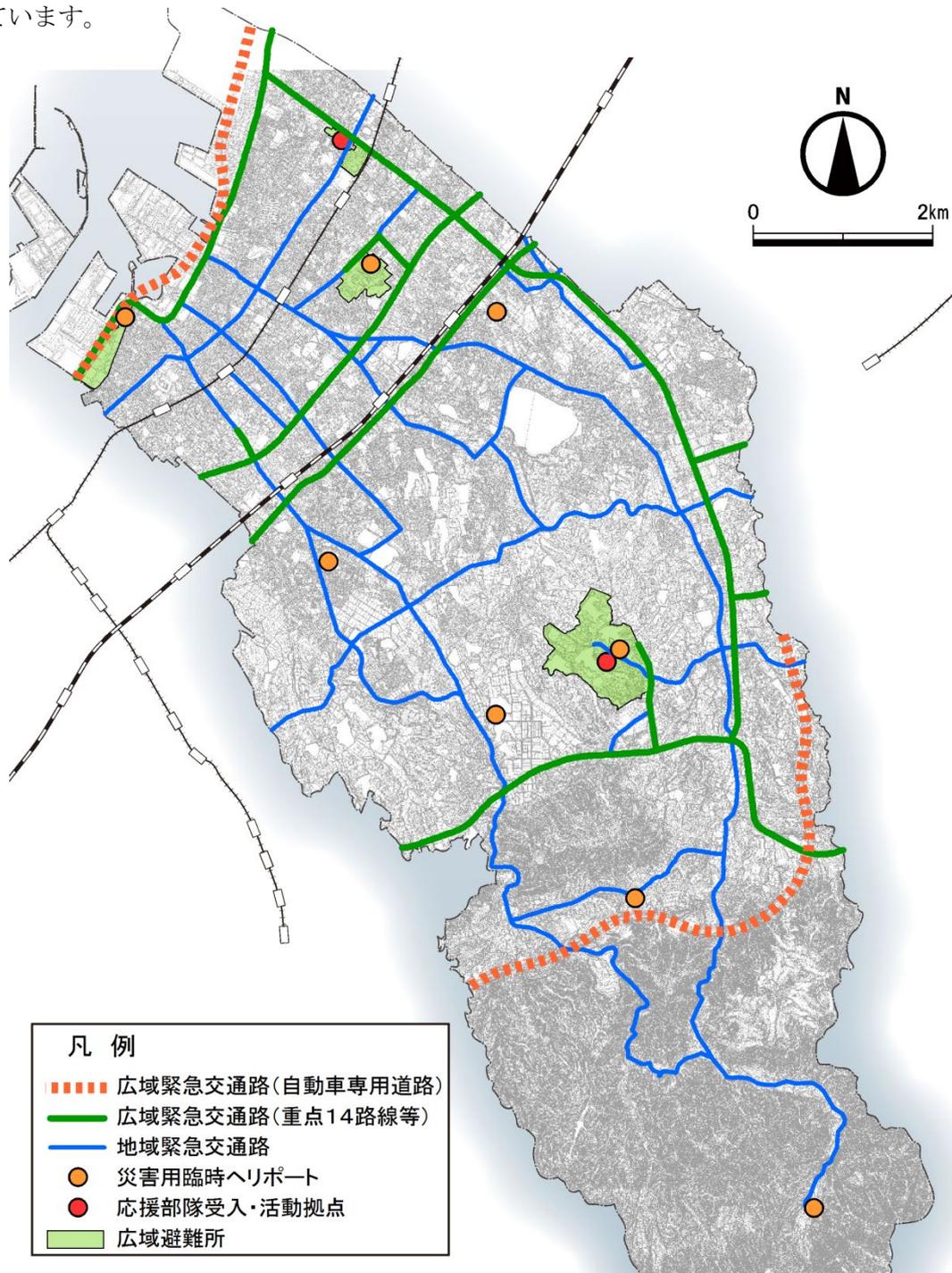
資料:岸和田市まちづくりビジョン 第1期戦略計画(H23(2011)年3月)
岸和田市まちづくりビジョン 第2期戦略計画(H27(2015)年3月)
岸和田市まちづくりビジョン 第3期戦略計画(H31(2019)年3月)

図 2-43 岸和田市まちづくりビジョンによる岸和田市における交通安全に係る基本目標

2.2.5 緊急交通路

国道 26 号と府道大阪和泉南線は、大阪府が定める広域緊急交通路*の「重点 14 路線」に選定されており、国道 170 号、府道大阪臨海線、府道岸和田牛滝山貝塚線、府道三林岡山線、府道春木岸和田線、府道岸和田港塔原線の一部区間は、大阪府が定める広域緊急交通路に指定されています。

府が選定する広域緊急交通路と阪南港、災害時用臨時ヘリポート、市町村災害医療センター、広域避難所をはじめとする防災施設と連絡する地域緊急交通路は、市内幹線道路等を対象に指定されています。



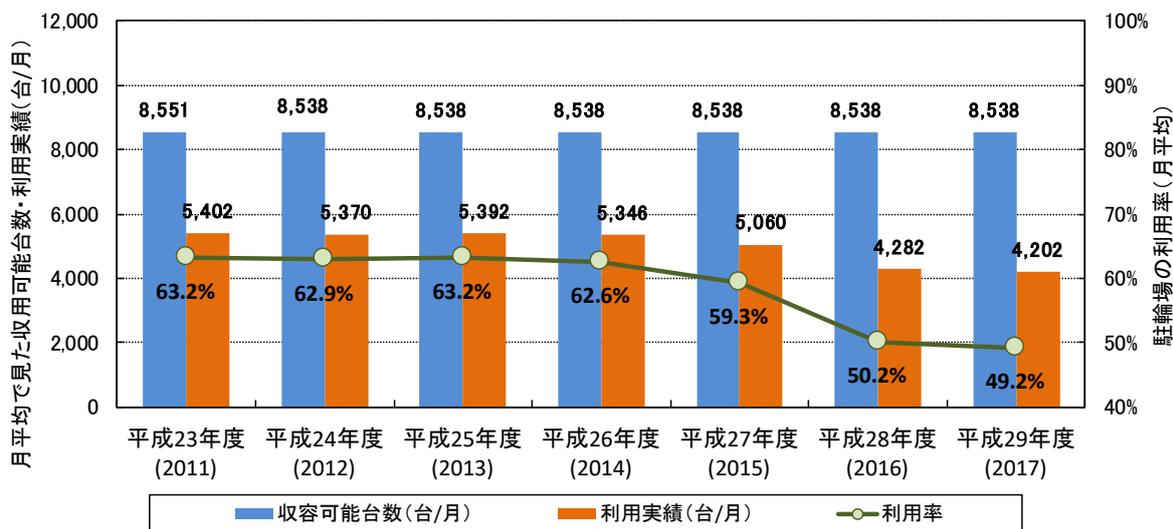
資料：大阪府地域防災計画 関連資料集（平成 29(2017)年 12 月修正 大阪府防災会議）
岸和田市地域防災計画 資料編（平成 29(2017)年 4 月修正 岸和田市防災会議）

図 2-44 岸和田市内における緊急交通路の指定状況

2.2.6 自転車

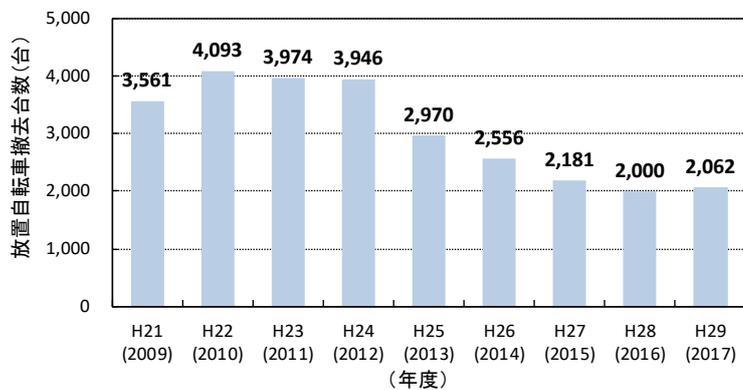
本市の鉄道駅周辺に設置されている市営自転車駐車場の利用率は、平成29(2017)年度で約49%であり、平成26(2014)年度から約13%減少しています。また、市内鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域*内での放置自転車台数は、平成29(2017)年で平成22(2010)年の約50%と大幅に削減され、減少傾向にあります。

一方、泉南地域8市町における自転車による人口1万人あたりの死傷事故発生状況をみると、本市は最も多い状況です。



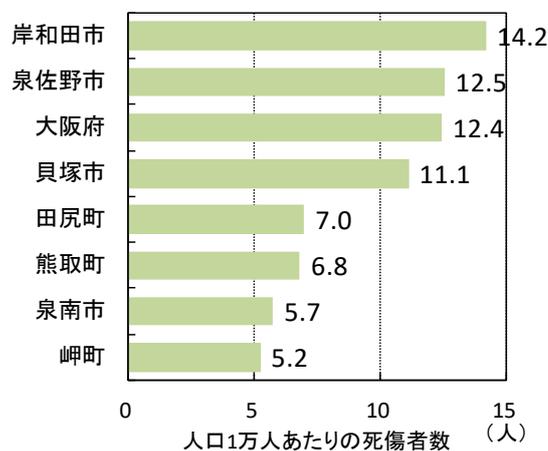
資料：岸和田市資料

図 2-45 市営自転車駐車場の利用状況の推移



資料：岸和田市資料

図 2-46 放置自転車撤去台数の推移



資料：大阪の交通白書
(平成30(2018)年度版 一般財団法人大阪府交通安全協会)

図 2-47 自転車による人口1万人あたりの死傷事故発生状況(平成30(2018)年)

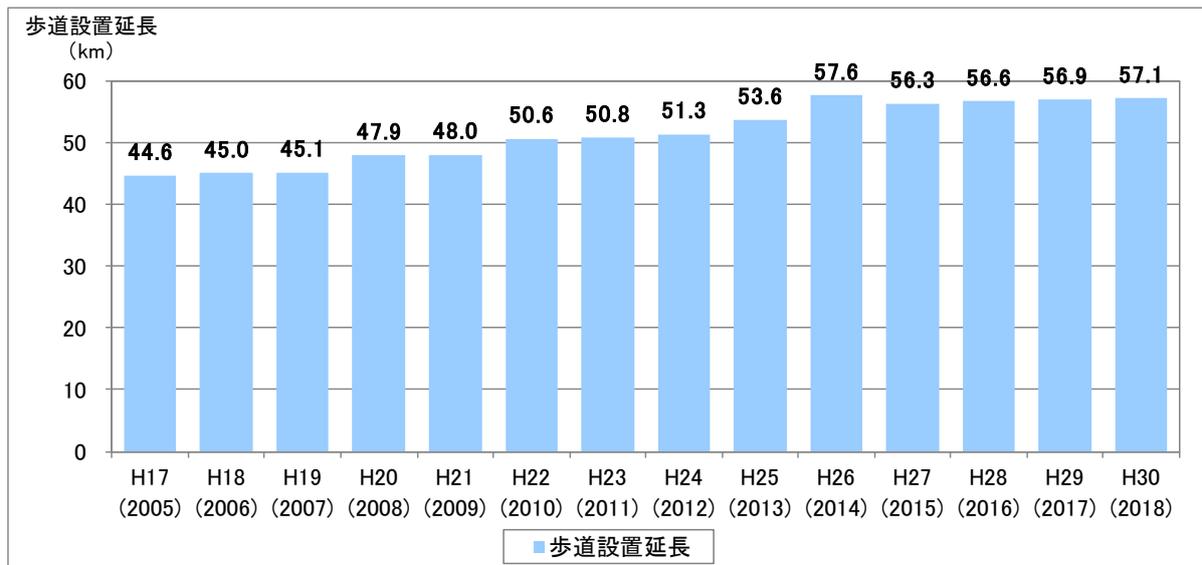
2.2.7 歩行者

本市では、歩行者空間の整備として、歩道設置による安全・快適性の向上や鉄道駅等のエレベーターやエスカレーターを設置などによる移動円滑化*に取り組んでいます。

市内の幹線道路では、歩道未整備区間や道路幅員が狭小な区間が多く存在しているため、歩道設置の整備を進めており、歩道設置延長は平成 30(2018)年で約 57.1km です。

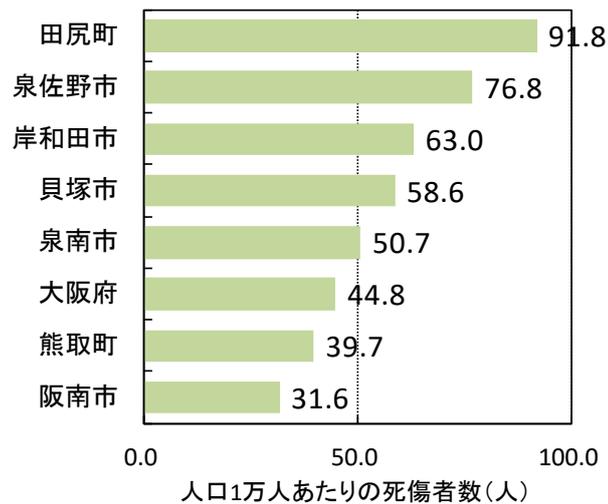
市内には小学校 24 校、中学校 11 校があり、市内の通学路は 131.9km となっています。

泉南地域 8 市町における人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、本市は 3 番目に多い状況にあります。



※各年 4 月 1 日現在
資料：岸和田市

図 2-48 歩道設置延長の推移



資料：大阪の交通白書（平成 30(2018)年度版 一般財団法人大阪府交通安全協会）

図 2-49 人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況（平成 30(2018)年）

2.2.8 交通結節点*

交通結節点としての主要な施設である市内の都市計画決定している駅前交通広場の整備状況をみると、南海岸和田駅、JR東岸和田駅、JR下松駅では、駅前交通広場が整備されていますが、他の鉄道駅では整備されていない状況にあります。

■南海岸和田駅



表 2-3 市内鉄道駅における交通結節点の整備状況

駅名	乗車人員 人/日	駅舎構造	交通結節機能							広場外		
			都市計画駅前交通広場		バス		タクシー		その他	市営駐輪場	その他	
			西側	東側	パース	プール	パース	プール				
南海	春木	7,580	地上	暫定	未整備	×	×	×	×	一般車 パース	整備済	
	和泉大宮	2,215	地上	暫定	未整備	○	×	○	○		設置済	バス停
	岸和田	12,619	高架	暫定	整備済	○	×	○	○		整備済	バス車庫
	蛸地蔵	2,373	地上	△	未整備	×	×	×	×		設置済	
JR	久米田	6,823	地上	未整備	暫定	×	×	○	○		設置済	バス停
	下松	3,892	橋上	整備済	整備済	○	×	○	○		設置済	
	東岸和田	11,040	高架	△	暫定	○	○	○	○	一般車 パース	設置済	バス停

※乗車人員は平成 29(2017)年実績 (岸和田市資料による)

※駅施設の状況は、岸和田市資料による

※市営駐輪場については「整備済」は用地も取得済み、「設置済」は借地にて施設を設置済

【整備前】



【整備後】



資料：岸和田市資料

図 2-50 JR東岸和田駅 駅前交通広場整備状況

2.2.9 まとめ

(1) 鉄道

- ・ 鉄道は、JR 阪和線、南海本線が都市部を南北に縦断しています。
- ・ 市内の鉄道駅別の乗車人員の推移は、平成元(1989)年と比べると平成 29(2017)年では、JR 東岸和田駅や JR 下松駅で微増傾向にありますが、それ以外の駅は横ばい・微減傾向にあります。
- ・ 駅端末交通手段分担率をみると、バスの分担率は近隣市町では 10%以上の駅がありますが、岸和田市内の全ての駅では 10%を下回っています。

(2) バス

- ・ 路線バスが南海岸和田駅を中心に3つの谷筋に沿って山間部まで運行されています。
- ・ ローズバスは、南海岸和田駅を中心に北ループ、南ループの2路線を巡回運行しています。
- ・ 岸和田市内の地域公共交通のサービス圏域をみると、市内人口の鉄道・路線バスでのカバー率は約 80%となっており、ローズバスを含めると約 84%に達しています。
- ・ 路線バスの利用者数は、市内を運行する全ての路線で年々減少傾向にあり、平成 20(2008)年の利用者数と比べると、平成 30(2018)年時点では約 5~9 割の利用者数となっています。
- ・ 地域巡回ローズバスの利用者数は平成 20(2008)年以降は年間約 6 万人(約 200 人/日)の横ばい傾向にあります。
- ・ 地域巡回ローズバスの1便あたりの利用者数は平成 20(2008)年以降は約 17 人/便の横ばい傾向にあります。

(3) タクシー

- ・ タクシー事業者は、市内に3事業者あり、営業エリアは、岸和田市内全域をカバーしています。
- ・ 大阪泉州観光ガイドホームページでは移動手段としてタクシーを推奨した観光モデルコースも提案されています。

(4) 自動車

- ・ 広域幹線道路は、市域北部を阪神高速4号湾岸線、府道大阪臨海線、国道26号が横断し、阪和自動車道、国道170号が市域東部を横断しています。また、市内幹線道路は府道岸和田港塔原線、府道岸和田牛滝山貝塚線が市内を東西に縦断しています。
- ・ 阪神高速4号湾岸線及び国道26号は、40,000台/日以上、国道170号、府道大阪臨海線、府道三林岡山線、府道岸和田牛滝山貝塚線及び阪和自動車道は、20,000台~40,000台/日の交通量となっています。
- ・ 泉南地域における主要渋滞箇所の選定箇所は、岸和田市が最も多い状況です。この内、国道26号の土生町2丁目交差点では平成28年度に交差点改良が実施されています。
- ・ 市内補助幹線道路である都市計画道路の整備率は54.1%と半数程度です。
- ・ 自動車登録台数は、近年横ばい傾向にあり、平成29(2017)年時点で約10.7万台です。
- ・ 物損事故を含めた交通事故の年間発生件数をみると、平成30(2018)年は平成21(2009)年に比べ、約24%増加しています。

(5) 緊急交通路

- ・ 国道 26 号と府道大阪和泉南線は、大阪府が定める広域緊急交通路の「重点 14 路線」に選定されており、国道 170 号、府道大阪臨海線、府道岸和田牛滝山貝塚線、府道三林岡山線、府道春木岸和田線、府道岸和田港塔原線の一部区間は、大阪府が定める広域緊急交通路に指定されています。

(6) 自転車

- ・ 市営自転車駐車場の利用率は、平成 29(2017)年度で約 49%であり、平成 26(2014)年度から約 13%減少しています。
- ・ 市内鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域内での放置自転車台数は、平成 29(2017)年で平成 22(2010)年の約 50%と大幅に削減されています。
- ・ 泉南地域 8 市町における自転車による人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、本市は最も多い状況です。

(7) 歩行者

- ・ 本市では、歩行者空間の整備として、歩道設置による安全・快適性の向上や鉄道駅等のエレベーターやエスカレーターの設置などによる移動円滑化に取り組んでいます。
- ・ 市内の幹線道路では、歩道未整備区間や道路幅員が狭小な区間が多く存在しています。
- ・ 泉南地域 8 市町における人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況をみると、本市は 3 番目に多い状況にあります。

(8) 交通結節点

- ・ 南海岸和田駅、JR 東岸和田駅（暫定）、JR 下松駅には、駅前交通広場が整備されていますが、他の鉄道駅では整備されていない状況にあります。

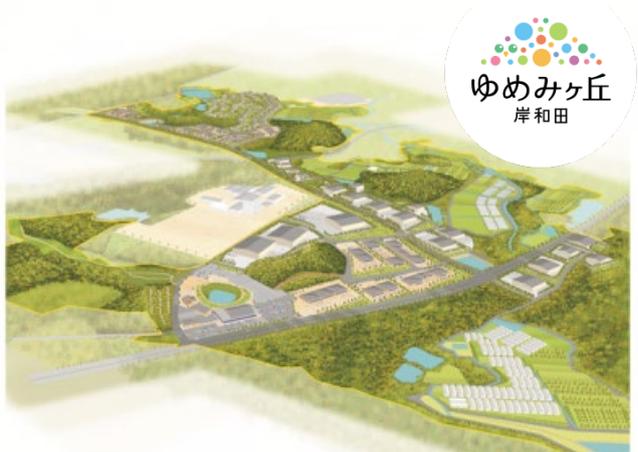
2.3 まちづくりに関する施策

(1) 岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）のまちづくり

岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）は、東側で阪和自動車道岸和田和泉 IC に近接し、南側に神於山山麓、西側に蜻蛉池公園・近畿職業能力開発大学校・道の駅「愛彩ランド」に囲まれた約 159ha の地区です。

『人々が元気で快適に生きがいを持って暮らせる“まち”』『活力があり地域を輝かせる産業がある“まち”』『地球と人にやさしい自然環境がある“まち”』の3つの基本コンセプトに沿って、持続可能な“まち”を創ることを目標とし、まちづくりを進めています。

地区内のまちづくりは、地形条件や交通アクセス・耕作状況を踏まえ、①都市整備エリア、②農整備エリア、③自然保全活用エリアの3ゾーンに分けてまちづくりを進めています。



資料：岸和田市資料

図 2-51 岸和田丘陵地区（ゆめみヶ丘）整備イメージ

(2) JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業

JR 阪和線東岸和田駅付近では、約 2.1 キロメートルの高架化工事が進められてきました。

平成 29(2017)年 10 月に鉄道高架化は完成し、供用されています。7 箇所の踏切が除却され安全性の向上と交通渋滞の解消が図られました。駅舎内もエスカレーターやエレベーターが設置され、バリアフリー*化も図られました。また、駅周辺整備についても進めています。

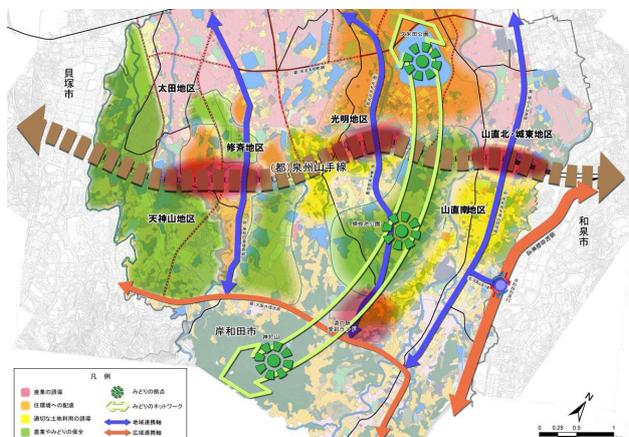


資料：岸和田市資料

図 2-52 供用された JR 東岸和田駅下り線高架ホーム

(3) 都市計画道路泉州山手線・泉北高速鉄道の延伸

都市計画道路泉州山手線は、平成 28(2016)年 8 月に改定された「大阪府都市整備中期計画（案）別冊 参考資料（案）」において、泉州地域の丘陵部における広域幹線であるとともに地域の連携と活性化を支える重要な路線として位置付けられており、今後、早期の事業化を図るために関係機関との協議を進めていきます。



資料：泉州山手線沿道のまちづくりの方針（案）
（平成 28(2016)年 10 月時点 岸和田市）

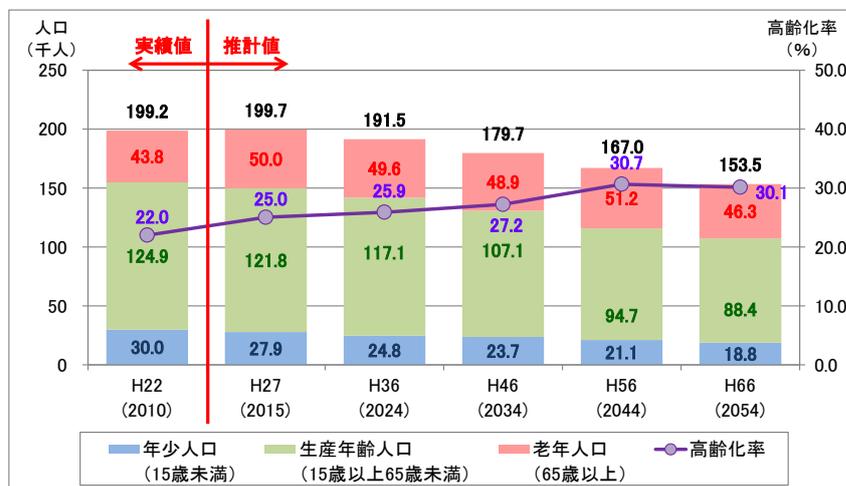
図 2-53 泉州山手線沿道のまちづくりの方針

2.4 都市活動・交通の将来動向

2.4.1 将来人口動向

(1) 岸和田市人口ビジョンによる将来人口

岸和田市では、同市人口ビジョンにおいて、住民基本台帳をもとに、同市の特徴を踏まえて独自の将来人口推計を行っており、平成 66(2054)年には約 15 万人とされており、平成 22(2010)年に比べて約 22%減少しています。



資料：岸和田市人口ビジョン

注 1：小学校区ごとに算出した推計値を積み上げて算出している。なお、小学校区の推計は、住民基本台帳による人口をもとに、コーホート要因法*により推計している。具体的には、住民基本台帳による人口を基に、住民基本台帳が電子化された S59(1984)年 10 月から現在までの出生数・死亡数・転入数・転出数・転居数の各々の平均値を、小学校区ごとに、年齢別、性別で算出し、その値を現在の人口に加算して、将来推計値を算出している。

注 2：転入数、転出数は、ある校区から市外への移動を表し、転居数は、ある校区から市内の他の校区への移動を表す。

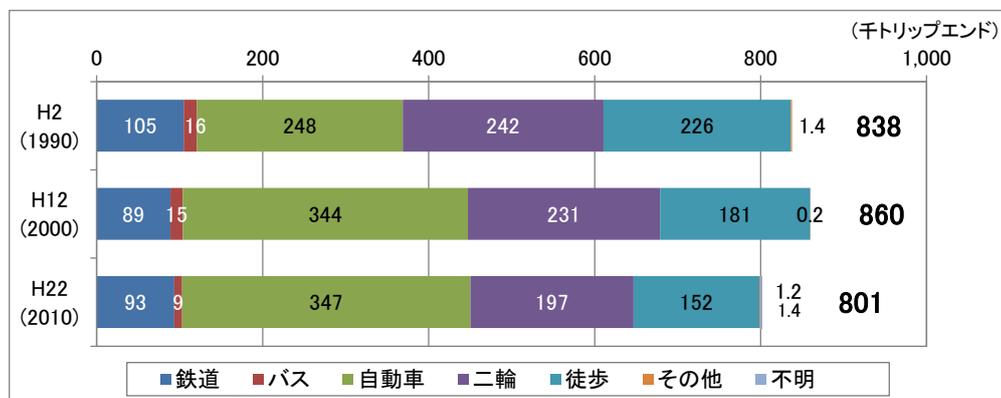
図 2-54 岸和田市における将来人口の推移（岸和田市人口ビジョン）

2.4.2 公共交通利用の見通し

(1) 現状の公共交通の利用者推移

岸和田市における代表交通手段別の発生集中量の推移を示します。

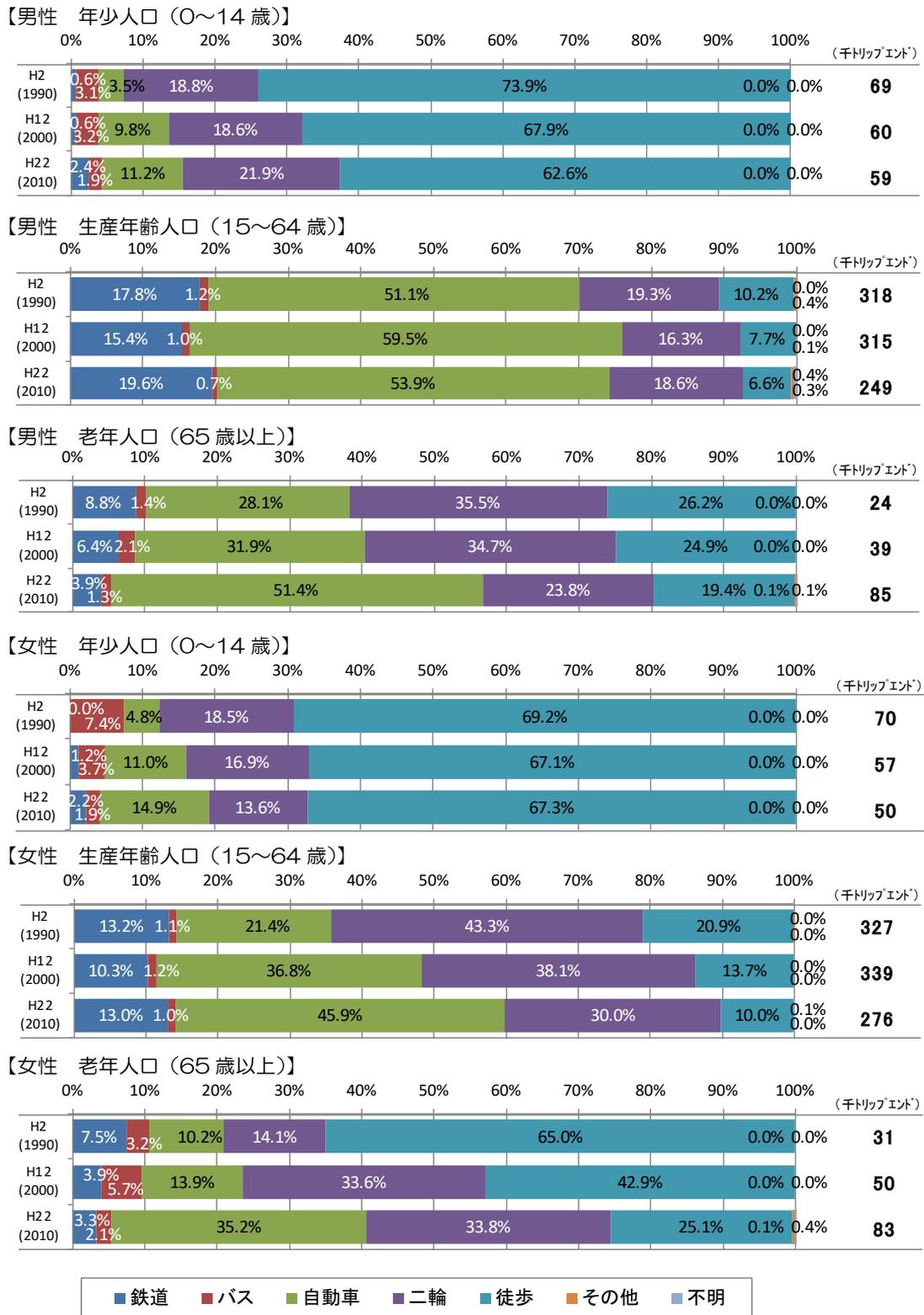
鉄道の発生集中量は、平成 2(1990)年から平成 12(2000)年にかけて約 15%減少し、平成 12(2000)年から平成 22(2010)年にかけて約 5%増加しています。また、バスの発生集中量は、平成 2(1990)年から平成 22(2010)年にかけて約 44%減少しています。



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-55 代表交通手段別発生集中量(平日)

性別・年齢3区別の代表交通手段分担率をみると、鉄道の分担率は生産年齢人口が年少人口や老年人口に比べ高く、男性の方が女性に比べ高くなっています。バスの分担率は年少人口や老年人口が生産年齢人口に比べ高く、女性の方が男性に比べ高くなっています。



資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-56 性別・年齢3区分別代表交通手段分担率（平日）

(2) 将来的な人口動向を踏まえた今後の公共交通の利用見通し

(1)の整理を踏まえると、性別・年齢3区分別において、鉄道やバスの利用の傾向が異なることがわかります。また、鉄道やバスを利用する人は、駅勢圏・バス停勢圏内に居住する人が多いことが想定されます。

上記を踏まえて、今後の公共交通の利用見通しは、以下のように推計を行います。

手法：岸和田市内の駅勢圏・バス停勢圏の人口を用いた推計

①第5回近畿圏パーソントリップ調査（平成22(2010)年）のデータをもとに、性別・年齢3区分別の駅勢圏人口・バス停勢圏人口1人あたりの鉄道・バスの発生集中量（以下、発生集中原単位という）を算出する

②①で求めた発生集中原単位に、将来の岸和田市の駅勢圏人口・バス停勢圏人口を掛ける

①鉄道・バスの発生集中原単位の算出

岸和田市の駅勢圏・バス停勢圏の人口推移を以下に示します。

平成22(2010)年から平成27(2015)年にかけて、男女全ての年齢区分において、駅勢圏人口・バス停勢圏人口が減少する傾向にあるものと推計されています。

表 2-4 性別・年齢3区分別人口（上段：駅勢圏、下段：バス停勢圏）

駅勢圏人口	男性				女性				男女計			
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計
H2(1990)												
H12(2000)	8,521	34,008	6,858	49,387	7,897	35,430	10,115	53,442	16,420	69,439	16,970	102,829
H22(2010)	7,713	31,784	9,710	49,207	7,331	33,098	13,529	53,958	15,043	64,880	23,242	103,164
H27(2015)	6,328	26,890	9,291	42,509	6,031	27,576	12,662	46,269	12,361	54,465	21,952	88,778
H36(2024)	6,223	26,762	9,320	42,305	5,908	27,386	12,819	46,113	12,132	54,152	22,140	88,424
H46(2034)	6,094	26,677	9,333	42,104	5,810	27,295	12,844	45,949	11,904	53,973	22,177	88,054
H56(2044)	5,960	26,608	9,301	41,869	5,721	27,184	12,827	45,732	11,684	53,791	22,127	87,602
H66(2054)	5,894	26,488	9,258	41,640	5,613	27,115	12,793	45,521	11,506	53,607	22,052	87,165

バス停勢圏人口	男性				女性				男女計			
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年齢計
H2(1990)												
H12(2000)	10,756	42,383	7,904	61,043	9,963	43,555	11,408	64,927	20,722	85,939	19,310	125,970
H22(2010)	10,111	39,472	11,843	61,426	9,565	40,986	15,792	66,343	19,674	80,456	27,639	127,769
H27(2015)	8,715	36,221	12,528	57,464	8,236	37,039	16,670	61,945	16,953	73,259	29,200	119,412
H36(2024)	8,536	36,086	12,653	57,275	8,095	36,796	16,967	61,858	16,633	72,881	29,620	119,134
H46(2034)	8,356	36,002	12,718	57,076	7,957	36,707	17,083	61,747	16,314	72,706	29,800	118,820
H56(2044)	8,182	35,945	12,710	56,837	7,841	36,592	17,169	61,602	16,021	72,539	29,881	118,441
H66(2054)	8,087	35,830	12,683	56,600	7,684	36,562	17,211	61,457	15,770	72,397	29,895	118,062

資料：岸和田市資料

上記の人口を用いて、平成22(2010)年の岸和田市の性別・年齢3区分別の駅勢圏人口・バス停勢圏人口1人あたりの鉄道・バスの発生集中量（以下、発生集中原単位という）を算出した結果を以下に示します。

表 2-5 性別・年齢3区分別発生集中量及び発生集中原単位

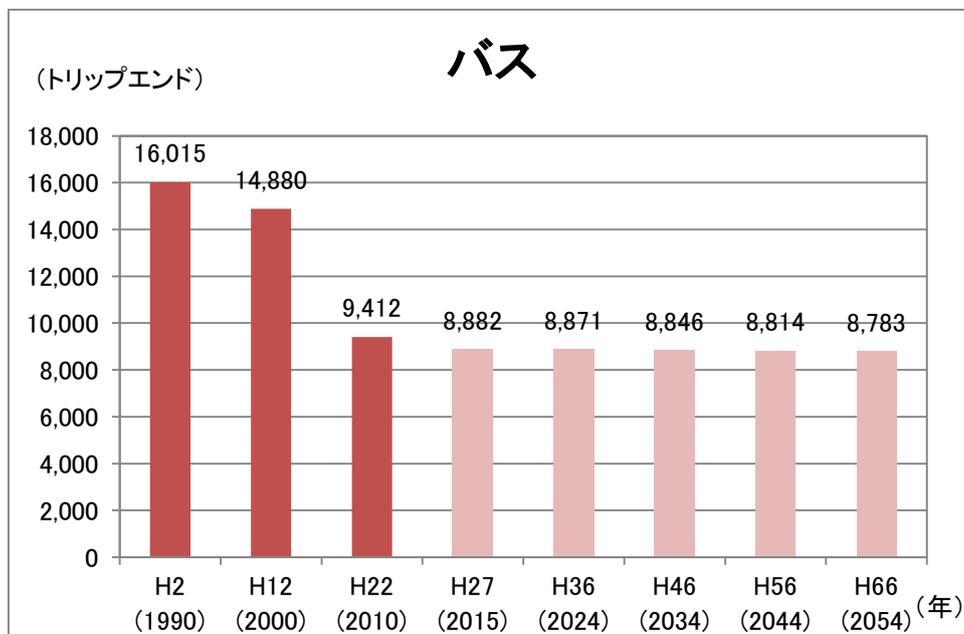
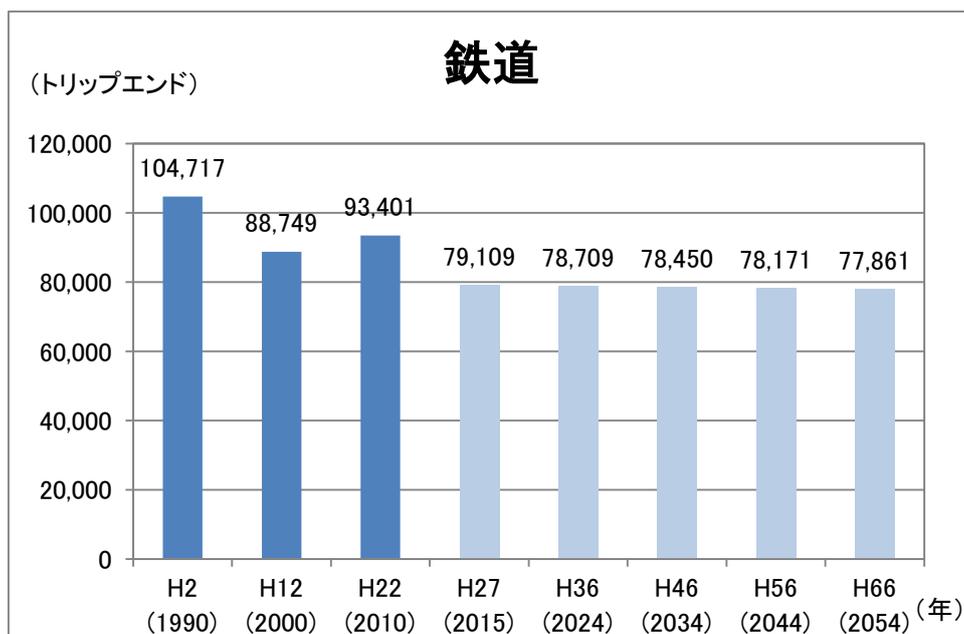
	男性			女性		
	年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
駅勢圏人口	7,713	31,784	9,710	7,331	33,098	13,529
鉄道	トリップエンド	1,426	48,805	3,349	1,118	35,994
	原単位	0.18	1.54	0.34	0.15	1.09
バス停勢圏人口	10,111	39,472	11,843	9,565	40,986	15,792
バス	トリップエンド	1,124	1,690	1,119	974	2,736
	原単位	0.11	0.05	0.12	0.13	0.08

資料：岸和田市資料

②鉄道・バスの発生集中量の算出

前項①で求めた鉄道・バスの発生集中原単位に、平成 27(2015)年、平成 36(2024)年、平成 46(2034)年、平成 56(2044)年、平成 66(2054)年の岸和田市推計人口を乗じて、鉄道・バスの発生集中量を算出した結果を以下に示します。

鉄道の発生集中量は、平成 22(2010)年より少ない約 80,000 トリップエンドで推移し、バスの発生集中量は平成 22(2010)年と同程度の 9,000 トリップエンド前後で推移すると考えられます。



資料：岸和田市資料

図 2-57 岸和田市における鉄道・バスの発生集中量の今後の見通し

2.5 岸和田市の都市活動・交通に関する課題

2.5.1 課題整理の分類について

都市活動・交通に関する課題は、岸和田市内で完結するものだけでなく、近隣自治体との連携・調整が必要です。また、岸和田市内でも中心市街地や山間部等により顕在化する課題が異なります。

以上を踏まえ、活動と移動の階層構造(広域圏・近隣圏・生活圏)を分類して、都市活動・交通に関する課題を整理します。

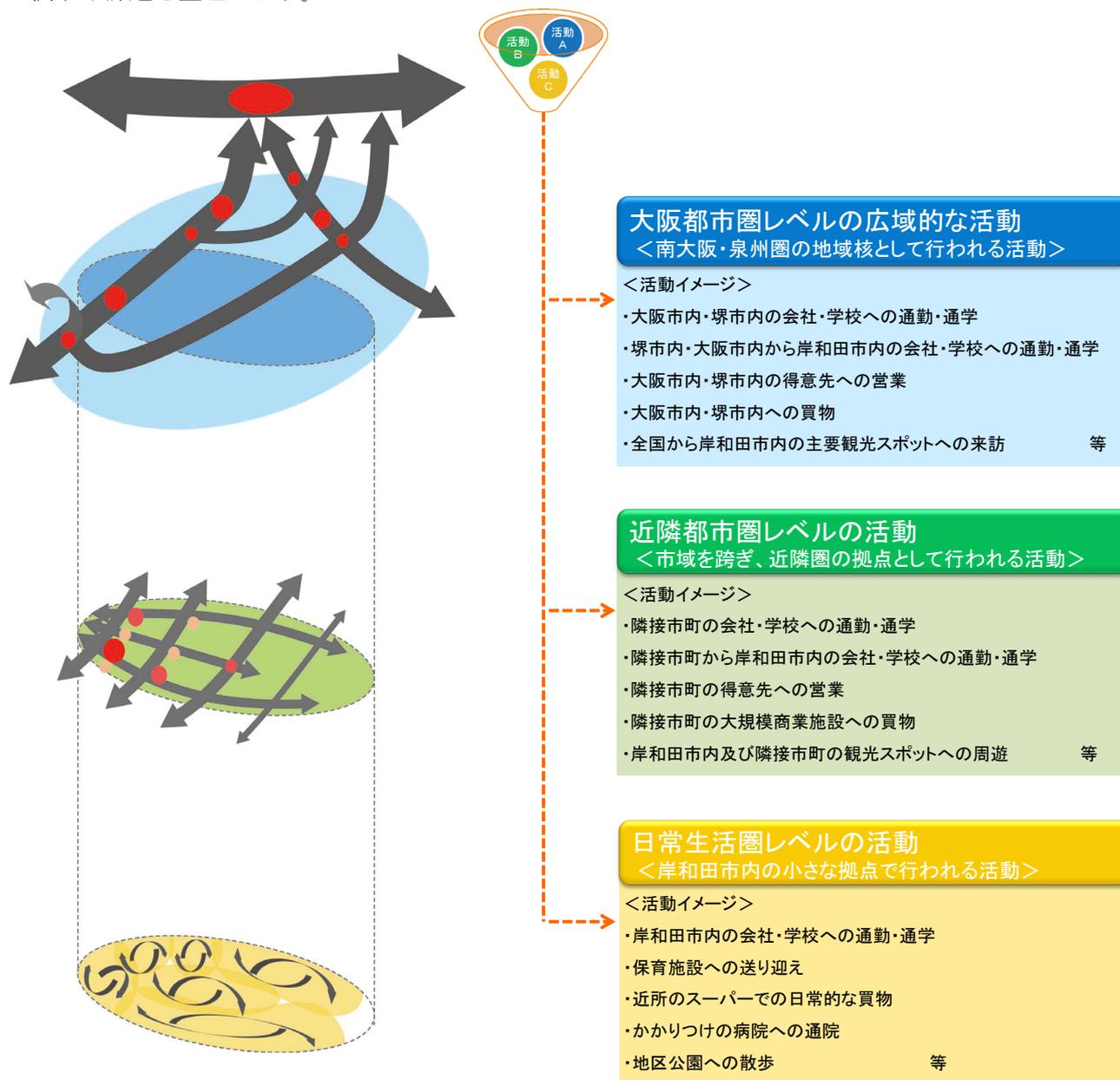


図 2-58 活動と移動の階層構造による分類

2.5.2 課題抽出にあたっての視点

都市交通課題については、単に交通に着目するのではなく、「人々の生活支援」としての交通施策を考えていくことが必要です。そこで、都市活動・交通に関する課題は、都市構造を評価する6分野から抽出します。

主な評価指標の例

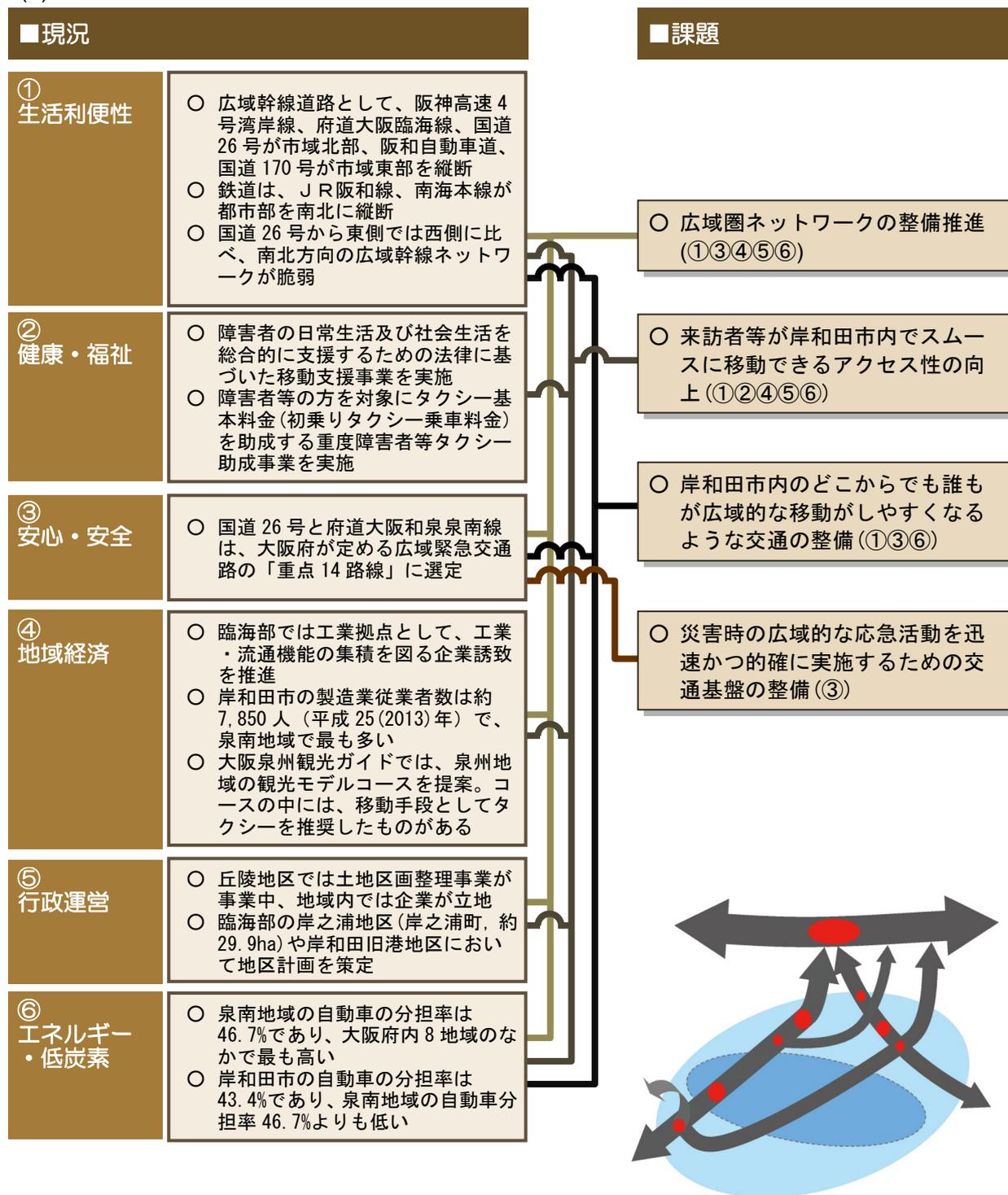
評価分野	評価軸	主な評価指標の例
① 生活利便性 ◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足した街を実現すること	■適切な居住機能の誘導 － 都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること	・ 居住を誘導する区域における人口密度 ・ 日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率(医療、福祉、商業及び公共交通)
	■都市機能の適正配置 － 都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	・ 日常生活サービス施設の徒歩圏における平均人口密度
	■公共交通サービス水準の向上 － 公共交通のサービス水準が高まり利用率が向上していること	・ 公共交通の機関分担率 ・ 公共交通沿線地域の人口密度
② 健康福祉 ◎市民の多くが歩いて回遊する環境を形成することにより、市民が健康に暮らすことのできる街を実現すること	■徒歩行動の増加と健康の増進 － 高齢者等の社会活動が活発化し、徒歩等の移動が増大すること － それにより市民の健康が増進すること	・ メタボリックシンドロームとその予備軍の受診者に占める割合 ・ 徒歩、自転車の機関分担率
	■都市生活の利便性の向上 － 日常生活サービス機能や公共交通サービスが徒歩圏で充足していること	・ 福祉施設を中学校区程度の範囲内で享受できる高齢者人口の割合 ・ 保育所の徒歩圏に居住する幼児人口の総幼児人口に占める割合
	■歩きやすい環境の形成 － 歩行者空間が充実し、公園緑地も住まいの近くに配置されるなど歩きやすい環境が整備されていること	・ 歩行者に配慮した道路延長の割合 ・ 高齢者徒歩圏内に公園がない住宅の割合
③ 安心・安全 ◎災害や事故等による被害を受ける危険性が少ない街を実現すること	■安全性の高い地域への居住の誘導 － 災害危険性の少ない地域等に適切に居住が誘導されていること	・ 防災上危険性が懸念される地域に居住する人口の割合
	■歩行環境の安全性の向上 － 都市内において安全な歩行者環境が確保されていること	・ 歩行者に配慮した道路延長の割合
	■市街地の安全性の確保 － オープンスペースの適切な確保など、市街地の災害や事故に対する安全性が確保されていること	・ 公共空間率 ・ 最寄り緊急避難場所までの平均距離 ・ 人口あたりの交通事故死亡者数
④ 地域経済 ◎都市サービス産業が活発で健全な不動産市場が形成されている街を実現すること	■市街地の荒廃化の抑制 － 空き家等が減少し、荒廃化や治安悪化が抑制されていること	・ 空き家率
	■ビジネス環境の向上とサービス産業の活性化 － 都市機能誘導区域における昼間人口等の集積が高まり、医療、福祉、商業等のサービス産業が活性化すること	・ 従業者一人あたりの第三次産業売上高 ・ 従業人口密度
	■健全な不動産市場の形成 － 地価や賃料水準が維持、向上し、空き家など未利用不動産の発生が抑制されること	・ 平均住宅地価
⑤ 行政運営 ◎市民が適切な行政サービスを受用できるよう、自治体財政が健全に運営されている街を実現すること	■都市経営の効率化 － 人口密度の維持、公共交通の持続性向上、高齢者の外出機会の拡大などにより行政経営の効率化が図られていること	・ 市民一人あたりの行政コスト ・ 居住を誘導する区域における人口密度
	■安定的な税収の確保 － 医療、福祉、商業等の第三次産業が活発となること － 地価が維持、増進すること	・ 市民一人あたりの税収額 ・ 従業者一人あたりの第三次産業売上高 ・ 平均住宅地価
⑥ エネルギー／低炭素 ◎エネルギー効率が高く、エネルギー消費量、二酸化炭素排出量が少ない街を実現すること	■運輸部門における省ネ化低炭素化 － 公共交通の利用率が向上するとともに、日常生活における市民の移動距離が短縮すること	・ 市民一人あたりの自動車CO ₂ 排出量 ・ 公共交通の機関分担率
	■民生部門における省ネ化・低炭素化 － 民生部門におけるエネルギー利用効率が向上し、エネルギー消費量が減少すること	・ 家庭部門における市民一人あたりのCO ₂ 排出量 ・ 業務部門における従業者一人あたりのCO ₂ 排出量

資料：都市構造の評価に関するハンドブック(概要)

図 2-59 都市構造を評価する6分野及び主な評価指標の例

2.5.3 都市活動・交通に関する課題

(1) 広域圏



(2) 近隣圏

■現況

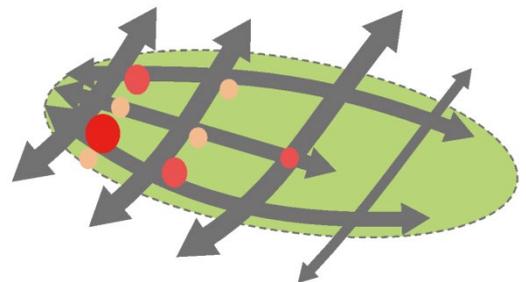
① 生活利便性	<ul style="list-style-type: none"> ○ 近隣都市等を結ぶ府道大阪和泉南線（通称：13号線）、府道堺阪南線が市域北部を南北に縦断 ○ 日常生活サービス機能等（医療、福祉、商業及び公共交通）を徒歩圏^{※1}で享受できる人口が総人口に占める割合は43.6%であり、大阪府全体の平均値（47.0%）よりも低い ○ 商業施設徒歩圏人口カバー率は77.2%、公共交通利便性の高いエリアに存する住宅の割合は48.6%であり、それぞれ大阪府内の全市町村の平均値（89.0%、60.2%）より低い ○ 都市計画道路の整備済の割合は、54.1%と半数程度にとどまっている ○ 国道26号から東側では西側に比べ、近隣都市を結ぶ南北方向の幹線ネットワークが脆弱
② 健康・福祉	<ul style="list-style-type: none"> ○ 障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律に基づいた移動支援事業を実施 ○ 障害者等の方を対象にタクシー基本料金（初乗りタクシー乗車料金）を助成する重度障害者等タクシー助成事業を実施
③ 安心・安全	<ul style="list-style-type: none"> ○ “安心して歩道を通行できる”と感じている市民の割合は18.2%と低い ○ 岸和田市と近隣都市を結ぶ路線バスは、狭隘かつ歩道の整備がされていない道路を運行
④ 地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ○ 臨海部と丘陵部において企業誘致を推進
⑤ 行政運営	<ul style="list-style-type: none"> ○ 東岸和田駅において高架化事業が進められている ○ 臨海部では、浪切ホール等が立地 ○ 丘陵地では、蜻蛉池公園等が立地
⑥ エネルギー・低炭素	<ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車分担率は43.4%と半数近くを占める ○ 乗用車保有台数は約83,000台で増加傾向、周辺市町と比べ多い ○ 泉南地域の代表交通手段分担率は鉄道が12.7%、バスが1.4%であり、大阪府内8地域のうち最も低い ○ 岸和田市の代表交通手段分担率は鉄道が11.6%、バスが1.2%であり、泉南地域平均（鉄道：12.7%、バス：1.4%）と同程度

■課題

○ 近隣圏ネットワークの整備推進
(①③④⑤⑥)

○ 岸和田市都市部あるいは山間部から近隣市町へ誰もがスムーズに移動できるアクセス性の向上
(①②③⑥)

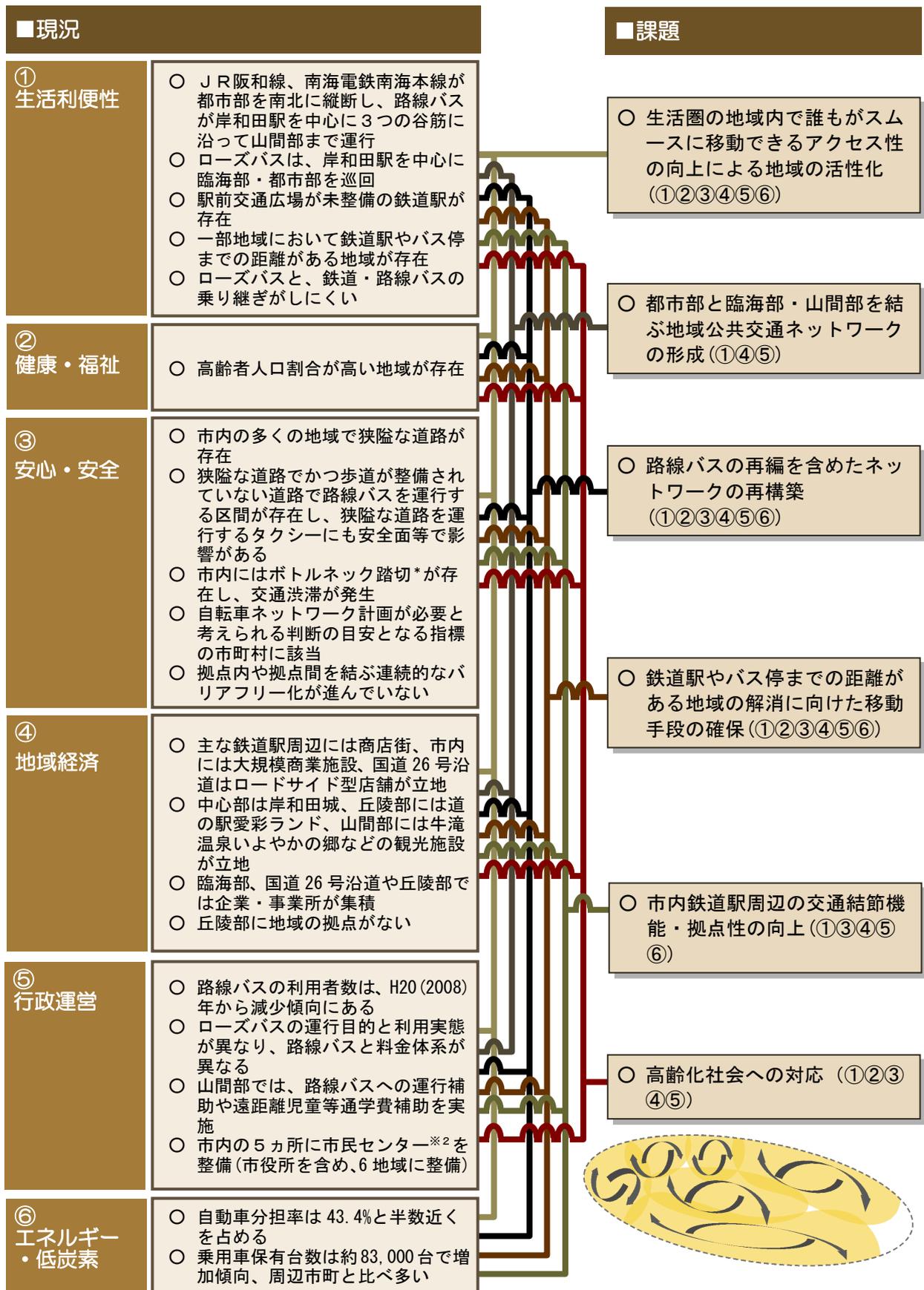
○ 臨海部及び丘陵部の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムーズにできるアクセス性の向上
(④⑤)



※1 徒歩圏：都市構造の評価に関するハンドブック（平成26(2014)年3月 国土交通省都市局都市計画課）で定義されている徒歩圏の半径800mを採用。

(3) 生活圏

1) 各地域 (まとめ)



※2 市民センター：サービスセンター、公民館、図書館等の機能をもつ複合施設

(4) まとめ

■ 広域圏

- ① 広域圏ネットワークの整備推進
- ② 来訪者等が岸和田市内でスムーズに移動できるアクセス性の向上
- ③ 岸和田市内のどこからでも誰もが広域的な移動がしやすくなるような交通サービスの提供
- ④ 災害時の広域的な応急活動を迅速かつ的確に実施するための交通基盤の整備

■ 近隣圏

- ⑤ 近隣圏ネットワークの整備推進
- ⑥ 岸和田市都市部あるいは山間部から近隣市町へ誰もがスムーズに移動できるアクセス性の向上
- ⑦ 臨海部及び丘陵部の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムーズにできるモビリティ*とアクセス性の向上

■ 生活圏

- ⑧ 生活圏の地域内で誰もがスムーズに移動できるアクセス性の向上による地域の活性化
- ⑨ 都市部と臨海部・山間部を結ぶ地域公共交通ネットワークの形成
- ⑩ 市民のニーズに対応した路線バスの再編を含めたネットワークの再構築
- ⑪ 鉄道駅やバス停までの距離がある地域の解消に向けた移動手段の確保
- ⑫ 市内鉄道駅周辺の交通結節機能・拠点性の向上
- ⑬ 高齢化社会への対応

表 2-6 活動と移動の階層構造による分類別にみた都市交通に関する課題

都市活動・交通に関する課題	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
広域圏	○	○	○	○									
近隣圏					○	○	○						
生活圏	(1) 都市中核地域							○	○				○
	(2) 岸和田北部地域							○			○	○	○
	(3) 葛城の谷地域西部							○			○	○	○
	(4) 葛城の谷地域東部							○		○	○		○
	(5) 岸和田中部地域							○		○	○		○
	(6) 久米田地域							○			○	○	○
	(7) 牛滝の谷西部地域							○		○	○		○
	(8) 牛滝の谷東部地域							○		○	○		○

3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について

3.1 まちづくりビジョン等で示されている将来像

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

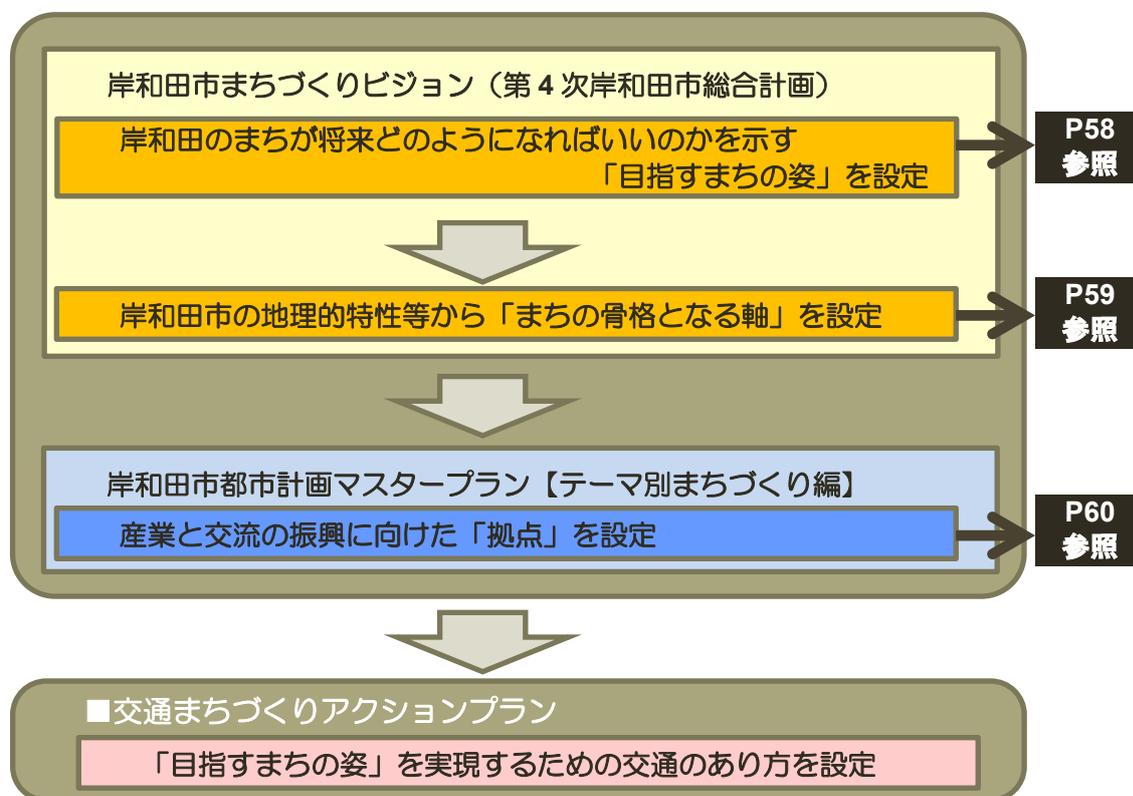


図 3-1 まちづくりビジョン等で示されている将来像

3.1.1 目指すまちの姿

上位計画である「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」では、様々な人が出会い交流し、そこに子どもたちの笑顔、若者たちや働く人のエネルギー、高齢者や障害者の生きがいなどがあふれ、人もまちも元気で、躍動感のあるまちを目指し「元気あふれる躍動都市 岸和田」を将来像としています。



目指すまちの姿

元気あふれる躍動都市 岸和田

私たちのまち岸和田は、先人たちの英知と努力により、泉南地域の経済・文化・行政の中心的都市として着実な成長を続け、多様性をもった調和型都市へと発展してきました。

また、21世紀を迎え、少子高齢化の進行、人口減少社会の到来、地域経済の停滞、情報技術の急速な発達、地球環境問題の顕在化、安心・安全の確保、分権型社会の進展など、社会経済状況は大きく変化しています。

私たちは、これらの直面する課題に果敢に挑戦し、魅力ある岸和田を次の世代へ確実に引き継ぐ使命と責務があります。

今やその名を全国に馳せ、岸和田の代名詞ともなっている「だんじり祭」は、時代や社会が変化

する中であっても約300年もの間、親から子へ、子から孫へと連綿と受け継がれ、祭には、主人公である市民はもちろんのこと、岸和田という地域社会全体が躍動感に満ちあられます。

岸和田の多様な産業や豊かな歴史と文化を継承しながら、新たな時代を切り拓いていくためには、だんじり祭に象徴されるこの「躍動感」こそが、今、岸和田に求められているものです。

そこで、様々な人が出会い交流し、そこに子どもたちの笑顔、若者たちや働く人のエネルギー、高齢者や障害者の生きがいなどがあふれ、人もまちも元気で、躍動感のあるまちを目指し、「元気あふれる躍動都市 岸和田」を将来像とします。

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

図 3-2 目指すまちの姿

3.1.2 まちの骨格となる軸

上位計画である「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」では、帯状に形成された4つの区域を結び、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」と、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」を設定しています。

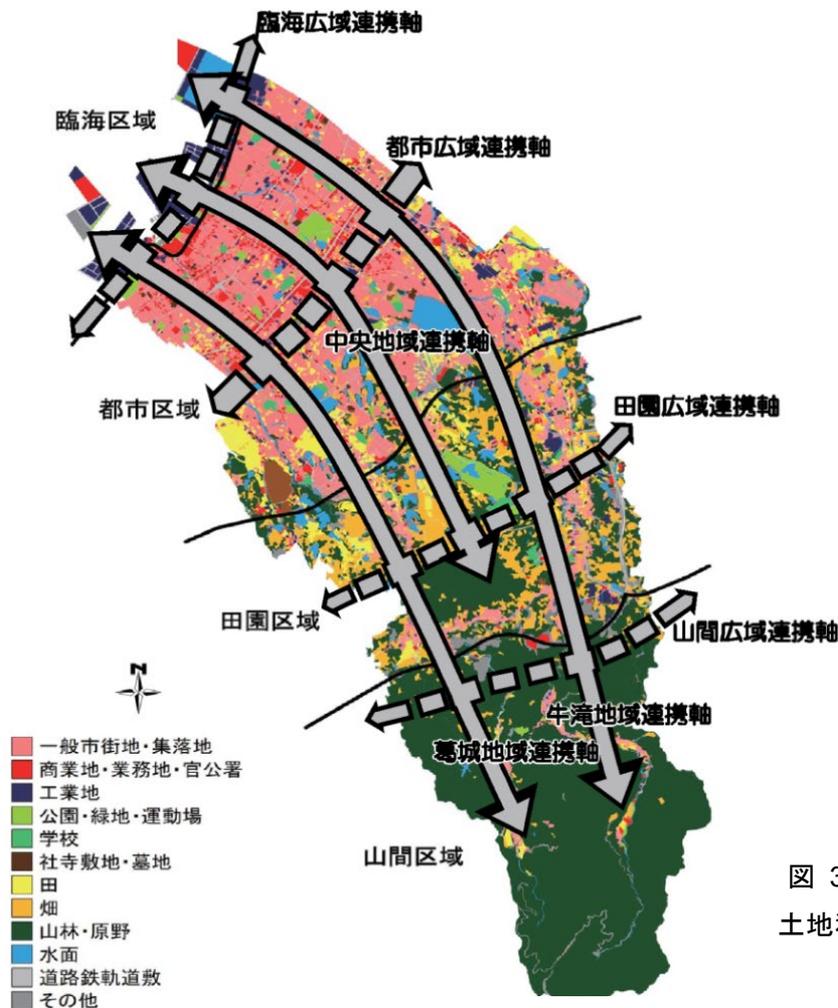


図 3-3 まちの骨格となる軸と土地利用状況（平成 22(2010)年）

表 3-1 広域連携軸

軸の機能	主な路線名	
臨海区域と都市区域の発展に寄与する軸	[臨海広域連携軸] 臨海区域で市内外を結ぶ	阪神高速 4 号湾岸線 ----- 府道大阪臨海線
	[都市広域連携軸] 都市区域で市内外を結ぶ	府道堺阪南線 南海線（鉄道） 国道 26 号 JR 阪和線（鉄道） 府道大阪和泉南線 [都] 大阪岸和田南海線 [都] 泉州山手線
田園区域と山間区域の発展に寄与する軸	[田園広域連携軸] 田園区域で市内外を結ぶ	[都] 泉州山手線 ----- 国道 170 号
	[山間広域連携軸] 山間区域で市内外を結ぶ	阪和自動車道

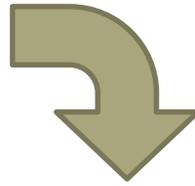
表 3-2 地域連携軸

軸の機能	主な路線名	
海と山をつなぎ、市域内の交流・活動の発展に寄与する軸	[葛城地域連携軸] 葛城の谷沿いに市域を結ぶ	府道岸和田塔原線 [都] 岸和田土生郷修養線 ----- 津田川水系
	[中央地域連携軸] 市の中央部で市域を結ぶ	府道春木岸和田線 [都] 岸和田中央線 ----- 春木川水系
	[牛滝地域連携軸] 牛滝の谷沿いに市域を結ぶ	府道岸和田牛滝山貝塚線 ----- 牛滝川水系

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

3.1.3 拠点の設定

上位計画である「岸和田市都市計画マスタープラン【テーマ別まちづくり編】」では、山から海までの地形と生活文化が生んだ豊富な地域特性のもと、さまざまな産業と交流の場があり、この豊富な資源を活かし、多彩な魅力と活力を備えたまちづくりを進めていくとしています。



取り組むべき方向性

本市が、都市活力を持ち続けるためには、市内産業の活性化や就業機会の充実、また市内の人々とのさまざまな交流の活発化が求められます。産業振興・観光振興・農業振興等の施策との一体的な施策展開のもと、多様な分野の産業と多様な交流が展開されるまちを目指します。

そのため、既存産業の振興を図りつつ、大学や企業等の交流連携を促進し、地域資源を活かした新たな取組や産業の育成を図るため、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・充実と、広域的交通網及び市内交通網の充実を図ります。



資料：岸和田市都市計画マスタープラン【テーマ別まちづくり編】（平成 23(2011)年 3月）

図 3-4 多彩な魅力と活力を備えたまちづくりの方針図

3.2 基本理念

「岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）」の目指すべきまちの姿である「元気あふれる躍動都市 岸和田」の実現に向け、まちづくりと一体となった目指すべき交通インフラの姿を形成していくための基本理念と基本方針を以下に示します。

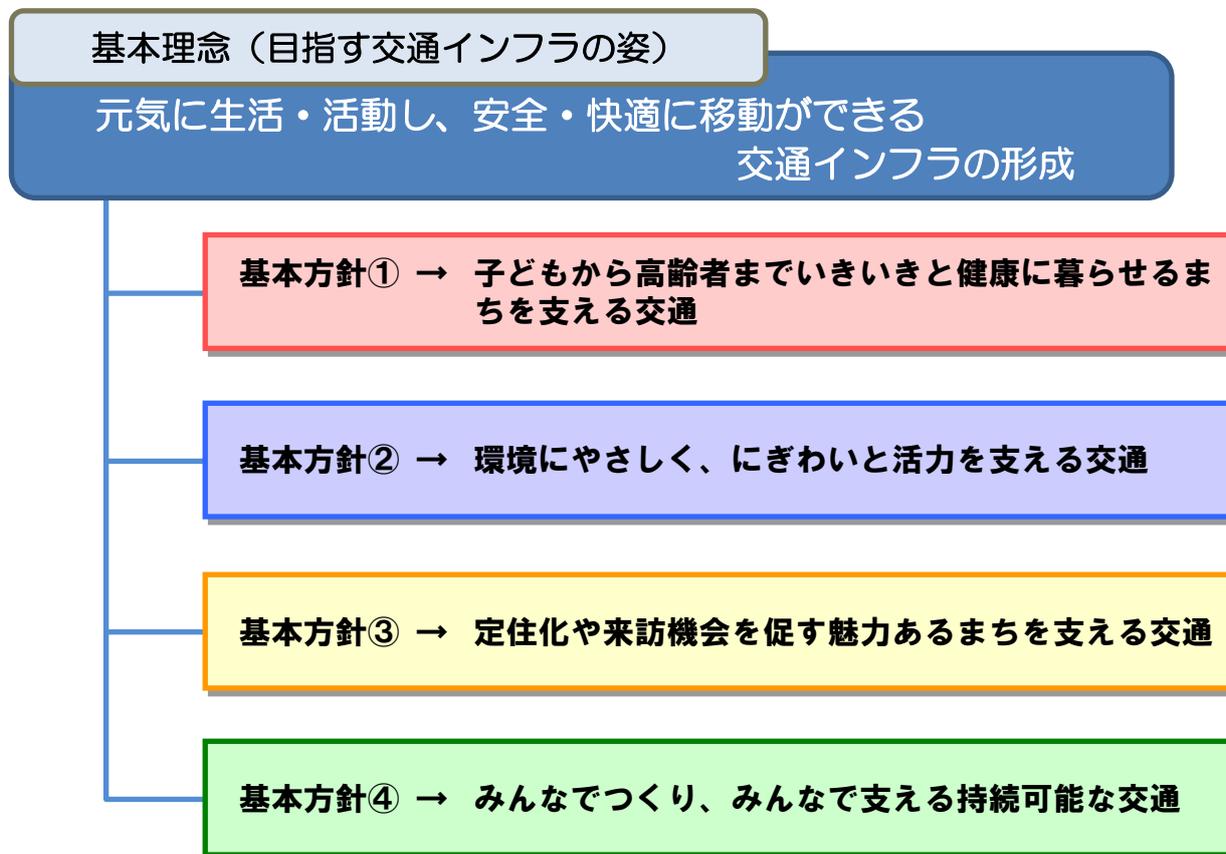


図 3-5 基本理念と基本方針

3.3 基本方針

基本理念を踏まえた交通まちづくりのための基本方針を示します。

基本方針① → 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

健康に暮らすためには、日常的に外出をすることが大切です。

外出時において、公共交通を利用する際は、最寄り駅やバス停まで歩くこととなります。歩くことが適度な運動となり、健康寿命を延ばし、結果的に家族による介護の負担減少や医療費削減が期待できます。

子どもから高齢者までの幅広い世代の方が外出しやすくするために、人(徒歩)を中心として、自転車・自動車・路線バス・鉄道の連携を強化し、外出目的や状況に応じた移動手段を自由に選択できる交通体系の構築に加えて、同伴移動の促進を目指します。

また、日常的な外出機会を創出することも重要であり、歩行者や自転車の通行空間整備や、バリアフリー化、外出目的となる施設整備やイベント開催など、まちづくりとの連携も図ります。

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題①

あるべき姿

現在における現状・問題

自動車を運転できない高齢者も楽しく外出できて、健康寿命が延びる

- ・ 外出する機会が少ない
- ・ 自動車を代わる移動手段となる公共交通が不十分

子ども、車いすの方や高齢者が安心・安全に移動できる

- ・ 歩行空間が未整備であったり、バリアフリー化されていない

市内を徒歩や自転車で安全に移動できる

- ・ 自転車や歩行者が安心して安全に通行できる空間が少ない

日常生活や地域交流に欠かせない移動手段として自動車以外の移動手段もある

- ・ 自動車を代わる移動手段となる公共交通が不十分

基本方針② → 環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通

公共交通の利用者が増えることでまちに人が集まり、商店街等にはにぎわいが戻ります。にぎわいが創出されることで、新たな店舗等の施設や人々の交流が生まれることも期待できます。中心市街地などの人が集まる拠点において、徒歩・自転車・公共交通の回遊性・利便性を高めることで、公共交通を軸とした歩いて暮らせるまちづくりの実現及び人が集まる施設へのアクセス性向上につながる交通を目指します。

また、適度なクルマ社会を実現するため、公共交通の利便性を高める施策の推進により、環境にやさしいまちづくりを目指します。

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題②

あるべき姿

現在における現状・問題

公共交通が利用でき歩いて暮らせる

- 拠点や拠点間のバスによるネットワークが脆弱である
- まちを安心して歩ける歩行空間が少ない

バスと鉄道が乗り継ぎしやすく便利である

- バスと鉄道との乗り場が離れており、利用しにくい
- 乗継利用時の料金割引がない

自動車に過度に依存せず、環境にやさしい公共交通で移動できる

- 市民の移動手段は自動車に依存している

市域の東西間（臨海部～山間部）を円滑に移動できる

- 踏切での遮断による渋滞が発生し、路線バスが遅延する
- 踏切での安全確保が必要

基本方針③ → 定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

少子高齢化の進行により、人口構造が大きく変化している岸和田のまちを持続的に発展させるためには、若年層を中心に定住を促し、人口の年齢構成バランスを整えるための取り組みが求められます。また、岸和田市は岸和田城を中心として、自然と伝統に恵まれた城下町として発展してきており、歴史と伝統を持つ、貴重な文化的遺産が数多く残っており、これらの資源の活用が求められています。さらに、大規模災害時や救急医療活動時等の緊急時においても、安心して安全に移動できる交通環境も求められます。

そこで、市民が安心・安全に暮らせる生活環境が確保され、移住者にとっても移り住み続けたいまちづくりを進める交通体系の構築を目指します。

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題③

あるべき姿

現在における現状・問題

岸和田の歴史や自然などの資源を目指した観光客が多く来訪する

- 観光客が移動しやすい交通や観光拠点間を結ぶ交通がない
- 歴史や自然などの資源が観光に活かされていない

泉南地域の中心都市としての魅力がある

- 広域や近隣市町への道路や鉄道のネットワークが脆弱な地域がある

災害にも強いまちづくりが実現できている

- 道路幅員が狭隘な区間や都市計画道路の未整備区間が存在する

幅広い世代が交流し住みたいと思う

- 交通の利便性や住みやすさの魅力が未熟である

基本方針④ → みんなでつくり、みんなで支える持続可能な交通

市民ニーズに応じて、全市的に共通のサービスを提供するためには、行政等の努力だけでは限界があります。しかし、特定の地域や対象者に応じた交通サービスの提供を行うことは、市民負担の公平性の観点から理解が得られにくい側面もあります。また、少子高齢化の進展や市街地の拡大による行政コストの拡大等により、厳しい財政状況にあります。

そこで、本市の交通体系の構築にあたっては、市民、交通事業者、行政等が共に取組む(協働する)ことにより、関係者の役割分担と連携を強化し、地域社会で自らの交通のあり方を協議し、効率的で持続可能な交通を支える環境づくりを目指します。

岸和田市の目指す理想像と現在における状況・課題④

あるべき姿

地域のニーズに合ったきめ細やかな交通・移動手段がある

市民が守り・育てる交通がある

現在における現状・問題

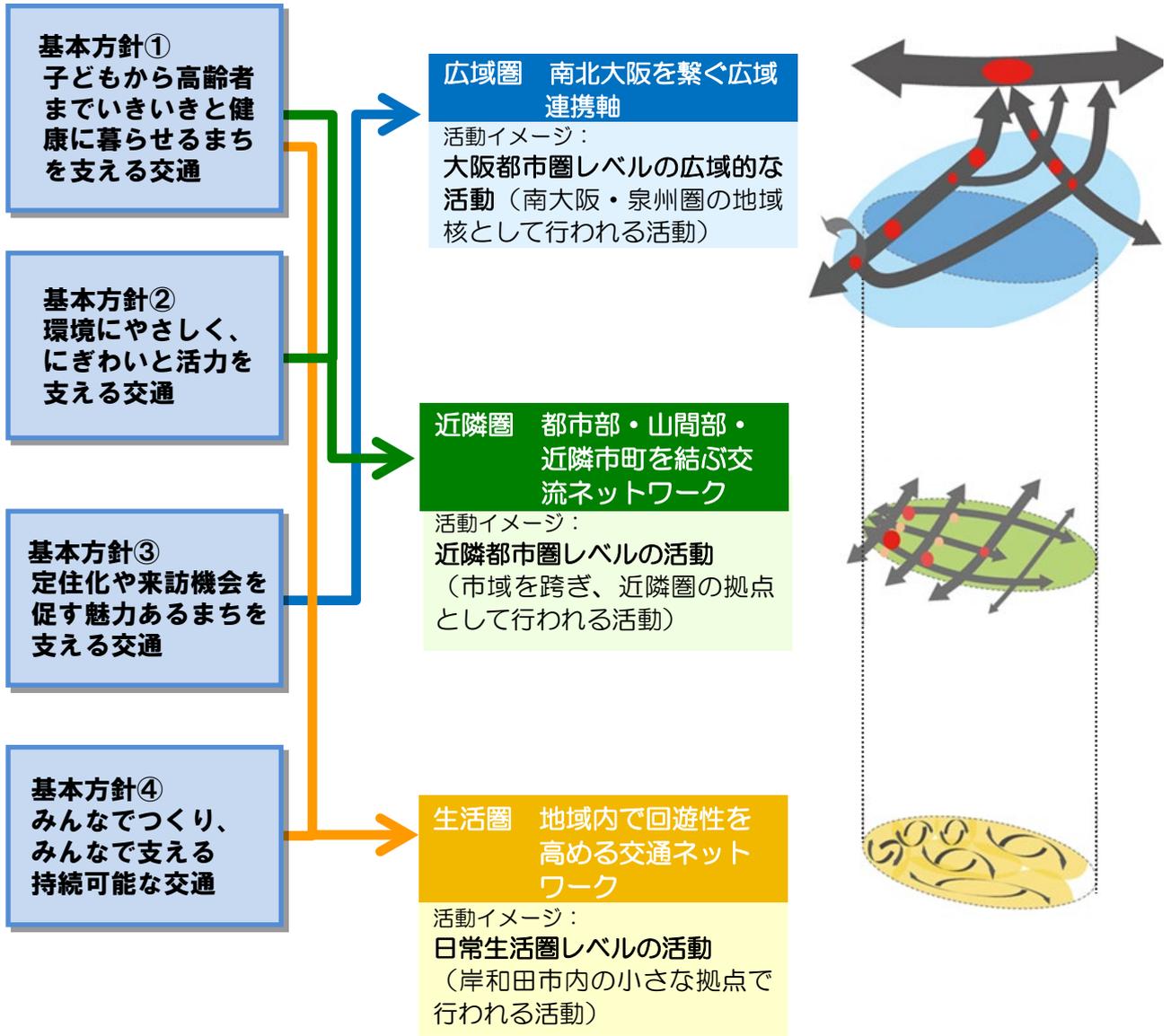
- 市の財政負担に限界がある
- 利用者減少によりバス事業者による運行に限界がある
- 地域ニーズの把握やニーズ実現に向けた住民の協働体制が必要

- バスのメリットや運行状況の認知が市民に浸透していない
- 駅やバス停までが遠く、自動車以外の交通手段が利用しにくい
- 交通の必要性を認識して使うという意識が醸成されていない

3.4 将来交通の実現に向けた交通施策の方向性について

3.4.1 活動と移動の階層構造による方向性

基本方針を実現するために、活動と移動の階層構造ごとに施策の方向性を定め、戦略的に取り組むものとします。



3.4.2 広域圏の方向性

広域圏では、大阪都市圏レベルの広域的な活動の基盤として、交流と連携を高める交通ネットワークづくりが求められています。広域的な観点から、南大阪・泉州圏の地域核として岸和田市を位置付け、住みやすさや来訪地としての魅力を高めるため、自動車専用道路や鉄道と連携した広域交通軸としての機能強化を図ります。

広域圏：南北大阪を繋ぐ広域連携軸

基本方針③

定住化や来訪機会を促す魅力あるまちを支える交通

- ・ 広域や近隣市町への道路や鉄道のネットワークが脆弱な地域がある
- ・ 道路幅員が狭隘な区間や都市計画道路の未整備区間が存在する
- ・ 拠点や拠点間のバスによるネットワークが脆弱である
- ・ 交通の利便性や住みやすさの魅力が未熟である



施策の方向性：

【鉄道・自動車】

鉄道・自動車の交通ネットワークの機能強化を図り、広域拠点へのアクセス性の向上、都市間の連携強化、観光地へのアクセス性の向上を図る。

施策イメージ：

- ・ 広域幹線の整備
- ・ 広域ネットワークの形成 等

3.4.3 近隣圏の方向性

近隣圏では、市域内及び隣接市町との交流・連携を高めていくために、広域的に連携し、市域の各拠点と山間部をつなぐ交通ネットワークを充実していきます。また、ネットワークの形成には、都市拠点・地域拠点・生活拠点を結ぶ地域連携軸の機能強化を図る必要があります。

隣接市町との連携においては、東西の交通ネットワークの充実と交通結節点の整備を行い、併せてバリアフリー化についても取り組めます。

近隣圏：都市部・山間部・近隣市町を結ぶ交流ネットワーク

基本方針①

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

- ・ 外出する機会が少ない
- ・ 自動車に代わる移動手段となる公共交通が不十分
- ・ 歩行空間が未整備であったり、バリアフリー化がされていない
- ・ 自転車や歩行者が安心して安全に通行できる空間が少ない

基本方針②

環境にやさしく、にぎわいと活力を支える交通

- ・ 観光客が移動しやすい交通や観光拠点間を結ぶ交通がない
- ・ 歴史や自然などの資源が観光に活かされていない
- ・ バスと鉄道との乗り場が離れており、利用しにくい
- ・ 乗継利用時の料金割引がない
- ・ 市民の移動手段は自動車に依存している
- ・ 踏切での遮断による渋滞が発生し、路線バスが遅延する
- ・ 踏切での安全確保が必要



施策の方向性：

【鉄道】

交通結節点として、鉄道駅を中心に、誰もが移動しやすい環境整備を推進する。

【自動車】

幹線道路の適正な配置により、住宅地内の通過交通を抑制し、安全な住環境の維持・形成を図る。

【路線バス・地域巡回ローズバス】

鉄道駅・公共施設・集客施設等を結ぶなど、バスサービスを高める効果的な運行計画の再編・整備を進める。

【自転車・歩行者】

自転車・歩行者が安全・安心して移動できる広域的なネットワークを構築する。自転車や歩行空間に関する検討や、歩行者と自転車との交錯を防ぐための啓発やマナーアップを図る。

【交通結節点】

市の玄関口となる駅周辺においては、案内や情報提供の充実、バスやタクシー等との乗継利便性を向上させる。

【市民協働】

自動車から公共交通への転換を事業者・行政・市民で進めていく。

施策イメージ：

- ・ 幹線道路の整備
- ・ 路線バスの再編
- ・ 交通結節点の整備 等

3.4.4 生活圏の方向性

生活圏においては、身近な範囲の中での生活を支えるために各拠点までの移動ができる交通ネットワークの形成を進めます。日常の暮らしを支える安全で快適な交通ネットワークの形成及び関係機関や地域と協力し交通に関して取組む環境づくりを進めていきます。

生活圏：地域内の回遊性を高める交通ネットワーク

基本方針①

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

- ・ 外出する機会が少ない
- ・ 自動車に代わる移動手段となる公共交通が不十分
- ・ 歩行空間が未整備であったり、バリアフリー化されていない
- ・ 自転車や歩行者が安心して安全に通行できる空間が少ない

基本方針④

みんなでつくり、みんなで支える交通

- ・ 市の財政負担に限界がある
- ・ 利用者減少によりバス事業者による運行に限界がある
- ・ 地域ニーズの把握やニーズ実現に向けた住民の協働体制が必要
- ・ バスのメリットや運行状況の認知が市民に浸透していない
- ・ 駅やバス停までが遠く、自動車以外の交通手段が利用しにくい
- ・ 交通の必要性を認識して使うという意識が醸成されていない



施策の方向性：

【路線バス・地域巡回ローズバス】

鉄道駅から徒歩圏外にある地域では、路線バスとローズバスの連携により、交通の利便性を高める。

既存の公共交通サービスが十分でない地域では、地域主導による地域公共交通の導入に向けた検討を進める。

【歩行者】

日常生活を支える商業・医療・サービス機能や居住機能が集積する鉄道駅周辺では、歩いて暮らせる市街地環境を高める。

公共施設周辺や通学路となっている道路を中心に、歩道の設置や段差解消を図ることで、安心して快適に移動できるまちづくりを進める。

【市民協働】

公共交通の利用促進や、日常生活の助け合いのしくみ構築に向け、行政・地域・関係事業者が連携して、ソフト面からもまちづくりや交通について考え、協働の取組みを推進し、市民の健康増進や交流促進につなげる。

施策イメージ：

- ・ 補助幹線道路の整備
- ・ 生活道路*の整備
- ・ ローズバスの再編
- ・ 地域での移動手段検討 等



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 検討資料

- 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
- 2. 岸和田市におけるバリアフリーの現状とこれまでの取り組み 2
 - (1) 上位計画におけるバリアフリーの位置付け 2
 - 1) まちづくりビジョン等で示されている将来像 2
 - 2) 岸和田市まちづくりビジョンにおける位置付け 3
 - 3) 都市計画マスタープランにおけるバリアフリーの位置付け 4
 - 4) 大阪府都市計画区域マスタープランにおける位置付け 5
 - (2) 岸和田市におけるこれまでの交通バリアフリー整備 6
 - 1) 岸和田市交通バリアフリー化の基本理念 6
 - 2) 交通バリアフリー基本構想策定地区 6
 - 3) 岸和田市におけるバリアフリー整備の取り組み状況 6
 - (3) 心のバリアフリーについて 10
 - 1) 心のバリアフリーについて 10
 - 2) 国の取り組み 10
 - 3) 大阪府の取り組み 11
 - 4) 岸和田市の取り組み 11
- 3. バリアフリー基本構想の基本的な考え方 12
 - (1) 基本理念と目的 12
 - (2) 重点整備地区の考え方 13
 - (3) 生活関連施設の考え方 14
 - (4) 生活関連経路の考え方 14

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

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『バリアフリー基本構想編』は、「基本計画編」で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現を目指すため、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進し、「面的・一体的なバリアフリー化」を図る基本構想として、とりまとめるものです。

岸和田市における公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、重点整備地区におけるバリアフリー化を実現するために、実施すべき特定事業について定めます。



図 1-1 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の構成

2. 岸和田市におけるバリアフリーの現状とこれまでの取り組み

(1) 上位計画におけるバリアフリーの位置付け

1) まちづくりビジョン等で示されている将来像

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

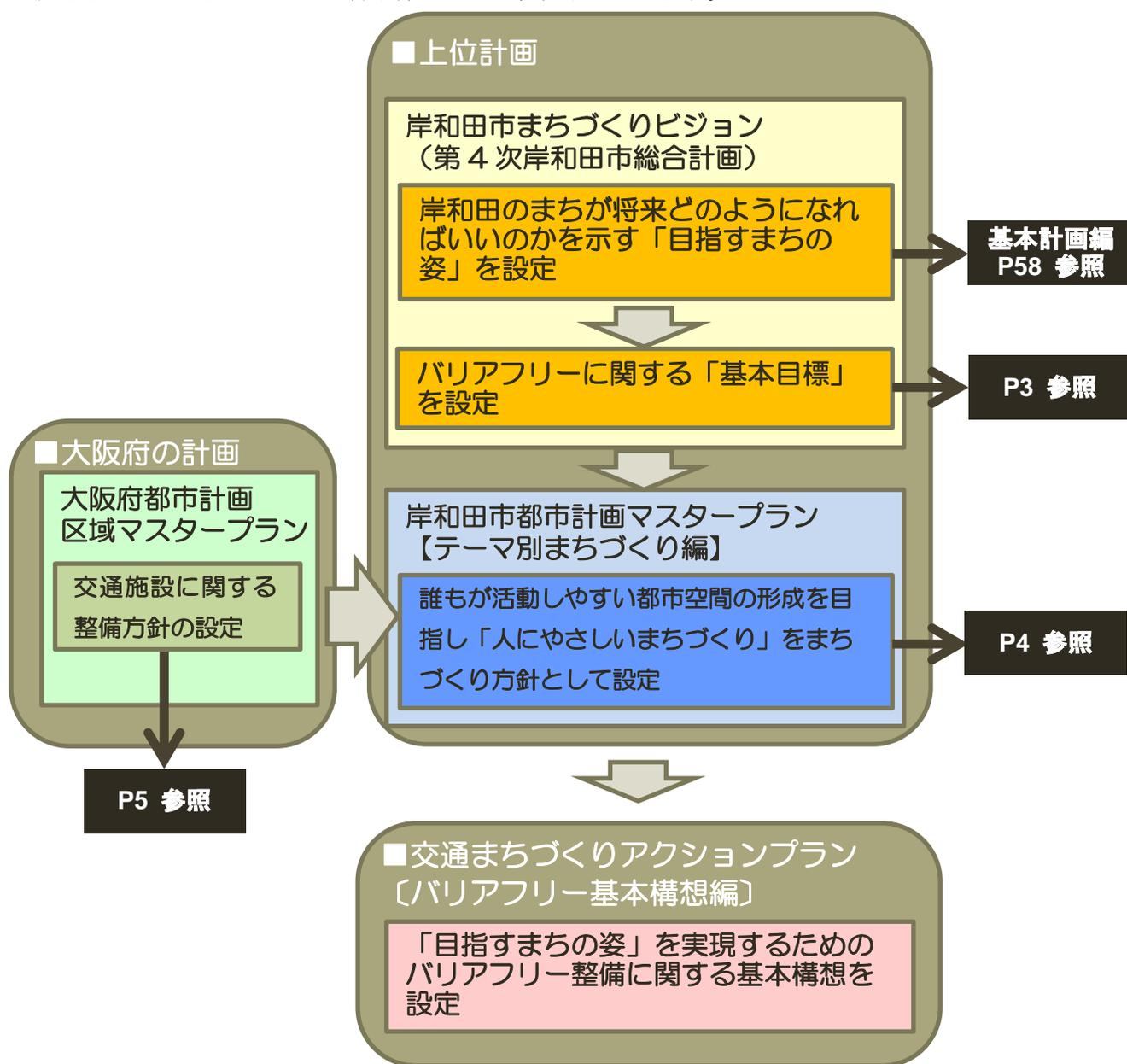


図 2-1 上位計画におけるまちづくりの構想

2)岸和田市まちづくりビジョンにおける位置付け

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



基本目標
I-8

将来都市像キーワード

みんながみんなを大事にし、見守る

生活スタイルの多様化した現代、地域のつながりが希薄になっていると言われています。岸和田市に暮らす全員が、心豊かでゆとりある生活を実現できるように、文化や生活習慣の違いを理解し、世代や性別、国籍等にかかわらず、すべての人が互いを個人として尊重し合い、対等に能力と個性を発揮できるまちを目指します。

- 1 平和の尊さが実感できている**
市民一人ひとりが、平和の大切さ・尊さを心から実感している状態です。
- 2 互いの人権を尊重しあっている**
すべての市民が、あらゆる社会生活の場において、お互いがお互いを尊重しあっている状態です。
- 3 ともに支えあう地域社会になっている**
絶えずあいさつが交されているなど、近所の人たちが普段からコミュニケーションをとり、互いに助けあう関係ができている状態です。
- 4 高齢者・障害者が安心して活動している**
道路や施設などのバリアフリー化が進み、高齢者や障害者が安心して活動している状態です。
- 5 誰もが必要な支援を受けることができる**
介護や介助、生活保護が必要な人が、それぞれの事情にあった必要な支援を受けることができる状態です。

目標が達成された姿

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

図 2-2 基本目標

3)都市計画マスタープランにおけるバリアフリーの位置付け

テーマ別まちづくり方針「人にやさしいまちづくり」の中で位置付けられています。なお、まちづくり方針「人にやさしいまちづくり」の取り組むべき方向性は以下のように示されています。

取り組むべき方向性

「障害のある人もない人も、高齢者も子どもも、互いに尊重し、支え合いながら、地域でいきいきと明るく豊かにくらしていける社会」の実現に向け、福祉施策等との一体的な施策展開のもと、誰もが活動しやすい都市空間の形成を目指すとともに、地域コミュニティを中心としたまちづくりを推進します。

【施策体系】

(1)誰もが活動しやすいまちづくり

- 1) 鉄道交通サービスの充実
- 2) バス交通サービスの充実
- 3) 公共交通と連携したまちづくり
- 4) 安心して暮らせるまちづくり
- 5) 誰もが利用しやすい施設の整備
- 6) ユニバーサルデザインに配慮した住宅の供給

(2)地域で集うまちづくり

- 1) 既存建物の有効活用
- 2) 地域の公園・散策路の充実
- 3) 子どもたちが自然や歴史・スポーツや文化にふれあえる場の充実

この内、バリアフリーに関しては「5」誰もが利用しやすい施設の整備」において、以下のよう示されています。

5) 誰もが利用しやすい施設の整備

「大阪府福祉のまちづくり条例」に基づき、公共施設をはじめ不特定多数の人が利用する施設について、事業者との連携・協力のもと、バリアフリー化を促進します。

主要な鉄道駅や、鉄道駅周辺の公共公益施設など日常生活において利用する主要な施設へのアクセスルートについて、「岸和田市交通バリアフリー基本構想」に基づき、安全で移動しやすい空間づくりを進めます。

4)大阪府都市計画区域マスタープランにおける位置付け

①都市づくりの将来像と基本方針

大阪府都市計画区域マスタープランでは、「大阪府国土利用計画（第四次）」の基本理念を踏まえつつ、当計画の「土地利用の将来像」を「都市づくりの将来像」とし、「土地利用の基本方針」を「都市づくりの基本方針」として位置付けられています。



資料：南部大阪 都市計画域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）

（平成 23 年 3 月策定、平成 28 年 3 月一部改訂）

大阪府国土利用計画（第四次）

図 2-3 「大阪府国土利用計画（第四次）」に定める「土地の利用に関する基本構想」（一部抜粋）

②交通施設に関する課題と整備方針

都市計画区域マスタープランにおいて、バリアフリーに関連する現状と課題及び整備方針として以下の内容が示されています。

【課題】

歩道の量的な不足や、歩行者・自転車利用者の混在により歩行者の安全が確保されていない状況が生じています。

【今後の方針】

歩行者の安全・安心を確保するため、歩行者・自転車走行空間の確保やバリアフリー化等を実施します。

(2)岸和田市におけるこれまでの交通バリアフリー整備

1)岸和田市交通バリアフリー化の基本理念

①基本理念

岸和田市交通バリアフリー基本構想は以下の基本理念をもとに策定されています。

『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』

②目的

岸和田市交通バリアフリー基本構想は、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策定されています。

2)交通バリアフリー基本構想策定地区

岸和田市では、これまでに以下に示す3地区で基本構想を策定しています。

- ・ JR 阪和線東岸和田駅周辺地区（平成 16 年 5 月）
- ・ 南海本線岸和田駅周辺地区（平成 17 年 5 月）
- ・ 南海本線春木駅・JR 阪和線久米田駅周辺地区（平成 18 年 5 月）

3)岸和田市におけるバリアフリー整備の取組み状況

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

表 2-1 公共交通特定事業

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	

整備項目	整備後
<p>障害者用トイレの設置・改良</p>	
<p>列車接近の文字・音声等での表示</p>	
<p>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</p>	
<p>転落時の安全確保（緊急押しボタンの設置）</p>	

表 2-2 道路特定事業

整備項目	整備前	整備後
<p>東岸和田 駅高架化 事業に伴 う歩道整 備</p>		
<p>歩道整備</p>		
<p>歩道整備</p>		
<p>道路側 溝、柵蓋 等の整備 改良</p> <p>歩行空間 の明確化 (カラー 舗装等)</p>		

表 2-3 交通安全特定事業

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

(3)心のバリアフリーについて

1)心のバリアフリーについて

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、心のバリアを取り除く「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が行われています。

2)国の取り組み

平成 27 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 年 2 月に「ユニバーサルデザイン 2020 行動計画」が決定されました。

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ます。

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 年板 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ます。

3)大阪府の取り組み

大阪府では、障害を理由とする差別の解消に向けた取り組みとして「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り組みを検証した報告書の掲載」等が行われています。

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ます。

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ます。

4)岸和田市の取り組み

岸和田市では、心のバリアフリーに関連して、以下のような事業を実施しています。表 2-4 に参考として平成 29 年度以降に実施された事業を示します。

表 2-4 岸和田市の実施状況

事業名	実施内容
人権啓発発行等事業	・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。
地域生活支援事業	・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。
特別支援教育事業	・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り組みも実施。
人権教育・人権啓発事業	・障害のある人や在日外国人などの人権課題をはじめとして、幅広い人権教育研修の取り組みを実施。
障害者差別解消事業	・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。 ・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。
高齢者交通安全教室	・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。
その他	・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。



資料：岸和田市資料

3. バリアフリー基本構想の基本的な考え方

(1)基本理念と目的

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設定します。

『バリアフリー基本構想編』については今回新たに策定するものですが、現在までに進めてきた岸和田市のバリアフリーに対する取り組みの方向性を大きく変えるものではないことから、基本理念は以下のものとします。

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

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（「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12月））及び改正バリアフリー法（「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部改正する法律」（平成30年11月施行）（平成31年4月施行））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。

(2)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。

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。

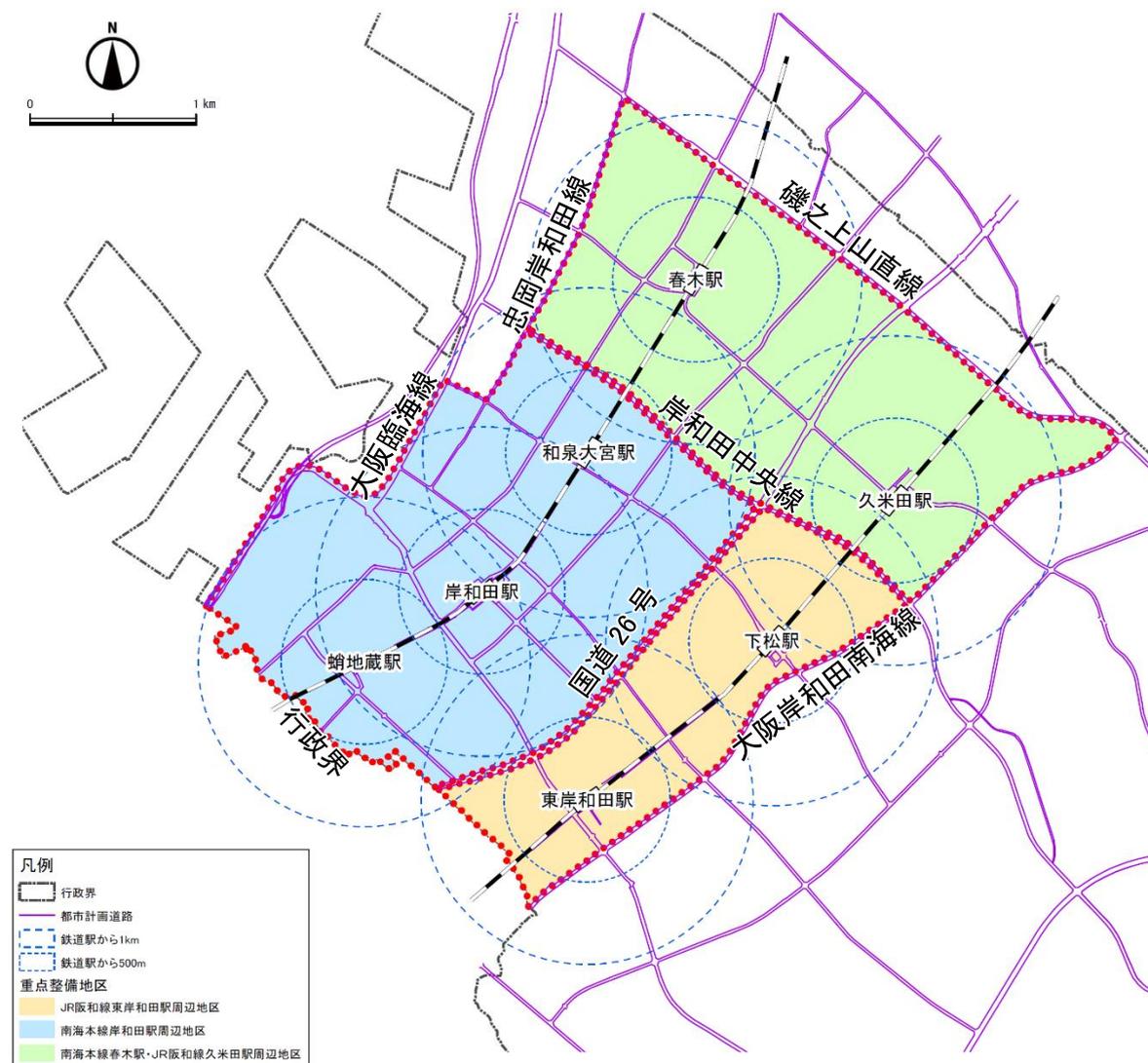


図 3-1 都市計画道路と重点整備地区（案）

(3)生活関連施設の考え方

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

本市では、以下の考え方で生活関連施設の選定を行います。

①生活関連施設選定要件

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

②生活関連施設選定の考え方

区分	選定の考え方
旅客施設	1日あたりの平均的な利用者数が3,000人以上
官公庁等	市の主要な施設、相当数の高齢者・障害者等が日常生活及び社会生活において利用する公共施設
都市公園	主要な都市公園
学校	特別支援学校
病院	床面積が2,000㎡を超える建築物を対象 (床面積2,000㎡以上の特別特定建築物を建築しようとする場合は、「建築物移動等円滑化基準」への適合義務あり)
路外駐車場	駐車の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)

(4)生活関連経路の考え方

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

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

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

J R東岸和田駅周辺地区の概要

1)上位計画での位置づけ

①岸和田市まちづくりビジョンにおける位置付け

J R東岸和田駅周辺地区は主に、にぎわいのある都市機能の集積と市民の多様な文化交流拠点の形成を目指す「都市交流ゾーン」と、情趣豊かな景観保全と良好な住環境の形成を目指す「風致ゾーン」に含まれます。一部、下松駅北東のエリアは、南海春木駅・J R久米田駅を中心とした「生活文化ゾーン」に含まれます。



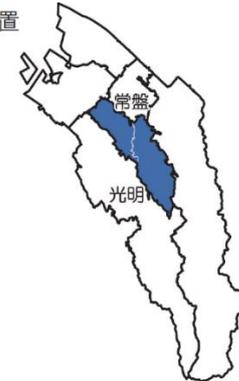
資料：岸和田市まちづくりビジョン（第4次岸和田市総合計画）（岸和田市 平成23(2011)年3月）

図 0-1 まちづくりゾーンの設定（一部抜粋）

②都市計画マスタープランにおける位置付け

JR東岸和田駅周辺地区は主に、豊かな自然環境と魅力あふれる都市機能が共存する暮らしやすいまちづくりを目指す「葛城の谷地域」と、良好な住環境の保全と、緑と水辺空間を活かしたまちづくりを目指す「岸和田中部地域」の2地域に含まれます。両地区においては「円滑な交通と安全な道づくり」、「安全で快適な道・環境づくり」、さらに葛城の谷地域では「高齢社会に向けた人にやさしいまちづくり」がまちづくり方針として掲げられています。一部、春木川北東のエリアは、「久米田地域」に含まれます。

【地域の概況】

葛城の谷地域	岸和田中部地域
<p>1)位置</p> 	<p>1)位置</p> 

【地域の将来像】

葛城の谷地域	岸和田中部地域
『豊かな自然環境と魅力あふれる都市機能が共存する暮らしやすいまちづくり』	『良好な住環境の保全と、緑と水辺空間を活かしたまちづくり』

【まちづくり方針】

葛城の谷地域	岸和田中部地域
<ul style="list-style-type: none"> ・円滑な交通と安全な道づくり ・幹線沿道にふさわしい景観づくり ・大規模敷地を活用したまちづくり ・地域と共存した新しい市街地づくり ・自然環境の保全・再生 ・地域に根づいた公園づくり ・散策ネットワークづくり ・水と親しむ空間づくり ・良好な住環境に配慮したまちづくり ・安全で快適な道・環境づくり ・高齢社会に向けた人にやさしいまちづくり ・農と住の調和したまちづくり ・農林業に適した環境づくり ・地域に根づいた公共施設づくり ・災害に強いまちづくり ・地域に適した汚水・し尿処理システムづくり ・その他 	<ul style="list-style-type: none"> ・円滑な交通と安全な道づくり ・地域と共存した新しい市街地づくり ・幹線沿道にふさわしいまちづくり ・地域に根づいた公園づくり ・自然環境の保全・再生 ・水と親しむ空間づくり ・散策ネットワークづくり ・市のシンボルづくり ・良好な住環境の保全 ・安全で快適な道・環境づくり ・農と住の調和したまちづくり ・農林業に適した環境づくり ・地域に根づいた公共施設づくり ・その他

資料：岸和田市都市計画マスタープラン【テーマ別まちづくり編】(平成23(2011)年3月)

2)道路状況

道路状況としては、鉄道網に並行して北側に国道 26 号、南側に府道大阪和泉南線が東西に縦貫し、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により構成されています。

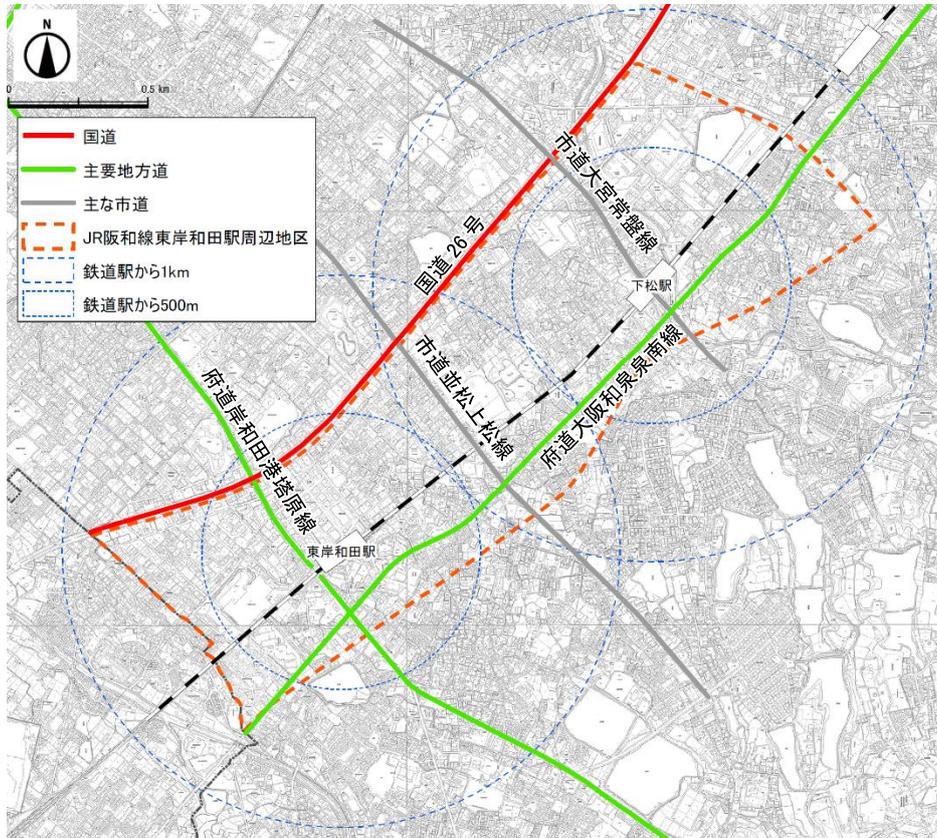
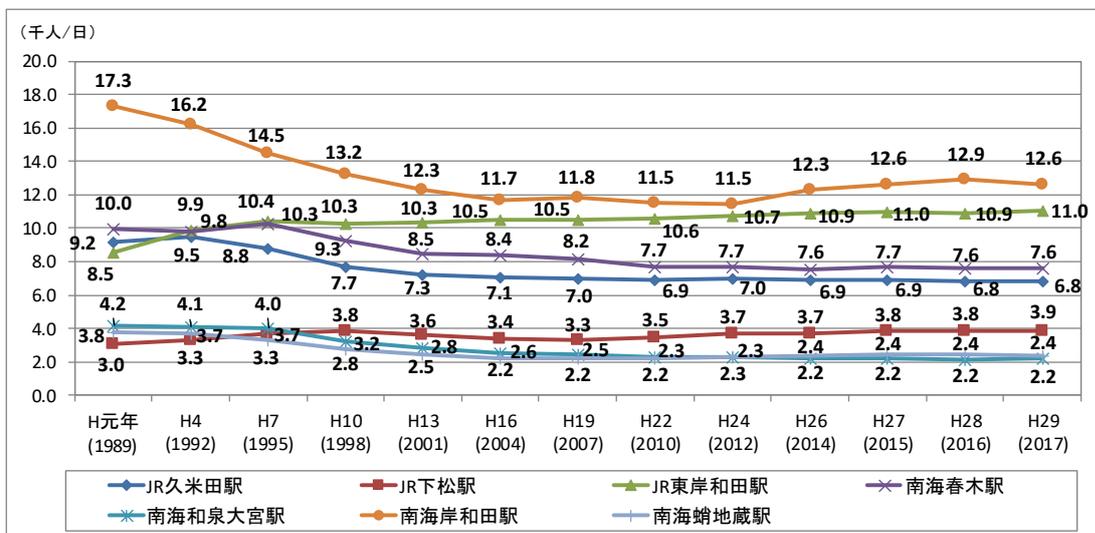


図 0-2 東岸和田駅周辺道路状況

3)交通の現状

鉄道駅別の乗車状況は、JR 東岸和田駅が 1 日あたり約 11.0 千人(平成 29(2017)年)、JR 下松駅が約 3.9 千人となっています。また、乗車人員の推移は、JR 東岸和田駅、JR 下松駅ともに微増傾向となっています。



資料：岸和田市

図 0-3 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市内)

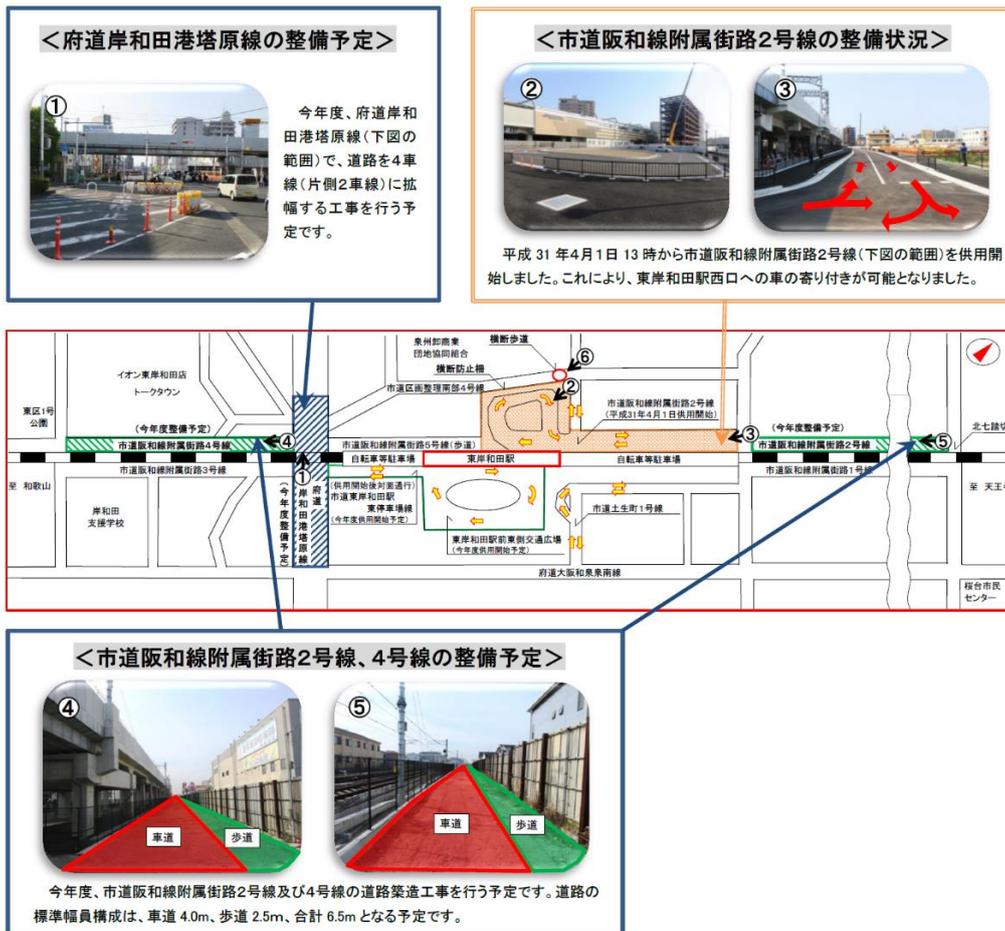
4)JR 東岸和田駅周辺整備

J R 東岸和田駅周辺整備としては、J R 阪和線の高架化事業に伴い、駅舎に関しても新築工事が行われました。また、関連道路事業として、附属街路の整備、府道岸和田港塔原線の車道 4 車線化及び歩道整備工事が進められています。さらに、市道東岸和田駅東停車場線及び東岸和田駅前東側交通広場が令和元年 9 月より供用開始されています。



資料：岸和田市

図 0-4 J R 東岸和田駅新駅舎



資料：JR 阪和線東岸和田駅付近高架化事業だより (Vol.60 令和元年 5 月発行)

図 0-5 J R 東岸和田駅周辺の整備予定及び整備状況

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】調査報告

JR 東岸和田駅

出入口（東口）



- 自動ドアあり
- 出入口幅 98cm
- 段差なし

券売機



- 点字表示あり
- 車いす対応機あり
- 駅係員が常駐

プラットホーム



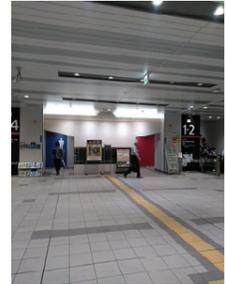
- 内方線付きブロック・ホーム端の柵がある
- 見通し良好
- 電車接近の音声案内あり

改札外スペース



- 誘導用ブロックあり
- 段差なし

改札内スペース



- 誘導用ブロックあり
- トイレへの経路に段差なし

案内板

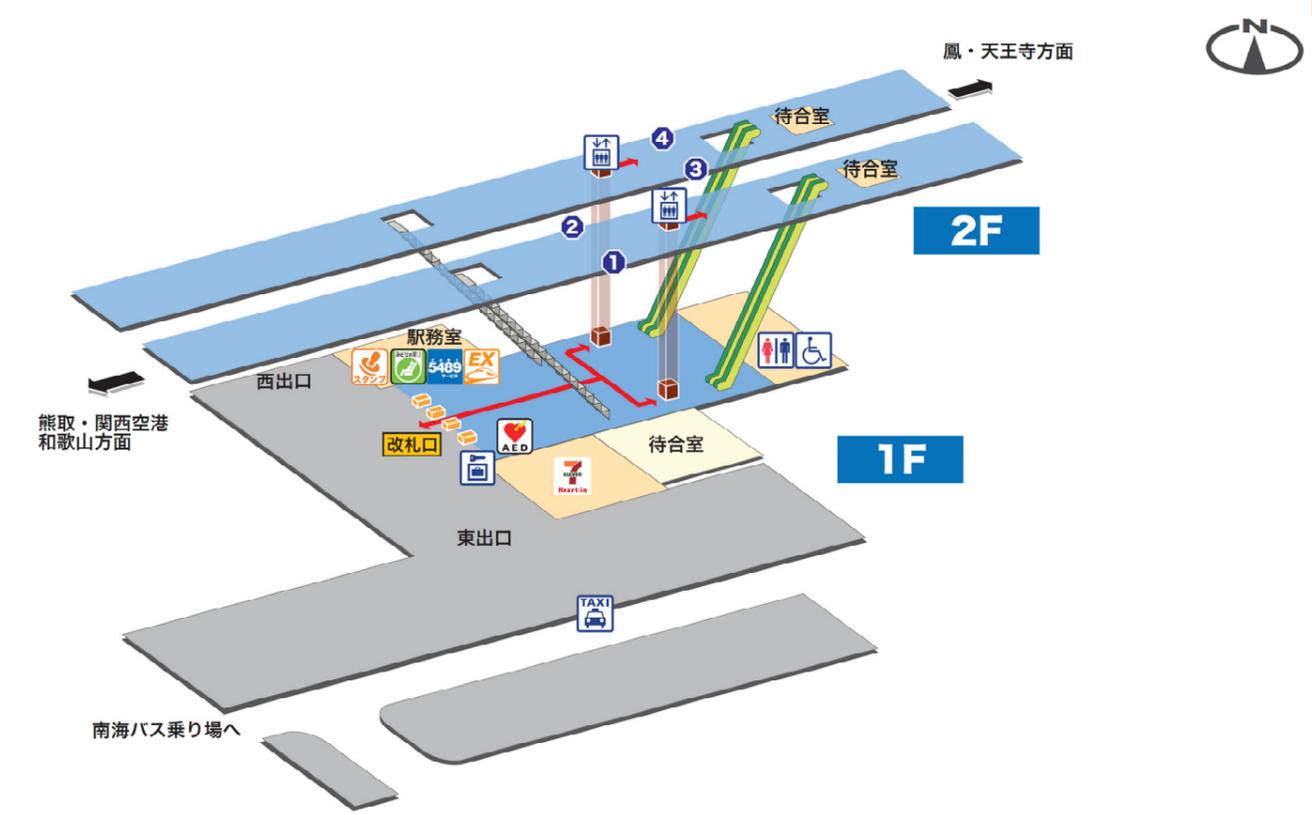


- 点字付き案内板あり

改札



- 車椅子対応改札あり
- 呼び出しインターホンあり



一般用トイレ



- 男子用・女子用
- 手すり付き小便器、洋式便器あり
- 手すり付き手洗器あり
- 誘導ブロックあり。触知図案内板あり。

多機能トイレ

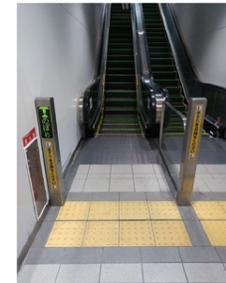


エレベーター



- 車椅子対応エレベーターあり（通り抜け型）

エスカレーター



- 音声、表示案内あり

階段



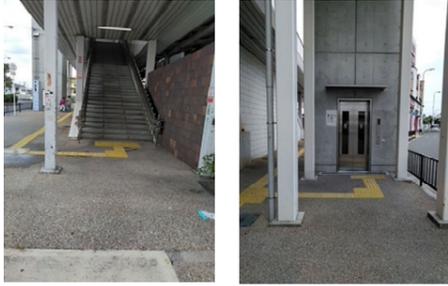
- 手すりあり
- 手すり端部の点字あり



- 手すりあり
- 非常用押しボタンあり
- オストメイト、衣服掛け用金具あり
- ベビーチェア、ベビーベッドあり

JR 下松駅

出入口（西口）



- 南北に階段あり
- 別途、改札へ通じるエレベータあり

券売機



- 点字表示あり
- 車いす対応機あり
- 駅係員が常駐

2階・改札外のスペース



- 改札外は自由通路。床はタイル貼り
- 案内表示等あり
- 段等なし

一般用トイレ（2階改札内）



- 男子用・女子用
- 手すり付き小便器、洋式便器なし
- 手すり付き手洗器なし
- 誘導ブロックあり。触知図案内板あり。乳児用ベッドあり

改札内からホームへ移動するエレベータ



- 車椅子対応エレベータあり（通り抜け型）



出入口（東口）



- 南北に階段あり
- 別途、改札へ通じるエレベータあり

プラットフォーム



- 警告ブロック・ホーム端の柵あり
- 見通しは良好（一部階段のためさえぎられている）
- 来年、内方線付きブロック設置予定

2階・改札内のスペース



- 改札内は自由通路。床はタイル貼り
- 案内表示等あり
- 段等なし

改札

- 自動改札は幅約 55 cm
- 手動開口部（幅約 100 cm）がある

特定経路の調査結果

岸和田市 JR阪和線東岸和田駅周辺地区

(市道下松駅西停車場線)
 ・バス乗り場、タクシー乗り場あり
 ・歩道段差20cm、ベンチあり



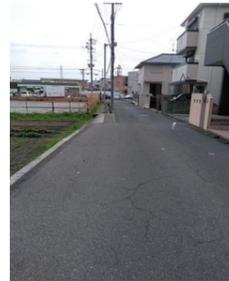
(市道区画整理中央3号線)
 ・誘導ブロックなし
 ・病院への乗り入れ部にグレーチングの対策あり
 ・交差点に視覚障がい者用押しボタンあり (一部)
 ・歩道最小幅員150cm



(市道大宮常盤線)
 ・交差点に誘導ブロックあり
 ・視覚障がい者用押しボタンあり
 ・歩道最小幅員190cm
 ・一部横断防止柵あり



(市道作才町3号線)
 ・歩道がない
 ・側溝に蓋がない



(市道作才土生1号線)
 ・歩道がない
 ・側溝に蓋がない



(市道土生町1号線_指定特定道路整備区間)
 ・誘導用ブロック、横断防止柵が設置されている



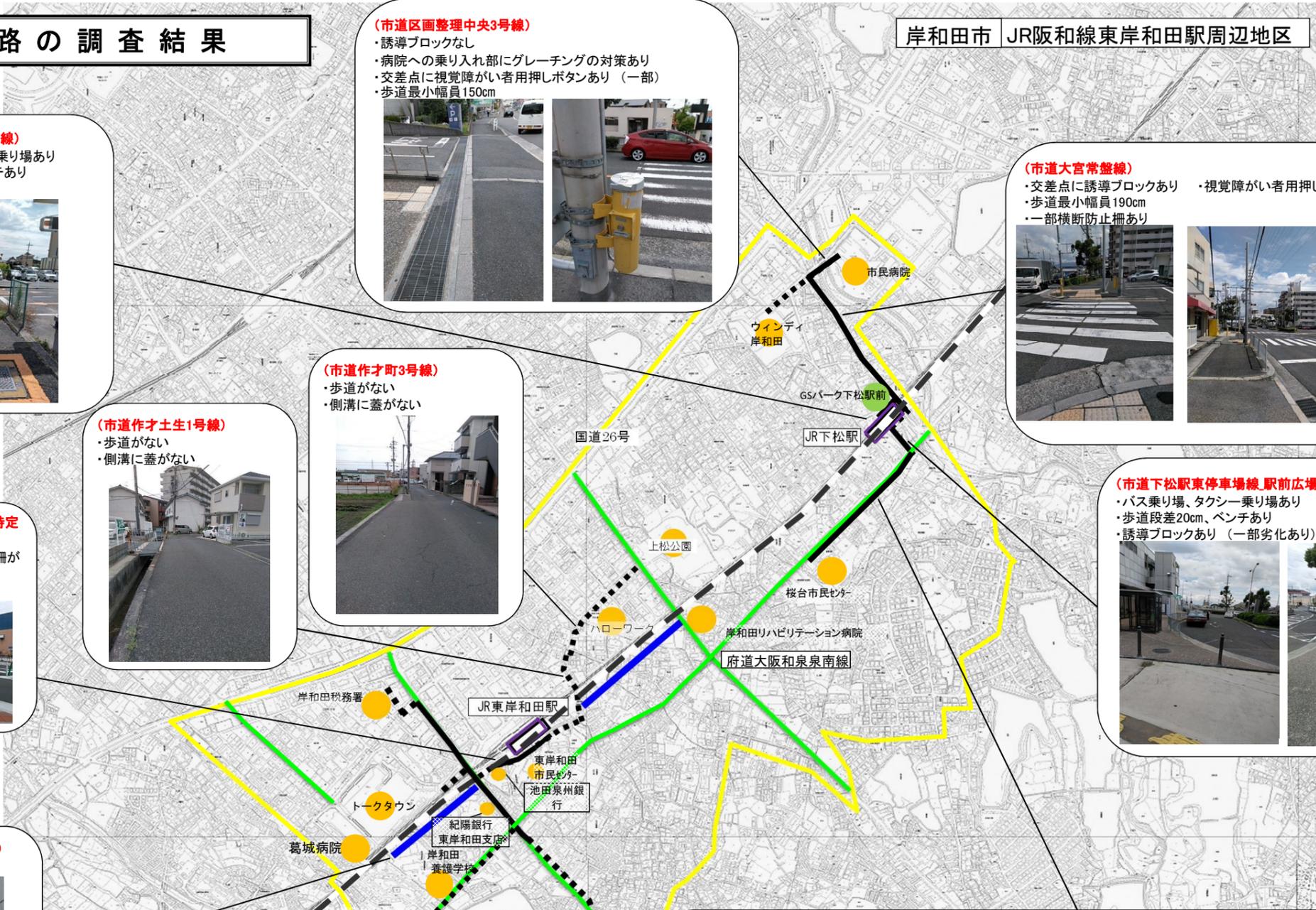
(市道阪和線附属街路3号線)
 ・整備中である



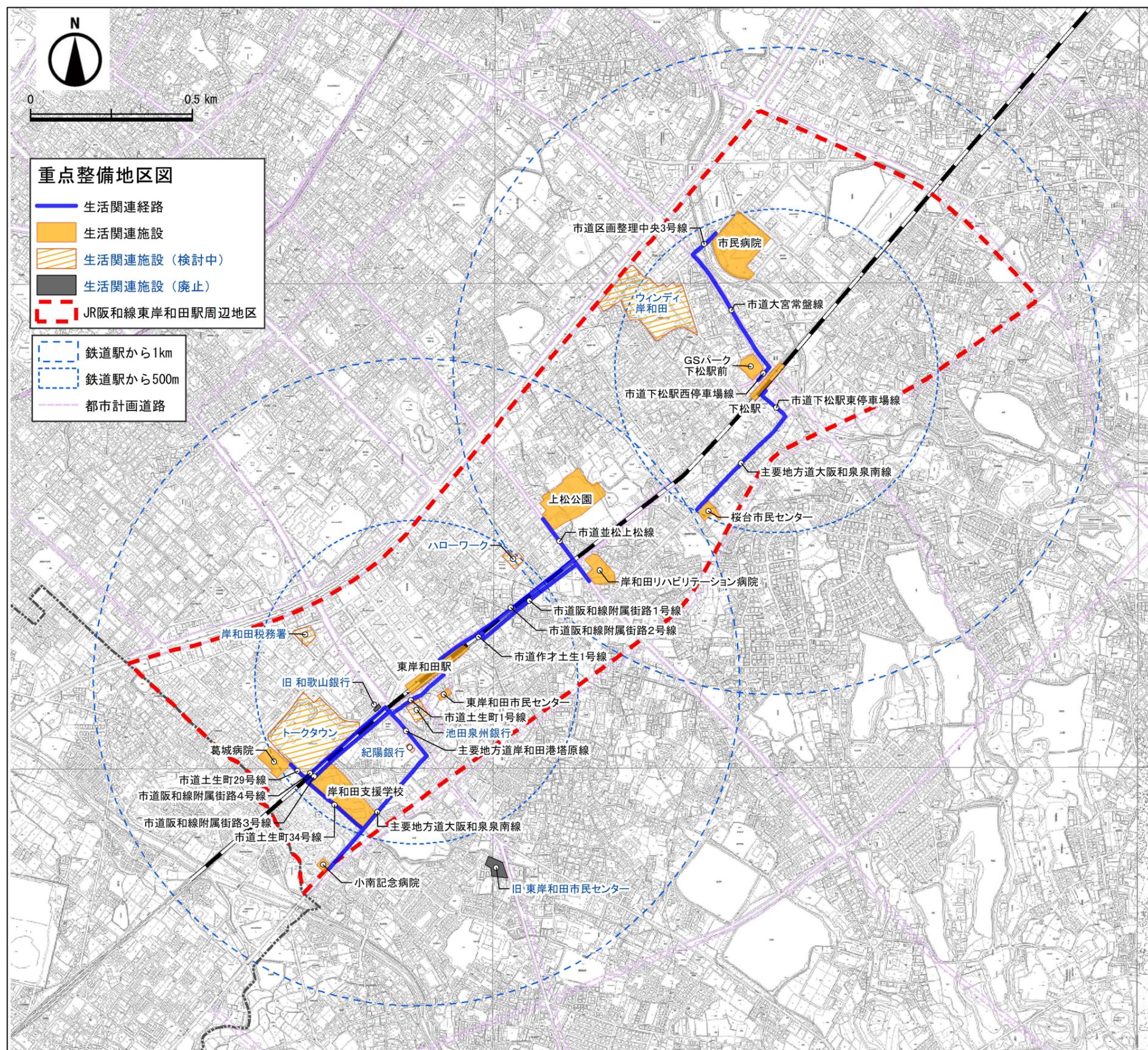
(主要地方道大阪和泉南線)
 ・南東側歩道の乗り入れ部が多い
 ・歩道最小幅員95cm
 ・小南記念病院前の歩道において横断方向5度、縦断方向10度の勾配がある箇所あり



(主要地方道大阪和泉南線)
 ・北西側、南東側ともに一部歩道なし
 ・南東側一部幅の狭いカラー舗装あり
 ・歩道最小幅員75cm
 ・交差点の一部にのみ誘導ブロックあり (一部劣化あり)
 ・グレーチングの目が粗い箇所あり
 ・桜台市民センター前の歩道においてはグレーチングに対策あり



J R 阪和線東岸和田駅周辺地区 重点整備地区図 (案)



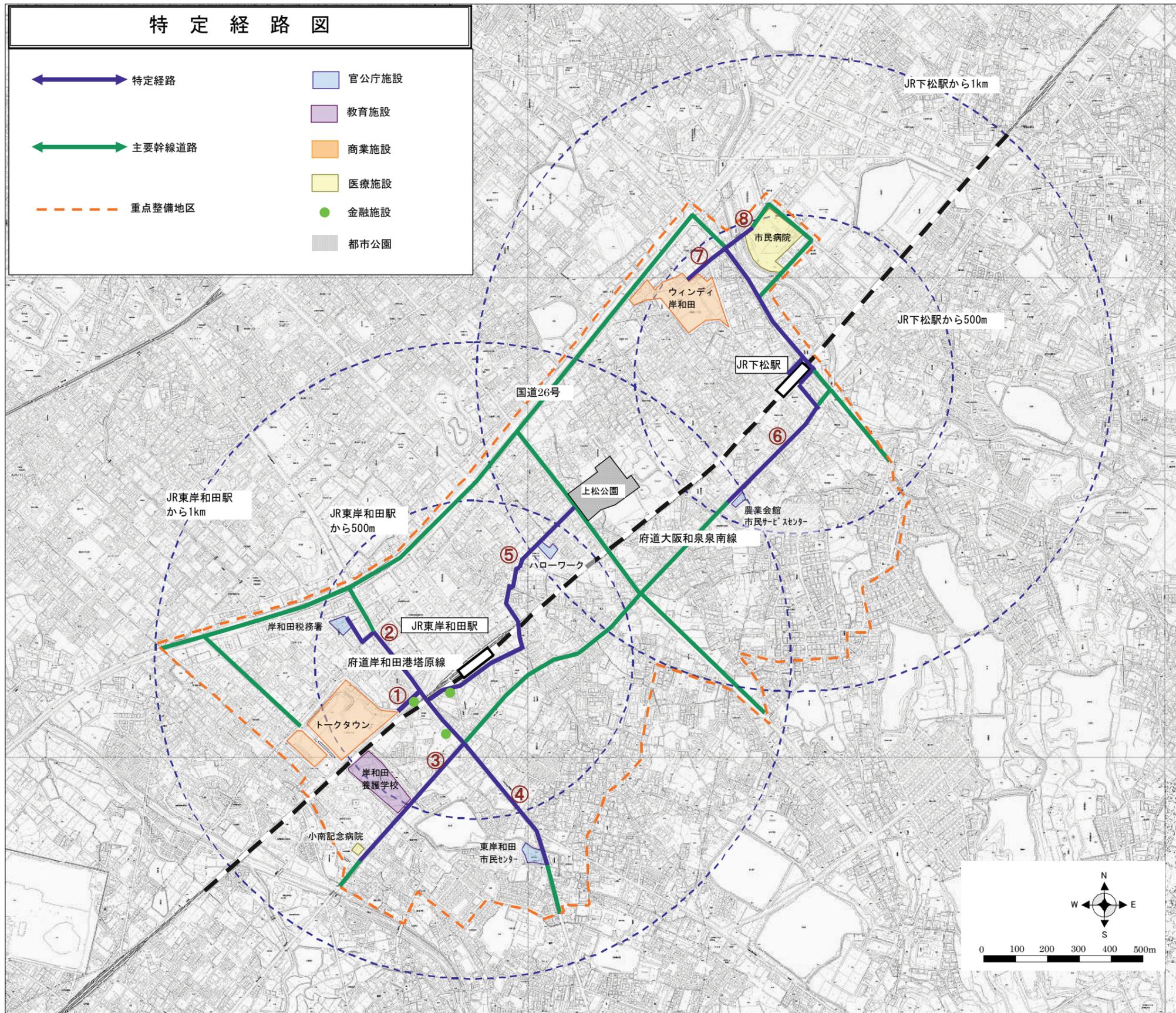
【生活関連施設一覧】

区分	生活関連施設
旅客施設	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
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

【生活関連経路一覧】

路線名
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
市道作才土生1号線
市道大宮常盤線
市道土生町1号線
市道土生町29号線
市道土生町34号線
市道並松上松線
主要地方道岸和田港塔原線
主要地方道大阪和泉南線 (2区間)

J R 阪和線東岸和田駅周辺地区 現交通バリアフリー基本構想における重点整備地区図



特定施設・特定経路一覧

特定旅客施設	経路番号	特定施設	路線名
東岸和田駅	①	トークタウン	府道岸和田港塔原線
		泉州銀行	市道土生町27号線
	和歌山銀行	市道土生町1号線	
	②	岸和田税務署	府道岸和田港塔原線
			市道土生町1号線
市道区画整理南部34号線 市道区画整理南部35号線			
③	岸和田養護学校	府道大阪和泉南線	
		小南記念病院	府道岸和田港塔原線
		紀陽銀行	市道土生町1号線
④	東岸和田市民センター	府道岸和田港塔原線	
		市道土生町1号線	
		市道流木水源地線	
下松駅	⑤	ハローワーク	市道土生町1号線
		上松公園	市道作才土生1号線
			市道作才町3号線
	⑥	農業会館 (市民サービスセンター)	市道区画整理南部55号線
			市道区画整理南部14号線 市道区画整理南部1号線
⑦	ウインディ岸和田	市道大宮常盤線	
		市道下松駅西停車場線 市道区画整理中央8号線	
⑧	市民病院	市道大宮常盤線	
		市道下松駅西停車場線 市道区画整理中央3号線	

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

現地点検ワークショップ開催について

1. 目的

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

2. 現地点検ワークショップ概要

日時	令和2年1～2月 予定
対象地区	東岸和田駅周辺地区
参加対象者	○分科会委員 ○事務局 等
内容	○点検ルート of 歩道・交差点・バス停等並びに駅舎・駅前広場のバリアフリー化の状況を確認し、気になった点や意見を現地点検票に記入する。 ○グループごとに現地で確認した課題及びバリアフリーに関する意見等をいただく。



図 2-1 現地点検ワークショップの開催イメージ