

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〕
～岸和田市バリアフリー基本構想～

令和 4(2022)年 3 月
岸和田市

○基本構想に定める事項

(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律 第二十五条 第二項)

第一号	重点整備地区の位置及び区域	→	第2編 バリアフリー基本構想編 3.3 重点整備地区の考え方	P.86
第二号	生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項	→	第2編 バリアフリー基本構想編 4.重点整備地区の設定 4.1.JR阪和線東岸和田駅周辺地区 4.2. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区 4.3.南海本線岸和田駅周辺地区	P.89 P.94 P.99
第三号	生活関連施設、特定車両及び生活関連経路を構成する一般交通用施設について移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項	→	第2編 バリアフリー基本構想編 5.特定事業	P.105

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 主な施設の立地状況	14
2.1.5 観光の現状	15
2.1.6 人の動き	16
2.1.7 まとめ	22
2.2 交通の現状	23
2.2.1 鉄道	23
2.2.2 バス	26
2.2.3 タクシー	31
2.2.4 自動車	32
2.2.5 緊急交通路	37
2.2.6 自転車	38
2.2.7 歩行者	39
2.2.8 交通結節点	40
2.2.9 まとめ	41
2.3 まちづくりに関する施策	42
2.4 都市活動・交通の将来動向	43
2.4.1 将来人口動向	43
2.4.2 公共交通利用の見通し	43
2.5 岸和田市の都市活動・交通に関する課題	47
2.5.1 課題整理の分類について	47
2.5.2 課題抽出にあたっての視点	48
2.5.3 都市活動・交通に関する課題	49

3. 将来の交通体系形成に向けた基本方針について	53
3.1 まちづくりビジョン等で示されている将来像	53
3.1.1 目指すまちの姿	54
3.1.2 まちの骨格となる軸	55
3.1.3 拠点の設定	56
3.2 基本理念	57
3.3 基本方針	58
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	62
3.4.1 活動と移動の階層構造による方向性	62
3.4.2 広域圏の方向性	63
3.4.3 近隣圏の方向性	64
3.4.4 生活圏の方向性	65

第2編 バリアフリー基本構想編 67

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	69
1.1. バリアフリー基本構想とは	69
1.1.1. バリアフリー法の趣旨	69
1.1.2. バリアフリー法の基本的枠組み	69
1.1.3. バリアフリー基本構想とは	71
1.2. 岸和田市のバリアフリー基本構想に関するこれまでの取り組み	72
1.3. 岸和田市におけるバリアフリー整備の取り組み状況	73
1.3.1. 特定事業による整備状況	73
1.3.2. その他の取り組み状況	76
2. 岸和田市バリアフリー基本構想の位置付け	77
3. 岸和田市バリアフリー基本構想の基本的な考え方	78
3.1. 基本理念と目的	78
3.1.1. 基本理念	78
3.1.2. 目的	78
3.1.3. 視点	79
3.2. 整備の基本指針	80
3.2.1. 整備の基本指針の位置付け	80
3.2.2. 整備の基本指針	80
3.2.3. 重点整備地区の整備項目	85
3.2.4. 重点整備地区における特定事業の実施	85
3.2.5. 整備目標時期	85
3.3. 重点整備地区の考え方	86
3.4. 生活関連施設の考え方	87
3.5. 生活関連経路の考え方	88
4. 重点整備地区の設定	89

4. 1. J R 阪和線東岸和田駅周辺地区	89
4. 1. 1. J R 阪和線東岸和田駅周辺地区の概要	89
4. 1. 2. 生活関連施設の選定	91
4. 1. 3. 生活関連経路の選定	92
4. 1. 4. J R 阪和線東岸和田駅周辺地区 重点整備地区図	93
4. 2. 南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区	94
4. 2. 1. 南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区の概要	94
4. 2. 2. 生活関連施設の選定	96
4. 2. 3. 生活関連経路の選定	97
4. 2. 4. 南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区 重点整備地区図	98
4. 3. 南海本線岸和田駅周辺地区	99
4. 3. 1. 南海本線岸和田駅周辺地区の概要	99
4. 3. 2. 生活関連施設の選定	101
4. 3. 3. 生活関連経路の選定	103
4. 3. 4. 南海本線岸和田駅周辺地区 重点整備地区図	104
5. 特定事業	105
5. 1. 駅舎・駅前広場（公共交通特定事業）	105
5. 2. 道路（道路特定事業）	106
5. 2. 1. J R 阪和線東岸和田駅周辺地区	106
5. 2. 2. 南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区	108
5. 2. 3. 南海本線岸和田駅周辺地区	111
5. 3. 信号交差点・交通規制（交通安全特定事業）	113
5. 4. 都市公園（都市公園特定事業）	113
5. 4. 1. J R 阪和線東岸和田駅周辺地区	113
5. 4. 2. 南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区	113
5. 4. 3. 南海本線岸和田駅周辺地区	114
6. 基本構想実現に向けて	115
6. 1. 心のバリアフリーの推進	115
6. 1. 1. 市民の取組み	115
6. 1. 2. 事業者の取組み	115
6. 1. 3. 行政の取組み	115
6. 2. 実現に向けての基本的な考え方	116
6. 3. PDCA サイクル（スパイラルアップ）による施策の推進	117

参考資料 119

1. バリアフリー基本構想編策定の体制・経緯	120
1. 1 策定体制・経緯	120
1. 2 J R 阪和線東岸和田駅周辺地区 現地点検ワークショップ開催結果	122
1. 3 南海本線春木駅・J R 阪和線久米田駅周辺地区現地点検ワークショップ開催結果	132

1.4 南海本線岸和田駅周辺地区現地点検ワークショップ開催結果	139
2. バリアフリー基本構想に関連する各種計画の概要	145
2.1 大阪府の計画	145
2.2 岸和田市の計画	149
3. 心のバリアフリーに関連する取組み	154
3.1 国の取組み	154
3.2 大阪府の取組み	154
4. 用語集（五十音順）	155

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、J R 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。

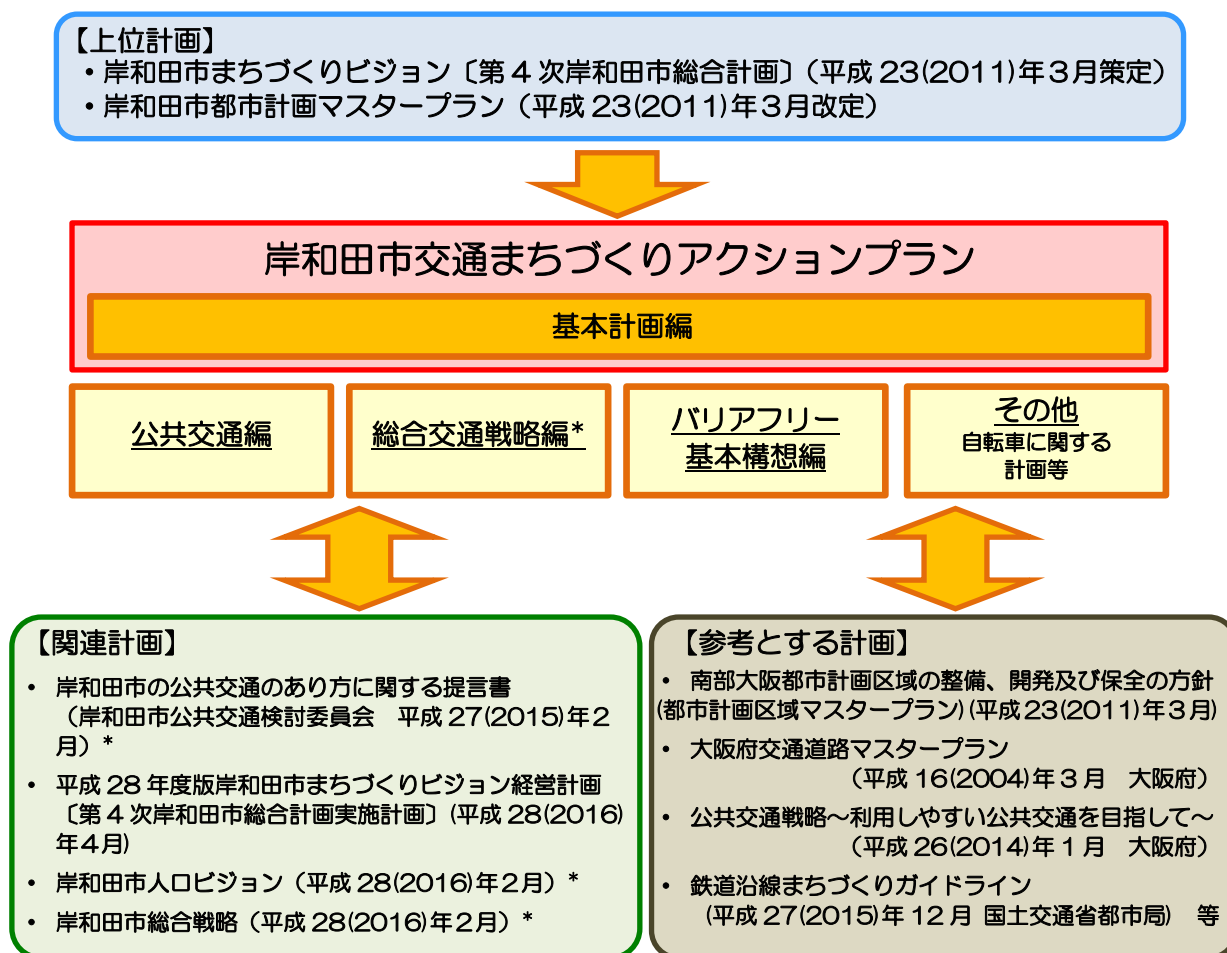


図 1-1 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の位置付け

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。

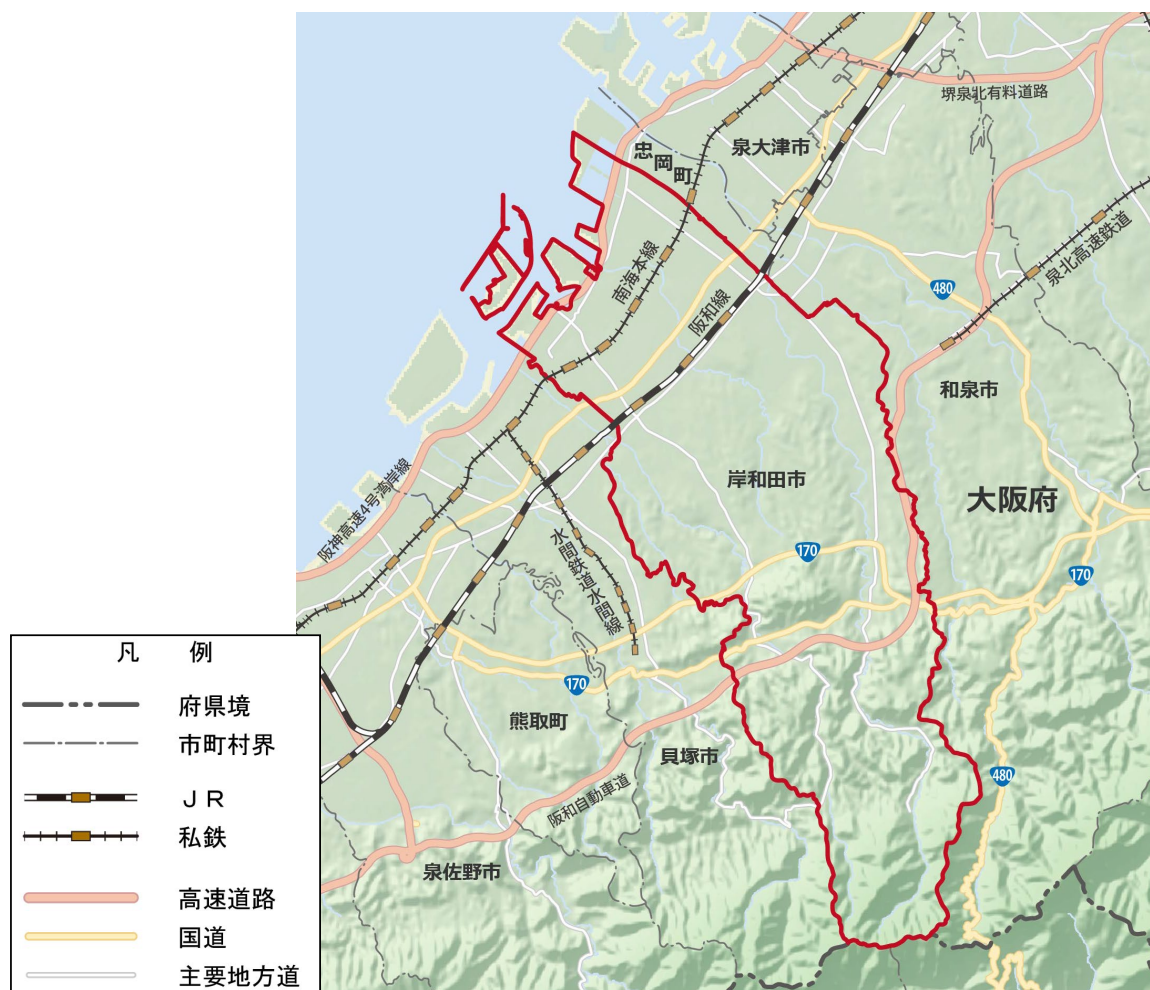


図 1-2 対象とする区域

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

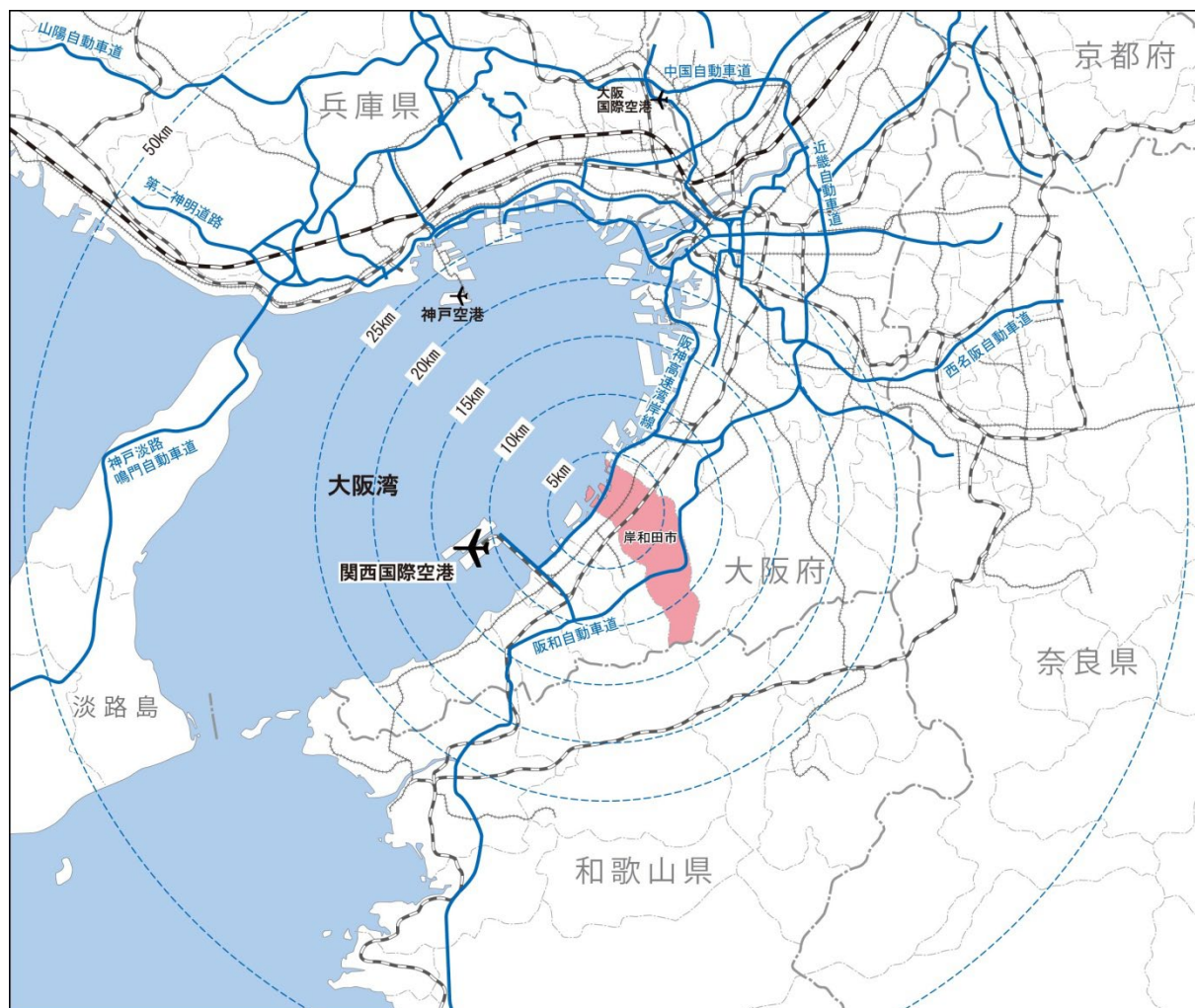
2.1 概況

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 72.68km² 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、J R 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。



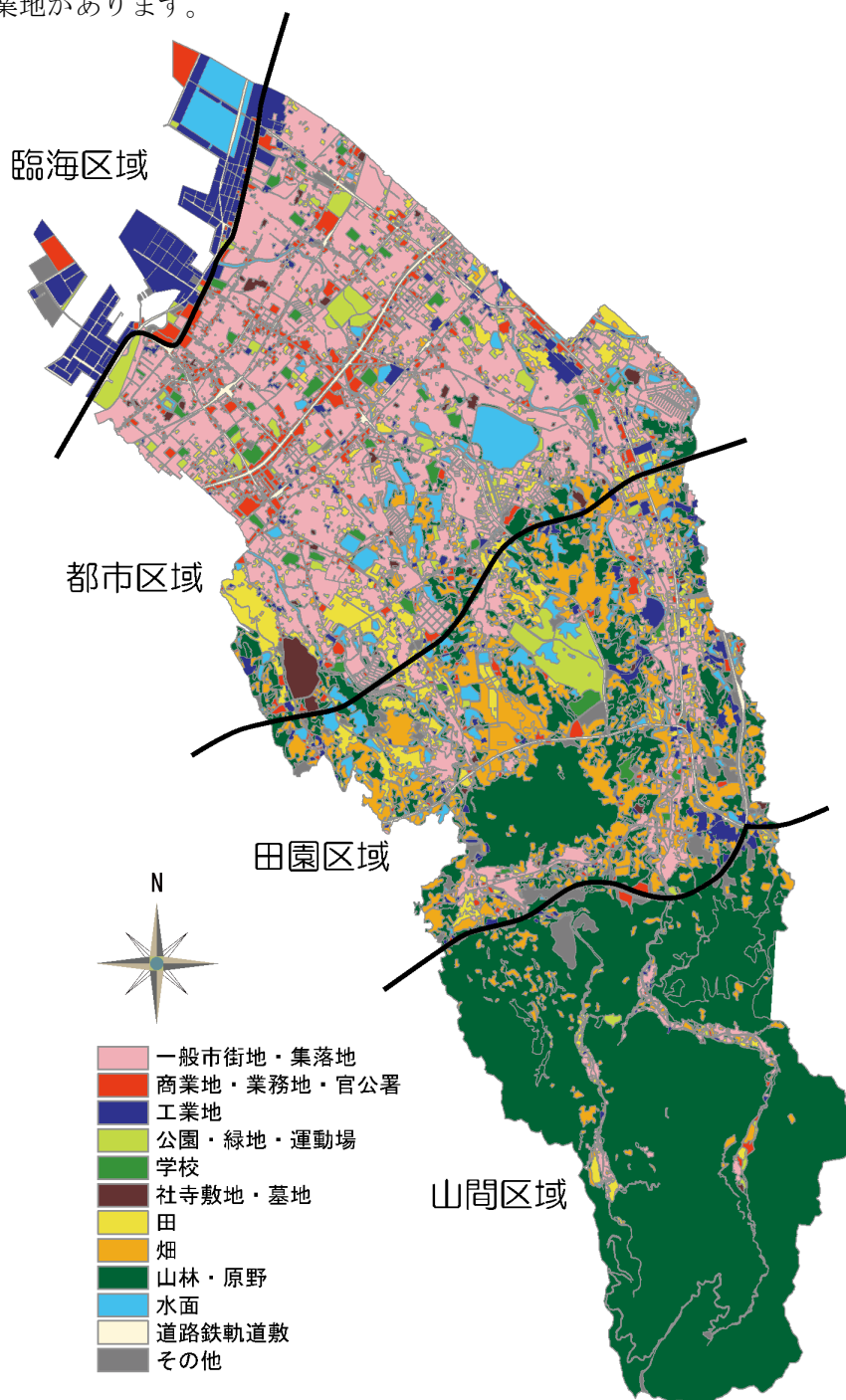
資料：岸和田市 HP

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。



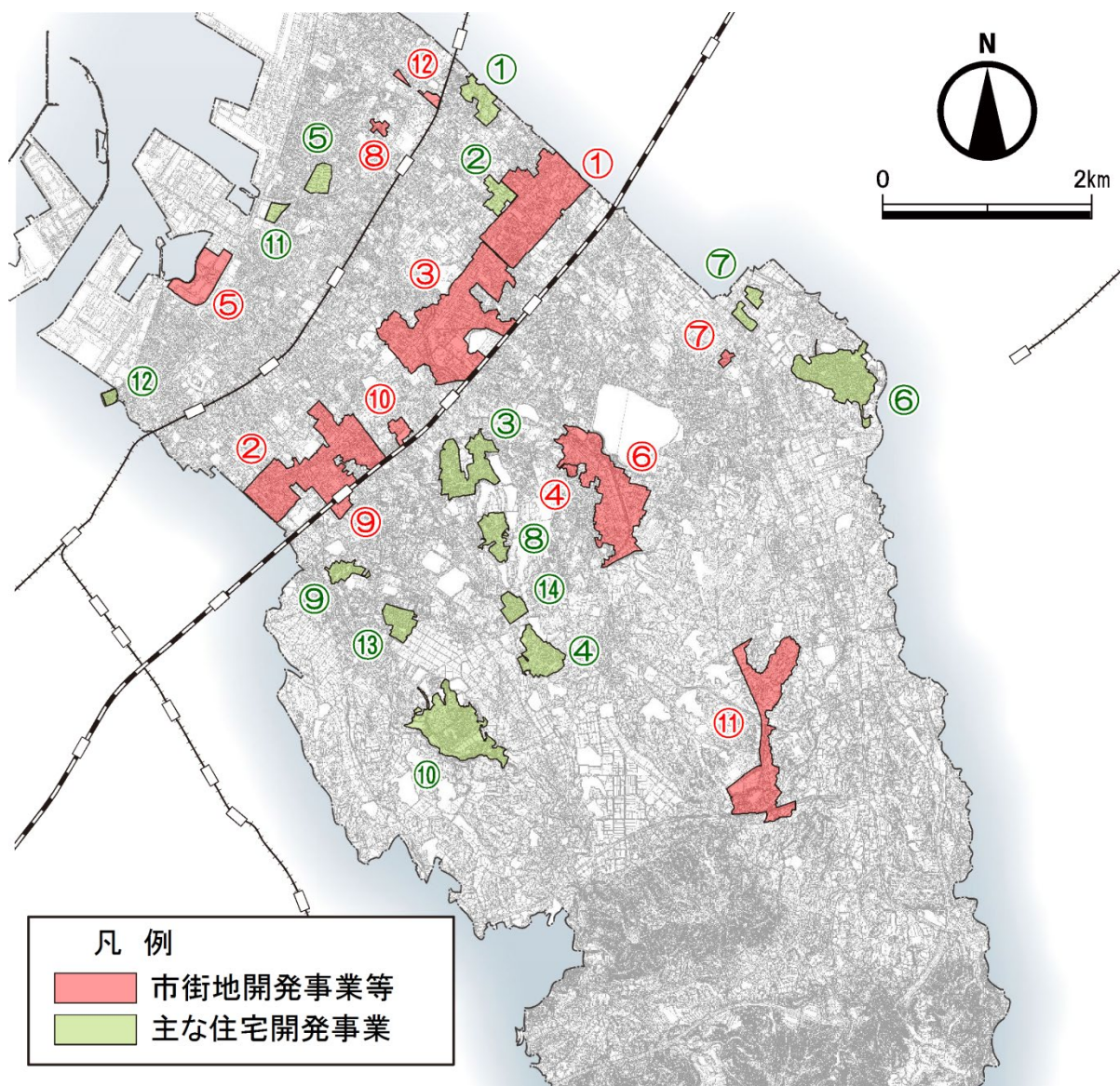
資料：土地利用現況調査（平成 27(2015)年 2 月 岸和田市）

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、磯上町で岸和田市磯上競輪駐車場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)～ H33(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)～ H30(2018)(予定)	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

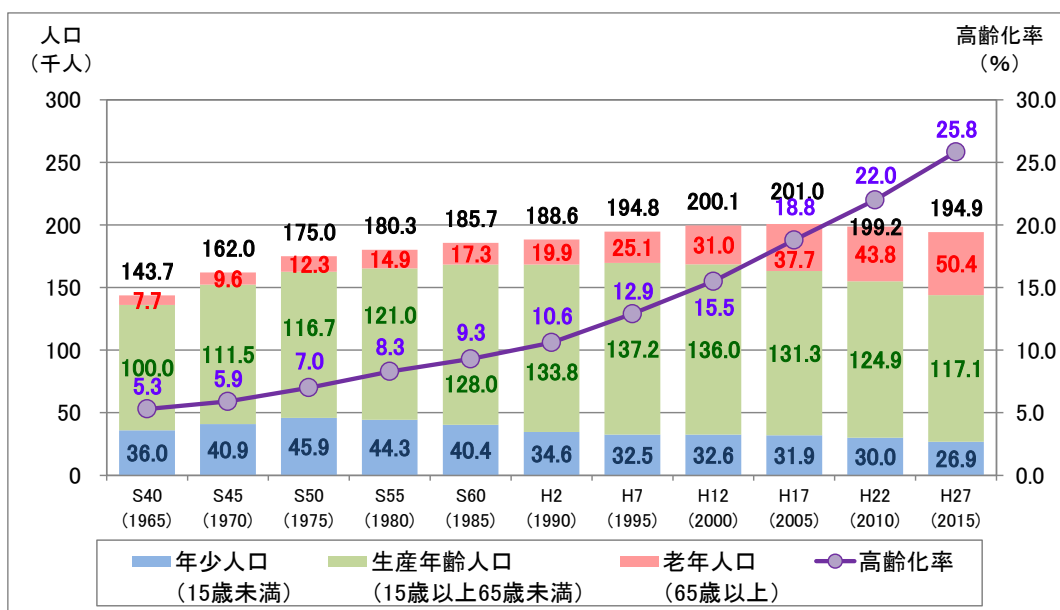
資料：岸和田市資料

2.1.3 人口

(1) 岸和田市の人口の推移

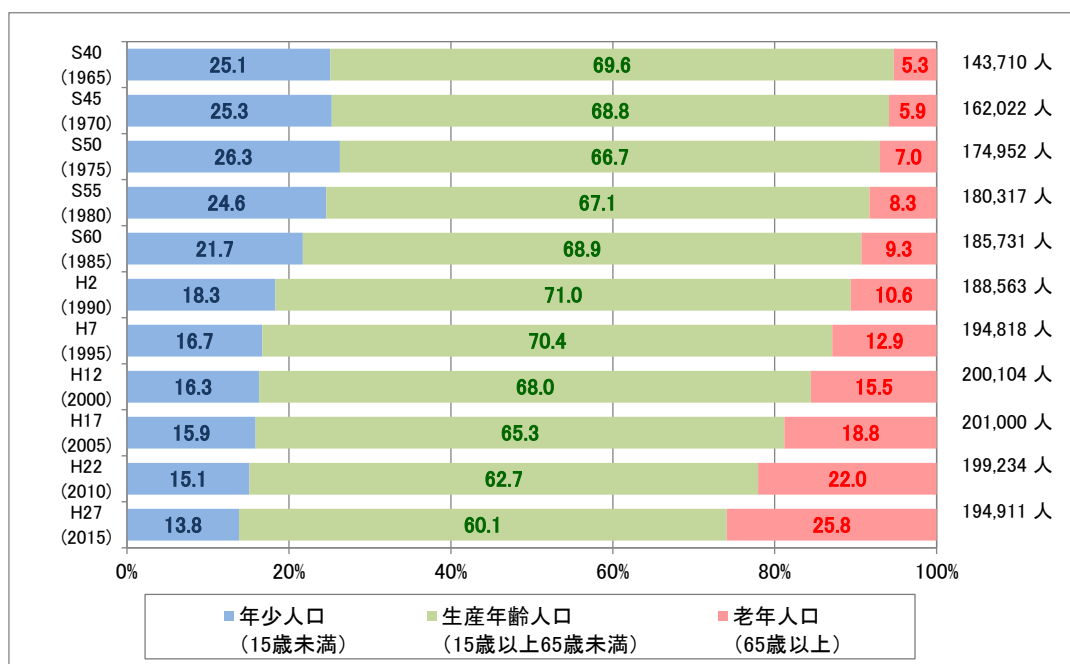
岸和田市では、これまで一貫して増加を続けていた人口が、平成 12(2000)年以降、約 20 万人で横ばいとなっています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、今後、人口は減少傾向をたどり、平成 52(2040)年には 16.4 万人にまで減少すると推計されています。

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



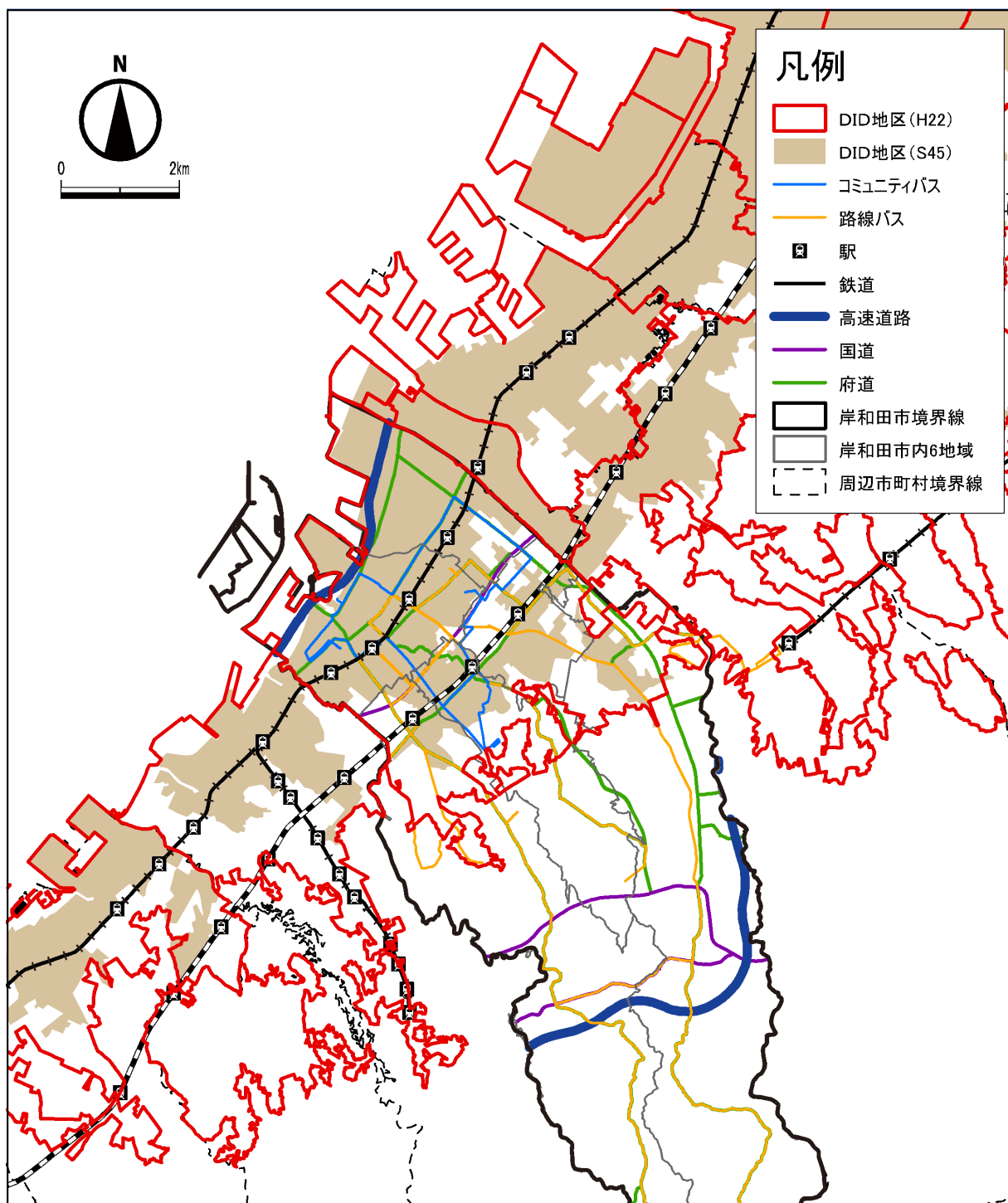
資料：国勢調査(S40(1965)～H27(2015))

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 22(2010)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。

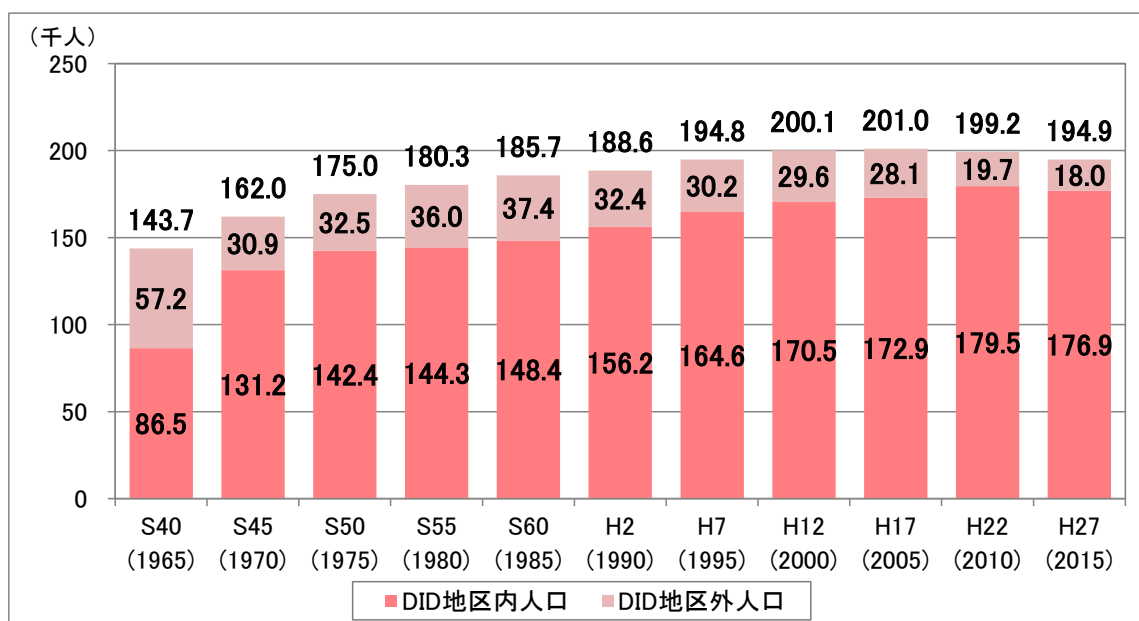
- 1)原則として、人口密度が1km²あたり4,000人以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接する地域
- 2)それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域

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

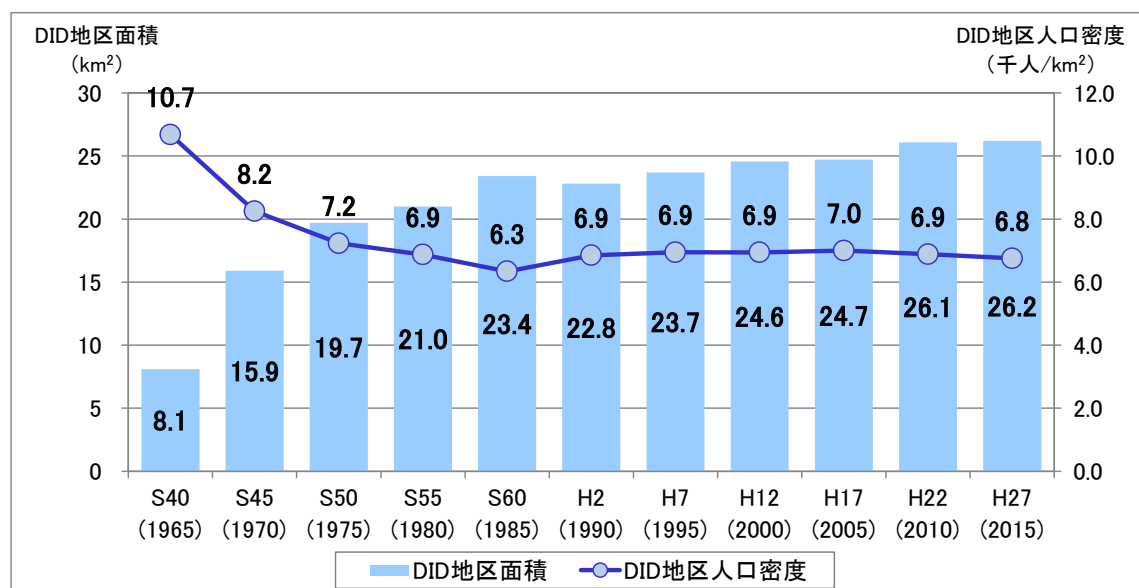
岸和田市の人口は、昭和 40(1965)年(約 143.7 千人)から平成 27(2015)年(約 194.9 千人)までに約 1.4 倍に増加していますが、DID 地区の人口は、国道 26 号沿道の土地区画整理事業*や大規模住宅開発事業による市街化等により約 2.0 倍に、面積は約 3.2 倍に増加しています。

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 主な施設の立地状況

公的施設の立地状況をみると、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。

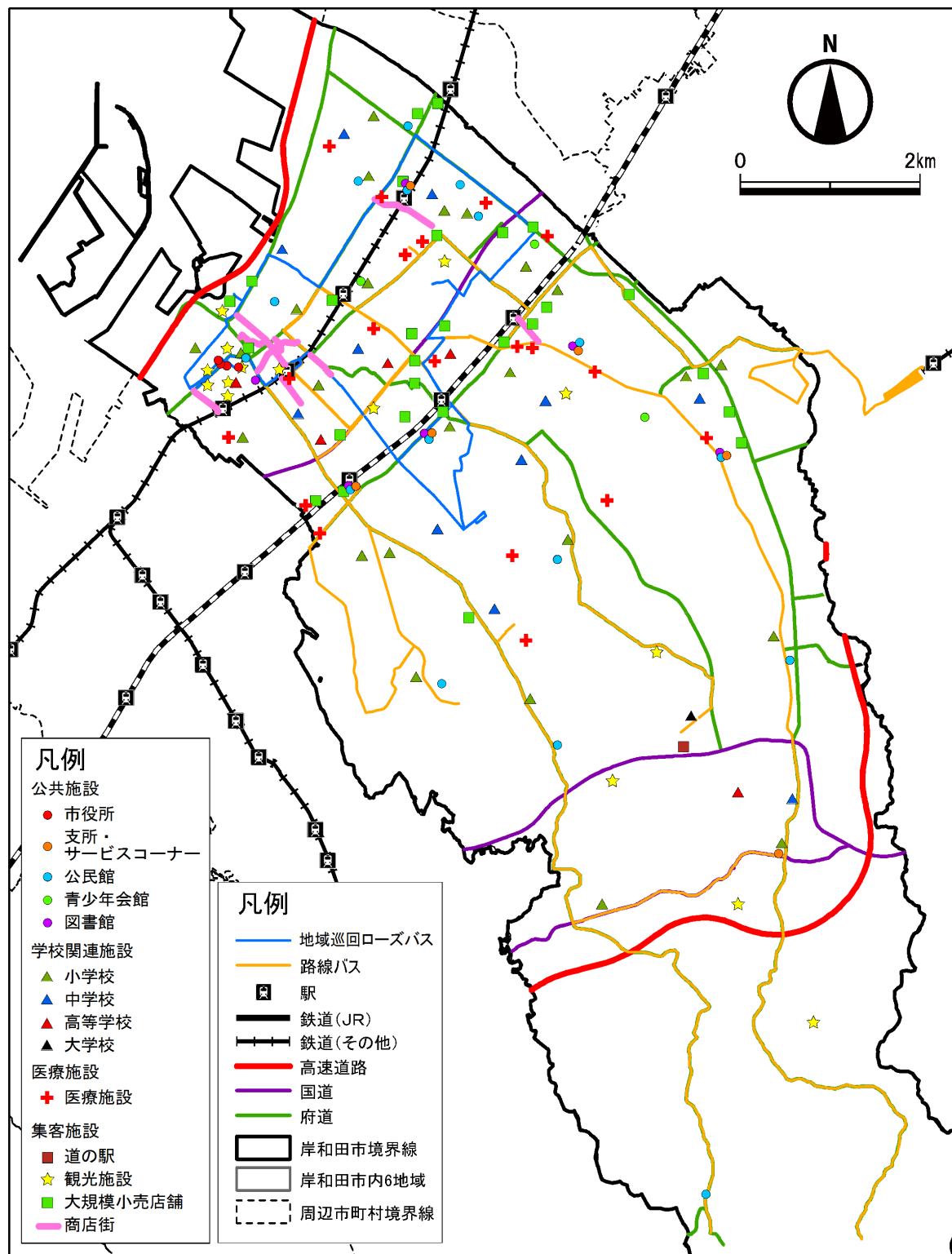


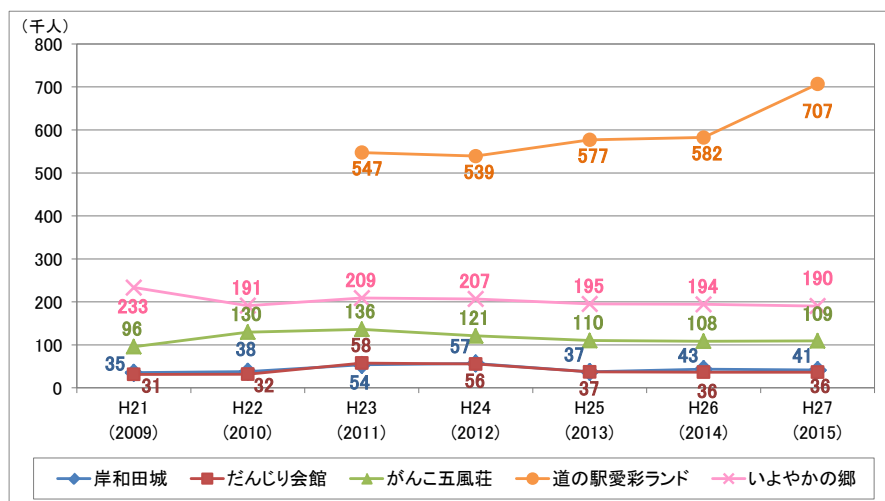
図 2-9 主な施設分布状況

2.1.5 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、いずれの施設も横ばい状態にあります。

観光施設のうち、丘陵地区に整備された農産物直売所や地域の食材を活かしたレストランや地域交流施設がある道の駅「愛彩ランド」の年間の利用者数が約 707 千人(平成 27(2015)年)と最も多く、次いで温泉宿泊施設である牛滝温泉「いよやかの郷」が約 190 千人、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」が約 109 千人、「岸和田城」が約 41 千人、「だんじり会館」が約 36 千人です。

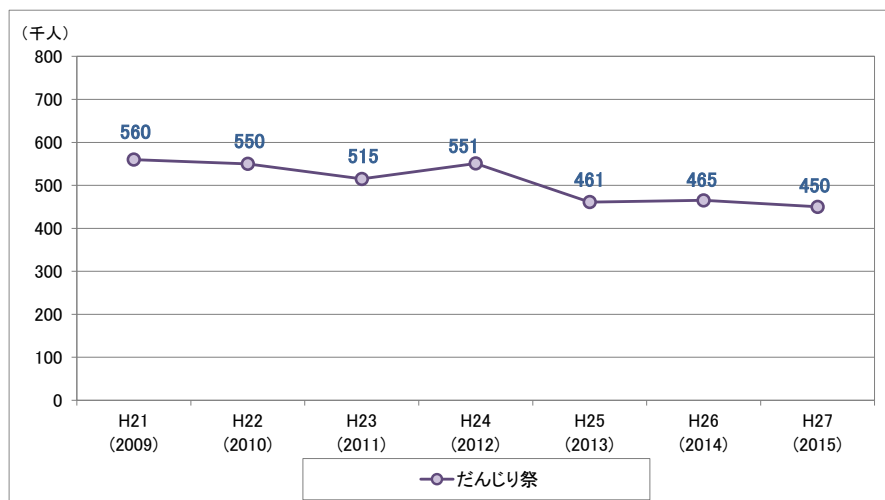


資料：岸和田市資料

図 2-10 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 24(2012)年から平成 25(2013)年にかけて減少していますが、平成 25(2013)年以降はほぼ横ばい状態です。



資料：岸和田市資料

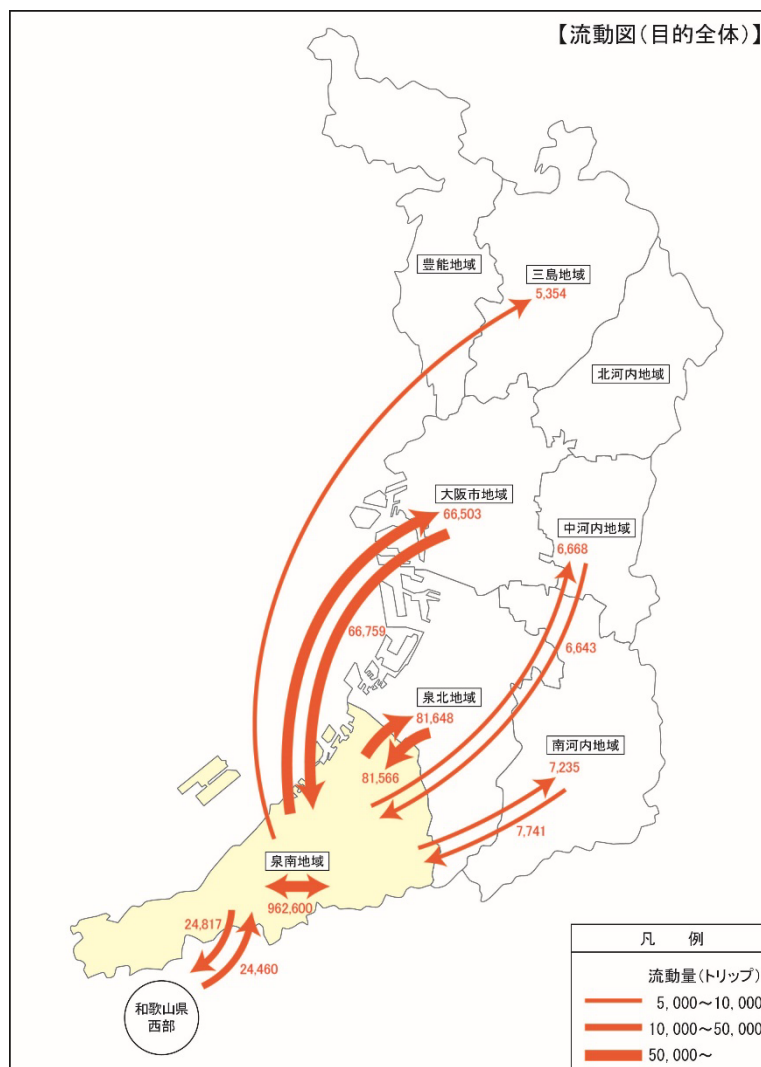
図 2-11 岸和田市内での主なイベントの来訪者数の推移

2.1.6 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				

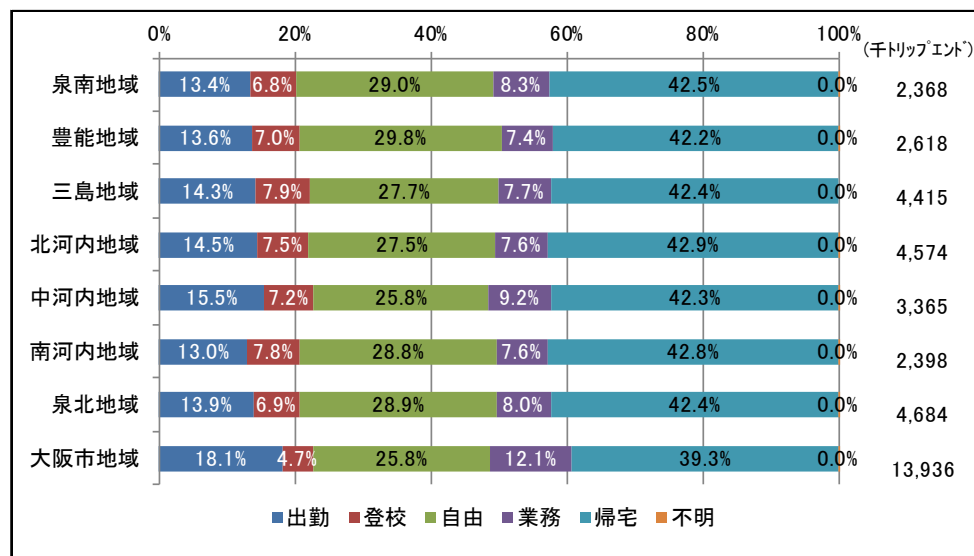
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査*

図 2-12 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

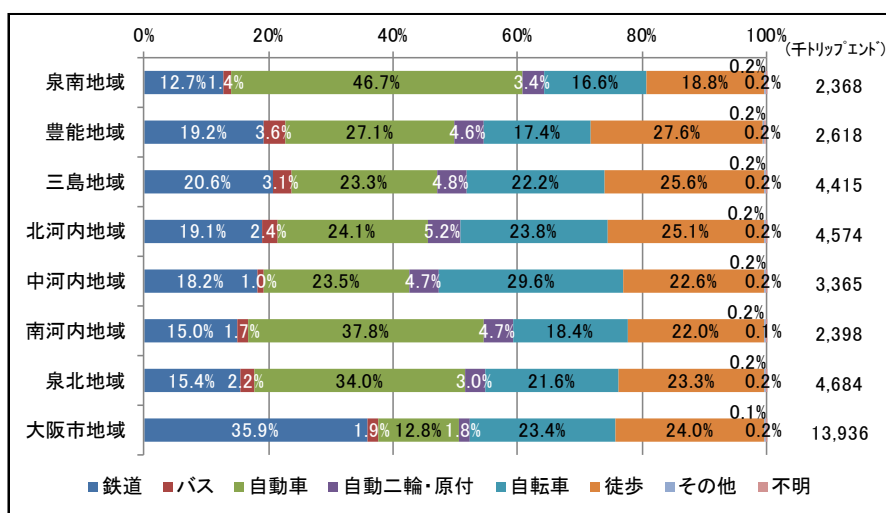
図 2-13 目的別発生集中量(平日)

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

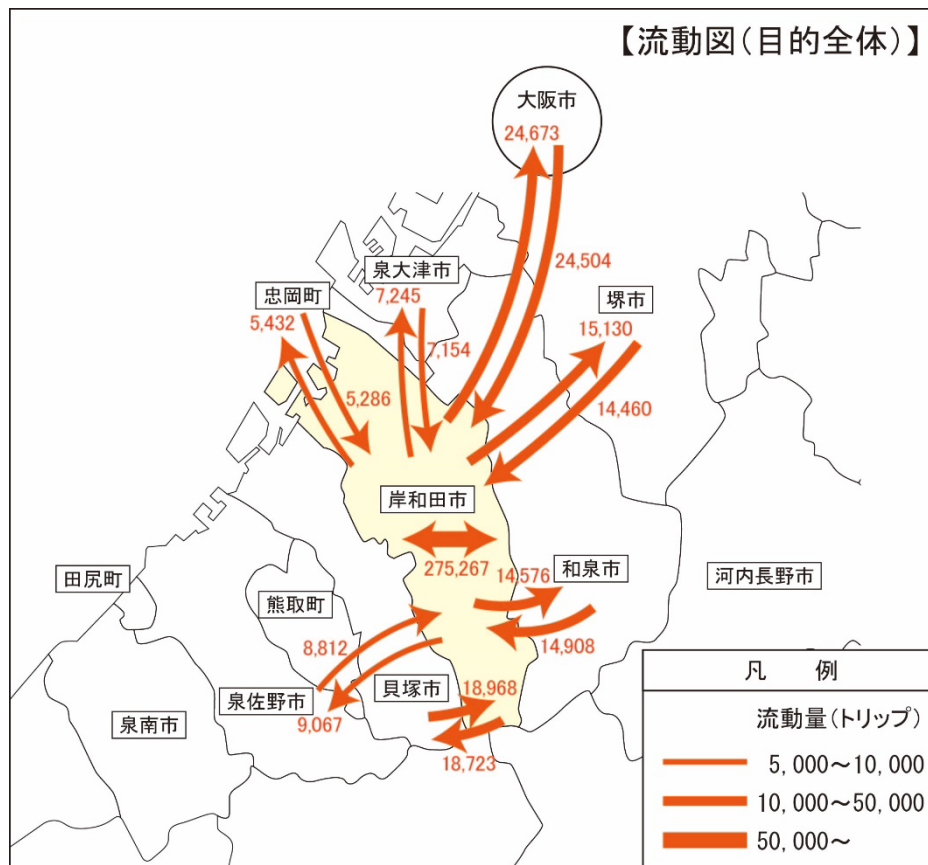
図 2-14 代表交通手段別発生集中量(平日)

(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

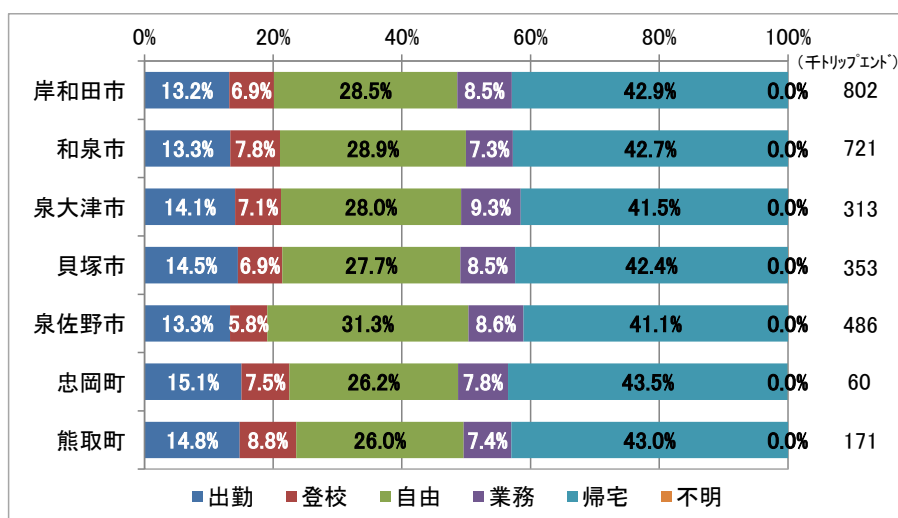
注2：ここでは、泉南地域は阪南市と岬町のみとなっている

図 2-15 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

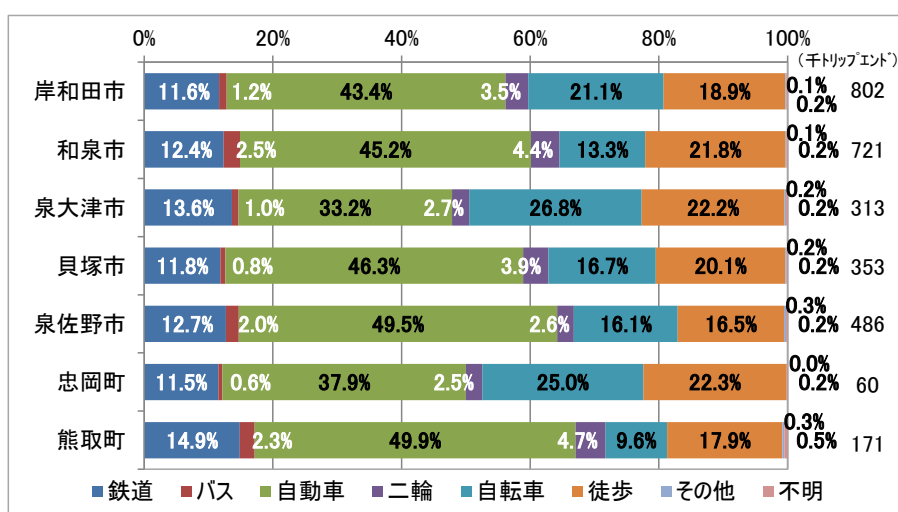
図 2-16 目的別発生集中量(平日)

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、徒歩が 21.1%、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

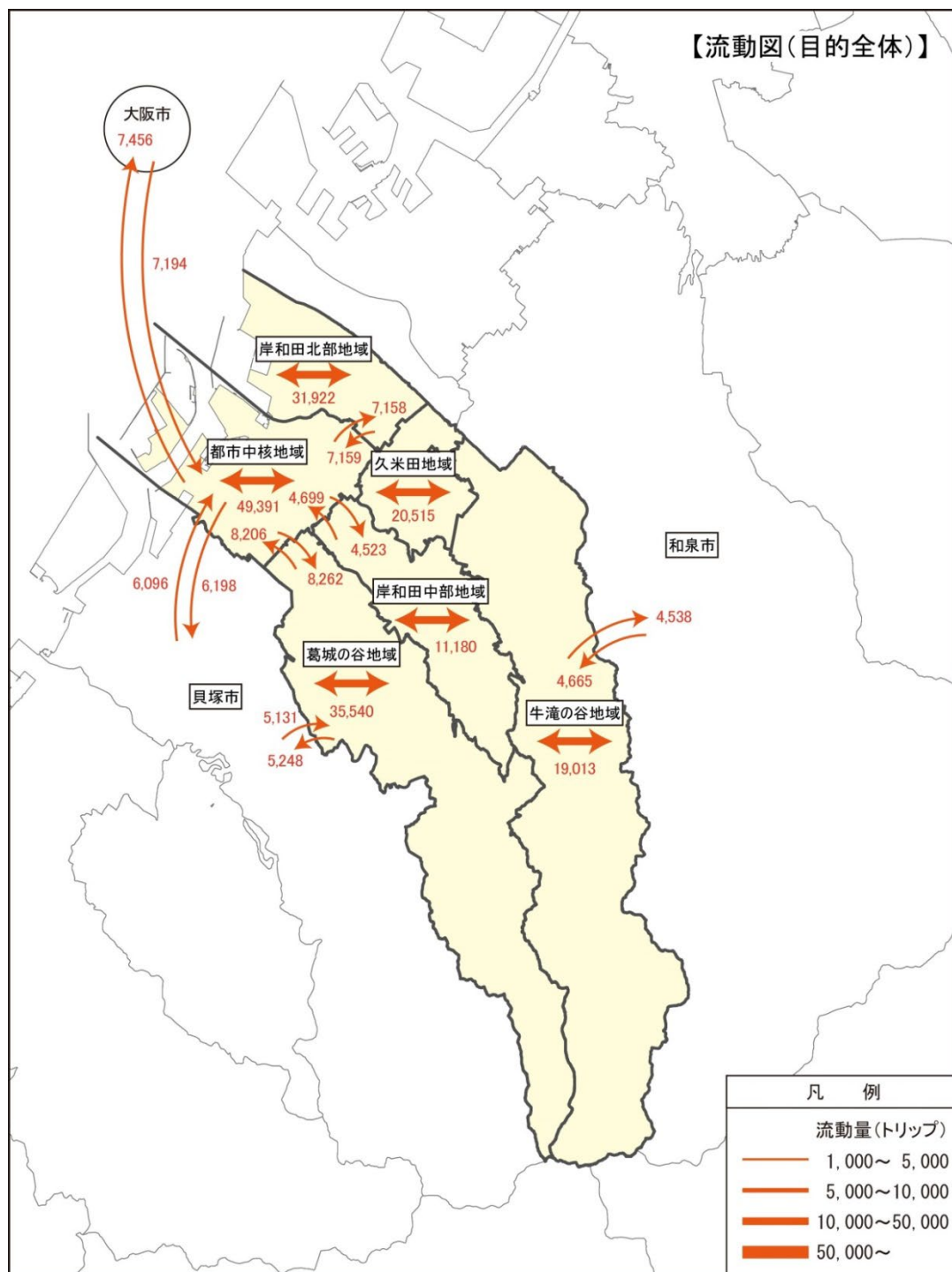
図 2-17 代表交通手段別発生集中量(平日)

(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。



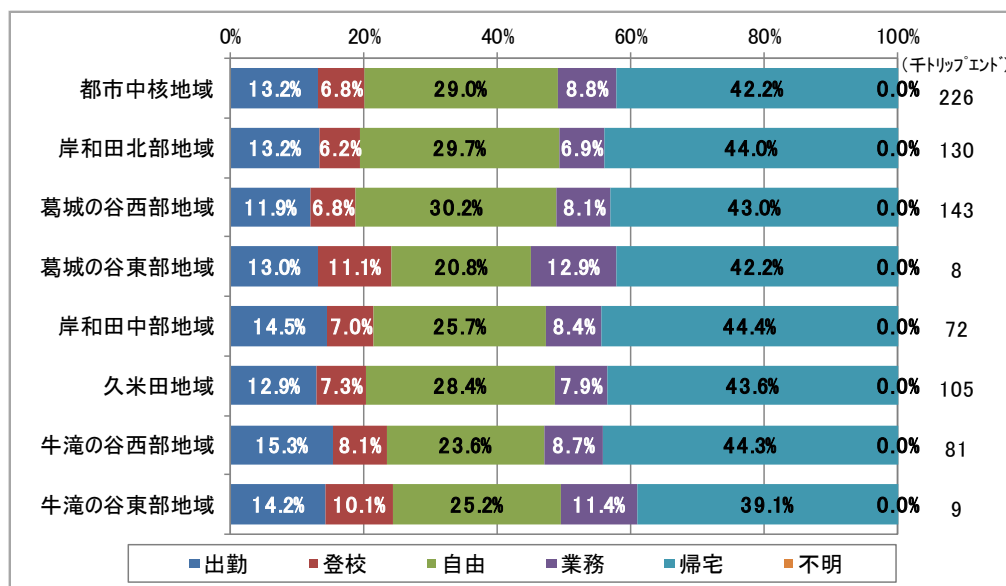
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-18 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

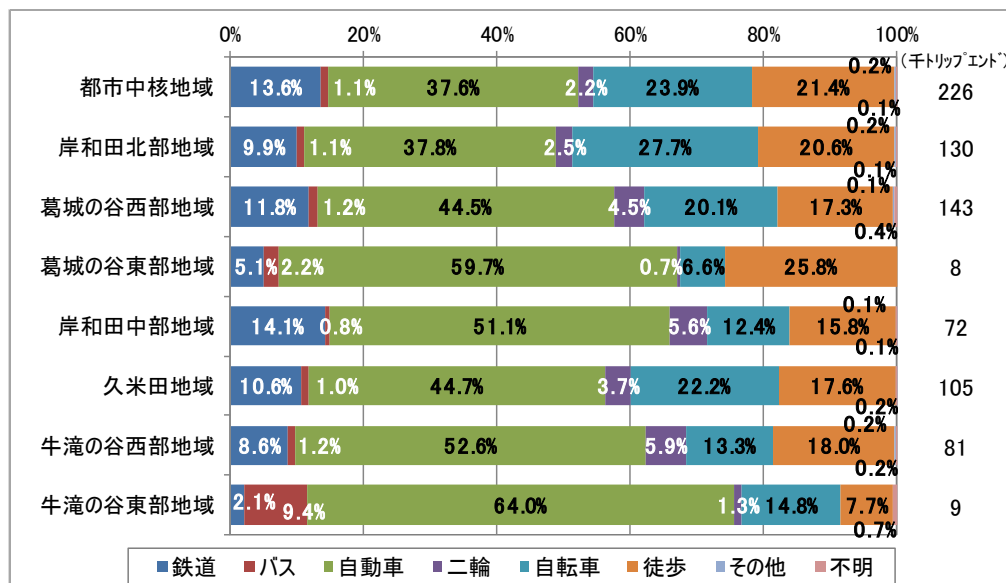
図 2-19 目的別発生集中量(平日)(8 地域)

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 2-20 代表交通手段別発生集中量(平日)(8 地域)

2.1.7 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2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) 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、丘陵部には道の駅愛彩ランド、山間部には牛滝温泉いよやかの郷などの観光施設が立地しています。

(5) 観光の現状

- ・ 主要な観光施設の利用者数の推移は、いずれの施設も横ばい傾向にあります。
- ・ 主なイベントの来訪者数の推移は、平成25(2013)年以降は横ばい傾向にあります。

(6) 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

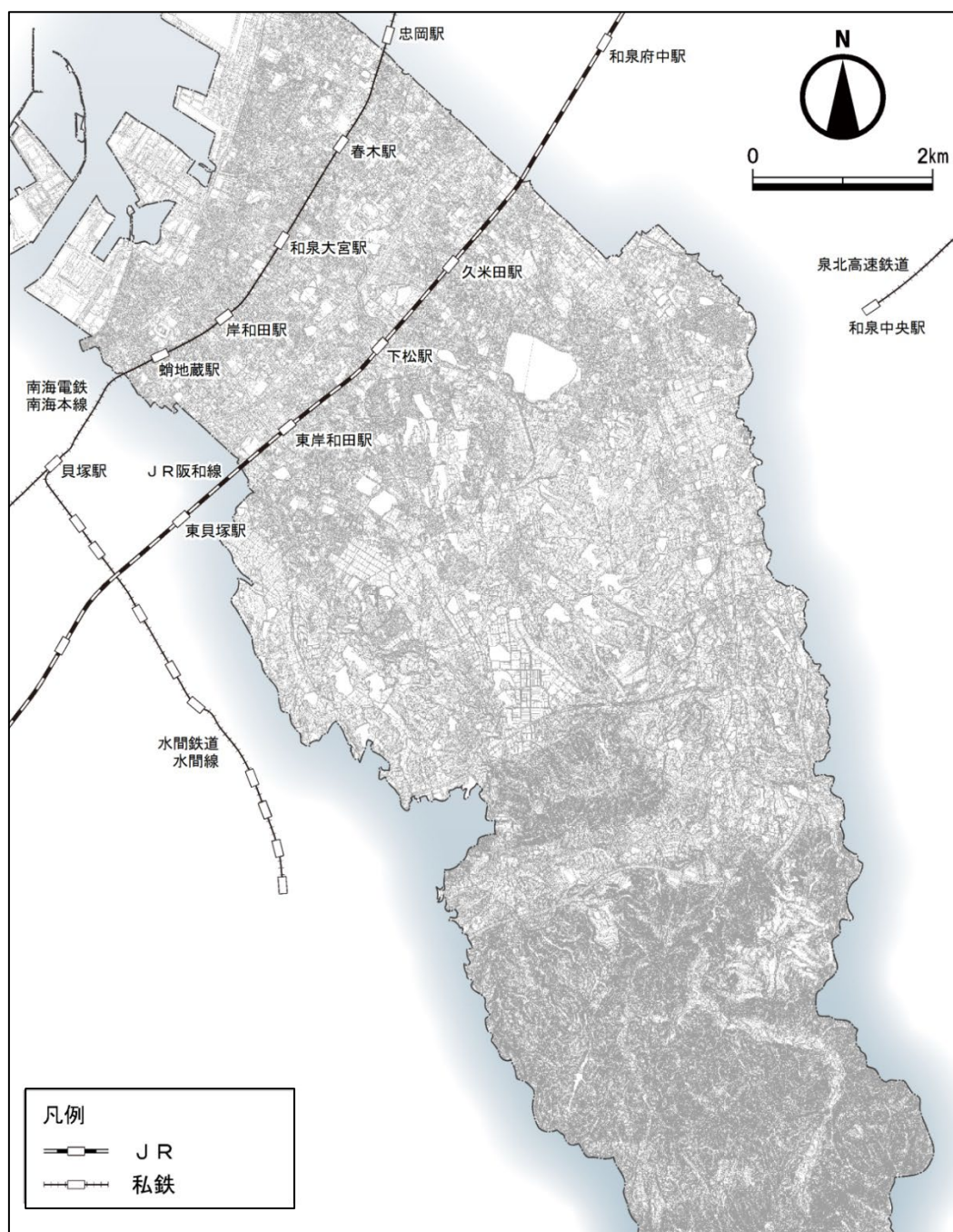


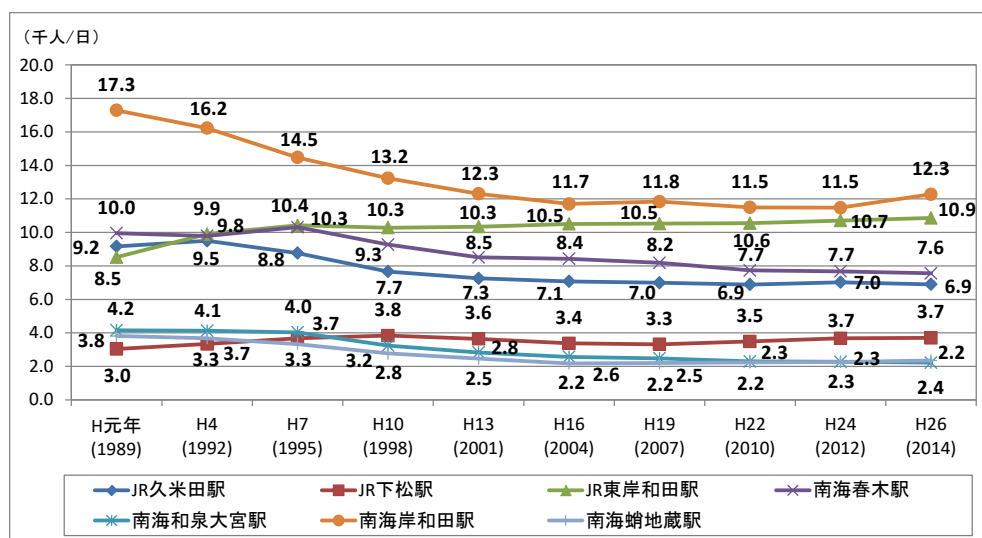
図 2-21 岸和田市の鉄道ネットワーク

(2) 利用者の推移

岸和田市内の鉄道駅別に乗車状況をみると、南海岸和田駅が1日あたり約12.3千人(平成26(2014)年)と最も多く、次いでJR東岸和田駅(10.9千人/日)、南海春木駅(7.6千人/日)、JR久米田駅(6.9千人/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17.0千人/日と最も多く、次いで泉北高速和泉中央駅(15.8千人/日)、南海泉大津駅(13.4千人/日)、南海貝塚駅(9.1千人/日)等となっています。

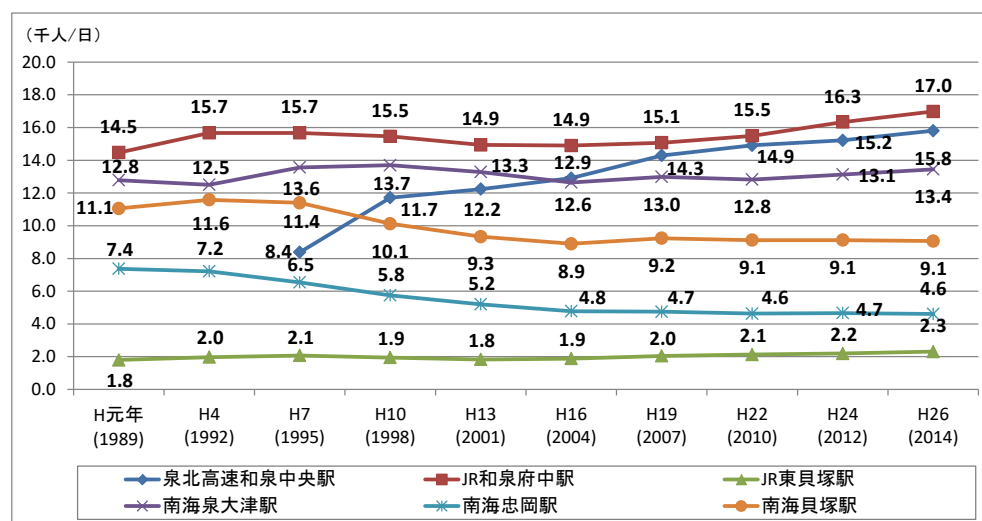
また、市内の鉄道駅別に乗車人員の推移をみると、平成元(1989)年と比べると平成26(2014)年では、JR東岸和田駅やJR下松駅で微増傾向がみられていますが、それ以外の鉄道駅では横ばい、もしくは微減傾向にあります。特に、南海岸和田駅では、平成元(1989)年に比べて平成26(2014)年では乗車人員が3割以上減少しています。

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26(2014)年では2倍近くも増加しています。



資料：岸和田市

図 2-22 鉄道駅別にみた乗車人員の推移(岸和田市内)



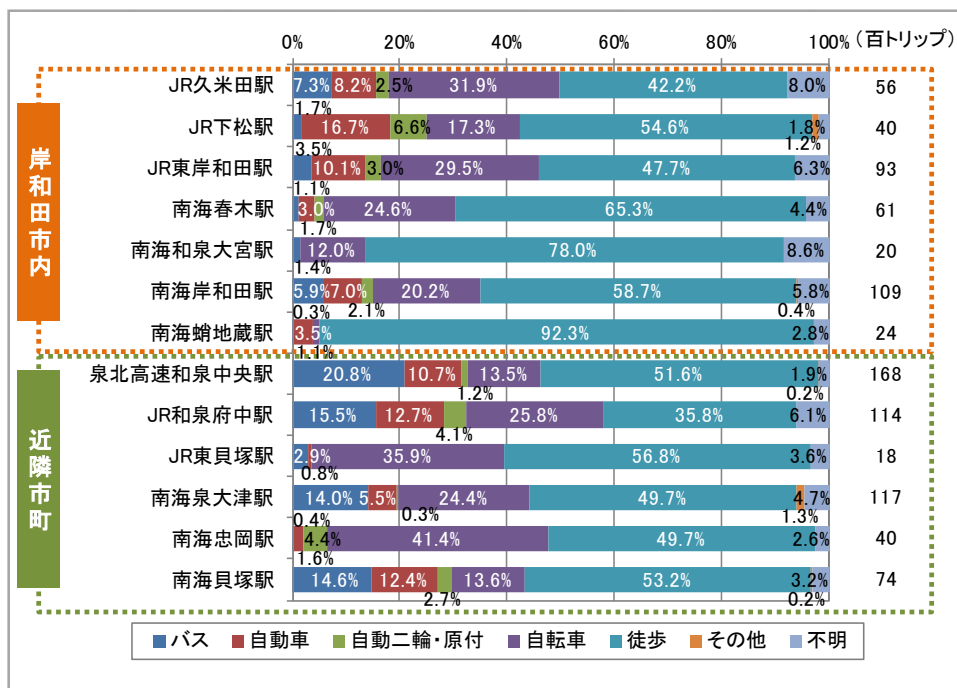
資料：岸和田市、大阪府統計年鑑

図 2-23 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*

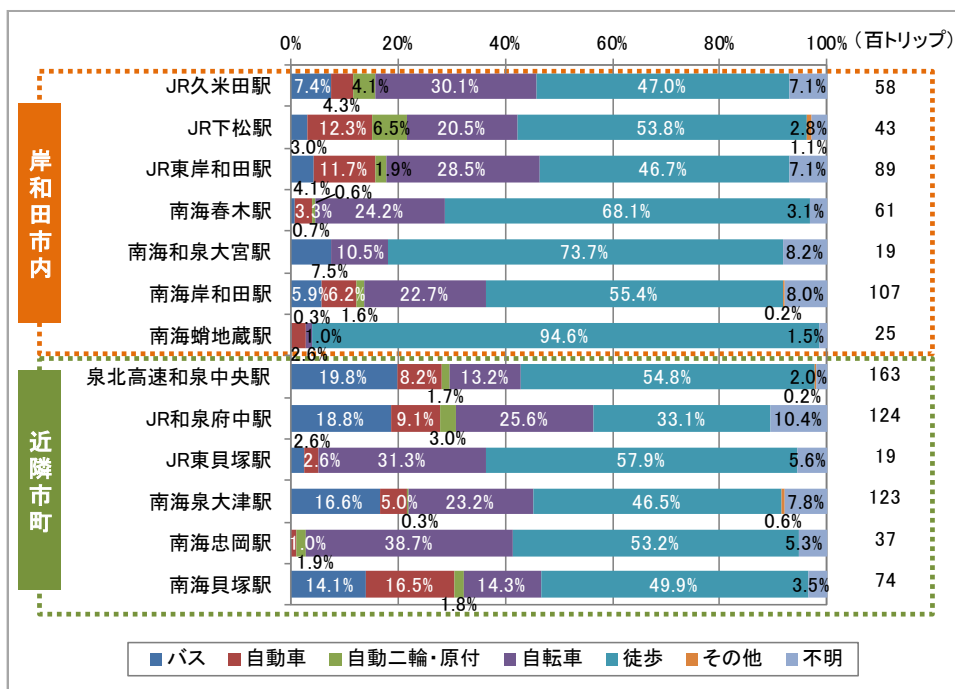
岸和田市内の7駅及び岸和田市周辺の駅端末交通手段分担率を示します。

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 2-24 駅別の駅端末交通手段別分担率(アクセス)(平日)



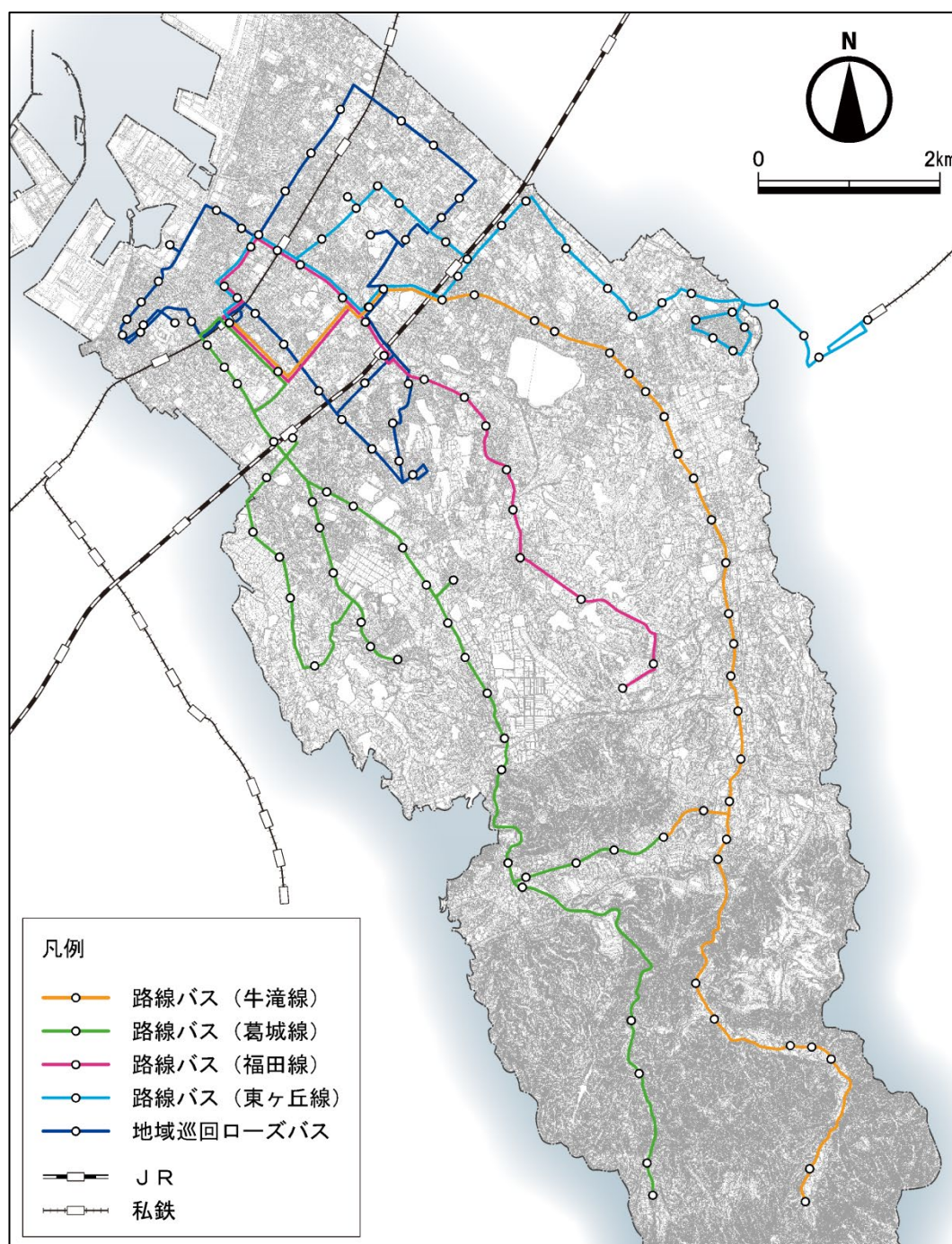
資料：第5回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-25 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臨海部・平地部を巡回運行しています。



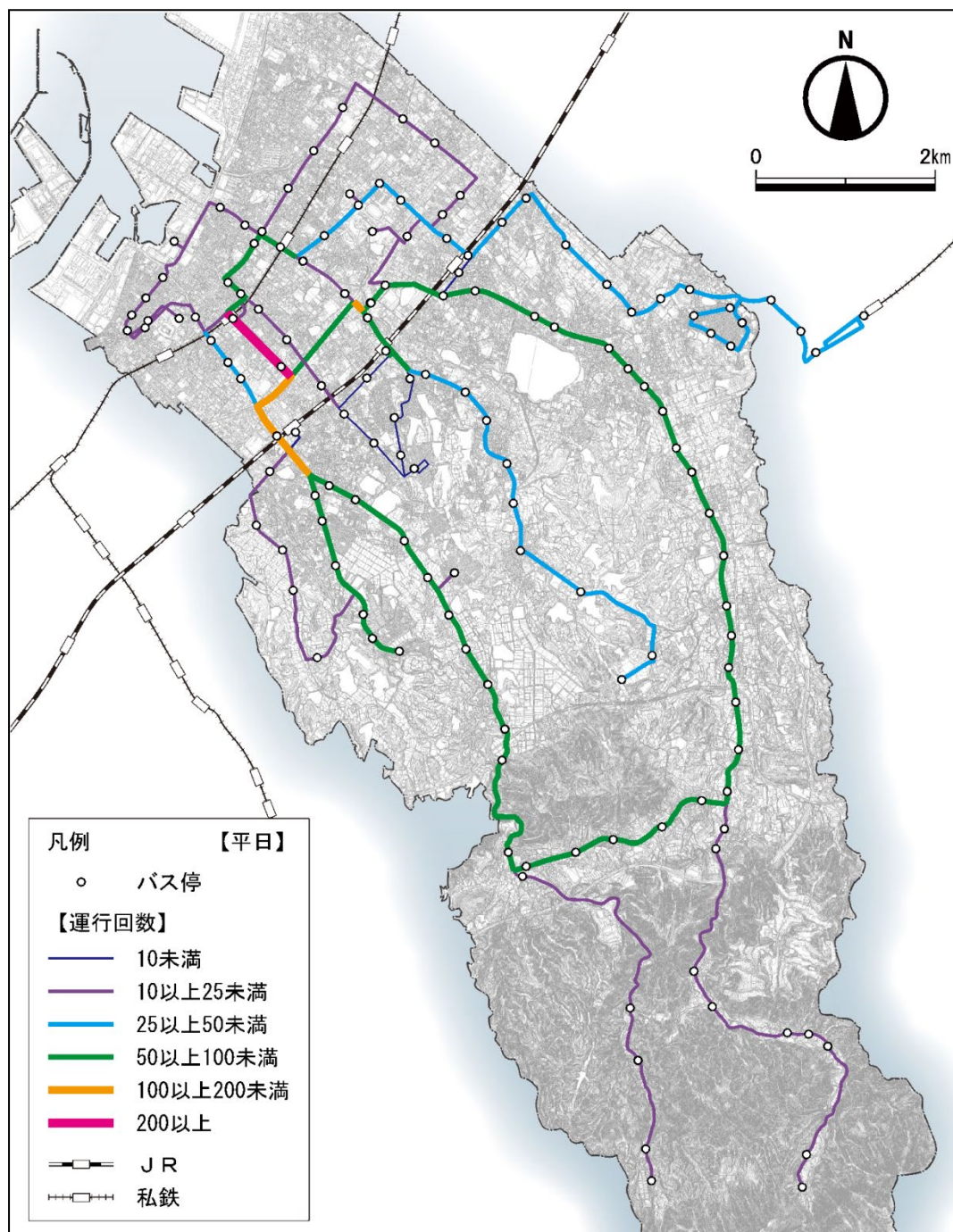
資料：南海バス(株)ホームページ

図 2-26 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 10～25 回/日と運行回数が少ない状況にあります。

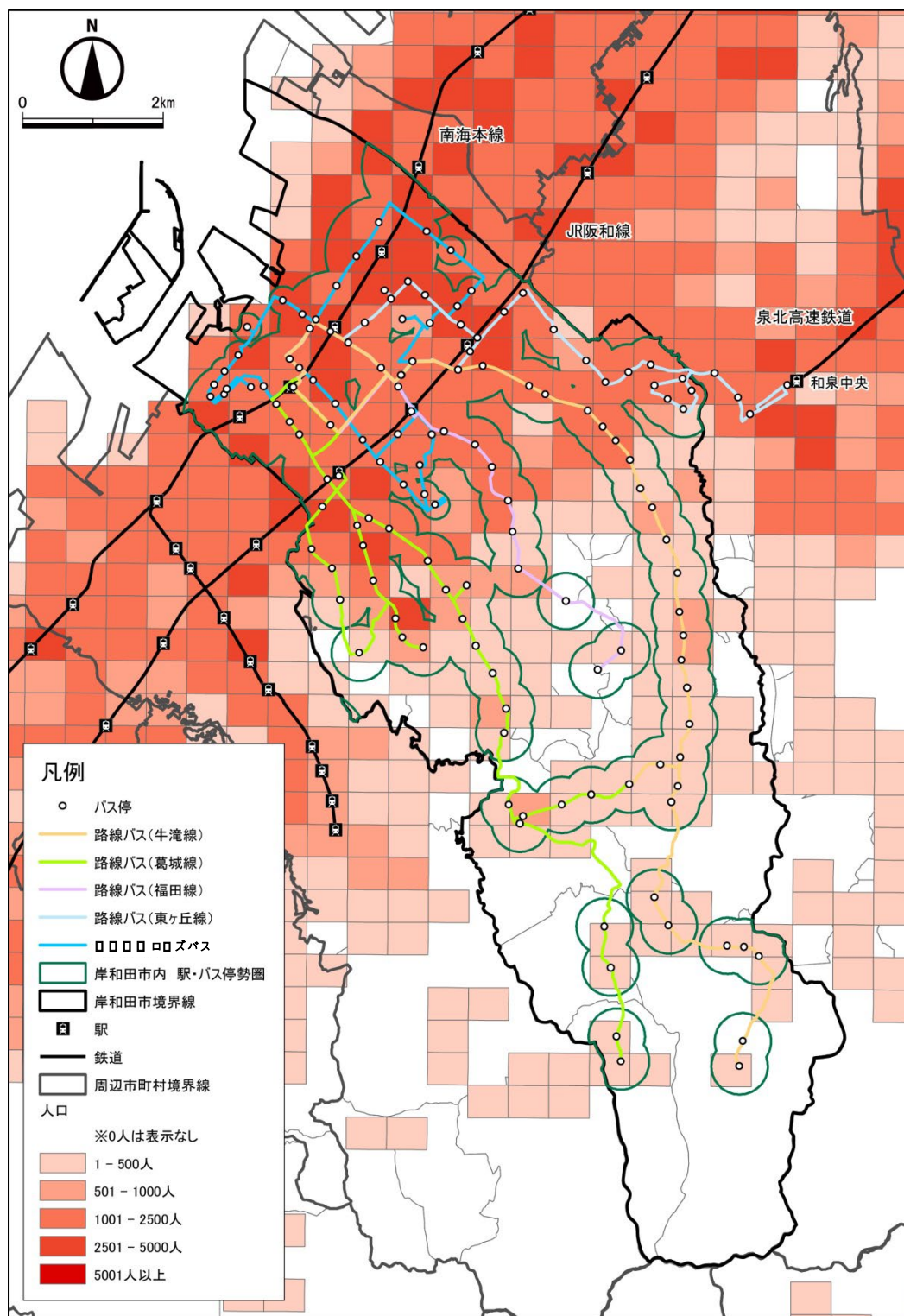


資料：南海バス(株)ホームページ

図 2-27 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。



注：駅勢圏(半径 800m)、バス停勢圏(路線バス(半径 400m)、ローズバス(半径 200m))

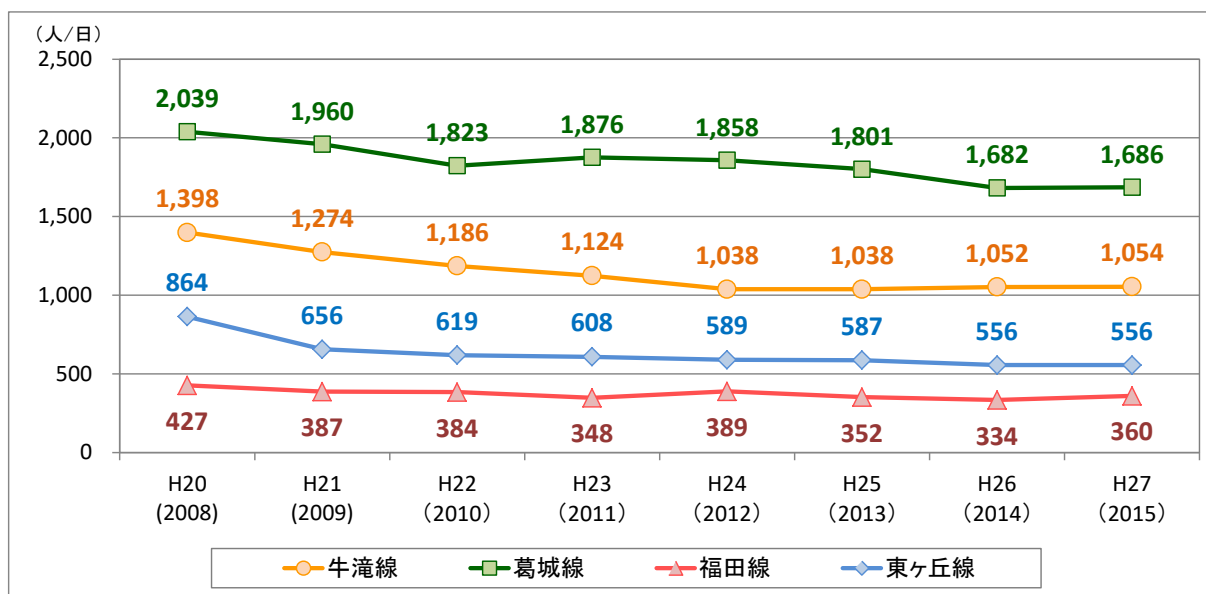
図 2-28 地域公共交通のサービス圏域と総人口

(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27(2015)年)をみると、葛城線が約1,700人/日と最も多く、次いで牛滝線が約1,100人/日、東ヶ丘線の約600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27(2015)年時点では約6～8割の利用者数となっています。

(※牛滝線(H27(2015)/H20(2008))：0.75、葛城線：0.83、福田線：0.84、東ヶ丘線：0.64)



資料：南海ウィングバス南部株式会社資料

図 2-29 路線別にみた1日あたりの利用者数の推移

■路線バス



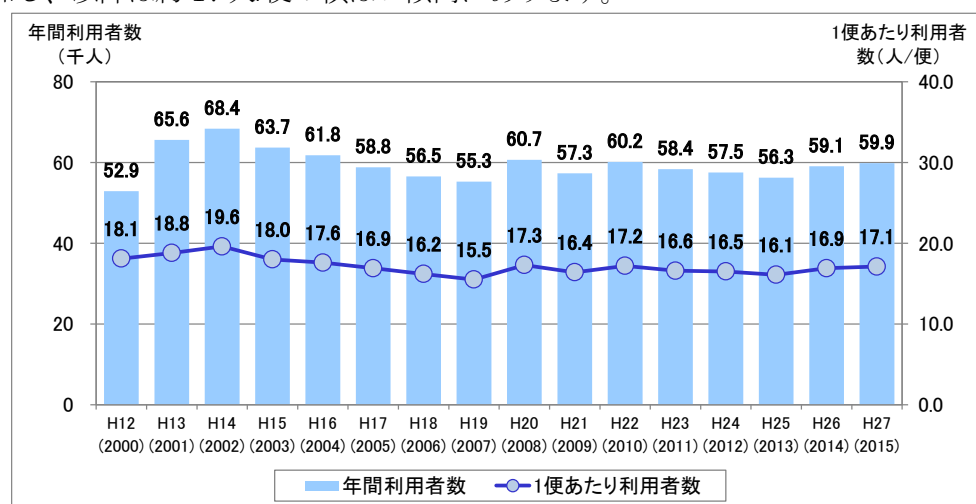
■地域巡回ローズバス



(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。



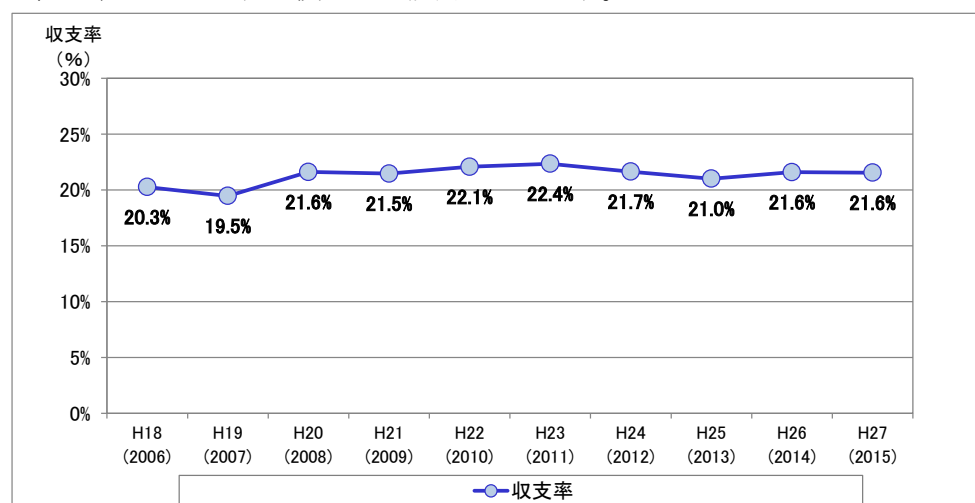
資料：岸和田市

図 2-30 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 2-31 ローズバスの収支率の推移

2.2.3 タクシー

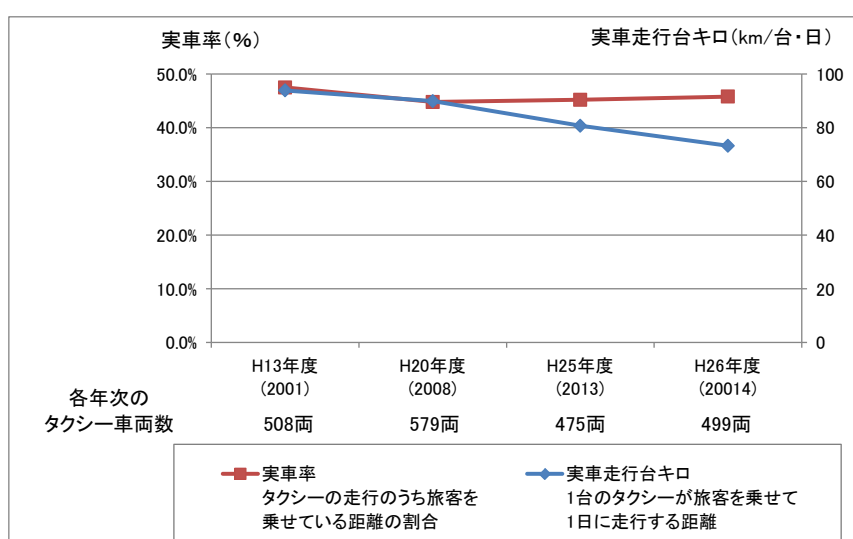
(1) 市内のタクシー

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

実車率は、平成20(2008)年より増加していますが、実車走行台キロは、平成13(2001)年より減少傾向であり、またタクシーの車両数も減少していることから、市場自体は縮小傾向にあります。



資料：泉州交通圏におけるタクシー適正化・活性化地域計画

図 2-32 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す。

【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：大阪泉州ガイド
ホームページ

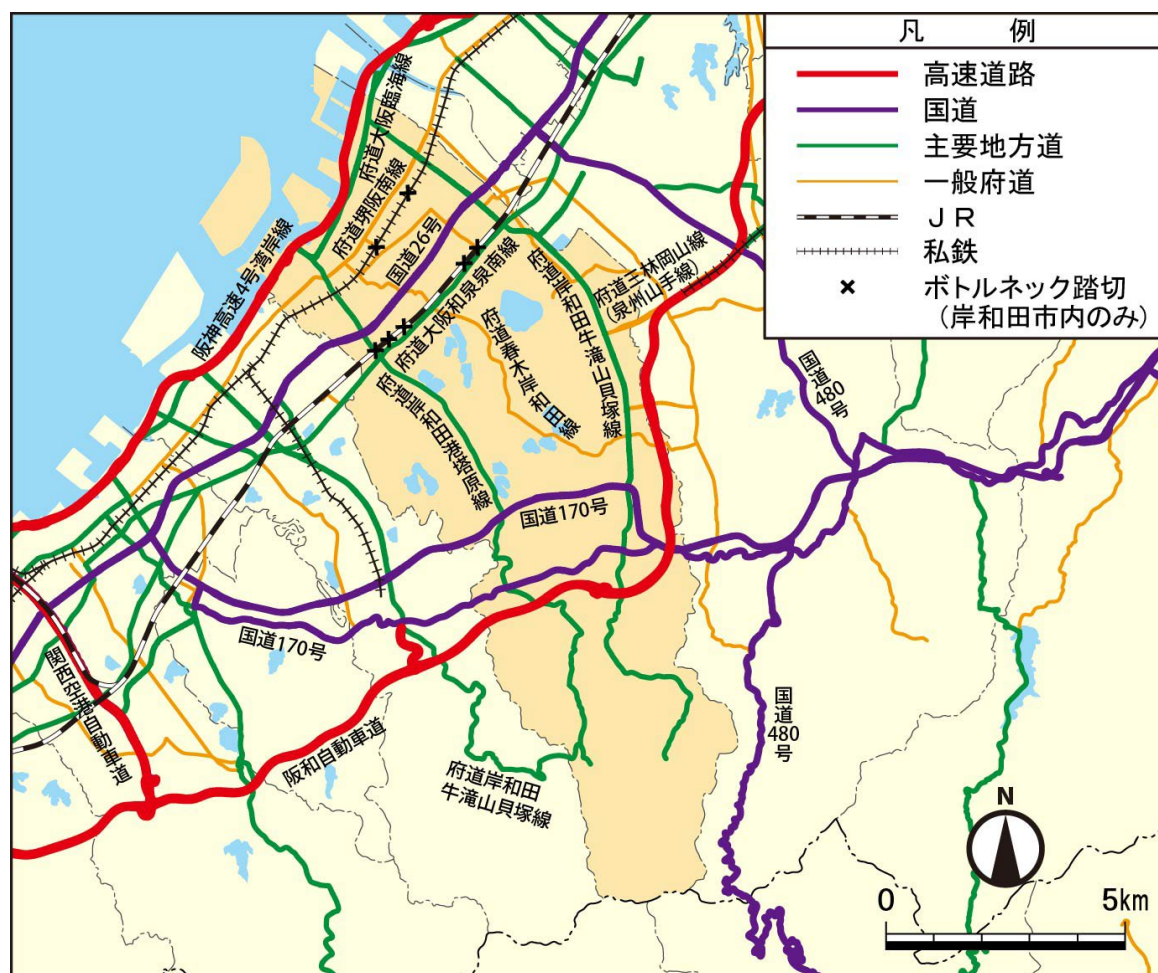
図 2-33 観光モデルコースのチラシ

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。

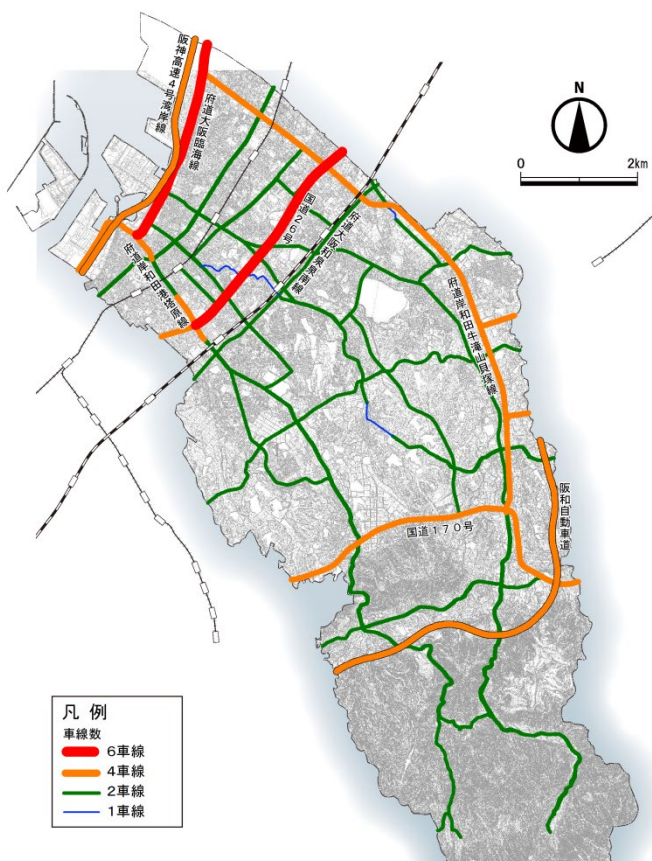


資料：道路交通センサス(平成 22(2010)年)

図 2-34 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 2-35 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、府道大阪臨海線及び国道 26 号は、40,000 台/日以上交通量があり、岸和田市内で交通量が多い路線です。また、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。



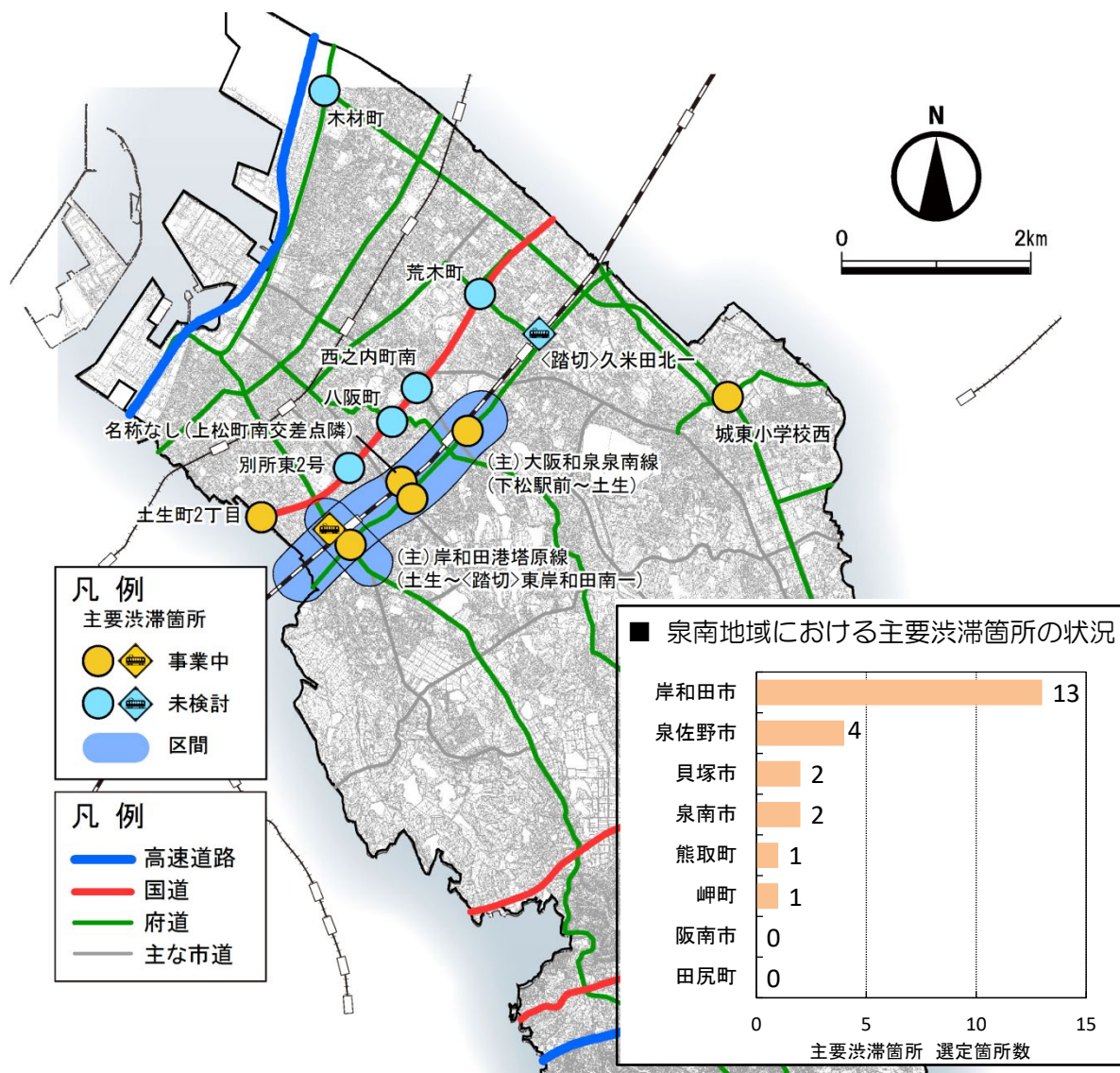
資料：道路交通センサス(平成 22(2010)年)

図 2-36 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。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。現在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進めており、平成 29(2017)年 10 月に高架化が完成しています。

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。

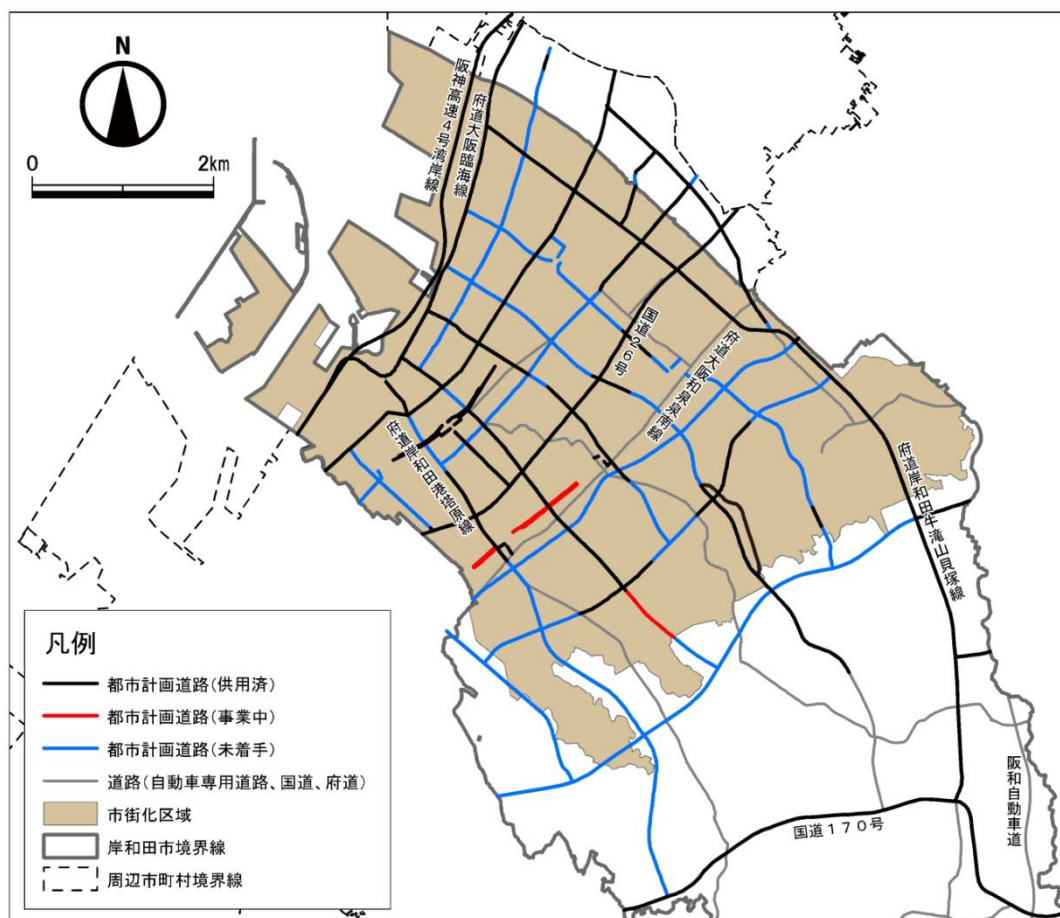


資料:「地域の主要渋滞箇所」選定結果(平成 25(2013)年 2 月公表 京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会)

図 2-37 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。

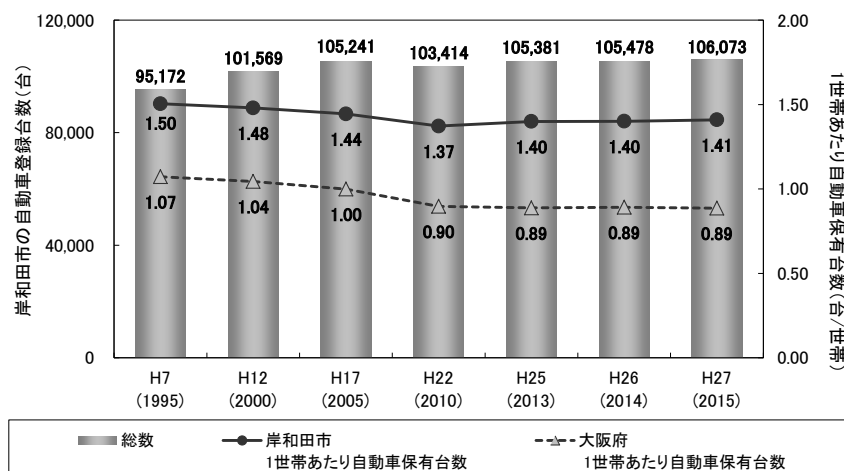


資料：岸和田市

図 2-38 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 27(2015)年時点で約 10.6 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（平成 8(1996)年度～平成 28(2016)年度）

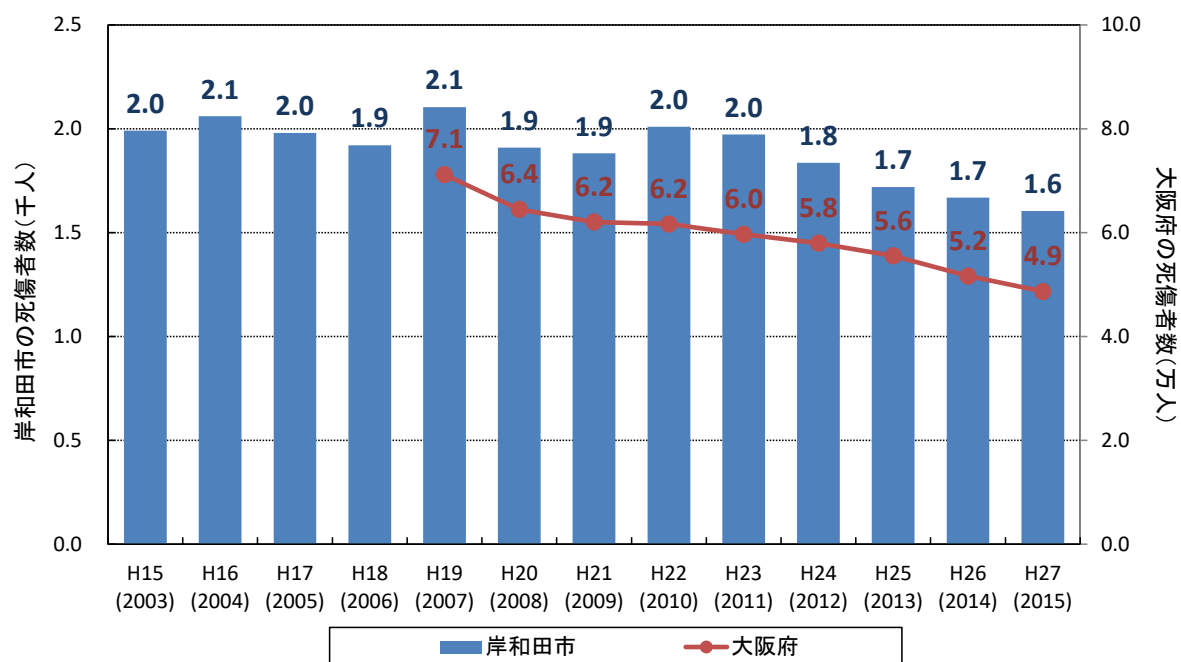
図 2-39 自動車登録台数及び 1 世帯あたり自動車保有台数の推移

(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が、平成 27(2015)年には年間約 1.6 千人の死傷者が発生しています。

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 27(2015)年では約 3 割減少している一方、岸和田市においては約 2 割の減少にとどまっています。

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 25(2013)年では約 2 割増加しています。



資料：岸和田の交通事故のあらまし

図 2-40 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	
	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))
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))

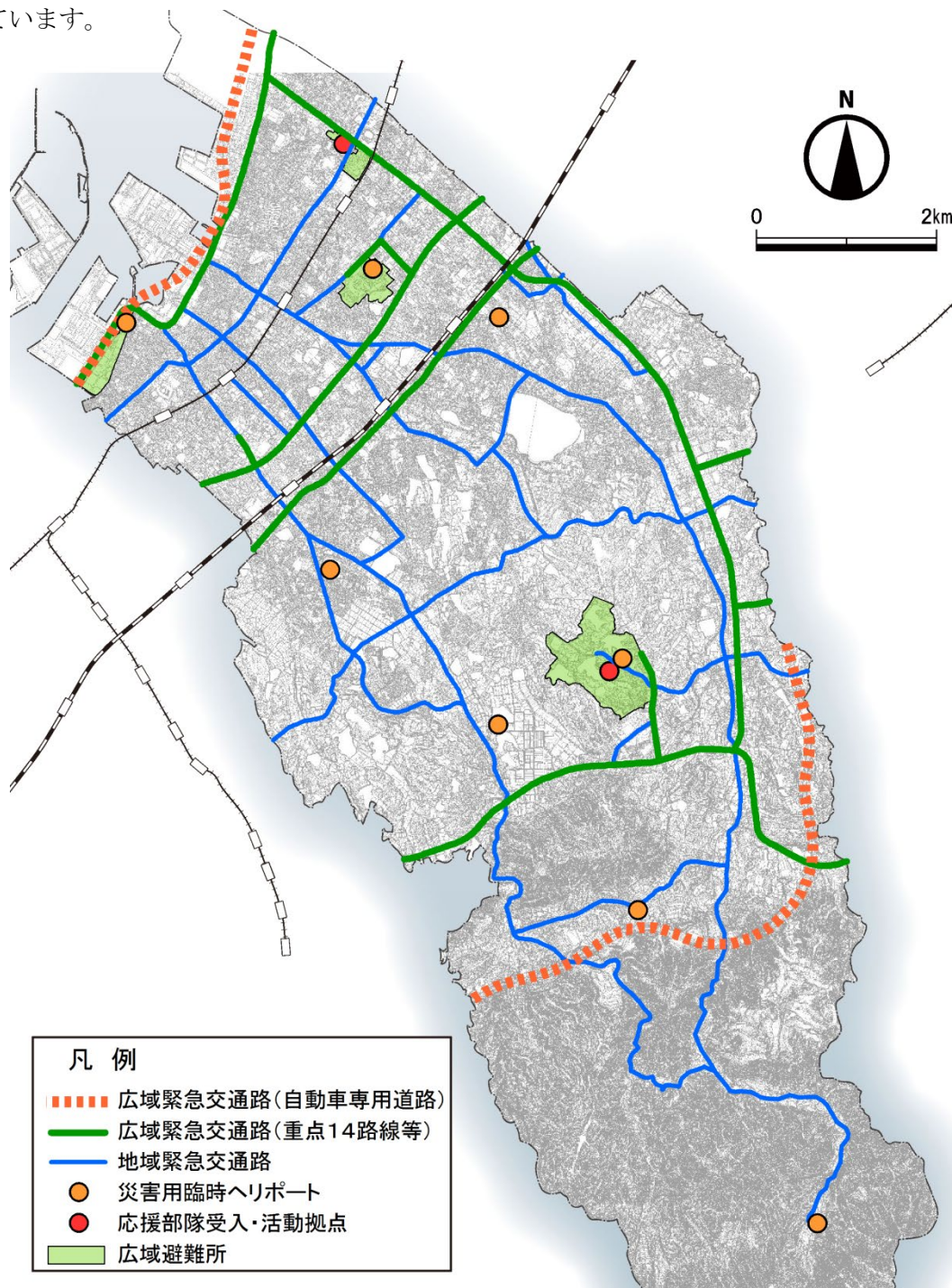
資料:岸和田市まちづくりビジョン 第 1 期戦略計画(H23(2011)年 3 月)
岸和田市まちづくりビジョン 第 2 期戦略計画(H27(2015)年 3 月)

図 2-41 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。



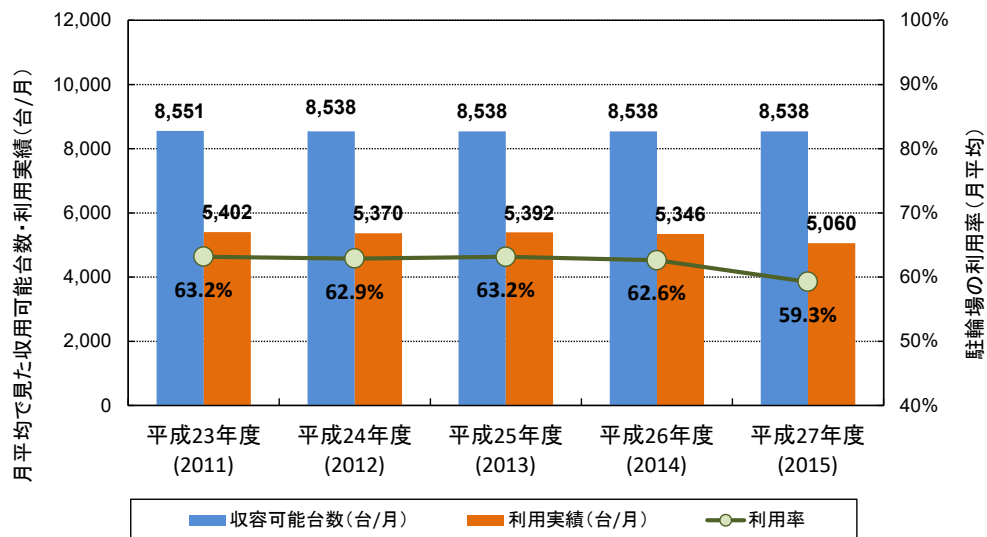
資料：大阪府地域防災計画 関連資料集（平成 29(2017)年 12 月修正 大阪府防災会議）
岸和田市地域防災計画 資料編（平成 29(2017)年 4 月修正 岸和田市防災会議）

図 2-42 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

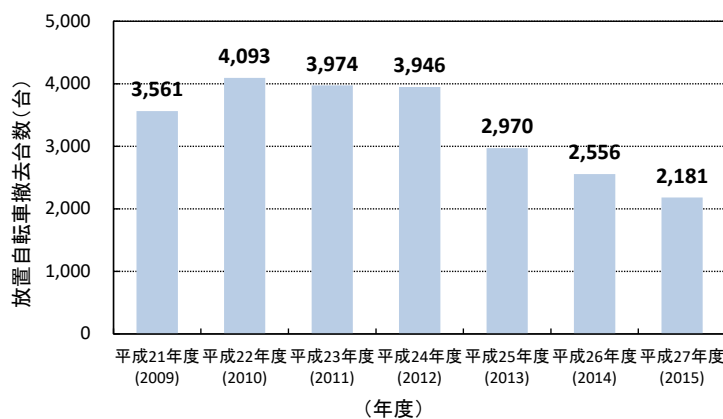
本市の鉄道駅周辺に設置されている市営自転車駐車場の利用率は、平成 27(2015)年度で約 59%であり、平成 26(2014)年度から約 3%減少しています。また、市内鉄道駅周辺の自転車等放置禁止区域*内での放置自転車台数は、平成 27(2015)年で平成 22(2010)年の約 53%と大幅に削減され、減少傾向にあります。

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。



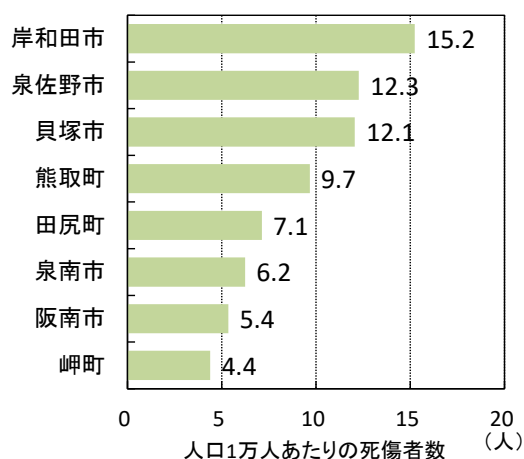
資料：岸和田市資料

図 2-43 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 2-44 放置自転車撤去台数の推移



資料：大阪の交通白書
(平成 27(2015)年度版 一般財
団法人大阪府交通安全協会)

図 2-45 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 27(2015)年)

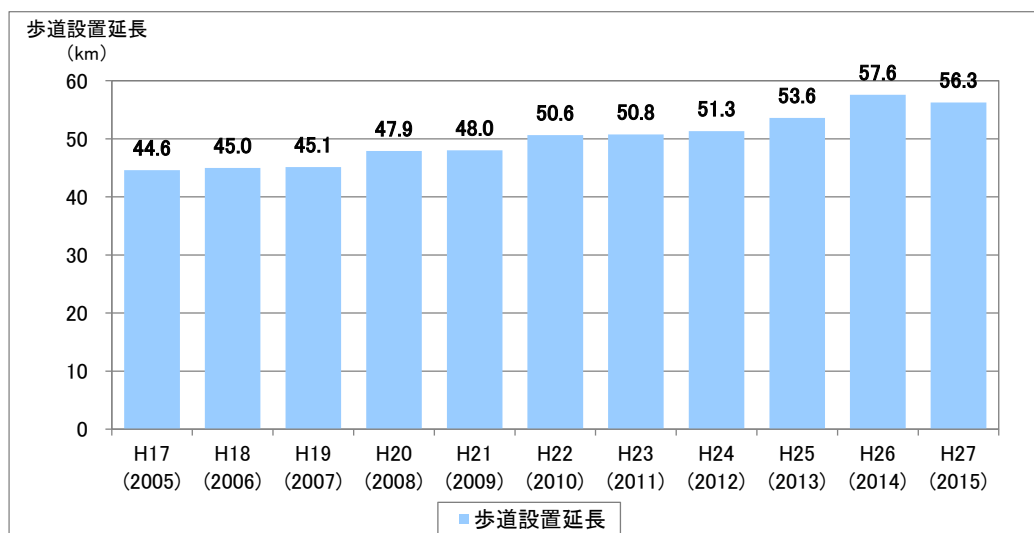
2.2.7 歩行者

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 27(2015)年で約 56.3km です。

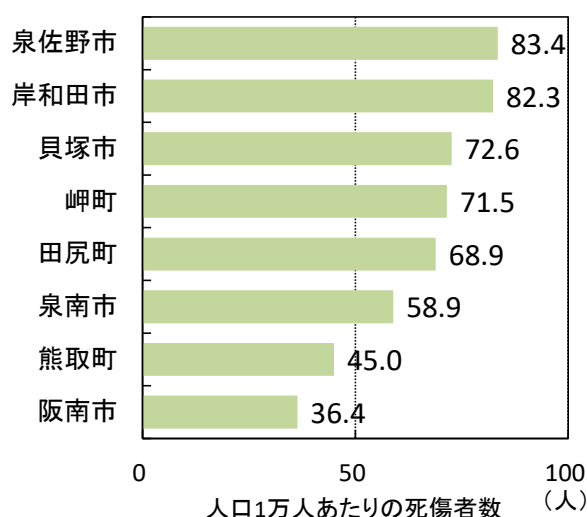
市内には小学校 24 校、中学校 11 校があり、市内の通学路は 131.9km となっています。

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 2 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 2-46 歩道設置延長の推移



資料：大阪の交通白書（平成 27(2015)年度版 一般財団法人大阪府交通安全協会）

図 2-47 人口 1 万人あたりの死傷事故発生状況（平成 27(2015)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	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	バス プール	バス プール	その他					
南海	春木	7,558	地上	暫定	未整備	×	×	×	×	一般車 バス	整備済	
	和泉大宮	2,224	地上	暫定	未整備	○	×	○	○		設置済	バス停
	岸和田	12,274	高架	暫定	整備済	○	×	○	○		整備済	バス車庫
	蛸地蔵	2,351	地上		未整備	×	×	×	×		設置済	
JR	久米田	6,899	地上	未整備	暫定	×	×	○	○		設置済	バス停
	下松	3,702	橋上	整備済	整備済	○	×	○	○		設置済	
	東岸和田	10,863	高架		暫定	○	×	○	○	一般車 バス	暫定	バス停

※乗車人員は平成 26(2014)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、「暫定」は借地にて仮施設を設置済

【整備前】



【整備後（暫定）】



資料：岸和田市資料

図 2-48 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、J R 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 26(2014)年では、J R 東岸和田駅や J R 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、岸和田駅を中心に臨海部・都市部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 27(2015)年時点では約 6~8 割の利用者数となっています。

(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。

(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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 交通事故の年間発生件数をみると、平成 25(2013)年は平成 21(2009)年に比べ、約 2 割増加しています。

(5) 緊急交通路

- ・ 国道 26 号と府道大阪和泉泉南線は、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

- ・ 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

- ・ 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 2 番目に多い状況にあります。

(8) 交通結節点

- ・ 南海岸和田駅、J R 東岸和田駅（暫定）、J R 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。

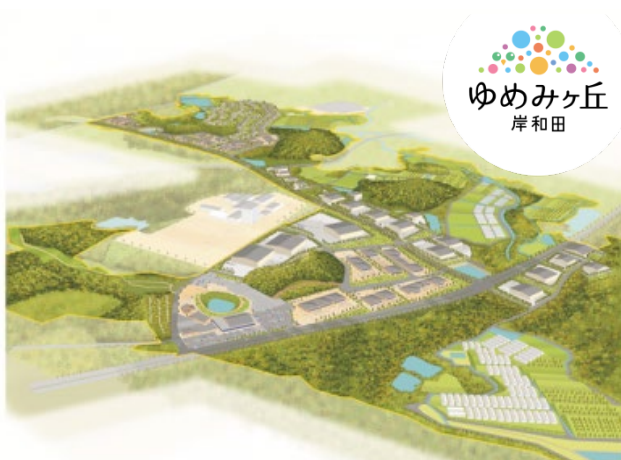
2.3 まちづくりに関する施策

(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 2-49 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。

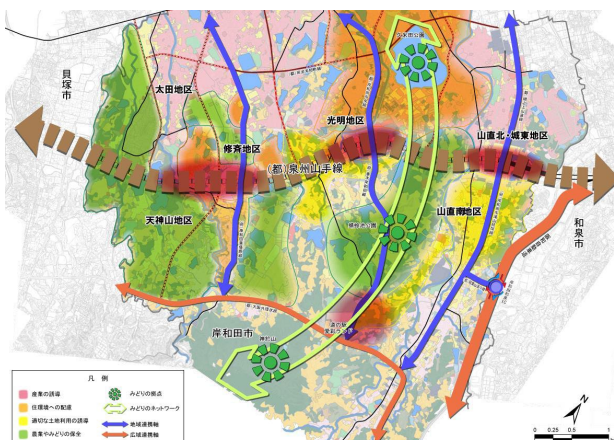


資料：岸和田市資料

図 2-50 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）

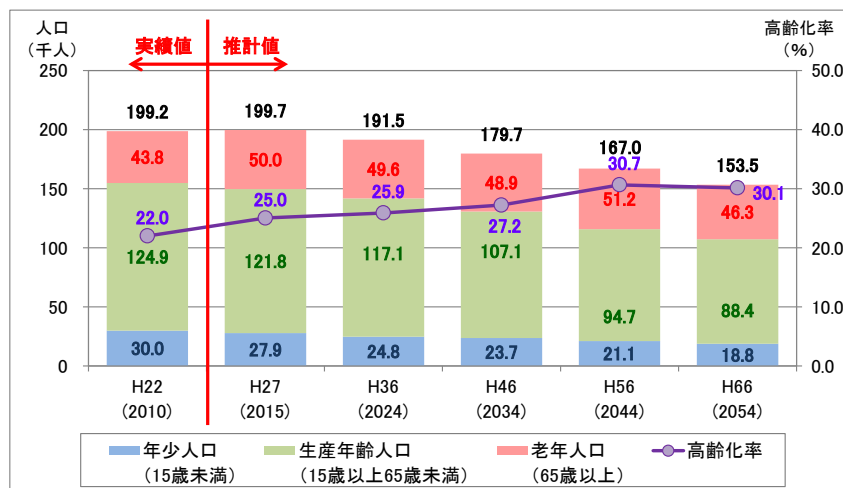
図 2-51 泉州山手線沿道のまちづくりの方針

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。

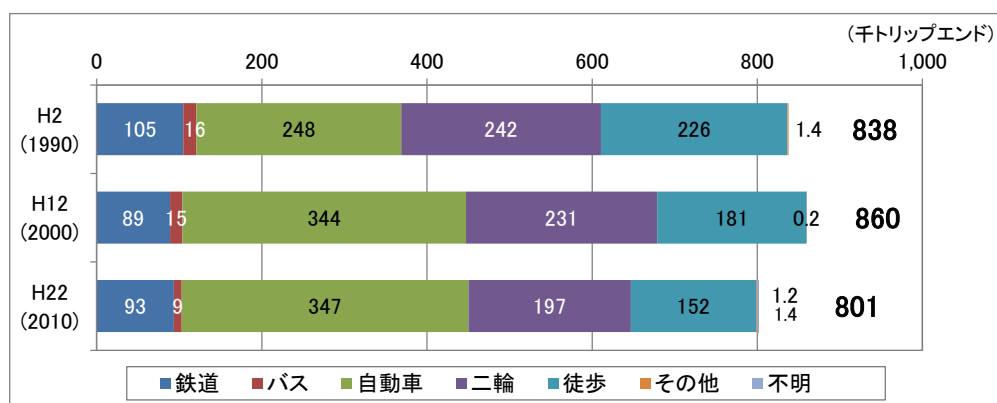
図 2-52 岸和田市における将来人口の推移（岸和田市人口ビジョン）

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。

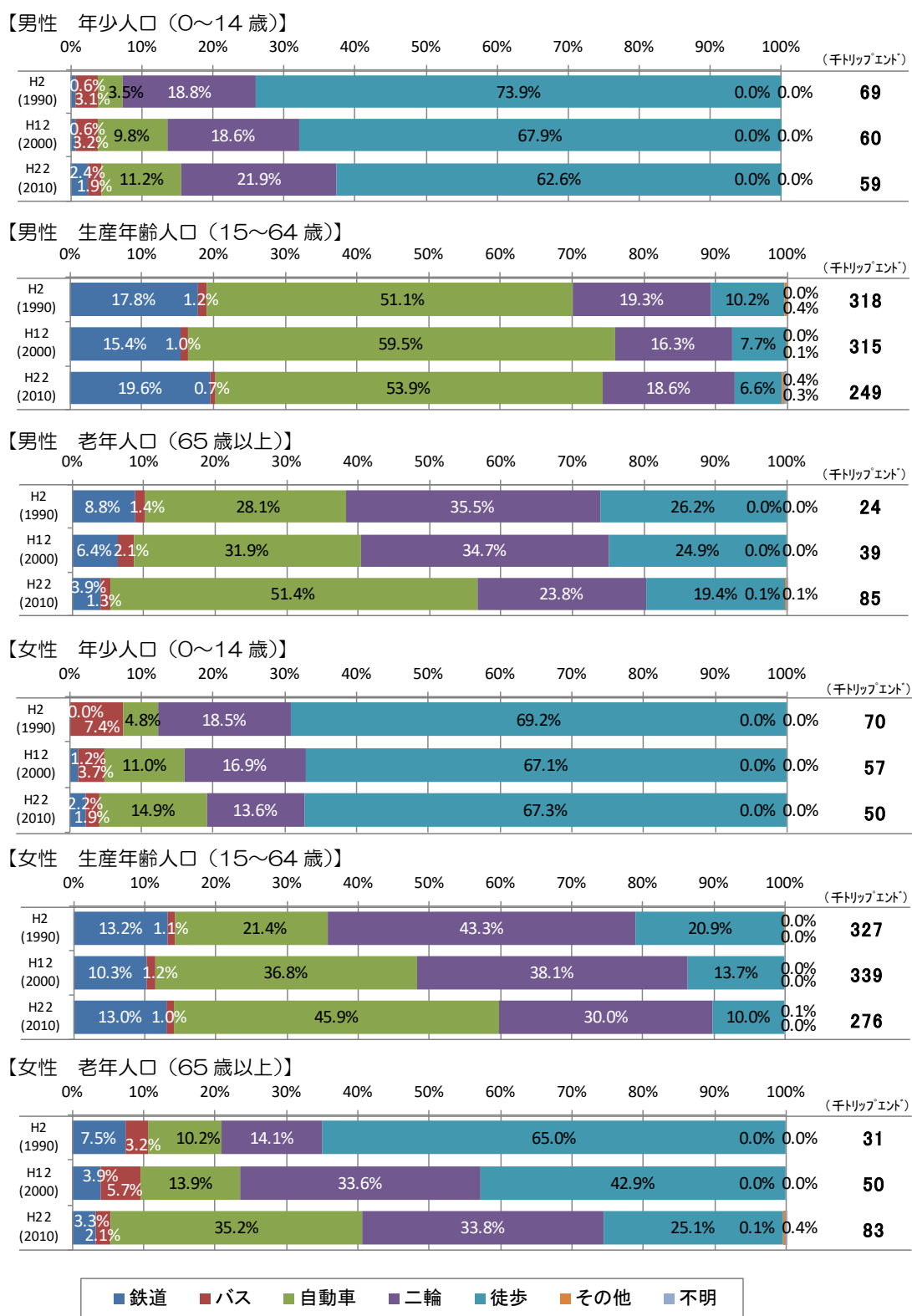
鉄道の発生集中量は、平成 2(1990)年から平成 12(2000)年にかけて約 15%減少し、平成 12(2000)年から平成 22(2010)年にかけて約 5%増加しています。また、バスの発生集中量は、平成 2(1990)年から平成 22(2010)年にかけて約 44%減少しています。



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査

図 2-53 代表交通手段別発生集中量(平日)

性別・年齢3区分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 2-54 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

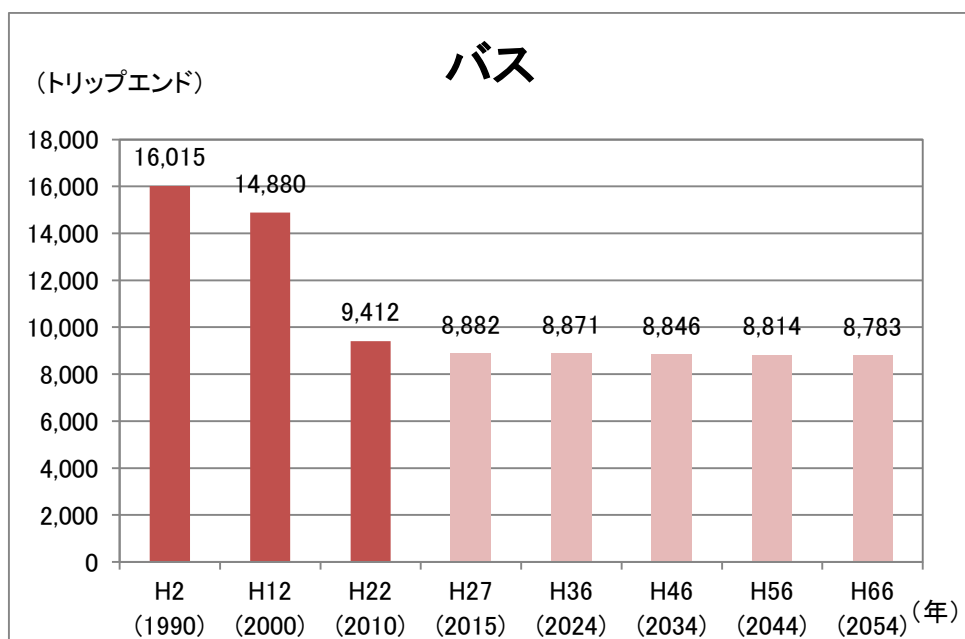
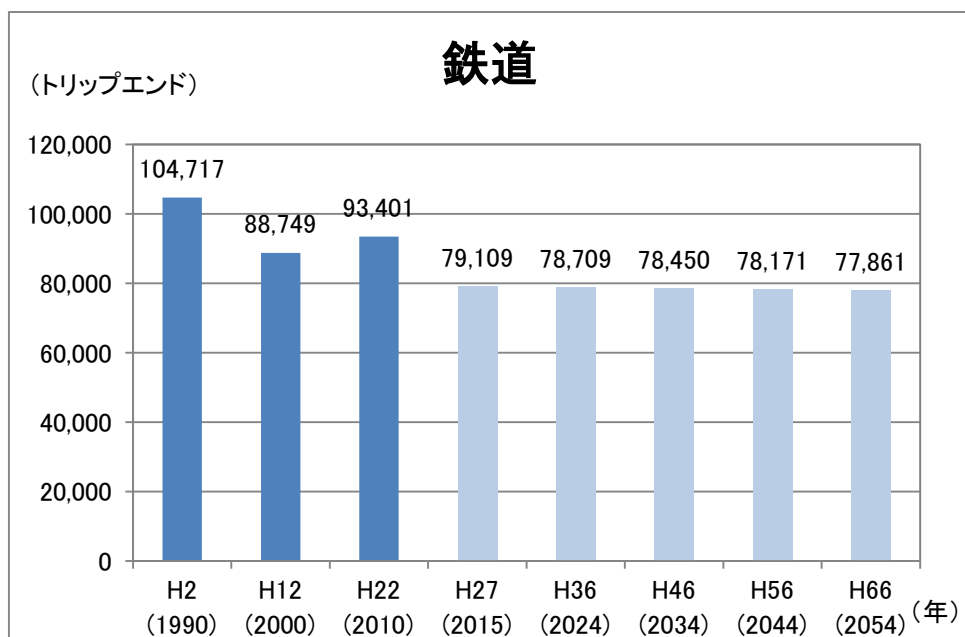
		男性			女性		
		年少人口	生産年齢人口	老年人口	年少人口	生産年齢人口	老年人口
駅勢圏人口		7,713	31,784	9,710	7,331	33,098	13,529
鉄道	トリップエンド	1,426	48,805	3,349	1,118	35,994	2,709
	原単位	0.18	1.54	0.34	0.15	1.09	0.20
バス停勢圏人口		10,111	39,472	11,843	9,565	40,986	15,792
バス	トリップエンド	1,124	1,690	1,119	974	2,736	1,769
	原単位	0.11	0.05	0.12	0.13	0.08	0.13

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 2-55 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。

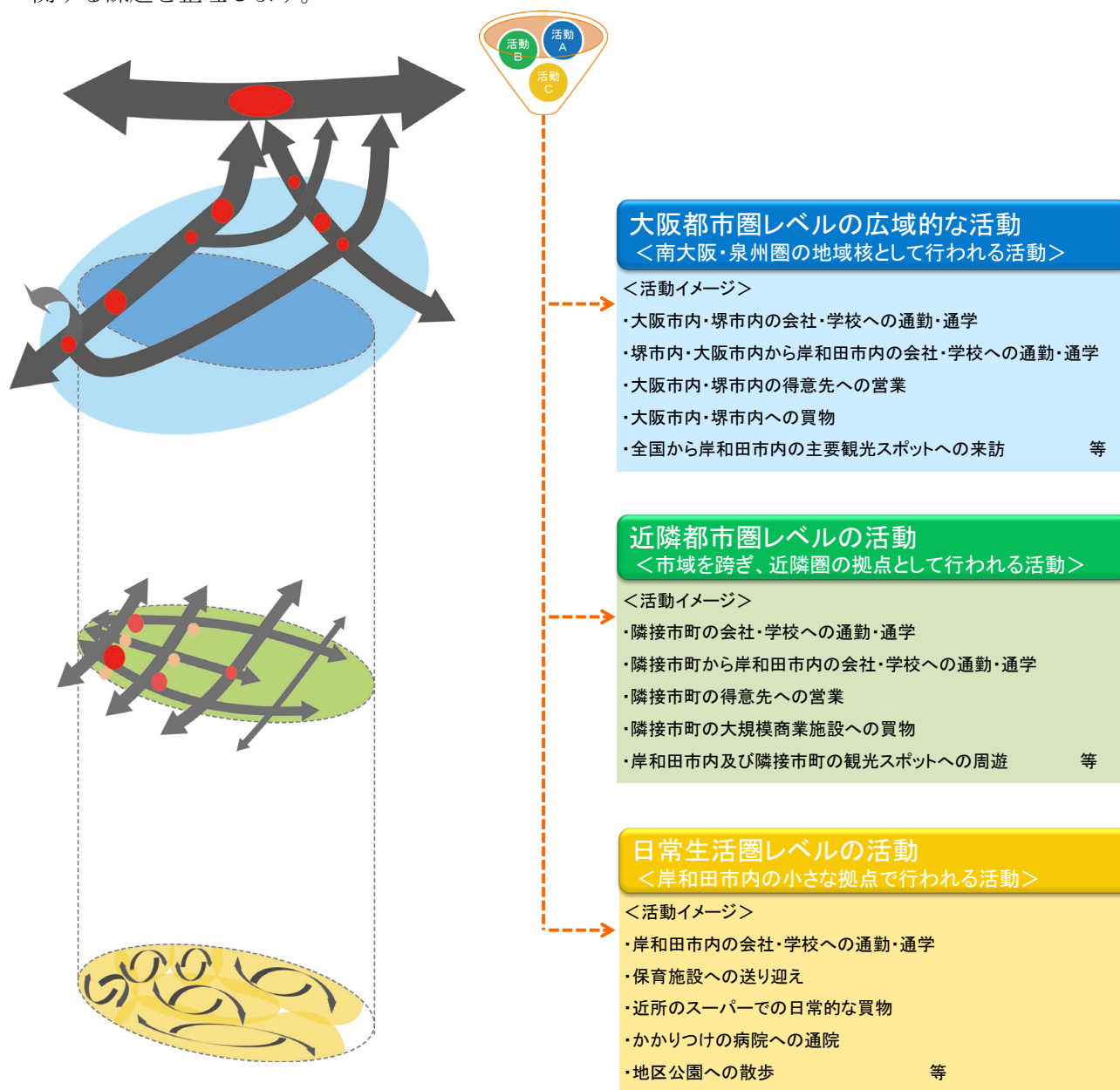


図 2-56 活動と移動の階層構造による分類

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

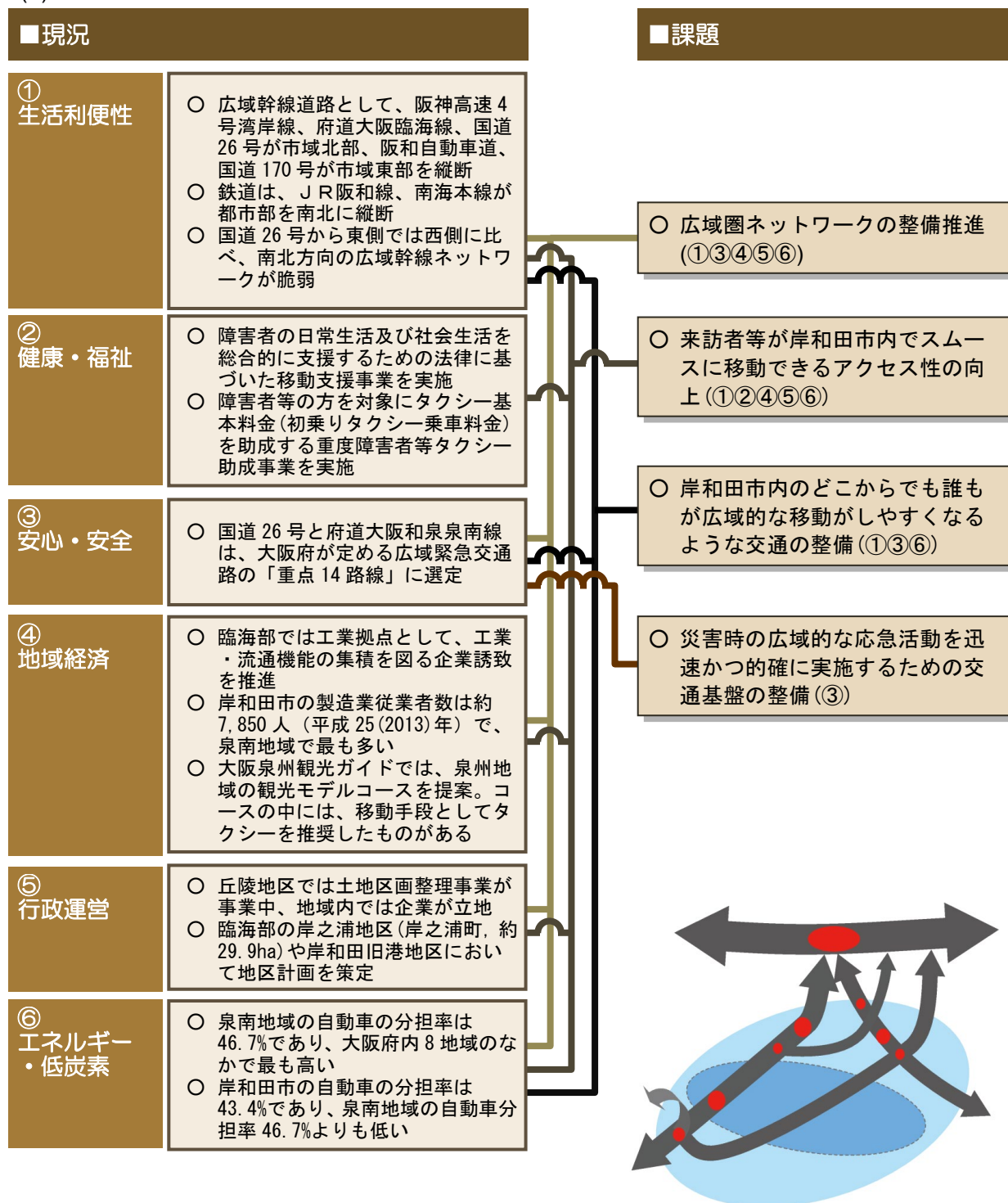
評価分野		評価軸	主な評価指標の例
① 生活利便性	◎都市機能や居住機能を適切に誘導することにより、歩いて行ける範囲に、日常生活に必要な、医療、福祉、商業などの生活機能と公共交通機能が充足した街を実現すること	■適切な居住機能の誘導 － 都市機能誘導区域など生活利便性の高い区域及びその周辺に居住が誘導され、徒歩圏で必要な生活機能等を享受できること	・ 居住を誘導する区域における人口密度 ・ 日常生活サービス機能等を徒歩圏で享受できる人口の総人口に占める比率(医療、福祉、商業及び公共交通)
		■都市機能の適正配置 － 都市機能が生活の拠点など適切な区域に立地、集積していること	・ 日常生活サ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域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けよう、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エネ・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エネ・低炭素化 － 民生部門におけるエネルギー利用効率が増加し、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 2-57 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

- 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

- 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

- “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

- 臨海部と丘陵部において企業誘致を推進

⑤ 行政運営

- 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

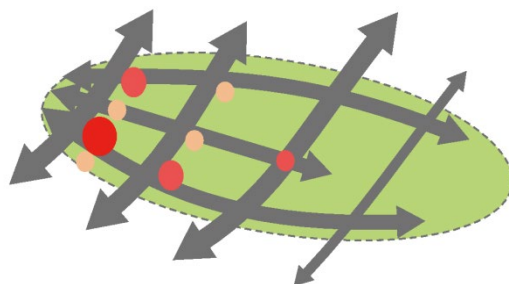
- 自動車分担率は43.4%と半数近くを占める
- 乗用車保有台数は約83,000台で増加傾向、周辺市町と比べ多い
- 泉南地域の代表交通手段分担率は鉄道が12.7%、バスが1.4%であり、大阪府内8地域のうち最も低い
- 岸和田市の代表交通手段分担率は鉄道が11.6%、バスが1.2%であり、泉南地域平均（鉄道：12.7%、バス：1.4%）と同程度

■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）

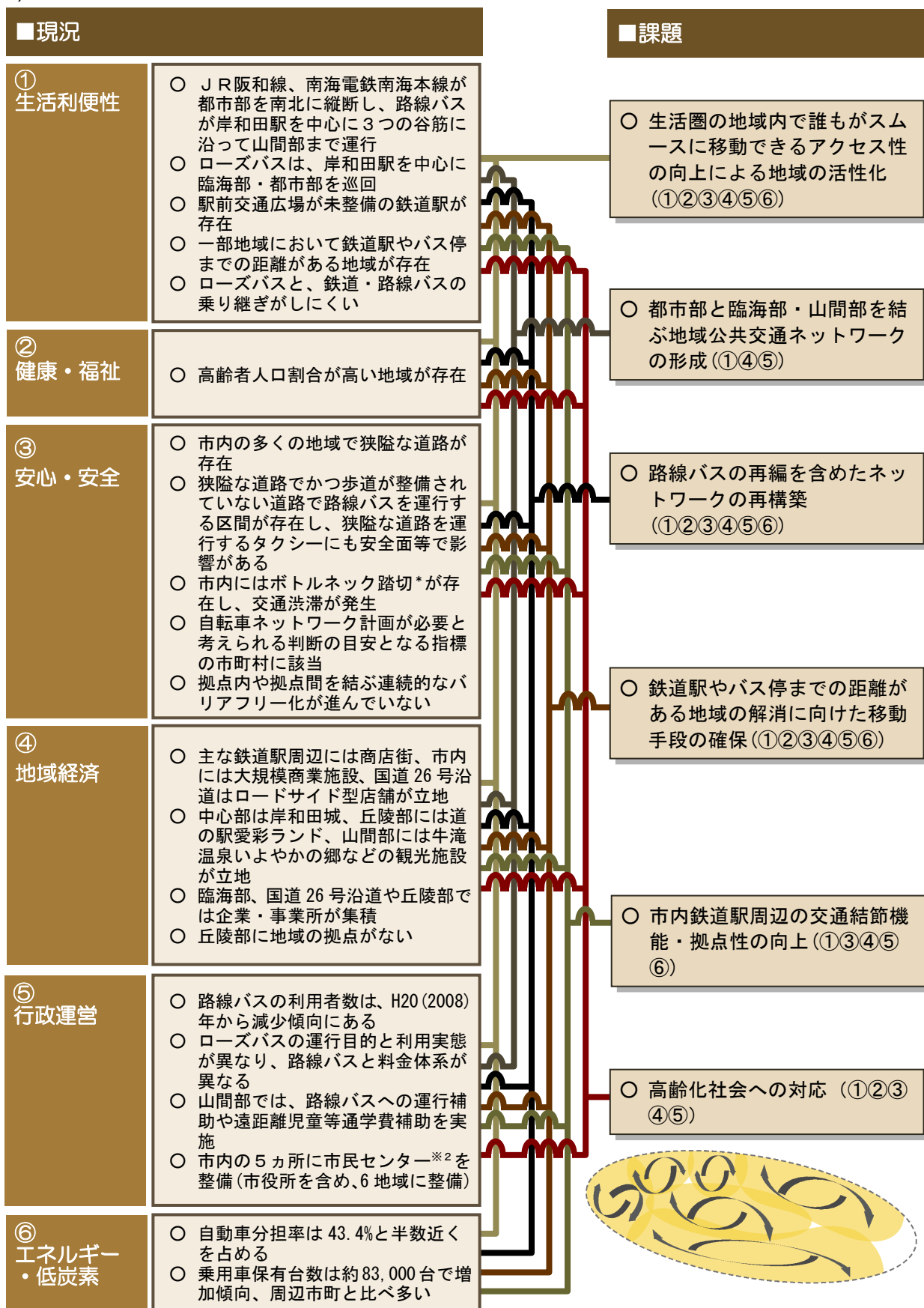
○ 臨海部及び丘陵部の企業誘致に伴う市内外からの移動をスムーズにできるアクセス性の向上（④⑤）



※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。

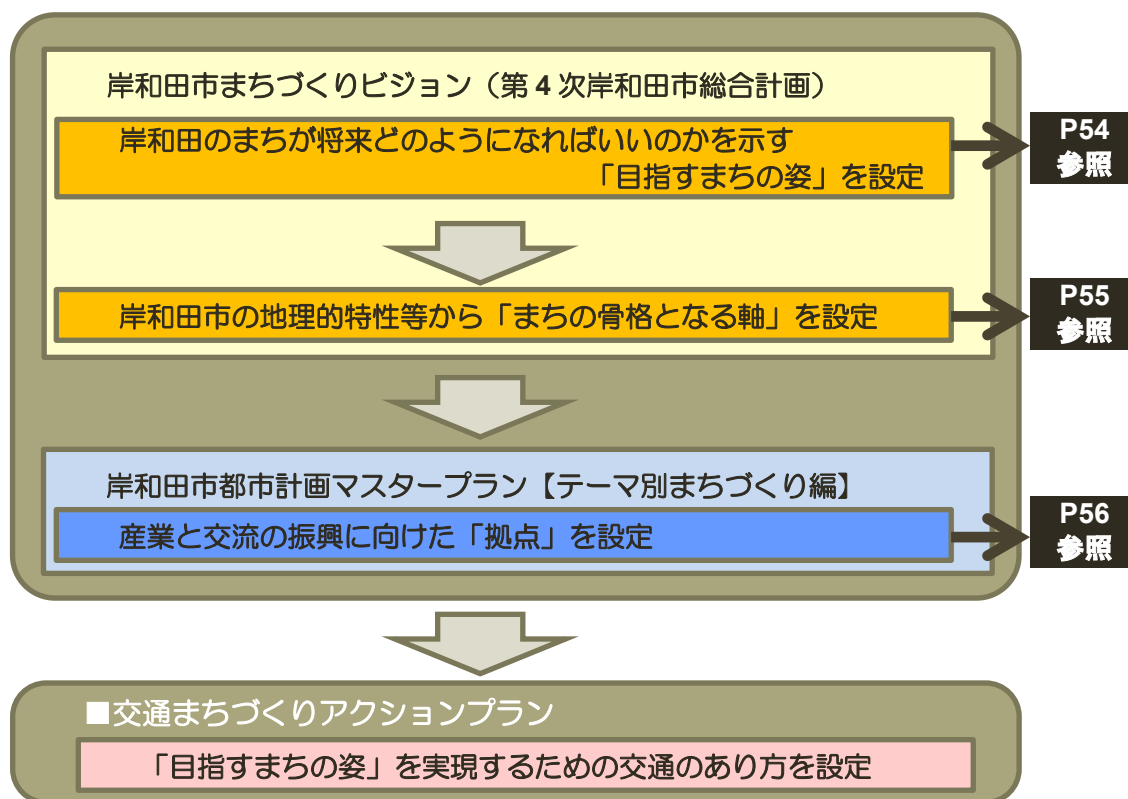


図 3-1 まちづくりビジョン等で示されている将来像

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

する中にあっても約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ふれます。

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。

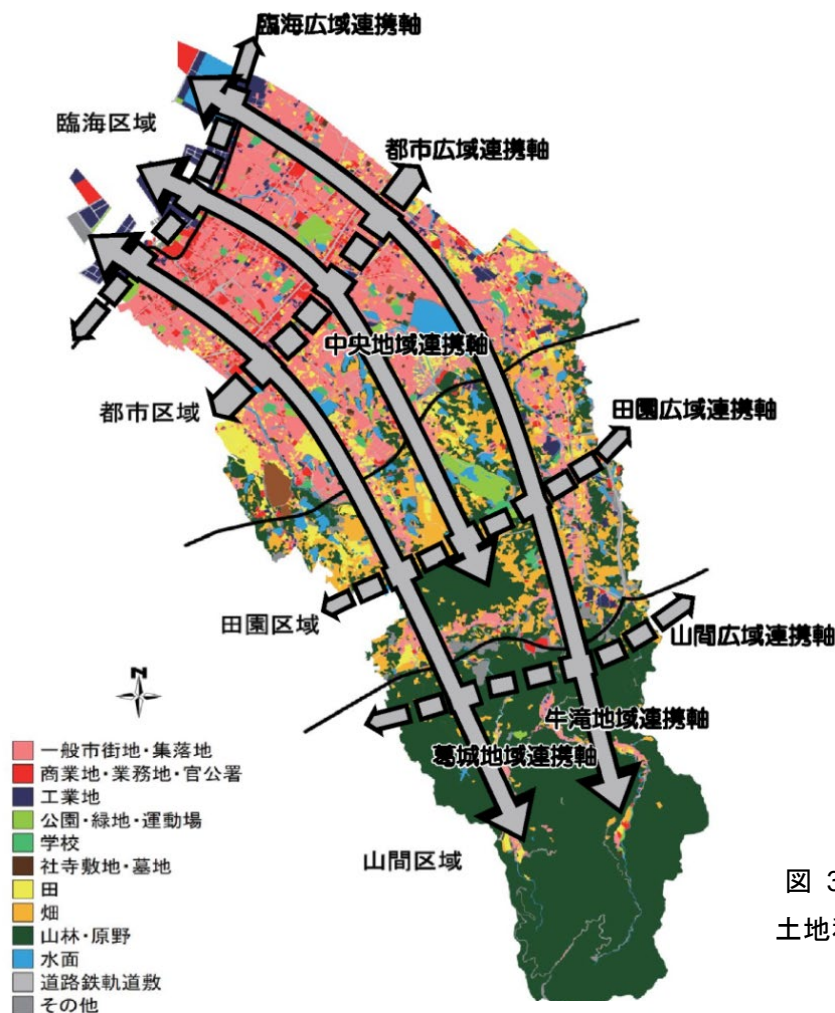


図 3-3 まちの骨格となる軸と土地利用状況（平成 22(2010)年）

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] 阪神高速 4 号湾岸線
	臨海区域で市内外を結ぶ
	府道大阪臨海線
	府道堺阪南線
	南海線（鉄道）
	国道 26 号
都市区域で市内外を結ぶ	JR 阪和線（鉄道）
	府道大阪和泉泉南線
	[都] 大阪岸和田南海線
	[都] 泉州山手線
	[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] [都] 泉州山手線
	田園区域で市内外を結ぶ
	国道 170 号
山間区域で市内外を結ぶ	[山間広域連携軸]
	阪和自動車道

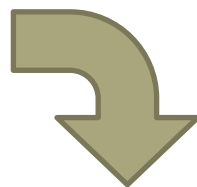
表 3-2 地域連携軸

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] 府道岸和田港塔原線
	葛城の谷沿いに市域を結ぶ
	[都] 岸和田土生郷修養線
中央区域で市域を結ぶ	[中央地域連携軸] 府道春木岸和田線
	市の中央部で市域を結ぶ
	[都] 岸和田中央線
牛滝区域で市域を結ぶ	[牛滝地域連携軸] 府道岸和田牛滝山貝塚線
	牛滝の谷沿いに市域を結ぶ
	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。

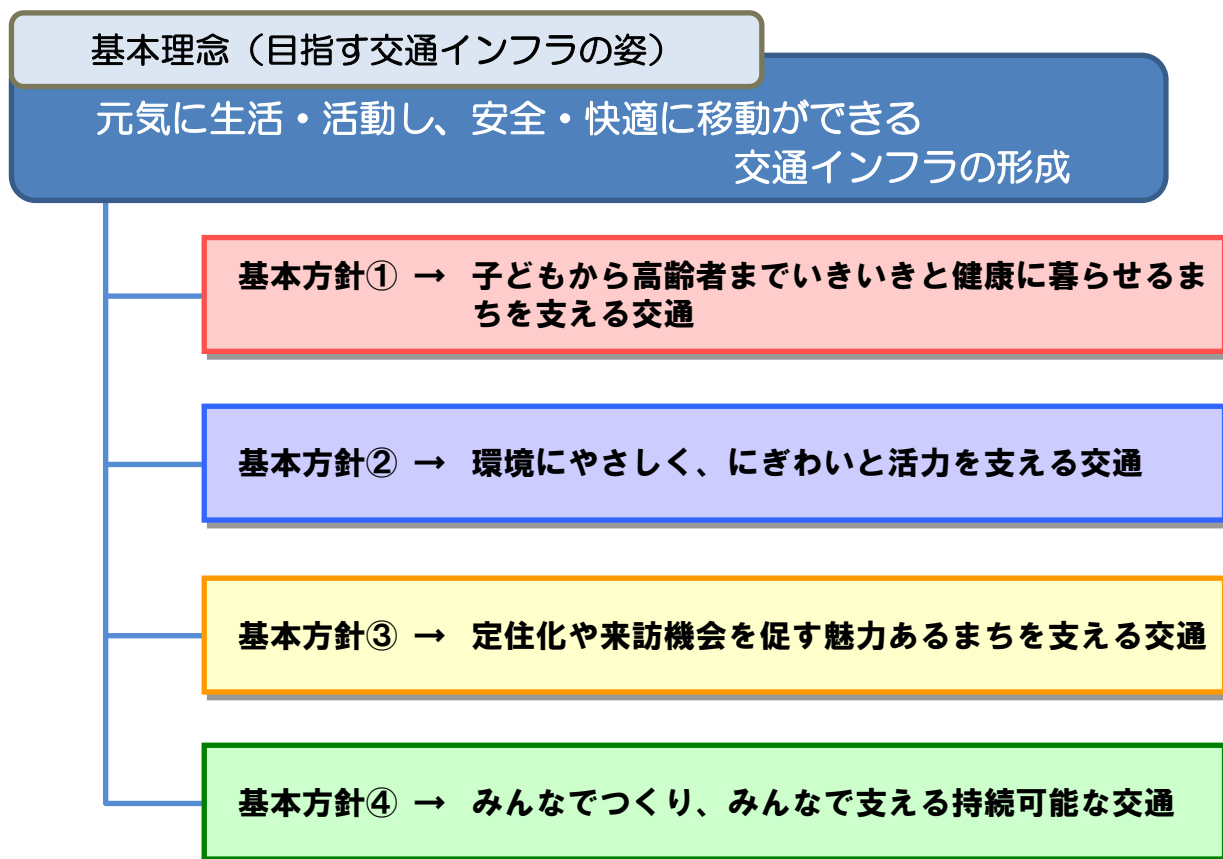


図 3-5 基本理念と基本方針

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になります。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
- ・ 自動車に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

- ・ 自動車に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

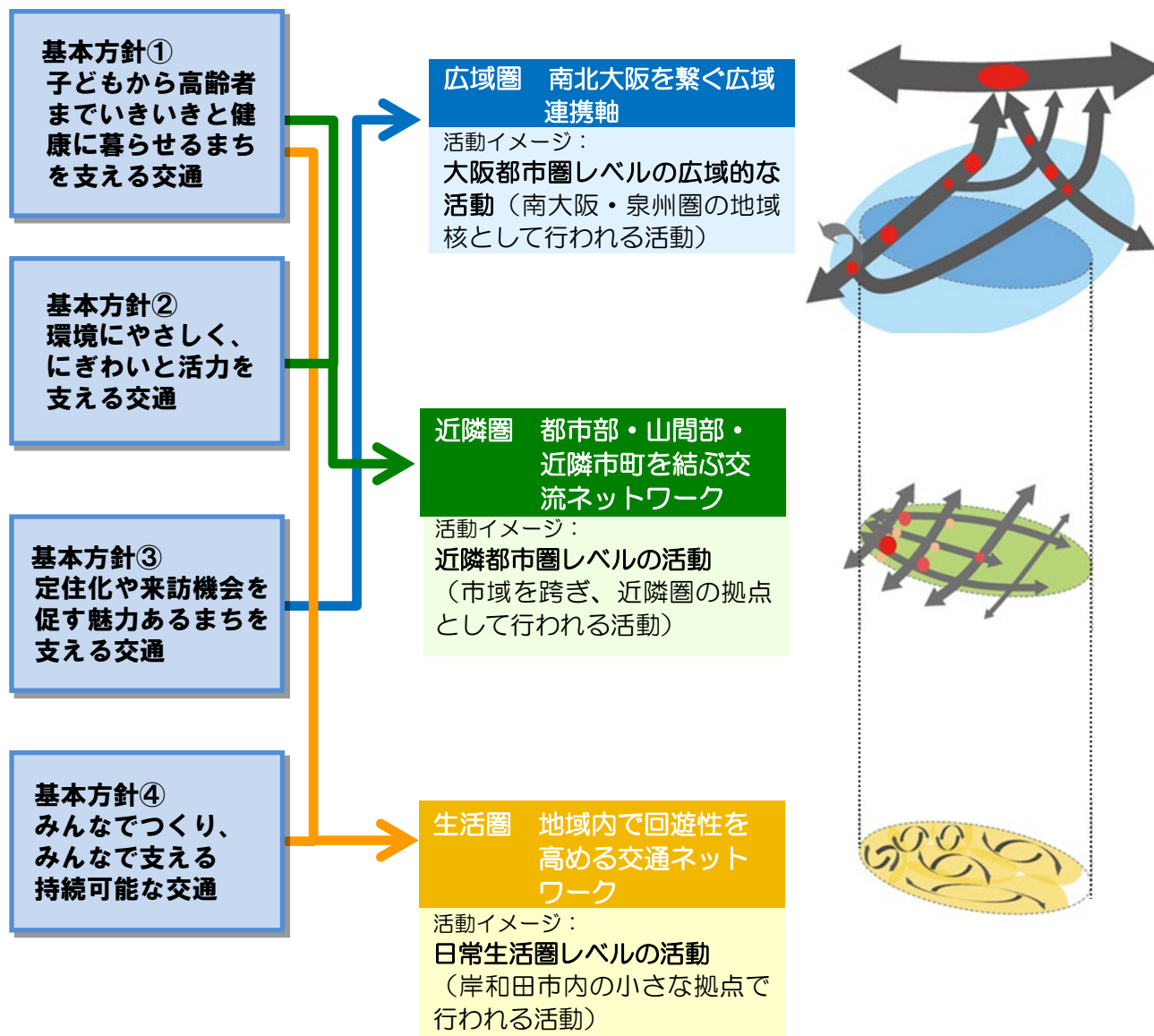
- ・ 市の財政負担に限界がある
- ・ 利用者減少によりバス事業者による運行に限界がある
- ・ 地域ニーズの把握やニーズ実現に向けた住民の協働体制が必要

- ・ 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組みます。

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

みんなでづくり、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



第2編

バリアフリー基本構想編

1. 交通まちづくりアクションプラン『バリアフリー基本構想編』について

1.1. バリアフリー基本構想とは

1.1.1. バリアフリー法の趣旨

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

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

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

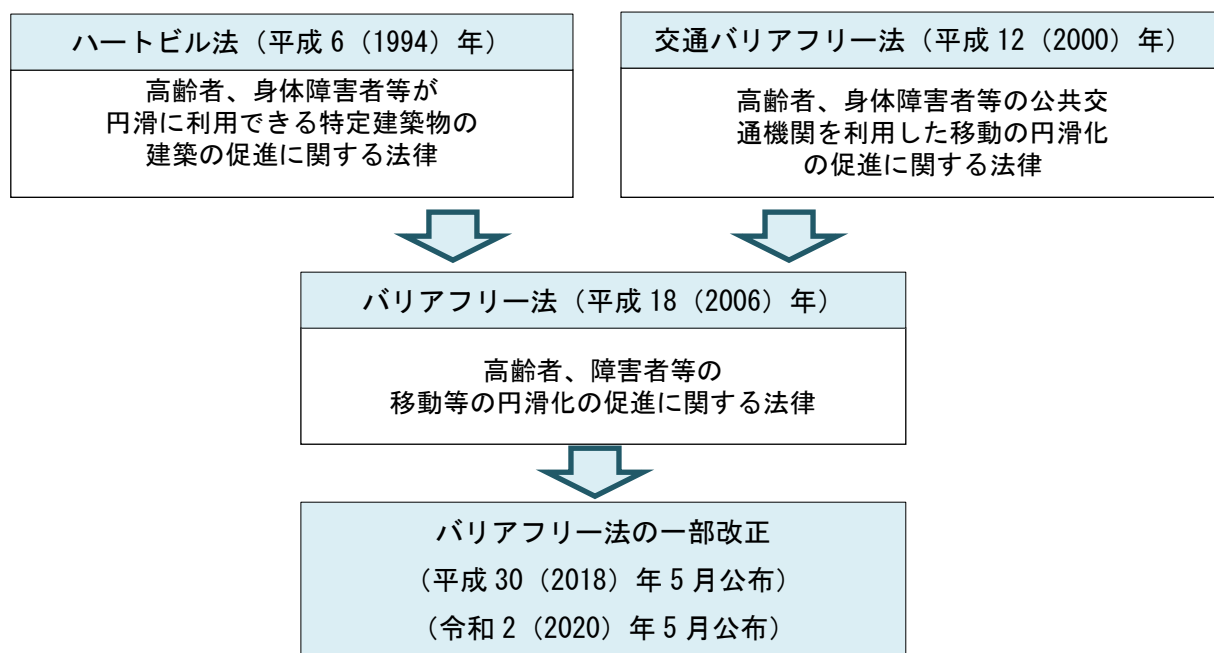


図 1-1 バリアフリー法の経緯

1.1.2. バリアフリー法の基本的枠組み

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

基本方針（主務大臣）

- ・ 移動等の円滑化の意義及び目標
- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
- ・ 市町村が作成する基本構想の指針

等

関係者の責務

- ・ 関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展（スパイラルアップ）【国】
- ・ 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- ・ 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- ・ 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

基準適合義務

以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務
既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- ・ 旅客施設及び車両等 ・ 一定の道路（努力義務はすべての道路）・ 旅客特定車両停留施設
- ・ 一定の路外駐車場 ・ 都市公園の一定の公園施設（園路等）
- ・ 特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）

特別特定建築物でない特定建築物（事務所ビル等の多数が利用する建築物）の建築等に際し、移動等円滑化基準に適合させる努力義務（地方公共団体が条例により義務化可能）

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

重点整備地区におけるバリアフリー化の重点的・一体的な推進

住民等による基本構想の作成提案

基本構想（市町村）

- ・ 旅客施設、官公庁施設、福祉施設、その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- ・ 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載 等

協議会

市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置

協議

事業の実施

- ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、バリアフリー基本構想に沿って特定事業計画を作成し、事業を実施する義務（特定事業）
- ・ 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

支援措置

移動等円滑化経路協定

資料：国土交通省資料・法文を基に作成

図 1-2 バリアフリー法の基本的枠組み

1.1.3. バリアフリー基本構想とは

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

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

バリアフリー基本構想に記載する内容

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

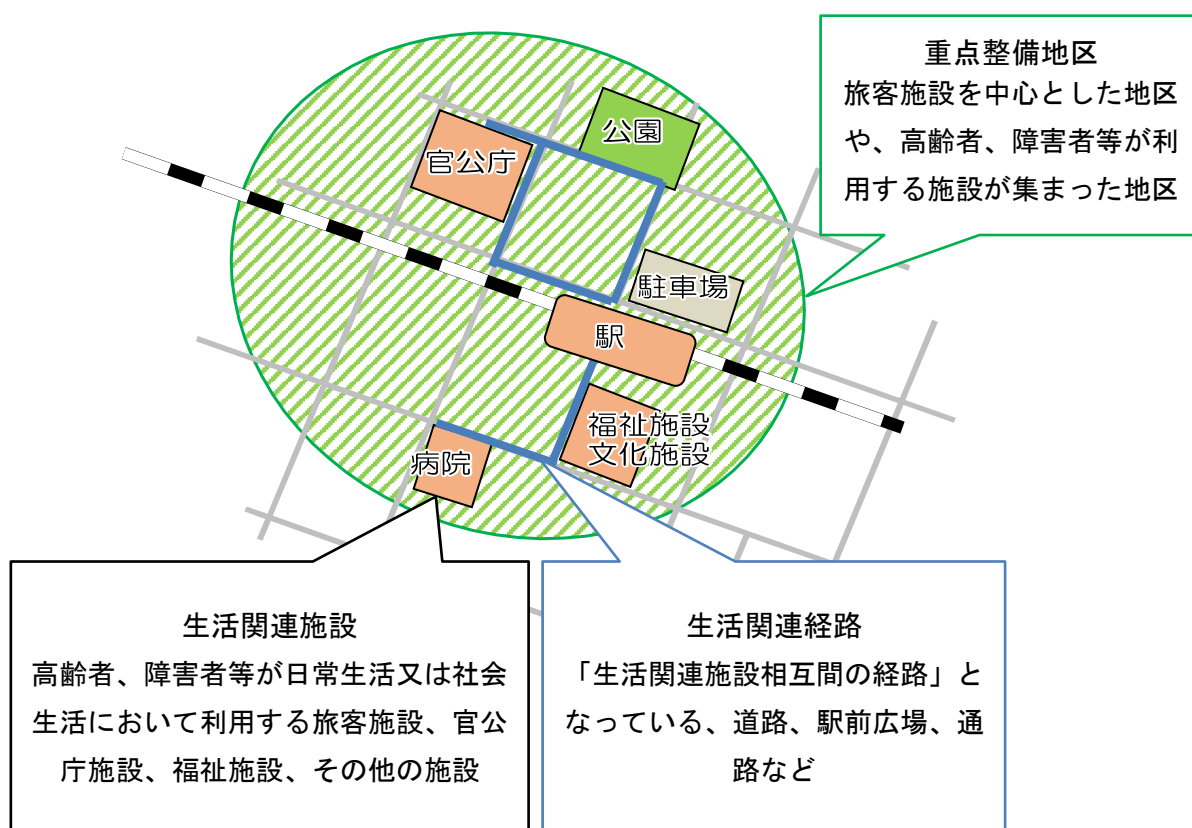


図 1-3 バリアフリー基本構想の対象範囲イメージ

1.2. 岸和田市のバリアフリー基本構想に関するこれまでの取り組み

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

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

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

岸和田市交通バリアフリー基本構想（3 地区策定）

「JR 阪和線東岸和田駅周辺地区」（平成 16（2004）年 5 月策定）

「南海本線岸和田駅周辺地区」（平成 17（2005）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（2006）年 5 月策定）

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』

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（2006）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

バリアフリー法の一部改正

（平成 30（2018）年 5 月公布）、

（令和 2（2020）年 5 月公布）

- ・理念規定／国及び国民の責務
- ・バリアフリー基準適合義務の対象拡大

岸和田市交通バリアフリー基本構想に基づくバリアフリー化整備

公共施設等の統廃合や新たな生活関連施設、道路建設

バリアフリー基本構想の策定（見直し）へ

図 1-4 バリアフリー基本構想の策定（見直し）の背景

1.3. 岸和田市におけるバリアフリー整備の取組み状況

1.3.1. 特定事業による整備状況

旧基本構想で示した特定事業により、次のようなバリアフリー整備を進めてきました。

表 1-1 公共交通特定事業による整備状況

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

表 1-2 道路特定事業による整備状況

整備項目	整備前	整備後
東岸和田駅付近高架化事業に伴う歩道整備		
歩道整備		
歩道のバリアフリー化		
道路側溝、柵蓋等の整備改良 歩行空間の明確化 (カラー舗装等)		

表 1-3 交通安全特定事業による整備状況

整備項目	整備後
LED 信号への変更	
視覚障害者用付加装置付信号、高齢者等感应式信号設置	 
歩車分離信号への変更	

1.3.2. その他の取組み状況

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

表 1-4 岸和田市のバリアフリーに関連するソフト施策取組み状況

交通安全教室	・高齢者を対象とした交通安全教室を実施。 ・大阪府が実施している「高齢者運転免許証自主返納サポート制度」の周知も合わせて行う。	
広報・啓発	・広報きしわだやホームページに掲載するとともに、毎年、障害者差別解消についての市民対象のセミナーを開催。 ・人権啓発紙「人の輪」78号に障害者週間に関する記事及び「人権の窓」として「みんなちがって、みんな一緒」を掲載。 ・福祉総合センターで開催された福祉まつりに障害者自立支援協議会としてブース出展し統合失調症及び発達障害に関する疑似体験型の動画放映及び障害理解や相談機関に関する案内パンフレット設置・配布。	
ヘルプマークの配布	・ヘルプマークストラップ、ヘルプカードを市役所のほか山滝支所、各市民センターで配布。	
マタニティマークの配布	・マタニティマークを保健センターで配布。 ・ホームページ掲載により、マタニティマークの周知及び必要なサポートに関する情報発信。	
研修の充実	・各学校園の児童生徒や教職員を対象として、車いす体験や手話などの体験的な活動だけでなく、精神障害や発達障害などについての研修の取組みも実施。 ・市の新規採用職員への研修や管理職研修を実施。また他機関の連携を目的とした地域協議会を年1回開催。	

資料：岸和田市資料

2. 岸和田市バリアフリー基本構想の位置付け

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『バリアフリー基本構想編』は、バリアフリー法に基づき、「岸和田市まちづくりビジョン（岸和田市総合計画）」や「岸和田市都市計画マスタープラン」及び関連計画との整合・連携を図りながら策定するもので（図 2-1）、岸和田市交通まちづくりアクションプラン『基本計画編』で定めた基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」の実現を目指すため、公共交通機関、建築物、道路等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進し、「面的・一体的なバリアフリー化」を図る基本構想として、とりまとめるものです（図 2-2）。

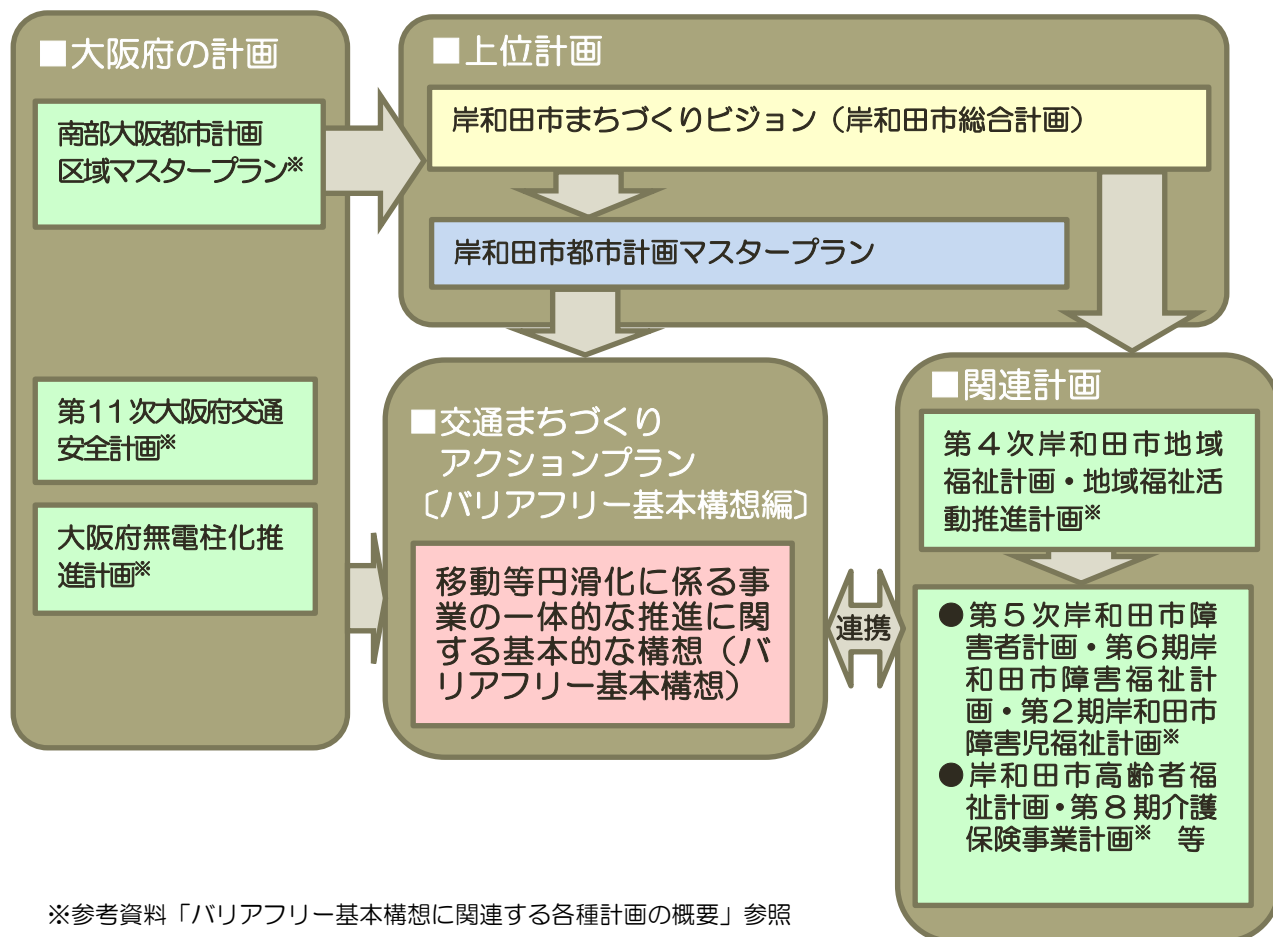


図 2-1 上位関連計画における位置づけ

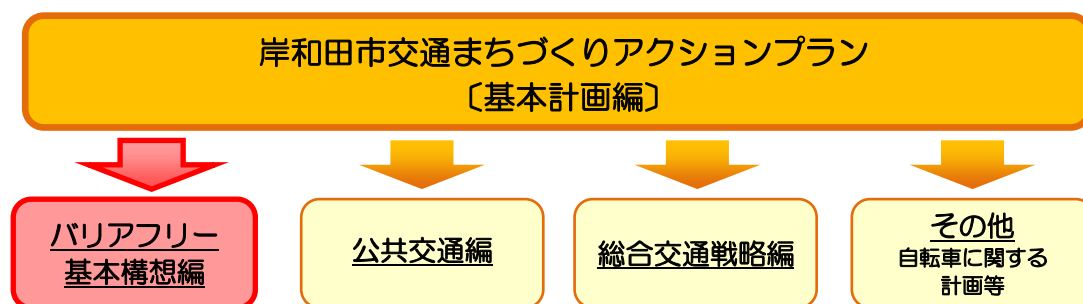


図 2-2 「岸和田市交通まちづくりアクションプラン」の構成

3. 岸和田市バリアフリー基本構想の基本的な考え方

3.1. 基本理念と目的

3.1.1. 基本理念

岸和田市交通まちづくりアクションプラン『基本計画編』の基本理念「元気に生活・活動し、安全・快適に移動ができる交通インフラの形成」及び基本方針を踏まえて、『バリアフリー基本構想編』における基本理念を以下のように設定します。

なお、『バリアフリー基本構想編』はバリアフリー法に基づき今回新たに策定するものですが、現在までに進めてきた岸和田市のバリアフリーに対する取組みの根幹的な考え方は変わるものではないことから、基本理念は旧基本構想を引き継ぐこととします。

バリアフリー基本構想の基本理念

人にやさしく ふれあいがあり
安心して移動できる 地域輝くまちづくり

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

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

心のバリアフリーを推進し、高齢者や障害者等に対して一人一人がやさしさや思いやりを持って接することができるようにするため、各種の啓発・広報活動及び様々な機会を活用した幅広い教育活動等の取組みを進めます。

3.1.2. 目的

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

また、本計画では、SDGs の取組のうち、特に関連が深い「11.住み続けられるまちづくりを」「17.パートナーシップで目標を達成しよう」の実現を目指すものとします。



図 3-1 SDGs のアイコン

3.1.3. 視点

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

1. 高齢者・障害者等の社会への参加とその活動の自由を保障する。
2. 移動経路整備・施設整備では、可能な限り高齢者・障害者等が健常者と同じ様に利用できるようにする。
3. 都市基盤整備では、ハードな部分だけではなく、管理・運営等のソフトな部分を含める。
4. すべての人を意識し、だれもが使いやすいユニバーサルデザイン*の考え方をベースとして、市民一人一人のバリアフリー化についての理解を深めつつ、市民・当事者の方々と協働により、岸和田市の歴史・風土等を反映した空間づくりを進める。
5. 日常生活だけでなく、災害時・緊急時等を想定し、情報提供や避難誘導など必要な支援について配慮に努める。

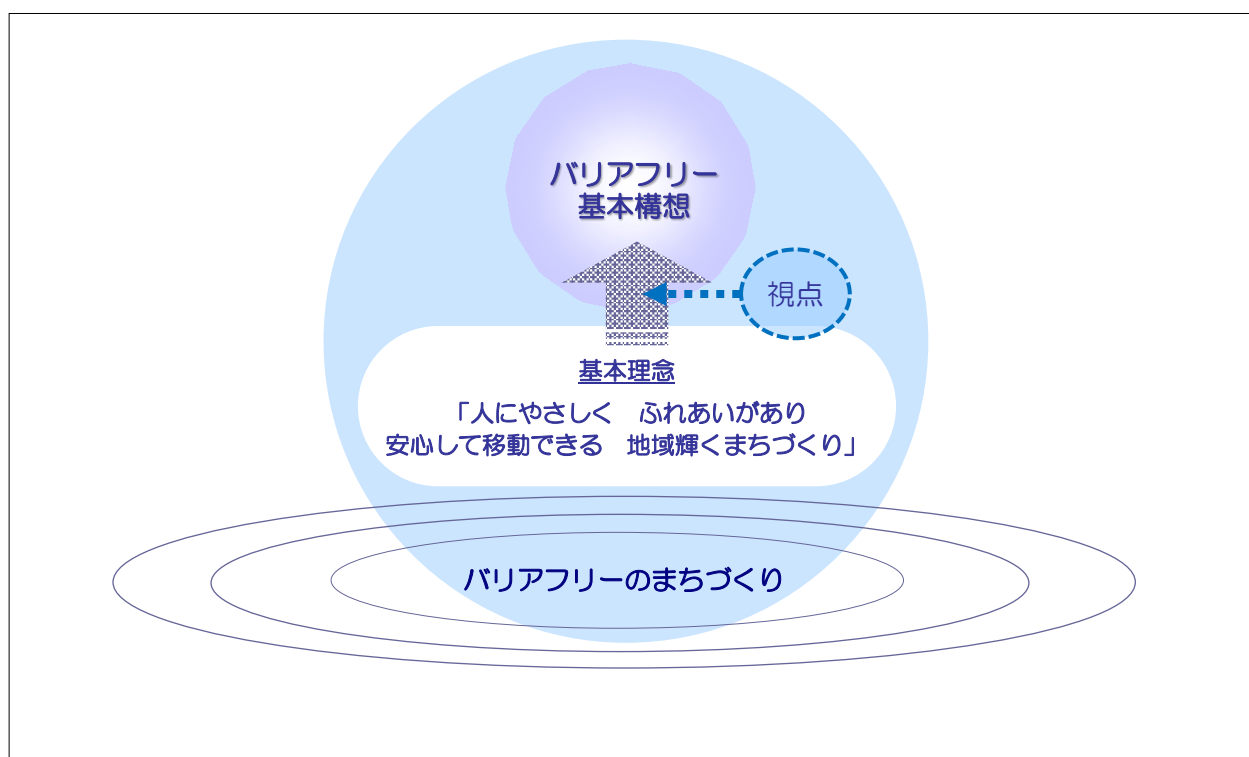


図 3-2 基本理念の概念図

3.2. 整備の基本指針

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

3.2.1. 整備の基本指針の位置付け

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

各整備項目については、対象となる項目ごとに区別して示します。

なお、本基本指針は、旧基本構想策定時に市民及び当事者へのアンケート調査、基本構想策定地区での現況調査及び基本構想策定協議会の意見具申等を受けて策定したもので、各事業者・行政関係者相互に調整の上、令和元(2019)年度から令和3(2021)年度にかけて見直しを行ったものです。

3.2.2. 整備の基本指針

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

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

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

整備の基本指針 ①駅舎・駅前広場

1) 「移動円滑化された経路」の整備・適正管理

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

2) 通路の整備・適正管理

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

3) 利便施設の整備・適正管理

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

4) 情報案内設備の整備・適正管理

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

5) 転落時の安全確保

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

6) 駅前広場における乗継ぎ環境の整備・適正管理

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

整備の基本指針 ②道路<「生活関連経路」における整備>

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

1) 道路移動等円滑化基準への適合

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

整備の基本指針 ③信号交差点・交通規制

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

1) 信号の設置・適正管理

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

2) 交通規制による歩行空間の確保

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

整備の基本指針 ④都市公園

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

1) 園路及び広場の整備・適正管理

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

2) 駐車場

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

3) トイレ

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

4) 掲示板及び標識

- ◆ 容易に識別できる表示案内の出入り口付近への設置

5) その他

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

整備の基本指針 ⑤ソフト的対策

- 1) 基本構想及び事業実施状況に関する情報の提供・収集
 - ◆ 広報紙（広報きしわだ）への掲載
 - ◆ ホームページへの掲載
 - ◆ 広聴箱※による市民意見の収集
- 2) 市民・事業者・商業者・NPO 等とのパートナーシップによるバリアフリー化の促進
 - ◆ バリアフリー関連情報の収集と提供
 - ◆ バリアフリーマップの作成
 - ◆ 日常の点検や市民協力による適切な管理
- 3) 移動円滑化に関わる市民活動の促進
 - ◆ 市民一人一人の理解と協力
- 4) 心のバリアフリーの醸成
 - ◆ 啓発冊子の発行
 - ◆ キャップハンディの促進
 - ◆ 学校教育への取り入れ
 - ◆ 各事業者との協働による職員の研修・教育の充実
 - ◆ ヘルプマークの配布
 - ◆ マタニティマークの配布
- 5) 交通安全教育・広報の推進
 - ◆ 幼児から高齢者に至るまでの交通安全教育の実施
 - ◆ 指導者の養成・確保
 - ◆ 参加、体験、実践型教育の普及
- 6) 先端技術・サービスの活用検討
 - ◆ IoT※・AI※等の先端技術の活用
 - ◆ スマートシティ※が実現した社会におけるバリアフリーの高質化

3.2.3. 重点整備地区の整備項目

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

3.2.4. 重点整備地区における特定事業の実施

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

なお、事業者間で連携が必要な項目については、相互協力のうえ整備を図ります。

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

3.2.5. 整備目標時期

整備目標時期については、各整備主体における状況を踏まえ、短期・中期・長期の3種類に分けて示します。

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

3.3. 重点整備地区の考え方

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

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

さらに、国道 26 号、都市計画道路岸和田中央線で検討区域を分け、「J R 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・J R 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。

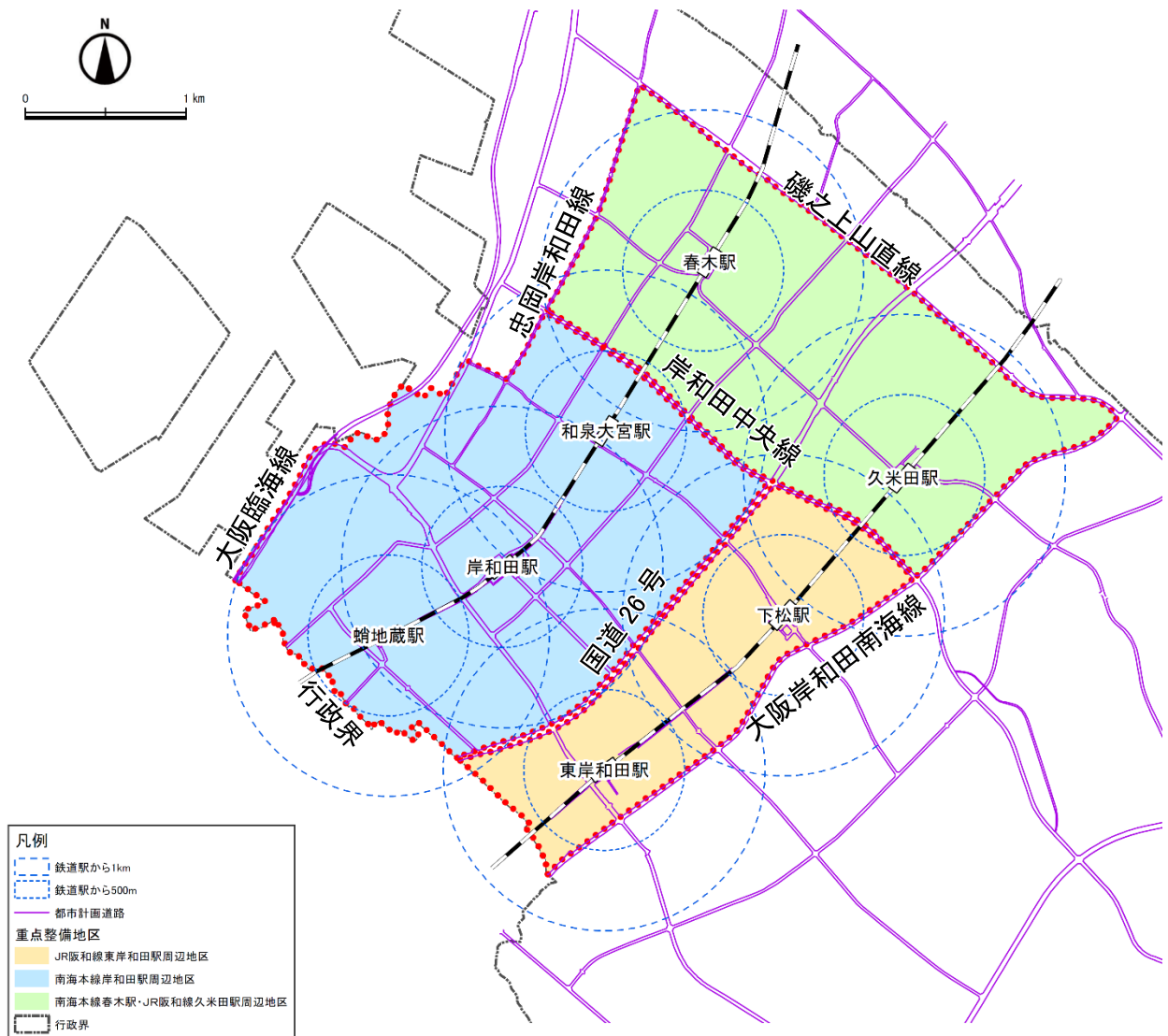


図 3-3 都市計画道路と重点整備地区

3.4. 生活関連施設の考え方

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

本市では、以下の考え方に基づいて生活関連施設の選定を行います。

①生活関連施設選定要件

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

②生活関連施設選定の考え方

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

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

3.5. 生活関連経路の考え方

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

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

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

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

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

準生活関連経路の考え方

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

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

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

これらの経路は、幅員確保や歩車分離などの整備基準を満たすことは困難ですが、生活関連経路に準ずる経路として、「準生活関連経路」に設定し、市民・当事者の方々と協働による検討を行い、岸和田市の歴史・風土等を反映した空間づくりを進めます。

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

表 3-1 生活関連経路と準生活関連経路

生活関連経路	生活関連経路は「道路移動等円滑化基準」に適合したものとし、道路の移動円滑化整備ガイドラインにもとづいた整備・適正管理を行う。
準生活関連経路	市民・当事者の方々と協働による検討を行い、岸和田市の歴史・風土等を反映した空間づくりを進める。

4. 重点整備地区の設定

4.1. JR阪和線東岸和田駅周辺地区

4.1.1. JR阪和線東岸和田駅周辺地区の概要

①都市計画マスタープランにおける位置付け

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



資料：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）※

※「岸和田市まちづくりビジョン 将来構想」と整合を図り、将来のまちの姿を展望しつつ、12 年後（令和 4(2022)年度）にその内容について検証し、社会経済状況等の変化に応じて見直しを行う。

図 4-1 方針図

②道路状況

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

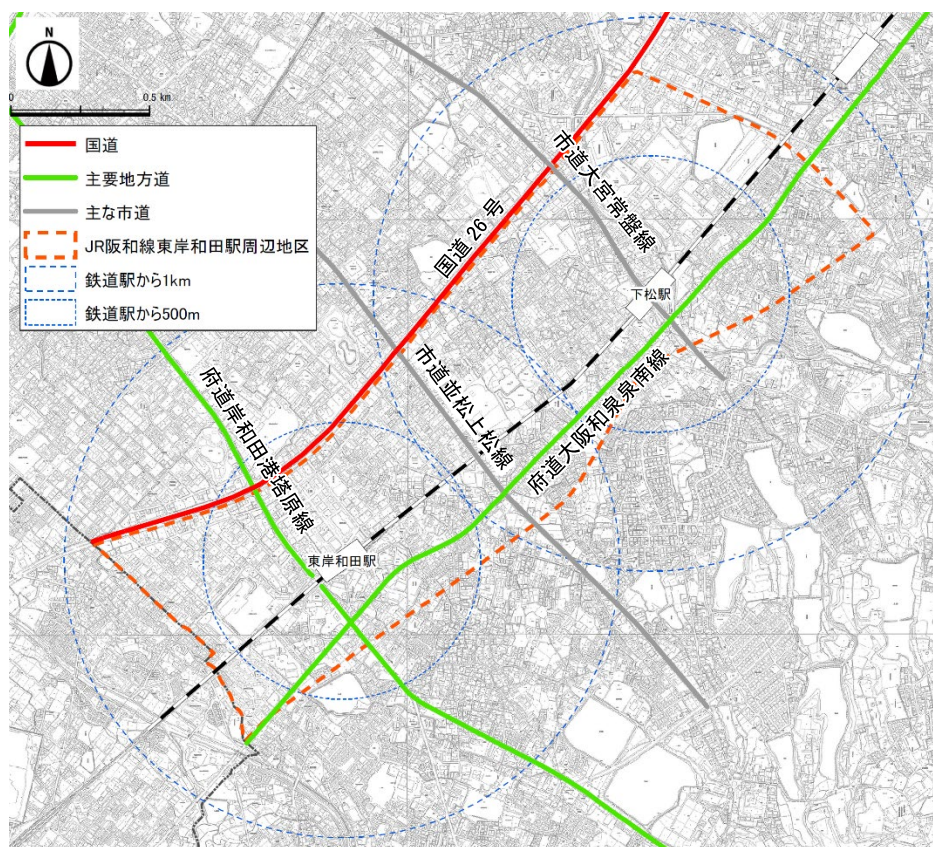


図 4-2 東岸和田駅周辺道路状況

4.1.2. 生活関連施設の選定

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

表 4-1 J R 阪和線東岸和田駅周辺地区の生活関連施設

区 分	生活関連施設名称	所在地	施設概要と施設管理者
旅客施設	J R 東岸和田駅	土生町 4 丁目	・JR 阪和線の駅 ・西日本旅客鉄道株式会社
	J R 下松駅	下松町 3 丁目	・JR 阪和線の駅 ・西日本旅客鉄道株式会社
官公庁等	東岸和田市民センター	土生町 4 丁目	・東岸和田サービスセンター、旭地区公民館、旭図書館 ・岸和田市
	桜台市民センター	下松町 4 丁目	・桜台サービスセンター、常盤地区公民館、桜台図書館 ・岸和田市
	岸和田警察署	作才町 1 丁目	・警察署 ・大阪府 ※地区外の施設ですが、生活関連経路の一部が地区に含まれるため示しています。
公園・緑地	上松公園	上松町、下松町	・近隣公園（約 2ha） ・岸和田市
学校	岸和田支援学校	土生町 5 丁目	・小学部、中学部、高等部 ・大阪府
病院	市民病院	額原町	・内科等 33 科（400 床） ・岸和田市
	岸和田リハビリテーション病院	上松町 2 丁目	・リハビリテーション科等 3 科（157 床） ・医療法人 えいしん会
	葛城病院	土生町 2 丁目	・内科等 18 科（243 床） ・医療法人 大植会
	小南記念病院	土生町 5 丁目	・内科等 5 科（138 床） ・医療法人 宝山会
路外駐車場	G S パーク下松駅前	下松町 1 丁目	・119 台の平面駐車場 ・銀泉株式会社

4.1.3. 生活関連経路の選定

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

表 4-2 J R 阪和線東岸和田駅周辺地区の生活関連経路

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

4.1.4. JR阪和線東岸和田駅周辺地区 重点整備地区図

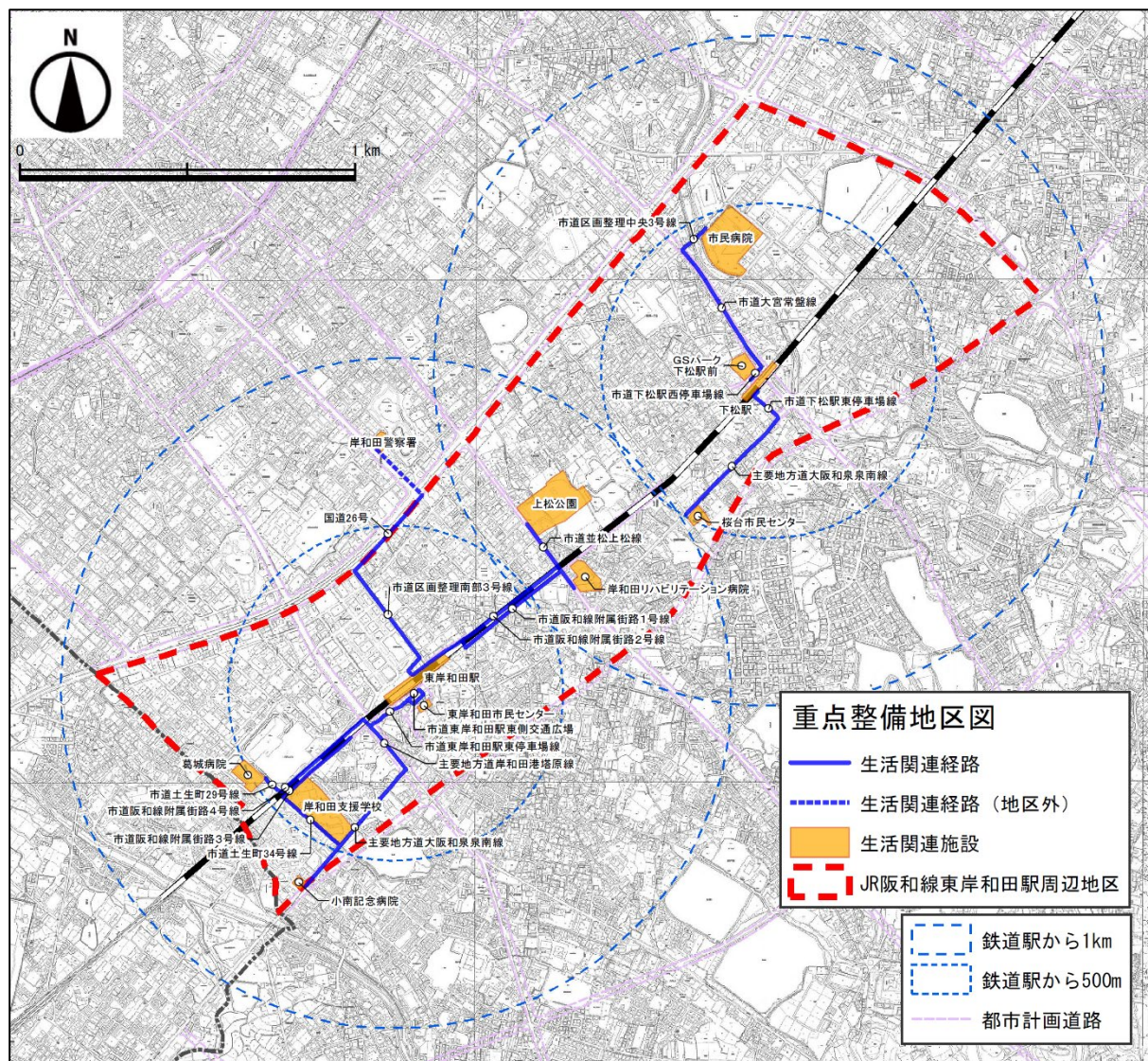


図 4-3 JR阪和線東岸和田駅周辺地区 重点整備地区図

4.2. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区

4.2.1. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区の概要

①都市計画マスタープランにおける位置付け

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



資料：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）※

※「岸和田市まちづくりビジョン 将来構想」と整合を図り、将来のまちの姿を展望しつつ、12 年後（令和 4(2022)年度）にその内容について検証し、社会経済状況等の変化に応じて見直しを行う。

図 4-4 方針図

②道路状況

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

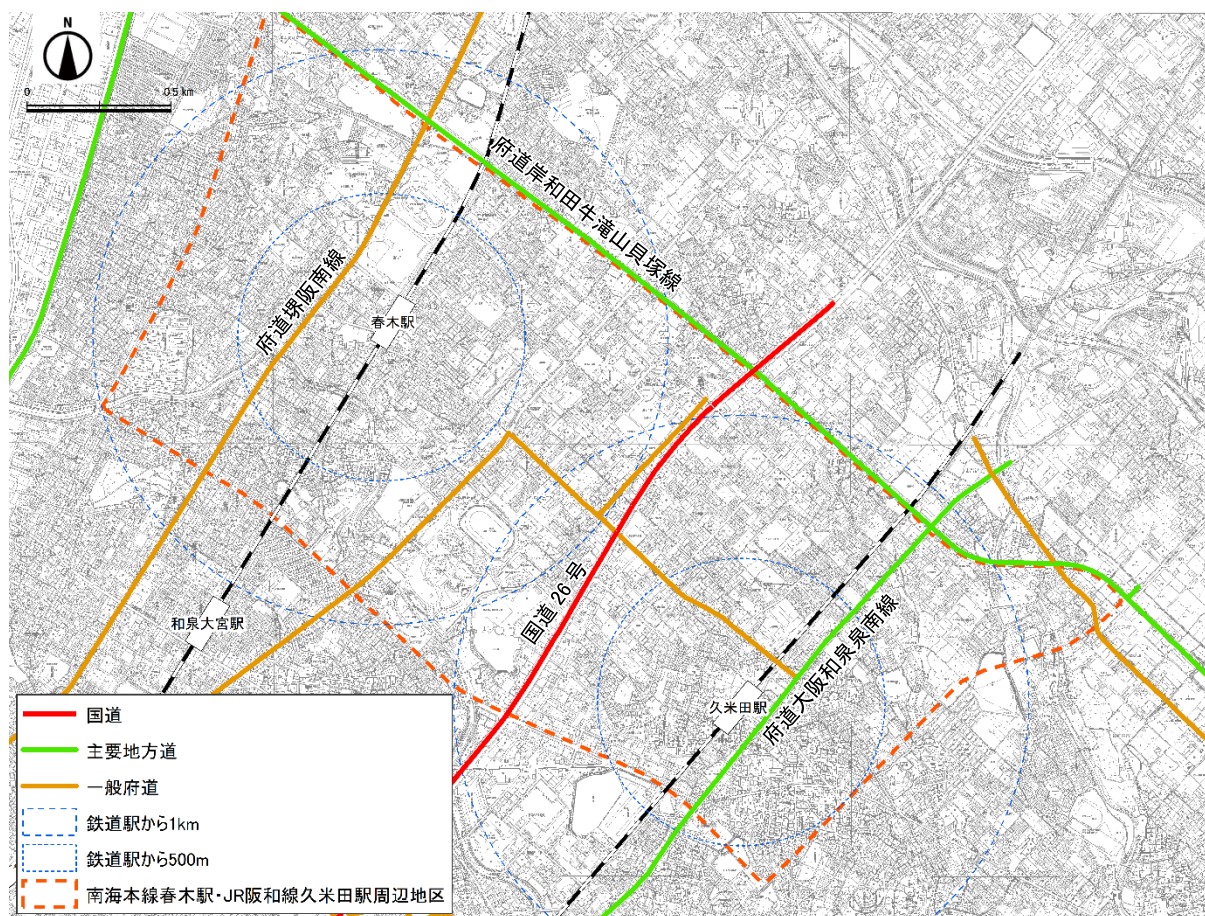


図 4-5 南海本線春木駅・J R阪和線久米田駅周辺道路状況

4.2.2. 生活関連施設の選定

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

表 4-3 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区の生活関連施設

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

4.2.3. 生活関連経路の選定

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

表 4-4 南海本線春木駅・ＪＲ阪和線久米田駅周辺地区の生活関連経路

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

表 4-5 南海本線春木駅・ＪＲ阪和線久米田駅周辺地区の準生活関連経路

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

4.2.4. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区 重点整備地区図

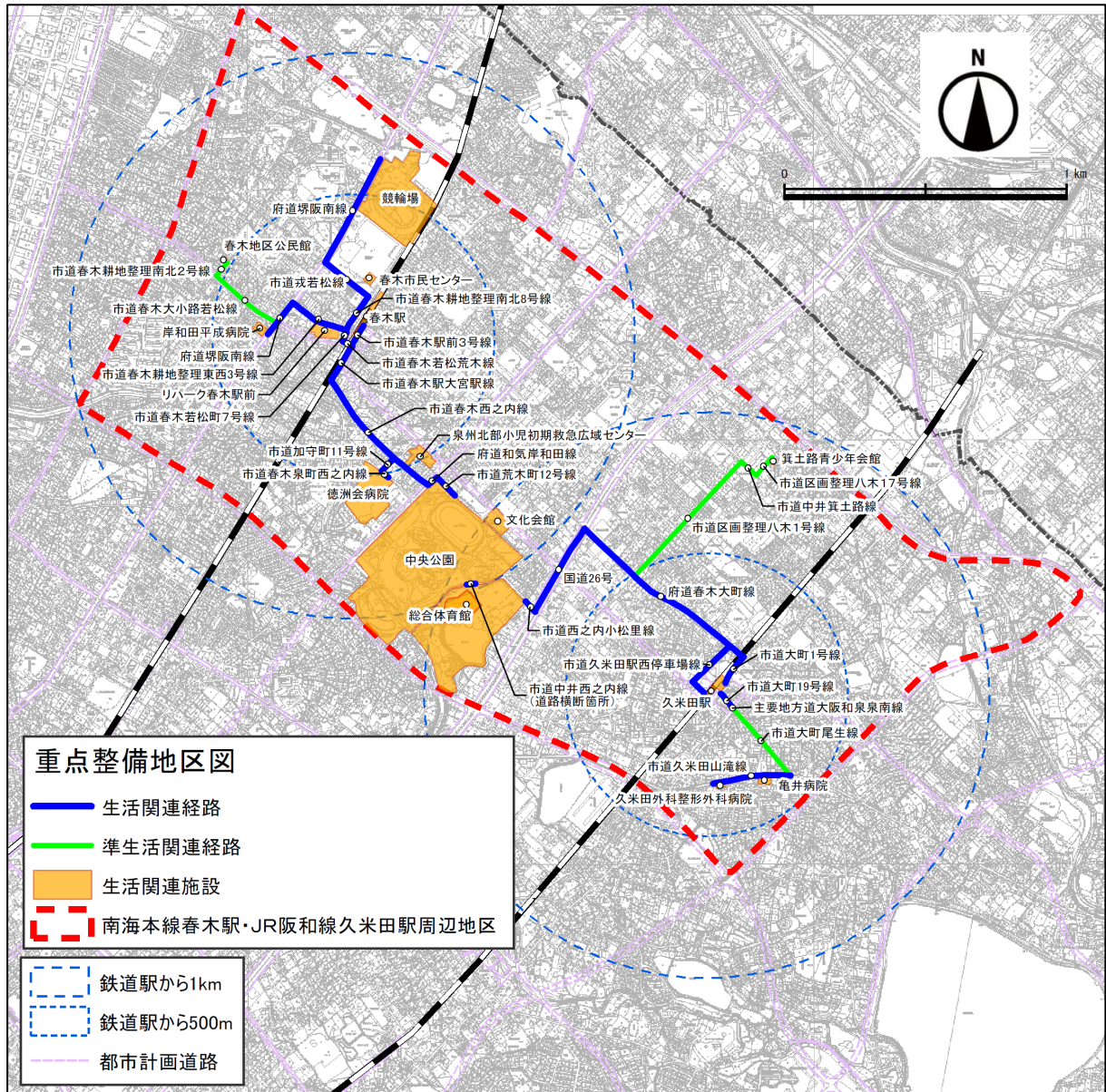


図 4-6 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区 重点整備地区図

4.3. 南海本線岸和田駅周辺地区

4.3.1. 南海本線岸和田駅周辺地区の概要

①都市計画マスタープランにおける位置付け

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



資料：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）※
 ※「岸和田市まちづくりビジョン 将来構想」と整合を図り、将来のまちの姿を展望しつつ、
 12 年後（令和 4(2022)年度）にその内容について検証し、社会経済状況等の変化に応じて見直しを行う。

図 4-7 方針図

②道路状況

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

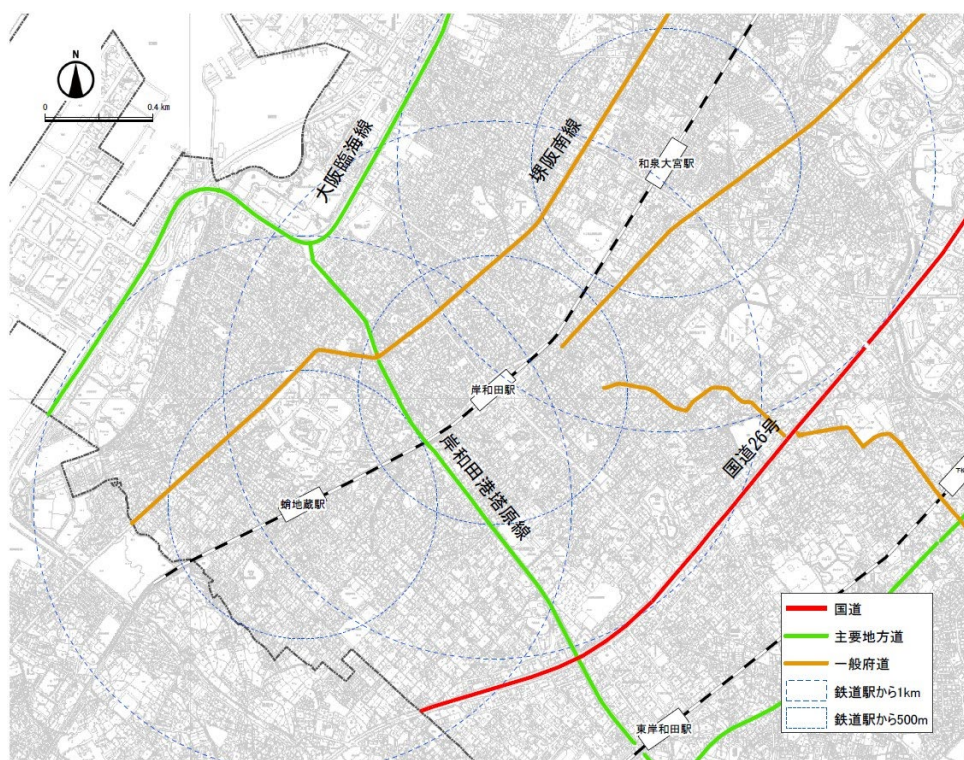


図 4-8 南海本線岸和田駅周辺道路状況

4.3.2. 生活関連施設の選定

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

表 4-6 南海本線岸和田駅周辺地区の生活関連施設（1／2）

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

表 4-7 南海本線岸和田駅周辺地区の生活関連施設（2 / 2）

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

4.3.3. 生活関連経路の選定

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

表 4-8 南海本線岸和田駅周辺地区の生活関連経路

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

表 4-9 南海本線岸和田駅周辺地区の準生活関連経路

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

図 4-9 南海本線岸和田駅周辺地区 重点整備地区図

5. 特定事業

第3章で示した整備の基本指針を踏まえ、以下のように特定事業を定めます。

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

5.1. 駅舎・駅前広場（公共交通特定事業）

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

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

5.2. 道路（道路特定事業）

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

5.2.1. JR阪和線東岸和田駅周辺地区

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
国	国道 26 号	—	—
大阪府	主要地方道 岸和田港塔原線	—	—
	主要地方道 大阪和泉泉南線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良（拡幅、急な勾配の解消等）を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
岸和田市	市道阪和線 附属街路 1 号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道阪和線 附属街路 2 号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道阪和線 附属街路 3 号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道阪和線 附属街路 4 号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道東岸和田駅 東側交通広場	—	—
	市道東岸和田駅 東停車場線	—	—

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

5.2.2. 南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
国	国道 26 号	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良（植樹帯撤去による一部拡幅、透水性舗装）を行います。 ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所（交差点部、直線部）について、順次整備を行います。	短期
大阪府	主要地方道 大阪和泉南線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良を行います。	長期
	府道春木大町線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・グレーチングが細目でない部分について、細目に取り替を行います。	中期
		・周辺状況を勘案しながら、歩道の整備・改良（段差改善）を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。 ・安全な歩行空間の確保を図ります（水路蓋掛け、区画線による歩行空間の確保）。	長期
	府道堺阪南線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	長期
	府道 和気岸和田線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	長期
岸和田市	市道 加守町 11 号線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・舗装の更新時には、縁石を高さ 15cm 以上とします。 ・舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、整備を行います。	中期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道 荒木町 12 号線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良を行います。	長期
	市道戎若松線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。	中期
	市道 春木駅前 3 号線	・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
岸和田市	市道春木駅 大宮駅線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良（拡幅、透水性舗装）を行います。 ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
	市道春木 耕地整理 東西3号線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道春木 耕地整理 南北8号線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	中期
	市道 春木若松荒木線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道春木 若松町7号線	・視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、順次整備を行います。	短期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道 春木西之内線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良を行います。 ・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道春木 泉町西之内線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所（交差点部）について、整備を行います。	中期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道久米田 山滝線	・周辺状況を勘案しながら、歩道の改良を行います。	長期

事業主体	路線名	事業内容	実施時期
岸和田市	市道久米田駅西停車場線	・周辺状況を勘案しながら、道路移動等円滑化基準に適合した整備を行います。	短期
	市道西之内小松里線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、整備を行います。	中期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道大町1号線	・舗装の更新時には、透水性舗装とします。 ・舗装の更新時に合わせ、視覚障害者誘導用ブロックの必要な箇所について、整備を行います。	中期
		・道路照明灯の必要な箇所について、順次整備を行います。	長期
	市道大町19号線	・周辺状況を勘案しながら、道路移動等円滑化基準に適合した整備を行います。	短期
	市道中井西之内線	—	—

5.2.3. 南海本線岸和田駅周辺地区

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

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

5.3. 信号交差点・交通規制（交通安全特定事業）

信号交差点については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機等に関する基準を定める規則」等に沿ったバリアフリー化を図った箇所について、その効果を継続させるための維持管理に努めます。

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

5.4. 都市公園（都市公園特定事業）

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

5.4.1. J R阪和線東岸和田駅周辺地区

事業主体	公園名	事業内容	実施時期
岸和田市	上松公園	—	—

5.4.2. 南海本線春木駅・J R阪和線久米田駅周辺地区

事業主体	公園名	事業内容	実施時期
岸和田市	中央公園	・園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、床材の改修、誘導ブロックの整備を行います。 ・車いす利用者用駐車施設の設置及び表示を行います。 ・トイレの整備・改修、多機能トイレの設置及び表示を行います。	中期

5.4.3. 南海本線岸和田駅周辺地区

事業主体	公園名	事業内容	実施時期
岸和田市	千亀利公園	・園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、誘導ブロックの整備を行います。 ・車いす使用者用駐車施設の設置及び表示を行います。	短期
	野田公園	・トイレの整備・改修、多機能トイレの設置及び表示を行います。	中期
	牛之口公園	・園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、誘導ブロックの整備を行います。 ・車いす使用者用駐車施設の設置及び表示を行います。 ・トイレの整備・改修、多機能トイレの設置及び表示を行います。	中期
	浜工業公園	・園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、誘導ブロックの整備を行います。 ・車いす使用者用駐車施設の設置及び表示を行います。 ・多機能トイレの設置及び表示を行います。	中期
	今池公園	・園路・広場について、段差・勾配の適正化、誘導ブロックの整備を行います。 ・トイレの整備・改修、多機能トイレの設置及び表示を行います。	中期
	宮の池公園	—	—
	南公園	・園路・広場について、段差・勾配の適正化、階段等の手すり・点字標示等の整備、誘導ブロックの整備を行います。 ・車いす使用者用駐車施設の設置及び表示を行います。	中期

6. 基本構想実現に向けて

6.1. 心のバリアフリーの推進

基本理念に示したように、高齢者、障害者等が安心して日常生活や社会生活ができるようにするためには、施設や道路のバリアフリー化に代表されるハードの整備だけでなく、高齢者、障害者等の特性を理解し支えあうという「心のバリアフリー」が大切になります。心のバリアフリーを推進し、高齢者や障害者等に対して一人一人がやさしさや思いやりを持って接することができるようにするため、コミュニケーション（情報共有）を深めるとともに、市民・当事者の方々と協働により各種の啓発・広報活動及び様々な機会を活用した幅広い教育活動等の取組みを進めます。

6.1.1. 市民の取組み

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

6.1.2. 事業者の取組み

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

6.1.3. 行政の取組み

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

第4次岸和田市地域福祉計画・地域福祉活動推進計画の取組み

【取り組みの枠組み】

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

【ビジョン実現に向けた施策の展開】

3. 多様な人や組織が連携し互いに支えあえるしくみづくり

（1）市民にわかりやすい情報発信・提供

～福祉を身近に感じる広報・啓発～

①多様な媒体や機会の活用

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

②様々な地域情報の発信強化

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

③情報アクセス等のバリアフリー化の推進

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

6.2. 実現に向けての基本的な考え方

交通まちづくりアクションプラン〔バリアフリー基本構想編〕の基本理念「人にやさしく ふれあいがあり 安心して移動できる 地域輝くまちづくり」の実現に向けては、「市民」、「事業者（公共交通事業者、道路管理者等）」、「行政」の三者がそれぞれの役割を踏まえ、お互いに密接な連携を図り、協働によるバリアフリーのまちづくりに取り組むことが重要です。

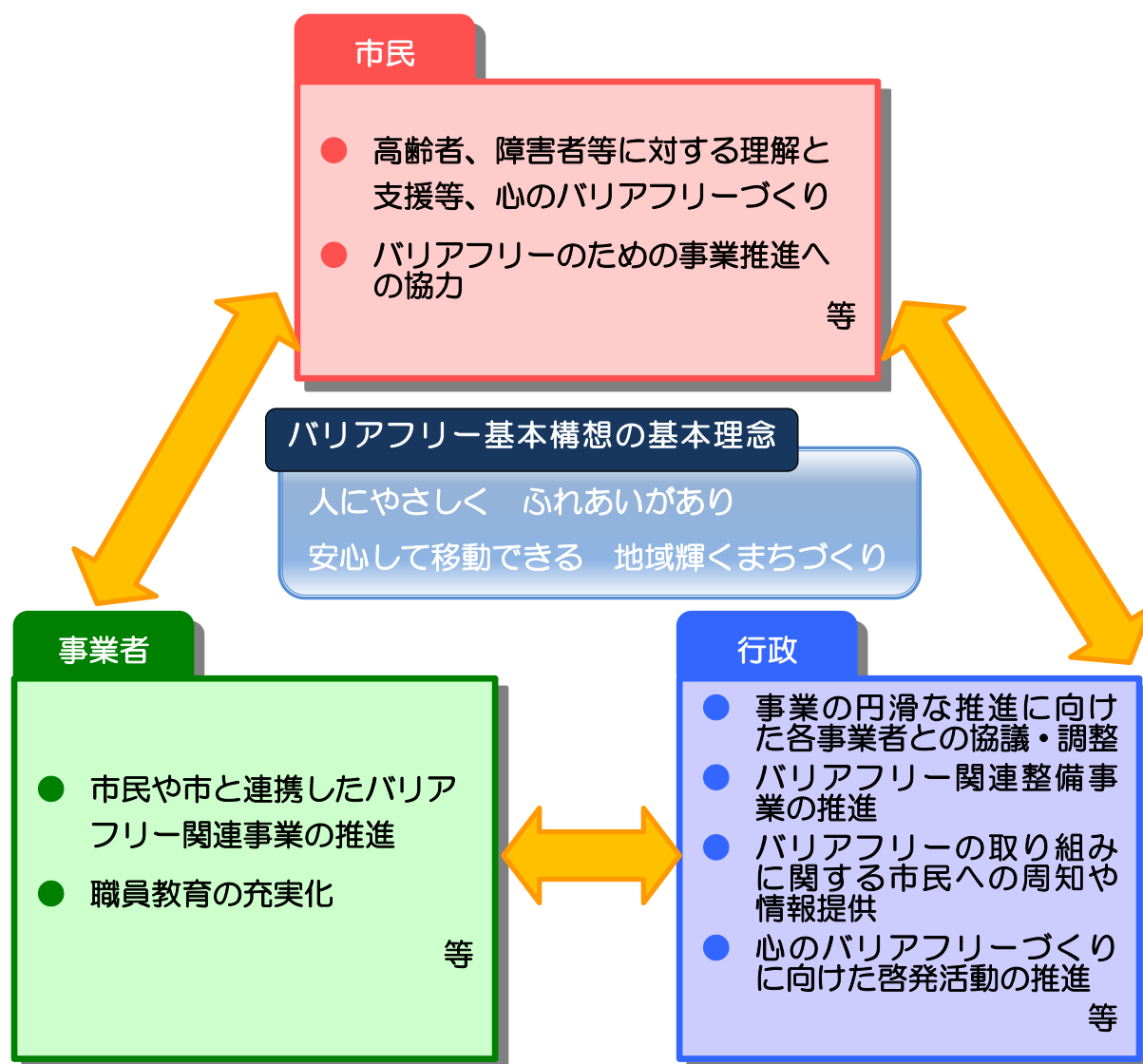


図 6-1 バリアフリー基本構想実現のための役割分担

6.3. PDCA サイクル（スパイラルアップ）による施策の推進

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

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

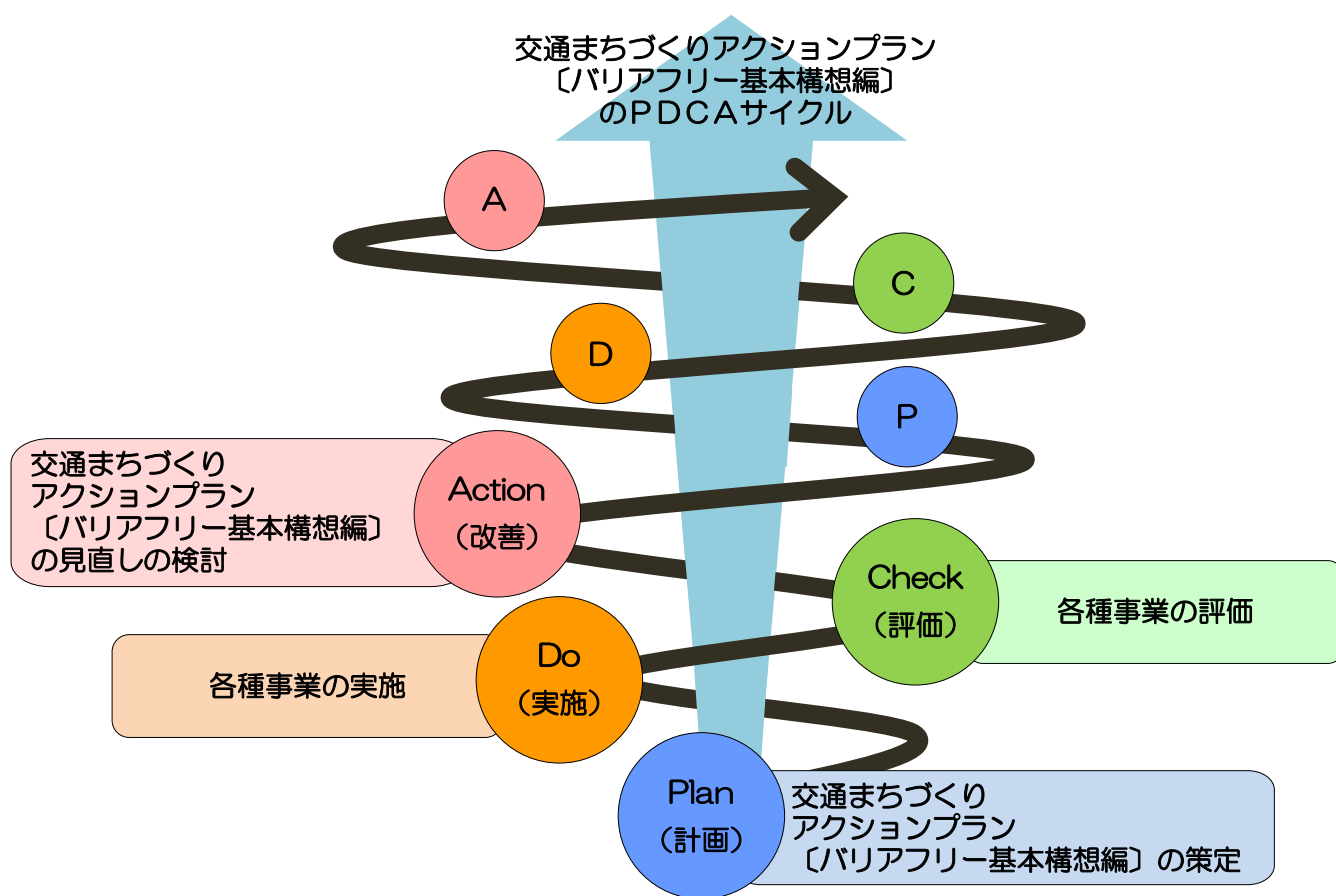


図 6-2 PDCAサイクルによる施策の推進・評価

參考資料

1. バリアフリー基本構想編策定の体制・経緯

1.1 策定体制・経緯

岸和田市交通まちづくりアクションプラン〔バリアフリー基本構想編〕は、「岸和田市地域公共交通協議会」及び「岸和田市地域公共交通協議会バリアフリー基本構想分科会」における協議・検討を行い策定しました。

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

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



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

1.2 JR 阪和線東岸和田駅周辺地区 現地点検ワークショップ開催結果

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

(1) 開催概要

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

(2) 点検箇所

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



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



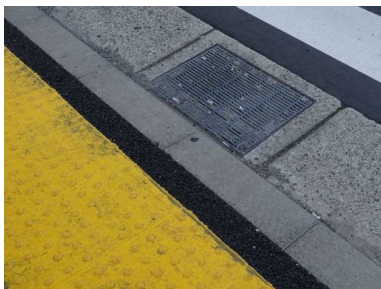
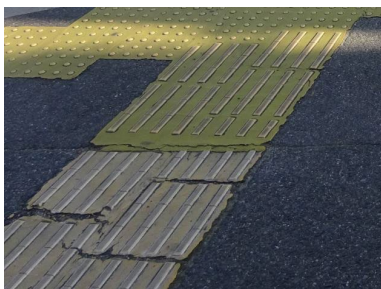
図 1-2 現地点検ワークショップの様子

(3) 開催結果

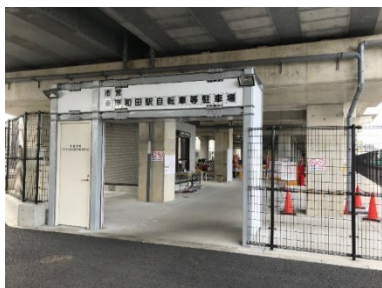
現地点検ワークショップ（JR 阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見					
班	箇所		意見・指摘事項		方策の提案
1 班	JR 東岸和田駅	券売機	音声案内が無いので、点字の位置が分からない。		点字案内板の設置位置について、各駅で統一する。
1 班	JR 東岸和田駅	路線図・料金表	運賃表が見づらい。		IC 化の推進。
1 班	JR 東岸和田駅	時刻表	色のコントラストが悪く、見づらい（背景と文字が同系色である）。		コントラストを変えるなど、色分けを工夫する。
1 班	JR 東岸和田駅	改札口	IC カード利用では、障害者割引が利用できない。	—	—
1 班	JR 東岸和田駅	改札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

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

現地点検ワークショップ（ＪＲ阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見				
班	箇所		意見・指摘事項	方策の提案
1 班	JR 東岸和田駅	エレベーター	ピクトグラム、通り抜け型の説明図の意味がわからない。	高齢者等に知らせる工夫をする。
1 班	JR 東岸和田駅	エスカレーター	エスカレーターの音声案内が他の案内と重なってしまい聞き取りにくい。（とくに改札階）	音声案内の内容によって、音量、音質を変更する。
1 班	東岸和田駅東停車場線（歩道）	バス停	バス停の案内表示（行先）が分かりにくい。行先表示が駅側にしかなく、バスを待つ側からは見えない。	どこから見ても行先が分かりやすいよう工夫する。
2 班	横断歩道 1（信号機）	青信号時間	時間が短く（30 秒）、車いすや杖使用者はギリギリではないか。	信号の残り時間が分かる表示をする。
2 班	横断歩道 1（信号機）	音声	音声案内の方向を区別することが難しい。	・方向別の音声案内のルールを周知する。 ・方向によってスピーカーの位置を離す。

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

現地点検ワークショップ（ＪＲ阪和線東岸和田駅周辺地区）でのご意見					
班	箇所		意見・指摘事項		方策の提案
2 班	区間２ （主要地 方道大阪 和泉泉南 線）	勾配	民地とのすり つけ部、乗り入 れ部が多く、勾 配がきつく歩 きにくい。		—
2 班	区間２ （主要地 方道大阪 和泉泉南 線）	その他	歩道の縁石が 段差になって 残っている。		—
2 班	区間２ （主要地 方道大阪 和泉泉南 線）	その他	集水桝の縁が へこんでおり、 車いすの車輪 が空回りして しまう。		—
2 班	区間３ （市道土 生町 34 号線）	勾配	車いすでは、小 さな勾配でも 流されてしま う。	—	歩道部分の整備
2 班	区間４ （市道阪 和線附属 街路 3 号 線）	その他	夜間の照明は、 明るさの確保 ができてい るか。	—	—

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

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

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

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

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

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

その上で、現地で指摘された課題及びバリアフリーに関する意見や意向等について意見交換いただき、バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方をご提案いただきました。

(1) 開催概要

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

(2) 点検箇所

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

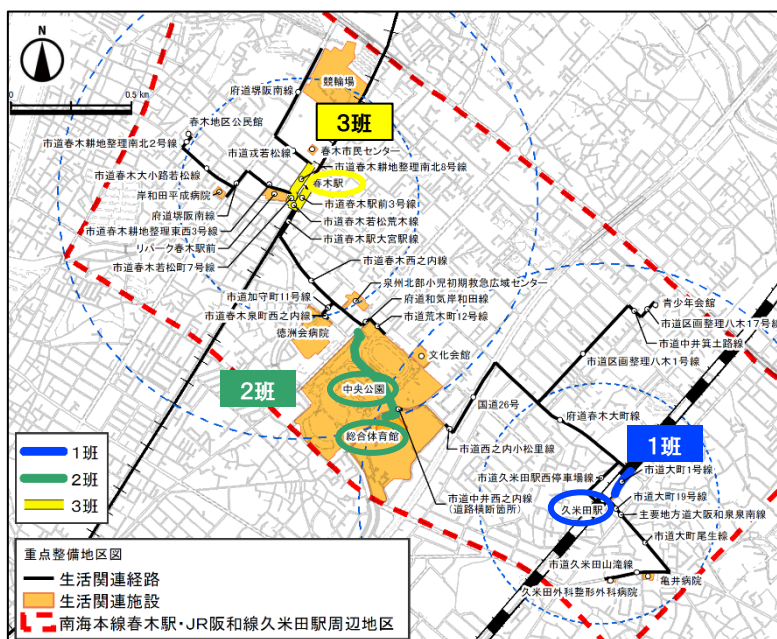


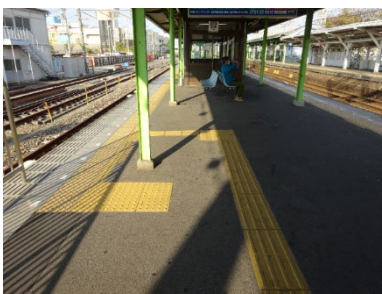
図 1-3 南海本線春木駅・ＪＲ阪和線久米田駅周辺地区現地点検ワークショップ 点検ルート



図 1-4 現地点検ワークショップの様子

(3) 開催結果

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見 ～バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方～				
箇所	バリアフリー化に向けた課題		利用者等の視点	バリアフリー化整備の 課題改善に向けた考え方
旅客 施設	駅舎内に雨が かかる箇所 がある		- すべりやすくなる - 乗り場によって は濡れてしま う	雨の侵入を防ぐ
	- 改札、歩道と の差が10 cm 以上ある - 段差を示すた めの黄色い テープに剥 がれ・傷みが ある			段差をすりつけで対応
	駅構内の表示 などで文字 が小さい		読みづらい	
	電光表示やス ポット照明 が無い箇所 がある		視力が弱い人 や、注意力が上 に向かない場 合は、読めな い、気づかない	掲示を電光又はスポッ ト照明で見やすく
	エレベーター内 の表示の意 味が分かり にくい		この先どこに行 くのか分か りにくい	具体的に日本語で説明 する（階数表示ではな く、「ホーム」「こ線 橋」などと具体的に表 示する）

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見 ～バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方～				
箇所	バリアフリー化に向けた課題		利用者等の視点	バリアフリー化整備の 課題改善に向けた考え方
旅客 施設	外から見たとき駅の名前の表示無し			駅名を駅舎に大きく表示する
	ホームに内方線付誘導ブロックがあるが、ホームの中央には誘導ブロックが無い		- ホーム端を歩くことになる - ホーム中央を歩く際の点字誘導が無い	ホーム内の経路と点字ブロック配置の考え方
	電車の行先表示板が無い	—	管理者：駅の優先順位に応じて、対応予定	
歩道、 園路、 通路	誘導ブロックが無く動線が分かりにくい箇所がある		視覚障害者：誘導ブロックが必要	誘導ブロックの設置
	交差点や横断歩道の前に誘導ブロックが無い箇所がある		高齢者・肢体不自由者・ベビーカー：誘導ブロックがあると通りづらい	現状に応じて誘導ブロックの設置内容を検討する
	マンホールの周囲などで路面に凹凸が発生している		- 段差は無いほうがよい - 転落、転倒の可能性があり危ない	- 路面の整備（再舗装） - 水路の柵を途切れなく設置 - 危険な状態であることを明示する。 - 優先順位をつけて補修する

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見 ～バリアフリー化整備の課題改善に向けた考え方～				
箇所	バリアフリー化に向けた課題		利用者等の視点	バリアフリー化整備の 課題改善に向けた考え方
歩道、 園路、 通路	歩道と車道等の境界に柵がない箇所がある			
	勾配の大きな箇所がある		勾配は小さいほうが良い	迂回路を検討する
	公園内園路で、自転車やランナーと衝突する恐れがある		公園内園路では、自転車の通行を禁止してほしい	注意喚起の看板の設置を検討する（ルールを周知する）
	- 点字が欠けている箇所がある - 全ての視覚障害者が点字を読めるわけではない - 音声誘導が無い・少ない		視覚障害者：情報が得られない、足りない場合がある	- 点字表示の補修を行う - 音声案内を検討する
	街灯が少ない又は高い位置にあり暗い箇所がある		防犯上不安がある	
全般		—		目が見える人と見えない人とのバリアフリー表示のあり方に注意が必要だと思う

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見
～その他の現地で指摘された課題及びバリアフリーに関する意見や意向～

班	箇所	意見・指摘事項
1 班	JR久米田駅	●券売機の下が使いにくい ●通路の幅が 115 cmで少し狭い。行き違いできない ●改札、歩道との差が 10 cm以上ある ●段差を示すための黄色いテープに剥がれ・傷みがある ●雨の日にホームが濡れていると滑りやすい ●通路の点字ブロック雨が入ると滑る ●掲示板（モニター）字が小さい。分かりにくい ●階段の段鼻が金属で滑りやすい ●和歌山方面ホームは、エレベータを出ても屋根が無く、雨で濡れる ●案内板を電光掲示にしてほしい ●行先案内がこ線橋に無い ●エレベータの表示「1」「2」「3」意味が分からない ●エレベータの室内が狭い ●和歌山方面へのホームへのスロープ 勾配がきつい ●天王寺方面ホーム かまぼこ状の傾斜が急すぎる ●外から見たとき駅の名前の表示無し
	市道大町1号線	●歩道に誘導ブロックが無い ●歩道に街灯が無い ●水路に柵の途切れている箇所あり ●タクシーが止まって乗降等が混むと歩きづらい ●歩道の切り下げ口（山手側）が段差がきつい ●歩道の路面がでこぼこしている
2 班	中央公園	●誘導ブロックが無く動線が分かりにくい。交差点や横断歩道の前にブロックが無い ●マンホールの周囲、根上がりで路面が盛り上がりたりへこんだりしている ●横断歩道から体育館へ向かう箇所、勾配が強い ●視覚障害者の方が点字を読めるとは限らない。点字が欠けていた ●音による誘導が無く視覚障害者の方には方向が分からない ●自転車やランナーとの衝突の恐れがある ●街灯が少ない。高い位置にあり暗い
3 班	南海春木駅	●待合所横を車いす通行困難（なんば方面） ●和歌山側ホーム段鼻表示なし ●誘導ブロックが3番線へ誘導（なんば方面） ●駅構内のイスの方向 ●ホーム上屋高が低いところあり（和歌山方面） ●ホームへ向かう階段にぐらぐらする鉄板（和歌山方面） ●券売機の蹴込み2台ともOK（良い所） ●運賃看板の字が小さい ●トイレ内の数が少ない（和歌山方面） ●ホーム中央に上屋の柱。車いす利用者にとって不便かもしれない（和歌山方面） ●国基準に合っている、感覚的に危険に思うところがある

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・JR阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見 ～その他の現地で指摘された課題及びバリアフリーに関する意見や意向～		
班	箇所	意見・指摘事項
後日 意見	南海春木駅	●階段手すりへの点字シールは、一部劣化により欠損していた ●階段の段鼻は、踏面と同一の素材で溝を3つ切って黄色に着色したもので、経年により脱色気味であった ●床の仕上げ、階段の踏面の仕上げは、やや滑り易く感じた。吸水性が不明なため、雨天時はどうなのだろうか？ ●通路の明るさは、国基準を満たしているのかもしれないが、消光下では暗く感じた ●券売機周りの表示の字が小さく、密に表示されていた ●勾配区間の識別は、同系色であり、目立つものではなかった ●床の仕上げは、一か所ガタつく鉄板のところがあつた ●傾斜路の勾配は、1/12 以下ないしは 1/20 以下を満たしていると思われるが、きつく感じられた
	踏切	●久米田駅から続く山手側歩道は有効幅員が 2.5m 近くあり、駅周辺部など通行量が多い歩道の 3.5m に満たないものの線路側歩行空間（1.0m）もあるので円滑に通行できるものと考えるが、踏切内の歩行者通路の有効幅員が 2.0m 前後なので、電車の通過後、踏切が上がって一斉に通行される時などは自転車もあり、線路内で混雑して危険。踏切内を安全に通行できる空間整備を願いたい（久米田駅西側の整備により乗降客が西側に分散し、歩行者・自転車の踏切利用者が減少するのなら現状でも仕方ないが）
	歩道全般	●歩道はマウンドアップではなくフラットがありがたい。さらに、車道とは柵で仕切られている状態が好ましい。ただし、フラットにすると自転車が入りやすくなる恐れがある ●歩道と並行して設置されている側溝には、縦断的に蓋掛けをしてもらいたい
	南海春木駅周辺道路	●構造上は問題ないように感じた。ただし、競輪場開催時だと、あの幅員では配慮の必要な方は厳しいだろうと感じた。また、上り駅舎店舗付近に有料駐輪スペースが設置されており、歩行空間の真ん中にあり、視覚障害者にはバリアとなろう ●春木駅～市民センター間は、誘導ブロックの敷設は必要ないのだろうか？ ●市街地整備課 HP に掲載されている「春木駅周辺まちづくり基本構想」P44 に示されている将来の道路形態については、市道春木駅大宮駅線の拡幅が、市道春木西之内線へ繋がる途中で止まっている。令和2年度第1回バリアフリー基本構想分科会資料において、両市道は春木駅から「中央公園等」への生活関連経路として挙げられている。また、通学路交通安全プログラムの対策箇所に指定される予定である。以上より、市道春木駅大宮駅線の拡幅は市道春木西之内線まで延長することにより、歩行空間の連続性が確保され安全面が向上すると考えられるため、引き続き段階的なみちづくりを続けていくことが重要である

現地点検ワークショップ（南海本線春木駅・ＪＲ阪和線久米田駅周辺地区）でのご意見
～その他の現地で指摘された課題及びバリアフリーに関する意見や意向～

班	箇所	意見・指摘事項
後日 意見	ＪＲ久米田駅 周辺道路	●市街地整備課 HP に掲載されている「久米田駅東西アクセス改善基本構想」P23 に示されている将来の道路形態については、東側アクセス道路（生活関連経路 市道大町 19 号線）の歩道が府道大阪和泉南線の手前で途切れている。令和 2 年度第 1 回バリアフリー基本構想分科会資料において、東側アクセス道路は久米田駅から「久米田病院等」への生活関連経路（市道大町 19 号線）として挙げられている。以上より、東側アクセス道路を同府道まで拡幅することで歩行空間の連続性が確保され、安全面が向上すると考えられるため、引き続き段階的なみちづくりを続けていくことが重要である ●市街地整備課 HP に掲載されている「久米田駅東西アクセス改善基本構想」P23 に示されている将来の道路形態については、西側アクセス道路へ路線バス等が乗り入れできない仕様になっている。令和 2 年度第 1 回バリアフリー基本構想分科会資料において、西側アクセス道路は久米田駅から「中央公園等」への生活関連経路（久米田駅西停車場北線）として挙げられている。また、安全な待合空間の確保、鉄道からバスへの乗継ぎ利便性の向上、障害者用の駐車スペースといった交通結節機能の向上による外出機会の創出が重要である。以上より西側アクセス道路において、路線バス等のバス停を設置できるような駅前広場の拡大をすることで安全な待合空間が確保され、安全面が向上すると考えられるため、引き続き段階的なみちづくりを続けていくことが重要である

1.4 南海本線岸和田駅周辺地区現地点検ワークショップ開催結果

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

その上で、現地で指摘された課題及びバリアフリーに関する意見や意向等について意見交換いただき、整備の基本指針を確認いただきました。

(1) 開催概要

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

(2) 点検箇所

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

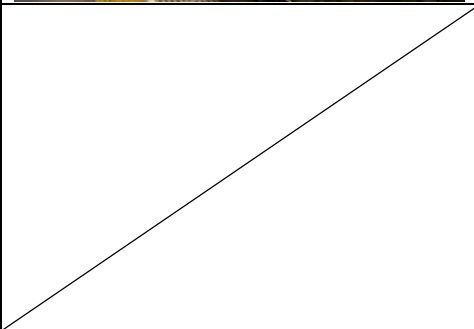


図 1-5 南海本線岸和田地区現地点検ワークショップ 点検ルート



図 1-6 現地点検ワークショップの様子

(3) 開催結果

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見		
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点	課題に対する配慮
旅客施設	・ホーム上で、電光 掲示板が柱に隠れて 見えない、または見 つけにくい	 エレベーターやエス カレーター、階段の前 の設置を行う（ホーム の前・真ん中・後に設 置する）
	・遅延等の情報が音 声案内だけで、目で 見て分かる方法がな い	 ・施設改良
	・改札前コンコース が暗い	 ・施設改良
	・中央改札前コンコ ースは、ポールによ り通れるところが制 限されている	 —
	・エレベーターが狭 い	 ・施設改良

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見			
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点		課題に対する配慮
公園	・入口の段差が 2cm がある ・一部出入口に急な勾配がある ・見取り図（案内図）がない		・勾配の調整が困難であれば、見取り図（案内板）に、バリアフリー情報を掲載する
	・土又は自然色舗装の検討		・自然色舗装、土ともに長所短所があるため、検討が必要
	・木陰が少ない ・ベンチが少ない		—
	・グレーチングが粗目の箇所がある		・用途や通行量を考慮し、修繕を実施する

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見			
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点		課題に対する配慮
歩道、園 路、通路	・規制（自転車歩行者専用）はあるが、車両の通行が多い		・マナー向上を図る（商店街の協力）
	・経路上に開口部がある		・用途や通行量を考慮し、修繕を実施する
	・横断防止柵がうまく設置されており、乱横断の防止になっている ・横断防止柵により歩道が狭くなっている		—
	・案内板が劣化している		・駅前の案内板の劣化を改善する

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見			
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点		課題に対する配慮
歩道、園路、通路	・連続した誘導ブロックがない		・誘導経路に誘導ブロックの整備が一部できていないが、誘導経路の選定も合わせて検討した方が良い
	・誘導ブロックの位置が統一されていない		・ルールを決める、周知する
	・誘導ブロックの色が舗装と同色になっている		・適合基準と地元の想いのバランスを大事に、整備を行う必要がある
	・お城周辺整備により、誘導ブロックがないが、検討が必要ではないか		・適合基準と地元の想いのバランスを大事に、整備を行う必要がある
	・公園内園路で、自転車やスケートボードと衝突する恐れがある		・何らかの対策が必要

現地点検ワークショップ（南海本線岸和田駅周辺地区）でのご意見			
箇所	バリアフリー化に向けた課題 ・望ましい整備が行われていた点		課題に対する配慮
全般	・最寄りの観光施設への案内表示がない・少ない ・観光案内所、案内表示（看板、パネル）、パンフレットラックなどが散在している ・施設へ誘導する看板がない		・観光案内を目立つよう分かりやすく設置する ・防護柵のプレートを観光案内サインに活用する ・市外から訪問する方への、まち歩き観光ルートのバリアフリーを検証する ・本町の町並み、まちづくりの館など周知の工夫
	・まちづくりを支援するバリアフリーの整備により、まちづくりの貢献につながる		・経路の選定は、費用対効果と整備費も含め検討 ・施設への誘導経路の再考（車両の通行が多いところを避ける） ・「歩きたくなる道」として、歩車分離幹線道路の整備、商店街や細街路を選定できないか等を検討

2. バリアフリー基本構想に関連する各種計画の概要

2.1 大阪府の計画

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

第 11 次大阪府交通安全計画	
策定年	令和 3（2021）年
計画期間	令和 3（2021）年度～令和 7（2025）年度
バリアフリーに関する 内容（抜粋）	道路交通の安全についての対策 今後の道路交通安全対策を考える視点 （１）高齢者及び子供の安全確保 加齢による身体機能の変化に関わりなく、高齢者が安心して交通社会に参加することを可能にするため、多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づいて、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図るとともに、高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策を進めていく必要がある。さらに、運転免許返納後の高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策についても、関係機関と連携して推進していくことが重要となる。 講じようとする施策 （１）道路交通環境の整備 ①生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 ア 生活道路における交通安全対策の推進 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心に音響式信号機、歩行者等支援情報システム（Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号時間の延長を可能とするもの（以下「高度化 PICS（Pedestrian Information and Communication Systems）」という。）を含む。）、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進する。 ウ 高齢者、障がい者等の安全に資する歩行空間等の整備 （ア） 高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置、バリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、自転車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障がい者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器の LED 化、道路標識の高輝度化等を推進する。 また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備の推進等、安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。 特に、バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等を、生活関連経路を構成する道路を中心に連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。 さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等を適切に案内する。

第 11 次大阪府交通安全計画

(イ) 高齢者、障がい者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

④交通安全施設等整備事業の推進

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において、人優先の考えのもと、「ゾーン 30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通安全対策を推進する。少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車通行空間の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

⑥歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障がい者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を推進し、誰もが安心してスムーズに移動できる、ユニバーサルデザイン化による歩行空間の整備を積極的に推進する。

⑧自転車通行空間整備

イ 自転車等の駐車対策の推進

(イ) 駅周辺における自転車駐車対策

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

鉄道交通の安全

講じようとする施策

(1) 鉄道交通環境の整備

ア 鉄道施設等の安全性の向上

駅施設等について、高齢者・視覚障がい者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障がい者等の転落事故を防止するため、内方線付き点状ブロックや新技術等を活用した転落防止策を推進する。

踏切道の安全

講じようとする施策

(1) 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

大阪府無電柱化推進計画	
策定年	平成 30（2018）年 3 月
計画期間	平成 30（2018）年度～令和 9（2027）年度
バリアフリーに関する 内容（抜粋）	4. 優先的に取り組む箇所の考え方 無電柱化の目的を達成するため、効率的に推進する必要があることから、無電柱化を図るべき箇所のうち、今後 10 か年で優先的に取り組む箇所の考え方をとりまとめるとともに、当面 3 か年で府管理道路約 15 k mにおいて事業着手（事業中含む）し、重点的に整備を進めていく。 4. 2 安全で快適な歩行空間の確保 高齢者や障がい者などを含む不特定多数の人たちが利用する施設周辺の道路においては、安全かつ円滑な通行を確保することが重要であるため、市町村が定めるバリアフリー基本構想に基づく重点整備地区内を対象とする。また、歩道がなく路肩が狭小で交通量の多い道路などで歩行者の安全を確保するため、市町村と連携し、地域住民や関係事業者の理解と協力が得られた区間において無電柱化を検討する。 ●バリアフリー基本構想に基づく重点整備地区内の道路 ・特定道路、生活関連経路 ●歩道のない道路（路肩幅員 0.5m 以下） ・バス路線や通学路で交通量の多い区間

2.2 岸和田市の計画

第4次岸和田市地域福祉計画・地域福祉活動推進計画	
策定年	平成29（2017）年3月
計画期間	平成29（2017）年度から令和3（2021）年度までの5年間
基本理念・テーマ	■基本理念 1. 人権の尊重 2. 自治型地域福祉の推進 3. 増進型の地域福祉の展開 4. とともに生きる社会の実現 ■テーマ オール岸和田でつくる つながりと支えあいのまち
バリアフリーに関する 内容（抜粋）	3 多様な人や組織が連携し互いに支えあえるしくみづくり （1）市民にわかりやすい情報発信・提供 ～福祉を身近に感じる広報・啓発～ ②様々な地域情報の発信強化 地域や団体の多様な活動に加え、地域のバリアフリーに関する取り組み状況についても情報の収集・整理・提供を行う等、地域情報を広く発信していきます。 ③情報アクセス等のバリアフリー化の推進 障害のある人や外国人等も含めて、誰もが地域や福祉に関する情報を得られるように、情報アクセスに関するバリアフリー化を進めます。

第5次岸和田市障害者計画 第6期岸和田市障害福祉計画・第2期岸和田市障害児福祉計画	
策定年	令和3（2021）年3月
計画期間	第5次障害者計画は、令和3（2021）年度から令和8（2026）年度までの6年間 第6期障害福祉計画・第2期障害児福祉計画は、令和3（2021）年度から令和5（2023）年度までの3年間
基本理念	だれもが尊厳を持ち 自立を支えあい ともに生きる社会
バリアフリーに関する 内容（抜粋）	基本目標Ⅰ ともに生き、支えあう地域社会を実現する 1. 障害に対する理解の促進 1) 障害や障害のある人に関する理解の普及・啓発 2) 福祉教育・人権教育の推進 3. 安心・安全対策の推進 1) 防災対策の推進 ①避難体制づくりの推進 ・避難所施設のバリアフリー化やトイレ整備を推進します。 - また、福祉避難所ガイドラインに基づき、さらなる福祉避難所の指定に向けた関係機関との調整を推進します。 4. 情報提供・コミュニケーション支援の充実 1) 情報提供体制の充実 ①情報のバリアフリー化の推進 ・障害のある人が必要とする福祉サービスに関する情報や、余暇活動に関する情報について、広報紙やインターネット、テレビ・ラジオ等様々な媒体を活用して周知を推進します。 ・情報提供は、障害のある人だけでなく、高齢者、外国人等にも配慮して、できるだけわかりやすい表現を用いるよう進めます。また拡大文字の使用、点字版や音声版の作成、外国語表記などにも努めていきます。 ・障害者用トイレの存在が外からみてわかる「トイレOKシール」の普及を通して「街角トイレ運動」を推進します。 ②地域における情報提供の推進 ・障害福祉サービスや介護保険制度、新たなサービスの詳細等について、公民館や集会場での情報提供の促進とともに、要請に応じて出前講座の実施を推進します。 ・パソコン講習会の継続により、コミュニケーション及び情報収集の手段としてのパソコン利用の周知・拡大を図ります。 2) コミュニケーションの支援の充実 ・聴覚に障害のある人の社会参加や余暇活動を支援するため、手話通訳者や要約筆記者の派遣を推進します。 ・福祉関連窓口などにおいて、手話通訳者の配置や、職員への手話研修に努めます。 ・手話通訳者（奉仕員）や要約筆記者の養成研修や現任研修を継続します。

第5次岸和田市障害者計画

第6期岸和田市障害福祉計画・第2期岸和田市障害児福祉計画

バリアフリーに関する
内容（抜粋）

基本目標Ⅳ 生きがいを持ち、活力のある生活を送る

2. 社会参加・余暇活動の促進

2) 文化・スポーツ・レクリエーション活動の促進

④施設のバリアフリー化

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

基本目標Ⅴ いつまでも住み慣れたまちで暮らせる地域生活基盤をつくる

3. 人にやさしいまちづくりの推進

1) 利用しやすい快適な都市基盤づくり

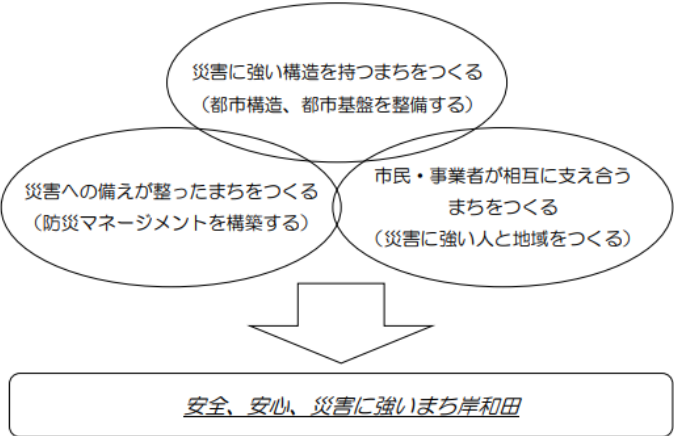
①都市施設の整備の推進

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

②交通環境の整備の推進

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

岸和田市高齢者福祉計画 第8期介護保険事業計画	
策定年	令和3（2021）年3月
計画期間	令和3（2021）年度～令和5（2023）年度
基本理念	① 高齢者の自立支援と重度化・重症化予防 ② 地域共生社会の実現 ③ 介護保険制度の持続可能性の確保と高齢者の尊厳の保持
バリアフリーに関する 内容（抜粋）	3. 安全、安心、快適に暮らせる住まいとまちづくり （1）住まいとまちづくりに関する施策の推進 ②バリアフリー化の促進 ・高齢者が住み慣れた地域で安全・安心に生活を送ることができるよう、住宅や生活環境にのバリアフリー化を引き続き推進します。 ・また、高齢者が安心してまちに出かけられるよう、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」及び「大阪府福祉のまちづくり条例」等に基づき、高齢者に配慮したまちづくりを推進します。

岸和田市地域防災計画	
策定年	令和 2（2020）年 7 月
基本理念	
バリアフリーに関する 内容（抜粋）	総則編 施策の大綱 3. 市民・事業者が相互に支え合うまち 災害による被害を最小限にとどめるためには、公助に加え、自分の命は自分で守る「自助」と、共に助け合い地域を守る「共助」による防災活動を推進し、社会全体で地域防災力の向上に努めていく必要がある。 市民及び事業者は、自助、共助の理念のもと、平常時から、地域の連帯感を育むコミュニティ活動の活性化や、ボランティア等と連携したバリアフリーのまちづくりを推進し、災害時においても、市民及び事業者が相互に助け合い、支え合って、「自分たちのまちは、自分たちで守る」という風土の醸成を図る。このため、防災意識の啓発や自主防災組織の育成に努め、市民や事業者の防災に対する自主的な取り組みを促進する。 災害予防対策編 避難収容体制の整備 2. ⑤要配慮者に配慮した施設整備等 市は、要配慮者が利用しやすいように、指定避難所に指定された施設のバリアフリー化に努めるとともに、要配慮者を保護するために、第二次避難所として福祉避難所の指定を進める。また、福祉関係者等の協力も得ながら、指定避難所における介護・ケア等の支援活動を充実させるため、府と連携し必要な人員を確保する。 （多人数の避難に供する施設の管理者の対応） ・高齢者、障がい者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）、大阪府福祉のまちづくり条例ほか、要配慮者の権利擁護・配慮に関する各種法令等に基づき、さまざまな障がい特性への対応方法や配慮事項を踏まえたきめ細かな施設の整備・改善に努める。 ・施設内に福祉仕様のトイレを設置するよう努める。 （市の対応） ・施設管理者の協力を得て、避難所において支障なく移動できるルート（仮設スロープの準備等）を確保するなど、要配慮者の避難生活に支障のないよう配慮する。 ・施設管理者の協力を得て、府とともに、日常生活用具等、備品の整備や管理体制を整える。

3. 心のバリアフリーに関連する取組み

3.1 国の取組み

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

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

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

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

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

資料：平成 30 年版 障害者白書

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

3.2 大阪府の取組み

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

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

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

4. 用語集（五十音順）

IoT（アイオーティー）

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

アクセス・イグレス

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

移動円滑化

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

迂回率

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

AI（エーアイ）

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

駅端末交通手段分担率

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

岸和田市総合戦略

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

岸和田市都市計画マスタープラン

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

岸和田市の公共交通のあり方に関する提言書

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

岸和田市まちづくりビジョン（岸和田市総合計画）

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

近畿圏パーソントリップ調査

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

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

広域緊急交通路

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

広聴箱

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

交通系 IC カード

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

交通結節点

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

交通政策基本法

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

交通バリアフリー法

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

コーホート要因法

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

高齢化率

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

サービス圏域

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

自転車等放置禁止区域

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

少子高齢化

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

スマートシティ

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

代表交通手段

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



地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律

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

都市計画道路

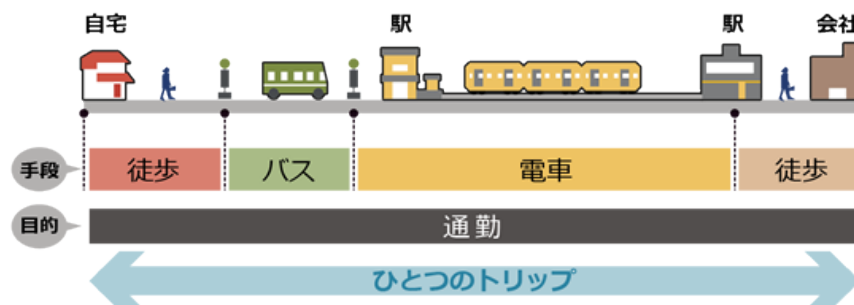
都市の骨格を形成し、安心して快適な都市生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画法に基づいて都市計画決定された道路である。

土地区画整理事業

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

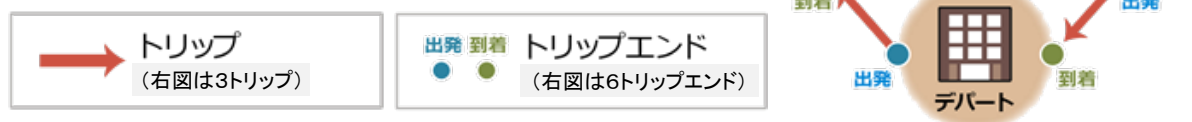
トリップ

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



トリップエンド

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



ハートビル法

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

発生集中量

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

ボトルネック踏切

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

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

モビリティ

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

ユニバーサルデザイン

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

ローズバス（地域巡回ローズバス）

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



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

令和4(2022)年3月

岸和田市