

1 調査名称：泉大津市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：泉大津市

3 調査圏域：泉大津市全域

4 調査期間：令和元年度～令和2年度

5 調査概要：

泉大津市は、南北に約3km、東西に約4kmとコンパクトで平坦な地形にあり、鉄道は南海本線及びJR阪和線が南北方向に接続し、また、道路は阪神高速4号湾岸線及び堺泉北有料道路があり、交通の利便性は高く、また、地域公共交通として、鉄道が接続されていないエリアを結ぶように民間バスと地域の福祉バスが運行しており、今後、それらの特徴を活かした交通体系の再編が必要である。

臨海部において、新たに交流機能の強化や産業立地の誘導に向けた整備を行うことを泉大津市都市計画マスタープランにおいて位置づけており、それらの整備に向けて、臨海部に立地する事業者などの実態に応じた、有効な交通体系を確立する必要がある。また、地域公共交通は、市全域が網羅されていないことや、徒歩や自転車の利用が多いという本市の特徴に応じた最適な交通体系を検討する必要がある。一方、南海本線北助松駅がある市域の北部地域は、住宅団地や学校等が複数立地しており、通勤通学の時間帯を中心に、周辺道路において、歩行者、自転車、自動車で非常に混雑している箇所があることから、地域一体の交通環境の改善が必要となっている。

以上のことから、市全域に関する総合的な交通戦略の策定を行うものである。

I 調査概要

1 調査名称：泉大津市都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

はじめに

- (1) 都市交通を取り巻く全国的な動向
- (2) 背景と目的
- (3) 泉大津市総合交通戦略の位置付け

1. 本市の現状

- 1.1 地勢
- 1.2 人口特性
- 1.3 土地利用
- 1.4 交通
- 1.5 財政状況

2. 交通に関する意識・ニーズ

- 2.1 市民アンケート
- 2.2 臨海部事業所アンケート

3. 上位・関連計画

- 3.1 本市の計画
- 3.2 広域的な計画

4. 交通課題の整理

5. 基本理念と基本方針

- 5.1 総合交通戦略の基本理念
- 5.2 基本方針

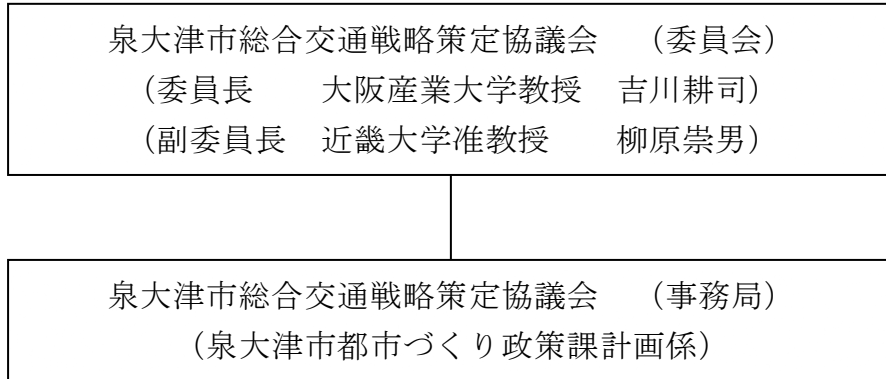
6. 取組みの方向性・施策と重点施策

- 6.1 取組みの方向性と施策
- 6.2 重点施策

参考資料

- ・市民アンケート報告書
- ・臨海部事業所における従業員の通勤実態に関するアンケート報告書

3 調査体制



4 委員会名簿等：

	所属	役職等	
委員長	大阪産業大学デザイン工学部環境理工学科	教授	吉川 耕司
副委員長	近畿大学理工学部社会環境工学科	准教授	柳原 崇男
委員	泉大津市総合政策部	次長	中山 秀人
委員	泉大津市総合政策部政策推進課	課長	東山 博文
委員	泉大津市総合政策部地域経済課	課長	吉野 久絵
委員	泉大津市健康福祉部福祉政策課	課長	寒 久美
委員	泉大津市健康福祉部高齢介護課	課長	向井 由佳子
委員	泉大津市都市政策部参事兼土木課	課長	小柴 正行

II 調査成果

1 調査目的

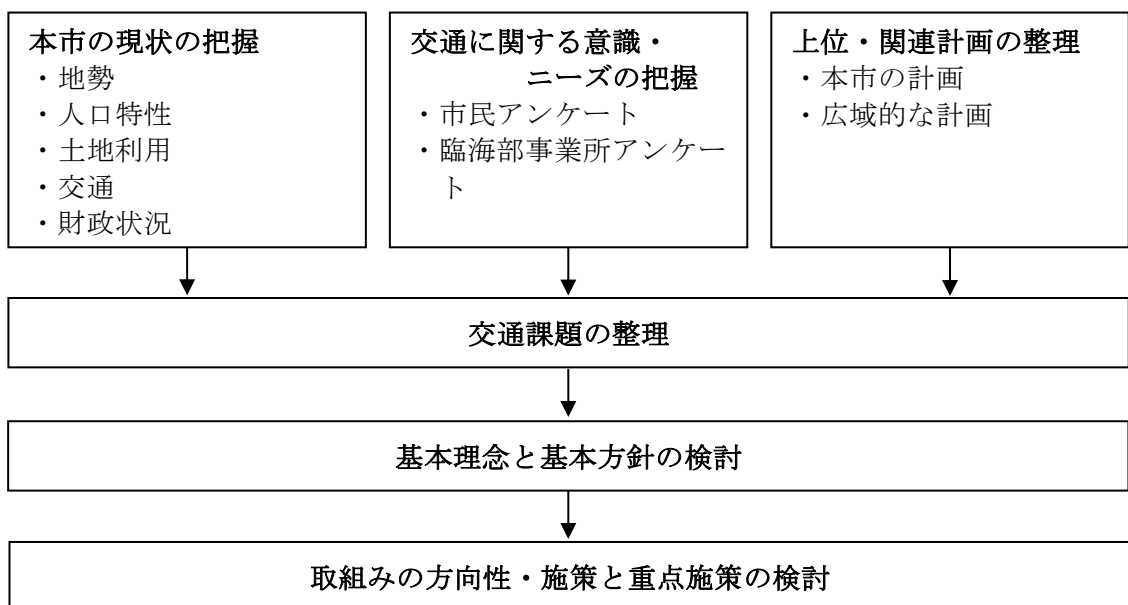
我が国は、人口減少、超高齢社会の到来、厳しい財政的状況など、これまでに経験したことのない社会を迎えており、今後の都市づくりにおける方向性は、都市機能を集約し、公共交通ネットワークでその集約拠点を連携させる「集約都市構造」が求められている。

また、世界の多くの都市では、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組みが進められており、我が国においても「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成をめざす、ウォークブルなまちづくりの推進が求められている。

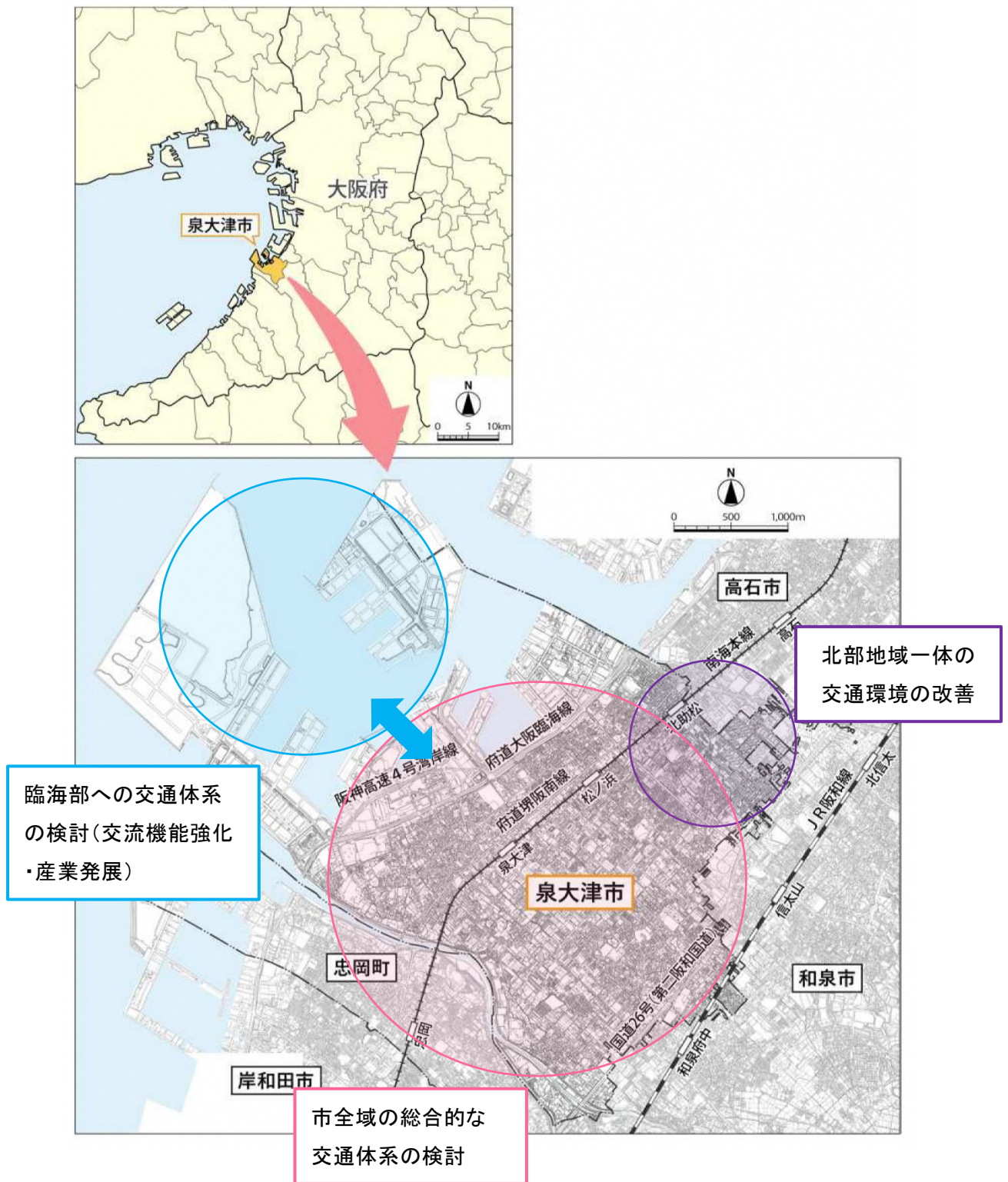
本市では、平成17年をピークに人口減少に転じ、少子高齢化が進んでおり、今後は更なる人口減少、高齢化の進行が懸念されており、また、本市は、南北に約3km、東西に約4kmとコンパクトかつほぼ平坦な地形であり、市内での移動の交通手段は、約7割が徒歩・自転車である。こうした中、「泉大津市総合計画」や「泉大津市都市計画マスタープラン」等において、まちのコンパクトさを活かし、歩行者・自転車に優しい都市づくりを進め、持続可能で誰もが暮らしやすい都市をめざす方向性が示されている。

そこで、それらの実現に向けて、交通体系に関する方針を示し、重点的に取組む施策の実施プログラムを取りまとめ、今後の本市における交通に関する指針となる泉大津市総合交通戦略を策定するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



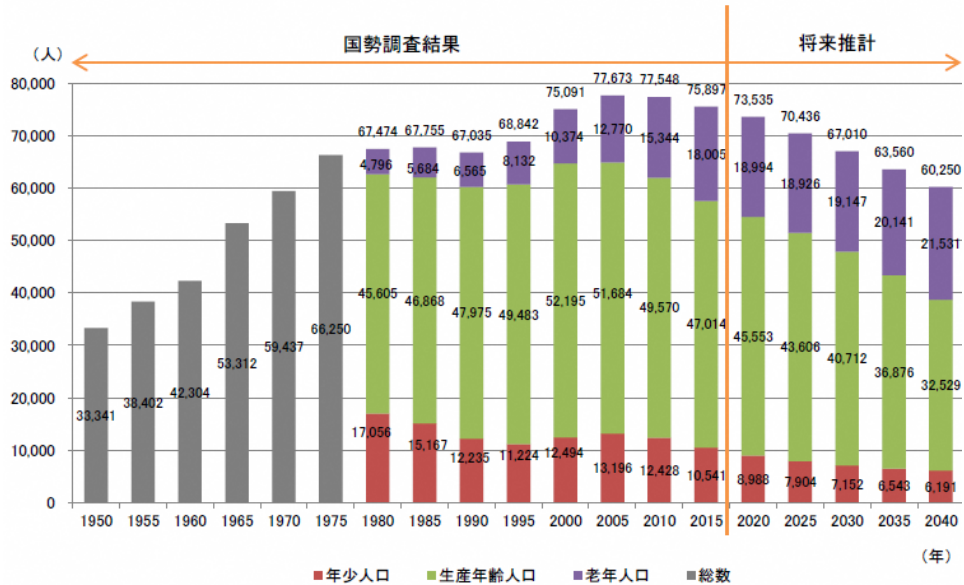
4 調査成果

泉大津市総合交通戦略概要版（令和元年度実施業務）

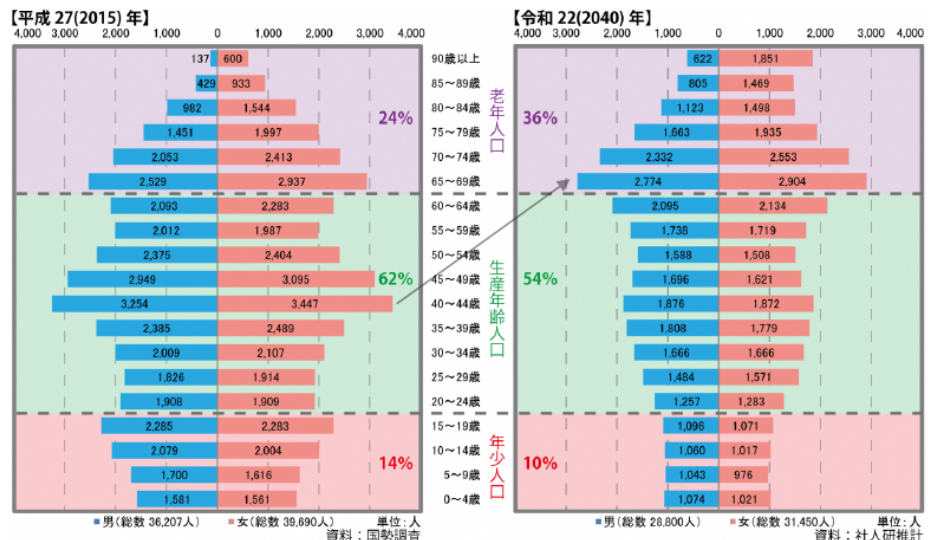
1. 本市の現況（特徴を抜粋）

◆人口特性

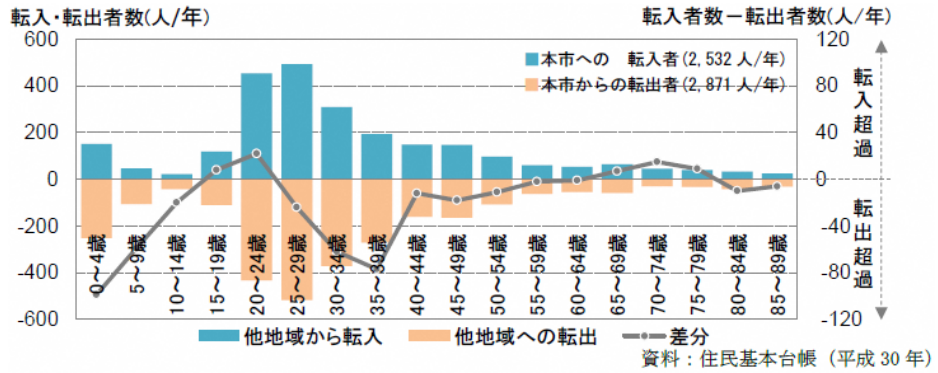
- 人口推移：平成 17 年の 77,673 人をピークに減少に転じ、平成 27 年では 75,897 人で、将来人口推計によれば、人口は減少を続け、令和 22 年には、総人口が 60,250 人となる見込み。
- 人口構造の推移：一般的な人口構造と比較し 10～19 歳の世代と、その親世代の 40～49 歳が多い。
- 人口の転入・転出状況：転出が転入を上回る転出超過であり、子育て世代である 30～39 歳とその子ども世代である 14 歳以下までが特に転出超過である。



【図 年齢3区分別人口の推移】



【図 人口構造】



【図 年齢階層別転入・転出状況】

◆土地利用

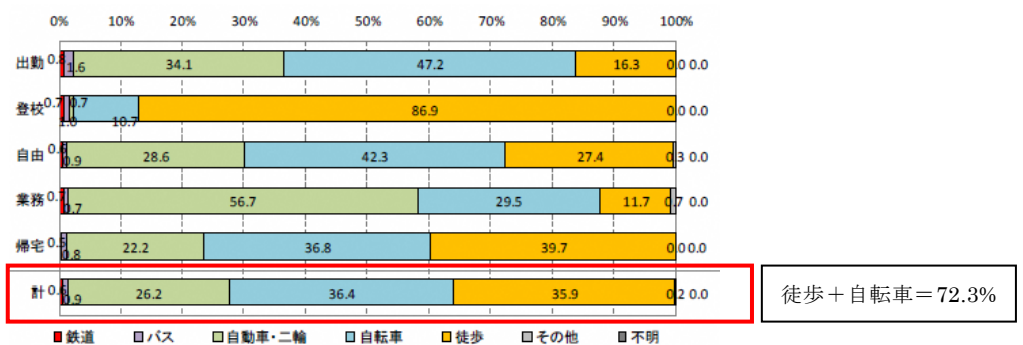
○用途地域の状況：市南部～中心部及び臨海部は、準工業地域等の工業系用途地域、市北東部及び南海本線西側は、住居系用地地域、ほか鉄道駅周辺では商業地域・近隣商業地域の指定。



【図 用途地域図】

◆交通

○移動実態：市内の移動交通手段は、徒歩と自転車を合わせ7割以上を占める。



【図 目的別交通手段構成】

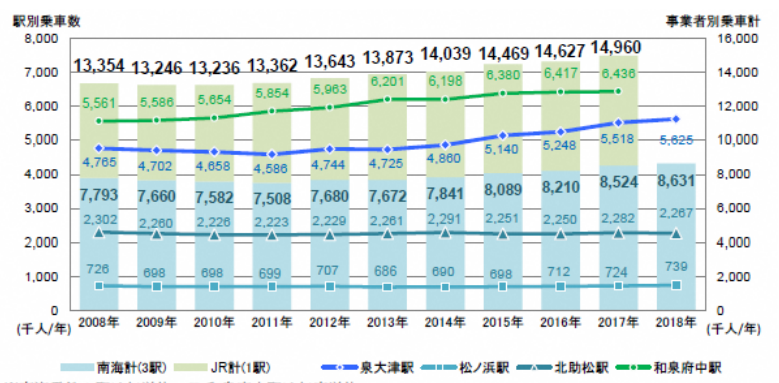
◆公共交通（ネットワークと公共交通、鉄道利用者数推移）

鉄道駅勢圏は徒歩（半径 800m）で市域の約 4 割、自転車（半径 1,500m）で市の内陸部がほぼ全域含まれる。

鉄道駅の利用者数は増加傾向である。路線バスは、南海バスが南海本線泉大津駅と JR 阪和線と泉府中駅を結ぶ 1 ルートのみが運行している。臨海部への公共交通アクセスはなく、各事業者による送迎バスが運行している。



【図 公共交通ネットワークと駅勢圏】



※南海電鉄 3 駅は年単位、JR 和泉府中駅は年度単位
資料：南海電鉄 3 駅は泉大津市統計書、JR 和泉府中駅は泉大津市統計書

【図 駅別利用者数推移】

2. 交通に関する意識・ニーズ（特徴を抜粋）

◆市民アンケート

- 目的：市民の日常的な移動や移動手段に関する状況、交通への考え方や意見を把握すること。
- 方法：無作為抽出 2,026 世帯、アンケート調査票を郵送にて配布し、郵送にて回収。
若年層の回答を補うために、Web アンケート（314 人を対象）も併せて実施。
- 期間：令和元年 10 月 21 日（月）～11 月 8 日（金） 概ね 3 週間
- 回収状況：38.6%
- 主な意見
 - 外出状況：・週 1 日以上の外出は全体で 9 割以上であり、75 歳以上でも 8 割を超える。
・週 1 日以上の外出における交通手段は、徒歩、自転車とともに 6 割を超え最も多く、次いで自家用車（自分で運転）が 5 割を超えており、公共交通では、鉄道が 3 割で、路線バス、福祉バス、タクシーはいずれも 1 割未満。
 - 歩行環境：・近所（自宅から徒歩 10～15 分圏内）の歩行環境について、近所にお店、公共施設、駅・バス停などがあるとした人が 7 割以上。
・歩いて移動する際の妨げがあるとした人が北助松駅周辺の上條小学校区で約 3 割と最も多い。
 - 健康づくり：全体の約 3 割の人が健康づくりの取り組みを行っておらず、特に 40～50 歳代で 4 割を超えている。一方で 65 歳以上では約 2 割と他の世代と比べて低い。
 - 公共交通：最寄りの鉄道駅が、自宅から徒歩 10 分以内にある人は 5 割、20 分以内だと 9 割を超える。
 - その他交通：回答者における福祉バスの利用対象者は 34.3%、利用している人は 2.8%で、利用者は利用対象者の 1 割に満たない。
 - 臨海部：あまり行かないと回答した人が 7 割弱。

◆臨海部事業所アンケート

- 目的：臨海部に立地する事業所の通勤交通の実態と課題、自動車通勤に対する考え方、将来的な送迎バスの共同運行に対する利用の可能性などを把握すること。
- 方法：臨海部に立地する事業所 137 事業所
- 期間：令和元年 10 月 21 日（月）～11 月 8 日（金） 概ね 3 週間
- 回収状況：61.3%（84 事業所）
- 主な意見
 - ・通勤時の交通手段：自動車が 7 割。
 - ・従業員送迎バス運行状況
 - 8 事業所（調査事業所の約 1 割）が運行している。
 - 運行時間帯は 7～9 時台と 16～19 時台が多く、8 時台が 14 往復で最も多い。

- ・ 従業員送迎バス共同運行についての考え方
 - 25 事業所（調査事業所の約 3 割）で利用の意向がある。
 - 現在、従業員送迎バスを運行している 8 事業所中 5 事業所で利用の意向がある。
- ・ マイカー通勤に対する考え方
 - 従業員の自主性に任せている事業所が約 8 割を占める。
 - マイカー通勤削減への関心は低い。

3. 上位・関連計画

以下の表に示す上位・関連計画を整理に、総合交通戦略との整合性を図る。

視点		上位・関連計画
本市の計画	1. 都市全体に関する視点	(1) 第4次泉大津市総合計画 【平成27(2015)年3月】
		(2) 泉大津市まち・ひと・しごと創生総合戦略 【平成27(2015)年10月】
		(3) 泉大津市都市計画マスタープラン 【平成30(2018)年3月】
		(4) 泉大津市立地適正化計画 【令和2(2020)年3月】
	2. 道路整備に関する視点	(1) 泉大津市内における道路整備方針 【平成27(2015)年11月】
		(2) 道路のバリアフリー整備計画 【平成28年(2016)年】
	3. 福祉・健康に関する視点	(1) 第4次泉大津市地域福祉計画・第3次泉大津市地域福祉活動計画 【平成30年(2018)年3月】
		(2) 第2次健康泉大津21計画 【平成27年(2015)年3月】
	4. その他の視点	(1) 泉大津市緑の基本計画 【令和元年(2019)年6月】
		(2) 泉大津市第2次環境基本計画 【平成24年(2012)年3月】
		(3) 市民会館等跡地活用基本計画 【令和2年(2020)年3月】
	その他の計画	広域的な視点
(2) 大阪府 南部大阪都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (南部大阪都市計画区域マスタープラン) 【平成28年(2016)年3月】		
(3) 大阪府 自転車通行空間10ヶ年計画(案) 【平成31年(2019)年3月】		
(4) 大阪府 自転車活性推進計画 【令和元年(2019)年12月】		

4. 交通課題の整理

1. 本市の現況、2. 交通にかかる意識・ニーズから抽出される「本市の交通についての現状・問題点」と、3. 上位・関連計画から抽出される「本市の交通に求められる方向性」の両面より、課題を抽出する。

課題①	便利で快適に移動できる環境の整備
課題②	安全で安心に移動できる環境の整備
課題③	中心拠点や地域拠点へのアクセス向上とにぎわい環境の整備
課題④	臨海部のにぎわい環境の整備とアクセス向上

5. 基本理念と基本方針の検討

◆基本理念

交通課題を解決し、本市のコンパクトさをより身近に感じられるまちをめざすために、本戦略における基本理念を、上位計画である総合計画においてまちの将来像として示している「なんでも近い」、都市計画マスタープランにおいて都市づくりの理念として示されている「快適」な状態の考え方などから、基本理念を以下のとおり定める。

まちを整え「なんでも近い」をより身近に ～自ら動きたくなる 快適なおづのまち

◆基本方針

基本理念を実現するために求められる交通に関する3つの視点「便利・快適」、「安全・安心」、「にぎわい・活力」に着目し、基本方針を以下のとおり定める。

基本方針1. 便利で快適な移動を支える交通環境づくり

市域がほぼ平坦でコンパクトという特徴を活かした、徒歩や自転車を中心とする便利で快適な交通環境の実現

基本方針2. 安全で安心な移動を支える交通環境づくり

あらゆる世代の誰もが安全で安心に外出できる交通環境の実現

基本方針3. まちのにぎわいや地域の活力を支える交通環境づくり

本市の魅力向上に資するまちのにぎわいの創出や地域の活力を維持・向上するための交通環境の実現

6. 取組みの方向性・施策と重点施策の検討

それぞれの基本方針に対し、本戦略における取組みの方向性・施策と重点施策について、令和2年度において、引き続きの検討を行う。その中で、現時点で課題となっている、「北助松駅周辺の交通対策・にぎわい空間整備の検討」及び「臨海部へのアクセス強化の検討」について、詳細の検討を進めることとする。