

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～令和3年

5 調査概要：

本市では、少子高齢化に伴い平成17(2005)年をピークに人口減少に転じており、今後は更なる人口減少、高齢化の進行が懸念されています。また、市域は、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ることから、市内の移動にかかる交通手段の約7割が徒歩・自転車となっています。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ます。

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、重点的に取り組む施策の実施プログラムをとりまとめ、今後の本市における交通施策の指針となる泉大津市総合交通戦略（以下、「本戦略」という。）を「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき策定するものです。

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. 本市の現況

- 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
- 1.6 まとめ

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 本戦略の基本理念
- 5.2 基本方針

6. 取組みの方向性と個別施策及び重点施策

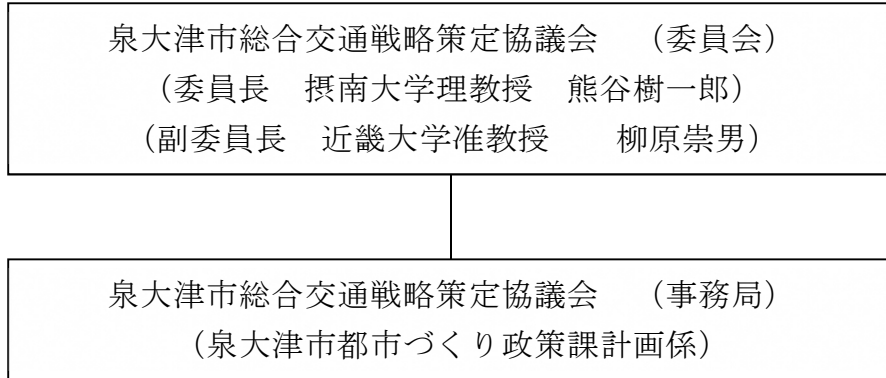
- 6.1 取組みの方向性と個別施策
- 6.2 重点施策の設定

7. 施策の実施プログラム

8. 計画の進捗管理

- 8.1 戦略目標
- 8.2 進捗管理
- 8.3 管理体制

3 調査体制



4 委員会名簿等：

泉大津市総合交通戦略策定協議会委員名簿

関係機関	役職	氏名
学識経験者	摂南大学理工学部教授	熊谷 樹一郎
学識経験者	近畿大学理工学部准教授	柳原 崇男
関係行政機関	国土交通省近畿地方整備局建政部都市整備課長	大塚 賢太
関係行政機関	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局総務企画部門首席運輸企画専門官	中西 克之
関係行政機関	国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局輸送部門首席運輸企画専門官	河原 正明
関係行政機関	大阪港湾局泉州港湾・海岸部事業推進課長	戸田 雅文
関係行政機関	大阪府鳳土木事務所参事兼地域支援・企画課長	山下 奉文
関係行政機関	泉大津警察署交通課長	飯坂 敏彦
交通事業者(鉄道)	南海電気鉄道株式会社鉄道営業本部えきまち計画推進部課長	小出 泰弘
交通事業者(バス)	南海バス株式会社企画部課長	中田 幸宏
交通事業者(タクシー)	一般社団法人大阪タクシー協会 大阪第一交通株式会社 代表取締役	芝辻 徹
市民団体	自治会連合会	榎本 稔

市関係部局	市長公室長	中山 秀人
市関係部局	政策推進部政策推進課長	大内 圭介
市関係部局	政策推進部地域経済課長	吉野 久絵
市関係部局	保険福祉部福祉政策課長	濱辺 晋一郎
市関係部局	保険福祉部高齢介護課長	森口 孝彦
市関係部局	都市政策部長	山野 真範
市関係部局	都市政策部参事兼土木課長	小柴 正行

II 調査成果

1 調査目的

人口減少、超高齢社会の到来、地球環境問題の深刻化、経済成長の停滞、厳しい財政的状況等、これまでに経験したことのない社会状況を迎えている我が国では、今後の都市づくりにおける方向性として、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有機的に連携させる「集約型都市構造」が求められています。

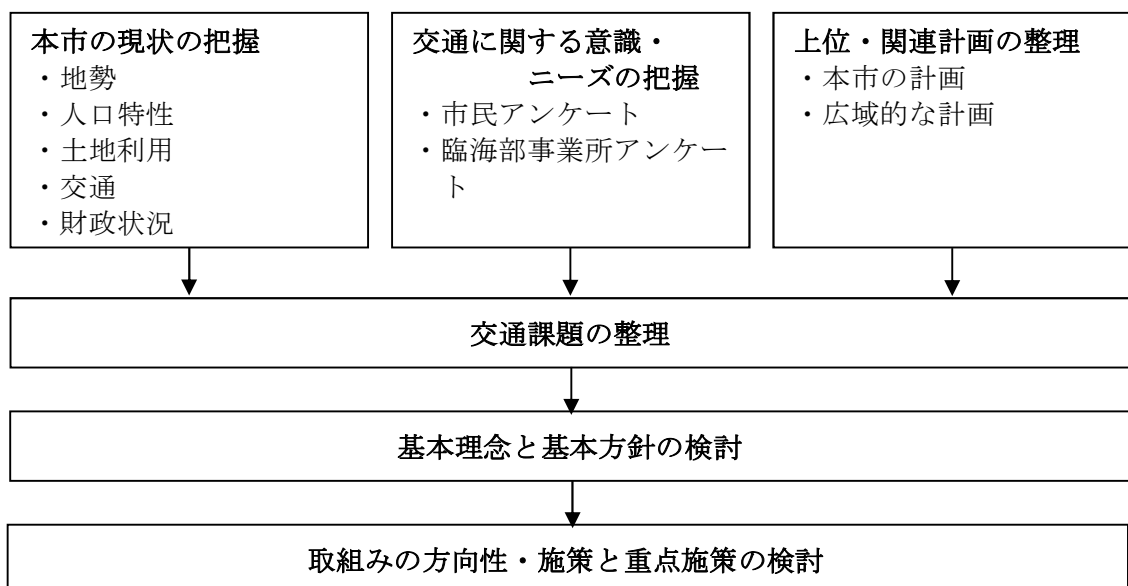
また、世界の多くの都市では、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り広げられる場へと改変する取組みが進められています。これらの取組みは、地域消費や投資の拡大、健康寿命の延伸等、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につながるものとされています。わが国においても、今後、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成をめざす、ウォーカブルなまちづくりの推進が求められています。

本市では、少子高齢化に伴い平成 17(2005)年をピークに人口減少に転じており、今後は更なる人口減少、高齢化の進行が懸念されています。また、市域は、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ることから、市内の移動にかかる交通手段の約 7 割が徒歩・自転車となっています。

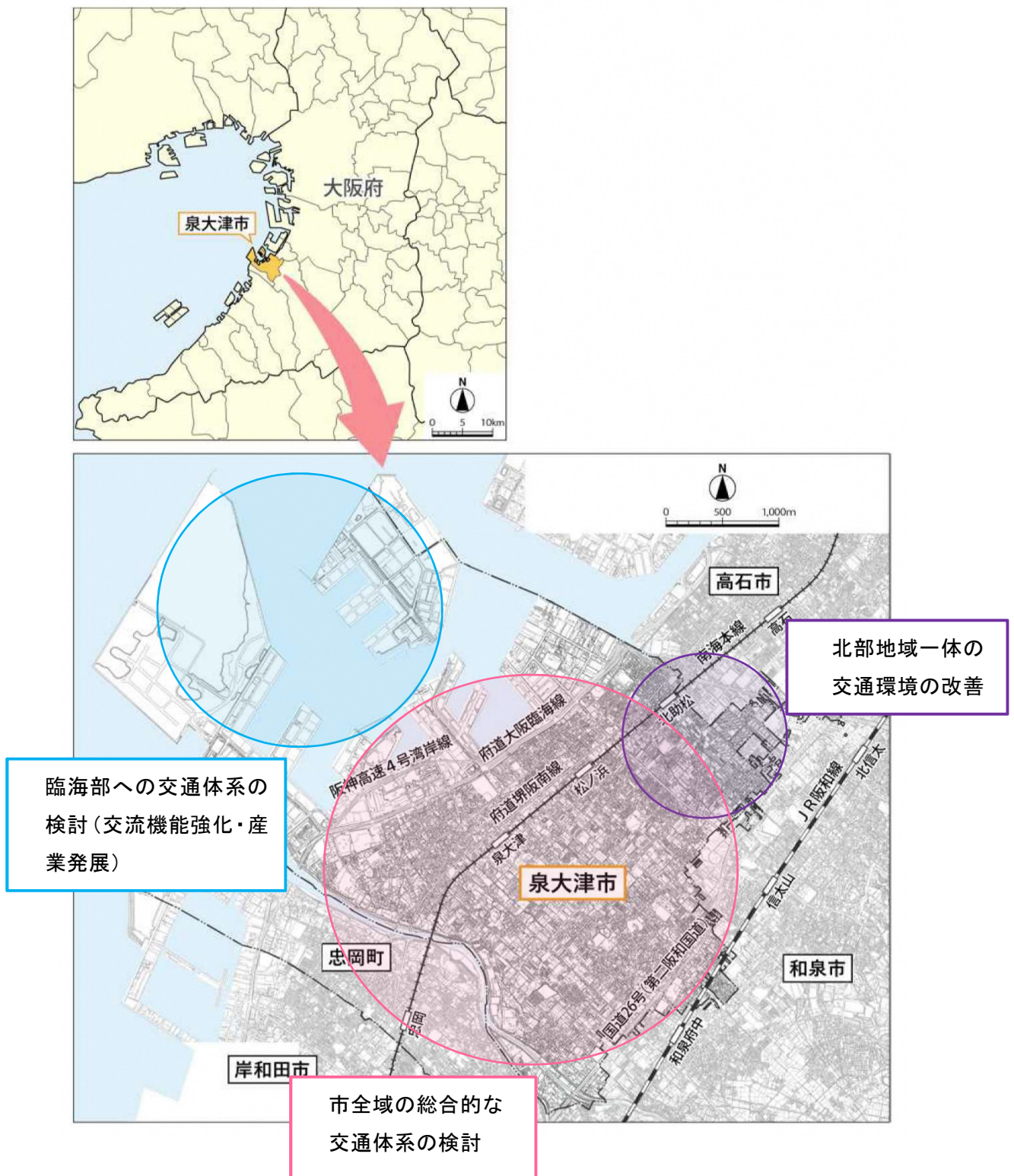
こうした中、「第 4 次泉大津市総合計画 後期基本計画(令和 2(2020)年 3 月)」「泉大津市都市計画マスタープラン(平成 30(2018)年)」「泉大津市立地適正化計画(令和 2(2020)年 3 月)」等において、まちのコンパクトさを活かし、歩行者・自転車に優しい都市づくりを進め、持続可能で誰もが暮らしやすい都市をめざす方向性が示されています。

そこで、本市では持続可能な都市経営をめざし、今後も安全安心で快適に暮らせる環境のために、最適な交通体系づくりに関する方針を示すとともに、重点的に取り組む施策等を実施プログラムとしてとりまとめ、今後の本市における交通施策の指針とするため、「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき、「泉大津市総合交通戦略」を策定します。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

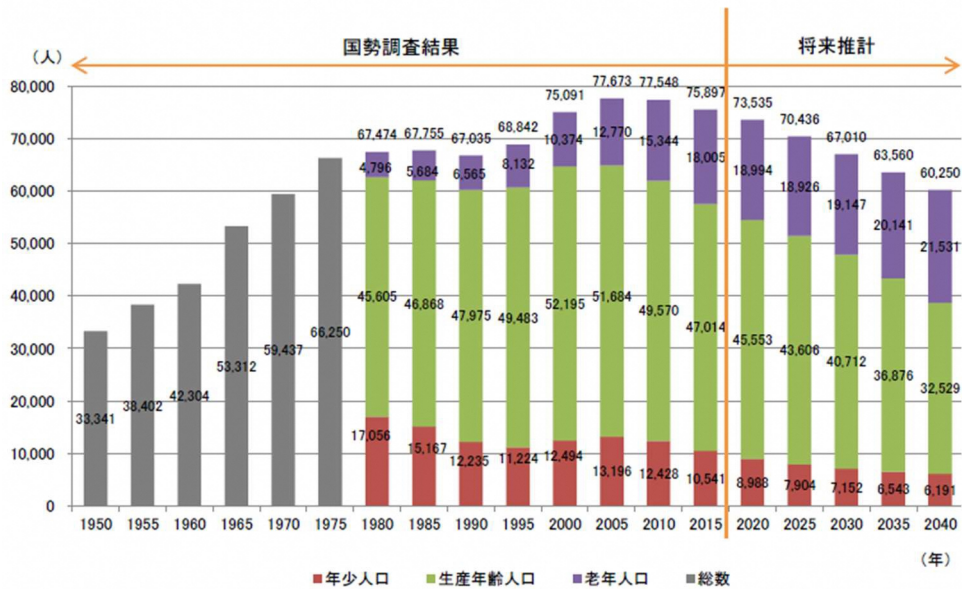
1. 本市の現況 (特徴を抜粋)

◆人口特性

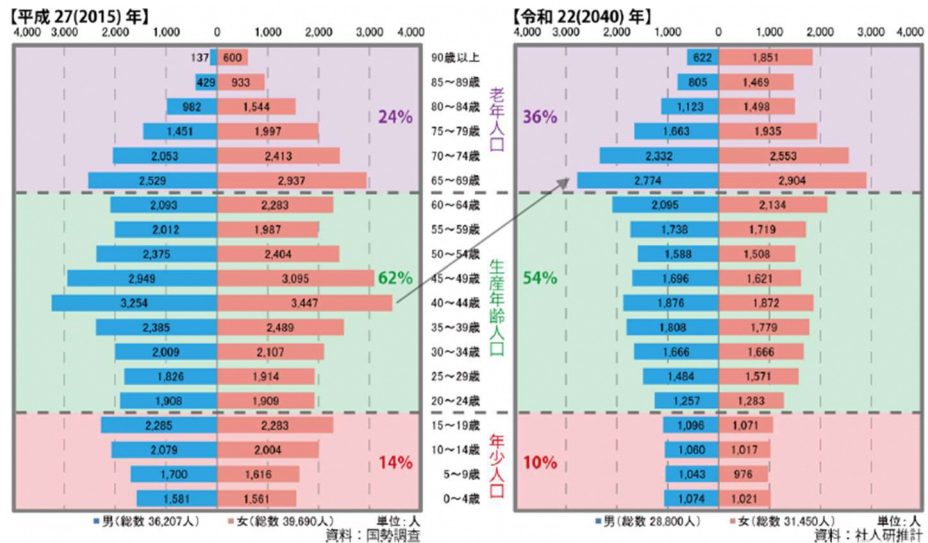
○人口推移：平成 17 年の 77,673 人をピークに減少に転じ、平成 27 年では 75,897 人で、将来人口推計によれば、人口は減少を続け、令和 22 年には、総人口が 60,250 人となる見込み。

○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。

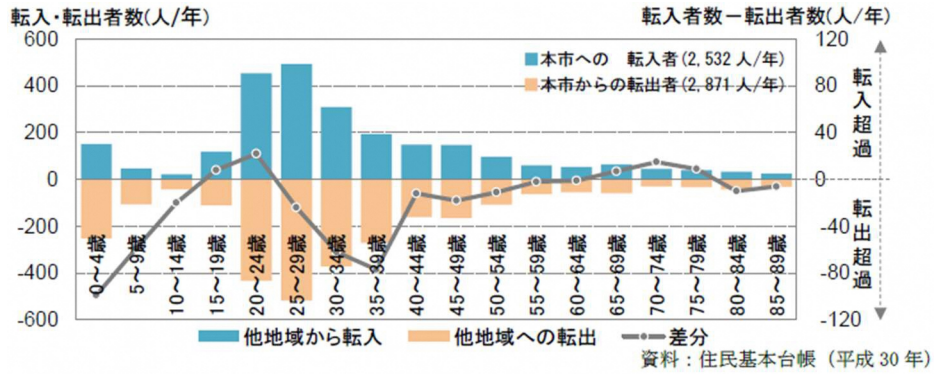
○人口の転入・転出状況：転出が転入を上回る転出超過であり、子育て世代である 30～39 歳とその子ども世代である 14 歳以下までが特に転出超過である。



【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】

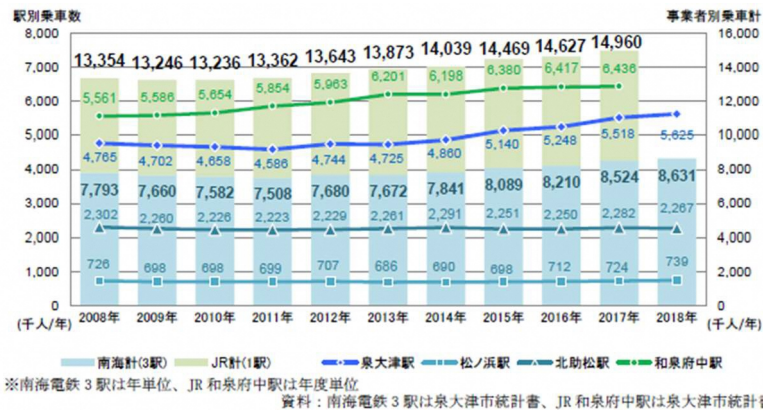
◆公共交通（ネットワークと公共交通、鉄道利用者数推移）

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】



【図 駅別利用者数推移】

2. 交通に関する意識・ニーズ

(1) 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 割と他の世代に比べて低い。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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）

○回収状況：61.3%（84 事業所）

○主な意見

通勤時の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> 自動車が約 7 割。
従業員送迎バス運行状況	<ul style="list-style-type: none"> 8 事業所（調査事業所の約 1 割）が運行。 運行時間帯は、7～9 時台と 16～19 時台で多く、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	<ul style="list-style-type: none"> 25 事業所（調査事業所の約 3 割）で利用の意向がある。 現在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	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の自主性に任せている事業者が約 8 割を占める。 マイカー通勤削減への関心は低い。

3. 交通課題の整理

本市の交通課題①：便利で快適に移動できる環境の充実

本市内陸部では、コンパクトな都市構造をうけて徒歩・自転車での移動が多い現状から、新たな交通手段の導入等を図ることより、徒歩や自転車により移動しやすい環境を整えることの重要度が高いと考えられます。歩行空間・自転車通行空間の充実や、より一層の歩車分離を図る

ための都市計画道路の整備促進等により、徒歩や自転車を中心とした、より便利で快適な移動環境を充実させる必要があります。

本市の交通課題②：安全で安心に移動できる環境の充実

本市内での交通事故は、幹線道路だけでなく生活道路でも多く発生しているほか、自動車および自転車が関係する事故が多くみられます。交通安全に対する意識向上を図るとともに、歩行者や自転車の安全に配慮した道路整備等を進め、誰もが安全で安心に移動できる環境を充実させる必要があります。

本市の交通課題③：中心拠点や地域拠点のにぎわい創出に向けた回遊性向上

本市が中心拠点・地域拠点と定める鉄道駅周辺では、歩行者・自転車・自動車交通が輻輳している箇所があり、安全で快適に回遊できる交通環境の確保が十分ではないと考えられます。にぎわい創出に向け、歩行者・自転車・自動車が共存できる道路空間の形成により、回遊性の向上を図る必要があります。

本市の交通課題④：臨海部の利活用促進に向けたアクセス向上

本市臨海部は、内陸部からの有効な公共交通手段がなく、市民や来街者等にとって利用しやすい環境とはいえません。今後、臨海部の有効活用を図り、産業振興やにぎわいを創出していくためには、本市の交通環境の現状を踏まえ、臨海部への自家用車以外での通勤の利便性向上や、市民会館等跡地との一体的な緑道の再整備等により、臨海部への来訪にかかるアクセス向上を図る必要があります。

3. 基本理念と基本方針

(1) 基本理念

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～

(2) 基本方針

基本方針1. 便利で快適な移動を支える交通環境づくり

市内全域がほぼ平坦でコンパクトという特徴を活かし、徒歩や自転車を中心とした便利で快適な交通環境の実現をめざします。

基本方針2. 安全で安心な移動を支える交通環境づくり

高齢者や子ども等、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をめざします。

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をめざします。

4. 取組みの方向性と個別施策の実施プログラム

(1) 取組の方向性と個別施策

各基本方針について取組みの方向性を定め、方向性ごとに考えられる個別の施策を設定します。方向性ごとに示す施策群を1つのパッケージとして、関係する主体が一体的に取り組み、実施効果を高めていきます。

基本方針1. 便利で快適な移動を支える交通環境づくり

取組みの方向性① 快適な移動環境による回遊性の向上

便利で快適にまちを回遊できる環境を整えるため、ソフト・ハードの両面から歩行環境や自転車走行環境の改善の取組みを推進します。

【施策パッケージ】

個別施策	施策の概要
(1) 鉄道駅周辺における歩行空間の整備	市内の鉄道駅周辺における道路等空間の整備
(2) 自転車通行空間の整備	自転車ネットワーク整備事業に基づく自転車通行空間の整備

取組みの方向性② 交通ネットワークの充実

市内での円滑な移動を支えるため、交通ネットワークの充実を図る取組みを推進します。

【施策パッケージ】

個別施策	施策の概要
(1) 都市計画道路の整備	未整備路線の早期整備と必要に応じた見直しの実施
(2) 臨海部への通勤アクセス向上の検討	臨海部の利活用推進や産業振興に向けた自家用車以外の通勤手段の充実を検討
(3) ふれあいバスの運行	ふれあいバスの運行の継続

取組みの方向性③ 環境にやさしい取組みの推進

快適な都市環境を維持するため、環境負荷を抑制する取組みを推進します。

【施策パッケージ】

個別施策	施策の概要
(1) 地球温暖化対策に寄与する車両や関連設備の普及促進	公用の電動アシスト自転車の利用、電気自動車用充電スタンドの普及促進
(2) 道路灯のLED化	市が管理する道路灯のLEDへの更新

基本方針 2. 安全で安心な移動を支える交通環境づくり

取組みの方向性① 安全・安心に対する意識の醸成

交通事故のない社会をめざして、市民自らの安全・安心に対する意識の醸成を図る取組みを推進します。

【施策パッケージ】

個別施策	施策の概要
(1) 交通安全教室の実施	交通安全のルールとマナーを教育・啓発するための多様な世代（幼児・児童及びその保護者、中学生・高校生、高齢者等）に対する交通安全教室の開催
(2) 身近な交差点の安全性の評価	交差点通知簿と交差点評価マップの作成

取組みの方向性② 安全な通行空間の整備

高齢者や子ども等の交通弱者をはじめとする市民や来街者の安全を確保するため、道路の安全性を高める取組みを推進します。

【施策パッケージ】

個別施策	施策の概要
(1) 歩道のバリアフリー化の推進	道路のバリアフリー整備計画に基づく歩道端部の段差解消及び視覚障害者誘導ブロックの設置
(2) 通学路の安全対策の実施	泉大津市通学路交通安全プログラムに基づく、通学路の定期的な点検
(3) 適切な道路・橋梁の維持	パトロールによる日常点検、定期点検の実施、道路の整備に関するプログラムに基づく道路施設の適確な老朽化・地震対策の実施

取組みの方向性③ 安全な自転車利用環境の整備

自転車を安全に利用できる環境を整えるため、道路空間の整備や安全な利用を支援する取組みを推進します。

【施策パッケージ】

個別施策	施策の概要
(1) 自転車通行空間の整備 【再掲】	自転車ネットワーク整備事業に基づく自転車通行空間の整備
(2) 安全に自転車を利用するための支援	高齢者及び児童の自転車用ヘルメットの購入に対する補助、幼児 2 人同乗用自転車購入費助成金

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

取組みの方向性① 拠点周辺のにぎわい創出に向けた回遊性向上

拠点のにぎわいや拠点へのアクセス利便性の向上を図るため、鉄道駅周辺の基盤整備や安全対策等の取組みを推進します。

【施策パッケージ】

個別施策	施策の概要
(1) 泉大津駅西地区周辺の整備	(都)泉大津駅前通り線を中心とした歩道整備等
(2) 北助松駅周辺の交通対策・にぎわい空間整備の検討	北助松駅周辺の歩行者・自転車・自動車交通の輻輳への対策やにぎわいある駅周辺空間整備の検討
(3) 松ノ浜駅周辺のにぎわい空間整備	(都)松之浜駅前通り線の整備
(4) 和泉府中駅周辺の空間整備の検討	府道富田林泉大津線の穴田交差点における交差点改良事業等
(5) 駅周辺の放置自転車対策の実施	放置自転車等の撤去の周知と放置禁止区域における撤去の徹底

取組みの方向性② 臨海部の利活用促進に向けたアクセス向上

臨海部の利活用促進に向けたアクセス向上を図るため、臨海部で働く人や、市民、来街者が臨海部を身近に感じることのできる取組みを推進します。

【施策パッケージ】

個別施策	施策の概要
(1) 臨海部への通勤アクセス向上の検討【再掲】	臨海部の利活用推進や産業振興に向けた自家用車以外の通勤手段の充実を検討
(2) 臨海部へつながる空間の整備・充実の検討	(都)泉大津駅前通り線等の整備、市民会館跡地から臨海部へつながる緑道の通行環境の改善

(2) 重点施策の設定

個別施策について、本市の交通に求められる方向性が示されている上位・関連計画における取組みの事例や重点的に取組む施策等との整合性を勘案し、計画期間の早期において重点的に取組むべき施策を抽出します。

第4次泉大津市総合計画後期基本計画における「ねらい」と「取組の事例」

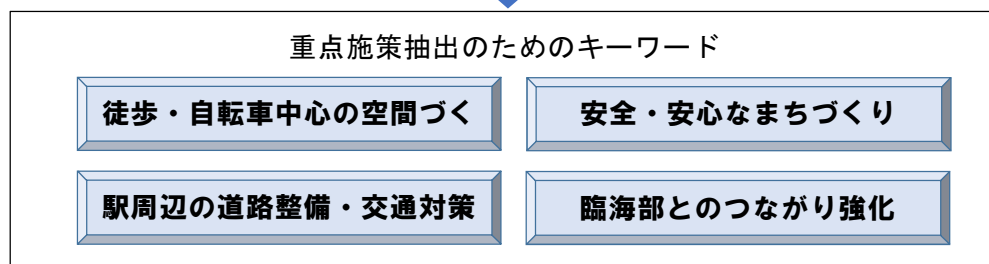
政策	ねらい (重点的に取組む内容)	施策の展開方向	取組の事例
コンパクトで居心地のよいまちづくり	コンパクトさを活かした 歩行者、自転車に優しい まちづくり	安全 な道路空間の整備	・ 歩行者や自転車 の安全への配慮に重点を置いた道路整備の推進
		都市計画道路 の整備	・ 都市計画道路 の計画的な整備の推進
		ユニバーサルデザインの視点に立った道路の バリアフリー化 の推進	・ 歩道の拡幅及び段差解消や視覚障がい者用誘導ブロックの整備
		交通安全 対策の充実	・ 道路の歩車分離及び路側帯のカラー舗装化や防護柵の設置
	臨海部の企業誘致等の促進や 臨海部と市街地とのネットワーク の強化	市民に親しまれる港湾づくり	・ 臨海部へのアクセス の向上

泉大津市都市計画マスタープランにおける「重点的に取組む施策」

項目	重点的に取組む施策
憩いの拠点づくり	・ 臨海部 における憩いの場の整備
歩行者・自転車 に安全な道路整備	・ 自転車通行空間 の整備 ・ 泉大津駅西地区周辺 の歩行者空間の整備 ・ 北助松駅周辺 の交通対策の検討
中心拠点 のにぎわいづくり	・ (都) 泉大津駅前通り線 の整備
地域拠点 のにぎわいづくり	・ 北助松駅周辺 の交通対策の検討 ・ (都) 松之浜駅前通り線 の整備

泉大津市内における道路整備方針において「優先順位が高い整備施策」

早期の検討・実施が位置づけられている整備施策	
・ 歩行者優先 の道路整備	・ 自転車通行帯 の整備
・ バリアフリー 整備	・ 交通円滑化 に資する道路整備



計画の進捗管理

(1) 戦略目標

分類	基本方針			指標	現況 (時点)	目標	考え方・データ
	1	2	3				
アウトカム	○	○	○	市内の移動は徒歩や自転車で行う市民の割合	67.5% (H30年度)	R6 :72% R12:R6より増加	データ：総合計画アンケート ※現況値、R6目標値は総合計画後期基本計画の成果指標と整合
	○		○	臨海部へ来訪する人の割合	「あまり行かない」が68.7% (R1年度)	現状より減少	データ：市民アンケート
		○		年間の交通事故件数	464件/年 (H29年度)	R6 :570件/年以下 R12:現状より減少	データ：総合計画アンケート ※現況値、R6目標値は総合計画後期基本計画の成果指標と整合
		○		市内の道路は安全で快適に通行できると思う市民の割合	58.2% (H30年度)	R6 :59% R12:R6より増加	データ：総合計画アンケート ※現況値、R6目標値は総合計画後期基本計画の成果指標と整合
アウトプット	○	○		自転車通行空間整備率	49% (R2年度末)	100%	未整備の都市計画道路を除き、計画期間内で達成 データ：市調べ
	○		○	都市計画道路整備率	78% (R2年度)	79%	現在事業中の路線が完成 データ：市調べ
	○	○		歩道のバリアフリー化進捗率	84% (R1年度末)	100%	計画期間内で達成 データ：市調べ

(2) 進捗管理と管理体制

本戦略の推進にあたっては、PDCAサイクルに基づき「Plan：総合交通戦略の策定」、「Do：施策の実施」、「Check：戦略の時点評価」、「Action：戦略の見直し」を実施します。各施策について進捗状況を評価し、見直し・推進に取り組む「小さなPDCAサイクル」と、戦略全体について、目標の達成状況や、社会情勢の変化等を踏まえ、進捗状況を評価し、見直し・推進に取り組む「大きなPDCAサイクル」により、進捗を管理していきます。

さらに、計画期間が終了する令和12(2030)年度には、本戦略の評価を行い、次期総合交通戦略を検討していく予定とします。