

1 調査名称：泉大津市内における道路整備方針策定業務委託

2 調査主体：泉大津市

3 調査圏域：京阪神都市圏

4 調査期間：平成25年度～平成26年度

5 調査費：6,076千円  
(総合都市交通体系調査)

6 調査概要：

泉大津市の道路整備に係る問題や課題を把握し、泉大津市都市計画マスタープランなど関連する計画と整合のとれた泉大津市の道路整備に関する将来ビジョンを検討する。

検討する項目は以下のとおりとする。

- (ア) 泉大津市の社会・経済活動の現状と課題
- (イ) 泉大津市の将来ビジョン
- (ウ) 泉大津市の道路・交通の現状
- (エ) 泉大津市の道づくりに対する意見・要望
- (オ) 泉大津市の道路・交通の抱える課題
- (カ) 道路整備の将来ビジョン（整備方針）

<調査概要>

1 調査名：泉大津市内における道路整備方針策定業務委託

2 報告書目次：

第1章 業務概要 1-1

1-1 業務概要 1-1

1-2 業務実施内容 1-3

第2章 泉大津市の社会・経済活動の現状と課題 2-1

2-1 社会経済情勢 2-1

2-2 自然・歴史 2-14

2-3 連携・交流 2-17

2-4 基盤整備 2-37

第3章 泉大津市の将来ビジョン 3-1

3-1 地域の将来計画 3-1

3-2 主要プロジェクト 3-8

3-3 関連計画 3-10

第4章 泉大津市の道路・交通の現状 4-1

4-1 道路状況 4-1

4-2 泉大津市における道路事業費の経年変化 4-2

4-3 交通状況 4-3

4-4 所要時間 4-19

4-5 泉大津市のその他交通環境 4-21

第5章 泉大津市の道づくりに対する意見・要望 5-1

5-1 調査計画 5-1

5-2 調査結果 5-16

第6章 泉大津市の道路・交通が抱える課題 6-1

第7章 道路整備の将来ビジョン 7-1

- 3 調査体制：該当なし
- 4 委員会名簿等：該当なし

<調査成果>

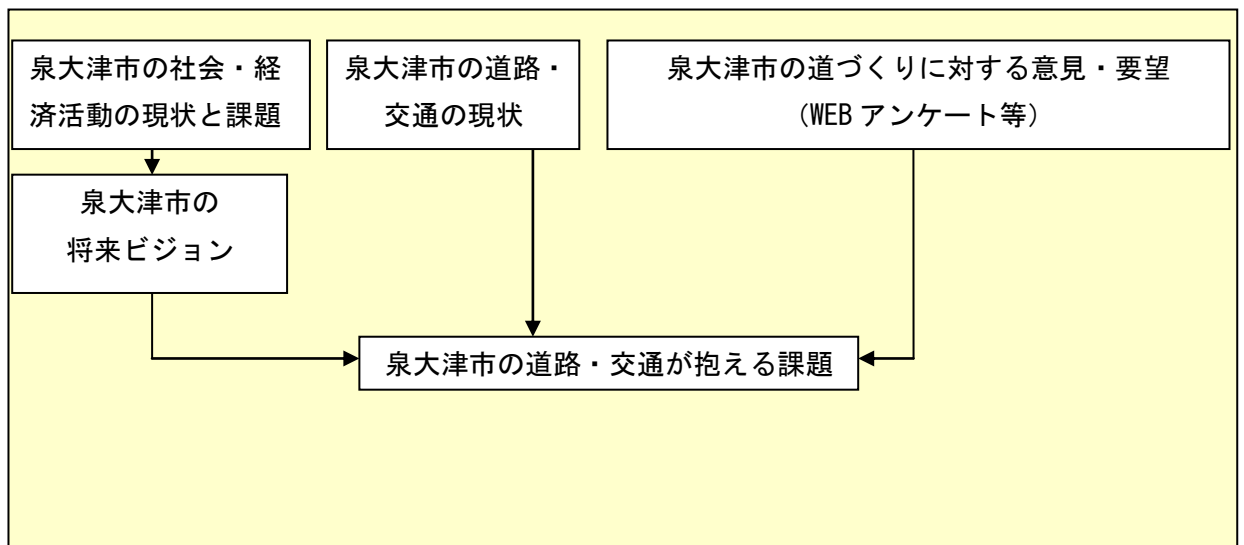
1 調査目的

少子高齢化に伴う人口減少時代の本格的な到来や地球温暖化などの環境問題、多様化するニーズなど、社会・経済状況が大きく変化する中で、今後の道路整備については、再評価を通じて、効率的に進める必要がある。

また、本市においては、歩行者・自転車・自動車が共存できる安全な交通体系の再構築を目指している。

本業務は、泉大津市域において、道路の現状を把握した上で、自動車利用による視点のみならず、歩行者自転車利用者の視点にも立ち、地域の課題や特性、ニーズを反映した道路整備の基本となる道路整備方針（道路整備プログラム）を立案することを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



## 4 調査成果

## 泉大津市の社会・経済活動の現状と課題

泉大津市の社会・経済等の現状について下表のとおり把握した。

項目	把握内容	
社会 経済 情勢	人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ H19 をピークに減少傾向。H25 : 76,637 人 (ピーク比 97.7%)</li> <li>・ 市全域が人口集中地区で特に南海本線沿線の人口密度が高い</li> <li>・ 将来人口予測では今後少子高齢化社会が到来すると予測 ⇒2040 年予測人口 64,889 人、高齢化率 34%</li> </ul>
	流動人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪市や堺市への流出が多く、ベッドタウンとしての性格を持つ ⇒大阪市・堺市への流出 : 11,547 人、流入 : 3,360 人</li> </ul>
	自動車保有	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 総保有台数、世帯当たり保有台数ともに横ばいで推移 ⇒総保有台数 28,393 台、世帯当たり保有台数 0.85 (H24)</li> </ul>
	事業所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ H3 比で事業所数は 75%、従業員数は 94%</li> <li>・ 人口密度の高い地域で事業所数が減少</li> </ul>
	製造業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業所、従業員数は減少傾向、製造品出荷額は回復、増加基調</li> <li>・ 基幹産業である繊維業の衰退する一方、食料品製造業、鉄鋼業が成長 ⇒繊維業の製造品出荷額 574 億円 (H14) →315 億円 (H24) 鉄鋼業の製造品出荷額 125 億円 (H14) →327 億円 (H24)</li> </ul>
	商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 商店数は減少、従業者数は横ばいで推移しているが年間販売額は激増</li> </ul>
自然	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 一人当たり緑地面積が周辺都市に比べて小さい ⇒泉大津市 : 2.94 m<sup>2</sup>/人、泉州地域平均 : 7.33 m<sup>2</sup>/人</li> </ul>	
歴史	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 古くからの街道や集落、史跡などの歴史資源が豊富に有</li> </ul>	
連携・交流	市内移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 自転車、徒歩による移動で全体の 7 割にあたる約 66,000 トリップ/日</li> <li>・ 業務目的では自動車の利用が増加 (43.5%、3,400 トリップ/日)</li> </ul>
	周辺市 間移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大阪市との流動は鉄道が 75%、自動車が 22%を占める</li> <li>・ 堺市との流動は自動車が 57%、鉄道が 28%を占める</li> </ul>
	自動車 交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 泉北地域、岸和田市等の周辺都市間のトリップが多数を占める</li> <li>・ 臨海部の開発が見込まれ、将来の発生集中交通量は増加</li> </ul>
基盤 整備	公共施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ コンパクトな市域のため、各施設は近接</li> <li>・ 主要施設は南海本線沿線に立地</li> </ul>
	鉄道網	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心駅は南海本線の泉大津駅 (近年利用者数は微増傾向)</li> </ul>
	バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 南海バスが運行、すべて泉大津駅を発着 (利用者数は H23 に激減)</li> </ul>
	空港	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関西国際空港へのアクセス性良好</li> </ul>

## 泉大津市の将来ビジョン

泉大津市の道路整備に関わる将来計画、関連計画を整理した。以下に関連計画の特に道路整備に関わる計画、方針を整理する。

計画名	掲載内容
南部大阪都市 計画区域マ スタープラン	<p>人流は「公共交通」、物流は「自動車交通」による対応</p> <p>○高速道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪都市再生環状道路の整備の推進</li> <li>・阪神港や関西国際空港へのアクセス強化</li> <li>・ハイウェイ・オーソリティ構想の実現に向けての検討</li> </ul> <p>○一般道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バイパス整備、交差点化利用による効率的なネットワークを形成</li> </ul> <p>○歩行者の視点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者・自転車空間の確保、バリアフリー化の推進</li> </ul>
泉大津市総合 計画	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地への誘導性や施設間のネットワーク性の向上</li> <li>・幹線道路、細街路の整備を推進し中心市街地へのアクセス利便性や防災機能向上</li> <li>・臨海部と内陸部の交通体系の整備</li> </ul>
泉大津市マ スタープラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者、自転車、自動車が共存できる安全な交通体系の再構築</li> <li>・環状シンボルロードの整備の推進</li> <li>・東西方向の交通体系の強化</li> <li>・潤いのある道路を実現（沿道緑化、景観形成、市民参加による維持管理）</li> <li>・公共施設周辺のユニバーサルデザイン化の推進</li> </ul>

○泉大津市地域防災計画として下記の指定がなされている。

- ・広域緊急交通路の指定（国道 26 号、大阪臨海線、阪神高速湾岸線）
- ・指定避難路（国道 26 号、府道 8 路線、市道 12 路線）

○泉大津市ハザードマップ

- ・津波ハザードマップ、地震の想定震度、槇尾川洪水ハザードマップが策定されている。

## 泉大津市の道路・交通の現状

泉大津市内の道路整備状況や利用状況についての現状把握を行った。結果の概要を下表に示す。

項目	把握内容
道路整備状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北、東西とも都市計画道路の未整備区間が存在</li> <li>・H26.3に南海中央線の富田林泉大津線（新）以北が供用</li> </ul>
道路事業費	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一般道路は前年比47%増の144百万円、都市計画道路は17%減の148百万円</li> </ul>
交通状況	<p>○道路交通センサスより</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北軸（国道26号、大阪臨海線、堺阪南線）は全て混雑度1以上の区間有</li> <li>・南北軸の断面交通量は全車で横ばい、大型車は増加傾向 (H22:110,000台/12h、大型車混入率20%)</li> <li>・東西軸は富田林泉大津線で混雑度1以上</li> <li>・東西軸の断面交通量は減少傾向（H22：63,400台/12h、H9ピーク比8%減）</li> </ul> <p>○南海本線の連続立体交差事業関連</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通量の増加、通過時間の減少⇒事業効果の発現</li> <li>・断面の歩行者交通量はH20比16%増の31千人/日</li> </ul>
主要渋滞箇所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・泉大津市内では2か所の指定</li> </ul> <p>⇒戎町交差点、泉大津美原線（助松橋～助松1丁目）</p>
事故関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線道路では堺阪南線をはじめ死傷事故率の高い路線が多数存在</li> <li>・生活道路でも事故件数が増加傾向</li> </ul>
通学路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・泉大津市では全域で通学路が指定されているが、学童の通行量が多い道路でも歩道が未整備の区間が存在する</li> </ul>
駅勢圏	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1.5km圏域の人口カバー率は99%</li> </ul>



### 4. 泉大津市の道づくりに対する意見・要望

泉大津市民および他市町村在住の市内への通勤通学者を対象とした泉大津市の道路整備に関するWEBアンケートを実施した（サンプル数：279）。

調査内容は現在の泉大津市の道路整備に対する満足度（幹線道路/生活道路、歩行/自転車/自動車利用時別）と将来の道路整備に対する重要度（幹線道路/生活道路）である。

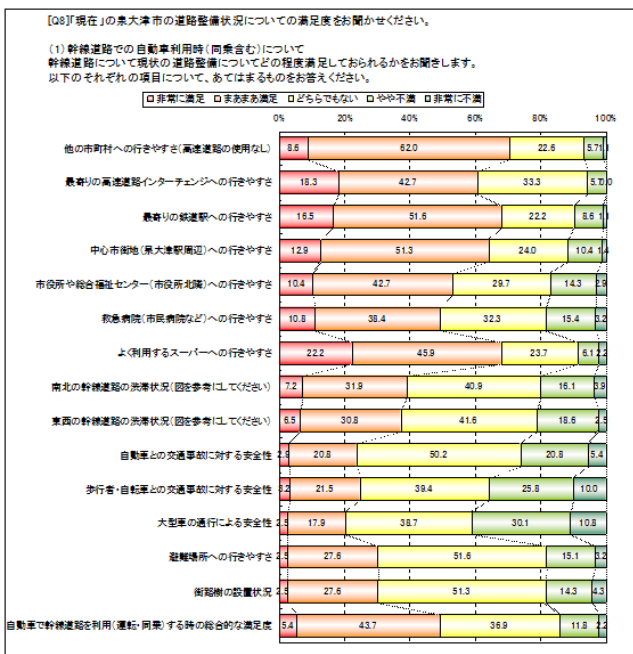
#### <結果の概要>

- ・現状の満足度について、近隣施設のアクセス性には評価が高く、交通事故に対する安全性については評価が低い（利用交通手段共通）

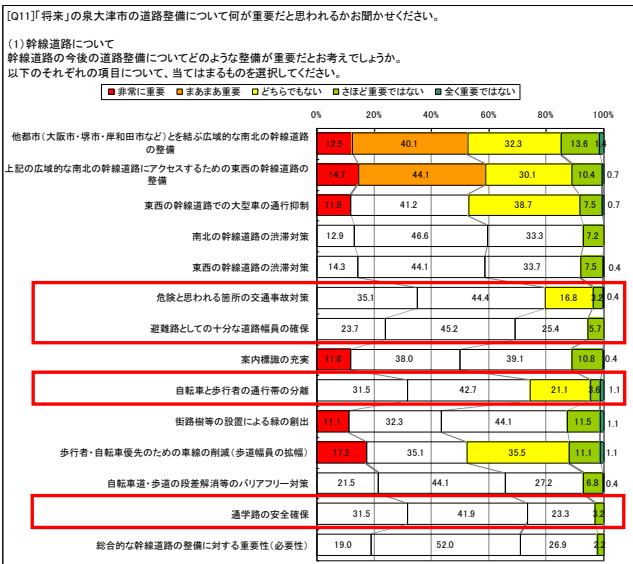
- ・将来の整備の重要度について、交通事故対策、避難路の整備、自転車と歩行者の通行帯の分離、通学路の安全確保に対して重要と評価されている。

#### ■ アンケート結果（一部抜粋）

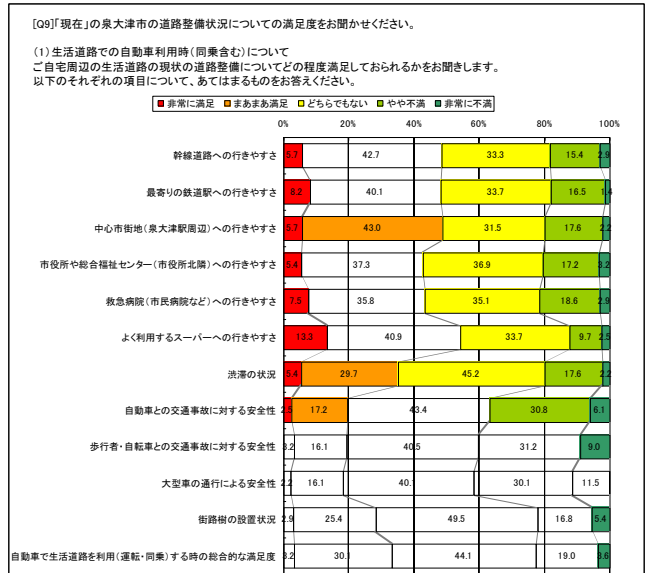
現状の幹線道路（自動車利用時）の満足度



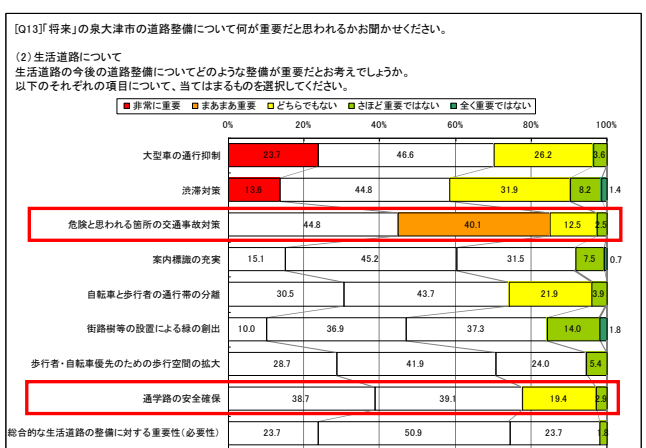
幹線道路の整備についての重要度



現状の生活道路（自動車利用時）の満足度



生活道路の整備についての重要度



## 5. 泉大津市の道路・交通が抱える課題

上記検討を踏まえ、泉大津市の道路、交通が抱える課題を下記の通り整理した。

### (1) 人を中心とした道路施策の実施

少子高齢化の進捗、泉大津駅や助松駅周辺の人口密度が高くなっている現状から、今後はあらゆる世代の人々に使いやすい道路環境の整備が課題であり、特に人口が集中しているから駅周辺の利便性の向上が必要である。

### (2) 経済活性化を支援するための道路整備

産業関連車両（大型車）の交通は大阪臨海線が負担しているが現状混雑度1を超える区間があることに加え、将来的な開発により当該地区の発生集中交通量の増加が見込まれていることから、将来の臨海部の開発に伴う交通量の増大に対応する道路整備が課題である。

### (3) 円滑な自動車交通の確保

自動車利用による移動は泉北地域や岸和田市など周辺都市への移動が多く、南北の幹線道路はいずれも混雑度1を超える区間を有している。

以上のことから、市中心部から周辺都市への速達性、定時性の向上を図る道路整備が必要である。

### (4) 災害や事故に備えた道路環境整備

泉大津市の幹線道路では堺阪南線をはじめ死傷事故率の高い路線が存在しており、生活道路でも事故件数は増加傾向にある。市民の意見からも事故の危険性が高いことを指摘する結果が得られている。また、指定避難路の一部区間で十分な幅員が確保されておらず、市民からも整備の重要性は高いと評価されている。

以上のことから、交通事故対策や通学児童の安全性確保および避難路の幅員確保など安全安心な道路整備が課題である。

### (5) 市の特性を活かした道路整備

泉大津は平坦な地形かつコンパクトな市域である。公共施設は近接しており市内の移動は歩行、自転車によるものである。市民の意見としても鉄道駅や中心市街地、公共施設、日常の買い物先であるスーパーへのアクセスに対する満足度は高い。一方で、歩行者と自転車の混在を指摘する声も多い。

また、泉大津市は他市に比べて一人あたりの都市公園面積が小さいという側面もある。

以上のことから、主に駅周辺部における歩行者、自転車利用者にとっての利便性向上が課題である。また道路空間を活用した緑の創出も必要である。

## 6. 道路整備の将来ビジョン

現状と課題を踏まえ、泉大津市の道路整備の方針として以下の通り整理した。

### (1) 成熟社会の実現に向けたみちづくり

○少子高齢化社会に対応したあらゆる世代の人々に利用しやすい道路環境の整備

- ・市中心部（泉大津駅周辺）のユニバーサルデザインの推進

### (2) 産業活動を支援するみちづくり

○臨海部へアクセスする道路の整備

- ・大阪臨海線の整備要請
- ・大型車の通行を想定した東西軸の整備と適切な誘導施策の実施  
⇒大型車の走行を想定する路線を設定し、沿道環境に道路整備  
⇒上記路線以外は極力大型車の流入を抑制する施策の実施

### (3) 地域の連携を支援するみちづくり

○市中心部から他都市へのアクセス性を向上させる道路の整備

- ・市中心部の南北都市計画道路の整備
- ・南北軸へアクセスするための東西軸の整備

○ボトルネックの解消

- ・主要渋滞箇所の交差点改良

### (4) 安全・安心なまちの実現に向けたみちづくり

○交通事故防止策の実施

- ・道路構造の改良を含めた死傷事故防止策の実施（幹線道路）
- ・自動車の速度抑制施策の実施（生活道路）
- ・通学路の歩道の設置

○災害時指定避難路の確保

- ・指定避難路の幅員の確保

### (5) 暮らしやすいまちの実現に向けたみちづくり

○歩行者、自転車双方にとって快適な道路施策の実施

- ・駅周辺部の自転車通行帯の積極的な整備（幹線道路）
- ・駅周辺部の歩車分離施策の実施（生活道路）

○快適な歩行空間の創出

- ・沿道緑化施策の推進