

第3回泉大津市総合交通戦略策定協議会

次 第

令和2年3月25日（水）
午後3時00分より
泉大津市役所2階201会議室

案 件

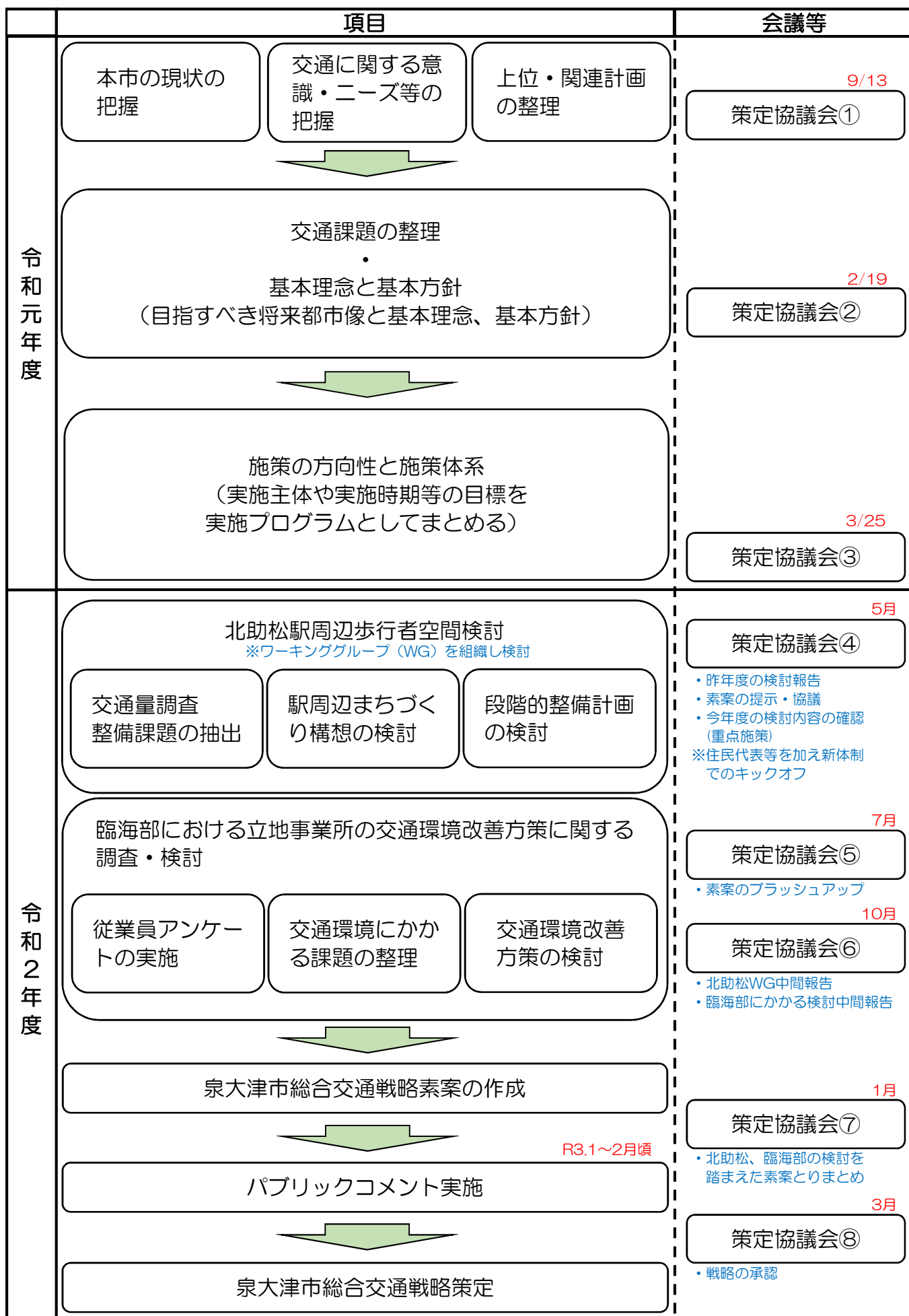
1. 総合交通戦略の策定スケジュールについて
2. 総合交通戦略策の策定状況について
3. 来年度の予定について

【資料】

- 資料1 総合交通戦略策定フロー（案）
資料2 総合交通戦略（案）

（参考資料）

- 1 泉大津市の交通に関するアンケート
- 2 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



泉大津市総合交通戦略（案）

目 次

はじめに.....	1
1. 本市の現況.....	4
1.1 地勢	4
1.2 人口特性	5
1.3 土地利用	11
1.4 交通	14
1.5 財政状況	30
2. 交通に関する意識・ニーズ.....	34
2.1 市民アンケート.....	34
2.2 臨海部事業所アンケート.....	46
3. 上位・関連計画.....	53
3.1 本市の計画	54
3.2 広域的な計画.....	64
4. 交通課題の整理.....	67
5. 基本理念と基本方針.....	73
5.1 総合交通戦略がめざすべき将来都市像と基本理念.....	73
5.2 基本方針	74
6. 取組みの方向性・施策と重点施策.....	75
6.1 取組みの方向性と施策.....	75
6.2 重点施策	78

はじめに

(1) 都市交通を取り巻く全国的な動向

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、厳しい財政的状況など、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、健康寿命の延伸など、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。

(2) 背景と目的

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、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(平成 27(2015)年)」や「泉大津市都市計画マスタープラン(平成 30(2018)年)」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。

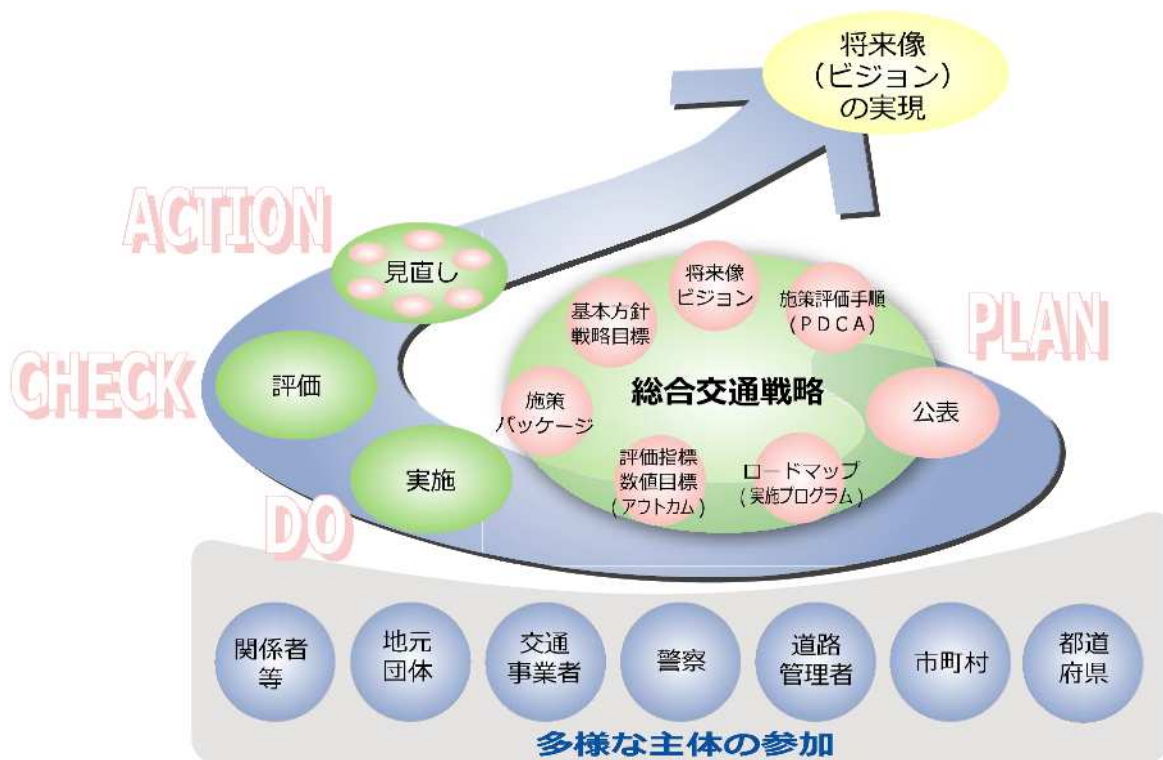
そこで、本市では、持続可能な都市経営をめざし、歩いて暮らせる居心地の良い都市づくりを今後さらに進めるために、交通体系づくりに関する方針を示すとともに、重点的に取組む施策について実施プログラムとしてとりまとめ、今後の本市における交通施策の指針とするため、「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき、「泉大津市総合交通戦略」を策定します。

○参考 総合交通戦略とは

総合交通戦略策定の目的は、「都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21 年 3 月 16 日 国土交通省都市・地域整備局長）」で次のように定められています。

この要綱は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減などのため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通などの各モードが連携し適切な役割分担の下、**望ましい都市・地域像の実現を図る観点から**、地方公共団体を中心として、関係機関・団体などが相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、**交通事業とまちづくりが連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るもの**であり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

出典：都市・地域総合交通戦略要綱（平成 21(2009)年 3 月 16 日 国土交通省都市・地域整備局長）



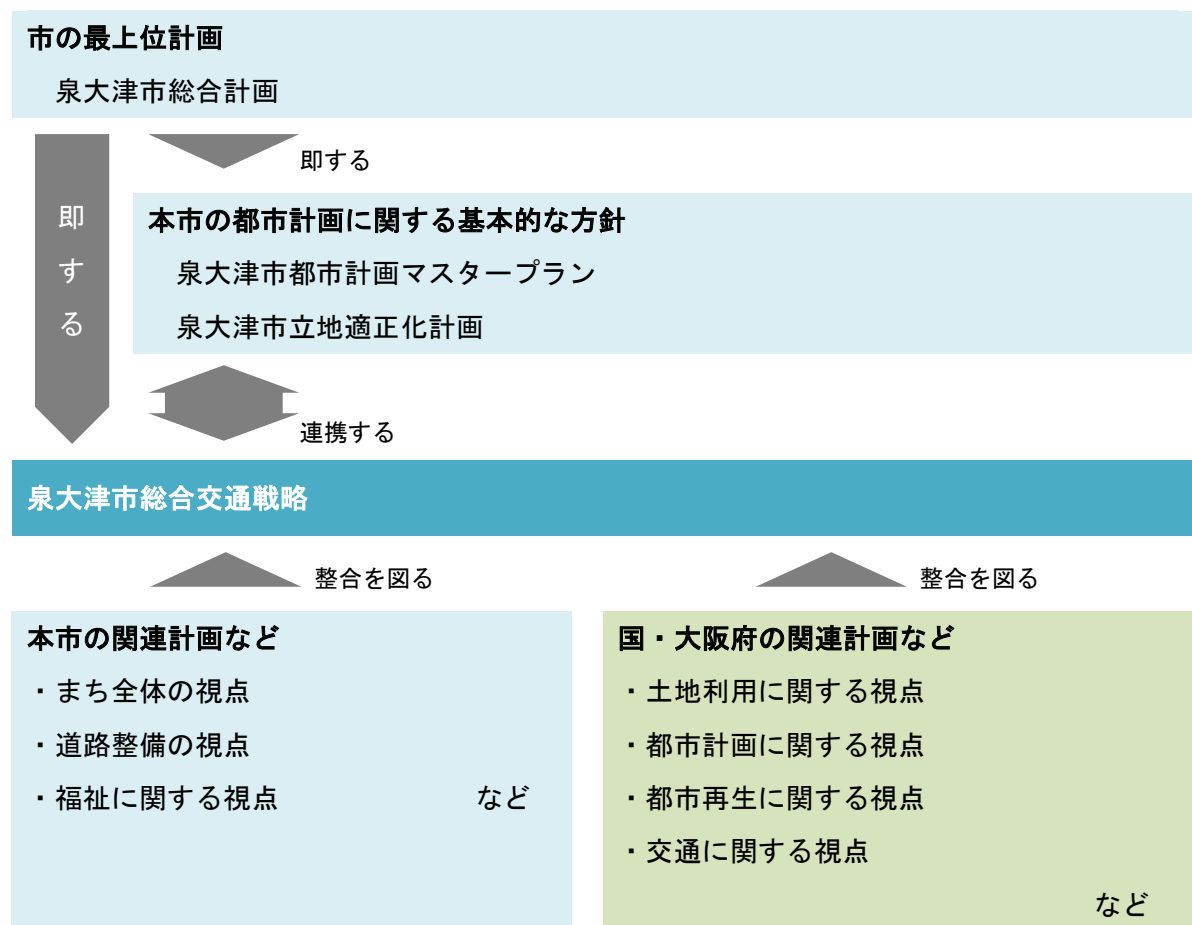
出典：都市・地域総合交通戦略のすすめ（平成 31 年 4 月 国土交通省都市局）

図 総合交通戦略の取組みのイメージ

(3) 泉大津市総合交通戦略の位置付け

総合交通戦略は、都市の将来像を実現するために必要な都市交通体系を構築することを目的に、「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき、地方公共団体が策定することができる計画です。

泉大津市総合交通戦略（以下、本戦略という。）の策定にあたっては、本市の最上位計画である「泉大津市総合計画」に即したうえで、本市の都市計画に関する基本的な方針を示す「泉大津市都市計画マスタープラン」及び「泉大津市立地適正化計画」と連携を図ります。また、その他の本市の関連計画との整合を図るとともに、大阪府の関連計画を踏まえることとします。



(4) 対象区域・計画期間

対象区域は、泉大津市全域とします。

計画期間は、50年・100年後の将来を見据えつつ、令和3年4月から概ね10年後の都市づくりについて、めざす姿を示します。

1.1 地勢

A map of the Osaka Bay area. The map shows the coastline of Osaka Bay with several islands and peninsulas. The city of Osaka (大阪府) is labeled in the upper right. The city of Suita (泉大津市) is highlighted in yellow and labeled with a red box. A red arrow points from Suita towards the bottom right corner of the map. A scale bar at the bottom right indicates distances of 0, 5, and 10 km, with a north arrow pointing upwards.



— 4 —

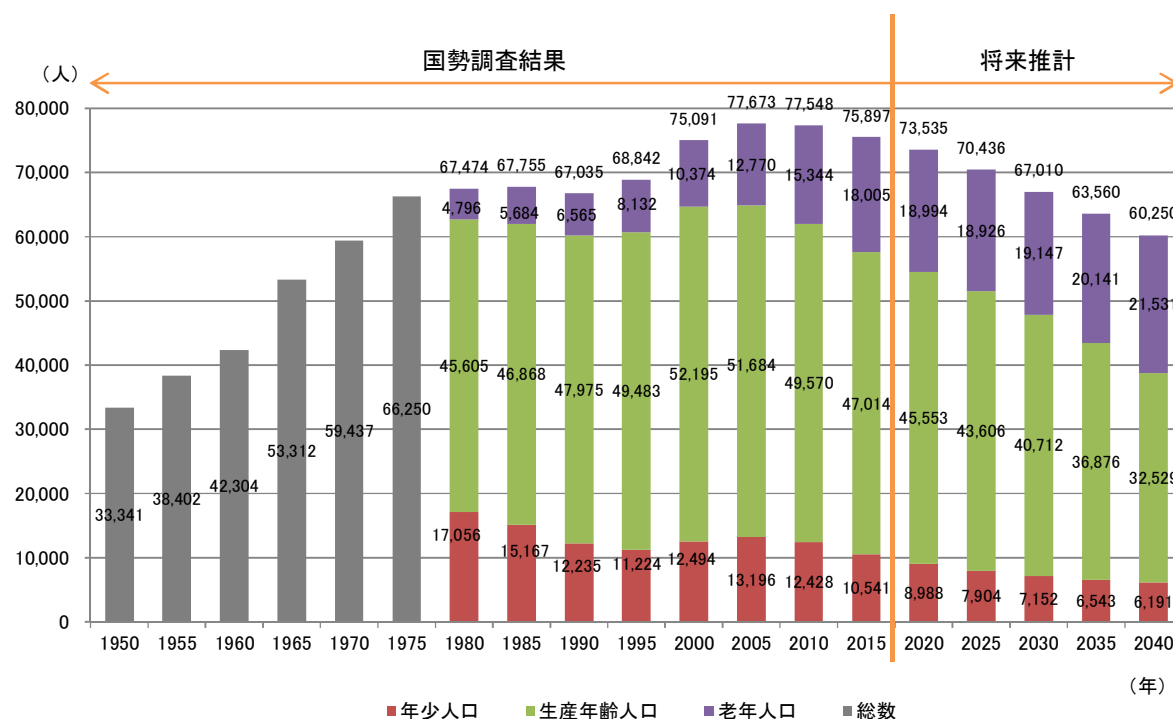
1.2 人口特性

1.2.1 人口推移

総人口は、平成 17(2005)年の 77,673 人をピークに減少に転じ、平成 27(2015)年では 75,897 人となっています。

年齢別では、年少人口（14 歳以下の人口）は平成 2(1990)年から平成 22(2010)年まで約 12,000 人で横ばいに推移していましたが、平成 27(2015)年では 10,541 人と 10 年前の約 80%に減少しています。生産年齢人口（15 歳～64 歳の人口）は平成 12(2000)年から平成 17(2005)年で 50,000 人を超えピークを迎え、それ以降は減少に転じ平成 27(2015)年では 47,014 人と 10 年前の約 91%となっています。一方で、老年人口（65 歳以上の人口）は増加の傾向が続き、平成 27(2015)年では 18,005 人と 10 年前の約 141%に増加しています。

国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研）の将来推計によれば、人口は減少を続け令和 22(2040)年には総人口が 60,250 人となり、平成 27(2015)年と比較すると約 15,600 人減少する推計となっています。年齢別には、年少人口、生産年齢人口が減少するのに対して、老年人口は増加し続け、21,531 人と総人口に占める割合は約 36%と推計されています。



※総数には年齢区分「不詳」を含む

資料：2015 年までは「国勢調査」（総務省）、2020 年以降は社人研推計

図 年齢 3 区分別人口の推移

1.2.2 人口構造の推移

平成 27(2015)年の人口構造は、一般的な人口構造と比較して、10～19 歳の子ども世代とその親世代である 40～49 歳の人口が多いことが本市の特徴として挙げられます。一方で、0 歳～9 歳の子ども世代とその親世代である 30～39 歳の子育て世代の人口は少ない傾向にあります。

25 年後の令和 22(2040)年には、平成 27(2015)年に 40 代だった層が 65 歳以上となり高齢者が急増し、少子高齢化が進行すると予測されています。

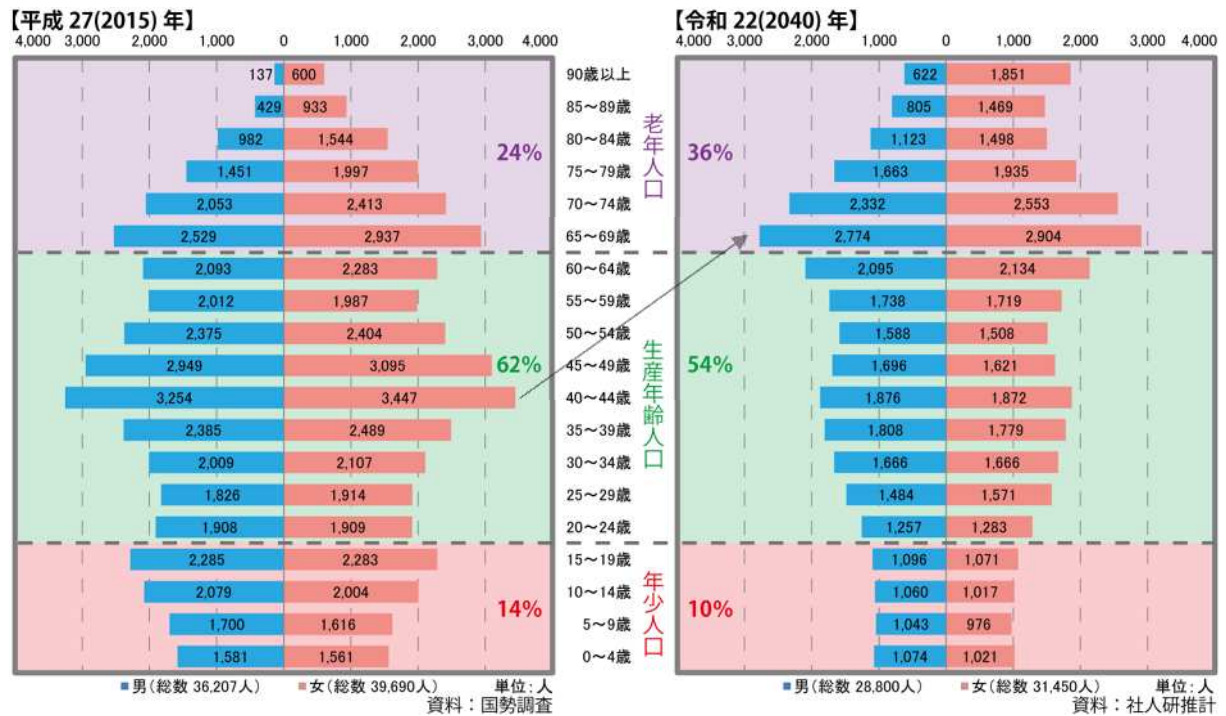


図 人口構造

1.2.3 人口の転入・転出状況

平成 30(2018)年の転入者数は 2,532 人、転出者数は 2,871 人で、社会動態は全人口約 75,000 人に対して約 3%となっています。また、転出が転入人口を 339 人上回り、転出超過となっています。年齢別で比較すると、子育て世代の 30～39 歳で 139 人、また、その子ども世代である 14 歳以下において 178 人と他年代に比べて転出超過が多くなっています。

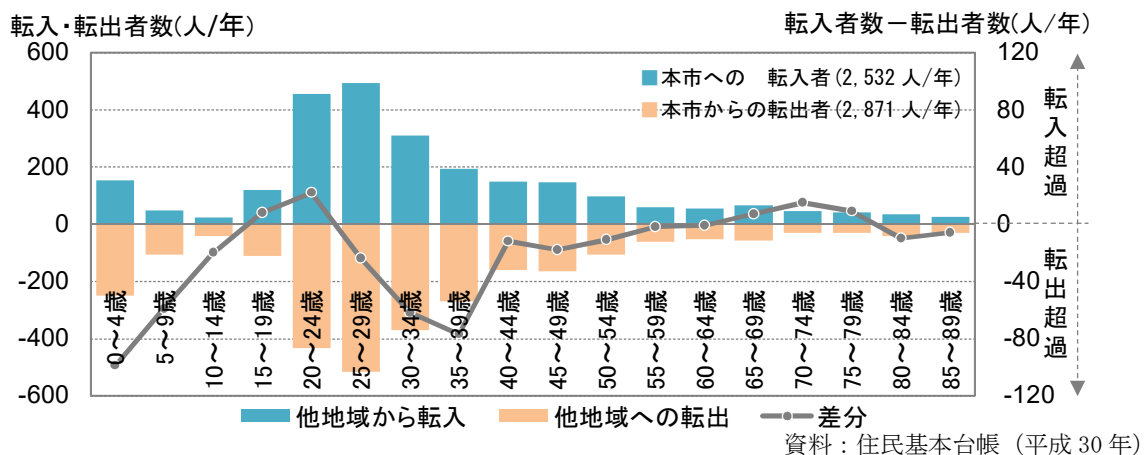


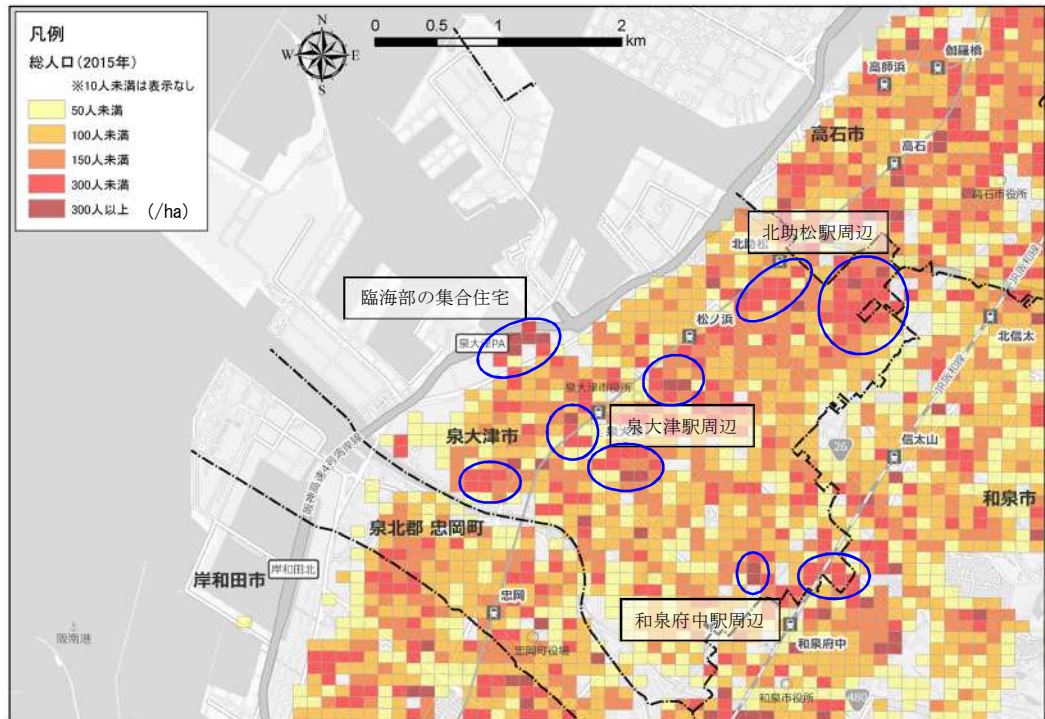
図 年齢階層別転入・転出人口

1.2.4 人口分布

(1) 総人口

平成 27(2015)年時点の総人口は、泉大津駅周辺や北助松駅周辺、和泉府中駅周辺、臨海部の集合住宅で特に集中しています。令和 22(2040)年になると市域全体で人口が減少するものの、人口が集中する地区の分布は平成 27(2015)年時点と同様の傾向となっています。

【2015 年】



【2040 年】

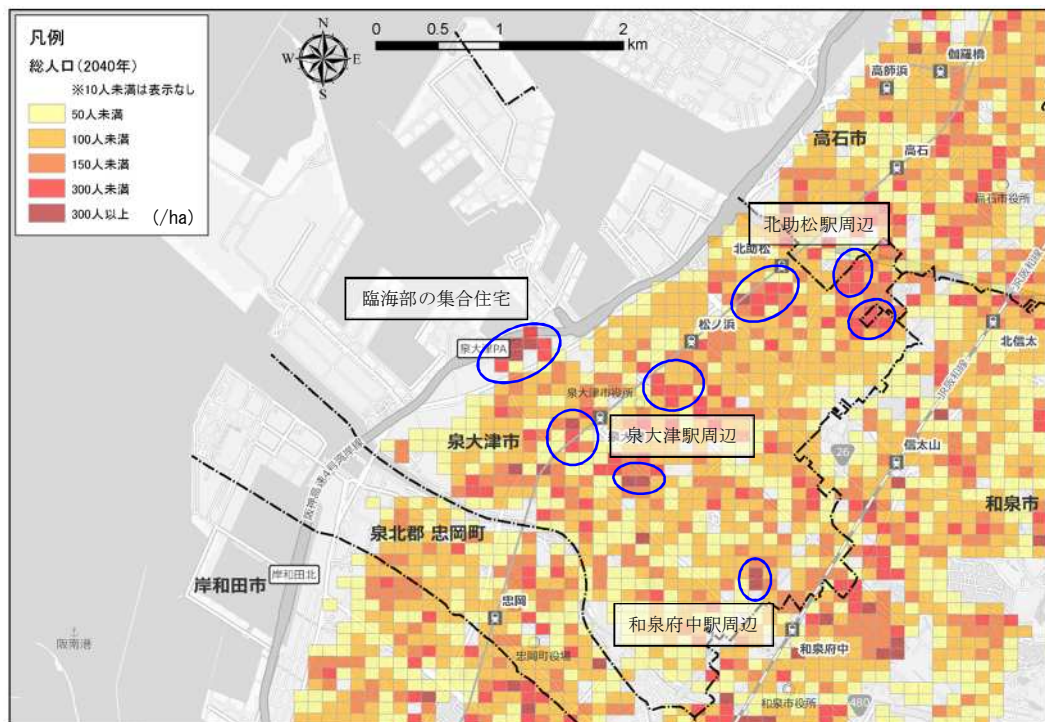
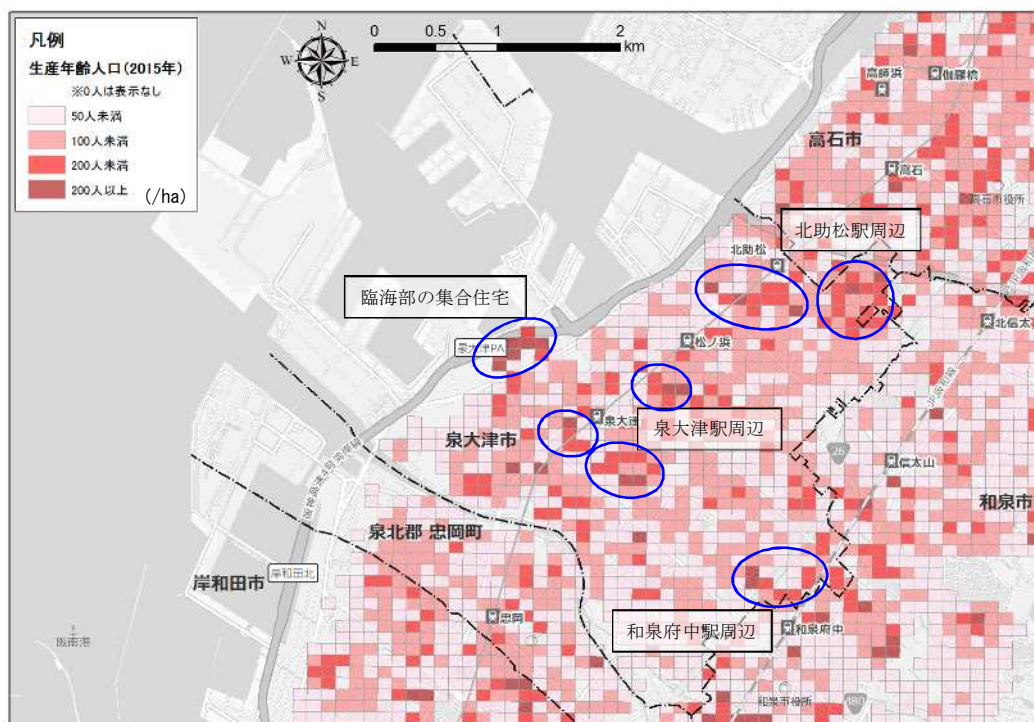


図 人口メッシュ図<総人口>

(2) 生産年齢人口

平成 27(2015)年時点の生産年齢人口は、泉大津駅周辺や北助松駅周辺、和泉府中駅周辺、臨海部の集合住宅に多く分布しています。令和 22(2040)年になると市域全体で減少するものの、臨海部の集合住宅では、依然として 100～200 人/ha を保っています。

【2015 年】



【2040 年】

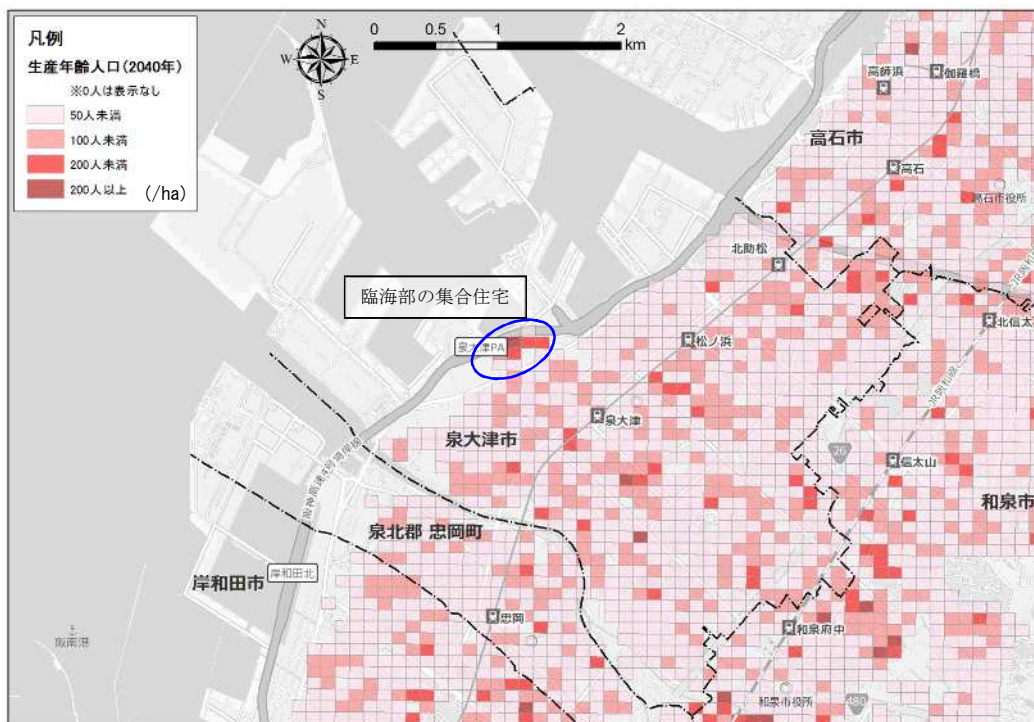
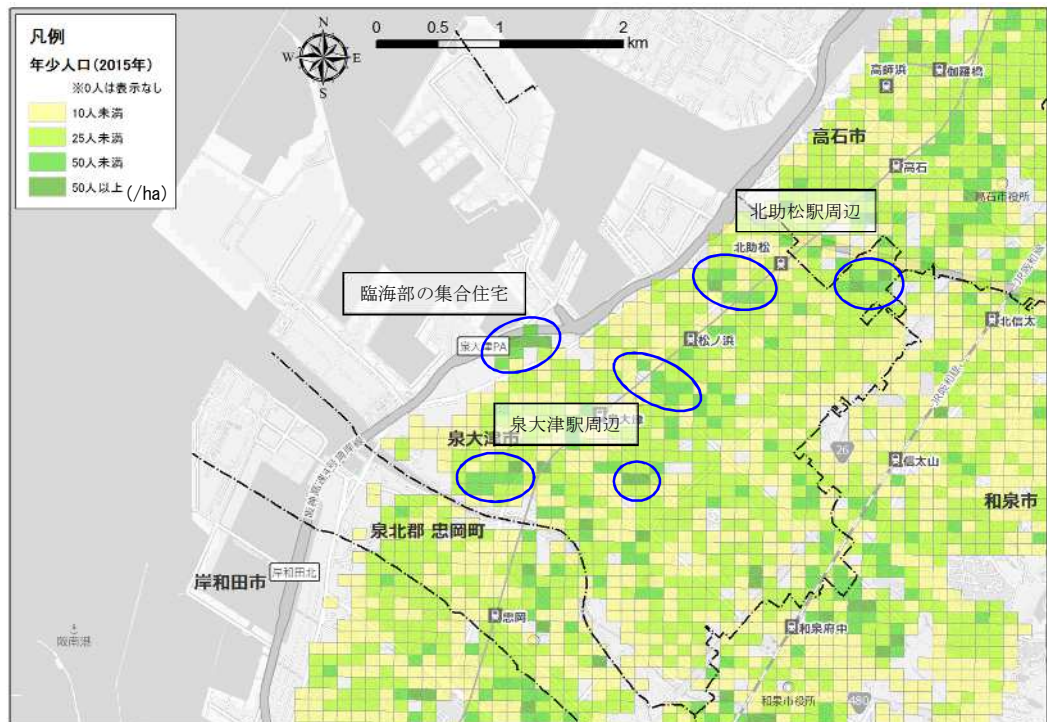


図 人口メッシュ図＜生産年齢人口＞

(3) 年少人口

平成 27 (2015) 年時点の年少人口は、泉大津駅周辺や北助松駅周辺、臨海部の集合住宅に多く分布しています。令和 22 (2040) 年になると市域全体で減少するものの、臨海部の集合住宅や北助松駅周辺では依然として 25～50 人/ha を保っています。

【2015 年】



【2040 年】

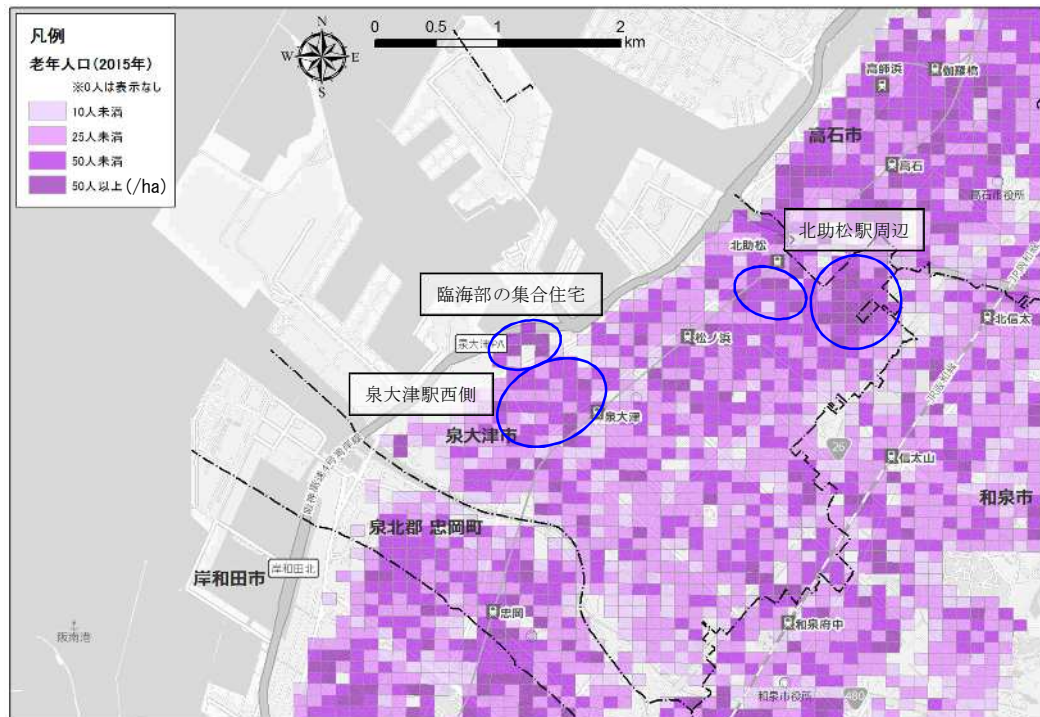


図 人口メッシュ図＜年少人口＞

(4) 老年人口

平成 27 (2015) 年時点の老年人口は、特に泉大津駅西側や北助松駅周辺、臨海部の集合住宅に多く分布しています。令和 22 (2040) 年になると南海本線より東側の地域でも老年人口が多くなり、市域全域で 50 人/ha の箇所が点在しています。

【2015 年】



【2040 年】



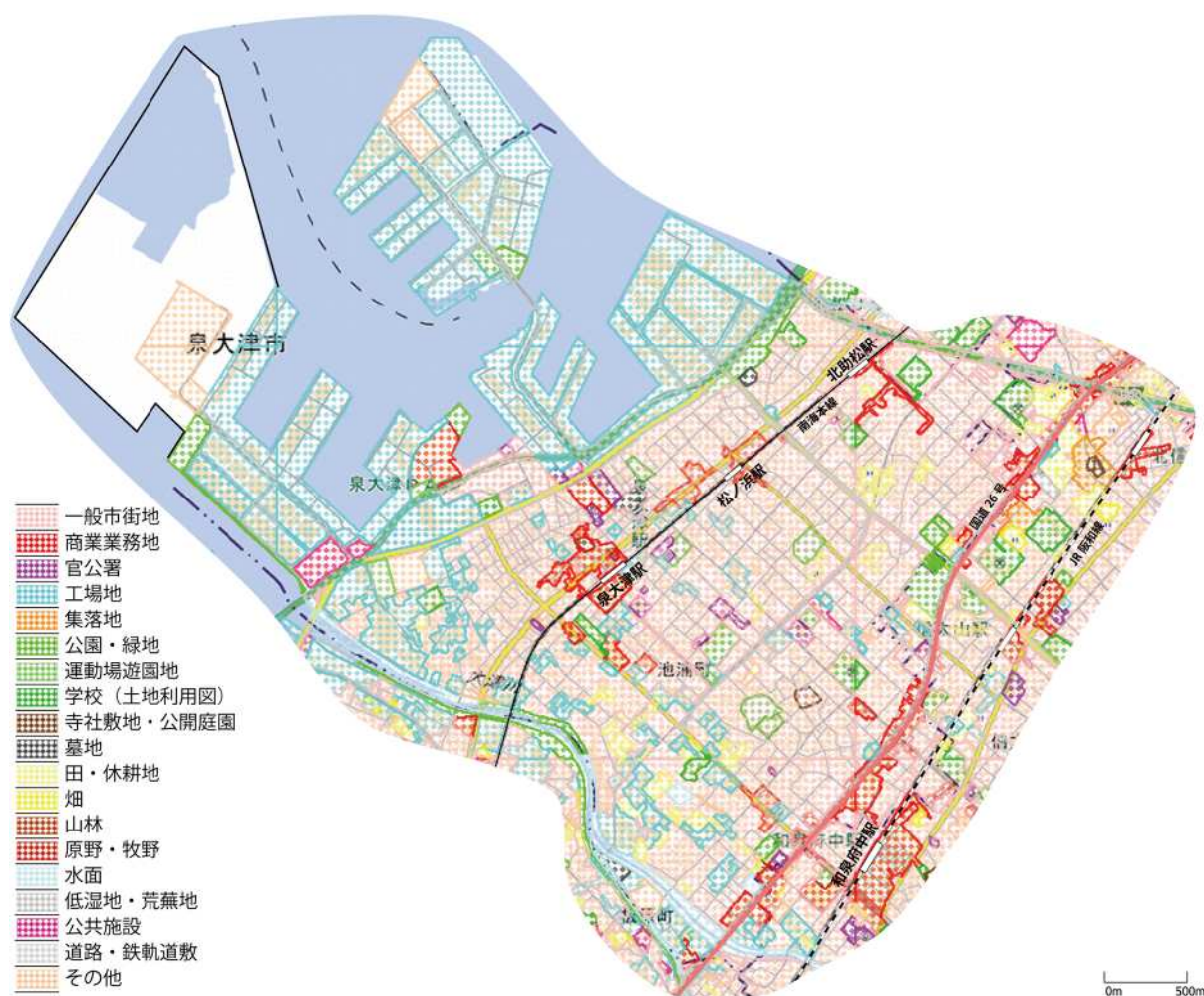
図 人口メッシュ図<老年人口>

1.3 土地利用

1.3.1 土地利用の現況及び用途地域

本市の土地利用は、市域の大半を一般市街地が占めています。商業業務地は泉大津駅・松ノ浜駅・北助松駅・和泉府中駅周辺と国道26号や府道堺阪南線沿道にも分散しています。

臨海部は、大部分が工場地ですが、野外コンサートなどのイベントに利用される芝生広場や多目的広場のほか、緑地・緑道等も整備されています。



資料：大阪府地図情報システム（平成22年度 大阪府）

図 土地利用の現況

用途地域は、市南部～中心部及び臨海部で準工業地域等の工業系用途地域が、市北東部及び南海本線西側で住居系用途地域が指定されており、鉄道駅周辺では商業地域・近隣商業地域が、国道 26 号沿道では準住居地域がそれぞれ指定されています。

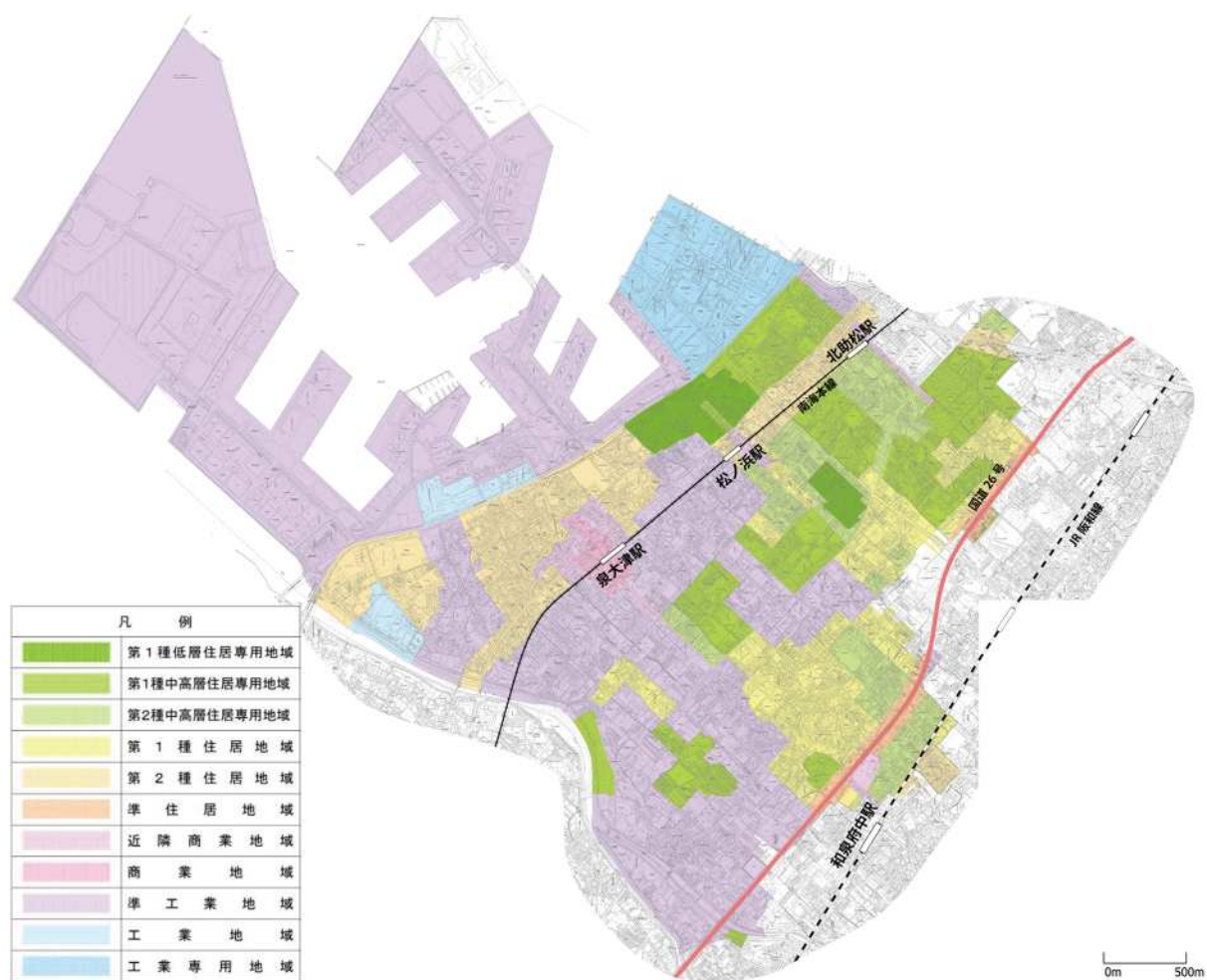
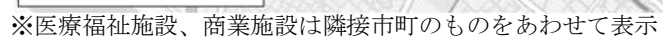


図 土地利用用途地域図

商業施設、医療・福祉施設は駅周辺を中心に市内各地に分布しています。また、主な行政関連施設は市の中心部に位置し、教育施設は、市内各地に分布しています。



– 13 –

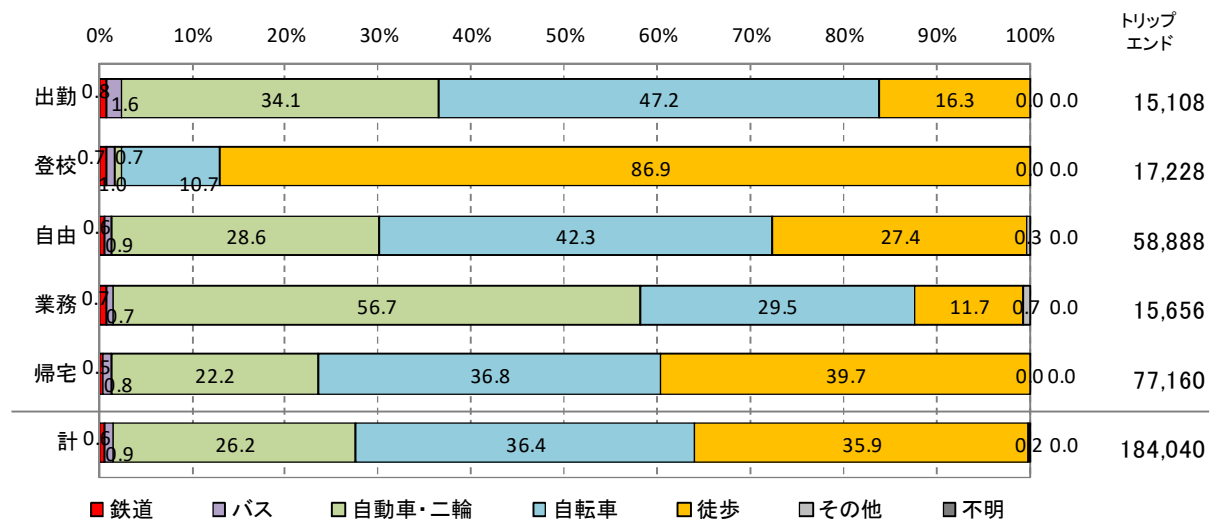
1.4 交通

1.4.1 移動実態

(1) 交通手段

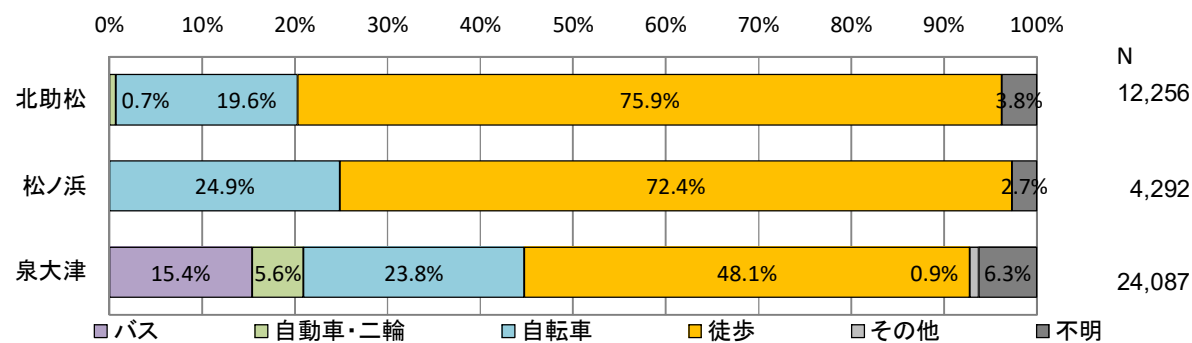
市内の移動（出発地か到着地を本市とする移動）に利用する交通手段は、自転車が約 36.4%、徒歩が約 35.9%であり、自転車と徒歩を合わせると 7 割以上を占めています。

駅端末交通手段は、市内 3 駅とも徒歩が最も多く、次いで自転車が多くなっています。特に北助松駅、松ノ浜駅では、徒歩と自転車の割合の和が 95%を超えています。



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22(2010)年）

図 目的別 交通手段構成



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査（平成 22(2010)年）

※駅端末移動手段：駅から目的地等まで、もしくは自宅等から駅までの移動手段

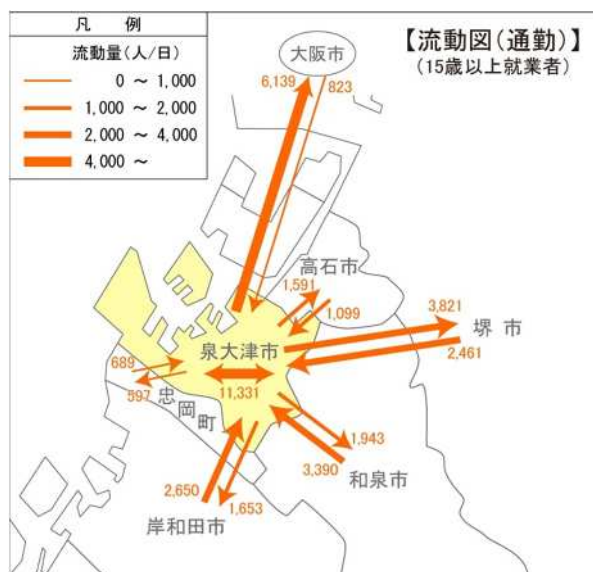
図 駅端末交通手段構成

(2) 通勤通学の流動

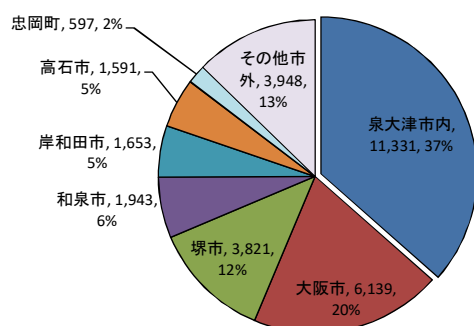
市民の通勤先は、市内が最も多く、次いで、大阪市や堺市などが多くっており、市外を通勤先とする市民が6割以上となっています。一方、市外から市内への通勤は、和泉市からが最も多くなっています。

市民の通学先は、市内と大阪市が同数で最も多く、次いで堺市が多くなっています。市外から市内への通学は、和泉市からが最も多いです。

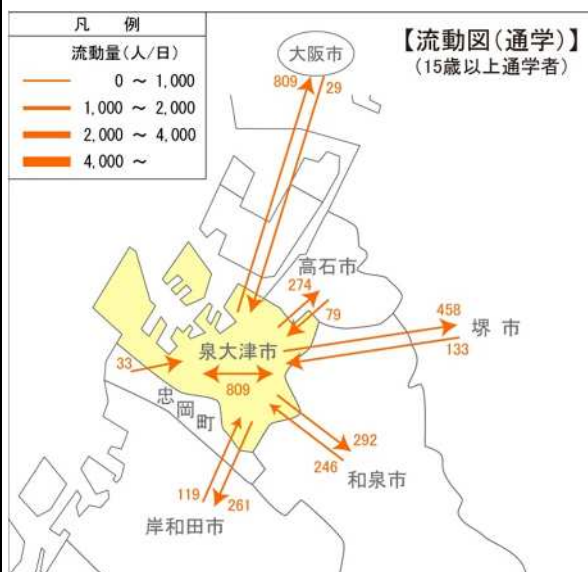
【通勤】
(流動図)



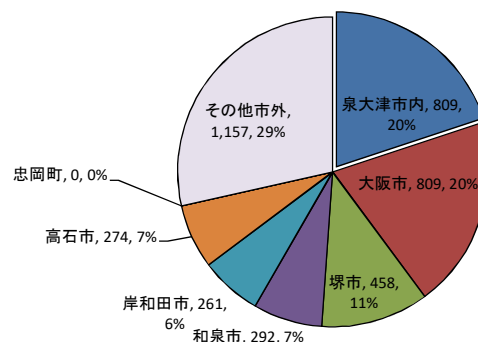
(構成比)



【通学】
(流動図)



(構成比)



資料：平成27年国勢調査

図 地域間の通勤・通学の動き

1.4.2 道路交通

(1) 道路ネットワーク

広域幹線道路は、阪神高速4号湾岸線、堺泉北有料道路、国道26号及び府道大阪臨海線があります。地域幹線道路は、南北方向に府道堺阪南線、南海中央線等が、東西方向に府道富田林泉大津線、府道富田林泉大津線(新)、泉大津中央線等があります。

都市計画道路の整備率は、約78%となっており、松之浜駅前通り線、泉大津駅前通り線が事業中です。(令和2年3月時点現在)



資料：道路交通センサス（H27）

図 泉大津市及び周辺地域の道路ネットワーク

表 泉大津市の都市計画道路整備状況（令和2年3月2日時点）

路線番号	路線名称	計画幅員 (m)	計画延長 (m)	整備済延長 (m)	整備率 (%)	残延長 (m)	事業主体又は管理者	備考
1・4・206-1	大阪湾岸線	20	3,780	3,780	100	0	阪神高速道路株式会社	
3・2・206-1	大阪臨海線	36	3,720	3,720	100	0	大阪府	昭和45年12月1日開通
3・2・206-2	松原泉大津線	37	500	500	100	0	大阪府	
3・2・206-3	国道26号線	30	2,130	2,130	100	0	近畿地方整備局	昭和56年4月21日開通
3・3・206-4	南海中央線	22	4,020	2,710	67	1,310	泉大津市	
3・3・206-5	大津港我孫子線	22	4,500	450	10	4,050	大阪府	
3・4・206-6	松之浜曾根線	20	1,700	1,700	100	0	大阪府	
3・4・206-7	泉大津池浦線	18	830	830	100	0	泉大津市	
3・4・206-8	堺阪南線	16	3,340	3,340	100	0	大阪府	
3・4・206-9	泉大津中央線	16	2,430	2,430	100	0	泉大津市	
3・4・206-10	松之浜駅前通り線	16	940	700	74	240	大阪府	事業施行期間 H7.11.29～R5.3.31
3・4・206-11	泉大津駅前通り線	16	230	30	13	200	泉大津市	事業施行期間 H30.2.14～R7.3.31
3・5・206-12	助松式内線	12	2,810	1,530	54	1,280	泉大津市	
3・5・206-13	泉大津駅南通り線	12	360	360	100	0	泉大津市	
3・6・206-14	板原曾根線	8	990	990	100	0	泉大津市	
	合計		32,280	25,200	78	7,080		

出典：泉大津市 HP

また、南海本線松ノ浜駅から泉大津駅周辺区間（約2.4km）において、道路交通の混雑緩和や踏切における事故や渋滞を解消し、鉄道により分断されていた市街地の機能を一本化するため、連続立体交差事業が平成29(2017)年度に完了しています。

これにより、市内の鉄道3駅のうち、泉大津駅及び松ノ浜駅は高架化し踏切が除却されました。一方、高架化していない北助松駅付近では、高石7号踏切周辺において、主に駅を利用する歩行者・自転車と自動車交通の輻輳が見られます。

高石7号踏切は、近年接触事故等は発生していませんが、「歩行者ボトルネック踏切（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の和が5万以上かつ一日あたりの踏切歩行者等交通遮断量が2万以上の踏切）」に該当しています。

平成30年度には、安全対策として、駅改札付近の歩行空間や踏切付近の車両停止誘導表示及び自転車通行空間の整備を行いました。



出典：大阪府

図 南海本線連続立体交差事業の概要



図 北助松駅周辺の現状（高石7号踏切周辺）

(2) 道路交通量

本市では、南北方向の道路及び堺泉北有料道路で 40,000 台/24 時間の交通量がみられるほか、市内の幹線道路の多くで 10,000 台/24 時間以上の交通量がみられます。



資料：道路交通センサス (H27)

図 泉大津市及び周辺地域の道路交通量（24 時間）

(3) 道路の混雑状況

本市では、国道 26 号で 1.75 以上の混雑度となっているほか、府道大阪臨海線、府道富田林泉大津線等で 1.25 以上となっており、混雑している区間があります。



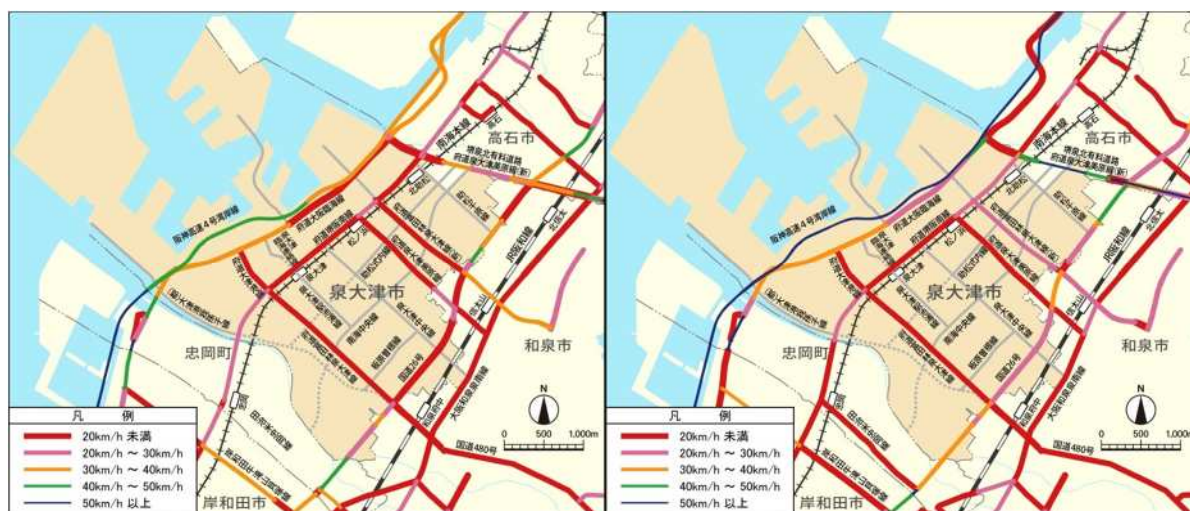
- ※ 1.0 未満 : 昼間 12 時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる
 1.0~1.25 : 昼間 12 時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が 1~2 時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい
 1.25~1.75 : ピーク時はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる
 1.75 以上 : 慢性的混雑状態を呈する

資料：道路交通センサス (H27)

図 泉大津市及び周辺地域の混雑度

(上り)

(下り)



資料：道路交通センサス (H27)

図 泉大津市及び周辺地域の混雑時の旅行速度

1.4.3 歩行者・自転車交通

(1) 歩道

本市では、幹線道路を中心に歩道が整備され、ネットワークを形成しています。市道における歩道延長は約 49km で、2m 以上の歩道幅員を有する歩道延長は約 38 kmです（平成 30(2018)年度）。

現在は、平坦でコンパクトな地理的特性を活かした、歩行者・自転車利用者の快適な通行環境の整備が必要という考え方にに基づき、広幅員歩道の整備や自動車速度抑制による歩行者優先の道路整備、道路のカラー舗装などの歩行空間の整備を進めています。

このほか、本市では、平成 8(1996)年 3 月に大阪府内でもいち早く「泉大津市福祉のまちづくり重点地区整備計画」を策定し、泉大津駅を中心とした約 86ha を重点地区に設定し、平成 18(2006)年度をもって整備を完了しています。以後、それ以外の区域について、災害時の避難場所への経路や鉄道駅へのアクセス道路等について、バリアフリー整備を進めており、その進捗状況は、平成 31（2019）年時点で 58%になっています。

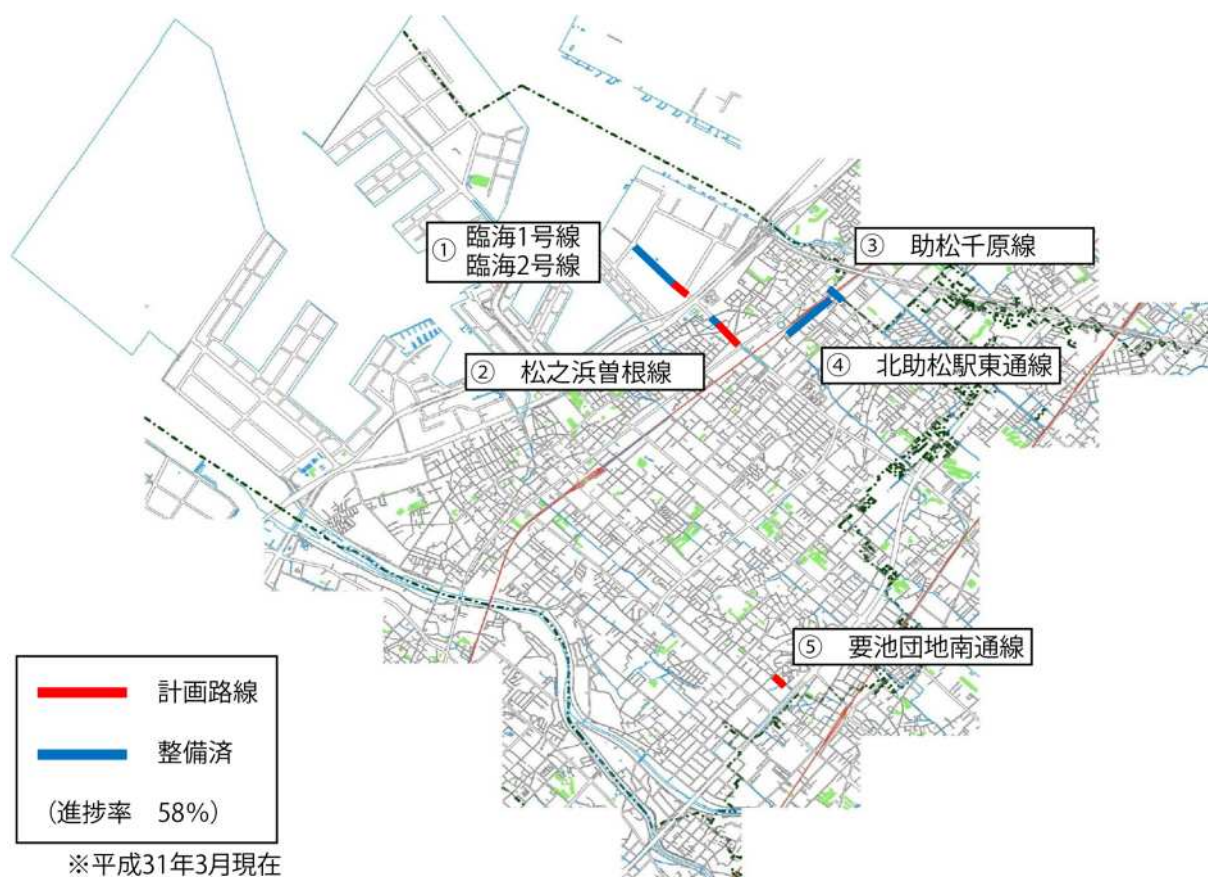


図 幹線道路における歩道の整備状況

表 歩道幅員別歩道延長

単位: km

	歩道幅員				
	4m以上	3m以上	2m以上	1m以上	1m未満
歩道等延長	9.1	13.9	14.7	10.3	0.8
累計延長	9.1	23.0	37.8	48.0	48.8
累計%	18.6%	47.2%	77.4%	98.4%	100.0%



出典：泉大津市 HP

図 「道路のバリアフリー整備計画 平成 28(2016)年」に基づくバリアフリー整備状況

(2) 自転車ネットワーク

本市では、府道堺阪南線、南海中央線等で自転車通行空間が整備されています。

また、自転車利用者の安全性確保や歩行者・自転車利用者の快適な通行環境の整備のため、自転車通行空間の整備によるネットワークの構築を引き続き進めています。



図 自転車ネットワークの整備状況



図 自転車通行空間の整備

(3) 自転車等駐車場と放置禁止区域

本市が設置する自転車等駐車場は、泉大津駅に 2 ヶ所（収容可能台数 886 台）、松ノ浜駅に 2 ヶ所（収容可能台数 129 台）整備されており、泉大津駅周辺の 2 ヶ所における定期区画は満車となっています（令和 2 年 3 月時点）。北助松駅周辺には、本市が設置する自転車等駐車場はありませんが、民間設置・運営による駐輪場が 2 ヶ所（収容可能台数約 730 台）あります。また、和泉府中駅前には、和泉市が設置する自転車等駐車場が 2 ヶ所（収容台数 1,861 台）整備されています。

「泉大津市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、「泉大津駅、松ノ浜駅、北助松駅」の 3 駅周辺は、自転車等の放置禁止区域に指定しています。放置自転車対策の撤去運搬業務日数・警告数・撤去台数いずれも減少傾向にあることから、業務日数が減少しても効果を維持するため、平日に限らず土曜日、日曜日でも放置自転車等の指導啓発と撤去を行い、効率的な放置自転車対策に取り組んでいます。



図 自転車等駐車場 位置

表 自転車等駐車場 収容可能台数（泉大津市・和泉市運営）

収容可能台数（台）			自転車			バイク		
			定期	一時	小計	定期	一時	小計
泉大津駅	中央	自転車等駐車場	343	90	433	—	—	—
	南	自転車等駐車場	285	135	420	22	11	33
松ノ浜駅	第一	自転車等駐車場	95	—	95	—	—	—
	第二	自転車等駐車場	29		29	5		5
	高架下	自転車等駐車場	211	105	326	13	6	19
和泉府中駅	西	自転車等駐車場	313		313	39		39
	東	自転車等駐車場	1,271		1,271	238		238

資料：泉大津市（泉大津駅、松ノ浜駅）、和泉市（和泉府中駅）

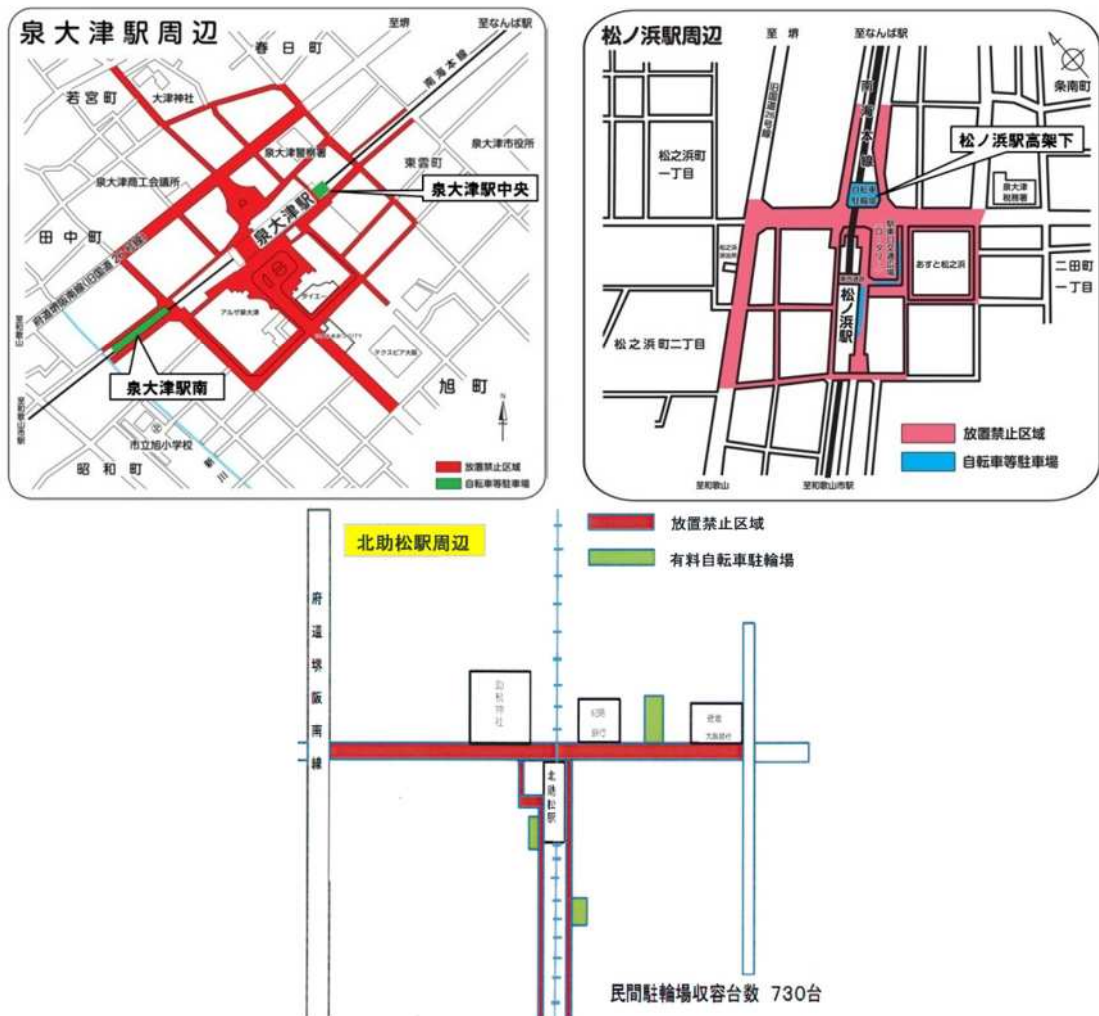


図 自転車等放置禁止区域

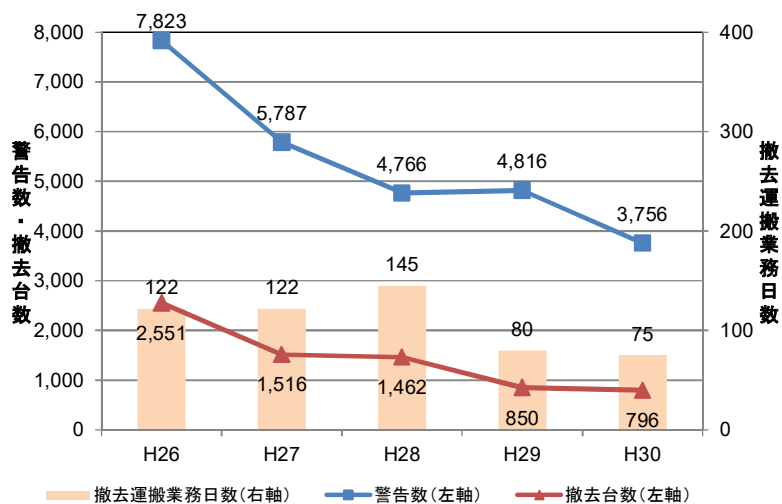


図 放置自転車警告・撤去の実績

1.4.4 公共交通

(1) ネットワークと公共交通勢圏

鉄道は、市内南北方向に南海本線と隣接する和泉市内に JR 阪和線が走行しており、大阪までは約 20 分、関西空港までは約 25 分で移動できます。鉄道駅は、南海本線に 3 駅（すべて市内）、JR 阪和線に 1 駅（和泉市内）設置されており、駅勢圏は、徒歩による場合（半径 800m）は市域の約 4 割、自転車による場合（半径 1,500m）は市の内陸部のほとんどが含まれます。

路線バスは、南海バスが南海本線泉大津駅から JR 阪和線和泉府中駅や同駅以南の地域、桃山学院大学等を結ぶ 10 系統が平日 1 日 169 便、休日 144 便運行しており、市内南西部の徒歩による鉄道駅勢圏には含まれない地域を補完しています。

一方、臨海部には、公共交通によるアクセスがなく、フェリー事業者や臨海部に立地するホテル及び事業所等が独自に送迎バスを運行しています。

フェリーは、泉大津市と北九州市新門司を結ぶ航路が 1 日 1 往復運行しています。

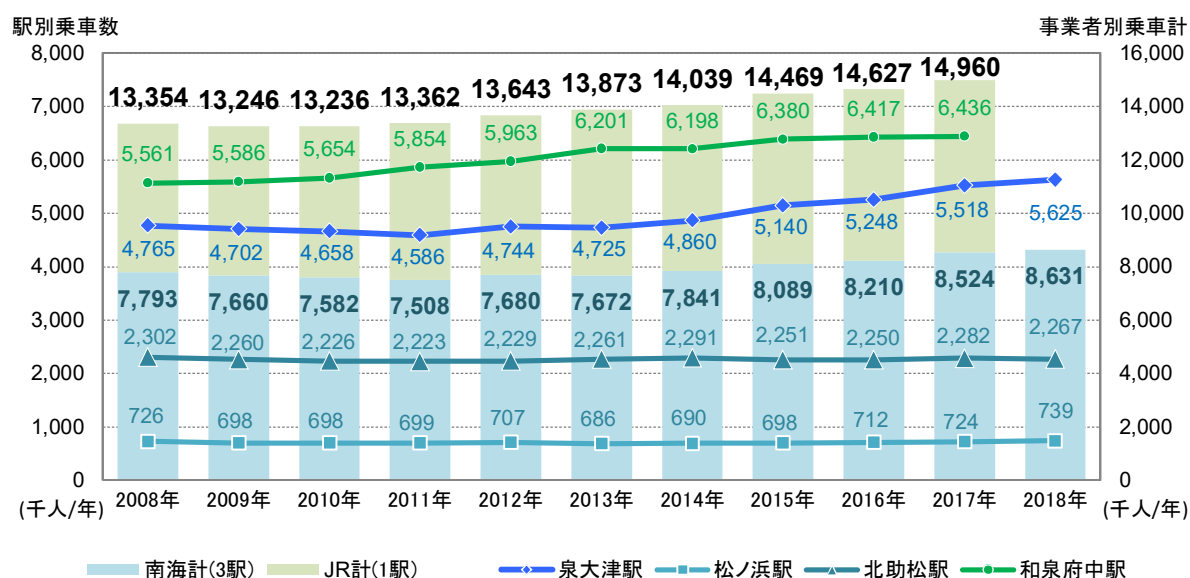


図 公共交通ネットワークと公共交通勢圏（鉄道駅勢圏・バス停勢圏）

(2) 利用数推移

平成 20(2008)年から平成 29(2017)年の各駅乗客数は、南海本線泉大津駅で平成 23(2011)年以降増加傾向にあり、平成 29(2017)年までの 10 年間で約 75 万人増加しています。同線北助松駅と松ノ浜駅は、平成 29(2017)年までの 10 年間で横ばいの推移であり、北助松駅は年間約 220 ～230 万人、松ノ浜駅は年間約 70 万人に利用されています。

隣接する和泉市の JR 阪和線和泉府中駅の乗客数は増加傾向にあり、平成 29(2017)年までの 10 年間で約 88 万人増加しています。



※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 乗客数推移

1.4.5 その他交通

(1) ふれあいバス

市内在住の高齢者、障がい者、妊産婦及び乳児連れの人などを対象に、福祉バスとしてのふれあいバスが、総合福祉センターを起点として、北回り、中回り、南回りの3コースを、それぞれ平日のみ1日5便ずつ、市内の公共施設などを循環して運行しています。平成24(2012)年度に2コースから現行の3コースに変更となりました。

利用者数は、運行コースが増えた平成24(2012)年度以降増加し、平成30(2018)年度と平成24(2012)年度を比較すると利用者は約1.3倍となっています。平成26(2014)年度以降は、約30,000人で横ばいに推移しています。

ふれあいバス運行については、平成30(2018)年度から外部委託としており、その経費は、約1,760万円(平成30(2018)年度)となっています。

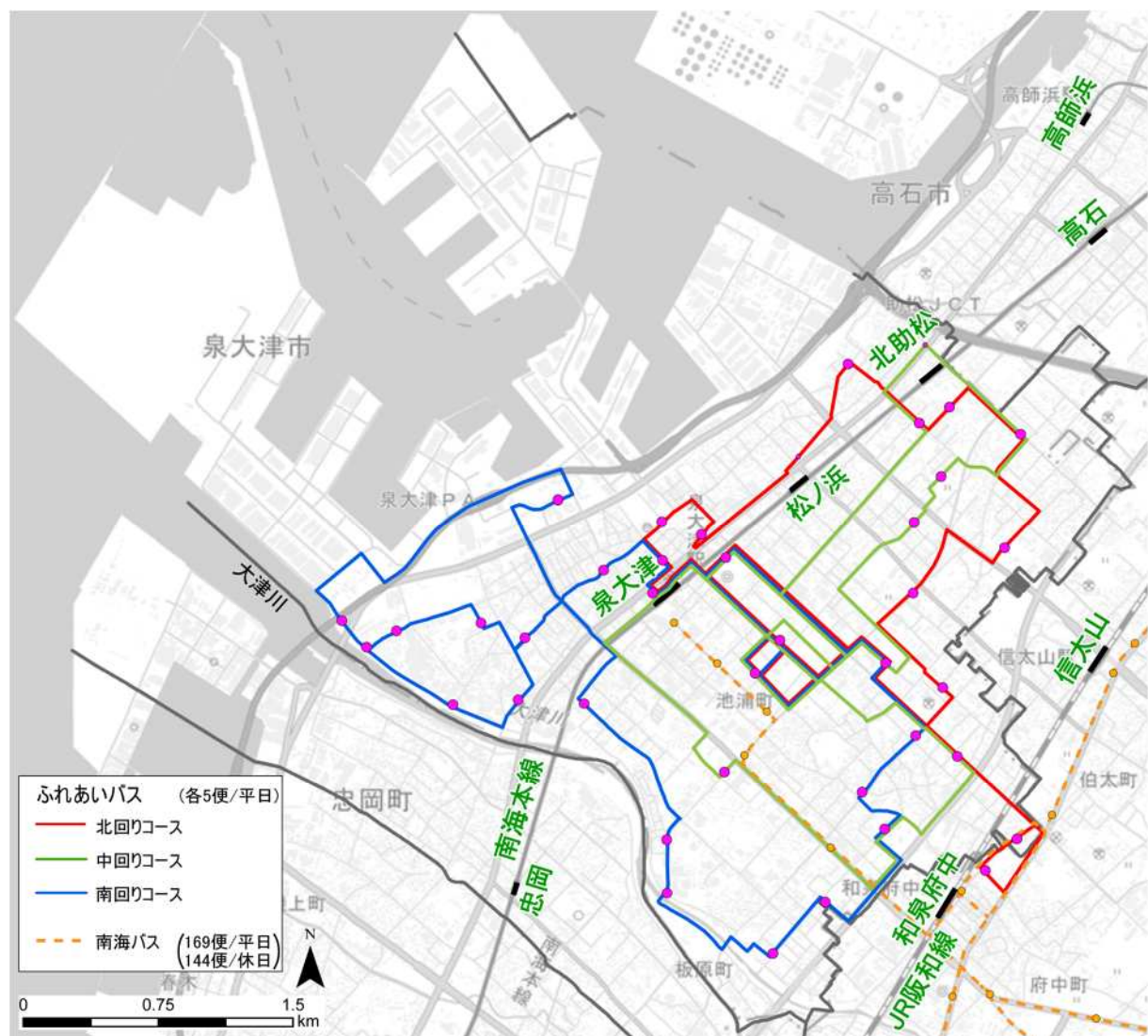
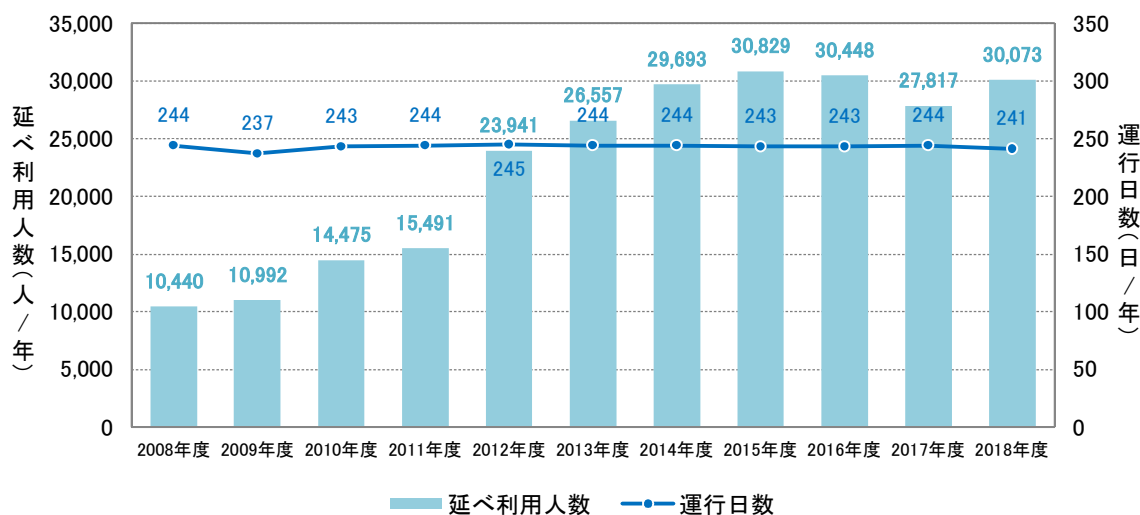
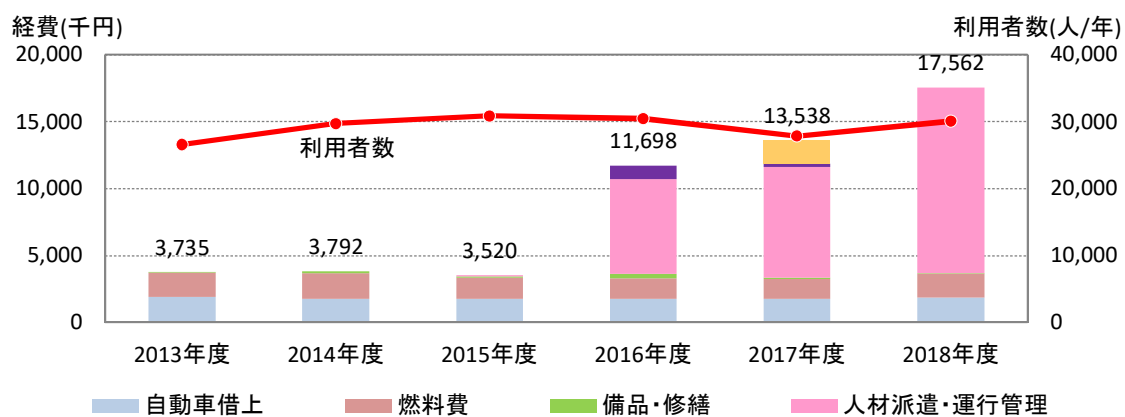


図 ふれあいバス路線図



※平成 24(2012)年 3 月より 2 コースから 3 コースに増加 / 平成 29(2017)年 8～12 月は事故のため中回り運休
 ※乗車できる人：60 歳以上、障がい者手帳所持者、妊娠婦、乳児（おおむね 1 歳）連れの人、左記の介添え者
 資料：泉大津市提供データ

図 ふれあいバス乗客数の推移



資料：泉大津市決算書

図 ふれあいバス運行経費の推移

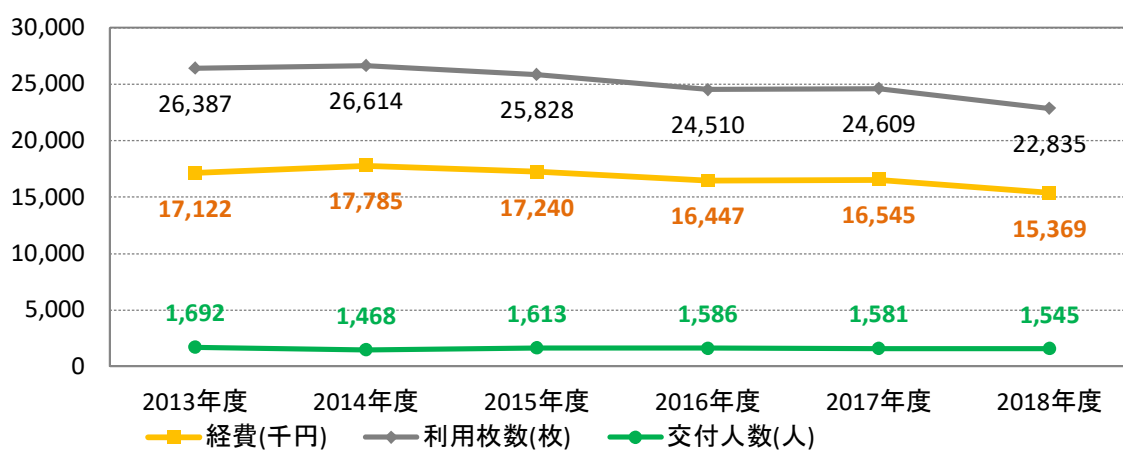
(2) 福祉タクシー事業

本市では、在宅の重度心身障害者（児）の生活行動範囲の拡大と社会参加の促進に寄与し、もって重度心身障害者（児）の福祉の増進を図ることを目的として、在宅の重度心身障がい者（児）が、市との契約会社のタクシーに乗車された場合に、基本料金（初乗り運賃）を助成する「福祉タクシー事業」を実施しています。交付人数は、1,600人/年前後で推移しています。

表 利用対象者と交付枚数

対象者	交付枚数
◆身体障害者手帳 1・2・3・4 級のうち 〔特に外出が困難、又は人工透析により外出の頻度が高い〕 視覚障害・下肢障害・体幹機能障害・脳原性移動障害・運動機能障害・四肢障害・じん臓機能障害を有する者 ◆療育手帳 A	36 枚/年
◆身体障害者手帳 1・2 級のうち 聴覚障害・平衡機能障害・音声機能障害・そしゃく機能障害・脳原性上肢障害・上肢障害・心臓機能障害・直腸機能障害・ぼうこう機能障害・呼吸器機能障害・小腸機能障害・肝臓機能障害・免疫機能障害を有する者 ◆療育手帳 B1	24 枚/年

資料：泉大津市



資料：泉大津市

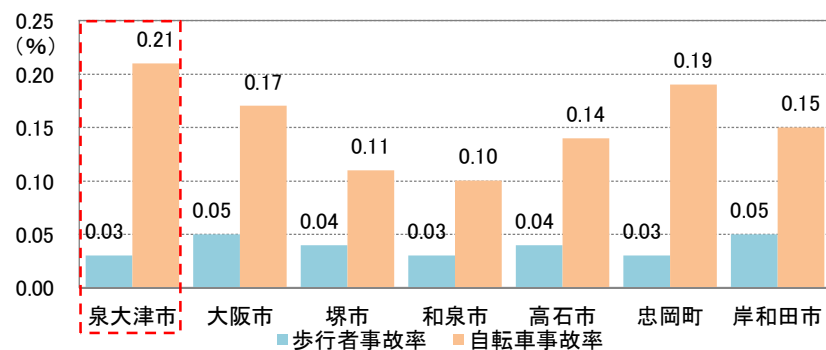
図 利用状況

1.4.6 交通安全

(1) 交通事故

平成 28(2016)年での人口当たり事故率（歩行者・自転車）をみると、歩行者では 0.03%と周辺都市と同じ程度ですが、自転車では 0.21%と周辺都市より高く、平成 28(2016)年～平成 30(2018)年で発生した事故の約 8 割以上が自転車関連の事故となっています。

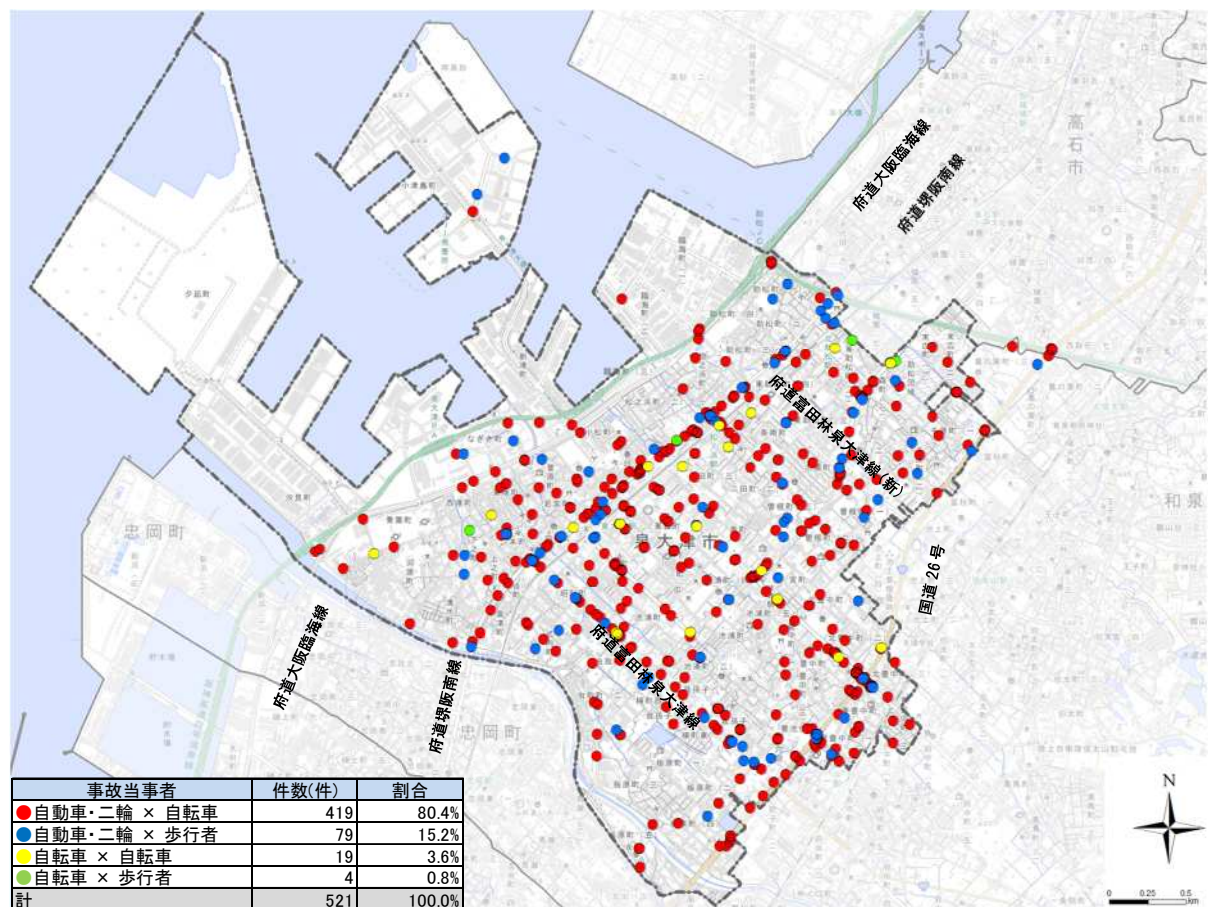
交通事故発生箇所は、国道 26 号、府道堺阪南線及び府道富田林泉大津線などの幹線道路だけでなく、生活道路でも多く発生しています。



※事故率＝歩行者・自転車の事故件数÷当該市町人口

資料：大阪府警察 HP（平成 28 年）

図 人口当たり事故率（歩行者・自転車）



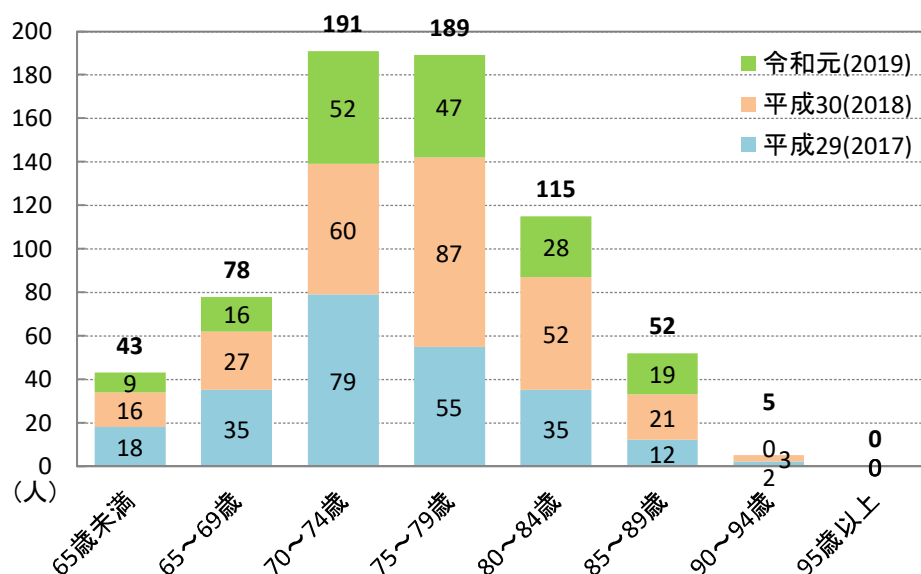
資料：大阪府警

※阪神高速における事故は除く

図 自動車事故発生箇所（平成 28(2016)年～平成 30(2018)年）

(2) 高齢者の免許返納

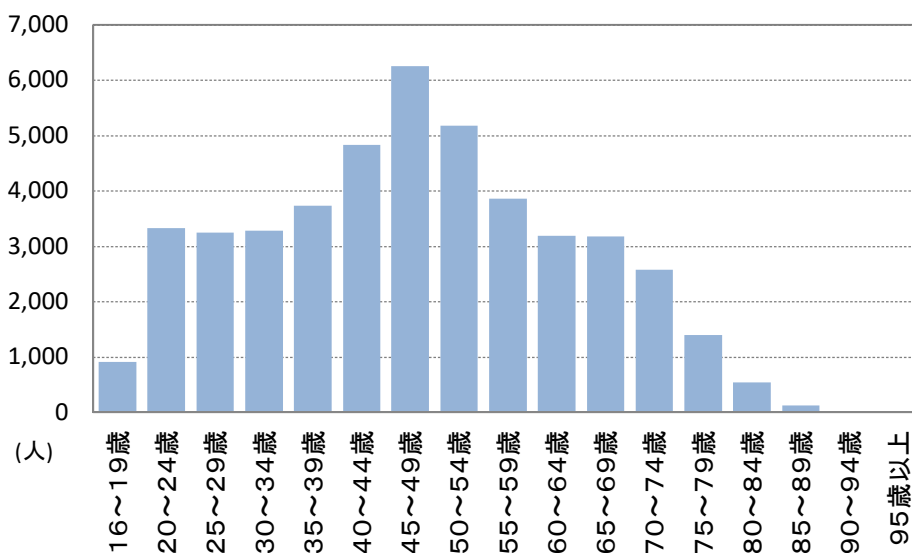
本市における高齢者の免許返納は、70 歳代で多くなっています。返納件数は、平成 29(2017)年で 236 件、平成 30(2018)年で 266 件と増加傾向にあります。令和元(2019)年は、7 月末時点で 171 件の返納がありました。



資料：大阪府警

※平成 29(2017)年 1 月 1 日～令和元(2019)年 7 月末日分

図 運転免許自主返納状況



資料：大阪府警

※令和元(2019)年 6 月時点

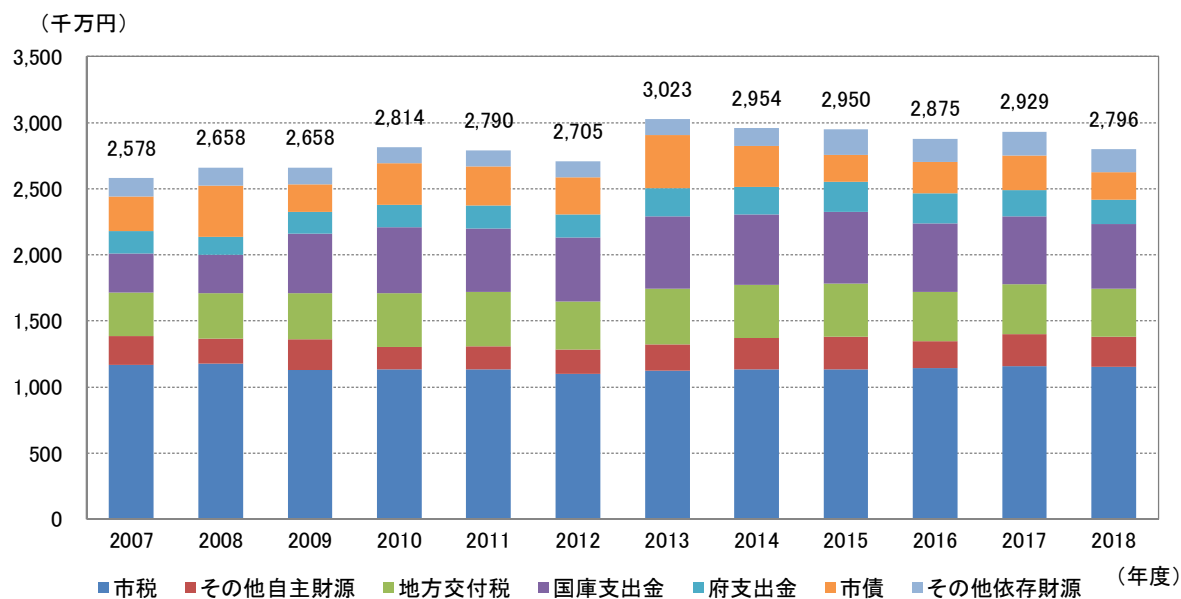
参考図 年齢別 免許保有状況

1.5 財政状況

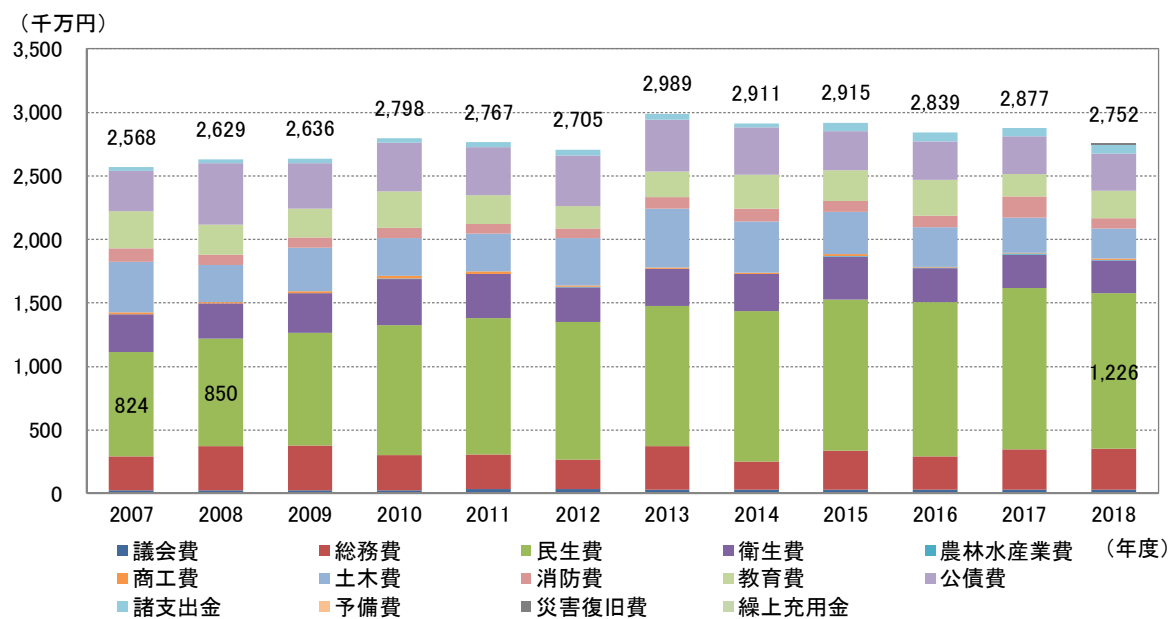
本市の歳入歳出状況は、平成 19(2007)年度から平成 29(2017)年度までの 10 年間をみると、平成 25(2013)年度がピークとなっており、以降は減少傾向にあります。

歳入では、自主財源(市税及びその他自主財源)が毎年 5 割以上を占めており、安定して推移しています。歳出では、民生費が年々増加傾向にあり、平成 20(2008)年度に 850 千万円だったものが、10 年後の平成 30(2018)年度には、1,226 千万円と約 1.4 倍になっています。

(歳入)



(歳出)



資料：泉大津市統計書

図 歳入・歳出

1.6 まとめ

本市の現況の概要は、次のとおりです。

表 本市の現況の概要

項目		内容
地勢		<ul style="list-style-type: none"> ・市域は南北に 3km、東西に 4km とコンパクトなまち。 ・最も標高の高い市域東端部でも約 18m で、市内全域がほぼ平坦。
人口特性		<ul style="list-style-type: none"> ・総人口は 2005 年をピークに減少に転ずる一方、老年人口が増加し、2040 年の高齢化率は 36% に上昇する見込み。 ・子育て世代の 30 代及びその子供世代で転出超過が多い。
土地利用		<ul style="list-style-type: none"> ・商業業務は鉄道駅周辺や国道 26 号、堺阪南線の沿道、その他生活サービスは市域全体に分散して立地。 ・臨海部は大部分が工場地だが、芝生広場や多目的広場のほか緑地・緑道がある。
交 通	移動実態	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の移動は、徒歩及び自転車による移動が約 7 割を占める。 ・市内鉄道駅の端末交通手段分担率は、泉大津駅で約 7 割、松ノ浜駅と北助松駅では 9 割以上を徒歩及び自転車が占める。
	道路交通	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路は、松之浜駅前通り線及び泉大津駅前通り線が事業中であり、令和元年度末時点での市全体での進捗率は 78%（延長ベース）。 ・北助松駅周辺は歩行者・自転車・自動車の輻輳が見られ、高石 7 号踏切が歩行者ボトルネック踏切。 ・国道 26 号や大阪臨海線、富田林泉大津線等で混雑率が高い。
	歩行者・自転車交通	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路を中心に歩道が整備されるとともに、歩行者優先の道路整備、道路のカラー舗装による歩行空間の整備、バリアフリー整備を進めている。 ・自転車通行空間の整備による自転車ネットワークの構築を進めている。
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者は泉大津駅・和泉府中駅で増加傾向。松ノ浜駅・北助松駅は横ばいで推移。 ・内陸部はほぼ全域が徒歩及び自転車の鉄道駅勢圏に含まれ、やや駅からの距離が離れる市南部（泉大津駅～和泉府中駅間）を路線バスが補完。 ・臨海部は市内中心部からの有効な公共交通手段がなく、利用しやすい環境とはいえない。
	その他交通	<ul style="list-style-type: none"> ・市内在住の高齢者、障がい者、妊産婦及び乳児連れの人などを対象に外出を支援するふれあいバスの運行や、福祉タクシー事業を実施。
	交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺他都市に比べ、人口あたりの自転車事故発生率が高く、市内で発生した交通事故の 8 割以上が自転車関連事故。 ・交通事故は、幹線道路だけでなく生活道路でも重傷事故を含む事故が多く発生。 ・高齢者の運転免許の自主返納は 70 代で多く、返納件数は増加傾向にある。
財政		<ul style="list-style-type: none"> ・歳出は、民生費が年々増加傾向にあり、平成 19(2007)年度から 10 年間で約 1.5 倍に増加。

2. 交通に関する意識・ニーズ

2.1 市民アンケート

2.1.1 実施概要

(1) 調査目的

市民の移動に関する状況、交通への考え方や意見などを把握するため、市民を対象としたアンケート調査を実施しました。

(2) 調査概要

調査時期は、令和元年10月頃とし、郵送配布・郵送回収と、WEBアンケートの2種類の方法で実施しました。これにより、あわせて1,096名の方にご回答いただきました。

表 配布・回収状況

調査方法	有効配布数（票）	有効回収数（票）	回収率
郵送配布・郵送回収	2,026	782	38.6%
WEB	－	314	－
合計	－	1,096	－

2.1.2 市民アンケート結果概要

(1) 回答者の特徴

年齢別では、65 歳以上が約 35%を占めており、本市の高齢化率 24%（2015 年）よりやや多くなっています。

居住地別では、いずれの小学校区からも一定の回答を得られています。

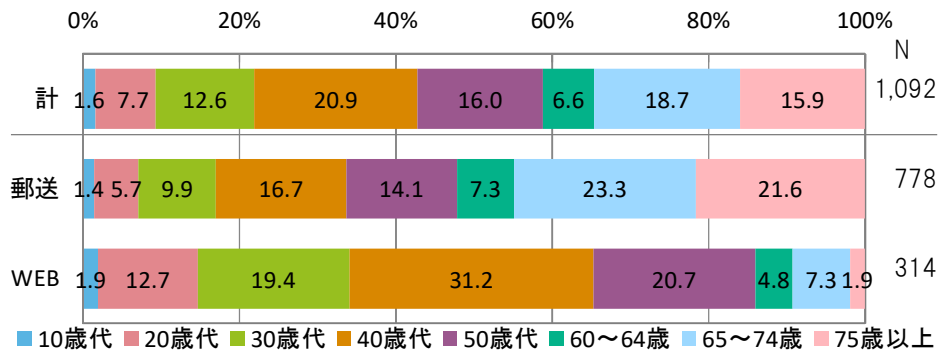


図 年齢

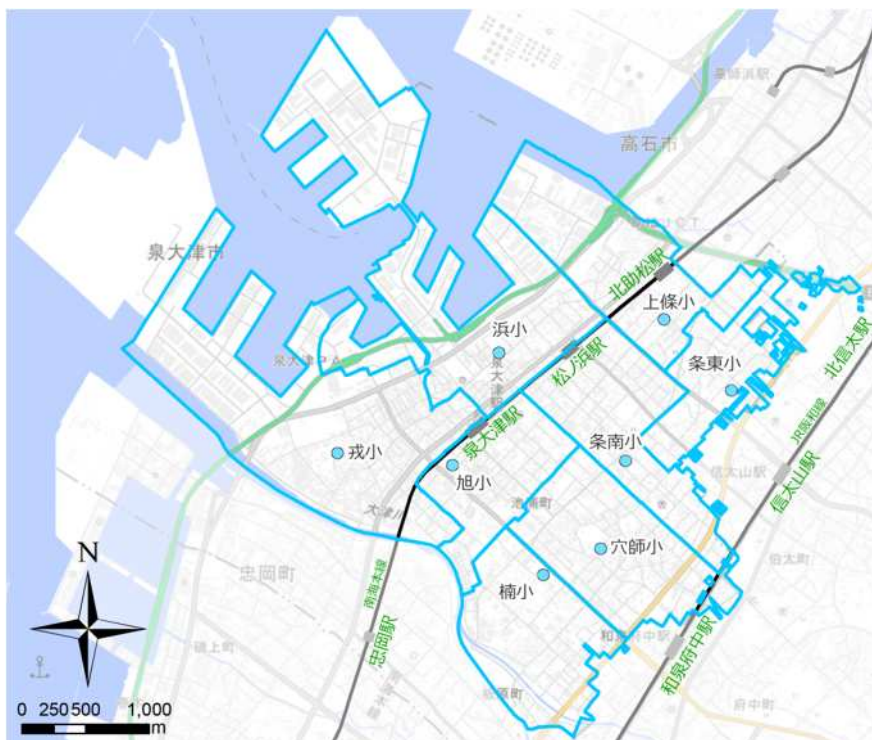
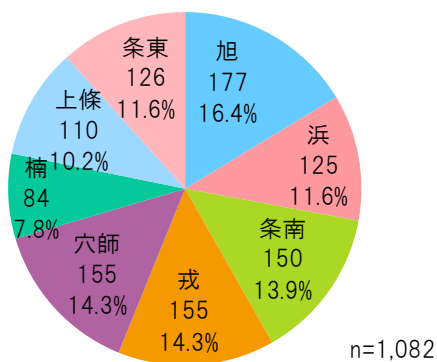


図 居住地

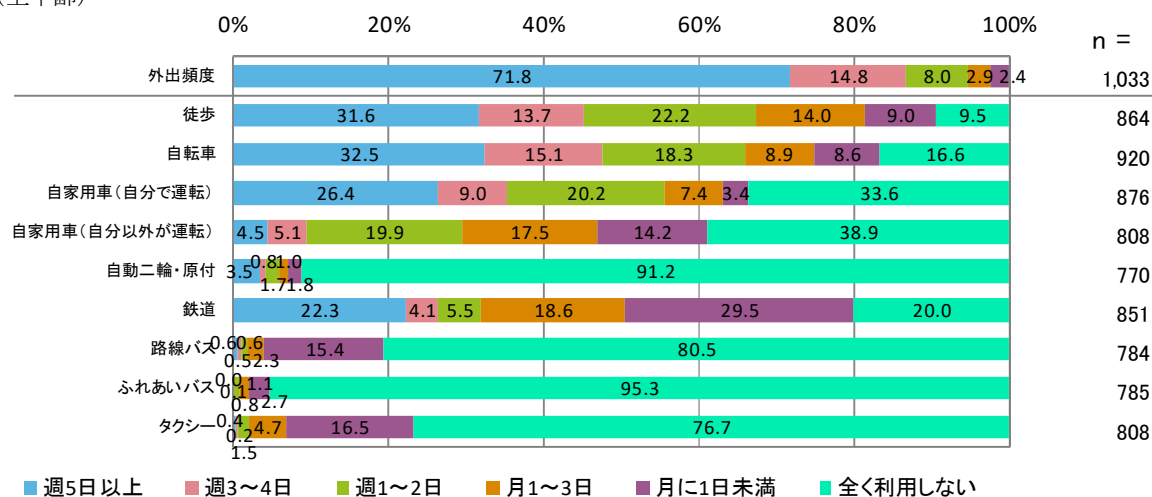
(2) 外出状況

週1日以上の外出頻度は、全体で9割以上、75歳以上でも8割を超えています。

週1日以上の外出頻度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割を超えています。

週1日以上外出頻度における公共交通の利用は、鉄道が約3割と最も多くなっています。タクシー、路線バスはいずれも1割未満で、その他交通であるふれあいバスにいたっては僅か0.9%、75歳以上でも3.7%に留まります。

(全年齢)



(75歳以上)

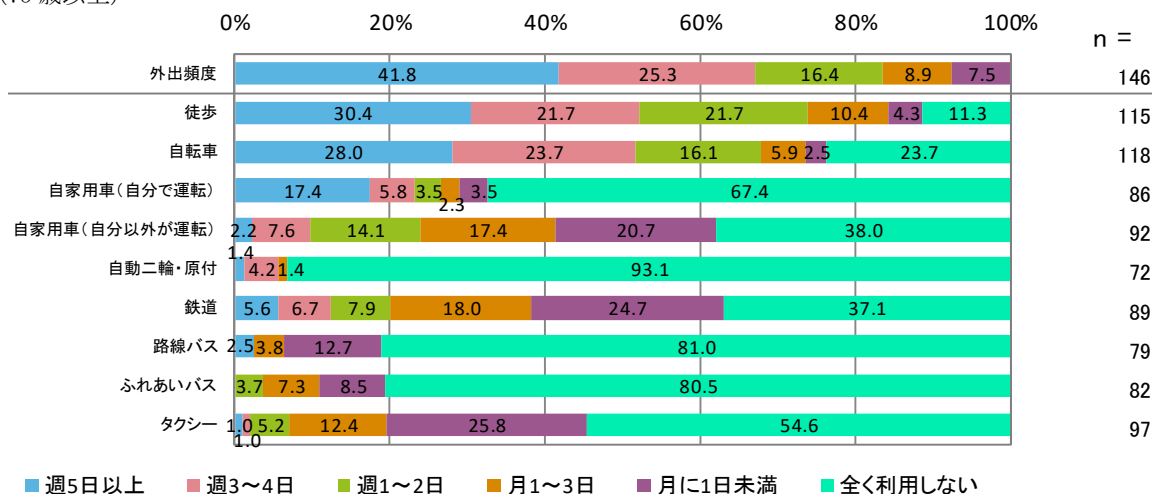


図 外出頻度及び外出手段利用頻度

(3) 歩行環境

近所（自宅から徒歩 10～15 分圏）の歩行環境は、「近所にお店がいくつかある」については約 9 割、「近所に公共施設等の目的地が多い」「近所に駅・バス停等がある」「近所に公園・緑道など歩ける環境がある」の各設問でも、約 7 割が「とてもあてはまる・ややあてはまる」と回答しています。

「近所の幹線道路・鉄道等が歩いて移動する際の妨げになる」については、北助松駅周辺の上條小学校区で約 3 割が「とてもあてはまる・ややあてはまる」と回答し、他校区よりやや高くなっています。

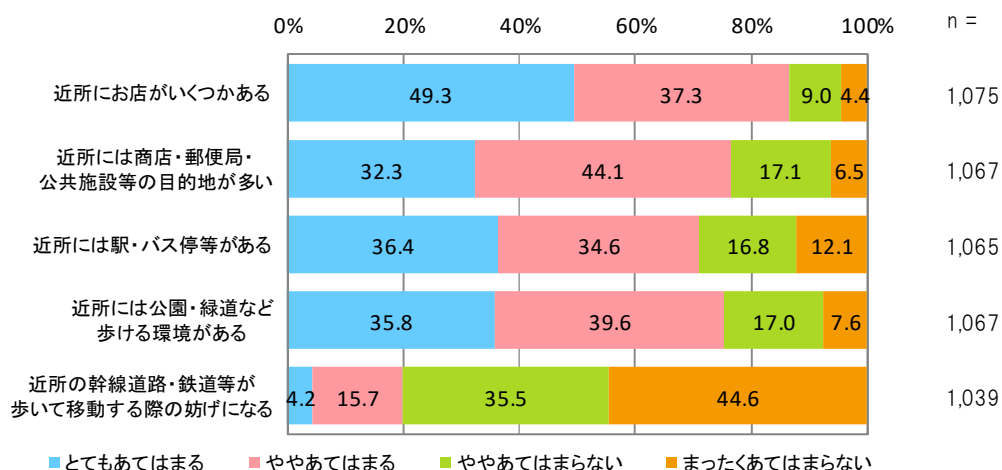


図 市内の歩行環境

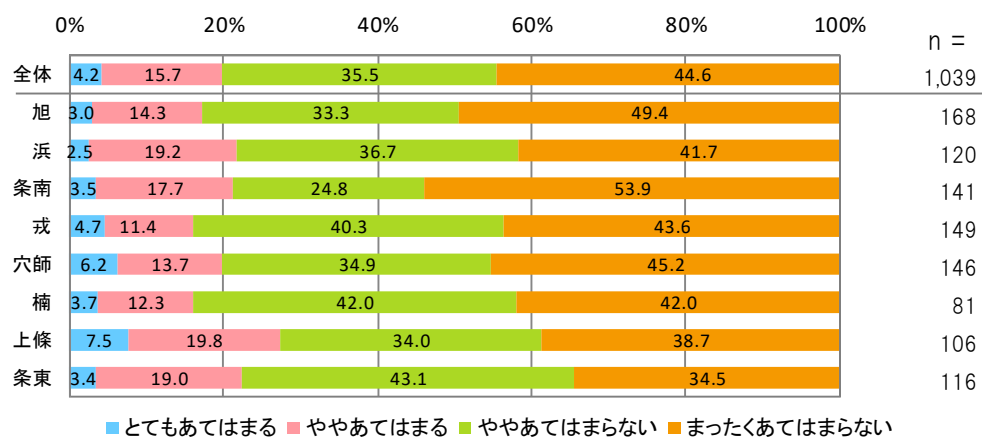


図 「近所の幹線道路・鉄道等が歩いて移動する際の妨げになる」に対する回答（地域別）

(4) 健康づくり

全体の約3割が健康づくりの取組みを行っておらず、特に40～50代では4割を超えています。

一方で、65歳以上で健康づくりの取組みを行っていない割合は約2割と他年代に比べて低く、65～74歳では「生活の中で積極的に歩いている」、75歳以上では「生活の中で積極的に自転車に乗っている」と回答した割合が4割を超えています。

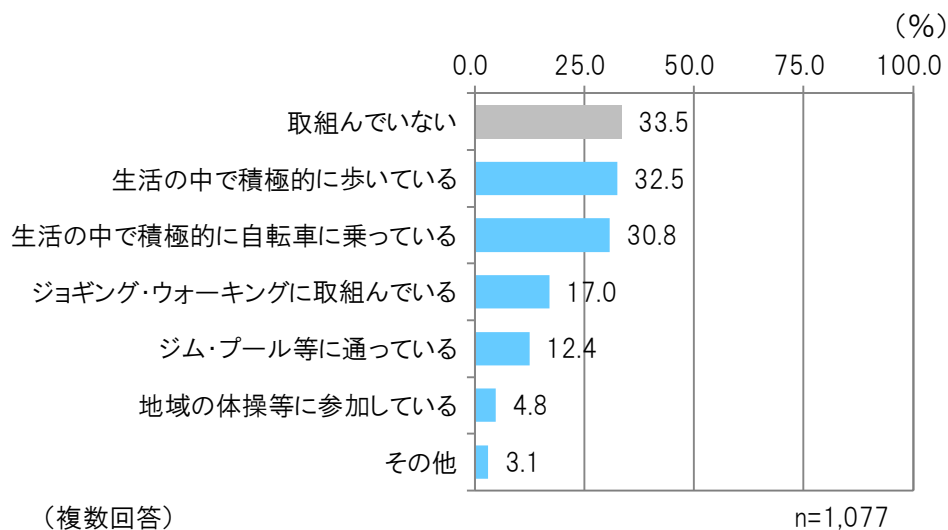


図 健康づくりのための取組み

	(%)								
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75歳以上	全体
取組んでいない	35.3	39.8	37.7	43.4	41.5	36.1	20.5	20.0	33.5
生活の中で積極的に歩いている	47.1	33.7	29.0	22.4	26.3	36.1	38.0	44.2	32.5
生活の中で積極的に自転車に乗っている	29.4	21.7	34.1	23.7	29.2	26.4	43.0	32.1	30.8
ジョギング・ウォーキングに取組んでいる	5.9	14.5	13.0	15.4	14.6	20.8	21.5	20.6	17.0
ジム・プール等に通っている	5.9	16.9	12.3	8.8	13.5	11.1	14.5	13.3	12.4
地域の体操等に参加している	0.0	1.2	0.0	1.3	0.6	2.8	9.0	16.4	4.8
その他	0.0	0.0	0.7	2.2	1.2	0.0	4.5	9.7	3.1
回答者数(人)	17	83	138	228	171	72	200	165	1,077

40.0 = 40%以上
30.0 = 30%以上

(複数回答)

図 健康づくりのための取組み（年齢別）

(5) 自転車

自転車の利用ルールのうち、「歩道は歩行者優先なので車道寄りを徐行」、「子どものヘルメット着用」について約5割と認知度が低くなっています。

「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において加入が義務付けられている自転車事故による賠償責任を補償する保険は、3割以上が未加入となっています。

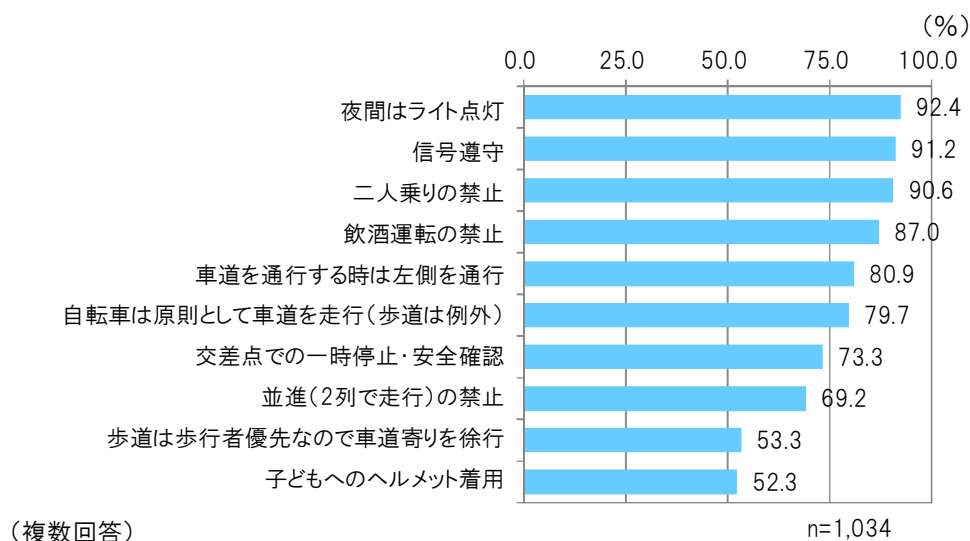
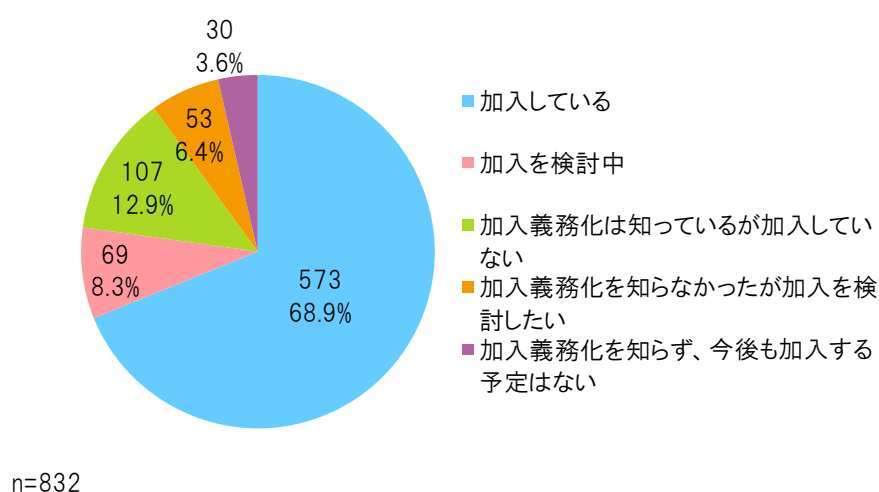


図 自転車のルール認知



※「自転車をほとんど利用しない」と回答した人を除く割合

図 自転車事故による賠償責任を補償する保険の加入状況

(6) 自動車

約 5 割が自動車を日常的に運転していると回答しています。

自動車のための道路整備に求めるものとしては、「事故が起きにくいよう道路を改良する」が 5 割を超えています。

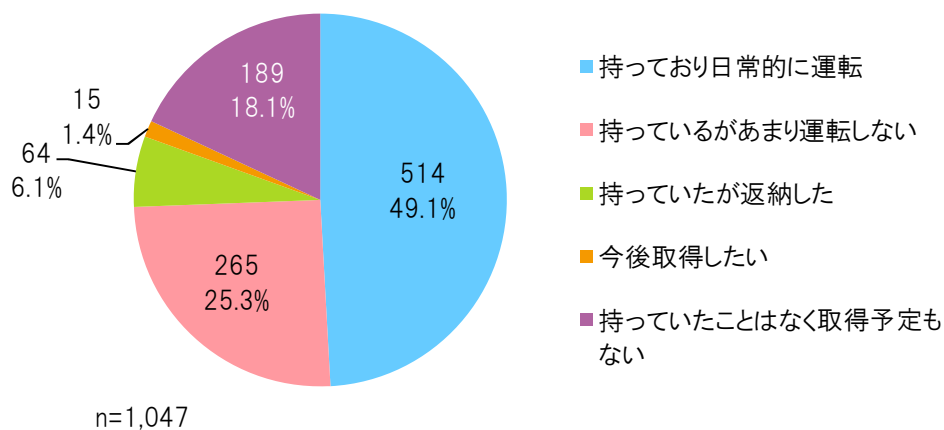


図 自動車運転免許の所持状況

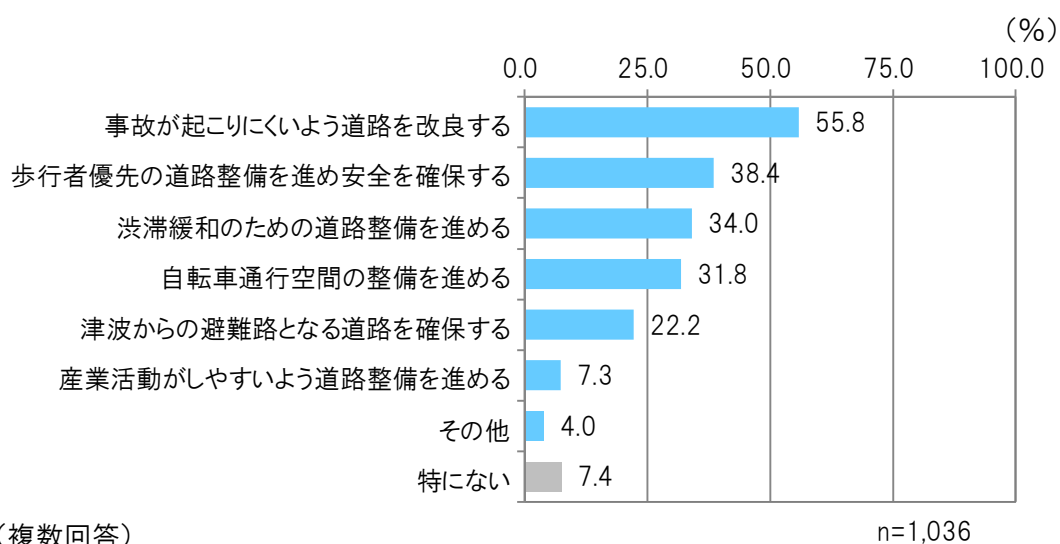


図 自動車のための道路整備

(7) 公共交通

自宅から鉄道までの距離は徒歩 10 分以内が約 5 割、徒歩 20 分以内が約 9 割を占め、交通手段は徒歩、自転車が多くなっています。

徒歩距離	回答数	割合(%)	累積(%)
～5分	142	13.8	13.8
～10分	372	36.1	49.9
～15分	327	31.7	81.6
～20分	125	12.1	93.7
21分～	65	6.3	100.0
計	1,031	100.0	—

図 最寄りの鉄道駅への自宅からの距離

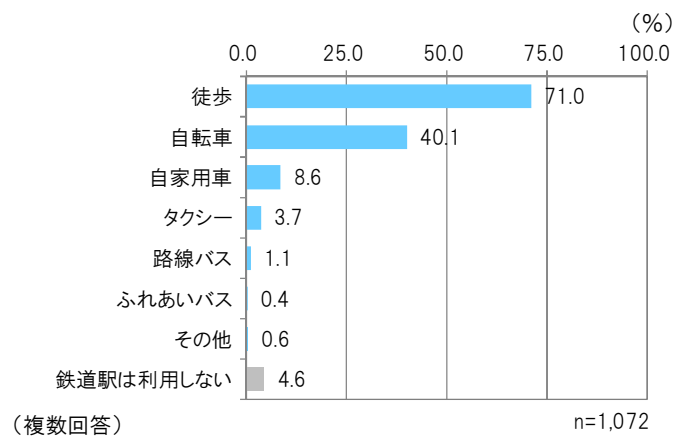


図 最寄り鉄道駅までの手段

(8) その他交通

ふれあいバス利用者は、回答者の約3%で、利用対象者（回答者の約34%）の1割未満となっています。

今後の利用意向については、「今はわからない」との回答が約5割で最も多く、次いで「現行どおり（無料で事前予約が必要ない）なら利用したい」が、約3割となっています。一方、「有料で事前予約が必要でも、自宅近くまで迎えに来るなら利用したい」との回答は1割未満となっています。

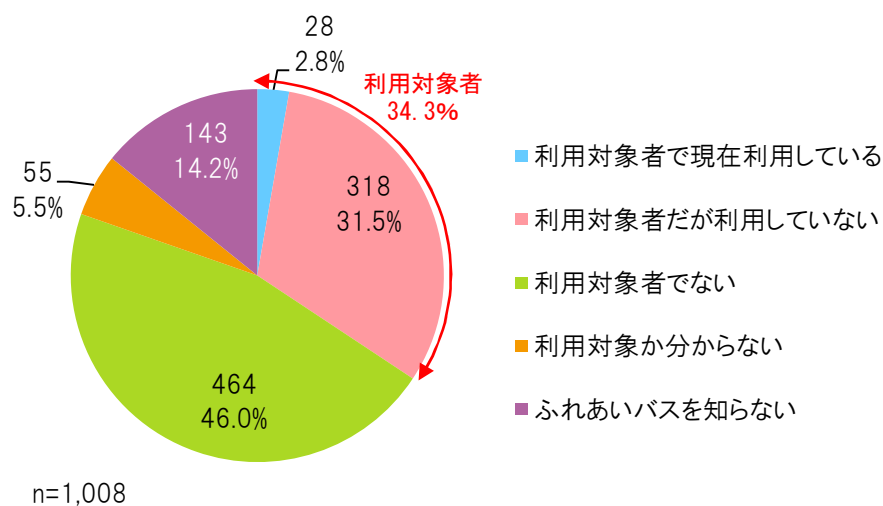


図 ふれあいバスの利用状況

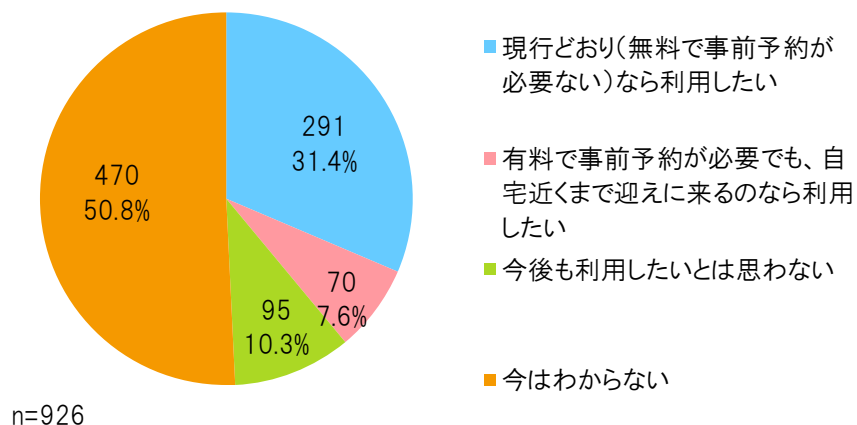


図 ふれあいバスの利用意向

(9) 交通安全

市内の道路の安全で快適な通行について、約6割が「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」と回答し、道路の安全性に対する評価が低くなっています。

移動中に交通事故の危険を感じた経験がある人は、全体の約7割となっており、危険を感じた場面については、「自転車での移動中」と回答した割合が約4割と最も多くなっています。

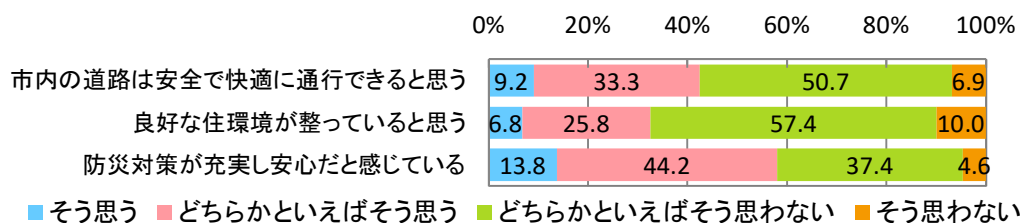


図 本市のまちの現状

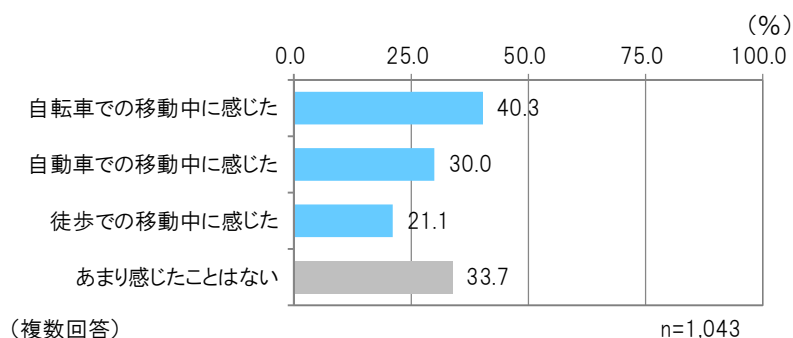


図 本市内の移動中に危険を感じた経験

(10) 駅周辺

駅周辺のあるべき姿を考えた場合に、駅周辺に求められる機能についての質問を行ったところ、「自動車と歩行者が分離され、安全に歩ける」と回答した割合が約5割で最も多く、次いで「自転車の駐輪場がある」、「バリアフリー化され、誰もが安心して歩ける」が多く、4割を超えています。

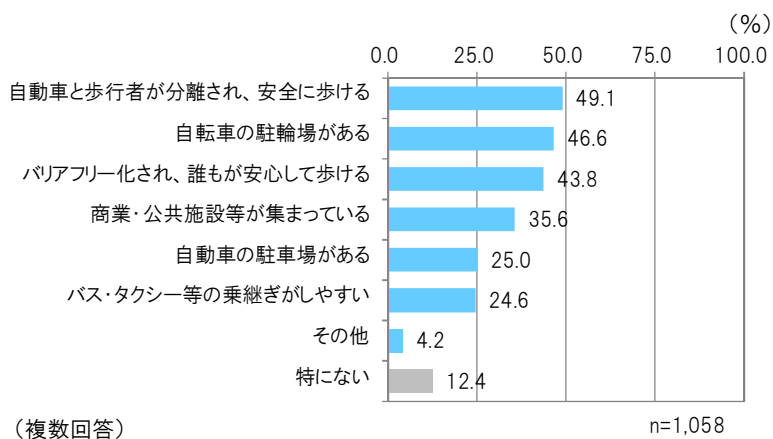


図 鉄道駅周辺のあり方

(11) 臨海部

臨海部への来訪目的についての質問に対して、約7割が「あまり行かない」と回答しています。「あまり行かない」との回答を除いた来訪目的については、「散歩・ジョギング」が最も多く、次いで「釣り・レジャー」となっています。

来訪手段は自動車が多く、次いで徒歩、自転車が多くなっています。

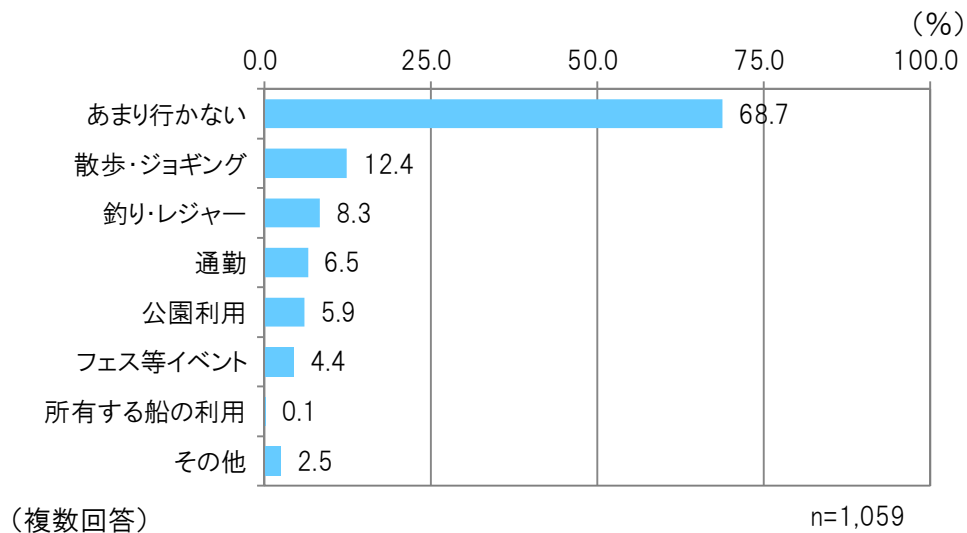
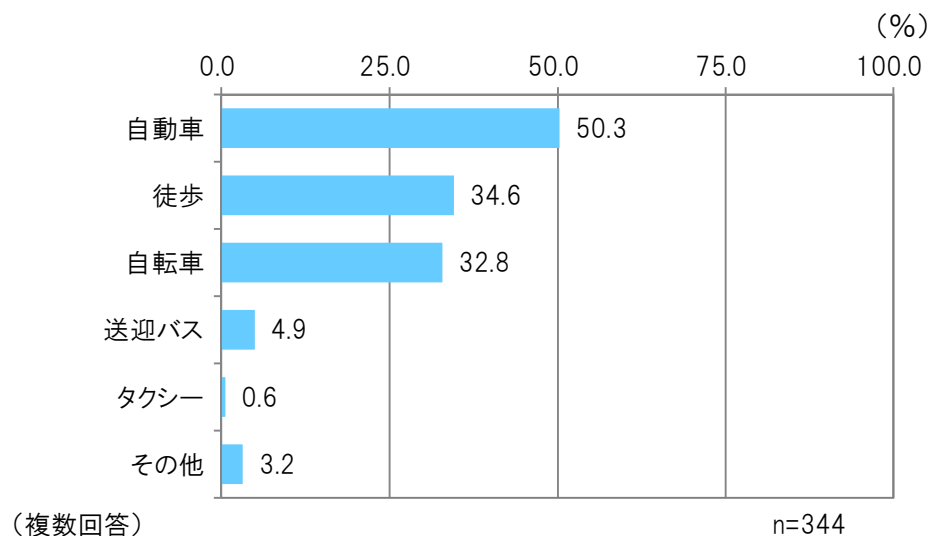


図 臨海部への来訪目的



※来訪目的についての質問もしくは当該設問で「あまり行かない」と回答した人を除く割合

図 臨海部への来訪手段

(12) まとめ

市民アンケートの結果概要は、次のとおりです。

表 市民アンケート結果概要

項目	内容
外出状況	<ul style="list-style-type: none"> ・週1日以上外出頻度は、全体で9割以上、75歳以上でも8割を超えている。 ・週1日以上外出頻度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割を超える。
歩行環境	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅から徒歩10～15分圏の近所に「お店」「公共施設等の目的地」「駅・バス停」「公園・緑道など歩ける環境」があると回答した割合はいずれも7割を超える。 ・「近所の幹線道路・鉄道等が歩いて移動する際の妨げになる」と回答した割合は、北助松駅周辺の上條小学校区で約3割と他地区に比べて高い。
健康づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・全体の約3割が健康づくりの取組みを行っておらず、特に40～50代では4割を超える。 ・一方で、65歳以上で健康づくりの取組みを行っていない割合は約2割と他年代に比べて低く、65～74歳では「生活の中で積極的に自転車に乗る」、75歳以上では「生活の中で積極的に歩いている」と回答した割合が4割を超える。
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車の利用ルールのうち、「歩道は歩行者優先なので車道寄りを徐行」、「子どものヘルメット着用」について約5割と認知度が低い。 ・「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」において加入が義務付けられている自転車事故による賠償責任を補償する保険は、3割以上が未加入。
自動車	<ul style="list-style-type: none"> ・約5割が自動車を日常的に運転している。 ・自動車のための道路整備に求めるものとしては、「事故が起こりにくいよう道路を改良する」が5割を超え、最も多い。
公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・自宅から最寄りの鉄道までの距離は徒歩10分以内が約5割、20分以内が約9割を占める。手段は徒歩、自転車が多い。
その他交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ふれあいバス利用者は、回答者の約3%で、利用対象者（回答者の約34%）の1割に満たない。 ・今後の利用意向は「現行どおりなら利用したい」が約3割に対し、「有料で事前予約が必要でも、自宅近くまで迎えに来るなら利用したい」は1割未満。
交通安全	<ul style="list-style-type: none"> ・市内の道路の安全で快適な通行について、約6割が「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」と回答し、道路の安全性に対する評価が低い。 ・移動中に交通事故の危険を感じた経験がある人は、全体の約7割となっている。 ・危険を感じた場面については、「自転車での移動中」と回答した割合が約4割と最も多い。
駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺に求められる機能について、「自動車と歩行者が分離され、安全に歩ける」と回答した割合が約5割で最も多く、次いで「自転車の駐輪場がある」、「バリアフリー化され、誰もが安心して歩ける」が多い。
臨海部	<ul style="list-style-type: none"> ・来訪目的の質問に対して、約7割が「あまり行かない」と回答。 ・来訪目的は、「散歩・ジョギング」が最も多く、次いで「釣り・レジャー」が多い。 ・来訪手段は自動車が5割超で最も多く、次いで徒歩、自転車が多い。

2.2 臨海部事業所アンケート

2.2.1 実施概要

(1) 調査目的

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可能性などについて確認することを目的とし、臨海部に立地する事業所を対象としたアンケート調査を実施しました。

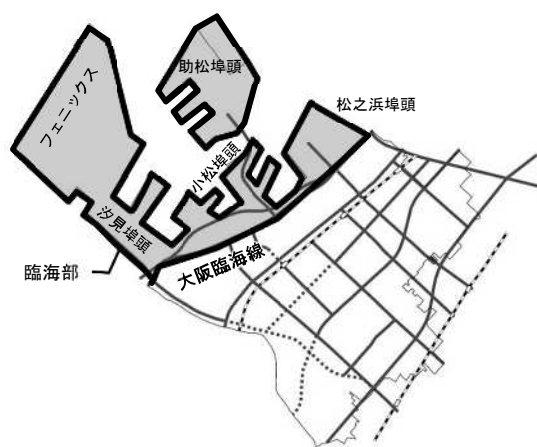
(2) 調査概要

調査時期は、令和元年10月頃とし、泉大津市港湾振興会 役員・会員名簿等をもとに臨海部周辺の事業所を抽出した事業所に調査票を郵送しました。これにより、84社（91事業所）からご回答をいただき、回収率は61.3%となりました。

表 配布・回収状況

	有効配布数（票）	有効回収数（票）	回収率
郵送配布・郵送回収	137	84 事業所 (91 票)	61.3%

※臨海部に複数の事業所があると回答のあった企業が5件あり、回収票は91票となった。



【調査対象地域】

2.2.2 臨海部事業所アンケート結果概要

(1) 回答事業所の特徴

立地場所は、臨海町1～3丁目（泉北4区）、小津島町（助松地区）、汐見町（汐見地区）が多くなっています。業種は、「運輸・倉庫業」が最も多く、従業員規模は、20～49人が28社と3割を超え最も多く、10人未満の比較的小規模な事業所は約3割となっています。

町丁目	回答数	割合
臨海町1丁目	20	22.0
臨海町2丁目	8	8.8
臨海町3丁目	1	1.1
新港町	10	11.0
小津島町	24	26.4
なぎさ町	4	4.4
東港町	1	1.1
西港町	2	2.2
汐見町	20	22.0
夕風町	1	1.1
南高砂	0	0.0
回答数	91	100.0



※地区名は概ねの位置

図 調査対象範囲と地区別回答状況

業種	回答数	割合
農林水産鉱業	1	1.2
建設業	1	1.2
製造業	19	22.4
電気、ガス、熱供給、水道業	0	0.0
情報通信業	0	0.0
運輸・倉庫業	46	54.1
卸売小売業	4	4.7
金融保険不動産業	3	3.5
サービス業	9	10.6
公務	0	0.0
その他	2	2.4
回答数	85	100.0

図 業種

従業員数	回答数	割合
1～4人	13	14.3
5人～	12	13.2
10人～	22	24.2
20人～	28	30.8
50人～	8	8.8
100人～	8	8.8
回答数	91	100

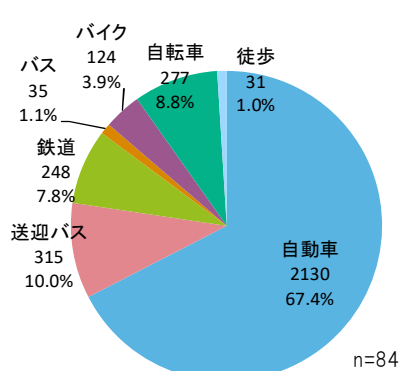
図 従業員規模

(2) 従業員の通勤状況

通勤交通手段は自動車が多、約7割です。

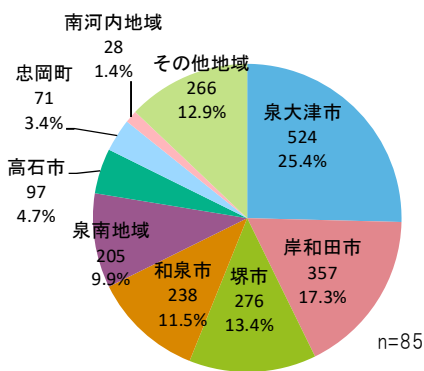
マイカー通勤者は、泉大津市内が約1/4を占め最も多く、次いで、岸和田市、堺市、和泉市の順となっています。

従業員のマイカー通勤は、条件付きを含め概ね全ての事業所で許可しており、通勤手当については、「鉄道・バス」は一部支給を含め全事業所が、「自動車」「バイク」は9割超の事業所が支給しています。



※図中の数字は通勤人数

図 通勤交通手段



※図中の数字は通勤人数

図 マイカー通勤者の居住地

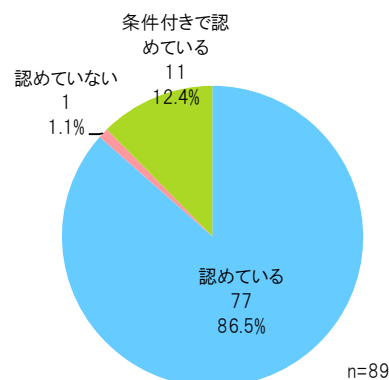


図 マイカー通勤許可状況

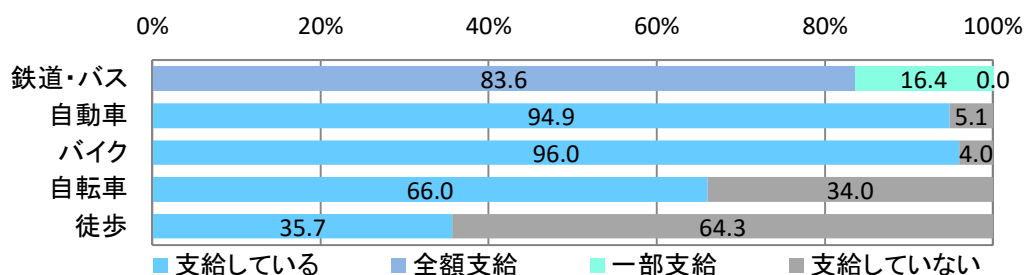


図 従業員のマイカー通勤費支給状況

(3) 従業員送迎バス

① 従業員送迎バスの運行状況

従業員送迎バスを運行しているのは8事業所で全体の約1割です。

運行ルートは、「泉大津駅」発着が6事業所、「忠岡駅」「羽衣駅」が各1事業所です。運行時間は7～9時台及び16～19時台に集中し、運賃は全事業所で無料です。運行方法は、5事業所が車両・運転手を事業所で確保した自主運行で、3事業所が運行委託による運行となっています。

運行にあたる課題としては、費用及び駅周辺の待機場所確保を挙げた事業所が各3事業所となっています。

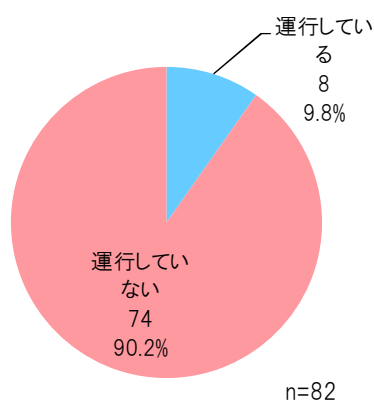
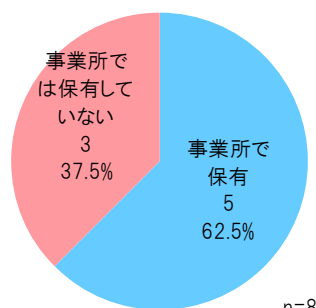
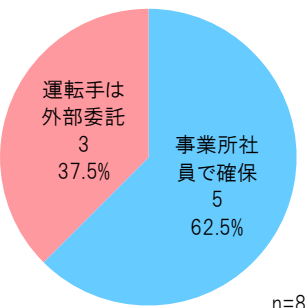


図 従業員送迎バス運行有無

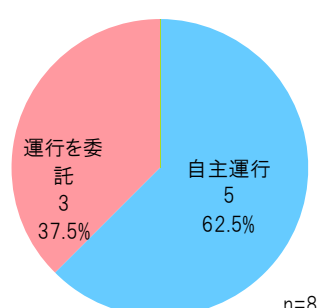
(車両保有状況)



(運転手確保方法)



(運行委託有無)



※運転手を「事業所社員で確保」として集計したうちの1事業所は、一部の便で外部委託も併せて実施

図 従業員送迎バスの運行方法

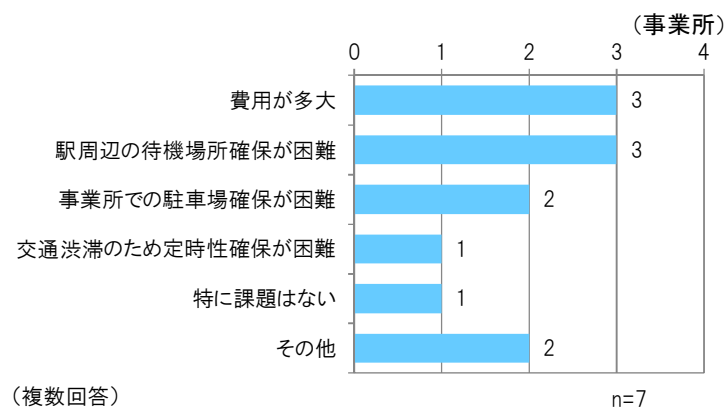


図 送迎バス運行にあたっての課題

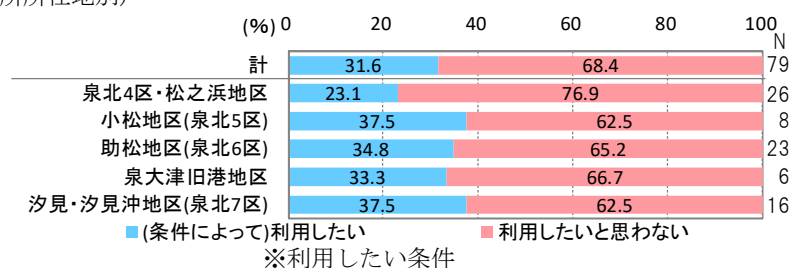
② 従業員送迎バスの共同運行に対する考え方

送迎バスの共同運行を「条件によって利用したいと思う」と回答した事業者は全体の約3割（25事業者）となっています。また、現在送迎バスを運行している8事業者のうち、5事業者が利用意向を示しています。

「条件によって利用したいと思う」と回答した25事業者のうち、共同運行を利用したいと思う条件は、「運行時間帯によって」が約9割、「運行頻度によって」が約7割、「費用負担額によって」が約3割となっています。希望する運行内容としては、朝・夕の通勤時刻に3往復程度を求める声が多くなっています。

共同運行を利用したいと思わない理由は、「自社の通勤制度で十分」が約5割で最も多くなっています。

（事業所所在地別）



※利用したい条件

	事業所数	割合
運行時間帯によって利用したい	22	88.0%
運行頻度によって利用したい	17	68.0%
費用負担額によって利用したい	7	28.0%
その他条件によって利用したい	2	8.0%
回答事業所数	25	-

（事業所送迎バスを現在運行している事業所のみ）

	回答数	現利用者(/日)
(条件によって)利用したい	5	179
運行時間帯によって利用したい	4	59
運行頻度によって利用したい	3	139
費用負担額によって利用したい	1	15
その他条件によって利用したい	0	0
利用したいと思わない	2	121
回答者数	7	-

図 送迎バス共同運行の利用意向

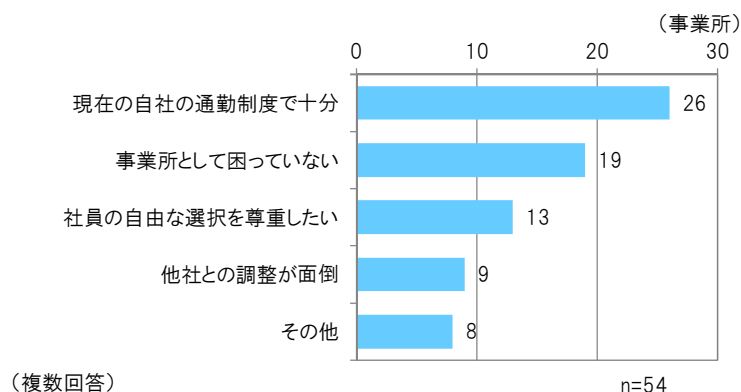


図 送迎バス共同運行を利用したいと思わない理由

(4) マイカー通勤に対する考え方

事業所が従業員の通勤に重視する事項は、「社員の利便性」が最も多く、「社員の安全性」を上回っています。通勤手段の選択は「従業員の自主性に任せている」が約 8 割を占めており、マイカー通勤削減への関心は「ない」が約 4 割、「どちらともいえない」が約 5 割と、関心が低い状況です。また、マイカー通勤削減の試みに対しては、約 8 割の事業所が、「従業員が反対すると思う」と回答しています。

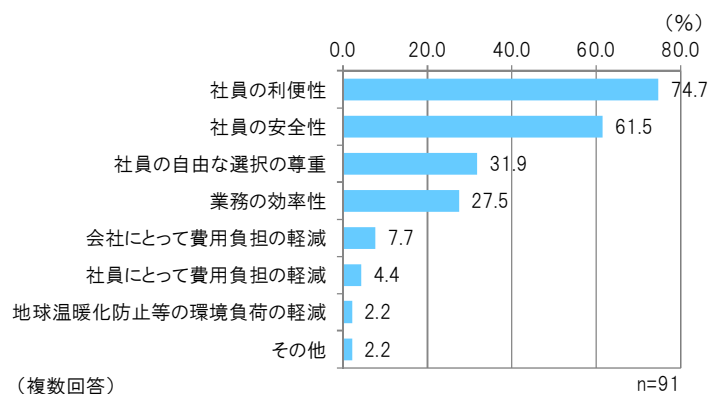


図 従業員の通勤に重視する事項

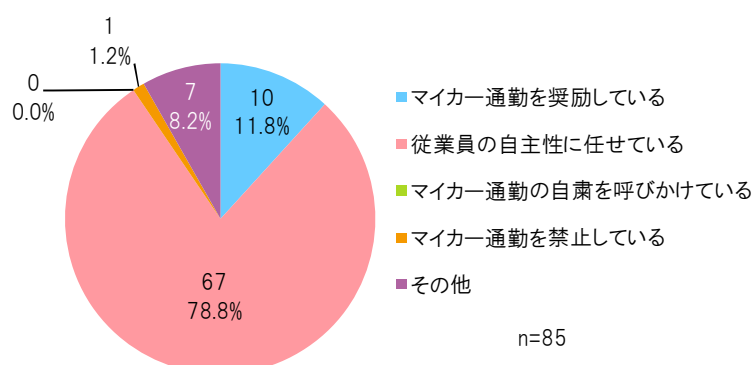
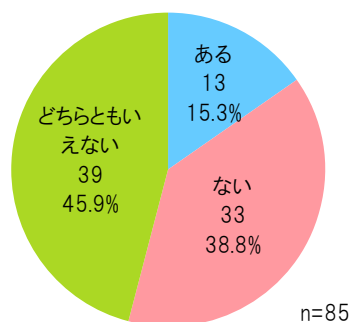
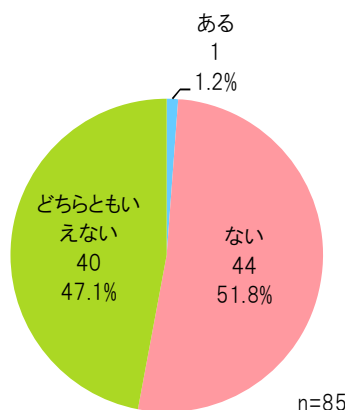


図 マイカー通勤に対する事業所の意見や方針

(マイカー通勤削減への関心)



(マイカー通勤削減試み実施可能性)



(マイカー通勤抑制への従業員の反応)

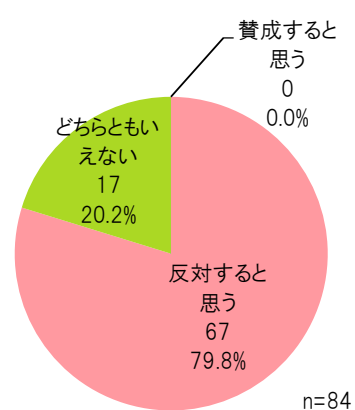


図 マイカー通勤への関心

(5) まとめ

臨海部事業所アンケートの結果概要は、次のとおりです。

表 臨海部事業所アンケート結果概要

項目	内容
従業員の通勤状況	<ul style="list-style-type: none">・通勤交通手段は自動車が圧倒的に多く、約7割。・マイカー通勤者は、泉大津市内が約1/4を占め最も多く、次いで、岸和田市、堺市、和泉市等。・従業員のマイカー通勤は、条件付きを含め概ね全ての事業所で許可している。・通勤手当について、「鉄道・バス」は一部支給を含め全事業所が、「自動車」「バイク」は9割超の事業所が支給。
従業員送迎バス	<ul style="list-style-type: none">・運行しているのは8事業所で約1割。・運行ルートは、「泉大津駅」発着が6事業所、「忠岡駅」「羽衣駅」が各1事業所。・運賃は全事業所無料で、運行便数は7～9時台及び16～19時台が多い。・運行方法は、5事業所が車両・運転手を自ら確保した自主運行、3事業所が運行委託。・運行にあたっての課題としては、費用及び駅周辺の待機場所確保を挙げた事業所が各3事業所。・送迎バスの共同運行を「条件によって利用したいと思う」と回答した事業者は約3割（25事業者）。現在送迎バスを運行している8事業者のうち5事業者が利用意向を示している。・「条件によって利用したいと思う」と回答した25事業者のうち、共同運行を利用したいと思う条件は、「運行時間帯によって」が約9割、「運行頻度によって」が約7割、「費用負担額によって」が約3割。・利用したいと思わない理由は、「自社の通勤制度で十分」が約5割。・利用意向のある事業所は、朝・夕の通勤時刻に3往復程度を求める声が多い。
マイカー通勤に対する考え方	<ul style="list-style-type: none">・事業所が従業員の通勤に重視する事項は、「社員の利便性」が最も多く、「社員の安全性」を上回る。・通勤手段の選択は「従業員の自主性に任せている」が約8割を占める。・マイカー通勤削減への関心は「ない」が約4割、「どちらともいえない」が約5割と、関心が低い。・マイカー通勤削減の試みは、約8割の事業所が、「従業員が反対すると思う」と回答している。

3. 上位・関連計画

上位計画としては、本市の最上位計画「泉大津市総合計画」、都市づくりの指針である「泉大津市都市計画マスタープラン」があります。本戦略策定にあたっては、これらの上位計画に加え、道路整備、福祉・健康、安全・安心等の視点から本市の関連計画を整理するとともに、広域的な視点から大阪府の策定した計画をあわせて整理し、上位・関連計画との整合を図ります。

表 整理した上位・関連計画

視点		上位・関連計画
A 本市の計画	1. 都市全体の視点	(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. 道路整備の視点	(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(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(2018)年3月)
		(2) 第2次健康泉大津21計画（平成27(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(2019)年6月）
		(2) 泉大津市第2次環境基本計画（平成24(2012)年3月）
		(3) 市民会館等跡地活用基本計画（令和2(2020)年3月）
B 広域的な計画	広域的な視点	(1) まちなかウォークアブル推進プログラム（国土交通省, 令和元(2019)年）
		(2) 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)（大阪府, 平成28(2016)年3月）
		(3) 大阪府自転車通行空間10ヵ年計画(案)（大阪府, 平成31(2019)年3月）
		(4) 大阪府自転車活用推進計画（大阪府, 令和元年(2019)年12月）

3.1 本市の計画

3.1.1 都市全体の視点

(1) 第4次泉大津市総合計画(平成27(2015)年3月)

市の将来のあり方を展望し、その実現に向けた施策の基本的な方向性を総合的かつ体系的に示した計画であり、都市経営の根幹をなす市の最上位計画として位置づけています。

① 概要

計画期間	平成27(2015)年度～令和6(2024)年度 ※5年で見直しを実施
基本理念	安全・安心 コンパクト 活力・共創
まちの将来像	住めば誰もが輝くまち泉大津 ～なんでも近いでええとこやで～

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

基本施策	めざす姿	施策の展開方向	取組の事例
住環境	住みやすさと優しさを次世代へと引継ぐまち	便利な暮らしを支えるまちづくりの推進	・ 駅周辺整備事業の推進
臨海部	人・もの・情報が集まる、美しい港があるまち	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
道路・交通	安全安心で快適に移動できるまち	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おいた道路整備の推進 ・ 駅前の駐輪スペースの確保 ・ 駅周辺の放置自転車に対する警告・指導・撤去の実施
		都市計画道路の整備	・ 南海 本線連続立体交差事業関連の都市計画道路の整備 ・ 都市計画道路の廃止を含めた見直し ・ 都市計画道路の計画的な整備の推進
		道路・橋梁等の適切な維持・管理	・ 道路・橋梁等の維持補修、パトロール、清掃作業の実施 ・ 計画的な道路・橋梁等の改修事業の推進
		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害者用誘導ブロックの設置 ・ 道路標識や路面表示のピクトサイン化の推進
		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 ・ 交通安全教室や交通安全キャンペーンの実施 ・ 市・警察・交通安全協会・学校等との連携による交通安全に係る課題の整理と、解決に向けた対策の推進
公園・緑地・河川	人の集う公園・緑・水辺のあるまち	緑地の確保と親水空間の整備	・ 大津川緑地の適切な維持管理とジョギングなどを楽しむための環境整備の推進 ・ 街路樹等の保全・育成の促進

(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)

まちの実情に応じたまち・ひと・しごと創生に関する施策の方向等を提示する計画です。

① 概要

計画期間	平成 27 年度（2015 年度）～平成 31 年度（2019 年度）
基本目標	<ul style="list-style-type: none">・地域産業と地域ブランド力に磨きをかけ、泉大津市で働き住み続けたいと思う市民の希望をかなえる。・地域資源を活用した取組となんでも近い泉大津市の強みを活かし、それらを積極的に情報発信することにより、様々な交流を生み出す。・地域ぐるみの助け合いやつながりで、結婚・出産・子育てを支援するとともに、就学前教育・学校教育を充実させ、若い世代の市民が魅力を感じる環境をつくる。・セーフコミュニティの推進などにより、安全・安心な暮らしと快適な住環境をつくる。

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

基本目標	施策	取組内容
セーフコミュニティの推進などにより、安全・安心な暮らしと快適な住環境をつくる。	安全・安心に暮らせる環境をつくる	<ul style="list-style-type: none">・セーフコミュニティ活動の推進・就学前施設や小中学校における安全教育の推進
	住みよい都市環境をつくる	<ul style="list-style-type: none">・歩行者や自転車の安全への配慮に重点をおいた道路整備の推進・憩いの場となる公園等の環境整備の推進・駅周辺整備事業の推進

(3) 泉大津市都市計画マスタープラン(平成 30(2018)年 3 月)

本市の都市づくりの総合的な指針を示す計画です。

① 概要

計画期間	平成 30(2018)年度から、おおよ 10 年後まで
都市づくりの理念	適「在」適所、輝き続ける、ステキなまち

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

《都市づくりの基本目標》

基本目標	めざす内容
次世代へ繋げる豊かで快適な住環境	<ul style="list-style-type: none">・都市基盤の整備と適正な維持管理により、良好な住環境を確保する都市づくり・コンパクトさを活かした歩行者、自転車にやさしい都市づくり・地域資源を活かした景観形成を促進するとともに、水や緑など身近な自然とふれあえる環境整備
暮らしの中に適切に在る都市施設	<ul style="list-style-type: none">・鉄道駅周辺や幹線道路沿道へ適切な都市機能の集積や周辺地域との連携を図り、にぎわいあふれる都市づくり・都市計画道路の整備・見直しを図るとともに、自転車や歩行者が安全に通行できる道路整備
持続可能で最適な産業の維持と発展	<ul style="list-style-type: none">・臨海部の広大な土地を利用し、産業の振興と市民が親しみを感じることのできる港湾を活かした都市づくり
あらゆる所で安全・安心に適う都市づくり	<ul style="list-style-type: none">・誰もが安心して快適に暮らせるように、ユニバーサルデザインの視点に基づく都市づくり

《将来都市構造》

拠点	内容	箇所
中心拠点	本市の玄関口として、高次の商業・業務やサービス機能の充実を図る地区	泉大津駅周辺
地域拠点	鉄道駅周辺の日常生活に必要な都市機能の集積を図る地区	北助松駅周辺、松ノ浜駅周辺、和泉府中駅周辺

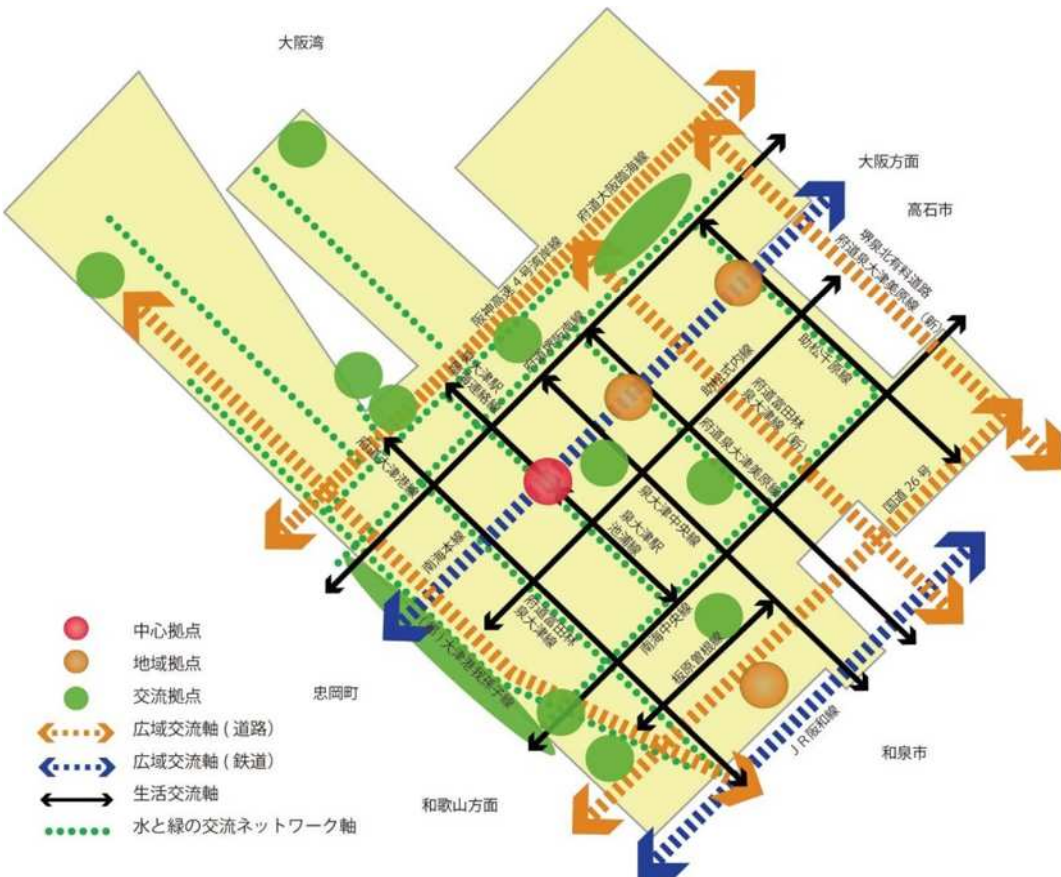


図 都市づくりの将来都市構造

《交通体系に関する方針と取組み》

方針	取組み
①歩行者・自転車・自動車が共存できる安全課交通体系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路のあり方の検討 ・道路整備の計画の見直し ・歩行者・自転車が安全に通行できる道路整備の推進 ・自転車通行区間の整備の推進 ・誰もが安全で使いやすい道路整備の推進
②潤いのある道路の実現	<ul style="list-style-type: none"> ・沿道の緑化・景観形成の推進 ・「みどりの風促進区域」との連携
③拠点での良好な歩行者空間の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・駐輪施設の整備の推進 ・放置自転車対策の推進
④公共交通利用の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺整備や機能の向上 ・公共交通体系の検討
⑤東西方向の交通体系の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・交通動線の強化 ・臨海部での雇用促進のための連携強化 ・海上交通と陸上交通との連携強化



図 交通体系に対する取組み

《重点的に取組む施策（都市施設・都市計画）》

項目	内容
憩いの拠点づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・（都）泉大津駅前通り線の整備
地域拠点のにぎわいづくり	<ul style="list-style-type: none"> ・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

(4) 泉大津市立地適正化計画(令和2(2020)年3月策定・公表)

人口減少や高齢化などに対応し、50年、100年後の将来を見据え、持続可能な都市経営を実現するための計画です。

① 概要

計画期間	令和2(2020)年度から概ね20年
基本方針	子どもたちが、泉大津で輝き、泉大津を愛し、末永く住み続けたいまちへの進化

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

視点	都市づくりの考え方
居住の視点	・徒歩や自転車で暮らしやすい居住環境の維持
都市機能の視点	・鉄道駅を中心とした都市施設の誘導
交通の視点	・多様な手段で、目的となる施設に安全にアクセスできる、利便性の高い交通体系 ・外出しやすく、市民がいつまでも元気で暮らすことができる都市づくり

3.1.2 道路整備の視点

(1) 泉大津市内における道路整備方針(平成 27(2015) 年 11 月)

歩行者・自転車・自動車などの交通手段による移動に資する安全・安心・快適な道路整備を行うことを目的として策定した方針です。

① 概要

対象路線	都市計画道路を含めた国道、府道、市道
将来ビジョン	I くらしやすいまちの実現に向けたみちづくり II 交通利便性の向上に向けたみちづくり III 産業活動を支援するみちづくり IV 安全・安心なまちの実現に向けたみちづくり

② 交通戦略策定のうへで配慮すべき内容

将来ビジョン	道路整備施策	
I くらしやすいまちの実現に向けたみちづくり	・バリアフリー整備 ・自転車通行帯の整備 ・沿道緑化	・公共サインの設置 ・歩行者優先の道路整備
II 交通利便性の向上に向けたみちづくり	・交通円滑化に資する道路整備	
III 産業活動を支援するみちづくり	・産業支援に資する道路整備	・沿道環境に配慮した道路整備
IV 安全・安心なまちの実現に向けたみちづくり	・津波災害に備えた道路整備 ・交通事故対策（生活道路）	・交通事故対策（幹線道路） ・通学路の安全確保

(2) 道路のバリアフリー整備計画(平成 28(2016) 年)

公的施設等の円滑な移動等を実現し、安全性の向上を促進するための整備計画として本計画を策定し、です。平成 30 年度末時点の計画と整備状況は下記の通りとなっています。



図 バリアフリー整備状況（平成 31 年 3 月時点）

3.1.3 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(2018)年3月)

市民の地域福祉に対する意識と関心の向上及び多様な主体の連携・ネットワークの強化を推進するために策定した計画です。

① 概要

計画期間	平成30(2018)年度～令和5(2023)年度
基本理念	8万人の家族の絆 ～ぬくもりの 手と手をつなぎ 共に支えあえる社会～
基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ・福祉の意識づくり、人づくり ・地域のつながりづくり、ネットワークづくり ・福祉サービスにつながるまちづくり ・安全・安心のまちづくり

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

基本目標	取組項目 (取組主体)	取組内容(主な事業)
安全・安心の まちづくり	生活環境の整備 (市)	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが安心して外出できるよう、公共施設や道路のバリアフリー化を促進するとともに、移動サービスの支援を行う。 (例) ふれあいバスなど外出支援の手段を検討 など
	ユニバーサルデザインの普及・ 啓発活動の推進 (市社協)	<ul style="list-style-type: none"> ・誰もが住み慣れた家庭や地域の中で、安心して生活を送れるようにユニバーサルデザインに基づく利便性の向上を進めるとともに、適切な利用について市民の理解を深める。 (例) 総合福祉センターの利便性の向上 など

(2) 第2次健康泉大津21計画(平成27(2015)年3月)

市民すべてが共に支え合い健康で豊かな生活を送ることのできるまちの実現をめざし、「健康」と「食育」のお互いの相乗効果が生み出されるよう泉大津市食育推進計画と一体的に策定した計画です。

① 概要

計画期間	平成27(2015)年度～平成31(2019)年度
基本理念	市民すべてが共に支え合い健康で豊かな生活を送る
全体目標	健康寿命を延ばす

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

施策	施策の内容	主な取組み
健康に関する情報発信と知識の普及啓発、環境整備	健康に関する情報の収集・整理・発進	<ul style="list-style-type: none"> ・市内のウォーキングマップを収集、見直しを行い、情報を一元化しホームページ等で情報を発信
	健康づくりを推進するための環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ウォーキングコースの見直しと、安全に歩くための工夫の検討

3.1.4 その他

(1) 泉大津市緑の基本計画（令和元(2019)年6月）

都市のみどりとオープンスペースのすべてに関し、良好な都市環境の形成による健康で文化的な都市生活の確保を目的として策定した計画です。

① 概要

計画期間	令和元(2019)年度から概ね20年後
基本理念	「ともいき泉大津」 みどりを紡ぐまちづくり

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

基本メニュー	施策メニュー
都市の骨格づくり	・ フェニックス緑地と大津川を結ぶ自然軸整備
骨格の緑化推進	・ 道路空間の一体的な修景と歩行環境の整備
都市の回遊動線づくり	・ 旧街道と大津川緑地で構成する遊歩道線づくり ・ 避難路の可能性を持つ「やすらいの川路」整備

《緑化重点地区について》

- ・ 本市のまちづくりに関連する今後の事業展開などを見据えて、泉大津駅～市民会館跡地周辺を「重点的に緑化の推進に配慮を加えるべき地区（緑化重点地区）」として位置づけ。
- ・ 都市計画道路泉大津駅前通り線などにおいて、歩行者空間の確保に併せて高木などの植栽を充実させみどりのシンボルロードとして整備。
- ・ 市民会館等跡地では、新たなみどりの創出や利活用の促進による新たな交流拠点形成と、小松緑道を介し臨海地域へと続く玄関口としての役割を期待。

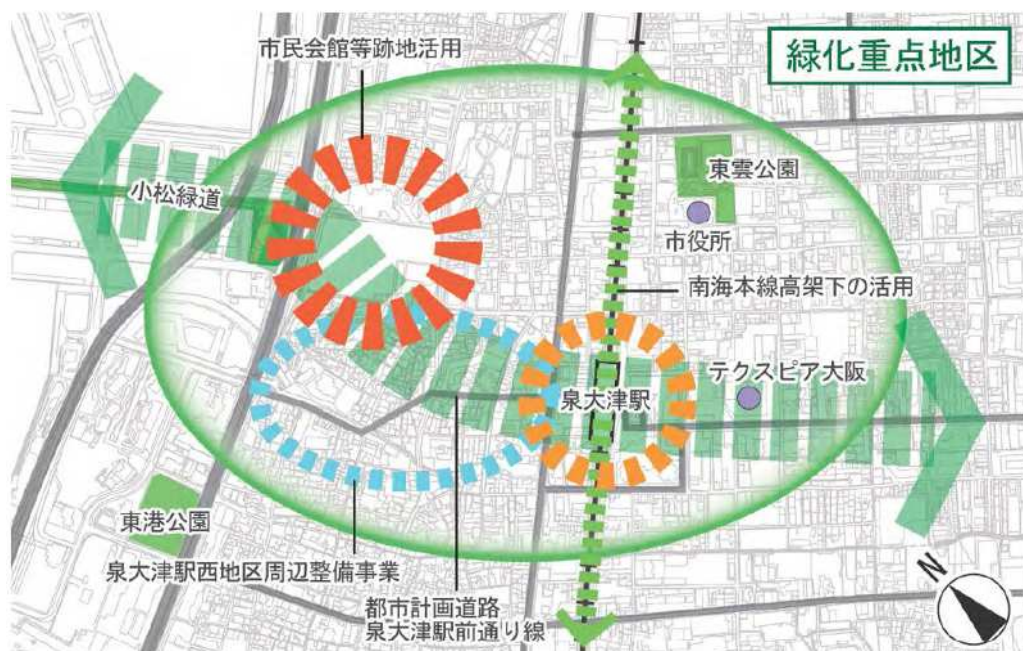


図 緑化重点地区

(2) 泉大津市第 2 次環境基本計画（平成 24(2012) 年 3 月）

すべての人が一体となり、自然と共生し、環境への負荷の少ない循環を基調とする社会の実現をめざし、本市の今後の環境施策の理念と具体的な施策を示した計画です。

① 概要

計画期間	平成 24(2012)年度～平成 33(2021)年度（10 年間）
望ましい 環境像	身近な自然・環境を大切にすることを次世代へ引き継ぐ エコ・コンパクトシティ 泉大津

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

基本目標	主な取組み
安心・安全で快適に暮らせるまち	・ バリアフリーのまちづくり（道路のバリアフリー整備など） ・ 自転車の利用促進（自転車通行区域の整備、公用自転車の活用推進など）
身近な自然を大切にする、みどり豊かなまち	・ みどりの名所づくり（フェニックスにおける大規模緑地の創出など）
地球にやさしいまち	・ ライフスタイルの改善（公共施設や防犯灯・道路等などの LED 化など） ・ エコドライブの推進（エコドライブの普及・啓発） ・ エコカーの導入推進（公用車へのエコカーの導入と利用促進、エコカー購入補助金の検討など）

(2) 市民会館等跡地活用基本計画(令和2(2020)年3月)

市民会館等の跡地を活用し、民間事業者と連携・協働した新たな公園及び隣接地の整備を行うことを目的に策定した基本計画です。

① 概要

まちづくりの基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ まちの可能性を最大限に引き出し、持続可能な質の高い行政サービスを実現することをまちづくりの基本方針とする。 ・ 基本方針の実現に向け、人が本来持っている能力を広く「アビリティ」と捉え、市民一人ひとりの「能力」「技量」「才能」を伸ばし、泉大津市民としてまちへの愛着と誇りを持つシビックプライドの情勢を図るとともに、都市ブランドとしての「アビリティタウン」の実現をめざす。
基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ まち全体の魅力向上と都市ブランド「アビリティタウン」の形成を先導する
事業コンセプト	<ul style="list-style-type: none"> ・ アクティビティに溢れた「心と身体を整える」空間の形成と市民共創による泉大津発の新たな価値の創出

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

市民会館跡地のゾーニング	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小松緑道等との一体的な活用を促進するため、計画対象地から小松緑道側へとよりスムーズに移動できる進入路を整備する。
周辺エリアとの連携のあり方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 小松緑道は、計画対象地から先端緑地まで、約2.6kmにわたって緑道が続きランニングやサイクリングのルートとしてのポテンシャルを持っていることから、計画対象地を拠点としたアクティビティを展開することも想定される。



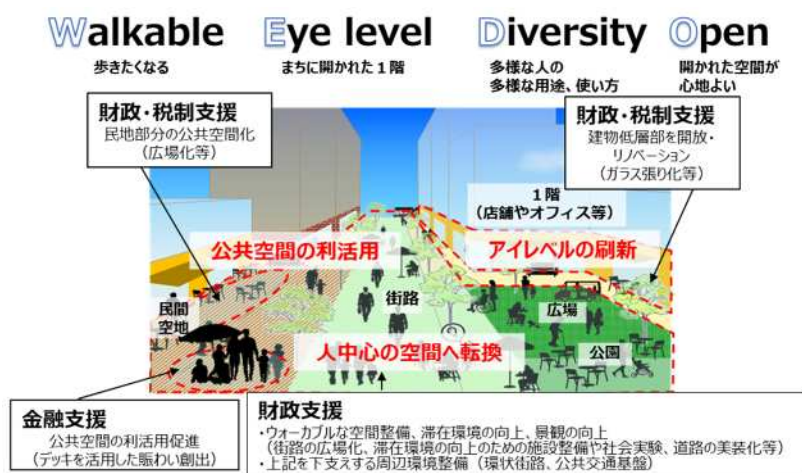
図 周辺エリアとの連携イメージ

3.2 広域的な計画

(1) まちなかウォーカブル推進プログラム（国土交通省・令和元(2019)年12月）

国土交通省では、「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」の提言『「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生（令和元年6月26日）』を受け、「まちなかウォーカブル推進プログラム」として、関連する令和2年度予算や税制改正、検討会・懇談会、作成予定の事例集等を取りまとめました。本市は、この提言に共鳴し、ともに取り組みを進める「ウォーカブル推進都市」に参画しています。（令和2(2020)年2月末時点 238 団体）

令和2年度からは、ウォーカブル都市の構築に向けた街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用に対して重点的・一体的な支援を行う「まちなかウォーカブル推進事業」が創設される予定です。



出典：国土交通省

図 居心地が良く歩きたくなる空間のイメージ

まちなかウォーカブル推進事業(都市再生整備計画事業の拡充)の概要

未定稿

令和2年度創設

○都市再生整備計画事業等において、車中心から人中心の空間に転換するまちなかの歩ける範囲の区域における、街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用を重点的・一体的に支援する事業。

事業主体：【交付金】市町村、市町村都市再生協議会 【補助金】都道府県、民間事業者等
国费率：1/2

施行地区

- ①都市再生整備計画事業の施行地区、かつ、
- ②まちなかウォーカブル区域（周辺環境整備に係る事業を含む）

※まちなかウォーカブル区域の設定については、令和3年度までの経過措置を想定

対象事業

【基幹事業】
道路、公園、既存建築物活用事業 その他、既存ストックの修復・改変メニューに限定

【提案事業】
都市再生整備計画事業と同様（提案事業率は2割を上限とする）



○ウォーカブルな空間整備

- 道路、公園、広場等の既存ストックの改修・改変
- まちなかウォーカブル区域を下支える周辺環境の整備
例) 街路の広場化、バリアフリー環境の創出、公共空間の芝生化・高質化 等

○アイレベルの刷新

- 沿道施設の1階部分をリノベーションし、市民に開かれた民間による公共空間の提供
- 1階部分の透明化等の修景整備
例) 沿道施設の1階部分の開放、市民に開かれた公共空間の提供 等

○滞在環境の向上

- 『滞在環境整備事業』を新たに基幹事業として創設
- 滞在環境の向上に資する屋根やトランジットモール化に必要な施設等の整備
- 滞在環境整備に関する社会実験やコーディネート等の調査
例) 社会実験の実施、デザイン検討・活用施設の導入 等

○景観の向上

- 景観資源の活用
例) 外観修景、照明施設の整備、道路の美装化 等

出典：国土交通省

図 まちなかウォーカブル推進事業の概要

(2) 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)(大阪府・平成 28(2016)年改定)

「大阪府国土利用計画(第四次)(平成 22(2010)年)」に沿って、大阪府が定めた都市計画の基本的な方針です。

計画期間	平成 28(2016)年～令和 2(2020)年
交通戦略策定の うえで配慮すべき内容	<ul style="list-style-type: none"> 交通施設に関する方針 <ul style="list-style-type: none"> 歩行者、自転車走行空間の確保やバリアフリー化などの実施 都市計画施設の見直しの方針 <ul style="list-style-type: none"> 長期未着手の都市計画道路の見直し

(3) 大阪府自転車通行空間 10 ヶ年計画(案)(大阪府・平成 31(2019)年)

「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例(平成 28 年 4 月 1 日施行)」施行後 10 年間を、さらなる自転車、歩行者の安全確保のための期間と位置付け、大阪府として自転車通行空間の整備目的や整備の考え方を示した計画です。

計画期間	平成 28(2016)年度～令和 7(2025)年度
計画目標	<ul style="list-style-type: none"> 整備延長を現道の府管理道路約 200km とする(緊急 3 ヶ年計画の 62km を含む) <ul style="list-style-type: none"> →本市に係る区間は、71 泉大津美原線(松之浜町交差点～曾根町 3 丁目 0.9km) 市町村による自転車ネットワーク計画の策定促進 計画期間内に優先的に整備する区間を抽出し自転車通行空間を整備

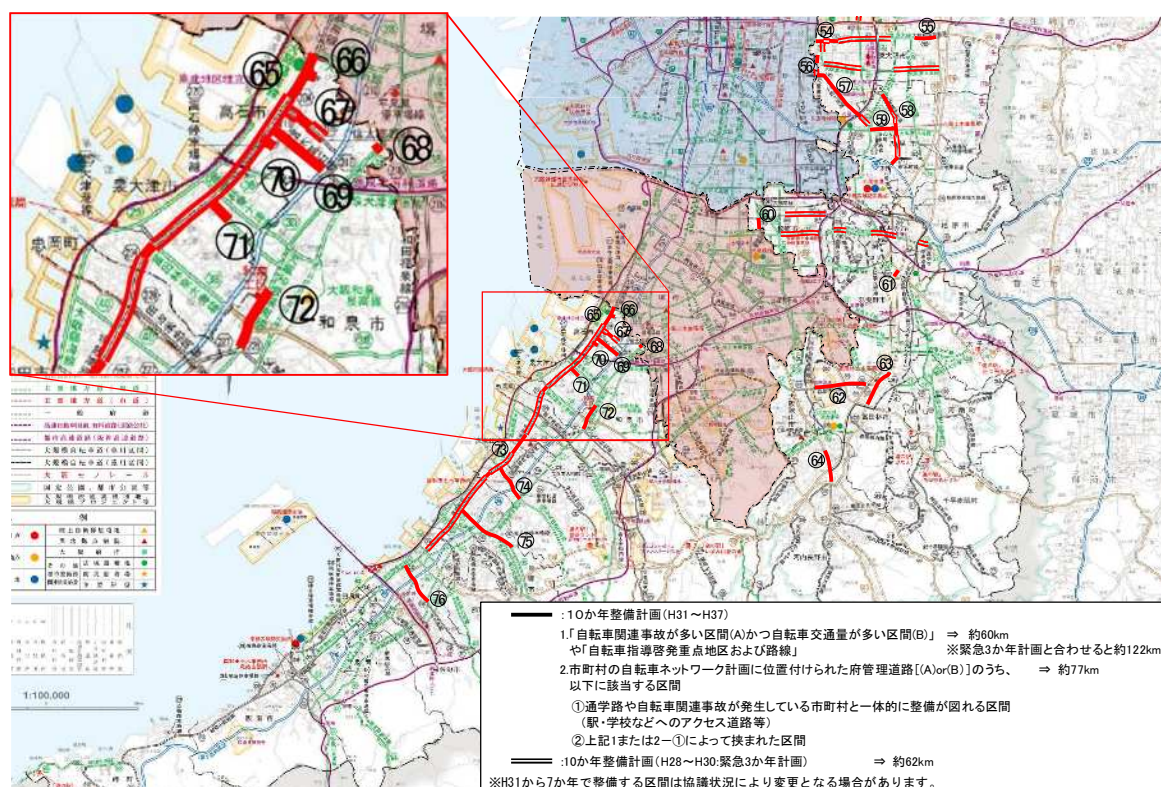


図 大阪府自転車通行空間 10 ヶ年計画(案)における事業箇所図

(4) 大阪府自転車活用基本計画（大阪府・令和元(2019)年12月）

自転車の活用の推進に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本計画である「自転車活用推進計画」（平成30(2018)年6月閣議決定）に基づき、大阪府が、地域の実情に応じた自転車の活用の推進に関する施策を定めた計画です。

① 概要

計画期間	令和元(2019)年度～令和7(2025)年度
計画目標	目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成 目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現 目標3 観光振興に資するサイクルツーリズムの促進 目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現

② 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

施策
目標1 自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成
<ul style="list-style-type: none">・市町村における自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。・自転車通行空間上の違法駐車取締りの推進等により、自転車通行空間の確保を促進する。・生活道路における通過交通の抑制などの取組を実施する。
目標2 サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現
<ul style="list-style-type: none">・府民の健康に関する理解力を底上げし、自転車を利用した健康づくりに関する広報啓発を推進する。
目標4 自転車事故のない安全で安心な社会の実現
<ul style="list-style-type: none">・府民の交通安全意識の向上に資する広報啓発活動の推進や、自転車利用者に対する指導・取締りの重点的な実施により、自転車の安全な利用を促進する。・自転車を含む交通安全教育を推進するため、学校における交通安全教室の開催等を推進する。・自転車が備えるべき安全性に関する品質基準について、府民に分かりやすく示すとともに、高い安全性を備えた自転車の購入につながる広報啓発を促進する。

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」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、下記の4つの交通課題を整理しました。

各課題の具体的内容については次頁以降に記載します。

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

(1) 便利で快適に移動できる環境の整備

本市の交通について現状

- 市域はコンパクトかつ市内全域がほぼ平坦で、市内移動の主な移動手段は徒歩と自転車。
- 内陸部のほぼ全域が徒歩と自転車による鉄道駅勢力圏に含まれ、鉄道駅の端末交通手段は、各駅とも徒歩及び自転車が大半を占める。
- 自宅からの徒歩圏に、生活に必要なサービスや施設が概ね揃っている。
- 高齢者を含めて全世代の外出頻度は高く、特に高齢者は、他世代よりも積極的に健康増進に取り組んでいる。
- 高齢者や障がい者などの外出を支援するふれあいバスの利用者は、利用対象者の1割未満。

本市の交通に求められる方向性

- ・都市計画道路の計画的な整備の推進
- ・自転車通行空間の整備
- ・歩行者優先の道路整備
- ・多様な手段で目的となる施設にアクセスできる利便性の高い交通体系の形成

など

本市の交通課題① 便利で快適に移動できる環境の整備

市の内陸部の交通に関しては、新たな交通手段の導入などを図ることよりも、徒歩や自転車により移動しやすい環境を整えることが、本市の実状に適していると考えられます。歩行空間や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などを進めることにより、徒歩や自転車を中心とする便利で快適に移動できる交通環境を実現する必要があります。

(2) 安全で安心して移動できる環境の整備

本市の交通についての現状

- 市内で発生する交通事故の 8 割以上が自転車に関連しており、周辺市町に比べ、自転車事故発生率が高い。
- 交通事故は、幹線道路だけでなく生活道路においても多く発生している。
- 市内の移動において多くの市民が危険を感じたことがあり、自転車の移動中に感じるものが最も多い。
- 市内の道路の安全性に対する評価が低い。
- 自転車の利用や走行に関するルールに対する認識が低い。
- 高齢者の運転免許の自主返納は、増加傾向。

本市の交通に求められる方向性

- ・ 安全な道路空間の整備
- ・ 誰もが安全で使いやすい道路整備の推進
- ・ 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
- ・ 道路のバリアフリー化の推進
- ・ 交通安全対策の充実
- ・ 通学路の安全確保等の交通事故対策

など

本市の交通課題② 安全で安心して移動できる環境の整備

交通における安全に関しては、幹線道路だけでなく生活道路においても交通事故が多く、また特に自転車による交通事故が多いことから、人が移動するにあたって十分に安全で安心な状態ではないと考えられます。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にやさしい道路整備などにより、誰もが安全で安心して移動できる交通環境を実現する必要があります。

(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創出

本市の交通についての現状

- 鉄道駅周辺には商業施設や医療・福祉施設などの生活に密着した施設が多く立地している。
- 鉄道の利用者は増加傾向にあり、鉄道駅の端末交通手段は、各駅とも徒歩及び自転車が大半を占める。
- 北助松駅周辺は、歩行者・自転車・自動車の輻輳が見られる。高石 7 号踏切は歩行者ボトルネック踏切に該当し、同駅周辺の上條小学校区では、幹線道路や鉄道等が徒歩移動時の妨げになるとの認識が、他校区に比べ高い。
- 鉄道駅周辺に対しては、自転車と歩行者が分離され安全に歩くことができる環境を求める意見が多い。

本市の交通に求められる方向性

- ・ 駅周辺整備事業の推進
- ・ 駅周辺整備や機能の向上
- ・ 鉄道駅周辺や幹線道路沿道へ適切な都市機能の集積や周辺地域との連携を図り、にぎわいあふれる都市づくり
- ・ 拠点での良好な歩行者空間の確保

など

本市の交通課題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創出

駅周辺の交通に関しては、歩行者・自転車・自動車が輻輳している箇所があり、安全性や快適性が十分に確保されている状態ではないと考えられます。歩行者・自転車・自動車が共存できる道路空間の形成を図ることで、中心拠点や地域拠点へのアクセス向上とにぎわいある環境の創出を図る必要があります。

(4) 臨海部のにぎわい環境の整備とアクセス向上

本市の交通についての現状

- 工場地が広がる臨海部には広場・緑地・緑道等も整備されているが、内陸部からの有効な公共交通手段がなく、市民にとって利用しやすい環境ではない。
- 臨海部を訪れる市民は少ないが、訪れる場合の主な目的は、散歩・ジョギング、釣り・レジャーなどである。
- 臨海部に立地する事業所では、約 7 割の従業員がマイカーで通勤しており、企業としてマイカー通勤を削減することへの関心は低い。
- 現在、従業員送迎バスを運行する事業所は少なく、全体の約 3 割が従業員送迎バスの共同運行に興味を示している。

本市の交通に求められる方向性

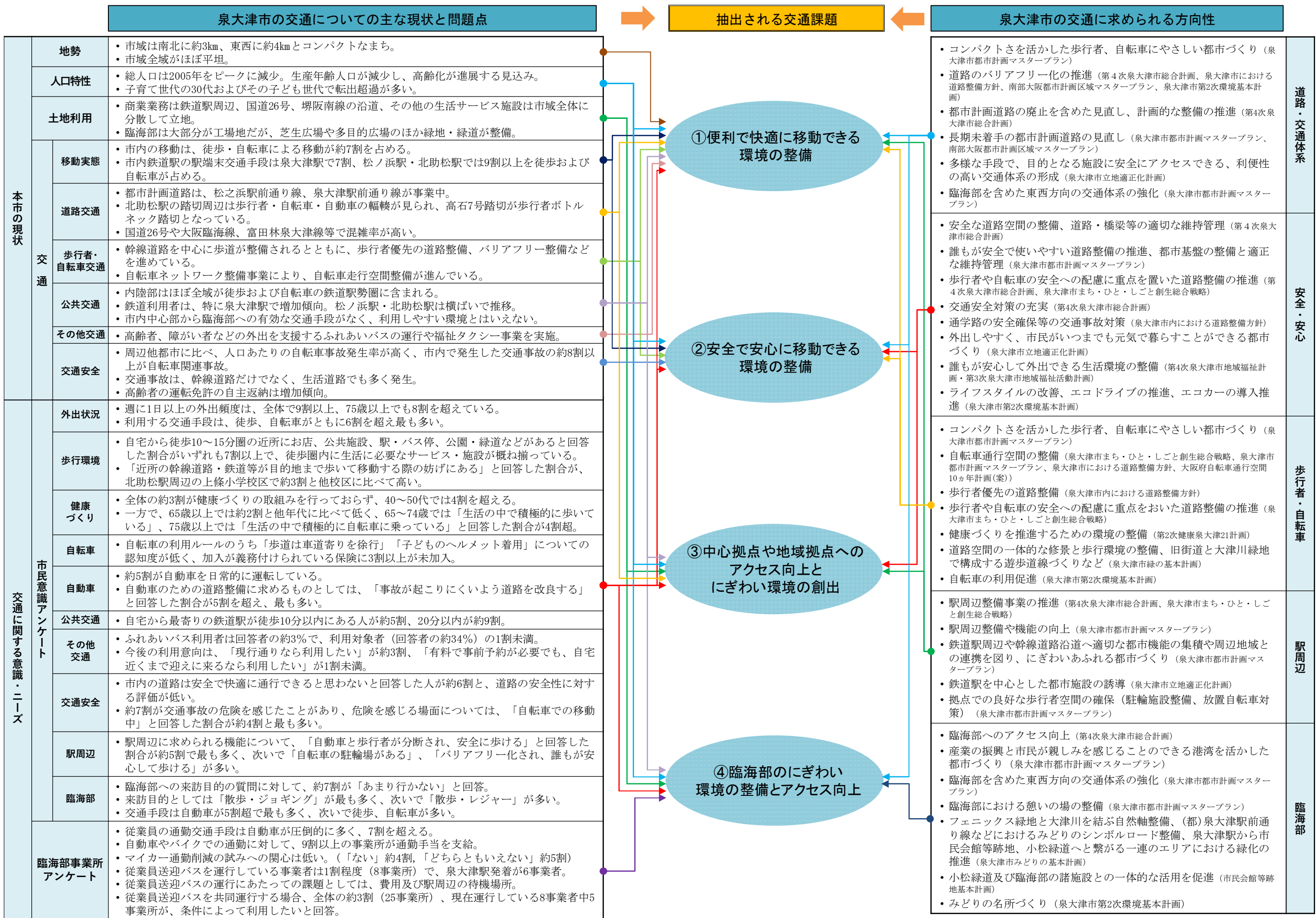
- ・ 臨海部へのアクセス向上
- ・ 産業の振興と市民が親しみを感じることのできる港湾を活かした都市づくり
- ・ 臨海部を含めた東西方向の交通体系の強化
- ・ 泉大津駅から市民会館等跡地、小松緑道へと繋がる一連のエリアにおける緑化の推進
- ・ 市民会館等跡地と小松緑道及び臨海部の諸施設との一体的な活用促進

など

本市の交通課題④ 臨海部のにぎわい環境の整備とアクセス向上

臨海部に関しては、内陸部からの有効な交通手段がなく、市民や来街者等にとって利用しやすい環境ではないため、有効な活用が図られていないと考えられます。市民会館等跡地との一体的な緑道の再整備等により、にぎわいを創出する交流機能の強化や産業拠点としての活性化を図るとともに、臨海部へのアクセスを向上する必要があります。

4つの交通課題の抽出フローを下記に整理します。



5. 基本理念と基本方針

5.1 本戦略の基本理念

第4章で整理した交通課題を解決し、コンパクトさをさらに身近に感じられるまちをめざし、本戦略の基本理念（めざすべき将来都市像）を次のとおり定めます。

基本理念の設定にあたっては、第4次泉大津市総合計画においてまちの将来像として示される「なんでも近い」、泉大津市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る「快適」な状態の考え方を踏まえました。

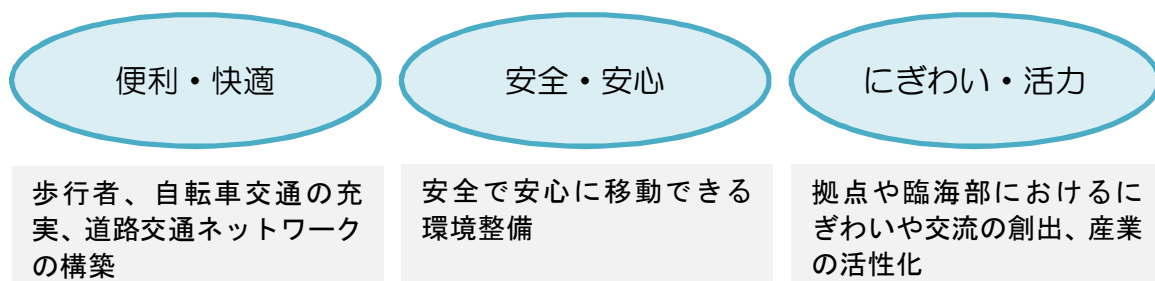
《総合交通戦略の基本理念（めざすべき将来都市像）》

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～

5.2 基本方針

めざすべき将来都市像を実現するために求められる視点として、下記の3つの視点に着目し、本戦略の基本方針を、次のとおり定めます。

【めざすべき将来都市像を実現するために求められる視点】



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。

具体的には、居心地の良い歩きたくなるまちなかの創出や自転車ネットワークの整備により回遊性を向上するとともに、より一層の歩車分離を図るための都市計画道の整備や環境にやさしい取組みの推進などにより、便利で快適な交通体系の構築を図ります。

基本方針2. 安全で安心な移動を支える交通環境づくり

高齢者や子どもなど、あらゆる世代の誰もが安全で安心に外出でき、徒歩・自転車で便利なまちに応じた交通環境の実現をめざします。

具体的には、交通ルールの周知やマナーの向上など、交通に関する安全意識の醸成を図るとともに、歩行者・自転車・自動車が安全に共存できる道路空間の整備を進めます。

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。

具体的には、中心拠点や地域拠点となる駅周辺の整備や拠点へのアクセスの向上と、にぎわいが創出できる道路空間の形成を図ります。また、内陸部からの有効な交通手段がない臨海部へのアクセスの向上を図るための検討を行います。

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

各基本方針の取組みの方向性を定め、それに基づき、今後、交通戦略として考えられる具体的な施策を示します。

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	施策	事業概要
① 快適な移動環境 による回遊性の 向上	(1) 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
	(2) みどりのシンボルロード 整備の検討	みどりのシンボルロードとしての(都)泉 大津駅前通り線の整備
	(3) まちの魅力を伝える情報 発信の充実	観光・まちあるき、健康ウォーキングなど 各種整備されているマップの充実
② 交通ネットワー クの充実	(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) 臨海部へのアクセス強化 の検討	臨海部の事業所の状況に応じた交通アク セスの検討
	(3) ふれあいバスの運行	ふれあいバスの運行の継続
③ 環境にやさしい 取組みの推進	(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
	(3) モビリティ・マネジメン トの実施	自家用車利用を抑制した移動を促進する 方策の検討

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	施策	事業概要
① 安全・安心に対する意識の醸成	(1) 交通安全教室の実施	交通安全のルールとマナーの教育・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、高齢者など）に対する交通安全教室の開催
	(2) 運転免許を自主返納しやすい環境づくり	事業者や商店に対する運転免許自主返納サポート制度（大阪府）の紹介
② 安全な通行空間の整備	(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
③ 安全な自転車利用環境の整備	(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	施策	事業概要
① 拠点周辺のにぎわいや拠点アクセス利便性の向上	(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	北助松駅周辺の渋滞や歩行者・自転車・自動車の輻輳に対する対策の検討
	(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) 和泉府中駅の空間整備の検討	和泉府中駅周辺の拠点整備の検討
	(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
② 臨海部のにぎわいやアクセス利便性の向上	(1) 臨海部へのアクセス強化の検討【再掲】	臨海部の事業所の状況に応じた交通アクセスの検討
	(2) 臨海部へつながる緑道の整備・充実の検討	(都) 泉大津駅前通り線・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

6.2 重点施策

前頁までに示した具体的な施策について、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など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における「ねらい（重点的に取組む内容）」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 交通安全 対策の充実	・ 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 ・ 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 ・ 交通安全対策や交通安全キャンペーンの実施 ・ 市・警察・交通安全協会・学校等との連携による交通安全に係る課題の整理と、解決に向けた対策の推進
	港湾地域の企業誘致等の促進や 港湾地域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	
・ バリアフリー整備	・ 自転車通行帯 の整備
・ 歩行者優先 の道路整備	・ 交通円滑化 に資する道路整備



抽出されるキーワード

徒歩・自転車

安全・安心なまち

駅周辺の道路整備・交通対策

臨海部（アクセス・憩い）

抽出したキーワードにより多く合致する施策（2つ以上のキーワードに合致）を、重点施策として設定します。

<重点施策の絞り込み>

基本方針	取組みの方向性	施策 重点施策 重点施策のうち新規事業	重点施策抽出のためのキーワード				取組みの状況	
			安全・安心なまち	徒歩・自転車	駅周辺の道路整備・交通対策	臨海部（アクセス・憩い）	これまで	今後の予定
1. 便利で快適な移動を支える持続可能な交通環境づくり	①快適な移動環境による回遊性の向上	(1) 自転車通行空間の整備	○	○			R1 年度末時点：41％完了	継続
		(2) みどりのシンボルロード整備の検討		○		○	なし	(都) 泉大津駅前通り線の整備において検討
		(3) まちの魅力を伝える情報発信の充実		○			観光・まちあるき、健康ウォーキングなどのマップ各種整備	継続（必要に応じて更新）
	②交通ネットワークの充実	(1) 都市計画道路の整備		○	○		R2 年度末時点：78％完了	(都) 泉大津駅前通り線の整備 (R6 年度完了予定) (都) 松之浜駅前通り線の整備 (R4 年度完了予定)
		(2) 臨海部へのアクセス強化の検討		○		○	なし	検討
		(3) ふれあいバスの運行	○				北・中・南回りの3コースで運行中	今後も運行継続予定
	③環境にやさしい取組みの推進	(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	○				・電気自動車用充電スタンド設置補助実績（H31 年度：0 件） ・公用電動アシスト自転車（30 台導入済）	来年度も継続
		(2) 道路灯の LED 化	○				随時実施	継続
		(3) モビリティ・マネジメントの実施		○			なし	検討
2. 安全で安心な移動を支える交通環境づくり	①安全・安心に対する意識の醸成	(1) 交通安全教室の実施	○	○			交通安全教室の実施（R1 年度：51 回実施、5,358 名参加）	継続
		(2) 運転免許を自主返納しやすい環境づくり	○				事業者や商店に対する運転免許自主返納サポート制度（大阪府）の紹介	継続
	②安全な通行空間の整備	(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（R1 年度末時点：84％完了）	継続
		(2) 通学路の安全対策の実施	○	○			通学路交通安全プログラムにおける通学路対策（H 29 年度 3 箇所、H30 年度 14 箇所、H31 年度 2 箇所）	継続
		(3) 適切な道路・橋梁の維持	○				・日常パトロールにおける道路点検 ・泉大津市路面性状調査及び修繕計画に基づく定期点検 ・橋梁長寿命化修繕計画に基づく定期点検（55 橋梁）	継続
	③安全な自転車利用環境の整備	(1) 自転車通行空間の整備【再掲】	○	○			1. ①(1) と同じ	1. ①(1) と同じ
		(2) 安全に自転車を利用するための支援	○	○			・自転車用ヘルメット購入に対する補助（R1 年度：40 件） ・幼児 2 人同乗用自転車購入費助成金 (R1 年度：77 件)	継続
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	①拠点周辺のにぎわいや拠点アクセス利便性の向上	(1) 泉大津駅西地区周辺の整備	○	○	○	○	・(都) 泉大津駅前通り線の整備（継続） ・通学路の安全確保（市道泉大津駅臨海連絡線、松之浜大津川線、小松原通線（いずれも済）	(都) 泉大津駅前通り線の整備（R6 年度完了予定）
		(2) 北助松駅周辺の交通対策・にぎわい空間整備の検討	○	○	○		・駅改札付近の歩行空間や踏切付近の車両停止誘導表示及び自転車通行空間の整備（H30 年度実施）	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(継続)	(都) 松之浜駅前通り線の整備 (R4 年度完了予定)
		(4) 和泉府中駅の空間整備の検討			○		なし	和泉市との協議（両市の立地適正化計画を踏まえた検討）
		(5) 駅周辺の放置自転車対策の実施	○	○			放置自転車撤去の実施（H30 年度：796 台）	継続
	②臨海部のにぎわいやアクセス利便性の向上	(1) 臨海部へのアクセス強化の検討【再掲】		○		○	1. ②(2) と同じ	1. ②(2) と同じ
		(2) 臨海部へつながる緑道の整備・充実の検討		○		○	大阪府港湾局との緑道の整備に向けた協議	継続

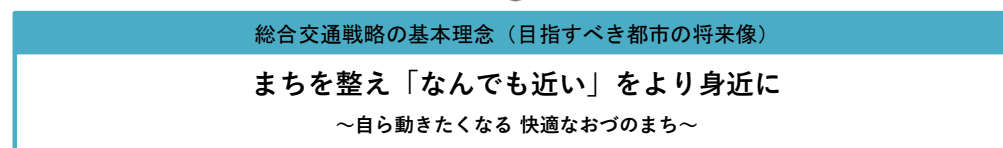
抽出された重点施策のうち、従来から継続的に取組まれている事業については、重点施策として今後も引き続き取組みを推進していきます。

また重点施策のうち、これまで取組まれていない事業で、かつ、現時点で今後の検討内容が具体化されていない事業については、新規事業として取組みを進めていきます。具体的には下記事業について、令和２年度より検討を開始していきます。

《重点施策のうち新規事業》

- ・ 北助松駅周辺の交通対策・にぎわい空間整備の検討
- ・ 臨海部へのアクセス強化の検討

《泉大津市総合交通戦略の体系図》



基本方針	取組みの方向性と施策（案）			
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	重点	施策	種別
	① 快適な移動環境による回遊性の向上	○	(1) 自転車通行空間の整備	継続
		○	(2) みどりのシンボルロード整備の検討	新規
			(3) まちの魅力を伝える情報発信の充実	継続
	② 交通ネットワークの充実	○	(1) 都市計画道路の整備	継続
		○	(2) 臨海部へのアクセス強化の検討	新規
			(3) ふれあいバスの運行	継続
	③ 環境にやさしい取組みの推進		(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	継続
			(2) 道路灯のLED化	継続
			(3) モビリティ・マネジメントの実施	新規
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	重点	施策	種別
	① 安全・安心に対する意識の醸成	○	(1) 交通安全教室の実施	継続
			(2) 運転免許を自主返納しやすい環境づくり	継続
	② 安全な通行空間の整備	○	(1) 歩道のバリアフリー化の推進	継続
		○	(2) 通学路の安全対策の実施	継続
			(3) 適切な道路・橋梁の維持	継続
	③ 安全な自転車利用環境の整備	○	(1) 自転車通行空間の整備【再掲】	継続
		○	(2) 安全に自転車を利用するための支援	継続
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	重点	施策	種別
	① 拠点周辺のにぎわいや拠点アクセス利便性の向上	○	(1) 泉大津駅西地区周辺の整備	継続
		○	(2) 北助松駅周辺の交通対策・にぎわい空間整備の検討	新規
		○	(3) 松ノ浜駅周辺のにぎわい空間整備	継続
			(4) 和泉府中駅の空間整備の検討	新規
		○	(5) 駅周辺における放置自転車対策の実施	継続
	② 臨海部のにぎわいやアクセス利便性の向上	○	(1) 臨海部へのアクセス強化の検討【再掲】	新規
		○	(2) 臨海部へつながる緑道の整備・充実の検討	継続