

第2回泉大津市総合交通戦略策定協議会

次 第

令和2年2月19日（月）
午後3時00分より
泉大津市役所2階201会議室

案 件

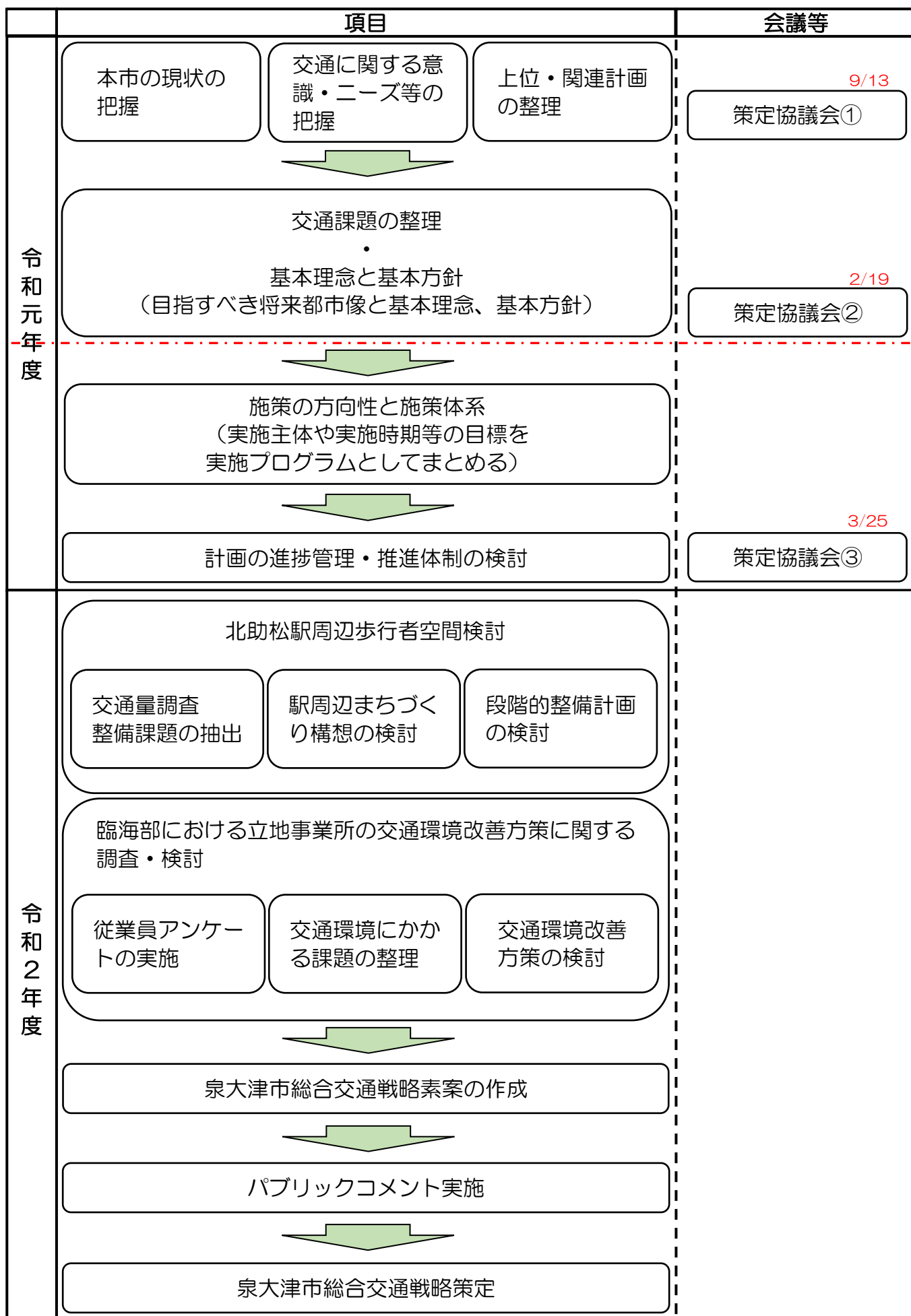
1. 総合交通戦略の策定スケジュールについて
2. 総合交通戦略策の策定状況について
3. その他

【資料】

- 資料1 総合交通戦略策定フロー
資料2 総合交通戦略（概要説明）

（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



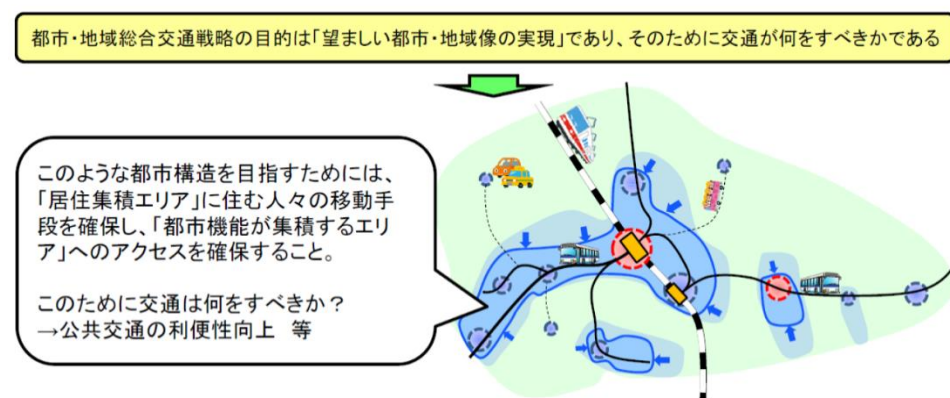
1. 総合交通戦略について

1) 策定の背景

国の都市づくりに関する方針

【コンパクトシティ・プラス・ネットワーク】

- 人口減少や少子高齢化の進展、厳しい財政的制約等、これまでに経験したことのない社会状況。
- 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」の実現が求められている。
- 魅力ある都市の将来像実現のために不可欠な都市交通環境を構築するための総合的、一体的な施策展開の取り組みが必要。



【図 集約都市構造の実現のイメージ】

【ウォーカブル推進都市】

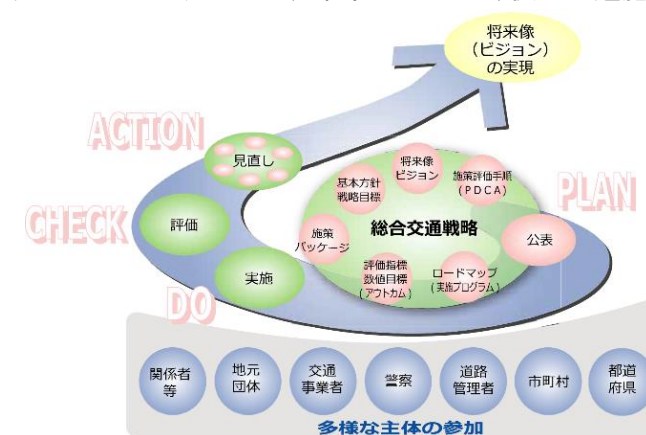
- 世界の多くの都市では、まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い、憩い、多様な活動を繰り上げられる場へと改変する取り組みが進められている。
- これらの取り組みは、地域消費や投資の拡大、健康寿命の延伸など、様々な地域課題の解決や新たな価値の創造につながる。
- 「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成を目指す、ウォーカブルなまちづくりの推進が求められている。



【図 ウォーカブル推進都市のイメージ】

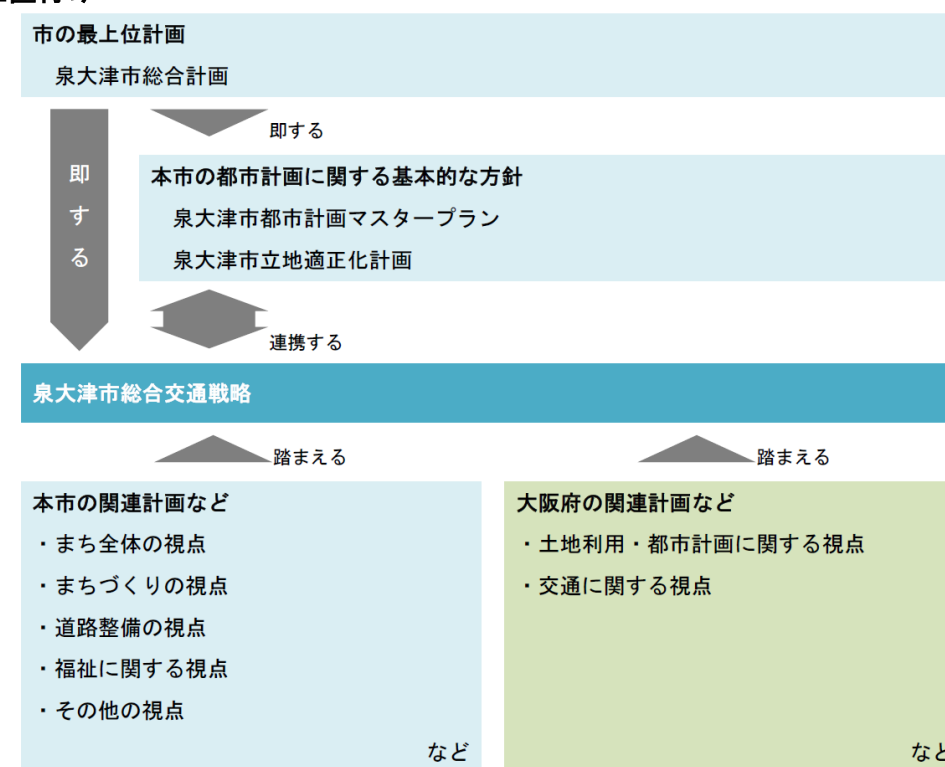
策定の目的

- 本市においても、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いる。
- 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、市内での移動交通手段は、徒歩・自転車が約7割を占める。
- 「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目指している。
- “安全安心で快適に移動できるまち”や“歩いて暮らせる居心地が良いまち”の実現を目指し、安全な交通体系の構築や公共交通利用の向上、東西方向の交通体系の強化などの交通施策について検討が必要。
- 「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき、交通体系づくりに関する方針を示し、重点的に取り組む施策について実施プログラムとしてとりまとめ、本市における今後の交通施策の指針とするために策定する。



【図 総合交通戦略策定のイメージ】

2) 計画の位置付け



3) 計画対象区域・計画期間

対象区域：泉大津市全域

計画期間：概ね 10 年

2. 本市の現況（特徴を抜粋）

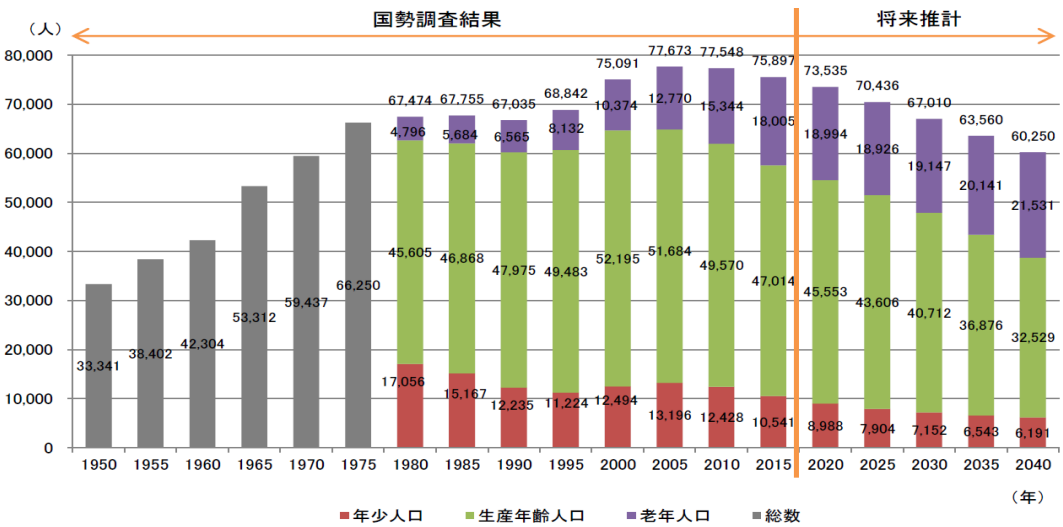
1) 地勢

2) 人口特性

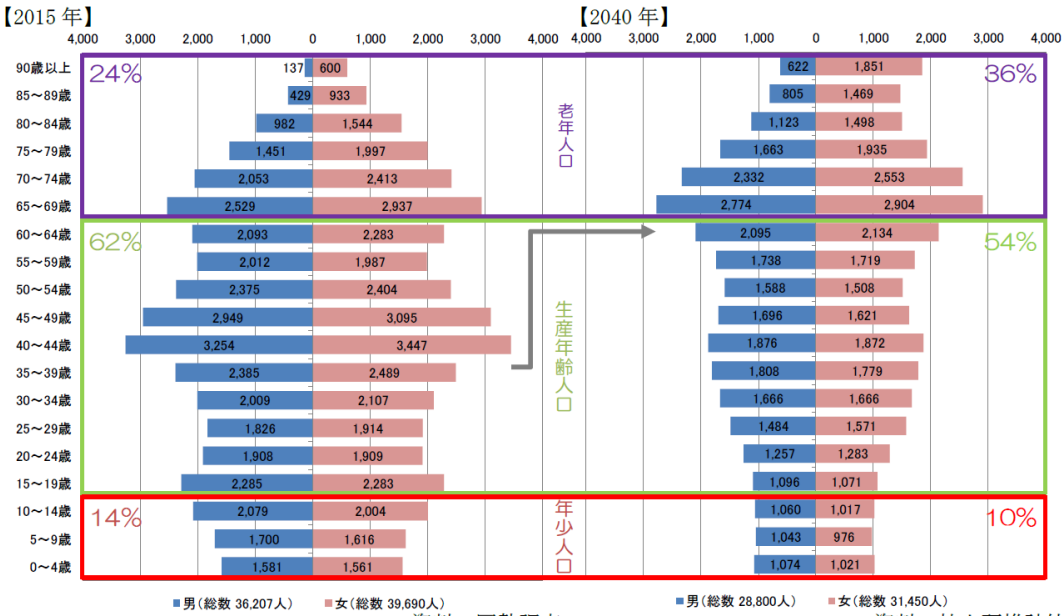
○人口推移:平成 17 年の 77,673 人をピークに減少に転じ、平成 27 年では 75,897 人で、将来人口推計によれば、人口は減少を続け、令和 22 年には、総人口が 60,250 人となる見込み。

○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。



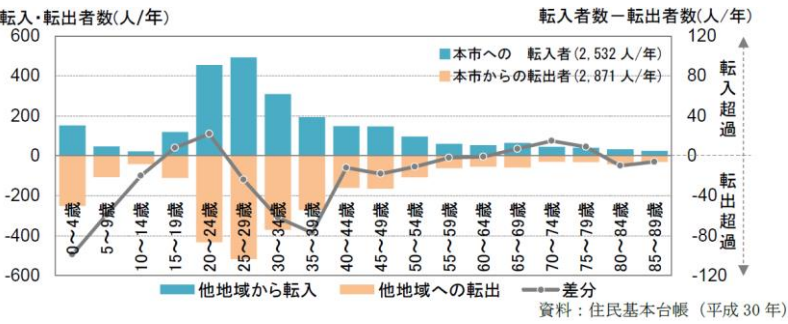
【図 年齢3区分別人口の推移】



資料: 国勢調査

資料: 社人研推計値

【図 人口構造】



資料: 住民基本台帳 (平成 30 年)

【図 年齢階層別転入・転出状況】

3) 土地利用

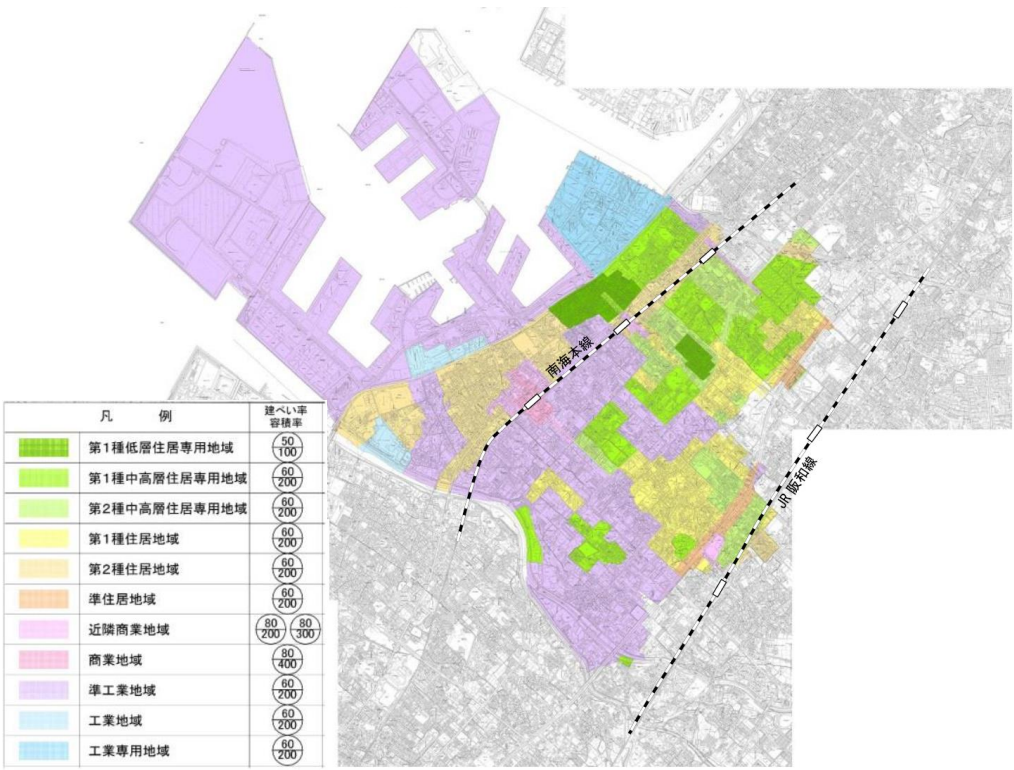
○用途地域の状況:市南部～中心部および臨海部は、準工業地域等の工業系用途地域の指定。

市北東部及び南海本線西側は、住居系用地地域の指定。

ほか鉄道駅周辺は、商業地域・近隣商業地域の指定。

○立地適正化計画:市の内陸部ほぼ全域を居住誘導区域に設定。

南海本線泉大津駅、北助松駅、松ノ浜駅、JR阪和線泉府中駅周辺を都市機能誘導区域に設定。



【図 用途地域図】



【図 都市機能誘導区域】

4) 交通

- 道路交通：都市計画道路泉大津駅前通り線および松之浜駅前通り線で事業中。
道路混雑度は、国道 26 号で 1.75 以上。
北助松駅周辺で、歩行者・自転車と自動車交通の輻輳が見られる。

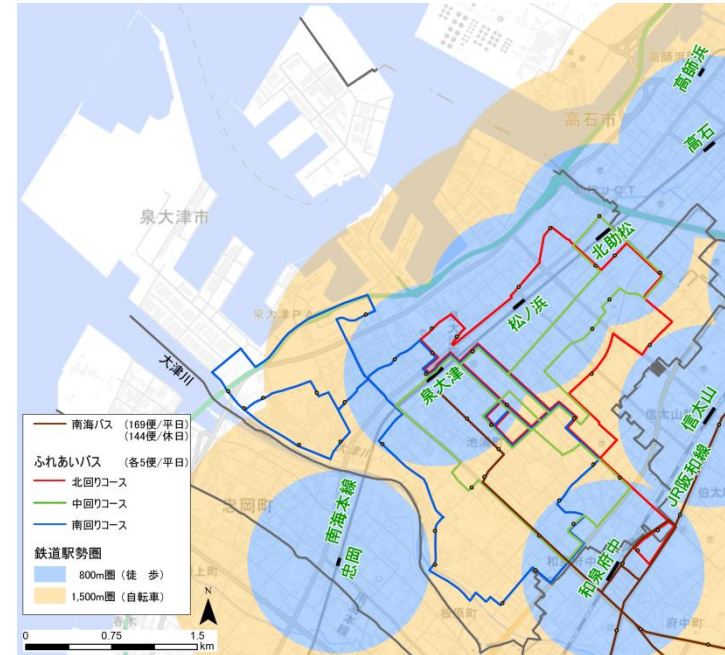


【図 道路ネットワーク】



【図 道路混雑度】

- 公共交通：鉄道駅勢圏は徒歩 (半径 800m) で市域の約 4 割、自転車 (半径 1500m) で市の内陸部がほぼ含まれる。
臨海部への公共交通アクセスはない。鉄道利用者は、増加傾向にある。

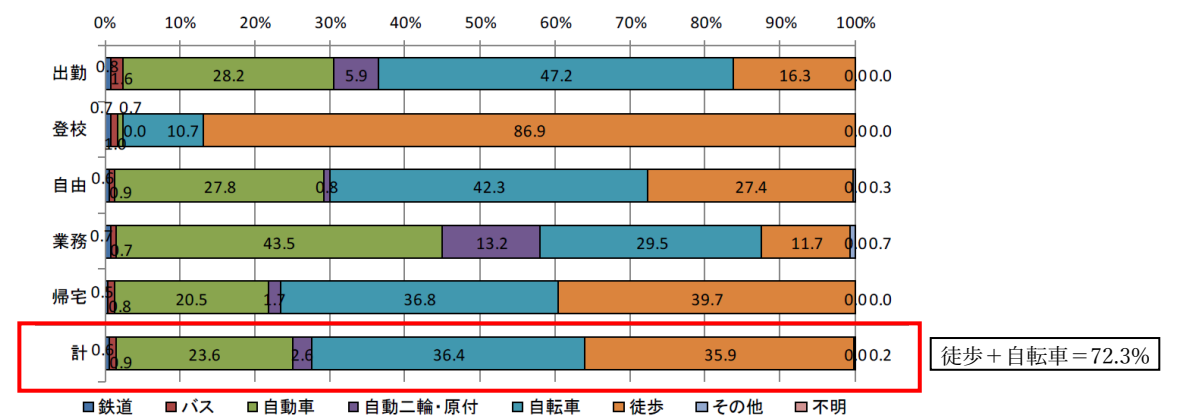


【図 鉄道駅勢圏・バスルート】



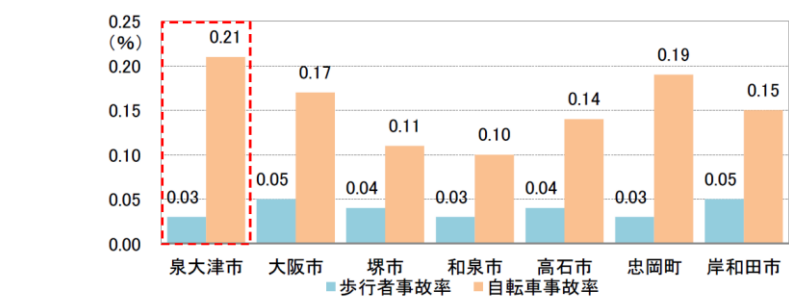
【図 鉄道駅乗客数推移】

- 移動手段：市内の移動手段は、徒歩と自転車をあわせて、7 割を占める。
- 交通事故：自転車での事故が、周辺他市より多い。



資料：第 5 回近畿圏パーソントリップ調査 (平成 22)

【図 目的別移動手段構成】



資料：大阪府警察 HP (平成 28 年)

【図 人口あたり事故率 (歩行者・自転車)】

5) 財政状況

- 民生費が増加傾向であり、平成 29 年度には、10 年前の平成 19 年度の 1.5 倍。

3. 交通に関する意識・ニーズ（特徴を抜粋）

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

○回收状況：38.6%

○主な意見（詳細は参考資料参照）

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。

- ・利用する交通手段は、徒歩、自転車が最も多く、次いで自家用車（自分で運転）が多い。
- ・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。

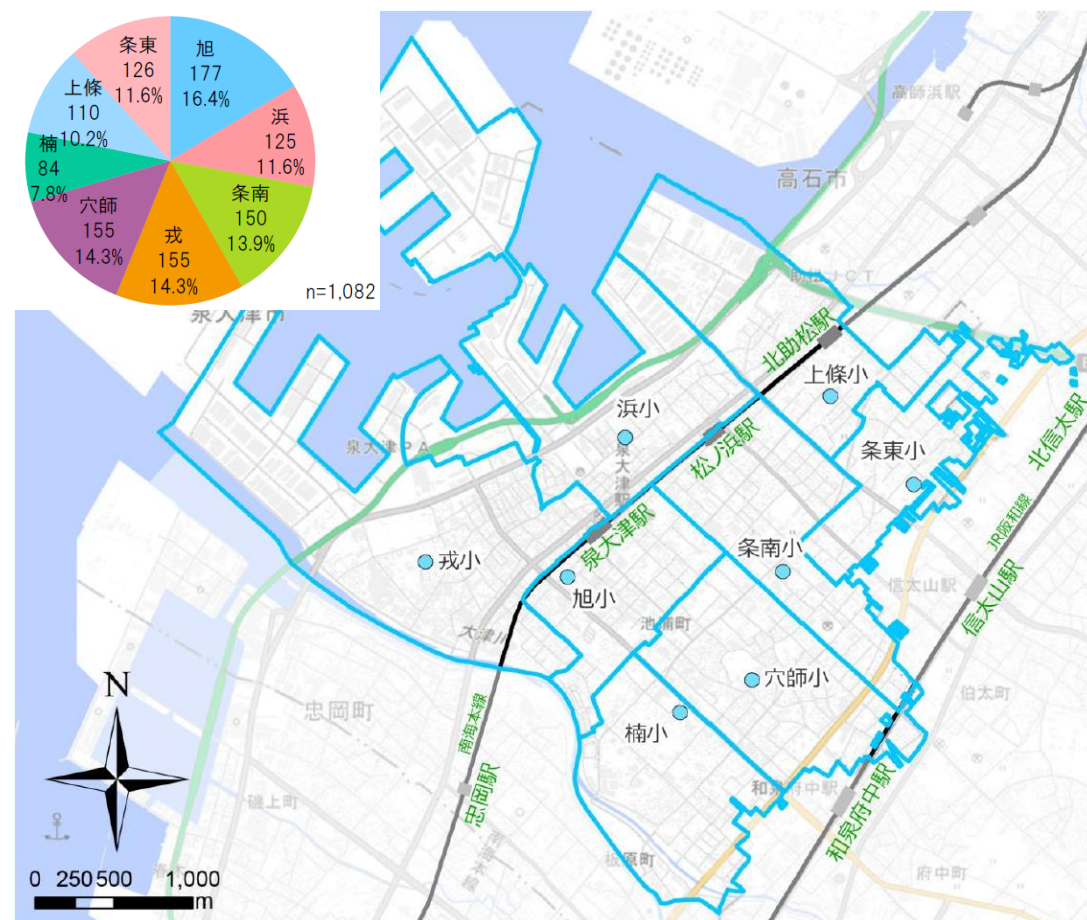
- ・歩いて移動する際の妨げがあるとした人が、北助松駅周辺の上條小学校区で約3割と最も多い。

健康 : 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、年齢別では、取り組みを行っていない人は40～50歳代で4割を超えている一方で、65歳以上で約2割と低い。

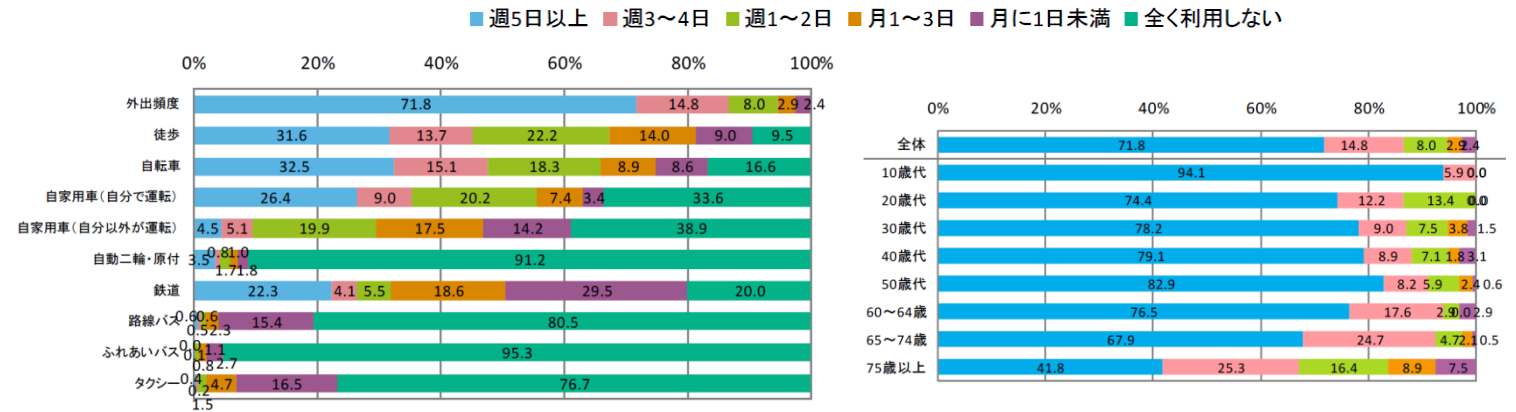
公共交通：・最寄りの鉄道駅が、自宅から徒歩 10 分以内にある人は 5 割、20 分以内だと 9 割を超える。

- ・回答者におけるふれあい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。

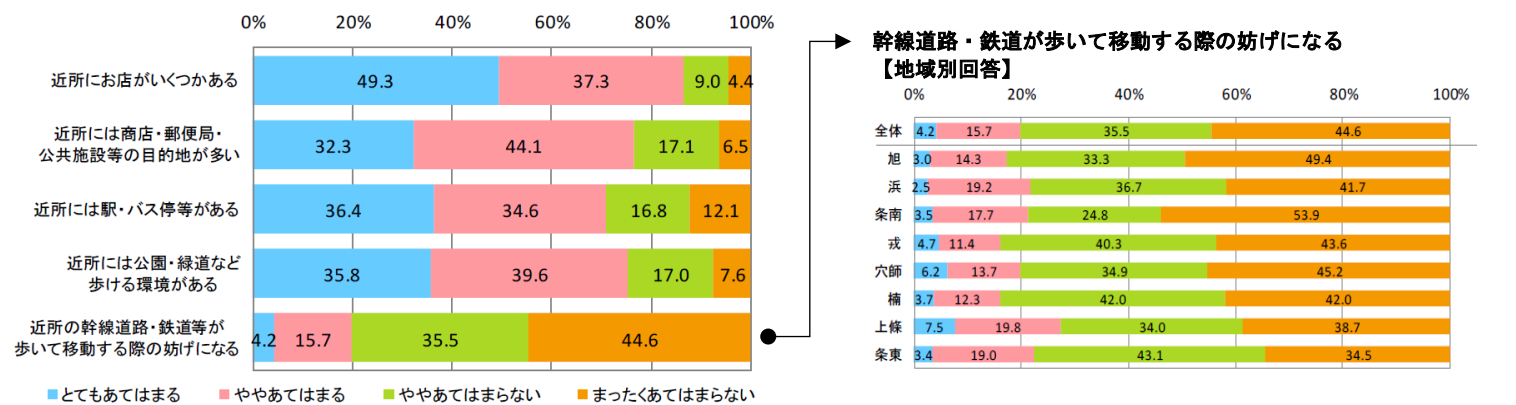


【図 居住地別回答状況】

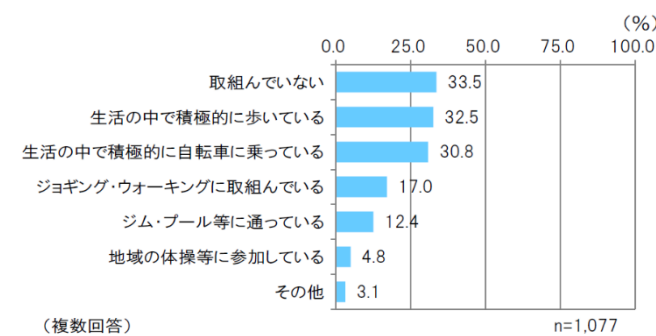


【図 交通手段別外出頻度】

【図 年齢別外出頻度】



【図 市内の歩行環境】



(複数回答)

【表 最寄りの鉄道駅への自宅からの距離】

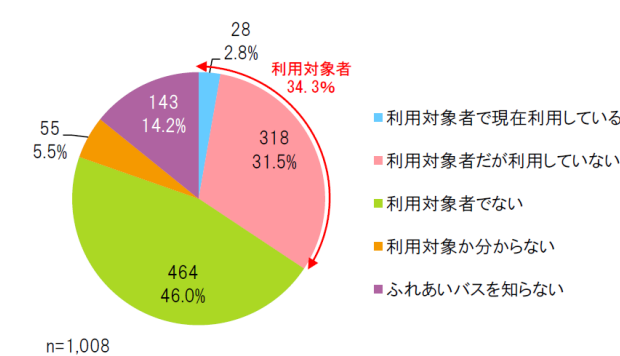
(自宅からの距離 (徒歩))

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	-

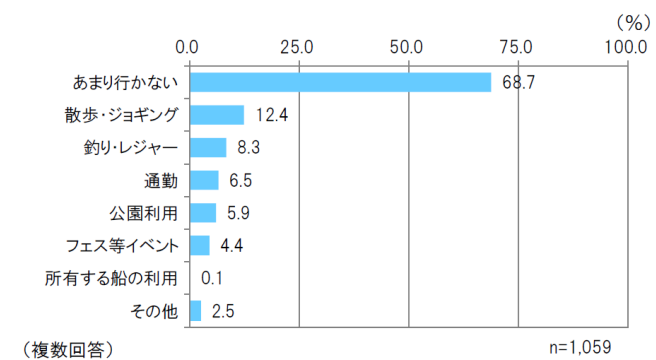
	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65～74歳	75歳以上	(%) 全体
取組んでいない	35.3	39.8	37.7	43.4	41.5	36.1	20.5	20.0	33.5
生活の中で積極的に歩いている	47.1	33.7	29.0	22.4	26.3	36.1	38.0	44.2	32.5
生活の中で積極的に自転車に乗っている	29.4	21.7	34.1	23.7	29.2	26.4	43.0	32.1	30.8
ジョギング・ウォーキングに取組んでいる	5.9	14.5	13.0	15.4	14.6	20.8	21.5	20.6	17.0
ジム・プール等に通っている	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

【図 健康づくりの取り組み】



【図 福祉バスの利用状況】



(複数回答)

【図 臨海部への来訪目的】

2) 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（詳細は参考資料参照）

・通勤時の交通手段：自動車が 7 割。

・送迎バス運行状況

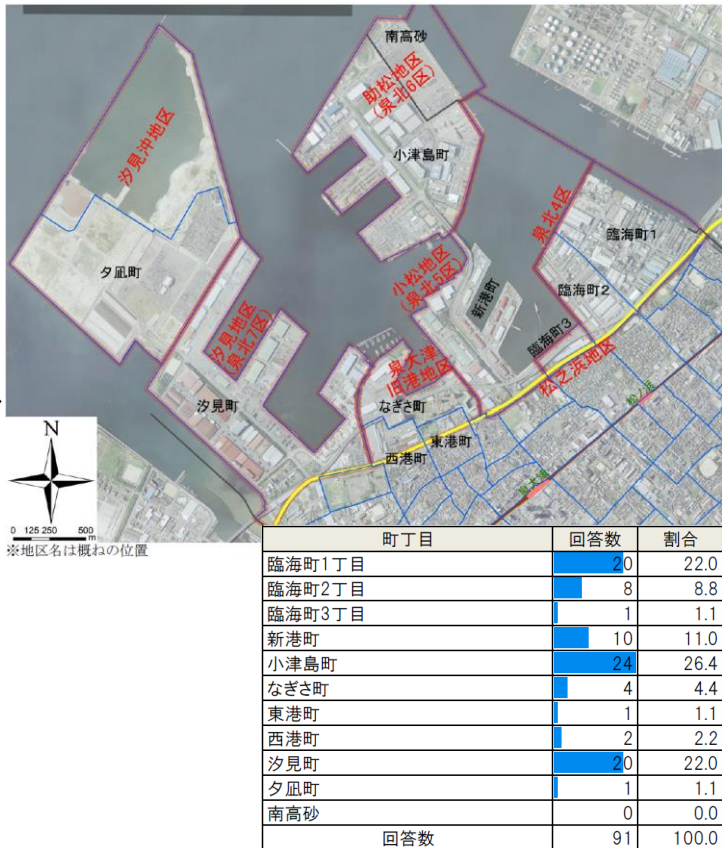
- 8 事業所が運行（約 1 割）。
- 小津島町への運行便数が最も多い。
- 運行時間帯は、7～9 時台と 16～19 時台で多く、8 時台が 14 往復で最多。

・送迎バス共同運行についての考え方

- 25 事業所（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。

・マイカー通勤についての考え方

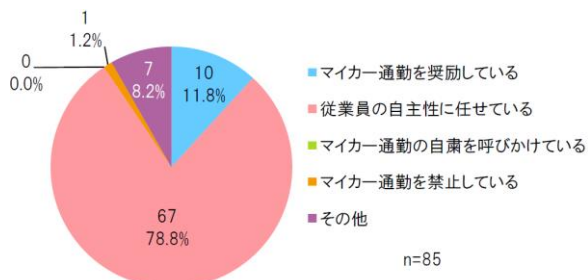
- 従業員の自主性に任せている。
- マイカー通勤削減への関心は低い。



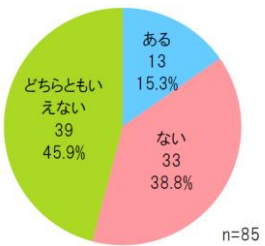
【図 臨海部事業所アンケートの地区別回答状況】

【表 送迎バス共同運行の利用意向】

	全事業所計		現在運行中の事業所のみ	
	回答数	計	回答数	割合
(条件によって)利用したい	25	31.6%	5	71.4%
運行時間帯によって利用したい	22	27.8%	4	57.1%
運行頻度によって利用したい	17	21.5%	3	42.9%
費用負担額によって利用したい	7	8.9%	1	14.3%
その他条件によって利用したい	2	2.5%	0	0.0%
利用したいと思わない	54	68.4%	2	28.6%
回答者数	79	100.0%	7	100.0%



【図 マイカー通勤に対する事業所の考え方】



【図 マイカー通勤削減への関心】

4. 上位・関連計画

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）
		⑤泉大津市財政運営基本方針(平成28(2016)年3月）
	2. 道路整備の視点	⑥泉大津市内における道路整備方針(平成27(2015)年11月）
		⑦道路のバリアフリー整備計画(平成28(2016)年）
	3. 福祉に関する視点	⑧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）
	4. その他	⑨市民会館等跡地活用基本計画(令和2(2020)年3月）
		⑩大阪府国土利用計画(第五次)(平成29(2017)年3月）
B 広域的な計画	⑪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(2016)年3月）	
	⑫公共交通戦略～利用しやすい公共交通を目指して～（平成26(2014)年1月策定 令和元(2019)年11月改訂）	
	⑬大阪府自転車通行空間10ヵ年計画(案)(平成31(2019)年3月）	

5. 交通課題の整理（案）

「本市の現況」「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、「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。

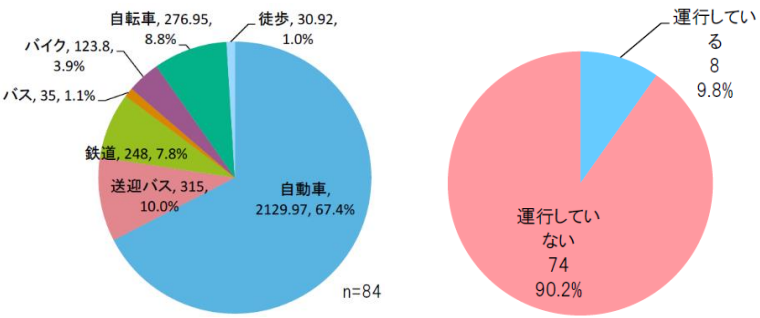
課題①	安全、安心に移動できる環境の整備
課題②	快適に移動できる道路・交通ネットワークの充実
課題③	中心拠点や地域拠点のにぎわい環境の整備
課題④	臨海部の活性化とにぎわい環境の整備

6. 基本理念と基本方針（本日の協議を踏まえ検討）

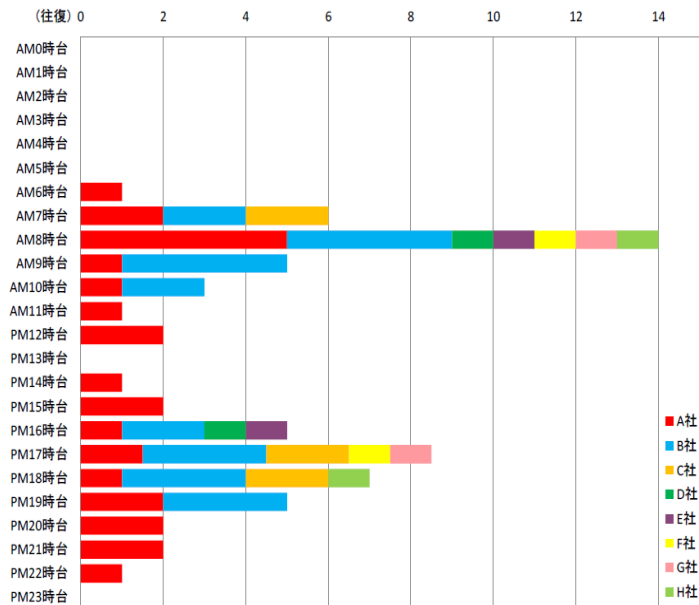
- ・内陸部における適切な交通体系（新たな公共交通の整備の必要性など）
- ・鉄道駅周辺の交通改善（北助松駅周辺の一方通行、歩行空間、ウォーカブル都市など）
- ・臨海部への交通アクセス（事業所の雇用促進と通勤交通の関係性など）

7. 施策の方向性と施策体系（本日の協議を踏まえ検討）

具体的な取り組みの方向性、施策を立案



【図 通勤交通手段】 【図 従業員送迎バスの運行有無】



【図 従業員送迎バスの時間帯別運行便数】