

泉大津市総合交通戦略

令和3(2021)年10月

泉 大 津 市

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.....	32
1.6 まとめ.....	33
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.....	62
4. 交通課題の整理.....	65
5. 基本理念と基本方針.....	72
5.1 本戦略の基本理念.....	72
5.2 基本方針.....	72
6. 取組みの方向性と個別施策及び重点施策.....	73
6.1 取組みの方向性と個別施策.....	73
6.2 重点施策の設定.....	76
7. 施策の実施プログラム.....	79
8. 計画の進捗管理.....	95
8.1 戦略目標.....	95
8.2 進捗管理.....	96
8.3 管理体制.....	96

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。

(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、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。

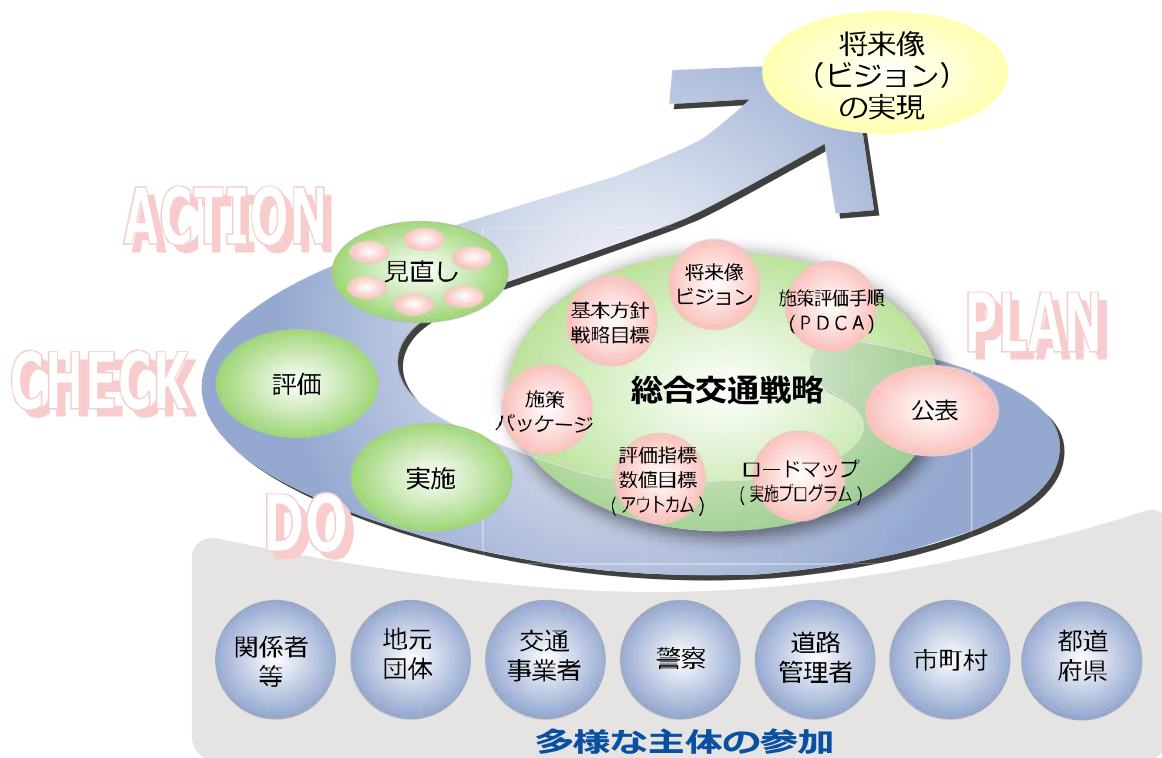
そこで、本市では持続可能な都市経営をめざし、今後も安全安心で快適に暮らせる環境のために、最適な交通体系づくりに関する方針を示すとともに、重点的に取組む施策等を実施プログラムとしてとりまとめ、今後の本市における交通施策の指針とするため、「都市・地域総合交通戦略要綱」に基づき、「泉大津市総合交通戦略」を策定します。

○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(2009)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等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等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・団体等が相互に協力し、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）



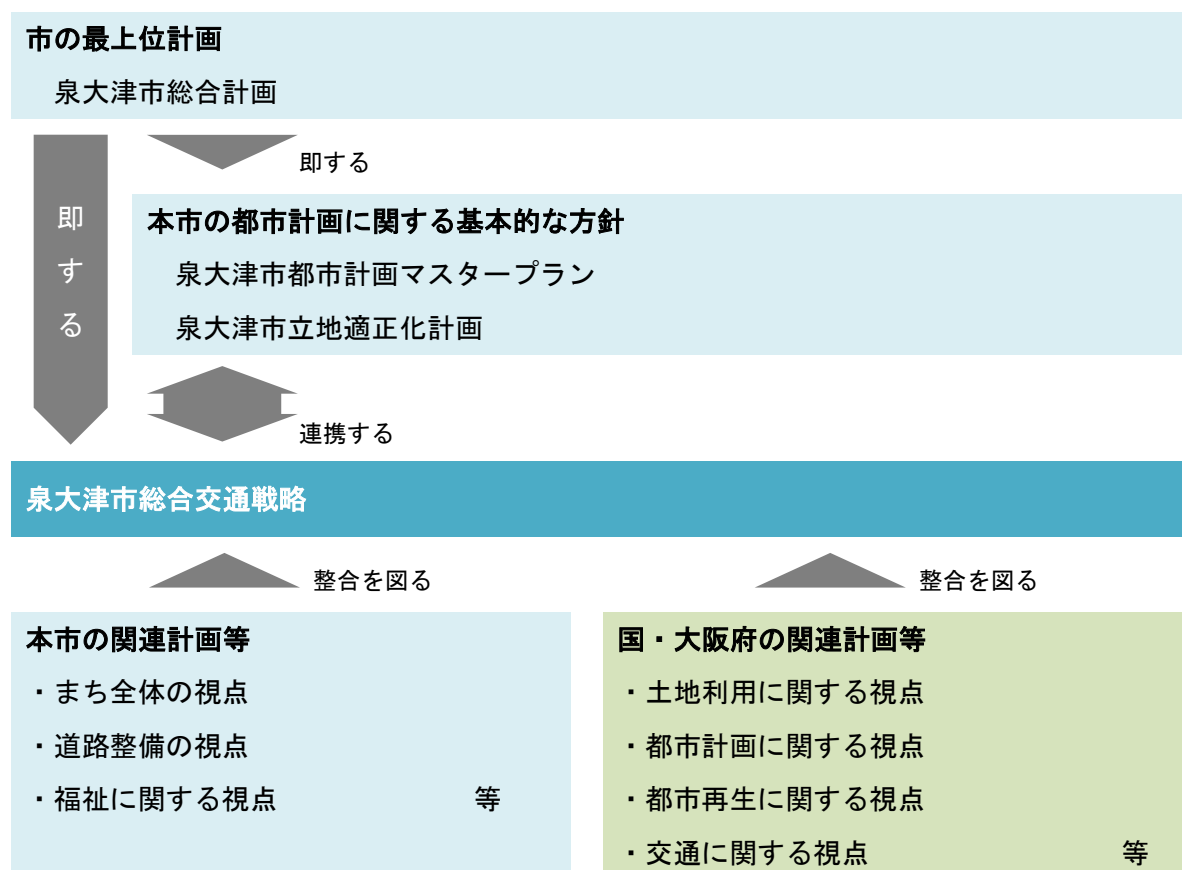
出典：都市・地域総合交通戦略のすすめ（平成 31(2019)年 4 月 国土交通省都市局）

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、国や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年度から概ね10年後にあたる令和12(2030)年度の都市づくりについて、めざす姿を示します。

1. 本市の現況

1.1 地勢

本市は、大阪府の南部に位置し、西北部は大阪湾に面し、北部・東部は高石市と和泉市、南部は忠岡町と隣接しています。市域は南北に約 3km、東西に約 4km で、面積は 13.67 ㎢（令和 2(2020) 年 6 月告示）とコンパクトです。最も標高の高い市域の東端部でも約 18m で傾斜は 1 度未満であり、市内全域がほぼ平坦であることから、徒歩や自転車で移動しやすいまちとなっています。

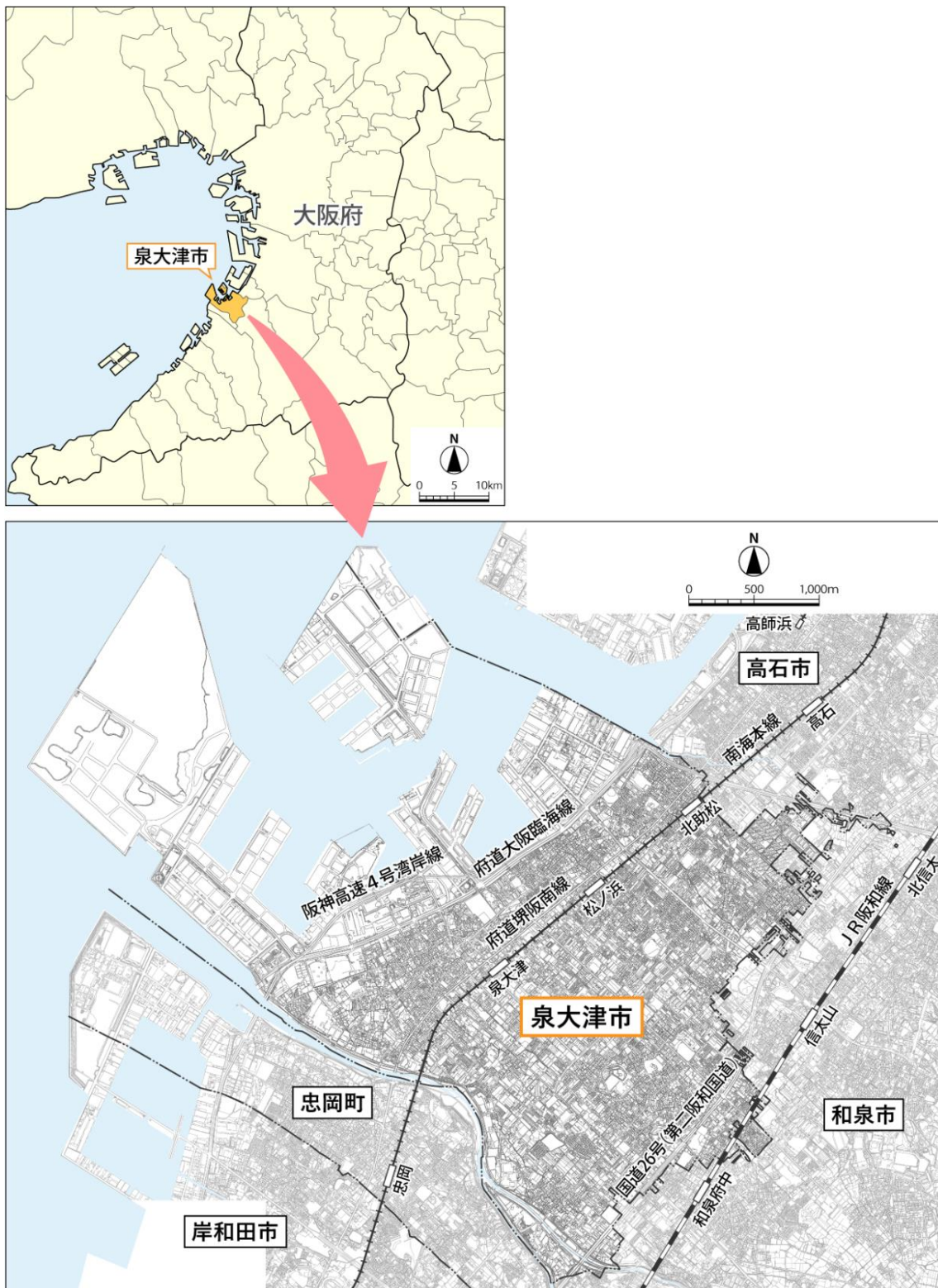


図 本市の位置

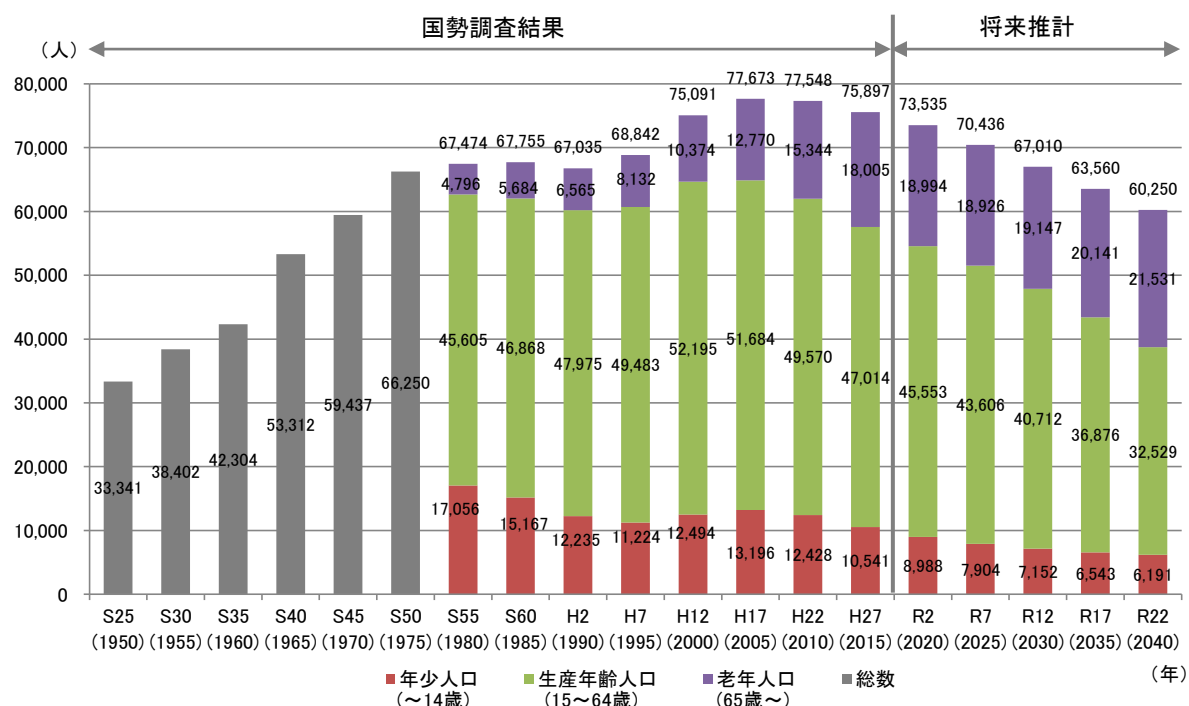
1.2 人口特性

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：H27(2015)年までは国勢調査（総務省）、R2(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。

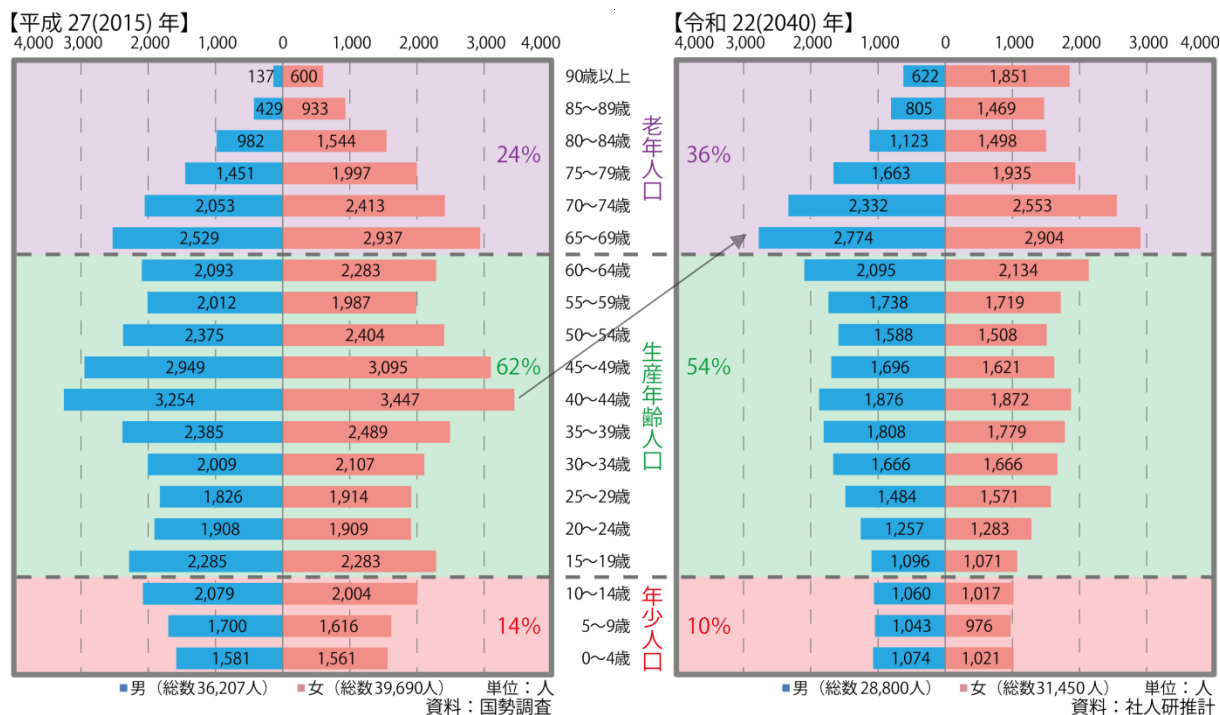


図 人口構造

1.2.3 人口の転入・転出状況

令和 2 (2020) 年の転入者数は 2,764 人、転出者数は 2,890 人で、社会動態は全人口 74,574 人 (令和 2 年 1 月 1 日時点 住民基本台帳) に対して約 4%となっています。また、転出人口が転入人口を 126 人上回る転出超過です。年齢別に転出超過状況をみると、40 歳代で 100 人、年少人口 (14 歳以下) で 50 人と他年代に比べ転出超過が多くなっています。

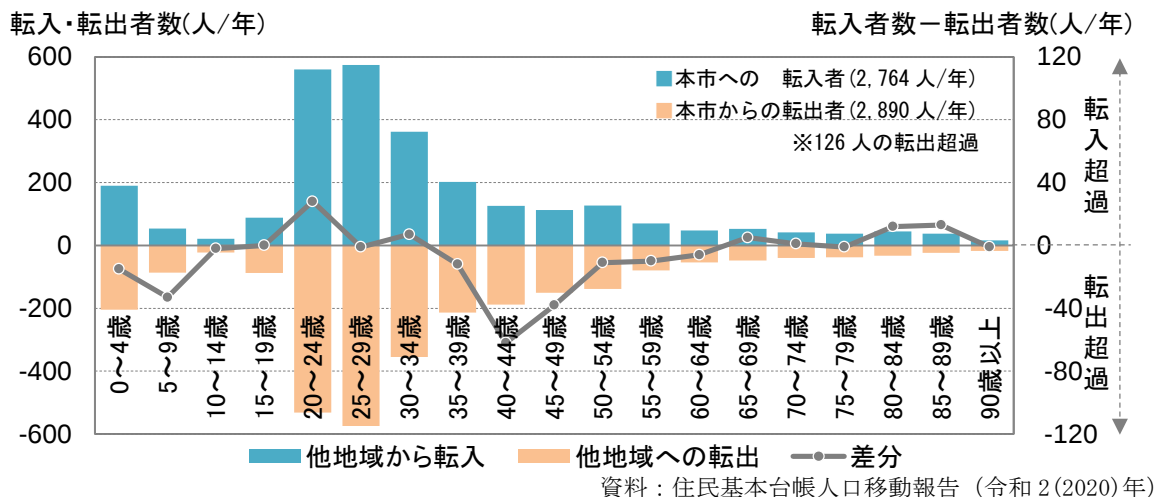


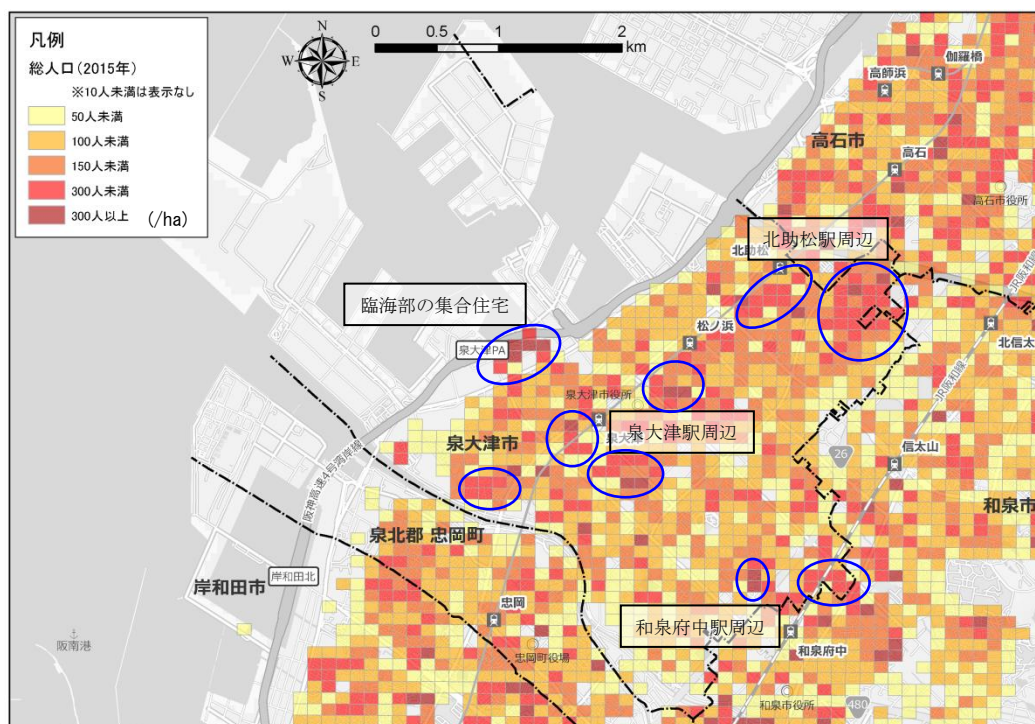
図 年齢階層別転入・転出人口

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。

【平成 27
(2015) 年】



【令和 22
(2040) 年】

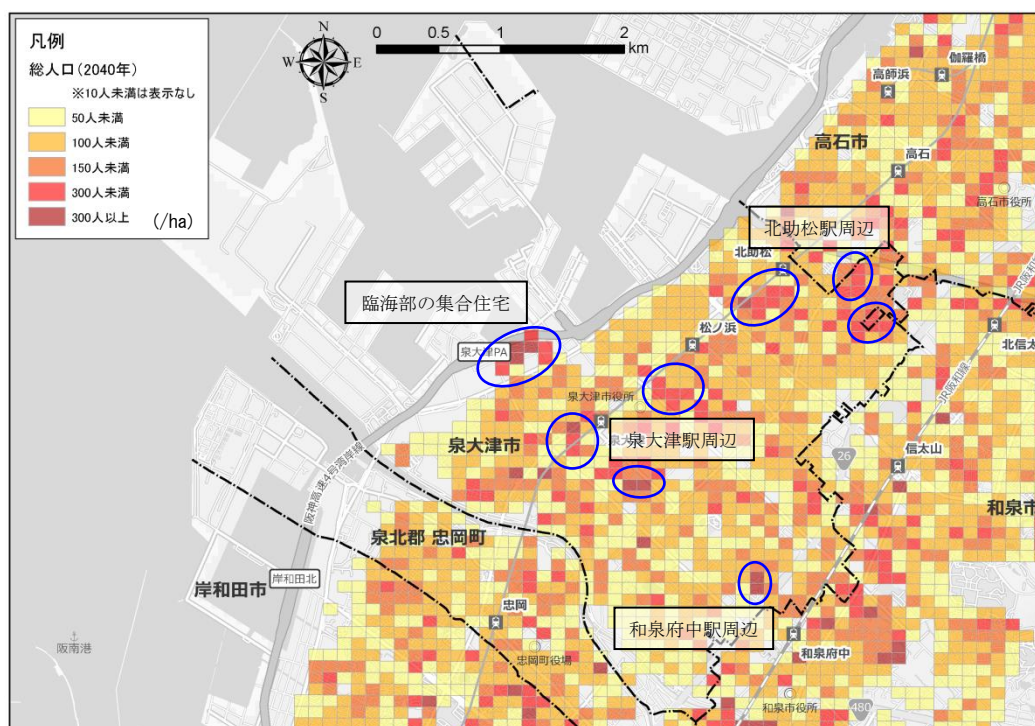
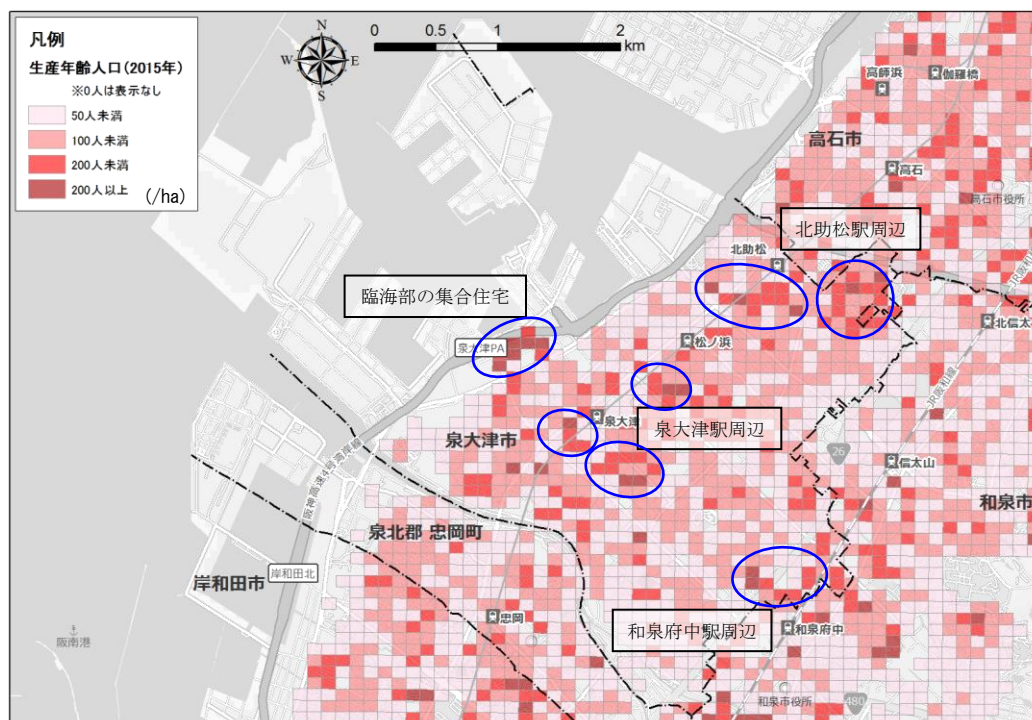


図 人口メッシュ図＜総人口＞

(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。

【平成 27
(2015) 年】



【令和 22
(2040) 年】

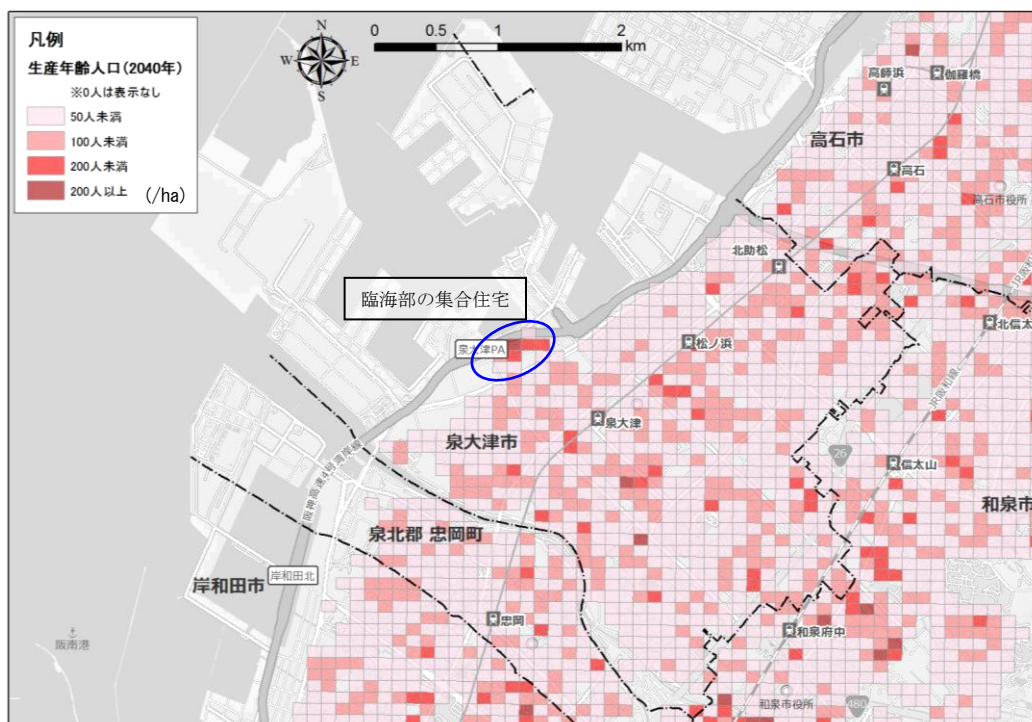
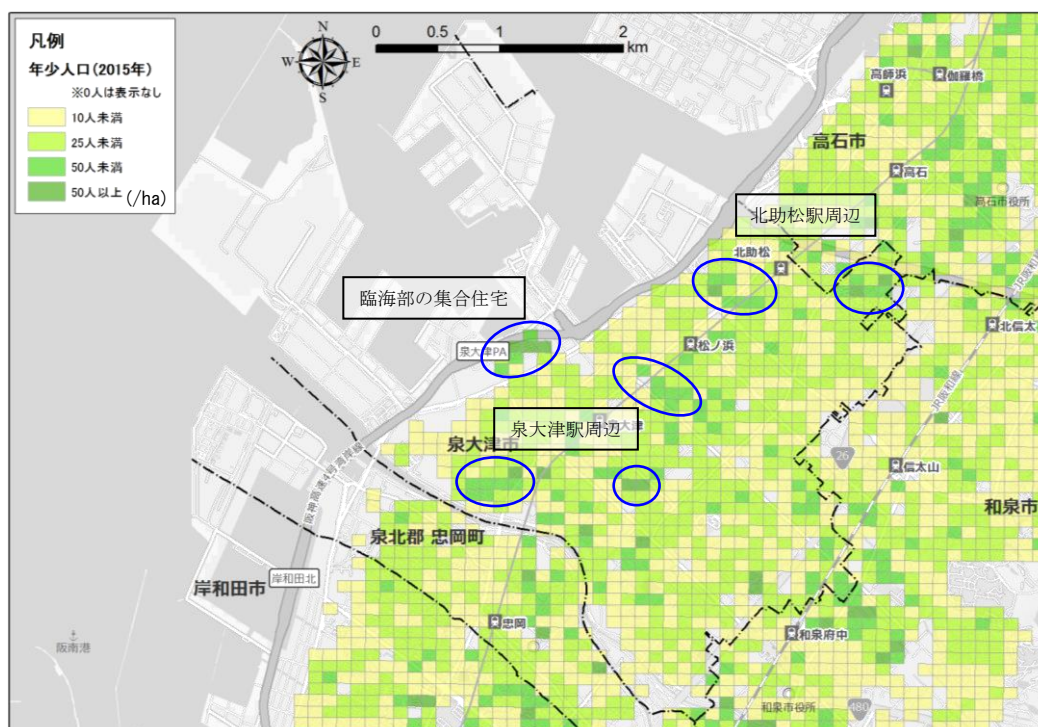


図 人口メッシュ図＜生産年齢人口＞

(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。

【平成 27
(2015) 年】



【令和 22
(2040) 年】

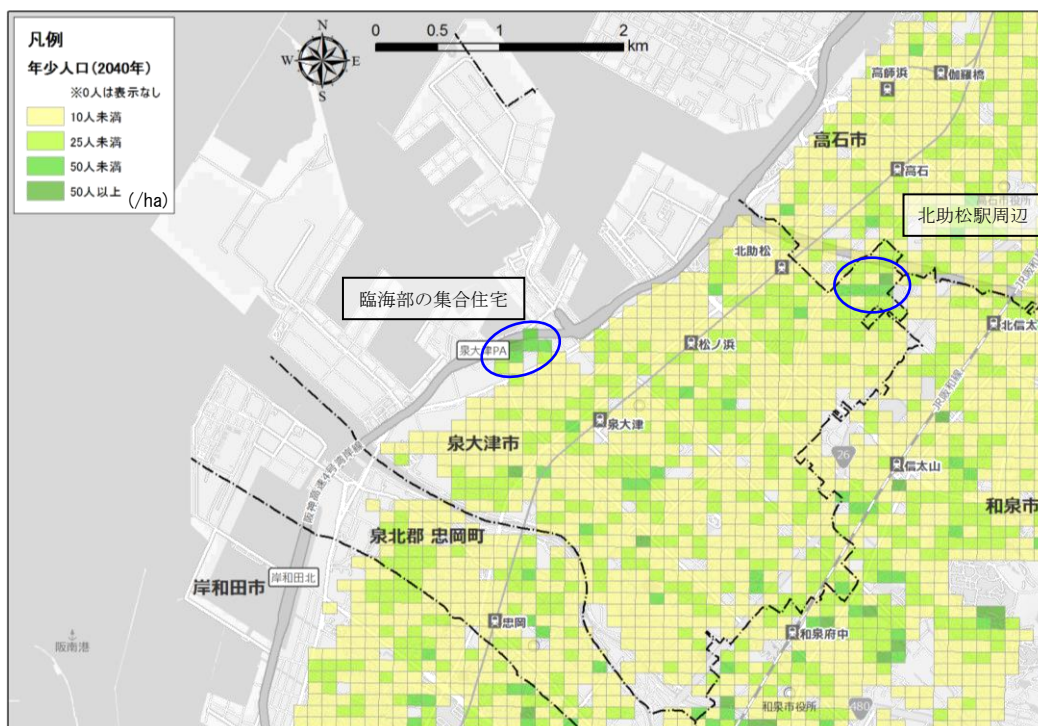
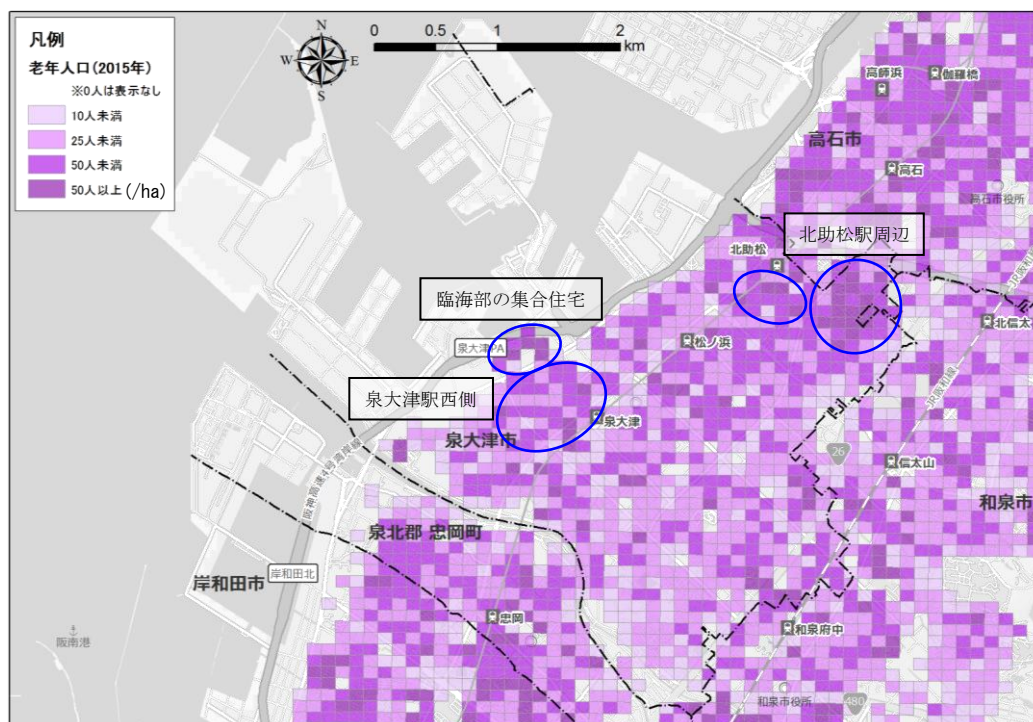


図 人口メッシュ図＜年少人口＞

(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。

【平成 27
(2015) 年】



【令和 22
(2040) 年】

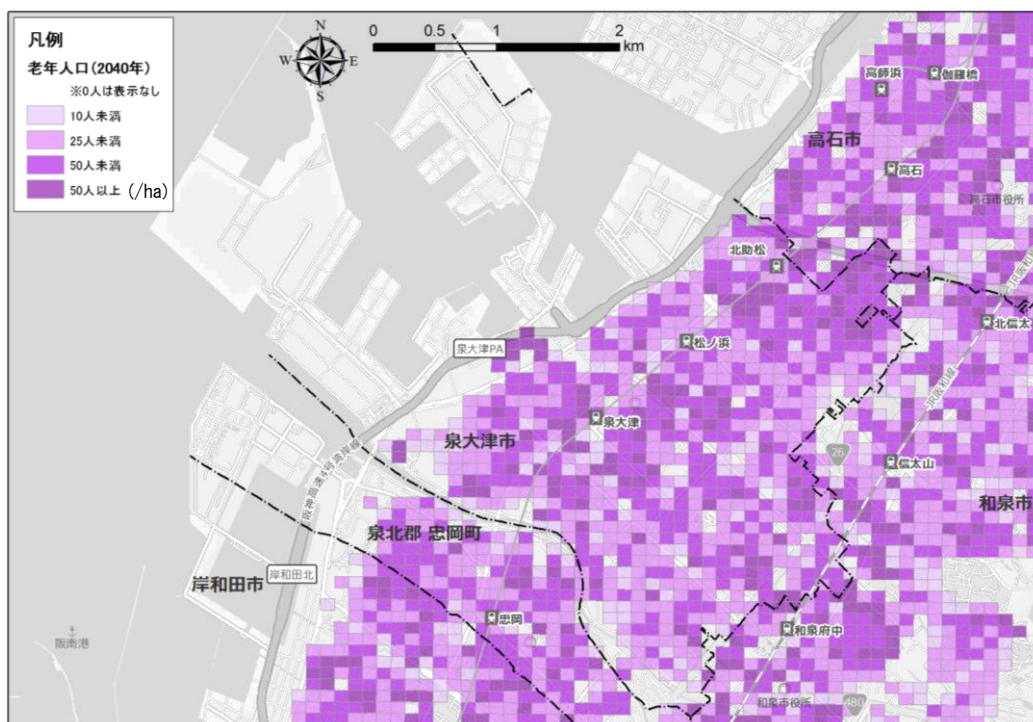


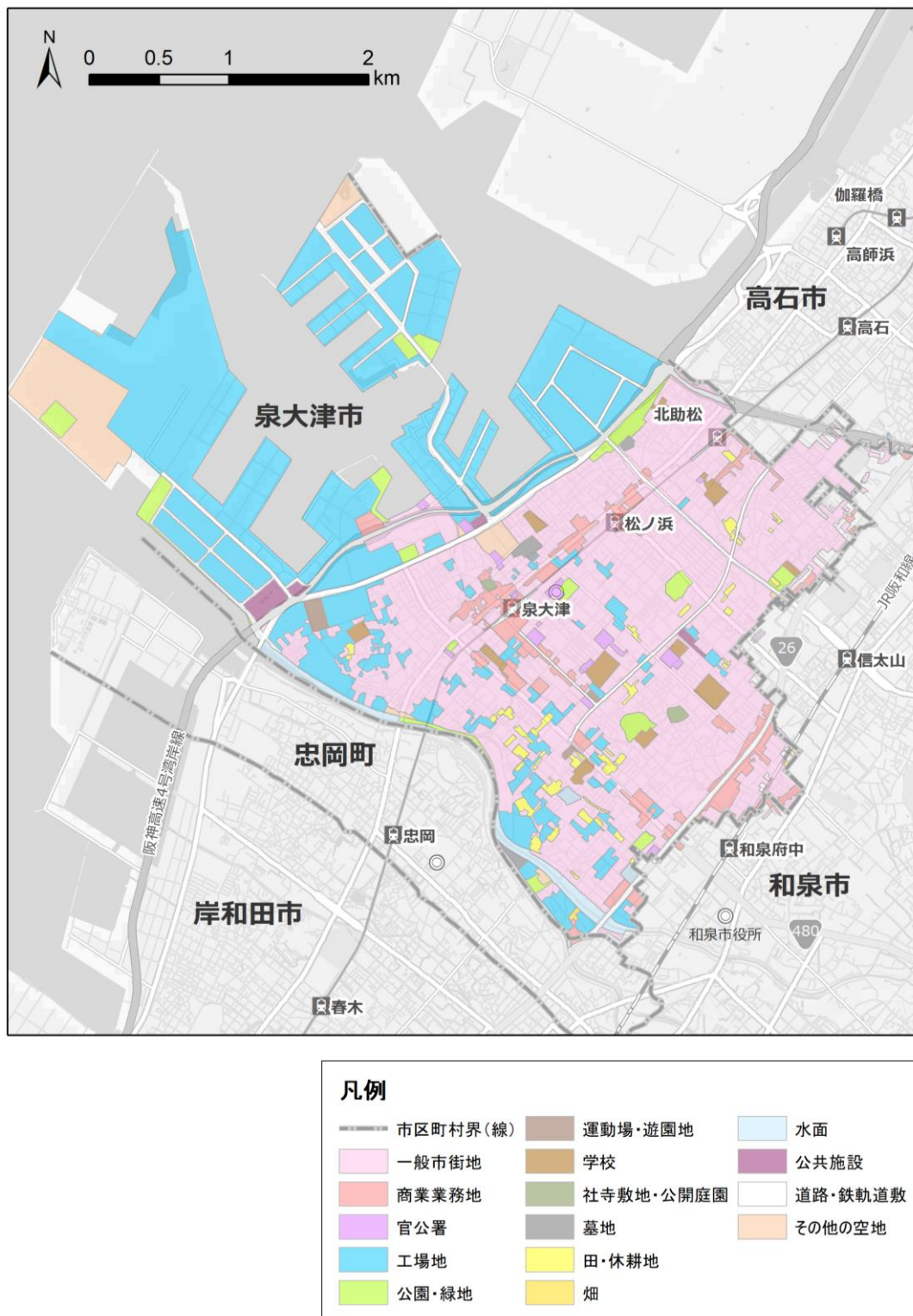
図 人口メッシュ図＜老年人口＞

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、野外コンサート等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：土地利用現況調査（令和2(2020)年度 泉大津市）

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、鉄道駅周辺では商業地域・近隣商業地域が、それぞれ指定されています。

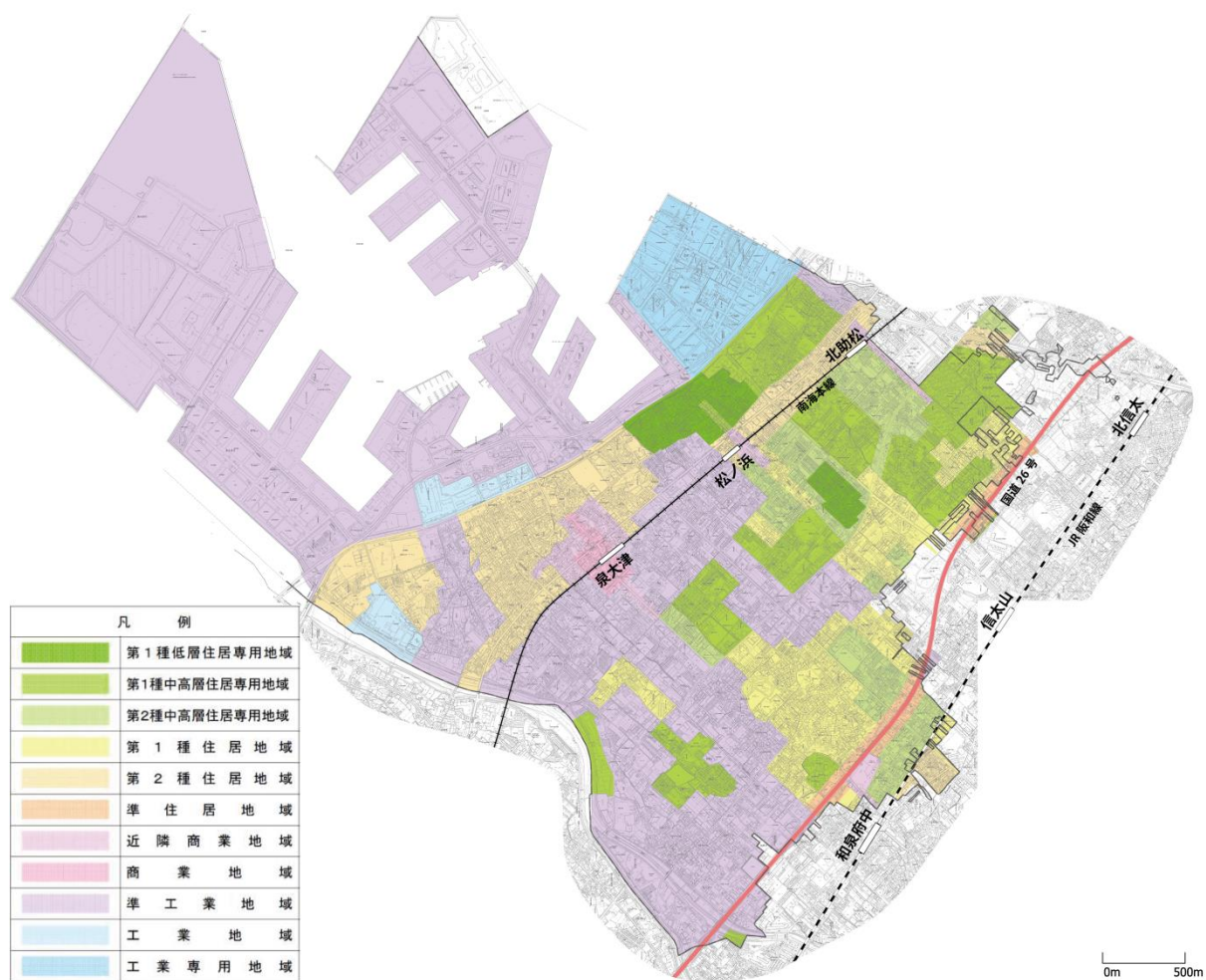
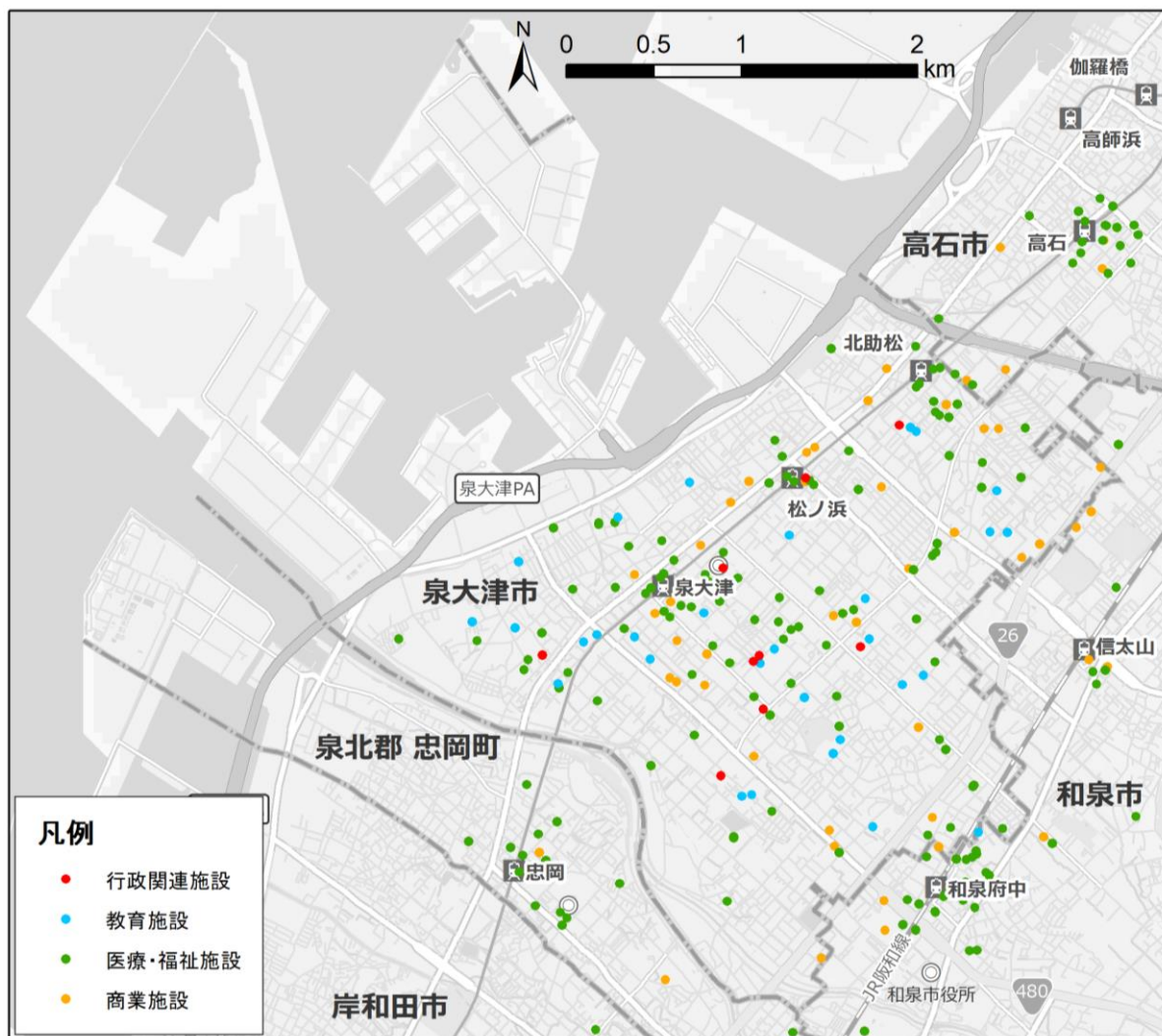


図 用途地域図

1.3.2 施設の立地状況

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。



※医療・福祉施設、商業施設は隣接市町のをあわせて表示

図 施設分布図

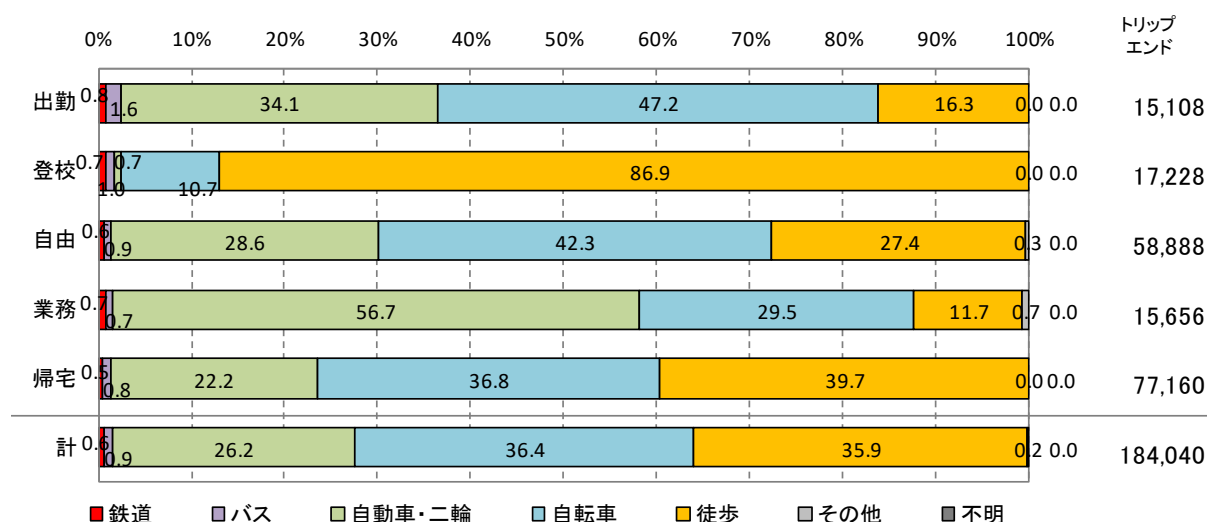
1.4 交通

1.4.1 移動実態

(1) 交通手段

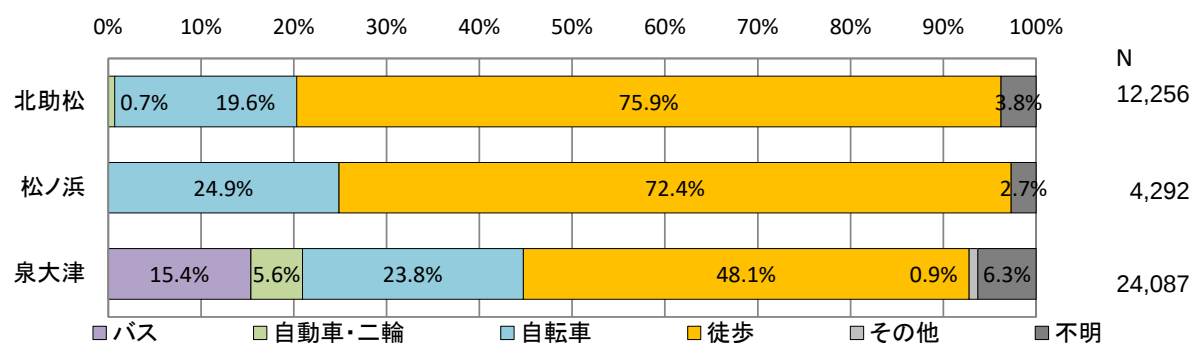
市内の移動（出発地から到着地を本市とする移動）に利用する交通手段は、自転車が約 36.4%、徒歩が約 35.9%であり、自転車と徒歩を合わせると 7 割以上を占めています。

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

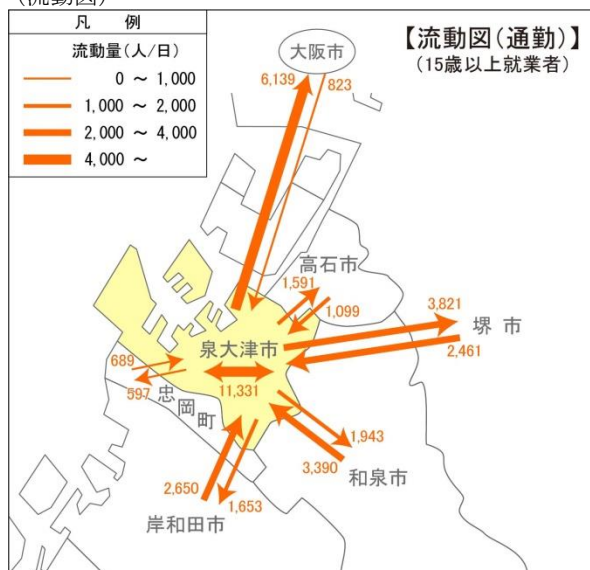
図 駅端末交通手段構成

(2) 通勤通学の流動

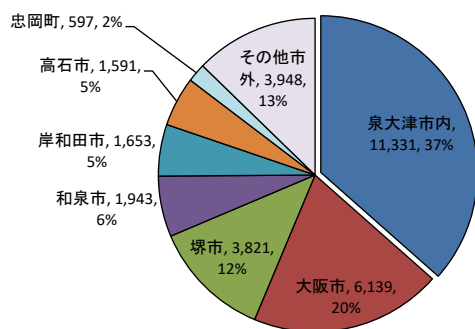
市民の通勤先は、市内が最も多く、次いで、大阪市や堺市等が多くなっており、市外を通勤先とする市民が6割以上となっています。一方、市外から市内への通勤は、和泉市からが最も多くなっています。

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。

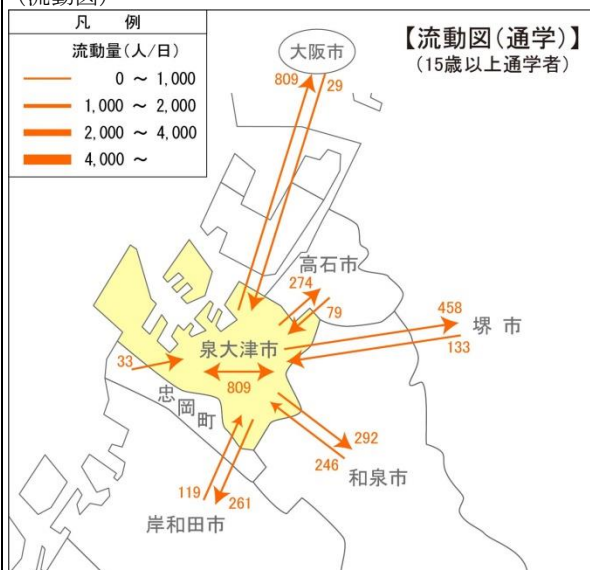
【通勤】
(流動図)



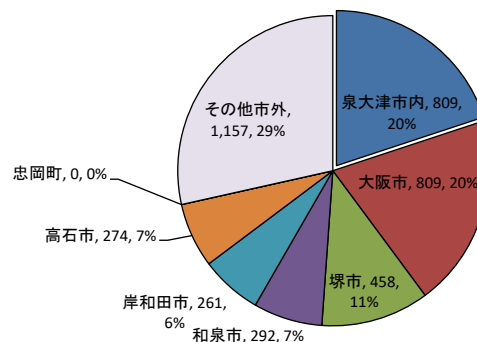
(構成比)



【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 79% 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 年度末時点)



資料：道路交通センサス（平成 27(2015) 年）

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(2020) 年度末時点）

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	S.45(1970).12.1 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	S.56(1981).4.21 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	泉大津駅前浦線	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	850	90	90	大阪府	事業期間 H7(1995).11.29～R5(2023).3.31
3・4・206-11	泉大津駅前通り線	16	230	40	17	190	泉大津市	事業期間 H30(2018).2.14～R7(2025).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	25,360	79	6,920		

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 2.4 km）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、歩行者・自転車・自動車交通が輻輳しています。

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（平成 27(2015)年）

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（平成 27(2015)年）

図 泉大津市及び周辺地域の混雑度

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、道路のカラー舗装等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、令和 2(2020)年度末時点で 95%になっています。

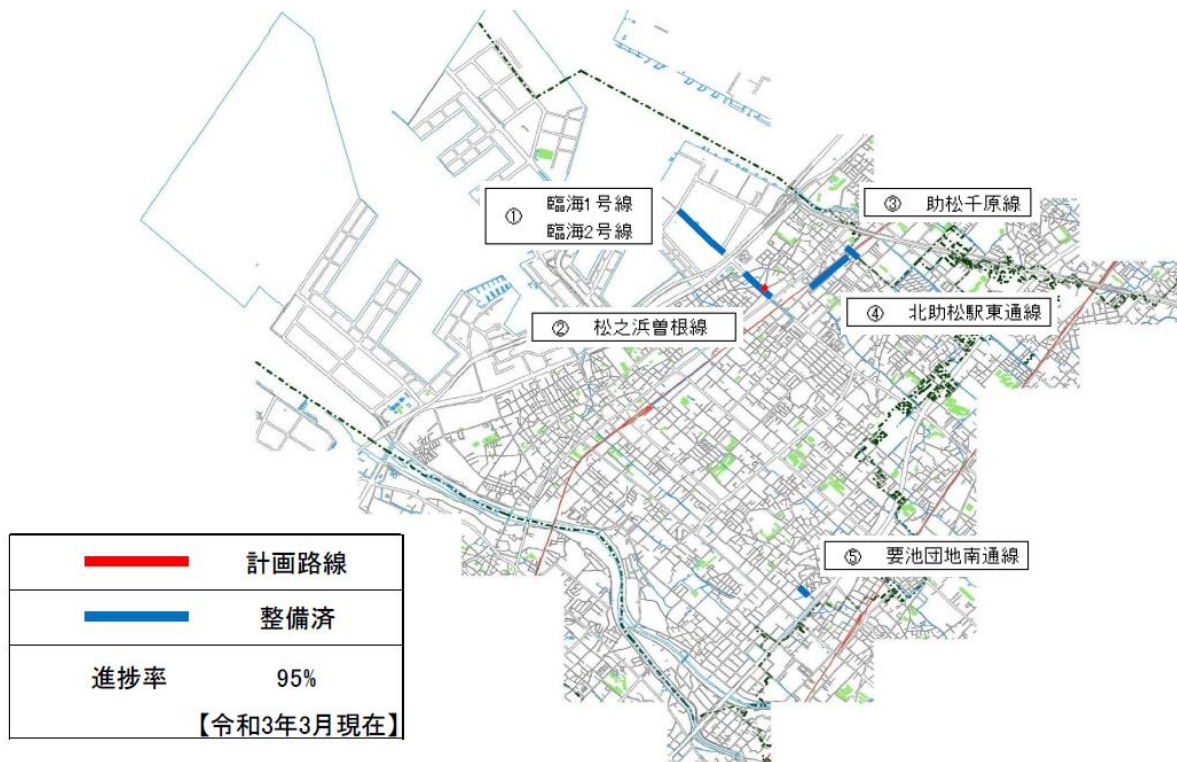


図 幹線道路における歩道の整備状況

表 幅員別歩道延長

歩道幅員		4m 以上	3m 以上 4m 未満	2m 以上 3m 未満	1m 以上 2m 未満	1m 未満
歩道等延長	(km)	9.1	13.9	14.7	10.2	0.8
累計延長	(km)	9.1	23.0	37.7	47.9	48.7
累計	(%)	18.7%	47.3%	77.4%	98.4%	100.0%

出典：道路現況台帳（令和2(2020)年度）



出典：泉大津市資料

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。なお、令和2(2020)年度末時点では、計画延長 22,140m に対し整備延長 10,810m (整備率約 49%) となっています。



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 箇所（収容台数 886 台）、松ノ浜駅に 2 箇所（収容台数 129 台）整備されており、泉大津駅周辺の 2 箇所における定期区画は満車となっています（令和 2(2020)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あります。また、和泉府中駅周辺には、和泉市が設置する自転車等駐車場が 2 箇所（収容台数 1,861 台）整備されています。

泉大津駅、松ノ浜駅、北助松駅の 3 駅周辺は、「泉大津市自転車等の放置防止に関する条例」に基づき、自転車等の放置禁止区域に指定しています。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おり、警告数・撤去台数は減少傾向にあります。

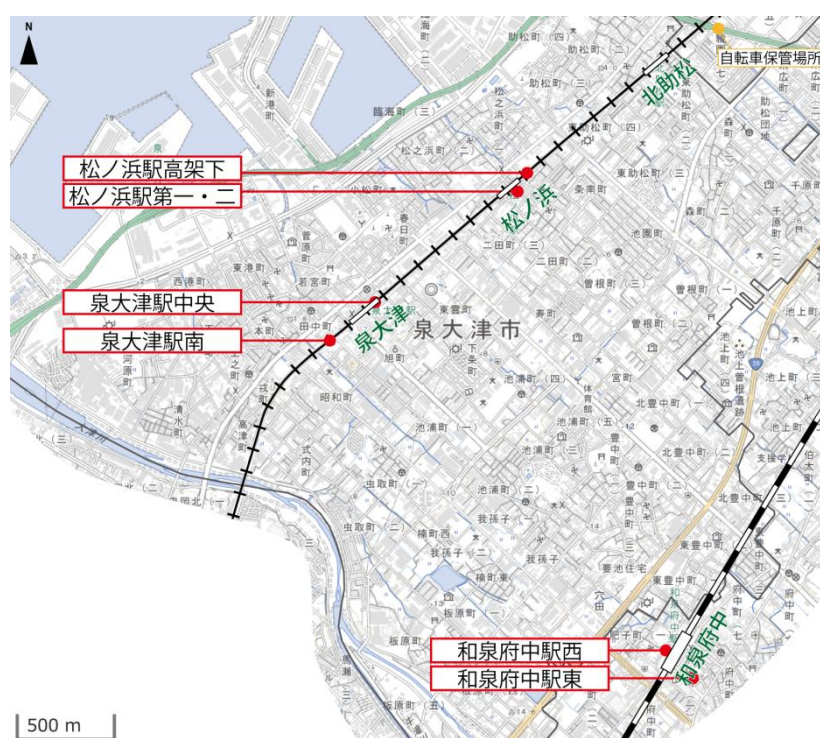


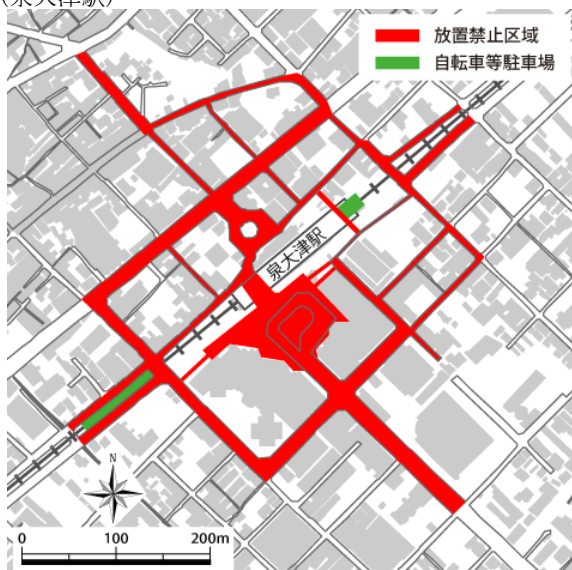
図 公営自転車等駐車場 位置

表 公営自転車等駐車場 収容可能台数（泉大津市・和泉市運営）

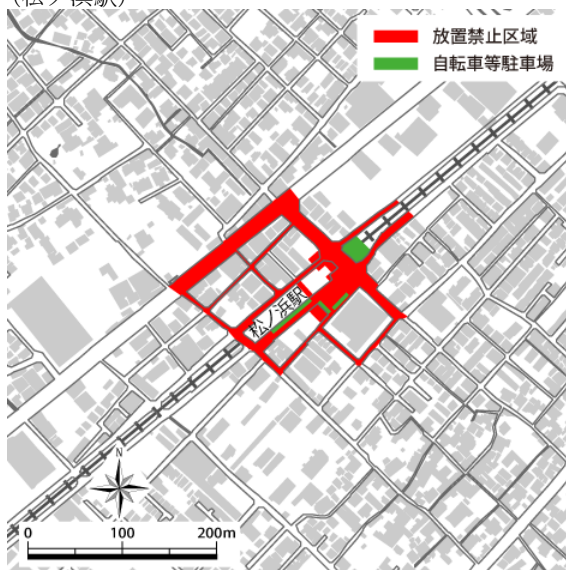
収容可能台数（台）		自転車			バイク		
		定期	一時	小計	定期	一時	小計
泉大津駅	中央 自転車等駐車場	343	90	433	—	—	—
	南 自転車等駐車場	285	135	420	22	11	33
松ノ浜駅	第一 自転車等駐車場	95	—	95	—	—	—
	第二 自転車等駐車場	29		29	5		5
	高架下 自転車等駐車場	211	105	326	13	6	19
和泉府中駅	西 自転車等駐車場	313		313	39		39
	東 自転車等駐車場	1,271		1,271	238		238

資料：泉大津市（泉大津駅、松ノ浜駅 平成 30(2018)年度末時点）
和泉市（和泉府中駅 令和元(2019)年度末時点）

(泉大津駅)



(松ノ浜駅)



(北助松駅)



図 自転車等放置禁止区域

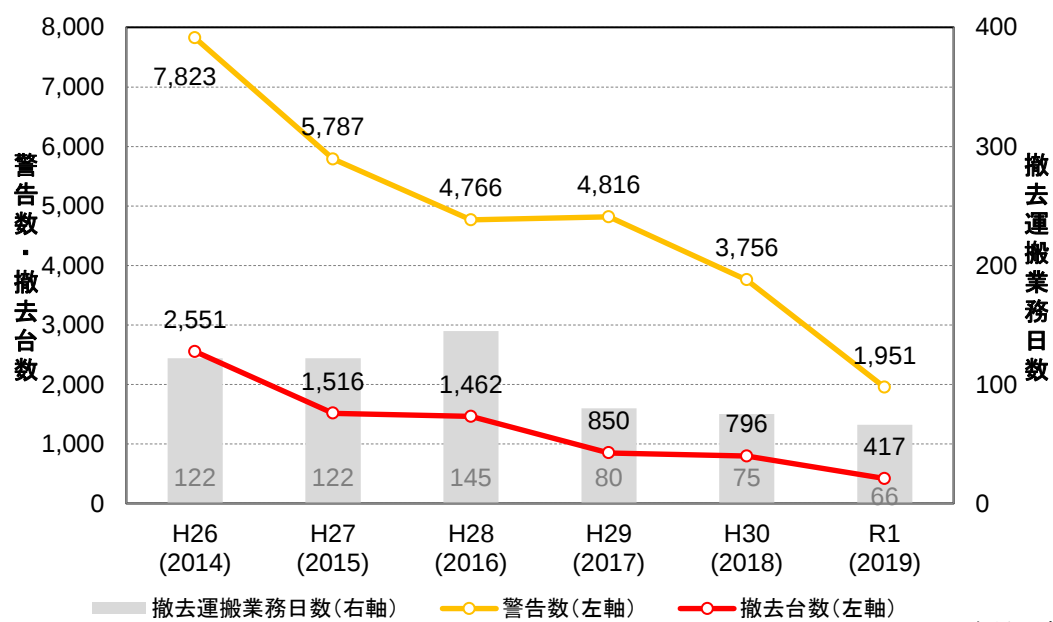


図 放置自転車・原付の警告・撤去実績

資料：泉大津市

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、市内に南海本線の 3 駅が設置されているほか、本市周辺部でも設置されています。駅勢圏は、徒歩による場合(半径 800m)市域の約 4 割、自転車による場合(半径 1,500m)市の内陸部のほとんどが含まれます。

路線バスは、市内南西部において、南海バスが南海本線泉大津駅から JR 阪和線泉府中駅や同駅以南の地域、桃山学院大学等を結ぶ路線を平日 1 日 164 便、休日 104 便運行（令和 3(2021)年 4 月 24 日改正）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。

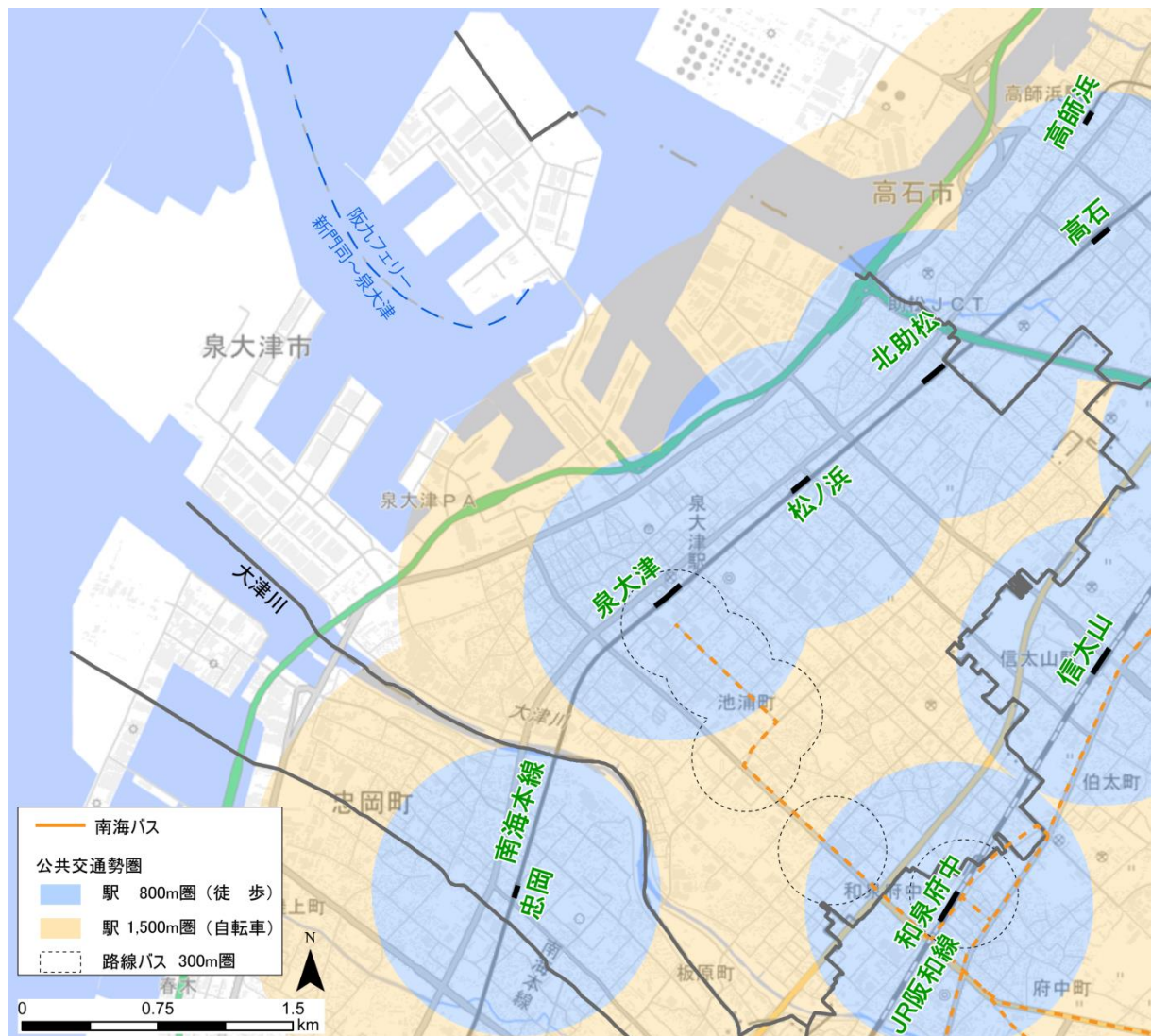
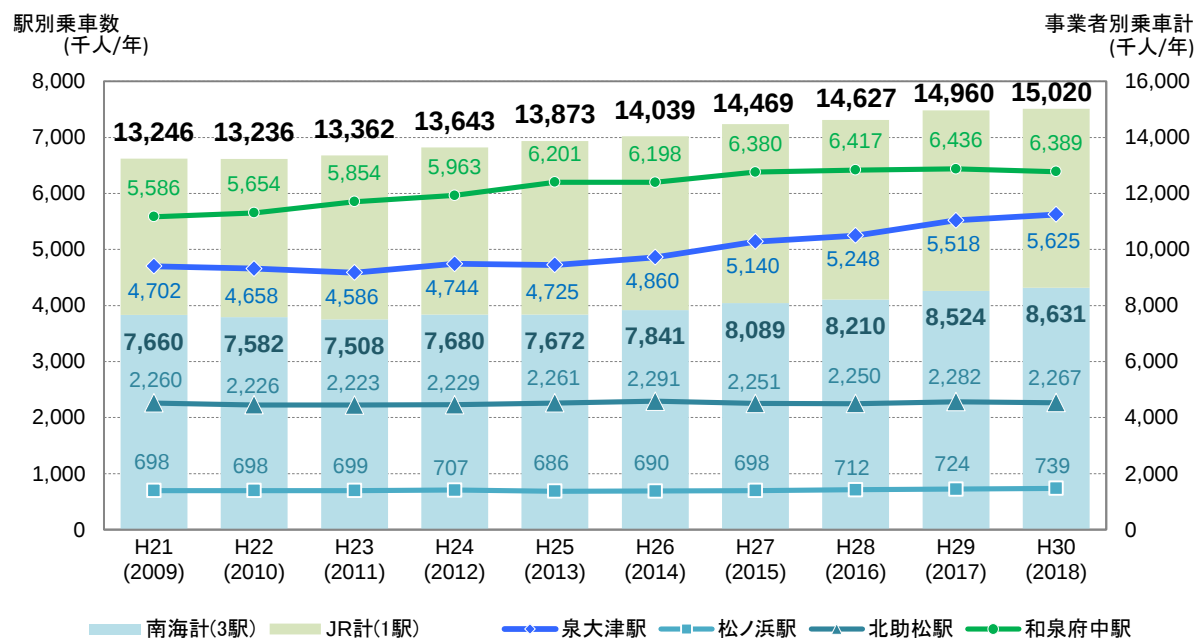


図 公共交通ネットワークと公共交通勢圏（鉄道駅勢圏・バス停勢圏）

(2) 鉄道乗客数推移

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 30(2018)年までの 7 年間で約 92.3 万人増加しています。同線北助松駅と松ノ浜駅は、横ばいの推移であり、北助松駅は約 220～240 万人/年、松ノ浜駅は年間約 70 万人/年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 30(2018)年までの 10 年間で約 88 万人/年増加しています。



※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 和泉府中駅は和泉市統計書

図 駅別乗客数の推移

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等を対象に、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、市内の公共施設等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、1便あたりの利用者数は約8~9人/便と横ばいで推移しています。なお、令和2(2020)年度は、新型コロナウイルス感染症の影響から利用が減少しています。

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1,900万円(令和元(2019)年度)となっています。

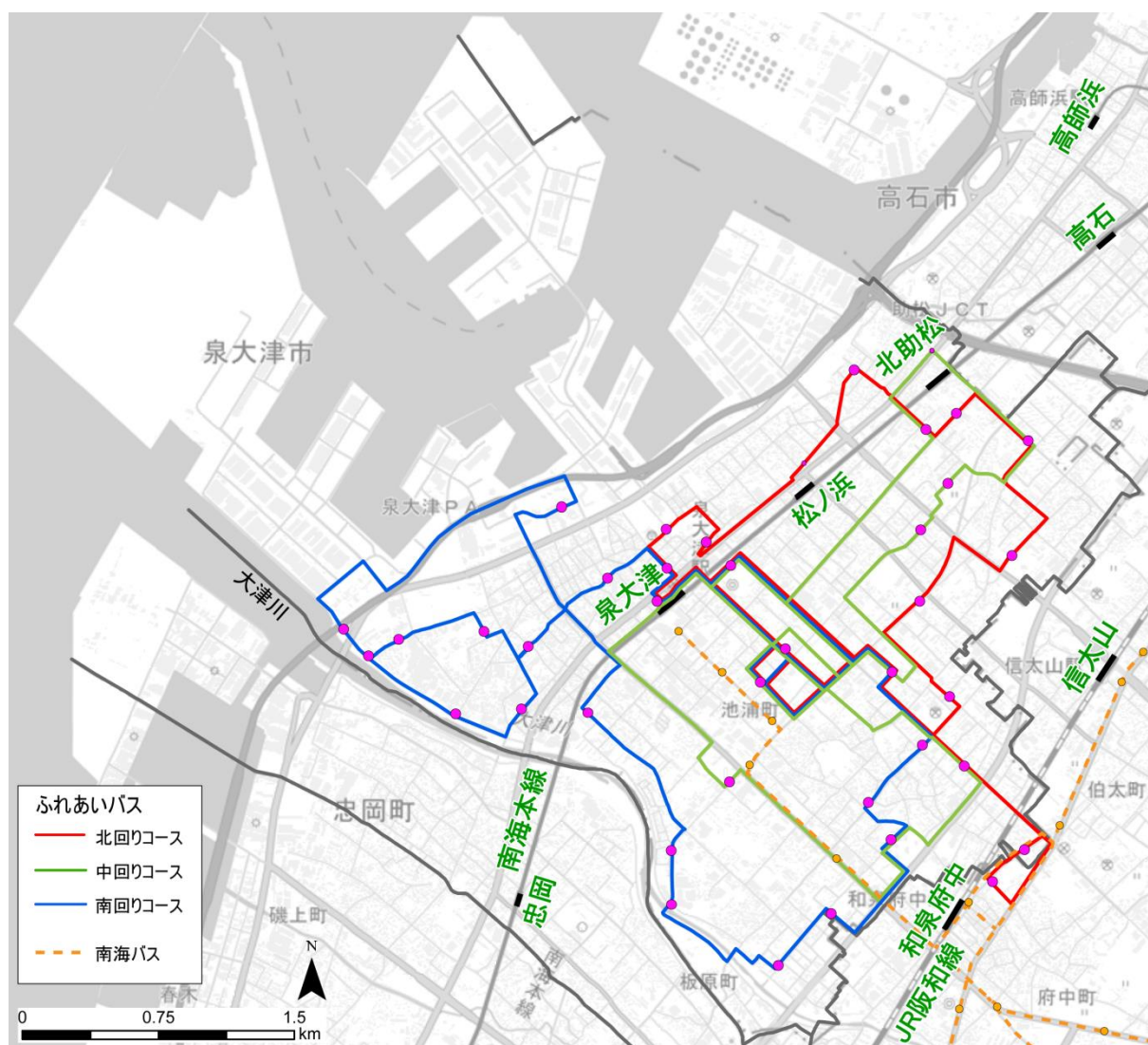
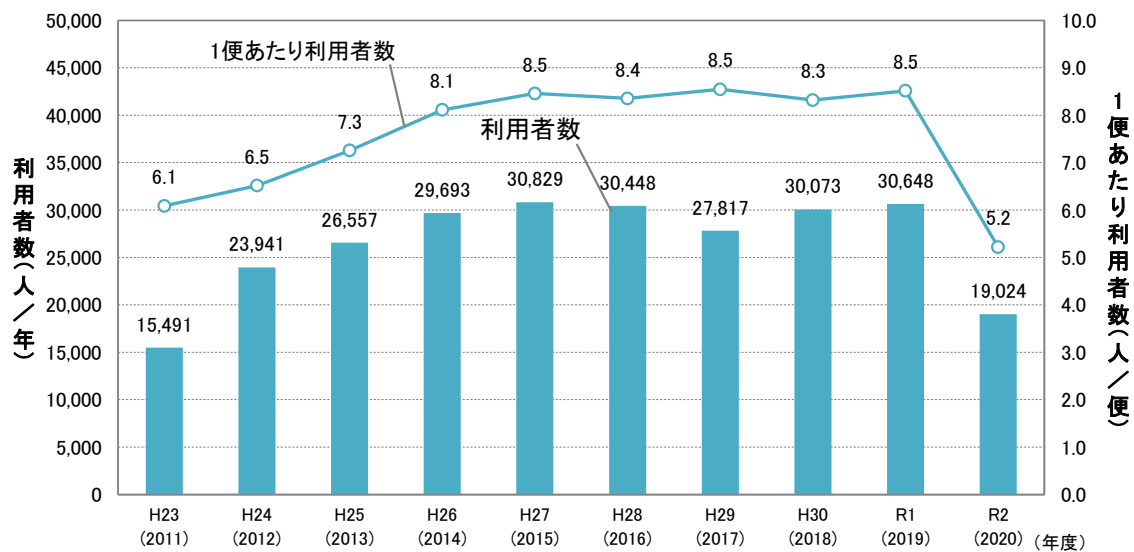
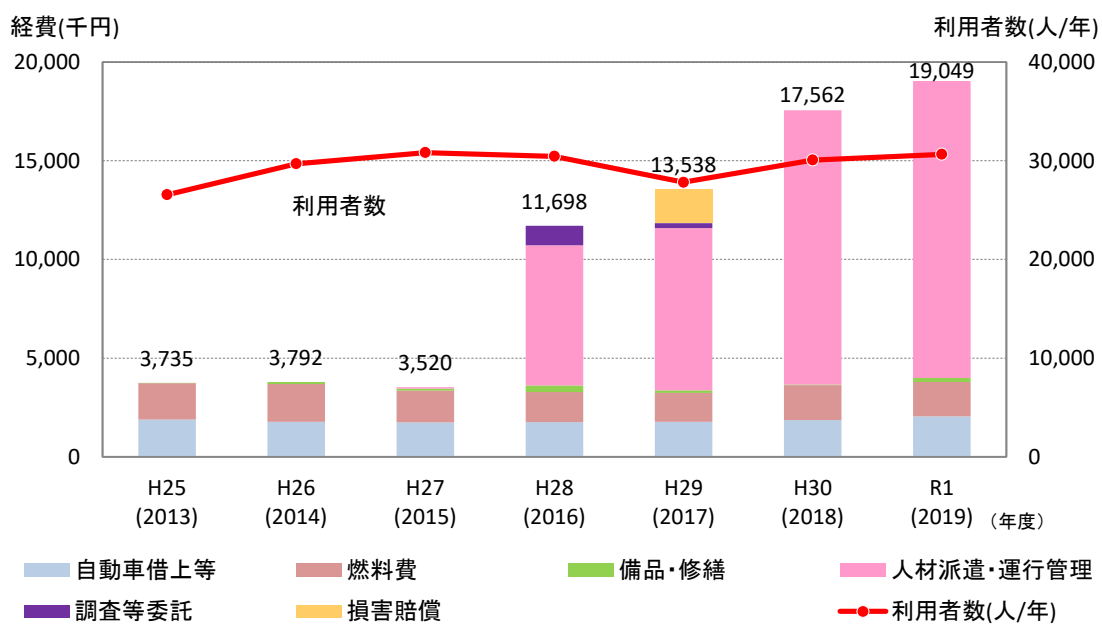


図 ふれあいバス路線図



※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 ふれあいバス利用者数の推移



資料：泉大津市決算書

図 ふれあいバス運行経費の推移

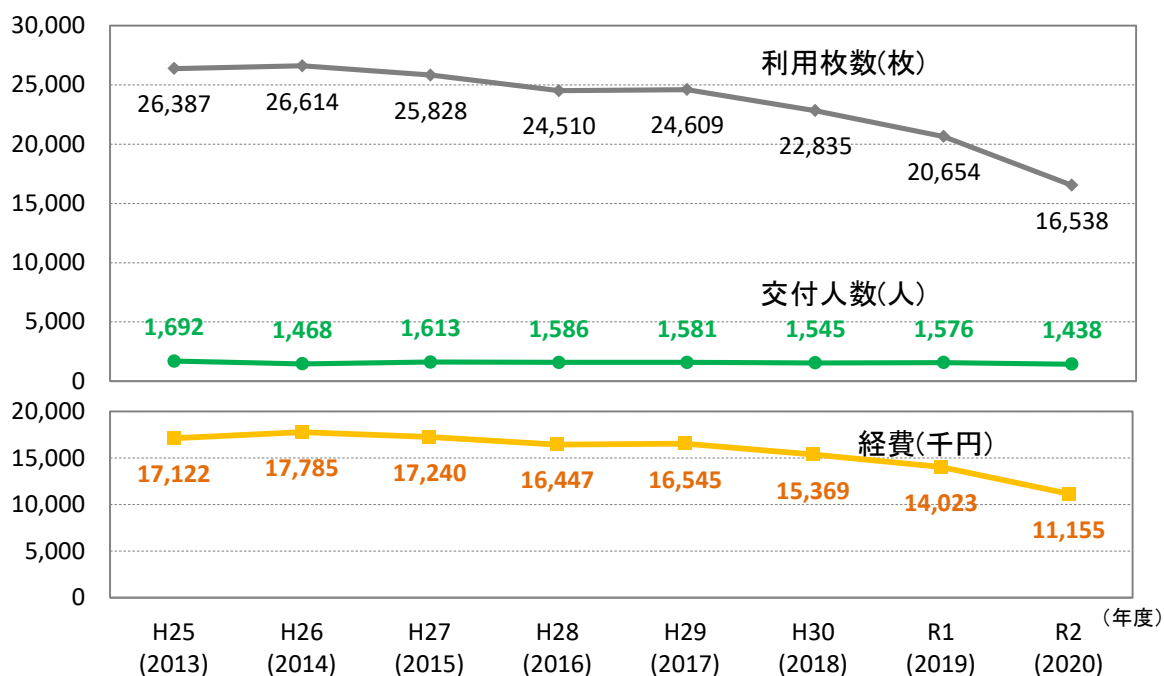
(2) 福祉タクシー事業

本市では、在宅の重度心身障がい者（児）の生活行動範囲の拡大と社会参加の促進に寄与し、もって重度心身障がい者（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
◆身体障がい者手帳 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〕 視覚障がい・下肢障がい・体幹機能障がい・脳原性移動障がい・運動機能障がい・四肢障がい・じん臓機能障がいを有する者 ◆療育手帳 A	36 枚/年
◆身体障がい者手帳 1・2 級のうち 聴覚障がい・平衡機能障がい・音声機能障がい・そしゃく機能障がい・脳原性上肢障がい・上肢障がい・心臓機能障がい・直腸機能障がい・ぼうこう機能障がい・呼吸器機能障がい・小腸機能障がい・肝臓機能障がい・免疫機能障がいを有する者 ◆療育手帳 B1	24 枚/年

資料：泉大津市



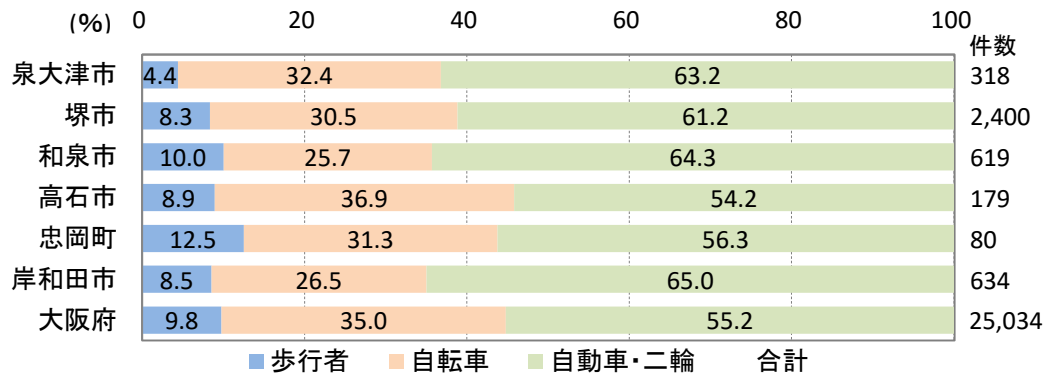
資料：泉大津市

図 利用状況

1.4.6 交通安全

(1) 交通事故

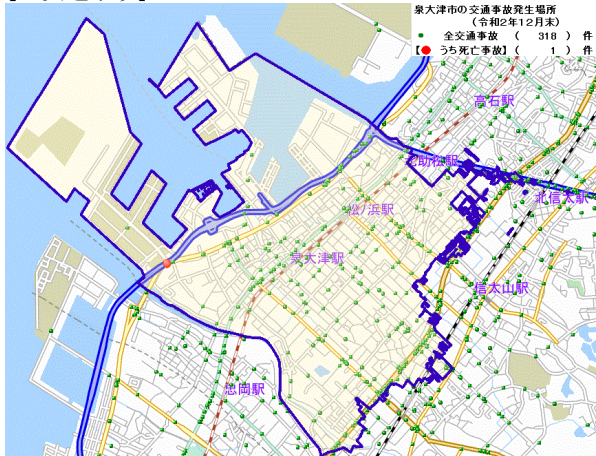
令和 2(2020)年の市内交通事故件数は 318 件で、このうち自動車(含原付・二輪)が最も多く約 6 割強を占め、次いで自転車が約 3 割強で、周辺他都市と同程度です。交通事故発生箇所は、国道 26 号、府道堺阪南線及び府道富田林泉大津線等の幹線道路だけでなく、生活道路でも発生しています。



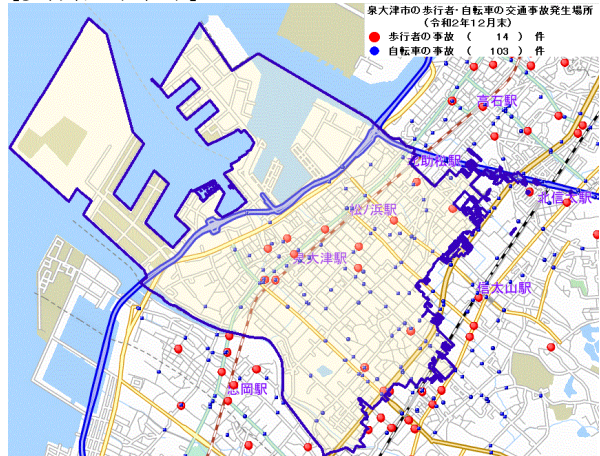
資料：大阪の交通白書 令和 2 年版（令和 3(2021)年 4 月 （一財）大阪府交通安全協会）

図 交通事故の発生割合（令和 2(2020)年）

[全交通事故]



[歩行者・自転車]



出典：大阪府警 HP

※阪神高速の事故を除く

図 交通事故の発生箇所(令和 2(2020)年)

(2) 交通安全に関する取組み

本市ではこれまでに、交通安全や子どもの安全等に関する取組み、及び泉大津警察署や交通安全協会等との共催による様々な交通安全教室を実施しており、今後もそれらを継続する予定です。

表 交通安全に関する主な取組み

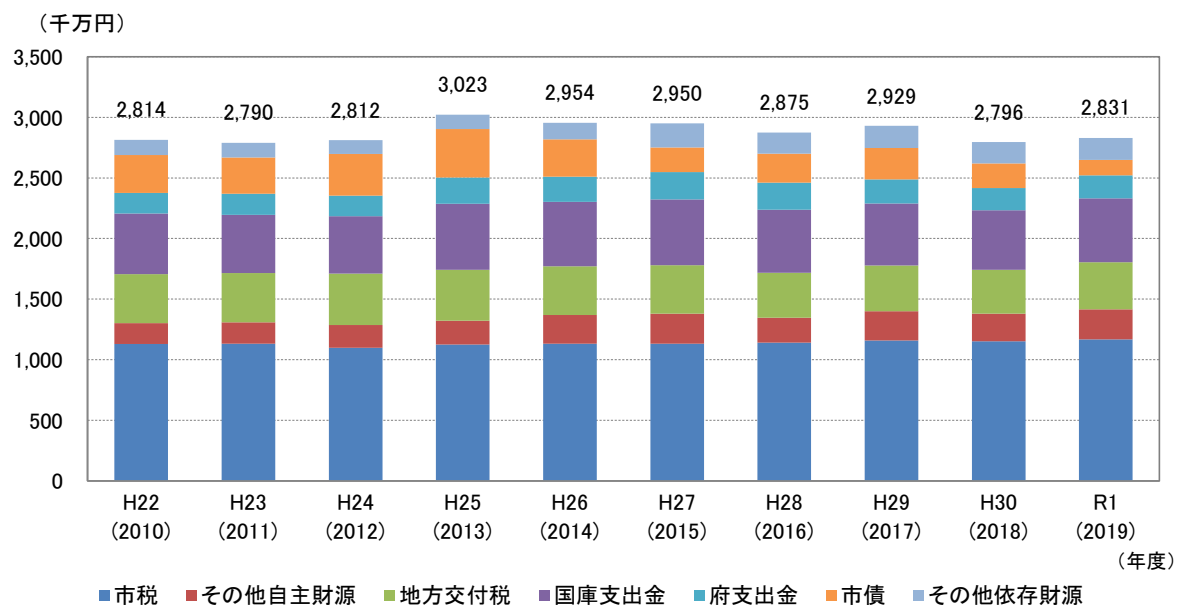
取組み	内容
交差点通知簿の作成	・ 事故発生歴のある交差点および地域住民が危険と感じる交差点の危険度を調査・採点・評価し、危険度の高い交差点から順に安全のための措置を講ずる目安とする。 ・ 採点基準については、交差点の様々な要素について、プラス要因（全 16 要素：信号機、カーブミラー、横断歩道、注意看板、照明灯等）・マイナス要因（全 8 要素：事故発生件数、坂道、植込み等）の加点・減点により総合点を算出する。
交通安全教室の実施	・ 幼児から高齢者まで、さまざまな年齢層を対象とした交通安全教室を実施し、交通安全に対する意識啓発を行っている。 ・ 令和元(2019)年度の交通安全教室は、幼稚園・こども園・保育園を対象に 29 回(1,573 名)、小中学校を対象に 15 回(3,288 名)、高齢者を対象に 6 回(290 名)、その他 1 回(13 名)の計 51 回(5,358 名)を実施した。
自転車無料安全点検	・ 大阪府警及び自転車販売店組合との協働により、泉大津駅付近を通行する自転車に対して、無料で安全点検を実施するとともに、交通安全啓発を図っている。
子ども安全マップの作成	・ 市内小中学校に通う子どもの保護者に対し、校区において危ないと思う箇所をアンケート調査し、回答の多かった箇所を小学生と一緒に現地確認し、小学校区別の安全マップを作成した。 ・ 作成したマップは、市内小学校に通う子どもに配布しているが、自らが危険と感じる箇所に印をつける等して、オリジナルマップの作成が可能となっている。

1.5 財政状況

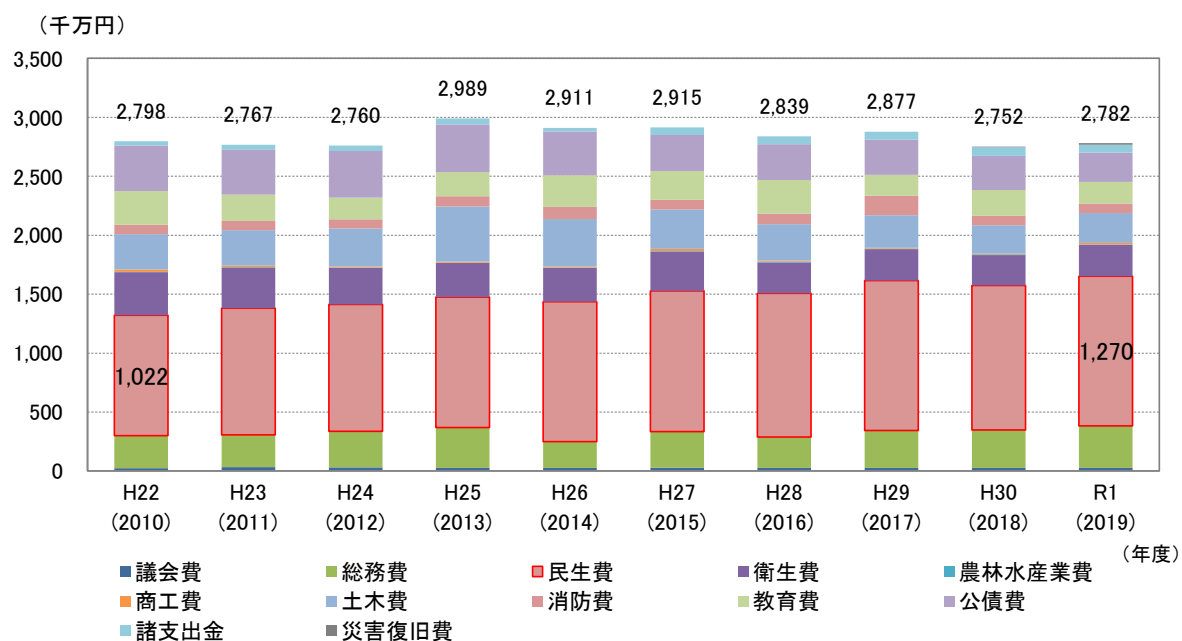
本市の歳入歳出状況は、平成 22(2010)年度から令和元(2019)年度までの 10 年間をみると、平成 25(2013)年度がピークとなっており、以降は減少傾向にあります。

歳入では、自主財源(市税及びその他自主財源)が毎年 5 割近くを占めており、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 22(2010)年度に 1,022 千万円だったものが、10 年後の令和元(2019)年度には、1,270 千万円と約 1.24 倍になっています。

(歳入)



(歳出)



資料：泉大津市統計書、各年度決算書

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		・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		・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。 ・40 歳代及びこども世代で転出超過が多い。
土地利用		・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	・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	・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 2 年度末時点での市全体での進捗率は 79%（延長ベース）。 ・北助松駅周辺は自動車・歩行者・自転車交通が輻輳し、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	・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	・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る。 ・市内南西部（泉大津駅～和泉府中駅間）を路線バスが運行。 ・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	・市内在住の高齢者、障がい者、妊産婦及び乳児連れの人等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	・交通事故は、自動車関連が約 6 割、自転車関連が約 3 割と周辺市町と同程度、事故発生箇所については、幹線道路だけでなく生活道路でも多い。 ・交差点通知簿や子ども安全マップの作成、交通安全教室の実施等の交通安全に関する活動が取組まれている。
財政		・歳出は、民生費が年々増加傾向にあり、平成 22(2010)年度から 10 年間で約 1.24 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等を把握するため、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

令和元年10月頃に、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、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 歳以上が全体の約 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。

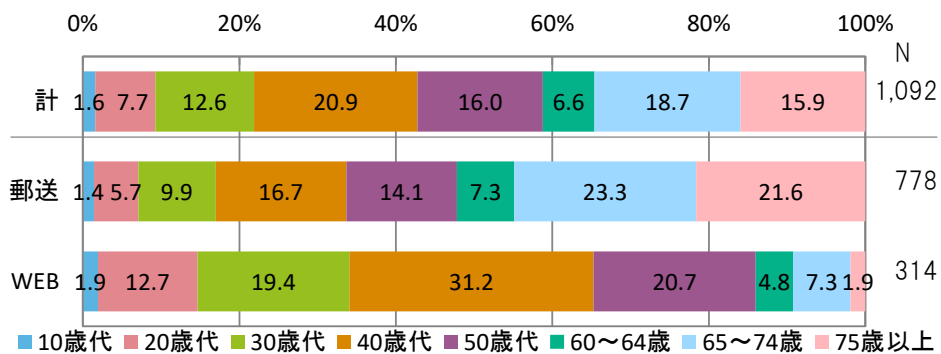


図 回答者の年齢

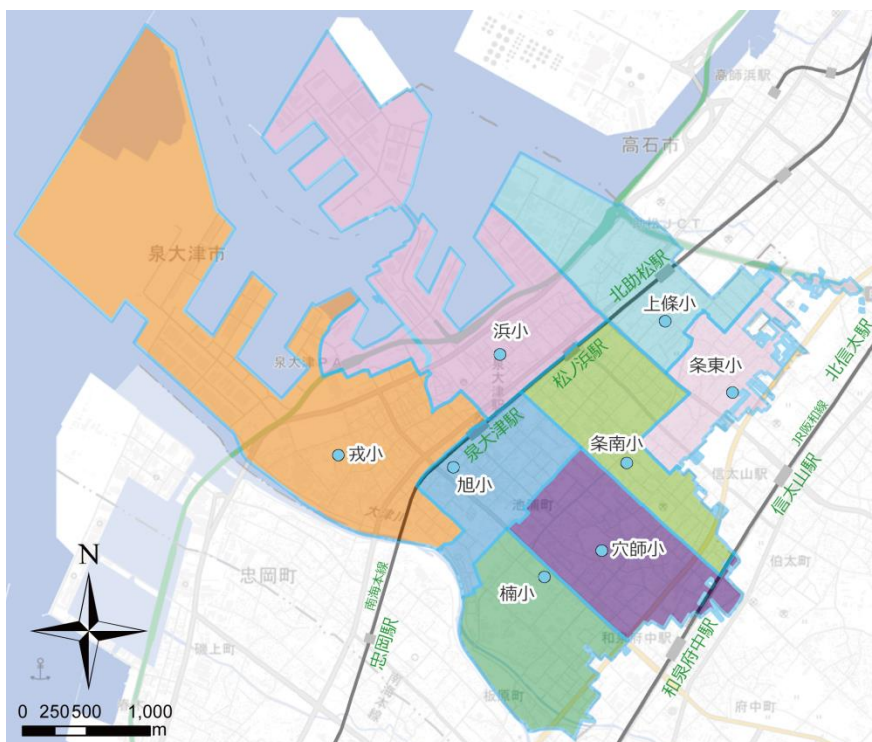
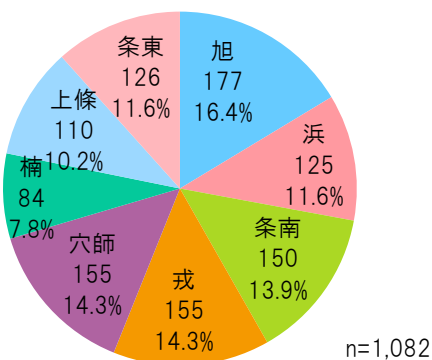


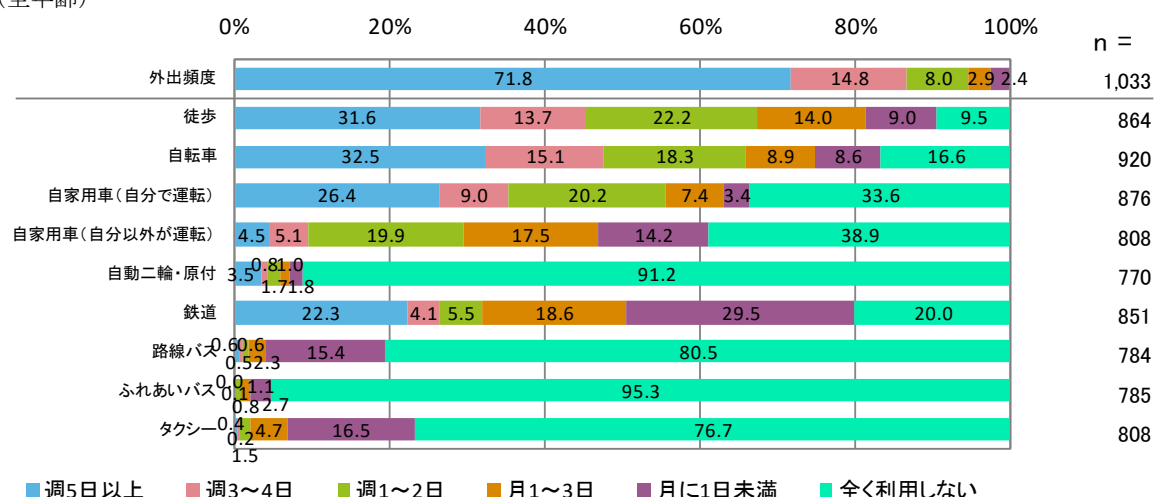
図 回答者の居住地

(2) 外出状況

週1日以上の外出頻度は、全年齢で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・自転車とともに全体の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。公共交通の利用は、鉄道が全体の約3割と最も多く、タクシー、路線バスはいずれも1割未満です。その他交通のふれあいバスは全体で0.9%、75歳以上でも3.7%に留まります。

(全年齢)



(75歳以上)

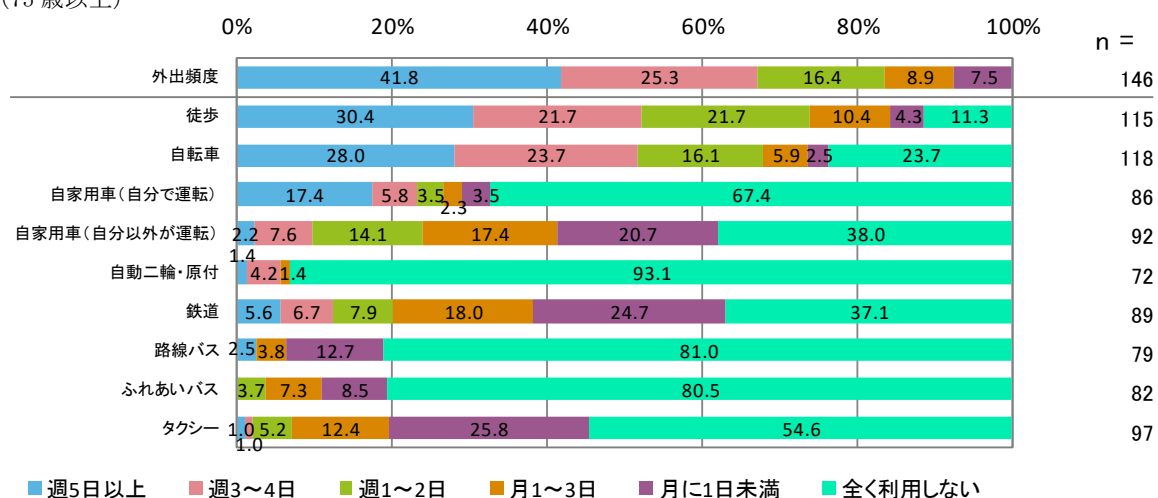


図 外出頻度及び外出手段利用頻度

(3) 歩行環境

近所（自宅から徒歩 10～15 分圏）の歩行環境について「とてもあてはまる・ややあてはまる」と回答した割合は、「近所にお店がいくつかある」が全体の約 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・緑道等歩ける環境がある」が各約 7 割となりました。

「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」の設問に対しては、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。

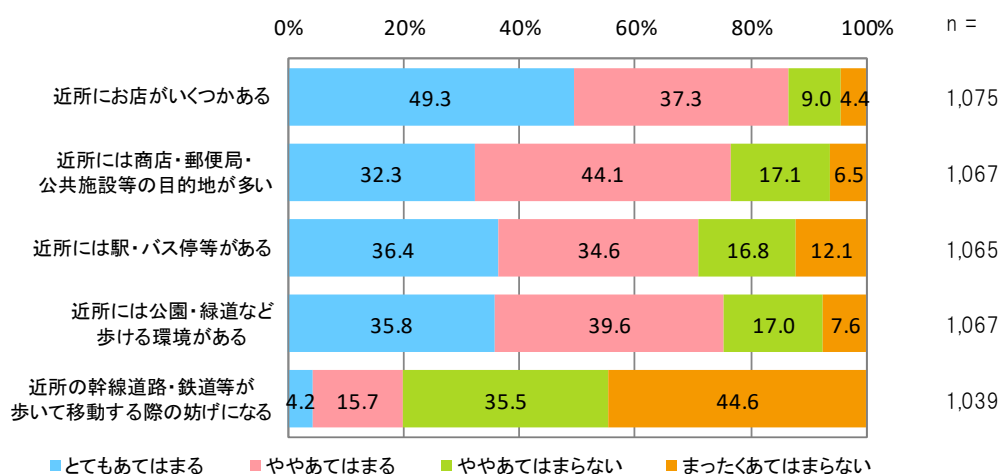


図 市内の歩行環境

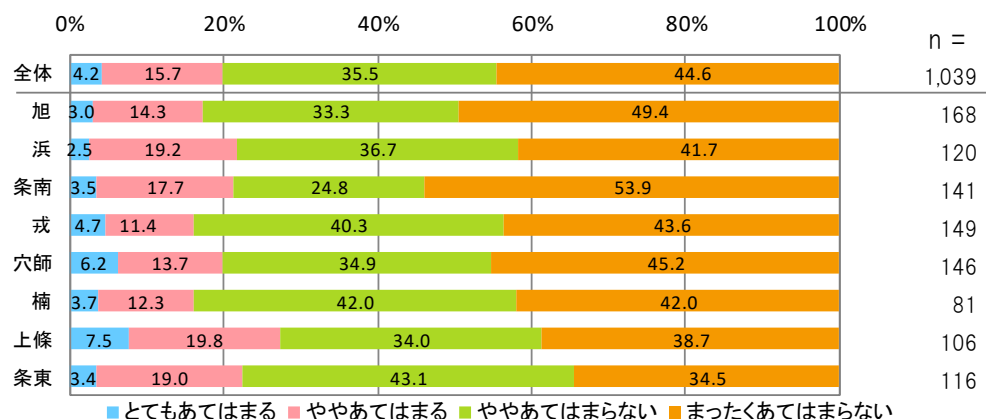


図 「近所の幹線道路・鉄道等が歩いて移動する際の妨げになる」に対する回答（地域別）

(4) 健康づくり

健康づくりの取組みを行っていない割合は、全体の約3割となっており、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。

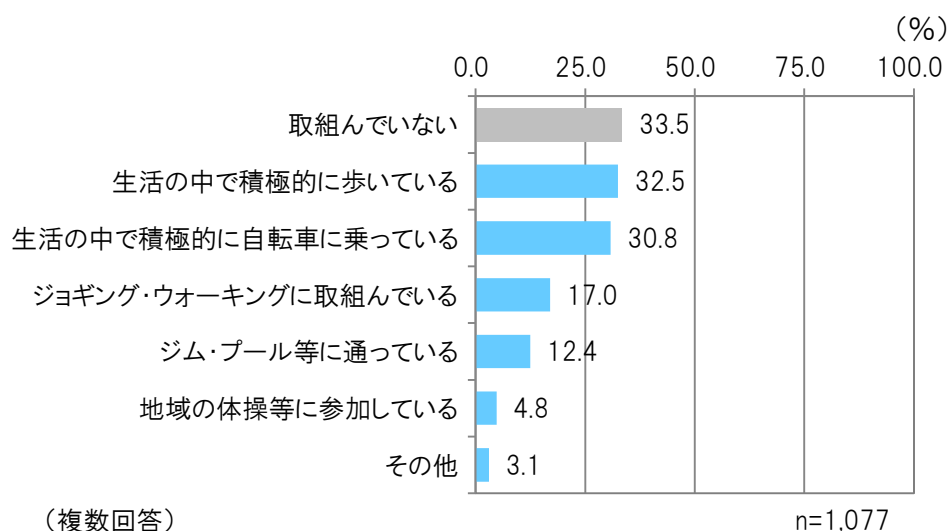


図 健康づくりのための取組み

	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・ウォーキングに取り組んでいる	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

(複数回答)

40.0 = 40%以上
30.0 = 30%以上

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については、全ての設問に対して半数以上の人ルールを認知しているが、「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」についての認知が他に比べて低くなっています。

「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、全体の3割以上が未加入となっています。

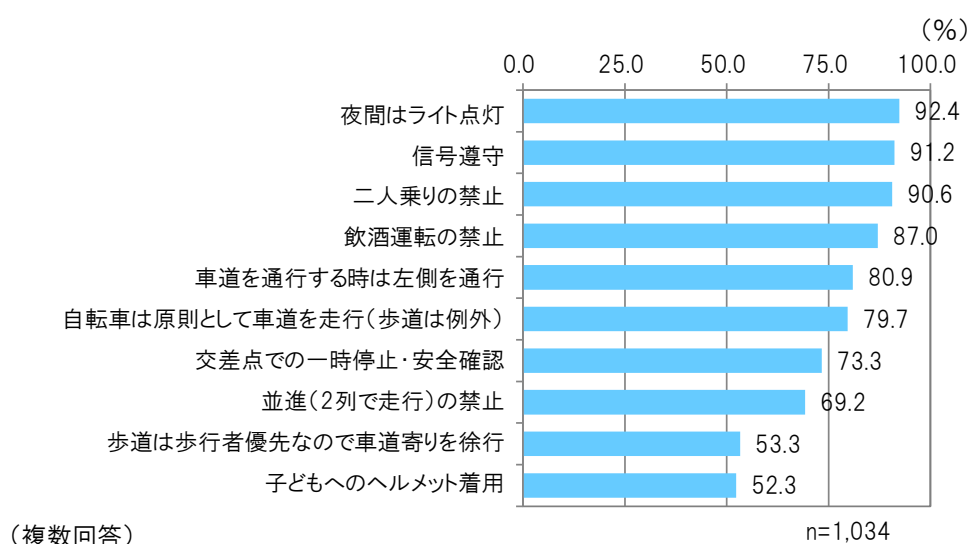
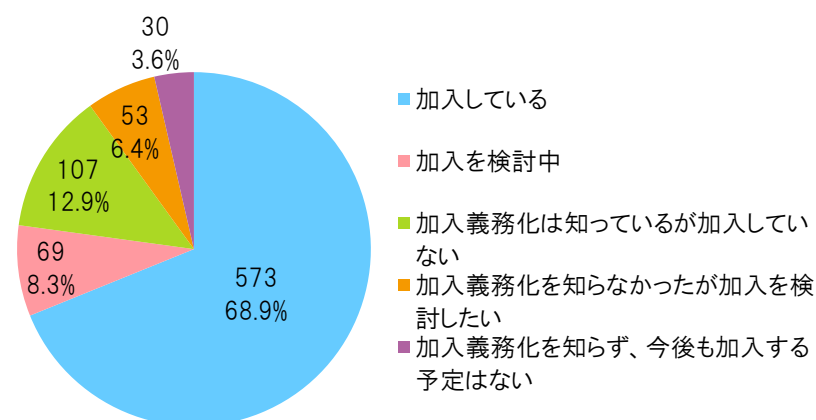


図 自転車のルール認知



n=832

※「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

自動車を日常的に運転している割合は、全体の約5割となっています。

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

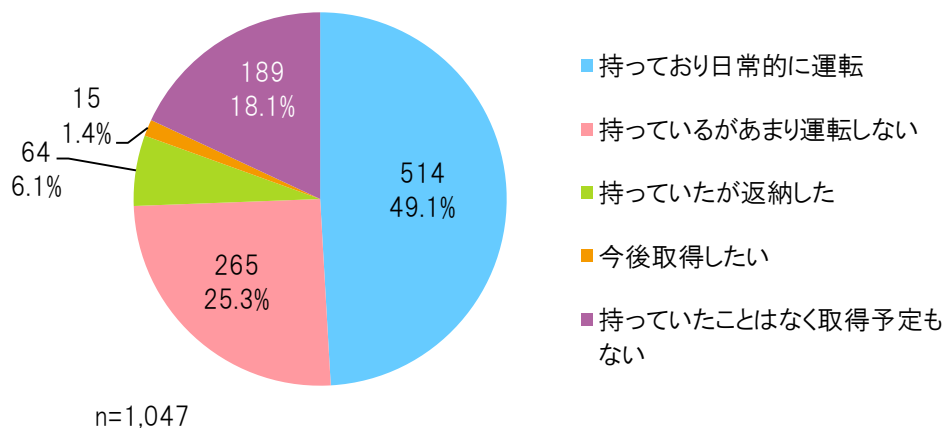


図 自動車運転免許の所持状況

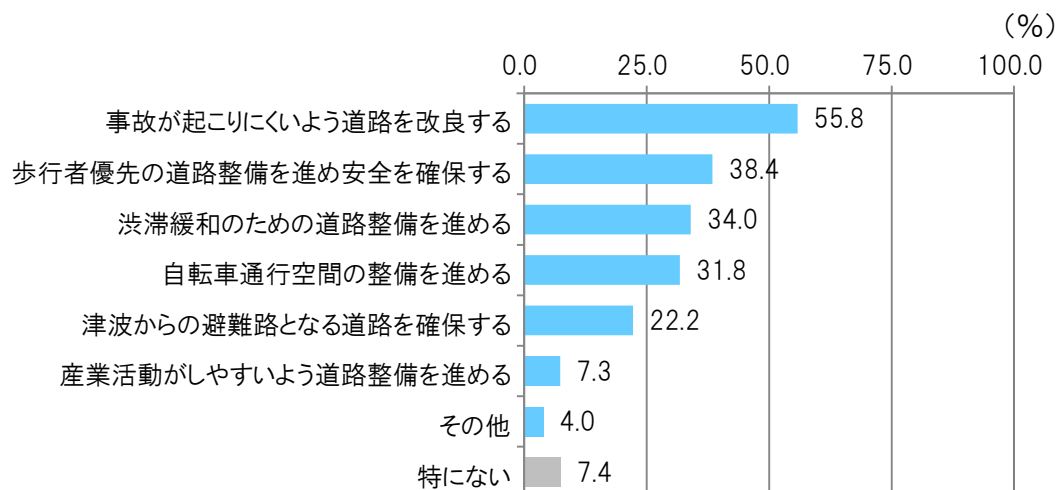


図 自動車のための道路整備に求めるもの

(7) 公共交通

自宅から最寄りの鉄道駅までの距離は、徒歩 10 分以内が全体の約 5 割、徒歩 20 分以内まで含めると 9 割以上となっています。また、最寄り鉄道駅までの交通手段は、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

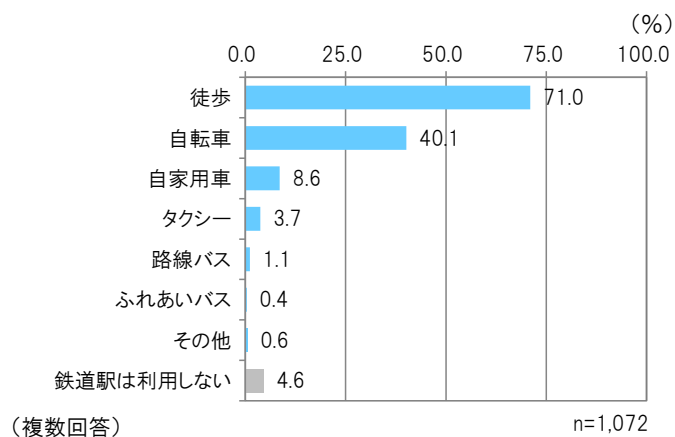


図 最寄り鉄道駅までの交通手段

(8) その他交通

ふれあいバスの利用者は、全回答者の約3%で、これは利用対象者（全回答者の約34.3%）の1割未満です。利用頻度は、週に1回以上の利用が利用者の約2割で、月に1回以上の利用でも約5割にとどまっていますが、路線バスやタクシーよりも利用されています。

今後の利用意向については、「今はわからない」と回答した割合が全体の約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、全体の約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」との回答は全体の1割未満となっています。

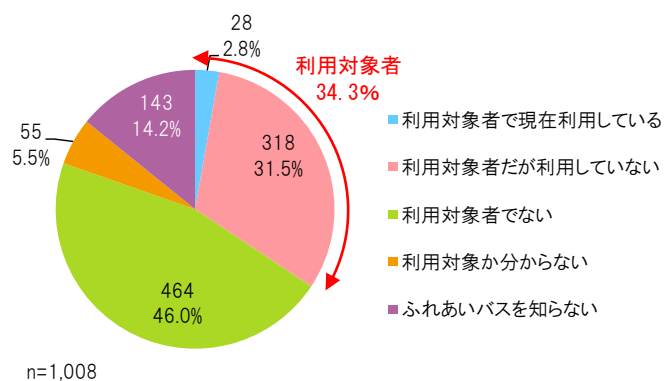


図 ふれあいバスの利用状況

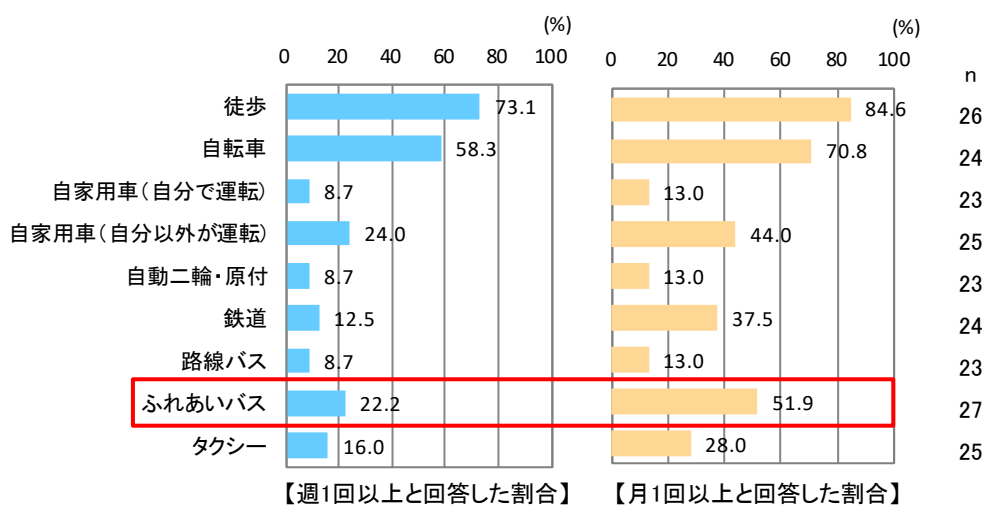


図 現在ふれあいバスを利用していると回答した人の各交通手段の利用頻度

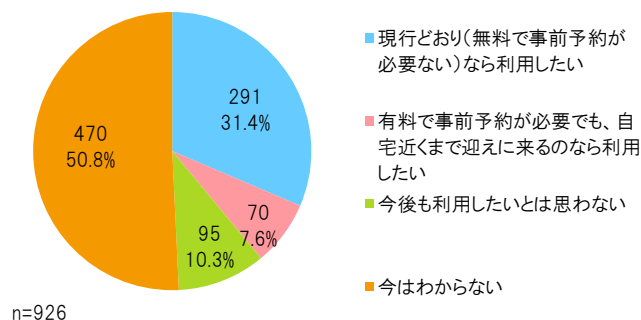


図 ふれあいバスの利用意向

(9) 交通安全

市内の道路が安全で快適に通行できるかについて、約 6 割が「そう思わない」「どちらかといえばそう思わない」と回答しています。

移動中に交通事故の危険を感じた経験がない人は、全体の約 3 割に留まっています。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。

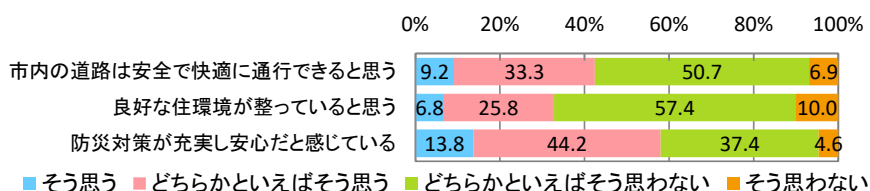


図 本市のまちの現状

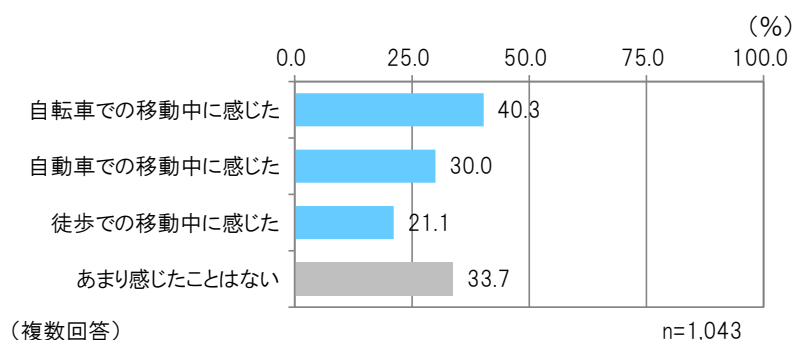


図 本市内の移動中に危険を感じた経験

(10) 鉄道駅周辺

鉄道駅周辺に求められる機能については、「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」と回答した割合が多くなっています。

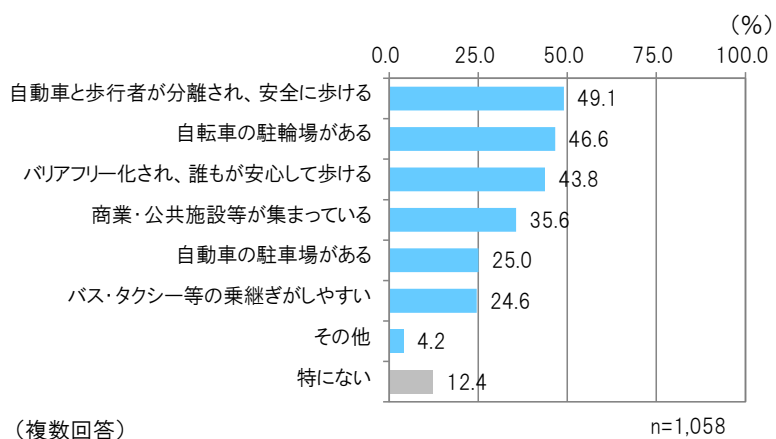


図 鉄道駅周辺のあり方

(11) 臨海部

臨海部への来訪については、全体の約7割が「あまり行かない」と回答しています。それ以外の回答者の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、自動車が全体の5割超で最も多く、次いで徒歩、自転車が多くなっています。

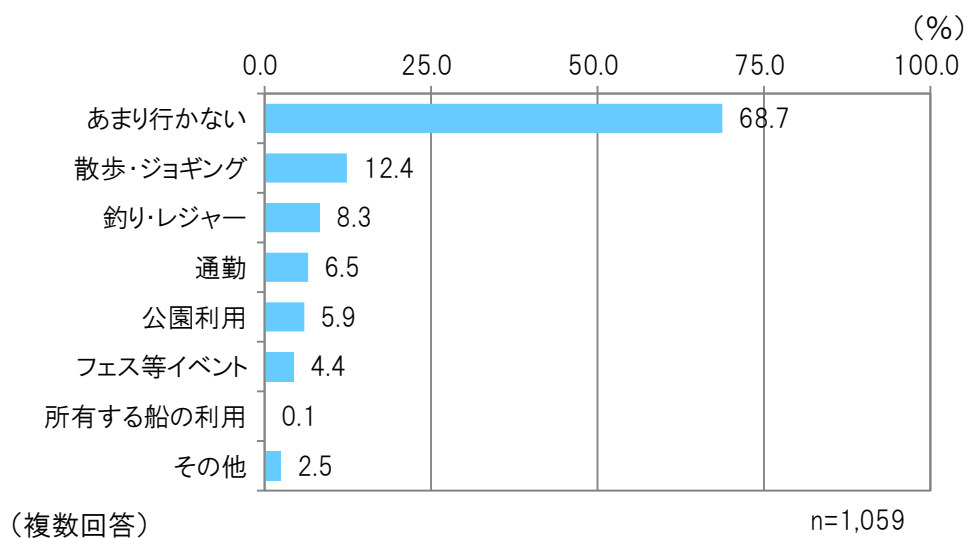
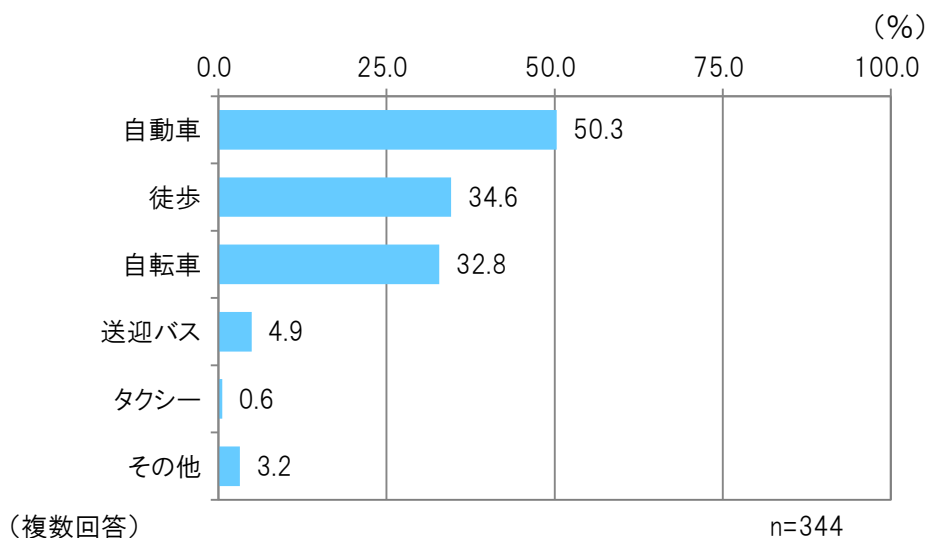


図 臨海部への来訪目的



※来訪目的にかかる質問、もしくは当設問で「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	・週1日以上外出頻度は、全体の9割以上、75歳以上でも8割を超える。 ・週1日以上外出頻度における交通手段は、徒歩・自転車とともに全体の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	・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・緑道等歩ける環境」がある人は全体の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割と他校区に比べて高い。
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	・自転車の利用ルールについては、全ての設問に対して半数以上の人ルールを認知しているが、「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」についての認知が他に比べて低い。 ・「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」で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、全体の3割以上が未加入。
自動車	・全体の約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」が全体の5割を超え、最も多い。
公共交通	・自宅から最寄りの鉄道駅までの距離は徒歩10分以内が全体の約5割、20分以内まで含めると約9割を占める。その交通手段としては、徒歩、自転車が多い。
その他交通	・ふれあいバス利用者は全回答者の約3%で、これは利用対象者（全回答者の約34%）の1割に満たない。 ・ふれあいバスの利用頻度は週に1回以上の利用が利用者の約2割、月に1回以上の利用でも約5割にとどまるが、路線バスやタクシーよりも利用されている。 ・ふれあいバスの今後の利用意向は「現行どおりなら利用したい」が利用者の約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	・市内の道路が安全で快適に通行できるかについて、全体の約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。 ・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割で、危険を感じた場面は、「自転車での移動中」と回答した割合が約4割と最も多い。
鉄道駅周辺	・鉄道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」と回答した割合が全体の約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」の回答が多い。
臨海部	・臨海部には、全体の約7割が「あまり行かない」と回答。 ・来訪目的としては、「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全体の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等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。

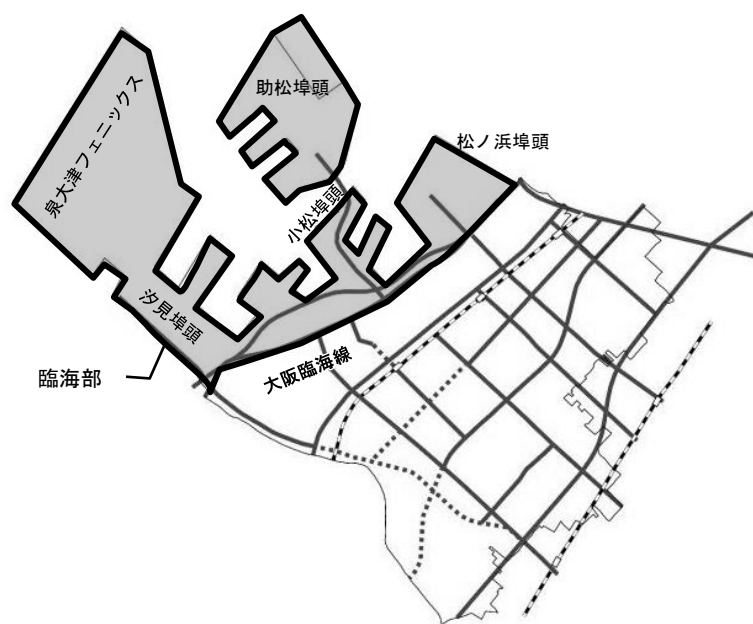
(2) 調査概要

令和元年10月頃に、泉大津港湾振興会役員・会員名簿等をもとに抽出した臨海部周辺の事業所に調査票を郵送し、84社（91事業所）からご回答をいただきました。

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、臨海町一～三丁目（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」が最も多いです。従業員規模は、20～49 人が 28 社と全体の3割を超え最も多い一方で、10 人未満の比較的小規模な事業所も約3割となっています。

町丁目	回答数	割合
臨海町一丁目	20	22.0
臨海町二丁目	8	8.8
臨海町三丁目	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

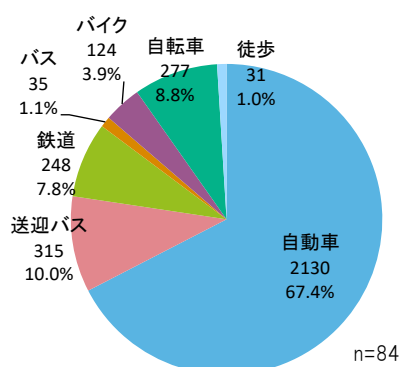
図 従業員規模

(2) 従業員の通勤状況

通勤交通手段は、全体の約7割が自動車です。

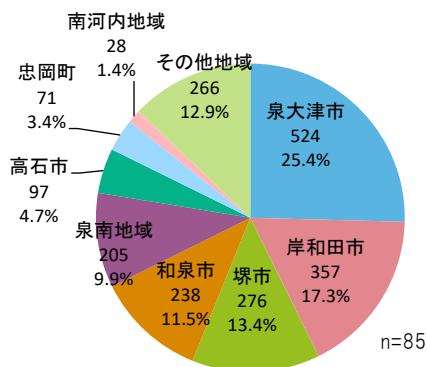
マイカー通勤者の居住地は、泉大津市内が最も多く、次いで、岸和田市、堺市、和泉市の順となっています。

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が許可しています。通勤手当の支給は、「鉄道・バス」に対しては一部支給を含め全事業所が、「自動車」「バイク」に対しては9割超の事業所が実施しています。



※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

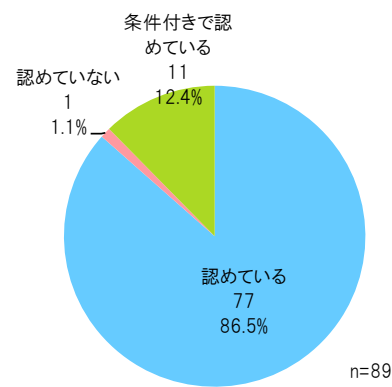


図 マイカー通勤許可状況

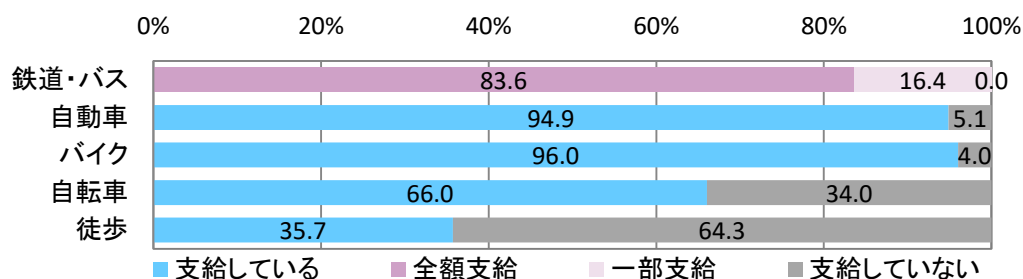


図 従業員のマイカー通勤手当支給状況

(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。

運行にあたる課題は、「費用」「駅周辺の待機場所確保」を挙げた事業所がそれぞれ3事業所となっています。

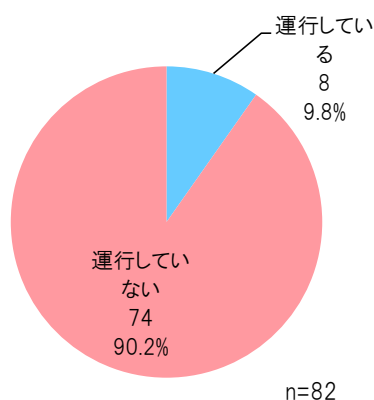
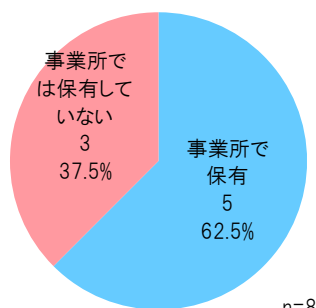
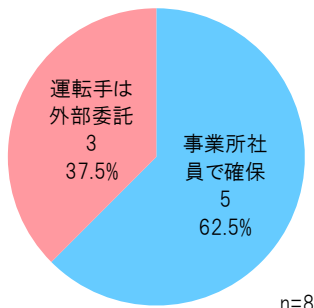


図 従業員送迎バス運行有無

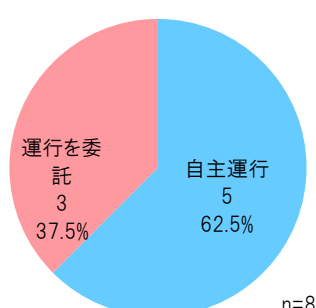
(車両保有状況)



(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

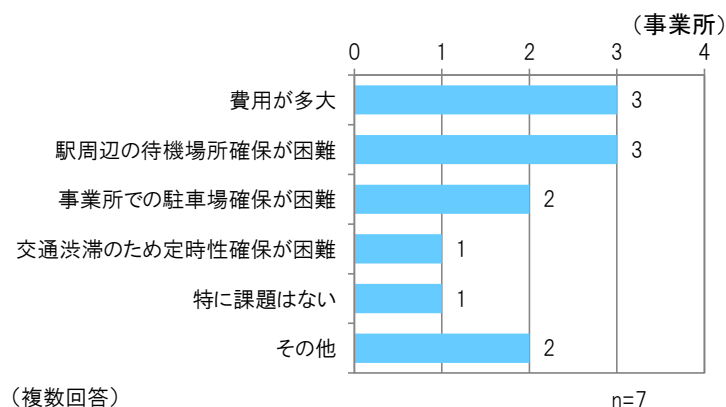


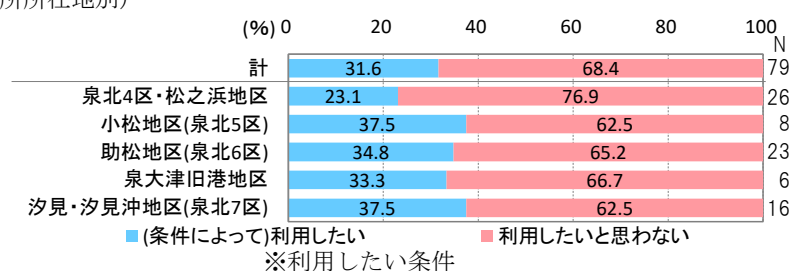
図 送迎バス運行にあたっての課題

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、25 事業者で全体の約 3 割です。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 事業者が考える利用条件については、「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。

一方、「利用したいと思わない」と回答した理由は、「自社の通勤制度で十分」が約 5 割で最も多く、次いで「事業所として困っていない」が多くなっています。

(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

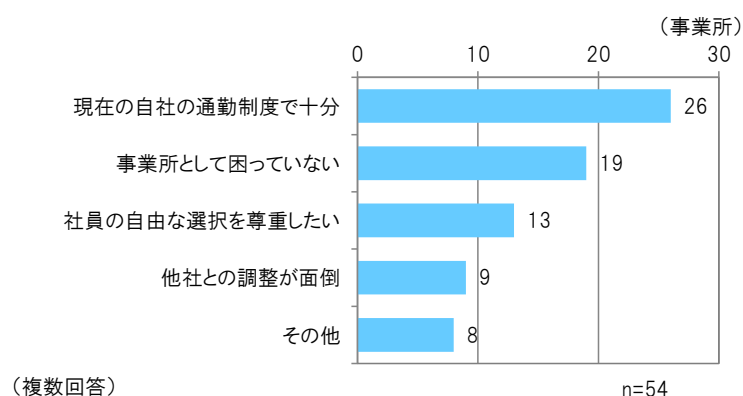


図 送迎バス共同運行を利用したいと思わない理由

(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、次いで「社員の安全性」となっています。通勤手段の選択は「従業員の自主性に任せている」が全体の約8割を占めています。

マイカー通勤削減への関心は「ない」が全体の約4割、「どちらともいえない」が約5割となっているほか、マイカー通勤削減の試みに対する従業員の反応については、「反対すると思う」が全体の約8割となっています。

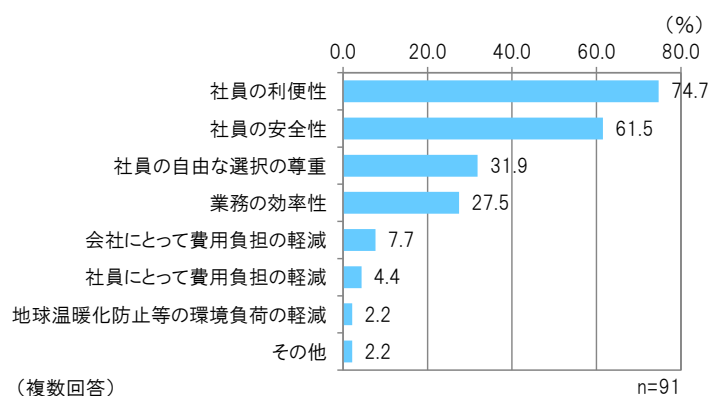


図 従業員の通勤に重視する事項

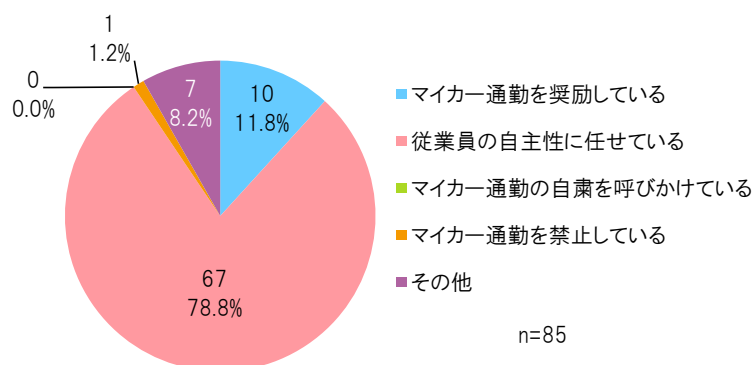
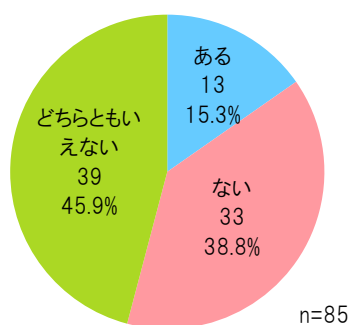
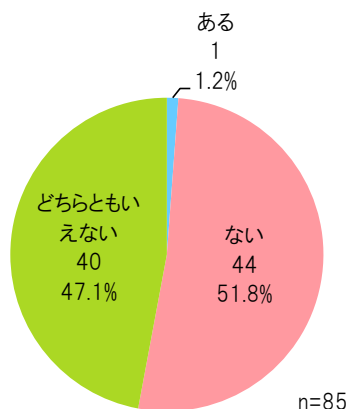


図 マイカー通勤に対する事業所の意見や方針

(マイカー通勤削減への関心)



(マイカー通勤削減の試み実施可能性)



(マイカー通勤抑制への従業員の反応)

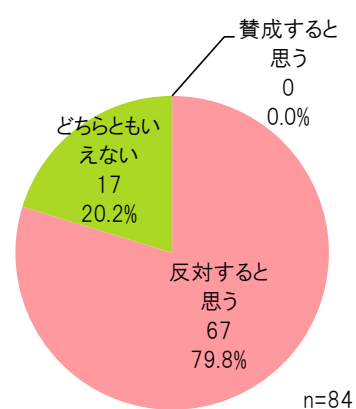


図 マイカー通勤への関心

(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	・通勤交通手段は全体の約7割が自動車。 ・マイカー通勤者は、泉大津市内が最も多く、次いで、岸和田市、堺市、和泉市。 ・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。 ・通勤手当の支給は、「鉄道・バス」に対しては一部支給を含め全事業所が、「自動車」「バイク」に対しては9割超の事業所が実施。
従業員送迎バス	・運行しているのは8事業所で全体の約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は、「費用」「駅周辺の待機場所確保」とそれぞれ3事業所が回答。 ・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25事業者で全体の約3割。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事業者の考える利用条件は、「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」が全体の約5割で最も多く、次いで「事業所として困っていない」が多い。
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、次いで「社員の安全性」が多い。 ・通勤手段の選択は「従業員の自主性に任せている」が全体の約8割を占める。 ・マイカー通勤削減への関心は「ない」が全体の約4割、「どちらともいえない」が約5割。 ・マイカー通勤削減の試みに対する従業員の反応については、「反対と思う」が全体の約8割。

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、広域的な視点から国の方針や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 後期基本計画(令和2(2020)年3月)
		(2) 第2期 泉大津市まち・ひと・しごと創生総合戦略 (令和2(2020)年3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)
	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, 令和2(2020)年10月)
		(3) 大阪府自転車通行空間10か年整備計画(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 後期基本計画(令和2(2020)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	基本構想：平成27(2015)年度～令和6(2024)年度
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 ・ 自転車通行空間の整備の推進 ・ 駅前の駐輪スペースの適切な配置 ・ 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	・ 都市計画道路泉大津駅前通り線の整備 ・ 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がい者用誘導ブロックの設置の実施 ・ 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 ・ 官民連携によるビッグデータを活用した交通安全対策の取組 ・ 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) 第2期 泉大津市まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2(2020)年3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	令和2(2020)年度～令和6(2024)年度
基本目標	・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。 ・地域が一体となった取組や支援などにより、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
地域が一体となった取組や支援などにより、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	・協働による安全・安心への取組の促進 ・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	・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、おおよそ 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	- 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、水や緑等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	- 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	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	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

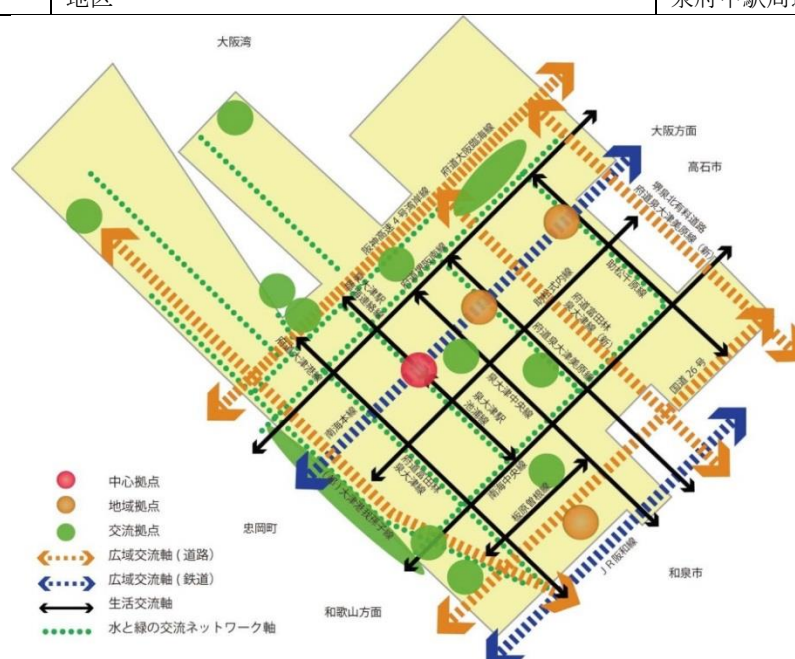


図 将来都市構造

《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	・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	・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	・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	・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	・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

《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	・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

(4) 泉大津市立地適正化計画(令和2(2020)年3月策定・公表)

人口減少や高齢化等に対応し、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・自動車等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 交通戦略策定のうえで配慮すべき内容

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であり、段差解消及び視覚障がい者誘導ブロックの設置を行い、誰もが利用しやすいように整備することを目的としています。

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	・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)	・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) ふれあいバス等外出支援の手段を検討 等
	ユニバーサルデザインの普及・ 啓発活動の推進 (市社協)	・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 等

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

(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～令和3(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 等） ・ 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 等）
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 等）
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・道路等々のLED化 等） ・ 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 等）

(3) 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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。



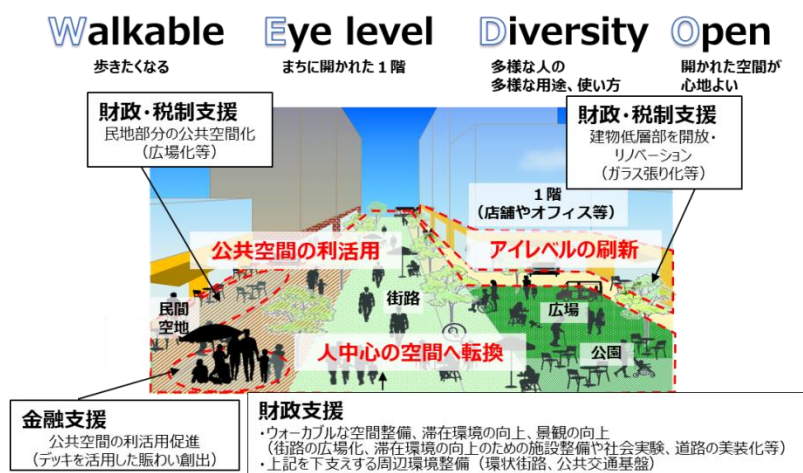
図 周辺エリアとの連携イメージ

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～)

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、国土交通省がこの取組みに向けた政策実施のパートナーとして募集する「ウォーカブル推進都市」に参画しています。

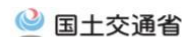
令和2年度からは、ウォーカブル都市の構築に向けた街路・公園・広場等の既存ストックの修復・利活用に対して重点的・一体的な支援を行う「まちなかウォーカブル推進事業」が創設されました。



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の創設(都市再生整備計画事業の拡充)



○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。

事業主体等	【交付金】市町村、市町村都市再生協議会 国費率：1/2	【補助金】都道府県、民間事業者等
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(提案事業枠は2割を上限とする)	

出典：国土交通省

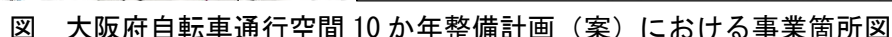
図 まちなかウォーカブル推進事業の概要

(南部大阪都市計画区域マスタープラン)(大阪府・令和2(2020)年10月)

計画期間	平成 28(2016)年～令和 12(2030)年
交通戦略策定の うえで配慮す べき内容	・ 交通施設に関する方針 ➤ 歩行者、自転車走行空間の確保、バリアフリー化等の安全対策 ➤ 未着手の都市計画道路は、将来の必要性や実現性を考慮し見直し

「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、さらなる歩行者、自転車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	・整備延長を現道の府管理道路約 200km とする（緊急 3 か年計画の 62km を含む） →本市に係る区間は、71 泉大津美原線（松之浜町交差点～曽根町 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



(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
・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等の取組を実施する。
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
・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
・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充実
課題②	安全で安心に移動できる環境の充実
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
課題④	臨海部の利活用促進に向けたアクセス向上

(1) 便利で快適に移動できる環境の充実

本市の交通について現状

- 市域はコンパクトかつほぼ平坦で、市内で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。
- 高齢者を含む全世代で外出頻度が高い。
- 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。
- 高齢者や障がい者等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割未満と限定的で、そのうち約半数は月に1回未満の利用頻度にとどまっているが、利用頻度は路線バスやタクシーより高い。

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
- 等

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。

(2) 安全で安心して移動できる環境の充実

本市の交通についての現状

- 市内で発生する交通事故は、自動車関連が約 6 割、自転車関連が約 3 割となっており、発生箇所は、幹線道路だけでなく生活道路でも発生している。
- 多くの市民が市内での移動の際に危険を感じた経験があり、自転車の移動中が最も多い。
- 市内の道路の安全性に対する市民の評価が低い。
- 自転車の利用や走行に関するルールに対する市民の認識が低い。

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 等

本市の交通課題②

安全で安心して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発生しているほか、自動車および自転車が関係する事故もみられます。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、誰もが安全で安心して移動できる環境を充実させる必要があります。

(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・福祉施設等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・自動車交通が輻輳している。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、歩行者と自転車が分離され、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

- ・ 鉄道駅周辺整備事業の推進
- ・ 鉄道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 等

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。

(4) 臨海部の利活用促進に向けたアクセス向上

本市の交通についての現状

- 臨海部には広場・緑地・緑道等が整備されているが、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・レジャー等である。
- 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、マイカー通勤を削減することへの関心は低い。
- 臨海部に立地する事業所のうち、現時点で従業員送迎バスを運行するのは全体の約 1 割（8 事業所）だが、従業員送迎バスの共同運行に興味を示すのは約 3 割（25 事業所）となっている。

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 等

本市の交通課題④

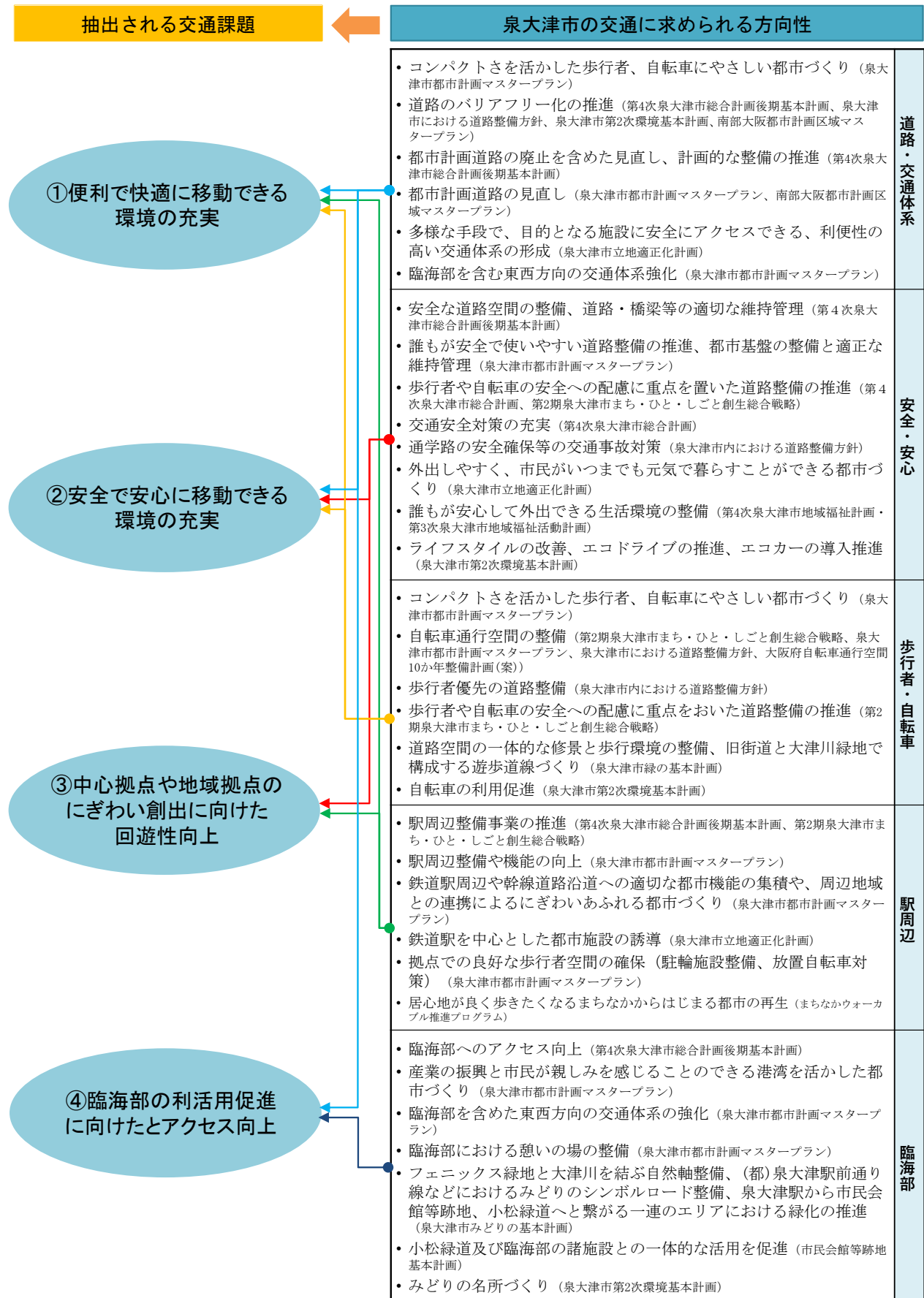
臨海部の利活用促進に向けたアクセス向上

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。

泉大津市の交通についての主な現状と問題点

本市の現状	地勢	・市域は南北に約3km、東西に約4kmとコンパクトなまち。 ・市域全域がほぼ平坦。
	人口特性	・総人口は2005年をピークに減少。生産年齢人口が減少し、高齢化が進展する見込み。 ・40歳代およびその子供世代で転出超過が多い。
	土地利用	・商業業務は鉄道駅周辺、国道26号、堺阪南線の沿道、その他の生活サービス施設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・緑道が整備。
	移動実態	・市内の移動は、徒歩・自転車による移動が全体の約7割を占める。 ・市内鉄道の駅端末交通手段は泉大津駅で約7割、松ノ浜駅・北助松駅で9割以上を徒歩および自転車占める。
	道路交通	・都市計画道路は、松之浜駅前通り線、泉大津駅前通り線が事業中。 ・北助松駅の踏切周辺は歩行者・自転車・自動車交通が輻輳し、高石7号踏切が歩行者ボトルネック踏切となっている。 ・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	・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、バリアフリー整備などを進めている。 ・自転車ネットワーク整備事業により、自転車走行空間整備が進んでいる。
	公共交通	・内陸部は、ほぼ全域が徒歩および自転車の鉄道駅勢力圏に含まれる。 ・鉄道利用者は、特に泉大津駅で増加傾向。松ノ浜駅・北助松駅は横ばいで推移。 ・市内中心部から臨海部への有効な交通手段がなく、利用しやすい環境とはいえない。
	その他交通	・高齢者、障がい者などの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	・市内の交通事故は、6割強が自動車・二輪、次いで3割強が自転車。 ・交通事故は、幹線道路だけでなく、生活道路でも多く発生。
市民意識アンケート	外出状況	・週に1日以上外出頻度は、全体の9割以上、75歳以上でも8割を超えている。 ・利用する交通手段は、徒歩、自転車がともに全体の6割を超え最も多い。
	歩行環境	・自宅から徒歩10～15分圏の近所にお店、公共施設、駅・バス停、公園・緑道などがあると回答した割合がいずれも全体の7割以上で、徒歩圏内で生活に必要なサービス・施設が概ね揃う。 ・「近所の幹線道路・鉄道等が目的地まで歩いて移動する際の妨げにある」と回答した割合が、北助松駅周辺の上條小学校区で約3割と他校区に比べて高い。
	健康づくり	・全体の約3割が健康づくりの取り組みを行っておらず、40～50代では4割を超える。一方で、65歳以上では約2割と他年代に比べて低い。 ・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」と回答した割合が各4割超。
	自転車	・自転車の利用ルールのうち「歩道は車道寄りを徐行」「子どものヘルメット着用」についての認知度が他に比べて低く、加入が義務付けられている保険に全体の3割以上が未加入。
	自動車	・全体の約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」と回答した割合が全体の5割を超え、最も多い。
	公共交通	・自宅から最寄りの鉄道駅が徒歩10分以内にある人が全体の約5割、20分以内まで含むと約9割。
	その他交通	・ふれあいバス利用者は全回答者の約3%であり、利用対象者（全回答者の約34%）の1割未満。 ・今後の利用意向は、「現行通りなら利用したい」が約3割、「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」が1割未満。
	交通安全	・市内の道路は、安全で快適に通行できると回答した人が約6割と、道路の安全性に対する評価が低い。 ・約7割が交通事故の危険を感じたことがあり、危険を感じる場面については、「自転車での移動中」と回答した割合が約4割と最も多い。
	鉄道駅周辺	・鉄道駅周辺に求められる機能について、「自動車と歩行者が分断され、安全に歩ける」と回答した割合が全体の約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	・臨海部への来訪目的の質問に対して、全体の約7割が「あまり行かない」と回答。 ・来訪目的としては「散歩・ジョギング」が最も多く、次いで「散歩・レジャー」が多い。 ・交通手段は自動車が全体の5割超で最も多く、次いで徒歩、自転車が多い。
臨海部事業所アンケート		・従業員の通勤交通手段は全体の7割が自動車。 ・自動車やバイクでの通勤に対して、9割以上の事業所が通勤手当を支給。 ・マイカー通勤削減の試みへの関心は低い。 ・従業員送迎バスを運行している事業所は1割程度（8事業所）で、うち泉大津駅発着が6事業所。 ・従業員送迎バスの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。 ・従業員送迎バスを共同運行する場合、全体の約3割となる25事業所（現在運行している事業所では8事業所中5事業所）が、条件によって利用したいと回答。





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、本市の特徴である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。設定では、第4次泉大津市総合計画後期基本計画におけるまちの将来像「なんでも近い」や、泉大津市都市計画マスタープランにおける都市づくりの理念「快適」な状態の考え方を踏まえました。

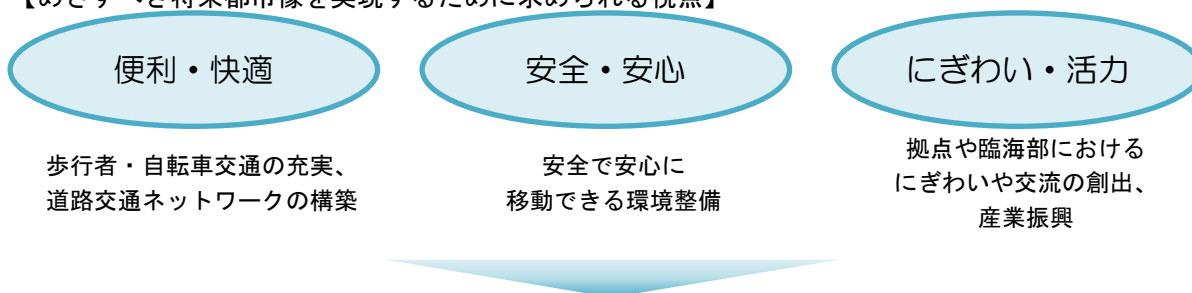
【総合交通戦略の基本理念（めざすべき将来都市像）】

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つに着目したうえで、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。

取組みの方向性としては、移動環境の整備により回遊性を向上するとともに、交通ネットワークの充実や環境にやさしい取組みの推進等を図ります。

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。

取組みの方向性としては、交通に関する安全・安心に対する意識の醸成を図るとともに、高齢者や子ども等の交通弱者をはじめとする市民及び来街者の安全の確保や、徒歩や自転車で安全に移動できる環境の整備等を図ります。

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。

取組みの方向性としては、中心拠点・地域拠点周辺のにぎわい創出に向けた回遊性の向上や、臨海部の利活用促進に向けたアクセス向上等に資する交通環境の整備等を図ります。

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

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がい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の推進等
(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で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

6.2 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」

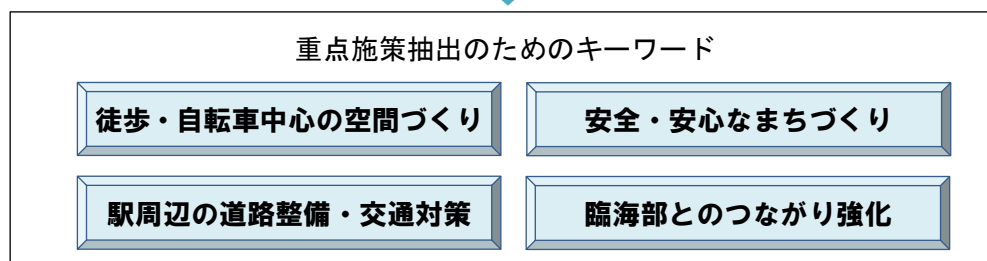
政策	ねらい (重点的に取組む内容)	施策の展開方向	取組の事例
コンパクトで居心地のよいまちづくり	コンパクトさを活かした 歩行者、自転車に優しい まちづくり	安全 な道路空間の整備	・ 歩行者や自転車 の安全への配慮に重点を置いた道路整備の推進
		都市計画道路 の整備	・ 都市計画道路 の計画的な整備の推進
		ユニバーサルデザインの視点に立った道路の バリアフリー化 の推進	・ 歩道の拡幅及び段差解消や視覚障がい者用誘導ブロックの整備
		交通安全 対策の充実	・ 道路の歩車分離及び路側帯のカラー舗装化や防護柵の設置
	臨海部の企業誘致等の促進や 臨海部と市街地とのネットワーク の強化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



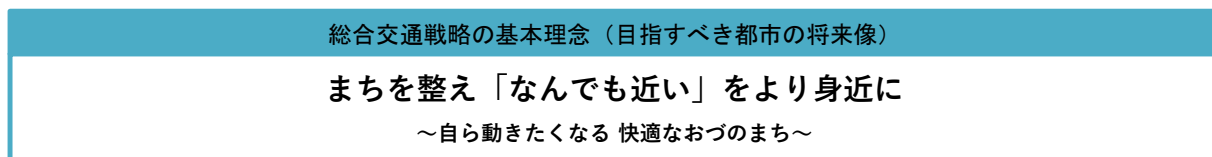
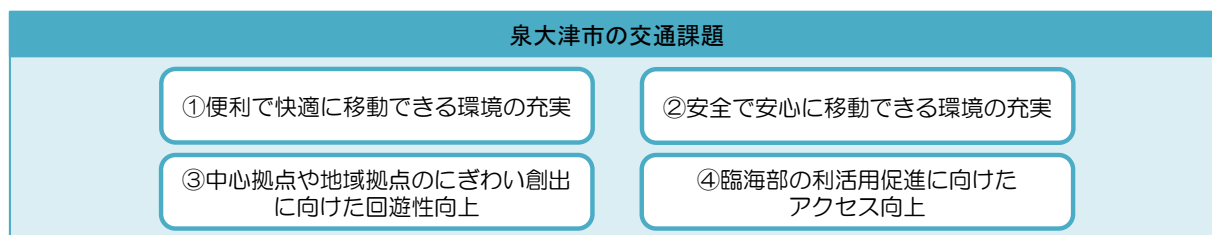
抽出したキーワードに2つ以上合致する施策を、重点施策として設定します。

なお、これまで取組みが行われておらず、かつ、今後の検討内容が具体化されていないもの（臨海部への通勤アクセスの向上、北助松駅周辺の交通対策・にぎわい空間整備の検討）については、取組内容を明確にするため、新規事業として令和2年度より先行的に検討を開始しています。

【重点施策の抽出】

取組みの方向性	個別施策	重点施策抽出のための キーワード				重点 施策	現在の 取組状況
		安全・安全なまちづくり	徒歩・自転車中心の空間づくり	駅・交通対策	臨海部とのつながり強化		
基本方針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) 鉄道駅周辺における歩行空間の整備	○	○	○		◎	取組中
	(2) 自転車通行空間の整備	○	○			◎	取組中
②交通ネットワー クの充実	(1) 都市計画道路の整備		○	○		◎	取組中
	(2) 臨海部への通勤アクセス向上の検討				○		未
	(3) ふれあいバスの運行継続	○					取組中
②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	○					取組中
	(2) 道路灯のLED化	○					取組中
基本方針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	○					取組中
	(2) 身近な交差点の安全性の評価	○					取組中
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	○	○			◎	取組中
	(2) 通学路の安全対策の実施	○					取組中
	(3) 適切な道路・橋梁の維持	○					取組中
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】	○	○			◎	取組中
	(2) 安全に自転車を利用するための支援	○					取組中
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							
①拠点周辺のにぎ わい創出に向け た回遊性向上	(1) 泉大津駅西地区周辺の整備	○	○	○		◎	取組中
	(2) 北助松駅周辺の交通対策・にぎわい空間整備の検討	○	○	○		◎	未
	(3) 松ノ浜駅周辺のにぎわい空間整備	○	○	○		◎	取組中
	(4) 和泉府中駅周辺の空間整備の検討			○			取組中
	(5) 駅周辺の放置自転車対策の実施	○					取組中
②臨海部の利活用 促進に向けたア クセス向上	(1) 臨海部への通勤アクセス向上の検討【再掲】				○		未
	(2) 臨海部へつながる空間の整備・充実の検討		○		○	◎	取組中

《泉大津市総合交通戦略の体系図》

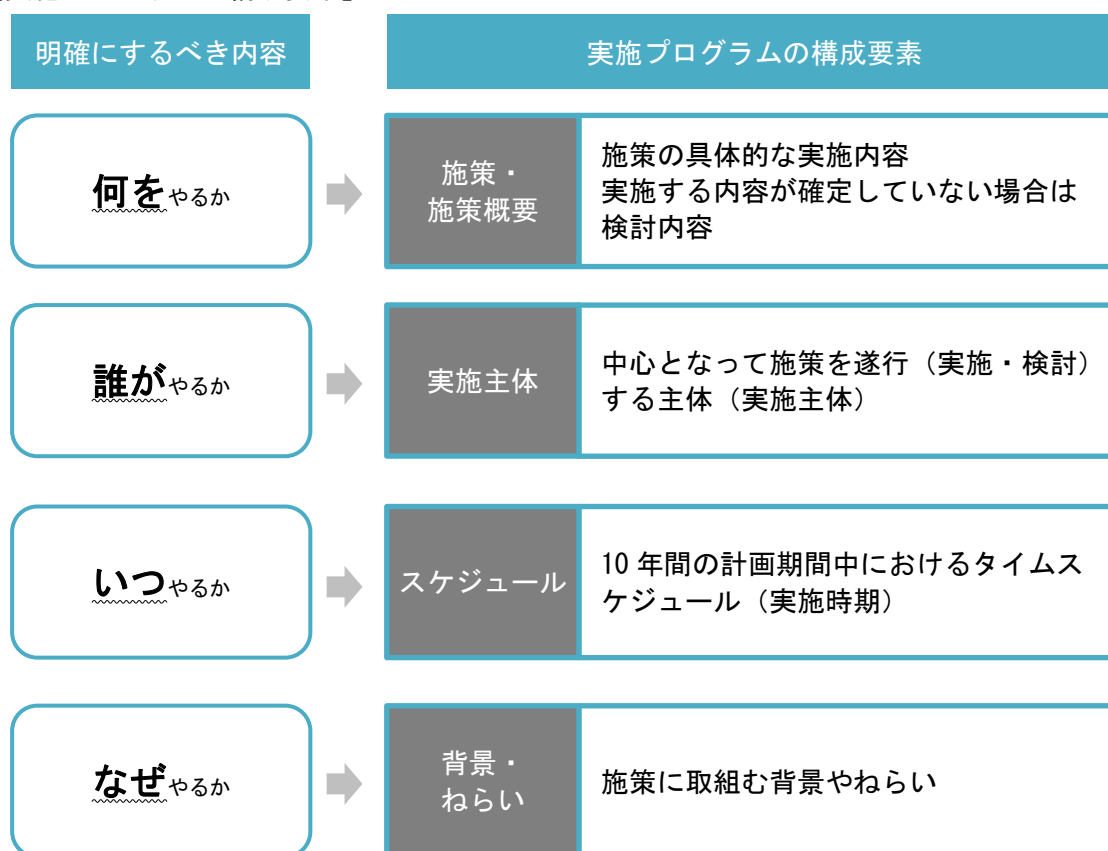


基本方針		取組みの方向性と個別施策		
基本方針1. 便利で快適な移動を支える 交通環境づくり	➡	取組みの方向性	個別施策	重点
		①快適な移動環境による 回遊性の向上	(1) 鉄道駅周辺における歩行空間の整備	◎
			(2) 自転車通行空間の整備	◎
		②交通ネットワーク の充実	(1) 都市計画道路の整備	◎
			(2) 臨海部への通勤アクセス向上の検討	
			(3) ふれあいバスの運行	
		③環境にやさしい取組み の推進	(1) 地球温暖化対策に寄与する車両や 関連設備の普及促進	
(2) 道路灯のLED化				
基本方針2. 安全で安心な移動を支える 交通環境づくり	➡	取組みの方向性	個別施策	重点
		①安全・安心に対する 意識の醸成	(1) 交通安全教室の実施	
			(2) 身近な交差点の安全性の評価	
		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	◎
			(2) 通学路の安全対策の実施	
			(3) 適切な道路・橋梁の維持	
		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】	◎
(2) 安全に自転車を利用するための支援				
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	個別施策	重点
		①拠点周辺のにぎわい 創出に向けた回遊性 向上	(1) 泉大津駅西地区周辺の整備	◎
			(2) 北助松駅周辺の交通対策 ・にぎわい空間整備の検討	◎
			(3) 松ノ浜駅周辺のにぎわい空間整備	◎
			(4) 和泉府中駅周辺の空間整備の検討	
			(5) 駅周辺における放置自転車対策の実施	
		②臨海部の利活用促進に 向けたアクセス向上	(1) 臨海部への通勤アクセス向上の検討【再掲】	
(2) 臨海部へつながる空間の整備・充実の検討	◎			

7. 施策の実施プログラム

第6章で示したパッケージ化された施策群を一体的・総合的に推進するために、個別の施策について「何を・誰が・いつ・なぜやるか」を明確化することが必要です。本章では、施策パッケージに組み込んだ個別施策について、その概要、実施主体の役割及び実施時期等を示した実施プログラムに整理することで、施策の実効性を確保するとともに、本戦略のロードマップとしての役割を果たすものとして示します。

【実施プログラムの構成要素】



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

施策	(1) 鉄道駅周辺における歩行空間の整備 重点										
実施主体	大阪府、泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～R7)					後期 (R8～R12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 ――→	継続									
背景・ねらい	- 本市及び近隣の鉄道駅（泉大津駅、松ノ浜駅、北助松駅、和泉府中駅）周辺は、「泉大津市立地適正化計画(令和2(2020)年3月)」において都市拠点・地域拠点として、都市機能誘導区域に指定されています。 - 魅力ある空間の実現にあわせ、ウォーカブルの視点を踏まえた安心・安全かつ便利・快適な歩行空間の整備が必要です。										
施策概要	各鉄道駅周辺での道路等空間について、整備や検討を継続して実施します。 ※具体的な内容は、下記の施策をあわせて参照 基本方針 3. 取組みの方向性① 施策(1)～(4)										

施策	(2) 自転車通行空間の整備 重点										
実施主体	大阪府、泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～R7)					後期 (R8～R12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 ――→	継続									
背景・ねらい	- 歩行者の安全性確保と自転車利用者の快適な通行環境整備のため、自転車ネットワークの構築を進めています（令和2(2020)年度末時点：約49%完了）。 - 安全な歩行環境と快適な自転車通行環境の実現に向け、事業の継続が必要です。										
施策概要	- 自転車ネットワーク整備事業に基づく自転車通行空間整備の継続 - 必要に応じた整備計画の見直し										

取組みの方向性② 交通ネットワークの充実

施策	(1) 都市計画道路の整備 重点										
実施主体	大阪府、泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 ----->	継続									
背景・ねらい	- 都市計画道路の整備について「泉大津市における道路整備方針（平成 27（2015）年度）」を策定し、整備を進めています。（令和 2（2020）年度末：79%完了） - 便利で快適な移動の実現に向け、引き続き都市計画道路の整備を継続し、道路交通ネットワークの充実を図ることが必要です。										
施策概要	「泉大津市における道路整備方針（平成 27（2015）年度）」に即した都市計画道路整備の継続 - 必要に応じた整備計画の見直し （泉大津市及び周辺地域の道路ネットワーク）  資料：道路交通センサス（平成 27（2015）年）										

施策	(2) 臨海部への通勤アクセス向上の検討 新規																								
実施主体	泉大津市、事業所																								
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)																		
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12														
	R2 より 検討開始 ----->	検討・実施																							
背景・ねらい	・ 臨海部では、公共交通等が整備されておらず自家用車によるアクセスが主となっています。 ・ 臨海部の利活用促進や産業振興が必要とされる中で、自家用車以外で通勤できる交通環境の構築を検討することが必要です。																								
施策概要	・ 臨海部に立地する事業所における通勤に対応した複数事業所での従業員送迎バス共同運行や、施設連絡バスの活用、駅から事業所までの自転車利用の促進等の検討 ・ 必要に応じた施策実施																								
これまでの 検討経緯	1. 概要 従業員送迎に着目し、事業所や従業員へのアンケートやヒアリングを実施し、臨海部へのアクセス環境の充実について検討。 【検討フロー】 実態・ニーズの把握 ➡ 現状と課題の整理 ➡ 今後の取組みの方向性 ➡ 対応策（案）と取組みにあたっての課題 2. 検討内容 (1) 実態・ニーズの把握 <table><tr><th>項目</th><th>対象</th></tr><tr><td>①事業所アンケート</td><td>臨海部に立地する事業所 ※本戦略 2 章で整理 (R1 実施)</td></tr><tr><td>②従業員アンケート</td><td>現在従業員送迎バスを運行していないが、①事業所アンケートで「(従業員共同送迎バスを) 条件によって利用したい」と回答した事業所の従業員</td></tr><tr><td>③事業所ヒアリング</td><td>現在従業員送迎バスを運行しており、かつ今後の共同運行意向のある事業所</td></tr><tr><td>④施設連絡バス事業者ヒアリング</td><td>事業所以外で、施設利用者向けに送迎バスを運行する施設 (阪九フェリー、きららセンタービル)</td></tr></table> (2) 現状と課題の整理 <table><tr><th>項目</th><th>内容</th></tr><tr><td>現状</td><td> 【①事業所アンケート】※R1 実施 ・ 通勤交通手段は自動車が 67.4%にのぼる。送迎バスは 8 事業所が運行し、従業員の約 1 割がこれを利用。 ・ 従業員送迎バスの共同運行を、「条件によって利用したい」とする事業者が約 3 割 (25 事業者)。 </td></tr></table>											項目	対象	①事業所アンケート	臨海部に立地する事業所 ※本戦略 2 章で整理 (R1 実施)	②従業員アンケート	現在従業員送迎バスを運行していないが、①事業所アンケートで「(従業員共同送迎バスを) 条件によって利用したい」と回答した事業所の従業員	③事業所ヒアリング	現在従業員送迎バスを運行しており、かつ今後の共同運行意向のある事業所	④施設連絡バス事業者ヒアリング	事業所以外で、施設利用者向けに送迎バスを運行する施設 (阪九フェリー、きららセンタービル)	項目	内容	現状	【①事業所アンケート】※R1 実施 ・ 通勤交通手段は自動車が 67.4%にのぼる。送迎バスは 8 事業所が運行し、従業員の約 1 割がこれを利用。 ・ 従業員送迎バスの共同運行を、「条件によって利用したい」とする事業者が約 3 割 (25 事業者)。
項目	対象																								
①事業所アンケート	臨海部に立地する事業所 ※本戦略 2 章で整理 (R1 実施)																								
②従業員アンケート	現在従業員送迎バスを運行していないが、①事業所アンケートで「(従業員共同送迎バスを) 条件によって利用したい」と回答した事業所の従業員																								
③事業所ヒアリング	現在従業員送迎バスを運行しており、かつ今後の共同運行意向のある事業所																								
④施設連絡バス事業者ヒアリング	事業所以外で、施設利用者向けに送迎バスを運行する施設 (阪九フェリー、きららセンタービル)																								
項目	内容																								
現状	【①事業所アンケート】※R1 実施 ・ 通勤交通手段は自動車が 67.4%にのぼる。送迎バスは 8 事業所が運行し、従業員の約 1 割がこれを利用。 ・ 従業員送迎バスの共同運行を、「条件によって利用したい」とする事業者が約 3 割 (25 事業者)。																								

	【②従業員アンケート】 ・従業員送迎バスの利用意向があるのは全体の約 4 割。利用しない理由は、「家から直接通勤できない」が約 6 割。 ・自家用車通勤に対しては、「事故の危険」や「お金がかかる」と感じる従業員が全体の各 6 割超。一方で「控えたほうが良い」と感じる従業員は全体の約 2 割。 【③事業所ヒアリング ④施設連絡バス事業者ヒアリング】 ・従業員送迎バスを今後も継続して運行する見込み。 ・その理由は、送迎の有無が人材確保に与える影響の大きさ、事業所における自家用車用の駐車場不足、自家用車運転による交通事故の懸念等。 ・施設連絡バス事業者は、いずれも臨海部への路線の運行を継続する意向。
課題	・従業員送迎バス共同運行は、経費削減や運行時間帯拡大等の利点が認識される一方で、事業所間の調整（ルート、時刻表等）、残業時の対応等の課題をあわせて認識。 ・現在送迎バスを運行する事業者は、共同運行の際、現状の利用者への悪影響がないことを前提に参画の可能性があるが、費用やルート・ダイヤ等の調整が課題。

(3) 今後の取組みの方向性

取組みの方向性	臨海部の事業所における自家用車以外のアクセス手段を検討する。
具体的な方針（案）	①従業員送迎バスの共同運行 臨海部における複数の事業所が共同で従業員送迎バスを運行することの可能性の検討を行う。 ②施設連絡バスの活用 運行経路の変更や途中乗車・下車の取り入れにより、施設利用者と事業所従業員の混乗の可能性を検討する。

3. 今後の検討課題

- ・自動車による通勤が約 7 割を占める現状や従業員送迎バス共同運行への要望、今後の事業所の人材確保の状況等を踏まえ、臨海部への通勤アクセス向上の必要性や緊急性の検討が必要

【今後考えられる施策の展開】

○従業員送迎バス共同運行について

- ・関係者間で現状認識や課題共有を行う場づくり及び対応方策や具体的取組み等の検討

○現在主な通勤交通手段である自家用車から送迎バスへの転換について

- ・従業員の協力が得られるよう行動変容を促す取組み（モビリティ・マネジメント）の検討

施策	(3) ふれあいバスの運行継続										
実施主体	泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 →	継続									
背景・ねらい	・ふれあいバスは、高齢者、障がい者等の積極的な社会参加を促進するため、総合福祉センターを起点として北・中・南回りの3コースを1日各5便運行しており、そのサービスを必要としている方に適切に利用されていると考えます。 ・高齢者・障がい者等の移動しやすい環境の実現に向け、ふれあいバスの運行の継続が必要です。										
施策概要	・ふれあいバス運行の継続 (ふれあいバス路線図) 										

取組みの方向性③ 環境にやさしい取組みの推進

施策	(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										
実施主体	泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 -----→	継続									→
背景・ねらい	- 本市では、地球温暖化対策や市民の自主的な環境保全に関する取組みを支援することを目的として、電気自動車の普及促進や自転車の積極的な利用に関する施策を実施しています。 - 環境への負荷の少ない交通環境の実現に向け、今後も継続が必要です。										
施策概要	- 電気自動車用充電スタンド設置補助の継続（令和 2(2020)年度：0 件） - 公用の電動アシスト自転車運用の継続（令和 2(2020)年度時点：30 台） (公用電動アシスト自転車)  (市役所の電気自動車用充電スタンド) 										

施策	(2) 道路灯の LED 化										
実施主体	泉大津市、国土交通省、大阪府										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 -----→	継続									→
背景・ねらい	- 自治会が管理する防犯灯については、蛍光灯から環境上優れた LED 灯への切り替えがおおむね完了しています（平成 23(2011)～25(2013)年に市内 3,500 灯のうち 3,000 灯）。 - 環境への負荷の少ない交通環境の実現に向け、市・国・府が管理する道路灯について、引き続き、順次 LED 等へ切り替えていくことが必要です。										
施策概要	市・国・府が管理する道路灯の LED 灯への更新の継続										

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

施策	(1)交通安全教室の実施										
実施主体	泉大津市、泉大津警察、交通安全協会、学校、地域 等										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 →	継続									
背景・ねらい	- 交通安全思想の普及と啓発を図るため、泉大津警察署や交通安全協会等との共催で各種交通安全教室を実施しています(令和元(2019)年度:51回実施、5,358名参加)。 - 安全で安心な交通環境の実現に向け、交通安全のルールとマナーの教育・啓発の取組みの継続が必要です。										
施策概要	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実施の継続 (幼児や児童に対する交通安全教育) (高齢者に対する交通安全教育)										

施策	(2)身近な交差点の安全性の評価										
実施主体	泉大津市、学校、地域 等										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 →	継続									
背景・ねらい	- 本市ではこれまでに、交通安全や子どもの安全等に関する取組みの一環として、交差点通知簿の作成に取り組んできました。 - 安全で安心な交通環境の実現に向け、これまでの取組みをもとに、子どもや高齢者等の安全意識向上を図っていくことが必要です。										
施策概要	- 交差点通知簿の作成の継続 (交差点通知簿の将来展開として) 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

施策	(1) 歩道のバリアフリー化の推進 重点										
実施主体	泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 -----→	継続									
背景・ねらい	・「道路のバリアフリー整備計画(平成 28(2016)年)」を策定し、福祉の観点から、歩道端部の段差解消及び視覚障がい者誘導ブロックの設置を進めています。 ・安全で安心な交通環境の実現に向け、歩道のバリアフリー化の取組みの継続が必要です。										
施策概要	・歩道端部の段差解消及び視覚障がい者誘導ブロックの設置の継続 ・計画期間の中での必要に応じた整備計画見直し										

施策	(2) 通学路の安全対策の実施										
実施主体	泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 -----→	継続									
背景・ねらい	・平成 24(2012)年 4 月に全国で登下校中の児童等が死傷する事故が相次いだことを受け、本市では、道路管理者や警察と連携して通学路の合同点検及び安全対策を実施しています。 ・文部科学省の「通学路の交通安全の確保に向けた着実かつ効果的な取組の推進について(依頼)(平成 25(2013)年 12 月 6 日付)」を受け、本市でも、児童等の安全確保に向けた取組みを計画的・継続的に実施するための基本的方針として「泉大津市通学路交通安全プログラム(平成 27(2015)年 1 月)」を策定し、通学路の定期的な点検を実施しています。 ・安全で安心な通学環境の実現に向け、通学路の安全対策に関する取組みの継続が必要です。										
施策概要	・道路管理者や警察と連携した通学路の合同点検及び安全対策の継続 ・通学路の定期的な点検の継続										

施策	(3)適切な道路・橋梁の維持										
実施主体	泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 ----->	継続									
背景・ねらい	・道路交通を安全に保つため、異常箇所の早期発見を目的とする日常的なパトロールによる日常点検、定期点検を実施しています。 ・「道路の整備に関するプログラム」や「橋梁長寿命化修繕計画(平成 28(2016)年修正)」に基づく道路施設の適切な老朽化・地震対策の実施を進めています。 ・安全で安心な交通環境の実現に向け、道路・橋梁の適切な維持に関する取り組みの継続が必要です。										
施策概要	・日常的なパトロールによる日常点検、定期点検の確実な実施の継続 ・道路の整備に関するプログラムや橋梁長寿命化修繕計画に基づく、道路施設の適確な老朽化・地震対策の実施の継続										

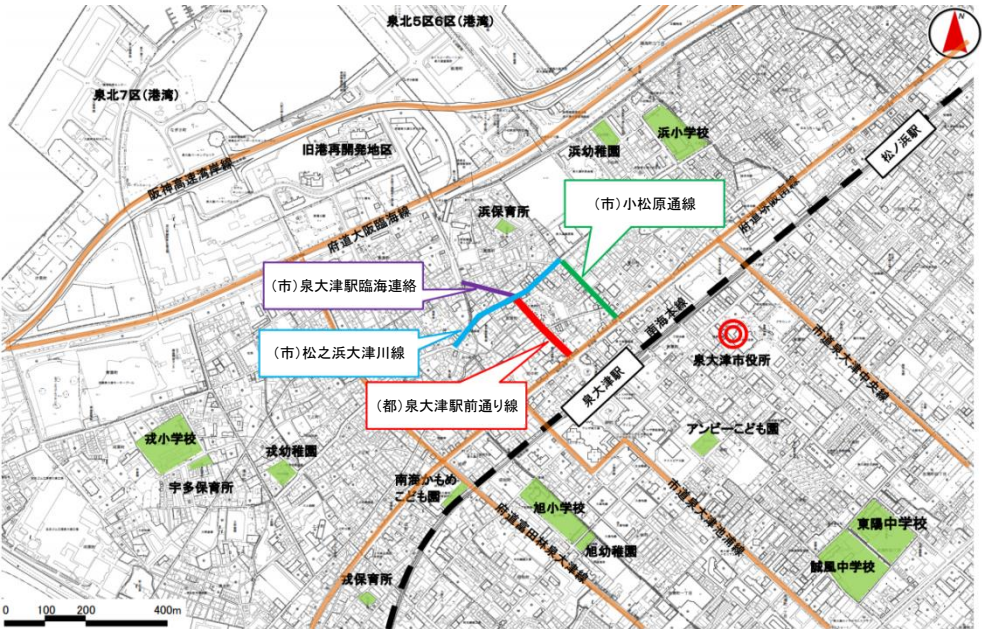
取組みの方向性③ 安全な自転車利用環境の整備

施策	(1) 自転車通行空間の整備 重点
	基本方針 1. 取組みの方向性① 施策(1) 参照

施策	(2) 安全に自転車を利用するための支援										
実施主体	泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 →	継続									
背景・ねらい	・自転車利用者の安全性向上に向けた自転車用ヘルメット着用の推進と、転倒時の受傷防止を目的として、ヘルメット購入費の一部を助成しています。 ・令和元(2019)年10月からは、助成の対象をこれまでの高齢者に加えて、小学6年生までの児童にも拡大しました。 ・環境配慮、子どもにやさしいまちづくり推進、子育て世帯の安心安全な自転車利用促進を目的として、幼児2人同乗用自転車購入費助成金を交付しています。 ・安全で安心な自転車利用環境の実現に向け、安全な自転車利用を支援する取組みの継続が必要です。										
施策概要	・自転車用ヘルメット購入費用助成事業の継続(令和2(2020)年度実績:82件) ・幼児2人同乗用自転車購入費助成金の継続(令和2(2020)年度実績:69件) (自転車用ヘルメット購入費用助成事業の拡大) 自転車用ヘルメットの購入助成対象を拡大します 市では、従来より高齢者を対象として自転車用ヘルメットの購入助成を行ってきましたが、10月1日頃から助成対象を拡大し、小学校6年生までの児童向け自転車用ヘルメットの購入助成を開始します。 ・自転車用ヘルメットの購入に要した費用の1/2の額を助成 ・児童向け自転車用ヘルメットの購入助成上限額は2,000円 ・高齢者向け自転車用ヘルメットの購入助成上限額は3,000円 ・10月1日以降に購入の児童向け自転車用ヘルメットが助成対象 ・申請の際には、購入時の領収書の原本が必要 ・詳しくは市ホームページで確認および、土木課交通対策係までお問い合わせください。 問合せ 土木課(市役所2階)  児童向けも助成対象に!  出典：広報いずみおおつ(令和元(2019)年10月版)										

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

施策	(1) 泉大津駅西地区周辺の整備 重点										
実施主体	泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 →	継続			完了						
背景・ねらい	・ 泉大津駅西地区では、通学路の安全確保や津波浸水想定区域の避難路の確保等の観点から道路整備を進めています。現在は、市道泉大津駅臨海連絡線、松之浜大津川線、小松原通線の整備が完了し、(都) 泉大津駅前通り線の整備を進めています。 ・ 泉大津駅周辺は、「泉大津市立地適正化計画(令和2(2020)年3月)」において中心拠点として、都市機能誘導区域に指定されています。 ・ 中心拠点としての安全・安心で魅力ある空間の実現が必要です。										
施策概要	・ (都) 泉大津駅前通り線の整備の継続 (泉大津市駅西地区における道路位置図)  資料：社会資本整備計画（第4回変更）（令和元(2019)年9月 泉大津市）を加工										

施策	(2) 北助松駅周辺の交通対策・にぎわい空間整備の検討 重点 新規										
実施主体	泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	R2 より 検討開始 -----→	検討・整備									
背景・ねらい	・北助松駅周辺では、歩行者・自転車・自動車交通が輻輳しています。このため、平成 30(2018)年度には、駅改札付近の歩行空間や踏切付近の車両停止誘導表示、自転車通行空間の整備を実施しています。 ・北助松駅周辺は、「泉大津市立地適正化計画（令和 2(2020)年 3 月）」で地域拠点として都市機能誘導区域に指定されています。また、本市は国土交通省が推進する「居心地が良く歩きたくなるまちなか」をめざす「ウォークブル推進都市」に参画しています。 ・地域拠点としての魅力ある空間の実現に向け、安全でにぎわいのある空間整備に向けた検討が必要です。										
施策概要	・北助松駅周辺における道路空間の整備及び利用（運用）計画の作成 ・道路空間の整備に向けた社会実験等の段階的な取り組み ・社会実験等を踏まえた道路空間整備										
これまでの 検討経緯	1. 概要 北助松駅周辺地域の交通対策について、交通量調査等を通じた地域の現状の把握や、地域の自治会、商店街、学校関係者、鉄道事業者、行政関係者、学識経験者等による「北助松駅周辺の道路空間を考える座談会」を通じた地域の意見の把握等により、地域拠点としての魅力向上を図り、安全でにぎわいのある道路空間整備に向けた検討を行う。 【検討フロー】 道路空間に関する課題の整理 ➡ 地域全体の将来像と各エリアの方向性 ➡ 道路空間の対応方策 ➡ 今後の検討課題 2. 検討内容 (1) 道路空間に関する課題の整理 課題① 通学・通勤などの歩行者の安全性確保 ※令和 2 年度に実施した交通量調査により、北助松駅周辺の踏切周辺（高石 7 号踏切（北助松駅前）、北助松 3 号踏切、上條小学校北角）において、朝・夕時間帯に歩行者・自転車が多い状況を把握 課題② にぎわいや交流を生む歩きたくなる空間の創出 課題③ 限られた空間の有効の活用										

	(2) 地域全体の将来像と方向性(案) ■地域全体としてめざす姿 住むひと・学ぶひと・訪れるひと みんなが、安全で居心地のよいみちづくり ■取組みの方向性 ・ 駅前安全性を確保するとともに、駅・商店街を核としてにぎわいを創出し、居心地のよい空間とする ・ 通園・通学の安全性を確保する ・ 子供も大人も高齢者も、自動車も歩行者も自転車も、皆が皆を思いやれる意識を醸成する (3) 道路空間の対応方策(案) ■助松千原線の一方通行化(堺阪南線～助松式内線) ・ 歩道の拡幅 ・ 改札前の滞留空間の拡充 ・ にぎわいの創出のためのしかけづくり ・ 路上荷捌きスペースの確保 等 ■助松千原線の歩道拡幅 ・ 車道は相互通行のまま、歩道幅員の拡幅 ・ 車道幅員の縮小と制限速度（現状 30 km/時）の引き下げ ・ 自転車走行空間の整備 等 ■踏切周辺の方通行化(堺阪南線～かみじょう認定こども園) ・ 歩行者空間の拡幅 ・ 車の速度抑制対策 ・ 歩行者と車の物理的分離(防護柵等) 等 3. 今後の検討課題 ・ 施策の絞り込みや関係者の合意形成を図る体制づくり ・ 施策実現に向けた段階的な取組みの実施（社会実験等） ・ 上記を踏まえた適切な道路空間整備 ※国の補助金等を適切に活用（例 都市・地域交通戦略推進事業費補助）
--	---

施策	(3) 松ノ浜駅周辺のにぎわい空間整備 重点										
実施主体	大阪府										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	事業中 -----→		完了 -----→								
背景・ねらい	・松ノ浜駅への主要アクセス道路である(都)松之浜駅前通り線(府道泉大津美原線)は、交通安全の観点から拡幅整備が進められています。(令和4(2022)年度完了予定) ・松ノ浜駅周辺は、「泉大津市立地適正化計画(令和2(2020)年3月)」において地域拠点として、都市機能誘導区域に指定されています。 ・魅力ある空間の実現に向け、事業主体である大阪府との連携が必要です。										
施策概要	・(都)松之浜駅前通り線の整備の継続										

施策	(4) 和泉府中駅周辺の空間整備の検討										
実施主体	泉大津市、大阪府										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	協議中 -----→	協議・実施 -----→									
背景・ねらい	・本市に近接する和泉市のJR阪和線と和泉府中駅周辺では、和泉市が社会資本総合整備計画にもとづき、各市街地再開発等の各種事業が進められています。 ・和泉府中駅周辺は、「泉大津市立地適正化計画(令和2(2020)年3月)」において広域的な拠点として、都市機能誘導区域に指定されています。 ・魅力ある空間の実現に向け、拠点整備の検討が必要です。										
施策概要	・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の推進 ・(仮称)新泉大津市立病院整備に伴う周辺環境の整備										

施策	(5) 駅周辺の放置自転車対策の実施										
実施主体	泉大津市										
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)				
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
	実施中 -----→	継続 -----→									
背景・ねらい	・市内の鉄道駅3駅及び和泉市の和泉府中駅周辺には、公営・民営の自転車等駐車が整備されており、自転車等放置禁止区域が設定されています。 ・拠点としての魅力ある空間の実現に向け、自転車等放置禁止の周知と、区域内での放置自転車撤去の徹底の継続が必要です。										
施策概要	・自転車等の放置禁止にかかる周知の継続 ・放置自転車撤去の徹底の継続										

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

施策	(1) 臨海部への通勤アクセス向上の検討 新規
	基本方針 1. 取組みの方向性② 施策(2) 参照

施策	(2) 臨海部へつながる空間の整備・充実の検討											重点												
実施主体	泉大津市、大阪港湾局																							
スケジュール	現状 (～R2)	前期 (R3～7)					後期 (R8～12)																	
		R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12													
	協議 →	協議・実施																						
背景・ねらい	・臨海部へ「あまり行かない」とする市民が約7割にのびります。加えて、来訪手段は、自動車が全体の5割超にのびります。 ・市民会館等跡地から小津島町にかけては、小松緑道が歩行者・自転車の通行空間として整備されています。 ・臨海部がにぎわい・活気があふれるエリアとして、市民が身近に感じ、利用しやすい環境となるような整備や維持管理が必要です。																							
施策概要	・泉大津駅から臨海部へ通じる交通アクセス改善としての(都)泉大津駅前通り線の整備、臨海部と内陸部を繋ぐ新たな拠点となる(仮称)小松公園の整備、小松町4号線の整備を推進 ・小松緑道・汐見緑道の活用や臨海部の有効活用に向け、管理者である大阪港湾局との協議・検討の継続 (みどりの将来像(臨海部拡大))  <table><tr><td>①骨格・拠点となるみどり</td><td>②身近な拠点となるみどり</td><td>③きめ細やかなみどり</td><td>④みどりのネットワーク</td></tr><tr><td>地区公園 近隣公園 大津川緑地 風致地区 河川、海</td><td>街区公園 歴史公園 小学校、中学校、高等学校(グラウンド)</td><td>都市計画公園以外の都市公園 児童公園 借地公園 樹林地 農地・ため池</td><td>公共施設 土地利用に応じたみどり 住宅地のみどり 住工共存地のみどり 商業・業務地のみどり</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td>緑道緩衝緑地 幹線道路(街路樹) 河湾緑地、多目的広場・多目的緑地 駅・バス停</td></tr></table>												①骨格・拠点となるみどり	②身近な拠点となるみどり	③きめ細やかなみどり	④みどりのネットワーク	地区公園 近隣公園 大津川緑地 風致地区 河川、海	街区公園 歴史公園 小学校、中学校、高等学校(グラウンド)	都市計画公園以外の都市公園 児童公園 借地公園 樹林地 農地・ため池	公共施設 土地利用に応じたみどり 住宅地のみどり 住工共存地のみどり 商業・業務地のみどり				緑道緩衝緑地 幹線道路(街路樹) 河湾緑地、多目的広場・多目的緑地 駅・バス停
①骨格・拠点となるみどり	②身近な拠点となるみどり	③きめ細やかなみどり	④みどりのネットワーク																					
地区公園 近隣公園 大津川緑地 風致地区 河川、海	街区公園 歴史公園 小学校、中学校、高等学校(グラウンド)	都市計画公園以外の都市公園 児童公園 借地公園 樹林地 農地・ため池	公共施設 土地利用に応じたみどり 住宅地のみどり 住工共存地のみどり 商業・業務地のみどり																					
			緑道緩衝緑地 幹線道路(街路樹) 河湾緑地、多目的広場・多目的緑地 駅・バス停																					

出典：泉大津市緑の基本計画(令和元(2019)年6月)

8. 計画の進捗管理

8.1 戦略目標

本戦略の推進により達成をめざす目標は、サービス水準の目標であるアウトカム指標と、施策の実施量・整備量であるアウトプット指標に分類されます。本戦略では、基本方針に基づき、それぞれについて計画期間終了時における目標を次のように定めます。

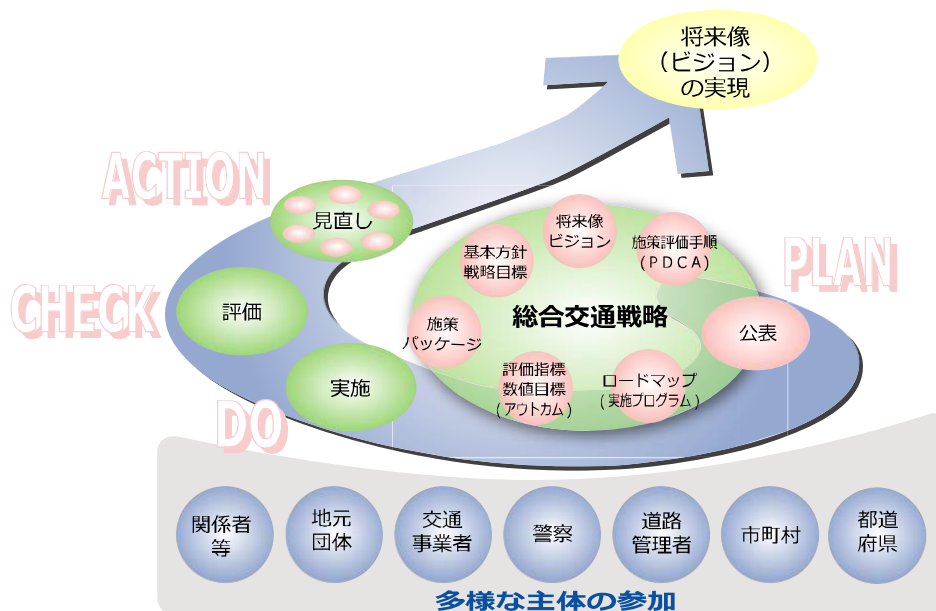
表 戦略目標

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 ツ 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

8.2 進捗管理

本戦略の推進にあたっては、施策の進捗を管理するとともに、適切に評価し、場合によっては見直しを行うことが重要です。そのため、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。

本戦略の推進にあたっては、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、最新技術の導入の観点も取り入れながら見直し・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。



出典：都市・地域総合交通戦略のすすめ（平成 31(2019)年 4 月 国土交通省都市局）

図 本戦略における PDCA サイクルのイメージ

8.3 管理体制

計画策定後の PDCA サイクルは、今後の社会情勢の変化や上位計画の見直し等、本市の都市計画に大きな影響があった場合等に計画の見直し・推進を行う「大きな PDCA サイクル」と、各施策について進捗状況を評価し、見直し・推進する「小さな PDCA サイクル」により構成します。

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。

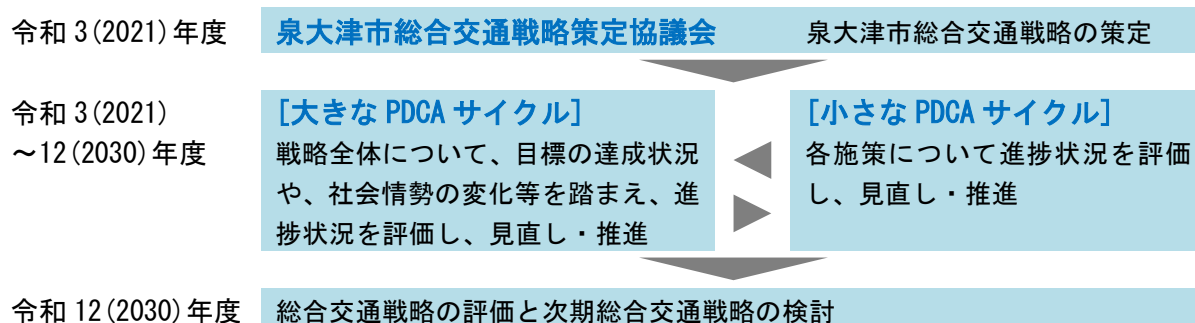


図 管理体制