

泉大津市都市計画マスタープラン

平成30年3月
(令和5年3月一部改定)
泉大津市



目次

序章 都市計画マスタープランの改定について

1. 改定の背景	1
2. 位置づけと役割	2
(1) 都市計画マスタープランの位置づけ	2
(2) 都市計画マスタープランにおいて定める都市づくりの定義	2
(3) 都市計画マスタープランの役割	3
3. 計画の構成と計画目標年次	4
(1) 都市計画マスタープランの構成	4
(2) 計画目標年次	5
(3) 策定組織体制	5

第1章 本市の現状と都市づくりの課題

1. 本市の現状	6
(1) 地勢	6
(2) 人口・世帯	7
(3) 産業・就業者	8
(4) 土地利用	10
(5) 交通	13
(6) 都市基盤	15
(7) 災害	17
2. 市民意向	19
(1) 市民アンケート	19
(2) 市民ワークショップ	20
3. 上位計画	21
(1) 第4次泉大津市総合計画 後期基本計画（令和2年3月）	21
(2) 泉大津市国土強靱化地域計画（令和4年3月）	22
(3) 南部大阪都市計画区域マスタープラン（令和2年10月）	23
4. 都市づくりの課題	24

第2章 全体構想

1. 都市づくりの目標	25
(1) 都市づくりの理念	25
(2) 人口フレーム	25
(3) 都市づくりの基本目標	26
2. 都市づくり構想	27
(1) 将来都市構造	27
(2) 将来土地利用	30

3. 都市づくりの方針	32
(1) 都市構造に関する方針と取り組み	32
(2) 土地利用に関する方針と取り組み	33
(3) 交通体系に関する方針と取り組み	34
(4) 都市環境・公園に関する方針と取り組み	37
(5) その他の都市施設などに関する方針と取り組み	39
(6) 都市防災に関する方針と取り組み	40

第3章 ゾーン別構想

1. ゾーン別構想の位置づけ	43
(1) ゾーン別構想の位置づけ	43
(2) ゾーン区分の設定	43
2. ゾーン別構想	44
(1) 西部ゾーン	44
(2) 北部ゾーン	47
(3) 南部ゾーン	50
(4) 中心ゾーン	53
(5) 臨海ゾーン	55

第4章 実現に向けた具体的な取り組み

1. 重点的に取り組む施策	58
(1) 憩いの拠点づくり	58
(2) 歩行者・自転車に安全な道路整備	58
(3) 中心拠点のにぎわいづくり	58
(4) 地域拠点のにぎわいづくり	58
(5) 適切な都市計画変更の実施	59
2. 協働による都市づくり	59
(1) 市民や団体・事業者、行政の協働の役割	59
(2) 協働による都市づくりの主な方法	60
3. 都市計画マスタープランの進行管理	61

参考資料

1. 計画策定経過	62
2. 計画策定フロー	63
3. 市民ワークショップ記録	64
4. 用語集	65

1. 改定の背景

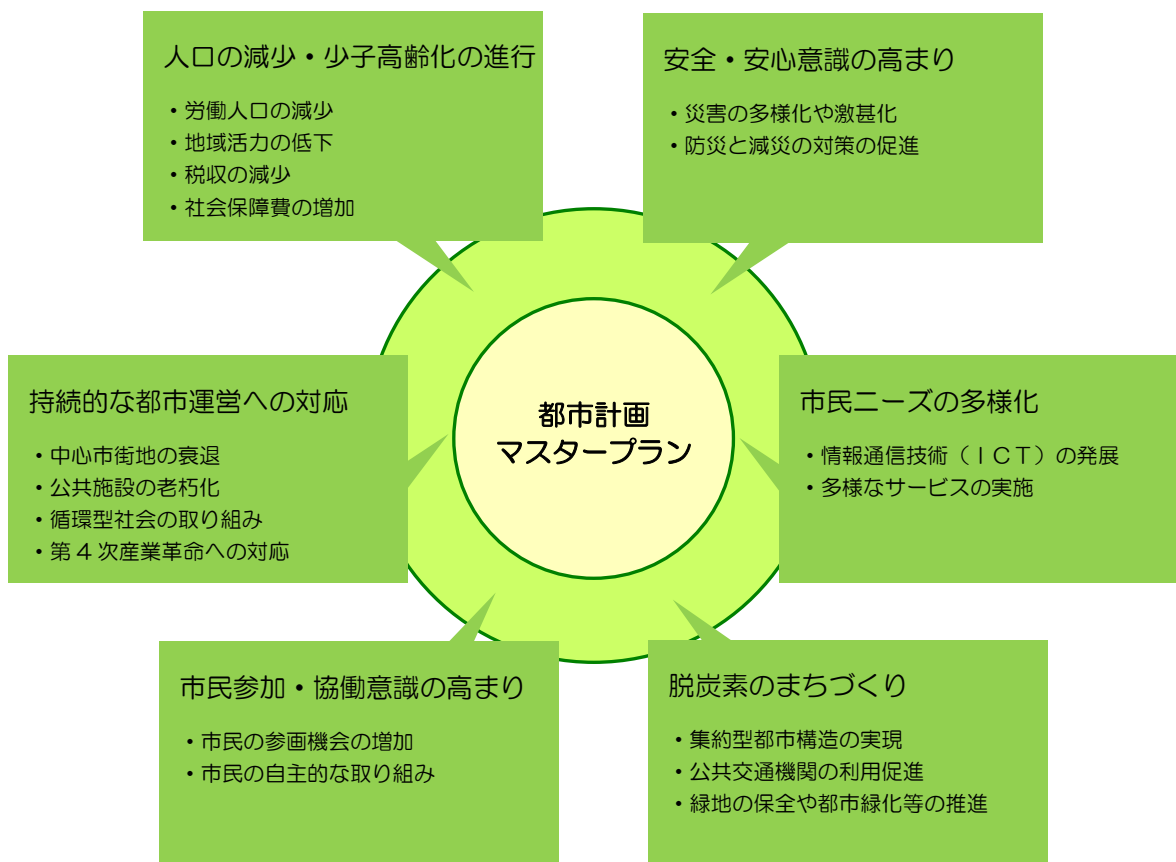
本市では、平成 20 年に策定した「泉大津市都市計画マスタープラン」に基づき、まちづくりを推進してきました。その後、概ね 10 年が経過し、人口の減少、少子高齢化の進行および安全・安心に対する市民の意識の高まりなどが顕著になり、これからの時代に即した持続可能な都市づくりの必要性が高まってきました。また、繊維産業を主としてきた産業構造の変化、南海本線連続立体交差事業などの完了による都市基盤の発展など、本市を取り巻く環境は大きく変化しています。

さらに、平成 27 年 3 月には、本市のまちづくりの総合的な指針となる、「第 4 次泉大津市総合計画」が策定され、新たなまちづくりの方向性が示されました。

このような背景の中、将来の望ましい都市の姿を実現するため、都市計画マスタープランを取り巻く新たな課題や市民意向を踏まえ、平成 30 年に、今後 10 年間の都市計画分野における基本的な方針となる新たな都市計画マスタープランの策定を行いました。

さらに、策定から概ね 5 年が経過したことから、計画の進行状況を確認しその検証を行い、今回、現行の都市計画マスタープランの改定を行いました。

都市計画マスタープランを取り巻く社会情勢



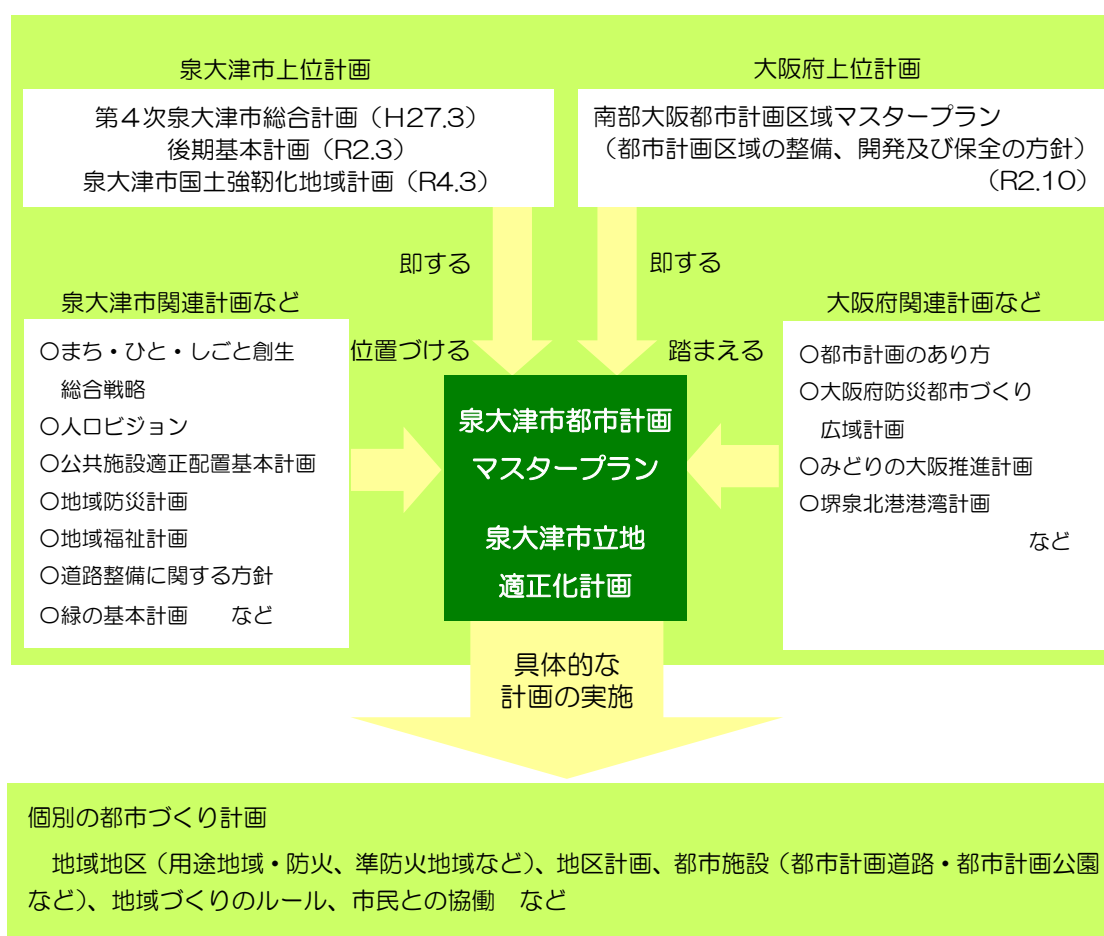
2. 位置づけと役割

(1) 都市計画マスタープランの位置づけ

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の2に規定される「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、大阪府や本市が定める上位計画に即すとともに、各関連計画との整合を図りながら、都市づくりの総合的な指針を示す計画です。

なお、都市再生特別措置法第81条に基づく「泉大津市立地適正化計画」は、都市計画マスタープランの一部とみなし、人口の減少・少子高齢化が進行する中、持続可能な都市を実現するため、人口密度を維持し、生活サービス等の適切な誘導を図る居住や都市機能の誘導の方針を示すものです。

都市計画マスタープランの位置づけ



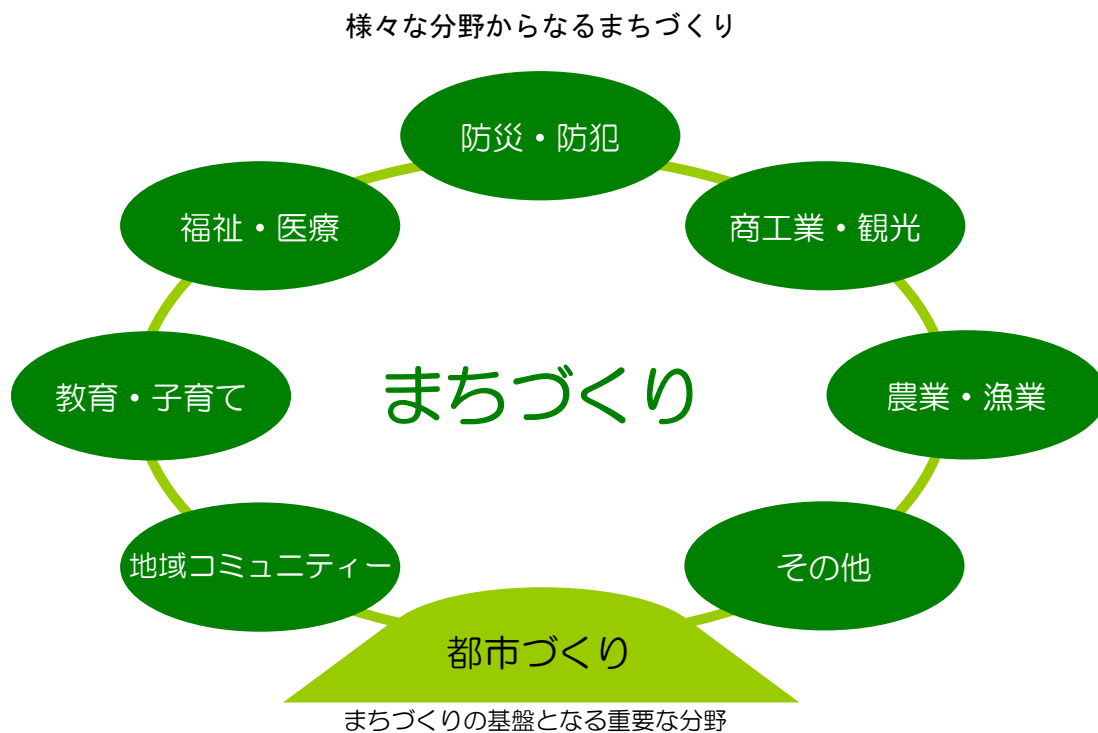
(2) 都市計画マスタープランにおいて定める都市づくりの定義

今回改定する都市計画マスタープランでは、都市計画に関する方針をより明確にするため、「まちづくり」と「都市づくり」を、次のとおり定義します。

まちづくり：実際の街並みや目に見えない歴史や福祉、教育、環境などを含めた市全体の暮らしなどを良くするために行うこと
 都市づくり：都市を形成する道路や公園、建物の配置など都市機能の充実や良好な住環境の形成などを、法令などのルールに基づいて行うこと

本計画においては、「都市づくり」についての方針を示します。

「都市づくり」とは、様々な分野から成り立つ、市全体の暮らしなどを良くするために行う「まちづくり」の一つの分野です。また、「都市づくり」は、「まちづくり」の中でもその基盤となるものであり、本市がめざす「まちづくり」を進めるためには、「都市づくり」を充実させる必要があります。そこで、本計画においては、「都市づくり」について定義づけを行い、その方針を示します。



(3) 都市計画マスタープランの役割

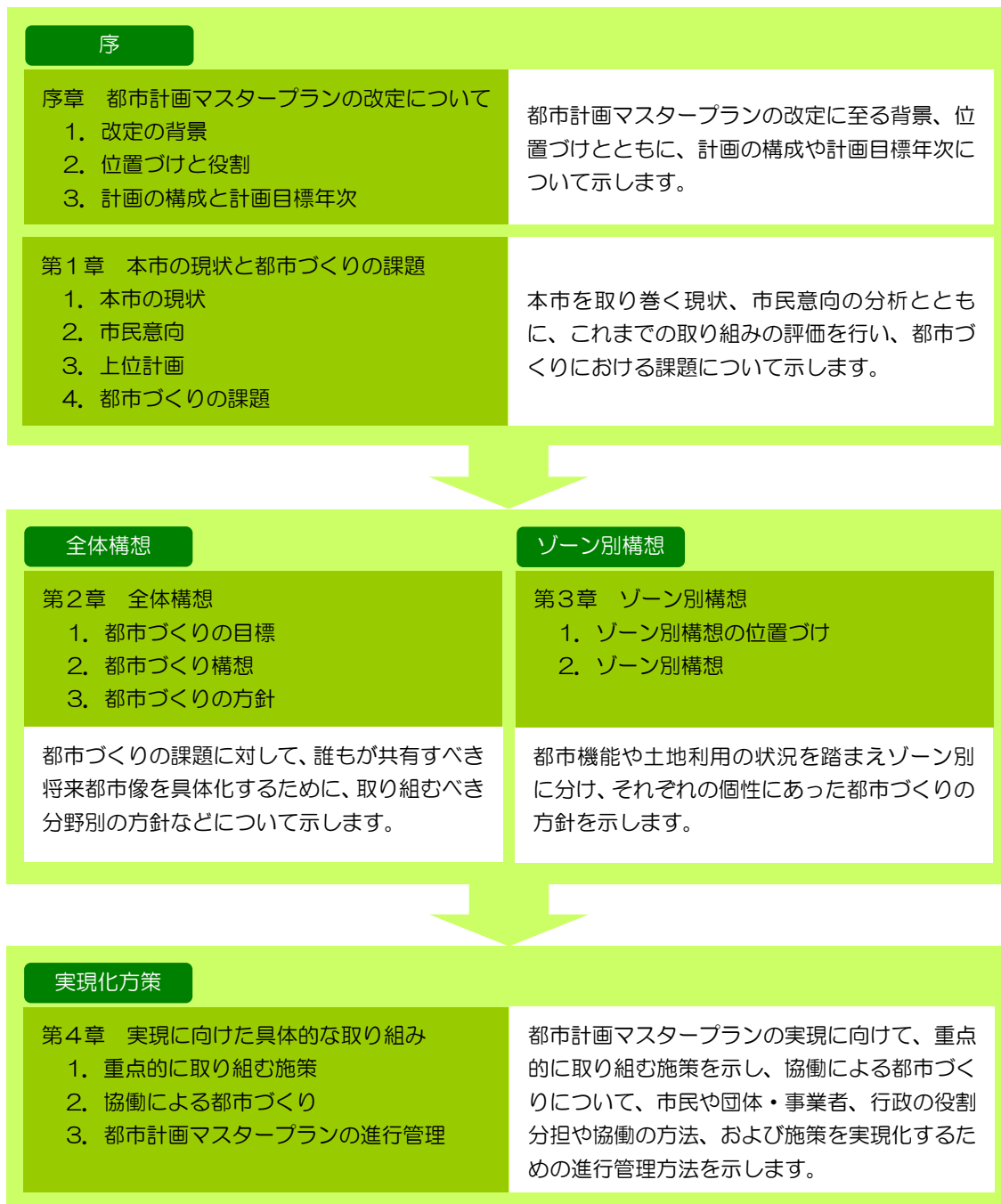
都市づくりの指針となる本計画には、次のような役割があります。

- 市のすべての基本方針となる総合計画や、その他計画などに示された将来計画の実現に向けて、都市計画分野において行うべき施策を明確にする。
- 土地利用、都市施設などの基本的な方向性を示し、土地利用の誘導や、道路・公園・上水道・下水道などの個別の都市計画についての決定や変更を行う際の指針となる。
- 将来都市像や都市づくりの目標などを明らかにし、市民の都市づくりに関する取り組みへの積極的な参画を促す。

3. 計画の構成と計画目標年次

(1) 都市計画マスタープランの構成

都市計画マスタープランは、具体的な都市づくりの指針とするため、「全市域を対象とする全体構想」、「全体構想に即した地域ごとの個性を活かすゾーン別構想」、「計画の実現に向けた取り組みを示す実現化方策」で構成します。



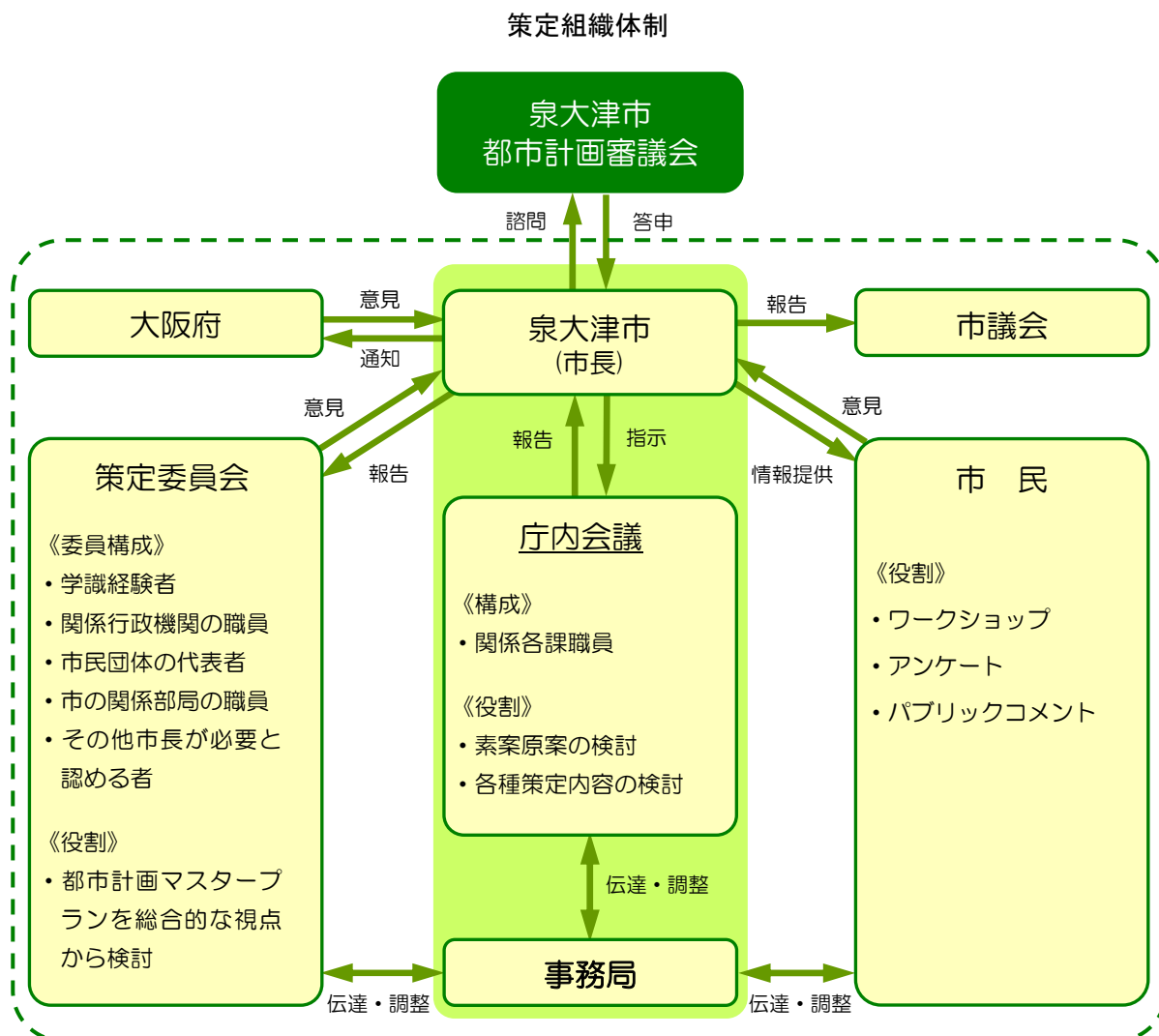
(2) 計画目標年次

都市計画マスタープランは、平成 30 年から先の 20 年を見据えながら、おおよそ 10 年後までの都市づくり、都市計画分野における基本的な施策について示します。今後、社会情勢の変化や上位計画の見直しなど、本市の都市計画に関して大きな影響がある場合には、適切な時期に見直しを行うものとしします。

(3) 策定組織体制

都市計画マスタープランの改定にあたっては、都市政策部都市づくり政策課を事務局とし、学識経験者などにより構成される策定委員会、庁内組織として関係各課職員より構成される庁内会議を組織しました。

また、市民意見を反映するためにワークショップやパブリックコメントなどを実施しました。



※一部改定においては、事務局及び庁内会議で検討し、市民へのパブリックコメントを実施後、泉大津市都市計画審議会に諮る

第 1 章

本市の現状と都市づくりの課題

1. 本市の現状

(1) 地勢

- 本市は、臨海部を有し、コンパクトでほぼ平坦な地形です。
- 鉄道、道路、航路などの交通の利便性が確保されています。
- 住宅と産業が共存する都市です。

① コンパクトで平坦な地形

- ・本市は、大阪湾に面し、南北に約 3km、東西に約 4km とコンパクトで、最も標高の高い地点でも約 18m で、ほぼ平坦な地形となっています。

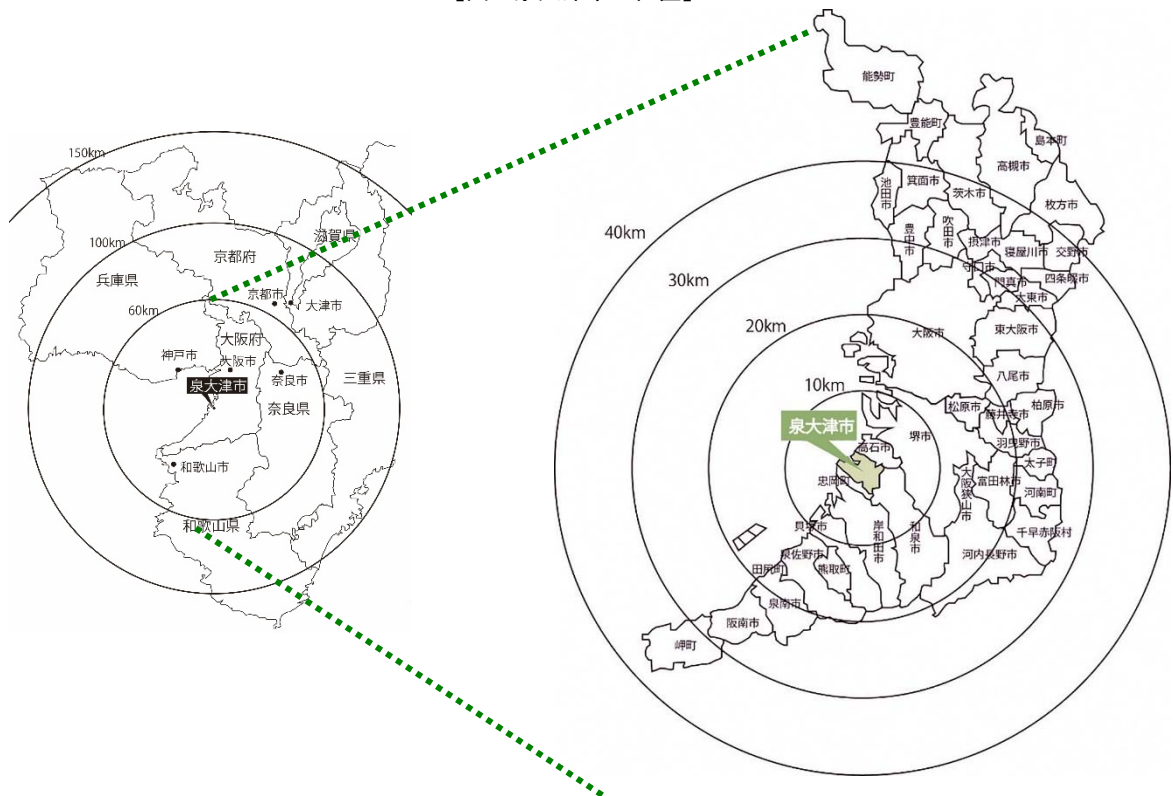
② 交通の利便性

- ・鉄道は、市内に南海本線 3 駅、隣接する和泉市内に JR 阪和線 1 駅が存在し、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。
- ・道路は、臨海部に阪神高速 4 号湾岸線、市の北部に堺泉北有料道路が整備されており、近畿圏の最遠部でも 150km 圏内にあり、近畿圏内の主要都市までは、車で約 1 時間以内で移動することが可能です。
- ・航路は、泉大津～北九州新門司間を結ぶフェリーが一日一便就航しています。

③ 住宅と産業の都市

- ・地場産業である繊維産業を基盤として発展してきた都市である一方、近年は、住宅地としての整備も進められています。

【図 泉大津市の位置】



(2) 人口・世帯

- 人口は、平成 17 年をピークに減少しています。
- 少子高齢化が進行しています。
- 世帯数は増加しています。
- 南部と北部で、人口の増減に違いがあります。

① 人口の推移

- ・人口は平成 17 年の 77,673 人をピークとして減少に転じ、令和 2 年の人口は 74,412 人となっています。

② 少子高齢化の状況

- ・年少人口は減少しており、令和 2 年は 8,934 人（10 年前の 72%）、老年人口は一貫して増加しており、令和 2 年は 19,393 人（10 年前の 121%）となっています。

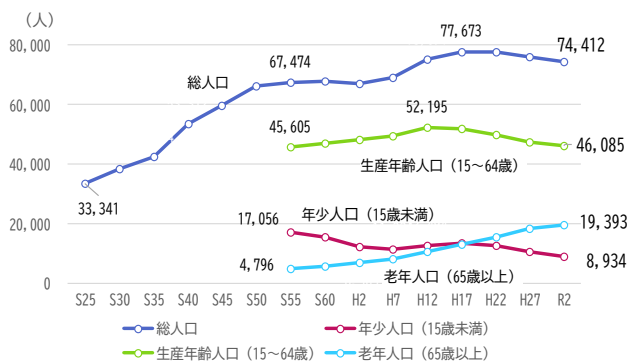
③ 世帯数の推移

- ・世帯数は昭和 55 年の世帯数を 1.0 とすると、令和 2 年の世帯数は 1.58 であり、周辺市町との比較では、和泉市に次ぐ増加率となっています。

④ 市域の人口の増減傾向の違い

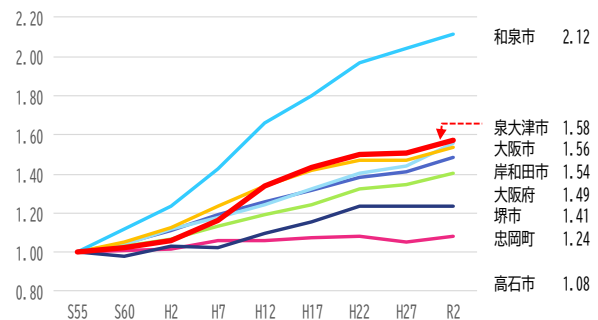
- ・平成 17 年と令和 2 年の町丁別人口の分布を比較すると、南部では人口が増加している地域が多く、北部では人口が減少している地域が多くなっています。

【図 総人口および年齢 3 区分別人口の推移】



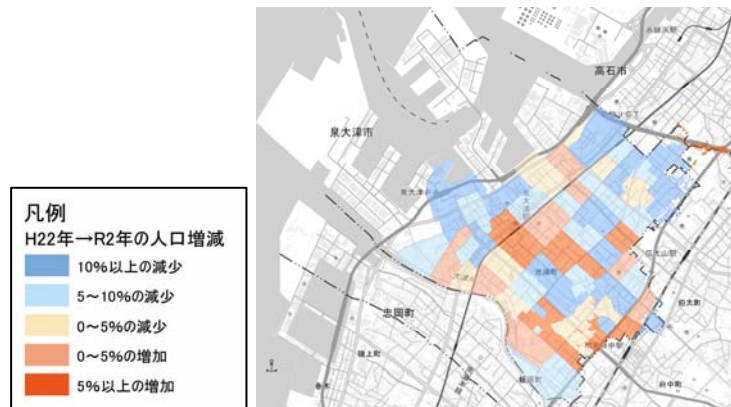
資料：国勢調査

【図 世帯数の推移】
(昭和 55 年=1.0)



資料：国勢調査

【図 町丁別人口の増減 (H22→R2)】



資料：国勢調査

(3) 産業・就業者

- 就業者総数は減少傾向から増加傾向**に転じています。
- 地場産業である**繊維産業は**、事業所数、製造品出荷額ともに**減少傾向**にあります。
- その他の産業は、**食料品製造業、化学工業、鉄鋼業**が**増加傾向**にあります。
- 商業**は年間販売額、商店数ともに**減少傾向**にあり、地元購買力も低下しています。
- 港湾輸移出入貨物量は増加傾向**にあります。

① 就業者数の推移

- ・就業者総数は、平成 12 年をピークに減少に転じましたが、令和 2 年は再び増加し 38,530 人で、特に第3次産業の就業者数は増加しており、29,564 人となっています。
- ・就業状況については、自宅で従業する割合が平成 17 年の 8.4%から平成 22 年の 6.4%へと減少し、その後、平成 27 年の 12.1%と増加しています。

② 繊維産業の状況

- ・地場産業である繊維産業については、平成 21 年を 1.0 として比較すると、製造品出荷額は平成 26 年以降漸減傾向で推移し、令和元年では 0.81 となっています。事業所数は平成 28 年に大きく減少し、令和元年では 0.52 となっています。

③ その他の産業の状況

- ・その他の産業については、平成 21 年と令和元年の製造品出荷額を比較すると、食料品製造業は 105%、化学工業は 113%、鉄鋼業は 135%の伸びであり、増加しています。

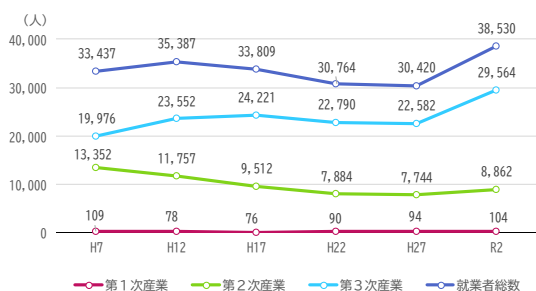
④ 商業の状況

- ・商業においては、平成 6 年を 1.0 として比較すると、平成 26 年では年間販売額で 0.81、商店数で 0.44 であり、ともに減少傾向にあります。
- ・中心性指数は平成 28 年で 0.73 と 1.0 を下回っており、市内での購買力は低下しています。

⑤ 港湾輸移出入貨物量の推移

- ・堺泉北港における泉大津市分の輸移出入貨物量については、平成 27 年に減少しましたが、平成 28 年に増加し以降は横ばい傾向で推移しています。

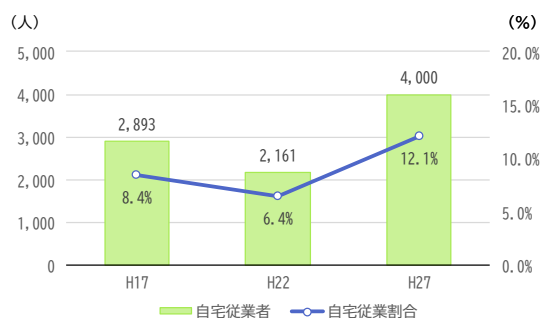
【図 産業別就業人口の推移 (15 歳以上)】



注) 就業者総数は 1～3 次産業就業人口の合計を示す。

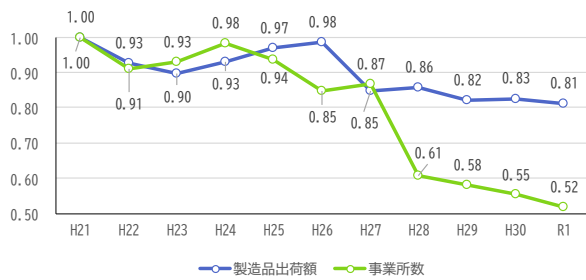
資料：国勢調査

【図 自宅で従業する割合】



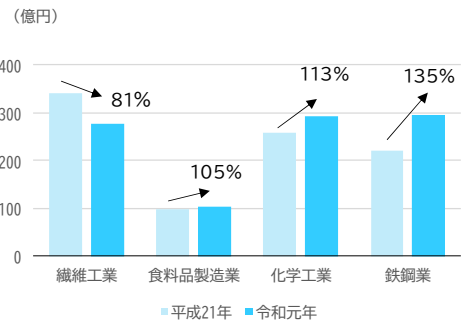
資料：国勢調査

【図 繊維工業の推移(事業所数および製造品出荷額)】



資料：工業統計調査表
(H23年、H27年は経済センサス)

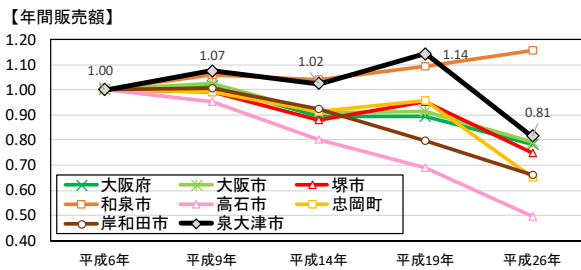
【図 繊維工業とその他産業の製造品出荷額の推移】



資料：工業統計調査結果表

【図 商業(小売業)販売額の推移】

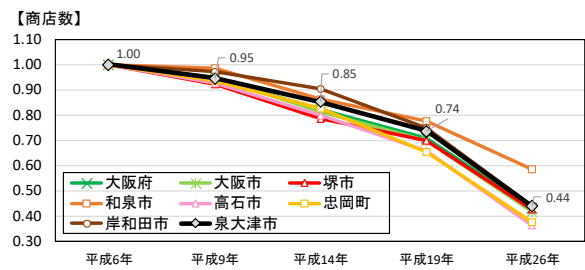
(平成6年=1.0) [大阪府・周辺市町との比較]



資料：商業統計

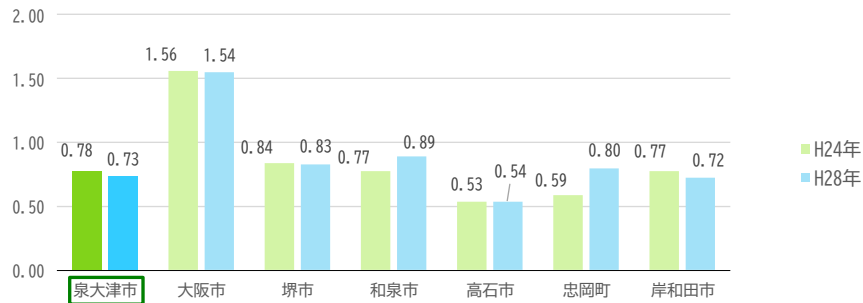
【図 商業(小売業)商店数の推移】

(平成6年=1.0) [大阪府・周辺市町との比較]



資料：商業統計

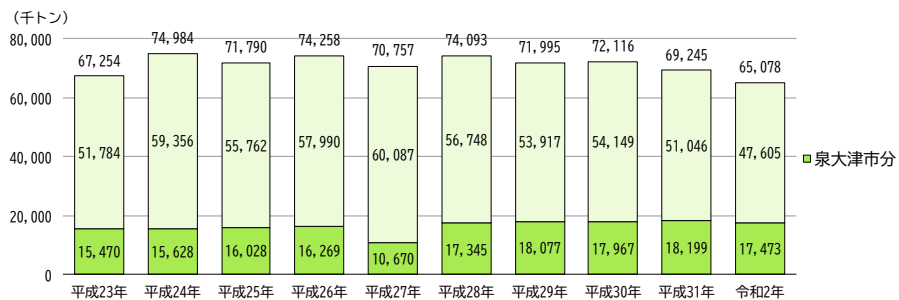
【図 中心性指数の推移】



中心性指数とは、小売業における地元購買吸引力であり、1.0を上回ると市外からの購買吸引力があり、1.0を下回ると購買が市外へ流出しているといえる。

資料：経済センサス

【図 堺泉北港の輸移出入貨物量の推移】



資料：泉大津市統計書

(4) 土地利用

- 工業系用途地域が市域の大半を占めています。
- 土地利用と用途地域が乖離している地域があります。
- 住宅が密集している地域があります。
- あき家は増加傾向にあります。
- 公園や緑地は少ない状況です。

① 土地利用の状況

- ・住居系用途地域が約 35%、商業系用途地域が約 2%、工業系用途地域が約 63%となっています。

② 土地利用と用途地域の乖離

- ・工業系用途地域内では、住居系の土地利用が進んでおり、土地利用と用途地域が乖離している地域があります。

③ 住宅の密集

- ・住宅が密集している地域では、道幅が狭く、公園などの公共空間が少ない状況です。

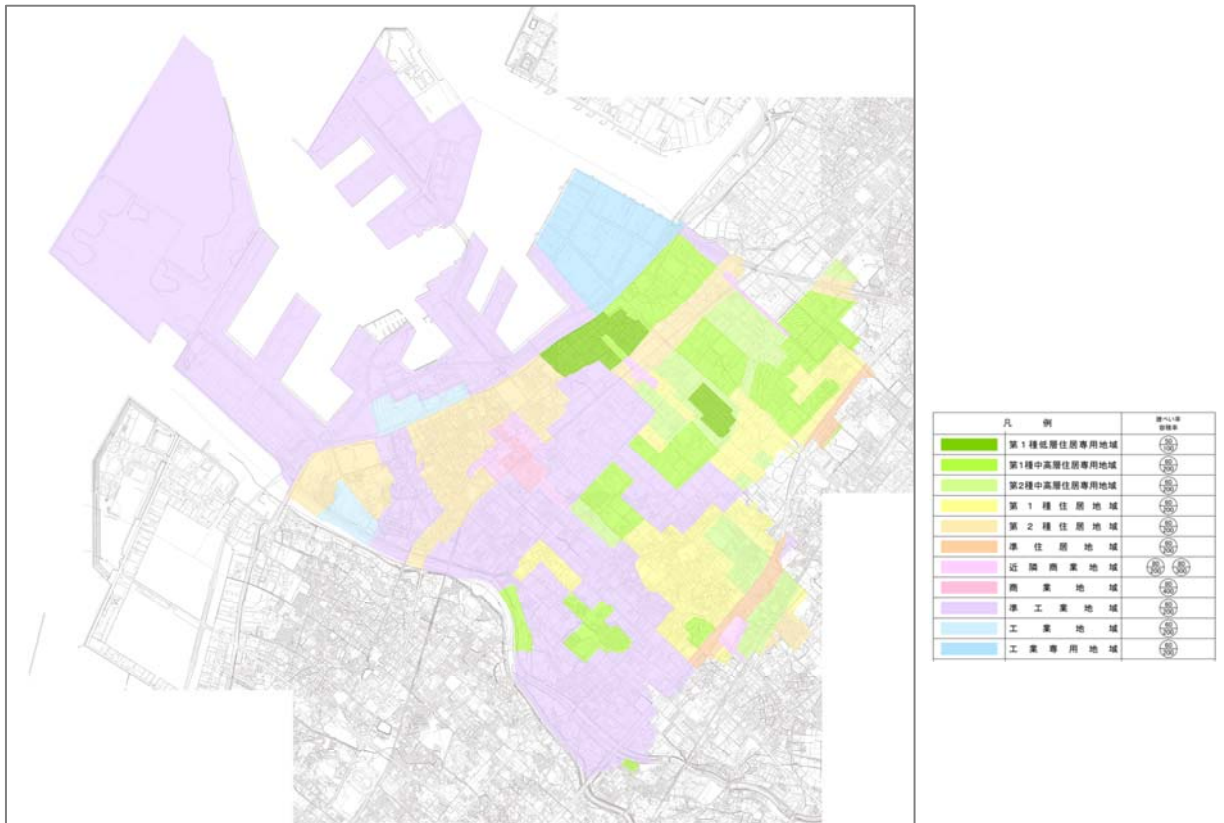
④ あき家の状況

- ・あき家数は、平成 10 年の 3,180 戸から平成 30 年の 5,650 戸へと増加しています。

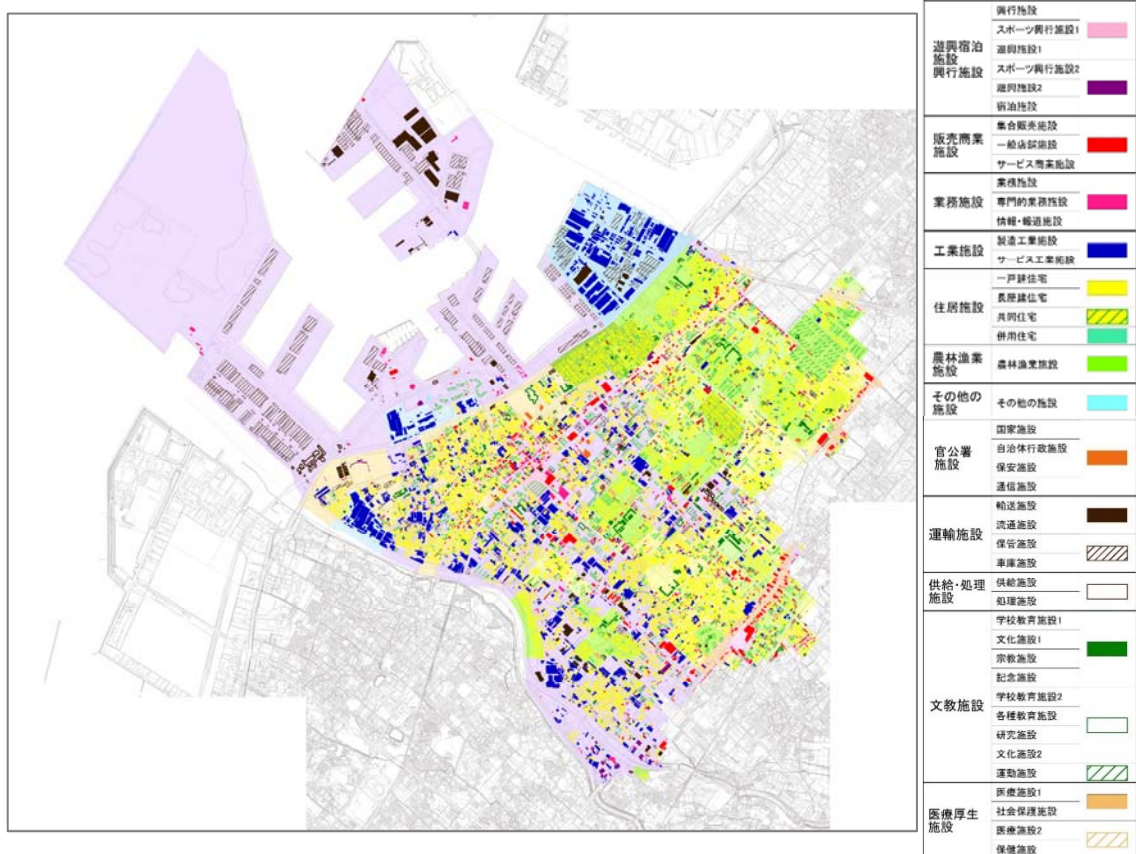
⑤ 少ない「みどり」

- ・平成 22 年と令和 2 年の民有課税地について土地利用面積を比較すると、田、畑を合計した農地面積は 2.7%から 2.2%へと減少しています。
- ・令和 3 年で開設している一人当たり都市公園面積は、泉大津市で 3.16 m²/人となっており、平成 25 年の 2.97 m²より増加しているものの、周辺市町や大阪府全体と比較しても都市公園は少ない状況です。

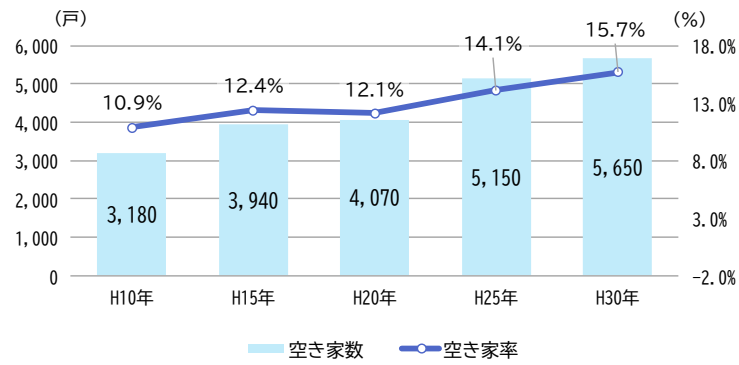
【図 用途地域】



【図 用途地域図と建物用途別現況図の重図】

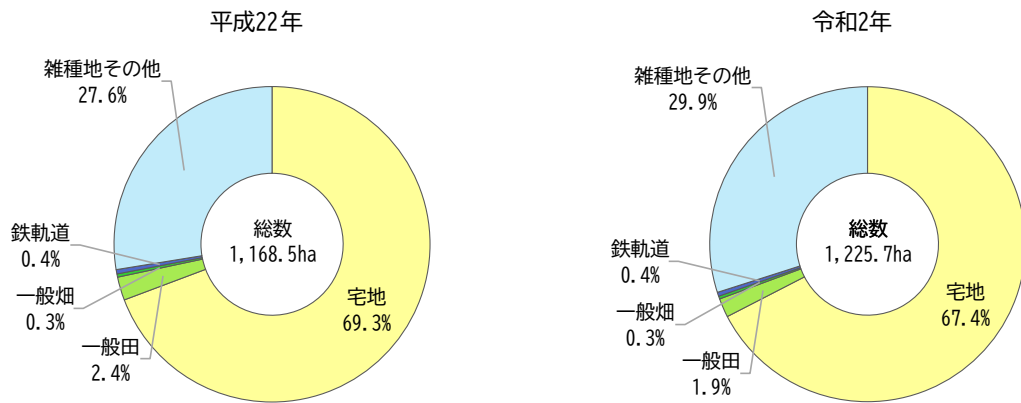


【図 あき家の状況】



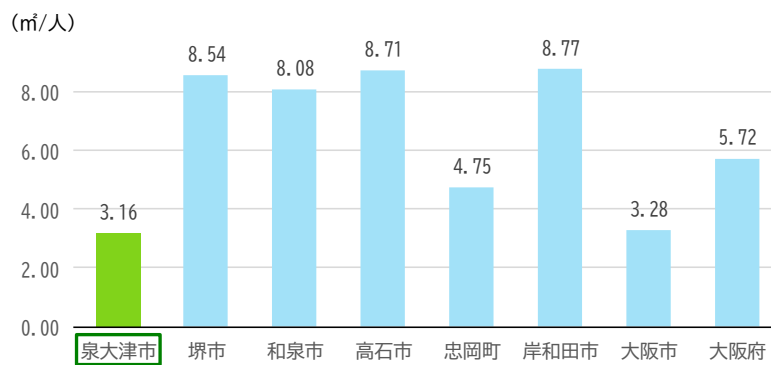
資料：総務省統計局 住宅・土地統計調査

【図 土地利用の推移（民有課税地）】



資料：泉大津市統計書

【図 開設している都市公園一人当たり面積】



資料：大阪府都市公園一覧表（令和3年3月）

(5) 交通

- 自動車保有台数は減少傾向から横ばいに推移しています。
- 市内の主な移動交通手段は、徒歩と自転車です。
- 自転車による鉄道駅勢圏は市の内陸部のほとんどをカバーしています。
- 鉄道利用者は増加しています。
- 路線バスは泉大津駅と和泉府中駅を結ぶ1ルートのみです。
- 人口当たりの自転車の事故率が高くなっています。

① 自動車保有台数の推移

- ・自動車保有台数は平成 23 年を 1.0 とすると、平成 28 年まで減少し、以降は 0.95 で横ばいとなっています。一方で世帯数は伸びていることから、世帯当たりの自動車保有台数は減少しています。

② 徒歩・自転車での移動

- ・市内の移動交通手段は、徒歩が 36%、自転車が 36%であり、合わせると 72%を占めています。

③ 鉄道駅勢圏

- ・南海本線の泉大津駅、松ノ浜駅、北助松駅の 3 駅、および J R 阪和線の和泉府中駅の鉄道駅勢圏は、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 1500m）は市の内陸部のほとんどが含まれます。

④ 鉄道利用の状況

- ・令和元年の鉄道利用者は、平成 23 年と比較し、南海本線の 3 駅では 18%、J R 阪和線の和泉府中駅は 10%増加しています。

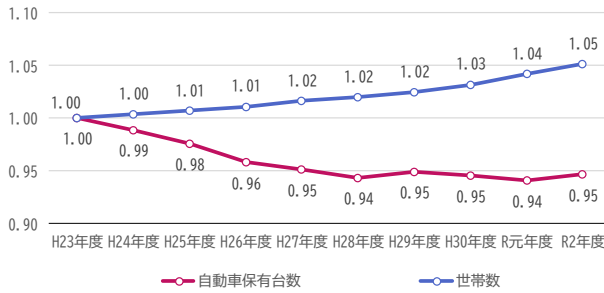
⑤ 路線バスの経路

- ・路線バスは、泉大津駅と和泉府中駅の間を走行しています。福祉バス（ふれあいバス）が、市域を定期的に運行していますが、利用できる人は限られています。

⑥ 交通安全

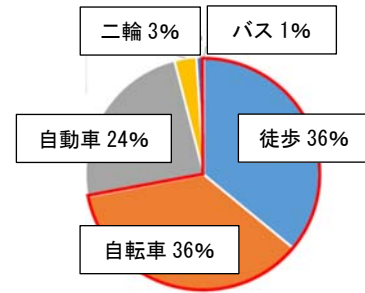
- ・令和 3 年での人口当たりの歩行者および自転車の事故率については、歩行者で 0.02%と周辺都市と同じ程度ですが、自転車では 0.16%と周辺都市より高くなっています。

【図 自動車保有台数および世帯数の推移】
〔平成 23 年度 = 1.00〕



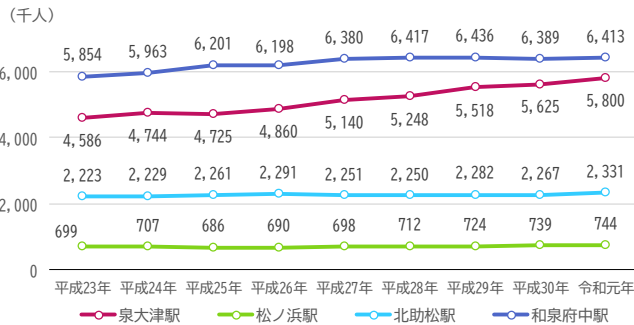
資料：泉大津市統計書

【図 市内の移動の交通手段割合】
〔平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査〕



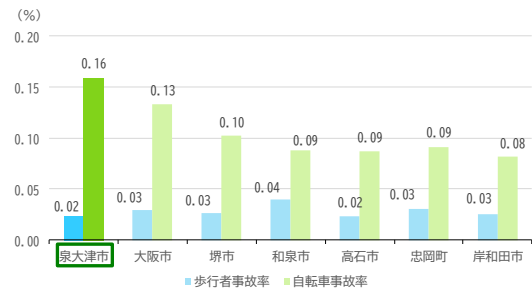
資料：泉大津市内における道路整備方針
〔平成 27 年度〕

【図 駅別乗車客数の推移】



資料：泉大津市統計書および和泉市統計書

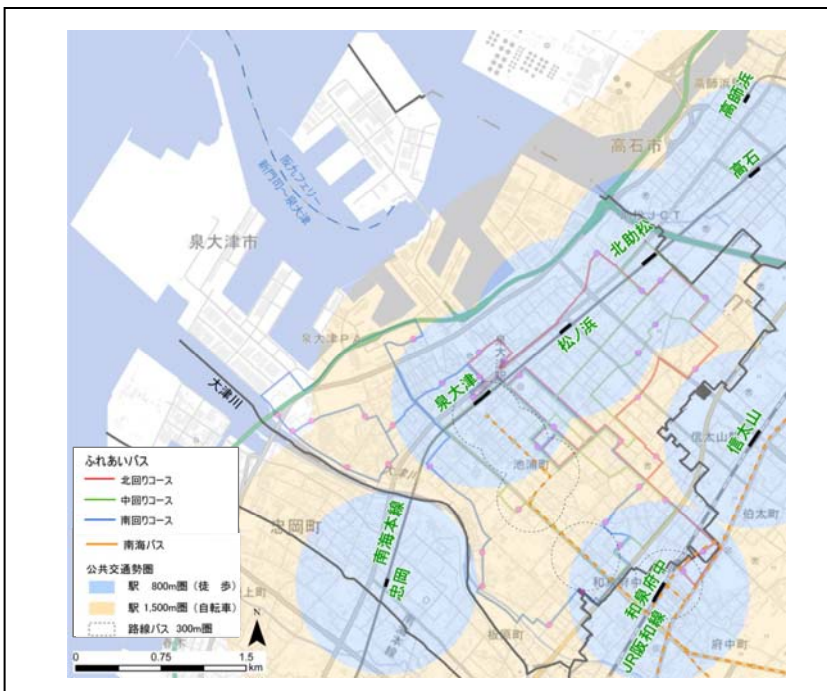
【図 人口当たりの歩行者および自転車事故率】
〔令和 3 年 12 月末現在〕



歩行者、自転車の事故件数を当該市町人口で除して事故率を算定した。

資料：大阪の交通白書

【図 公共交通ネットワークと公共交通圏駅勢圏】



○南海バス運行便数
・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 阪和線と和泉府中駅や同駅以南の地域、桃山学院大学等を結ぶ路線が平日 1 日 164 便、休日 104 便運行。(令和 3 年 4 月 24 日改正)

○福祉バス(ふれあいバス)運行便数
・北回りルート
1 日 5 便
・中回りルート
1 日 5 便
・南回りコース
1 日 5 便

※福祉バス(ふれあいバス)は泉大津市在住者で、次の条件が必要

- ・60 歳以上
- ・妊産婦
- ・乳児(おおむね 1 歳)連れの人
- ・障がい者手帳をお持ちの人

資料：泉大津市総合交通戦略の図面を加工

(6) 都市基盤

- 都市計画道路の整備率は約8割です。
- 都市計画公園の整備率は約7割です。
- 下水道（雨水）の面積整備率は約4割です。
- 公共施設の更新時期が集中します。

① 都市計画道路の整備率

- ・都市計画道路の整備率は81.6%（延長ベース）となっており、南部において未整備区間が多くなっています。

② 都市計画公園の整備率

- ・都市計画公園の整備率は68.3%で、約3割程度が未整備です。

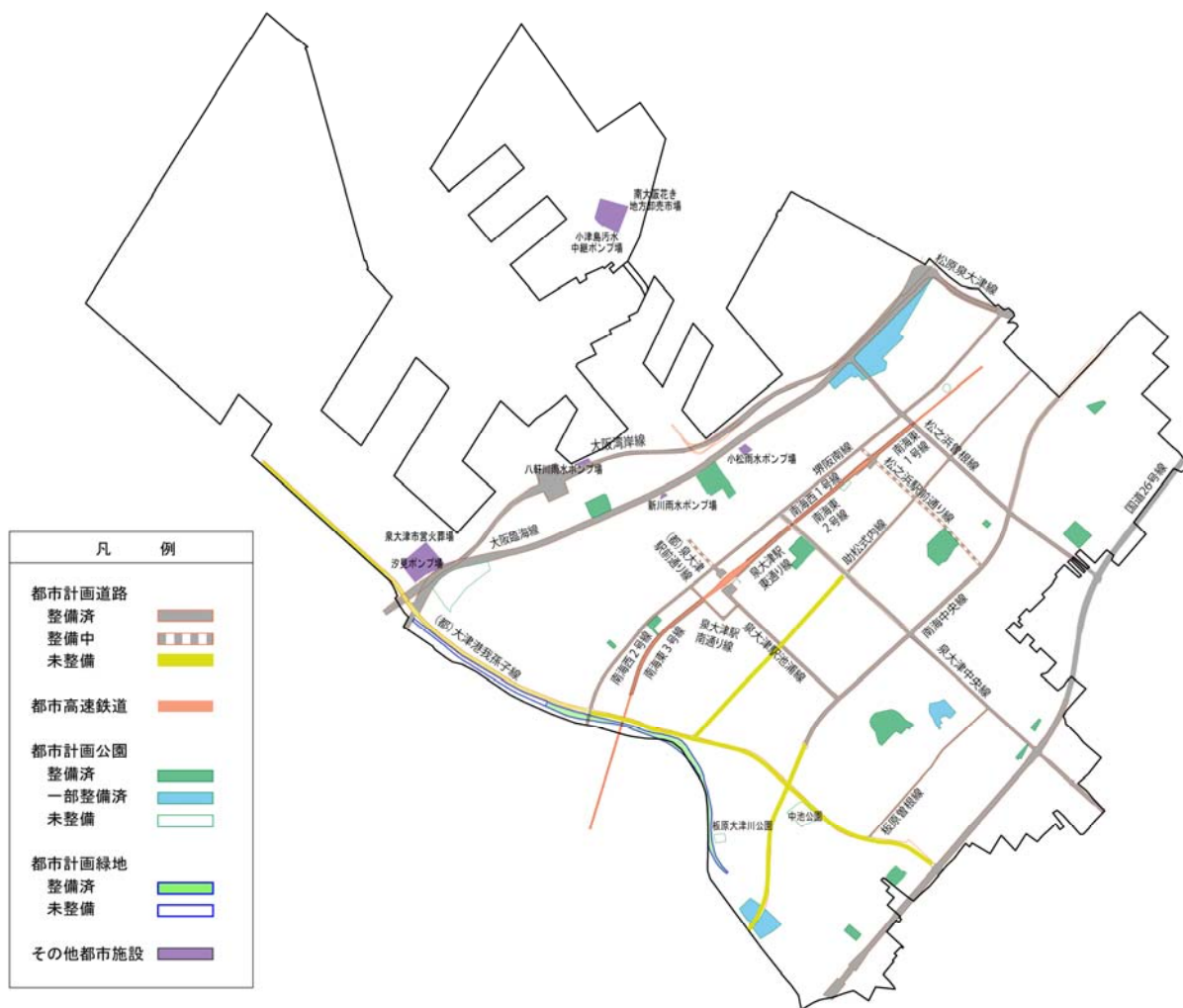
③ 下水道の整備率

- ・令和3年度末で、汚水整備人口普及率は97.1%ですが、雨水面積整備率は33.1%です。

④ 公共施設の整備

- ・人口増加が顕著な昭和40年から55年の間に集中的に建設された公共施設の更新時期を迎えます。

【図 都市計画施設整備状況】



【表 下水道の整備状況】
(令和3年度末現在)

	行政人口 (R4. 4. 1) (人)	汚水整備人口 (人)	人口普及率 (%)
汚水整備	73,466	71,330	97.1

	事業認可区域 (ha)	雨水整備面積 (ha)	面積整備率 (%)
雨水整備	1,219.6	403.3	33.1

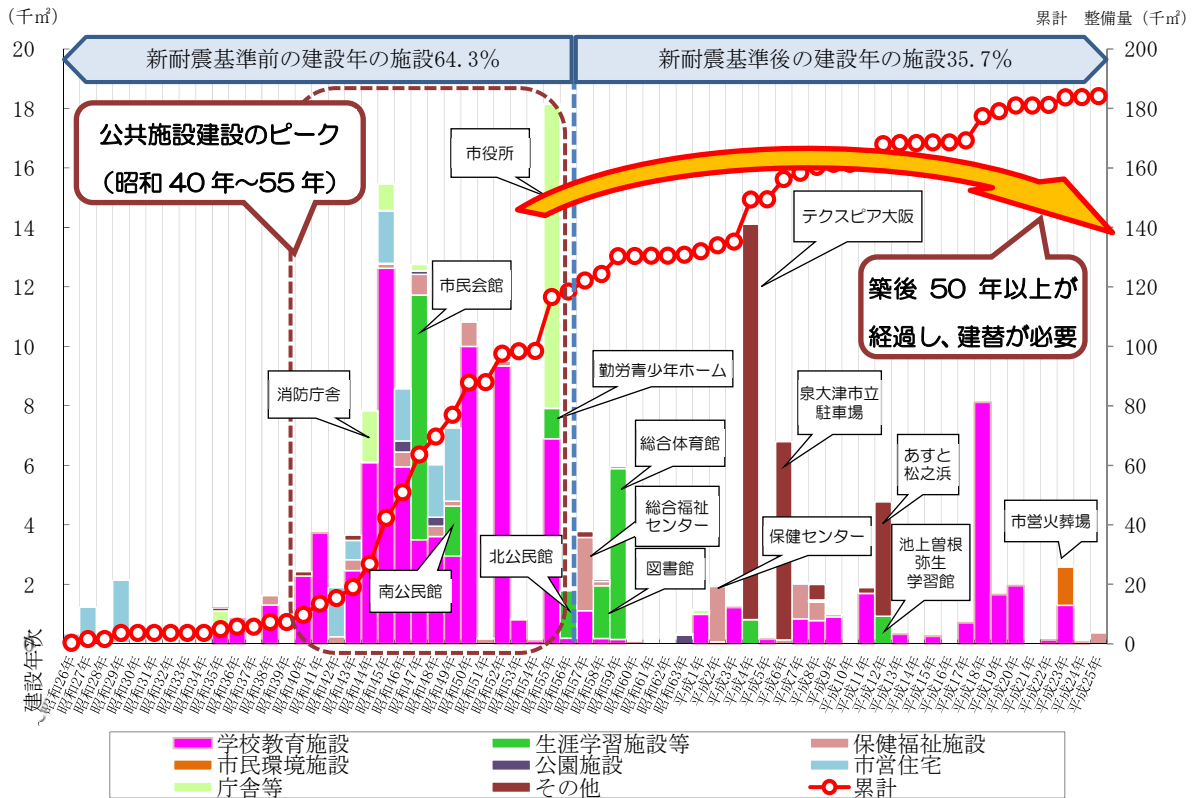
資料：泉大津市ホームページ

【表 都市計画公園の整備状況】
(令和3年度末現在)

	計画面積 (ha)	開設面積 (ha)	整備率 (%)
都市計画公園	34.5	23.6	68.3

資料：大阪府都市公園一覧表

【図 公共施設の整備量】



資料：泉大津市公共施設適正配置基本計画

(7) 災害

- 地震発生時には、堺阪南線から大阪臨海線間の地域で、**建築物の倒壊危険度の高い箇所**があります。
- 津波発生時には、堺阪南線以西の地域で、**浸水被害が想定**されています。
- 火災発生時には、木造住宅が密集している地域は、**大規模火災が発生する恐れ**があります。
- 大雨時には、大津川沿いの地域では、**河川の氾濫による浸水被害が想定**されています。

① 地震発生時の高い倒壊危険度

- ・大規模地震が発生した場合には、堺阪南線から大阪臨海線の間においては、建築物の倒壊危険度が50%以上である割合が高く、揺れによる倒壊の危険性が高くなっています。

② 津波による浸水被害

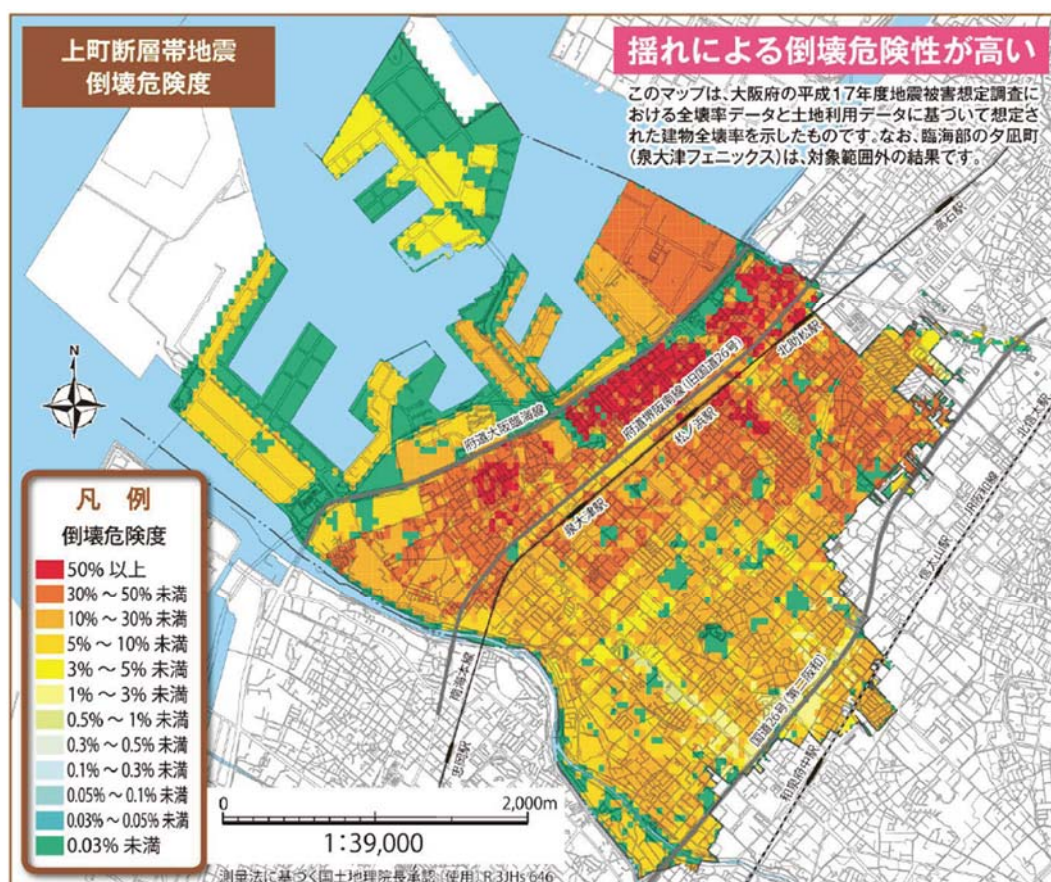
- ・海溝型の地震が発生した場合には、堺阪南線以西の地域においては、3m程度(最大4.4m)の津波による浸水被害が想定されています。

③ 火災時の延焼危険度

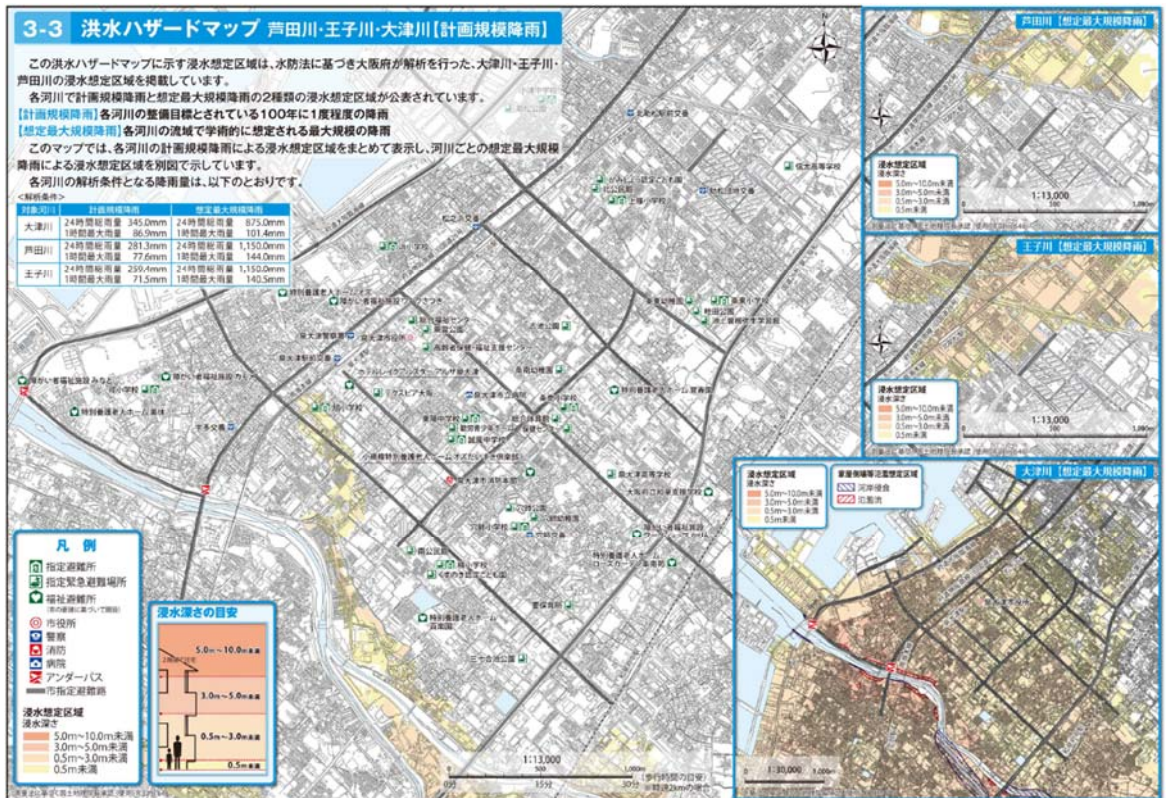
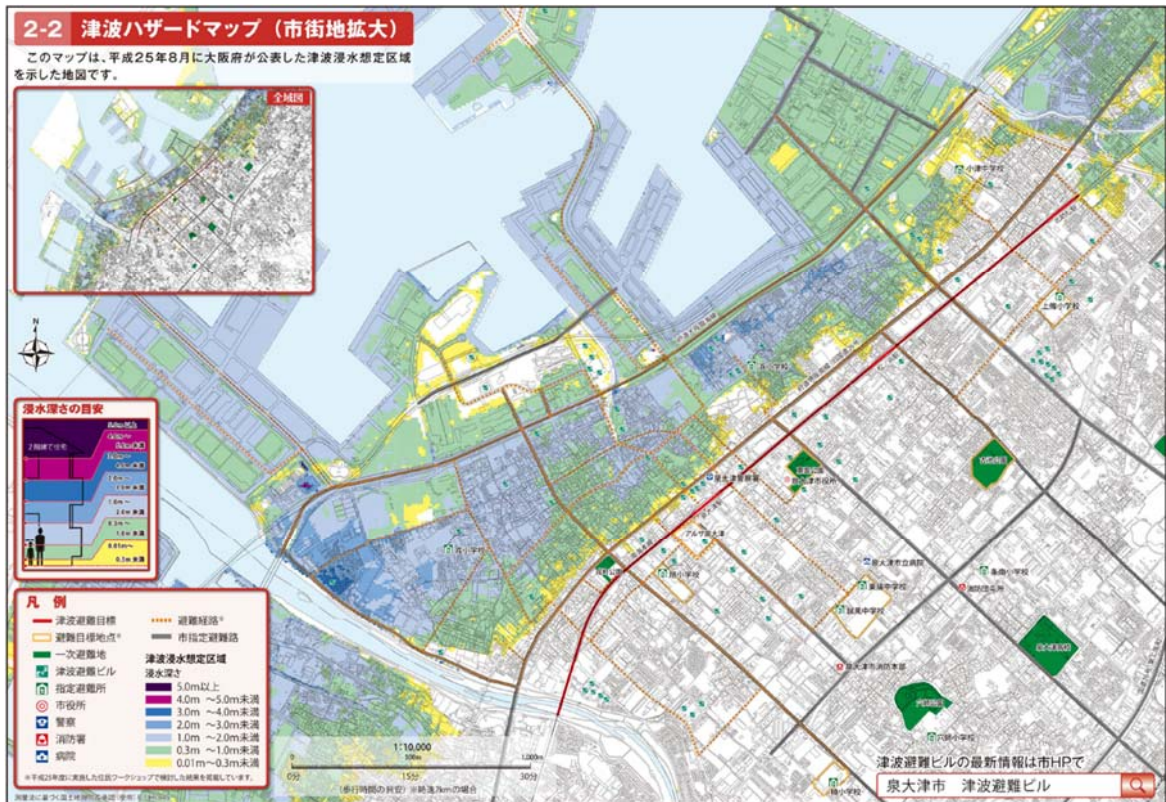
- ・火災が発生した場合には、道幅が狭く古い木造住宅が密集している地域においては、道路や公園などの公共空間が不足しているため、延焼の危険性が高くなっています。

④ 河川の氾濫による浸水被害

- ・100年に一度の大雨が降った場合には、大津川沿いの地域において、河川の氾濫により最大で3mの深さで浸水する恐れがあります。



資料：泉大津市総合防災マップ 2022



資料：泉大津市総合防災マップ2022

2. 市民意向

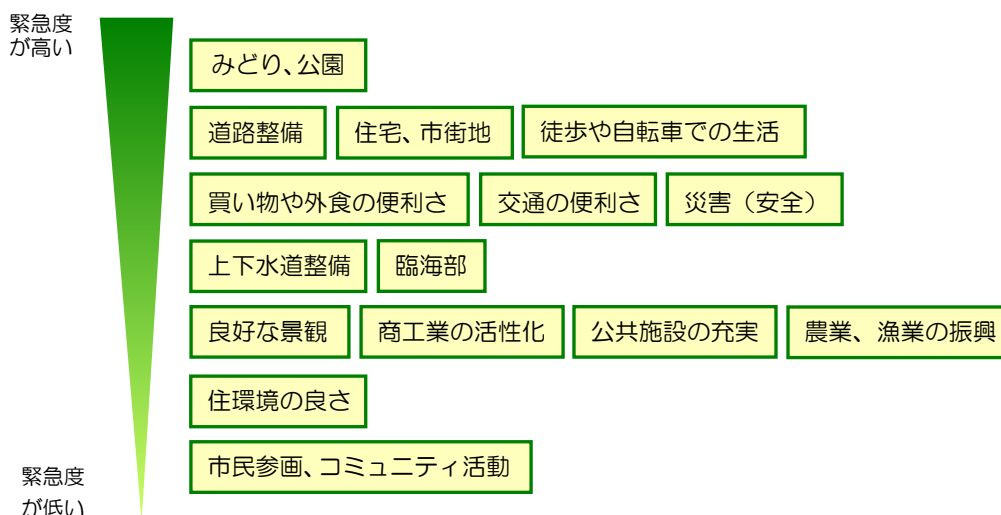
(1) 市民アンケート

都市づくりにかかわる市民意向を把握するため、これまでに実施した上位計画・関連計画における市民アンケートのうち、都市づくりに関する項目について、結果を抽出し、整理・分析を行いました。満足度と整備の観点から意見を整理すると、以下の表のように分類されます。

表 アンケート結果による満足度・要望

		満足度		
		高い(強み)	どちらともいえない	低い(弱み)
要望	高い	<ul style="list-style-type: none"> ・買い物や外食の便利さ ・交通の便利さ ・災害(安全) 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路整備 ・住宅、市街地 ・徒歩や自転車での生活 	<ul style="list-style-type: none"> ・みどり、公園
	どちらともいえない	<ul style="list-style-type: none"> ・住環境の良さ 	<ul style="list-style-type: none"> ・上下水道整備 ・臨海部 	
	低い		<ul style="list-style-type: none"> ・市民参画、コミュニティ活動 	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な景観 ・商工業の活性化 ・公共施設の充実 ・農業、漁業の振興

上記のアンケート結果による満足度・要望の分類から、要望が高く、満足度が低い項目が緊急度が高いと判断し、高い順から整理すると、以下の図のようになります。



緊急度が特に高い項目としては、「みどり、公園」次いで「道路整備」「住宅、市街地」「徒歩や自転車での生活」、次いで「買い物や外食の便利さ」、「交通の便利さ」、「災害(安全)」という順であり、それらが市民の関心の高い項目と考えられます。

(2) 市民ワークショップ

本市で暮らす人や働く人で、本市における現状の問題点や課題、それらを解決するための対応策や取り組みなどについて話し合い、それらを都市づくりに関する方針へ反映することを目的として、ワークショップを開催しました。ワークショップでの主な意見を整理すると、以下の図のようになります。

①本市の良いところ・悪いところ

◆泉大津の良いところ

- ・アップダウンが少ない
- ・鉄道、高速道路、フェリーがある
- ・歴史を感じられるものがある など

◆泉大津の悪いところ

- ・道路幅が狭いところがわりと多い
- ・大きめの公園や緑地が少ない
- ・港湾に心理的なへだたりがある など

②活かしたい資源・取り組むべき課題

◆活かしたい資源

- ・コンパクトなまち
- ・交通の便の良さ
- ・歴史的資源 など

◆取り組むべき課題

- ・生活道路の改善
- ・みどりを感ぜられる場所の整備
- ・港湾部へのアクセスの向上 など

③活かしたい重要な資源・優先的に取り組む課題

【第1班】

「暮らし・にぎわいの改善」

- 集中
 - ・目玉となる拠点づくり
- 分散
 - ・地域の拠点整備、利用しやすい公園整備
 - ・地域交流の活性化
- つながり
 - ・公共交通の整備
 - ・幹線道路の整備と安全な道路づくり

【第2班】

「PR・みち・まちのかたちの改善」

- PR
 - ・住民参加機会の創出
 - ・地域交流の活性化
- みち
 - ・安全な道路づくり
- まちのかたち
 - ・目玉となる拠点づくり

④10年後にめざす将来のまちの姿

【第1班】

コンセプト：集中・分散・つなげる

憩える拠点づくり
拠点づくり（港湾・公園など）

歩いていけるまち
歩行者・自転車優先、歩車道分離

都市計画の見直し
地区計画、用途地域見直し

【第2班】

コンセプト：市内と市外をつなぐ

教育：人づくり

集う：場所づくり

ネットワーク
でつなぐ

1班と2班合同での議論

【ビジョン】つながり（人、市民・行政など）と場づくり（拠点、憩える、誇れる など）

都市計画マスタープランワークショップのまとめ（10年後にめざすまちの姿）

自分たちのまちに共感するだけでなく、地域の新たな魅力と誇りを持ちたいが故に、ビジョンの実現に向けて、みんなが共創しあえるまち泉大津になる。

3. 上位計画

上位計画のうち、本都市計画マスタープランに関係する内容について抜粋して示します。

(1) 第4次泉大津市総合計画 後期基本計画（令和2年3月）

■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 ええところやで～

■基本計画 基本施策 施策の展開方向

○安全で心やすらぐまちづくり

＜基本施策：防災・消防＞

めざす姿：『市民とともにつくる災害に強い
安全なまち』

施策の展開方法

- ・自らの命は自ら守る「自助」意識の浸透
- ・地域で互いに助け合って地域を守る「共助」の推進
- ・公的防災力・消防力の向上

○コンパクトで居心地のよいまちづくり

＜基本施策：住環境＞

めざす姿：『住みやすさと優しさを次世代へと
引継ぐまち』

施策の展開方法

- ・便利な暮らしを支えるまちづくりの推進
- ・良好な市街地の整備
- ・安全・安心な住まいづくりの推進
- ・市民参加によるまちづくりの推進

＜基本施策：臨海部＞

めざす姿：『人・もの・情報が集まる、美しい港
があるまち』

施策の展開方法

- ・新たな企業の誘致
- ・港湾の利活用の促進
- ・市民に親しまれる港湾づくり

＜基本施策：道路・交通＞

めざす姿：『安全安心で快適に移動できるまち』

施策の展開方法

- ・安全な道路空間の整備
- ・都市計画道路の整備
- ・道路・橋梁などの適切な維持・管理
- ・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
- ・交通安全対策の充実

＜基本施策：公園・緑地・河川＞

めざす姿：『人の集う公園・緑・水辺のあるまち』

施策の展開方法

- ・地域の活動や外遊びの拠点となる公園づくり
- ・緑地の確保と親水空間の整備
- ・市民による緑化推進活動の促進

＜基本施策：上下水道＞

めざす姿：『安定したライフラインの整った
まち』

施策の展開方法

- ・水道水の安定供給
- ・災害対策の充実
- ・公共下水道の汚水整備推進
- ・公共下水道の雨水整備推進
- ・水洗化の普及促進
- ・下水道施設の機能維持・向上

○誇れる・選ばれる・集えるまちづくり

<p>＜基本施策：商工業＞ めざす姿：『人と企業が集まりアイデアと活気にあふれるまち』</p> <p>施策の展開方法</p> <ul style="list-style-type: none">・地域産業の振興・産業の担い手となる人材の育成と確保・多様な連携・協働や広域的な取組の推進・新規産業の創出と育成・商業・サービス業の振興	<p>＜基本施策：観光＞ めざす姿：『地域資源を守りながら新しい風を感じさせるまち』</p> <p>施策の展開方法</p> <ul style="list-style-type: none">・泉大津フェニックスの観光資源としての活用・地域資源のネットワーク化による回遊性の創出
--	---

○健全な行財政と都市経営に基づく市民サービス

<p>＜基本施策：行財政運営＞ めざす姿：『柔軟で健全な行財政運営』</p> <p>施策の展開方法</p> <ul style="list-style-type: none">・健全で効率的・効果的な財政運営・歳入の確保・行政改革の推進	<p>＜基本施策：公共施設＞ めざす姿：『誰もが利用しやすく誰もが集える公共施設』</p> <p>施策の展開方法</p> <ul style="list-style-type: none">・施設の複合化・多機能化の推進・施設の長寿命化・適切な維持保全の推進・民間事業者や市民との連携
---	---

(2) 泉大津市国土強靱化地域計画（令和4年3月）

■基本目標

1. 人命の保護を最大限図る
2. 市及び社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
3. 市民の財産及び公共施設に係る被害の最小化を図る
4. 迅速な復旧復興を図る

■事前に備えるべき目標

- ① 直接死を最大限防ぐ
- ② 救助・救急、医療活動が迅速に行われるとともに、被災者等の健康・避難生活環境を確実に確保する
- ③ 必要不可欠な行政機能は確保する
- ④ 必要不可欠な情報通信機能・情報サービスは確保する
- ⑤ 経済活動を機能不全に陥らせない
- ⑥ ライフライン、燃料供給関連施設、交通ネットワーク等の被害を最小限に留めるとともに、早期に復旧させる
- ⑦ 制御不能な複合災害・二次災害を発生させない
- ⑧ 社会・経済が迅速かつ従前より強靱な姿で復興できる条件を整備する

(3) 南部大阪都市計画区域マスタープラン（令和2年10月）

【大阪の都市づくりの基本目標】

- (1) 国際競争に打ち勝つ強い大阪の形成
- (2) 安全・安心で生き生きと暮らせる大阪の実現
- (3) 多様な魅力と風格ある大阪の創造

【区域区分（線引き）の決定に関する方針】

<基本的な考え方>

- 現行の市街化区域内における既成市街地の再整備や低未利用地の活用等により土地の有効活用を図り、市街地の無秩序な拡大の抑制
- 市街化区域編入は、市町村マスタープラン等に位置付けられ、かつ、立地適正化計画との整合が図られている区域
- 災害に強い都市づくりに向け、災害のリスクが高い区域については、新たな市街地が形成されないよう、原則として市街化区域への編入はしない。

【主要な都市計画の決定の方針】

①土地利用に関する方針

- 現在の土地利用状況を踏まえ、主要鉄道駅周辺等の中心市街地、主要幹線道路沿道地域、ベイエリア、優れた居住環境や自然環境などその立地特性を活かした都市づくり

②都市施設の整備に関する方針

1. 交通施設に関する方針

- 国土軸や環状交通機能の強化、阪神港や関西国際空港等の広域拠点施設や国土軸へのアクセスの強化、関西圏の連携強化等、鉄道ネットワークや道路ネットワークの充実・強化
- 交通手段のシームレス化、公共交通の利用促進によるストックを活用した利便性の高い交通
- リニア中央新幹線や北陸新幹線の全線早期整備

2. 河川整備の方針

- 洪水・土砂災害リスクを府民と共有、「逃げる」「凌ぐ」「防ぐ」各施策を効率的・効果的に組み合わせたトータルマネジメント
- 河川環境の改善や水辺のにぎわい創出の基盤整備等による地域の特色を活かした川づくり

3. 下水道整備の方針

- 経営戦略に基づく老朽化施設の改築更新ら、水質の改善や浸水対策等の取組み

4. 公園整備の方針

- 広域公園における貴重な自然環境を保全、次世代に継承する公園づくり
- 長期未着手区域の必要性や代替性等を考慮した適宜見直し

③市街地開発事業に関する方針

- 地域の実情や課題に応じ、用途地域等の地域地区、道路、駅前広場、公園等の都市施設、地区計画等も活用し、良好な市街地の一体的整備を目指す。

④その他の方針

1. 都市防災に関する方針

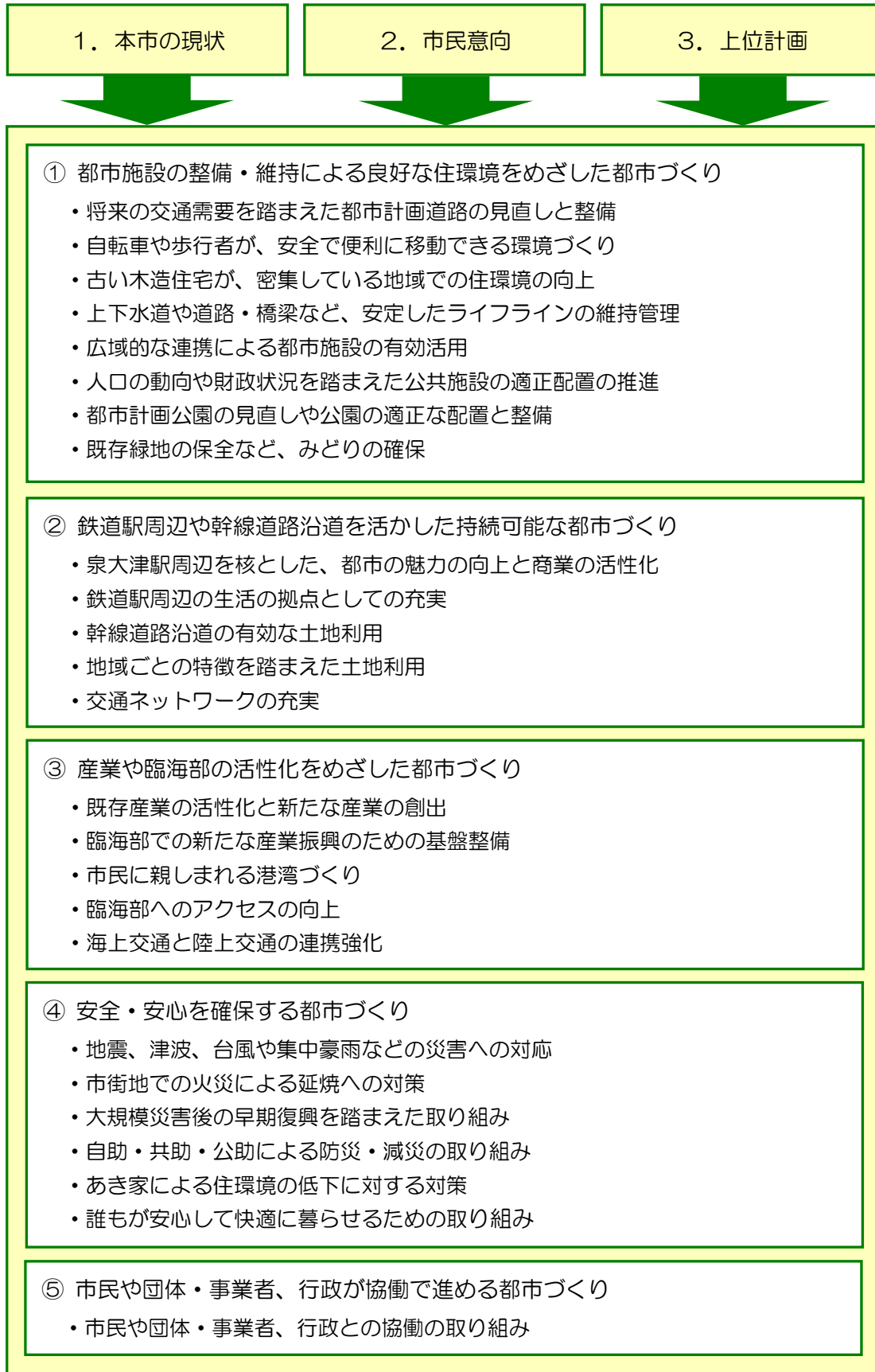
- 「大阪府地域防災計画」との整合を図り、災害に強い都市づくりを推進

2. みどりに関する方針

- 「みどりの大阪推進計画」に即した、みどりの保全や創出、多様な豊かな都市の形成

4. 都市づくりの課題

これまでの内容より、都市づくりの基本課題を以下のように整理します。



第2章

全体構想

1. 都市づくりの目標

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」、本市の特徴や前章までに整理した課題などを踏まえ、将来の泉大津のあり方について、都市づくりに取り組むための方針となる「都市づくりの理念」を掲げ、人口フレームを加味し、具体的な方向性を示す「都市づくりの基本目標」を定めます。

(1) 都市づくりの理念

【まちの将来像】

「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

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 ～

【都市づくりの理念】

地理的な特徴や地域の特性に基づいた「適度」なコンパクトさを活かし、必要なものが必要な所に必要なだけ存「在」し、将来に亘って、誰もが輝き続ける都市をめざすため、次のとおり「都市づくりの理念」を掲げます。

適「在」適所、輝き続ける、ステキなまち

※) この理念は、イギリスの都市計画家ウィリアム・ホルフォードが提唱した、アメニティ（住み心地の良さ）の定義に通じます。そこには、「しかるべきものが、しかるべき場所にある」こと（the right thing in the right place）が、全体として快適な状態であると定義されています。

以上の「まちの将来像」、「都市づくりの理念」を基に、めざすべき将来の都市の姿を【将来都市像】と呼びます。

(2) 人口フレーム

「第4次泉大津総合計画 後期基本計画」および「泉大津市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、少子高齢化とともに、人口の減少が推計されています。

本計画においてもこの考え方を踏襲し、人口フレームを次のように設定します。

令和9年 おおよそ72,000人（国立社会保障・人口問題研究所推計）

(3) 都市づくりの基本目標

都市づくりの理念を実現するために、次のとおり「都市づくりの基本目標」を掲げます。

- ① 次世代へ繋げる豊かで快適な住環境
- ② 暮らしの中に適切に「在」る都市施設
- ③ 持続可能で最適な産業の維持と発展
- ④ あらゆる所で安全・安心に適う都市づくり

① 次世代へ繋げる豊かで快適な住環境

- ・地域特性と時代背景に即した有効な土地利用が図られる都市づくりをめざします。
- ・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をめざします。
- ・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をめざします。
- ・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をめざします。

② 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をめざします。
- ・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をめざします。
- ・健全な財政の運営のため、自治体間の連携を図るなど計画的で効率的な公共施設の整備をめざします。

③ 持続可能で最適な産業の維持と発展

- ・繊維産業の活性化と新規産業の創出を行い、雇用の拡大や有効な土地利用を促進し、生産と生活が調和した活力あふれる都市づくりをめざします。
- ・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をめざします。

④ あらゆる所で安全・安心に適う都市づくり

- ・地震や津波、延焼火災や集中豪雨など、さまざまな災害に備えた都市づくりをめざします。
- ・被災時には、早期復興に適応できる都市づくりをめざします。
- ・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をめざします。
- ・市民や団体・事業者、行政などさまざまな立場からなる、協働の都市づくりをめざします。

2. 都市づくり構想

本節では、将来の都市づくりの骨格となる、「将来都市構造」と「将来土地利用」を示します。

(1) 将来都市構造

本市がめざす将来像を実現するため、本市に関係する主要駅の周辺および周辺の都市や市内部の交流を支える交通網などを次のように位置づけ、本市の都市づくりの骨格となる将来都市構造を設定します。

【拠点】

拠点とは、都市活動の中心となる箇所で、多くの人や物が集まり、まちの活力やにぎわいを生み出す場所のことをいい、目的に応じて以下の3つを定めます。

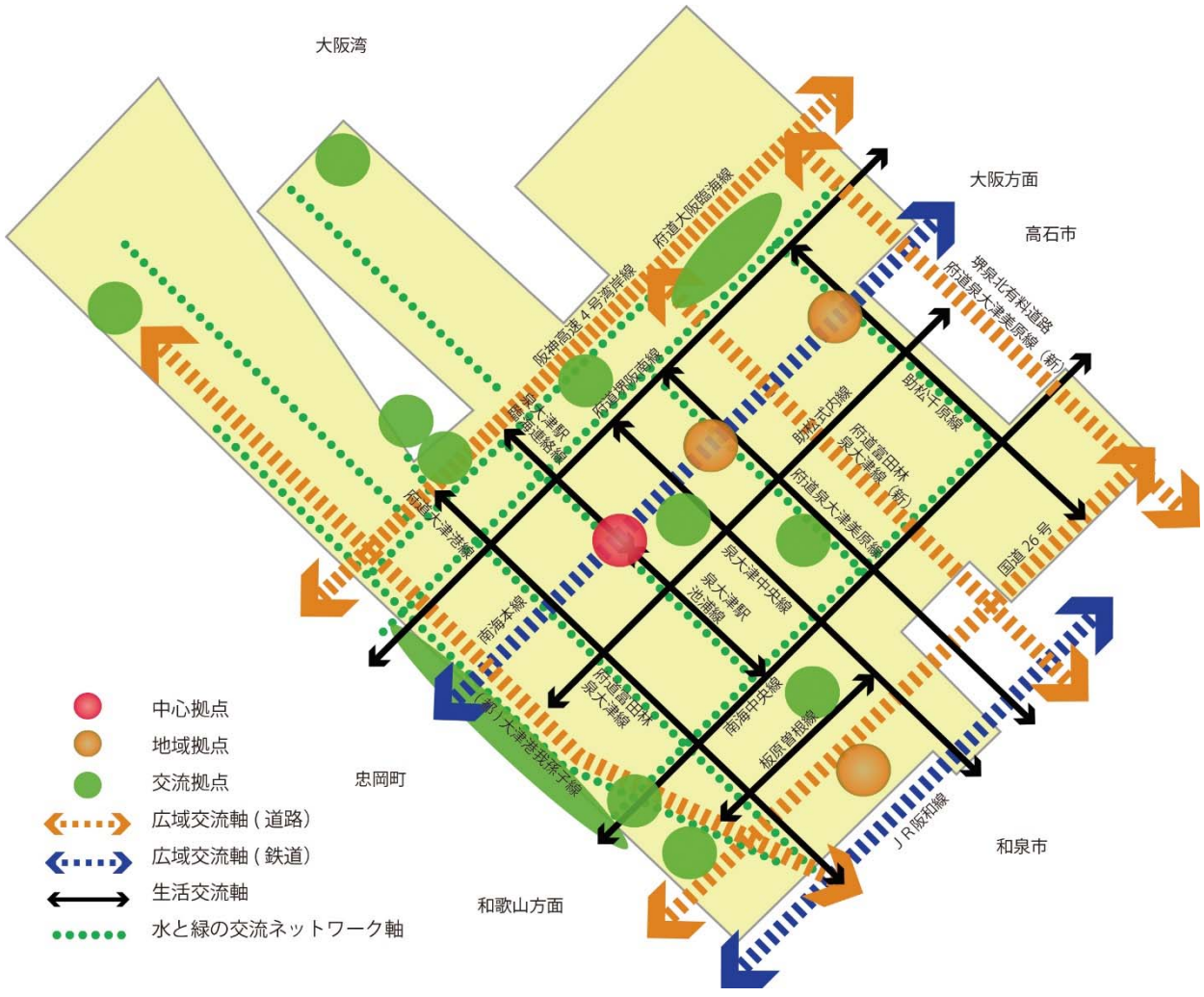
名称 (具体的な場所)	内容	形成の方針
◇中心拠点 (泉大津駅周辺)	本市の玄関口として、高次の商業・業務やサービス機能の充実を図る地区	・公共機能や商業機能など都市機能の集積を促進し、本市の中心として魅力ある都市空間の形成を図ります。
◇地域拠点 (北助松駅周辺、松ノ浜駅周辺、和泉府中駅周辺)	鉄道駅周辺の日常生活に必要な都市機能の集積を図る地区	・通勤・通学を含む公共交通や日常生活の利便性の向上により、活力ある地区の形成を図ります。
◇交流拠点 (助松公園、穴師公園、古池公園、東港公園、東雲公園、小松公園(シーパスパーク)、三十合池公園、板原公園、大津川緑地、泉大津フェニックス、泉大津旧港地区、助松埠頭先端緑地)	公園・緑地・水辺など憩いの場として人々が集う地区	・レクリエーション交流機能の活用・集積を行い、賑わいのある空間の形成を図ります。

【都市軸】

都市軸とは、周辺の都市や市内の各拠点を結びとともに、産業や交流を支える道路・鉄道網のことをいい、目的に応じて以下の3つを定めます。

名称 (具体的な場所)	内容	形成の方針
◇広域交流軸 (国道26号、阪神高速4号湾岸線、府道大阪臨海線、堺泉北有料道路、府道泉大津美原線(新)、府道富田林泉大津線(新)、(都)大津港我孫子線、南海本線、JR阪和線)	広域的な交通ネットワークを構成する主要な幹線道路および鉄道	・他市町と連携し、交流による活性化を促す交通機能の充実を図ります。
◇生活交流軸 (府道堺阪南線、南海中央線、助松式内線、板原曾根線、助松千原線、府道泉大津美原線、泉大津中央線、泉大津駅池浦線、府道富田林泉大津線、府道大津港線、泉大津駅臨海連絡線)	広域交流軸を補完し市内の東西、南北方向での連携を図り、交流の中心となる生活幹線道路	・歩行者・自転車・自動車が共存できる安全・安心な道路空間の形成を図ります。
◇水と緑の交流ネットワーク軸 (大津川、府道堺阪南線、府道富田林泉大津線、府道大阪臨海線、(都)大津港我孫子線、泉大津駅池浦線、泉大津駅臨海連絡線、南海中央線、助松千原線、府道泉大津美原線、港湾地区内道路、汐見緑道、小松緑道)	緑や親水空間と連携する道路や河川	・緑豊かでうるおいある景観形成を図ります。

将来都市構造イメージ

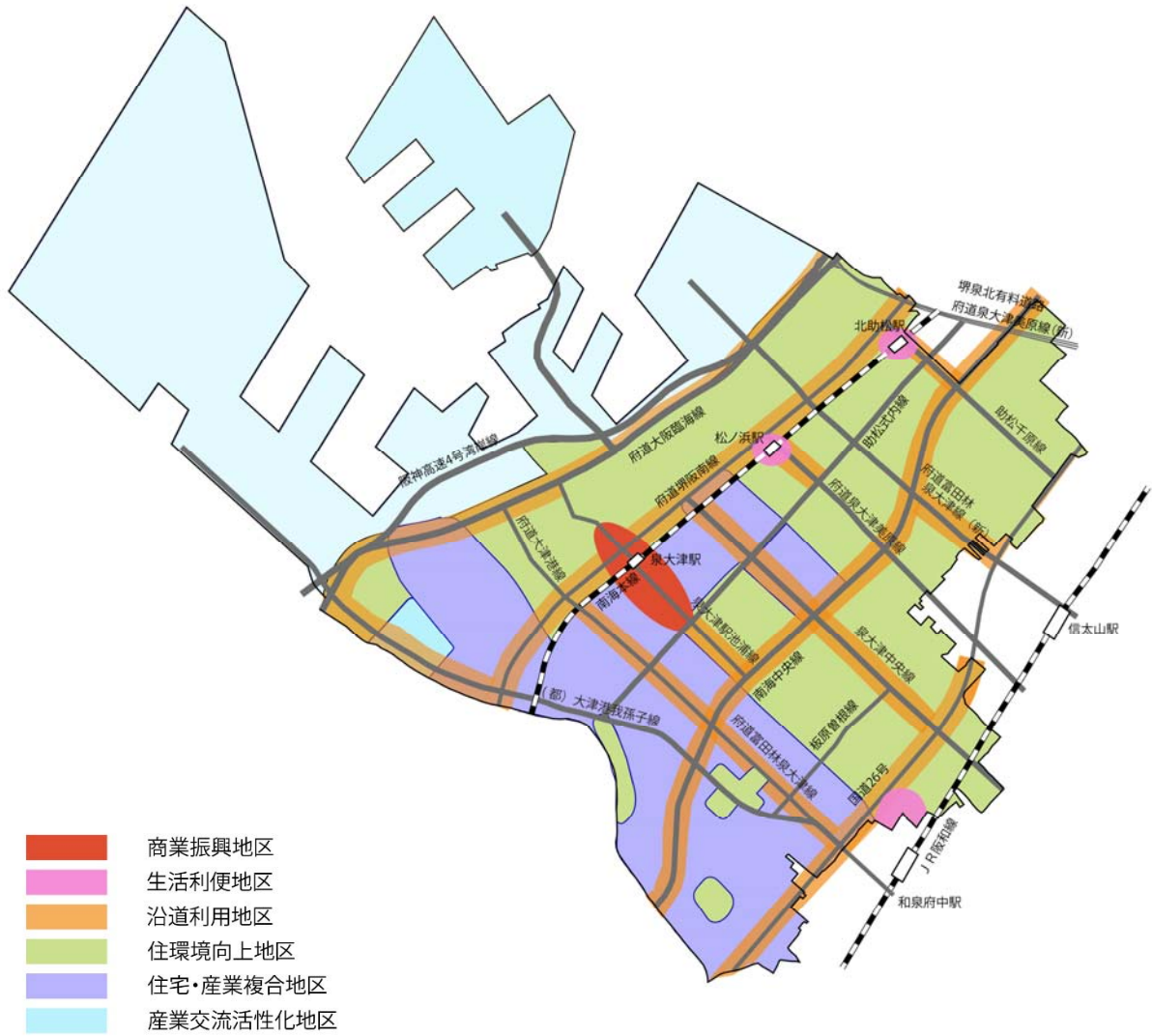


(2) 将来土地利用

本市がめざす将来像を実現するため、市域を以下の地区に分類し、将来土地利用を設定します。

名称 (具体的な場所)	内容	形成の方針
◇商業振興地区 (泉大津駅周辺)	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	<ul style="list-style-type: none"> 魅力ある都市機能の集積や充実を図ります。 中・高密度な土地利用を図ります。
◇生活利便地区 (北助松駅、松ノ浜駅、和泉府中駅の各駅周辺)	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	<ul style="list-style-type: none"> 身近な商業やサービス機能の立地誘導を行い、日常生活の利便性の向上を図ります。
◇沿道利用地区 (国道26号、府道堺阪南線、泉大津中央線、南海中央線、府道富田林泉大津線、府道富田林泉大津線(新)の一部、泉大津駅池浦線、助松千原線の一部、府道泉大津美原線の一部、府道大阪臨海線の一部、大津港我孫子線の一部の各沿道)	交通の利便性を活かした沿道関連サービス施設などの集積を図る地区	<ul style="list-style-type: none"> 周辺の住環境との調和を図り、商業や工業、沿道サービス機能の立地を誘導します。 日常生活の利便性に富んだ地区として整備を図ります。
◇住環境向上地区	良好な住宅地として住環境の保全・形成を図る地区	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地の環境保全や良好な居住環境の形成を図ります。
◇住宅・産業複合地区	住宅と産業の共存を図る地区	<ul style="list-style-type: none"> 住宅と産業が共存できる適正な土地利用を図ります。
◇産業交流活性化地区 (臨海部を主とする地区)	臨海部に造成された埋立地で、新たな産業と交流を図る地区	<ul style="list-style-type: none"> 市全体の産業活性化を牽引するような地区として環境の整備を図ります。 地域資源を有効活用し、交流機能の向上を図ります。

将来土地利用方針



3. 都市づくりの方針

本節では、将来の都市づくりの方針と取り組み、また、それぞれにおける実現のための方向性を示します。

(1) 都市構造に関する方針と取り組み

「コンパクトで便利」という特徴を活かし、暮らしやすく働きやすいまちとなる都市構造の形成を図ります。

特に、人口減少や少子高齢化などを踏まえ、生活に必要な公共施設や生活利便施設などの諸機能を駅前や幹線道路沿道などに誘導していきます。

また、広域的な面では、臨海部と内陸部とのつながりの強化や、市内の交通環境の改善を図るとともに、市内にある自然資源や緑地などを活用し、自然のネットワークの形成を推進します。

① 中心拠点などを中心とした都市構造を形成します

○ 中心拠点における都市機能の集積

中心拠点への商業機能や公共機能など都市機能の集積を促進し、本市の中心として魅力ある都市空間の形成を図ります。

○ 地域拠点の整備・充実

公共交通の利便性を高めるとともに、駅利用者の安全性や利便性を確保するため、駅周辺の整備、充実を図ります。

○ 幹線道路沿道の充実

幹線道路沿道では、周辺環境との調和に配慮しながら、商業や工業施設の誘導を図ります。

○ 中心拠点などへの道路の整備

市内各地から駅などの拠点に向かう道路については、歩行者と自転車の安全な通行の確保やウォーカブルな視点を持った取り組みを推進します。

○ 住環境の向上

住宅地においては、良好な住環境の向上や防災性の向上に努めるとともに、安全で快適な住環境の向上を図ります。

② 臨海部と内陸部とのつながりを強化します

○ 臨海部での機能導入の検討

臨海部において、良好な産業地区の形成に努めるとともに、市民（来訪者）に親しまれる憩いの場の創出を図ります。

○ 臨海部とのアクセス強化

臨海部へのアクセス強化のため、交通体系のあり方を検討します。

③ 緑地・水系を活かした水と緑の交流ネットワーク軸を形成します

○ 水と緑の交流ネットワーク軸の形成

「緑の基本計画」に沿って、市内にある自然資源や公園などを活用し、水と緑の交流ネットワーク化を図ります。

(2) 土地利用に関する方針と取り組み

本市の土地利用の現状は、住宅系と工業系が混在したモザイク状の土地利用になっている地域があります。このため、本市の将来像を見据えながら、適切な土地利用を誘導していくために、拠点、都市軸の設定とあわせて、住宅、商業、工業が適正に機能できるように、総合的かつ計画的に土地利用の促進を図ります。

特に、良好な居住環境を保全・創出するとともに、商業やにぎわいの誘導、住工共存のあり方なども視野に入れ、適正な土地利用の姿を実現していきます。

① 土地利用の適正化に向けた取り組みを推進します

○ 用途地域などの土地利用の見直し

現状や将来の土地利用動向を検証するとともに、就業構造や生活の多様化など社会情勢の変化も考慮し、適切な土地利用の維持・向上に資する用途地域の見直しを適切な時期に検討します。

住居系用途地域については、当該周辺地域の状況などと調和できるような土地利用の誘導を行います。

工業系用途地域については、長期的な視点を持ち、秩序ある土地利用の誘導を行います。

○ 農地の保全

市内に残された農地については、都市空間における貴重なみどりやあき地として、適正な保全を促進します。

② 良好な住宅環境の整備を誘導します

○ 適正な住宅開発の誘導

適正な開発指導を行うため、適宜、開発指導要綱の見直しを行い、良好な住環境の形成、秩序ある都市機能の充実を図ります。

○ 住宅密集地の防災性の向上

住宅密集地においては、地域の特性に応じ、地区計画などの都市計画法上の手法を用いて、防災性の向上を図ります。

③ 活力ある産業拠点としての基盤整備を誘導します

○ 臨海部での産業基盤の整備

臨海部の産業振興の発展に向け、埋立事業などの産業基盤の整備を促進します。

フェニックス地区における土地利用や整備計画について、大阪府との協議により、良好な産業地区としての確立を図ります。

○ 内陸部での産業振興

内陸部の幹線道路沿道において、周辺環境に配慮した産業の誘導について検討します。

(3) 交通体系に関する方針と取り組み

本市の道路においては、歩行者・自転車・自動車などが行き交い、危険な状態が生じている箇所があります。このため、歩行者の安全を第一に考えた、幹線道路と生活道路の位置づけを明確にするとともに、駐輪対策などを行い、安全で快適な交通環境を実現していきます。また、東西方向の連携を強化するなど、市内交通の充実のため、公共交通のあり方について検討し、利便性の向上を図ります。

① 歩行者・自転車・自動車が共存できる安全な交通体系を構築します

○ 都市計画道路のあり方の検討

道路整備に関する方針に基づき、歩行者重視を念頭に都市計画道路の整備を進めます。また、交通体系や交通状況などにより、必要に応じて適切な見直しを行います。

○ 道路整備の推進

道路通行状況などを検証し、道路整備の計画の見直しを検討します。「泉大津市内における道路整備方針」に基づき、便利で快適な移動の実現に向け、道路整備を進めます。

○ 歩行者・自転車が安全に通行できる道路整備の推進

「泉大津市内における道路整備方針」に基づき、住宅地への通過交通を抑制するため、幹線道路と生活道路の位置づけを明確にし、歩行者・自転車が安全に通行できる道路の整備を図ります。

○ 自転車通行空間の整備の推進

「自転車ネットワーク整備計画」に基づき、自転車利用者の安全を確保するため、市内各地から駅などの拠点に向かう道路については、自転車が利用しやすいように自転車通行空間を整備します。

○ 誰もが安全で使いやすい道路整備の推進

生活道路において、道路のカラー舗装などの歩行空間の整備を進め、危険区間の解消、歩行者の安全を確保するとともに、誰もが使いやすい道路の整備を図ります。

② 潤いのある道路を実現します

○ 沿道の緑化・景観形成の推進

「緑の基本計画」に沿って、ゆとりある樹木の育成空間を確保した、沿道緑化の整備を図ります。

○ 「みどりの風促進区域」との連携

大阪府「みどりの風促進区域」に指定されている府道堺阪南線およびその沿道などについては、大阪府や市民や事業者と連携・協働し、緑化を図ります。

③ 拠点での良好な歩行者空間を確保します

○ 駐輪施設の整備の推進

駅などの拠点周辺の駐輪施設については、商業施設の設置者などに対し、駐輪場の確保を促進し、既存駐輪場の状況を踏まえ、適切な配置を図ります。

○ 放置自転車対策の推進

駅周辺での取り締まりや撤去、啓発などを行い、放置自転車のない良好な環境形成を図ります。

④ 公共交通利用の向上を図ります

○ 駅周辺整備や機能の向上

公共交通の利便性向上のため、駅などの拠点周辺の整備や機能の充実を図ります。

○ 公共交通体系の検討

路線バスや福祉バス（ふれあいバス）などについて、目的に合った公共交通体系や広域連携を踏まえた公共交通網の検討を行います。

⑤ 東西方向の交通体系を強化します

○ 交通動線の強化

南海本線連続立体交差事業の完成を契機とし、臨海部も含めた東西方向の交通動線の確保を進めます。

○ 臨海部での雇用促進のための連携強化

臨海部での雇用促進のため、公共交通の充実など臨海部と内陸部との連携強化を図ります。

○ 海上交通と陸上交通との連携強化

フェリー利用者が快適に乗り継ぎできるよう、交通動線の充実を進めます。

交通体系に関する取り組み



<凡例>

広域幹線道路	整備済み・現道あり		広域的な交通ネットワークを構成する道路（高規格幹線道路、一般国道、主要地方道）
	計画		
地域幹線道路	整備済み・現道あり		周辺市町との連携、臨海部と市街地部の連携を強化するなど、地域の骨格的な交通ネットワークを構成する道路
	計画		
自転車ネットワーク (自転車通行空間)	整備済み		安全で快適な自転車通行空間を整備する道路
	計画		
鉄道・駅			

※) 表記以外の道路を生活道路とする

(4) 都市環境・公園に関する方針と取り組み

本市の自然や歴史は、市民にとっての宝物であり、この貴重な資源を活かした環境に優しく、うろおいのあるまちの実現に向けた取り組みを行っていきます。

特に、市域全体において、身近にふれあえる水と緑のネットワーク化をめざすとともに、誰もが一緒に遊べる公園の適正な配置、個々の役割および特色を定め、公園整備や緑地保全・創出を推進していきます。さらに、歴史的な街並みなどを活かした個性ある街路空間や建物の整備を促進し、市民に愛される景観を誘導していきます。

① 良好な緑地の保全と創出を推進します

○ 水と緑の交流ネットワーク軸の形成

「緑の基本計画」に沿って、市内にある自然資源や公園などを結び、水と緑のネットワークについての実現方策を検討します。

○ 農地・生産緑地などの保全・活用の推進

農地は、貴重な環境資源となってきたため、今後、適切に保全を図るためのあり方について検討します。また、生産緑地地区については、生産緑地法に基づき、良好な都市環境の形成を行うために保全を促進します。

② 歴史的資源などを活かした良好な街並み景観を創出します

○ 歴史的な街並みを活かした都市づくりの推進

市内に古くから残る街並みや街路空間において、歴史的な風情を残した修景や良好な建築デザインの誘導について検討します。

○ 地域の特性を活かした街並みの誘導

地区計画や景観法などの都市計画手法や各種整備事業を活用し、地域にふさわしい街並みのあり方や、歴史的な資源を活かした都市づくり方策について検討します。

③ 公園の適切な管理・運営を行います

○ 公園の適正配置

「緑の基本計画」に基づき、公園の適正な配置や個々の役割および特色などを定めた「公園整備マスタープラン」に基づいた公園整備を行います。整備に際しては、障がいの有無にかかわらず、誰もが一緒に遊べるよう公園のインクルーシブ化に努めます。

なお、社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて都市計画公園の見直しを行います。

○ 公園の適正な管理・運営

市内にある公園施設については、利用者の安全を第一としながら、老朽度や用途、利便性などを勘案し、適正な維持管理を行うとともに、長寿命化を図ります。

なお、平成27年11月に策定した「泉大津市都市公園施設長寿命化計画」に基づき、施設の適正な維持管理を行います。

都市環境・公園に関する取り組み



<凡例>

水と緑の交流ネットワーク軸	●●●●
拠点空間（都市計画公園、緑地、港湾広場、拠点、神社等）	●

(5) その他の都市施設などに関する方針と取り組み

あらゆる人が生活しやすいユニバーサルデザインを適宜取り入れていきます。
公共施設に関する課題へ対処するため、適正な維持管理や複合化・多機能化により、公共施設の適正配置を推進します。
ライフラインに関しては、計画的で効率的な上・下水道の整備やその維持管理などにより、市民の快適で健康な暮らしの確保に努めます。
それらの維持管理については、人口の減少や少子高齢化の進行などの影響を考慮し、適切に対応していくこととします。

① 拠点周辺のユニバーサルデザインを推進します

○ ユニバーサルデザインの都市づくりの推進

「バリアフリー整備計画」に基づき、誰もが支障なく行き交いできる環境の実現に向けて、生活利便施設が集積する中心拠点や地域拠点を中心にユニバーサルデザインの都市づくりを推進します。

② 公共施設の適正配置を推進します

○ 施設の長寿命化、複合化・多機能化の推進

平成29年6月に策定した「泉大津市公共施設適正配置基本計画」に沿って施設の適正な維持管理による長寿命化や、施設の複合化・多機能化を図り、再配置を推進します。

③ 安全で効果的な上・下水道施設を形成します

○ 上水道の安定供給

安定した水の供給を図るため、水道管は、更新化計画に基づき老朽管の更新を行い、耐震化計画に基づき耐震幹線ループを構築します。また、その他施設についても、老朽化対策、長寿命化を踏まえた維持管理を行います。

渇水時・災害時に対応し、予防・応急対策および被災時の速やかな復旧・復興が行える体制づくりを整えます。

○ 下水道・生活排水処理施設の計画的な整備の推進

下水道普及率100%をめざし、計画的に整備を行います。

施設の老朽化対策、長寿命化を踏まえ、施設の更新などの維持管理を行います。

○ 大雨洪水被害の軽減

大雨・洪水時の浸水被害を軽減するため、雨水管渠の整備やポンプ場施設の更新などの維持管理を行います。

(6) 都市防災に関する方針と取り組み

安全で安心なまちの実現に向けて、市民や団体・事業者、行政がそれぞれの役割を認識し、災害の多様化、甚大化に対応した災害に強い都市づくりを進めていくため、減災の考えを徹底し、日頃から災害に備えた対策を推進します。

地域での人々相互のつながりを重視し、日常生活を送る地域ごとにまちの安全・安心が確保されるよう、防災上の活動を誘導・誘発し、地域の防災力が向上する取り組みを推進します。

① 災害に強い都市構造の形成をめざします

○ 防災都市づくりの推進

近い将来起こると想定されている南海トラフ地震への対応や、大規模火災、台風・集中豪雨などの災害を想定し、地域防災計画と連携した災害に強い市街地空間の形成を図ります。特に、沿岸部における津波や高潮などに対しては、防災関連施設の適切な配置と維持管理に努めるとともに、市民に向けた研修や広報など、情報提供体制を強化していきます。緊急交通路沿道の耐震性が確保されていない建築物については、耐震化を促進します。

○ 住宅密集地の防災性の向上

市内の住宅密集地における防災性を向上するため、狭小な道路の拡幅や避難路の確保および建築物の耐火・耐震性の確保などについて検討します。

○ 防災を意識した都市づくり

府道堺阪南線以西は、建築物の倒壊危険度が特に高く、津波による浸水被害も想定されているため、防災を意識した都市づくりについて検討します。

○ 公共施設の防災機能の向上

小中学校や公園など防災拠点・避難地としての機能を有する施設においては、防災機能の向上について検討します。

○ オープンスペース確保による防災力の向上

緊急時の避難地など防災上必要な役割を担う農地などを保全・活用し、オープンスペースの確保に努めます。

② 安全に避難できるまちを実現します

○ 緊急交通網の確立

災害が発生した場合に支援物資の供給や緊急車両の通行に支障が出ないように、緊急交通網や避難所の整備・充実を図ります。

○ 地域防災力の向上

ハザードマップの活用や防災訓練、自主防災組織の活動を支援し、地域防災力の向上を図ります。

○ 市民や団体・事業者、行政の連携強化

災害発生時に人的被害を軽減するため、普段から市民や団体・事業者、行政の連携強化を図り、自助・共助・公助の取り組みを推進します。

③ 安心して暮らせるまちを促進します

○ 火災危険の防除

防火・準防火地域の指定に基づき、建築物の不燃化を促進し、火災の防除を図ります。

○ 住環境悪化の防止

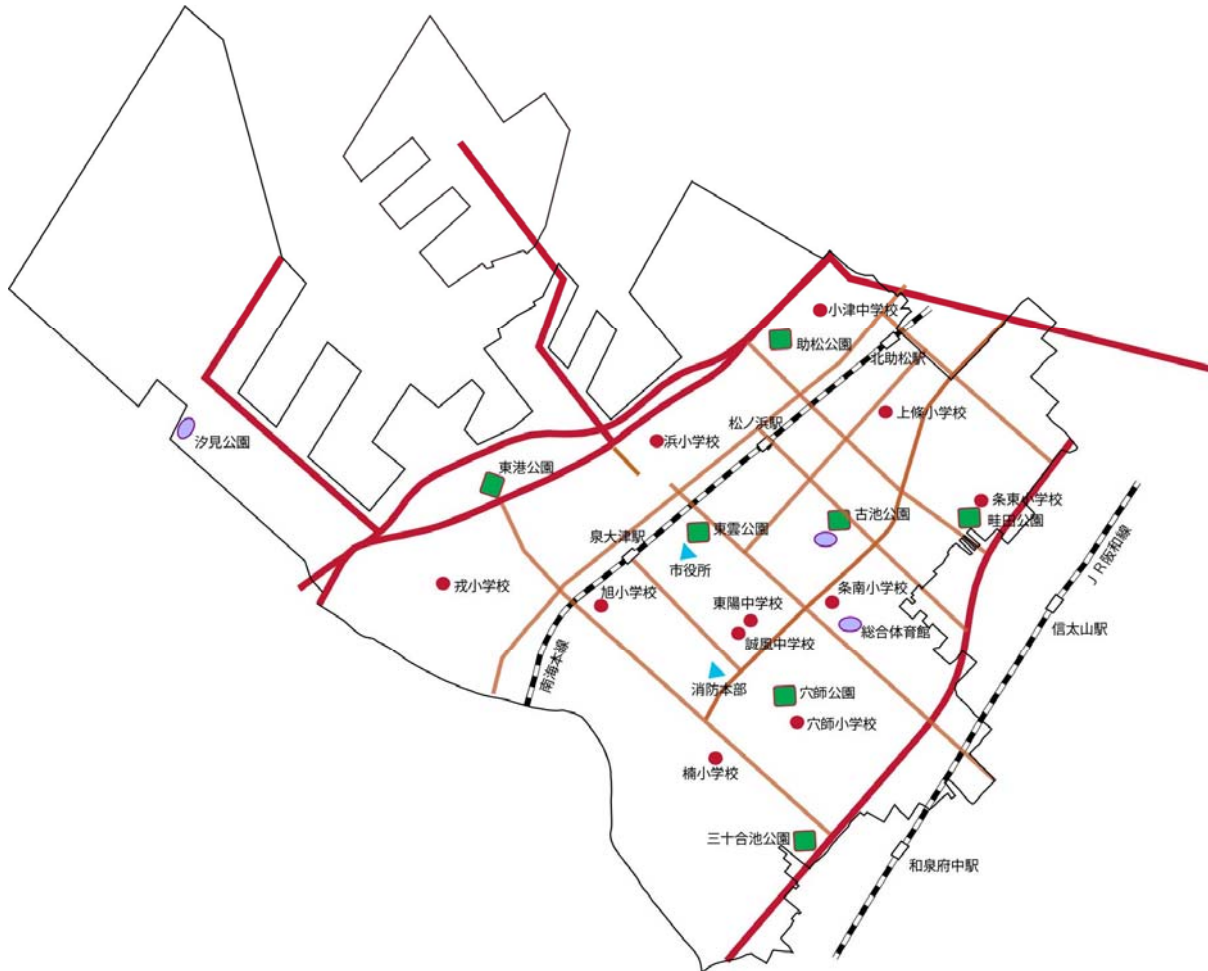
「泉大津市空家等対策計画」に基づき、空家等の対策を進めます。

④ 復興都市づくりを推進します







○ 事前復興への取り組み

被災後の迅速で円滑な都市の復旧と安全で快適な都市づくりの両立を図るため、「大阪府震災復興都市づくりガイドライン」を指針に、事前復興都市づくりについての取り組みを行います。

都市防災に関する取り組み



<凡例>

広域緊急交通路	
地域緊急交通路	
防災拠点	
一時避難所（地域防災拠点）	
一次避難所（地区防災拠点）	
輸送拠点	

第3章

ゾーン別構想

1. ゾーン別構想の位置づけ

(1) ゾーン別構想の位置づけ

第2章の全体構想では本市全体での都市づくりの方針を位置づけましたが、本章では、都市計画に関して特徴や課題が共通する地域ごとにゾーン分けを行い、ゾーン別での将来の都市づくりの方針を示すこととし、「都市づくりの基本目標」を踏まえた具体的な施策を示します。

(2) ゾーン区分の設定

本市は、土地利用や都市機能などの特徴を考慮すると、臨海部と内陸部に分かれます。

内陸部は、市域がコンパクトなことから、泉大津駅を中心とする一つのまちとして形成されており、地域が明確に分かれているわけではありません。しかし、土地利用状況やこれまでのまちの成り立ちから、一定のゾーンごとに共通する特色があります。

そこで、地域の特色に応じた施策を推進するため、ゾーン設定を行うこととします。ゾーンの区分については、「西部ゾーン」、「北部ゾーン」、「南部ゾーン」、「中心ゾーン」、「臨海ゾーン」の5つを設定することとします。

ゾーン区分



凡例

ゾーン	ゾーンの範囲
西部ゾーン	大阪臨海線と南海本線の間のゾーン
北部ゾーン	市域北部の住居系用途地域を主とするゾーン
南部ゾーン	市域南部の準工業地域を主とするゾーン
中心ゾーン	泉大津駅の周辺を主とするゾーン
臨海ゾーン	大阪臨海線より海側のゾーン

2. ゾーン別構想

全体構想に基づいたゾーン別構想とするため、「特徴と課題」については、第2章3. 都市づくりの方針の各分野ごとに、ゾーンの特徴と課題を抽出し、「実現への取り組み」については、第2章1. 都市づくりの目標に対応した、ゾーンごとの取り組みを示します。

(1) 西部ゾーン

① 特徴と課題

○都市構造

- ・南側で人口が増加している地区がありますが、全体的に人口は減少しています。

○土地利用

- ・ゾーン内のほとんどが住居系の用途地域であり、低層住宅が多く立地しています。
- ・旧街道があり、古くから沿道に市街地が発達したことから、道幅が狭く建物が密集している状況です。
- ・南側の工業系用途地域では、住居系の土地利用が進んでおり、土地利用と用途地域が乖離している地区があります。
- ・府道堺阪南線沿道では、生活利便施設や商業店舗が立地しています。

○交通体系

- ・広域幹線道路である府道大阪臨海線、地域幹線道路である府道堺阪南線の2路線の道路があり、南北方向の連携が図られています。
- ・ゾーン内の道路ネットワークの充実を図るために、東西方向の道路整備についての検討が必要です。
- ・ゾーン内のほとんどが、南海本線の各駅勢圏にあります。
- ・狭小な道路が多いため、歩行者、自転車が安全に通行できる道路が望まれています。

○都市環境・公園

- ・府道大阪臨海線沿いには、緑地帯が整備されており、交通騒音等の遮断やみどり空間が確保されています。
- ・都市計画公園やその他公園など、ゾーン内の公園のあり方についての検討が必要です。
- ・歴史的な由来のある街並みが残されており、景観の保全・維持が求められています。
- ・府道堺阪南線およびその沿道が大阪府「みどりの風促進区域」に指定されています。
- ・平成28年12月末で閉館された市民会館跡地および隣接する公共用地は、令和5年に小松公園（シーパスパーク）の開園を予定しています。

○その他都市施設

- ・南側は合流式下水道として整備が行われ、整備から40年が経過しています。

○都市防災

- ・古い木造住宅が密集している地区では、幅員が狭い道路が多く、火災による延焼の危険性が高くなっています。
- ・住宅が密集している地区では、地震発生時に倒壊危険度が高く、津波による浸水被害も想定されています。
- ・大津川沿いの地区では、河川の氾濫による浸水の恐れがある箇所があります。
- ・防災および防犯の観点から、あき家対策の検討が求められています。

② 都市づくりの方針

旧市街地における特有の街並み空間や景観を保全し、都市基盤や都市環境の充実を図り、安心して暮らせるゾーンの形成をめざします。

③ 実現への取り組み

都市づくりの基本目標

①次世代へ繋げる豊かで快適な住環境

- ・歩行者と自転車の安全な通行のため、狭小な道路が多いゾーンに適應した道路のあり方について検討します。
- ・府道堺阪南線、(都)泉大津駅前通り線および(都)大津港我孫子線において、自転車ネットワークの整備を推進します。
- ・大津神社や紀州街道、浜街道など、景観保全・維持のため歴史的な街並み景観の創出について検討します。
- ・街並みの魅力発信と保全のための浜街道まつりなどのイベントを支援します。
- ・府道堺阪南線において、みどりの確保のため「みどりの風促進区域」での取り組みを促進します。
- ・人口減少を踏まえたうえで、住環境の保全のために、あき家やあき地の利活用について検討します。

②暮らしの中に適切に在る都市施設

- ・泉大津駅西地区周辺の活性化のため、(都)泉大津駅前通り線の整備を推進します。
- ・公園の適正な配置に向けて、都市計画公園やゾーン内のそれぞれの公園のあり方について検討します。
- ・助松公園や大津川緑地の交流拠点としてのあり方について検討します。
- ・安定した下水処理のために、老朽化した下水道の改善を行います。

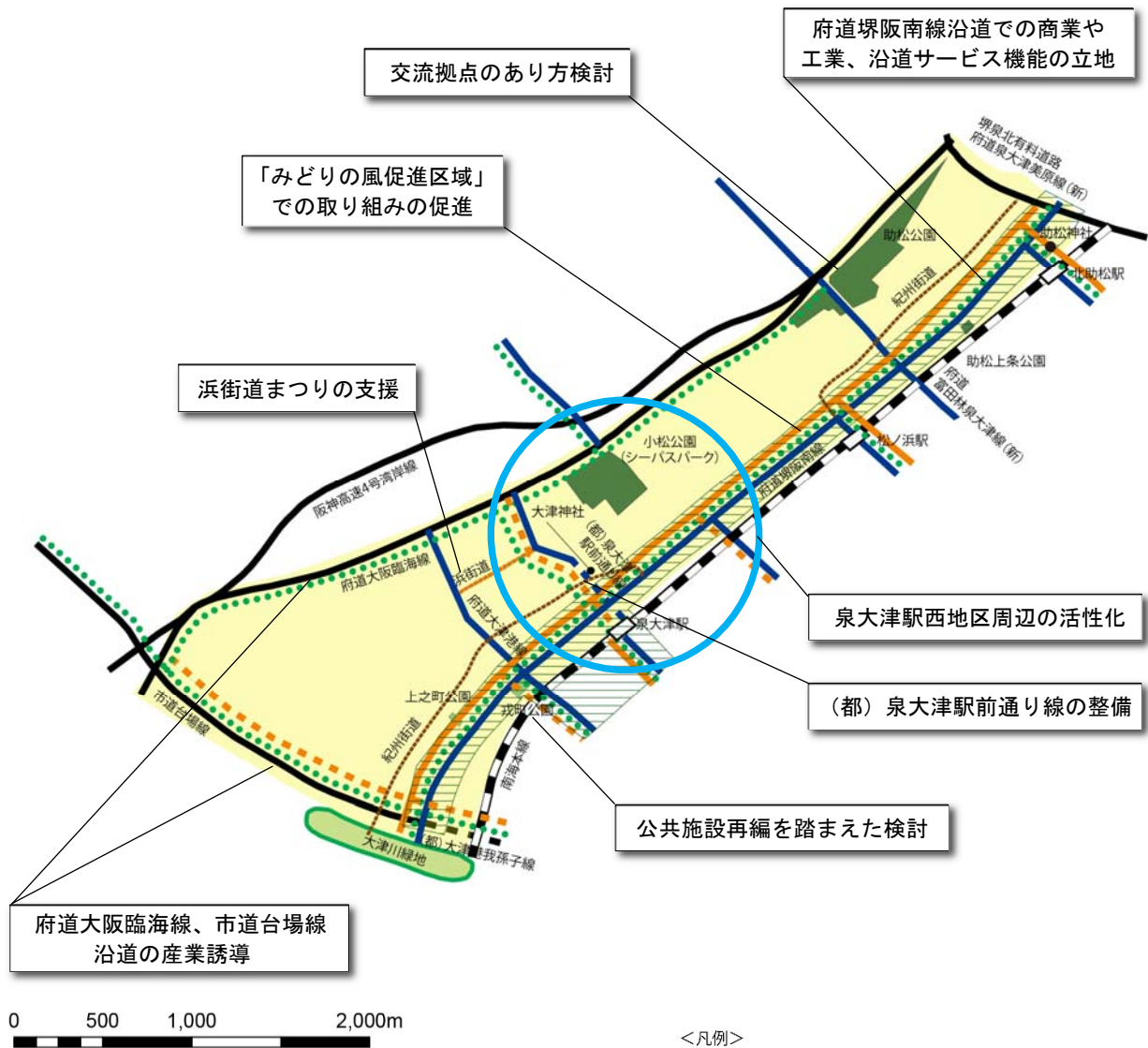
③持続可能で最適な産業の維持と発展

- ・将来土地利用を踏まえ、用途地域の見直しについて検討します。
- ・府道大阪臨海線および市道台場線沿道への産業の誘導について検討します。
- ・府道堺阪南線沿道では、商業や工業、沿道サービス機能の立地を誘導します。

④あらゆる所で安全・安心に適う都市づくり

- ・住宅密集地の防災性向上のために、建築物の不燃化や、避難路、オープンスペースの確保に努めます。
- ・避難場所としての公園の防災機能の向上を検討します。
- ・津波発生時に迅速に避難ができるよう避難路への安全な誘導などについて検討します。
- ・河川の氾濫による被害を最小限にするため、河川の適正管理や避難路などについて検討します。
- ・災害が発生した場合には、迅速で円滑な都市の復興を図るための復興都市づくりの取り組みを行います。

西部ゾーン方針



<凡例>

広域幹線道路	整備済み・現道あり	——
	計画	----
地域幹線道路	整備済み・現道あり	——
	計画	----
自転車ネットワーク (自転車通行空間)	整備済み	——
	計画	----
水と緑の交流ネットワーク軸		●●●●
みどりの風促進区域		▨
鉄道・駅		—□—

(2) 北部ゾーン

① 特徴と課題

○都市構造

- ・南側で人口は増加し、北側では減少しています。

○土地利用

- ・北助松駅、松ノ浜駅、和泉府中駅の周辺を地域の拠点として、住宅地が広がっています。
- ・北助松駅、松ノ浜駅、和泉府中駅の周辺においては、地域拠点として、にぎわいある空間形成、生活利便施設などの誘導が必要です。
- ・ゾーン内のほとんどが住居系の用途地域であり、良好な居住環境が保たれています。
- ・幹線道路沿道では商業や工業、沿道サービス機能のさらなる誘導が必要です。

○交通体系

- ・西側に南海本線、東側に国道 26 号と JR 阪和線があり、道路および鉄道共に広域的な連携については充実しています。
- ・良好な住環境を維持するために、歩行者・自転車・自動車が安全に通行できる道路整備が必要です。
- ・北助松駅周辺は、通学者が多く、時間帯によっては、歩行者・自転車・自動車で混雑しています。

○都市環境・公園

- ・ゾーン内には比較的農地が残されています。
- ・豊中公園や穴師公園周辺は、地域の貴重なみどりの空間となっています。
- ・ゾーン内には、住宅開発に伴う小規模な公園が多数点在しています。
- ・歴史的な由来のある街並みが残されており、景観の保全・維持が必要です。

○その他都市施設

- ・南海本線高架下には有効利用できる空間があります。

○都市防災

- ・地震の揺れによる倒壊危険度の高い箇所があります。

② 都市づくりの方針

ゾーンのほとんどが住居系用途地域である現状に沿った土地利用を誘導し、利便性の向上や安心して暮らせる環境をつくり、良好な住環境が充実したゾーンの形成をめざします。

③ 実現への取り組み

都市づくりの基本目標

①次世代へ
繋げる豊かで
快適な住環境

- 南北方向の助松式内線、南海中央線、東西方向の助松千原線、府道泉大津美原線、泉大津中央線において、自転車ネットワークの整備を推進します。
- 泉穴師神社や曾根神社および池上曾根遺跡など、景観保全・維持のため歴史的な街並み景観の創出について検討します。
- 住環境の保全のために、人口減少を踏まえ、あき家やあき地の活用について検討します。

②暮らしの中
に適切に在る
都市施設

- 北助松駅、松ノ浜駅および和泉府中駅周辺は地域拠点として、それぞれの特色に応じた空間の整備について検討します。
- にぎわいのある空間づくりのため、(都)松之浜駅前通り線の整備を図ります。
- 北助松駅周辺の混雑解消およびにぎわい創出のため、周辺地区の交通対策について検討します。
- 都市機能向上のため、南海電鉄と連携し、南海本線高架下空間の有効活用について推進します。
- 泉大津駅周辺から松ノ浜駅周辺の区間におけるにぎわい創出について検討します。
- 穴師公園、古池公園の交流拠点としてのあり方について検討します。
- ゾーン内のそれぞれの公園のあり方について検討します。

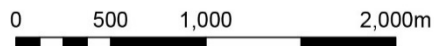
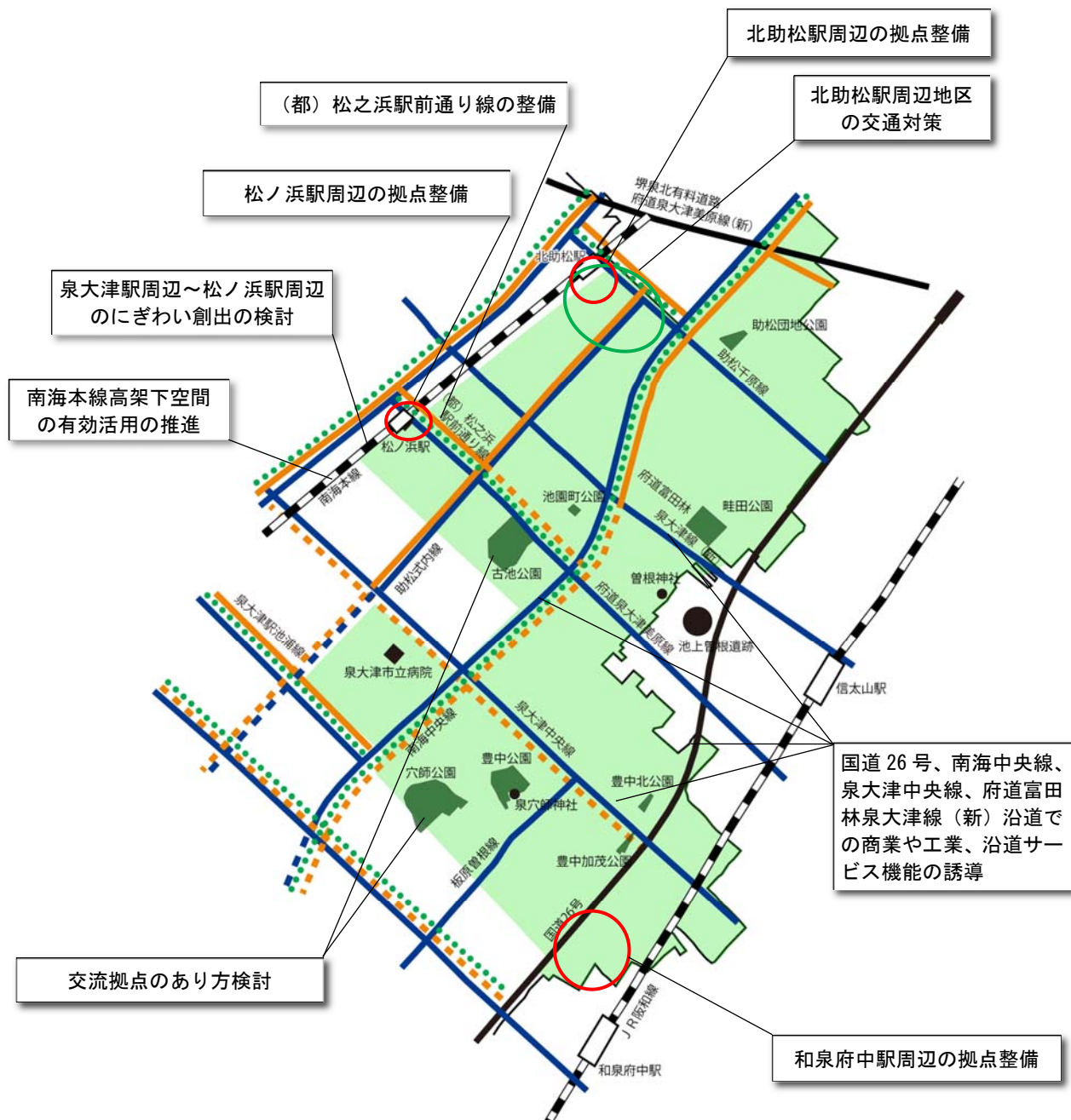
③持続可能で
最適な産業の
維持と発展

- 国道 26 号、南海中央線、泉大津中央線、府道富田林泉大津線（新）沿道では、商業や工業、沿道サービス機能を誘導します。

④あらゆる所
で安全・安心
に適う
都市づくり

- 都市の安全性向上のため、緊急交通網の整備や、避難路およびオープンスペースの確保に努めます。

北部ゾーン方針



<凡例>

広域幹線道路	整備済み・現道あり	——
	計画	- - - -
地域幹線道路	整備済み・現道あり	——
	計画	- - - -
自転車ネットワーク (自転車通行空間)	整備済み	——
	計画	□□□□
水と緑の交流ネットワーク軸		●●●●
みどりの風促進区域		▨▨▨▨
鉄道・駅		—□—

(3) 南部ゾーン

① 特徴と課題

○都市構造

- ・全体的に人口は増加しています。

○土地利用

- ・ゾーン内のほとんどが工業系の用途地域ですが、住居系土地利用の進展により、土地利用と用途地域が乖離している地区があります。
- ・幹線道路沿線では商業や工業、沿道サービス機能のさらなる誘導が必要です。

○交通体系

- ・西側に南海本線、東側に国道 26 号と JR 阪和線があり、道路および鉄道共に広域的な連携については充実しています。
- ・都市計画道路の一部が未整備です。
- ・住宅と工場が混在しており、生活道路に産業交通が流入していることから、歩行者・自転車・自動車が安全に通行できる道路整備が必要です。

○都市環境・公園

- ・東雲公園、大津川緑地は、地域の貴重なみどりの空間となっています。
- ・ゾーン内には、住宅開発に伴う小規模な公園が多数点在しています。
- ・泉大津駅池浦線、府道富田林泉大津線の沿道が大阪府「みどりの風促進区域」に指定されています。

○その他都市施設

- ・南海本線高架下には、有効利用できる空間があります。

○都市防災

- ・古い木造住宅が密集している地域では、幅員が狭い道路が多く、火災による延焼の危険性が高くなっています。
- ・大津川沿いの地区では、河川の氾濫による浸水の恐れがあります。

② 都市づくりの方針

これまで本市の経済基盤を支えてきた地場産業の継続を図りつつ、操業環境と住環境の良好な関係を保つことができる、住工共存ゾーンの形成をめざします。

③ 実現への取り組み

都市づくりの基本目標

①次世代へ 繋げる豊かで 快適な住環境

- ・住工が共存できる良好な環境を形成するため、用途地域の見直しなど土地利用のあり方について検討します。
- ・歩行者・自転車・自動車が共存できる道路のあり方について検討します。
- ・南海中央線、助松式内線、泉大津中央線、府道富田林泉大津線および（都）大津港我孫子線において、自転車ネットワークの整備を推進します。
- ・府道富田林泉大津線、泉大津駅池浦線の沿道において、みどりの確保のため「みどりの風促進区域」での取り組みの促進を図ります。

②暮らしの中 に適切に在る 都市施設

- ・ゾーン内の道路ネットワークの充実のため、（都）大津港我孫子線、助松式内線、南海中央線の整備について検討します。
- ・都市機能向上のため、南海電鉄と連携し、南海本線高架下空間の有効活用について推進します。
- ・東雲公園や大津川緑地の交流拠点としてのあり方について検討します。
- ・ゾーン内のそれぞれの公園のあり方について検討します。

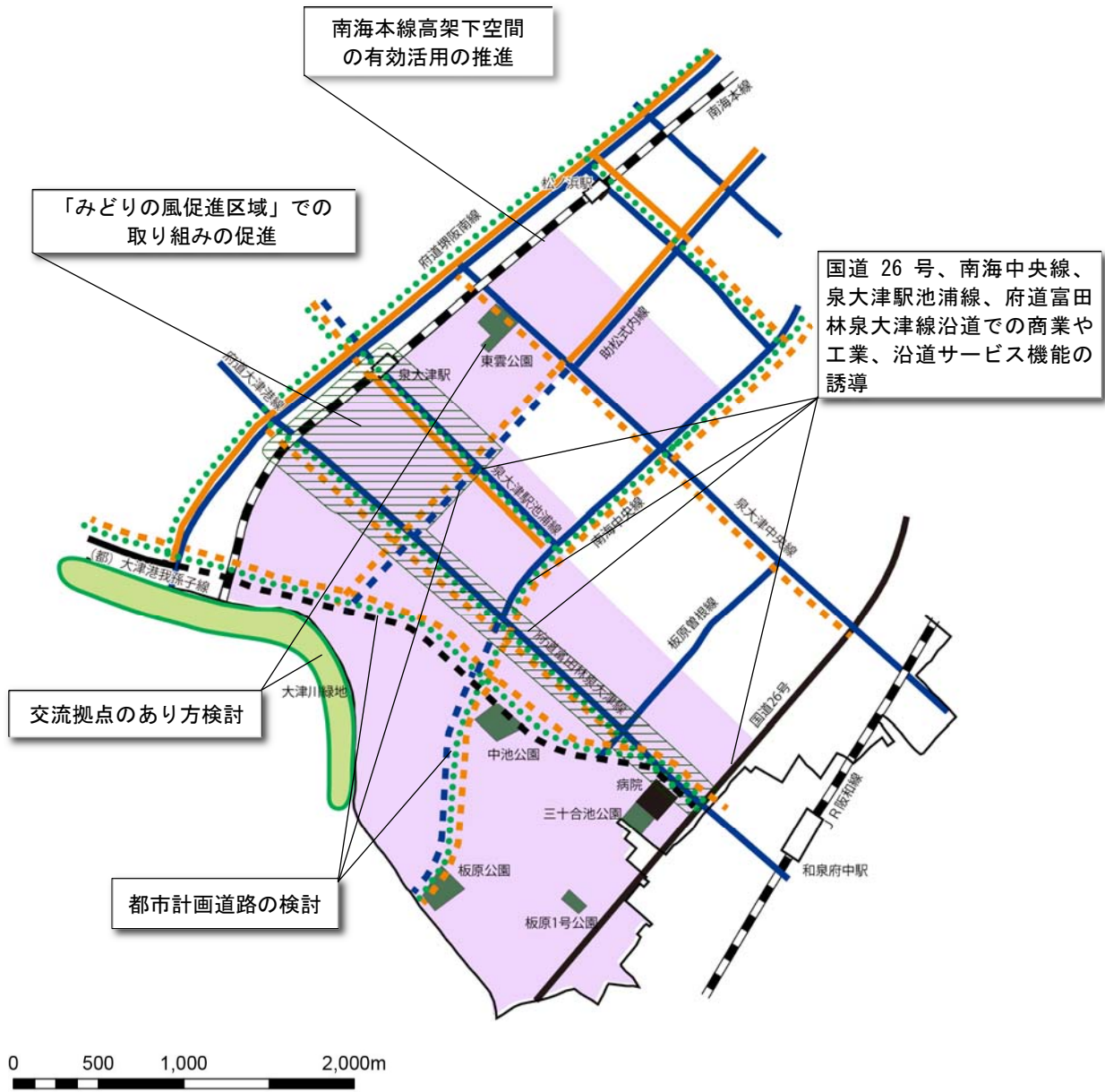
③持続可能で 最適な産業の 維持と発展

- ・住工の共存を図るため、適切な土地利用のあり方について検討します。
- ・国道 26 号、南海中央線、泉大津駅池浦線、府道富田林泉大津線の沿道では、商業や工業、沿道サービス機能を誘導します。

④あらゆる所 で安全・安心 に適う 都市づくり

- ・住宅密集地の防災性を向上するため、建築物の不燃化や、避難路、オープンスペースの確保を図ります。
- ・河川の氾濫による被害を最小限にするため、河川の適正管理や避難路などについて検討します。

南部ゾーン方針



<凡例>

広域幹線道路	整備済み・現道あり	——
	計画	- - - -
地域幹線道路	整備済み・現道あり	——
	計画
自転車ネットワーク (自転車通行空間)	整備済み	——
	計画
水と緑の交流ネットワーク軸		●●●●
みどりの風促進区域		▨
鉄道・駅		—□—

(4) 中心ゾーン

① 特徴と課題

○土地利用

- ・ 泉大津駅東側周辺は、商業施設や宿泊施設、業務施設、医療施設などが集積し生活利便性の高い地域です。
- ・ 泉大津駅西側周辺は、商店街が衰退しています。

○交通体系

- ・ 泉大津駅西側の交通環境の改善や、泉大津駅と臨海部との連携強化が必要です。
- ・ 中心拠点として交通結節機能の強化が必要です。

○都市環境・公園

- ・ 泉大津駅池浦線およびその沿道が大阪府「みどりの風促進区域」に指定されています。

○その他都市施設

- ・ 誰もが安心して集えるようにユニバーサルデザインへの取り組みが必要です。

○都市防災

- ・ 多くの人々が集う場所であることから、大規模災害時での迅速な避難など都市防災機能の向上が必要です。

② 都市づくりの方針

本市の中心にふさわしい、商業・業務やサービス機能が充実し、にぎわいがある中心ゾーンの形成をめざします。

③ 実現への取り組み

都市づくりの基本目標

①次世代へ
繋げる豊かで
快適な住環境

- ・ 中心拠点にふさわしい良好な景観の形成を図ります。
- ・ 泉大津駅池浦線の沿道において、みどりの確保のための「みどりの風促進区域」での取り組みの促進を図ります。

②暮らしの中
に適切に在る
都市施設

- ・ 中心ゾーンの活性化のため、都市機能の集積等を促進します。
- ・ 泉大津駅西地区の活性化のために（都）泉大津駅前通り線の整備を推進します。
- ・ 誰もが集える交流・にぎわい空間の創出のため、泉大津駅東地区での既存施設を活用したにぎわいづくりの形成について検討します。
- ・ 臨海部との連携・ハブ機能の強化をめざした交通結節機能の強化を図ります。

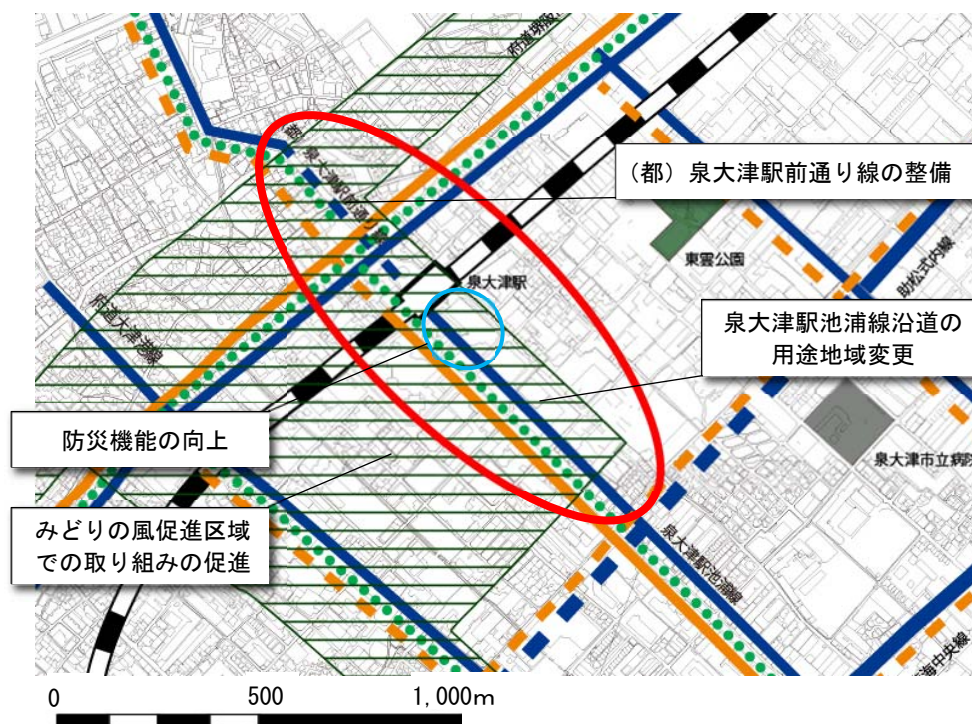
③持続可能で
最適な産業の
維持と発展

- ・ 更なる都市機能の集積に向けた適正な土地利用の誘導を図ります。

④あらゆる所
で安全・安心
に適う
都市づくり

- ・ 災害時の一時避難地や避難路の確保など防災機能の向上について検討します。
- ・ 誰もが安全・安心に集えるように、ユニバーサルデザインの取り組みを推進します。

中心ゾーン方針



<凡例>

広域幹線道路	整備済み・現道あり	———
	計画	- - - - -
地域幹線道路	整備済み・現道あり	———
	計画
自転車ネットワーク (自転車通行空間)	整備済み	———
	計画
水と緑の交流ネットワーク軸		●●●●●
みどりの風促進区域		▨▨▨▨▨
鉄道・駅		□□□

(5) 臨海ゾーン

① 特徴と課題

○土地利用

- ・ゾーン内の全域が工業系の用途地域であり、今後さらに埋め立てが計画されています。
- ・旧港再開発地区においては、良好な住環境が整備されています。
- ・埋立地など未利用の土地の活用が課題です。

○交通体系

- ・阪神高速4号湾岸線のインターチェンジが整備されており、広域的な自動車交通が便利な地域となっています。
- ・海上交通として泉大津港フェリーターミナルや、物流の海上輸送の拠点が整備されています。
- ・臨海ゾーンと内陸との連携強化のため、通勤など様々な用途に対する交通アクセスなどの検討が必要です。

○都市環境・公園

- ・臨海部の特性を活かした公園や緑地が整備されています。

○その他都市施設

- ・臨海部には、集客・交流施設として、泉大津フェニックスや、泉大津マリーナが立地しています。

○都市防災

- ・臨海ゾーンは、地震発生時に津波による浸水被害が想定されています。

② 都市づくりの方針

経済や就業の場としてさらなる発展を図る産業ゾーンと、内陸部との連携を強化し市民が身近に感じる憩いのゾーンの形成をめざします。

③ 実現への取り組み

都市づくりの基本目標

①次世代へ
繋げる豊かで
快適な住環境

- おづの小径など、旧港再開発地区の住民が中心部に快適にアクセスできる空間づくりなどを推進します。

②暮らしの中
に適切に在る
都市施設

- 小松緑道や汐見緑道などを活かし、水と緑の交流ネットワーク軸を充実させ、憩いの場の形成を図ります。
- 憩いの場としての充実を図るために、内陸部の連携強化について検討します。
- 泉大津港フェリー利用者の内陸部施設の利用促進について検討します。
- 産業の発展のため、通勤の利便性向上を図る交通体系について検討します。
- 物流の拠点としての充実を図るための基盤整備について検討します。

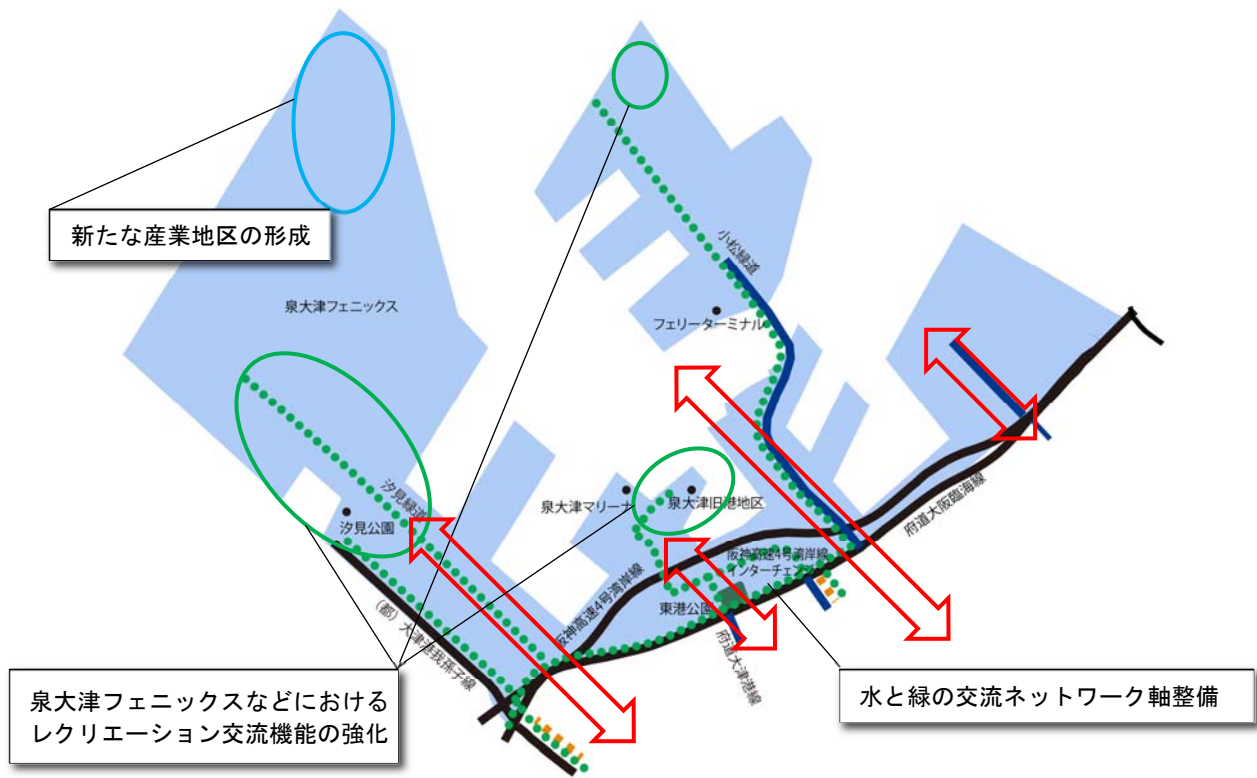
③持続可能で
最適な産業の
維持と発展

- 埋立地造成などに伴う新たな産業の立地を誘導するため、適切な基盤整備を行います。
- 泉大津フェニックスにおける新たな産業地区の形成について、大阪府と連携して推進します。
- 泉大津フェニックスや泉大津マリーナなどを含む泉大津旧港地区におけるレクリエーション交流機能の強化について、大阪府と連携して検討します。

④あらゆる所
で安全・安心
に適う
都市づくり

- 津波発生時に迅速に避難ができるよう避難路への安全な誘導などについて検討します。

臨海ゾーン方針



<凡例>

広域幹線道路	整備済み・現道あり	——
	計画	- - - -
地域幹線道路	整備済み・現道あり	——
	計画	- - - -
自転車ネットワーク (自転車通行空間)	整備済み	——
	計画	- - - -
水と緑の交流ネットワーク軸		●●●●
みどりの風促進区域		▨▨▨▨
鉄道・駅		—□—

第4章

実現に向けた具体的な取り組み

1. 重点的に取り組む施策

全体構想、ゾーン別構想において掲げた都市づくりの方針や実現への取り組みについて、重要度や緊急性などを勘案し、今後おおむね10年で重点的に整備を進める都市施設や都市計画の施策について、以下のとおり示します。

(1) 憩いの拠点づくり

多くの人が集い、憩える拠点の整備として、臨海部の有効活用について検討します。また、公園については、利用者ニーズに応じた魅力的な特色のある公園づくりや、公園機能の活用などについて検討し、地域の交流を図る拠点としての整備を行います。

- ・公園整備マスタープランに基づく公園整備
- ・臨海部における憩いの場の整備

(2) 歩行者・自転車に安全な道路整備

自転車ネットワークを構成する路線を対象に自転車通行空間の整備を行い、自転車と歩行者や自動車を分離することで、安全な交通環境を整えます。また、泉大津駅西地区周辺においては、歩行者優先の道路の整備を行います。

- ・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

(3) 中心拠点のにぎわいづくり

中心拠点である泉大津駅周辺は、都市機能の集積や歩行者空間の整備を行い、市の玄関口としての魅力向上やにぎわいづくりの整備を行います。

- ・用途地域の検討
- ・(都) 泉大津駅前通り線の整備

(4) 地域拠点のにぎわいづくり

北助松駅周辺は、混雑解消を図るとともに、にぎわい創出に向けた、周辺地区の交通体系について検討します。また、松ノ浜駅周辺は、利便性の向上やにぎわいづくりの整備を行います。

- ・用途地域の検討
- ・北助松駅周辺の交通対策の検討
- ・(都) 松ノ浜駅前通り線の整備

(5) 適切な都市計画変更の実施

本市の将来像を見据え、土地利用動向を踏まえた用途地域の変更や、交通状況を踏まえた都市計画道路の見直し、ならびに「緑の基本計画」に基づいた都市計画公園の見直しを行います。

- ・用途地域の変更
- ・都市計画道路の変更
- ・都市計画公園の変更

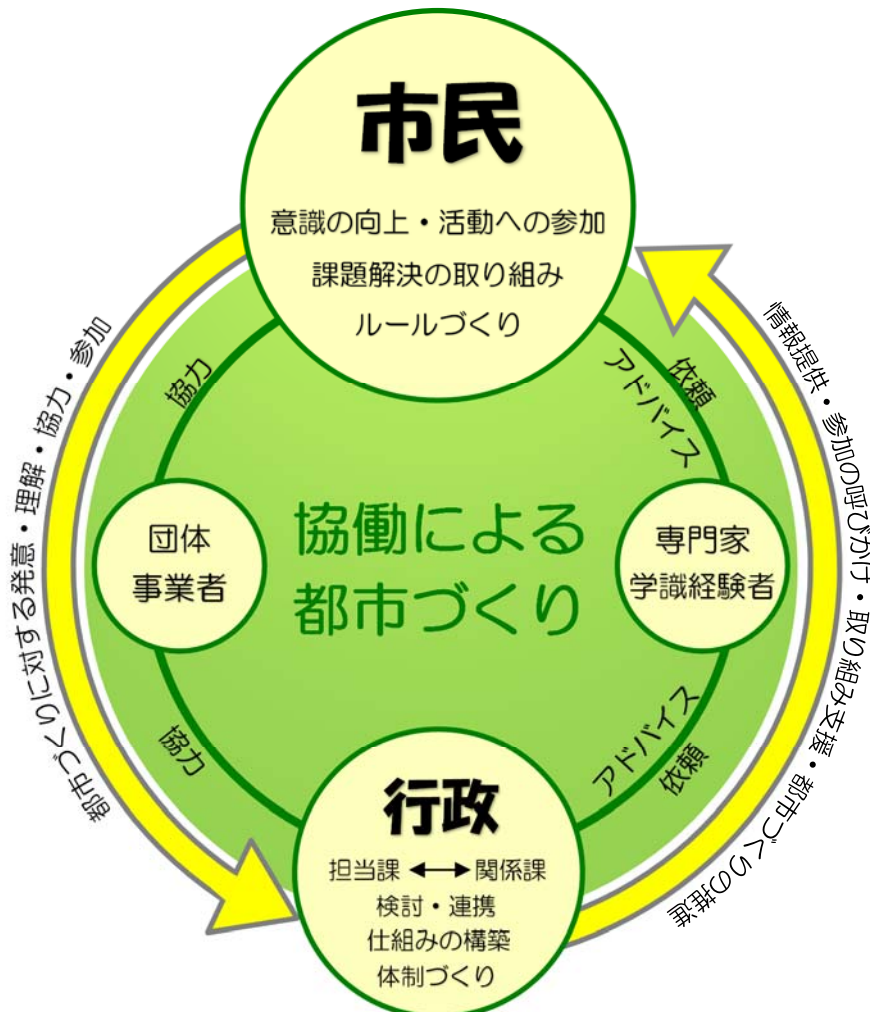
2. 協働による都市づくり

(1) 市民や団体・事業者、行政の協働の役割

都市計画マスタープランを実現するためには、まちづくりの主体である市民や団体・事業者と行政が適切な役割のもと、自助・共助・公助の連携による協働の都市づくりを行う必要があります。

協働による都市づくりにおける市民や団体・事業者と行政の関わりや役割、取り組みの内容については、様々な場合が考えられますが、ここでは、その基本となる協働の都市づくりを進めるための市民や団体・事業者と行政の役割について示します。

市民や団体・事業者、行政による協働の都市づくりの体系



(2) 協働による都市づくりの主な方法

市民や団体・事業者と行政の役割を踏まえたうえで、協働による都市づくりを実現するための仕組みやルールづくり、取り組みについて示します。

① 地域が主体的に進める都市づくり

地域の身近な課題の解決に向けて、市民や団体・事業者は、地域が一体となって取り組むまちづくりの活動などに参加し、行政は、それらの仕組みの構築や取り組みへの支援を行います。

② 地域のルールづくり

良好な住環境の形成や地域の特性を活かした景観形成に向けて、市民や団体・事業者は、独自のルールなどの提案や啓発活動を行い、行政は、計画の策定などを適切に行います。

③ 道路・公園・緑地の維持管理への取り組み

道路・公園・緑地の適正な維持管理に向けて、市民や団体・事業者は、アドプト・プログラムなどの自主的な管理活動に取り組み、行政は、地域住民による管理活動を支援し、それらの活動の促進のために制度の紹介等を行います。

④ 安全・安心への取り組み

安全・安心への都市づくりに向けて、市民や団体・事業者は、地域活動を通じて交通ルールの遵守や災害時の対応などについて意識を向上し、行政は、環境整備や必要な情報提供を適切に行なうとともに、地域活動への支援を行います。

⑤ 多分野の活動団体間の情報交流

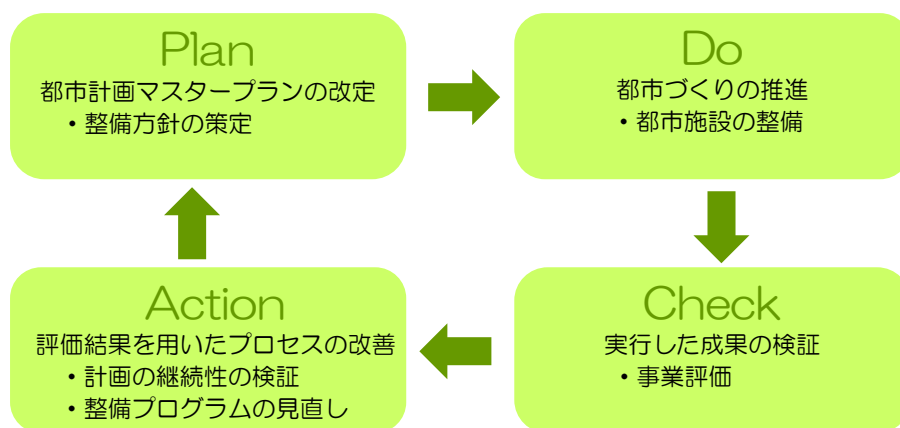
多様な分野（福祉、教育、文化、建設、産業）のそれぞれにおける団体相互の連携強化に向けて、市民や団体・事業者は、交流会やシンポジウム、イベントなどの開催やそれらへの参加を行い、行政は、連携強化のための規制緩和や取り組みへの支援、また、交流する機会に関する情報の提供を行います。

3. 都市計画マスタープランの進行管理

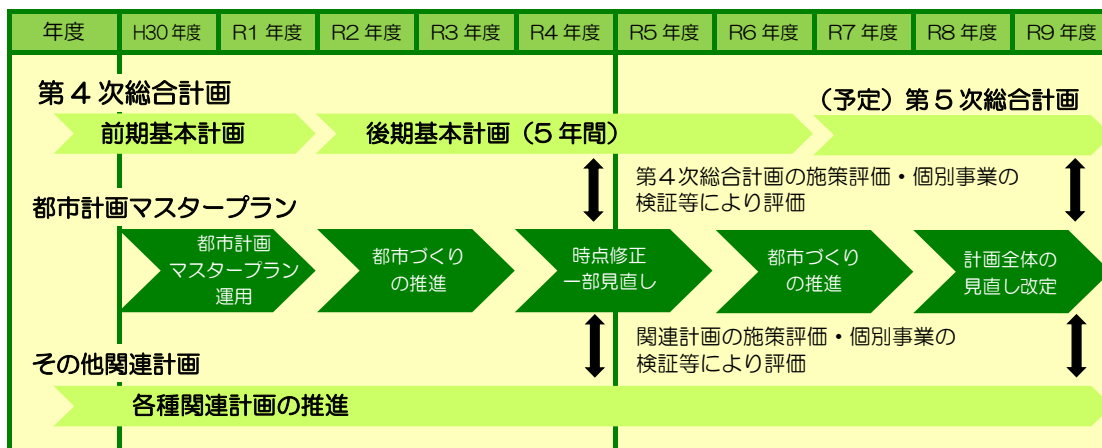
本都市計画マスタープランで策定した都市づくりの施策の実現には、長期的な取り組みが必要であり、目標を実現するためには進捗状況を明らかにするとともに、必要に応じて計画の見直しを含む適正な進行管理が必要です。

このために、都市づくりにおいては、Plan（計画）、Do（実行）、Check（実行成果の評価）、Action（改善）を行い、次のPlan（計画）へつなげていく、PDCAサイクル手法による進行管理を行います。

都市計画マスタープランの進行管理



都市計画マスタープランの計画期間



參考資料

1. 計画策定経過

年月日	項目	内容
平成28年度	9月6日～ 9月14日	庁内意見照会 ・ 現行都市計画マスタープランの進捗に関する事
	9月28日	第1回庁内会議 ・ 都市計画マスタープランの改定について ・ 現行都市計画マスタープランの進捗及び評価等について
	11月24日	平成28年度第1回泉大津市 都市計画審議会 ・ 都市計画マスタープランの改定に関して、改定概要や 検討組織体制、改定フローについて報告
	1月27日	第2回庁内会議 ・ 市の現状や課題、全体構想に関する事
	3月15日	第1回市民ワークショップ ・ 基調講演 ・ ワークショップのオリエンテーション
平成29年度	4月18日	第1回泉大津市都市計画 マスタープラン策定委員会 ・ 市の現状や課題、全体構想に関する事 ・ スケジュールに関する事
	5月9日	庁内調整会議 ・ 全体構想に関する事
	5月17日	第2回市民ワークショップ ・ 市の良いところや悪いところ ・ 活かしたい資源や取り組むべき課題
	6月16日～ 6月26日	庁内意見照会 ・ 全体構想における都市づくりの方針についての確認
	7月12日	第3回市民ワークショップ ・ まちの魅力の活用方法や問題点の対策案、重点的な施策 について
	8月30日	第4回市民ワークショップ ・ 将来のまちの姿について
	9月14日	第3回庁内会議 ・ 全体構想、ゾーン別構想に関する事
	10月19日	第4回庁内会議 ・ ゾーン別構想、実現化方策に関する事
	10月31日	第2回泉大津市都市計画 マスタープラン策定委員会 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（素案）について ・ スケジュールに関する事
	10月26日～ 11月9日	大阪府への意見照会 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（素案）について
	11月21日	平成29年度第1回泉大津市 都市計画審議会 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（素案）について報告
	12月19日～ 1月9日	パブリックコメント （意見募集）の実施 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（素案）について
	1月12日	第5回庁内会議 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（案）について ・ 変更点、修正点の確認
	1月23日	第3回泉大津市都市計画 マスタープラン策定委員会 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（案）について ・ 変更点、修正点の確認
	2月9日	平成29年度第2回泉大津市 都市計画審議会 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（案）について諮問
	3月	泉大津市都市計画 マスタープラン策定
令和4年度	7月29日	第1回庁内会議 ・ 進捗と評価に関する事 ・ 見直しの方針に関する事
	10月5日	第2回庁内会議 ・ 見直し案の確認
	11月2日	令和4年度第1回泉大津市 都市計画審議会 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（一部改定）（素案） について報告
		パブリックコメント （意見募集）の実施 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（一部改定）（素案） について
		令和4年度第2回泉大津市 都市計画審議会 ・ 泉大津市都市計画マスタープラン（一部改定）（案） について諮問
	3月	泉大津市都市計画マスター プラン（一部改訂）策定

2. 計画策定フロー

【平成28年度】

月	事務局	庁内等	住民等	都市計画審議会・策定委員会
8	○本市の現状と都市づくりの課題 ・関連計画の整理 (現都市計画マスタープラン進捗状況確認) ・本市の現状 ・市民意向 ・上位計画 ・都市づくりの課題	内容確認 →		
9		内容確認 →		
10		内容確認 →		
11		← 反映	・市民アンケートの分析	
12	概要報告 →			・都市計画審議会
1	都市づくり基本課題の見直し ↓ 都市づくりの基本構想及び将来都市構造の見直し	内容確認 →		
2	○全体構想(素案)作成 ・都市づくりの目標 ・都市づくり構想	内容確認 →		
3			・第1回ワークショップ	

【平成29年度】

4	○全体構想(素案)作成 ・都市づくりの構想 ・都市づくりの方針	内容確認 →		・第1回策定委員会
5		内容確認 →	・第2回ワークショップ	
6		内容確認 →	・第3回ワークショップ	
7		内容確認 →	・第4回ワークショップ	
8	○ゾーン別構想(素案)の作成 ・ゾーン別構想の位置づけ ・ゾーン別構想 ○実現に向けた具体的な取り組み(素案)の作成 ・重点的に取り組む施策 ・協働による都市づくり ・都市計画マスタープランの進行管理	← 反映		
9		内容確認 →		
10		内容確認 →		
11	意見照会 →	・大阪府		・第2回策定委員会
12	素案報告 →			・都市計画審議会
1	意見募集 意見 →		・パブリックコメント	
2	内容確認 →	・第5回庁内会議		・第3回策定委員会
3	案確認 →			・都市計画審議会
4	報告 →	・市議会		
5	○都市計画マスタープラン(案)作成			
6	○都市計画マスタープラン策定			

【令和4年度】

月	事務局	庁内等	住民等	都市計画審議会・策定委員会
4	○施策進捗状況の評価 ○都市計画マスタープラン（一部改定）（素案）の作成			
5				
6				
7		内容確認 ← 第1回庁内会議		
8				
9		内容確認 ← 第2回庁内会議		
10				
11		素案報告 →		都市計画審議会
12	○都市計画マスタープラン（一部改定）（案）の作成	意見募集 意見 ←	→ パブリックコメント	
1		諮問・答申		
2				都市計画審議会
3	○都市計画マスタープラン（一部改定）策定			

3. 市民ワークショップ記録

本市における現状の問題点や課題、それらを解決するための対応策や取り組みなどについて話し合い、それらを都市づくりに関する方針へ反映することを目的に市民ワークショップを合計4回実施しました。

16歳以上の市内在住、在勤の人を対象にした公募の結果、14名のメンバーに参加して頂きました。

	開催日	参加人数	テーマ	内容
第1回	平成29年 3月15日 (水)	12名	ワークショップのオリエンテーション	<ul style="list-style-type: none"> ・ワークショップ開催の目的 ・都市計画マスタープランについて ・近畿大学久教授 基調講演『新たな社会にふさわしい都市計画のあり方』
第2回	平成29年 5月17日 (水)	13名	課題・資源の抽出と共有	<ul style="list-style-type: none"> ・南出市長 講演『「ハブ」としての泉大津』 ・まちの良いところや悪いところを出し合う ・活かしたい資源や取り組むべき課題
第3回	平成29年 7月12日 (水)	10名	対策案と重点施策の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・まちの魅力の活用方法や問題点の対策案、重点的に必要な施策について考える
第4回	平成29年 8月30日 (水)	10名	今までの議論のまとめ	<ul style="list-style-type: none"> ・10年後にめざす将来のまちの姿 ・自分たちができることのアイデア出し

<あ行>

アドプト・プログラム

道路や公園などに関して、住民が主体的に美化活動や維持管理などに取り組むために、行政と市民がお互いの役割分担について協議、合意し、継続的に維持管理を行う制度。

雨水面積整備率

市内認可面積に対する下水道雨水管が整備されている区域内の面積の割合。

雨水貯留

洪水被害の軽減化を図るために降った雨を直接河川に流さず、一旦地下や施設に貯留すること。

駅勢圏

鉄道駅やバス停留所などを中心として、その駅（停留所）を利用すると期待され需要が存在する範囲のこと。本計画では、徒歩による場合を半径 800m、自転車による場合を半径 1500m に含まれる範囲を駅勢圏とした。

沿道サービス

道路管理施設、休憩所又は給油所など道路の円滑な交通を確保するために必要なサービス。

操業環境

工場など生産活動を行うために必要な環境。

オープンスペース

公園、道路、河川、港湾や民有地のあき地部分など建築物に覆われていない空間。

汚水整備人口普及率

市内人口に対する下水道污水管が整備されている区域内の人口の割合。

<か行>

開発指導要綱

地方公共団体が開発事業を実施しようとする者に対して定めた開発規定のこと。（泉大津市開発指導要綱）

幹線道路

全国あるいは地域や都市内において、主要な地点を結び、道路網の骨格を形成する道路。

協働

様々な立場の人が互いを尊重し、同じ目的のために協力して物事を行うこと。

減災

災害発生時の被害を最小化する取り組み。

広域連携

人口の減少や少子高齢化などが進行している社会においても、全国の市町村が、地方自治体として持続可能な形で行政サービスを提供していくために、近隣市町村との連携を図ること。

公園施設長寿命化計画

公園施設に対する適切な施設点検や計画的な修繕、改築、更新等を推進し、既存ストックの長寿命化を図り、安全性の確保とライフサイクルコストの削減を図ることを目的に策定する計画。（泉大津市都市公園施設長寿命化計画）

公共施設

道路・公園・下水道・役所・学校など、公共事業によって整備される施設。

公共施設適正配置基本計画

多数の公共施設が一斉に更新時期を迎える状況から、限りある財源と資源を活用し、いつまでに、どのように公共施設の適正配置を進めていくかを示す計画。（泉大津市公共施設適正配置基本計画）

公共用水域

水質汚濁防止法第 2 条に定義づけされた、河川、湖沼、港湾、沿岸海域その他公共の用に供される水域など。

交通結節機能

人や物の輸送において複数の同種あるいは異種の交通手段を相互に連絡する機能。

合流式下水道

家庭や工場などから排出される汚水と雨水を同じ下水管で流す方式。

<さ行>

自助・共助・公助

自助とは自分（および家族）で自分を助けること、共助とは周りの人たちや地域の人たちと助けあうこと、公助とは行政による救助や支援のことであり、それぞれの立場で連携し、物事に取り組むこと。

地場産業

古くから発展し、特産品として地域を代表する産業。本市では繊維産業が該当。

循環型社会

廃棄物の発生を抑制し、排出された廃棄物をできるだけ資源として適正に利用するなど、資源を循環させながら利用することで環境への負荷をできるかぎり低減させる社会。

準防火地域

都市計画法第 8 条に基づく地域地区の一つ。防火地域に準じ、住宅地などでの火災の危険を防ぐために定める地域で、本市では、臨海地域を除くほぼ全域に指定している。

情報通信技術（ICT）

Information and Communication Technology（インフォメーション・アンド・コミュニケーション・テクノロジー）の略。情報・通信に関する技術・産業・サービスなどの総称。

人口ビジョン

平成 26 年に国が策定した「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」において示された合計特殊出生率の向上や転入、転出に関する地域特性を考慮した人口に関する見通しや課題について示す計画。（泉大津市人口ビジョン）

人口フレーム

目標年次における推計人口のこと。

親水空間

港湾や河川などの水辺にふれ、親しみを感ずることのできる空間。

シンポジウム

特定の問題について何人かが意見を述べ、参加者と質疑応答を行う形式の討論会。

生活利便施設

スーパーマーケット、銀行、郵便局など住宅の周辺にある生活に必要な施設。

総合計画

総合的かつ計画的な市政運営を図るための市の最上位計画。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や体系を示すものであり、都市経営の根幹をなす計画。（第 4 次泉大津市総合計画）

<た行>

第 1～3 次産業

産業の分類で、第 1 次産業は農・林・漁業、第 2 次産業は鉱工業・製造業・建設業、第 3 次産業は商業・サービス・情報などを扱う産業。

第 4 次産業革命

水力や蒸気機関による工場の機械化である第 1 次産業革命、電力を用いた大量再生である第 2 次産業革命、電子工学や情報技術を用いた一層のオートメーション化である第 3 次産業革命に続く、IoT（あらゆるものがインターネットにつながる）やビッグデータや AI（人工知能）、ロボット等による技術革新のこと。

耐震幹線ループ

市内全域に配水するために格子状に配置した耐震主要幹線。

耐水型都市づくり

河川氾濫や内水浸水が起こった場合に被害が最小限となる都市づくりに向けた取り組み。

地域制緑地

緑地の保全や緑化を推進するために、一定の土地の区域に対して適用し土地利用や開発を規制する法律や条例等に基づく制度による緑地。

地域福祉計画

社会福祉法第107条に基づき、社会福祉の推進に関して、地域における福祉サービスの適切な利用の促進、社会福祉を目的とする事業の健全な発展および地域福祉に関する活動への住民の参加の促進を一体的に定めるために、市町村が定める計画。

地域防災計画

災害対策基本法第42条に基づき、市および防災関係機関が定める計画。市民や事業者等の協力のもと、災害予防、災害応急対策および災害復旧・復興等の災害対策を実施することにより、市民の生命、身体および財産を災害から保護することを目的に策定する計画。（泉大津市地域防災計画）

地区計画

都市計画法第12条に基づき、一定の地区を整備し、開発し、および保全するための計画。地区ごとに建築物の用途や形態、意匠などの制限を定めることができる都市計画。

中心市街地

都市における地域の中心となる地区のことで、人口が集中し、商業や行政施設が集中する場所。

倒壊危険度

地震による揺れにより全壊する建物の割合。

特別用途地区

都市計画法第8条に基づく地域地区の一つ。一定の地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護などの特別な目的の実現を図るための地区。

都市基盤

都市の骨格を形成する道路、鉄道、河川、上下水道などのこと。

都市計画マスタープラン

都市計画法第18条の2に基づき、市町村が定めるものと位置づけされた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」。都市計画の課題やそれに対応する整備等の方針を明らかにし、その実現に向けた具体的な方針や方法を示し、都市計画を推進するための根拠となる計画。

都市計画公園

都市計画において定める都市施設で、都市計画法第11条に基づき指定された公園。

都市計画道路

都市計画において定める都市施設で、都市計画法第11条に基づき指定された道路。

都市公園

都市公園法に基づき、地方公共団体又は国が設置する公園又は緑地。

<は行>

ハザードマップ

自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被害想定区域や避難場所・避難経路などの防災関連施設の位置などを表示した地図。

ハブ機能

広域からの交通が一か所に集まり、それぞれの目的地に向かって乗り換えができる機能。

パブリックコメント

公的な機関が規則・命令・計画などを制定しようとする際に、市民に意見や情報、改善案などを求める手続き。

バリアフリー

高齢者や障がい者、妊婦、傷病者などが社会生活を送るうえで、障壁となるものを取り除くこと。

防火地域

都市計画法第8条に基づく地域地区の一つ。市街地での火災の危険を防ぐために定める地域で、建物が建ち並ぶ商業地域や、交通量や人通りが多い幹線道路沿いなどに指定される。

<ま行>

まち・ひと・しごと創生総合戦略

平成26年に国が策定した「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、市町村が定めるように努めなければならない当該市町村の区域の実状に応じたまち・ひと・しごと創生に関する施策についての基本的な計画。（泉大津市まち・ひと・しごと創生総合戦略）

みどりの風促進区域

みどりの風の軸を形成するため、主要道路や主要河川、大規模公園等の都市施設等を軸や拠点とし、周辺の民有地を含め特に重点的に緑化等の施策を推進する区域。軸となると都市施設等を中心に民有地と一体で緑化空間を創出するなど、区域内の実感できる緑の充実を図り、みどり豊かなセミパブリック空間を重点的に創出する区域。

緑の基本計画

都市緑地法第4条に基づき、市町村が定めるものと位置づけされた「市町村の緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」。都市における緑地の適正な保全及び緑化の推進に関する措置を総合的かつ計画的に実施するために定める計画。

みどりの風の軸

海と山が近接し、海陸風が吹いている大阪の地形とみどりが持つヒートアイランド現象の緩和効果を活かして、河川や道路等の空間並びにその周辺をみどりでつなぐことによって形成された軸。

<や行>

ユニバーサルデザイン

高齢であることや障がいの有無などにかかわらず、すべての人が快適に利用できるように製品や建築物、生活空間などをデザインする考え方。

用途地域

都市計画法第8条に基づく地域地区の一つ。住居系、商業系、工業系に分類される12種類からなる地域の総称。様々な建物が無秩序に混在することを防ぎ、効率的な土地利用を行うために、一定の制限を定めている。

<ら行>

ライフライン

電気、ガス、上下水道、電話、交通、通信など生活の基盤となる施設。

流出抑制

洪水対策として、一時的に雨水の貯留・浸透などを行うことにより、急激に雨水を直接河川へ流れ出ないようにする取り組み。

連続立体交差事業

鉄道を高架化や地下化し、踏切による渋滞や事故を解消するなど都市交通の円滑化を図るとともに、分断された市街地の一体化を促進する事業。本市では、南海本線連続立体交差事業が該当。

<わ行>

ワークショップ

本来、作業場、工房といった意味があるが、本計画では、都市づくりに関して様々な立場の参加者が共に作業を行いながら発想を出し合い、合意形成していく研究会のこと。

泉大津市都市計画マスタープラン

発行日：平成30年3月（令和5年3月一部改定）

発行・編集：泉大津市 都市政策部 都市づくり政策課

〒595-8686 泉大津市東雲町9番12号

電話 0725-33-1131（代表）

<http://www.city.izumiotsu.lg.jp/>

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～



適「在」適所、輝き続ける、ステキなまち