

資料 1

第2回堺市 地域公共交通会議

1. 地域内公共交通の 施策展開の進め方

平成22～23年度

方向性の検討

公共交通検討会議

■堺市総合都市交通計画

○施策展開の方針

方針1

公共交通ネットワークの形成

方針2

地域内公共交通の充実

方針3

公共交通の利便性向上

方針4

公共交通の利用促進

平成24年度～

個別施策の具体化検討

都心交通検討会議

都心交通体系の検討
(東西交通軸を含む)

○公共交通ネットワークの施策展開

- ・都心ネットワークの形成
- ・まちづくりと交通の連携

地域公共交通会議

地域内公共交通の検討

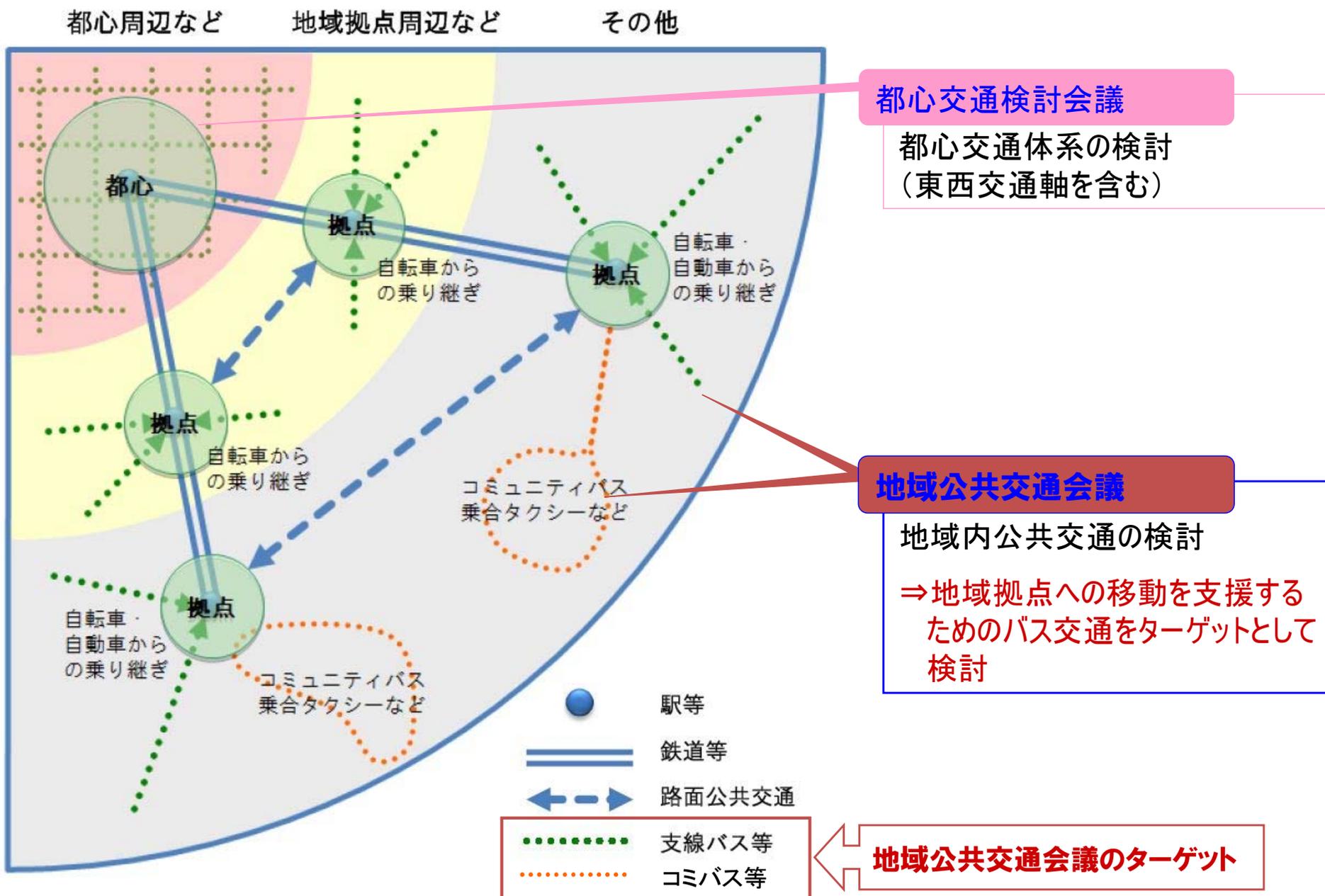
○地域内公共交通の施策展開

- ・路線バスの利用促進
- ・高齢者の利用促進
- ・公共交通空白地域の改善
- ・地域主体の交通支援

情報共有

それぞれの施策を展開していくうえで必要な考え方を整理し、地域の実情に応じた運行形態の具体的な計画内容について協議

■公共交通検討会議で定義された堺市の公共交通ネットワークの将来像で示すターゲット



地域内公共交通の施策展開

路線バスの利用促進

路線バスの利便性向上、利用意識向上に向けた取り組みを促進します。

高齢者の利用促進

公共交通のバリアフリー化や、おでかけ応援バスのより利用しやすい制度への改変など高齢者の利用促進を図ります。

公共交通空白地域の改善

公共交通空白地域については、コミュニティバスの再編や乗合タクシー、デマンド交通等の導入を進め、運行日数の増加や、駅アクセスの確保を図ります。ただし、路線バスと重複する区域は原則廃止します。

地域主体の交通支援

地域の生活環境向上のため、地域の交通問題を自ら解決しようとする取り組みについて支援制度を創設します。

今後の取組

○おでかけ応援バスの改変

高齢者の外出支援と社会参加の促進を目的として、現在、五・十日に実施しているが、今後も増加する高齢者の移動に対応するため、高齢者が移動しやすい環境整備や公共交通利用促進を目的として改変する。

コミュニティバスの見直しに関連する施策。

⇒今年度、地域公共交通会議で検討

○コミュニティバスの見直し

区役所・老人福祉センターへのアクセス確保や公共交通空白地の改善を目的に運行しているが、路線バスと比較して運行日数が少ないことや運行負担金の支出が大きい（収支率約10%）などの課題があり、効率的・効果的な運行に見直しを行う。

⇒今年度、地域公共交通会議で検討

○地域主体の交通支援

地域での交通問題解決の取り組みに対して支援を行う。支援内容や支援制度については、具体的な地域の取組状況と合わせて、地域の実情を踏まえながら検討する。

⇒支援の考え方については、今年度より検討

○路線バスの利用促進

ICカードの導入など事業者が行う利用促進の支援を検討する。

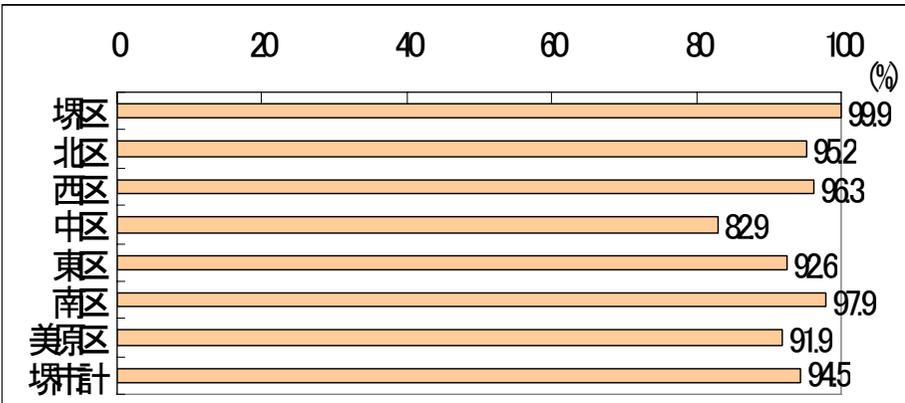
また、美原区においては、地域とともに利用促進策を検討・実施する。

⇒取組内容に応じ、必要時に検討

1. 路線バスの利用促進

公共交通人口カバー状況

・市内の公共交通カバー率は94.5%と高い(資料2・3参照)



路線バスの運行系統数・本数状況

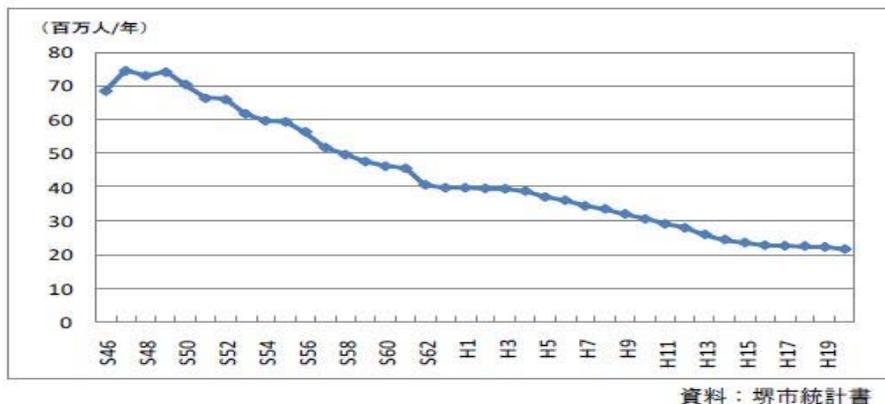
・利用者数の減少に伴い、郊外部を中心に、運行系統の見直し(廃止)や本数が縮減
⇒ **路線バスサービスの低下**

路線バスの維持・確保、利用促進が必要

- 市内の人口の約95%が公共交通を利用できることから、**現状の公共交通を活用することが重要**
- 一方、路線バスの利用者数は減少しており、運行サービスの維持・確保が難しい状況にある
- 現在の路線バスサービスを継続的に維持・確保するため、**利用者数の増加に資する路線バスの利用促進が必要**

路線バスの年間乗車人員の推移

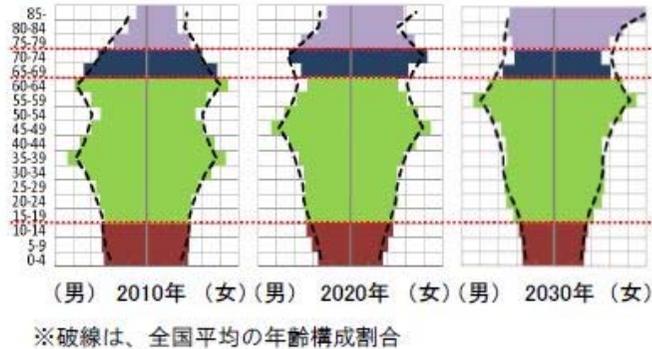
・南海バスの利用者は20年間で半減



2. 高齢者の利用促進

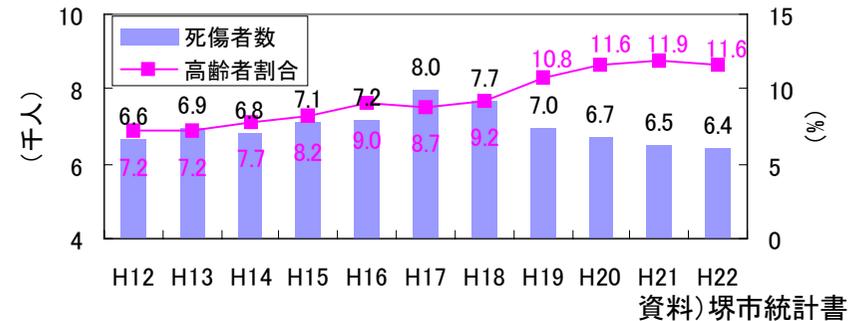
堺市の年齢構成割合の変化

- ・人口減少、少子高齢化が進んでいる



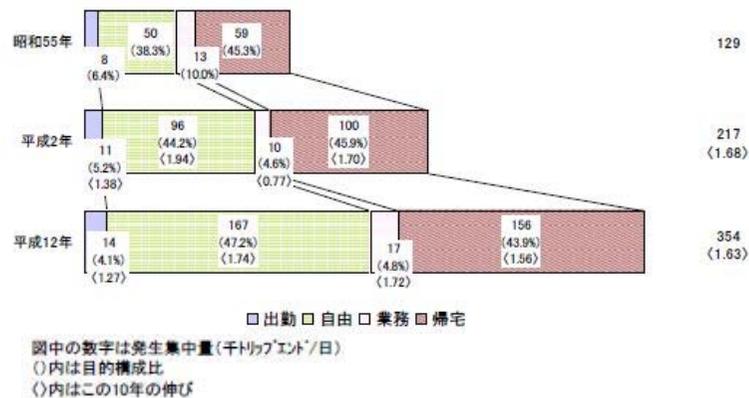
堺市の交通事故死傷者数の推移

- ・死傷者数は減少傾向にあるが、高齢者の割合は、増加傾向



目的別の高齢者の動き

- ・高齢者のトリップ数は20年間で2.7倍
- ・目的別で買い物、食事などの自由目的の伸びが大きい



高齢者がバスを「気軽に」利用できる環境づくりが必要

- 今後、身近な公共交通を必要とする高齢者が増加することが予想される
- バス利用環境の向上を図り、**高齢者が快適に外出できるまちづくり**を進めることが重要
- 今後、**公共交通の主要な利用者層となる高齢者の利用促進が必要**

3. 公共交通空白地域の改善

公共交通空白地域の状況

- ・市内の人口の約5%が、鉄道・路線バス等の公共交通を利用できない公共交通空白地域に居住している

(資料2・3参照)

公共交通空白地域の改善が必要

- 公共交通を利用できない公共交通空白地域において、**日常生活を支える移動環境を確保するなど、公共交通空白地域の改善が必要**

公共交通施設カバー状況

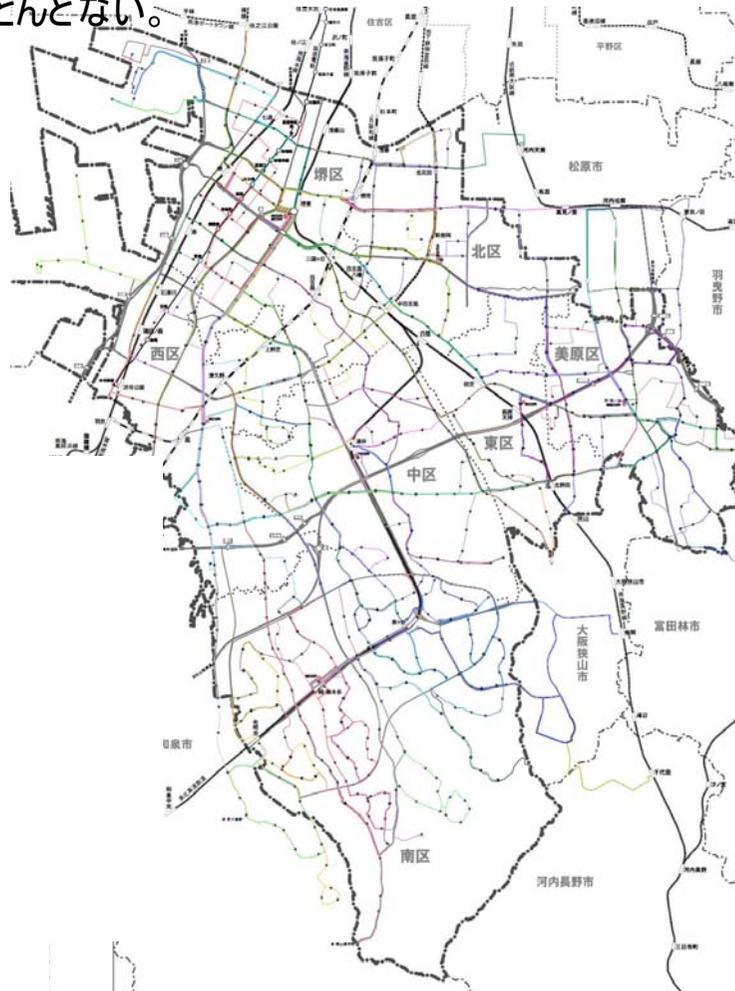
- ・公共サービス施設、商業施設など、市内の主要な生活サービス施設は、概ね鉄道・路線バスの利用圏内に立地
⇒公共交通を利用できる環境があれば、日常生活を支える移動環境が確保される



4. 地域主体の交通支援

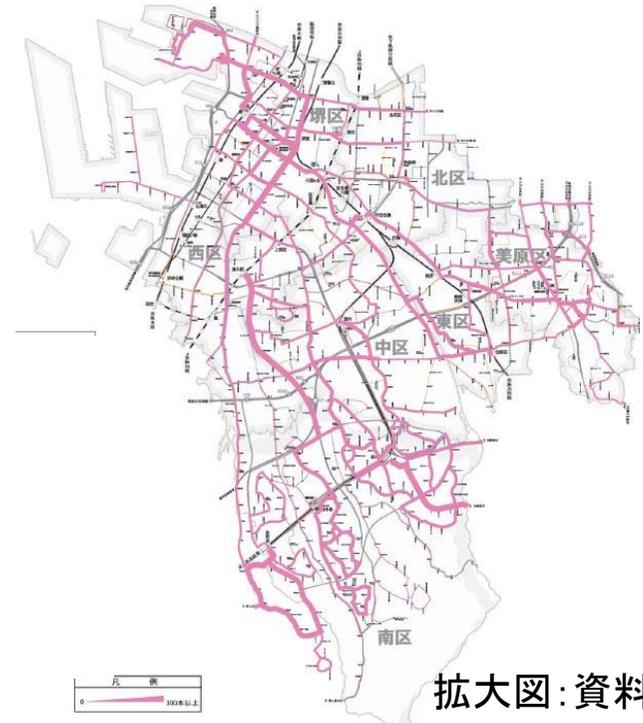
路線バスネットワーク状況

- ・堺市内における路線バスは、鉄道駅を起点に放射状に運行
⇒鉄道路線と並行して運行するバスは、郊外部ではほとんどない。



路線バスの運行本数状況

- ・公共交通利用圏の中でも、利用状況(需要)により、路線バスの運行本数に格差あり



多様なニーズへの対応が必要

- 地域によって異なる多様なニーズに応じたサービスの提供が求められている。
- 地域発意での利便性向上などを実現できる制度(枠組み)が必要

●施策展開の必要性

路線バスの利用促進

路線バスサービスの継続的な維持・確保に向けて、利用者の増加に資する「路線バスの利用促進」が必要

高齢者の利用促進

高齢化の更なる進展に向けて、高齢者が快適に外出できる環境を整備し、一層の「高齢者の利用促進」を図ることが必要

公共交通空白地域の改善

公共交通を利用できる環境を目指して、「公共交通空白地域の改善」が必要

地域主体の交通支援

地域によって異なる多様なニーズへの対応に向けて、地域発意での利便性向上が実現できる制度(枠組み)が必要

●地域内公共交通の施策展開の進め方

①市内人口の約95%が公共交通を利用できる状況にあり、その公共交通網の維持・確保に努める。

→そのために、既存公共交通における利用促進を行い、活性化を図る。
→特に、今後、公共交通の主要な利用者となる高齢者が、より利用しやすい環境を整備し、一層の利用促進を図る。

②公共交通を利用できない公共交通空白地域において、日常生活を支える移動環境の確保を検討する。

③多様化する地域ニーズに対応するため、地域主体の交通支援策を設置する。

●公共交通会議で検討していく施策

おでかけ応援バスの改変

コミュニティバスの見直し

地域主体の交通支援策の創設

