

### ③ 都心ネットワークの形成

#### <都心ネットワークの考え方>

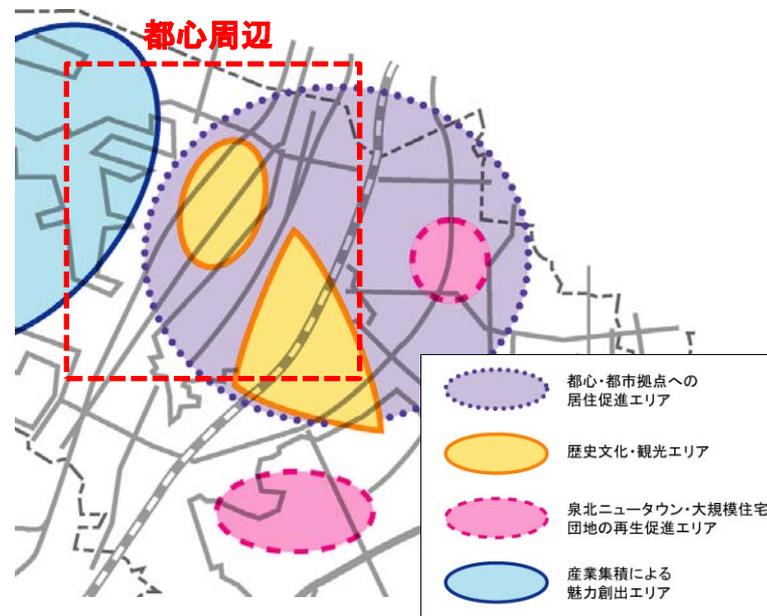
- ・ 都心の賑わいと交流を促進するため、都心の集客・交流機能の向上が必要。
- ・ 快適な市民生活と来街者の移動を支える利便性の高い交通環境の形成が必要。
- ・ 歴史・文化資源の周遊など観光に資する移動利便の向上が必要。
- ・ 阪堺線～仁徳天皇陵古墳など、主要な施設へのアクセスが不十分。

都心と他の拠点等のネットワークを強化

高密な公共交通網を活かした面的なネットワークを形成

南北方向中心の既存鉄軌道網を結節し、路面公共交通により東西方向の交通機能を強化

観光エリアである旧市街地と大仙公園周辺間との移動利便を向上

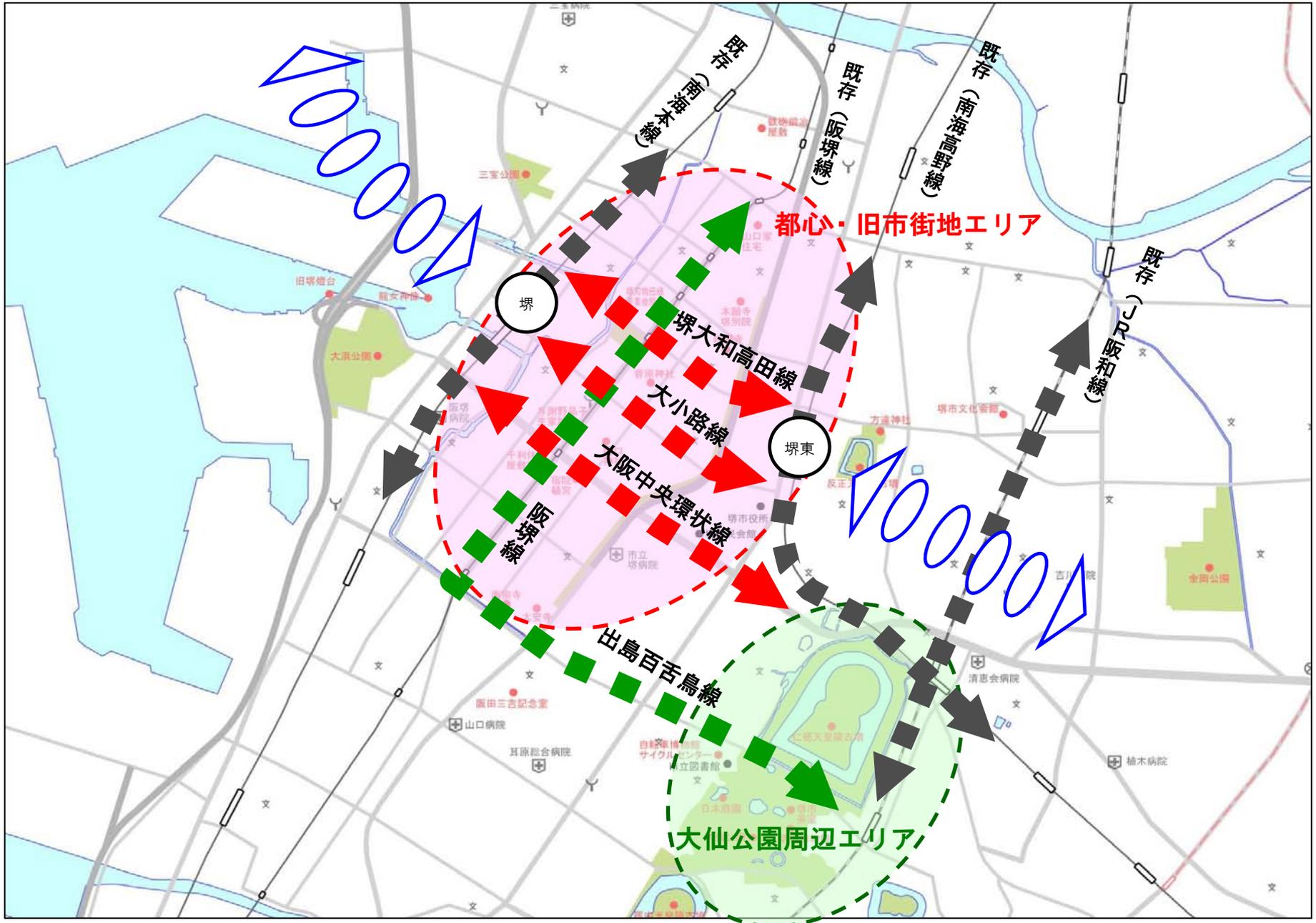


資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 都市魅力創造の重点推進エリア（都心周辺）

都心へのアクセス性と都心内の回遊性を高める公共交通ネットワークの強化

# <都心ネットワークのイメージ>



## 7-2. 地域内公共交通の充実について

### 方針2：地域内公共交通の充実

交通困難者<sup>(※)</sup>が自立した生活を送るための移動手段を確保するため、持続的な地域内公共交通の維持確保を図る。

(※) 高齢者、障害者、妊産婦、車を持たない人など、公共交通などの交通手段を利用して移動する場合に何らかの困難を伴う人

### (1) 地域内公共交通に係る課題

#### 課題

- ・ 人口減少・少子高齢化の進展により、公共交通の利用者が減少
- ・ 公共交通利用者の減少による利用環境の悪化
- ・ 今後も増加する高齢者の移動
- ・ 公共交通人口カバー率94.5%だが公共交通空白地域が存在
- ・ コミュニティバスの運行が効率的・効果的ではない

- #### コミュニティバスの課題
- ・ 路線バスと比較して運行日数が少ない(週3日運行)
  - ・ 運行目的(区役所、老人福祉センターアクセス)以外の利用もされている
  - ・ 利用者が特定の人に偏っている
  - ・ 運行負担金の支出が大きい(収支率約10%)
  - ・ 路線バスの運賃より低額で運行(100円)
  - ・ 路線バスとの競合を避け主要駅にアクセスしていない
  - ・ 延長が長いことや循環路線のため、行き先によっては時間がかかる

## (2) 地域内公共交通の充実に向けた考え方

### 地域内公共交通充実に向けた考え方

- ・ 交通困難者が自立した生活を送るための移動手段の確保
- ・ サービス低下の悪循環を転換する取組
- ・ 高齢者が公共交通を利用しやすい環境整備
- ・ 公共交通空白地域の移動手段の確保
- ・ コミュニティバスの効率的・効果的な運行

#### コミュニティバスの見直しの考え方

- ・ 利用対象者、目的に合った運行(高齢者など交通困難者への対応)
- ・ 効率的・効果的な運行(特に空白地域対策)
- ・ 路線バスとの競合の整理・役割分担を踏まえた運行



**公共交通の維持・活性化に向けた取り組み、公共交通空白地域での交通手段の確保が必要**

### (3) 地域内公共交通の施策展開

#### ○対応方針

- ・ 市域の多くは公共交通の利用圏に含まれており、日常生活を支える身近な地域内公共交通の維持・活性化や利用意識向上に向けた取り組みを行っていく。
- ・ 公共交通空白地域や不便地域では、地域の交通課題や需要に応じて、市と地域が協力しながら、地域に必要な交通手段を確保していく。

#### ○施策展開

##### 公共交通空白地域の改善

- コミュニティバスについては、路線バスと重複する区域は原則廃止するとともに、公共交通空白地域の運行の充実を図ります。
- 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、デマンド交通等の効率的な輸送手段の導入を進めるとともに、運行日数の増加や、駅アクセスの確保を図ります。

##### 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、高齢者の公共交通の利用促進を図ります。

##### 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。

##### 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。

# 7-3. 公共交通の利便性向上について

**方針3：公共交通の利便性向上**  
 多様な人々が利用しやすい、利用者ニーズに応じた公共交通の利便性向上を図る。

## (1) 利便性向上に係る課題

課題

- ・ 公共交通利用者が減少するなか、利用促進に向けて公共交通の利便性を向上させることが必要
- ・ 高齢者、障害者、子ども連れの人など、多様な人々が、安全・快適に移動できる公共交通サービスが必要

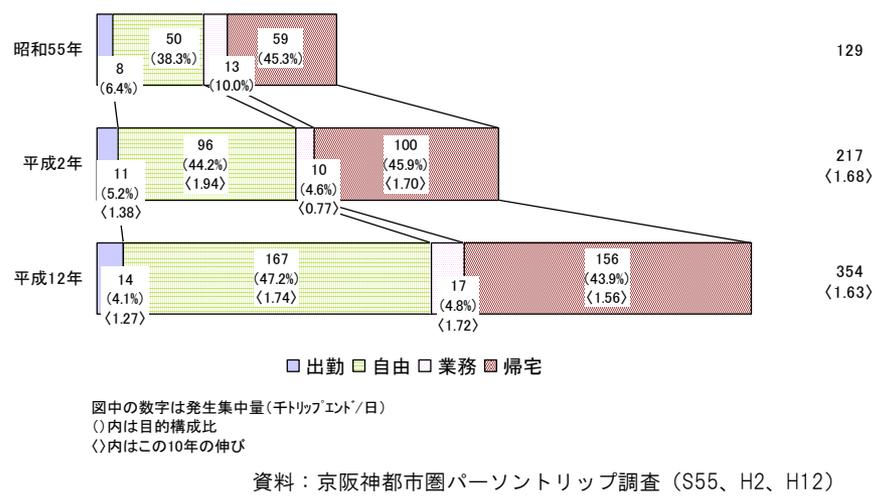


図. 堺市における目的別にみた高齢者の動き

## (2) 利便性向上に向けた考え方

利便性向上に向けた考え方

- ・ 公共交通機関の相互の乗り継ぎや移動利便の向上
- ・ 安全・快適に移動できる交通環境の形成

### (3) 利便性向上の具体的な施策例

#### ○交通系ICカードの導入

#### ○情報案内の充実

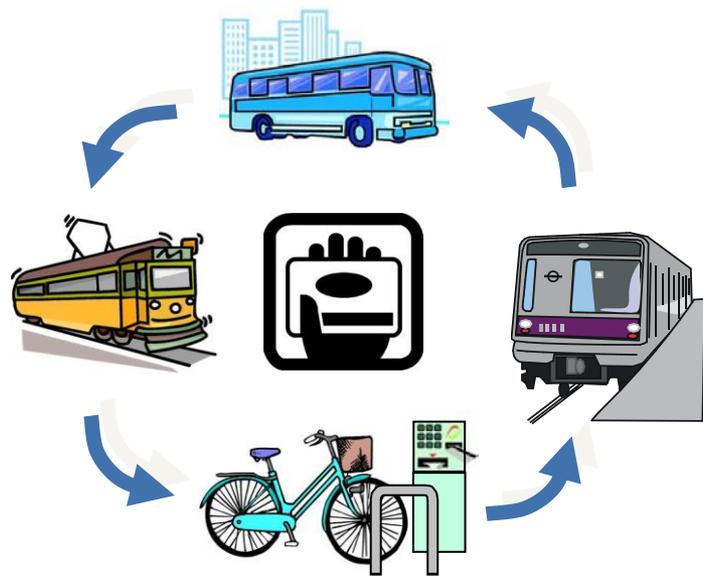
バスロケーションシステムの導入、運行情報や乗り継ぎ情報の提供 など

#### ○移動の円滑化

低床式車両（LRV、ノンステップバスなど）の導入、電停等のバリアフリー化 など

#### ○快適性の向上

阪堺線へのLRV導入、軌道改修 など



例. 交通系ICカードの導入により異なる交通手段の乗換え利便性が向上

例. 低床式車両（LRV、ノンステップバスなど）の導入による移動の円滑化

# 7-4. 公共交通の利用促進について

## 方針4：公共交通の利用促進

公共交通の維持・活性化と環境負荷の低減に向けた公共交通の利用促進と機能改善を図る。

### (1) 利用促進に係る課題

#### 課題

- ・ 公共交通利用者が減少するなか、利用者増加に向けた取り組みが必要
- ・ 低炭素社会の実現に向け、自動車利用から公共交通や自転車などへの転換と車両等の環境性能の向上が必要

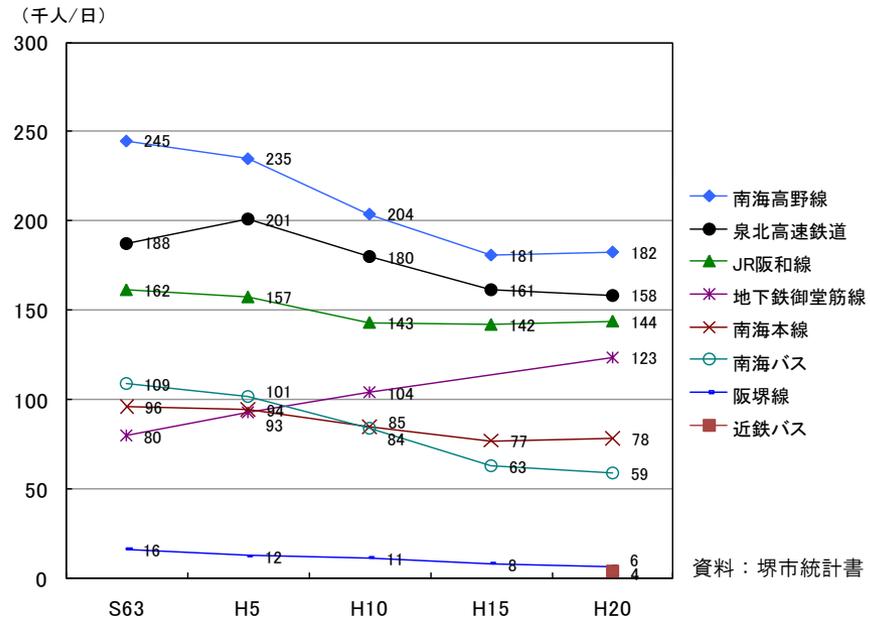


図. 堺市における公共交通の利用者の推移

### (2) 利用促進に向けた考え方

#### 利用促進に向けた考え方

- ・ 市民等への公共交通利用の啓発
- ・ 他の交通手段との乗り継ぎ抵抗軽減など、公共交通の利用環境の整備
- ・ 公共交通の取り組みと連携した、自動車利用の適正化
- ・ 環境負荷の少ない交通手段の導入

### (3) 利用促進の具体的な施策例

#### ○公共交通の利用に関する総合的な情報提供・広報

複数事業者の情報をトータルで提供、利用促進の広報 など

#### ○公共交通の利用啓発

モビリティマネジメント、教育、周知・PR など

#### ○利用拡大の促進

高齢者の利用促進（高齢者割引など）、まちの回遊・滞在促進（ゾーンチケット、乗り継ぎ割引など）、オフピーク利用の促進（平日・昼間割引、環境定期券など） など

#### ○駅等へのアクセス機能の向上

支線バスの充実、駅アクセス道路の整備、駅周辺の自転車利用環境の向上（コミュニティサイクルの推進、自転車通行環境の整備、駅前駐輪場の適正配置など） など

#### ○自動車利用の適正化

パークアンドライドの促進（駅周辺商業施設駐車場の平日活用、公共交通利用者の駐車場利用割引など）、カーシェアリングの促進 など

#### ○都心への自動車流入の抑制

駐車場整備計画の見直し、環状道路（南花田鳳西町線など）の整備 など

#### ○環境性能の向上

低公害車両（CNG、電気バスなど）の導入促進 など



例. ゾーンチケットによる公共交通の利用促進



例. 阪堺線沿線におけるサイクルアンドライド駐輪場の設置（イメージ）

## 8. とりまとめにあたって

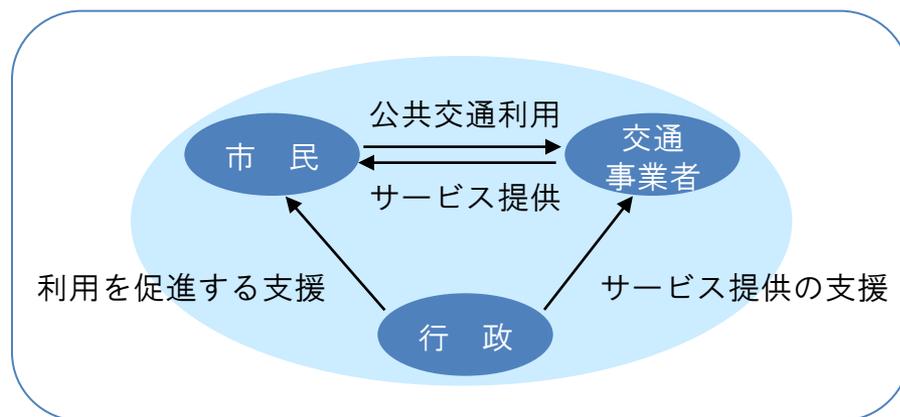
この度、堺市公共交通検討会議において、本市のまちづくりや現在の公共交通を取り巻く動向等を踏まえた今後の堺の公共交通のあり方を取りまとめました。

しかし、人口減少や経済が停滞するなか、限られた財源・資源を有効に活用しながら将来像実現に向けて取り組んでいく必要があります。

今後は、下記事項に留意しながら、市民・交通事業者・行政の各々が施策の具体化に向けて取り組むものとしします。

### ○多様な主体による公共交通の維持・確保

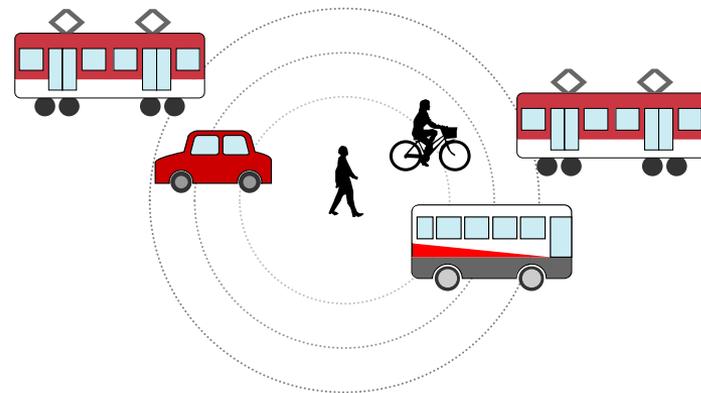
- ・人口減少や少子・高齢化が進み、公共交通利用者が減少傾向にあるなか、交通事業者の経営努力だけでは公共交通の維持・利便性向上を図るには限界がある。
- ・今後ますます重要になる公共交通の維持・活性化に向けては、交通事業者のみならず、市民や行政が協働で支えていく必要がある。
- ・市民は、公共交通の維持・活性化に向けて公共交通の利用促進に努める。
- ・交通事業者は、社会情勢や利用者ニーズの変化等にあわせた利便性向上に向けて継続的に取り組む。
- ・行政は、交通事業者による公共交通サービスの提供を基本としながら、市民生活とまちづくりを支える公共交通の維持・活性化に向けて必要な支援を行う。
- ・それらにより、公共交通の維持・確保を図っていく必要がある。



公共交通の維持・活性化に向けた協働のイメージ

## ○総合的な交通施策の実施

- ・公共交通は都市活動を支える重要な交通手段ではあるが、そのみで人の移動の全てを支えることはできない。
- ・公共交通だけでなく、自転車の利用促進や過度の自動車利用の抑制などの関連する交通施策とあわせ、総合的な取り組みを進める必要がある。



## ○まちづくりとの連携

- ・公共交通は市民生活やまちの活性化を支える重要な交通手段であり、まちづくりとも密接に関連するものである。
- ・「堺市マスタープラン」に基づく本市のまちづくりを支える公共交通の活性化に取り組む必要がある。
- ・特に都心については、本市の発展を牽引する地域として、その持続的発展を支える交通のあり方を検討する必要がある。
- ・現在策定中の「堺都心のまちづくりプラン（案）」との整合や、阪堺線や自転車などとの連携を考慮しながら、望ましい都心交通体系の構築をめざす。

## ○地域主体の取り組み支援

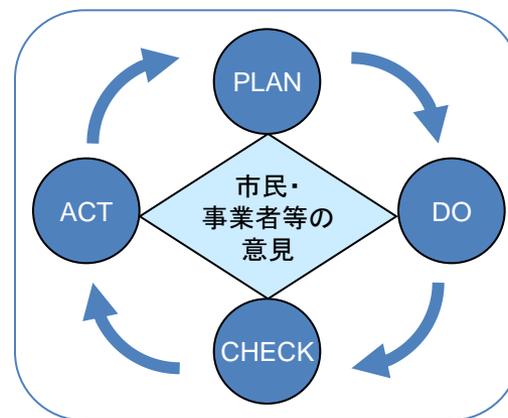
- ・前述のとおり、公共交通は地域の生活環境向上のために不可欠なものであるが、その維持・活性化に向けては交通事業者や行政の努力だけでは限界がある。
- ・また、各地域で公共交通サービスの状況や市民ニーズ等も異なる。
- ・行政は、地域自らが課題を解決しようとする取り組みを支援するなど、地域の交通課題や需要に応じた、きめ細やかな交通手段の確保に努めていく。

## ○施策の段階的实施

- ・計画の方向性に基づく施策は、阪堺線の活性化など喫緊の課題に対応していくべきもの、事業者との調整を行いながら可能なものから早期に実施していくべきもの、地域の課題に応じて十分な話し合いのもと取り組みを進めていくべきもの、パーソントリップ調査結果の分析などより詳細な検討を行ったうえで実施していくものなど、それぞれに進め方等が大きく異なることから、今後、施策ごとにその具体化に向けた検討を行い、順次具体化を図っていく必要がある。

## ○マネジメントサイクルの推進

- ・公共交通の利便性を向上させ、また利用促進を図ることは、市民の生活交通の維持やまちづくりの促進のために必要不可欠なことである。
- ・しかし、人口減少・少子高齢社会において持続可能な都市経営を行っていくためには、既存ストックを有効活用しながら、選択と集中のもと、コストを意識した効率的・効果的な取り組みが求められる。
- ・また、社会情勢やニーズの変化にあわせて柔軟に取り組んでいく必要がある。
- ・施策の実施にあたっては、適宜、市民や事業者等の意見をいただきながら、方向性に沿った施策立案（PLAN）、施策の実施（DO）、効果の検証（CHECK）、新たな施策展開（ACT）といったPDCAマネジメントサイクルのもと、継続的に公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを進めていく。



マネジメントサイクルのイメージ