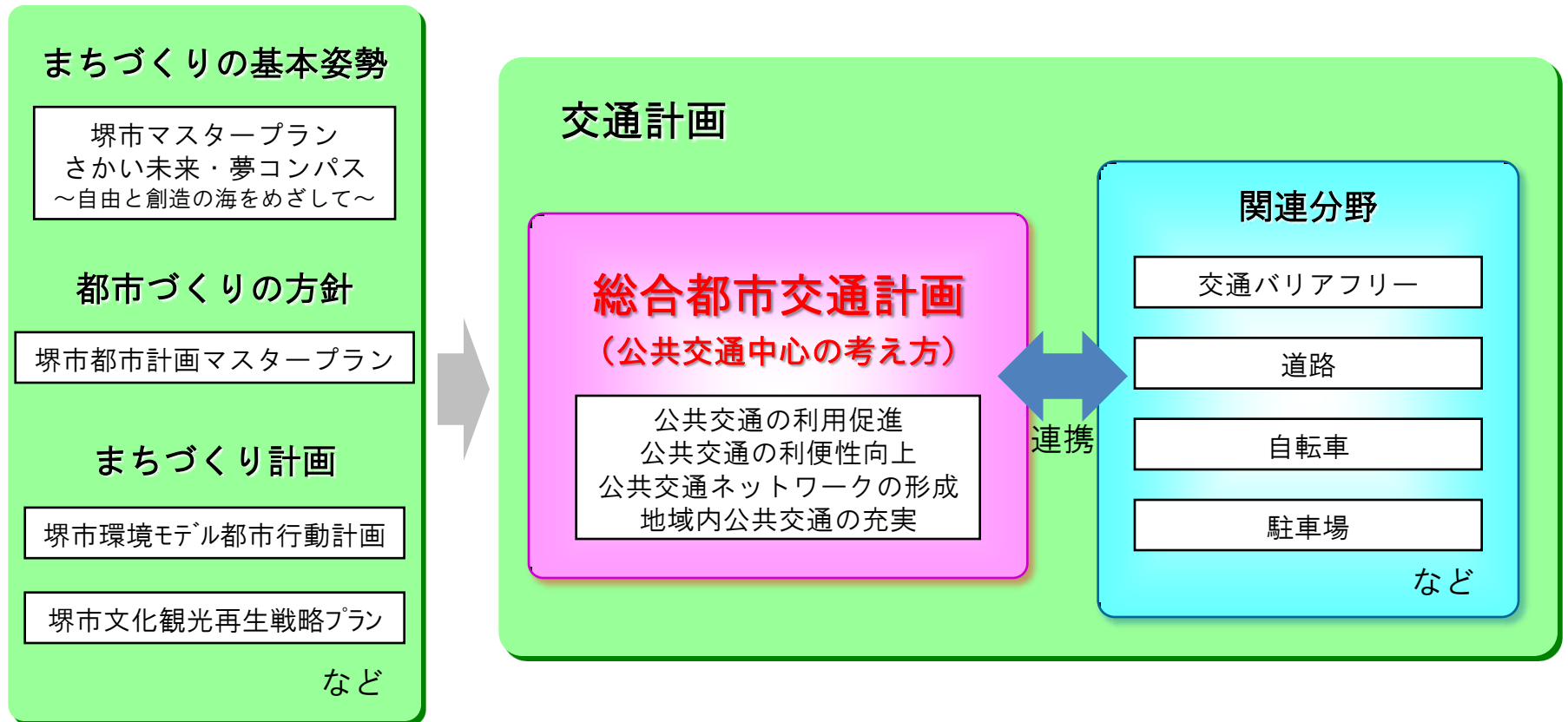


総合都市交通計画について（案）

1. 計画の役割

総合都市交通計画は、堺市マスタープランや都市計画マスタープランなど、関連するまちづくりの方向性等との整合を図りながら、広域的な公共交通網から市民の生活圏の交通に至る総合的な公共交通体系の形成や公共交通利用促進など、本市の公共交通のあり方を示すものです。



議論の対象とする範囲（イメージ）

対象とする範囲（公共交通中心の議論）

公共交通ネットワークの形成
ICカードの導入
バスロケーションシステムの導入
情報案内の強化
おでかけ応援
コミュニティバス など

自転車

コミュニティサイクル など

駐輪場整備
観光レンタサイクル など

駅機能の向上
(B&R、C&R、P&R、
乗継情報の提供など)
バリアフリー化 など

自転車走行環境整備 など

主要道路整備
(放射環状など)
駐車場附置義務の
見直し など

その他道路整備
鉄道と道路の立体交差化 など

自動車

2. 計画策定の背景

少子・高齢化の進展や人口減少社会への移行など、急激な社会経済情勢の変化が生じているなか、持続的な都市づくりを進めていくためには、これまでの交通基盤形成の経緯や現状等を踏まえながら、堺の交通のあり方を考えていく必要があります。

特に、公共交通は日常生活や都市活動に欠かせない存在であるとともに、低炭素社会を実現する上においても、その維持・活性化が喫緊の課題となっています。

そういった背景を踏まえ、本計画では、公共交通を中心とした「これからの堺の交通のあり方」について、関連分野との連携も含め、その方向性を定めようとするものです。

本市の成り立ち

本市は、古代から中世、近世に至る豊かな歴史、文化資源を有する都市であり、摂津・河内・和泉の3国の境に位置しているところから「さかい」と呼ばれるようになったと言われています。

また、大和や紀伊の国につながる街道が交わり、海外に開かれた港を持つことから、古くより交通の要衝として発展をしてきた歴史を有しています。

明治の市制施行以降、近代工業の発展、人口の増大、市町村合併、交通基盤の発達などにより、政令指定都市となるまでの発展を遂げてきました。

特に交通網の形成については、都市拡大に伴い、「明治以降の南海本線や南海高野線をはじめとした鉄軌道の開通」、「昭和40～50年代にかけて泉北ニュータウン交通アクセスとしての泉北高速鉄道の整備」、「昭和62年地下鉄御堂筋線のなかもず駅までの延伸」など、大阪市を中心とした鉄軌道網の形成を始め、阪神高速道路堺線、湾岸線、阪和自動車道など高速道路網の整備も図られてきました。

現在も、「国土軸とつながる阪神高速道路大和川線」や連続立体交差事業などの交通基盤整備が進められているところです。

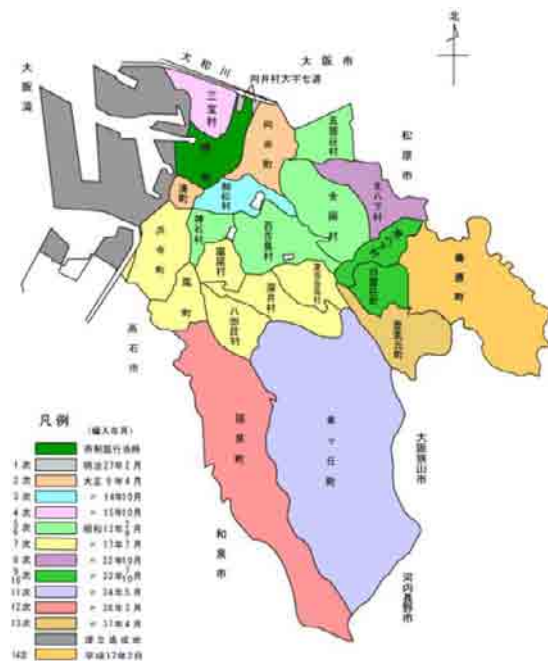


図. 市域の変遷

3. 計画策定にあたり考慮すべき事項

(1) 交通を取り巻く動向

① 交通基本法の制定に向けた動き

現在、国において、人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、地域の移動手段を確保するため、交通基本法の制定と関連施策について検討が進められています。

検討の経緯

平成21年11月13日～平成22年6月7日 交通基本法検討会 計13回開催

平成22年3月30日 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて－中間整理－」を公表

平成22年6月22日 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」を公表

平成22年11月15日～平成22年12月24日 交通基本法案検討小委員会 計4回開催

平成23年3月8日 交通基本法案が閣議決定、第177回国会（常会）に法案提出

交通基本法制定の背景

人口減少・少子高齢化の進展等、交通を取り巻く社会経済情勢が変化する中、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める必要がある。

基本理念等

国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保といった交通に関する基本理念等を定めることとする。

② 地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～の創設

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供され、また、バリアフリー化やより制約の少ないシステムの導入等移動に当たっての様々な障害（バリア）の解消等がされるよう、国において新たに「地域公共交通確保維持改善事業」が創設され、地域公共交通の確保・維持・改善を支援することとしています。

これまでの地域公共交通に係る国の支援策

期間限定の
立ち上げ支援

広域幹線等
に限定

事後的な
補助が中心

これまでの支援策を抜本的に見直し

地域公共交通確保維持事業

- ・ 存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通(※)、離島航路・航空路の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組みを支援

○都道府県を主体とした協議会の取組みを支援

： 地域をまたがるバス交通ネットワーク、離島航路・航空路の確保・維持 等

○市町村を主体とした協議会の取組みを支援

： 幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持 等

※ 利用者の個別の需要(デマンド)に応じて、需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア型輸送サービスを提供する形態の乗合輸送

地域公共交通バリア解消促進等事業

- ・ バス、タクシー、旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援
- ・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
- ・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域公共交通調査事業

- ・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等

③ 地球環境問題の深刻化

地球温暖化の進行は、人類の生存基盤に関わる重要な問題となっています。砂漠化の進行や氷床・氷河の減少などの直接的な影響のほか、食糧の生産、海岸の浸食、生物種の減少などにも一層深刻な影響を及ぼすものと予想されています。

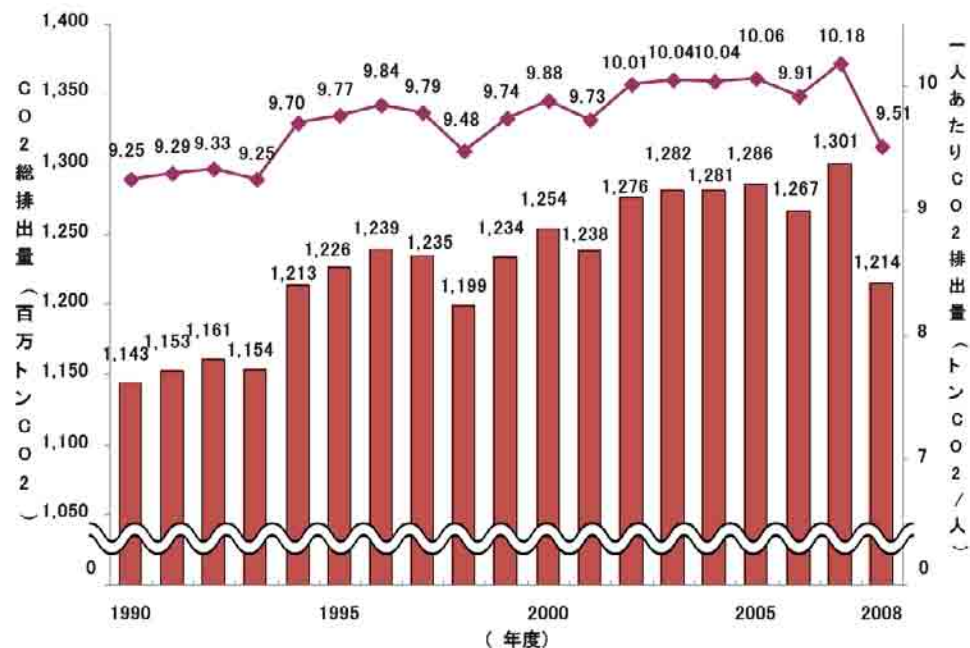
地球環境問題の深刻化等を受け、国では地球温暖化防止に向けた取り組みを進めています。

国の取り組み

2009年9月、鳩山内閣総理大臣がニューヨークの国連気候変動サミットにおいて、我が国の目標として、温室効果ガス排出量を2020年までに1990年比で25%削減することを表明

『チャレンジ25』

と名付け、あらゆる政策を総動員して地球温暖化防止の対策を推進



全国のCO₂排出量は、総量、一人当たり排出量とも増加を続けてきましたが、最近では横ばいから低下傾向で推移しています。

資料：独立行政法人国立環境研究所地球環境研究センター「日本の温室効果ガス排出量データ」（平成22年4月）

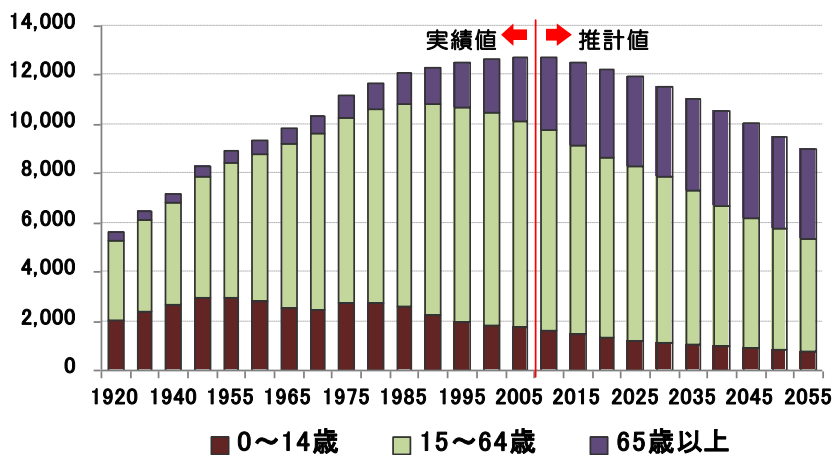
資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 全国のCO₂の総排出量および一人当たり排出量の推移

④ 人口減少社会への移行

戦後一貫して増加を続けてきた我が国の総人口は、平成16年（2004年）にピークを迎え、平成17年（2005年）以降は減少傾向に転じました。今後はその傾向が一層強まり、40年後には1億人を下回ることが予想されています。

本市の総人口は、現在は増加傾向にあるものの、近い将来にピークを迎え、減少に転じていくことは避けられないものと考えられます。本市が独自に行った5年ごとの将来推計人口によると、高位推計でも10年後には人口減少傾向にあると予想され、中位・低位推計では5年後に既に人口減少傾向になっているものと予想されます。



資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」（平成18年12月推計）

資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 全国の年齢3区分別人口
(過去実績および将来推計)



*…2000年（平成12年）は旧美原町人口との合計値

(コーホート法により堺市で独自に推計、政策要因等は加味していない)

推計人口①(低位) …転出入均衡ケース
 推計人口②(中位) …転入超過維持ケース
 推計人口③(高位) …出生率段階的向上ケース
 *参考値 …転出超過ケース

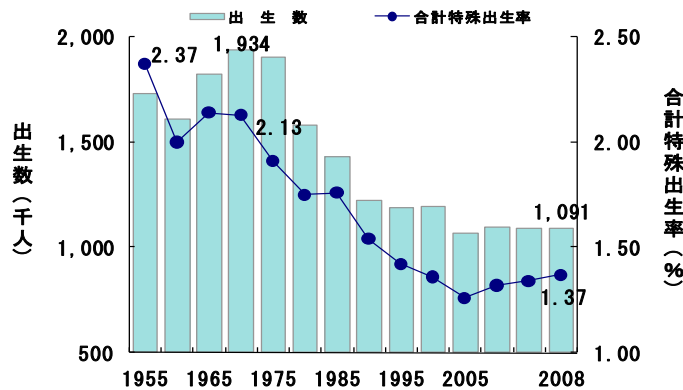
資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 堺市の将来推計人口

⑤ 少子・高齢化の進展

我が国の出生率、出生数は、過去に比べて大きく低下しており、継続的に少子化が進行してきました。また、団塊の世代が一斉に定年退職を迎えており、高齢者の急激な増加が起きています。

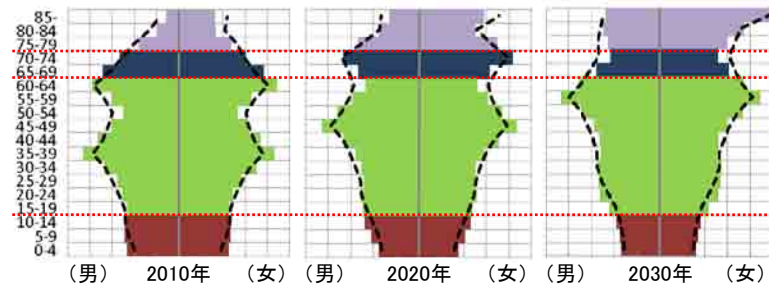
本市では、全国平均と比較して、団塊の世代や団塊ジュニア世代など、特定の年代への偏りが強く、年齢構成の変化の波は、より大きくなるものと予想されます。



資料：厚生労働省「平成21年人口動態統計の年間推計」（平成22年1月）

資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 国の出生数、合計特殊出生率の推移

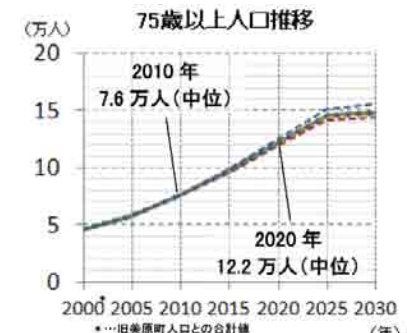
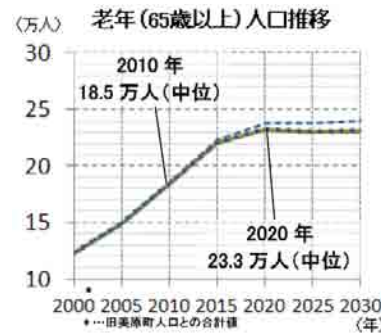
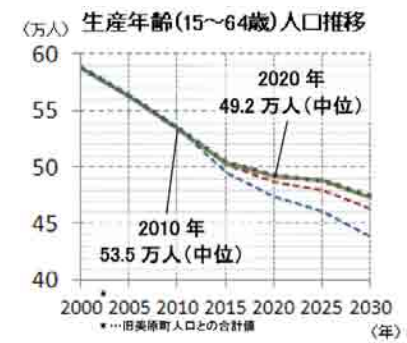
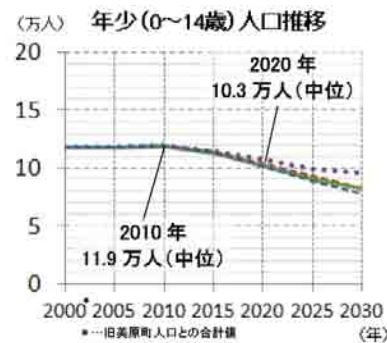


※破線は、全国平均の年齢構成割合

資料：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成18年12月推計）」の数値を引用

資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 堺市の将来の年齢構成割合の変化（推計人口②の場合）



--- 将来推計人口①(低位)
 --- 将来推計人口②(中位)
 将来推計人口③(高位)
 - - - *参考値

資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 堺市の年齢区分別人口推計