

1 堺市地域公共交通計画について

【背景と目的】

人口減少や高齢化の進展、運転士等の公共交通を支える担い手の不足等、公共交通を取り巻く環境が変化するなか、公共交通の維持・確保や活性化への社会的要請は高まっています。

こうしたことを背景として、本市、交通事業者、市民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が共に知恵を出し合い、合意の下で地域公共交通の改善を図りつつ、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努めることが必要です。本市にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにし、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図るため、「堺市地域公共交通計画」を策定します。

【計画区域】 堺市全域 ※鉄軌道や路線バスの市内外を連絡する路線を含む

【計画期間】 令和6（2024）年度から令和10（2028）年度の5年間

【計画の位置付け】

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で市町村による策定が努力義務として位置づけられている法定計画であり、策定にあたっては、国の方針を踏まえ、本市の上位・関連計画と連携、整合を図ります。

【計画の基本方針】

国における「地域公共交通活性化及び再生の促進に関する基本方針」や、本市の上位・関連計画である「堺市基本計画2025」「堺市都市計画マスタープラン」「堺市立地適正化計画」等を踏まえ、本計画の基本方針を「多様な関係者の連携・協働の下、持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実に取り組む」とします。

【計画の構成】

本計画は、「公共交通を取り巻く状況、課題」、基本方針の実現に向けた「方向性と目標」、基本方針の実現度に係る「評価指標」、「目標達成に向けた役割・推進体制」による「施策編」と、「目標達成のための取組」による「取組編」により、構成します。なお、取組内容については計画策定時点のものであり、公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、随時見直しを行います。

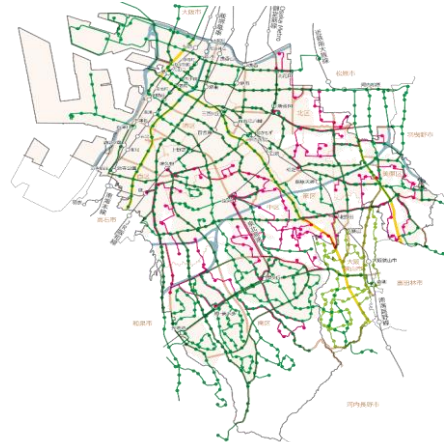
2 公共交通を取り巻く状況

＜堺市の概況＞

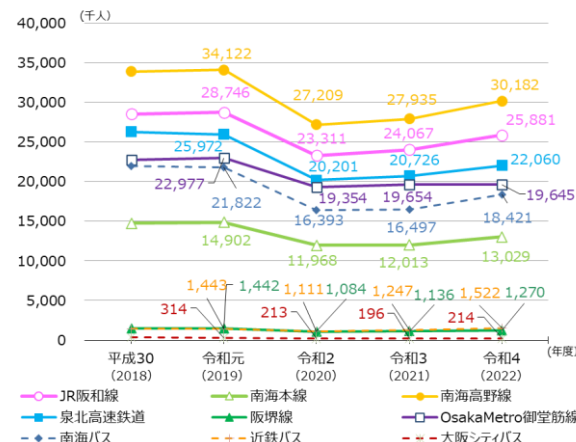
○本市の総人口は、令和2（2020）年には約82.6万人でしたが、令和32（2050）年には約65.6万人に減少する見込みです。

＜公共交通の状況＞

- 鉄軌道や路線バスに加え、堺市乗合タクシーを運行しており、これらによる「人口カバー率」は96.4%です。
- 新型コロナウイルス感染症拡大により利用者数は大幅に減少し、その後回復傾向にあるものの、令和元（2019）年度以前の水準には回復していません。
- 公共交通に係る歳出は、令和4（2022）年度で約6.2億円です。



公共交通ネットワーク網



公共交通利用者数の推移

＜公共交通を取り巻く環境の変化＞

- 路線バスの運行に必要な大型第二種免許人口が減少するなか、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」改正（2024年問題）により、運転士の確保がより一層厳しくなり、路線等の維持が困難です。
- 在宅勤務や時差出勤等が広がり、生活スタイル・ワークスタイルが多様化しています。今後もこのような働き方は継続すると思われ、ライフスタイルの多様化を見据えた公共交通について考える必要があります。
- 市域全体での令和32（2050）年カーボンニュートラル実現に向け、令和4（2022）年11月に改定した堺市地球温暖化対策実行計画のもと、市域から排出される温室効果ガス排出量を平成25（2013年）度比で50%以上削減することを令和12（2030）年度の目標に掲げています。

＜市民の移動実態・ニーズなど＞

- 外出率は54歳以下の年齢階層で低下し、特に若者が大きく低下しています。
- 公共交通全体の満足度は、約56%が満足、約30%が不満としています。

3 本市における公共交通の課題

公共交通を取り巻く環境の変化や現況を踏まえた本市における主な課題は以下の通りです。

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| (1) 市民生活等に必要な公共交通の維持・確保 | (7) 都市における移動の円滑化 |
| (2) 公共交通の利用促進 | (8) バリアフリー化や安全性の向上 |
| (3) 施設の耐震化や災害時の連携強化 | (9) 交通の脱炭素化 |
| (4) 新たな技術やサービス、交通手段の活用 | (10) 地域の関係者が一体となった交通手段の確保 |
| (5) 公共交通の安定的な運行 | (11) 異なる交通手段や事業者間の連携 |
| (6) 交通分野と他分野との連携 | |

4 計画の方向性と目標

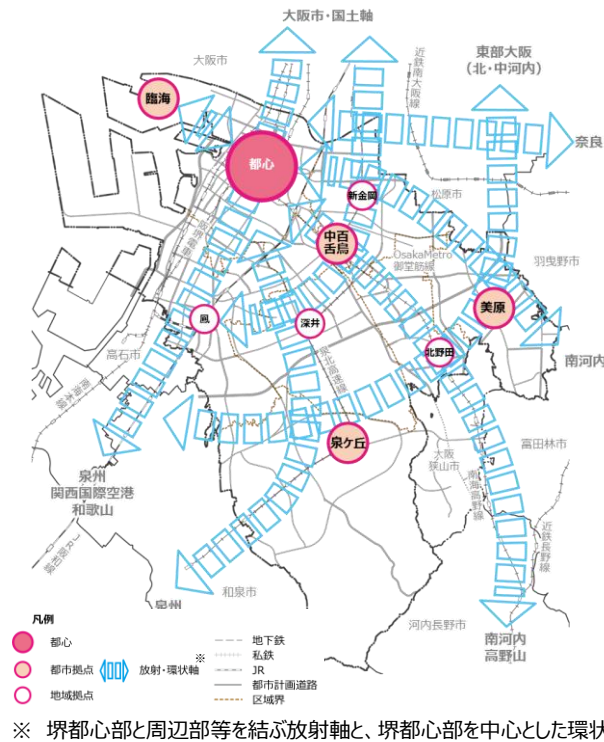
■交通ネットワークにかかる上位計画の整理

本市はこれまで都市の核となる拠点を中心に都市機能を集約し、鉄軌道網、道路網等の都市軸で拠点間を連携する多軸多核型の都市構造を形成してきました。

都市計画マスタープランに示している交通ネットワークのめざすべき姿等を踏まえた交通ネットワークのイメージは以下のとおりです。

交通ネットワークのめざすべき姿（堺市都市計画マスタープラン）

ネットワーク名	めざすべき姿
広域ネットワーク	市内と国土軸や関西国際空港等各方面との移動利便性の向上に向けて、鉄軌道網、高速・幹線道路網等を活かし、広域交通ネットワークの機能強化を図る。
拠点間ネットワーク	既存の鉄軌道や道路網等を活かし、拠点間を結ぶ交通ネットワークの形成を図る。
地域内公共交通	既存の鉄軌道や路線バス、自転車との交通結節性を高めることにより、各生活圏から駅前拠点、地域拠点、都市拠点、都心、周辺都市へと自動車以外でも移動しやすい公共交通の充実に図る。

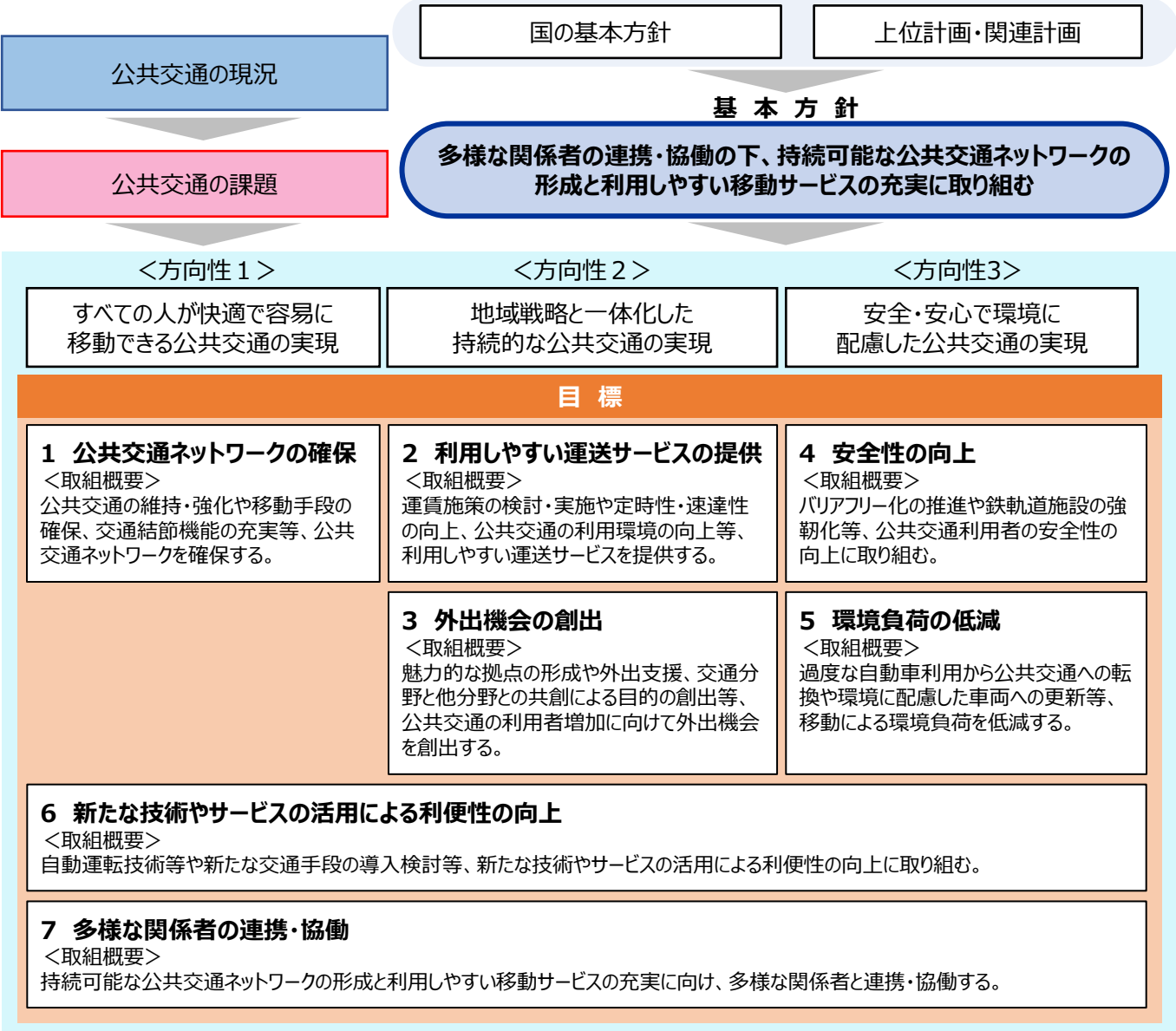


※ 堺都心部と周辺部等を結ぶ放射軸と、堺都心部を中心とした環状軸

交通ネットワークのイメージ

■ 計画の方向性と目標

計画の基本方針及び本市における公共交通の現況及び課題を踏まえ、基本方針を実現するための3つの方向性を設定します。また、基本方針に即し、7つの目標を設定します。



※各目標は複数の方向性に関連しますが、主に関連する方向性の下に目標を記載しています。

各目標の取組状況を把握するために、具体的な目標は定めないモニタリング項目を設定し、実績値の確認を毎年度行います。

- ＜目標 1＞ 本市の公共交通に係る歳出【617百万円（令和4（2022）年度）】
公共交通の利用頻度【38.8%（令和4（2022）年度）】
- ＜目標 2＞ 公共交通の利用頻度
移動の快適性、安全性の市民満足度【36.9%（令和4（2022）年度）】
バス停留所（各拠点以上）、車内の運行情報及び施設案内等の多言語化率【バス停留所：39.5%、車内：53.0%（令和4（2022）年度）】
- ＜目標 3＞ 本市の公共交通に係る歳出
公共交通の利用頻度
バス停留所（各拠点以上）、車内の運行情報及び施設案内等の多言語化率
- ＜目標 4＞ 移動の快適性、安全性の市民満足度
ノンステップ車両の導入率【57.7%（令和4（2022）年度）】
低床式車両の導入率【11.4%（令和4（2022）年度）】
- ＜目標 5＞ 公共交通の利用頻度
運輸部門での温室効果ガス実排出量【969千t-CO2（令和2（2020）年度）】
- ＜目標 6＞ バス停留所（各拠点以上）、車内の運行情報及び施設案内等の多言語化率
- ＜目標 7＞ 多様な関係者が参画する会議の開催回数【5回（令和4（2022）年度）】

5 評価指標

本計画における基本方針の実現度を関係者や市民等と確認および共有するため、下記のとおり評価指標を設定します。

視点	評価指標	評価概要	現況値 令和4（2022）年度	目標値
基本方針の実現度	公共交通利用者数（年間乗車人員）	現状の公共交通を維持確保するため、現況の利用者数以上を確保する	利用者数※①	現況値以上
	公共交通に係る市民満足度	公共交通の施策の満足度を向上する	56.2%	現況値以上
	公共交通人口カバー率	利用者の利便性確保のため、現状のカバー率を維持する	96.4%※②	現況値

※①令和4（2022）年度利用者数：鉄軌道：112,067千人、路線バス：20,157千人、堺市乗合タクシー：24千人
計：132,248千人

※②平成27（2015）年度国勢調査のメッシュ推計データに令和4（2022）年度時点の公共交通の利用圏域を反映し算出

各評価指標については、下記の通り整理します。

- ・公共交通利用者数
事業者からの提供及び本市の実績から毎年整理
- ・公共交通に係る市民満足度
市政モニターアンケート等により毎年計測
- ・公共交通人口カバー率
国勢調査から作成される100mメッシュ推計データ（人口）と公共交通の各路線の状況より毎年整理

6 目標達成に向けた役割・推進体制

○目標達成に向けて、市民・利用者、交通事業者、行政の各主体がそれぞれ役割分担のもと相互に連携・協働し、取組を推進する必要があります。

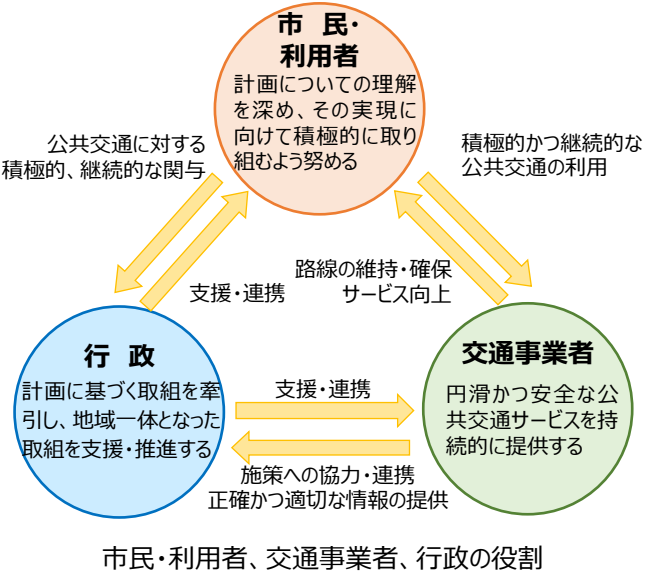
○特に市民・利用者については、これまで以上に公共交通に対して積極的に関わることが期待されます。

○本計画で定める基本方針の実現にむけた計画の推進にあたっては、PDCAサイクルに基づき、交通事業者・行政・市民等が各目標の取組を実行し、「堺市地域公共交通活性化協議会」「堺市地域公共交通計画検討庁内委員会」において、設定した評価指標の評価と、各目標のモニタリング項目を把握した上で取組の実施状況の確認を行い、その結果を公表します。

○評価結果や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて本計画の改善・見直しを検討し、場合により計画の改定を行います。

○道路運送法に基づき、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項については、「堺市地域公共交通会議」において協議し、協議結果等を「堺市地域公共交通活性化協議会」へ報告します。

○各地域における個別具体的な課題の検討については、各地域の会議体等を有効に活用し、「堺市地域公共交通活性化協議会」等と連携し検討を進めます。



【取組編】

目標達成のための取組

目標達成に向けた、堺市、交通事業者、市民等の関係者による取組は以下のとおりです。
＜ ＞内は取組主体を示す。 行：国・府・堺市・隣接市、事：交通事業者、民：市民・利用者

目標1 公共交通ネットワークの確保

公共交通の維持・強化や移動手段の確保、交通結節機能の充実等、公共交通ネットワークを確保します。

【取組】

- 拠点間ネットワークの機能強化＜行・事＞
 - ・堺都心部と美原をはじめとした市域東部を結ぶSMI美原ラインの運行
 - ・大阪狭山市と本市を結ぶ拠点間ネットワークの機能強化
 - ・道路交通ネットワークの形成
- バス、軌道路線等の維持・確保＜行・事・民＞
 - ・地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）
 - ・路線バス網再編等対策補助事業
 - ・美原区域路線バス運行事業
 - ・路面電車活性化事業
 - ・堺市乗合タクシーの運行による移動手段の確保
- 交通結節機能の充実＜行・事＞
 - ・魅力的な拠点の形成に併せた交通便利性の向上
 - ・南海本線の連続立体交差化に併せた阪堺線停留場の移設
- 地域公共交通の担い手不足等への対応＜行・事・民＞



SMI美原ライン実証実験車両

※「目標1 公共交通ネットワークの確保」の取組のうち、「地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）」、「路線バス網再編等対策補助事業」、「美原区域路線バス運行事業」については、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定められている、収支、費用の定量的な指標と目標値を下記のとおり設定し、毎年度確認します。

指標①：路線維持に係る国・市の公費負担路線※①の収支状況

（事業者からの提供及び本市の一般会計決算より毎年度整理）

現況値（令和4年度）53.4％ / 目標値（令和10年度）51.3％※②以上

指標②：上記路線のうち、本市負担額（本市の一般会計決算より毎年度整理）

現況値（令和4年度）128百万円 / 目標値（令和10年度）135百万円※②

※① 路線維持に関し、国または市が運行経費の一部を負担している路線

※② 令和4年度4月時点人口と令和10年度推計人口との比較による人口減少を考慮した利用者数による予測値

路線維持に係る 公費負担路線	南海バス					南海・近鉄 共同運行	近鉄バス	
	美木多線	畑・鉢ヶ峯線	天野山線	美原初芝線	美原金岡線	（多治井系統） 北野田多治井線	（さ野つき野系統） 北野田線	（富野田林系統） 北野田線
地域間幹線系統確保 維持費国庫補助金対象路線	●		●	●		●	●	●
本市補助・負担路線	●	●		●	●	●	●	

目標2 利用しやすい運送サービスの提供

運賃施策の検討・実施や定時性・速達性の向上、公共交通の利用環境の向上等、利用しやすい運送サービスを提供します。

【取組】

- 運賃施策の検討・実施＜行・事＞
 - ・企画乗車券の発行
 - ・タッチ決済・モバイルチケット等の導入促進
- 定時性・速達性・利用環境の向上＜行・事＞
 - ・南海本線・南海高野線の連続立体交差化
 - ・バス優先レーンの設置等
 - ・路面電車優先信号等の設置の検討
 - ・待合環境の整備



タッチ決済用とQRコードリーダーを搭載した改札機

目標3 外出機会の創出

魅力的な拠点の形成や外出支援、交通分野と観光や商業など他分野との共創による目的の創出等、公共交通の利用者増加に向けて外出機会を創出します。

【取組】

- 存在感のある魅力的な拠点の形成＜行＞
- 他分野との施策連携＜行・事・民＞
 - ・観光や商業との連携による目的の創出
 - ・妊婦、子育て世帯等の外出促進
 - ・障害者の外出促進
 - ・高齢者の外出促進



堺都心部の活性化に向けて

目標4 安全性の向上

バリアフリー化の推進や鉄軌道施設の更新・安全対策の実施等、公共交通利用者の安全性の向上に取り組みます。

【取組】

- 駅舎・車両のバリアフリー化＜行・事＞
- 心のバリアフリー、迷惑行為への対応＜行・事・民＞
- 鉄軌道施設の更新・安全対策の実施＜行・事＞
- 連続立体交差化による踏切解消＜行・事＞
- 災害時の対応＜行・事＞



可動式ホーム柵

目標5 環境負荷の低減

過度な自動車利用から公共交通への転換や環境に配慮した車両への更新等、移動による環境負荷を低減します。

【取組】

- 自動車利用からの転換＜行・事・民＞
- 環境配慮型車両の導入拡大＜行・事＞
- 公共交通と多様なモビリティとの連携＜行・事＞



環境に配慮した新型車両

目標6 新たな技術やサービスの活用による利便性の向上

自動運転技術等の活用や、次世代モビリティやAIオンデマンドバス等の新たな交通手段の導入検討等、新たな技術やサービスの活用による利便性の向上に取り組みます。

【取組】

- 新たな技術を活用した利便性・快適性の向上＜行・事＞
- 新たな交通手段の導入検討＜行・事・民＞
- MaaSの普及促進＜行・事＞



自動運転実験（SMIプロジェクト）



AIオンデマンドバス運行車両

目標7 多様な関係者の連携・協働

持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実に向け、多様な関係者と連携・協働します。

【取組】

- ・国・府・他市との連携
- ・公共交通の利用啓発・利用促進
- ・市民等との協働による公共交通の活性化