

堺市における交通の現況について

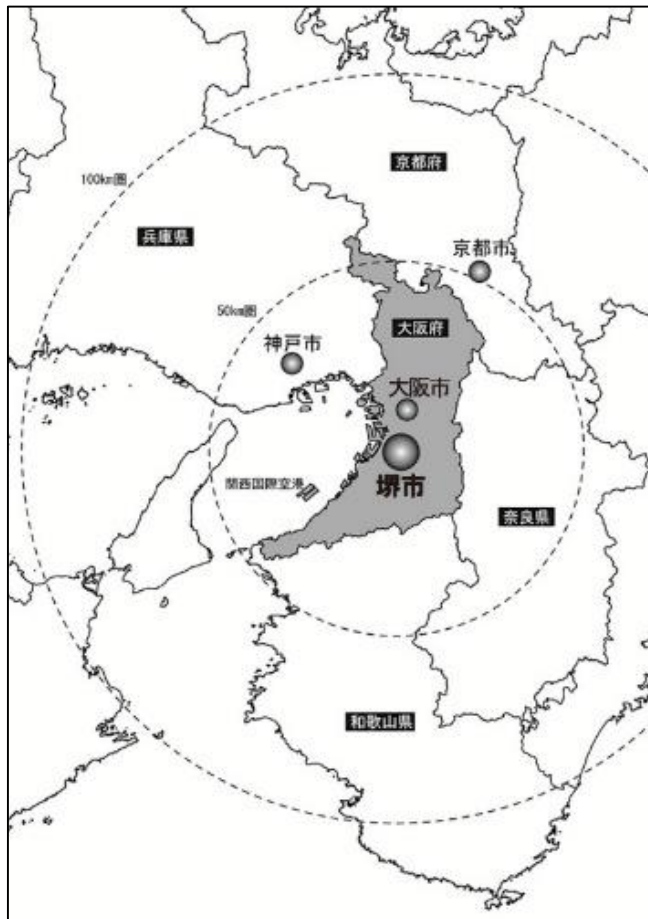
目次

- 1.堺市の概況
- 2.上位・関連計画
- 3.堺市の交通の現状等
- 4.関連施策

1.堺市の概況

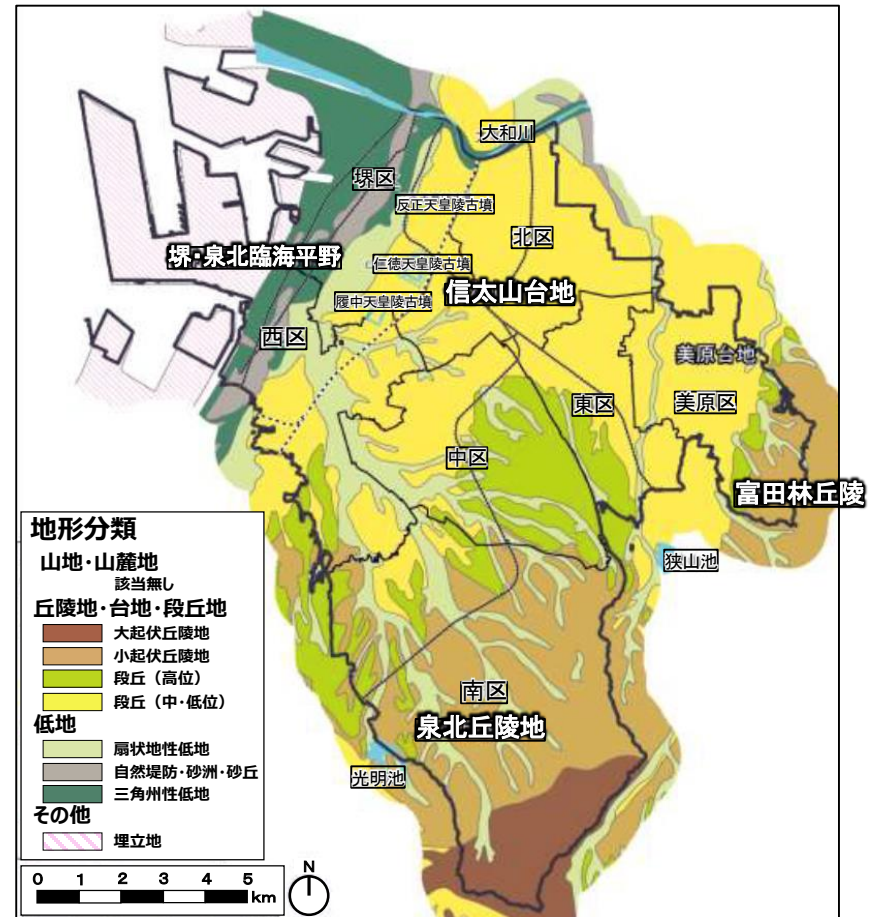
堺市の概況

- 堺市は、大阪府の中南部に位置し、大阪湾東岸沿いの沖積平野とその東南にのびる台地からなり、南部には南北方向に泉北丘陵がつづいている。
- 面積149.83 km²、人口約82.6万人を有する大阪府で人口・面積が第2の政令指定都市。



図表 本市の位置

出典：堺市都市計画マスタープラン（令和3年7月改定）

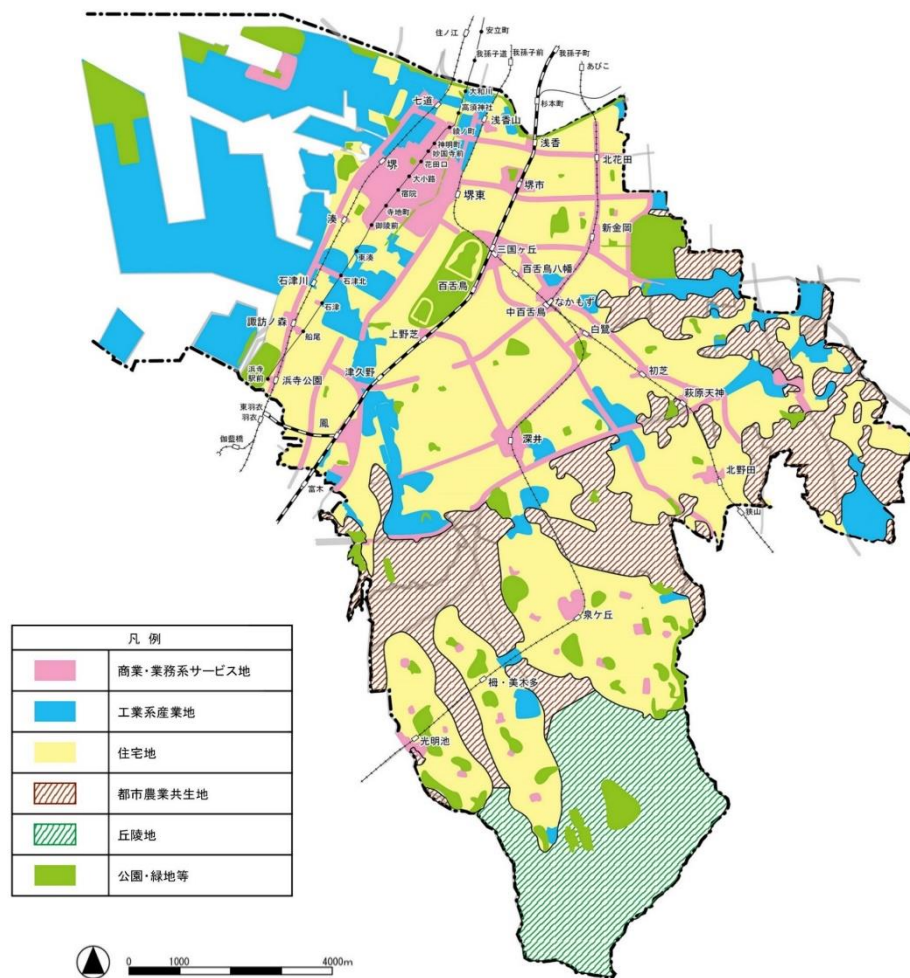


図表 本市の地形分類

出典：堺市歴史的風致維持向上計画（令和4年3月）

堺市の土地利用状況

- 平野部及び丘陵部の泉北ニュータウンに市街地が広がり、臨海部は工場地が主となっている。
- 南部には山林が広がり、河川やため池を水源とした田畑が南部から中央部・東部にかけて広がっている。



図表 土地利用の状況図

出典：堺市都市計画マスタープラン（令和3年7月改定）

堺市の都市機能の配置状況

- 隣接する大阪市の都市集積の影響を受ける都市構造であり、大規模小売店舗や大学などは複数立地しているものの、大阪市に比べると都市機能の集積度は低い状況にある。

凡例

- 主要文化施設等
- 大学
- 文化財建造物(国宝、重要伝統的建造物群保存地区)
- 府民の森
- 観光資源
- 広域公園

災害拠点病院等

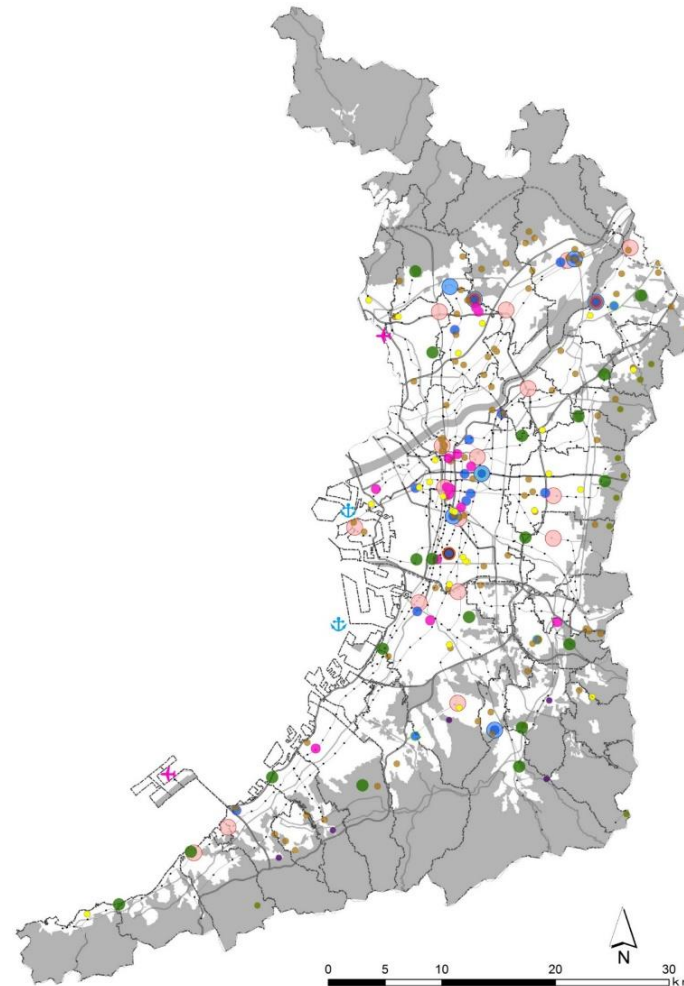
- 基幹災害医療センター
- 地域災害医療センター
- 特定診療災害医療センター
- 3次救急医療機関(高)
- 特定機能病院

述べ売場面積別大規模小売店舗

- 5万㎡以上

市街化調整区域

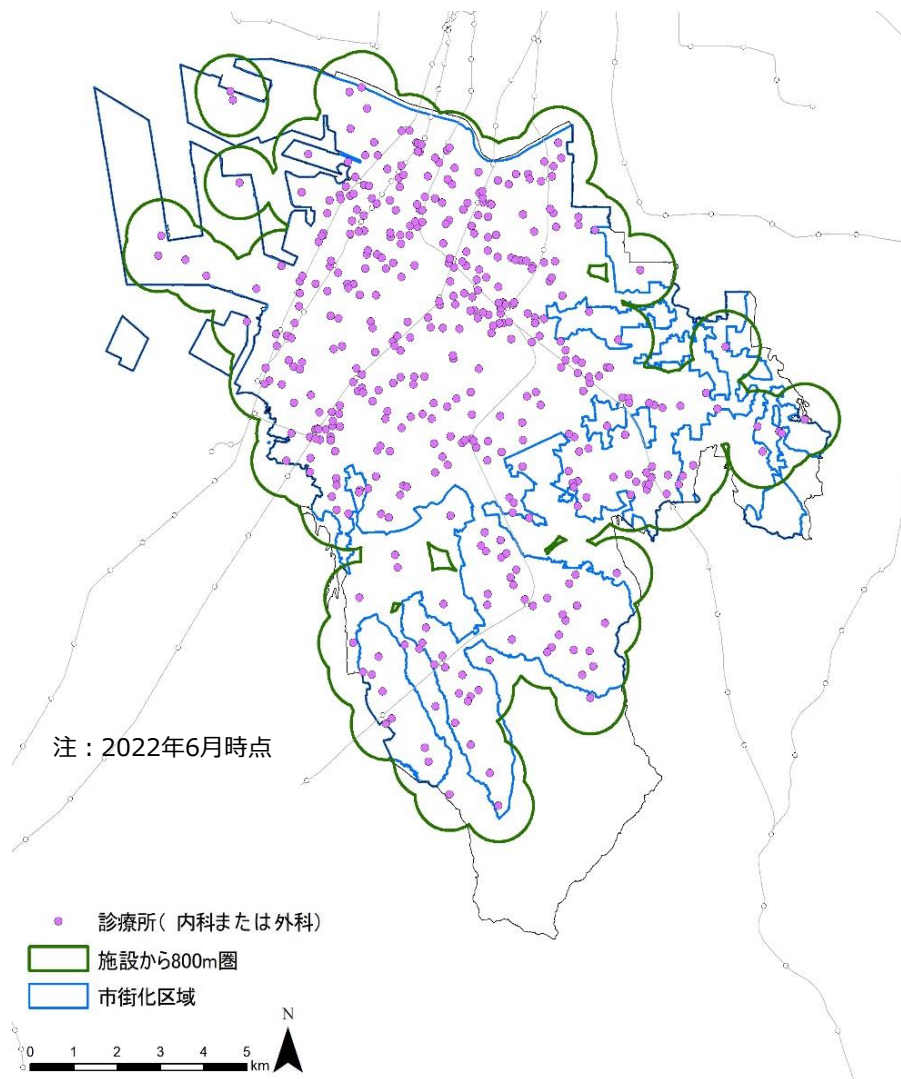
- 駅
- 鉄道
- (事業中)高速道路・有料道路
- 高速道路・有料道路
- 一般国道



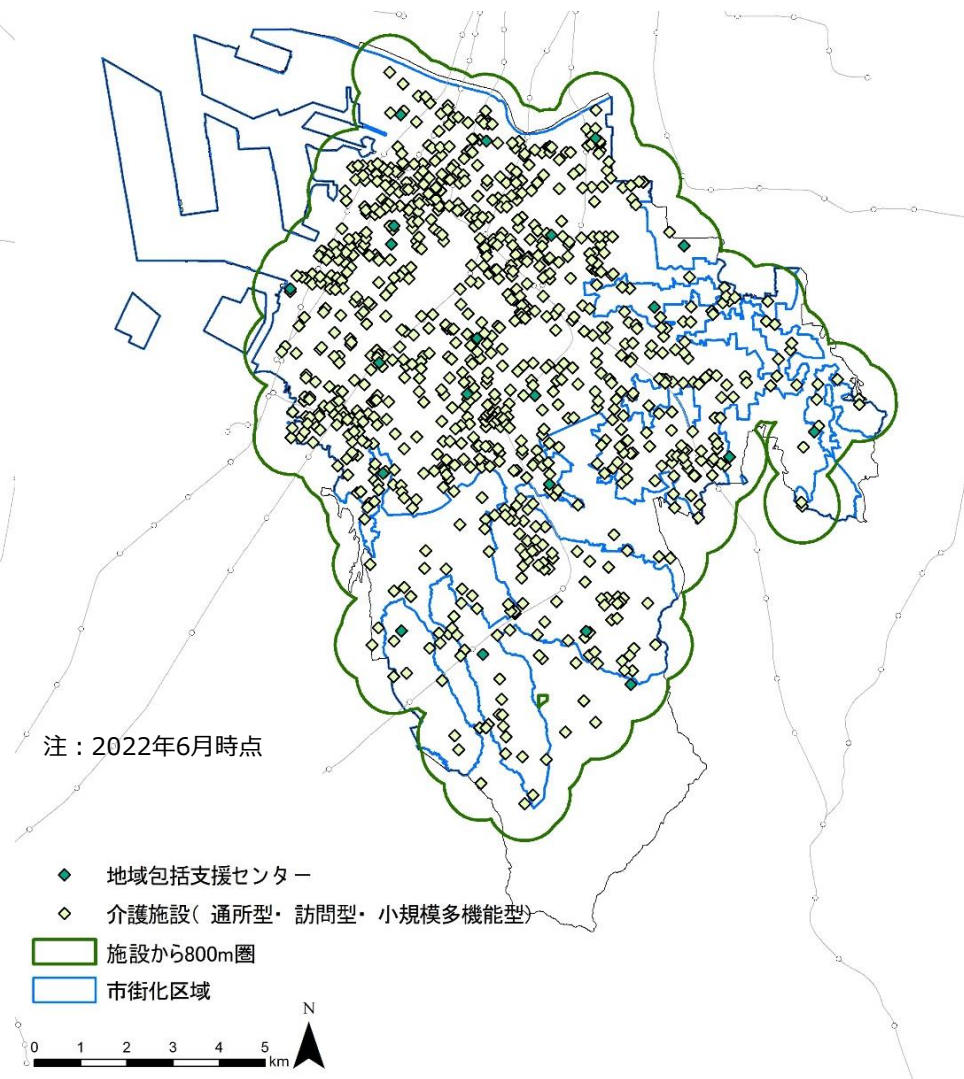
図表 広域的な都市機能の分布状況

出典：大阪府における都市計画のあり方（答申）

堺市の都市機能の配置状況

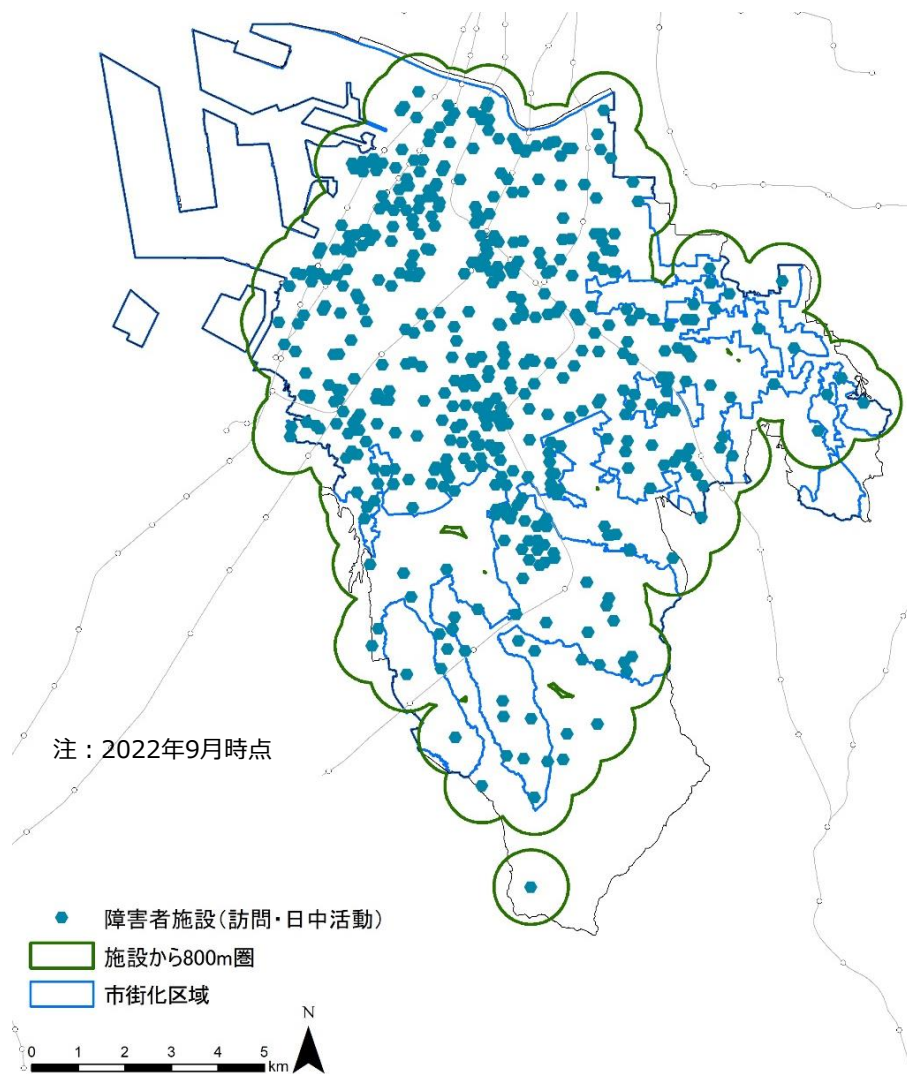


図表 診療所 (内科又は外科)

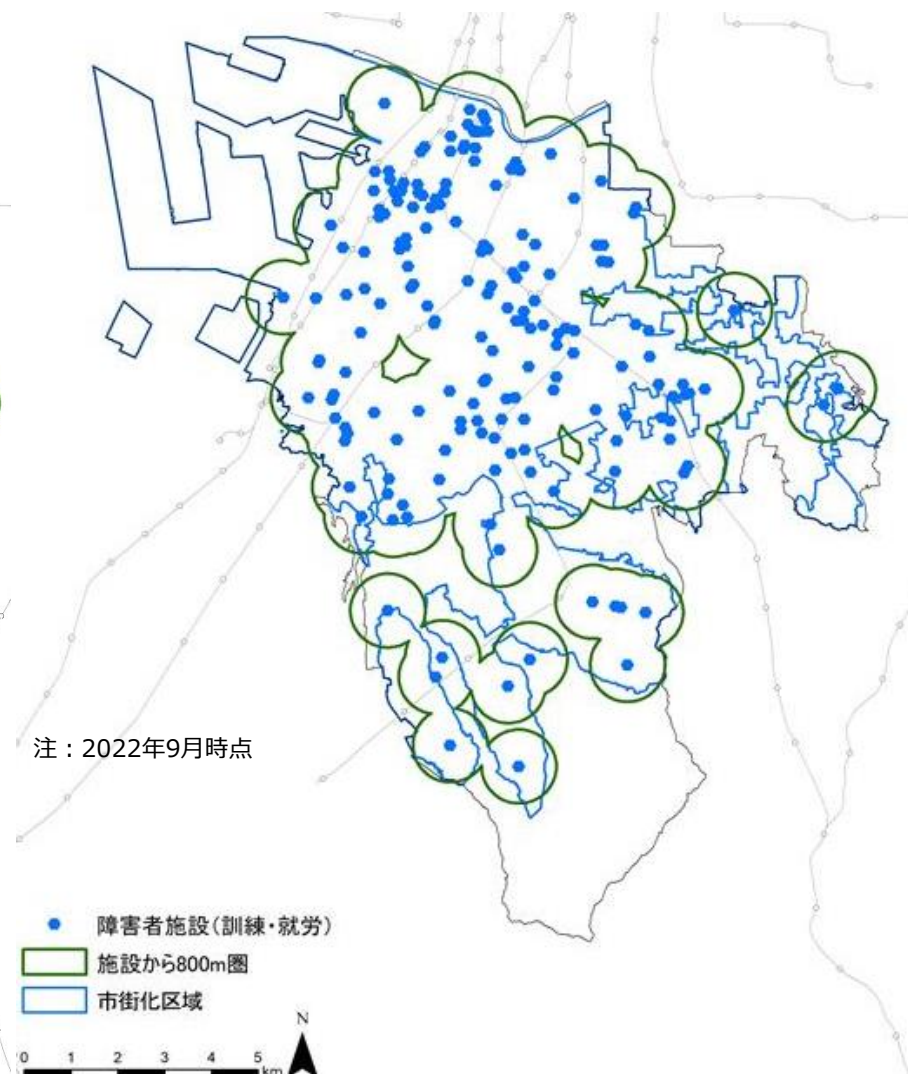


図表 高齢者介護施設

堺市の都市機能の配置状況

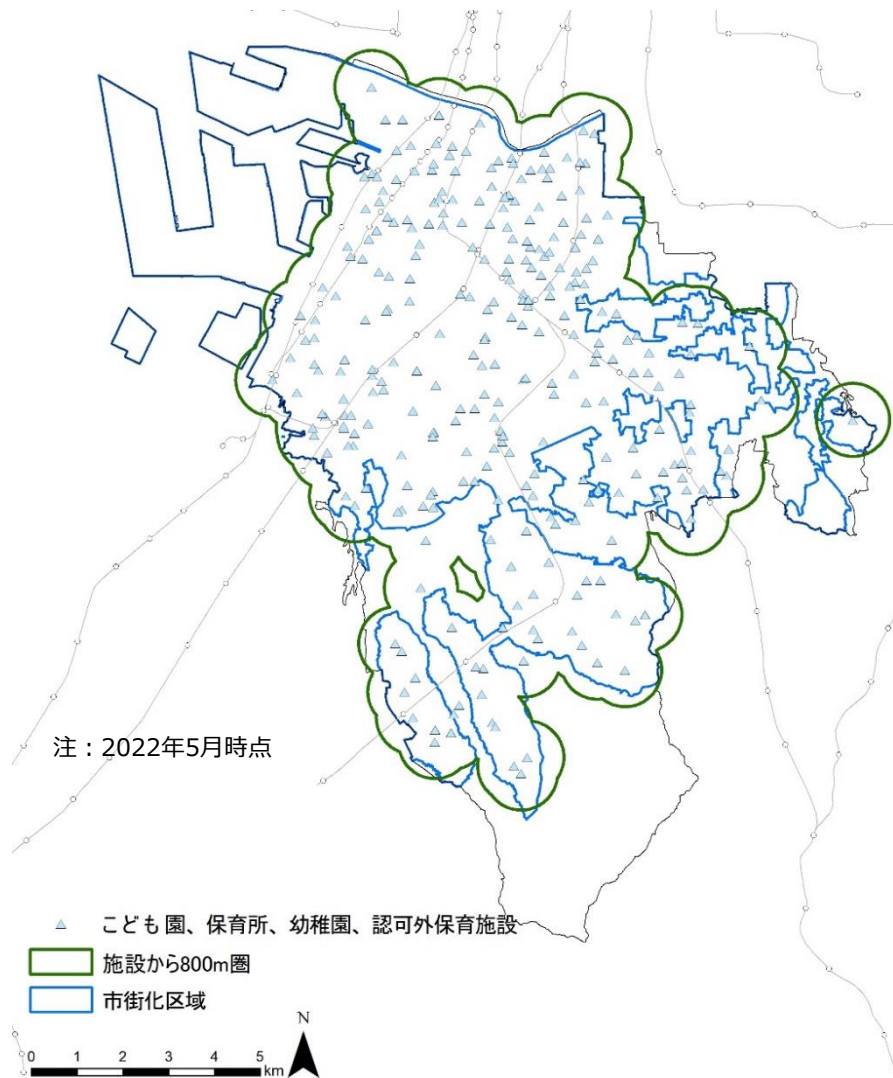


図表 障害者施設（訪問・日中活動系）

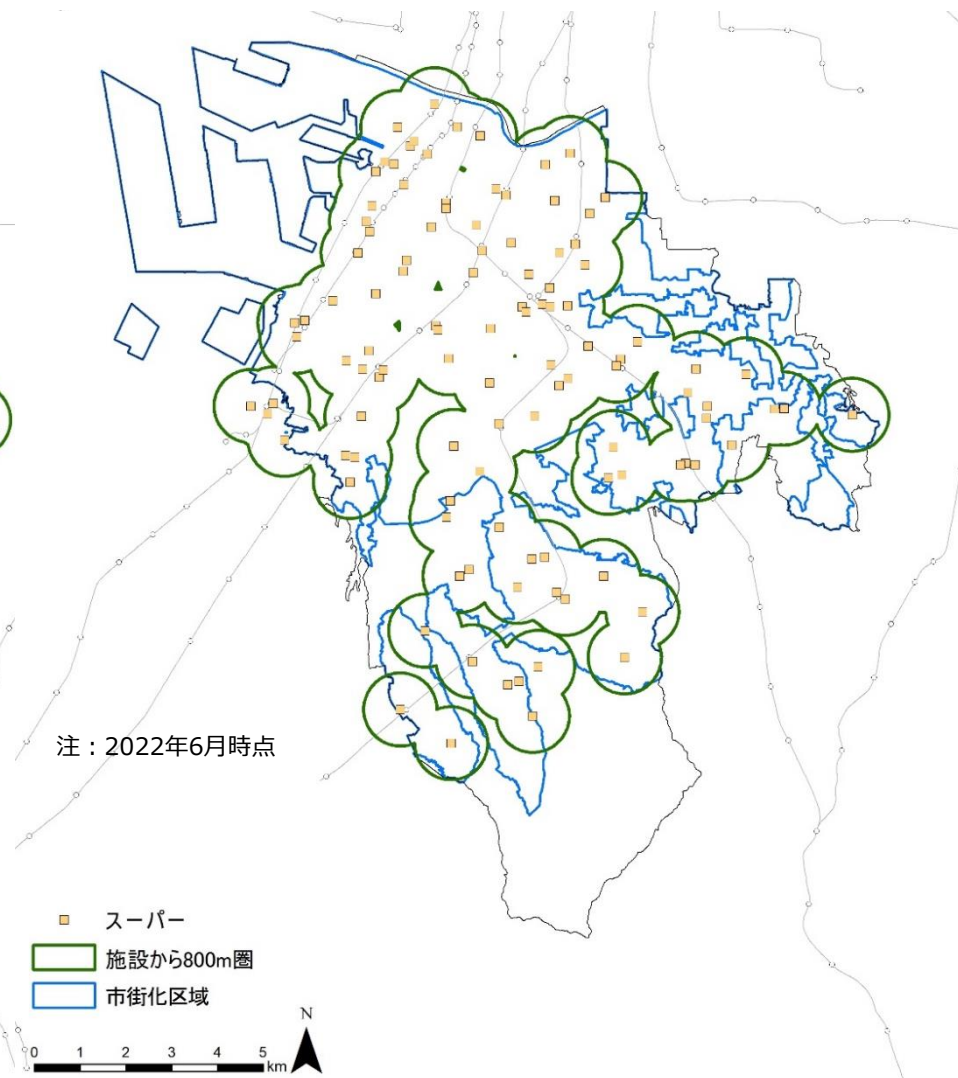


図表 障害者施設（就労・訓練系）

堺市の都市機能の配置状況



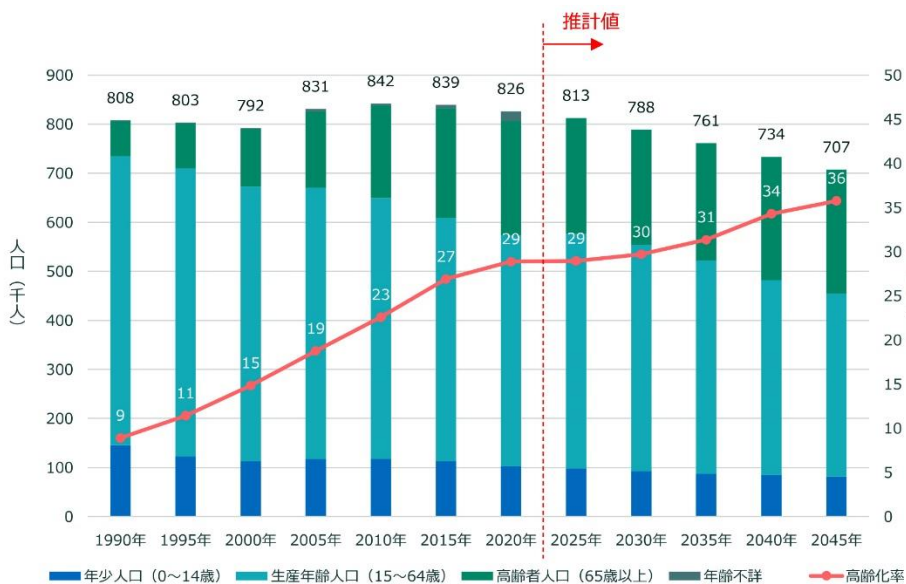
図表 子育て支援施設



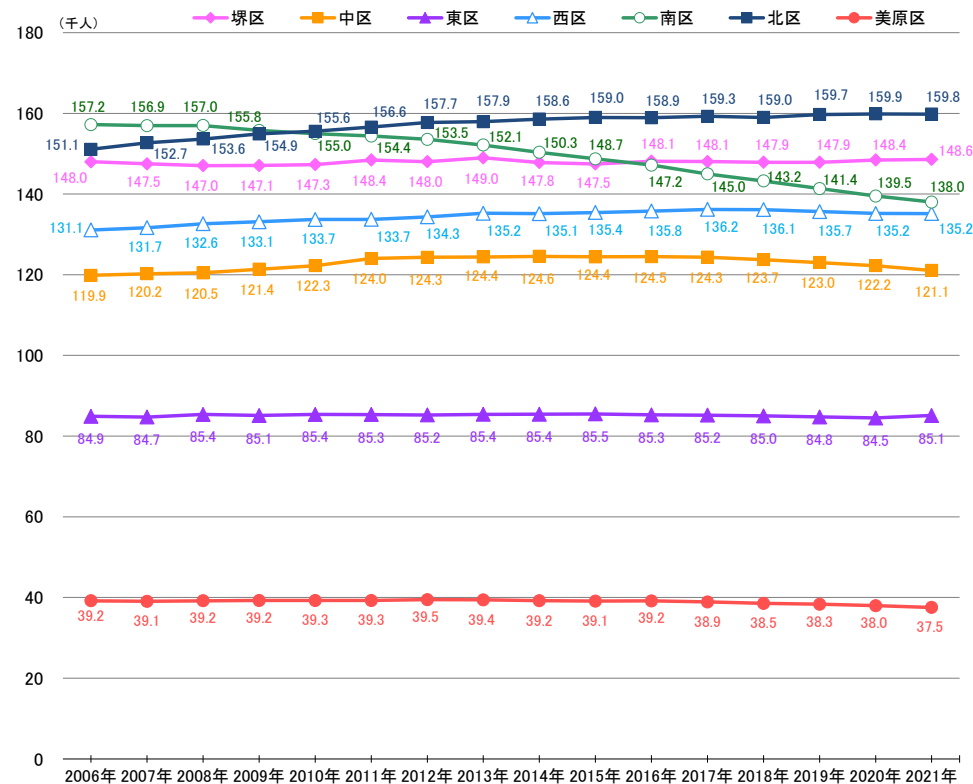
図表 食品スーパー

堺市の人口① (人口推移)

- 本市の総人口は、2020年で約82.6万人で、2010年の約84.2万人をピークに微減している。
- 高齢化率は、年々増加傾向にあり、2020年時点で約29%となっている。
- 将来人口は、今後人口は減少する見込みで、2030年には約78.8万人、2045年には約70.7万人に減少する見込みとなっている。
- 区別では北区、西区が増加傾向、南区が減少傾向にあり、それ以外の区では概ね横ばいで推移している。



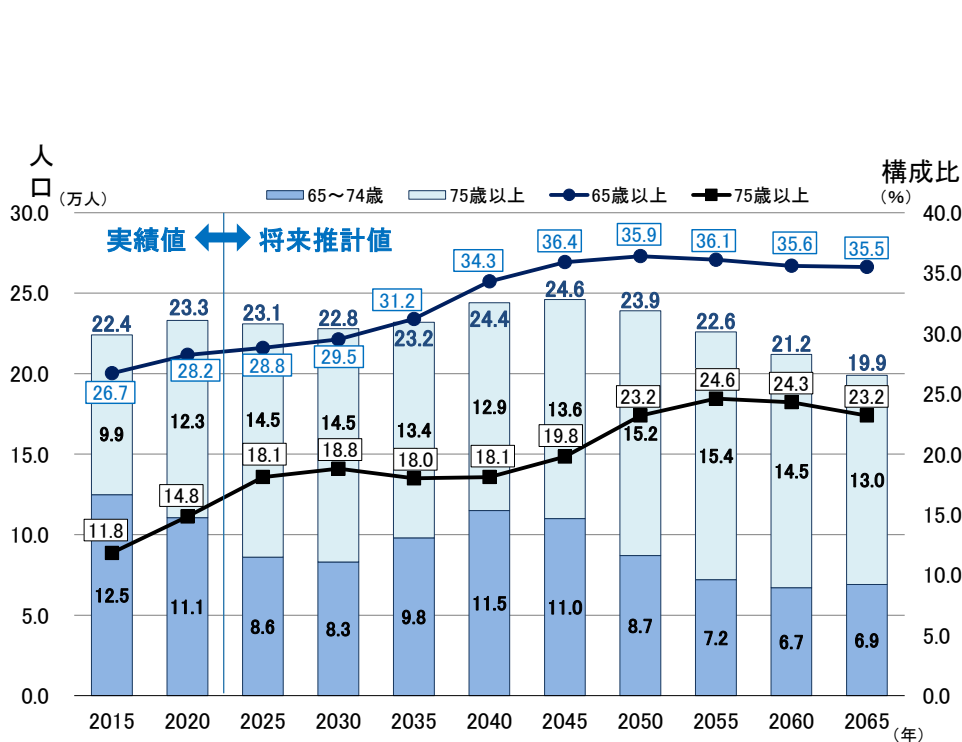
図表 本市の人口動向
 資料：国勢調査（1990年～2020年）
 国立社会保障・人口問題研究所（2025年～2045年）



図表 本市の区別人口推移
 資料：堺市統計書及び国勢調査（2020年）

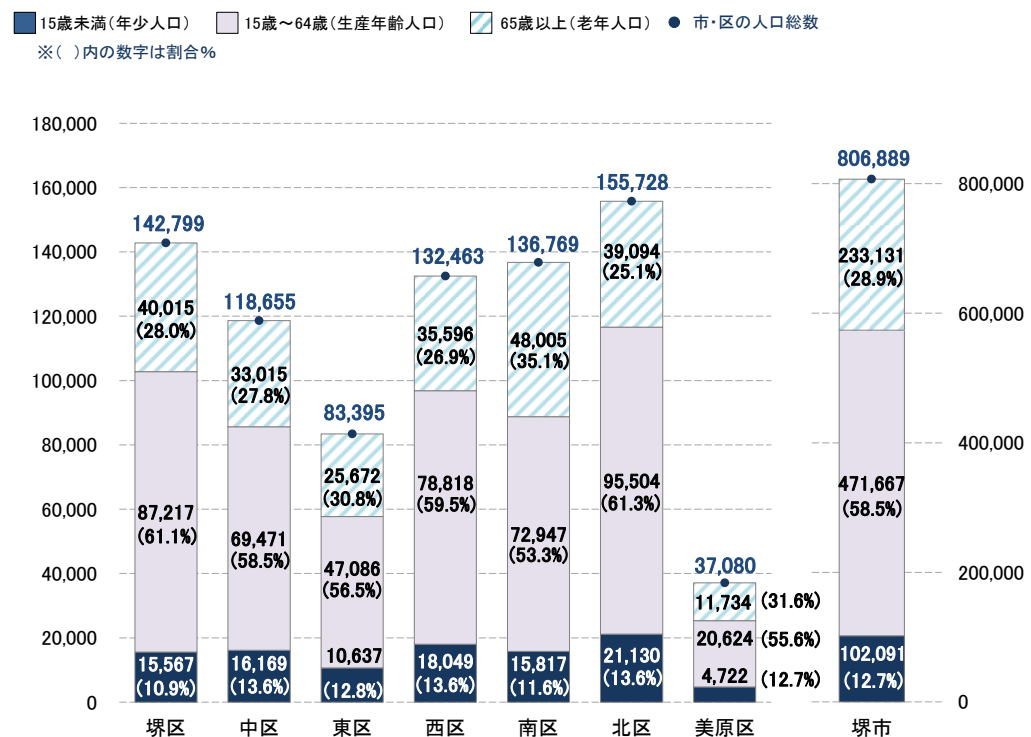
堺市の人口②（高齢化率）

- 65歳以上の高齢者の総人口に占める割合は、今後も増加傾向にあり、2035年には30%を超える見込みとなっている。
- 区別では、北区が25.1%と市内で最も低く、南区で35.1%と最も高くなっている。南区をはじめ、南東部の東区・美原区で高齢化率が30%以上と高くなっている。



図表 高齢者人口の将来推計

資料：国勢調査（2020年）、将来推計人口は独自推計



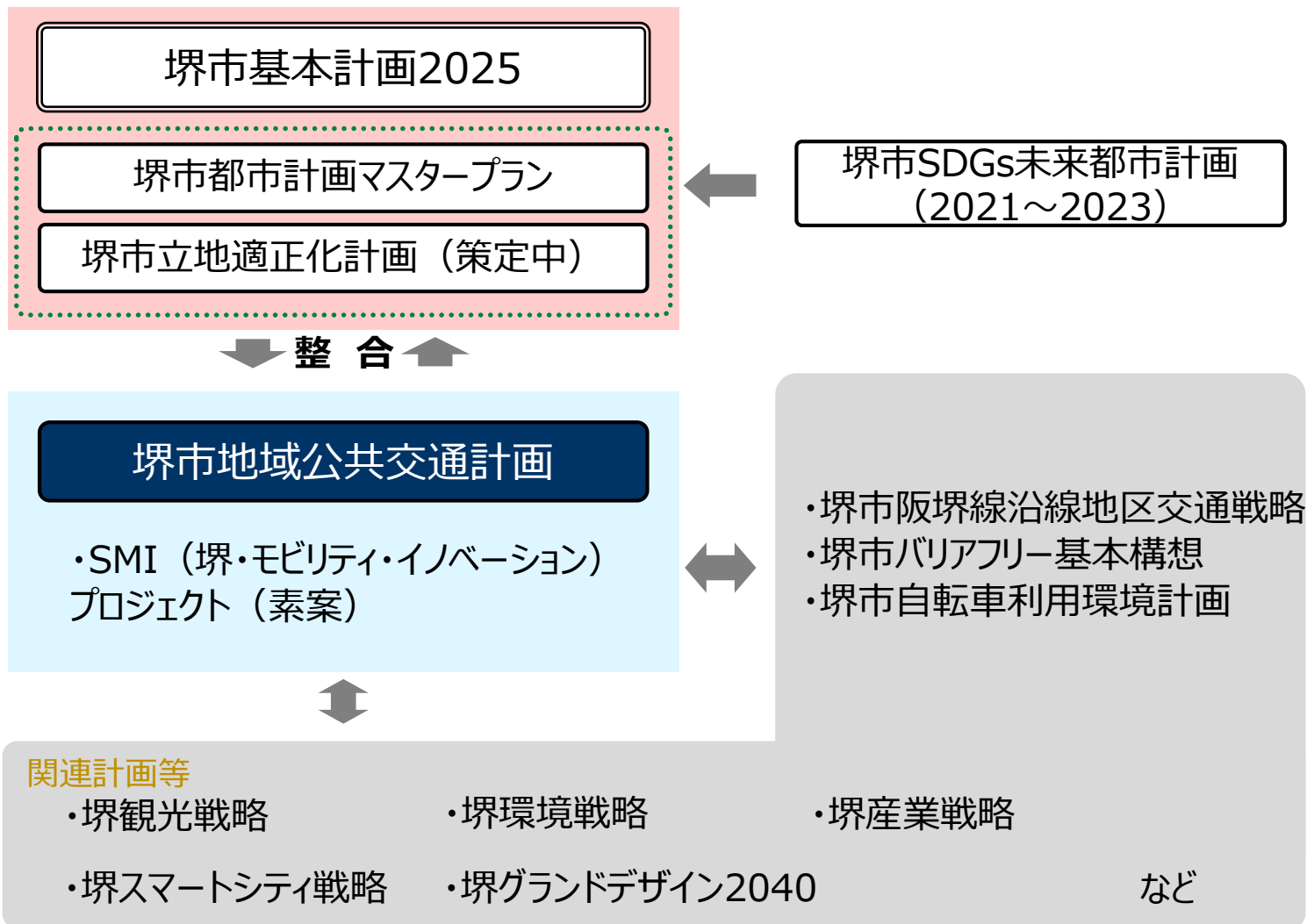
図表 堺市の区別年齢別人口構成

資料：国勢調査（2020年）

2.上位・関連計画

上位・関連計画

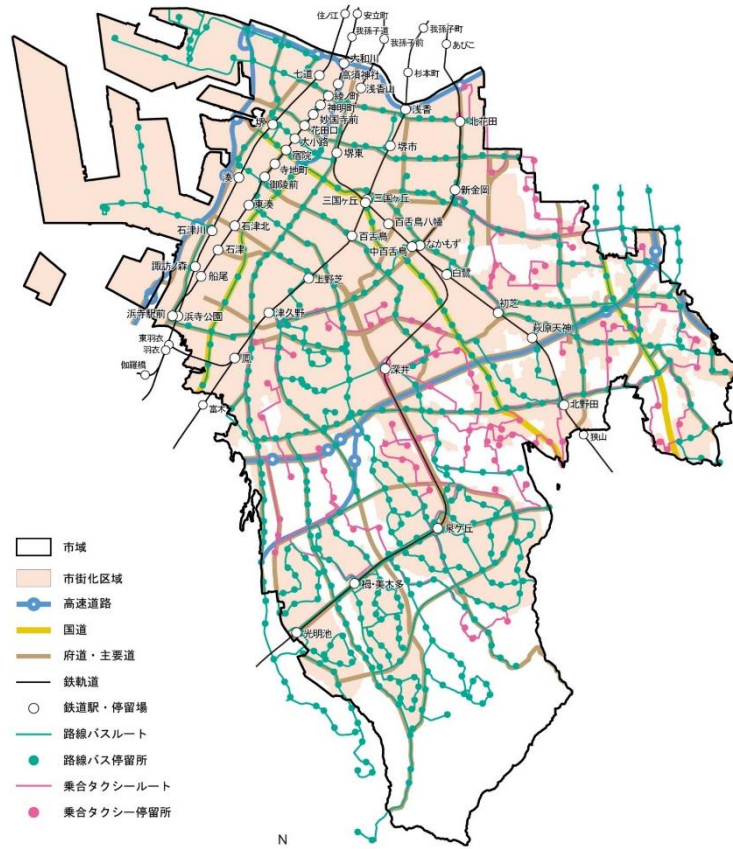
- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通計画は、都市計画、観光振興、健康、福祉、環境など様々な分野と密接な関係を有するため、これらの計画との連携を図り、取組を行う必要がある。



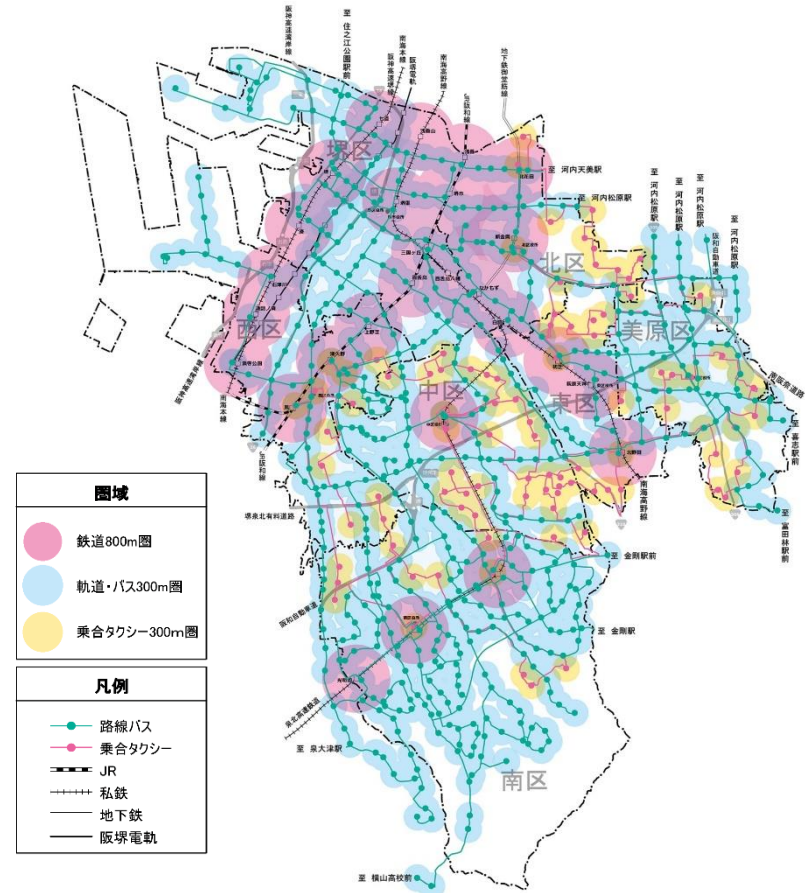
3.堺市の交通の現状等

堺市における公共交通網

- 南北方向に関西国際空港と大阪都心部を結ぶ南海本線やJR阪和線、OsakaMetro御堂筋線、阪堺線、南海高野線、泉北高速鉄道などの鉄軌道が通っている。
- 市街地の広がりに合わせて、鉄軌道や路線バスに加え、デマンド型の乗合タクシーが導入され、鉄軌道、路線バスによる人口カバー率は約91%で、乗合タクシーを含めると約97%がカバーされている。



図表 本市の公共交通網（2020年）



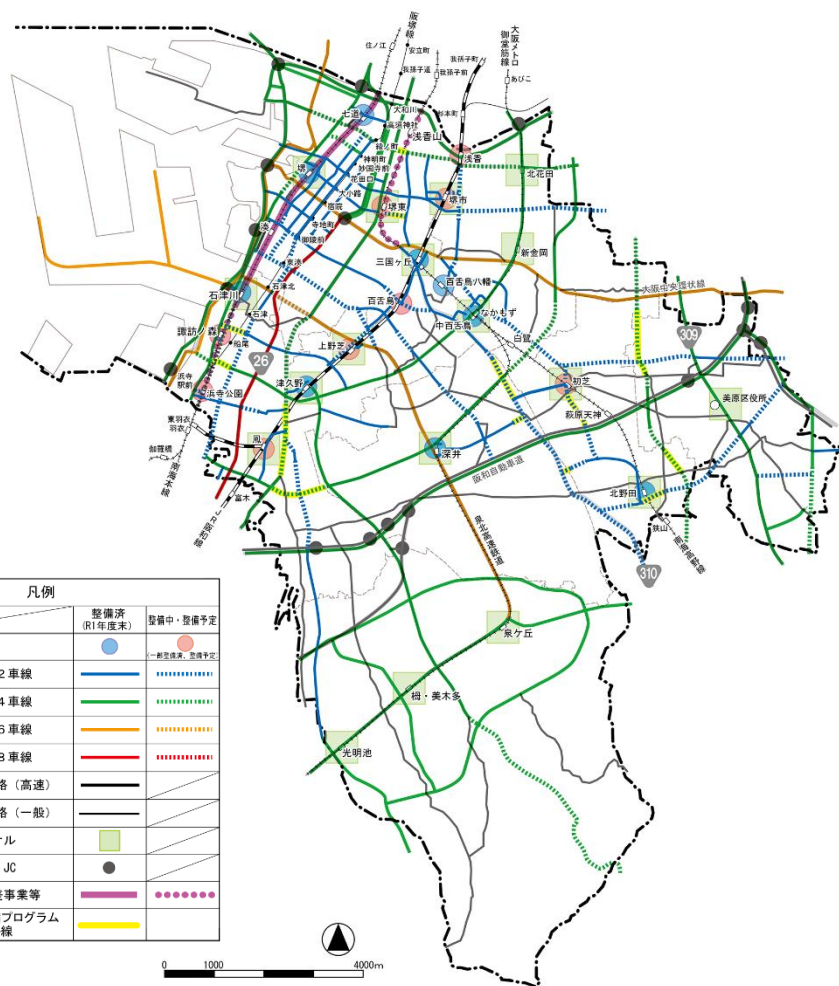
図表 本市の公共交通カバー状況（2020年）

堺市の道路ネットワークの概況

- 本市が管理する国道・府道は37路線、堺市道は10,756路線となっている。
- 市計画道路は本市域内で97路線、約276kmが都市計画決定され、約74%の約204kmが整備済みとなっている。

路線名	事業区間(町名)	用地取得率 (面積ベース)	工事進捗率 (面積ベース)	幅員×延長
1 諏訪森神野線	西区宮下町～ 西区神野町2丁	完了	完了	18m×約1,050m
2 新家日置荘線	東区野尻町～ 東区日置荘西町	完了	完了	16m×約390m
3 錦浜寺南町線	西区浜寺石津町東4丁～ 西区浜寺船尾町西1丁	完了	未着手	25m×約530m
4 大阪河内長野線 (八下地区)	東区八下町1丁 ～東区八下町2丁	50%	未着手	35m×約230m
5 大阪河内長野線 (北野田地区)	東区北野田地内	着手済	未着手	35m×約670m
6 草尾南野田線	東区草尾～東区西野	80%	未着手	18m×約720m
7 築港天美線	堺区三宝町6丁 堺区三宝町4丁 ～堺区海山町5丁 堺区海山町3丁	40%	未着手	25m×約650m
8 南花田鳳西町線	北区金岡町～中区新家町	60%	未着手	22～45m×約1,850m
9 出島百舌鳥線	堺区百舌鳥夕雲町2丁～ 北区百舌鳥赤畑町4丁	20%	未着手	16m×約450m
10 大阪和泉南線	堺区石津町2丁 ～堺区霞ヶ丘町1丁	30%	未着手	22m×約130m
11 常盤浜寺線	西区浜寺諏訪森町東3丁～ 西区浜寺公園町1丁	20%	未着手	29m×約520m
12 南海本線及び附属街路 (連続立体交差)諏訪ノ森駅前線	西区浜寺石津町西5丁～ 高石市東羽衣1丁目 浜寺諏訪森町西2丁	90%		(鉄道部分) 9.5m×約2,690m (側道部分) 6～10m×約2,920m 約18m×約90m
13 錦出島線	堺区西湊町1丁 ～堺区出島町2丁	60%	未着手	18m×約292m
14 南海本線及び附属街路 (連続立体交差)浅香山駅前線 築港天美線(錦線・浅香山地区)	堺区遠里小野町4丁 ～堺区榎元町6丁 堺区砂道町2丁 ～堺区高須町3丁 堺区南清水町2丁 ～堺区今池町2丁	着手済	未着手	(鉄道部分) 9.5m×約3,209m (側道部分) 6m×約4,820m 約20m×約147m 約29m×約288m
15 諏訪森神野線 (浜寺・浜寺東地区)	西区浜寺諏訪森町西1丁～ 西区浜寺諏訪森町東1丁	未着手	未着手	18m×約570m

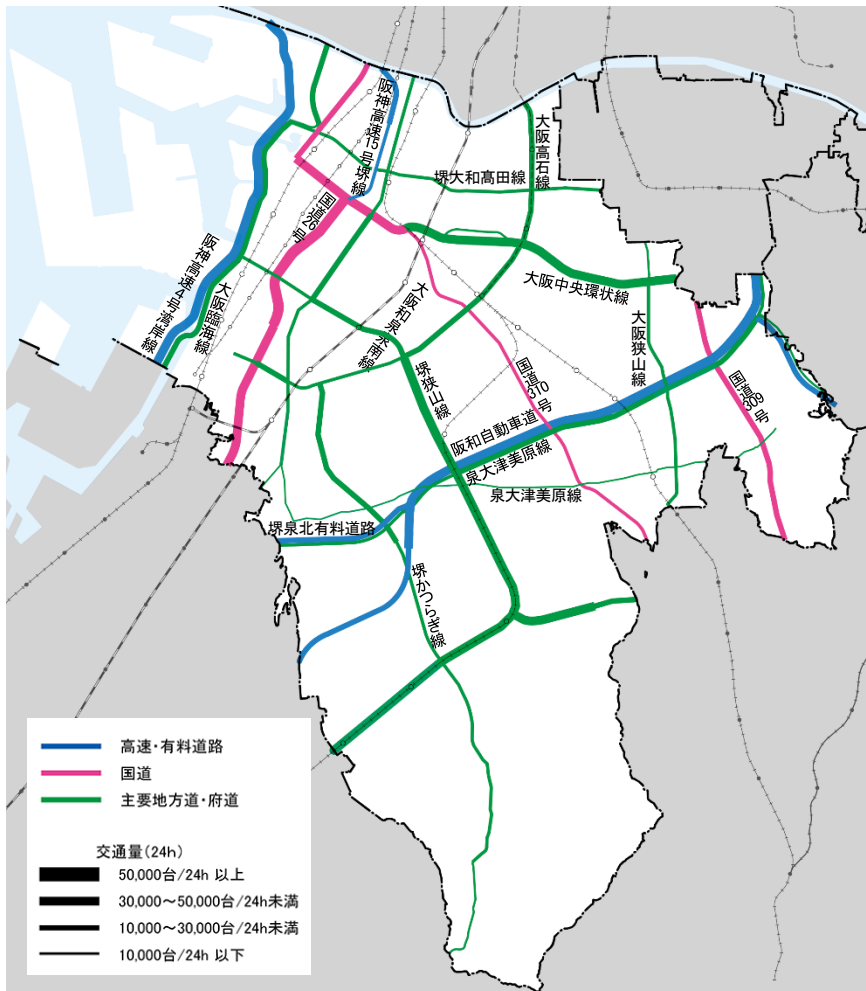
図表 都市計画道路事業中路線一覧 (令和4年10月末現在)



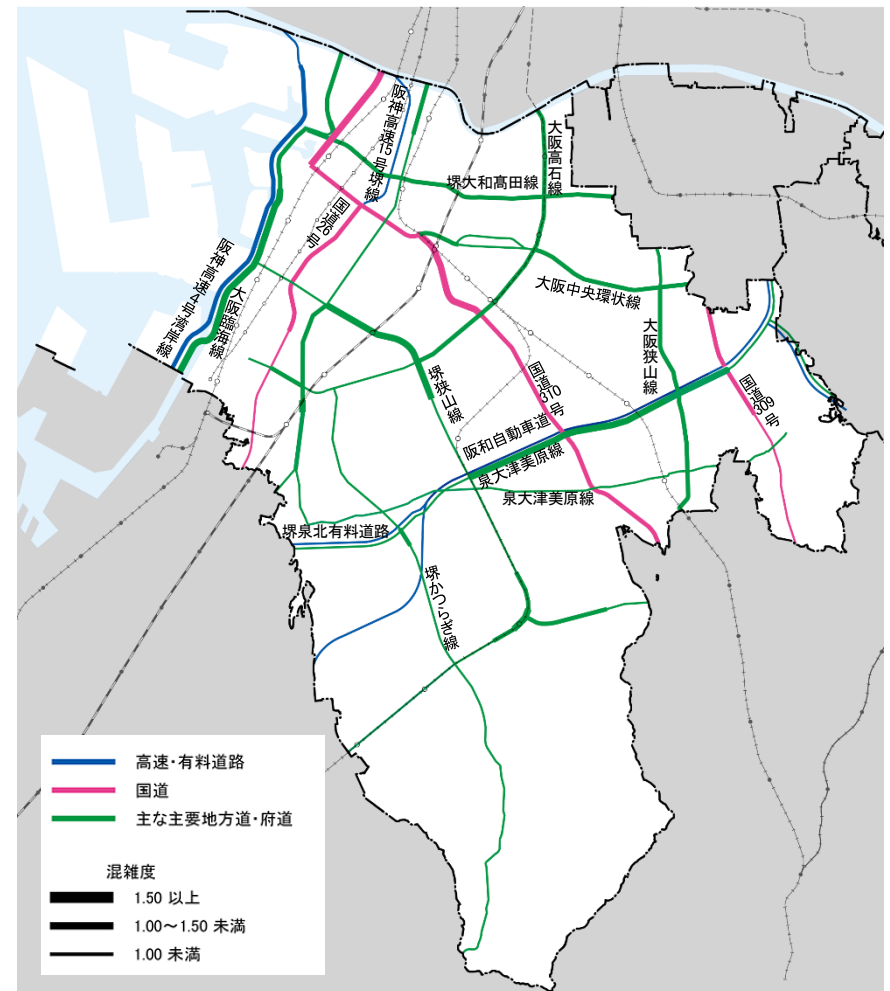
図表 本市の道路・交通の状況 (2020年)

堺市の主要道路の交通量

- 市内の交通量は、国道26号や大阪中央環状線、堺狭山線で1日5万台以上の交通量となっている。
- 混雑度においては、堺狭山線の上野芝駅周辺や国道26号や国道310号と交わる交差点付近等で高くなっている。



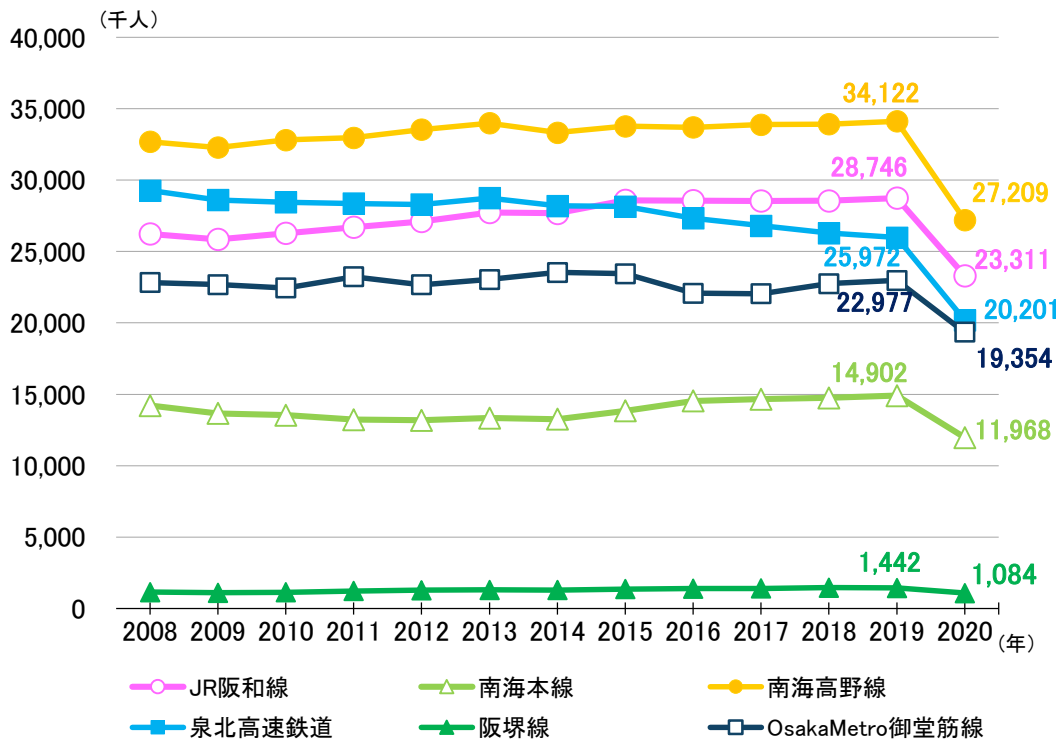
図表 堺市内の主な道路の交通量（平日・24時間）



図表 12時間混雑度（平日）

堺市における鉄軌道の状況

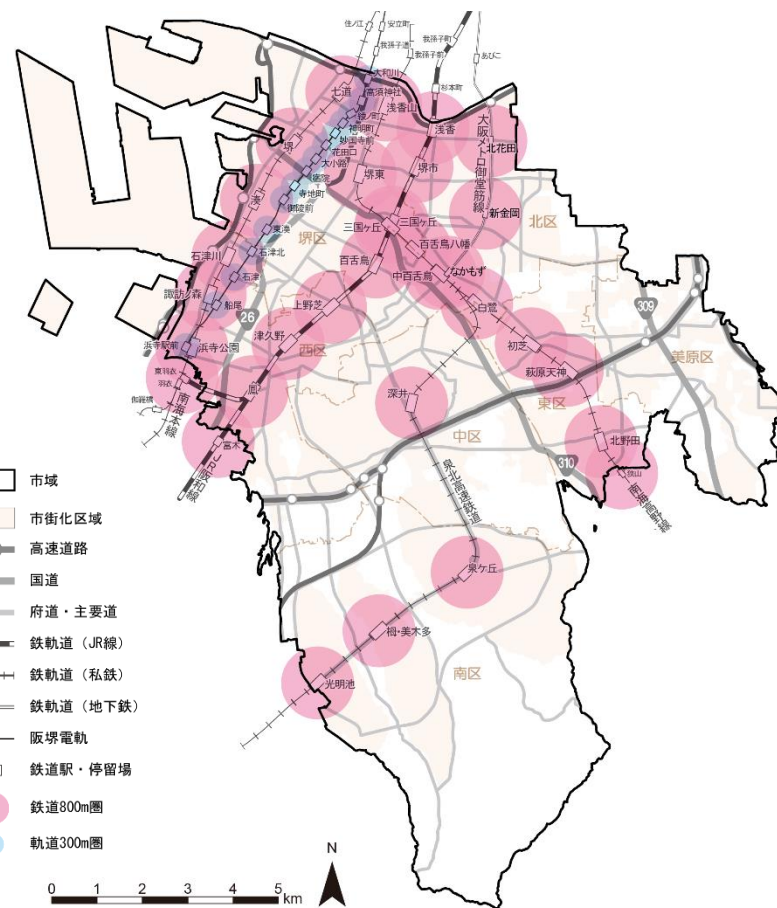
- 大阪都心部や関西国際空港、和歌山県とつながる南北方向へのつながりが強い。
- 市内には6路線29駅15停留場が設置されている。
- 乗車人員は横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染症拡大により、約20%以上減少している。



※年間の総数。OsakaMetroは1日の乗降者数のため、1年を365日として算出

図表 本市内の鉄軌道の乗車人員の推移

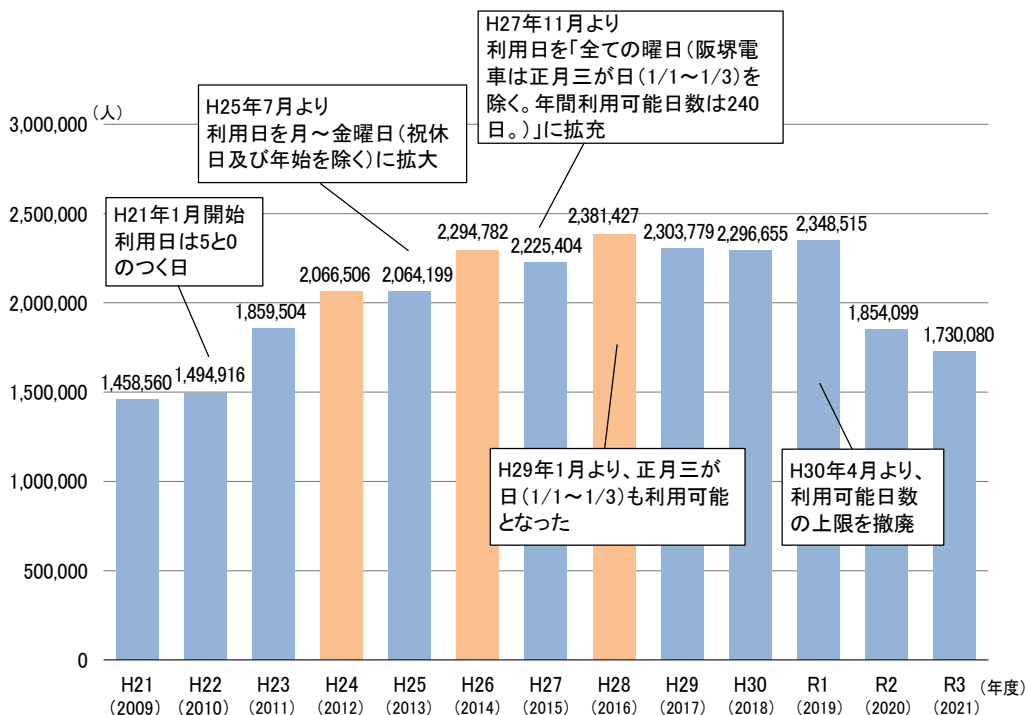
資料：堺市統計書



図表 本市の鉄軌道

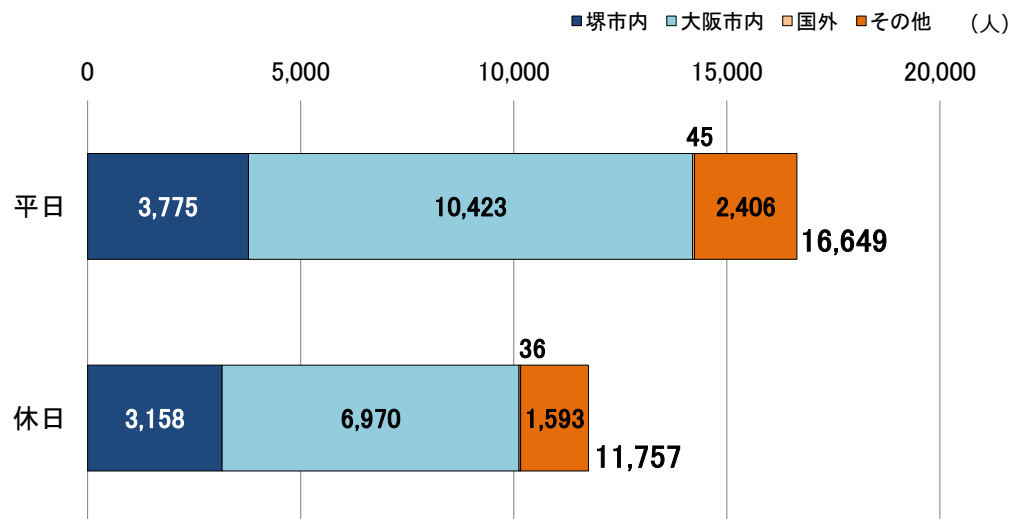
阪堺線の状況

- 交通調査結果より按分した堺市内区間の利用者数は、2021年度 と 2009年度（支援策開始前）とを比較すると、271,520 人（約19 %）の増加となっている。
- 利用者の居住地別でみると、大阪市内の割合が高い。



図表 阪堺線堺市内区間利用者数の推移

資料：阪堺線の令和3年度交通調査（平日・休日）について

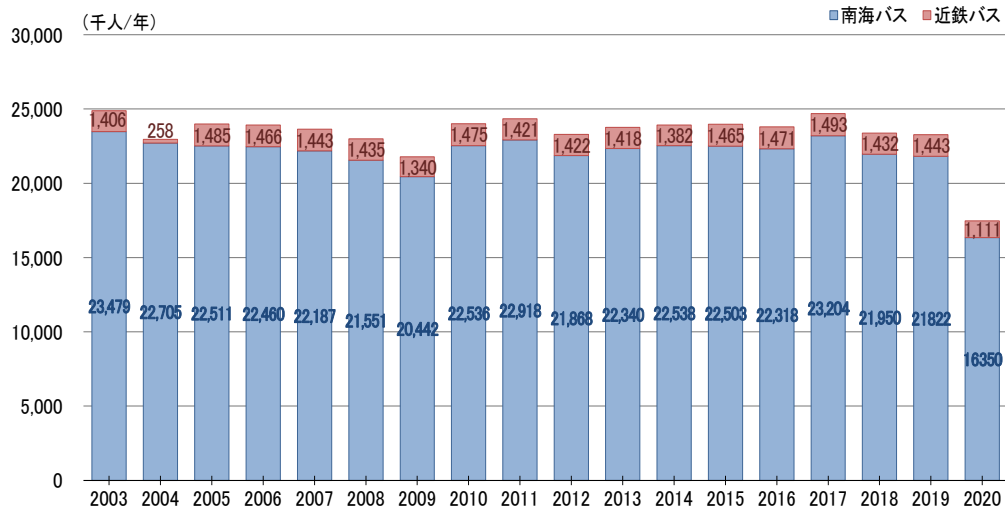


図表 居住地別利用者数（平日・休日）

資料：阪堺線の交通量調査結果

堺市の路線バスの状況

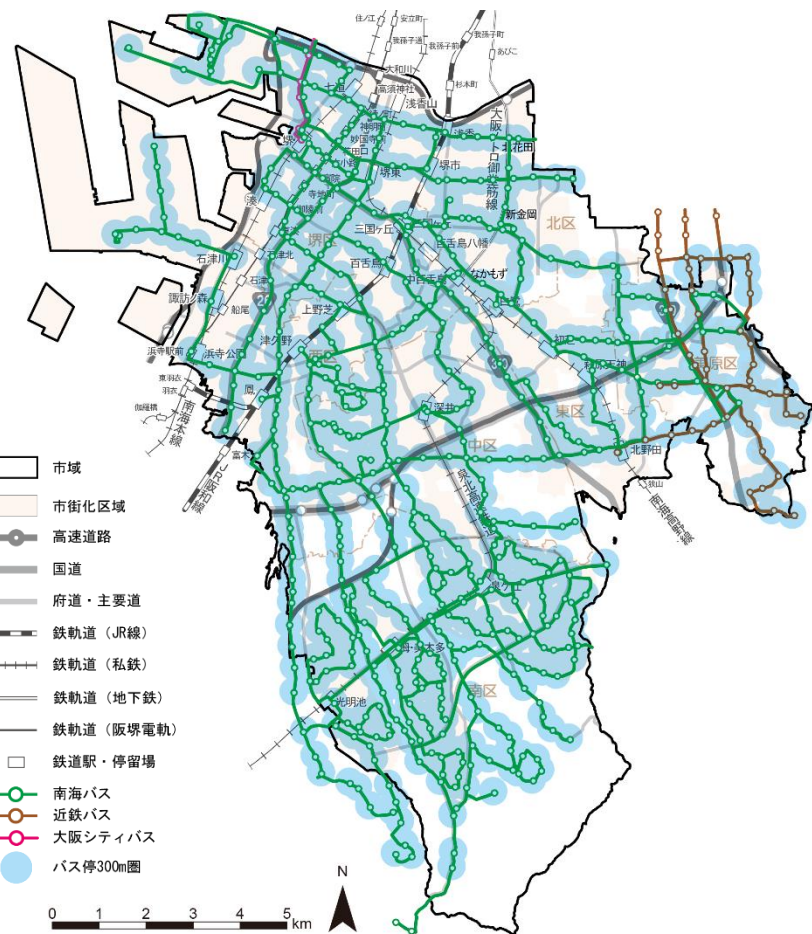
- 堺市内の路線バスは、南海バス株式会社、近鉄バス株式会社、大阪シティバス株式会社の3社が運行している。
- 主要鉄道駅と周辺市街地を結ぶフィーダー型のバス路線となっている。
- 新型コロナウイルス感染症拡大により、2020年は約20%利用者が減少している。



※大阪シティバスの利用者数は非公表

図表 運行事業者別バス利用者数の推移

資料：堺市統計書



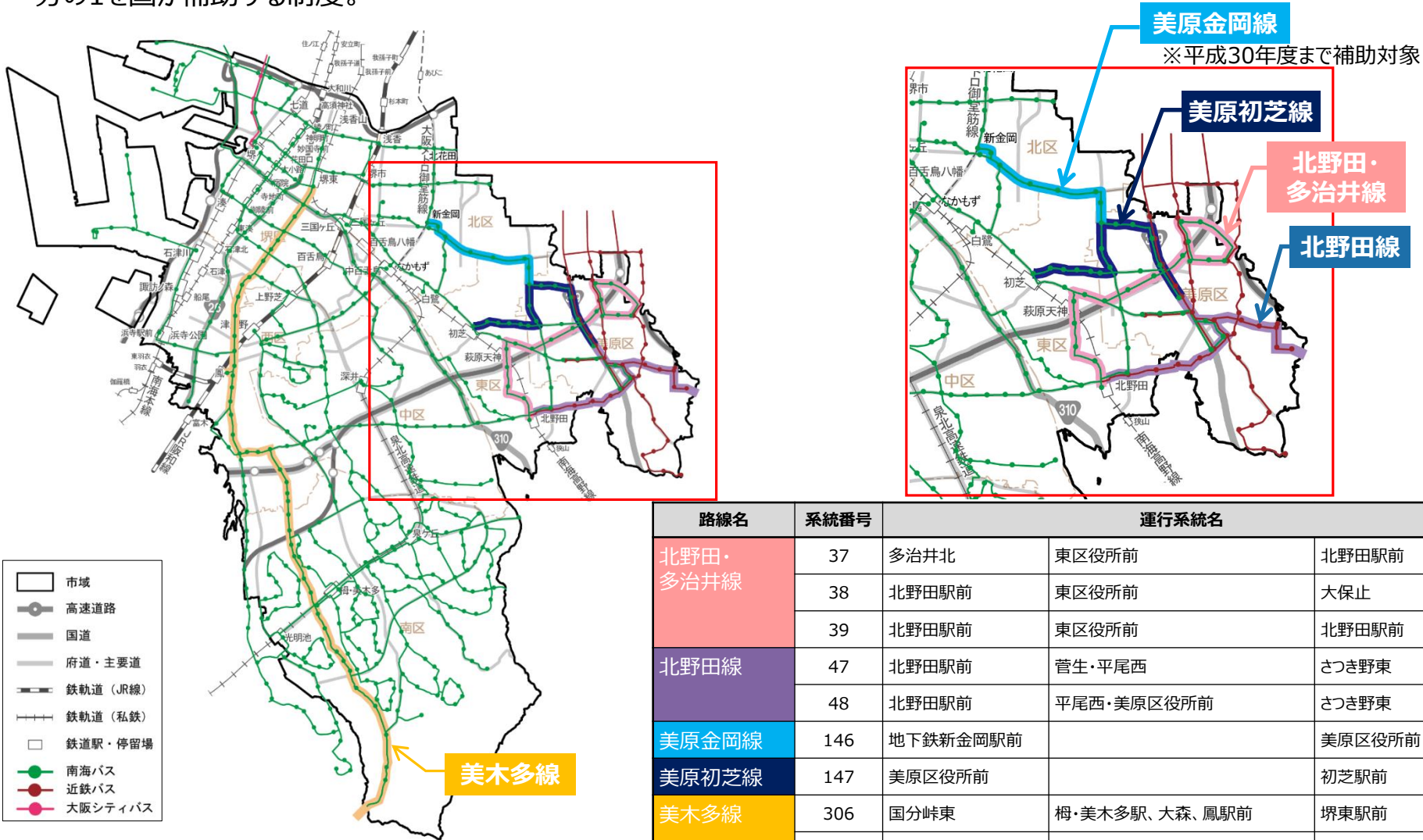
図表 市内のバス路線

市の交通施策一覧

施策名称	事業概要
美原区域路線 バス運行事業	美原区から鉄道駅へのアクセスを目的に以下の4路線を運行 ①美原金岡線②美原初芝線③北野田さつき野線④北野田多治井線
堺市乗合タクシー	駅やバス停から離れた公共交通空白地域と鉄道駅、公共施設等を結ぶことで公共交通空白地域等における日常生活に必要な移動手段を確保する
路線バス網再編等 対策補助事業	事業者から赤字退出の申し出があった路線に対し、市として維持確保が必要と判断される路線について、事業者に対し赤字欠損額の一部を補助することにより、市民の日常生活に必要な交通手段を確保する ①畑鉢ヶ峯線（畑方面・鉢ヶ峯方面）②美木多線
おでかけ応援制度	満65歳以上の堺市民の方を対象に高齢者の社会参加を支援し、高齢者による公共交通機関の利用を促進し、もって高齢者の福祉の増進並びに公共交通の維持、及び活性化を図ることを目的とした制度
バス利用促進等 総合対策事業	路線バスの利用促進等につながる事業に要する経費を補助 （ノンステップバス、ICカードシステム、バスロケーションシステム等）
鉄道駅舎のバリアフリー化設備整備 事業	可動式ホーム柵の整備等
路面電車活性化事業	阪堺電車に対し、老朽化対策や施設高度化等に対する補助等を実施

地域間幹線補助の対象路線

- 運賃収入のみでは事業採算が確保できない、複数の市町村にまたがって走る広域的な路線バスに関して、欠損額の最大2分の1を国が補助する制度。



路線名	系統番号	運行系統名		
		系統1	系統2	系統3
北野田・多治井線	37	多治井北	東区役所前	北野田駅前
	38	北野田駅前	東区役所前	大保止
	39	北野田駅前	東区役所前	北野田駅前
北野田線	47	北野田駅前	菅生・平尾西	さつき野東
	48	北野田駅前	平尾西・美原区役所前	さつき野東
美原金岡線	146	地下鉄新金岡駅前		美原区役所前
美原初芝線	147	美原区役所前		初芝駅前
美木多線	306	国分峠東	梅・美木多駅、大森、鳳駅前	堺東駅前
	307	梅・美木多駅	桃山台三丁・鳳駅前	堺東駅前
	307C	梅・美木多駅	桃山台三丁	鳳駅前止

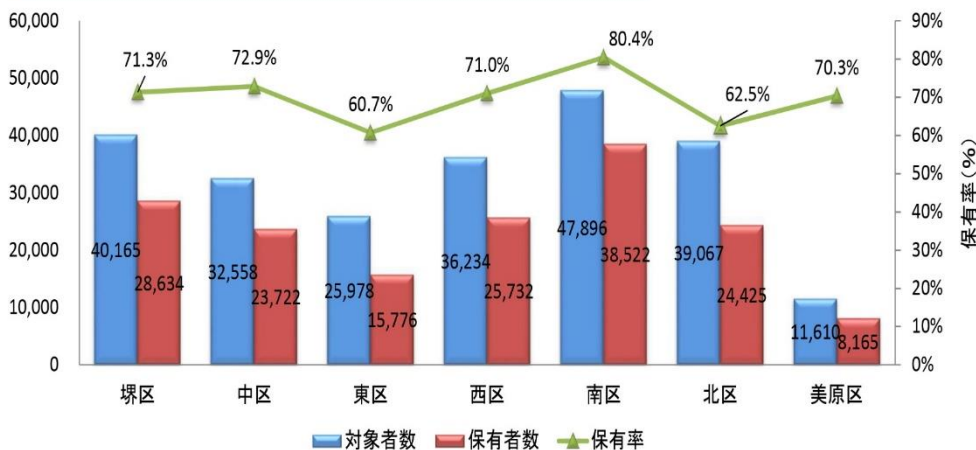
おでかけ応援制度の利用状況

【おでかけ応援制度とは】満65歳以上の堺市民の方を対象に高齢者の社会参加を支援し、高齢者による公共交通機関の利用を促進し、もって高齢者の福祉の増進並び公共交通の維持、及び活性化を図ることを目的とした制度

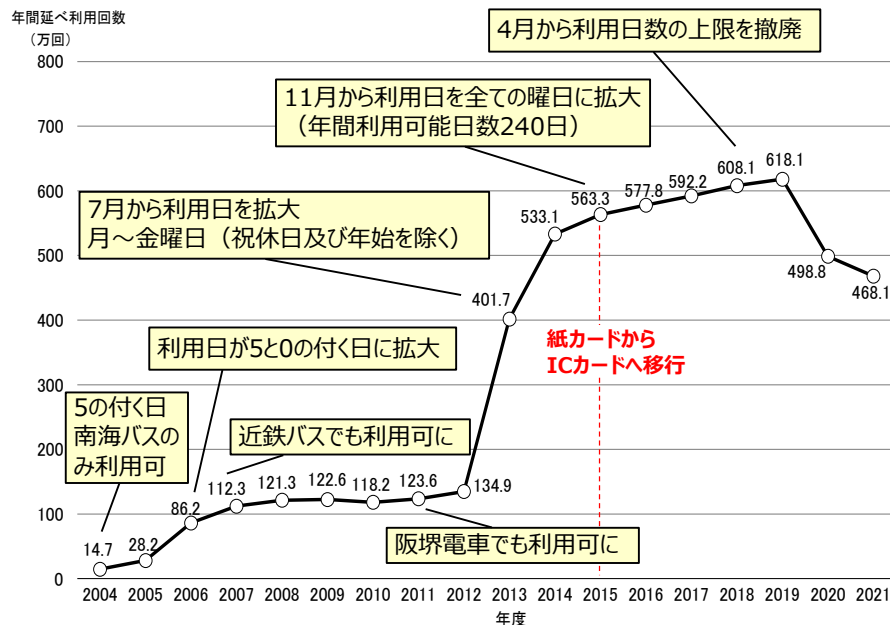
【利用について】全ての曜日で利用でき、1乗車100円で利用可能。利用できる交通機関は、南海バス・近鉄バス・阪堺線で利用でき、「乗るところ」または「降りるところ」のうち少なくとも一方が堺市内にある場合利用可能

- 2021年度においては、おでかけ応援カードの保有率は70.7%で、市内では南区が最も高く、80.4%の保有率となっている。
- 2019年度までは利用回数が増加していたが、新型コロナウイルス感染症拡大により、約2割減少。

□市全体の保有状況
 対象者: 233,508人
 保有者: 164,976人 (カード保有率: 約70.7%)



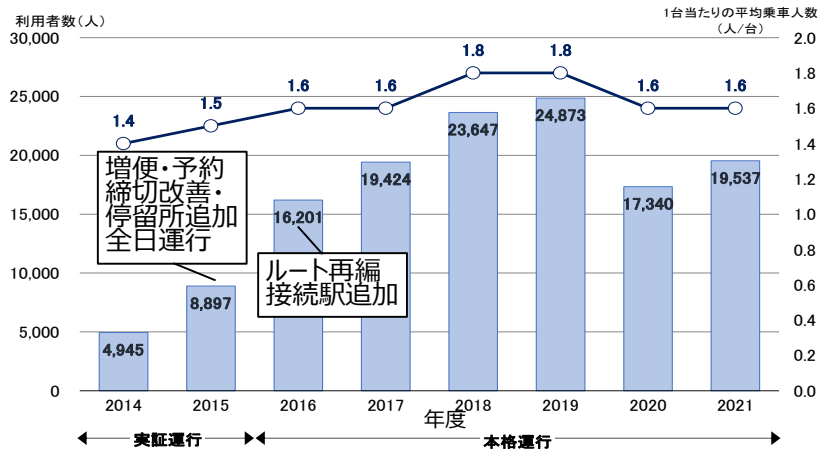
図表 おでかけ応援のカード保有状況



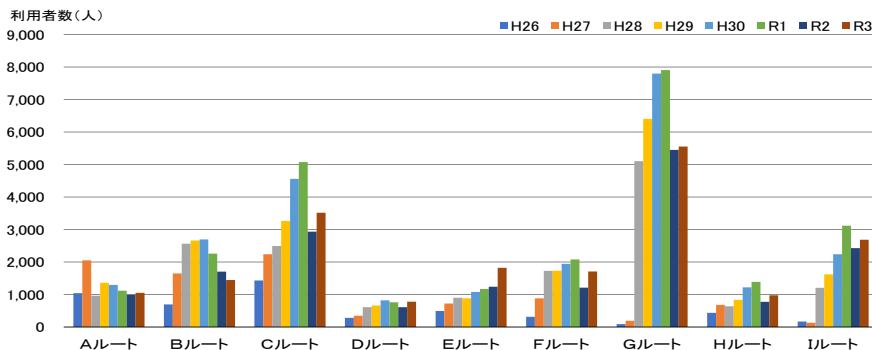
図表 おでかけ応援制度の年間延べ利用回数の推移

乗合タクシーの利用状況

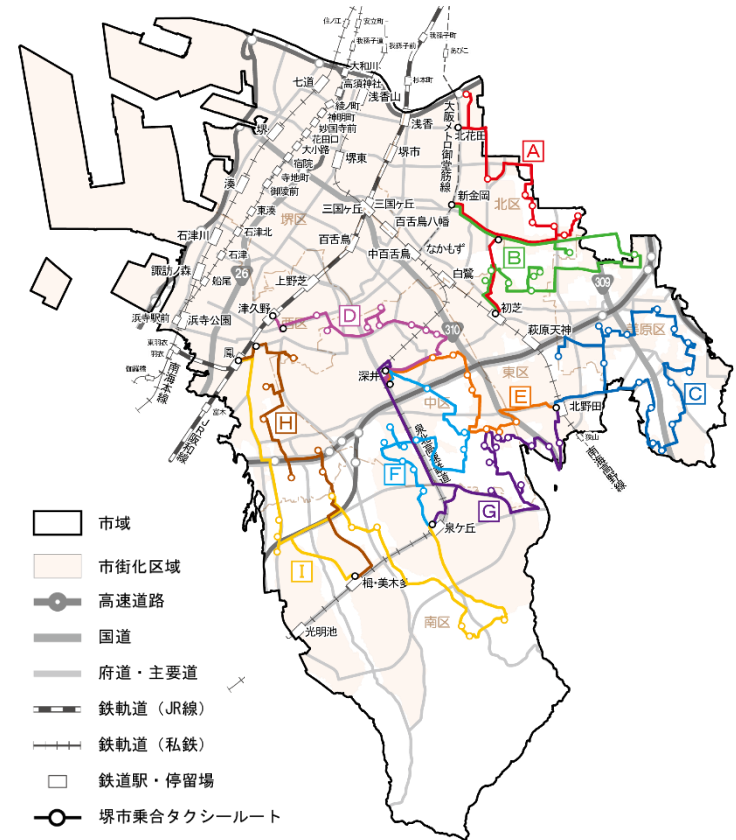
- 鉄道駅やバス停から離れた地域の方の日常生活に必要な移動手段を確保することを目的に、最寄りの鉄道駅や公共施設等を結ぶ市内9ルートを設定し、平成28年度から堺市乗合タクシーの本格運行を開始。
- これまで、利用者等の要望を踏まえた接続駅や停留所の追加などの運行改善等により、利用者及び乗合率は年々増加し、2019年度には利用者数約25,000人、乗合率約1.8人/台となったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で利用者数は減少し、それに伴い乗合率も減少。



図表 乗合タクシーにおける利用者及び1台あたりの平均乗車人数の推移



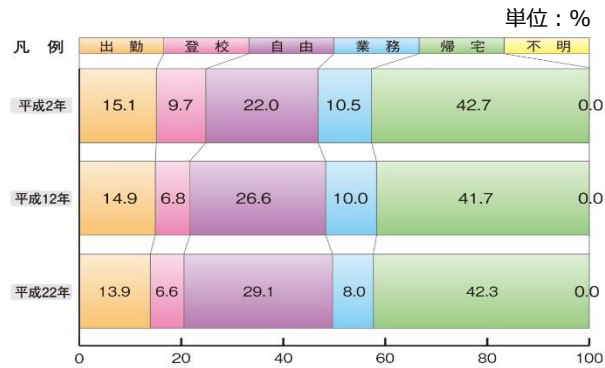
図表 乗合タクシーにおけるルート別年度別利用者数の推移



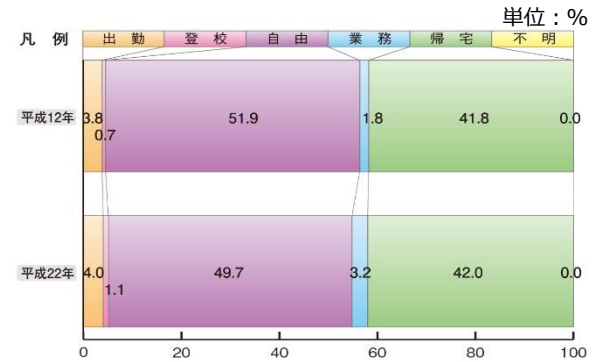
図表 乗合タクシーの運行ルート

堺市における人の動き

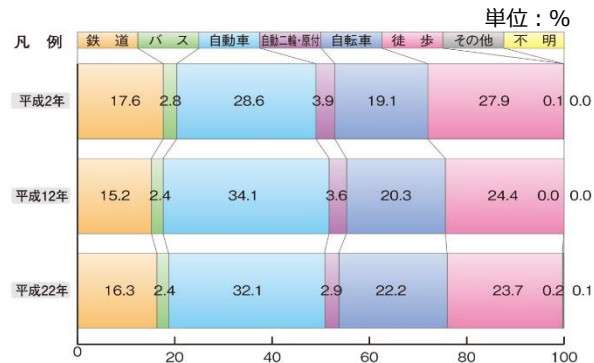
- 平日の目的構成では、平成2年から平成22年にかけて出勤及び登校、業務目的は減少、自由目的は増加。休日の目的構成においては、平成12年から平成22年にかけて自由目的が減少している。
- 代表交通手段構成では、平日・休日いずれも自動車の割合が最も高く、休日は5割と高い。
- 平日においては、平成12年から自動車が増加し、鉄道・自転車が増加している。休日においても、自動車が減少し、鉄道・自転車が減少している。



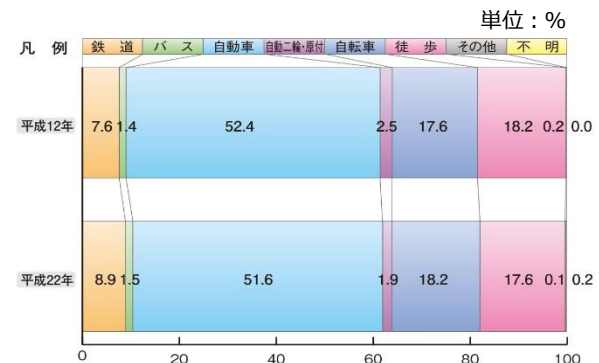
図表 平日の目的構成の推移（平成2年～平成22年）



図表 休日の目的構成の推移（平成2年～平成22年）



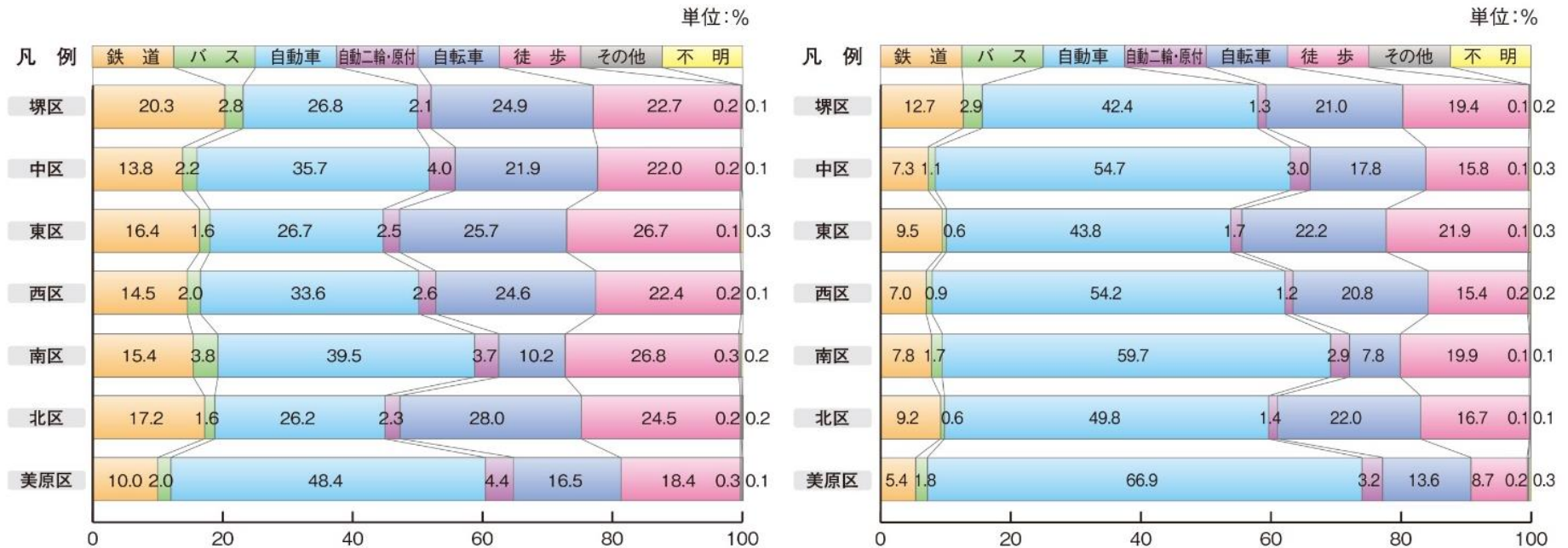
図表 平日の代表交通手段構成の推移（平成2年～平成22年）



図表 休日の代表交通手段構成の推移（平成2年～平成22年）

区域別の人の動き

- 平日においては、堺区・北区・東区で鉄道の割合が高く、美原区・南区で自動車の割合が高くなっており、特に美原区では約半数を占めている。
- 休日においては、全区で平日と比べ自動車の割合が高くなっている。
- 南区では平日・休日いずれも自転車の割合が約 1 割と最も低い。



図表 区域別代表交通手段構成 (左：平日、右：休日)

資料：堺市における人の動き 平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査結果

市民ニーズ 堺市市民意識調査（令和元年度）



- 堺市市民意識調査（令和元年度）において、「日々の暮らしや仕事の移動が便利なまち」と思っている割合は52.4%と、半数の方は便利であると回答している。
- 本市の行政サービスで不足や不満、問題と感じているものについては、「バス・電車などの交通の便」と回答した割合が、「不満に感じること」と「最も不満に感じること」を合わせて34.8%と「道路や歩道の整備」に次いで多くなっている。
- 堺市の移動環境において不十分だと思うものとして、「自転車道」が43.9%、「バスの交通網」が29.6%となっている。

■ 日常の交通手段について

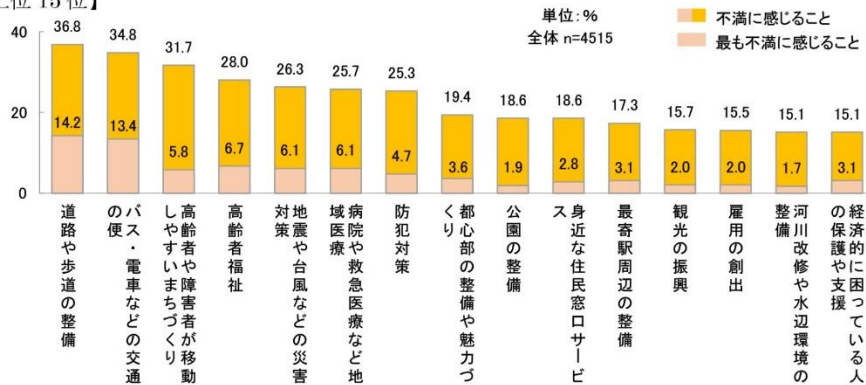
問 日々の暮らしや仕事の移動が便利なまちだと思いますか。



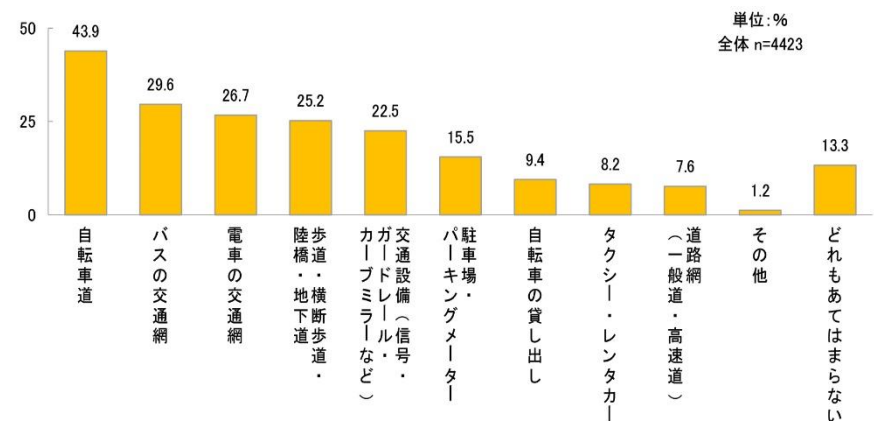
問 堺市の行政サービスの中で、不足や不満、問題を感じるもの

※項目をあげて該当するものすべてを選択

【上位15位】



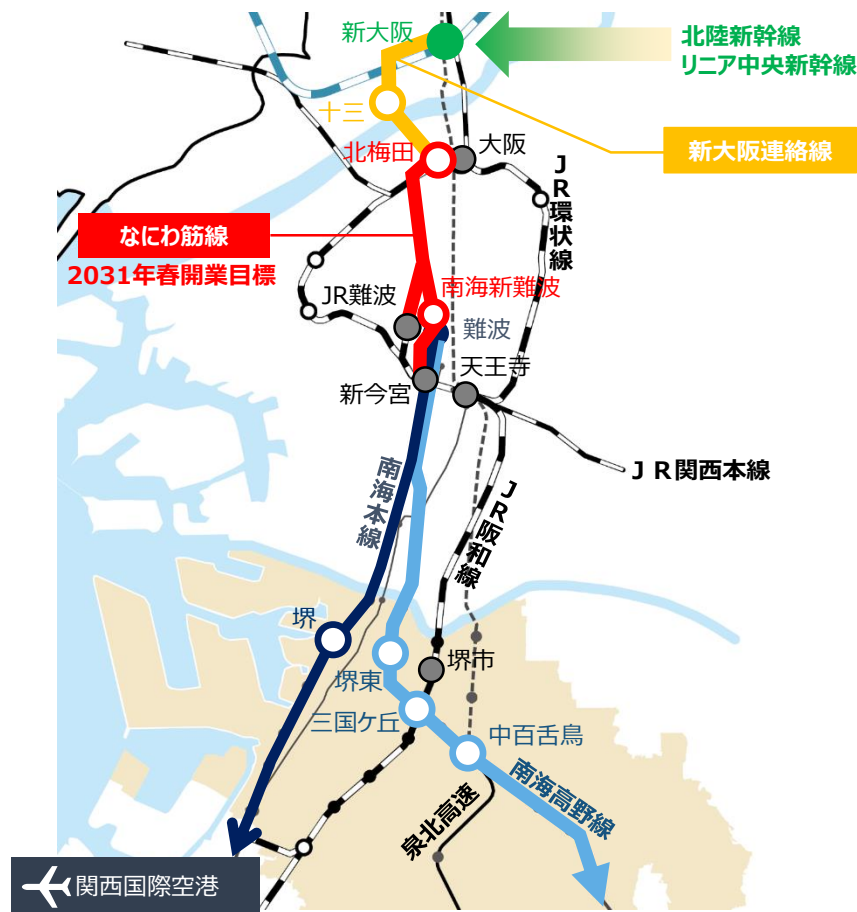
問 堺市の移動環境において不十分だと思うもの



4. 関連施策

なにわ筋線の整備について

- 本市の都心部を走る南海本線とつながるなにわ筋線の整備は、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス向上、鉄道ネットワークの強化、大阪の南北都市軸の強化などが期待される。
- 本市においても新大阪や梅田へのアクセスが向上されることで堺へ訪れやすくなるため、関西国際空港や新大阪から、より多くの観光等の来訪が増えることが期待される。



図表 なにわ筋線の整備と本市の鉄道路線との関係

SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト



- 本市では「堺・モビリティ・イノベーション」プロジェクトを推進しており、様々な取組を行っている。

移動利便性の向上

すべての人が便利で快適に移動できる交通体系により、安心して暮らし続けられる環境や、市域外からの受入環境を実現

道路・交通空間の人への開放

ウォーカブルな街路空間の形成や、交通結節点の賑わい空間化などにより、多くの市民が訪れ滞在する都心エリアを実現

ゼロカーボンシティの先導

モビリティの脱炭素化を推進することにより、ゼロカーボンシティ実現を先導し、安全・安心で快適な暮らしを実現

ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成

- 公共交通とシェアサイクル・次世代モビリティなどを活用して回遊性を向上
- 賑わいのある滞留空間の設置など、歩きたくなるウォーカブルな都市空間の形成



出典：国土交通省

バリアフリーな都市空間の実現

- 最新技術の活用や施設改良などによる便利・快適かつバリアフリーな移動環境の実現
- 阪堺線とSMI都心ラインとの乗継利便性の向上
- 次世代モビリティの活用により、バリアフリーに回遊できる環境の整備



拠点間ネットワークの構築

- 堺都心部と美原などの地域拠点をつなぐ公共交通ネットワークの構築



公共交通の利用促進と脱炭素化

- 公共交通の利用促進、自家用車からの利用転換
- 車両の電動化



生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携

- 「City as a Service」の導入による交通や健康、子育て、安全・安心、買い物、観光など包括的な情報サービスの提供



SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト



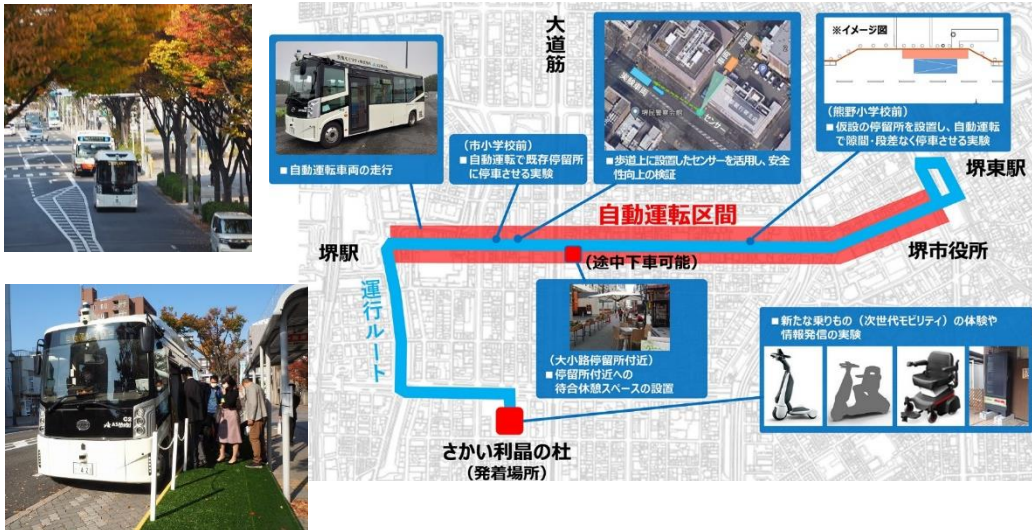
■ SMI都心ライン

大小路筋における自動運転技術を活用した実験に加え、大小路交差点付近における待合休憩スペースの設置と賑わい・交流機能の導入や、さかい利晶の杜における次世代モビリティを活用した実験もあわせて実施した。

実証実験の内容

- ・自動運転電動車両の走行実験
- ・停留所への正着及びバリアフリー乗降実験
- ・公共交通の安全性向上の検証
- ・大小路停留所付近における待合休憩スペースの設置
- ・次世代モビリティの体験会
- ・デジタルサイネージを活用した情報発信

自動運転などの最新技術を活用した実証実験を
令和4年11月11日（金）～13日（日）に実施



■ SMI美原ライン

堺都心部と美原をはじめとした市域東部を結ぶ拠点間ネットワークの構築により、マイカーから公共交通への利用転換、公共交通の利用促進、人流と地域の活性化を図るため、SMI美原ラインの導入をめざす。

実証実験の内容

- ・運行時間：9～22時台（約1時間間隔で運行）
- ・乗車運賃：200円～400円（乗車区間による）
- どなたでも乗車可能
- おでかけ応援カード利用で、1乗車100円

都心部と美原方面を急行バスでつなぐ実証実験を
令和4年10月21日（金）～12月4日（日）まで実施



シェアサイクルの利用状況

- シェアサイクルは、2020年3月より堺市シェアサイクル実証実験を実施しており、本年10月より本格運用を開始。
- 運行開始時では、ポートの数は21箇所、利用者数103人、利用回数193回であったが、それぞれ開始当初から徐々に増加している。



図表 シェアサイクル利用者数と利用回数の推移