

# 堺市における交通の現状と課題

## 目次

1	計画の目的等.....	3
2	堺市の概況.....	6
3	上位・関連計画.....	27
4	関連施策.....	49
5	堺市における公共交通の状況.....	56
6	公共交通を取り巻く情勢.....	88
7	堺市における移動実態.....	98
8	公共交通における市民意見.....	108
9	堺市における公共交通の課題の整理....	115

# 1 計画の目的等

## ○計画策定の背景

- 近年、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不足など、公共交通を取り巻く環境は大きく変化している。
- 加えて新型コロナウイルス感染症の影響もあり、交通事業者は一層厳しい経営環境に置かれている。
- 市民の移動を支え、地域の社会生活・経済活動に不可欠な公共交通を維持・確保する必要がある。

## ○計画策定の目的

公共交通を取り巻く環境が変化するなか、地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるために、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の主旨に則り、地方公共団体が先頭に立ち、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者と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、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、地域の輸送資源を総動員しながら、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、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ことを目的に、本市にとって望ましい地域旅客サービスの姿を明らかにする本計画を策定する。

## ○計画の区域

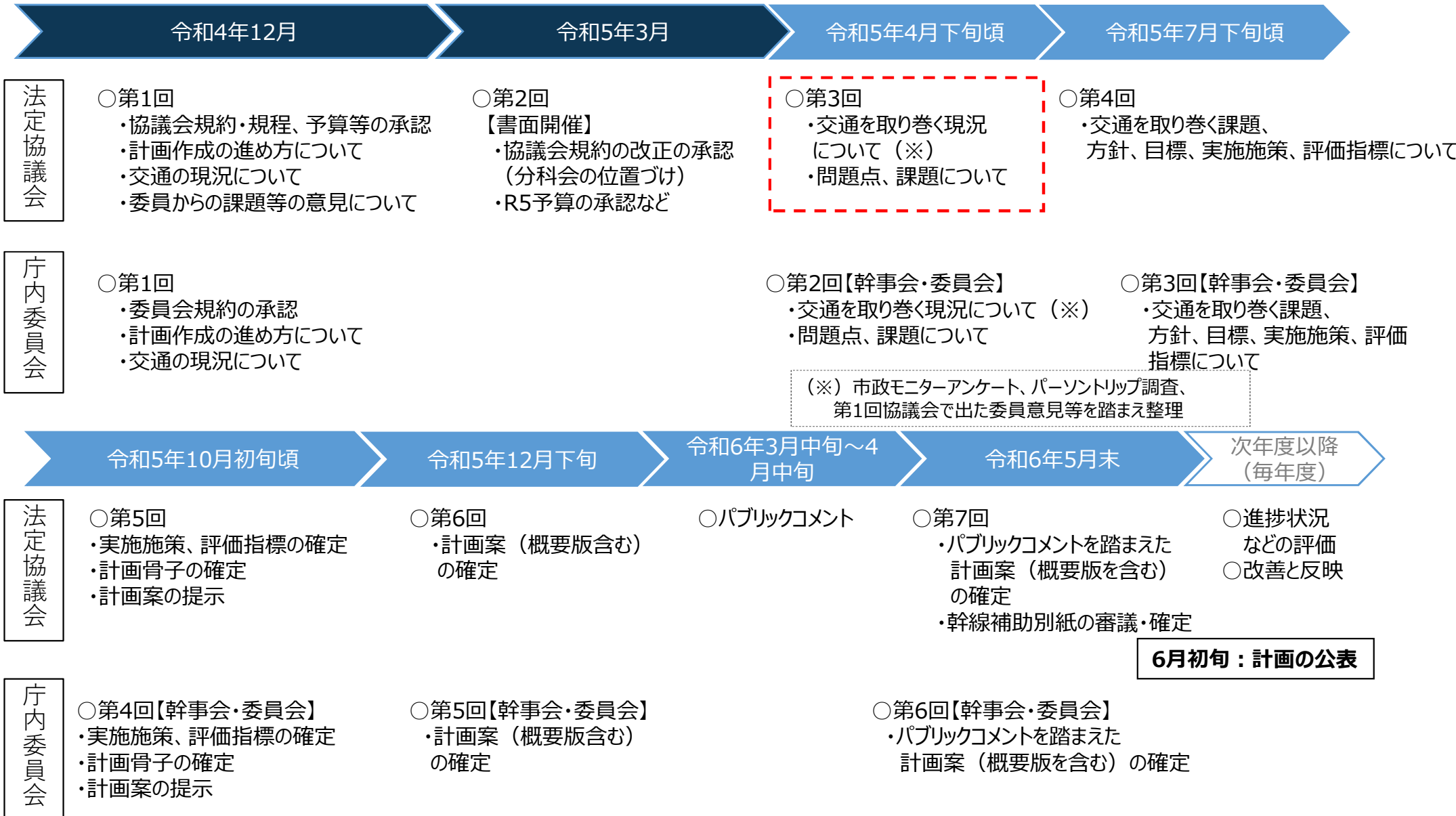
- 堺市全域

## ○計画の期間

- 令和6年度～令和10年度  
※進捗状況や効果について、毎年継続的に収集・分析することで評価し、必要に応じて計画の見直しを行う。



# 協議会・庁内委員会の検討内容と進め方

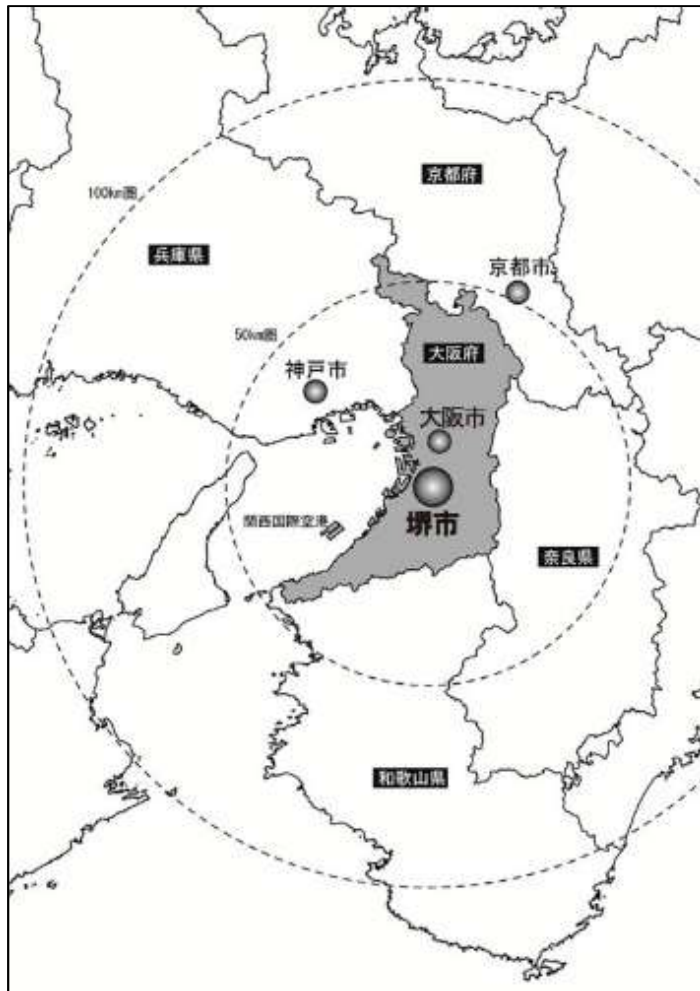


**6月初旬：計画の公表**

## 2 堺市の概況

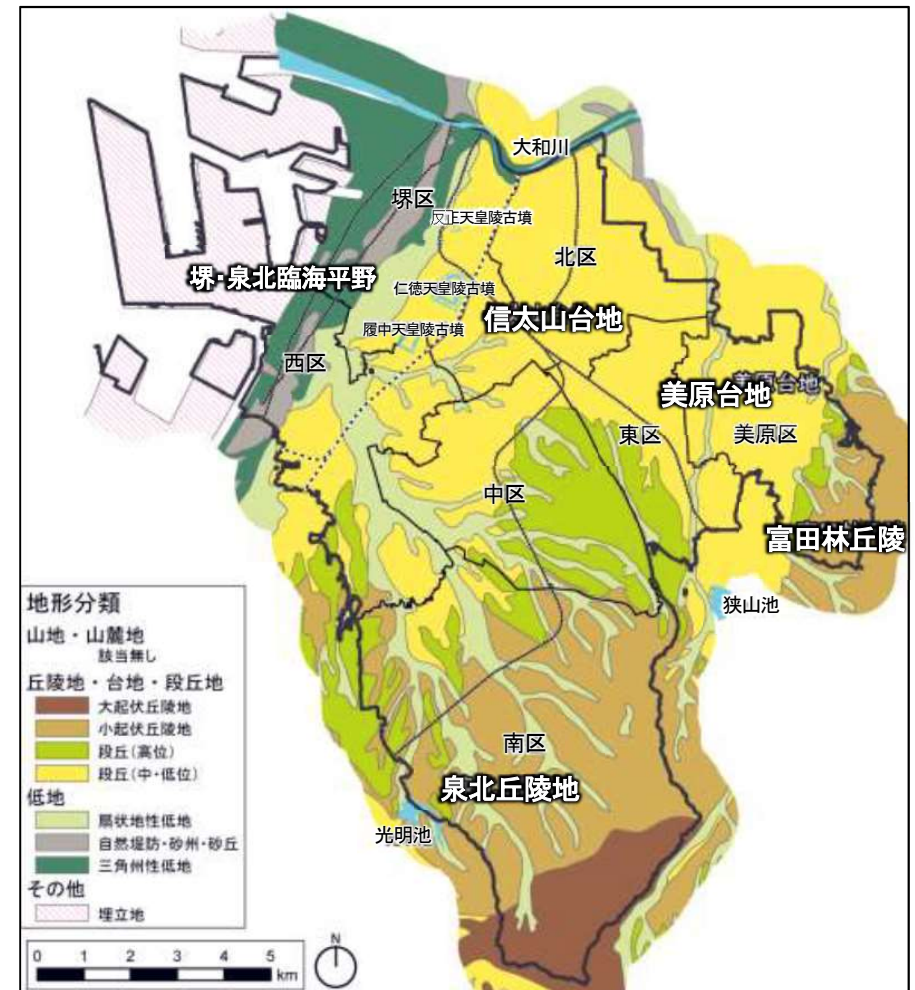
# (1) 地勢

- 堺市は大阪府の中南部に位置し、大阪市の南側に隣接している。大阪湾東岸沿いの堺・泉北臨海平野とその東南にのびる信太山台地および美原台地からなり、南部には南北方向に泉北丘陵がつづいており、起伏のある土地となっている。
- 人口約82.6万人（国勢調査（2020年））、面積149.83km<sup>2</sup>を有し、大阪府で人口・面積が第2の政令指定都市である。



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）

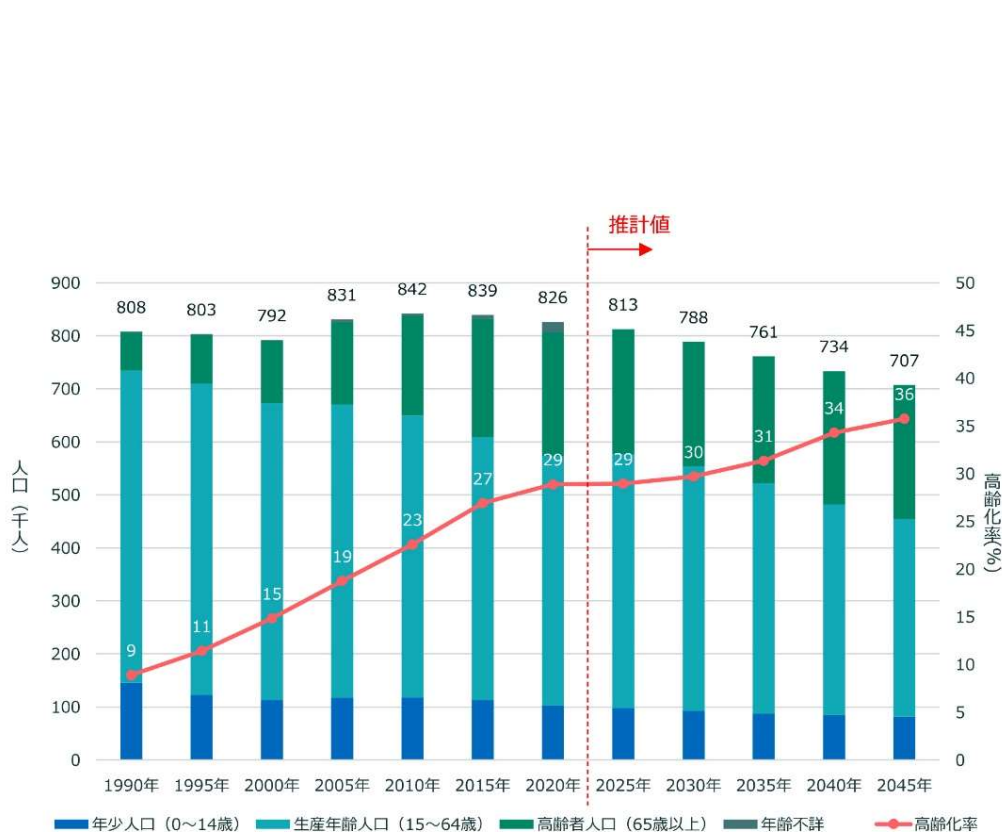


図表 本市の地形分類

出典：堺市歴史的風致維持向上計画（令和4年3月）

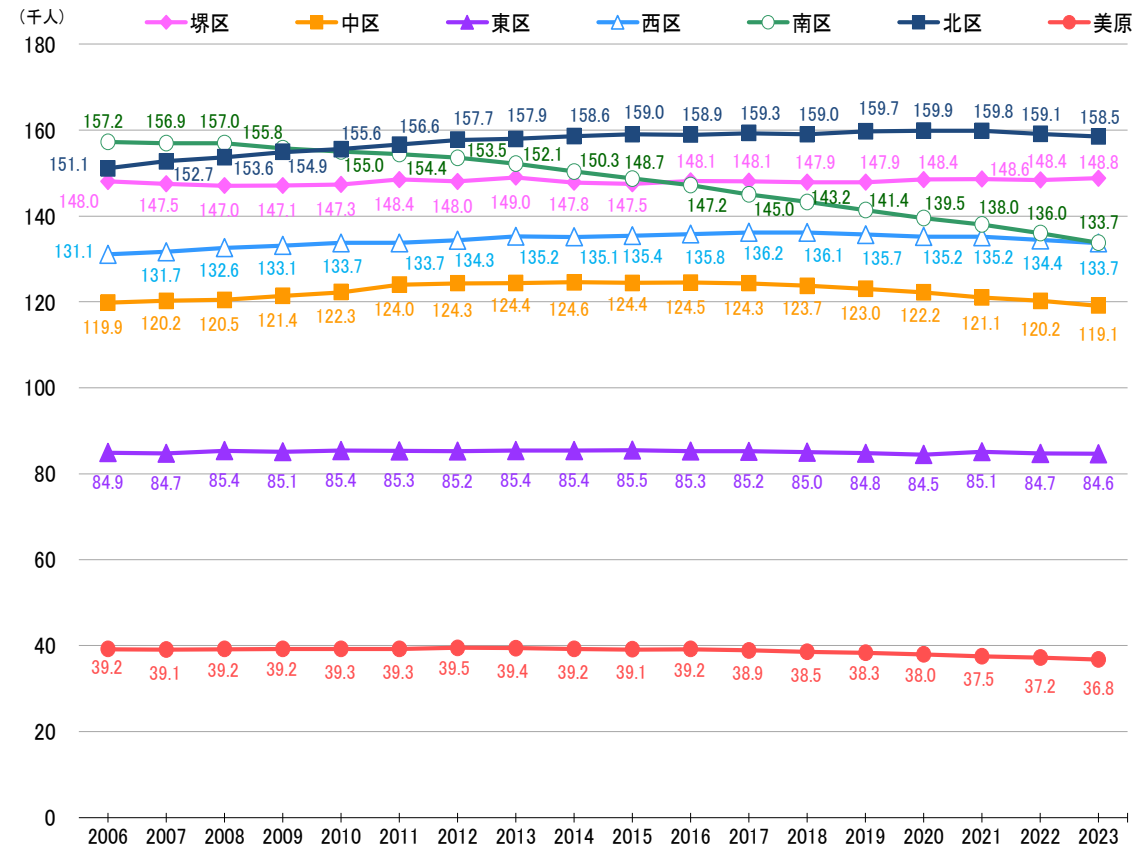
## (2) 人口① (人口推移)

- 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減少している。
- 将来人口は、2030年には約78.8万人、2045年には約70.7万人まで減少する見込みとなっている。
- 区別では北区が増加傾向、南区が減少傾向にあり、堺区・中区・東区・西区・美原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）

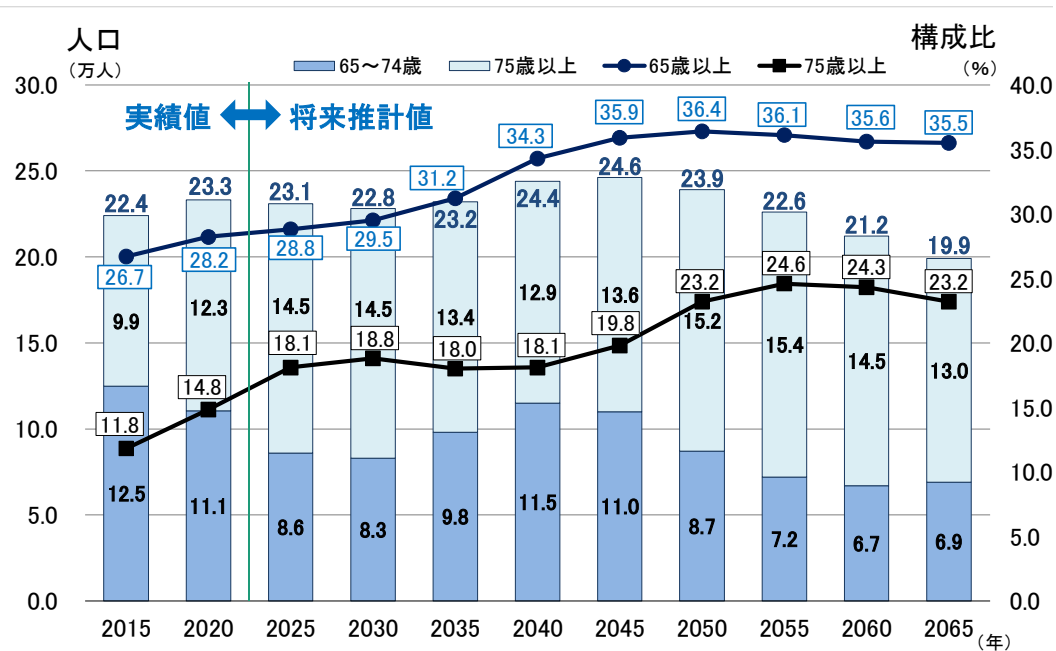


図表 本市の区別人口推移

資料：堺市統計書（各年1月1日現在）の推計人口

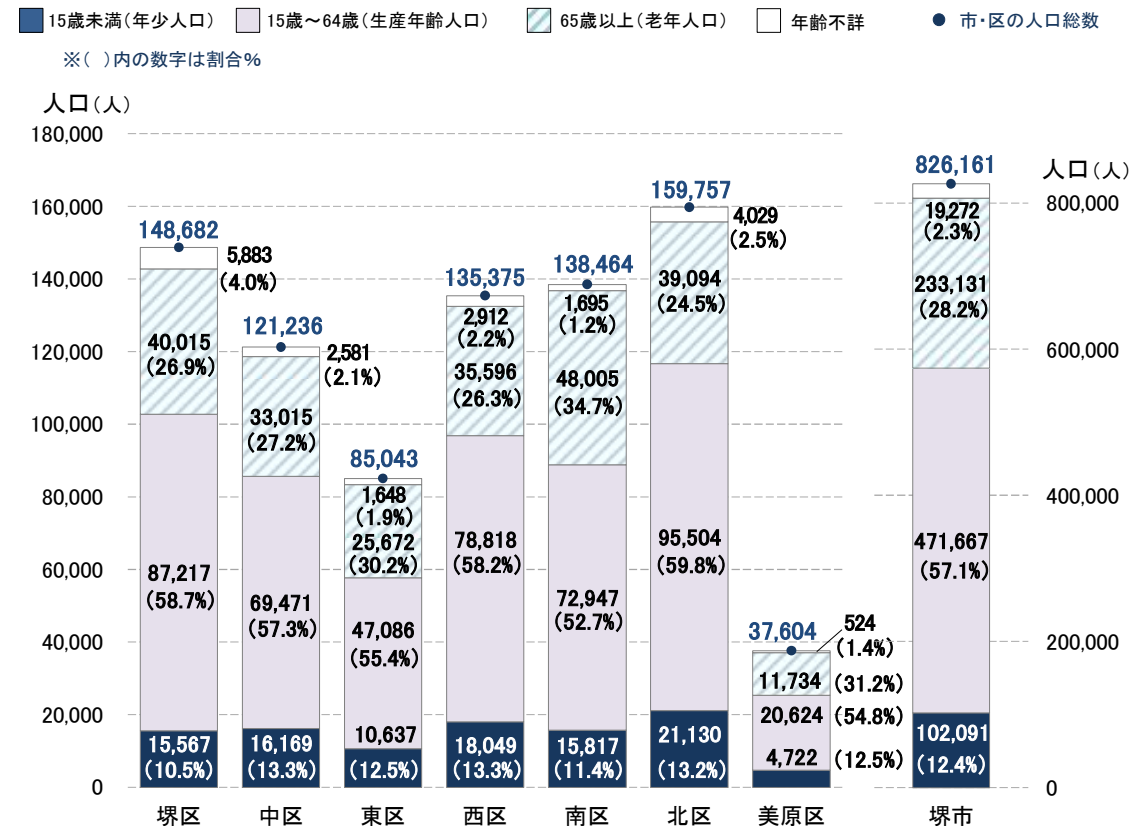
## (2) 人口② (高齢者人口)

- 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、2050年には36.4%となる見込みとなっている。
- 2020年の高齢化率は、全市では28.2%となっている。区別では、南区（34.7%）、美原区（31.2%）、東区（30.8%）で高齢化率が高くなっている。一方、北区（24.5%）は他区と比べて低くなっている。
- 2020年の高齢者人口は、全市で23.3万人となっており、区別では南区（4.8万人）、堺区（4.0万人）、北区（3.9万人）で高齢者人口が多くなっている。



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



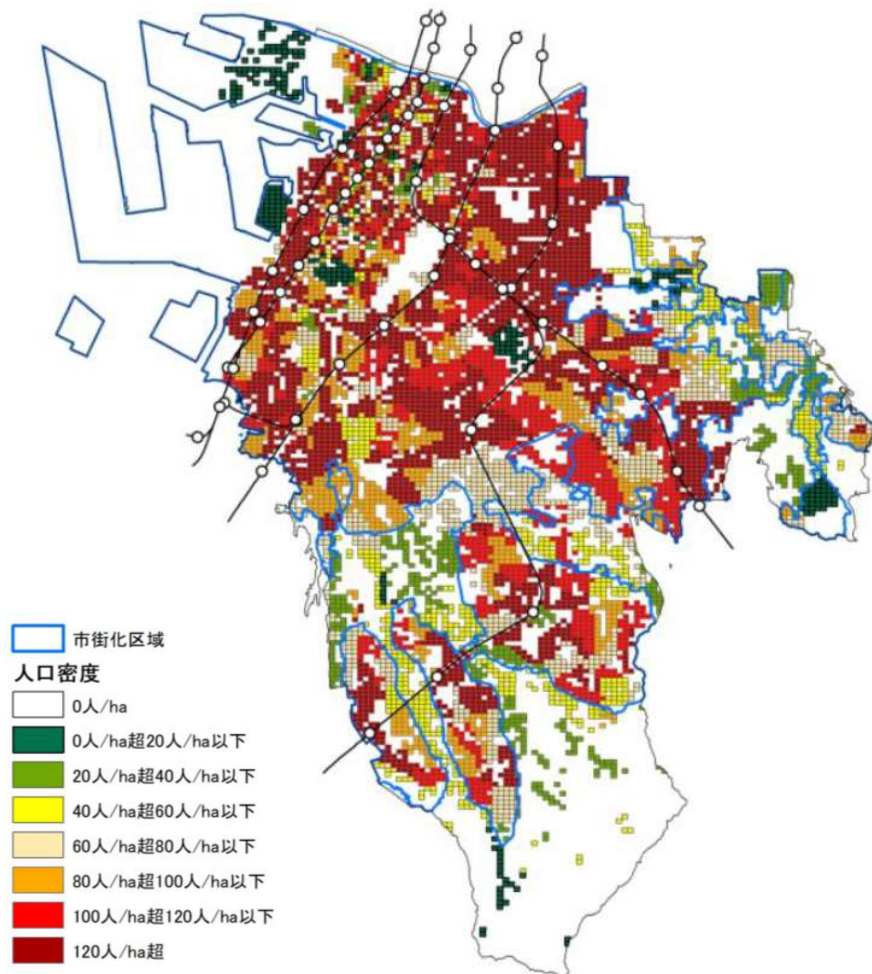
図表 本市の区別年齢別人口構成

資料：国勢調査（2020年）



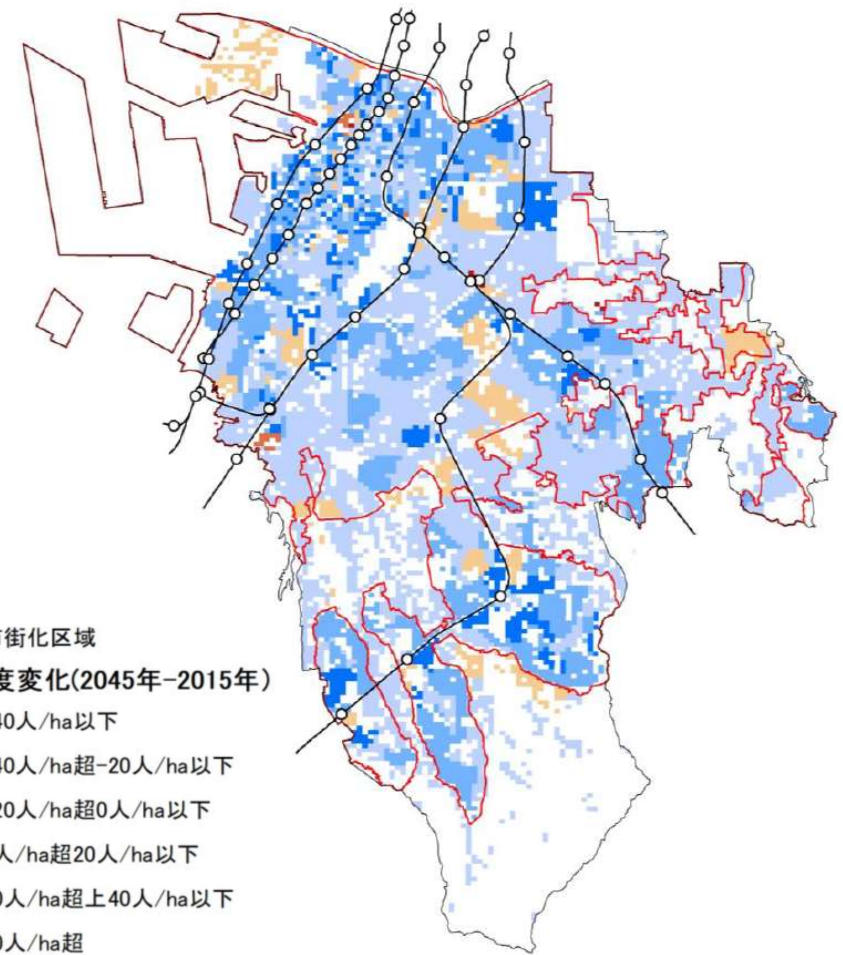
## (2) 人口③ (人口密度)

- 都心部及び駅を中心とした市街地で人口密度が高く、美原区や南区南部の市街化調整区域等で40人/ha以下が多くなっている。(40人/ha以下：人口密度が比較的低いエリア)
- 人口密度の2015年と2045年の比較では、将来、駅近くの比較的利便性の高いところや大規模な住宅団地が立地しているところで人口密度の低下が多くみられる。



図表 人口密度分布 (2015年)

資料：堺市立地適正化計画素案2023年1月31日時点抜粋

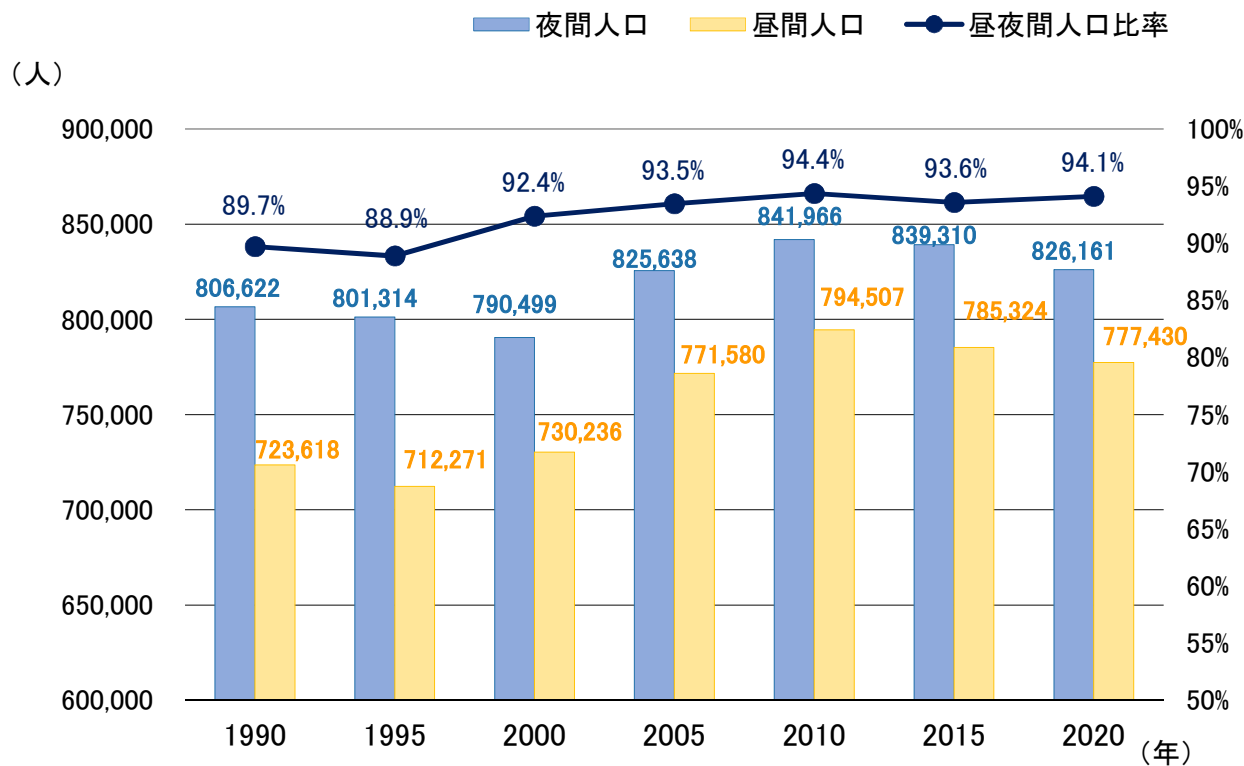


図表 人口密度変化 (2015年と2045年比較)

資料：堺市立地適正化計画素案2023年1月31日時点抜粋

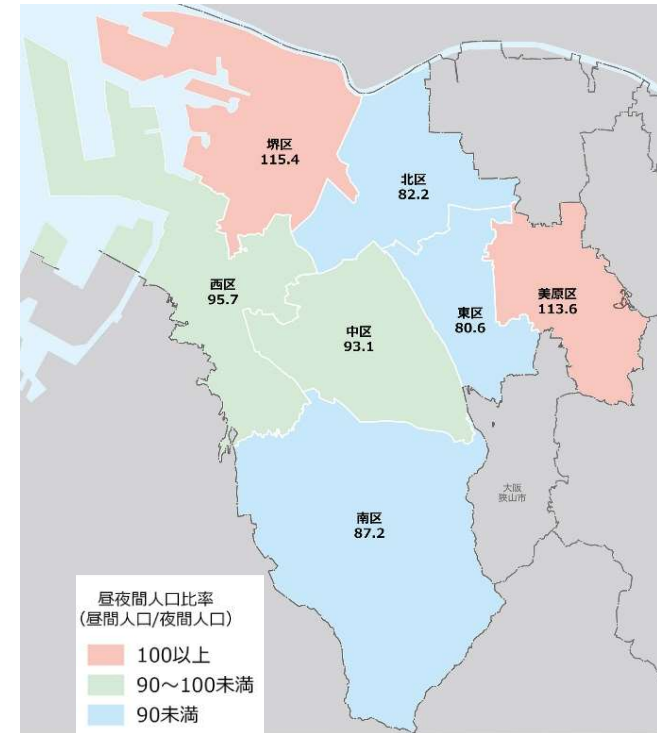
## (2) 人口④ (昼間・夜間人口)

- 昼夜間人口比率は、1995年から増加傾向にあったが、2010年の94.4%をピークに減少傾向に転じ、2020年は94.1%となっている。
- 区別では、堺区と美原区では夜間人口より昼間人口が多く、通勤・通学で訪れる人が多いことが伺える。



図表 昼間・夜間人口の推移

資料：堺市基本計画2025、国勢調査（2020年）



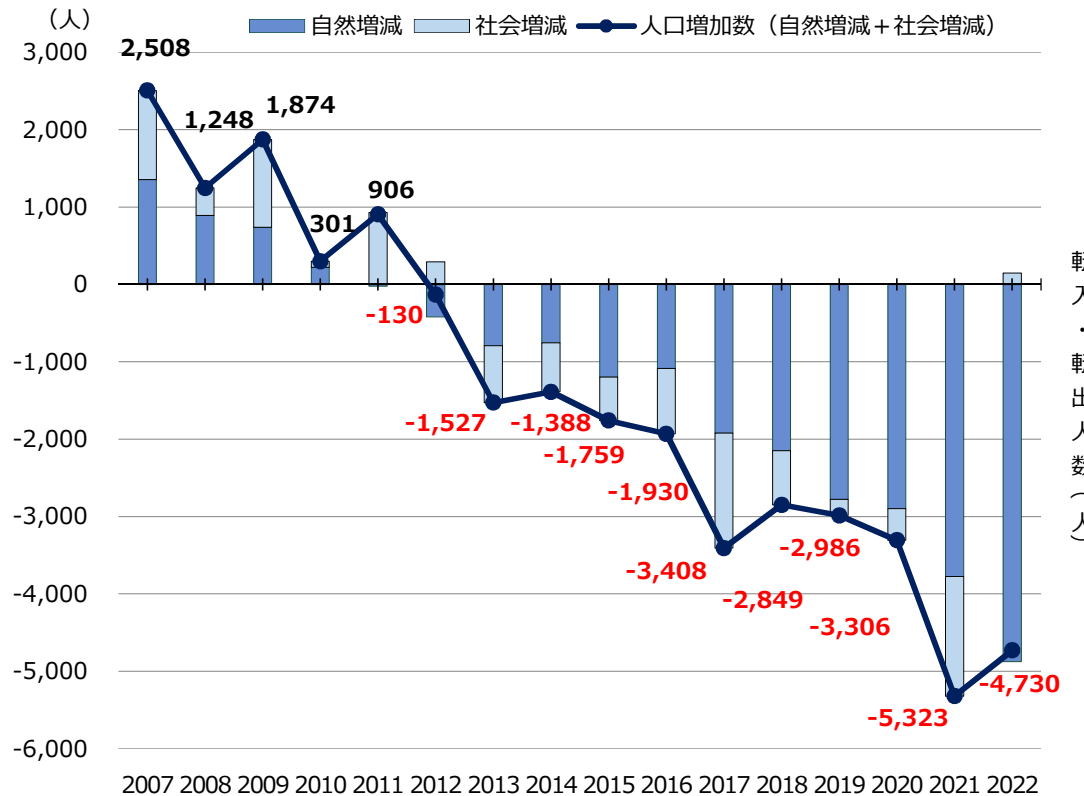
2020年	夜間人口 (人)	昼間人口 (人)	昼夜間人口比率 (%)
堺区	148,682	171,528	115.4
中区	121,236	112,927	93.1
東区	85,043	68,513	80.6
西区	135,375	129,579	95.7
南区	138,464	120,770	87.2
北区	159,757	131,382	82.2
美原区	37,604	42,731	113.6
堺市	826,161	777,430	94.1

図表 各区の昼間・夜間人口

資料：国勢調査（2020年）

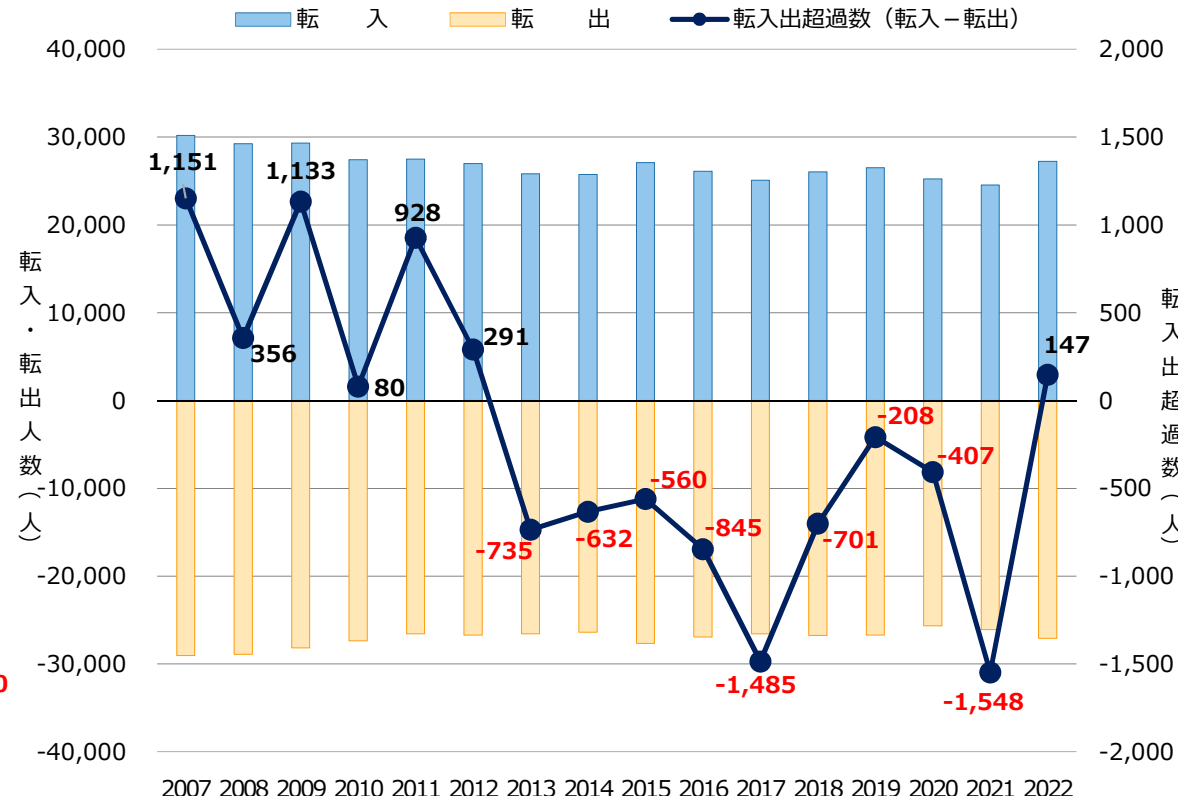
## (2) 人口⑤ (人口増減)

- 人口増減は、2012年に増加から減少に転じ、以降減少が続いている。2021年は5,323人減少し、減少幅は最大となっている。
- 社会増減は2013年から減少に転じ、転出超過の状況が続いたが、2022年は増加に転じ、転入超過となっている。



図表 人口増減 (自然増減・社会増減) の推移

資料：本市住民基本台帳 (外国人含む)、堺市基本計画2025



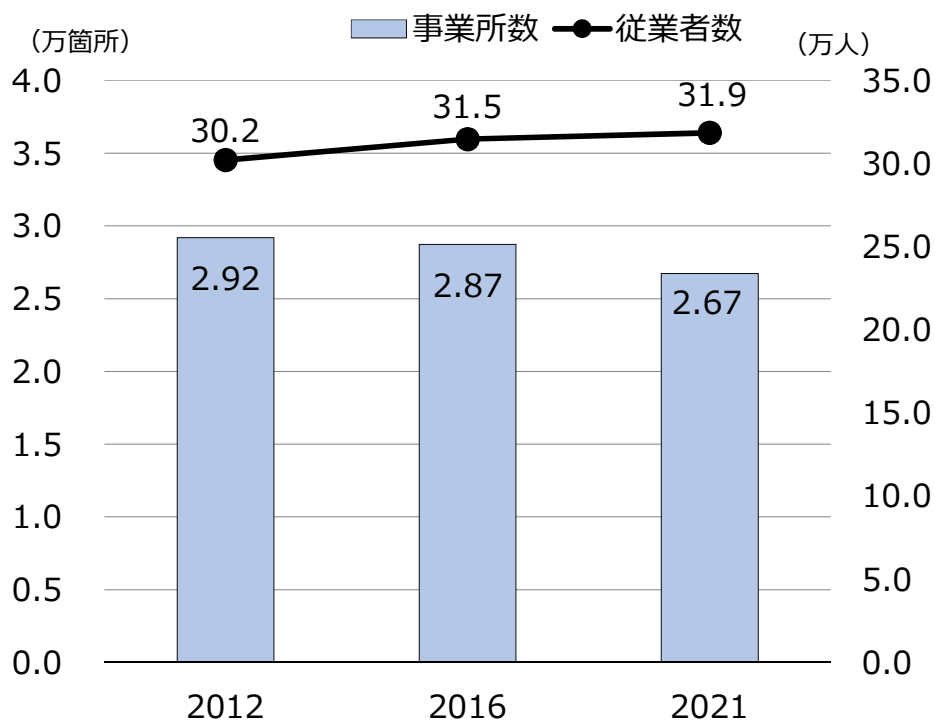
図表 社会増減 (転入・転出) の推移

資料：本市住民基本台帳 (外国人含む)



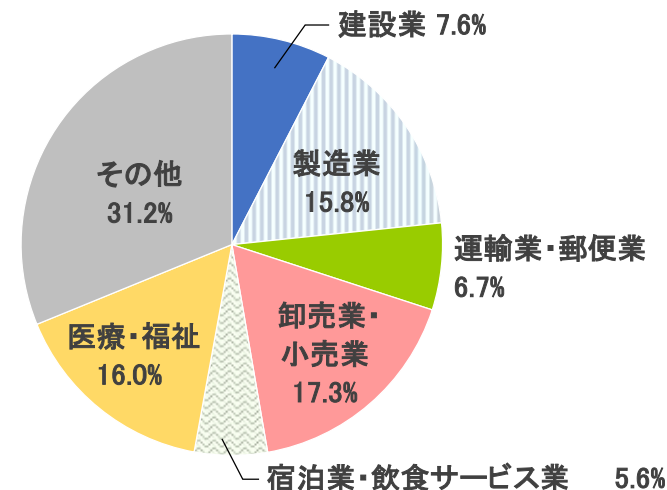
# (3) 産業・経済① (事業所・従業者数)

- 事業所数は、2012（平成24）年以降減少しているが、従業者数は増加している。



図表 堺市の事業所数及び従業者数の推移

資料：経済センサス 活動調査（2021年は速報値）  
※民営事業所のみの数値



図表 産業別従業者数

資料：国勢調査（2020年）

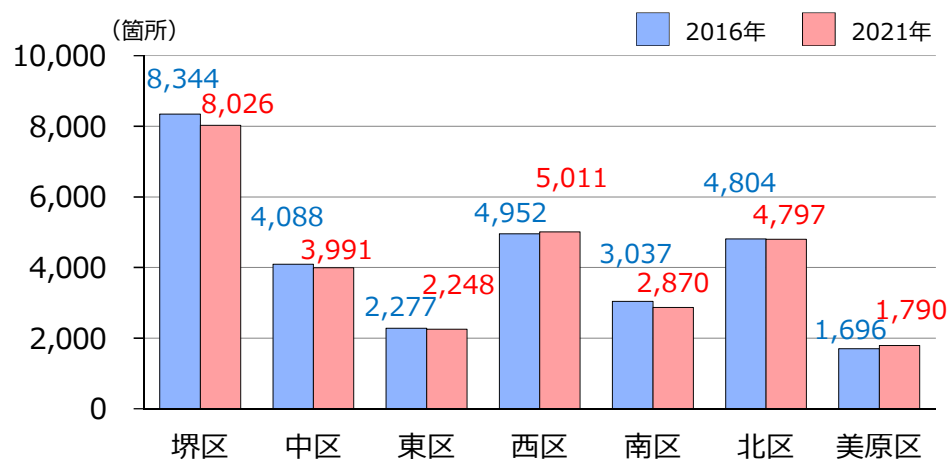
年次	事業所数	従業者数	増減率		
			事業所数	従業者数	
平成24年	2012	29,198	302,156	-	-
平成28年	2016	28,733	314,806	-1.62%	4.02%
令和3年	2021	26,737	318,502	-7.47%	1.16%

図表 堺市の事業所数及び従業者数の推移

資料：経済センサス 活動調査（2021年は速報値）

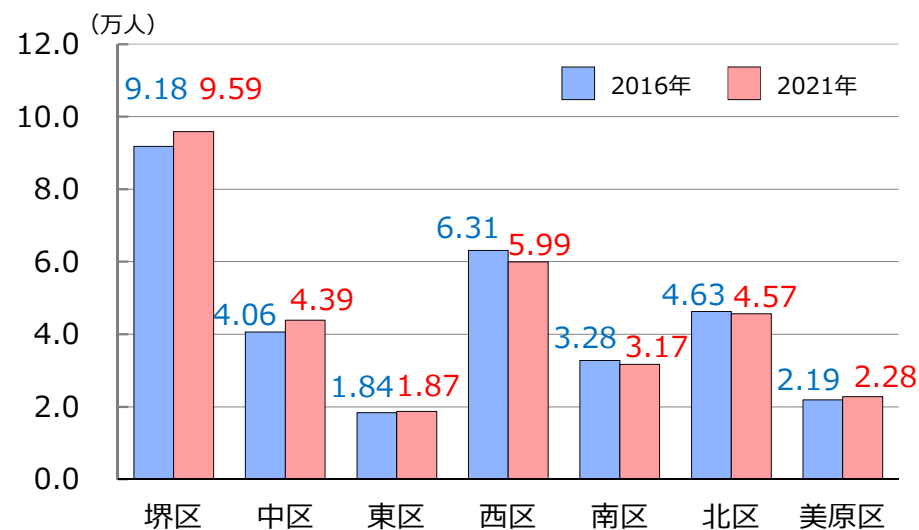
### (3) 産業・経済② (区別産業従業者数)

- 事業所数は、西区と美原区で微増しており、他は減少している。
- 従業者数は、堺区、中区、東区、美原区で微増しており、西区、南区、北区で微減している。



図表 区別の事業所数 (2016年と2021年比較)

資料：経済センサス 活動調査 (2021年は速報値)  
 ※民営事業所のみの数値

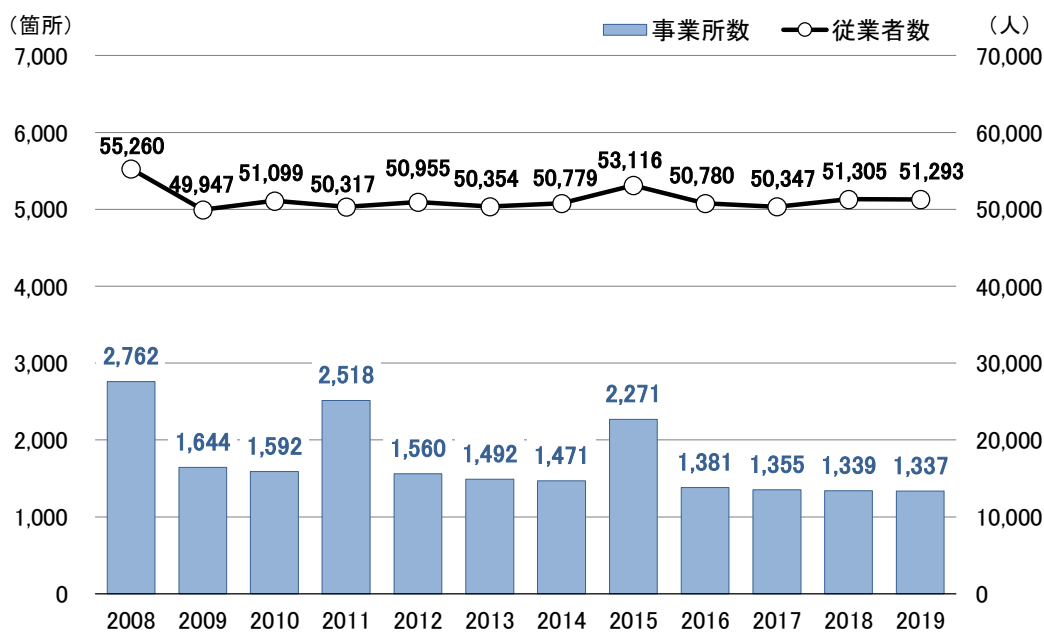


図表 区別の従業者数 (2016年と2021年比較)

資料：経済センサス 活動調査 (2021年は速報値)  
 ※民営事業所のみの数値

# (3) 産業・経済③ (製造業)

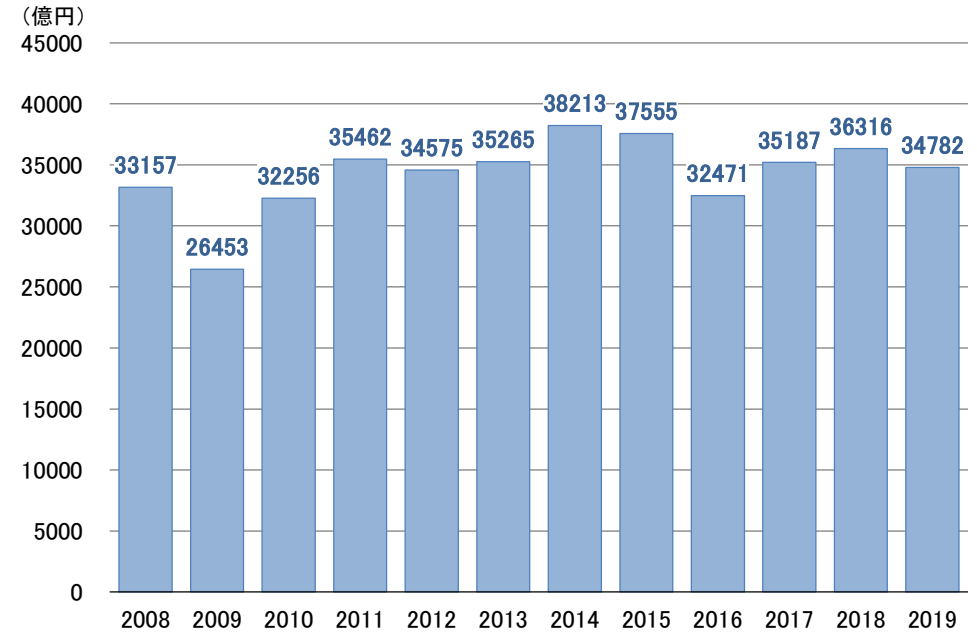
- 事業所数は微減し、従業者数はほぼ横ばいとなっている。
- 製造品出荷額は、2016年から2018年は増加傾向にあったが、2019年は前年より微減している。



図表 堺市の製造業における事業所数及び従業者数の推移

出典：堺市統計書

※2008年・2011年・2015年は3人以下の事業所を含んでいるため事業所数が多い  
(2008年は「工業統計調査」、2011年・2015年は「経済センサス-活動調査結果」)



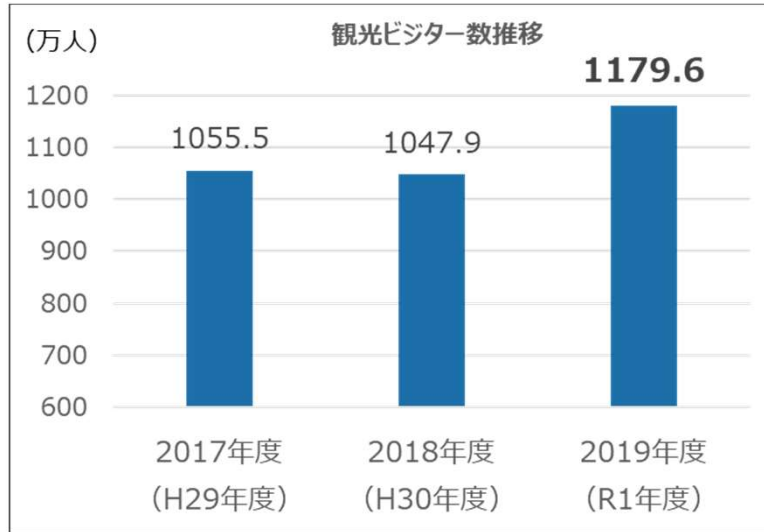
図表 堺市の製造業における製造品出荷額の推移

出典：堺市統計書

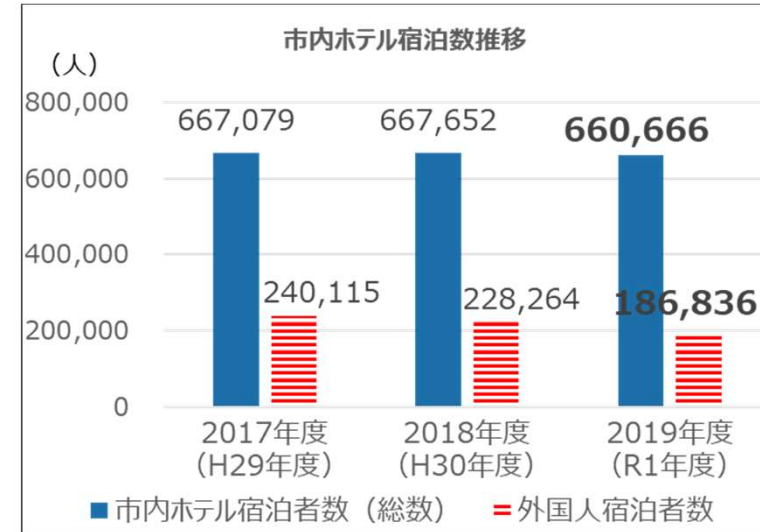
# (4) 観光

## ■コロナ禍以前

- インバウンド等の観光需要増加や百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録（2019年7月）による誘客効果などにより、観光ビジター数は増加の傾向となっている。
- 市内ホテル宿泊者数はほぼ横ばいで推移している。



※令和1年度は過去のデータをもとにした堺市推計 (資料) 堺市



※調査協力いただいたホテルより計上 (資料) 堺市

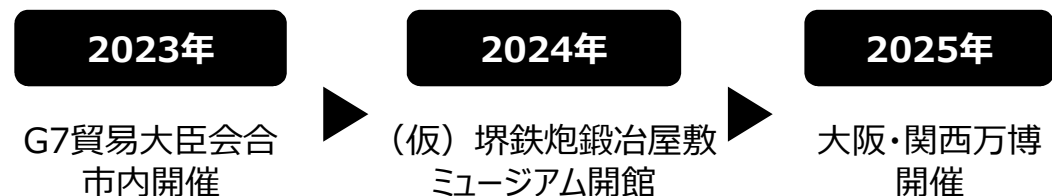
## ■コロナ禍以降

- コロナ禍以降、来訪者数は低迷しており、特に大仙公園エリアについては2019年度比で30%減少している。
- 2021年度の来訪者では、60分以内の滞在が大仙公園エリアで90%以上、環濠エリアで80%以上を占めるなど、エリア間及びエリア内の周遊が不十分となっている。
- 2020年以降の月別宿泊者数の推移によると、緊急事態宣言による外出自粛等の影響で2020年度及び2021年度の市内の客室稼働率は30%を下回っている。

### (参考1) 市内重点エリア来訪者数及び宿泊者数

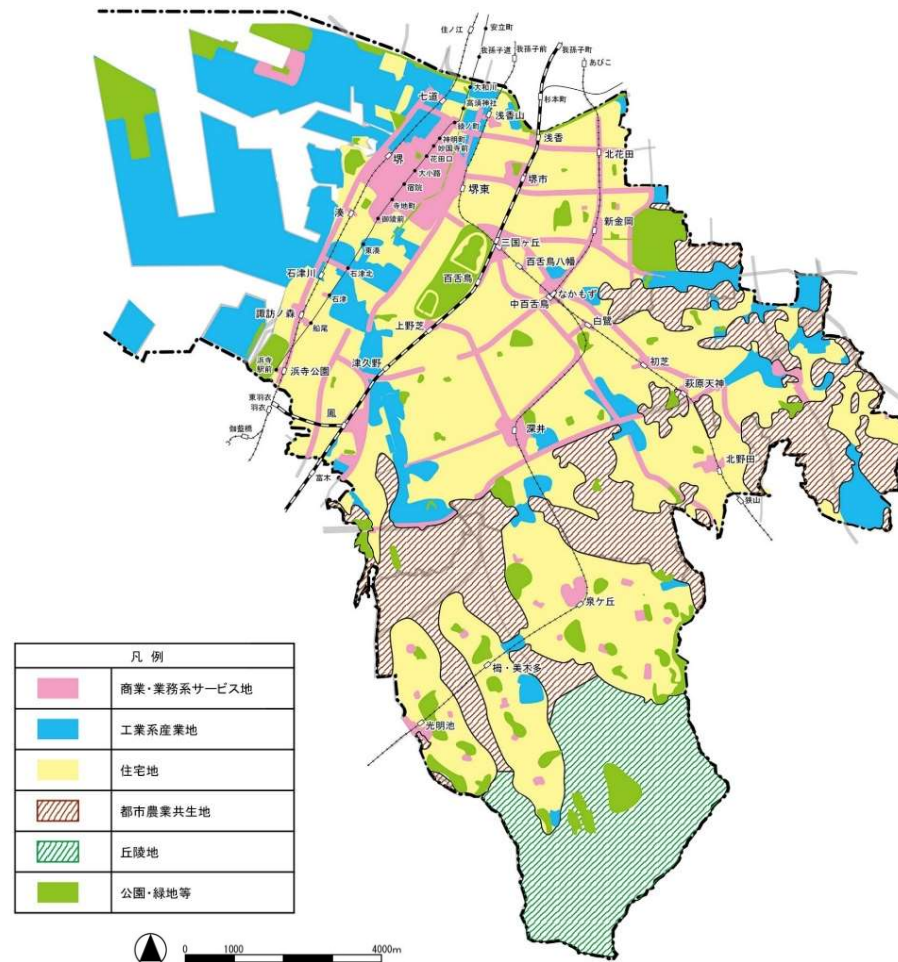
	単位	2019年度	2020年度	2021年度
大仙公園エリア来訪者数	万人	29.4	19.0	18.2
環濠エリア来訪者数	万人	182.7	171.4	176.9
市内宿泊者数	人	1,317,783	679,042	集計中

### (参考2) 今後迎える好機



# (5) 土地利用の状況

- 平野部及び丘陵部の泉北ニュータウンでは一般市街地、臨海部では工場地が主となって広がり、鉄道駅を中心に商業業務地が広がっている。
- 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。



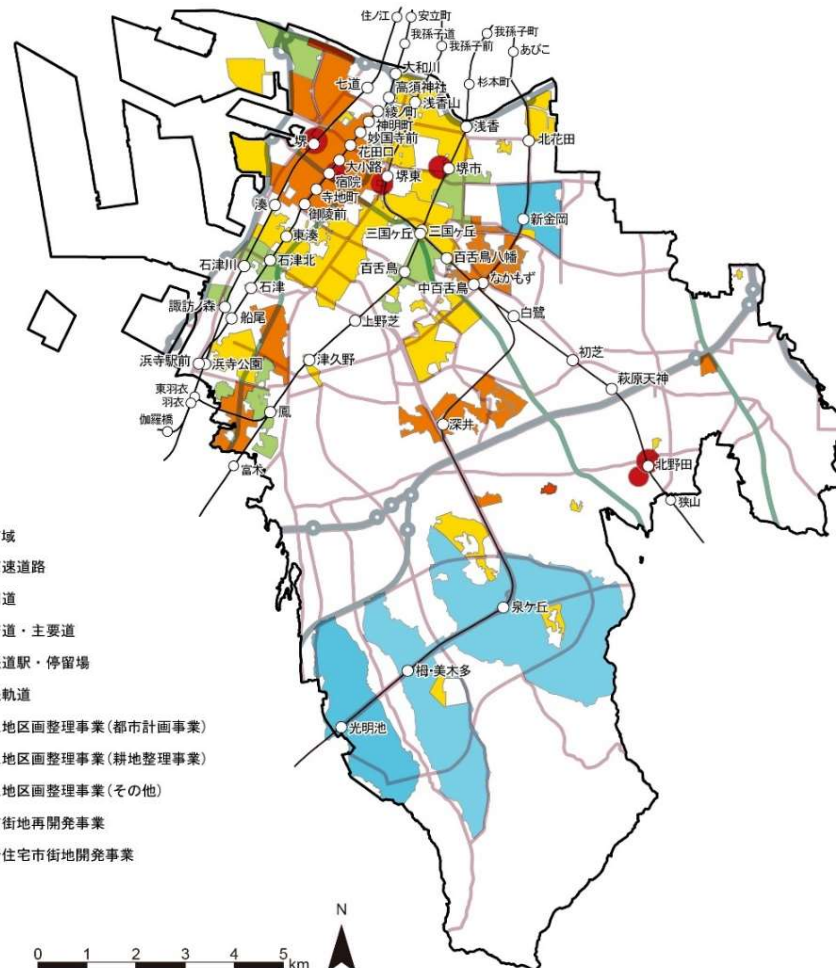
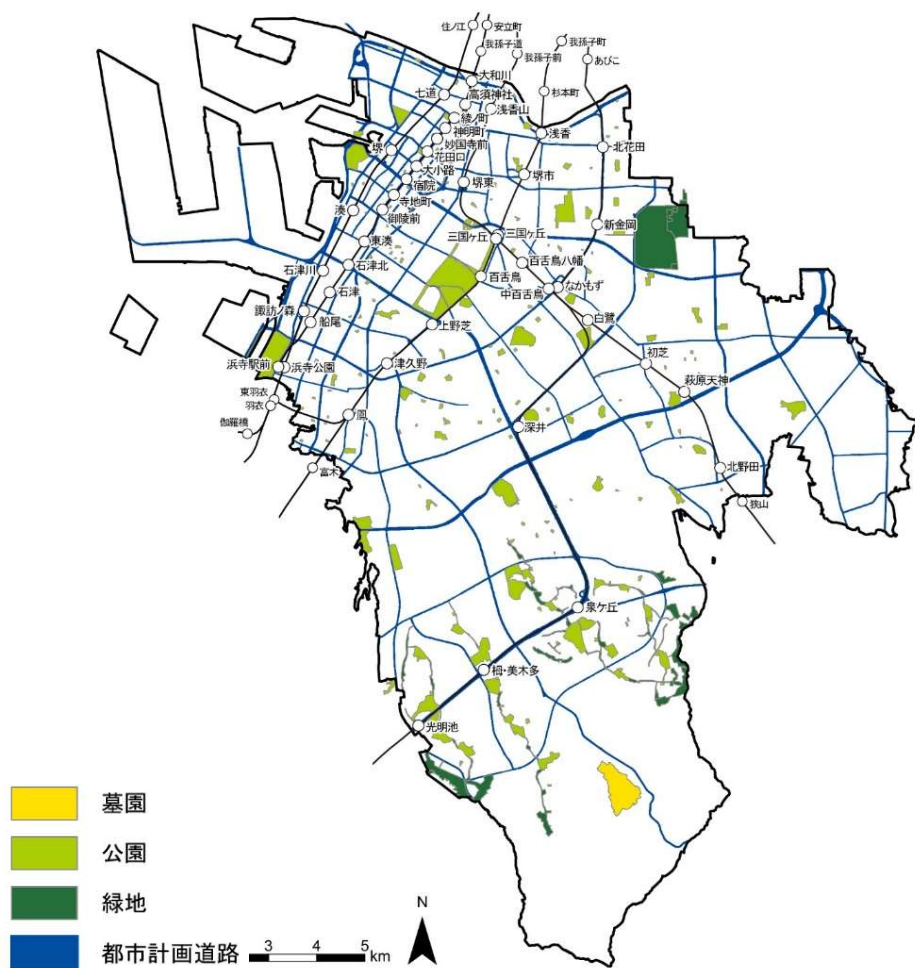
図表 土地利用の状況図

資料：堺市都市計画マスタープラン



## (6) 都市計画道路・都市計画公園・緑地等の状況

- 都市計画道路は、本市域内で97路線、約276kmが都市計画決定され、そのうち74%の約204kmが整備されている。
- 都市計画公園・緑地等は、207箇所、643.48haを都市計画決定し、190箇所、467.96haを開設している。
- 現在の堺市における市街化区域の約2割（大規模開発を除く）は土地区画整理事業により整備されている。



図表 都市計画道路・都市計画公園・緑地等決定現状（2020年）

資料：堺市都市計画マスタープラン

図表 市街地開発事業区域（2020年）

資料：堺市都市計画マスタープラン

# (7) 都市機能の配置状況① (広域)

- 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

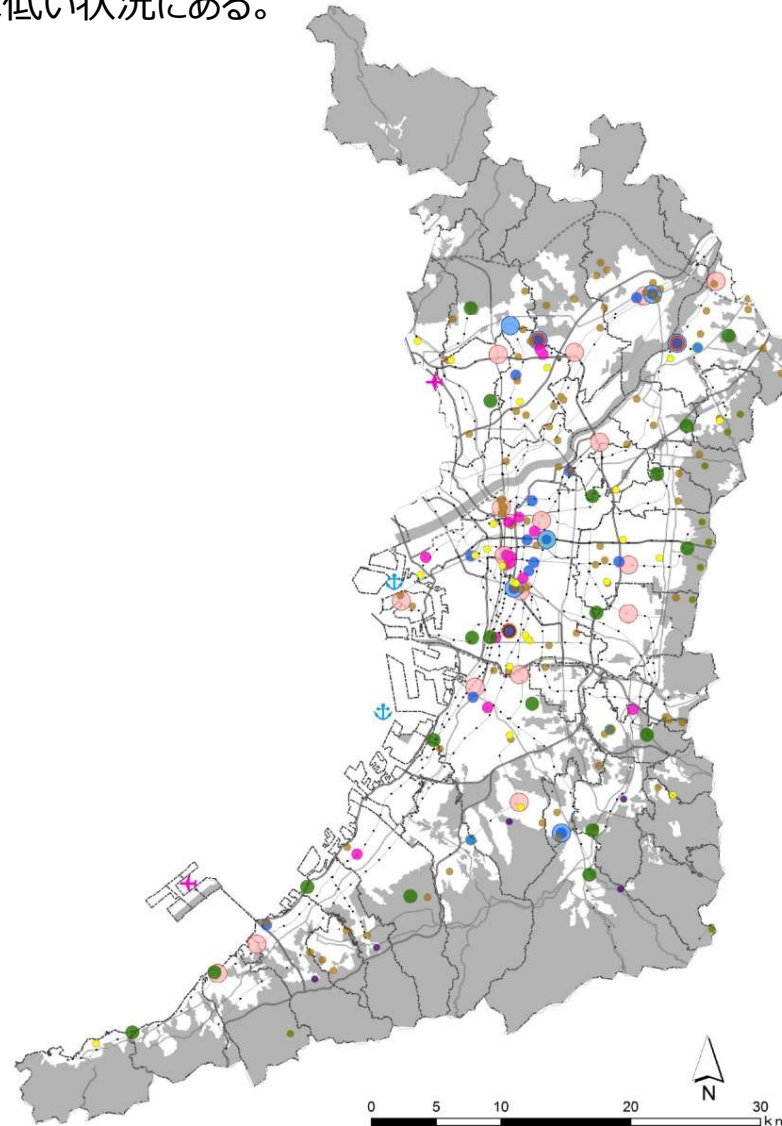
- 基幹災害医療センター
- 地域災害医療センター
- 特定診療災害医療センター
- 3次救急医療機関(高)
- 特定機能病院

## 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

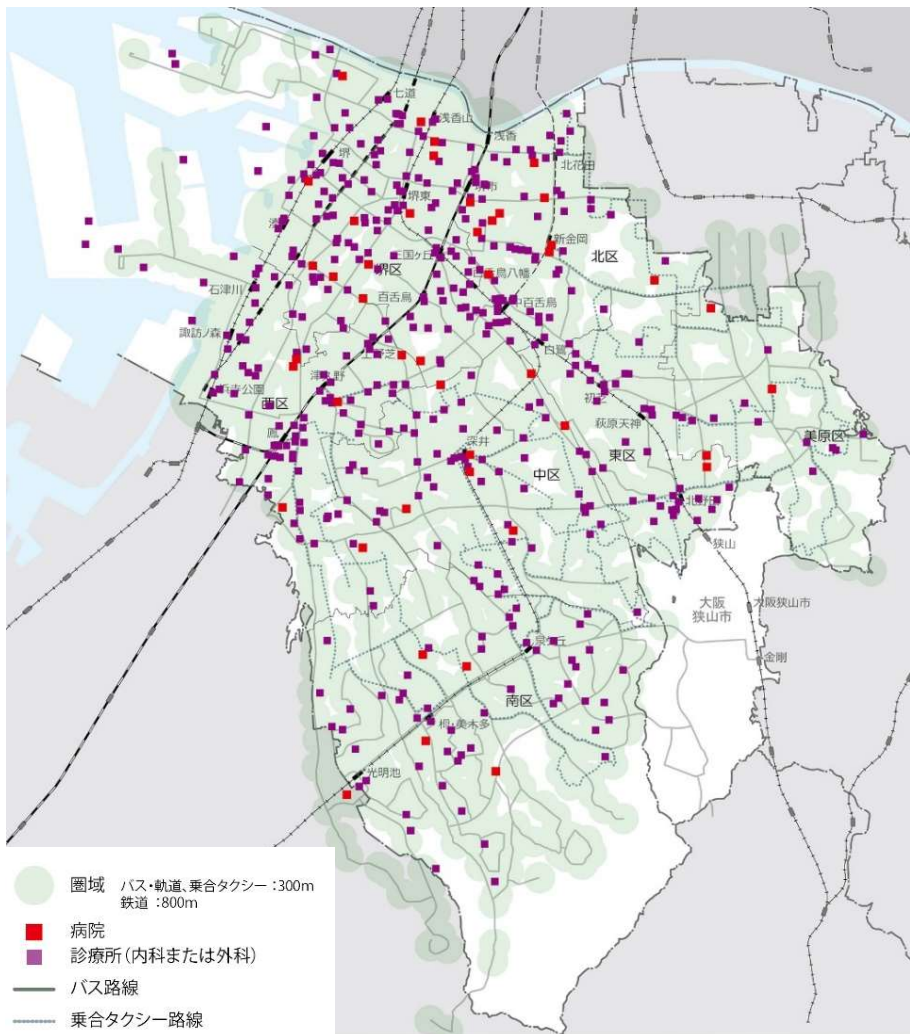


図表 広域的な都市機能の分布状況

資料：大阪府における都市計画のあり方（答申）（2016年2月）

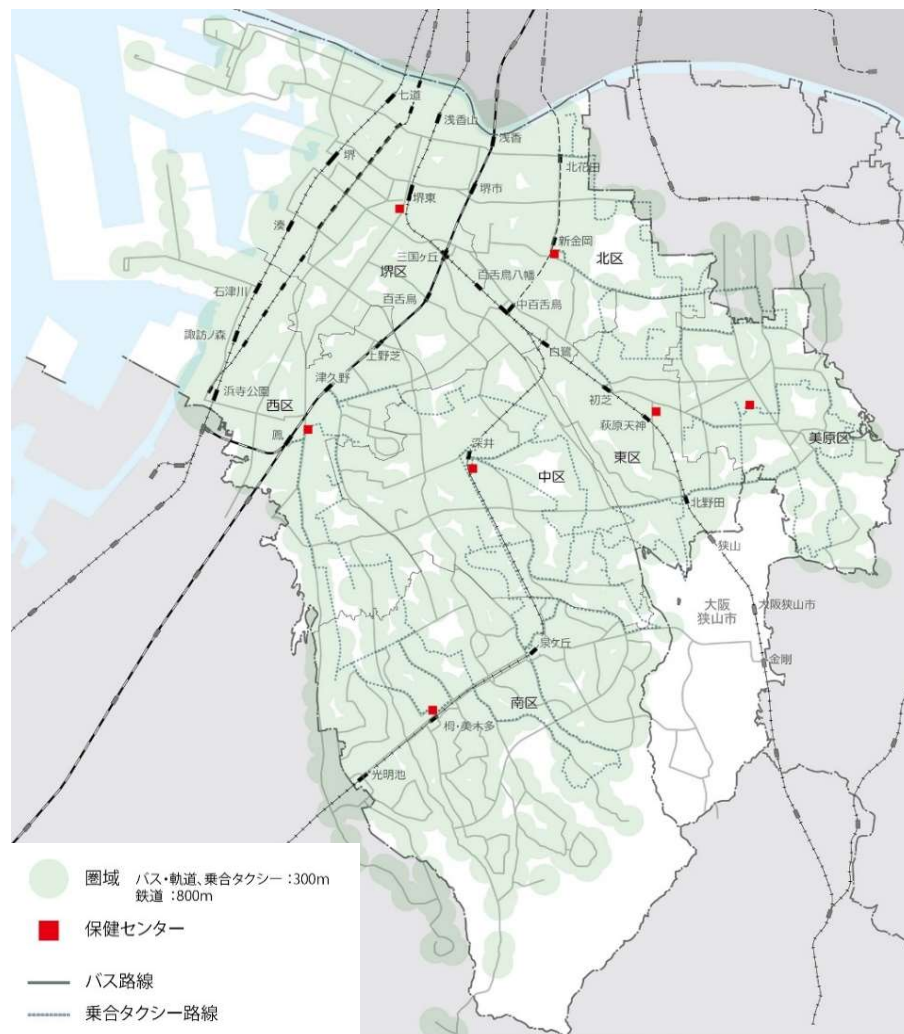
# (7) 都市機能の配置状況② (医療施設・保健センター)

- 日常的な診療を受けることができる診療所は市内に広く立地している。
- 保健センターは各区に分散して立地している。



図表 医療施設

(2022年6月時点)



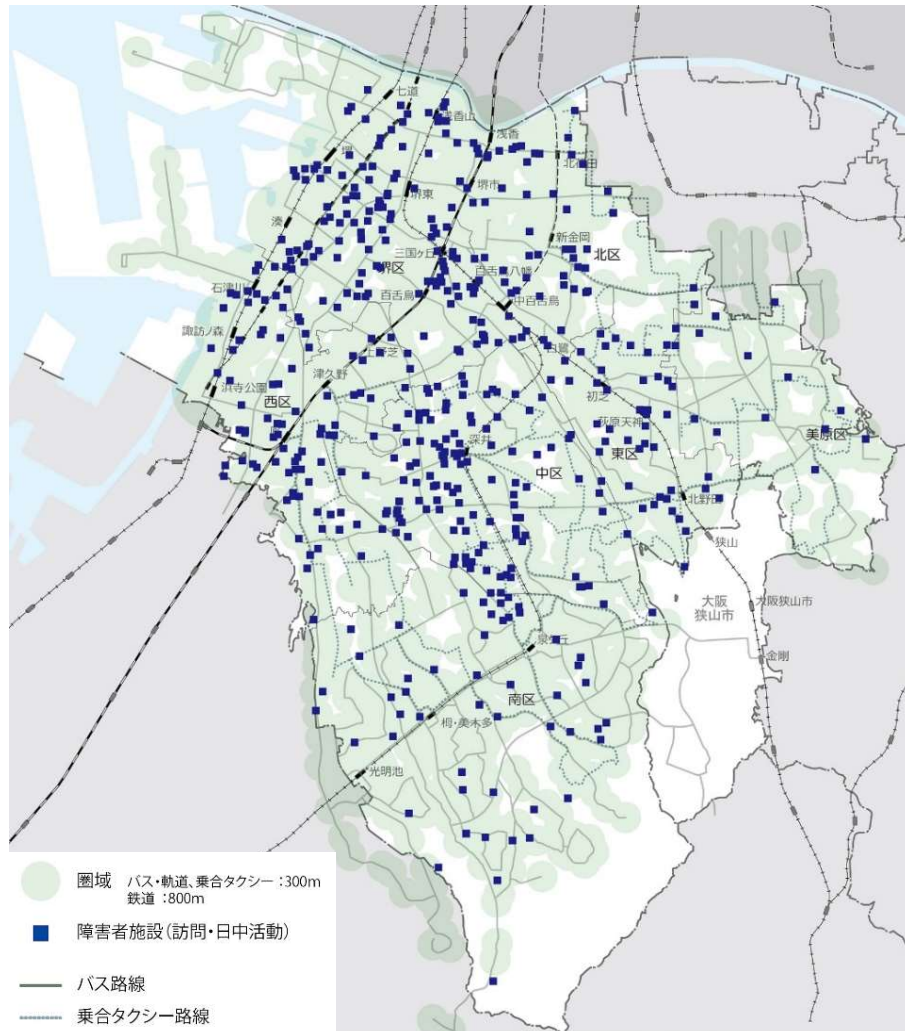
図表 保健センター

(2022年5月時点)



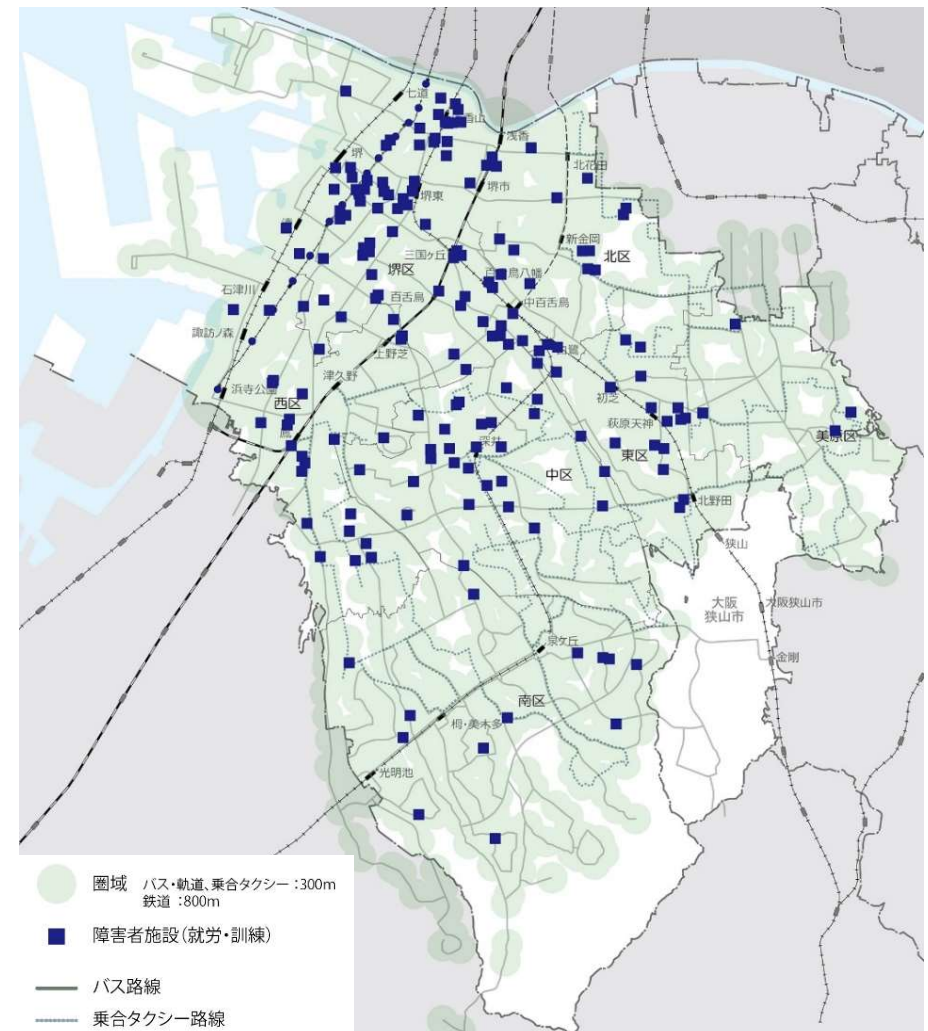
# (7) 都市機能の配置状況③ (障害者施設)

- 日常生活のサポートや自立・就労に向けた訓練等のサービスを提供する障害者福祉施設（訪問系サービス・日中活動系サービス、就労・訓練系サービス）はいずれも市内に広く分散し立地している。



図表 障害者施設（訪問・日中活動系）

(2022年9月時点)

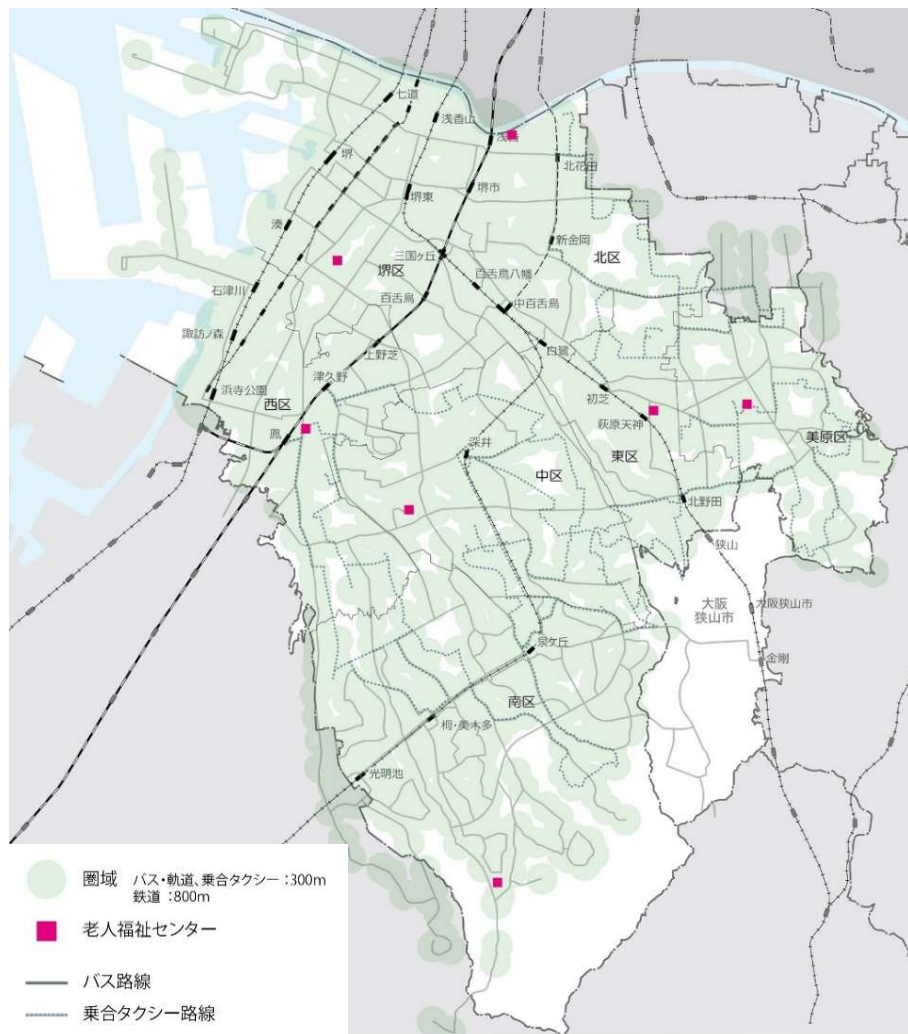


図表 障害者施設（就労・訓練系）

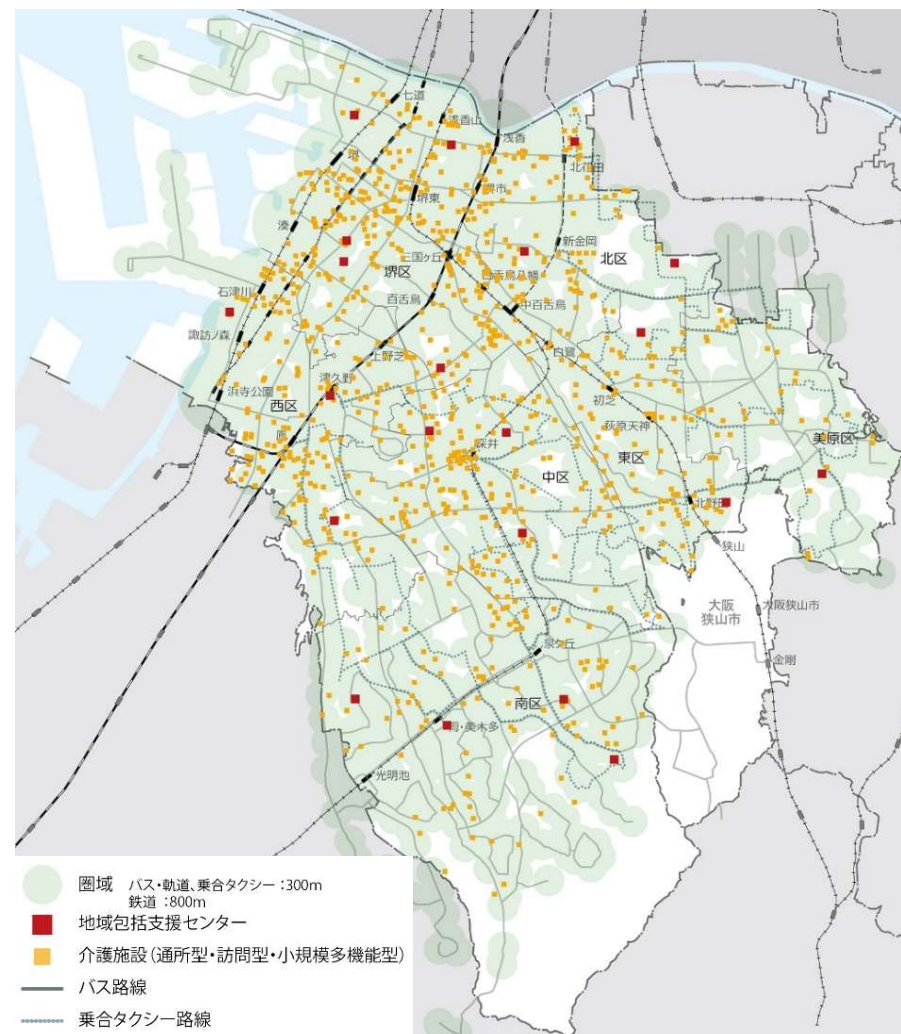
(2022年9月時点)

# (7) 都市機能の配置状況④ (老人福祉センター・高齢者介護施設)

- 高齢者の様々な活動の拠点となる老人福祉センターは各区に立地している。
- 介護等のサービスを提供する高齢者介護施設（通所型・訪問型・小規模多機能型）は市内に広く分散して立地している。



図表 老人福祉センター  
(2022年6月時点)

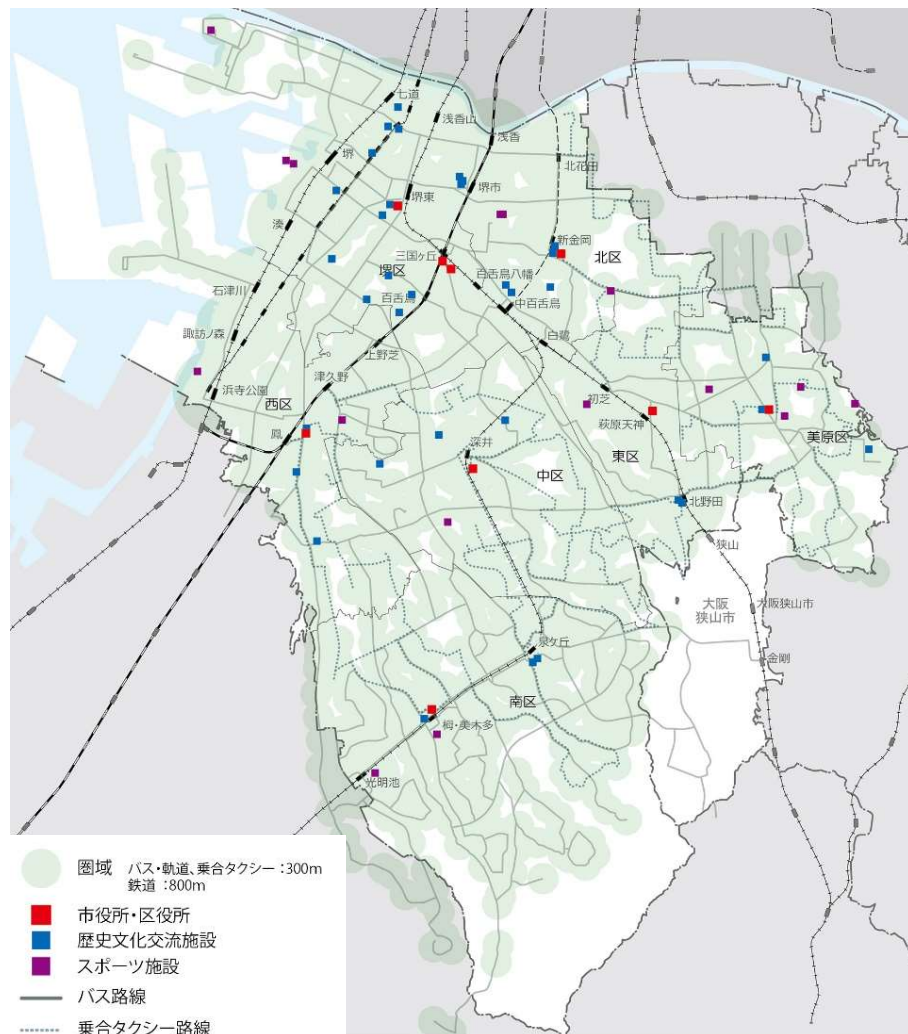


図表 高齢者介護施設  
(2022年6月時点)



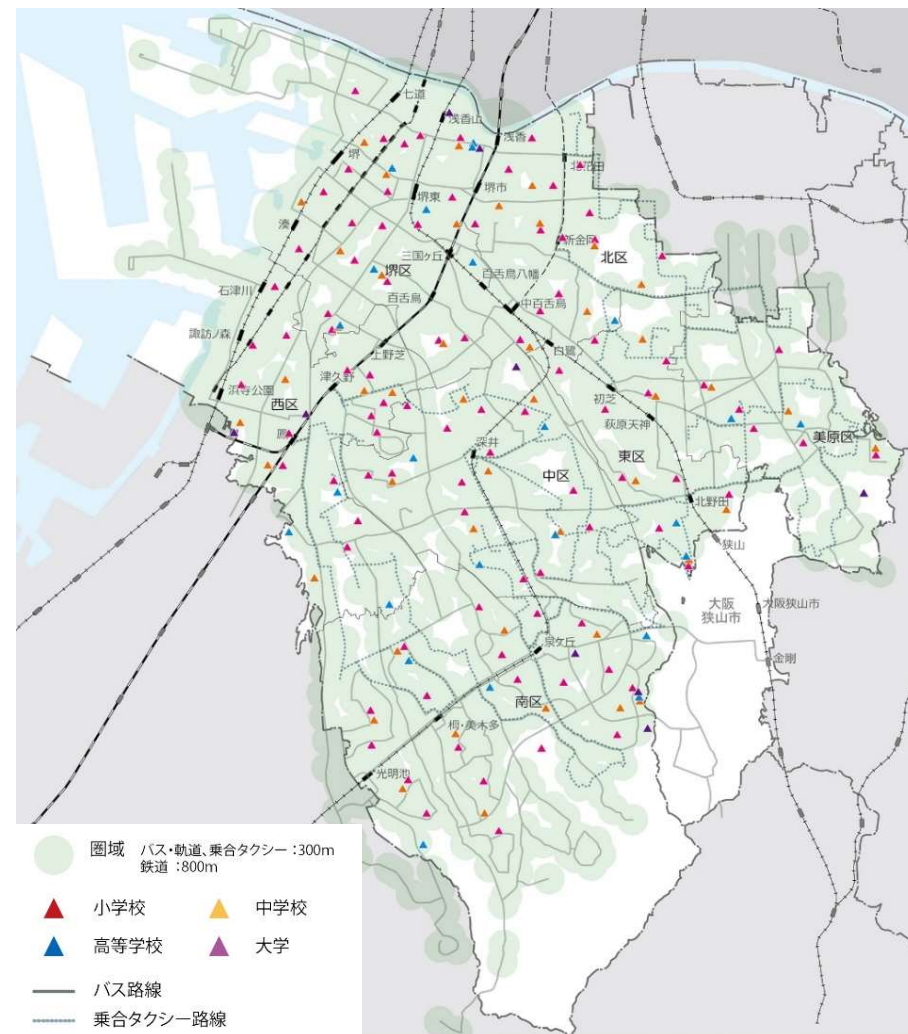
# (7) 都市機能の配置状況⑤ (公共施設・学校)

- 市役所、区役所は公共交通の圏域でカバーされています。また、歴史文化交流施設は駅周辺に立地している。
- 学校（小学校、中学校、高等学校）は、市内に広く分散して立地している。



図表 公共施設

(2022年9月時点)

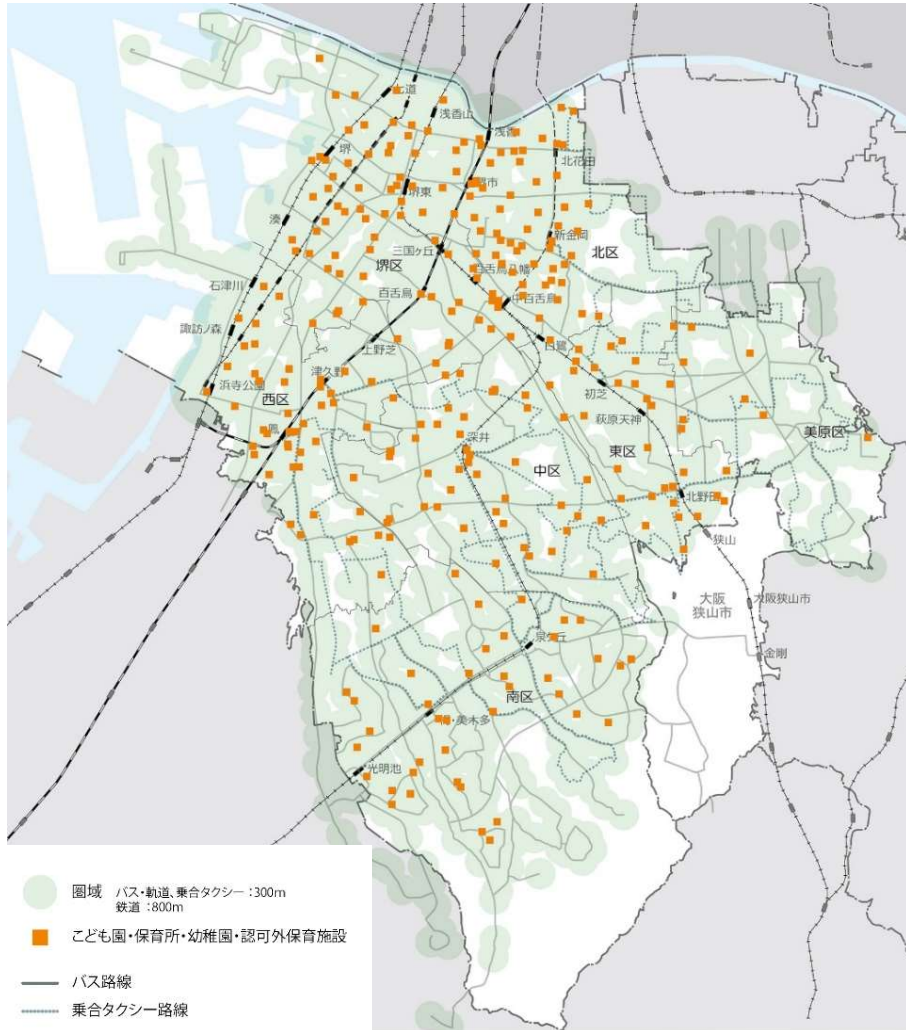


図表 小学校・中学校・高等学校・大学

(2022年9月時点)

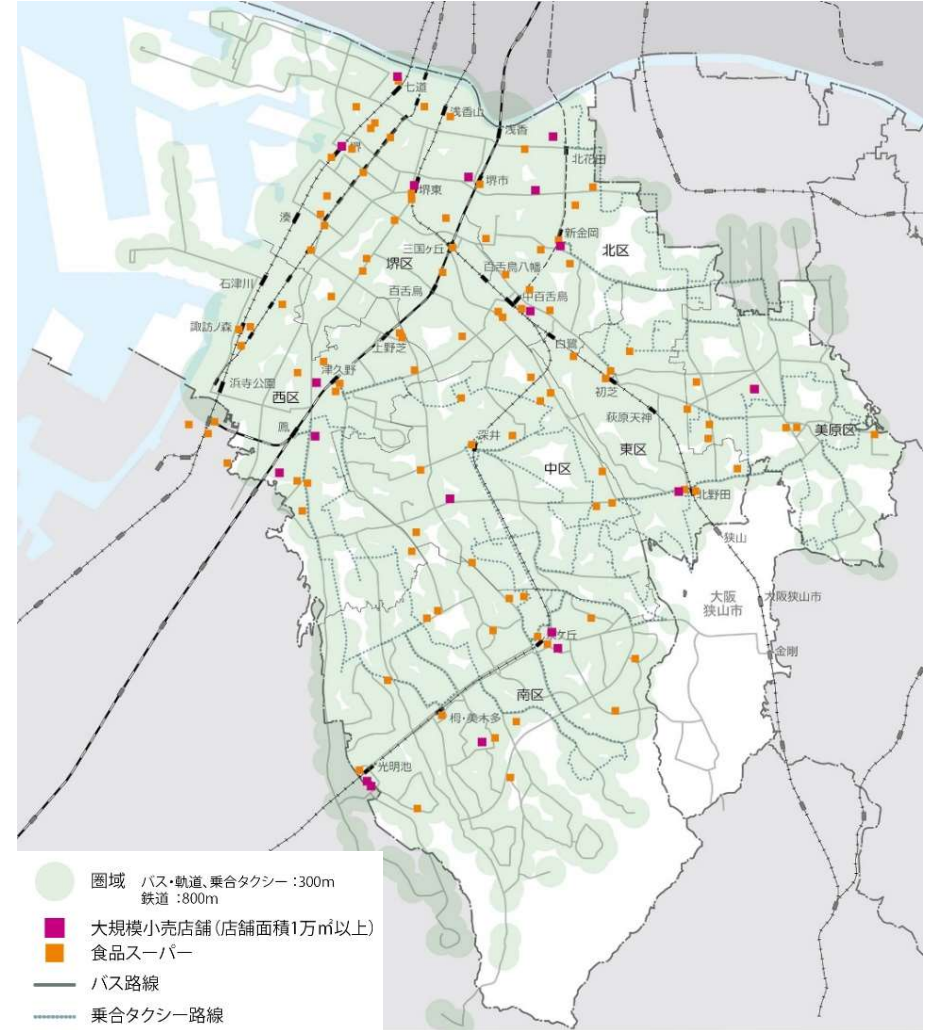
# (7) 都市機能の配置状況⑥ (子育て支援施設、商業施設)

- 未就学児を持つ子育て世代が利用するこども園、保育所・幼稚園・認可外保育施設は市内に広く分散して立地している。
- 日々の生活に必要な食糧品等の買い物をするスーパーは、市内に広く分散して立地している。店舗面積が1万㎡を超える大規模な商業施設は駅周辺に多く立地している。



図表 こども園・保育所・幼稚園・認可外保育施設

(2022年5月時点)



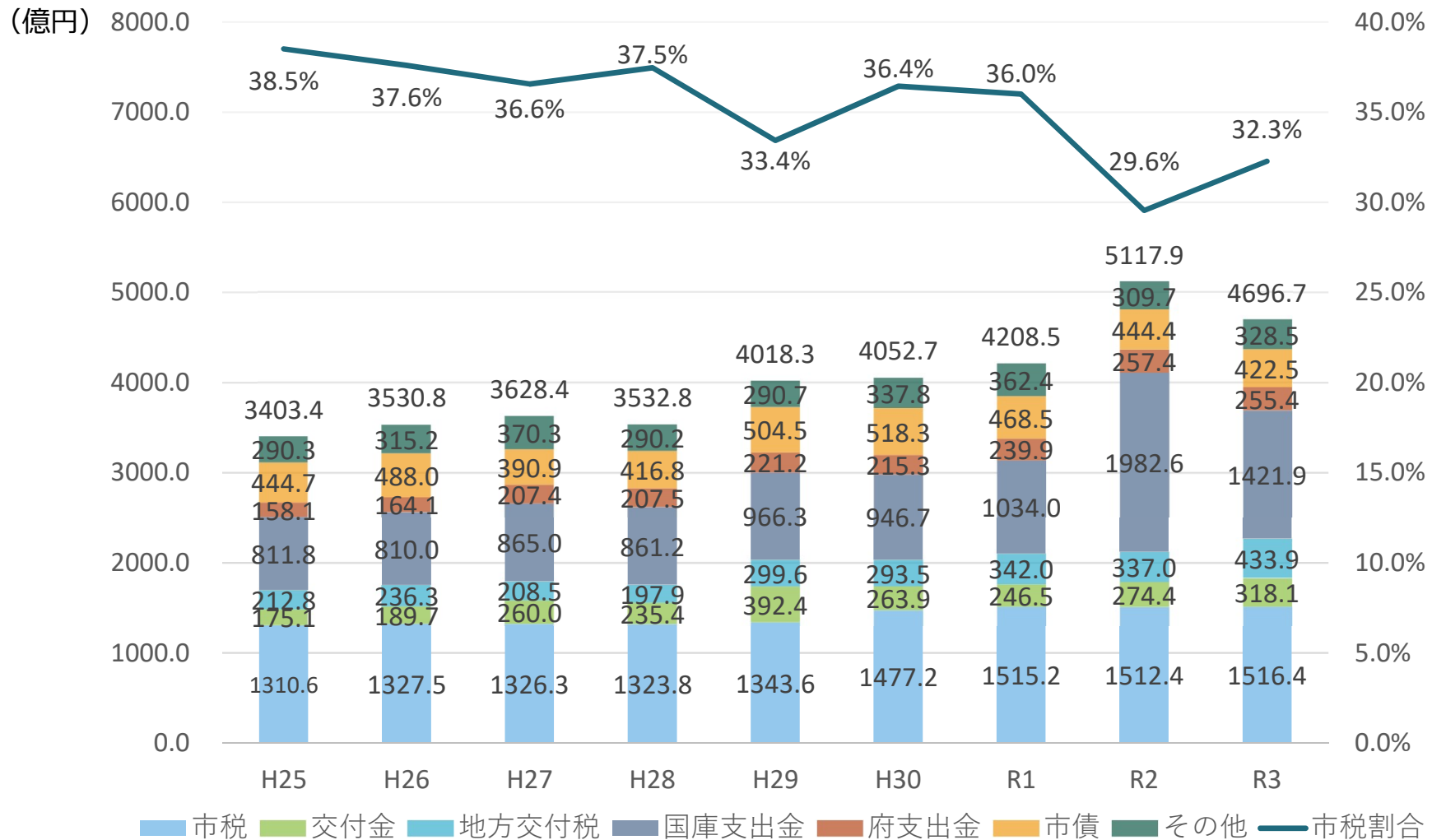
図表 大規模小売店舗・食品スーパー

(2022年6月時点)



# (8) 財政 (歳入)

- 歳入については、平成25年度から令和元年度までは、自主財源の基本となる市税が最も多く、増加傾向となっている。
- 令和2年度は新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金等の増加により国庫支出金が大幅に増加している。

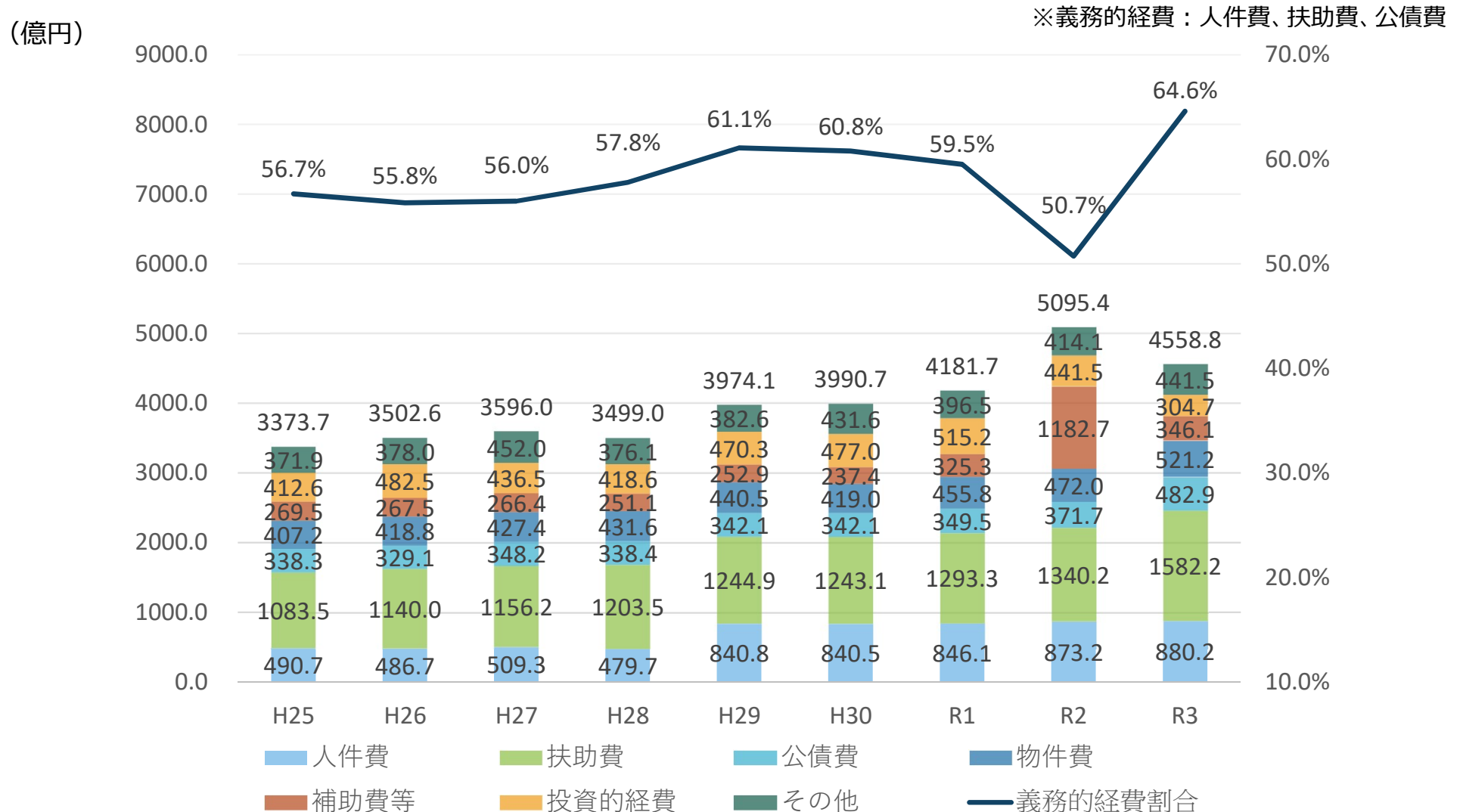


図表 歳入の推移

資料：堺市決算概要

# (8) 財政 (歳出)

- 歳出については、人件費や扶助費の増加に伴い、義務的経費が増加傾向となっている。
- 令和2年度の補助金等の増は特別定額給付金の支出増によるものである。



図表 歳出の推移

資料：堺市決算概要

## 3 上位・関連計画

# 国の交通政策の基本方針等について

## 交通政策基本法

2013年11月27日に成立、同年12月4日に公布・施行

### 【策定に至る経緯】

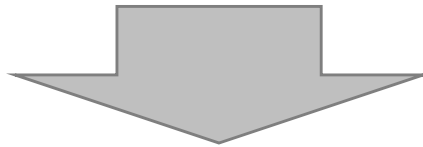
交通政策に関する基本的な法律・計画が存在していなかったことから、交通政策の推進に当たっての基本理念を打ち立て、関係者の連携と役割分担の下に、政策を総合的に推進する体制の構築が必要となった。

### 【基本理念】

国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」

### 【基本的施策】

- まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化
- 国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化
- 交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え
- 少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
- 以上の取組を効果的に推進するための情報通信技術（ICT）の活用



## 第2次交通政策基本計画

2021年5月28日に閣議決定

【概要】 交通政策基本法に基づき、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通に関する基本的な計画を定めるもの。

- 主な計画事項  
(1) 交通に関する施策の基本的方針 (2) 交通に関する施策の内容 (3) 交通に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策
- 計画期間：2021年度から2025年度まで
- 基本的方針：交通が直面する危機を乗り越えるため、多様な立体の連携、協働の下、あらゆる施策を総動員して取り組む
  - A) 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要な不可欠な交通の維持・確保
  - B) 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化
  - C) 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現
- 施策目標：それぞれ、3～4つずつ設定した上で、具体的な施策を提示し、取組の進捗を確認するための数値指標を設定



# 国の交通政策の基本方針等について

## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正 令和2年11月改正

### 【法律の概要】

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進するもの

### 【改正の趣旨】

地方公共団体が交通事業者と連携して

- (1) 公共交通を中心に地域の輸送資源を総動員する交通計画を作成←**作成が努力義務**
- (2) 最新技術等も活用しつつ、既存の公共交通サービスの改善・充実を徹底する。また、国が予算面とノウハウ面から支援を行うことで持続可能な地域公共交通を実現←**地域における移動手段の確保や地域交通の充実を図る制度を整備**

### 【基本方針】

法第3条第5項の規定に基づき、地域旅客サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針を定めることとしている。

## 地域交通のリ・デザイン

令和4年3月31日に検討会を立ち上げ同年8月26日に提言を取りまとめ 「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」有識者検討会」

### 【背景】

- 地域交通は住民の豊かな暮らしの実現に不可欠。しかし人口減少による需要減等に加え、コロナ禍の影響で一層大きく疲弊。「地域の足」存続が深刻に懸念される状況
- アフターコロナに向けて、最新のデジタル技術等の実装を進めつつ、①官と民で、②交通事業者相互間で、③他分野とも、「共創」を推進し、地域交通を持続可能な形で「リ・デザイン」（刷新・再構築）することが不可欠

### 【提言内容】

1. 最新技術を活用した交通の「リ・デザイン」
2. 「共創」による地域交通の「リ・デザイン」

- ①官と民の共創：地域自ら「リ・デザイン」する地域交通、地域社会になじみ、貢献する自動運転を持続可能な形で支援
- ②交通事業者間の共創：複数の路線バス事業者間や、他の交通機関との共同経営の推進
- ③他分野を含めた共創：複数の主体による分野の境界を越えた交通プロジェクトを支援

# 国が定める 「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」について

- 交通政策基本法の基本理念を踏まえつつ、地域の経済社会的活動の基盤である地域旅客運送サービスの提供を確保することが喫緊の課題。
- 地域公共交通に対する社会的要請に的確に応えるために、地方公共団体が先頭に立って、公共交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、地域公共交通の改善を図りつつ、公共交通のみでは移動ニーズに対応しきれない場合には、地域の輸送資源を総動員しながら、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、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ことが重要。

## ● 追求すべき目標

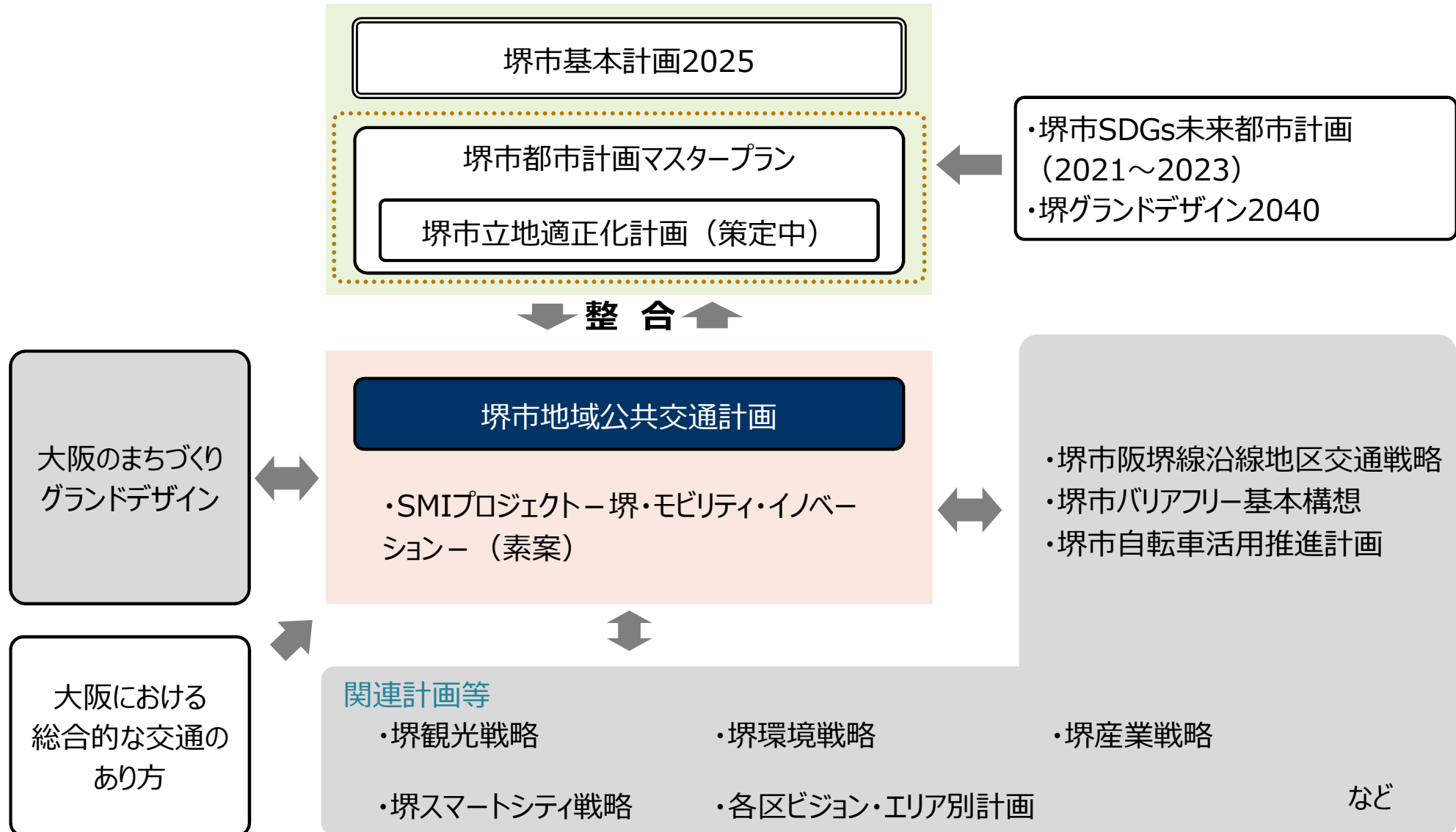
- |                         |                              |
|-------------------------|------------------------------|
| (1) 住民、来訪者の移動手段の確保      | (3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供      |
| (2) 地域社会全体の価値向上         | ①安全・安心な運送サービスの提供             |
| ①コンパクトなまちづくりの実現         | ②シームレスな運送サービスの提供             |
| ②まちのにぎわいの創出や健康増進        | ③定時性の確保、速達性の向上               |
| ③観光振興施策との連携による人の交流の活発化  | ④乗りたくなるサービスの提供               |
| ④地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応 | (4) 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進 |
|                         | ①新たな技術を活用した利用者の利便性向上         |
|                         | ②新たなモビリティサービスを活用した利用者の利便性向上  |
|                         | ③データの共有・利活用の促進               |

## ● 留意する点

- ①まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ②地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
- ③地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
- ④住民の協力を含む関係者の連携

# 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。

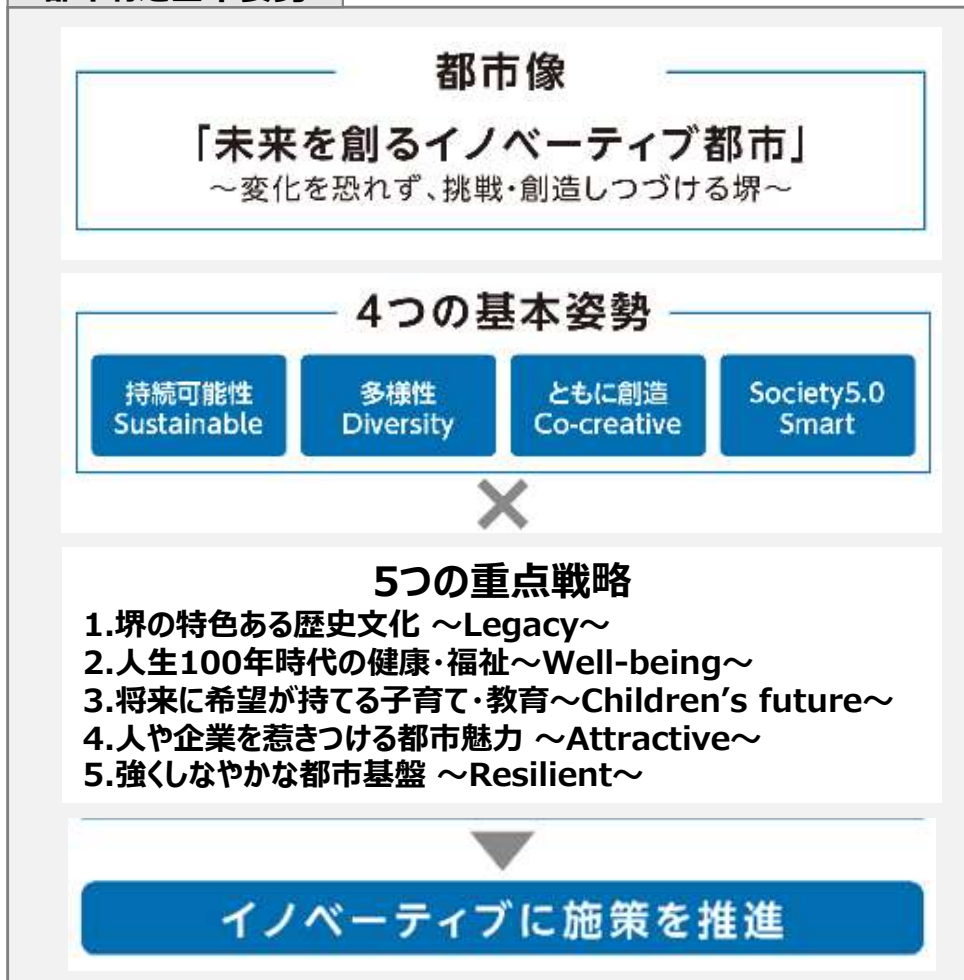


# 堺市基本計画2025

策定・改定年月	2021年（令和3年）3月 策定	計画期間/目標年次	計画期間：2021年～2025年
---------	------------------	-----------	------------------

計画の概要	<p>・めまぐるしく変化する社会経済情勢を的確にとらえ、将来にわたって持続可能な都市経営を推進することを目的に、<b>2030年度を見据えながら今後5年間の取り組むべき方向性を示す。</b></p> <p>・本市の都市像として「<b>未来を創るイノベティブ都市</b>」～変化を恐れず、挑戦・創造しつづける堺～」を掲げ、イノベティブに重点戦略の施策を推進する上で必要となる4つの基本姿勢と5つの重点戦略を設定し計画を推進するとしている。</p>
-------	--

## 都市像と基本姿勢



## 空間像/エリア戦略

・堺が持つポテンシャルを最大限に活かし、本市域各エリアの都市機能や基盤を戦略的に強化・充実するため、**10年後の姿である空間像（①「交流ゾーン」、②「成長ゾーン」、③「居住環境ゾーン」）とその実現のために取り組む主な施策をエリア戦略として示す。**

## 交通施策（抜粋）

- 1 堺の特色ある歴史文化 ～Legacy～
  - (6) **自転車を活かした魅力の創出**
    - ・シェアサイクルの普及や通行環境整備の推進など、自転車利用者のすそ野を広め、安全で安心して、楽しく利用できる自転車利用環境の創出を図る。サイクルシティとして、自転車を活かした都市魅力を向上させる。
- 4 人や企業を惹きつける都市魅力 ～Attractive～
  - (3) **人が集う魅力的な都心エリアの形成と新たな交通システムの確立**
    - ・堺東駅周辺や堺駅周辺を核として、商業・業務などの都市機能の集積や、多様な人が安全・快適に過ごせるウォークアブルな空間の形成を推進する。
    - ・広域的な交通網の整備に係る動向や、本市の交通ネットワークの現状を踏まえ、東西交通の整備に向けた取組や、MaaSなどの次世代技術を活用した新しい時代にふさわしい交通の取組を進める。
- 5 強くしなやかな都市基盤 ～Resilient～
  - (2) **都市インフラや公共施設の最適化・老朽化対策と交通ネットワークの構築**
    - ・市民の日常生活、社会経済活動を支える安全で快適な道路ネットワークの形成や公共交通の維持確保を図る など
  - (3) **ゼロカーボンシティの推進**
    - ・顕在化が進む気候変動の影響に対処するための適応策を推進することや、生態系、緑の保全などに取り組むことにより、安全・安心で快適な暮らしを確保する。



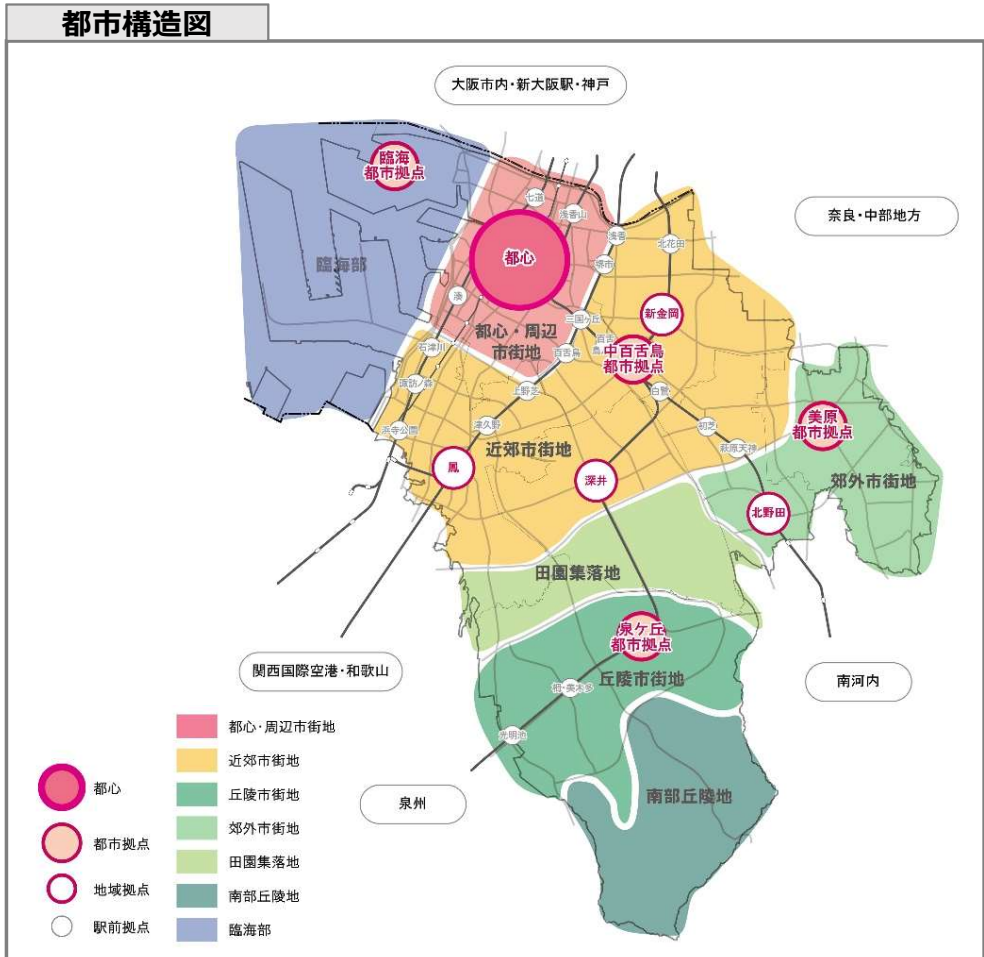
# 堺市都市計画マスタープラン

策定・改定年月	2021年（令和3年）7月 改定	計画期間/目標年次	目標年次：2040年度
---------	------------------	-----------	-------------

計画の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画法第18条の2に規定されている都市計画の基本的な方針。概ね20年後の都市の姿を見据えながら、今後10年の計画の方針を示す。</li> <li>・都市計画の基本理念として、「豊かな歴史・文化を活かし、新しい価値を生み出す持続可能な自治都市・堺」を掲げ、以下3つのコンセプト、めざすべき都市像、都市構造を提示し、分野別の方針、推進方策、拠点別の構想をまとめている。</li> <li>コンセプト1：すべての人が暮らしやすい、コンパクトで持続可能な都市構造を形成する</li> <li>コンセプト2：堺の個性を活かし、都市としての「存在感」を高める</li> <li>コンセプト3：自由と自治の伝統を活かし、公民協働による取組を進める</li> </ul>
-------	---

めざすべき都市像
<p><b>① 活力あふれる都市</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関空からの近接性、広域的なアクセス性を活かし、人が集まり交流する都市</li> </ul> <p><b>② 住みたい・訪れたい・働きたい魅力のある都市</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市ストックを活かした暮らしの質と居住魅力の向上</li> <li>・事業環境の整備、新たな産業空間創出など、立地魅力を高め、企業に選ばれる都市</li> </ul> <p><b>③ 持続可能な脱炭素都市</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境負荷の少ない脱炭素型の都市</li> </ul> <p><b>④ 安全で安心して暮らせる都市</b></p>

めざすべき都市構造
<p><b>都市構造の考え方</b></p> <p><b>① 階層性をもった拠点の形成</b></p> <p><b>② 拠点を結ぶ交通ネットワークの形成</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点の存在感を向上させ、暮らしの魅力を高め、あわせて拠点間や周辺都市を結ぶ、公共交通ネットワークの形成や地域内公共交通の充実、道路ネットワークの強化に取り組みます。</li> </ul> <p><b>③ 特色を活かした市街地環境の整備</b></p>



## 主に「交通」にかかる内容について抜粋

### めざすべき都市構造

#### 交通ネットワークのめざすべき姿

##### ● 広域ネットワーク

市内と国土軸や関西国際空港など各方面との移動利便性の向上に向けて、鉄軌道網、高速・幹線道路網などを活かし、拠点間を結ぶ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

既存の鉄軌道網や道路網などを活かし、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を図る

### 分野別の方針

#### 道路・交通の方針

- ① すべての人が利用しやすい交通ネットワークの形成
- ② 各拠点の周遊ルートの形成及び移動手段の確保
- ③ 自転車の利用環境の向上
- ④ 歩行者環境の整備
- ⑤ 幹線道路網の整備推進
- ⑥ 温室効果ガスの排出抑制等環境に配慮した交通対策の推進
- ⑦ 安全で快適な交通施設等の整備

#### 環境の方針

- (1) 脱炭素型の都市空間形成
- ① 集約型かつ脱炭素型の都市構造の形成

# 堺市立地適正化計画（策定中）



策定・改定年月	2024年（令和6年）度 策定予定	計画期間/目標年次	目標年次：2045年度
計画の概要	<ul style="list-style-type: none"><li>人口減少下においても持続可能な都市をめざし、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方にに基づき、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能の配置や、公共交通ネットワークの形成など、都市全体の構造を見直すことが重要。</li><li>令和3年7月に改定した堺市都市計画マスタープランでは、すべての人が暮らしやすい、コンパクトで持続可能な都市構造の形成をめざすこととしており、これを実現するための取組として立地適正化計画を策定する。</li></ul> <p><b>対象区域：</b>都市計画区域（堺市全域）</p>		

## 堺市立地適正化計画素案一部を抜粋

<b>基本的な方針（ターゲット）</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>①都市の「存在感」を高める</li><li>②都市の「暮らしの魅力」を高める</li><li>③「安全で利便性の高い暮らし」を維持する<ul style="list-style-type: none"><li>・拠点への都市機能集約に加え、公共交通・道路などのネットワークの機能強化や維持確保を図る</li></ul></li></ul>

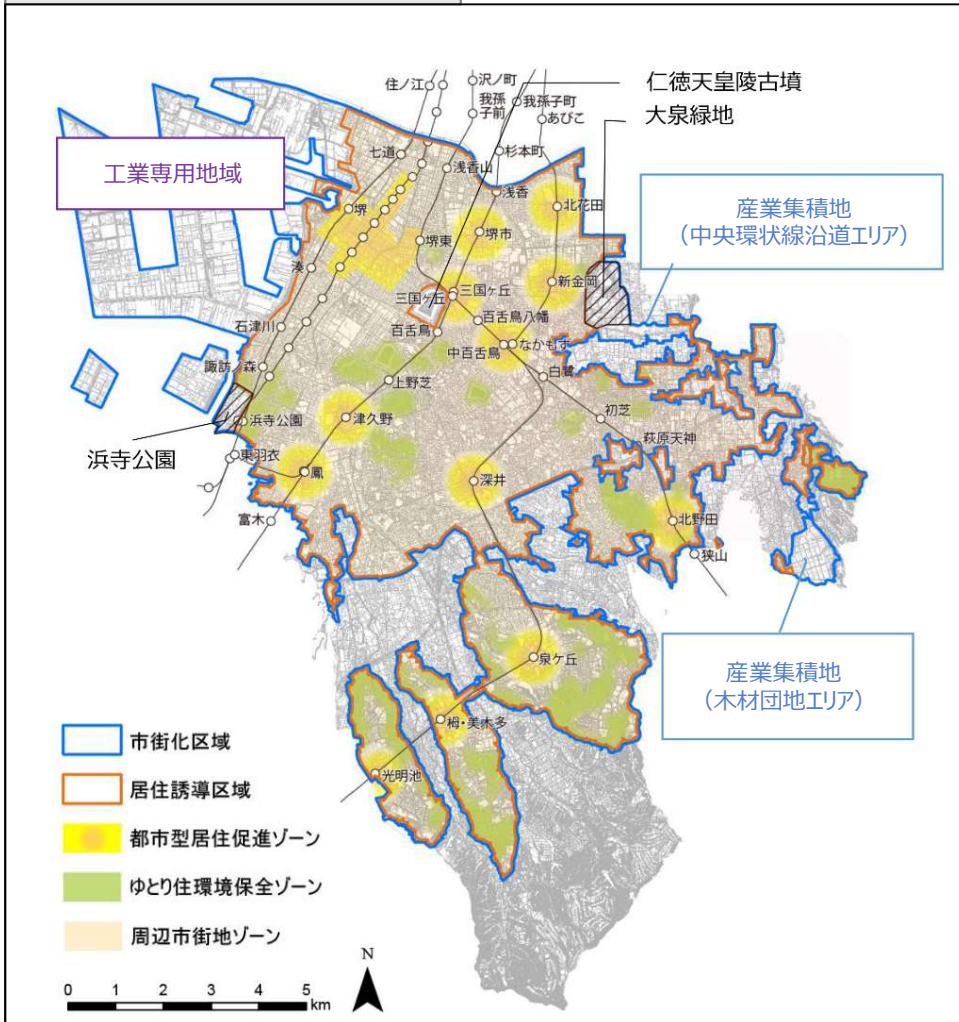
<b>誘導方針（ストーリー）</b>
<p><b>誘導方針1 堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成</b></p> <p><b>誘導方針2 地域特性に応じた暮らしの魅力向上による居住誘導</b></p> <p><b>誘導方針3 拠点へアクセスしやすい環境の形成</b><ul style="list-style-type: none"><li>・人口減少下においても持続可能な都市構造の形成に向け、拠点への移動のしやすさを確保するため、公共交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実を図ります。</li></ul></p> <p><b>誘導方針4 安全な暮らしを維持する市街地の形成</b></p>

<b>居住誘導区域</b>
<p><b>基本的な考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現在の都市構造や多様な特性を持つ市街地環境を基礎としながら、人口が集積し利便性の高い市街地を形成している市街化区域を基本に居住誘導区域を設定する。</li></ul> <p><b>設定方針</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>①市街地の特性を踏まえた居住誘導</li><li>②拠点へアクセス性が高いエリアへの居住誘導<ul style="list-style-type: none"><li>・駅周辺等の各拠点に一定の都市機能が集積しており、拠点を中心にバスや乗合タクシーなどの地域の公共交通が市街地を広くカバーしている。</li><li>・利便性の高い暮らしを維持するため、拠点の周辺や公共交通により各拠点へアクセスしやすい地域への居住誘導を図る。</li></ul></li><li>③災害リスクや土地利用の状況を踏まえた居住誘導</li></ul> <p><b>居住を誘導すべき区域</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・公共交通の利便性の観点から、鉄道駅から徒歩圏（半径 800m 圏）の区域、拠点へのアクセスが良い公共交通沿線の徒歩圏（阪堺線の停留場、バス停、乗合タクシー停留所から半径 300m 圏）の区域で、利便性の維持の観点から、2045 年の将来においても人口密度が一定維持される見込みの区域を居住を誘導すべき区域とする。</li></ul>



# 堺市立地適正化計画（策定中）

## 居住誘導区域



## 誘導施設及び都市機能誘導区域

### 都市機能誘導区域の設定方針

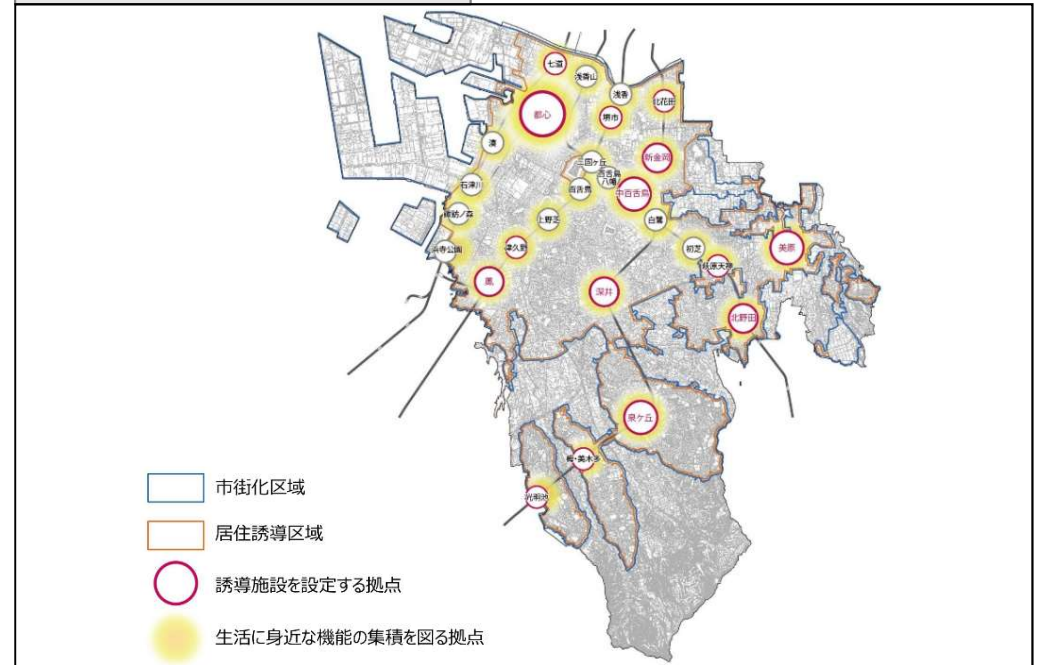
#### ① 都市機能誘導区域を設定すべき拠点

- ・都心、都市拠点、地域拠点
- ・駅前拠点において、「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」が立地している拠点

#### ② 都市機能誘導区域の規模

- ・拠点の中心部にある鉄道駅等から徒歩や自転車等により容易に移動できる範囲（概ね800m）で商業系用途地域を基本としつつ、「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」が立地している、もしくは立地が予定されている場合は、その施設を含む範囲で設定。

### 都市機能を集積する拠点



## 誘導施設及び都市機能誘導区域

### 基本的な考え方

駅周辺等への都市機能の誘導

### 誘導施設の設定方針

- ① 利用圏域が広い都市機能の誘導
- ② 「立地適正化計画制度に基づく誘導施設」と「立地が望ましい施設」を設定

### 誘導施策

立地適正化計画の方針（ターゲット）：「安全で利便性の高い暮らし」を維持する  
 誘導方針：拠点へアクセスしやすい環境の形成  
 施策の展開方向：（3）円滑に移動できる交通環境の形成



# 堺市 SDGs 未来都市計画



策定・改定年月	2021年（令和3年）2月 策定	計画期間/目標年次	計画期間：2021年～2023年
計画の概要	<p>•平成30年（2016年）6月にSDGs未来都市に選定され、「堺市SDGs未来都市計画」を策定し、令和2年度（2020年度）に計画期間満了となり、今回、全面的に見直し策定</p> <p>•国際社会の普遍的目標であるSDGsに貢献する視点に立ち、17のゴール、169のターゲットを全て確認し、2030年のあるべき姿、その実現に向けた優先的なゴール・ターゲットを示している</p> <p>将来像：多様性を認め合い未来を創造する都市・堺</p> <p>経済・社会・環境のあるべき姿として、以下を掲げている</p> <p>【経済】イノベーションを創出し未来に貢献する都市 【社会】誰一人取り残されない社会 【環境】経済と調和した環境先進都市</p>		

## 自治体SDGsの推進に資する取組（交通に関する部分を抜粋）

### ゴール：11 住み続けられるまちづくり


ターゲット：11.1, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 11.7, 11. b

#### 2030年のゴール実現イメージ

- 堺グランドデザイン2040に基づき、各エリアの特色を活かした魅力的な都市空間の形成が進んでいる。
- 東西交通などの交通ネットワークの強化や新たなモビリティ・サービスなどの導入が進んでいる など

#### 主な取組

- 東西交通の整備など交通ネットワークの機能強化（11.2）
- 新たな技術を活用したモビリティやモビリティ・サービスの導入促進（11.2）
- 堺グランドデザイン 2040 に基づく各エリアの特色を活かした都市整備の推進（11.3）
- ウォーカブルな都市空間の形成（11.7）
- 公共施設や都市インフラの計画的な更新・補修の推進（11.7）

ゴール、 ターゲット番号	KPI	
 11.1 11.5 11.2 11.7 11.3 11.b 11.4	指標：緊急交通路等※における橋りょうの耐震化率	
	※災害時に迅速に緊急輸送活動や応急活動を行うための路線	
	現在（2019年度）： 70.0 %	2023年： 91.0 %

### ゴール：13 気候変動に具体的な対策を


ターゲット：13.2, 13.3

#### 2030年のゴール実現イメージ

- すべての主体が環境問題を真剣に考え、生活や経営の中で対策を実践している

#### 主な取組

- 自転車利用環境の充実（13.3）

ゴール、 ターゲット番号	KPI
 13.2 13.3	指標：市域の温室効果ガス排出削減量（2013年度比）
	現在（2017年度）： 14.1 %

# 堺グランドデザイン 2040

策定・改定年月	2020年（令和2年）2月 作成	目標年次	2040年
---------	------------------	------	-------

計画の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・20年後の堺がめざすべき将来像をみんなで共有し、より良い都市の実現をめざすためのもの。</li> <li>・具体的には、めざすべき堺の将来像、2040年の堺の姿、堺の将来イメージ（各エリア）を示す。</li> </ul>
-------	--

## 「交通」に関する記載について抜粋

### 3. 2040年の堺の姿 ～各エリアの方向性

- ◆堺駅・堺旧港：関空、国土軸を結ぶ関西の広域的なアクセスの中心、玄関口として多様な交流を創出
- ◆堺東：堺東駅の更新や憩いの滞留空間等を創出し、多様な人が集い、歩きたくなるウォーカブルな空間
- ◆大和川沿川：自転車や川辺を活かした健康なライフスタイルを享受

### 4. 堺の将来イメージ ～交通・モビリティ

コンセプト：ウォーカブルな人中心の快適で魅力的な都市空間の形成

個々の移動距離や需要に応じた交通手段の提供、交通ネットワークの機能強化と活用  
自動運転技術・新たなモビリティの活用や、モビリティ・サービスによる移動環境の充実  
ICT・電動化等の技術の進展と環境整備による低炭素化・持続可能な社会の実現

#### 20年後の姿

##### 広域ネットワークの形成

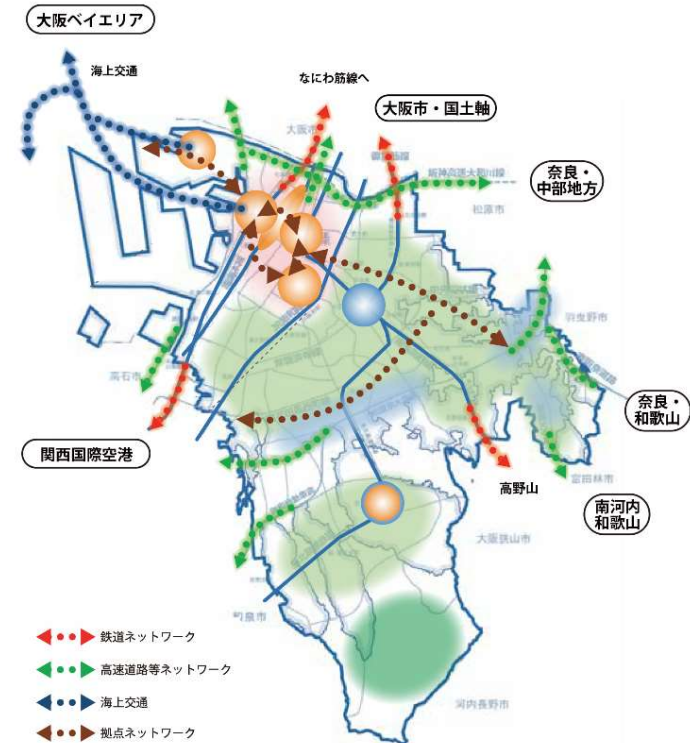
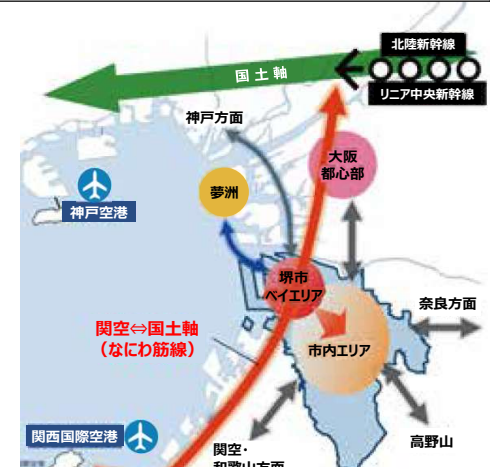
- なにわ筋線開業を契機とした本市の関西国際空港・大阪都心部や国土軸とのアクセス性の向上
- 阪神高速大和川線の開通を契機とした高速道路等の活用による中・長距離の交通ネットワークの充実
- 海上交通による大阪ベイエリアや関西国際空港との移動手段の確保
- 大阪モノレールの延伸による周辺都市や市東部地域とのアクセス性の向上（超長期）

##### 拠点ネットワークの形成

- 堺駅・堺旧港エリアと堺東エリアを結ぶ新たな交通システムの導入
- 都心地域と大仙公園エリア、臨海、美原の拠点などをつなぐ交通ネットワークの機能強化
- 人中心の快適で魅力的な都市空間の形成に向けた車から公共交通などへの転換・モール化の推進
- 交通ネットワークの機能強化とあわせ、新たなモビリティの活用も含めた人に優しい面的な移動環境の形成

##### 新たなモビリティ・サービスの融合

- 自動運転技術・コネクテッドカーの普及、超小型モビリティの導入やシェアリングの普及など、交通を取り巻く環境は大きく変化
- MaaSの高度化をはじめ、ICT技術の活用などにより、個々の移動需要に応じて交通手段が提供される環境に変化
- 顔認証も含むキャッシュレス決済やサブスクリプション化など、公共交通などの利用環境に変化
- 環境関連技術の進展やインフラ整備により、電動車（EV・HV・PHV・FCV）が急速に普及（低炭素化）
- 物流の最適化に加え、輸送・小売の統合による無人移動サービス化など、身近な生活環境に変化



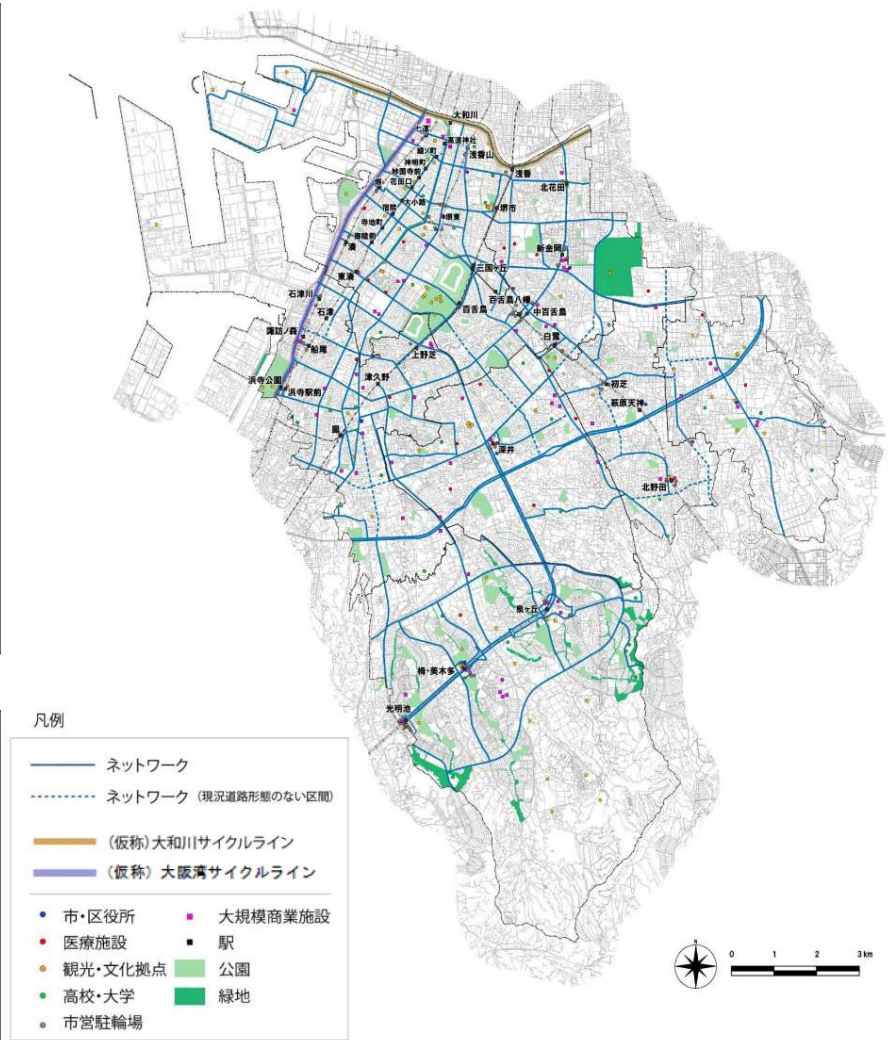
# 堺市自転車活用推進計画

策定・改定年月	2023年（令和5年）3月 策定	計画期間/目標年次	計画期間：2023年～2027年
---------	------------------	-----------	------------------

<p><b>計画の概要</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成25年6月策定の「堺市自転車利用環境計画」が2022年度で計画期間が満了するとともに、国の自転車活用推進計画の更新（2021年度から2025年度まで）を受け、前計画の「つかう」（利用促進）、「まもる」（安全利用）、「とめる」（駐輪環境）、「はしる」（通行環境）の4つを柱に推進してきた自転車施策を継承しつつも、本市が有する自転車の歴史・文化をふまえながら、市民が自転車に愛着を持ち、本市を訪れる人にも自転車を活用した都市魅力を感じられる「サイクルシティ堺」の実現をめざし策定</li> <li>自転車を活用した都市の将来像を自転車を活用した歴史・文化の発信強化と、多様な主体との連携・協働による新たな視点での取組を進めることにより、市民が自転車に愛着や誇りを持ち、来訪者も「サイクルシティ堺」を感じられる自転車を活かした都市魅力の創出とし、基本方針として以下の3つを示している。             <ul style="list-style-type: none"> <li>基本方針1 魅力的な自転車文化の創造・発信</li> <li>基本方針2 快適で利便性の高い自転車利用環境の構築</li> <li>基本方針3 安全・安心な自転車利用の推進</li> </ul> </li> </ul>
---------------------	---

## 取組の中で関係性があるものを抜粋

<p><b>基本方針1 魅力的な自転車文化の創造・発信</b></p> <p><b>施策2 シェアサイクルの普及促進</b></p> <p>施策2-1 シェアサイクルのエリア拡大及び認知向上    施策2-2 シェアサイクルポートの充実</p> <p><b>施策3 自転車を活用した観光の促進</b></p> <p>施策3-1 自転車を活用した観光促進    施策3-2 自転車観光の推進に必要な環境の充実</p> <p><b>施策4 大和川沿川を活用した自転車文化の発信</b></p> <p>施策4-1 自転車を楽しめるにぎわい拠点の整備</p> <p><b>基本方針2 快適で利便性の高い自転車利用環境の構築</b></p> <p><b>施策7 快適に自転車を利用できる自転車ネットワークの形成</b></p> <p>施策7-1 自転車ネットワークの形成に向けた自転車通行環境の整備</p>
--



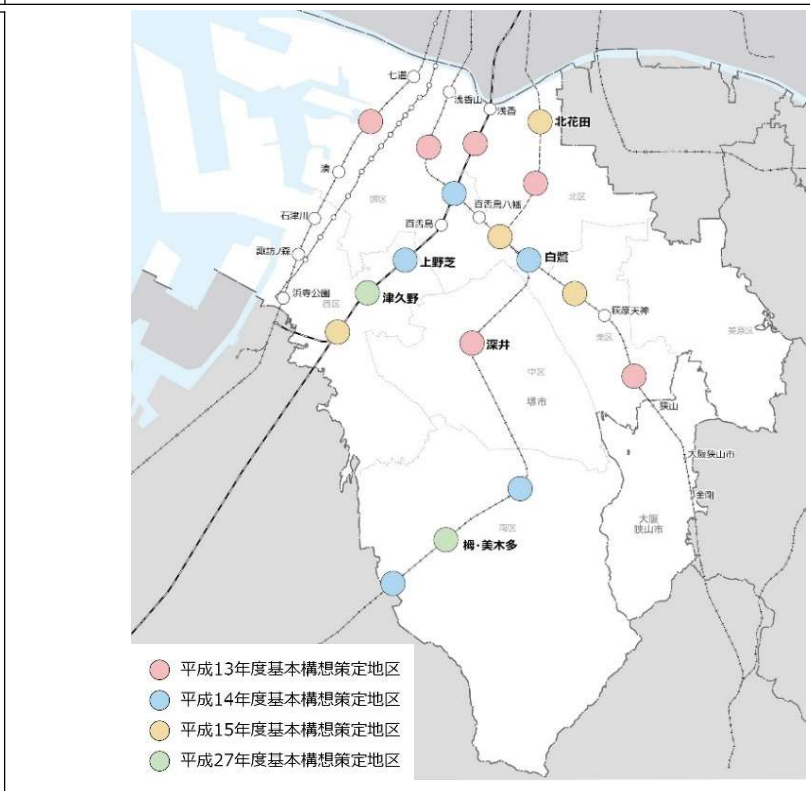
※ネットワーク計画路線図は、整備済みの路線も含んでいます。  
 ※ネットワーク（現況道路形態のない区間）は、都市計画道路の見直しにより変更になる場合があります。



# 堺市バリアフリー基本構想

策定・改定年月	2016年（平成28年）3月 策定（改定中）	計画期間/目標年次	改定後の整備目標期間：各重点整備地区は、5年間を基本とし、市域版は、期間を定めず必要に応じて見直しを行う予定
---------	------------------------	-----------	--

<p><b>計画の概要</b></p>	<p>・平成13年度から平成15年度にかけて堺市交通バリアフリー基本構想を策定し、バリアフリー化への取組を積極的に進めてきましたが、平成18年度にバリアフリー法が施行され移動等円滑化の促進に関する基本方針が改定されたことを受け、平成28年3月にバリアフリー法に対応した「堺市バリアフリー基本構想」を策定しました。</p> <p>・平成28年3月に策定した「堺市バリアフリー基本構想」の整備目標時期が到来していること、令和3年度にバリアフリー法が改正されたことに加え、堺市交通バリアフリー基本構想における重点整備地区の評価・見直しを行うことで順次「堺市バリアフリー基本構想」への一本化を図ることを目的とし、本基本構想の改定を行います。（令和5年6月改定予定）</p> <p><b>基本理念：みんなが生活しやすく安全・快適で活力のある堺へ</b></p> <p><b>目的：</b>○高齢者・障害者などの自立と社会参加に向けた都市環境整備の推進 ○より質の高い都市基盤の提供</p> <p><b>視点：</b>みんなが生活しやすく安全・快適で活力のある都市をめざして、下記の視点に基づき総合的・一体的な都市基盤整備及び心のバリアフリーを推進します。</p>
	<p>1. みんなが使いやすいユニバーサルデザインの考え方をベースとして、堺市民のみならず来訪者も快適に移動・利用できる空間整備</p> <p>2. 高齢者・障害者などの自立を支援し、活気のある日常・社会生活を過ごせるため多様な移動手段の確保（既存の公共交通機関の活用等）</p> <p>3. 市民、当事者参画によるバリアフリー化の取組</p> <p>4. 市民それぞれがバリアフリー化について理解を深め、気持ちよく過ごせる都市を実現するため心のバリアフリー推進</p> <p>5. バリアフリーに関する情報の提供を促進</p>



	策定年度	地区	駅名	
交通バリアフリー基本構想	平成13年度	①堺駅・堺東駅を含む都心地区	南海本線 堺駅・南海高野線 堺東駅	
		②南海高野線北野田駅周辺地区	南海高野線 北野田駅	
		③JR 堺市駅周辺地区	JR堺市駅	
		④地下鉄新金岡駅周辺地区	地下鉄 新金岡駅	
	平成14年度	⑤泉北高速鉄道深井駅周辺地区	泉北高速鉄道 深井駅	
		⑥JR 三国ヶ丘駅・南海高野線三国ヶ丘駅周辺地区	JR 三国ヶ丘駅・南海高野線 三国ヶ丘駅	
		⑦JR 上野芝駅周辺地区	JR 上野芝駅	
		⑧南海高野線白鷺駅周辺地区	南海高野線 白鷺駅	
		⑨泉北高速泉ヶ丘駅周辺地区	泉北高速 泉ヶ丘駅	
		⑩泉北高速光明池駅周辺地区	泉北高速 光明池駅	
	平成15年度	⑪JR鳳駅周辺地区	JR 鳳駅	
		⑫南海高野線中百舌鳥駅・地下鉄なかもず駅周辺地区	南海高野線 中百舌鳥駅・地下鉄 なかもず駅	
		⑬南海高野線初芝駅周辺地区	南海高野線 初芝駅	
		⑭地下鉄北花田駅周辺地区	地下鉄 北花田駅	
	バリアフリー基本構想	平成27年度	⑮泉北高速鉄道 梅・美木多駅周辺地区	泉北高速 梅・美木多駅
			⑯JR津久野駅周辺地区	JR 津久野駅



# 堺スマートシティ戦略

策定・改定年月	2021年（令和3年）5月 策定	計画期間/目標年次	計画期間：2021年～2025年
---------	------------------	-----------	------------------

### 計画の概要

- 本市のスマートシティの実現に向けた基本的な考え方や取組の方向性について定め、2025年度をターゲットとしつつ、本市の長期的な将来像とスマートシティが一体となって実現されるよう定めている。
- 今後、民間企業や大学等の皆様と連携し、社会実装を見据えた様々な実証プロジェクトを企画・コーディネートし、取組を推進する重点地域として、泉北ニュータウン地域を挙げ、「～SENBOKU スマートシティ構想～」を掲げ取組を推進している。

**理念：ICTの活用により、まちと暮らしにイノベーションを生み出し、みらいを創る**

**戦略方針1：イノベーションを実装する環境づくり**  
**戦略方針2：課題解決型プロジェクトをスピーディーに実行する**  
**戦略方針3：データ連携により新たなサービスを創出する**  
**戦略方針4：重点的に取り組む（重点地域）**



## 重点地域における「交通」に関する記載（抜粋）

### テーマ02 モビリティ

#### 便利で快適な移動環境を構築する

取組テーマ：

- オンデマンド交通
- パーソナルモビリティなどの楽しい移動手段の多様化
- サービスのモビリティ化

これらの取組を通じて、次世代モビリティと公共交通とのベストミックスを図りながら、移動の目的地となる商業や医療などの生活サービスと交通が連携した生活型のMaaSの構築をめざす。

**プロジェクトのイメージ**



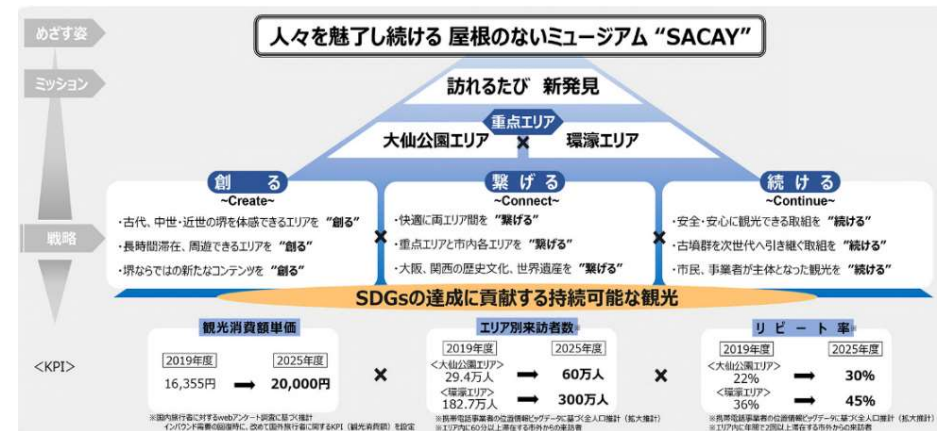
オンデマンド交通      パーソナルモビリティなどの楽しい移動手段の多様化      サービスのモビリティ化

取組テーマ	～2020	2021	2025～2030
<b>ヘルスケア</b> 多世代の健康を支える	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域のつながりとICTによる多世代の見守り</li> <li>介護予防や認知症予防</li> <li>生きがい創出・健康増進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニティによる見守りネットワーク</li> <li>介護予防教室など</li> <li>認知症の早期発見・共生</li> <li>生活習慣病予防の講座や相談</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者などの見守り・生活支援の実証</li> <li>介護予防などの実証</li> <li>認知症の早期発見・生活支援の実証</li> <li>健康管理などによる生活改善の実証</li> <li>民間主体の見守り事業の実装化</li> <li>民間等連携による介護予防事業や認知症の早期発見・生活支援事業の実装化</li> <li>民間等連携による生活習慣病予防事業の実装化</li> </ul>
<b>モビリティ</b> 便利で快適な移動環境を構築する	<ul style="list-style-type: none"> <li>オンデマンド交通</li> <li>楽しい移動手段の多様化</li> <li>サービスのモビリティ化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ラストワンマイル自動運転実証</li> <li>シェアサイクル実証</li> <li>移動販売などの実証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>近距離のオンデマンド交通の実証</li> <li>中距離の生活サービスと連携したオンデマンド交通の実証</li> <li>パーソナルモビリティの実証</li> <li>公共公益施設での生活サービスのモビリティ化</li> <li>自動運転化を含めたビジネスモデルの確立と民間連携による実装</li> <li>パーソナルモビリティ等シェアサービスの実装</li> <li>民間主体による実装</li> </ul>
<b>コミュニティ</b> 多様な人々と交流する	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政・地域の情報共有</li> <li>住民同士の交流促進</li> <li>交流を愉しむツール多様化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SNSなどを活用した情報提供</li> <li>イベント開催</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政の情報発信・手続き、住民の声収集等</li> <li>情報共有や交流できる地域SNSの活用</li> <li>AR技術などによる交流ツール、公益施設での利用環境整備</li> <li>スマート区役所の実現</li> <li>地域SNSやAIを用いたマッチング</li> </ul>
<b>リモートワーク</b> 身近に働く場をつくる	<ul style="list-style-type: none"> <li>リモートワークタウンの実現</li> <li>次世代ヘルスケア産業の創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>区役所内のテレワークオフィス整備</li> <li>新事業の実証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共Wi-Fi整備、民間企業によるシェアオフィス等の整備</li> <li>新事業の社会実装</li> <li>民間サテライトオフィス、回廊部のコワーキングスペース整備</li> <li>次世代ヘルスケア産業の企業誘致</li> </ul>
<b>エネルギー</b> 脱炭素エリアをめざす	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域エネルギーネットワークの形成</li> <li>エネルギーとモビリティの連携</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間施設における地域冷暖房</li> <li>創エネ・省エネ機器導入への支援</li> <li>災害時のモビリティ活用協定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>拠点や公共施設・民間施設などにおける省エネルギー技術や再生可能エネルギーの導入</li> <li>公約賃貸住宅の活用や住宅におけるZEH（+R）化や再生可能エネルギーの利用拡大</li> <li>EVや次世代モビリティを移動電源として住宅などへの供給や災害時利用</li> </ul>

# 堺観光戦略

策定・改定年月	2021年（令和3年）5月 策定	計画期間/目標年次	対象期間：2021年度～2025年度
---------	------------------	-----------	--------------------

<h3>計画の概要</h3>	<p>・「堺市基本計画2025」や「堺市 SDGs 未来都市計画」等の方針に沿って、展開すべき観光の方向性を提示。</p> <p>・安全・安心の確保と経済の活性化を両立し、歴史文化資源を未来へ継承するための持続可能な施策を強化。</p> <p>・大阪府・大阪市が「大阪都市魅力創造戦略 2025」で取り組む府域周遊・滞在型観光促進に向けて、施策の方向性を共有。</p> <p><b>めざす姿：人々を魅了し続ける屋根のないミュージアム “SACAY”</b></p> <p><b>ミッション：訪れるたび新発見</b></p>
----------------	---



## 重点エリアの取組及び戦略等の「交通」に関する記載（抜粋）

<h3>重点エリア×周遊</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>・点在する歴史文化資源を効率よく巡っていただくため、SNS 等を活用し目的地への最適な移動手段を分かりやすく提案</li> <li>・MaaS や次世代モビリティなど新しい技術を活用して重点エリア内を快適に周遊</li> </ul>	
<h3>■ 歴史文化資源 × 観光</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史文化資源である古墳や環濠エリア、伝統産業などをテーマ別に分類</li> <li>・各テーマやコンテンツの関連性・ストーリーを分かりやすく伝え、来訪者の周遊を促進</li> </ul>	
<h3>■ 重点エリア × 周遊</h3> <ul style="list-style-type: none"> <li>・点在する歴史文化資源を効率よく巡っていただくため、SNS等を活用し目的地への最適な移動手段を分かりやすく提案</li> <li>・MaaSや次世代モビリティなど新しい技術を活用して重点エリア内を快適に周遊</li> </ul>	

## 戦略2「繋げる」～Connect～

### ■ 戦略2 × 主なステークホルダー

- ・大阪観光局
- ・KIX泉州ツーリズムビューロー
- ・交通事業者、宿泊・飲食・物販事業者
- ・大阪府・大阪市、泉州・南河内などの自治体
- ・関西観光本部、関西広域連合

### ■ 戦略2 × 方向性

- 【フェーズⅠ（2021～2022）】  
感染症拡大防止対策のもと、堺の魅力や歴史文化資源を活用したマイクロツーリズムを推進
- 【フェーズⅡ・Ⅲ（2022～2025）】  
堺周辺のエリア、地域とともに、世界遺産等の歴史文化資源を活用し、インバウンドを誘客

### ■ 戦略2 × 代表的なSDGs

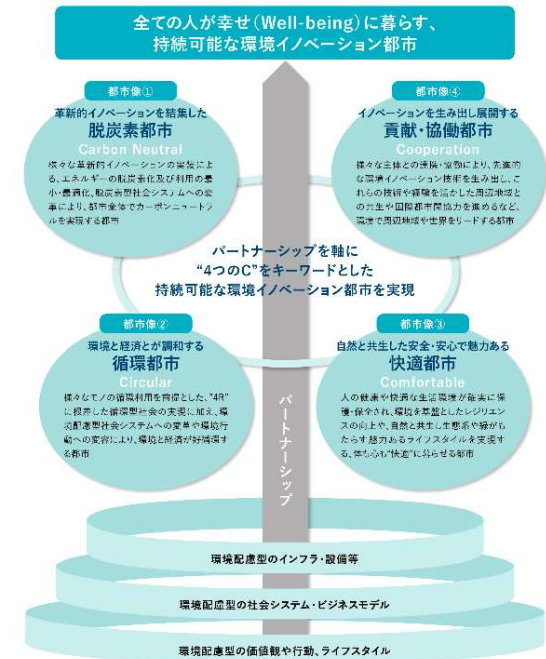
- |  |   |
|--|---|
| <p><b>働きがいも 経済成長も</b></p> <p>8 観光消費の促進をめざす戦略的な観光施策の推進</p> <p>11 茶の湯や地域の祭り、文化財などの歴史文化の保存・魅力発信</p> | <p><b>住み続けられるまちづくりを</b></p> <p>11 ウォカブルな都市空間の形成</p> <p>9 新たな技術を活用したモビリティやモビリティサービスの導入促進</p> |
|--|---|



# 堺環境戦略

策定・改定年月	2021年（令和3年）3月 策定	計画期間/目標年次	計画期間：2021年～2050年
---------	------------------	-----------	------------------

<h3>計画の概要</h3>	<p>・本戦略は、堺市環境基本条例第8条第1項に規定する「環境の保全と創造に関する基本的な計画」として位置付け、堺市の環境行政における新たなビジョンとなるもので、環境問題を取り巻く国内外の潮流を踏まえ、2050年を目途とした長期的な環境の将来像や、その実現に向けたロードマップをバックカスティングで示し、ビジョンの実現に向けて、環境・エネルギー産業の集積等のポテンシャルを活かし、全国のモデルとなる先導的な取組に挑戦し、世界をリードする環境先進都市をめざすとしている。</p> <p>全体テーマ  <b>全ての人が幸せ（ウェルビーイング）に暮らす、持続可能な環境イノベーション都市</b>          実現すべき4つの都市像</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 革新的イノベーションを結集した脱炭素都市（Carbon Neutral）</li> <li>2 環境と経済とが調和する循環都市（Circular）</li> <li>3 自然と共生した安全・安心で魅力ある快適都市（Comfortable）</li> <li>4 イノベーションを生み出し展開する貢献・協働都市（Cooperation）</li> </ol>
----------------	---



## ロードマップや分野ごとの方向性等における「交通」に関する記載（抜粋）

### 都市像① 革新的イノベーションを結集した脱炭素都市

#### 戦略実現に向けたロードマップ

2030	2040	2050
再エネ・省エネの大幅な拡大 電力自給率の向上	脱炭素型の社会システム構築	カーボンニュートラルの実現
新築住宅のZEH一般化	ZEBモデル施設の立地	全ての建築物のZEH,ZEB化
自立分散型電源・蓄電池の導入拡大	地域内エネルギー融通の拡大	VPP等による都市全体でのエネルギー融通の実施
太陽光発電導入促進	水素等の新エネルギー普及	様々な可能場所への太陽光導入
公共交通・自転車利用促進	MaaSの実装	モーダルシフトの進展
新たな交通システム導入		車中心の社会から新たな“移動”への転換
エコカーの導入促進	バス等商用車のEV・FCV化	全ての自動車のエコカー化(全ての乗用車新車販売の電動化)
省エネ設備更新	IoT, AI等を用いた省エネ化	
クレジットの活用	クレジットの創出拡大	CCS・カーボンサイクルクレジットでの完全オフセット

### 分野ごとの施策の基本的な方向性

脱炭素型社会システムへの転換	脱炭素型都市構造の構築	「移動」の変革と交通の脱炭素化
●物流、地産地消、リモートワークなど、脱炭素型の暮らしへの転換	●LED導入やESCO事業、再エネ導入など、公共施設における率先した脱炭素化	●自転車レーンの整備やシェアサイクル拡大など、自転車利用環境の充実
●産業のスマート化など、ICTを活用した経済活動の最適化	●工場等への省エネ支援や水素利用促進など、産業部門における脱炭素化の促進	●新たな交通システム導入やMaaSの普及展開など、「移動」のあり方の変革
●脱炭素化を踏まえた企業支援の実施等、脱炭素型社会への誘導策の実施	●ZEH, ZEB化の推進や自立分散型電源の導入促進など、強靱な脱炭素エリアの形成	●EV等の導入促進や充電ステーション拡大など、環境に優しい自動車(エコカー)の導入拡大

# SENBOKU New Design

策定・改定年月	2021年（令和3年）5月 策定	計画期間/目標年次	計画期間：2021年～2030年
計画の概要	<p>・次の10年に、魅力があふれ、より豊かに暮らせるまちとして大きく飛躍させるべく、将来のまちの姿や暮らす人の姿をイメージし、「新しい泉北ニュータウンをデザインする」ことを表現した「SENBOKU New Design」と名付け、泉北ニュータウン地域において、新たな価値を創造し、将来にわたって多様な世代が快適に住み続けることのできる「持続発展可能なまち」とすることを目的としている。</p>		

## 分野別での取組方針（抜粋）

<p><b>基本方針2 豊かな緑空間と多様な都市機能が調和したまち</b>          鉄道やバス、先進技術を利用したスマートモビリティや緑道ネットワークなどにより、すべての住民が円滑に移動できる環境を創出する など</p> <p><b>7 交通</b>          10年後のビジョンとして、歩行者動線である緑道ネットワーク、公共交通機関、スマートモビリティなどを活用し、多様な交通手段とサービスが連携した便利で楽しい生活型のMaaSが実現し、移動に際して不便を感じる事が少なくなっている。また、モビリティだけでなく、駅前エリアの回遊性の向上や緑道などの歩行環境が向上し、歩きたくなる「ウォーカブルなまち」が実現している。</p> <p><b>1 公共交通の利便性向上による維持及び確保</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・車が使えない交通弱者をはじめとしたすべての住民の自立した日常生活や社会生活を確保するため、公共交通（鉄道・路線バスなど）の利便性向上による維持及び確保を図る。</li> </ul> <p><b>2 スマートモビリティなどの先進技術を利用した地域内交通の充実</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・すべての住民が地域内を円滑に移動できるように、また、オンデマンドで欲しいコンテンツを近隣に提供できるように、新たなモビリティサービスの導入を検討する。</li> <li>・新たなモビリティサービスの導入に向けた実証フィールドとして、民間事業者、国・大阪府との連携を積極的に進める。</li> </ul> <p><b>3 ウォーカブルシティ（居心地が良く、歩きたくなるまち）としての機能向上</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・緑道ネットワークを活かし、駅から学校や近隣センターなどの各拠点や住宅地に至るまで、自然や緑を感じながら歩いてまわる空間や環境を形成し、回遊性を向上させる。</li> </ul> <p><b>10 スマートシティ</b></p> <p><b>2 便利で快適な移動環境の構築と脱炭素エリアの形成</b></p>
--

## 8 地球環境にやさしいまちづくりを進める

**施策1 低炭素社会\*を構築するため、省エネルギーの推進や自然エネルギーを活用した環境配慮型のまちと暮らし方への転換**

- ・まちなかソーラー発電所推進事業（太陽光発電システムの補助件数 平成 21～26年度：市全域 8,041 件、南区 1,267 件）
- ・スマートハウス等導入支援事業（太陽光発電システムの補助件数 平成 26～30年度：市全域 1,580 件、南区 278 件）
- ・民間資金を活用したまちなかソーラー発電所設置事業（ニュータウン内 1 施設）
- ・公共施設等省エネ・省 CO2 推進事業
- ・太陽光発電システムの導入（ニュータウン内は小中学校 16 校の校舎屋上に設置）
- ・旧晴美台東小学校の敷地において、「晴美台エコモデルタウン」を創出



**施策2 環境にやさしい交通手段への転換**

- ・区民まつりなどにおいて、公用車の EV・FCV の展示や外部給電デモなどを実施
- ・市道宮山台茶山台線、府道堺泉北環状線において、自転車レーンを整備
- ・次世代モビリティ等導入事業（榎塚台での自動運転の実証実験）
- ・泉ヶ丘駅を中心としたシェアサイクル®の実証実験



## 9 公共交通体系の維持・充実化及び利用促進をはかる

**施策1 地域の公共交通機能の維持と利便性向上**

- ・泉北高速鉄道等通学費負担軽減事業 ※令和4年3月末日をもって、事業を廃止
- ・おでかけ応援制度（堺市内在住の高齢者が対象で市内路線バス等を 1 乗車 100 円で利用）
- ・南海・泉北連絡普通旅客運賃、泉北線内通学定期旅客運賃の値下げ
- ・南海バスの梅地区・光明池地区から泉ヶ丘行きバスルートの新設



**施策2 交通結節点における拠点地区の形成と地域の活性化**

- ・近畿大学医学部等の開設に向けた取組（年間交流人口予想：約 155 万人）
- ・PFI 手法による原山公園再整備運営事業
- ・泉ヶ丘駅前再編整備事業（駅前資産の民間譲渡、各事業者が施設リニューアル実施）
- ・泉ヶ丘公園・ビッグバン整備事業（「子どもコア」実現に向け、一体的整備・活用を検討）
- ・地区センターにおける開発誘導（開発者負担を軽減し、民間開発を促進）
- ・梅・美木多駅前再編整備事業（商業施設の整備、分譲マンションの建設）
- ・光明池駅前地域の活性化（持続可能なまちとするためのビジョン検討）





# 堺都心未来創造ビジョン（案）

策定・改定年月	2023年（令和5年）度 策定予定	計画期間/目標年次	目標年次：2040年度
---------	-------------------	-----------	-------------

計画の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>堺市基本計画2025、堺市SDGs未来都市計画（2021～2023）、堺ランドデザイン2040、堺市都市計画マスタープラン等が示す将来像を受け、堺都心部の活性化に向けた取組の方向性を示すもの</li> <li>市民、事業者、行政など、多様な主体とビジョンを共有</li> <li>将来動向や取組の進捗を踏まえ、ビジョンは「進化」</li> </ul>
-------	--

## コンセプト

多様な人が交流し、企業が集まる、堺の成長をけん引する魅力的な堺都心部  
～新たな価値の創造と都市ブランドの確立～

## 取組方針

- 魅力を磨く ～地域資源を活かして魅力を高める～**
- ・3エリア固有の地域資源を活かし来街者等を惹きつける場の創出
- 魅力を結ぶ ～人・地域・資源・情報・サービスをつなぐ～**
- ・SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト
  - ・道路、公園、民間空地など、地域の資源として存在する公民の既存ストック（都市アセット）の活用によるウォークビリティの向上
  - ・公共交通軸の強化や次世代モビリティ等の活用による、便利、快適かつ面的な移動環境の形成
- 魅力を育てる ～公民連携によりエリア価値を向上させる～**
- ・市民、事業者、行政など様々なプレイヤーによるビジョンの共有
  - ・公民の多様な主体による協働体制の構築と、持続可能な地域経営に向けた取組の推進



# 堺市都市計画道路整備プログラム


策定・改定年月	2016年（平成28年）6月 策定	計画期間/目標年次	—
---------	-------------------	-----------	---

**計画の概要**

・社会情勢の変化を的確に捉えつつ、市民の理解を得ながら事業の「選択と集中」によって都市計画道路事業をより効果的、効率的に推進するため、未着手の都市計画道路の優先整備の考え方や事業着手時期を示したもの。

**目的**

- 優先整備の考え方を示すことにより事業の透明性を確保し、整備に対する市民・利用者の理解度を高める。
- 限りある財源のもと、事業の「選択と集中」を行い、重点的に優先度の高い路線を整備する。
- 事業着手時期を示すことにより、関係権利者の計画的な土地利用が可能となる。

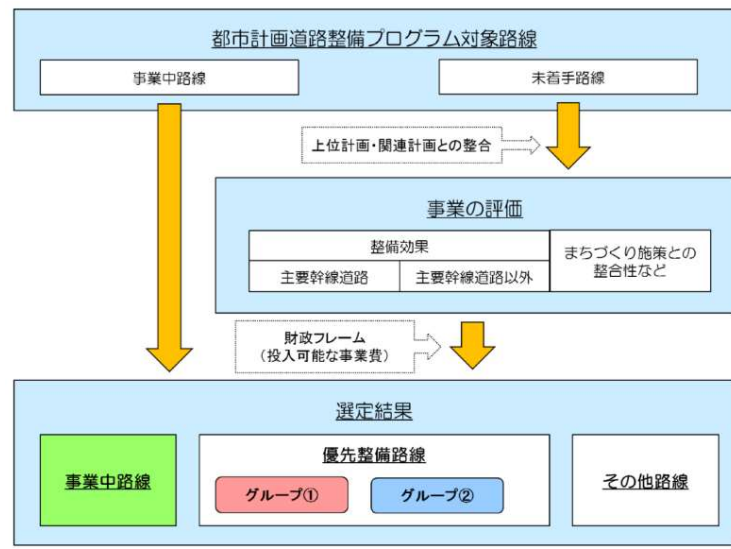


※都市計画道路見直し後、  
存続路線のうち約1kmにおいて事業着手しました。

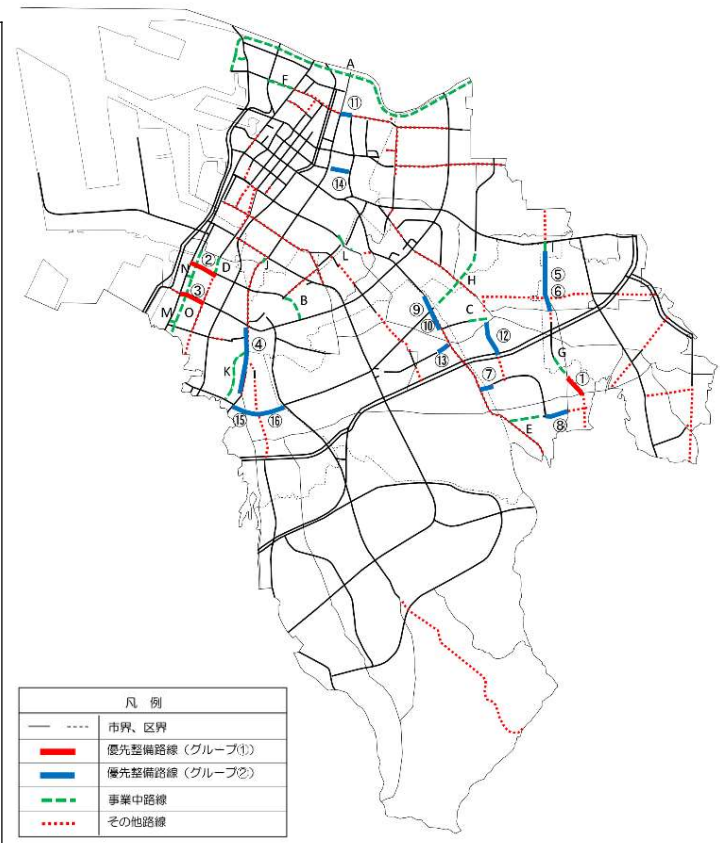
## 都市計画道路整備プログラムの考え方

- 対象路線：**都市計画道路見直しのもと存続となった未着手路線及び事業中路線（45路線90区間）を対象
- 路線の分類**
1. 事業中路線：本プログラム策定時点において事業に着手しており、引き続き事業を推進する路線
  2. 優先整備路線  
 グループ①：本プログラム策定後概ね5年の間に事業着手する路線（概ね平成28年度～平成32年度）  
 グループ②：本プログラム策定後概ね5年後から15年後の間に事業着手する路線（概ね平成33年度～平成42年度）
  3. その他路線（整備時期未定路線）：（1）（2）以外の路線

### 優先整備路線選定の考え方



※主要幹線道路  
都市の骨格を形成する道路として本市を含む複数市を連絡する道路や高速道路に連携している道路で、一定の走行機能と交通処理機能を有するように都市計画決定された道路



図表 選定結果

# その他関連計画

● 各区のビジョン（2021年3月）

各区の基本的な計画	基本方針等
<p>【堺区】 堺区チャレンジ（Challenge）プラン2021-2025 ～区民と共に新たなステージへ～</p>	<p>1：堺区の魅力が世代を超えて伝えられ、郷土愛が育まれていること 2：人と人のつながりが地域を支え、活力が生まれていること 3：おもてなしの精神で笑顔が溢れ、誰もが堺区に満足していること 4：すべての人が生涯にわたって、安全・安心に住み続けていること</p>
<p>【中区】 堺市中区地域計画 ～共感と協働で現代から次世代へ～</p>	<p>基本要素－分野別要素 安心－子育て・福祉・安全 魅力－環境・歴史文化 活力－健康・交流</p>
<p>【東区】 堺市東区みんなで育むわがまちビジョン ～そっか、そうね、やろうよ！みんなが主役～</p>	<p>1：健やかに暮らせる、安全・安心なまち 2：人と人がつながり、賑わいのあるまち 3：水と緑と暮らしが調和するまち 4：歴史・文化をつむぎ、育むまち</p>
<p>【西区】 西区みらい指針 ～西区の未来デザイン～</p>	<p>取組の方向性 1：まちの資源をつないで活かす 2：安全・安心のまちをみんなで創る 3：みんなで支え合い“地域の子”を育む</p>
<p>【南区】 堺市南区基本計画 ～みなみスマートビジョン～</p>	<p>1：ひとが絆を結び、安全・安心で快適に暮らすことができる都市（まち） 2：ひとがいいきと輝き、健やかに成長することができる都市（まち） 3：ひとが未来へと紡ぎ、魅力と誇りを育むことができる都市（まち）</p>

# その他関連計画

## ● 各区のビジョン（2021年3月）

各区の基本的な計画	基本方針等
<b>【北区】</b> 北区みんなのまちビジョン	1：みんなで作る安全・安心の街 2：みんなに関わる子育ての街 3：みんなで魅力をつくる・発信する街
<b>【美原区】</b> 美原区ビジョン 2025～“みんな”の架け橋 になり、笑顔があふれるまち 美原 ～さあ、一緒に挑戦しよう～	1：安全、安心に暮らせる 2：魅力的で訪れたい街 3：やってみたいが実現できる

### 基本方針1：「安全、安心に暮らせる」

安全で快適な交通環境への取組の強化

- ・ 黒山東地区・西地区の大型商業施設開業に伴い、交通量の増加が予想されており、国道309号や周辺道路の交通環境に対する区民の関心は高くなっています。
- ・ 鉄道・駅舎がない美原区においては道路交通環境の確保は、まちの安全、安心に大変重要であり、区民、企業、行政などみんなつながり、意見を出し合い、安全で快適な交通環境への取組を進めます。

### 【基本方針1に対するKPI】美原区域路線バス利用者数

令和2年度（2020）年間56.2万人→令和7年度（2025）年間70.0万人以上

## ● 各エリア計画

### ・『深井駅周辺地域活性化事業 基本構想』（2022年7月）

重要目標②として“新たな拠点へのアクセス性向上”を定め、「駅を中心とした交通の利便性の向上を図る」としている。

### ・『光明池駅前地域活性化基本方針』（策定中）

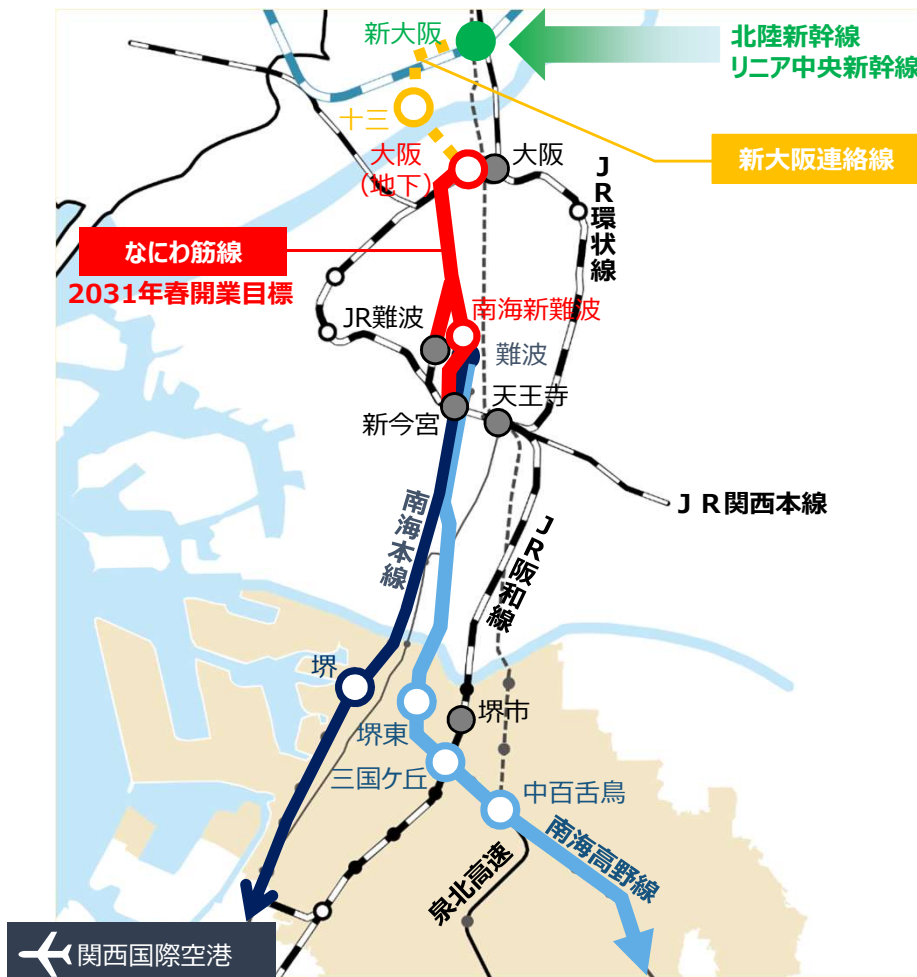
将来イメージとして「スマートシティの取組が進み、既存の公共交通に加え、オンデマンド交通やパーソナルモビリティなど多様な移動手段が選択できるようになっている」としている。



## 4 関連施策

# なにわ筋線の整備について

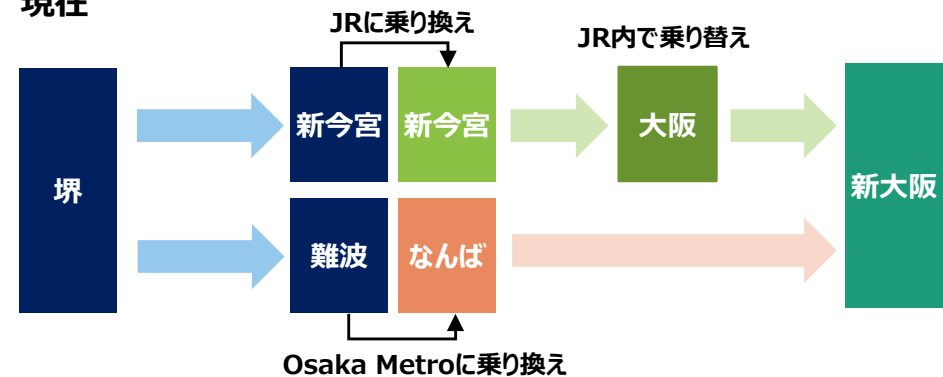
- 本市の都心部を走る南海本線とつながるなにわ筋線の整備は、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス向上、鉄道ネットワークの強化、大阪の南北都市軸の強化などが期待される。
- 本市においても新大阪や梅田へのアクセスが向上されることで堺へ訪れやすくなるため、関西国際空港や新大阪から、より多くの観光等の来訪が増えることが期待される。



図表 なにわ筋線の整備と本市の鉄道路線との関係

## ●新大阪までの行き方

現在



なにわ筋線の開業すると



# SMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクト①

- 本市ではSMI（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堺都心部を実現

## ゼロカーボンシティの先導

モビリティの脱炭素化の推進により、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②

- SMIプロジェクトでは、堺都心部において最新技術等の活用による便利・快適でバリアフリーな移動の実現をめざすSMI都心ラインや、堺都心部と美原などの市域東部を結ぶSMI美原ラインの導入をめざしており、実現に向け令和4年度には実証実験を実施した。

## ■ SMI都心ライン実証実験

SMI都心ラインの実現に向け、最新技術等の活用による効果や課題等の検証、市民の体験機会創出等を目的として、大小路筋、さかい利晶の杜などで実証実験を実施した。

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



図表 自走運転車両の走行ルートと実証実験の内容

## ■ SMI美原ライン実証実験

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る人流と地域の活性化をめざし、SMI美原ラインの実現に向けて堺都心部と美原を直通バスでつなぐ実証実験を実施した。

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



図表 実証実験のバス運行ルートとバス停留所



# SENBOKUスマートシティコンソーシアムの取組①

- SENBOKUスマートシティコンソーシアムでは、堺市南区（泉北ニュータウン地域）において、既存の移動手段に加え、次世代モビリティやICTなどの新たな技術や仕組みの活用可能性を検討し、多世代の様々な移動ニーズに対応した移動環境の形成や他サービスとの連携による生活利便性の向上をめざし、様々な実証事業を実施している。

## ■ AIオンデマンドバス実証事業

泉北ニュータウン地域における住民の移動課題の解決と利便性の向上に向けた新たな移動手段の検討を進めるため、AIオンデマンドバスの実証事業を実施した。

運行期間：令和5年1月10日～3月10日

運行時間：9時～18時

運行区域：桃山台、鴨谷台、光明池駅、  
榎・美木多駅、泉ヶ丘駅

停留所数：29か所

車両数：2台

料金：1乗車200円（泉ヶ丘発着は300円）

予約方法：WEB又は電話

実施主体：南海電気鉄道株式会社

運行主体：南海バス株式会社



鴨谷台 桃山台

※エリア内の各乗降場所をご利用  
いただけます。鴨谷台～桃山台間も  
ご利用いただけます。

+

泉ヶ丘駅  
北側バスターミナル  
4番のりば

榎・美木多駅  
南側バスターミナル  
0番(リムジンバス)のりば

光明池駅  
5番のりば

※駅間の移動にはご利用いただけ  
ません。



# SENBOKUスマートシティコンソーシアムの取組②

## ■ 電動キックボードのシェアリング実証プロジェクト

移動利便性の向上とパーソナルモビリティの安全利用に向け、電動キックボードを用いたシェアリング実証プロジェクトを実施している。

加えて、電動キックボードをはじめとしたパーソナルモビリティに関する交通ルールや正しい利用方法を啓発する安全講習会等も開催している。

期 間：令和4年11月1日～令和6年4月30日  
運行時間：9時～23時  
エ リ ア：泉ヶ丘駅周辺  
ポ ー ト 数：13か所  
機 体 数：32台  
料 金：10分140円  
利用方法：LINEアプリからの友だち登録  
対 象 者：18歳以上の小型特殊自動車免許  
(普通自動車免許含む)



## ■ 電動カートのシェアリング実証プロジェクト

主に高齢者をターゲットとして、買物や通院、近隣へのお出かけなど、身近な場所への移動利便性の向上に向け、自立移動ができる電動カートのシェアリング実証プロジェクトを実施し、住民ニーズやシェアリング自体の受容性などの検証を行った。



<電動カート>



<シェアリング>

### 内 容

電動カートを自立移動ツールに  
地域住民へのシェアリング活用

### 実施場所

公社原山台団地（南区原山台1丁7番）

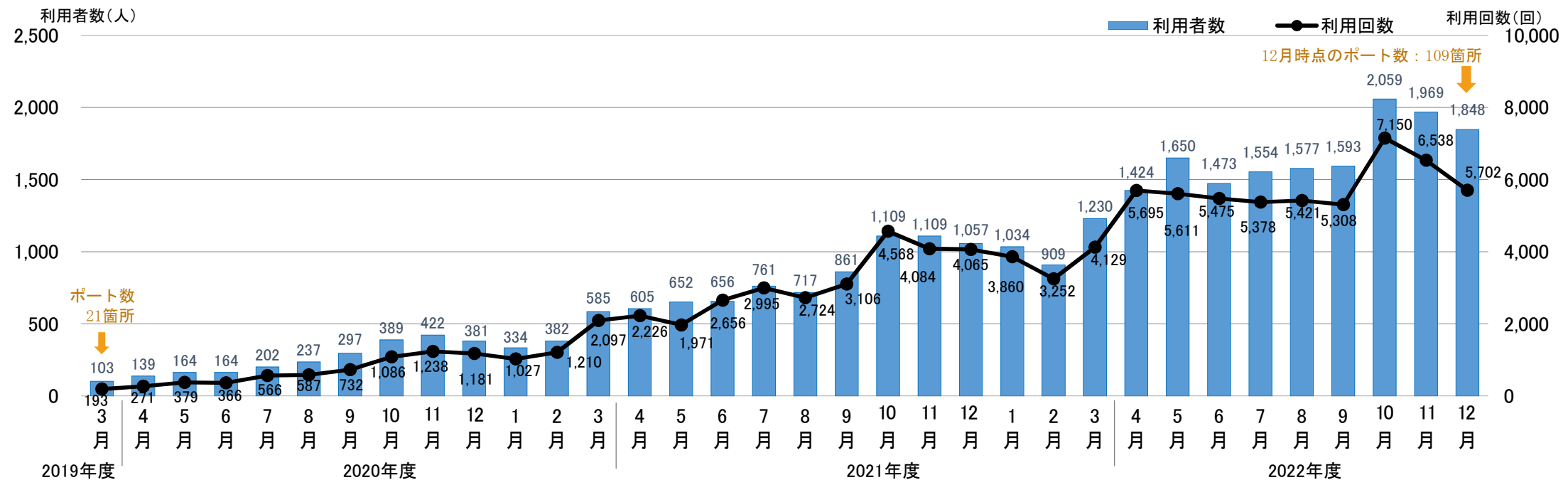
### 実証期間

令和4年6月1日～6月15日



# 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、2022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。



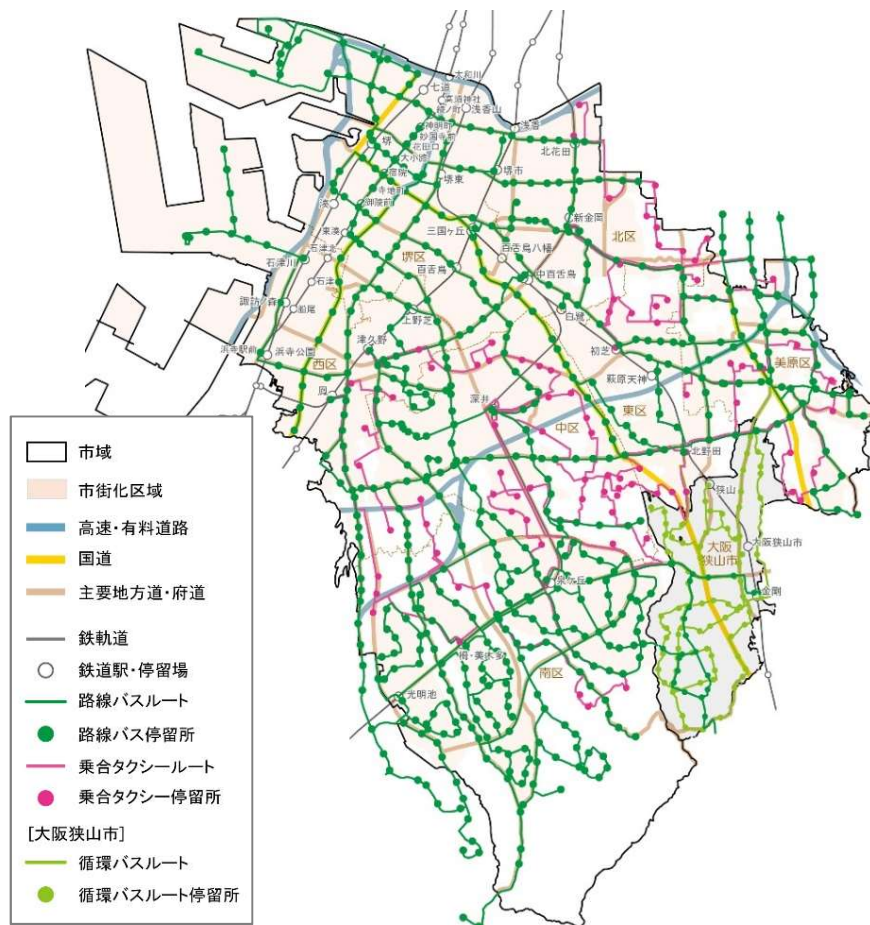
図表 シェアサイクル利用者数と利用回数の推移

## 5 堺市における公共交通の状況

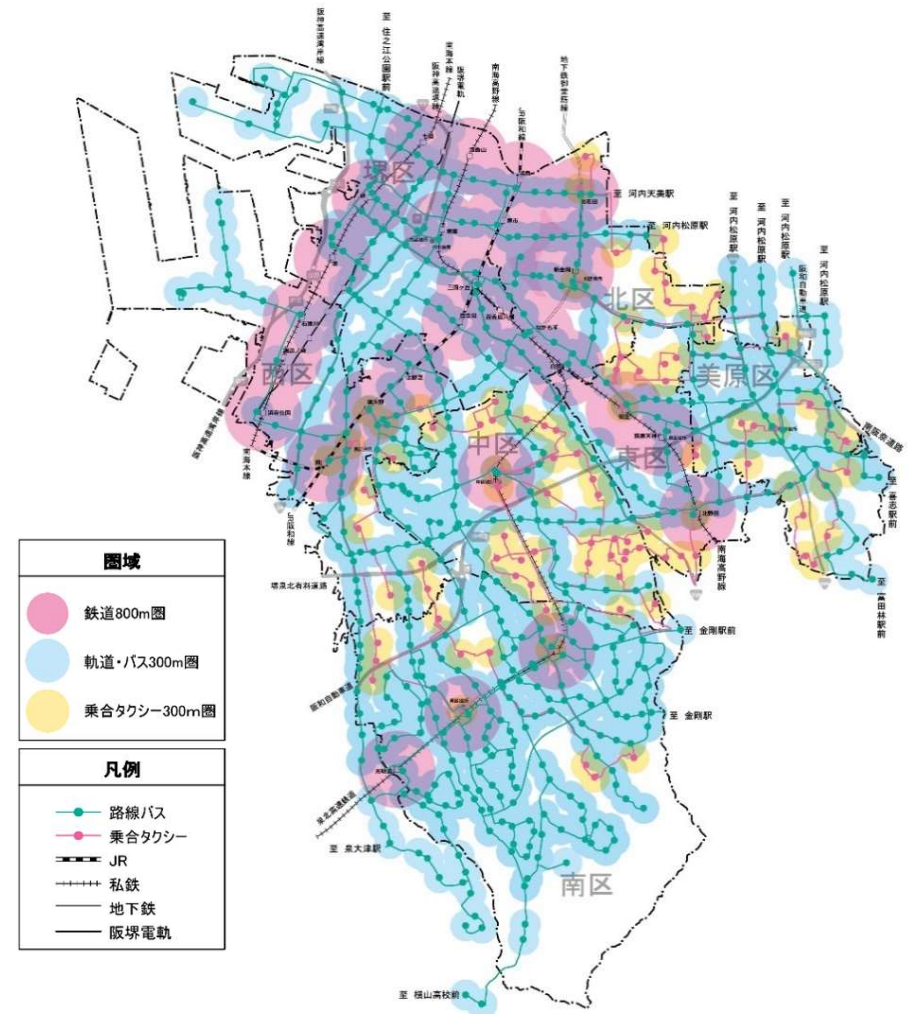


# 堺市における公共交通網

- 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。
- 鉄軌道や路線バスに加え、予約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 本市と大阪狭山市の公共交通網（2022年）



図表 本市の公共交通カバー状況（2022年）

# 堺市の道路ネットワークの整備状況

- 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。(令和4年4月現在)
- 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。(令和4年10月末現在)

路線名	事業区間(町名)	幅員×延長
1 諏訪森野線	西区宮下町～西区神野町2丁	18m×約1,050m
2 新家日置荘線	東区野尻町～東区日置荘西町	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	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	35m×約230m
5 大阪河内長野線(北野田地区)	東区北野田地内	35m×約670m
6 草尾南野田線	東区草尾～東区西野	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	25m×約650m
8 南花田鳳西町線	北区金岡町～中区新家町	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	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	22m×約130m
11 常磐浜寺線	西区浜寺諏訪森町東3丁～ 西区浜寺公園町1丁	29m×約520m
12 南海本線及び附属街路(連続立体交差) 諏訪/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	(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	18m×約292m
14 高野線及び附属街路(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	(鉄道部分) 9.6m×約3,209m (側道部分) 6m×約4,820m 約20m×約147m 約29m×約288m
15 諏訪森野線(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	18m×約570m



図表 都市計画道路事業中路線一覧 (2022年10月末現在)

資料：堺市HPより

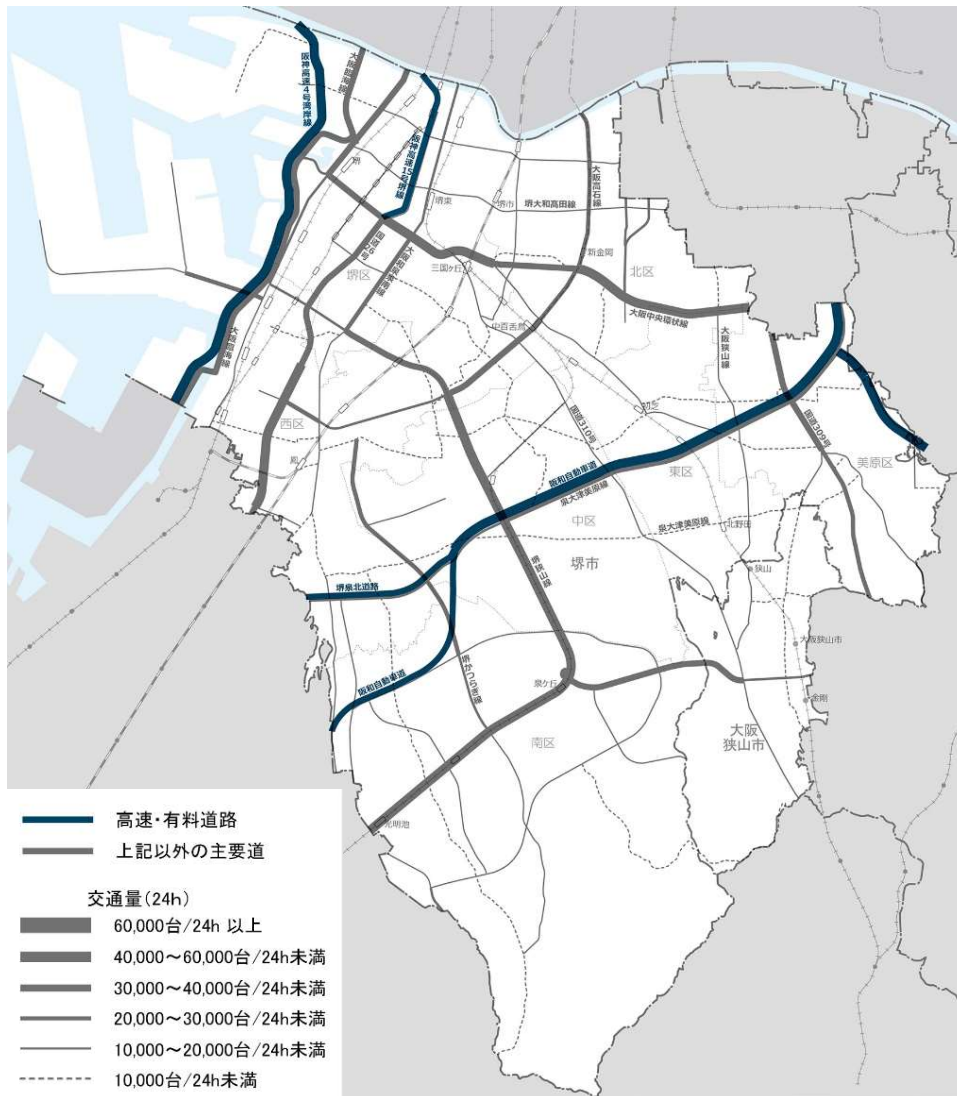
図表 都市計画道路の整備状況 (2022年10月)

資料：都市計画整備プログラムより一部加筆

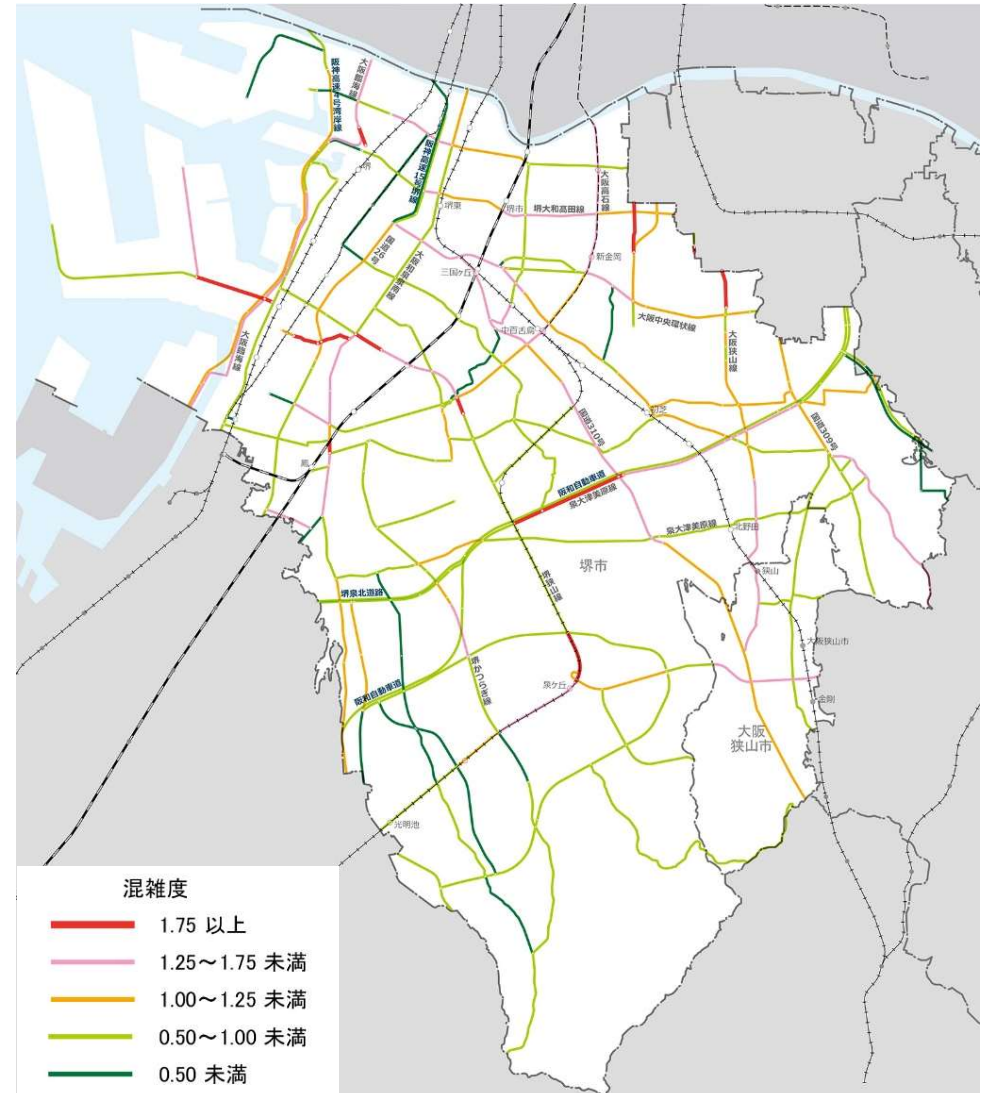


# 堺市の主な道路の交通量

- 市内の交通量は、阪和自動車道、阪神高速4号湾岸線、国道26号、国道310号、大阪中央環状線、堺狭山線などの一部の区間では、1日6万台を超える交通量がある。また、これらの区間では、混雑度も高くなっている。



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)

# 堺市内と周辺の渋滞箇所及び対策状況

- 堺市内での渋滞ポイントは、以下の図のとおり。
- 堺市中心地区の渋滞箇所としては、大阪臨海線や国道26号、堺大和高田線などがある。

区間名	渋滞箇所
大阪臨海線（南加賀屋4～浅香山）	浅香山通 南加賀屋4
国道26号（北公園～戎島町）	北公園前 戎島町
（主）堺大和高田線 （北花田口～名称無し（泉陽高校東））	北花田口 名称無し（泉陽高校東）
国道26号 （宿院～堺区安井町）	宿院 堺区安井町
（主）大阪高石線 （中百舌鳥町3丁～中百舌鳥5丁南）	中百舌鳥町3丁 中百舌鳥町5丁南
国道309号 （舟渡北～舟渡南）	舟渡北 舟渡南

渋滞箇所	
名称なし （イオン堺北花田店付近）	北条町1丁
錦綾町	下黒山
大浜北町	浜寺中学校前
蔵前町西	北余部西
一条通	浜寺南町3丁
北堺警察署前	上
新金岡団地東	上村西
石津西町	平井大橋
南陵町	亀の甲
諏訪森町西3丁	光明池試験場南

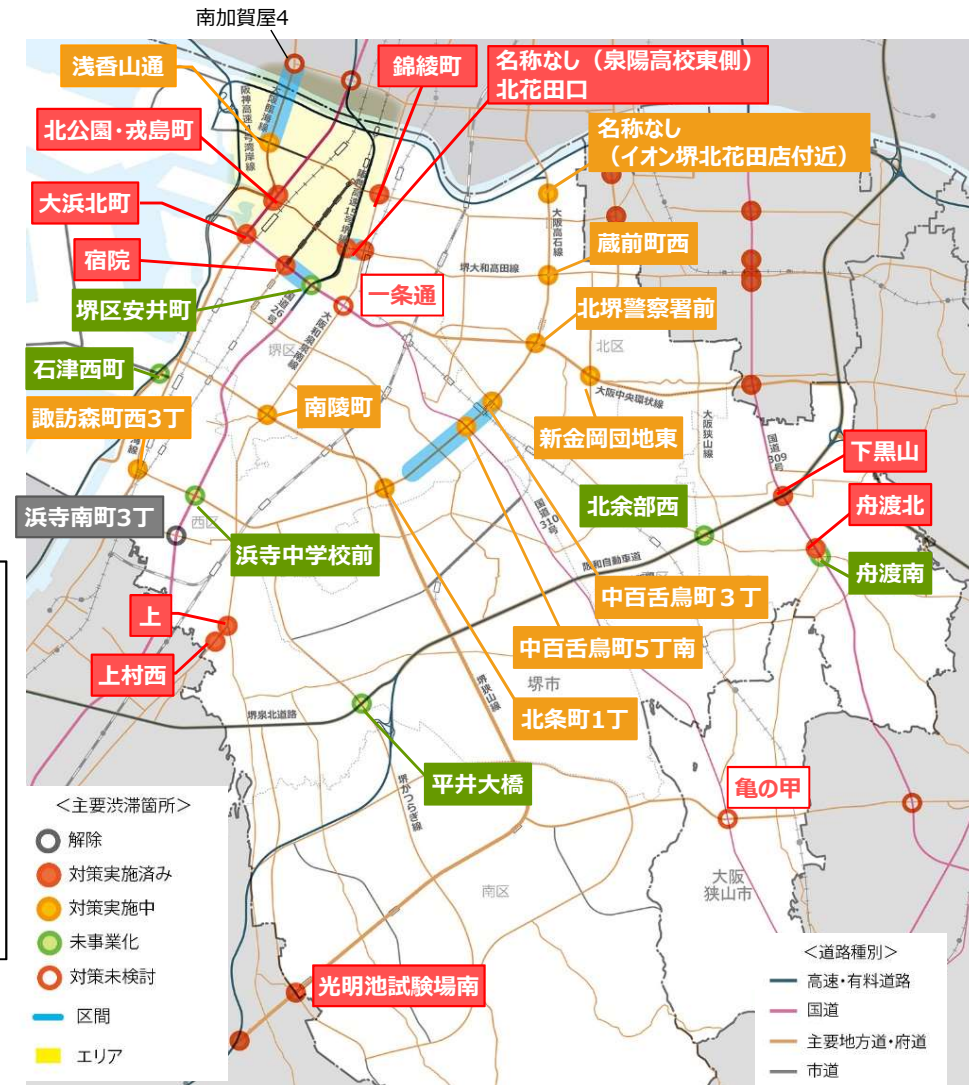
## 主要渋滞箇所選定の考え方（一般道路）

### 渋滞多発

- ・平日ピーク時における旅行速度20km/h以下の箇所

### 特定日に混雑

- ・休日における平均旅行速度が20km/h以下の箇所



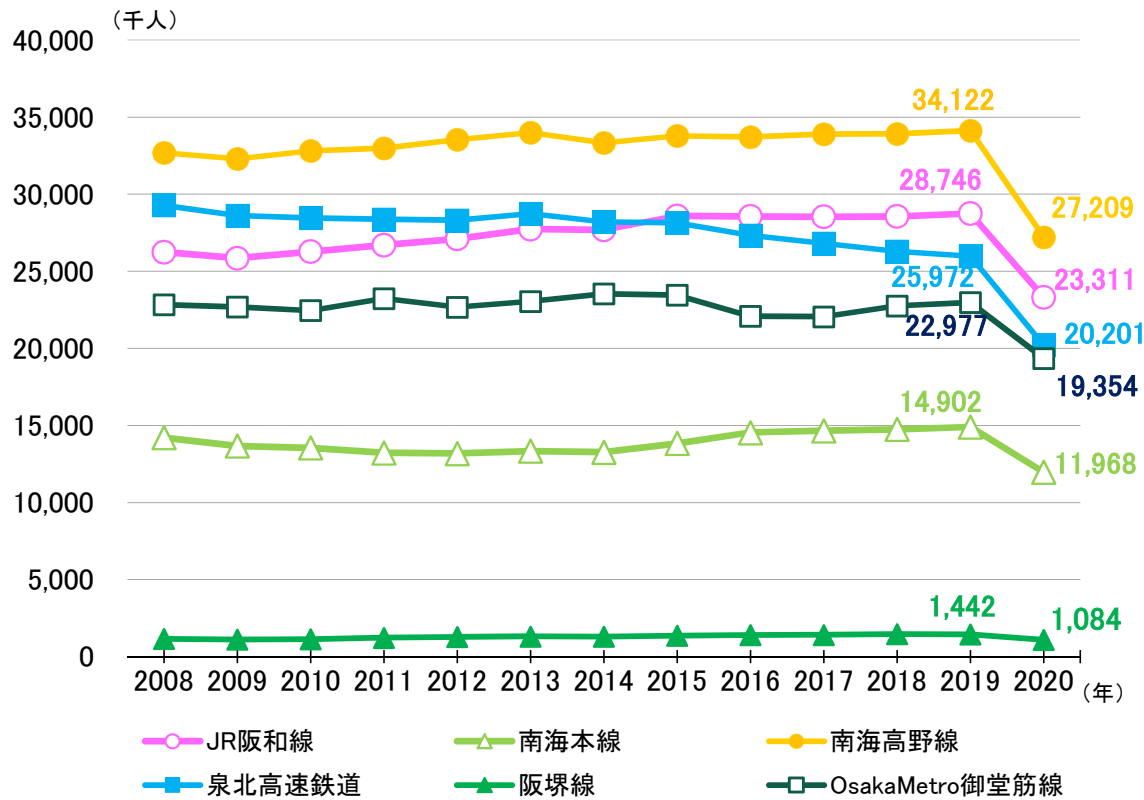
図表 堺市内と周辺の渋滞箇所

資料：第12回大阪地区渋滞対策協議会資料より一部加筆



# 堺市における鉄軌道の利用状況

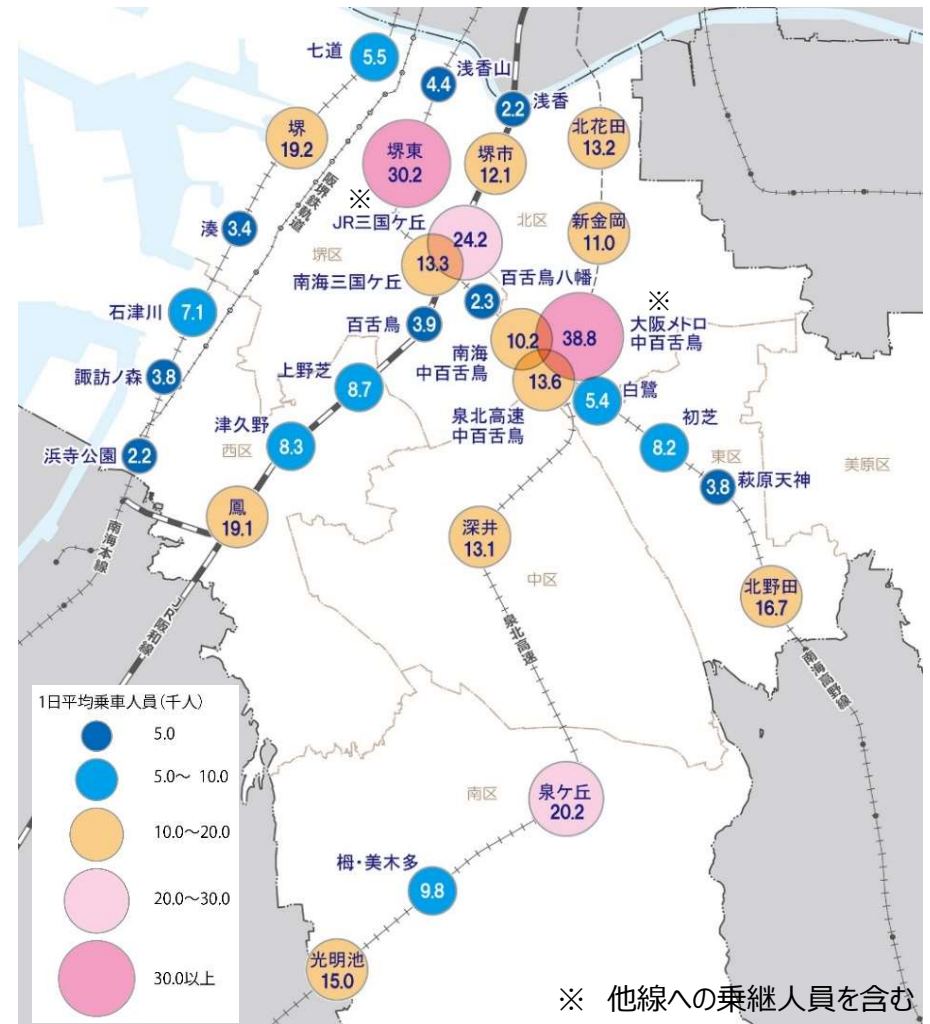
- 市内には6路線29駅15停留場が設置されている。
- 乗車人員は横ばいで推移していたが、新型コロナウイルス感染症拡大により、2020年は2019年より約20%以上減少している。



※年間の総数。OsakaMetroは1日の乗車人員のため、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

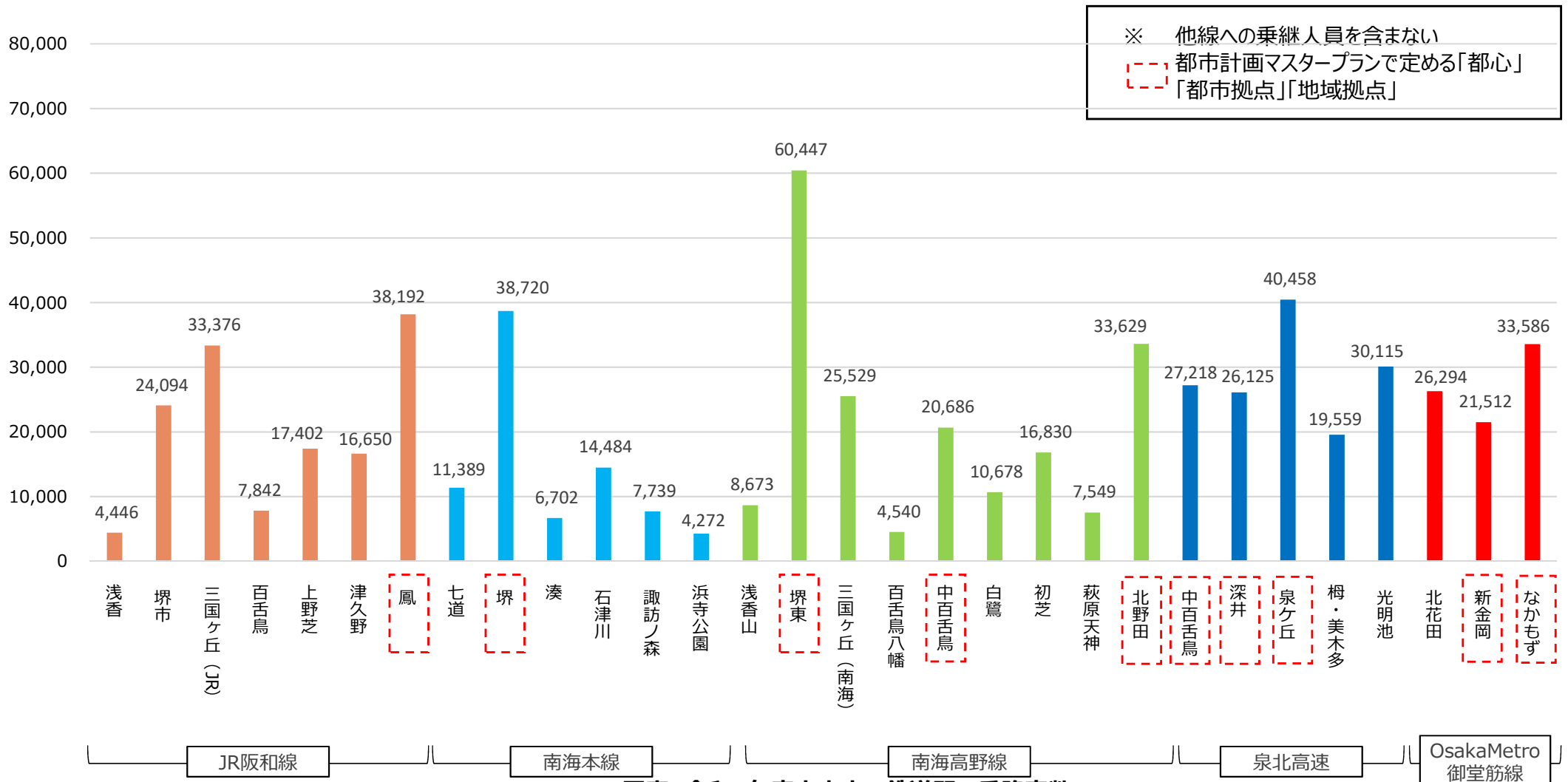


図表 令和1年度各駅の1日の乗車人員 (千人)

資料：堺市統計書

# 堺市における鉄軌道の利用状況

- 路線別で見ると、南海高野線では堺東駅、南海本線では堺駅の乗降客数が各路線のなかでは突出して多くなっている。
- 都市計画マスタープランで定める「都心」「都市拠点」「地域拠点」以外の駅では、三国ヶ丘駅（JR）、光明池駅、北花田駅、三国ヶ丘駅（南海）、堺市駅の乗降客数が多くなっている。



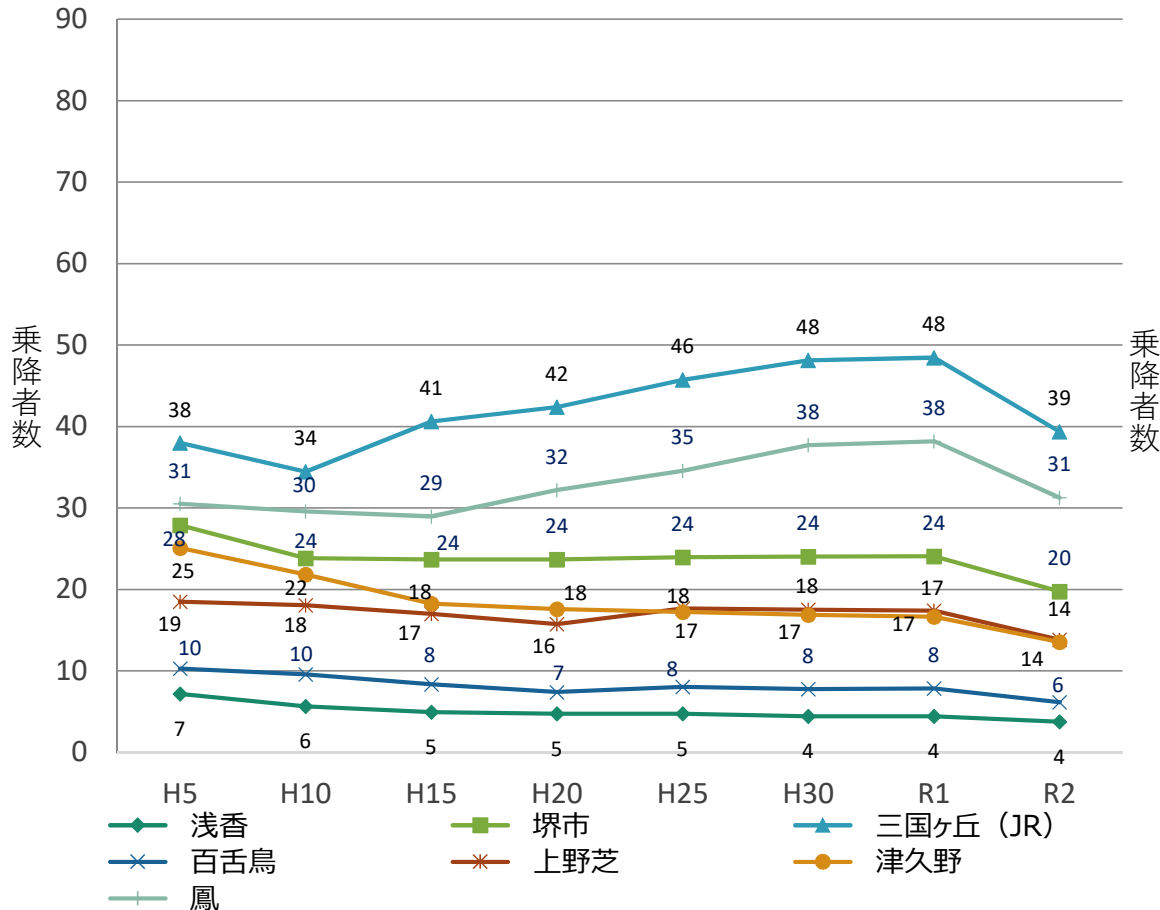
図表 令和1年度本市内の鉄軌道の乗降客数

資料：堺市統計書

# 堺市における鉄軌道の利用状況

- JR阪和線の三国ヶ丘駅、鳳駅の乗降者数は新型コロナウイルスの感染拡大前までは増加傾向となっている。
- 新型コロナウイルスの感染拡大前までは、南海本線の堺駅の乗降者数はほぼ横ばいから微増傾向にあり、七道駅も増加となっていた。

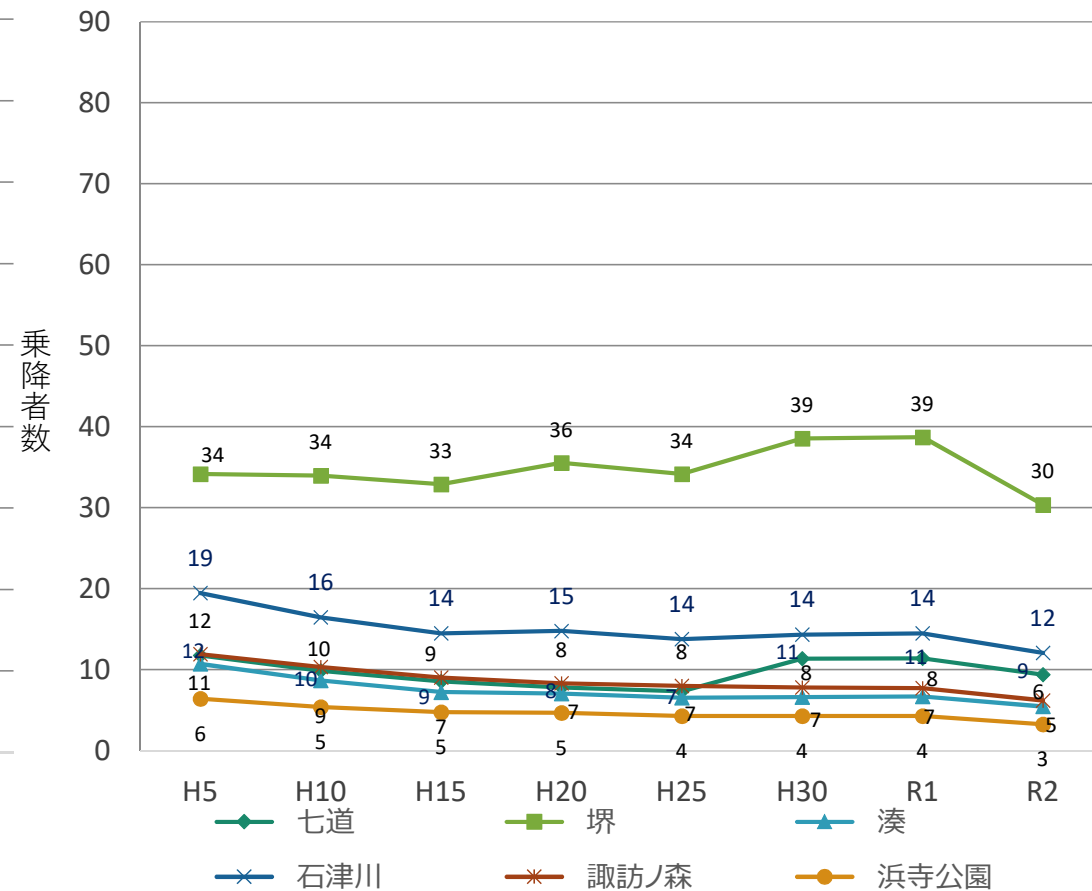
(単位:千人/日)



図表 JR阪和線の乗降者数の推移

出典：堺市統計書

(単位:千人/日)



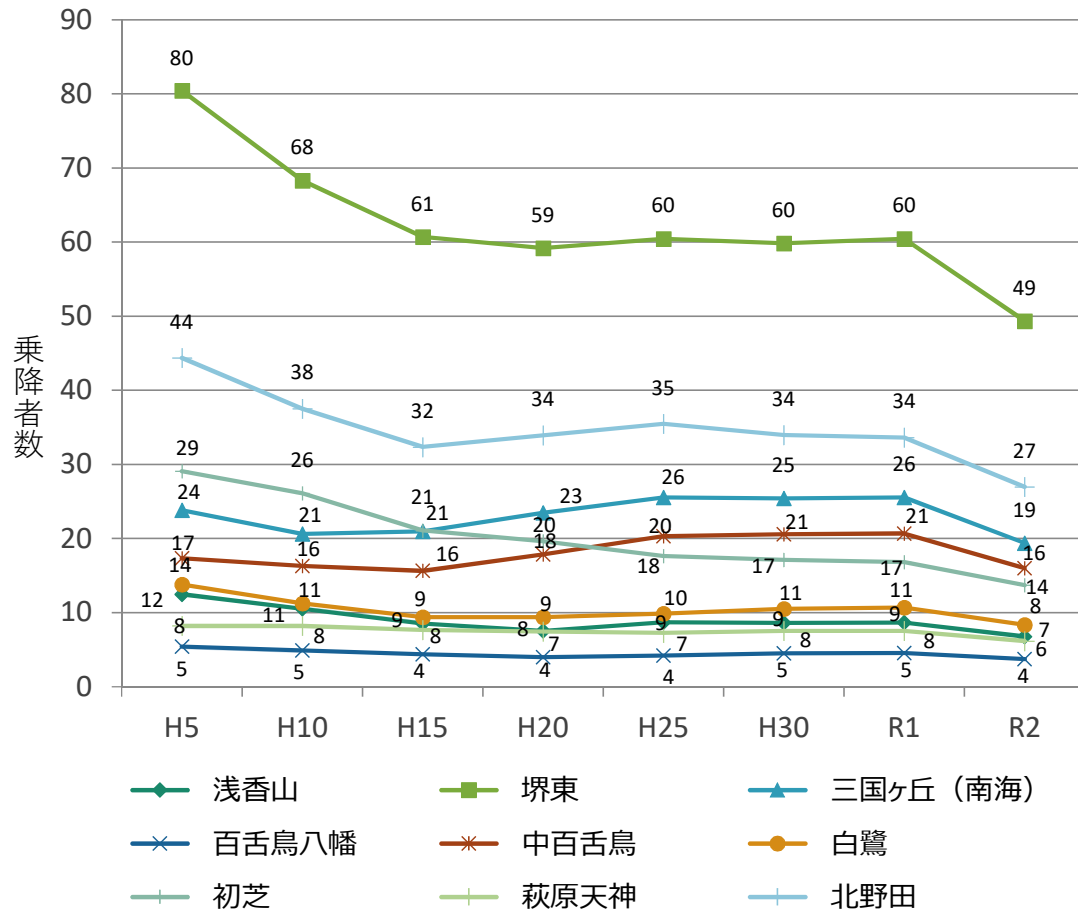
図表 南海本線の乗降者数の推移

出典：堺市統計書

# 堺市における鉄軌道の利用状況

- 南海高野線の各駅の乗降者数は新型コロナウイルスの感染拡大前までは横ばいとなっていた。
- 泉北高速鉄道の各駅の乗降者数は、深井駅が横ばいから微増傾向にあったものの、泉ヶ丘駅、柁・美木多駅、光明池駅は減少傾向となっている。

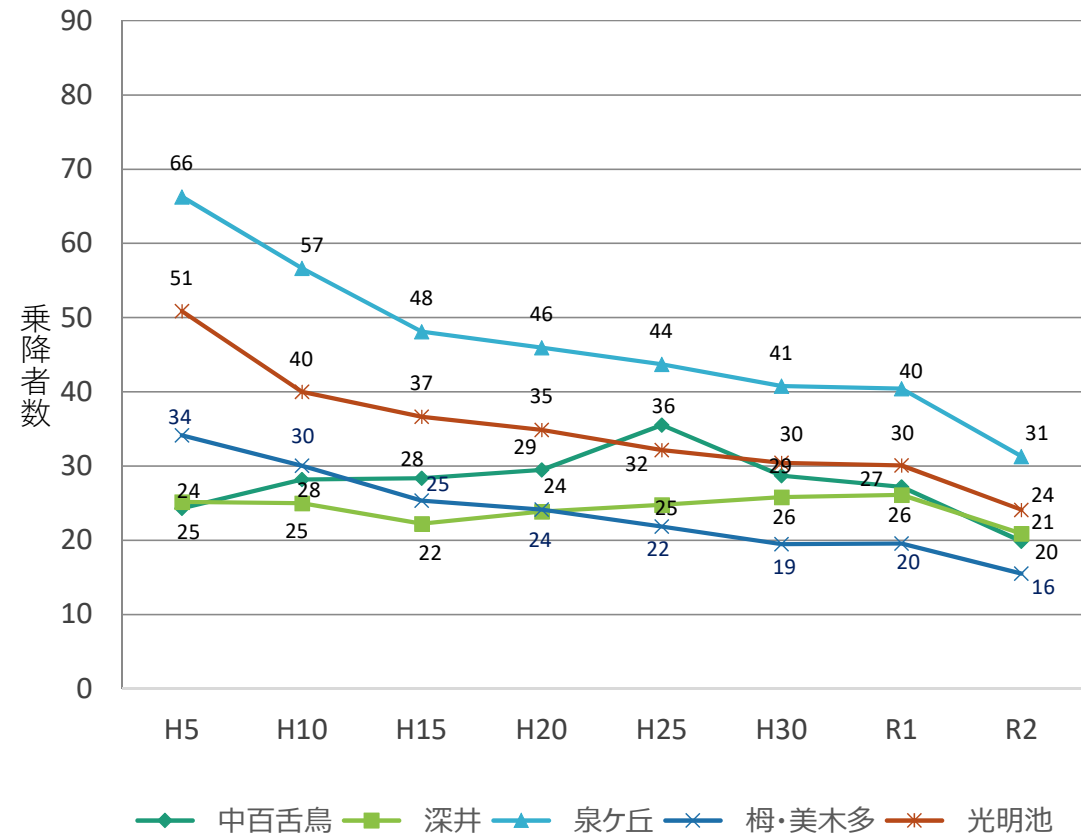
(単位:千人/日)



図表 南海高野線の乗降者数の推移

出典：堺市統計書

(単位:千人/日)



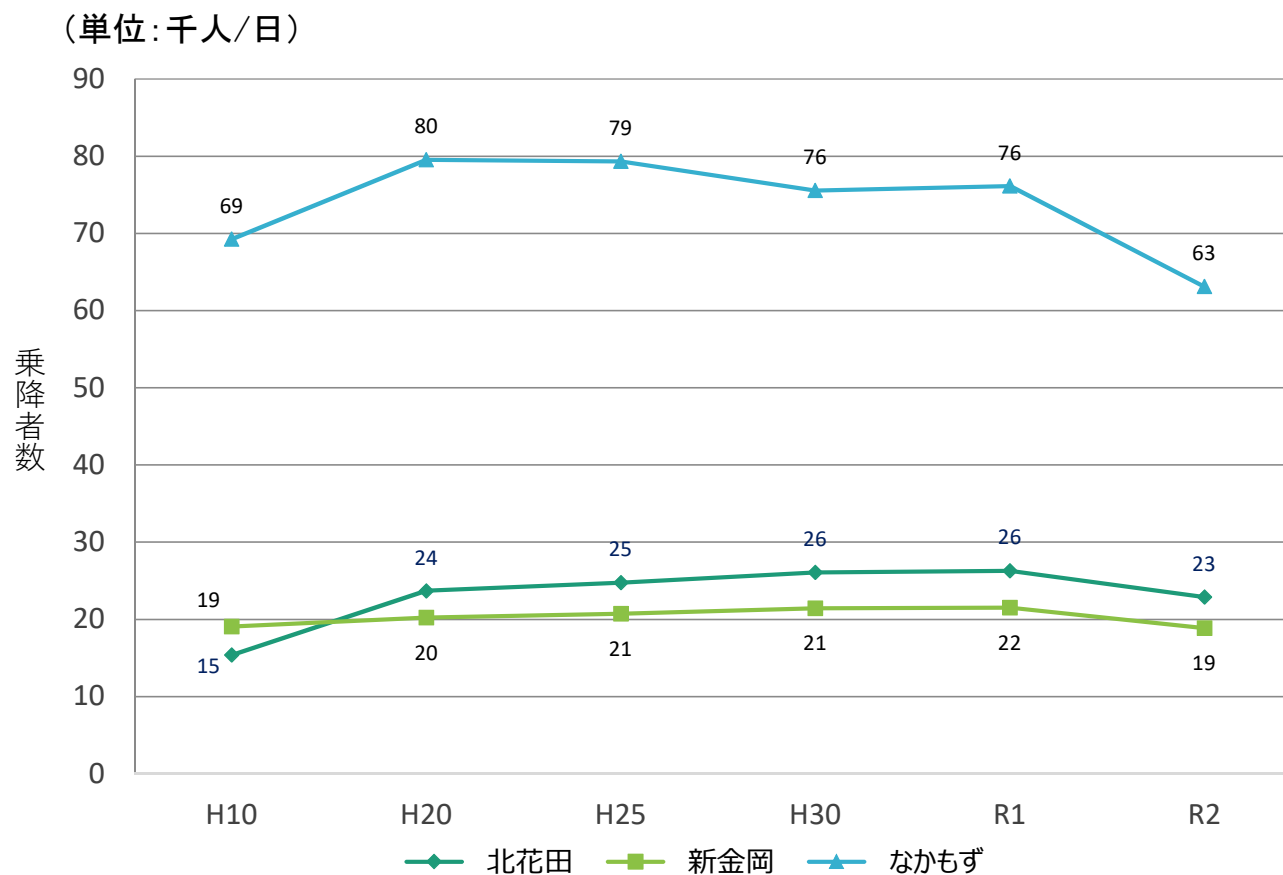
図表 泉北高速鉄道の乗降者数の推移

出典：堺市統計書



# 堺市における鉄軌道の利用状況

- Osaka Metro御堂筋線の利用者数は、新型コロナウイルスの感染拡大前までは、なかもず駅が横ばいから微減傾向にあり、北花田駅、新金岡駅は横ばいから微増傾向となっていた。

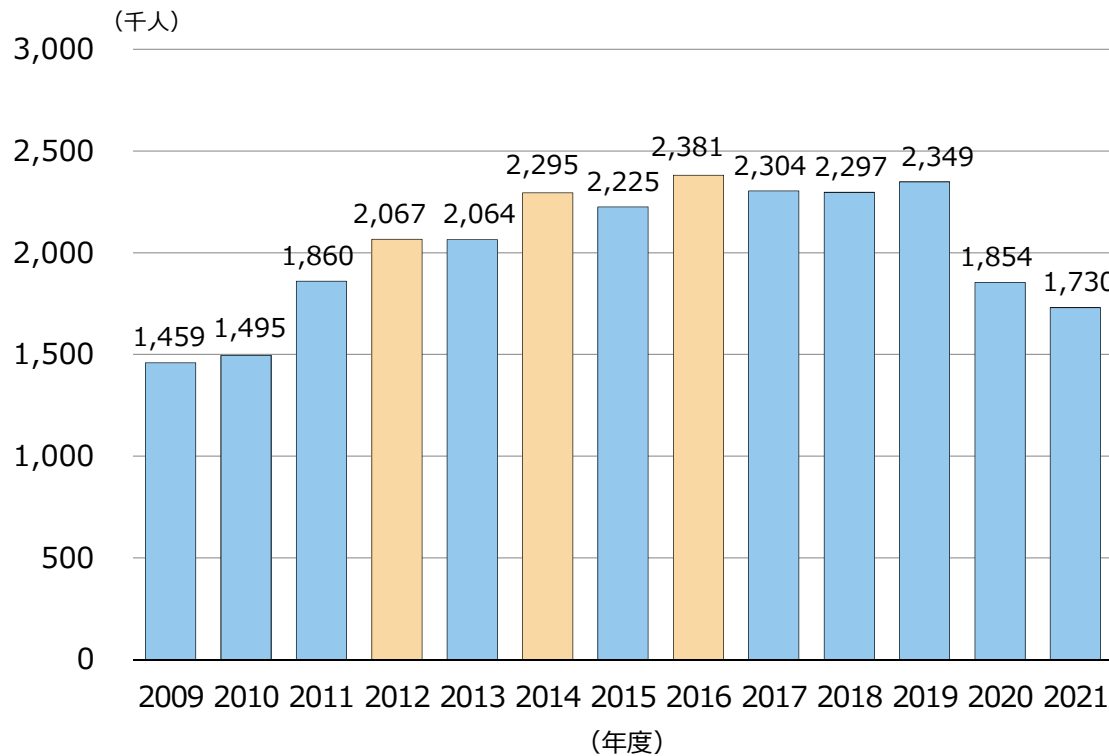


図表 Osaka Metro御堂筋線の乗降者数の推移

出典：堺市統計書

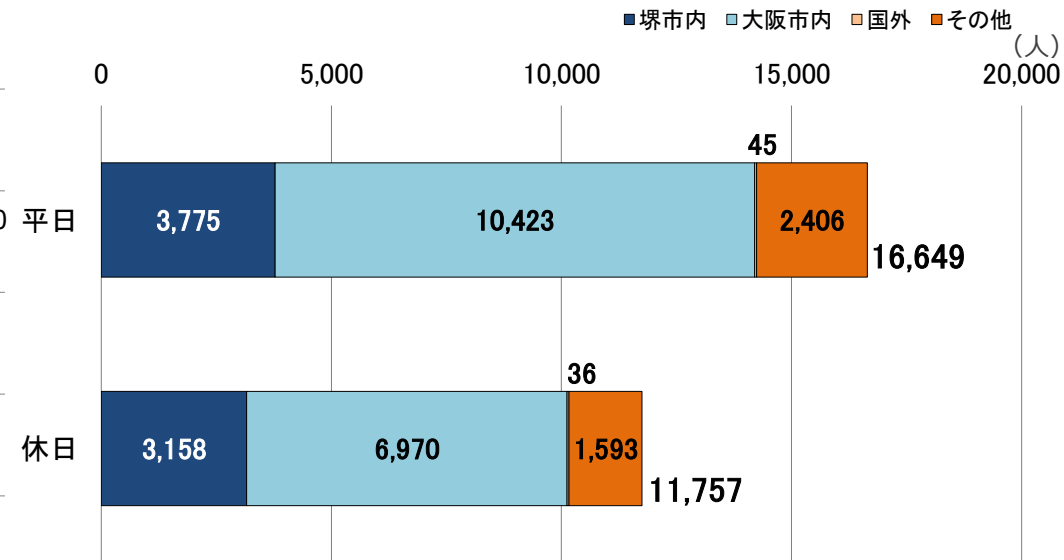
# 阪堺線の状況

- 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、約 271千人（約19 %）の増加となっている。
- 利用者の居住地別で見ると、大阪市内の割合が高くなっている。



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



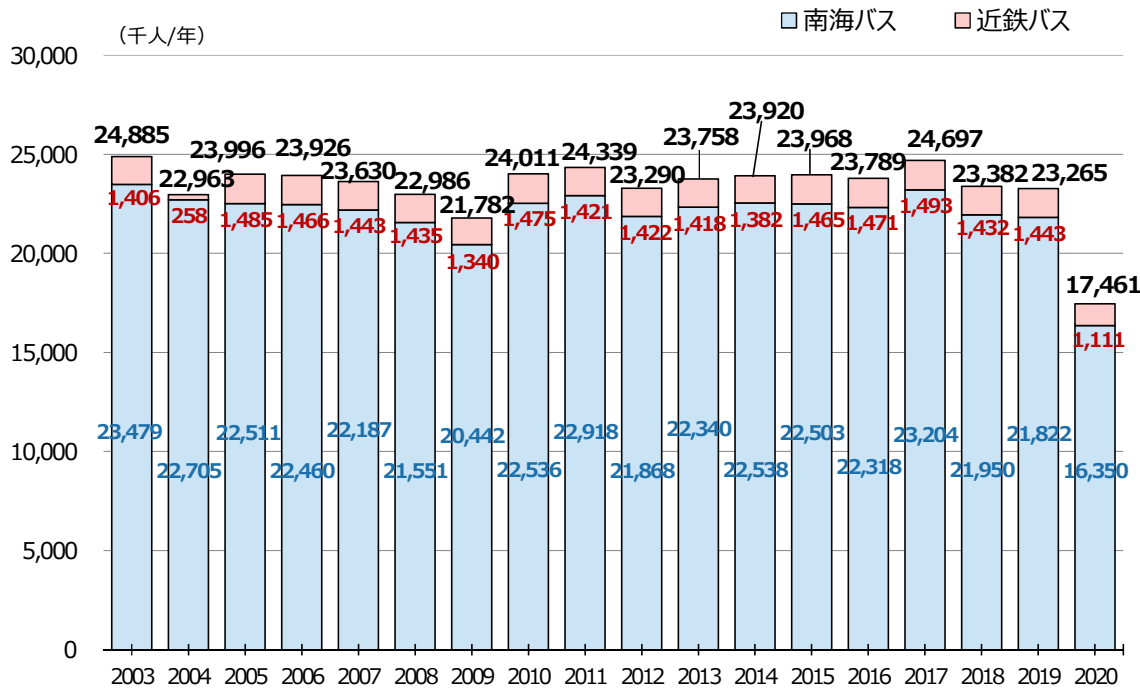
※全体利用者数の約5%がおでかけ応援制度を利用

図表 居住地別1日利用者数（平日・休日）

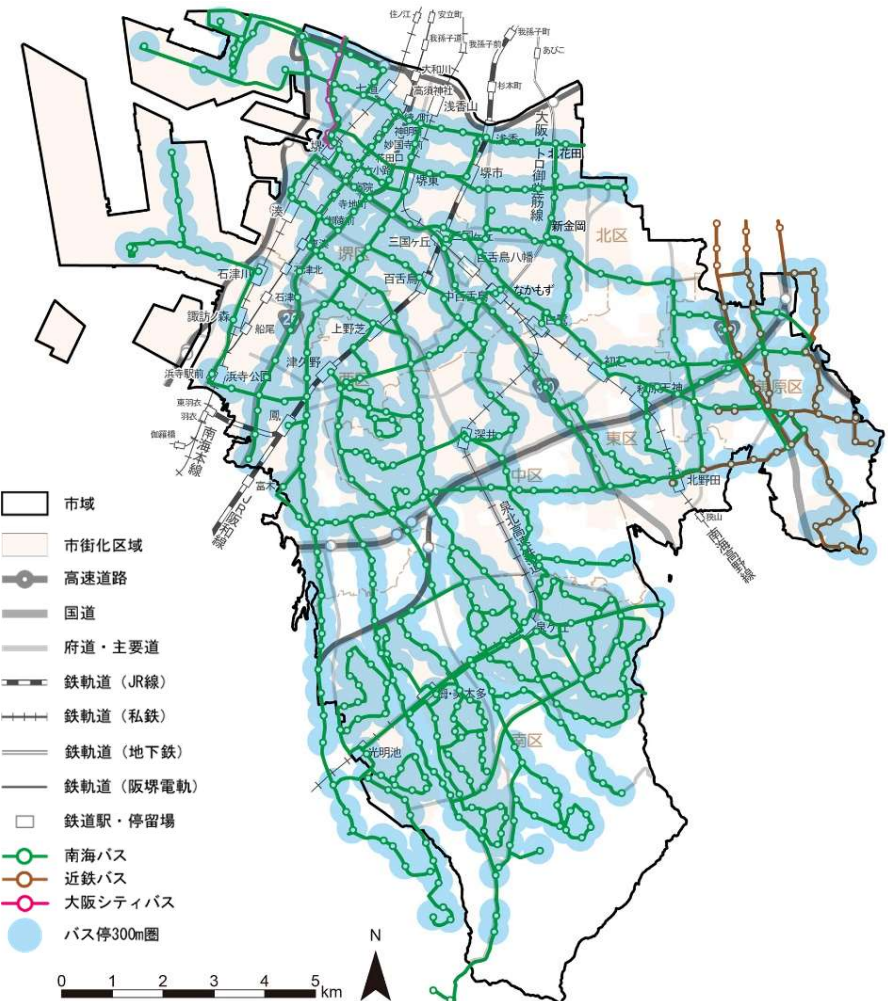
資料：令和3年度阪堺線の交通量調査結果

# 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路線を中心に、市内の多くをカバーしている。
- 新型コロナウイルス感染症拡大により、2020年は2019年と比較し、20%以上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



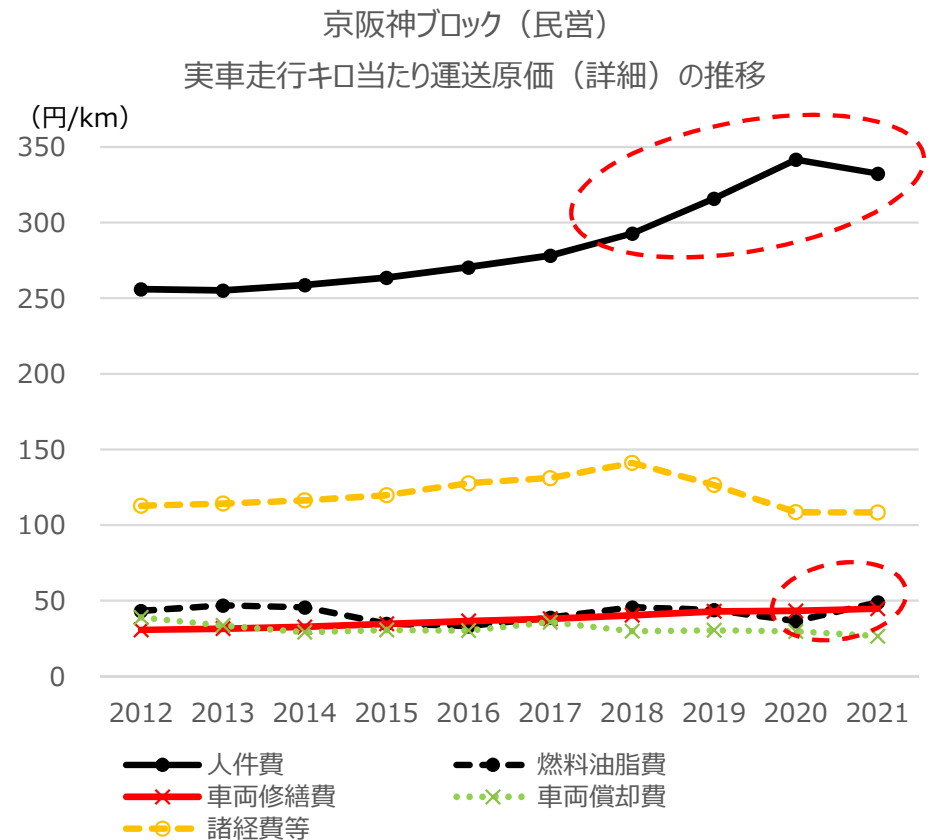
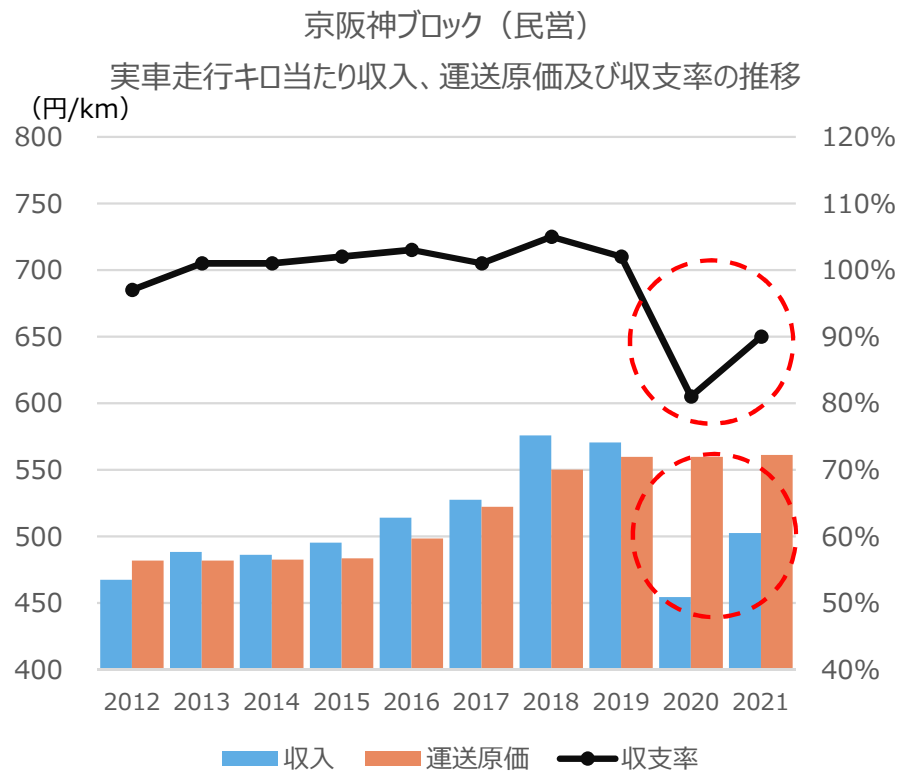
図表 運行事業者別バス利用者数の推移

資料：堺市統計書

図表 市内のバス路線

# 京阪神ブロックの路線バスの収支状況

- 2013年以降、収支率（=収入/運送原価）は100%を超えていたが、2020年以降は100%を下回っている。
- 輸送原価のうち人件費と車両修繕費は増加傾向で、2021年度の燃料油脂費は2020年度より約26%上昇している。



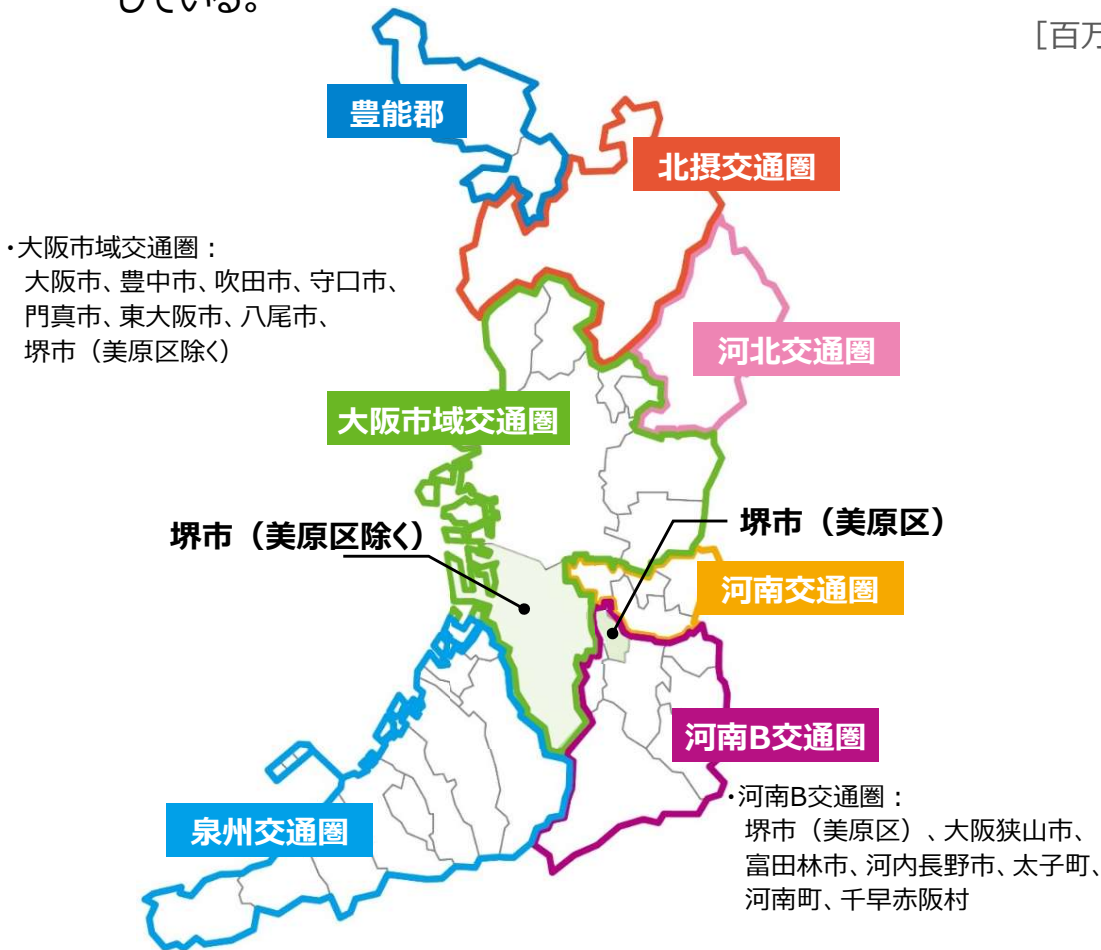
※京阪神ブロック：  
大阪府、京都府のうち京都市を含む大阪府に隣接する地域、及び兵庫県のうち神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域

（資料：国土交通省資料を加工）



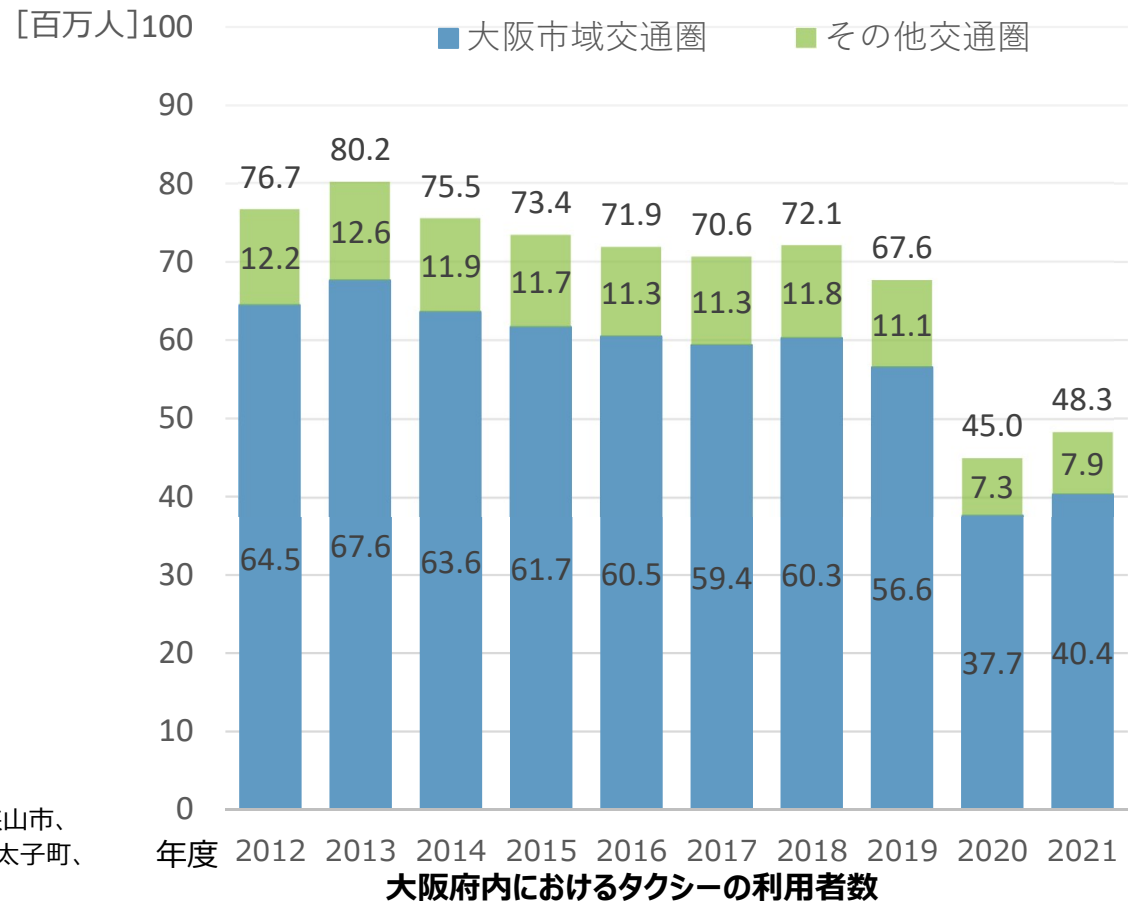
# 堺市のタクシーの状況

- タクシーの営業区域は、その区域内でのタクシーの需給量を調整する目的で定められており、大阪府下ではタクシーの営業区域が7つの交通圏に分かれている。
- 本市におけるタクシーの営業区域は、美原区以外の区は「大阪市域交通圏」、美原区は「河南B交通圏」に属している。
- 大阪府内のタクシーの利用者数は、2019年度までは同程度で推移してきたが、2020年度はコロナ禍により利用者数は減少している。



図表 大阪府内におけるタクシーの営業区域

出典：国土交通省資料

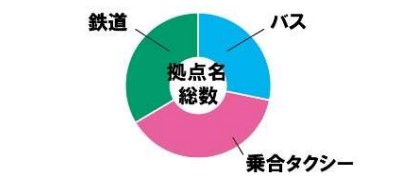


・国土交通省近畿運輸局資料より事務局にて推計  
各年度の利用者数 = 車両数 × 実働率 × 1日1台あたりの輸送回数 × 365日  
ただし、1回の運送あたりの利用者数を1名と想定している

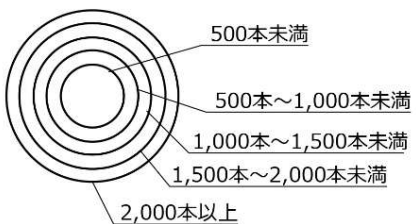
# 市内の主な拠点との接続

- 拠点への各交通の接続本数は、南北方向の鉄道路線を中心に多く、美原区へは少なくなっている。
- 美原区では堺都心部よりも河内松原方面との接続が多くなっている。
- 泉ヶ丘においては、鉄道との接続よりも、バス・乗合タクシーの接続が多くなっている。

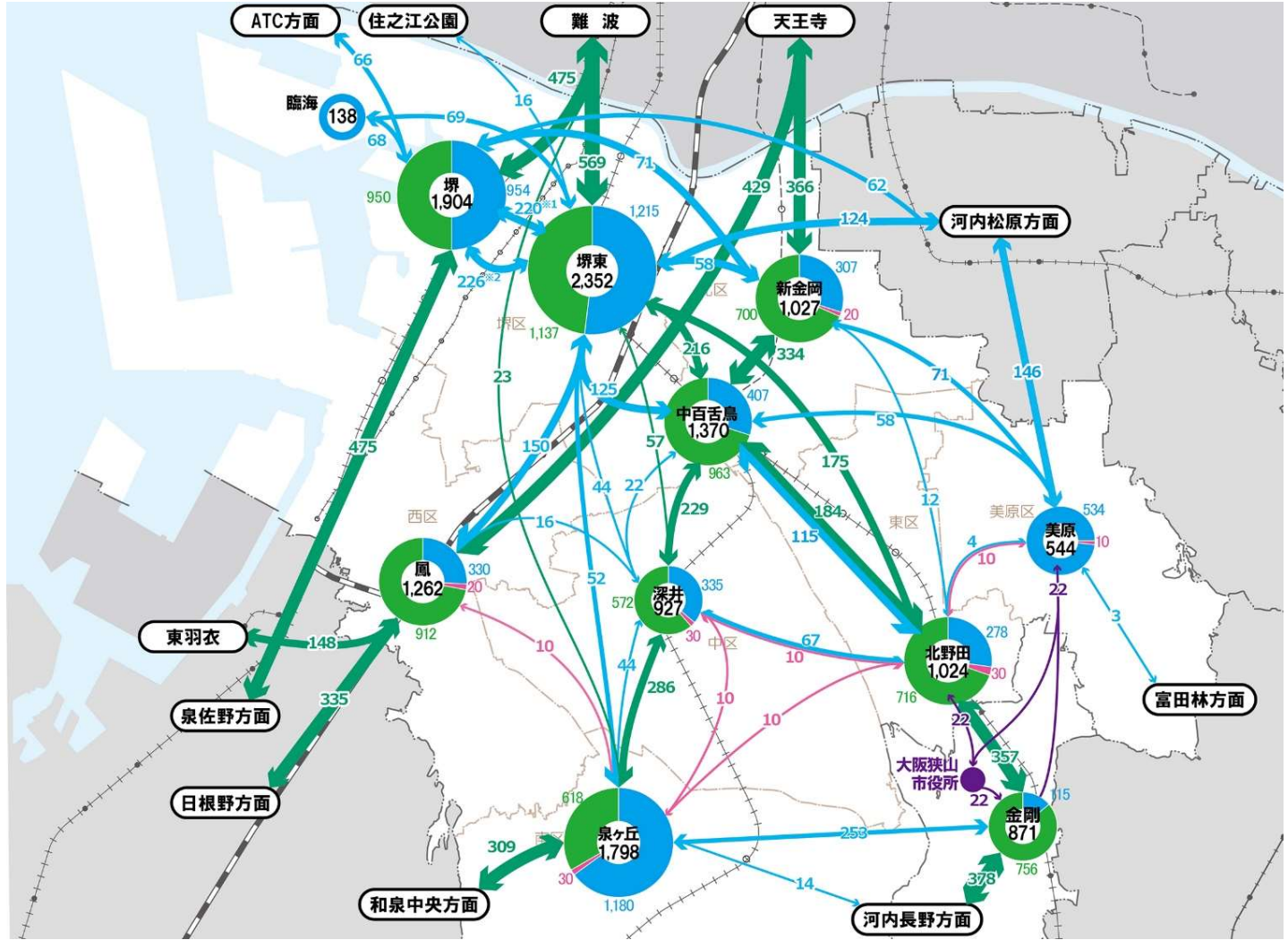
平日



数字は拠点を発着とする各交通の本数を示す  
●: 上記拠点以外のさやりんバスの発着箇所を示す



数字: バスの本数  
数字: 乗合タクシーの本数  
数字: 鉄道の本数  
数字: さやりんバスの本数  
大阪狭山市においては、循環バスの中で堺市と結ぶ路線のみ表記  
※1 堺シャトルのみの本数  
※2 堺シャトル以外で堺駅と堺東駅を結ぶ本数



図表 市内の拠点間の接続状況 (平日)

※新金岡は「しもつ池」を含む  
※美原は「美原区役所東口」「船戸下」を含む



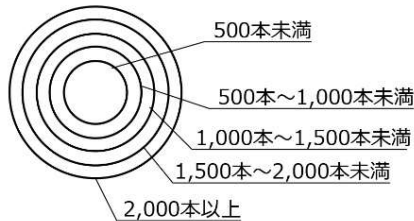
# 市内の主な拠点との接続

- 臨海都市拠点など一部エリアは休日のみ運行するバスがあるが、全体的に休日の鉄道・バス共に接続は平日と比較し減少している。
- 堺、堺東の都心エリアの平日は鉄道よりもバスの接続が多いが、休日は鉄道の本数がバスの接続を上回っている。

## 休日



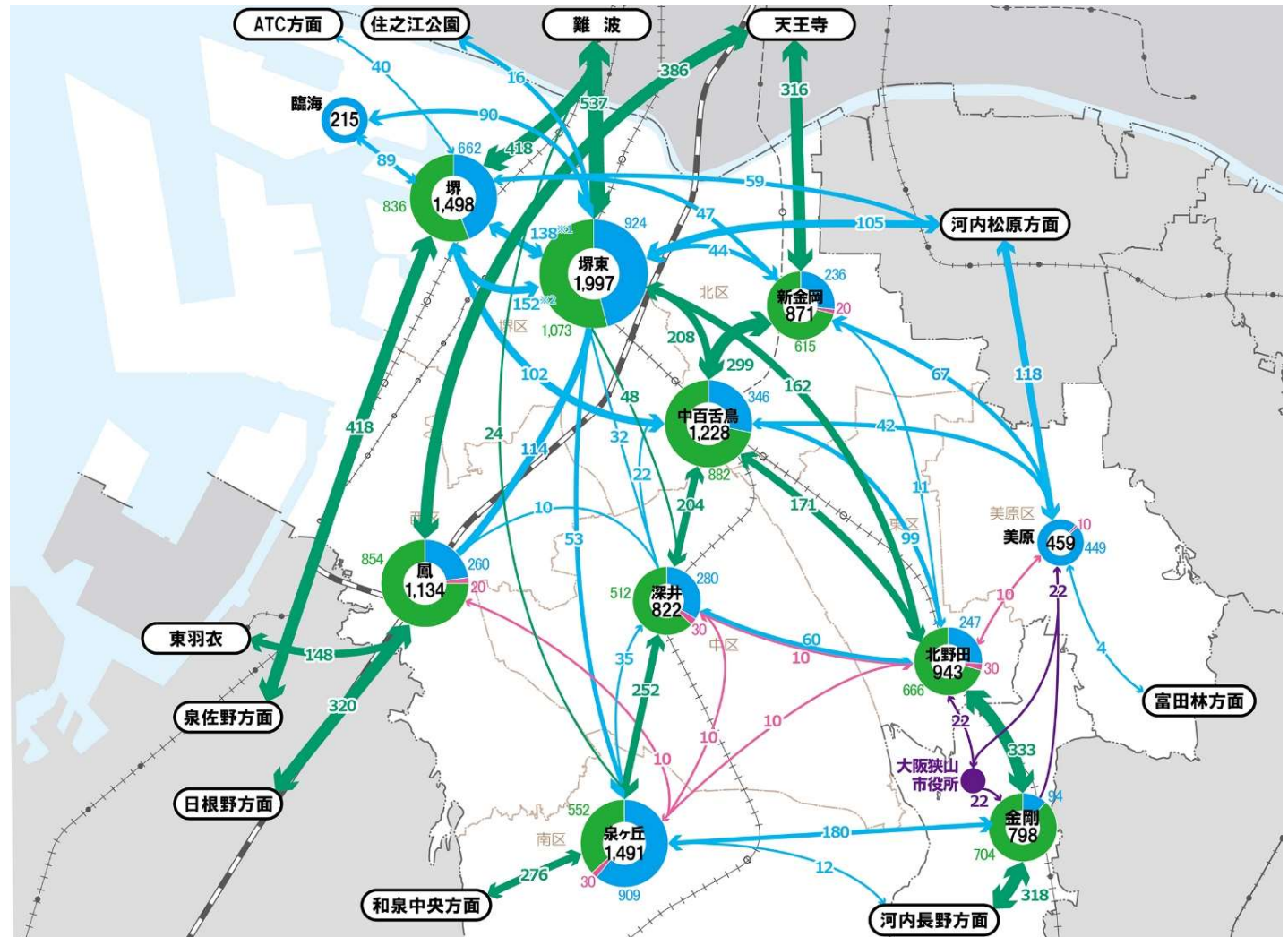
数字は拠点を発着とする各交通の本数を示す  
●: 上記拠点以外のさやりんバスの発着箇所を示す



数字: バスの本数  
数字: 乗合タクシーの本数  
数字: 鉄道の本数  
数字: さやりんバスの本数

大阪狭山市においては、循環バスの中で堺市と結ぶ路線のみ表記

※1 堺シャトルのみの本数  
※2 堺シャトル以外で堺駅と堺東駅を結ぶ本数



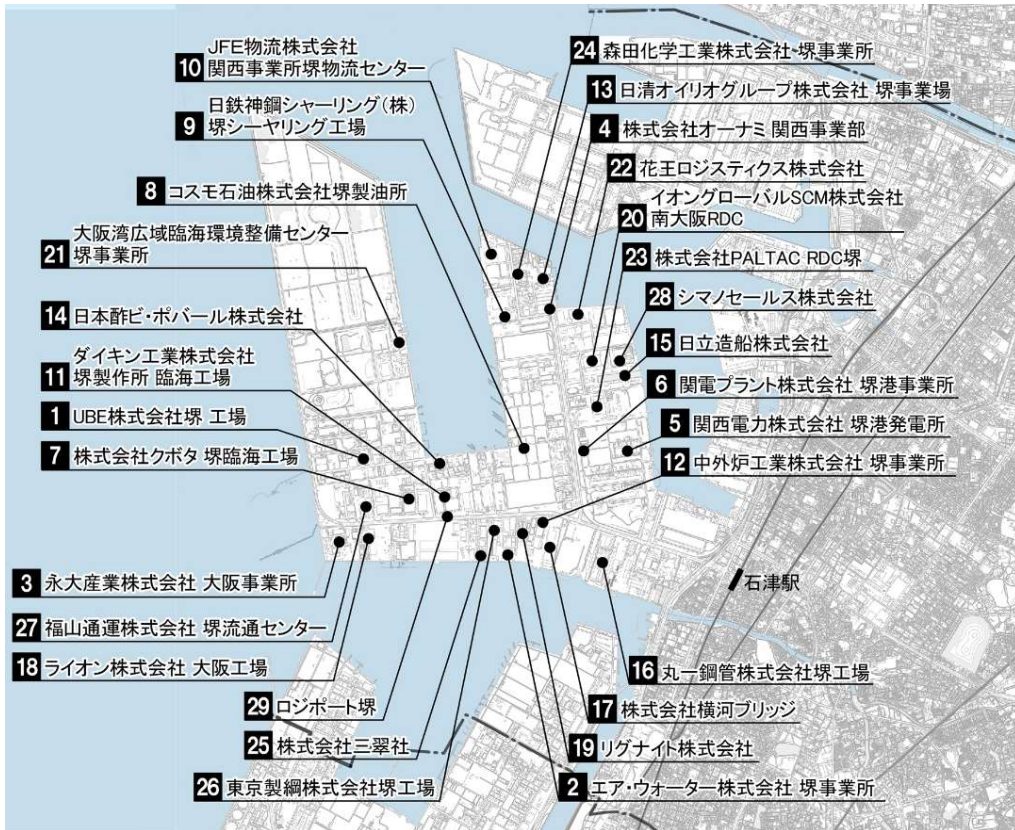
図表 市内の拠点間の接続状況（休日）

※新金岡は「しもつ池」を含む

※美原は「美原区役所東口」「船戸下」を含む

# 施設送迎等の状況①（臨海部）

● 本市における企業による従業員送迎の事例として、臨海部の企業において石津バスターミナルより送迎が行われている。



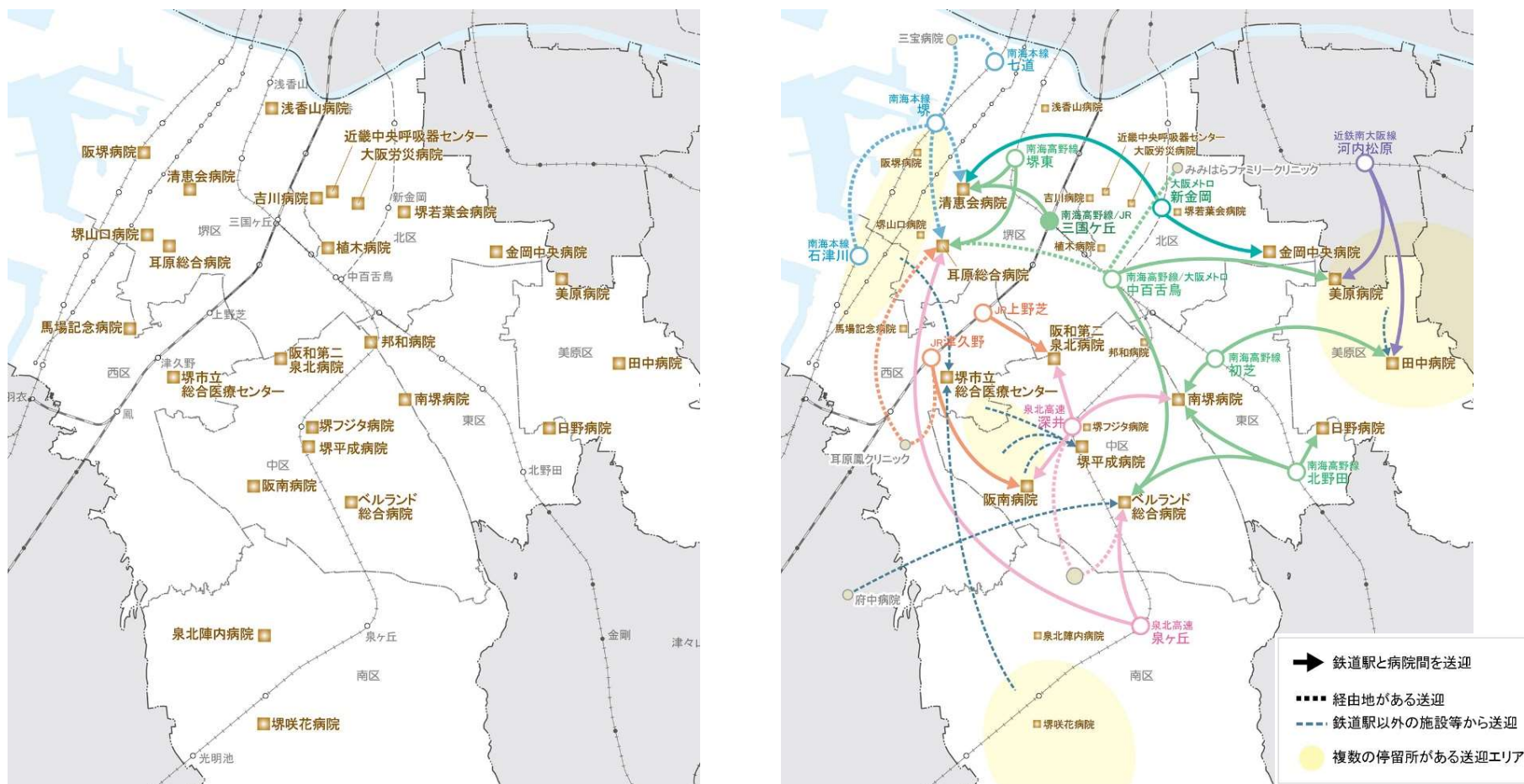
通し No	企業名	運行時間/本数			
		6時	7時	8時	9時
1	UBE株式会社堺工場		2		1
2	エア・ウォーター株式会社堺事業所		1	5	1
3	永大産業株式会社大阪事業所	2	3	2	
4	株式会社オーナミ関西事業部		1	1	
5	関西電力株式会社堺港発電所		2	4	1
6	関電プラント株式会社堺港事業所		1	1	
7	株式会社クボタ堺臨海工場	2	5	1	
8	コスモ石油株式会社堺製油所		3	3	1
9	日鉄神鋼シャーリング(株)堺シーヤリング工場		3		
10	JFE物流株式会社関西事業所堺物流センター		1	1	
11	ダイキン工業株式会社堺製作所臨海工場		5	4	2
12	中外炉工業株式会社堺事業所		3	4	
13	日清オイリオグループ株式会社堺事業場		4	2	
14	日本酢ビ・ポパール株式会社			1	
15	日立造船株式会社		7	2	2
16	丸一鋼管株式会社堺工場		2		
17	株式会社横河ブリッジ	2	7	3	
18	ライオン株式会社大阪工場		4	1	2
19	リグナイト株式会社		1	1	
20	イオングローバルSCM株式会社南大阪RDC	1	1	1	1
21	大阪湾広域臨海環境整備センター堺事業所		1		
22	花王ロジスティクス株式会社		1	2	2
23	株式会社PALTAC RDC堺	1	1	2	
24	森田化学工業株式会社堺事業所		1	1	
25	株式会社三翠社		1		
26	東京製綱株式会社堺工場	1	1	2	
27	福山通運株式会社堺流通センター			1	
28	シマノセールス株式会社	1	2	1	1
29	三菱UFJ信託銀行株式会社(ロジポート堺)		1	2	

図表 石津バスターミナル利用企業一覧（2022年4月現在）



# 施設送迎等の状況② (病院)

- 病院へのアクセスについては、公共交通機関の利用や車で来院以外に送迎も行われており、市内にある二次救急以上の病院25施設のうち、13施設で送迎を実施している。
- 病院までの送迎については、来院の方の状況に合わせ、駅と病院間の送迎だけではなく、病院周辺の地域を巡回しての送迎や系列の病院や医院を巡回しての送迎等が行われている。



図表 市内の主な病院の位置と送迎の状況 (二次救急以上)

出典：各病院HPより

# 施設送迎等の状況③ (学校：私立学校)

- 市内の私立学校において、小学校及び中学校では送迎を実施しているところが多く、高等学校、大学は約半分が実施している。
- 学校の位置は南区、中区など南東部に多く、学校の最寄りの駅以外に市外の鉄道駅からも送迎を行っている。



図表 市内の各私立学校の位置と送迎の状況

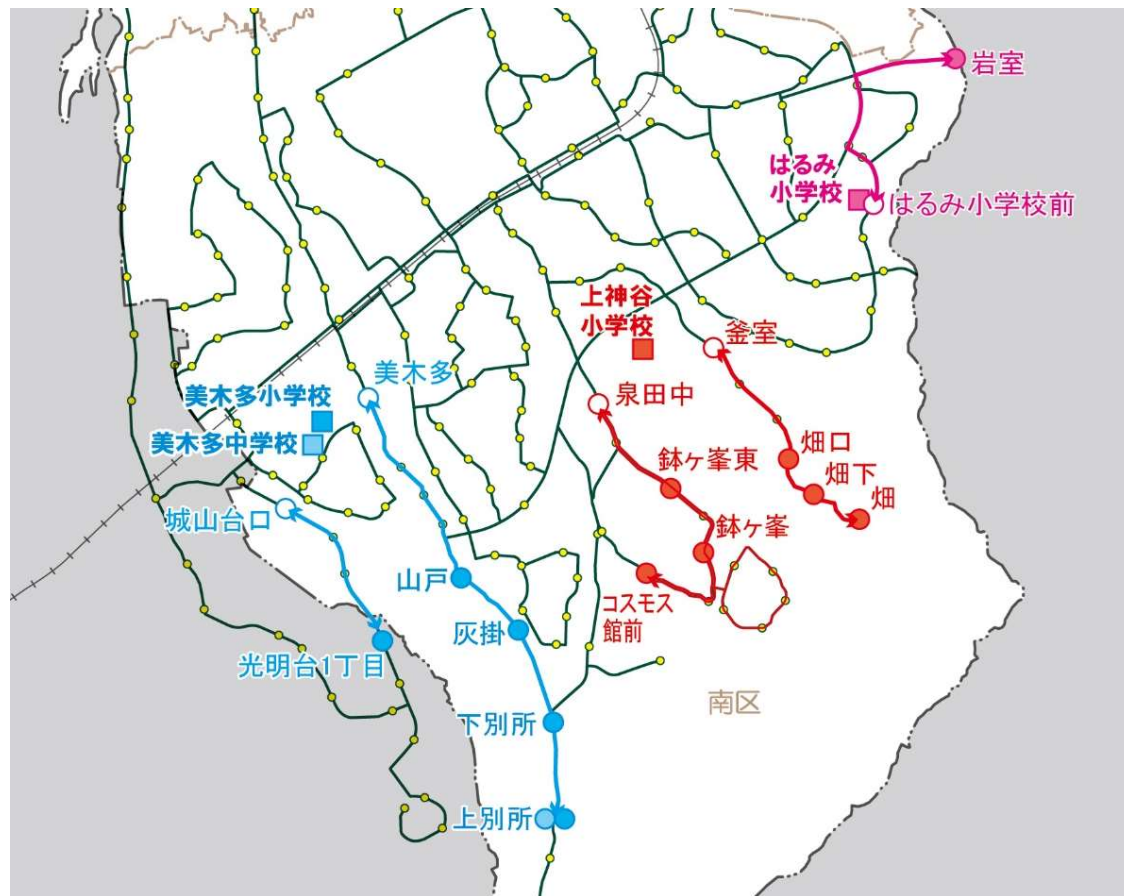
出典：各学校HPより

# 遠距離通学補助の状況

- 南区のはるみ小学校、上神谷小学校、美木多小学校、美木多中学校で、既存バス路線を利用した遠方通学支援を実施している。（堺市遠距離通学補助金。通学距離が小学校は2km以上、中学校は4km以上の場合が対象）

学校名	人数
はるみ小学校	14名
上神谷小学校	23名
美木多小学校	32名
美木多中学校	1名

図表 遠距離通学補助の状況一覧（2022年4月現在）

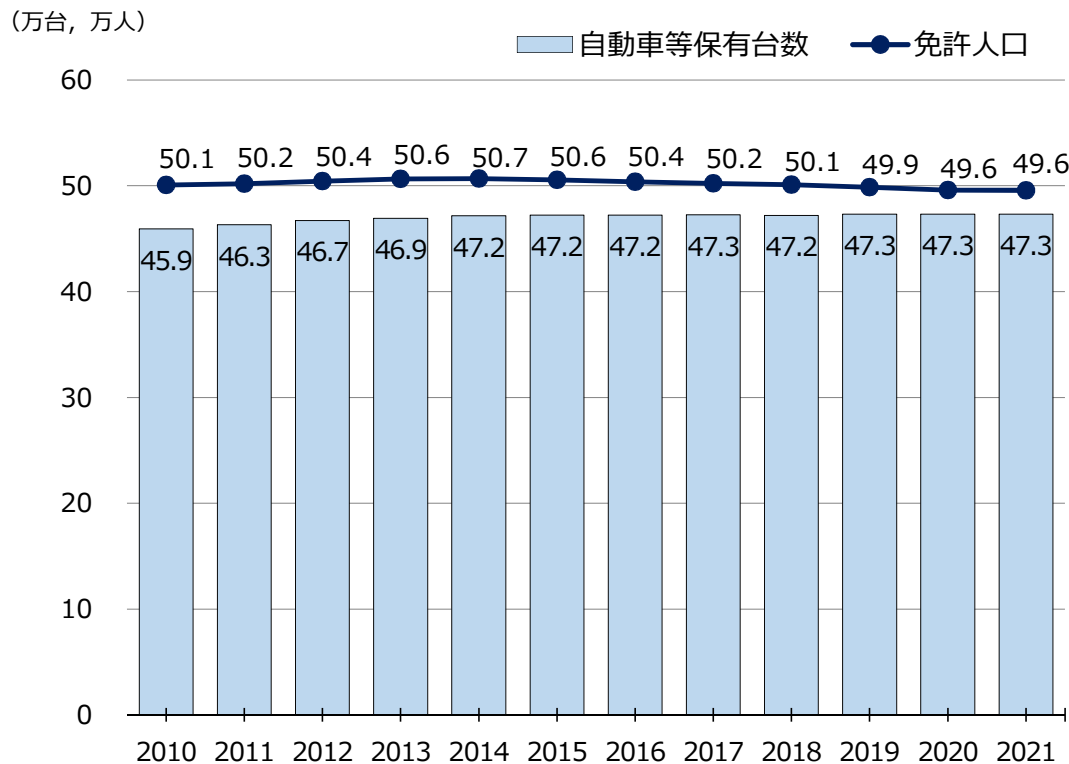


図表 遠距離通学補助の状況（2022年4月現在）



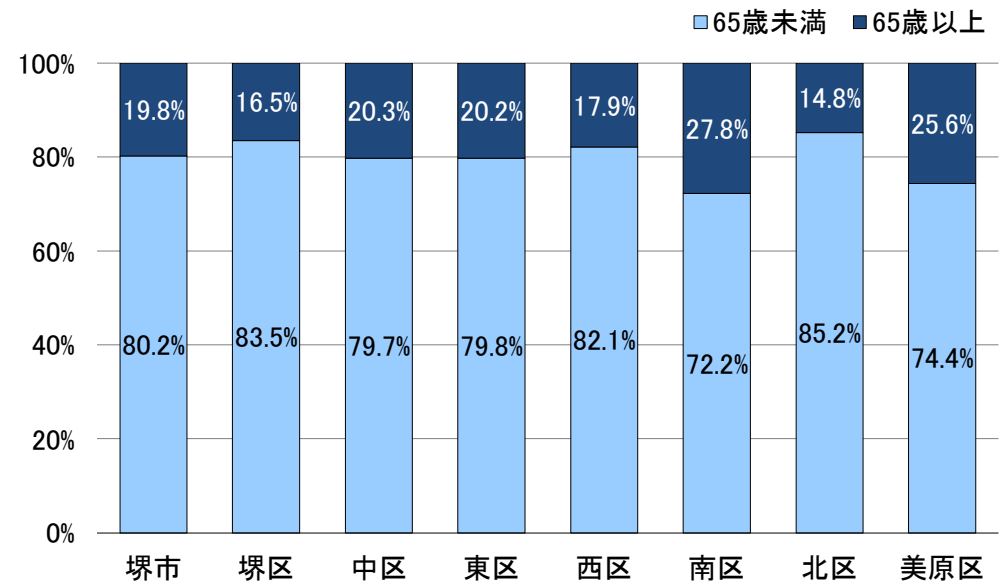
# 免許人口の割合及び自動車等保有状況

- 堺市の免許人口は、2021年では49.6万人、自動車等保有台数は47.3万台とほぼ横ばいで推移している。
- 65歳以上の免許人口は全体の約2割で、南区（27.8%）と美原区（25.6%）で高くなっている。



図表 堺市の免許人口及び自動車等保有台数の推移

資料：大阪の交通白書（令和3年）

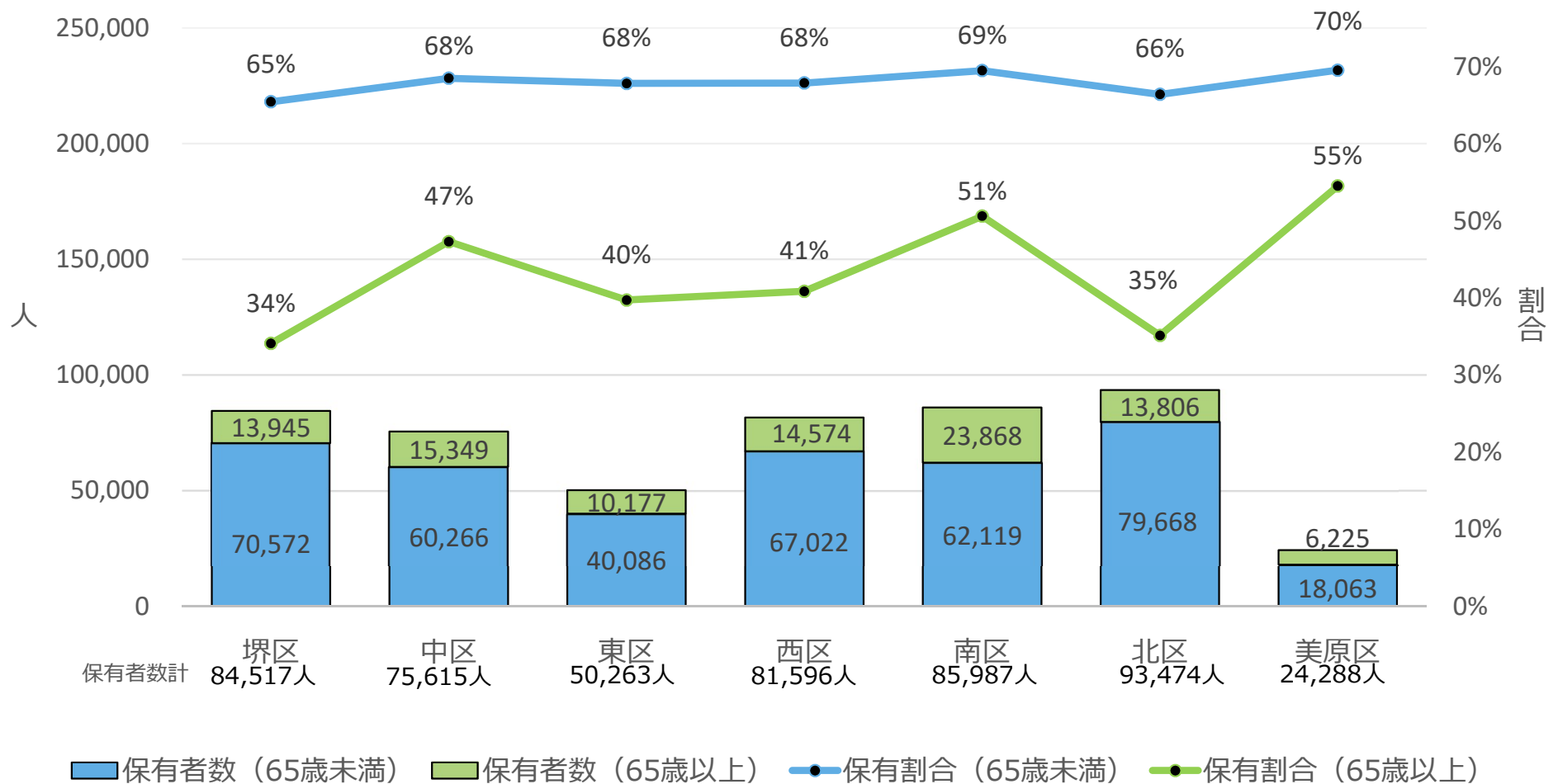


図表 堺市における65歳以上の免許人口の割合

資料：大阪の交通白書（令和3年）

# 免許保有割合と保有者数

- 65歳未満の免許の保有割合は各区とも65～70%と同程度となっている。
- 65歳以上の免許の保有割合は美原区、南区、中区の順に高く、また堺区、北区は低くなっている。
- 65歳以上の免許の保有者数は、南区が最も多くなっている。



図表 人口に対する免許保有割合と免許保有者数

資料：大阪の交通白書（令和3年）

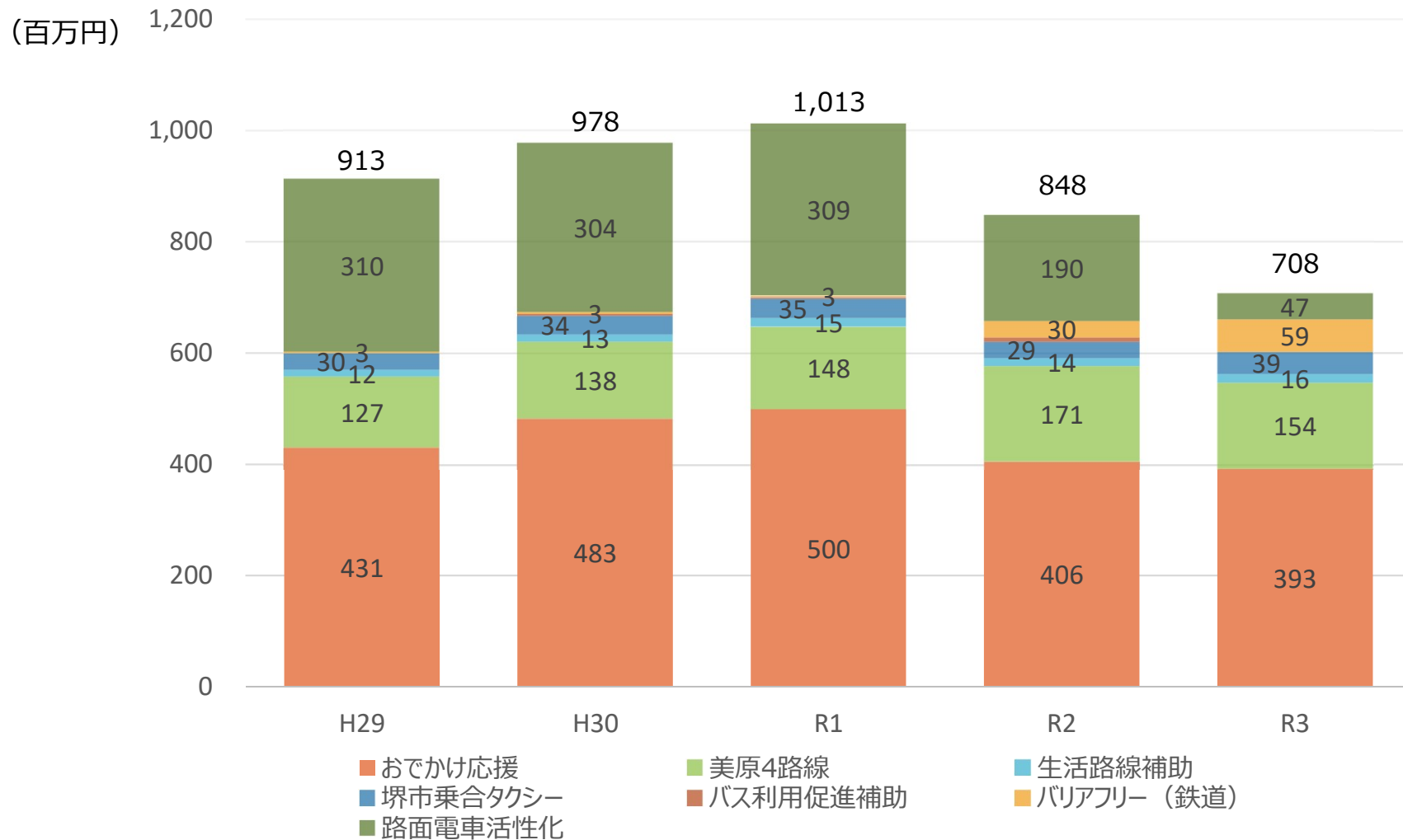
# 堺市の公共交通事業一覧

事業名称	事業概要
美原区域路線 バス運行事業	美原区域住民の最寄りの鉄道駅への移動手段を確保することによって、住民福祉の一層の向上を図ることを目的に以下の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
堺市乗合タクシー運行事業	鉄道駅やバス停から離れた地域にお住まい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、それら地域と最寄り鉄道駅等を結ぶ予約型乗合タクシーを運行
路線バス網再編等 対策補助事業	利用者の減少等に伴い、路線の維持が困難なバス路線のなかで、市民の日常生活に必要不可欠な路線に対して、運行に要する費用を補助することで路線の維持確保を図る  対象路線：畑鉢ヶ峯線（畑方面・鉢ヶ峯方面）、美木多線
公共交通利用促進事業	①おでかけ応援制度  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、市内路線バスと阪堺電車において65歳以上の堺市民の方を対象に1乗車100円でご利用できる制度  ②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）
交通バリアフリー化整備促進事業	障害者、高齢者など鉄道利用者の施設上の利便性及び安全性の向上を図るため、鉄道事業者によるバリアフリー化を促進する
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
その他事業	堺市立病院（地方独立行政法人堺市立病院機構が実施し、健康部が経費の一部を負担）への路線に対する補助を実施。SMI都心ラインおよびSMI美原ラインの実証実験を南海バス(株)と共同実施。



# 堺市の交通にかかる歳出の推移

- 令和元年度のコロナ禍前まで交通にかかる歳出は増加しているが、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響によりおでかけ応援制度の歳出が、阪堺線に対する支援策が完了したことにより路面電車活性化事業の歳出が減少している。
- 令和2年度からは、鉄道のバリアフリーにかかる補助（ホーム柵設置）が増加している。



図表 歳出の推移

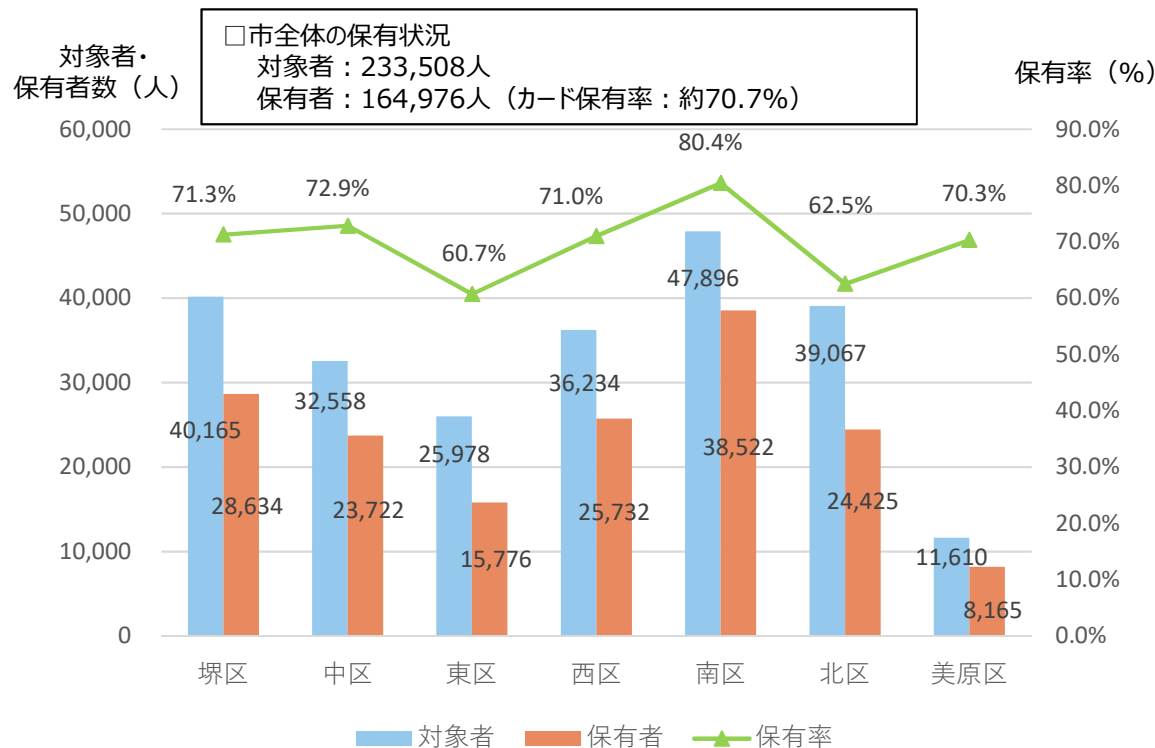
※おでかけ応援は事業者への負担金のみ計上

# おでかけ応援制度の利用状況

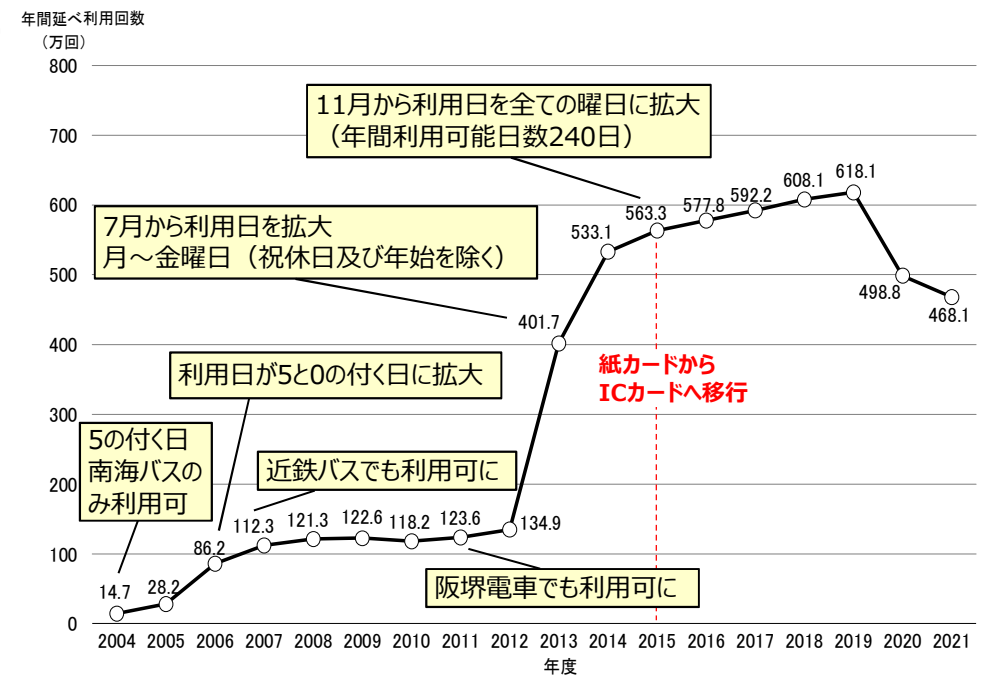
【おでかけ応援制度とは】高齢者の社会参加を支援し、高齢者による公共交通機関の利用を促進し、もって高齢者の福祉の増進並びに公共交通の維持及び活性化を図ることを目的とし、市内路線バスと阪堺電車において65歳以上の堺市民の方を対象に1乗車100円でご利用できる制度。

【利用について】全ての曜日で利用でき、利用できる日数や回数に制限はない。利用できる交通機関は、南海バス・近鉄バス・阪堺電車で「乗るところ」または「降りるところ」のうち、少なくともどちらか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割減少している。



図表 おでかけ応援カード保有状況 (2021年度)



図表 おでかけ応援制度の年間延べ利用回数の推移

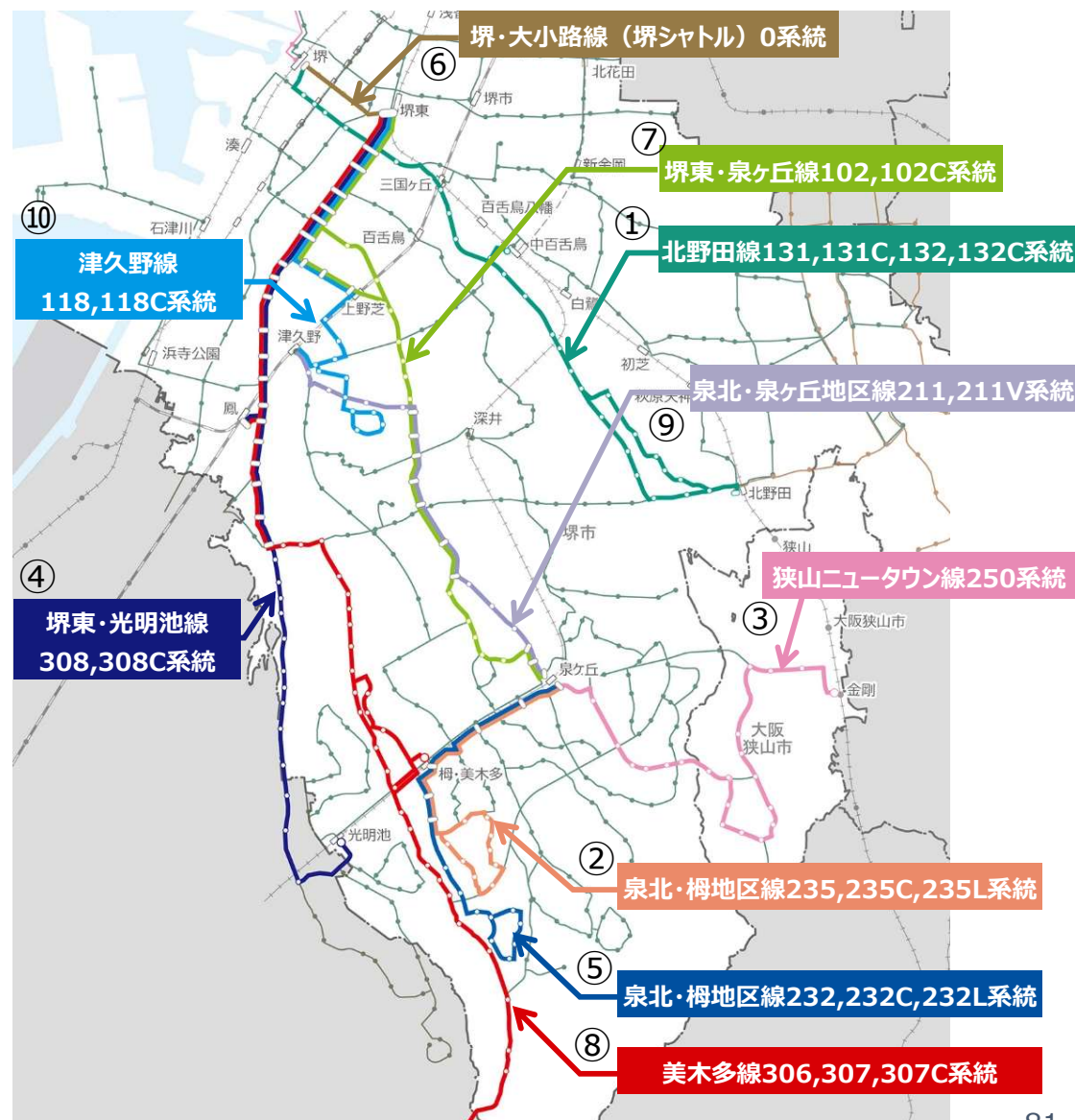
# おでかけ応援制度における利用路上位10系統

- 泉北高速鉄道の各駅を発着する路線の利用件数が10系統のうち、7系統を占めている。
- 令和3年度のおでかけ応援制度における、系統ごとの利用件数4,340,703件の内、上位10系統の利用件数1,815,030件であり、約42%を占めている。

路線運行系統	令和元年度		令和3年度	
	件数	順位	件数	順位
北野田線131,131C,132,132C系統	376,603	1	264,125	1
泉北・梅地区線232,232C,232L系統	282,738	2	219,247	2
狭山ニュータウン線250系統	263,906	3	204,228	3
堺東光明池308,308C系統	233,069	5	192,343	4
泉北・梅地区線235,235C,235L系統	212,292	6	166,163	5
堺・大小路線（堺シャトル）0系統	186,602	9	161,950	6
堺東・泉ヶ丘線102,102C系統	242,415	4	157,052	7
美木多線306,307,307C系統	191,249	8	156,656	8
泉北・泉ヶ丘地区線211,211V系統	182,280	11	149,021	9
津久野線118,118C系統	149,941	17	144,245	10

※上記の運行事業者は全て南海バス

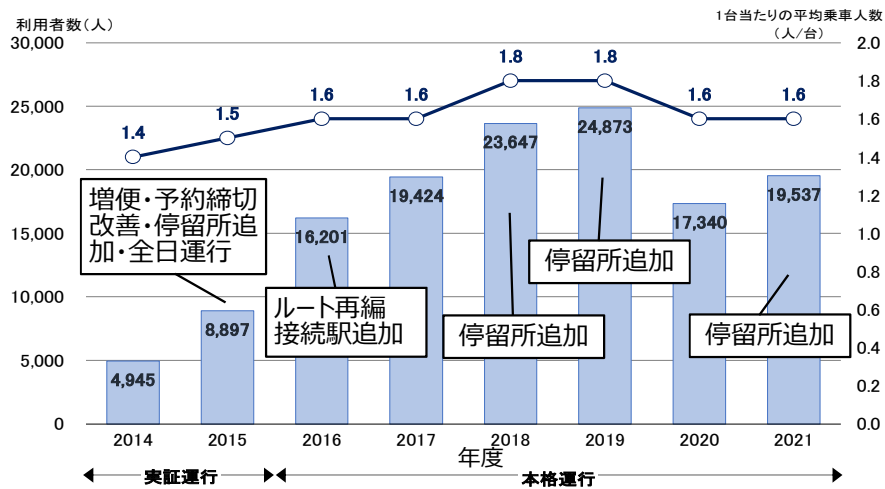
※乗継運賃適用の利用については各系統ごとに利用回数を計上



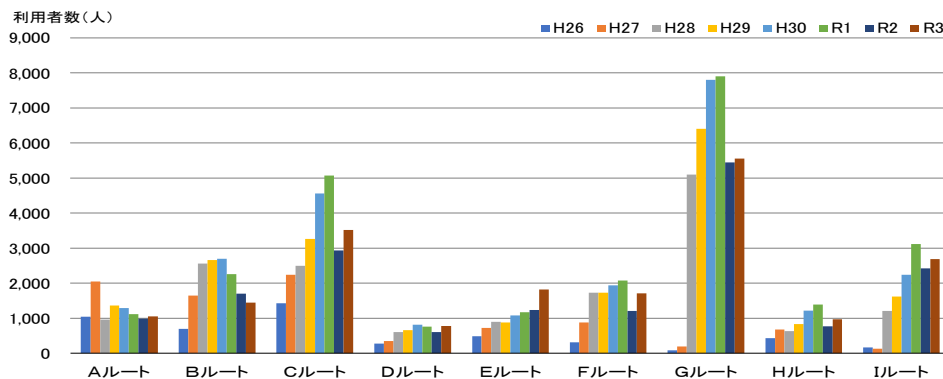
※○数字・・・令和3年度順位

# 堺市乗合タクシーの利用状況

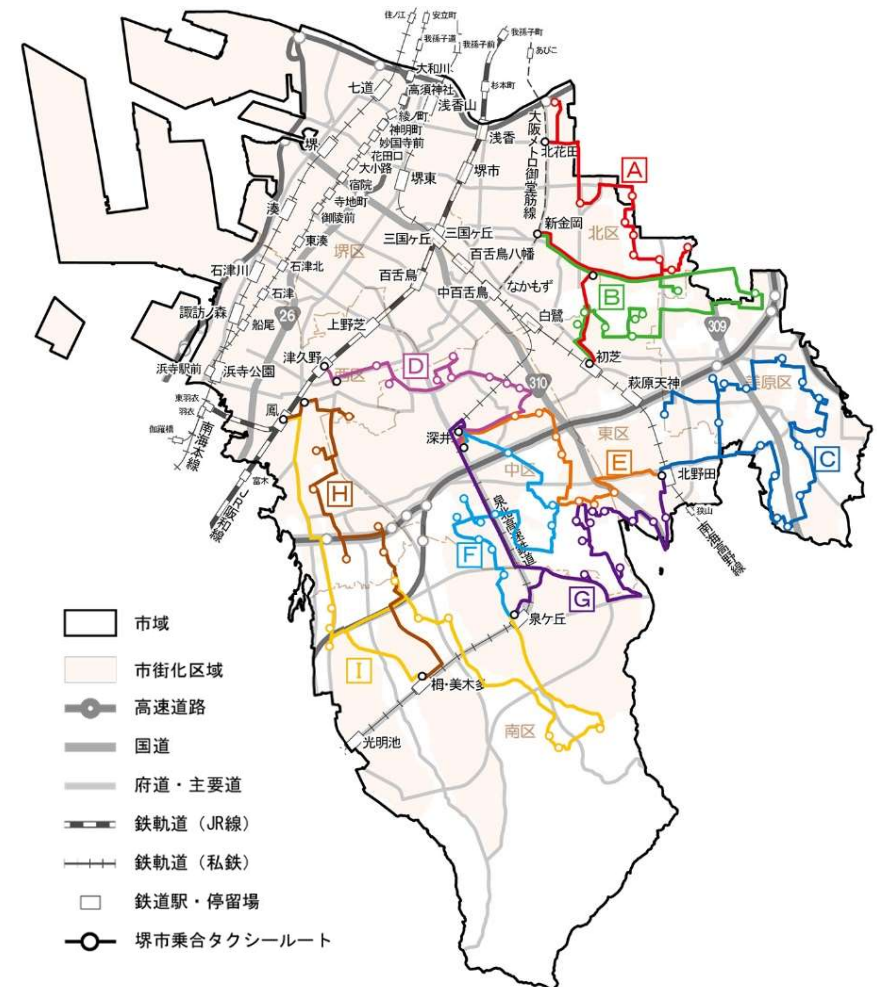
- 鉄道駅やバス停から離れた地域にお住まいの方の日常生活に必要な移動手段を確保することを目的に、それら地域と最寄り鉄道駅等を結ぶ市内9ルートを設定し、平成28年度から堺市乗合タクシーの本格運行を開始している。
- これまで、利用者等の要望を踏まえた接続駅や停留所の追加などの運行改善等により、利用者及び乗合率は年々増加し、2019年度には利用者数約25,000人、乗合率約1.8人/台となったが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響で利用者数は減少し、それに伴い乗合率も減少している。



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

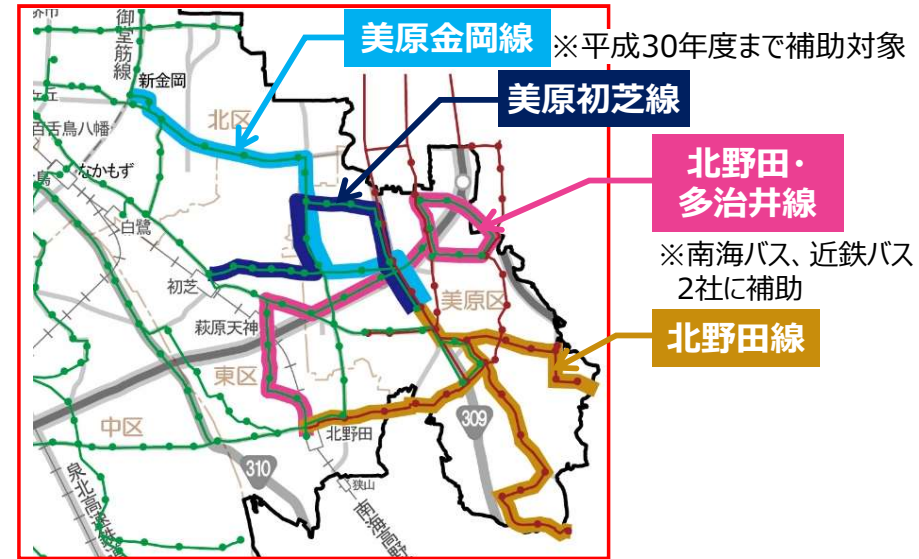
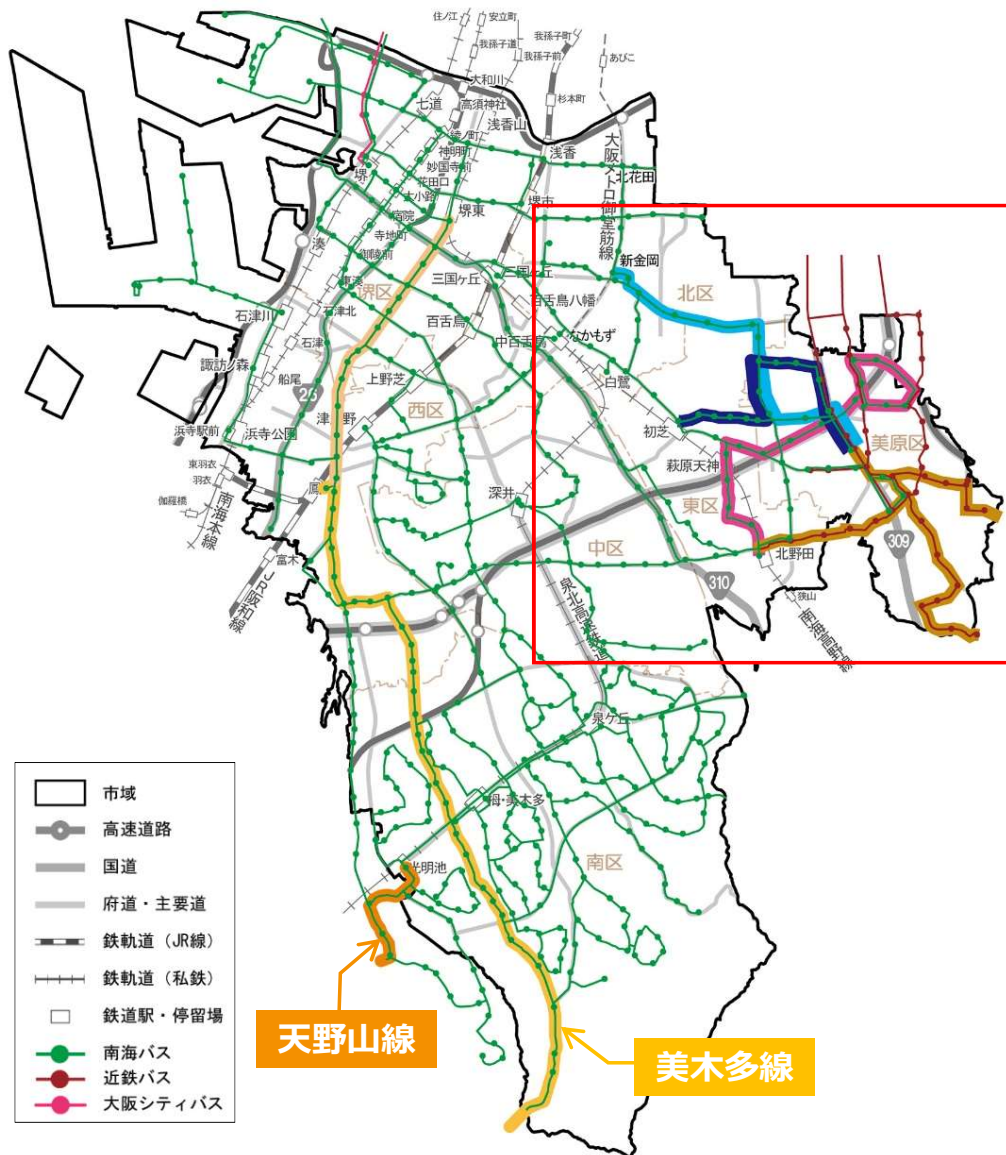


図表 乗合タクシーの運行ルート



# 地域間幹線補助の対象系統

- 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運行する広域的な路線バスに対して、欠損額の最大2分の1を国が補助する制度。堺市内で延べ7系統、補助を受けている。



路線名	運行事業者	系統番号	運行系統名		
北野田・多治井線	近鉄バス 南海バス	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	近鉄バス	40	富田林駅前	木材団地・平尾西	北野田駅前
		43	北野田駅前	平尾西・木材団地	富田林駅前
		44	富田林駅前	木材団地・平尾	北野田駅前
		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	南海バス	146	地下鉄新金岡駅前	大饗	美原区役所前
美原初芝線	南海バス	147	初芝駅前	大饗	美原区役所前
美木多線	南海バス	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
天野山線	南海バス	401	河内長野駅前	国分峠東	光明池駅

# 本市が補助、または負担金を支出している路線

- 美原区域住民の最寄りの鉄道駅への移動手段の確保を目的とした路線、事業者からバス路線の維持が困難との申し出に対し市が維持確保を必要と判断する路線、さらに病院へのアクセスを確保することを目的とした路線に市が補助金、又は負担金を支出している。

## ① 交通部

美原区域路線バス運行事業（美原4路線）

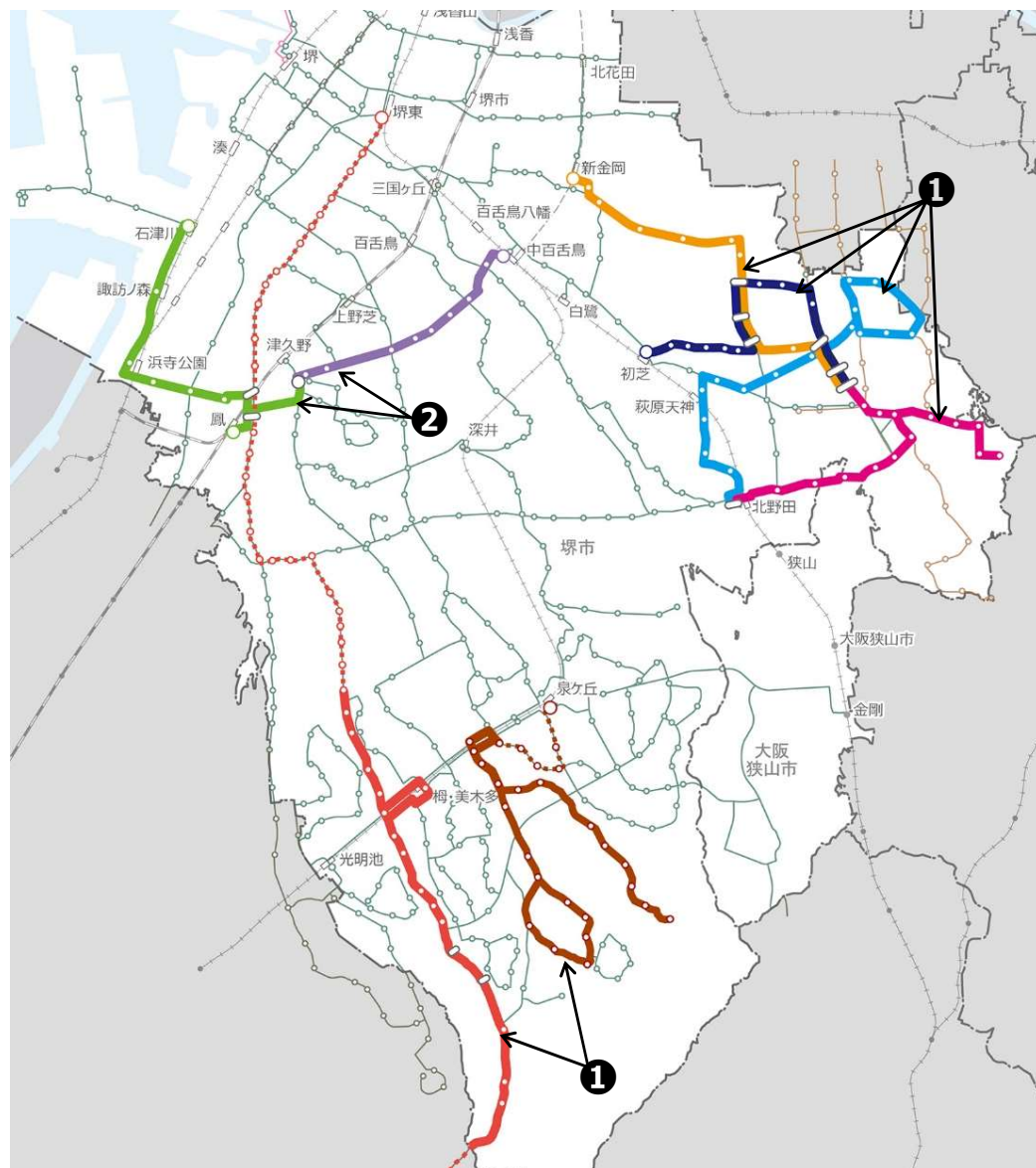
路線バス網再編対策費補助事業（美木多線、畑・鉢ヶ峯線）

## ② 地方独立行政法人堺市立病院機構（健康部が経費の一部を負担）

運行区間 堺市立総合医療センター線：111系統、112系統

### 路線運行系統

- ①**
  - 美木多線 306系統  
(破線区間は市補助対象外)
  - 畑・鉢ヶ峯線 223/224系統  
(破線区間は市補助対象外)
  - 美原金岡線 146系統
  - 美原初芝線 147系統
  - 北野田線 47/48系統
  - 北野田・多治井線 37/38/39系統
- ②**
  - 堺市立総合医療センター線 111系統
  - 堺市立総合医療センター線 112系統





# 交通事業者による取組

## ● 鉄道事業者

- ・ICT技術を活用したアプリの配信（列車位置情報発信、列車予約サービス 等）
- ・決済システムの導入（VISAタッチ、モバイルICOCA等）
- ・乗継利便性の向上（中百舌鳥乗継改善）
- ・駅舎のバリアフリー化

市内全29駅中、連続立体交差事業中の南海本線浜寺公園駅を除く28駅でエレベーターもしくはスロープの設置による段差解消が完了

市内全29駅で多機能トイレ、視覚障害者誘導ブロック、内方線付き点状ブロックの整備が完了

Osaka Metro 御堂筋線 市内3駅にて可動式ホーム柵整備完了

南海高野線・泉北高速線 中百舌鳥駅にて令和4年度可動式ホーム柵設置工事に着手

- ・AIオンデマンドバスの実証事業を南区桃山台・鴨谷台等で実施（南海電鉄）

- ・鉄道沿線の開発計画

「泉ヶ丘駅前活性化計画」（南海電鉄）



時刻表の表示のイメージ

電車走行位置イメージ(天王寺駅前行ノンステップ車両)  
※アイコンは車種と先行を表示しておりますので画像は表示されません

図表 ICT技術を活用したアプリ（南海電鉄）

資料：南海電気鉄道（株）報道提供資料



図表 泉ヶ丘駅前活性化計画

資料：南海電気鉄道（株）

新中期経営計画「共創140計画」- 2022年度～2024年度 -

# 交通事業者による取組

## ● 路面交通事業者（路線バス）

・ノンステップバス導入状況（移動等円滑化取組計画書より）

導入率	国の目標値	南海バス(株)	近鉄バス(株)	大阪シティバス(株)
	80%	42.3%	60.6%	97.3%



・環境配慮型バス導入状況（堺市内を運行する営業所のみ）

南海バス(株)	堺営業所 (110両※)			計
	ハイブリッドバス	7両		7両
	CNGバス	7両		7両
近鉄バス(株)	八尾営業所 (50両)		松原営業所 (54両)	計
	ハイブリッドバス	1両	1両	2両
大阪シティバス (株)	住之江営業所			計
	ハイブリッドバス	5両		5両
	燃料電池バス	1両		1両

※堺営業所の総台数については日々変動するため、おおよその台数

・各種企画きっぷ・割引制度：乗継割引、利用額割引、エリアフリー制度、環境定期券制度など



# 交通事業者による取組

## ● 路面交通事業者（路面電車）

- ・ロケーションシステムの配信
- ・低床式車両導入状況（阪堺電車）  
超低床式車両：4編成、補助ステップ車両：9編成、ツーステップ車両：18編成
- ・各種企画きっぷ・割引制度  
（1日乗車券、乗継割引など）



## ● 路面交通事業者（タクシー）

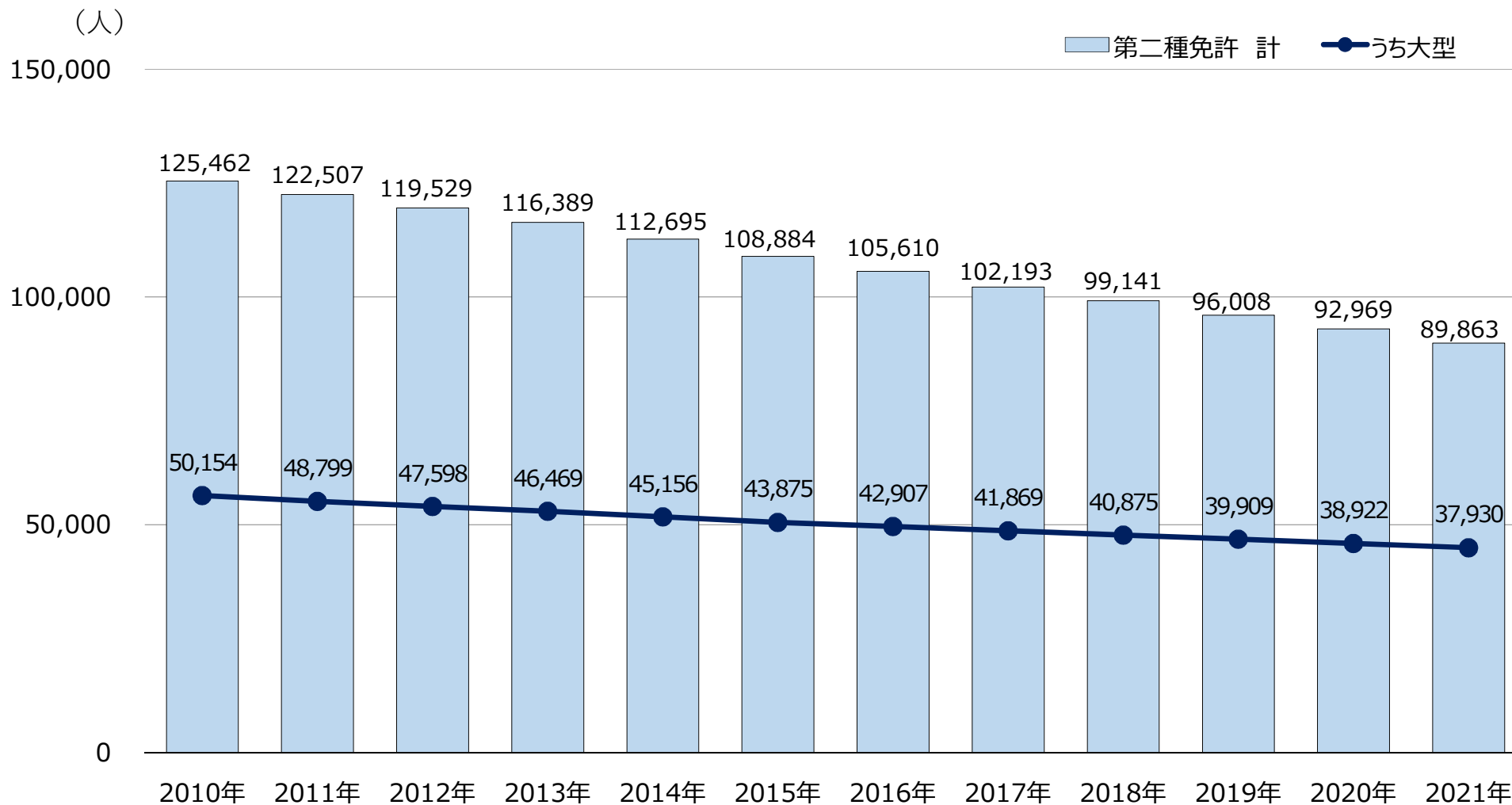
- ・無線のデジタル化やアプリを活用した配車システムの構築
- ・クレジットカードや電子マネーによる決済機器の導入
- ・高齢者、障害者、訪日観光客等への接客向上に向けた取組
- ・ユニバーサルデザインタクシーの導入
- ・妊婦向けタクシーの運行



## 6 公共交通を取り巻く情勢

# 公共交通を取り巻く環境（バス運転手不足）

- 大阪府内における第二種大型免許を持つ人が減少しており、路線バス運転手の確保に影響している。



図表 大阪府における第二種免許人口の推移

資料：大阪の交通白書（令和3年）

# バスやタクシーなどの労働時間等の基準改正

- 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が、2022年12月に改正され、2024年4月から適用される予定となっている。
- 運転手の担い手が不足しているなか、運行本数の維持が困難になると想定される。

## 改善基準のポイント

項目	改正後	改正前
拘束時間	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1年：原則3,300時間（<b>最大3,400時間</b>）</li> <li>・1カ月：原則281時間（<b>最大294時間</b>）</li> <li>・1日：13時間以内（<b>上限15時間</b>、14時間超は週3回まで）</li> </ul> <p>【タクシー・ハイヤー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1カ月：<b>288時間</b>（日勤）、262時間以内（隔勤）</li> <li>・1日：13時間以内（<b>上限15時間、14時間超は週3回まで</b>）</li> </ul>	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1年：原則3,300時間（<b>最大3,484時間</b>）</li> <li>・1カ月：原則281時間（<b>最大309時間</b>）</li> <li>・1日：13時間以内（<b>上限16時間</b>、15時間超は週2回まで）</li> </ul> <p>【タクシー・ハイヤー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1カ月：<b>299時間</b>（日勤）</li> <li>・1日：13時間以内（<b>上限16時間</b>）</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・改正無し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2日平均9時間以内、4週平均1週40時間以内</li> <li>・連続運転：4時間以内 （運転の中断）1回連続10分以上、合計30分以上）</li> </ul>
休息時間	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1日：<b>継続11時間以上を基本</b>、9時間を下回らない</li> </ul> <p>【タクシー・ハイヤー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1日：<b>継続11時間以上を基本</b>、9時間を下回らない</li> <li>・2暦日：<b>継続24時間以上を基本</b>とし、22時間を下回らない</li> </ul>	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1日：<b>継続8時間以上</b></li> </ul> <p>【タクシー・ハイヤー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・1日：<b>継続8時間以上</b></li> <li>・2暦日：<b>継続20時間以上</b></li> </ul>
休日労働	<ul style="list-style-type: none"> <li>・改正無し</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休日労働は2週間に1回を超えない、休日労働によって拘束時間の上限を超えない</li> </ul>

注）「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）

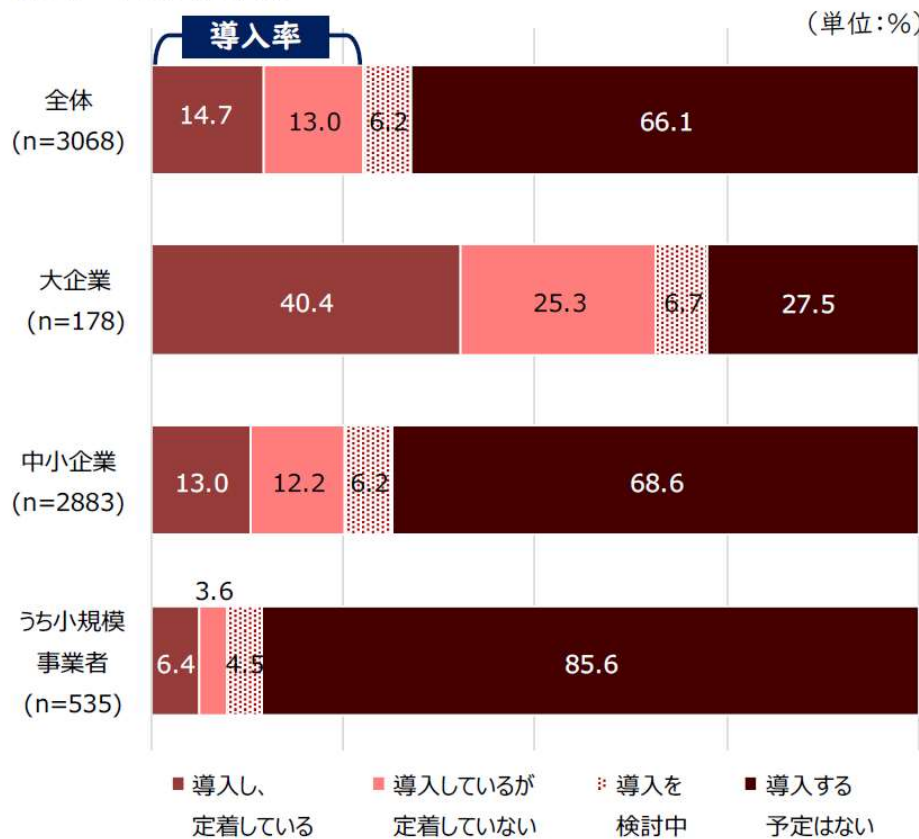
- ・トラック・バス・タクシーなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めたもの



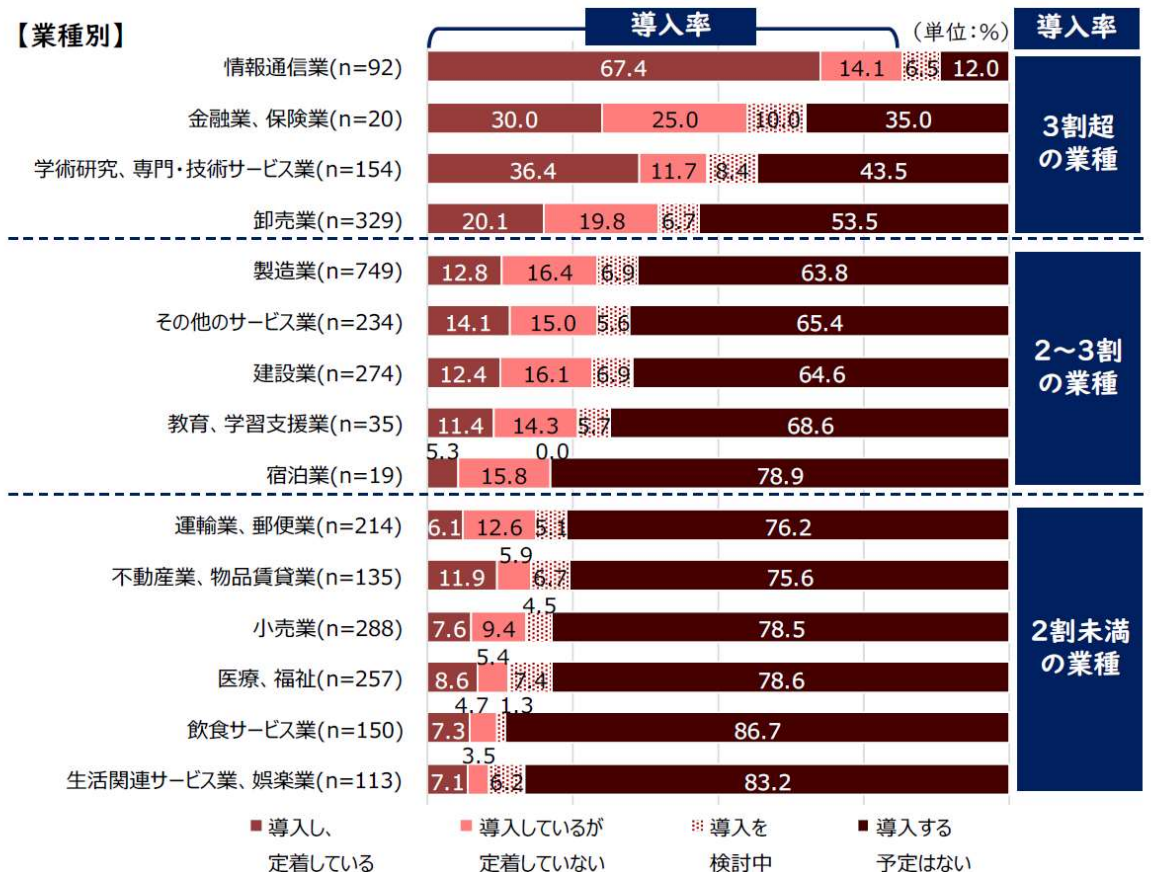
# テレワーク実施状況

- 府内の企業全体では3割弱の企業がテレワークを導入し、そのうち約半数では定着している。
- 企業規模別では大企業が約2/3の企業でテレワークを導入している。
- 業種別では「情報通信業」「金融業・保険業」「学術研究、専門・技術サービス業」「卸売業」の導入率が高くなっている。

【全体・企業規模別】



【業種別】



図表 テレワークの導入・定着状況

資料：2022年度大阪府内企業経営実態調査

# 公共交通を取り巻く環境（アフターコロナ①）

- 新型コロナウイルス感染拡大の抑止と社会経済活動の維持の両立に向け進みだしており、今後はコロナ後を見据えた公共交通のあり方の検討が必要となる。
- 国においては令和3年11月に「アフターコロナ時代に向けた地域交通の共創に関する研究会」を発足し、主としてファーストワンマイル（自宅からの最初の移動）を担う交通について、その価値や役割を見つめ直し、地域の多様な関係者による「共創」のあり方を研究し、令和4年8月には「アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」に関する提言」が取りまとめられた。



図表 アフターコロナに向けた地域交通の「リ・デザイン」の概要

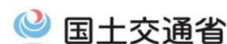
資料：国土交通省総合政策局



# 公共交通を取り巻く環境（アフターコロナ②）

- 国においては、交通を地域の暮らしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、様々な分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えたプロジェクトについて募集を行い、2022年度は15件が採択されている。

## 共創モデル実証プロジェクト(共創による地域交通形成支援事業)



○ 交通を地域の暮らしと一体で捉え、行政や金融機関と連携して取り組む、様々な分野（エネルギー、医療、教育など）との垣根を越えた「共創型交通」のプロジェクトに対し、実証運行等への予算補助や助言、ウェブサイトへの掲載等を通じた伴走支援を行いつつ、事業スキームの構築やファイナンスに係る課題を整理、横展開を目指す。

### 共創モデル実証プロジェクト

- ・交通を地域の暮らしと一体として捉え、その維持・活性化を目的として、複数の主体が連携して行う取組を支援。
- ・実証運行の経費等を補助するとともに、実地伴走型のフォローを行うことにより、課題等を整理し、横展開をすることで、地域交通の持続可能性と利便性を高めることを目指す。

2022.4~5 - 2022.6 → ~2023.3

公募

選定

実証事業

### 【採択事業へのサポート】

#### 1. 事業費用の2/3を補助

補助対象経費に対し、2/3（上限2,000万円）を補助。

#### 2. 伴走支援（運輸局の助言、ウェブサイトでの周知等）

採択事業については、運輸局で適宜フォローするとともに、ウェブサイトへの掲載等を通じ、積極的に周知を行う。

### 【参考：特設ウェブサイト】

地域交通 共創

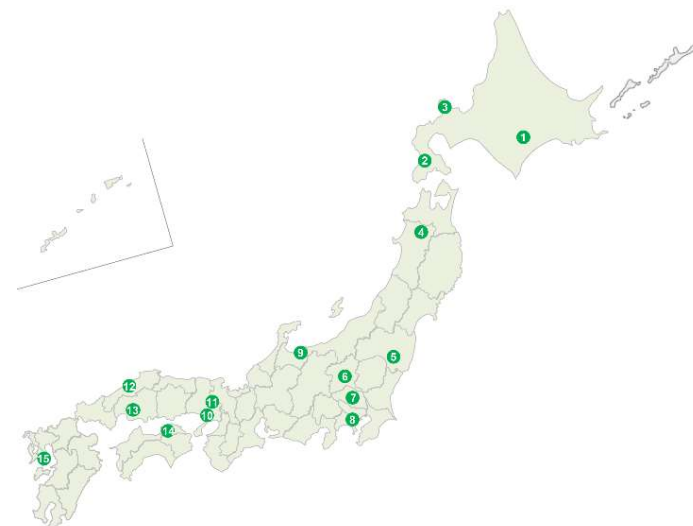
検索

URL : <https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/index.html>



### 共創プラットフォーム

分野の境界を越えた地域の暮らしのためのプロジェクトを担う連携スキーム



### 共創による地域交通形成支援事業 採択案件 (全15件)

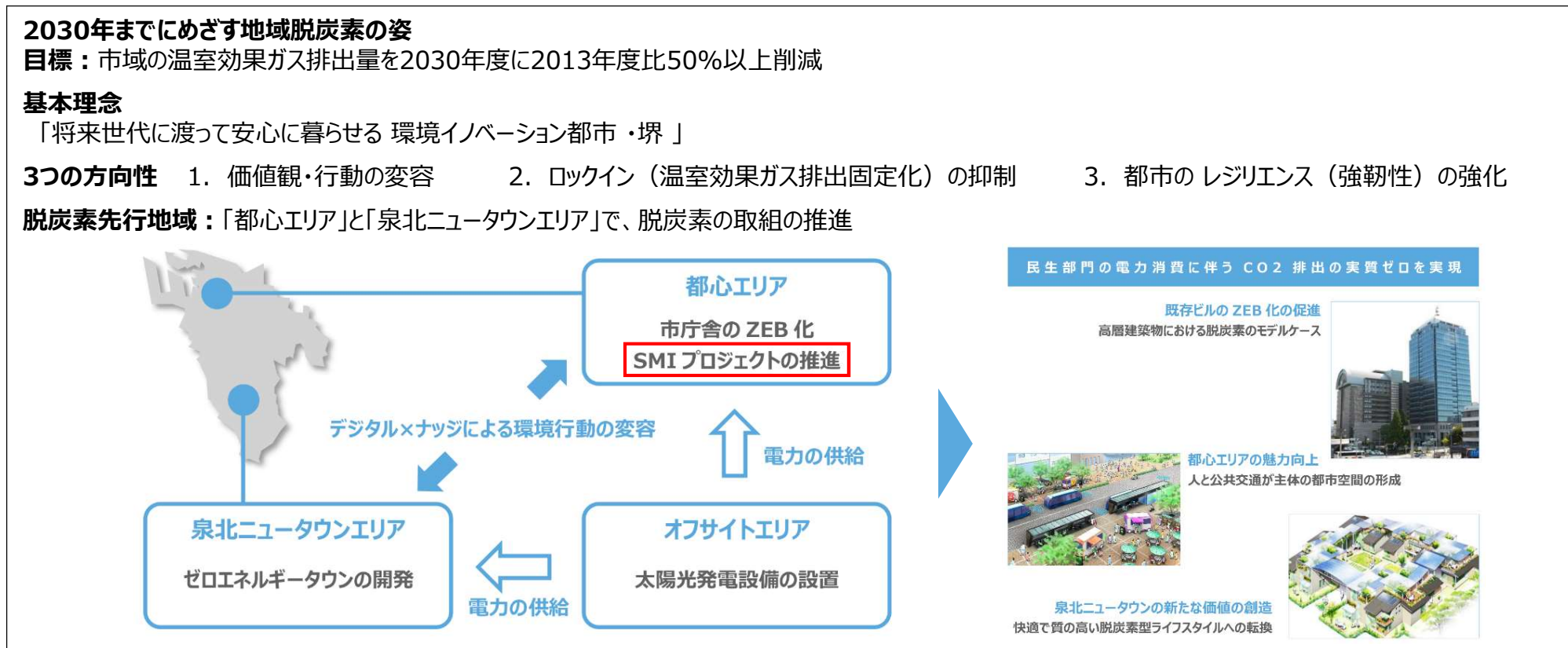
番号	共創プラットフォームの名称	事業実施地域
1	十勝圏公共交通共創プラットフォーム	北海道帯広市
2	江差町地域公共交通活性化協議会	北海道江差町
3	神恵内村たつ姫共創プラットフォーム	北海道神恵内村
4	大館版mobiプロジェクト推進協議会	秋田県大館市
5	石川町交通不便地域解消プロジェクト	福島県石川町
6	前橋市地域交通共創協議会	群馬県前橋市
7	さいたま市スマートシティ推進コンソーシアム 美園地区プロジェクトチーム	埼玉県さいたま市
8	かわさき移動で暮らしを広げる協議会	神奈川県川崎市
9	朝日町MaaS実証実験推進協議会	富山県朝日町
10	既存のバス路線を活用した貨客混載プロジェクト	兵庫県神戸市
11	三田市モビリティサービス実証推進協議会	兵庫県三田市
12	井田いきいきタクシー活性化プラットフォーム	島根県大田市
13	地域に新たな価値を生む共創プラットフォーム	広島県熊野町
14	暮らしの共有交通～瀬戸内Mobi～	香川県三豊市
15	地域をつなぐ「チョイソコらんげん」共創プロジェクト実証実験協議会	長崎県雲仙市

図表 共創モデル実証プロジェクトの概要と本年度の採択地域

資料：国土交通省総合政策局

# 公共交通を取り巻く環境（環境に配した公共交通①）

- 異常気象や地球温暖化などの気候変動の影響により、近年、大雨や短時間強雨等が頻発化していると考えられている。
- 本市においては、2009年に環境モデル都市に、2018年6月にはSDGs未来都市にも選定され、地球温暖化対策に取り組んでいる。2022年に「堺エネルギー地産地消プロジェクト」を国に提出し同年4月に「脱炭素先行地域」に選定され、2030年度に先行地域でのカーボンニュートラル実現、および2050年に市域全体でのカーボンニュートラル実現に向け、多様なステークホルダーと連携し取組を推進する必要がある。
- 国においても、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現をめざすと宣言し、今後、脱炭素社会への取組はより一層進められると考えられる。

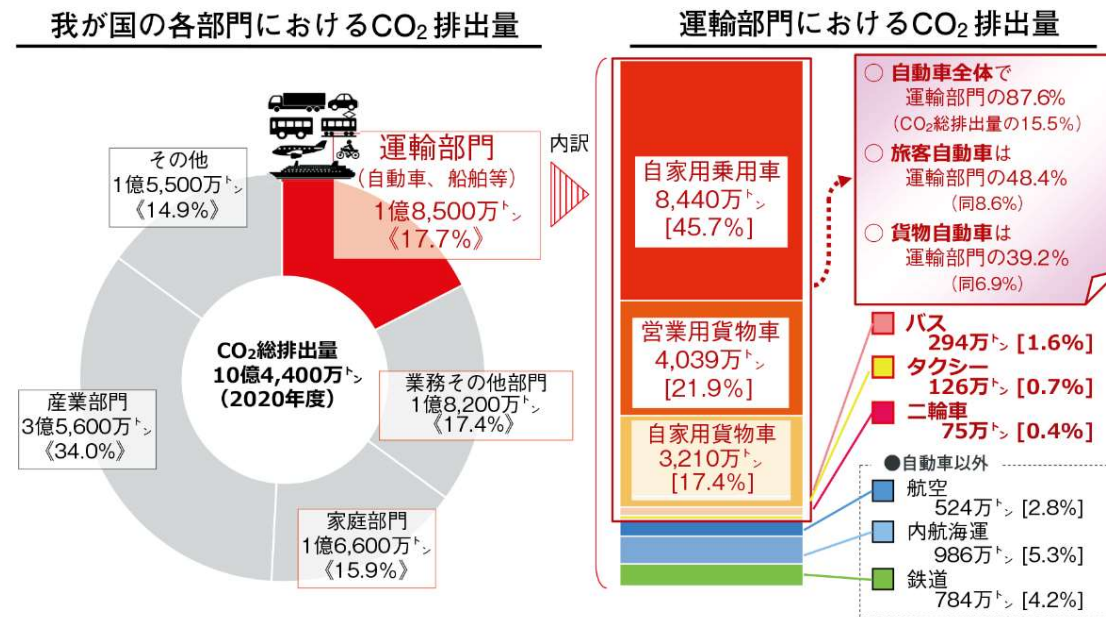


図表 堺エネルギー地産地消プロジェクト

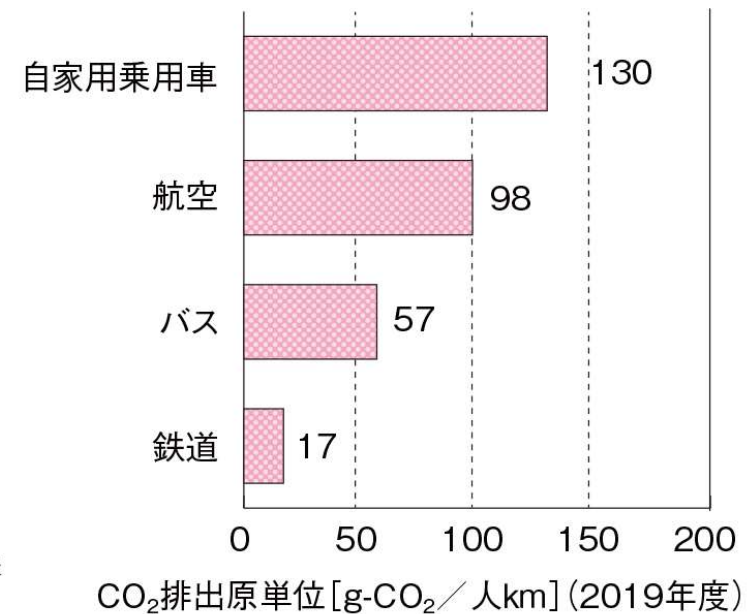


# 公共交通を取り巻く環境（環境に配した公共交通②）

- 2050年カーボンニュートラルに向け、交通・物流（運輸部門）は、2030年度において二酸化炭素排出量対2013年度比35%削減を目標としており、目標達成への取組などは今後一層推進すると考えられる。
- 運輸部門における二酸化炭素排出量のうち、自動車（自家用乗用車+営業用貨物車+自家用貨物車）における割合は全体の**87.6%**であり、自家用乗用車のみでは45.7%と約半数を占めている。
- 自家用乗用車の輸送量あたりの二酸化炭素排出量は、**バスの約2.3倍、鉄道の約7.6倍**となっている。



注1：電気事業者の発電に伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量は、それぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分。  
 注2：端数処理の関係上、合計の数値が一致しない場合がある。  
 注3：二輪車は2015年度確報値までは「業務その他部門」に含まれていたが、2016年度確報値から独立項目として運輸部門に算定。  
 注4：本図表のCO<sub>2</sub>排出量は、エネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出量である（ただし、「その他」及び「CO<sub>2</sub>総排出量」には、非エネルギー起源CO<sub>2</sub>の排出量が含まれる。）  
 資料：温室効果ガスインベントリオフィス「日本の温室効果ガス排出量データ（1990～2020年度）確報値」から国土交通省総合政策局作成



図表 運輸部門における二酸化炭素排出量

出典：国土交通省ホームページ

図表 輸送量あたり二酸化炭素排出量（旅客輸送）

出典：令和3年度交通の動向 令和4年度交通施策

# 交通事業者の担い手の状況

- 国土交通省の資料によると、バスの運転者やタクシーの運転者において、労働時間が全産業平均と同様または多いが、年間所得額は低くなっている。

	バス	タクシー	トラック	自動車整備	全産業平均
運転者・整備要員数	13万人 (2020年度)	27万人 (2020年度)	85万人 (2021年)	40万人 (2021年)	—
女性比率	2.2% (2020年度)	4.0% (2020年度)	3.6% (2021年)	1.7% (2021年)	44.7% (2021年)
平均年齢	53.0歳 (2021年)	60.7歳 (2021年)	48.6歳 (2021年)	46.4歳 (2021年)	43.4歳 (2021年)
労働時間	186時間 (2021年)	176時間 (2021年)	209時間 (2021年)	183時間 (2021年)	176時間 (2021年)
年間所得額	404万円 (2021年)	280万円 (2021年)	446万円 (2021年)	454万円 (2021年)	489万円 (2021年)

注1：運転者・整備要員数：バス、タクシーは自動車局調べ

注2：自動車整備の女性比率は2級自動車整備士における比率

注3：労働時間＝「賃金構造基本統計調査」中「所定内実労働時間数＋超過実労働時間数」から国土交通省自動車局が推計した値

所定内実労働時間数＝事業所の就業規則などで定められた各年6月の所定労働日における始業時刻から終業時刻までの時間に実際に労働した時間数

超過実労働時間数＝所定内実労働時間以外に実際に労働した時間数及び所定休日において実際に労働した時間数

注4：年間所得額＝「賃金構造基本統計調査」中「きまって支給する現金給与額×12＋年間賞与その他特別給与額」から国土交通省自動車局が推計した値

注5：トラックの平均年齢、労働時間、年間所得額は、賃金構造基本統計調査における「営業用大型貨物自動車運転者」と「営業用貨物自動車運転者（大型車を除く）」の数値を労働者数により加重平均して算出した結果である。

きまって支給する現金給与額＝6月分として支給された現金給与額（所得税、社会保険料等を控除する前の額）で、基本給、職務手当、精皆勤手当、通勤手当、家族手当、超過勤務手当等を含む

年間賞与その他特別給与額＝調査年前年1月から12月までの1年間における賞与、期末手当等特別給与額

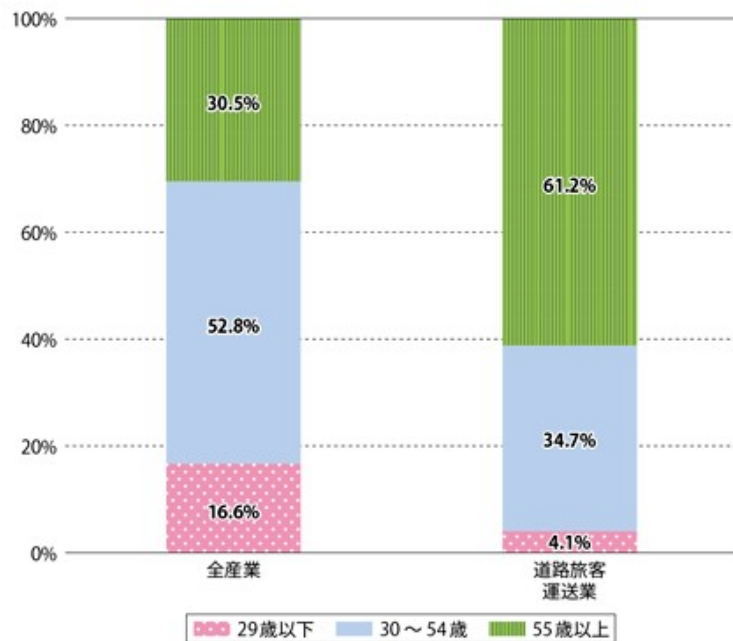
資料：総務省「労働力調査」、厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、日本バス協会「日本のバス事業」、全国ハイヤー・タクシー連合会「ハイヤー・タクシー年鑑」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

図表 自動車運送事業等の就業構造

出典：令和3年度 交通の動向 令和4年度 交通施策：国土交通省

# 就業者の年齢構成

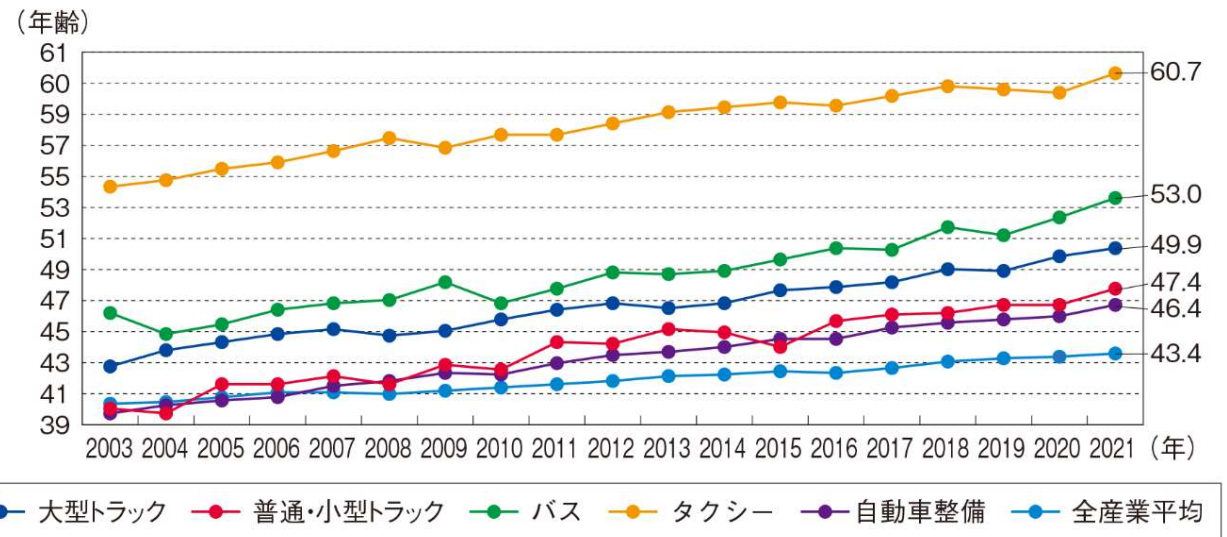
- 道路旅客運送業の就業者の年齢構成をみると55歳以上が約6割と全産業の2倍となっている。
- 平均年齢は、全産業平均に比べ、バスの運転者は約10歳、タクシーの運転者は約17歳高くなっている。



資料) 総務省「労働力調査」より国土交通省作成

図表 就業者の年齢構成 (2019年)

出典：国土交通省白書2020



注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。

注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。

資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、(一社)日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省自動車局作成

図表 自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移

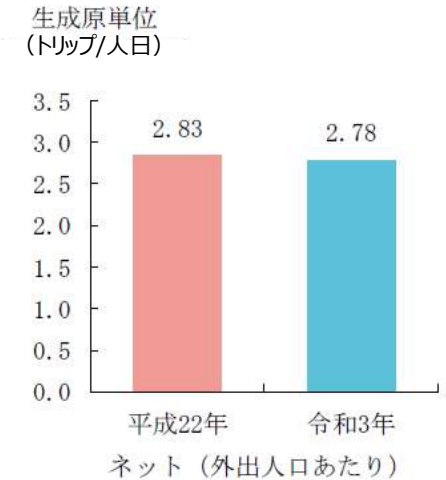
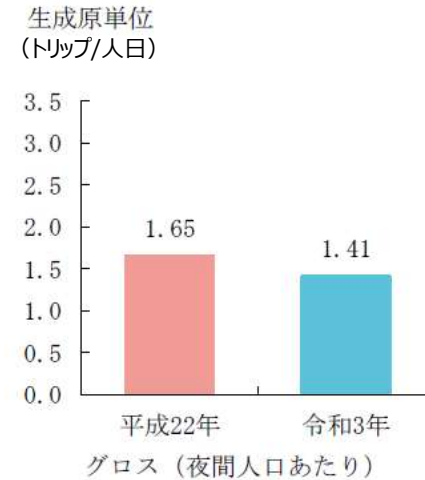
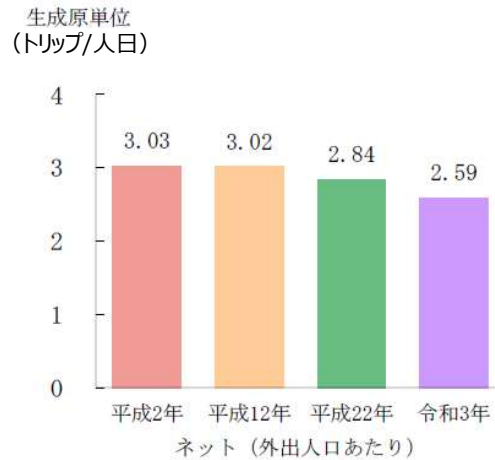
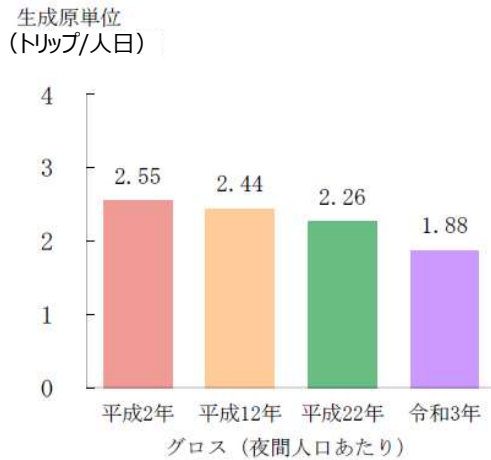
出典：令和3年度 交通の動向 令和4年度 交通施策：国土交通省

## 7 堺市における移動実態



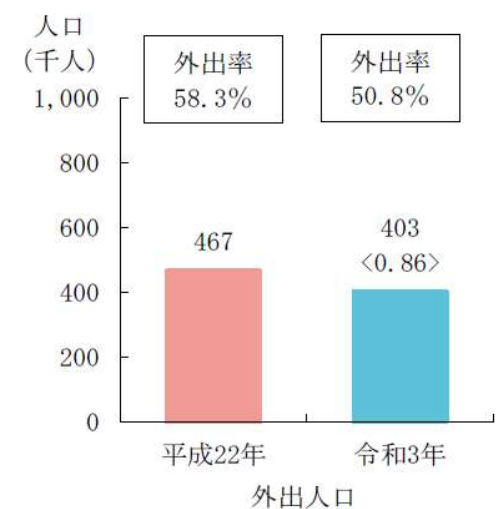
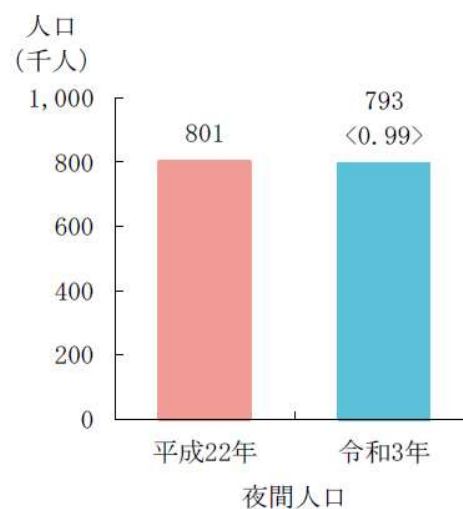
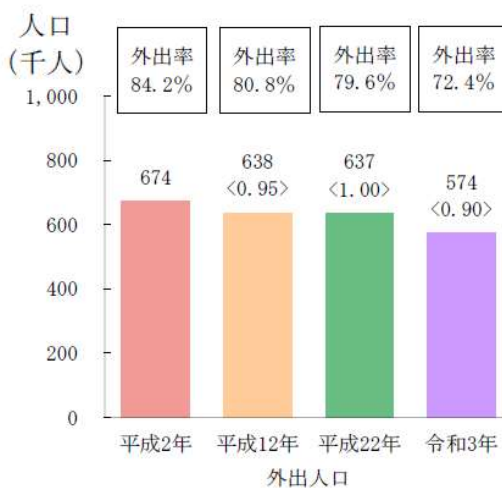
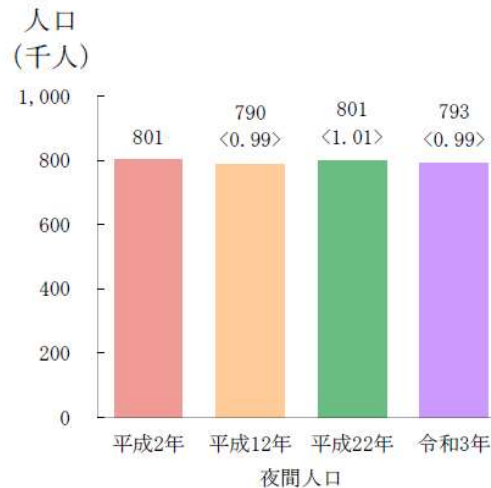
# 移動実態①（生成原単位と外出率）

- 平日、休日いずれも、夜間人口は概ね横ばいとなっている。
- 平日においては、生成原単位（1人1日あたりの平均トリップ）、外出率いずれも減少している。
- 休日においては、生成原単位は概ね横ばいであるが、外出率は減少している。



平日の生成原単位の推移

休日の生成原単位の推移



(注) <>内はこの10年の伸び

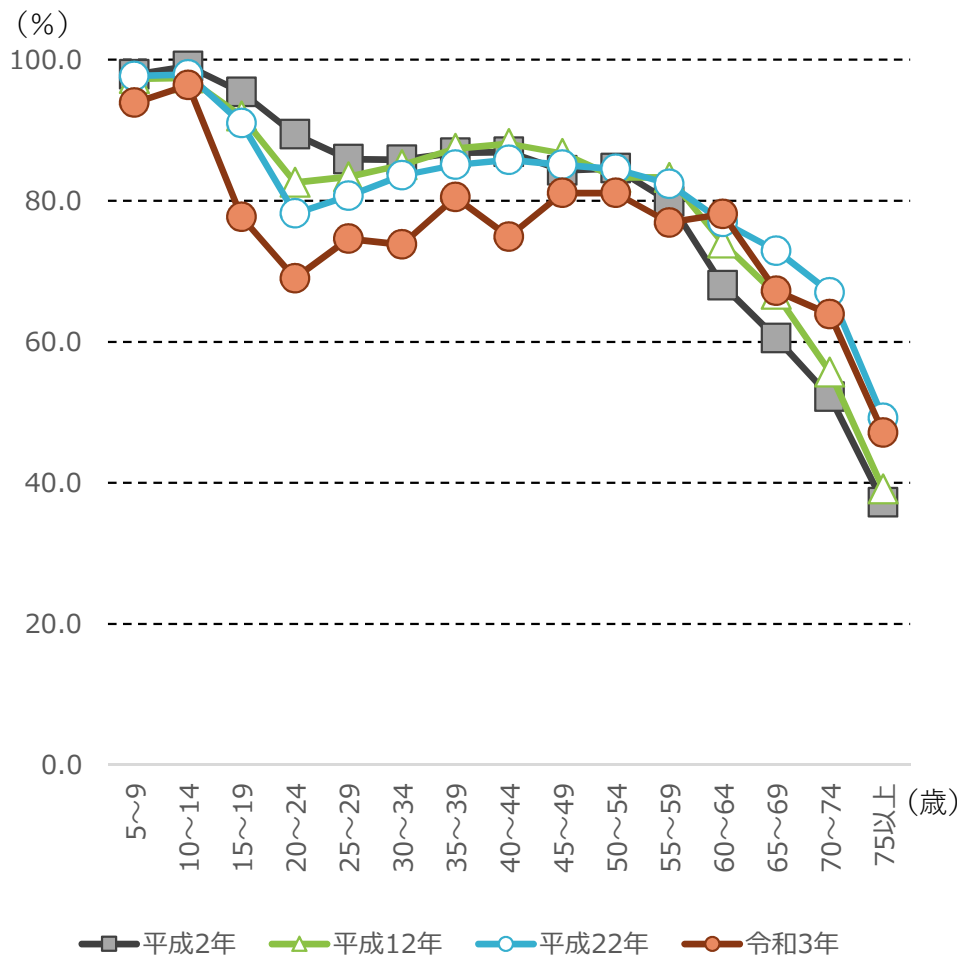
(注) <>内はこの10年の伸び

平日の夜間人口、外出人口、外出率の推移

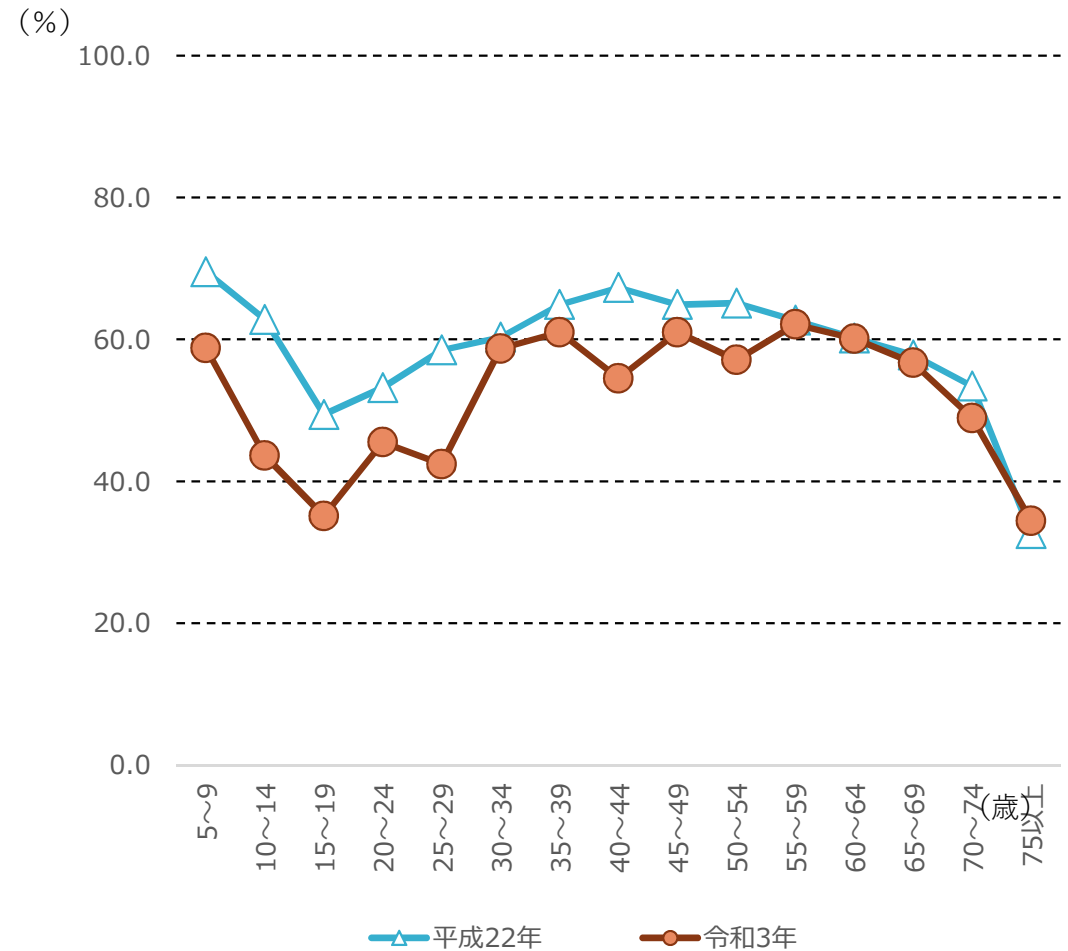
休日の夜間人口、外出人口、外出率の推移

# 移動実態②（年齢階層別外出率）

- 平成22年と令和3年を比較すると、年齢階層別外出率は平日・休日ともにほぼすべての年齢階層で低下している。
- 上記のうち、特に平日では15～19歳で約13%、休日では10～14歳で約19%と大きく外出率が低下している。
- 平日では20～24歳の外出率が65～69歳の外出率と、休日では15～19歳の外出率が75歳以上の外出率と同程度となっている。



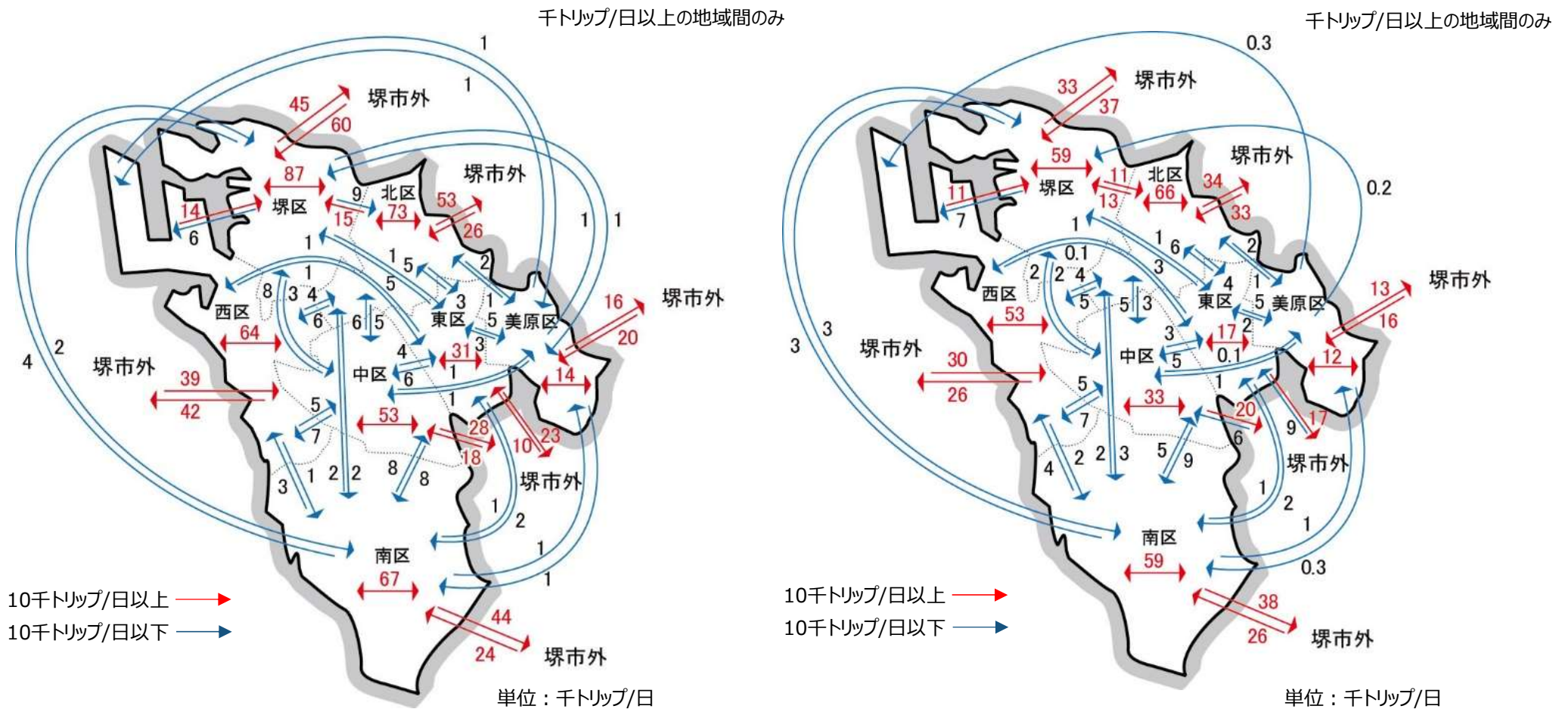
年齢階層別外出率の推移（平日）



年齢階層別外出率の推移（休日）

# 移動実態③ (地域間流動)

- 区域間トリップ数は、平日、休日とも「北区⇔堺区」「西区⇒堺区」が多くなっている。
- 区域内トリップ数は、全区において休日に比べ平日のほうが多くなっている。
- 市域間トリップ数は、平日、休日とも堺区・美原区は市外からのトリップ数のほうが多く、東区・南区・北区・中区は市外へのトリップ数のほうが多くなっている。西区のみ、平日は市外へのトリップ数が、休日は市内へのトリップ数のほうが多くなっている。



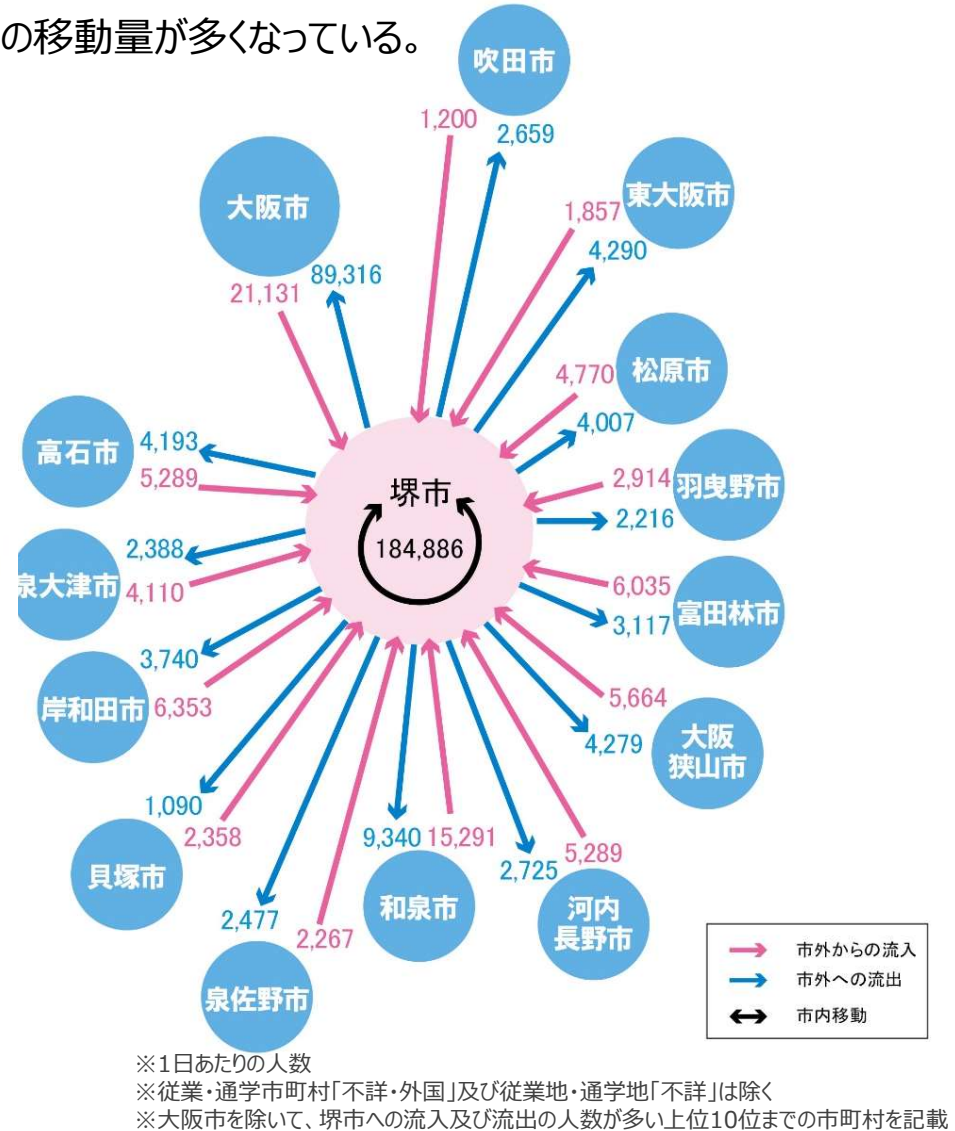
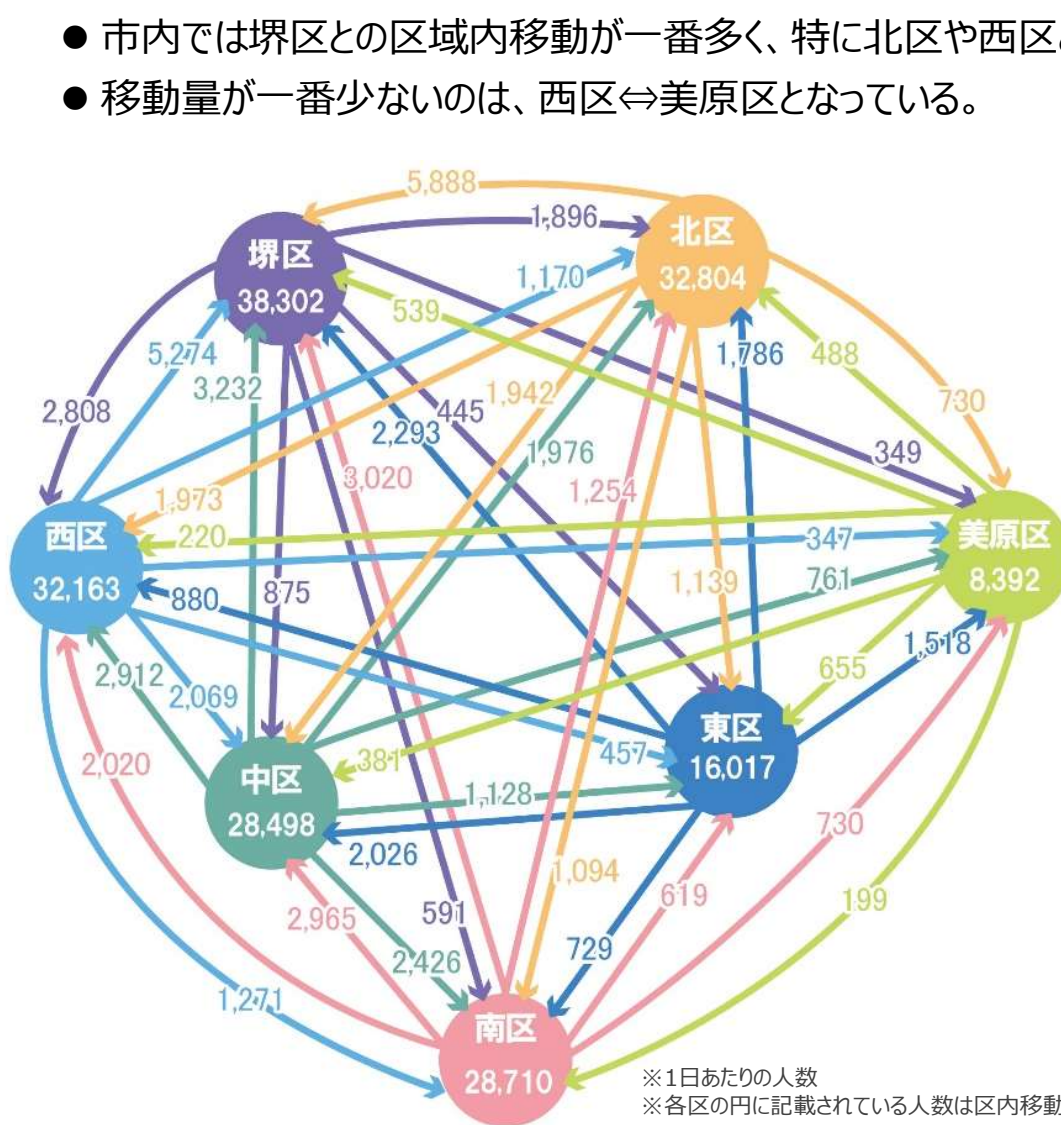
図表 帰宅目的を除く地域間流動量 (左：平日、右：休日)

資料：令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果



# 移動実態④（通勤・通学者の地域間流動）

- 通勤・通学で堺市からの流入・流出が最も多いのは、大阪市となっている。
- 大阪市以外で他市からの通勤・通学の流入・流出が多いのは、和泉市となっている。
- 市内では堺区との区域内移動が一番多く、特に北区や西区との移動量が多くなっている。
- 移動量が一番少ないのは、西区⇔美原区となっている。



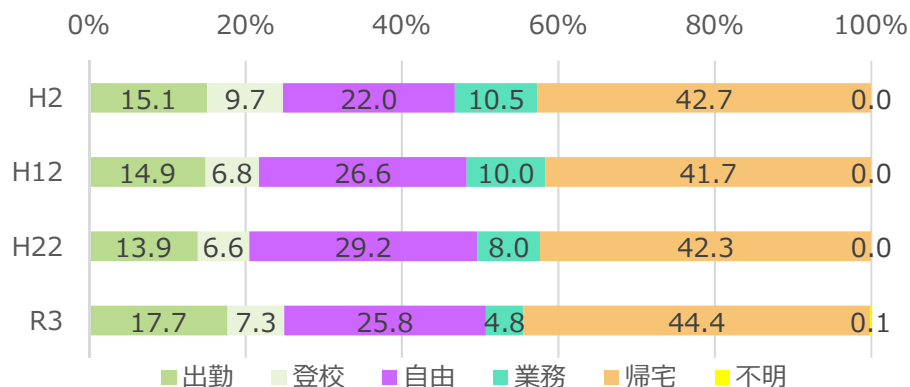
図表 堺市における通勤・通学時の人の動き（左：堺市内の動き，右：堺市への流入・流出）

資料：国勢調査（2020年） 従業地・通学地による人口・就業城代等集計

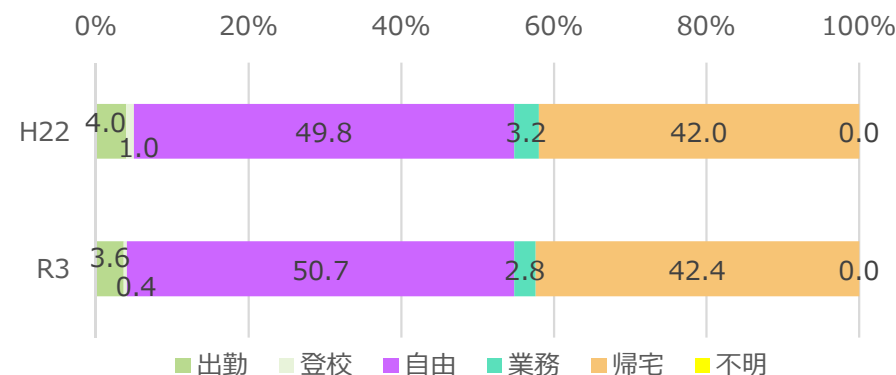


# 移動実態⑤（目的構成、代表交通手段構成）

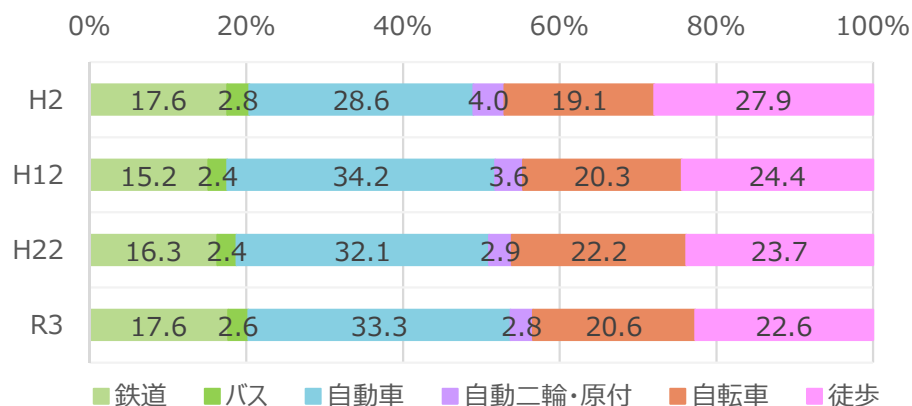
- 目的構成において、平成22年と令和3年を比較すると、平日では、自由・業務目的は減少し、それ以外が増加。休日では、出勤・登校・業務目的がわずかに減少している。
- 代表交通手段構成において、平成22年と令和3年を比較すると、平日・休日いずれも自動車の割合が最も高く、休日は5割と高くなっている。
- また、平日においては、平成12年から鉄道が増加し、徒歩が減少している。休日においては、自動車・徒歩が増加し、自転車が減少している。



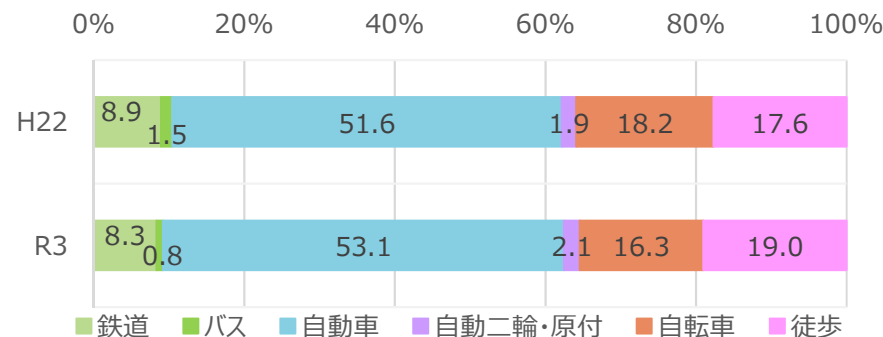
図表 平日の目的構成の推移（平成22年～令和3年）



図表 休日の目的構成の推移（平成22年～令和3年）



図表 平日の代表交通手段構成の推移（平成22年～令和3年）

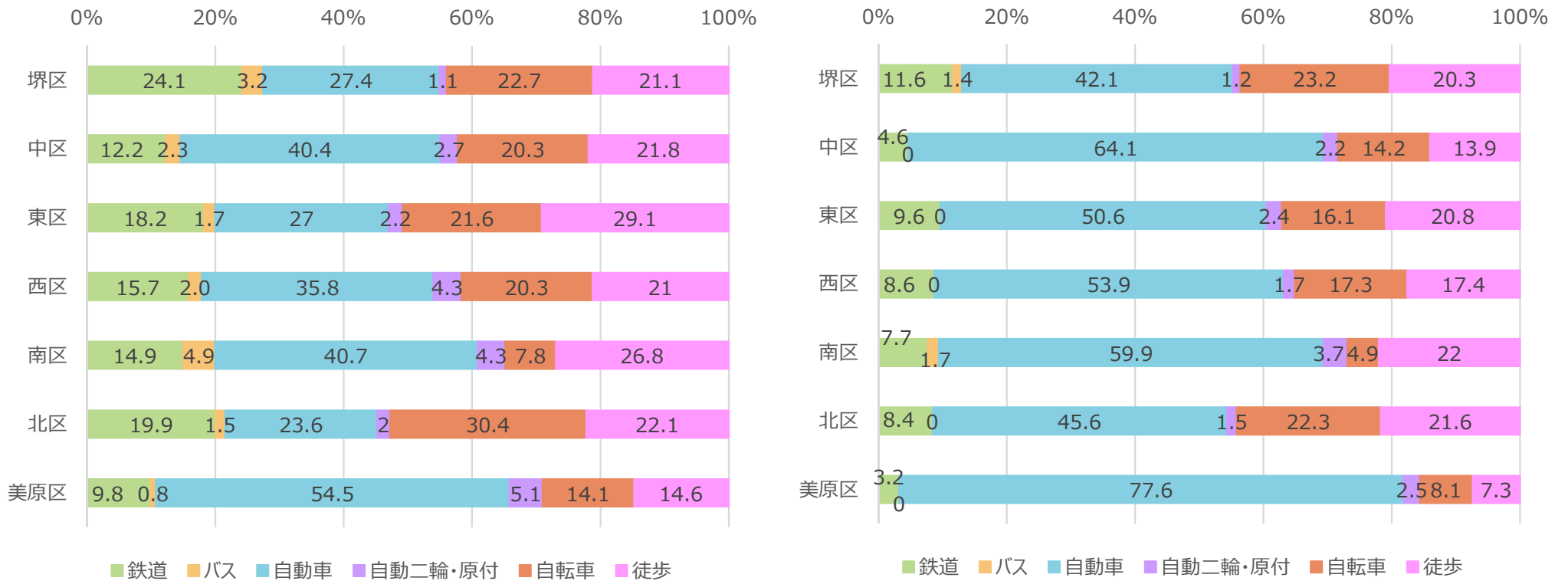


図表 休日の代表交通手段構成の推移（平成22年～令和3年）

資料：近畿圏パーソントリップ調査結果

# 移動実態⑥（区別代表交通手段構成）

- 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・中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。特に美原区では約8割、中区・南区では約6割を占めている。
- 南区では平日・休日いずれも自転車の割合が約1割を下回っており、他区と比べて低くなっている。



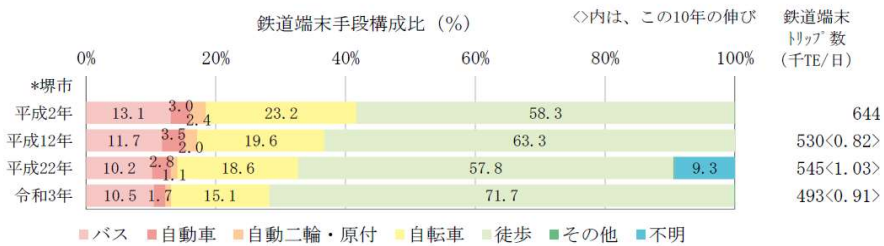
※構成割合1.0%未満の数値は非表示

図表 区別代表交通手段構成（左：平日、右：休日）

資料：令和3年第6回近畿圏パーソナルトリップ調査結果

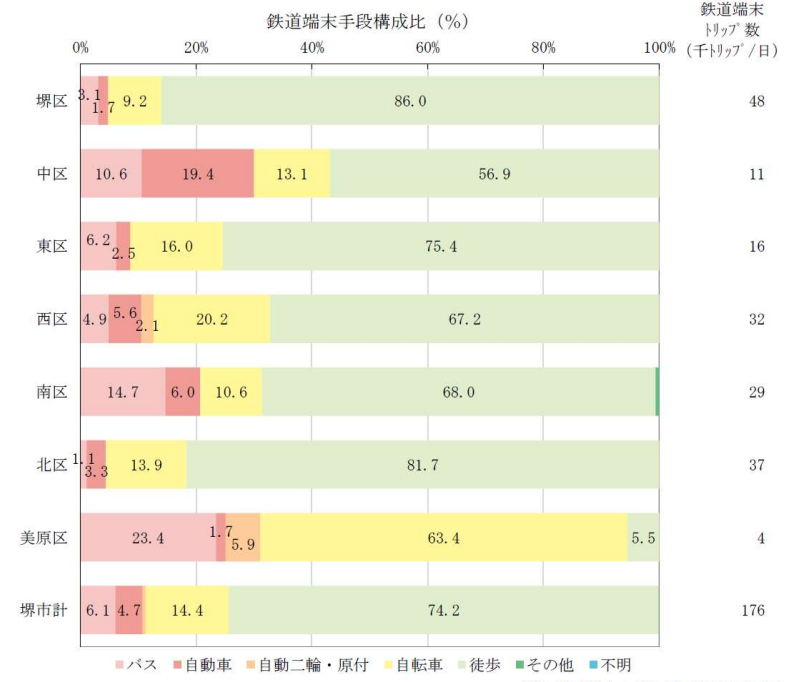
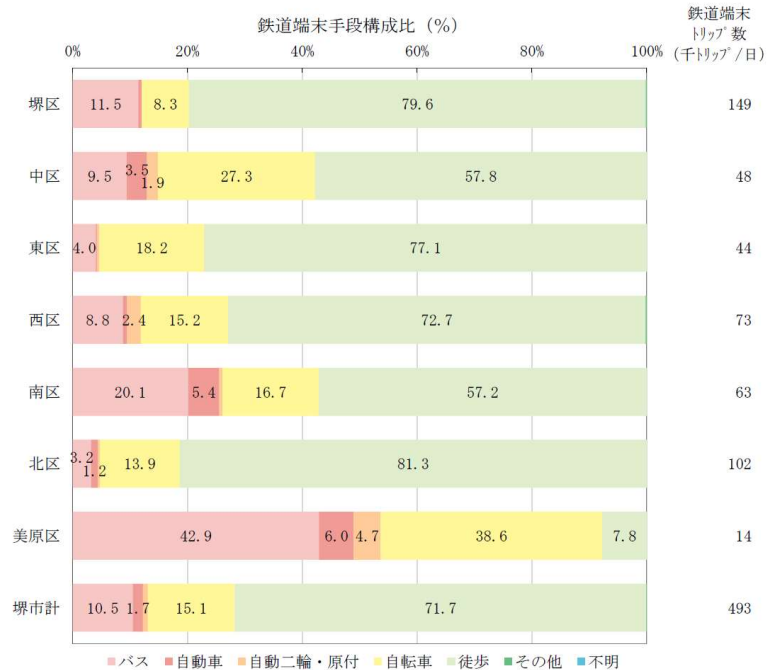
# 移動実態⑦ (区別鉄道端末トリップ数、交通手段構成)

- この10年間で、徒歩の割合が上昇している。
- 美原区を除くすべての区で徒歩の割合が最も大きい。美原区においては、バス及び自転車の割合が堺市内で最も大きくなっている。



区別鉄道端末トリップ数と交通手段構成の推移 (平日)

区別鉄道端末トリップ数と交通手段構成の推移 (休日)



(注) 構成割合 1.0%未満の数値は非表示

(注) 構成割合 1.0%未満の数値は非表示

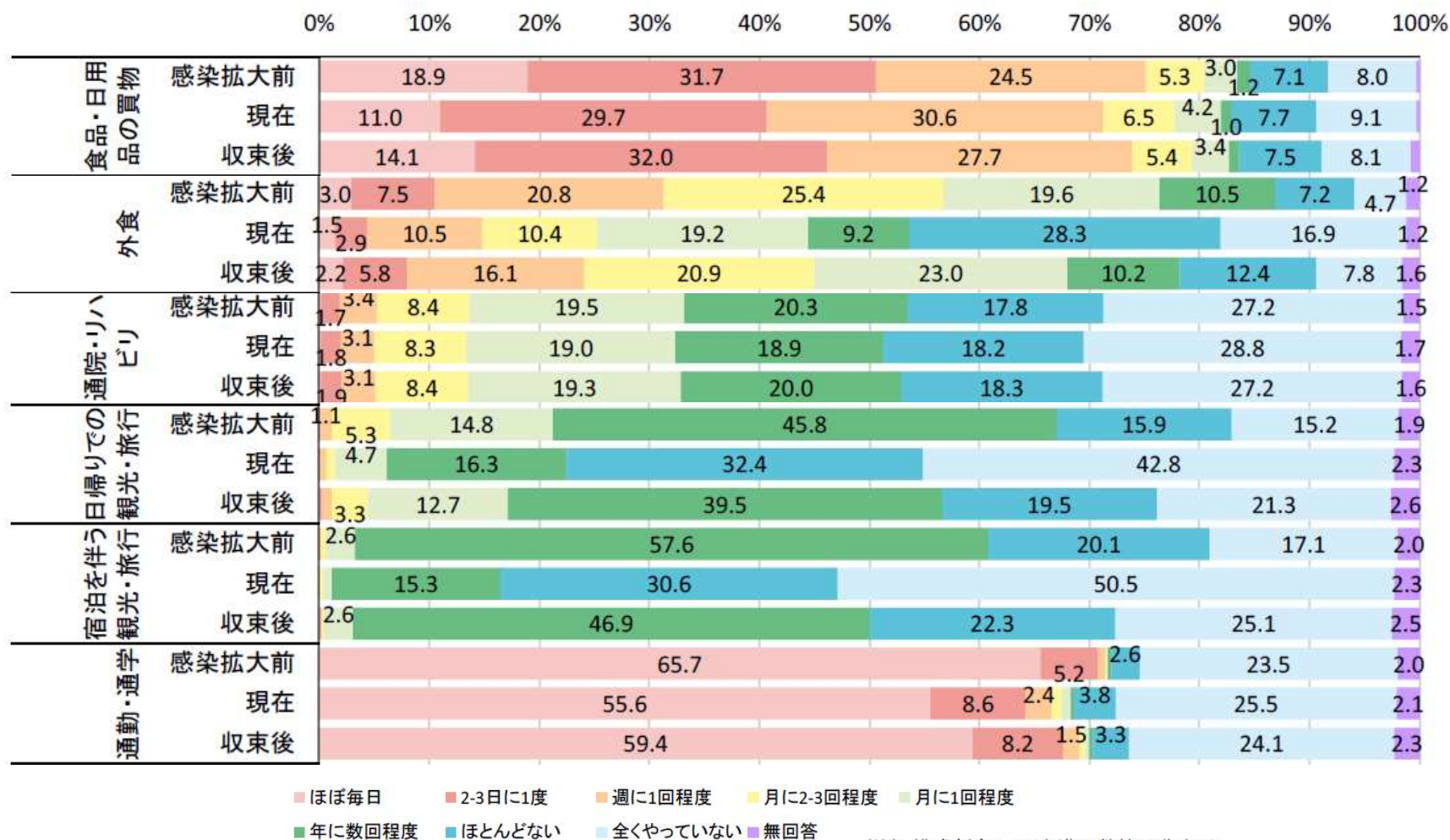
区別鉄道端末トリップ数と交通手段構成の推移 (平日、区別)

区別鉄道端末トリップ数と交通手段構成の推移 (休日、区別)

資料：令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果

# 人の動きへの新型コロナの感染拡大の影響①

- 各活動とも感染拡大前より活動頻度が低下しているが、「外食」「観光・旅行」等の低下が特に顕著となっている。
- 「通院・リハビリ」は、「感染拡大前」「現在」「収束後」の活動頻度に大きな変化はなかった。
- 「通勤・通学」は活動頻度が減少しており、収束後も感染拡大前には及ばない見込みとなっている。



全体の活動頻度の変化 N=1,683人

資料：令和3年第6回近畿圏パーソナルトリップ調査結果



# 人の動きへの新型コロナの感染拡大の影響②

- 活動項目ごとに移動手段の変化をみると、どの目的でも「移動手段を変えなかった」人が大半を占めており、「移動手段を変えた」人は僅かとなっている。新型コロナウイルスによる公共交通の利用者の減少は、移動手段を変えたことによるものではなく、頻度が減少したことが要因であると推察される。



(注) 構成割合 1.0%未満の数値は非表示

## 移動手段の変化 N=1,683人

資料：令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果

## 8 公共交通における市民意見

# 市民ニーズ①【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、問題と感し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

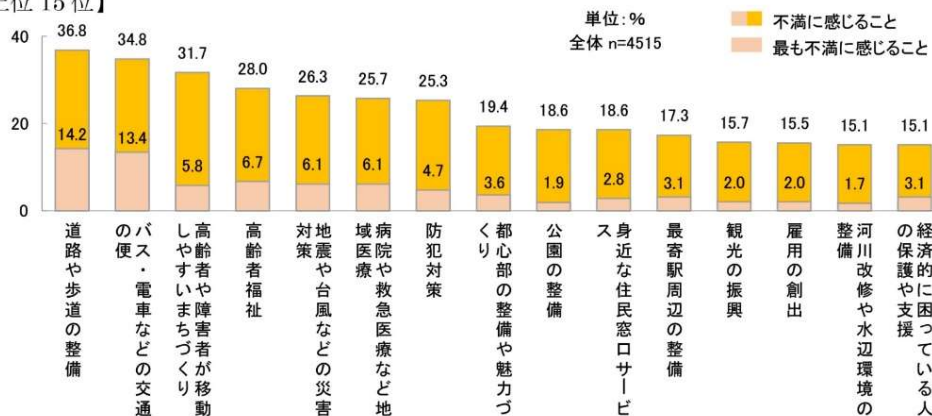
問 日々の暮らしや仕事の移動が便利なまちだと思いますか。



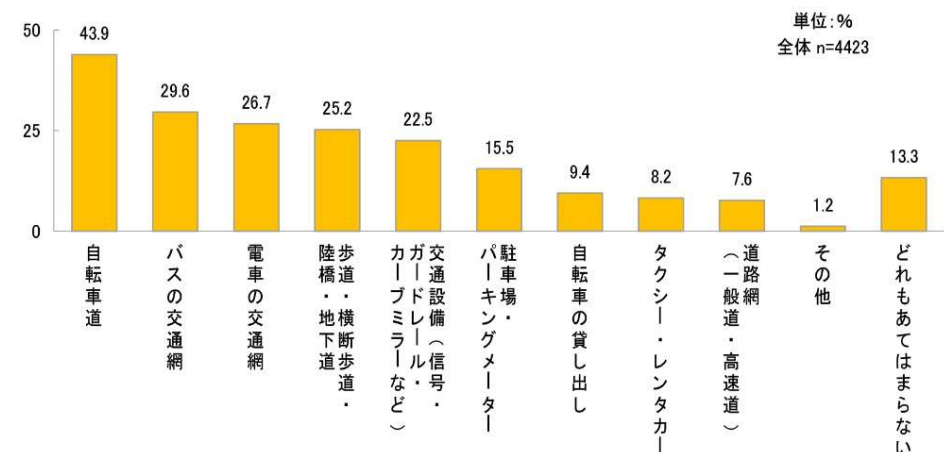
問 堺市の行政サービスの中で、不足や不満、問題を感じるもの

※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

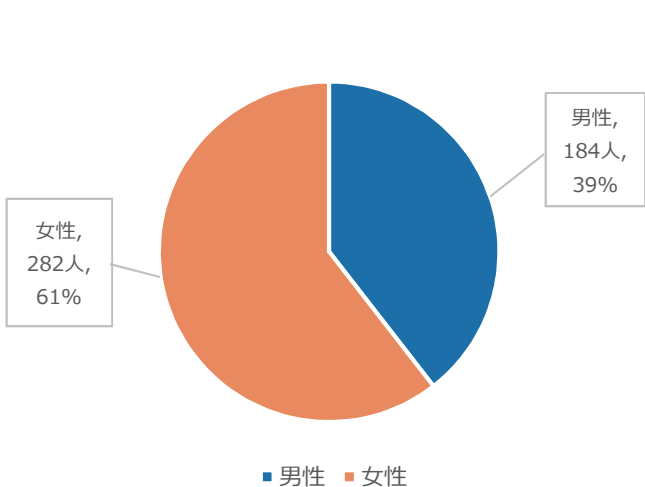


# 市民ニーズ②【堺市市政モニター（令和4年度）】

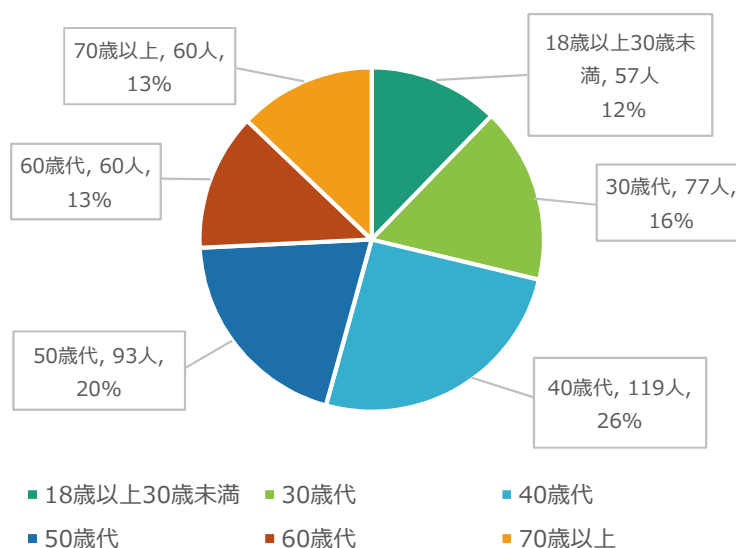


- 公共交通の利用状況や公共交通に対する意見を伺い、「地域公共交通計画」の作成に活用するため、下記の要領で市政モニターアンケートを行った。

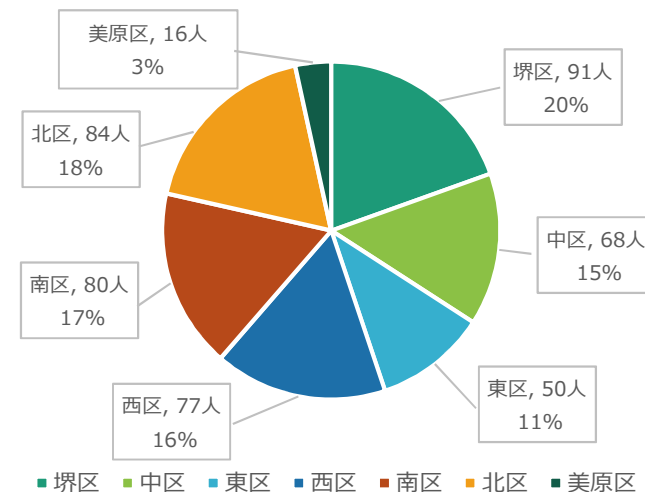
調査期間	令和4年12月1日（木）～令和4年12月14日（水）	
調査方法	対象	市内在住・在勤・在学の18歳以上の方で公募による市政モニター
	人数	496人
	調査方法	インターネットを通じたアンケート回答
	回収率	調査対象者496人に対して、有効回収数466人、回収率94.0%



図表 回答者の性別



図表 回答者の年齢層



図表 回答者の居住区



# 市民ニーズ②【堺市市政モニター（令和4年度）】



## ●各設問の趣旨と内容

設問	設問趣旨	設問内容
(1)	公共交通の利用頻度	日頃、次の公共交通をどの程度利用されていますか（①週5日以上、②週3～4日、③週1～2日、④月2～3日、⑤月1日以下、⑥利用しない から1つ選択）。
(2)	公共交通の利用目的	日頃、次の公共交通を利用される際、どのような目的で利用されていますか（通勤・通学、ビジネス、買物、娯楽、通院、その他 から複数選択可）。
(3)	公共交通の満足度	現状の公共交通に対する満足度をお答えください（満足、やや満足、やや不満、不満、わからない から1つ選択）。
(4)	公共交通の利用環境	公共交通全体の利用環境に関する各項目の満足度をお答えください（①運行本数、②定時性、③公共交通の路線網、④自宅から駅・停留所までの距離、⑤運賃・料金、⑥決済方法や割引制度、⑦案内、⑧乗継環境、⑨移動の快適性・安全性、⑩公共交通以外の移動手段との連携 各項目で選択は1つ）。
(5)	公共交通における重要度	公共交通を利用するうえで、特に重要と思うものは何ですか（（4）の項目から3つまで）。
(6)	自動車の利用頻度	日頃、自動車をどの程度利用していますか（①週5日以上、②週3～4日、③週1～2日、④月2～3日、⑤月1日以下、⑥利用しない から1つ選択）
(7)	自動車から公共交通への転換意向	（6）で①～⑤と回答された方に伺います。自動車から公共交通利用に転換することについて、あなたの考えに最も近いものをお答えください（選択は1つ、回答参照）。
(8)	公共交通の必要性	公共交通の必要性について、あなたの考えに最も近いものをお答えください（選択は1つ、回答参照）。
(9)	公共交通の維持・確保	今後、人口減少や高齢化による利用者の減少に伴い公共交通を取り巻く環境は、より厳しくなることが想定されますが、現状の公共交通を維持・確保していくことについて、あなたの考えに最も近いものをお答えください（選択は1つ、回答参照）。
(10)	堺市の公共交通について	市の公共交通に関するご意見などがございましたら、ご自由にお書きください（主な内容は別紙）。

# 市民ニーズ②【堺市市政モニター（令和4年度）】

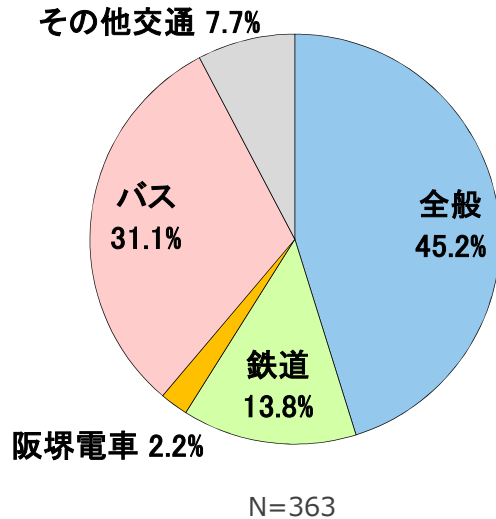


## ●各設問の回答（概要）

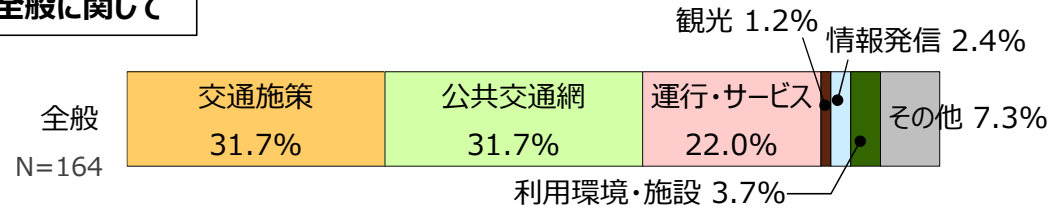
設問	設問趣旨	回答	備考
(1)	公共交通の利用頻度	週一日以上利用する 「鉄道」34.6%、「路線バス」11.3%、「阪堺電車」1.8%、「タクシー」1.0%、「堺市乗合タクシー」0.6%	
(2)	公共交通の利用目的	「鉄道」：「娯楽」、「買い物」、「通勤・通学」 「路線バス」「阪堺電車」：「娯楽」、「買い物」、「タクシー」：娯楽が主な利用目的となっている。	「路線バス」は「通院」の利用も多い
(3)	公共交通の満足度	・「公共交通全体」：満足（満足、やや満足）が56.2%と半数以上が満足。 ・「公共交通機関別」の満足度（満足、やや満足）：「鉄道」62.0%、「路線バス」31.1%、「タクシー」24.5%、「阪堺電車」24.3%、「堺市乗合タクシー」8.4%	
(4)	公共交通の利用環境	「満足度」が高い項目：「定時性（時間通りに来る、到着する）」、「自宅から駅・停留所までの距離」 「満足度」の低い項目：「運賃・料金」、「乗継環境（運行ダイヤ、乗継距離、待ち環境など）」など	
(5)	公共交通における重要度	重要度が高い項目：「運賃・料金」、「運行本数」、「定時性（時間通りに来る、到着する）」	
(6)	自動車の利用頻度	日常的に自動車を利用（週1日以上）する割合：61.2%、「利用しない」：28.1%	
(7)	自動車から公共交通への転換意向	「自動車の利用を減らすことは考えていない」43.0%、「自動車の利用を減らしたいが、公共交通が利用しにくい」24.2%、「将来的に自動車の利用を減らし、公共交通を利用したい」22.4%	
(8)	公共交通の必要性	「公共交通のサービスが低下する（なくなる）と、日常生活（通勤・通学・通院・買い物など）に支障が出る」：54.7%、「今は公共交通のサービスが低下しても（なくなっても）困らないが、将来高齢になると困る」：25.1%、「公共交通サービスが低下する（なくなる）と、外出機会が減少する」：13.5%。 「公共交通のサービスが低下しても（なくなっても）、他の移動手段で対応できるので困らない」：5.2%	将来を含めると9割以上が公共交通サービスが必要と考えている
(9)	公共交通の維持・確保	「現状の公共交通を維持・確保していくために、市の財政負担増はやむをえない」：52.8%、「現状の公共交通を維持・確保していくために、運賃が高くなってもやむを得ない」：25.5%。 「運賃の値上げと市の財政負担を増やしてまで、現状の公共交通を維持していく必要はない」：16.3%	約8割が市、利用者いずれかの負担が増えても維持が必要と考えている

# 市民ニーズ②【堺市市政モニター（令和4年度）】

- 「市の公共交通に関する意見（自由意見）」では、市の交通全般に関すること、鉄道、バス、阪堺電車、その他交通に関して意見があった。

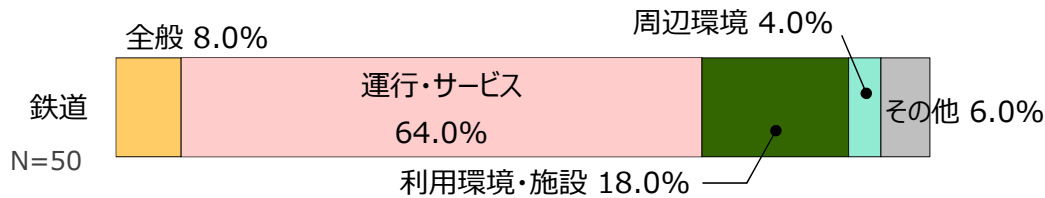


## 全般に関して



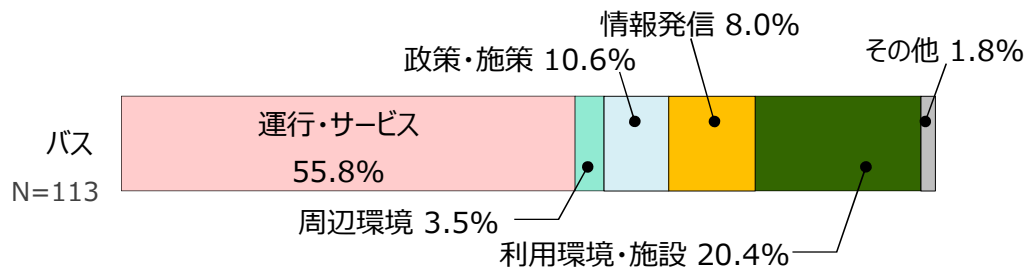
- 交通施策では、公共交通の利便性向上の意見が多く、次いで、おでかけ応援制度の維持・継続や拡充の意見が寄せられていた。
- 公共交通網では、東西方向の移動改善を望む声が多く寄せられていた。

## 鉄道に関して



- 運行・サービスでは、特急や快速の通過待ちや停車駅に関する意見、乗換え、他交通への接続に関する意見が多く寄せられていた。

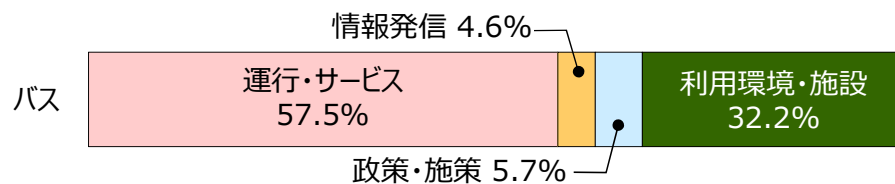
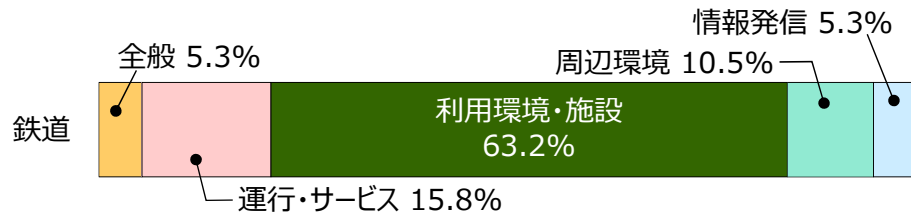
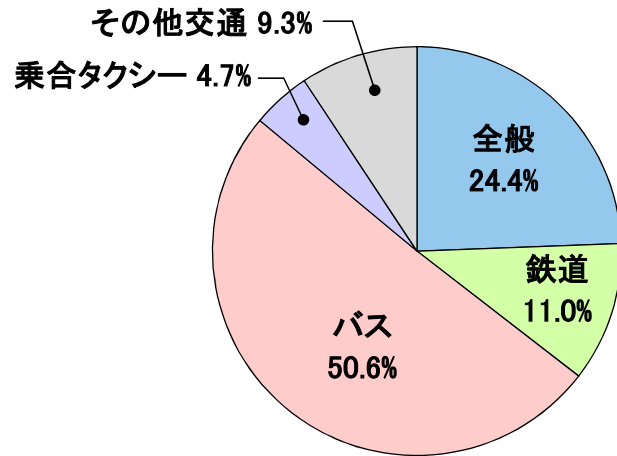
## バスに関して



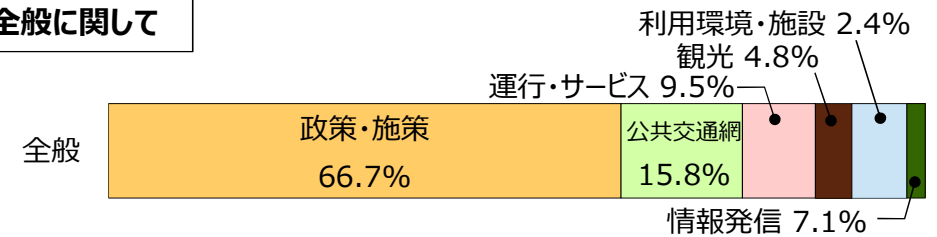
- 運行・サービスでは、運行本数に関する意見が多く寄せられていた。
- 利用環境・施設では、停留所の案内に関する意見が多く寄せられていた。

# 市民ニーズ③【堺市 市民の声】

- 市民の声（令和元年～4年9月分まで）のうち、公共交通に関するご意見について、市の交通全般に関すること、鉄道、バス、乗合タクシー、その他交通について意見があった。



## 全般に関して



- 政策・施策では、おでかけ応援制度の意見が最も多く、その中でも対象者の拡張や利用料金に関する意見が多く寄せられていた。
- 公共交通網では、東西方向の移動改善を望む声が多く寄せられていた。

## 鉄道に関して

- 利用環境・施設では、駅や改札に関して、バリアフリーに関してはエスカレーターの設置等の意見が寄せられていた。

## バスに関して

- 運行・サービスでは、運行ルートに関して、路線やルートの設置、見直しについての意見が多く寄せられていた。
- 利用環境・施設では、停留所に関して、屋根やベンチ、柵の設置の要望の意見が多く寄せられていた。



## 9 堺市における公共交通の課題の整理

# 堺市における公共交通の現況（まとめ）

## 現況のまとめ

### 【社会情勢】

#### ○堺市を取り巻く環境変化

- ・人口減少  
2045年には約70.7万人に減少する見込み
- ・超高齢化社会と生産年齢人口の減少  
日常的に公共交通機関を利用する人口が減少
- ・外出率の低下（パーソントリップ調査）  
特に若者が顕著
- ・コロナ禍における新しい生活様式の定着  
（テレワークの導入や活動頻度の低下）

#### ○交通事業者を取り巻く環境の変化

- ・運転手や技術者の高齢化・担い手不足  
（労働経済動向調査、労働力調査）
- ・労働基準法の改正（2024年問題）

#### ○社会の変化への対応

- ・自動運転バスや電動キックボードなど新たな交通手段の登場
- ・シェアサイクルの普及拡大
- ・MaaSなど新たなソフトサービスの考え方の登場  
ソフト面での発展
- ・モビリティ分野での脱炭素の取組の進展  
国の目標では2050年にカーボンニュートラルを達成し、脱炭素社会を実現している

### 【公共交通の現況】

#### ○公共交通網の現況

- ・路線網（公共交通人口カバー率 96.6%）
- ・多様な交通モードが存在（鉄軌道、路線バス、乗合タクシーなど）
- ・鉄軌道は大阪市内に向けており南北方向の路線が中心
- ・路線バスは鉄道駅と周辺市街地を結ぶフィーダー型の路線を中心に運行
- ・公共交通の満足度が低い地域では、自動車分担率が高い  
（中区・南区・美原区）
- ・公共交通の人口カバー率は高いが、地域によってサービスレベルの差が存在
- ・満足度は半数以上が満足となっているが、約3割が不満を感じている。
- ・移動環境において、不十分だと思うものが「バスの交通網」29.6%、「電車の交通網」26.7%（令和1年度市民意識調査）
- ・公共交通で重要と思うものは、1番目が「運賃」、2番目が「運行本数」
- ・市民の声や陳情において、バス路線に対する要望
- ・自動車利用を減らしたい意向は大多数の市民が持っており、将来高齢になるときまで含めると大多数の市民が公共交通の必要性を感じている

#### ○利用環境の質の現況

- ・施設の老朽化とノンステップバス・低床式車両の導入への対応
- ・ホームドアの整備への対応
- ・「運賃・料金」「乗継環境」に対する不満、やや不満の割合が高い
- ・駅舎におけるエスカレーターやホームドアの整備に対する要望
- ・公共交通において特に重要と思うもので「運賃・料金」が55.2%と最も高い

# 第1回堺市地域公共交通活性化協議会での主な意見

## ■現状の交通網について

- ・堺市内にはたくさんの交通機関があるが、大阪市内へのつながりが強く、市内の移動はしにくい。

## ■事業者が直面する課題等について

- ・人口減少や新型コロナウイルスによる利用者の減少、新しい生活様式の浸透などによりコロナ前の利用水準には戻らない。
- ・施設・設備の老朽化に伴う更新やホームドアの整備などへの投資や燃料費・電気料金の高騰に対する負担増加。
- ・人材の確保が困難。
- ・道路環境の改善、渋滞解消。
- ・2024年の自動車運転者に対する労働時間等の基準見直しにより、ダイヤ改定の必要もありうる。

## ■計画・公共交通のあり方について

- ・公共交通だけでなく自転車などの補助交通も含めて交通政策全体として議論することが不可欠。
- ・事業者単独での利用促進策は限界。行政や他の事業者、観光や健康福祉など、他分野との協力連携が必要。
- ・タクシーは交通弱者の方々を最終的に引き受ける使命もあり、地域の交通に役立てることを今後も続けていきたい。
- ・利用者減少により賃金等も含めた労働条件の改善が大きな課題。一労使間だけでは解決できない課題がたくさんある。
- ・地域を活性化させる、どれだけ人を集められるかが大きなポイントではないか。
- ・多様なモードの組み合わせを如何にスムーズにできるか。
- ・公共交通がSDGsに果たす役割は大きい。
- ・車離れしている若者は、公共交通を重視している。若者を引き付けるには公共交通が重要。
- ・公共交通に対する不満を持っているものの内容を精査し、計画を作る必要がある。
- ・自動運転やモビリティの多様化にどのように対応するのか。またサービス水準や役割分担はどうすべきかが重要。

## 【主な交通手段の役割】

### ● 鉄軌道

中距離から遠距離の移動を担い、高い定時性と速達性を持つ基幹的な交通手段。 娯楽、買い物、通勤、通学など幅広い目的に対応。

### ● 路線バス

主要鉄道駅と周辺市街地を結ぶフィーダー型の路線を中心に運行されており、きめ細やかなに市民の生活を支える交通手段。通勤、通学、娯楽、買い物、通院などの生活に密着した利用が多い。

※地域間幹線系統：路線バスの中で他都市に跨って運行している路線で公的補助により維持を必要とするもの。

### ● タクシー

最も自由度の高い公共交通。近距離の移動や個人・少人数のニーズに対応。通院目的の利用が多く、ドアtoドアでの利用が出来ることから利用者にとって利便性が高い。

### ● 乗合タクシー

鉄道や路線バスなどが利用しにくい地域の移動手段として、そういった地域と鉄道駅などを結び運行している交通手段。

### ● 自転車・自動二輪

ドアtoドアの移動や、ファーストワンマイル・ラストワンマイルへの対応など。

※シェアサイクル：

IoT技術の進展や、「所有」から「共有（シェア）」するという利用形態の多様化に合わせ、普及促進する。



# 堺市における公共交通の問題点と課題

## 問題点

- ・公共交通の利用者減少
- ・外出率の低下
- ・運行コストや施設管理費の増大
- ・運転手や技術者の高齢化などの担い手不足
- ・市民の移動手段として自動車分担率の高さ
- ・環境に配慮した交通への対応が途上段階
- ・更なるバリアフリーや安全性に資する要望と現況の格差
- ・一部で慢性的な渋滞が発生しており、路線バスに遅延が発生
- ・一部の各拠点間の移動がしづらい
- ・運行本数やルートなど、供給側と需要側との間に存在する格差

## 課題

- ・市民の生活を守る上で、公共交通の維持・確保
- ・公共交通の利用促進（利用者に対する案内の充実、高齢者・障害者・妊婦・子どもに対する施策）
- ・地域住民の公共交通の利用促進についての意識醸成
- ・交通事業者間や他分野との連携・共創  
交通事業者（ゾーンチケット、乗継ダイヤの調整、運賃等）  
他分野（観光・商業など）
- ・鉄道とバスの乗継ぎなど、交通結節点機能の充実
- ・過度な自動車利用から公共交通など脱炭素型の交通手段への転換
- ・既存の公共交通の電動化等環境負荷の低減
- ・更なる車両や施設のバリアフリー化やユニバーサルデザイン化（車いす、ベビーカーなど）や安全性確保の取組の推進
- ・拠点間ネットワークの機能強化
- ・各拠点へのアクセスをはじめとする都市の回遊性の向上
- ・交通事業者・行政・地域住民が連携し、地域が一体となった移動手段の確保
- ・MaaSやCaaS、交通モード間のデータ連携、データのオープン化など、デジタル化や情報活用による地域課題の解決、交通事業者の経営効率化、連携
- ・新技術の進展を踏まえ、地域の移動課題の解決に向けた新たなモビリティ等の活用