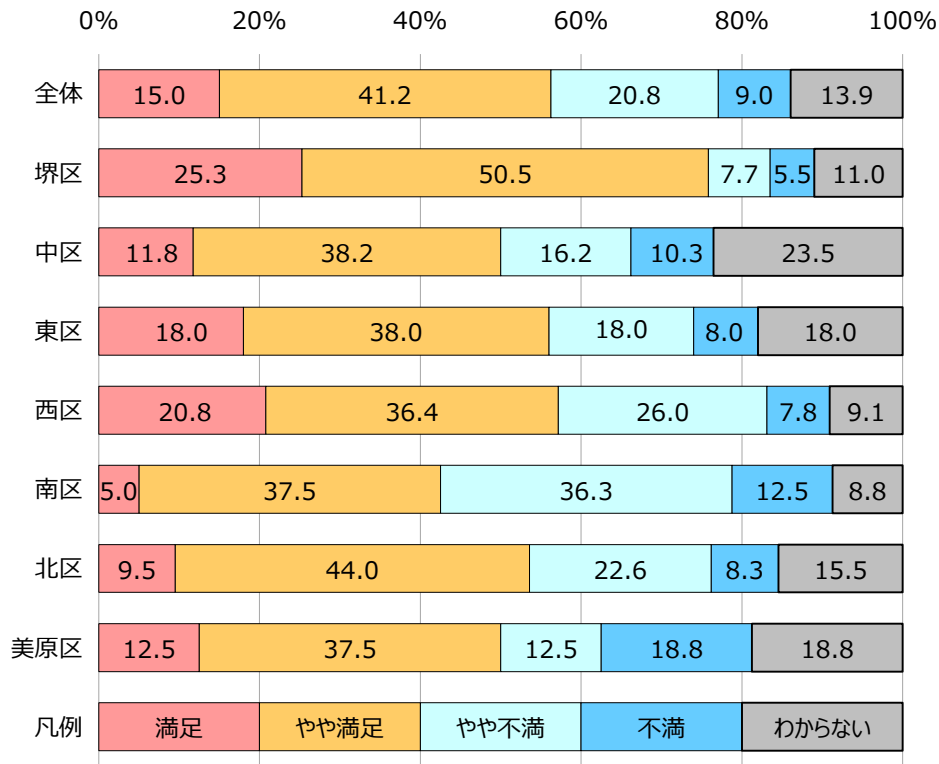


現況の整理について（追加資料）

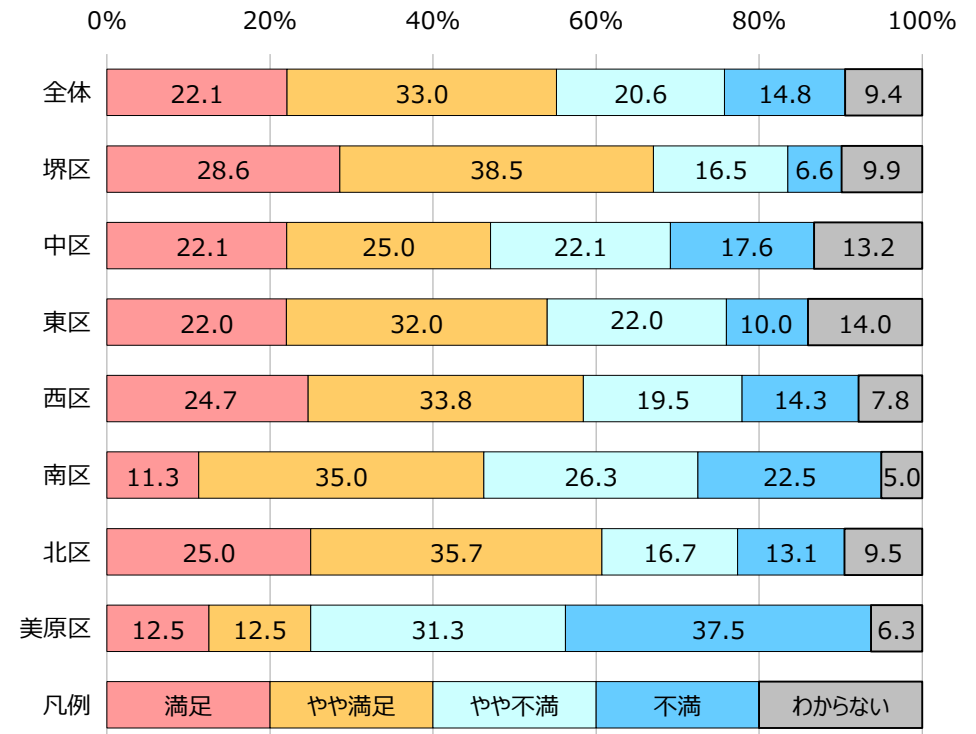
公共交通全体及び運行本数に対する満足度



- 2022年12月に実施した「堺市市政モニターアンケート」(N=466)についてクロス分析を実施した。
- 公共交通全体に対する居住区別満足度は、**堺区が最も高く、南区で低くなっている。**
- 運行本数に対する居住区別満足度は、**堺区、北区で高く、中区、南区、美原区で低く、特に美原区が著しく低くなっている。**



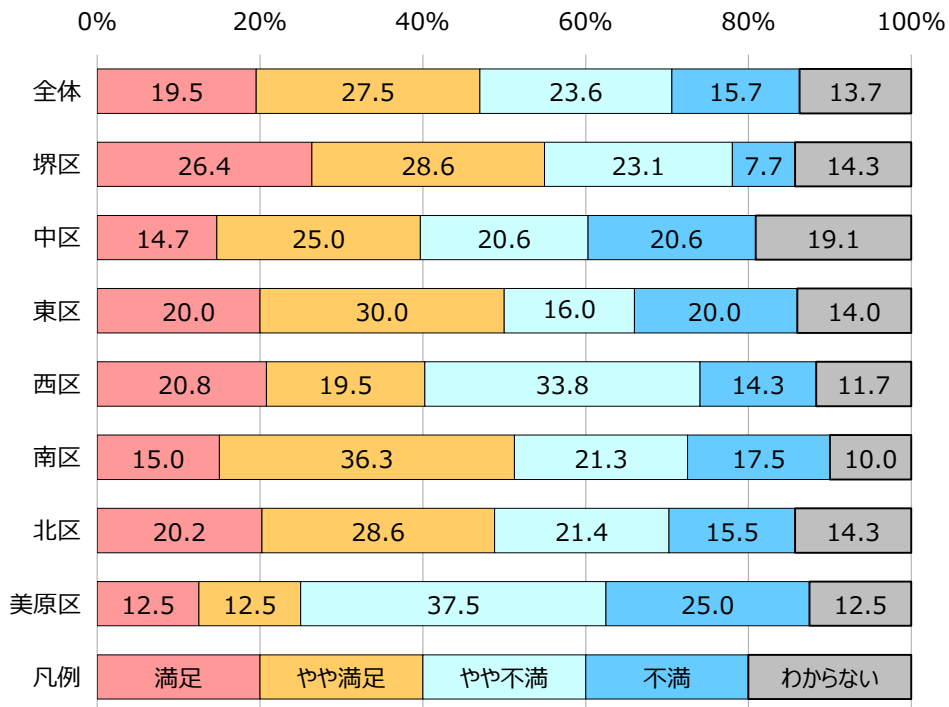
図表 公共交通全体に対する居住区別満足度



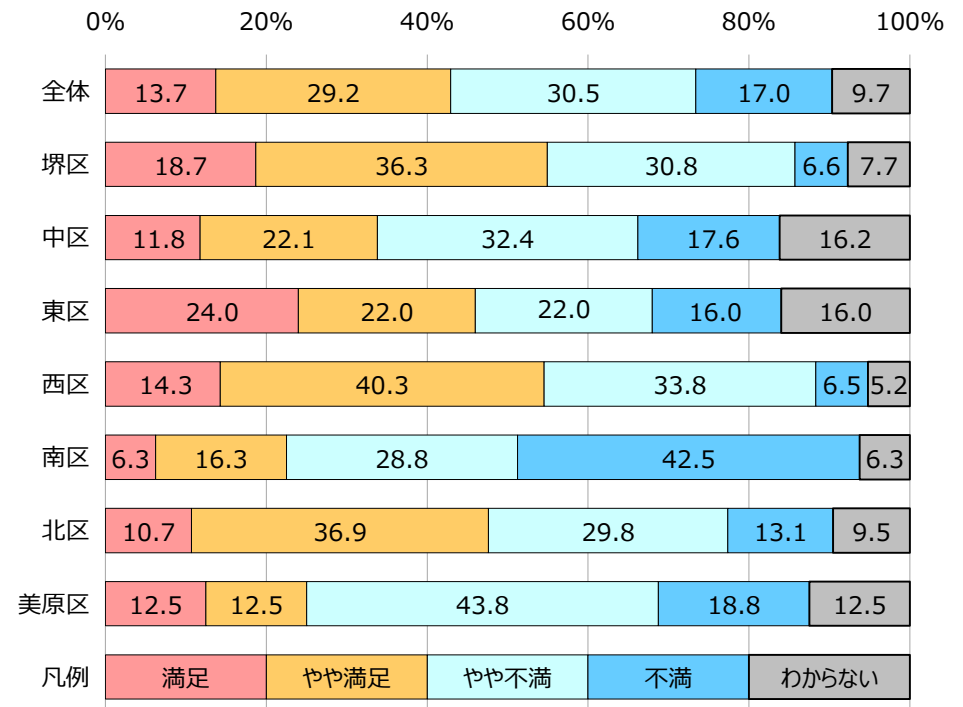
図表 運行本数に対する居住区別満足度

路線網及び運賃・料金に対する満足度

- 路線網に対する居住区別満足度は、**中区、西区、美原区が低く、特に美原区が著しく低くなっている**。アンケートの自由記述では、中区は深井や鳳への路線の要望が、西区は鳳～泉ヶ丘、上野芝～深井等の路線の要望がある。
- 運賃・料金に対する居住区別満足度は、**中区、南区、美原区が低く、特に南区、美原区が著しく低くなっている**。南区は泉北高速鉄道の運賃、美原区は路線バスの運賃に対する不満が多くなっている。



図表 路線網に対する居住区別満足度



図表 運賃・料金に対する居住区別満足度

公共交通の運行頻度

- 公共交通の1時間当たりの運行本数は、多くの駅・停留所（場）で1時間当たり4本以上が確保されているものの、1時間当たり4本未満のエリアも中區・南区・美原区を中心に存在している。

○中區

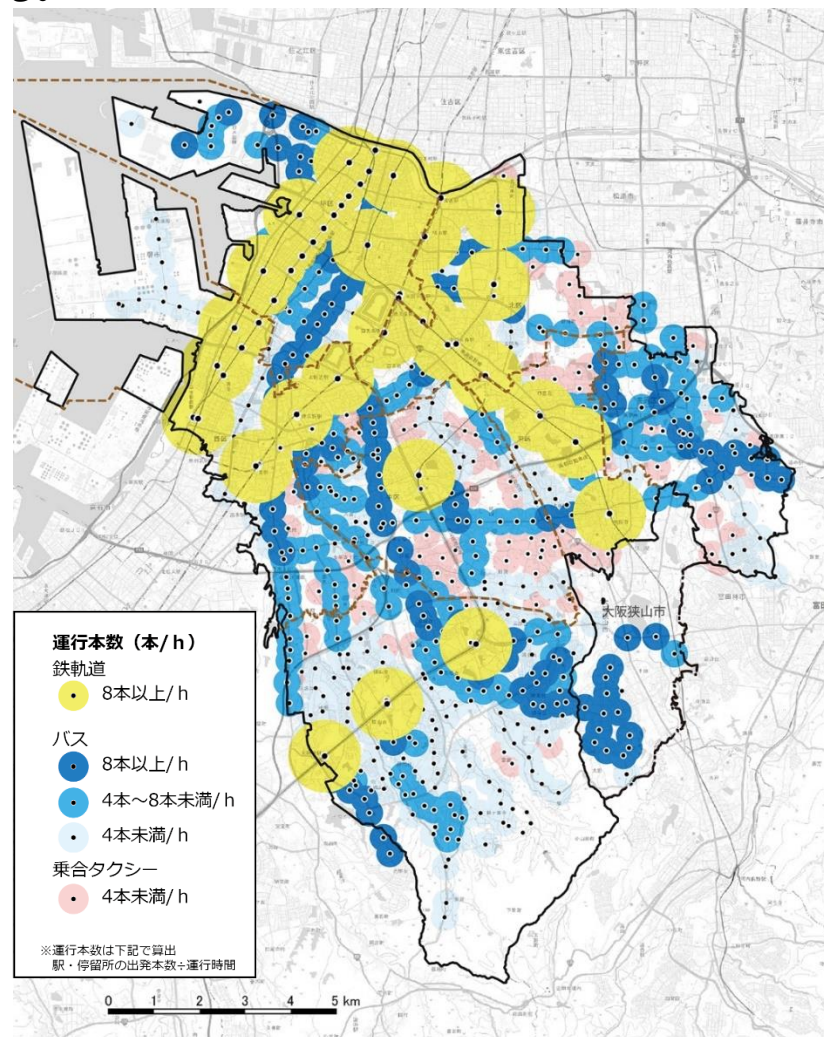
路線バスのカバーエリアが限られているため、乗合タクシーのカバーエリアが多くなっており、1時間当たり4本未満のエリアが多くなっている。

○南区

鉄道駅を中心とした路線バスが地域の移動を担っているが、エリア内を循環する路線が多いことなどから、1時間当たり4本未満のエリアが多くなっている。

○美原区

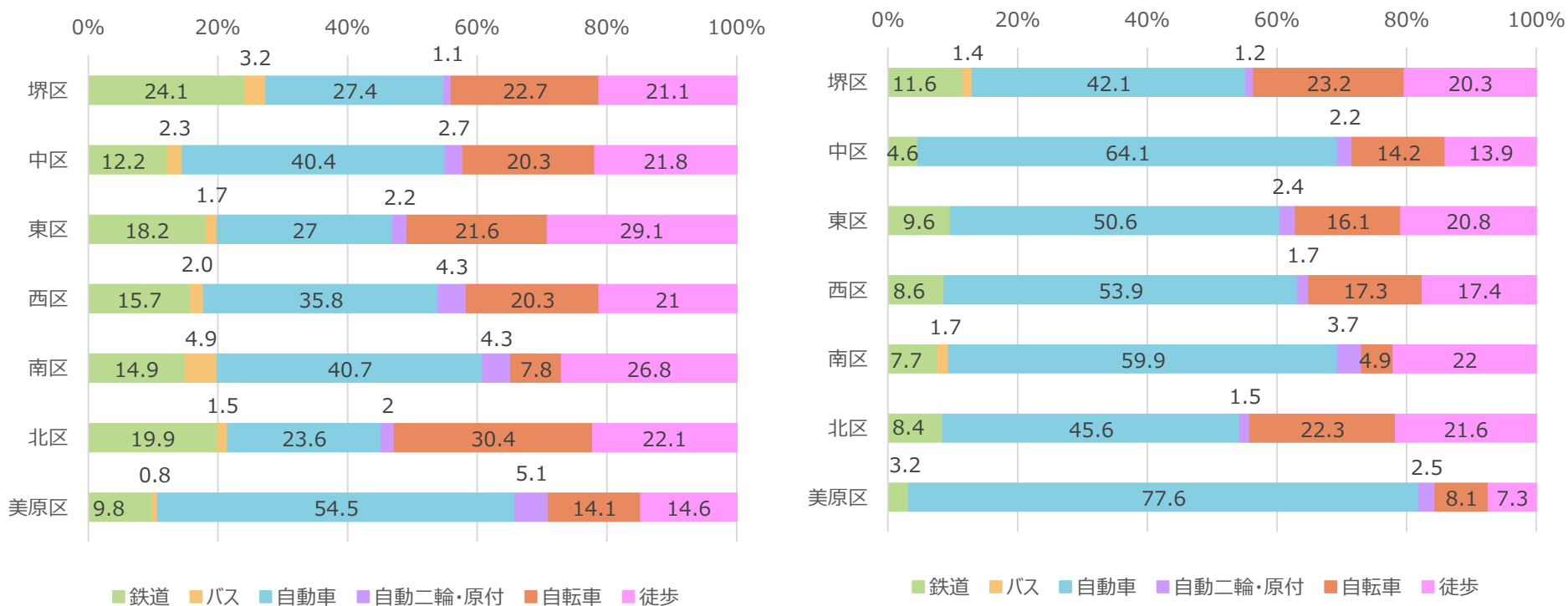
路線バスが地域の移動を担っており、1時間当たり4本未満のエリアが一部存在している。



※今後、路線の方向性を加味した運行本数の整理と、運行本数の多寡による人口カバー率の算出を予定している。

図表 堺市の公共交通の1時間当たりの本数（平日6時～22時）

- 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回近畿圏パーソントリップ調査結果

満足度に対するまとめ

公共交通全体の満足度について

- 堺区は鉄軌道、路線バスで多くの地域がカバーされており、公共交通ネットワークが充実していることから満足度が高く、南区は運行本数、運賃・料金の満足度が低いことが全体的な満足度の低下につながっていると推察される。

運行本数に対する満足度について

- 堺区は鉄軌道、路線バスで多くの地域がカバーされており、北区はOsaka Metroや区内東西を結ぶ路線バスの本数が比較的多いため満足度が高いと推察される。
- 中区・南区は路線バス・乗合タクシーの運行本数が少ないところが一部存在することが、美原区では路線バスの移動が主体であり、鉄道よりも運行本数が少ないことが満足度が低い一因であると推察される。

路線網に対する満足度について

- 中区や美原区は鉄道・路線バスでカバーできないエリアが一定存在し、それらのエリアは乗合タクシーでカバーしていること、西区は鉄道に加え路線バスも多くが南北方向の路線となっていることが満足度が低い一因であると推察される。

運賃・料金に対する満足度について

- 中区、南区は泉北高速鉄道の利用が、美原区は堺都心部や大阪市内へ移動する際は路線バスと鉄道の乗継での移動が主体となることから、満足度が低い一因であると推察される。

⇒中区・南区・美原区は各項目とも満足度が低くなっている。

令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査において、すべての区で自動車の分担率が高いとの結果であった。

公共交通・自動車の利用頻度からの分析

- 「堺市市政モニターアンケート」のうち、設問（１）「公共交通（鉄道・阪堺電車・路線バス・堺市乗合タクシー・タクシー）の利用頻度」と設問（６）「自動車の利用頻度」から、次の通り利用層を区分して分析を行った。

①公共交通中心：

公共交通の利用頻度が多く（いずれかが「週1～2日」以上）
かつ、自家用車の利用頻度が少ない（「月2～3日」以下）

②公共交通・自動車どちらも利用：

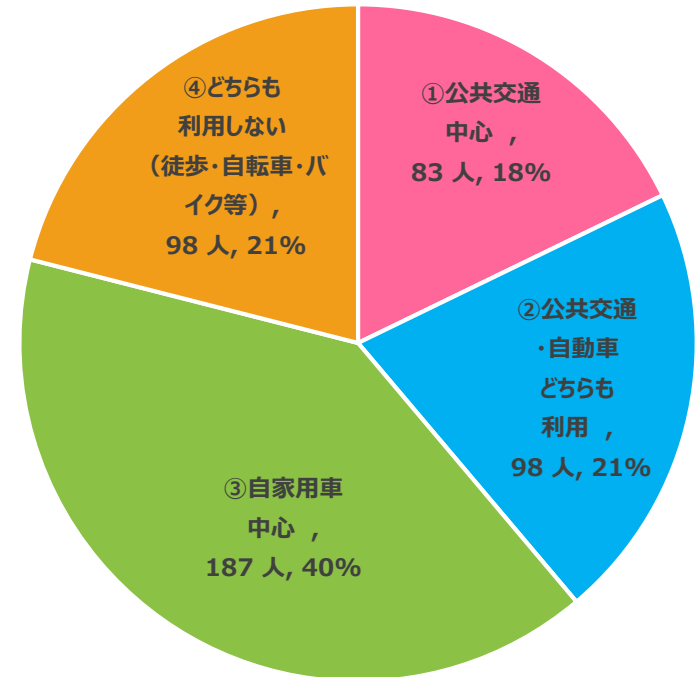
公共交通の利用頻度が多く（いずれかが「週1～2日」以上）
かつ、自家用車の利用頻度が多い（「週1～2日」以上）

③自家用車中心：

公共交通の利用頻度が少なく（全てが「月2～3日」以下）
かつ、自家用車の利用頻度が多い（「週1～2日」以上）

④どちらも利用しない（徒歩・自転車・バイク等）：

公共交通の利用頻度が少なく（全てが「月2～3日」以下）
かつ、自家用車の利用頻度が少ない（「月2～3日」以下）



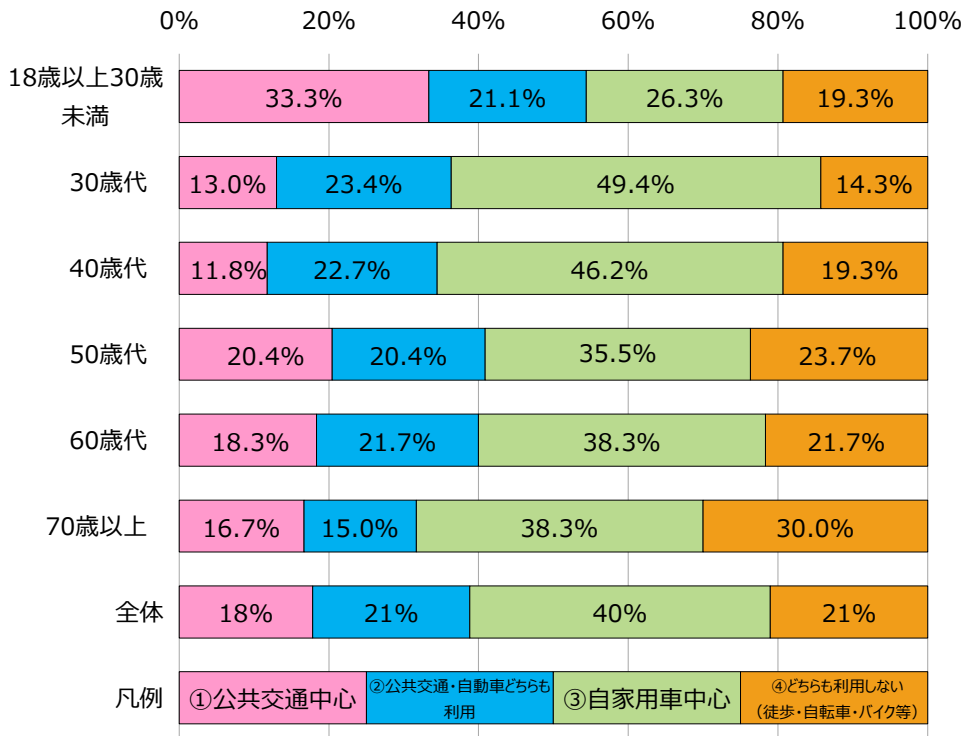
図表 公共交通及び自動車の利用頻度からの分類

資料：令和4年度 第2回 市政モニターアンケート実施結果

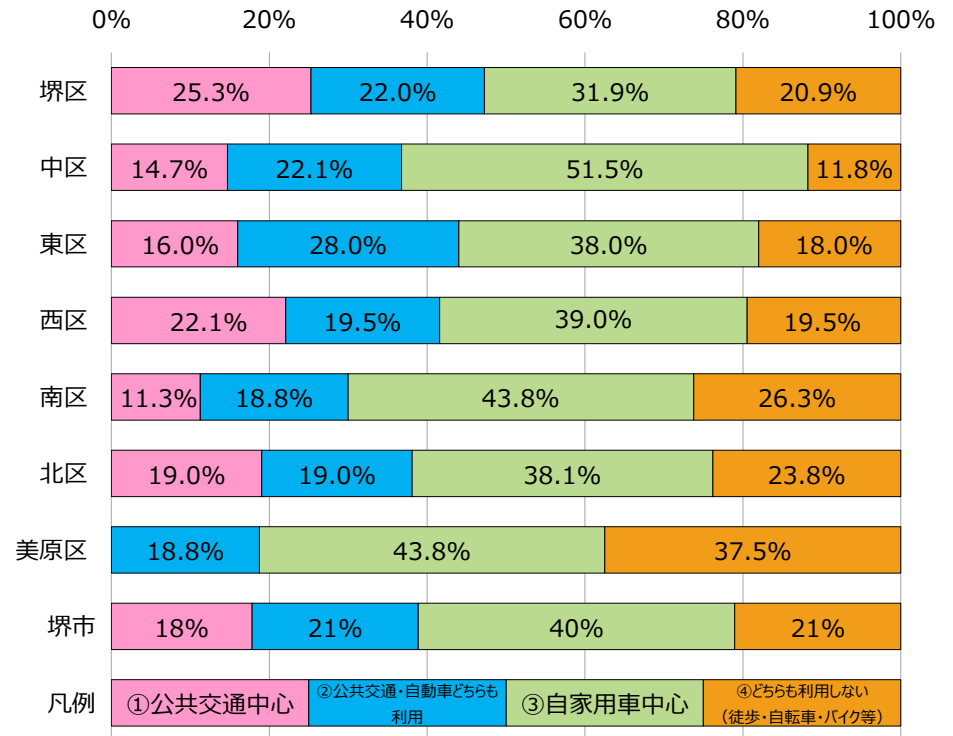
公共交通・自動車の利用頻度（年齢別・区別）



- 公共交通・自動車利用頻度の分類を年齢別で見ると、「①公共交通中心」の割合が最も多くなっているのは18歳以上30歳未満で、「③自家用車中心」の割合は、30歳代、40歳代が多くなっている。
- 居住区別で見ると、「①公共交通中心」の割合が平均よりも多いのは堺区、西区、北区で、「③自家用車中心」の割合が平均よりも多いのは中区、南区、美原区である。また、南区、美原区は「④どちらも利用しない（徒歩・自転車・バイク等）」の割合が平均と比べて多くなっている。



図表 年齢別公共交通・自動車利用頻度



図表 居住区別公共交通・自動車利用頻度

資料：令和4年度 第2回 市政モニターアンケート実施結果

移動実態（年齢階層別代表交通手段構成）

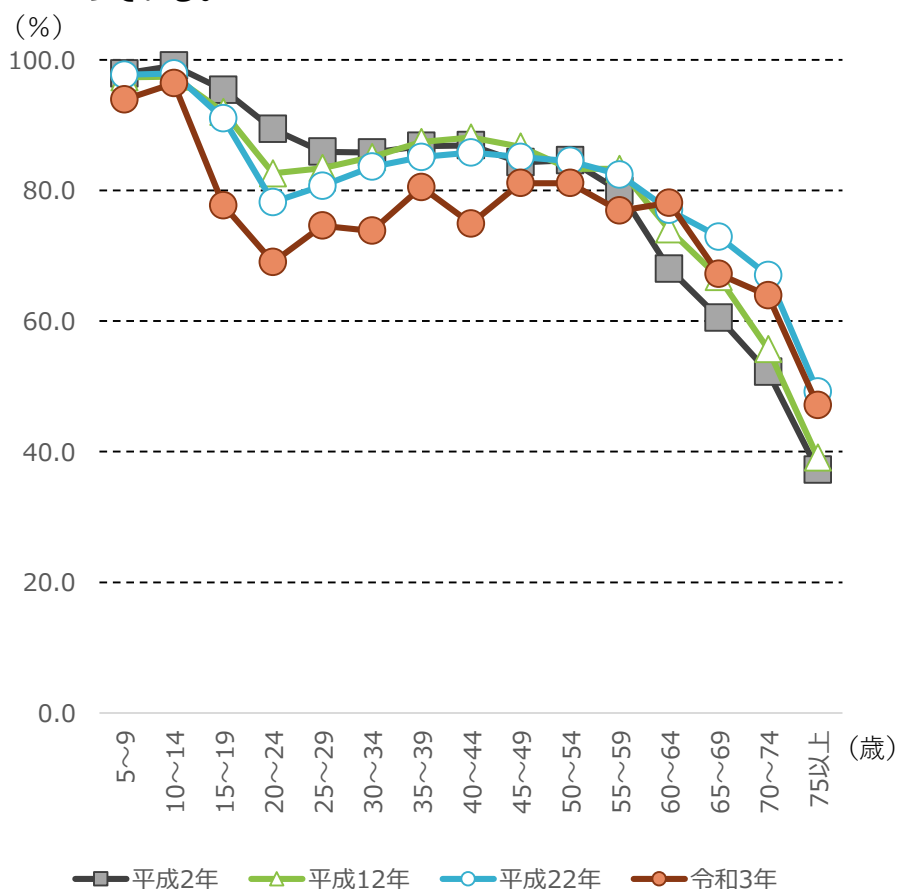
- 平日においては、15～19歳で鉄道の割合が、30～79歳では自動車の割合が最も大きくなっている。
- また、50歳以上で、徒歩の占める割合が大きくなり、80歳以上では徒歩の割合が最も大きくなっている。
- 休日においては、15～24歳の若年層で鉄道の割合が約3割と他の年代と比べて割合が大きくなっている。
- また、平日と比べ、自動車の割合が大きくなっている。



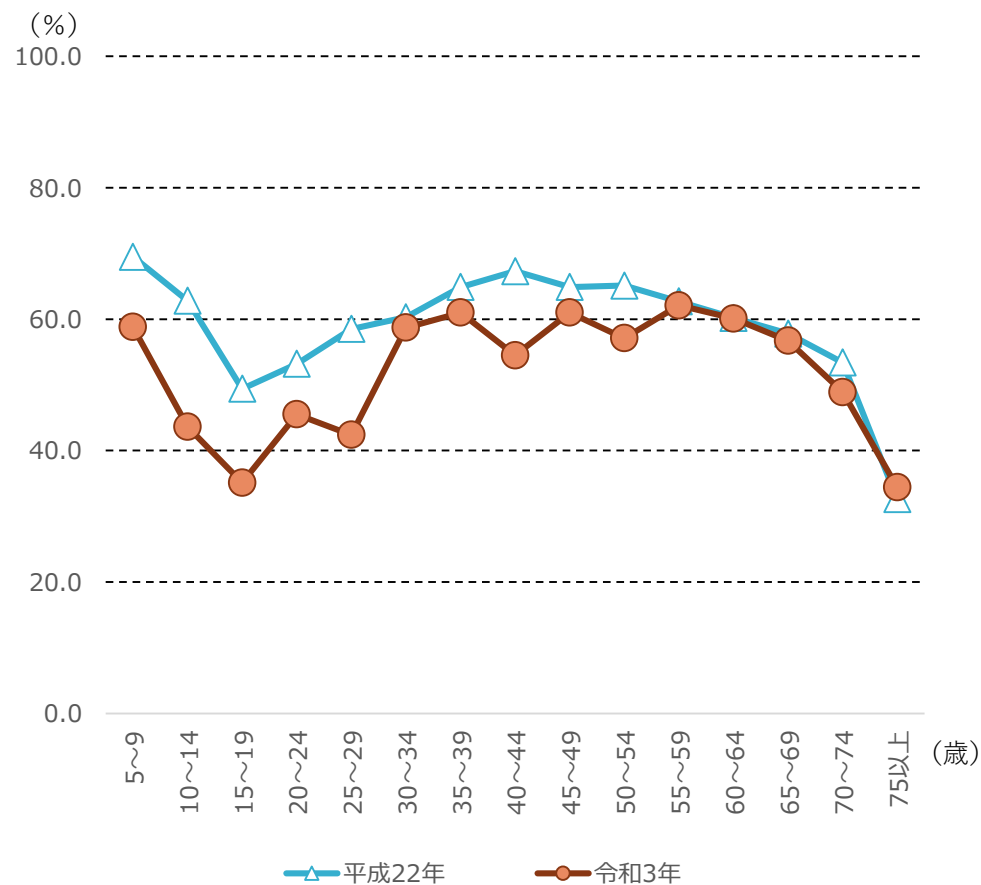
図表 年齢階層別代表交通手段（左：平日、右：休日）

資料：令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果

- 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)

年齢別について

- 若年層は公共交通中心の生活をしており、令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査の結果においても15歳から29歳までの公共交通の利用率が高くなっている。
- 一方、特に若年層の外出率が大きく低下している。

⇒都市の魅力を向上させ、外出の目的地を創出する等、若年層を中心に外出を促す取組が必要ではないか。

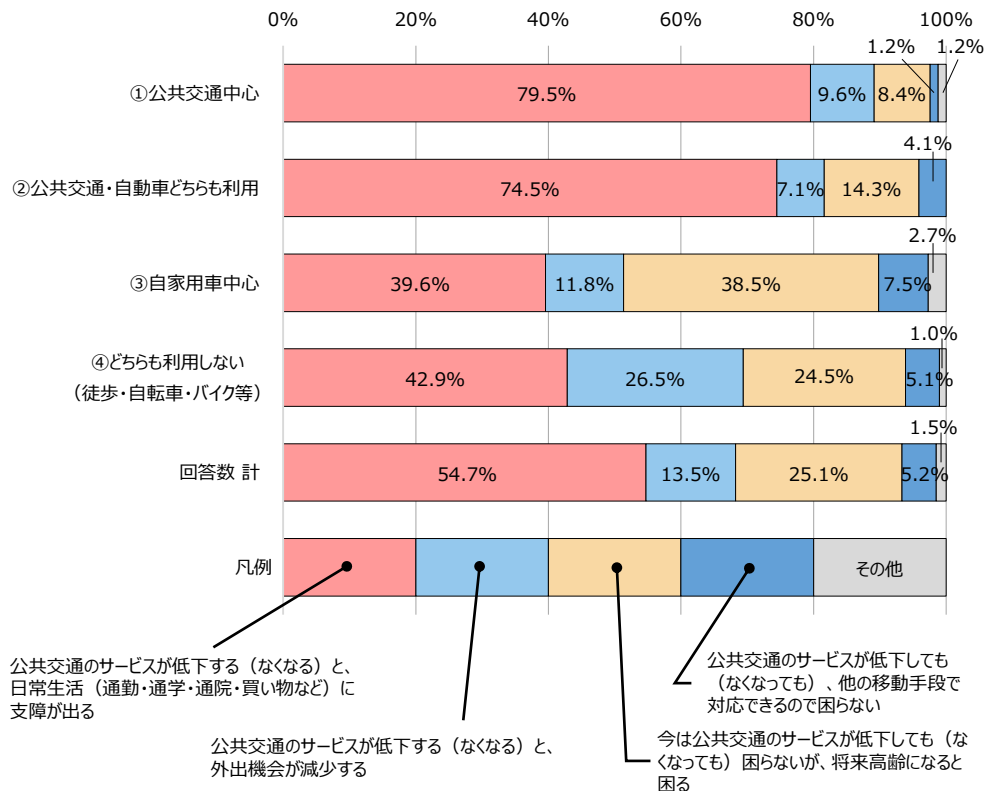
居住区別について

- 満足度が低い中区・南区・美原区は、公共交通中心、公共交通・自動車どちらも利用の割合が少なく、自家用車中心の割合が高い。令和3年第6回近畿圏パーソントリップ調査の結果においても、各区とも自動車の割合が高くなっている。

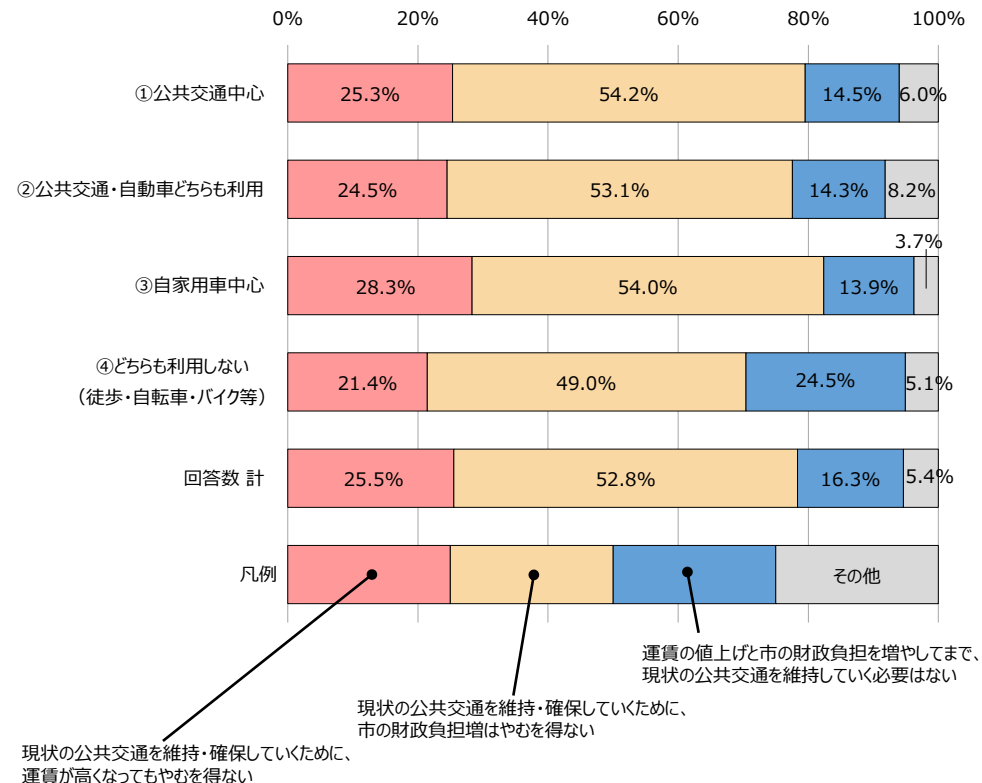
⇒自動車の割合が高い区は、自動車から公共交通への転換を促す取組が必要ではないか。

市民の公共交通の必要性と維持確保に対する意向

- 公共交通・自動車利用頻度の分類別で各設問を見ると、公共交通の必要性は「③自家用車中心」、「④どちらも利用しない」であっても、「将来高齢になると困る」まで含めるとほとんどを占めており、「他の移動手段で対応できるので困らない」の割合は少なくなっている。
- 公共交通の維持・確保に対する意向は、「④どちらも利用しない」が「運賃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がない」の割合が若干多くなるものの、それほど大きな差は見受けられない。



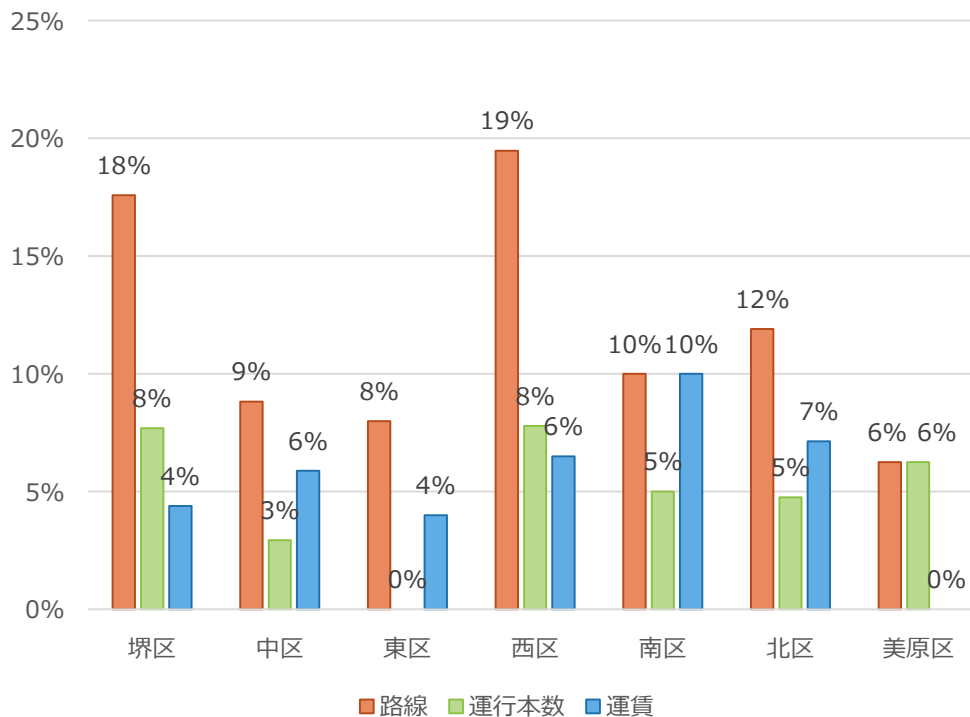
図表 公共交通の必要性について



図表 公共交通の維持・確保に対する意向

各区の自由意見の傾向について

- 「堺市市政モニターアンケート」(N=466人)の自由意見のうち、各区で共通して記載があった意見として、「路線に関する意見(東西の移動がしにくいを含む)」「運行本数に関する意見」「運賃に関する意見」がある。
- 路線に対する自由意見は、堺区、西区が多い。堺区はこれまでの経緯から堺東⇄堺の交通の充実を求める声があること、西区は鉄道に加え路線バスも多くが南北方向の路線となっていることが一因であると推察される。
- 運行本数に対する自由意見は、東区以外の各区とも同程度の意見がある。全て路線バスに関する意見であり、各区とも路線バスの移動が一定存在することが一因であると推察される。
- 運賃に対する自由意見は、南区が多い。泉北高速鉄道の運賃が一因であると推察される。



※全回答者466人のうち自由意見記入者は242人
意見総数は363件となっている

図表 各区の自由意見の傾向について (回答者数に占める意見の割合)

その他自由意見（区別）

- 「路線」「運行本数」「運賃」以外の自由意見について、区ごとに整理した。

【堺区】 76件

- ・バスの運行経路が分かりにくい。 ・バスが時間通りに来ない。
- ・停留所名が分かりにくい。 ・高齢者が利用しやすい料金、施設にしてほしい。
- ・JR百舌鳥駅に快速を停車してほしい。 など

【中区】 57件

- ・泉北、南海高野線から南海本線の乗り換えが天下茶屋経由となるため不便。
- ・バス路線で道路が狭くベビーカーで待つ時に道幅がない。 ・道路の渋滞の解消も必要かと思う。
- ・JRと南海の乗り継ぎが悪い。 ・どのバスに乗れば目的地に着くのか分かりにくい。
- ・バス停が近くになく不便。 など

【東区】 28件

- ・人口減少や、公共交通の安定した経営も大事なので、多少の値上げは仕方がない。
- ・交通系電子マネーなどの利用で運賃の値上げが抑えられないか。
- ・高齢者にタクシーチケットやバスチケットを発行して免許返納を促進すべき。
- ・バスの停留所の場所や案内、運行経路が分かりにくいので、分かりやすくしてほしい。
- ・乗り継ぎがよいように改善してほしい。 など

【西区】 74件

- ・バス停の場所が分かりにくい、遠い。
- ・運行経路が分かりにくく利用しにくい。
- ・ベビーカーやキャリーバッグ用のスペースを利用できない（関係ない人が占拠している）。
- ・快速待ちが長すぎる（百舌鳥、上野芝、津久野（特にひどい））、病院もあるので、快速が止まるようにしてほしい。 など

その他自由意見（区別）

【南区】 59件

- ・おでかけ応援制度は維持してほしい。ICカードにチャージ機能を持たせて現金で支払わずに済むようにするべき。
- ・中百舌鳥での乗り継ぎはずっと課題。 ・中百舌鳥の乗り継ぎ時間の連携もしてほしい。
- ・バスの乗り場と行先が一目で分かりにくい。
- ・泉北郵便局、南区役所にバス停が無いのは困る。 など

【北区】 61件

- ・子育て世代の割引や、土日、早朝、夕方利用の割引などお得な切符があるといい。
- ・南海バスで堺東での乗り継ぎがうまくいかず不便。
- ・子どもを連れての公共交通の利用は心理的にハードルが高い。車いすでの利用がしにくい。
- ・バスの乗降口の段差や、ホームと電車との隙間が広く乗降りしにくい（ベビーカー）。
- ・快速待ちが長すぎる（阪和堺市、三国ヶ丘駅での各停への乗継）。 ・ちょっとした事での遅延が多い。
- ・中百舌鳥駅に急行が止まるようにしてほしい。Osaka Metroと南海、泉北高速の接続を改善してほしい。
- ・ダイヤ改正の周知が不十分で広報さかいやLINEで知らせてほしい。 など

【美原区】 8件

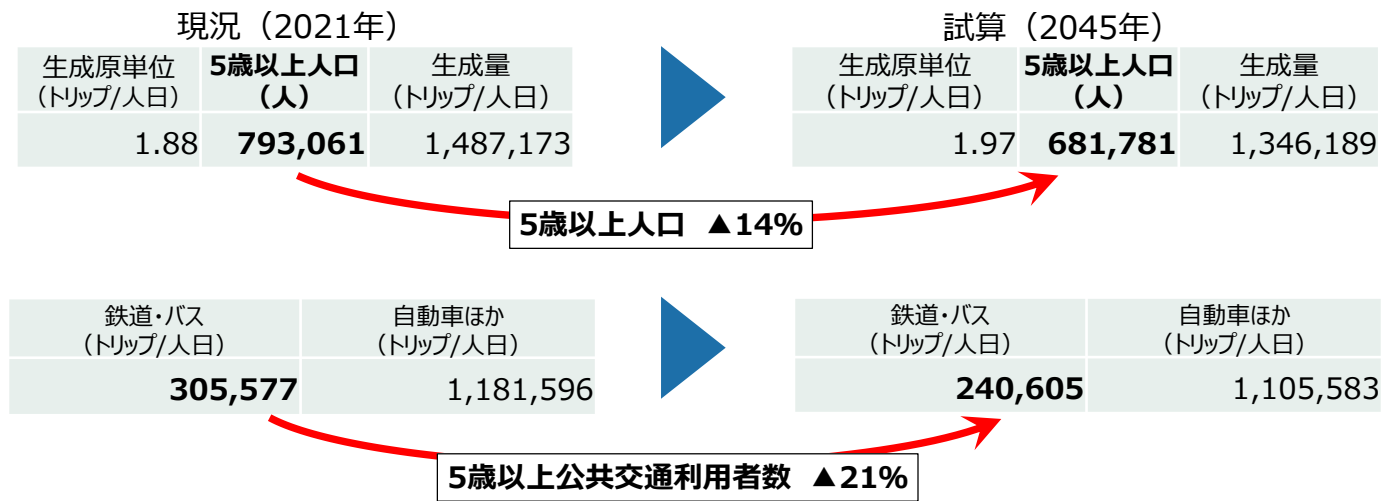
- ・鉄道が通っていないので不便。
- ・バスの始発を早くしてほしい。
- ・都市部以外の利便性も考えてほしい。
- ・利用しやすいように、ポイントがたまったら1回無料サービスディがあるといいのではないか。
- ・乗合タクシーなど老若男女が分かりやすい説明があればよい。 など

将来の公共交通利用に関する試算

- 国立社会保障・人口問題研究所の人口推計及び近畿圏パーソントリップ調査結果から、2045年の公共交通利用者数を試算した。
- 2045年の5歳以上人口は現況（2021年）と比較すると約14%減少するが、公共交通利用者数はそれ以上の**約21%減少**すると想定される。

＜試算の条件＞

- 現況人口（2021年）は、2020年実施の国勢調査に、住民基本台帳を用いた伸び率を乗じることで算出した。
- 将来人口（2045年）は、社会保障・人口問題研究所の推計値を用いた。
- 将来の生成原単位は、過去3回（1990年、2000年、2010年）のパーソントリップ調査結果の傾向から推定した。
- 公共交通利用者数は、生成原単位に、人口及び2021年のパーソントリップ調査で得られた代表交通手段割合を乗じることで算出した。
なお代表交通手段割合は2021年と2045年で変わらないものと仮定している。



・トリップ：出発地から目的地までの移動
 ・生成原単位：ある地域に居住する人が行う1人1日あたりの平均トリップ数
 ・生成量：ある地域に居住する人が引き起こすすべてのトリップ

- 人口の減少以上に公共交通利用者数が減少することが想定される。**公共交通を維持・確保するためには、利便性の向上、都市魅力の向上等、他分野との連携・共創による様々な施策が必要である。**

現況分析のまとめ

- 市政モニターアンケート調査の結果、路線網や運行本数、運賃に対する不満が一定存在する。
- 交通事業者は、運転手や技術者の高齢化・担い手不足や、基準の改正による労働条件の変化等の問題点を抱えている。経営の観点や事業の継続性から需要に見合った公共交通サービスを提供せざるを得ず、運行本数等、公共交通のサービスレベルにばらつきが存在する。
- 一方、今後人口減少が進行すると、人口減少以上に公共交通利用者数の減少が想定される。また、コロナ禍における新しい生活様式の定着により利用者の回復が見込めないなか、**現在運行している路線の維持・確保が危ぶまれる。**



- 公共交通のサービスが低下する（なくなる）と、若者をはじめとする公共交通利用中心の生活を送っている方や、現在自家用車中心の生活を送っているが将来高齢になると困難が生じると回答している方など、約9割の方が影響を受ける。
- 公共交通のサービスの低下は、外出率の低下、市民の健康の悪化、生活サービスや地域経済の衰退等につながる恐れがある。



- まずは行政、交通事業者、市民が連携し、既存の公共交通を維持・確保する取組が必要である。
- 公共交通のサービスレベルのばらつきの存在は認めつつ、利便性の向上などの取組が必要である。
- 既存公共交通の維持・確保のためには、公共交通の利用者を増加させる必要がある。
- 利便性向上策や都市の魅力向上等、交通分野以外の他分野との連携・共創による取組、様々な施策展開が不可欠であり、公共交通の利用者の増加につなげる必要がある。

※なお、市政モニターアンケート調査の結果からは、公共交通の維持・確保のための市民や行政の負担については一定の理解がある。

堺市における公共交通の現況・問題点・課題

現況

<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（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）
- ・**想定される大規模地震や多発する風水害などによる災害**

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など新たなサービスの登場、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

<公共交通の現況>

公共交通網の現況

- ・鉄軌道、路線バス、乗合タクシーなど多様な交通モードが存在
- ・鉄軌道は大阪市内に向けて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が中心
- ・公共交通人口カバー率は96.6%
- ・地域によってサービスレベルの差が存在
- ・中・南・美原区は公共交通満足度が低く、自動車分担率が高い
- ・満足度は半数以上が満足となっているが、約3割が不満
- ・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%（令和元年度市民意識調査）
- ・公共交通で重要と思うものは、1番が「運賃」、2番が「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が多い
- ・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、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は「運賃・料金」が55.2%と最も高い

主な問題点

「公共交通の持続性の低下」

- 公共交通の利用者減少
 - ・人口減少、外出率の低下、新しい生活様式の定着
- 市民の移動手段として自動車分担率の高さ
- 安全性・利便性の観点
 - ・バリアフリーやユニバーサルデザインの対応の不足
 - ・一部の路線バスで渋滞により遅延が発生
 - ・一部の拠点間での移動がしづらい
- ・運行本数や路線、運賃など、交通事業者の運行計画と利用者ニーズとのミスマッチ
- ・来訪者や市民への交通に関する情報提供の不足
- 公共交通の運営環境の悪化
 - ・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
- 環境に配慮した交通への対応が途上段階
- 多発する風水害などへの対応
- …等

主な課題

- ・市民の生活を守る上で、公共交通の維持・確保
- ・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・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など、デジタル化や情報活用による地域課題の解決
- ・交通モード間のデータ連携、データのオープン化など、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
- ・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）
- ・交通事業者間の連携・共創（ゾーンチケット、乗継ダイヤの調整、運賃等）
- ・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
- ・施設の耐震化や災害時輸送に係る連携強化
- ・他分野との連携・共創（観光・商業など）
- ・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
- ・鉄道とバスの乗継ぎなど、交通結節機能の充実
- ・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
- …等