

計画の基本方針（案）等について

本日も議論いただきたいポイント

- 計画の基本方針（案）、方向性、目標（案）について
 - ・本市における交通の現況、問題点、課題等を踏まえた事務局案について、今後の取組の方向性として適切か等、ご議論いただきたい。

- 施策イメージについて
 - ・本市や交通事業者の現在の取組や、他都市の取組事例等を踏まえた事務局案について、目標を達成する上で適切な取組となっているか、現在の取組の方向性から外れていないか等、ご議論いただきたい。

- 評価指標（案）について
 - ・取組の進捗状況や効果を継続的に把握するため、目標や施策イメージ等を踏まえた事務局案について、評価指標として適切か等、ご議論いただきたい。

基本方針（案）について

- 交通政策基本法による基本的認識の下、現状整理・分析、問題点、課題等を踏まえた基本方針（案）等を示す。

市民・来訪者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基本的認識の下、交通施策の推進に取り組む。

現況整理・分析

問題点

課題

↓
<基本方針（案）>

「持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実」

本市における公共交通ネットワークの考え方①

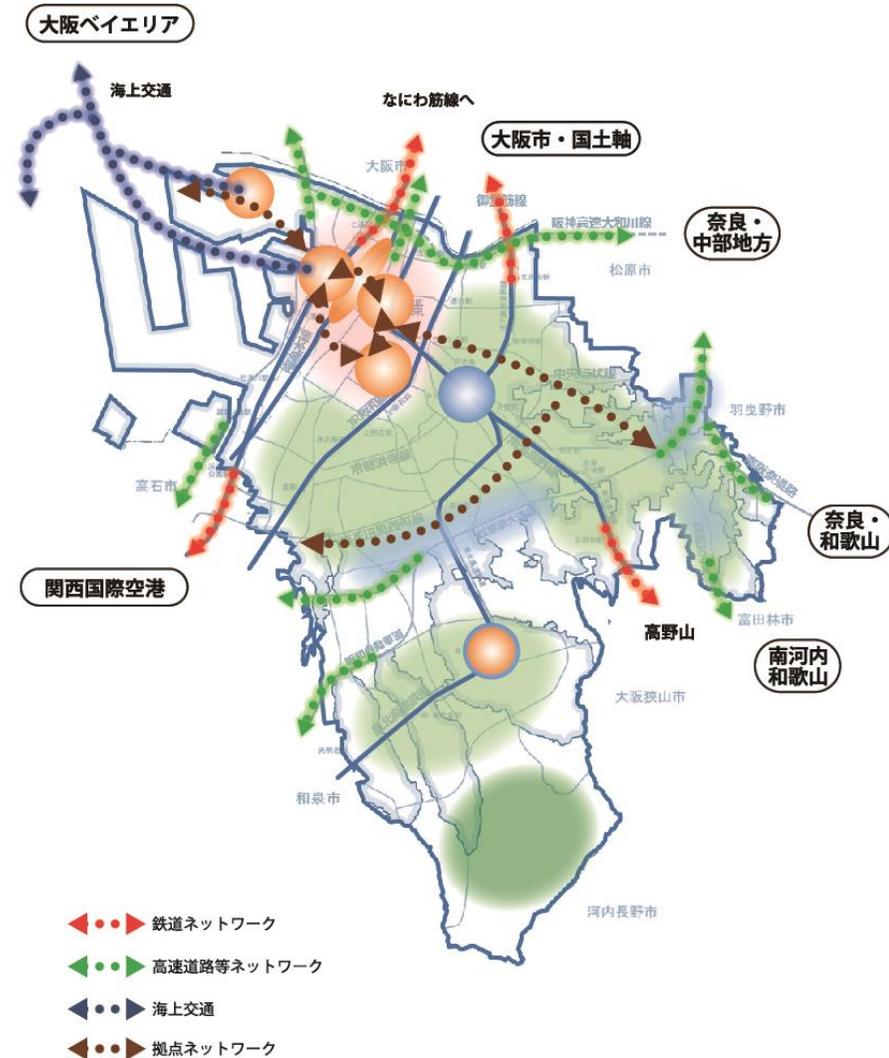
- 堺グランドデザイン2040では、「堺の将来イメージ～交通・モビリティ」として、「広域ネットワークの形成」と「拠点ネットワークの形成」の約20年後の姿を示している。

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



本市における公共交通ネットワークの考え方②

- 堺市都市計画マスタープランでは、めざすべき都市構造として、「都市構造の考え方」や「交通ネットワークのめざすべき姿」を示している。

都市構造の考え方

① 階層性をもった拠点の形成

② 拠点を結ぶ交通ネットワークの形成

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。

③ 特色を活かした市街地環境の整備

交通ネットワークのめざすべき姿

● 広域ネットワーク

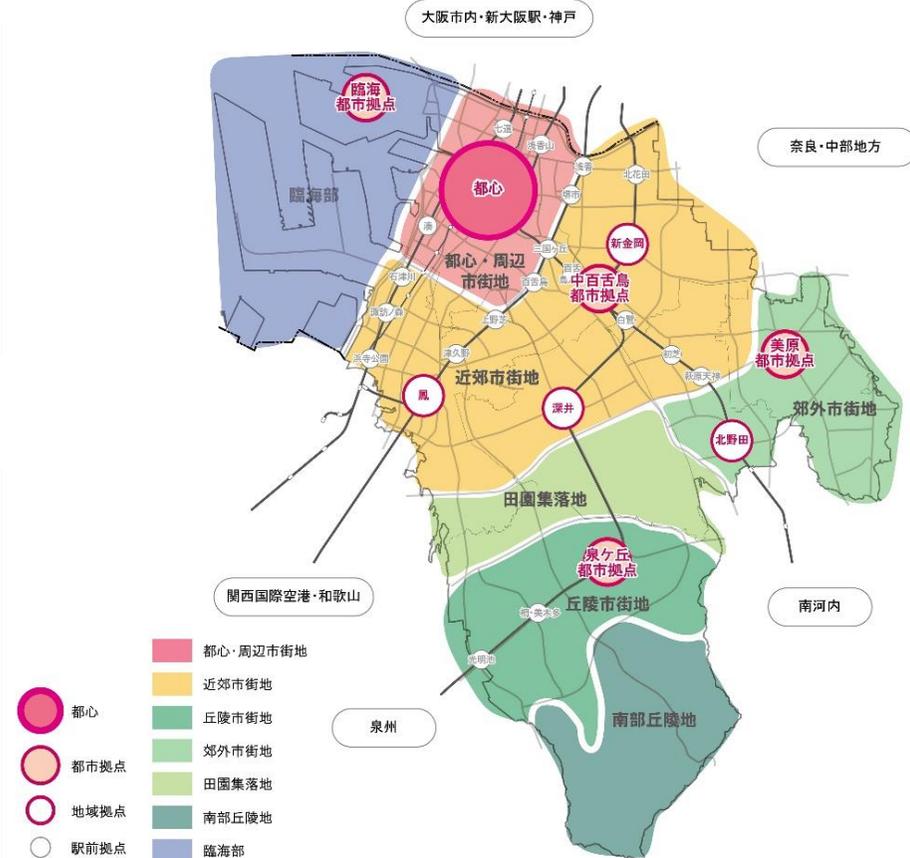
市内と国土軸や関西国際空港など各方面との移動利便性の向上に向けて、鉄軌道網、高速・幹線道路網などを活かし、拠点間を結ぶ交通ネットワークの機能強化を図ります。

● 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ります。

● 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ります。



都市構造図

本市における公共交通ネットワークの考え方③

- 堺市都市計画マスタープランでは、道路・交通の方針として「すべての人が利用しやすい交通ネットワークの形成」、環境の方針として「脱炭素型の都市空間形成」を示している。

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

- ・都心、都市拠点、地域拠点などの拠点間、拠点と周辺市街地、市内外を既存の鉄軌道網、拠点駅に結節した路線バス等の交通手段でつなぐことにより、すべての人が利用しやすい交通ネットワークを形成します。
- ・都心においては、広域アクセス性の向上、東西交通の整備や他の交通との連携による交通機能の強化、各拠点との連携、都心内の回遊性向上に向けた利便性の高い公共交通ネットワークの形成と、歩行者中心の移動環境の形成を図ります。
- ・鉄道駅においては、交通広場における路線バスとの乗換えや乗継ぎなど接続性や各拠点へのアクセス性の向上に向けて、交通結節機能の充実を図ります。
- ・日常の暮らしを支える路線バスの維持確保を図るため、利用促進に取り組みます。また、鉄道駅やバス停から離れた公共交通空白地域においては、乗合タクシーの運行により、移動手段の確保につとめます。
- ・基幹的交通としての鉄軌道や路線バスの利便性向上と、ICTを活かした新たなモビリティ、MaaSやデマンド交通をはじめとするモビリティ・サービスの活用などにより、人に優しい移動環境の形成を図ります。特に、泉北ニュータウン地域においては、スマートシティの取組として次世代モビリティの導入等の検討を進め、また将来的には、市内他地域への展開についても検討します。

- 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

- ・拠点の連携する都市構造を支える公共交通ネットワークの形成、利便性の向上と、拠点と各地域間を結ぶ公共交通の充実を図ります。

本市における公共交通ネットワークの考え方④

- 堺市都市計画マスタープランでは、拠点別構想において、より詳細な拠点形成の方向性を示している。

都心

方針5 都心の移動環境の充実

5-① 都心と市内外との交通ネットワークの強化

- ・大阪ベイエリア・関西国際空港など、多方面からの広域的なアクセスの向上を図ります。

5-② 都心内の交通ネットワーク形成

- ・大小路線において、堺駅と堺東駅を結ぶ新たな交通システムの導入により、広域アクセス性の向上の視点も踏まえ、交通ネットワークの機能強化を図ります。

臨海都市拠点

方針3 アクセス性の向上

3-① 広域・拠点ネットワークの形成

- ・臨海部と都心とをつなぐ交通ネットワークの機能を強化します。また、海辺の活性化と連携してベイエリアの回遊性を高めるため、大阪ベイエリア・関西国際空港方面などへの海上アクセスルートの構築を図ります。

美原都市拠点

方針2 拠点ネットワークの形成

2-① 交通ネットワークの機能強化

- ・美原区域の持続的な発展に向けて、美原区域と都心などをつなぐ交通ネットワークの形成について、検討を進めます。

課題からみた取組の方向性について

- 主な課題と基本方針（案）を踏まえ、取組の方向性を次のとおり設定する。

< 基本方針（案） >

「持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実」

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関係者間の連携強化

他分野との連携・共創（観光・商業など）

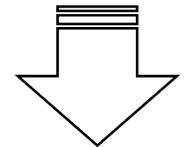
過度な自動車利用から公共交通など脱炭素型の交通手段への転換

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

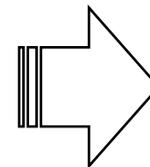


方向性

都市活性化、観光振興等の地域戦略との一体性の強化

地域旅客運送サービスの持続性の強化

地域特性に応じた多様な交通サービスの進化



<方向性1>

都市活性化、観光振興等の地域戦略との一体性の強化

目標（案）

- ・公共交通の機能強化
- ・外出機会の創出
- ・移動目的の創出
- ・環境負荷の軽減

【施策イメージ】

- 居住誘導や都市機能誘導によるコンパクトで持続可能な都市構造の形成（堺市立地適正化計画）
- 交通結節機能の充実
- 乗継利便性の向上
- 連続立体交差事業（駅前広場整備等を含む）の推進
- 高齢者の外出支援
- 子育て世代や障害者の外出支援
- 待合環境（バス待ち環境）の向上
- 魅力的な拠点の形成
- 他分野との共創（目的地の創出）
- 観光等と連携した企画チケットの組成（堺おもてなしチケット等）
- 交通事業者等と連携したツアー造成
- SMIPプロジェクト（SMI都心ライン）の推進
- SMIPプロジェクト（SMI美原ライン）の推進
- 環境配慮型バスの導入拡大
- 自動車利用からの転換
- 公共交通と自転車の連携

<方向性2>

地域旅客運送サービスの持続性の強化

目標（案）

- ・利用しやすい運送サービスの提供
- ・安全性の向上
- ・事業効率の向上

【施策イメージ】

- 列車位置情報発信
- 案内情報の充実
- モバイルチケットの導入
- 電子決済、割引運賃、均一運賃、エリア運賃の推進
- 乗合タクシーの利便性向上
- 事業者間のダイヤ調整
- 等間隔運行の導入
- UDタクシーの導入拡大
- 旅客施設の安全性向上（可動式ホーム柵の設置）
- 災害時輸送に係る関係者間の連携強化
- 車両のバリアフリー化（路線バス、路面電車）
- 公共交通活性化促進基金を活用した利便性の向上
- 駅舎のバリアフリー化
- 円滑に移動できる交通環境の形成
- 路線の安全性向上（路面電車・安全輸送事業、施設耐震化）
- 交通事業者間の共創
- 交通モード間のデータ連携、データのオープン化
- 定時性・速達性の向上（路線バス・路面電車）
- 路線の運行支援
- バス路線の効率化
- 路線の基幹路線化・フィーダー化
- 都市計画道路の整備・道路ネットワークの充実
- 地域の実情に合った運行形態の見直し

<方向性3>

地域特性に応じた多様な交通サービスの進化

目標（案）

- ・新たな技術やサービスの活用による利便性向上
- ・多様な関係者の連携

【施策イメージ】

- MaaS、CaaSの推進
- 自動運転の実装
- 妊婦向けタクシーの運行
- 地域の輸送資源、新たなモビリティの活用
- 地域特性に応じた運行サービス（AIオンデマンドバス等）の導入支援
- 貨客混載の検討
- 公共交通不便地域の解消
- 公共交通の利用促進（モビリティマネジメント）

評価指標（案）について

- 先に提示した目標（案）の達成状況を定量的・客観的に評価するためデータを収集し、評価指標として数値指標と目標値を設定する。

< 方向性1 >

都市活性化、観光振興等の
地域戦略との一体性の強化

< 方向性2 >

地域旅客運送サービスの
持続性の強化

< 方向性3 >

地域特性に応じた多様な
交通サービスの進化

< 目標（案） >

- ・公共交通の機能強化
- ・外出機会の創出
- ・移動目的の創出
- ・環境負荷の軽減

< 目標（案） >

- ・利用しやすい運送サービスの提供
- ・安全性の向上
- ・事業効率の向上

< 目標（案） >

- ・新たな技術やサービスの活用による
利便性向上
- ・多様な関係者の連携

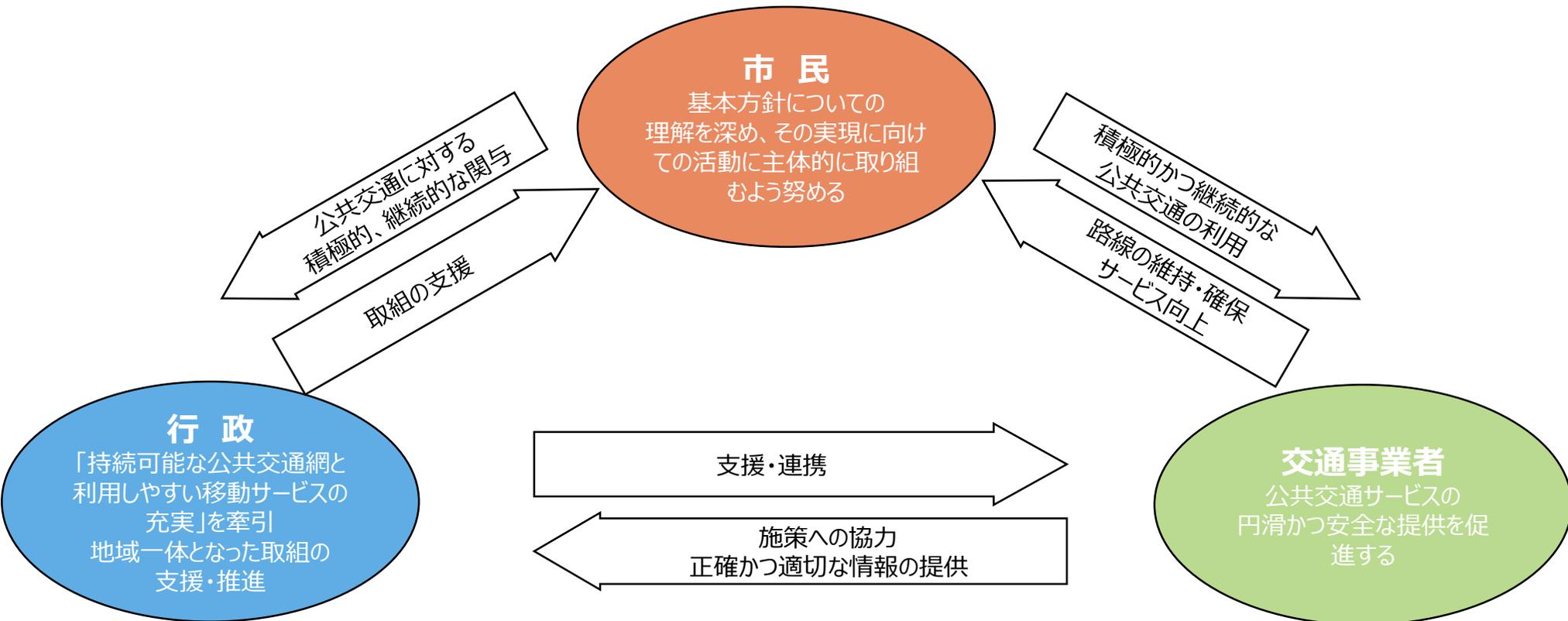
< 評価指標（案） >

- ・【標準】公共交通利用者数
- ・平均乗車密度
- ・公共交通人口カバー率
- ・おでかけ応援制度利用回数
- ・【標準】地域間幹線補助システムの収支状況
- ・運行情報・施設案内等の多言語化率
- ・キャッシュレス決済利用率
- ・【標準】公共交通への公的資金投入額
- ・公共交通にかかる市民満足度
- ・公共交通の利用頻度

※【標準】：国の手引きによる標準指標

計画推進体制（案）について

- 施策の実施状況等を踏まえ、法定協議会・庁内委員会で議論し、毎年度、PDCAサイクルで評価・検証する。
- 必要に応じて、実施施策やスケジュールを見直し、計画を随時更新する。
- 評価・検証の結果は毎年度公表する。
- 本計画の最終年度には、施策の実施状況や目標の達成状況を踏まえ、次期計画を策定する。



図表 市民・行政・交通事業者の役割分担について