

1 堺市地域公共交通計画について

1-1 計画策定の背景と目的

(1) 背景

- 公共交通は、市民の移動を支え、地域の社会生活・経済活動に不可欠なものである。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の不足等、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。そのような状況の下、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の維持・確保が喫緊の課題である。

(2) 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、本市及び、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共に知恵を出し合い、合意の下で地域公共交通の改善を図りつつ、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、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ため本計画を策定する。

1-2 計画の区域

- 堺市（隣接市を含む）

1-3 計画の期間

- 計画期間は、令和6（2024）年度～令和10（2028）年度の5年間とする。
- 毎年度、進捗状況や取組効果の評価を行い、必要に応じて計画の見直しを行う。

1-4 計画の位置付け

(1) 国における「地域公共交通活性化及び再生の促進に関する基本方針」

- 「地域公共交通活性化及び再生の促進に関する基本方針」は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する取組を推進するために定めたものである。
- この方針に基づき、地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画である「地域公共交通計画」（以降「計画」という。）を作成するよう努めなければならないとされている。

基本方針における追及すべき目標

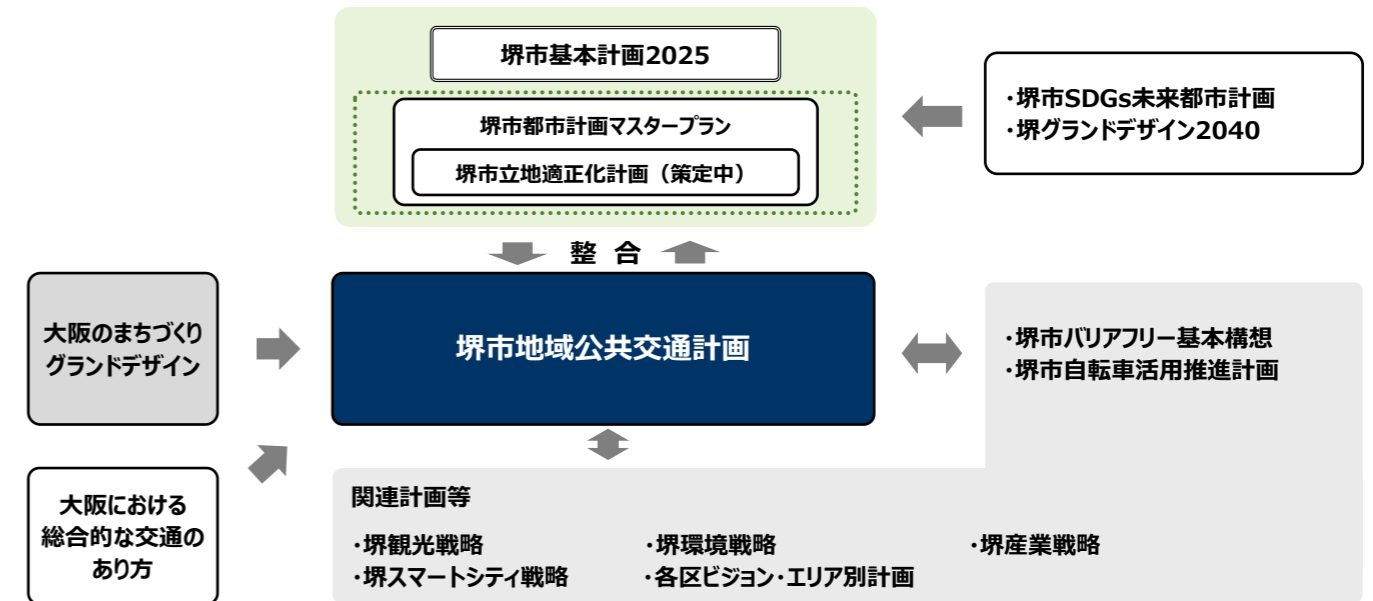
- ① 住民、来訪者の移動手段の確保
- ② 地域社会全体の価値向上
- ③ 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等
- ④ 新たな技術やサービスの活用による利便性向上の促進

計画の取組の方向性を定める際に留意する点

- 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

(2) 上位計画・関連計画と計画の位置付け

- 「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、環境等様々な分野と密接な関係を有するため、これらの分野の計画との連携を図り、取組を行う必要がある。



1-5 計画の基本方針

- 国の基本方針や、本市の上位計画等における交通にかかる方向性等を踏まえ、本計画の基本方針を設定する。

【堺市基本計画2025】施策（抜粋）

- ・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
- ・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
- ・ゼロカーボンシティの推進（移動手段の変革と交通の脱炭素化等）
- ・自転車を活かした魅力の創出

【堺市都市計画マスタープラン】

- ・都市の将来像：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
- ・コンセプト（抜粋）：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
- ・道路・交通の方針（抜粋）：すべての人が利用しやすい交通ネットワークの形成

【堺市立地適正化計画（策定中）】誘導方針（抜粋）

- ・堺の個性を活かした魅力と賑わいのある拠点形成
- ・地域特性に応じた暮らしの魅力向上による居住誘導
- ・拠点へアクセスしやすい環境の形成

基本方針

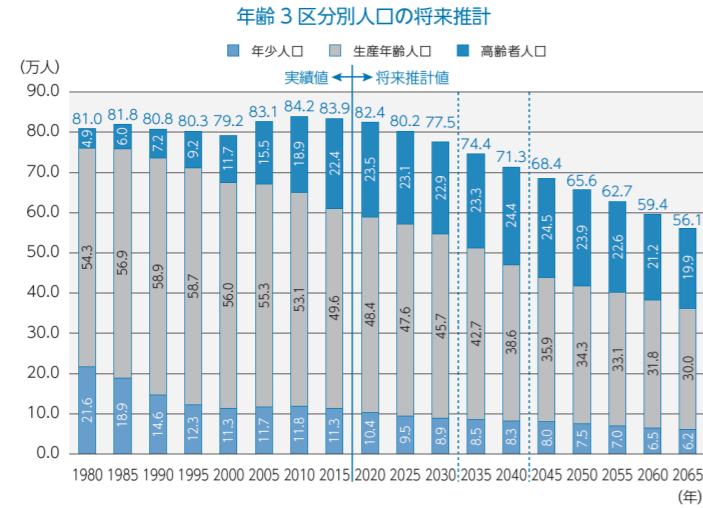
多様な関係者の連携・協働の下、持続可能な公共交通ネットワークの形成と
利用しやすい移動サービスの充実に取り組む

2 堺市の公共交通を取り巻く状況

2-1 堺市の概況

(1) 人口

- 総人口は、令和2（2020）年で約82.6万人、平成22（2010）年の約84.2万人をピークに減少傾向である。
- 将来総人口は、令和12（2030）年には約77.5万人、**令和32（2050）年には約65.6万人に減少する見込み**である。

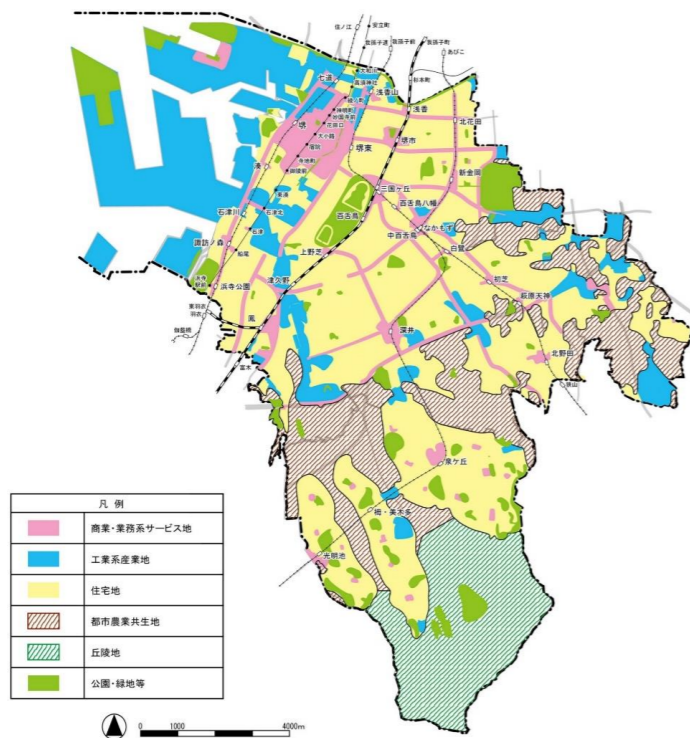


(資料) 2015年以前は総務省「国勢調査」。なお、2005年に旧美原町と合併。2020年以降の将来推計人口は独自推計。

図表 本市の人口動向
資料：堺市基本計画2025

(2) 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・業務系サービス地が広がっている。
- 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。

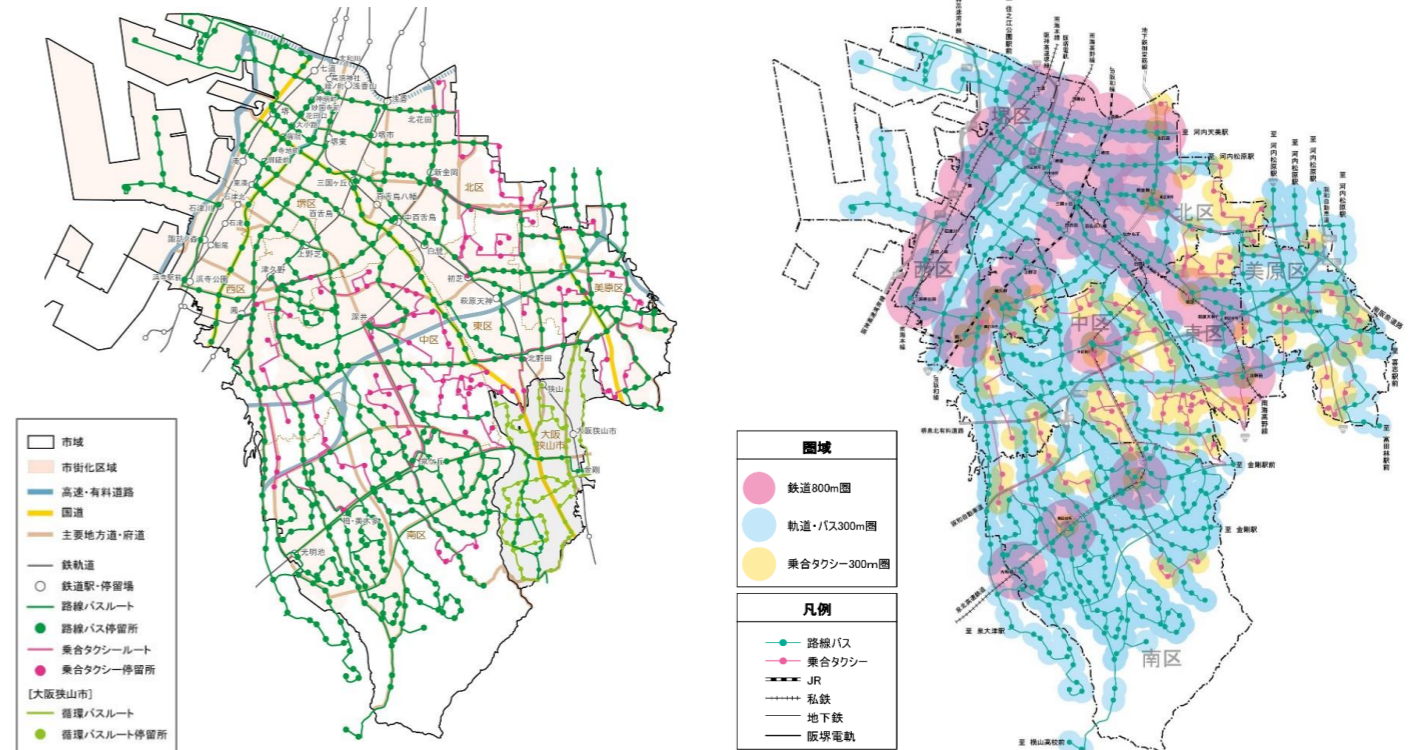


図表 土地利用の状況図
資料：堺市都市計画マスタープラン

2-2 公共交通の状況

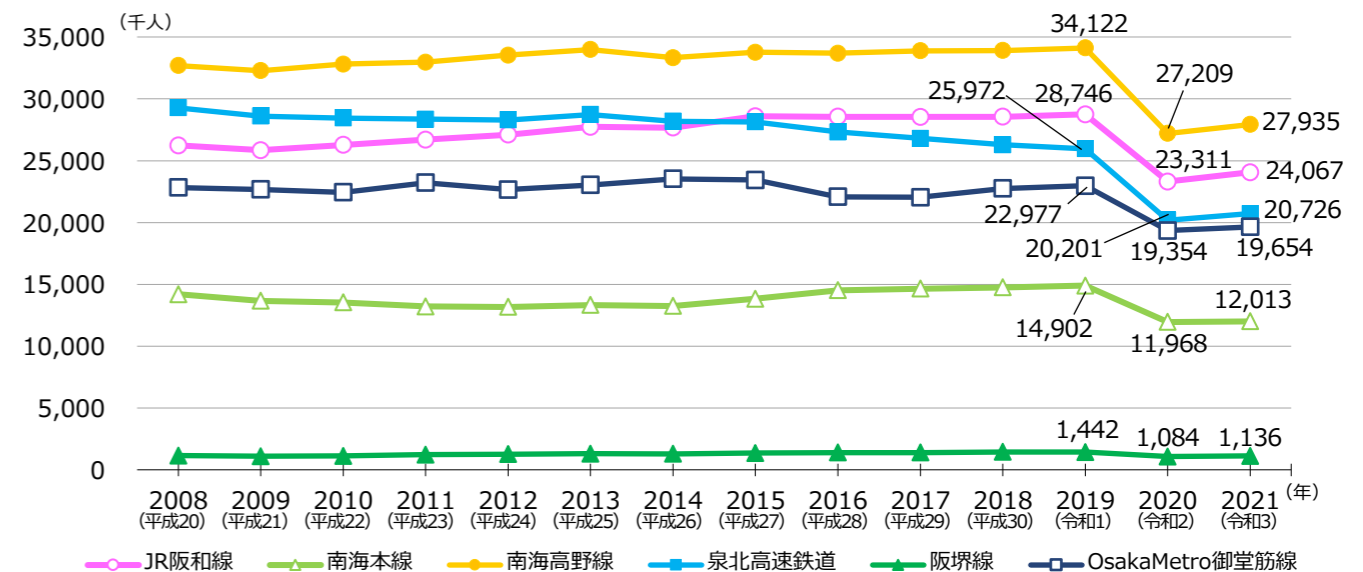
(1) 堺市における公共交通網

- 大阪都心部や関西国際空港、和歌山県とつながる南北方向が強い。
- 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阪和線のほか、OsakaMetro御堂筋線、阪堺線、南海高野線、泉北高速鉄道が通っている。
- **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。



(2) 鉄軌道の利用状況

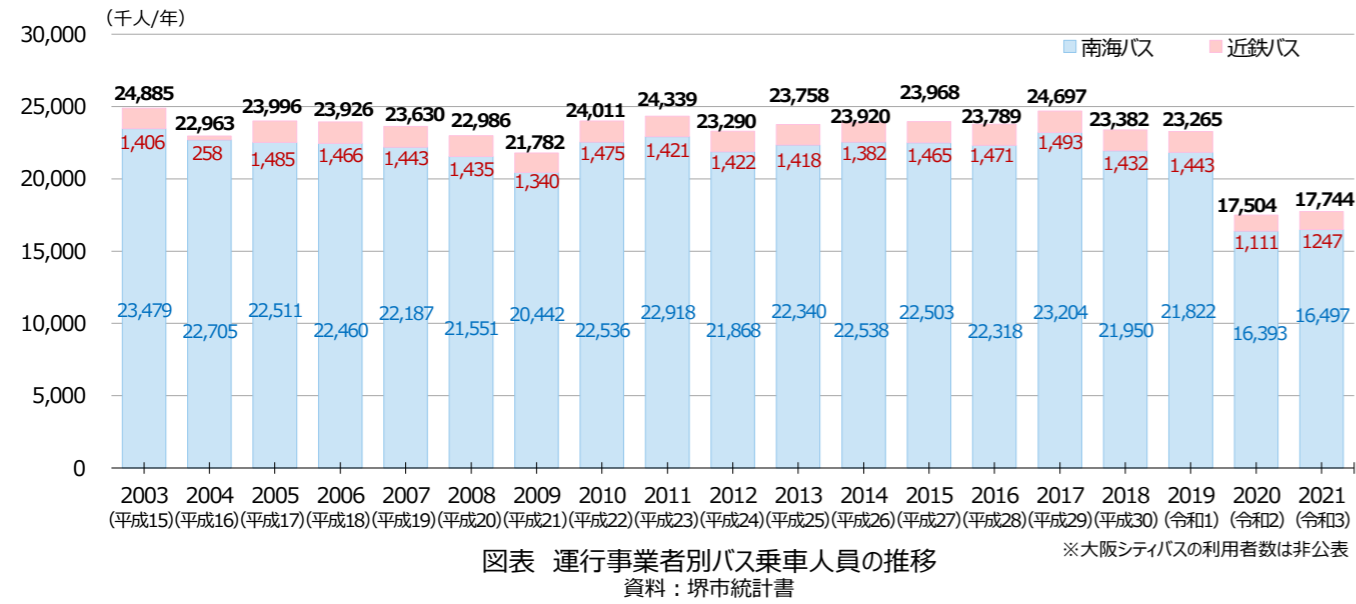
- 市内には6路線29駅15停留場が設置されている。
- 鉄道旅客人員は横ばいで推移していたが、**新型コロナウイルス感染症拡大により、令和2（2020）年度は令和元（2019）年度と比較し20%以上減少**したが、令和3（2021）年度は少し増加している。



図表 本市内の鉄道旅客人員の推移
資料：堺市統計書

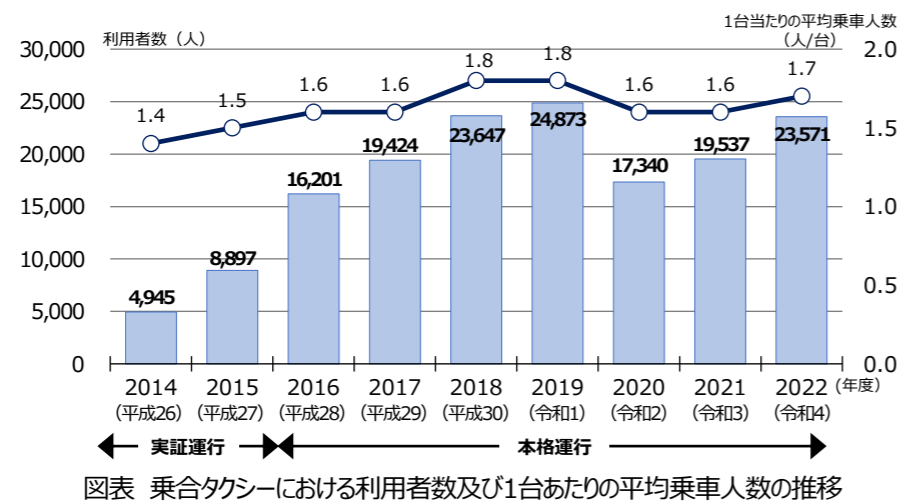
(3) 路線バスの利用状況

- 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、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の範囲をカバーしている。
- 新型コロナウイルス感染症拡大により、令和2（2020）年度は令和元（2019）年度と比較し、20%以上バス乗車人員が減少したが、令和3（2021）年度は少し増加している。



(4) 乗合タクシーの利用状況

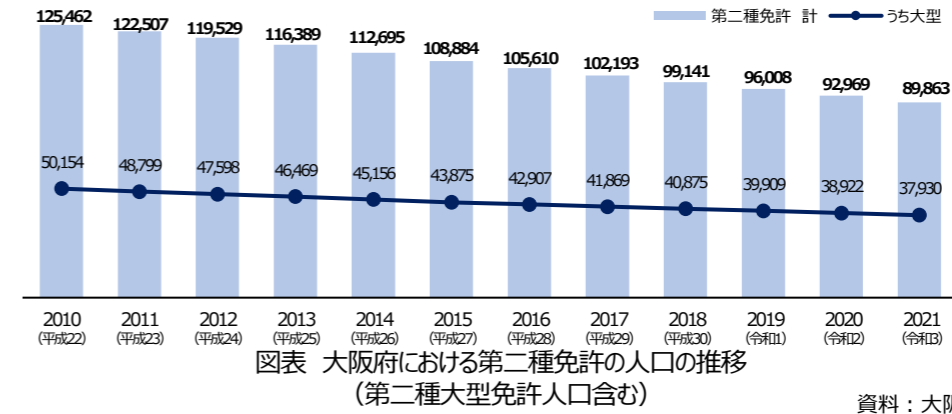
- 鉄道駅やバス停から離れた地域の方の日常生活に必要な移動手段を確保することを目的に、それら地域と最寄り鉄道駅等を結ぶ市内9ルートを設定し、平成28（2016）年度から堺市乗合タクシーの本格運行を開始した。
- これまで、利用者等の要望を踏まえた接続駅や停留所の追加等の運行改善等により、利用者及び乗合率は年々増加し、令和元（2019）年度には利用者数約25,000人、1台当たりの平均乗車人数約1.8人/台であったが新型コロナウイルス感染症拡大により令和2（2020）年度は利用者数が約30%以上減少し、1台当たりの平均乗車人数も約1.6人/台と減少している。令和3（2021）年度は利用者数が少し増加している。



2-3 公共交通を取り巻く環境の変化

(1) 担い手不足

- 路線バスやタクシーなどの運転に必要な第二種免許を持つ人が減少している。
- 「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、令和4（2022）年12月に改正（令和6（2024）年4月から適用予定）され、拘束時間、休憩時間等の基準の変更により、運転士の確保がより一層厳しくなることが想定される（2024年問題）。
- 運転士の担い手不足により、運行本数の維持が困難になることが想定される。



(2) ライフスタイルの多様化

- 在宅勤務や時差出勤、サテライトオフィス等の拡がりにより、働く場所や働く時間等が多様化し、生活スタイル・ワークスタイルの選択が可能となっている。
- 大阪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、そのうち約半数は定着している。（2022年度大阪府内企業経営実態調査）

(3) 新たな交通手段・技術の登場

- シェアサイクルや電動キックボード等、既存の交通手段以外にも様々なモビリティが登場している。
- 本市ではシェアサイクルが令和2（2020）年からの実証実験を経て、令和4（2022）年10月より本格運用を開始し、利用者も徐々に増加している。
- 自動運転バス等の技術革新、AIやIoT等情報技術の進展により、交通分野だけでなく様々な分野でデジタル化が進められることで、交通と他分野との連携、地域課題の解決等への活用が期待されている。



図表 本市のシェアサイクル



図表 SMIプロジェクト（SMI都心ライン）の自動運転バスの社会実験の様子

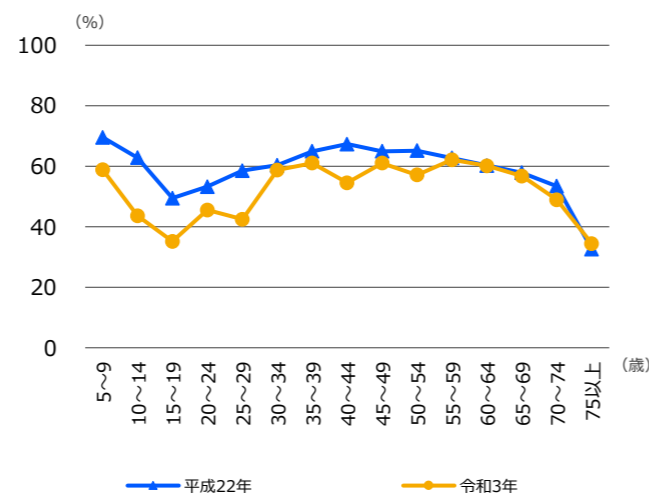
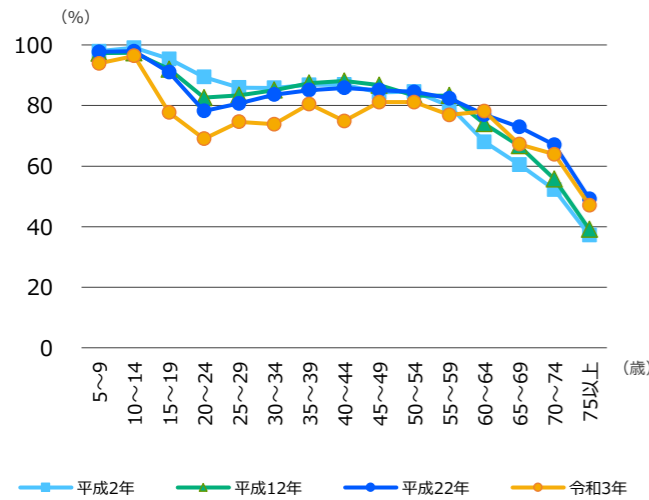
(4) 環境問題への関心・危機感の高まり

- 堺市では、平成21（2009）年に環境モデル都市、平成30（2018）年6月にSDGs未来都市に選定され、地球温暖化対策等に取り組んでいる。令和4（2022）年4月に「脱炭素先行地域」に選定され、令和12（2030）年度の先行地域でのカーボンニュートラル実現、および令和32（2050）年の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。

2-4 市内の移動実態・ニーズ

(1) 年齢階層別の外出率

- 平成22（2010）年と令和3（2021）年を比較すると、年齢階層別の外出率は平日・休日ともにほぼすべての年齢階層で低下している。
- 特に平日では15～19歳で約13%、休日では10～14歳で約19%と大きく低下している。
- 平日では20～24歳と65～69歳の外出率、休日では15～19歳と75歳以上の外出率が同程度となっており、若者の外出率が低下している。



図表 年齢階層別外出率の推移（平日）

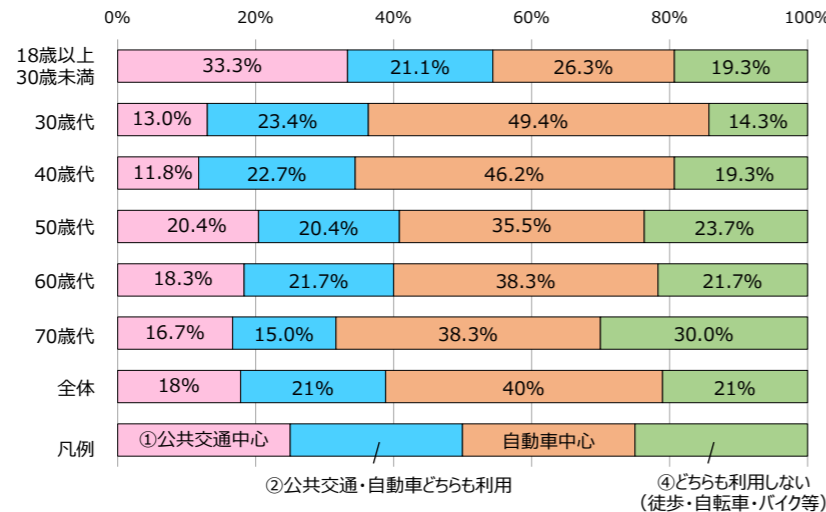
図表 年齢階層別外出率の推移（休日）

資料：第6回近畿圏パーソナルトリップ調査結果（令和3年）

(2) 市民の公共交通の利用頻度

- 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」の割合は18歳以上30歳未満が多い。また「③自動車中心」の割合は、30歳代、40歳代が多い。

- ①公共交通中心：公共交通の利用頻度が多く（週1～2日以上）、かつ、自動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（週1～2日以上）、かつ、自動車の利用頻度が多い（週1～2日以上）
- ③自動車中心：公共交通の利用頻度が少なく（月2～3日以下）、かつ、自動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：公共交通の利用頻度が少なく（月2～3日以下）、かつ、自動車の利用頻度が少ない（月2～3日以下）

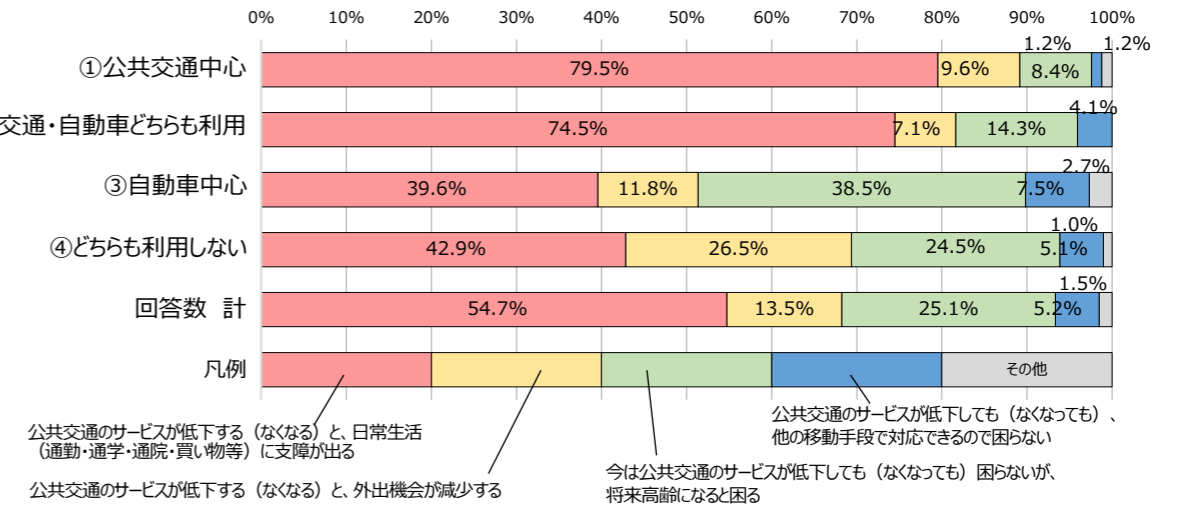


図表 年齢別公共交通・自動車利用頻度（N=466人）

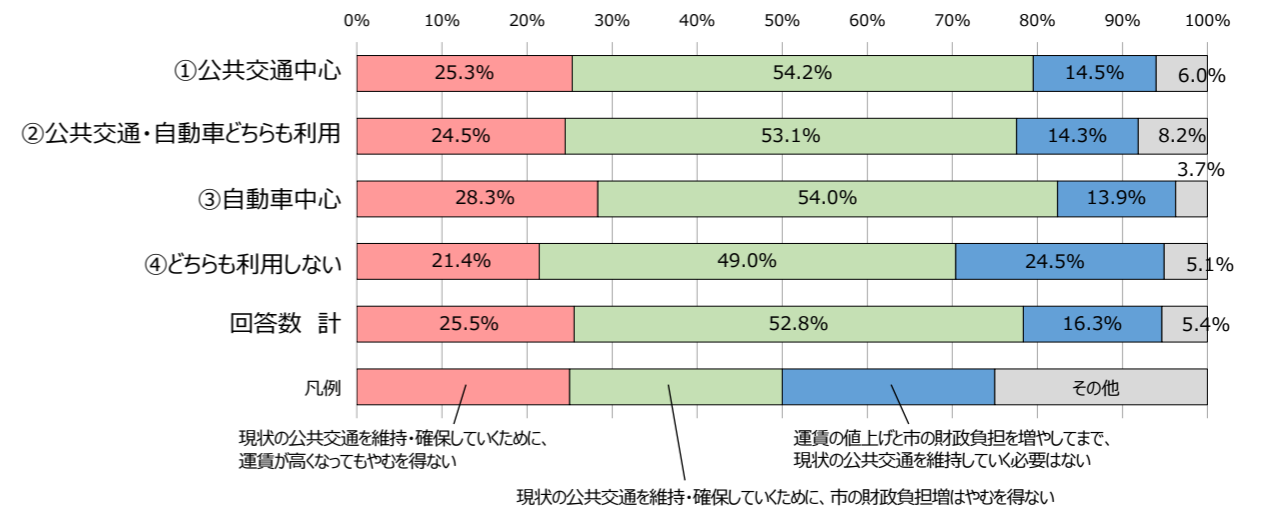
資料：令和4年度 第2回 市政モニターアンケート実施結果

(3) 公共交通の維持・確保等の意向

- 公共交通の必要性については、「将来高齢になると困る」まで含めると9割程度の方が必要性を認識している。
- 公共交通の維持・確保に対する意向については、「④どちらも利用しない」が「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」の割合が若干多い。



図表 公共交通の必要性について（N=466人）



図表 公共交通の維持・確保に対する意向（N=466人）

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

3 堺市における公共交通の課題

●本市や交通事業者を取り巻く環境の変化や社会の変化への対応、公共交通の現状を踏まえた本市における公共交通の主な課題は以下の通りである。

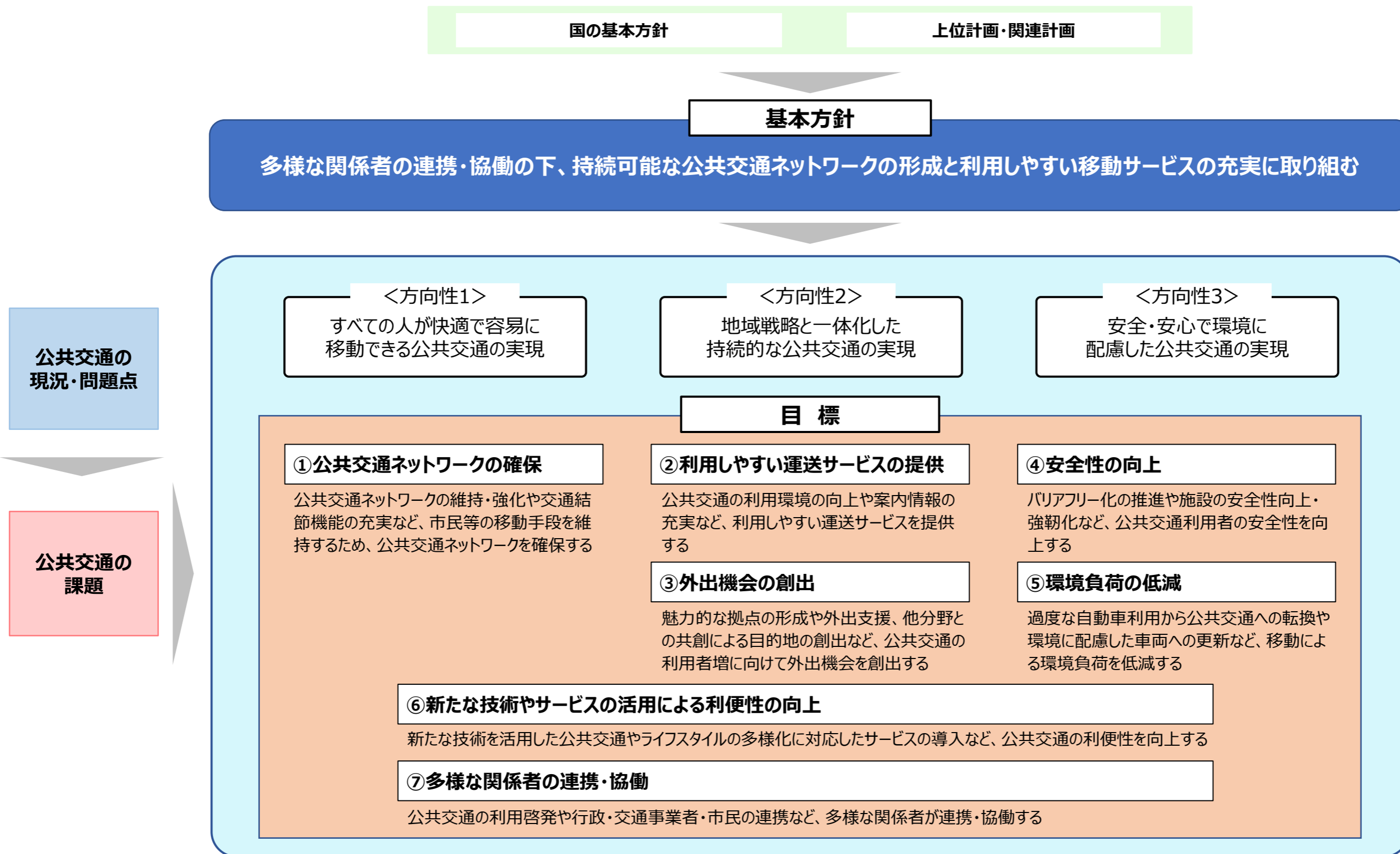
現況・問題点	
社会情勢の現況	<p>堺市を取り巻く環境変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○人口減少（2050年には約65.6万人に減少する見込み） ○高齢化の進展と生産年齢人口の減少 日常的に公共交通機関を利用する人口が減少 ○外出率の低下（特に若者が顕著） ○コロナ禍における新しい生活様式の定着（テレワークの導入や活動頻度の低下） ○想定される大規模地震や多発する風水害等の災害 <p>交通事業者を取り巻く環境変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○運転士や技術者の高齢化・担い手不足 ○「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の改正（2024年問題） ○燃料費高騰等による運行コストや施設管理費の増大 <p>社会変化への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○自動運転バスや電動キックボード等新たな交通手段の登場 ○シェアサイクルの普及拡大 ○MaaS等新たなサービスの登場、ソフト面の発展 ○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	<p>公共交通網の現況</p> <ul style="list-style-type: none"> ○鉄軌道、路線バス、乗合タクシー等多様な交通モードが存在 ○鉄軌道は大阪市内に向い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が中心 ○公共交通人口カバー率は約97% ○一部の拠点間での移動がしづらい ○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しているが、約3割が不満 ○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」（令和4年度第2回市政モニターアンケート） ○市民の声や陳情において、バス路線に対する要望が多い ○大多数の市民が自動車利用を減らしたい意向は持っており、公共交通の必要性を感じている ○一部の路線バスで渋滞により遅延が発生 <p>利用環境の質の現況</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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更なる対応 ○ホームドアの整備への更なる対応 ○「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 ○来訪者や市民への交通に関する情報提供の不足

主な課題
市民の生活を守るために必要な、公共交通の維持・確保
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
鉄道とバスの乗継ぎ等、交通結節点機能の充実
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）
更なる車両や施設のバリアフリー・ユニバーサルデザイン化や安全性確保の取組の推進
過度な自動車利用から公共交通等脱炭素型の交通手段への転換
施設の耐震化や災害時輸送に係る連携強化
既存の公共交通の電動化等環境負荷の低減
MaaSやCaaS等の情報活用による地域課題の解決
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
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
交通モード間のデータ連携、データのオープン化等、交通事業者の経営効率化、連携
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）
他分野との連携・共創（観光・商業等）

4 計画の基本方針と目標

4-1 計画の基本方針と目標

- 国の基本方針及び堺市の上位計画・関連計画を踏まえ設定した計画の基本方針（1-5）、計画の基本方針に基づく公共交通のめざすべき方向性、本市における公共交通の現況・問題点及び課題を踏まえ、下記の7つの目標を設定する。



4-2 公共交通ネットワークの考え方

- 本市はこれまで都市の核となる拠点を中心に都市機能を集約し、鉄軌道網、道路網等の都市軸で拠点間を連携する多軸多核型の都市構造を形成してきた。
- 都市計画マスタープランのめざすべき都市構造として、現在の都市構造を基礎としながら、都市の「存在感」や「暮らしの魅力」を高め、都市活力の維持、向上の実現、また「脱炭素型」の暮らしや都市活動を実現するため、拠点に更なる都市機能の集約を図り、拠点と周辺市街地とが移動しやすい交通ネットワークの形成をめざすとしている。
- また現在策定中の立地適正化計画においても、計画の誘導方針として「拠点へアクセスしやすい環境の形成」が掲げられており、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に図るとしている。
- 都市計画マスタープランに示している交通ネットワークのめざすべき姿や、立地適正化計画における交通ネットワークの考え方等を踏まえ、すべての人が利用しやすい持続可能な公共交通ネットワークの形成を図る。

(1) 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もつ基幹的な交通手段。



乗合タクシー

- 鉄道や路線バス等が利用しにくい地域の移動手段として、そのような地域と鉄道駅等を結び運行している交通手段。



路線バス

- 主要鉄道駅と周辺市街地を結び、フィーダー型の路線を中心に運行されており、きめ細かに市民の生活を支える交通手段。



タクシー

- 近距離の移動や個人・少人数のニーズに対応。
- ドア to ドアでの利用ができる。



自転車等

- ドア to ドアの移動や、ラストワンマイルへの対応等。

(2) 交通ネットワークの役割

	交通ネットワークのめざすべき姿	公共交通の役割	交通手段	
広域ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内と国土軸や関西国際空港等各方面との移動利便性の向上に向けて、鉄軌道網、高速・幹線道路網等を活かし、広域交通ネットワークの機能強化を図る。 	市内と国土軸や関西国際空港等各方面を結ぶ鉄道路線		
拠点間ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の鉄軌道や道路網等を活かし、拠点間を結ぶ交通ネットワークの形成を図る。 <div style="border: 1px solid pink; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <ul style="list-style-type: none"> ● 幹線補助系統：路線バスのなか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。 ● 国の運行経費補助である地域公共交通確保維持改善事業（幹線補助）を活用し、持続可能な運行をめざす。 </div>	市内・外の拠点同士を結ぶ路線	鉄軌道	路線バス（幹線補助系統のバス路線を含む）
地域内公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 既存の鉄軌道や路線バス、自転車との交通結節性を高めることにより、各生活圏から駅前拠点、地域拠点、都市拠点、都心、周辺都市へと自動車以外でも移動しやすい公共交通の充実に図る。 <div style="border: 1px solid blue; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>自転車、次世代モビリティ等は、社会情勢や技術の進展等も踏まえながら、定時・定路線の交通手段を補充する手段としてサービスを提供する。</p> </div>	市内拠点と地域内を結ぶ路線		乗合タクシー

※タクシーは、上記の交通手段に含まれないが、利用者の多様なニーズにきめ細かに柔軟に対応できる公共交通としての役割を有する。

5 目標達成のための施策・取組について

- 目標の達成に向け、交通施策の推進に取り組む。

目標	施策	内容
①公共交通ネットワークの確保	必要な公共交通（ネットワーク）の維持	地域住民の生活交通手段や最寄りの鉄道駅・公共施設等への移動手段の確保、路線の効率的な運行を実施する
	公共交通ネットワークの強化	拠点間ネットワークの機能強化、道路交通ネットワークの形成、公共交通ネットワークの充実を図る
	交通結節機能の充実	異なる交通事業者や交通手段の乗継、魅力的な拠点形成、連続立体交差事業に伴う利便性向上を図る
②利用しやすい運送サービスの提供	利用環境の向上	待合環境の整備、停留所のバリアフリー化及び適切な情報発信を推進する
	定時性・速達性の向上	走行環境の向上を図る
	ダイヤの改善	乗り継ぎ時間の調整を検討する
	案内情報の充実	スマートフォンで利用できるサービスの提供、来訪者や普段公共交通を利用しない方が分かりやすく利用できるような案内情報の充実を図る
	利便性の高い運賃体系の構築	運賃体系の多様化、電子決済の拡充、外出支援のための運賃施策の充実を図る
③外出機会の創出	魅力的な拠点の形成	公民連携のもと、観光・産業・都市空間形成・環境など様々な取組により魅力を高める
	世代・特性に応じた外出支援	外出支援のための取組の充実を図る
	他分野との共創による目的地の創出・連携	観光や商業と連携、企画チケットの組成、交通事業者等と連携したツアー造成を実施する

目標	施策	内容
④安全性の向上	バリアフリー化の推進	駅舎・車両のバリアフリー化、心のバリアフリー、迷惑行為への対応を行う
	施設の安全性向上・強靱化	鉄道施設の更新・安全対策の実施、連続立体交差事業による踏切解消、各施設の強靱化を図る
	災害時輸送に係る関係者間の連携強化	災害時に機動的に連携できるよう、連絡体制等を強化、災害時の事業継続計画に基づく乗客の安全な誘導の実施する
⑤環境負荷の低減	過度な自動車利用から公共交通への転換	市民の積極的な公共交通利用への転換、運賃施策による公共交通への転換誘導を図る
	公共交通の脱炭素化	環境配慮型車両の導入拡大等による環境負荷の低減を図る
	公共交通と多様なモビリティとの連携	シェアサイクル、次世代モビリティ等と連携を図る
⑥新たな技術やサービスの活用による利便性の向上	新たな技術を活用した公共交通・サービスの導入	MaaS、CaaSの推進、自動運転の検討及び推進による利便性・安全性の向上を図る
	ライフスタイルの多様化に対応した新たなサービスの提供	オフピーク利用を促す料金施策を検討・実施する
	地域特性に応じた移動サービスの導入	次世代モビリティ・AIオンデマンドバス等の導入にかかる各種支援の検討する
⑦多様な関係者の連携・協働	公共交通の利用啓発	マップの作成・配布、広報誌の活用による利用啓発の実施、デジタル・デバイドの解消を図る
	移動データの連携・共有・活用	データの利活用による地域課題の解決、交通事業者の事業効率化を図る
	国・府・他市との連携	地域住民の生活交通手段の確保、駅舎・車両のバリアフリー化、公共交通ネットワークの充実を図る
	市民との協働	公共交通活性化促進基金の旅客施設や車両の利便性向上への活用を図る
	輸送資源の有効活用	多様な主体が連携し、輸送資源の有効活用を検討する

6 評価指標・モニタリング指標

- 評価指標及びモニタリング指標を設定し、本計画の達成状況を評価・検証する。

(1) 評価指標

- それぞれの指標に対する現況値と目標値を下記の表のとおり整理する。

評価指標	評価の視点	現況値	目標値
a. 公共交通利用者数（年間乗車人員） 堺市内における鉄軌道、路線バス、乗合タクシーの利用者数	現状の公共交通を維持確保するため、コロナ禍前の利用者数までに改善する。	令和元年度利用者数※①	現況値以上
b. 公共交通にかかる市民満足度 堺市市政モニターアンケートによる現状の公共交通に対する満足度	公共交通の施策の満足度を向上する。	56% (令和4年度)	現況値以上
c. 公共交通人口カバー率 鉄道駅から半径800m以内、路線バス、阪堺電車、堺市乗合タクシーの停留所から半径300m以内の公共交通利用圏域に含まれる人口割合	利用者の利便性確保のため、現状のカバー率を維持する。	97% (平成30年度)	現況値
d. 地域間幹線補助系統の収支状況 地域間幹線補助系統※②の経常収益と経常費用の割合	地域間幹線補助系統のサービスの継続を図るため、現状の収支率を改善する	52.4% (令和4年度)	現況値以上の改善

※①
令和2（2020）年度以降の公共交通利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた特異値であることから、現況値は令和元（2019）年度における利用者数とする。
【令和元年度利用者数：鉄道（地下鉄含む）：126,719千人、軌道：1,442千人、路線バス：23,265千人、乗合タクシー：25千人 計：151,451千人】

※②
地域間幹線補助（国補助）
美木多線、天野山線、美原初芝線、北野田多治井線、北野田線（多治井系統）
北野田線（さつき野系統）、北野田線（富田林系統）

(2) モニタリング指標

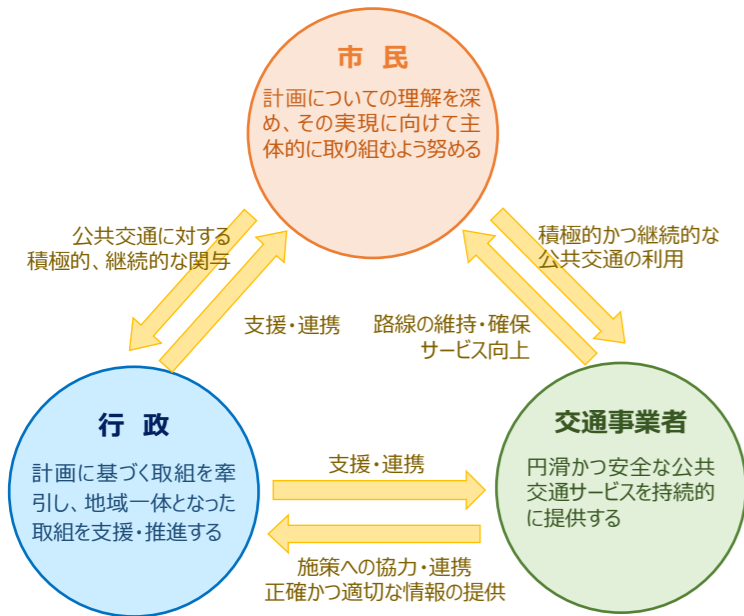
- 計画に定めた施策の取組状況を把握するため、下記のモニタリング指標を設定し、具体的な目標値を設けず実績値の確認を定期的に行う。

目標	公共交通ネットワークの確保 ①	利用しやすい運送サービスの提供 ②	外出機会の創出 ③	安全性の向上 ④	環境負荷の低減 ⑤	新たな技術やサービスの活用による利便性向上 ⑥	多様な関係者の連携・協働 ⑦
モニタリング指標							
e. 路線維持への公的資金投入額	●		●				
f. 公共交通の利用頻度	●	●	●		●		
g. 移動の快適性・安全性の市民満足度		●		●			
h. バス停留所（各拠点以上）・車内の運行情報・施設案内等の多言語化率		●	●			●	
i. ノンステップ車両の導入率				●			
j. 低床式車両の導入率				●			
k. 運送部門での温室効果ガス実排出量					●		
l. 多様な関係者が参画する会議の開催回数							●

モニタリング指標	現況値	算出方法
e. 路線維持への公的資金投入額	128百万円（令和4年度）	路線維持に係る市の負担額
f. 公共交通の利用頻度	39%（令和4年度）	堺市市政モニターアンケートによる公共交通を「週1～2日以上」利用している人の割合
g. 移動の快適性・安全性の市民満足度	37%（令和4年度）	堺市市政モニターアンケートによる現状の移動の快適性・安全性に対する満足度
h. バス停留所（各拠点以上）・車内の運行情報・施設案内等の多言語化率	バス停留所：33.3% 車内：55.0% (令和4年度)	バス停留所：多言語化表記を導入している堺市内の各拠点以上の停留所数/堺市内の各拠点の停留所数 車内：堺市内を走行する営業所の車両の多言語化表記導入または案内放送実施本数/堺市内を走行する営業所の車両の全本数
i. ノンステップ車両の導入率	58%（令和4年度）	対象車両数/全車両数（割合） 【南海バス、近鉄バス、大阪シティバスの平均値】
j. 低床式車両の導入率	11%（令和4年度）	対象車両数/全車両数（割合） 【阪堺電車】
k. 運送部門での温室効果ガス実排出量	1,090千t-CO ₂ （令和元年度）	自動車（自家用車、バス、タクシー等）及び鉄軌道の温室効果ガス排出量
l. 多様な関係者が参画する会議の開催回数	5回（令和4年度）	法定協議会、庁内委員会、地域公共交通会議の開催回数

7 目標達成に向けての役割・推進体制

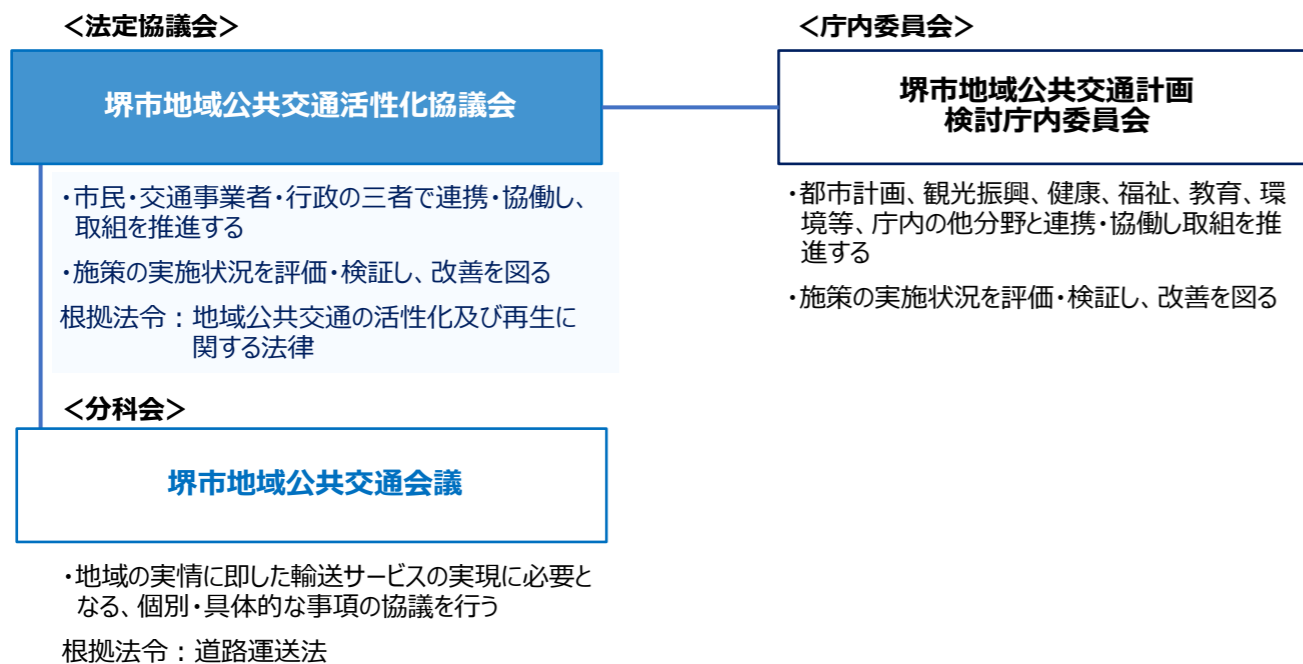
- 本計画の目標を達成するために、市民・交通事業者・行政それぞれが連携し、各々の役割を担いながら、公共交通の維持確保に向けた施策・取組を実施する。
- 法定協議会・庁内委員会において、計画の進捗や評価指標の達成状況を確認し、施策の評価を行う。
- 必要に応じて、施策への反映や計画の見直しを行う。
- 本計画の最終年度（令和10年度）は施策の実施状況や目標の達成状況を総括し、次期計画を策定する。



図表 市民・交通事業者・行政の役割について



図表 PDCAサイクル



図表 計画推進体制について