

堺市地域公共交通計画素案

令和 6 年 1 月



目次

1 堺市地域公共交通計画について	1-1
1-1 計画策定の背景と目的	1-1
1-2 計画の区域.....	1-1
1-3 計画の期間.....	1-1
1-4 計画の位置づけ.....	1-2
1-5 計画の基本方針	1-9
2 公共交通を取り巻く状況	2-1
2-1 本市の概況.....	2-1
2-2 公共交通の状況	2-15
2-3 公共交通を取り巻く環境の変化.....	2-32
2-4 市民の移動実態・ニーズなど.....	2-38
3 本市における公共交通の課題	3-1
4 計画の方向性と目標	4-1
4-1 交通ネットワークにかかる上位計画の整理	4-1
4-2 交通ネットワークにおける公共交通の役割	4-3
4-3 計画の方向性と目標	4-6
5 評価指標	5-1
6 目標達成に向けての役割・推進体制	6-1
■ 目標達成のための取組	
目標と取組について	1
各目標の取組内容.....	2

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

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ます。加えて新型コロナウイルス感染症拡大に伴う在宅勤務など新しい生活様式の定着による公共交通利用者の減少、さらに燃料費、人件費等の高騰による運行コストや施設管理費の増大など、交通事業者は一層厳しい経営環境に置かれています。

そのような状況の下、公共交通の現況や取り巻く社会環境の変化を踏まえた課題解決に取り組むことにより、市民等の移動を支え、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す。

(2) 目的

公共交通に対する社会的要請に的確に応えるために、本市、交通事業者、市民・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る必要があります。

市民の生活スタイルや移動手段が多様化するなかで、公共交通のみで移動ニーズに対応しきれない場合は、交通以外の分野との連携を図るなど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ることが必要です。「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以降「地域交通法」という。）の主旨に則り、本市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し、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として、堺市地域公共交通計画（以降「計画」という。）を策定します。

1-2 計画の区域

本計画の対象区域は、堺市全域とします。

※鉄道や路線バスの市内外を連絡する路線を含みます。

1-3 計画の期間

本計画の計画期間は、令和6（2024）年度～令和10（2028）年度の5年間とします。

なお、毎年度、進捗状況や取組効果について評価を行い、社会情勢等を踏まえ、必要に応じて本計画の見直しを行います。

1-4 計画の位置づけ

本計画は地域交通法で市町村による策定が努力義務として位置づけられている法定計画であり、策定にあたっては、国の方針を踏まえ、本市の上位・関連計画と連携、整合を図ることとします。

(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」（以降「国の基本方針」という。）は、地域交通法に基づき、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地域公共交通の活性化及び再生を推進するため国が定めたものです。国の基本方針には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地域公共交通の活性化及び再生の意義、目標、さらに計画の作成や計画に定める事業に関する基本的な事項が定められています。

なお、令和5（2023）年10月に改正地域交通法が施行され、目的規定に自治体・交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」が、国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」が追加されました。

1) 国の基本方針の目標

地域公共交通の活性化及び再生に関する地域のニーズや課題は多種多様であり、地域の関係者が計画について総合的に検討し、その地域にとって最適かつ持続可能な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任をもって地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に向けた取組を推進することが重要です。このため、次の目標を追求すべきとしています。

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	①コンパクトなまちづくりの実現 ②まちのにぎわいの創出や健康増進 ③観光振興施策との連携による人の交流の活発化 ④地球温暖化対策をはじめとする環境問題への対応
(3) 安全・安心で質の高い運送サービスの提供等	①安全・安心な運送サービスの提供 ②シームレスな運送サービスの提供 ③定時性の確保、速達性の向上 ④乗りたくなるサービスの提供
(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

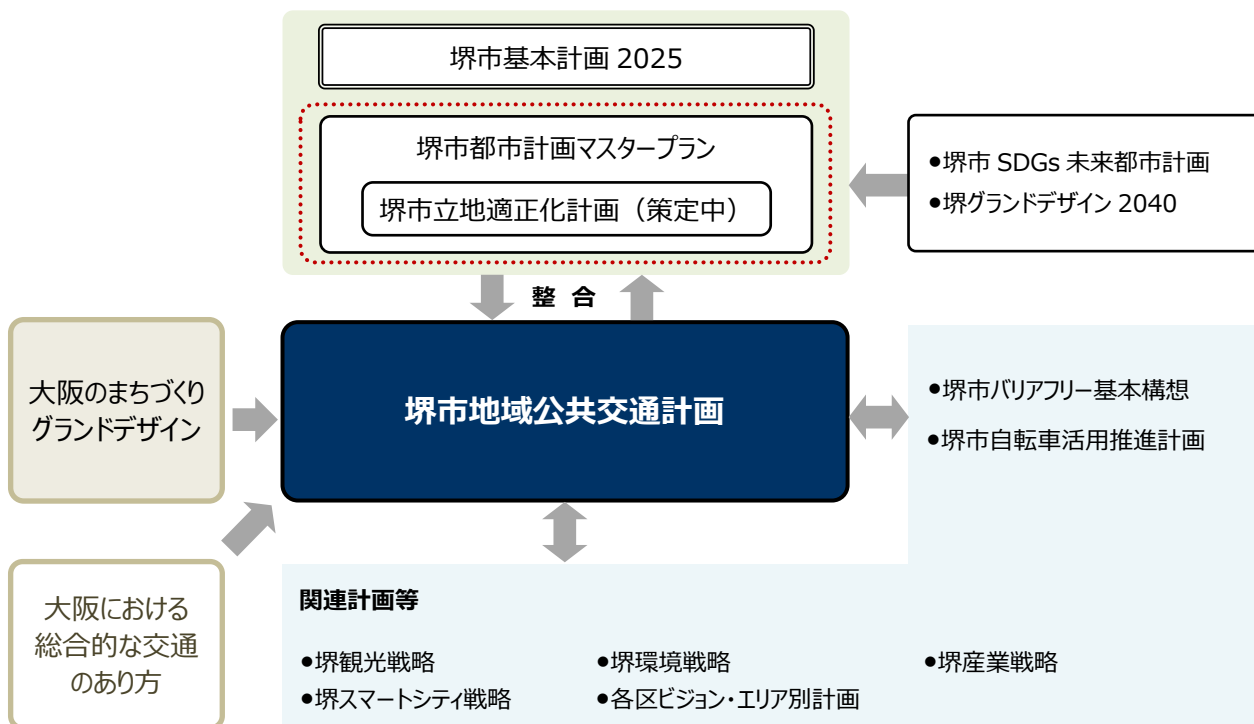
2) 計画に定める基本的な方針を検討する際に留意する点

地域公共交通に関するニーズや課題は多種多様であるため、地域の真のニーズやその地域の抱える問題を精査する上で検討を行う必要があるとされており、検討にあたっては地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する観点から次の点に留意することとしています。

留意点（抜粋）
<p>(1) まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> • 立地適正化計画をはじめとするまちづくり、観光振興等の地域戦略と一体での検討が必要 • 地域の実情に応じ、多様な運送サービスの導入、他分野との垣根を超えた連携と協働などを一体的に進めることが不可欠
<p>(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</p> <ul style="list-style-type: none"> • 地域全体の公共交通をネットワークとして総合的に捉え、異なるモードや幹線・支線の役割分担も明確にし、交通機関相互の連携を十分に図る
<p>(3) 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ</p> <ul style="list-style-type: none"> • 地域特性に応じて、多様な交通手段を有機的に組み合わせ、地域の実情に応じ、最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保する
<p>(4) 住民の協力を含む関係者の連携と協働</p> <ul style="list-style-type: none"> • 住民が主体となって地域公共交通を考え、積極的・継続的関与を行うことが、地域公共交通の持続可能な確保の観点からも必要 • 地域の多様な関係者が連携と協働を行い、分野の垣根を越えて地域における潜在的な輸送需要に的確に対応することが必要

(2) 上位・関連計画等と本計画の関係

本計画は、本市の上位計画である「堺市基本計画2025」や「堺市都市計画マスタープラン」「堺市立地適正化計画」などと整合を図ります。また、都市計画、観光、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、これらの分野の計画等との連携を図り、取組を行う必要があります。



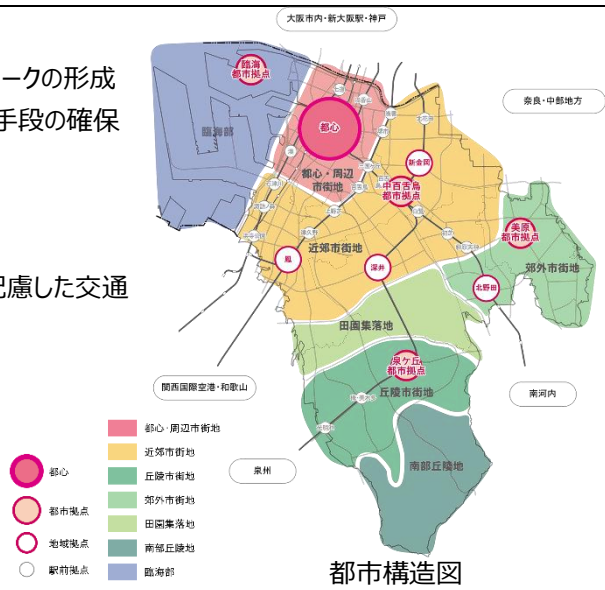
図表 本計画の位置付け

(3) 上位計画（都市像、交通にかかる方向性）

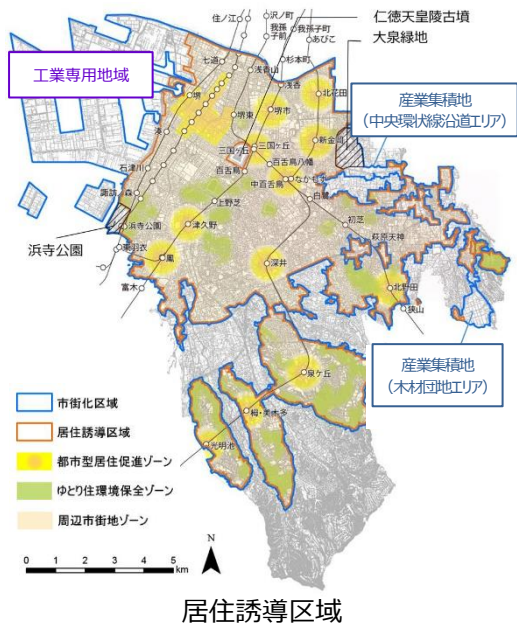
本市の上位計画では、めざすべき都市像や交通に係る方向性などが次の通り示されています。

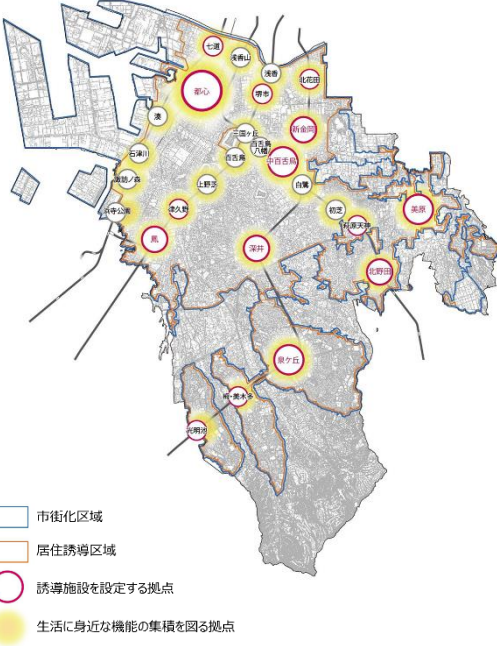
①堺市基本計画2025	
策定・改定年月：令和3（2021）年3月策定	計画期間：令和3（2021）年度～令和7（2025）年度
計画概要	<ul style="list-style-type: none"> めまぐるしく変化する社会経済情勢を的確にとらえ、将来にわたって持続可能な都市経営を推進することを目的に、2030年度を見据えながら今後5年間の取り組むべき方向性を示す。 本市の都市像として「未来を創るイノベティブ都市」～変化を恐れず、挑戦・創造しつづける堺～を掲げ、イノベティブに重点戦略の施策を推進する上で必要となる4つの基本姿勢と5つの重点戦略を設定し計画を推進する。
都市像 基本姿勢	<p style="text-align: center;">4つの基本姿勢</p> <p>持続可能性 Sustainable 多様性 Diversity ともに創造 Co-creative Society 5.0 Smart</p> <p style="text-align: center;">×</p> <p style="text-align: center;">5つの重点戦略</p> <ol style="list-style-type: none"> 堺の特色ある歴史文化 ～Legacy～ 人生100年時代の健康・福祉 ～Well-being～ 将来に希望が持てる子育て・教育 ～Children's future～ 人や企業を惹きつける都市魅力 ～Attractive～ 強くしなやかな都市基盤 ～Resilient～ <p style="text-align: center;">▼</p> <p style="text-align: center;">イノベティブに施策を推進</p> <p style="text-align: center;">都市像</p> <p style="text-align: center;">「未来を創るイノベティブ都市」 ～変化を恐れず、挑戦・創造しつづける堺～</p>
空間像 エリア戦略	<ul style="list-style-type: none"> 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)	<ol style="list-style-type: none"> 堺の特色ある歴史文化～Legacy～ <ol style="list-style-type: none"> (6) 自転車を活かした魅力の創出 <ul style="list-style-type: none"> 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げ、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。 人や企業を惹きつける都市魅力～Attractive～ <ol style="list-style-type: none"> (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 <ul style="list-style-type: none"> 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。 強くしなやかな都市基盤～Resilient～ <ol style="list-style-type: none"> (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 <ul style="list-style-type: none"> 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。 (3) ゼロカーボンシティの推進 <ul style="list-style-type: none"> 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。

②堺市都市計画マスタープラン	
策定・改定年月：令和3（2021）年7月改定	目標年次：令和22（2040）年度
計画概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>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 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 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</p>
めざすべき都市像	<p>①活力あふれる都市</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 関空からの近接性、広域的なアクセス性を活かし、人が集まり交流している <p>②住みたい・訪れたい・働きたい魅力のある都市</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 様々なライフスタイルが実現でき、暮らしの質と居住魅力が向上している ● 事業を継続しやすい環境整備、新たな産業空間創出などにより、企業に選ばれている <p>③持続可能な脱炭素都市</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 市民、事業者等、都市活動の主体が環境負荷の少ない取組を率先して実行している <p>④安全で安心して暮らせる都市</p>
めざすべき都市構造	<p>都市構造の考え方</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> ● 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む。 ③特色を活かした市街地環境の誘導 <p>交通ネットワークのめざすべき姿</p> <ol style="list-style-type: none"> ①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、広域交通ネットワークの機能強化を図る。 ②拠点間ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ③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を図る。
分野別方針（抜粋）	<p>道路・交通の方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 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形成及び移手段の確保 ③自転車の利用環境の向上 ④歩行者環境の整備 ⑤幹線道路網等の整備推進 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安全で快適な公共施設等の整備 <p>環境の方針</p> <p>(1) 脱炭素型の都市空間形成</p> <ol style="list-style-type: none"> ①集約型かつ脱炭素型の都市構造の形成



③堺市立地適正化計画	
策定・改定年月：令和6（2024）年度策定予定	目標年次：令和22（2040）年度
計画概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 令和3（2021）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しており、これを実現するための取組として策定。 ● 対象区域:都市計画区域（市全域）
立地適正化計画の方針（ターゲット）	<p>①都市の「存在感」を高める</p> <p>②都市の「暮らしの魅力」を高める</p> <p>③「安全で利便性の高い暮らし」を維持する</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 拠点への都市機能集約に加え、公共交通・道路などの交通ネットワークの機能強化や維持確保を図る。
誘導方針（ストーリー）	<p>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</p> <p>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</p> <p>誘導方針3 拠点へアクセスしやすい環境の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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る。 <p>誘導方針4 安全な暮らしを維持する市街地の形成</p>
居住誘導区域	<p>基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 <p>設定方針</p> <p>①市街地の特性を踏まえた居住誘導</p> <p>②拠点へアクセス性が高いエリアへの居住誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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にアクセスしやすい地域への居住誘導を図る。 <p>③災害リスクや土地利用の状況を踏まえた居住誘導</p> <p>居住を誘導すべき区域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 拠点へのアクセス性に優れる、鉄道駅から徒歩圏（半径800m圏）の区域及び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）の区域や、2045年時点においても人口密度が一定維持される見込みの区域を基本として、都市計画マスタープランに位置づけた拠点の役割や今後の施策の方向性などを踏まえ、居住を誘導すべき区域とする。



<p>誘導施設 及び 都市機能 誘導区域</p>	<p>基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> 生活圏における都市機能の維持・充実と駅周辺等への都市機能の誘導 <p>誘導施設の設定方針</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>都市機能誘導区域の設定方針</p> <ol style="list-style-type: none"> ①都市機能誘導区域を設定すべき拠点 <ul style="list-style-type: none"> ● 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 <ul style="list-style-type: none"> ● 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圏）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。  <p>都市機能を集積する拠点</p>																						
<p>誘導施策</p>	<p>基本的な考え方</p> <ul style="list-style-type: none"> 立地適正化計画の方針（ターゲット）及び誘導方針（ストーリー）に即した施策の展開を図る <p>誘導施策</p> <p>円滑に移動できる交通環境の形成</p> <p>目標値の設定</p> <p>■ 評価指標とモニタリング項目</p> <table border="1" data-bbox="395 1339 1396 1518"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標</th> <th>現況値</th> <th colspan="2">目標値</th> </tr> <tr> <th>2019年度</th> <th>(中間) 2030年度</th> <th>2040年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>都心、都市拠点における駅の乗降客数</td> <td>26.3万人/日</td> <td>25.7万人/日</td> <td>24.7万人/日</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" data-bbox="395 1563 1396 1742"> <thead> <tr> <th rowspan="2">評価指標</th> <th>現況値</th> <th colspan="2">目標値</th> </tr> <tr> <th>2022年度</th> <th>(中間) 2030年度</th> <th>2040年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市全域の公共交通人口カバー率</td> <td>96.4%</td> <td>96.4%</td> <td>96.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>(モニタリング項目) ・公共交通利用者数 ・居住誘導区域における公共交通カバー圏の面積割合</p>	評価指標	現況値	目標値		2019年度	(中間) 2030年度	2040年度	都心、都市拠点における駅の乗降客数	26.3万人/日	25.7万人/日	24.7万人/日	評価指標	現況値	目標値		2022年度	(中間) 2030年度	2040年度	市全域の公共交通人口カバー率	96.4%	96.4%	96.4%
評価指標	現況値		目標値																				
	2019年度	(中間) 2030年度	2040年度																				
都心、都市拠点における駅の乗降客数	26.3万人/日	25.7万人/日	24.7万人/日																				
評価指標	現況値	目標値																					
	2022年度	(中間) 2030年度	2040年度																				
市全域の公共交通人口カバー率	96.4%	96.4%	96.4%																				

1-5 計画の基本方針

市民等の移動を支え、本市の社会生活・経済活動に不可欠な公共交通の維持・確保を図るために、国の基本方針や、本市の上位計画等における都市像、交通にかかる方向性を踏まえ、地域交通法の目的規定にある「公共交通に関わる地域の関係者の連携・協働」の趣旨と合わせて、本計画の基本方針を次のとおり設定します。

**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 公共交通を取り巻く状況

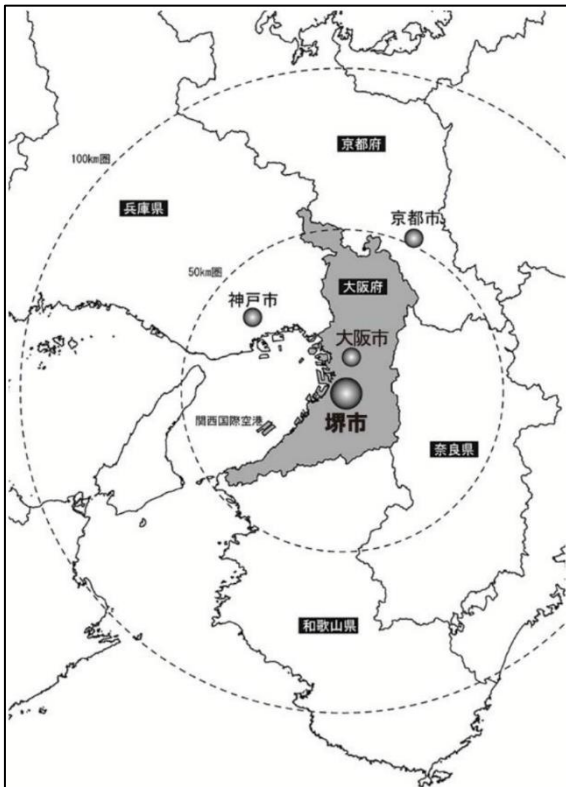
2-1 本市の概況

(1) 位置・地勢

本市は大阪府の中南部に位置し、面積は149.83km²と、大阪府で面積が第2の政令指定都市です。

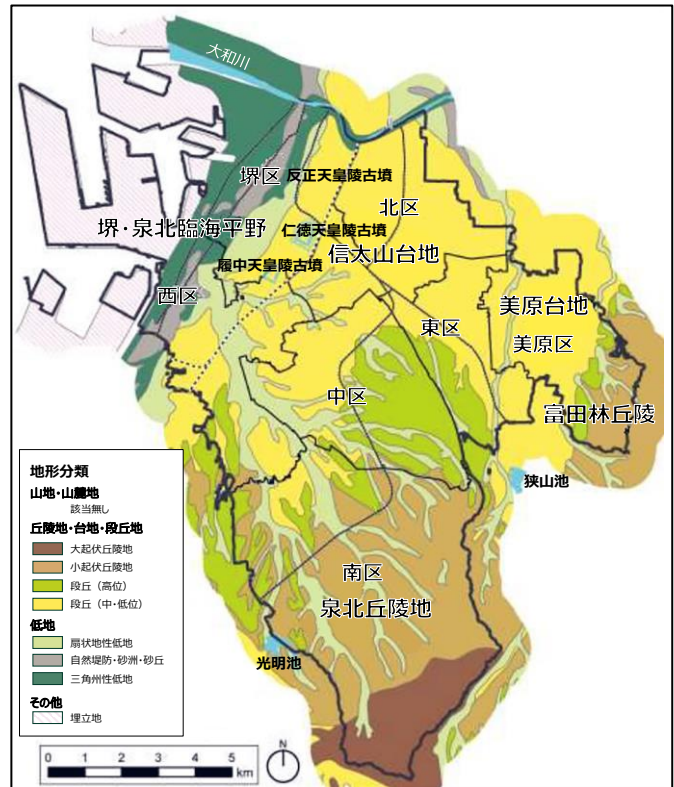
西は大阪湾に面し、北は大和川を隔てて大阪市、東は松原市、羽曳野市、富田林市、大阪狭山市、南は河内長野市、和泉市、高石市に接しています。広域的にみると、本市は近畿の中央部に位置し、約50km圏内に大阪市、神戸市、京都市の政令指定都市があります。

地形は、大阪湾東岸沿いの堺・泉北臨海平野とその南東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の起伏のある土地が続いています。



図表 位置

資料：堺市都市計画マスタープラン



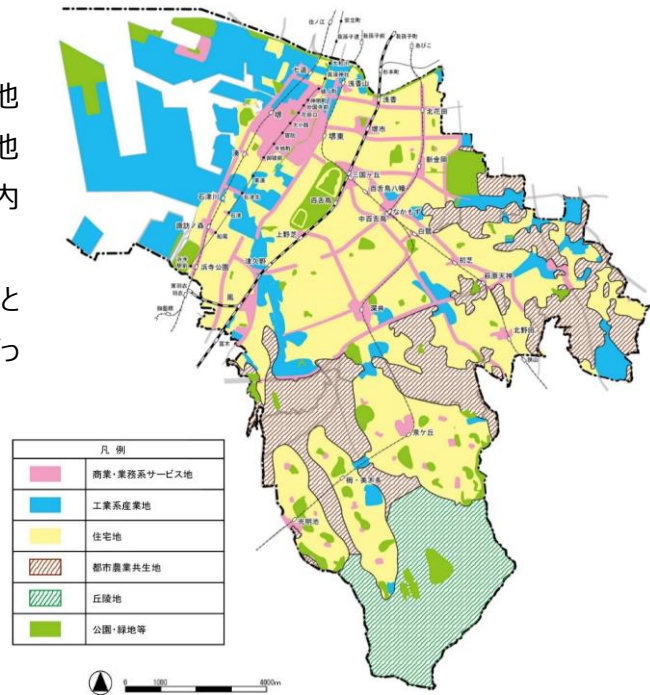
図表 地形

資料：堺市歴史的風致維持向上計画

(2) 土地利用

平野部や丘陵部の泉北ニュータウンに市街地が広がり、駅周辺や幹線道路沿道に商業業務地の集積があります。工業地は臨海部だけではなく、内陸部でも集積があります。

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ます。



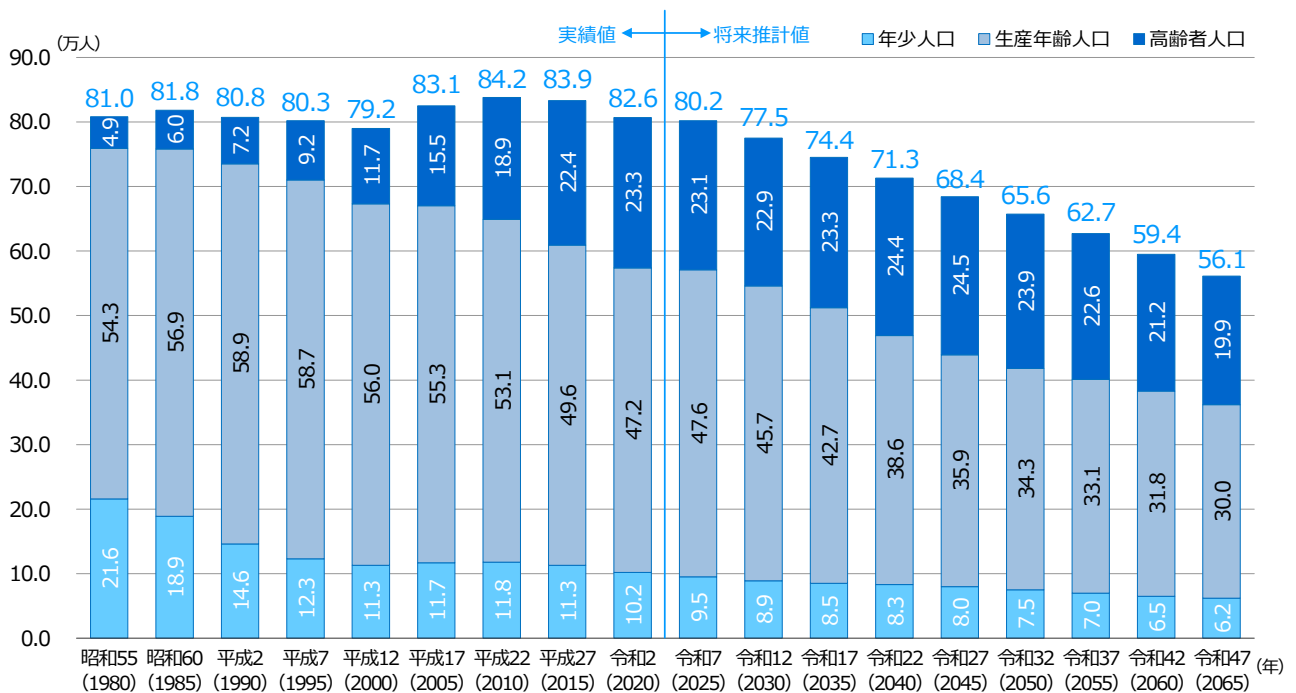
図表 土地利用の状況図

資料：堺市都市計画マスタープラン

(3) 人口

1) 人口推移

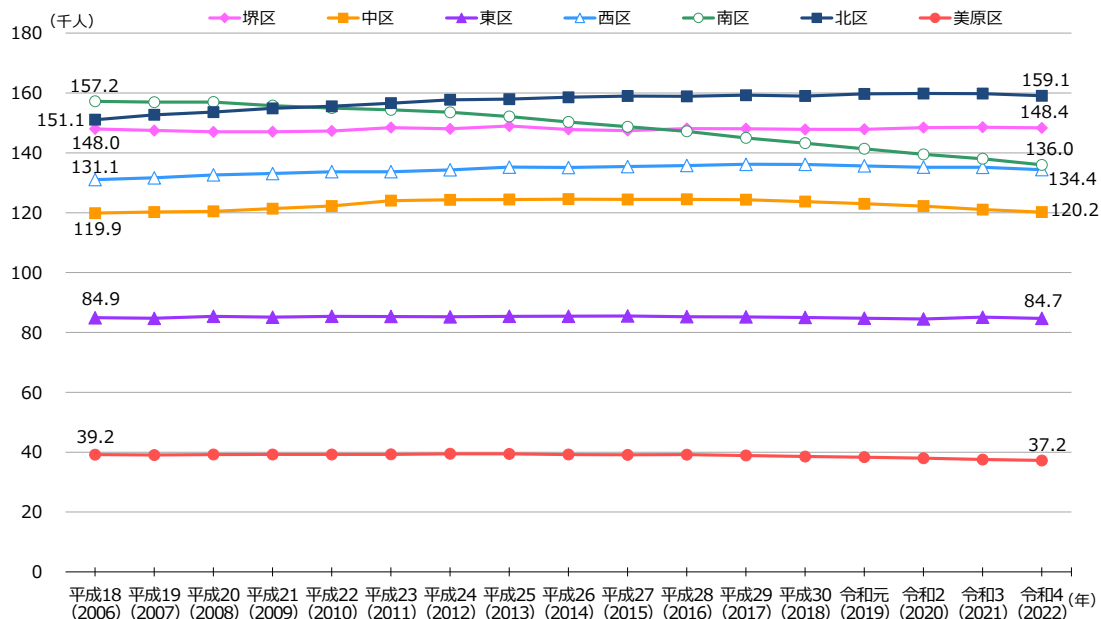
令和2（2020）年の総人口は約82.6万人と、平成22（2010）年の約84.2万人をピークに減少傾向にあります。将来総人口も令和12（2030）年には約77.5万人となり、令和32（2050）年には約65.6万人と、今後も減少する見込みです。



図表 人口動向（年齢3区分別人口の将来推計）

資料：令和2（2020）年以前は、総務省「国勢調査」、将来推計人口は平成27（2015）年を起点に算出した独自集計

区別では北区が増加傾向、南区が減少傾向にあります。堺区・中区・東区・西区・美原区では概ね横ばいで推移しています。



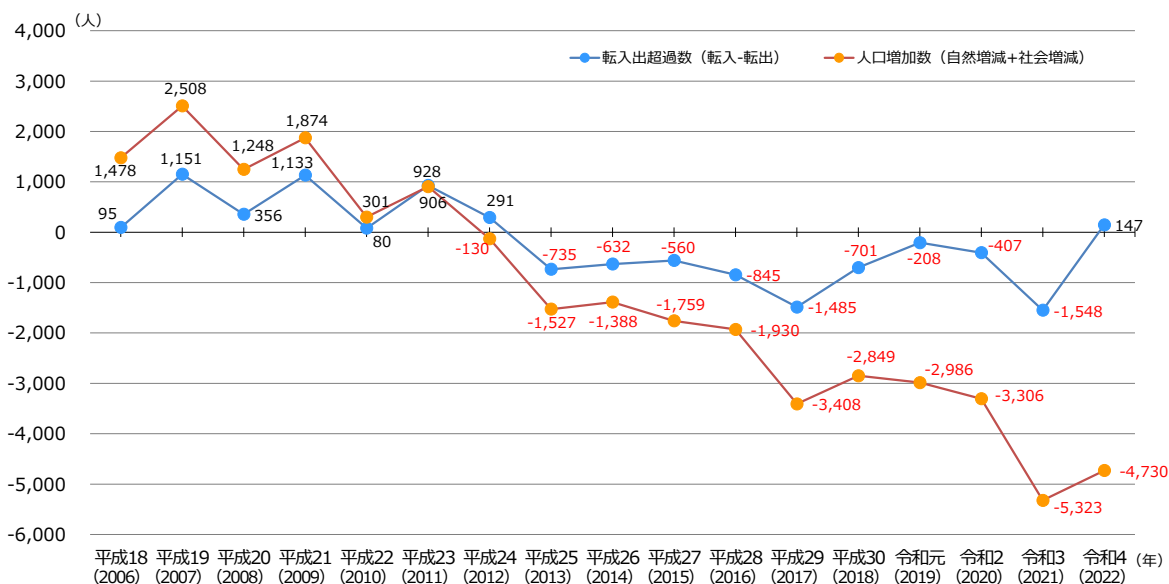
図表 区別人口推移

資料：堺市統計書

2) 人口・社会増減

人口増減は、平成24（2012）年に増加から減少に転じて以降減少が続いています。令和3（2021）年は5,323人減少し、減少幅はこれまでで最大です。

社会増減では、平成25（2013）年に減少に転じて以降、転出超過が続いていましたが、令和4（2022）年に増加に転じています。



図表 人口増減及び社会増減の推移

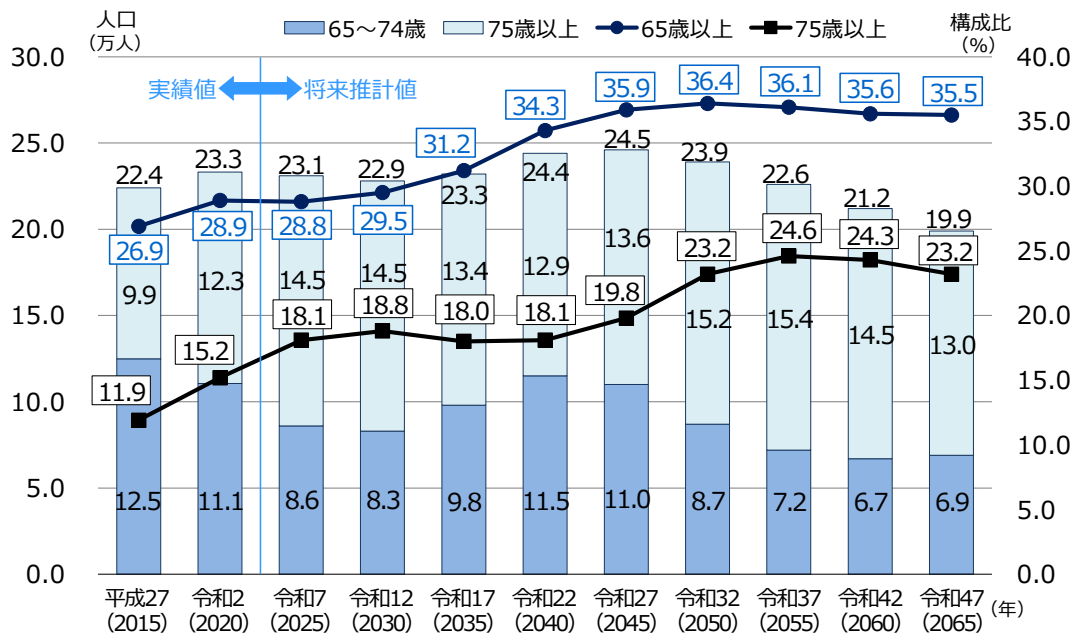
資料：住民基本台帳（外国人含む）

3) 高齢者人口

令和2（2020）年の高齢者人口の割合は、全市で28.9%です。今後もその割合は増加し、令和17（2035）年には31.2%と3割を超え、令和32（2050）年には36.4%となる見込みです。

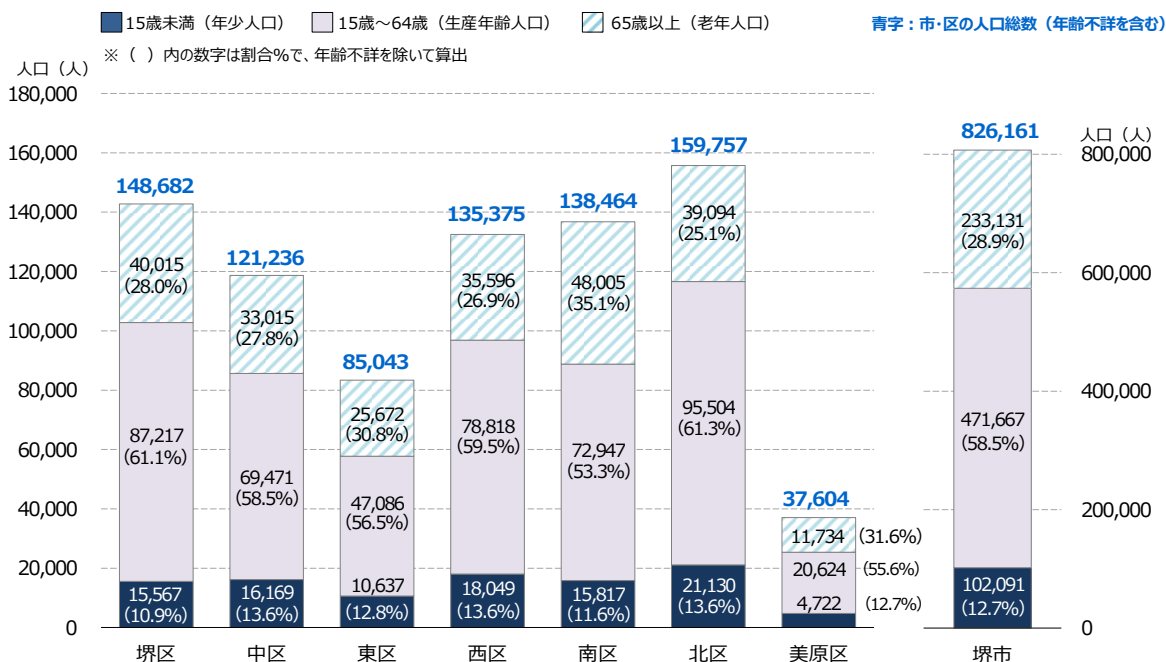
区別では、人口が減少傾向の南区で最も高く35.1%、美原区で31.6%、東区で30.8%と高い一方、人口が増加傾向の北区は他区と比べて低く25.1%です。

令和2（2020）年の高齢者人口は、全市で23.3万人、区別では高齢者人口が多い順に、南区が4.8万人、堺区が4.0万人、北区が3.9万人です。



図表 高齢者人口の将来推計

資料：令和2（2020）年以前は、総務省「国勢調査」、将来推計人口は平成27（2015）年を起点に算出した独自集計
 ※平成27（2015）年、令和2（2020）年の65歳以上及び75歳以上の人口構成比は、年齢不詳を除いて算出



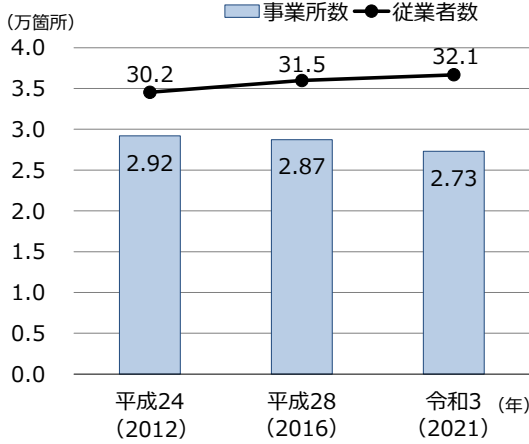
図表 区別年齢別人口構成

資料：国勢調査（令和2（2020）年）

(4) 産業・経済

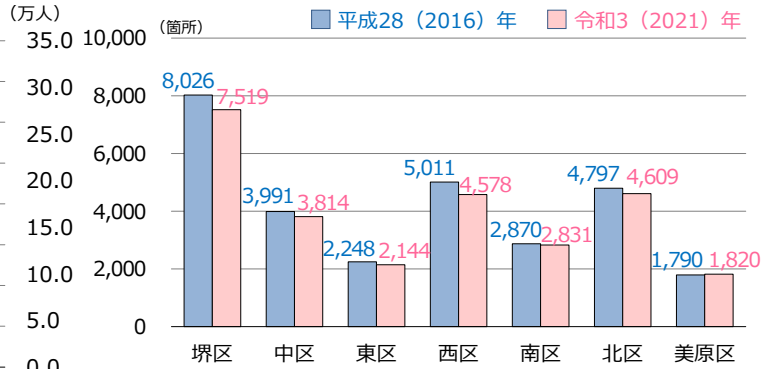
事業所数は、平成24（2012）年以降減少していますが、従業者数は増加しています。区別では、美原区で事業所数は微増し、他区は減少しています。従業者数は、堺区、中区、東区、北区、美原区で微増し、西区、南区で微減しています。

製造業の事業所数は微減していますが、従業者数はほぼ横ばいで推移しています。



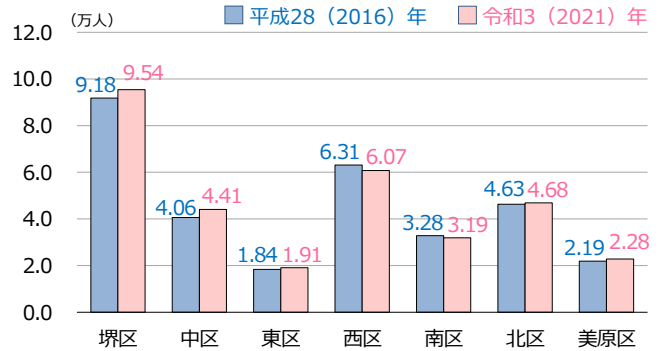
図表 事業所数及び従業者数の推移

資料：経済センサス活動調査
※民営事業所のみの数値



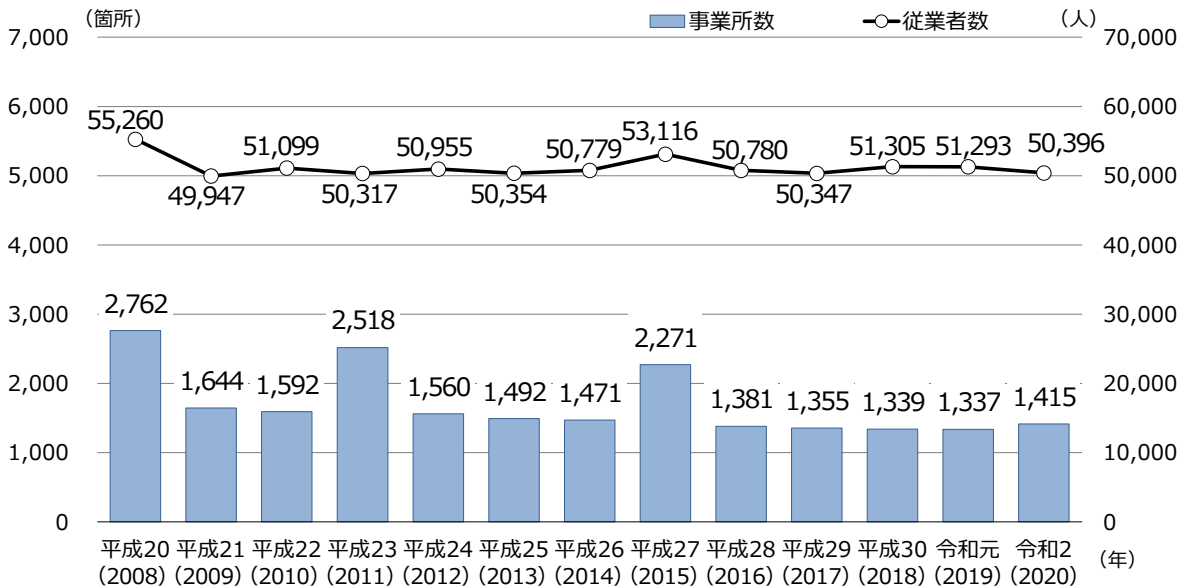
図表 区別の事業所数

資料：経済センサス活動調査
※民営事業所のみの数値



図表 区別の従業者数

資料：経済センサス活動調査
※民営事業所のみの数値



図表 製造業の事業所数と従業者数の推移

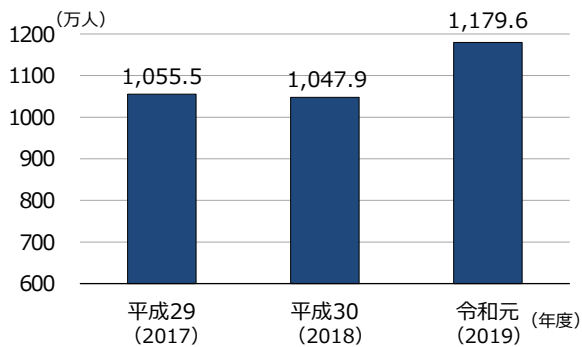
資料：堺市統計書

※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」)

(5) 観光

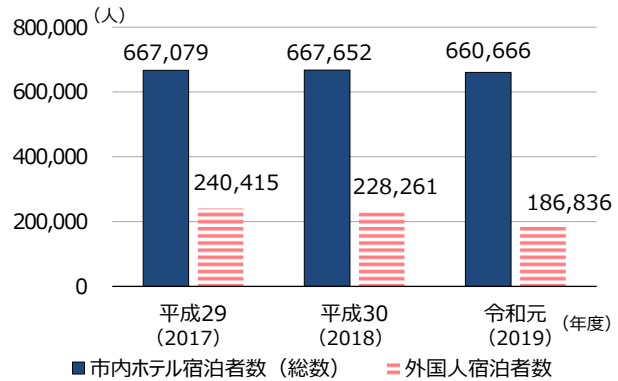
新型コロナウイルス感染症拡大以前は、インバウンド等の観光需要の増加や百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録（令和元（2019）年7月）による誘客効果などにより、観光ビジター数は増加しました。一方、市内ホテル宿泊者数はほぼ横ばいで推移していました。

主な観光施設等の来場者数については、新型コロナウイルス感染症拡大以降低迷しましたが、現在は回復傾向にあります。



図表 観光ビジター数の推移

※令和元（2019）年度は過去のデータをもとにした堺市推計
資料：堺市資料



図表 市内ホテル宿泊数の推移

※調査協力いただいたホテルより計上
資料：堺市資料

図表 主な観光施設等の来場者数

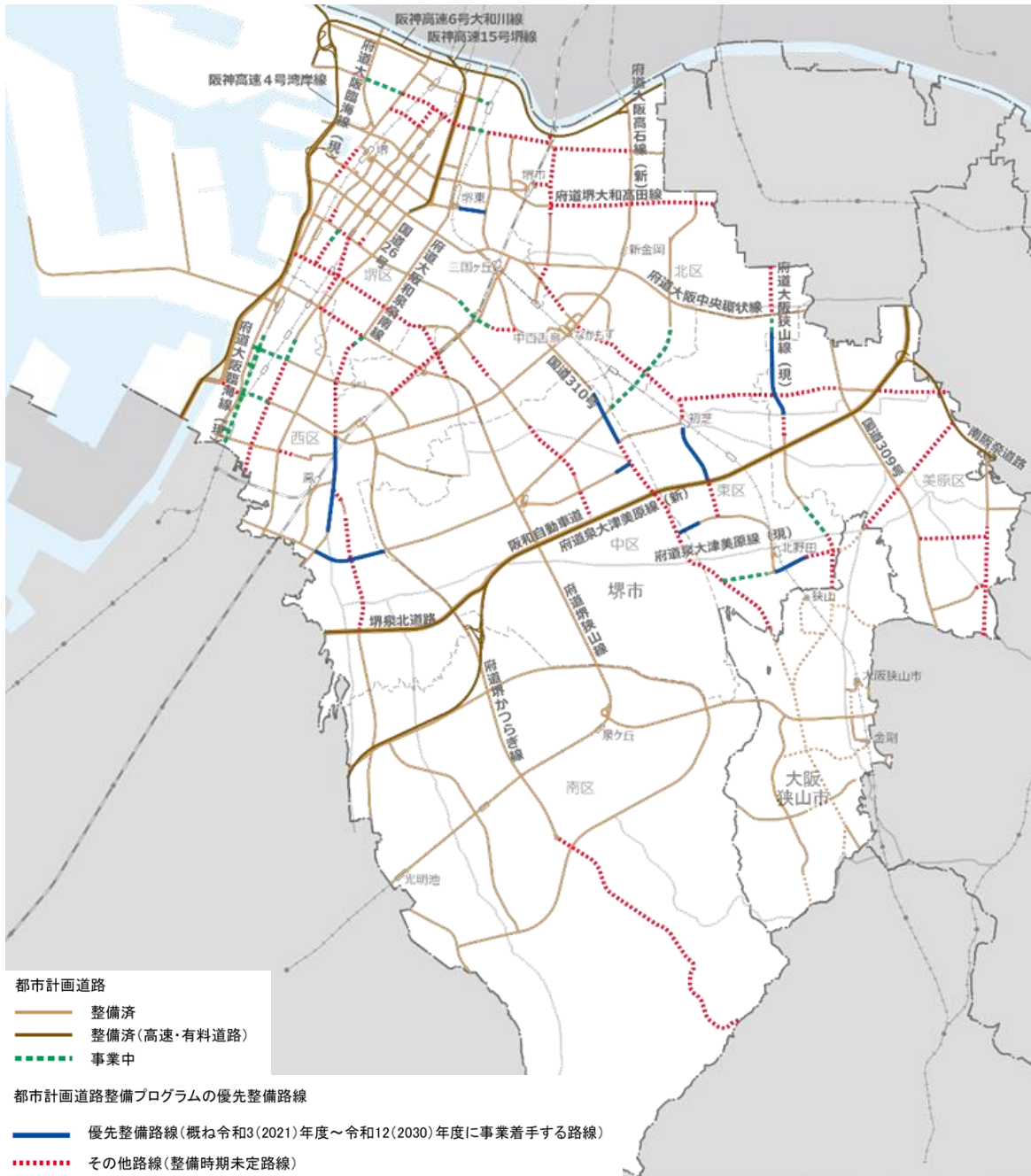
施設名	年度								
	平成25 (2013)	平成26 (2014)	平成27 (2015)	平成28 (2016)	平成29 (2017)	平成30 (2018)	令和元 (2019)	令和2 (2020)	令和3 (2021)
堺市博物館	82,968	141,894	154,416	137,635	161,866	158,147	266,721	86,933	74,292
茶室「伸庵」	11,402	10,950	8,234	8,196	7,978	7,594	14,314	5,547	5,536
百舌鳥古墳群ビジターセンター	-	-	-	-	-	-	-	8,134	57,086
さかい利晶の杜	-	-	457,022	331,938	309,825	294,891	274,567	125,879	102,117
堺伝匠館（堺伝統産業会館）	168,735	169,848	178,322	152,546	147,356	146,824	139,506	84,232	47,094
町家歴史館山口家住宅	16,254	18,136	15,937	13,826	12,587	10,513	8,353	4,819	4,005
町家歴史館清学院	7,824	8,848	6,354	5,937	5,715	5,423	4,343	2,832	1,737
フェニーチェ堺	-	-	-	-	-	-	205,089	107,200	197,821
観光案内所	54,929	55,022	56,730	47,827	42,774	50,540	78,389	21,623	26,948
堺市立文化館	43,971	50,138	50,528	31,398	40,216	48,046	43,141	18,207	22,128
J-GREEN堺	679,725	720,453	731,652	803,102	824,396	794,546	776,800	496,650	515,530
ハーベストの丘	431,060	442,273	462,791	401,975	380,033	370,727	388,336	318,492	285,226

資料：堺市資料

(6) 道路

本市の道路は、南北方向に大阪都心部と結ばれ、本市の都心を中心とした放射方向及び環状方向の幹線道路網で構成されています。

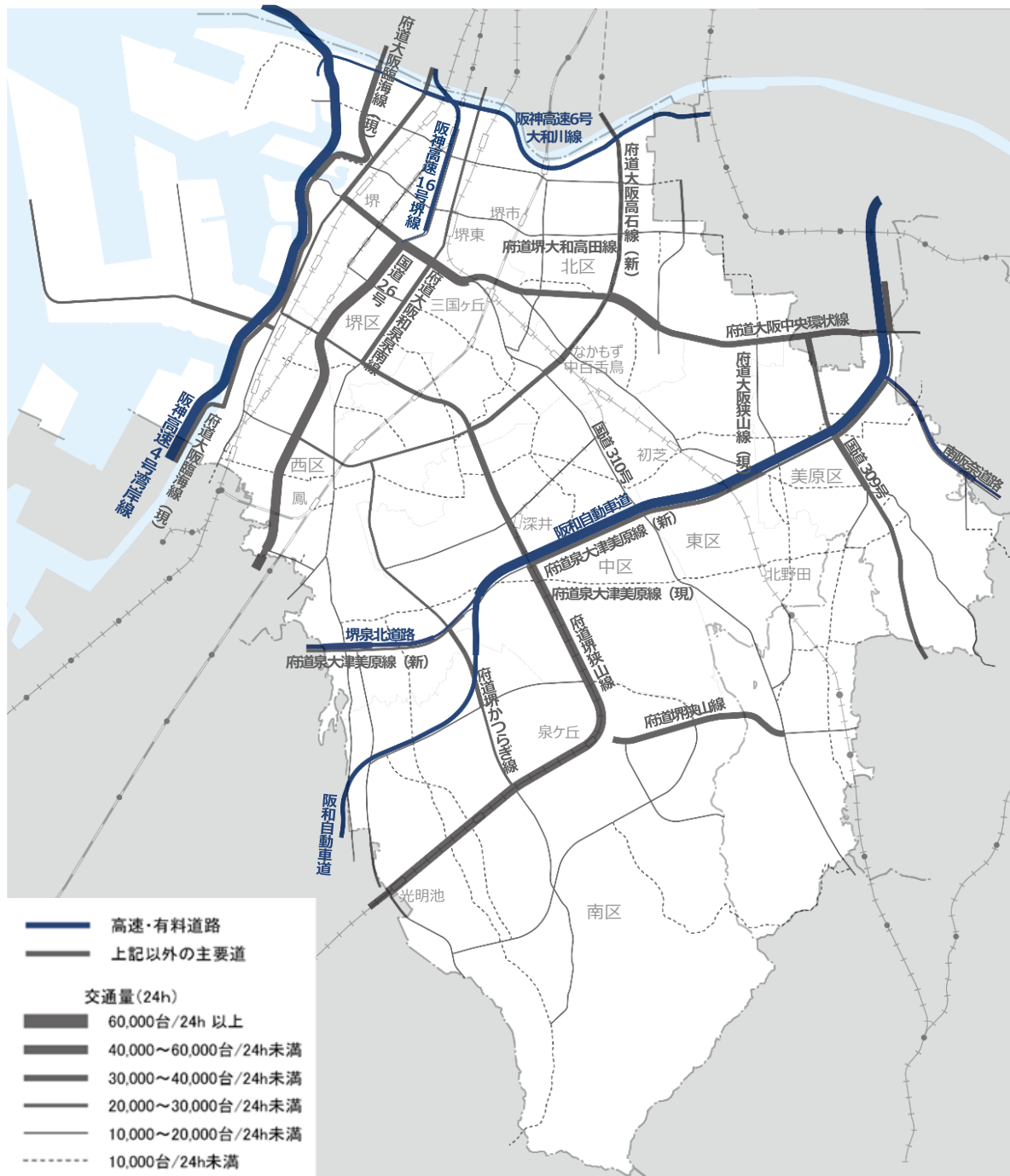
本市が管理する国道・府道は37路線、市道は10,756路線（令和4（2022）年4月時点）あり、都市計画道路は、市域内で97路線、約276kmが都市計画決定され、約74%の約204kmが整備済み（令和5（2023）年9月末時点）です。



図表 都市計画道路の整備状況（令和5（2023）年9月）

資料：堺市都市計画道路整備プログラムより一部加筆

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、府道大阪中央環状線、府道堺狭山線などの一部区間で、1日6万台を超える交通量があり、これらの区間では、混雑度も高い傾向があります。



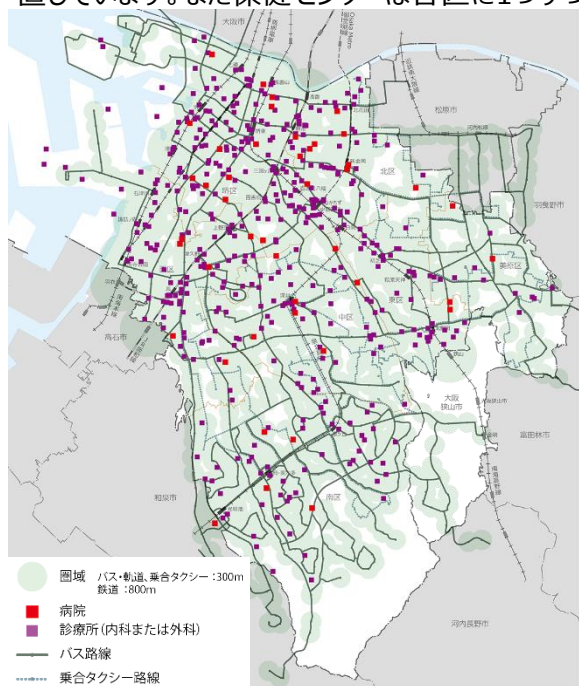
図表 本市内の主な道路の交通量（平日・24時間）

資料：令和3（2021）年度全国道路・街路交通情勢調査より一部加筆

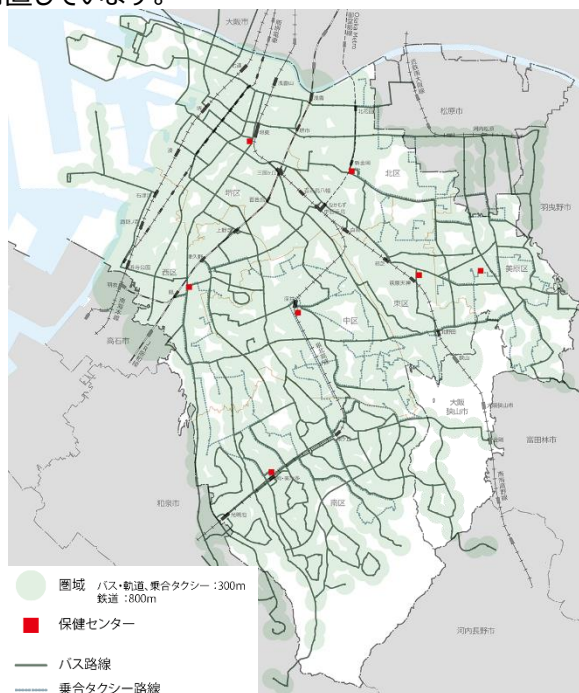
(7) 都市機能の立地状況

1) 医療施設

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おり、概ね公共交通の圏域に位置しています。また保健センターは各区に1つずつ配置しています。



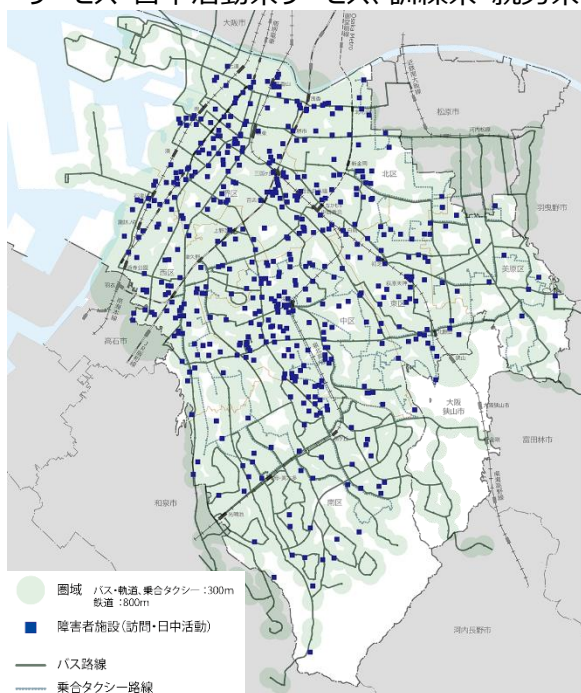
図表 医療施設の立地状況
(令和4(2022)年6月時点)
資料：堺市資料



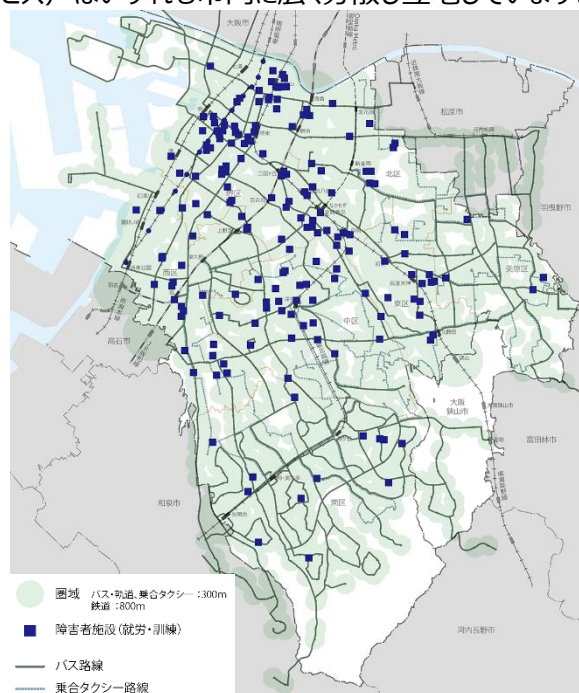
図表 保健センターの立地状況
(令和4(2022)年6月時点)
資料：堺市資料

2) 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、訓練系・就労系サービス）はいずれも市内に広く分散し立地しています。



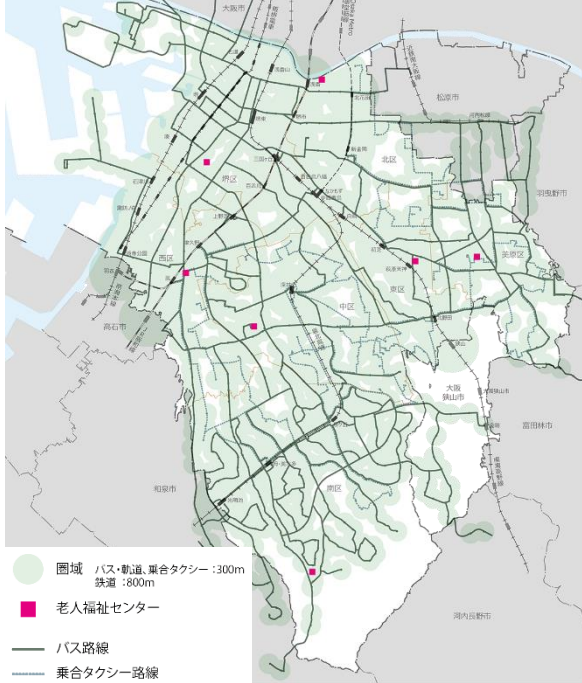
図表 障害者施設（訪問・日中活動系）の立地状況
(令和4(2022)年9月時点)
資料：堺市資料



図表 障害者施設（就労・訓練系）の立地状況
(令和4(2022)年9月時点)
資料：堺市資料

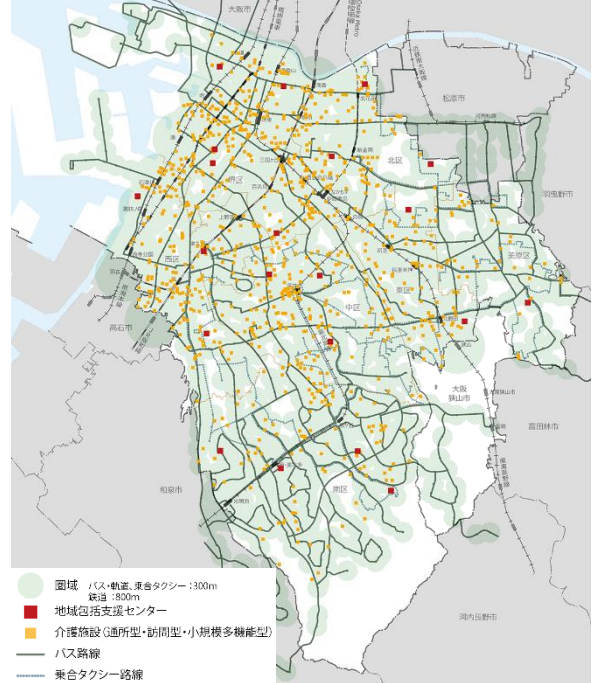
3) 老人福祉センター・高齢者介護施設

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ます。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ます。



図表 老人福祉センターの立地状況
(令和4(2022)年6月時点)

資料：堺市資料

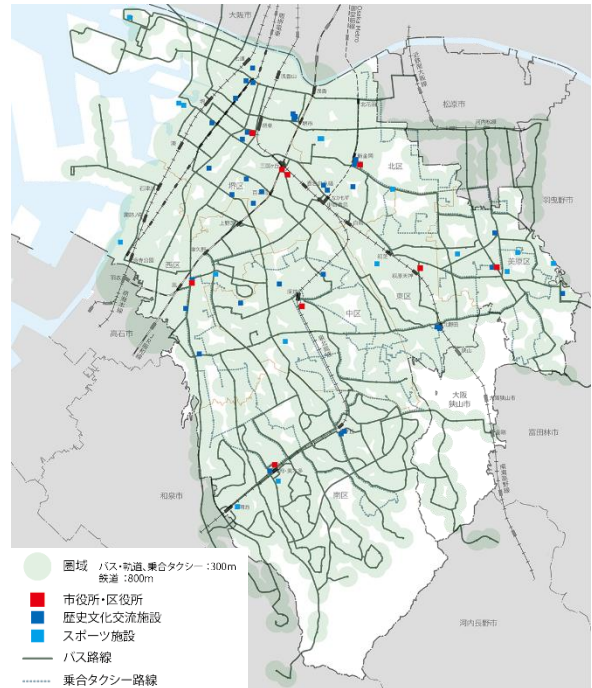


図表 高齢者介護施設の立地状況
(令和4(2022)年6月時点)

資料：堺市資料

4) 公共施設

市役所、区役所は概ね利便性の高い鉄道駅周辺に立地しています。また、歴史文化交流施設（図書館や博物館等）やスポーツ施設は駅周辺を中心に立地し、駅から離れるものでも、多くは公共交通の圏域内に立地しています。

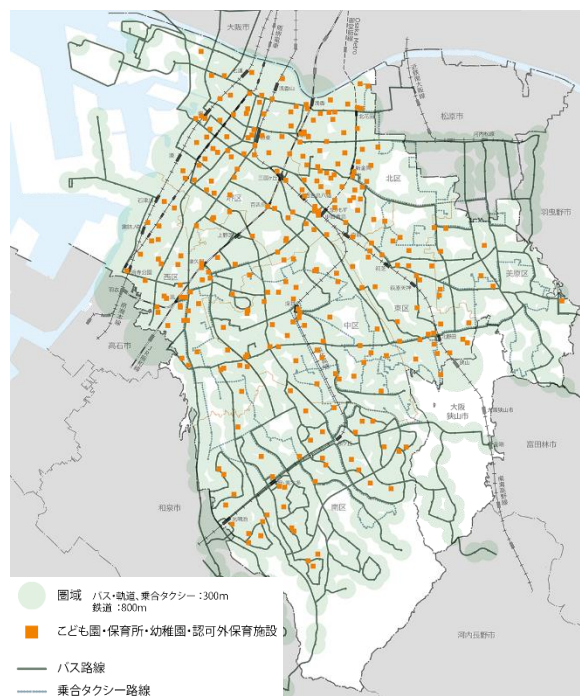


図表 公共施設の立地状況
(令和4(2022)年9月時点)

資料：堺市資料

5) こども園・保育所・幼稚園・認可外保育施設

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ます。

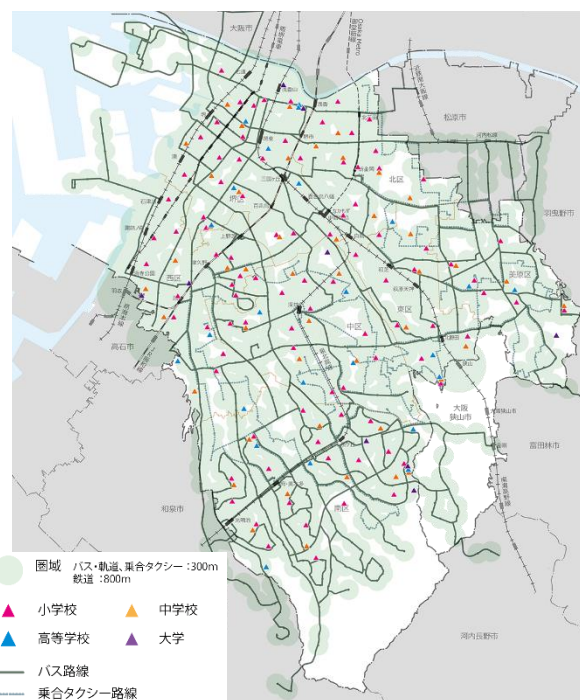


図表 こども園・保育所・幼稚園・認可外保育施設の立地状況
(令和4(2022)年5月時点)

資料：堺市資料

6) 学校

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ます。

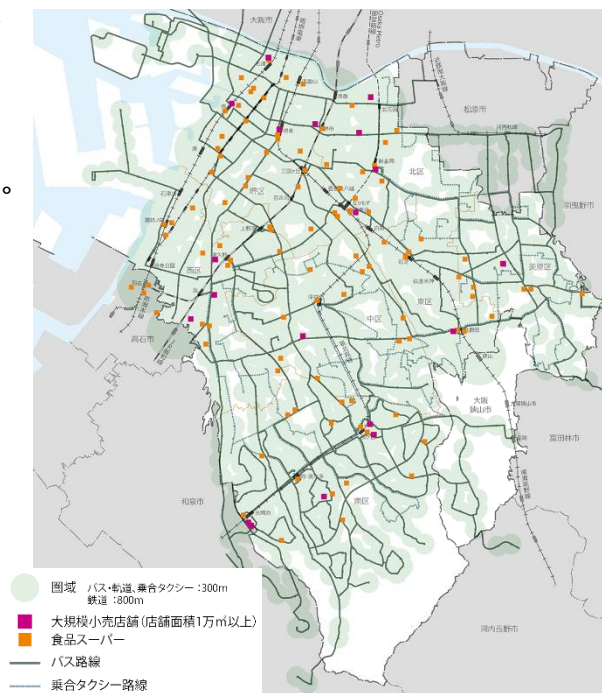


図表 小学校・中学校・高等学校・大学の立地状況
(令和4(2022)年9月時点)

資料：堺市資料

7) 大規模小売店舗・食品スーパー

日々の生活に必要な食料品等の買い物をする食品スーパーは、市内に広く分散しています。店舗面積が1万㎡を超える大規模な商業施設は駅周辺や幹線道路沿道に多く立地しています。

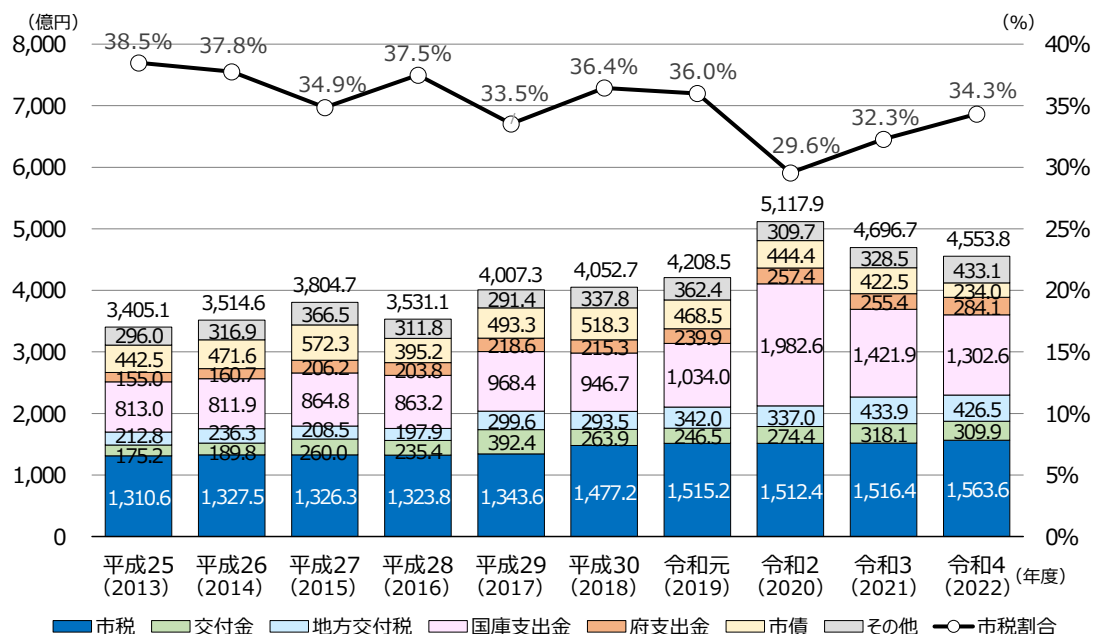


図表 大規模小売店舗・食品スーパーの立地状況
(令和4(2022)年6月時点)

資料：堺市資料

(8) 財政

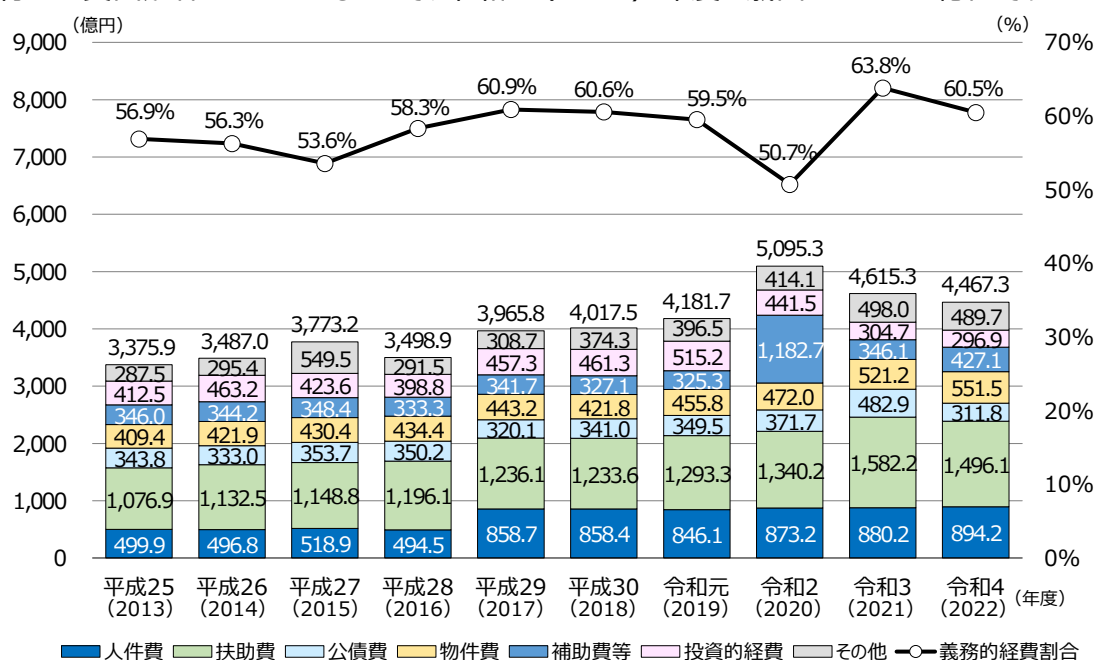
過去10年間の歳入については、自主財源のうち市税の割合が全体の3～4割で推移しており、国庫支出金等の依存財源が全体の6～7割で推移しています。令和2（2020）年度は、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金等の増加により国庫支出金が大幅に増加していましたが、令和3（2021）年度以降はやや下がり、令和4（2022）年度の歳入は4553.8億円です。



図表 歳入の推移

資料：堺市資料（一般会計決算）

過去10年間の歳出については、義務的経費が5～6割で推移しており、直近では人件費や扶助費の増加に伴い増加傾向です。令和2（2020）年度は補助金等が増大していますが、これは特別定額給付金の支出が増えたことによるもので、令和4（2022）年度の歳出は4467.3億円です。



図表 歳出の推移

資料：堺市資料（一般会計決算）

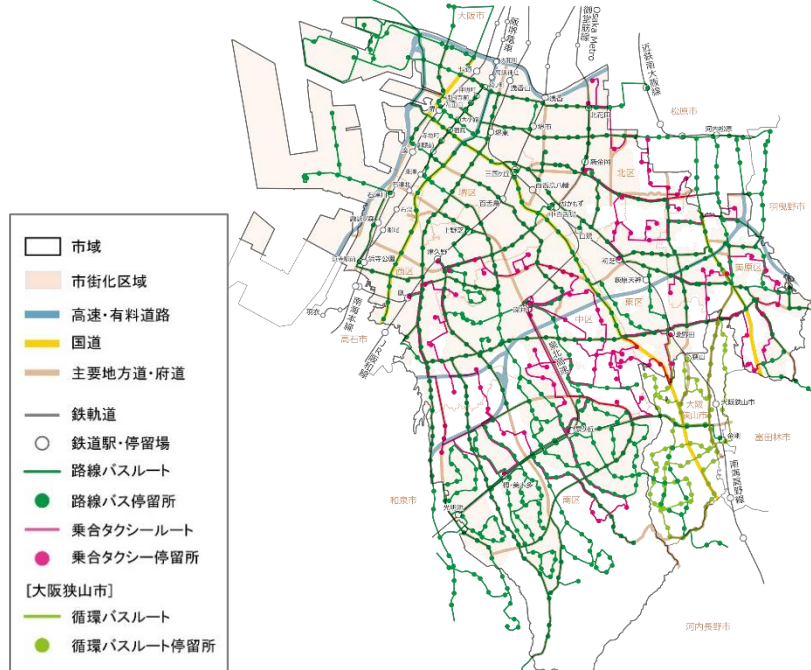
2-2 公共交通の状況

(1) 公共交通網

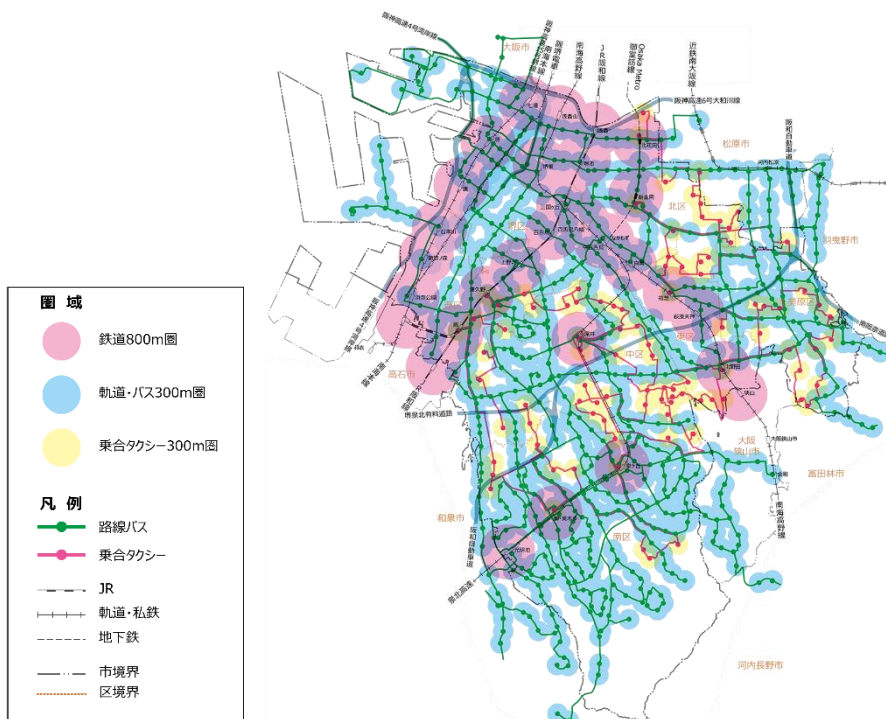
1) 公共交通網と公共交通カバー状況

市内には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り、市街地の広がりに合わせて大部分のエリアを南海バス、近鉄バスが、一部のエリアを大阪シティバスがカバーしています。

また、鉄軌道や路線バスに加え、予約型の乗合タクシー（堺市乗合タクシー）を運行しており、鉄軌道、路線バス、堺市乗合タクシーによる人口カバー率は96.4%です。



図表 堺市と大阪狭山市の公共交通網（令和5（2023）年10月）



図表 公共交通カバー状況（令和5（2023）年10月）

2) 市内各拠点[※]間及び近隣他市とのつながり

都市計画マスタープランにおいて、「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ぎ、すべての人が利用しやすい交通ネットワークの形成をめざすとしており、鉄道、路線バスによるつながりを整理します。

※拠点は都市計画マスタープランで次のとおり定められている。

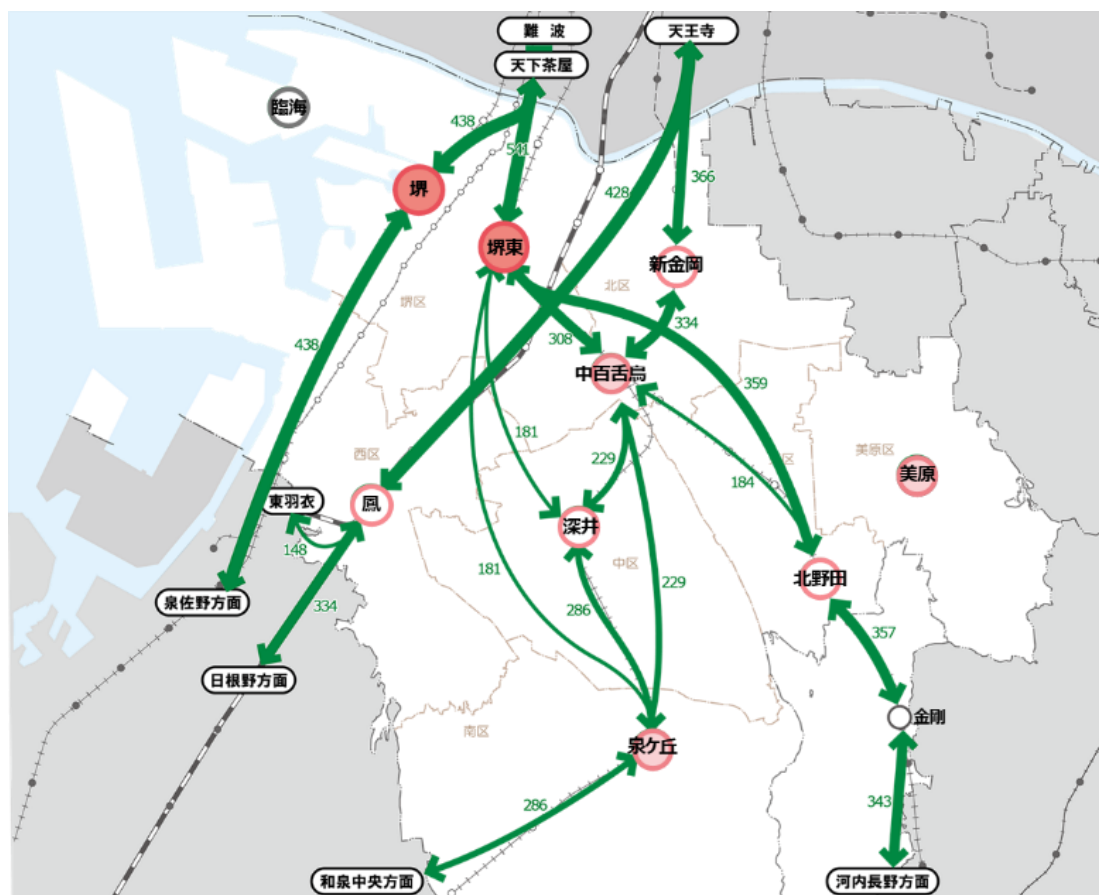
- 都心：南大阪都市圏の拠点として、堺独自の個性・魅力を有し、国内外から多様な人が集い、交流する拠点
- 都市拠点：立地や都市機能の集積等の特性に応じた様々な役割を担う拠点
- 地域拠点：日常生活に関連の深い諸機能が集積した日常的に地域から人が集まる拠点
- 駅前拠点：日々の買い物など日常的な利便に供する市民生活に密着した生活拠点の形成を図る拠点

ア.鉄道

鉄道による地域拠点以上のつながりをみると、中百舌鳥駅が南海高野線と泉北高速鉄道、OsakaMetro御堂筋線の3路線の接続駅であり多くの拠点と接続しています。

なお、各鉄道路線とも南北に通っており、拠点間の移動は乗り換えを伴う場合も多く、堺都心部である堺～堺東の移動についても、鉄道のみ利用の場合は天下茶屋を経由する必要があります。

市外へのつながりをみると、大阪市方面や和歌山方面には複数路線があり、運行本数も多く移動しやすくなっています。



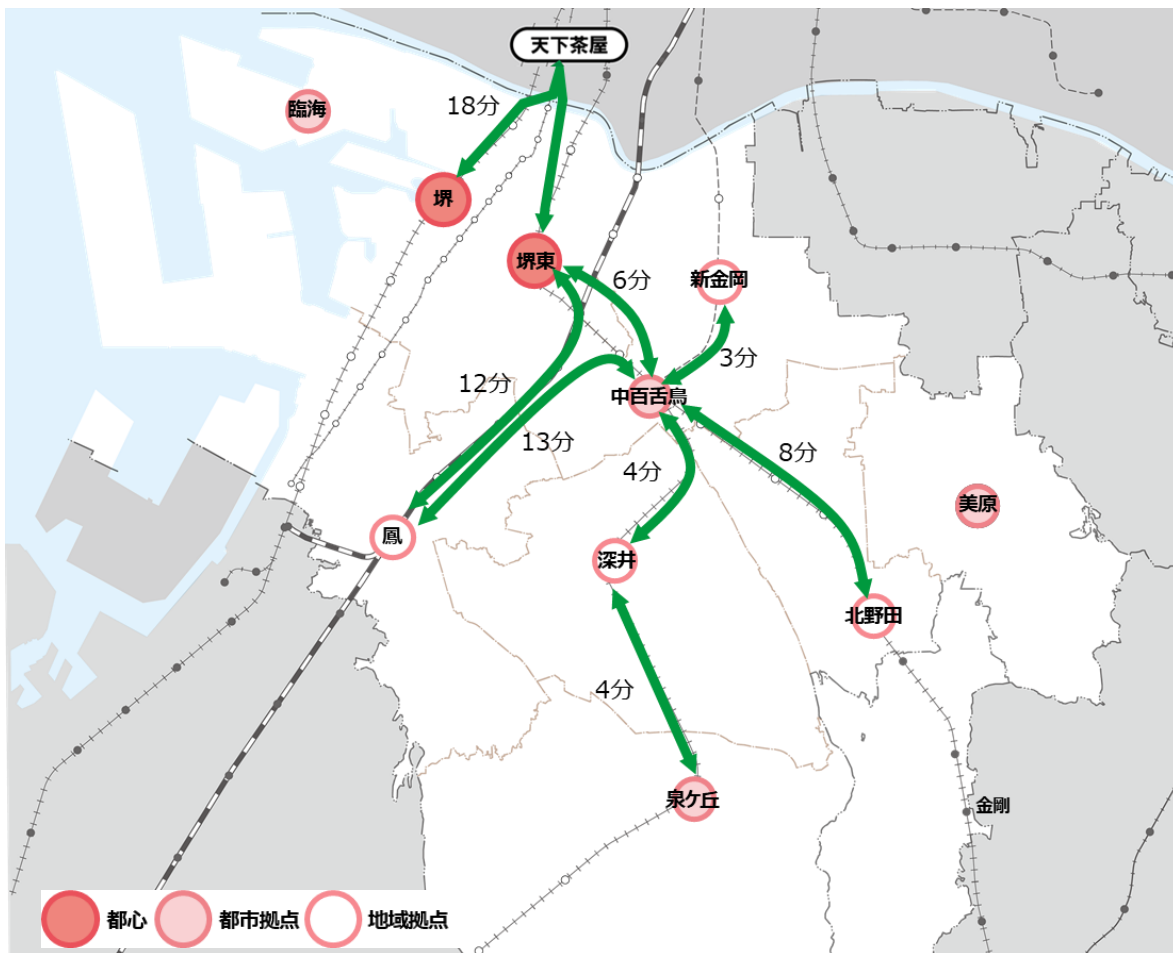
● 都心 ● 都市拠点 ○ 地域拠点

拠点間の往復の本数(本/日)
 100本未満
 100本以上200本未満
 200本以上300本未満
 300本以上400本未満
 400本以上

図表 地域拠点以上のつながり(鉄道)

※上り下りの1日運行本数(平日)
 令和5(2023)年7月時点

地域拠点以上の鉄道での移動について、鉄道駅の拠点同士については、概ね30分以内に移動することが可能です。なお、堺都心部の堺～堺東の移動については、鉄道のみ利用の場合は天下茶屋を経由する必要があります。

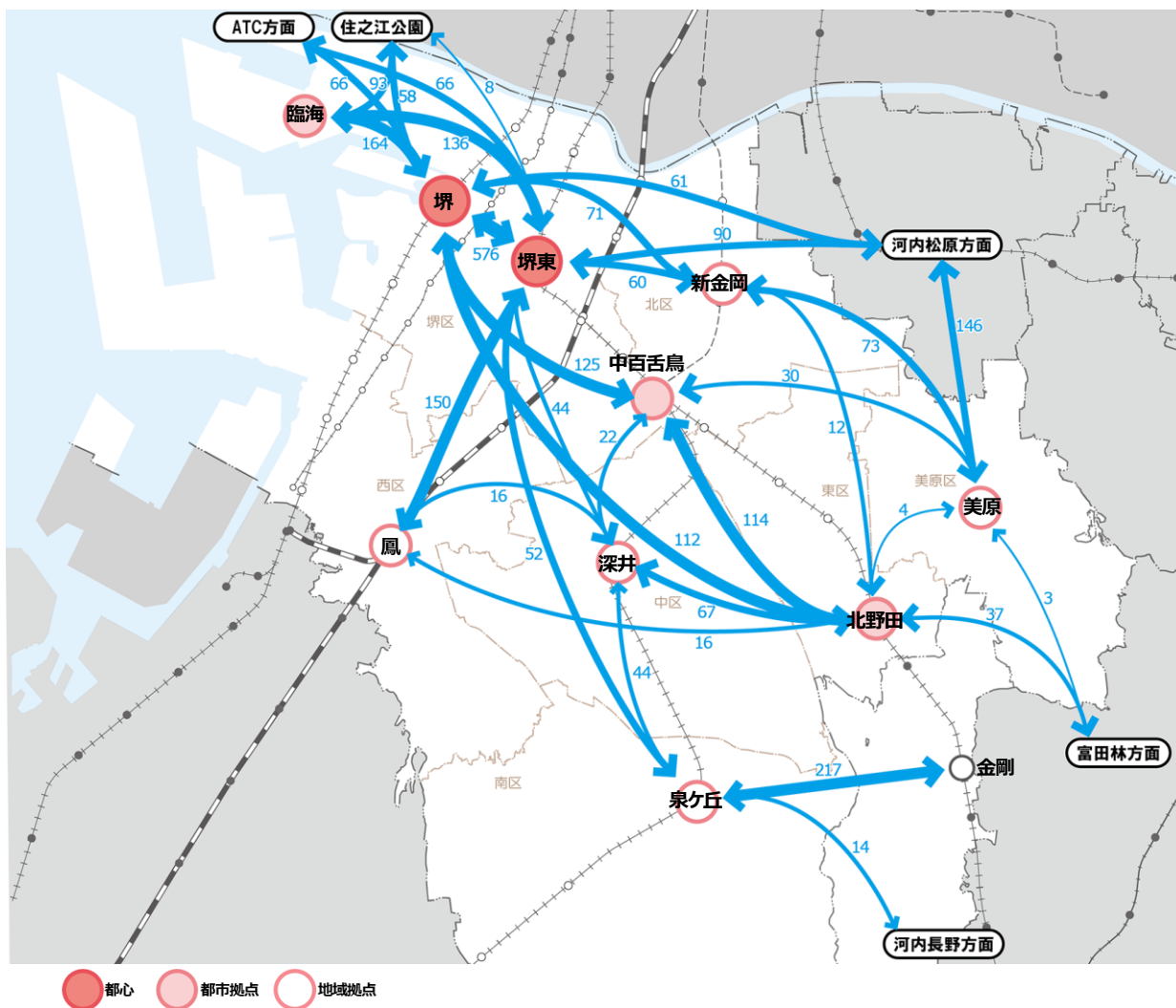


図表 地域拠点以上の鉄道駅間の所要時間
 ※午前8時以降で一番早い便における最短時間より算出（乗換時間含む）
 令和5（2023）年7月時点

イ.路線バス

路線バスによる地域拠点以上のつながりをみると、堺からは都市拠点の中百舌鳥や地域拠点の北野田と接続本数が多く、堺東からは地域拠点の鳳との接続本数が多い状況です。また堺東～堺間はシャトルバスの運行により接続本数が多い状況です。

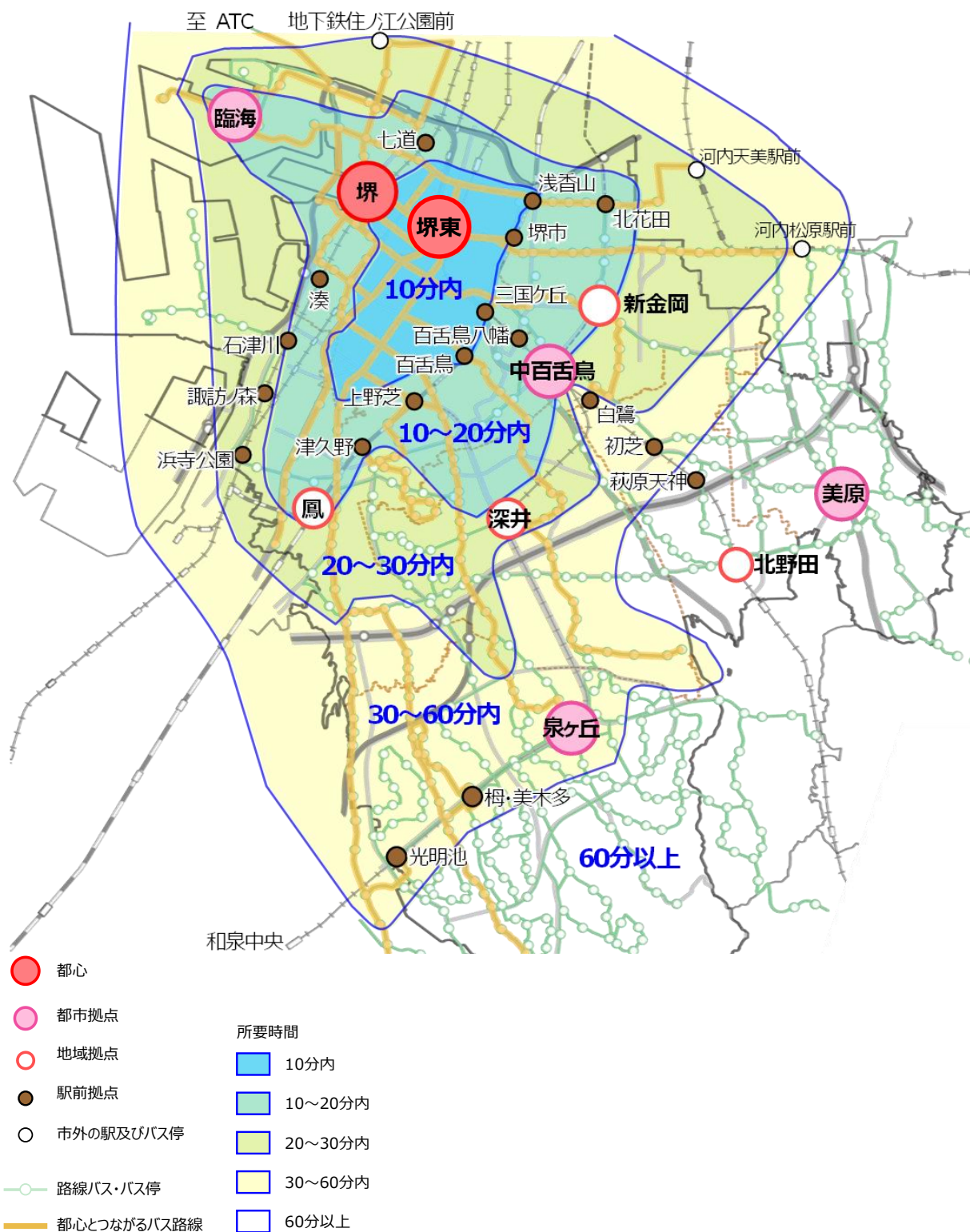
市外とのつながりをみると、河内松原方面へは堺東、堺、美原からの路線があり、接続本数も多く結びつきが強い状況です。他にも、堺都心部からはATC・住之江公園方面への接続があります。



図表 地域拠点以上のつながり(バス)
 ※上り下りの1日運行本数(平日)
 令和5(2023)年3月時点

2 公共交通を取り巻く状況

堺東駅前から出発しているバス（乗継なし）について、所要時間による移動圏域をみると、直通バスがない美原、北野田を除く地域拠点には30～60分以内で移動することが可能です。なお、堺東駅前～美原、北野田へは乗継が必要です。（それぞれ乗継1回、60分越えの移動圏域）



図表 堺東駅前を起点とするバスの所要時間（直通バスのみ）

※平日ダイヤ 令和5（2023）年3月時点

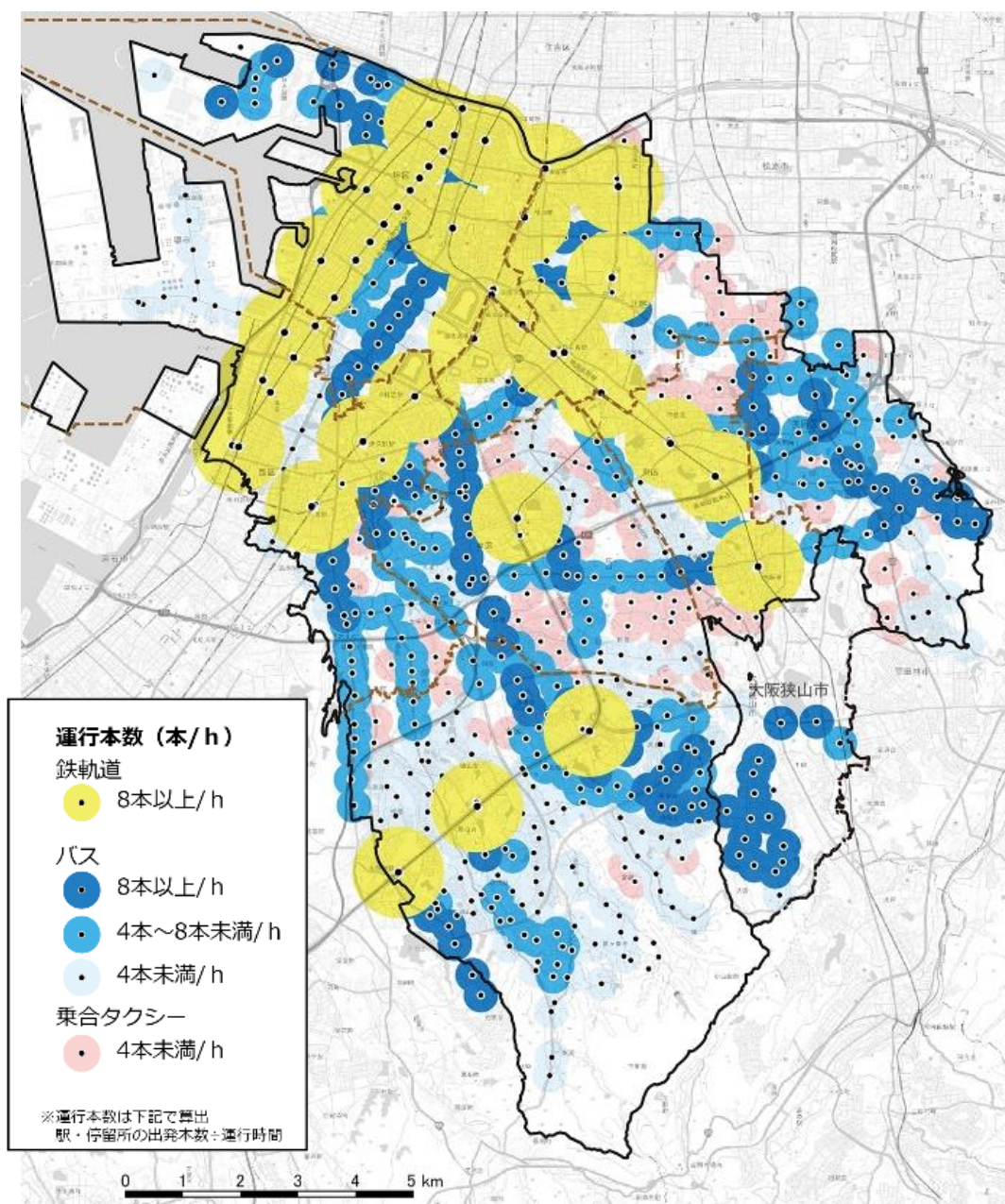
3) 公共交通の運行頻度

平日における市内の各駅・停留所（場）の1時間平均の出発本数（上り下り合算）を下図のとおり整理しました。

鉄道駅及び阪堺線停留場においては、1時間平均の出発本数は全て8本以上です。

路線バスは、1時間平均の出発本数が8本以上の地域と、南区の泉北高速鉄道以南や美原区の南部など、4本未満の地域があります。

堺市乗合タクシーは、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目的で1日10便（上り下り合算）運行しています。



図表 市内の各駅・停留所（場）の1時間平均の出発本数（平日）
 ※駅・停留場からの運行本数は時刻表より1時間平均8本以上
 ※停留所からの1日合計運行本数を16時間で除して算出
 令和5（2023）年3月時点

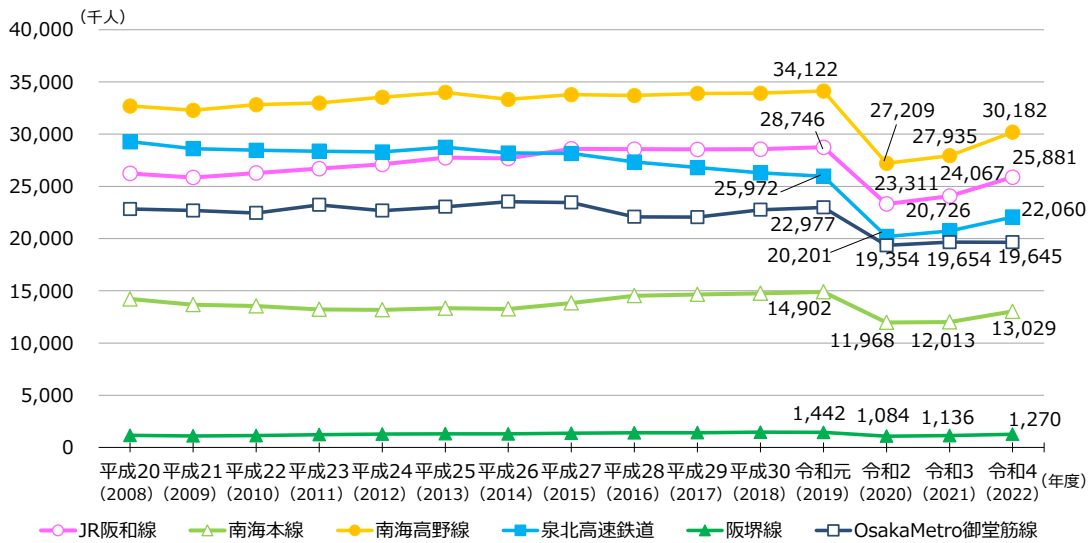
(2) 鉄軌道

1) 鉄軌道の利用状況

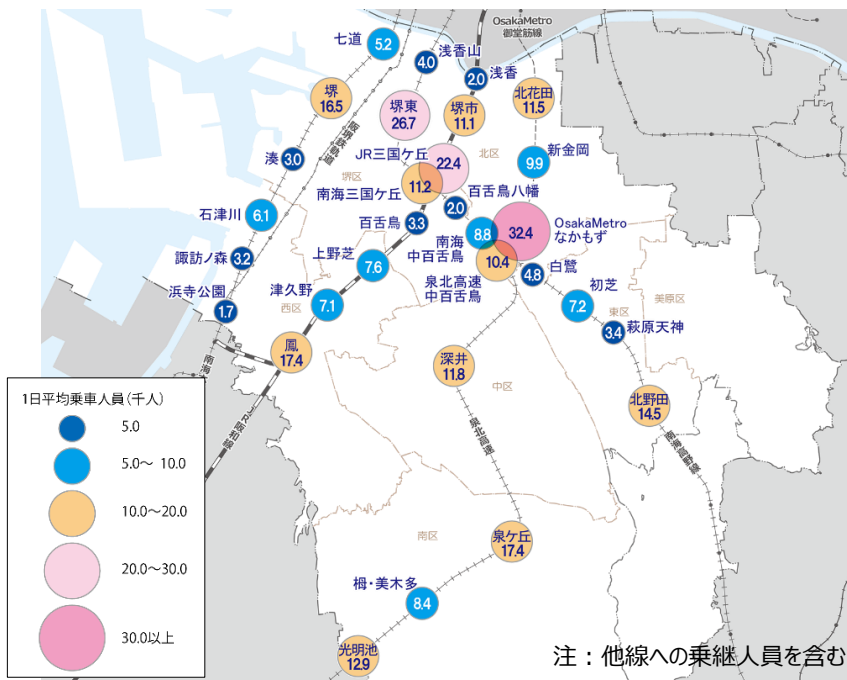
市内には6路線29駅15停留場が設置されています。

各鉄軌道旅客人員はそれぞれほぼ横ばいで推移していましたが、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%以上減少しました。その後は回復傾向となっているものの、令和元（2019）年度以前の水準には回復していません。

1日の乗車人員の多い駅として、OsakaMetro御堂筋線のなかもず駅、南海高野線の堺東駅、JR三国ヶ丘駅があります。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1日の乗車人員が多い駅は、光明池駅、北花田駅、三国ヶ丘駅（南海）、堺市駅があります。



図表 市内の鉄軌道旅客人員の推移
資料：堺市統計書

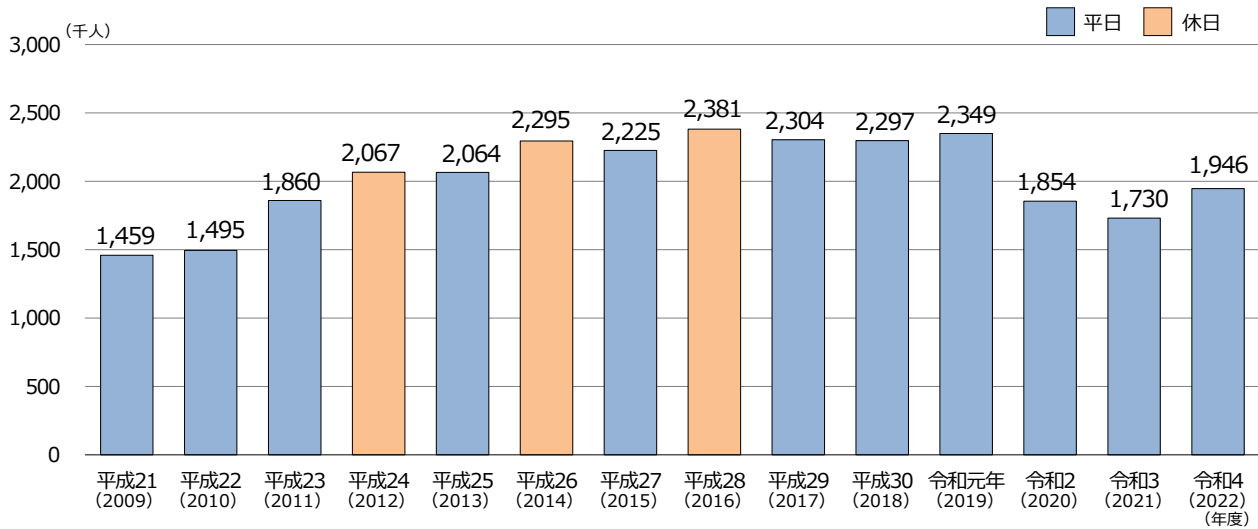


図表 令和4（2022）年度各駅の1日の乗車人員（千人）
資料：堺市統計書

2) 阪堺線の利用状況

本市内区間の利用者数[※]は、令和4（2022）年度と平成21（2009）年度（支援策開始前）とを比較すると、487,894人（約33%）増加しています。

※阪堺線利用状況調査結果より推計



図表 阪堺線本市内区間利用者数の推移

資料：阪堺線の利用者数について

注：平成24（2012）年度、平成26（2014）年度、平成28（2016）年度は休日調査のみ実施のため、参考値

(3) 路線バス

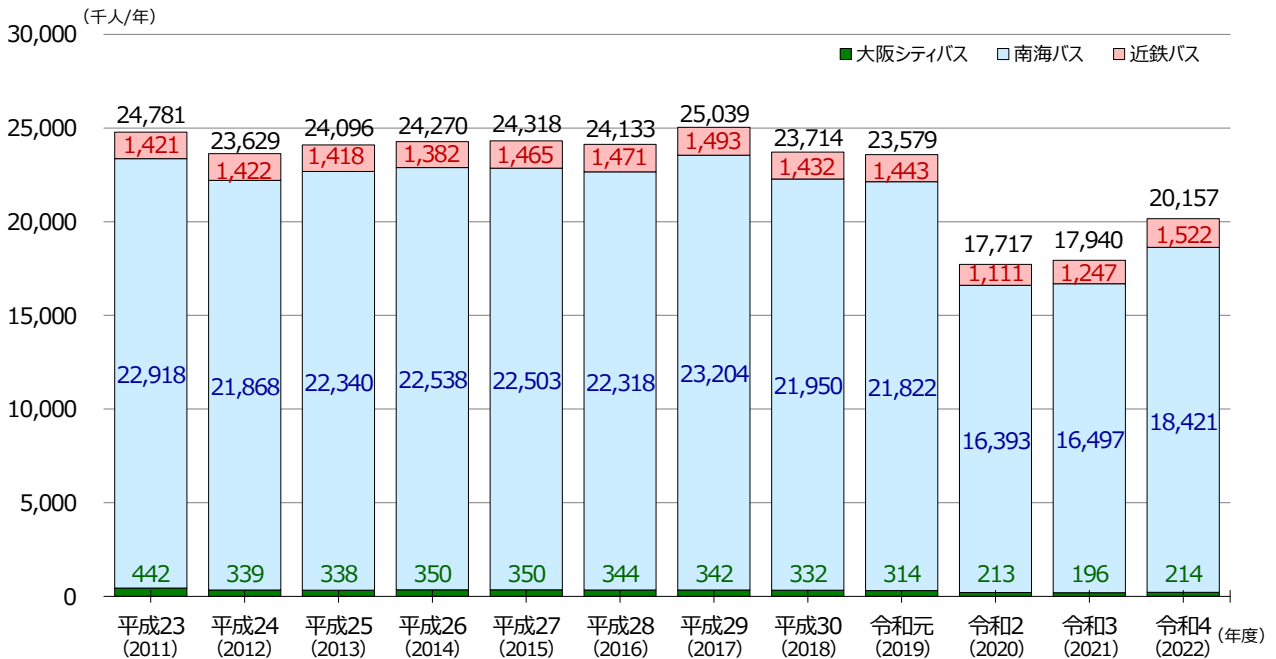
市内の路線バスは、主要鉄道駅と周辺市街地を結ぶフィーダー型の路線を中心に、市内の多くのエリアをカバーしています。



図表 市内のバス路線 (令和5(2023)年10月)

1) 利用状況

令和元(2019)年度までは、市内の路線バスの利用者数はほぼ横ばいで推移していましたが、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、鉄道同様にバスも20%以上利用者が減少しました。その後は回復傾向となっているもの、令和元(2019)年度以前の水準には回復していません。



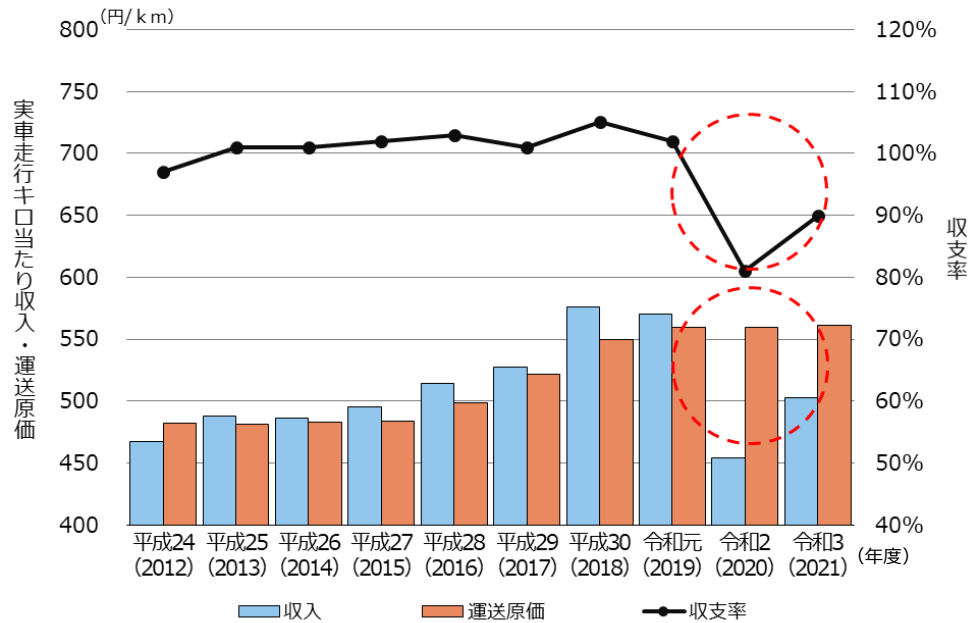
図表 運行事業者別バス利用者数の推移

資料：堺市統計書及び大阪シティバス提供資料

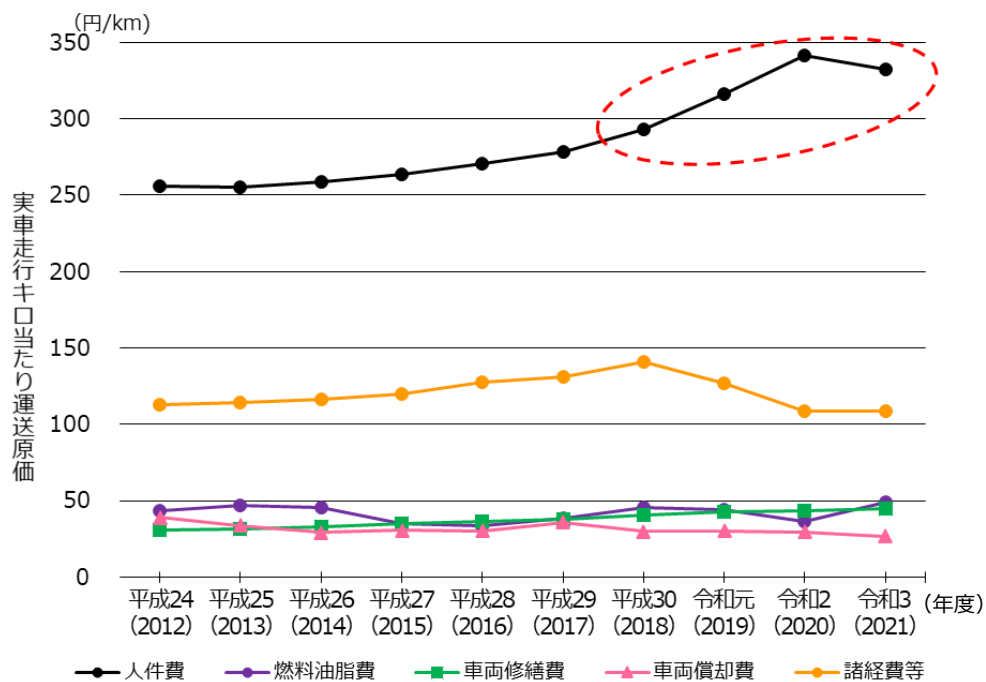
2) 収支状況等

京阪神ブロックにおける路線バスの収支状況は、平成25（2013）年度以降、収支率（＝収入／運送原価）は100%を超えていましたが、令和2（2020）年度以降は100%を下回っています。また昨今、輸送原価のうち人件費と車両修繕費は増加傾向にあり、令和3（2021）年度の人件費は平成30（2018）年度より約10%上昇しています。

※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



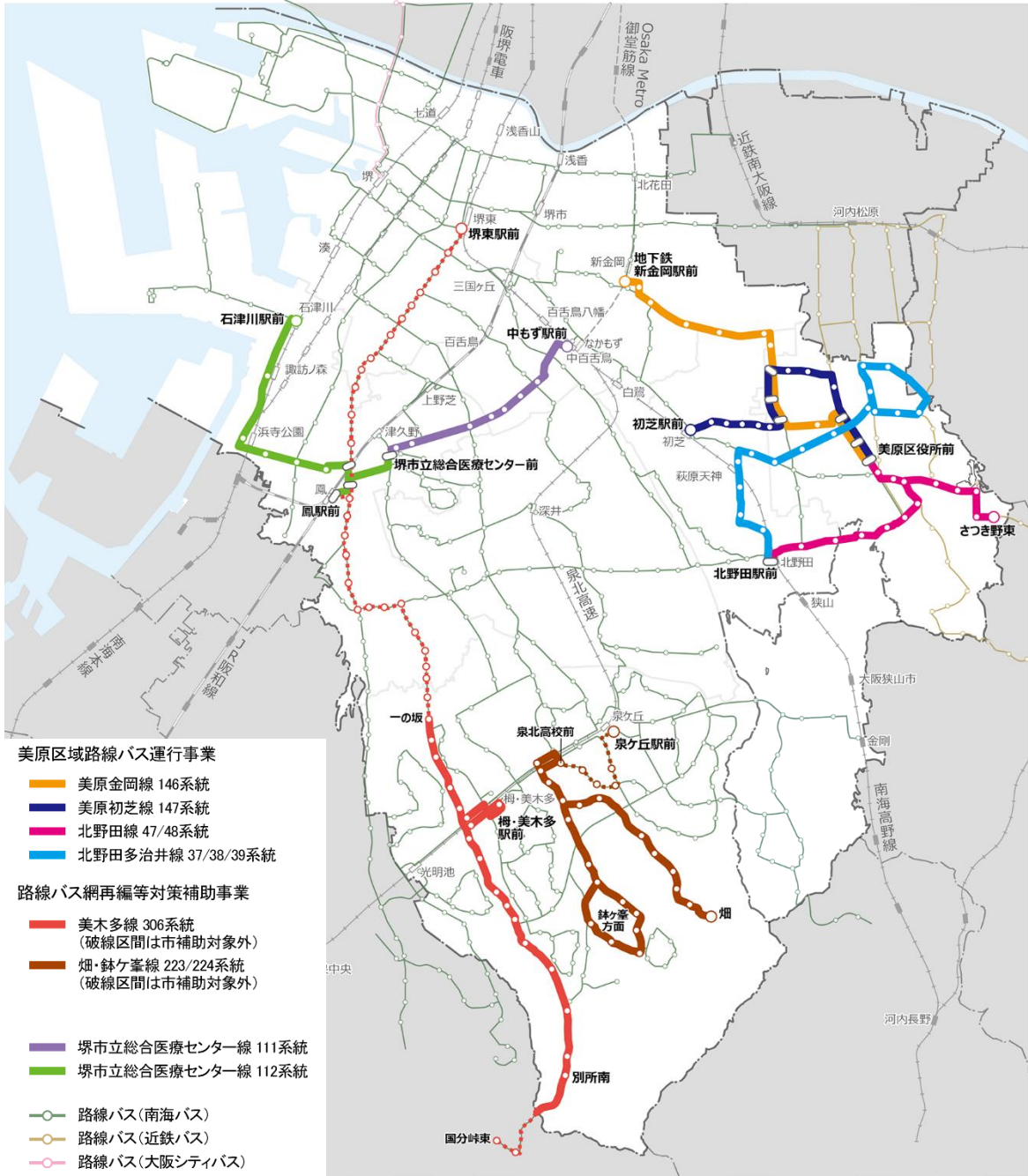
図表 京阪神ブロック（民営）における実車走行キロ当たり収入、運送原価及び収支率の推移
資料：国土交通省資料を加工



図表 京阪神ブロック（民営）における実車走行キロ当たり運送原価（詳細）の推移
資料：国土交通省資料を加工

3) 本市が補助または費用負担して運行している路線

本市が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に、交通事業者と共同で運行している路線、交通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対し、本市の補助、または負担金の支出により路線の維持を図っています。

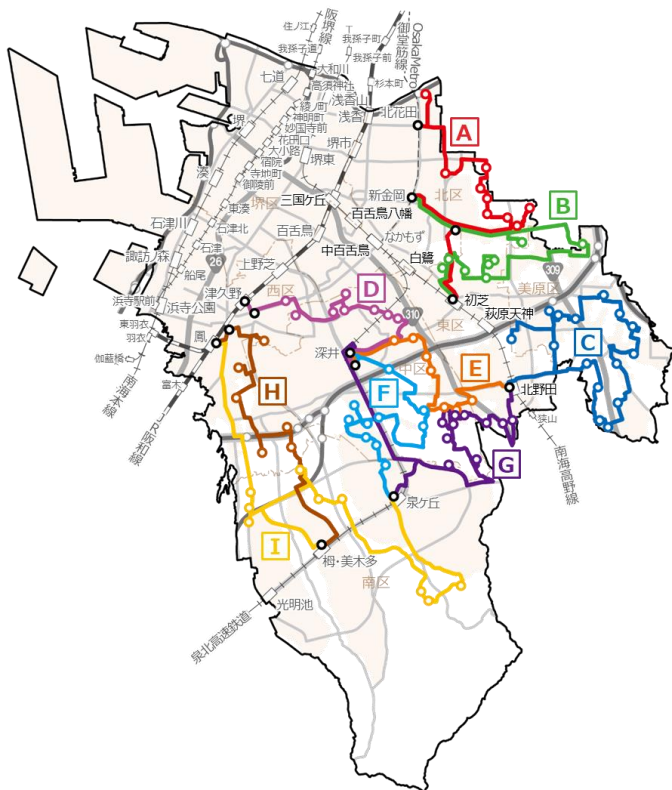


図表 本市が補助または費用負担して運行している路線

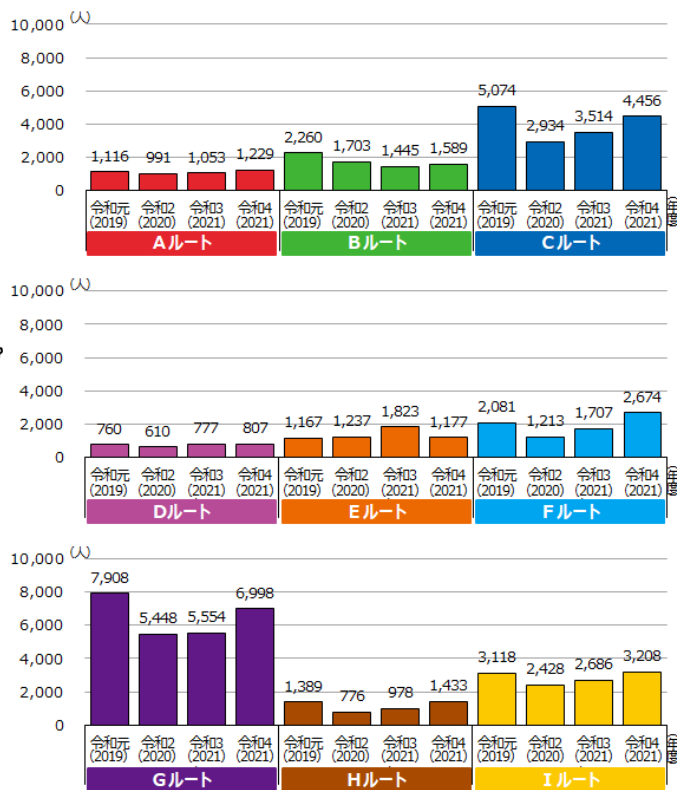
(4) 堺市乗合タクシー

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ルートについて、平成28（2016）年度から運行を行っています。

美原区や中区、東区等の地域を運行することによって、堺市全体における公共交通の人口カバー率は96.4%と、ほぼ市全体をカバーしています。

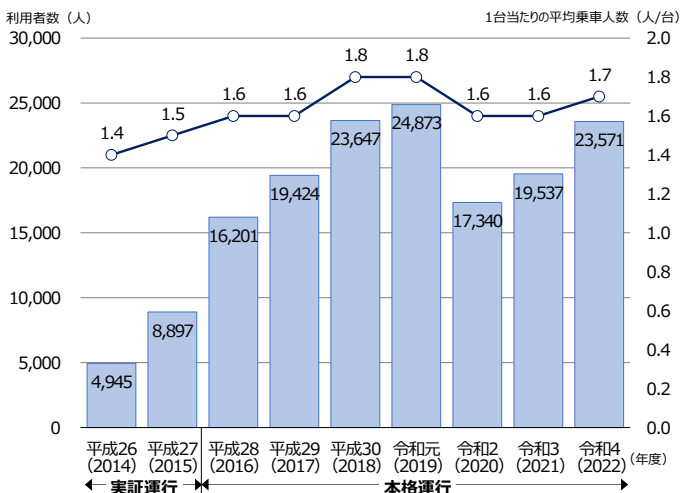


図表 運行ルート



図表 ルート別年度別利用者数の推移

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を行ってきました。その結果、利用者数及び1台当たりの平均乗車人数は年々増加し、令和元（2019）年度には利用者数が約25,000人、1台当たりの平均乗車人数が約1.8人/台でした。しかし、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/台と減少しています。令和4（2022）年度は利用者数が増加し、約23,600人、平均乗車人数は約1.7人/台です。



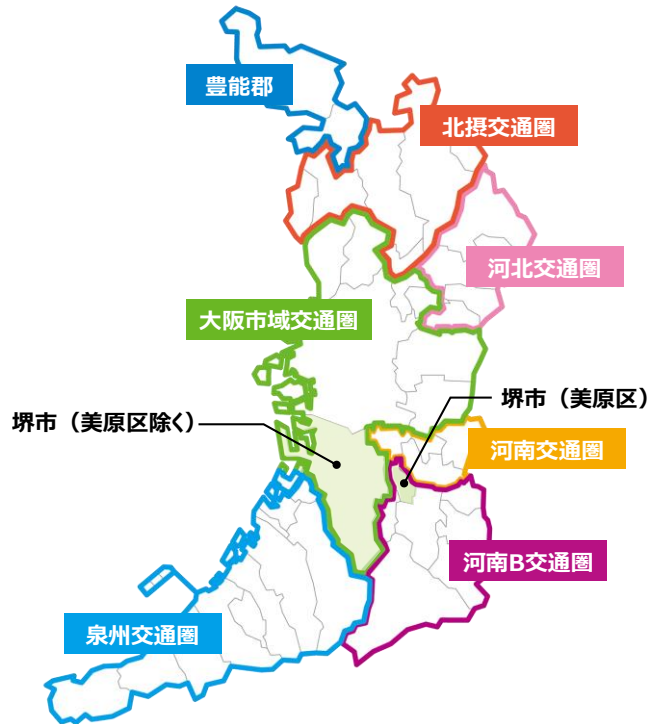
図表 利用者数及び1台当たりの平均乗車人数の推移

(5) タクシー

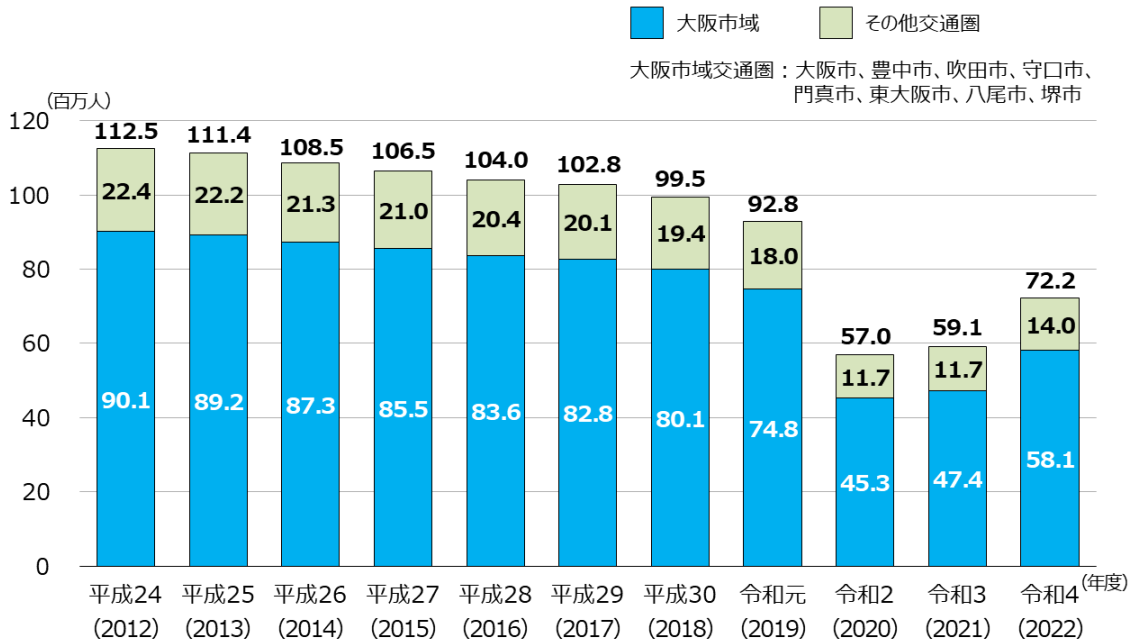
市内のタクシーの営業区域[※]は、美原区以外の区は「大阪市域交通圏」、美原区は「河南B交通圏」に属しています。

大阪府内のタクシーの輸送人員は、令和元（2019）年度までは同程度で推移してきましたが、令和2（2020）年度は新型コロナウイルス感染症拡大により輸送人員は減少しています。

※営業区域：タクシーの営業活動の適正な遂行及び運行管理の適正な確保の観点から設定される営業所の所在地を含む合理的な地理範囲



図表 大阪府内におけるタクシー営業区域
資料：国土交通省資料



図表 大阪府内における法人タクシーの輸送人員の推移

資料：法人タクシー輸送実績及び営業成績集計表（（一社）大阪タクシー協会）

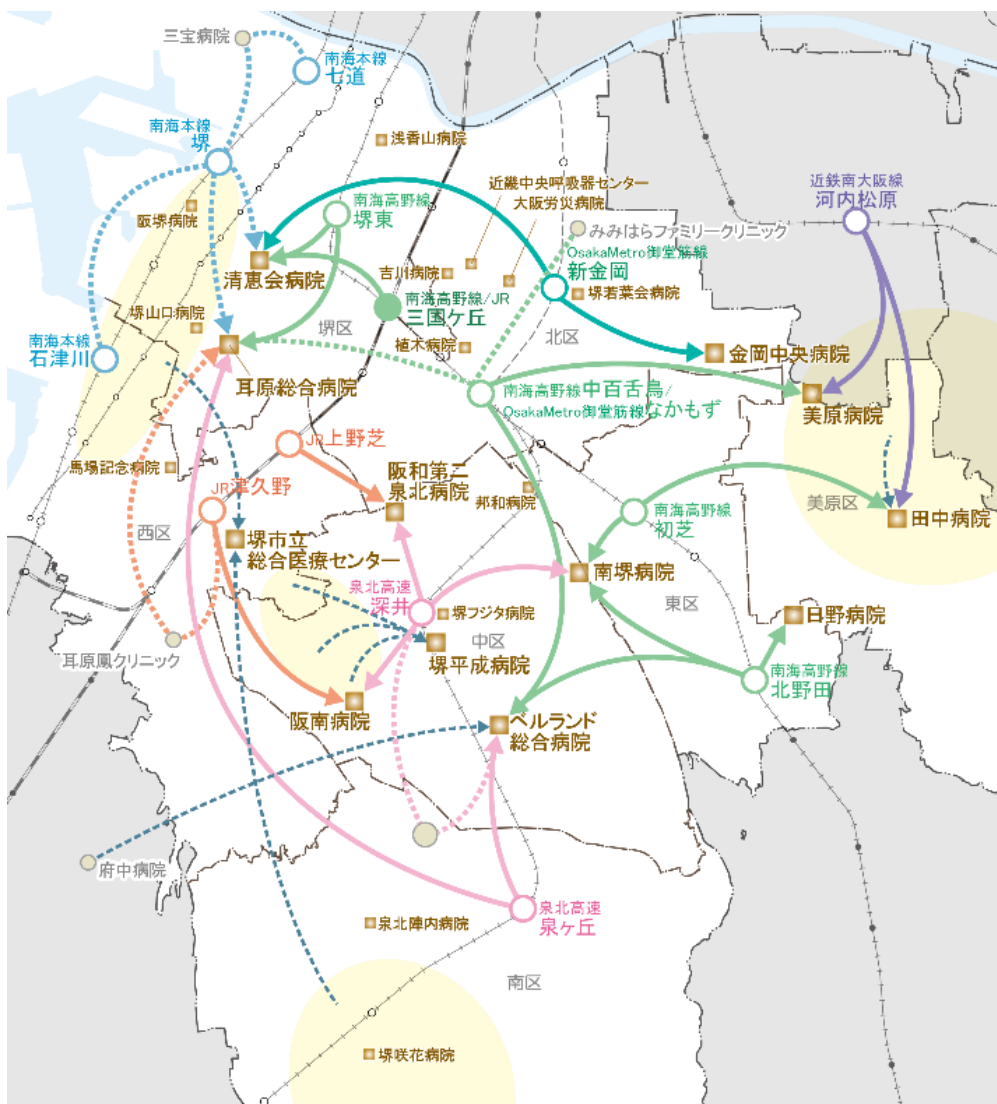
(6) 施設送迎等

公共交通以外にも、市内の施設などでは、利用者に対して送迎バスや送迎車を運行しています。

1) 病院

市内にある病院へのアクセスは、公共交通を利用した来院や車での来院以外に送迎も行われています。

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ます。病院までの送迎については、来院の方の状況に合わせ、駅と病院間だけではなく、病院周辺の地域を巡回するルートや系列の病院や医院を巡回するルートが設定されています。



図表 市内の病院の送迎状況
(令和5(2023)年2月時点)

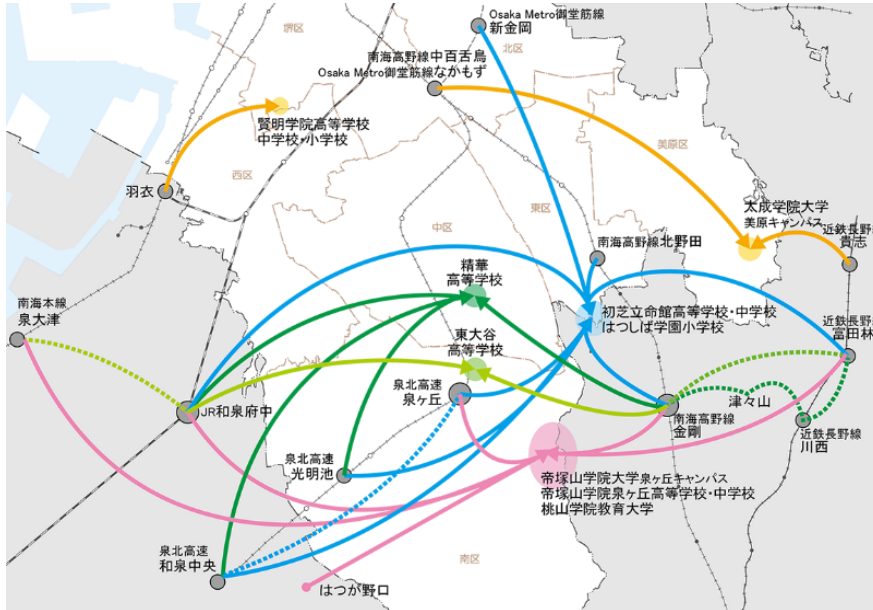
資料：各病院のホームページより

2) 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、大学は約半数が実施しています。学校の場所は、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ます。

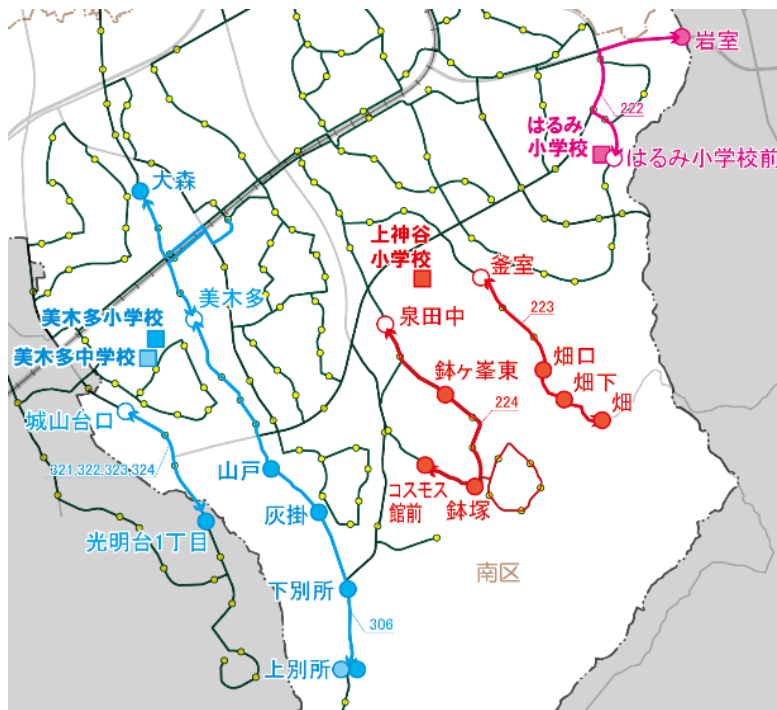
市内の小学校及び中学校においては、南区のはるみ小学校（14名）、上神谷小学校（21名）、美木多小学校（36名）、美木多中学校（1名）で、既存バス路線を利用した遠方通学支援を実施しています。（人数は令和5（2023）年4月時点）

※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



図表 市内の各私立学校の位置と送迎の状況
(令和5(2023)年1月時点)

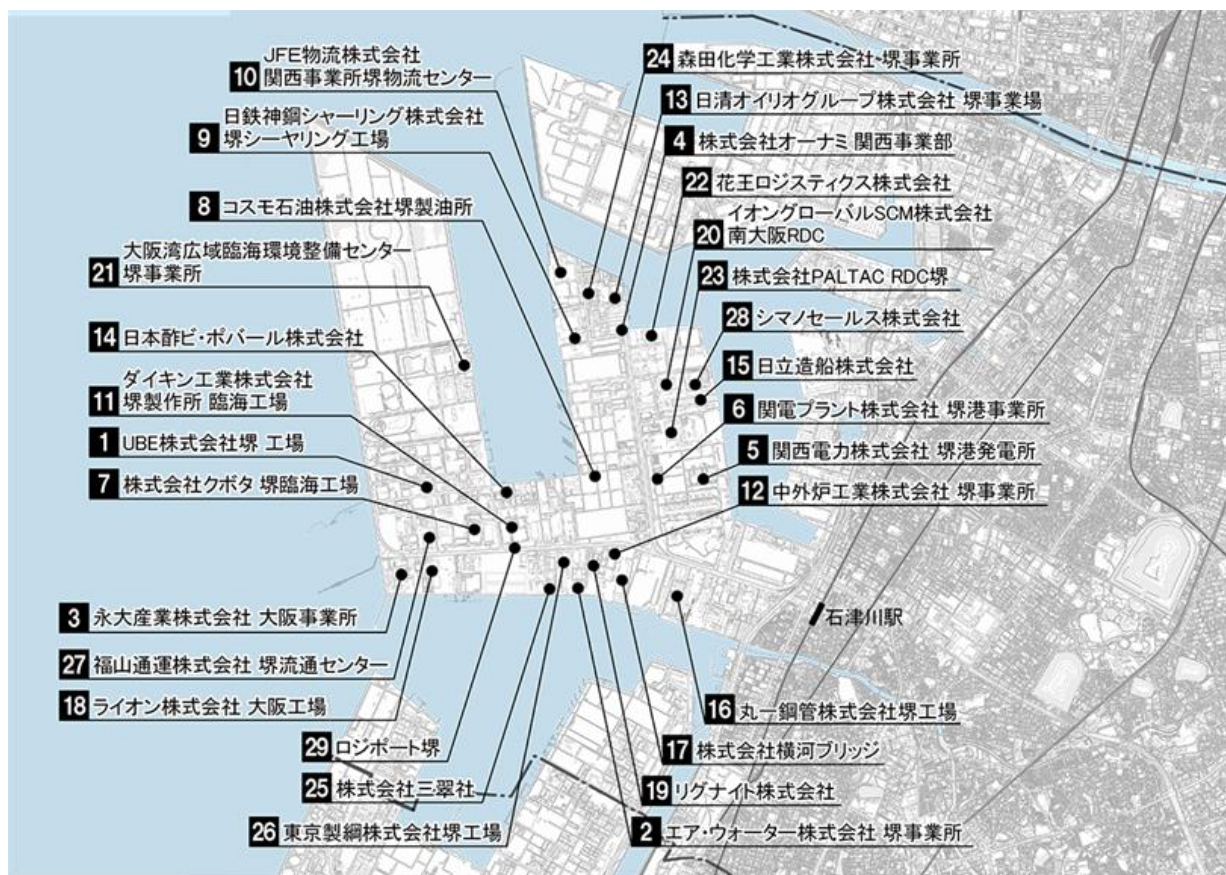
資料：各学校のホームページより



図表 遠距離通学補助の状況
(令和5(2023)年4月時点)

3) 企業

臨海部には多くの企業が立地しています。南海本線石津川駅の石津バスターミナルより臨海部の企業への送迎があり、午前中は主に出勤時間帯の午前6時～9時で行われています。



図表 石津バスターミナル利用企業（令和4（2022）年4月時点）

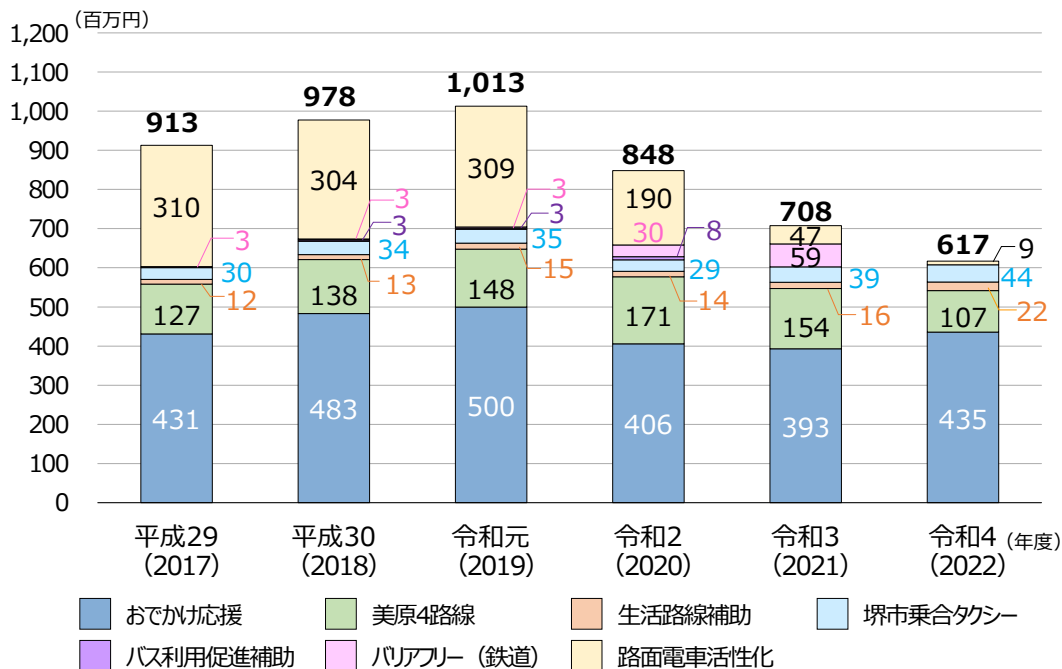
(7) 公共交通に係る歳出

令和元（2019）年度まで交通にかかる歳出は増加していますが、令和2（2020）年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響によるおでかけ応援制度の歳出の減少や、路面電車活性化事業においては、平成22（2010）年度から実施していた阪堺線に対する支援策が令和2（2020）年9月末で完了したことにより歳出が減少しています。

歳出別でみると、令和2（2020）年度及び令和3（2021）年度は、鉄道のバリアフリーにかかる補助（ホーム柵設置）が増加しています。

図表 本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な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。



図表 本市の公共交通に係る歳出の推移

2-3 公共交通を取り巻く環境の変化

(1) 担い手不足

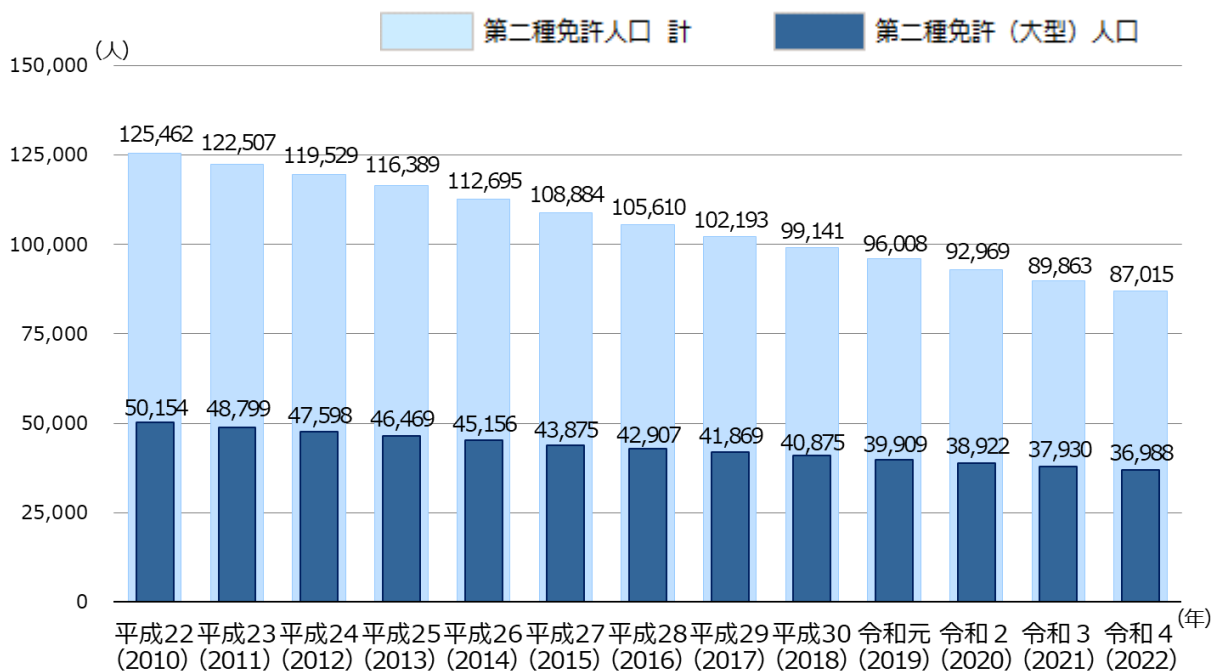
路線バスやタクシーなどの運転に必要な第二種免許人口が年々減少しています。そのうち路線バスの運転に必要な大型第二種免許人口も年々減少しています。

また、バスやタクシーの運転士の平均年齢はトラック等に比べ高く、年間所得額は低い状況です。

さらに、「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月適用）され、拘束時間、休息时间等の基準の変更により、労働環境の改善が図られる一方で、運転士の確保がより一層厳しくなり、路線や運行本数の維持が困難です。

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



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4（2022）年）

2 公共交通を取り巻く状況

	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	12万人 (2021年度)	25万人 (2021年度)	85万人 (2022年)	40万人 (2022年)	-
女性比率	1.7% (2021年度)	4.3% (2021年度)	3.5% (2022年)	1.6% (2022年)	45.0% (2022年)
平均年齢	53.4歳 (2022年)	58.3歳 (2022年)	48.9歳 (2022年)	46.7歳 (2022年)	43.7歳 (2022年)
労働時間	193時間 (2022年)	186時間 (2022年)	212時間 (2022年)	182時間 (2022年)	177時間 (2022年)
年間所得額	399万円 (2022年)	361万円 (2022年)	456万円 (2022年)	469万円 (2022年)	497万円 (2022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：タクシーの女性比率は法人タクシーにおける比率であり、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＝厚生労働省「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＝厚生労働省「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、精進手当、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

資料：「令和4年度交通の動向」及び「令和5年度交通施策」（国土交通省）

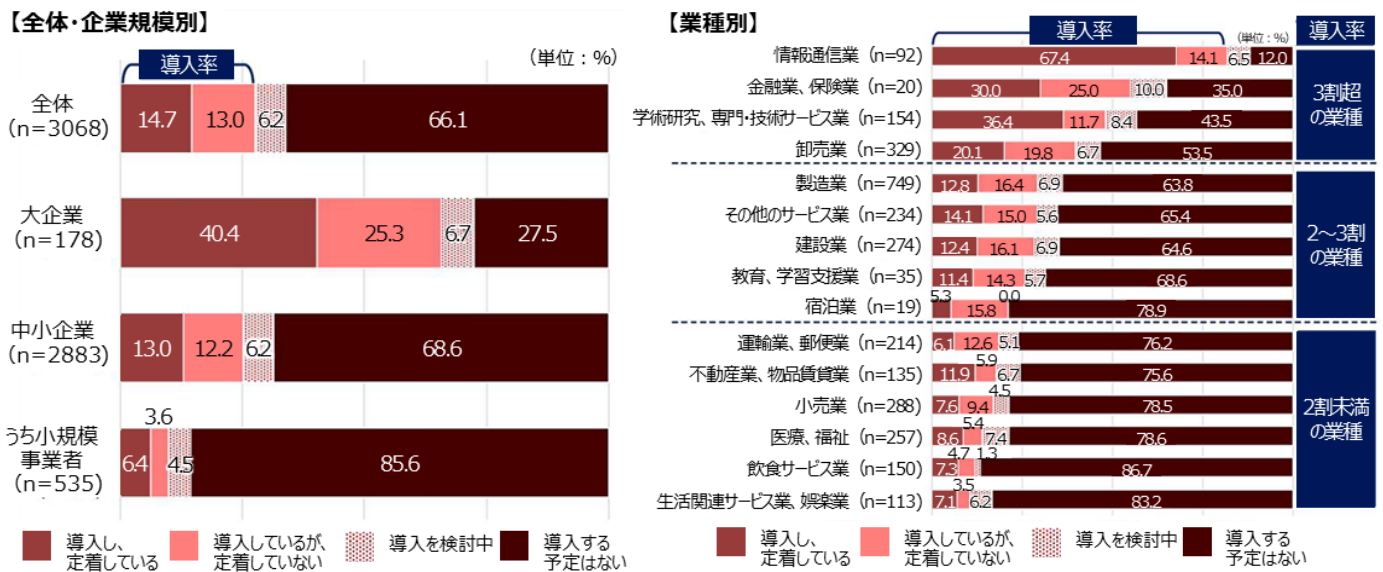
図表 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」改正内容のポイント

項目	改正後	改正前
拘束時間	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1年：原則3,300時間（最大3,400時間） 1カ月：原則281時間（最大294時間） 1日：13時間以内 （上限15時間、14時間超は週3回まで） <p>【タクシー・ハイヤー】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1カ月：288時間（日勤）、 262時間以内（隔勤） 1日：13時間以内 （上限15時間、14時間超は週3回まで） 	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1年：原則3,300時間（最大3,484時間） 1カ月：原則281時間（最大309時間） 1日：13時間以内 （上限16時間、15時間超は週2回まで） <p>【タクシー・ハイヤー】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1カ月：299時間（日勤） 1日：13時間以内（上限16時間）
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> 改正無し 	<ul style="list-style-type: none"> 2日平均9時間以内、4週平均1週40時間以内 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
休憩時間	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日：継続11時間以上を基本、9時間を下回らない <p>【タクシー・ハイヤー】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日：継続11時間以上を基本、9時間を下回らない 2歴日：継続24時間以上を基本とし、22時間を下回らない 	<p>【バス】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日：継続8時間以上 <p>【タクシー・ハイヤー】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1日：継続8時間以上 2歴日：継続20時間以上
休日時間	<ul style="list-style-type: none"> 改正無し 	<ul style="list-style-type: none"> 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

(2) ライフスタイルの多様化

新型コロナウイルス感染症拡大の影響により在宅勤務や時差出勤、サテライトオフィス等が広がり、働く場所や時間等の生活スタイル・ワークスタイルが多様化しています。

テレワークは、大阪府内の企業全体では3割弱が導入しています。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、企業規模別では大企業の約2/3が導入しており、そのうち約4割が定着しています。大阪府内の企業全体でも導入した企業の約半数が定着しているとしており、今後もこのような働き方は継続すると思われ、ライフスタイルの多様化を見据えた公共交通について考える必要があります。



図表 テレワークの導入・定着状況
資料:令和4(2022)年度大阪府内企業経営実態調査

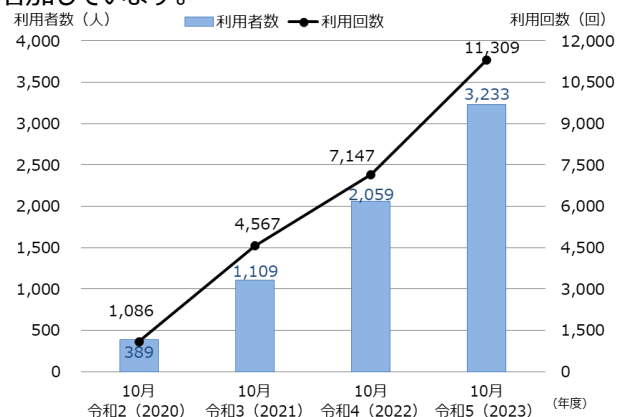
(3) 新たな交通手段・技術の登場

1) 新たな交通手段・技術

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交通手段が登場しています。本市では、シェアサイクルが令和2(2020)年度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ます。



図表 シェアサイクルのポート



図表 シェアサイクルの利用者数と利用回数

自動運転等の技術革新、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ます。

本市においてもSMI（堺・モビリティ・イノベーション）プロジェクトでの自動運転技術や泉北ニュータウン地域でのAIオンデマンドバス等の実証実験を行っています。



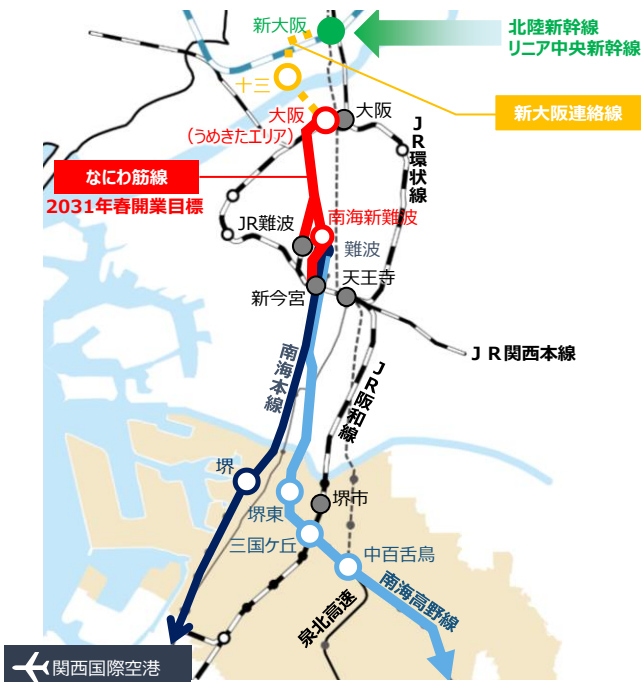
図表 SMI 都心ライン実証実験の様子

2) 新たな交通網の整備

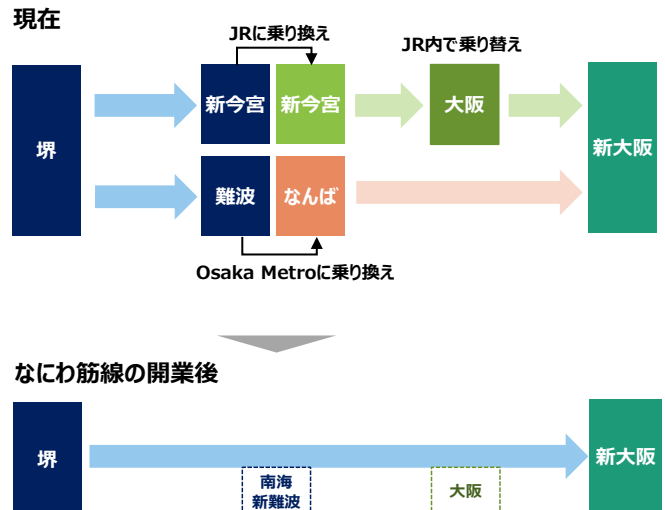
現在、令和13（2031）年春の開業に向けて、令和5（2023）年3月にうめきたエリアに開業した大阪駅（地下駅）とJR難波駅及び南海本線の新今宮駅とをつなぐ新たな鉄道路線、なにわ筋線の整備が進められています。

なにわ筋線の開通により、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ています。

本市においても、堺都心部を走る南海本線との接続により、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ています。



●新大阪までの行き方



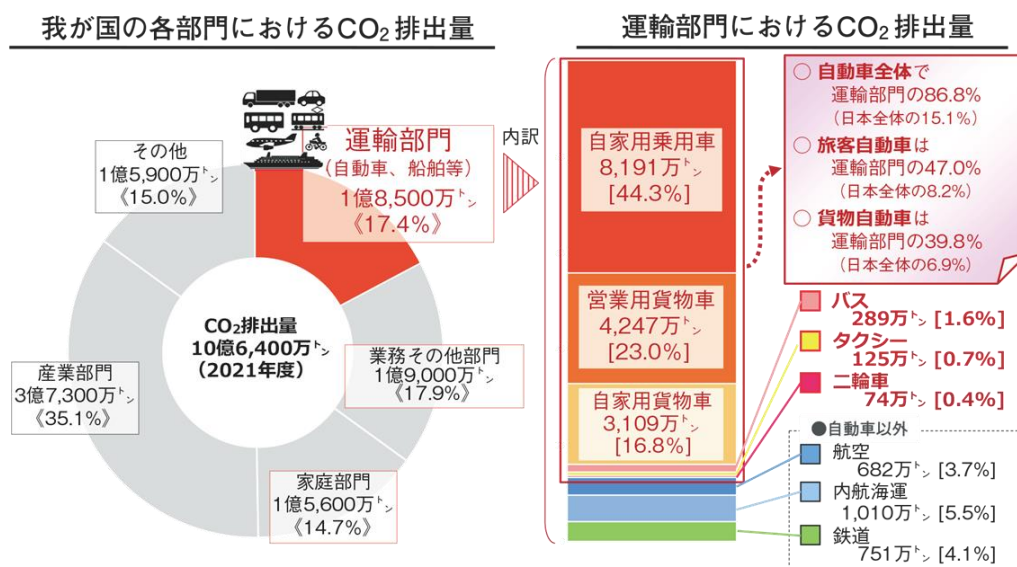
図表 なにわ筋線の整備と本市の鉄道路線との関係

(4) 環境問題への関心・危機感の高まり

昨今、異常気象や地球温暖化などの気候変動の影響とみられる大雨や短時間強雨等が頻発化し、環境への関心は高まっています。

国においては、令和32（2050）年のカーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向け、交通・物流（運輸部門）では、令和12（2030）年度における二酸化炭素排出量を平成25（2013）年度比で35%削減することを目標としています。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）の割合は全体の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ます。

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倍です。



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CO₂排出量は、エネルギー期限CO₂の排出量である（ただし、「その他」及び「CO₂排出量」には、非エネルギー起源CO₂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データ（1990～2021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

資料：国土交通省ホームページ

本市においても、令和3（2021）年3月に令和32（2050）年カーボンニュートラルの実現を含む堺環境戦略を策定し、気候変動への対応に向けた市の決意を示すため、同年3月26日に堺市気候非常事態宣言及びゼロカーボンシティの表明を行っています。

これらを踏まえ、市域全体での令和32（2050）年カーボンニュートラル実現に向け、令和4（2022）年11月に改定した堺市地球温暖化対策実行計画のもと、市域から排出される温室効果ガス排出量を平成25（2013年）度比で50%以上削減することを令和12（2030）年度の目標に掲げています。

また、同年4月に本市の「堺エネルギー地産地消プロジェクト」が国の脱炭素先行地域に選定され、対象施設の電力消費に伴う二酸化炭素排出の実質ゼロに向けた取組の他、デジタル手法を活用したナッジによる環境行動の変容、SMIプロジェクトの推進など、脱炭素化の取組を推進しています。



図表 堺エネルギー地産地消プロジェクト

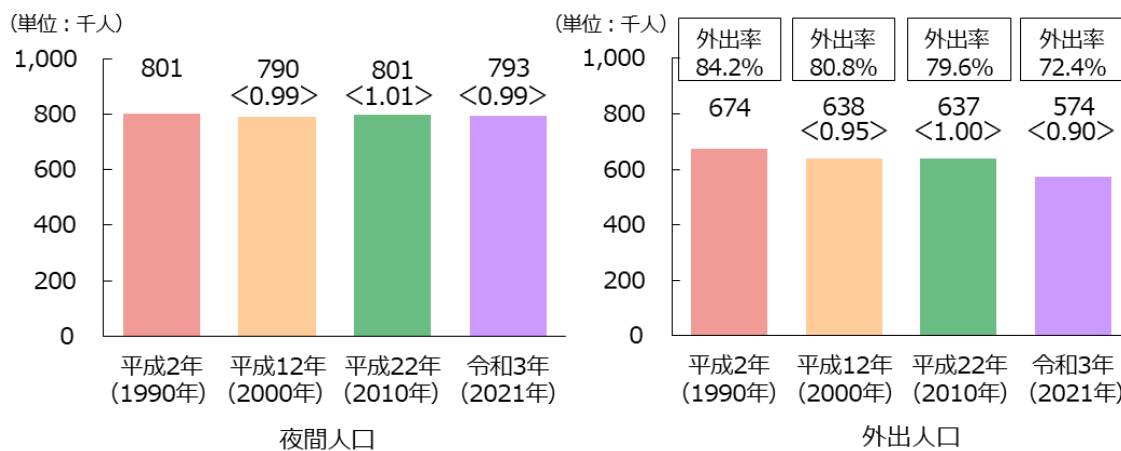
資料：堺市ホームページ

2-4 市民の移動実態・ニーズなど

(1) 移動実態

1) 外出率

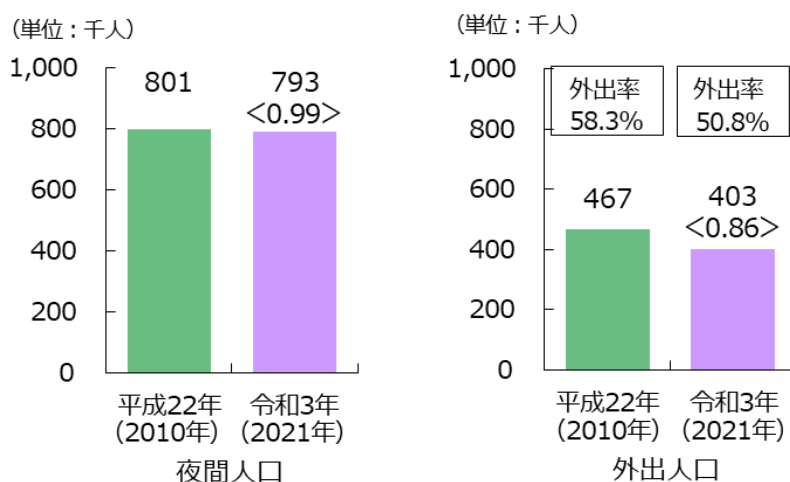
令和3（2021）年に実施した近畿圏パーソントリップ調査（本市における人の動き）では、夜間人口は平日休日いずれも概ね横ばいですが、生成原単位（1人1日あたりの平均トリップ）では平日は減少しています。外出率においては平日、休日いずれも減少しています。



(注) < >内はこの10年の伸び

図表 平日の夜間人口、外出人口、外出率の推移

資料：近畿圏パーソントリップ調査結果



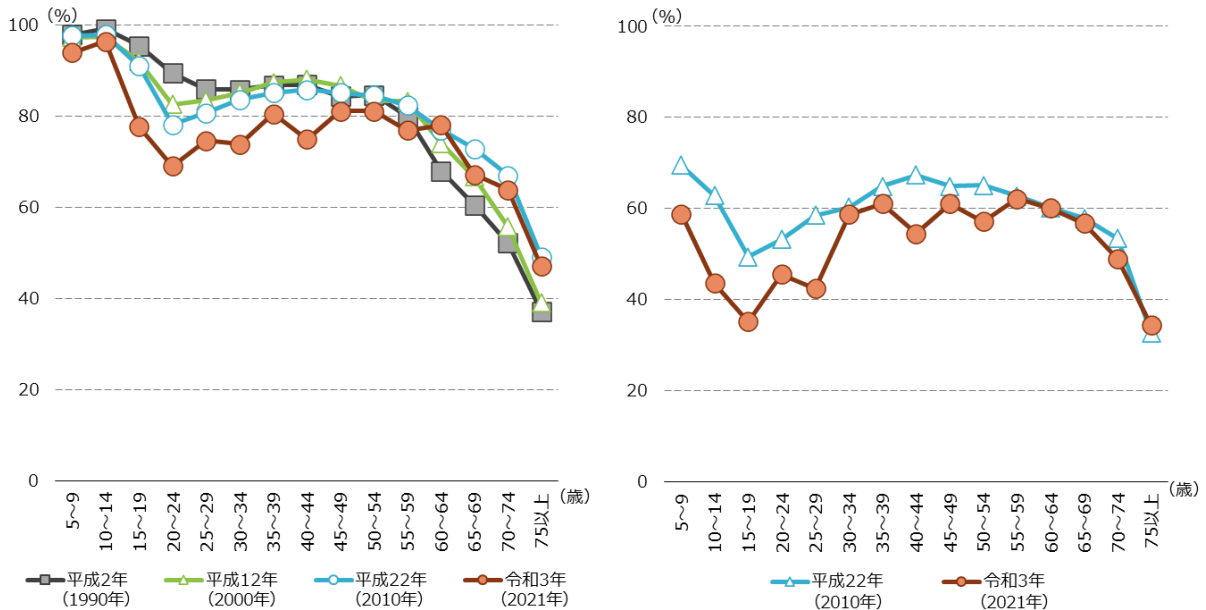
図表 休日の夜間人口、外出人口、外出率の推移

資料：近畿圏パーソントリップ調査結果

2) 年齢階層別の外出率

平成22（2010）年と令和3（2021）年を比較してみると、平日・休日といずれも54歳以下の年齢階層で低下しています。特に平日では15～19歳で約13%、休日では10～14歳で約19%と若者の外出率が大きく低下しています。

情報技術等の発達により、外出しなくても買い物ができるなど人々の外出目的がこれまでと変わってきています。今後の社会を形成する若い世代が外出したくなる、外出の目的となる魅力的な場所をどう創出するかが今後の公共交通の利用を考える上でも重要です。



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：近畿圏パーソナルトリップ調査結果

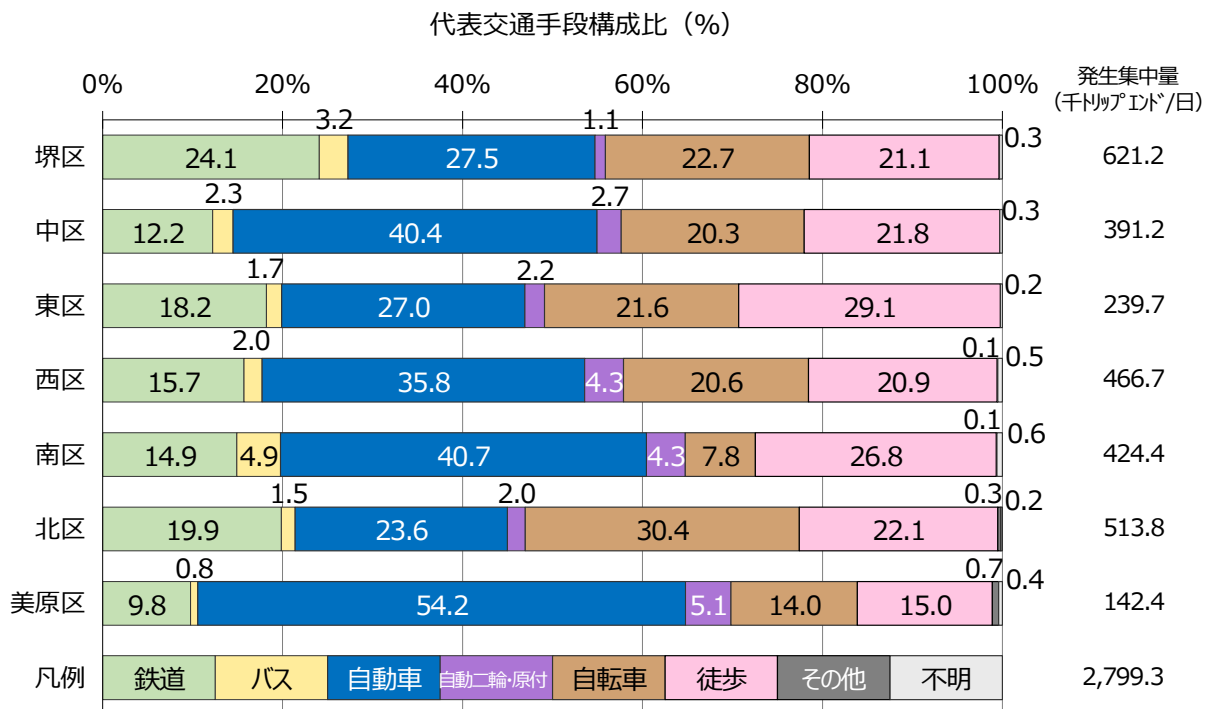
3) 代表交通手段

平日は、堺区・北区・東区では鉄道の割合が、美原区・南区・中区では自動車の割合が高く、特に美原区では約半数を占めています。

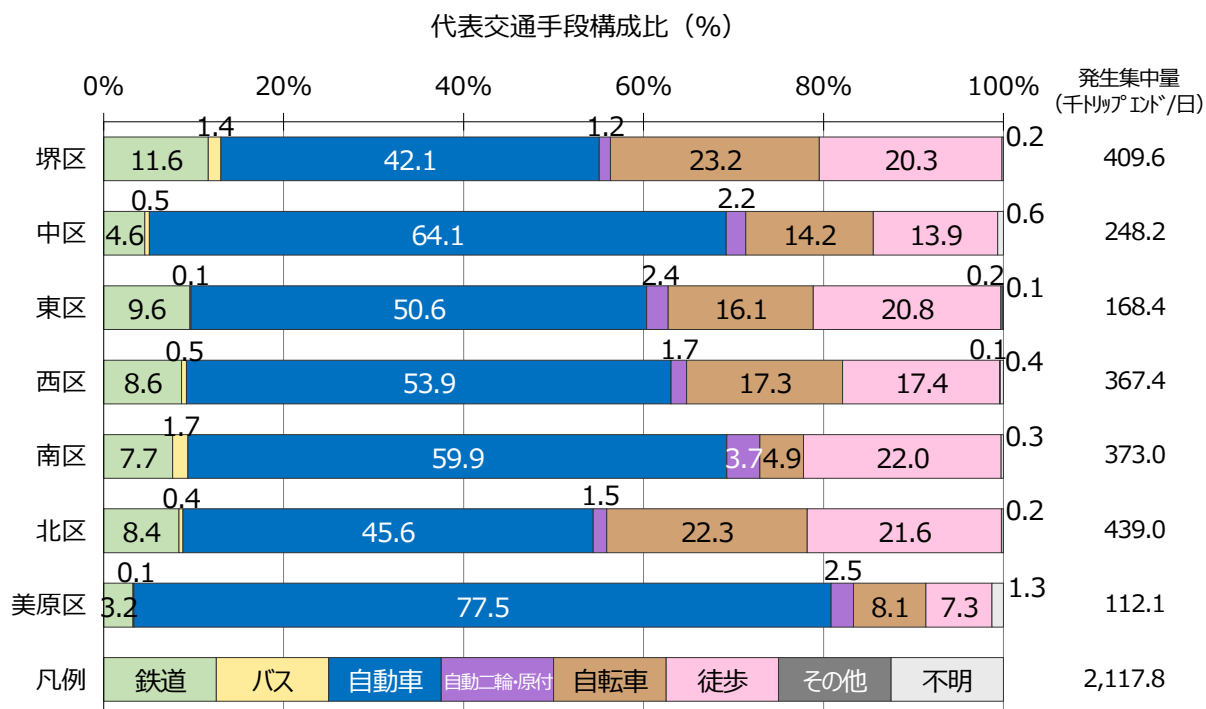
休日は、全区で平日と比べ自動車の割合が高く、特に美原区では約8割、中区・南区では約6割を占めています。南区では自転車の割合が、平日・休日いずれも約1割と他区と比べて低く、地形的な特徴が要因の一つであると考えられます。

年齢別で見ると、平日は、15～19歳では鉄道の割合が、30～79歳では自動車の割合が最も高く、約半数を占めています。また、徒歩の占める割合は50歳以降に徐々に高くなります。

休日は、平日と比べ全体的に自動車の占める割合が高く、特に19歳以下で高くなります。

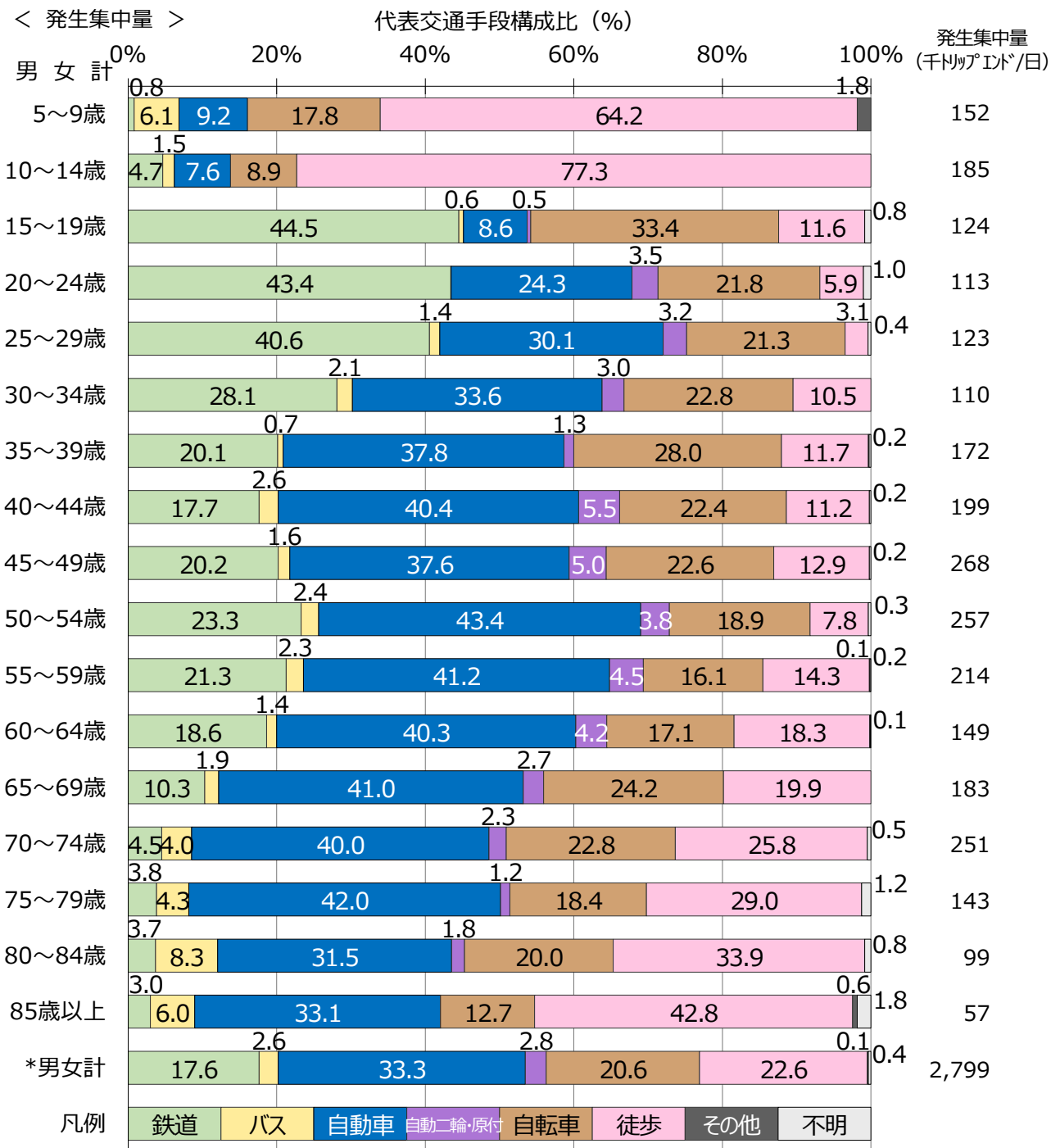


図表 区別代表交通手段構成 (平日)
資料：令和3(2021)年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果

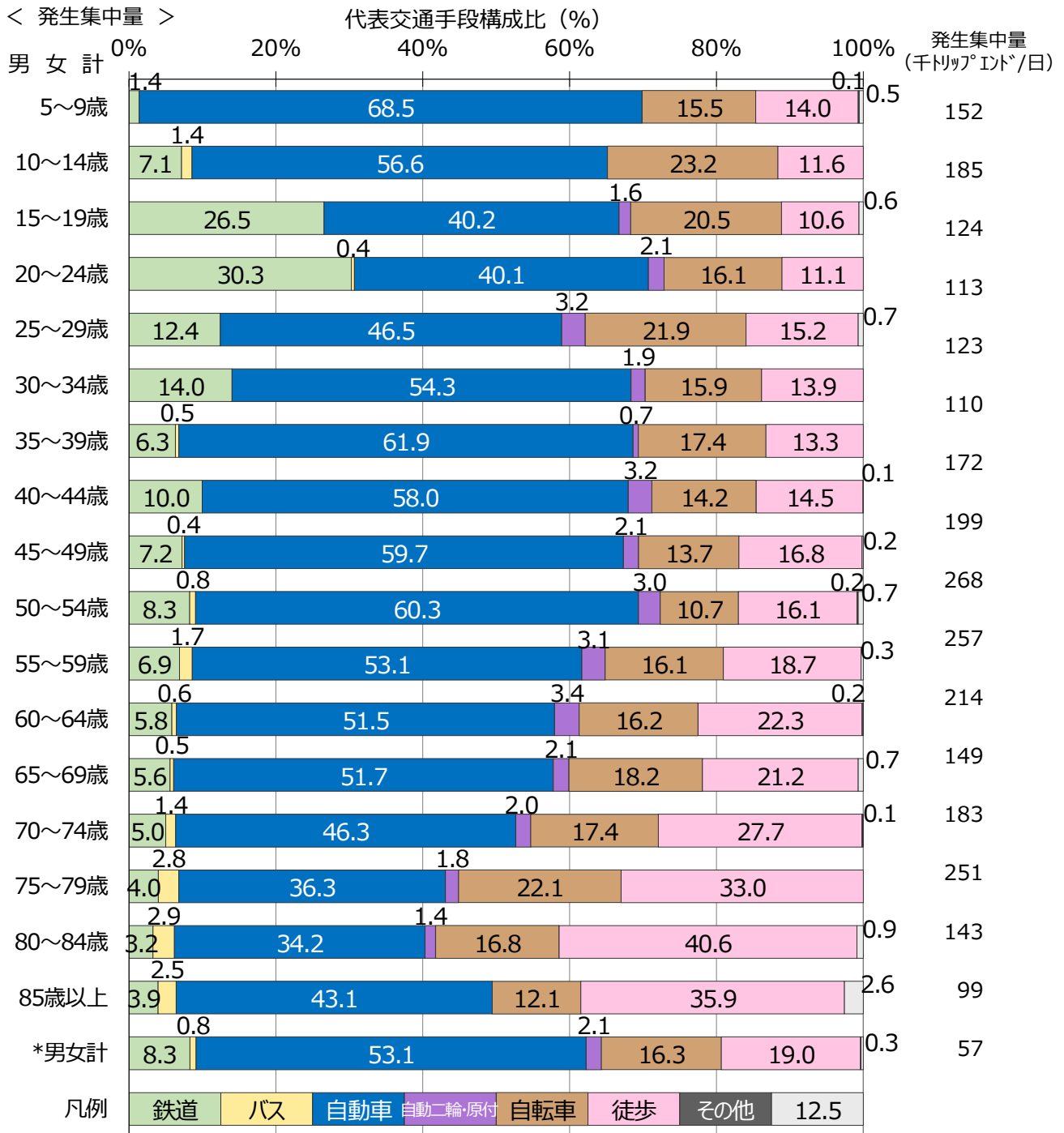


図表 区別代表交通手段構成 (休日)
資料：令和3(2021)年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果

2 公共交通を取り巻く状況



図表 年齢階層別代表交通手段 (平日)
 資料：令和3(2021)年第6回近畿圏パーソナルトリップ調査結果

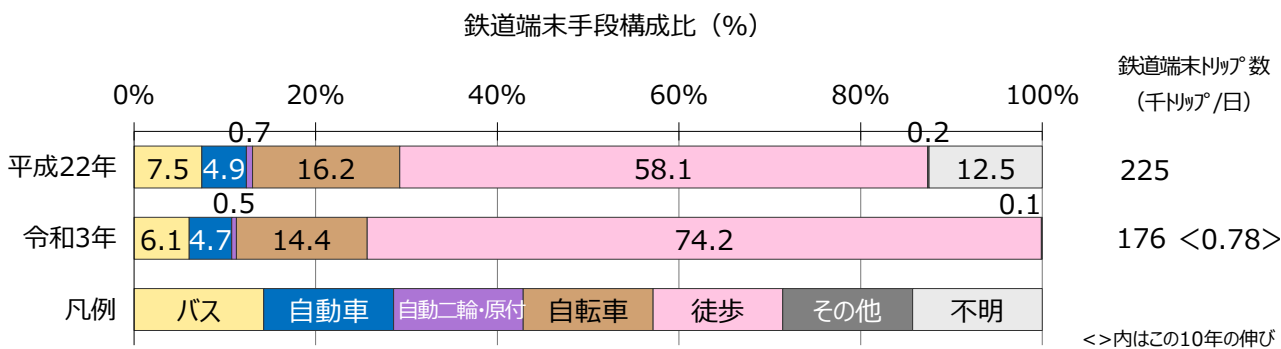
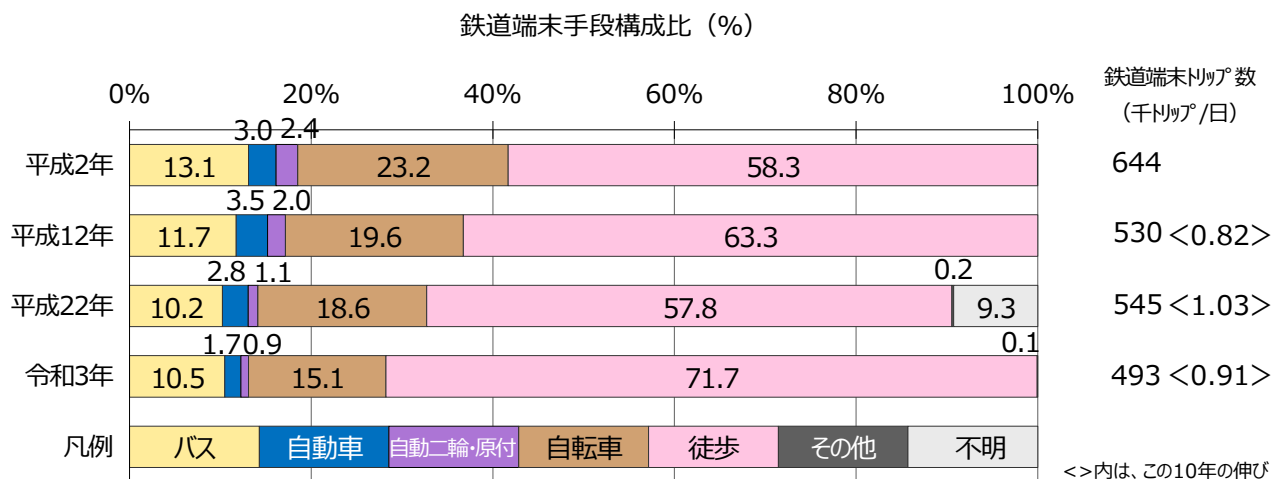


図表 年齢階層別代表交通手段 (休日)

資料：令和3（2021）年第6回近畿圏パーソナルトリップ調査結果

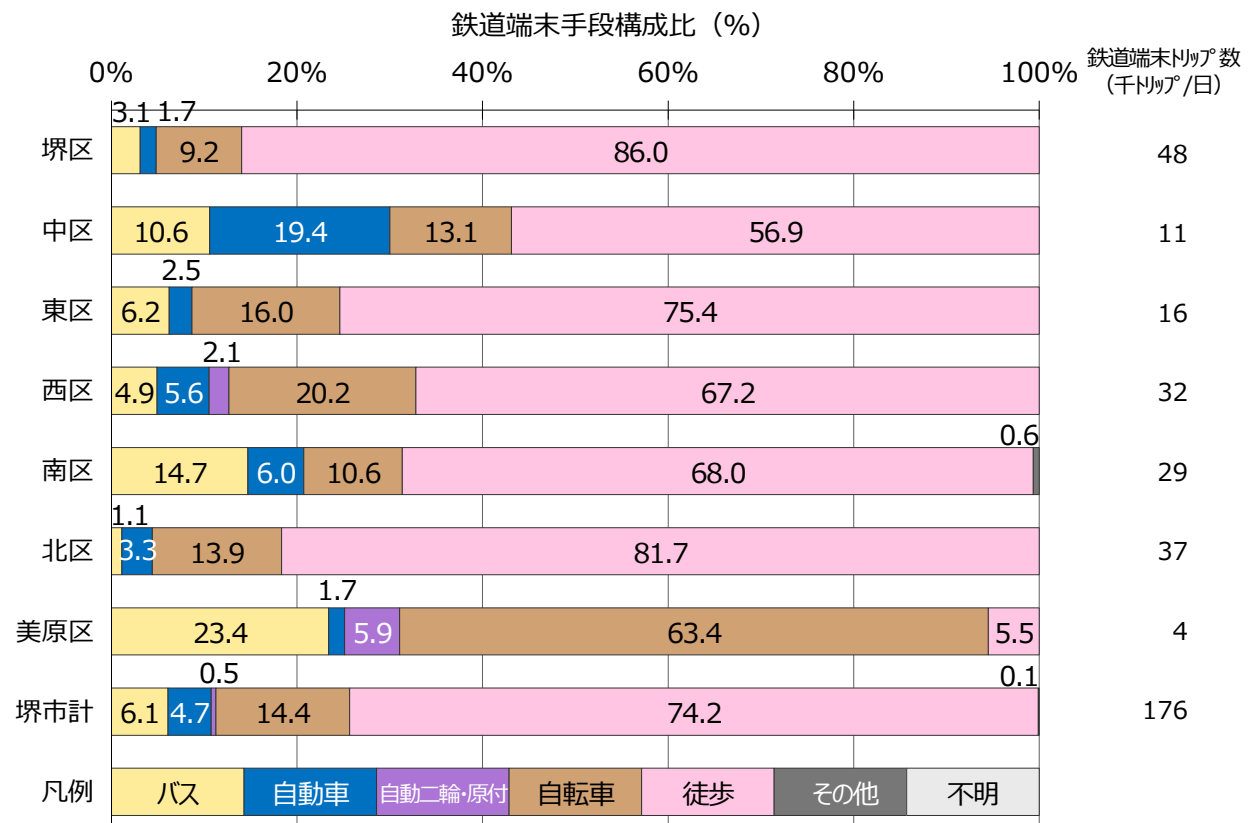
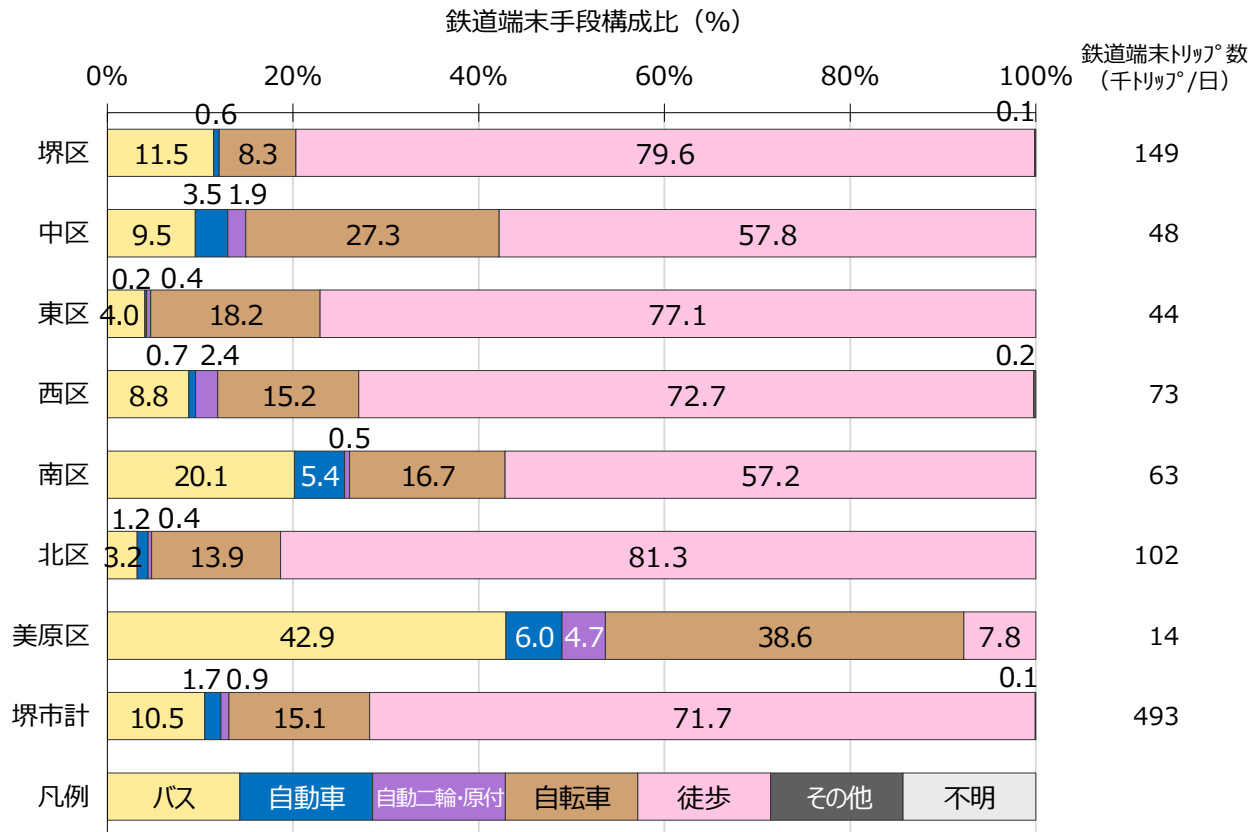
4) 鉄道端末手段構成

鉄道端末手段構成では、平成22（2010）年と令和3（2021）年を比較してみると徒歩の割合が上昇していますが、その他の手段は減少しています。区別で見ると、美原区を除くすべての区で徒歩の割合が最も高く、美原区は、バス及び自転車の割合が最も高い状況です。



図表 鉄道端末トリップ数と交通手段構成の推移（上：平日、下：休日）

資料：近畿圏パーソントリップ調査結果

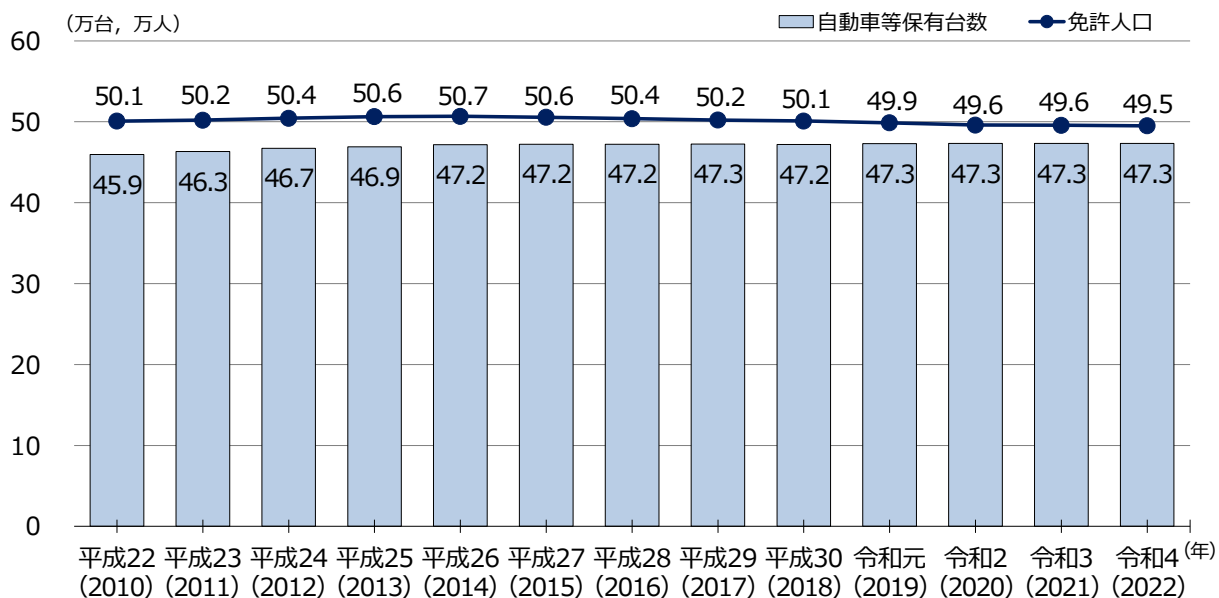


図表 区別鉄道端末トリップ数と交通手段構成 (上: 平日、下: 休日)

資料: 令和3(2021)年第6回近畿圏パーソントリップ調査結果

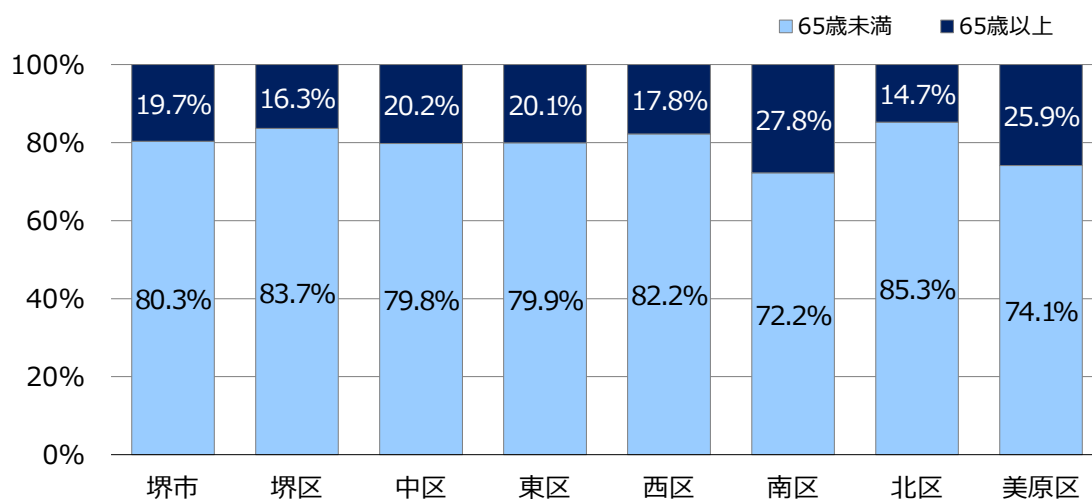
5) 免許人口及び自動車等保有状況

本市の免許人口は、総人口が減少傾向の中、令和4（2022）年では49.5万人、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ます。



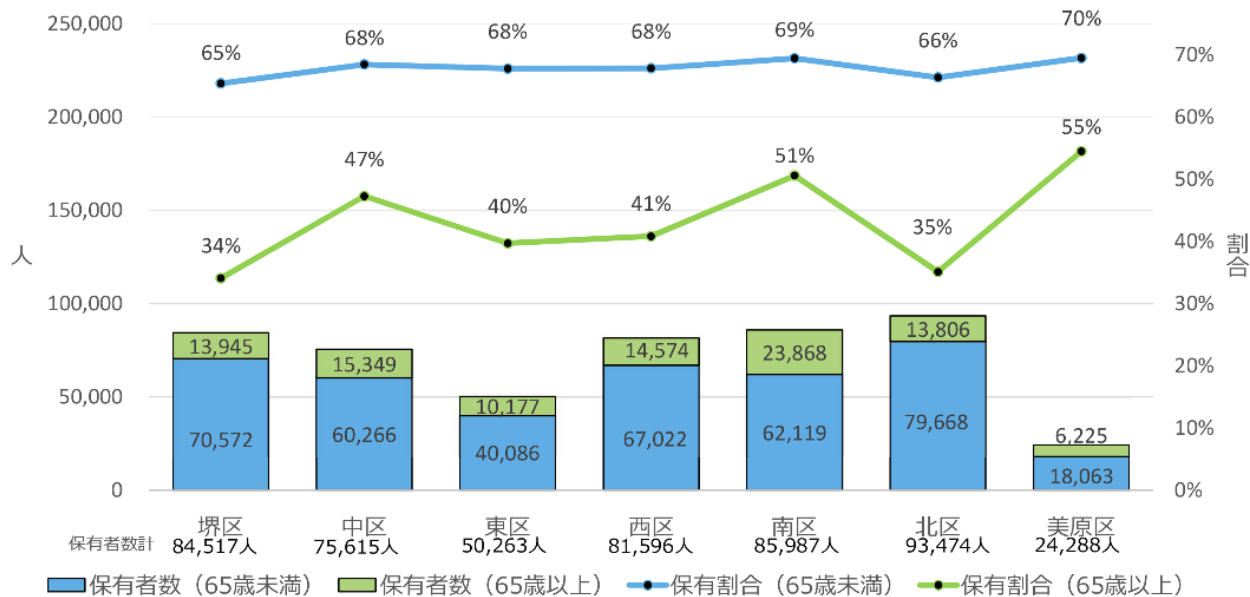
図表 免許人口及び自動車等保有台数の推移
資料：大阪の交通白書（令和4（2022）年）

65歳以上の免許人口は全体の約2割です。区別で65歳以上の免許の保有割合をみると高いのが南区（27.8%）、美原区（25.9%）で、低いのが北区（14.7%）、堺区（16.3%）です。



図表 65歳以上の免許人口の割合
資料：大阪の交通白書（令和4（2022）年）

65歳未満の免許の保有割合は各区で65～70%と同程度です。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、65歳以上の免許の保有者数は、南区が最も多い状況です。



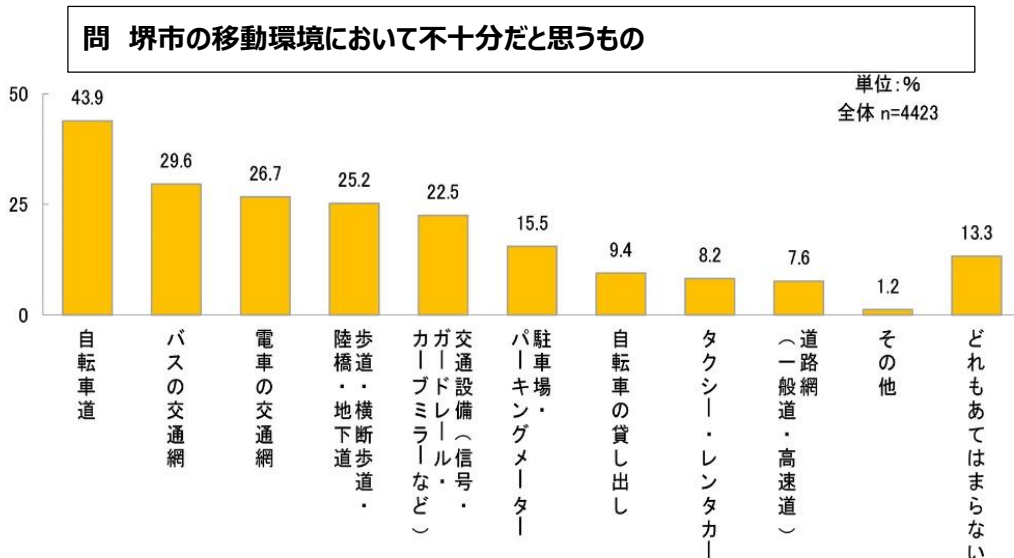
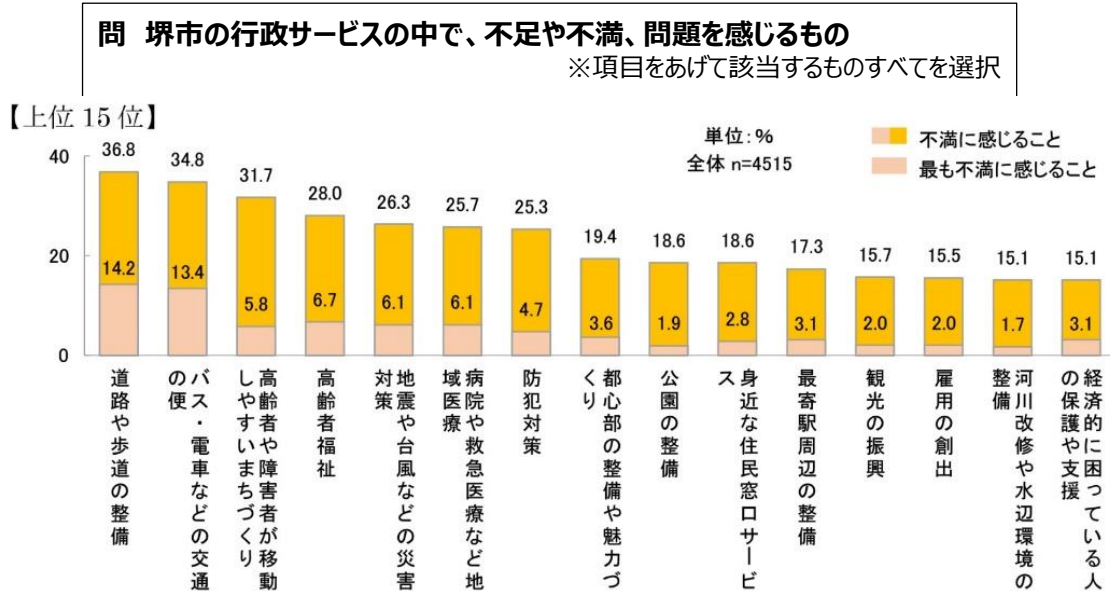
図表 人口に対する免許保有割合と免許保有者数
資料：大阪の交通白書（令和4（2022）年）

(2) 市民ニーズ

1) 堺市市民意識調査（令和元（2019）年度）

日常の交通手段について、「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ます。一方、市の行政サービスで不足や不満、問題と感じているものについては、「バス・電車などの交通の便」と回答した割合が、「不満に感じること」と「最も不満に感じること」を合わせて34.8%と、「道路や歩道の整備」に次いで多いです。

移動環境においては、「自転車道」が43.9%、「バスの交通網」が29.6%の方が不十分と回答しています。



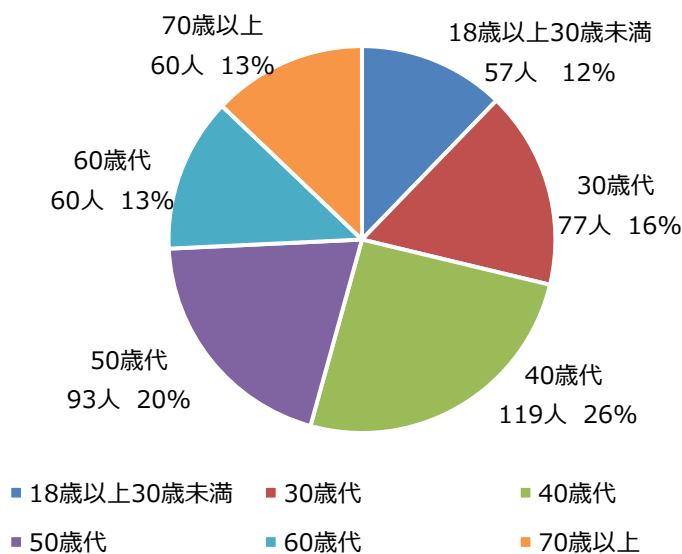
資料：堺市市民意識調査（令和元（2019）年度）

2) 堺市市政モニター（令和4（2022）年度）

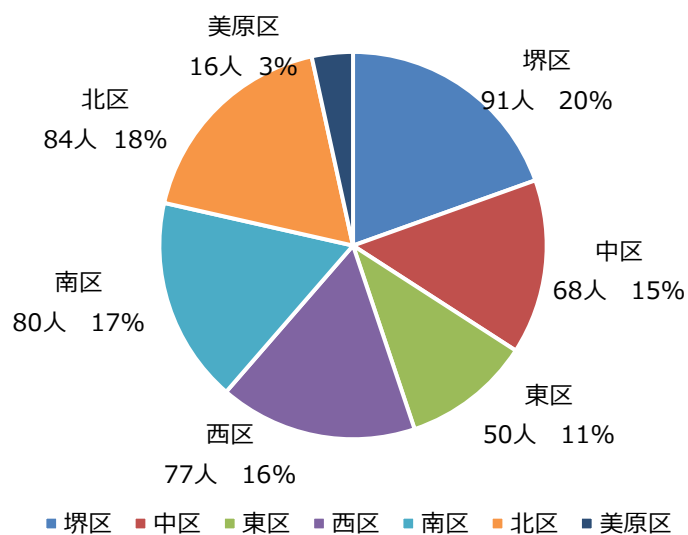
下記の要領で市政モニターアンケートを実施し、公共交通の利用状況や意見を調査しました。

図表 堺市市政モニター（令和4（2022）年度）調査の概要

調査期間	令和4（2022）年12月1日（木）～令和4（2022）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（男性184人、女性282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%



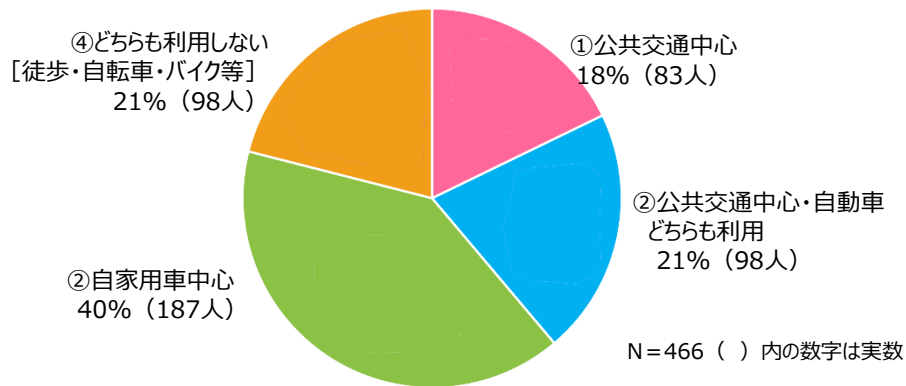
図表 回答者の年齢層



図表 回答者の居住区

アンケートのうち、設問「日頃、次の公共交通をどの程度利用されていますか（鉄道・阪堺電車・路線バス・堺市乗合タクシー・タクシーの各項目を回答）」と、設問「日頃、自動車をどの程度利用していますか」から、以下の通り利用層を区分し、公共交通の利用状況や満足度、公共交通の維持・確保等について分析しました。

分類	設問の回答項目
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）

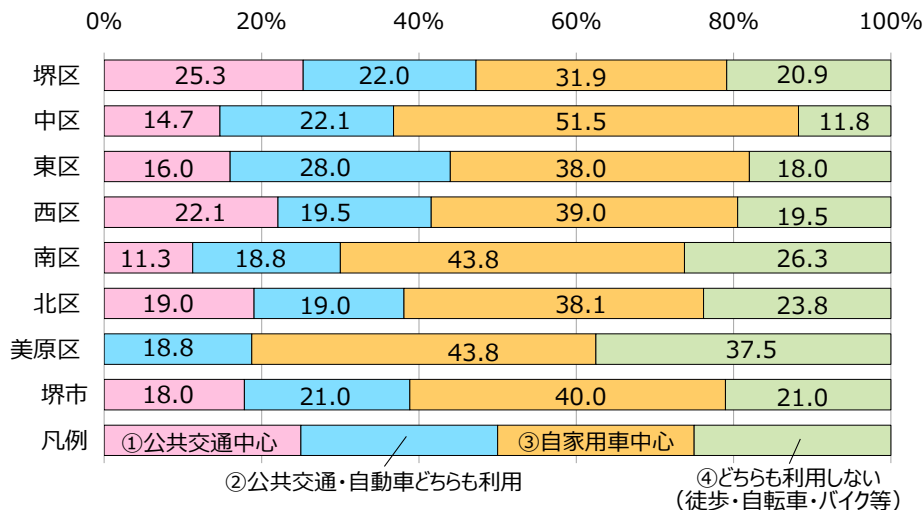


図表 公共交通及び自動車の利用頻度からの分類

ア.公共交通の利用状況

公共交通の利用状況は、「①公共交通中心」の割合が最も高かったのは堺区で、次いで西区、北区です。

「③自家用車中心」の割合はどの区も3割以上で、中区が51.5%と最も高く、次いで、南区、美原区です。また、「④どちらも利用しない（徒歩・自転車・バイク等）」の割合が美原区で37.5%、南区で26.3%と堺市全体の21%より高い状況です。



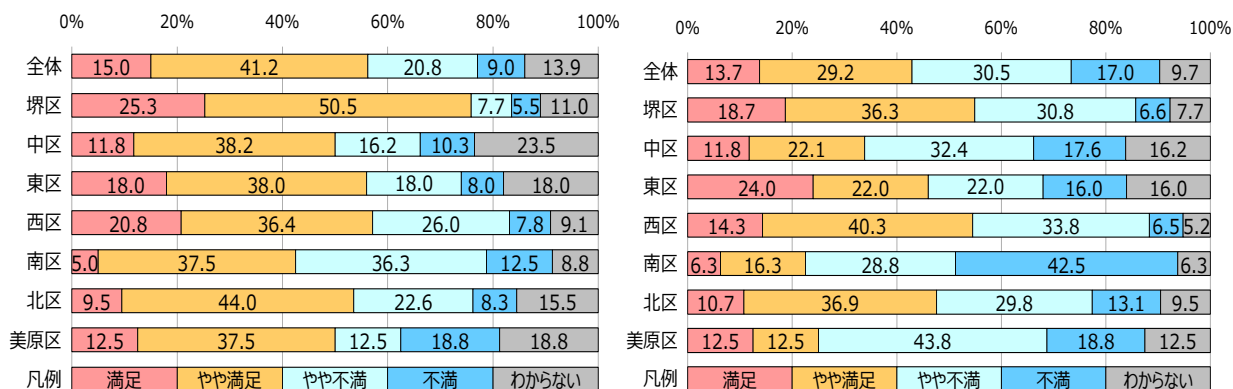
図表 区別公共交通の利用割合

資料：堺市市政モニター（令和4（2022）年度）

イ.公共交通の満足度

公共交通全体の満足度は、約56%が満足、約30%が不満としています。居住区別で見ると、堺区の満足度が最も高く、南区で低い状況です。

運賃・料金では、中区、南区、美原区が低く、特に南区、美原区が著しく低い状況です。アンケートの自由記述の回答から、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みられます。



図表 公共交通全体の居住区別満足度

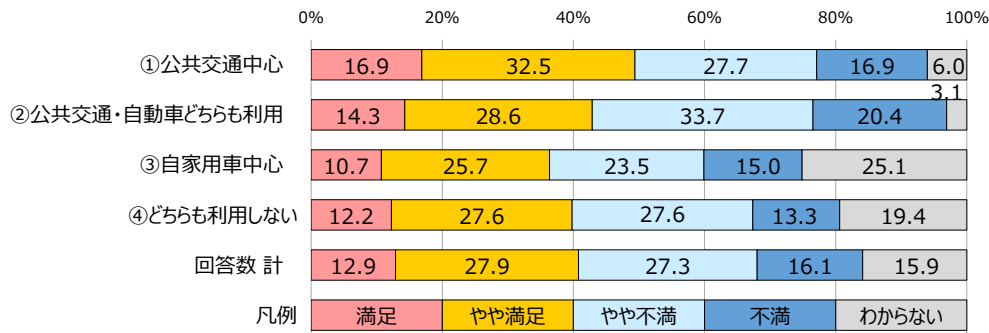
図表 運賃・料金に対する居住区別満足度

資料：堺市市政モニター（令和4（2022）年度）

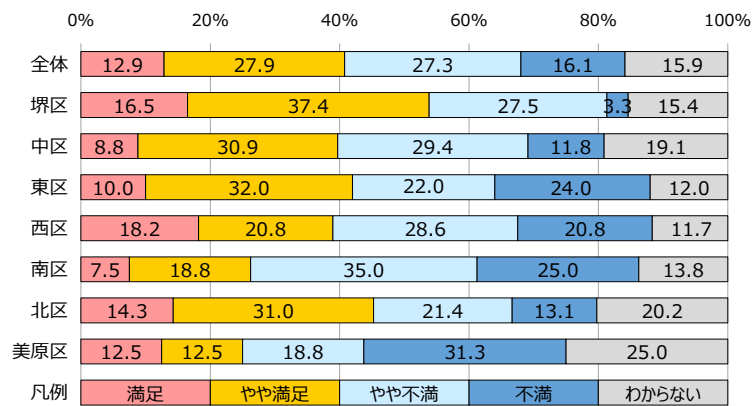
2 公共交通を取り巻く状況

乗継環境（運行ダイヤ、乗継距離、待ち環境等）については、「②公共交通・自動車どちらも利用」の方が「やや不満」「不満」を合わせると54.1%、「①公共交通中心」の方も44.6%と高い状況です。

区別では、美原区で「不満 31.3%」「やや不満 18.8%」。南区で「不満 25.0%」「やや不満 35.0%」と半数以上と高い状況です。



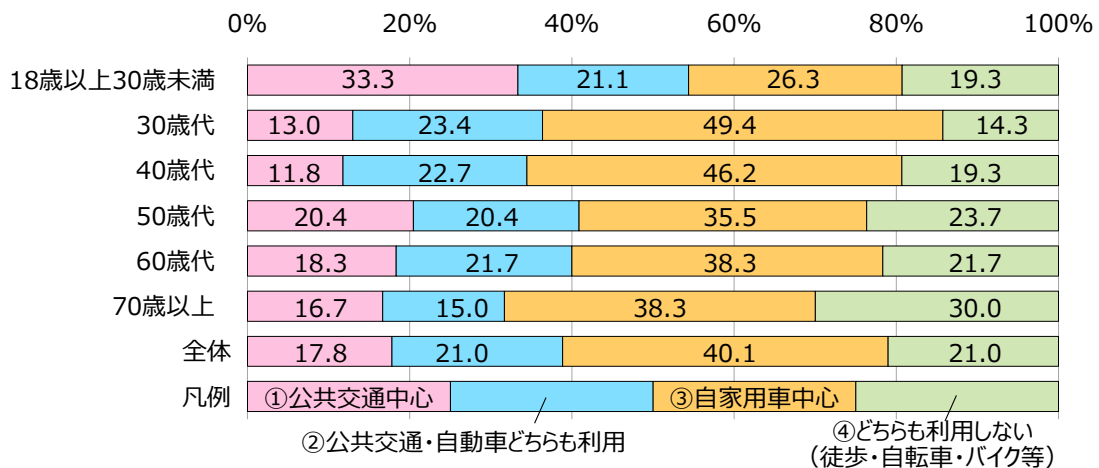
図表 公共交通利用別の乗継環境等の満足度
資料：堺市市政モニター（令和4（2022）年度）



図表 区別の乗継環境等の満足度
資料：堺市市政モニター（令和4（2022）年度）

ウ.年齢別公共交通・自動車の利用頻度

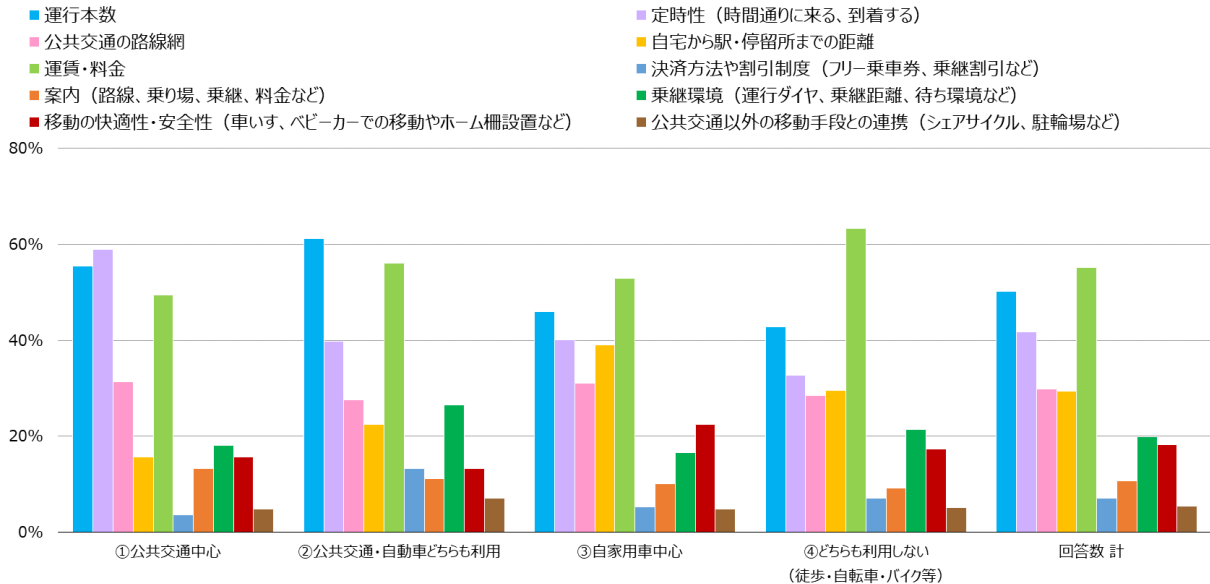
年齢別でみると、「①公共交通中心」の割合が最も多いのは18歳以上30歳未満で、「③自家用車中心」の割合は、30歳代、40歳代が最も高い状況です。



図表 年齢別公共交通・自動車の利用頻度
資料：堺市市政モニター（令和4（2022）年度）

エ.公共交通を利用するうえで特に重要と思うもの

回答者全体では「運賃・料金」と「運行本数」を重要と思う割合が高い状況です。また、「①公共交通中心」は回答者全体よりも「定時性」を重要と思う割合が高く、「③自家用車中心」は回答者全体よりも「自宅から駅・停留所までの距離」を重要と思う割合が高い状況です。



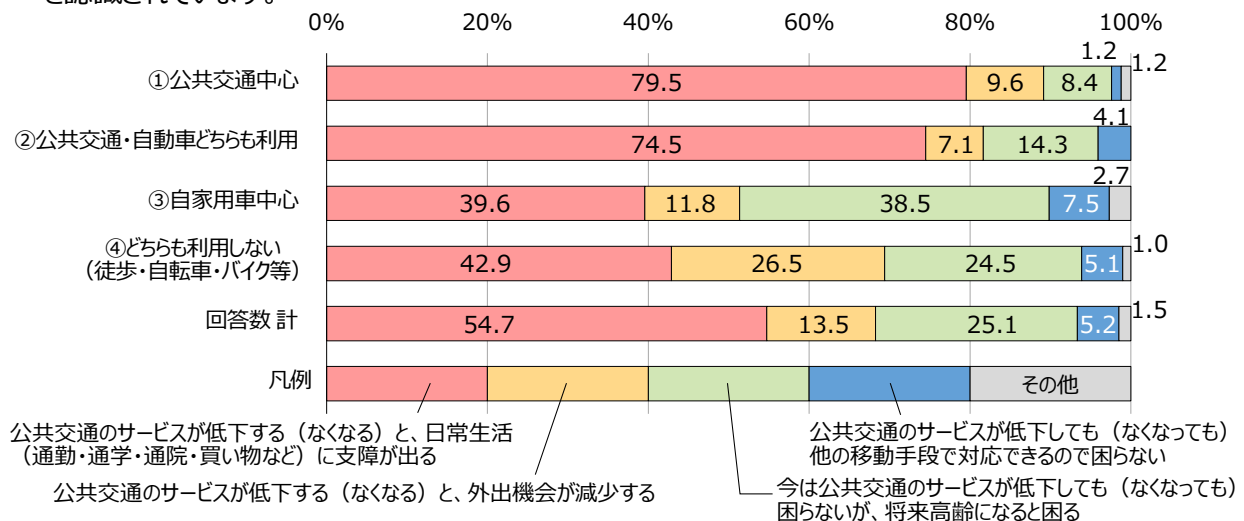
図表 公共交通を利用するうえで特に重要と思うもの

資料：堺市市政モニター（令和4（2022）年度）

オ.公共交通の維持・確保の意向など

「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」と感じている方まで含めるとほとんどの方は公共交通が必要としており、「他の移動手段で対応できるので困らない」の割合は少ない状況です。

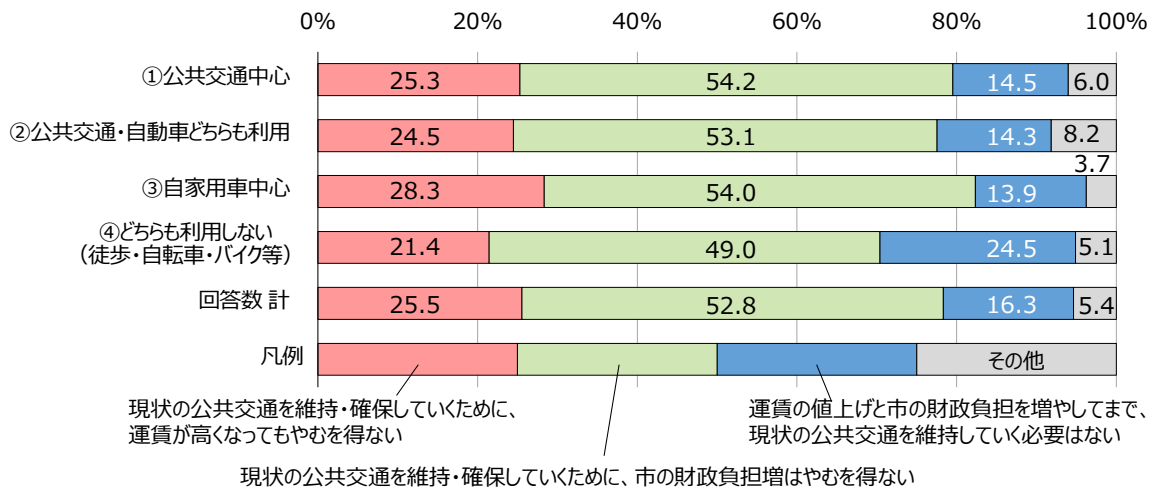
公共交通を維持・確保するためには、運賃が高くなっても、もしくは市の財政負担が増えてもやむを得ないとの回答が約8割を占めており、市、もしくは利用者の負担が増えても公共交通の維持・確保が必要と認識されています。



図表 公共交通の必要性について

資料：堺市市政モニター（令和4（2022）年度）

2 公共交通を取り巻く状況



図表 公共交通の維持・確保について
資料：堺市市政モニター（令和4（2022）年度）

3 本市における公共交通の課題

公共交通を取り巻く環境の変化や公共交通の現況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す。

現況

公共交通を取り巻く環境の変化

【市民生活を取り巻く環境】

- 人口減少（令和32（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
 - 日常的に公共交通を利用する人口が減少
- 外出率の低下（特に若者が顕著）
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響によ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

【交通事業者を取り巻く環境】

- 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

【移動サービスを取り巻く環境】

- 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

本市における公共交通の現況

- 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96.4%
- 一部の拠点間での移動が不便
- 地域によってサービスレベルの差が存在
- 中・南・美原区における低い公共交通満足度、高い自動車分担率
- 公共交通全体の満足度は約56%が満足し、約30%が不満
- 公共交通で重要と思うものは、1番が「運賃・料金」、2番が「運行本数」
- 市民の声や陳情におけるバス路線に対する多数の要望
- 自動車利用を減らしたい意向が多く、大多数が将来を含めると公共交通は必要
- 一部の路線バスで渋滞により遅延が発生
- 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」に対する多い不満
- 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

(1) 市民生活等に必要な公共交通の維持・確保

(2) 公共交通の利用促進

(3) 施設の耐震化や災害時の連携強化

(4) 新たな技術やサービス、交通手段の活用

(5) 公共交通の安定的な運行

(6) 交通分野と他分野との連携

(7) 都市における移動の円滑化

(8) バリアフリー化や安全性の向上

(9) 交通の脱炭素化

(10) 地域の関係者が一体となった交通手段の確保

(11) 異なる交通手段や事業者間の連携

4 計画の方向性と目標

4-1 交通ネットワークにかかる上位計画の整理

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ました。

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ます。

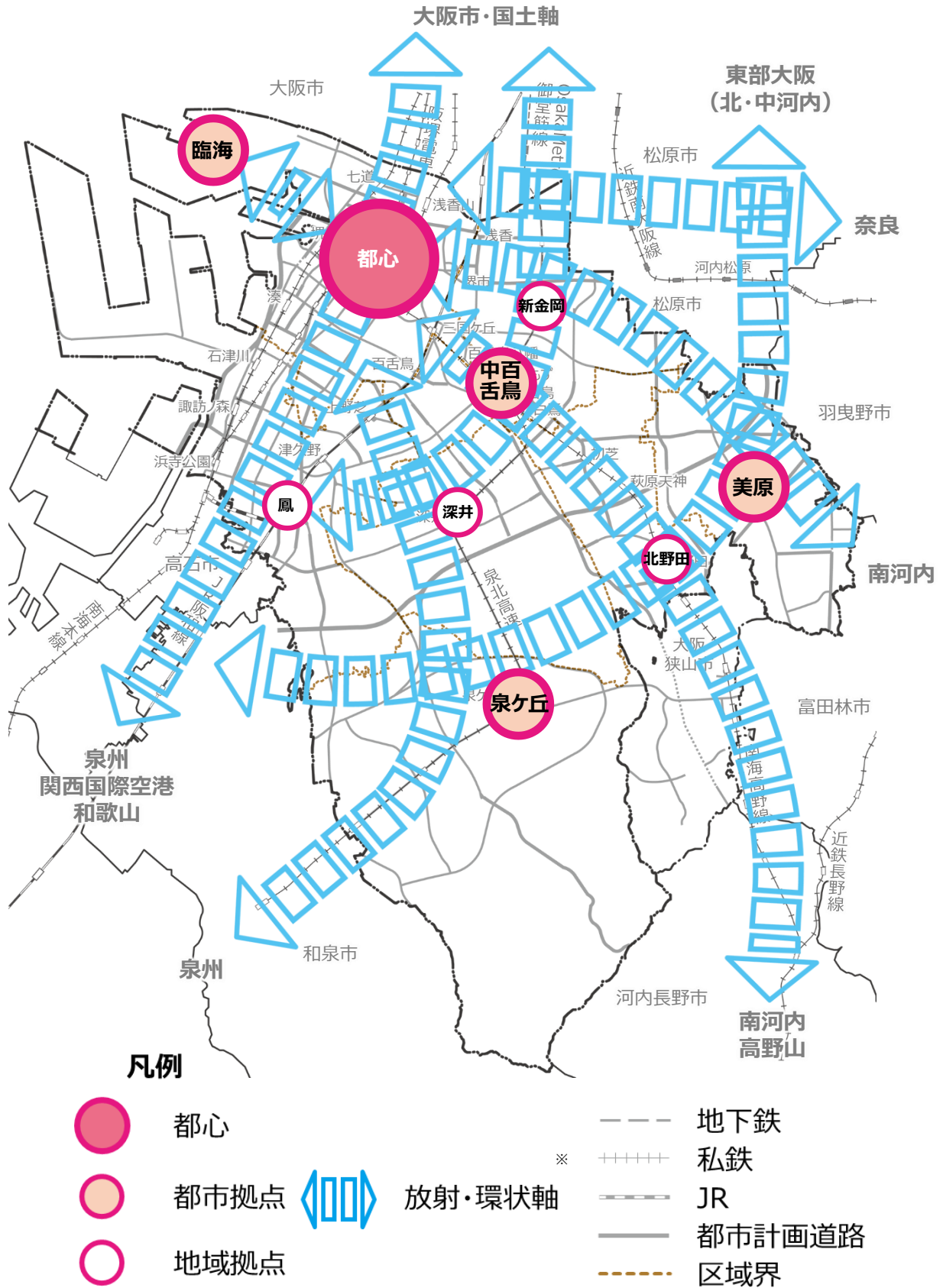
また、現在策定中の立地適正化計画においても、計画の誘導方針として「拠点へアクセスしやすい環境の形成」を掲げ、交通ネットワークの機能強化や維持確保、それを支える都市計画道路の整備や道路ネットワークの維持充実を図るとしています。

図表 交通ネットワークのめざすべき姿

ネットワーク名	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。
拠点間ネットワーク	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。
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。

資料：堺市都市計画マスタープラン

上位計画におけるめざすべき姿等を踏まえた交通ネットワークのイメージは以下のとおりです。



※ 堺都心部と周辺部等を結ぶ放射軸と、堺都心部を中心とした環状軸

図表 交通ネットワークのイメージ

4-2 交通ネットワークにおける公共交通の役割

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た公共交通の役割及び交通手段の適用範囲の整理は以下の通りです。

図表 公共交通の役割及び交通手段の適用範囲の概念図

ネットワーク名	公共交通の役割	交通手段の適用範囲の概念図※①
広域ネットワーク	市内と国土軸や関西国際空港等各方面を結ぶ路線	
拠点間ネットワーク	市内・外の拠点同士を結ぶ路線	
地域内公共交通	市内拠点と地域内を結ぶ路線	

※①土木学会誌「都市交通手段の適用範囲の概念」をもとに市作成

※②【幹線系統】

主に通勤・通学、買い物、通院等の目的での移動を担い、市内・外を結ぶ（旧堺市と旧美原町をまたがる移動を含む）バス路線

（参考）各交通手段の役割

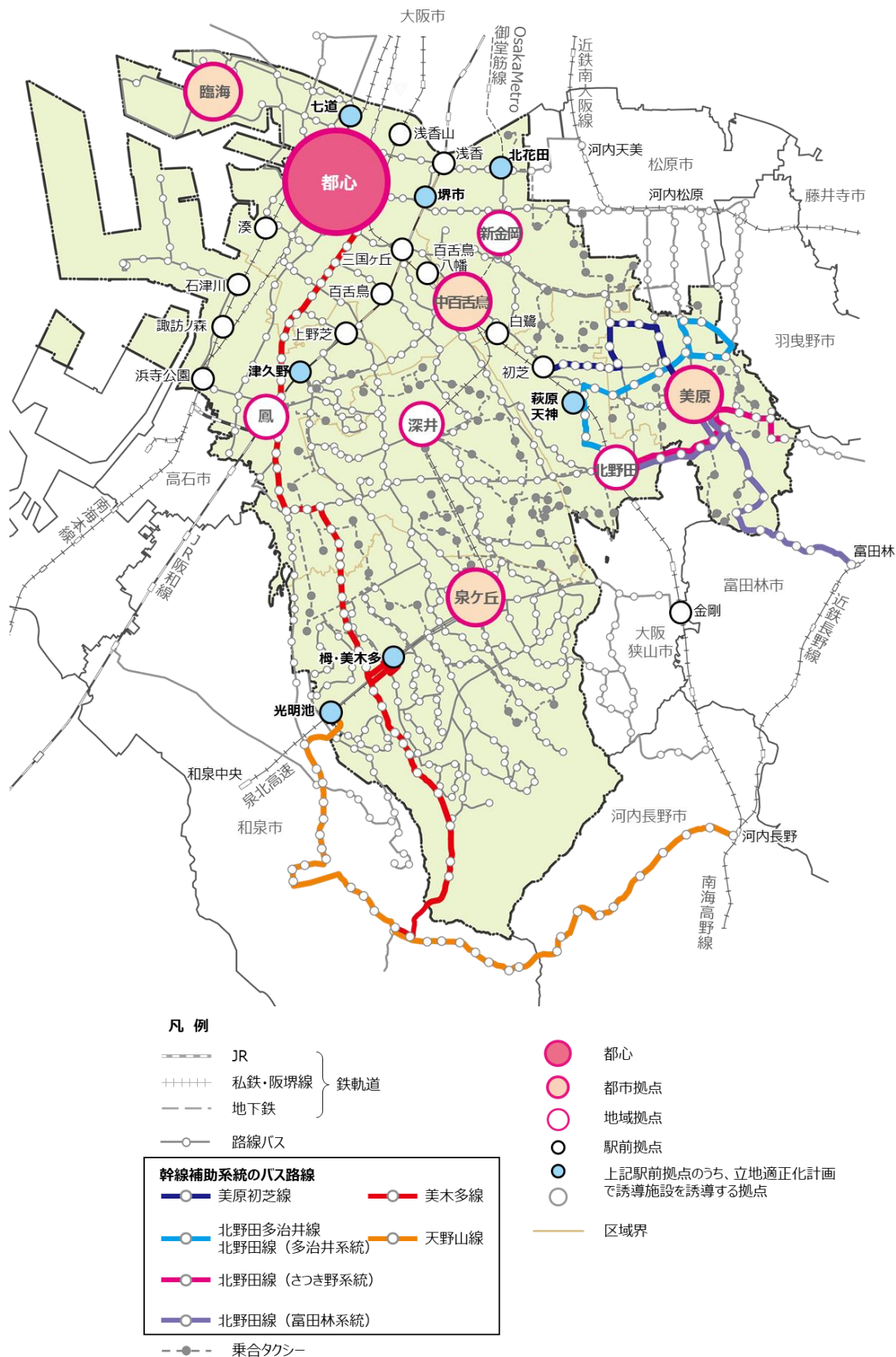
<p>鉄軌道</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 中距離から遠距離の移動などの大量輸送を担い、高い定時性と速達性を持つ基幹的な交通手段 	<p>路線バス</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 主要鉄道駅と周辺市街地を結ぶ、フィーダー型の路線を中心に運行されており、きめ細かに市民の生活を支える交通手段
<p>乗合タクシー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道や路線バス等が利用しにくい地域の移動手段として、そのような地域と鉄道駅等を結び運行している交通手段 	<p>タクシー</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 個人・少人数のニーズにフレキシブルに対応。 ● ドア to ドアや緊急時、深夜の利用など多様なニーズにきめ細かく対応できる交通手段
<p>自転車</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● ドア to ドアの移動やラストワンマイルへの対応等を担う交通手段 	<p>次世代モビリティ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 定時・定路線の交通手段を補完する新たな交通手段

市内・外を結ぶバス路線【幹線系統】のうち、下記路線については、本市及び隣接市を結ぶ市域を超えた移動や、バス停周辺住民の鉄道駅、病院、学校、商業地等への移動など様々な目的で利用されている路線です。一方、本市、隣接市、交通事業者と連携した利用促進等の取組や、交通事業者等の運営努力だけでは維持が困難であり、国の運行経費補助である地域公共交通確保維持事業（幹線補助）も活用し、路線の維持・確保を図ります。

図表 補助系統の事業及び事業主体の概要

路線名	起点 (経由) 終点	実施主体	事業許可区分 運行態様 補助事業の活用
天野山線	河内長野駅前 (天野山) 光明池駅	南海バス	4条乗合 路線定期運行 幹線補助
美木多線	国分峠東 (梅・美木多駅、大森) 堺東駅前	南海バス	
北野田線 (富田林系統)	富田林駅 (平尾) 北野田駅	近鉄バス	
美原初芝線	美原区役所前 (初芝駅前) 美原区役所前	南海バス	
北野田多治井線	北野田駅前 (多治井、丹上) 北野田駅前	南海バス	
北野田線 (多治井系統)	北野田駅 (多治井) 北野田駅	近鉄バス	
北野田線 (さつき野系統)	北野田駅 (平尾) さつき野東	近鉄バス	

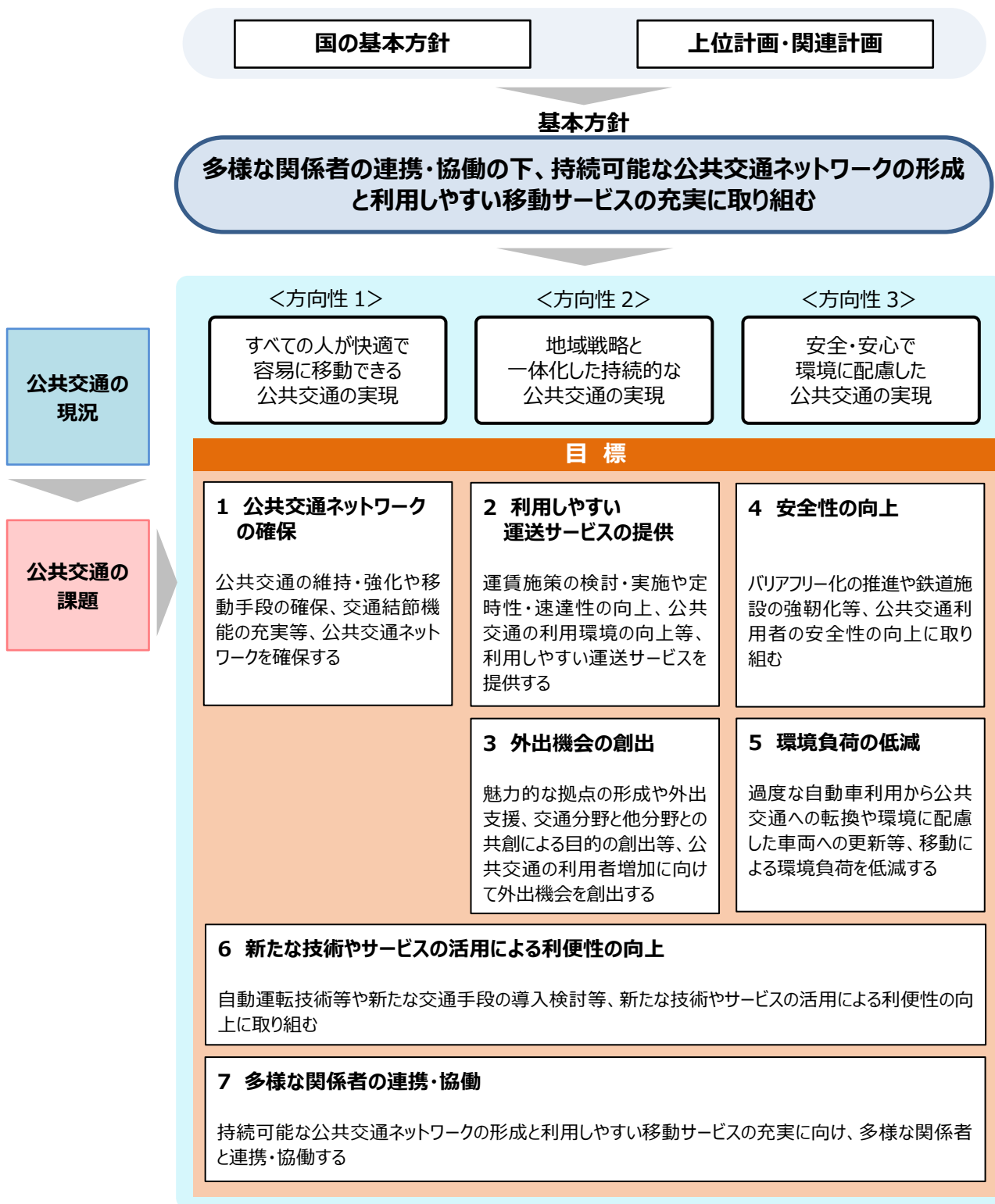
地域公共交通維持事業（幹線補助）により運行を確保・維持する運行系統（幹線補助系統）は下記のとおりです。



図表 幹線補助系統のバス路線

4-3 計画の方向性と目標

国の基本方針及び本市の上位計画・関連計画を踏まえ設定した計画の基本方針（1-5）及び本市における公共交通の現況及び課題を踏まえ、基本方針を実現するための3つの方向性を設定します。また基本方針に即し、7つの目標を設定します（※）。



※各目標は複数の方向性に関連しますが、主に関連する方向性の下に目標を記載しています。

5 評価指標

本計画における基本方針の実現度を関係者や市民等と確認および共有するため、下記のとおり評価指標を設定します。

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

図表 5-1 基本方針の実現度に係る評価指標一覧

視点	評価指標	評価概要	現況値 令和4年(2022)年度	目標値
基本方針の実現度	公共交通利用者数 (年間乗車人員) 本市における鉄軌道、路線バス、堺市乗合タクシーの各利用者数	現状の公共交通を維持確保するため、現況の利用者数以上を確保する。	利用者数※①	現況値以上
	公共交通に係る市民満足度 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。	56.2%	現況値以上
	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(場)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。	96.4%※②	現況値

※① 【令和4(2022)年度利用者数】

鉄軌道：112,067千人、路線バス：20,157千人、堺市乗合タクシー：24千人

計：132,248千人

※② 平成27(2015)年度国勢調査のメッシュ推計データに令和4(2022)年度時点の公共交通の利用圏域を反映し算出

各評価指標については、下記の通り整理します。

・公共交通利用者数

事業者からの提供及び本市の実績から毎年整理

・公共交通に係る市民満足度

市政モニターアンケート等により毎年計測

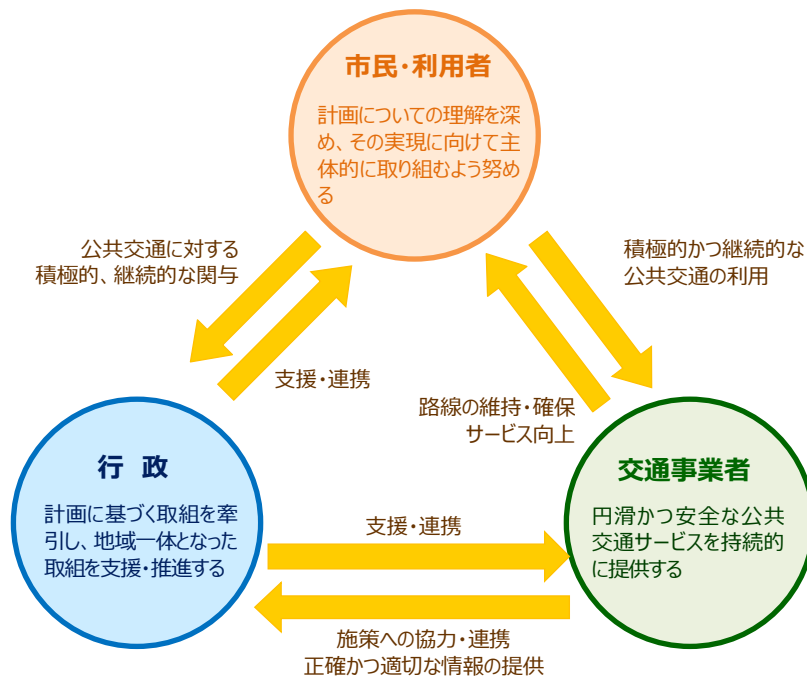
・公共交通人口カバー率

国勢調査から作成される100mメッシュ推計データ(人口)と公共交通の各路線の状況より毎年整理

6 目標達成に向けての役割・推進体制

本計画は、国の基本方針及び本市の上位計画・関連計画を踏まえ、「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」ことを基本方針とし、「公共交通ネットワークの確保」をはじめ7つの目標を定めています。

目標達成に向けて、市民・利用者は計画についての理解を深め、その実現に向けて主体的に取り組むよう努め、交通事業者は円滑かつ安全な公共交通サービスを持続的に提供し、行政は計画に基づく取組を牽引し、地域一体となった取組を支援・推進するなど、各主体がそれぞれ役割分担のもと相互に連携・協働し、取組を推進する必要があります。特に市民・利用者については、これまで以上に公共交通に対して積極的に関わることが期待されます。



図表 市民・利用者、交通事業者、行政の役割

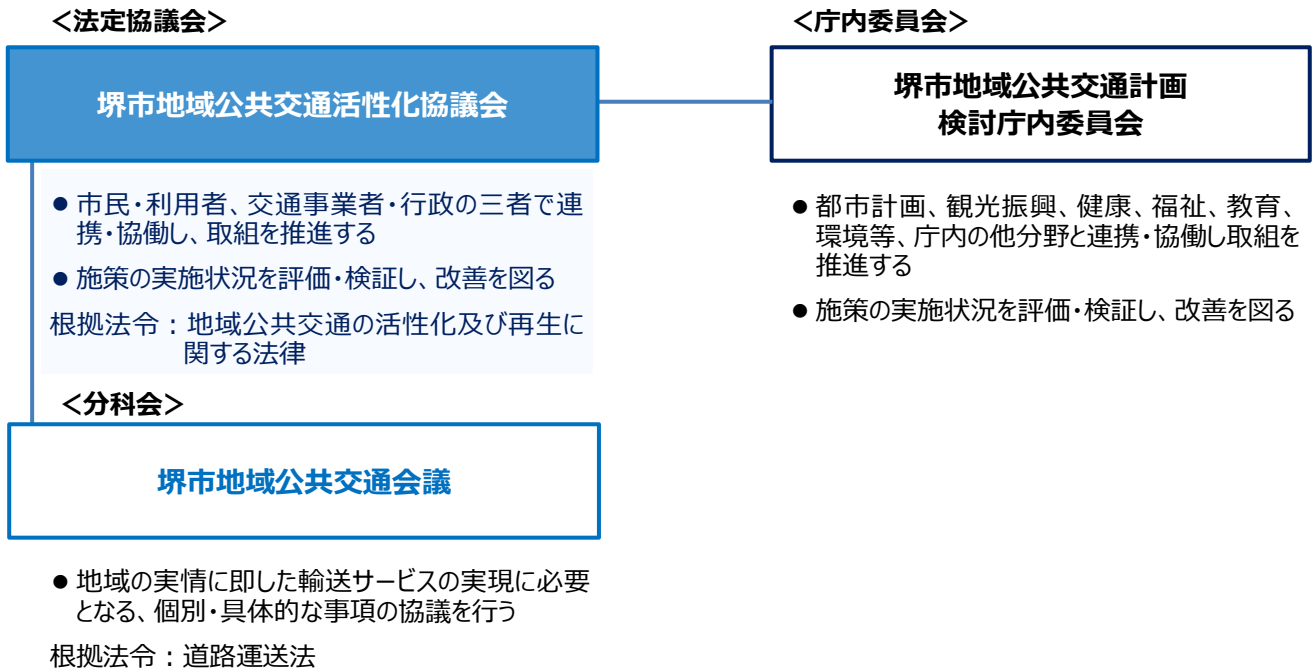
本計画で定める基本方針の実現にむけた計画の推進にあたっては、PDCAサイクルに基づき、交通事業者・行政・市民等が各目標の取組を実行し、「堺市地域公共交通活性化協議会」「堺市地域公共交通計画検討庁内委員会」において、設定した評価指標の評価と、各目標のモニタリング項目を把握した上で取組の実施状況の確認を行い、その結果を公表します。また、評価結果や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて本計画の改善・見直しを検討し、場合により計画の改定を行います。

なお、道路運送法に基づき、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項については、「堺市地域公共交通会議」において協議し、協議結果等を「堺市地域公共交通活性化協議会」へ報告します。

また各地域における個別具体的な課題等については、各地域の会議体等を有効に活用し、「堺市地域公共交通活性化協議会」等と連携し検討を進めます。



図表 PDCA サイクル



図表 計画推進体制について

目標達成のための取組

目標と取組について

目標を達成するために、以下の取組を実施します。

目標	目標達成のための取組概要
1 公共交通ネットワークの確保	公共交通の維持・強化や移動手段の確保、交通結節機能の充実等、公共交通ネットワークを確保します。
2 利用しやすい運送サービスの提供	運賃施策の検討・実施や定時性・速達性の向上、公共交通の利用環境の向上等、利用しやすい運送サービスを提供します。
3 外出機会の創出	魅力的な拠点の形成、観光や商業との連携による目的の創出や外出支援等、公共交通の利用者増加に向けて外出機会を創出します。
4 安全性の向上	バリアフリー化の推進や鉄軌道施設の更新・安全対策の実施等、公共交通利用者の安全性の向上に取り組みます。
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や環境に配慮した車両への更新等、移動による環境負荷を低減します。
6 新たな技術やサービスの活用による利便性の向上	自動運転技術等の活用や新たな交通手段の導入検討等、新たな技術やサービスの活用による利便性の向上に取り組みます。
7 多様な関係者の連携・協働	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向け、多様な関係者と連携・協働します。

各目標の取組内容

目標達成に向けた、堺市、交通事業者、市民等の関係者による取組は以下のとおりです。

なお、各目標の取組状況を把握するために、具体的な目標は定めないモニタリング項目を設定し、実績値の確認を毎年度行います。

取組内容については計画策定時点のものであり、公共交通を取り巻く環境の変化等を踏まえ、随時見直しを行います。

目標1 公共交通ネットワークの確保

拠点間ネットワークの機能強化や道路ネットワークの形成などによる公共交通の維持・強化、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、交通結節機能の充実などにより、市民等の移動を支える公共交通ネットワークを確保します。

■ 取組

< >内は取組主体を示す

① 拠点間ネットワークの機能強化 <堺市・隣接市、交通事業者>【継続】

● 堺都心部と美原をはじめとした市域東部を結ぶSMI美原ラインの運行

堺都心部と美原とを結ぶ拠点間ネットワークの機能強化を図るため、令和4（2022）年度から実証運行しており、本格運行に向けた検討を行います。



図表 令和5（2023）年度 SMI 美原ライン
実証実験運行ルート
資料：堺市



図表 令和5（2023）年度 SMI 美原ライン
実証実験運行車両
資料：堺市

● 大阪狭山市と本市を結ぶ拠点間ネットワークの機能強化

大阪狭山市と本市の北野田や美原とを結ぶバス路線を運行します。また、拠点間ネットワークの更なる機能強化について検討します。

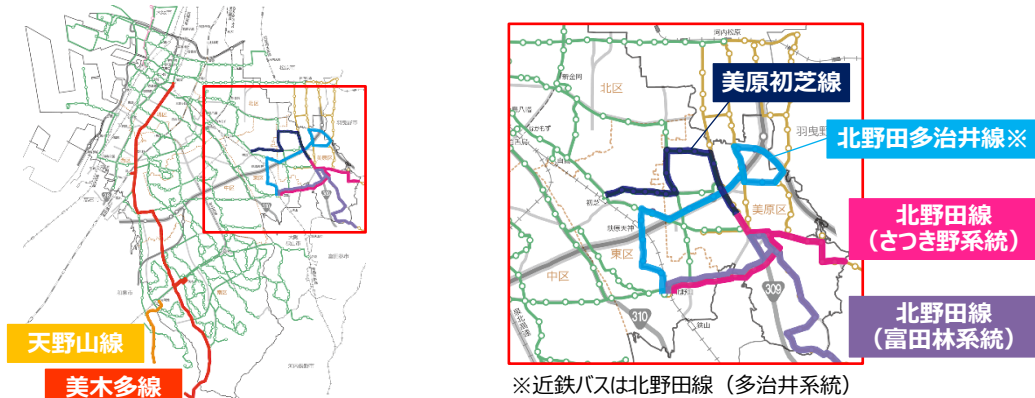
● 道路交通ネットワークの形成

都市計画道路の整備を推進し、公共交通ネットワークの形成や、渋滞緩和によるバスの定時性向上を図ります。

② バス、軌道路線等の維持・確保<国・堺市、交通事業者、市民・利用者>【継続】

● 地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線補助）

市民の生活（通勤、通学、買物、通院等）にとって必要不可欠な生活交通手段であり、さらに交通ネットワークに寄与している路線の運行を支援します。



図表 地域間幹線補助の対象路線

● 路線バス網再編等対策補助事業

本市が維持確保の必要があると判断した路線において運行経費の一部について支援を実施します。



図表 路線バス網再編等対策補助事業の対象路線

● 美原区域路線バス運行事業

美原区域住民の通勤、通学等のため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、4路線を運行します。



図表 美原区域路線バス運行事業の対象路線

● 路面電車活性化事業

阪堺線本市内区間の維持・確保のため、施設の安全性向上や高度化に対する支援を実施します。



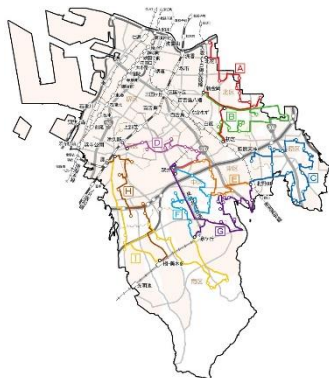
図表 更新した交差点内の軌道
資料：堺市



図表 平成 26（2014）年度新設の石津北停留場
資料：堺市

● 堺市乗合タクシーの運行による移動手段の確保

鉄道駅やバス停から離れた地域において日常の移動手段を確保するため、それらの地域と最寄りの鉄道駅等を結ぶ市内ルートを設定して運行します。



図表 堺市乗合タクシーの運行路線



図表 堺市乗合タクシーの運行車両

● 地域公共交通の担い手不足等への対応

路線バスやタクシーなどの担い手不足への対応に向けた取組や、多様な主体の連携による輸送資源の有効活用を検討します。

③ 交通結節機能の充実〈堺市、交通事業者〉【継続】

● 魅力的な拠点の形成に併せた交通利便性の向上

魅力的な拠点の形成（中百舌鳥駅前再編等）に併せ、快適性や滞在性、バリアフリーなどに優れた交通結節機能の充実を図ります。

● 南海本線の連続立体交差化に併せた阪堺線停留場の移設

阪堺線浜寺駅前停留場の移設により、南海本線浜寺公園駅と阪堺線浜寺駅前停留場との乗継利便性、交通結節機能の向上を図ります。

■ モニタリング項目

- 本市の公共交通に係る歳出【617百万円（令和4（2022）年度）】
（P2-31「公共交通に係る歳出」に記載の公的資金投入額の総額）
- 公共交通の利用頻度【39%（令和4（2022）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）

■ 関連する取組

目標6

- 新たな技術を活用した利便性・快適性の向上
- 新たな交通手段の導入検討
- MaaSの普及促進

目標7

- 多様な関係者の連携・協働

※国・市による補助・負担路線について

「②バス、軌道路線等の維持・確保」のうち、「地域公共交通確保維持改善事業（地域間幹線補助）」、「路線バス網再編等対策補助事業」、「美原区域路線バス運行事業」については、地域交通法及び地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱に定められている、収支、費用の定量的な指標と目標値を下記のとおり設定し、毎年度確認します。

指標①：路線維持に係る国・市の公費負担路線※①の収支状況

（事業者からの提供及び本市の一般会計決算より毎年度整理）

現況値（令和4年度）53.4% / 目標値（令和10年度）51.3%※②以上

指標②：上記路線のうち、本市負担額（本市の一般会計決算より毎年度整理）

現況値（令和4年度）128百万円 / 目標値（令和10年度）135百万円※②

※① 路線維持に関し、国または市が運行経費の一部を負担している路線

※② 令和4年度4月時点人口と令和10年度推計人口との比較による人口減少を考慮した利用者数による予測値

図表 路線維持に係る公費負担路線

路線維持に係る 公費負担路線	南海バス					南海・近鉄 共同運行	近鉄バス	
	美木多線	畑・鉢ヶ峯線	天野山線	美原初芝線	美原金岡線	（多野田多治井系統）	（さつき野系統）	（富田林系統）
国補助路線 （地域間幹線補助）	●		●	●		●	●	●
本市補助・負担路線	●	●		●	●	●	●	

目標 2 利用しやすい運送サービスの提供

企画乗車券やタッチ決済などの運賃施策の検討・実施、鉄道の連続立体交差化など定時性・速達性の向上、待合環境の整備など利用環境の向上により、利用しやすい運送サービスを提供します。

■ 取組

① 運賃施策の検討・実施〈府・堺市、交通事業者〉【継続・検討】

● 企画乗車券の発行

市内の交通機関で利用できる企画乗車券の発行により、公共交通の利用及び市内周遊を促します。【（例）南海・泉北1日周遊きっぷ、南海バス全線1日フリーカード、堺おもてなしチケット、阪堺トリップチケット 等】



図表 堺おもてなしチケット（左：南海バス拡大版、右：阪堺拡大版）

資料：堺市

● タッチ決済・モバイルチケット等の導入促進

Visa等のタッチ決済・QRコードを用いた乗車券が利用できる改札機や路線バス等の車載器の導入を推進します。また、モバイルチケット等の導入によるキャッシュレス化や通勤・通学・学期定期をスマートフォンのアプリで利用できるスマホ定期の導入を推進します。



図表 Visa 等のタッチ決済用と QR コードリーダーを搭載した改札機
資料：南海電気鉄道ホームページ



図表 スマートフォン専用アプリによる定期券
資料：スマートフォン専用アプリ「バスもり！」（近鉄バス）

② 定時性・速達性・利用環境の向上〈府・堺市、交通事業者〉【継続】

● 南海本線・南海高野線の連続立体交差化

連続立体交差事業による鉄道の高架化により渋滞を解消し、鉄道や路線バス等の定時性、速達性の向上を図ります。

● バス優先レーンの設置等

通勤時間帯での交通渋滞によるバスの遅延を防止し、バスの定時性を高めるため、バス優先レーン設置やバス優先の信号制御を行う公共車両優先システム（PTPS）を運用します。



図表 バス優先レーン
資料：堺市

● 路面電車優先信号等の設置の検討

阪堺線の併用軌道区間における路面電車優先信号等の設置を検討します。

● 待合環境の整備

利用者の多いバス停等を中心に、上屋やベンチ等の整備による待合環境の改善、駅や停留場について老朽化している施設の更新を検討します。

運行情報をはじめとした案内情報の充実を図ります。（SMI都心ラインを含む）



図表 三国ヶ丘駅前停留所
資料：堺市



図表 阪堺線宿院停留場
資料：堺市

■ モニタリング項目

- 公共交通の利用頻度【39%（令和4（2022）年度）】
- 移動の快適性、安全性の市民満足度【37%（令和4（2022）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）
- バス停留所（各拠点以上）、車内の運行情報及び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（2022）年度）】
（バス停留所）
多言語化表記を導入している本市内の各拠点以上の停留所数/本市内の各拠点の停留所数
（車内）
本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/本市内を
走行する営業所の車両の全体数

■ 関連する取組

目標1

- 拠点間ネットワークの機能強化

目標3

- 他分野との施策連携

目標6

- 新たな技術を活用した利便性・快適性の向上
- MaaSの普及促進

目標7

- 多様な関係者の連携・協働

目標3 外出機会の創出

魅力的な拠点の形成、観光や商業との連携による目的の創出や外出支援など、外出機会の創出の取組を進め、公共交通の利用者増加につなげます。

■ 取組

① 存在感のある魅力的な拠点の形成<堺市>【継続】

堺市都市計画マスタープランに定める各拠点について、都心、都市拠点、地域拠点、駅前拠点と階層性をもって位置づけ、それぞれ個性や魅力的な拠点を形成することとしています。各拠点では、様々な主体による取組を誘発し、存在感のある魅力的な拠点を形成し、目的の創出・外出機会を創出することにより、公共交通の利用を促します。

(例) 堺都心部の活性化

堺都心部では、類いまれな歴史文化や多様な都市機能等の地域資源を活かし、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、人・地域・資源・情報・サービスを結ぶことにより、市内外から多くの来街者等が訪れ、交流する都市魅力にあふれた堺都心部の実現を図ります。



図表 堺都心部の活性化に向けて
資料：堺都心未来創造ビジョン
(令和5(2023)年5月策定)

② 他分野との施策連携<堺市、交通事業者、市民・利用者>【継続・検討】

● 観光や商業との連携による目的の創出

堺でしか体感できない歴史・文化等のコンテンツを創出し、堺ならではのコンテンツを市民、団体、事業者と磨き上げることで、人を惹きつける魅力ある場の創出を図ります。

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の推進、世界遺産等の歴史文化資源を活用した国内外の観光客等の誘客につなげます。

また、令和7(2025)年春(4月～6月)に大阪で開催されるデスティネーション・キャンペーンなど、市民、交通事業者等と連携した地域の魅力発信に取り組みます。

● 妊婦向けタクシーの運行

入退院時の病院への送迎、乳児検診などのお子さまとの外出時など、継続的に安心してご利用いただけるタクシーサービスを実施します(ママサポートタクシー：大阪第一交通)。

● 多胎児家庭外出支援事業

2歳以下の多胎児を養育する家庭の育児の負担感・孤立感を軽減し、養育環境の安定を図るために、タクシー利用料金の一部を助成する外出支援とアンケートや面談の機会を拡充する子育て相談支援を実施します。(助成額：1年度、1家庭、上限 20,000円)

● 小児運賃割引

PiTaPa、ICOCAなどICカードで泉北高速線内を乗車した場合、区間を問わず50円となる一律運賃となる運賃制度を実施します。小児IC運賃を大人運賃の半額以下に一律で定めるのは関西初の試みです。

● 障害者運賃割引

身体障害者手帳や療育手帳等を持つ方、介護者の方に対して鉄道・バス等旅客運賃の割引等の優遇措置を実施します。

● 重度障害者福祉タクシー利用料金助成

重度障害者（児）の社会参加と福祉の増進を図るため、重度障害者が日常生活を営む上でタクシーの利用が必要な場合にその料金の一部を助成します。（助成額：乗車1回につき500円。ただし福祉タクシーは乗車1回につき1,000円。利用券は年26枚交付）

● 高齢者の外出促進

満65歳以上の堺市民の方が「おでかけ応援カード」を使うことにより、市内の路線バス（南海バス、近鉄バス）や阪堺線を1乗車100円で利用できる制度の実施により、公共交通の利用促進及び高齢者の外出を支援します。

70歳以上の方を対象に、Osaka Metro全線、大阪シティバス全路線に加え、ホテルでの食事や観光施設での割引等の特典が付く1日乗車券（1日乗車券シニア、期間限定）で、高齢者のおでかけを支援します。



図表 おでかけ応援カード
資料：堺市



図表 1日乗車券シニア
資料：Osaka Metro、大阪シティバス
ホームページ

■ モニタリング項目

- 本市の公共交通に係る歳出【617百万円（令和4（2022）年度）】
- 公共交通の利用頻度【39%（令和4（2022）年度）】
- バス停留所（各拠点以上）、車内の運行情報及び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（2022）年度）】

■ 関連する取組

目標2

- 運賃施策の検討・実施

目標6

- 新たな技術を活用した利便性・快適性の向上
- 新たな交通手段の導入検討
- MaaSの普及促進

目標7

- 多様な関係者の連携・協働

目標4 安全性の向上

駅舎、車両のバリアフリー化、さらには心のバリアフリー化の推進や鉄軌道施設の更新・安全対策の実施による安全性の向上を図ります。また、災害時に機動的に連携できるよう、行政、事業者の連絡体制等の強化、災害時、各交通事業者の事業継続計画に基づく乗客の安全な誘導を実施するなど、公共交通利用者の安全性を確保します。

■ 取組

① 駅舎・車両のバリアフリー化〈国・府・堺市、交通事業者〉【継続】

駅にエレベーターの設置やスロープなどによる段差解消など、本市のバリアフリー基本構想と連携して、施設や移動におけるバリアフリー化を促進します。また幅広い利用者が快適に移動できるノンステップバス、路面電車の低床式車両、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）の導入を促進します。



図表 駅舎のエレベーター設置状況
南海高野線三国ヶ丘駅



図表 多機能トイレの設置状況
JR 阪和線三国ヶ丘駅



図表 ノンステップバス
資料：南海バスホームページ



図表 UD タクシー
資料：UD タクシー研究会ホームページ

② 心のバリアフリー、迷惑行為への対応〈国・堺市、交通事業者、市民・利用者〉【継続】

交通事業者において、利用者に積極的なお声がけを行うなど「心のバリアフリー」の取組を推進します。また鉄道事業者において、迷惑行為対策のポスターを駅や車内に掲出するなど取組を進めており、行政と連携した迷惑行為への対応を検討・実施します。

③ 鉄軌道施設の更新・安全対策の実施〈国・府・堺市、交通事業者〉【継続】

輸送の安全を確保するため、老朽化した施設の更新、駅のホームにおける可動式ホーム柵やホーム安全スクリーンの設置を進めます。また、鉄道高架橋の耐震化を図ります。



図表 更新した軌道
資料：堺市



図表 可動式ホーム柵
資料：堺市

④ 連続立体交差化による踏切解消〈国・堺市、交通事業者〉【継続】

連続立体交差事業による鉄道の高架化により踏切事故を解消し、鉄道や路線バス等の安全性の向上を図ります。

⑤ 災害時の対応〈国・府・堺市、交通事業者〉【継続】

● 連絡体制等の強化

災害時の緊急輸送等に対応できるよう、関係者間における人的・物的支援の協力について体制を構築します。

● 事業継続計画（BCP）に基づく避難誘導等の実施

大規模な事故や災害が発生した際には、事業継続計画（BCP）に基づき、負傷者の救助、利用者の避難誘導、損害箇所の復旧作業を実施します。

■ モニタリング項目

- 移動の快適性、安全性の市民満足度【37%（令和4（2022）年度）】
- ノンステップ車両の導入率【58%（令和4（2022）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】）
- 低床式車両の導入率【11%（令和4（2022）年度）】
（対象車両数／全車両数（割合）【阪堺線】）

■ 関連する取組

目標7

- 多様な関係者の連携・協働

目標5 環境負荷の低減

公共交通の利用啓発等による過度な自動車利用からの転換や、環境に配慮した車両への更新による公共交通の脱炭素化など、環境負荷の低減を図ります。

■取組

① 自動車利用からの転換〈堺市、交通事業者、市民・利用者〉【継続・検討】

● 企業送迎バス等の利用啓発

主に臨海部に立地する企業における通勤・来訪手段について、企業等と協力し、自動車からバス（路線バス・企業送迎バス等）への転換に係る利用啓発、バスの走行環境の改善や機能強化に取り組めます。

● 環境定期券

マイカー利用を減らし、公共交通の利用を促すため、南海バスでは環境定期券（大人通勤定期券の利用者と同居家族が1人1乗車につき大人100円（小児50円）で利用できる制度）が導入されています。

② 環境配慮型車両の導入拡大

〈国・堺市、交通事業者〉【継続】

環境負荷の少ない公共交通へと転換するため、環境配慮型車両の導入拡大により、交通の脱炭素化を推進します。



図表 新型車両（泉北高速鉄道）

資料：泉北高速鉄道ホームページ

③ 公共交通と多様なモビリティとの連携〈堺市、交通事業者〉【継続・検討】

シェアサイクルや次世代モビリティ等の多様なモビリティと公共交通との連携を図ることにより、移動の利便性向上をめざします。

■モニタリング項目

- 公共交通の利用頻度【39%（令和4（2022）年度）】
- 運送部門での温室効果ガス実排出量【969千t-CO₂（令和2（2020）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）

■関連する取組

目標6

- 新たな技術を活用した利便性・快適性の向上
- 新たな交通手段の導入検討
- MaaSの普及促進

目標7

- 多様な関係者の連携・協働

目標6 新たな技術やサービスの活用による利便性の向上

自動運転技術等の活用検討や、次世代モビリティやAIオンデマンドバス等の新たな交通手段の導入検討、MaaSの普及促進など、新たな技術やサービスの活用による利便性の向上に取り組みます。

■ 取組

① 新たな技術を活用した利便性・快適性の向上〈堺市、交通事業者〉【継続】

堺都心部等の魅力向上に向け、新たな技術（自動運転技術等）の活用による便利・快適な移動環境の実現を図ります。



図表 SMI 都心ラインにかかる実証実験
資料：堺市

② 新たな交通手段の導入検討〈府・堺市、交通事業者、市民・利用者〉【継続】

地域に密着した交通サービスについて、AIオンデマンドバスの実証運行を行うなど、導入に向けて検討します。（泉北ニュータウン地域におけるAIオンデマンド実証実験）

次世代モビリティ等の新たな交通手段の導入について、実証実験や検証を行い、段階的な導入をめざします。（SMIプロジェクト等）



図表 AI オンデマンドバス運行車両
資料：堺市

③ MaaSの普及促進〈堺市、交通事業者〉【継続】

乗換経路検索、電子チケットサービス、レジャー・宿泊施設・モデルコース等の観光関連情報に加え、駅構内図や列車走行位置情報などを提供するMaaSの普及促進を図ります。

■ モニタリング項目

- バス停留所（各拠点以上）、車内の運行情報及び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（2022）年度）】

■ 関連する取組

目標 2

- 運賃施策の検討・実施

目標 3

- 他分野との施策連携

目標 5

- 公共交通と多様なモビリティとの連携

目標7 多様な関係者の連携・協働

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向け、国・府・他市、市民など多様な関係者と連携・協働により取組を進めます。

■取組

● 国・府・他市との連携

大阪狭山市など隣接市と連携し、公共交通ネットワークの充実に係る国等の補助事業を活用した支援等について、連携した取組を推進します。

● 公共交通の利用啓発・利用促進

バスマップ等の提供、バスの乗り方教室、スマホアプリの使い方講座、生涯まちづくり講座の実施など様々な取組により、公共交通の利用促進を図ります。



図表 美原区内の小学校で実施した乗り方教室

資料：堺市ホームページ

● 市民等との協働による公共交通の活性化

市民等の寄附による公共交通活性化促進基金を活用し、車両や駅舎の整備等、旅客施設や車両の利便性の向上を図ります。



図表 公共交通活性化促進基金を活用し導入した阪堺線低床式車両

資料：堺市

■モニタリング項目

- 多様な関係者が参画する会議の開催回数【5回（令和4（2022）年度）】