

平成22～23年度

方向性の検討

堺の公共交通を考える  
ワークショップ  
(市民)

発表等

公共交通検討会議

(学識経験者、道路管理者、  
公共交通事業者、市民等、  
議員、堺市)

参画

公共交通事業者連絡会議 (公共交通事業者、堺市)

平成24年度～

個別施策の具体化検討

地域公共交通会議

(公共交通事業者、市民、  
近畿運輸局、旅客自動車  
運送事業者、道路管理者、  
交通管理者、学識経験者、  
堺市など)

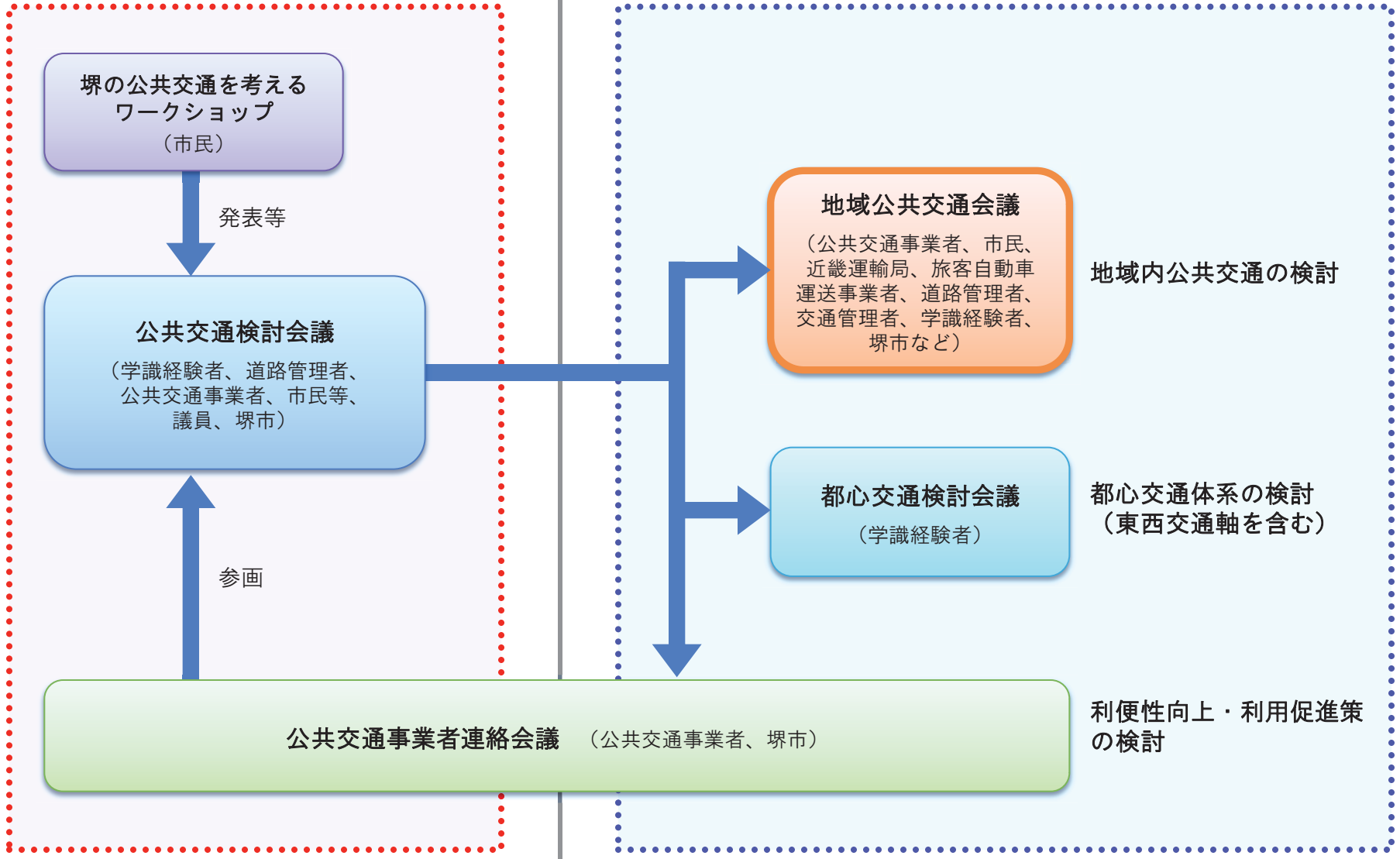
地域内公共交通の検討

都心交通検討会議

(学識経験者)

都心交通体系の検討  
(東西交通軸を含む)

利便性向上・利用促進策  
の検討



交通に係る現状等の総括と課題

まちづくりを進めるうえで、交通を取り巻く動向、堺市マスタープラン、公共交通に係る市民意向や交通に係る現状等を踏まえると、以下の課題が考えられます。

人口減少・少子高齢化への対応

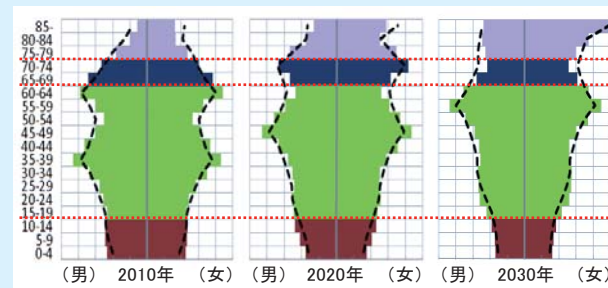
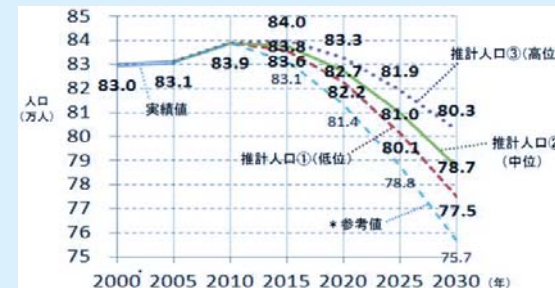


図. 堺市の将来推計人口

図. 堺市の将来の年齢構成割合の変化 (推計人口②の場合)

- ・人口減少、少子高齢化が進展している。
- ・高齢者や障害者、子連れの人などに優しいサービスが求められている。

多様な世代が安全・快適に移動できる、人にやさしい交通環境の形成が必要

都市機能の強化

- ・鉄軌道網は南北方向に発展しており、東西方向の人の動きが少ない。
- ・広域的な視点から周辺都市との連携が必要である。
- ・各拠点（都心、都市拠点、地域拠点、駅前拠点）に応じた都市機能の集積・強化と拠点相互の連携が必要である。

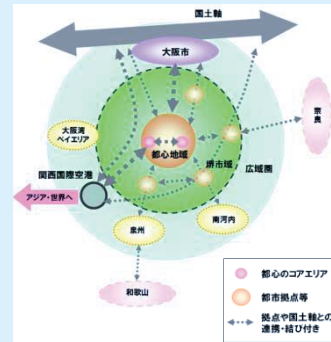


図. 都市空間形成の基本認識

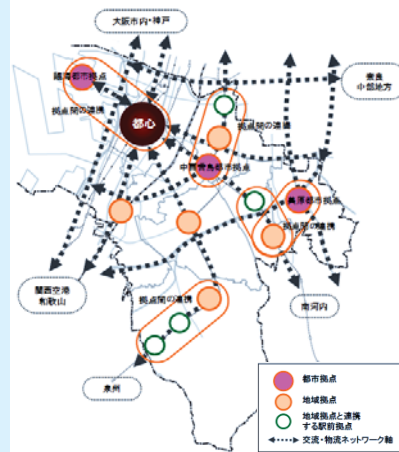


図. 都市拠点と交流ネットワーク

広域アクセス性の向上、市内拠点間の連携強化など、都市機能を強化する交通軸の形成が必要

まちの持続的発展

- ・まちの持続的な発展を支えるためには、まちの魅力向上と、賑わいと交流の促進が必要である。
- ・都心においては、市全体の発展の中心的役割を担うため、賑わい、交流できる拠点づくりが必要である。
- ・まちや拠点を支える交通ネットワークの構築が求められている。



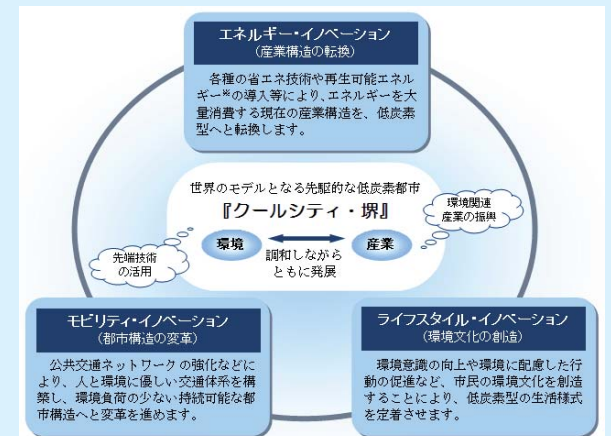
資料：堺都心のまちづくりプラン（案）をもとに作成  
図. 都心のまちづくりイメージ

交通利便性の向上により、市内外の人々の移動を活発化させることが必要

低炭素社会の実現

- ・地球環境問題が深刻化している。
- ・「クールシティ・堺」として、環境負荷の少ない持続可能な都市構造への変革が必要である。

環境負荷の少ない交通手段への転換など、環境にやさしい交通体系の形成が必要



資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. プロジェクトの推進イメージ図

公共交通の維持・活性化

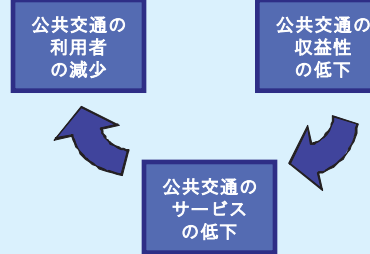
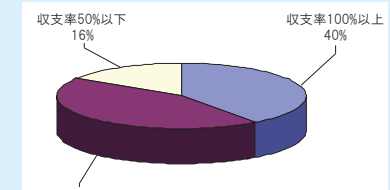


図. 公共交通の利便性低下の悪循環

- ・公共交通の利用者数は減少傾向にあり、南海バスの約60%の路線が赤字である。
- ・郊外部や丘陵部に公共交通空白地域が見られる。
- ・公共交通のサービス向上や、公共交通を利用して支えるという意識改革が求められている。
- ・市民とともに進め、市民を支えるまちづくりが必要である。



資料：南海バス資料

図. 南海バスの運行系統別収支状況（堺市内、平成22年度）

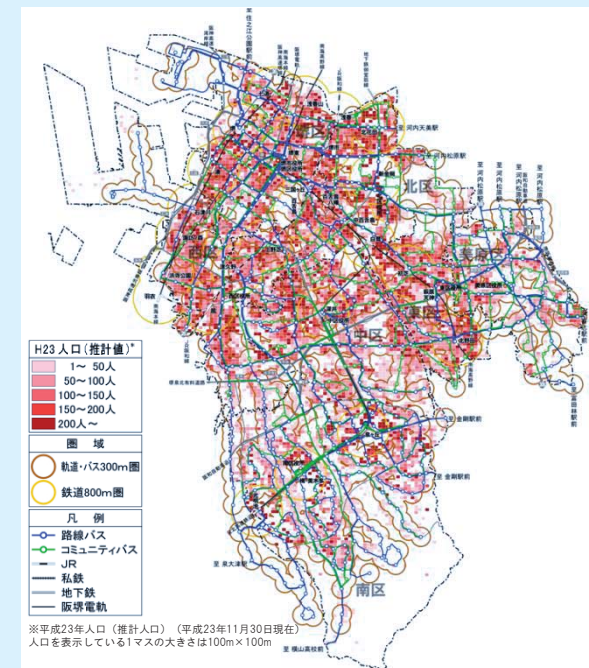
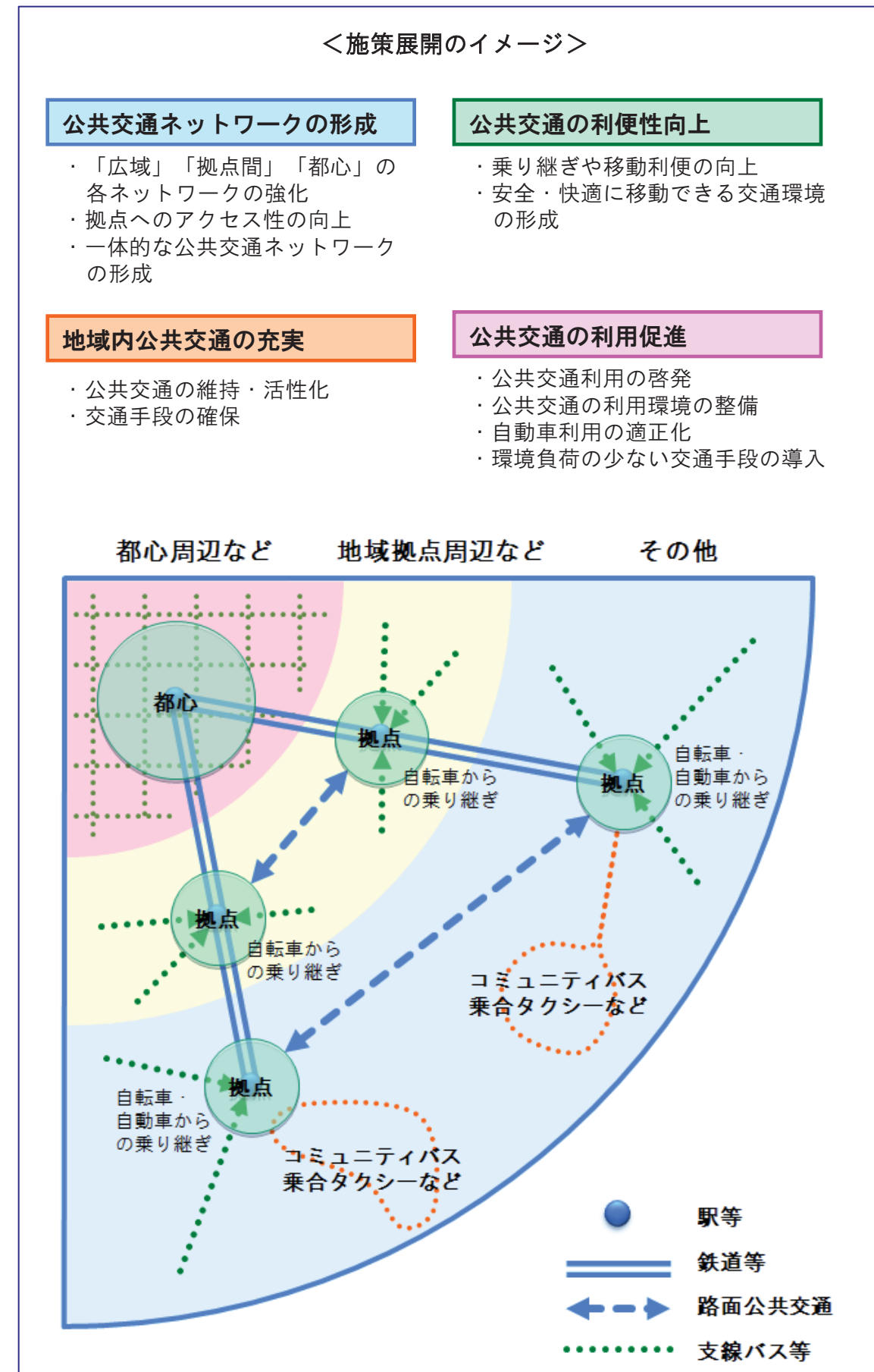
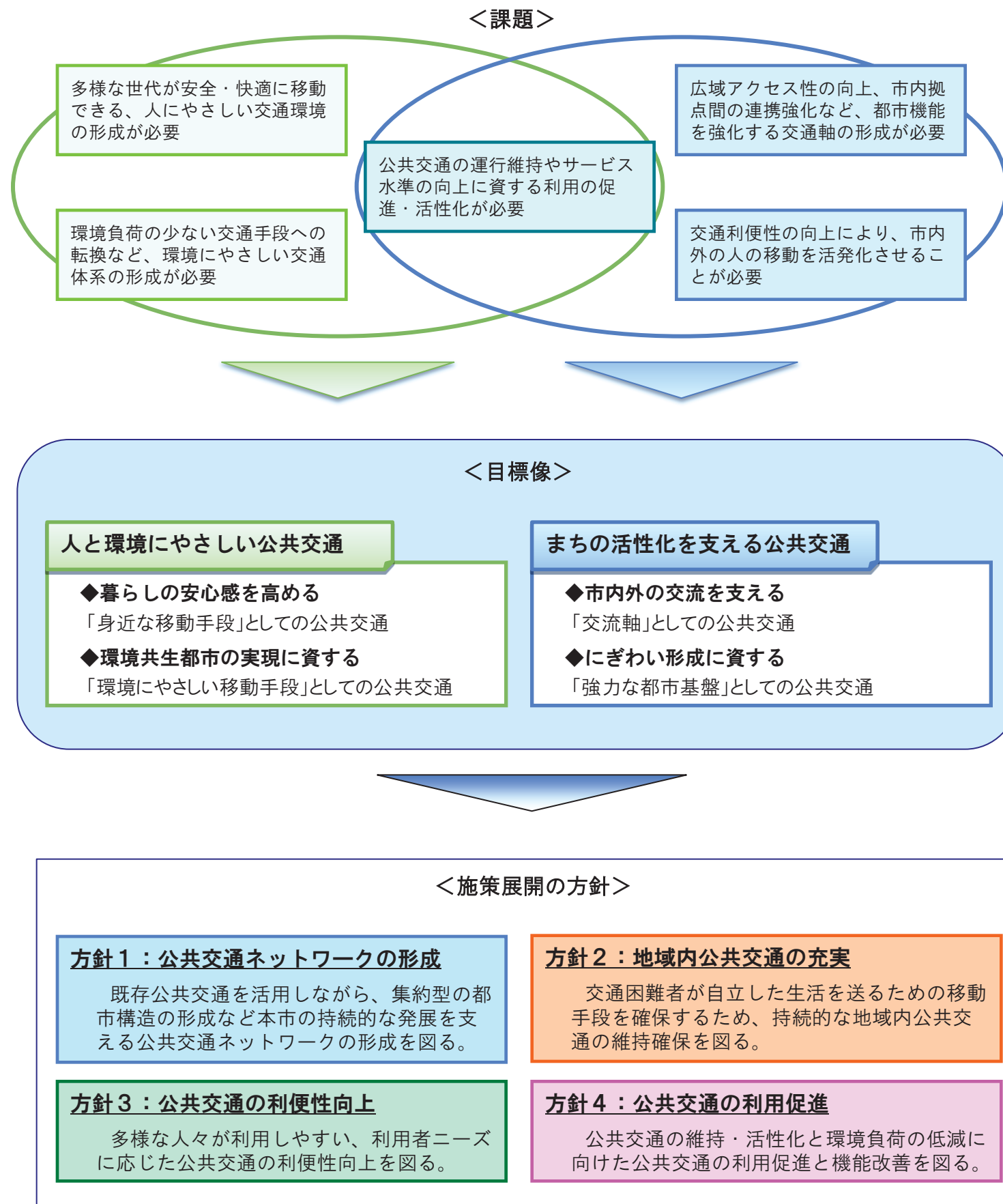


図. 人口カバー状況（鉄道+路線バス+コミュニティバス）

公共交通の運行維持やサービス水準の向上に資する利用の促進・活性化が必要

交通に係る現状と課題を踏まえると、本市における公共交通がめざすべき目標像は以下のように考えられます。目標像を実現するため、4つの方針のもと、施策展開を図ります。





## 方針2：地域内公共交通の充実

交通困難者<sup>(※)</sup>が自立した生活を送るための移動手段を確保するため、持続的な地域内公共交通の維持確保を図る。

(※)高齢者、障害者、妊産婦、車を持たない人など、公共交通などの交通手段を利用して移動する場合に何らかの困難を伴う人

### 人の動き

#### 人の動き (将来推計人口)

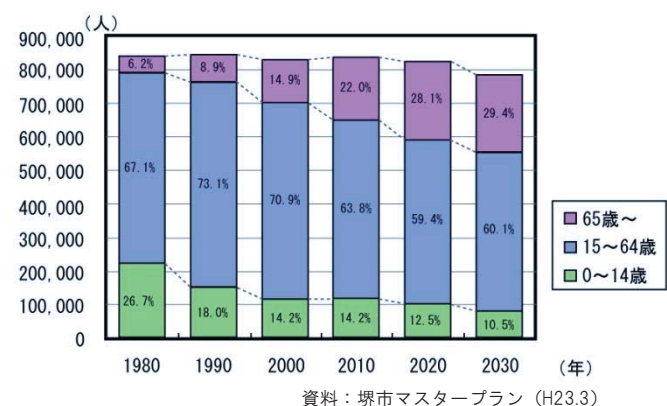


図. 堺市における将来推計人口

- ・近年、出生数が減少しており、少子化が進むことから、14歳以下の年少人口は、今後も逡減していくと予想される。
- ・団塊の世代などの人口規模の大きな世代が老年人口層に移るため、15~64歳の生産年齢人口は、今後も急速に減少するものと予想される。
- ・団塊の世代等の高齢化に伴い、65歳以上の老年人口は、今後も急増するものと予想される。

#### 人の動き (パーソントリップ調査)

- ・堺市内に発着する移動の交通手段は、20年間で、鉄道・バス利用は2割減少、自動車は6割増加しており、自動車が鉄道・バスの倍近い利用状況にある。

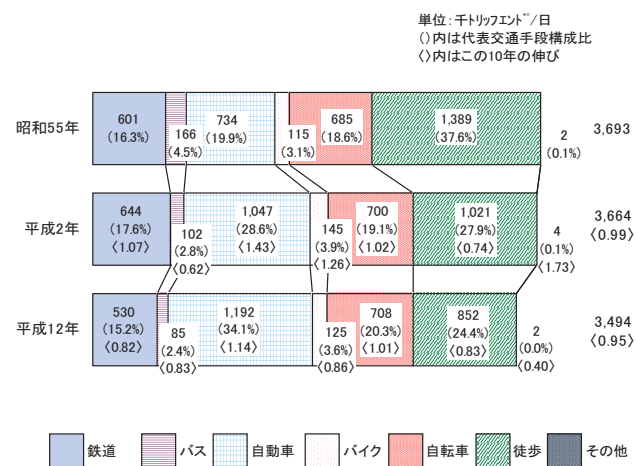
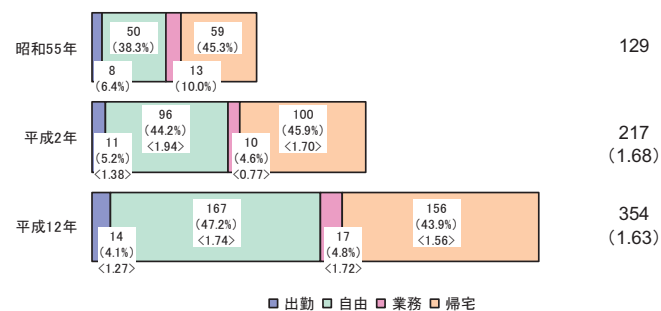


図. 堺市における交通手段の利用状況



- ・堺市における65歳以上の人の動きは、20年間で2.7倍に増加しており、目的別にみると、買い物、食事など自由目的の動きの伸びが大きくなっている。

図. 堺市における目的別にみた高齢者の動き

### 路線バス

- ・バス利用者は減少傾向にあり、南海バスの利用者は20年間で約46%減少し、約60%の路線が赤字となっている。
- ・公共交通利用圏の中でも、利用状況(需要)により、路線バスの運行本数は差がある。
- ・利用者数の減少が続くと、便数の減少や路線の廃止など、サービスの低下が懸念される。

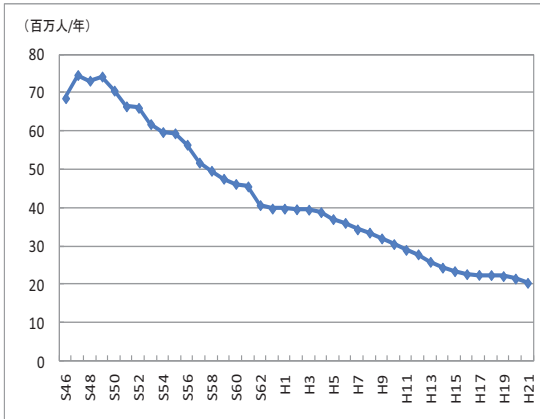


図. 南海バスの年間乗車人員の推移 (堺市内)

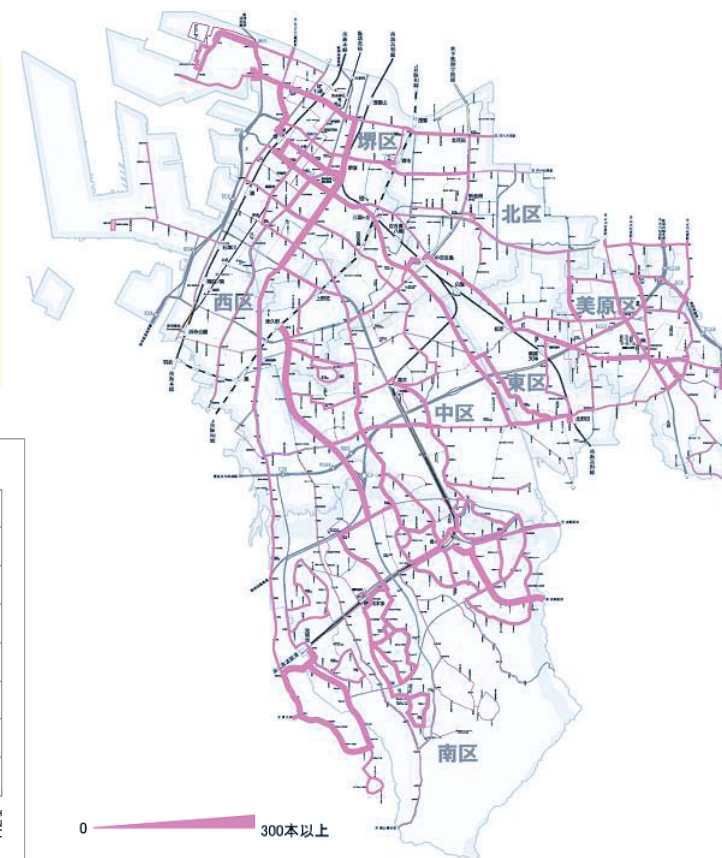


図. 路線バス運行本数 (平日)

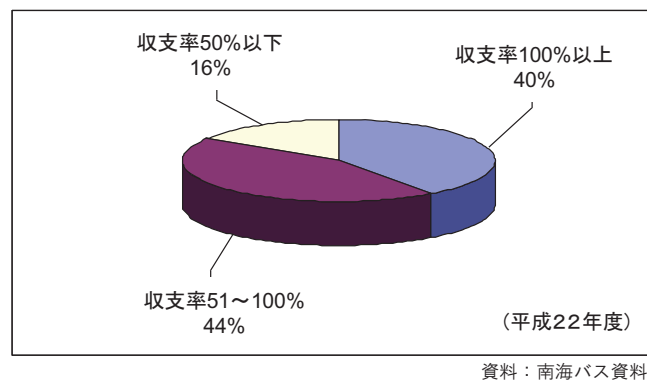


図. 南海バスの運行系統別収支状況 (堺市内)

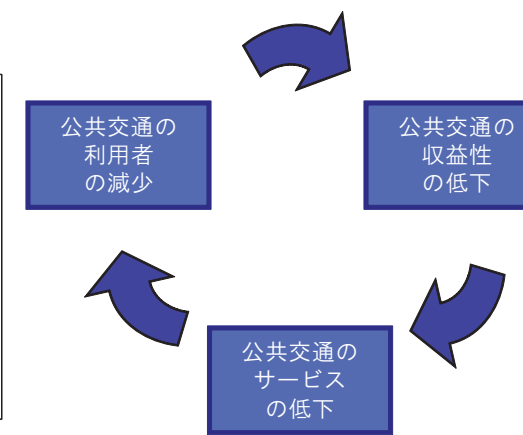


図. 公共交通の利便性低下の悪循環

コミュニティバス (ふれあいバス・みはらふれあい号)

■運行の概要

○ふれあいバスの運行

- ・経緯：出張所を廃止し、支所（現区役所）行政を進めるに当たり、支所アクセスの確保が課題となっていたため、老人福祉センター送迎バスを、だれでも利用できるように乗合バスに変更し、平成12年10月から運行
- ・目的：区役所・老人福祉センターへのアクセス確保や公共交通空白地域の改善
- ・内容：週3日運行（4便/日）、運賃（おとな100円、こども50円）
- ・運行車両：小型ノンステップバス
- ・事業費等：運行負担金66,994千円、運賃収入6,821千円（平成22年度）

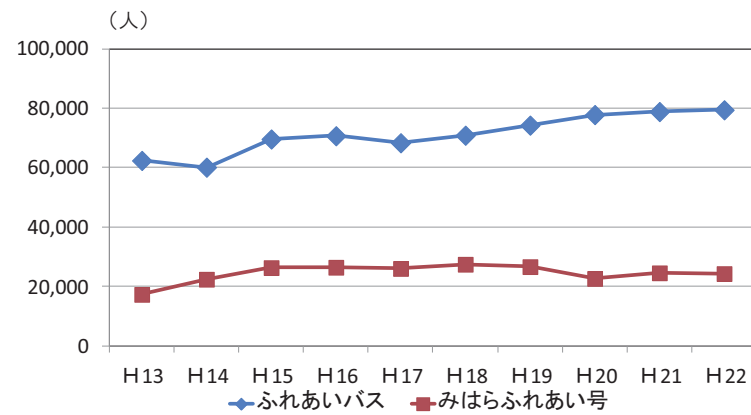
○みはらふれあい号の運行

- ・経緯、目的：平成12年10月から旧美原町で役場等公共施設へのアクセスを目的として運行していたものを引き続き運行
- ・内容：週5日運行（5便/日）、運賃無料
- ・運行車両：小型マイクロバス（リフト付）
- ・事業費等：運行委託料27,779千円（平成22年度）

■乗車人員

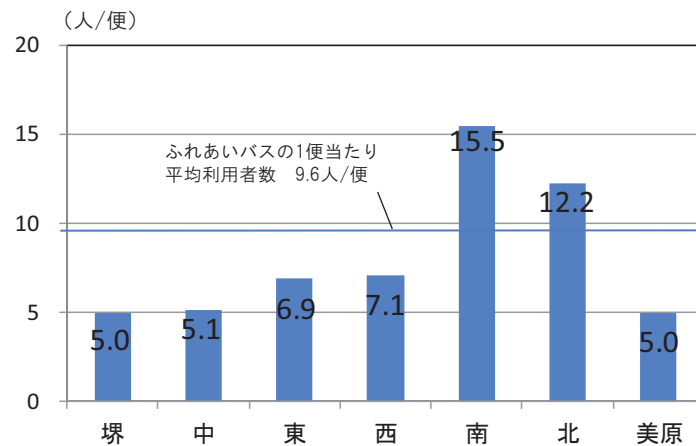
○利用者数の推移

利用者数は近年ほぼ横ばい



○1便当たり利用者数

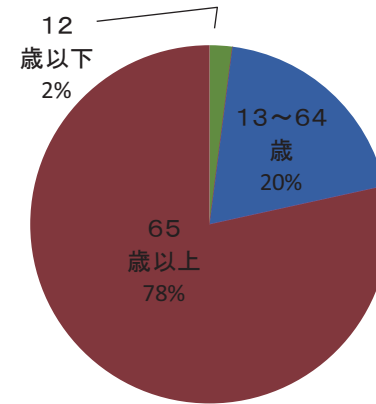
区域（ルート）によって利用状況に差がある



■利用状況

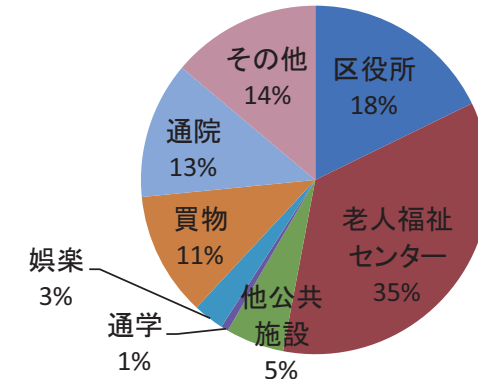
○年齢別利用者の割合

65歳以上の割合は78%



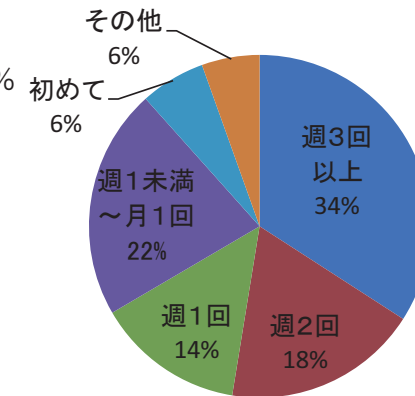
○利用目的の割合

区役所と老人福祉センターを合わせた割合は53%



○利用頻度の割合

週1回以上利用する割合は66%



資料：コミュニティバス利用状況調査（平成22年度）

■コミュニティバスの課題と見直しの方向性

課題

- ・路線バスと比較して運行日数が少ない（週3日運行）
- ・運行目的（区役所、老人福祉センターアクセス）以外の利用もされている
- ・利用者が特定の人に偏っている
- ・運行負担金の支出が大きい（収支率約10%）
- ・路線バスの運賃より低額で運行（100円）
- ・路線バスとの競合を避け主要駅にアクセスしていない
- ・延長が長いことや循環路線のため、行き先によっては時間がかかる

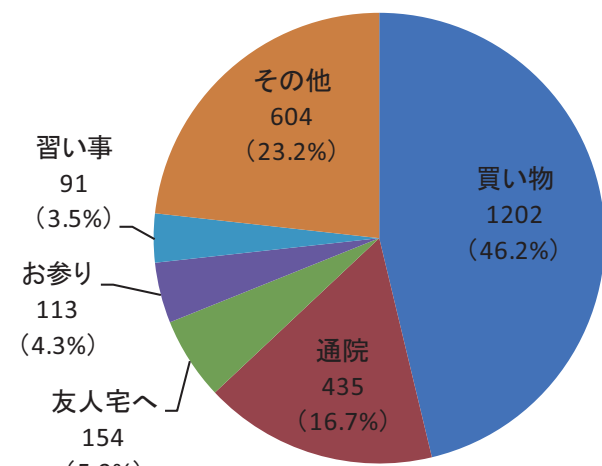
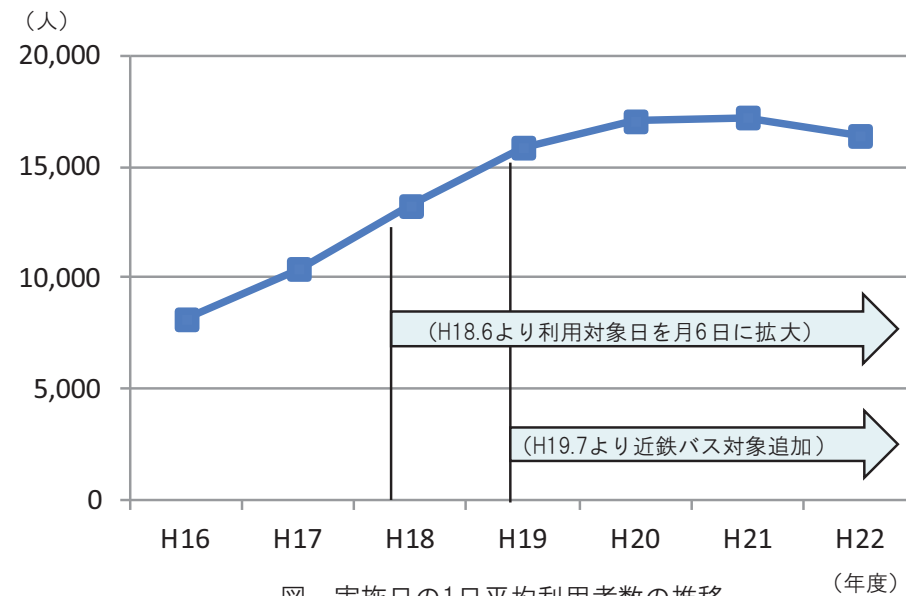
見直しの方向性

- 利用対象者、目的に合った運行（高齢者など交通困難者への対応）
- 効率的・効果的な運行（特に空白地対策）
- 路線バスとの競合の整理・役割分担を踏まえた運行

おでかけ応援バス

- ・ 満65歳以上の市民が、南海バス・近鉄バスを1乗車100円で利用可能
- ・ 目的：高齢者の外出支援と社会参加を促進
- ・ 利用可能日：毎月5・10・15・20・25・30日の各日
- ・ 利用方法：運賃支払い時に「おでかけ応援カード」を提示し、現金100円を支払い
- ・ 利用実績：南海バス 1,134,935人/年、近鉄バス 31,737人/年（平成22年度）
- ・ 平成22年度の実施日の利用者数は、事業実施前の高齢者の利用者数 9,488人/日と比べて1.36倍に増加（※南海バスでの比較）
- ・ 利用目的は買物、通院など自由目的の利用が多い

※平成16年度から21年度にかけての高齢者の伸び率（1.241）を加味（15,985/(9,488×1.241)=1.36）



調査方法：堺東駅、泉ヶ丘駅のバスターミナルでバス待ちをしている高齢者にヒアリング調査

資料：高齢者社会参加促進検証事業に係わる効果検証調査業務（平成19年3月）

地域内公共交通の課題・方向性

課題

- ◆ 人口減少・少子高齢化の進展により、公共交通の利用者が減少
- ◆ 公共交通利用者の減少による利用環境の悪化
- ◆ 今後も増加する高齢者の移動応
- ◆ 公共交通人口カバー率94.5%だが公共交通空白地域が存在
- ◆ コミュニティバスの運行が効率的・効果的ではない

方向性

- ◆ 交通困難者が自立した生活を送るための移動手段の確保
- ◆ サービス低下の悪循環を転換する取組
- ◆ 高齢者が公共交通を利用しやすい環境整備
- ◆ 公共交通空白地域の移動手段の確保
- ◆ コミュニティバスの効率的・効果的な運行

公共交通の維持・活性化に向けた取り組み、公共交通空白地域での交通手段の確保が必要

対応方針

市域の多くは公共交通の利用圏に含まれており、日常生活を支える身近な地域内公共交通の維持・活性化や利用意識向上に向けた取り組みを行っていく。

公共交通空白地域や不便地域では、地域の交通課題や需要に応じて、市と地域が協力しながら、地域に必要な交通手段を確保していく。

地域内公共交通の施策展開

高齢者の利用促進

公共交通のバリアフリー化や、おでかけ応援バスのより利用しやすい制度への変更など高齢者の利用促進を図ります。

公共交通空白地域の改善

公共交通空白地域については、コミュニティバスの再編や乗合タクシー、デマンド交通等の導入を進め、運行日数の増加や、駅アクセスの確保を図ります。ただし、路線バスと重複する区域は原則廃止します。

路線バスの利用促進

路線バスの利便性向上、利用意識向上に向けた取り組みを促進します。

地域主体の交通支援

地域の生活環境向上のため、地域の交通問題を自ら解決しようとする取り組みについて支援制度を創設します。