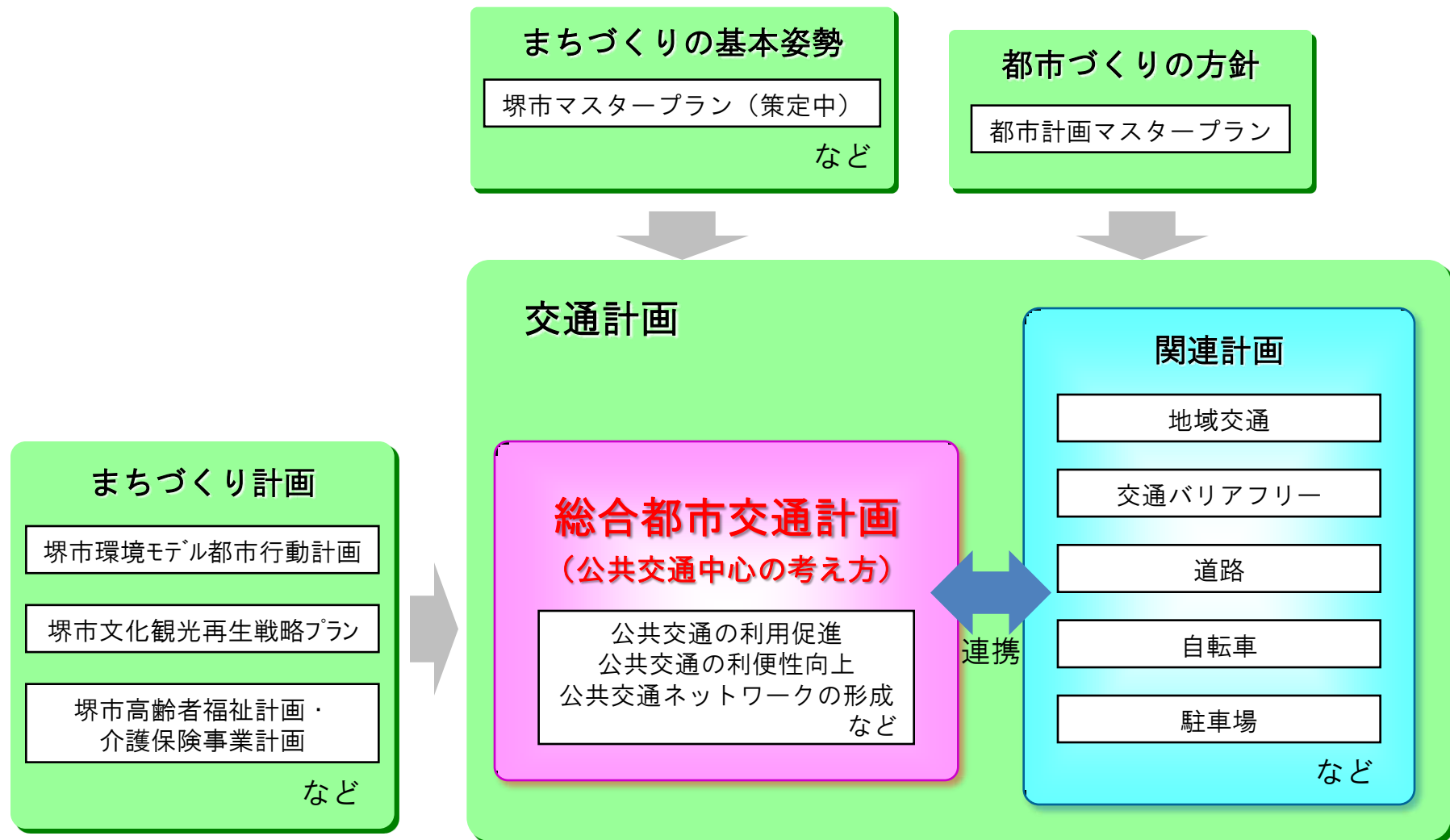


総合都市交通計画の策定に向けて

1. 総合都市交通計画とは

総合都市交通計画は、堺市マスタープランや都市計画マスタープランなど、関連するまちづくりの方向性等との整合を図りながら、広域的な公共交通網から市民の生活圏の交通に至る総合的な公共交通体系の形成や公共交通利用促進などに関する交通施策を示すものです。



2. 社会経済情勢の変化

交通の分野においても、少子・高齢化の進展や人口減少社会の到来、地球環境問題の深刻化など、社会経済情勢の変化への対応が求められています。

(1) 少子・高齢化の進展

全国的に少子・高齢化が本格化するなか、本市においても高齢化率は年々上昇しており、平成21年の高齢化率は21.6%となっています。

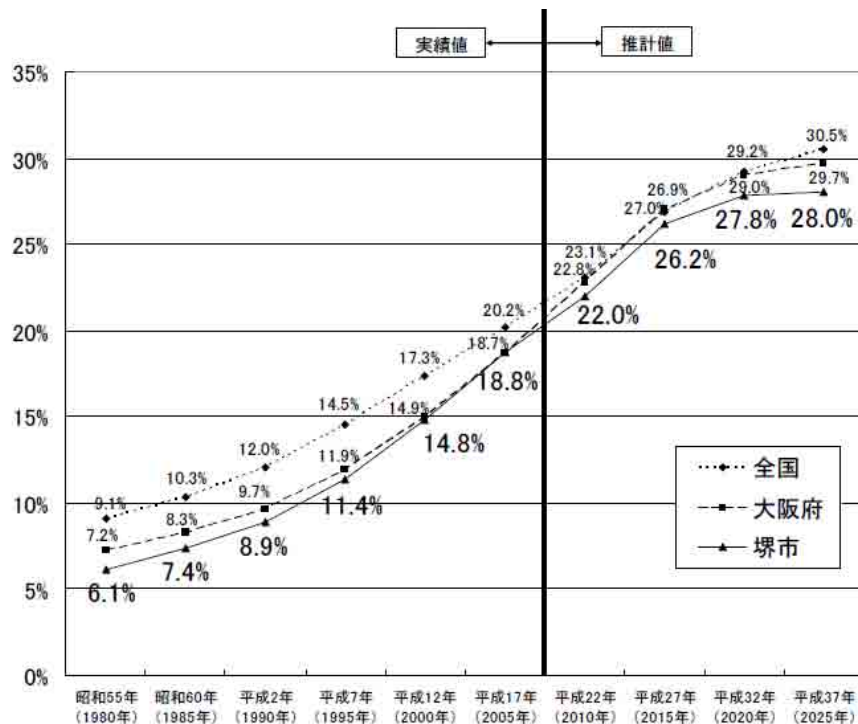
今後もさらに高齢化が進展し、平成37年には約28%まで上昇すると推測されています。

単位：人

	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度
全市	152,908 (18.2%)	161,707 (19.2%)	169,662 (20.0%)	176,794 (20.9%)	183,895 (21.6%)
堺区	30,695 (20.7%)	31,758 (21.5%)	32,833 (22.3%)	33,536 (22.8%)	34,375 (23.3%)
中区	18,995 (15.6%)	20,327 (16.7%)	21,558 (17.7%)	22,790 (18.5%)	23,964 (19.4%)
東区	17,651 (20.3%)	18,615 (21.5%)	19,454 (22.3%)	20,288 (23.3%)	21,076 (24.1%)
西区	24,794 (18.6%)	25,971 (19.4%)	27,018 (20.0%)	27,992 (20.6%)	28,868 (21.2%)
南区	27,420 (17.0%)	29,569 (18.4%)	31,623 (19.7%)	33,444 (21.0%)	35,306 (22.2%)
北区	26,398 (17.4%)	28,017 (18.3%)	29,432 (19.1%)	30,647 (19.7%)	31,794 (20.4%)
美原区	6,955 (17.5%)	7,450 (18.8%)	7,744 (19.4%)	8,097 (20.3%)	8,512 (21.3%)

※ () 内は高齢化率
※各年12月末現在

資料：住民基本台帳人口+外国人登録人口



資料：堺市高齢者福祉計画・介護保険事業計画（平成21年度～23年度）

図. 堺市の高齢者数の推移

図. 高齢化率の推移と将来推計

(2) 地球環境問題への対応

地球環境問題の深刻化等を受け、国では地球温暖化防止に向けた取り組みを進めており、本市においても環境モデル都市の認定を受け、低炭素都市の実現に向けた取り組みを進めています。

国の取り組み

2009年9月、鳩山内閣総理大臣がニューヨークの国連気候変動サミットにおいて、我が国の目標として、温室効果ガス排出量を2020年までに1990年比で**25%削減**することを表明

「チャレンジ25」

と名付け、あらゆる政策を総動員して地球温暖化防止の対策を推進

本市の取り組み（堺市マスタープラン基本計画（案）より抜粋）

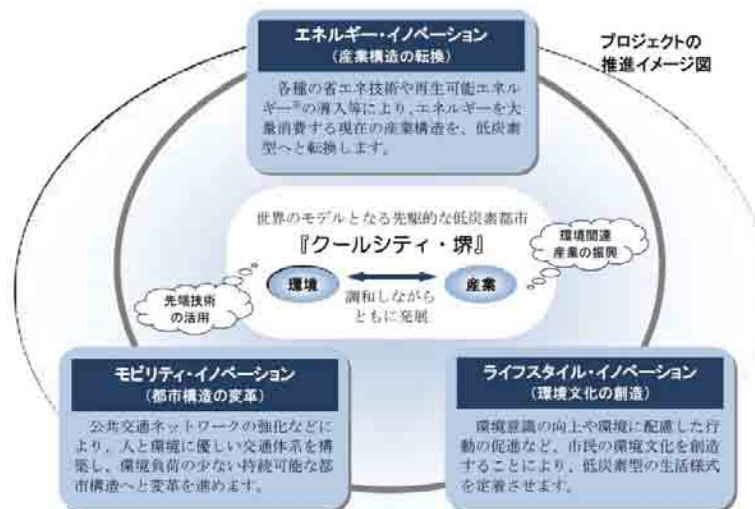
世界のモデルとなる先駆的な低炭素都市

『クールシティ・堺』

《プロジェクトを推進するための先導的な取り組み》

- エネルギー・イノベーション（産業構造の転換）
- モビリティ・イノベーション（都市構造の変革）
- ライフスタイル・イノベーション（環境文化の創造）

人と環境に優しい交通体系を構築するため、公共交通ネットワークの強化や、公共交通の利用促進を進めます。



3. 交通を取り巻く動向

少子・高齢化の進展や地球環境問題の深刻化等に対応し、地域の持続的な発展を実現するため、公共交通の維持・活性化は益々重要となってきています。

(1) 交通基本法制定に向けた動き

現在国において、人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、安全で安心な地域の移動手段を確保するため、次期通常国会への法案提出に向け、交通基本法の制定と関連施策の充実について検討が進められています。

検討の経緯

平成21年11月13日～平成22年6月7日 交通基本法検討会 計13回開催

平成22年2月1日～3月2日 「交通基本法」の制定に向けた意見の募集

平成22年3月30日 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて一中間整理一」を公表

平成22年4月8日～5月7日 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて一中間整理一」に関する意見の募集

平成22年6月22日 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」を公表

平成22年6月23日～7月22日 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」に関する意見の募集

平成22年11月15日～平成22年12月24日 交通基本法案検討小委員会 計4回開催

「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」のポイント

1. 移動権の保障と支援措置の充実…成熟社会にふさわしい持続可能な新しい交通体系の構築
2. 交通体系、まちづくり及び乗り物…三位一体の低炭素化の推進
3. 地域の活力を引き出す交通網の充実…賑わいのあるまちなみと幹線交通網の連携

(2) 地域公共交通の再生・活性化

全国的に地域公共交通をめぐる状況は大変厳しくなっており、地方のバス、タクシー、鉄道等の旅客数は過去10年間で2割減、20年間で4割減と落ち込み、赤字の会社が増え、運行の維持が困難なところが増えています。

本市においても、阪堺線とバスを中心に利用者は減少し、公共交通のおかれた状況は年々厳しさを増し、交通事業者の経営努力だけでは現在のサービスを維持・改善できない状況が生じています。

国においては、「交通基本法」の制定に向けた動きの他、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を制定するなど、地域公共交通の活性化及び再生に向けた支援の充実を行っています。

国の支援等

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するため、鉄道、バス・タクシー、旅客船等の多様な事業に対する支援を実施。

◇ 鉄道、バス・タクシー等の実証運行

鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行、コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行

◇ 車両関連施設整備等

車両購入費、車両関連施設整備、バス停待合環境整備、デマンドシステムの導入

◇ 乗継円滑化等

乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進

◇ 公共交通の利用促進活動等

レンタサイクル、イベント、広報、乗継割引運賃・周遊切符等のシステム設計 等

○地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

施行：平成19年10月1日

特例措置：軌道事業の上下分離制度の導入、鉄道事業における「公有民営化」方式の上下分離について、事業許可基準のうち事業採算性等に係るものを適用しない特例 等

4. 堺のまちづくりの方向性

(1) 堺市マスタープラン基本計画（案）

堺市総合計画の基本構想のもと、本市の今後のまちづくりの基本的な方向性と取り組みを示すものとして、「堺市マスタープラン」の策定をすすめています。

めざすべき都市の構造

【都市拠点と交流ネットワーク】

市全体の発展の中心的役割を担う都心、都市拠点、地域における市民生活の拠点となる地域拠点および駅前拠点を設定し、各拠点に応じた都市機能の集積・強化を図るとともに、拠点相互の連携を図ります。

また、各拠点を中心として、市域全体の結びつきや広域的な連携を強化するため、公共交通や道路ネットワークを通して、内外からの人やモノの移動を円滑化し、交流を促進することによって、地域全体の活性化を図ります。

- 都心
- 都市拠点
 - ・臨海都市拠点
 - ・中百舌鳥都市拠点
 - ・美原都市拠点
- 地域拠点
- 駅前拠点

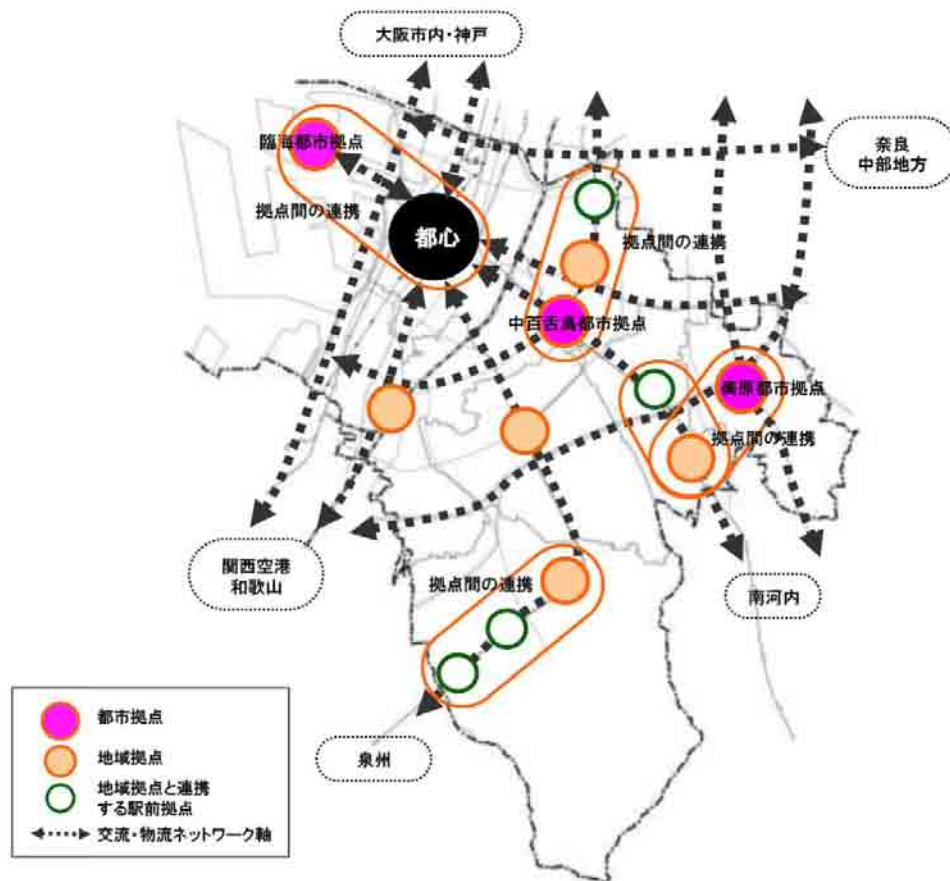


図. 都市拠点と交流ネットワーク

将来像実現に向けた7つの基本政策（抜粋）

市民が元気に、幸せを実感しながら暮らしていただけるために、7つの基本政策を推進していきます。

政策5 持続可能な環境共生都市を実現します

◆施策5-4. 人と環境に優しい交通体系の構築など低炭素型都市構造への変革

環境に優しい低炭素型の都市構造への変革を進めるため、自動車への過度な依存から脱却するとともに、エコカーの普及促進を図り、公共交通や自転車など環境負荷の少ない交通体系へと移行させます。

【施策展開の方向性】

人の移動にかかる環境負荷の軽減を図るため、公共交通ネットワークの強化などにより利便性を向上し、市民の公共交通利用を促進するとともに、自転車や徒歩で移動しやすい環境整備を進めます。

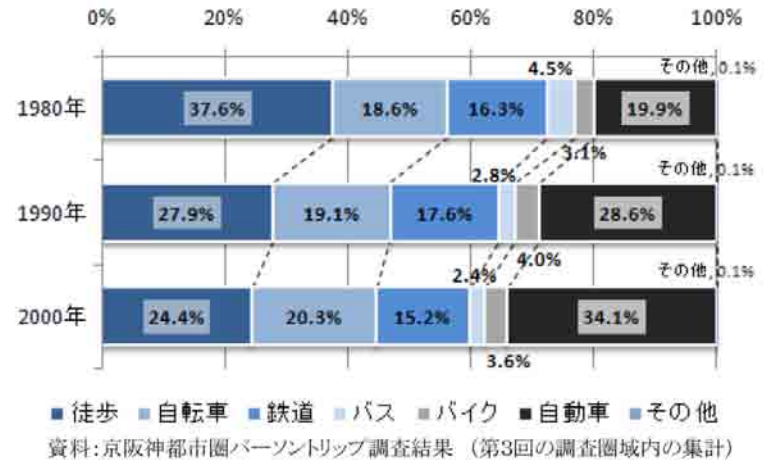


図. 堺市における交通手段の利用状況

政策6 まちの魅力向上と、賑わいと交流のまちづくりを進めます

◆施策6-3. 利便性向上に向けた総合的な交通ネットワークの形成

地域の賑わいと交流を促進するため、市内をはじめ広域的な交通利便性の向上を図り、市内外から人・モノが行き交うまちづくりを進めます。

【施策展開の方向性】

少子化・高齢化の進展や、今後のライフスタイルの変化を見極め、広域的な視点を踏まえて、交通基盤整備と各交通機能との連携による総合的な交通体系を構築し、移動の円滑化および交流の促進を図ります。

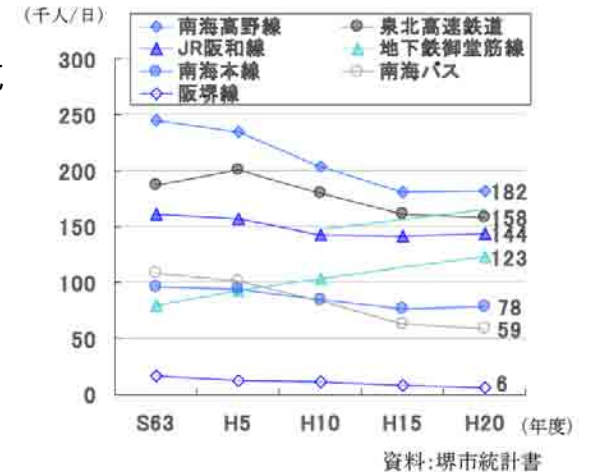


図. 公共交通利用者数の推移

(2) 観光・文化

本市には、仁徳陵古墳に代表される百舌鳥古墳群や中世に開花した茶の湯文化、歴史的なまちなみ、伝統産業など、豊富な歴史文化資産があります。

「堺の歴史文化」を観光の中心テーマとして、様々な観光施策に取り組んでいます。



図. 文化・観光資源の分布（堺文化財特別公開パンフレットより）

堺市の歴史文化を象徴する二大戦略拠点

<仁徳陵古墳・大仙公園周辺エリア>

仁徳陵古墳をはじめとする百舌鳥古墳群や博物館・茶室など、歴史文化資産が集積するエリア

<旧市街地・中世自由都市エリア>

中世の重要な舞台として栄え、千利休をはじめとする有名人を輩出した地で、茶道・打刃物・線香・和菓子などの伝統産業や、江戸時代の町家など堺の歴史文化資産が集積するエリア

主な取り組み

- ・町家活用推進事業（山口家住宅など）
- ・堺文化財特別公開（春・秋）
- ・堺eco観光（鉄道＋ウォーキング＋サイクリング）
- ・文化観光拠点整備の推進 など

百舌鳥古墳群の世界文化遺産登録をめざした取り組み

日本の古墳文化を代表する世界的な遺産として高く評価されている百舌鳥・古市古墳群の保存・継承と、歴史文化を活かしたまちづくりの推進をめざして体制を強化するなど、世界文化遺産登録の早期実現に向け、取り組みを進めています。

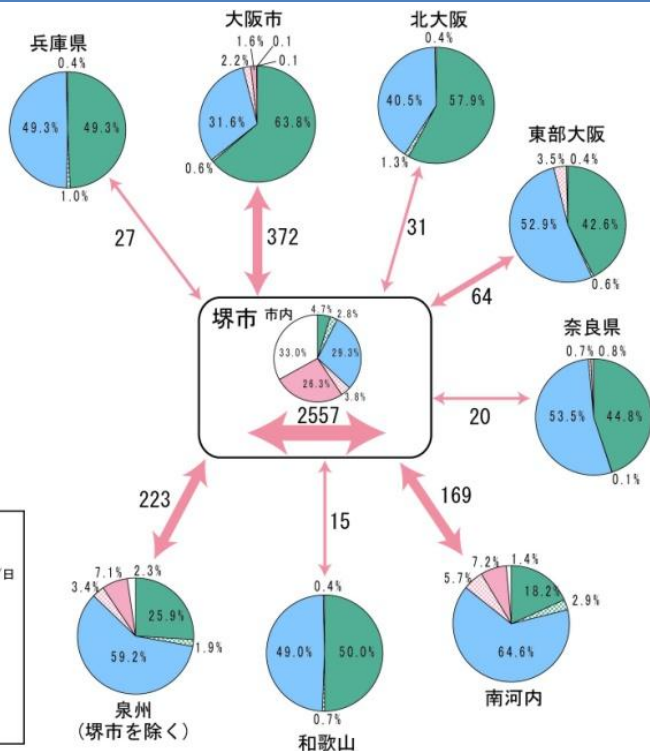
5. 堺の交通の現状

(1) 堺市を中心とした人の動き

～大阪市、泉州、南河内との動きが多い～

大阪市との動きは鉄道利用が約6割を占めていますが、泉州、南河内との動きは自動車利用が約6割となっています。

また、堺市内の動きは、自動車利用が約3割、徒歩と自転車利用が約6割を占めています。



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

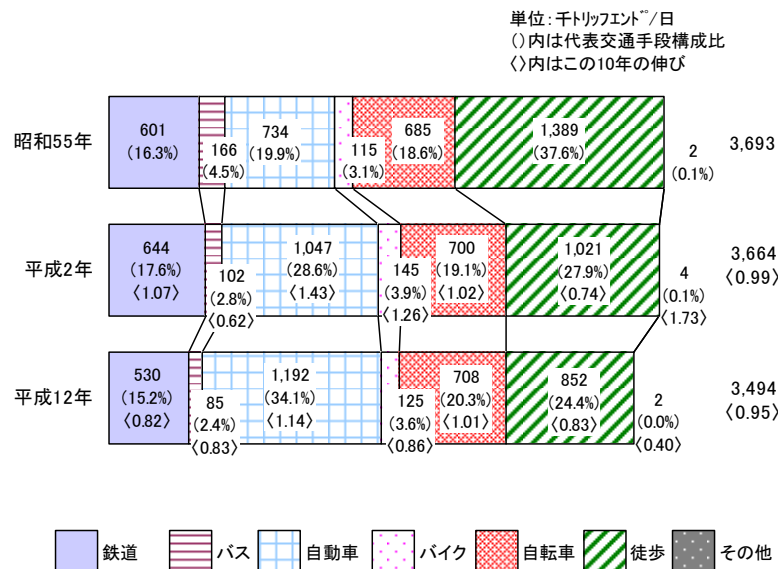
図. 堺市を中心とした人の動き

(2) 交通手段からみた人の動き

～公共交通利用が減少、自動車利用が増大～

堺市に発着する移動の交通手段は、鉄道が約15%、バスが約2%、合わせて約17%に対して、自動車は約34%と公共交通の倍近い状況にあります。

また、昭和55年～平成12年の20年間で、鉄道・バス利用が2割減少し、自動車は6割増となっており、とりわけバス利用の減少が大きくなっています。



資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (S55、H2、H12)

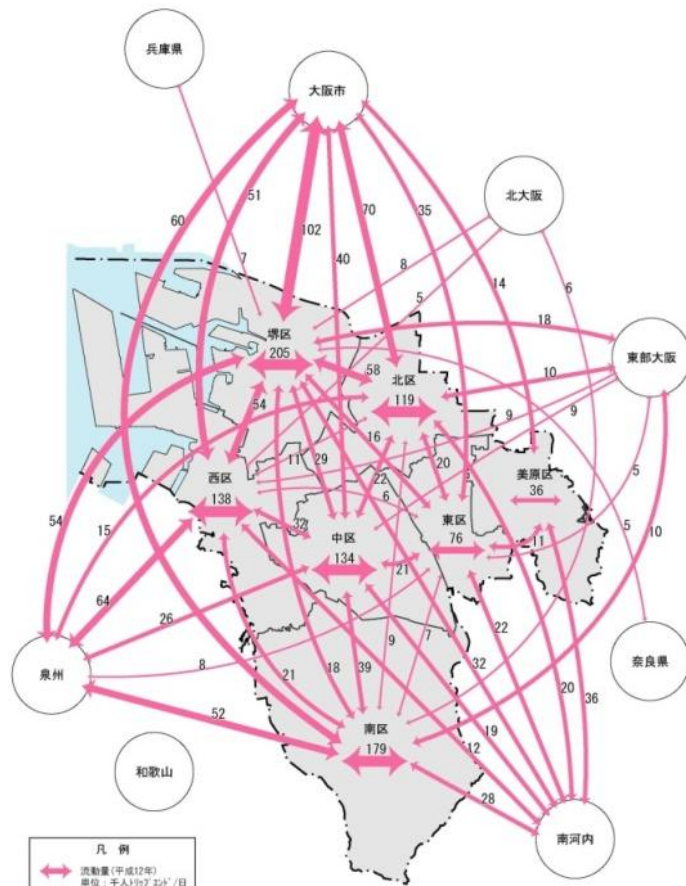
図. 堺市における交通手段の利用状況

(3) 区相互間の人の動き

～堺区・北区を中心とした人の動きが多い～

区内の人の動きは、堺区や南区が多い傾向にあります。

また、区相互の人の動きは、堺区や北区を中心とする動きが多くなっています。



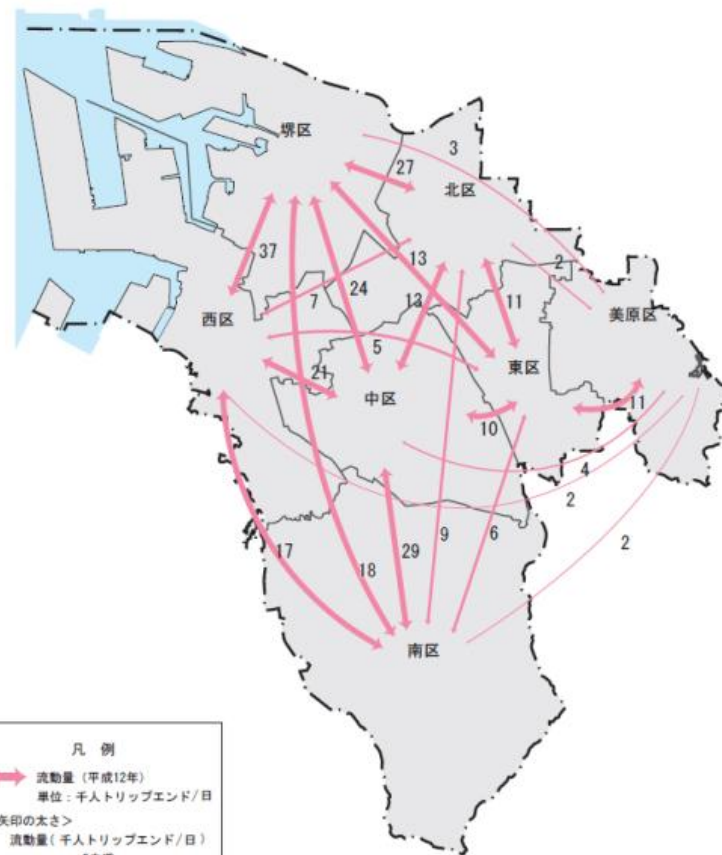
資料:京阪神都市圏パーソントリップ調査(H12)

図. 地域間の交通流動(全ての交通手段)

○鉄道・バス・自動車利用の人の動き

～南北方向の人の動きが中心～

区相互の鉄道・バス・自動車利用の人の動きは南北方向が多く、東西方向の動きは少なくなっています。



資料:京阪神都市圏パーソントリップ調査(H12)

図. 区相互間の交通流動(鉄道・バス・自動車計)

(4) 高齢者の動き

～65才以上の人の動きが20年間で約2.7倍に増加～

堺市における65歳以上の人の動きは、平成12年で全体の約1割を占め、平成2年からの10年間で1.6倍と大きく伸びています。

目的別にみると、自由目的の動きの伸びが大きい傾向にあります。

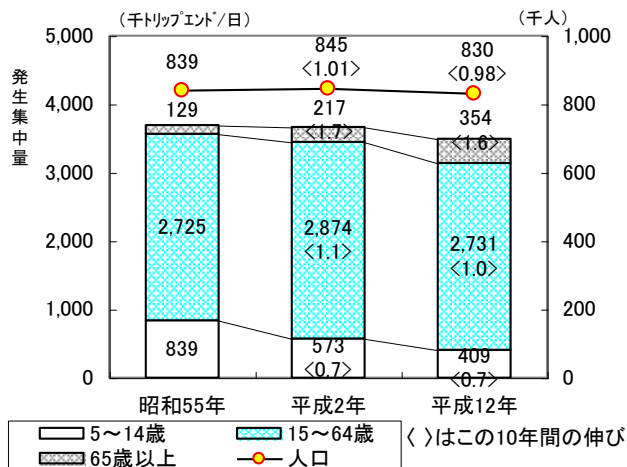
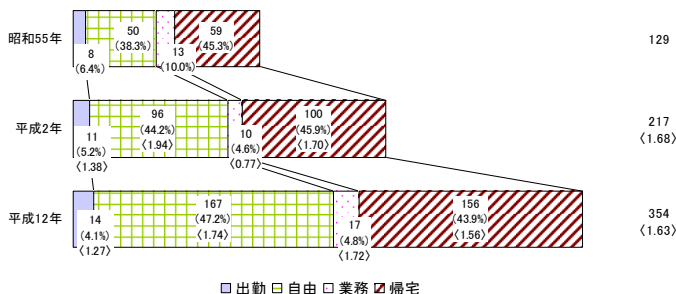


図. 発生集中量の推移



図中の数字は発生集中量(千トリップエンド/日)
 ()内は目的構成比
 ()内はこの10年の伸び

資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (S55、H2、H12)

図. 堺市における目的別にみた高齢者の動き

(5) 公共交通網の現状

～南北方向に発展した鉄軌道網～

堺市の公共交通網は、南北方向に発展した鉄軌道網と、主要鉄道駅と周辺市街地を結ぶフィーダー型のバス路線が中心となっています。

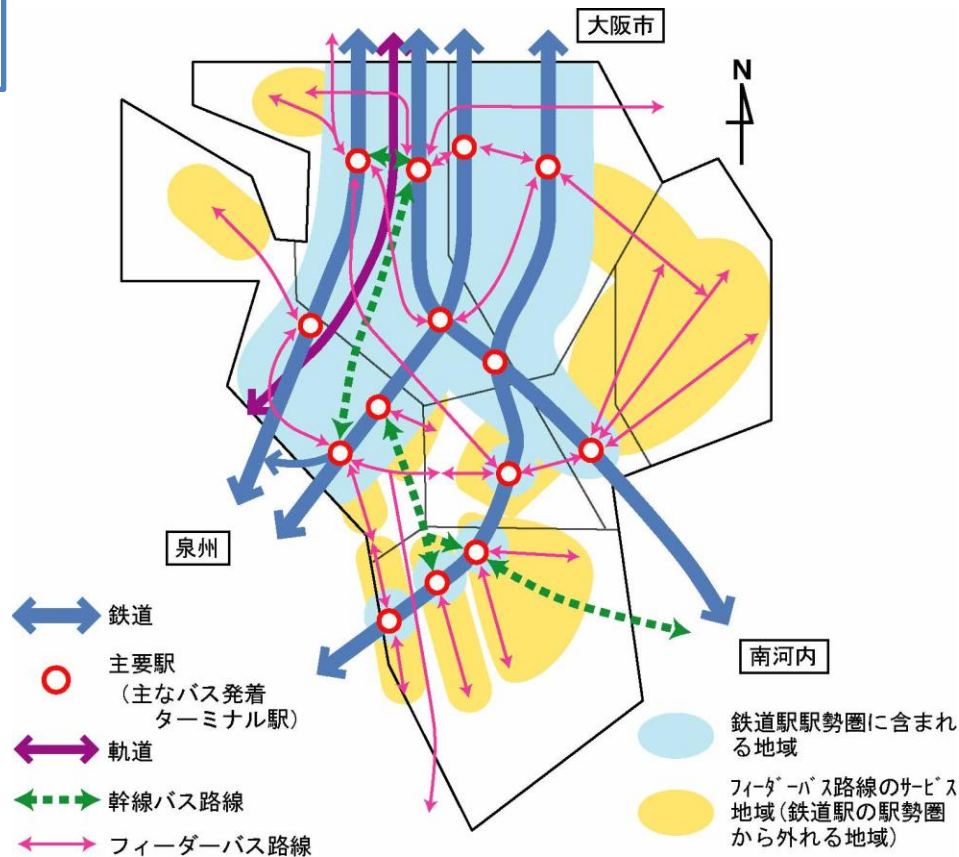


図. 堺市の鉄軌道・バスネットワーク (パターン図)

(6) 公共交通利用者の推移

～公共交通の利用者は減少傾向～

地下鉄御堂筋線の利用者は昭和63年度からの20年間で約54%増加しています。一方、それ以外の路線の利用者数は、南海高野線で約26%減少、泉北高速鉄道で約16%減少、JR阪和線は約11%減少、南海本線で約19%減少しており、鉄道利用者は減少傾向にあります。

南海バスの利用者は減少傾向にあり、昭和63年度からの20年間で約46%減少しています。路面電車である阪堺線の利用者は減少の一途をたどっており、昭和63年度からの20年間で約63%減少しています。

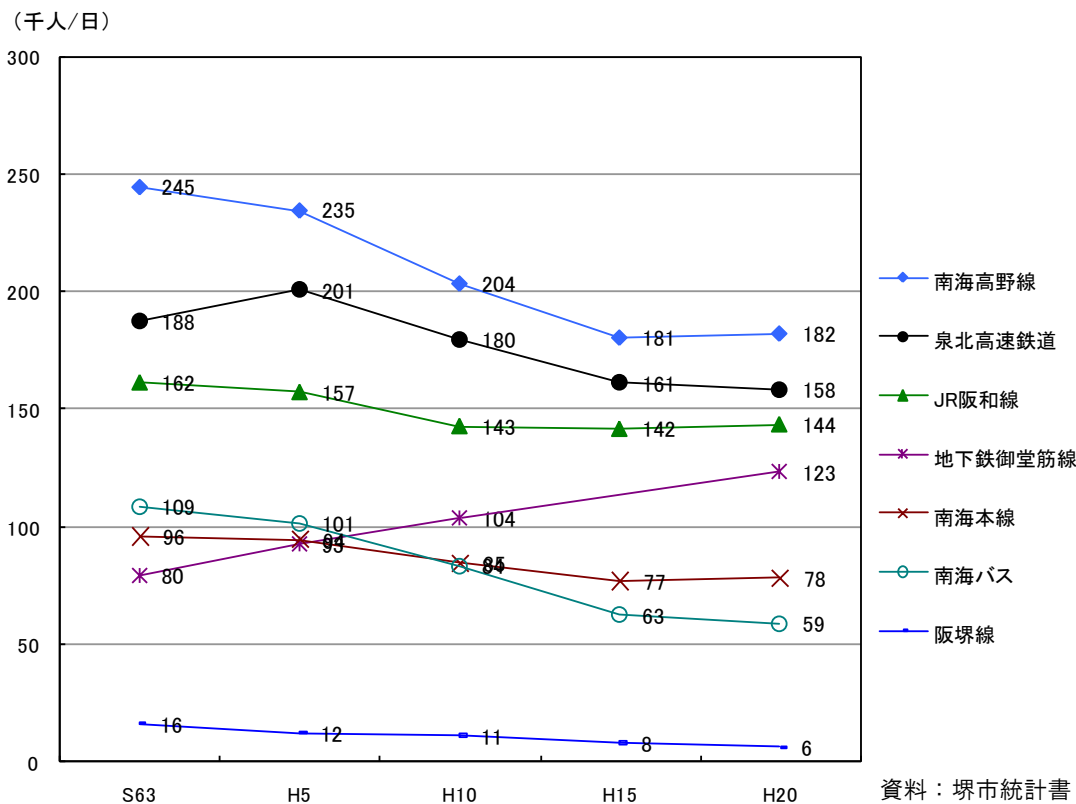


図. 堺市における公共交通の利用者の推移

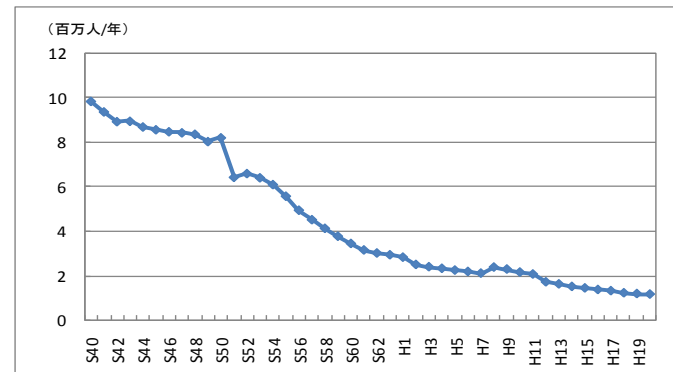


図. 阪堺線の年間乗車人員の推移

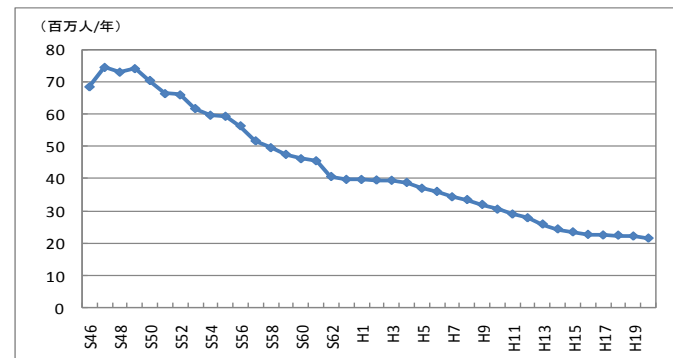


図. 南海バスの年間乗車人員の推移

6. 堺の公共交通の考え方

(1) 検討にあたっての方向性

社会経済情勢の変化や交通を取り巻く状況、堺の交通の現状やまちづくりの方向性を踏まえながら、堺の公共交通の方向性を検討します。

交通に求められるもの

少子・高齢化

- ・ 自家用車を利用できない人への対応
- ・ 高齢者の社会参加の促進



誰もが利用しやすい
交通環境の形成

地球環境問題

- ・ 低炭素社会の実現
- ・ CO₂排出量の削減



環境負荷の小さい
交通手段への転換

都市の活性化

- ・ 都市の持続的発展
- ・ 都市活力を引き出す交通網の充実



都市活動・地域生活を
支える地域公共交通の
維持・活性化

堺独自の視点

堺の交通の現状

- ・ 市内移動は自動車、自転車、徒歩が中心
- ・ 南北方向中心の都市構造
- ・ 公共交通利用者が減少

堺のまちづくり

- ・ 持続可能な環境共生都市
- ・ 拠点相互の連携
- ・ 観光や産業等を支える交通網の充実

(2) 公共交通の考え方

社会経済情勢の変化等から交通に求められるものや堺市独自の視点を踏まえ、「持続可能な社会の実現に向けた公共交通体系の構築」をめざします。

公共交通の 利用促進

移動による環境負荷を低減し、公共交通を維持・活性化するため、公共交通の利用促進に向けた検討を進める。

- ・自動車から公共交通への転換
- ・モビリティマネジメントの実施

など

公共交通ネット ワークの形成

まちづくりを支える交通基盤を構築するため、既存の鉄軌道網を基軸に、バス、軌道など路面公共交通による公共交通ネットワークの形成に向けた検討を進める。

- ・東西交通軸の強化
- ・拠点間ネットワークの構築
- ・都心交通網の充実

など

公共交通の 利便性向上

高齢者を含めた誰もが利用しやすい交通環境を形成するため、公共交通の利便性向上に向けた検討を進める。

- ・地域内交通の維持及び拡充
- ・乗り継ぎ利便性向上や情報案内の強化

など



持続可能な社会の実現に向けた公共交通体系の構築

7. 検討体制

関係者等との合意形成を図りつつ計画の検討を進めるため、市民の皆様が堺の公共交通について意見交換を行うワークショップを開催するとともに、学識経験者や交通事業者、市民等による公共交通検討会議を設置するなど、広く意見を聴きながら検討を進めます。

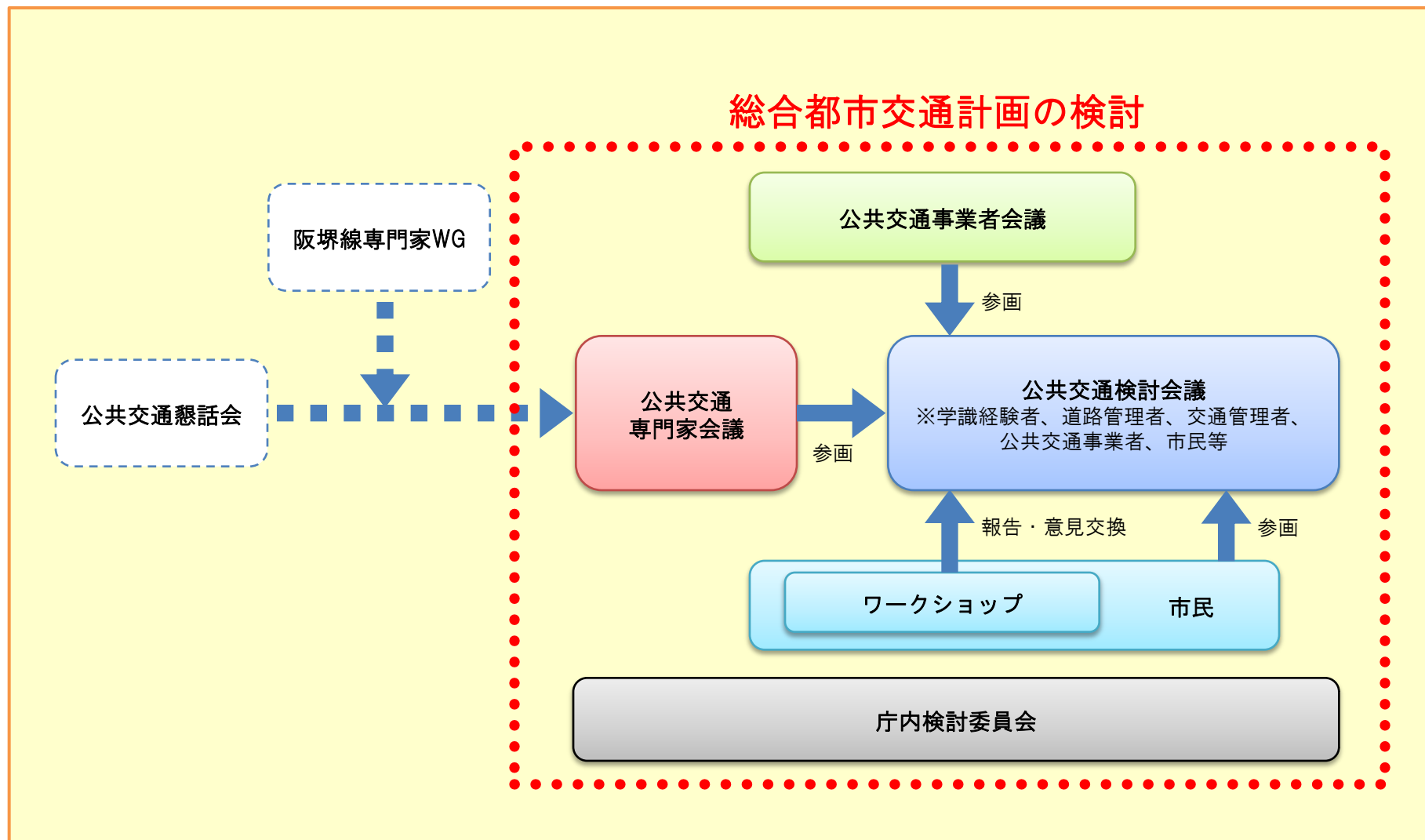


図. 総合都市交通計画の検討体制