

③ おでかけ応援バスの利用状況

平成22年度の実施日のおでかけ応援バス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倍に増加しています。（※南海バスでの比較）
 利用目的は、買物や通院など自由目的の利用が多くなっています。

※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）

- ・ 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）

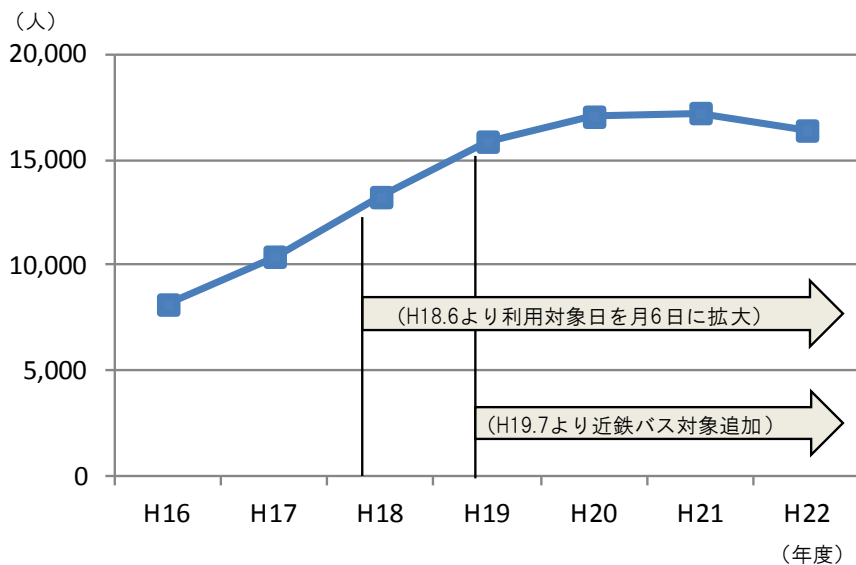


図. 実施日の1日平均利用者数の推移

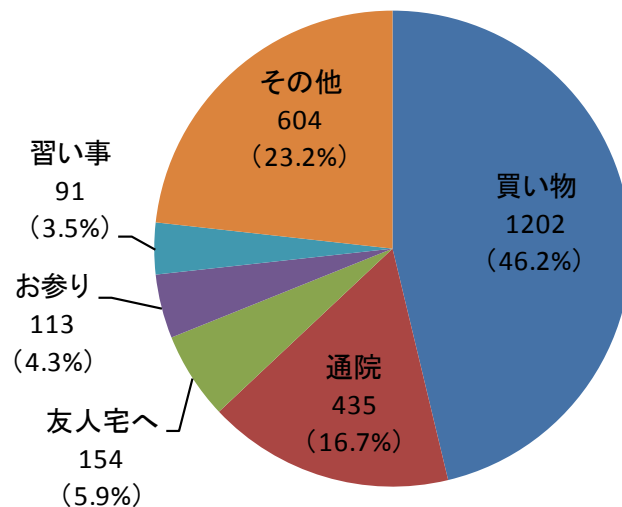


図. おでかけ応援バス利用目的

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）

5. 交通に係る課題

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

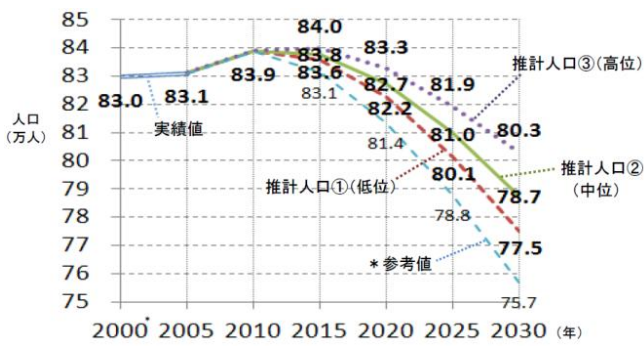
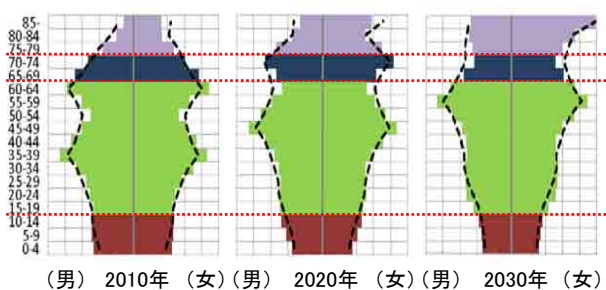


図. 堺市の将来推計人口

資料：堺市マスタープラン (H23.3)

- 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。



※破線は、全国平均の年齢構成割合

図. 堺市の将来の年齢構成割合の変化 (推計人口②の場合)

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。

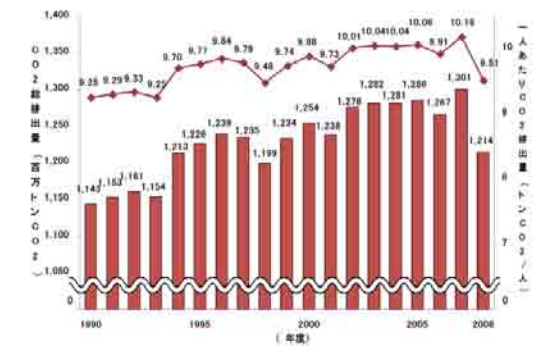


図. 全国のCO2の総排出量および一人当たり排出量の推移

資料：堺市マスタープラン (H23.3)

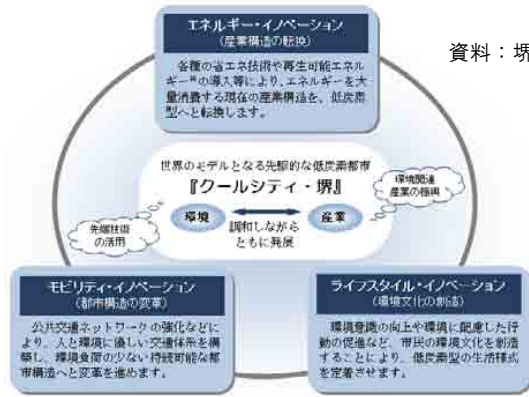


図. プロジェクトの推進イメージ図

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

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

公共交通の維持・活性化

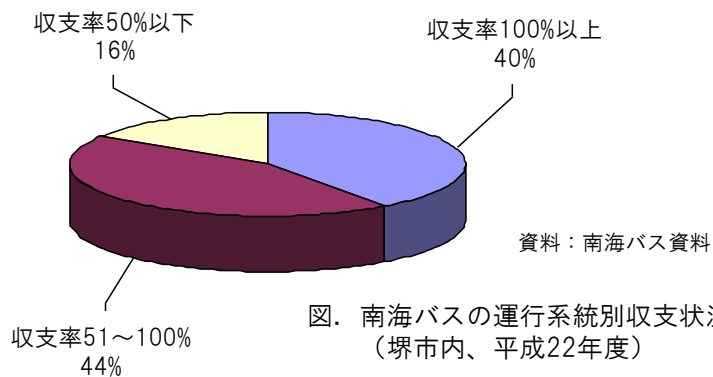


図. 南海バスの運行系統別収支状況 (堺市内、平成22年度)

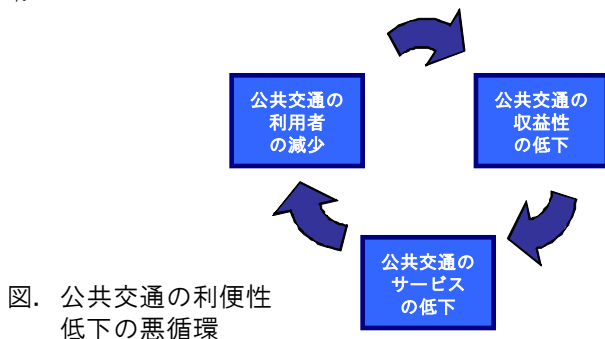


図. 公共交通の利便性低下の悪循環

- ・ 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。

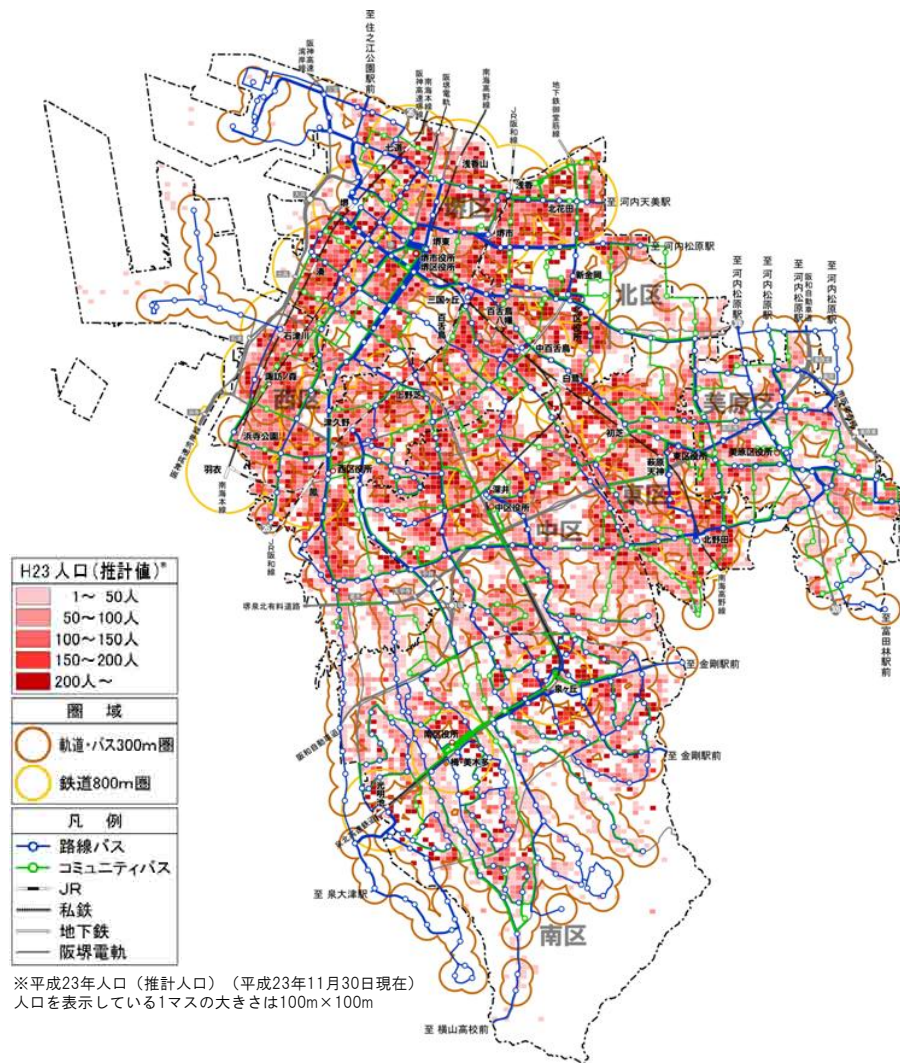


図. 人口カバー状況(鉄軌道+路線バス+コミュニティバス)

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

都市機能の強化

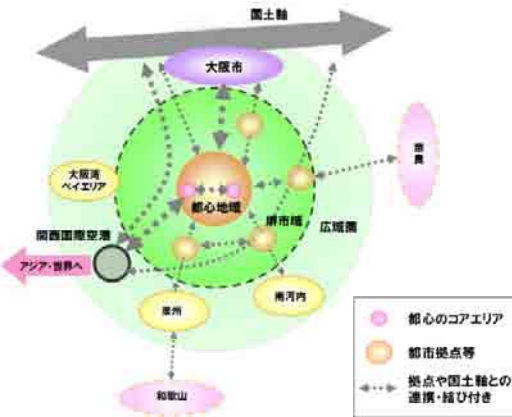


図. 都市空間形成の基本認識

- ・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。

資料：堺市マスタープラン（H23.3）

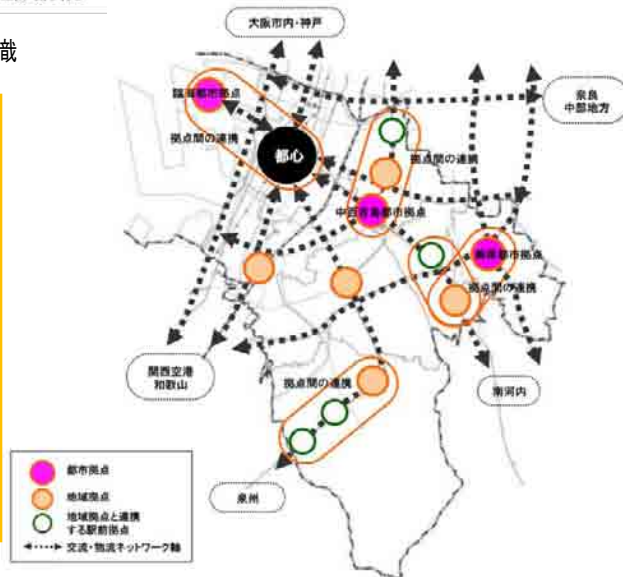


図. 都市拠点と交流ネットワーク

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

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

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

6. 計画の方向性

(1) 公共交通の目標像

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考えられます。

<課題>

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

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

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

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

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

<目標像>

人と環境にやさしい公共交通

◆暮らしの安心感を高める

「身近な移動手段」としての公共交通

◆環境共生都市の実現に資する

「環境にやさしい移動手段」としての公共交通

まちの活性化を支える公共交通

◆市内外の交流を支える

「交流軸」としての公共交通

◆にぎわい形成に資する

「強力な都市基盤」としての公共交通

(2) 目標像を実現するための施策の展開について

① 施策展開の方針

公共交通がめざすべき目標像を実現するため、以下の方針のもと施策展開を図ります。

<目標像>

人と環境にやさしい公共交通

- ◆暮らしの安心感を高める
「身近な移動手段」としての公共交通
- ◆環境共生都市の実現に資する
「環境にやさしい移動手段」としての公共交通

まちの活性化を支える公共交通

- ◆市内外の交流を支える
「交流軸」としての公共交通
- ◆にぎわい形成に資する
「強力な都市基盤」としての公共交通

<施策展開の方針>

方針1：公共交通ネットワークの形成

既存公共交通を活用しながら、集約型の都市構造の形成など本市の持続的な発展を支える公共交通ネットワークの形成を図る。

方針2：地域内公共交通の充実

交通困難者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。

方針3：公共交通の利便性向上

多様な人々が利用しやすい、利用者ニーズに応じた公共交通の利便性向上を図る。

方針4：公共交通の利用促進

公共交通の維持・活性化と環境負荷の低減に向けた公共交通の利用促進と機能改善を図る。

② 施策展開のイメージ

施策イメージ

公共交通ネットワークの形成

- ・ 「広域」「拠点間」「都心」の各ネットワークの強化
- ・ 拠点へのアクセス性の向上
- ・ 一体的な公共交通ネットワークの形成

地域内公共交通の充実

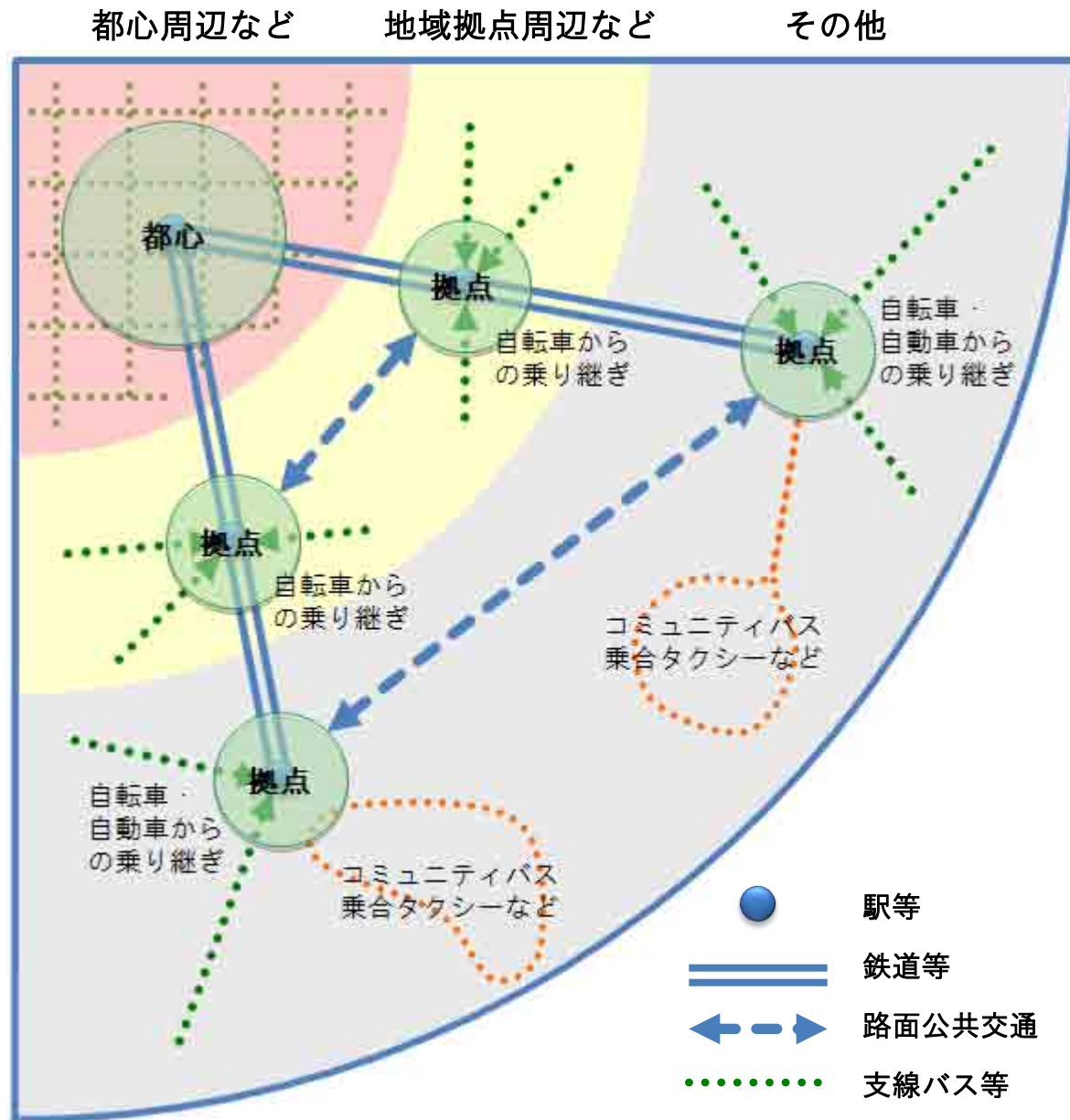
- ・ 公共交通の維持・活性化
- ・ 交通手段の確保

公共交通の利便性向上

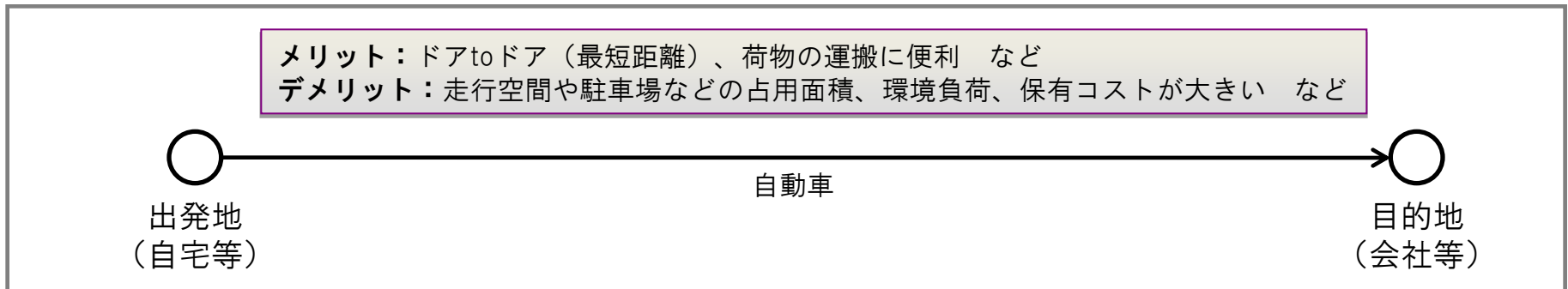
- ・ 乗り継ぎや移動利便の向上
- ・ 安全・快適に移動できる交通環境の形成

公共交通の利用促進

- ・ 公共交通利用の啓発
- ・ 公共交通の利用環境の整備
- ・ 自動車利用の適正化
- ・ 環境負荷の少ない交通手段の導入



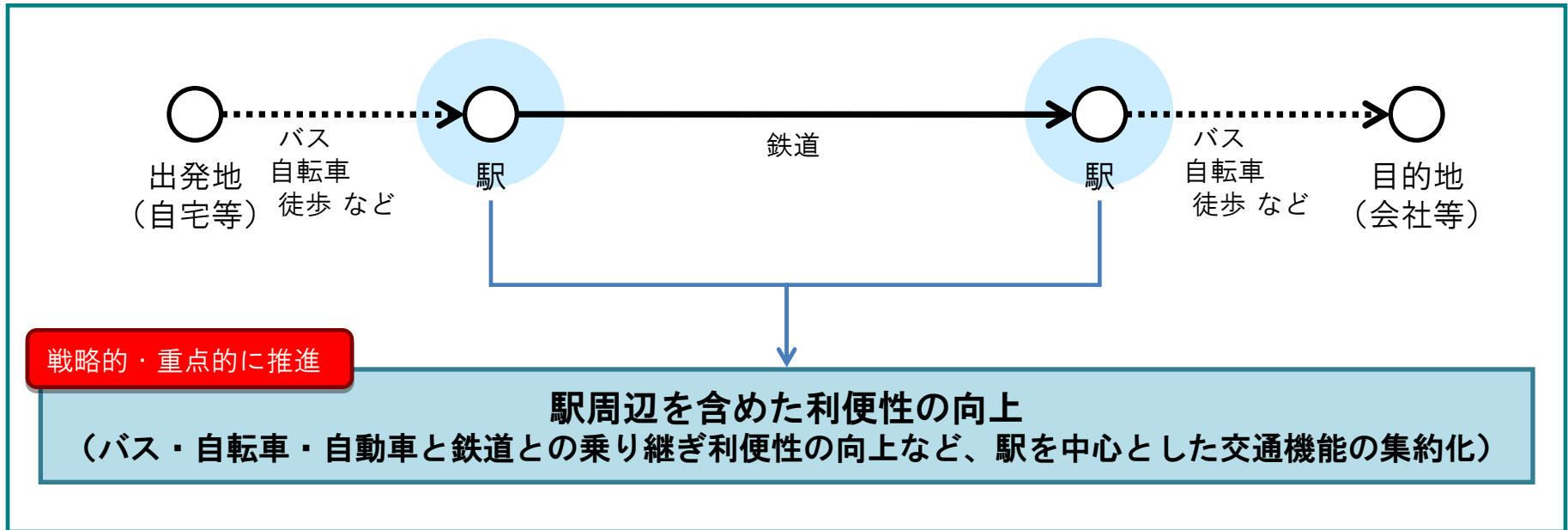
公共交通への転換イメージ



- 公共交通の利便性向上
- ・ 乗り継ぎや移動性利便の向上
- ・ 安全・快適に移動できる交通環境の形成



- 公共交通の利用促進
- ・ 公共交通利用の啓発
- ・ 公共交通の利用環境の整備
- ・ 自動車利用の適正化
- ・ 環境負荷の少ない交通手段の導入



③ 施策展開のシナリオ

まちづくりや関連する交通施策との連携を図りながら4つの方針に基づく施策に取り組み、各々の効果を発現させることによって、相乗的に効果を増幅させながら施策展開を図ります。

【短期～中期の展開】

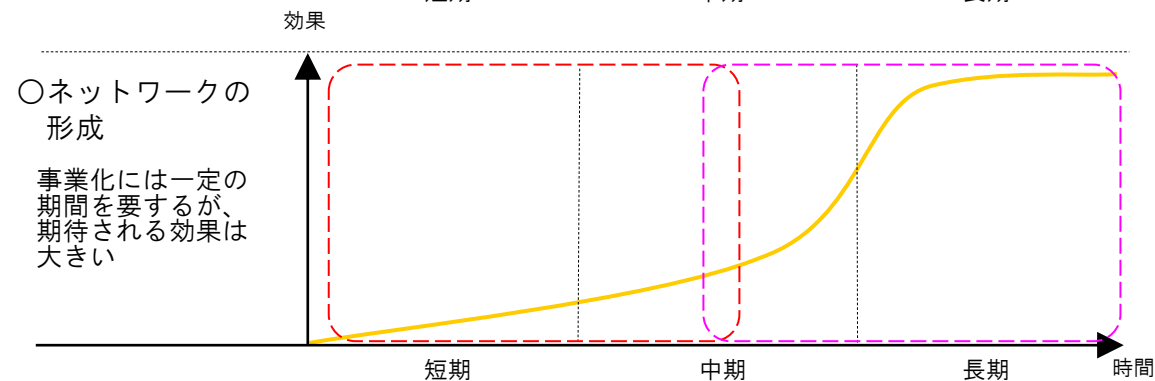
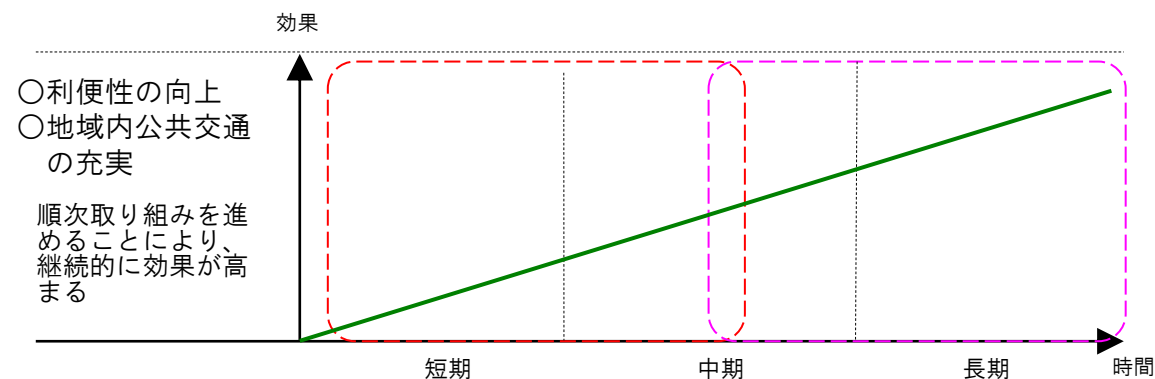
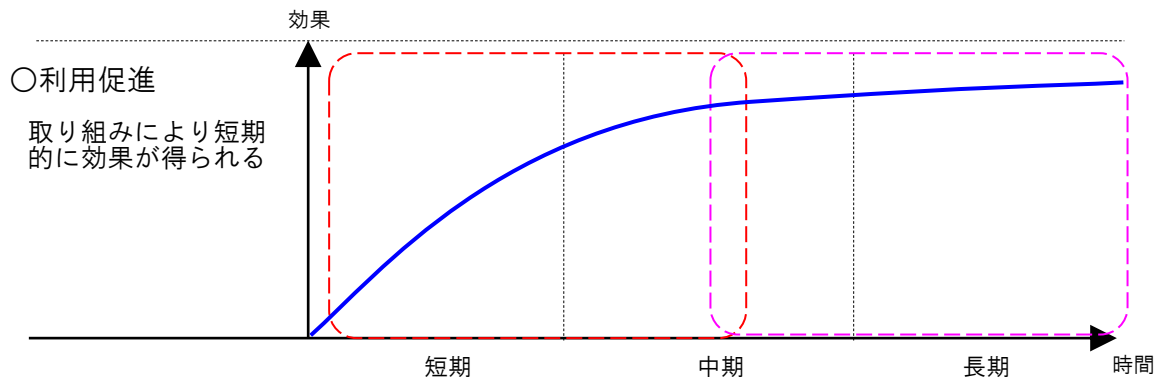
既存インフラの改善及び利用促進による公共交通の活性化

【中期～長期の展開】

既存インフラの高度化や広域的なインフラの拡充などによる交通体系の再編

短期

長期



7. 4つの施策展開の考え方

7-1. 公共交通ネットワークの形成について

方針1：公共交通ネットワークの形成

既存公共交通を活用しながら、集約型の都市構造の形成など本市の持続的な発展を支える公共交通ネットワークの形成を図る。

(1) 公共交通ネットワーク形成の課題

課題

- ・ 国土軸や京阪神の周辺都市及び関西国際空港等の交通拠点との結節性向上が必要
- ・ 既存の公共交通網を活用しながら、東西方向など交通軸の強化が必要
- ・ 市内の移動利便を向上させる拠点間の連携強化が必要
- ・ 都心と各拠点との連携を強化するとともに、都心内の回遊性向上が必要
- ・ 地域内における各拠点へのアクセス性向上が必要

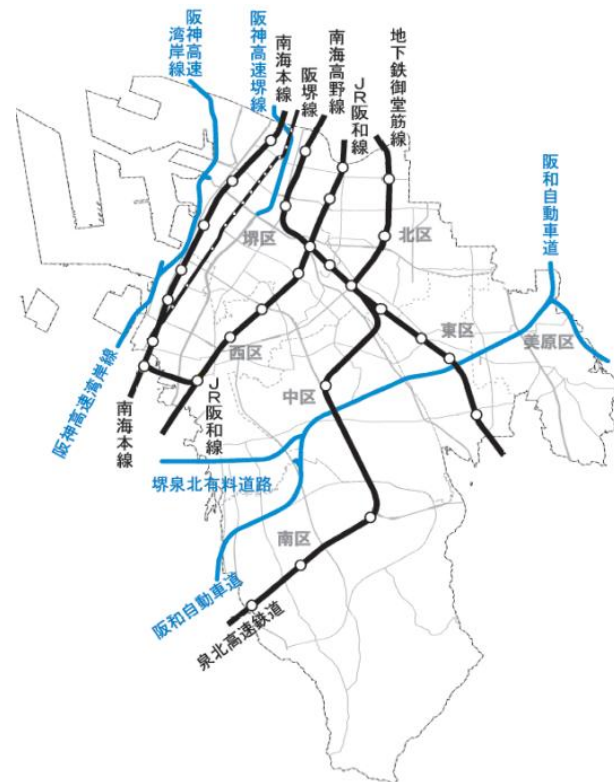


図. 堺市の鉄軌道網