

## 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などの関連するまちづくりの方向性等との整合を図りながら、本市の公共交通に関する取り組みを示すものである。

## 社会経済情勢の変化

### 少子・高齢化の進展

- ・全国的に少子・高齢化が本格化。
- ・本市においても高齢化率は年々上昇し、平成21年の高齢化率は21.6%となっている。
- ・平成37年には約28%まで上昇すると推測される。

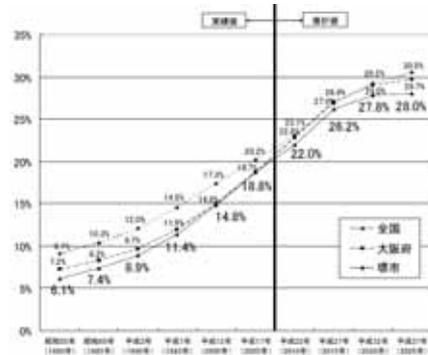
### 地球環境問題への対応

#### < 国の取り組み >

- ・地球環境問題の深刻化等を受け、国では温室効果ガスを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。

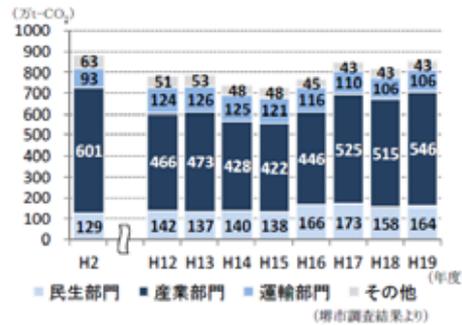
#### < 本市の取り組み >

- ・本市においては、環境モデル都市の認定を受け、低炭素型都市「クールシティ・堺」の実現に向けた取り組みを進めている。
- ・自動車中心の交通体系を公共交通中心の交通体系に転換することで都市の構造改革を進め、2030年には公共交通：自動車の比率を5：5にすることをめざしている。



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・高齢化率の推移と将来推計



図・地域の温室効果ガス排出量の推移

## 堺のまちづくりの方向性

### 堺活力再生プロジェクト（案） <平成22年2月策定>

- ・「自由と自治のまち・堺」をめざし、環境共生型の持続可能な先進都市や賑わいと魅力に溢れるまちの実現に向けた取り組みを行っている。

#### 世界に誇れる環境共生都市を実現します

- ・公共交通と自転車を中心とした都市構造への変革

#### 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

- ・都心地域や各地域拠点の魅力向上
- ・市民の利便性の向上に向けた総合的な公共交通体系の形成
- ・歴史・文化資源を活かしたまちの賑わいの創出

※『めざすまちの実現に向けた7つの政策』より抜粋

### 都市構造

- ・都市拠点相互の連携や適正な機能分担を図りながら、本市発展の中心的役割を担う都心の活性化と新都心の形成を進めている。
- ・都市拠点と地域生活拠点を中心として市域全体の結びつきを強めることにより、都市活動の円滑化を図る。

### 観光・文化

- ・本市には、都心の旧市街地を中心に点在している歴史文化資産や、仁徳陵古墳をはじめとする百舌鳥古墳群など豊富な歴史文化資産がある。
- ・「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る。

#### < 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）
- ・産業観光ルートづくり（伝統産業や先端産業など）
- ・観光プロモーション
- ・百舌鳥古墳群の世界文化遺産登録をめざした取り組み など



図・堺市の都市構造図

## 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る。

- ・移動権の保障と支援措置の充実
- ・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
- ・地域の活力を引き出す交通網の充実

## 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る。
- ・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る。
- ・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る。

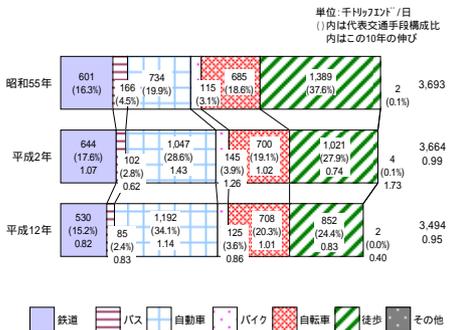
## 交通の現状

### 市内移動は自動車、自転車、徒歩が中心

- ・堺市内の動きは、自動車利用が約3割、徒歩・自転車利用が約6割を占めている。

### 自動車利用が増加

- ・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る。
- ・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割増加となっており、とりわけバス利用の減少が大きい。



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

### 南北方向の人の動きが中心

- ・区相互間の鉄道・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い。

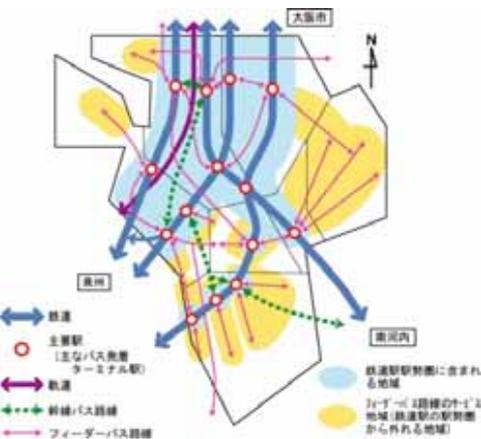


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

図・区相互間の交通流動 (鉄道・バス・自動車計)

### 南北方向に発展した鉄軌道網

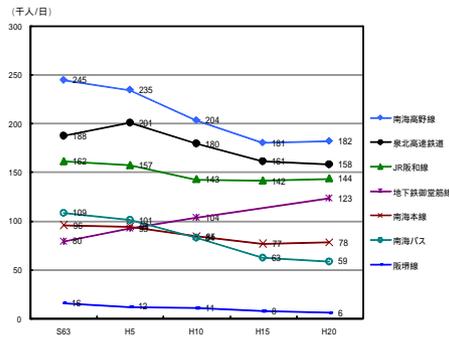
- ・堺市の公共交通網は、南北方向に発展した鉄軌道網と、主要鉄道駅と周辺市街地を結びフイダー型のバス路線が中心となっている。



図・堺市の鉄軌道・バスネットワーク (パターン図)

### 公共交通の利用者は減少傾向

- ・地下鉄御堂筋線を除き、鉄道利用者は減少傾向にある。
- ・南海バス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%減少している。
- ・阪堺線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%減少している。



図・堺市における公共交通の利用者の推移

## 公共交通の考え方

### < 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
- ・CO<sub>2</sub>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

### 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