

計画の方向性について

交通に係る現状と課題

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総括すると、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

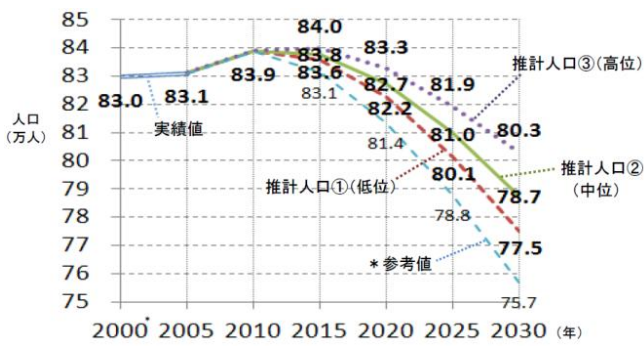


図. 堺市の将来推計人口

- 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。

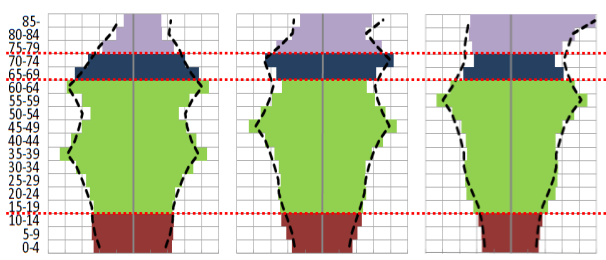


図. 堺市の将来の年齢構成割合の変化 (推計人口②の場合)
※破線は、全国平均の年齢構成割合

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。

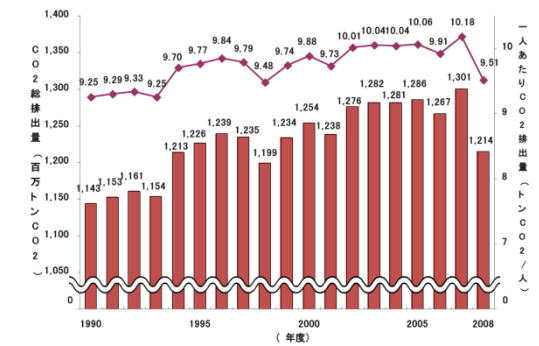


図. 全国のCO2の総排出量および一人当たり排出量の推移

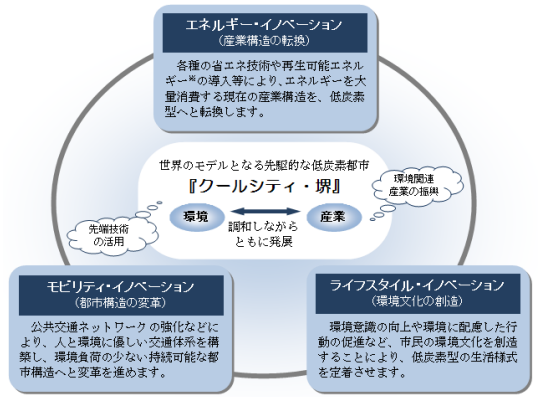


図. プロジェクトの推進イメージ図

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

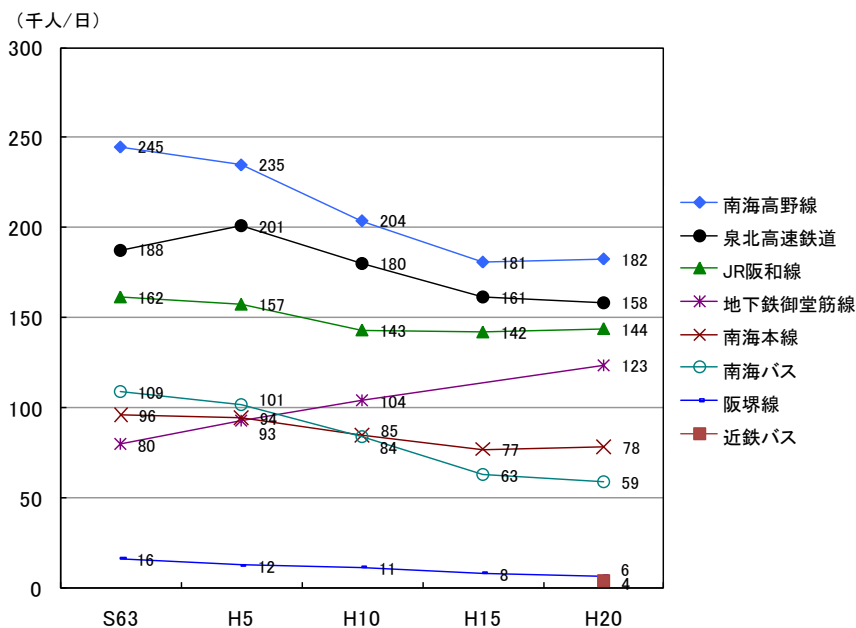


図. 堺市における公共交通の利用者の推移

- ・ 公共交通の利用者数は減少傾向にある。
- ・ 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。

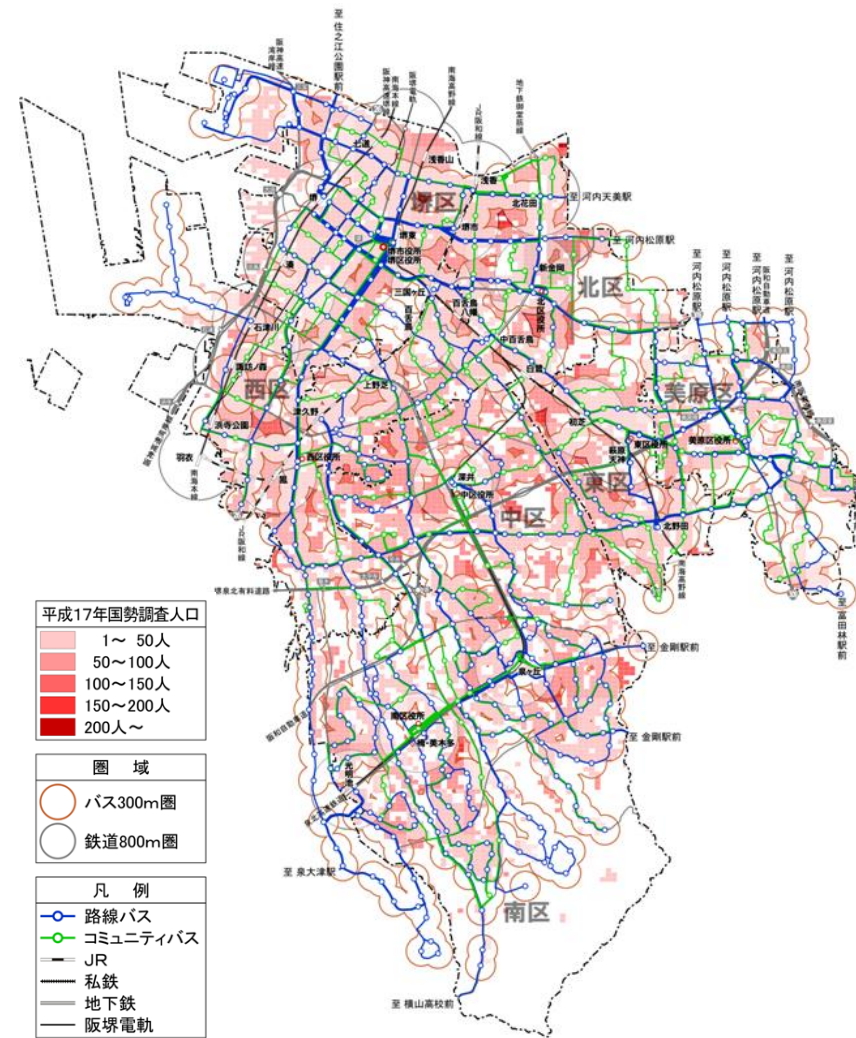


図. 人口カバー状況（鉄道+路線バス+コミュニティバス）

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

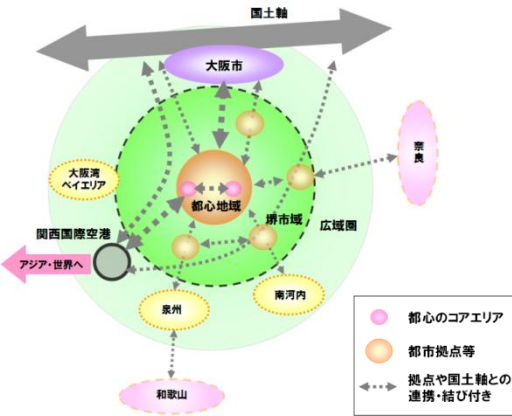


図. 都市空間形成の基本認識

- ・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。

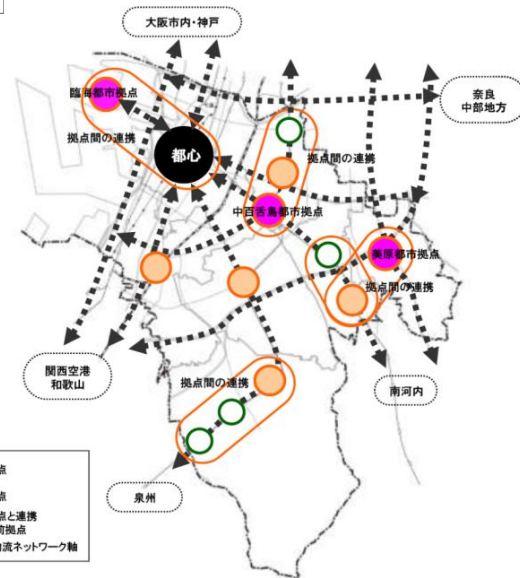


図. 都市拠点と交流ネットワーク

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。

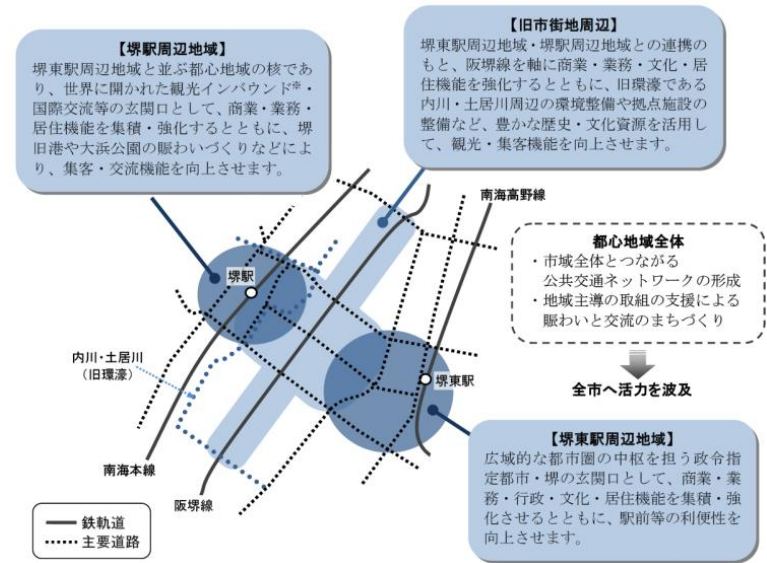


図. 都心のまちづくり推進イメージ図

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

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に考えられます。

<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

堺市がめざすまちづくりを牽引し、効率的かつ効果的に機能を発揮しう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

交通弱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

公共交通利用者のニーズに応じ、多様な世代が利用しやすい公共交通の利便性向上と機能改善を図る。

方針4：公共交通の利用促進

公共交通の維持・活性化に資するため、過度な自動車利用からの転換など、公共交通の利用促進を図る。

② 施策展開のイメージ

主な施策例

公共交通ネットワークの形成

- ・ 広域ネットワークの形成
- ・ 拠点間ネットワークの形成
- ・ 都心ネットワークの形成

など

地域内公共交通の充実

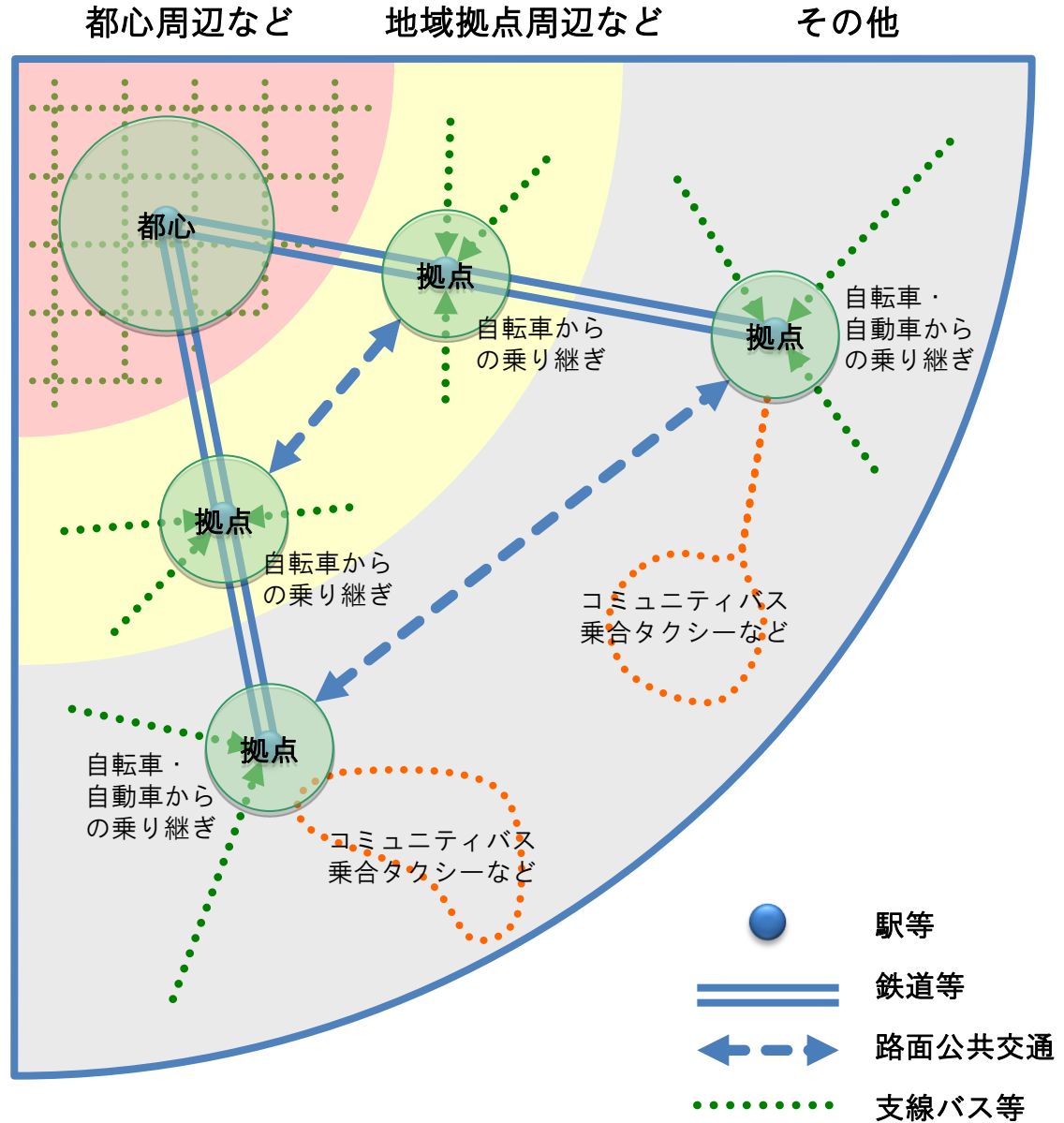
- ・ バリアフリー化の促進
- ・ コミュニティバス
- ・ 乗合タクシー
- ・ デマンド交通
- ・ おでかけ応援

など

公共交通の利便性向上・ 利用促進

- ・ 駅機能の向上
(バス・自転車・自動車からの乗り継ぎ、乗継情報の提供など)
- ・ ICカードの導入
- ・ バスの位置情報等の提供
- ・ 情報案内の強化

など



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

