

② 公共交通利用圏と人口分布

鉄軌道と路線バスにより、本市の大部分が公共交通利用圏（鉄道800m、軌道・バス300mで設定）内に含まれます。（鉄軌道と路線バスを合わせた利用圏の人口カバー率は94.5%）
それらの勢圏から外れたところが公共交通空白地域であり、郊外部や丘陵部にみられます。

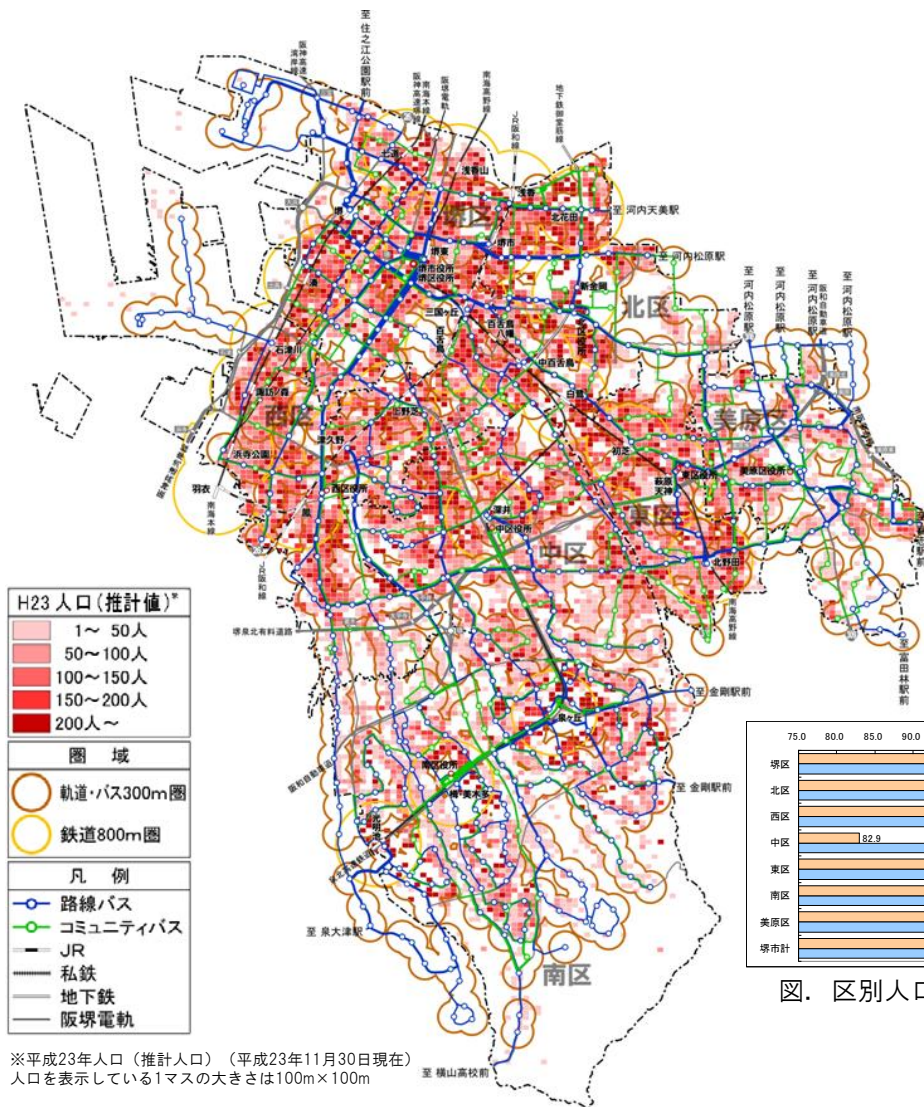


図. 人口カバー状況（鉄軌道+路線バス+コミュニティバス）

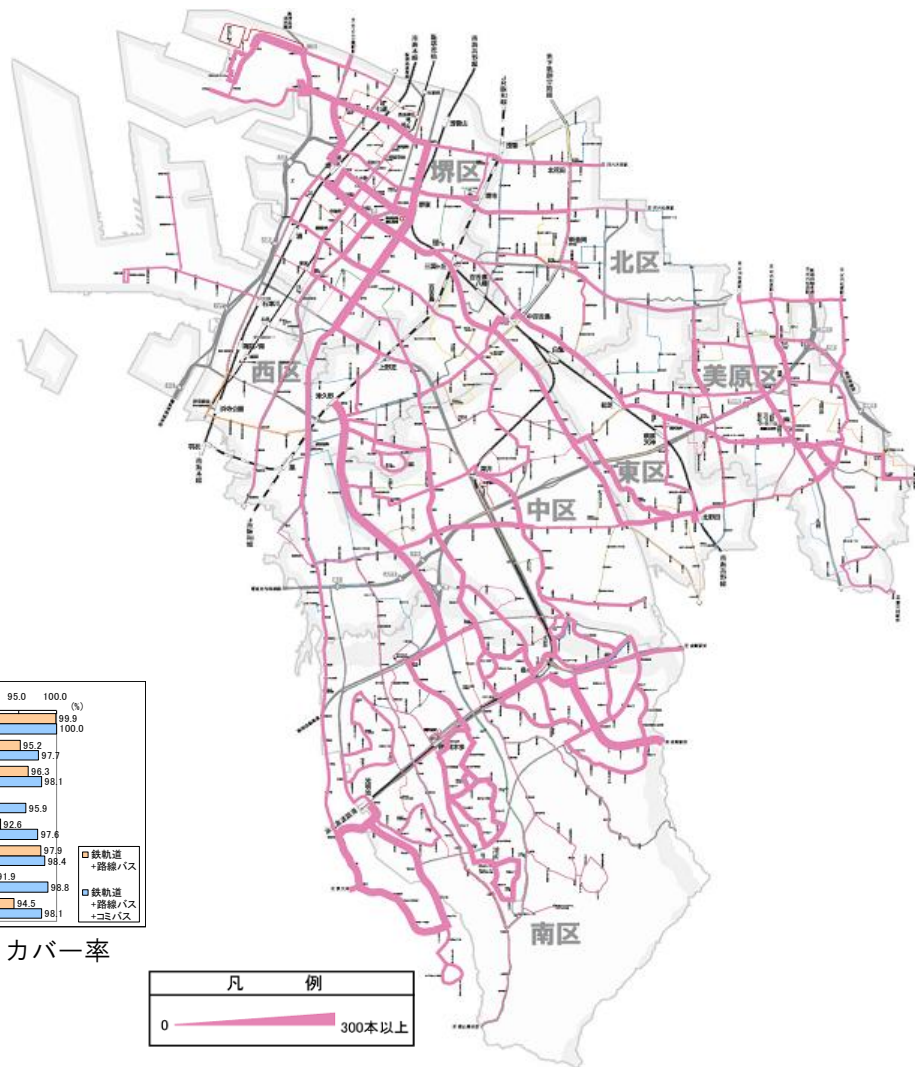


図. 路線バス運行本数（平日）

③ 鉄道駅舎のバリアフリー化状況

市内には鉄道駅が29駅ありますが、すべての人が安全・快適に公共交通を利用することができるようにするため、本市では、鉄道事業者が行う駅舎内のエレベーターをはじめとする各種バリアフリー設備の整備に対して補助制度を設け、鉄道駅舎のバリアフリー化を促進し、連立事業（2駅）を除く27駅のバリアフリー化を完了しています。

平成24年4月1日時点（予定）

	完了		予定
JR阪和線	浅香 堺市 三国ヶ丘 百舌鳥（平面駅）	上野芝 津久野 鳳	
地下鉄	北花田 新金岡 なかもず		
南海本線	七道 堺 湊 石津川		諏訪ノ森 浜寺公園 （連立事業時）
南海高野線	浅香山 堺東 三国ヶ丘	百舌鳥八幡 中百舌鳥 白鷺	初芝 萩原天神 北野田
泉北高速	深井 泉ヶ丘 榑・美木多 光明池		

④ 道路網

高速道路は、阪神高速湾岸線・堺線、阪和自動車道、南阪奈道路等があり、これらの路線が国土軸と堺市および周辺都市との広域自動車アクセスの役割を担っています。

一般道路は、国道26号、309号、310号などが放射軸を形成し、常磐浜寺線や松原和泉大津線が環状軸を形成しています。

本市の都市計画道路整備率は約71%（平成20年度末現在）となっており、都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成が進みつつあります。

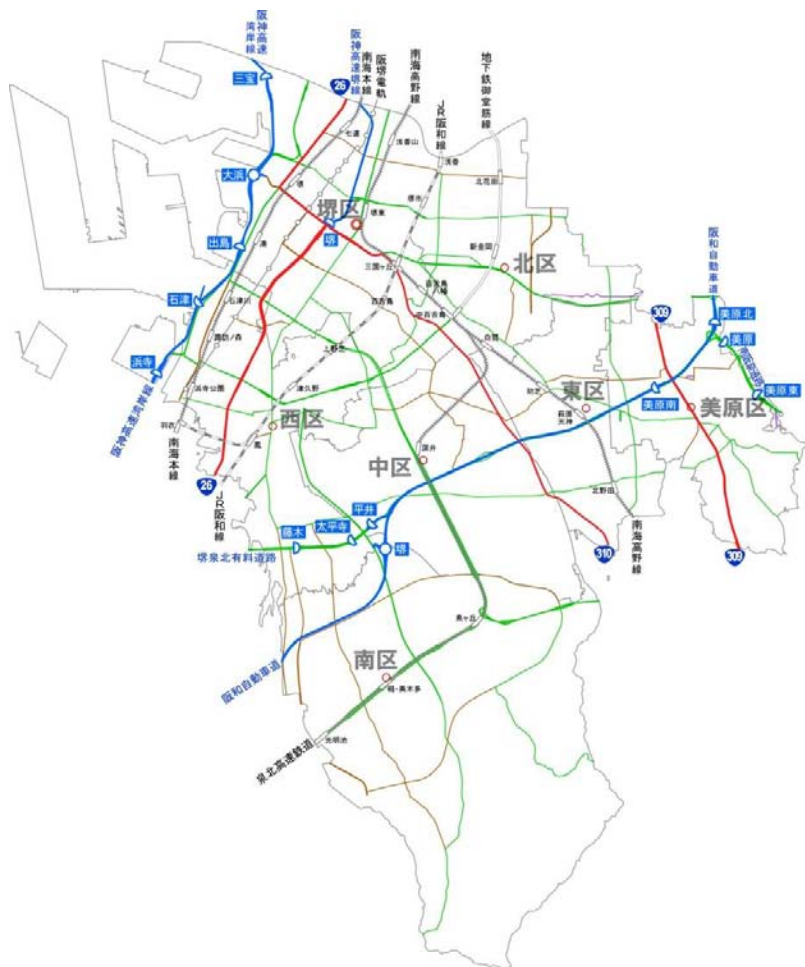
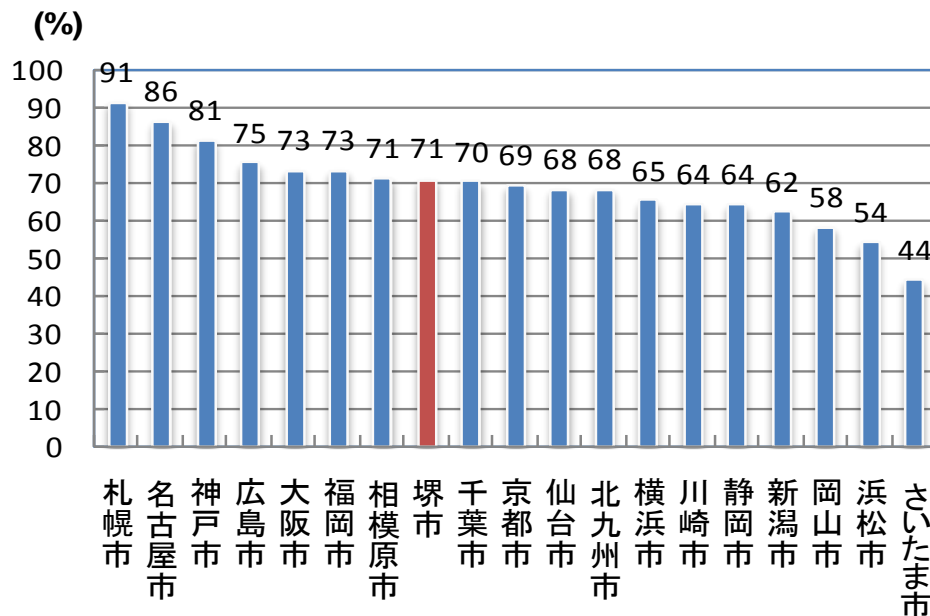


図. 堺市の道路網



資料：平成22年度大都市道路整備促進協議会「大都市のみちづくり」

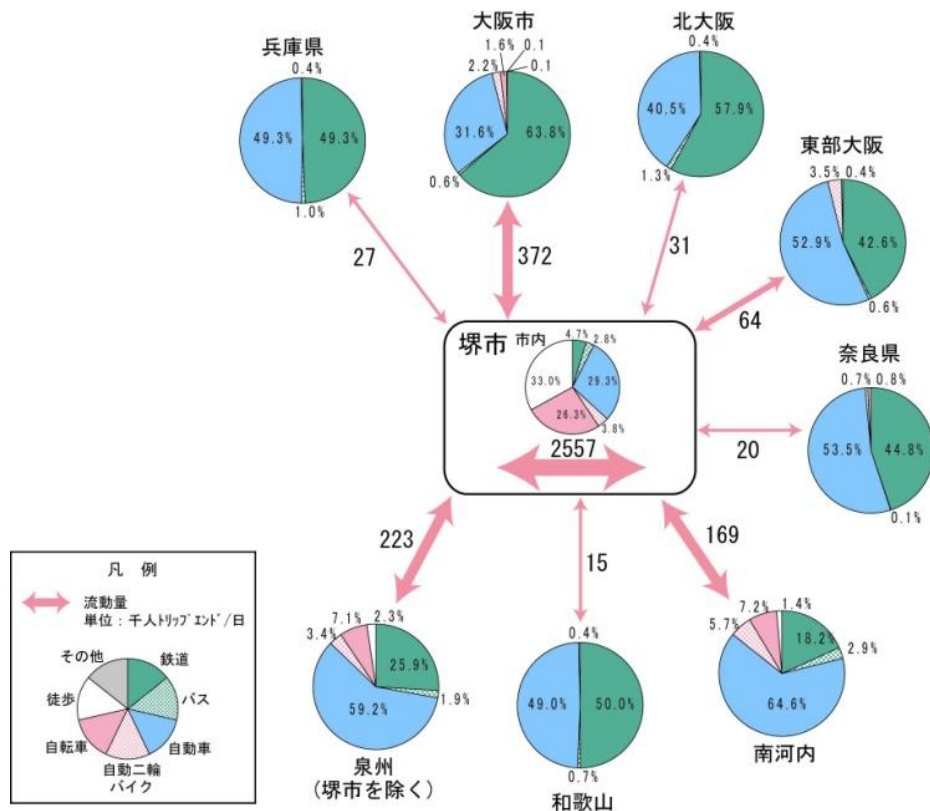
図. 大都市における都市計画道路の整備状況

(2) 交通流動の現状

① 堺市を中心とした人の動き

堺市と周辺都市との動きは、大阪市、泉州、南河内との間で多くなっています。

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。



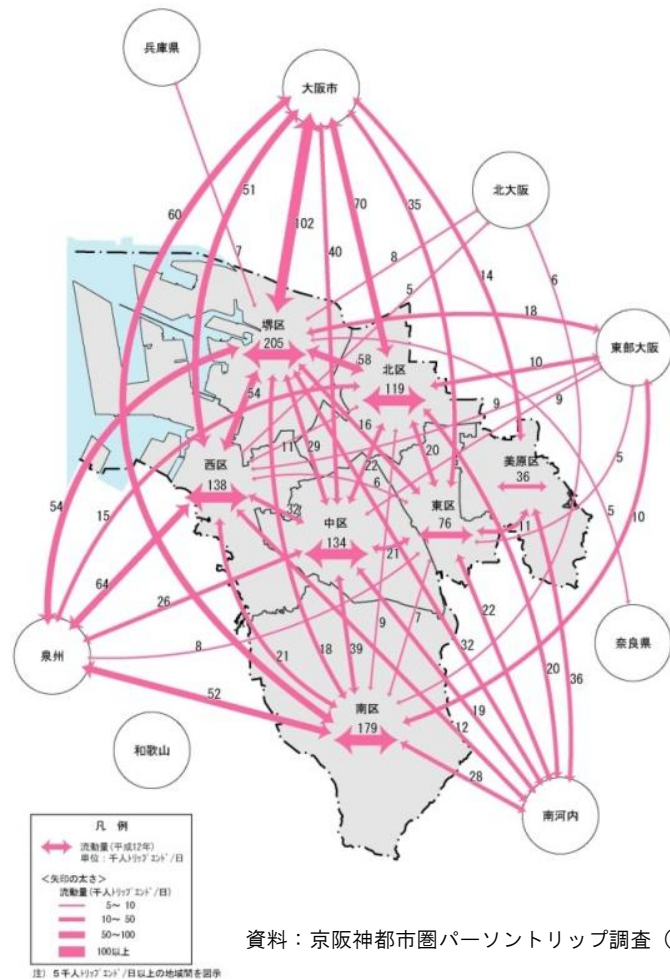
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

図. 堺市を中心とした人の動き

② 地域間の人の動き

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。

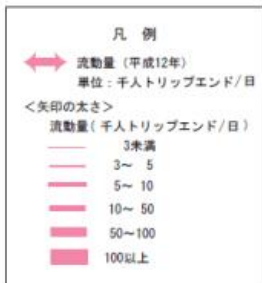
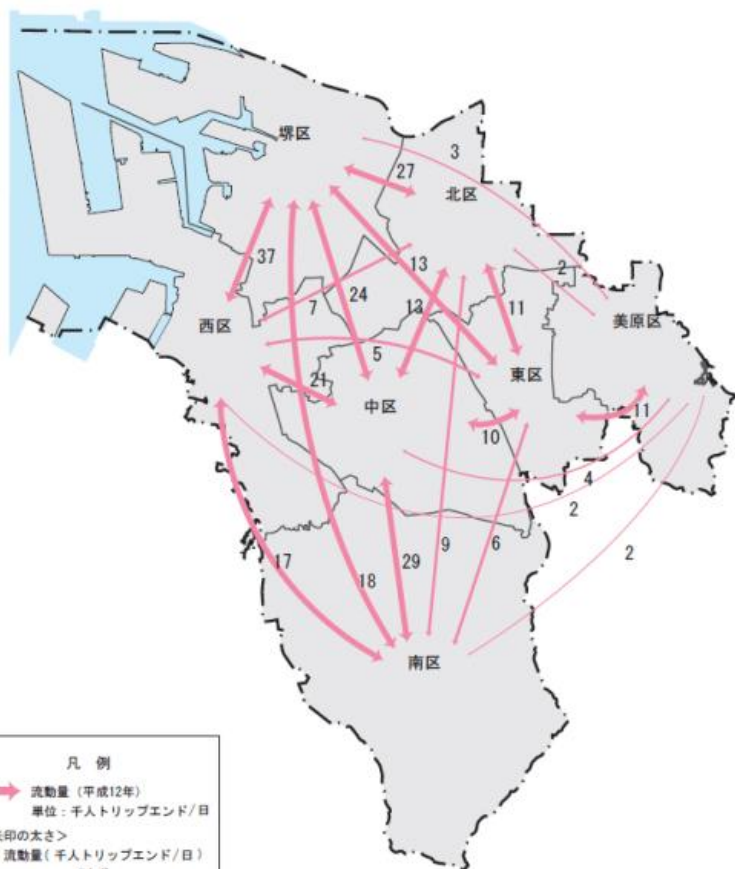


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

図. 地域間の交通流動 (全ての交通手段)

③ 鉄道・バス・自動車利用の人の動き

市内の区相互の鉄道・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. 市内の区相互の交通流動(鉄道・バス・自動車計)

④ 交通手段からみた人の動き

堺市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・バスの倍近い状況にあります。

距離別でみると、10km未満の移動での自動車利用の割合が高くなっています。

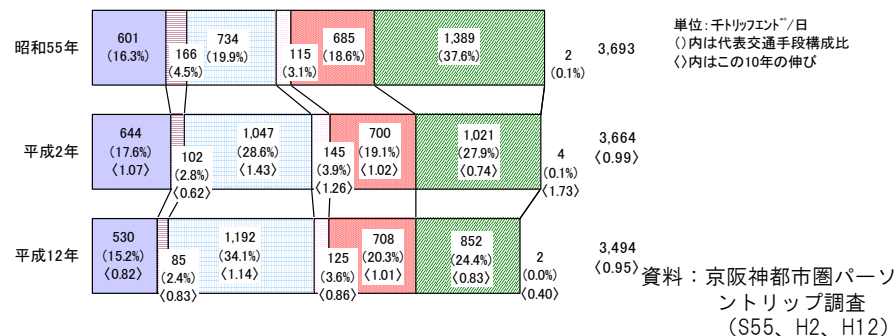
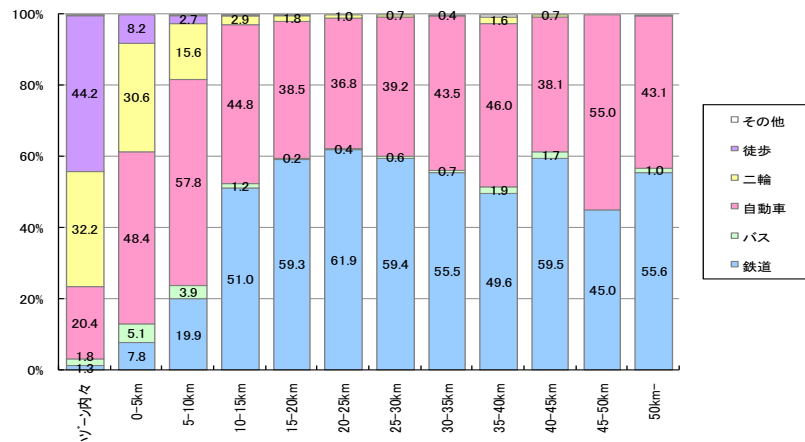


図. 堺市における交通手段の利用状況



資料: 京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

図. 距離帯別交通手段の利用状況

⑤ 高齢者の動き

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、20年間で2.7倍に増加しています。

目的別にみると、自由目的の動きの伸びが大きくなっています。

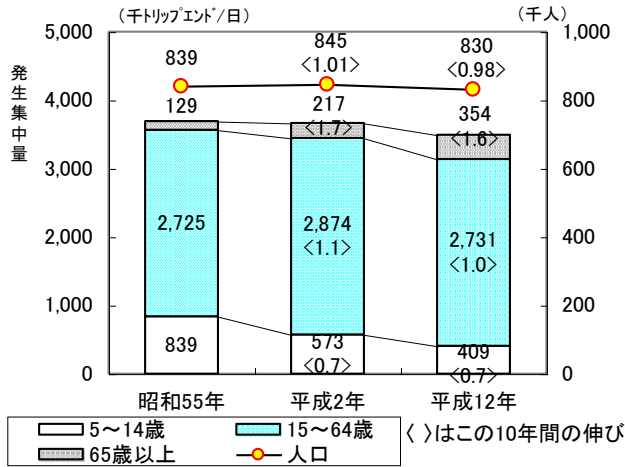
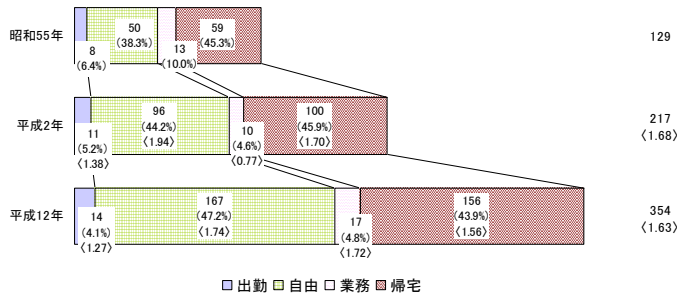


図. 発生集中量の推移



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

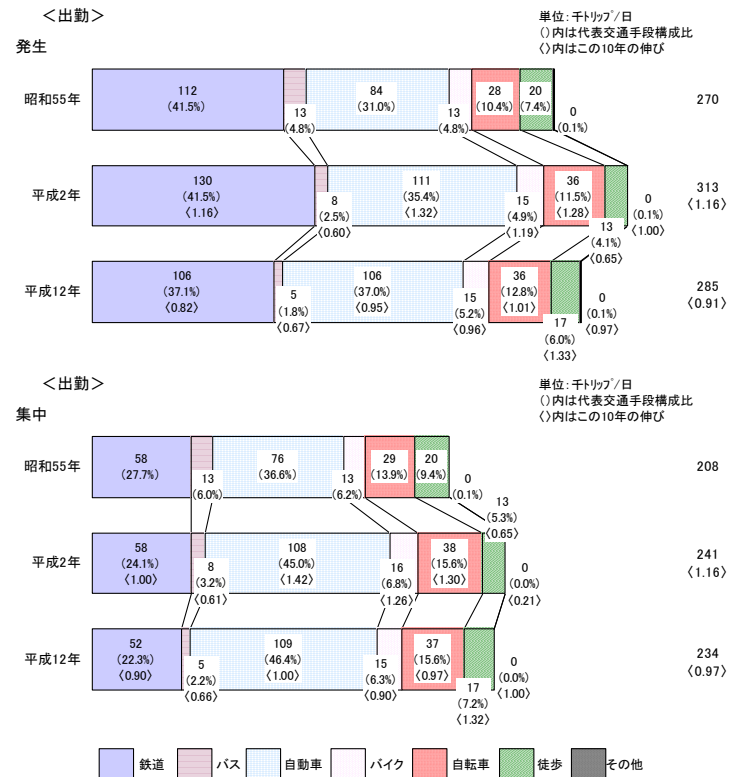
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (S55、H2、H12)

図. 堺市における目的別にみた高齢者の動き

⑥ 出勤目的の人の動き

堺市を出発する出勤目的の人の動きは、鉄道、自動車 that 各々約37%であり、この2つの交通手段が中心に利用されています。

堺市に到着する出勤目的の人の動きは、自動車が約46%、鉄道が約22%で、出発する動きよりも自動車利用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 (S55、H2、H12)

図. 出勤目的の利用交通手段の推移

(3) 公共交通利用の現状

① 公共交通利用者数の推移

20年間で、地下鉄御堂筋線の利用者は約54%増加していますが、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。

阪堺線の利用者は減少の一途をたどっており、20年間で約63%減少しています。バス利用者も減少傾向にあり、南海バスは20年間で約46%減少しています。

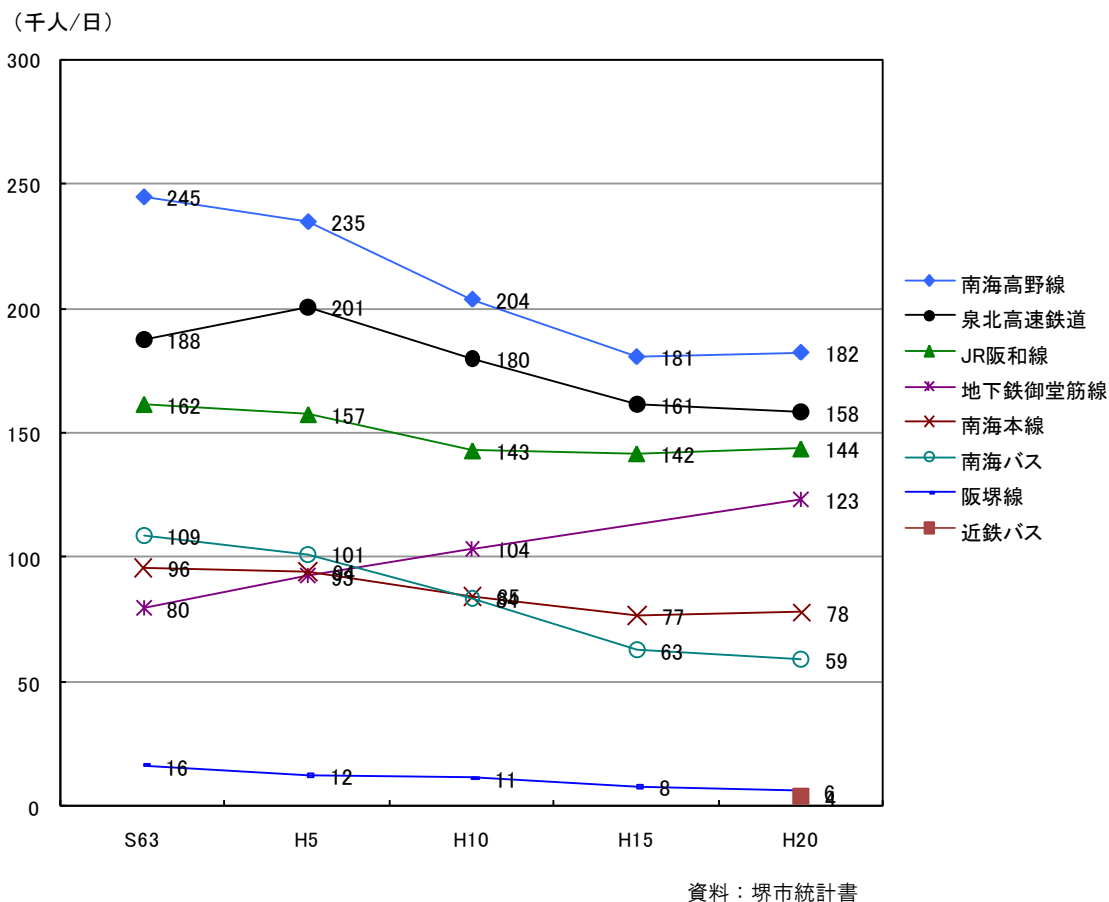


図. 堺市における公共交通の利用者の推移

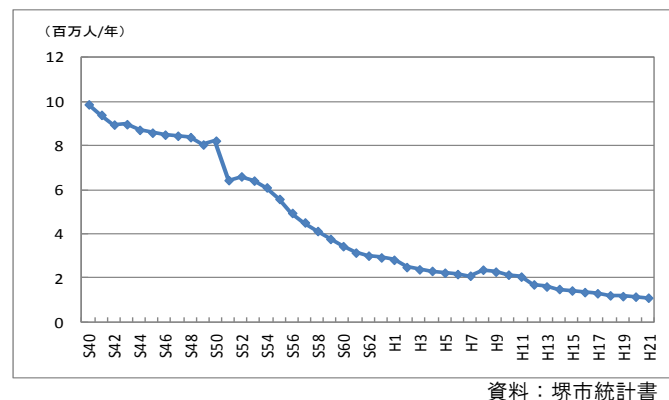


図. 阪堺線の年間乗車人員の推移

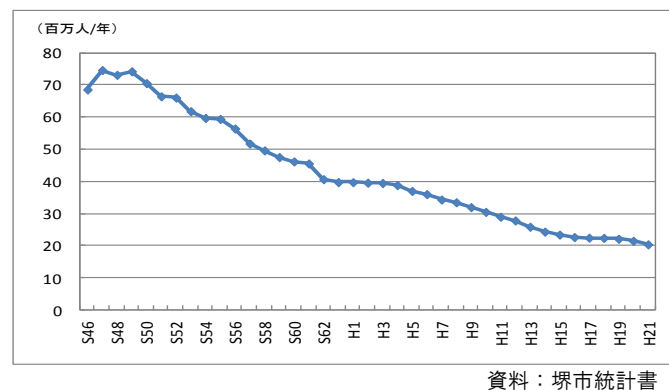


図. 南海バスの年間乗車人員の推移

② コミュニティバスの利用状況

コミュニティバスの利用者数は近年ほぼ横ばいであり、1便当たりの利用者数は区域によって差があります。

利用者割合は、年齢別では65歳以上の利用者が78%、利用頻度は週1回以上利用する割合が66%、利用目的は区役所と老人福祉センターを目的地とする割合が53%となっています。

○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）

■乗車人員

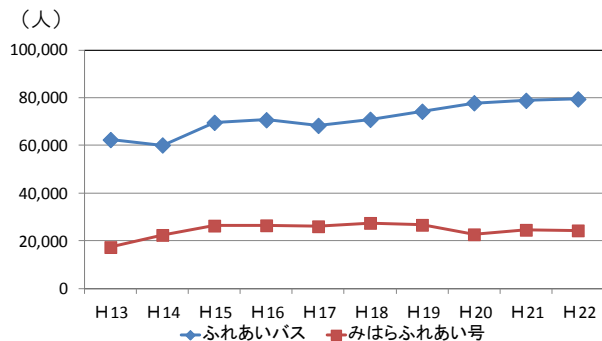


図. 利用者数の推移

○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）

■利用状況

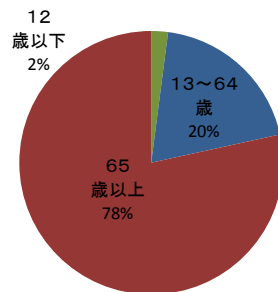


図. 年齢別利用者の割合

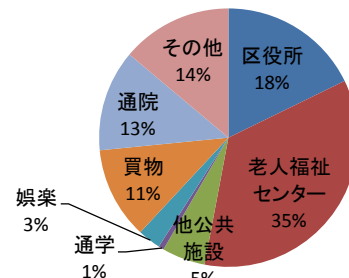


図. 利用目的の割合

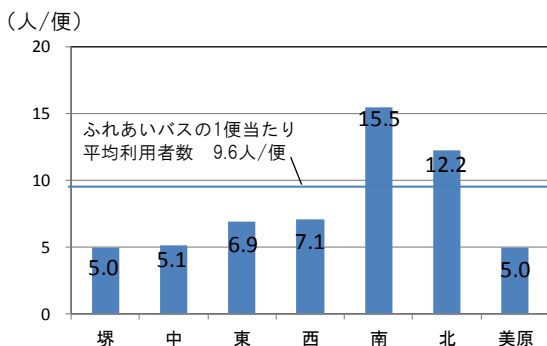


図. 1便当たり利用者数

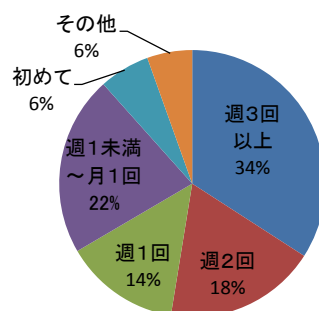


図. 利用頻度の割合

資料：コミュニティバス利用状況調査（平成22年度）