

④ 市民の声（公共交通に関連する代表的な意見）

		項目	意見・要望
全般		利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ ノーマイカーデーの取り組み強化 ・ パークアンドライドの拡大
		東西軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東西間の交通の強化（堺駅～新金岡、中百舌鳥方面、堺浜～堺東～美原区方面、鳳～北野田方面 など） ・ 鉄軌道で充実するべき／鉄軌道に反対（バスで十分）
		新たな交通機関の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・ LRTの導入（賛成／反対）
バス	路線バス	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ ルートの創設、延長（駅を拠点にしたニュータウンの循環バス、東区と美原区役所を結ぶバス路線 など）
		料金	<ul style="list-style-type: none"> ・ 料金を安く、鉄道・バス等の一律運賃化
		運行本数・時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行本数の増便（石津川～西区役所など） ・ 運行時間の延長（泉ヶ丘駅～金剛駅など）
		その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ ベビーカー、バギー利用の際の取扱緩和（運送約款により折りたたんで乗車）
	ふれあいバス	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行ルートの改善（ルートが限定されていて行きたいところに行けない、ルートが変更になり不便になった） ・ バス停の増設（バス停が遠くて不便）
		料金	<ul style="list-style-type: none"> ・ みはらふれあい号の無料制度の存続 ・ スルッとKANSAIのカード利用可能化
		運行本数・時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行日の改善（運行の曜日が決まっていって不便） ・ 運行本数の増便（朝一番の南区Cルートが混雑、昼間の便が少ない） ・ ダイヤ改正（ダイヤ改正後乗継が悪くなった）
		その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周知・PRの強化（利用できる路線でも知らないために利用していないのではないか） ・ 停留所への屋根、ベンチの設置
鉄道	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線の延伸（地下鉄四つ橋線を堺・堺東まで／地下鉄御堂筋線をニュータウン・浜寺公園まで 等） 	
	料金	<ul style="list-style-type: none"> ・ 泉北高速鉄道の運賃引き下げ（上下分離方式の導入） 	
	バリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> ・ エレベーター・エスカレーターの設置（堺東駅東出口、三国ヶ丘駅、JR鳳駅 等） ・ 駅ホームの転落防止柵設置 	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎の美装化、老朽化駅の改築 ・ 南海高野線浅香山～堺東等の高架化もしくは地下化（渋滞の解消等） 	
阪堺電車	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・ 他路線への延伸・接続（堺駅、天王寺駅） ・ 他の路線との接続（接続路線が堺市内に無い） 	
	料金	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運賃割引（阪堺線とバスの乗継割引運賃 等） 	
	利用促進・活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・ PRの強化（南海電鉄の「NATTS」に沿線情報を載せる 等） 	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪堺線の存続 ・ 阪堺線への補助見直し（なぜ50億円も補助するのか） ・ 阪堺線の廃止（南海本線が役割を担う） 	

⑤ これまでの公共交通に係る市民意向のまとめ

以上から、公共交通に係る市民意向について、以下のように整理することができます。

公共交通の必要性について

- ・公共交通の取組の重要性は、全市において認識されている。
- ・特に、環境目的や、高齢者等の移動手段等としての必要性を認識されている。

公共交通の利用について

- 公共交通利用は、高齢者や20歳以下の若い世代に多い。
- ・公共交通を利用できるのに利用しない人が多い。
- 自らが使って支えることが必要である。
- 使おうと思えば使える環境を整えることが必要である。
- 公共交通サービスの向上が必要である。
- ・必要な時以外は車を使わないようにする意識改革が必要である。

強化すべき交通軸について

- まちや拠点を支える交通ネットワークの構築が必要である。
- 大阪府域等の広域的な視点からの連携が必要である。

公共交通サービスの向上について

- 運行本数の増加、運行時間の延長、運賃の引き下げ、運行ルートに関する要望が多い。
- 高齢者や障害者、子連れの人などに優しいサービスが必要である。
- 乗り継ぎ利便など、鉄道やバスなどの交通機関相互の連携が必要である。

4. 交通に係る現状・課題

(1) 交通基盤の現状

① 公共交通網

本市の公共交通網は、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。
また、区域毎にコミュニティバス（ふれあいバス・みはらふれあい号）を運行しています。

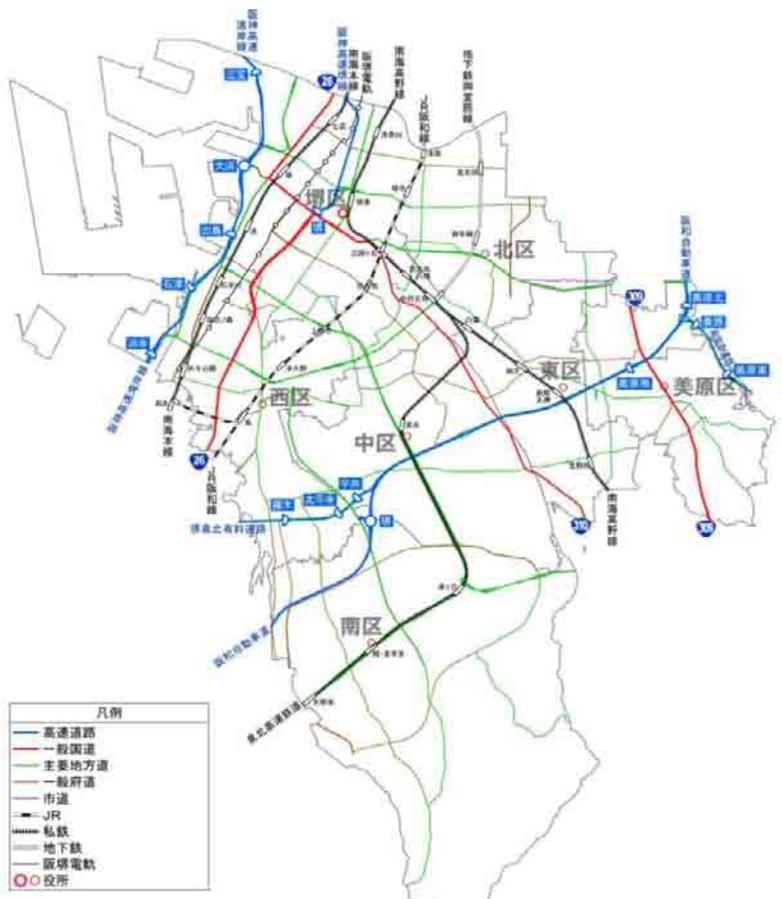


図. 堺市の鉄軌道網

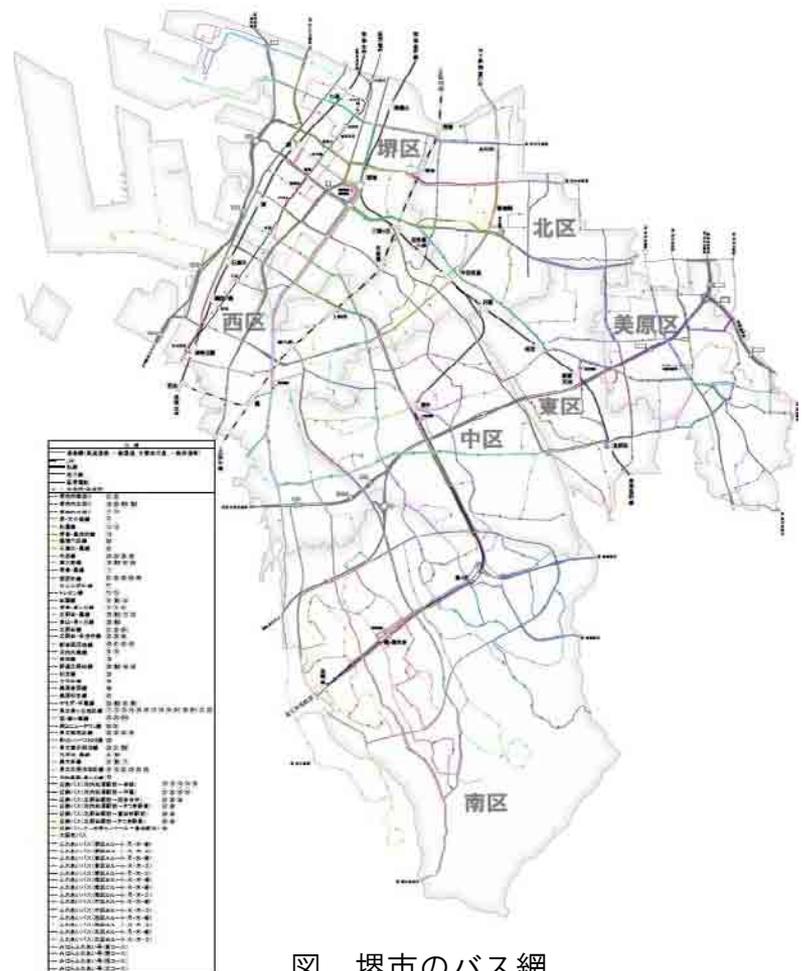


図. 堺市のバス網

② 公共交通利用圏と人口分布

鉄道と路線バスにより、本市の大部分が公共交通利用圏（鉄道駅800m、バス停300mで設定）内に含まれます。（鉄道と路線バスを合わせた利用圏の人口カバー率は93.6%）
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。

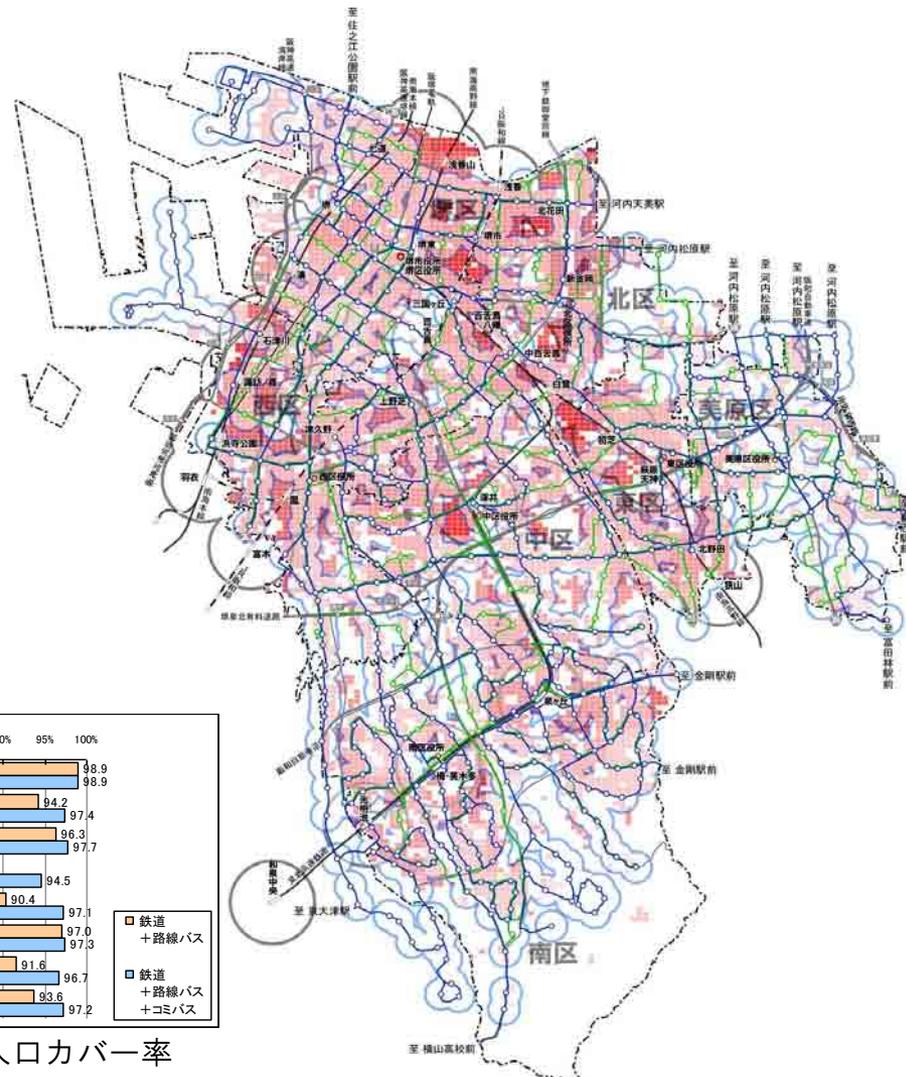
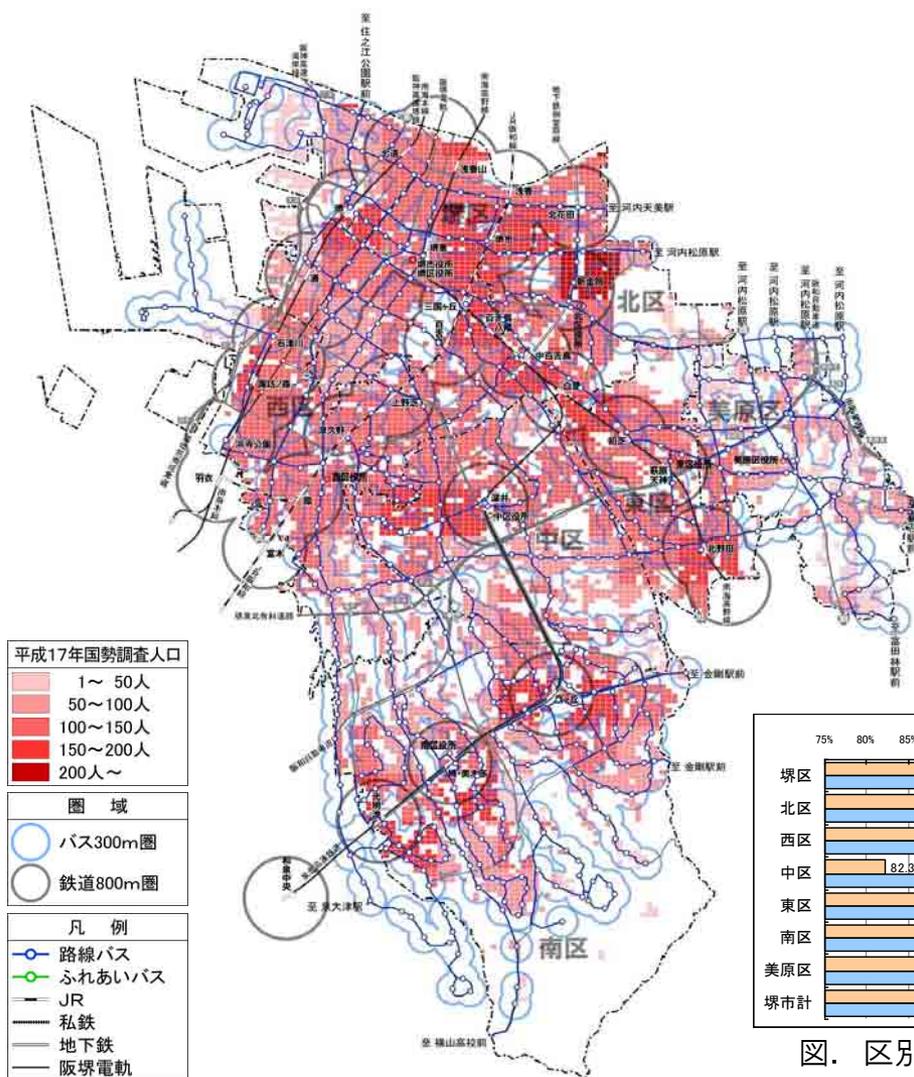


図. 区別人口カバー率

図. 人口カバー状況（鉄道＋路線バス）

図. 人口カバー状況（鉄道＋路線バス＋コミュニティバス） 27

バスの運行本数



図. ピーク時（8時台）運行本数（平日）



図. オフピーク時（12時台）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ています。

平成23年4月1日時点

	完了	事業中	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 中百舌鳥 白鷺	初芝 萩原天神 北野田	三国ヶ丘 百舌鳥八幡※
泉北高速	深井 泉ヶ丘 榎・美木多 光明池		

※1日利用者数 5,000人未満

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。

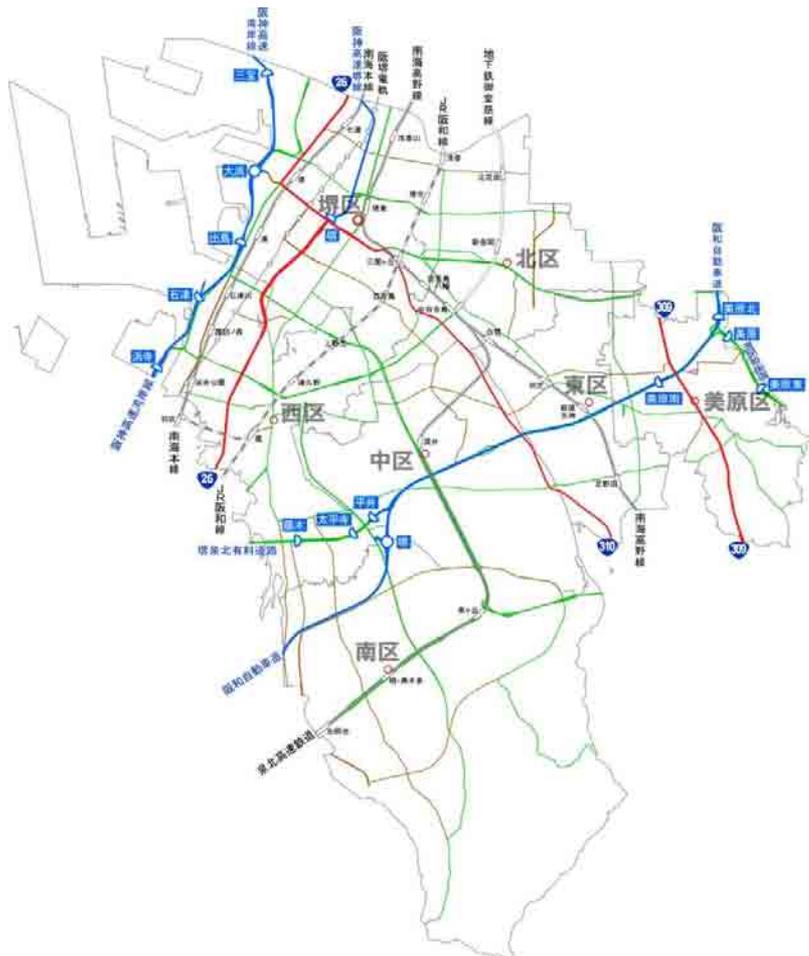
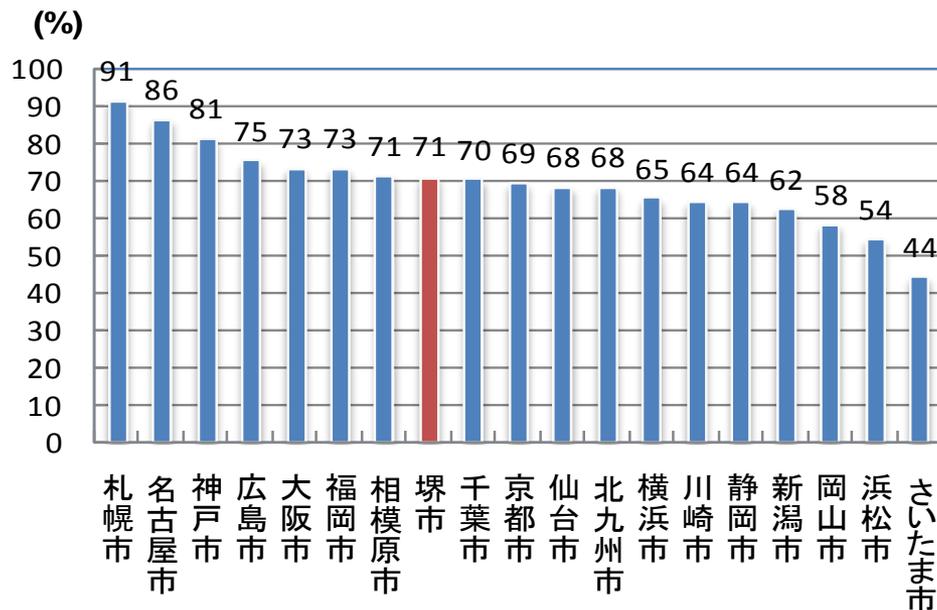


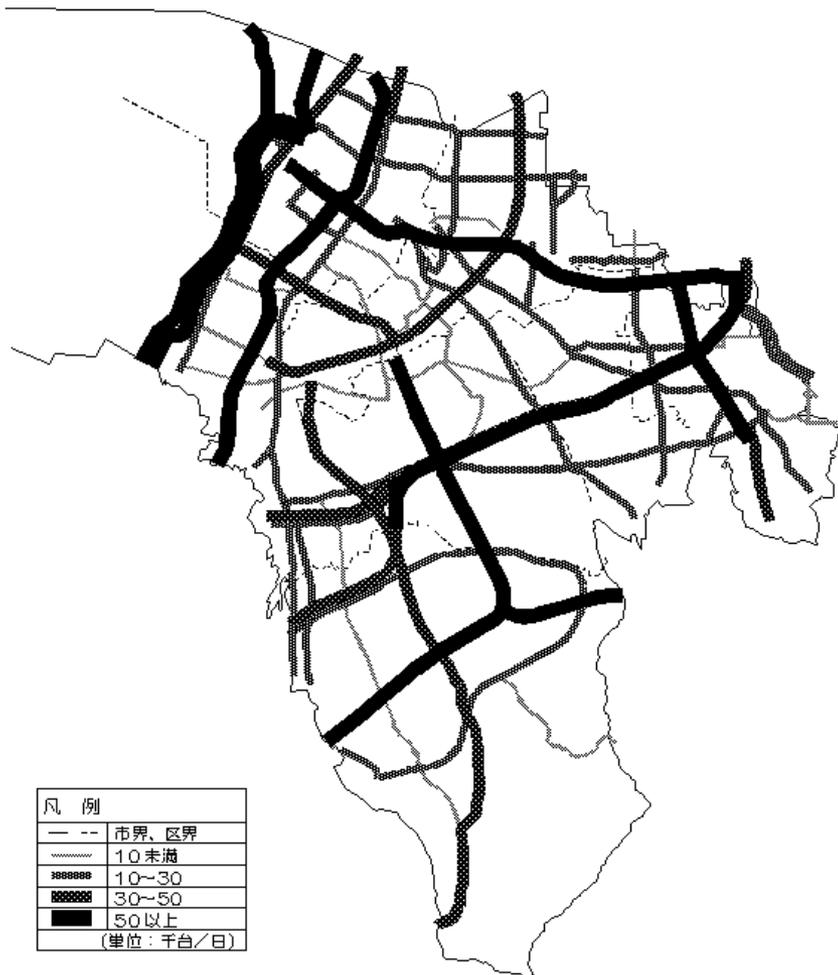
図. 堺市の道路網



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

堺市内の主要道路では、大阪臨海線、国道26号、大阪中央環状線等の路線の交通量（平成17年度）が多くなっています。
 また、国道26号や310号をはじめとした放射状路線で容量を超える交通量が流れています。



資料：平成17年度道路交通センサス

図. 堺市の主要な道路の自動車交通量



資料：平成17年度道路交通センサス

図. 堺市の道路の混雑状況