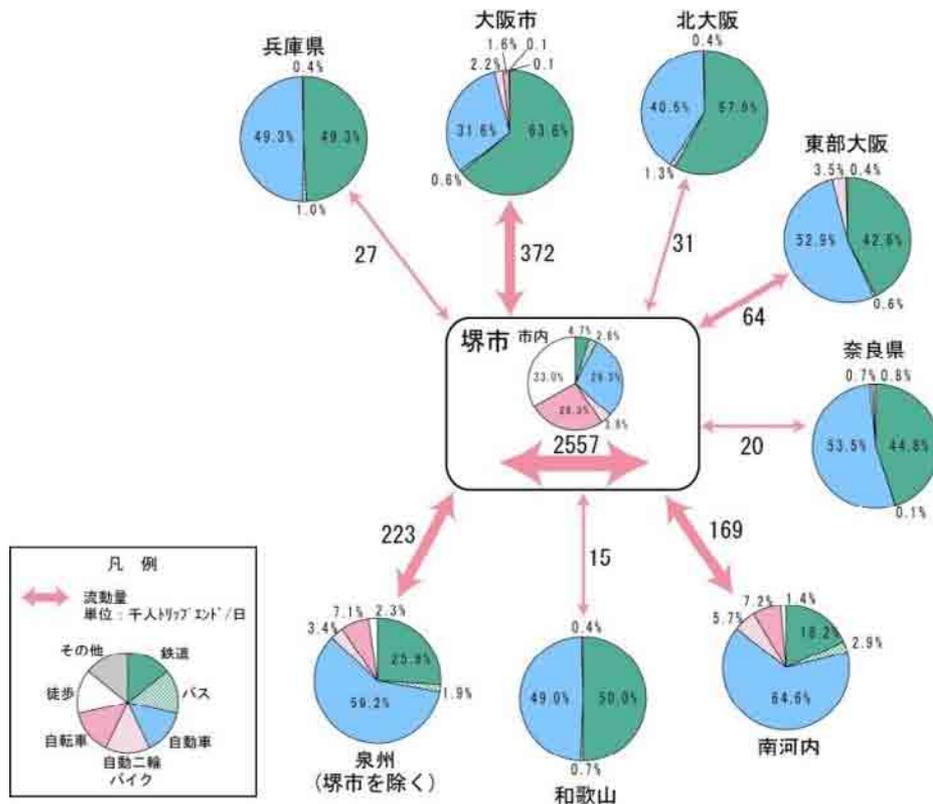


(2) 交通流動の現状

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。



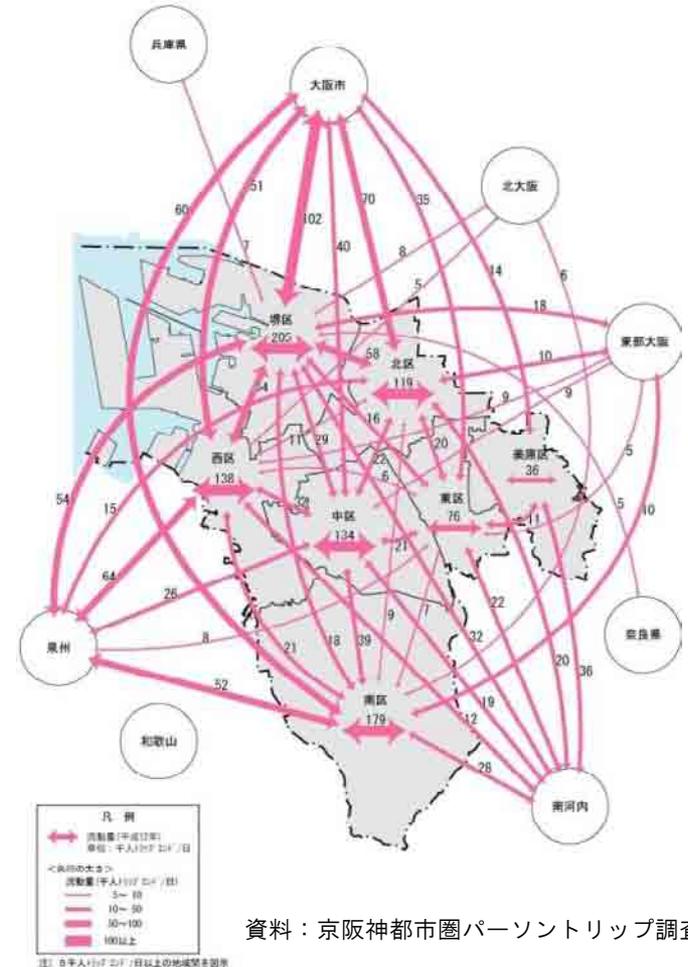
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

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。

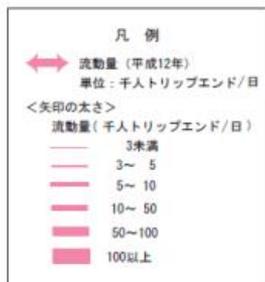
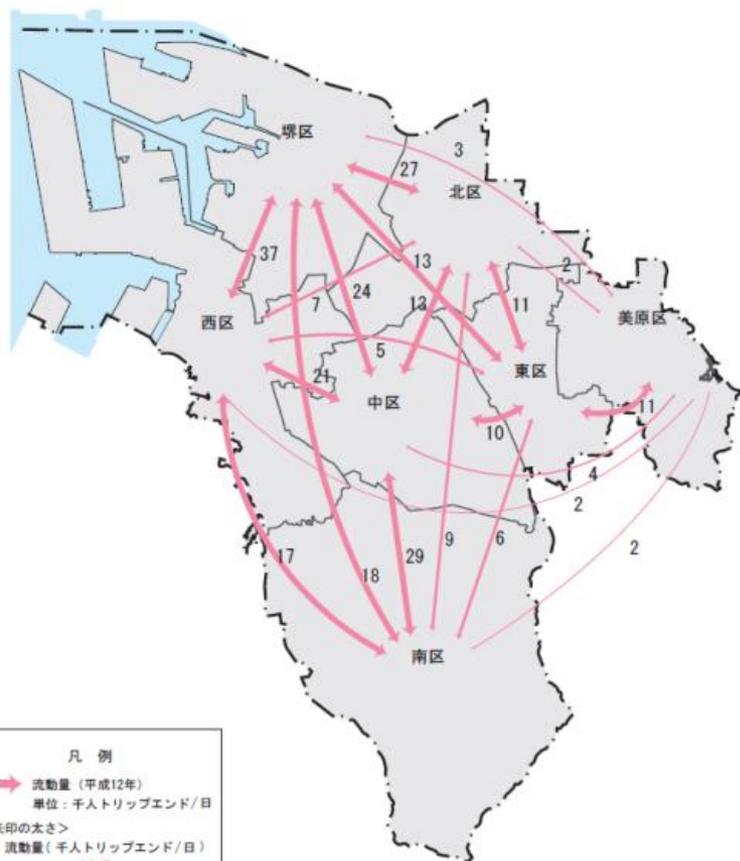


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

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。

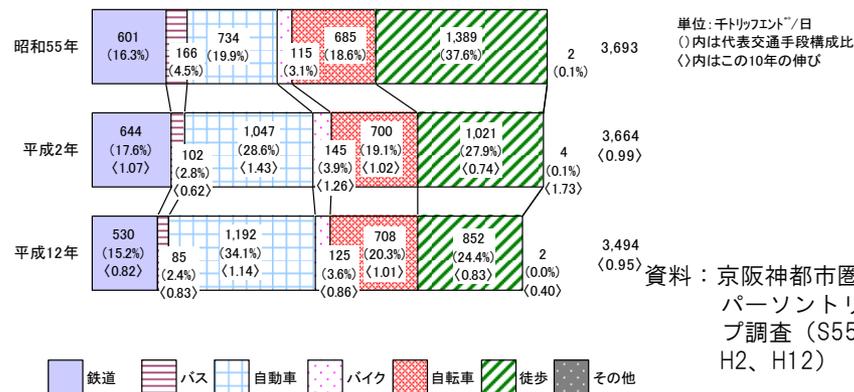
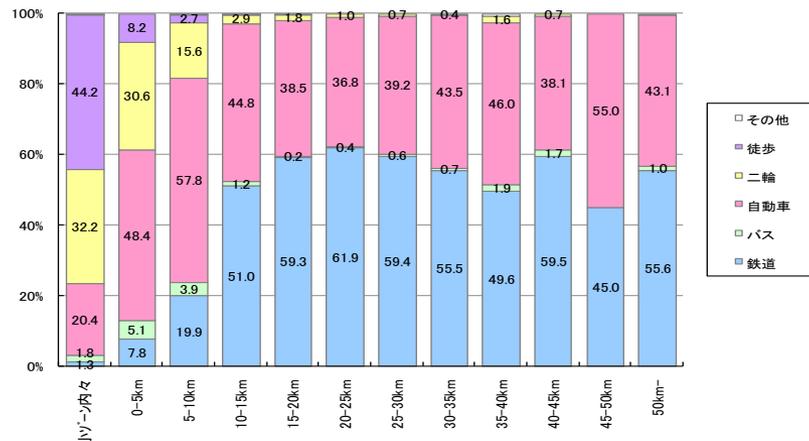


図. 堺市における交通手段の利用状況



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。

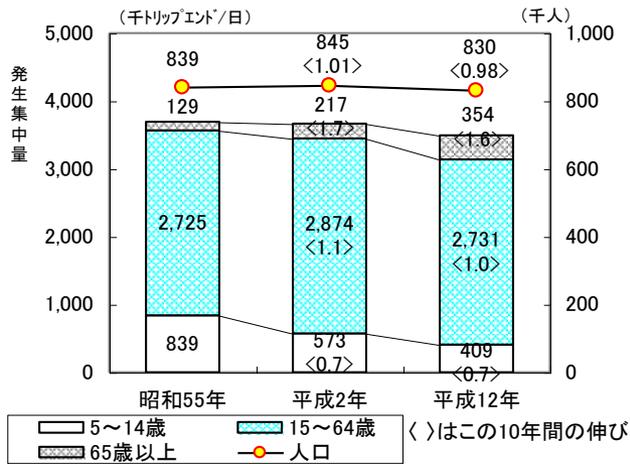
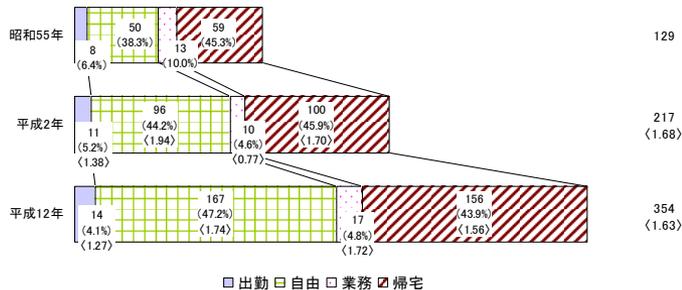


図. 発生集中量の推移



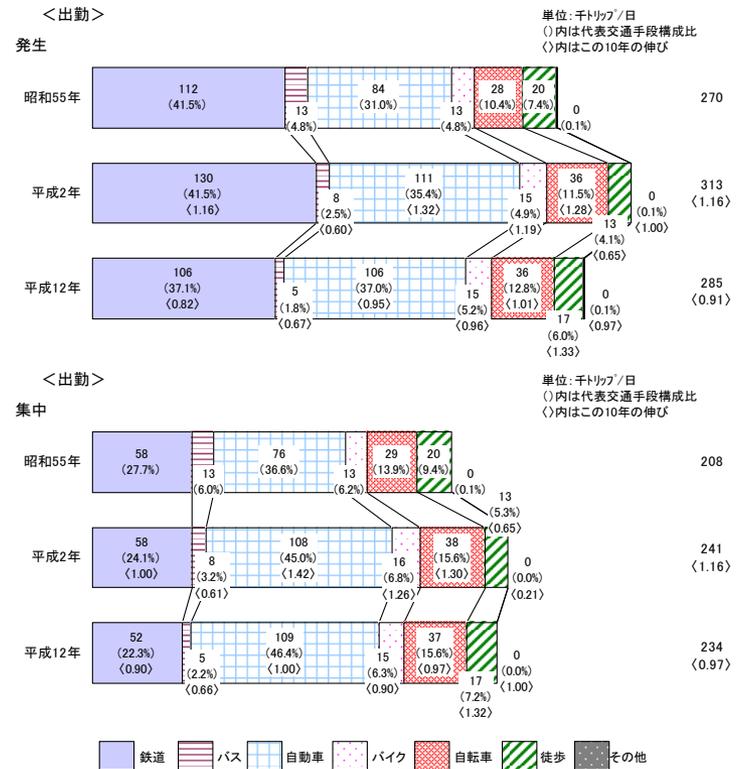
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (S55、H2、H12)

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。

路面電車である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。

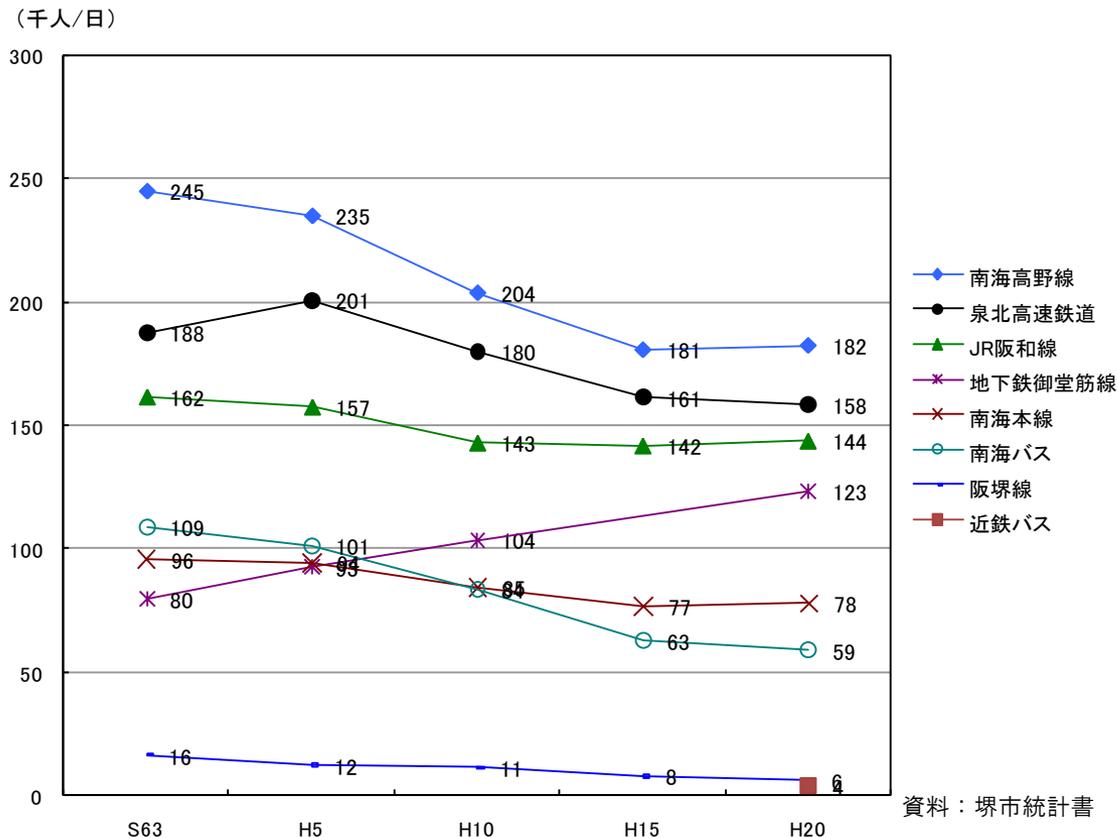


図. 堺市における公共交通の利用者の推移

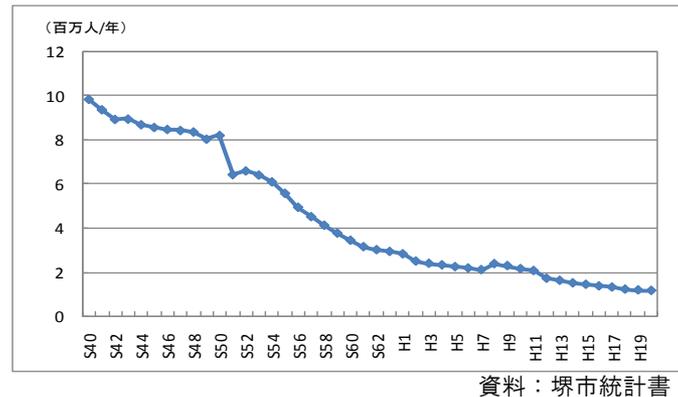


図. 阪堺線の年間乗車人員の推移

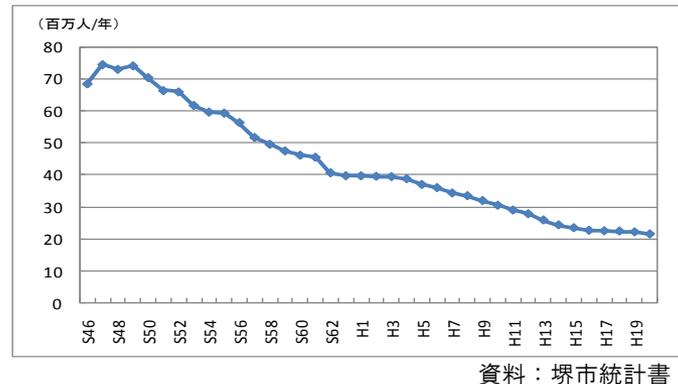
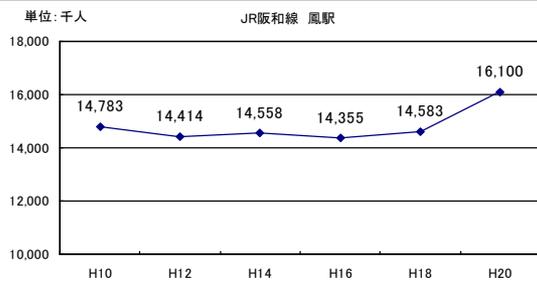
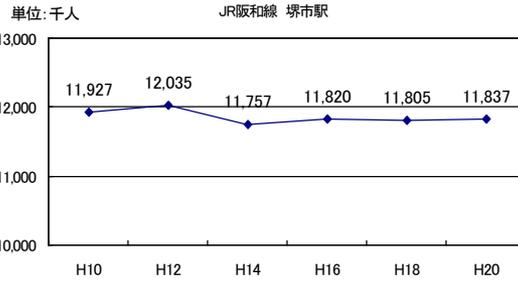
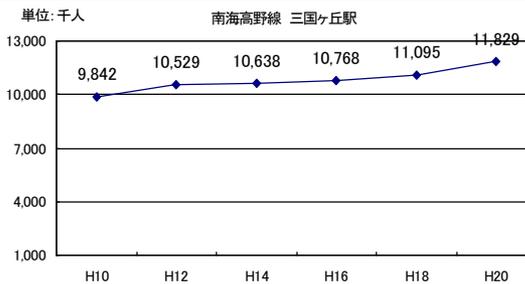
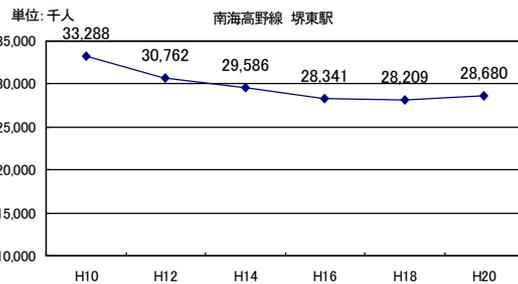


図. 南海バスの年間乗車人員の推移

② 市内鉄道駅の現状

堺市には鉄道駅が29駅あり、駅の利用者数は全体としては減少傾向ですが、再開発等で駅機能が向上した一部の駅では、利用者が増加しているところもあります。



資料:堺市統計書

図. 堺市の主要鉄道駅の乗降客数の推移

(4) 本市における取り組み事例

① コミュニティバスの運行

○ふれあいバスの運行

- ・平成12年10月から区役所区域毎（美原区除く）に、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を図ることを目的に運行
- ・運行内容：週3日、4便／日
- ・運賃：100円
- ・乗車人員：79,499人（平成22年度）

○みはらふれあい号の運行

- ・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
- ・運行内容：週5日、5便／日
- ・運賃：無料
- ・乗車人員：24,306人（平成22年度）

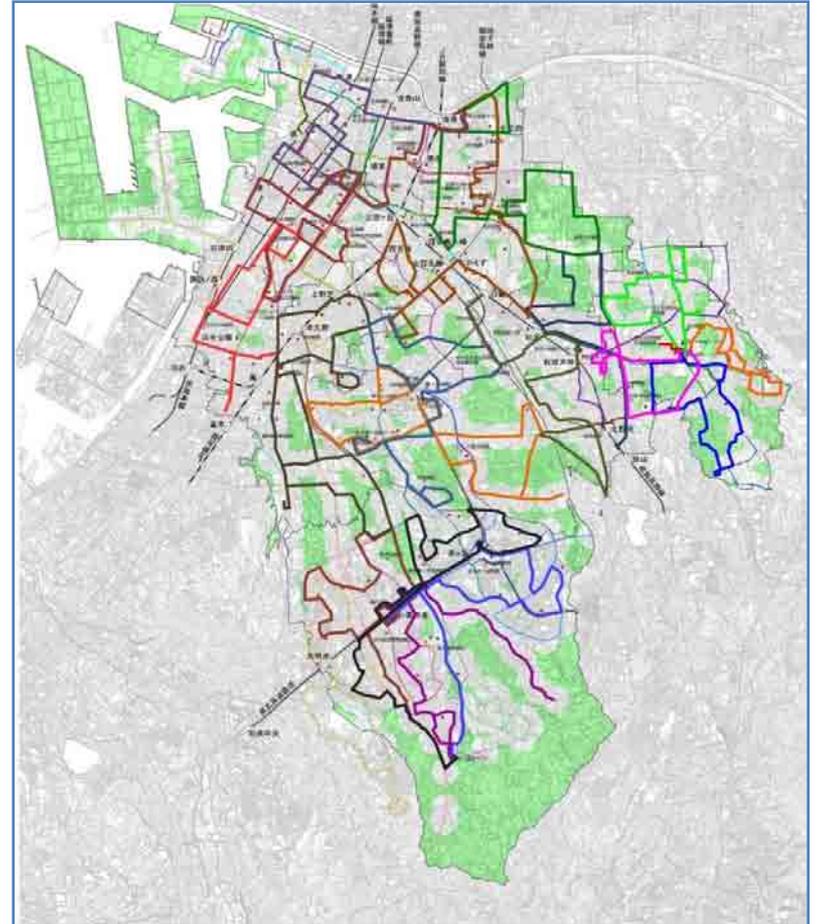


図. コミュニティバスルート図

② バス事業者との取り組み

○美原区域路線バスの運行

- ・旧美原町との合併後の本市の一体化形成や美原区域住民の利便性向上・交流促進を図るため乗合バスを4路線運行
- ・美原金岡線 新金岡駅～美原区役所（南海バス）
36／33便（平日／休日） 乗車人員：127,467人（平成22年度）
- ・美原初芝線 初芝駅～美原区役所（南海バス）
36／32便（平日／休日） 乗車人員：140,871人（平成22年度）
- ・北野田さつき野線 北野田駅～さつき野東（近鉄バス）
38／25便（平日／休日） 乗車人員：118,043人（平成22年度）
- ・北野田・多治井線 北野田駅～多治井循環（南海&近鉄バス共同運行）
34便（全日） 乗車人員：81,317人（平成22年度）

○生活交通路線の維持

- ・利用者の減少等により、事業者から退出（路線廃止）意向が示されているバス路線について、市が運行経費の一部を助成することにより、児童・生徒の利用など、市民の生活に必要な不可欠な交通手段の維持確保を図っている
- ・畑鉢ヶ峯線（畑～泉北高校前）
- ・美木多線（横山高校前～一の坂）

○ノンステップバスの導入促進

- ・バリアフリー化の促進のため、バス事業者にノンステップバス車両購入費の一部を助成
- ・平成22年度：5両（南海バス）

③ 高齢者割引

○おでかけ応援バス

- ・ 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
- ・ 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：降車時（前乗りの場合は乗車時）に「おでかけ応援カード」を提示し、現金100円を支払い



図：おでかけ応援カード

○阪堺線の高齢者割引

- ・ 満65歳以上の市民の方が、1乗車100円で利用可能
- ・ 利用可能日：毎月5・10・15・20・25・30日の各日
- ・ 利用方法：降車時に「おでかけ応援カード」を提示し、現金100円を支払い
- ・ 阪堺線の利用者拡大策として、堺市の支援により実施
- ・ 実施日：平成23年1月15日（土）

④ オフピーク（昼間）割引等

○オフピーク（昼間）割引

- ・ 平日の昼間や土日等の利用を割引（回数券等）
- ・ 需要の少ないオフピークの利用を促進

○環境定期券制度

- ・ 土・日・祝日等に、定期券所持者に同伴されるご家族の方の運賃を割引（南海バス：1人1乗車100円）
- ・ マイカー利用を減らし、公共交通機関を利用することで環境改善につなげる

⑤ ゾーンチケット等

○堺おもてなしチケット

- ・ 発売額480円（大人）、240円（小児）
- ・ 阪堺電車(我孫子道～浜寺駅前間)と南海バス(堺市内指定区間)が1日乗り放題
- ・ 堺市内の協力店舗や、ホテル等で利用できる特典付き
- ・ 堺市の支援により発売
- ・ 発売開始日：平成23年3月1日（火）



資料：阪堺電気軌道株HP

○のんびりおでかけん

- ・ 発売額：大人800円、小児400円
- ・ 阪堺電車の全線1日フリー乗車券と通天閣の入場券がセットになった入場券付き乗車券
- ・ 通常、乗車券と入場券を購入する場合、大人1,200円のところを800円で利用可能
- ・ 協力施設等で利用できる特典等付き



資料：阪堺電気軌道株HP

○堺・住吉まん福チケット

- ・ 発売額1000円（大人のみ）
- ・ 阪堺電車全線、南海電鉄と南海バスの指定区間が1日乗り放題
- ・ 施設・飲食店での特典付き



資料：南海電気鉄道株HP

⑥ バス優先システム

自動車交通が集中する幹線道路に設定されたバス路線では、渋滞の影響により遅れが発生したり、定時運行が困難な状況になっているところがあります。

このような状況への対策として、大阪和泉泉線南線において、平成13年4月にバス優先の信号制御（PTPS）、バス優先レーン、バスロケーションシステム等を導入し、所要時間の短縮や定時性の向上を図っています。

<バス優先システムの内容>

■公共車両優先システム（PTPS）

優先信号制御やバス優先レーンの設置により、公共車両を優先的に運行させるとともに、バス利用者などの利便性の向上を図る。（堺東駅前～南陵町交差点2.7km・北行き）

■車両運行管理システム（MOCS）

バス・タクシーやトラックの走行位置などを運行管理者に提供することにより、効率的な運行を支援し、交通の円滑化を図る。（堺東駅前～西区役所前5.2km）

■バスロケーションシステム

MOCSを通じてバスの運行情報を収集し、適正な運行管理を行うとともにバス利用者の利便性の向上を図るため、バス停留所でのバス接近情報や、バス車内での所要時間の情報を提供する。（堺東駅前～西区役所前5.2km）

■バス優先規制

1車線をバス優先レーンとすることにより、バスの円滑な走行を確保する。（堺東駅前～南陵町2.7km・北行き・7:00～9:00）

■路面表示・交通情報板

バス優先規制をわかりやすくするため、路面表示の設置および交通情報板により広報を図る。



図. システムの導入区間

⑦ さかいコミュニティサイクル

コミュニティサイクルは、「クールシティ堺」の実現に向け、過度の自動車利用からの転換をめざす「モビリティ・イノベーション」の一端を担う、環境にやさしい自転車を活用した低炭素型の交通システムです。

下記の4カ所のサイクルポート（専用駐輪場）に共用の自転車を合計450台（自転車410台 電動アシスト自転車40台）配置しており、このサイクルポート間であれば、どこのポートでも貸出・返却が可能となっています。

さかいコミュニティサイクルが平成22年9月1日、スタートしました!!

通勤・通学にぴったり! コミュニティサイクルはこんなに便利です!

<p>サイクルポート間ならどこでも乗り捨てOK!!</p> <p>1台の自転車を複数の人が共有して利用する仕組みです</p> <p>どこでも借りて どこでも返せる~</p>	<p>借りた自転車で、翌日の通勤通学!!</p> <p>自転車の自宅への持ち帰りOK!</p> <p>夜の帰宅に借りて... そのまま朝の出勤・通学に! ※定期利用の方に限ります。</p>	<p>利用しやすい低料金、メンテナンスもバッチリ</p> <p>自転車メンテナンスもバッチリ</p> <p>1回利用¥300 1ヶ月定期¥2000 さらに学生の方は... 1ヶ月定期¥1600</p> <p>学生の皆さんはさらにおトク!</p>
---	---	---

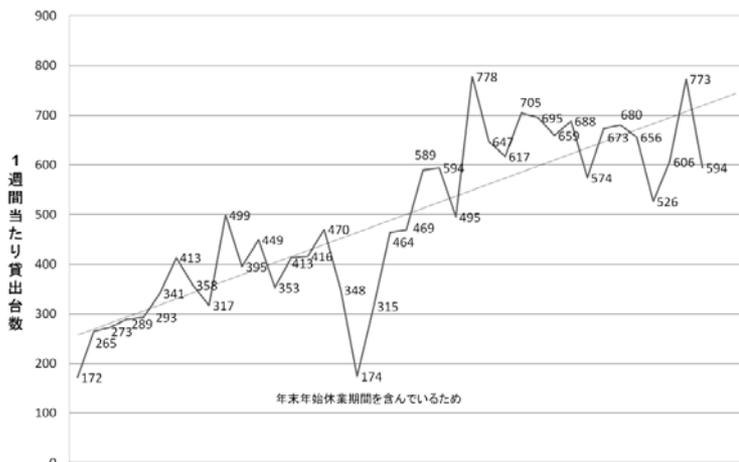


図. コミュニティサイクル貸出台数の推移 (H22.9月～H23.5月)



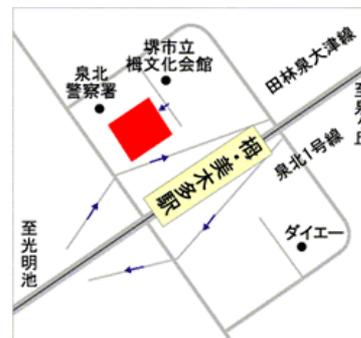
図. サイクルポート(専用駐輪場)

資料: さかいコミュニティサイクルHP

⑧ パーク＆ライド

本市内では、現在3つの駅（新金岡駅、泉ヶ丘駅、柵・美木多駅）において、平日の通勤交通などを対象としたパーク＆ライドが実施されています。

鉄道駅	駐車場
地下鉄御堂筋線 新金岡駅	しんかなCITY駐車場
泉北高速鉄道 泉ヶ丘駅	タウン管理財団駐車場「泉第2・泉第4」
泉北高速鉄道 柵・美木多駅	財団法人堺市都市整備公社駐車場



資料：堺市の交通ビジョン（H20.6）

図. パーク＆ライドのイメージ

(5) 公共交通に係る課題のまとめ

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た、公共交通に係る課題は以下のように考えられます。

人にやさしい交通環境の確立

高齢者や子育て世代等の移動手段としての公共交通の必要性、公共交通空白地域の改善

⇒ 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確立

公共交通の維持・活性化

環境負荷の低減、公共交通利用の必要性

⇒ 公共交通の運行維持、サービス水準の向上に資する利用の促進・活性化

都市軸を構成する交通ネットワークの形成

東西方向に弱い公共交通網、まちや拠点を支える交通軸強化の必要性

⇒ 市内の拠点間や流動の多い区間における公共交通軸の強化

まちの活性化につながる交通利便性の向上

交流、観光を支える交通の必要性

⇒ 市内外の人々の移動を活発化させる公共交通の利便向上