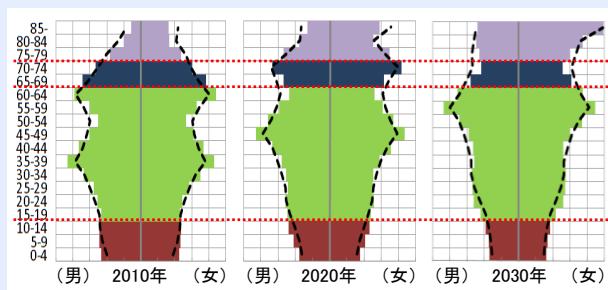
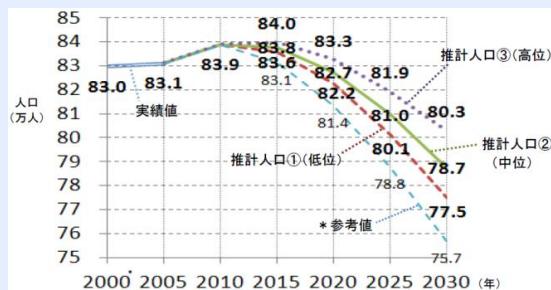


交通に係る現状等の総括と課題

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踏まえると、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



資料：堺市マスタープラン（H23.3）

※破線は、全国平均の年齢構成割合

図. 堺市の将来推計人口

図. 堺市の将来の年齢構成割合の変化（推計人口②の場合）

- ・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。

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

都市機能の強化

- ・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. 都市空間形成の基本認識

資料：堺市マスタープラン（H23.3）

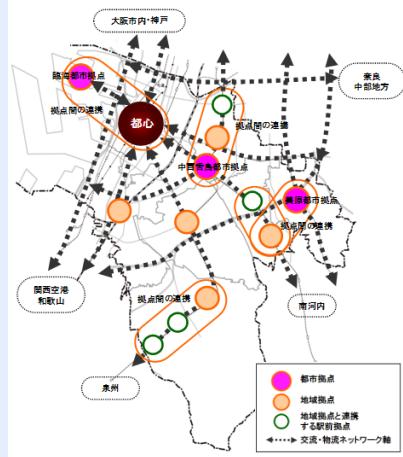


図. 都市拠点と交流ネットワーク

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。



資料：堺都心のまちづくりプラン（案）をもとに作成

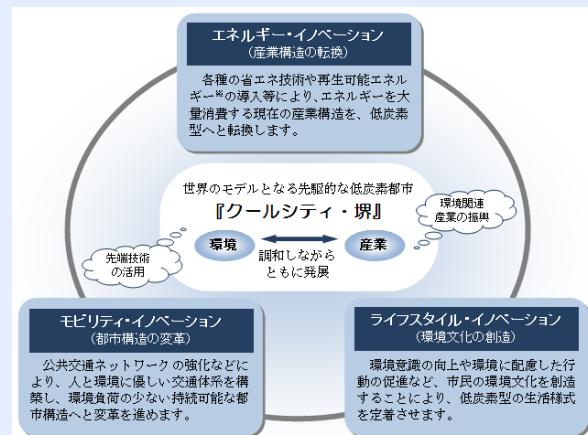
図. 都心のまちづくりイメージ

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

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。

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



資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. プロジェクトの推進イメージ図

公共交通の維持・活性化

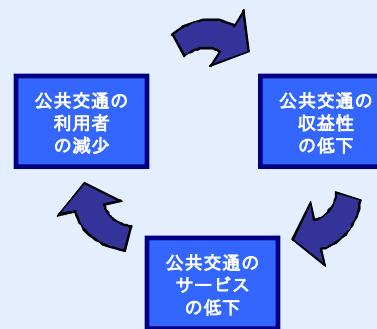
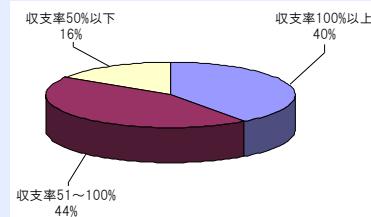


図. 公共交通の利便性低下の悪循環

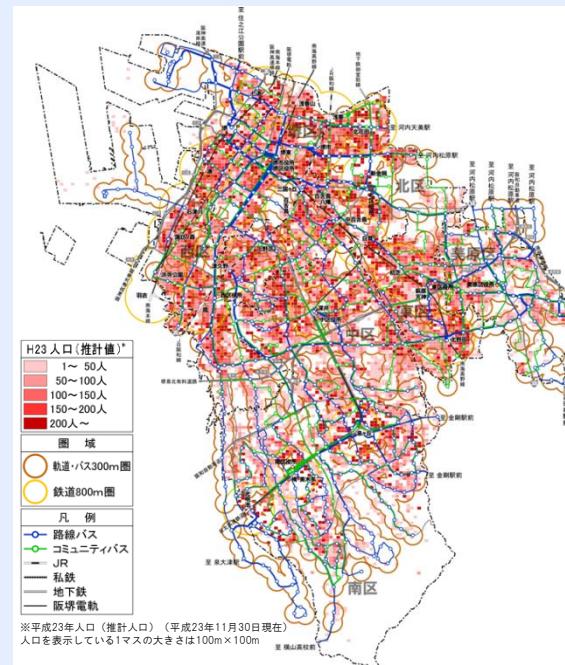
- ・公共交通の利用者数は減少傾向にあり、南海バスの約60%の路線が赤字である。
- ・郊外部や丘陵部に公共交通空白地域が見られる。
- ・公共交通のサービス向上や、公共交通を利用して支えるという意識改革が求められている。
- ・市民とともに進め、市民を支えるまちづくりが必要である。

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



資料：南海バス資料

図. 南海バスの運行系統別収支状況（堺市内、平成22年度）

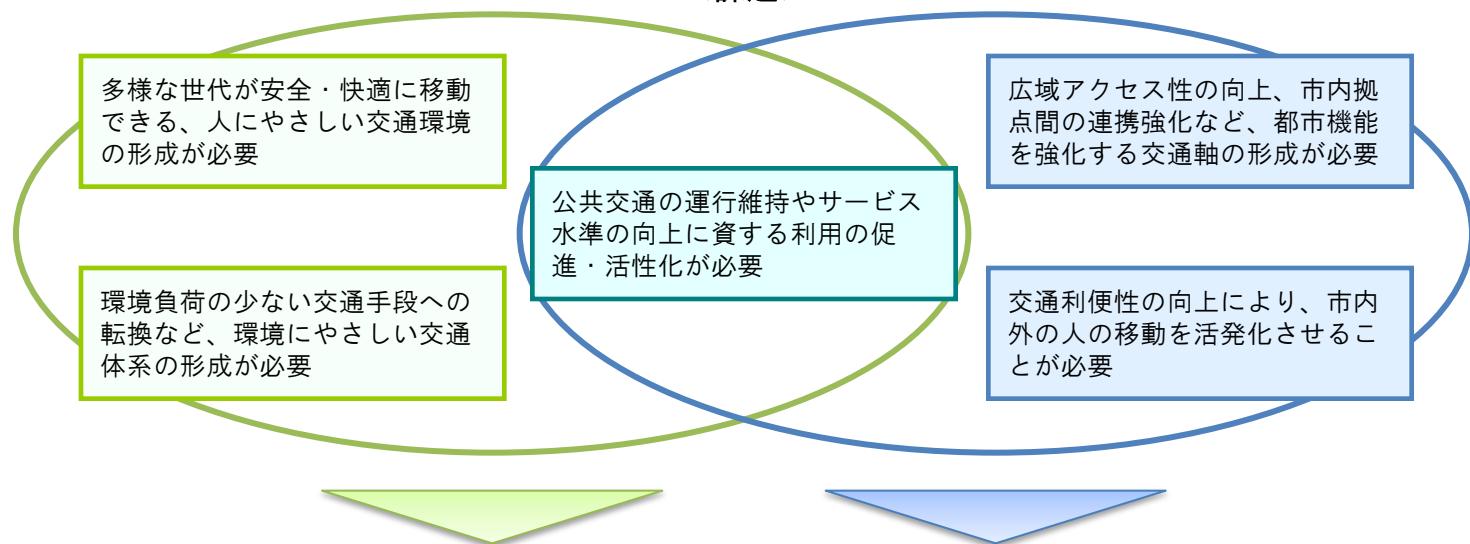


※平成23年人口（推計人口）（平成23年11月30日現在）人口を表示している1マスのおおきさは100m×100m

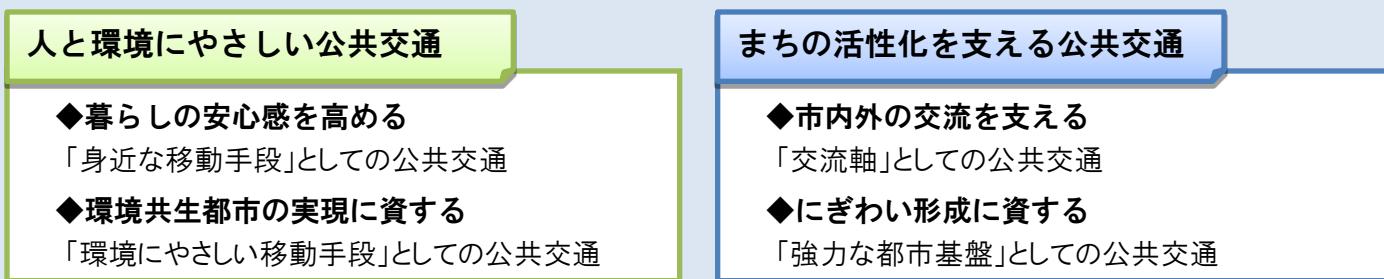
図. 人口カバー状況（鉄道+路線バス+コミュニティバス）

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。目標像を実現するため、4つの方針のもと、施策展開を図ります。

<課題>



<目標像>



<施策展開の方針>

方針1：公共交通ネットワークの形成

既存公共交通を活用しながら、集約型の都市構造の形成など本市の持続的な発展を支える公共交通ネットワークの形成を図る。

方針3：公共交通の利便性向上

多様な人々が利用しやすい、利用者ニーズに応じた公共交通の利便性向上を図る。

方針2：地域内公共交通の充実

交通困難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4：公共交通の利用促進

公共交通の維持・活性化と環境負荷の低減に向けた公共交通の利用促進と機能改善を図る。

<施策展開のイメージ>

公共交通ネットワークの形成

- ・「広域」「拠点間」「都心」の各ネットワークの強化
- ・拠点へのアクセス性の向上
- ・一体的な公共交通ネットワークの形成

公共交通の利便性向上

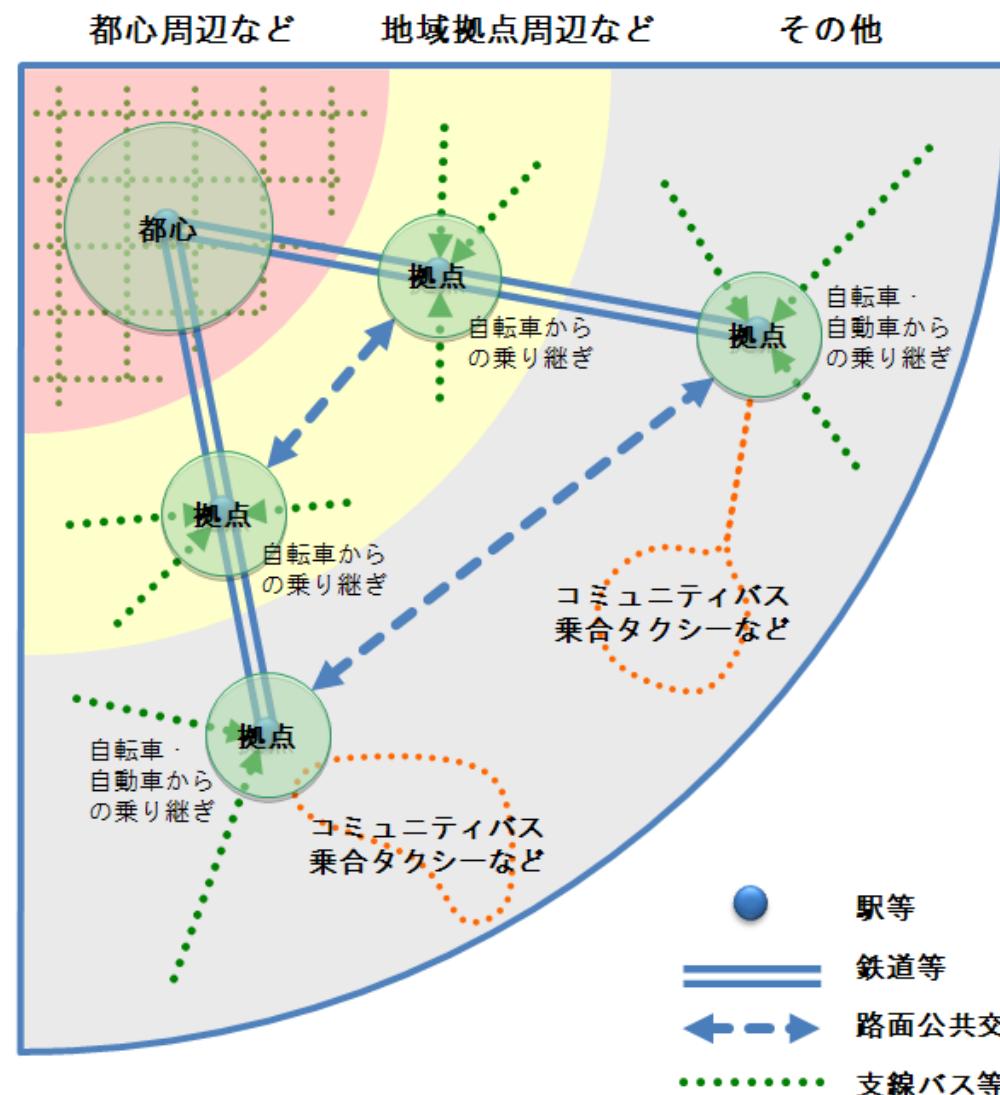
- ・乗り継ぎや移動利便の向上
- ・安全・快適に移動できる交通環境の形成

地域内公共交通の充実

- ・公共交通の維持・活性化
- ・交通手段の確保

公共交通の利用促進

- ・公共交通利用の啓発
- ・公共交通の利用環境の整備
- ・自動車利用の適正化
- ・環境負荷の少ない交通手段の導入



## 方針1：公共交通ネットワークの形成

既存公共交通を活用しながら、集約型の都市構造の形成など本市の持続的な発展を支える公共交通ネットワークの形成を図る。

### 交通の現状等

- ・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を中心に公共交通網が形成されている。
- ・市内の鉄道・バス・自動車による人の動きは南北方向が多く、東西方向が少ない。
- ・公共交通の利用が不便な公共交通空白地域も存在している。

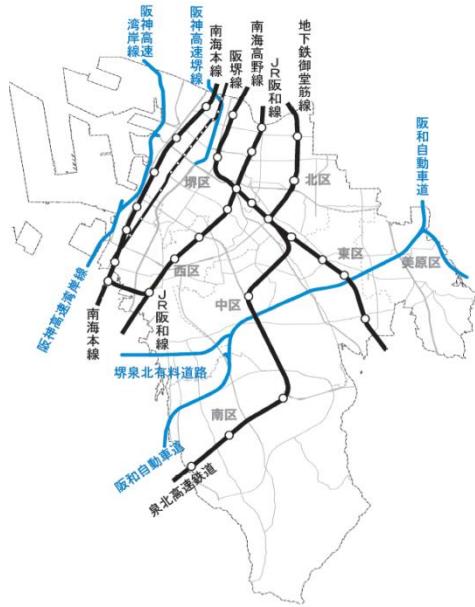


図. 堺市の鉄軌道網

### 市民意見（抜粋）

- ・関西国際空港や新大阪駅へのアクセスなど、大阪府域等の広域的な視点を踏まえるべき。
- ・区役所間など市内の循環ができない。
- ・東西方向や拠点間など軸の弱いところがある。
- ・阪堺線～仁徳天皇陵古墳など、主要な施設へのアクセスが不十分などところがある。
- ・公共交通について、運行本数が少ない、ルートが不便。

など

### まちづくりの方向性

#### 堺市マスタープラン

##### 【都市空間形成の方向性】

##### <広域>

- ・周辺都市との交流機能の強化や、関西国際空港等との広域アクセス性の向上を図る。

##### <市域>

- ・優れた南北交通軸を基軸とした多様なネットワークの整備により、市内の移動利便の向上を図る。

##### <都心地域>

- ・各種都市機能を集積させ、広域的な都市圏の中核を担う賑わいと交流の拠点を形成する。

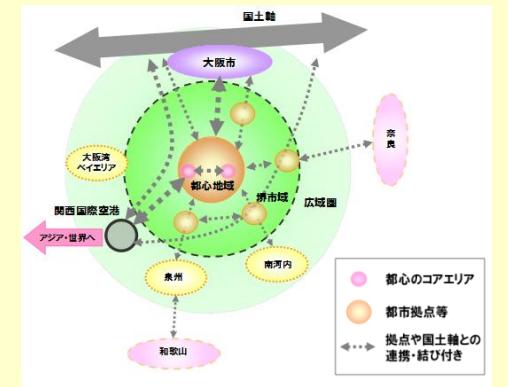


図. 都市空間形成の基本認識

#### 堺市都市計画マスタープラン（案）

##### 【めざすべき都市像（活力あふれる都市）】

- ・都心などの拠点の活性化や公共交通ネットワーク等による相互の連携を図るなど、拠点を中心とした都市の再生を促進する。
- ・関西国際空港や高速道路からの近接性などの広域的なアクセス性を活かし、産業基盤の再生や新たな民間投資の促進と歴史・文化などの資源を活用した観光・国際交流の促進を図り、魅力と活力ある都市づくりを進める。

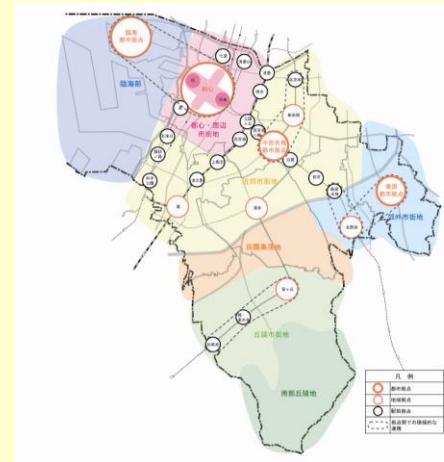


図. 拠点の配置

#### 堺都心のまちづくりプラン（案）

##### 【まちづくりの目標】

『人が集い、交流し、賑わいと活力のあふれる都心』

##### 【まちづくりの基本方針】

1. 自由と自治のまち・堺を代表する活力あふれるまちづくり
2. 文化の香り豊かな都心のライフスタイルを創出するまちづくり
3. 歴史を守り育み新たな魅力を創造するまちづくり

## 公共交通ネットワーク形成の考え方

- ・「広域」「市域」「都心」の各々の視点からネットワークの強化を図るとともに、拠点へのアクセス性の向上を図る。
- ・各ネットワークが相互に補完し合うことで、本市の都市活動を支える一体的な公共交通ネットワークを形成する。

### ① 広域ネットワークの形成

周辺都市等との広域的なアクセス性を高める公共交通ネットワーク

### ② 拠点間ネットワークの形成

拠点間など市内の移動利便を高める公共交通ネットワーク

### ③ 都心ネットワークの形成

都心へのアクセス性と都心内の回遊性を高める公共交通ネットワーク

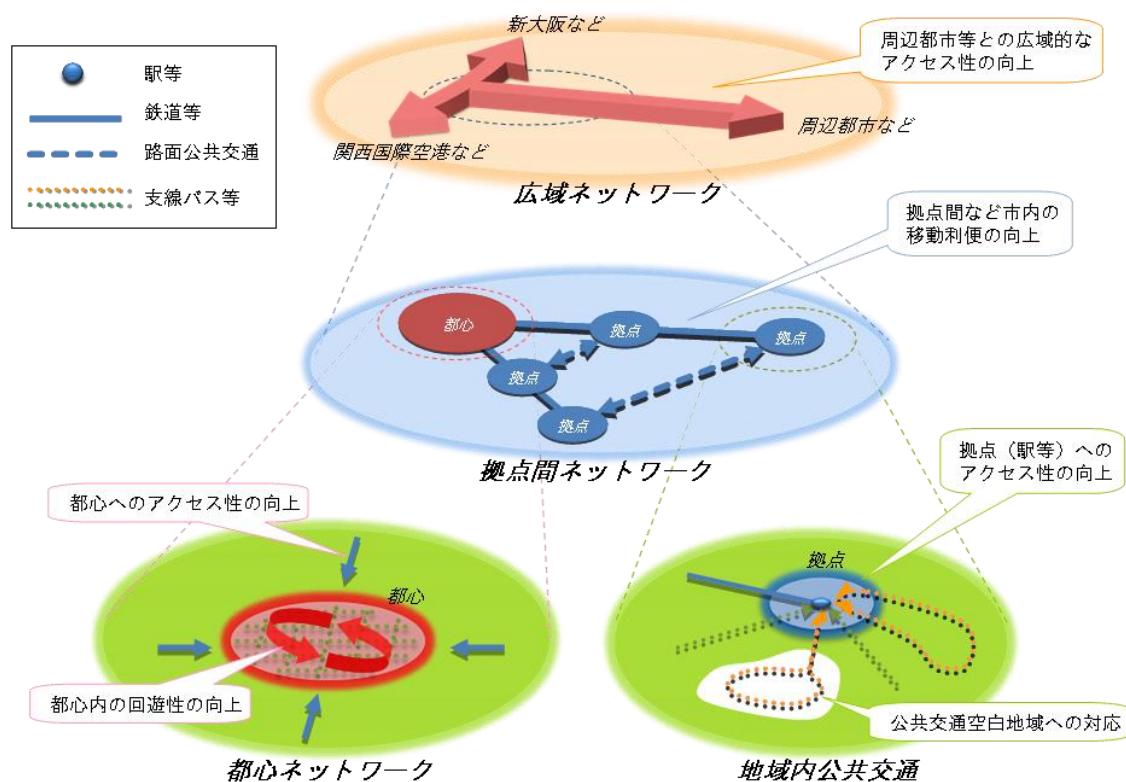
### 地域内公共交通の充実（方針2）

地域内における拠点（駅等）へのアクセス性を高める公共交通の充実

### 公共交通ネットワーク形成の課題

- ・国土軸や京阪神の周辺都市及び関西国際空港等の交通拠点との結節性向上が必要。
- ・既存の公共交通網を活用しながら、東西方向など交通軸の強化が必要。
- ・市内の移動利便を向上させる拠点間の連携強化が必要。
- ・都心と各拠点との連携を強化するとともに、都心内の回遊性向上が必要。
- ・地域内における各拠点へのアクセス性向上が必要

公共交通ネットワークの機能強化の考え方（イメージ）



① 広域ネットワークの形成

○ 周辺都市等との広域的なアクセス性を高める公共交通ネットワークの強化

- ・ 国土軸や関西国際空港等の広域的な交通拠点とのアクセス性を向上
- ・ 大阪市外縁部など周辺都市とのアクセス性を向上

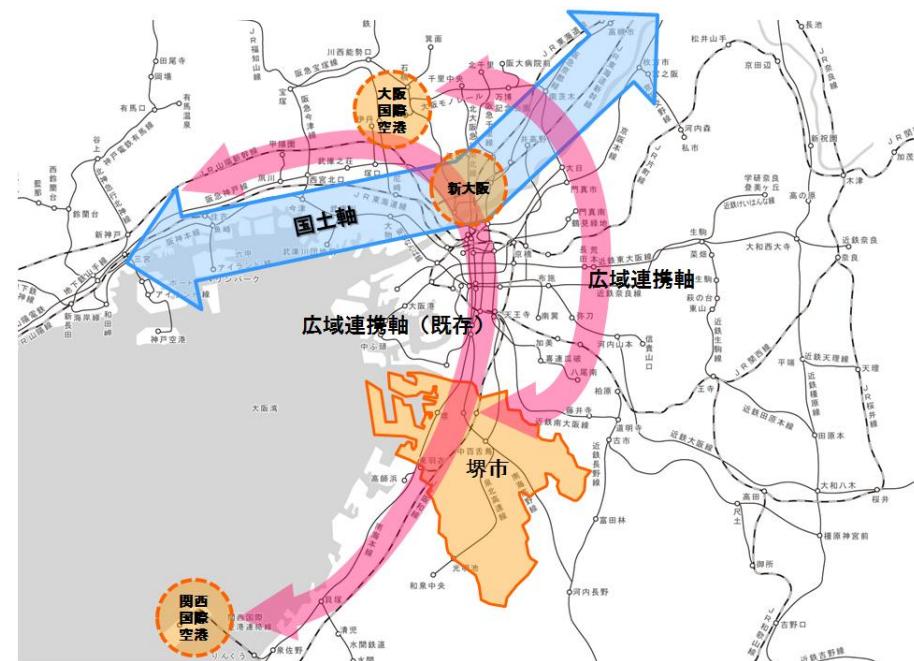


図. 広域ネットワークのイメージ

② 拠点間ネットワークの形成

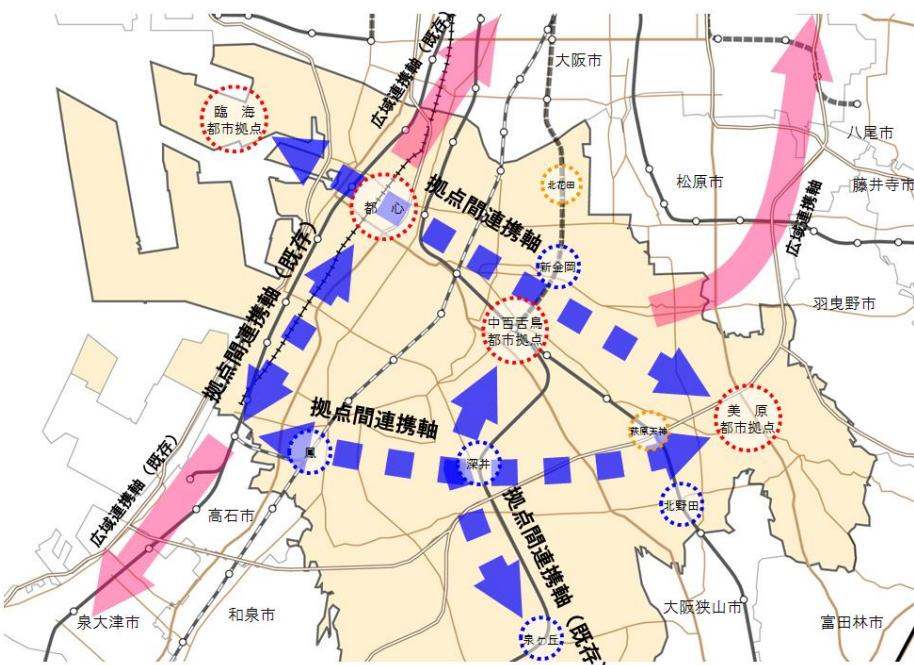


図. 拠点間ネットワークのイメージ

○ 拠点間など市内の移動利便を高める公共交通ネットワークの強化

- ・ 東西方向など拠点間のネットワークを強化し、市内の移動利便を向上

○ 都心へのアクセス性と都心内の回遊性を高める公共交通ネットワークの強化

- ・ 都心と他の拠点等のネットワークを強化
- ・ 高密な公共交通網を活かした面的なネットワークを形成
- ・ 南北方向中心の既存鉄軌道を結節し、東西方向の交通機能を強化
- ・ 観光エリアである旧市街地と大仙公園周辺との移動利便を向上

③ 都心ネットワークの形成

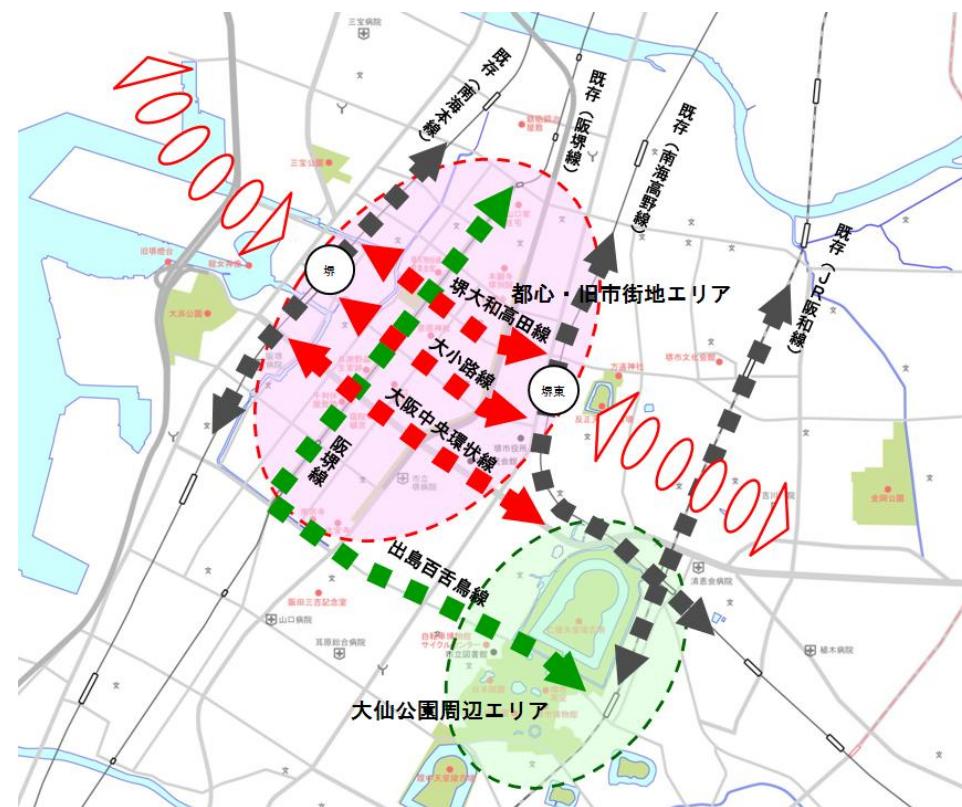


図. 都心ネットワークのイメージ

## 方針2：地域内公共交通の充実

交通困難者<sup>(※)</sup>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。

(※)高齢者、障害者、妊産婦、車を持たない人など、公共交通などの交通手段を利用して移動する場合に何らかの困難を伴う人

### 人の動き

#### 人の動き (将来推計人口)

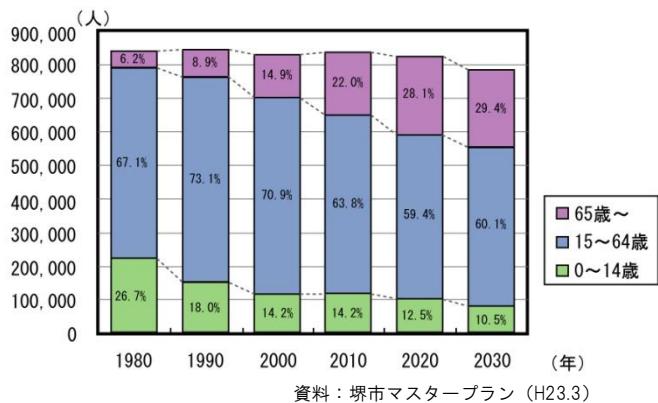


図. 堺市における将来推計人口

- ・近年、出生数が減少しており、少子化が進むことから、14歳以下の年少人口は、今後も逡減していくと予想される。
- ・団塊の世代などの人口規模の大きな世代が老年人口層に移るため、15~64歳の生産年齢人口は、今後も急速に減少するものと予想される。
- ・団塊の世代等の高齢化に伴い、65歳以上の老年人口は、今後も急増するものと予想される。

#### 人の動き (パーソントリップ調査)

- ・堺市内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・バスの倍近い利用状況にある。

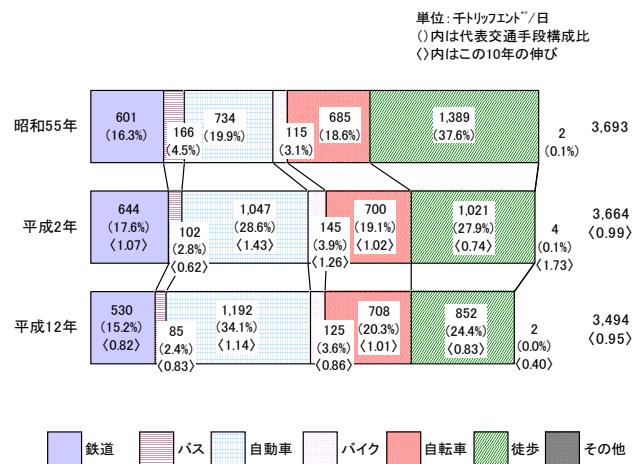


図. 堺市における交通手段の利用状況

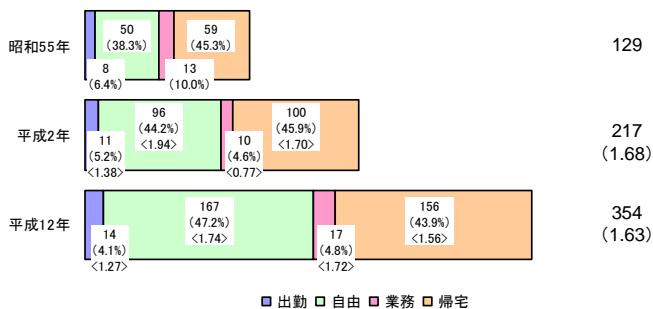


図. 堺市における目的別にみた高齢者の動き

### 路線バス

- ・バス利用者は減少傾向にあり、南海バスの利用者は20年間で約46%減少し、約60%の路線が赤字となっている。
- ・公共交通利用圏の中でも、利用状況(需要)により、路線バスの運行本数は差がある。
- ・利用者数の減少が続くと、便数の減少や路線の廃止など、サービスの低下が懸念される。

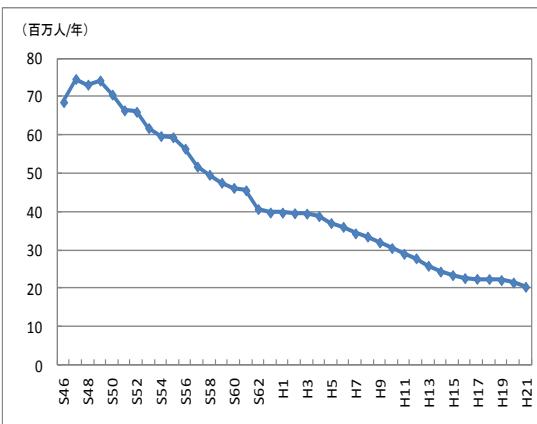


図. 南海バスの年間乗車人員の推移 (堺市内)

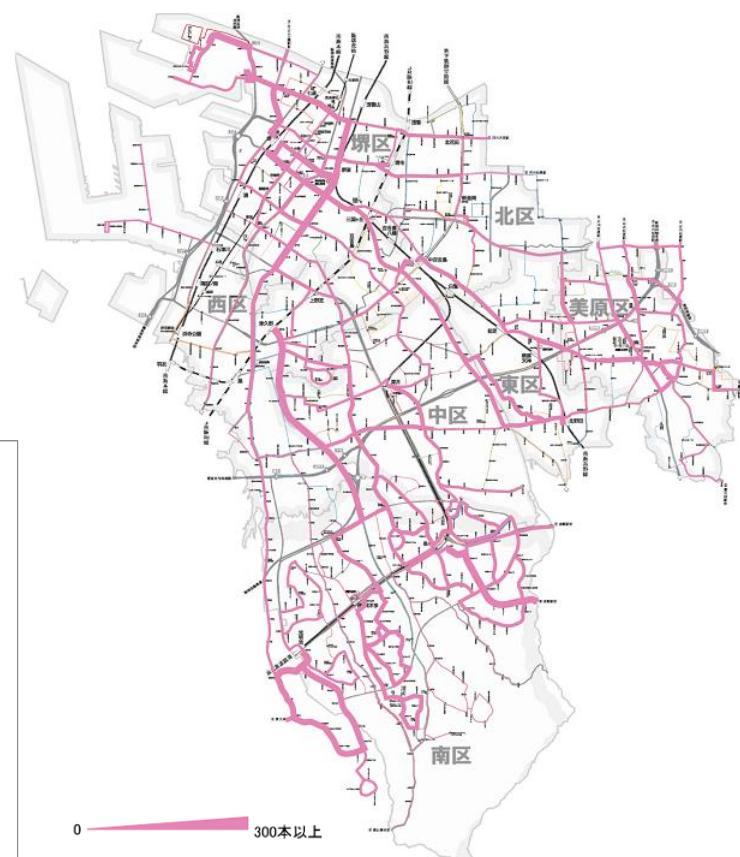


図. 路線バス運行本数 (平日)

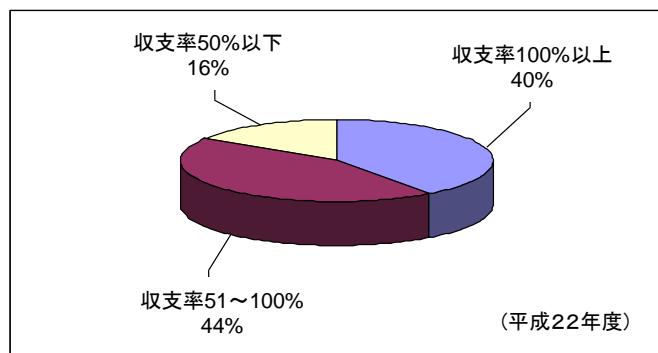
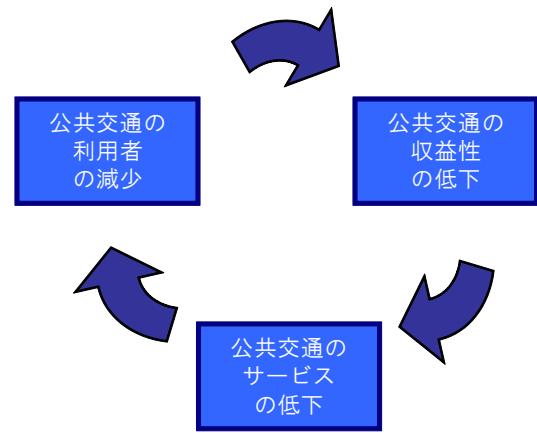


図. 南海バスの運行系統別収支状況 (堺市内)



コミュニティバス (ふれあいバス・みはらふれあい号)

■運行の概要

○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）

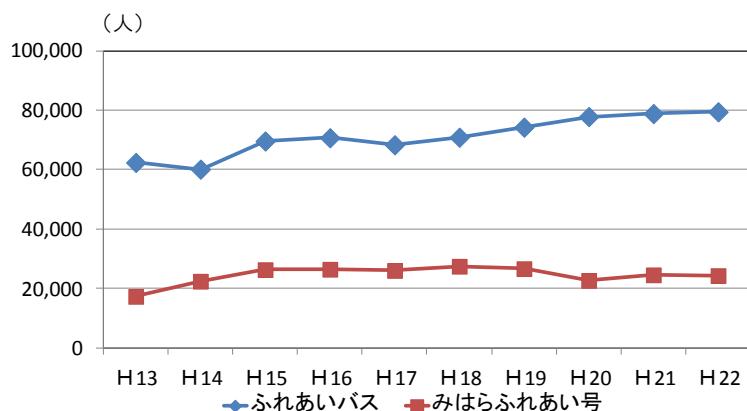
○みはらふれあい号の運行

- ・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）

■乗車人員

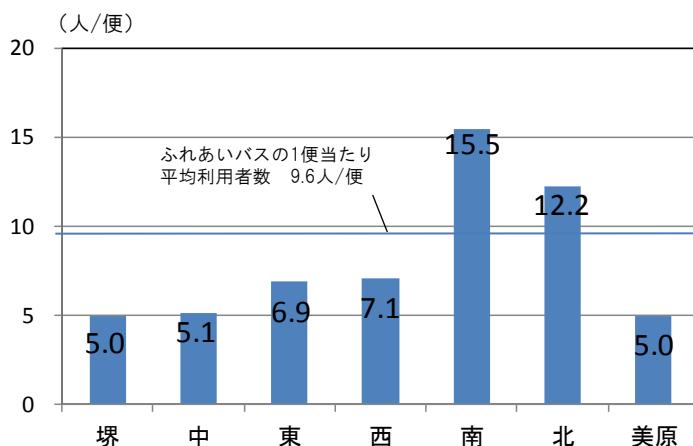
○利用者数の推移

利用者数は近年ほぼ横ばい



○1便当たり利用者数

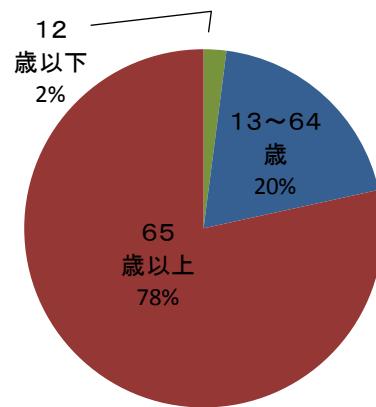
区域（ルート）によって利用状況に差がある



■利用状況

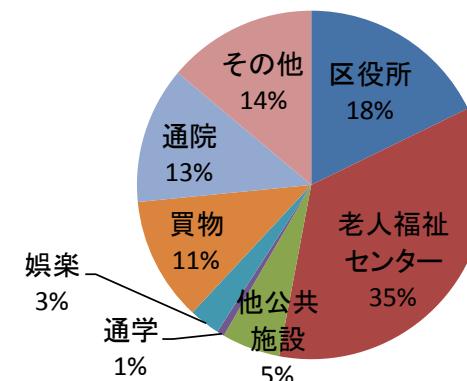
○年齢別利用者の割合

65歳以上の割合は78%



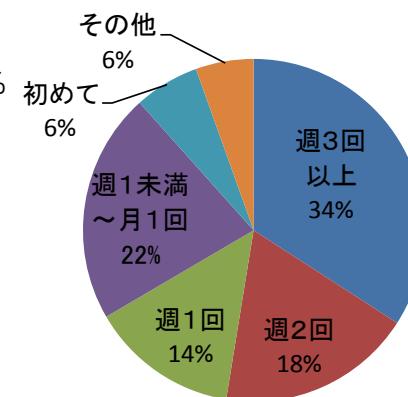
○利用目的の割合

区役所と老人福祉センターを合わせた割合は53%



○利用頻度の割合

週1回以上利用する割合は66%



資料：コミュニティバス利用状況調査（平成22年度）

■コミュニティバスの課題と見直しの方向性

課題

- ・路線バスと比較して運行日数が少ない（週3日運行）
- ・運行目的（区役所、老人福祉センターアクセス）以外の利用もされている
- ・利用者が特定の人に偏っている
- ・運行負担金の支出が大きい（収支率約10%）
- ・路線バスの運賃より低額で運行（100円）
- ・路線バスとの競争を避け主要駅にアクセスしていない
- ・延長が長いことや循環路線のため、行き先によっては時間がかかる

見直しの方向性

- 利用対象者、目的に合った運行（高齢者など交通困難者への対応）
- 効率的・効果的な運行（特に空白地対策）
- 路線バスとの競争の整理・役割分担を踏まえた運行

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
- ・ 目的：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：運賃支払い時に「おでかけ応援カード」を提示し、現金100円を支払い
- ・ 利用実績：南海バス 1,134,935人/年、近鉄バス 31,737人/年(平成22年度)
- ・ 平成22年度の実施日の利用者数は、事業実施前の高齢者の利用者数 9,488人/日と比べて1.36倍に増加(※南海バスでの比較)
- ・ 利用目的は買物、通院など自由目的の利用が多い

※平成16年度から21年度にかけての高齢者の伸び率(1.241)を加味  $(15,985 / (9,488 \times 1.241) = 1.36)$

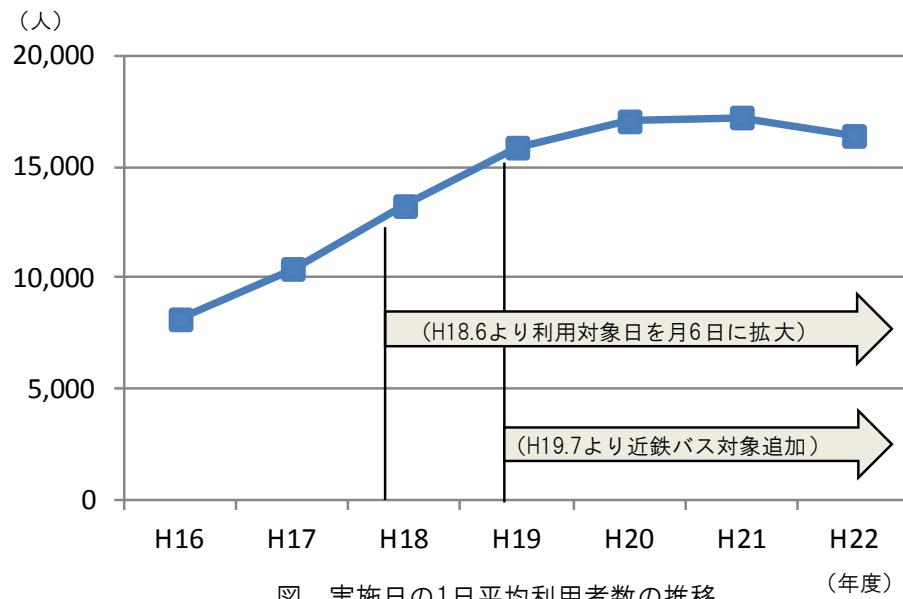


図. 実施日の1日平均利用者数の推移

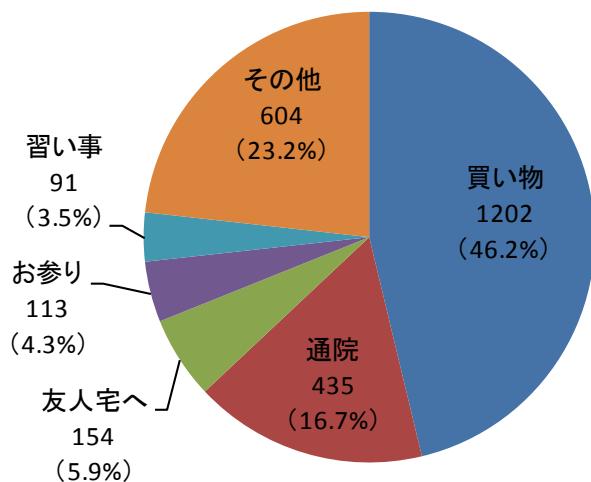
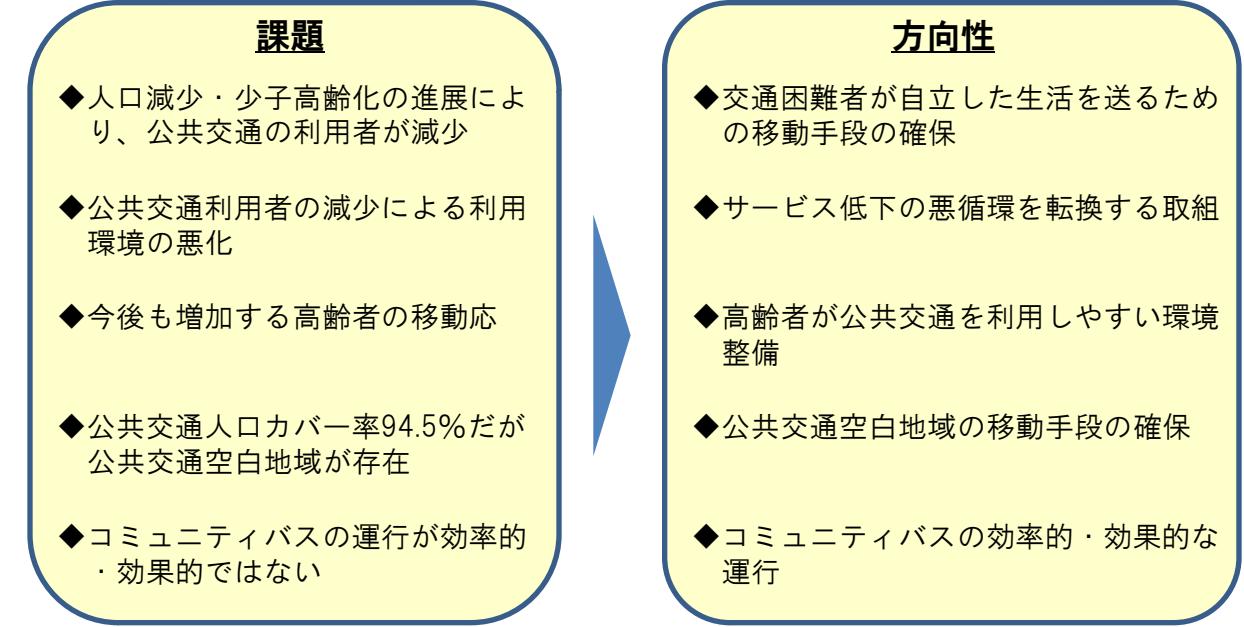


図. おでかけ応援バス利用目的

調査方法：堺東駅、泉ヶ丘駅のバスターミナルでバス待ちをしている高齢者にヒアリング調査

資料：高齢者社会参加促進検証事業に係わる効果検証調査業務(平成19年3月)

地域内公共交通の課題・方向性



公共交通の維持・活性化に向けた取り組み、公共交通空白地域での交通手段の確保が必要

対応方針

市域の多くは公共交通の利用圏に含まれており、日常生活を支える身近な地域内公共交通の維持・活性化や利用意識向上に向けた取り組みを行っていく。

公共交通空白地域や不便地域では、地域の交通課題や需要に応じて、市と地域が協力しながら、地域に必要な交通手段を確保していく。

地域内公共交通の施策展開

**高齢者の利用促進**  
公共交通のバリアフリー化や、おでかけ応援バスのより利用しやすい制度への改変など高齢者の利用促進を図ります。

**公共交通空白地域の改善**  
公共交通空白地域については、コミュニティバスの再編や乗合タクシー、デマンド交通等の導入を進め、運行日数の増加や、駅アクセスの確保を図ります。ただし、路線バスと重複する区域は原則廃止します。

**路線バスの利用促進**  
路線バスの利便性向上、利用意識向上に向けた取り組みを促進します。

**地域主体の交通支援**  
地域の生活環境向上のため、地域の交通問題を自ら解決しようとする取り組みについて支援制度を創設します。

### 方針3：公共交通の利便性向上

多様な人々が利用しやすい、利用者ニーズに応じた公共交通の利便性向上を図る。

#### <課題>

- ・公共交通利用者が減少するなか、利用促進に向けて公共交通の利便性を向上させることが必要
- ・高齢者、障害者、子ども連れの人など、多様な人々が、安全・快適に移動できる公共交通サービスが必要



#### <基本的な考え方>

- ・乗り継ぎや移動利便の向上
- ・安全・快適に移動できる交通環境の形成



#### <具体的な施策例>

- ・交通系ICカードの導入
- ・バスロケーションシステムの導入や運行情報の提供など情報案内の充実
- ・バリアフリー化のさらなる促進など移動の円滑化
- ・阪堺線へのLRV導入、軌道改修など快適性の向上

### 方針4：公共交通の利用促進

公共交通の維持・活性化と環境負荷の低減に向けた公共交通の利用促進と機能改善を図る。

#### <課題>

- ・公共交通利用者が減少するなか、利用者増加に向けた取り組みが必要
- ・低炭素社会の実現に向け、自動車利用から公共交通や自転車などへの転換と車両等の環境性能の向上が必要



#### <基本的な考え方>

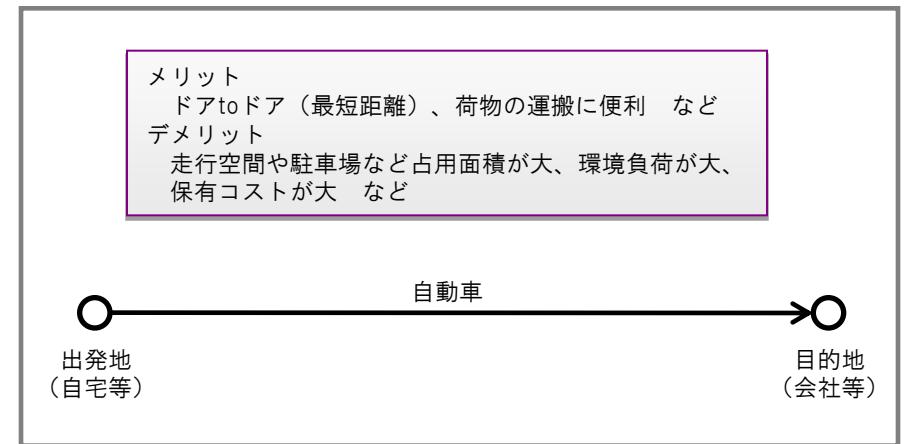
- ・公共交通利用の啓発
- ・公共交通の利用環境の整備
- ・自動車利用の適正化
- ・環境負荷の少ない交通手段の導入



#### <具体的な施策例>

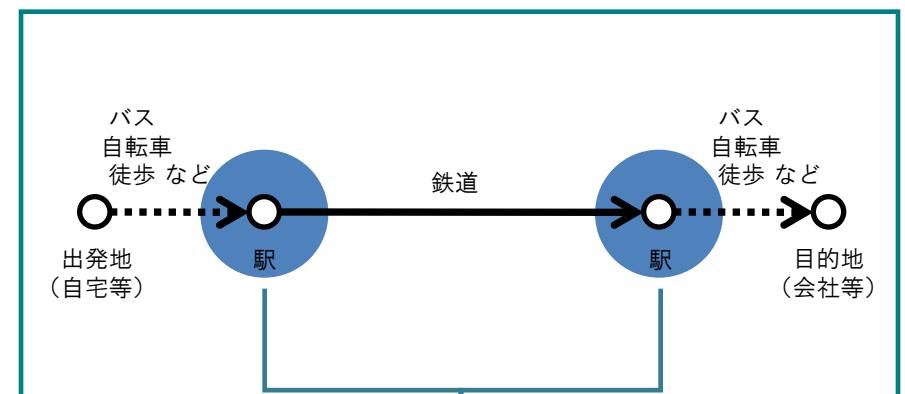
- ・公共交通の利用に関する総合的な情報提供・広報
- ・モビリティマネジメントなど公共交通の利用啓発
- ・高齢者割引、ゾーンチケット導入など利用拡大の促進
- ・駅アクセス道路の整備、駅周辺の自転車利用環境の向上など駅等へのアクセス機能の向上
- ・パークアンドライドやカーシェアリングの促進など自動車利用の適正化
- ・駐車場整備計画の見直しや環状道路の整備など都心への自動車流入の抑制
- ・低公害車両の導入促進など環境性能の向上

### <公共交通への転換イメージ>



●公共交通の利便性向上  
 ・乗り継ぎや移動利便の向上  
 ・安全・快適に移動できる交通環境の形成

●公共交通の利用促進  
 ・公共交通利用の啓発  
 ・公共交通の利用環境の整備  
 ・自動車利用の適正化  
 ・環境負荷の少ない交通手段の導入



戦略的・重点的に推進

駅周辺を含めた利便性の向上  
 (バス・自転車・自動車と鉄道との乗り継ぎ利便性の向上など、駅を中心とした交通機能の集約化)