

堺市総合都市交通計画について

(堺市公共交通検討会議のとりまとめ)

平成24年3月

1. 計画策定の背景

我が国においては、少子・高齢化の進展や人口減少社会への移行、環境問題の深刻化など、急激な社会経済情勢の変化が生じています。

このような状況のなか、公共交通の利用者は減少傾向にあり、交通事業者の経営努力だけではサービスの維持や利便性の向上が困難な状況となっています。

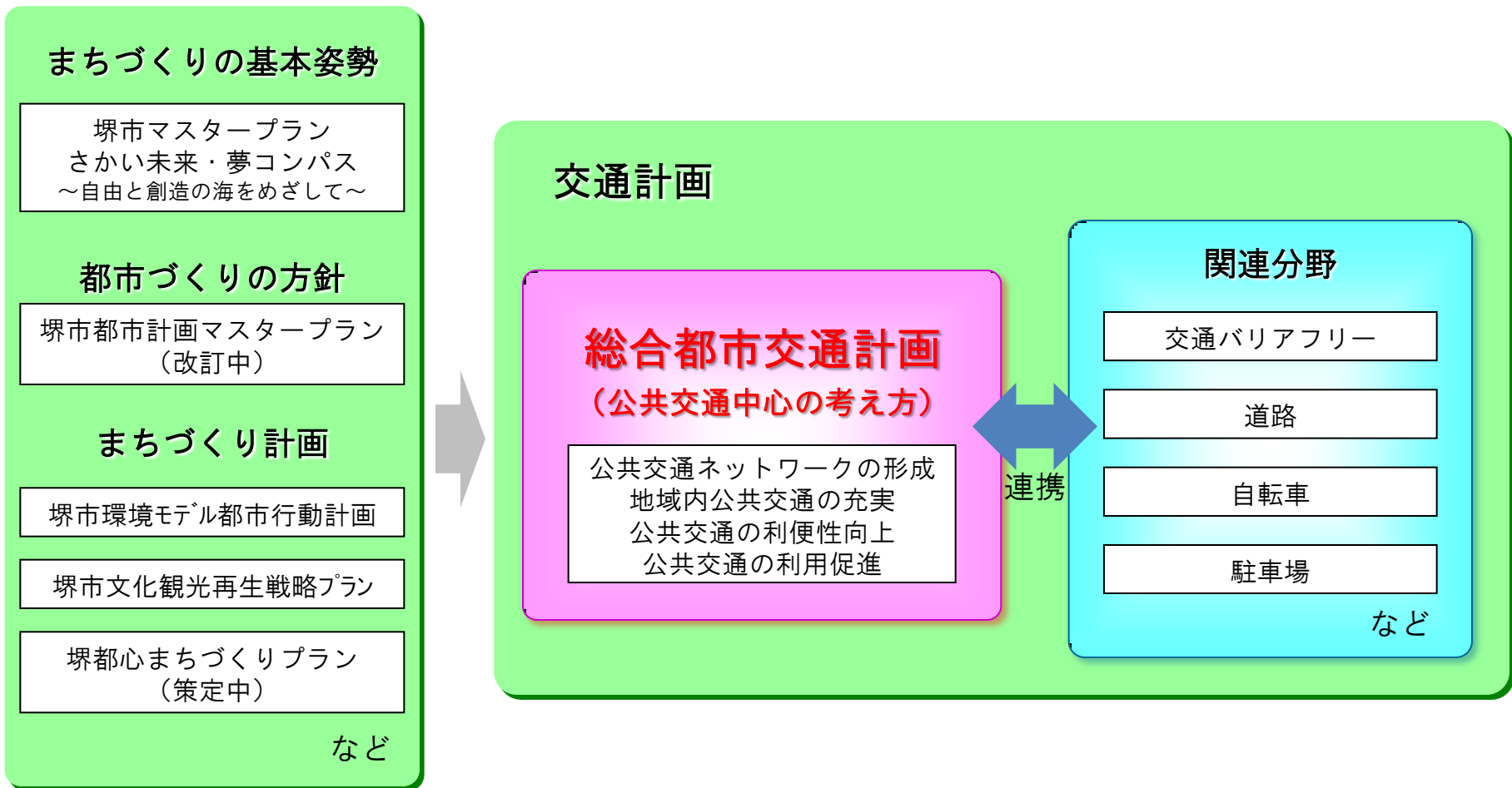
また、急速に増加する高齢者など移動困難者の移動手段確保や、低炭素社会の実現に向けた自動車利用から公共交通利用への転換促進などが喫緊の課題となっています。

そうしたなかで、本市のまちづくりの基本戦略である「堺市マスタープラン」に基づき持続可能な社会を実現するためには、人の生活や経済活動を支える基盤の一つである公共交通の維持・活性化が重要と考えています。

そこで、多様化する市民ニーズに柔軟に対応しながら、市民・交通事業者・行政が協働して、着実に公共交通に対する取り組みを進めるため、関連分野との連携も含めた堺の公共交通のあり方を示す「堺市総合都市交通計画」を策定するものです。

2. 計画の役割

総合都市交通計画は、堺市マスタープランや都市計画マスタープランなど、関連するまちづくりの方向性等との整合を図りながら、広域的な公共交通網から市民の生活圏の交通に至る総合的な公共交通体系の形成や公共交通利用促進など、本市の公共交通のあり方を示すものです。



対象とする範囲

総合的な公共交通体系の形成や公共交通の利用促進に向けて必要な公共交通施策を中心としつつ、それと一体的に取り組む必要のある自転車及び自動車等の関連施策を対象とします。

対象とする範囲（公共交通中心の考え方）

公共交通ネットワークの形成
ICカードの導入
バスロケーションシステムの導入
情報案内の強化
おでかけ応援
コミュニティバス など

自転車

コミュニティサイクル
など

駐輪場整備
観光レンタサイクル など

駅機能の向上
(B&R、C&R、P&R、
乗継情報の提供など)
バリアフリー化
など

自転車通行環境整備
など

主要道路整備
(放射環状など)
駐車場附置義務の
見直し
など

その他道路整備
鉄道と道路の立体交差化 など

自動車

図. 対象とする範囲（イメージ）

3. 計画策定にあたり考慮すべき事項

(1) 交通を取り巻く動向

① 交通基本法の制定に向けた動き

現在、国において、人口減少、高齢化の進展、地球温暖化対策等の諸課題に対応するとともに、地域の移動手段を確保するため、交通基本法の制定と関連施策について検討が進められています。

検討の経緯

平成21年11月13日～平成22年6月7日 交通基本法検討会 計13回開催

平成22年3月30日 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けて－中間整理－」を公表

平成22年6月22日 「交通基本法の制定と関連施策の充実に向けた基本的な考え方（案）」を公表

平成22年11月15日～平成22年12月24日 交通基本法案検討小委員会 計4回開催

平成23年3月8日 交通基本法案が閣議決定、第177回国会（常会）に法案提出

交通基本法制定の背景

人口減少・少子高齢化の進展等、交通を取り巻く社会経済情勢が変化する中、国民生活及び経済活動にとって不可欠な基盤である交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、交通に関する施策について、基本理念を定め、及び国、地方公共団体、事業者等の責務を明らかにするとともに、交通に関する施策の基本となる事項等について定める必要がある。

基本理念等

国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保といった交通に関する基本理念等を定めることとする。

② 地球環境問題の深刻化

地球温暖化の進行は、人類の生存基盤に関わる重要な問題となっています。砂漠化の進行や氷床・氷河の減少などの直接的な影響のほか、食糧の生産、海岸の浸食、生物種の減少などにも一層深刻な影響を及ぼすものと予想されています。

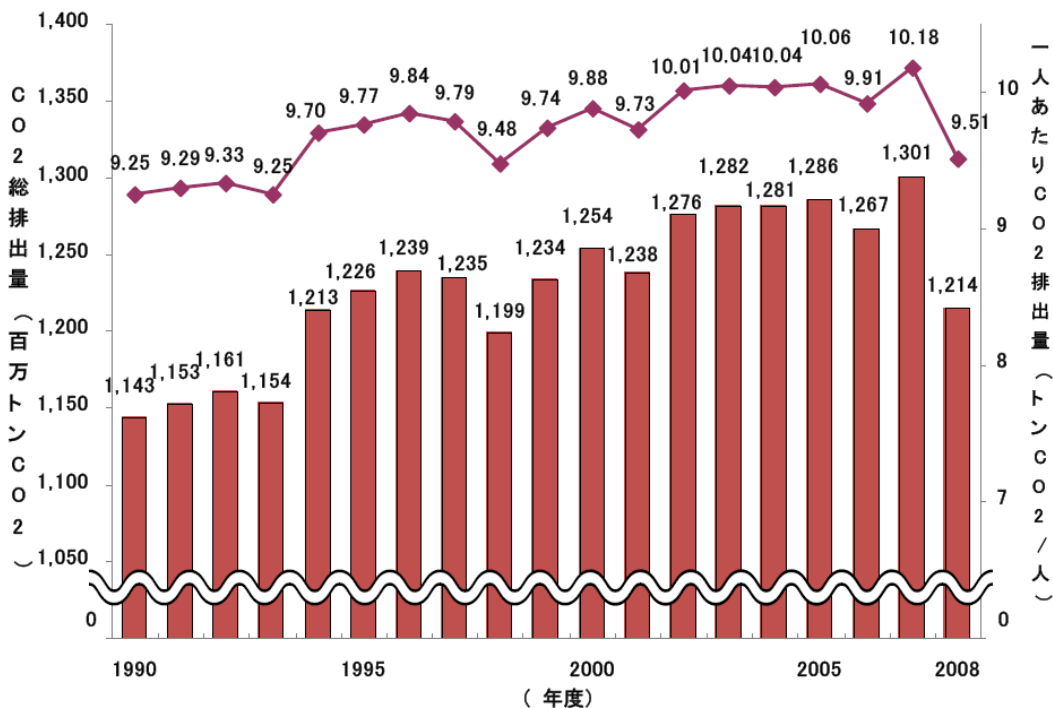
地球環境問題の深刻化等を受け、国では地球温暖化防止に向けた取り組みを進めています。

国の取り組み

2009年9月、鳩山内閣総理大臣がニューヨークの国連気候変動サミットにおいて、我が国の目標として、温室効果ガス排出量を2020年までに1990年比で25%削減することを表明

『チャレンジ25』

と名付け、あらゆる政策を総動員して地球温暖化防止の対策を推進



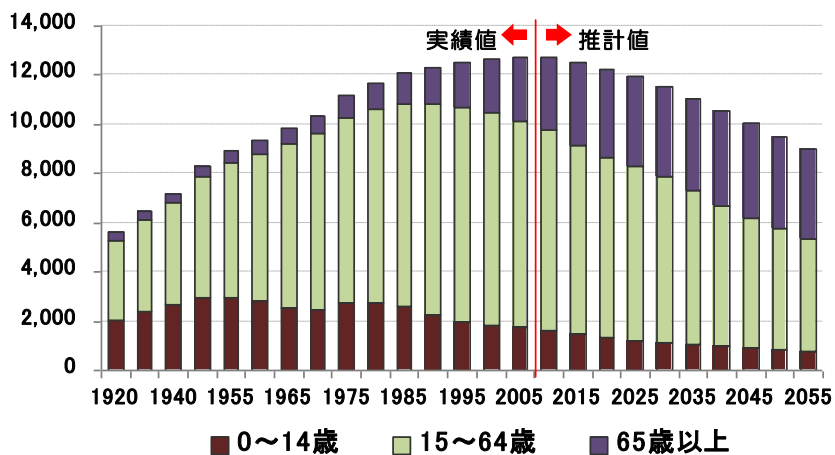
資料：堺市マスタープラン (H23.3)

図. 全国のCO₂の総排出量および一人当たり排出量の推移

③ 人口減少社会への移行

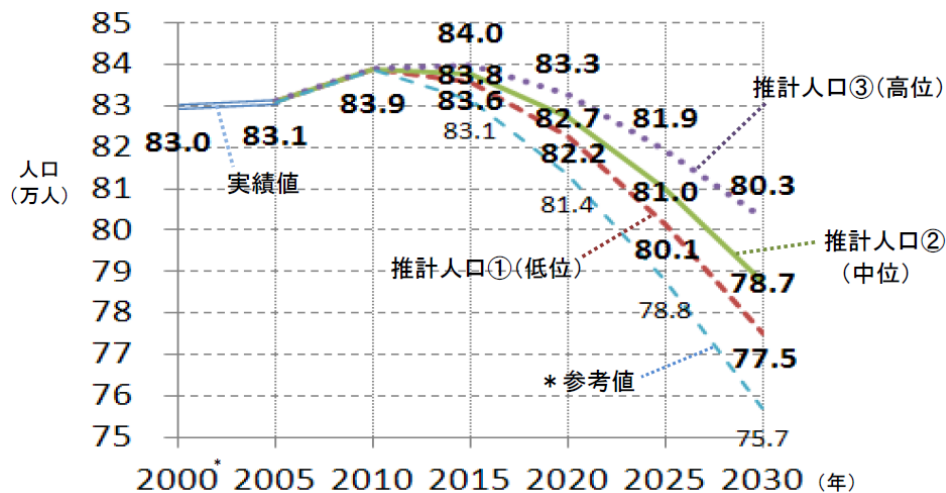
戦後一貫して増加を続けてきた我が国の総人口は、平成16年（2004年）にピークを迎え、平成17年（2005年）以降は減少傾向に転じました。今後はその傾向が一層強まり、40年後（2050年）には1億人を下回ることが予想されています。

本市の総人口は、現在は増加傾向にあるものの、近い将来にピークを迎え、減少に転じていくことは避けられないものと考えられます。本市が独自に行った5年ごとの将来推計人口によると、高位推計でも10年後には人口減少傾向にあると予想され、中位・低位推計では5年後に人口減少傾向になっているものと予想されます。



資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 全国の年齢3区分別人口
(過去実績および将来推計)



*…2000年（平成12年）は旧美原町人口との合計値

(コーホート法により堺市で独自に推計、政策要因等は加味していない)

推計人口①(低位) …転出入均衡ケース
 推計人口②(中位) …転入超過維持ケース
 推計人口③(高位) …出生率段階的向上ケース
 *参考値 …転出超過ケース

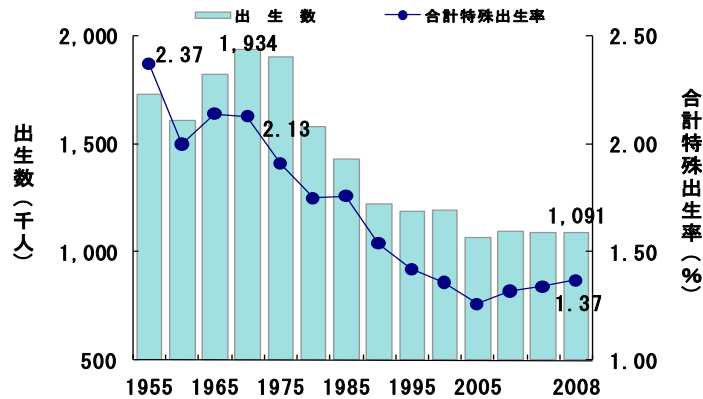
資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 堺市の将来推計人口

④ 少子・高齢化の進展

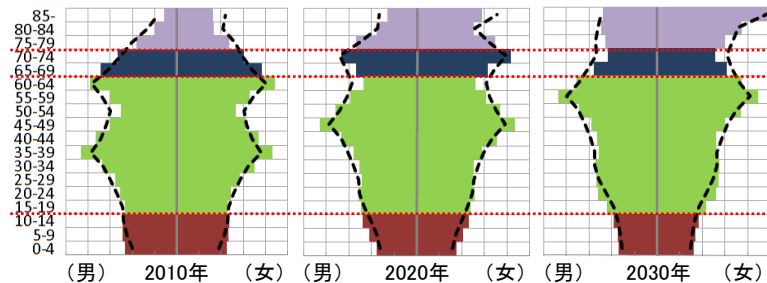
我が国の出生率、出生数は、過去に比べて大きく低下しており、継続的に少子化が進行してきましたが、最近では横ばいとなっています。また、団塊の世代が一斉に定年退職を迎えており、高齢者の急激な増加が起きています。

本市では、全国平均と比較して、団塊の世代や団塊ジュニア世代など、特定の年代への偏りが強く、年齢構成の変化の波は、より大きくなるものと予想されます。



資料：堺市マスタープラン (H23.3)

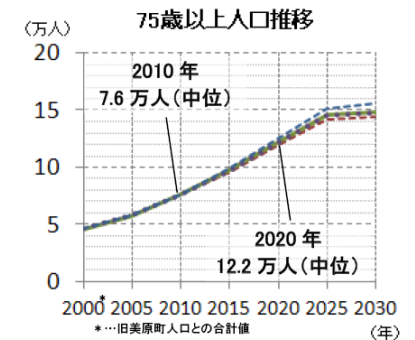
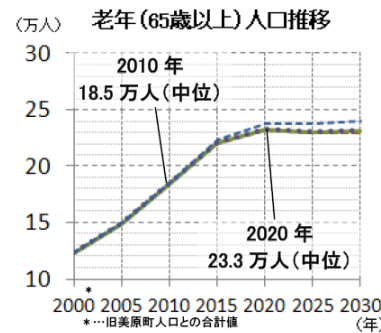
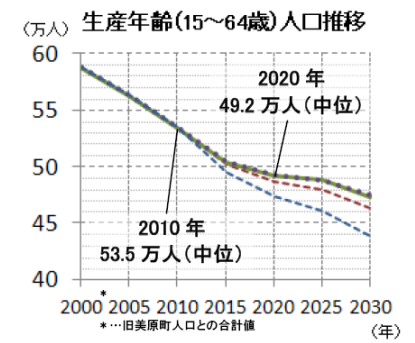
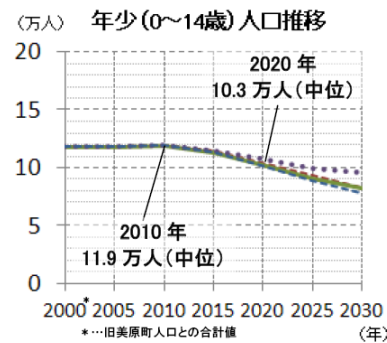
図. 国の出生数、合計特殊出生率の推移



※破線は、全国平均の年齢構成割合

資料：堺市マスタープラン (H23.3)

図. 堺市の将来の年齢構成割合の変化 (推計人口②の場合)



--- 将来推計人口①(低位)
 --- 将来推計人口②(中位)
 将来推計人口③(高位)
 --- *参考値

資料：堺市マスタープラン (H23.3)

図. 堺市の年齢区分別人口推計

(2) まちづくりの方向性

① 堺市マスタープラン

堺市総合計画の基本構想のもと、本市の今後のまちづくりの基本的な方向性と取り組みを示しています。

a) 市民とともに進める市政運営

市民とともに、めざすべき将来像の実現に取り組むこととしています。

○市民とともに「協働のまち・堺」を实践（市政運営の基本理念）

市民・企業・行政などが協働し、多様な地域社会の課題解決に取り組むことで、地域力が最大限に活かされた、きめ細かで特色あるまちづくりを推進します。

○将来にわたって持続可能な都市経営を实践（市政運営の基本理念）

人口の誘導・定着化や企業の誘致、女性・高齢者・障害者等の就労・社会活動の促進などにより、都市活力の向上と税源の涵養を図ります。

○市民を支える「優しさ」 （市として備えていくべき要素）

将来像を実現していくためには、基礎自治体の本来の使命である、福祉・教育・衛生などの生活に密着した分野できめ細かなサービスを提供するなど、市民を支える「優しさ」を持つことが重要です。

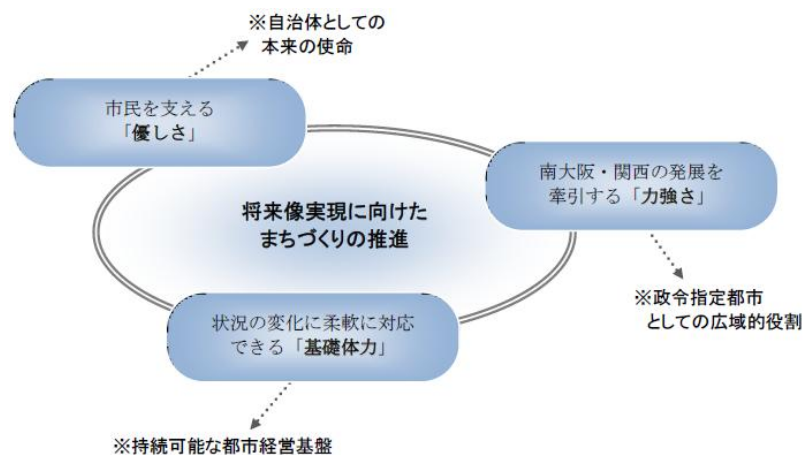


図. 堺市として備えていくべき3つの要素のイメージ図

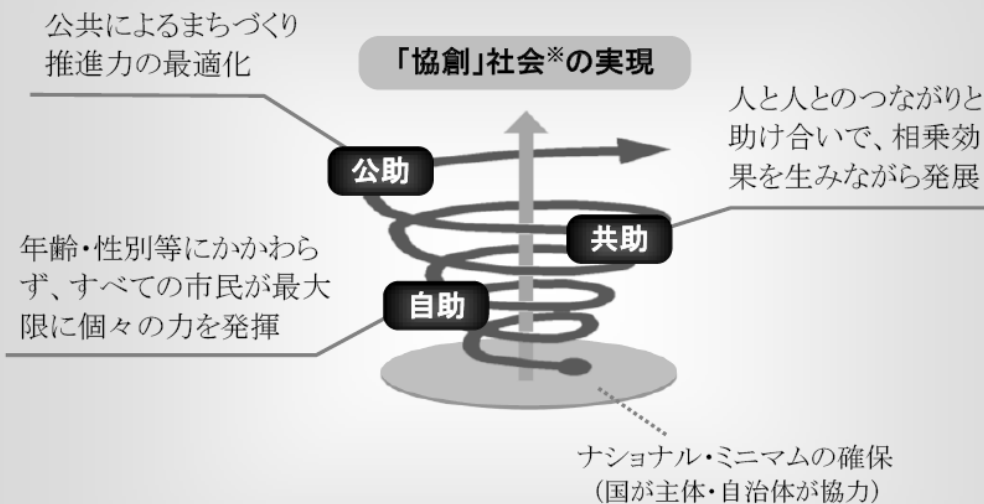
○暮らしの安全・安心の確保（都市のリスク管理戦略）

誰もが安全で安心して暮らすことができるよう、福祉・医療・雇用など生活に関わる各分野で、本市の地域特性に対応した独自施策を構築するなど、犯罪がなく災害に強いまちづくりを進めます。

○「人」と「人」とのつながりが織りなす「協創」社会を実現（まちづくり推進基盤戦略）

自らが地域課題の解決やまちづくり活動に取り組む、協働のまちづくりの推進や、地域社会を支える様々な主体が協働する「新しい公共」の形成を進めるなど、さまざまな主体が自らのまちを創る、「協創」社会の実現をめざします。

<「協創」社会※の実現に向けた推進イメージ図>



*「自助・共助・公助」は、防災分野や福祉分野で用いられることが多い概念ですが、ここでは広義に捉えて、協働を基礎としたまちづくり全般についての概念として使用しています。

b) めざすべき堺の将来像

今後市政を変革し、まちづくりを進めていく際の基本となる、めざすべき堺の将来像を以下のように示しています。

未来へ飛躍する自由・自治都市 ～安らぎ・楽しみ・活躍する場として「希（のぞ）まれるまち」へ～

堺は、かつてさまざまな文化を発祥し、国内外から人が集まり交流する「自由・自治都市」として繁栄した、輝かしい歴史を有する都市です。

先人から受け継いだ歴史と文化、自由と自治の精神を礎として、未来へ向けて挑戦し続け、飛躍していく都市であること。

そして、人が住む・憩う「安らぐ場」として、訪れる・遊ぶ「楽しむ場」として、働く・学ぶ・投資する「活躍する場」として、「希（のぞ）まれるまち」であること。

それこそが、これからの時代における、めざすべき堺の将来の姿です。



c) 都市空間形成の方向性

地理的条件や都市構造を踏まえながら、都市の中枢性・拠点性を向上させるとともに、持続可能な都市の形成を図るため、以下の方向性によりまちづくりを進めることとしています。

I. 活力あふれる都市空間の形成

- ・ 都心地域において、各種都市機能を集積させ、広域的な都市圏の中枢を担う賑わいと交流の拠点を形成するとともに、地域拠点をはじめ各拠点の持つ特性や既存のストックを活かしながら時代に即した都市機能の更新や集積を図り、都市活力と生活利便性を向上させます。
- ・ 臨海部などに競争力を持った産業の集積を図るとともに、内陸部との連携を強化し企業立地の促進を図ります。
- ・ 公共交通や道路ネットワークを強化し、広域アクセス性と市内の移動・回遊性を向上させます。

II. 居住魅力あふれる都市空間の形成

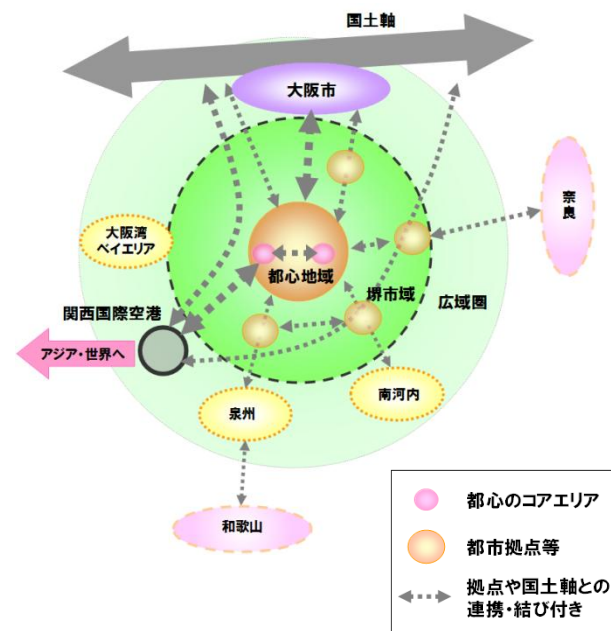
- ・ 歴史と文化を身近に感じられ、快適で質の高い居住環境を確保し、住みたくなる、住み続けたくなる居住魅力を創出します。
- ・ 水と緑を活かした良好な都市環境を創出し、潤いと活力ある地域づくりを進めます。

III. 環境と共生する都市空間の形成

- ・ 無秩序な市街地の拡大を抑制し、良好な自然環境や農空間の保全・再生・活用を図ります。
- ・ 都市機能が拡散しない都市空間の形成を図るとともに、都市活動における環境への負荷を軽減させます。

IV. 安全で安心して暮らせる都市空間の形成

- ・ 道路等の社会資本の計画的かつ適正な維持管理やユニバーサルデザインの推進などにより、誰もが安全で安心して活動できる良好な都市空間を形成します。
- ・ 災害に強い都市づくりを推進します。



d) 持続可能な環境共生都市の実現

「環境モデル都市」として、次世代に豊かで良好な環境を引き継いでいくため、以下のような施策を推進し、市民生活や資源・自然環境、産業、交通などのあらゆる分野で、人と環境に優しいまちづくりを進め、持続可能な環境共生都市を実現することとしています。

◆施策5-4 人と環境に優しい交通体系の構築 など低炭素型都市構造への変革

環境に優しい低炭素型の都市構造への変革を進めるため、自動車への過度な依存から脱却するとともに、エコカーの普及促進を図り、公共交通や自転車など環境負荷の少ない交通体系へと移行させます。

【施策展開の方向性】

人の移動にかかる環境負荷の軽減を図るため、公共交通ネットワークの強化などにより利便性を向上し、市民の公共交通利用を促進するとともに、自転車や徒歩で移動しやすい環境整備を進めます。

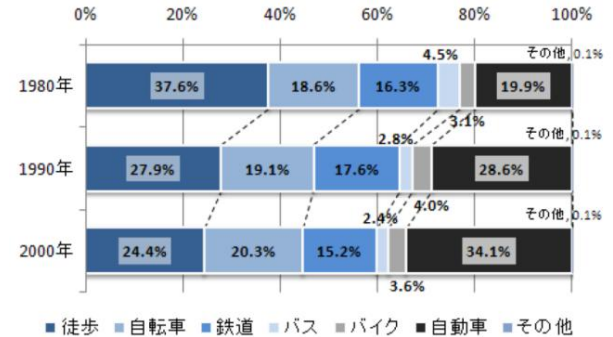


図. 堺市における交通手段の利用状況

世界のモデルとなる先駆的な低炭素都市 『クールシティ・堺』

《プロジェクトを推進するための先導的な取り組み》

- エネルギー・イノベーション（産業構造の転換）
- モビリティ・イノベーション（都市構造の変革）
- ライフスタイル・イノベーション（環境文化の創造）

公共交通ネットワークの強化などにより、人と環境に優しい交通体系を構築し、環境負荷の少ない持続可能な都市構造へと変革を進めます。

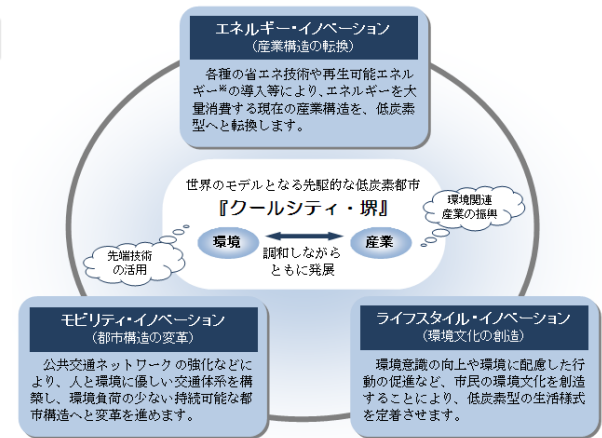


図. プロジェクトの推進イメージ図

e) まちの魅力向上と、賑わいと交流のまちづくり

本市の「顔」となる都心地域における魅力の向上や、各地域拠点の活性化を図るとともに、歴史・文化等の豊富な地域資源の活用や情報発信力の強化、新たな魅力の創造を通じて、人・モノ・情報が集まり交流する、活力と賑わいのあるまちづくりを進めることとしています。

◆施策6-3 利便性向上に向けた総合的な交通ネットワークの形成

地域の賑わいと交流を促進するため、市内をはじめ広域的な交通利便性の向上を図り、市内外から人・モノが行き交うまちづくりを進めます。

【施策展開の方向性】

少子化・高齢化の進展や、今後のライフスタイルの変化を見極め、広域的な視点を踏まえて、交通基盤整備と各交通機能との連携による総合的な交通体系を構築し、移動の円滑化および交流の促進を図ります。

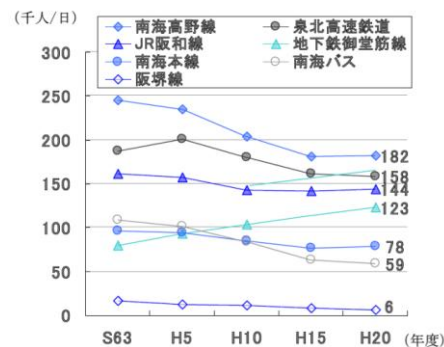


図. 公共交通利用者数の推移

◆施策6-4 歴史・文化資源を活かしたまちの賑わいの創出

本市の魅力向上するため、本市に存在する多数の歴史的・文化的な資源を効果的に活用した観光振興に取り組むとともに、市内外への情報発信力を強化します。

【施策展開の方向性】

市内の歴史・文化資源を活かす情報発信力の高い拠点的な施設の整備を推進するとともに、市内の魅力ある資源をネットワーク化することで、市全体の魅力を高め、賑わいを創出します。

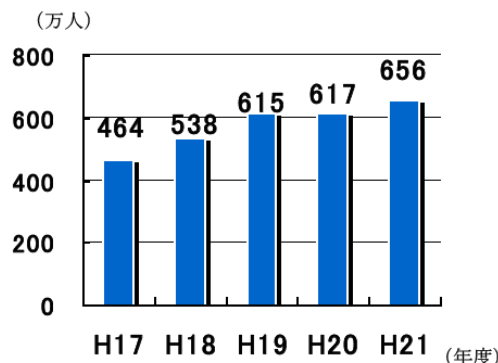


図. 観光ビジター数の推移

a) めざすべき都市像と都市づくりの目標

都市づくりの方向性として、都心、都市拠点、地域拠点、駅前拠点を位置づけ、各々の拠点性を高めるとともに、公共交通ネットワーク等による相互の連携を図ることとしています。

活力あふれる都市

～賑わいと交流、産業活動を支える都市づくり～

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とともに、世界との玄関口であ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。

【都市づくりの目標】

- 都市の拠点性を高める
- 民間投資を促進するとともに競争力の高い産業をはぐくむ
- 広域交通アクセス性、市内の移動・周遊性を高める

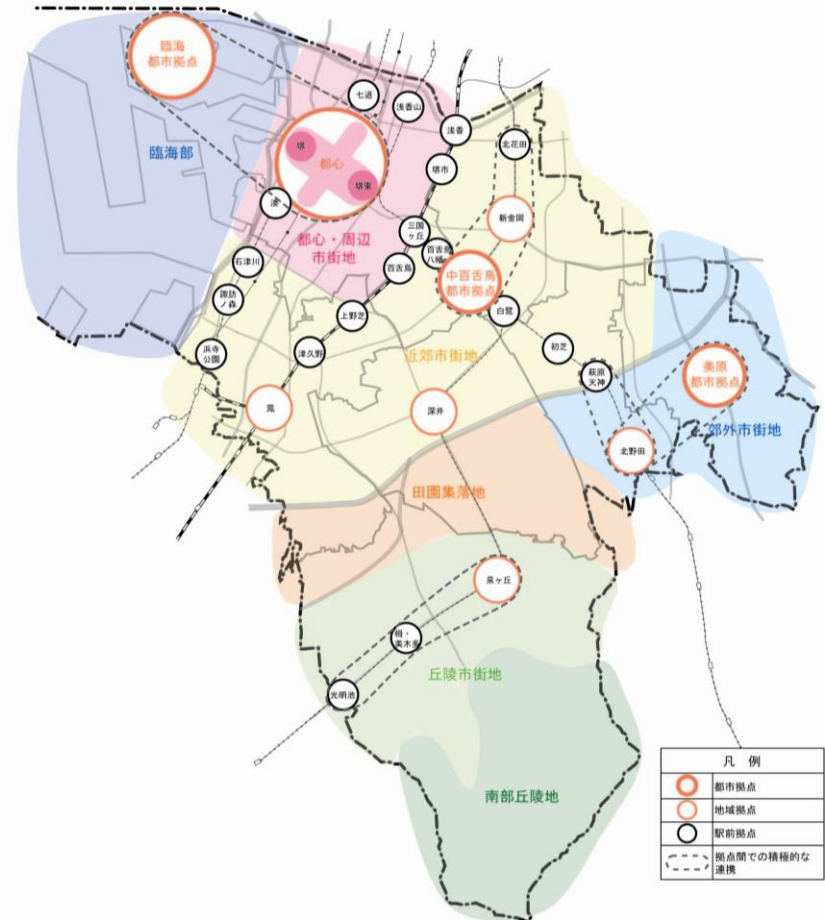


図. 拠点の配置

b) 道路・交通の方針

道路・交通の方針として、公共交通を主軸とする交通体系の構築を図るとともに、公共交通ネットワークの形成や身近な公共交通の維持確保により、公共交通の利便性向上・利用促進につとめることとしています。

【基本的考え方】

- 人と環境にやさしく、まちの賑わいを支える公共交通をめざし、鉄軌道網や道路ネットワークなど既存のストックを活かした、公共交通を主軸とする交通体系の構築を図る。
- 集約型都市構造を支える公共交通ネットワークの形成や身近な公共交通の維持確保を図るとともに、公共交通の利便性向上・利用促進につとめる。
- 道路・交通基盤の整備にあたっては、交通事故の減少や、バリアフリー、防災、防犯対策に配慮して進める。

【都市づくりの取組み】

- ・利便性の高い公共交通ネットワークの形成
- ・各拠点の周遊ルート形成および移動手段の確保
- ・きめ細やかな公共交通手段の確保
- ・各生活圏における歩行者・自転車ネットワークの形成
- ・温室効果ガスの排出抑制等環境に配慮した交通対策の推進
- ・安全で快適な公共施設等の整備

③ 堺都心のまちづくりプラン（案） ※平成24年2月21日時点

都心及びその周辺地域において、一体的なまちづくりを推進することにより地域の活性化をめざしています。

【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』

—歴史・文化が香る自由・自治の進取の気風が息づくまちをめざして—

【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

歴史文化都市・堺を代表するまちの顔づくりと、都市魅力を向上する文化・交流機能、商業機能や行政機能などの都市機能の充実、交通ネットワークの強化などにより、さまざまな目的をもった人々が集まる活力あふれるまちをめざします。

⇒ 都市活力を支える交通ネットワークの形成

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

日常的な利便性の向上など、誰もが快適に暮らせる生活機能の充実と、歴史を感じさせる水辺空間を活かした潤いのあるまちなみや、居心地のよいまちなか空間の形成など、豊かな都心のライフスタイルの創出と市民が愛着を感じられるまちをめざします。

⇒ 人にやさしく歩いて楽しいまちづくり

環境にやさしい低炭素なまちづくり

3. 歴史を守り育み新たな魅力を創造するまちづくり

百舌鳥古墳群に始まる長い歴史の蓄積を今に伝える豊かな歴史・文化資源をまちづくりに活かし、堺ならではの新たな都市魅力を創出することにより、訪れたいまち、市民が誇りをもてるまちをめざします。

⇒ 観光資源を楽しく回遊できるネットワークの形成

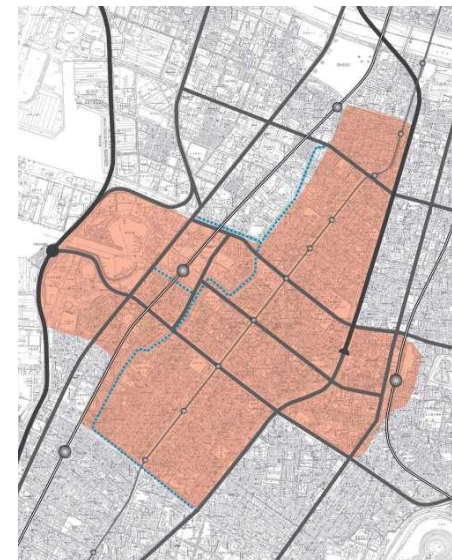


図. 計画の対象区域

(3) 公共交通に係る市民意向

ワークショップや市民意識調査、市政への提案箱などにおいて、公共交通に係る多様なご意見をいただいています。

① 堺の公共交通を考えるワークショップ

【目的】

総合都市交通計画の策定に向けた検討の一環として、市民の皆さんが堺の公共交通について意見交換を行うワークショップを開催

【テーマ】

テーマごとにグループ分けを行い議論

- 公共交通の利用促進（自動車から公共交通への転換、交通に関する意識改革など）
- 公共交通ネットワークの形成（拠点間ネットワークの形成、都心交通網の充実など）
- 公共交通の利便性向上のための方策（公共交通の乗り継ぎ利便性の向上、情報案内の強化など）

【会議の開催】

平成22～23年度にかけ、同じ参加者で計5回連続開催

第1回目：平成22年10月30日（土）

第2回目：平成22年12月11日（土）

第3回目：平成23年2月5日（土）

第4回目：平成23年5月14日（土）

第5回目：平成23年5月29日（日）・・・とりまとめ

【参加者概要】

募集要件：市内在住・在勤・在学の方

募集期間：平成22年9月1日（水）～22日（水）

（追加募集：平成22年10月1日（金）～10月15日（金））

参加者数：33人

② 堺の公共交通のあり方に関する意見募集

【目的】

総合都市交通計画の検討に活用するため、広く皆さんから堺の公共交通のあり方について意見募集を実施

【募集概要】

テーマ：堺の公共交通のあり方について

募集期間：平成23年5月1日（日）～6月30日（木）

募集要件：特になし

募集方法：広報さかい及び市HPへの掲載、市政情報センター等での配架

【提出者数】

12名

【主な意見】

- 鉄軌道延伸、鉄道相互乗り入れ、東西軸の検討など、公共交通ネットワークに係る意見
- 歴史資源、文化施設、自然資源への公共交通によるアクセス向上など、既存施設等との連携に係る意見
- バス路線の再編、ベイエリア開発と循環バスの運行など、バスサービスに係る意見
- コミュニティサイクルの充実、駐輪場の増設など、自転車の利用環境に係る意見
- 自家用車の規制、パークアンドライドの推進など、自動車利用に係る意見
- 乗継運賃制度、ゾーン乗車券、泉北高速の運賃値下げなど、運賃に係る意見
- 阪堺線の廃止、補助金の反対など、阪堺線存続に係る意見
- 市民・交通事業者・行政のパートナーシップと全庁推進体制の確立、交通局の設立など、公共交通の推進体制に係る意見

③ 市民意識調査（公共交通に関連するものを一部抜粋）

【目的】

堺市マスタープランの策定にあたり、市民の視点から、どれだけ堺のまちが良くなったかを計る指標として、生活における日常の行動や意識などについて把握するために実施

【調査方法】

郵送による発送・回収

【調査対象】

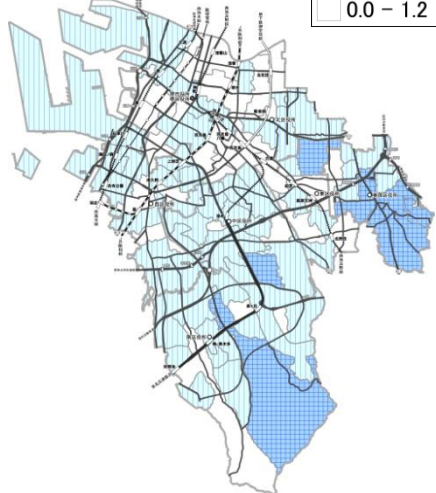
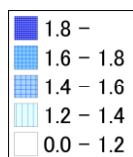
平成22年5月時点で20歳以上の市民から区別人口比、性比を考慮し、10,000人を無作為に抽出（有効回答率55.6%）

【調査期間】

平成22年7月7日～平成22年7月30日

※下記の平均点を表示

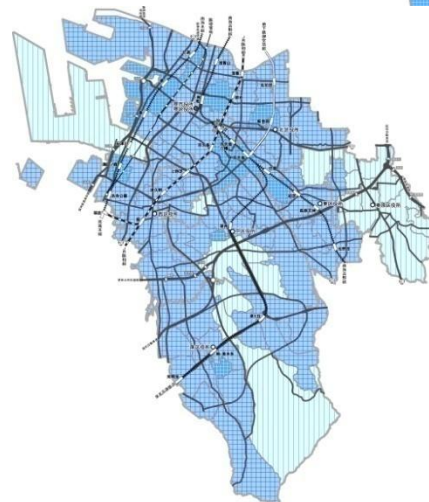
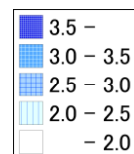
当てはまる：2点
当てはまらない：1点



通勤・通学に自家用車を利用している

※下記の平均点を表示

積極的に行っている：4点
ある程度行っている：3点
ほとんど行っていない：2点
全く行っていない：1点



できる限り、バスや電車などの公共交通を使うようにしている

近隣の移動の際は、できる限り徒歩や自転車で行くようにしている

資料：平成22年度市民意識調査報告書

④ 交通に対する意識調査（一部抜粋）

【目的】

近畿圏交通実態調査（第5回パーソントリップ調査）による交通行動の実態把握と併せ、堺市の公共交通に関する利用状況や意向を把握

【調査方法】

郵送及びWEB調査

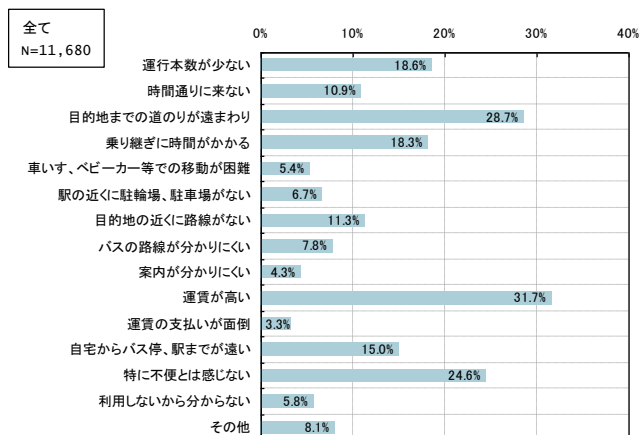
【調査対象】

堺市在住の18歳以上（近畿圏交通実態調査の調査票発送世帯のうち1人及びWEB回答者）

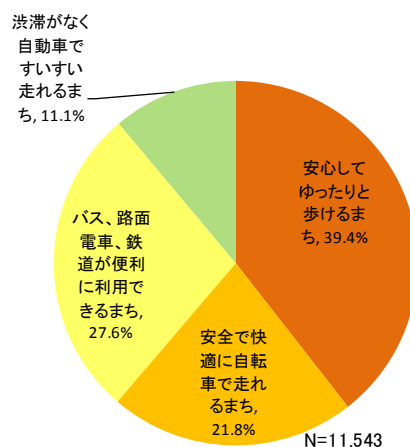
【調査期間】

平成22年10月6日～平成22年11月30日

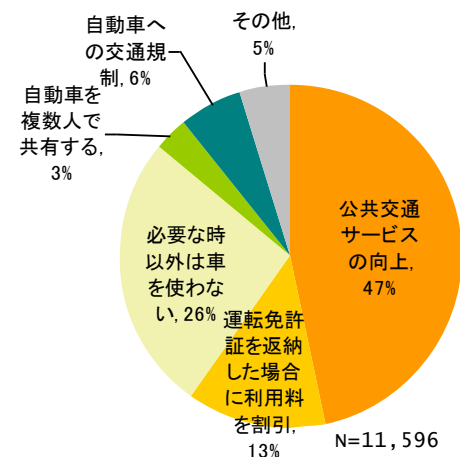
公共交通を不便だと感じる理由



最優先する交通まちづくり



環境に配慮したまちづくりに有効だと思う交通対策



⑤ 「市政への提案箱^(※)」における意見（公共交通に関連する代表的な意見）

(※) メール、ポスト投函、ファックス、郵送により市民から市政に関する提案を募集

		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いけない、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と） ・ 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、鳳駅、堺市駅 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） 	

⑥ 公共交通に係る市民意向のまとめ

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

(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。

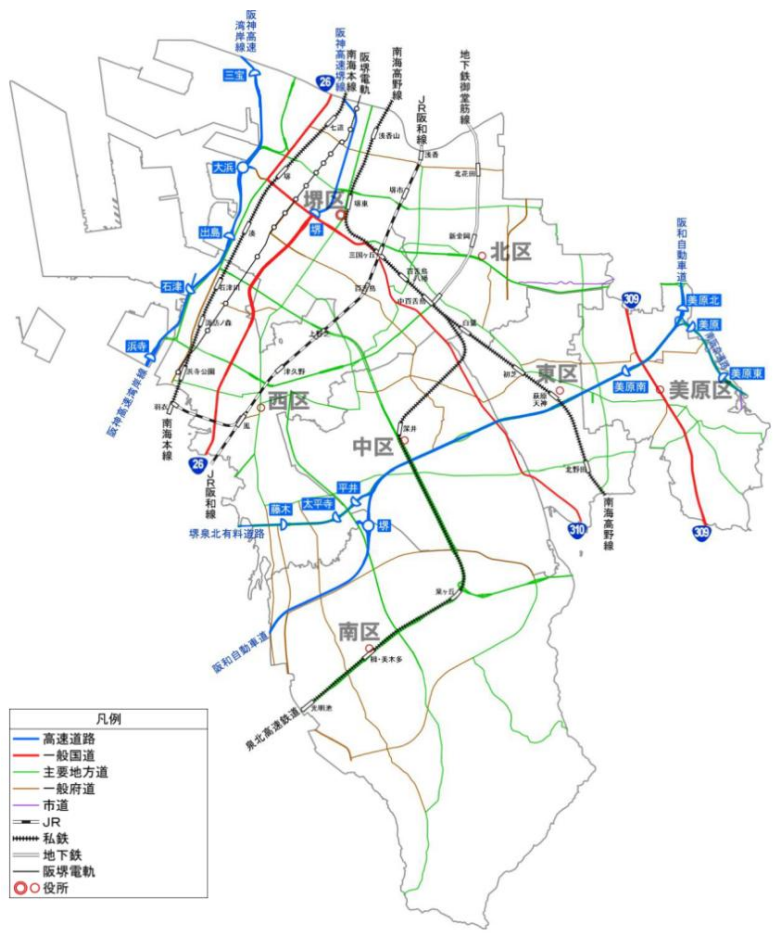


図. 堺市の鉄軌道網

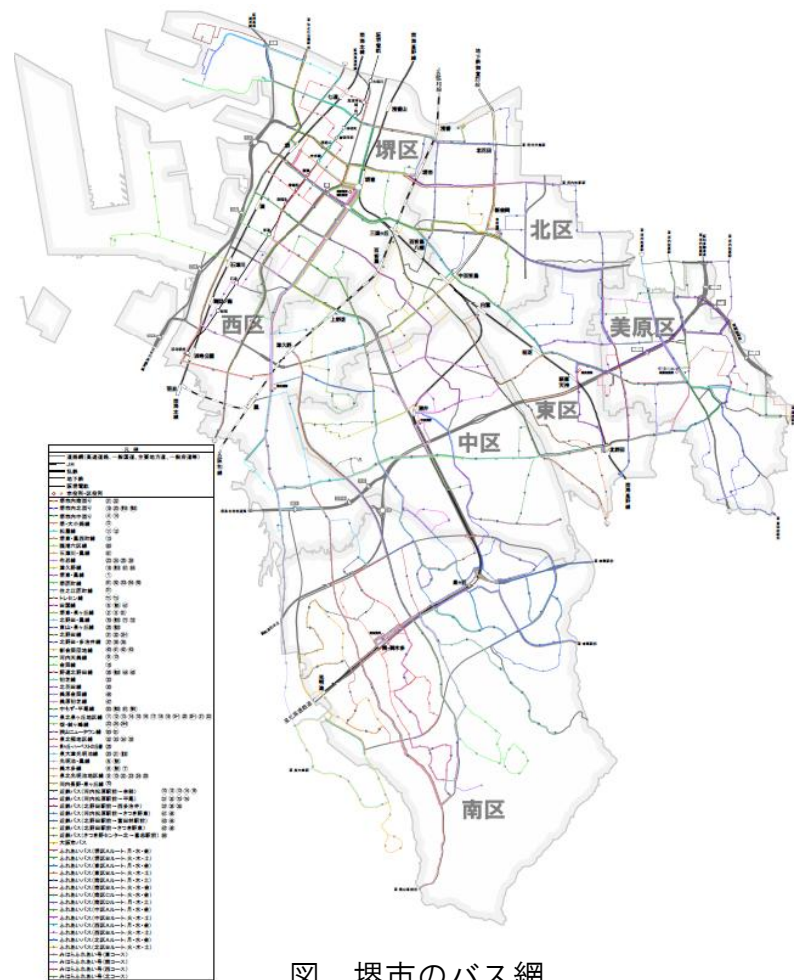


図. 堺市のバス網

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。

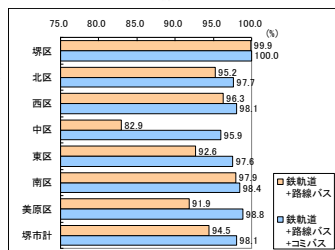
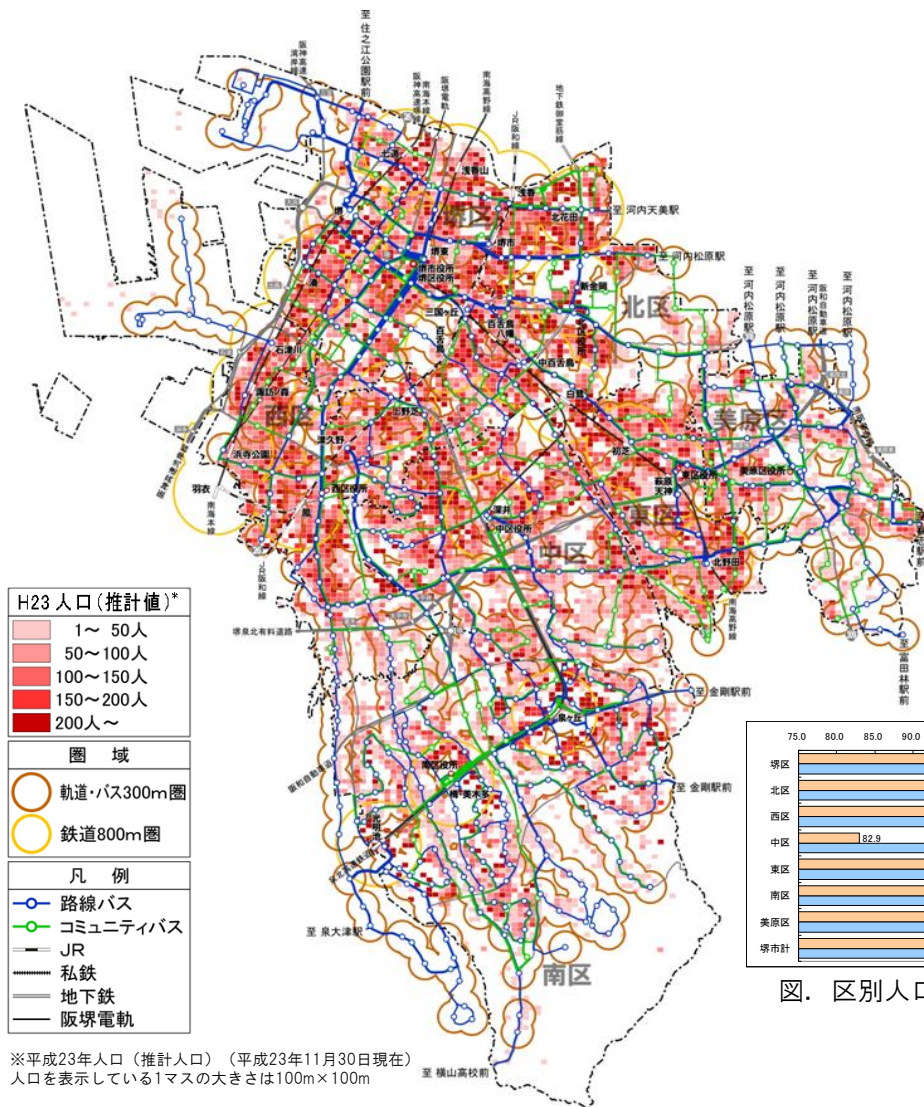


図. 区別人口カバー率

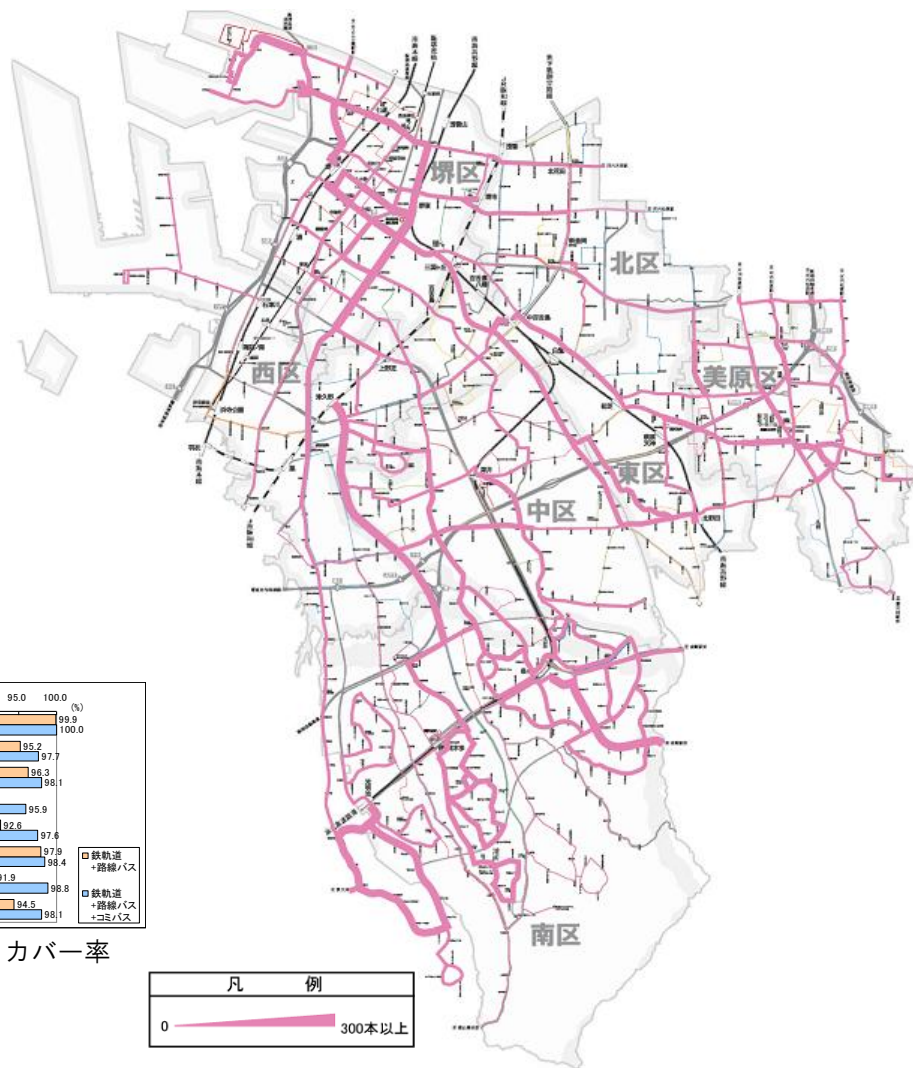


図. 路線バス運行本数(平日)

図. 人口カバー状況(鉄軌道+路線バス+コミュニティバス)

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。

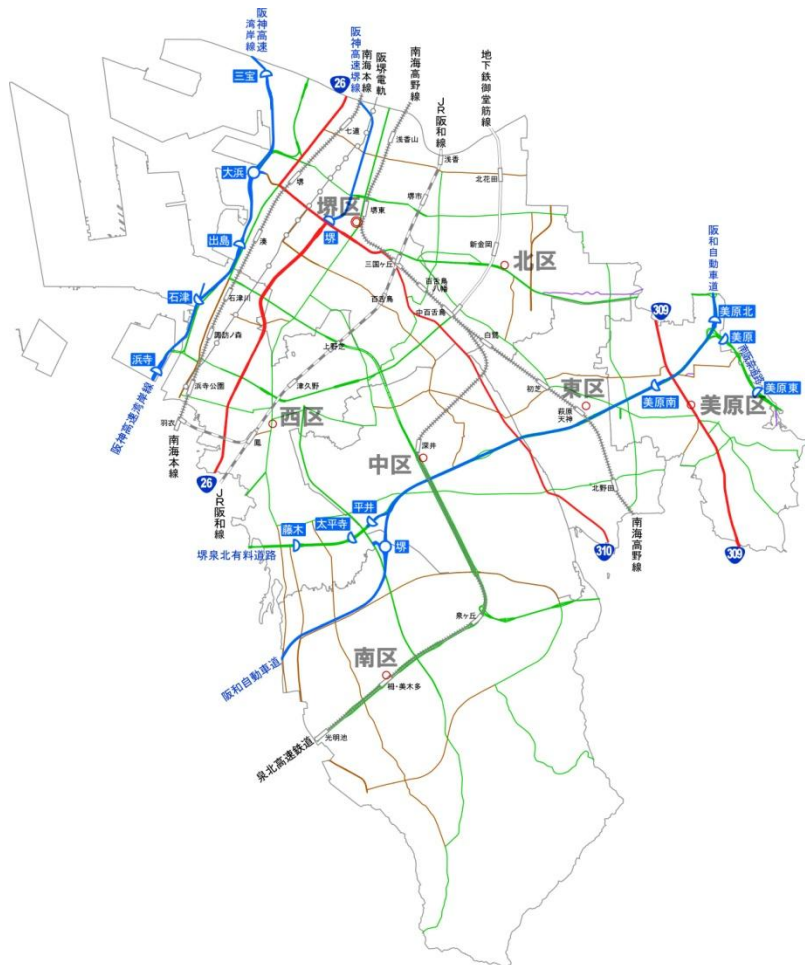
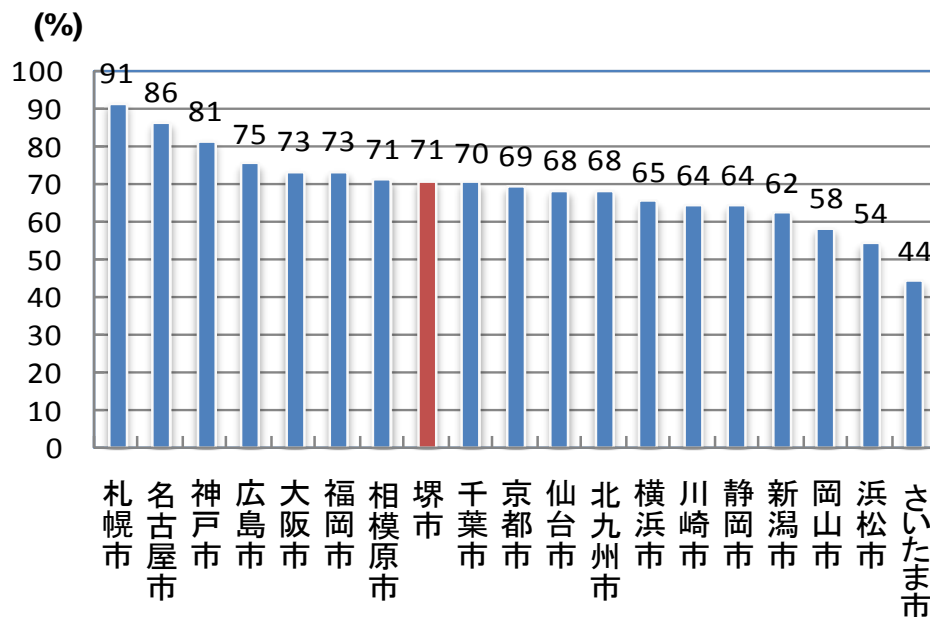


図. 堺市の道路網



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」

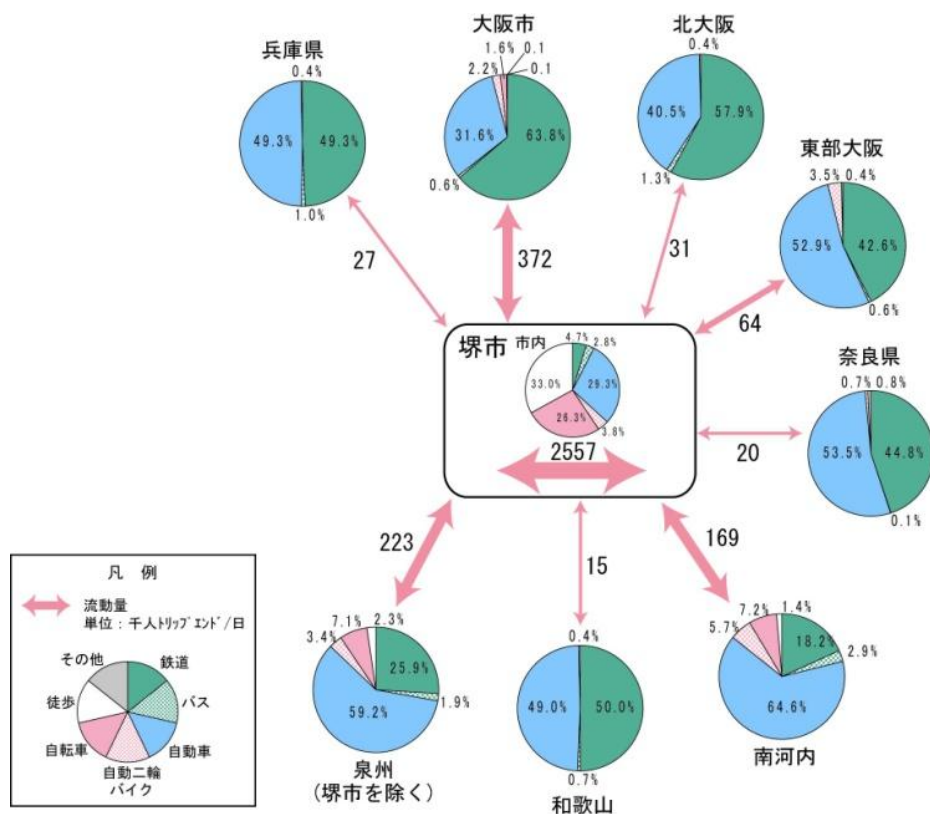
図. 大都市における都市計画道路の整備状況

(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。



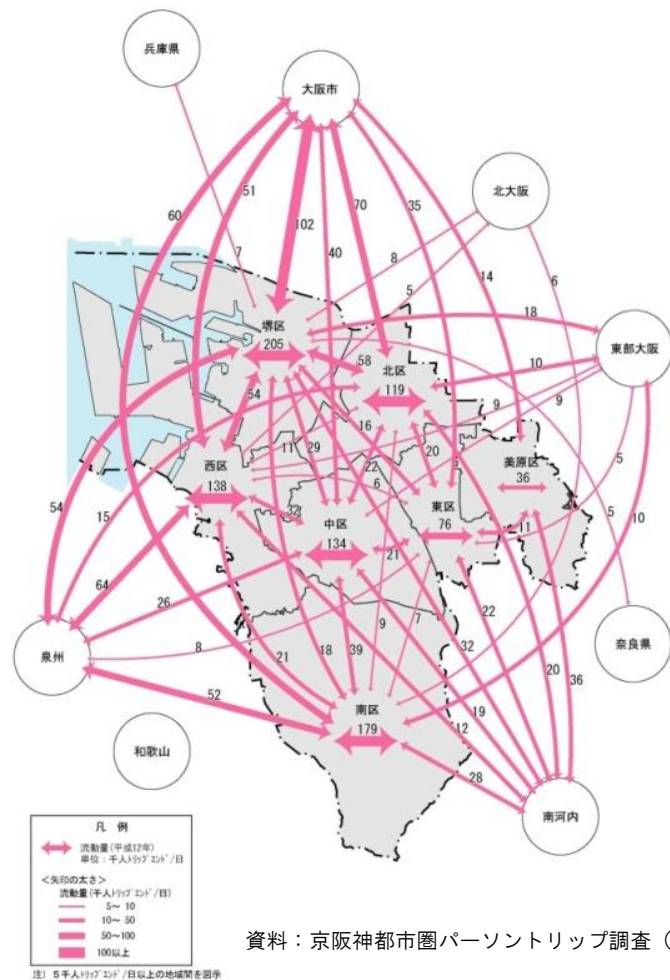
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

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。

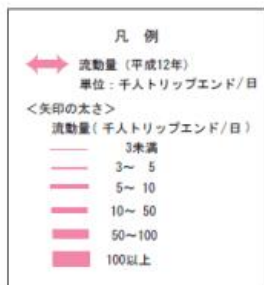
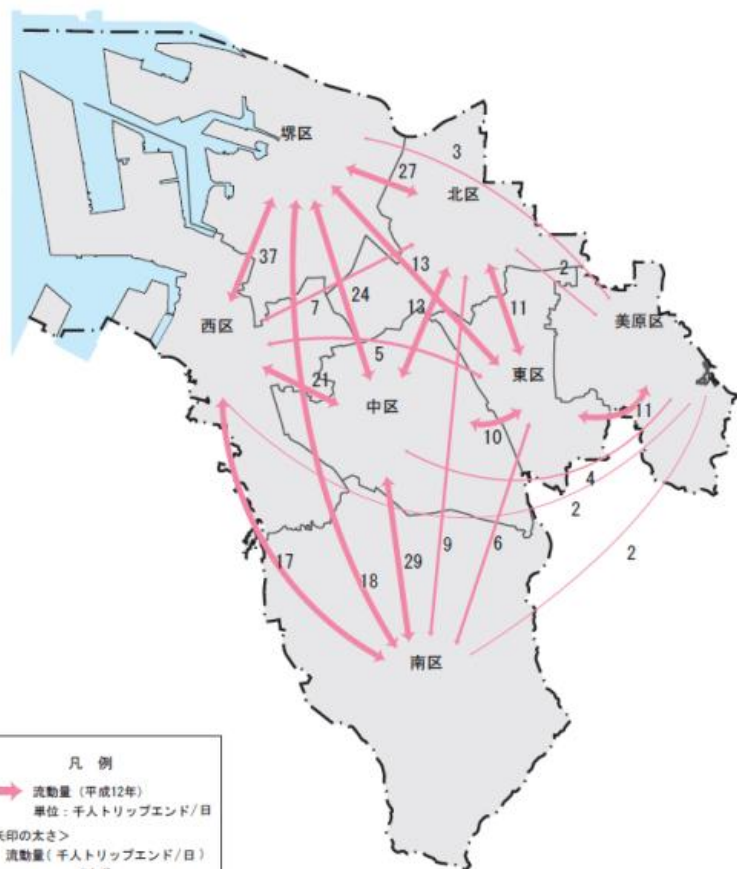


資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (H12)

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。

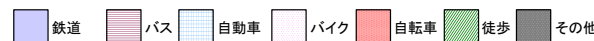
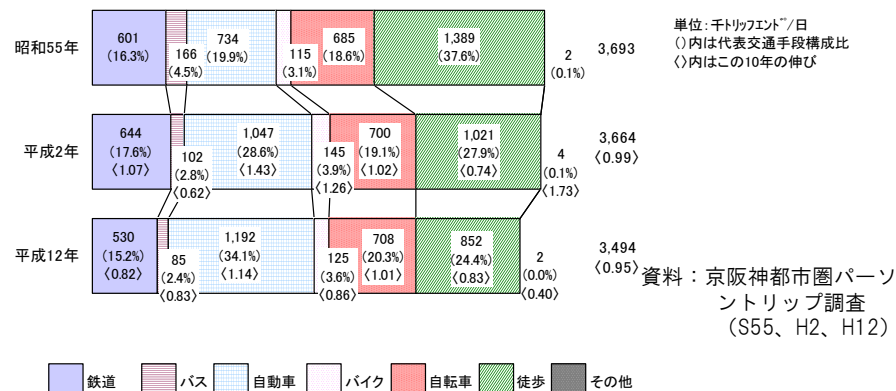
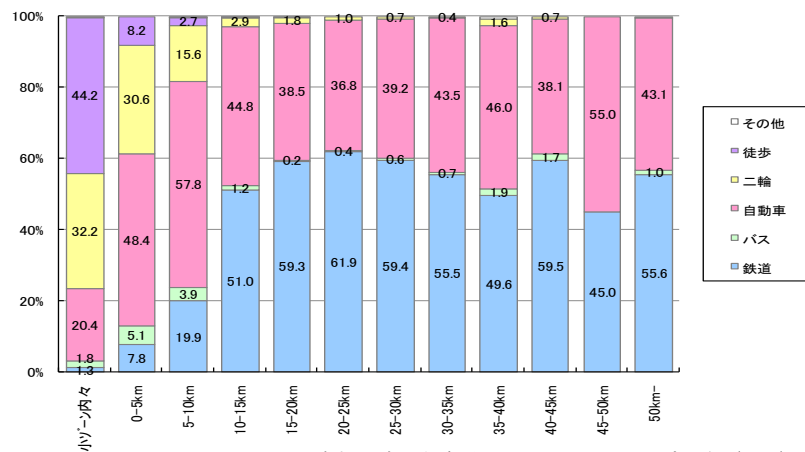


図. 堺市における交通手段の利用状況



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。

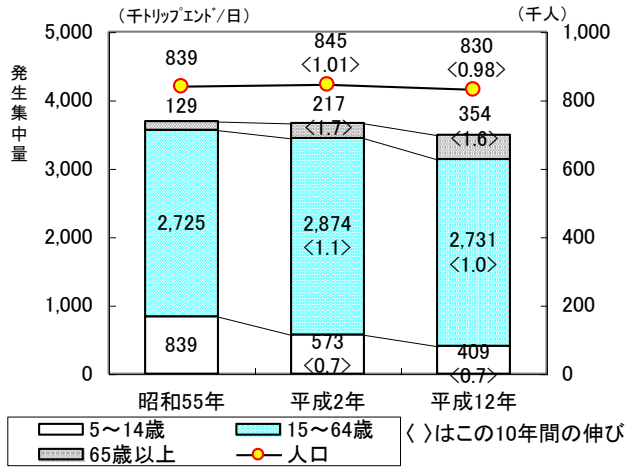
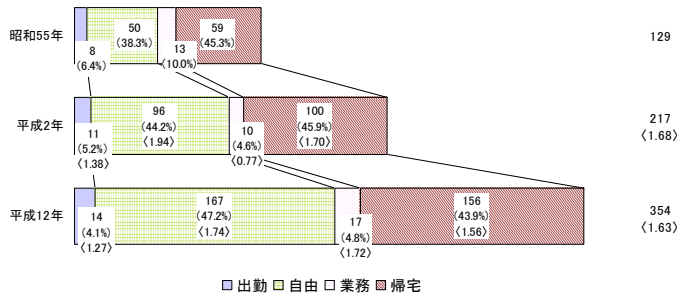


図. 発生集中量の推移



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

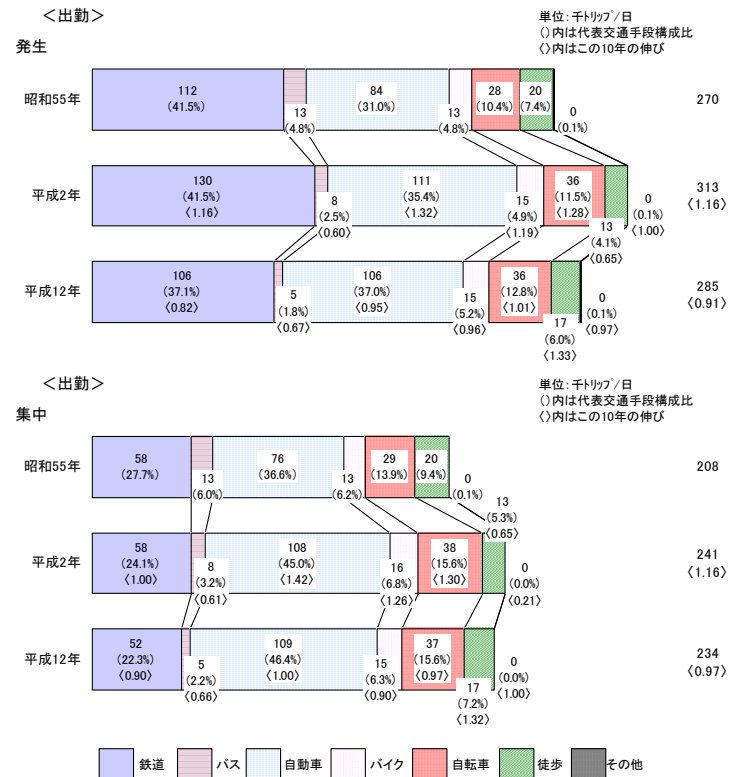
資料：京阪神都市圏パーソントリップ調査 (S55、H2、H12)

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。

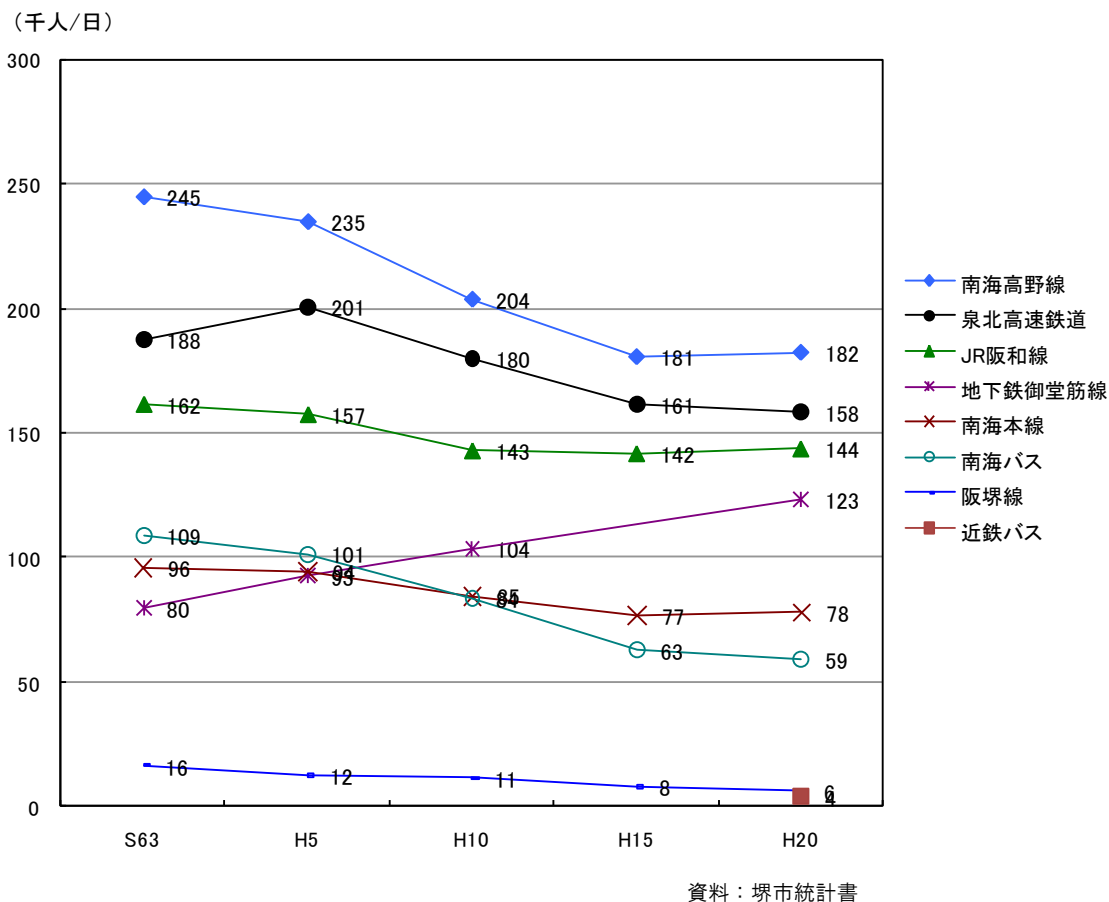


図. 堺市における公共交通の利用者の推移

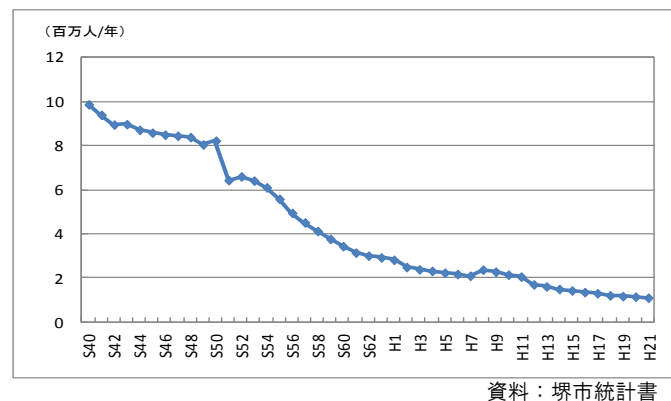


図. 阪堺線の年間乗車人員の推移

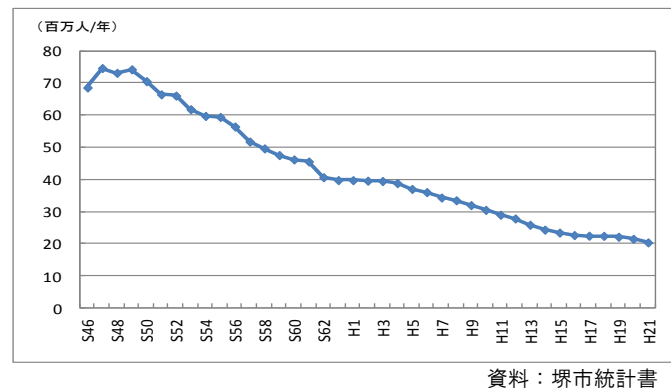


図. 南海バスの年間乗車人員の推移

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

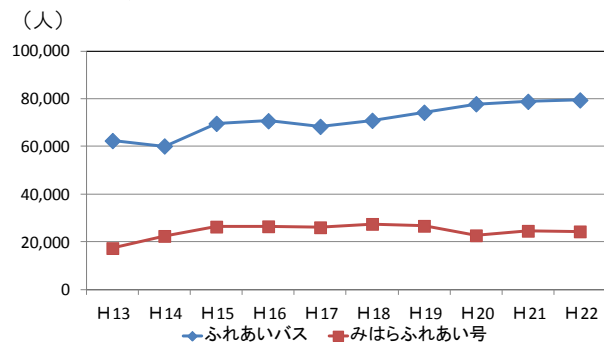


図. 利用者数の推移

○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

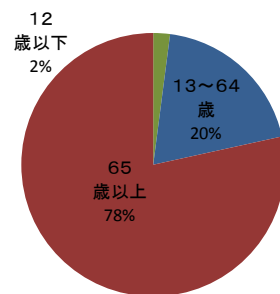


図. 年齢別利用者の割合

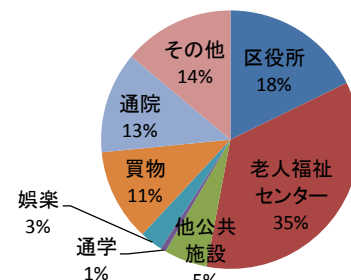


図. 利用目的の割合

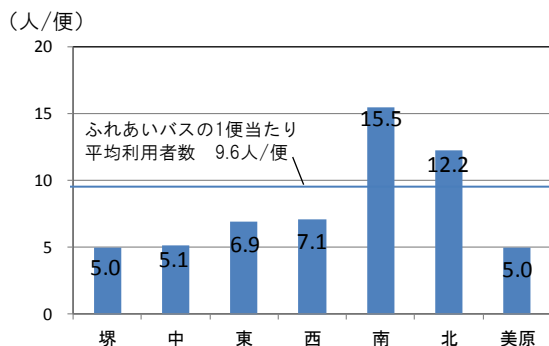


図. 1便当たり利用者数

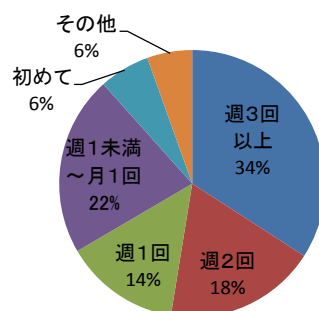


図. 利用頻度の割合

資料：コミュニティバス利用状況調査（平成22年度）

③ おでかけ応援バスの利用状況

平成22年度の実施日のおでかけ応援バス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倍に増加しています。（※南海バスでの比較）

利用目的は、買物や通院など自由目的の利用が多くなっています。

※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/(9,488×1.241)=1.36）

- ・ 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）

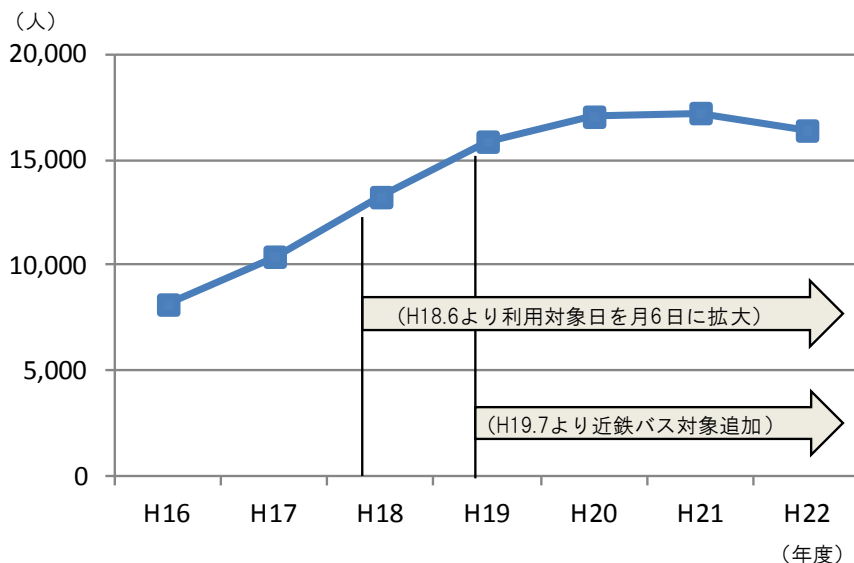


図. 実施日の1日平均利用者数の推移

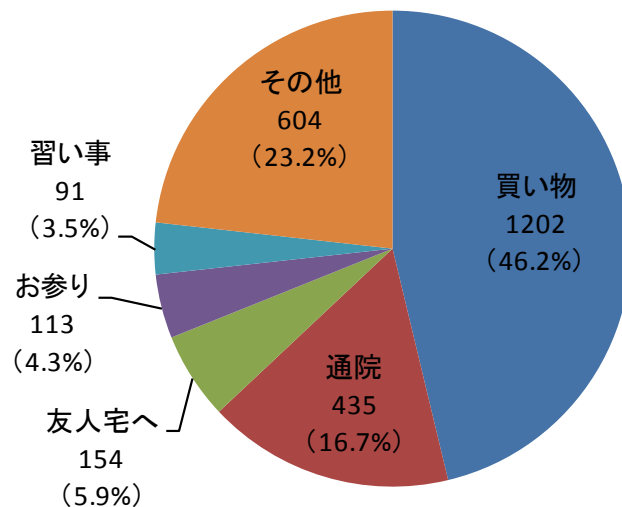


図. おでかけ応援バス利用目的

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）

5. 交通に係る課題

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

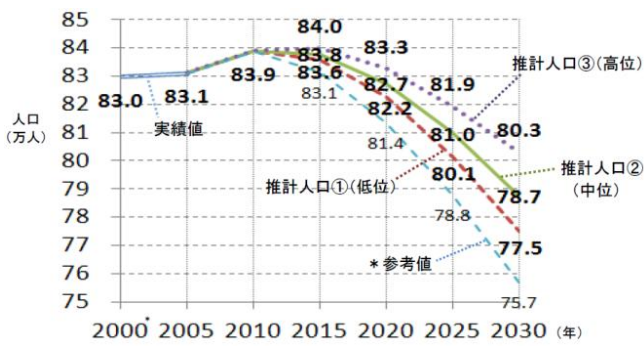
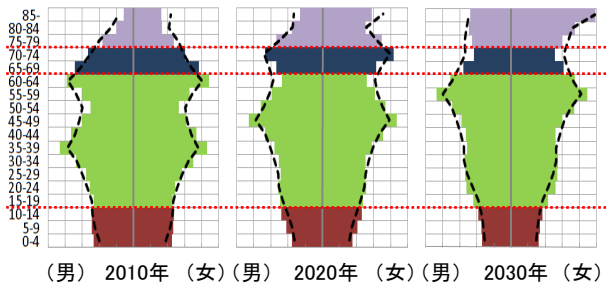


図. 堺市の将来推計人口

資料：堺市マスタープラン (H23.3)

- 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。



※破線は、全国平均の年齢構成割合

図. 堺市の将来の年齢構成割合の変化 (推計人口②の場合)

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

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。

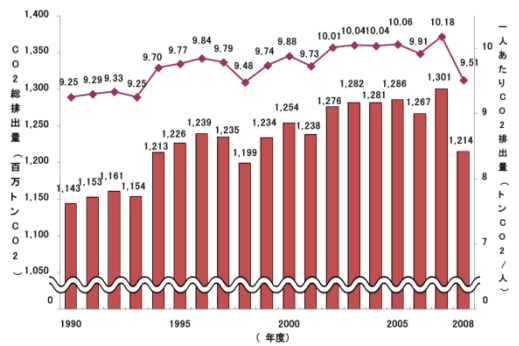


図. 全国のCO2の総排出量および一人当たり排出量の推移

資料：堺市マスタープラン (H23.3)

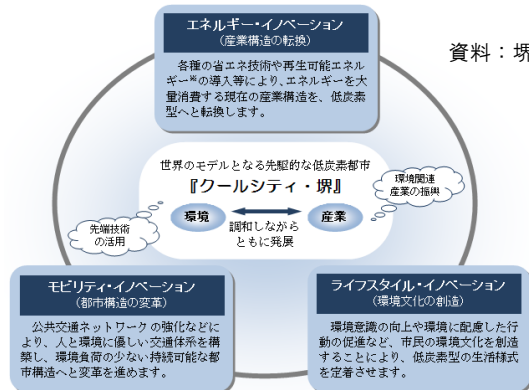


図. プロジェクトの推進イメージ図

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

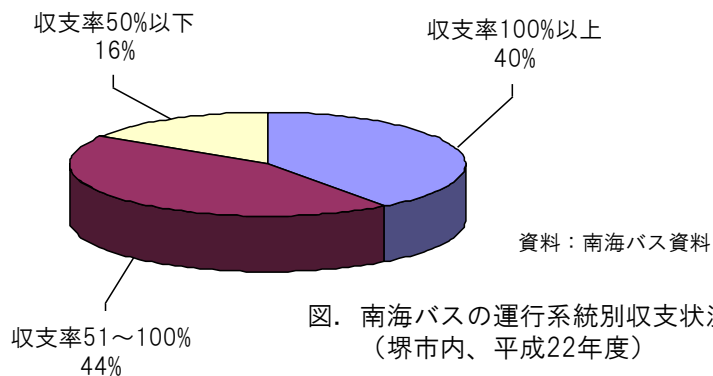


図. 南海バスの運行系統別収支状況 (堺市内、平成22年度)

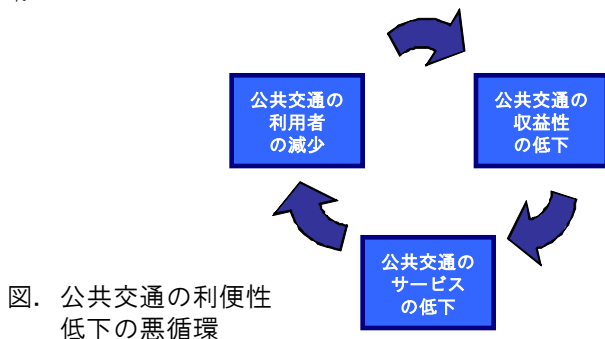


図. 公共交通の利便性低下の悪循環

- ・ 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。

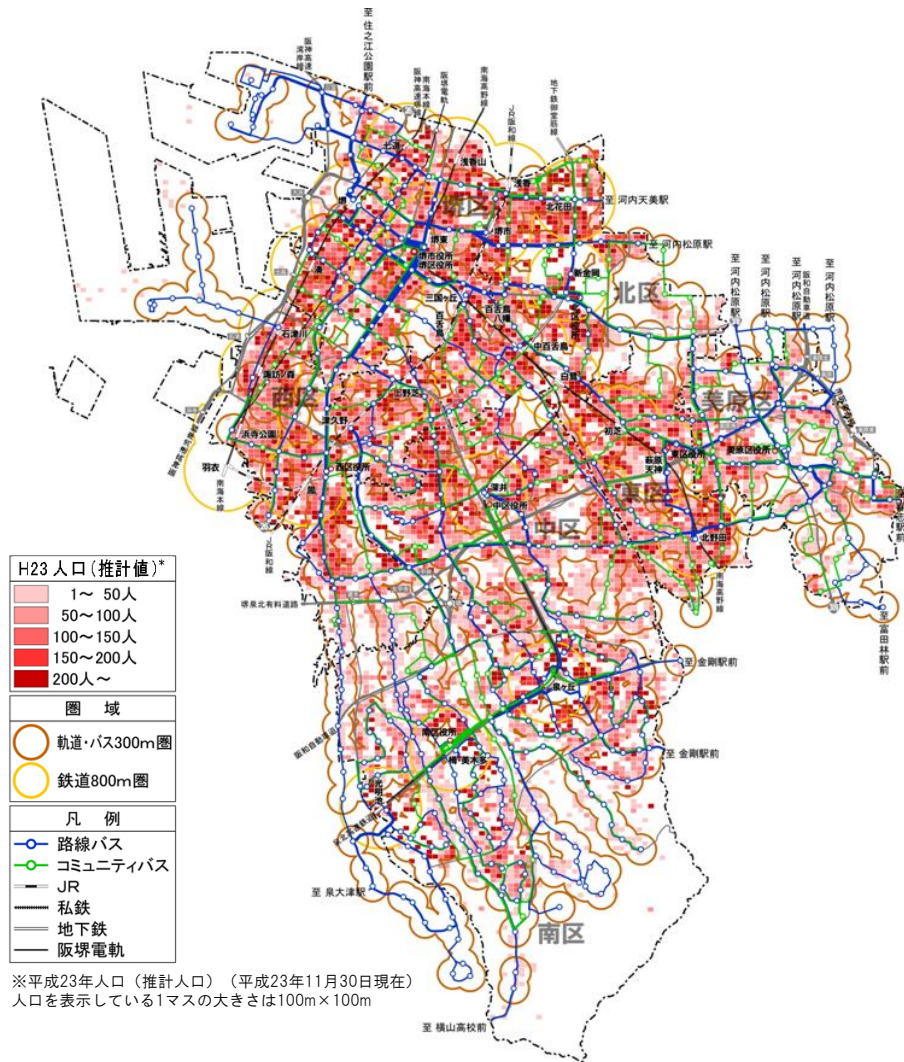


図. 人口カバー状況(鉄軌道+路線バス+コミュニティバス)

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

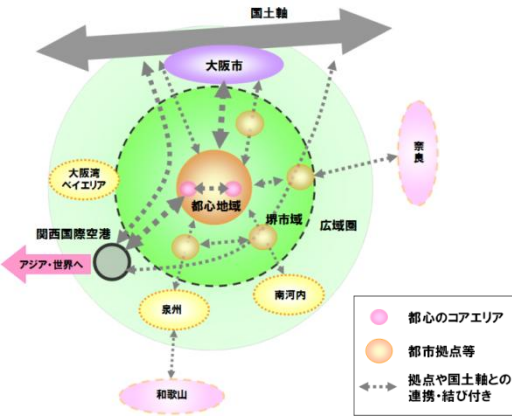


図. 都市空間形成の基本認識

- ・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。

資料：堺市マスタープラン（H23.3）

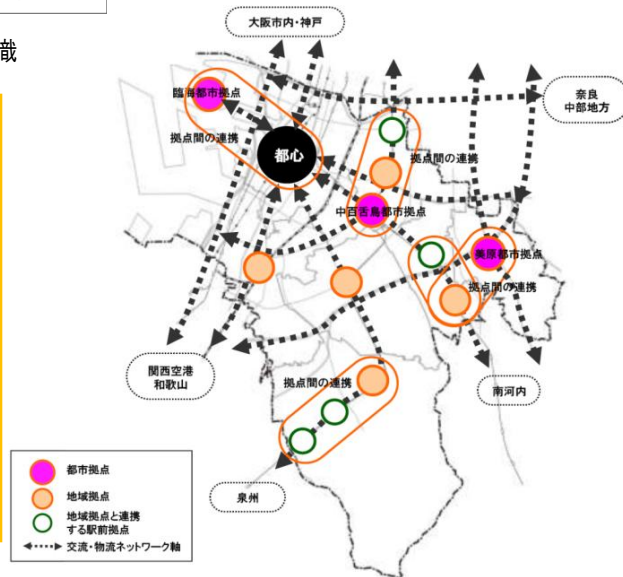


図. 都市拠点と交流ネットワーク

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

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

6. 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

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。

② 施策展開のイメージ

施策イメージ

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

地域内公共交通の充実

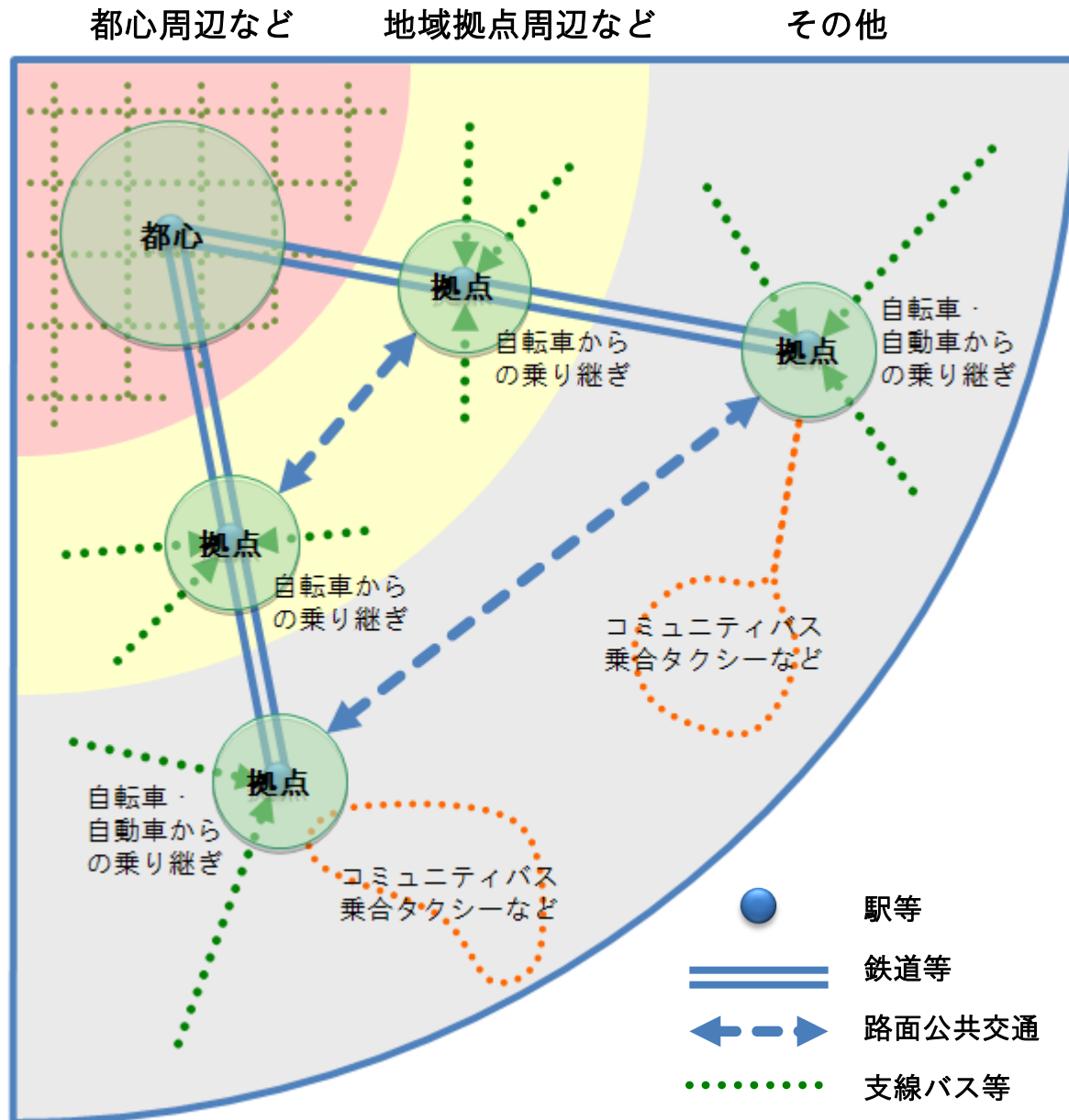
- ・ 公共交通の維持・活性化
- ・ 交通手段の確保

公共交通の利便性向上

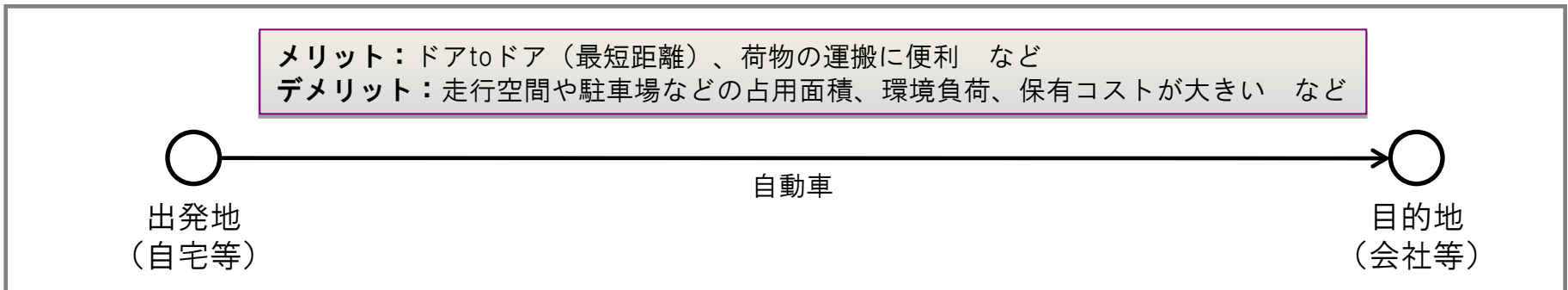
- ・ 乗り継ぎや移動利便の向上
- ・ 安全・快適に移動できる交通環境の形成

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



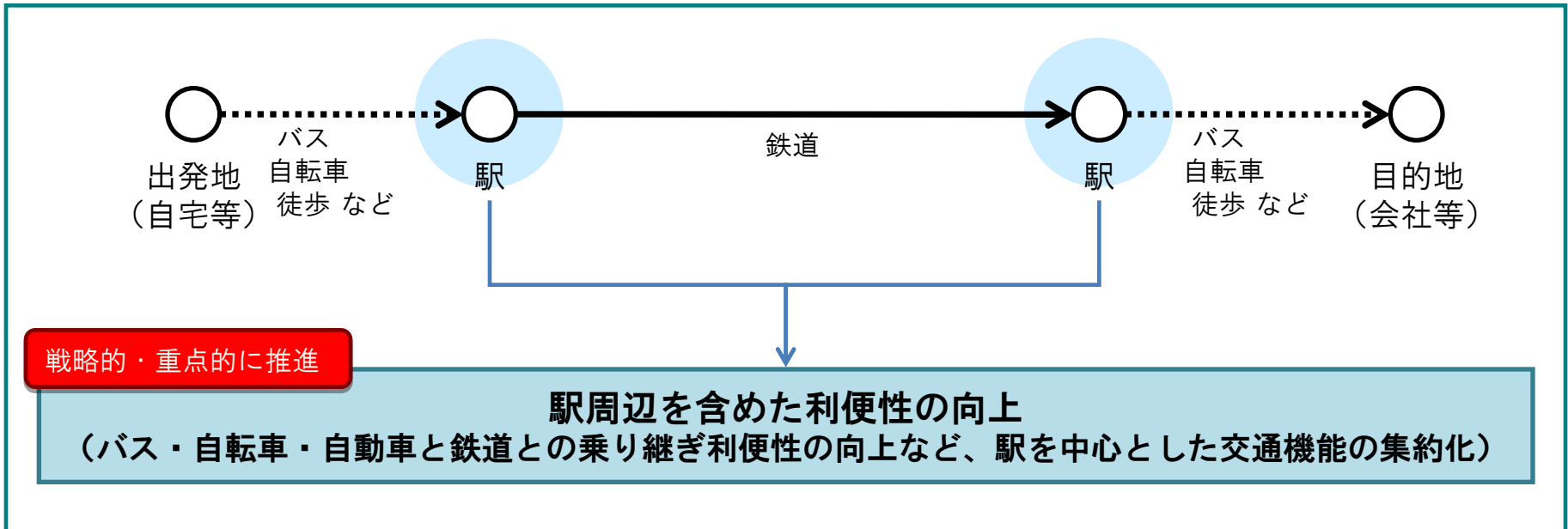
公共交通への転換イメージ



- 公共交通の利便性向上
- ・乗り継ぎや移動性利便の向上
- ・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



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】

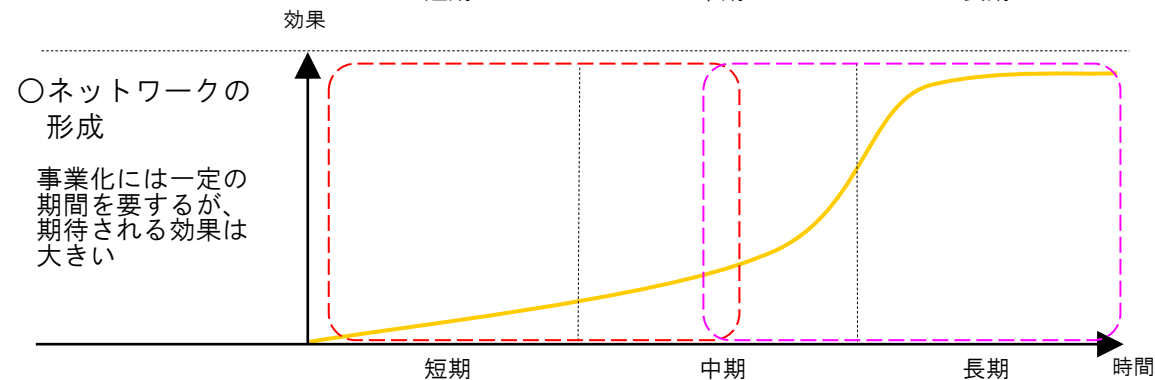
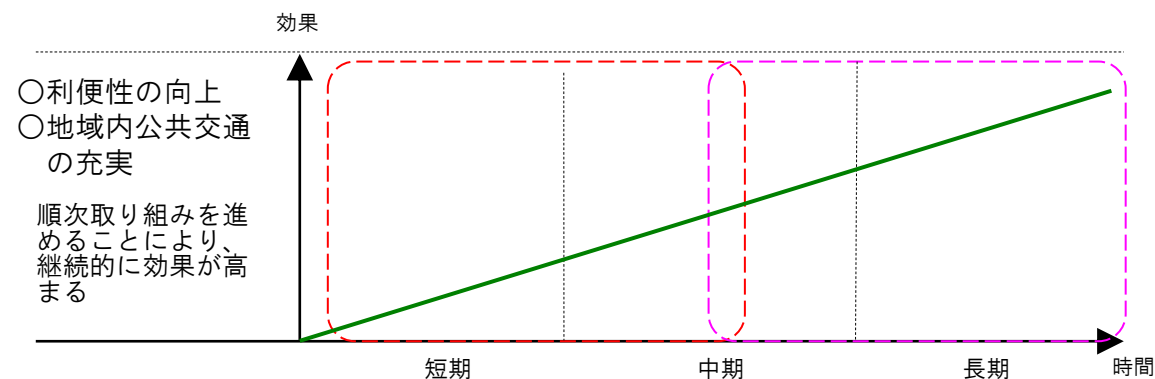
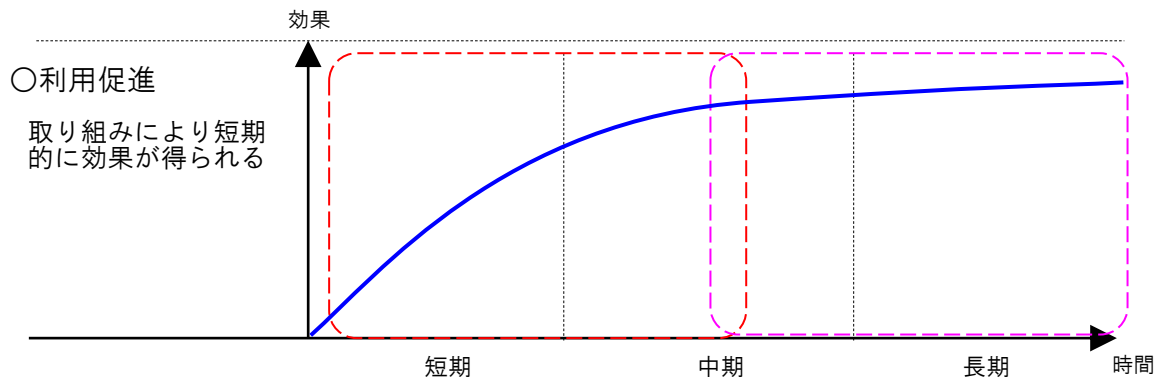
既存インフラの改善及び利用促進による公共交通の活性化

【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



7. 4つの施策展開の考え方

7-1. 公共交通ネットワークの形成について

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。

(1) 公共交通ネットワーク形成の課題

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

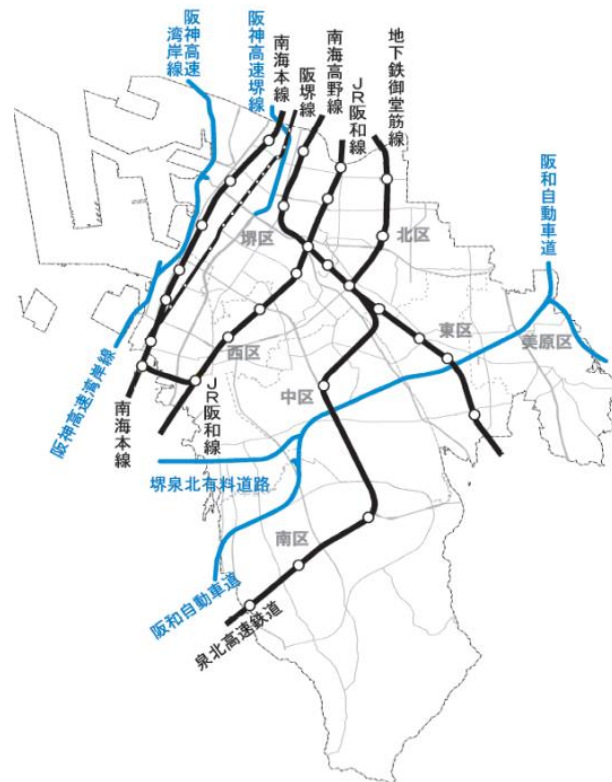


図. 堺市の鉄軌道網

(2) 公共交通ネットワーク形成の考え方

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

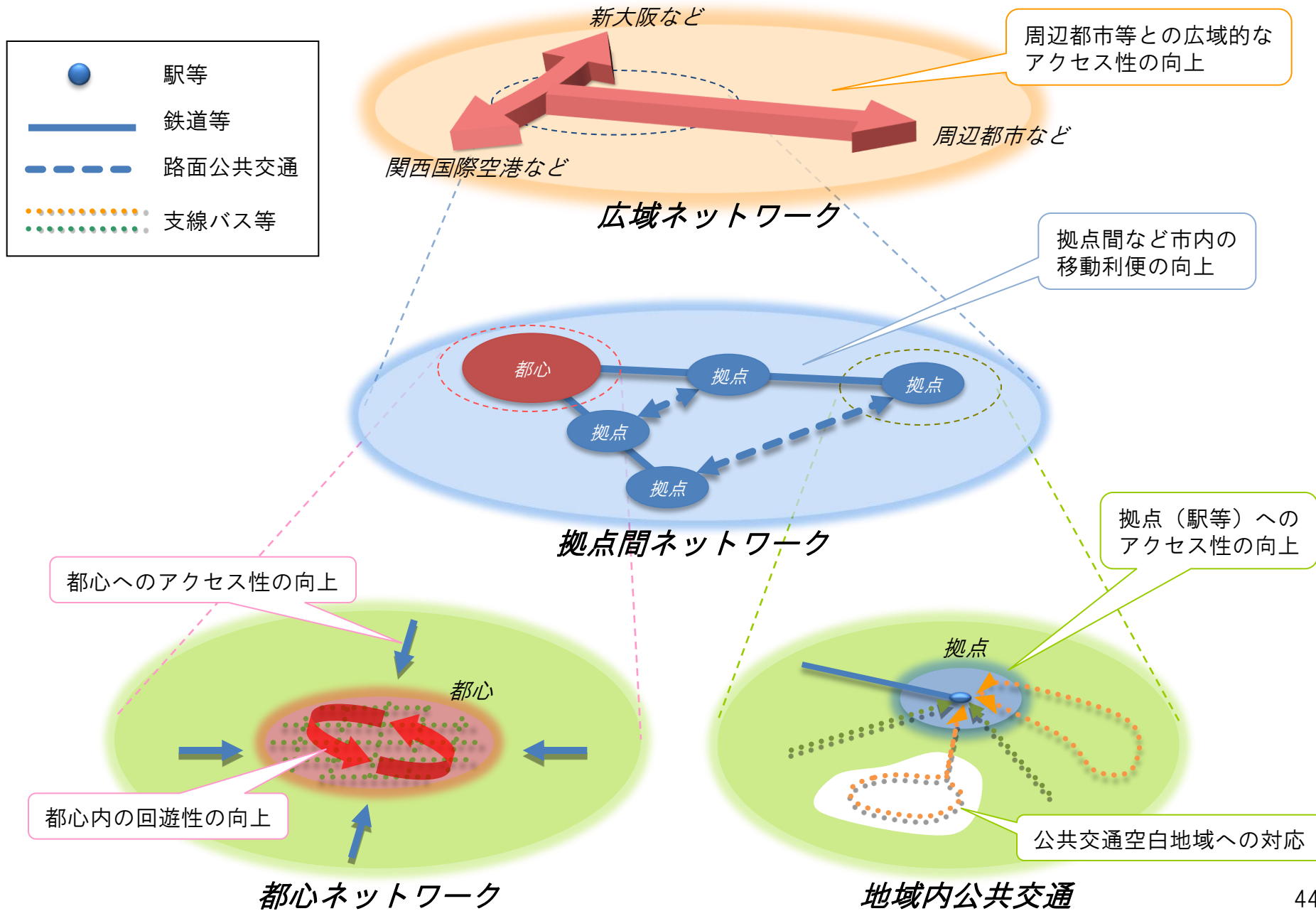
③ 都心ネットワークの形成

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の機能強化の考え方（イメージ）



(3) 各ネットワーク形成の考え方

① 広域ネットワークの形成

<広域ネットワークの考え方>

- ・ 国土軸からは離れているが、関西国際空港とのアクセスがよい。
- ・ 国内外との広域的な交流の促進が必要。

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

- ・ 近畿圏における中枢的拠点都市としての役割を發揮するため、周辺地域との交流機能の強化が必要。
- ・ ネットワークの形成には南大阪地域等の広域的な視点をふまえることが必要。

大阪市外縁部など周辺都市とのアクセス性を向上

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

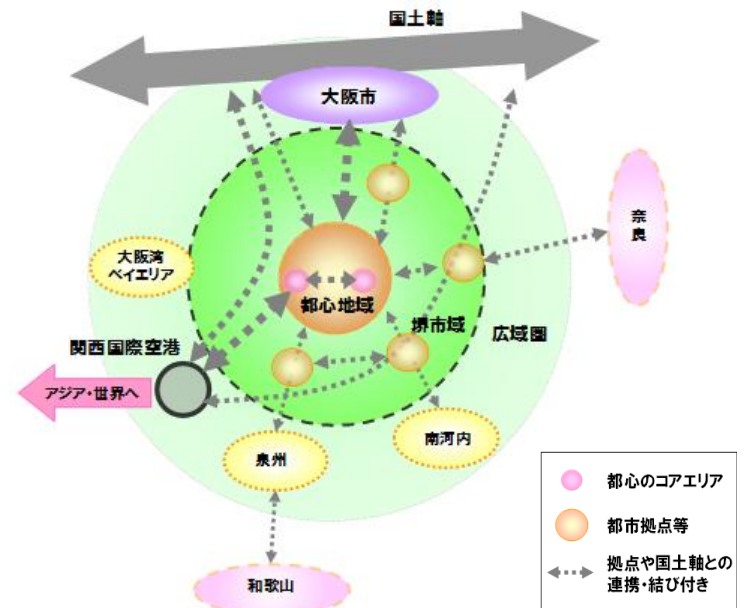
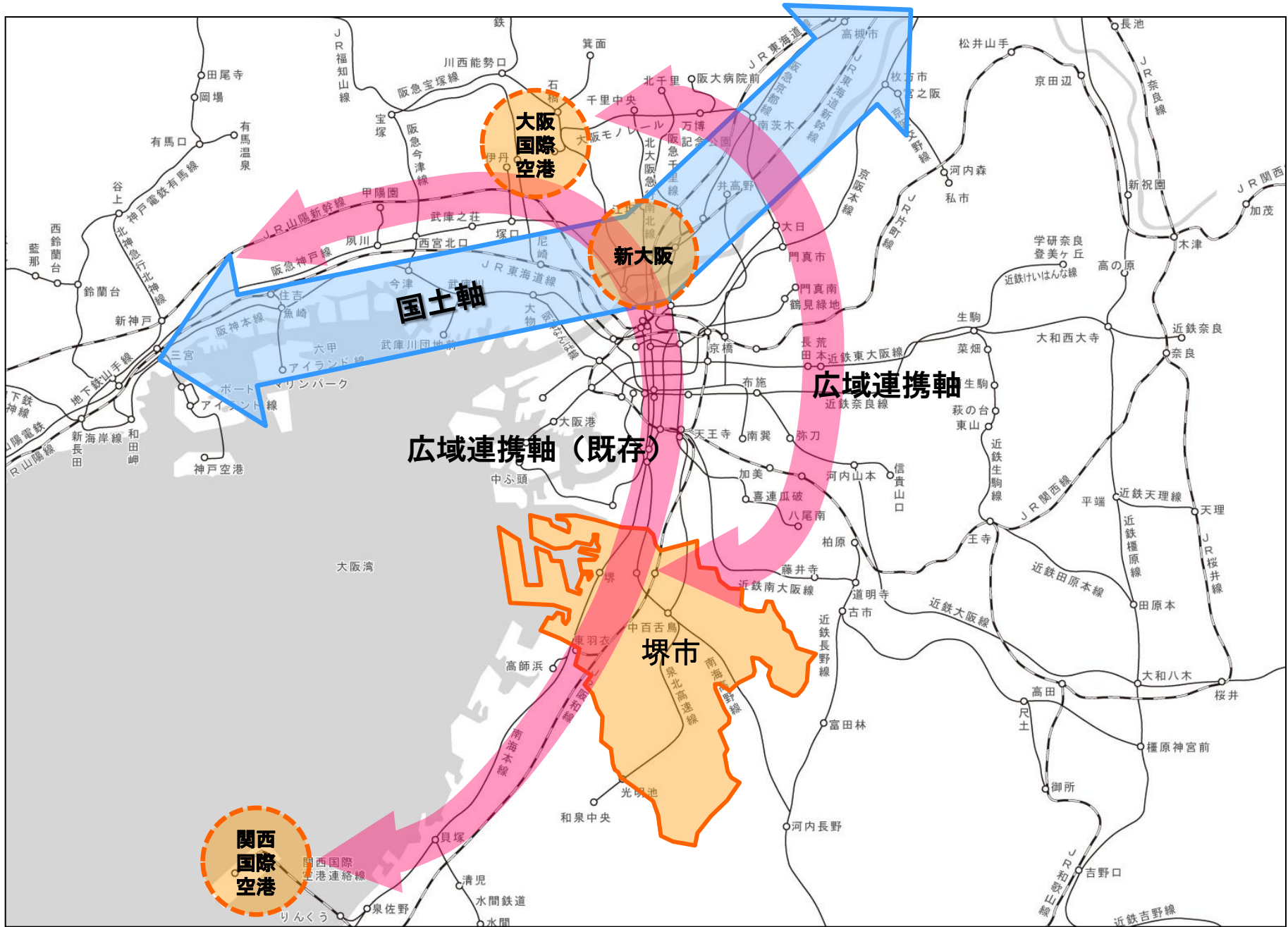


図. 都市空間形成の基本認識

<広域ネットワークのイメージ>

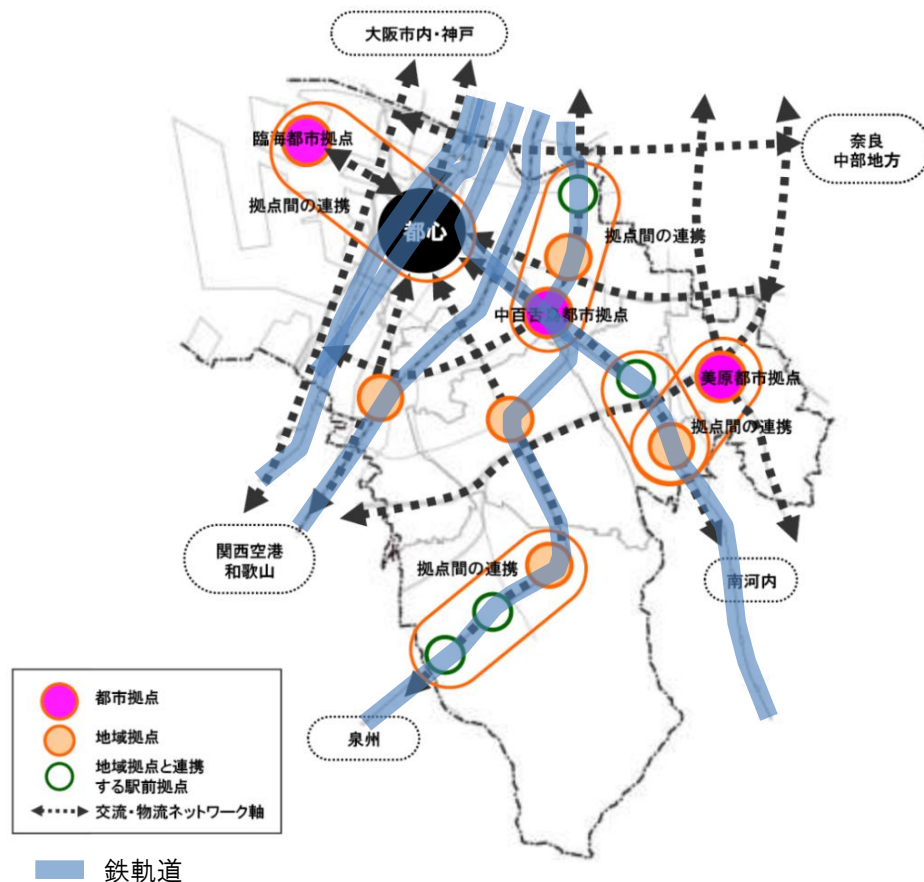


② 拠点間ネットワークの形成

＜拠点間ネットワークの考え方＞

- ・本市の鉄軌道網は南北方向中心に発展。
- ・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。
- ・区役所間など市内の循環ができない。
- ・拠点を中心とした集約型の都市づくりを支える交通機能の強化が必要。
- ・地域の賑わいと交流を促進するため、拠点間の連携強化が必要。

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

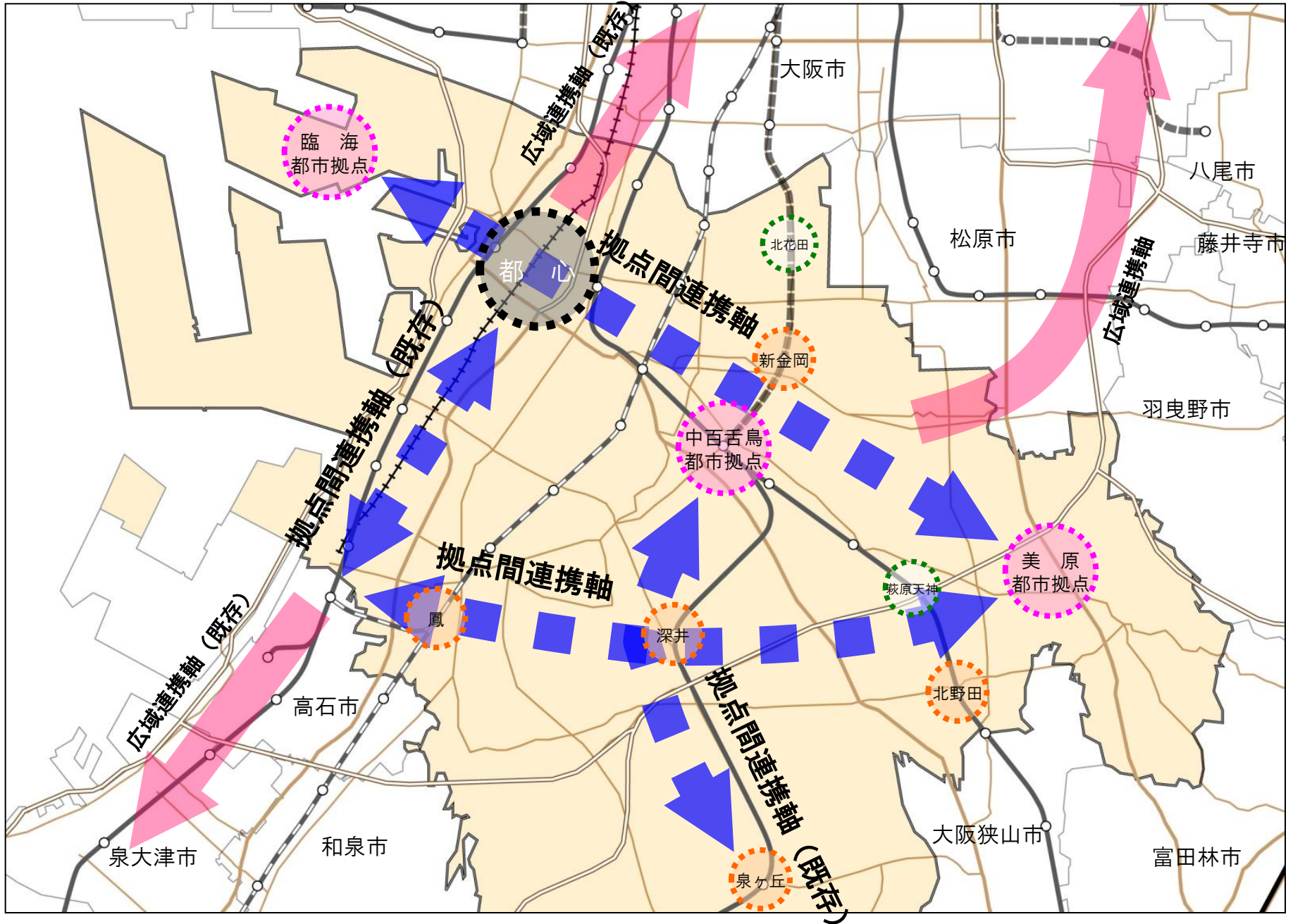


資料：堺市マスタープラン（H23.3）に一部加筆

図. 都市拠点と交流ネットワーク

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

<拠点間ネットワークのイメージ>



③ 都心ネットワークの形成

<都心ネットワークの考え方>

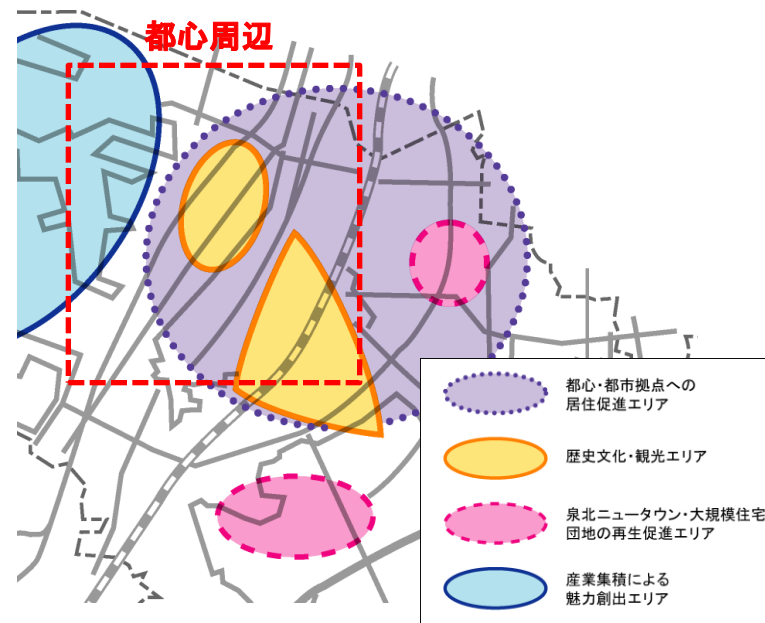
- ・ 都心の賑わいと交流を促進するため、都心の集客・交流機能の向上が必要。
- ・ 快適な市民生活と来街者の移動を支える利便性の高い交通環境の形成が必要。
- ・ 歴史・文化資源の周遊など観光に資する移動利便の向上が必要。
- ・ 阪堺線～仁徳天皇陵古墳など、主要な施設へのアクセスが不十分。

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網を結節し、路面公共交通により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間との移動利便を向上

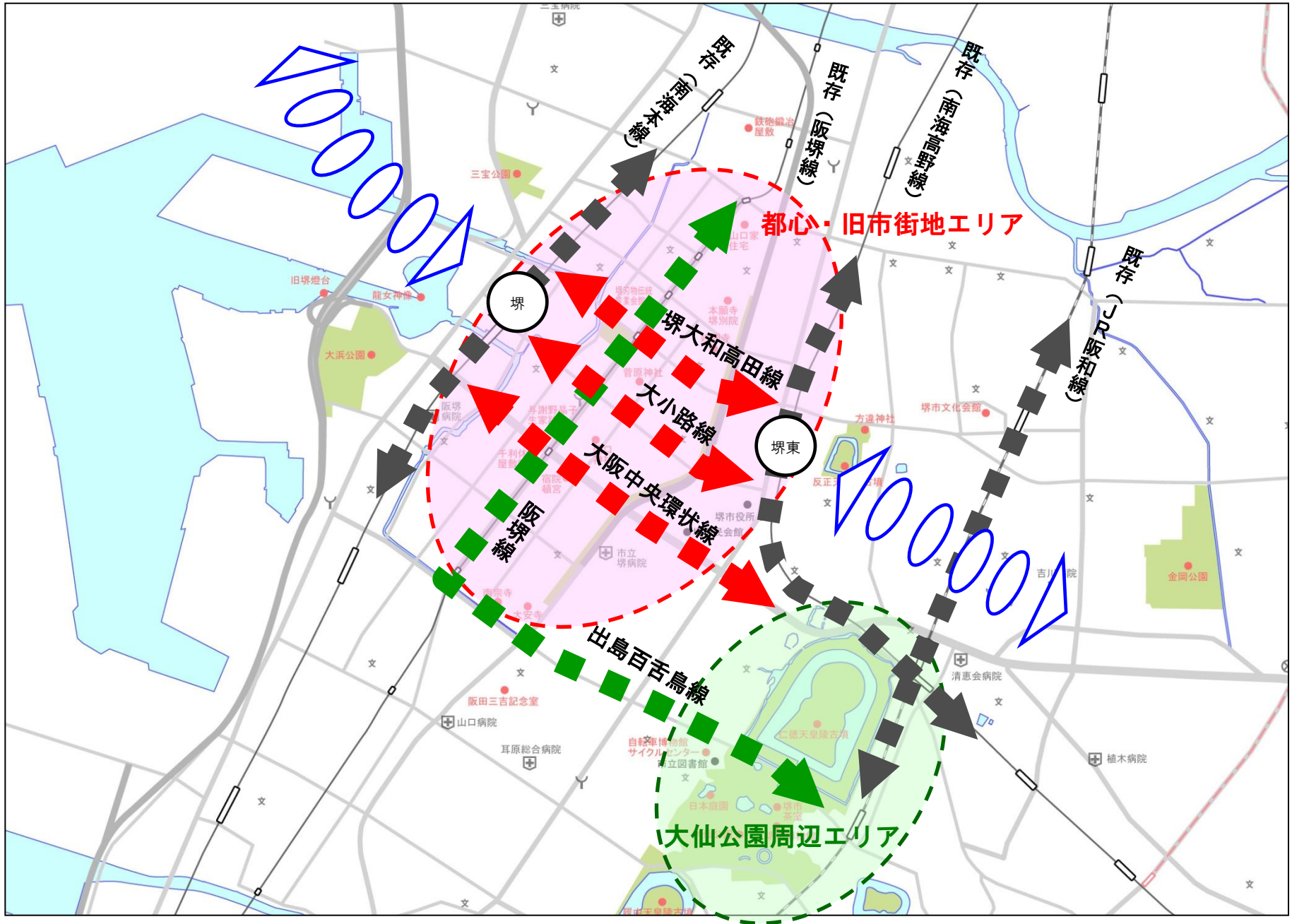


資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図．都市魅力創造の重点推進エリア（都心周辺）

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

<都心ネットワークのイメージ>



7-2. 地域内公共交通の充実について

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。

(※) 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

(1) 地域内公共交通に係る課題

課題

- ・ 人口減少・少子高齢化の進展により、公共交通の利用者が減少
- ・ 公共交通利用者の減少による利用環境の悪化
- ・ 今後も増加する高齢者の移動
- ・ 公共交通人口カバー率94.5%だが公共交通空白地域が存在
- ・ コミュニティバスの運行が効率的・効果的ではない

- #### コミュニティバスの課題
- ・ 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)
 - ・ 路線バスとの競合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

(2) 地域内公共交通の充実に向けた考え方

地域内公共交通充実に向けた考え方

- ・ 交通困難者が自立した生活を送るための移動手段の確保
- ・ サービス低下の悪循環を転換する取組
- ・ 高齢者が公共交通を利用しやすい環境整備
- ・ 公共交通空白地域の移動手段の確保
- ・ コミュニティバスの効率的・効果的な運行

コミュニティバスの見直しの考え方

- ・ 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(特に空白地域対策)
- ・ 路線バスとの競合の整理・役割分担を踏まえた運行



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

(3) 地域内公共交通の施策展開

○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。

○施策展開

公共交通空白地域の改善

- コミュニティバスについては、路線バスと重複する区域は原則廃止するとともに、公共交通空白地域の運行の充実を図ります。
- 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、デマンド交通等の効率的な輸送手段の導入を進めるとともに、運行日数の増加や、駅アクセスの確保を図ります。

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、高齢者の公共交通の利用促進を図ります。

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。

7-3. 公共交通の利便性向上について

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。

(1) 利便性向上に係る課題

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

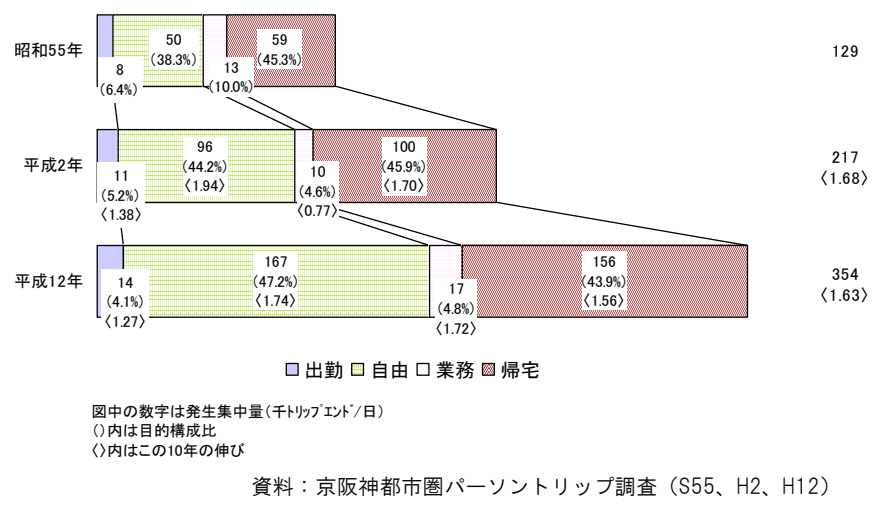


図. 堺市における目的別にみた高齢者の動き

(2) 利便性向上に向けた考え方

利便性向上に向けた考え方

- ・ 公共交通機関の相互の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

(3) 利便性向上の具体的な施策例

○交通系ICカードの導入

○情報案内の充実

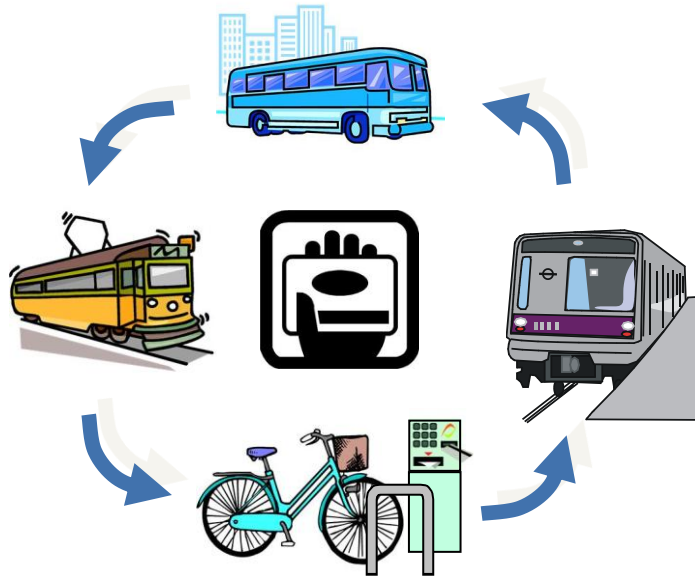
バスロケーションシステムの導入、運行情報や乗り継ぎ情報の提供 など

○移動の円滑化

低床式車両（LRV、ノンステップバスなど）の導入、電停等のバリアフリー化 など

○快適性の向上

阪堺線へのLRV導入、軌道改修 など



例. 交通系ICカードの導入により異なる交通手段の乗換え利便性が向上

例. 低床式車両（LRV、ノンステップバスなど）の導入による移動の円滑化

7-4. 公共交通の利用促進について

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。

(1) 利用促進に係る課題

- 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

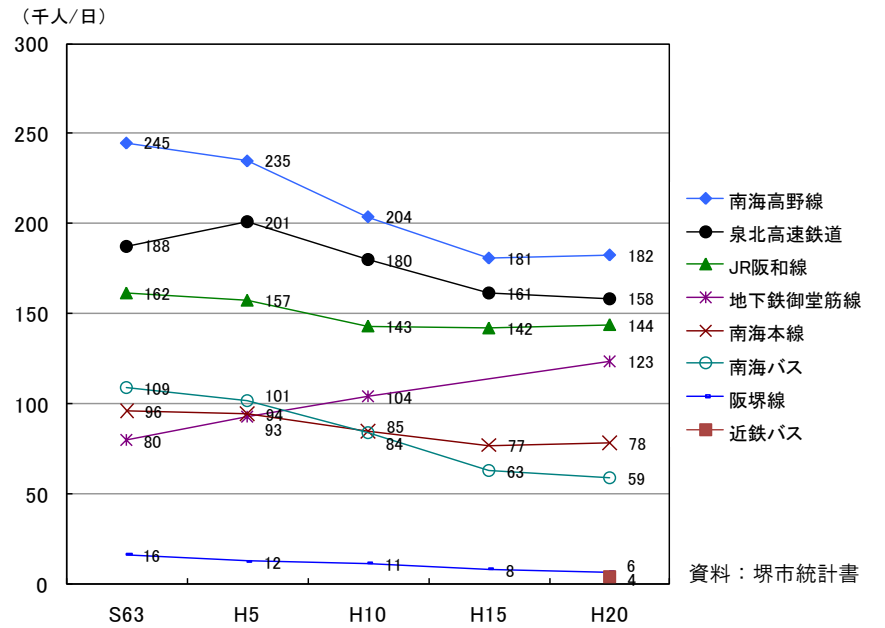


図. 堺市における公共交通の利用者の推移

(2) 利用促進に向けた考え方

- 利用促進に向けた考え方**
- ・ 市民等への公共交通利用の啓発
 - ・ 他の交通手段との乗り継ぎ抵抗軽減など、公共交通の利用環境の整備
 - ・ 公共交通の取り組みと連携した、自動車利用の適正化
 - ・ 環境負荷の少ない交通手段の導入

(3) 利用促進の具体的な施策例

○公共交通の利用に関する総合的な情報提供・広報

複数事業者の情報をトータルで提供、利用促進の広報 など

○公共交通の利用啓発

モビリティマネジメント、教育、周知・PR など

○利用拡大の促進

高齢者の利用促進（高齢者割引など）、まちの回遊・滞在促進（ゾーンチケット、乗り継ぎ割引など）、オフピーク利用の促進（平日・昼間割引、環境定期券など） など

○駅等へのアクセス機能の向上

支線バスの充実、駅アクセス道路の整備、駅周辺の自転車利用環境の向上（コミュニティサイクルの推進、自転車通行環境の整備、駅前駐輪場の適正配置など） など

○自動車利用の適正化

パークアンドライドの促進（駅周辺商業施設駐車場の平日活用、公共交通利用者の駐車場利用割引など）、カーシェアリングの促進 など

○都心への自動車流入の抑制

駐車場整備計画の見直し、環状道路（南花田鳳西町線など）の整備 など

○環境性能の向上

低公害車両（CNG、電気バスなど）の導入促進 など



例. ゾーンチケットによる公共交通の利用促進



例. 阪堺線沿線におけるサイクルアンドライド駐輪場の設置（イメージ）

8. とりまとめにあたって

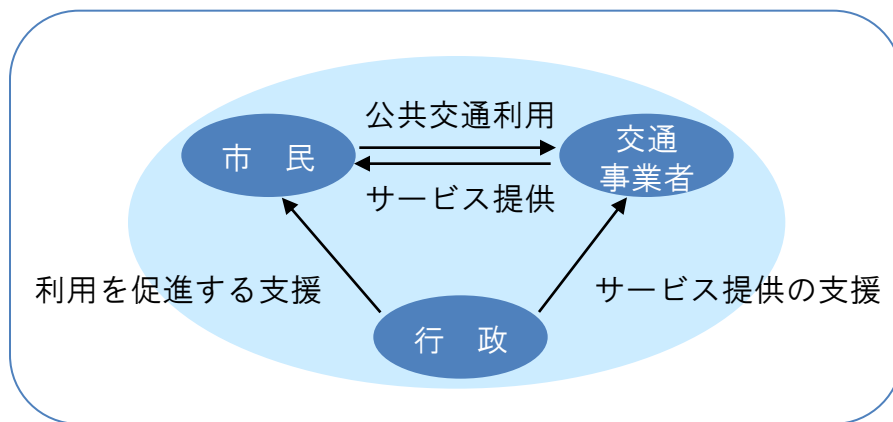
この度、堺市公共交通検討会議において、本市のまちづくりや現在の公共交通を取り巻く動向等を踏まえた今後の堺の公共交通のあり方をとりまとめました。

しかし、人口減少や経済が停滞するなか、限られた財源・資源を有効に活用しながら将来像実現に向けて取り組んでいく必要があります。

今後は、下記事項に留意しながら、市民・交通事業者・行政の各々が施策の具体化に向けて取り組むものとします。

○多様な主体による公共交通の維持・確保

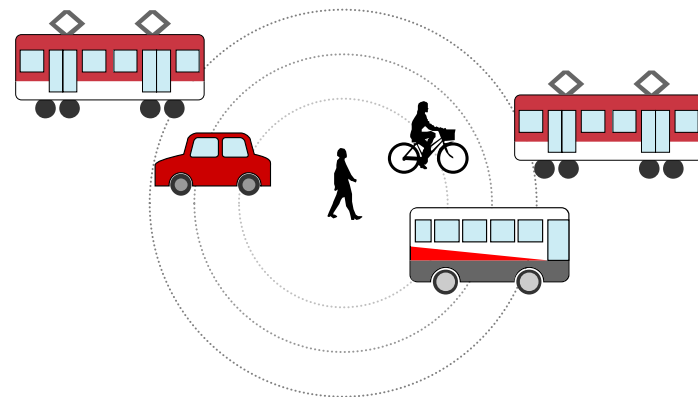
- ・人口減少や少子・高齢化が進み、公共交通利用者が減少傾向にあるなか、交通事業者の経営努力だけでは公共交通の維持・利便性向上を図るには限界がある。
- ・今後ますます重要になる公共交通の維持・活性化に向けては、交通事業者のみならず、市民や行政が協働で支えていく必要がある。
- ・市民は、公共交通の維持・活性化に向けて公共交通の利用促進に努める。
- ・交通事業者は、社会情勢や利用者ニーズの変化等にあわせた利便性向上に向けて継続的に取り組む。
- ・行政は、交通事業者による公共交通サービスの提供を基本としながら、市民生活とまちづくりを支える公共交通の維持・活性化に向けて必要な支援を行う。
- ・それらにより、公共交通の維持・確保を図っていく必要がある。



公共交通の維持・活性化に向けた協働のイメージ

○総合的な交通施策の実施

- ・公共交通は都市活動を支える重要な交通手段ではあるが、そのみで人の移動の全てを支えることはできない。
- ・公共交通だけでなく、自転車の利用促進や過度の自動車利用の抑制などの関連する交通施策とあわせ、総合的な取り組みを進める必要がある。



○まちづくりとの連携

- ・公共交通は市民生活やまちの活性化を支える重要な交通手段であり、まちづくりとも密接に関連するものである。
- ・「堺市マスタープラン」に基づく本市のまちづくりを支える公共交通の活性化に取り組む必要がある。
- ・特に都心については、本市の発展を牽引する地域として、その持続的発展を支える交通のあり方を検討する必要がある。
- ・現在策定中の「堺都心のまちづくりプラン（案）」との整合や、阪堺線や自転車などとの連携を考慮しながら、望ましい都心交通体系の構築をめざす。

○地域主体の取り組み支援

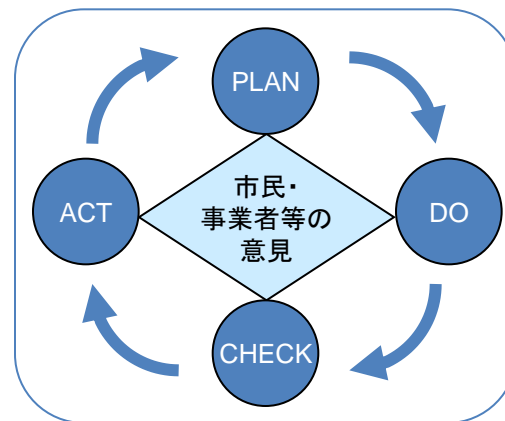
- ・前述のとおり、公共交通は地域の生活環境向上のために不可欠なものであるが、その維持・活性化に向けては交通事業者や行政の努力だけでは限界がある。
- ・また、各地域で公共交通サービスの状況や市民ニーズ等も異なる。
- ・行政は、地域自らが課題を解決しようとする取り組みを支援するなど、地域の交通課題や需要に応じた、きめ細やかな交通手段の確保に努めていく。

○施策の段階的实施

- ・ 計画の方向性に基づく施策は、阪堺線の活性化など喫緊の課題に対応していくべきもの、事業者との調整を行いながら可能なものから早期に実施していくべきもの、地域の課題に応じて十分な話し合いのもと取り組みを進めていくべきもの、パーソントリップ調査結果の分析などより詳細な検討を行ったうえで実施していくものなど、それぞれに進め方等が大きく異なることから、今後、施策ごとにその具体化に向けた検討を行い、順次具体化を図っていく必要がある。

○マネジメントサイクルの推進

- ・ 公共交通の利便性を向上させ、また利用促進を図ることは、市民の生活交通の維持やまちづくりの促進のために必要不可欠なことである。
- ・ しかし、人口減少・少子高齢社会において持続可能な都市経営を行っていくためには、既存ストックを有効活用しながら、選択と集中のもと、コストを意識した効率的・効果的な取り組みが求められる。
- ・ また、社会情勢やニーズの変化にあわせて柔軟に取り組んでいく必要がある。
- ・ 施策の実施にあたっては、適宜、市民や事業者等の意見をいただきながら、方向性に沿った施策立案（PLAN）、施策の実施（DO）、効果の検証（CHECK）、新たな施策展開（ACT）といったPDCAマネジメントサイクルのもと、継続的に公共交通の維持・活性化に向けた取り組みを進めていく。



マネジメントサイクルのイメージ