

1 調査名称：堺市総合都市交通計画策定調査

2 調査主体：堺市

3 調査圏域：堺市

4 調査期間：平成22年度～平成23年度

5 調査概要：

少子・高齢社会の進展、過度な自動車依存、環境問題に対する意識の高まり等、都市交通を取り巻く環境の変化を踏まえて、本市では、平成20年度に、交通の将来像を示した「堺市の交通ビジョン」を策定し、人と環境にやさしい交通体系を構築し、便利で快適な魅力ある交通をめざしている。

本調査は、「堺市の交通ビジョン」を踏まえ、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「総合都市交通計画」を策定するものである。

I 調査概要

1 調査名：堺市総合都市交通計画策定調査

2 報告書目次

1 業務概要

- 1.1 業務目的
- 1.2 業務の概要
- 1.3 業務構成
- 1.4 業務のフロー

2 交通に関する現状等

- 2.1 市の概況
- 2.2 交通基盤の現状
- 2.3 交通流動の現状
- 2.4 上位・関連計画の整理
- 2.5 総合交通計画に関する動向整理

3 公共交通に係る市民意向

- 3.1 これまでの市民意見
- 3.2 「堺の公共交通を考えるワークショップ」の意見
- 3.3 公共交通に係る市民の意向のまとめ

4 総合交通に関する課題

5 総合交通に係る基本方針案

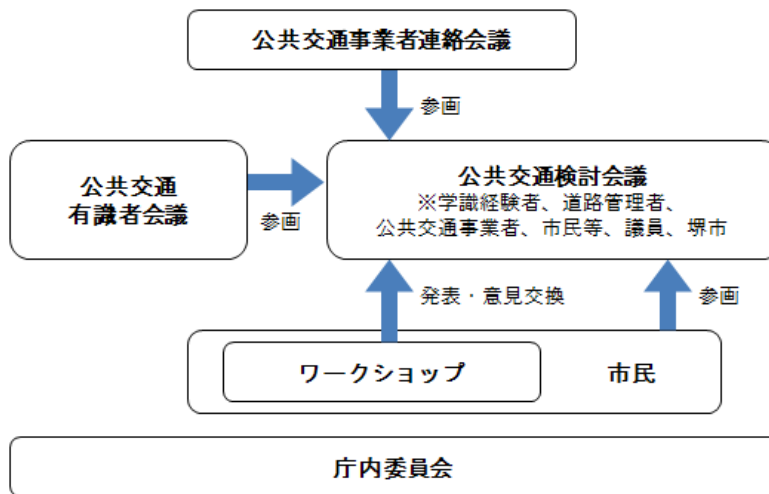
- 5.1 公共交通に係るまちづくりの基本的考え方
- 5.2 戦略的なまちづくりを牽引していくうえで公共交通に求められる要素
- 5.3 公共交通の目標像
- 5.4 総合交通に係る基本方針案
- 5.5 公共交通施策の推進にあたって

- 6 具体的な施策の方向性
 - 6.1 公共交通ネットワークの形成
 - 6.2 利便性向上
 - 6.3 利用促進

- 7 会議等の運営
 - 7.1 会議の運営
 - 7.2 ワークショップの運営

- 8 今後の課題

3 調査体制



4 委員会名簿等：

堺市公共交通有識者会議

	所属等	氏名
委員	京都大学名誉教授	青山 吉隆
委員	大阪府立大学経済学部経営学科教授	上野 恭裕
委員	大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻 社会基盤工学部門交通・地域計画学領域教授	新田 保次
委員	大阪ガス株式会社 エネルギー・文化研究所 特任研究員	弘本 由香里

堺市公共交通検討会議

	所属等
学識経験者	青山教授、新田教授、弘本特任研究員
交通事業者	西日本旅客鉄道(株)、南海電気鉄道(株)、大阪府都市開発(株)、 阪堺電気軌道(株)、南海バス(株)、近鉄バス(株)
市民等	堺市自治連合協議会、堺商工会議所、堺市女性団体協議会、 堺市老人クラブ連合会、堺市PTA協議会、 堺障害者団体連合会、公募市民
議員	堺市議会議員
堺市	堺市技監、建築都市局長

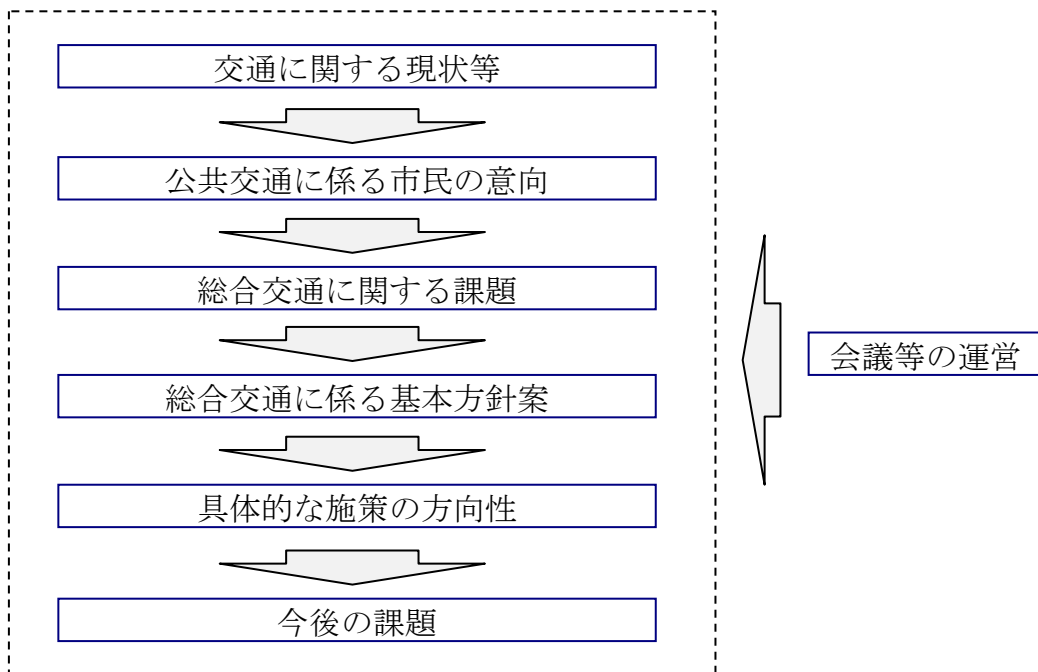
II 調査成果

1 調査目的

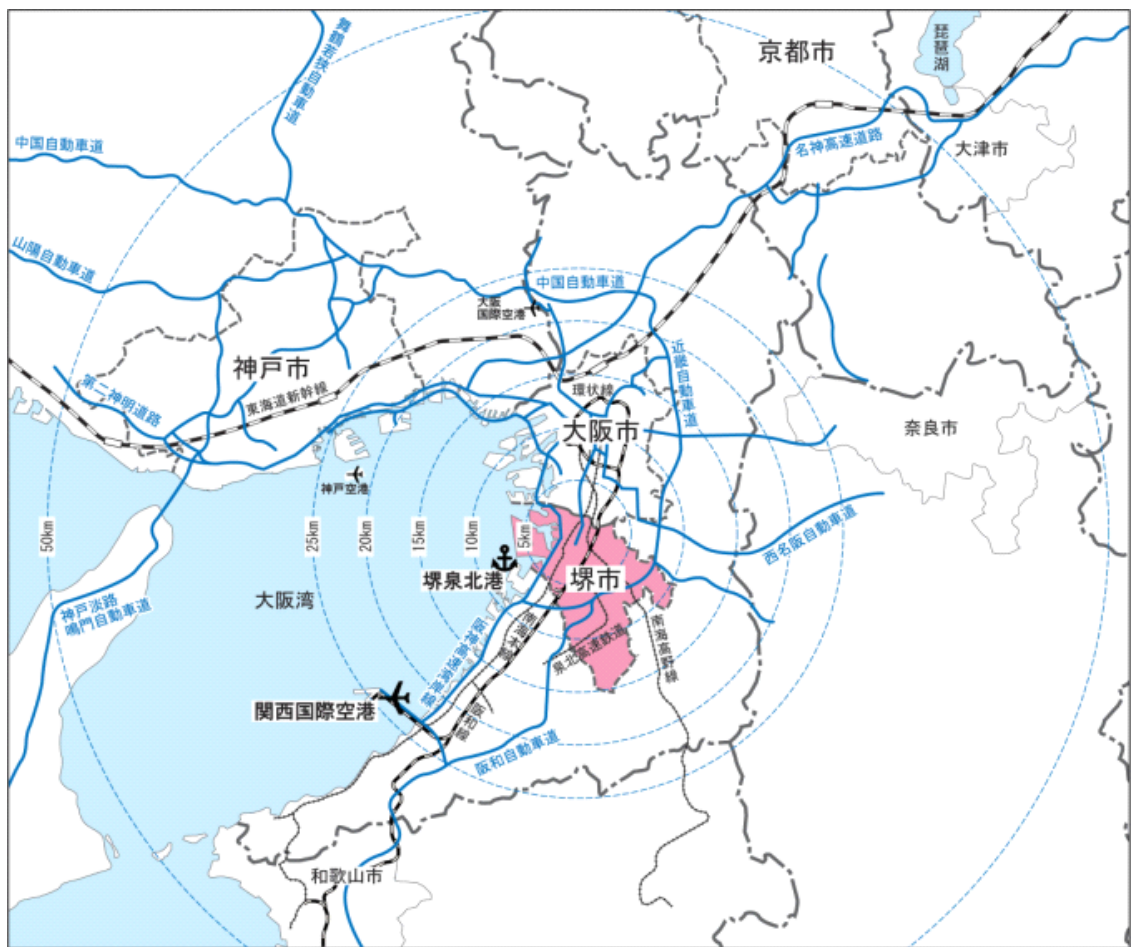
本市では、平成20年度に将来交通のあるべき姿や公共交通ネットワーク等の将来像について、「堺市の交通ビジョン」として策定しており、それを踏まえ、広域的な公共交通網から市民の生活圏の交通にいたる総合的な公共交通体系の形成について検討し、公共交通ネットワークや公共交通利用促進などに関する交通施策を示した総合都市交通計画を策定する予定である。

本業務は、総合都市交通計画の策定にあたり、堺市マスタープラン等との整合を図りながら、市民及び専門家等の意見をいただき、本市の公共交通の基本的方向性を検討するものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

(1) 交通に係る現状等

① 交通に係る現状

○市の概況

- ・ 少子高齢化の進行
- ・ 魅力ある観光・文化資源が点在

○交通基盤の現状

- ・ 南北方向に発達した鉄軌道網
- ・ 主要拠点駅を中心とするバス路線網の形成
- ・ 区単位でのコミュニティバスの運行

○交通流動の現状

- ・ 公共交通利用が減少するなか、自動車利用は増加傾向
- ・ 堺市内では、堺区、北区を中心とした流動が多い
- ・ 堺市と周辺都市では、大阪市、泉州、南河内との流動が多い
- ・ 区相互の鉄道・バス・自動車の利用は、基盤の発達した南北方向の流動が多い
- ・ 年齢別の動向をみると、65歳以上の人の動きが増加

② 上位・関連計画等

○堺市マスタープラン

- ・ 都市拠点と交流ネットワーク
- ・ 持続可能な環境共生都市の実現
- ・ まちの魅力向上と、賑わいと交流のまちづくり

○クールシティ堺

- ・ 世界のモデルとなる先駆的な低炭素都市

③ 交通を取り巻く動向

○チャレンジ25

○交通基本法、生活交通サバイバル戦略

(2) 公共交通に係る市民意向

○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的に認識されている。
- ・環境保全のためや、高齢者等の移動手段等として必要である。
- ・観光施設へのアクセスとしての公共交通が必要である。

○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（クルマを利用しない・できない属性）に多く、公共交通を利用するのに利用しない人が多い。
- ・公共交通を維持するためには、自らが使って支えることが必要である。
- ・公共交通利用を促進するためには、使いやすい、使おうと思えば使える環境を整えることが必要である。
- ・公共交通の利用促進に向けては、公共交通サービスの向上と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、運行ルートの見直し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（駅舎等のバリアフリー化など）が必要である。
- ・乗り継ぎ利便性の向上など、鉄道やバスなどの交通機関相互の連携・繋がりが必要である。

(3) 総合交通に係る課題

○都市軸を構成する交通ネットワークの形成

- ・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の向上

- ・市内外の人の移動を活発化させる公共交通の利便向上

○安全・安心な交通環境の確立

- ・高齢者等が安全に、安心して移動できる交通環境の確立

○公共交通の維持・活性化

- ・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

(4) 総合交通に係る基本方針案

① 公共交通に係るまちづくりの基本的考え方

まちづくりのあるべき姿（備えるべき要素）

- ・市民を支える「優しさ」／南大阪・関西の発展を牽引する「力強さ」／状況の変化に柔軟に対応できる「基礎体力」

都市空間形成の方向性

- ・活力あふれる都市空間／居住魅力あふれる都市空間／環境と共生する都市空間／安全で安心して暮らせる都市空間

めざすべき都市の構造

- ・都市拠点と交流ネットワーク／都市魅力創造（重点エリア）／環境共生（重点エリア）

都心地域のまちづくりの方向性

- ・本市を中心とする広域的な都市圏の中で、さまざまな社会経済活動の中核となる地域（堺東～堺駅周辺）



戦略的なまちづくりを牽引していくうえで公共交通に求められる要素

- ・環境共生都市の実現に資する環境に優しい移動を支えること
- ・交通弱者を含む市民等の身近な移動を支えること
- ・観光インバウンドの振興に資する来街者の快適な移動を支えること
- ・上記の役割を持続的に支え続けること



公共交通の目標像

- ・機能集約型の都市構造の形成に資する「交流軸」としての公共交通
- ・にぎわい形成に資する「活性化の起爆剤」としての公共交通
- ・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

② 目標を実現するための施策展開の柱（基本方針）

公共交通ネットワークの形成

- ・堺市がめざすまちづくりの方向性を牽引し、公共交通の目標像に応じた、効率的かつ効果的に機能を発揮しうるネットワークの強化を図る

公共交通の利便性の向上

- ・公共交通利用者のニーズに応じ、全ての人が利用しやすい、公共交通の利便性の向上を図る

公共交通の利用促進

- ・公共交通の維持・活性化及び環境保全に資するよう、市民・企業等の全ての利用者を対象に自動車から公共交通への転換を図る



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つつ、基本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り、相乗的に効果を増幅させながら施策を展開

【短期～中期における展開】 既存インフラの改善及び利用促進による公共交通の下支え

【中期～長期における展開】 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

(5) 具体的な施策の方向性

①公共交通ネットワークの形成

公共交通ネットワーク形成に向けた基本的な視点

- ・拠点間、都心～拠点、市外とを連絡する軸を強化し、都市構造を支える交通ネットワークの骨格を形成する。
- ・軸の形成にあたっては、まちづくりの方向性を考慮しつつ、適切な交通サービスの提供を図る。
- ・都心においては、居住者が自動車に頼らなくても生活でき、来街者にも利便性の高い公共交通サービスの充実をめざす。
- ・主要駅等においては、公共交通の利用促進を図れるよう、駅等へ向かう交通習慣を拡大する。そのため、端末交通の充実や運行情報の提供等、利便性向上を図る。



公共交通ネットワークに求められる機能強化の考え方

- **基幹ネットワーク**
 - **広域ネットワーク**
 - ・南大阪・関西の発展を牽引する「力強さ」を発揮するために、大阪市等周辺都市や関西国際空港等の広域交通拠点等との連携に資する軸を強化
 - **都心～拠点間ネットワーク**
 - ・全市的な視点からみて高次な都市機能が集積する都心と、一定の生活圏域を形成する拠点間について、その連携に資する軸を強化
 - **拠点間ネットワーク**
 - ・近接する拠点間を連絡させ、相互に交流・連携を図る軸として強化
- **都心内ネットワーク**
 - ・主要公共施設や商業施設、観光地などへのアクセスや移動といった移動環境を向上（自動車に頼らなくても生活でき、来街者にも利便性の高いサービスの充実）
- **地域内ネットワーク**
 - ・拠点周辺の人口や生活基盤等の集積状況に応じたアクセス・イグレスに資する移動環境を向上（一定の生活圏域形成に資する適切な移動サービスの確保）



公共交通ネットワーク形成のイメージ

- **基幹ネットワーク**
 - ・都心と各拠点との連携に資する基幹交通軸（鉄道等）を基本に、拠点間の連携に資する基幹交通軸（幹線バス等）を形成
- **都心内ネットワーク**
 - ・都心内の回遊性を高める移動環境を形成
- **地域内ネットワーク**
 - ・地域拠点周辺等においては、フィーダーバスやサイクル&ライド等による拠点へのアクセス交通サービスを強化
 - ・集積性の小さいその他の地域については、交通空白地に対するサービス確保を意識し、コミュニティバスや乗り合いタクシーを含めた交通サービスを確保

● 駅等
— 鉄道等
- - - 幹線バス等
..... フィーダーバス等

② 公共交通の利便性向上

出発地から目的までの一連の移動に着目し、公共交通ネットワークの形成と一体となって、多様なニーズに応じた公共交通の利便性向上を図る。

対象	利便性構成要素	具体的取り組み
移動前情報	時刻表等運行関連情報	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の情報提供の充実 (バスロケーションシステム、HPや携帯電話で検索可能な情報提供等〔近くのバス停、乗り場案内、時刻表、乗り換え等〕)
駅・バス停アクセス	徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の歩行者動線の整備 (バリアフリー対応)
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> 駅周辺の自転車動線の整備 コミュニティサイクルの充実・拡大 (サイクルポートの充実等) 駐輪場の整備
	自動車	<ul style="list-style-type: none"> 駅アクセス道路の整備 駅前広場の整備 (送迎用バスの確保) P & R 駐車場の確保
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場の整備 (タクシー乗降場の確保)
バス停	設置位置	<ul style="list-style-type: none"> わかりやすい位置への設置 (バス停の集約)
	時刻表・系統等運行関連情報	<ul style="list-style-type: none"> バス停の番号付与 (ナンバリング) バスロケーションシステムの導入 電光掲示板の設置 (バス発着情報等)
	施設内容	<ul style="list-style-type: none"> シェルターやベンチ等の設置
駅	乗継 (バス停～駅間、相互駅間 等)	<ul style="list-style-type: none"> 乗継動線のわかりやすさの向上 (わかりやすさを重視した案内・サインの設置) バス停～駅間の乗継距離短縮に資するバス停の再配置 乗継動線におけるバリアフリー化、動線整備 ICカードの導入 (料金精算の簡素化)
鉄道・軌道	運行頻度	<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度の充実
	始発・終発時刻	<ul style="list-style-type: none"> 始発時刻の繰上げ 終発時刻の延長
	停車駅	<ul style="list-style-type: none"> 急行停車駅等の再考
	運賃	<ul style="list-style-type: none"> 乗継割引の充実 泉北高速鉄道線と南海電鉄の経営統合等
	車両	<ul style="list-style-type: none"> 車両内の機能の充実 (ユニバーサルデザインへの配慮等)
	持ち込み	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の持ち込みの実施
路線バス	運行頻度	<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度の充実
	始発・終発時刻	<ul style="list-style-type: none"> 始発時刻の繰上げ 終発時刻の延長
	所要時間・速度	<ul style="list-style-type: none"> P T P S の導入
	ルート	<ul style="list-style-type: none"> 路線の再編 (ニーズの高い施設への接続、迂回等の少ない効率的なルート設定)
	運賃	<ul style="list-style-type: none"> 乗継割引の充実
	車両	<ul style="list-style-type: none"> 車両内の機能の充実 (ユニバーサルデザインへの配慮等)
コミュニティバス	運行頻度	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスの再編
	運行時間帯	
	所要時間・速度	
	ルート	

③ 公共交通の利用促進

市民や事業所等の公共交通利用者の意識改革や、公共交通の利用を促す環境整備により、自動車から公共交通への転換を図るなど、公共交通利用を促進する。

視点	具体的取り組み	
教育の推進	子どもへの教育	堺市内の小学校等で、公共交通に乗せる、体験するカリキュラムを導入
	大人への教育の機会づくり	公共交通の便利さ、不便さを体験できる機会ツアーを企画
	運転体験	軌道の操縦や車掌体験ができるイベントの企画（関東鉄道の例）
周知・PRの推進	モビリティマネジメントの推進	企業等における自発的な公共交通利用の促進
	自治会、商工会等の組織を通じた周知・PR	商工会から企業へ、自治会から各家庭へ、既存の組織を活用した効果的な周知・PR活動の実施
	わかりやすい情報媒体の創作	DVDなどの見たくなる、わかりやすい広報ツールを制作
	インターネットを用いた発信	即時性があり、広域的に発信できるインターネットを用いた周知・PRの推進
乗ってみたいくなる工夫	運賃・割引サービス	区間内で乗り降りが自由なゾーンチケットやゾーン定期の販売により、公共交通を利用した周遊行動の促進
		お出かけ応援の一層の普及・充実により、高齢者等の公共交通の利用を促進
		ICカードを用いた公共交通機関相互の乗り継ぎ割引や商業施設との連携による買物割引など、多様な割引サービスの提供
	キャラクター等の活用	ネコ駅長（貴志川電鉄の例）やアニメキャラクター（銀河鉄道999号列車：上信電鉄の例）など、親しみやすいキャラクター等を用いた利用の促進
	集客施設の誘致	駅周辺に集客施設を誘致し、公共交通を利用した誘客を促進（よしもとの劇場など）
	公共交通ファンクラブ	沿線施設での割引やプレゼントなどの特典を設け、公共交通のファンクラブ会員を募り、継続的な利用者の獲得を図る（十和田観光鉄道の例）
	公共交通利用行動の流れを創出する環境づくり	駅周辺機能の向上
自動車利用の抑制	駐車場附置義務の見直し	附置義務制度を緩和（駐車場の供給を緩やかにすることで、自動車を利用しにくい環境とする）
	自動車利用者への課金等	地区内へ流入する自動車への課金（ロードプライシング・環境税）、駐車料金の値上げ（駐車場マネジメント）など、自動車への負担の増加