

1 調査名称：堺市総合都市交通体系調査（総合都市交通計画）

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 調査費：10,773千円（当年度までの合計：21,567千円）
（総合都市交通体系調査）

6 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」の方向性をとりまとめるものである。

I 調査概要

1 調査名

堺市総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1 業務の概要

1.1 業務の目的

1.2 業務概要

2 市民ニーズ及び交通実態の把握

2.1 市民ニーズの把握

2.2 パーソントリップ調査の分析

3 公共交通ネットワーク（案）の検討

3.1 広域ネットワーク

3.2 拠点間ネットワーク

3.3 都心ネットワーク

3.4 公共交通ネットワーク（案）の整理

3.5 東西交通軸の必要性の整理

4 東西交通軸検討のための現状整理

4.1 既存計画における位置付けや経緯等

4.2 導入候補空間の現状

5 施策の実現化方策の検討

5.1 交通施策の整理

5.2 交通系ICカードの導入状況

6 公共交通サービスレベルの検討

6.1 鉄道のサービスレベルの整理

6.2 路線バスのサービスレベルの整理

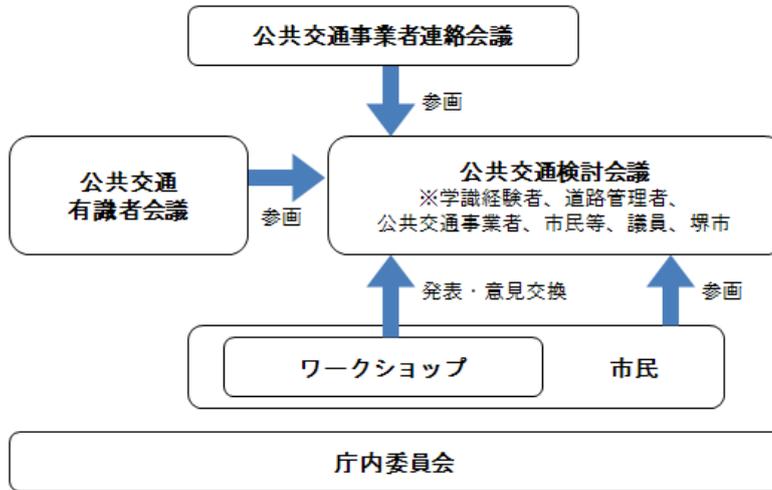
7 総合都市交通計画（方向性）のとりまとめ

8 会議等の運営・補助

8.1 会議の運営補助

8.2 ワークショップの運営

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

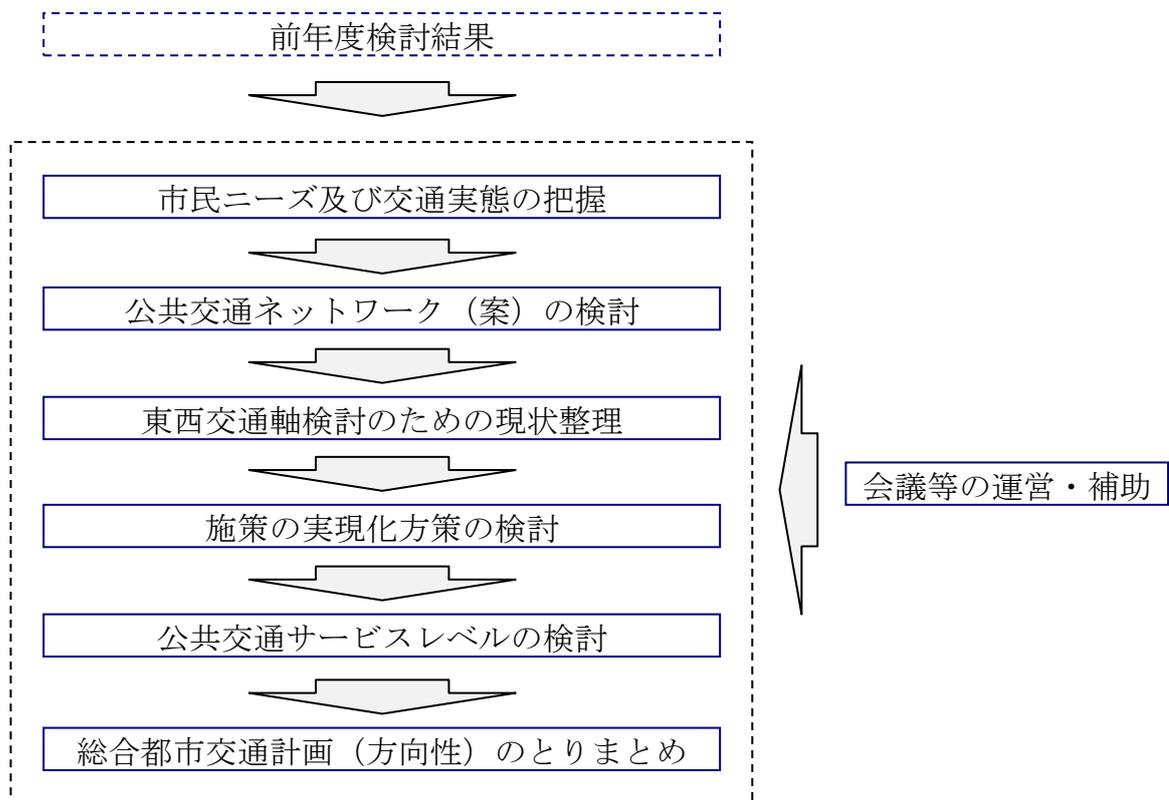
II 調査成果

1 調査目的

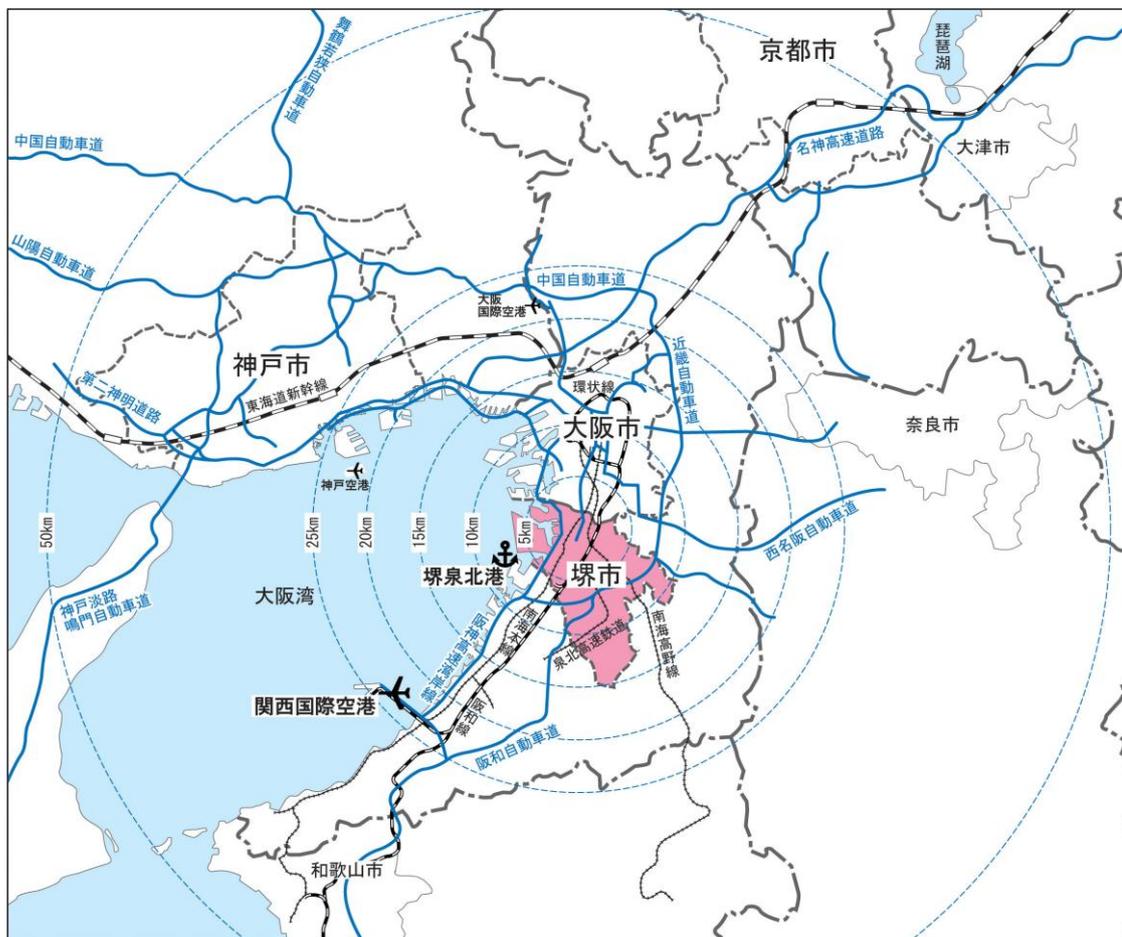
本市では、平成20年度に将来交通のあるべき姿や公共交通ネットワーク等の将来像について、「堺市の交通ビジョン」として策定しており、それを踏まえ、広域的な公共交通網から市民の生活圏の交通にいたる総合的な公共交通体系の形成や公共交通利用促進などに関する交通施策を示す「総合都市交通計画」を策定する予定である。

本業務は、総合都市交通計画の策定にあたり、平成22年度に検討した公共交通の基本的考え方等を踏まえ、公共交通ネットワーク等の検討を行い、総合都市交通計画の方向性をとりまとめるものである。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

「堺市公共交通検討会議」における議論等を踏まえ、以下の通りとりまとめた。

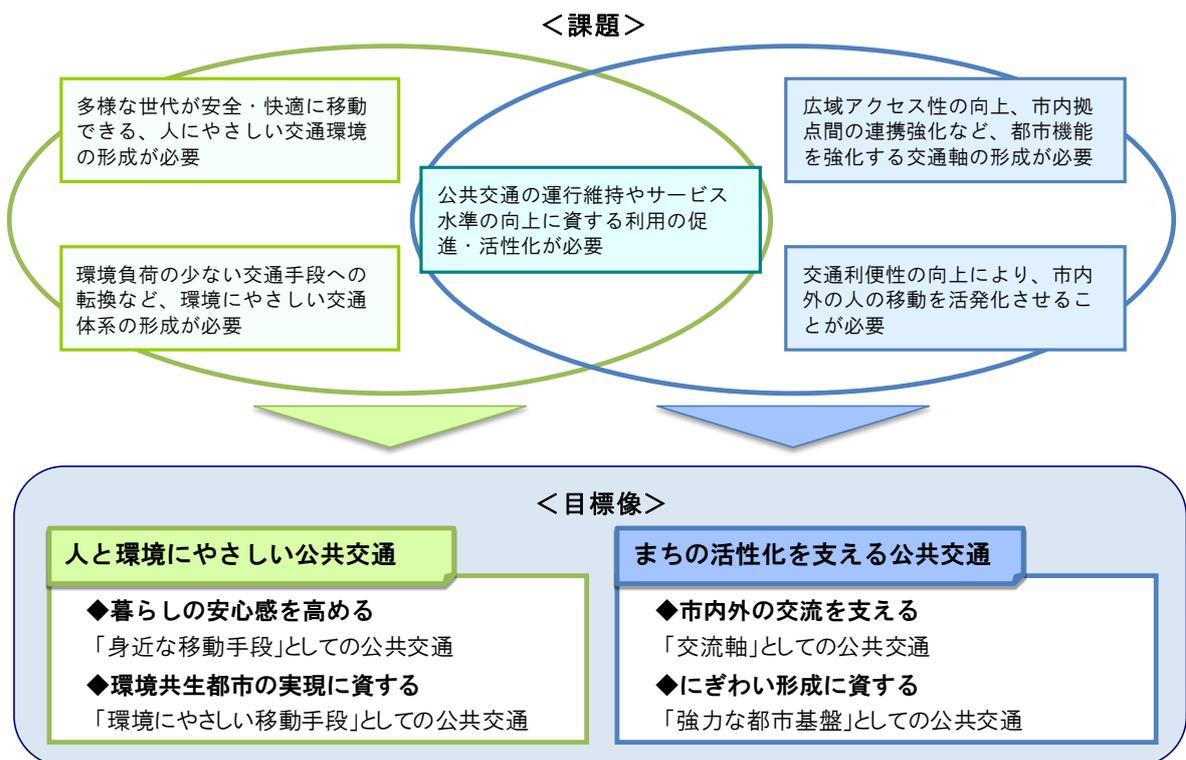
(1) 交通に係る現状と課題

- ・人口減少・少子高齢化への対応
 - ⇒ 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
- ・低炭素社会の実現
 - ⇒ 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
- ・都市機能の強化
 - ⇒ 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
- ・まちの持続的発展
 - ⇒ 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
- ・公共交通の維持・活性化
 - ⇒ 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

(2) 計画の方向性

①公共交通の目標像

現状と課題を踏まえた公共交通がめざすべき目標像は以下のとおりである。



②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る。

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。

<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

地域内公共交通の充実

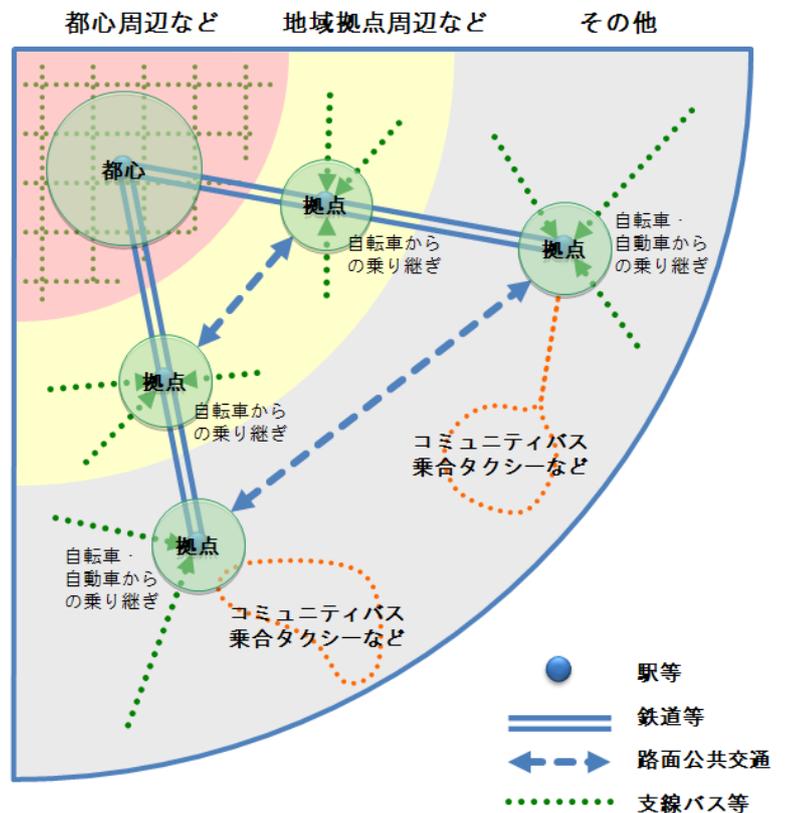
- ・公共交通の維持・活性化
- ・交通手段の確保

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

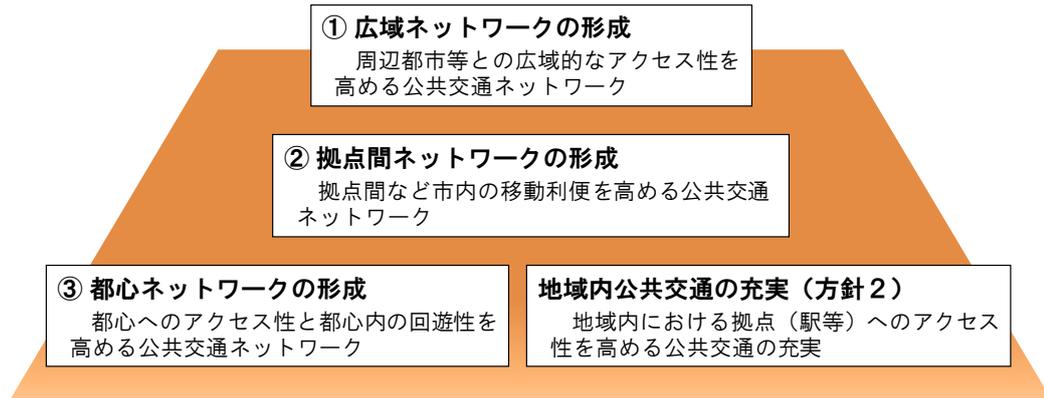


(3) 施策展開の考え方

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。



○広域ネットワークの形成

- ・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

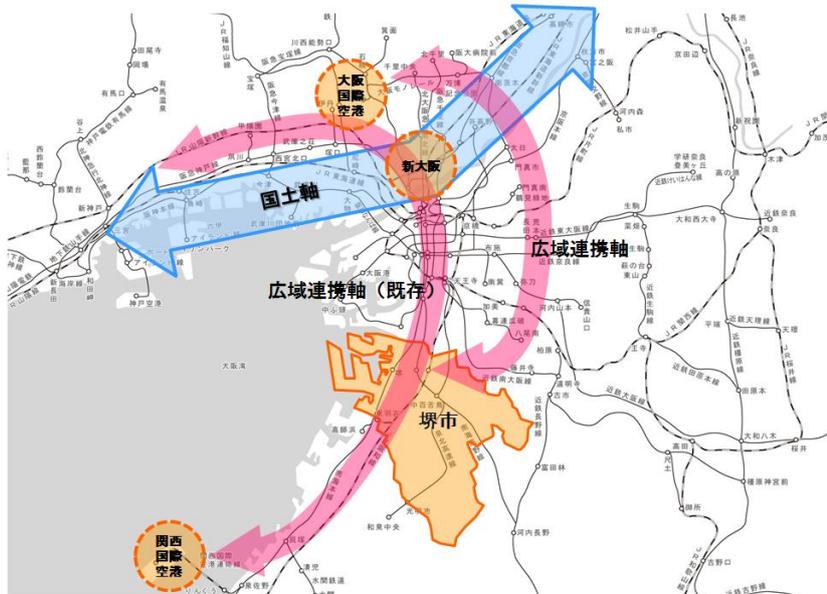


図. 広域ネットワークのイメージ

②地域内公共交通の充実

○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



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。

○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る。
- ・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る。

<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る。

<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する。

<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する。

③公共交通の利便性向上

○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

○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

④公共交通の利用促進

○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

○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、まちの回遊・滞在促進、オフピーク利用の促進など
- ・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など
- ・自動車利用の適正化
 - パークアンドライドの促進、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、環状道路の整備など
- ・環境性能の向上
 - 低公害車両の導入促進など