

## 第6章

### 公共交通ネットワーク

本章では、コンパクトシティ+ネットワークのまちづくり推進にあたり、日常生活圏を相互に結ぶ公共交通について、ネットワークの形成方針や維持・充実にに向けた考え方等を示します。

## 第 6 章 公共交通ネットワーク

本章では、市民の日常生活圏を踏まえたコンパクトシティ+ネットワークのまちづくりを推進するため、公共交通ネットワークの方針や維持・充実にに向けた施策について示します。

### 6-1. 公共交通ネットワーク検討の必要性

市の将来像実現に向けたまちのリメイクにあたり、市民の生活を支える都市機能と居住を集約・誘導することに加え、まちづくりと連動した公共交通ネットワークの再構築が重要です。

本市では、市内を南海電鉄高野線が南北に縦貫しており、狭山駅、大阪狭山市駅、金剛駅の3駅があり、大阪都心部までは概ね25分でアクセスできる状況にあります。バス交通については、市循環バスと南海路線バス、近鉄路線バスが、市全域で運行しており、主要な公共施設や交通結節点である鉄道駅をはじめとする、都市拠点へ容易にアクセスできる等、既にコンパクトシティ+ネットワークによる都市構造が形成されています。また、都市計画マスタープランでは、市民の都市活動の状況から、本市は①大阪南部の広域都市圏において、多様化する居住ニーズに応える高質な住まいを供給していること、②近隣都市と利便性を補完し合う「日常生活圏」を形成していること、③さまざまな地域資源とつながる余暇活動の場を提供していることが示されています。

このような状況を踏まえ、“生涯住み続けたいまち”として生活利便性を維持・向上していくためには、都市機能の立地適正化等、市全体のまちづくりに関する取組みと、住民の生活実態や日常生活圏を踏まえた広域公共交通ネットワークの形成に関する取組みについて、近隣市及び関係機関等と連携しながら、一体的に取り組む必要があります。

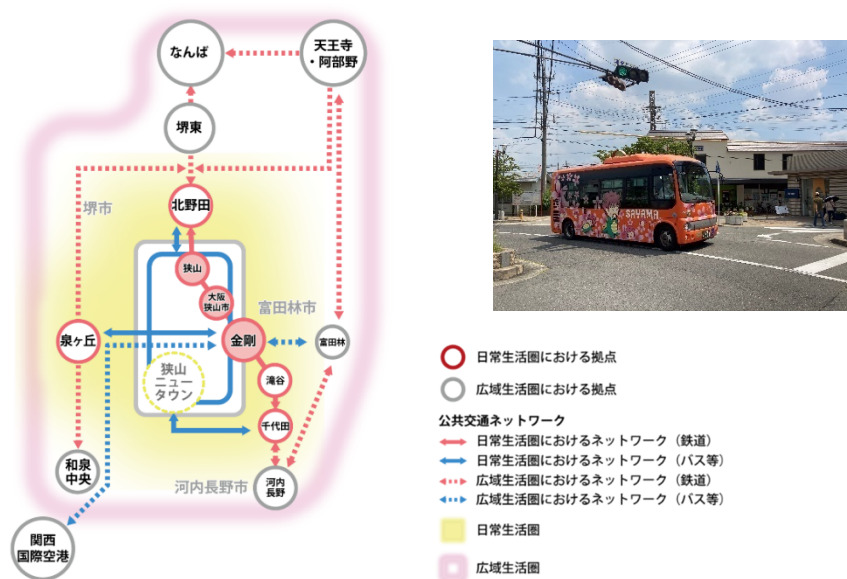


図 6-1 生活圏を踏まえた広域公共交通ネットワークの形成イメージ  
(本市都市計画マスタープラン p.87)

## 6-2. 公共交通ネットワークの方針

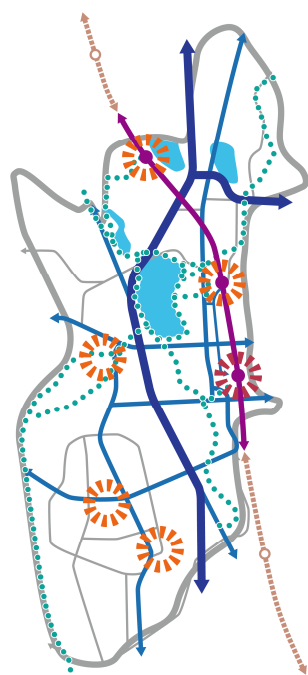
第 2 章において、公共交通ネットワークの方針として「生活圏を踏まえた広域公共交通インフラの維持・向上」と定めています。

本節においては、この方針を踏まえたうえで、「公共交通の利便性向上と利用促進」、「広域公共交通ネットワークの形成」、「交通結節点の空間価値・機能の維持向上」の 3 つの視点から、本市がめざす公共交通の具体的な方向性や位置づけを示します。

### (1) 公共交通の利便性向上と利用促進

持続可能な公共交通環境を実現するためには、公共交通事業者や市民、その他関係機関等と連携し、利便性の高い公共交通の実現と利用促進に取り組む必要があります。そのため、市民の日常生活圏や移動環境に関する市民ニーズ等も踏まえ、持続可能な運営環境について検討するとともに、交通結節点周辺においてはあらゆる移動手段の快適かつ円滑な乗り換え環境の形成や、IoT 等の技術を活用した各交通サービス間連携、周辺道路や歩行者空間の環境改善、バリアフリー化等について検討するものとします。

また、天野街道や狭山池、河川沿いの遊歩道の屋外空間をはじめとする水とみどりのネットワーク、市民の日常生活に利用されている歩行者空間であるウォーカブルネットワークとも連携した移動環境の構築について検討します。



 : 交通結節点

#### 【交通結節点に求められる機能】

- 異なる交通手段（鉄道と徒歩、自転車、バス、タクシー等との乗り換え）を相互に連絡し、さまざまな交通需要に対応した体系的な交通サービスを提供するものであり、相当程度の利用が期待されるものとして、交通広場等の「自動車滞留等空間」、安全かつ円滑な歩行者空間等をネットワーク区間として確保する「歩行者・自転車空間」、道路情報やバス等の公共交通情報等の提供される情報板等の「交通連携情報施設」等の機能が求められます。

#### 【ウォーカブルネットワーク】

- 天野街道や狭山池、河川沿いの遊歩道の屋外空間をはじめとする水とみどりのネットワーク
- 主要な交通軸（骨格道路）における歩行者空間、中心市街地拠点や近隣中心拠点周辺の居心地が良く歩きたくなるまちなかを結ぶウォーカブルネットワーク

図 6-2 交通結節点とウォーカブルネットワーク形成のイメージ

## (2) 広域公共交通ネットワークの形成

都市計画マスタープランでは、住民の生活実態や日常生活圏を踏まえた公共交通ネットワークの実現に向け、市域を超えた公共交通ネットワークを位置づけています。現在本市では、他市の都市拠点へつながる路線バスと関西国際空港へつながる高速バス、市内を網羅する市循環バスが運行しています。また、市循環バスについては、令和5年（2023年）2月には市民の日常生活圏を踏まえた路線の見直しを行い、堺市の北野田駅や美原区（黒山警察署周辺）へ乗り入れるバスルートの改正を行う等、南北方向の広域公共交通ネットワークの強化に着手しています。

一方で、狭山ニュータウン地区に隣接している堺市の泉北ニュータウンや泉ヶ丘駅については既存の路線バスのルートはあるものの、市民の日常生活圏であることから、これら都市拠点への交通の利便性向上等、交通アクセスに関するニーズは高い状況にあります。

第2章で示したように、令和6年（2024年）に行った市循環バス利用実態のアンケート調査において、市域外の鉄道駅等の方面で新たにバス停の設置を希望する場所として、泉ヶ丘方面（63%）が最も多く、次いで新近畿大学病院（堺市泉ヶ丘）（46%）、富田林方面（24%）となっていることから、今後は既存の路線バス及び市循環バス、鉄道等の公共交通ネットワークを踏まえたうえで、ニーズの高い泉ヶ丘駅と富田林駅を含めた東西方向の広域公共交通ネットワークの形成に向けた検討を進めます。

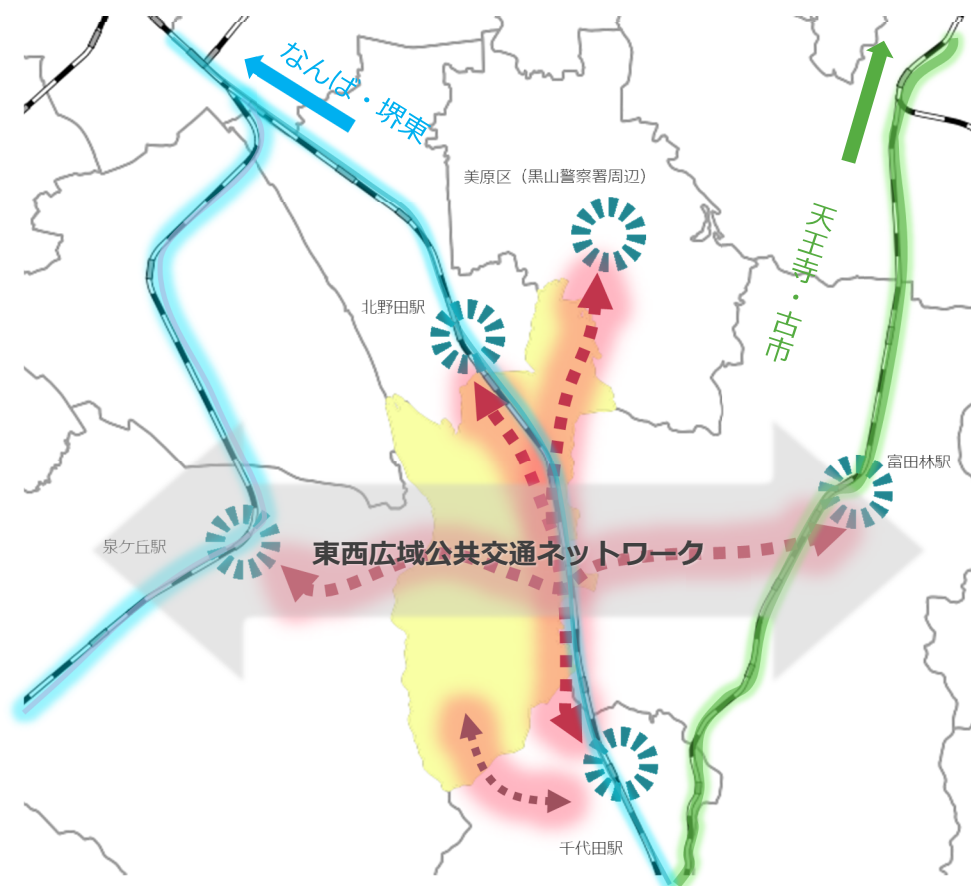


図 6-3 本市と他市を結ぶ主な広域公共交通ネットワーク形成イメージ

### (3) 交通結節点の空間価値・機能の維持向上

利便性の高い公共交通ネットワークの形成に向けては、鉄道、バス、タクシー等あらゆる交通モードや異なる路線系統が集積する交通結節点の空間価値・機能の維持向上に取り組む必要があります。

特に、特急停車駅である金剛駅周辺は、本市の中心市街地であり、関西国際空港への高速バスや堺市泉北ニュータウンにある泉ヶ丘駅、富田林市にある金剛ニュータウン等へのバスが運行し、利用者も多いこと等から、金剛駅を大阪南部における公共交通の核とし、隣接する富田林市や堺市、公共交通事業者や警察等とも連携、協議しながら空間価値・機能の維持向上に取り組むとともに、将来的に金剛駅のブランド価値を維持・向上するため、駅周辺のまちづくりと連動した取組みを検討します。また、不特定多数の利用者による都市活動が想定される今熊地区周辺、市役所周辺、コミュニティセンター周辺等、主要な公共施設の周辺、沿道サービスエリアや都市機能の集積・誘導をめざす近畿大学病院等跡地周辺のエリア、狭山池や天野街道をはじめとする、都市活動の拠点となり得る屋外空間等については、複数の交通モードや路線系統が集積する交通結節点としての位置づけや、その空間価値・機能向上の取組みについて検討します。

さらに、今後予測されている人口減少・少子高齢化社会の進行に伴う社会構造の変化や近畿大学病院等の移転、公共施設の再配置等に伴う市民の日常生活圏の変化への対応、大阪のまちづくりグランドデザインで示されている大阪高野都市軸（泉州・南河内地域の核となるエリア）の強化、大阪南部の情報発信と活性化等に向けては、引き続き関係機関等と連携しながら持続可能な運営体制の検討を進めます。

表 6-1 交通結節点の位置づけと方向性

| 都市機能誘導区域                | 交通結節点としての位置づけ             |                                                                                                                                                                       |
|-------------------------|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 地区名                     | 該当箇所                      | 施策の方向性                                                                                                                                                                |
| 1. 金剛駅周辺地区              | 金剛駅周辺                     | ・特急停車駅でもある金剛駅は、バス・鉄道・タクシー・徒歩・自転車・自家用車等、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等、交通利便性の高い、大阪南部の核となる広域的な交通結節点の形成をめざす                                                                      |
| 2. 大阪狭山市駅周辺地区           | 大阪狭山市駅<br>～市役所周辺          | ・各駅電車の停車駅である大阪狭山市駅は、周辺住民及びエリア内の都市機能利用者、バスルートの乗り換え、本市のシンボルである狭山池公園や狭山池博物館の利用者等を中心とした、バス・鉄道・タクシー・徒歩・自転車・自家用車等、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等、交通利便性の高い、本市の核となる交通結節点の形成をめざす       |
| 3. 狭山駅周辺地区              | 狭山駅周辺                     | ・各駅電車の停車駅である狭山駅は、周辺住民を中心とした、バス・鉄道・タクシー・徒歩・自転車・自家用車等、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等、交通利便性の高い地域の中心としての交通結節点の形成をめざす                                                              |
| 4. 今熊地区周辺地区             | 公共施設周辺                    | ・公共施設が集積する本エリアにおいては、施設利用者や、バスルートの乗り換え利用等を中心とした、バス・タクシー・徒歩・自転車・自家用車等、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等について、公共施設再配置方針及び計画と連動した交通利便性の高い交通結節点の形成をめざす                                 |
| 5. 狭山ニュータウン地区<br>北部周辺地区 | コミュニティ<br>センター周辺          | ・コミュニティセンター等の公共機能や誘導施設である商業機能利用者による、バスルートや南海路線バスと市循環バスの乗り換え利用等を中心とした、バス・タクシー・徒歩・自転車・自家用車等、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等において、交通利便性の高い交通結節点の形成をめざす                             |
| 6. 狭山ニュータウン地区<br>南部周辺地区 | 東大池公園、<br>誘導施設<br>(病院) 周辺 | ・近畿大学病院等跡地周辺を含めた一体的な土地利用をめざす本エリアにおいては、周辺の施設利用者や、バスルートの乗り換え利用等を中心とした、バス・タクシー・徒歩・自転車・自家用車等、複数の交通モード、複数の路線系統の乗り換え等について、近畿大学病院等跡地及びその周辺の一体的な土地利用と連動した交通利便性の高い交通結節点の形成をめざす |

## (4) 公共交通ネットワークの方針図

前述の公共交通ネットワークに関する具体的な方向性の内容を踏まえ、本市のめざすべき公共交通ネットワークの将来イメージを図 6-4 に示します。

バスネットワークの形成においては、交通結節点における空間価値・機能の維持向上と連動しながら、市民の生活実態や日常生活圏を踏まえたルートの見直し、隣接市への乗り入れ、停留所の再配置等について、公共交通事業者や近隣市等、関係機関と連携しながら、公共交通ネットワークの再編を進めます。

本市は、市内全域がバス停留所の徒歩圏 500m の範囲に重なっており、さらに、市民の日常生活圏を踏まえた市循環バスは、堺市の北野田駅や美原区（黒山警察署周辺）等、他市拠点への乗り入れを行っています。今後は住民ニーズの高い泉ヶ丘駅を含めた東西軸の広域公共交通ネットワークの検討を進めます。

また、交通結節点においては、バス、鉄道、タクシー、徒歩、自転車、自家用車等あらゆる移動手段の乗り換えが想定できることから、快適で利便性の高い乗り換え環境の形成をめざした機能の維持向上、周辺道路や歩行者空間等を含めた交通結節点としての環境改善等について検討を行います。

そのうえで、特に狭山ニュータウン、泉北ニュータウン、金剛ニュータウンとの連携を踏まえた東西軸の強化や、交通結節点においては必要な機能（施設）の導入、駅周辺のまちづくり、歩行者空間のバリアフリー化等のハード整備に併せて、シームレスな乗り換えの実現、新たな交通モビリティへの対応等、ソフト対策による利便性及び空間価値の維持向上を図ります。

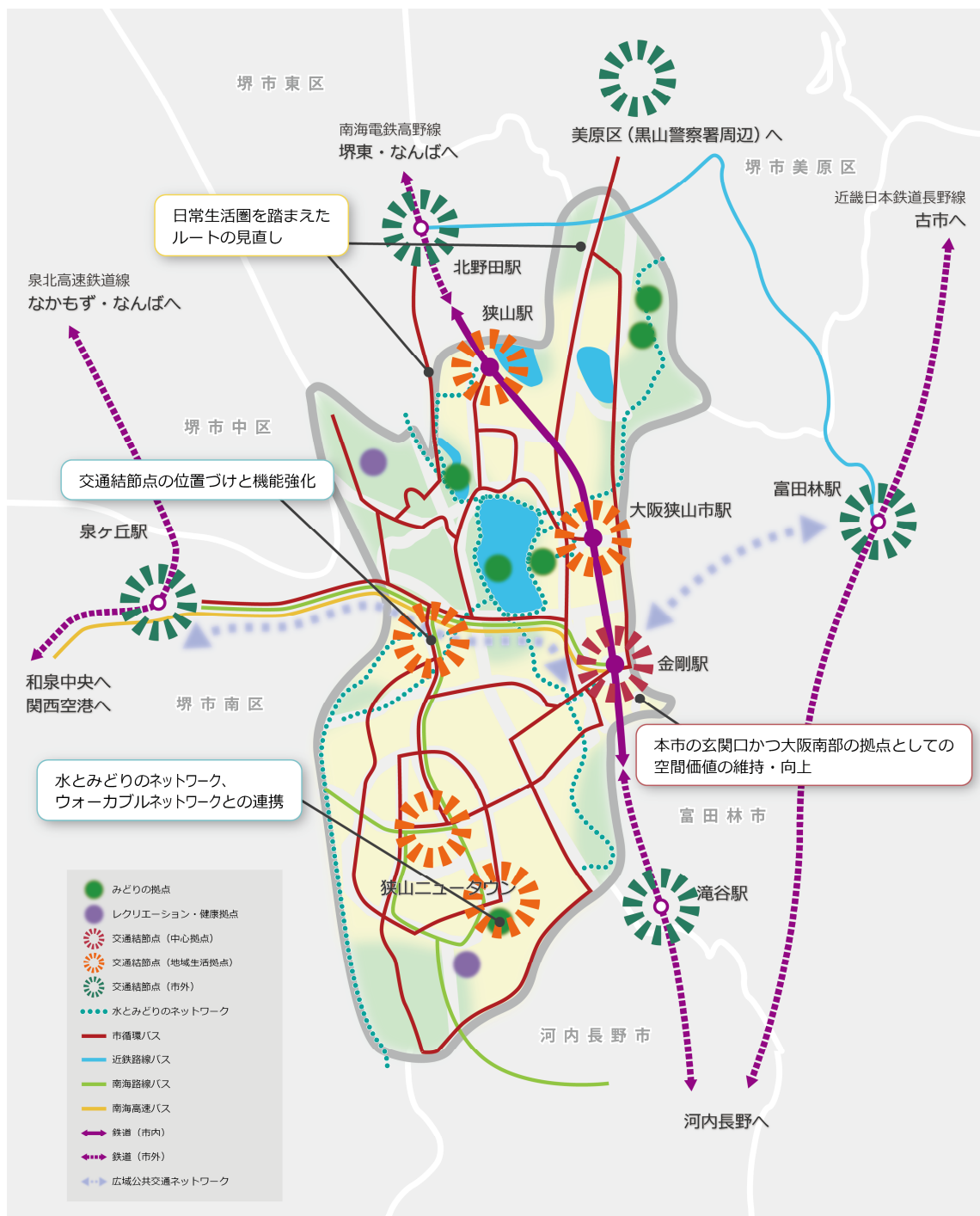


図 6-4 公共交通ネットワークの方針図(イメージ)

