

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。

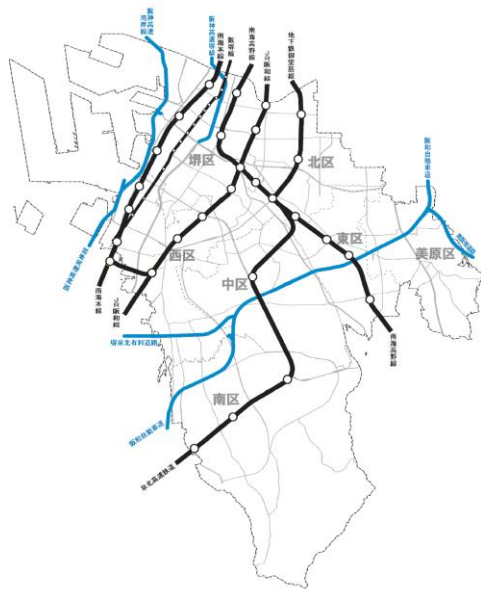


図. 堺市の鉄軌道網

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。

など

まちづくりの方向性

都市空間の形成

<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。

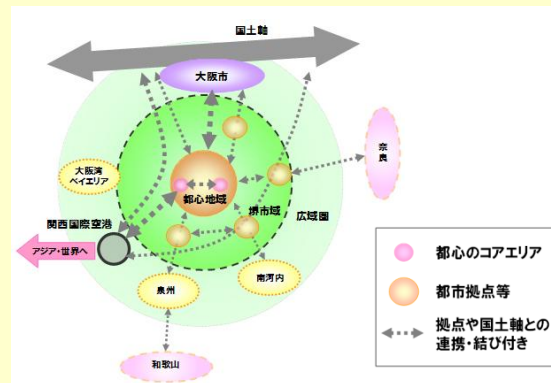


図. 都市空間形成の基本認識

都市拠点と交流ネットワーク

- ・都心、都市拠点、地域拠点など、拠点相互の連携を図る。
- ・各拠点を中心として市域全体の結びつきや広域的な連携を強化することで、内外からの人やモノの移動を円滑化し、交流を促進する。

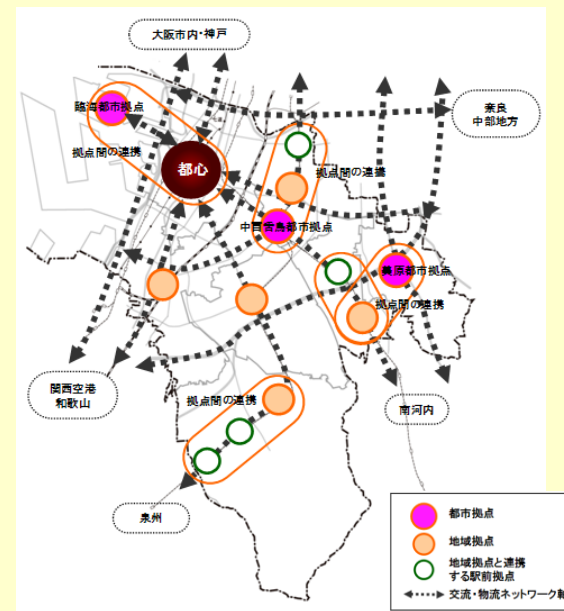


図. 都市拠点と交流ネットワーク

公共交通ネットワークに係る課題

- ・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。

公共交通ネットワーク形成の考え方

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

- ・「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。
- ・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

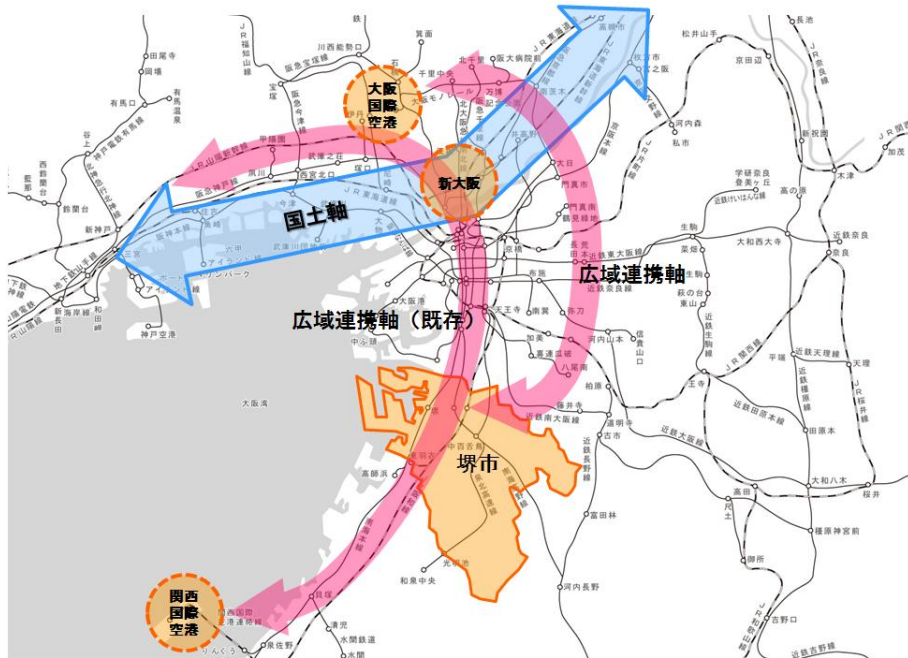


図. 広域ネットワークのイメージ

② 拠点間ネットワークの形成

○ 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

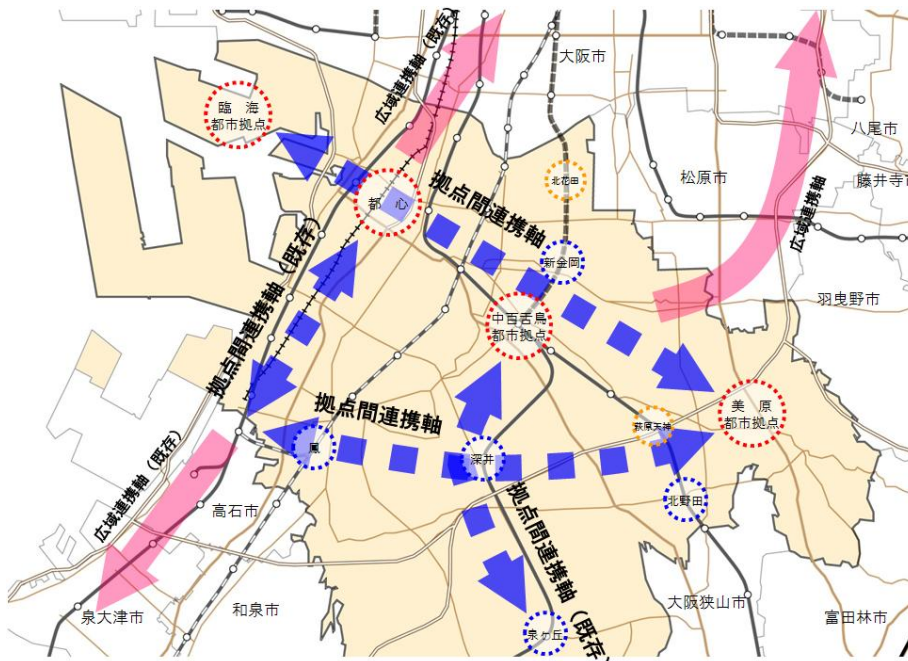


図. 拠点間ネットワークのイメージ

③ 都心ネットワークの形成

＜堺市都心地域まちづくり方針（案）＞

- 目標：人が集い、交流し、賑わいと活力のあふれる都心
- 基本方針：1. 都市機能が集積し活力のあふれる中枢性の高いまちづくり
2. 快適に暮らせる人にやさしいまちづくり
3. 歴史・文化を活かした魅力的なまちづくり

○ 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
- ・ 高密度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

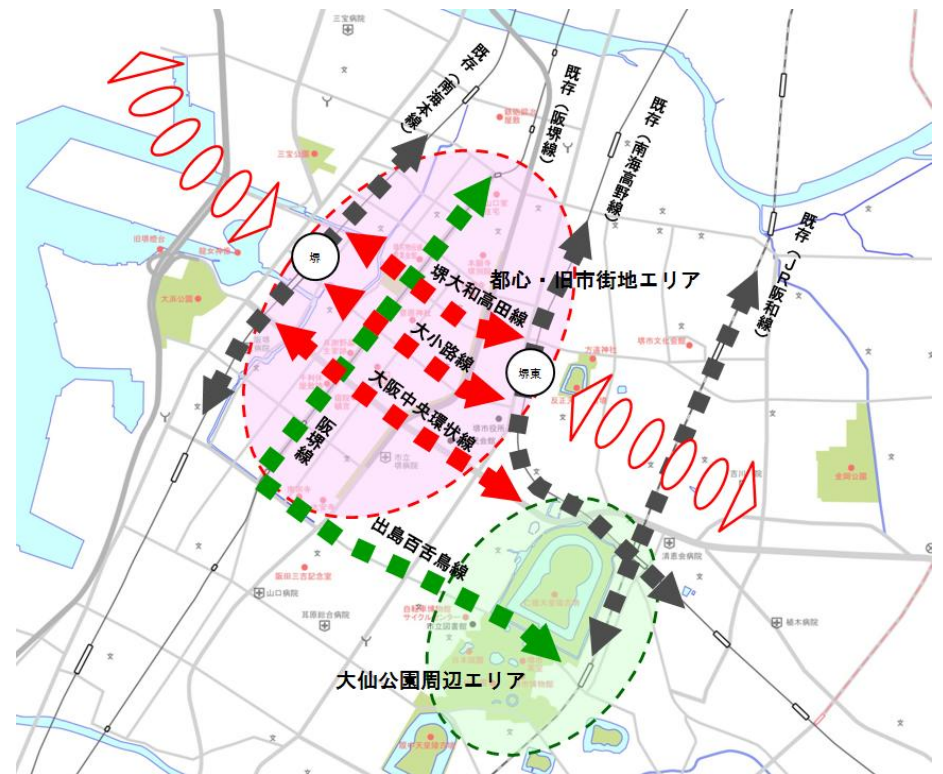


図. 都心ネットワークのイメージ