

都心交通の方向性について (とりまとめ)

上位計画等における都心交通に関する要素

上位計画等

- ・ 堺市マスタープラン
- ・ 堺市都市計画マスタープラン
- ・ 堺市公共交通検討会議のとりまとめ など

都心まちづくりの基本方針（堺 都心のまちづくりプラン）

- ・ 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
- ・ 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
- ・ 歴史を守り育み新たな魅力を創造するまちづくり

社会情勢の変化等

- ・ 少子・高齢化
- ・ 人口減少
- ・ 低炭素社会への対応

など

関連する取組み

都心のまちづくり

臨海部のまちづくり

観光の取組み

世界文化遺産登録に向けた取組み

自転車のまちづくり

など

都心交通に関する要素

- ・ 都心と市域全体を結ぶ交通ネットワークの形成と交通結節機能の向上
- ・ 集約型の都市づくりと公共交通を中心とした交通体系への転換
- ・ 国内外から人が集まり、賑わい、交流する都心の形成
- ・ 都市活力を支える交通ネットワークの形成
- ・ 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
- ・ 観光資源を楽しく回遊できるネットワークの形成
- ・ 自動車利用の適正化と都心への自動車流入の抑制

都心の強み、弱み

【強み】

- ・ 歴史資源や文化資源など、地域の資源が豊富、緑や水辺などに恵まれる
- ・ 道路ネットワークが充実、都市空間に余裕がある
- ・ 平坦な地形で、自転車に適している

【弱み】

- ・ 歴史資源や文化資源など、地域の資源が広い範囲に点在している
- ・ 道路が整然としており、自動車に依存する傾向がある
- ・ 事業所や人の動き等の集中度合いが低い

都心交通の特徴

- ・ 百年続いてきた阪堺線も含め、鉄軌道が南北方向に集中
- ・ バスが特定の場所（駅等）に集中、交通手段間の連携が弱い
- ・ 他都市と比べ、歩行者交通量が少ない
- ・ 都心への流動は堺区内からが多く、その他市内からは少ない
- ・ 特に休日において、都心への流入は自動車の割合が高い

都心の特徴と交通にかかる現状

- ・ 歴史資源や文化資源など、地域の資源が豊富、緑や水辺などに恵まれる
- ・ 歴史資源や文化資源など、地域の資源が広い範囲に点在している

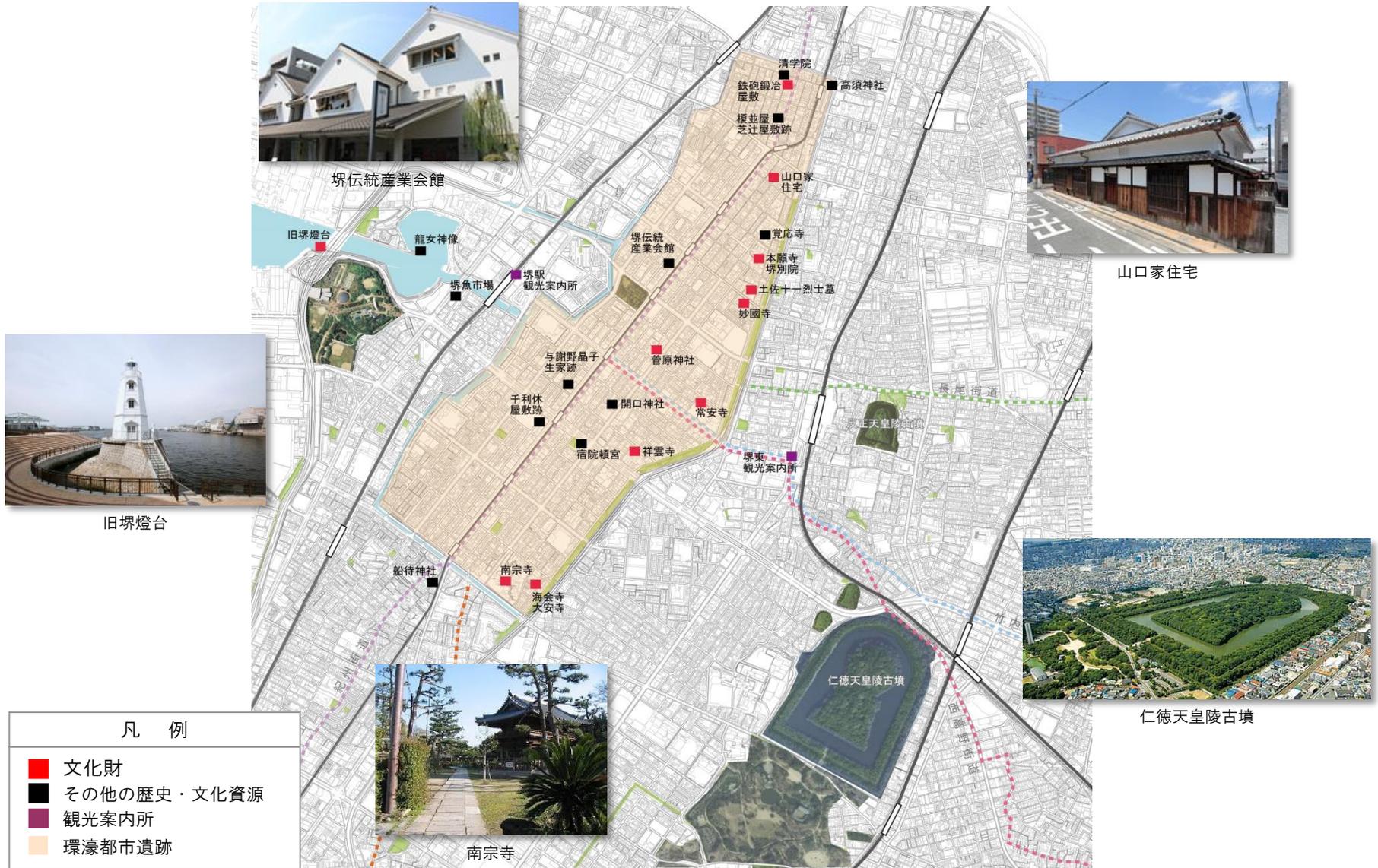


図. 都心及びその周辺の歴史・文化資源等

都心の特徴と交通にかかる現状

- ・道路ネットワークが充実、都市空間に余裕がある
- ・平坦な地形で、自転車に適している
- ・道路が整然としており、自動車に依存する傾向がある

①堺大和高田線：花田口停留場付近



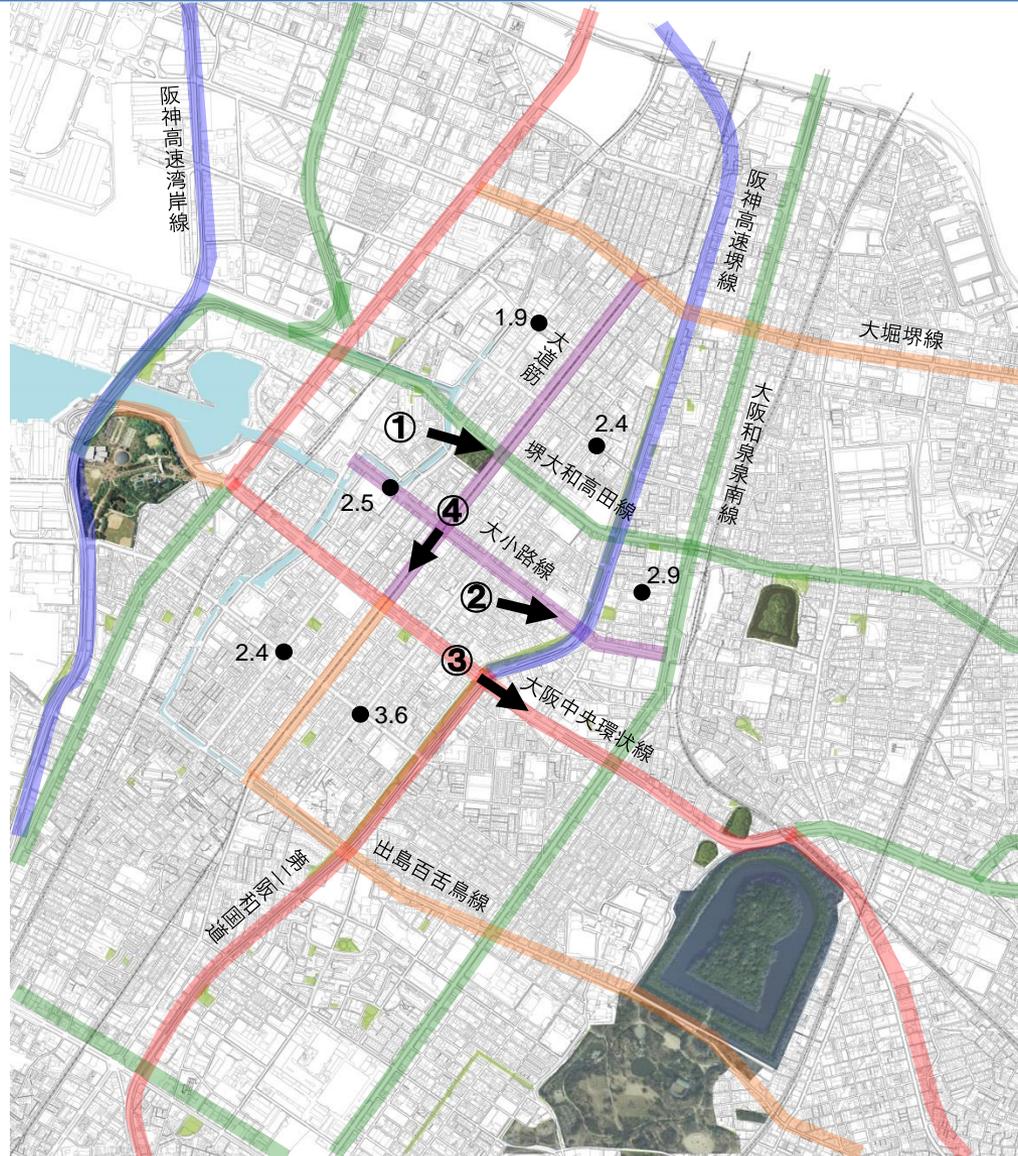
②大小路線：熊野小学校付近



③大阪中央環状線：安井町交差点～市民会館方面



④大道筋：宿院停留場付近



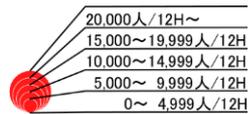
凡例

- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般府道
- その他主要道路
- 標高 (m)

図. 都心及びその周辺の道路網

都心の特徴と交通にかかる現状

- ・ 事業所や人の動き等の集中度合いが低い



資料：平成22年度道路交通センサス

資料)平成18年事業所・企業統計調査

※事業所数は500mメッシュ内事業所数（堺区のみ表示）

図. 歩行者交通量と事業所数の関係



資料：堺都心のまちづくりプラン

図. 都心及びその周辺の商業・業務施設等

都心の特徴と交通にかかる現状

・ 百年続いてきた阪堺線も含め、鉄軌道が南北方向に集中



図. 都心及びその周辺の鉄軌道網

都心の特徴と交通にかかる現状

- ・バスが特定の場所（駅等）に集中、交通手段間の連携が弱い

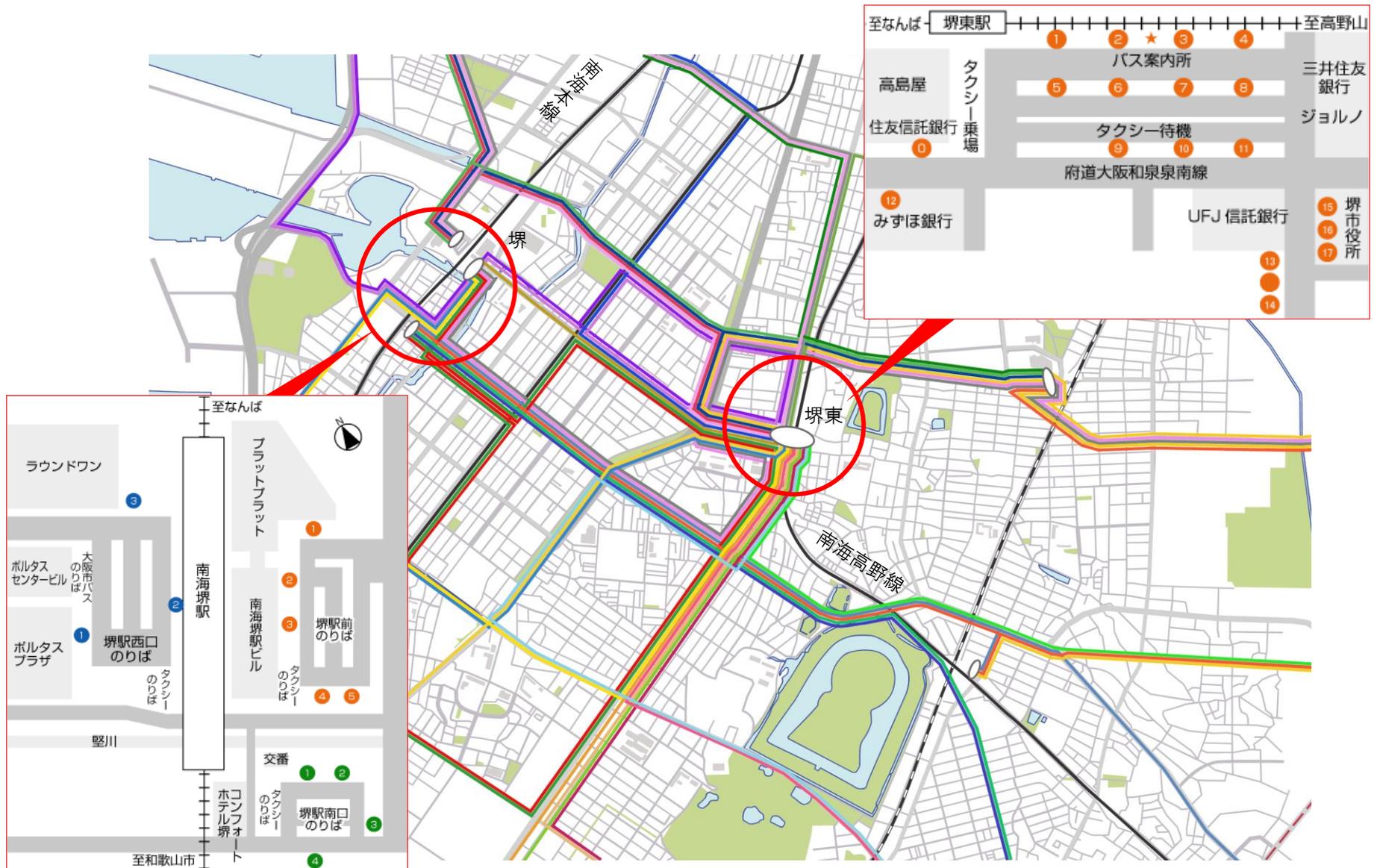
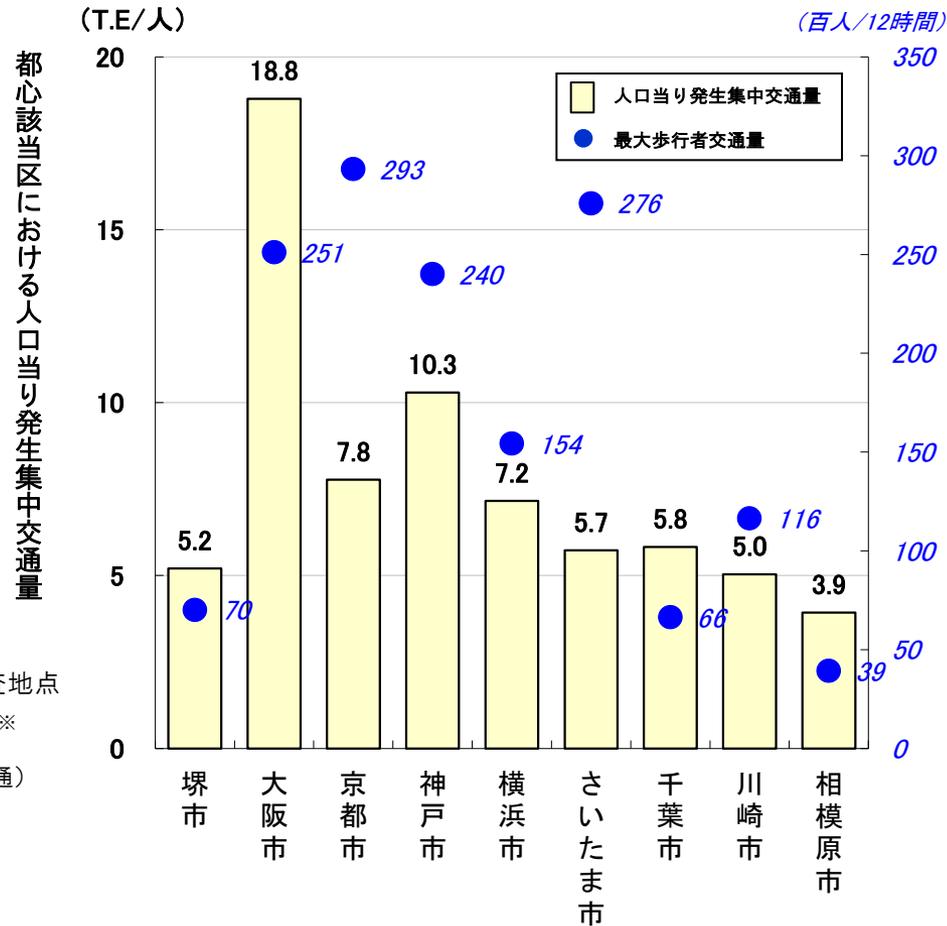


図. 都心及びその周辺のバス路線網及び堺駅・堺東駅のバスのりば

資料：南海バスHP

都心の特徴と交通にかかる現状

・ 移動量に比べて歩行者量が少なく、賑わいを感じにくい



都市内における最大歩行者交通量

※各市の都心該当区は次のように設定

- 堺市：堺区
- 大阪市：北区・中央区
- 京都市：下京区・中央区
- 神戸市：中央区
- 横浜市：中区
- さいたま市：大宮区・中央区
- 千葉市：中央区
- 川崎市：川崎区
- 相模原市：中央区

資料：第5回近畿圏パノソニック調査
第5回東京都市圏パノソニック調査

図. 近畿圏及び東京都市圏の政令指定都市における人口当り発生集中交通量と最大歩行者量の関係

都心の特徴と交通にかかる現状

・ 都心への流入は堺区内からが多く、その他市内からは少ない

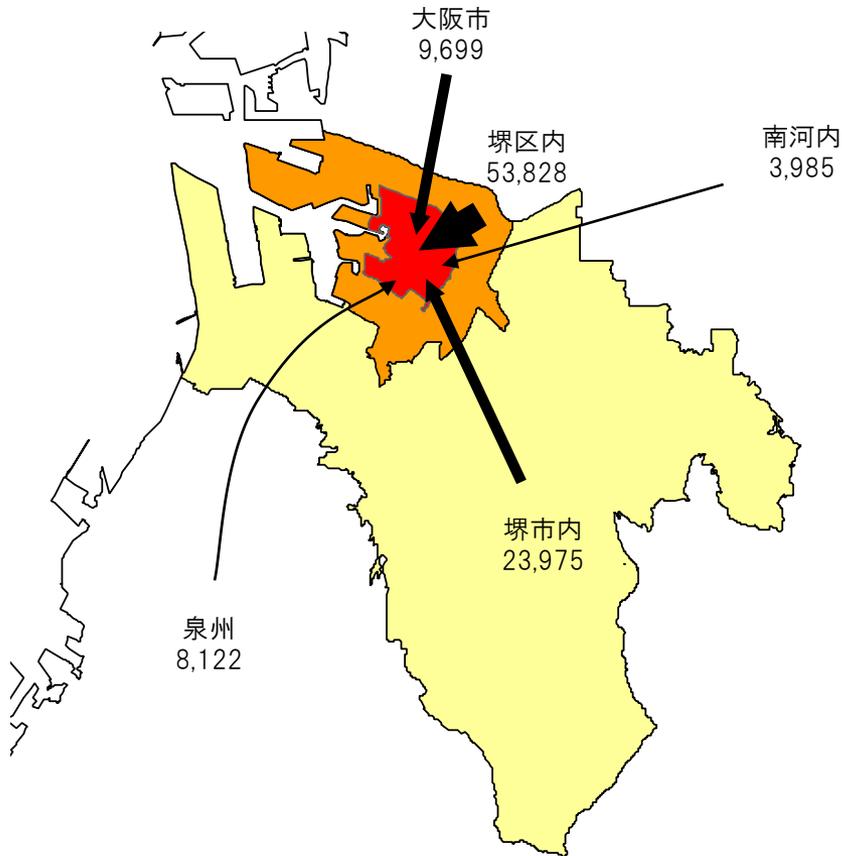


図. 都心への流入量 (平日)

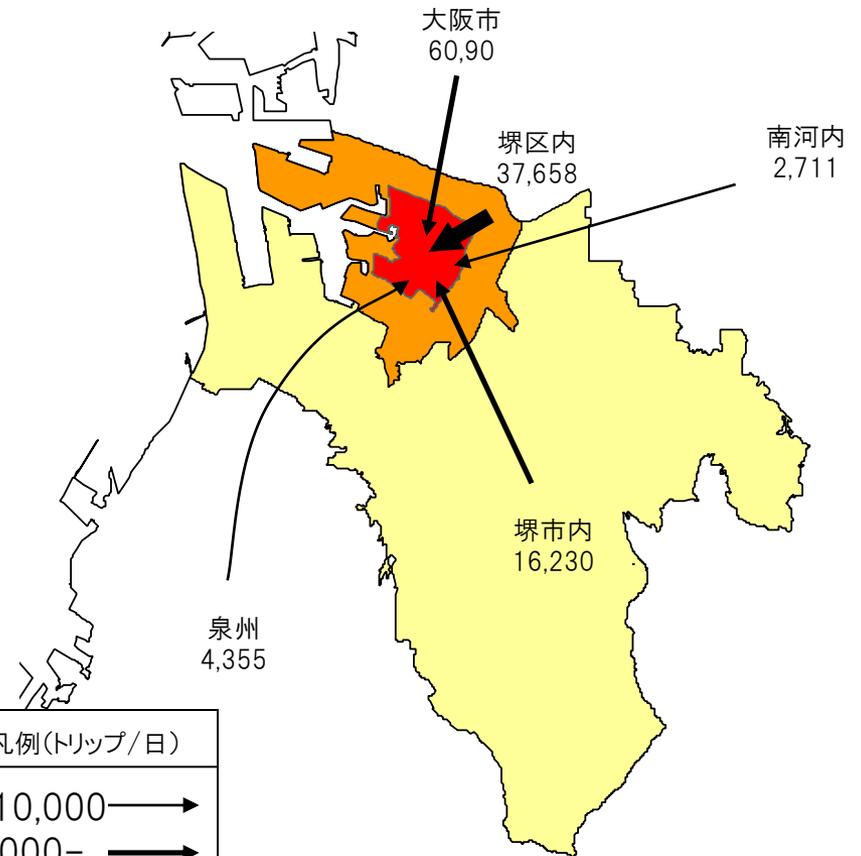
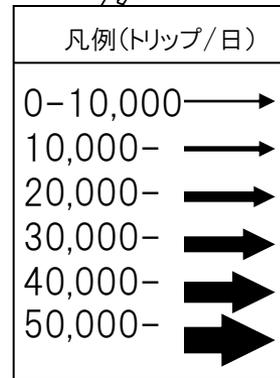


図. 都心への流入量 (休日)

※帰宅目的及び目的不明を除く
 ※市外からの流入は流入量が多い地域のみ表示

資料：第5回近畿圏パーソナルトリップ調査

都心の特徴と交通にかかる現状

- ・ 都心への流入は、平日（出勤目的）においては鉄道の利用が多いが、休日（自由目的）においては自動車の利用が多い
- ・ 都心への移動は自動車に依存する傾向にある

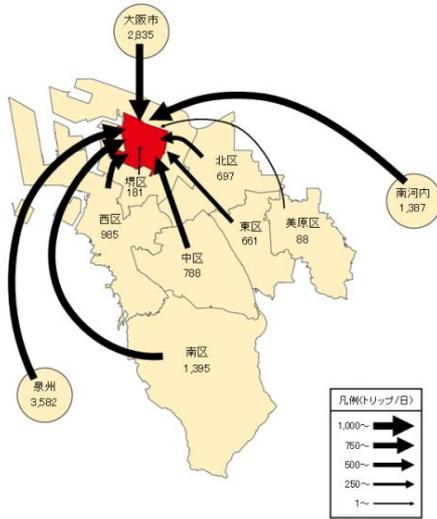


図. 鉄道での都心流入量（平日・出勤）

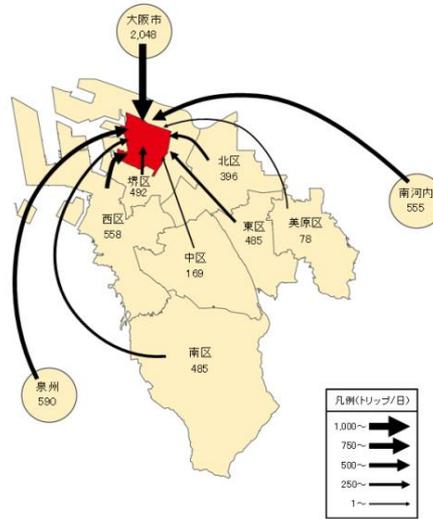


図. 鉄道での都心流入量（休日・自由）

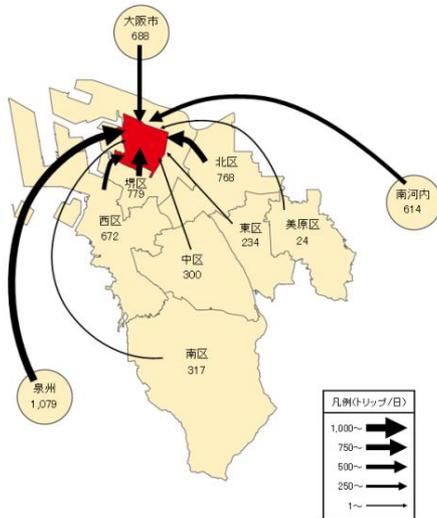


図. 自動車での都心流入量（平日・出勤）

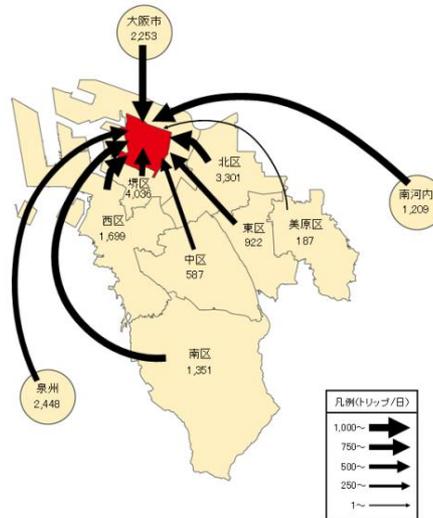
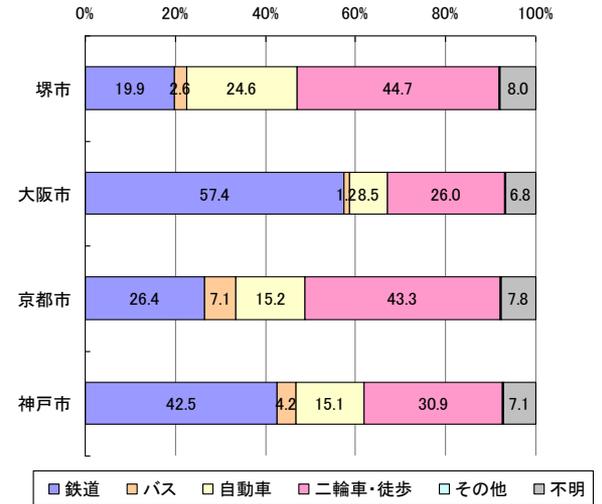


図. 自動車での都心流入量（休日・自由）



※各市の都心該当区は次のように設定
 堺市：堺区、大阪市：北區・中央區、
 京都市：下京區・中央區、神戸市：中央區
 資料：第5回近畿圏パーソナルトリップ調査

図. 近畿圏政令指定都市の都心該当区における発生集中交通量の代表交通手段分担率

※市外からの流入は流入量が多い地域のみ表示
 資料：第5回近畿圏パーソナルトリップ調査

都心の特徴と交通にかかる現状

・公共交通ネットワークは一定充実しているが、鉄軌道は南北方向が中心（東西が脆弱）

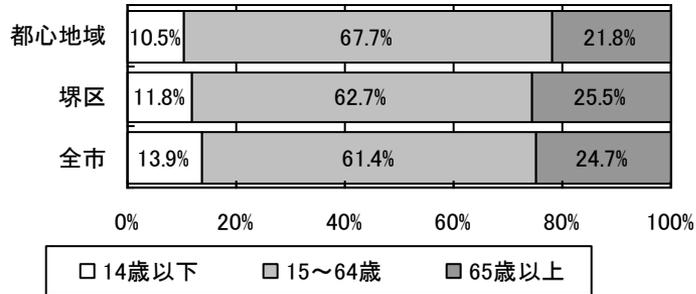


資料：南海バスHP（H25.1時点）

図. 都心及びその周辺のバス路線網及びサービスの現状（平日12時台）

都心の特徴と交通にかかる現状

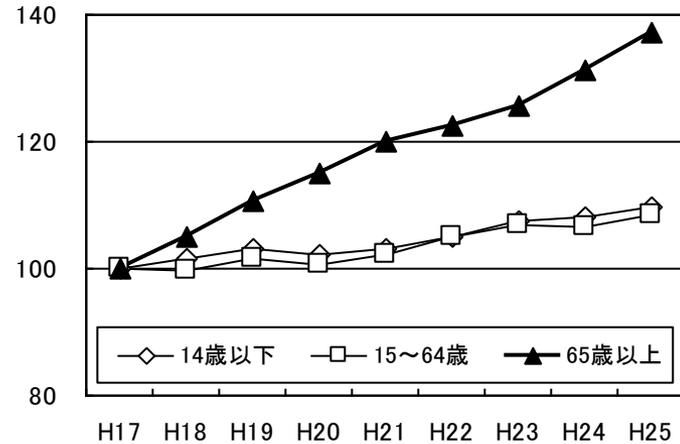
・ 少子高齢化がより進行する



※都心地域は、市之町西、市之町東、戎島町1~4、戎之町西、戎之町東、大町西、大町東、翁橋町、甲斐町西、甲斐町東、北瓦町、北花田口町、櫛屋町東、熊野町西、熊野町東、栄橋町、宿院町西、宿院町東、新町、住吉橋町、中瓦町、三国ヶ丘御幸通、南瓦町、南花田口町、竜神橋町の合計

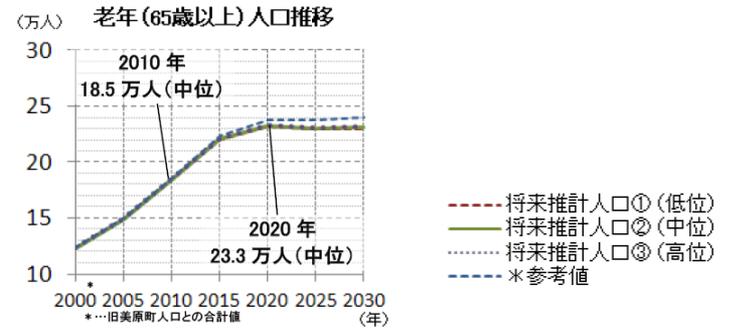
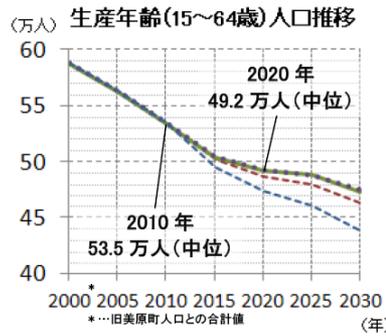
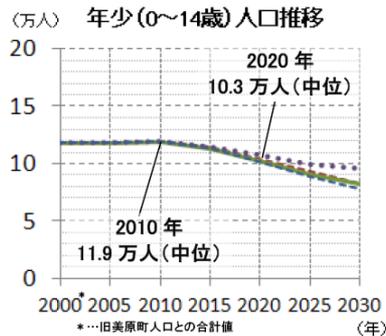
資料：住民基本台帳人口及び外国人登録人口

図. 年齢別人口構成（平成25年11月）



資料：住民基本台帳人口及び外国人登録人口

図. 都心地域の年齢別人口の推移（平成17年を100とした指数）

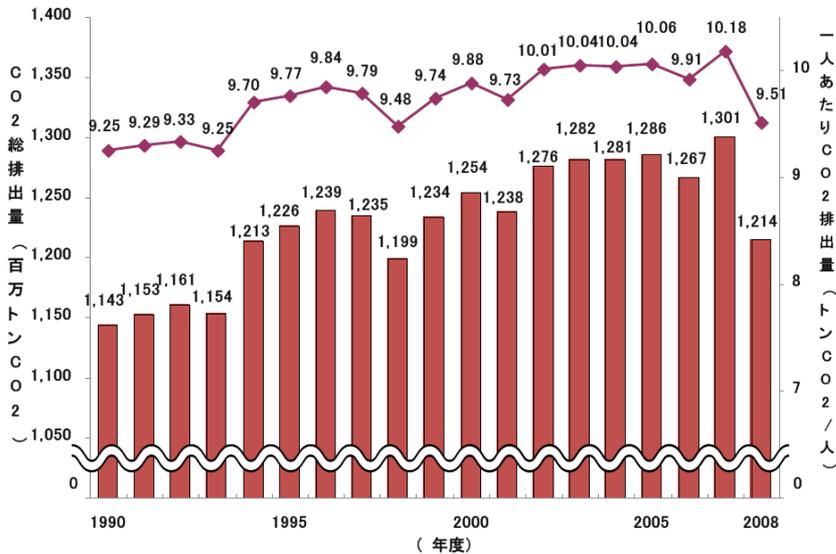


資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 堺市の年齢区分別人口推計

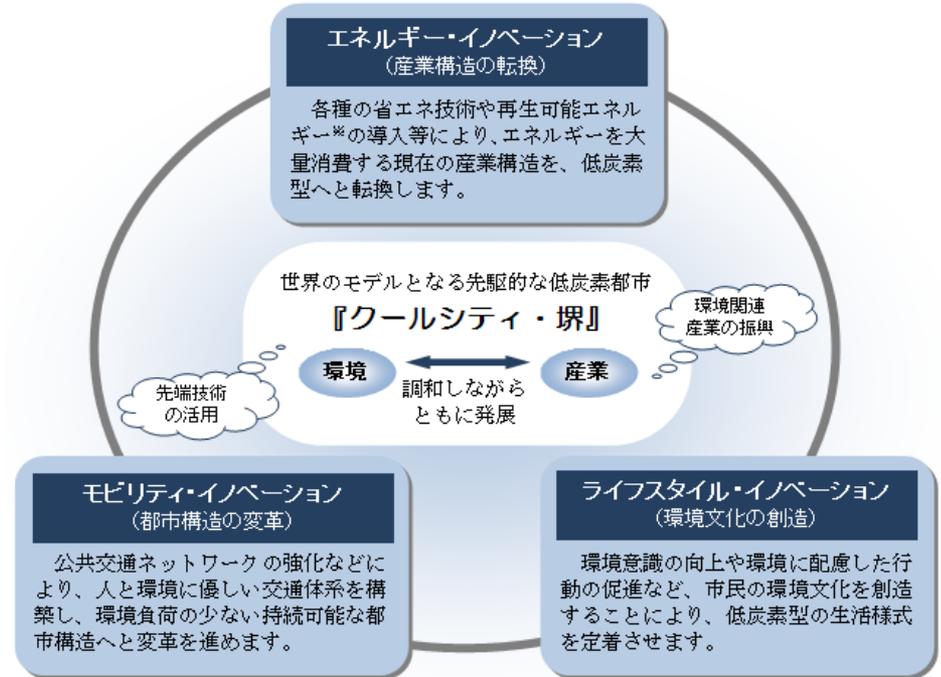
都心の特徴と交通にかかる現状

・ 低炭素社会への対応が急がれる



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あたり排出量の推移

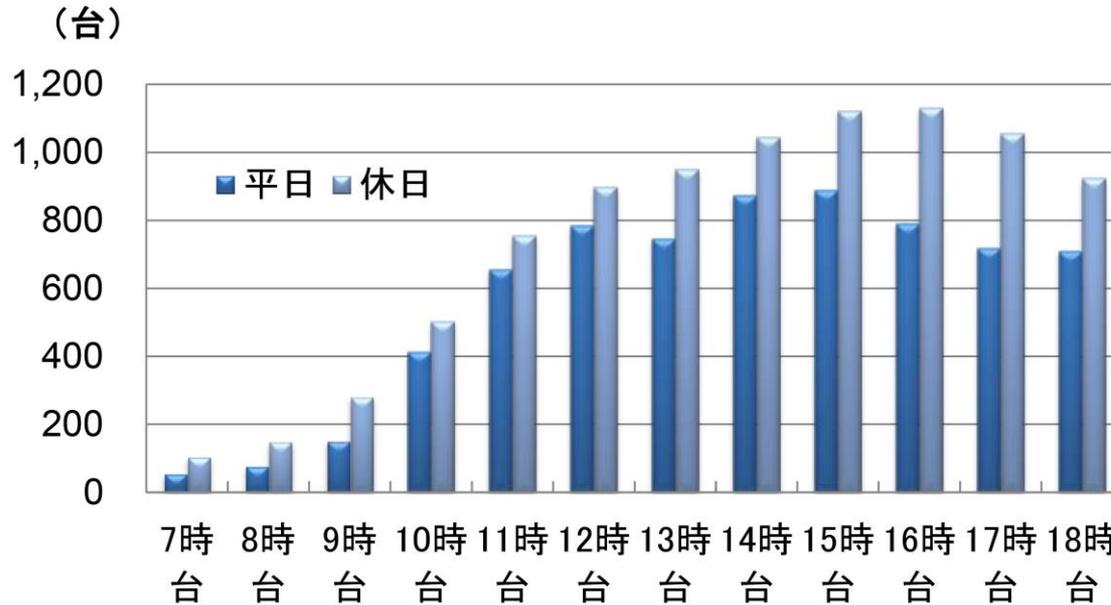


資料：堺市マスタープラン (H23.3)

図. 低炭素都市の実現に向けたプロジェクトの推進イメージ

都心の特徴と交通にかかる現状

・ 駅周辺の放置自転車があり、道路通行の支障となっている



(調査日 平成20年2月及び同3月)

資料：堺市自転車利用環境計画

図. 塚東駅における放置自転車等台数の時間別推移 (平日及び休日)

表 市内の全鉄道27駅における駐輪場の内訳 (平成23年5月)

市内駅数	対象駅数	箇所数	収容台数
市営駐輪場	23 駅	85 箇所	48,653 台
公営 (自転車駐車場整備以外) ・ 民間駐輪場	18 駅	45 箇所	24,137 台
計		130 箇所	72,790 台

資料：堺市自転車利用環境計画

都心交通に関する要素

現状

課題

上位計画等

都心まちづくりの基本方針

関連する
取組み

+

・公共交通ネットワークは一定充実しているが、鉄軌道は南北方向が中心（東西が脆弱）

・交通手段間の連携が弱い
・交通結節機能が弱い

・少子高齢化がより進行する
・低炭素社会への対応が急がれる

・都心への移動は自動車に依存する傾向にある
・駅周辺の放置自転車があり、道路通行の支障となっている

・歴史資源や文化資源など、地域の資源が広い範囲に点在している

・移動量に比べて歩行者量が少なく、賑わいを感じにくい

安全・快適で利便性の高い交通体系の形成

商業・業務・行政・文化・居住などの複合的な都市機能が集積する都心において、安全・快適で利便性の高い交通体系の形成が求められている

人と環境にやさしい交通体系の形成

人の移動が自動車に依存する傾向にある都心において、公共交通や自転車を中心とした人と環境にやさしい交通体系の形成が求められている

賑わいにつながる交通体系の形成

歴史資源や文化資源などが広い範囲に点在している都心において、様々なまちづくりの取組みが賑わいにつながる交通体系が求められている

都心交通の目標と基本方針

都心交通にかかる課題等を踏まえ、都心交通の目標と基本方針を次のとおり定め、目標の実現に向けて取り組む。

課題

安全・快適で利便性の高い交通体系の形成

人と環境にやさしい交通体系の形成

賑わいにつながる交通体系の形成

都心交通の目標

安全で快適な人の移動を支え、都心の賑わいと活力につながる交通

安全で快適な人の移動を支える交通

都心と周辺地域の交流や都心内の回遊を促進するとともに、多様な人々の安全で快適な移動を支え、環境にやさしい交通をめざす。

都心の賑わいと活力につながる交通

過度な自動車利用から賑わいに結びつきやすい自転車や公共交通利用への転換を図ることで、まちづくりと連携した都心の賑わいにつながる交通をめざす。

基本方針

域内外の移動を支える交通機能の強化

人と環境にやさしい移動環境の形成

過度に自動車へ依存しないまちへの転換

まちづくりと連携した移動の見える化

基本方針に基づく都心交通施策の展開イメージ

基本方針に基づき、次の都心交通施策を展開することで、目標の実現を図る。

域内外の移動を支える交通機能の強化

東西交通機能の強化や乗り継ぎ利便性の向上などにより面的な公共交通ネットワークを形成することで、都心と周辺地域の移動や都心内の回遊を支える。

- ・ 東西交通機能の強化
- ・ 面的な交通ネットワークの形成
- ・ 交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上

過度に自動車へ依存しないまちへの転換

賑わいに結びつきにくい自動車利用の抑制や公共交通・自転車への転換、歩行者の快適性・安全性の向上を図ることで、都心の賑わいにつなげる。

- ・ 自動車交通から公共交通や自転車への転換
- ・ 過度な自動車利用の抑制
- ・ シェアリングの促進
- ・ 秩序ある自転車利用の促進

人と環境にやさしい移動環境の形成

バリアフリー化の促進や道路空間の再配分などにより多様な人々の安全で快適な移動を支えるとともに、移動にかかる環境負荷を低減する。

- ・ さらなるバリアフリー化の促進
- ・ 移動に伴う環境負荷の軽減
- ・ 公共交通や自転車の利用促進

まちづくりと連携した移動の見える化

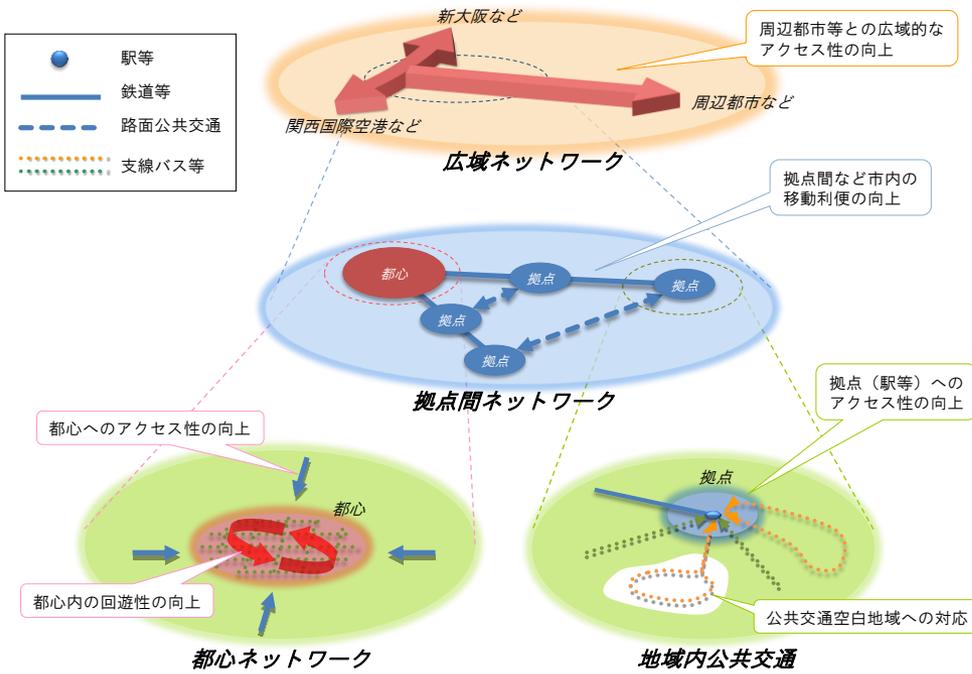
まちづくりと連携しながら歩行者を中心に移動を集約し、人の移動が見える化することで、都心の賑わいにつなげる。

- ・ 多頻度・短区間移動の促進
- ・ 観光・商業施策との連携
- ・ 賑わいに配慮した交通動線の形成
- ・ 歩行環境の向上

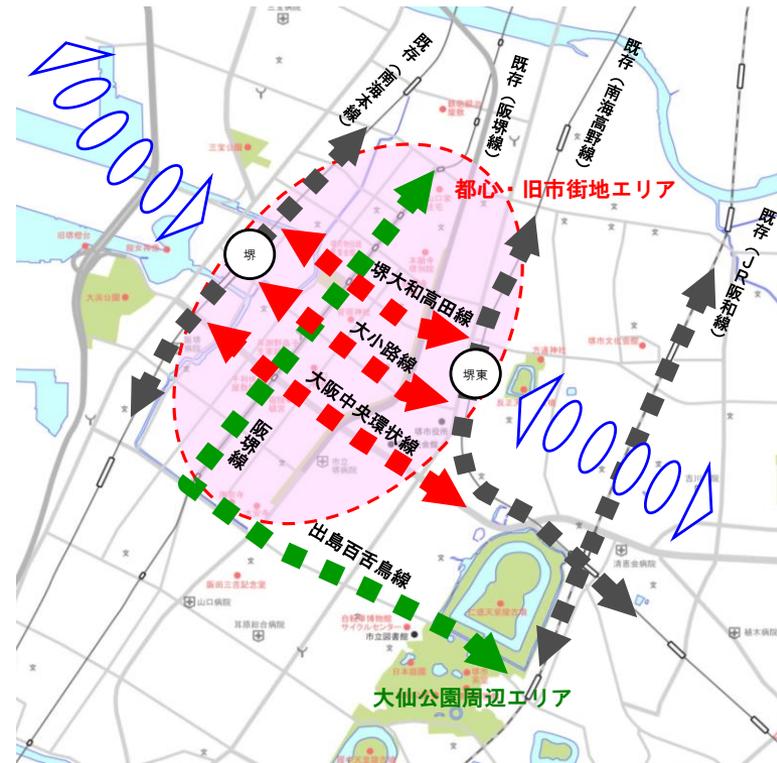
東西交通軸の必要性

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することが必要

注) 東西方向の路面公共交通の導入候補ルートとして、
「堺大和高田線」「大小路線」「大阪中央環状線」の3路線で事業性等を比較検討



公共交通ネットワークの機能強化の考え方
(イメージ)



都心ネットワークのイメージ

資料：堺市公共交通検討会議のとりまとめ (H24.3)

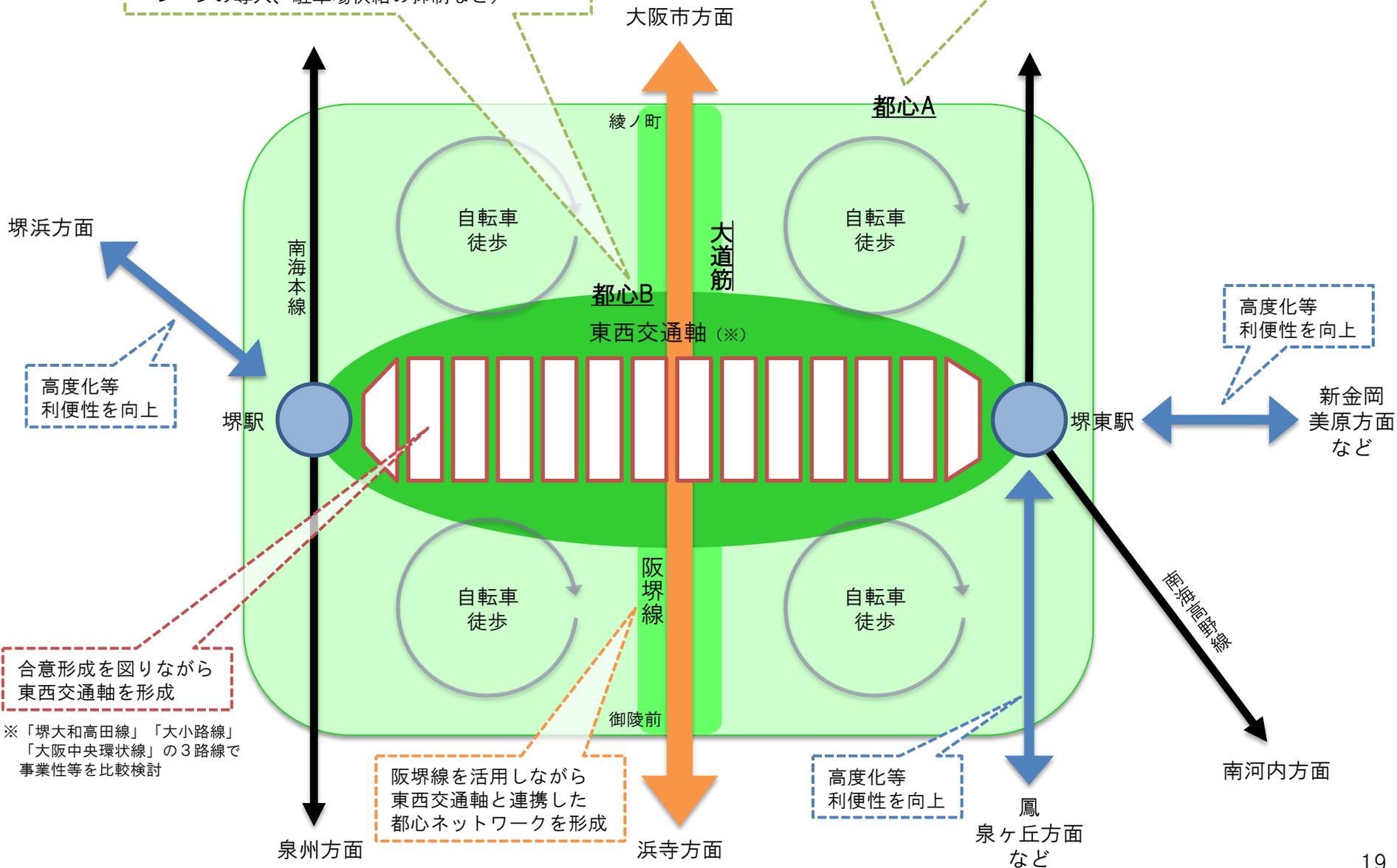
『安全で快適な人の移動を支える交通』のイメージ

過度な自動車利用の抑制を図るエリア

公共交通を中心に社会実験等を組み入れながら自動車利用を抑制（公共交通の優先化、自転車レーンの導入、駐車場供給の抑制など）

公共交通や自転車利用者の利便増進を図るエリア

阪堺線やバスによる面的ネットワークを形成
自転車利用環境を向上（コミュニティサイクル事業など）



まちづくりと交通のイメージ

＜水辺空間を活かした賑わいの創出＞

堺旧港のイメージ



歴史性を活かした親水空間
(旧堺燈台等)



内川・土居川 (旧環濠)

大道筋沿道のイメージ



阪堺線の活性化



文化観光拠点の整備



コミュニティサイクル事業



観光周遊バスの運行

＜観光ネットワークの形成＞

＜まちの歴史・文化を活かした魅力の創出＞

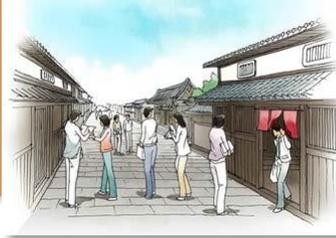


町家を活かした
歴史的な景観の形成
(鉄砲鍛冶屋敷)



歴史的建造物の修復
(山口家住宅)

町家を活かした景観形成のイメージ



都市機能の集積と賑わい空間の創出のイメージ



市民会館の建替え



市民交流広場の整備

＜賑わいと風格のあるまちなみの形成や都市機能の充実＞

大小路沿道のイメージ



市民交流広場の整備

概要

現在の市役所前広場と堺地方合同庁舎前の国有地を活用し、「都心部における大規模な賑わい空間、ふれあい空間」として、市民交流広場を整備する。



イメージパース

堺東駅南地区市街地再開発事業

概要

堺東駅周辺地域の活性化を図るため、既存のジョルノビルを商業施設、住宅施設、駐車場施設を組み合わせた新たな建物へと建替える。



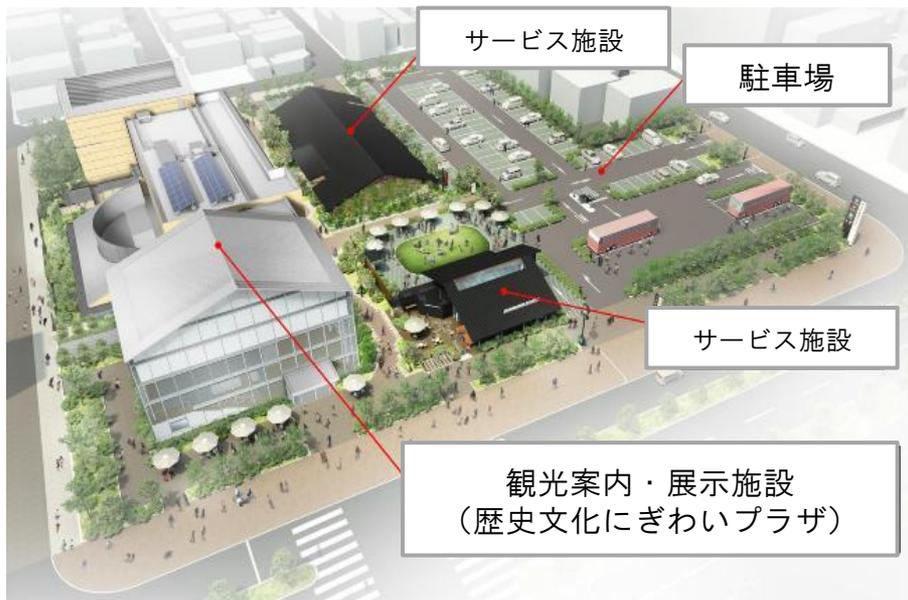
イメージパース

文化観光拠点の整備・市民会館の建替え

文化観光拠点の整備

概要

堺の特色ある歴史文化を広く発信し観光集客に資するため、千利休・与謝野晶子をテーマとする公共施設と飲食等を提供するサービス施設を一体的に整備する。



文化観光拠点の整備イメージ

市民会館の建替え

概要

老朽化した市民会館を、堺らしい新たな文化を創造し、南大阪における文化芸術の創造、交流、発信の拠点となる施設に建替え。



市民会館の敷地図

【施設概要】

敷地面積：約13,900㎡

延床面積：約20,000㎡

付帯施設：大ホール
小ホール
リハーサル室
練習室
会議室
託児スペース
カフェ

百舌鳥・古市古墳群の世界文化遺産登録

概要

日本の古墳文化を代表する世界的な遺産として高く評価されている百舌鳥・古市古墳群の保存・継承と、歴史文化を活かしたまちづくりの推進をめざして体制を強化するなど、世界文化遺産登録の早期実現に向けた取組みを進めている。



百舌鳥古墳群



仁徳天皇陵古墳

大浜北町市有地の活用

概要

大浜北町の市有地において、海辺の立地特性を活かした賑わいの創出に向けた活用方策の検討を進めていく。



堺旧港

『都心の賑わいと活力につながる交通』のイメージ

堺の都心の現状

- ・ 都心の求心性や人の移動は一定ある
(特に休日は自動車交通の比率が高い)
- ・ 歩行者量が少なく、賑わいを感じにくい

堺の都心にとっての「賑わい」とは

- ・ 都心全体を人が回遊している
- ・ 都心に長く滞在している
- ・ スポット的な賑わい空間がある

なぜ?

自動車に依存しすぎるまち

自動車は公共交通に比べて

- ・ 回遊行動に結び付きにくい(滞在時間の違い)
- ・ 人の移動が目に見えにくい(ドア to ドア)
- ・ 多大な空間を占有する(走行空間、駐車場)

どのようにして賑わいにつなげるか?

取組みの方向性

- | | | |
|-------------|---|---|
| 過度な自動車利用の抑制 | → | ・ 道路空間の再配分(公共交通や自転車などへの転換)
・ 駐車場供給の抑制(附置義務基準の緩和等)
・ 交通社会実験の実施 |
| ミクロな交通への配慮 | → | ・ 自転車通行環境や歩行環境の向上 |
| 回遊の促進 | → | ・ 面的な交通ネットワークの形成、乗継利便性の向上 |
| 移動の集約 | → | ・ 東西交通軸の形成、市民会館等へのアクセス整備 |
| 滞留の促進 | → | ・ 市民交流広場整備と連動した交流空間の形成 |
| 景観の形成 | → | ・ 歴史的風致維持向上計画の取組み |
- など

目標・基本方針に基づく具体施策（例）

【目標】

【基本方針】

【具体施策（例）】

安全で快適な人の移動を支える交通

域内外の移動を支える交通機能の強化

- ・東西交通機能の強化
- ・面的な交通ネットワークの形成（主要地域や施設間の回遊促進）
- ・交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上（運賃、時間、情報等）

人と環境にやさしい移動環境の形成

- ・さらなるバリアフリー化の促進（情報バリアフリーを含む）
- ・移動に伴う環境負荷の軽減
- ・公共交通や自転車の利用促進

過度に自動車へ依存しないまちへの転換

- ・自動車交通から公共交通や自転車への転換
- ・過度な自動車利用の抑制
- ・シェアリングの促進（空間・モノの相互利用）
- ・秩序ある自転車利用の促進

まちづくりと連携した移動の見える化

- ・多頻度・短区間移動の促進（回遊行動の促進）
- ・観光・商業施策との連携
- ・賑わいに配慮した交通動線の形成
- ・歩行環境の向上

都心の賑わいと活力につながる交通

東西交通軸の形成

主要バス路線の明示化（車両・停留所の高度化、情報案内の充実など）

観光周遊バスの運行（文化観光拠点、堺旧港、市民会館、仁徳天皇陵古墳など）

交通系ICカードの導入（乗継割引を含む、主要交通系ICカードとの相互利用可）

位置情報の提供（阪堺線低床式車両）

駅前広場等の交通結節点における路線情報の提供（バス停の色分け等）

サイクル&ライド・バス&ライドの促進（阪堺線・バス・自転車の連携）

阪堺線への低床式車両の導入、停留場等の改修、情報案内の充実

CNGノンステップバス等の導入促進（車両のバリアフリー化・低公害化）

おでかけ応援バス及び阪堺線高齢者割引の拡充

自転車ネットワークの形成と自転車通行環境の整備

道路空間の再配分（自転車レーンの導入、公共交通の優先化など）

駐車場供給の抑制（附置義務基準の見直しなど）

カーシェアリング・サイクルシェアリングの促進、駐車場の相互利用

コミュニティサイクルポートの増設（文化観光拠点）

駐輪環境の向上（商店街の駐輪対策、駐輪場の再配置など）

面的な移動抵抗の軽減（ゾーンチケットの利用促進、交通系ICカードの導入など）

ゾーンチケットの活用（沿線の施設等での買物割引など）

文化観光拠点、堺旧港、市民会館等へのアクセス整備

市民交流広場整備と連動した賑わいの支援

歩行者ネットワークの形成（旧市街地、堺旧港周辺、内川・土居川など）

施策例：東西交通機能の強化

◆東西交通軸の形成

- 東西方向の路面公共交通の導入候補ルートとして、「堺大和高田線」「大小路線」「大阪中央環状線」の3路線で事業性等を比較検討



LRV（広島電鉄）



CNGノンステップバス（南海バス）



停留所の高度化（南海バス）

導入機種候補
(LRT、BRT、バスの高度化)

導入ルート候補

施策例：交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上

◆交通系ICカードの導入

- ・ 阪堺線及び南海バスにおいて交通系ICカードを導入

<導入時期>

- 阪堺線：平成26年4月1日
- 南海バス：平成26年4月1日
- 堺営業所・東山営業所
(泉ヶ丘営業所・光明池営業所は順次導入)



読取機のイメージ

<導入効果>

- 運賃の支払いがスムーズになり、乗降時間が短縮され定時性が向上
- スイカやイコカなど他のICカードとも相互利用が可能
(平成25年3月から交通系ICカードの全国相互利用開始)
- 柔軟な運賃施策が可能 (他の交通機関との乗継割引など)

<サービス内容>

- PiTaPaカードのみのサービス

<登録不要>

- ・ (阪堺線) 1カ月間に2,000円以上乗車した際、一定の割引を実施
- ・ (南海バス) 1回目の乗車から、一定の割合を実施

<要登録>

- ・ 登録した区間を乗車すると一定の割引を実施
- ・ 登録した区間を1カ月の期間内に設定されている上限額を超えて利用した場合は、上限額の超過分を割引

- ICOCA・Suica等も対象のサービス

- ・ 2時間以内の阪堺線と南海バスとの乗継ぎ割引 (50円) を実施

◆位置情報の提供

- ・ 大阪産業大学との共同研究により、堺トラムの位置情報を利用者に提供するツールを開発



堺トラム位置情報提供イメージ

施策例：交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上

◆ サイクル&ライドの促進



サイクル&ライド無料駐輪場の設置
(阪堺線妙国寺前駐輪場)



コミュニティサイクルポートの設置
(堺伝統産業会館前サイクルポート)

◆ バス&ライドの促進



(堺駅西口、匠町方面)



(堺市駅、堺東方面)

バス停留所の新設 (阪堺線花田口停留場付近)

施策例：さらなるバリアフリーの促進

◆阪堺線への低床式車両の導入

- ・平成25年8月に1編成目導入
- ・平成26年3月に2編成目導入
- ・平成26年度中に3編成目導入予定



堺トラム乗車の様子

◆停留場等の改修



スロープの設置（阪堺線綾ノ町停留場）



バス停留所のマウンドアップ（市役所前）



2編成目のカラーリング

◆情報案内の充実



停留場の案内表示（ナンバリング等）

◆CNGノンステップバス等の導入促進



CNGノンステップバス（南海バス）



ハイブリッドノンステップバス（南海バス）

<CNGノンステップバス等の導入実績>

年度	導入実績
平成15年度	CNGノンステップバス：2両
平成16年度	CNGノンステップバス：2両
平成18年度	ハイブリッドノンステップバス：3両
平成21年度	CNGノンステップバス：2両
平成22年度	CNGノンステップバス：2両
平成23年度	CNGノンステップバス：2両
平成24年度	CNGノンステップバス：2両
合計	CNGノンステップバス：12両 ハイブリッドノンステップバス：3両

※堺市バス利用促進等総合対策事業の実績

◆おでかけ応援バス及び阪堺線高齢者割引の拡充

<目的>

- ・今後増大する高齢者にとってより利用しやすい公共交通の利用環境を構築することで、公共交通の利用促進及び維持・活性化、高齢者の社会参加を促進

<事業内容>

- ・堺市民65歳以上の方に「おでかけ応援カード」を発行
- ・カードの提示により、南海バス・近鉄バス・阪堺電車について、1乗車100円で利用可能

<利用できる路線>

南海バス、南海ウイングバス金岡、近鉄バスの堺市内路線、阪堺電車の全線

(ただし、「乗るところ」か「降りるところ」のうち、一方が、堺市内又は一部の市外バス停の場合に利用可能)

<事業経過>

- H16年度 試行実施 <月3日(5・15・25日)>
- H18年度 本格実施 <月6日(5・10・15・20・25・30日)>
- H19年度 7月～ 近鉄バスを追加
- H22年度 1月～ 阪堺電車を追加
- H24年度 一部の市外バス停を市内と同じく適用
- H25年度 7月～ 平日(土日祝 年始1/1～1/3を除く)に利用日を拡充
- 3月～ 堺市乗合タクシーを追加



65歳以上の方に おでかけ応援バス

利用案内

路線バスなど身近な交通手段を必要とする高齢者がより利用しやすいよう、**満65歳以上**の方は、南海バス・近鉄バスを**1乗車100円**でご利用できます。

①利用できる方

堺市民のうち **満65才以上**の方

②利用できる日

月曜日～金曜日

【祝休日および年始(1/1～3)を除く】

③利用方法

バス降車時(前乗りのバスでは乗車時)に『おでかけ応援カード』を提示し、**現金100円**を支払う(バスカードや回数券等は不可)

④利用できる路線

南海バス、南海ウイングバス金岡、近鉄バスの堺市内路線
(ただし、「乗るところ」か「降りるところ」のうち、一方が、堺市内又は下記の市外バス停の場合ご利用いただけます。)

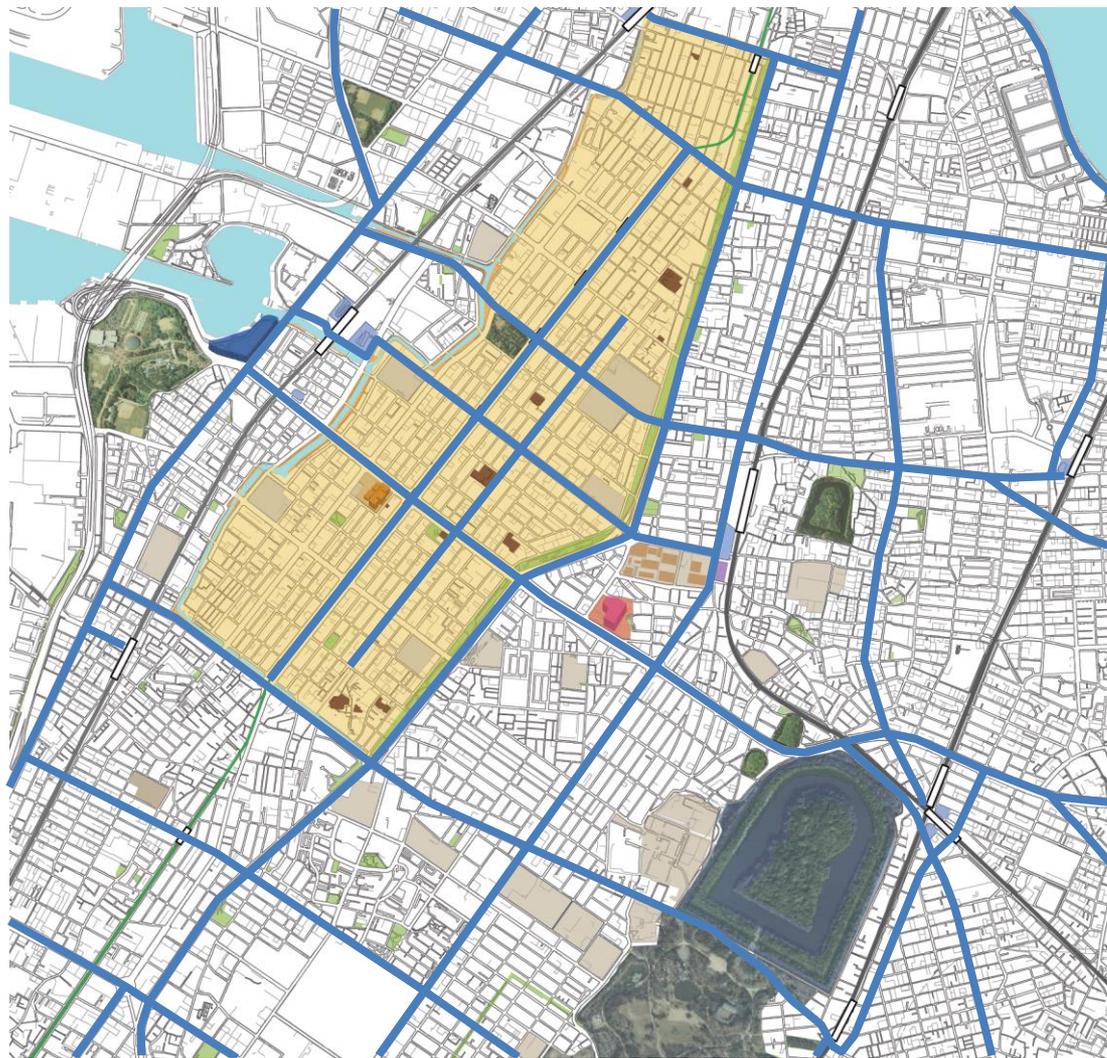


バス会社名	利用できる市外バス停	路線名	系統
南海バス	西我堂	河内天美線	堺東駅前～河内天美駅
近鉄バス	岡町 松原市民運動広場	松原線	河内松原駅前～さつき野東
	丹南		河内松原駅前～余部
	岡町 松原市民運動広場	北野田線	河内松原駅前～富田林駅前

※「おでかけ応援カード」は、阪堺電車でもご利用いただけます。

- 阪堺電車でも「おでかけ応援カード」の提示で満65歳以上の方が1乗車100円でご利用いただけます。
- ご利用できるのは、乗降停留場のうち一方が、堺市内(浜寺駅前～大和川停留場間)の場合です。

◆自転車ネットワークの形成



都心周辺の自転車ネットワーク（堺市自転車利用環境計画）

◆自転車通行環境の整備



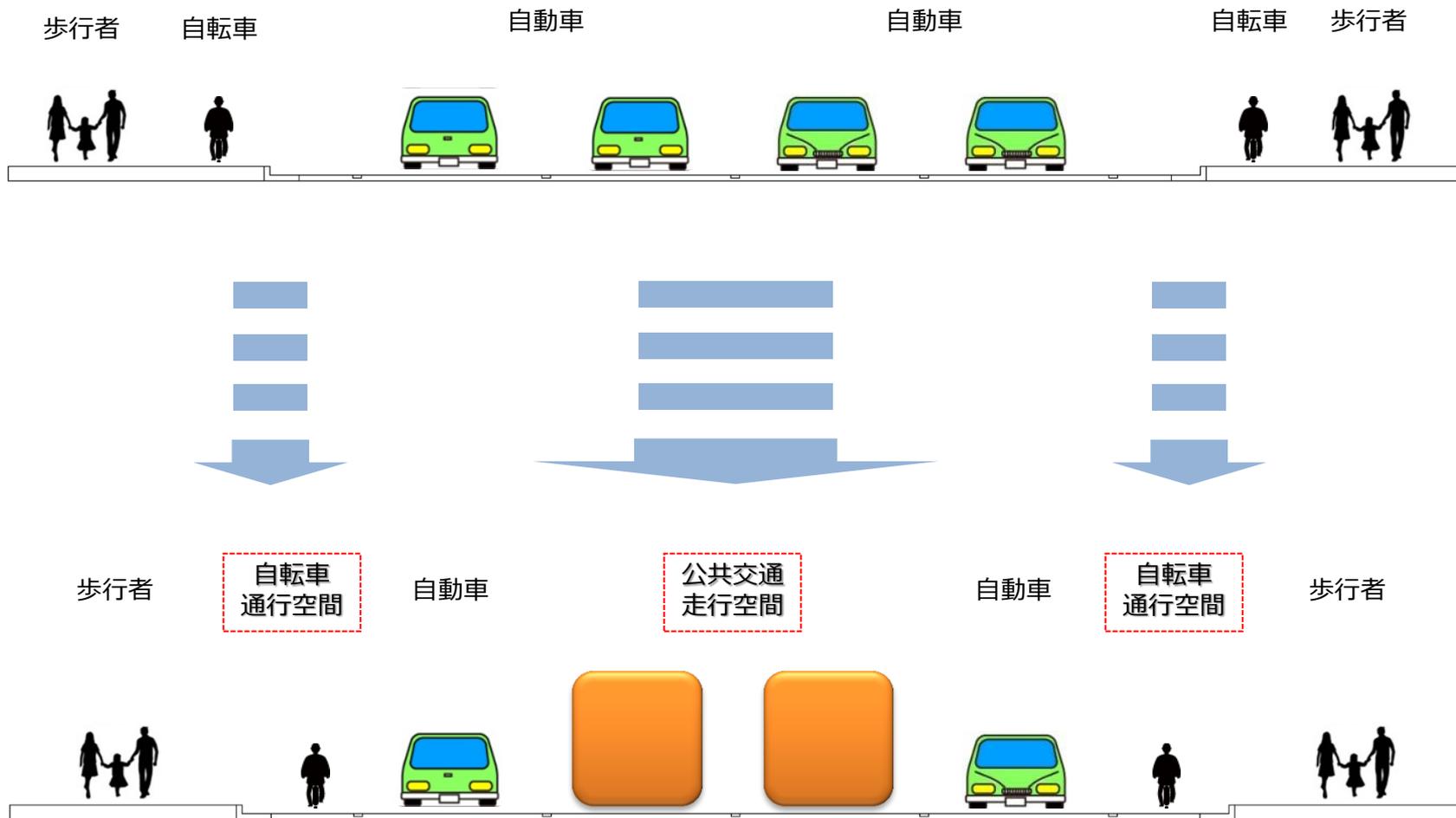
自転車レーン（深井73号線）



自転車道（府道堺狭山線）

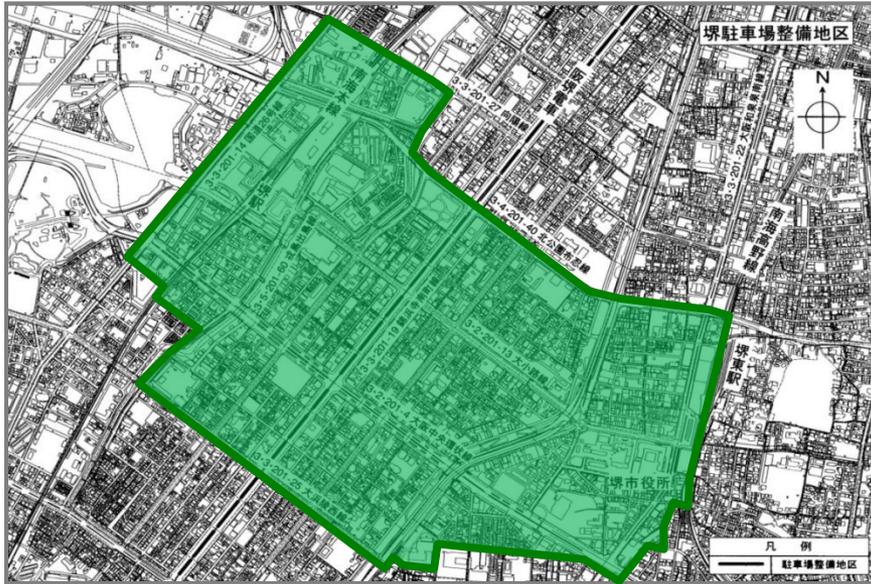
施策例：自動車から公共交通や自転車への転換

◆道路空間の再配分

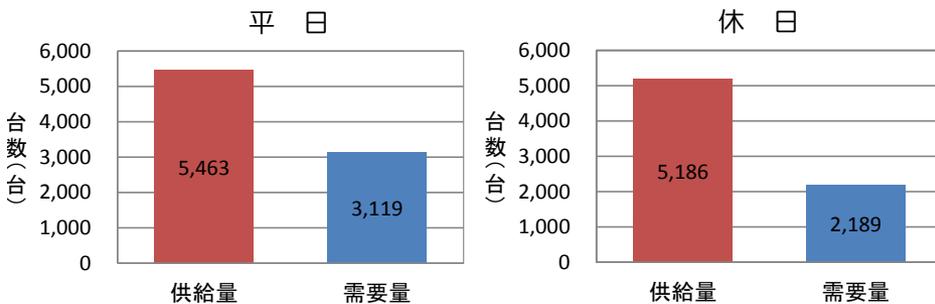


東西交通軸にかかる交通機能再配分のイメージ【4車線道路のケース】

◆ 駐車場供給の抑制



駐車場整備地区



資料：駐車場実態調査（平成23年10月）

駐車場の需要と供給のバランス

これまでの考え方

人口や商業床面積などの増加により駐車需要が右肩上がりとなることを想定し、官民分担のもと駐車場を供給していく。

社会情勢の変化

- ・ 人口減少
- ・ 少子高齢化
- ・ 環境意識の高まり

まちづくりの方向性

社会情勢の変化やまちづくりの方向性を踏まえた 駐車場供給のあり方を検討

自動車利用の抑制

公共交通・自転車の利用促進

空間・モノの共有化

< 取組み例 >

- ◆ 隔地駐車場の弾力的運用
- ◆ 相互利用の促進（カーシェアリングやコミュニティサイクルなど）
- ◆ 駐車場の供給抑制（附置義務基準の緩和など）
- ◆ 駐車場案内システムや都市計画駐車場の見直し など

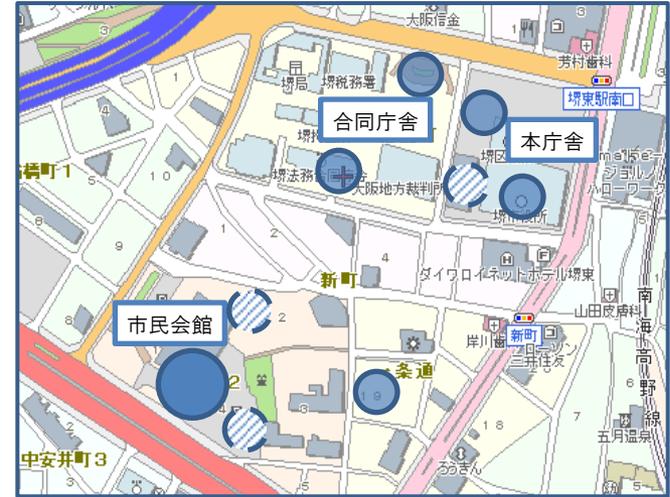
施策例：シェアリングの促進

◆コミュニティサイクルポートの増設

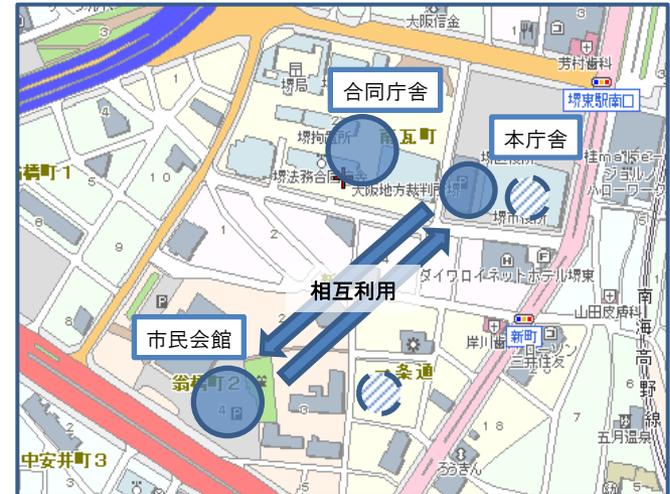


コミュニティサイクルポート

◆駐車場の相互利用



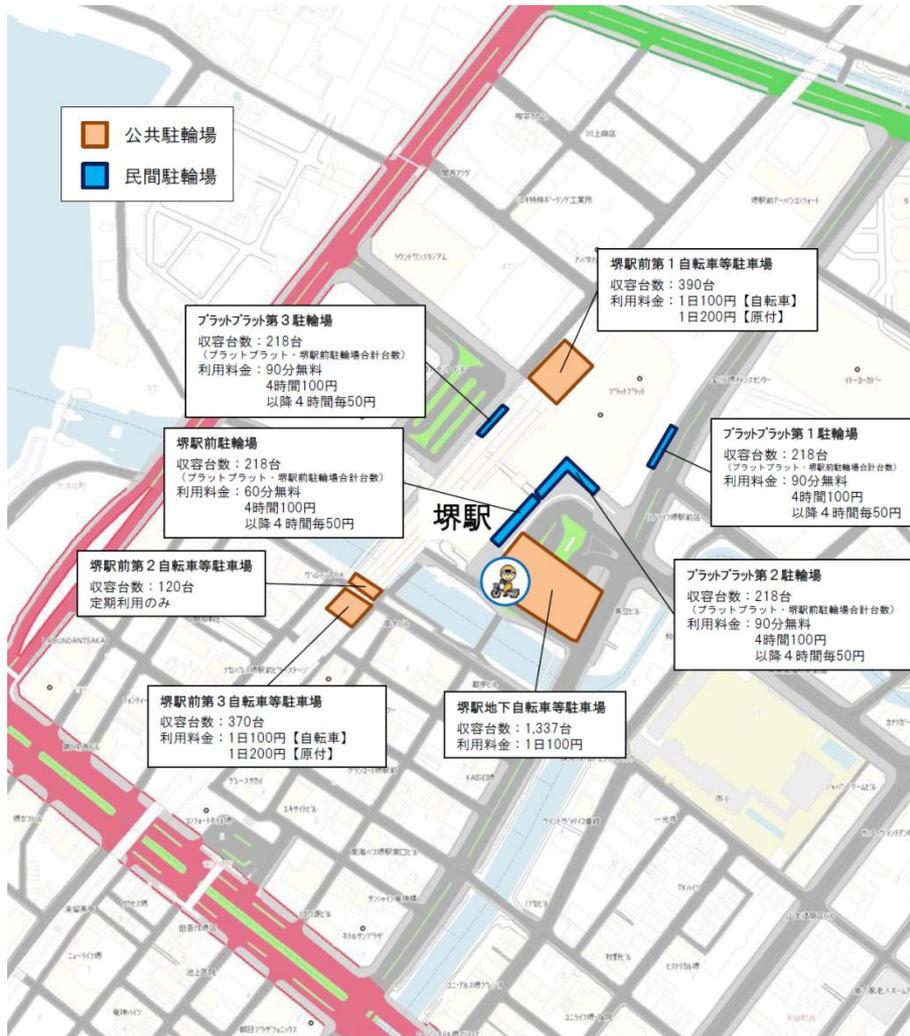
市役所本庁舎と市民会館の
駐車場相互利用の検討



- [凡例]
- 施設利用者用駐車場
 - ◐ 公用車駐車場

施策例：秩序ある自転車利用の促進

◆駐輪環境の向上（商店街の駐輪対策、駐輪場の再配置など）



堺駅周辺の駐輪場



堺東駅周辺の駐輪場

◆面的な移動抵抗の軽減

- ・まちの使い方を考えた交通施策の展開
- ・ストック活用を図って堺なりのコンパクトなまちづくりをめざす

面的な移動抵抗の軽減

○ゾーンチケットの利用促進

堺おもてなしチケットなどの利用促進により、面的な回遊と立ち寄り行動を促進

○交通系ICカードの導入

鉄道、阪堺線、バス、自転車などにおける乗り継ぎ利便性の向上により、回遊行動を促進

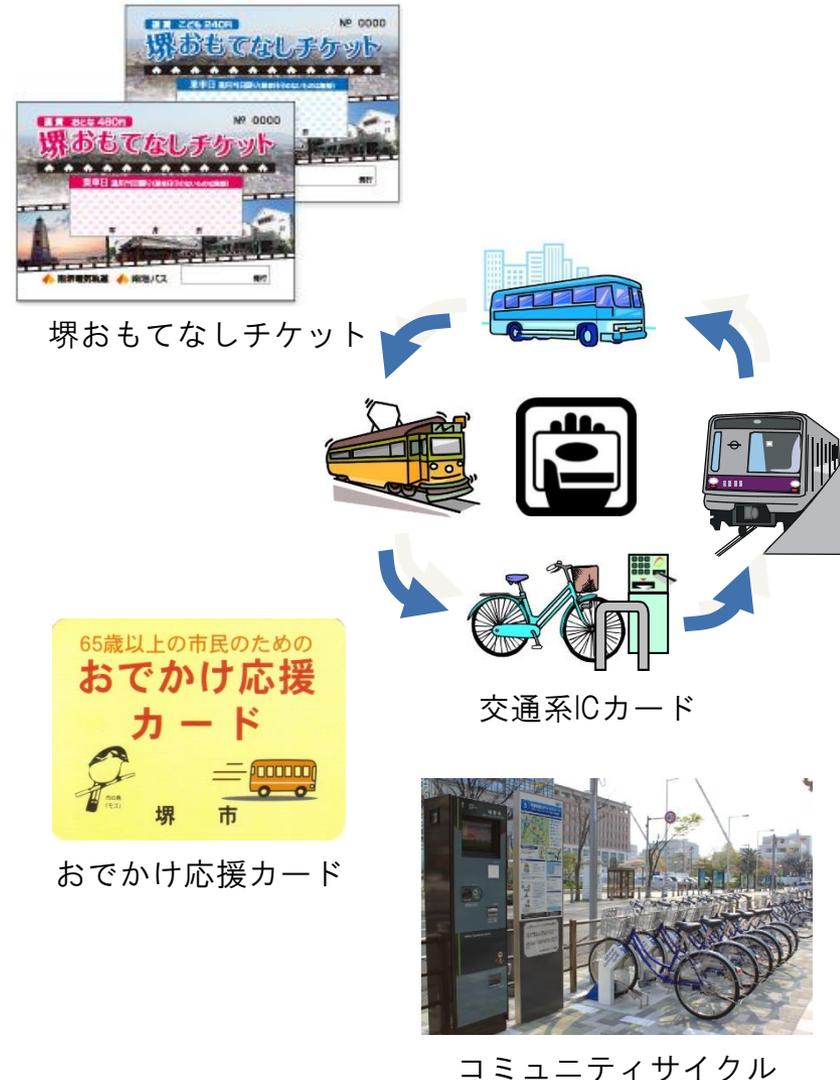
○高齢者割引の拡充

今後も増加が見込まれる高齢者の移動抵抗の軽減により、外出を促進

○自転車や歩行者の移動環境の向上

自転車・歩行者・シェアリングの組み合わせにより、回遊行動を促進

多頻度・短区間移動の促進



◆ゾーンチケットの活用

- ・ 阪堺電車（堺市内区間）と南海バス（堺市中心部）が一日乗り放題のチケット（堺おもてなしチケット）の活用
- ・ 沿線の施設等（和菓子店や宿泊施設等）でチケット提示による割引等の特典あり
- ・ 都心の移動利便性を高め、エリア内における観光やまち歩きなどの回遊を促進
- ・ 沿線の施設等と連携することで、商業の活性化を促進
- ・ 観光周遊バスの運行とあわせた有効エリアの拡大を検討

「おもてなしチケット」のご提示で うれしい特典が受けられます。

歴史・文化・産業が成熟した、観光都市「堺」。
そんな堺をめぐるときに便利な「おもてなしチケット」を提示すると、いろいろな施設や
お店でうれしいサービスが受けられます。一日中遊んで、美味しいものを食べて、
最後はホテルでゆっくりと、堺をお得に楽しもう！



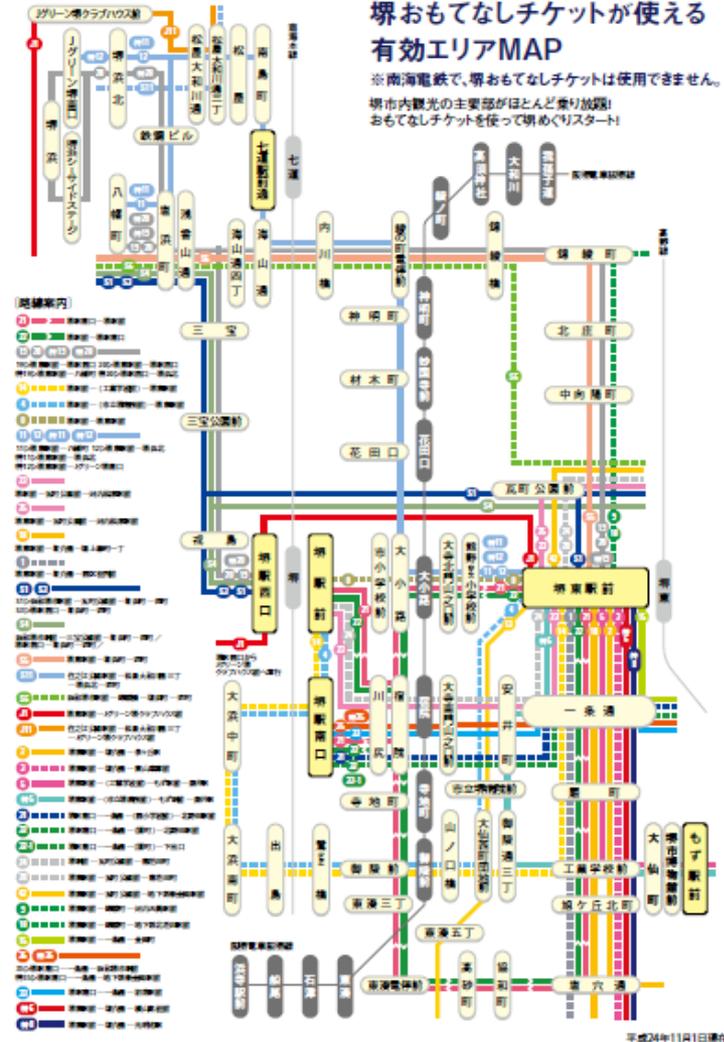
有効区間	発売額
● 阪堺電車 / 我孫子道～浜寺駅前	● 大人 480円
● 南海バス / 堺東案内所、堺駅バス定期券発売所、堺営業所	● 小児 240円
※区間については、冊子の裏表紙をご覧ください。	

- 発売場所
- 阪堺電車 / 我孫子道、浜寺駅前の各乗車券発売所
 - 南海バス / 堺東案内所、堺駅バス定期券発売所、堺営業所
 - コンビニ / アンスリー（堺東店・堺店）
 - 堺観光コンベンション協会 / 堺東観光案内所、堺駅観光案内所、大仙公園観光案内所
 - その他 / 【堺ホテル協会加盟ホテル】（臨海ホテル石津店、ホテルサンルート堺、シティホテル青雲荘、ビジネスホテルニュー大浜、シティホテルサンプラザ、ホテル1-2-3堺、ホテルiアゴラ リーゼンシー堺、ダイワロイネットホテル堺東）、【堺区ホテル】（東横イン堺東駅、堺伝統産業会館）



有効区間内の阪堺電車・南海バスが一日乗り放題!!
堺おもてなしチケット

チケット提示による特典



平成24年11月1日現在

有効エリア

施策例：賑わいに配慮した交通動線の形成

◆主要施設等へのアクセス整備

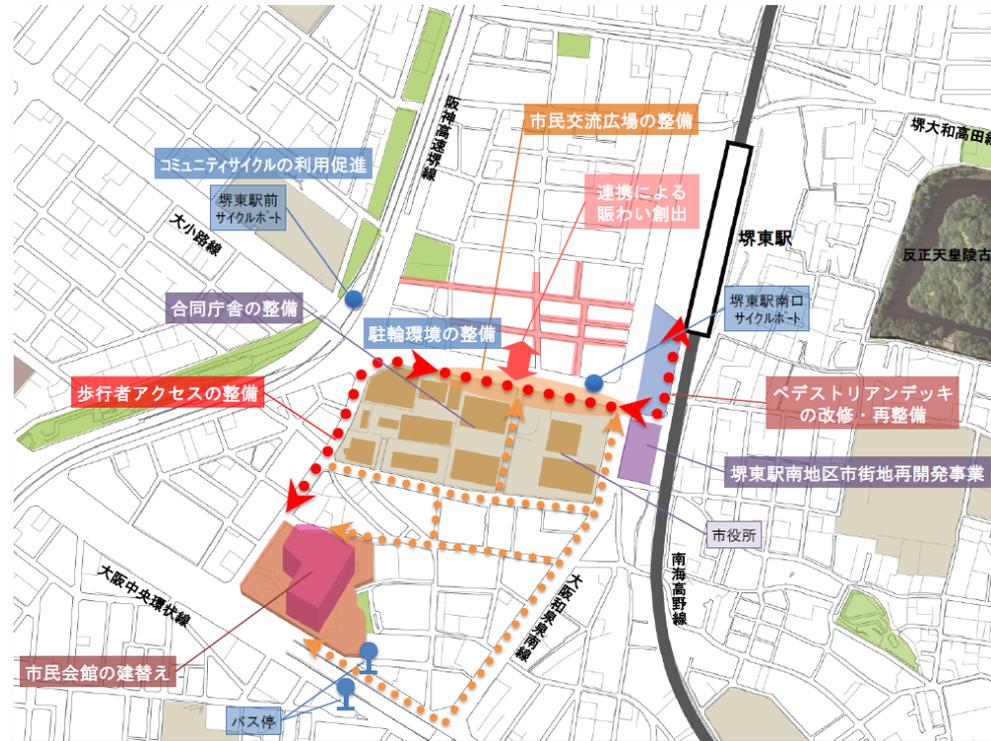


堺駅周辺における取組み



山之口周辺における取組み

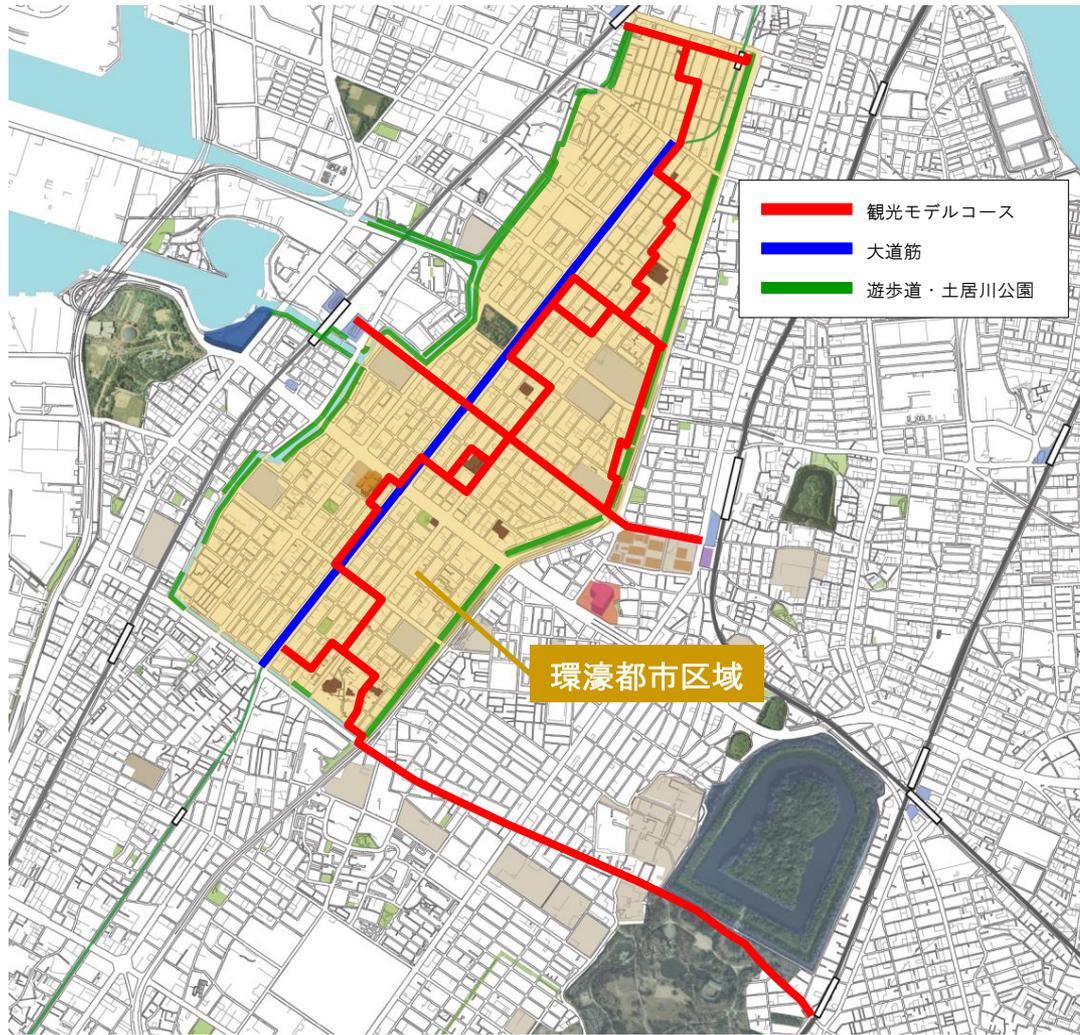
◆市民交流広場整備と連動した賑わいの支援



堺東駅周辺における取組み

- ・ 駅等からの歩行者・自転車動線の集約化
- ・ 人の滞留促進 など

◆歩行者ネットワークの形成



都心周辺の歩行者ネットワーク



内川



土居川

◆案内サインの整備



観光案内板（阪堺線宿院停留場）

基本方針と交通施策の関係

交通施策は多様な課題の解決や目標の実現につながるものであり、基本方針と交通施策について特に関係性が高いと考えられるものを以下に整理した。
 なお、目標の実現に向けては、観光や商業など他の施策と連携しながら交通施策に取り組む必要がある。

基本方針		公共交通に関する施策										左記以外の施策									
		東西交通軸の形成	主要バス路線の明示化	観光周遊バスの運行	交通系ICカードの導入	情報案内の充実	サイクル&ライド・バス&ライドの促進	阪堺線への低床式車両の導入、停留場等の改修	CNGノンステップバス等の導入促進	おでかけ応援バス及び阪堺線高齢者割引の拡充	ゾーンチケットの活用	自転車ネットワークの形成と自転車通行環境の整備	道路空間の再配分	駐車場供給の抑制	カーシェアリング・サイクルシェアリングの促進、駐車場の相互利用	コミュニティサイクルポートの増設	駐輪環境の向上	文化観光拠点、堺旧港、市民会館等へのアクセス整備	賑わいの支援	市民交流広場整備と運動した	歩行者ネットワークの形成
域内外の移動を支える交通機能の強化	東西交通機能の強化	◎	○	○								○									
	面的な交通ネットワークの形成（主要地域や施設間の回遊促進）	○	◎	◎	○	○		○			○				○						○
	交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上（運賃、時間、情報等）				◎	◎	◎			○	○										
人と環境にやさしい移動環境の形成	さらなるバリアフリー化の促進（情報バリアフリーを含む）					○		◎	◎												
	移動に伴う環境負荷の軽減							○	○	◎		○	○		○	○					○
	公共交通や自転車の利用促進	○	○	○	○	○	○	○	○	◎	○	◎	○	○	○	○					
過度に自動車へ依存しないまちへの転換	自動車交通から公共交通や自転車への転換	○	○	○				○	○		◎	◎	○		○						
	過度な自動車利用の抑制	○	○	○							○	○	◎	○	○						
	シェアリングの促進（空間・モノの相互利用）														◎	◎					
	秩序ある自転車利用の促進											○					◎				
まちづくりと連携した移動の見える化	多頻度・短区間移動の促進（回遊行動の促進）	○		○	○			○		◎	○				○	○			○	○	○
	観光・商業施策との連携			○				○			○								○		
	賑わいに配慮した交通動線の形成	○																	◎	◎	○
	歩行環境の向上											○	○				○		○	○	◎