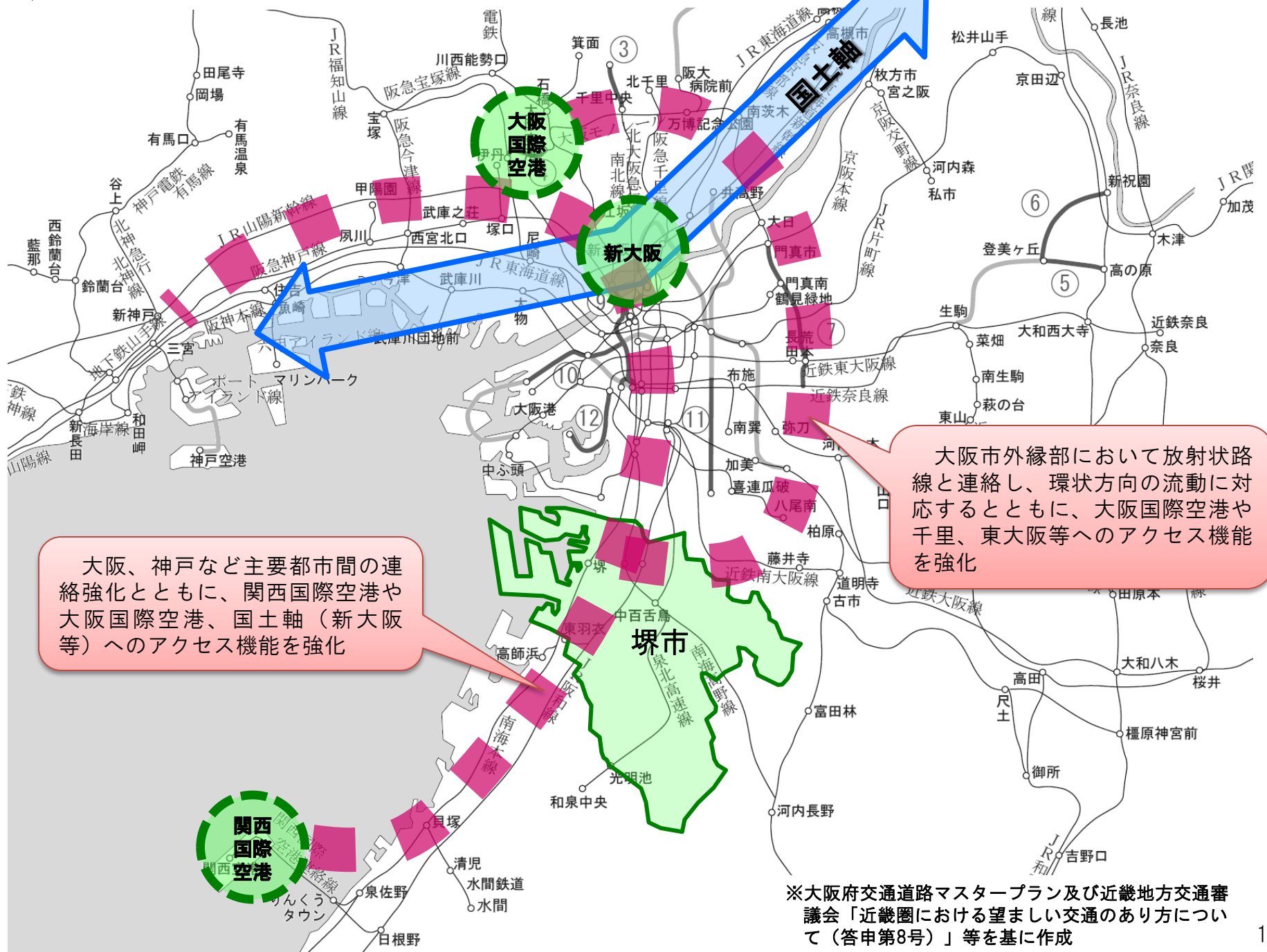


## b) 広域ネットワーク形成のイメージ

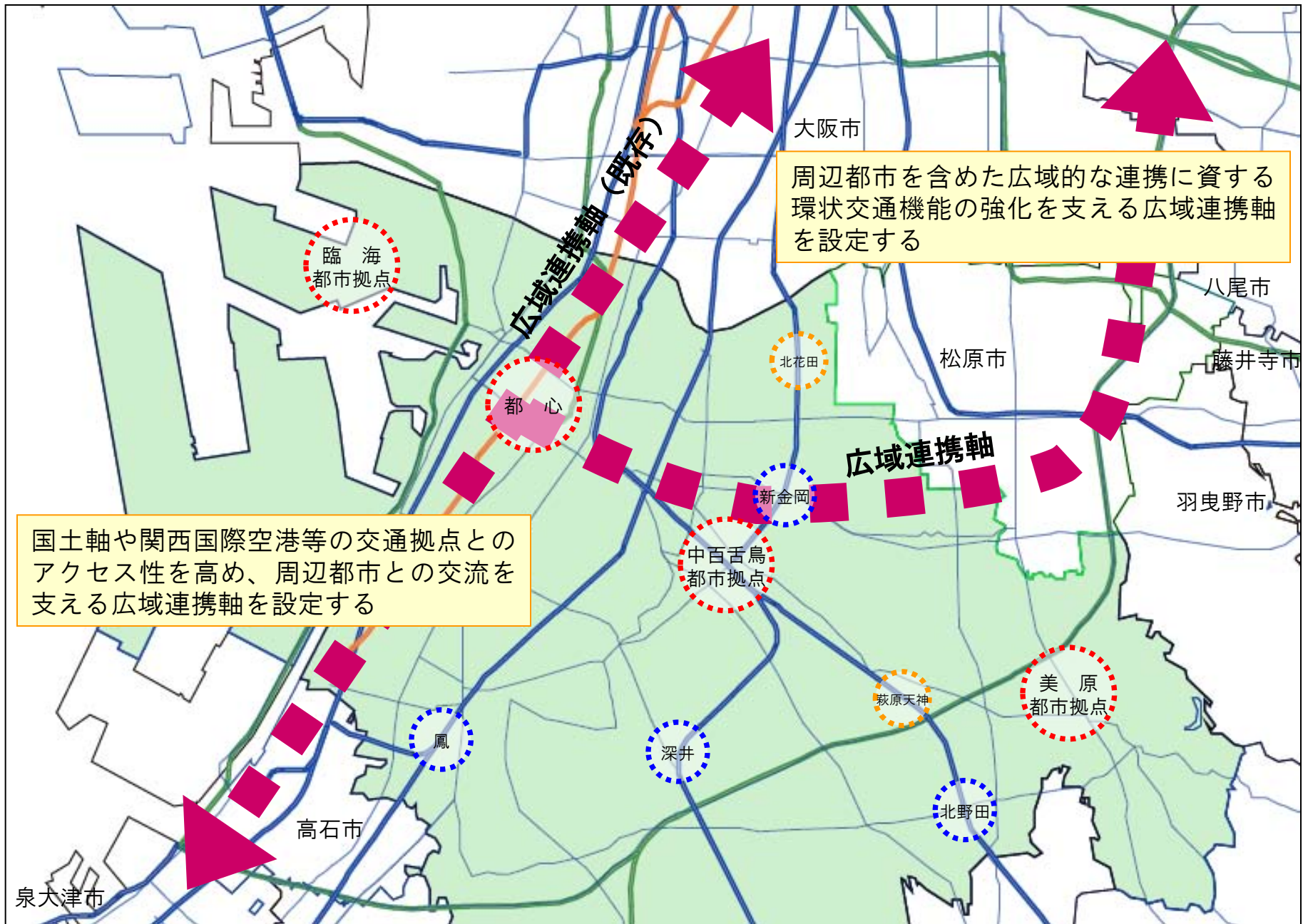


大阪、神戸など主要都市間の連絡強化とともに、関西国際空港や大阪国際空港、国土軸（新大阪等）へのアクセス機能を強化

大阪市外縁部において放射状路線と連絡し、環状方向の流動に対応するとともに、大阪国際空港や千里、東大阪等へのアクセス機能を強化

※大阪府交通道路マスタープラン及び近畿地方交通審議会「近畿圏における望ましい交通のあり方について（答申第8号）」等を基に作成

### c) 広域ネットワーク (案)



## ② 拠点間ネットワーク

### a) 踏まえるべき視点

#### <堺市マスタープラン>

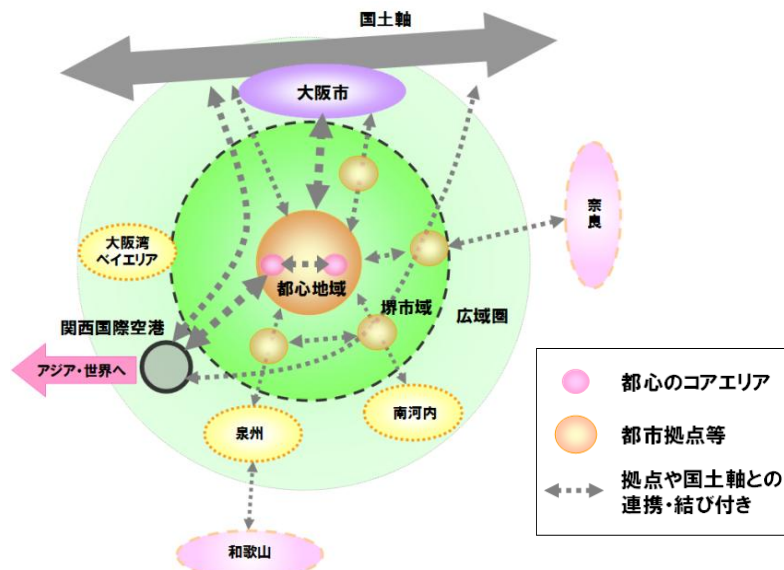
##### 堺市域の都市構造

優れた南北交通軸を中心に発展した各地域拠点は、生活利便性に優れている一方、拠点相互の円滑な移動を可能にするネットワーク機能が乏しく、各拠点におけるさらなる機能向上や、拠点間を結ぶ多様なネットワークの整備が必要。

##### 都市空間形成の方向性

各拠点の持つ特性や既存のストックを活かしながら都市機能の更新や集積を図り、都市活力と生活利便性を向上させる。

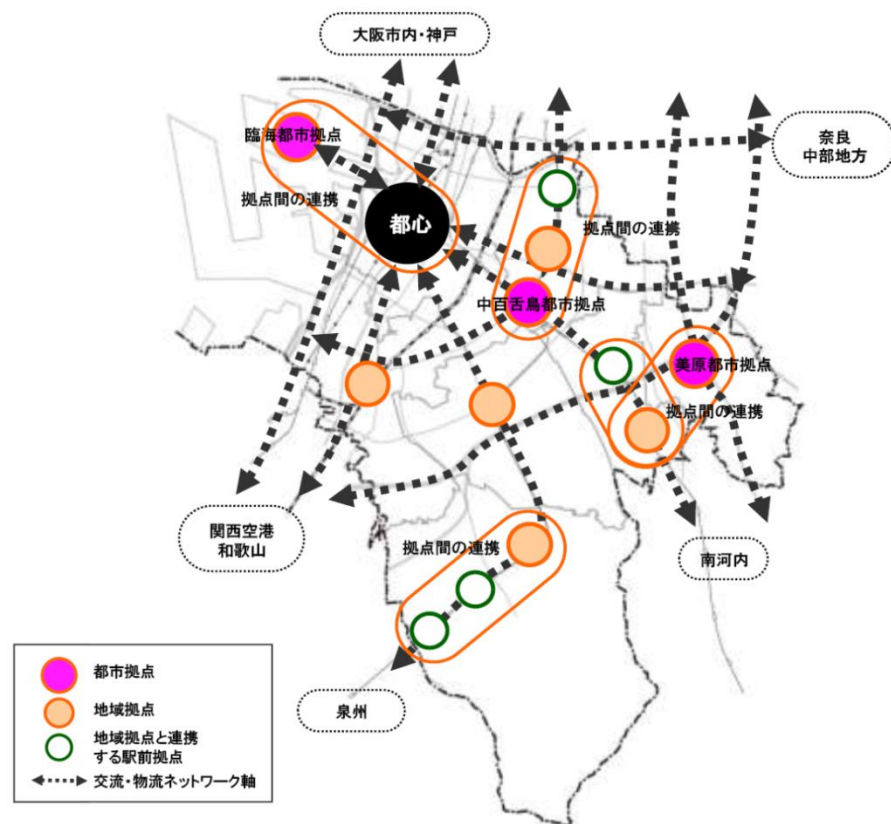
広域アクセス性と市内の移動・回遊性を向上させる。



##### 都市拠点と交流ネットワーク

各拠点に応じた都市機能の集積・強化を図るとともに、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、交流を促進することによって、地域全体の活性化を図る。



## b) 拠点間ネットワーク (案)

