

③ 都心内交通ネットワーク

a) 踏まえるべき視点

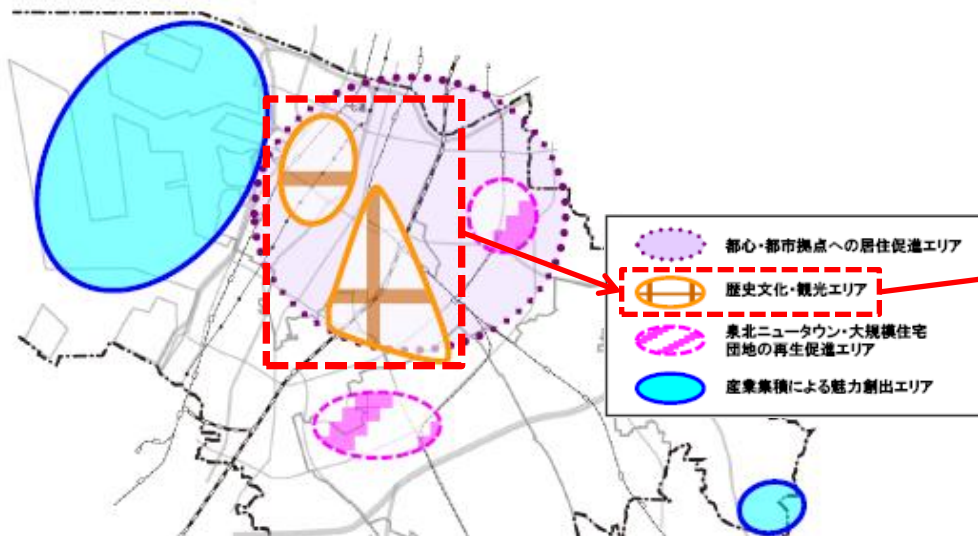
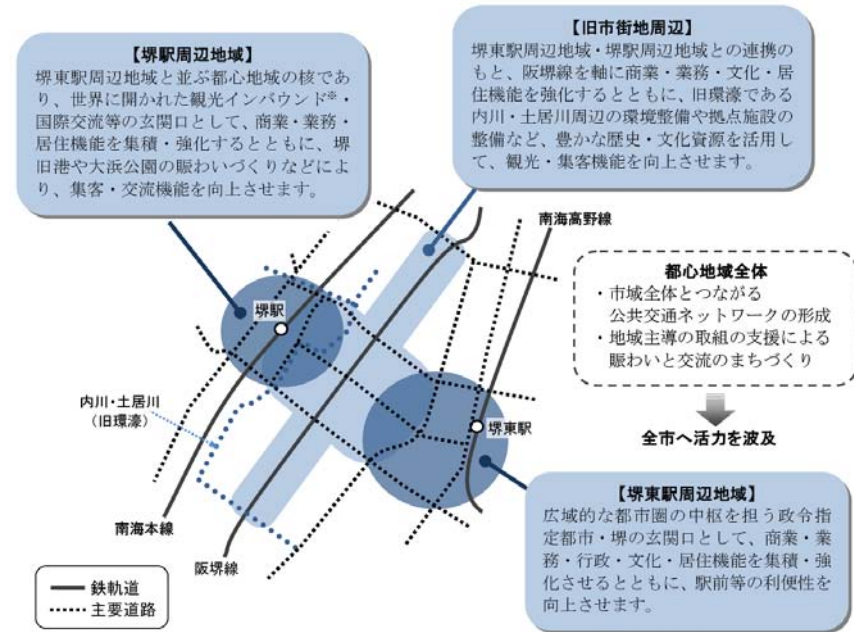
<堺市マスタープラン>

都心地域のまちづくりの方向性

本市を中心とした広域的な都市圏の中核として、堺東駅周辺と堺駅周辺を核に、複合的な都市機能の集積を図るとともに、大小路線や中央環状線、堺大和高田線などを軸とした東西方向の連携強化を図る。

阪堺線を活用して、地域の歴史・文化資源を活かした集客・交流機能の向上に加え、堺らしい趣きの感じられる都市景観を形成することにより、国内外から人が集まり、賑わい、交流できる拠点づくりを進める。

都心地域と市域全体を結ぶネットワークの形成を進め、交通結節機能を向上させることにより、都心地域の活力を市域全体に波及させ、都市の発展を牽引する。



都市魅力創造の重点推進エリア

都市全体の成長や魅力の向上を図るため、都市魅力創造のための取り組みを重点的に推進するエリアを設定。

○歴史文化・観光エリア

都心の多彩な歴史・文化・産業の蓄積、世界文化遺産登録をめざす仁徳天皇陵古墳をはじめとする百舌鳥古墳群や大仙公園などの本市の貴重な資源の整備を進めるなど、来訪魅力を高める環境整備を推進する。

<既存公共交通の活用>

都心及びその周辺は、南海本線や南海高野線、旧市街地を貫く阪堺線などの鉄軌道が高密に存在するとともに、堺駅及び堺東駅を中心としたバス網など、公共交通網が発達した地域となっている。

しかし、東西方向は南北に比べ脆弱であり、都心内の回遊、他の拠点との連携、歴史文化・観光エリアである旧市街地エリアと百舌鳥エリアの連携などの点で、ネットワークの充実などの課題を有している。

阪堺線の活性化

旧市街地を貫く南北の中心軸である阪堺線は、利用者の減少が続くなど、路線の維持が困難な状況となっている。

しかし、阪堺線は、本市の貴重な歴史的資源であり、利便性の高い公共交通ネットワークの形成や環境、観光等のまちづくりに必要な交通機関であることから、高齢者割引や周辺のバスと阪堺線堺市内区間のゾーンチケットである「堺おもてなしチケット」の発行など、利用者拡大に向けた支援策を実施しているところである。



b) 都心内交通の考え方

広域アクセス性の向上

都心が本市を中心とした広域的な都市圏の中核として発展するため、都心と周辺都市、国土軸や関西国際空港等との広域アクセス性の向上を図る

他の拠点との連携強化

本市の都市構造を支える交通ネットワークの骨格を形成するため、都心と他の拠点との連携強化を図る。

東西交通軸の強化

南北方向中心の既存鉄軌道網を補完するとともに、都心において、過度に自動車に頼らない、来街者にも利便性の高い面的な公共交通ネットワークを形成するため、東西交通軸の強化を図る。

観光を支える交通環境の形成

都市魅力創造のための取り組みを重点的に推進する「歴史文化・観光エリア」として位置づけられている旧市街地エリアや大仙公園周辺エリアにおいて、観光施設等へのアクセスや両エリア間の移動など、観光を支える交通環境の形成を図る。



上記の考え方、導入空間及び結節点を踏まえたネットワークの形成

c) 都心内交通ネットワーク (案)

○広域連携軸 (大阪中央環状線) ※再掲

- ・ 周辺都市を含めた広域的な連携に資する環状交通機能の強化を支える広域連携軸を設定する

○東西連携軸 (堺大和高田線)

- ・ 南北方向に走る鉄軌道 (南海本線、阪堺線、南海高野線、JR阪和線) の連携強化に資する交通軸を設定する

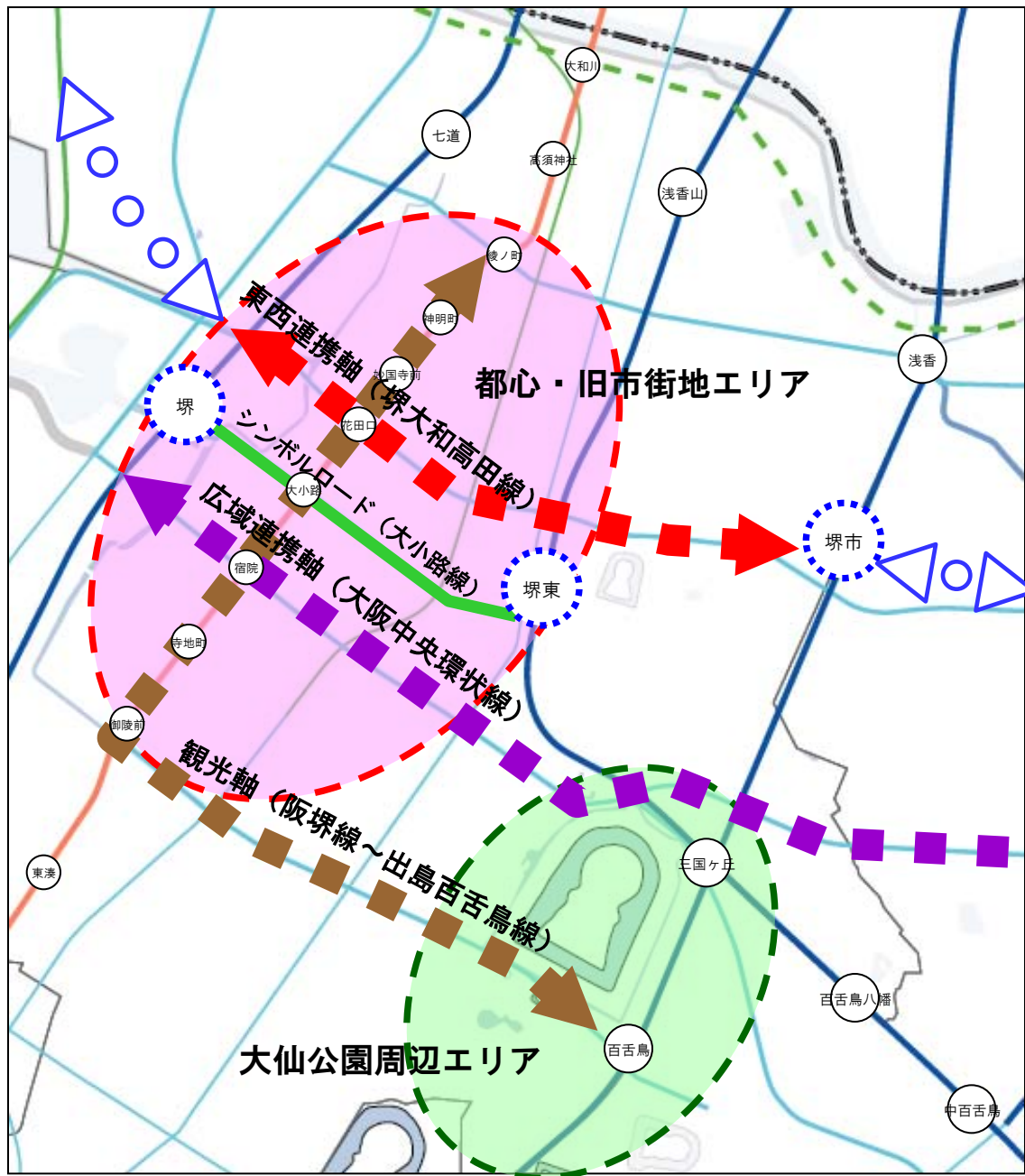
○観光軸 (阪堺線～出島百舌鳥線)

- ・ 阪堺線を活用しながら、歴史文化・観光エリアである旧市街地エリアと大仙公園周辺エリアを結節する観光に資する交通軸を設定する

《参考》

○シンボルロード (大小路線)

- ・ 広幅員の歩行者空間やケヤキ並木など良好な景観を活かし、都心地域の核である堺駅と堺東駅を結ぶ「歩行者優先の道」として賑わいづくりに活用する

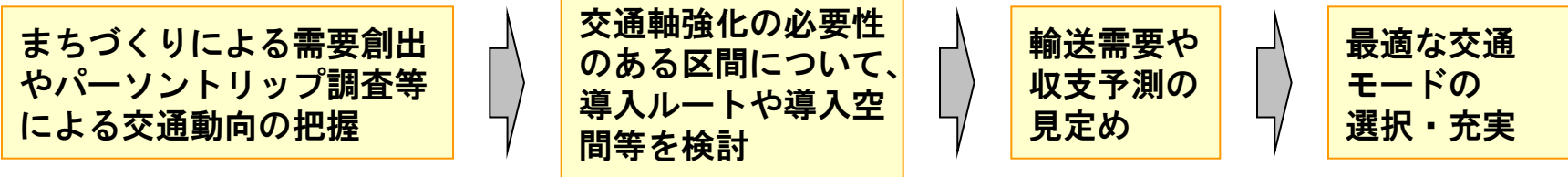


(3) ネットワークの具体化にあたって

まちづくりの動向も見定めながら、需要等に応じた交通モードの導入を検討します。

走行空間		高架等専用軌道		路面（専用空間あり）		路面（専用空間なし）	
		モノレール	新交通	LRT	基幹バス （道路中央専用 バスレーン）	接続バス	電気バス
交通モード							 (小型)  (大型)
事例	名 称	大阪モノレール	日暮里・舎人ライナー	富山ライトレール	名古屋市交通局 新出来町線	藤沢市 ツインライナー	(開発中)
	延 長・駅 数	21.2km・14駅	9.7km・13駅	7.6km・13駅	10.2km・17駅 (中央走行区間)	4.2km・5駅	
	日平均利用者数	100,282人 (H22) 4,730人/km	54,725人 (H21) 5,642人/km	4,827人 (H22) 635人/km	17,605人 (H21) 1,726人/km	1,500人 (H22) 357人/km	
全国の平均的な値	定 員 (人/編成)	300~1,300	400~600	70~230	80	130	(小型) 30 (大型) 70
	輸送力 (片道・ピーク時20本/時を想定)	6,000~26,000	8,000~12,000	1,400~4,600	1,600	2,600	(小型) 600 (大型) 1,400
	表定速度 (km/h)	30	27	16	20	21	/
	平均駅間距離 (km)	1.3	0.9	0.4	0.6	1.1	
	建設費 (億円/km)	120	90	20~40	---	---	
交通軸	広域連携軸 (大阪中央環状線)	○	○				
	東西連携軸 (堺大和高田線)			○	○		
	観光軸 (阪堺線~出島百舌鳥線)						○
	シンボルロード (大小路線)						○
	拠点間連携軸			○	○	○	

<具体化の進め方>



<交通モード選択の考え方>

交通軸	交通モード選択にあたっての考え方	想定される交通モード
広域連携軸（大阪中央環状線）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺都市等との広域アクセスを支える交通軸 ・ 速達性・定時性・輸送力に優れた交通モードの選択 ・ 大阪モノレールの動向も考慮 	モノレール 新交通
東西連携軸（堺大和高田線）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存鉄軌道を結節し、都心の活性化に資する強力な交通軸 ・ 都心へのアクセス性を向上 ・ 阪堺線との結節 	LRT 基幹バス
観光軸（阪堺線～出島百舌鳥線）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪堺線沿線や仁徳天皇陵古墳など観光施設をつなぐ交通軸 ・ 観光機能の充実 	阪堺線～ 電気バスなど
シンボルロード（大小路線）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広幅員の歩行者空間や良好な景観を活かした、歩行者優先の道 	電気バスなど
拠点間連携軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 拠点間の結節を高める交通軸 ・ 今後のまちづくりの動向や将来の交通軸形成を考慮 	LRT 基幹バス 接続バス