

## c) 都市空間形成の方向性

地理的条件や都市構造を踏まえながら、都市の中枢性・拠点性を向上させるとともに、持続可能な都市の形成を図るため、以下の方向性によりまちづくりを進めることとしています。

### I. 活力あふれる都市空間の形成

- ・ 都心地域において、各種都市機能を集積させ、広域的な都市圏の中枢を担う賑わいと交流の拠点を形成するとともに、地域拠点をはじめ各拠点の持つ特性や既存のストックを活かしながら時代に即した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ます。
- ・ 臨海部などに競争力を持った産業の集積を図るとともに、内陸部との連携を強化し企業立地の促進を図ります。
- ・ 公共交通や道路ネットワークを強化し、広域アクセス性と市内の移動・回遊性を向上させます。

### II. 居住魅力あふれる都市空間の形成

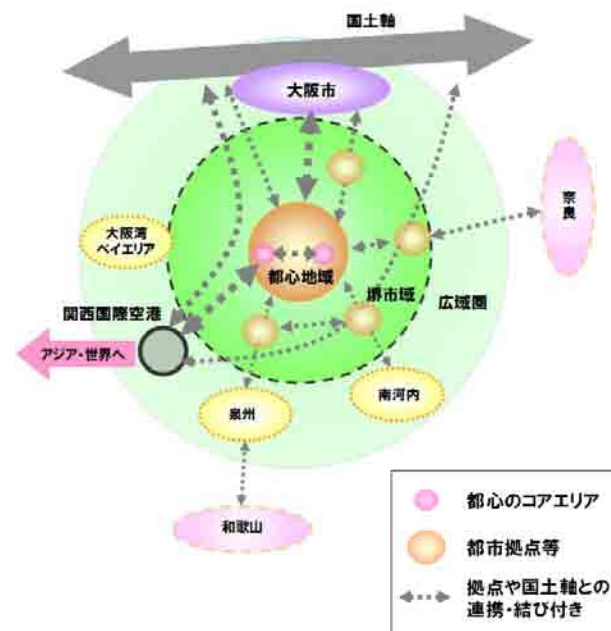
- ・ 歴史と文化を身近に感じられ、快適で質の高い居住環境を確保し、住みたくなる、住み続けたくなる居住魅力を創出します。
- ・ 水と緑を活かした良好な都市環境を創出し、潤いと活力ある地域づくりを進めます。

### III. 環境と共生する都市空間の形成

- ・ 無秩序な市街地の拡大を抑制し、良好な自然環境や農空間の保全・再生・活用を図ります。
- ・ 都市機能が拡散しない都市空間の形成を図るとともに、都市活動における環境への負荷を軽減させます。

### IV. 安全で安心して暮らせる都市空間の形成

- ・ 道路等の社会資本の計画的かつ適正な維持管理やユニバーサルデザインの推進などにより、誰もが安全で安心して活動できる良好な都市空間を形成します。
- ・ 災害に強い都市づくりを推進します。



## d) 持続可能な環境共生都市の実現

「環境モデル都市」として、次世代に豊かで良好な環境を引き継いでいくため、以下のような施策を推進し、市民生活や資源・自然環境、産業、交通などのあらゆる分野で、人と環境に優しいまちづくりを進め、持続可能な環境共生都市を実現することとしています。

### ◆施策5-4 人と環境に優しい交通体系の構築 など低炭素型都市構造への変革

環境に優しい低炭素型の都市構造への変革を進めるため、自動車への過度な依存から脱却するとともに、エコカーの普及促進を図り、公共交通や自転車など環境負荷の少ない交通体系へと移行させます。

#### 【施策展開の方向性】

人の移動にかかる環境負荷の軽減を図るため、公共交通ネットワークの強化などにより利便性を向上し、市民の公共交通利用を促進するとともに、自転車や徒歩で移動しやすい環境整備を進めます。

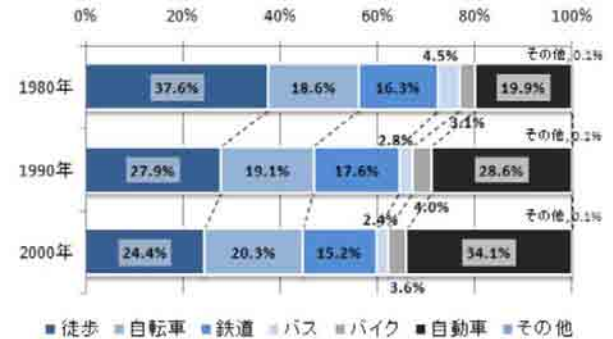


図. 堺市における交通手段の利用状況

## 世界のモデルとなる先駆的な低炭素都市 『クールシティ・堺』

《プロジェクトを推進するための先導的な取り組み》

- エネルギー・イノベーション（産業構造の転換）
- モビリティ・イノベーション（都市構造の変革）
- ライフスタイル・イノベーション（環境文化の創造）

公共交通ネットワークの強化などにより、人と環境に優しい交通体系を構築し、環境負荷の少ない持続可能な都市構造へと変革を進めます。

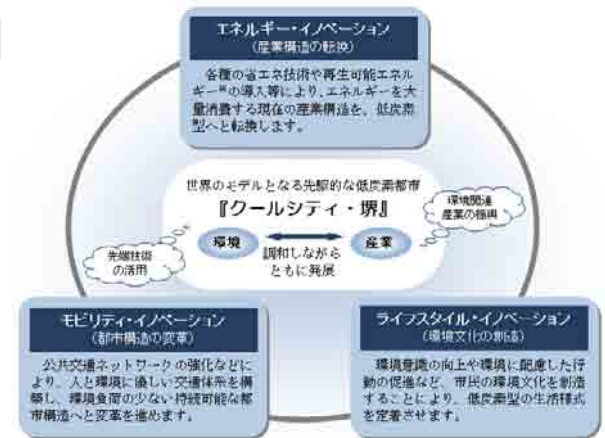


図. プロジェクトの推進イメージ図

## e) まちの魅力向上と、賑わいと交流のまちづくり

本市の「顔」となる都心地域における魅力の向上や、各地域拠点の活性化を図るとともに、歴史・文化等の豊富な地域資源の活用や情報発信力の強化、新たな魅力の創造を通じて、人・モノ・情報が集まり交流する、活力と賑わいのあるまちづくりを進めることとしています。

### ◆施策6-3 利便性向上に向けた総合的な交通ネットワークの形成

地域の賑わいと交流を促進するため、市内をはじめ広域的な交通利便性の向上を図り、市内外から人・モノが行き交うまちづくりを進めます。

#### 【施策展開の方向性】

少子化・高齢化の進展や、今後のライフスタイルの変化を見極め、広域的な視点を踏まえて、交通基盤整備と各交通機能との連携による総合的な交通体系を構築し、移動の円滑化および交流の促進を図ります。

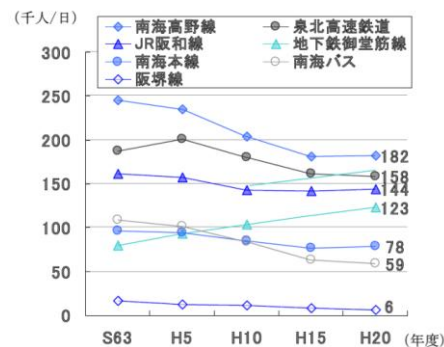


図. 公共交通利用者数の推移

### ◆施策6-4 歴史・文化資源を活かしたまちの賑わいの創出

本市の魅力向上するため、本市に存在する多数の歴史的・文化的な資源を効果的に活用した観光振興に取り組むとともに、市内外への情報発信力を強化します。

#### 【施策展開の方向性】

市内の歴史・文化資源を活かす情報発信力の高い拠点的な施設の整備を推進するとともに、市内の魅力ある資源をネットワーク化することで、市全体の魅力を高め、賑わいを創出します。

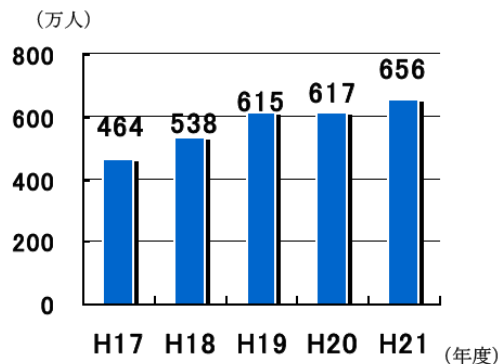


図. 観光ビジター数の推移

a) めざすべき都市像と都市づくりの目標

都市づくりの方向性として、都心、都市拠点、地域拠点、駅前拠点を位置づけ、各々の拠点性を高めるとともに、公共交通ネットワーク等による相互の連携を図ることとしています。

活力あふれる都市

～賑わいと交流、産業活動を支える都市づくり～

都心などの拠点の活性化や公共交通ネットワーク等による相互の連携を図るなど、拠点を中心とした都市の再生を促進するとともに、世界との玄関口である関西国際空港や高速道路からの近接性などの広域的なアクセス性を活かし、産業基盤の再生や新たな民間投資の促進と歴史・文化などの資源を活用した観光・国際交流の促進を図り、魅力と活力ある都市づくりを進める。

【都市づくりの目標】

- 都市の拠点性を高める
- 民間投資を促進するとともに競争力の高い産業をはぐくむ
- 広域交通アクセス性、市内の移動・周遊性を高める

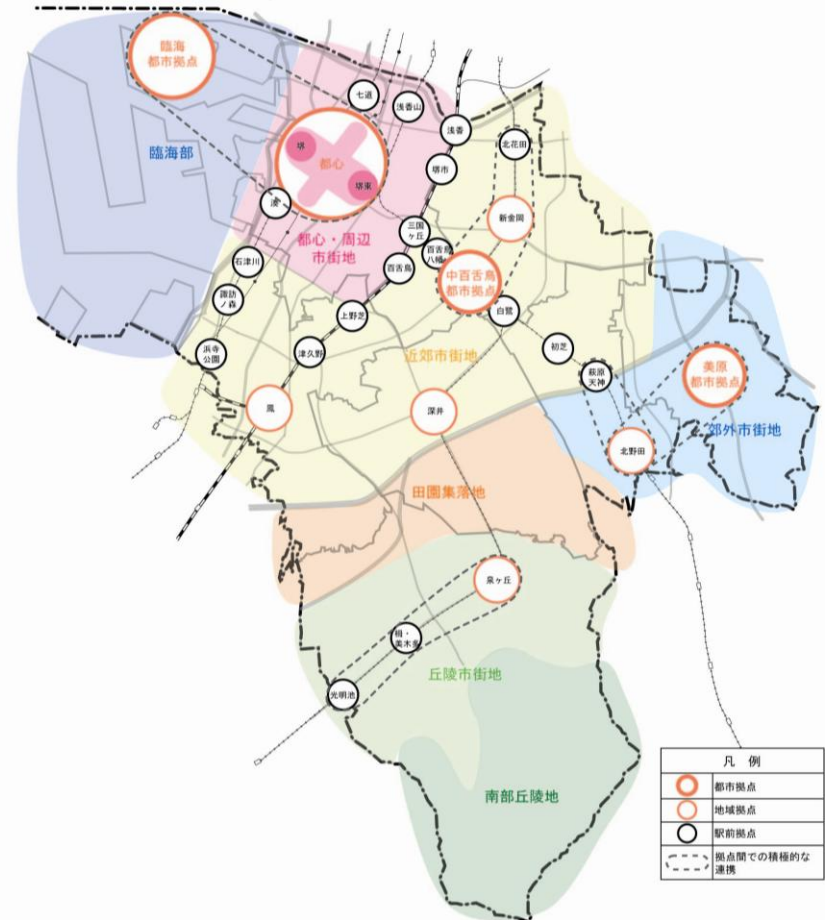


図. 拠点の配置

## b) 道路・交通の方針

道路・交通の方針として、公共交通を主軸とする交通体系の構築を図るとともに、公共交通ネットワークの形成や身近な公共交通の維持確保により、公共交通の利便性向上・利用促進につとめることとしています。

### 【基本的考え方】

- 人と環境にやさしく、まちの賑わいを支える公共交通をめざし、鉄軌道網や道路ネットワークなど既存のストックを活かした、公共交通を主軸とする交通体系の構築を図る。
- 集約型都市構造を支える公共交通ネットワークの形成や身近な公共交通の維持確保を図るとともに、公共交通の利便性向上・利用促進につとめる。
- 道路・交通基盤の整備にあたっては、交通事故の減少や、バリアフリー、防災、防犯対策に配慮して進める。

### 【都市づくりの取組み】

- ・利便性の高い公共交通ネットワークの形成
- ・各拠点の周遊ルートの形成および移動手段の確保
- ・きめ細やかな公共交通手段の確保
- ・各生活圏における歩行者・自転車ネットワークの形成
- ・温室効果ガスの排出抑制等環境に配慮した交通対策の推進
- ・安全で快適な公共施設等の整備

### ③ 堺都心のまちづくりプラン（案） ※平成24年2月21日時点

都心及びその周辺地域において、一体的なまちづくりを推進することにより地域の活性化をめざしています。

#### 【まちづくりの目標】

『人が集い、交流し、賑わいと活力のあふれる都心』

—歴史・文化が香る自由・自治の進取の気風が息づくまちをめざして—

#### 【まちづくりの基本方針】

##### 1. 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

歴史文化都市・堺を代表するまちの顔づくりと、都市魅力を向上する文化・交流機能、商業機能や行政機能などの都市機能の充実、交通ネットワークの強化などにより、さまざまな目的をもった人々が集まる活力あふれるまちをめざします。

⇒ 都市活力を支える交通ネットワークの形成

##### 2. 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

日常的な利便性の向上など、誰もが快適に暮らせる生活機能の充実と、歴史を感じさせる水辺空間を活かした潤いのあるまちなみや、居心地のよいまちなか空間の形成など、豊かな都心のライフスタイルの創出と市民が愛着を感じられるまちをめざします。

⇒ 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

##### 3. 歴史を守り育み新たな魅力を創造するまちづくり

百舌鳥古墳群に始まる長い歴史の蓄積を今に伝える豊かな歴史・文化資源をまちづくりに活かし、堺ならではの新たな都市魅力を創出することにより、訪れたいまち、市民が誇りをもてるまちをめざします。

⇒ 観光資源を楽しく回遊できるネットワークの形成

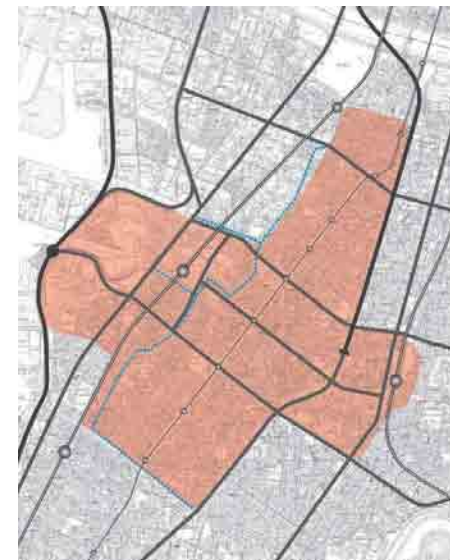


図. 計画の対象区域

### (3) 公共交通に係る市民意向

ワークショップや市民意識調査、市政への提案箱などにおいて、公共交通に係る多様なご意見をいただいています。

#### ① 堺の公共交通を考えるワークショップ

##### 【目的】

総合都市交通計画の策定に向けた検討の一環として、市民の皆さんが堺の公共交通について意見交換を行うワークショップを開催

##### 【テーマ】

テーマごとにグループ分けを行い議論

- 公共交通の利用促進（自動車から公共交通への転換、交通に関する意識改革など）
- 公共交通ネットワークの形成（拠点間ネットワークの形成、都心交通網の充実など）
- 公共交通の利便性向上のための方策（公共交通の乗り継ぎ利便性の向上、情報案内の強化など）

##### 【会議の開催】

平成22～23年度にかけ、同じ参加者で計5回連続開催

第1回目：平成22年10月30日（土）

第2回目：平成22年12月11日（土）

第3回目：平成23年2月5日（土）

第4回目：平成23年5月14日（土）

第5回目：平成23年5月29日（日）・・・とりまとめ

##### 【参加者概要】

募集要件：市内在住・在勤・在学の方

募集期間：平成22年9月1日（水）～22日（水）

（追加募集：平成22年10月1日（金）～10月15日（金））

参加者数：33人

## ② 堺の公共交通のあり方に関する意見募集

### 【目的】

総合都市交通計画の検討に活用するため、広く皆さんから堺の公共交通のあり方について意見募集を実施

### 【募集概要】

テーマ：堺の公共交通のあり方について

募集期間：平成23年5月1日（日）～6月30日（木）

募集用件：特になし

募集方法：広報さかい及び市HPへの掲載、市政情報センター等での配架

### 【提出者数】

12名

### 【主な意見】

- 鉄軌道延伸、鉄道相互乗り入れ、東西軸の検討など、公共交通ネットワークに係る意見
- 歴史資源、文化施設、自然資源への公共交通によるアクセス向上など、既存施設等との連携に係る意見
- バス路線の再編、ベイエリア開発と循環バスの運行など、バスサービスに係る意見
- コミュニティサイクルの充実、駐輪場の増設など、自転車の利用環境に係る意見
- 自家用車の規制、パークアンドライドの推進など、自動車利用に係る意見
- 乗継運賃制度、ゾーン乗車券、泉北高速の運賃値下げなど、運賃に係る意見
- 阪堺線の廃止、補助金の反対など、阪堺線存続に係る意見
- 市民・交通事業者・行政のパートナーシップと全庁推進体制の確立、交通局の設立など、公共交通の推進体制に係る意見



### ③ 市民意識調査（公共交通に関連するものを一部抜粋）

#### 【目的】

堺市マスタープランの策定にあたり、市民の視点から、どれだけ堺のまちが良くなったかを計る指標として、生活における日常の行動や意識などについて把握するために実施

#### 【調査方法】

郵送による発送・回収

#### 【調査対象】

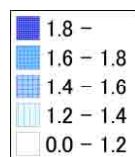
平成22年5月時点で20歳以上の市民から区別人口比、性比を考慮し、10,000人を無作為に抽出（有効回答率55.6%）

#### 【調査期間】

平成22年7月7日～平成22年7月30日

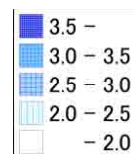
※下記の平均点を表示

当てはまる：2点  
当てはまらない：1点



※下記の平均点を表示

積極的に行っている：4点  
ある程度行っている：3点  
ほとんど行っていない：2点  
全く行っていない：1点



資料：平成22年度市民意識調査報告書

## ④ 交通に対する意識調査（一部抜粋）

### 【目的】

近畿圏交通実態調査（第5回パーソントリップ調査）による交通行動の実態把握と併せ、堺市の公共交通に関する利用状況や意向を把握

### 【調査方法】

郵送及びWEB調査

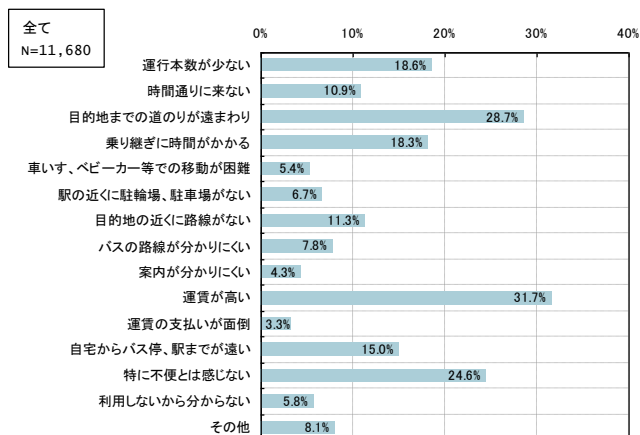
### 【調査対象】

堺市在住の18歳以上（近畿圏交通実態調査の調査票発送世帯のうち1人及びWEB回答者）

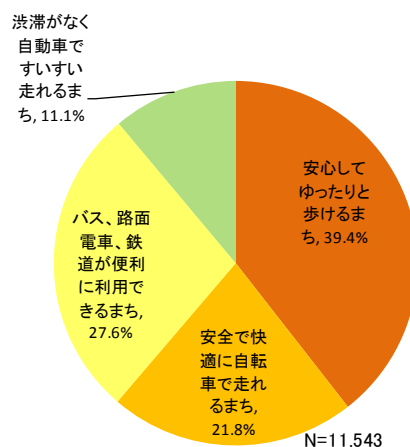
### 【調査期間】

平成22年10月6日～平成22年11月30日

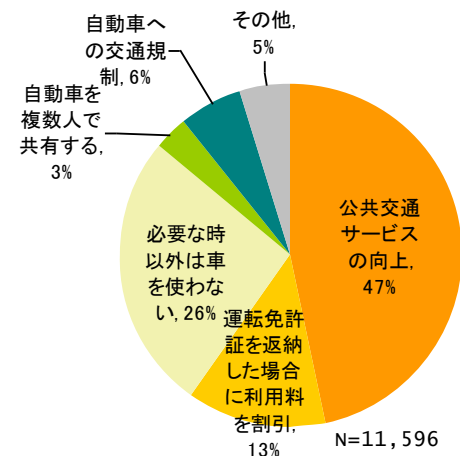
### 公共交通を不便だと感じる理由



### 最優先する交通まちづくり



### 環境に配慮したまちづくりに有効だと思う交通対策



## ⑤ 「市政への提案箱<sup>(※)</sup>」における意見（公共交通に関連する代表的な意見）

(※) メール、ポスト投函、ファックス、郵送により市民から市政に関する提案を募集

		項目	意見・要望
全般		利用促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ノーマイカーデーの取り組み強化</li> <li>・ パークアンドライドの拡大</li> </ul>
		東西軸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東西間の交通の強化（堺駅～新金岡、中百舌鳥方面、堺浜～堺東～美原区方面、鳳～北野田方面 など）</li> <li>・ 鉄軌道で充実するべき／鉄軌道に反対（バスで十分）</li> </ul>
		新たな交通機関の導入	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ LRTの導入（賛成／反対）</li> </ul>
バス	路線バス	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ルートの創設、延長（駅を拠点にしたニュータウンの循環バス、東区と美原区役所を結ぶバス路線 など）</li> </ul>
		料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 料金を安く、鉄道・バス等の一律運賃化</li> </ul>
		運行本数・時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行本数の増便（石津川～西区役所など）</li> <li>・ 運行時間の延長（泉ヶ丘駅～金剛駅など）</li> </ul>
		その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ベビーカー、バギー利用の際の取扱緩和（運送約款により折りたたんで乗車）</li> </ul>
	ふれあいバス	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行ルートの改善（ルートが限定されていて行きたいところにいけない、ルートが変更になり不便になった）</li> <li>・ バス停の増設（バス停が遠くて不便）</li> </ul>
		料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ みはらふれあい号の無料制度の存続</li> <li>・ スルッとKANSAIのカード利用可能化</li> </ul>
		運行本数・時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運行日の改善（運行の曜日が決まっていって不便）</li> <li>・ 運行本数の増便（朝一番の南区Cルートが混雑、昼間の便が少ない）</li> <li>・ ダイヤ改正（ダイヤ改正後乗継が悪くなった）</li> </ul>
		その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周知・PRの強化（利用できる路線でも知らないために利用していないのではないかと）</li> <li>・ 停留所への屋根、ベンチの設置</li> </ul>
鉄道	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線の延伸（地下鉄四つ橋線を堺・堺東まで／地下鉄御堂筋線をニュータウン・浜寺公園まで 等）</li> </ul>	
	料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 泉北高速鉄道の運賃引き下げ（上下分離方式の導入）</li> </ul>	
	バリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ エレベーター・エスカレーターの設置（堺東駅東出口、三国ヶ丘駅、鳳駅、堺市駅 等）</li> <li>・ 駅ホームの転落防止柵設置</li> </ul>	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅舎の美装化、老朽化駅の改築</li> <li>・ 南海高野線浅香山～堺東等の高架化もしくは地下化（渋滞の解消等）</li> </ul>	
阪堺電車	路線・ルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 他路線への延伸・接続（堺駅、天王寺駅）</li> <li>・ 他の路線との接続（接続路線が堺市内に無い）</li> </ul>	
	料金	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運賃割引（阪堺線とバスの乗継割引運賃 等）</li> </ul>	
	利用促進・活性化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ PRの強化（南海電鉄の「NATTS」に沿線情報を載せる 等）</li> </ul>	
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪堺線の存続</li> <li>・ 阪堺線への補助見直し（なぜ50億円も補助するのか）</li> <li>・ 阪堺線の廃止（南海本線が役割を担う）</li> </ul>	

## ⑥ 公共交通に係る市民意向のまとめ

### 公共交通の必要性について

- ・公共交通の取組の重要性は、全市において認識されている。
- ・特に、環境目的や、高齢者等の移動手段等としての必要性を認識されている。

### 公共交通の利用について

- ・公共交通利用は、高齢者や20歳以下の若い世代に多い。
- ・公共交通を利用できるのに利用しない人が多い。
- ・自らが使って支えることが必要である。
- ・使おうと思えば使える環境を整えることが必要である。
- ・公共交通サービスの向上が必要である。
- ・必要な時以外は車を使わないようにする意識改革が必要である。

### 強化すべき交通軸について

- ・まちや拠点を支える交通ネットワークの構築が必要である。
- ・大阪府域等の広域的な視点からの連携が必要である。

### 公共交通サービスの向上について

- ・運行本数の増加、運行時間の延長、運賃の引き下げ、運行ルートに関する要望が多い。
- ・高齢者や障害者、子連れの人などに優しいサービスが必要である。
- ・乗り継ぎ利便など、鉄道やバスなどの交通機関相互の連携が必要である。

# 4. 交通に係る現状

## (1) 交通基盤の現状

### ① 公共交通網

本市の公共交通網は、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が中心となっています。  
 また、区域毎にコミュニティバス（ふれあいバス・みはらふれあい号）を運行しています。

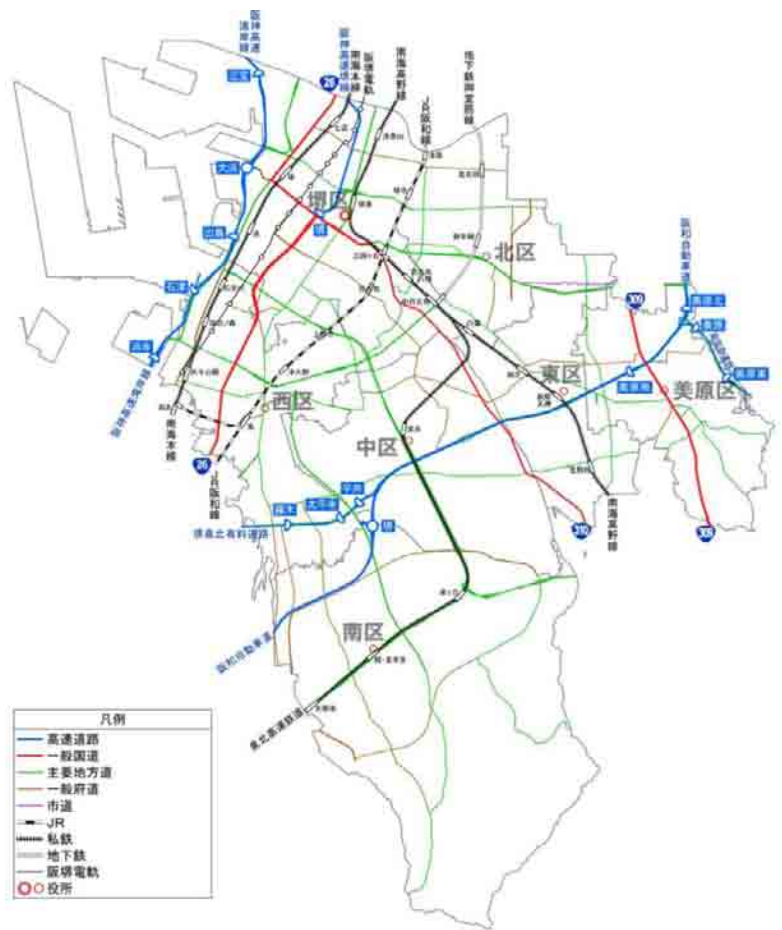


図. 堺市の鉄軌道網

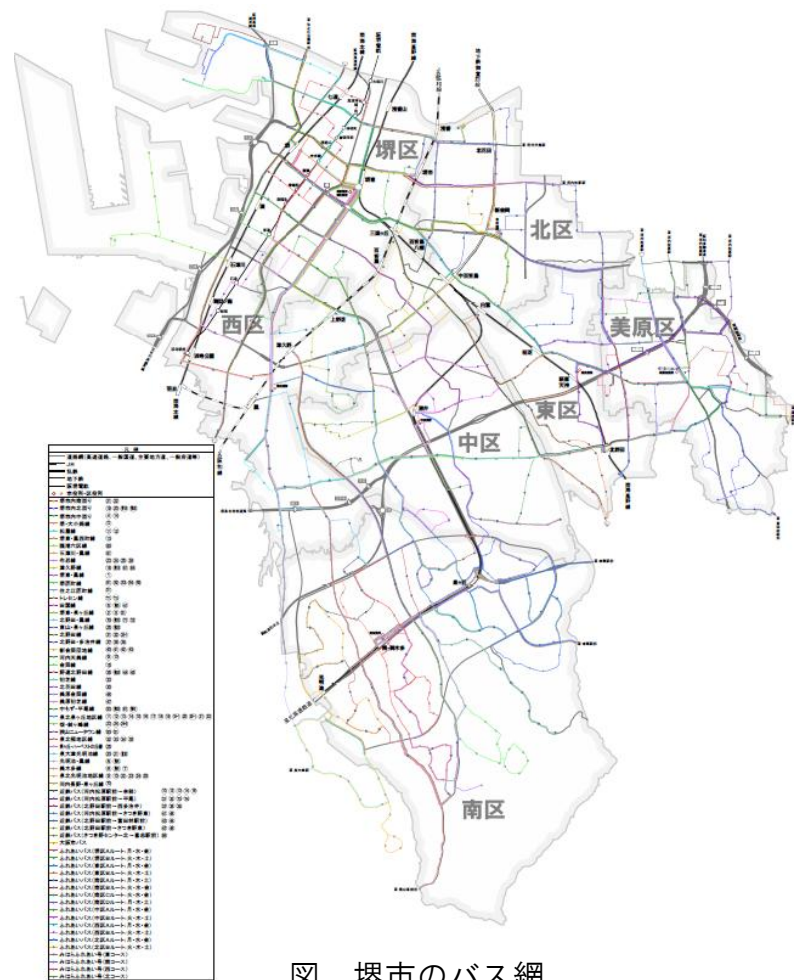


図. 堺市のバス網