

「おもいやり」と「おもてなし」の交通のまち・堺

「おもいやり」の心に根ざした、人と環境にやさしい交通まちづくりを進めるとともに、堺の伝統的な歴史・文化に裏づけられた「おもてなし」の心に基づく、便利で快適な魅力ある交通をめざします。

おもいやり

「住む人・訪れる人にやさしい」、
「地球環境・生活環境にやさしい」交通をめざし、「市民・地域・企業との連携」による交通まちづくりを推進します。

<基本方針>

人が安全・快適に移動できる交通
環境にやさしい交通
市民と取り組む交通

おもてなし

行きたくなる楽しみたくなる「都市の魅力・活力」、堺市内で不便を感じさせない「円滑な移動・活動」、国内外の来訪者をお迎えする「交流と観光」を支える交通体系を構築します。

<基本方針>

都市の魅力・活力を支える交通
円滑な移動・活動を支える交通
交流と観光を支える交通

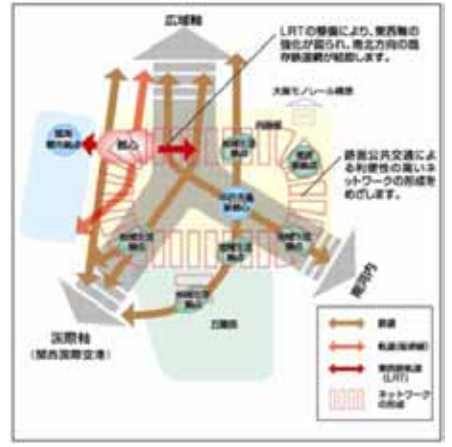
公共交通に対する考え方

広域交通ネットワーク

- (1) 広域アクセスネットワークづくり
京阪神の周辺都市等の交通拠点との結節性に優れた交通至便な立地を活かして、より広域からアクセス性を高めるために、南北放射方向の鉄軌道を東西に結ぶ東西鉄軌道(LRT)の整備を推進する。
- (2) 観光を促進する交通
観光拠点への広域アクセス性を高めるため、東西鉄軌道の整備や鉄道駅の機能強化による公共交通アクセスの向上をめざす。

都市内交通ネットワーク

- (1) 交通ネットワークの形成
都市軸を形成し拠点間の交流・連携を支えるために、公共交通ネットワークの強化・充実を図る。
- (2) 都心の再生に向けた都心交通の構築
都心の活性化や観光魅力の向上をめざして、アクセス機能や回遊性の向上など、公共交通の利便性向上に取り組む。



図：公共交通ネットワークの将来像図

交通手段

- (1) 生活環境を持続的に支える公共交通の充実
鉄軌道・バスなどの公共交通の円滑化と利便性の高い移動環境をめざして、鉄軌道網の強化や利便性向上等に取り組む。
- (2) 自動車への過度な依存からの脱却と自動車交通の円滑化
道路ネットワークの強化等その他、交通需要管理(TDM)施策など需要調整の面からの取り組みを進める。

堺市のまちづくりの方向性

堺活力再生プロジェクト（案）

～ 未来を拓く、自由と自治のまち『あしたの堺』の実現に向けて～

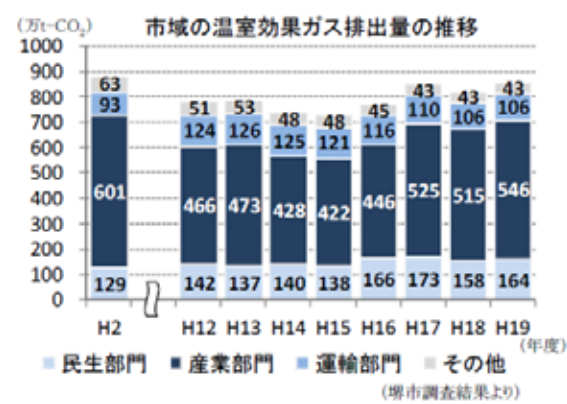
めざすまちの実現に向けた7つの政策（抜粋）

政策 世界に誇れる環境共生都市を実現します

環境問題の深刻化

人類の大量生産・大量消費・大量廃棄型の社会経済活動や生活様式に伴い排出されるCO2等の温室効果ガスにより、地球全体の温度が上昇し、生態系の破壊や海水面の上昇、異常気象の発生など、全世界で深刻な影響が出てきています。

公共交通と自転車を中心とした都市構造への変革



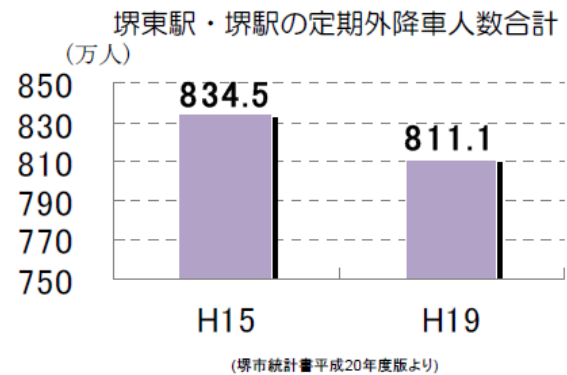
政策 まちの魅力向上と、賑わいと交流のまちづくりを進める

都心地域の賑わい低下

市内の主要駅における通勤・通学以外の降車人数が減少しており、買い物客などによるまちの賑わいが低下しています。

都心地域や各地域拠点の魅力向上

市民の利便性の向上に向けた総合的な公共交通体系の形成
歴史・文化資源を活かしたまちの賑わいの創出



国の取り組み

2009年9月、鳩山内閣総理大臣がニューヨークの国連気候変動サミットにおいて、我が国の目標として、温室効果ガス排出量を2020年までに1990年比で**25%削減**することを表明

「チャレンジ25」

と名付け、あらゆる政策を総動員して地球温暖化防止の対策を推進

堺市の取り組み（環境モデル都市行動計画）

「快適な暮らし」と「まちの賑わい」が持続する低炭素型都市

「クールシティ・堺」の実現

《3つの戦略》

エネルギー・イノベーション（産業構造の転換）

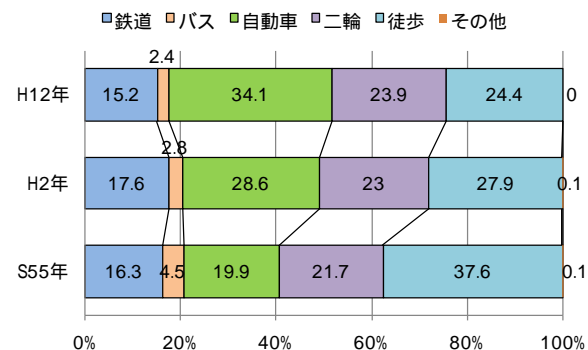
モビリティ・イノベーション（都市構造の変革）

ライフスタイル・イノベーション（環境文化の創造）

自動車中心の交通体系を公共交通中心の交通体系に
転換することで都市の構造改革を進める

《目標》

CO2削減見込（2030年）：567千t - CO2



図・堺市内の交通手段分担率

高齢化の推移

	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度
高齢者数(人)	148,147	152,908	161,707	169,662	176,794	183,895
高齢化率	17.6%	18.2%	19.2%	20.0%	20.9%	21.6%

H16年度は3月末、その他は12月末現在

おでかけ応援バス

高齢者の外出支援と社会参加を促進するため、満65歳以上の市民が、南海バス・近鉄バスを1乗車100円で利用できる事業

< 利用実績 >

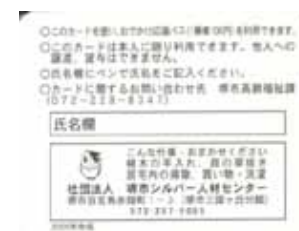
	H16年度	H17年度	H18年度	H19年度	H20年度	H21年度
利用者数(延人/年) ²	146,934	281,772	862,485	1,122,956	1,218,248	1,225,602
利用者数(延人/日) ¹	8,163	10,436	13,269	15,904	17,088	17,262
対H16年度比	-	128%	163%	195%	209%	211%
実施日数	18	27	65	71	71	71

- 1 特定日におけるサンプル調査に基づく1日当たりの利用者数
2 利用者数(延人/日) 1に年間の利用日数を乗じて算出した利用者数

H19年7月より近鉄バス参照

< 効果 >

- ・市内百貨店の来客数が増加
- ・実施日にあわせてキャンペーン実施
(スタンプカードや抽選券の発行など)



観光・文化と交通



文化・観光資源の分布 (堺文化財特別公開パンフより)

企画切符

堺都心1日フリー乗車券

阪堺電車(我孫子道～浜寺駅前)・堺市内指定区間の南海バスが1日乗り放題

堺都心1日フリー乗車券 大人650円		平日 平日祝日 平日休	
1日	2日	3日	4日
5日	6日	7日	8日
9日	10日	11日	12日
13日	14日	15日	16日
17日	18日	19日	20日
21日	22日	23日	24日
25日	26日	27日	28日
29日	30日	31日	

出典：阪堺電気軌道HP

堺・住吉まん福チケット

阪堺電車全線、南海電鉄と南海バスの指定区間が一日乗り放題
チケット呈示で施設・飲食店での特典あり



出典：阪堺電気軌道HP

イベント等

堺文化財特別公開



堺eco観光



出典：南海電気鉄道HP

都心の現状・課題

都心が持つポテンシャル

- ・官公庁施設、商業施設、業務施設が集積する本市の顔ともいえるべき地区
- ・千利休屋敷跡や環濠都市遺跡等数多くの歴史的資産を有する
- ・南海本線、南海高野線、阪堺線の3鉄軌道が南北に走り、市内各地から多くのバス路線が集中するなど、公共交通が密に存在

都心の現状・課題

- ・近年のモータリゼーションの進展等により商業・業務機能は停滞傾向
- ・鉄道、軌道、バスともに利用者数は減少傾向

	平成6年	平成9年	平成14年
都心地域 販売額	3,301 <100.0>	2,301 <69.7>	1,764 <53.4>

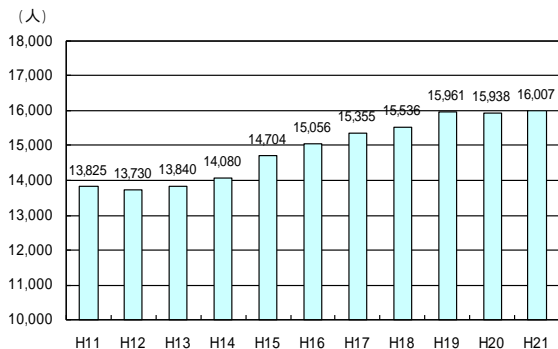
上段: 億円 < 下段 > : 平成6年を100とする指数
資料: 商業統計調査(H6,H9,H14)

	平成8年	平成13年	平成18年
都心地域 事業所数	3,186 <100.0>	2,829 <88.8>	2,444 <76.7>

上段: 箇所 < 下段 > : 平成8年を100とする指数
資料: 事業所・企業統計調査(H8,H13,H18)

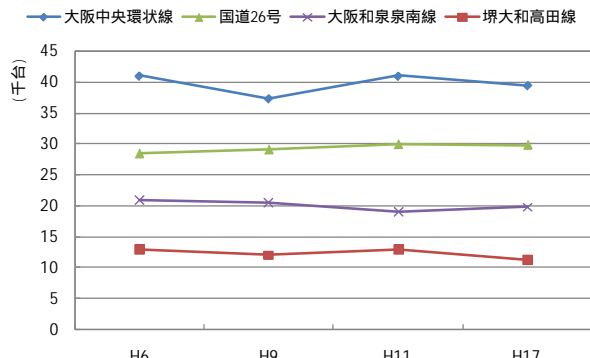
概ね堺大和高田線・中央環状線・国道26号・南海高野線で囲まれる区域での集計
事業所数は、平成8年と平成13年は「卸売・小売、飲食店」「金融・保険業」「不動産業」「サービス業」、
平成18年は「卸売・小売業」「金融・保険業」「不動産業」「飲食店、宿泊業」「医療、福祉」「教育、学習支援業」、
「福行サービス業」「サービス業(他に分類されないもの)」を対象

表. 都心地域の商業販売額と事業所数



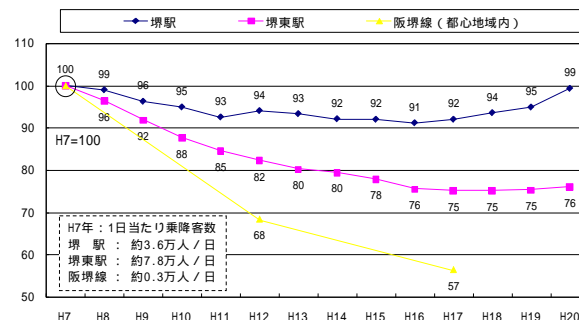
資料: 住民基本台帳及び外国人登録人口(12月末現在)
人口は市校区及び熊野校区の合計

図. 都心地域の人口推移



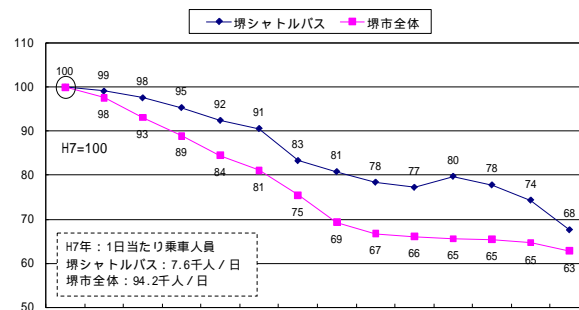
資料: 道路交通センサ
自動車類12時間交通量(平日)

図. 都心地域の主要道路交通量の推移



阪堺線は綾ノ町から御陵前の乗降客数 資料: 堺市統計書、阪堺電気軌道株

図. 鉄軌道の乗降客数の推移



資料: 堺市統計書

図. 堺市内のバス利用者数(南海バス)の推移

都心のまちづくりにおける公共交通の必要性

まちづくりの方向性

< 福祉 >

高齢者の外出支援と社会参加の促進

< 環境 >

自動車中心の交通体系を公共交通中心の交通体系に転換することで都市構造を変革

< 観光 >

「旧市街地エリア」及び「大仙公園周辺エリア」を重点観光エリアに位置付け
文化観光拠点を整備

観光拠点等へのアクセス性向上

< 商業・業務 >

都心地域の賑わいが低下しており、まちの賑わいを取り戻すため、都心地域の活性化を図り、魅力を高める取組が必要

地域内及び周辺地域との交流機能強化

拡散型都市構造から集約型都市構造への転換

面的に地区を包含し、地区の一体性を高める公共交通網の構築

都心を中心とした拠点間ネットワークの強化

阪堺線を中心とした都心交通体系の構築

阪堺線の活性化を考える上での視点

都心の魅力・活力を支える公共交通

骨格となる軌道を補完するバス網を構築することにより、面的に地区を包含し、地区の一体性を高めることができる公共交通網を構築します。

交流と観光を支える公共交通

既存公共交通を有効に活用しながら、都心の南北及び東西の交通軸を強化し、都心へのアクセス機能の向上と地区の回遊性を高めます。

人と環境にやさしい公共交通

公共交通の充実により、自動車に頼らなくとも移動できる交通環境を構築し、誰もが使いやすい公共交通の充実を図ります。