

「堺 都心のまちづくりプラン」より

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

1. 歴史文化都市にふさわしい堺の顔づくり
2. 賑わいを創出する文化・交流機能の充実
3. 多様な行政機能の集積
4. まちの個性と魅力が感じられる商業地の形成
5. 都市活力を創出する業務機能の集積
6. 都市活力を支える交通ネットワークの形成

基本方針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

1. 豊かな都心のライフスタイル創出
2. まちなか居住の魅力向上
3. 人にやさしく歩いて楽しいまちづくり
4. 安全・安心な住環境の確保
5. 環境にやさしい低炭素なまちづくり

基本方針3 歴史を守り育み新たな魅力を創造するまちづくり

1. 歴史・文化・伝統を活かしたまちの魅力向上と情報発信
2. 歴史的な趣きのあるまちなみの形成
3. 観光資源を楽しく回遊できるネットワークの形成

都心まちづくりの基本方針

- ・ 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

都心の現状（交通関連）

- ・ 人口や観光客は増加しているが、商業・業務機能は低下
- ・ 高齢化率は全市や堺区に比べてやや低いが、増加傾向
- ・ 歴史・文化資源は多いが、点在
- ・ 鉄軌道は南北方向を中心に発達
- ・ 道路ネットワークは充実、余裕のある道路空間

交通に関連する取組み

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



会議における意見

都市機能と交通の関係の整理
交通の「質」と「量」の整理
が必要



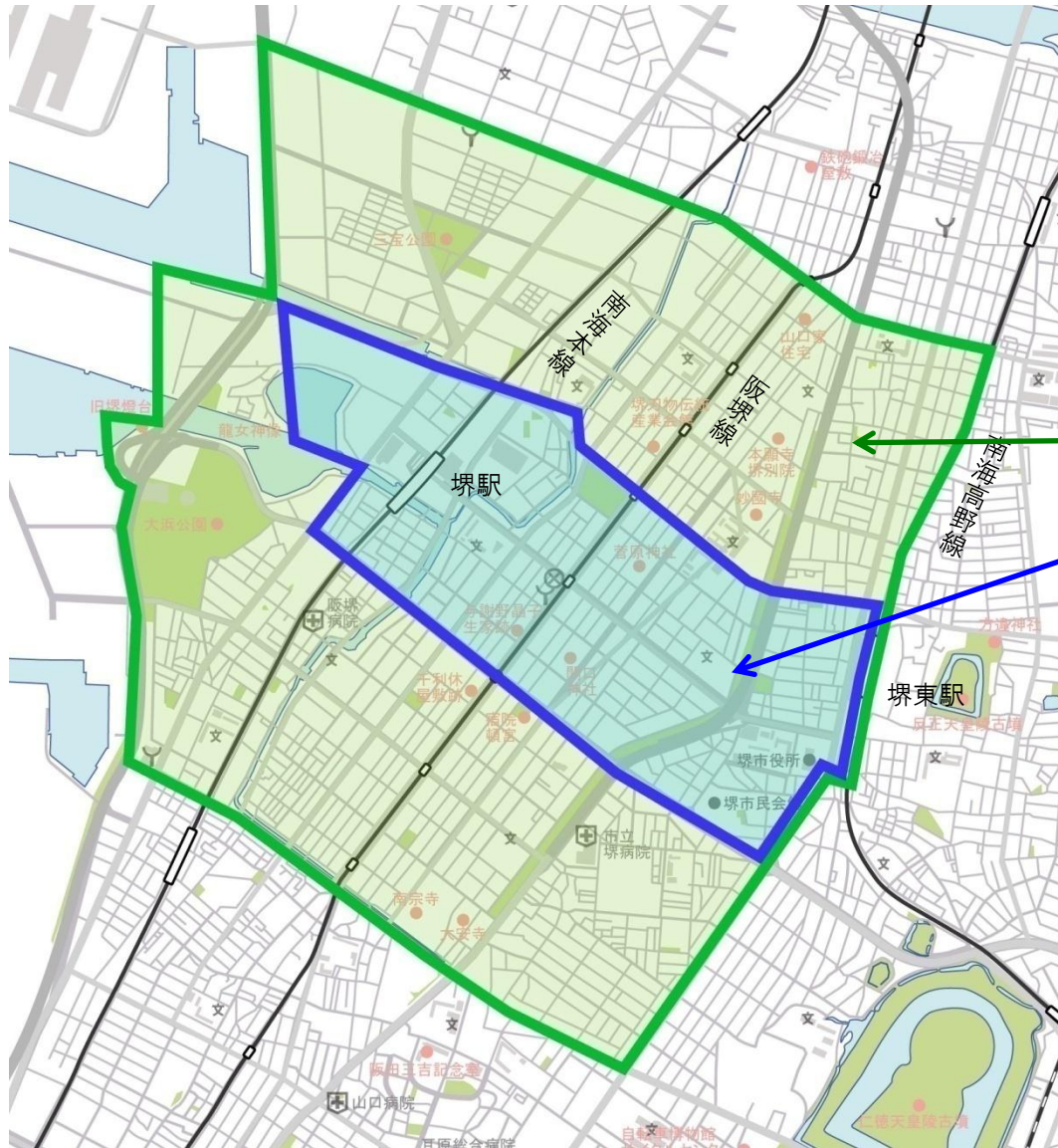
都市機能と移動実態の分析

- 都市機能・・・文化・交流、商業、行政、業務、生活、観光
- 移動実態・・・都心への集中度合い、属性別（年齢、性別、交通手段等）



都市機能と移動実態の分析

都市機能		移動目的 (PT目的分類)	分析内容
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・交流、商業機能	買物、食事・社交・娯楽	都心に集中する交通量について、左記目的別・下記属性別にパーソントリップ調査※を用いて分析 <ul style="list-style-type: none"> ・年齢階層別（年少、生産年齢、老年） ・性別 ・代表交通手段別 ・出発地別（堺区内、その他堺市内、大阪府内〔堺市外〕、大阪府外） ※ 平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査の速報値を堺市で独自に集計・とりまとめたものであり、確定値とは一部数値が変更となる可能性がある。 ※ 平日データによる分析。
	行政、業務機能	出勤、業務	
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	生活機能	登校、送迎・通院・習い事等、散歩・ジョギング	
歴史を守り育み新たな魅力を創造するまちづくり	観光機能	観光	

分析対象エリア



パーソントリップ調査の最小ゾーンを基に下記分析ゾーンを設定

-  Aゾーン(概ね都心を含むエリア)
-  Bゾーン(Aゾーンのうち、特に都市機能の集積が高いエリア)

都心に集中する交通の特性

⇒ 参考資料③を参照

集中交通量計

- ・ 通勤・業務目的の移動が最も多い。
- ・ 次に、商業目的の移動が多い。

年齢別

- ・ 15～64歳による通勤・業務目的の移動が特に多い。
- ・ 次に、15歳以上による商業、生活目的の移動が多い。

性別

- ・ 男性、女性ともに通勤・業務目的の移動が最も多い。
- ・ 女性では、商業、生活目的の移動が多い。

代表交通手段別

- ・ 通勤・業務目的の自動車、二輪車・徒歩による移動が多い。
- ・ 鉄道では、通勤目的の移動が特に多い。
- ・ 二輪車・徒歩では、商業、通勤・業務、生活目的の移動が平均して多い。

出発地別

- ・ 堺区内からの商業、業務、生活目的、大阪府内からの通勤目的の移動が多い。

都市機能と移動実態の分析

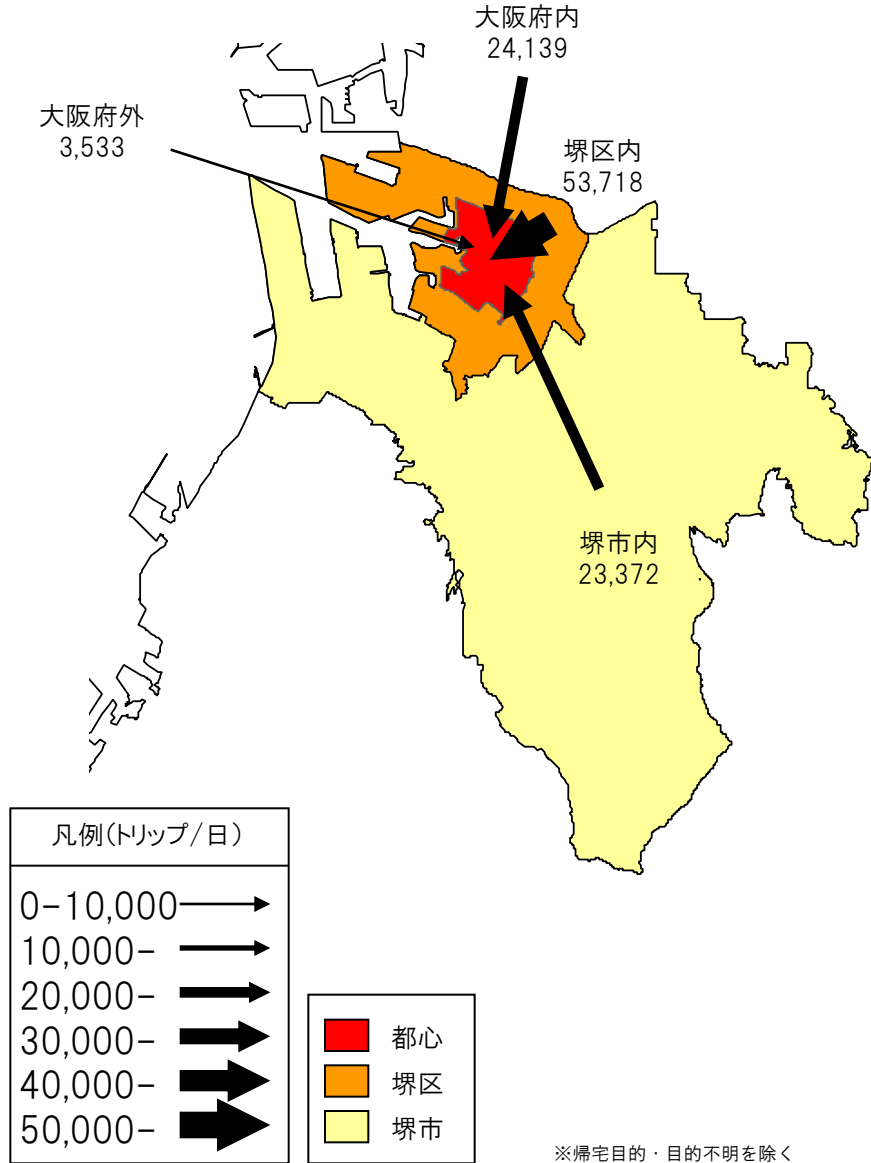


図. 都心への集中交通量

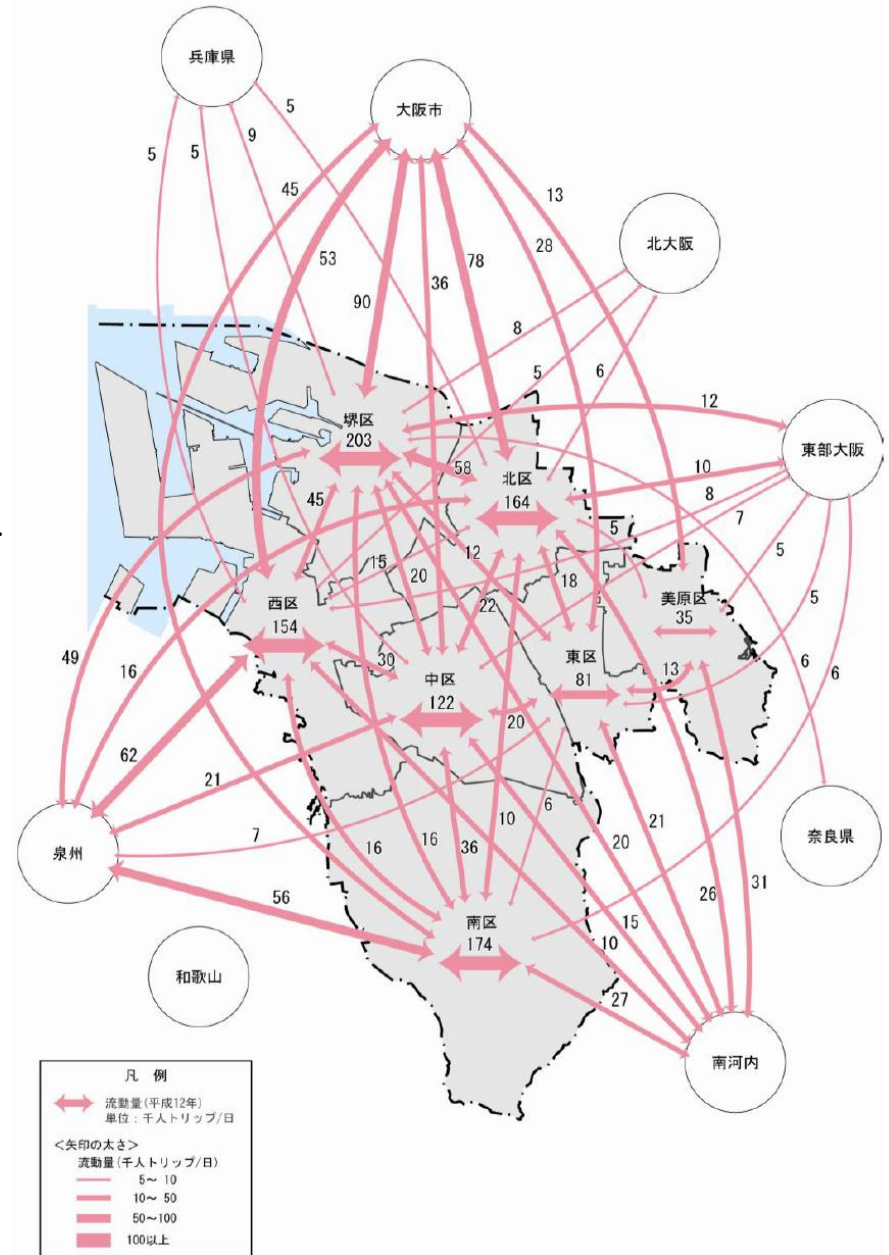


図. 地域間の流動