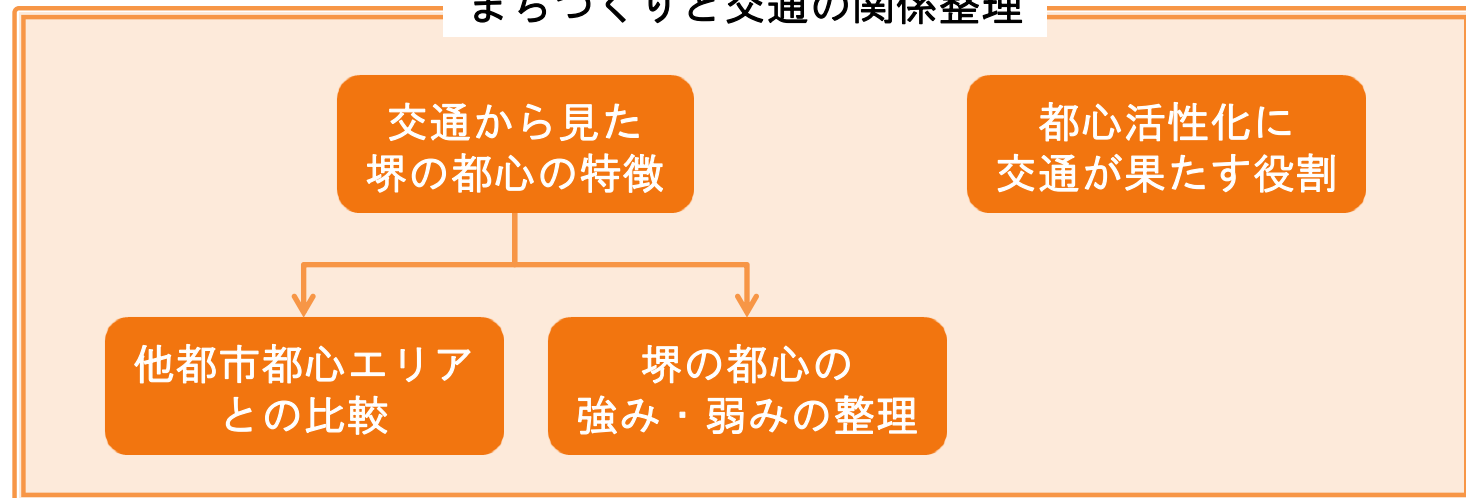


都市機能と移動実態の分析

都心交通に期待されるものは？



まちづくりと交通の関係整理



他都市都心エリアとの比較

○近畿圏及び東京都市圏の政令指定都市と比較

- ・ パーソントリップ調査の分析による移動実態を比較
- ・ 統計調査や道路交通センサス等の分析による事業所等の集積状況を比較

○類似性のある政令指定都市と比較

- ・ 工業都市であること、大都市に隣接することなど、本市と類似性のある「川崎市」「北九州市」と比較

堺の都心の強み・弱みの整理

○交通から見た堺の都心の強み・弱みを整理

- ・ 交通、商業、業務、生活、観光などの観点から整理



堺の都心の特徴を活かした交通のあり方とは？

近畿圏及び東京都市圏の政令指定都市との比較

比較対象都市		対象とする区 (都心に該当する区)	分析内容
近畿圏	堺市	堺区	都心に該当する区の人口当たり集中交通量について、下記属性別にパーソントリップ調査※を用いて分析 ・ 目的別 ・ 代表交通手段別 ・ 都心該当区内々・内外別 ※ 近畿圏・・・平成22年第5回近畿圏パーソントリップ調査（速報値） ＜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＞ 東京都市圏・・・平成20年第5回東京都市圏パーソントリップ調査 ※ 平日データによる分析。
	大阪市	北区、中央区	
	京都市	下京区、中京区	
	神戸市	中央区	
東京都市圏	横浜市	中区	
	さいたま市	大宮区、中央区	
	千葉市	中央区	
	川崎市	川崎区	
	相模原市	中央区	

都心該当区における人口当たり集中交通量の比較

⇒ 参考資料⑤を参照

人口当たり集中交通量計

- ・ 比較対象都市においては、近畿圏の都市が集中交通量が相対的に高い。
- ・ ただし、堺市の集中交通量は、比較対象都市に比べ相対的に下位にある。

目的別

- ・ 登校目的の集中交通量は比較対象都市と遜色ないが、出勤、自由、業務目的は下位にある。

代表交通手段別

- ・ 公共交通（鉄道、バス）による集中交通量は下位にあるが、自動車や二輪・徒歩は中位にある。

区内々・内外別

- ・ 区内からの集中交通量は中位にあるが、区外からは下位にある。

都心該当区における経済指標等の比較

⇒ 参考資料⑤を参照

事業所数、従業者数（平成21年経済センサス）

- ・ 大阪市が突出しており、次に、神戸市、京都市が大きい。
- ・ 堺市は、比較対象都市では最も小さい。

商業関連の事業所数、従業者数、年間商品販売額（平成19年商業統計調査）

- ・ 大阪市が突出しており、次に、京都市、神戸市が大きい。
- ・ 堺市は、比較対象都市では最も小さい。

最大歩行者交通量（平成17年度道路交通センサス、堺市のみ平成22年度データ）

- ・ 京都市、さいたま市、大阪市、神戸市が突出して大きく、堺市は比較的小さい。

事業所、歩行者等の分布状況

- ・ 近畿の他の政令指定都市のような大きな歩行者の集中はない。
- ・ 事業所数、従業者数も大きな集中はない。

鉄道・バス密度

- ・ 鉄道、バスともに中位にある。

類似性のある政令指定都市との比較

		単位	全市域			都心該当区			備考
			堺市	川崎市	北九州市	堺区	川崎区	小倉北区	
夜間人口		千人	842	1,426	977	149	217	182	平成22年国勢調査
人口 構成	若年（5～14歳）	%	14.04	13.15	13.02	11.79	11.83	11.50	
	生産年齢（15～64歳）	%	63.37	70.04	61.74	64.64	68.07	64.12	
	老年（65歳以上）	%	22.58	16.81	25.23	23.57	20.10	24.38	
昼間人口		千人	795	1,276	1,004	173	260	228	
昼夜間人口比率		%	94.4	89.5	102.7	116.3	119.8	125.4	
面積		km ²	149.99	142.7	487.89	23.69	39.21	39.28	
事業所	事業所数	所	34,375	47,922	50,303	10,212	13,331	14,613	平成21年経済センサス
	従業者数	千人	336	547	490	104	168	151	
	従業者数/夜間人口比率	%	39.9	38.4	50.2	69.6	77.3	83.1	
商業	年間商品販売額	百億円	178	364	307	60	84	131	平成19年商業統計調査
	事業所数	所	7,279	9,105	13,348	2,213	2,470	3,790	
	従業者数	千人	59	85	91	16	20	29	
	従業者数/夜間人口比率	%	7.0	6.0	9.4	10.6	9.3	16.2	
工業	製造品出荷額等	百億円	323	408	213	224	526	46	平成22年工業統計調査
	事業所数	所	1,592	1,452	1,133	830	940	406	
	従業者数	千人	51	52	52	35	50	19	
	従業者数/夜間人口比率	%	6.1	3.6	5.3	23.8	23.1	10.3	
交通	主要駅乗車人員	千人				堺東駅 29	川崎駅 185	小倉駅 45	各市統計書（平成22年度）
	最大歩行者交通量	百人				70	116	103	平成17年度道路交通センサス （堺市は平成22年度）

川崎市及び北九州市との比較

類似している点

- ・ 政令指定都市（都市規模）
- ・ 立地条件（大都市に近接、県庁所在地ではない）
- ・ 工業都市として発展
- ・ 中心性が薄い

堺市の特徴

- ・ 大きな集積がなく、広がっている
- ・ 自転車交通量が比較的多い

⇒ 参考資料⑥を参照

◆交通量（鉄道、自動車、自転車、歩行者）と事業所数の関係

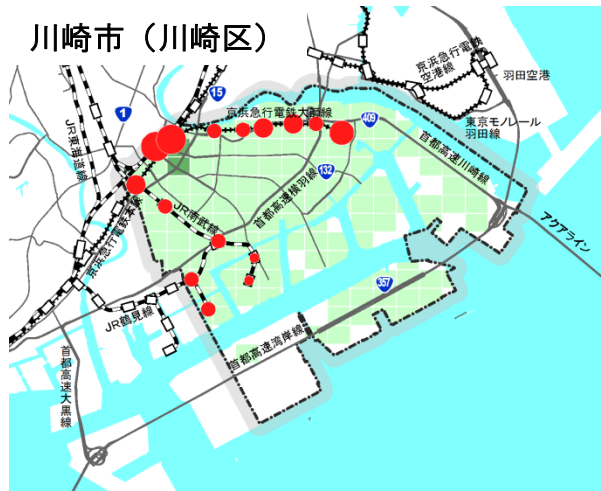
〔駅乗車人員×事業所数〕

堺市（堺区）



最大駅乗車人員：29千人/日
＜堺東駅＞

川崎市（川崎区）



最大駅乗車人員：185千人/日
＜川崎駅＞

北九州市（小倉北区）



最大駅乗車人員：45千人/日
＜小倉駅（JR+モルレル）＞

類似性のある政令指定都市との比較

〔自動車交通量×事業所数〕

堺市（堺区）



最大自動車交通量：60千台/12H

川崎市（川崎区）



最大自動車交通量：31千台/12H

北九州市（小倉北区）



最大自動車交通量：36千台/12H

〔自転車交通量×事業所数〕

堺市（堺区）



最大自転車交通量：48百台/12H

川崎市（川崎区）



最大自転車交通量：38百台/12H

北九州市（小倉北区）



最大自転車交通量：18百台/12H

類似性のある政令指定都市との比較

〔歩行者交通量×事業所数〕

堺市（堺区）



最大歩行者交通量：70百人/12H

川崎市（川崎区）



最大歩行者交通量：116百人/12H

北九州市（小倉北区）



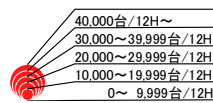
最大歩行者交通量：103百人/12H

駅乗車人員



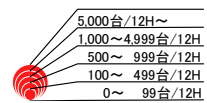
資料：各市統計資料（平成22年度データ）

自動車交通量



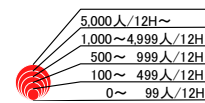
資料：平成22年度道路交通センサス

自転車交通量



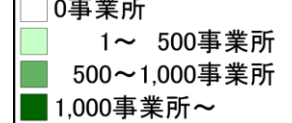
資料：平成17年度道路交通センサス
※堺市は平成22年道路交通センサス

歩行者交通量



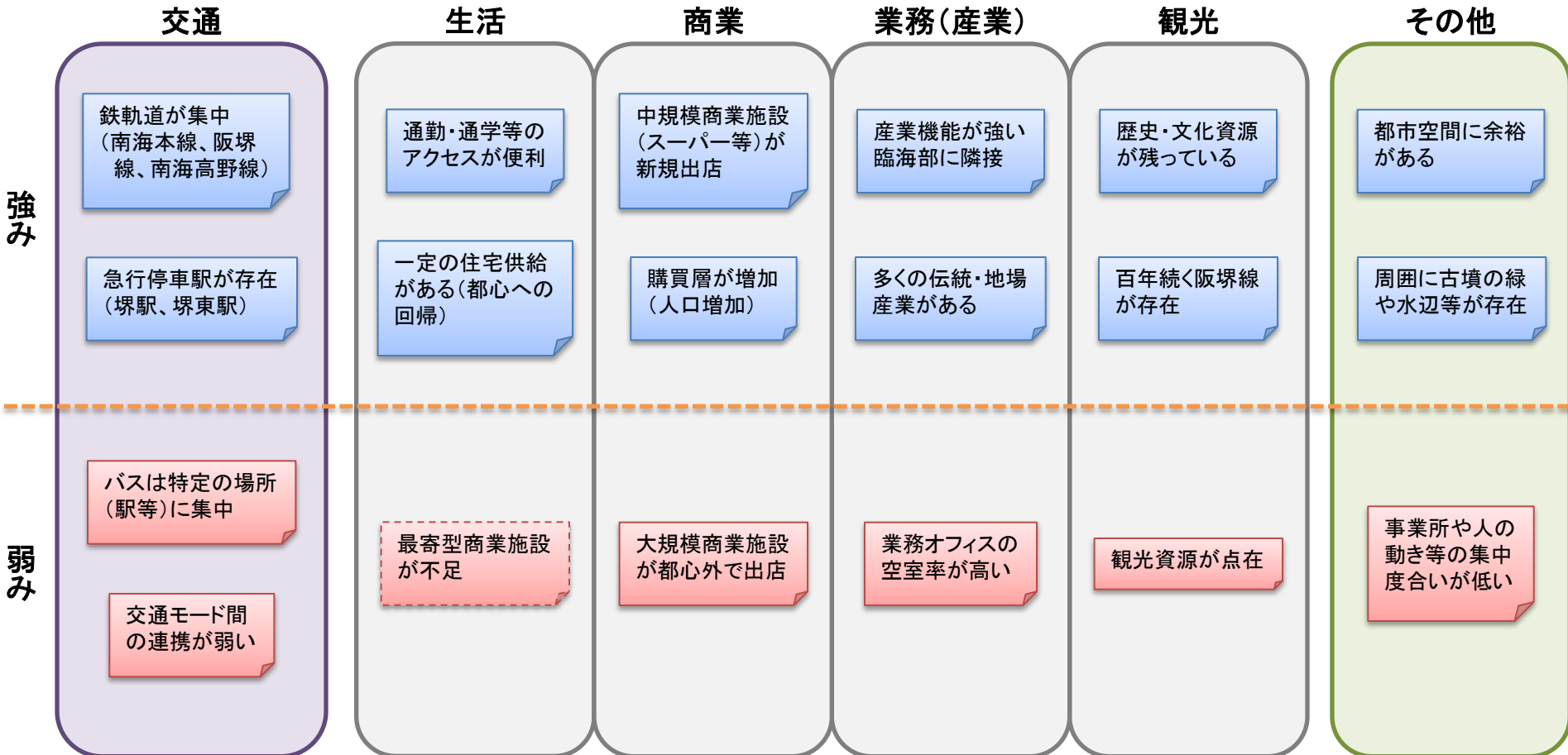
資料：平成17年度道路交通センサス
※堺市は平成22年道路交通センサス

事業所数



資料)平成18年事業所・企業統計調査

交通から見た堺の都心の強み・弱みの整理



交通に期待される役割

移動の支援・・・通行空間の確保、公共交通等の利便性向上、分かりやすさの向上など

賑わいの演出・・・人の移動の軸・拠点の形成など



交通から見た賑わいの姿とは？



多くの人が行き交う（人の移動）

多様な人が行き交う（多様な世代・目的の移動）

来訪者が多く訪れる（人の集中）

かつ 移動（人）が目に見える

全体の流れ

都心まちづくりの基本方針

都心の現状（交通関連）

交通に関連する取組み



都市機能と移動実態の分析

- ・文化・交流、商業機能
- ・行政、業務機能
- ・生活機能
- ・観光機能

まちづくりと交通の関係整理

交通から見た堺の都心の特徴

他都市都心エリアとの比較
・近畿圏及び東京都市圏の政令指定都市
・類似性のある政令指定都市

堺の都心の強み
・弱みの整理

都心活性化に交通が果たす役割

移動の支援

賑わいの演出

交通から見た賑わいの姿とは？

多くの人が行き交う
多様な人が行き交う
来訪者が多く訪れる

かつ 移動（人）が目に見える



堺の都心交通に期待されるもの