

# 都心の特徴と 交通にかかる現状・課題 (参考資料)

# 都心の特徴

- ・ 歴史資源や文化資源が豊富、緑や水辺などに恵まれる
- ・ 歴史資源や文化資源などが広い範囲に点在している

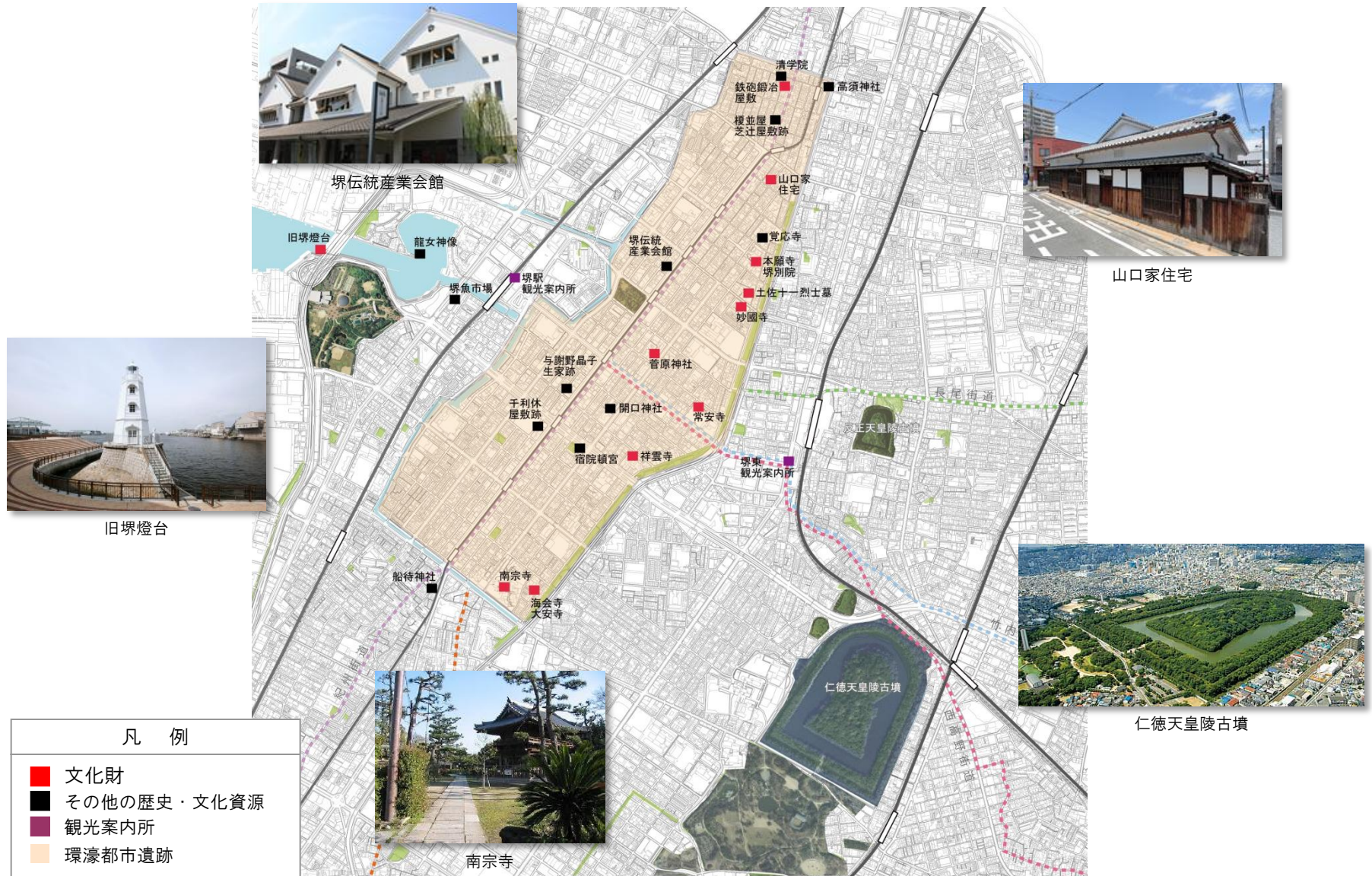


図. 都心及びその周辺の歴史・文化資源等

# 都心の特徴

- ・ 道路ネットワークが充実、都市空間に余裕がある
- ・ 道路が整然としており、自動車に便利
- ・ 平坦な地形で、自転車に適している

①堺大和高田線：花田口停留場付近



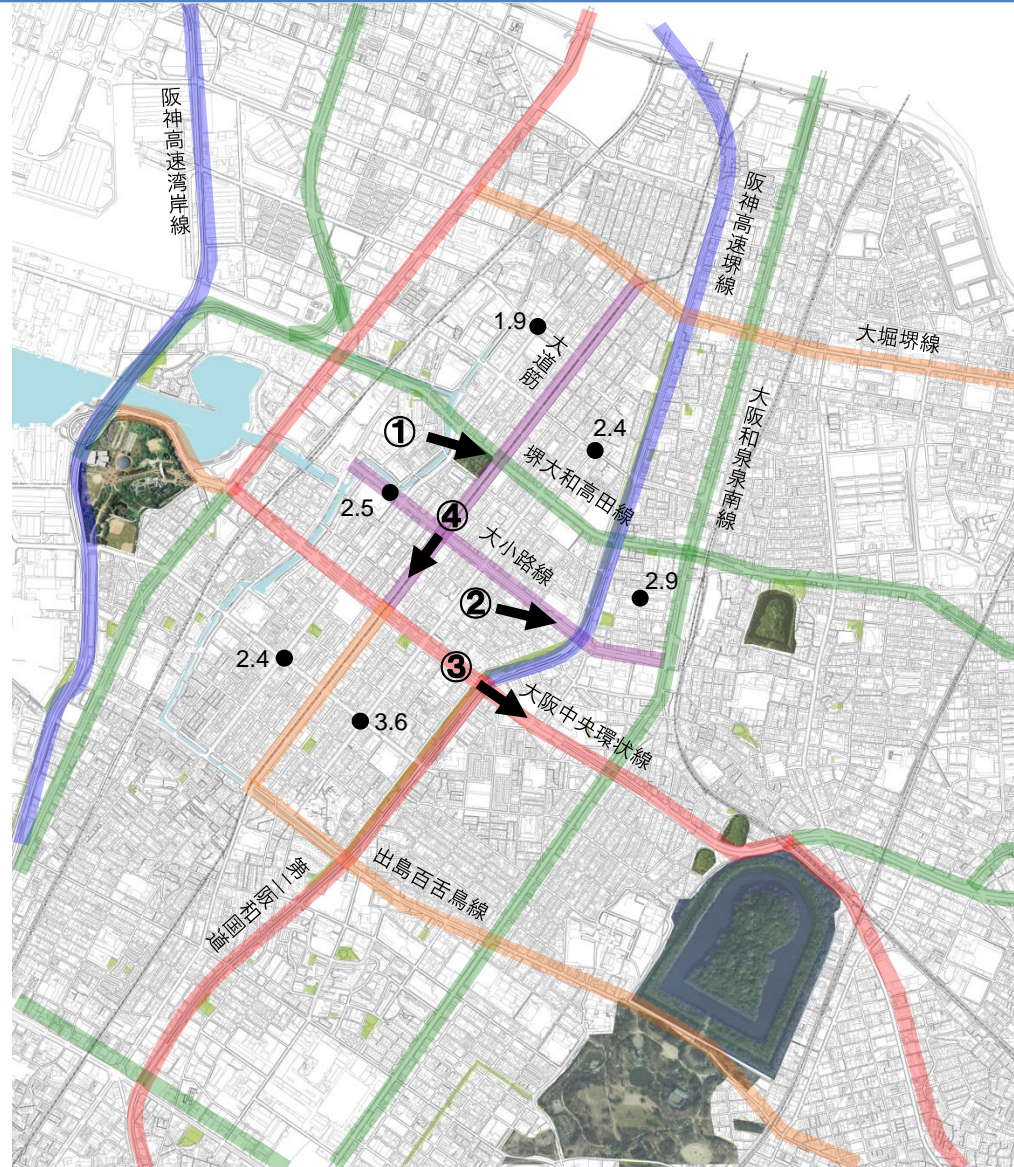
②大小路線：熊野小学校付近



③大阪中央環状線：安井町交差点～市民会館方面



④大道筋：宿院停留場付近



## 凡例

- 高速道路
- 一般国道
- 主要地方道
- 一般府道
- その他主要道路
- 標高 (m)

図. 都心及びその周辺の道路網

# 都心の特徴

・ 百年続いてきた阪堺線も含め、鉄軌道が南北方向に集中

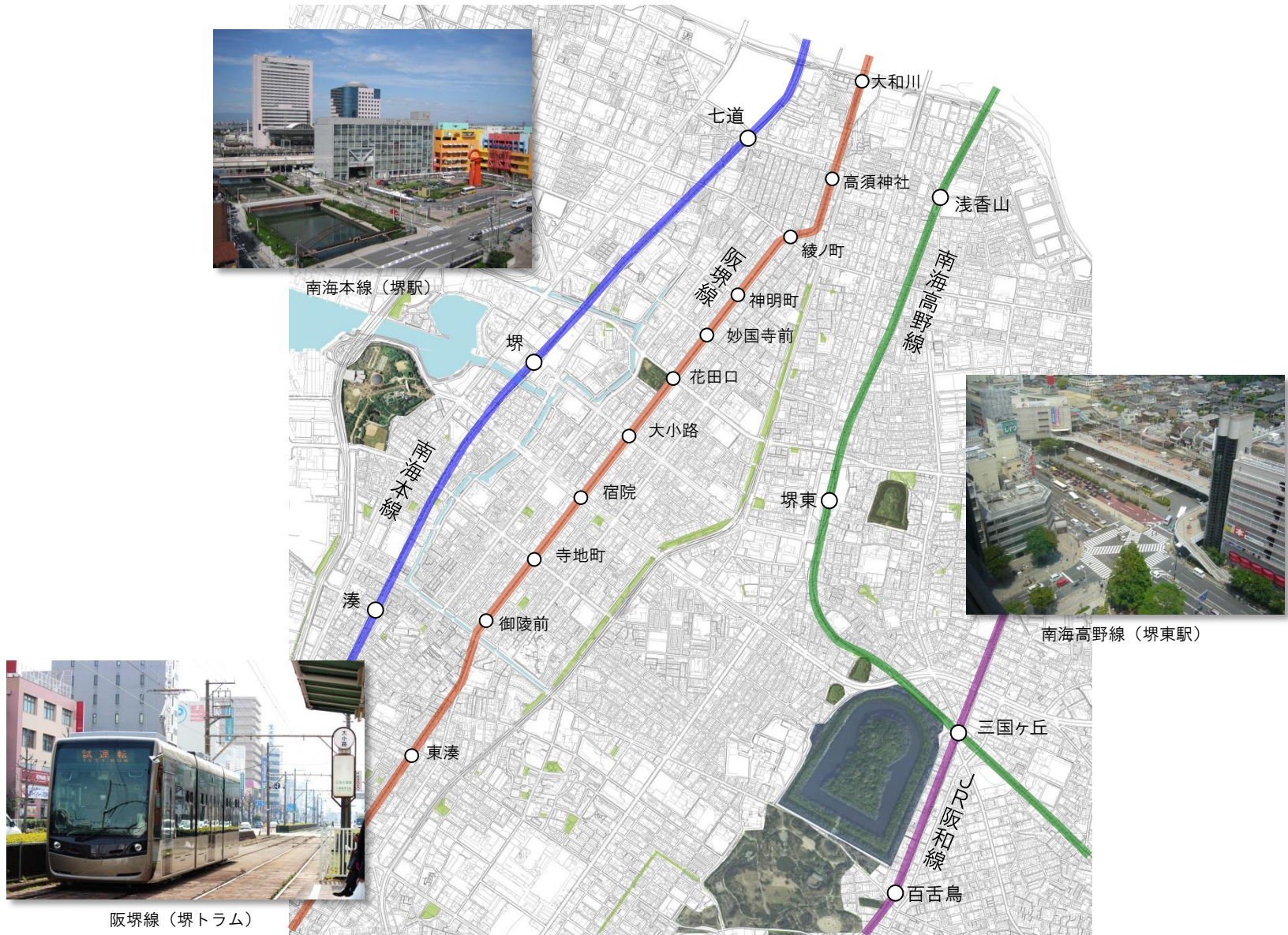
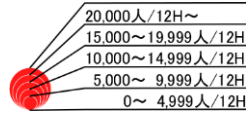
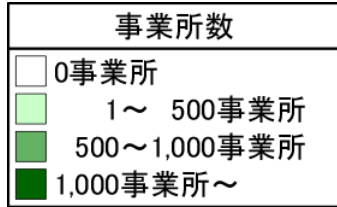
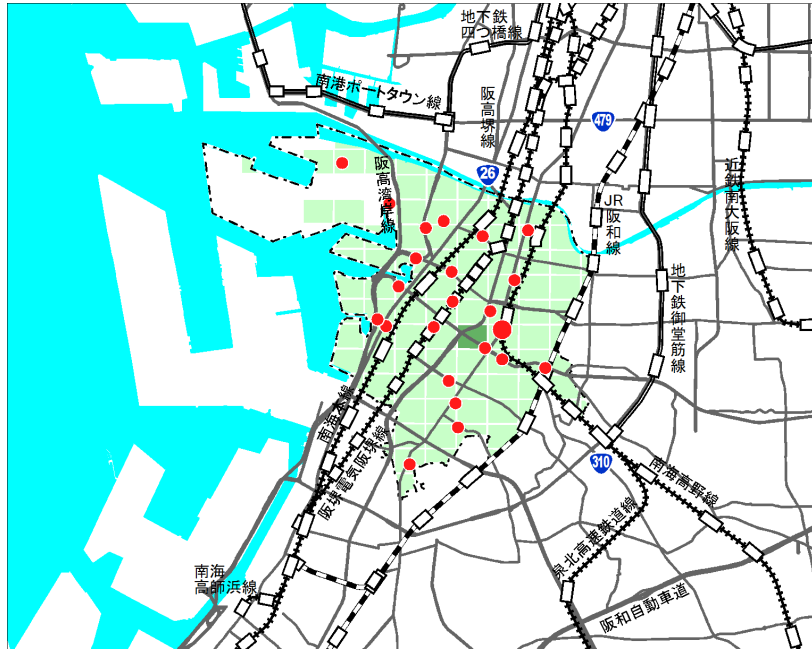


図. 都心及びその周辺の鉄軌道網

# 都心の特徴

・ 事業所や人の動き等の集中度合いが低い



資料：平成22年度道路交通センサス

資料)平成18年事業所・企業統計調査

図. 歩行者交通量と事業所数の関係



資料：堺都心のまちづくりプラン

図. 都心及びその周辺の商業・業務施設等

# 交通流動の特徴

・ 都心への流入は堺区内からが多く、その他市内からは少ない

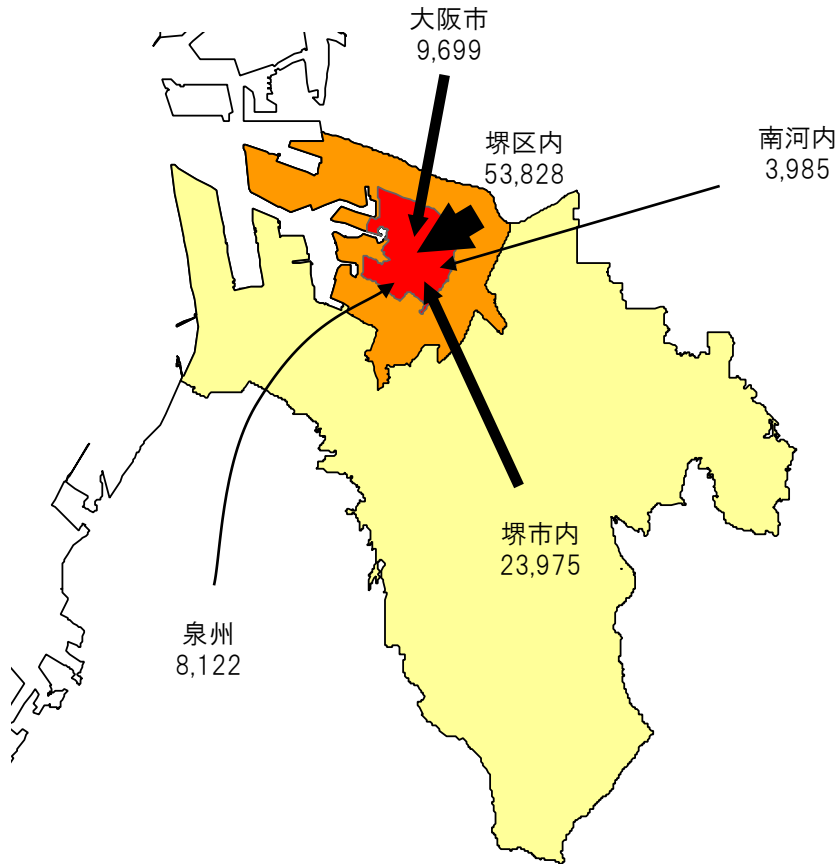


図. 都心への流入量 (平日)

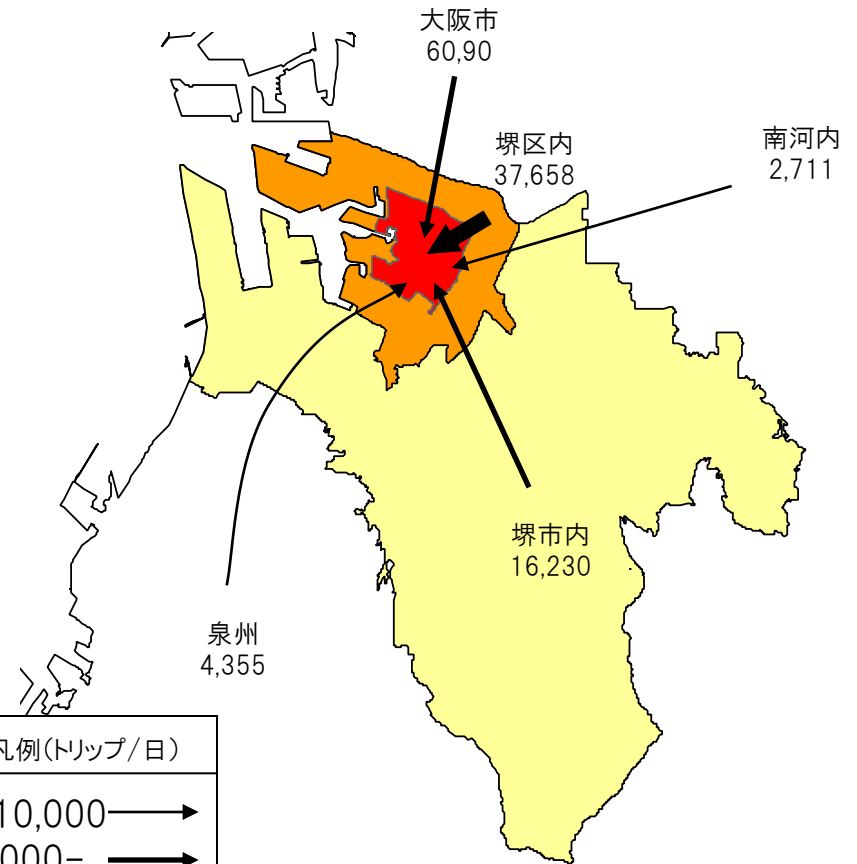
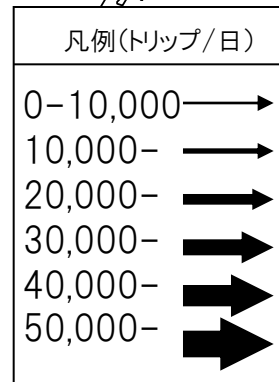


図. 都心への流入量 (休日)

※帰宅目的及び目的不明を除く  
 ※市外からの流入は流入量が多い地域のみ表示

資料：第5回近畿圏パーソナルトリップ調査

# 交通流動の特徴

- ・ 都心への流入は、平日（出勤目的）においては鉄道の利用が多いが、休日（自由目的）においては自動車の利用が多い
- ・ 都心への移動は自動車に依存傾向にある

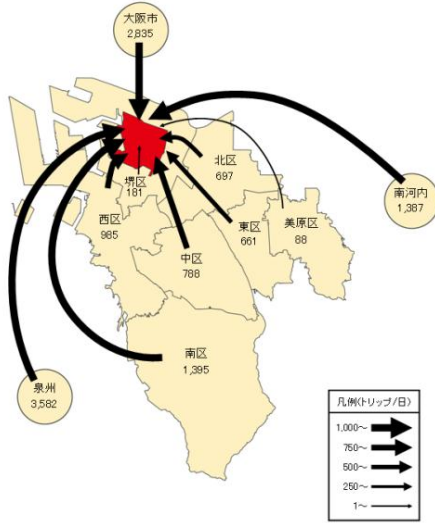


図. 鉄道での都心流入量（平日・出勤）

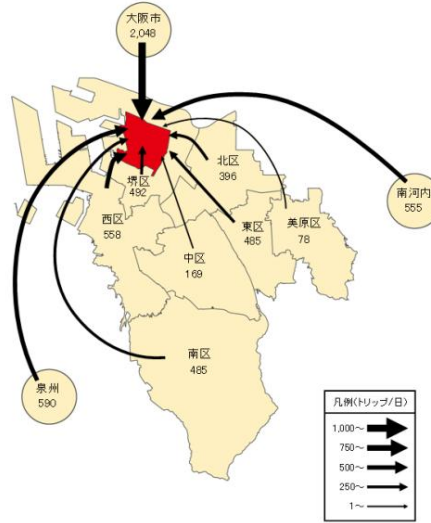


図. 鉄道での都心流入量（休日・自由）

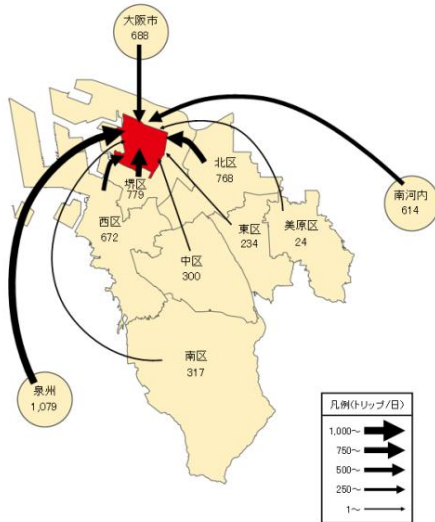


図. 自動車での都心流入量（平日・出勤）

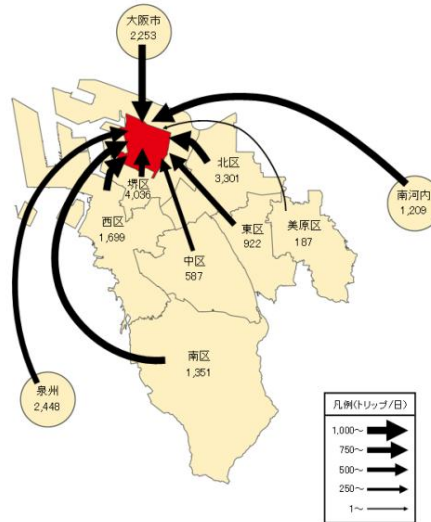
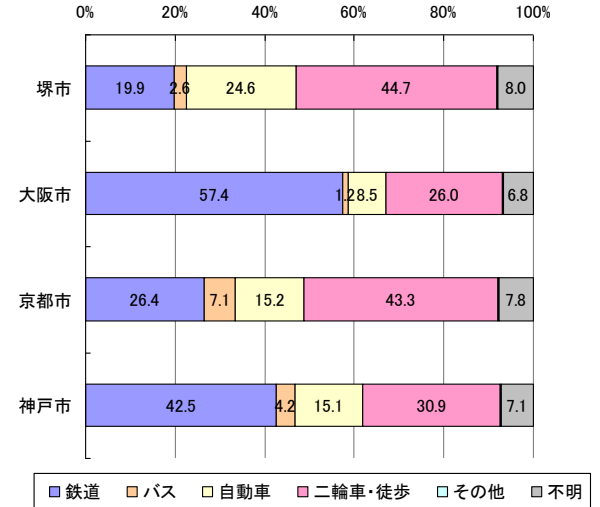


図. 自動車での都心流入量（休日・自由）

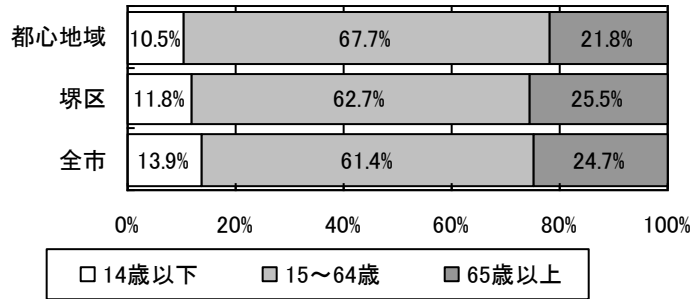


※各市の都心該当区は次のように設定  
 堺市：堺区、大阪市：北区・中央区、  
 京都市：下京区・中央区、神戸市：中央区  
 資料：第5回近畿圏パーソナルトリップ調査

図. 近畿圏政令指定都市の都心該当区における発生集中交通量の代表交通手段分担率

※市外からの流入は流入量が多い地域のみ表示  
 資料：第5回近畿圏パーソナルトリップ調査

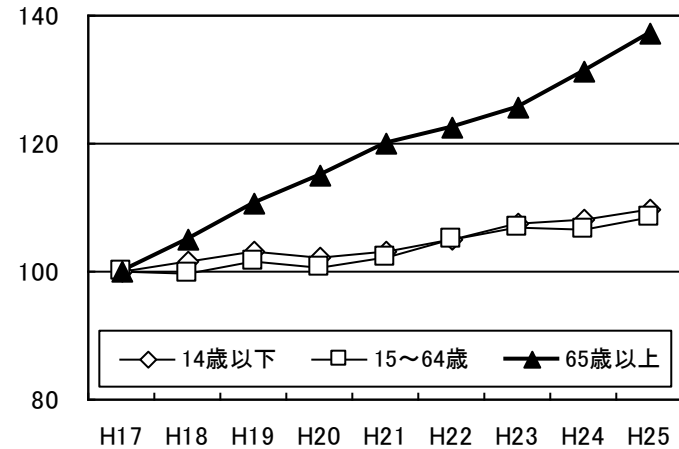
## ・ 少子高齢化がより進行する



※都心地域は、市之町西、市之町東、戎島町1～4、戎之町西、戎之町東、大町西、大町東、翁橋町、甲斐町西、甲斐町東、北瓦町、北花田口町、櫛屋町東、熊野町西、熊野町東、栄橋町、宿院町西、宿院町東、新町、住吉橋町、中瓦町、三国ヶ丘御幸通、南瓦町、南花田口町、竜神橋町の合計

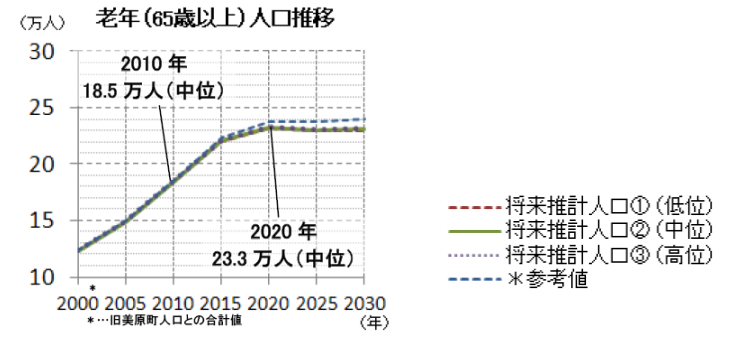
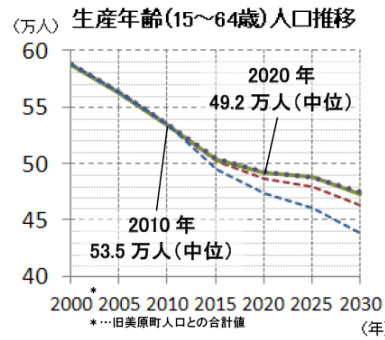
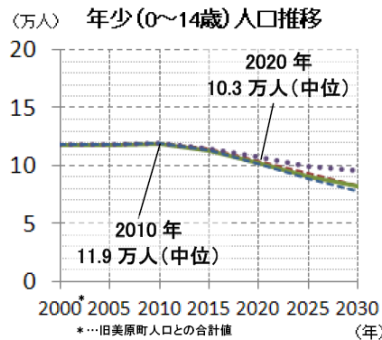
資料：住民基本台帳人口及び外国人登録人口

図. 年齢別人口構成（平成25年11月）



資料：住民基本台帳人口及び外国人登録人口

図. 都心地域の年齢別人口の推移（平成17年を100とした指数）

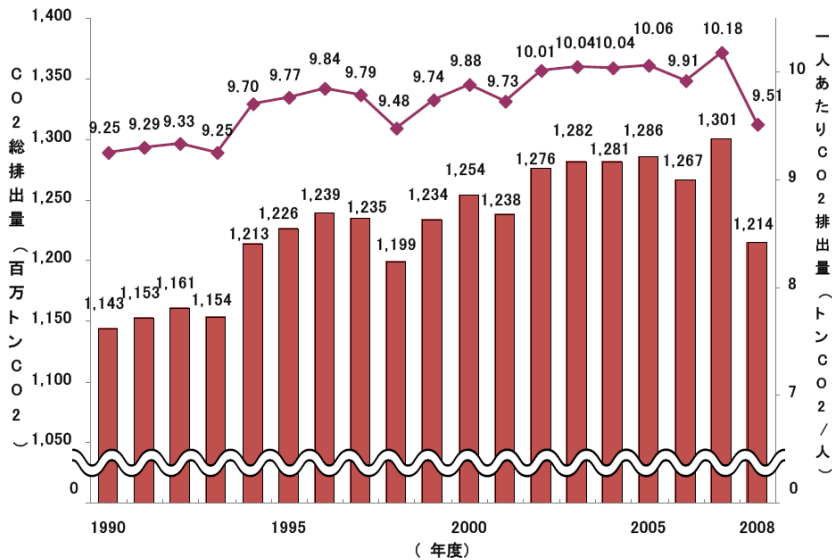


資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 堺市の年齢区分別人口推計

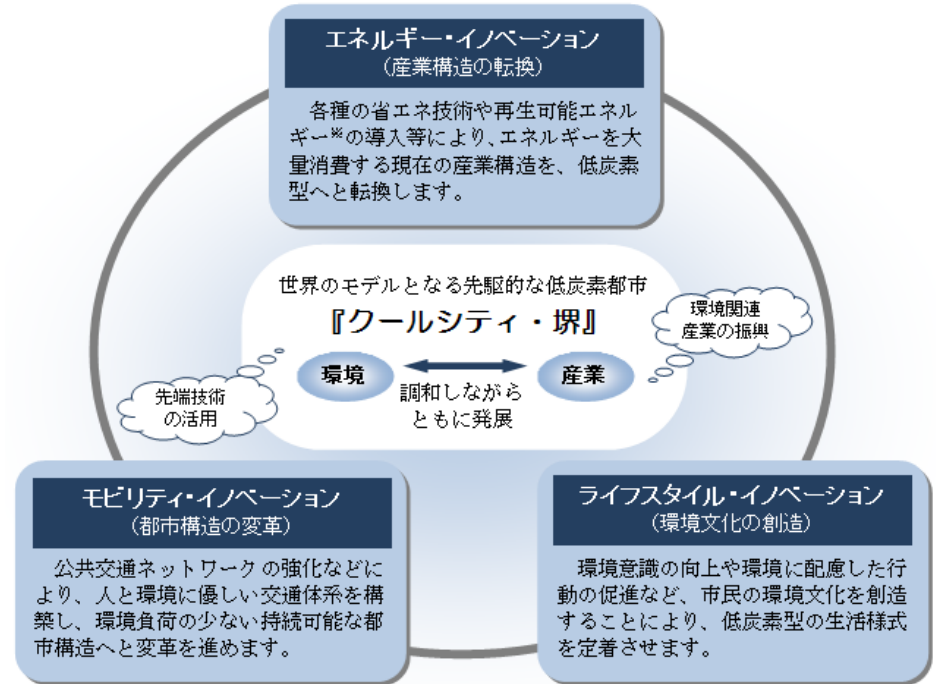


・ 低炭素社会への対応が急がれる



資料：堺市マスタープラン (H23.3)

図. 全国のCO<sub>2</sub>の総排出量および一人あたり排出量の推移

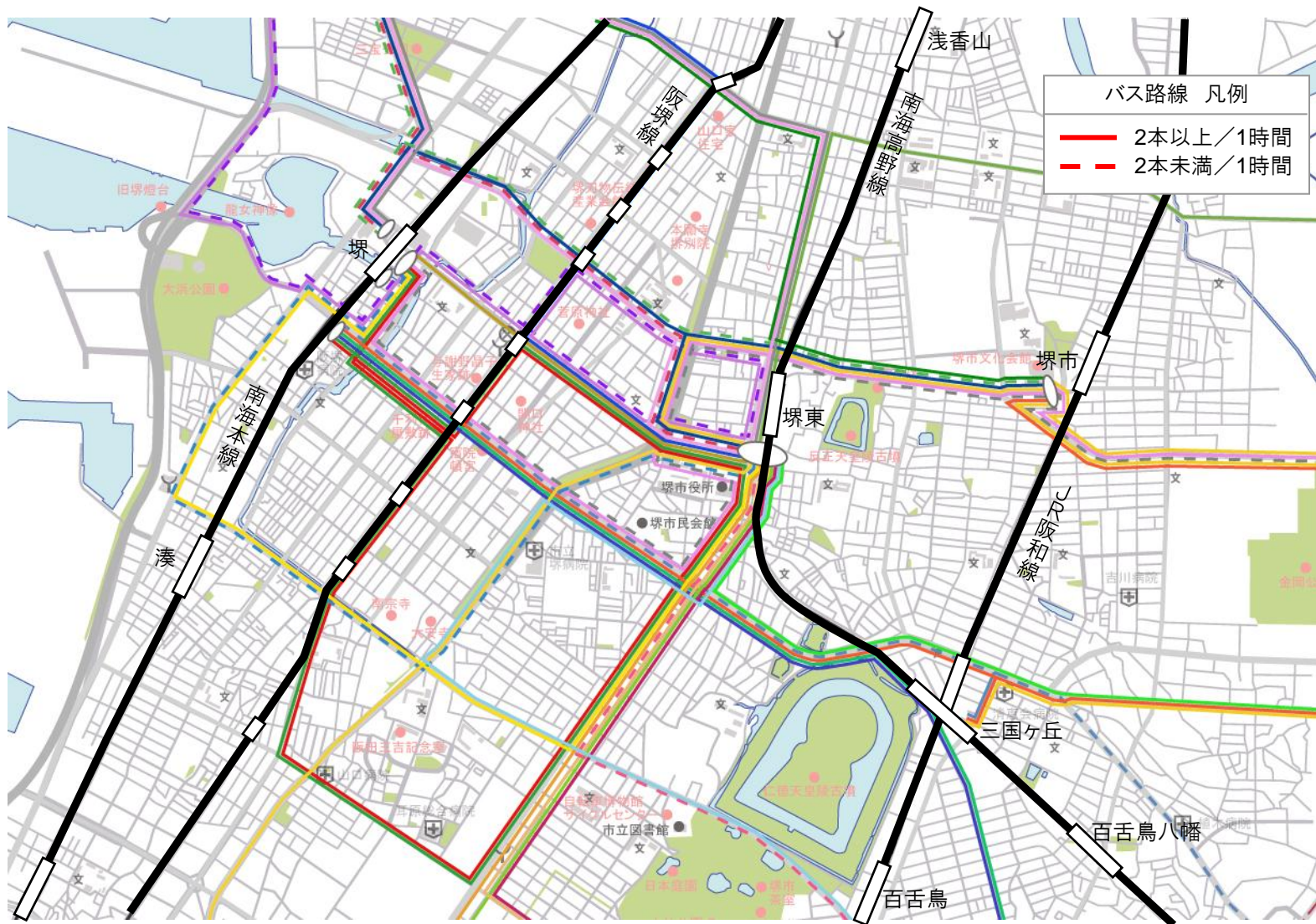


資料：堺市マスタープラン (H23.3)

図. 低炭素都市の実現に向けたプロジェクトの推進イメージ

# 都心交通にかかる現状・課題

・公共交通ネットワークは一定充実しているが、鉄軌道は南北方向が中心（東西が脆弱）

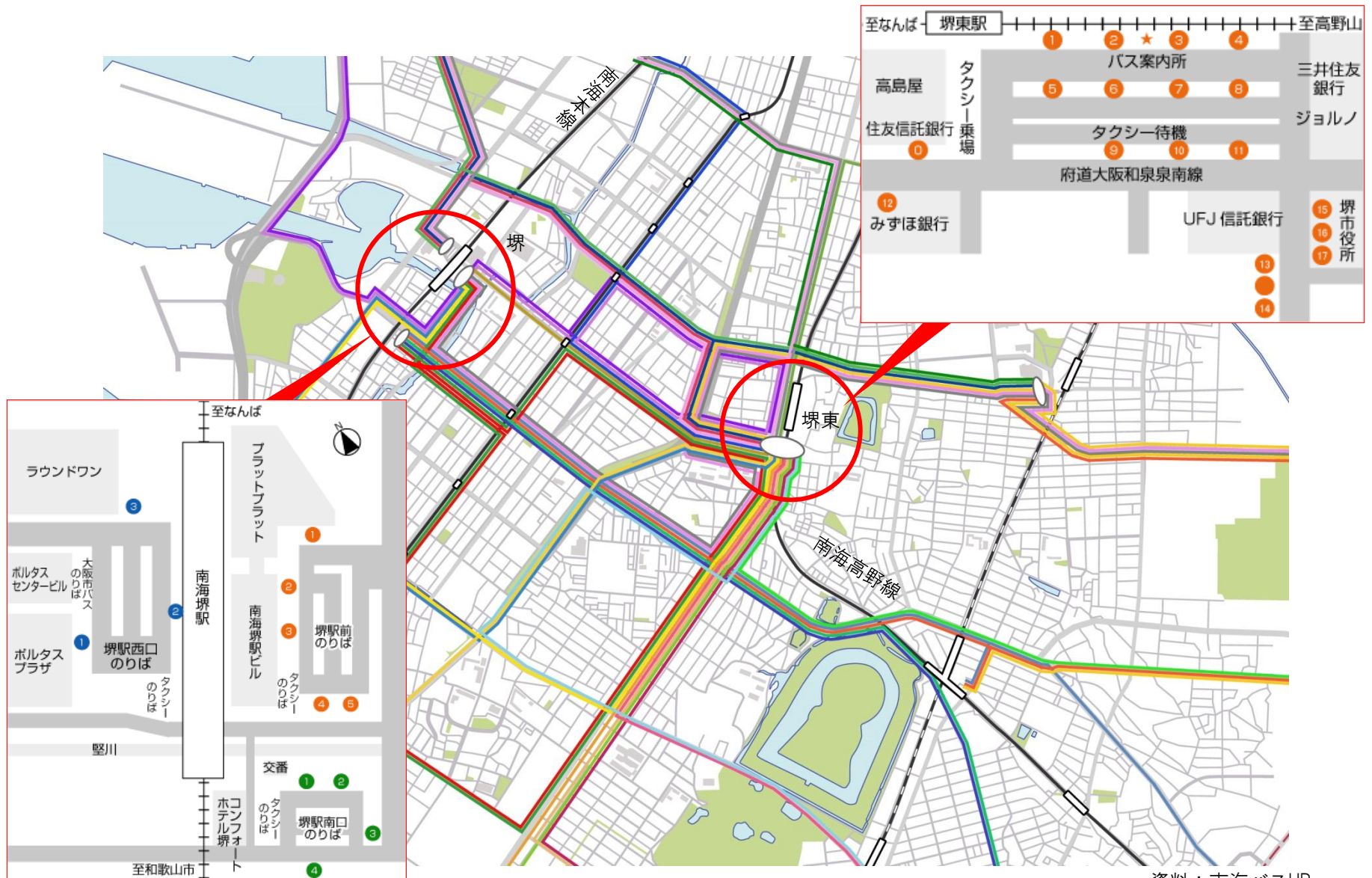


資料：南海バスHP

図. 都心及びその周辺におけるバスサービスの現状（平日8時台）

# 都心交通にかかる現状・課題

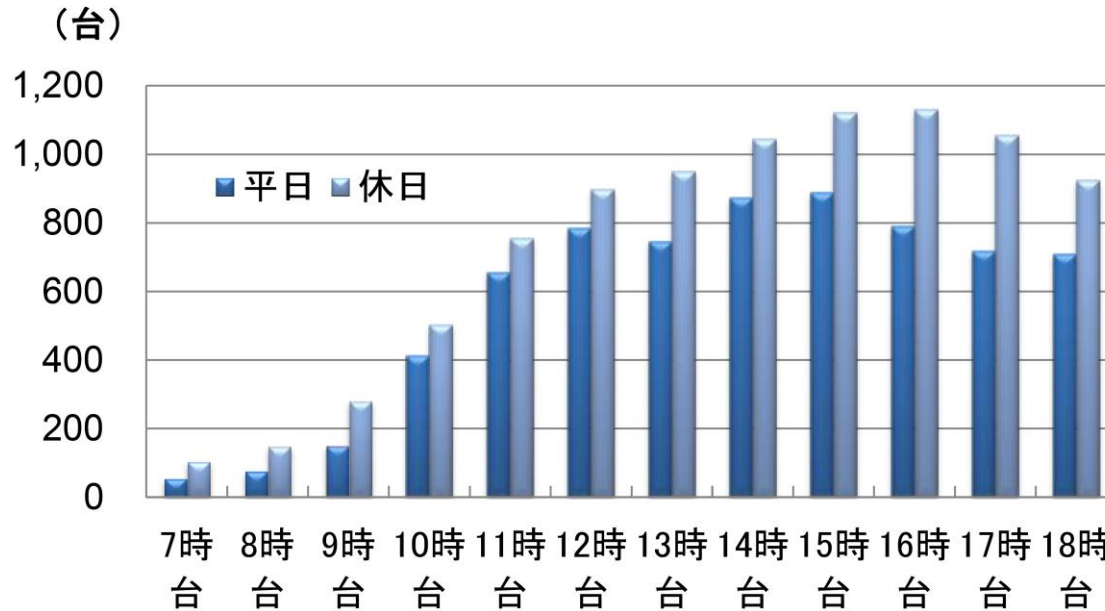
- バスが特定の場所（駅等）に集中、交通手段間の連携が弱い



資料：南海バスHP

図. 都心及びその周辺のバス路線網及び堺駅・堺東駅のバス停位置

・ 駅周辺の放置自転車があり、道路通行の支障となっている



(調査日 平成20年2月及び同3月)

資料：堺市自転車利用環境計画

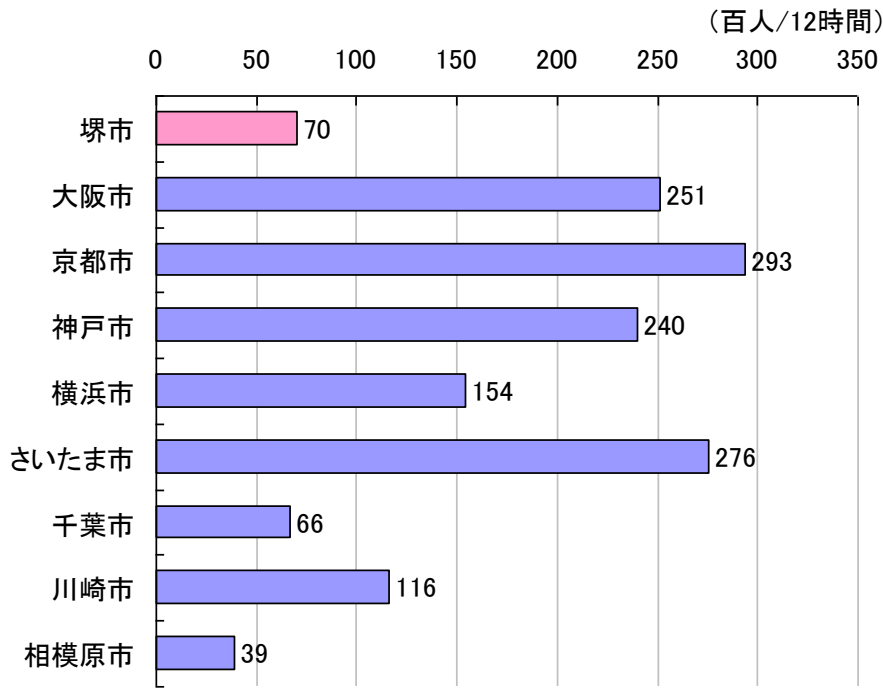
図. 塚東駅における放置自転車等台数の時間別推移 (平日及び休日)

表 市内の全鉄道27駅における駐輪場の内訳 (平成23年5月)

市内駅数	対象駅数	箇所数	収容台数
市営駐輪場	23 駅	85 箇所	48,653 台
公営 (自転車駐車場整備以外) ・ 民間駐輪場	18 駅	45 箇所	24,137 台
計		130 箇所	72,790 台

資料：堺市自転車利用環境計画

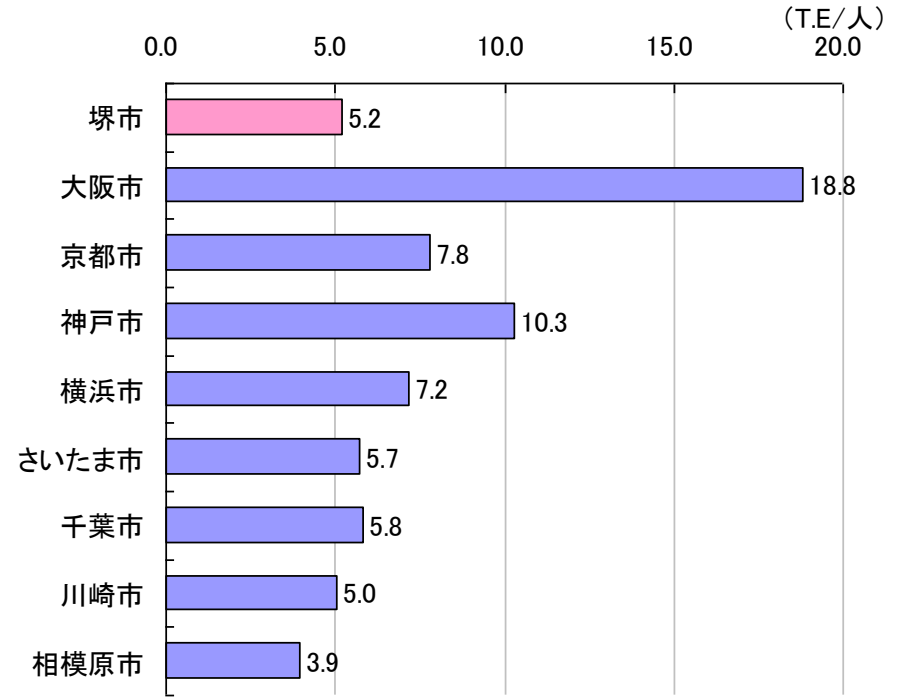
・移動量に比べて歩行者量が少なく、賑わいを感じにくい



※各調査地点は、以下の路線の調査地点となっている。

- 堺市；堺市堺区三国ヶ丘御幸通\*
- 大阪市；国道25号（御堂筋）
- 京都市；（主）嵐山祇園線（四条通）
- 神戸市；（主）神戸明石線
- 横浜市；国道1号
- さいたま市；（主）大宮停車場線
- 千葉市；国道14号
- 川崎市；（主）川崎府中線
- 相模原市；県道相模原停車場線

資料：平成17年度道路交通センサス  
（堺市は平成22年度道路交通センサス）



※各市の都心該当区は次のように設定

- 堺市：堺区、大阪市：北区・中央区、
- 京都市：下京区・中央区、神戸市：中央区
- 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

資料：第5回近畿圏パ・ソートリップ調査  
第5回東京都市圏パ・ソートリップ調査

図. 近畿圏・東京都市圏政令指定都市の都心該当区における人口当たり発生集中交通量

図. 近畿圏・東京都市圏政令指定都市内の最大歩行者交通量