# 堺都心部における交通に係る現状

1. 堺都心部の都市特性
2. 公共交通等の実態
3. 人の移動・滞在の実態
4. 都市空間の実態
5. まとめ

# 1．堺都心部の都市特性

2．公共交通等の実態

3．人の移動・滞在の実態

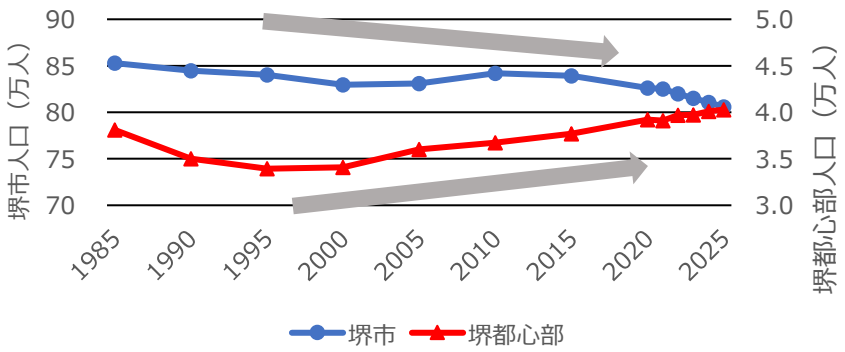
4．都市空間の実態

5．まとめ

# 人口

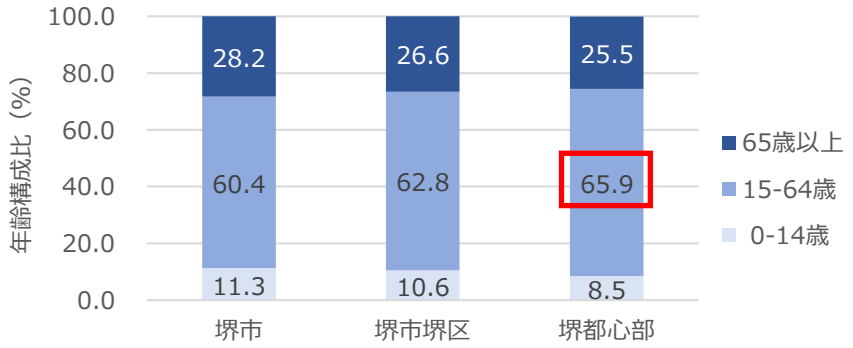
資料4

- 人口は、市全域で減少傾向だが、堺都心部は増加傾向にある
- 堺都心部の年齢別人口構成比は、市全域等と比べ、生産年齢人口の割合が高い一方、年少人口の割合が低い
- 人口密度は、他の政令市の中心区と比較すると概ね高いといえる
- 堺区の昼夜間人口比率は115.4%であり、昼間人口の方が多い



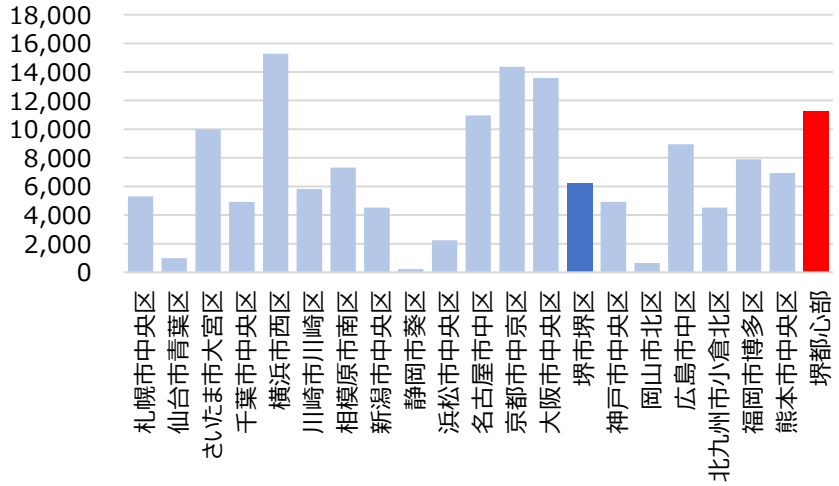

人口推移

資料：国勢調査、堺市統計書



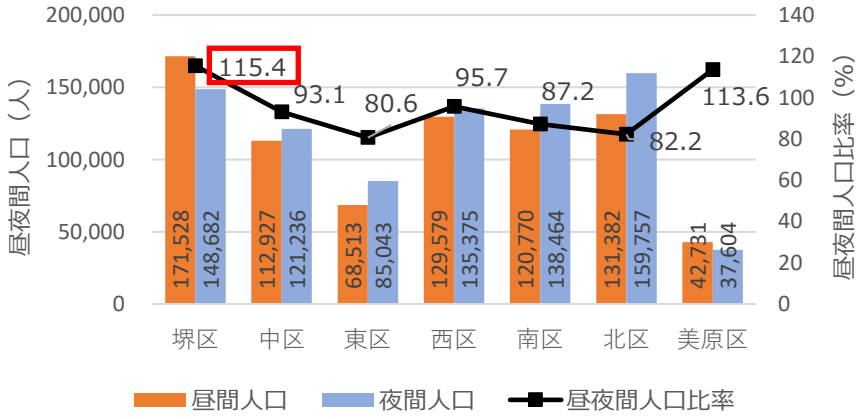

年齢別人口構成比（2026年6月末時点）

資料：住民基本台帳




政令市中心区の人口密度（令和8年1月時点）

資料：全国都道府県市区町村別面積調、住民基本台帳




区別昼間人口、夜間人口及び昼夜間人口比率

資料：令和2年（2020年）国勢調査

# 都市計画

資料4

堺市 SAKAI CITY

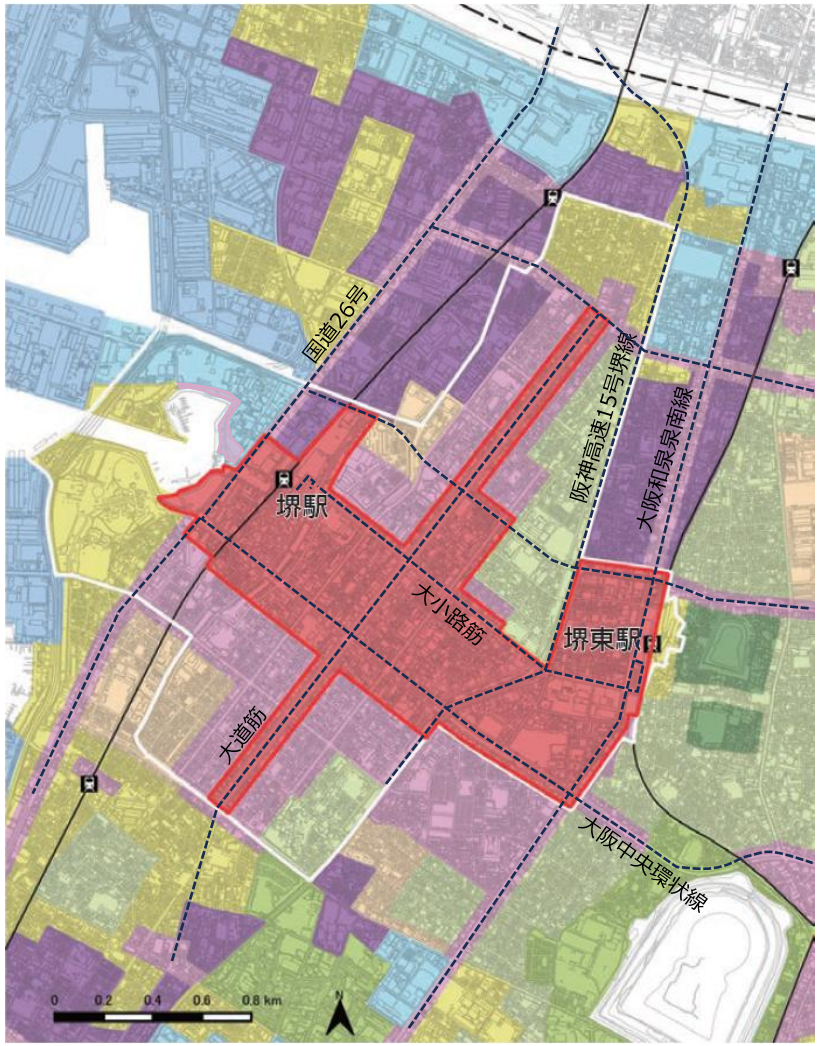
- 堺都心部においては、堺東駅、堺駅、大小路筋、大道筋の周辺は商業地域・近隣商業地域が指定されており、うち商業地域は立地適正化計画において都市機能誘導区域が設定されている
- 大小路筋以北では、阪神高速15号堺線を境に、西側に住居系の用途が指定されている

＜誘導施設＞

| 立地適正化計画制度に基づく誘導施設 |
|---|
| • 子育て支援施設（保健センター）<br>• 文化施設（芸術文化ホール）<br>• 行政施設（市役所） |
| **立地が望ましい施設** |
| • 商業施設（隣接駅以遠からも来訪があるもの）<br>• 商業・業務施設（低層部に交流・滞在空間を備えたもの）<br>• 文化施設（図書館機能を備えたもの）<br>• 公共的空間（憩い・賑わい・交流の創出に寄与するもの）<br>• 生活に身近な施設 |

＜都市機能誘導区域＞

堺東駅から堺駅にかけての商業地域及び大道筋沿道の商業地域の右図の範囲（赤枠）




誘導施設及び都市機能誘導区域

資料：堺市立地適正化計画をもとに一部加筆

※ 白線は立地が望ましい施設を位置づける区域
※ 都市機能が集積する堺東・堺駅周辺、軸となる大小路筋・大道筋の沿道、堺旧港や環濠周辺の水辺空間など、それぞれの市街地環境に応じた機能誘導をめざす

# 公共公益施設・商業施設・業務施設

資料4

- 堺東駅周辺は商店街を中心に小規模な飲食店が多数集積。その他、官庁、小売店舗、金融機関等が立地
- 大道筋は主に金融機関が立地
- 堺駅周辺は小売店舗、宿泊施設、小規模な飲食店が集積



小売店舗



宿泊施設



宿泊施設



宿泊施設






堺東駅ビル



商店街



堺市役所



金融機関

# 主な文化観光資源

資料4

堺市 SAKAI CITY

- 町家・旧跡、寺社、環濠などの歴史遺産や刃物や線香等の伝統産業、さかい利晶の杜やフェニーチェ堺等の文化観光施設など、数多くの地域資源が鉄道駅から離れた位置に点在



さかい利晶の杜
（堺市立歴史文化にぎわいプラザ）



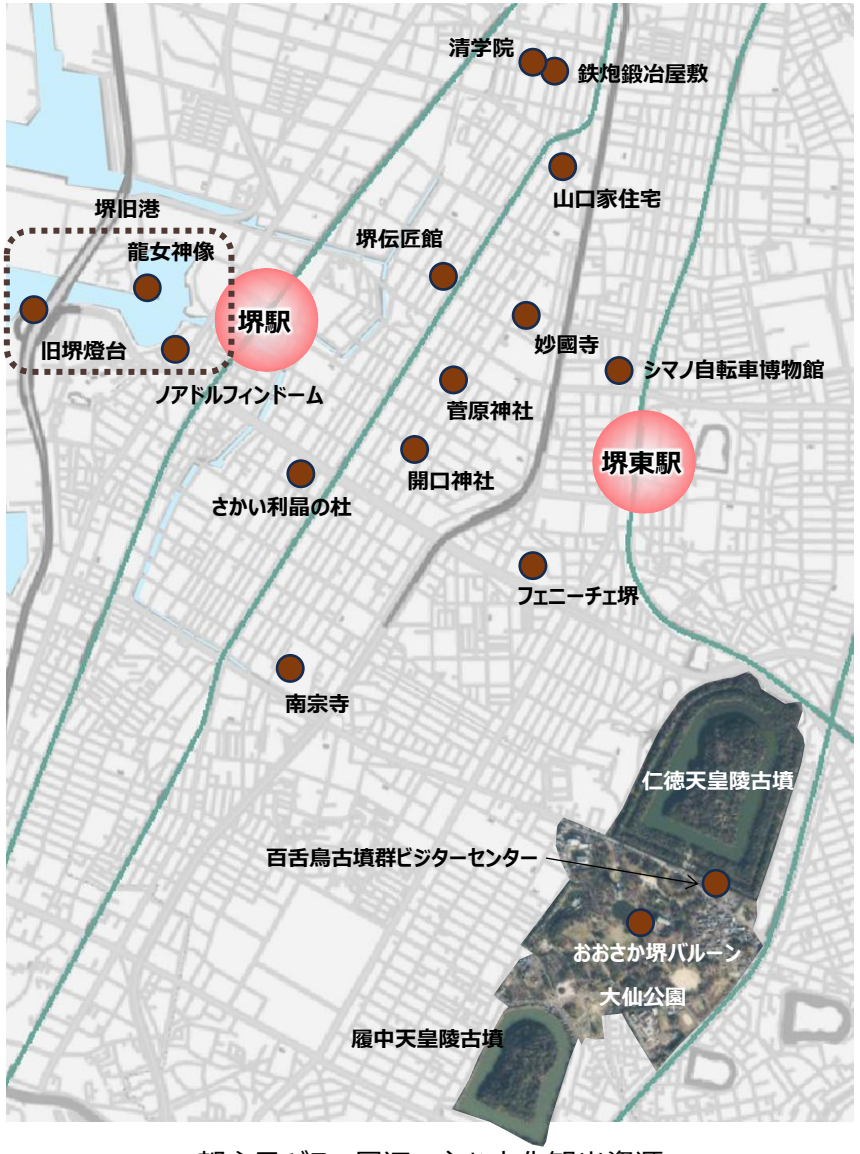
堺伝匠館（堺伝統産業会館）



堺旧港



ノアドルフィンドーム




都心及びその周辺の主な文化観光資源



山口家住宅（堺市町家歴史館）



鉄炮鍛冶屋敷（堺市町家歴史館）



フェニーチェ堺
（堺市民芸術文化ホール）



おおさか堺バルーン

# 建築物の用途分布

資料4

堺市 SAKAI CITY

- 堺東駅周辺には商業・行政施設、堺駅周辺には宿泊施設、大小路筋や大道筋等の主要道路沿道には業務施設が立地している
- 駅周辺等に都市機能が高密度に集積する一方、その周辺には低中層を中心とする市街地が広がっている
- エリア全体に住宅が広く立地し、大規模な共同住宅も見られるなど、商業・業務・行政等の都市機能と居住機能が近接・混在している




堺都心部周辺における建物用途

資料：堺市建物用途別現況調査（2018）をPLATEAU Viewで可視化

# 鉄軌道・バス網

資料4

堺市 SAKAI CITY

・市内には、南北方向に関西国際空港と大阪都心部を結ぶ南海本線やJR阪和線、そのほかOsakaMetro御堂筋線、阪堺線、南海高野線・泉北線などの鉄軌道が通り、市街地の広がりに合わせて路線バスが運行している




資料：堺市地域公共交通計画（2024年5月）

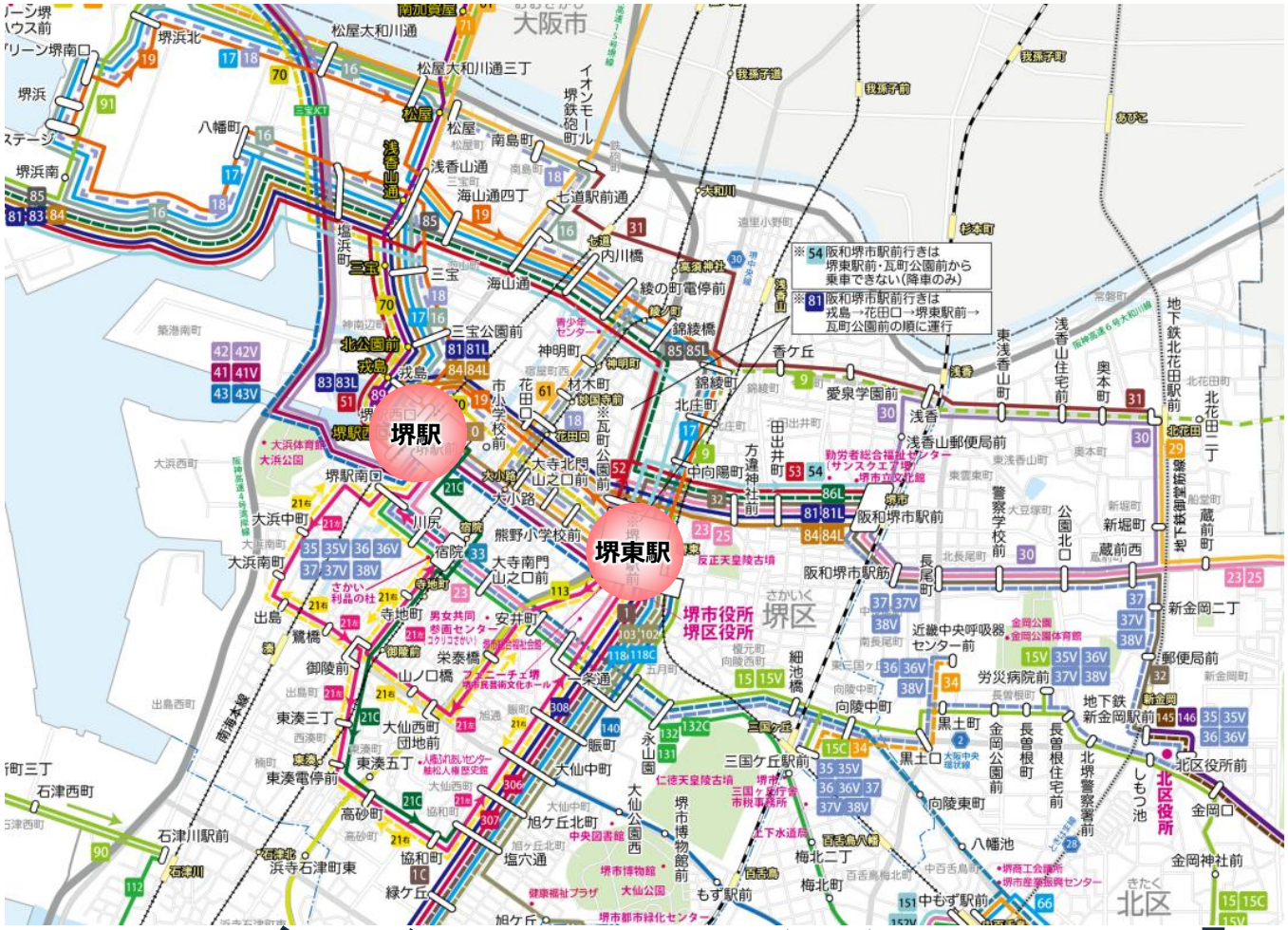
# 鉄軌道・バス網

資料4

堺市 SAKAI CITY

- 堺都心部では、南海本線、阪堺線、南海高野線といった鉄軌道が南北方向に走っている
- バスは、堺東駅～堺駅を結ぶ堺シャトルバスが運行しているほか、堺東駅は市内各区や隣接市からのバス路線が集積している



1. 堺都心部の都市特性

**2. 公共交通等の実態**

3. 人の移動・滞在の実態

4. 都市空間の実態

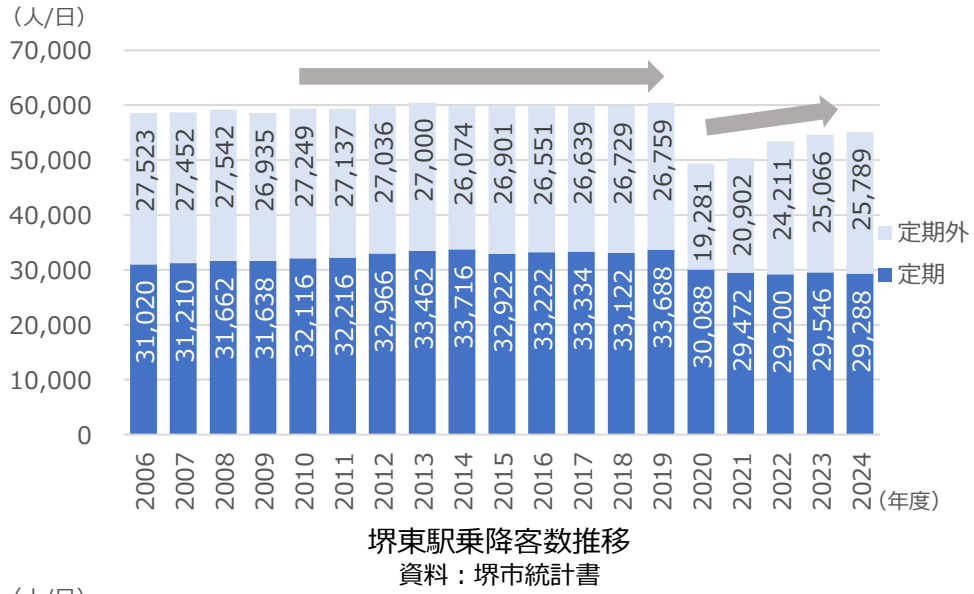
5. まとめ

# 鉄道駅の乗降客数

資料4

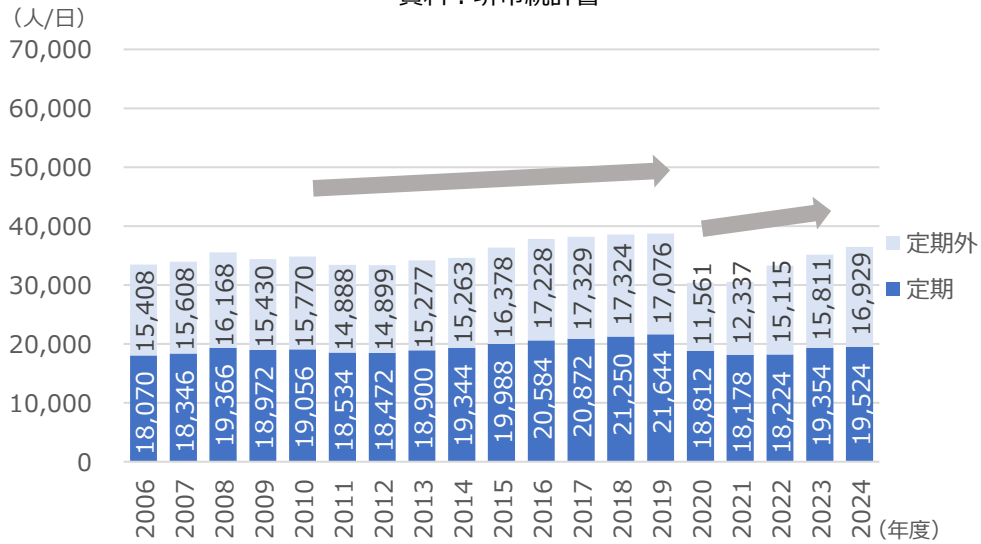
- 堺東駅、堺駅ともに2020年（令和2年）のコロナウイルス感染拡大の影響により乗降客数が減少したが、定期外の利用はコロナ以前の乗降客数に戻りつつある




堺東駅乗降客数推移

資料：堺市統計書




堺駅乗降客数推移

資料：堺市統計書

# 阪堺線の利用者数等

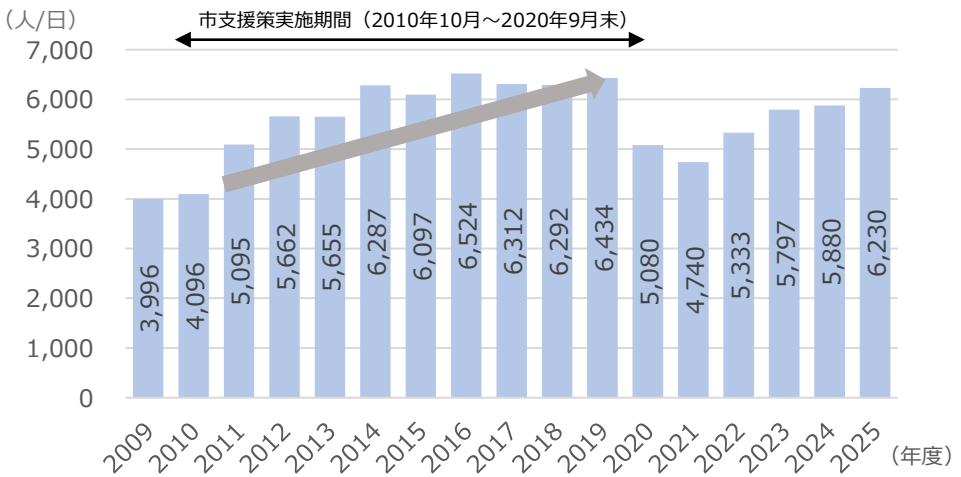
資料4

- 阪堺線（堺市内区間）は、廃止に関する議論があったが、2010年からの堺市支援により存続が決定
- 阪堺線（堺市内区間）の利用者数は、市支援策実施以降増加傾向にある
- 利用目的では、平日は通勤が多く、休日は観光レジャーや買い物が多い



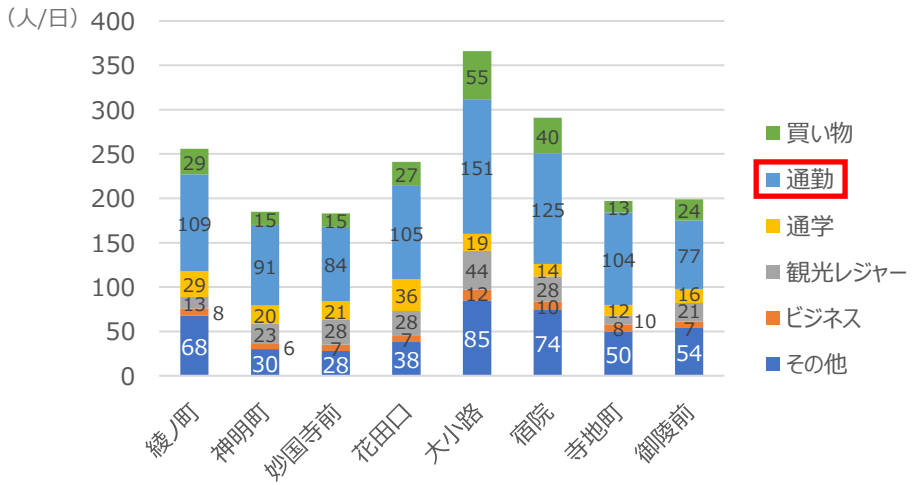




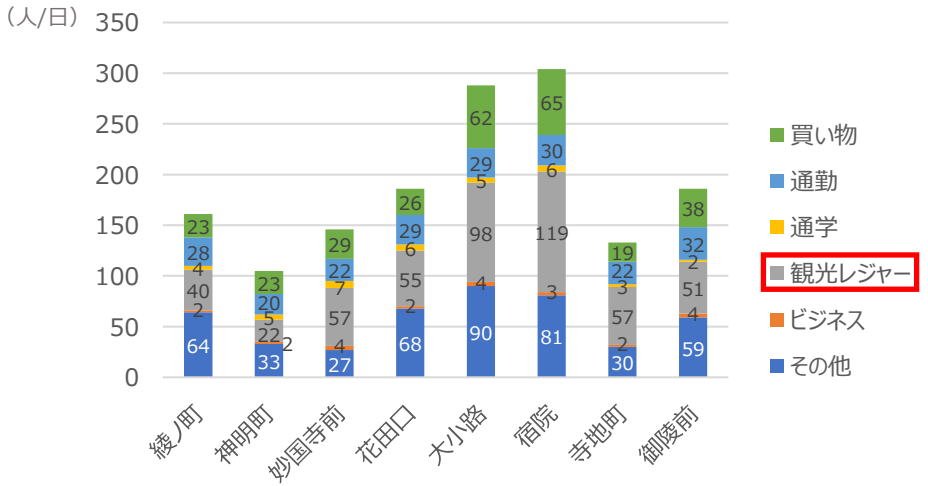

阪堺線（堺市内区間）利用者数推移

資料：堺市




降車停留場別利用目的（平日）

資料：堺市




降車停留場別利用目的（休日）

資料：堺市

# バスの利用者数等（堺シャトルバス）

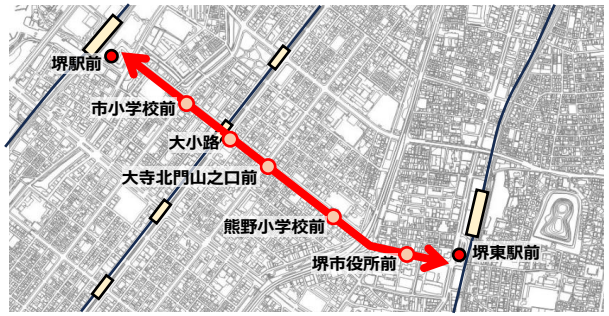
資料4

- 堺シャトルバスでは近年減便が行われており、現在は平日105本・休日80本運行、平日ピーク時は6分間隔で運行している
- 堺シャトルバスの利用者数は減少傾向にあり、2024年度（令和6年度）は一日平均約3,100人に利用されている
- 拠点間を結ぶ交通軸であるが、停留所は老朽化が進んでいるほか、乗り場の場所が分かりにくいとの声を受けている





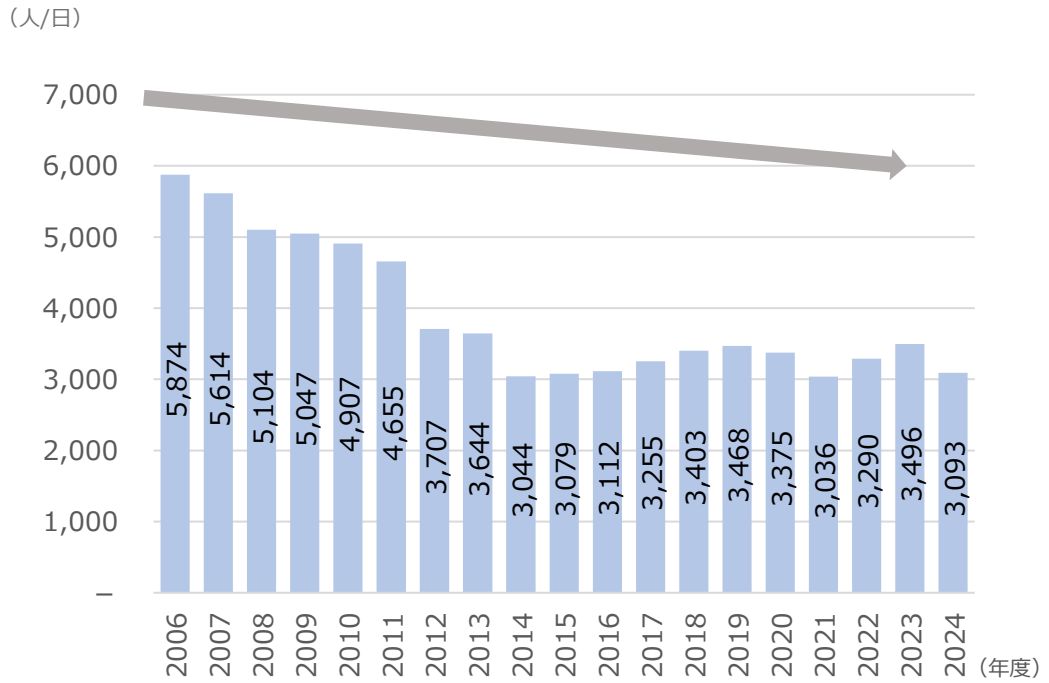



| 改正日 | 平日 | 土曜日 | 日祝日 |
|---|---|---|---|
| 2017年8月26日 | 133本 | 93本 | |
| 2020年4月1日 | 128本 | 81本 | |
| 2020年5月14日 | 87本 | 81本 | |
| 2020年5月25日 | 128本 | 81本 | |
| 2020年7月11日 | 111本 | 81本 | |
| 2021年4月24日 | 110本 | 80本 | 79本 |
| 2023年12月16日 | 110本 | 80本 | |
| 2025年10月14日<br>（下段：ピーク時） | 105本 | 80本 | |
| | 10本／時<br>（8時台） | 5本／時<br>（7-20時台） | |

※2020年5月14日は新型コロナウイルス感染拡大による減便。

堺シャトルバス運行本数推移



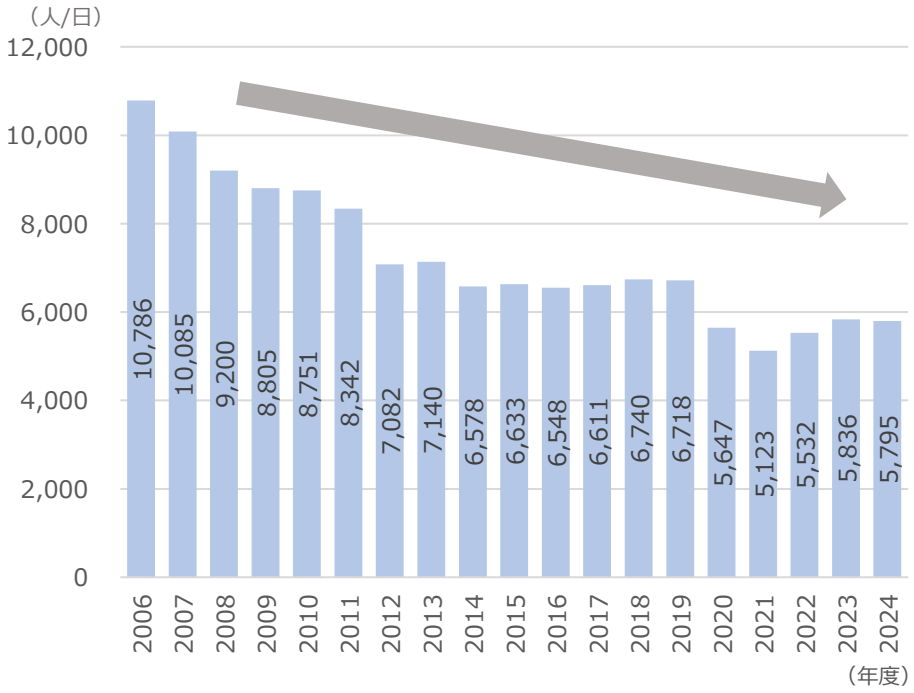

堺シャトルバス利用者数推移

資料：堺市統計書

# バスの利用者数等

資料4

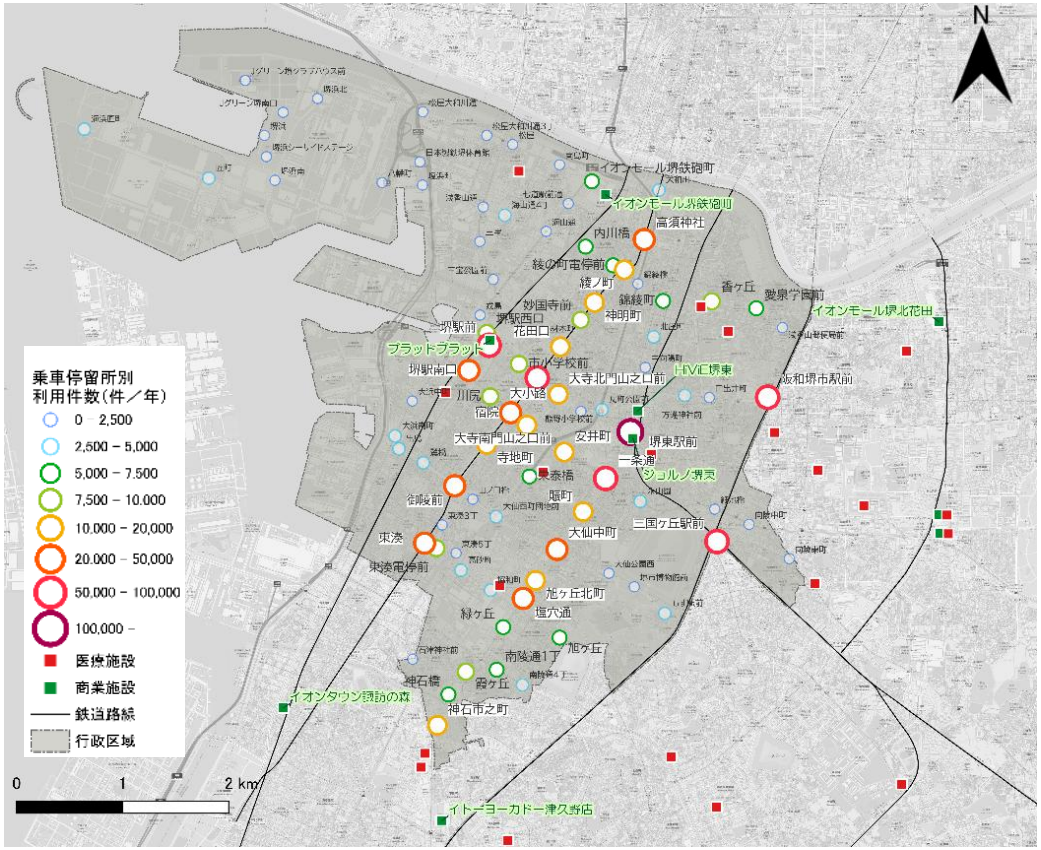
- 堺都心部周辺のバス利用者数は減少傾向にあり、2024年度（令和6年度）は一日平均約5,800人に利用されている
- なお、近年は需要と供給のバランス確保、運転士不足等により減便が断続的に発生している
- 65歳以上の堺市民がバス・阪堺電車を1乗車100円で利用できるおでかけ応援制度の利用実績から、堺区内では堺・大小路線（堺シャトルバス）、堺東・泉ケ丘線、阪堺線を中心として、高齢者においても多く利用されている




堺都心部周辺のバス一日あたり乗車人員

資料：堺市統計書

※堺都心部周辺の南海バス路線の合計＜堺・大小路線、堺市内南回り線、堺市内北回り線、堺市内中回り線、松屋線＞




おでかけ応援制度を利用した堺区内の乗車停留所（場）別利用件数（2024年度）

資料：堺市地域公共交通施策検討支援業務（2026年3月）

# 鉄道・バスの乗継等

資料4

- 堺東駅周辺は駅前広場、大阪和泉泉南線、大小路筋にバス停が点在。堺駅周辺は3か所の駅前広場にバス停が点在
- 南海電車と阪堺電車は南海アプリ、南海バスはBus-Visionにより、リアルタイムでの走行位置情報を発信
- 阪堺線では停留場上屋道路側からの乗り場案内を表示




南海バス　Bus-Vision
出典：南海バスHP




南海アプリ
出典：南海アプリ



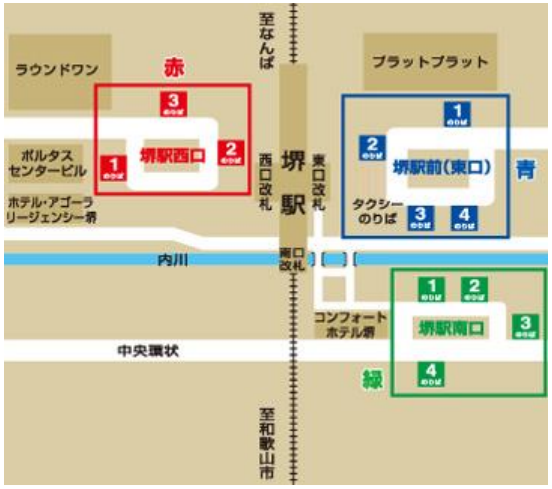

阪堺線停留場上屋道路側
からの案内表示







堺東駅周辺バスのりば
出典：南海バスHP




堺駅周辺バスのりば
出典：南海バスHP




バスのりば・路線の案内図
（堺東駅前）

# 堺東駅の交通結節状況



【バス】
- バス乗り場が分散し、電車との乗り継ぎが悪い
- バス降り場が駅と離れており、乗り継ぎが悪い
- 一般車等の駐停車により道路交通に支障（バス運行の定時性に支障）

【タクシー】
- 乗り場は1か所、待機場のスペースが余剰あり







バス停留所が分散


バス停留所が分散


バス、タクシー、一般車が錯綜

# シェアサイクルポートや自転車レーンの整備状況

資料4

堺市 SAKAI CITY

- 堺都心部では、シェアサイクルの運用や自転車通行環境の整備を促進
- シェアサイクルの利用者は、令和4年10月の本格運用以降、ポートの増加とともに年々増加傾向。堺東駅・堺駅付近の貸出が多い




| | 令和5年度 | 令和6年度 | 令和7年度 |
|---|---|---|---|
| 主な新設箇所 | 堺東駅、堺駅（市内38箇所増） | 綾ノ町電停前（市内74箇所増） | 堺駅周辺、堺市駅周辺（市内61箇所増） |
| 全箇所数 | 165箇所 | 239箇所 | 300箇所 |
| 全ラック数 | 1,220ラック | 1,723ラック | 2,166ラック |
| 利用回数 | 108,014回 | 210,070回 | 306,411回 |
| 利用者数 | 14,538人 | 25,864人 | 36,318人 |

| 貸出ポート名 |
|---|
| ❶堺市役所前 |
| ❷ポルタス堺（堺駅西口） |
| ❸堺東駅北側駐輪場前 |
| ❹さかい利晶の杜 |
| ❺フェニーチェ堺 |
| サイクルベースあさひ堺一条通店 |
| 御陵前交差点 |
| 堺東瓦町公園駐輪場 |
| 紀陽銀行　堺支店 |
| 堺駅前地下自転車駐車場 |

貸出回数上位10か所（2026年4月 ）



シェアサイクル



大阪和泉泉南線



堺大和高田線

1. 堺都心部の都市特性

2. 公共交通等の実態

**3. 人の移動・滞在の実態**

4. 都市空間の実態

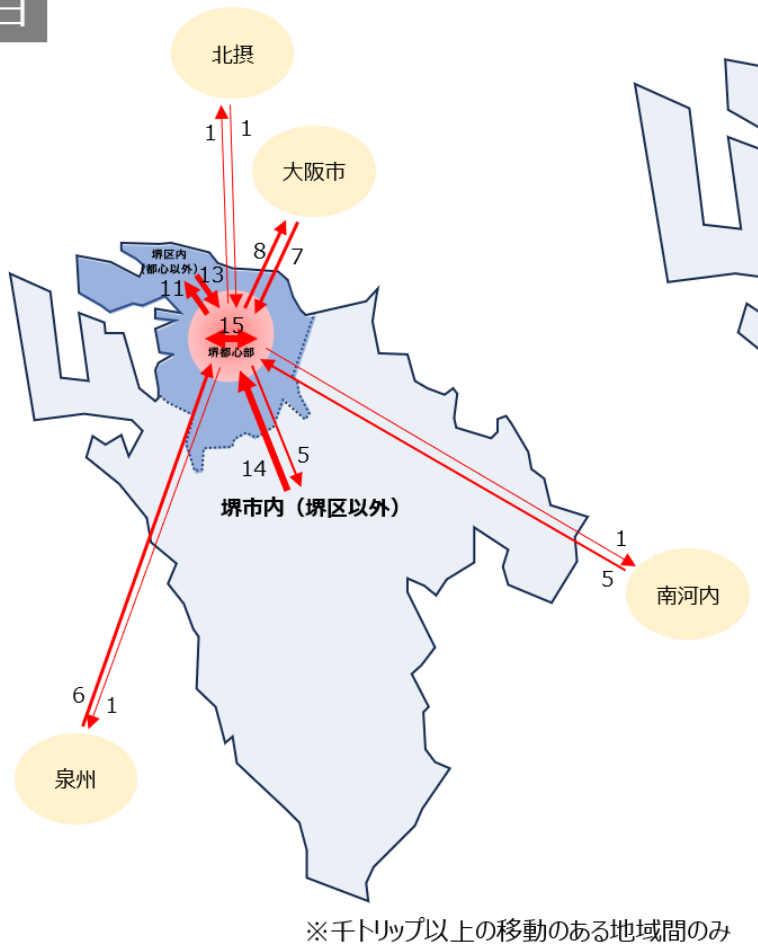
5. まとめ

# 堺都心部における域内・域外の移動

資料4

- 堺市外から堺都心部へは、大阪市、泉州地域、南河内地域からの移動が多く見られる。堺都心部からは大阪市への移動が多く見られる
- 堺市内では、堺都心内・堺区内との移動が最も多く、他区からの移動が少ないことが分かる

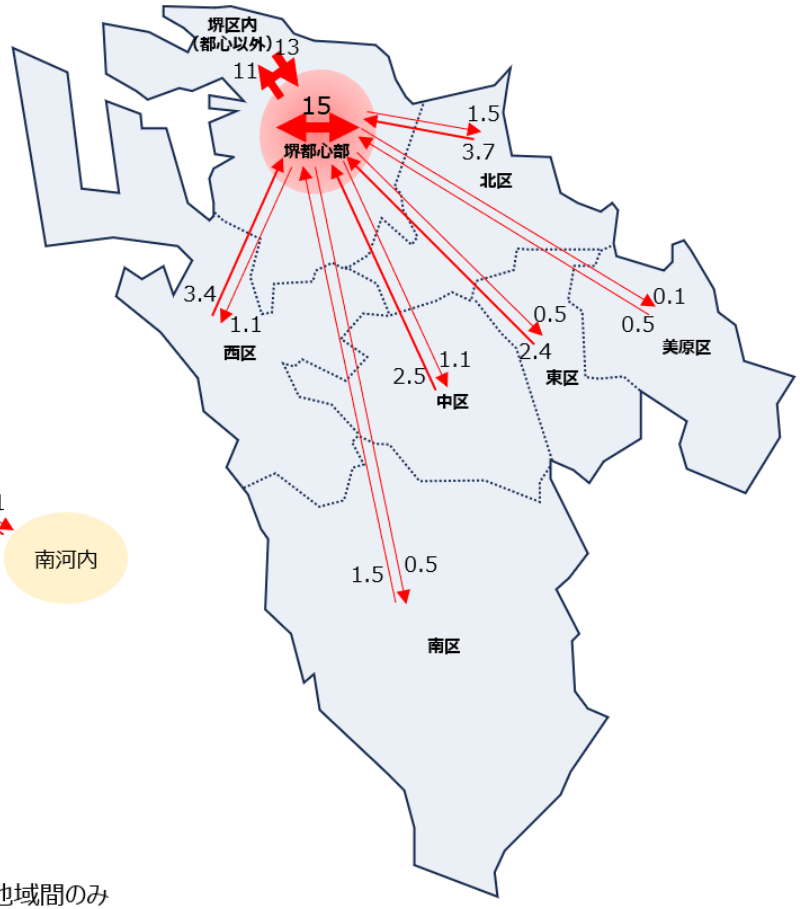
## 平日




※千トリップ以上の移動のある地域間のみ

地域間流動量（帰宅目的を除く）

単位：千トリップ/日




堺市内における地域間流動量（帰宅目的を除く）

| ゾーン名 | 対象市町村名 |
|---|---|
| 北摂 | 箕面市、池田市、豊中市、吹田市、摂津市、茨木市、高槻市、豊能町、能勢町、島本町 |
| 北河内 | 枚方市、交野市、寝屋川市、守口市、門真市、大東市、四条畷市 |
| 中河内 | 東大阪市、八尾市、柏原市 |
| 南河内 | 松原市、羽曳野市、藤井寺市、富田林市、大阪狭山市、河内長野市、太子町、河南町、千早赤阪村 |
| 泉州 | 和泉市、泉大津市、高石市、岸和田市、貝塚市、泉佐野市、泉南市、阪南市、忠岡町、熊取町、田尻町、岬町 |

資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021年）

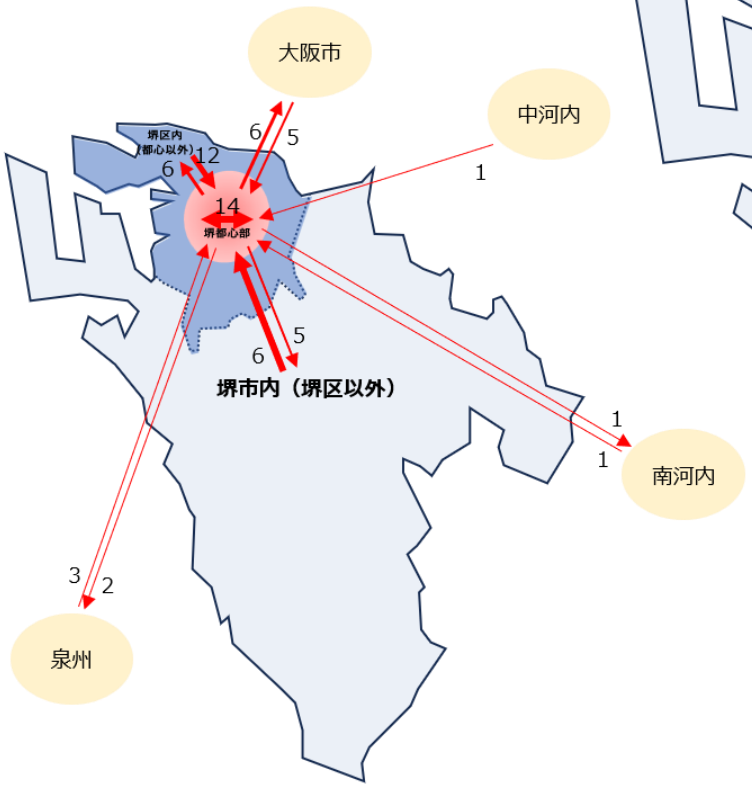
# 堺都心部における域内・域外の移動

資料4

- 平日と比較すると、堺市外からの移動では、大阪市からの移動は微減、堺市内他区や泉州・南河内からの移動が大きく減少している
- 堺市内では、堺都心内・堺区内からの移動は平日と同程度であるが、他区からの移動は大きく減少している

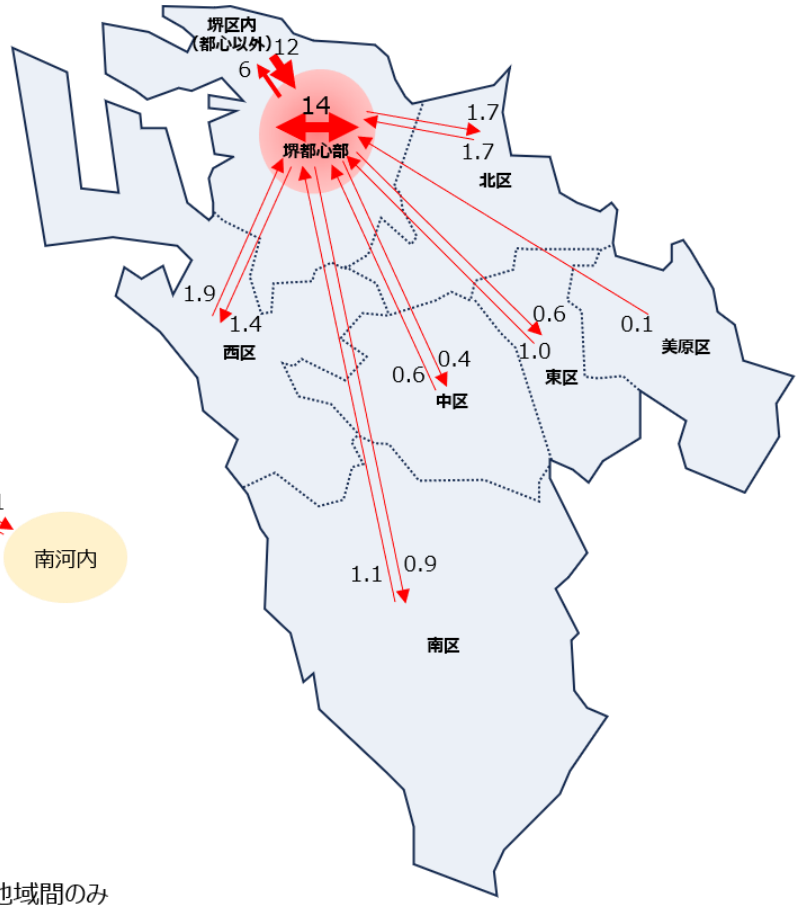
## 休日

単位：千トリップ/日




※千トリップ以上の移動のある地域間のみ

地域間流動量（帰宅目的を除く）




堺市内における地域間流動量（帰宅目的を除く）

| ゾーン名 | 対象市町村名 |
|---|---|
| 北摂 | 箕面市、池田市、豊中市、吹田市、摂津市、茨木市、高槻市、豊能町、能勢町、島本町 |
| 北河内 | 枚方市、交野市、寝屋川市、守口市、門真市、大東市、四条畷市 |
| 中河内 | 東大阪市、八尾市、柏原市 |
| 南河内 | 松原市、羽曳野市、藤井寺市、富田林市、大阪狭山市、河内長野市、太子町、河南町、千早赤阪村 |
| 泉州 | 和泉市、泉大津市、高石市、岸和田市、貝塚市、泉佐野市、泉南市、阪南市、忠岡町、熊取町、田尻町、岬町 |

資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021年）

# 堺都心部における目的ごとの移動量と移動手段

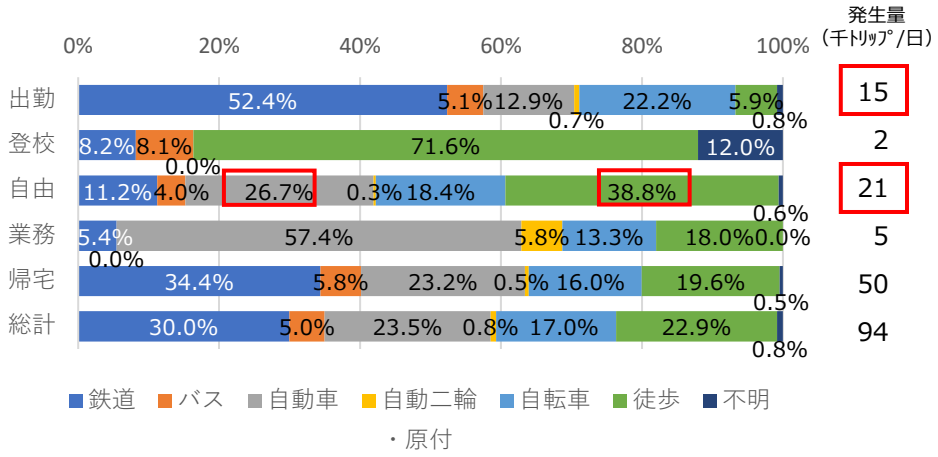
資料4

堺市 SAKAI CITY

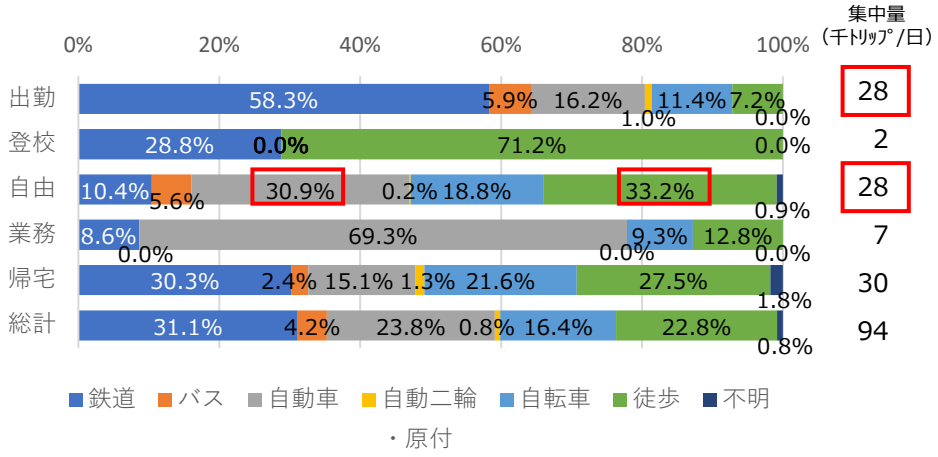
- 平日の発生量・集中量ともに、自由・出勤目的が多く、自由目的では徒歩・自動車の割合が高い
- 休日の発生量・集中量ともに、自由目的が多く、自動車の割合が最も高く、次いで徒歩・自転車が同程度である

## 平日

### 発生量

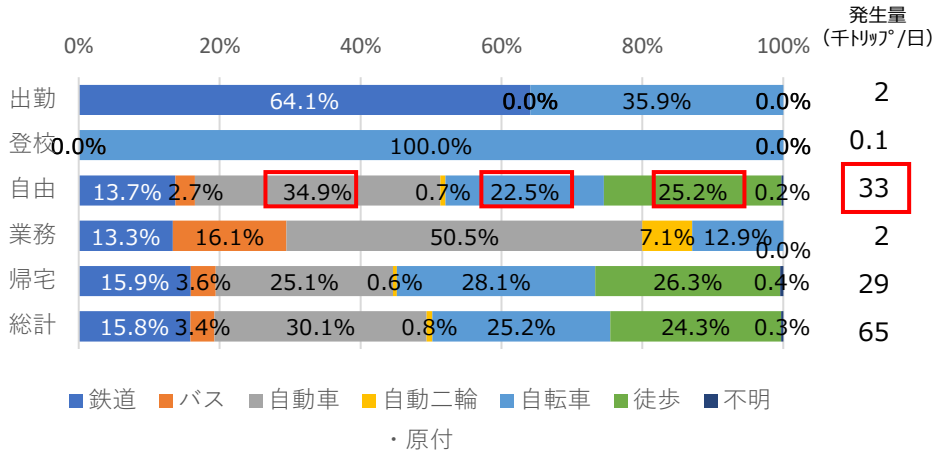



### 集中量

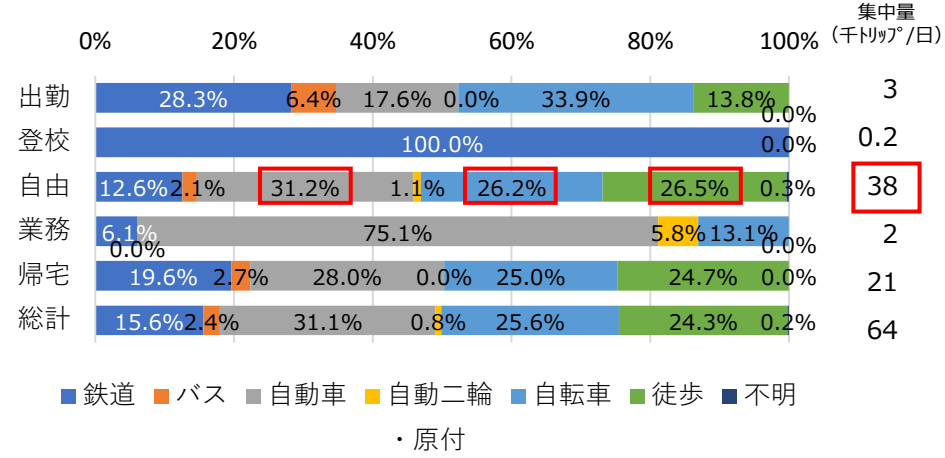



## 休日

### 発生量




### 集中量




堺都心部の目的別代表交通手段分担率

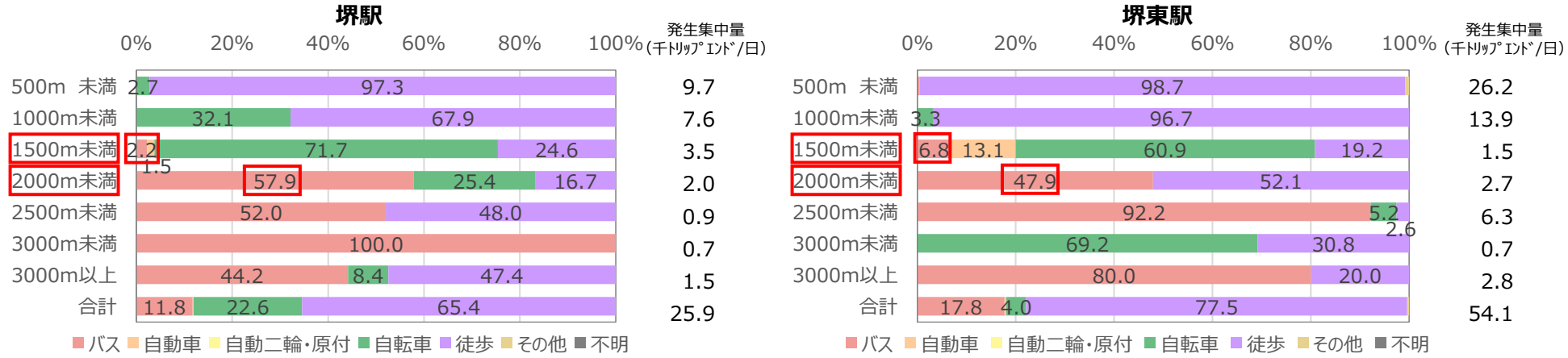
資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021年）

# 堺都心部における駅まで・駅からの交通手段

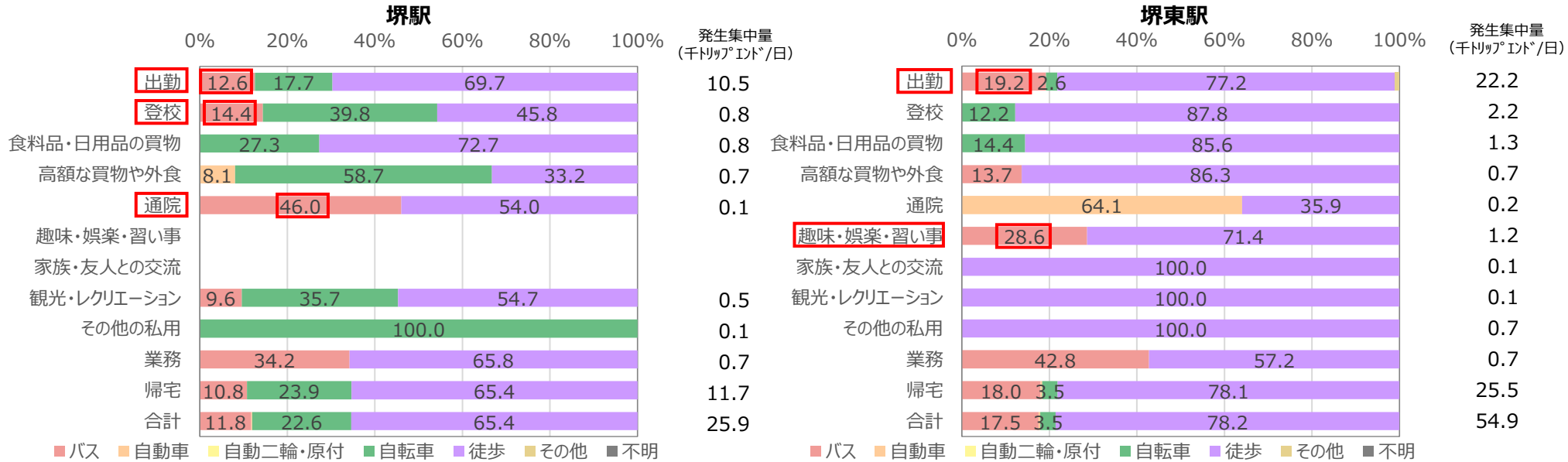
資料4

堺市 SAKAI CITY

- 駅からの距離別の駅端末交通手段では、堺駅・堺東駅ともに1,500m未満では徒歩や自転車が、1,500m以上ではバスの割合が多い
- 移動目的別の駅端末交通手段におけるバスは、出勤、登校、通院、趣味・娯楽・習い事など、定例的な活動のための移動利用が多い




駅からの距離別の駅端末交通手段分担率
資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021年）




移動目的別の駅端末交通手段分担率
資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021年）

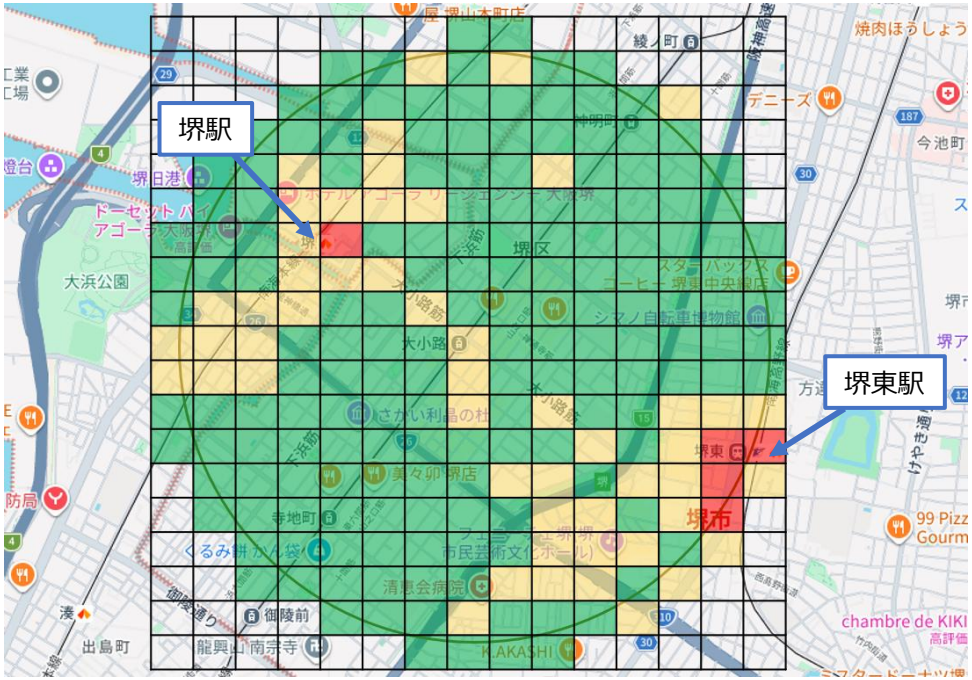
# 堺都心部における滞在状況

資料4

堺市 SAKAI CITY

- 堺東駅周辺では、滞在人口が駅・市役所・商店街周辺で多いが、堺駅周辺では駅前のみであり、大小路筋沿道ではあまり見られない
- 類似の都市構造を持つ他都市と比較して、回遊行動が少ないことが考えられる

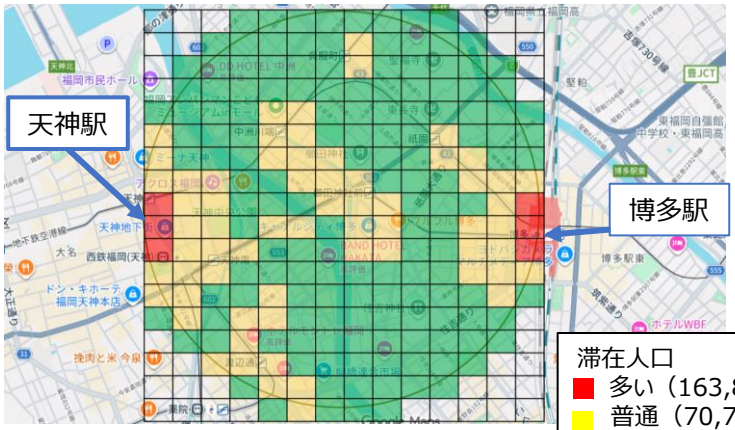
堺都心部（堺東駅～堺駅）




滞在人口
- 多い（111,690～203,265）
- 普通（36,621～111,690）
- 少ない（280～36,621）

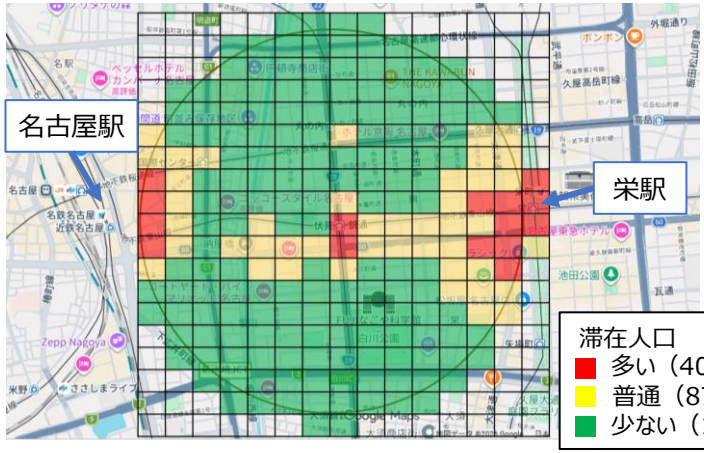
参考（類似の都市構造を持つ他都市）

博多（博多駅～天神駅）




滞在人口
- 多い（163,832～365,419）
- 普通（70,755～163,832）
- 少ない（2,910～70,755）

名古屋（名古屋駅～栄駅）




滞在人口
- 多い（404,849～919,032）
- 普通（87,471～404,849）
- 少ない（178～87,471）

各エリアに15分以上滞在した滞在者数（令和8年4月16日～5月16日）　※20歳未満、インバウンドを除く
※円はいずれも半径1km

資料：KDDI Location Analyzer

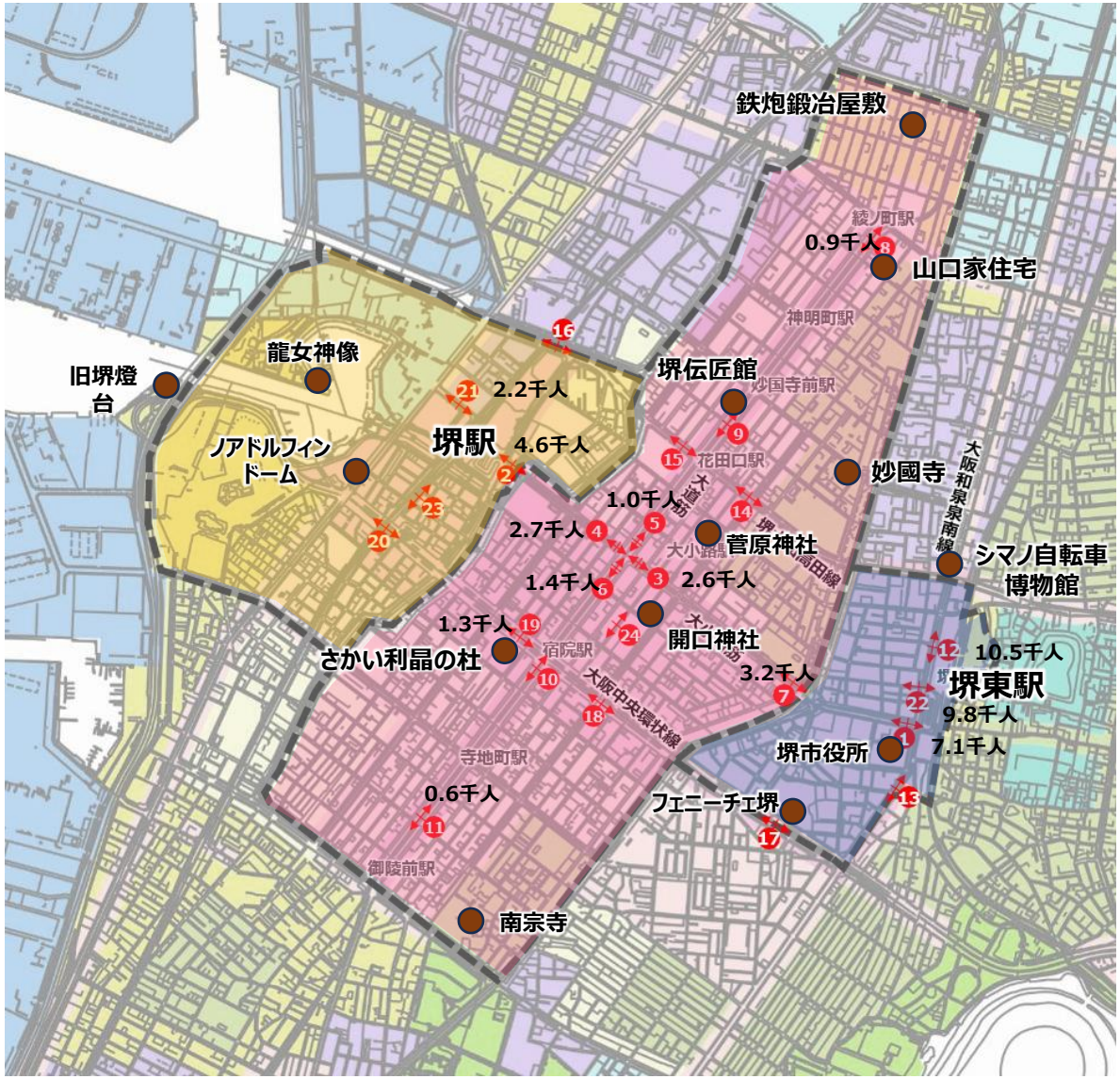
# 歩行者通行量の状況

資料4

堺市 SAKAI CITY

・堺都心部の歩行者通行量は、堺東駅周辺は約7千～1万人と多いが、中間地点である大小路交差点では約2.7千人、大道筋は約1千～1.4千人まで減少している。このことから、歩行者は駅周辺のみ多く、回遊行動が少ないと想定される

| | | 地点名称 | R7歩行者量推計値（人/12h） |
|---|---|---|---|
| 堺東エリア | ① | 大小路筋（市役所北） | 7,117 |
| | ⑫ | 大阪和泉泉南線（南海堺東ビル西） | 10,502 |
| | ⑬ | 大阪和泉泉南線（新町交差点北） | 5,856 |
| | ⑰ | 大阪中央環状線（フェニーチェ堺南） | 1,045 |
| | ㉒ | 堺銀座商店街 | 9,843 |
| 堺駅・堺旧港エリア | ② | 大小路筋（吾妻橋西） | 4,648 |
| | ⑯ | 堺大和高田線（戎島町1丁西交差点西） | 674 |
| | ⑳ | 大阪中央環状線（堺駅南口西） | 910 |
| | ㉑ | 堺駅前西広場線 | 2,276 |
| | ㉓ | 堺駅前商店会 | 2,108 |
| 環濠エリア | ③ | 大小路筋（大小路交差点東） | 2,663 |
| | ④ | 大小路筋（大小路交差点西） | 2,791 |
| | ⑤ | 大道筋（大小路交差点北） | 1,021 |
| | ⑥ | 大道筋（大小路交差点南） | 1,441 |
| | ⑦ | 大小路筋（熊野小南） | 3,241 |
| | ⑧ | 大道筋（綾ノ町交差点南） | 924 |
| | ⑨ | 大道筋（堺伝匠館南） | 833 |
| | ⑩ | 大道筋（宿院交差点南） | 1,064 |
| | ⑪ | 大道筋（宿院～御陵前区間） | 657 |
| | ⑭ | 堺大和高田線（泉陽高校西） | 1,143 |
| | ⑮ | 堺大和高田線（ザビエル公園北） | 413 |
| | ⑱ | 大阪中央環状線（宿院東交差点東） | 1,459 |
| | ⑲ | 大阪中央環状線（さかい利晶の杜北） | 1,259 |
| | ㉔ | 堺山之口商店街 | 675 |
| | | 合 計 | 64,563 |



# 町別の移動量と移動目的

資料4

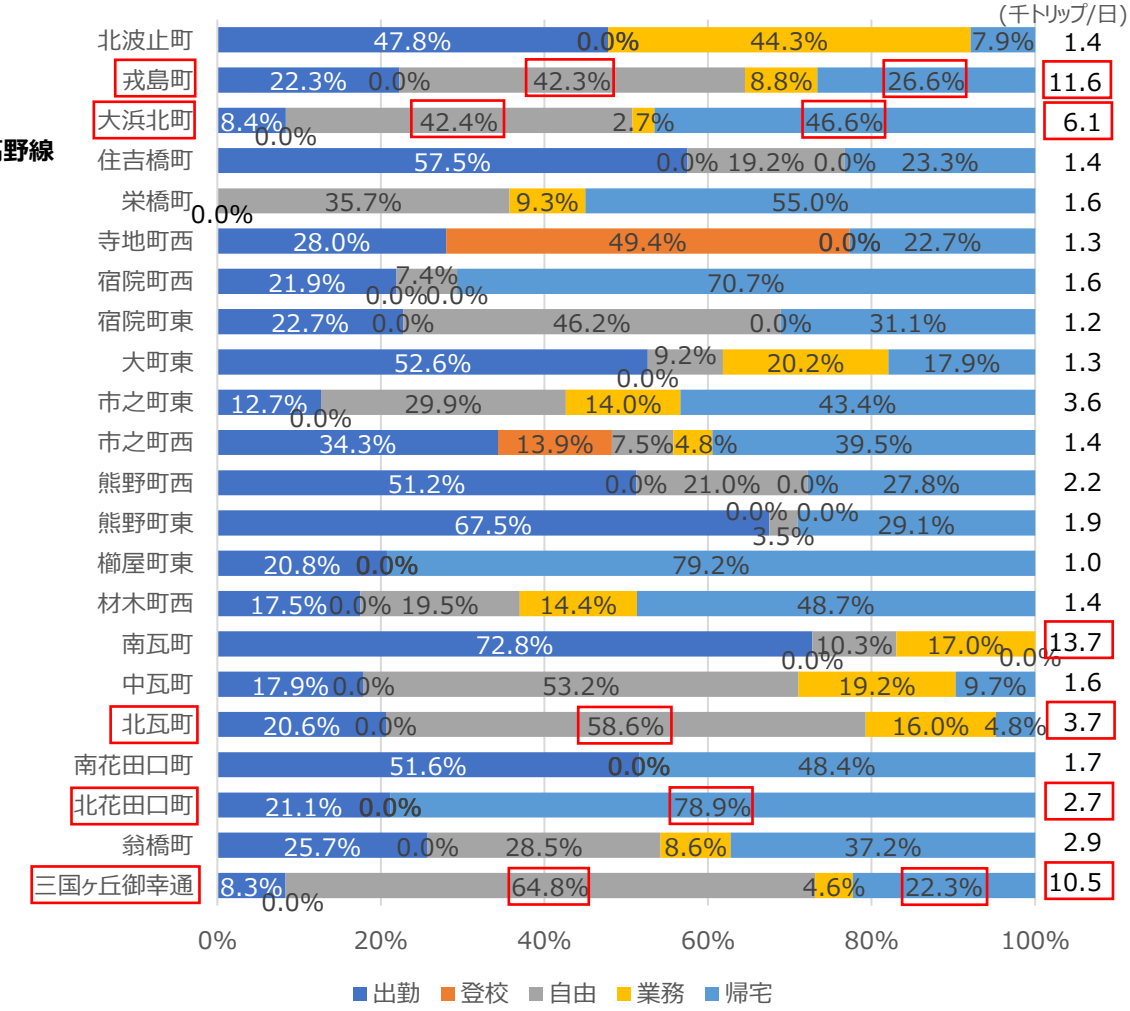
堺市 SAKAI CITY

- 平日の総トリップ数が多いのは南瓦町（堺市役所など）、戎島町（PLATPLATなど）、三国ヶ丘御幸通（堺東駅ビルやジョルノなど）であり、次いで大浜北町（堺旧港など）、北瓦町（堺銀座商店街など）、北花田口である
- 平日の自由目的のトリップの割合が高いのは、北瓦町、戎島町、大浜北町などへの移動である

## 平日




1,000～1,999トリップ
2,000トリップ以上




※千トリップ以上の移動のある地域のみ

堺都心部における主な地域への移動とその目的割合（平日）

資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021年）

# 町別の移動量と移動手段

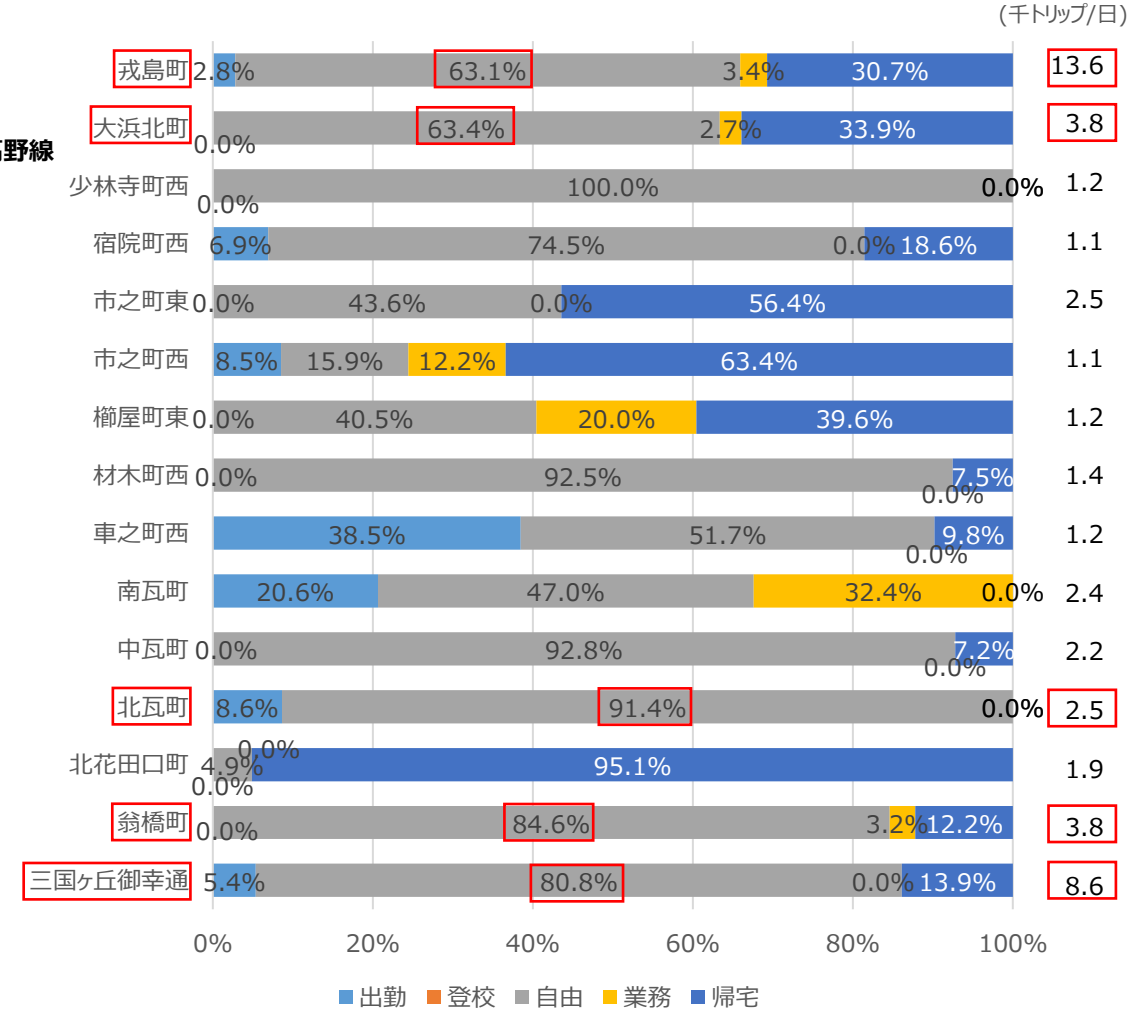
資料4

- 休日の総トリップ数が多いのは戎島町（PLATPLATなど）、三国ヶ丘御幸通（駅ビル（HiViE堺東）やジョルノなど）であり、次いで大浜北町（堺旧港など）、翁橋町（フェニーチェ堺や大型パチンコ店など）、北瓦町（堺銀座商店街など）である
- 休日の自由目的のトリップの割合が高いのは、北瓦町、翁橋町、三国ヶ丘御幸通、戎島町、大浜北町などへの移動である

## 休日




1,000～1,999トリップ
2,000トリップ以上




※千トリップ以上の移動のある地域のみ

堺都心部における主な地域への移動とその目的割合（休日）

資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査（2021年）

1. 堺都心部の都市特性

2. 公共交通等の実態

3. 人の移動・滞在の実態

**4. 都市空間の実態**

5. まとめ

# 都市構造の特徴（道路・鉄道）

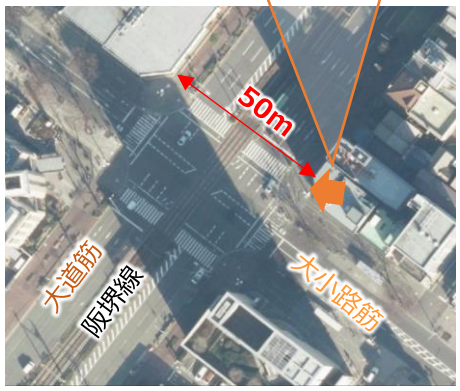


- 堺都心部の東西方向の拠点間距離は約1.7km、南北方向は約2.5kmと、拠点間は相応の距離がある（距離によるエリアの分断）
- 阪神高速15号堺線などの道路等により、歩行者の動線が分断される箇所が存在する（物理的な分断）
- こうした拠点間の距離や物理的な分断が、都心内の回遊を阻害する要因となっている可能性がある



国道26号




大道筋




● 横断に際し歩道橋による上下移動を伴う交差点




阪神高速15号堺線・堺出口/砂道翁橋線




大小路橋交差点（歩道橋）




大阪和泉泉南線、南海高野線

# 都市構造の特徴（主要道路）

資料4

堺市 SAKAI CITY

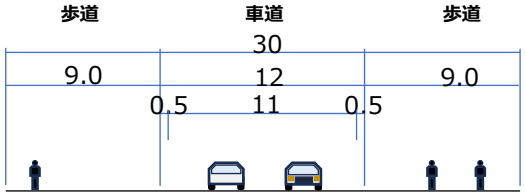
・堺都心部を横断、縦貫する路線である大小路筋、大道筋は広幅員の歩道が整備されているが、回遊や滞留等を支える空間として十分に活かされていない



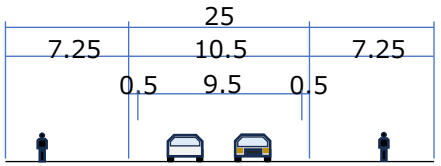

## 大小路筋

車線数：2車線
幅員　：25～30m
断面構成：

【30m区間】

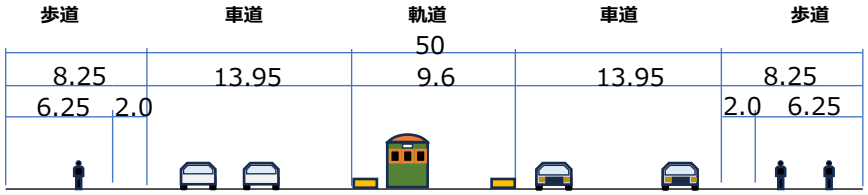



【25m区間】




## 大道筋

車線数：6車線
幅員　：50m
断面構成：



# 都市構造の特徴（滞留空間）

資料4

堺市 SAKAI CITY

・広幅員な歩道、公園、海辺空間など、回遊・滞留等を促す場となり得る多様な公共空間を有している



堺旧港沿岸部



戎公園
（ザビエル公園）






Minaさかい



土居川公園

滞留空間を創出する社会実験の様子



大道筋



大小路筋



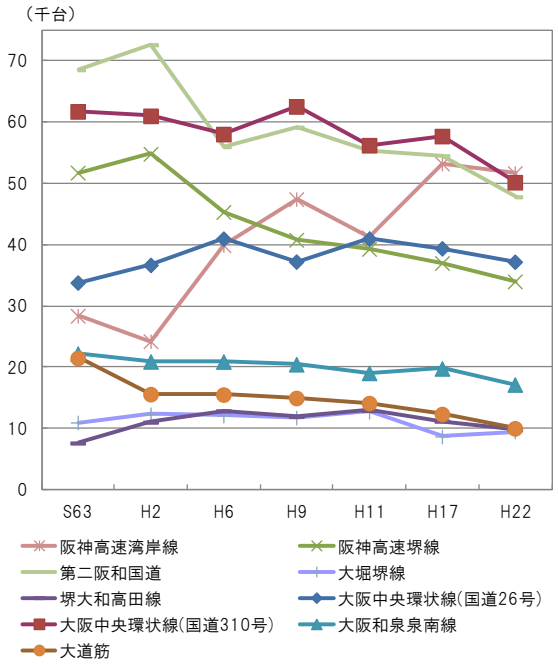
堺東駅前広場

# 自動車交通量

資料4

堺市 SAKAI CITY

・自動車交通量は減少傾向にある




図．自動車交通量の推移




堺都心部及びその周辺の自動車交通量

資料：全国道路・街路交通情勢調査

# 駐車場位置・収容台数

資料4

堺市 SAKAI CITY

• 堺都心部には一時預かり駐車場が広く点在し、特に堺東駅周辺地区に多い




| | 容量(台) | 箇所数(箇所) |
|---|---|---|
| 堺東駅周辺地区 | 4,381 | 228 |
| 山之口周辺地区 | 1,592 | 144 |
| 堺駅周辺地区 | 2,388 | 85 |
| **合計** | **8,361** | **457** |

駐車場整備地区付近における一時預かり駐車場

出典：駐車場整備地区等に関する駐車場利用実態調査業務 報告書（2023年3月）

# 路上駐車の箇所、台数、目的等

資料4

堺市 SAKAI CITY

• 路上駐車は特定の地区に限らず、堺都心部の広い範囲で見られる




| | 乗用車類 | 貨物車類 | 自動二輪車 |
|---|---|---|---|
| 堺東駅周辺地区 | 87 | 67 | 19 |
| 山之口周辺地区 | 76 | 67 | 2 |
| 堺駅周辺地区 | 23 | 28 | 2 |
| 合計 | **186** | **162** | **23** |

路上駐車の状況

出典：駐車場整備地区等に関する駐車場利用実態調査業務 報告書（2023年3月）

1. 堺都心部の都市特性

2. 公共交通等の実態

3. 人の移動・滞在の実態

4. 都市空間の実態

**5. まとめ**

# 堺都心部における交通に係る現状の特徴まとめ

資料4

堺市 SAKAI CITY

| | 特徴 |
|---|---|
| 人口・駅乗降 | ・堺都心部の人口は増加傾向、市全体では減少傾向<br>・堺東駅、堺駅の駅乗降は横ばい |
| 回遊性 | ○人の滞留・移動<br>・堺東駅、堺駅周辺では歩行者や滞在人口が多い一方で、その間での滞在が少ない<br>・堺区内、都心内の移動が多く、市内他区や市外からの移動は少ない<br>・出勤、自由目的での移動が多く、自由目的の移動は自動車の割合が大きい<br>・駅から1.5km圏内の移動は徒歩・自転車が主、1.5km以上はバス割合が増える<br>・駅から文化観光施設等へのアクセス性が低い<br>○都市構造<br>・商業・業務・行政・文化観光施設が分散して立地<br>・東西南北ともに長い距離がエリアを分断、道路等により物理的にエリアを分断 |
| 公共交通軸 | ○大小路（堺シャトルバス）<br>・利用者数は減少傾向、平日の運行本数も減少傾向だが一定の頻度は確保<br>・明示性や待合環境等に乏しい<br>○大道筋（阪堺線）<br>・利用者は増加傾向、停留所等の老朽化が進行 |
| 交通ネットワーク | ○バス交通<br>・バス路線は利用者の減少や減便が発生<br>・堺東駅で乗降場が分散し、鉄道との乗り継ぎ利便性が低い<br>○自転車<br>・シェアサイクルのポート数や利用者数は増加（堺東駅・堺駅周辺、利晶の杜、フェニーチェ堺）<br>・自転車通行環境の整備も促進 |
| 人中心、ウォーカブル | ○滞留空間<br>・日常的に滞留できる都市空間が少ない<br>○自動車<br>・自動車交通は減少している<br>・多数の駐車場が分散して立地している<br>・全域で路上駐車がみられる |

# 堺都心部における交通に係る現状の特徴まとめ



◆全体（社会）
- 堺都心部においては人口増加だが、主な誘致圏である市全体でみると人口減少
- 外出率の低下

◆全体（都市・交通）
- 目的地が点在
- シェアサイクルポート数や利用は増加傾向
- 滞留空間が少ない
- 駐車場の点在

◆国道26号
- 東西分断

◆南海本線
- 高架橋による東西分断

◆堺駅前広場
- 駅前広場が3か所に分散

◆大道筋
南北距離約2.5kmにより移動が生じづらい




◆大小路筋
- 駅間距離約1.7kmにより移動が生じづらい

◆堺シャトルバス
- 減便、停留所の老朽化

◆阪神高速15号堺線
- 高架道路による東西分断

◆砂道翁橋線
- 道路による東西分断

◆大阪和泉泉南線
- 道路による東西分断

◆堺東駅前広場
- 堺シャトルバス停留所の明示性が低い
- 停留場が分散
- バス・タクシー・一般車の動線が錯綜

◆大小路交差点
- 歩道橋による東西分断