

(2) 公共交通ネットワーク形成の考え方

公共交通ネットワーク形成の考え方

- ・「広域」「市域」「都心」の各々の視点からネットワークの強化を図るとともに、拠点へのアクセス性の向上を図る。
- ・各ネットワークが相互に補完し合うことで、本市の都市活動を支える一体的な公共交通ネットワークを形成する。



① 広域ネットワークの形成

周辺都市等との広域的なアクセス性を高める公共交通ネットワーク

② 拠点間ネットワークの形成

拠点間など市内の移動利便を高める公共交通ネットワーク

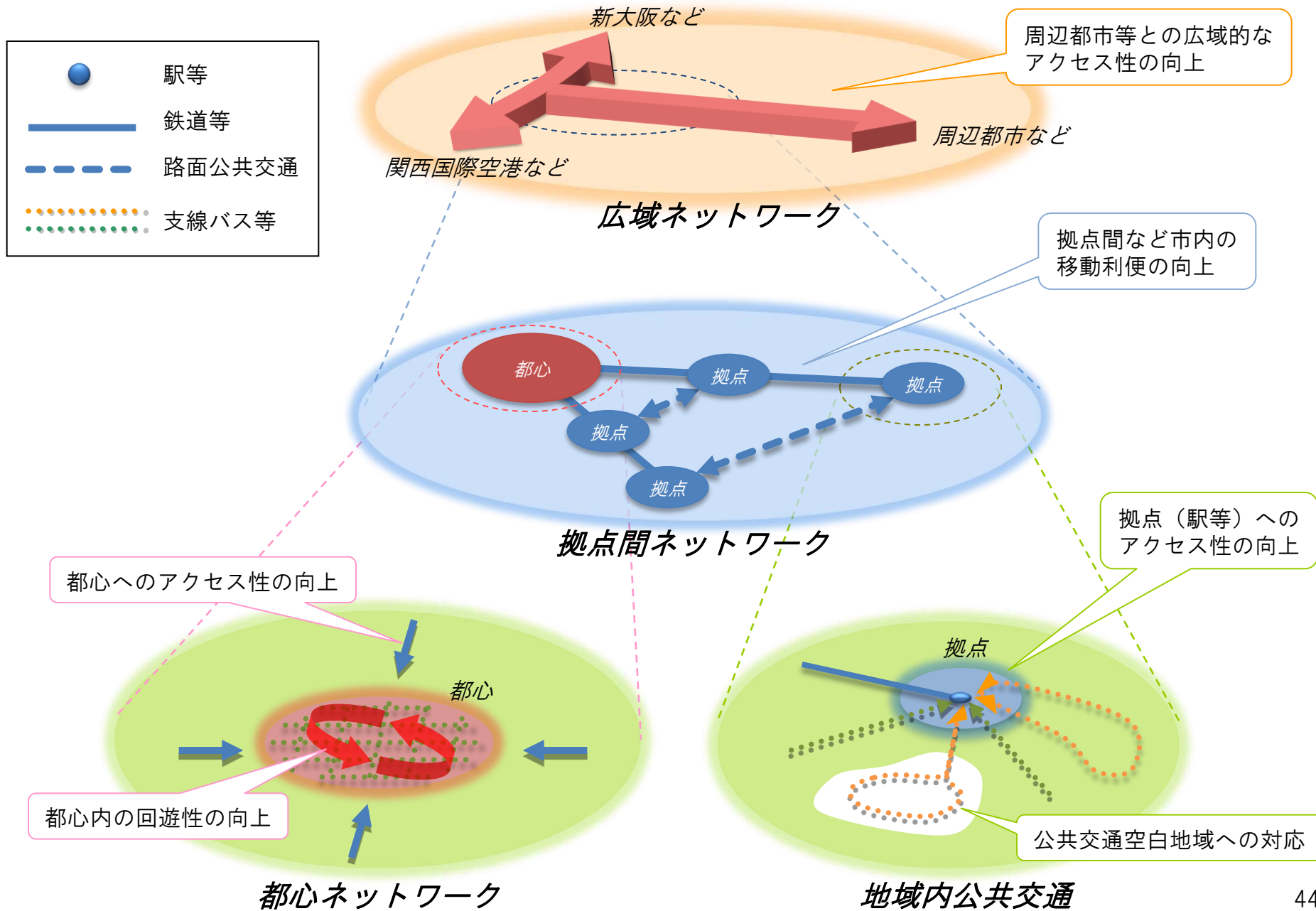
③ 都心ネットワークの形成

都心へのアクセス性と都心内の回遊性を高める公共交通ネットワーク

地域内公共交通の充実（方針2）

地域内における拠点（駅等）へのアクセス性を高める公共交通の充実

公共交通ネットワークの機能強化の考え方（イメージ）



(3) 各ネットワーク形成の考え方

① 広域ネットワークの形成

<広域ネットワークの考え方>

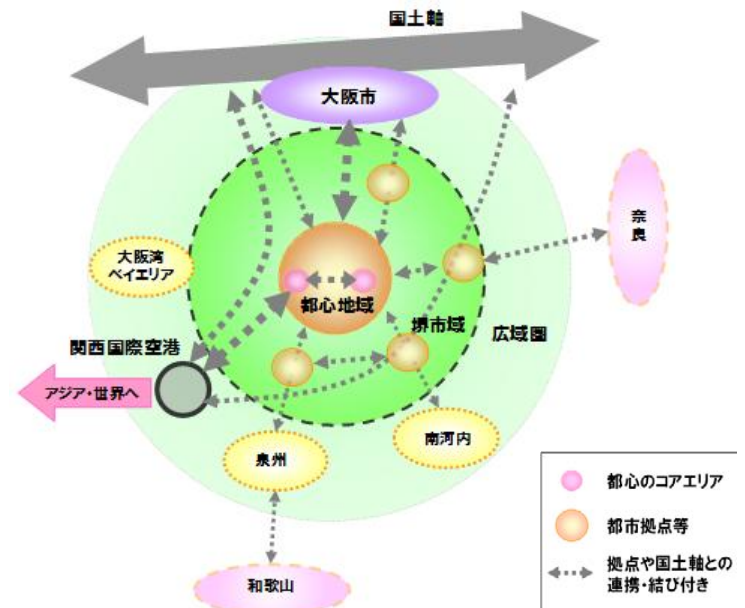
- ・ 国土軸からは離れているが、関西国際空港とのアクセスがよい。
- ・ 国内外との広域的な交流の促進が必要。

国土軸や関西国際空港等の広域的な交通拠点とのアクセス性を向上

- ・ 近畿圏における中枢的拠点都市としての役割を発揮するため、周辺地域との交流機能の強化が必要。
- ・ ネットワークの形成には南大阪地域等の広域的な視点をふまえることが必要。

大阪市外縁部など周辺都市とのアクセス性を向上

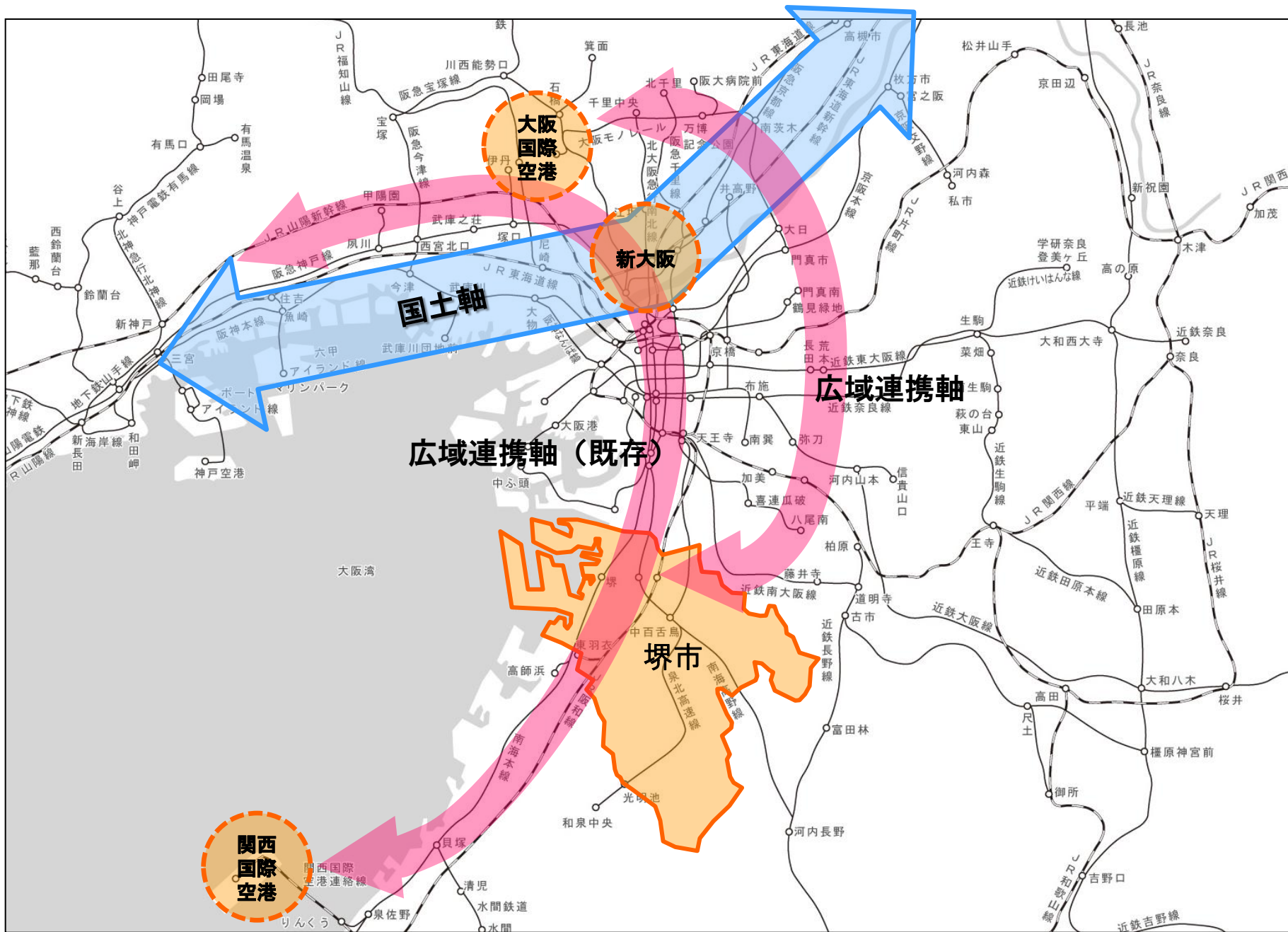
周辺都市等との広域的なアクセス性を高める公共交通ネットワークの強化



資料：堺市マスタープラン（H23.3）

図. 都市空間形成の基本認識

<広域ネットワークのイメージ>

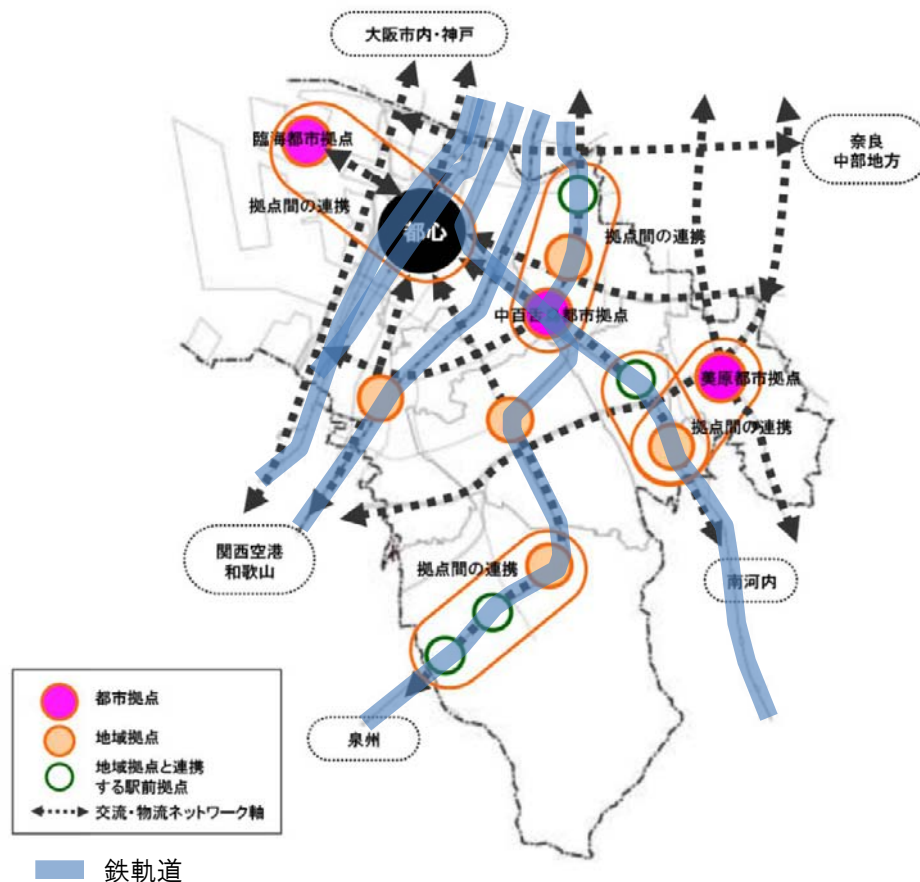


② 拠点間ネットワークの形成

＜拠点間ネットワークの考え方＞

- ・本市の鉄軌道網は南北方向中心に発展。
- ・市内の鉄道・バス・自動車による人の動きは南北方向が多く、東西方向が少ない。
- ・区役所間など市内の循環ができない。
- ・拠点を中心とした集約型の都市づくりを支える交通機能の強化が必要。
- ・地域の賑わいと交流を促進するため、拠点間の連携強化が必要。

東西方向など拠点間のネットワークを強化し、市内の移動利便を向上



資料：堺市マスタープラン（H23.3）に一部加筆

図. 都市拠点と交流ネットワーク

拠点間など市内の移動利便を高める公共交通ネットワークの強化

<拠点間ネットワークのイメージ>

