

## (2) 堺市マスタープランにおけるまちづくりの方向性

堺市総合計画の基本構想のもと、本市の今後のまちづくりの基本的な方向性と取り組みを示すものとして、「堺市マスタープラン～さかい未来・夢コンパス～」を策定しています。

### ① 市民とともに進める市政運営

以下のような基本理念等のもと、市民とともにめざすべき将来像の実現に取り組むこととしています。

#### ○市民とともに「協働のまち・堺」を实践（市政運営の基本理念）

市民・企業・行政などが協働し、多様な地域社会の課題解決に取り組むことで、地域力が最大限に活かされた、きめ細かで特色あるまちづくりを推進します。

#### ○将来にわたって持続可能な都市経営を实践（市政運営の基本理念）

人口の誘導・定着化や企業の誘致、女性・高齢者・障害者等の就労・社会活動の促進などにより、都市活力の向上と税源の涵養を図ります。

#### ○市民を支える「優しさ」 （市として備えていくべき要素）

基礎自治体の本来の使命である、福祉・教育・衛生などの生活に密着した分野できめ細かなサービスを提供するなど、市民を支える「優しさ」を持つことです。

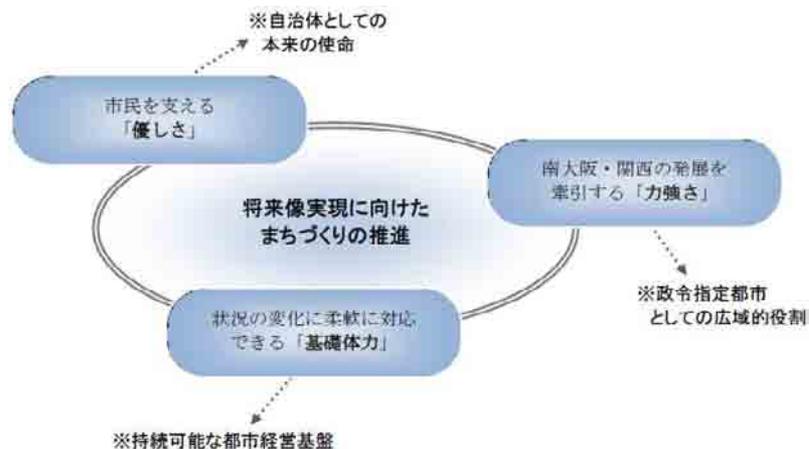


図. 堺市として備えていくべき3つの要素のイメージ図

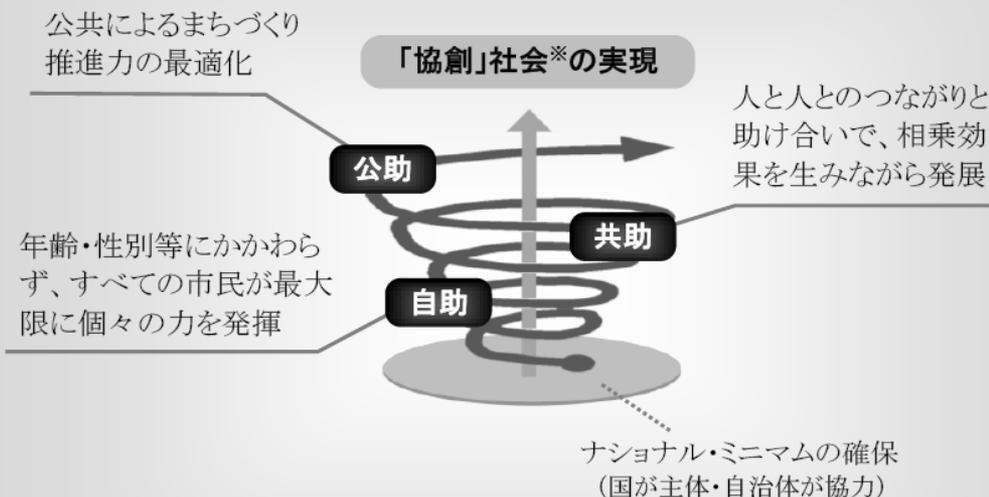
## ○暮らしの安全・安心の確保（都市のリスク管理戦略）

誰もが安全で安心して暮らすことができるよう、福祉・医療・雇用など生活に関わる各分野で、本市の地域特性に対応した独自施策を構築するなど、犯罪がなく災害に強いまちづくりを進めます。

## ○「人」と「人」とのつながりが織りなす「協創」社会を実現（まちづくり推進基盤戦略）

自らが地域課題の解決やまちづくり活動に取り組む、協働のまちづくりの推進や、地域社会を支える様々な主体が協働する「新しい公共」の形成を進めるなど、さまざまな主体が自らのまちを創る、「協創」社会の実現をめざします。

<「協創」社会※の実現に向けた推進イメージ図>



\*「自助・共助・公助」は、防災分野や福祉分野で用いられることが多い概念ですが、ここでは広義に捉えて、協働を基礎としたまちづくり全般についての概念として使用しています。

## ② めざすべき堺の将来像

今後市政を変革し、まちづくりを進めていく際の基本となる、めざすべき堺の将来像を以下のように示しています。

### 未来へ飛躍する自由・自治都市 ～安らぎ・楽しみ・活躍する場として「希（のぞ）まれるまち」へ～

堺は、かつてさまざまな文化を発祥し、国内外から人が集まり交流する「自由・自治都市」として繁栄した、輝かしい歴史を有する都市です。

先人から受け継いだ歴史と文化、自由と自治の精神を礎として、未来へ向けて挑戦し続け、飛躍していく都市であること。

そして、人が住む・憩う「安らぐ場」として、訪れる・遊ぶ「楽しむ場」として、働く・学ぶ・投資する「活躍する場」として、「希（のぞ）まれるまち」であること。

それこそが、これからの時代における、めざすべき堺の将来の姿です。



### ③ 都市空間形成の方向性

広域的な地理的条件や都市構造を踏まえながら、都市の中枢性・拠点性を向上させるとともに、持続可能な都市の形成を図るため、以下の方向性によりまちづくりを進めます。

#### I. 活力あふれる都市空間の形成

- ・ 都心地域において、各種都市機能を集積させ、広域的な都市圏の中枢を担う賑わいと交流の拠点を形成するとともに、地域拠点をはじめ各拠点の持つ特性や既存のストックを活かしながら時代に即した都市機能の更新や集積を図り、都市活力と生活利便性を向上させます。
- ・ 臨海部などに競争力を持った産業の集積を図るとともに、内陸部との連携を強化し企業立地の促進を図ります。
- ・ 公共交通や道路ネットワークを強化し、広域アクセス性と市内の移動・回遊性を向上させます。

#### II. 居住魅力あふれる都市空間の形成

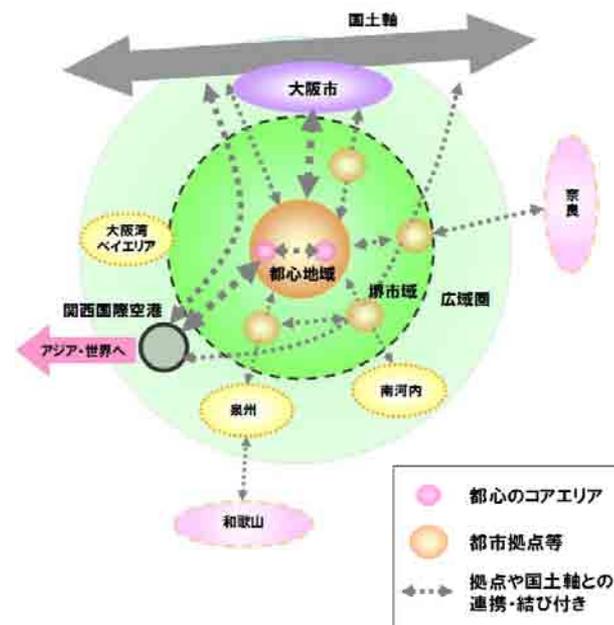
- ・ 歴史と文化を身近に感じられ、快適で質の高い居住環境を確保し、住みたくなる、住み続けたくなる居住魅力を創出します。
- ・ 水と緑を活かした良好な都市環境を創出し、潤いと活力ある地域づくりを進めます。

#### III. 環境と共生する都市空間の形成

- ・ 無秩序な市街地の拡大を抑制し、良好な自然環境や農空間の保全・再生・活用を図ります。
- ・ 都市機能が拡散しない都市空間の形成を図るとともに、都市活動における環境への負荷を軽減させます。

#### IV. 安全で安心して暮らせる都市空間の形成

- ・ 道路等の社会資本の計画的かつ適正な維持管理やユニバーサルデザインの推進などにより、誰もが安全で安心して活動できる良好な都市空間を形成します。
- ・ 災害に強い都市づくりを推進します。



## ④ めざすべき都市の構造

今後、まちづくりを進めていくうえでの都市拠点や交流ネットワークのあり方や考え方を以下のように示しています。

### 都市拠点と交流ネットワーク

市全体の発展の中心的役割を担う都心、都市拠点、地域における市民生活の拠点となる地域拠点および駅前拠点を設定し、各拠点に応じた都市機能の集積・強化を図るとともに、拠点相互の連携を図ります。

また、各拠点を中心として、市域全体の結びつきや広域的な連携を強化するため、公共交通や道路ネットワークを通して、内外からの人やモノの移動を円滑化し、交流を促進することによって、地域全体の活性化を図ります。

- 都心
- 都市拠点
  - ・ 臨海都市拠点
  - ・ 中百舌鳥都市拠点
  - ・ 美原都市拠点
- 地域拠点
- 駅前拠点

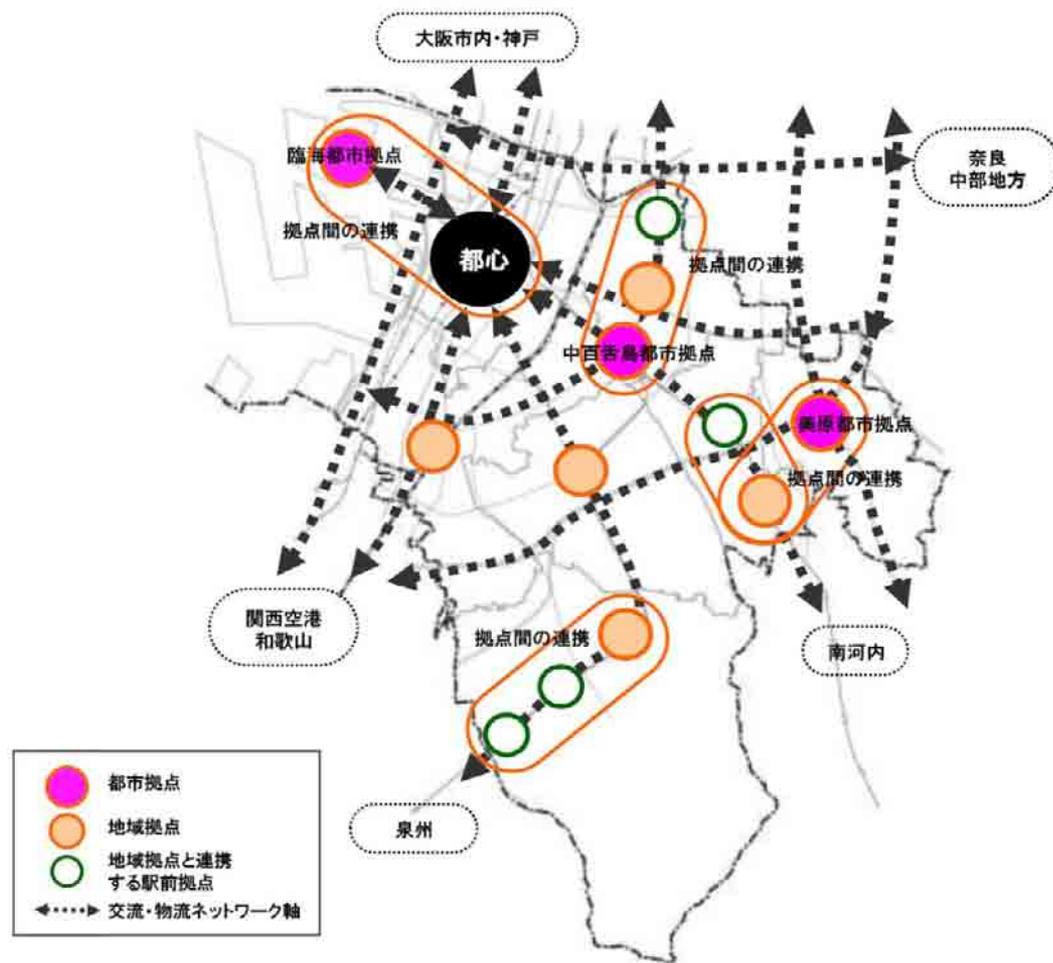


図. 都市拠点と交流ネットワーク

## ⑤ 都心地域のまちづくりの方向性

市全体の発展の中心的役割を担う都心地域のまちづくりの方向性を示しています。

都心地域については、本市を中心とした広域的な都市圏の中核として、堺東駅周辺と堺駅周辺を核に、商業・業務・行政・文化・居住などの複合的な都市機能の集積を図るとともに、大小路線（大小路シンボルロード）や大阪中央環状線（フェニックス通り）、堺大和高田線などを軸とした東西方向の連携を強化します。

あわせて、旧市街地を貫く南北の中心軸である阪堺線を活用して、地域の歴史・文化資源を活かした集客・交流機能の向上に加え、堺らしい趣きの感じられる都市景観を形成することにより、国内外から人が集まり、賑わい、交流できる拠点づくりを進めます。

さらに、都心地域と市域全体を結ぶ公共交通ネットワークと道路ネットワークの形成を進め、交通結節機能を向上させることにより、市内各拠点との連携を強化し、市域全体の回遊性を高めるとともに、都心地域の活力を市域全体に波及させ、都市の発展を牽引していきます。

なお、都心地域を活性化するうえでは、多様な主体が連携した地元発意の取組を行政が支援していくことにより、自立的かつ継続的なまちづくりの推進を図ります。

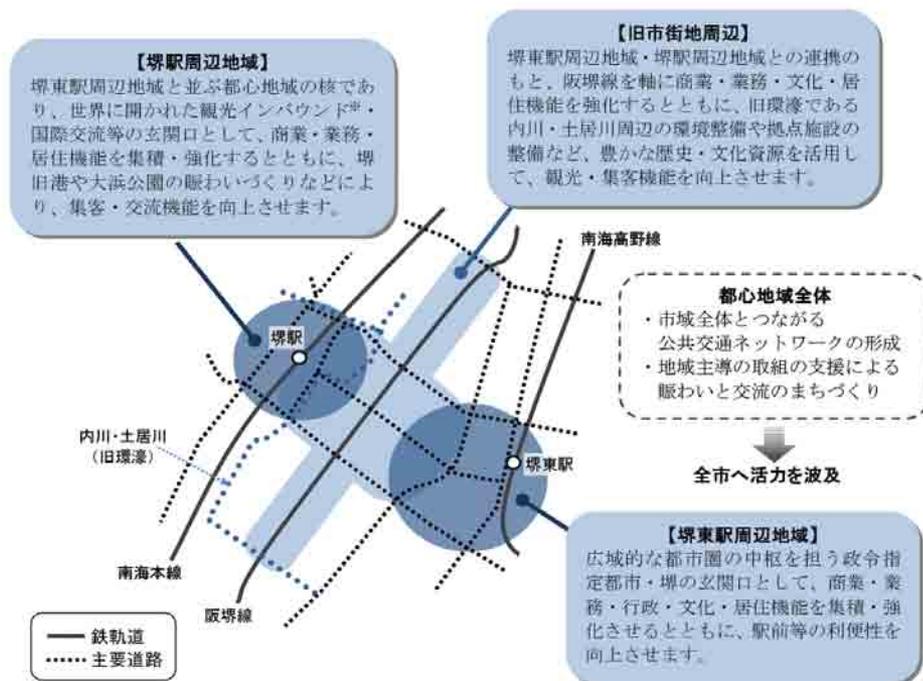


図. 都心地域のまちづくり推進イメージ図

## ⑥ 持続可能な環境共生都市の実現

「環境モデル都市」として、次世代に豊かで良好な環境を引き継いでいくため、以下のような施策を推進し、市民生活や資源・自然環境、産業、交通などのあらゆる分野で、人と環境に優しいまちづくりを進め、持続可能な環境共生都市を実現することとしています。

### ◆施策5-4 人と環境に優しい交通体系の構築 など低炭素型都市構造への変革

環境に優しい低炭素型の都市構造への変革を進めるため、自動車への過度な依存から脱却するとともに、エコカーの普及促進を図り、公共交通や自転車など環境負荷の少ない交通体系へと移行させます。

#### 【施策展開の方向性】

人の移動にかかる環境負荷の軽減を図るため、公共交通ネットワークの強化などにより利便性を向上し、市民の公共交通利用を促進するとともに、自転車や徒歩で移動しやすい環境整備を進めます。

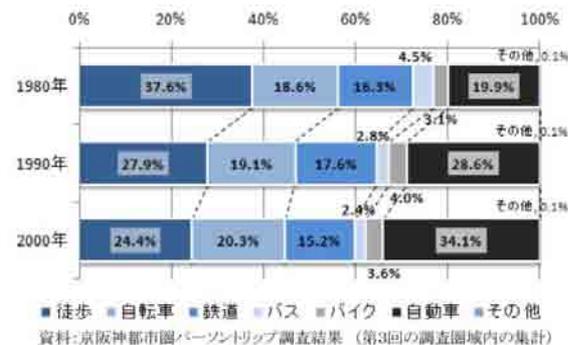


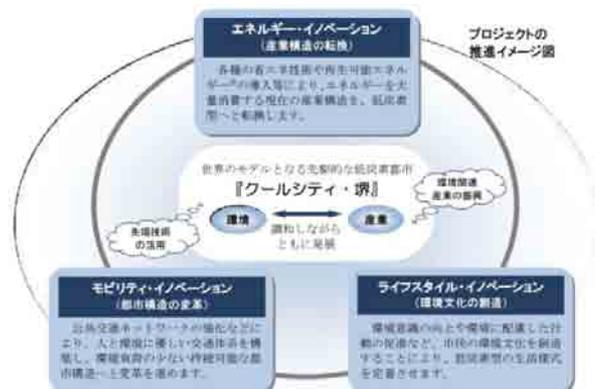
図. 堺市における交通手段の利用状況

## 世界のモデルとなる先駆的な低炭素都市 『クールシティ・堺』

《プロジェクトを推進するための先導的な取り組み》

- エネルギー・イノベーション (産業構造の転換)
- モビリティ・イノベーション (都市構造の変革)
- ライフスタイル・イノベーション (環境文化の創造)

公共交通ネットワークの強化などにより、人と環境に優しい交通体系を構築し、環境負荷の少ない持続可能な都市構造へと変革を進めます。



## ⑦ まちの魅力向上と、賑わいと交流のまちづくり

本市の「顔」となる都心地域における魅力の向上や、各地域拠点の活性化を図るとともに、歴史・文化等の豊富な地域資源の活用や情報発信力の強化、新たな魅力の創造を通じて、人・モノ・情報が集まり交流する、活力と賑わいのあるまちづくりを進めることとしています。

### ◆施策6-3 利便性向上に向けた総合的な交通ネットワークの形成

地域の賑わいと交流を促進するため、市内をはじめ広域的な交通利便性の向上を図り、市内外から人・モノが行き交うまちづくりを進めます。

#### 【施策展開の方向性】

少子化・高齢化の進展や、今後のライフスタイルの変化を見極め、広域的な視点を踏まえて、交通基盤整備と各交通機能との連携による総合的な交通体系を構築し、移動の円滑化および交流の促進を図ります。

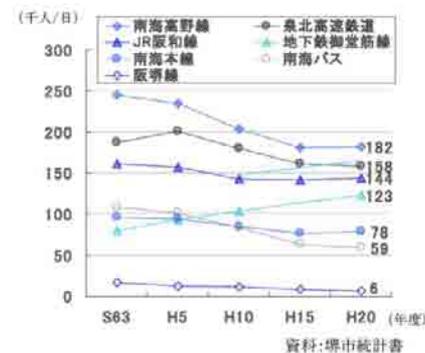


図. 公共交通利用者数の推移

### ◆施策6-4 歴史・文化資源を活かしたまちの賑わいの創出

本市の魅力を向上するため、本市に存在する多数の歴史的・文化的な資源を効果的に活用した観光振興に取り組むとともに、市内外への情報発信力を強化します。

#### 【施策展開の方向性】

市内の歴史・文化資源を活かす情報発信力の高い拠点的な施設の整備を推進するとともに、市内の魅力ある資源をネットワーク化することで、市全体の魅力を高め、賑わいを創出します。

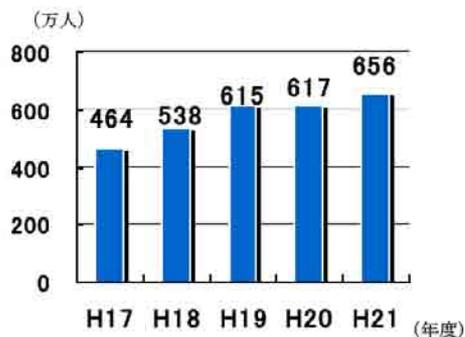


図. 観光ビジター数の推移

### (3) 公共交通に係る市民意向

ワークショップや市民意識調査、市民の声などにおいて、公共交通に係る多様なご意見をいただいています。

#### ① 堺の公共交通を考えるワークショップ

##### 【目的】

市では公共交通の利用促進や市全体の公共交通ネットワークのあり方など、総合的な都市交通計画の策定に向けた検討を行っている。その一環として、市民の皆さんが堺の公共交通について意見交換を行うワークショップを開催する。

##### 【テーマ】

テーマごとにグループ分けを行い、議論を進める。

- 公共交通の利用促進（自動車から公共交通への転換、交通に関する意識改革など）
- 公共交通ネットワークの形成（拠点間ネットワークの形成、都心交通網の充実など）
- 公共交通の利便性向上のための方策（公共交通の乗り継ぎ利便性の向上、情報案内の強化など）

##### 【会議の開催】

平成22～23年度にかけ、同じ参加者で計5回連続開催する。

第1回目：平成22年10月30日（土）

第2回目：平成22年12月11日（土）

第3回目：平成23年2月5日（土）

第4回目：平成23年5月14日（土）

第5回目：平成23年5月29日（日）・・・とりまとめ

##### 【参加者概要】

募集要件：市内在住・在勤・在学の方

募集期間：平成22年9月1日（水）～22日（水）

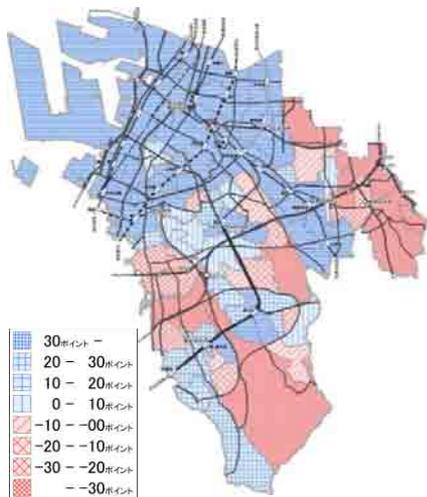
（追加募集：平成22年10月1日（金）～10月15日（金））

参加者数：33人

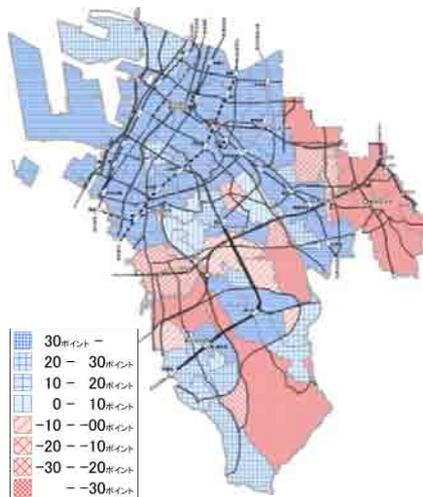
## ② 市民意識調査 (H21・22実施、公共交通に関連するものを抜粋)

### 【身近な生活環境の満足度】 ※「満足計」－「不満足計」の値を表示

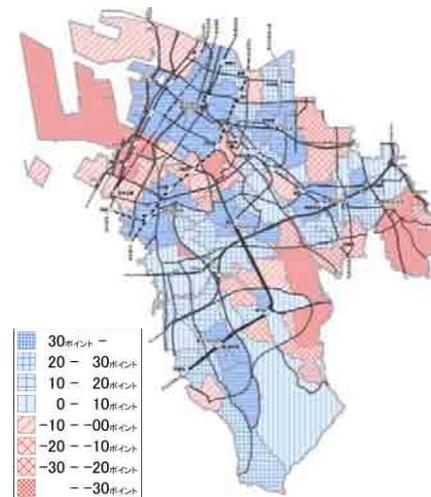
通勤の便利さ



バス、鉄道などの日常交通の便利さ



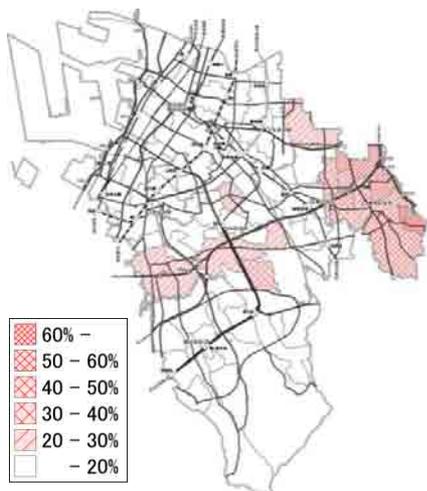
市役所、区役所へ行くときの便利さ



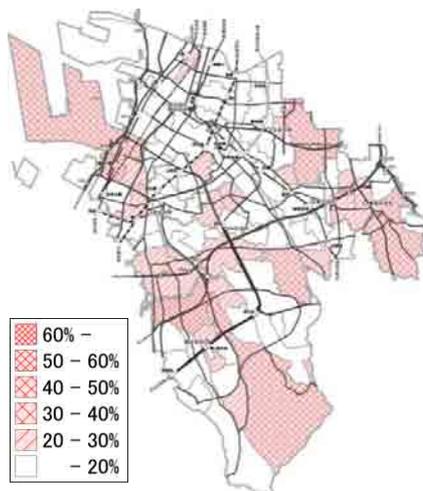
資料：平成21年度市民意識調査報告書

### 【日常生活で不便を感じる施設】

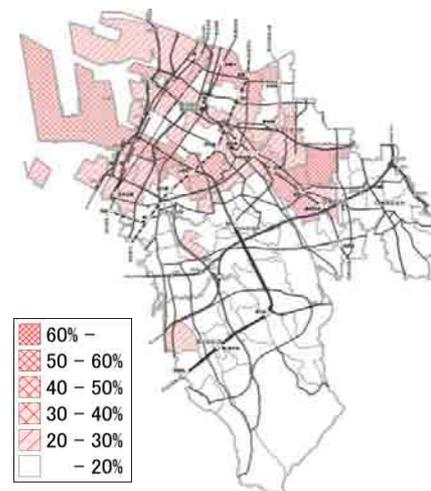
鉄道の駅



バスの停留所・バス路線

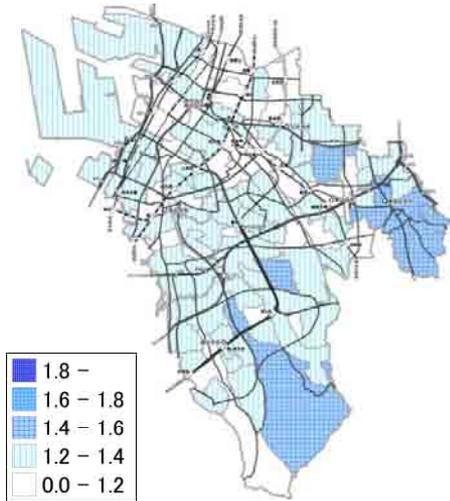


公共施設や駅などのスロープ・エレベーター

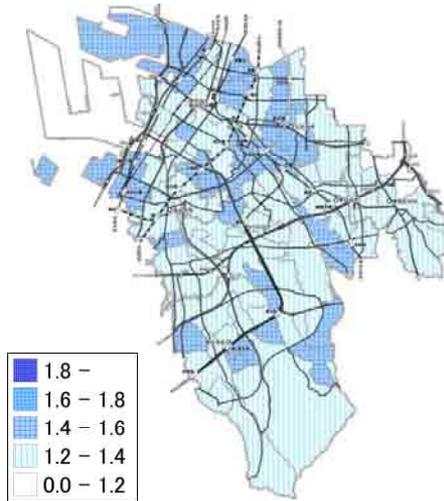


## 【日常生活の主要な活動・行動】

通勤・通学に自家用車を利用している



通勤・通学にバスや電車などの公共交通を利用している

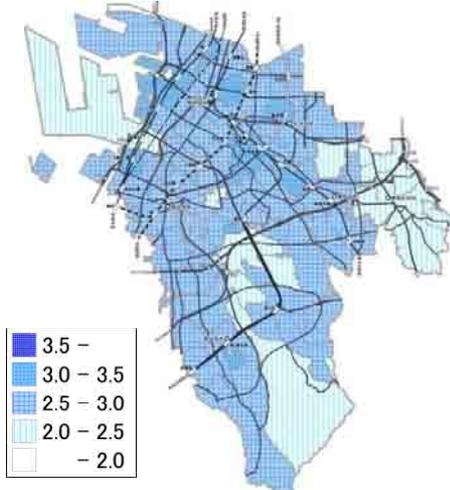


※下記の得点を与えた平均点を表示  
 活動・行動が当てはまる 2点  
 活動・行動が当てはまらない 1点

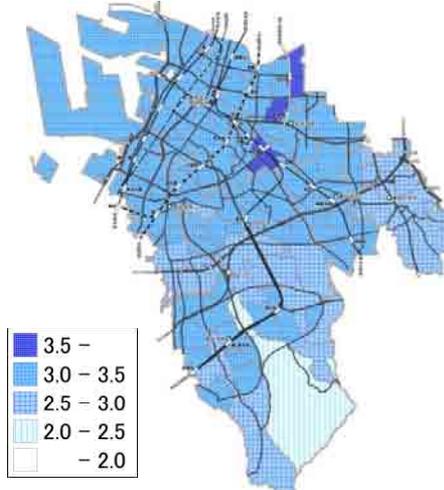
資料：平成22年度市民意識調査報告書

## 【環境との共生に関係する行動】

できる限り、バスや電車などの公共交通を使うようにしている



近隣の移動の際は、できる限り徒歩や自転車で行くようにしている

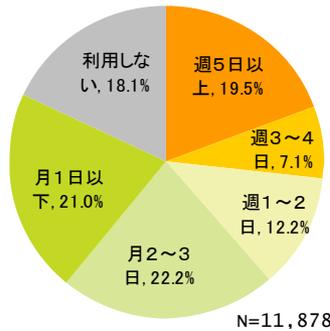


※下記の得点を与えた平均点を表示  
 積極的に行っている（心がけている） 4点  
 ある程度行っている（心がけている） 3点  
 ほとんど行っていない（心がけていない） 2点  
 全く行っていない（心がけていない） 1点

### ③ 交通に対する意識調査 (H22.10~11実施、一部抜粋)

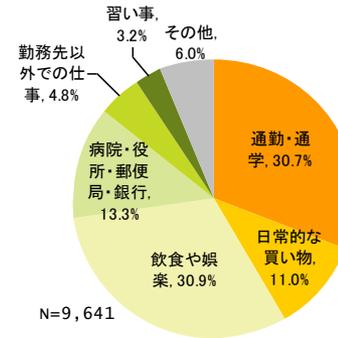
#### 【公共交通の利用頻度】

- ・ 週1~2日以上公共交通を利用する人は全体の約4割を占める
- ・ 公共交通を全く利用しない人は約2割である



#### 【公共交通の主な利用目的】

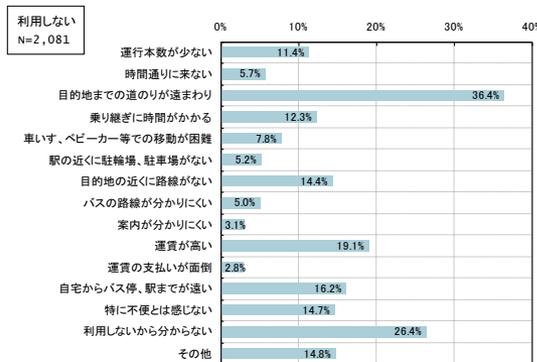
- ・ 通勤・通学および日常的な買い物での利用が約4割を占める
- ・ 「飲食や娯楽」が約3割で「通勤・通学」とほぼ同程度である



#### 【公共交通を不便だと感じる理由】

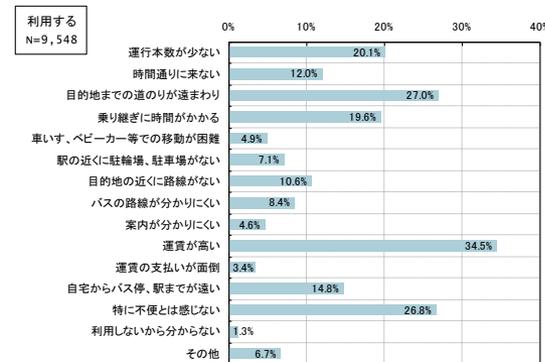
##### <公共交通を利用しない人>

- ・ 「目的地までの道のりが遠まわり」が最も高い
- ・ 「利用しないから分からない」を除けば「運賃が高い」が2番目に高い



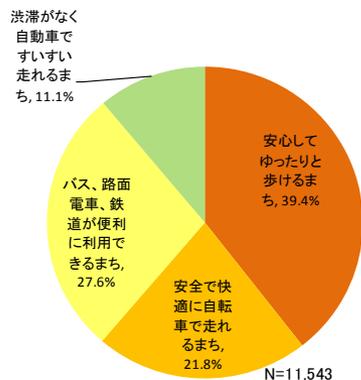
##### <公共交通を利用する人>

- ・ 「運賃が高い」が最も高く、2番目が「目的地までの道のりが遠まわり」である
- ・ 「特に不便とは感じない」は3番目に高く、約3割である
- ・ 「運行本数が少ない」と「乗り継ぎに時間がかかる」がそれぞれ約2割である



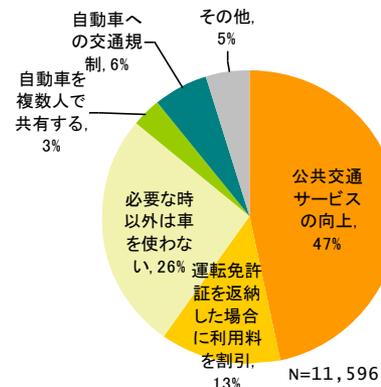
## 【最優先する交通まちづくり】

- ・ 「安心してゆったりと歩けるまち」を最優先と考える人が約4割と最も多い
- ・ また、公共交通の利便性向上についても約3割の人が最優先の方針として挙げている



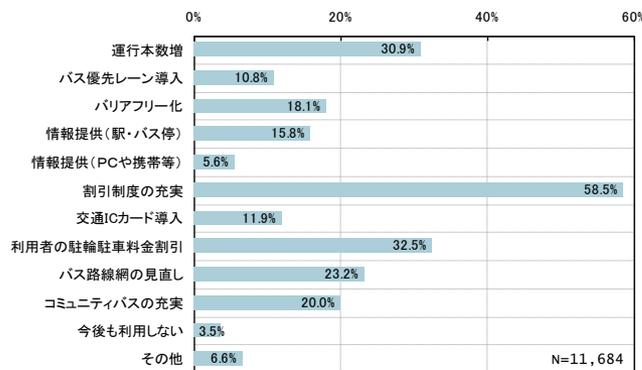
## 【環境に配慮したまちづくりに有効だと思う交通対策】

- ・ 「公共交通サービスの向上」が約5割で最も多く、次に「必要なとき以外は車を使わない」が約3割と多い



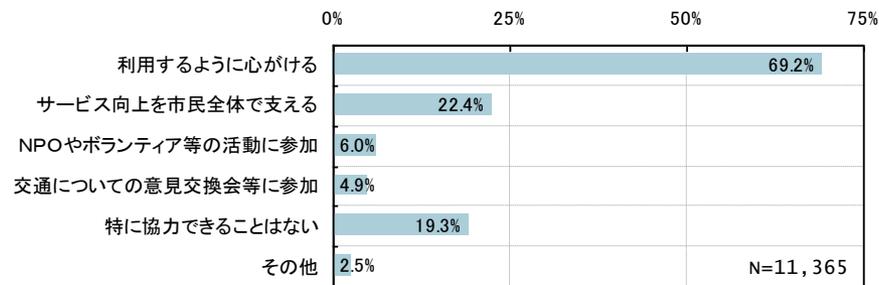
## 【公共交通の利用促進につながると思う取り組み】

- ・ 「運賃割引制度の充実」が約6割、「駐輪駐車料金割引」が約3割を占め、利用料金の低減及び優遇施策を望む意見が多い
- ・ 「運行本数を増やす」が約3割、「バス路線の見直し」と「コミュニティバスの充実」がそれぞれ約2割であり、サービス水準の改善を望む意見も多い



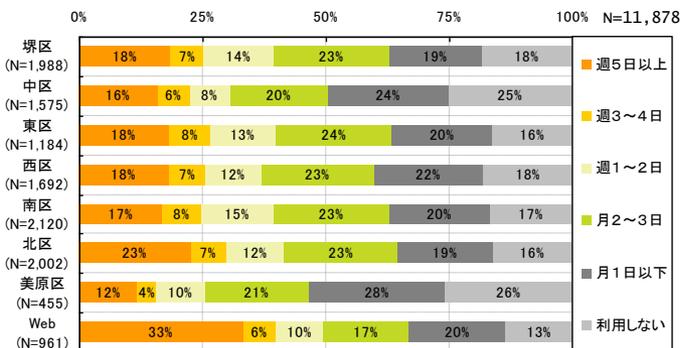
## 【交通のために協力可能な取り組み】

- ・ 約7割の人が「自ら積極的に公共交通を利用するように心がける」としている
- ・ また、「公共交通のサービス向上を市民全体で支える」とする意見も約2割みられる
- ・ ただし、「NPOやボランティア等による活動に自主的に参加する」や「交通についての意見交換会(ワークショップ)等に参加する」といった具体的な活動への参画意欲を持つ人は、共に1割未満にとどまっている



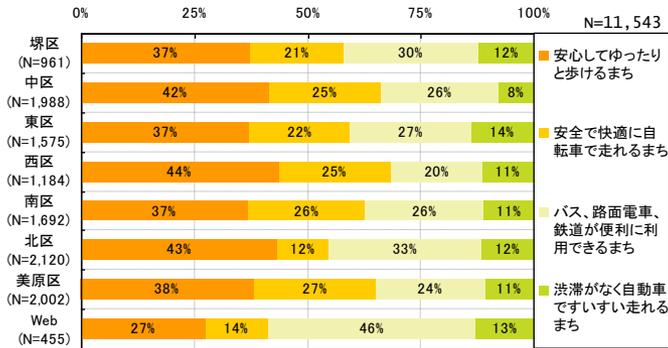
## 【地域属性×公共交通の利用頻度】

- ・ 中区と美原区においては、公共交通を利用しない人が約3割となっている
- ・ 特に美原区では週5日以上利用する人の割合が最も低い



## 【地域属性×最優先する交通まちづくり】

- ・ 「安心してゆったりと歩けるまち」の割合は、いずれの区も約4割と最も多い
- ・ 「バス、路面電車、鉄道が便利に利用できるまち」の割合は、北区が最も多く、西区が最も少ない



## 【地域属性×公共交通の利用促進につながると思う取り組み】

- ・ 公共交通の利用促進につながると思う取り組みは「割引制度の充実」がすべての地域で最も多い
- ・ 美原区では、「運行本数を増やす」が「割引制度の充実」に接近して割合が高い

