

都心交通の方向性について【概要版】

上位計画等における都心交通に関する要素

上位計画等

- ・堺市マスタープラン
- ・堺市都市計画マスタープラン
- ・堺市公共交通検討会議のとりまとめ など

都心まちづくりの基本方針（堺 都心のまちづくりプラン）

- ・自由と自治のまち・堺を代表する活力あふれるまちづくり
- ・文化の香り豊かな都心のライフスタイルを創出するまちづくり
- ・歴史を守り育み新たな魅力を創造するまちづくり

社会情勢の変化等

- ・少子・高齢化
- ・人口減少
- ・低炭素社会への対応 など

関連する取組み

都心のまちづくり

臨海部のまちづくり

観光の取組み

世界文化遺産登録に向けた取組み

自転車のまちづくり など

都心交通に関する要素

- ・都心と市域全体を結ぶ交通ネットワークの形成と交通結節機能の向上
- ・集約型の都市づくりと公共交通を中心とした交通体系への転換
- ・国内外から人が集まり、賑わい、交流する都心の形成
- ・都市活力を支える交通ネットワークの形成
- ・人にやさしく歩いて楽しいまちづくり
- ・環境にやさしい低炭素なまちづくり
- ・観光資源を楽しく回遊できるネットワークの形成
- ・自動車利用の適正化と都心への自動車流入の抑制

交通から見た都心の特徴

都心の強み、弱み

【強み】

- ・歴史資源や文化資源など、地域の資源が豊富、緑や水辺などに恵まれる
- ・道路ネットワークが充実、都市空間に余裕がある
- ・平坦な地形で、自転車に適している

【弱み】

- ・歴史資源や文化資源など、地域の資源が広い範囲に点在している
- ・道路が整然としており、自動車に依存する傾向がある
- ・事業所や人の動き等の集中度合いが低い

都心交通の特徴

- ・百年続いてきた阪堺線も含め、鉄軌道が南北方向に集中
- ・バスが特定の場所（駅等）に集中、交通手段間の連携が弱い
- ・他都市と比べ、歩行者交通量が少ない
- ・都心への流動は堺区内からが多く、その他市内からは少ない
- ・特に休日において、都心への流入は自動車の割合が高い

都心交通に関する要素

現状

課題

都心交通の目標

基本方針

具体施策（例）

上位計画等

都心まちづくりの基本方針

関連する取組み

・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）

・交通手段間の連携が弱い
・交通結節機能が弱い

・少子高齢化がより進行する
・低炭素社会への対応が急がれる

・都心への移動は自動車に依存する傾向にある
・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

・歴史資源や文化資源など、地域の資源が広い範囲に点在している

・移動量に比べて歩行者量が少なく、賑わいを感じにくい

安全・快適で利便性の高い交通体系の形成

人と環境にやさしい交通体系の形成

賑わいにつながる交通体系の形成

安全で快適な人の移動を支える交通

都心と周辺地域の交流や都心内の回遊を促進するとともに、多様な人々の安全で快適な移動を支え、環境にやさしい交通をめざす。

都心の賑わいと活力につながる交通

過度な自動車利用から賑わいに結びつきやすい自転車や公共交通利用への転換を図ることで、まちづくりと連携した都心の賑わいにつながる交通をめざす。

域内外の移動を支える交通機能の強化

人と環境にやさしい移動環境の形成

過度に自動車へ依存しないまちへの転換

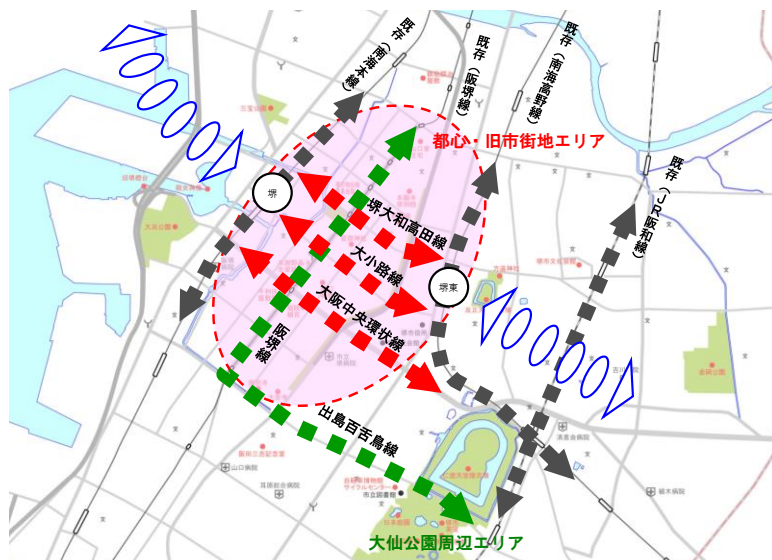
まちづくりと連携した移動の見える化

- 東西交通軸の形成
- 主要バス路線の明示化（車両・停留所の高度化、情報案内の充実など）
- 観光周遊バスの運行（文化観光拠点、堺旧港、市民会館、仁徳天皇陵古墳など）
- 交通系ICカードの導入（乗継割引を含む、主要交通系ICカードとの相互利用可）
- 位置情報の提供（阪堺線低床式車両）
- 駅前広場等の交通結節点における路線情報の提供（バス停の色分け等）
- サイクル&ライド・バス&ライドの促進（阪堺線・バス・自転車の連携）
- 阪堺線への低床式車両の導入、停留場等の改修、情報案内の充実
- CNGノンステップバス等の導入促進（車両のバリアフリー化・低公害化）
- おでかけ応援バス及び阪堺線高齢者割引の拡充
- 自転車ネットワークの形成と自転車通行環境の整備
- 道路空間の再配分（自転車レーンの導入、公共交通の優先化など）
- 駐車場供給の抑制（附置義務基準の見直しなど）
- カーシェアリング・サイクルシェアリングの促進、駐車場の相互利用
- コミュニティサイクルポートの増設（文化観光拠点）
- 駐輪環境の向上（商店街の駐輪対策、駐輪場の再配置など）
- 面的な移動抵抗の軽減（ゾーンチケットの利用促進、交通系ICカードの導入など）
- ゾーンチケットの活用（沿線の施設等での買物割引など）
- 文化観光拠点、堺旧港、市民会館等へのアクセス整備
- 市民交流広場整備と連動した賑わいの支援
- 歩行者ネットワークの形成（旧市街地、堺旧港周辺、内川・土居川など）

東西交通軸の必要性

南北方向中心の既存鉄軌道網を結節し、路面公共交通により東西方向の交通機能を強化することが必要

注) 東西方向の路面公共交通の導入候補ルートとして、「堺大和高田線」「大小路線」「大阪中央環状線」の3路線で事業性等を比較検討



都心ネットワークのイメージ

資料：堺市公共交通検討会議のとりまとめ (H24.3)

『安全で快適な人の移動を支える交通』のイメージ

過度な自動車利用の抑制を図るエリア

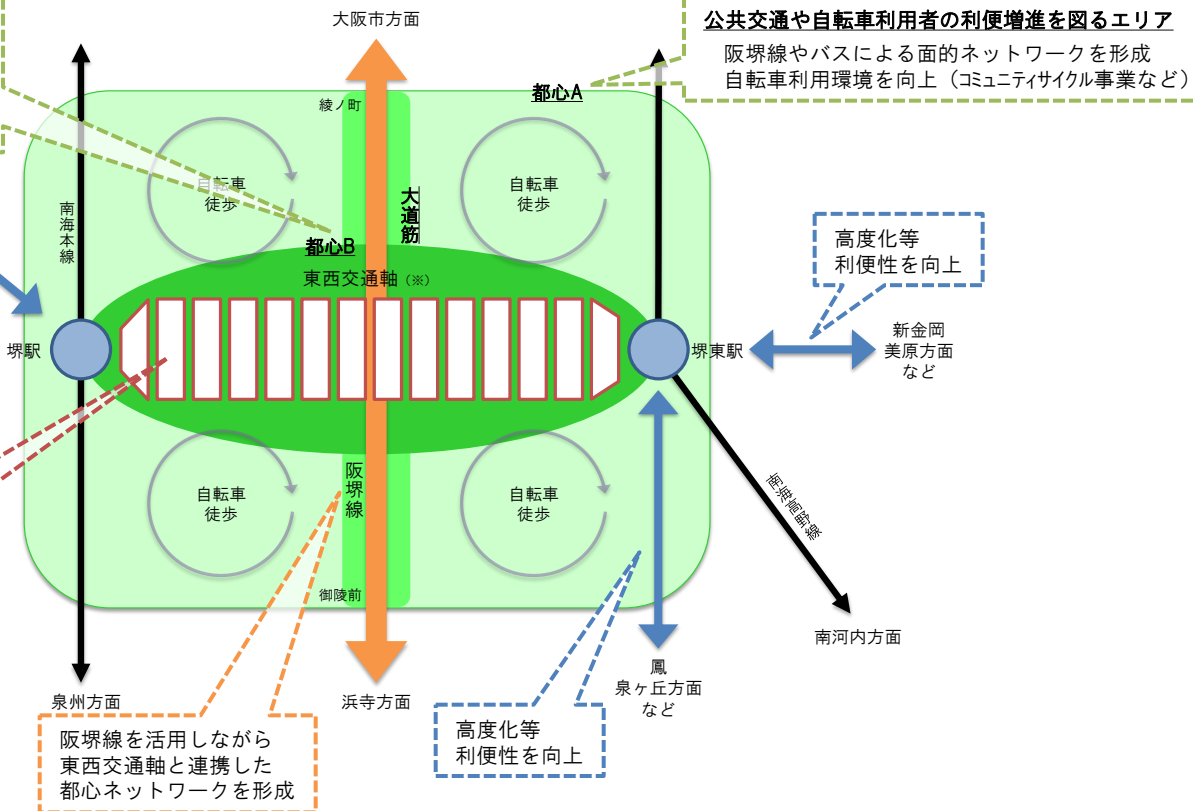
公共交通を中心に社会実験等を含みながら自動車利用を抑制（公共交通の優先化、自転車レーンの導入、駐車場供給の抑制など）

公共交通や自転車利用者の利便増進を図るエリア

阪堺線やバスによる面的ネットワークを形成
自転車利用環境を向上（コミュニティサイクル事業など）

高度化等
利便性を向上

合意形成を図りながら
東西交通軸を形成
※「堺大和高田線」「大小路線」「大阪中央環状線」の3路線で事業性等を比較検討



都心におけるまちづくり

<水辺空間を活かした賑わいの創出>



<まちの歴史・文化を活かした魅力の創出>



<観光ネットワークの形成>

『都心の賑わいと活力につながる交通』のイメージ

堺の都心の現状

- ・都心の求心性や人の移動は一定ある（特に休日は自動車交通の比率が高い）
- ・歩行者量が少なく、賑わいを感じにくい

堺の都心にとっての「賑わい」とは

- ・都心全体を人が回遊している
- ・都心に長く滞在している
- ・スポット的な賑わい空間がある

なぜ？
自動車に依存しすぎるまち

自動車は公共交通に比べて
・回遊行動に結び付きにくい（滞在時間の違い）
・人の移動が目に見えにくい（ドア to ドア）
・多大な空間を占有する（走行空間、駐車場）

どのようにして賑わいにつなげるか？

取組みの方向性

- 過度な自動車利用の抑制 → 道路空間の再配分（公共交通や自転車などへの転換）
→ 駐車場供給の抑制（附置義務基準の緩和等）
→ 交通社会実験の実施
- ミクロな交通への配慮 → 自転車通行環境や歩行環境の向上
- 回遊の促進 → 面的な交通ネットワークの形成、乗継利便性の向上
- 移動の集約 → 東西交通軸の形成、市民会館等へのアクセス整備
- 滞留の促進 → 市民交流広場整備と連動した交流空間の形成
- 景観の形成 → 歴史的風致維持向上計画の取組み など