

都心交通の方向性について

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



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

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

都心の強み、弱み

【強み】

- ・ 歴史資源や文化資源が豊富、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

【弱み】

- ・ 歴史資源や文化資源などが広い範囲に点在している
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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

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

商業・業務・行政・文化・居住などの複合的な都市機能が集積する都心において、安全・快適で利便性の高い交通体系の形成が求められている

人と環境にやさしい交通体系の形成

人の移動が自動車に依存する傾向にある都心において、公共交通や自転車を中心とした人と環境にやさしい交通体系の形成が求められている

賑わいにつながる交通体系の形成

歴史資源や文化資源などが広い範囲に点在している都心において、様々なまちづくりの取組みが賑わいにつながる交通体系が求められている

都心交通の目標と基本方針

都心交通にかかる課題等を踏まえ、都心交通の目標と基本方針を次のとおり定め、目標の実現に向けて取り組む。

【都心交通の目標】

安全で快適な『人の移動を支え』、都心の『賑わいを演出』する交通

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。

【基本方針】

- ◆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

賑わいを演出する交通

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を演出する交通をめざす。

【基本方針】

- ◆自動車に便利すぎるまちからの転換
- ◆まちづくりと連携した移動の見える化

基本方針に基づく都心交通施策の展開イメージ

基本方針に基づき、次の都心交通施策を展開することで、目標の実現を図る。

人の移動を支える交通

域内外の移動を支える交通機能の強化

東西交通機能の強化や乗り継ぎ利便性の向上などにより面的な公共交通ネットワークを形成することで、都心と周辺地域の移動や都心内の回遊を支える。

- ・ 東西交通機能の強化
- ・ 面的な交通ネットワークの形成
- ・ 交通手段間の乗り継ぎ利便性の向上

人と環境にやさしい移動環境の形成

バリアフリー化の促進や道路空間の再配分などにより多様な人々の安全で快適な移動を支えるとともに、移動にかかる環境負荷を低減する。

- ・ さらなるバリアフリー化の促進
- ・ 移動に伴う環境負荷の軽減
- ・ 公共交通や自転車の利用促進

賑わいを演出する交通

自動車に便利すぎるまちからの転換

賑わいに結びつきにくい自動車利用の抑制や公共交通・自転車への転換、歩行者の快適性・安全性の向上を図ることで、都心の賑わいを演出する。

- ・ 自動車交通から公共交通や自転車への転換
- ・ 過度な自動車利用の抑制
- ・ シェアリングの促進
- ・ 秩序ある自転車利用の促進

まちづくりと連携した移動の見える化

まちづくりと連携しながら歩行者を中心に移動を集約し、人の移動が見える化することで、都心の賑わいを演出する。

- ・ 多頻度・短区間移動の促進
- ・ 観光・商業施策との連携
- ・ 賑わいに配慮した交通動線の形成
- ・ 歩行環境の向上

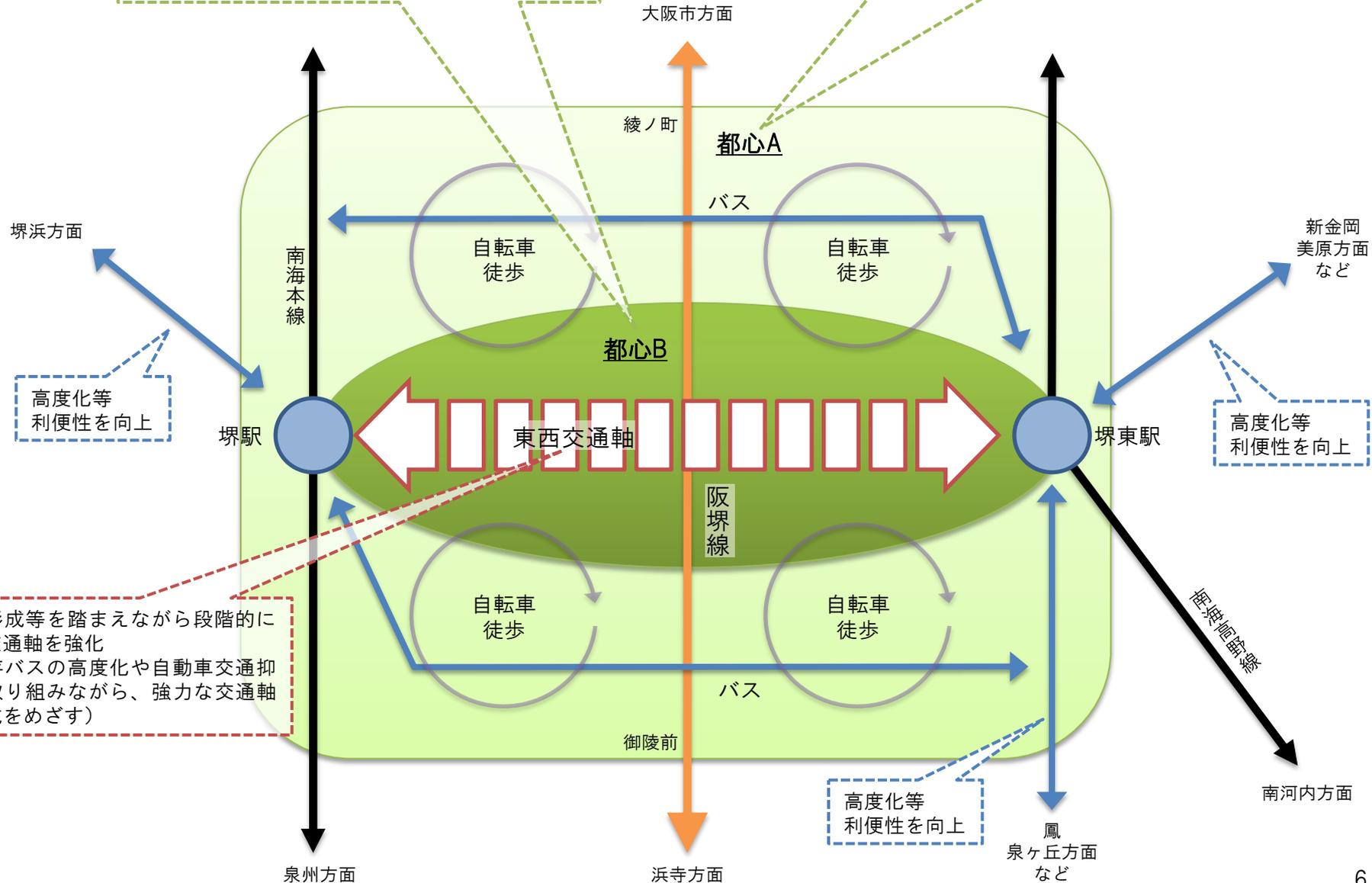
『人の移動を支える交通』のイメージ

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組み入れ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）



合意形成等を踏まえながら段階的に東西交通軸を強化
(既存バスの高度化や自動車交通抑制に取り組みながら、強力な交通軸の形成をめざす)

高度化等
利便性を向上

高度化等
利便性を向上

高度化等
利便性を向上

『賑わいを演出する交通』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?

自動車に便利すぎるまち

自動車は公共交通に比べて

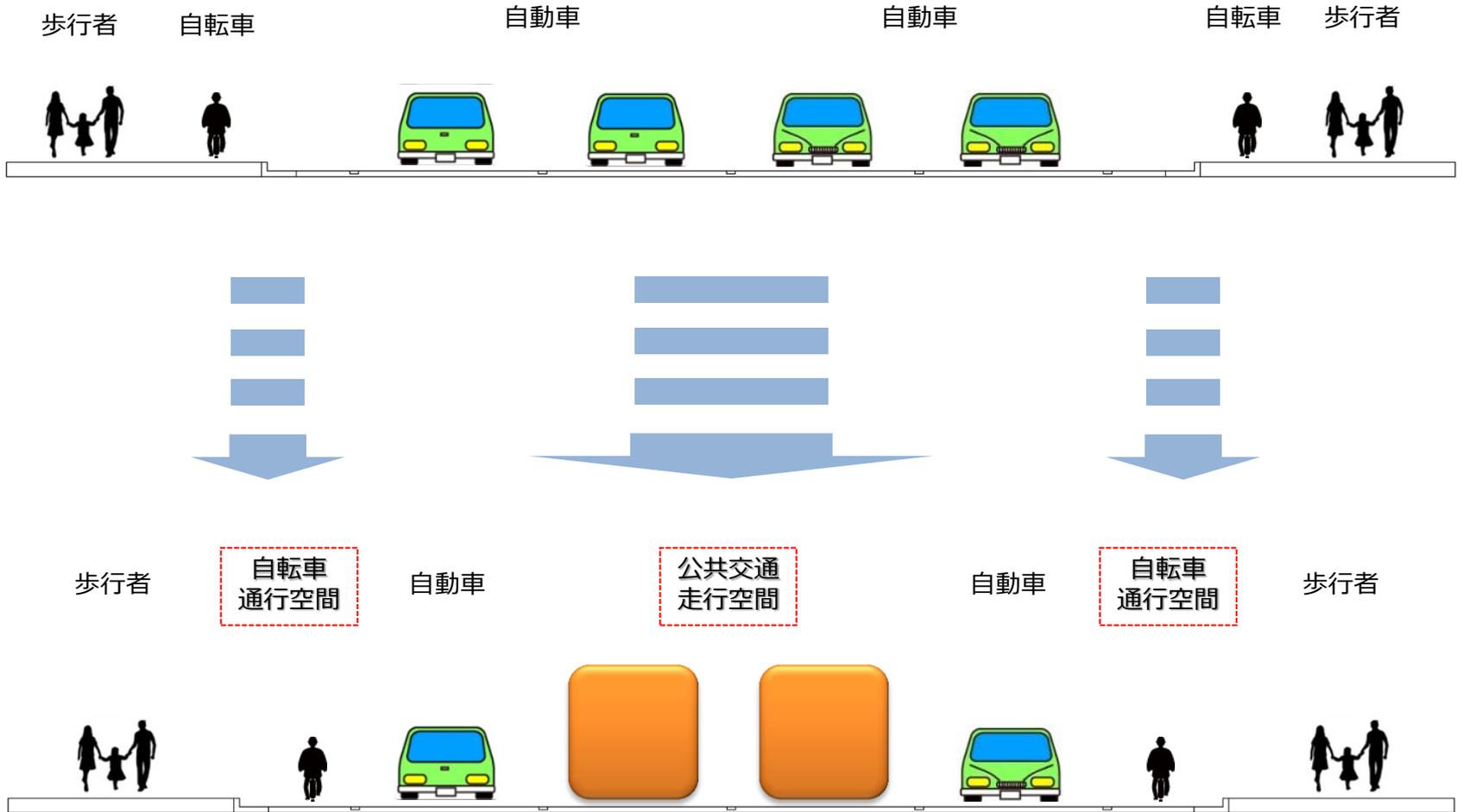
- ・ 回遊行動に結び付きにくい (滞在時間の違い)
- ・ 人の移動が目に見えにくい (ドア to ドア)
- ・ 多大な空間を占有する (走行空間、駐車場)

どのようにして賑わいにつなげる (演出する) か?

取組みの方向性

- | | | |
|-------------|---|--|
| 過度な自動車利用の抑制 | → | ・ <u>道路空間の再配分 (公共交通や自転車などへの転換)</u>
・ 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 | → | ・ 東西交通軸の強化、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

東西交通軸にかかる交通機能再配分のイメージ【4車線道路のケース】



目標・基本方針に基づく施策展開

