

## 「都心交通検討会議のとりまとめ」についての意見募集結果（概要）

### <目的>

市では、東西交通軸を含む都心交通ネットワークの形成や公共交通・自転車を中心とした交通体系の構築に向け、都心交通のあり方の検討を進めており、大学教授など有識者で構成する都心交通検討会議（※）を6回にわたり開催しました。

このほど同会議の検討内容のとりまとめについて、皆様のご意見を募集しました。

### ※会議の委員構成

座長：正司 健一	神戸大学 副学長
副座長：塚本 直幸	大阪産業大学人間環境学部 教授
委員：宇都宮 浄人	関西大学経済学部 教授
田中 晃代	近畿大学総合社会学部 准教授
弘本 由香里	大阪ガス株式会社 エネルギー・文化研究所 特任研究員

(50音順、敬称略)

### ※会議の開催

第1回（平成24年5月30日）から第6回（平成26年4月3日）まで、計6回開催

### <意見の募集期間>

平成26年5月29日（木）～6月19日（木）

### <意見概要>

応募件数：270件（うち市内206件、市外57件、不明7件）

分類	主な意見
方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 会議のとりまとめは、現代の日本の都市が抱える問題に対して妥当な戦略。</li> <li>・ 交通の便が良くなれば、集客力が向上し、地域の発展につながる。</li> <li>・ 堺には多くの歴史的なものがあり、交通の便が良くなると店が増え、消費も増える。</li> <li>・ 車を使わずに公共交通機関で移動できれば交通渋滞も減り、駅に人が増え、まちの活性化につながる。</li> <li>・ 自動車を都心になるべく入れずに公共交通を使用してもらうことが必要。</li> <li>・ 2つの南海の乗り換えが便利になれば、関空なども利用しやすくなり、外国人の観光が増える。</li> <li>・ 東西移動を補完すれば全てが解決する訳ではなく、人の移動に伴う賑わいを創出していくことが重要。</li> <li>・ 泉北ニュータウンの活性化や臨海部の活性化も堺市の発展として必要であり、バランスのよい取り組みが必要。</li> <li>・ 都心周辺をもっと賑やかにしてほしい。</li> <li>・ 「歴史や文化資源の豊かな堺市」「スポーツ環境の整った堺市」「まちづくりに積極的に取り組む堺市」を広く広報、積極的にアピールし、世界文化遺産登録へとつながってほしい。</li> </ul>
東西交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東西交通はバスやタクシーしかなく不便。バス代が高い。</li> <li>・ バスは運行時間が不安定になりやすい、電車との接続に不安がある、運行本数が時間帯で極端に減少する、市外の人が利用しづらい。</li> <li>・ 南海本線と高野線の乗り継ぎを便利にしてほしい。</li> <li>・ 人の流れを堺市内で循環、滞留させる必要がある。</li> </ul>
機種	LRT 鉄軌道 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ LRTが良い。公設民営であれば収支が合う。時間どおりに移動できる。バスよりもわかりやすい。</li> <li>・ LRTは、バリアフリーで誰もが利用しやすい。</li> <li>・ 環境にやさしいLRTが良い。</li> <li>・ 環境に優しい都市として、伝統と最先端技術の融合により、模範の都市となってほしい。</li> <li>・ 人にやさしく、堺の文化にふさわしく、コストパフォーマンスにすぐれた東西を結ぶ交通が必要。</li> <li>・ 採算性だけでなく、自動車から公共交通への転換、大阪市内との直通による観光・商用客の獲得など、より大きな波及効果で論じられるべき。</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>・堺東の景観を変え、変化していく期待感からヒト・モノ・カネ・コトを外より持ち込んでくる施策が不可欠、斬新な交通インフラであるLRTが必要。</li> <li>・バスやBRTでは、大阪市への流出という課題の解決にはつながらない。</li> <li>・観光客の利便性を高めるためには、点在する文化資源を線で結ばなければならない。多少費用がかかっても近代的で魅力的なLRTを採用すべき。</li> <li>・東西や市内中心部の環状の交通としてLRTを導入してほしい。</li> <li>・自動車交通の転換（阪神高速堺線や大小路陸橋の撤去など）を実現することなしにLRT導入だけが先行してはならない。</li> <li>・大小路を歩きたくなる通りに生まれ変わらせる施策なしに、LRTが走り抜ける通りとしてはならない。</li> </ul>
	BRT バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・BRTやバスで十分。</li> <li>・バスの高度化が市民の税負担にとって将来的に良い。</li> <li>・現在の道路を有効に活用したバスの充実をしてほしい。東西のバスの便数を増やしてほしい。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東西の軌道交通は不要。</li> <li>・莫大な費用が掛かり成功するとは思えない。</li> <li>・大小路が一方通行になると地元には不便。2キロ足らずの道に線路を作っても人は集まらない。</li> <li>・堺浜まで延伸するとしても、人が少ない工場か倉庫ばかりで利用者が少ない。</li> </ul>
ル ー ト	大小路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大小路にLRTが必要。</li> <li>・概算事業費、需要予測、自動車交通の抑制などから大小路線ルートが良い。</li> </ul>
	中央 環状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中央環状線ルートが良い。堺の都心と郊外を結ぶ新たな路線となり、各拠点を結び、再開発もしやすくする。</li> <li>・中央環状線に東西鉄道を敷くべき。大小路ルートでは堺東から東へ延伸させるのは不可能。</li> </ul>
	外部への 延伸	<ul style="list-style-type: none"> <li>・堺東駅以东（堺市駅、新金岡、美原、松原方面など）に延伸してほしい。</li> <li>・何処まで延伸するかの展望が見えないと活性化しない。</li> <li>・郊外と都心を結ぶ役割を持たせ、都市を一体化させるものでなければならない。</li> <li>・広域圏の人口流動性を高めていく観点からも、将来の延伸や周辺都市への乗り入れ等について議論してほしい。</li> <li>・堺東駅の連立化に合わせて、駅前再開発とLRTを検討すると良い。</li> <li>・J-GREEN堺へのアクセスが不便。バスの本数が少ない。1回で乗り切れないことがある。</li> <li>・J-GREEN堺のアクセスを大阪市内に取られるのは、堺市にとって大きな損失。</li> <li>・多方面からのアクセスが便利になれば、J-GREEN堺をもっと活用できる。堺市全体に経済効果をもたらされる。</li> </ul>
	阪堺線 との連携	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大小路ルートに阪堺線が乗り入れてほしい。</li> <li>・相互直通により、東西軸と阪堺線の双方の利用価値が相乗的に向上する。</li> <li>・BRTは阪堺線と相互直通できない。</li> <li>・まずは阪堺線を堺東駅に乗り入れるといった形で進めるべき。</li> </ul>
	合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通問題に関する議論も機が熟した感があり、覚悟を決めて実行に移す時期に来ている。</li> <li>・段階的な検討ということはやる気がないということ。</li> <li>・LRTやBRTの導入には多額の予算投資が必要であり、十分な実験・検証、情報開示のうえ、市民合意形成を慎重に進めなければならない。</li> <li>・市民・行政・事業者が協力して取り組むことが絶対条件であり、市民合意を得ることが欠かせない。</li> <li>・説明会を開いてほしい。もっと市民と対話してほしい。</li> </ul>
	その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・堺駅～堺東駅以外でも交通網を増やしてほしい、深井駅まで路線を増やしてほしい。</li> <li>・駐車場を多くして料金を安くしてほしい。</li> <li>・堺駅、堺東駅の駐輪場が買い物には使いづらいので改善してほしい。</li> <li>・自転車の役割や位置づけを明確にほしい。</li> <li>・南海高野線の高架化はどこからどこまで、いつ頃完成予定なのかを情報公開してほしい。</li> </ul>