

意見 1

(1) 四つ橋線を延伸します。(住之江公園～南海堺駅)

途中に「三宝駅」を設置します。

大阪市と関空を結び堺市の発展を図ります。大和川底中央で境界とします。

技術と運営面は大阪市の指導を受けます。建設費は国・府・大阪市・堺市で四等分負担します。

御堂筋線の輸送が飽和状態ですので、緩和します。

世界オリンピック・サッカー・ラグビーのワールドカップの開催を誘致し、J - GREEN (グリーン) 堺を活用します。

(2) ベイエリアを開発し循環バスを運行します。

(3) 付帯工事建設として地下街開発をいたします。

(4) 阪堺軌道線を廃止します。

意見 2

公共交通機関の将来像について、堺市の『独自性』を考慮に入れて、現状分析・課題・対策をまとめました。

- 1) 既存手段：電車（南海・JR）、阪堺線、路面バス、ふれあいバス、タクシー、コミュニティーサイクルなど。
- 2) 今後考慮すべき事項：利便性、環境、観光、高齢化、少子化、運賃、新規性、雇用拡大、それぞれのメリット、新しい取組、エコ（省エネ）システム、ワクワクする企画など。

3) 課題

- ①単なる移動手段から、リピートしたくなる魅力作り。
- ②他交通手段への乗り継ぎの利便性。
- ③高齢者の増加は必至なので、積極的に取り組む施策。
- ④堺市の特性を生かした新規交通手段の構築。
- ⑤交通機関を核とした新たなコミュニティーの創造。
- ⑥雇用の拡大に繋がる運営システム。
- ⑦交通・生活・観光・職をトータルでコントロール出来る事業体。

4) 分析と対策

- 堺市独自の魅力ある資産（歴史・文化・産業）を公共交通とうまく結び付けて、人に優しく、またリピートしやすい身近な移動手段とする。

堺には、環濠・阪堺線・自転車・古墳群・商店街・農産物（堺のめぐみ）・太陽光発電・伝統産業・寺社・和菓子・自然里山・泉北ニュータウン・サッカートレーニングセンターなど他市にはない資産がある。

これらを交通網で有機的に結び付ける。老若男女にかかわらず、目的があれば進んで出かける。また高齢者はお金はないが、時間と好奇心は十分あるので魅力があれば運賃を払っても利用する。

- 堺市の公共交通は南北に多く走っているが、東西に結び付ける新規交通網を創設する。市街地に『自転車タクシー』を走らせる。駅を降りれば、自転車タクシーで細かく移動出来る。堺は自転車のまちであり、他市にアピールも出来る。屋根にソーラーパネルを設置してもよい。また自転車タクシー業と言う雇用が創造出来る。
- コミュニティーサイクルのステーションを倍増させて、特に若者の利用を促進する。私もカードを持っているが、現状のままだとレンタサイクルとの差別化が難しい。具体案は即答しにくい『堺自転車のまちづくり・市民の会』の知恵をお借りしたい。ステーションについては、阪堺線の駅と関連付けると両者共メリットがあると思う。（例：チン電の『御陵前』駅にステーションを早期に作りたい。ここは環濠の南端であり、また紀州街道と熊野街道の分岐でもあるので、チン電・コミュニティーサイクル・観光と三拍子そろっている。）
- 泉北ニュータウン（NT）の取り組みは難しいが、まず泉北高速鉄道の運賃を南海電鉄並みに下げる。泉北 NT はアップダウンが多く、住人も高齢化が進んでいる。さらにショップが泉ヶ丘駅に集中し過ぎている。これらを解決するには、新規の取り組みが必要と思う。高齢者の移動の手段となり、また買い物の手伝いも出来て、安否も確認出来る手段。これは新たな雇用も創造出来そうに思うが。例えば個人営業の《電動アシスト自転車タクシー》など、考えられないだろうか。

以上、何かのご参考にと、提出させていただきます。今後どこかで機会がありましたら、より詳しく討議したいと思います。

意見 3

「堺の公共交通のあり方」についての（意見）

阪堺電車に対する補助金の投入及び泉北ニュータウンの「陸の孤島化」現象に鑑み、市の交通政策に一言意見を申し述べます。

遡ること400年余り前に栄えた中世の自由都市「堺」、現在の阪堺線沿線ら堺東周辺が日本をリードした商業資本と刃物や鉄砲鍛冶などの工業の中心だったのでしょう。

時代は流れ、今や堺市の役割は大阪経済圏の衛星都市となり、阪堺電車は衰退し、住宅地として泉北ニュータウンが誕生しました。

それに対して今なお、市当局は独立独歩、堺東中心の運営に固執しようとしているのではないかと疑問を抱くことがあります。堺の歴史的財産は大切にするとしても、関西経済・文化圏の衛星都市となっている実情を適切に位置づけることが大切だと考えます。

橋本や河内長野などの高野線沿線住民は今や堺東を避けて大阪経済圏に直結しています。ここ数十年、堺東駅の乗降客数が激減している（難波駅も大幅に減っている）のに対して、大阪市営地下鉄への乗り継ぎ駅である中百舌鳥駅の乗降客が増えていることから明らかです。御堂筋沿線の北区の住民も増加しています。堺東の繁栄は時代の推移と共に過去のものになりつつあります。

堺市役所に通勤している職員はこの実情・流れを直視出来ているのだろうかかと危惧しています。市として中百舌鳥副都心構想を視野にいれる時期にきているとも言えます。

まずは阪堺線の存続の為の補助金支出に反対します。

南北方向の交通は狭い範囲に並行した南海本線と高野線があり、あえて利用者が少なくなって赤字転落した阪堺線を残す必要はないと考えます。バスの利用で補うことも可能でしょう。電車に文化的価値があるとは思えません。

一方で堺市の歴史遺産などをPRする為に毎月、格安の観光バスツアーを運行することを提案します。和泉市は市内ツアーを企画して応募者多数で抽選する有り様でした。堺市には歴史遺産や伝統産業、海岸部の工業、南部の農産物関連の施設などがあり魅力一杯です。関連業者などの協賛を得て、場合によっては市の補助も加えて格安料金の企画として、堺の魅力を市民は勿論、広く市外にもPRする価値があると考え提案致します。

次に泉北ニュータウンの交通対策について

ニュータウンの急速な高齢化は成り立ちの歴史から致し方ない流れとしても、若者が「陸の孤島」と言って脱出して高齢化に拍車をかけています。高度成長期にはマイホームの夢の土地でしたが、職住接近時代に移行しつつある現在は大阪通勤圏としても時間がかかり過ぎます。（バス併用の住区構成なので、大阪のビジネス街への通勤は1時間半近くかかる。堺東の市役所職員には実感がないかもしれませんが）

千里ニュータウンも先行して高齢化が進んでいますが、一段落した段階では交通至便なので世代交代がなされるだろうが、泉北は現在のままでは大阪都心への時間がかかりすぎ再生は望み薄だと考えます。

ついでに二つの提案をしたい。

第一は泉北高速鉄道と大阪市営地下鉄の相互乗り入れです。地下鉄が広軌であることなど問題点があることは承知していますが、研究すれば比較的少額の投資で実現する可能性があるのではないかと。また、現在の中百舌鳥の地下鉄乗り換えの意地の悪い迂回路を改善して地下鉄駅のホームに乗り入れることも検討する余地があるのではないかと。

まずは調査を始めることをお願いしたい。大阪市内と直結すれば堺市南部の開発（例えば大学や企業、観光農業の誘致など）はもっと進むだろうと考えます。開発余地が多く残る和泉市との連携も視野に入れて欲しい。

第二は運賃問題。

経営の合理化などによる運賃引き下げを望みます。共産党や一部の市民が主張する市の援助による値下げは絶対反対です。

運賃は乗り継ぎ加算の解消や経営合理化など課題もありますが、基本的には乗客数の維持・増加がなければ解決出来ません。乗客数を増やす為には朝晩だけの片道乗客数に依存する体質から脱却することが必要です。大阪都心との所要時間を短縮して、「陸の孤島」問題を解決しニュータウンの文化施設（例えばビッグ・バンやビッグ・アイ、ちなみにこれらの府施設が市の「くらしのガイドブック」に載っていないのは納得できない）や農業などの豊かな自然への集客、そして学校などの文化施設や企業の誘致を進めることが必要だと考えます。

いずれも時間のかかる課題ではありますが、まず調査・研究から始めて着実に取り組むことが、泉北ニュータウンの将来の希望につながると考えます。

意見 4

公共交通機関に望まれることの一つに、その機種を問わず、表定速度の向上が考えられる。表定速度とは出発地から到着地までの距離を走行中、停止中の別なくかかった総時間で割った値である。この値を向上することは利用者にとって便利であるだけにとどまらず、輸送機関としての魅力を向上し、利用者誘致の一助ともなり、収支効率の向上も期待できる。一方事業者側にとっても資本を投下した輸送施設や雇用する人材の回転がよくなり、単位時間により多くの収入が期待できる一挙両得の結果が得られる筈である。すでに持てる能力を一杯近くまで活用している都市間高速鉄道の場合など、更なる所要時間1分の短縮を実現しようとするれば1億の投資が必要とさえ言われているが、それだけの投資をしてでもトライするに値するケースも存在しているのである。言うは易くして実行は難しい。こうした都市間高速鉄道のケースに限らず全区間の距離にしても、またその所要時間にしてもその絶対的な値が大きくない都市交通のケースでは、この表定速度が向上どころか現状維持はおろか、年々低下し、悪化の一途を辿るのが残念ながら現実のようである。その結果、利便性は失われ、利用者という市場の大きさに変化はないにもかかわらず、速達性、定時性を始めとする交通機関としての魅力を失った結果、多くの利用者が横を向いてしまったのが現実の姿である。不景気や少子高齢化にその原因を転嫁してすませる問題ではないのである。事業者側にしても、表定速度がジリ貧的に右肩下がりになってくると、先程の逆の現象で単位時間に稼げる額もまた右肩下がりになって一大事とあわてる結果となる。ことほど左様に表定速度の向上とまでゆかなくとも、最小限その維持ということは事業の収支の改善のためにも避けて通れない大きい問題と言えよう。それでも、ある程度の延長のある鉄道などの場合、列車の遅れが慢性化し、列車がダイヤ通り走らない事態が続けば比較的早期にこれを発見して手が打てる。これに対し全区間の所要時分がさして大きくなく、たとえ慢性的な遅れが発生しても折返し時間を短縮することで、逆方向の発車を定時化してしまえば遅延の慢性化にも、そして表定速度の低下にも気づいていなかったり、たとえ気づいていてもどう対処するか？どこから手をつけるか？迷っているうちに事態はどんどん悪化の一途をたどっているケースも散見されるようである。要素は決して一つではない。複数のそれがかからんでいるケースの方がむしろ多い。そのどれかにマトを絞って対策に手をつけても効果が挙がるには時間も必要であろう。放っておいては右肩下がりの現状に歯止めをかけるどころか、事業の収支改善を言う前に事業存続か否かの運命さえかかっているのではなからうか。

もちろん、併用軌道や、混合交通の道路上の公共交通の場合、交通事情によって表定速度の維持が困難であったりする事情は無視できない。しかし逆に法則上、路面電車や路線バスに与えられた優先通行権を公共交通側で生かし切っていない事業者側にも考えていただく必要はないだろうか？その昔、モータリゼーションによる都心の自動車の増加で、電車の運行が影響を受けた際、当時のアメリカで高加速のPGC電車が開発され、自動車より大きい加速によって自動車の流れよりも先に立つことで、その影響を排除した故事もあった。現在のバスのバス停からの発進にしても、法規で保護されているのをフルに利用して、もっと強引に交通の流れに進出するべきだし、指示器を出しているバスを妨害するような非常識な車に遠慮しすぎることは、結局自車の表定速度低下の一因を自ら創り出しているのだ。都市交通における表定速度の維持、さらに向上に向かって努力することによって、利用者が速達性、定時性への魅力を感じ、一旦失われた市場をとり戻すこと、そして収支効率の向上も期待できるのではないだろうか。

表定速度向上の問題と関連して、信用乗車方式について検討してみたい。鉄軌道をはじめとしてバスなども含めて、1人乗務が増えて来た。「ワンマン」という表現はすっかり日本語化して、交通機関関連の人以外にも通用するようになった。ただ、堺市の場合には男女共同参画条例と称するものが存在していることでもあり、男女いずれでも係わり得る職業名称などにも配慮することが望まれている。大分以前のことであるが、堺市と南海の共同運行であるふれあいバスに関してのことである。たしかに車体にも時刻表にもワン「マン」の文言は見られなかったが、当時、各停留所の掲示にはワン「マン」バスの文言があった。別に「マン」でなくても「レディ」でも「ウーマン」でも差支えないのだから、市が関連している事業にこればまずいのではないかと交通担当部署と男女共同参画担当部署に申し入れたところ、当時の堺市のホームページにも、こういう意見が来た旨掲載されたし、当時の市長名で善処

しますとの回答もいただいた。問題の文言も「ワンマンバス」から「ふれあいバス」と改めていただいた。看護「婦」と言わずに看護「師」、カメラ「マン」と言わずにフォトグラファーなど、男女どちらかを表現する文言の言い換えも進んでいる。先日も上下水道局から、堺市下水道ビジョン（案）というものが出され、これに対するパブリックコメントの募集も実施されたが、下水道の話だからと言ってしまえばそれまでとは言うものの、「マン」ホールという文言が21ヶ所、これに対し、人孔の文言が4ヶ所、市の刊行文書上に登場しているのは問題ではないか？との問題を提出しておいた。なお、ワンマンの文言は上記の通り男女共同参画は、問題はあるものの文法上は正しく世界的にも通用するが、日本の交通運輸業界だけで通用する「ツーマン」や「ワンツーマン」は当人達は2人乗務、1人乗務2人乗務兼用の心算で使っているようだが、文法上からも間違いで、「ツーメン」であり、「ワンマン」アンド「ツーメン」が正しく外人の前では口に出してほしくない文言と言える。

前置が長くなったが、1人乗務の拡大にともなって、駅員無配置の駅などでは当然運転士による改集札業務、運賃料金收受業務が実施される結果、乗車時もしくは降車時に運転士の直近の扉を通して当該業務が実施される。このため、この部分の扉は通常比較的幅員の狭いものとされる傾向があり、かつ乗降客1人ずつの改集札、運賃料金收受実施のため、多客時には乗降時間の増加→停車時間の増加→遅延の発生→表定速度の低下という一連の現象が連鎖的に発生して来て問題となってくる。日本でもその例にもれないが、同様の現象は世界中に発生してくるようになった。そこでその切り札として登場して来たのが信用乗車方式であり、すでにEU圏をはじめ、世界の多くの国々で採用されて来た。まず乗客は乗車前に必ず乗車券を購入する。当然のことだが、無札乗車や、乗ってから車内で払うなどということは一切認めない。乗車したら乗客各自の責任で各扉のところに設けられている改札機（キャンセラー）に乗車券を通し、入錠する。これで始めて乗車券は有効となる。運転士は文字通り運転業務に専念し、車内には営業業務を扱う係員は居ない。

もちろんどの扉から乗っても、また目的地に到着すればどの扉から降車してもかまわない。乗客は正規の運賃を支払い、有効な乗車券を持っているという信用の上に立った制度であり、降車時にも乗車券をチェックも回収もしない。そのかわり抜き打ちに検札が入り、有効な乗車券を所持していない場合は如何なる言いわけも通用しない。日本のように免れようとした運賃の3倍といったレベルではない。邦貨換算2000円～6500円位を徴収する。もっとも日本の鉄道営業法にも不正乗車の罰金の限度額は20000円と明記されているが、定期券の不正のように金額や期間が大きいから、3倍の答が高額化した事例はあっても鉄道営業上の罰金を徴収したという事例はあまり聞かないし、鉄軌道の職員もこの罰則があることを知っているのだろうか。ともかくも、こうした信用乗車方式の採用によってすべての扉でも客扱が、そして何両連結していても、1人の運転士で全扉での客扱さえ実施されているのである。3車体で全長30メートル程度の連接車を2ユニット併結したLRTが都心部をひっきりなしにやって来て、全扉で乗降客を扱いながら走り去るのに大した停車時分を要しないのは信用乗車方式あって始めて実現が可能なのである。本場からLRTを買ってきたり、ライセンス生産したものを走らせるのは、似て非なる「自称LRT」を造って世界の失笑を買うよりはマシではあるが、せつかく導入したLRTの後部車に関所の番人を常務させているのもLRTという仏造って信用乗車方式という魂を入れずに走らせたりするから、彼地では日本はもはやLRTの市場にはなり得ないとの酷評もささやかれるというものである。日本ではまだ乗客をそこまで信用できないのか？それとも電磁式乗車券システムで不正乗車を根絶できると思っているのか？それともそんなシステムを売り込まれてトビつuitたのか？ともかく信用乗車方式はまだ日本では市民権は得ていないようだが、表定速度向上の切り札として検討してもよい時期に来ているようだ。たしかに日本で信用乗車方式を採用した事例はまだ聞かない。したがって営業運転の事例もない。ただこの方式でしようすることを前提で製作されたフランス製のゴムタイヤLRTが堺浜へ上陸してデモを行ったことがあった。モノの始まり何でも堺である。LRTそのものの実車デモであるが、問題の方式に備えて各扉の側には改札機（キャンセラー）を搭載できる台座が備わっていた。信用乗車方式というシステムの売込みの目的でのデモではなかったから、先方もこのシステムを強調したり、特に説明したりはしなかったが、こちらから質問すると当該方式で使用を前提としたものであるとの返答が返って来た。

信用乗車制度を採用すると検札要員が新たに必要となるそのコストを心配する向きもあるだろうが、何も全車両、全列車に常時乗務させるわけではないし、またそこまでの必要があるとも考えられない。むしろ

るランダムに実施する方が不正乗車予防の心理的効果が挙がるのではないだろうか。参考までに、一般の改札口のある鉄軌道の駅構内や車内でやはりランダムに検札を実施してみるとそのために要した人件費を充分カバーし得るだけの収益が得られるものであるし、大多数の正規運賃、料金で乗車する信用に値する旅客には、不快の念を与えることなく、極一部の不心得な旅客を排除することが目的であり、一般の大多数の旅客にとってはむしろ客扱、特に改集札、運賃、料金収受による停車時間の増大がなく、表定速度の向上、定時性の向上、速達性の向上などによる利便性の増大という点で得るところ大となることが期待されよう。

制度上、鉄道営業法とはほとんどバッティングはしないと思われ、施行規則も同様ではなかろうか。ただ、乗車規定や約款は多少の手直しと関連した許認可、届出といった手続きは必要であろう。

添付資料にEU圏の信用乗車方式のLRTの事例を示しておく。運転士は旅客との間で改集札、運賃収受を行わないのだから、運転席と第1客用扉の間隔は問題ではないし、仮に接近していても扉は乗客が同時に並んで乗降できる広巾が採用できる。しかも、全扉を開閉して全扉での乗降が可能。そして長大な連接車でも、何両かまた何ユニットかを連結した長大な列車でも1人の運転士で運行が可能である。もうそろそろ日本でも採用を検討する事業者が出て来てもいい頃だと思われる。海外へLRTはじめ事例の視察に行くのはけっこう。しかし、モノの形だけ見て来ないで、自分で乗車券を買って利用して制度そのものも体験してくる必要も望まれよう。

明治初期あたりまでは、堺県も存在したように、堺は大阪との交流だけでなく、東に拡がる河内地方、さらには現在の奈良県南部のエリアとの交流も大きかった。南海の前身である阪堺鉄道も社名の通り堺を目指し、さらには泉州平野を南進して和歌山を目指そうという、現在の南海線のルートを狙いながらも、当時の動力車の性能との兼ね合いもあって、距離は増加しても勾配を緩くできるルートとして東進して大和高田あたりを経由することもあわせて検討し、実際にそちらのルートの測量にも着手していたところ、並行線となる初代大阪鉄道（現関西本線）から、並行する両線が競合関係となることに関して申し入れがあり、両社間で話し合いが持たれ、阪堺側が測量などに費やした分に相当する示談金を受領してこの東進ルートを断念した。高野線の前身、高野鉄道は、堺東を起点とし、多少勾配は急になっても紀見峠越えの最短ルートを狙い、大和高田経由や和歌山市経由のライバルに時間的にも充分太刀打ち可能と考えてスタートしてみたものの、難工事かつ工事費の予想外の増大で肝心の山越えの部分を開通させることができず、山越えを想定して用意した大型かつ強力な機関車を部分開業した平野区間で使用してみると、石炭も水も予想外に大喰いで、機関車の走行音がシャッキンシャッキンと聞こえたと言えられるほど不経済であり、遂に会社も耐えきれなくなって、新たに創立した高野登山鉄道に事業一切を譲渡してダウンしてしまった。

後年大阪汐見橋方面へも延伸するのであるが、その実現後でも汐見橋方面より河内長野方面の客のほうが多かったようだから、ある意味では数すくない「堺を起点とする鉄道」の第1号であったとも言える。

東進を断念した阪堺鉄道は堺まで開通したが、大阪、堺の2大都市を結んだだけあって営業成績も良好であった。堺以南は別に創立した南海鉄道の手で狭軌標準の1067ミリ軌間で和歌山市方面へ伸びていった。同時に南海鉄道は阪堺鉄道を合併し、南海の負担で838ミリ軌間という特殊軌間であった旧阪堺鉄道区間の改軌も実施された。こう考えると、南海鉄道もまた「堺を起点とする鉄道」と見ることもできる。

このあと、明治年間には、堺を起点とし東進して大和高田方面を目指した堺鉄道が計画されたが、前回の初代大阪鉄道と阪堺鉄道のケースと同様の並行線問題で大阪鉄道側からクレームが出され、堺鉄道は認可されることなく消滅していった。その後大正時代に入って南大阪電鉄というのが堺からやはり東進して大和高田方面を目指して設立されたが、初代大阪鉄道はすでに関西鉄道を経て国有化され、関西本線となっていたから今度はクレームは出ず、許可もおりたものの、南大阪電鉄は自力で事業を立ち上げることはできず、未開業のまま布設権を、2代目大阪鉄道、即ち現在の近鉄南大阪線の前身に譲渡している。これら両線も時代こそ違え実現しなかった。堺起点の鉄道に他ならない。

ただ、後者に関しては2代目大阪鉄道も特に大和進出では取得した布設権を有効に利用したのを含め、大和進出、大阪市内進出の2方面作戦を完了し、さらに堺進出の権利を生かしてと計画し、一部の

用地買収も実施したし、地元の区画整理団体などからも建設してくれるのであれば用地も提供しようとの動きもあったのだが、すでに2方面作戦で持てる能力を使い果たしていた上に大正末期から昭和初期の不況、追い打ちをかけたのが、既開業線での大事故の発生もあって堺進出は実現しなかった。許認可だけは関西急行鉄道、近畿日本鉄道にも継承されたが遂に日の目を見ず、失効するに至っている。

こうしてみると、堺を通過する（特に南北方向に）鉄道（軌道を含む、但し現在のところ軌道の方は阪堺電軌にしても大阪地下鉄にしても通過はしないで堺市内で完結しているが）は数多いが、堺を起点として他の目的地に向かうものは先ほど書いたようにその起源にさかのぼれば南海線も高野線も堺が起点であったと言えるが、現状では起点は大阪市内に移り、堺は通過点と化している。

「泉北高速は如何？」と大向うから声がかかりそうだが、たしかに起点は堺の中百舌鳥であり、現在の終点もたしかに1駅だけとは言え、隣の和泉中央ではあるが、これを堺を起点として他に向う鉄道に含めるには異論もあろう。

ただ、80万都市ともなれば単なる交通上の通過点にとどまることなく、当該都市を起終点とする鉄軌道はもちろん、接続点であったり、線形的には一見単純な通過点のようであっても、輸送需要上の段落として、始発又は終着となる列車が存在するケースもあってよい。通勤旅客の集中は鉄軌道の経営から言えば、必ずしも歓迎だけしてもよいものではないかもしれない。量はあっても輸送単価の安いこと、そしてそれ以上にラッシュをしかも朝夕わずか数時間のピークを乗り切るためのデイトムには全く余剰となってしまうような投資を要求されることも考えれば、決して手放して喜んではいられまい。ところが通勤旅客を含む旅客運送量の伸びがバッタリとまり、逆に下降に転ずるとその原因を事業者自身に求めようとしないで、不景気だとか、少子高齢化とかの外的要因に転嫁しようとする傾向があるようだ。ラッシュのピークを取り去ることも全く不可能でないにしても、ピークの切りくずしによって効率の悪い投資を少しでも除去できるのだし、全員着席通勤の実現はまだ少々先であっても、ラッシュの乗車効率のピークを低下させれば、これも顧客満足への一つの手がかりではないのだろうか？通勤旅客の減少のうめ合わせは、オフピークの定期外旅客の誘致への努力によってある程度カバーし得るものではないだろうか。しかも、こちらは努力が必要とは言え、一旦獲得できれば客単価は大きいし、デイトムに余剰となる輸送力を新たな投資なしに活用できる利点もある。金を使わずに頭を使うのが商売の道であろう。

あれば便利といった公共交通のルートが多くは、もし現実に実現したとすれば、比較的通勤路線的性格を帯びそうなものも多く、また、かつて計画されたり一旦実現して実際に運行されたものの、需要が思ったほどなく、撤退してしまったり、産業構造の変化で需要がなくなってしまうルートであったりするの散見される。

それよりも、80万都市と言えば、福井県あたりの全人口に比較できる数字であり、隣に大阪市という巨大都市がくっついているから、目立たないものの、ここを起終点としての人の動きはかなりある筈であり、その多くが一旦大阪市内までで、三角形の2辺を経由する結果となる。堺から名古屋へ向かうとすれば新大阪へ出て新幹線を利用するよりも難波から近鉄を利用する方が便利だろうし、時間帯が良くなかった結果短命に終わった堺市→阪和線、阪和貨物線（現在廃止）、八尾、関西線経由→名古屋のルートをとった特急「あすか」などは堺から中京圏にアクセスするルートとして再検討してもいいルートであろう。同様に堺から各地への、大阪市をバイパスするルートも、堺からのアクセスルートとしてだけでなく、各地からの旅客を堺に誘致するルートとしても積極的に検討してもいいのではないだろうか。

宿院の旧病院跡地に計画されている観光拠点に関しては更めて考案したいと考えているが、都市交通機関を介してのアクセスにとどまらず、市外からの観光客を既存の3駅（堺、堺東、堺市）を経由させるにとどめず、市外からの鉄軌道（差し当たり既存路線としては南海、JR西日本、泉北などが考えられる）に直結し、これらと共通の規格で直通運転で観光拠点直近まで乗入れるようなルートも検討する必要もあるのではないだろうか？これなくしては、いくら立派な拠点を造っても、集客は期待できないのではと心配するものである。

ついであるが観光拠点から、垂直離着陸機や飛行船など、滑走路を必要としない航空機を発着させて、一つは仁徳陵はじめ古墳群の俯瞰観光飛行、いまひとつは関空などとの最短時間でアクセス航空路と

いった公共航空は考えられないだろうか？特に後者は関空をハブ空港として関空と同一運賃区間、つまり関空まででも、関空で途中降機（空港外に出場）しなければ、堺の拠点までのアクセス航空路（関空がハブなら、スポーク航空路）も同一運賃で利用できるようにはできないだろうか？海外のハブ空港の場合、同様の事例があるようだ。ヘリコプターの利用も考えられるが、ヘリは市街地上空で空中停止は原則認められていない。垂直離着陸機は、前例はないだろうが、可能かどうか検討の必要はあろう。

意見 5

今、現在堺市に必要な公共交通を考えるにあたって、広く意見を聞いてみると御陵前通りに阪堺線のNEW（新しい）線を通してほしい、JR 百舌鳥までの交通が一つと、堺浜（新しい町）匠町までの公共交通がバスだけなのはあまりに不便という意見が大半であります。

そこで、僕が日々考える堺市の公共交通の柱となるプロジェクトを提案させていただきます。

- ①大きな柱は堺市交通局の設立です。
- ②大阪市と堺市の交通の便の違いについてもっと市議会で話し合う必要があります。

堺市はスピードが遅すぎて手遅れになります。

今やらなければいつするのかわかりません。

商店街があぶないのに気がついている人が何人いるのか…

意見 6

私は堺市に居を持って6年になる者で、堺市のことを十分にわかっているわけではありませんが、日頃の感想に近いものを意見として提出させていただきます。

堺市は政令指定都市にもなり、これからの発展、活性化を期待していますが、高齢者にとって、交通の便は非常に不便で生活のしにくい都市になっています。

南区の御池台に住んでいますが、生活上、梅・美木多駅より泉ヶ丘駅、光明池駅へ行く機会が多いのです。

その際、高齢者では自動車、自転車が使いづらくなっていますから、バス、電車を利用せざるをえず、その不便さは身にしむ思いです。

つまり、バスの東西交通が欠落した交通体系になっているわけです。

「堺市交通ビジョン」には、このことを十分に認識され、基本方針では、運賃低廉化・東西方向の交通機関の整備をあげられていることも承知していますが、その具体化の実現に、早急に努力して欲しいと願っています。

ふれあいバスもあり、おでかけバスの全日実施や泉北高速の運賃低廉化に努力されているのは理解できますが、住みつづけたいまちづくりのためにも、高齢者が安心して住みたくなるまちにするためにも、便利な交通体系の実現、一歩でも具体化の実施に努力していただくよう祈念しております。

意見 7

1. 広域交通網

堺市は南河内や、奈良県との鉄道やバスの利便性がよくありません。マスタープランにもあるように、南大阪の中核を担う都市を目指すなら泉州ばかりではなく、南河内との広域交通網の充実を図ってください。

たとえば、近鉄の南大阪線の松原市より、鉄道か幹線バスによる南海高野線との連絡。これにより南海高野線と近鉄南大阪線がつながり、南河内の環状線が形成されて、堺東駅がターミナル駅になります。さらに南海高野線と、JR との連絡と相互乗り入れも考えるべきです。堺東駅より関空や大阪駅に、乗り換えなしでいけるようにすれば、堺東駅のターミナルとしての地位も増すはずですよ。

2. 堺市内の幹線交通網

堺市内の幹線交通網の手段を阪堺線と幹線バスに定めて、各拠点間を幹線バスで結び、阪堺線との接続により、容易に市民が堺市内を移動出来るようにすべきです。

また、堺市の施策としてできるだけ運賃を抑えて、堺市内の移動については、市民に自家用車より幹線バスや阪堺線を利用した方が得だと思われるような、そんな雰囲気を作ってほしいと思います。

3. 自転車について

昨年のおもひの審査会で、堺市に来ても自転車の街だという香りがしない。そんな話題が出ていたように思います。

そこで、大きな駅のバス停やバスターミナルなどに、駐輪場を増設してください。そして各拠点の駅やバスターミナルに、自転車屋さんを誘致すればどうでしょう。バス停や駅まで自転車を利用する。そんな通勤や通学スタイルを堺市で確立すべきです。

さらに自家用車を規制して、自転車交通を推進すべきです。たとえば中央環状線などの、幹線道路などに自転車専用レーンを設けるのです。

4. バス路線の再編

堺市の全てのバス路線の再編を考えてください。広域交通網や、堺市内の幹線交通網の整備に伴い、バスの利用形態も変わるはずですよ。少しでも、堺市内の移動や広域移動を促進するために、バスの役割を拠点内の移動に方向転換すべきです。

意見 8

堺市の公共交通の問題は、やはり東西方向に鉄道がないことだと思います。南北方向にしか鉄道が走っておらず、堺市内での東西方向の移動が大変不便なため、どうしても大阪市方面へと人が流れてしまっているように思います。

前市長時代に提案された大小路を通る東西 LRT 計画は、堺、堺東、堺市という主要駅を結び、かつ既存の阪堺線とも連絡できるという点で非常にすばらしいものでした。残念ながら沿線住民の方の反対等により計画は頓挫してしまいましたが、今でもあの計画は東西交通の解決策として最良のものであったと思っています。

現在の状況からすると、また前と同じ LRT 計画を出すのは極めて困難であるとは思いますが、再度大小路を通る東西鉄軌道について検討していただければ幸いです。

あるいは、もしそれが不可能であったとしたら、せめて阪堺線を堺東駅まで延伸することはできないでしょうか。阪堺線は、堺市からの支援のおかげで存続が決まり、わずかながら乗客がふえたという報道もありましたが、将来にわたって恒久的に阪堺線を維持、存続させていこうとするなら、やはり今以上の利便性の向上が不可欠だと思います。

利便性向上の方法としては、低床車両の導入や運行本数の増加、バス路線との連絡、各種イベントの開催などが考えられますが、鉄道において最も重要なのは、その路線がどこを通っているかということだと思います。

現在、阪堺線の堺市内区間の駅はいずれも主要駅から離れており、乗客の大半は大阪市へ向かうために阪堺線を利用しているものと思われませんが、大阪市へ人を運ぶために堺市の税金を使うのかとの批判の声も一部で聞かれます。堺市の中心地である堺東駅まで延伸させれば、阪堺線の堺市内区間での利用が大幅に増えると思いますし、将来的に堺駅にも延伸させれば、そのまま東西交通として拡張することもできると思います。

何とぞご検討のほどよろしく願いいたします。

意見 9

いつも、お世話になり、ありがとうございます。私は堺市の子育てアドバイザーをしております。その関係で保健センターへ検診、予防接種の付きそいで行きます。私の地域から西保健センターまではバスの路線がなく、となりの浜寺公園からは一日に数本あるのですが、それも西支所どまりです。結局、タクシー又は徒歩で行くしかありません。特に夏、冬は大変です。しかも BCG、4 か月検診は子供を自転車にも乗せられず困ってしまいます。なんとか方法はないのでしょうか。

ご検討、よろしくお願いします。

意見 10

堺の公共交通（たたき台）＜概要＞

～世界に誇れる公共交通優先のまちづくりをめざして～

（はじめに）

堺市にとって公共交通の充実、福祉、環境、まちづくりといった視点ばかりでなく、百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録をめざす国際観光都市として、来訪者をおもてなすものとして、市民(利用者)、行政、事業者が一体となり、早急に具現化しなくてはならない重要課題である。今回、その論議の結果をとりまとめ市民意見として応募するものである。

表題にもある通り、今回の意見を「たたき台」とし、議論を深めていただく一助となれば幸いである。

（総合交通体系実現にむけての課題と提案）

1.利用者目線での現場検証

- ・机上論議ではなく関係者が現場を確認しながらの広い公開論議の実施
- ・市民シンポジウムの開催

2.事業者、市民、行政のパートナーシップと全庁推進体制の確立

- ・環境モデル都市の一員であるとの基本認識のもと、全庁体制での交通施策推進
- ・市民(利用者)、行政、事業者の三位一体の取組
- ・具体的目標達成に向けての3者でのPDCAサイクル確立
- ・全庁体制での関連条例、関連施策の再検討

3.基本理念の確立と啓蒙活動の推進

- ・TDM(交通需要管理)の徹底、過度のクルマ依存の抑制(分担率 50%の達成)
- ・道路空間の再配分(歩行者、自転車、公共交通を最優先)
- ・「クルマ社会からの離脱、人が主役である」ことを基本理念とする市民憲章制定
- ・百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録を視野に入れた全国一のおもてなし交通実現
- ・カーフリーデーへの参画、社会実験の実施など

4.適切な公的補助制度の実現

- ・公共交通の社会的便益を評価したうえでの公的資金の適切な投入
- ・まずは市民1人当たり月150円(私鉄初乗り1回分)の公的資金投入(年額15億円)
- ・用途、目的、効果などの徹底した情報公開(事業者、利用者もその責任を負う。)

5.大阪市など周辺都市、経済界などとの連携

- ・周辺都市が参加する、事業者、住民団体、行政が一体となった実効ある協議会の設立

（堺市の公共交通充実に向けての主な個別課題と提案）

1.トラフィックセルの実現

- ・交通特区の活用も視野に入れた都心部への私的交通の流入抑制
- ・所轄警察署のほか地方公共団体、地域住民、バス・タクシー事業者などで構成される「地域参加型協会」の設立

2.公共交通優先信号システム(PTPS)の導入拡大

3.タクシー、自転車施策の推進

- ・タクシー事業者、運転手、利用者を含めた論議の開始
- ・コミュニティサイクル事業の実績評価、地域生活を支える自転車道の整備

4.観光施策との連携と都市ブランドの確立

- ・百舌鳥・古市古墳群の世界遺産登録をめざした政策連携の確立

5.ユニバーサルデザインの実現

- ・行政による事業者への意識づけと調整・指導
- ・来訪者への適切な案内表示、標準化、バリアフリーの更なる推進
- ・乗り換え施設の整備・改善（だれもが容易に乗り換えられる仕組み構築）

6.バス施策の抜本的な見直し

- ・バス事業(系統、運賃、運転度数)の再検証、メリハリのある補助施策推進
- ・地域単位のワークショップや協議会開催
- ・多様な輸送方式（NPOなどが参画する地域コミュニティバス、デマンドバス、福祉有償輸送、過疎地有償輸、デマンドタクシーなど）の導入検討

7.連続立体化と交通結節点の改善

- ・主要ターミナル駅のあり方の抜本的な検討
- ・浜寺公園駅近辺の連続立体化工事の見直し

8.パークアンドライドなど賢いクルマ利用の推進

9.エリア別標題(例示)

(1) 堺浜エリア

- ・堺浜の未来像の提示、堺浜線計画については費用・便益から総合的な検討

(2) 浜寺・高石方面

- ・南海本線・阪堺線との結節改善と新病院建設も視野に

(3) 阪堺線(浜寺を除く)

- ・沿線活性化策との連携が必要
- ・軌道改修、低床車両の導入、電停増設など
- ・支援の事業計画と行程表の早期開示
- ・大阪市側との早期協議着手

(4) 南区

- ・デマンドバス、タクシーの相乗りシステムの検討、買い物難民対策の検討

(5) 美原区

- ・「みはらふれあい号」の再検討、パスターミナル(整備中)の利用策検討

(6) 周辺他都市との交通連携

- ・市域外の鉄道駅を最寄として利用する市民も多い現状に鑑み、近隣都市との交通政策連携の確立
- ・通勤、通学などで堺市内に通う他市居住者(堺の昼間人口)の利便性向上

10.乗継運賃制度、ゾーン乗車券

- ・利用者ニーズに基づいた商品、制度設計

(結び)

環境モデル都市（クールシティ堺）として、公共交通優先のコンパクトシティの概念は揺るぎないもので、ある。クルマに頼る都市構造では、環境のみならず、災害対応やエネルギー消費の面で重大な影響を及ぼす可能性がある。都市のリスクマネジメントの観点からも一刻も早く公共交通主体のまちへと移行させる必要がある。

また、需要追従からTDM(交通需要管理)への発想転換が求められる。その事業計画策定にあたっては、投資内容とその効果などをしっかりと数値目標（交通分担率など）で示し、実行に当たっては市民（利用者）、行政、事業者でPDCAサイクルを回していく必要がある。

既に、堺市では「堺市交通ビジョン」を平成 20 年に公表している。今、堺市がこのビジョンに基づき、具体的なアクションプログラムを策定し、市民と一体となって環境モデル都市、政令指定都市として全国の範となる取り組みを不退転の決意のもとで実行するならば、次の四半世紀は世界に誇れる「人と環境にやさしい交通」を実現することができるものと確信する。

意見 11

去る6/24に開催された公共交通検討会議の資料①には、この意見募集の目的として「広域的な公共交通網から市民の生活圏の交通に至る総合的な公共交通体系の形成や公共交通利用促進策などに関する交通施策を示す『総合都市交通計画』の検討を進めており、〈計画の検討に活用するため〉、このたび広く皆さんから堺の公共交通のあり方についてご意見を募集」としているが、もともとHPの募集の文章には〈〉内の文章はなかった。そのせいか、どのようにして「活用」するつもりなのか全くわからないので、市民としては意見の述べようがない。しかもテーマは「公共交通のあり方」という極めて抽象的な設定である。

それに、広く市民の意見を求めたいならば、まず、全体的な計画を考える前に、せめて各区ごとに公共交通利用者会議のようなものを設置し、利用者の意見を集約すべきである。そして、それぞれの区の利用者会議から代表者が市民委員として全体会議のテーブルにつくべきである。訳のわからない各種団体の代表が黙って座っているだけの会議は時間のムダであるばかりではなく、会議の進行を阻害するものであると考える。

堺市は従来、「広域的な公共交通網」と「市民の生活圏の交通」を分断し、バスを中心とする「市民の生活圏の交通」は公共交通課の領域で「総合都市交通計画」立案の主体である交通政策課の仕事ではないかのように振る舞ってきた。しかし、この二つの「交通」は有機的に連鎖しており、お互いに作用し合うものである。末端の毛細血管である「市民の生活圏の交通」が機能しなければ、全身をめぐる血管である「広域的な公共交通網」も正常に機能しない。

堺の場合、すでに南北方向に5本の「広域的な公共交通」である鉄軌道が走っている。しかし、それをめぐる「市民の生活圏の交通」であるバス路線が有効に機能しているとは言い難い。新たに、新しい「広域的な公共交通網」を検討する前に、現状の「市民の生活圏の交通」の検証が急務であり、不可欠である。

結局、交通政策課は、前身である鉄軌道推進室の名前が変わっただけで、今もまず「東西鉄軌道ありき」の姿勢が残っており、堺市の「総合的な」交通体系を考える体制になっていない。「総合的な」交通体系を考えるためには、鉄軌道推進室から名前が変わった「交通政策課」と交通計画課から名前が変わった「公共交通課」をそれぞれ一度解体して、組織を再編しなければ、真の「総合的な公共交通計画」など策定できるわけがないと思われる。

結論的にいえば、現状を踏まえて「堺の公共交通のあり方」を考えるならば、まず、「市民の生活圏の交通」であるバス路線の問題を解決することが第一であり、その各地域の交通網を基礎として、全体的な視点で「広域的な公共交通網」を検証し、組み立てるべきである。従来の「堺の公共交通のあり方」は、あまりにも広域交通偏重であり、「市民の生活圏の交通」がないがしろにされてきた。今こそ、従来の考え方を転換することにより、利用者にとって利便性の高い、且つ、地域の活性化にも資することのできる公共交通が実現できると考える。

東西交通の問題は、堺にとって確かに大きな問題であるが、単に「東西交通」といっても、具体的には様々な「東西交通」があり、その手段も様々である。現時点で最も必要で有効な「東西交通」を考えるためにも、各地域の現状を検証し、積み上げていくことが重要である。各地域の現状の検証なくして、机上から「広域的な公共交通網」をかぶせたところで、結局は使い物にならないことは、目に見えている。

意見 12

●公共交通に対する考え方

「私たちは一体である」という意識

最初に、お互いはバラバラの個人ではなく、互いに影響し、共存し合う一体のものであるという考えを持つことが重要だと思います。そうすれば、お互いに対する姿勢がかわり、皆と共有する公共交通の見方も変わると思います。物理的な面からみても現在の堺の交通の偏り、マイカー依存の高さは、それぞれの交通機関がバラバラになっていることが大きな要因だと考えられます。

堺の交通機関もバラバラな状態から、接続や金銭面等において一体化することで、利用しやすく、利用者も増加すると思われれます。

最近では未病をなおすという東洋医学が見直されていますが、考え方として一番わかりやすいと思ったのでしたに違いを記しました。

<現代医学>

- ・人間は精密な部品の集まり
- ・部品が故障したらその部品をなおす
- ・ウイルス感染など、原因がわかり易いものには強いが慢性病などは苦手

<東洋医学>

- ・全体が一つの有機体
- ・「天人合一」…天と人はそれぞれ一体であり、バランスを保っているという考えかが根本
- ・健康な状態が自然であると考え
- ・部分的に症状が出て、一部だけ見ずに全体のバランスをみて原因をとりのぞく
- ・副作用は少ないが、ウイルス感染や骨折、脱臼などの治療は苦手

まずは、堺の中心である南海グループが一体となり、駅や停留所の接続、運賃の一体化へとつなげる。市民、行政が交通に対する意識、重要性を知り、認識し、協力することが大事です。東洋医学の思想のように町全体の血行がよくなり、金銭やエネルギー面などにおいて共存し、全体のバランスが心地よく整い、保っている状態が理想です。

●街づくり、公共交通体系への風水活用による街の活性化

風水は占いではなく、古来の東洋よりつづく伝統的な社会環境学です。心身共に心地よい暮らしをする為に、方位や気、色彩などを用います。専門学ではないので余りくわしくはありませんが、色々聞きかじったもののなかから、これは応用できるのではないかと考えたものを下記に記しました。

【堺の長所を伸ばす】

- ・堺、大阪の活性化には商売がよい。大阪、堺は商売の「気」が非常に強いそうです。堺の中心地活性化や観光も商売を中心にしたものがよいと考えられます。（大浜魚市は商売の気を生かした良い例でしょう）「お茶」はお金を呼ぶ力があるそうなので千利休の茶道を生かした商売などがよいと考えられます。
- ・神仏を大事にする。
神社、寺を大事にしている町は栄えると云われています。風水では熊野古道には襲脈が流れているといわれ、不思議とその襲脈には寺社が多くあります。襲脈はいわばパワースポットのようなもの、気の道で、襲脈上の寺社は人間でいうツボのような所（気穴）に多く建てられていて気を活かす為に寺社を建てているのだそうです。（方違神社、あべの神社、大鳥神社など）

●基本は「人が心地良く歩ける道をつくる」事

- ・交通の主役は人、まず人が楽しく歩ける空間をつくる事
 - 公共交通のあり方に影響する為、これは重要
- 歩行の妨げとなるものを除く…階段をへらす、陸橋をなくす（陸橋は歩行の障害となるため町が分断されやすい）など
- 道は程よくうねっている方が良く…音楽と同じように、機械的なまっすぐなものより生演奏のような程よくゆらぎがあるものの方が心地よい。地形においても、三国ヶ丘や上町台地のように程よくうねったり、丘を形成しているのが良い場合もある
- ・道は放射状が理想
 - パリや東京の田園調布のように、町の中心から道が放射状に伸び、環状道路が間を繋ぐのが理想と云われている。堺東駅前の再開発も堺東駅から放射状に伸びる形にするのも良いかもしれませんが（風水師の師事を仰ぐ必要があるのは言う迄もありませんが…）