

検討会議（第1～2回）における主な意見と対応

分類	主な意見	対応
計画全体	堺市マスタープランには具体的なまちの構造まで書き込まれていないため、どこまでやるかイメージを持ってない。	マスタープランの「めざすべき都市の構造（都市拠点と交流ネットワーク）」等を踏まえた計画の方向性を第2回会議で提示。
	この会議では、どの程度まで議論するのか。	公共交通ネットワーク、地域内公共交通、利便性向上・利用促進についての考え方を検討する。計画の方向性を第2回会議で提示。
	都市の持続的発展を実現するために、市民の生活を支える交通のあり方を考える必要がある。	まちづくりと公共交通の関係を踏まえ、計画の方向性を第2回会議で提示。
	インフラ系ではなく運輸系の交通サービスの財源を整理し、公共交通への財源の使い方を議論していく必要がある。	交通に対して行政がどこまで関与するか、公的資金をどこまで投入するかについて、交通基本法制定の動きなども見定めながら検討していく。
	PDCAの体制を検討していかないといけない。	計画に係る進行管理の体制を検討をしていく。
計画の方向性	将来にわたって堺市が発展するまちの活性化の視点が重要ではないか。	堺市マスタープラン等におけるまちの活性化の視点を踏まえたものとして、資料の構成や表現を見直し、計画の方向性を第3回会議で再提示。 各項目の関連性がわかるように資料の構成や内容を工夫し、第3回会議で再提示。 広域的な視点を踏まえて再整理し、計画の方向性を第3回会議で再提示。 優先順位を決めたものではない。
	堺市マスタープランの重点プロジェクトの方向性だけで公共交通の方向性を定めるのはいかがか。	
	方向性、目標、施策展開の方針、具体的施策という流れがわかりにくい。	
	広域的に堺市が都市間連携の中でどのような役割を果たしていくかを盛り込む必要がある。	
	施策に優先順位はあるのか。	

分類	主な意見	対応
公共交通ネットワーク	まずは地域内の交通を充実する必要がある。	ネットワークとあわせて地域内公共交通の充実についても検討していく。
	財源や費用負担、維持管理の考えの提示なしで、どこが良いかを決めるのは無謀ではないか。	まずは交通の現状やまちづくりなどから目標像や計画の方向性をとりまとめる。その後、事業性や採算性、需要等を検討したうえで事業化を行う。
	財源が限られており、全てはできないということを前提に検討しなければならない。	
	堺大和高田線がなぜ東西連携軸なのかがわからない。大小路線シンボルロードはなぜ参考なのか。	交通軸の考え方を再整理する。 また、道路の現状等も踏まえた東西交通軸の詳細な検討を実施していく。
	案としてよいもの、実現が容易なもの、お金の問題などの要素があり、一番いい案を取るといいのではないか。	
	どういう視点で軸を評価すればよいかが見えず、整理したほうがいい。	
	都心活性化のグランドデザインがないから議論がうまく進まない。	都心地域まちづくり計画の検討と整合を図りながら進める。
地域内公共交通	バス停でバスがどこに来ている、いつ来るのかわかるようにできないか。（ロケーションシステム）	大阪和泉泉南線の一部区間でバスの接近情報をバス停で表示している。他のバス路線での導入については、今後検討していく。
	おでかけ応援バスがわかりにくい。バスの車内に説明などを掲示できないか。	おでかけ応援の制度についてはこれまでも車内掲示などを行っているが、さらにわかりやすい周知方法について今後も検討していく。
	堺市内のバス路線がわかるマップを作っているか。	バス事業者において路線図の配架やインターネットによる情報提供を行っているところ。今後とも身近で使いやすいマップづくりについて研究していく。
その他	市民の声も聞かずにこの場で決めてよいのか。	市民ワークショップや意見募集などを通じて意見を聞きながら検討をすすめているが、一定のとりまとめを行った段階で市民意見を聞くことも検討している。
	住民に了承を得るとしても、この場で実現しそうな案を出した上で可能性を探っていくことも必要ではないか。	