

検討会議（第3回）における主な意見と対応

分類	主な意見	対応
計画全体	今年1年間でどういう成果が出るのかが肝心である。もっと焦点を絞った上で議論したい。	第4回会議（今回）でネットワークを議論し、第5回会議（次回）で方向性とりまとめの案を提示する。今年度は方向性を取りまとめ、次年度以降に個別施策の具体的な検討を進めていく。
	この会議で、自転車交通はどう取り上げるのか。	自転車の取り組みについては市内の専門部局で別途議論をしている。駅までの交通手段としての役割もあることから、相互に連携を図っていく。
計画の方向性	施策展開のイメージで3つの方針だけ書いてあるが、施策展開の方針は4つなので分けて書くべきではないか。	施策展開について「利便性向上」と「利用促進」に分けて再整理する。（別添資料を参照）
	イメージ図で、都心に対して何も書かれていない。都心の表現方法についてももう少し考えてほしい。	都心については、「堺市都心地域まちづくり方針（案）」を踏まえ、都心ネットワークの考え方や都心の自動車利用の適正化などについて検討を進めていく。
	公共交通の利用客を増やそうとすると、どうしても自動車をいじめないといけない。例えば、都心部の駐車場を規制するなり増やさないようにすることや、歩いて楽しいまちをつくるなど、そういう都心部の政策もあり得るのではないか。	「公共交通の利用促進」の一環として、駐車場整備計画の見直しなど都心の自動車利用の適正化について検討を進めていく。
公共交通ネットワーク	東西軸は具体的にどういう構造軸なのか。なぜそれが必要なのか。単に南北が発達していて、東西が弱いから問題だということだけでなく、その点がわかるようにしてほしい。	堺市マスタープランや市民意見などを踏まえながら、公共交通ネットワークの考え方を再整理する。（別添資料を参照）

分類	主な意見	対応
地域内公共交通	<p>次の段階では、コミュニティバスの収支率や乗車率、人々の満足度をどう考えるかなど、具体的に目標設定に向かうような基準づくりが求められる。</p>	<p>総合都市交通計画の方向性のとりまとめ後、コミュニティバス見直しの具体化の中で検討していく。</p>
	<p>（「交通弱者」の表現について）学会レベルでは「交通困難者」や「移動制約者」というニュートラルな言葉を使っている。</p>	<p>「交通弱者」の表現を「交通困難者」に改め、定義を「高齢者、障害者、妊産婦、車を持たない人など、公共交通などの交通手段を利用して移動する場合に何らかの困難を伴う人」とし、注釈を表記する。</p>
	<p>バリアフリー新法にも「高齢者・障害者等」という形で出てくる。障害者の方も積極的に公共交通に乗れる、車いすの方も、目が不自由な方もすべてという視点を持っていただきたい。そういう文言を課題と方向性の中に入れてほしい。</p>	<p>地域内公共交通の方向性の中で「高齢者、障害者、妊産婦、車を持たない人など、交通困難者が自立した生活を送るための移動手段の確保が必要」と表記している。</p> <p>公共交通の利便性向上の方向性の中で「高齢者、障害者、子ども連れの人など、多様な人々が、安全・快適に移動できる公共交通サービスが必要」と表記する。</p>
	<p>障害者のことが入っていない。地域の中で生活していくために、「やさしい」とはどこがどうやさしいのかがわからない。</p>	<p>今後とも、高齢者や障害者等の多様な人々の移動の円滑化がさらに促進されるよう公共交通の利用環境の向上を図っていく。</p>
	<p>地域内交通をどうしていくのかはもう少し中長期的に考えていかないといけない。公共交通空白地だけを埋めるという議論は短期的すぎるのではないか。</p>	<p>対応方針の中で、公共交通の利用圏は身近な地域内公共交通の維持・活性化などの取り組みを行うとともに、公共交通空白地域や不便地域では地域に必要な交通手段を確保していくこととしており、併せて持続的な地域内公共交通の維持確保を図っていく。</p>
	<p>地域内公共交通は地区ごとに特徴があり、3者（堺市、市民、事業者）が話し合いの場を持って施策を進めてほしい。</p>	<p>地域の意見を聞きながら進めていく中で、検討の段階に応じて3者が話し合いの場を持って進めていく。</p>