

公共交通を考える ワークショップのまとめ

ネットワークB班

ネットワークB班で話し合いたいこと（ワークショップの最初のお願ひ）

堺のまちを活性化し、市内外を移動しやすい環境をつくるため、
利用しやすい公共交通ネットワークを形成することが大事



「堺のまちとして必要な交通軸」「乗り換えなど結節利便性の向上」などについて議論



堺市の公共交通ネットワークに対する想ひ（第1回ワークショップ:A班の意見を含む）

○ネットワーク全体について

- ・堺市内は循環ができない／まち、拠点を支える交通手段の構築が必要

○サービスが不便な地区が存在、便利なネットワークになっていない

- ・鉄道との接続が考慮されていない／乗り継ぎが不便
- ・便数の少ない路線が存在／遠回りを強いられる
- ・ふれあいバスは双方向に運行していない

○公共交通の主要な軸の不足

- ・東西方向など軸の弱いところがある／東西軸は堺市だけの軸ではなく、府南部地区における軸と捉えればその必要性は高まる

○広域ネットワーク

- ・関空～堺東をつなぐネットワークを考えるべき

○その他

- ・地理的条件などによって課題が違ふ
- ・阪堺線は重要な資源であり生きる道を考えるべき／今となつては継続する必要はないのでは

ネットワーク形成に関する幅広い意見交換（第2～3回ワークショップ）

堺市の公共交通ネットワーク形成に向けて、「夢・理想」を含めて、幅広く意見を交換

鉄軌道

- 鉄道延伸**
 - ・四つ橋線延伸（大阪都心と「堺駅～堺東駅」を直結） 等
- 相互直通運行サービスの実施**
 - ・泉北高速鉄道・御堂筋線の直通運行（和泉中央駅～千里中央駅間） 等

主な意見

バス

- 既存バスサービスの充実**
 - ・サービスの弱い深井駅～鳳駅間のバスサービスの充実 等
- 端末バスサービスの充実**
 - ・鳳駅における駅前広場と一体となった端末バスサービスの充実 等
- 観光バスサービスの充実**
 - ・堺駅、堺東駅、三国ヶ丘駅を經由する観光地を巡るバス 等
- バスターミナル機能の強化(見直し)**
 - ・榎・美木多駅における分散してわかりにくいバス停留所（路線バス、ふれあいバス、商業施設無料シャトルバス等）の集中配置 等
- ふれあいバスの運行見直し**
 - ・駅を通過しない、運行頻度が少ない等の利便性の低いふれあいバスにおいて、運行目的や位置づけそのものの見直したうえで、サービスを改善 等

主な意見

その他

- 拠点間を直結する公共交通軸の導入**
 - ・堺駅～堺東駅を中心に、美原区方面、金剛駅方面、WTC方面、河内松原駅方面等を結ぶ新たな交通軸の導入（モノレール、ニュートラム、LRT等） 等
- 広域ネットワークの強化**
 - ・新大阪駅～堺市～岸和田市～関空を結びリニアモーターカー 等

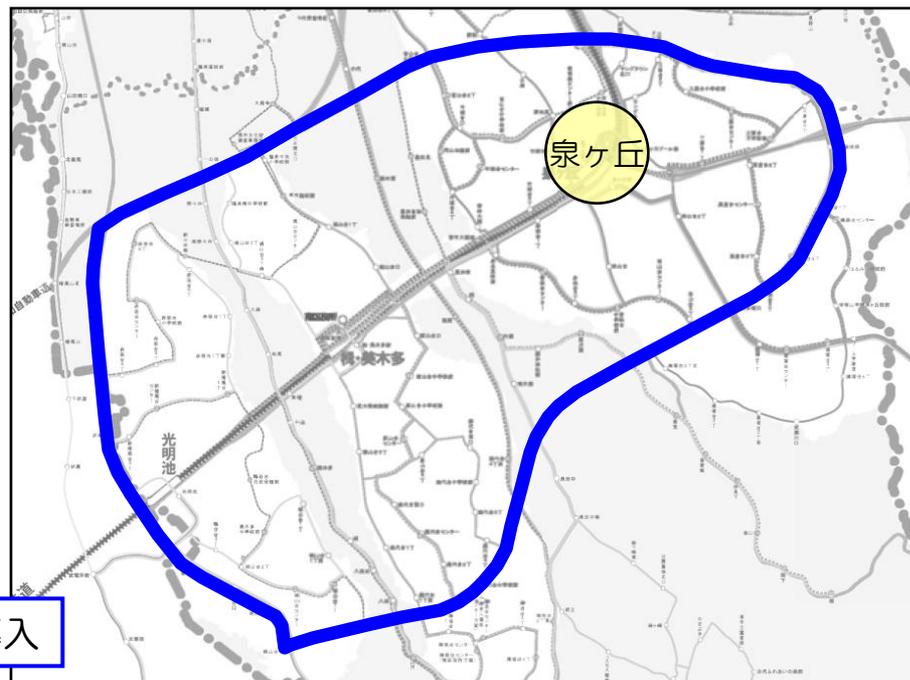
主な意見

望まれるネットワーク形成の方向性（第4～5回ワークショップ）

短期的に見て重要度が高い施策〔重要度：○〕



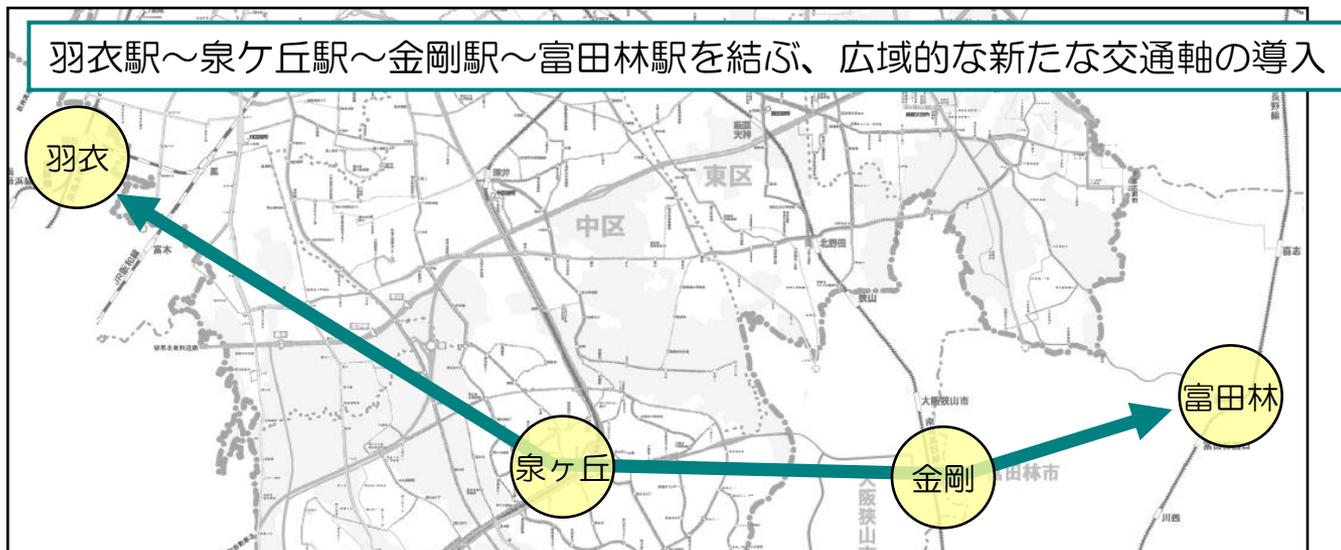
阪堺線御陵前～仁徳陵古墳間を結ぶ観光バスの導入



泉北環状道路循環バスの導入

望まれるネットワーク形成の方向性（第4～5回ワークショップ）

長期的に見て重要度が高い施策〔重要度：◎〕



望まれるネットワーク形成の方向性（第4～5回ワークショップ）

長期的に見て重要度が高い施策〔重要度：○〕



施策の推進にあたっての主な課題

<施策の推進にあたっての主な課題>

■ 「広域的な新たな交通軸の導入」について

- ・ パーソントリップ調査等に基づき、人の動きを十分把握した上での需要推計を踏まえて必要性を見極め、導入すべきかを考えるべき
- ・ 広域的な需要をどのように拾いこむかが重要であるため、需要に応じたルートを考えるとともに、「新たな交通軸」と他路線（鉄道やバス等）との乗り継ぎの利便性を高めることが重要
- ・ モノレール等、大阪府における広域公共交通網の整備の動きも視野に入れるべき
- ・ 複数交通手段の乗り継ぎにより料金が高くなるため、総合的に料金体系についても考えることが重要

■ 「泉北高速鉄道・御堂筋線の相互乗り入れ」について

- ・ 車両の違い、集電装置の違い等のクリアすべき課題は大きい
- ・ 実現にあたっては、泉北高速を堺市が取得すべき