

堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方

番号	ご意見の要旨	市の考え方
○【施策編】 2 公共交通を取り巻く状況		
1	クルマ社会から脱却し、公共交通のまちづくりを進めるための目標と計画はどうなっているのか。 運輸部門・自動車部門での具体策、特に運輸部門における二酸化炭素排出量の約半数を占めるマイカーの削減、自動車分担率削減の目標と具体的な計画を示す必要がある。	ご指摘のとおり、運輸部門ではマイカーなどの自家用自動車からの二酸化炭素排出量が半分近くを占めており、過度な自動車利用の抑制、即ち、公共交通や自転車の利用促進が求められています。本計画においても環境負荷の軽減を目標の一つに掲げており、自動車利用からの転換や環境配慮型車両の導入拡大などの取組を推進します。また、各目標の取組状況を把握するためのモニタリング項目として、公共交通の利用頻度や運輸部門での温室効果ガス実排出量を掲げています。いただいたご意見を参考に、引き続き公共交通などの利用促進に資する施策や取組を検討します。
2	公共交通の利用を促していく上では、人口カバー率だけでなく、運賃・料金と運行頻度を踏まえた計画とする必要がある。	公共交通は市民などの多くの方に利用していただくことにより、路線の維持確保、ひいては交通事業者によるサービス向上にも繋がると考えています。一方で、運賃・料金や運行頻度については、各交通事業者が、事業性・採算性・経営状況などを踏まえて総合的に判断されると考えています。いただいたご意見を参考に、引き続き交通事業者と連携し、公共交通の利用促進を図ります。
3	堺市は市営交通がないが、市営交通がある自治体と比べて公共交通に係る歳出は多いのか。また、市全体の予算の内、どれくらいの割合が公共交通に充てられているのか。	公共交通に係る歳出は、予算規模、人口、公共交通網の状況及び市営交通の有無などに左右されるため、一概に比較することは困難と考えます。なお、本市の令和4年度の歳出全体に占める公共交通に係る歳出の割合は約0.14%です。
○【施策編】 4 計画の方向性と目標		
4	自転車や次世代モビリティは、利用者のマナーによっては安全安心な交通とならないため、利用にあたっての注意喚起などが必要ではないか。	自転車や次世代モビリティの利用に際して、関係法令やマナーが遵守されるよう、大阪府警察など関係機関と連携して啓発活動など必要な取組を引き続き行います。
5	交通ネットワークのイメージにおいて、美原から北野田を經由して泉ヶ丘を通っている線は公共交通で将来的に繋ぐということか。	交通ネットワークのイメージは、上位計画である堺市都市計画マスタープランにおけるめざすべき姿などを踏まえ、既存の鉄軌道や道路網などを活かし、拠点間を結ぶ交通ネットワークなどを図示したものです。
6	本計画の方向性と目標は全国的に当てはまる内容ばかりで、具体的なイメージがわからない。	本計画の方向性や目標については、本市における公共交通の現況や課題を踏まえ設定していますが、公共交通を取り巻く状況は本市に限らず他都市でも共通する内容もあり、類似する部分もあると考えます。
○【施策編】 6 目標達成に向けた役割・推進体制		
7	計画の立案、推進にあたっては、達成時期、目標、推進責任体制を明示し、その達成状況を年度ごとに市民に開示することが必要である。	計画の推進にあたっては、市民・利用者、交通事業者及び行政がそれぞれの役割分担のもと連携・協働し、各目標の取組状況を把握するためのモニタリング項目や基本方針の実現度を共有するための評価指標を堺市地域公共交通活性化協議会などにおいて確認し、その結果を公表します。
8	計画遂行にあたって公的資金の合理的な投入が必要となる。	国の補助金などを含めて財源を確保し、他都市の先進的な取組事例なども参考に、目標達成に向けた効果的な取組を検討、推進します。

堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方

番号	ご意見の要旨	市の考え方
9	事業者間の壁を取り払うための論議（交通結節の改善、ゾーン運賃制の充実など）を求める。行政が主導し、一定の公的資金の投入も視野に入れながら事業者間の調整、全体最適の実現を図るべきである。	目標達成に向けて、市民・利用者、交通事業者及び行政がそれぞれの役割分担のもと連携・協働し、取組を推進します。その中で行政は計画に基づく取組を牽引し、地域一体となった取組を支援・推進する役割を担います。
10	本計画の推進にあたっては、行政の役割をしっかりと明示し、名実ともに市民協働で取り組んでいく姿を示すべきである。	
11	事業の推進にあたっては、行政が政策立案機能を強化し、課題達成型のプロジェクトチームを作るなど、主体的に取り組むことが求められる。	目標達成に向けて、関係部署などと十分に連携を図り、市職員が持つ知見・経験などを最大限に活用し、取組を推進します。
12	今回の計画は堺市の次世代に残すべき重要なビジョンであり、プロジェクトリーダーがしっかりと市民、住民とコミュニケーションを図るべきである。	本計画の策定にあたり、近畿圏パーソントリップ調査、堺市市民意識調査及び堺市市政モニターアンケートの結果などで把握した市民の移動実態やニーズを踏まえ、本市の公共交通の課題を整理し、方向性と目標を設定しています。今後は本パブリックコメントによりいただいた市民の方からのご意見なども踏まえ、計画の目標達成に向けた取組を推進します。
13	市民・利用者の役割について、「目標達成に向けて、市民・利用者は本計画についての理解を深め、積極的に取り組むよう努め」や「特に市民・利用者については、これまで以上に公共交通に対して積極的に関わることが期待されます。」と記載しているが、計画作成にあたって市民・利用者を完全に排除しているのに、役割を押し付けないでほしい。	
○【取組編】 目標1 公共交通ネットワークの確保		
14	堺市では、地下鉄が縦横無尽に走っていない分、バスがそれを担っており、バスの需要を把握して供給を充実させることが望ましい。	現在、バス事業者の経営環境は人口減少に伴う通勤・通学利用の減少や運転手不足の恒常化に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響に伴う働き方や人の行動変容など新しい生活スタイルの定着により厳しい状況です。そのような中、本市では運行支援のほか、すべての人が利用しやすいノンステップバスやバスロケーションシステムの導入、おでかけ応援制度の実施などの公共交通の利便性向上や利用促進に事業者と取り組んでいます。バス路線の再編や停留所の追加、増便などに関するご意見は事業者と共有し、公共交通の利便性向上に向けた取組を検討する際の参考とさせていただきます。市民の皆様には、本計画を踏まえ、公共交通を積極的かつ継続的に利用いただきたいと考えています。
15	バスなどの維持・確保の取組主体に市民・利用者となるが、市民が関わる場はあるのか。	
16	市内ではまだまだ公共交通で簡単に移動できないエリアが散見され、まずはバス路線のあり方についても利用者ニーズも確認しながら論議、検討するべきである。	
17	泉北地域の団地の密集している部分又は各団地の集会所の前にバス停を設置してほしい。	
18	南海バスは少ない所だと1時間の間隔で運行されているが、せめて1時間に2～3本くらいに増やしてほしい。	
19	阪堺線を浜寺から鳳～光明池へ延伸し、堺市内環状ルートを形成することで、各拠点内のバスネットワークとの連携を図ってほしい。	いただいたご意見は持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実に向けた取組を検討する際の参考とさせていただきます。

堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方

番号	ご意見の要旨	市の考え方
20	堺市の公共交通は南北はとても便利だが、東西はバスの乗り換えが多く、不便である。 例えば、堺駅から大小路停留場、堺東駅を經由して、堺市駅まで結ぶ路面電車もあれば便利になるので、検討してほしい。	いただいたご意見は拠点間ネットワークの機能強化の取組を検討する際の参考とさせていただきます。
21	阪堺線の10年間の支援は終了したが、今後とも当該事業のあり方も論議していくことが求められる。また、阪堺線の堺東駅、堺駅への乗り入れも視野に入れるべきである。	
22	堺浜ルートの整備について、工場や物流拠点の動向確認も必要だが、サッカーのトレーニングセンターへ行く学生の移動手段としても、再検証すべきである。	
23	市としてバス路線の維持のために運転手問題をもっと発信すべきではないか。また、市民も取組主体に入っているが、何をすればよいか。	地域公共交通の担い手不足は、路線の維持確保に関わる深刻な問題であると認識しています。地域公共交通の担い手不足などへの対応については、市として交通事業者などが行う運転手の採用に係る周知・広報活動や二種免許の取得に係る支援など、地域公共交通の維持に向けて交通事業者と連携して取り組みます。 また、市民の皆様には、担い手不足の現状を踏まえ、公共交通に対して積極的に関与していただくことを期待しています。
24	運転手不足が問題になっているので、1人でも多く雇用を希望する。	
25	阪堺線の有効利用として市内区間で（小口）手荷物の輸送を行う事でドライバー不足及び地球温暖化（CO ₂ 削減）対策になる。検討してほしい。	いただいたご意見は地域公共交通の担い手不足などへの対応の取組を検討する際の参考とさせていただきます。
○【取組編】 目標2 利用しやすい運送サービスの提供		
26	泉北地域のバス停に屋根を設置してほしい。	バス停上屋は、基本的にはバス事業者の判断により設置されるものですが、市としても公共施設の整備時などの機会を捉えバス事業者と連携しバス待ち環境の改善を図ります。
27	「この目的地には、このバスを使用すると行ける」や「同じ行先でもこのバスはこの道路を通る」など、バスの利用を分かりやすくすればもっと利用してもらえるのではないか。	分かりやすいバスの利用案内は、各バス事業者において乗り場での行先案内看板の設置やホームページ・アプリによる経路検索機能などにより対応されています。また、堺市内を運行するバス路線をまとめた堺市バス路線マップを作成し市ホームページに掲載しています。 引き続き、バス事業者と連携しながら、分かりやすいバスの利用案内に取り組み利用促進を図ります。
○【取組編】 目標3 外出機会の創出		
28	堺東の高島屋と銀座通りをリニューアルして堺東駅前をきれいにしたらもっと人が来て鉄道、バスの利用が増えるのではないか。	堺東エリアは令和5年5月に策定した堺都心未来創造ビジョンに基づき、多様な目的の人々が集まる魅力的な都市空間の形成をめざしており、外出機会の創出に繋がるよう、堺都心部の活性化に取り組みます。また、こうした取組により公共交通の利用者増加に繋がります。

堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方

番号	ご意見の要旨	市の考え方
29	運賃施策として、神戸市のエコファミリー制度や名古屋市中区で検討されている子どもパスなどを検討してはどうか。市も費用負担して取り組むことで、バスに乗るきっかけづくりとなり、また、意外と便利だと気づき、もっと利用が増えるのではないかと。	本市では、高齢者の社会参加・健康増進と公共交通機関の利用促進による維持確保を図ることを目的に、65歳以上の堺市民の方を対象に市内路線バスと阪堺電車を1乗車100円でご利用いただけるおでかけ応援制度を実施しています。いただいたご意見を踏まえ、交通事業者と連携し公共交通の利用啓発に取り組み、利用促進を図ります。
30	妊婦や多胎児にタクシーの補助を出す政策は良いと思うが、対象を2歳以下の多胎児に限定する理由はなぜか。	多胎児家庭は特有の子育ての悩みや不安を多くの方と共有しづらい傾向があります。また、多胎児は早産や小さく生まれることが多く、産後も通院や医療的なケアが必要な場合が多い傾向にあります。通院時など2人乗りのベビーカーでお子さんと外出される際、混雑時の乗降や乗継を要する公共交通機関の利用は負担が大きく、それにより外出機会が減り保護者の方の孤立感に繋がりがやすいことから、本市として支援を実施しています。
31	小児運賃は市内で泉北高速鉄道のみ50円となっているが、他の交通事業者ではできない理由はなぜか。	運賃施策に関しては、各交通事業者の経営判断などにより実施されるものであり、市内の全交通事業者に同一の取組を求めることは難しいと考えます。
32	財源の問題はあるが、子育て支援を謳う堺市は子育て世代もおでかけ応援制度の適用対象にしてはどうか。	おでかけ応援制度は、高齢者の社会参加・健康増進と公共交通機関の利用促進による維持確保を図ることを目的に、市内路線バスと阪堺電車において65歳以上の堺市民の方を対象に1乗車100円でご利用いただける制度であり、制度趣旨に鑑み、子育て世代や障害者の方は対象としていません。
33	障害者の外出・移動の促進・支援を図るために、障害者もおでかけ応援制度の適用対象にしてはどうか。	いただいたご意見は庁内関係部局と共有し、子育て世代や障害者などの外出促進の取組の参考とさせていただきます。
34	今回の計画を実効あるものとするためにも、中心市街地における商業活性化の推進策などを交通政策と並行して論じ、具体的に示してほしい。	本市では、中心市街地を含めた市内各地において、商店街などが地域の住民やコミュニティのニーズに応えるために取り組む自主的なソフト事業などを支援することで、商店街などの活性化を図り、地域商業の振興に努めています。
35	歴史的・文化的資源、景観資源の活用は、堺市の来訪者拡大にとって不可欠であるが、対応策が不足している。交通政策とまちづくり政策の連動が必要ではないか。	令和5年5月に策定した堺都心未来創造ビジョンにおいて、堺都心部が持つ歴史文化などの地域資源を活かした魅力を磨く取組と公共交通などによる魅力を結ぶ取組により、多様な来街を促し、回遊性を高めることにより、堺都心部の活性化をめざすとしており、魅力的なエリア形成と交通施策を一体として捉えた取組を推進します。
○【取組編】 目標4 安全性の向上		
36	主要駅にホームドアを設置してほしい。	本市では、可動式ホーム柵の整備について補助制度を設けており、Osaka Metro御堂筋線の市内全3駅や南海高野線中百舌鳥駅4番線ホームについて本市補助を活用した整備が完了し、中百舌鳥駅3番線ホームについても検討が進められています。
37	市内の駅においてホームドア及びホーム柵の設置を100%にしてほしい。	本計画の目標にも掲げているとおり、引き続き交通事業者と連携し可動式ホーム柵などの設置を推進します。

堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方

番号	ご意見の要旨	市の考え方
38	バスに電動車いすが乗れるようにしてほしい。	バス事業者に確認したところ、「車いすのサイズによっては固定器具が取り付けられず、ご乗車できない場合がありますが、乗車時に運転手へお声掛けいただければ可能な限り対応します。」とのことです。引き続き、バス事業者と連携し、公共交通のバリアフリー化を促進します。
39	車いす利用者が乗降する時に付き添いの人と乗務員が協力して、安心して南海バスを利用できるようにしてほしい。	
40	南海電気鉄道株式会社が北区内の踏切において、踏切内の異常を検知するAIを搭載したカメラを設置する実証実験を行っているが、事故多発区間には当設備を設置してほしい。	いただいたご意見は鉄道事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
41	行政・民間で歩きスマホを防止する対策を考えてほしい。	歩きスマホについて、本市では大阪府警察など関係機関と連携し、交通安全運動や交通安全教室などを通じて、啓発を行っています。また、市ホームページにおいても、歩きスマホの危険性を掲載し、事故防止について啓発を行っています。今後も引き続き関係機関と連携した取組を行います。
42	歩きながらのスマホ操作などで周囲への注意が散漫となることが多く、混雑時に車いす、体が不自由な人々の通行を阻害しているため、行政、事業者、メディア関係が一体的なキャンペーンを行ってほしい。また、国への訴えや行政での罰則の条例を制定してほしい。	
43	障害者が健常者と同じように公共交通や歩道を安全に利用できる社会に向けて、心のバリアフリーによる迷惑行為への対応に取り組んでほしい。	本市では堺市バリアフリー基本構想において、市民それぞれがバリアフリー化について理解を深め、安全・快適に過ごせる都市を実現するため、心のバリアフリーを推進することとしています。引き続き、関係事業者と連携し心のバリアフリーや迷惑行為への対応の取組を推進します。
44	バリアフリーのバスを増やしてほしい。	本市では、すべての人が利用しやすいノンステップバスの導入に対して国と協調して補助を実施するなど導入促進に取り組んでいます。引き続き、バス事業者や国と連携しバリアフリー化を促進します。
45	無人駅が多いため、車いす利用者や視覚障害者が安心して駅を利用できるよう、終日にわたる駅員配置を強く希望する。	無人駅や時間帯無人駅については、利用者が防犯上や緊急時の対応に不安を感じておられ、また介助が必要な場合などに不便を感じておられると認識しており、引き続き無人駅などの解消について鉄道事業者に働きかけます。
46	障害者への駅員の補助に際して、駅員間の連絡を迅速にしてほしい。また、降車駅が無人駅なら、行先を伝えた際、事前に無人駅であることを教えてほしい。	いただいたご意見は鉄道事業者と共有し、今後の取組の参考とさせていただきます。
○【取組編】 目標6 新たな技術やサービスの活用による利便性の向上		
47	現在南区でオンデマンドバスの社会実験中であるが、高齢者、障害者などにとって利用しやすい物にしてほしい。	現在、SENBOKUスマートシティコンソーシアムの取組の一環として、南海電気鉄道株式会社が事業主体となり本市も連携してAIオンデマンドバス実証事業を進めています。いただいたご意見を踏まえ、泉北ニュータウン地域の移動の利便性向上をめざし、できるだけ多くの方にご利用いただけるよう協議・検討を行います。

堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方

番号	ご意見の要旨	市の考え方
48	<p>SMIの取組に基本的に賛同するが、大小路など基幹路線に技術の確立していない自動運転バスを導入する計画となっていることには大きな疑念がある。公共交通を活性化させるには、阪堺線と同じ規格の路面電車が実績、信頼性、安全面、運転士確保、ネットワークとしての中長期的なコスト面で妥当ではないか。</p>	<p>本市では、堺都心部の活性化に向け、公共交通の利便性向上やバリアフリー化など便利・快適な移動環境の構築を図るため、SMIプロジェクトに取り組んでいます。なかでも堺駅と堺東駅を結ぶ東西の骨格軸については社会情勢などを踏まえつつ、バス車両をベースに自動運転などの新技術を活用・導入した車両に加え、待合環境の向上やパークレット機能、次世代モビリティとの結節機能などを有した乗降場所を一体的に整備するSMI都心ラインの実現に向けて取り組んでいます。SMI都心ラインでは、令和12（2030）年度頃における自動運転レベル4の実現をめざし、安全な自動運転を可能とするため実証実験を重ねながら「自動運転車の安全技術ガイドライン」に沿って課題解決に取り組めます。</p>
49	<p>SMIプロジェクトによるバスの自動運転化、EV化が打ち出されているが、TDM（交通需要管理）の姿が見えてこず、自動運転が輸送交通手段の無人化を容易にもたらすとは考えられない。また、公共交通を利用する高齢者や障害者の姿が見えない。</p>	<p>本市では、令和5年5月に「堺都心未来創造ビジョン」を策定し、堺都心部の類いまれな歴史文化や多様な都市機能などの地域資源を活かし魅力を高める「魅力を磨く」取組に加え、人・地域・情報・サービスなどの「魅力を結ぶ」取組を一体的に進めています。</p> <p>「魅力を結ぶ」取組として、SMI都心ラインなどで“ウォーカブルで居心地が良い魅力的な都市空間の形成、生活利便性や回遊性を高める情報・サービス連携、バリアフリーな都市空間の形成、公共交通の利用促進と脱炭素化”の実現に向け未来を見据えて常に挑戦します。</p>
50	<p>「魅力的な空間」「来街者が訪れ、交流する都市魅力に溢れた都心部」にするには、SMI都心ラインが必要だという計画案には理解できない。SMI都心ラインによって、市民にとって何が便利（運行本数の増加、料金が安くなるなど）になるのか、また、まち（都心部）の空間がどのように変わるか示してほしい。</p>	<p>バリアフリーな都市空間の形成の観点において、現在のバスは乗降する際にバス停と車両との段差や隙間が大きいという課題があります。</p> <p>そこで、SMI都心ラインでは、これまで整備されたインフラ（歩道空間）を活かしてプラットフォームを整備し、自動運転技術と組み合わせることで、高齢者や車いす・ベビーカーを利用する方を含めたすべての人にとって鉄道並みのバリアフリーな乗降（正着）の実現をめざします。</p> <p>また、公共交通の担い手不足などにより減便などが発生する中、堺駅と堺東駅間における高頻度な運行サービス水準の維持にも繋がると考えています。</p>
51	<p>堺市内の工場用地に鉄道車両メーカーとバス・トラックメーカーの工場を誘致し、鉄道と道路の両方を走れるDMV（デュアル・モード・ビークル）を製造してほしい。</p> <p>また、堺市内や全国各地の鉄道・バス・トラックなどの運送事業者や自治体・国でDMVを導入するよう促してほしい。</p>	<p>工場誘致について本市では、堺市イノベーション投資促進条例による市税優遇制度をはじめ、成長産業分野や研究開発機能などの投資に重点を置いた各種支援制度により、市内への企業誘致や企業投資の誘導に取り組んでいます。</p> <p>DMVの導入については、国・交通事業者・開発事業者などとの連携のもと、導入に係る技術確立、輸送力を確保した車両開発、軌道・道路などの導入環境の整備、運転士の確保などの実用化に向けた課題の解決など、十分な検討が必要であると認識しています。</p>

堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方

番号	ご意見の要旨	市の考え方
○【取組編】 目標7 多様な関係者の連携・協働		
52	公共交通はまちづくりの土台であり、住民と一緒に交通まちづくりを進めていく絶好の機会と捉えて、住民への説明は積極的かつ丁寧に行ってほしい。	目標達成に向けては、市民・利用者、交通事業者の意見を踏まえ、それぞれの役割分担のもと連携・協働し、取組を推進します。
53	バスの赤字路線への支援だけでなく、おでかけ応援制度のような公共交通をより便利にする積極的な政策にも、国が支援するよう要望・提案をしてほしい。	持続可能な公共交通ネットワークの形成と利用しやすい移動サービスの充実に向け、国・府、交通事業者及び市民など多様な関係者と連携・協働し取組を推進します。
54	高齢者や障害者を含めた多様な関係者と連携・協働を行ってほしい。	市民・利用者、交通事業者及び行政が連携・協働し高齢者や障害者などすべての方の外出促進に向けた取組を推進します。
55	市民の役割として「計画についての理解を深め、その実現に向けて積極的に取り組むよう努める」とあるが、市民が公共交通を取り巻く現状を理解し、利用するようになるために仕掛けが必要である。	市民の皆様が公共交通をご利用いただくためには、公共交通の利用促進を図ることが重要と認識しています。本計画における取組として、公共交通の利用啓発・利用促進を掲げており、バスマップなどの提供やバスの乗り方教室などの取組を推進します。
○全体・その他		
56	堺市が過去に公表したまちづくりビジョン、交通政策案との関連や課題などを整理し公表すべきである。また、公表した資料は説明会などで論議し、PDCAサイクルを確立しなくてはならない。	本計画は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、本市の上位・関連計画及び公共交通の現況・課題などを踏まえ策定します。 計画の推進にあたっては、PDCAサイクルに基づき取組を実行し、設定した評価指標の評価や実施状況の確認を行います。また、評価結果や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて本計画の改善・見直しを検討します。
57	少子高齢社会には、公共交通の充実、バリアフリー化などが不可欠であり、具体的な施策を多くの市民にわかりやすく示してほしい。	市民・利用者が本計画についての理解を深め、積極的に取り組むことができるよう、本計画の目標達成に向けた具体的な取組内容について市ホームページなどで周知します。
58	都市政策の核として公共交通政策を位置づけるべきである。	堺市基本計画2025、堺市都市計画マスタープランなどの上位・関連計画において、交通に係る方向性などを示しています。都市計画、観光、健康、福祉、環境など様々な分野と連携し、本計画の目標達成に向けた取組を推進します。
59	新金岡駅について、エレベーターが大きな道路を挟んで一つしかない状況であり非常に不便なため、エレベーターの増設とエスカレーターの新設を行ってほしい。また、無人改札でもよいので、北側と南側に新たな改札を設けてほしい。	本計画において安全性の向上を目標として駅舎・車両のバリアフリー化を掲げており、新金岡地区の活性化に向けた取組に併せて、更なる利便性の向上を交通事業者に働きかけます。
60	ページの表示が章で異なりわかりにくい。順番にページ数を表示すればよいのではないか。	ご指摘を踏まえ、ページを通し番号に変更します。
61	取組編では各ページの上部に【取組編】の文字を入れているが、施策編では各章の名称を入れている。「6 目標達成に向けた役割・推進体制」のページ上端の文字が「6 目標達成に向けての役割・推進体制」になっている。	ご指摘を踏まえ、表記を統一します。

堺市地域公共交通計画（案）についてのご意見の要旨と本市の考え方

番号	ご意見の要旨	市の考え方
62	「施策」と「取組」はどう違うのか。	本計画の「施策」は、国の基本方針及び本市の上位計画・関連計画を踏まえ設定した計画の基本方針、本市における公共交通の現況及び課題を踏まえ基本方針を実現するために設定した3つの方向性及び基本方針に即し設定した7つの目標です。また、「取組」はそれら施策を実現するための具体的な内容です。
63	「特に市民・利用者については、これまで以上に公共交通に対して積極的に関わることが期待されます。」とあるが、関わりたくても関われない、利用したくても利用できない市民が多くいることをどう考えているのか。	市民の皆様にご公共交通をご利用いただける環境を整えるため、公共交通ネットワークの確保や駅舎・車両のバリアフリー化の促進など様々な取組を行います。
64	百舌鳥・古市古墳群が世界文化遺産に登録され、歴史的景観の回復が重要となる中、通過交通の排除を前提としたTDMの推進により、旧市街地を縦断する阪神高速道路の撤去などを本計画に盛り込んでほしい。	本市では、過度に自動車に依存しない都市への転換をめざし、公共交通の利便性向上や利用促進などの取組を推進しています。 現時点で環濠都市を再生する取組の中で阪神高速道路を撤去する予定はないため、いただいたご意見は関係者と共有し今後の取組の参考とさせていただきます。
65	2-16ページの点線囲み部分が見つらいのでフォントなどを変更した方が良いのではないかな。	ご指摘を踏まえ、見やすくなるよう枠囲みの線種を実線に変更します。