

堺市公共交通専門家会議（準備会）

- 1 開催日時 平成23年2月4日（金） 午後1時00分～午後4時00分
- 2 開催場所 堺市役所 本館3階 大会議室1
- 3 出席者 合計 12人
- |    |                        |        |
|----|------------------------|--------|
| 委員 | 広島工業大学 工学部都市デザイン工学科 教授 | 青山 吉隆  |
|    | 大阪大学大学院 工学研究科地球総合工学専攻  |        |
|    | 社会基盤工学部門交通・地域計画学領域 教授  | 新田 保次  |
|    | 大阪府立大学 経済学部経営学科 教授     | 上野 恭裕  |
|    | 大阪ガス株式会社 エネルギー・文化研究所   |        |
|    | 特任研究員                  | 弘本 由香里 |

— 会議録 —

<総合都市交通計画の策定について>

- 青山委員：人口減少というキーワードがあるが、堺市の人口はどうなっているのか。
- 窪園部長：社会増減は増加で、自然増減は減少。全体として微増となっている。
- 事務局：堺市マスタープラン案の中位推計では、2015年ぐらいまでは横ばい、以降は減少と予測している。地下鉄御堂筋線沿線のマンション開発、堺東等への都心回帰などが増加の要因と考えられる。
- 青山委員：前提となる社会的背景として、人口を加えるべきではないか。
- 新田委員：総合都市交通計画としての計画のフレームを明確にする必要がある。
- 事務局：名称は総合都市交通計画だが、公共交通中心の考え方としてまとめていきたい。
- 新田委員：ここでの公共交通の捉え方を明確にしなくてはならない。例えば、デマンドバスやSTS（福祉有償運送）、タクシーなども本検討の範囲に含めるのかなど。
- 窪園部長：地域内交通の話は、公共交通課で平行して検討を進めている。今後、いずれかの場面では、考え方を整理して一つにしなければならないと考えている。
- 新田委員：検討にあたっては交通全般で捉えて、アウトプットとしては公共交通に絞り込むということか。
- 事務局：公共交通しか議論しないのではなく、公共交通を活性化する際の、自動車からの転換や自転車利用など、幅広く議論していただきたい。ただし、方針を定めるにあたっては、公共交通を対象にお願いしたい。
- 新田委員：公共交通の範囲が広がっているので、従来の鉄道やバスなどだけでは議論できない。
- 窪園部長：関連する部分は整理するが、公共交通を対象としたい。
- 弘本委員：他の会議の議論の範囲はどのようになっているか。
- 事務局：市民ワークショップは公共交通を対象としており、今後立ち上げる交通事業者会議や公共交通検討会議も公共交通の議論になる。
- 弘本委員：地域内交通の実態については、どこで収集、フィードバックするのか。
- 窪園部長：地域内交通については、堺市として取り組むべき公共交通のあり方について議論いただき、

具体的な考え方を得てから、地元要望等の要素を加えた整理を行っていききたい。

- 上野委員：アウトプットを公共交通に限定すると、他の交通機関との連携などが言えなくなるのではないか。
- 事務局：庁内で自転車や自動車など個別に検討を行っているが、早めに答えを出さないといけないものが、公共交通だと考えている。公共交通が維持できないと都市の維持そのものが難しくなると考えている。
- 藤崎技監：社会全体として、公共交通を支えていかないといけないということは、議論の余地がない。そのためには、一定のサービス水準で、公共交通を維持しないといけない。公共交通は自動車交通よりも不便であるため、自動車を意識して、どの程度までサービス水準を確保するかを考える必要がある。さらに、市民にも、公共交通を使うということを決意していただくことが重要である。
- 上野委員：公共交通の一定水準以上のサービス確保も必要だと思う。自動車よりも便利な乗り物をめざして考える必要がある。公共交通のみでなく、P&Rの駐車場の設置などについてもアウトプットしないといけない。
- 新田委員：公共交通の利用者を守る視点が重要である。買物難民や公共交通しか使えない人に対する視点を持つことが重要である。サービス水準の向上と、市民の理解が、両輪をなすものでないといけない。最近の若者を中心として意識も変わってきており、実態を調べてほしい。また、高齢者だけでなく、子ども、外国人、荷物を持つ人等、対象を幅広く捉えてほしい。公共交通を考える場合、誰が不便か、どこが不便かという話が常に出てくる。
- 新田委員：時間のみでなく、自動車の方がコストがかかるという話もある。ここでは、両方から考えないといけない。
- 窪園部長：集約型都市構造を考えたときには、自動車より公共交通のほうが便利になるということもありうる。そのような方向で議論をお願いしたい。
- 新田委員：トリップ長別の交通手段分担率について調べてほしい。
- 事務局：これまで末端交通は十分に機能を果たせていなかった。バスも含めて、末端交通の工夫についても議論いただきたい。
- 上野委員：バスもそうだが、駐輪場も含めて整備すると、車よりも不便になるということには必ずしもならないと思う。
- 青山委員：サービス水準だけでうまくいくかは分からない。サービス水準、次に意識改革、それでもだめなら車をいじめなければ難しい。公共交通をどれくらい使うか、その目標のレベルによって、取り組むべき手段も変わってくる。
- 新田委員：アメとムチの両面が必要である。

<ワークショップの概要、これまでの市民意見>

- 事務局：ご意見のトレンドは一貫していると思う。公共交通の利便性向上とともに、自動車規制の意見も出ている。市でも、駐車場整備計画の見直しなどを進めていこうと考えている。
- 新田委員：付置義務の基準を変えることによって、路上駐車の発生が懸念されるが。
- 事務局：駐車監視員制度もあり、大幅に増加することはないと考えている。
- 新田委員：まちづくりなどとセットで考えないといけない。
- 事務局：コミュニティサイクルも始めており、広げていきたいと考えている。

- 新田委員：現在のコミュニティサイクルの利用が少ないのは駅から離れすぎているから。駅直近でいかに確保するかなどを検討してほしい。
- 藤崎技監：利用が少ない要因の一つに料金抵抗などもあるので、見直していく必要がある。

#### <今後の進め方>

- 青山委員：総合都市交通計画の策定期間は。
- 事務局：パーソントリップ調査の結果を反映させるという意味では、平成 25 年度までかかると思うが、先行できる施策については、早めに検討していきたい。

#### <東西鉄軌道（堺浜区間）について>

- 新田委員：バスの本数はどれくらいか。
- 事務局：一番高密な時間帯で 2 分に一本ぐらい。昼間は 1 時間に数本程度。
- 新田委員：需要予測を見直してそれなりに採算がとれるのか。
- 事務局：当初は、1 日の通勤利用が 10,000 人程度と見込んでいた。バスの調査を見る限りでは、そこまでの利用実態はない。パーソントリップ調査の結果が出れば、詳細な動きが分かると思われる。

#### <その他>

- 上野委員：阪堺線の割引はいつまでか。
- 事務局：当面 10 年間の支援策を公表し、実施している。
- 新田委員：国の生活交通サバイバル戦略は堺市も該当しそうか。
- 事務局：阪堺線の老朽化対策として「地域公共交通バリア解消促進等事業」の「利用環境の改善」が該当するものと考えている。
  
- 弘本委員：地域自治の観点からは、地域の方で実践的取り組みが進んでおり、地域との連携・コミュニケーションをどのようにしていくかを考えないといけない。協働で取り組み、高めていくようなことが大事になる。
- 上野委員：公共交通に係るニーズは、まだまだある。やり方によっては、公共交通を中心に交通環境を高めていくことも出来るのではないか。
- 新田委員：公共交通から、まち、ひとを考えるとというスタンスが重要である。今後は、市民に負担の話をしなないといけない。情報公開しながら進めて行ってほしい。
- 青山委員：ステークホルダーの中には、市民に加えて議会もあり、たくさんのステークホルダーの合意形成を経ないと、絵に描いたもちになる。これまでの経験を踏まえて、実現性の高いものとしていきたい。

以上