

「堺の公共交通を考えるワークショップ」の概要

(1) 目的

市では公共交通の利用促進や市全体の公共交通ネットワークのあり方など、総合的な都市交通計画の策定に向けた検討を行っている。その一環として、市民の皆さんが堺の公共交通について意見交換を行うワークショップを開催する。

(2) テーマ

下記のテーマごとにグループ分けを行い、グループごとに議論を進める。

○ 公共交通の利用促進

(自動車から公共交通への転換、交通に関する意識改革など)

○ 公共交通ネットワークの形成

(拠点間ネットワークの形成、都心交通網の充実など)

○ 公共交通の利便性向上のための方策

(公共交通の乗り継ぎ利便性の向上、情報案内の強化など)

(3) 会議の開催

平成 22～23 年度にかけ、同じ参加者で計 5 回程度連続開催する。

第 1 回目：平成 22 年 10 月 30 日（土）

第 2 回目：平成 22 年 12 月 11 日（土）

第 3 回目：平成 23 年 2 月 5 日（土）

第 4 回目以降：未定＜平成 23 年度以降開催予定＞

(4) 参加者の概要

募集要件：市内在住・在勤・在学の方

募集期間：平成 22 年 9 月 1 日（水）～22 日（水）

（追加募集：平成 22 年 10 月 1 日（金）～10 月 15 日（金））

参加者数：33 人

＜テーマ別＞

公共交通の利用促進	6
公共交通ネットワークの形成	19
公共交通の利便性向上のための方策	8

＜居住地別＞

北	堺	中	西	東	南	美原
4	9	6	3	3	5	3

＜年齢別＞

20 代	30 代	40 代	50 代	60 代	70 代
1	2	7	6	7	10

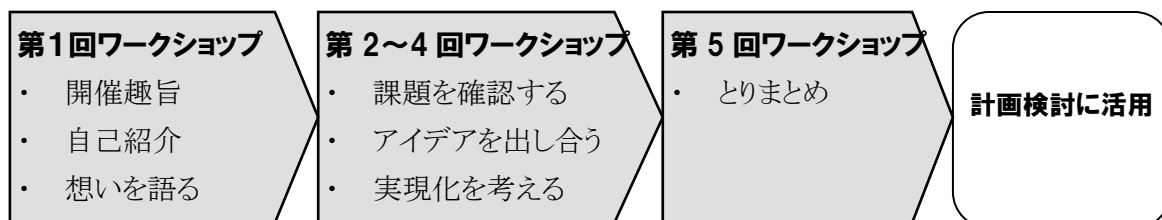
(5) ワークショップの役割

- ワークショップでいただいた意見や取りまとめた内容を、総合都市交通計画検討に活用する。（会議への報告など）
- 議論の内容を、随時、市ホームページに掲載するなど公開し、広く市民に考えていただくことに役立てる。

(6) 議論の内容

- 公共交通の利用促進
 - 公共交通を維持・活性化していくためには、公共交通をもっと利用することが重要
⇒「公共交通の利用促進に向けた考え方」「必要な施策」「優先的に実施すべき施策」「誰がその役割を担うか」などについて議論
- 公共交通ネットワークの形成
 - 堺のまちの活性化、市内外の移動しやすい環境の形成には、利用しやすい公共交通ネットワークを形成することが重要
⇒「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
- 公共交通の利便性向上のための方策
 - 誰もが移動しやすい環境の形成には、公共交通の利便性を向上させることが重要
⇒「何の交通機関のどこを変えるべきか」「優先的に実施すべき施策」「誰がその役割を担うか」などについて議論

(7) ワークショップの流れ



(8) 開催概要

1) 第1回ワークショップ

開催日:平成 22 年 10 月 30 日(土)	参加者数:29 名
検討テーマ	<ul style="list-style-type: none">○ (開催趣旨の確認/自己紹介)○ 私と公共交通のかかわり・日頃の想い<ul style="list-style-type: none">・ 何を使うとき、どこ(どこからどこ)へ行くとき、どのように感じるか?
結果の概要(意見の抜粋)	
利用促進に係る日頃の想い	
<ul style="list-style-type: none">○ 公共交通の利用を促進すべき<ul style="list-style-type: none">・ 高齢になっても大丈夫な公共交通政策が必要/環境のため/コミュニケーションが図られる・ マイカーは極力排除しないといけない(ものぐさ利用は無くすべき)○ 乗客のマナー・エチケットが悪い<ul style="list-style-type: none">・ ケータイ・へたりこみ、騒ぐ、ヘッドフォン・・・/子供を連れていると嫌がられる○ 利用しない要因<ul style="list-style-type: none">・ 料金が安い/バスの本数が少ない(時間によっては)・ 利用者が少ないから便数が少ない? 便数が少ないから利用者が少ない?○ 自転車について<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道と自転車をどう結合させていくかを検討すべき・ 坂がきつくて自転車を利用できない/電動アシスト付きのレンタサイクルを導入すべき○ 対策に向けて<ul style="list-style-type: none">・ 利用を阻害する要因をなくすことが必要・ 雨の時に安易に車を使っているのではないか? 天候の視点も考慮することが必要・ みんなが使うような工夫を(よしもとの劇場を呼んでくるなど)○ その他<ul style="list-style-type: none">・ 特に不便に感じない、事足りている、自転車で十分である(特に都心部)・ それほど齢がいつているわけでないので有料の方が気軽に利用できる	
ネットワークに係る日頃の想い	
<ul style="list-style-type: none">○ ネットワーク全体について<ul style="list-style-type: none">・ 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<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道とバス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<ul style="list-style-type: none">・ 東西など、軸が弱いところがある・ 軌道で充実を図る/既存の路線を延伸して便利にできないか○ 広域ネットワーク<ul style="list-style-type: none">・ 関空～堺東又は堺～阪堺線をつなぐネットワークを考えるべき・ 中央環状線を活用した都市間バスを導入してはどうか	

○ その他

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

○ 施策のアイデア

- ・ 軌道とバスを組み合わせた、デュアルモードの交通手段を導入してはどうか

利便性向上に係る日頃の想い

○ 本数やルートが不足、便利なルートになっていない

- ・ 都心以外のバスの本数が少ない／増便してほしいと言いつらい、さらに減ることが不安
- ・ ふれあいバスのルートが限定／毎日運行されていない
- ・ 遠回りになってしまう／乗り換えが不便、時間のロス
- ・ 最終バスの時刻が早い／夜遅くなると本数が少なくなる

○ 運賃が高い

- ・ 都心以外で特に高い／南海と阪堺電車が同じ会社だった時より料金が多くかかる
- ・ 乗り継ぎの際に運賃が高くなる

○ 高齢者や障害者に優しくない

- ・ エレベーターがない／精神障害者には割引制度がない（会社によってバラバラである）

○ その他使いにくさ

- ・ ふれあいバスと路線バスのバス停が違う場所でわかりにくい所がある

○ 交通機関の連携・接続について

- ・ 単独では面をカバーできない／個々の交通の組み合わせで乗り換え、運賃抵抗を除く

○ 施策のアイデア

- ・ おでかけ応援バスは5・10日ではなく、〇〇回までは安くする、という方法にしてはどうか
- ・ 堺市中心市街地において周遊チケットを導入すれば活性化するのでは
- ・ 郊外はパークアンドライド、都心はトランジットモールの導入

2) 第2回ワークショップ

開催日:平成 22 年 12 月 11 日(土)		参加者数:27 名	
検討テーマ	○ 利用促進班	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進に向けた問題と対応策について、自分自身の外出を想定して考える <ul style="list-style-type: none"> ✓ 使うことが可能なのに利用しない公共交通はないか、なぜ利用しない(する)のか ✓ どんな働きかけがあると利用すると思うか 	
	○ ネットワーク班	<ul style="list-style-type: none"> 広域的なネットワーク(主として鉄道・軌道)について、公共交通網のつながりに関する問題点や対応策を考える <ul style="list-style-type: none"> ✓ 市内外の長い距離の移動で公共交通機関を利用する場合、どのような問題があるか ✓ どのようなつながりがあると良いと思うか 	
	○ 利便性向上班	<ul style="list-style-type: none"> 現在運行されている公共交通のサービスの問題(使いにくさなど)を考える <ul style="list-style-type: none"> ✓ どこかどのような点が利用しにくいと思うか。(運賃や料金、乗り換え・乗り継ぎ、乗りごっこ、案内など) 	
結果の概要(意見の抜粋)			
利用促進について			
利用する理由・しない理由など		どうすれば利用するか、頻度がふえるか	
○ そもそも使えない		○ 公共交通にしかないものは何かを考え、現状を踏まえて、乗せる努力、仕かけが必要	
<ul style="list-style-type: none"> 直接いけるバスルートが無く、乗り換えないといけない そもそも公共交通が走っていない(近くにバスが通っていない) 		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通は費用にかかわらず必要なものであり、最低限の水準は確保すべき 	
○ 公共交通を使う理由		<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度を高くする、料金を安くする 運行間隔が短いと待つことができる 各機関でダイヤを連動させる(乗り換え時間の短縮) 	
<ul style="list-style-type: none"> 移動時間が短くてすむ 料金が安い 電車は時間に正確 		<ul style="list-style-type: none"> ○ 公共交通にしかないものは何かを考え、現状を踏まえて、乗せる努力、仕かけが必要 	
○ なぜ車を使うか?		<ul style="list-style-type: none"> ドアツードアのサービス 早い(急ぎのとき) 融通がきく など 	
		<ul style="list-style-type: none"> <取り組みアイデア> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 小学生に公共交通を利用する体験学習をする ✓ ホールや病院をネットワークするバス網をつくる ✓ DVD など周知のための分かりやすい資料をつくる 	
		等	

ネットワークについて	
問題の内容	対策の考え
○ 直通でいけない(遠回りを強いられる)区間がある	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道やバスの利便性向上 (路線の見直し、直通バス、快速便の導入など) ・ 新しい交通機関の導入 (LRT、モノレールなど) ・ 既存の交通網の延伸 (ニュートラム、地下鉄など) ・ 交通機関 (事業者) 間の相互乗り入れ ・ 環状軸の形成 ・ 交通結節機能の強化 (駐車場、駐輪場の整備など) ・ トランジットモールの導入
○ 駅へのアクセスが悪い(拠点間が結ばれていない)	
○ 拠点的な駅間などを結ぶ軸が弱い	
○ 市外(大阪府域等の広域な視点から)の連携が弱い	
○ ターミナル駅へのアクセスが良くない	
○ 中心部に自動車交通が集中し、利便性が良くない	
利便性向上について	
何が	どのように使いにくい
○ バス	
・ 乗り継ぎの問題	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停がわかりにくい ・ 道路上を歩いて乗り換えるのは抵抗がある
・ 停留所等	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス停に次の停留所が示されていないため、系統がわかっても方向がわからない ・ バス停が少なく、高齢者や障害者には遠い
・ 本数・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本数が少ない (昼間の便数が少ないなど) ・ 最終バスが早い
・ 路線(運行ルート)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線が一部にのみ集中 ・ バス路線が無い区間が存在 ・ 公共施設に行きにくい ・ 利用したい方向に走行していない
・ 車内の通路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通路が狭いので子連れや荷物が多いとき移動しにくい
○ 鉄道等	
・ 停車駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要駅に急行が止まらないのは不便
・ 移動経路等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者、障害者、子連れの人にはエレベーターが無いのは不便