

公共交通を考えるワークショップの主な意見(第1～第3回)

(1) 利用促進について

利用促進に係る日頃の想い	公共交通を利用する・しない理由	公共交通を利用してもらうためには	具体的な対応策案
<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"> ・ 高齢になって大丈夫な公共交通政策が必要／環境のためにも／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・・・／子供を連れてくると嫌がられる ○ 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 ○ 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(特に都心部) ・ 有料の方が気軽に利用できる 	<ul style="list-style-type: none"> ○ そもそも使えない <ul style="list-style-type: none"> ・ 直接いけるバスルートが無く、乗り換ええないといけない ・ 公共交通が走っていない(近くにバスが通っていない) ○ 公共交通を使う理由 <ul style="list-style-type: none"> ・ 時間が短くてすむ ・ 料金が安い ・ 電車は時間に正確 ○ 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 	【教育】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の大切さ ・ マナー ・ 車を利用しない、自ら公共交通を利用する など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通を利用する機会をつくる <ul style="list-style-type: none"> ➢ 市民や市職員が公共交通を利用するツアーを行う(公共交通の良さ、不便さを実感する) ・ 義務教育で公共交通に関する教育を行ってもらうなど、国の方針として検討してもらう ・ 小学校で公共交通に乗せる・体験させる(授業などで) ・ 堺にたくさんある大学や高校でどうすれば利用するかなどを考えてもらう(若い人の考え)
		【便利にする】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 使いやすい、使おうと思えば使える環境を整える(事業者の頑張り) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市全体の観点から便利な公共交通にする ・ 高齢者が乗りやすくする(バリアフリー化など) ・ 料金を安くする(昼間の時間に安くするなど) ・ スルッと KANSAI を阪堺電車でも使えるようにする ・ 地下鉄の延伸など、便利な路線をつくる ・ 東西線を強化する(便利さを理解してもらうために優先的に) ・ 乗合タクシー(複数人でタクシーに乗る)
		【“乗ったほうが楽しい”という工夫】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通を利用することが、楽しい、おもしろいと感じられるようにする 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ヨシモトの集客施設をもってくる(楽しい施設) ・ ネコの駅長など
		【PR・周知】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 便利なことお得なことをPRする(知らないから利用しない) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商工会を通じて企業などに伝え、企業などで利用しようという取組みにつなげる ・ 企業に提案する(通勤に使ってもらうなど) ・ 自治会などを通じてPRする ・ わかりやすいDVDを作ってPRする ・ インターネットやブログで便利さを発信する <ul style="list-style-type: none"> ➢ 座ることができる時間などを広報
【抜本的な解決策】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車を使いにくくする 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車の運転に関連する税を高くする ・ 都心部に車を乗り入れさせない 		

(2) ネットワークについて

ネットワークに係る日頃の思い	広域的なネットワーク(主として鉄道・軌道)		区内などのネットワーク(主としてバス)		
	問題の内容	対応策案	問題の内容	対応策案	
<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"> ・東西方向など軸の弱いところがある ○ 広域ネットワーク <ul style="list-style-type: none"> ・関空～堺東や堺～阪堺線をつなぐネットワークを考えるべき ○ その他 <ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 直通でいけない区間がある（遠回りを強いられる） 	<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） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 広域エリア間のバスが無い、各区役所や施設との連携がない など 	<ul style="list-style-type: none"> ・各区役所・施設間での急行バスの運行 ・施設を中枢として自転車（駐輪場・レンタル）や地域バスとの連携強化 	
			<ul style="list-style-type: none"> ○ 放射方向は充実しているが、環状のバスネットワークが弱い 	<ul style="list-style-type: none"> ・堺市全域の環状バスの導入 	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 ○ 市外との連携が弱い（大阪府域等の広域な視点から） 	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ○ バス路線が駅を中心に広がっているので駅を跨ぐ路線がない、鉄道で路線（バス）が分断されている 	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の見直し（高架下の利用など） ・バスターミナル相互間の接近、できれば統合 	
			<ul style="list-style-type: none"> ○ 連絡ができない地区間がある、バスの便数が少ない、通勤、通学などに利用できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・現在の路線（バス）を見直す（地域に合ったネットワーク） 	
			<ul style="list-style-type: none"> ○ 泉北ニュータウンの地域間の連絡が弱い 	<ul style="list-style-type: none"> ・泉北環状道路を循環するバスの運行など 	
			<ul style="list-style-type: none"> ○ 堺～堺東間はシャトルバスでは能力不足かつ不便 	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎを考慮し、両線のホームより直接乗り継げるようなスカイレールなどの導入 	
			<ul style="list-style-type: none"> ○ 目的地に行くのに乗り継ぎが不便 	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤの改善（乗り継ぎ） ・雨でもぬれない乗換えができる様にする 	
			<ul style="list-style-type: none"> ○ バスと鉄道（路面電車）との結節があまりない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ダイヤの改善（乗り継ぎ利便性の向上） 	
	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 		<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節機能の強化（駐車場、駐輪場の整備など） 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光地巡りが不便（駅からのバスの直通便が無いなど） 	<ul style="list-style-type: none"> ・観光地巡りのバス路線の導入
			<ul style="list-style-type: none"> ・トランジットモールの導入 	<ul style="list-style-type: none"> ○ ふれあいバスは、きめ細かい割には本数が少ない、片方向の運行で時間かかる など 	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数の増加 ・広報をもっと積極的に

(3) 利便性向上について

利便性向上に係る日頃の想い	何が	どのように使いにくい	具体的な対応策案	
<p>○ 本数やルートが不足、便利なルートになっていない</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>○ 運賃が高い</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>○ 高齢者や障害者に優しくない</p> <ul style="list-style-type: none"> エレベーターがない／障害者の割引制度（会社によってバラバラ） <p>○ その他使いにくさ</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>○ 交通機関の連携・接続について</p> <ul style="list-style-type: none"> 単独では面をカバーできない 	バス全体	○ 乗り継ぎ	<ul style="list-style-type: none"> バス路線が無く、乗り継ぎが不便 	<ul style="list-style-type: none"> 結節点、乗り継ぎターミナルをつくる ▶ 鉄道とバス、バスと阪堺電車、自転車駐輪 バス路線の再編
		○ 本数・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> バスの本数が少ない、最終バスが早い 	<ul style="list-style-type: none"> バスの増便、最終バスの時間を遅くする
		○ 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 	<ul style="list-style-type: none"> 車両の改良
		○ バス停	<ul style="list-style-type: none"> 系統、方向がわかりにくい ベンチがない 	<ul style="list-style-type: none"> 系統図をつける、次の停留所を表示する ベンチを設置する
			<ul style="list-style-type: none"> バス停の位置がわかりにくい ふれあいバスと路線バスの乗り場が別々でわかりにくい 	<ul style="list-style-type: none"> バス停の共通乗り場の設定 バス停を同じ場所にする
	バス路線	○ 路線・経路	<ul style="list-style-type: none"> 路線が不十分なためバスで移動しにくい 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線再編、新たな路線の設置
		○ 本数・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> 本数が少なく、昼間は1時間に2本しか運行していない 	<ul style="list-style-type: none"> バスの増発
	ふれあいバス	○ 路線・経路	<ul style="list-style-type: none"> バスルートが無い 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線再編、新たな路線の設置
			<ul style="list-style-type: none"> 利用したい方向に走行しておらず、買い物や公共施設に行きにくい 	<ul style="list-style-type: none"> 双方向に走らせる（3回に2回は双方向にする等）
			<ul style="list-style-type: none"> バスが幹線道路しか走っていない、バス停から病院まで離れていて歩くのが大変 区を越えて移動できない 	<ul style="list-style-type: none"> きめ細かな路線の設定 2区程度をまたぎ、便利な鉄道駅とも結んだ路線の設定
	○ 本数・ダイヤ		<ul style="list-style-type: none"> 週3回では利用しづらい、便数が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 運行頻度を増やす
	鉄道	○ 路線・経路	<ul style="list-style-type: none"> 主要駅に急行が止まらない 	<ul style="list-style-type: none"> 急行（区間急行など）を停車させる
		○ 道路・踏切	<ul style="list-style-type: none"> 車や自転車が通れる地下道が少なく、バスが運行できない 	<ul style="list-style-type: none"> 車が通行できる地下道を作り、バスを運行させる
			<ul style="list-style-type: none"> 踏切が開かないので渡りにくい、危険 踏切があるため時間が計算できない 	<ul style="list-style-type: none"> 道路を地下化する 高架にする場合はエレベーターを設置
		○ 駅舎・駅前等	<ul style="list-style-type: none"> 自転車置き場がない エレベーターがなく垂直移動が必要なため、高齢者、障害者、子連れの人には不便 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車置き場を作る エレベーターの設置
○ 車両		<ul style="list-style-type: none"> 自転車を持ち込めない 	<ul style="list-style-type: none"> 自転車を持ち込んで乗れるようにする 	
○ 乗り継ぎ等	<ul style="list-style-type: none"> 街の拠点を結ぶ移動手段がない、つながりが無い 	<ul style="list-style-type: none"> パークアンドライド用の大駐車場を作る 電車、バス、路面電車どうしのつながりをもたせるため、初乗り運賃を安くする 		