

＜都心交通検討会議における委員意見のまとめ＞

		正副座長	塚本副座長	宇都宮委員	田中委員	弘本委員
都心交通の方向性について		<ul style="list-style-type: none"> 本整理は、これからの交通まちづくり政策に関する、先進的な世界的議論と同方向であり、多くの重要な指摘と政策転換の必要性を示したものである。 堺市に限らず、どの都市にとってもしっかりと、活気があって楽しい都心は不可欠の要素であることを忘れずに、このとりまとめを活かした議論を進めていただきたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 資料については全面的に賛成である。 持続可能な都市交通という観点から、「車と人」「車と環境」「車とまち」の3点からの課題が明確になっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 基本的にこのとりまとめには大賛成である。 まちづくりとの関係を意識して、改めて都心交通の方向性を出したことを評価する。 阪堺線の延伸・強化を東西交通軸の強化、整備につなげていくという考え方もある。 	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能なまちづくりという視点から、過度な自動車利用の抑制をめざすということは間違っていない。 「歩く」「歩かせる」ということが最終目的、歩いてもらうことが賑わいづくりの大きなポイントになる。 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少・高齢化が進むなか、まちと人の交わりの頻度と質を高めていくためには、まちづくりと一体となった都心交通ネットワークの構築が不可欠である。 地域経済の活性化のみならず、市民の健康や生きる喜びや安心感、地域を支える公共心を育むことにもつながっていくという理念のもとに、まちと人の交流を促す都心部への投資を位置付け、都心交通ネットワークを構築していくことによって、集積する資源の力を引き出し、まちの魅力を高めていくことが必要である。
東西交通軸について	導入ルート・導入機種について	<ul style="list-style-type: none"> 数字だけでは簡単に表せないだけに、今回のわれわれ専門家としての整理について、ぜひ十分な理解を深めていただきたい。 導入機種の比較について、用地買収をするかどうかは、費用と不便さを天秤にかけると話である。 東西を結べばすべてが解決するわけではないことに留意すべきである。 交通システムで現状をどう打破しようとしているのか、機種については変革能力について、ルートについてはもっとも効果的なのは、といった視点は重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> トラフィック機能だけで考えた輸送性以外にも、バスとトラムでは質的に決定的な違いがあり、今後検討・計画の進捗に伴いそのような質的差異についても評価する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> 定性的な比較指標の根拠については、我々専門家が申しあげているということが根拠である。 輸送力は、移動の快適性、高齢者の移動しやすさに繋がる。 LRTが一定程度収支も得られており、阪堺線という既存の資産を活かすという点等を考えるとそういった方向性なのではないか。 	<ul style="list-style-type: none"> まちづくり事業との連動の可能性が高いのは大小路ルートだと考える。 LRT単独でみた場合、年間運営費は2.6億円から3.3億円と最も高いが、話題性や明示性といった話もある。堺市全体の財政という観点から検討することも必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 長期的な展望として、阪堺線との接続の優位性を活かした、機種や導入ルートの検討の可能性はある。 ただし、制約条件の存在を冷静にとらえ、制約をクリアする方策を探る社会実験を重ね、効果や課題を明らかにしながら、段階的な道筋を踏んでいくことが望ましい。 地域の活力と市民生活の質の向上につながるまちづくりとの一体性が重要である。
	合意形成について	<ul style="list-style-type: none"> 議論の材料は整理したので、これをどう判断するのか、市民と議論してほしい。 行政として交通政策を転換する決断をどこまでするのか、どれだけお金をかけるのかという話になる。 社会実験はしたほうがよいが、意味のある実験ができるのか議論しないと、実験することが目的になってしまう。 これまでいろいろと議論を積み重ねて来られているだけに、子供たち、孫たちの世代が、あの時の決断のおかげで今の堺がある、と言われることにつながる真摯な意思決定をお願いしたい。 	<ul style="list-style-type: none"> 内容、手段、仕組、目標を明確にするなど、行政は社会的合意形成を進めるための緻密なプロセス計画を作るべきである。 LRTを作る時の社会的合意形成の難しさは、今まで日本に前例がほとんどなく、そうした点で従来のやり方を踏襲するだけではうまくいかないことが予想される。 	<ul style="list-style-type: none"> 社会実験については、他都市における結果を検証した上で行うことが必要。社会実験自体が目標ではない。 この検討会議での議論を踏まえ、行政が説明と対話を地道に繰り返すことが重要である。 阪堺線の取組みも一步一步進んでいる。段階的にゆっくりではなく、加速して積極的に進めてほしい。 	<ul style="list-style-type: none"> 合意形成には、社会実験やプランニング等の早い段階から市民や企業など関わりのある方を巻き込んで一緒に考えることが重要である。 社会実験については、「市民に対して問題を見える化する」とこと、「交通施策を相互に動かしたときの問題を見える化する」ことの2つの見える化がある。 最近の合意形成ではICTなどを活用しながら緩やかに合意を得ることも可能である。また、大阪市住吉区など市域を超えて住民活動が活発な地域と連携できる「場」を用意することも検討したらどうか。 	<ul style="list-style-type: none"> 市民・事業者・行政が、都心交通の担い手であることを実感し、ともにつくっていくことができる、仕掛けや仕組み、場づくりが重要である。 社会実験や関連するソフト事業を、市民・事業者・行政がともに検討・実施・評価することで、合意形成へのプロセスを踏んでいくことができればよい。