

第5回堺市総合交通体系検討庁内委員会（議事要旨）

- 1 開催日時 平成22年5月31日（月） 午後1時30分～3時30分
- 2 開催場所 堺市総合福祉会館5F 職員能力開発センター第3研修室
- 3 出席者 合計 21人

庁内委員会委員

委員長：建築都市局長

委員：文化部長、財政部長（代理出席）、企画部長（代理出席）、税務部長、市民生活部長、環境都市推進室長、健康福祉政策部長、商工労働部長、観光部長、都市計画部長、土木部長（代理出席）、自転車まちづくり推進室長

オブザーバー：技監、政策調整監

その他事務局等

委員長：（開催の挨拶）

事務局：（資料の説明）

堺市の交通ビジョン、まちづくり施策から見た阪堺線の役割

商工労働部長：都心地域の人口推移は増加傾向にあるが、主要道路の交通量は横ばいで、バスの利用者も年々減少している。増加分の人は何を利用して移動しているのか。

技監：全国的に外出率の原単位が下がっており、一人当たりのトリップ数が減少傾向にある。また、高齢者が増えると外出率が下がるためその影響も考えられる。前回WGで意見があったように、過去のデータや年齢構成比等から要因が分析できるようにしてほしい。

事務局：人口増加分の移動の詳細な解析はできていない。WGの意見も考慮していきたい。

企画部長：都心地域の高齢化率や人口構成比、公共交通の利用区分等を分析しないと課題には結びつかないのではないかと。公共交通の必要性を訴えていけるのか。

事務局：詳細に分析が可能なものについては検討したい。

技監：前回のWGで指摘された内容を説明してほしい。

事務局：なぜ阪堺線が必要なのかという説明のためにも、阪堺線沿線や旧市街地を中心にどのようなまちづくりの方向性とするのかを明確にする必要があるという指摘を受けた。

委員長：景観計画を策定するにあたり、学識経験者から堺市は環濠エリアのイメージが強いという指摘を受けた。今後のまちづくりの参考にしてはどうか。

企画部長：阪堺線の活性化のために乗降客をどう増やすかという中で、拠点としてネットワークにつながるものを複数整備する必要がある。観光軸や文化軸のようなものを阪堺線沿線に位置付けるイメージを持ち、人も動く南北ネットワークの再構築が必要であると感じている。

商工労働部長：阪堺線の活性化を考える上での視点を挙げているが、具体的なイメージが湧きにくく、明確な方針とした方がよいのではないかと。

事務局：今回の資料は、あくまでも阪堺線に特化した中で市民提案を整理して反映させている。

企画部長：今後どのようなスケジュールで調査を予定しているのか。

事務局：乗降客数の減少を分析するためのアンケート調査が、大阪産業大学・広島工業大学の合同調査として実施され、この週末に配布されたと聞いている。次回には、速報値を大学より入手可能であれば提示したい。

政策調整監：阪堺線の活性化を考える上での視点を整理しているが、9月に向けてそれを支えるバックデータや細かい方向性等が必要であるので、そのために並行して作業を行わないのか、ということか。

事務局：阪堺線沿線の特色についての理論構築をするためにも、各部長に議論してほしいと考えている。既存データの整理は行うが、9月までに新たな調査をするのは難しい。

企画部長：総合交通体系の策定は全市的な取組みで各部の施策にも派生する。また、6月以降種々の問いに対応できる数値的な根拠が必要である。そこで、沿線人口・年齢構成比の推計や販売額・商業床面積の推計等、各視点で有用なデータを担当部局より収集すべきである。

委員長：ここまでは交通部主体で移動手段としての話に偏りがちになっていたのは事実である。今後、阪堺線沿線のまちづくりについて各委員からの提言を基に議論していきたい。

阪堺線の支援策について

都市計画部長：簡単で扱いやすい施策しか採用していないような印象を受ける。長期的でも有用な施策についてはまとめ方を変えて案に含めるべきではないか。

事務局：阪堺電軌(株)に活性化策として提示することから、特色のある提案が排除された形となったが、施策のデータベースとして整理して今後の参考にしていきたい。

技監：長期的な施策でも状況が変われば実施できるものは実施するというスタンスが必要である。また、メリハリを付けて市民にPRできそうな思い切った施策を実施してほしい。

事務局：南海電鉄(株)も実施しているが、ゾーンチケットはまちの特色をプロモーションする企画チケットとセットになっているものが多く、まちの特色付けに利用できるのではと考えている。また、ゾーンチケットは工夫がしやすく、乗物以外の利用にも寄与できるアイデアを練っているところである。

委員長：堺市内の観光は阪堺線やバス、自転車の組合せ等が動きやすいと感じているが、阪堺線の停留場に駐輪場を設置するという施策について意見があれば伺いたい。

自転車まちづくり推進室長：コミュニティサイクルの運用を9月頃から予定しており、複数の拠点で借りたり返したりできることから、阪堺線の利用につながればと考えている。一方で、現在停留場付近に設置している駐輪場は利用率が高くなく、駐輪場の設置による利用促進には十分な検討が必要である。

委員長：富山でも観光用のコミュニティサイクルを設置しており、単発ではなくパッケージ施策とすることも有効である。

文化部長：平成20年策定の「堺市文化芸術推進プラン」に、旧市街地において様々な歴史・文化資源のネットワーク化を図り、市民や来訪者に堺の歴史や文化を楽しみ体感してもらうフィールドミュージアムの整備を掲げている。その事業推進にあたって、阪堺線は資源を結ぶ動線として期待しており、堺の歴史や文化を活かした都市魅力を創出するうえでも重要な位置付け

であると考えている。

観光部長：平成21年度の観光ビジターは4年間で42%増の656万人、観光施設やレンタサイクル等の利用者も右肩上がりで増加しており、今後とも観光行政に積極的に取り組むこととしている。一方、主要観光施設への来訪者数は年間2万人程度であること、観光イベントは天候の影響等により安定的な需要となりにくいこと等、阪堺線の利用促進への観光施策の効果については限界があり、阪堺線の主要な需要は、日常の市民の移動等であることを認識する必要があると考える。ゾーンチケットを企画チケットとするのであれば、観光面で協力していきたいと考えている。

商工労働部長：今回は中身を議論するというだけでよいか。

事務局：あくまで市民提案の取りまとめであるが、支援策として提示する上ではそのレベルのものに引き上げる必要があり、次回には提示できる形のものをお示ししたい。

その他（公有民営化について、ワークショップの開催について）

技監：堺市が阪堺線を存続させるためにどれだけ公金を投入するかという判断の基に、手段として公有民営化という考え方がある。

委員長：今までも保守点検として支援をしてきたのではないか。

事務局：今まではあくまでも修理・修繕に関する支援であり、何らかの修理等に伴う工事が必要となる。そのため保守費には利用できず、年間の維持費の圧縮には至っていない。

委員長：今後、議論をして方向性を定めていくということによいか。

事務局：堺市として阪堺線を存続させる上で判断されることであるが、活性化策の考え方がまとめれば結論を出していけると考えている。

以上