

## 第2回「堺市総合交通計画検討チーム」阪堺線再生策検討専門家WG（委員意見概要）

- 1．開催日時 平成22年3月17日（水）15時00分～17時00分
- 2．開催場所 堺市役所本館地下1階大会議室
- 3．出席者 合計17人  
委員 大阪大学大学院 新田教授  
大阪産業大学 塚本教授  
神戸大学大学院 正司教授  
和歌山高専 伊藤准教授

## - 委員意見の概要 -

## 市民アンケート調査

平成14年のアンケート結果では、明確な利用者減少の要因は把握できない。この10年間の利用者減少を把握するためのアンケート調査を実施すべき。

実施する施策内容の案や堺市の負担まで含めてアンケートで意見を聞くべき。ただし、時間的に困難なら早急に現状把握はすべき。

10年前の「200万人の利用者」は阪堺線再生を考える上でのキーとなる数字。そこから減少した理由とそこへ戻すことの可能性をアンケートで調査する必要がある。

## 運賃施策の効果

阪堺線再生策は、市の負担に見合った効果が得られるものでなければ、市民の理解が得られないのではないか。

利用者増加に取り組むことは理解できるが、市の財政負担を少なくすることの両立も市民は求めると思う。

仮に運賃施策で目標を達成した後は、どのような施策が必要なのか。目標設定の再整理を。利用者増加だけでなく、地域への波及、環境改善、文化的な要素もある。

## 収支改善の方向性の提示

利用者増加と合わせ、阪堺側の経費削減の目標や南海グループ側の協力なども含めた経営改善のストーリーが必要である。

## 施策の方向性等

インフラ補助やクルマ優先の都市政策の転換も必要。

利用者の減少要因の分析結果と施策の案の内容が対応していない。長期的に都市構造をどうするのか。

将来的には東西の鉄軌道はやるべきで、バスとの乗継割引はそれを視野に入れて。ずっとジリ貧では南海側は乗ってこない。

施策内容には、「まちづくりの住民参加」や「施策実施状況のチェック」だけでなく、市民

等によるサポート機能の記述もすべき。

#### 利用者減少の要因

南海本線と阪堺線とでは本来マーケットが違う。南海本線は、堺市と大阪市を結ぶ並行路線ではあるが、利用者減少の主因ではない。

都心での道路・駅前駐車場の整備は、利用者減少の要因。

#### 市民意見の募集について

- ・募集の期間が短い。3週間はほしい。

以 上