

第3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4月15日（木） 午後1時30分～午後2時30分
- 2 開催場所 堺市役所本館3階第3会議室
- 3 出席者 合計 21人
庁内委員会委員
委員長（建築都市局長）
副委員長（交通部長）
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（代理出席）、観光部長、都市計画部長、自転車まちづくり推進室長、道路部長
オブザーバー：政策調整監、技監
その他事務局等

委員長：（開催の挨拶）

事務局：（資料説明：要綱改定など）

委員長：総合交通体系の報告はいつごろになるのか。

事務局：現在阪堺線の役割を含め、整理中である。

技監：総合都市交通計画は、今年度実施するパーソントリップ調査等のデータの裏付けが必要なため、阪堺線支援の議論は既存データや今後実施する市民アンケートを用いて説明することになる。

交通部長：基本的な公共交通の考え方や一定の施策体系は「堺市の交通ビジョン」で示している。まちづくりとの連携や施策の優先順位、制度設計を総合都市交通計画で示すことになる。堺市と阪堺電軌が、堺のまちづくりや施策の展開のために一緒に取組む枠組みでないと、施策は活きないし、市民のご理解も得られないのではないかと。

道路部長：総合交通体系の中での公共交通の理念をしっかりと打ち立てるべき。公共交通は、需要面からだけでなく、今後の社会や環境モデル都市の方向性を踏まえて議論することが必要である。公共交通の衰退は、車優先の都市政策が招いたことをはっきり言うべきであろう。公共交通の必要性でなく、利用することの重要性を訴えていくべき。環境モデル都市行動計画に掲げる3つのイノベーションの実現のためには公共交通が不可欠で、行政としてインセンティブを用意することも必要ではないかと。

技監：支援策を示す中では、公共交通が大事という、堺市の意味をもっと強く言うべき。

観光部長：公共交通はサービス水準によっては不便でもあり、市民等に必要性が理解されにくい面もある。公共交通の必要性について市民の理解を深めていただくためには、

例えば、将来高齢者となり車が運転できなくなった場合に、どのように市内を移動するのかを考えていただく機会を設ける等、相当な工夫が必要ではないか。

都市計画部長：環境に配慮した集約型のまちづくりを進める上で、公共交通は重要なものと位置付ける必要がある。再生策には、既存の公共交通を利用しやすくするまちづくりを入れる必要がある。

技監：市民が分かりやすい表現で、公共交通の必要性を言っていく必要がある。

財政部長（代理）：まちづくりや将来の高齢化と関連付けて、将来の堺の発展に阪堺線が必要なことを言わないと、市民のご理解は得られないのではないかと。

交通部長：堺市内の阪堺線の必要性について、明確な位置付けが必要であり、そのためには都心とつながる横軸との関係の整理が必要である。最終的には、都心に向かう交通と地域内交通の再編とを総合的に考えて、総合交通体系を作っていく。

財政部長（代理）：阪堺線を使わない方のご理解を得るためには、市内のバス網と一体的に説明していく必要がある。

交通部長：都心のバス網との結節は、シームレスな形は難しいので、料金抵抗の整理がメインになると思う。

委員長：公共交通にはバスの役割もあり、どのように連携させていくか。沿線の高齢化や堺東へのアクセス向上の対応のため、乗り継ぎやすくするための結節点の改善や商業などの付加価値についても、今後検討したい。

税務部長：阪堺線のなくなった場合の影響を個人的に整理しきれていないが、固定資産税の路線価への影響もあるかもしれない。

交通部長：阪堺線が持つ機能について、沿線の浜寺や石津などでは高齢者等の生活の足であり、福祉施策の面もある。大道筋では、商業、観光の話になる。

商工労働部長（代理）：阪堺線と東西交通との結節を高めることで利便性が向上し、地域の交通便利性の向上にもつながる。マクロ・ミクロの両面からのアプローチが必要だろう。

健康福祉政策部長：おでかけ応援事業の拡充をしても、ハード面でバリアフリー対応していないと利用者は減っていく。今のマイナスの状況を改善していく中で、存続する場合、一定の市の施策も必要ではないか。

市民生活部長：南区のまちづくりを議論していたときも、買い物難民は問題となった。公共交通と阪堺線を無理に結びつけるのでなく、阪堺線をまちの魅力として前面に出すほうが良いのではないかと。

委員長：納税者である市民の理解をいただくためには、理論構成や合理性の説明は必要である。福祉や商業、まちづくりとの関連を体系的に整理し、必要性を明確にした上で、今後どういう投資するかをまとめられれば、市民のご理解も得られるのではないかと。

環境都市推進室長：環境モデル都市行動計画でも、CO₂排出の少ない公共交通を重要な

ものと位置付けている。既存の公共交通を失うことで住みにくい社会になることが予測されるのであれば、今の世代が取り組む必要がある。公共交通の不便性を乗り越えて利用してもらうため、インセンティブも必要ではないか。

政策調整監：公共交通が大切なものであることを大前提にこれまで議論してきたが、庁外に示す時にはその点も含めてどのように表すかを考えなければいけない。阪堺線は「公共交通」というだけではない何かがあるから支援を検討しているのではないか。

技監：バスの乗継割引は、バスを含めたゾーン制なども入れていく必要がある。表定速度の向上は、場合によっては大阪市内も含めて考える必要がある。支援策の想定される費用と効果について、本委員会に示せないか検討してほしい。

道路部長：市民による活動として、市民の出資、ファンドのようなものを想定しているのか。次回以降の委員会で提示してほしい。

以上