

## 阪堺線の活性化策に関する市民提案用紙

ふりがな 氏名・グループ名	省 略
住 所	
電話番号	
提 案 内 容	
活性化策の内容	<p>まず、阪堺線が環境モデル都市として、また急速な高齢化社会を迎えるにあたって市民全体にとって必要不可欠なものであると考えておりますが、この論議は、堺市全体のまちづくりや市内の交通をどのように再構築し、公共交通優先のまちづくりを行っていくかという基本方針の再検証が前提となります。</p> <p>しかしながら、堺市が南海、阪堺グループへの支援策提示までの時間が限られること考えれば、喫緊の取り組みとして以下を提案します。</p> <p>1. 市内ゾーン乗車券の企画販売、支援</p> <p>・「堺都心1日フリー乗車券」の販売店の増大を速やかに実施していただくことを前提に、堺市全域をリーズナブルな費用で移動できる乗車券の設定が必要です。財源に問題があるならば、他の交通施策が本当に市民サービス改善に役立っているのかという観点で、利用者が必ずしも多くない「お出かけ応援バス」などの効率化対策、更には高齢者優先の施策とするならば、福祉財源の投入を考慮すればよいと考えます。また、前提条件として、市民にとって大阪市内に移動するよりも堺市内での移動の方が割安で楽しいことが必要です。</p> <p>2. 阪堺線への結節改善</p> <p>・割安な乗継運賃を前提に、市内、東部、南部から浜寺、御陵前方面、堺東方面からの路線バスと阪堺線との結節改善が必要です。待たずに同一のホームで乗り換える仕掛けが必要です。観光地のPRと相まって実施すれば市民ばかりでなく来訪者も活用するでしょう。また、浜寺駅間近辺の南海本線連続立体化に伴う、本線との結節改善も必須です。</p> <p>・同時に、主要電停でのレンタサイクルの仕組みが必要と考えます。交通システムは、一つのシステムでなく、鉄道、バス、自転車などの交通手段ごとにその役割を認識し、利用者も参加させたいうえで論議をさせていくべきです。箕面市ではバス路線選定に市民ワークショップを開催しています。</p> <p>3. 観光バスマップの作成など観光施策との連携</p> <p>・残念ながら、堺市には各地で作成されているバスマップすら存在しません。観光バスマップを作成し、フリー切符で観光地点や土産物店、飲食店を自由に回遊する仕掛けが必要です。まずは観光バスマップの作成、その次の取り組みとしては、時間はかかります</p>

が、あの歴史的な空間である大道筋の魅力創造です。この他、観光の活性化、市民病院跡地活用等による阪堺線の利用率向上策については、速やかな検証と論議をお願いしたいと思います。ミュージアの絵画や晶子の展示施設も「大道筋」活性化とリンクさせる必要があります。

・なお、南海バスが日帰り「堺の遠足」という市内観光を実施していますが、先ずは阪堺線をトランジットの中に組み込んでいただきたいと思います。

#### 4. 大阪市南部との連携

・大阪市内の阪堺電車沿線にも魅力ある観光施設が多くあります。阿倍野、手塚山、通天閣、住吉大社など。阪堺線の活性化には大阪市との連携が不可欠です。住民団体、行政と一体となった実効ある協議会の設立が必要です。

#### 5. 事業者、市民、行政のパートナーシップ確立

・各地で存続の危機にあった地方交通は事業者、市民、行政が一体となって廃止の危機を、スピード感を持った対応で乗り越えてきております。今回の取り組みもその一環であるとは思いますが、市民の提案に対してはプロとしてブラッシュアップされた対応をスピード感を持ってされることを行政側に要望いたします。

・阪堺線存続問題は、阪堺線のみで堺の交通のありようを判断するならば、税金をどの地域に優先して投入するのかという地域間の対立をおおるだけになると思います。実際、泉北高速から南海高野線に乗り継いだ場合、運賃が割高であるといったことだけが論議されています。今回の問題(交通まちづくり)を交通部だけの問題としてとらえるのではなく各部門が全庁体制で、真摯に取り組んでいただけるよう切望いたします。また、私たち市民は、旧市街住民とニュータウン住民が一体感を持ちながらこの堺というまちを次世代に残していくことが責務であると考えています。

・なお、行政側の支援はいたずらに補助金を投入する方式ではなく、運営は事業者が、設備の再構築、メンテナンスは行政が担当する上下分離方式の導入が必須であると考えますが、必要に応じ市民や利用者が出資する方式も検討の価値はあると考えております。

#### 6. 結び

・環境モデル都市の象徴的存在でもある阪堺線の存続は必要です。2005年に利用者の減少と赤字を理由に岐阜市の路面電車が廃止されましたが、その後の岐阜市の凋落ぶりは目を覆うものがあります。また、堺市民が環境モデル都市の一員として過度のクルマ社会から離脱し公共交通優先となるような施策を速やかに実施することも必要です。公用車の削減、議員駐車場の廃止など行政が背中を市民にみせることも必要です。これらの取り組みにより、市内事業所での車通勤抑制、社有車削減といった取り組みにもつながるのではないのでしょうか。

・最後になりますが、今回の問題を堺区や西区だけの問題でなく堺市全体、否、地球規模の環境問題への対応と位置づけ、できることから速やかに実施すべきであると考えます。

実施主体	堺市、南海・阪堺グループ、利用者・市民
活性化策による効果	・利用者の増大ばかりでなく、環境モデル都市としての整合性、観光客入込増大による付帯効果、中心市街地再生への展望、市内での一体感の醸成、クロスセクション施策の実施による全庁体制の確立などが期待できる。