

第4回 「堺市総合交通体系庁内委員会」阪堺線再生策検討専門家WG（議事要旨）

- 1 開催日時 平成22年5月29日（土） 午前9時30分～午前11時30分
- 2 開催場所 堺市 本館4F 秘書課会議室
- 3 出席者 合計 15人
- 委員 大阪大学大学院工学研究科地球総合工学専攻
社会基盤工学部門交通システム学領域 教授 新田 保次（座長）
神戸大学大学院 経営学研究科 教授 正司 健一
広島工業大学工学部都市デザイン工学科 准教授 伊藤 雅

議事要旨

堺市の交通ビジョン・まちづくり施策について

新田委員：人口の構成比については高齢化のみでなく、前期高齢者・後期高齢者の推移が必要である。
また、福祉におけるまちづくりの方向性について、子育て世代に関する整理も必要である。

伊藤委員：公共交通中心の交通体系に転換するだけでなく、流入規制や駐車規制等により自動車側を
どうコントロールしていくのかを併せて考えていく必要がある。

事務局：流入規制等による自動車側のコントロールについてはこれから取り組むべき大きな課題と
考えており、実効性のある施策を考えていきたい。

交通部長：都心に住む若者は利便性の高い地域に居住していることから自動車を持たないライフスタ
イルに変わってきており、影響を及ぼしている可能性がある。

新田委員：通過交通がどの程度あるか等の詳細なデータは持っているのか。

事務局：パーソントリップ調査のデータが使える。今年度は調査年度になっており、過去の調査と併
せて詳細な分析をしたい。

事務局：塚本委員からの意見「商業・観光・環境・福祉というまちづくりの方向性の中で、ある程
度の優先度・メリハリが必要である。また、人口が回復傾向にあるにも関わらず商業機能が衰退し
ている点は着目すべきで、都市の顔としての中心市街地を形成していくのであれば、中心市街地で
の流動性や回遊性を保証する都市内公共交通システムの骨格となる阪堺線の役割を浮かび上がらせ
る必要がある。」

正司委員：一度商業機能が低下すると急に人口が増加しても対応できないというタイムラグが生じる。
また、若者等の短期の居住予定者はコミュニティをもち都心で買い物をしよと思うない傾向が
あり、こういった世代が都心に戻ってきているとすれば単に人口やマンションが増えたとしても喜
べない。堺市にアイデンティティを持つような形の施策を実施しないと10年後には空家のマンショ

ンが増える可能性があり、危惧すべきである。

新田委員：近年では、各世代や需要に併せて住宅のマネジメントを実施している住宅会社もある。そのような例もあり、どのような世帯が増えているか等、人口増加分の年齢構成比に興味がある。

事務局：塚本委員からの意見「阪堺線を中心とした都心交通体系の構築の中で、歩けるまち・歩きたくなるまち・歩くことが優位なまち等、まちづくりと路面電車との関係付けが必要である。」加えて、堺市では自転車という視点も考えている。

阪堺線の活性化策案について

正司委員：阪堺線の活性化は支援策のごく一部と認識しており、イメージが異なる。活性化策として取り上げた施策の中で、堺市が担当する部分だけで阪堺線が存続できるわけがない。また、阪堺線の再生を考える上での視点について、阪堺線が必要であるという肝心な内容がない。

新田委員：阪堺線が必要という内容をどのレベルにしても明確にすべきで、その結果として阪堺線の活性化論・支援策につながる。

正司委員：市民に税金を使う説明をする時も方針がなければ説明ができない。

新田委員：活性化に向けた取組みについて、従来型の施策に比べて目を引くものがない。例えば、自転車の持ち込みは抵抗があるため車両外側の前後にラックを載せて運ぶことはできないか。自転車の搭載が可能となれば、アンドライドではなくシームレスな移動が可能となる。

その他：公有民営化について

正司委員：現状で阪堺電軌(株)側ではインフラの更新ができないということであるが、堺市としてはインフラの更新をさせるということか。

事務局：以前から阪堺線の施設の更新に関与しており、これからも関与すべきと考えている。今年度においても施設の改修費等で予算を計上しているが、方向性が固まらないと実施には至らない。

正司委員：今年度は良いが来年度以降どうなるかについては答えられるのか。

事務局：活性化策やインフラに対する堺市としての考え方について、次回には議論いただける形で提示したい。

正司委員：実質、現時点ですぐに公有化はできない。どのようなスケジュールで議論を進めるのか、例えば5年先の議論をするから3年目、2年目で1年の猶予がほしい等の前提がないと話自体が前に進まない。

事務局：今後取組んでいく条件として、枠組みや具体的な施策の期間等を整理して提案していく必要があると考えている。

新田委員：阪堺線が困っているから対策するという視点ではなく、堺市のまちづくりの中で阪堺線をどう位置付けるのか。その上で、市民が納得して財政的にも可能であるという方向に向かって議論

を詰めていく必要がある。

伊藤委員：阪堺線の社会的価値を整理した阪堺線再生プラン提言書において、代替手段への転換に伴う損失を試算しただけでも年間で約 4.8 億円という結果が出ており、現在の阪堺線の赤字額を上回っている。

次回のWGについて

正司委員：活性化策の中に運賃の話があったが、営業施策としての運賃体系ではなくまちづくりの活性化策としての運賃値体系をどう位置付けてどう考えるのか。営業施策に対する補助という考え方は話が通りにくいので整理したほうがよい。

新田委員：今回は公有化に向けてどこまでできるかについて、堺市の立場をはっきりさせる必要がある。また、活性化策についても十分議論できていないので引き続き議論したい。