

# 公共交通を考える ワークショップのまとめ

利便性向上班

## 利便性向上班で話し合いたいこと（ワークショップの最初のお願ひ）

高齢者や自家用車を利用できない人など、誰もが移動しやすい環境をつくるため、公共交通の利便性を向上させることが大事



「何の交通機関のどこを変えるべきか」「優先的に実施すべき施策」  
「誰がその役割を担うか」などについて議論



## 堺市の公共交通利便性向上に係る想ひ（第1回ワークショップ）

- **本数やルートが不足、便利なルートになっていない**
  - ・ 都心以外のバスの本数が少ない／増便してほしいと言いつらい、さらに減ることが不安
  - ・ ふれあいバスのルートが限定／毎日運行されていない
  - ・ 遠回りになってしまう／乗り換えが不便、時間のロス
  - ・ 最終バスの時刻が早い／夜遅くなると本数が少なくなる
- **運賃が高い**
  - ・ 都心以外で特に高い／南海電鉄と阪堺電車が同じ会社だった時より料金が多くかかる
  - ・ 乗り継ぎの際に運賃が高くなる
- **高齢者や障害者に優しくない**
  - ・ エレベーターがない／障害者の割引制度が会社によってバラバラ
- **その他使いにくさ**
  - ・ ふれあいバスと路線バスのバス停が違う場所でわかりにくい所がある
- **交通機関の連携・接続について**
  - ・ 単独の交通機関では面的にカバーできない

# 利便性向上に関する方針（第2～5回ワークショップ）

## 主な項目と内容

交通手段	項目と内容
バス	<ul style="list-style-type: none"><li>・ダイヤ：最終時刻を遅くする等</li><li>・本数：増発やデマンドバス等による代替等</li><li>・路線・経路：路線の新設等</li><li>・車両：車両の大型化等</li><li>・バス停：わかりやすい案内の設置やベンチ設置等による待合環境改善、利用しやすい位置への変更等</li></ul>
鉄道等	<ul style="list-style-type: none"><li>・路線・経路：東西方向をつなぐ等</li><li>・乗り継ぎ停車駅：急行等を停車させる駅の見直し等</li><li>・駅構内：エレベーターの設置等</li><li>・幹線的であるべき路線等：鉄道延伸やLRTの導入等</li><li>・サービス・魅力：乗りたくなる電車の運行でPR等</li><li>・運賃：運賃値下げ等</li></ul>
交通機関間の連絡	<ul style="list-style-type: none"><li>・阪堺線－鉄道、鉄道－バス、阪堺線－バスの乗り継ぎ：乗り継ぎターミナル等、拠点の整備等</li><li>・自転車－公共交通の乗り継ぎ：駐輪場の整備やサイクルトレインの導入等</li><li>・自動車－鉄道の乗り継ぎ：パーク＆ライド駐車場の整備等</li><li>・阪堺線－自転車の乗り継ぎ：自転車の持ち込み可能な車両改良等</li><li>・各種公共施設：駅やバス停と公共施設間の屋根整備等</li><li>・運賃：初乗り運賃を安くし、電車・バス・阪堺線のつながりを持たせる等</li></ul>



次項以降、WSで重要度が高いと考えた項目を具体的に説明

# 利便性向上に関する方針（第2～5回ワークショップ）

## 重要度の高い項目（バス）

何が	どのように使いにくいのか	具体的箇所の例	対応策等
ダイヤ	バスの最終が電車よりも早く、バスが無くなルート駅からの交通手段はタクシーしか無くなってしまふ（20時以降なし）	富田林～北野田 美原区方面へ行く バス路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・小型バスでもよいのでバスの最終時刻を遅くする（利用する人はいると考えられる）</li> <li>・せめて21時台、22時まで運行してほしい！</li> </ul>
	最終バスが早い （20時以降直通バスがなくなる）	南海バス 鳳～北野田駅前間	
路線・経路	バス路線が廃止され不便になった	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り継ぎなしで目的地まで行けるよう直通バスを運行（復活）する</li> <li>・南海バスと近鉄バスが同じ路線をバス停も共用して運行し少しでも採算性をあげる</li> <li>・30分に1本は常時バスが走っている状態が理想</li> </ul>
バス停での情報提供	バス停が古い所は系統図がなくてわかりにくい（新しいところはわかりやすい）	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・順次系統図、系統番号をつけて更新する</li> </ul>
	バスの乗り継ぎの際、バス停がわかりにくい	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・系統案内板を設置する、わかりやすい案内を設置する</li> </ul>
	次の停留所が示されていないため、系統がわかってても方向（行先）がわからない	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次の停留所を表示する</li> </ul>
	行き先と経路がわかりにくい	特に美原区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ターミナルだけでなく、各バス停に目的地までの経路を分かりやすく示す系統図を設置する</li> </ul>
バス停の設置位置	バスを降りて目的地（市役所など）に行く際、道路を渡るのが危ない	堺市役所前	<ul style="list-style-type: none"> <li>・堺市役所にバスを乗り入れる</li> </ul>

# 利便性向上に関する方針（第2～5回ワークショップ）

## 重要度の高い項目（鉄道等）

何が	どのように使いにくいのか	具体的箇所の例	対応策等
路線・経路	東西に電車が通っていないので不便	美原区と泉北ニュータウンの駅から遠い地区	・都心～美原区～南区～西区～都心を環状に公共交通でつなぐ
乗り継ぎ停車駅	泉北高速中百舌鳥駅は御堂筋線との乗り継ぎ駅なのに、区間急行が停まらない	泉北高速中百舌鳥駅	・区間急行を停車させる
	南海三国ヶ丘駅はJRとの乗り継ぎ駅なのに、急行が停車しない	南海電車三国ヶ丘駅	・急行を停車させる
幹線的であるべき路線等	運行頻度が少ないなど、幹線的であるべき路線が弱い	中百舌鳥～浜寺、住之江公園～浜寺、堺市駅～臨海部	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幹線路線の強化（運行頻度の改善等）</li> <li>・御堂筋線の延伸（中百舌鳥～浜寺）</li> <li>・四つ橋線の延伸（住之江公園～浜寺）</li> <li>・堺市駅から臨海部へバスを運行</li> </ul>
		美原区と泉北ニュータウンの駅から遠い地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス路線で結び</li> <li>・駅など利用しやすくする</li> </ul>

# 利便性向上に関する方針（第2～5回ワークショップ）

## 重要度の高い項目（交通機関間の連絡）

何が	どのように使いにくいのか	具体的箇所の例	対応策等
阪堺線－鉄道、鉄道－バス、阪堺線－バスの乗り継ぎ	乗り継ぎが不便		<ul style="list-style-type: none"> <li>・まずは、拠点をつくる</li> <li>・結節点、乗り継ぎターミナルをつくる</li> <li>・阪堺線経由の路線バスをつくる</li> <li>・天王寺のように私鉄、JR、バスの乗り継ぎができるようにする</li> </ul>
自動車－鉄道の乗り継ぎ	駅へアクセスする公共交通が無く、移動しにくい	臨海部から都心、泉北ニュータウン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郊外にパークアンドライド用の大駐車場（無料）を作り、都心の車を減らす</li> </ul>
阪堺線－自転車	自転車から鉄道に乗り継ぎたいが、自転車を持ち込めない	阪堺線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車を持ち込んで乗れるようにする（低床化等の車両改良が必要）（コストがかかる場合はリースで、まずは1両から導入してみる）</li> <li>・車両内に自転車を持ち込みできるようにし、鉄道乗車・下車の前後に自転車で移動できるようにする。</li> </ul>
阪堺線－鉄道、鉄道－バス、阪堺線－バスの乗り継ぎ	乗り継ぐ手段はあるものの、それぞれに料金がかかって高くなるため使いにくい		<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車、バス、阪堺線どうしのつながりをもたせるため、初乗り運賃を安くする</li> <li>・私鉄、JR、バス、阪堺線の共通乗車券を導入する</li> <li>・観光でも日常でも使えるようPRする</li> </ul>