

公共交通を考える ワークショップのまとめ

ネットワークA班

ネットワークA班で話し合いたいこと（ワークショップの最初のお願ひ）

堺のまちを活性化し、市内外を移動しやすい環境をつくるため、
利用しやすい公共交通ネットワークを形成することが大事



「堺のまちとして必要な交通軸」「乗り換えなど結節利便性の向上」などについて議論



堺市の公共交通ネットワークに対する想ひ（第1回ワークショップ:B班の意見を含む）

- **ネットワーク全体について**
 - ・堺市内は循環ができない／まち、拠点を支える交通手段の構築が必要
- **サービスが不便な地区が存在、便利なネットワークになっていない**
 - ・鉄道との接続が考慮されていない／乗り継ぎが不便
 - ・便数の少ない路線が存在／遠回りを強いられる
 - ・ふれあいバスは双方向に運行していない
- **公共交通の主要な軸の不足**
 - ・東西方向など軸の弱いところがある
- **広域ネットワーク**
 - ・関空～堺東をつなぐネットワークを考えるべき
- **その他**
 - ・地理的条件などによって課題が違ふ
 - ・阪堺線は重要な資源であり生きる道を考えるべき／今となつては継続する必要はないのでは

ネットワーク形成に関する幅広い意見交換（第2～3回ワークショップ）

堺市の公共交通ネットワーク形成に向けて、「夢・理想」を含めて、幅広く意見を交換

鉄軌道

- 鉄道延伸**
 - ・四つ橋線延伸（住之江公園駅～堺駅を接続） 等
- 鉄道運行サービスの改善**
 - ・新大阪駅との接続による直結化 等
- 相互直通運行サービスの実施**
 - ・阪堺電車の東西への延伸（堺駅～堺東駅間） 等
- 阪堺線の機能強化（地下化、バスとの接続強化）**
 - ・阪堺線の地下化
 - ・バスとの接続強化 等

主な意見

バス

- 既存バスサービスの充実**
 - ・サービスの弱い美原区～各区（特に美原区～堺東駅）のバスサービスの充実 等
- 端末バスサービスの充実**
 - ・中百舌鳥駅における端末バスサービスの充実 等
- 主要施設へのバスの接続**
 - ・堺駅～仁徳陵古墳 等
- 阪堺線との競合の解消**
- ふれあいバスの運行見直し**
 - ・市民ニーズに応じてサービスを改善 等

主な意見

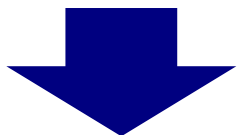
その他

- 拠点間を直結する公共交通軸の導入**
 - ・新金岡駅～堺東駅・堺駅を結ぶ新たな交通軸の導入 等
- 実現性**
 - ・ネットワークを議論するに際し、需要・採算性の話は重要 等

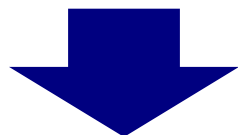
主な意見

望まれるネットワーク形成の方向性（第4～5回ワークショップ）

これまでの議論を踏まえて、実現性、優先性等を考慮した上で、重要度の高い施策を絞り込み



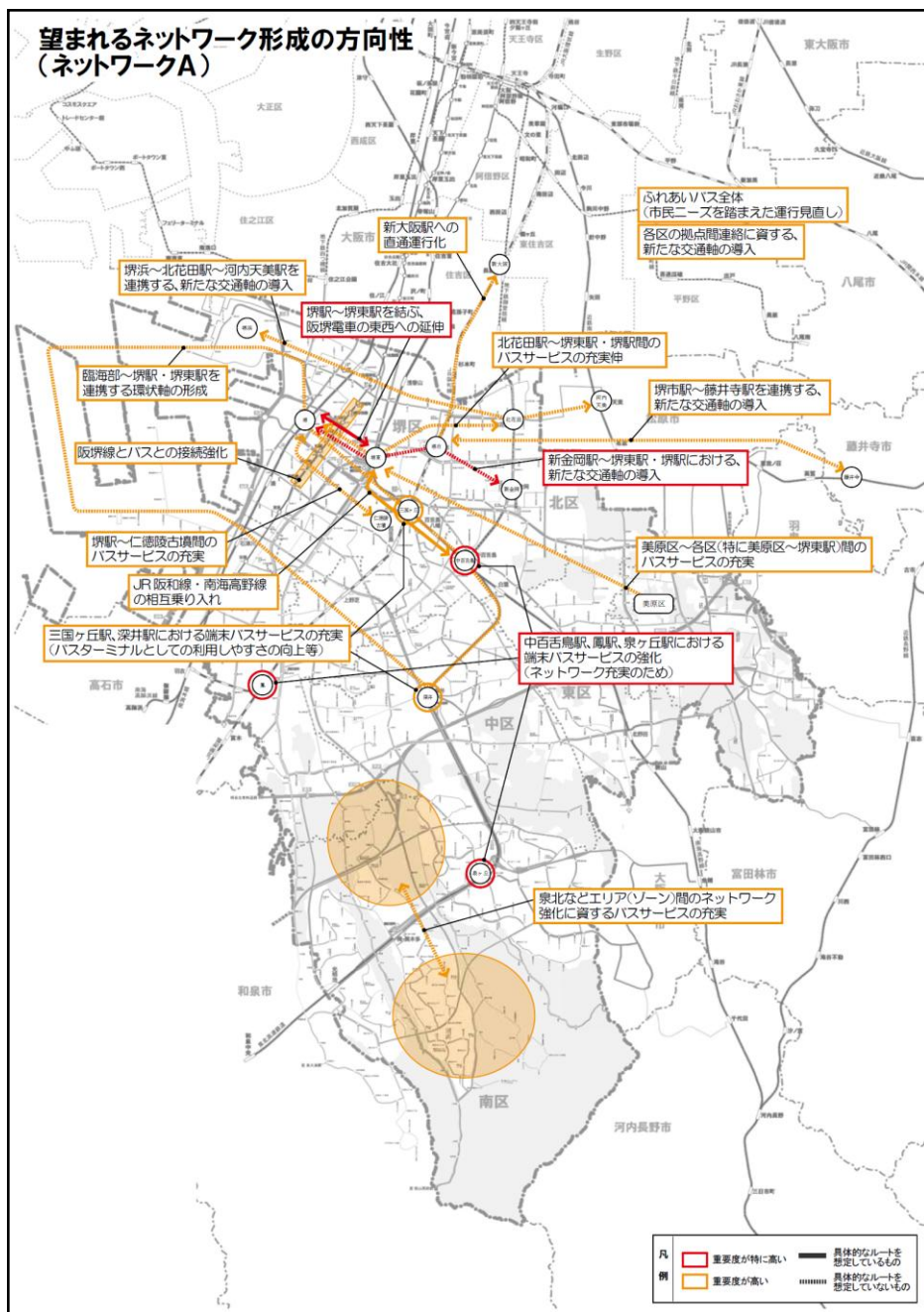
堺市の公共交通ネットワーク形成に望まれる姿・方向性を明確化



重要度が高い施策を
2段階に分けて説明

[重要度◎]

[重要度○]



望まれるネットワーク形成の方向性（第4～5回ワークショップ）

重要度が高い施策〔重要度：◎〕



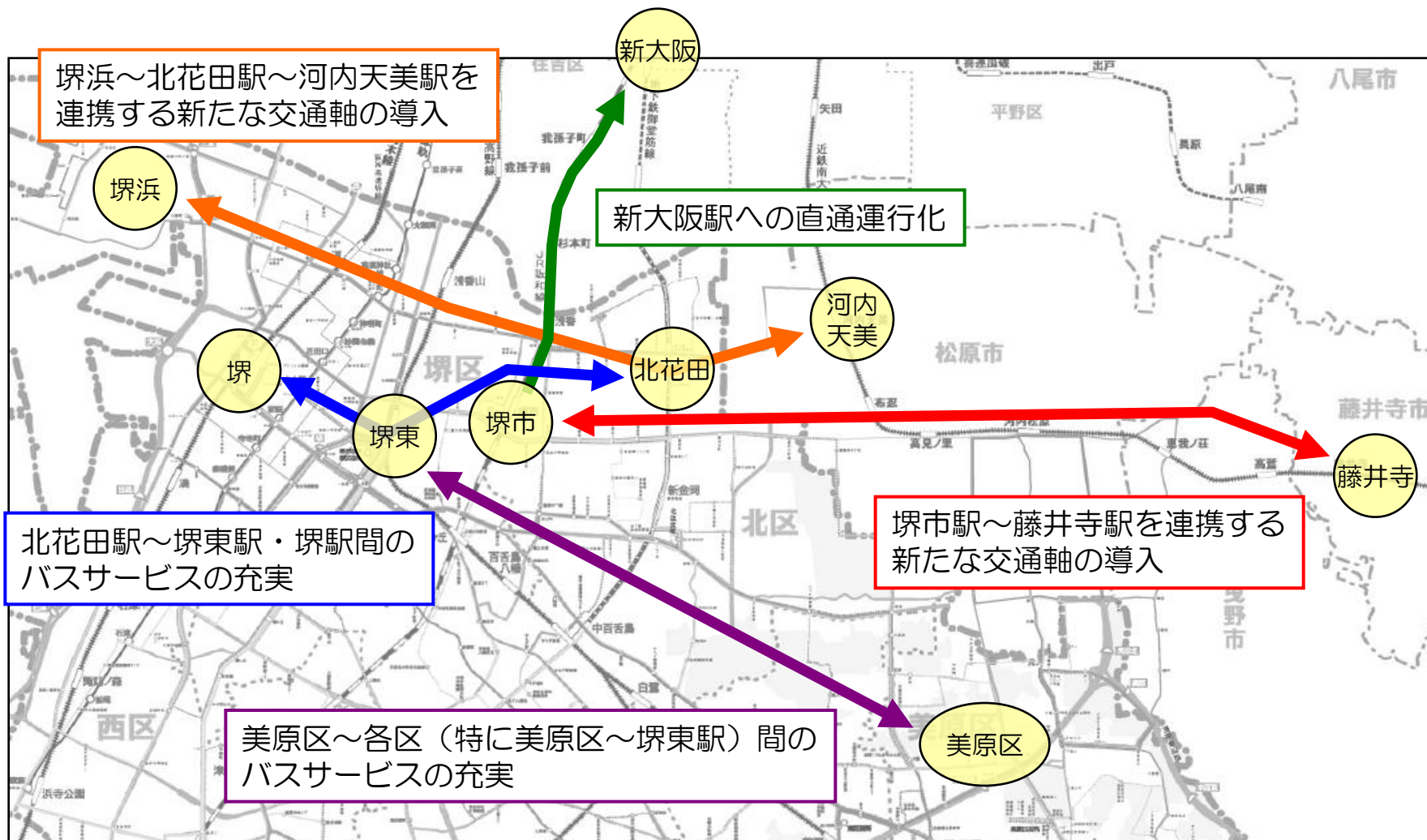
望まれるネットワーク形成の方向性（第4～5回ワークショップ）

重要度が高い施策〔重要度：◎〕



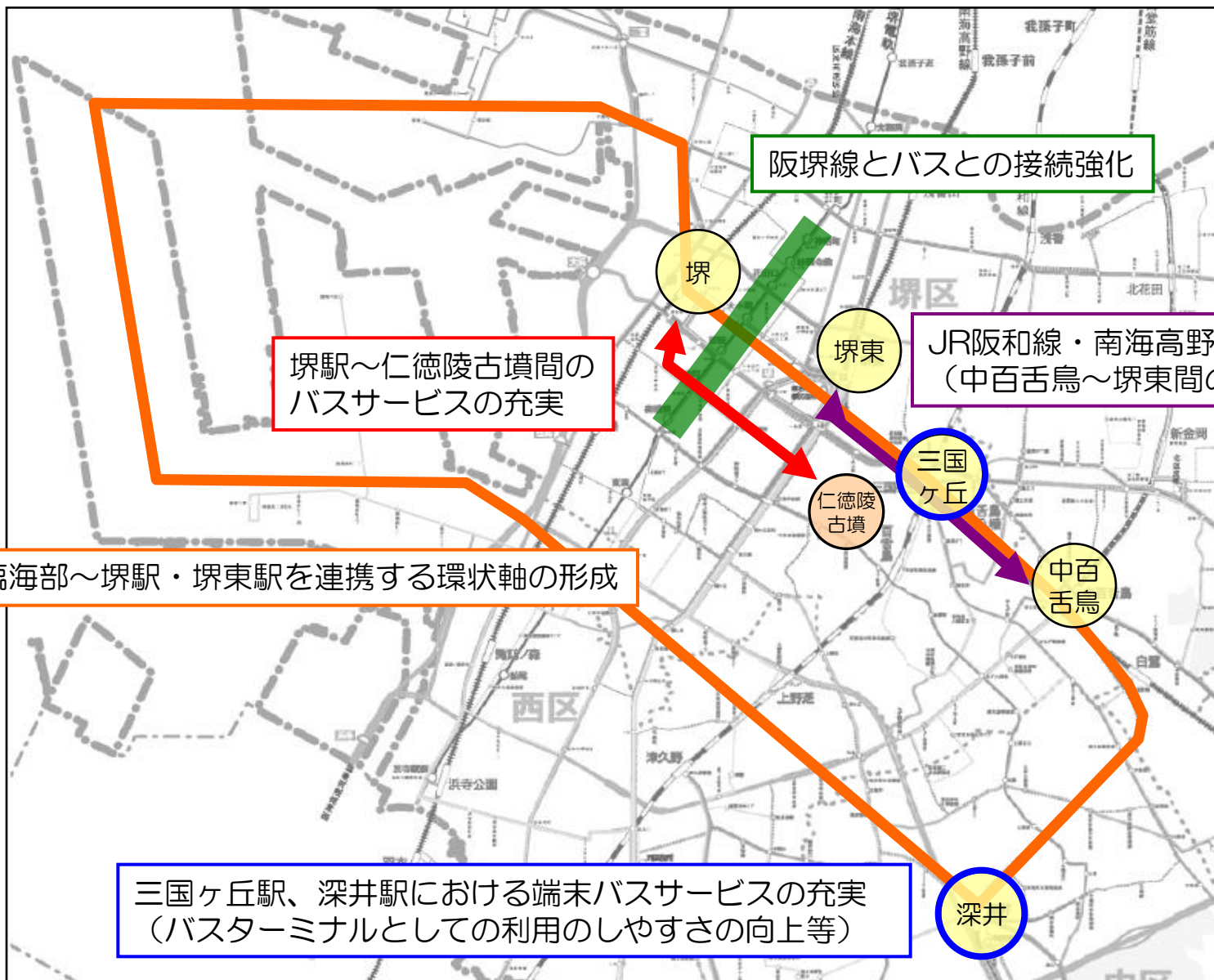
望まれるネットワーク形成の方向性（第4～5回ワークショップ）

重要度が高い施策〔重要度：○〕



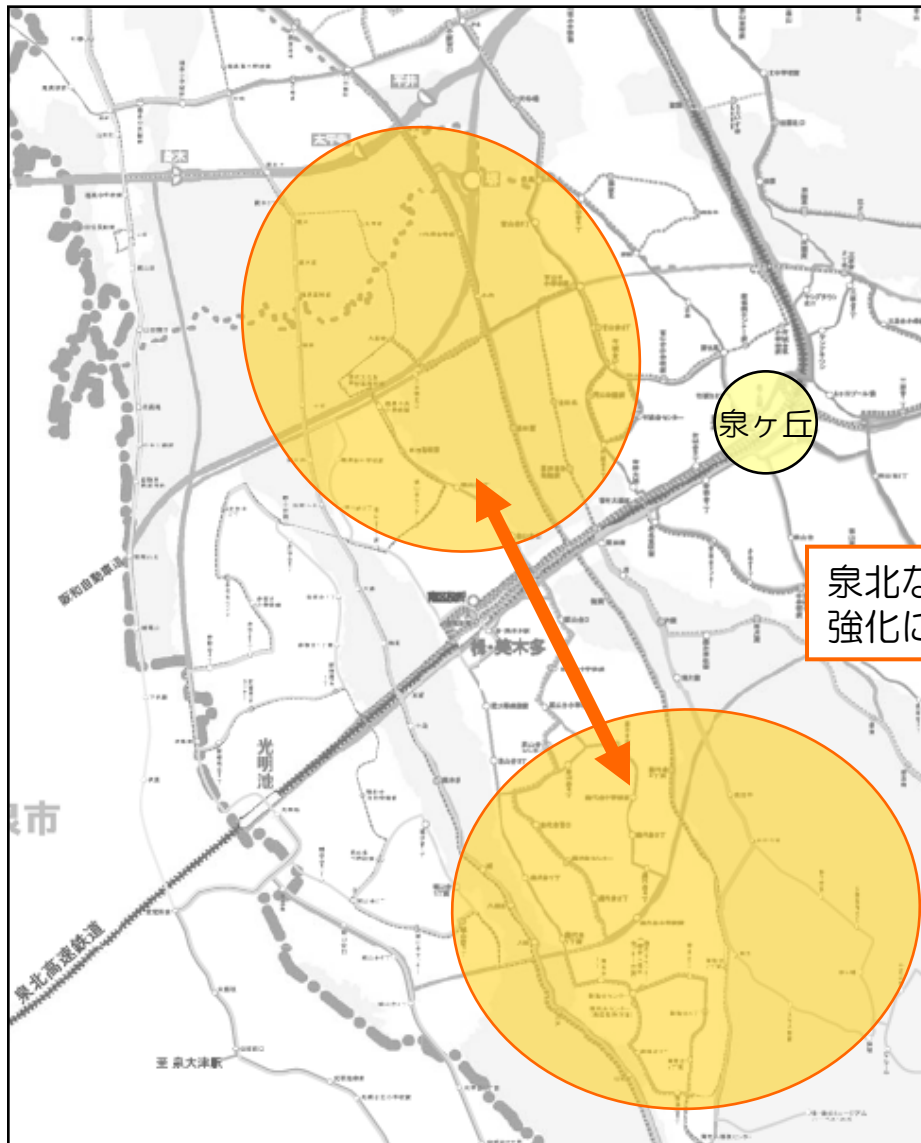
望まれるネットワーク形成の方向性（第4～5回ワークショップ）

重要度が高い施策〔重要度：○〕



望まれるネットワーク形成の方向性（第4～5回ワークショップ）

重要度が高い施策〔重要度：○〕



市内全体

各区の拠点間連絡に資する
新たな交通軸の導入

市民ニーズを踏まえた、
ふれあいバスの運行見直し

泉北などエリア（ゾーン）間のネットワーク
強化に資するバスサービスの充実

実現に向けた課題

- 「結ぶ」「つなげる」だけの姿勢ではいけない
- 公共交通をネットワークとして機能させるため、しっかりとしたサービスで、スムーズに移動させることが重要
- 乗り換えを含めた利便性向上のため、市域全体、事業者間をカバーするトランジットオーソリティといった組織を構築したうえで、ゾーン運賃制を含めた総合的な検討が重要
- このワークショップで終わるのではなく、実現へ向けて前向きに検討を進めることが重要（行政、交通事業者、専門家、住民が議論する場が必要）