

2010（平成22）年2月25日

堺市長 竹山 修身 様

阪堺線存続検討ワーキンググループ

阪堺線再生プランの提出について

拝啓 時下ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

平素より、当会に対しご理解とご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

当ワーキンググループは、堺市における「公共交通中心のまちづくり」を推進するために、昨年8月より延べ10回のワーキングを重ねて参りました。この度「阪堺線再生プラン提言書」をまとめましたので、ご提出申し上げます。

堺市においては、昨年1月23日に先導的な取組みにより大幅な温室効果ガスの削減にチャレンジする「環境モデル都市」に認定されたことを契機に、同年3月30日に、低炭素社会実現に向けた決意を示すものとして「堺・クールシティ宣言」を堺市議会において全会一致で可決し、内外に示しています。また、一昨年3月には人と環境にやさしい交通体系を構築することを目的に「堺市の交通ビジョン」を発表し、市民と取り組むまちづくりを提唱しています。

今こそ市民や企業、大学等研究機関が相互に連携し、公共交通と自転車を中心とした公共交通ネットワークを形成することにより、エネルギー消費の少ない都市構造へと変革する「人と環境にやさしい公共交通主体のまちづくり」を推進すべき時であると考えております。

しかしながら、現在、存廃が論議されております阪堺線につきましては、大阪市と堺市を結んで100年の歴史を迎えようとしていますが、利用者の減少が続いており、安孫子道以南の堺市内区間につきましては、抜本的対策が打たれない限り、いつ廃止しされても仕方がない状況にあります。

阪堺線は（1）通学、通勤等沿線住民の交通手段であることに加え、高齢者、障がい者などクルマを利用できない市民にとって必要不可欠な移動手段であること、（2）環境負荷が極めて少なく環境モデル都市にふさわしい交通インフラであること、（3）本市の貴重な資産としてまちづくりに活用できること、（4）地域交通体系の充実を図る

にあたり、その基幹軸として重要な役割を果たす可能性を多分に有していること、(5)市のランドマークとして大きな存在感を持ち、国内外観光ビジターへの訴求力にも優れたツールであること、など市民にとって次世代に引き継ぐべき貴重な資産です。

もちろん、阪堺線は現状のまま存続するのではなく、低床式新型車両の導入、路盤整備など「時流に即した」施設近代化や運賃体系の見直しなどの利用者増加策と経営合理化策を積極的に講じるとともに、市民、企業、行政との連携により目標や課題を共通認識し、誰もが乗りたくなるような魅力ある公共交通機関に改善していかなくてはならないと考えております。

阪堺線の経営は、行政の支援ばかりでなく、市民に愛され、日常的に大いに利用されてこそ成り立つものであり、地域交通ネットワークの維持と活性化を期するにあたっては、市民等の参加による積極的な支援が欠かせないものだと考えます。

つきましては、阪堺線が市民の福祉・環境の向上、地域経済や都市の発展に果たす社会的公共的機能や、環境モデル都市、堺市の魅力あるまちづくりに活用すべき貴重な資産であることを改めてご理解いただき、この財産を市民ぐるみの熱意と連帯で有効に活用し、活性化し次世代に残していきたいと考えております。

また、国レベルでは、平成19年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、各地で地域交通の再生の取り組みが実施されております。この立法措置により、地域住民の足を確保することが可能となっております。本法が適用された富山市では市民と行政が一体となり取り組み、その成果は目を見張るものがあります。

加えて、新政権は、だれもが自由に移動する権利「交通権」を具体的な国民の権利として明確化するために「交通基本法」制定に向けての検討を開始しております。

どうか、「阪堺線再生プラン提言書」に示された私ども市民の熱い思いをご理解いただくと共に、「住む人、訪れる人にやさしい」「地球環境・生活環境にやさしい」交通まちづくりを推進するために、阪堺線全線存続に向けた具体的方策を市長、市民、利用者など全ての関係者が総力戦で取り組むことを提案いたします。

敬 具