

第2回 阪南市公共交通基本計画検討委員会 会議録

【開催日時】平成29年2月8日（水） 午後3時00分から開催

【開催場所】阪南市防災コミュニティセンター1階 研修室

【出席委員】委員20名中、15名の出席の下、開催した。

伊勢 昇、日野 泰雄、岩佐 浩二、芝辻 徹、福山 和紀、宮野 誠、石橋 博孝、
村上 進一郎、竹若 博美、辻山 正甫、南山 友美、佐々木 重雄、中出 篤、
演口 育秀、水口 隆市

（以上委員15名）

【欠席委員】佐上 哲也、豊田 正明、湯川 義彦、森下 旭、山田 勝由、

【傍聴者】6名

【案 件】

- （1）会議及び会議録の公開、会議の告知状況について
- （2）住民アンケート調査等の実施状況報告について
- （3）前回委員会終了後にいただいたご意見に関する事務局対応について
- （4）めざすべき公共交通体系の将来像（案）と交通に関わる課題整理について

【結 果】

- ・会議及び会議録の公開について、承認を得た。

【質疑応答】

・住民アンケート調査等の実施状況報告について

・前回委員会終了後にいただいたご意見に関する事務局対応について

(委 員) 本市の移動特性としてマイカーや自転車の利用比率が高いため、本計画において配慮することが必要では無いか。

(会 長) 本計画においては、自動車や自転車は私的な交通手段であるため、市民の皆さんが平等に利用できるものを優先的に整備しようといった趣旨である。もう一点目は、本市の特徴として自動車分担率が非常に高く、今後バスを利用しなくなれば採算が取れなくなりバス事業が廃止されることが懸念されるため、事務局から説明のあった総合計画や都市計画マスタープランに基づき賑わいのあるまちづくりを実現するにあたっては、自動車利用が多い現状を少しずつ変えていかななくてはならないのではないかとといった主旨である。

(委 員) 海側は標高が低く、高潮や大規模地震等による津波が発生する恐れがある。一方、山側の住宅団地では、地すべりや土砂崩れ等の危険性があることから、こういった防災面を兼ね合わせた計画にすべきではないか。

(会 長) 本計画においては、有事の際どのような手段で避難すれば良いかといった観点から、公共交通サービスの活用を考えていただきたい。地形特性にもよるが、道路整備が不十分な地域では、避難する自動車が集中することで渋滞が発生し十分に避難できない場合が考えられる。そうした時の手法の一つとして、公共交通サービスが活用でき集団で避難できるならば良いと考えられるため、そうした観点からも今後ご意見をいただけたらと考える。

(委 員) 自家用車の分担率が高いといった現状があるなかで、国交省や警察庁では、高齢者の自動車事故防止に向け、高齢者の運転免許証自主返納を推進している。簡単にはいかないと思うが、少しでも公共交通を高齢者に利用していただけるように検討していただきたい。

(会 長) 最近では高齢者の自動車事故が増加しており、病気や高齢による判断ミスに起因していると推測されるため、運転免許証返納後の移動をカバーできるような仕組みがあれば良いと考える。これは行政サービスだけでなく、商工業等あらゆる分野のサービスと連携できるかが重要である。この点事務局としての考えはいかがか。

(事務局) 熊取町では、高齢者の運転免許証返納に対してコミュニティバスが一定期間無料で乗車できるような取組みを行っているといった事例がある。本市においても、本計画策定後、具体的な施策を検討する際に、運転免許証返納と連携した取組みについても検討したい。

(会 長) ところで先ほど「全ての人が移動しやすい」という言葉があったが、それは、決して全ての人が同じサービスを受けられるといった意味ではなく、それぞれの条件に応じたできるだけ差の無いようなサービスを受けられることである。例えば、STS（スペシャル・トランスポート・サービス）を利用しないと移動が困難な方に対しては、福祉有償運送等がその方にとってより良いサービスであると考えられ、一方で、高齢者の中でも元気な方に対しては徒歩を中心とした移動を支援するため、公共交通を積極的に活用すべきではないかと考える。それぞれの方に応じたサービスをどのように考えるか、ご意見をいただきたい。

また、事務局から説明のあった、「生産年齢層の減少によって公共交通利用者が減少し、高齢者になるほど外出時の移動が減少する」といった実態は、今後十分に考えられるものの、生産年齢層の主たる移動は、通勤や通学に伴う義務交通であり、主に朝と夕方の移動である。一方で、増加する高齢者の移動は、買い物や通院等の自由目的交通となり、朝や夕方だけでなく、昼にも移動が生まれ、こうした方達がバス利用をすることになれば、どの時間帯においてもバス利用者が増加し、バスサービスが向上することが見込まれる。高齢者が昼間バスを利用するにあたっては、行先や目的が必要となるため、まちづくりの中で行政も考えていただく必要がある。行先や目的が出来たら公共交通で移動を支援することができる。こうした事を考えることが重要であり、是非委員の皆さんにもご意見をいただきたい。

・めざすべき公共交通体系の将来像（案）と交通に関わる課題整理について

(会 長) 事務局から提示があった内容は公共交通体系の将来像ではなく、広域移動を広域基幹交通、拠点間移動を市内基幹交通、また日常生活における移動を地域内交通と、市民の移動ごとに分類した標準的な階層構造である。広域基幹交通は、鉄道だけでなく、第二阪和国道等の高規格道路をバス運行し、広域移動を担うといった考え方もあるため、鉄道の2路線だけが広域移動を担うことで良いのかといった視点からのご意見を頂きたい。

また、市民の移動を広域基幹交通、市内基幹交通、地域内交通と分類した際に、実際、どのような移動が考えられ、どのような課題があるか、お気づきの点があれば、本市の公共交通の現状に囚われずに他市における事例も含めてご意見を頂きたい。

(委 員) 現在検討中の立地適正化計画において中心拠点として検討している尾崎駅周辺は市域の海側に存在しているが、大規模地震による津波災害想定を踏まえて拠点到設定しようとしているのか。

(事務局) 尾崎駅周辺を含め、本市は比較的標高が高い地域が多く、浸水が懸念される地域は限定的であると考えている。一方で、尾崎駅周辺は、木造住宅密集地域が存在するため、改善しなければならない課題はあるものの、本会場である防災コミュニティセンターに災害対策本部を設置することとなるため、防災機能を果たさないといった認識は無い。

(委 員) 大阪府では、南海トラフ巨大地震の被害想定が平成 25 年 10 月に見直されており、その中で、阪南市は津波の高さが最大 3.6m という想定である。最大震度は 6 強で、浸水区域 47ha とされており、主に尾崎地域の海側となっている。しかしながら、本会場の標高は約 8m あり、尾崎駅周辺は海から近いように感じるが、阪南市は海と山が近接しているため、勾配があり、鉄道から山側は津波の心配はないと我々は考えている。もちろん想定外の事もありえるが、本市ではこうした大阪府による想定に基づき、阪南市地域防災計画を策定している。

(委 員) 総合計画や都市計画マスタープランに基づき、まちの賑わいづくりのために徒歩と公共交通による移動を活性化するにあたっては、自動車利用を抑制することも考えられる。例えば、駅前には歩行者と公共交通だけで賑わえるように、郊外に 1 ヶ所大きな駐車場を作り、車を降りてもらおうといったフリンジパーキングを導入することで、自動車と歩行者が混在しないので、安心して歩くことができる。交通主体に対する課題や、土地利用も含め考えることが重要であるとする。

尾崎駅周辺でいえば、駅前に歩きやすいモールを作り、そこに公共交通やタクシーだけが通行できるように規制し、自家用車で来た人はフリンジパーキングに停めてもらう。こうしたことを立地適正化計画と併せて検討する必要があるのでは。

(事務局) 尾崎駅周辺については、今後、何らかの手を加えていかななくてはならないと考えているが、具体的な事業を実施する熟度には至っていないため、参考にさせていただきたい。

(会 長) 移動の目的があって、その目的のために交通はどのようにサポートすれば良いかを考えるのであり、交通があるからそこへ行くというのは考えにくい。先ほどの提案もその通りであり、都市機能としてどのような機能があれば賑わう

かも含めて考えるべきである。フリンジパーキングは長時間駐車するための駐車場であり、例えば欧米では、街中で短時間停めるための駐車場は料金をかなり高くするなど徹底しているが、日本の場合は隅々まで自動車が入れる状況であり、その結果、自動車の分担率が高くなってしまう。公共交通の観点では、なるべく車を拠点内に進入させず、拠点外に駐車していただくことが望ましいと考える。検討をお願いしたい。

(委員) 地域内交通は、広域基幹交通、市内基幹交通へのアクセスが主たる機能であるのか。例えば、新潟県見附市では、コミュニティごとに自治組織を設け、主体的にワゴン車により運行しているような事例がある。地域内交通としては、住民主体による運営といった機能もあるかと思うので、地域内アクセスを考慮した小型ワゴン車による移動も検討いただければと考える。

(事務局) 地域内交通がいわゆるフィーダーとして基幹的な路線バスに接続している事例も他市では現実に存在する。しかしながら、本市の特性に合った広域基幹交通、市内基幹交通、地域内交通について、モビリティ、サービス等を皆さんのご意見をいただきながら検討していきたい。

(会長) 地域内交通の機能として、地区内での生活関連移動が抜けており、広域や市内への繋がりも必要かもしれないが、まず、エリアの中での移動を考える必要がある。

河内長野市の道路勾配の大きい楠ヶ丘地区で乗り合いタクシーが運行しており、地元住民が主体となり自分達の交通として利用促進などの取組みを行っている結果、収支率が非常に高い。地域内交通における地域主体による公共交通の育成により、日常的な買い物等のための移動を実現するといった好事例に繋がるものと考え。地域内交通の機能を基幹交通や拠点までの移動といった機能に限定してしまうと、肝心の日常生活における地域内での必要な移動といった機能が果たせなくなるため、エリア内での移動も含めて考えるべきである。

(委員) 本市の特性として、市域の山側には古くから造成された住宅団地が、海側には旧集落が存在している。団地ごとや集落を回遊するような機能の交通が必要ではないか。

(事務局) 立地適正化計画では、尾崎駅周辺が都市機能の集約を目指す中心拠点の案として、地域コミュニティの維持を図るものとしてサブ拠点を検討している。広域基幹交通、市内基幹交通、地域内交通として、それぞれ広域移動、市内の拠点間を結ぶ移動、それ以外の近隣の移動があるといったイメージで捉えて頂

きたいと考える。

(委 員) 人口の推移としては、2000 年をピークに減少傾向にあり、生産年齢層が通勤や通学により毎日バスに乗っていただける可能性が高い年齢層であると考ええる。一方で、高齢者は週 1 回～月 1 回程度の客層と考えているが、2015 年には生産年齢層がかなり減少している。弊社も生産年齢層の減少に合わせて経費削減等の色々な工夫はしているものの、今後の人口減少に伴い路線を持続できるか危惧しているところである。

(会 長) 65 歳以上の利用者に対して、乗継ぎの改善などを踏まえ、移動しやすいような料金設定をすることが必要ではないかと考える。いわゆる損して得取れの精神が今後必要になると考えられ、他市において利用しやすい運賃体系を試行した際に、結果、利用者が増加した。現状のまま維持をするだけでは利用者が増加しないため、利用者に対して優遇措置を設け、乗車機会を増やすことが大事ではないかと思う。

また、今後は単独で移動するのではなく、同伴者と移動していただくことが望ましいと考える。2 人で移動すれば寄り道に伴う消費が発生するなど、健康維持にも繋がる。例えば、こうしたメリットに対して市が補助する事については、対外的に説明できると考える。

(委 員) 広域基幹交通は市内観光資源との連携が課題と事務局から説明があったが、例えば、尾崎駅周辺の商業施設までバスを利用するとコーヒーが無料で飲めるなどの特典や割引など、商業施設との連携もあっても良いかと思う。河内長野市では、商業施設との連携による取組みを行っており、例えば協力店舗でバスカードを提示することで、パンが特典としてもらえたりする事例がある。

(会 長) そのような取組みは、高齢者の運転免許証自主返納と関連する。運転免許証を返納して、公共交通を利用すると優遇措置があるといった取組みに繋がる。そのためには、行政だけでなく色々な主体が取組みに対してサポートする事が必要になる。

(委 員) 阪南市のコミュニティバスと弊社の路線バスを交通系 IC カードで乗継ぎをすると、乗継ぎの際に割引が適用される取組みを実施している。

(会 長) 行政だけでなく事業者サイドからも、そういった情報をもっと宣伝していただきたい。例えば、大阪市営地下鉄と市バスを乗継利用する際に乗継割引があるように、得したという実感が大事であり、色々な方にサービスを知っていた

だくことが大事であるため、課題として取り上げていただきたい。

(委 員) 私は普段 1 人で出かける事は出来ないため、どうしてもガイドさんと一緒にどこかへ出かけることができるかを考えることはある。朝移動するときは、コミュニティバスを利用するが満員であることが多い。障がい者の方が安心して移動できるようになると良いと考える。

(会 長) 満員であることは、本来は喜ばしいことでもあるが、ピーク時をどう分散するか、また、ピーク時にどう対応するかも是非考えるべきである。

(委 員) 私は阪南スカイタウンに住んでおり、約 20 年前に和歌山市から本市へ引越してきた。今では子どもが大きくなり大学生になったが、学校に通学する際、JR を利用するが、南海本線との連携が悪い。南海本線尾崎駅と JR 和泉鳥取駅間のアクセスが良くなれば、もっと利用しやすくなるのでは。

(会 長) 関西の私鉄の短所であると考えられる。関東では私鉄同士や地下鉄との相互乗入れも大阪に比べて出来ているように感じるが、近年では事業者をはじめ、府や国も乗り継ぎ利便性向上に向け取り組んできている。

イギリスでは、地下鉄、国鉄、バスが一緒に乗れるチケットがあり、パリではゾーン制のチケット、また、ベルギーは 1 時間以内で何回でも乗車可能なチケットなど様々なチケットが発売されているが、日本ではそういうものが無かった。近年では交通系 IC カードが先進的に進んできているため、この交通系 IC カードを活用できれば、色々な事が出来るのではないかと考える。ご指摘があったように鉄道同士の連携についてニーズがあり、それが出来ていないといった課題はあると思われるので、それをどう具体的に改善できるかは委員の皆さんでご議論いただきたい。

(委 員) 当社では、高齢者の運転免許証自主返納者を対象に、タクシー料金を 1 割引する料金体系の導入を進めており、現在は、障がい者を対象に料金を 1 割引をさせていただいている。

先日、埼玉県警が高齢者の運転免許証自主返納に関して実施したアンケートの中で、どのようなサービスがあれば運転免許証を返納しますかという設問に対して、最も多いのがコミュニティバスの充実、次いで公共（交通）機関の割引、タクシーの割引であった。6 割弱の方が、公共交通利用に係る特典があれば、運転免許証を返納する可能性があるかと答えている。

また、大阪では、タクシー運賃が 20 年間上がっておらず、神戸より大阪の方が安い。大きく変化したことといえば、5,000 円を超える金額について 5 割引さ

れる遠距離割引の導入だけである。タクシー業界は PR 不足が課題であると考え
るが、タクシーも公共交通の一環として、今後取組みを進めていきたい。

(会 長) 現状はバスやタクシー、それぞれ個々が独立して運行している。乗り継ぎに
関してメリットがあれば良いと考えられる一方、採算の問題もある。こうした
状況のもと、利用促進に係る効果的な取組みについて税補助により試行運行す
ることも1つの方法として考えられるため、基本計画策定後は、個別の色々な
取組みをご議論いただければと思う。

こうした公共交通に係る課題部分について、いつまでにご意見を頂ければ良
いか。

(事務局) 2週間を目途にご意見を頂きたい。

(会 長) 今、大学の学生に各市町村に調査を実施させているが、公共交通基本計画を
策定している市町村は、比較的良好な公共交通サービスが実施出来ており、今
後、予定するサービスも多いといった傾向が出ている。一方で、一部の住民だ
けの意見を聞いて始めたサービスは、すぐ廃止になっている傾向があるといっ
た事もわかりつつある。基本計画は重点施策の指針のようなものであり、本計
画についてもそうしたところを担っているという事をご理解頂き、たくさん
のご意見を頂きたいと考える。次回の案件についてはどのようなことを予定し
ているのか。

(事務局) 次回案件については、住民アンケートの結果報告、本日ご意見を頂いた「目
指すべき公共交通の将来像(案)」を整理し、報告したいと考えている。あわせ
て、阪南市公共交通基本計画の骨子(案)を提示したいと考えている。なお、
会議開催は3月下旬を考えている。

(会 長) 次回の案件についても原則公開という事にさせていただくが、よろしいか。

(全員異議なし)