第３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３月２３日（木）午後３時００分から開催

【開催場所】阪南市役所３階 全員協議会室

【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、村上　進一郎、湯川　義彦、竹若　博美、奥野　英俊、辻山　正甫、南山　友美、中出　篤、佐々木　重雄、濱口　育秀、水口　隆市

【傍聴者】２名

【案件】
（１）住民アンケート調査結果について
（２）交通に関わる課題整理について
（３）課題解決に向けた取組みの方向性（案）及び阪南市公共交通基本計画における目次構成（案）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結果について

・交通に関わる課題整理について

（会　長）　課題について共通認識を持つためのデータとなるのは、冒頭にご説明いただいた市民アンケートの結果である。課題の考え方としては、現状の問題と将来懸念されることを踏まえ、本市のまちづくりとして、今後どのようなまちを作りたいのかを戦略的に考えた時に、何が課題であるのかといったところを最終的に取りまとめなければならない。そうしたことを念頭に置いたうえで、ご意見をいただきたい。

（委　員）　バス利用を増加させるために改善すべき項目のうち、「バスルートが悪い」とあるが、別項目の「バスルート」を含めるべきでないか。

（事務局）　項目について、再度確認させていただきたい。

（会　長）　バスの利便性に対する意見については、運行ルートや運行ダイヤ、運行便数、運賃といったところに集約されると思うが、どこに一番重点を置かれているのかを把握するのであれば、精査し集約していただきたい。

（委　員）　バスを利用しない理由と、バス利用を増加させるために改善すべき項目とあるが、利用しない理由は裏を返せばそれがあれば利用するといったところに繋がると考える。そうした意味合いから、バスを利用しない理由の上位に「運行本数が少ない」とあるが、改善すべき項目には入っていないため、どういった傾向にあるか推察しか出来ないが、そうした事も含め精査していただきたい。

（委　員）　アンケート調査の項目に、オンデマンド交通の必要性等は設けられなかったのか。また、市内基幹交通の課題で「鉄道間を結ぶフィーダー機能の向上」とあるが、「フィーダー機能」とは何を指すのか。

（事務局）　今回、アンケートを実施した主旨としては、今後、具体的な施策を考える上で市民の移動の傾向や移動ニーズを把握するためであり、ご指摘の具体的な施策については、今後実施予定のバス利用実態調査結果も含め、検討したい。

　また、一般的にフィーダーは支線を指し、前回検討委員会でいただいたＪＲ阪和線と南海本線間の移動の利便性が悪いのではないかといったご意見や、アンケート結果から尾崎駅への移動ニーズが非常に多いことがわかったため、広域的な移動に対するフィーダー機能の向上は、今後の課題であると考えご提示

させていただいた。

（会　長）　本市の交通に関する現状の満足度と重要度について、基本的には「自動車がなくても（運転できなくても）気軽に移動ができる」と「高齢者や障がい者が外出しやすい」を重要と考える方が多いものの、現状は達成できていないと考える方が多い。また、今後、生産年齢層の人口減少による日常移動の減少や高齢者の外出頻度の減少傾向があることから、全体的に移動が停滞すると考えられる。こうした状況に対して、市民が望んでいる自動車がなくても気軽に移動ができ、本市の上位計画に基づいた賑わいのあるまちづくり進めていくためには、移動機会をどのように創出するのかが大事となる。そのためには、移動の階層別に具体的にどのような課題があるのかを整理する必要がある。

今回のアンケート調査では、普段の外出状況における外出目的の中で、我々が最も多く行っている行動の一つである「飲食」が入っていない。「飲食」というのは、買い物や娯楽等の行動と同時に行われる行動であり、主目的は買い物や娯楽であるのか、また、飲食が主目的なのかを把握することは重要である。アンケート結果から、本市では同伴移動の傾向が多く見受けられるので、同伴で移動することで主目的を果たしたあと、飲食等の寄り道を行うことも考えられ、そのような場合には移動機会や移動距離も増えると期待されるかもしれない。このような結果も含め、どういった課題があるのかをアンケート結果から抽出し取りまとめる必要があり、現状では同伴移動は自家用車利用が便利だが、公共交通で実践するならば、どのような課題があるのかをご検討いただきたい。

また、せっかく「どうしたら利用するか」という設問を設けているので、正確では無いかもしれないが、アンケート調査結果をもとに、「具体的にどこをどうすればどの程度利用者が増えるか」というような計算をしてみても良いのでは。「どうしたら利用するか」という質問に対して、満足の理由は聞いていたか。

（事務局）　今回は聞いていない。

（会　長）　何をもって満足であるのかを把握する事も重要で、現状のバスの利用状況ではどのようなことで満足しているかを、今後機会があれば確かめていただきたい。

（委　員）　広域基幹交通と市内基幹交通の課題に「定時性の確保」を挙げているが、これは路線バスとコミュニティバスのことを指しているのか。

（事務局）　「定時性の確保」については、広域基幹交通や市内基幹交通において、特に交通のモードを限定したつもりはなく、通勤や通学の移動ニーズに対して「定

時性の確保」が必要になると考えられるため、課題に挙げさせていただいた。

（委　員）　また、共通課題で「路線バスとコミュニティバスの役割分担の明確化」と記載されているが、住み分けはされてないということでよいか。

（事務局）　現時点での認識としては、一般的に、コミュニティバスは地域内移動を担うものであると思われるが、本市のコミュニティバスと路線バスの利用状況や、運行ルートが重複している箇所における運賃格差が生じている点を踏まえ、課題として記載した。

（委　員）　「定時性の確保」という課題に対する対策は今後検討するということか。

（事務局）　具体的な対策については、今後の本計画の方針に基づき実施するものと考えており、現時点での課題抽出を行ったものである。

（会　長）　現状、コミュニティバスと路線バスの重複路線が存在するなかで、将来、全体の交通網の中でどのように住み分けるかということを考えなければならない。重複して混乱している現状があるのか、また、一方で、ある区間では路線が重複するから実質的に便数が増えて利便性が高まるといった良い面もあるかもしれない。ただし、運賃格差が生じるのは望ましくは無い。そうした事も含め、将来の課題として挙げられているため、全体の公共交通網についてどうあるべきかを議論していただく中で、役割分担を考える必要がある。

　また、定時性の問題は道路渋滞と関連する。運行する場所や時間帯によっては渋滞が発生するため、定時性が損なわれ、鉄道との乗継が不便になる。鉄道は、基本的に定時性を有していることから、「定時性の確保」というのは道路整備も含め、運行ルートを選定するなどして、確保するという意味である。

（委　員）　提示された課題では、尾崎駅をはじめとした拠点間移動と記載されているが、ＪＲ阪和線の駅周辺の交通に関わる課題について、あまり見えてこないが、どのようにお考えなのか。

（事務局）　ＪＲ沿線の駅は、乗降客数をとっても尾崎駅ほどの利用は無く、概ね尾崎駅周辺に商業施設等が集約されていることから、どうしても尾崎駅周辺への移動ニーズが多くなってきている。ＪＲ和泉鳥取駅は、交通結節点としての機能は有しているものの、周辺に商業施設が張り付いていないので、駅勢圏の施設の立地状況や人口減少を見据えながら今後の公共交通網の形成を考えていきたい。現状では、尾崎駅中心で都市の機能が成り立っていて、他の各駅については、

バスと鉄道の交通結節の需要が中心にならざるを得ないものと考えている。

（会　長）　アンケートによる市民ニーズをどのように課題に盛り込むことが重要である。アンケート結果では市民は阪南市内における買い物や大阪市内への通勤等、尾崎駅周辺を中心に移動する傾向がある。一方で、他駅については立地適正化計画にも関連することだが、中心拠点以外のサブ拠点としてどのように位置づけるのか、また、バスを中心にどのようなネットワークを形成するのかが論点となる。

このアンケート結果では、尾崎駅中心に各地域から市民の移動が発生しているが、現状はバスの利用が３割しか無く、かつ、高齢化による外出頻度の減少が懸念されるものの、本市では同伴移動が多い傾向や将来的に公共交通が必要となると考えている市民が多い。また、政策課題としても誰もが自動車に依存しないまちを望んでいることも踏まえると、今後の公共交通をどのようにすれば良いかといったところでの課題が見えてくる。そうすると、今後の公共交通の前提には「関連機関等の連携による外出機会の創出」があることから、都市計画や福祉などとの連携により、本市が掲げている賑わいのあるまちが実現する可能性があると考える。そういう点で加筆をお願いしたい。

・課題解決に向けた取組みの方向性（案）及び阪南市公共交通基本計画における目次構成（案）について

（委　員）　公共交通分野とどこまで関連するかはわからないが、基本方針において、文化や防災、災害に対する対策を記載すべきではないか。例えば、ロータリー等の施設整備の際に、防災面の配慮や景観面での自然環境との調和など、本市が素晴らしいまちだと思っていただけるような記載が必要と考える。

（事務局）　広域基幹交通において来訪者による移動ニーズがあるなかで、自然や歴史の観光資源への公共交通によるアクセス性向上を方針として提示させていただいたので、今後具体的な方策を検討する際にご意見をいただきたい。交通結節機能の強化としてロータリーを築造するとなれば関連部局と連携を図っていくことになると考える。

（会　長）　公共交通における防災の観点について、災害時の避難の手段として活用できるような仕組みであればそれに越したことはない。また、例えばサラダホール等の文化施設についても、将来的に移動ニーズがあるならば、計画に記載するなどの検討をしていただければと考える。

あくまで本日は今後の公共交通における基本的な考え方について事務局から提示されたので、方針に基づく具体的な施策については委員の皆さんにご意見をいただきながら検討していただきたい。

（委　員）　インテグレーションの言葉の定義として、移動手段の多様化を表現するにあたり適切であるのか。リバーシティ、ダイバーシティの方が馴染むのではないか。

（会　長）　ダイバーシティは、むしろ性別、人種等を対象とした多様性で使われることが多いと考える。都市や交通分野では、スマートシティといった言葉も流行っているが、情報技術に特化している。都市づくりの面では長らくサスティナブルシティが使われ、実現する一つの考え方として、コンパクトシティがある。ヨーロッパでは、１９８０年代あたりからインテグレイティッド アンド サスティナブルシティが頻繁に出てきているが、なかなか日本語になじまない英語であり、インテグレーションとそのまま使う例が多い。交通を含めた都市づくりでいうと、サスティナブルシティやスマートシティ、コンパクトシティ等を包含した言葉として、インテグレイティッドシティという言葉があると理解していただきたい。

（委　員）　障がい者と健常者がともに活動するといった際にインテグレーションを使うことから、そういった使い方のイメージがある。

（委　員）　計画期間について何も書いてないが、盛り込むべきではないか。

（事務局）　計画期間は今後提示させていただきたい。

（委　員）　広域基幹交通における基本方針（案）については、課題整理の流れを踏まえると、まずネットワークの項目を記載したうえで、次に来訪者の移動ニーズに対応した観光資源へのアクセス向上を記載した方が良いのではないか。
　また、地域内交通の基本方針（案）に「これまでのように地域が要望するだけでなく」といった記載があるが、現在、地域で頑張っている方もおられるため不適切だと考える。

（会　長）　事務局で改めて検討いただきたい。今回、事務局が提示した基本方針（案）等について、委員の皆さんからご意見等をいただける期間は概ねいつ頃までと考えているのか。

（事務局）　４月中を目途にご意見をいただきたい。

（委　員）　策定中である立地適正化計画との連携が必要だと記載されているが、立地適正化計画の目的や公共交通基本計画とどのように連携するのかが分からないので、立地適正化計画についてご説明願いたい。

（事務局）　策定中の立地適正化計画は人口減少を見据えた都市の骨格構造について示す計画であり、公共交通の役割としては、交流拠点や都市拠点を中心とした基幹交通によるネットワークが形成できればと検討しているところである。

（会　長）　多極型コンパクトシティとして、いくつかの拠点に必要な施設を整備してその間を公共交通で結び、移動しやすいまちを作るといったことである。一方で、人口減少、高齢化が進展し、都市が徐々に空洞化し、公共交通サービスが成立しなくなっていくことが想定されることから、集住することにより人口密度を高め、各拠点を公共交通で結ぶことにより、自動車が運転できなくなっても公共交通を利用し、移動することができる。こうした考え方のもと、本計画と立地適正化計画は切っても切れない関係であり、拠点整備がされることを想定するなかで、市民の皆さんがどんな生活を将来望んでおられるか、また、それを交通面でどのようにサポートできるかといった観点から、皆さんの意見を広く

いただきながら全体としてより良い仕組みを考えていただきたい。

今回の資料で、お気づきの点などがあれば事務局にお願いしたい。基本的な方向性については、皆さんのご承認を頂いたということで、事務局は次回に向けて作業をすすめていただきたい。