

## 第4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6月26日（月）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、17名の出席の下、開催した。

伊勢 昇、日野 泰雄、岩佐 浩二、小出 泰弘、芝辻 徹、酒井 亨、豊田 正明、湯川 義彦、竹若 博美、奥野 英俊、谷下 宗一、辻山 正甫、南山 友美、佐々木 重雄、中出 篤、濱口 育秀、水口 隆市

【傍聴者】3名

### 【案件】

- （1）課題解決に向けた取組みの方向性（案）について
- （2）バス利用実態調査・コミュニティバス利用者ヒアリング調査集計結果について
- （3）実現するために必要な取組みの方向性（素案）について
- （4）公共交通に関する勉強会の開催について

### 【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】

・課題解決に向けた取組みの方向性（案）について

（会 長） ヨーロッパにおける公共交通では、多様なモビリティの確保、人に優しいアクセスビリティの実現といった考え方が基本となっている。自動車を使わなければ移動できない人、公共交通を利用できる元気な人等、多様性に対応できるようにする必要がある一方で、人に優しいアクセスビリティを確保する必要がある。そうした点でパークアンドライドやフリンジパーキング等の施策や、各事業主体間の縦割りの壁を取るといった考え方のもと、鉄道・バス間のゾーン制等の使いやすい運賃制度が導入されているが、日本では実現には至っていない。

こうしたことを踏まえ、インテグレイティッドトランスポートシステム、すなわち私的交通と公共交通の融合、さらには公共交通間での融合を進めるなかで皆さんが利用しやすい公共交通システムを作っていこうというところになると考える。

（委 員） 公共交通体系の将来像に関するイメージ図について、具体的な説明をお願いしたい。

（事務局） 概念的なイメージとして示している。広域基幹交通には、現状では鉄道が該当すると考える。市内基幹交通は、尾崎駅への移動需要を踏まえ拠点間の移動を担うものとして、現状では路線バスが該当すると考える。また、地域内交通は、現状ではコミュニティバスになると考える。コミュニティバスと路線バスは、運行ルートが重複している区間があり、今後、こうした階層別の方針に基づき、役割分担を踏まえながら整理したい。

（委 員） J R 阪和線と南海本線の連絡が非常に悪いと考えられるため、改善により両社に利益が得られるのではないかと考える。そうした意味で本イメージの中に実際の駅名を示したほうがわかりやすい。

（会 長） 広域基幹交通は現状では鉄道軸であると考えられるが、理想的には第二阪和国道も含め、道路も鉄道も自由に使うことができる、それが本当のモビリティであると考え。例えば、鉄道だけでなく、高速道路等の幹線道路を運行する長距離バスを利用し目的地にアクセスすることも十分に考えられる。

本イメージ図については、広域基幹交通は鉄道と限らず広域移動に関する軸であり、広域基幹交通に接続する拠点間移動の市内基幹交通、拠点の周辺のエリアを移動する地域内交通と、将来像を模式的に描いている概念図であると考えられる。

また、こうした公共交通システムについては、あれば便利ではあるものの、利用者が少ないと意味が無い。こうしたシステムを利用し、移動するための目的地、あるいは移動目的そのものの創出について、行政側の庁内関連部局と協議していただきたい。

・バス利用実態調査・コミュニティバス利用者ヒアリング調査集計結果について

・実現するために必要な取組みの方向性（素案）について

（委 員） コミュニティバスのヒアリング調査集計結果におけるバス利用目的の項目から、通院と買い物を同時に行っているといった結果がでている。一方で利用実態調査結果から、緑ヶ丘・さつき台コースの乗降状況として第2便では尾崎駅前前で降車する人が多く、第4便では阪南市民病院で乗車している人が多い。こうした結果から、尾崎駅前にて降車後、買い物をし、阪南市民病院へ寄って帰っていることが推察される。

学術的研究では、身体機能の低い方がバスサービスを敬遠する理由として、バス停まで遠い、乗り換えが面倒といった意見がある一方で、重い荷物も持って帰るのが困難であるといった意見がある。人だけでなく、物をどのように移動させるのかも大事であると考えられるものの、交通サービスの改善を念頭にアンケート等を実施しているため、そのような意見が多いように感じる。

ショッピングセンターによっては、一定金額以上の買い物をすれば、その日のうちに自宅へ宅配するといった制度がある。これは、尾崎駅周辺の商業施設で実施できるかはわからないが、歩きやすい環境があり、かつ、買い物の宅配サービスがあれば、買物と通院の同時利用がさらに見込めるのではないか。こうした観点から、今後、高齢者の増加に伴う移動の傾向を見据え、市内基幹交通の施策素案で挙げられている道路整備だけでなく、歩道を拡幅して歩きやすくするといった施策も検討してはどうか。

（会 長） 阪南市は、尾崎駅周辺や阪南市民病院の周辺道路が狭いため、市の中心部にもかかわらず安心して歩けないように感じる。バスの利用環境を改善し買物や病院に来ていただくのであれば、増便やバス停等の整備だけでなく、委員指摘のとおりバス降車後の快適な歩行環境の改善も必要であり、こうした公共交通の視点からも、長期的な尾崎駅周辺の活性化策に対して提案できるのではないかと考える。

また、事務局から提示のあった施策の方向性と施策の実施内容を照らし合わせると、具体的内容の範囲が狭く、方向性と施策内容が適切にリンクできていない部分も見受けられる。

（委 員） 箱の浦地区在住の市民が阪南市民病院に行く際に、コミュニティバスだけでなく、場合によっては鉄道も含めあらゆる公共交通を乗継ぎしないと行けないため、足の悪い人にとっては不便である。例えば、箱の浦地区から阪南市民病院へ直接行けるようなバスルートを設定するといった考えはないのか。

また、南海本線より海側に住んでいる市民に対して、提示のあった施策素案のなかでは全く考慮されていないように感じる。道路が狭いからこそ配慮が必

要と考える。それから、計画期間10年は長すぎるのではないか。

(事務局) 1点目について、コミュニティバス「さつき号」のいずみが丘・箱の浦コースに乗車することにより、箱の浦地区から阪南市民病院等の尾崎駅周辺へ移動できる。本バスに乗車することにより、市内各地域から尾崎駅周辺へ移動できる状況ではあるが、年々事業が拡大しており、今後、ネットワークをどう繋ぐかが課題であると考えている。

2点目については、今後のネットワークを考えていくなかで、一定反映できるところは検討したい。また、既存の公共交通が運行していないものの、需要が見込める地域については、交通事業者と連携することにより、地域の需要に応じた取組みの支援は検討していきたい。最後に計画期間の10年について、出来るところは段階的に進めていきたいが、利用者の人口の動態等を含めて10年とさせていただいている。

(会長) 基本計画といった性質上、将来本市に住み続けたいまちにするといった観点から、長期的な視点は必要であるものの、できることは短期、中期で実施するものとする。

先ほど事務局から説明があったが、コミュニティバスは運賃収入が約2割、残り8割の赤字を税金で補填している状況であり、今後、人口減少等により税収増加が見込めないなかでは、利用することで収支率を上げなければ維持できない。コミュニティバス利用者ヒアリング結果として、バス利用改善の項目では増便の意見が最も多かったが、果たして収益の観点から増便することが可能であるのかといった問題がある。どれだけの費用が発生するのかを事前に示したうえで、増便するかどうかを市民に問いかけなければならないものとする。

また、交通事業者は事業で収益を上げないと、赤字が続けば路線の廃止に繋がることもある。企業努力も限界があるため、利用者側の地元住民も将来的に自分達の移動手段を守っていくために取り組みをしなければならない。そういった観点から、積極的にご意見をいただくなかで、今後取り組むべき施策に反映する必要がある。

例えば、先ほど委員から乗継ぎに関する意見があったが、乗継ぎに関して各交通機関の相互利用により初乗りの料金抵抗がある現状では、自動車から公共交通への転換が困難であると考えられる。市民の皆さんが理解できるような形で提示するのが前提ではあるが、交通事業者の視点も含め、どのようにすれば利用者が増加し、収支も改善できるのかを考えたい。

(委員) バスの利用実態調査だけでなく、鉄道やタクシーの利用実態、利用者の意見も情報として得られれば良いのではないかと考える。

また、施策の方向性に短期から長期まで実施時期を記載している点について、道路整備となれば用地買収を実施しないといけないといった事もあり長期的にならざるを得ないとするが、運賃体系の再構築に向けた検討は交通事業者と協議し、短期的に実施できるのではないか。

先ほどの委員の意見にもあった海岸沿いの地域について、公共交通だけでなく、防災面や環境面等の改善も含め、現在策定中の立地適正化計画とタイアップするなかで、何か改善策を考えられないか。

(事務局) 運賃体系の再構築に向けた検討については、今後のネットワーク構築と連動して検討する必要があると考えられるため、中長期であるとする。道路整備については、参考までに、以前本検討委員会でバス路線の道路が狭く、自動車との離合が困難であるといった意見をいただき、施策に反映したものである。

南海本線より海側の地区における公共交通ネットワークについては先ほどもご意見いただいたが、まずは持続可能といったところを念頭におき検討したいと考えている。

(会長) 海岸沿いや道路が狭隘な地区等については、後に議題にもあるが、勉強会を通じ、利用者が少ないといった本市バス交通の実態を理解いただいたうえで、地域でどのようなことができるのかを考える中で検討するものとする。また、運賃体系の検討は、交通事業者の視点では、収支の観点等すぐには実現できないことも考えられる。

こうした施策素案について、他市では交通事業者から提案があったものもあるため、事業者として実現可能な範囲で、阪南市に沿った施策についてご提案いただきたい。また、事務局から提示のあった素案について事業者として問題があるなら伝えて頂きたい。ご提出のあった意見を踏まえ、再度精査いただきたい。

(委員) 事業者としては、収入と費用のバランスを保ちながら、持続的に交通ネットワークをどう維持していくかが、大きな課題のひとつであると認識している。その中でも、コミュニティバスと路線バスの役割を踏まえた運賃体系の再構築に向けた検討を進めることは非常に大事な話であり、相互にどのような役割を果たし、フィードバック機能も含めどのようなネットワークを構築し、そのうえで収入と費用のバランスをどう保つかが重要となる。そうした根幹となる考え方や、さらにPR面をどのように行っていくかということも、市と一緒に考えていきたい。

(会長) バス利用実態調査の結果では、路線バスは朝夕中心の利用が多く、非高齢者

が通勤で利用している傾向がある一方で、コミュニティバスは昼間中心の利用が多く、高齢者が買い物や通院利用の傾向が見られる。一定、使い分けされているにも関わらず重複した区間を運行している。運行ルートが重複することにより利用者が増加している事例も存在はするものの、今回の調査結果を踏まえ、事業者や市民の皆さんの意見を聞きながら手法を整理し、どの手法が現実的であるのかを考えていただきたい。

また、今回事務局から提示のあった素案について、方向性に留まらず施策として具体的な内容が記載されている。内容は方向性の例示的なものにし、詳細は次のステップで具体的な施策として検討するのか、事務局で検討いただきたい。また、先程も申し上げたが、施策の方向性と内容の範囲についても再整理をお願いしたい。計画書に具体的な施策として踏み込んで書くのであれば、次回までにご意見いただいた点について慎重に整理し、再度委員に提示するといった手続きを踏んでいただきたいので、ご検討をお願いしたい。

・公共交通に関する勉強会の開催について

(会 長) 大阪市では、コミュニティバス「赤バス」を運行していたが、利用者が少なく収支率が非常に低かったため廃止に至っている。勉強会の中で成功事例だけでなく、失敗事例も沢山あるということも是非学習していただきたい。一方で成功事例については、なぜうまくいっているのか、該当する自治体の担当者にヒアリングをしていただくなど、うまくいっている要因等を勉強会で紹介していただければ良いと考える。

国の機関の皆さんには、公共交通に係る色々な制度等の情報を提供いただきながら、内容について検討していただきたい。

(委 員) 交通事業者の視点と市民の視点が真っ向から反対であるように感じる。市民としてはいつまでも安心して安く便利に公共交通を利用したいといった思いがあるなかで、本検討委員会の議論内容である今後の公共交通のあり方を検討しなければならないといった現状を、市民にやわらかく伝える手段を考えていただきたい。例えば、広報誌に、現在議論を進めていることや事業者の抱える問題点等を掲載することで、市民に対して情報提供するといった手法が考えられる。

(会 長) まずは、公共交通に対して関心を持っていただくことが必要であるため、地元の方々にも伝わる形でお願いしたい。

次回の案件について、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、頂いたご意見を整理し、調整を行った上で（案）としてご報告させていただきたい。併せて「本計画に係る目標（案）」等を提示できればと考えている。

(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)